

三島市地域公共交通網形成計画 (案)

平成30年3月
三島市



—目次—

第1章	計画概要	1
1-1	計画策定の背景	1
1-2	計画策定の目的	2
1-3	計画の位置づけ	2
1-4	計画期間	2
1-5	計画区域	2
1-6	計画策定フロー	3
第2章	本市の公共交通を取り巻く現状	4
2-1	地域概況	4
2-2	公共交通の現状	14
2-3	移動実態及びニーズ	24
2-4	交通結節点の現状及びニーズ	34
第3章	三島市における地域公共交通の課題	37
第4章	地域公共交通網の形成に向けた取り組み	44
4-1	基本的な方針の設定	45
4-2	計画の期間・区域の設定	46
4-3	計画目標の設定	47
4-4	目標を達成するための事業、スケジュールおよび実施主体の設定	53
4-5	事業内容	55
4-6	計画の達成状況の評価方法の設定	70

第1章 計画概要

1-1 計画策定の背景

○本市の公共交通網

本市の公共交通には、東海道新幹線、東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線、伊豆箱根バス、東海バスオレンジシャトル、富士急行、富士急シティバス、市内循環バス及び市内自主運行バス、そしてタクシーといった多様な公共交通があり、三島駅を中心に市内各方面に公共交通網が整備されています。公共交通サービスの人口カバー率（鉄道駅半径 300m、バス停半径 300mの圏域内の人口）は9割を超えており、現時点では充実した公共交通網となっています。

○人口減少・高齢化

本市の人口は、近年減少傾向にあり、かつ高齢化も進んでいます。今後の将来人口予測においても人口減少及び高齢化の傾向は続くことが予想されており、今後10年間で人口が5%減少、高齢化率は4ポイントの増加が予想されます。人口減少による公共交通利用者の減少が懸念される一方、運転免許を返納する高齢者の増加などの社会的背景より、公共交通サービスの必要性は高まることが考えられます。

○観光需要

本市への観光需要は近年高まりつつあり、2011年度に比べ2016年度は1.8倍となっており、県内の伸びの傾向（1.2倍）と比べても需要の伸びが顕著となっています。観光客の増加への対応としても、観光の移動手段となる公共交通の必要性は今後ますます高まることが考えられます。

○これからのまちづくり

将来の人口減少、高齢化が進んでいく中で、都市機能及び居住区域を集中させるコンパクト化が求められており、本市においても立地適正化計画の検討を進めています（2018年度策定予定）。将来の都市のコンパクト化とこれに向けた、市内外を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保（都市のコンパクトシティ・プラス・ネットワーク化）が必要となります。

○公共交通を取り巻く環境

交通政策基本法の制定（2013年12月）や地域交通の活性化及び再生に関する法律の改正（2014年11月）を受け、地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通とまちづくりと連携した取り組みを進めることが可能となりました。

1-2 計画策定の目的

こうした背景の中、本市の将来都市像の実現を支援する地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、民間交通事業者や市民をはじめ、多様な関係者との協働のもと、三島市地域公共交通網形成計画を策定しました。

なお、策定にあたっては、本市の地域特性や公共交通の利用実態、各種ニーズ等の把握、分析を踏まえ、本市における地域公共交通の課題を整理した上で、まちづくり等と一体となった地域公共交通の再構築を図るべく取り組みをします。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づき、本市の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を踏まえた公共交通のマスタープランとして策定します。

なお、関連計画である三島市都市計画マスタープランや立地適正化計画などのまちづくりの方向性と連携をとりながら公共交通網の形成を目指します。

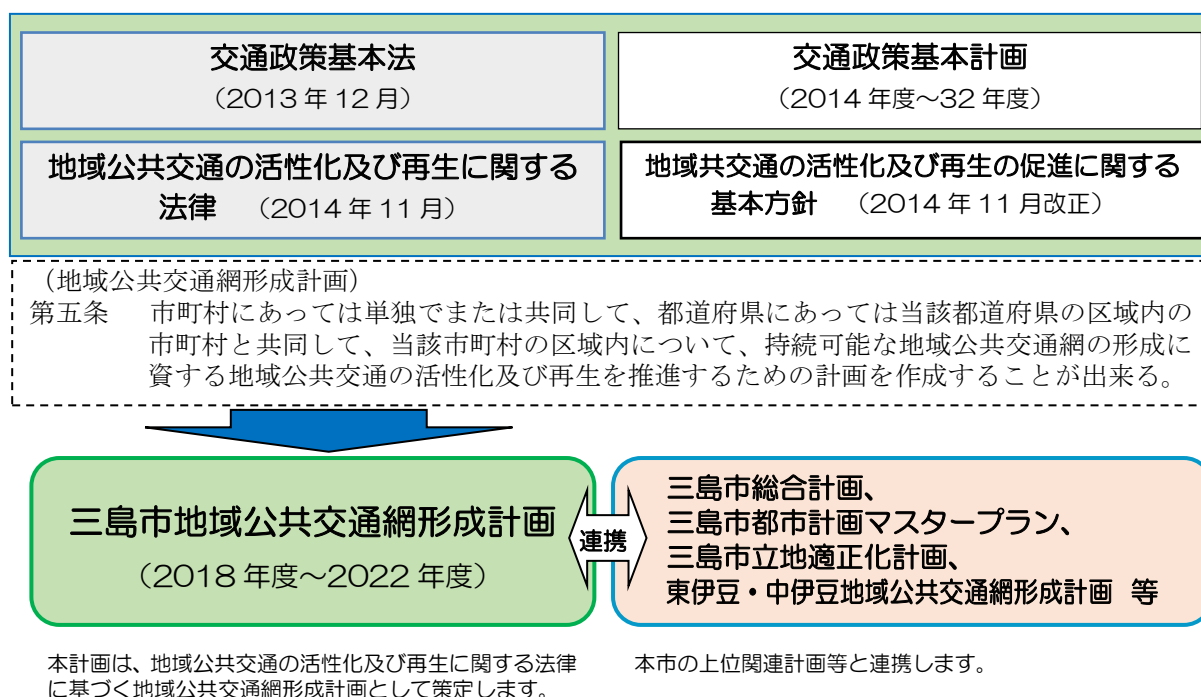


図1 計画の位置付け

1-4 計画期間

○2018年度（平成30年度）～2022年度（平成34年度）の5年間とします。

1-5 計画区域

○計画区域は、三島市全域を対象とします。

1-6 計画策定フロー

計画策定に向け、以下のように調査・検討を進めました。

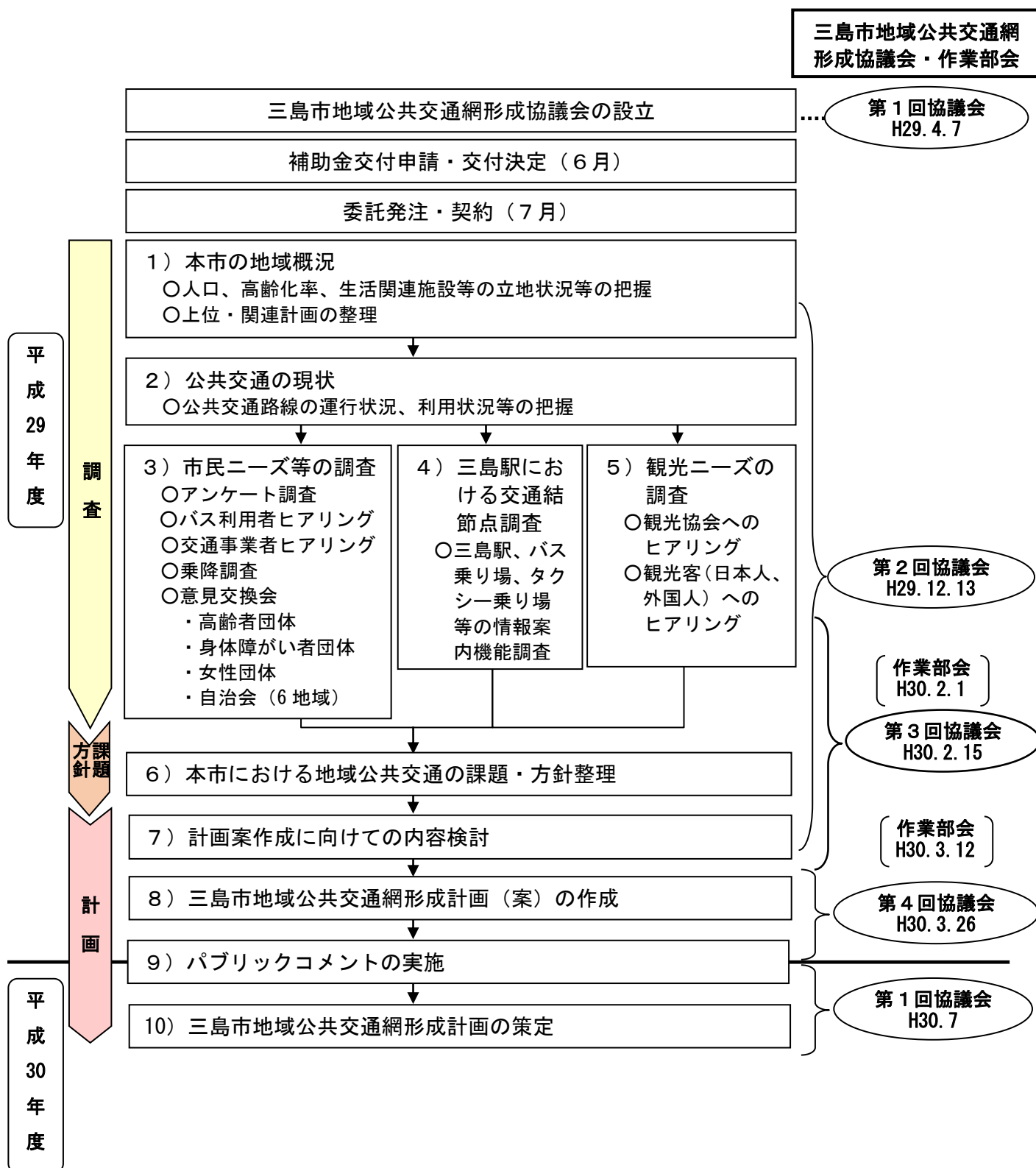


図2 計画策定フロー

第2章 本市の公共交通を取り巻く現状

本章では、本市の公共交通を取り巻く現状として、2-1 地域概況、2-2 公共交通の現状、2-3 移動実態及びニーズ、2-4 交通結節点の現状及びニーズの4つの項目より整理を行いました。

2-1 地域概況

(1) 地勢・地理

- 三島駅及び伊豆箱根鉄道沿線を中心とした市の南部は平野部が広がっており、市の北部及び北東部は丘陵地、山間地が広がっています。
- 東京 100km 圏内にあり、東西交通と南北交通が交通要衝の地にあります。県東部の一角をなし、富士・箱根・伊豆や北駿の玄関口に位置しています。

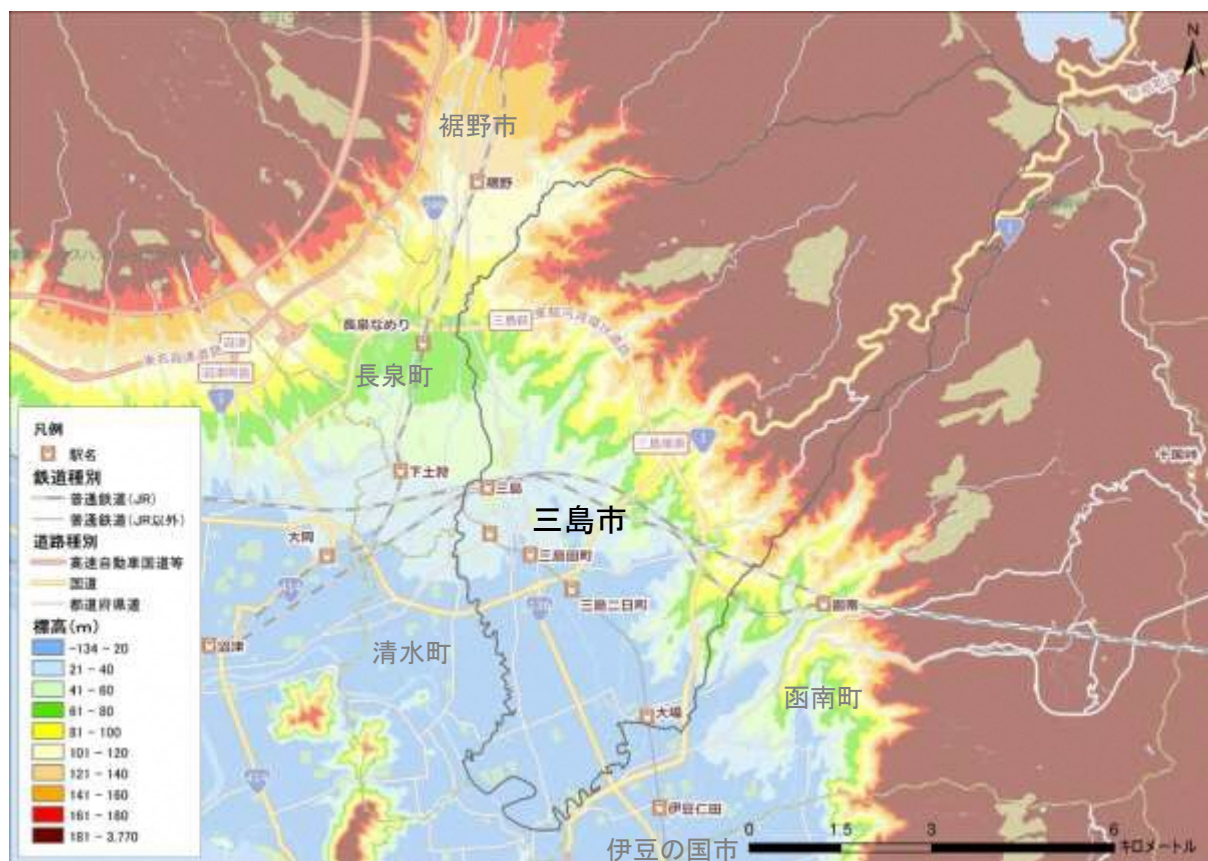


図3 本市の地勢（出典：国土数値情報）

(2) 人口、高齢化率

- 本市では、2005年をピークに人口が減少に転じており、2015年時点で109,394人となっています。
- 少子高齢化、人口減少が続いており、今後もその傾向が続くと予測されます。
- 2015年から10年後には人口が5%減少、高齢化率は4ポイント増加が予測されています。

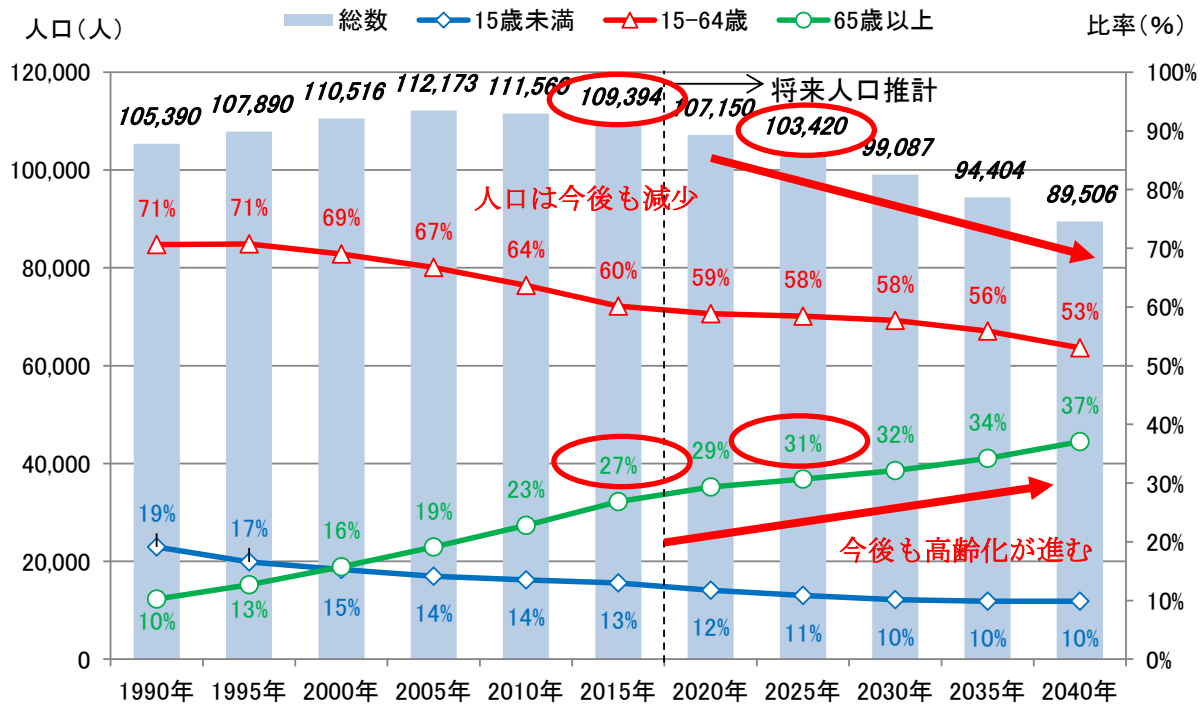


図4 年齢3区分別人口の推移

(出典：1990年～2015年は国勢調査、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所)

2015年 ※国勢調査 人口 109,394人 高齢化率 26.8% (29,366人)	➡	2025年 ※将来人口推計 人口 103,420人 高齢化率 30.7% (31,727人)
--	---	--

10年後には人口が5%減少、高齢化率が4ポイント増加の予測

(3) 運転免許証の保有及び返納状況

- 本市の運転免許証保有者数は2013年以降、徐々に減少傾向にあります。
- 運転免許証返納者数は増加しており、特に高齢者の運転免許証返納者が多い傾向にあります。

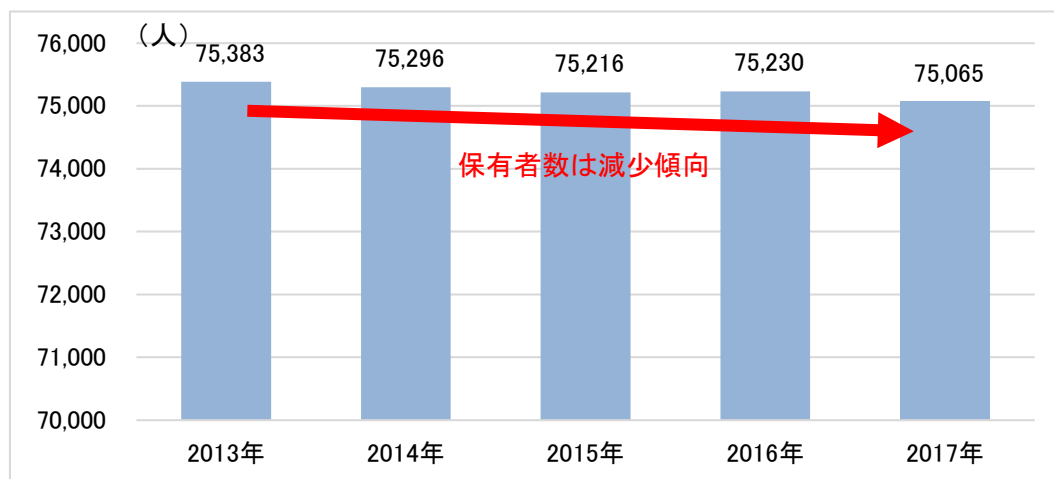


図5 本市の運転免許証保有者数

出典：交通年鑑（2013年～2017年）静岡県警察本部より

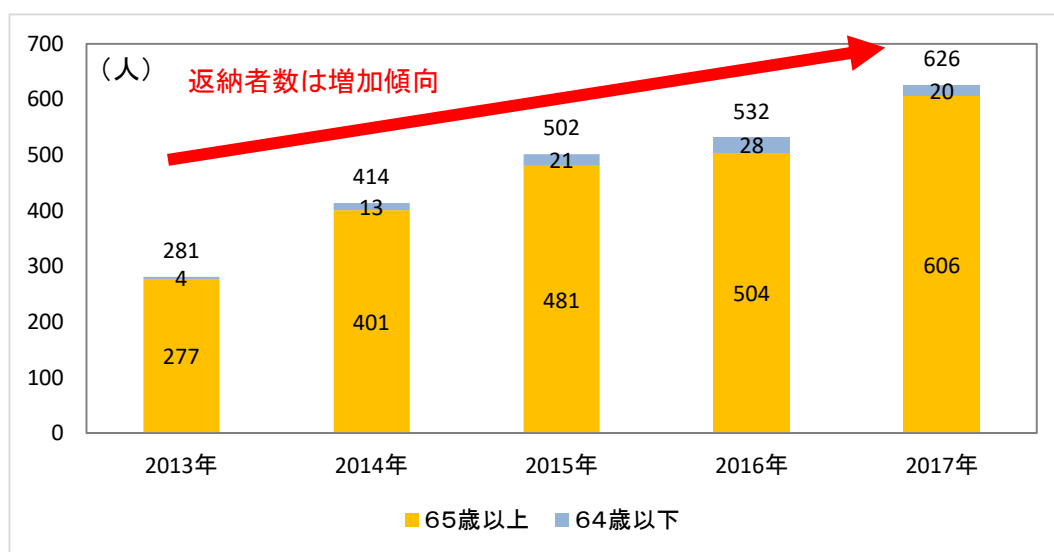


図6 三島警察署への運転免許証返納者数（三島警察署での届け出分）

出典：静岡県警察本部への聞き取り結果

(4) 人口分布

- 本市の人口は、旧三島町地域を中心に分布しており、昭和40年から平成10年頃にかけて、箱根西麓地域で住宅開発が行われ、戸建て住宅を主体とする低層住宅地が形成されています。
- 地理的制約もあり、市街地の拡大が抑制されたことにより、人口密度が高く、コンパクトな都市構造が形成されています。

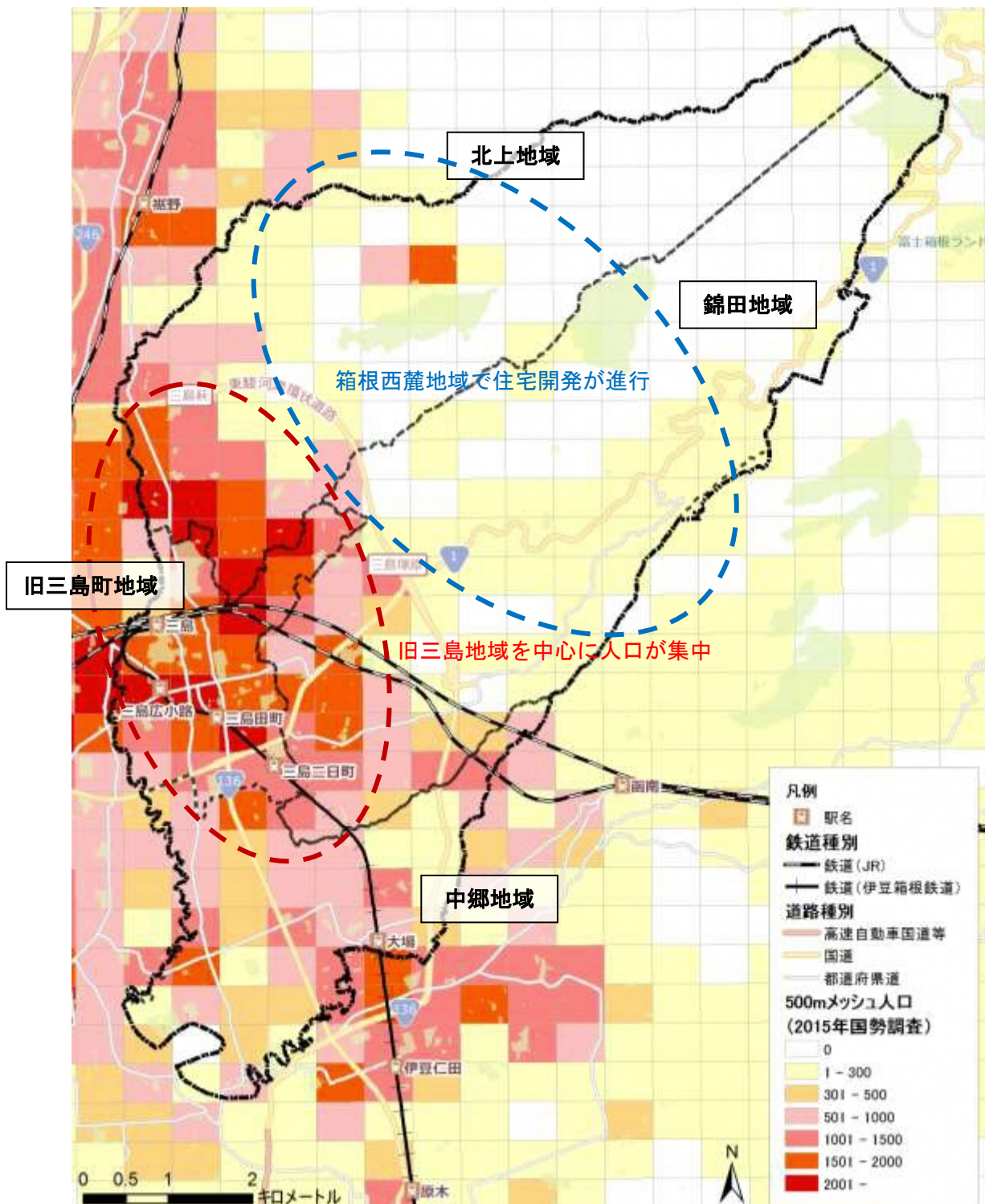


図7 人口分布（出典：国勢調査（2015年））

(5) 生活関連施設の立地状況

① 高等学校、大規模小売店舗

○ 高等学校、大規模小売店舗は、鉄道駅の周辺やバス停周辺に多く立地しているほか、鉄道駅から距離のある施設についても、路線バスの沿線に立地しています。概ねの施設が現在の公共交通でアクセスすることが可能です。



図 8 大規模小売店舗、高等学校の立地状況

②医療施設

○医療施設は、鉄道駅の周辺やバス停周辺に多く立地しているほか、鉄道駅から距離のある施設についても、路線バスの沿線に立地しています。概ねの施設が現在の公共交通でアクセスすることが可能です。



図9 医療施設の立地状況

③文化施設、福祉施設

○文化施設、福祉施設は、鉄道駅の周辺やバス停周辺に多く立地しているほか、鉄道駅から距離のある施設についても、路線バスの沿線に立地しています。概ねの施設が現在の公共交通でアクセスすることが可能です。

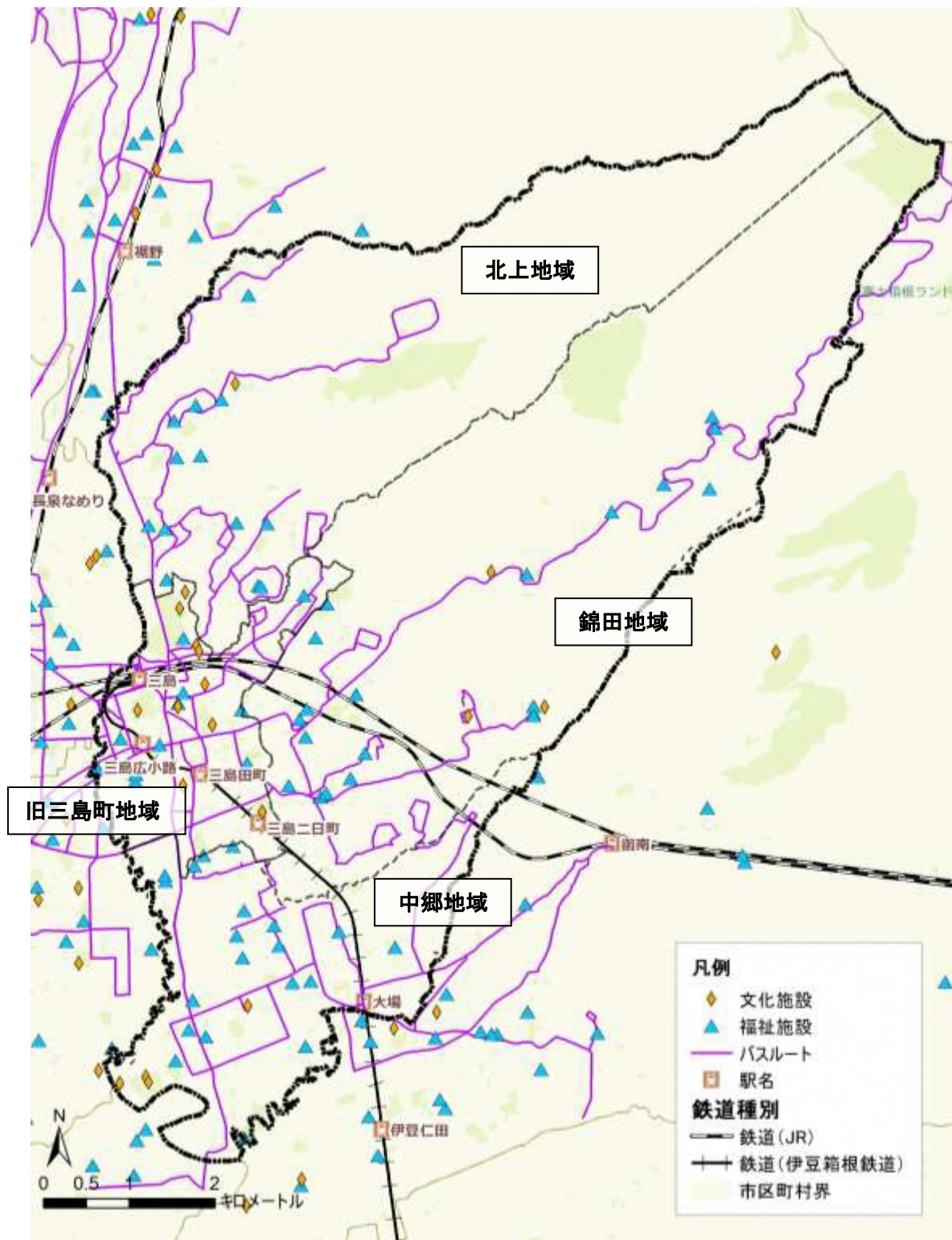


図 10 文化施設、福祉施設の立地状況

(6) 観光需要

○本市の観光交流客数は、2016年度で年間7,862千人であり、2011年度以降増加傾向にあります。2011年度から2016年度の増加率は、県全体と比較しても高い状況です。

○月別の変動では、8月の夏祭りと1月の初詣により観光交流客数が多くなっています。

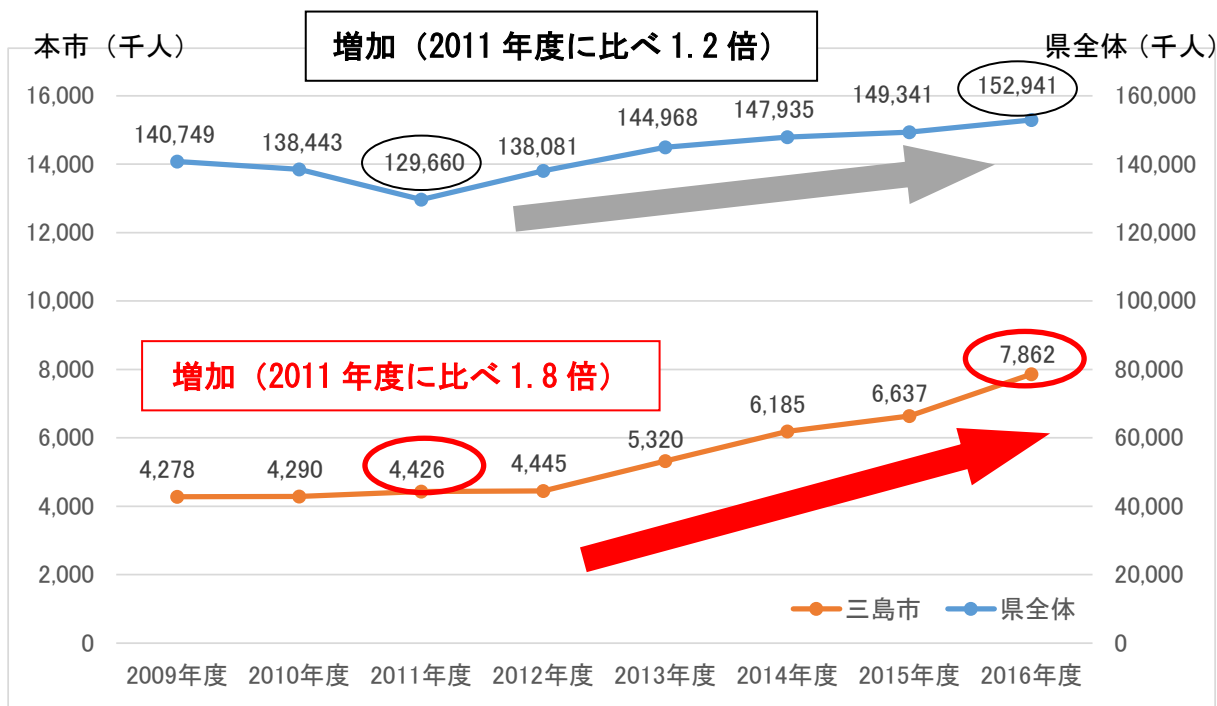


図 11 静岡県、本市の観光交流客数の推移

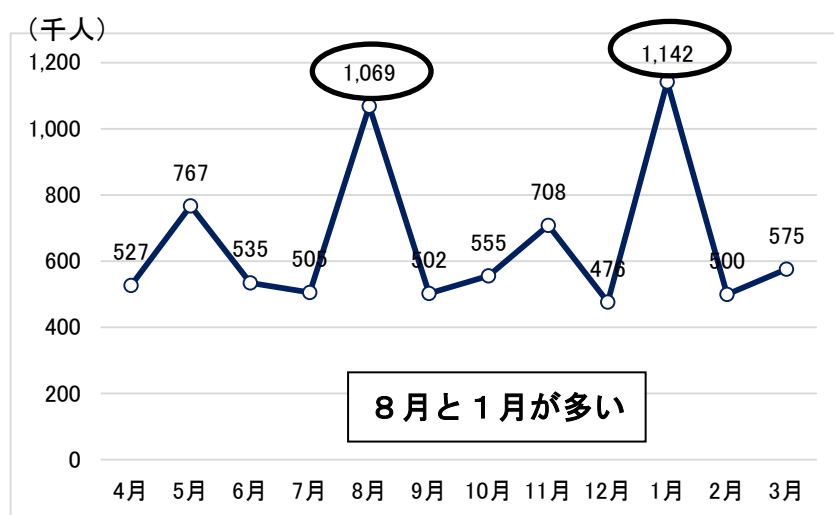


図 12 本市月別観光交流客数の推移 (2016年度)

(7) 観光施設の分布

○観光施設（ゴルフ場とキャンプ場などは除く）は、鉄道駅の周辺やバス停周辺に多く立地しているほか、鉄道駅から距離のある施設についても、路線バスの沿線に立地しています。概ねの施設が現在の公共交通でアクセスすることが可能です。



図 13 観光施設の分布

(8) 関連計画の整理

○本計画を策定するにあたり、関連計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画（策定中）について整理しました。

＜三島市都市計画マスタープランにおける公共交通に関する内容・基本方針＞

「地域公共交通網形成計画」の策定を推進し、地域住民や関係する事業者等との合意の下で、既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入などを検討することで、市域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築を図る。また、並行して、デマンド型交通の適応性の研究を進めるほか、自治会によるバス運行や、地域住民による当該地域の高齢者等の移動支援に関する仕組みづくりなどの取り組みを支援する。

◆鉄道

JR 三島駅の南北自由通路の整備に向けた関係機関との協議を進める。

三島市移動等円滑化基本構想に基づき、駅舎等の一層のバリアフリー化を進める。

◆バス

地域公共交通網形成計画の策定により、誰もが快適に移動できるようなバス機能の充実、生活交通バス路線の維持のほか、関係事業者の連携による乗り換えの円滑化、鉄道とのスムーズな接続、コミュニティバスの導入の推進などの効果的な施策の位置付けや推進を図る。

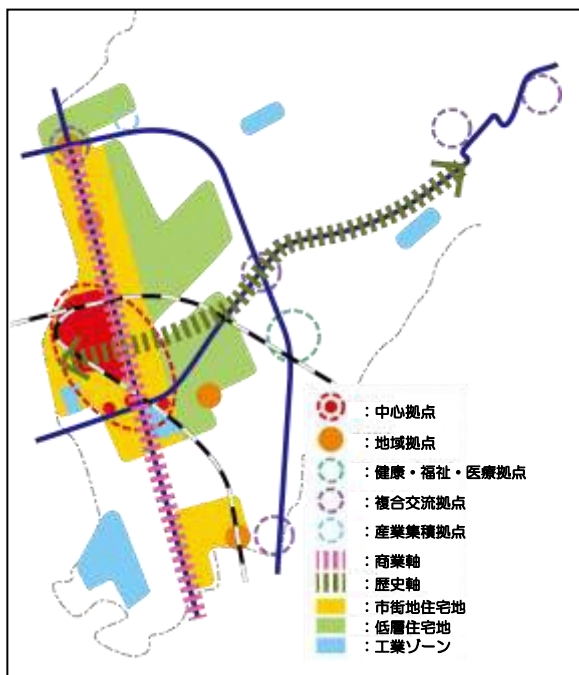


図 14 将来都市構造図

＜立地適正化計画の考え方＞

方針：現状のコンパクトな市街地と高い人口密度を将来にわたり維持していく。

目標：市街化区域全体における「利便性の高い居住」の実現（利便性が高い考え方にはバスなどの公共交通の確保が含まれる）

- 拠点：（中心拠点）・三島駅周辺
 （地域拠点）・三島萩 IC 周辺
 ・幸原町・徳倉 周辺
 ・谷田地区遺伝研 坂下周辺
 ・大場駅周辺

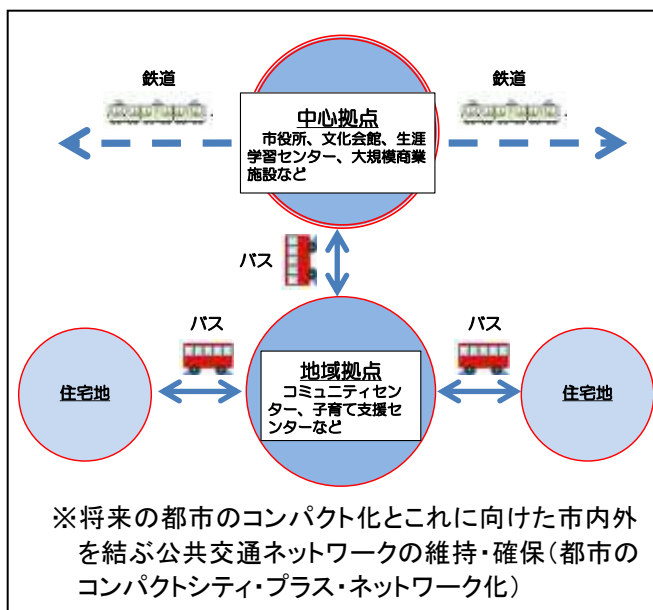


図 15 拠点形成の考え方

2-2 公共交通の現状

(1) 公共交通網の概況

- 本市では、鉄道が3路線運行しており、東海道新幹線と東海道本線が東西に、伊豆箱根鉄道駿豆線が三島駅から南部に運行しています。
- 路線バスは、4事業者（東海バスオレンジシャトル、伊豆箱根バス、富士急行、富士急シティバス）が三島駅や大場駅を中心とした路線網を展開しており、その他に市自主運行バス、市内循環バスが運行しています。

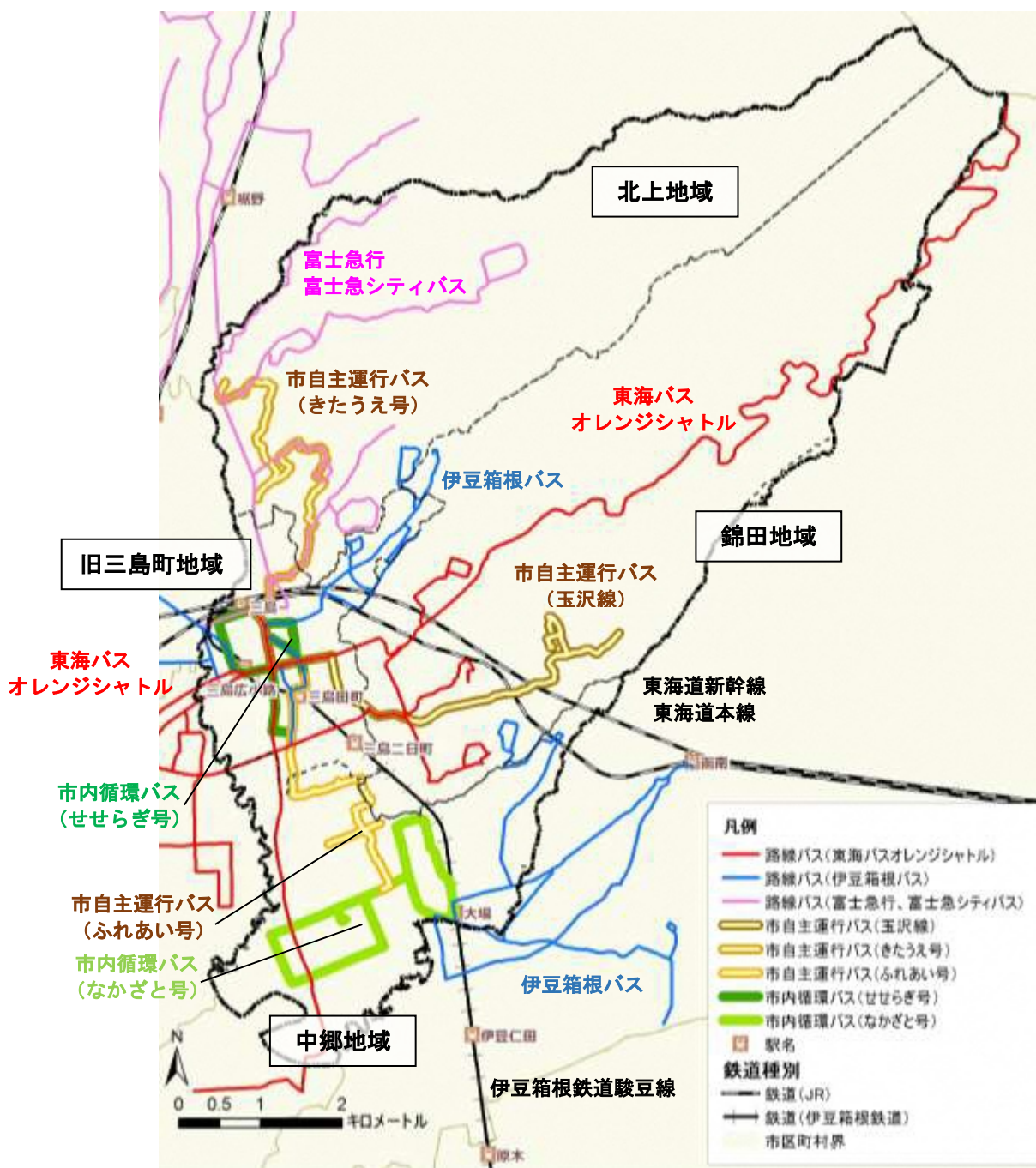
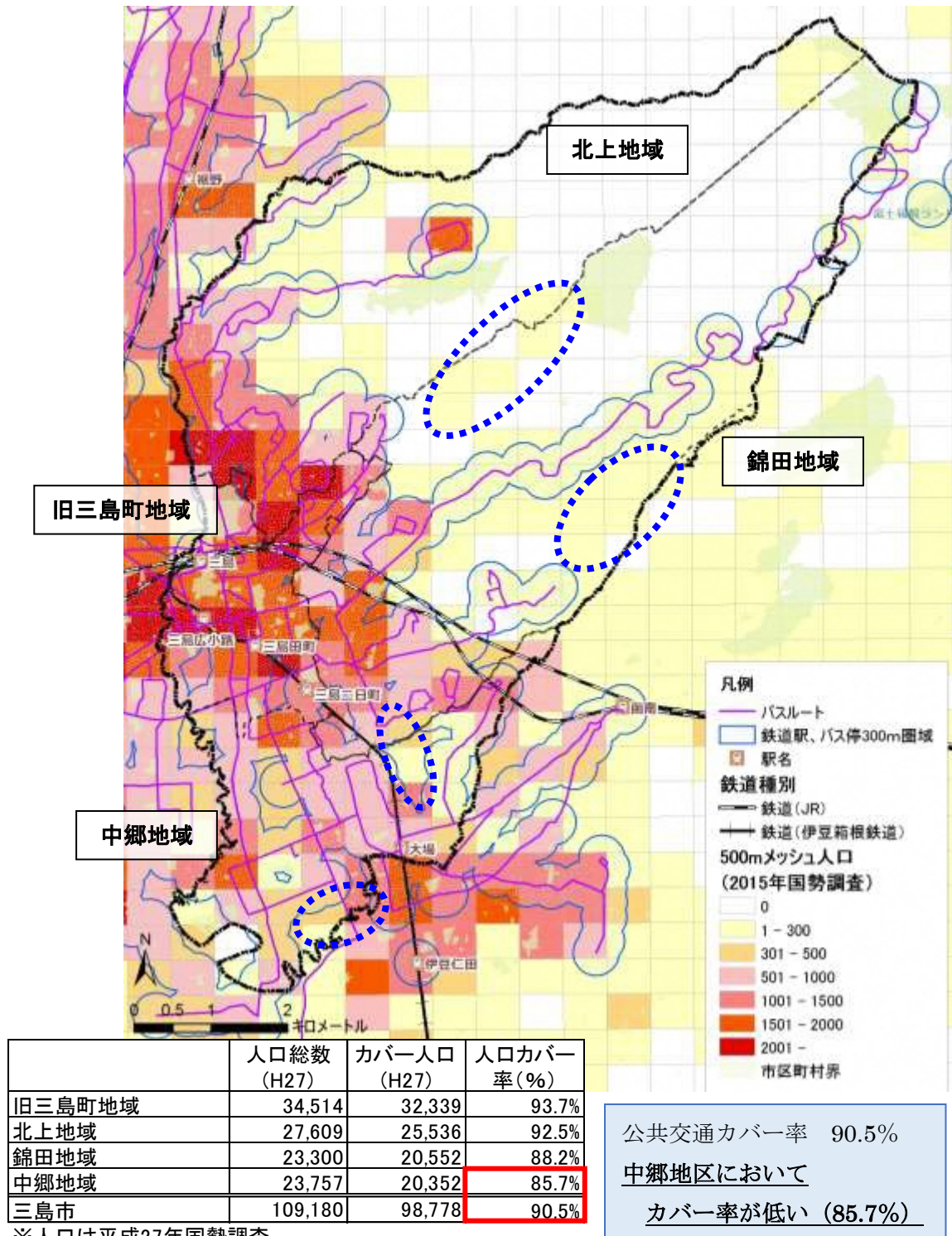


図 16 本市の鉄道及び路線バス網

○本市の公共交通の人口カバー率（鉄道駅 300m、バス停 300m の圏域）は、全体で 90.5% となっており、周辺自治体と比較しても高く、公共交通網が充実していると言えます。

○地域別に見ると、中郷地域が他の地域に比べ人口カバー率が低くなっています。



※人口は平成27年国勢調査

※カバー人口は鉄道駅300m半径、バス停半径300m

図 17 公共交通の人口カバー状況

(2) 公共交通の利用者数の推移

① 鉄道

○ここ10年の三島駅（東海道新幹線、東海道本線）の利用者数は横ばいとなっています。伊豆箱根鉄道駿豆線（市内5駅の乗車人数）についても概ね横ばいとなっています。

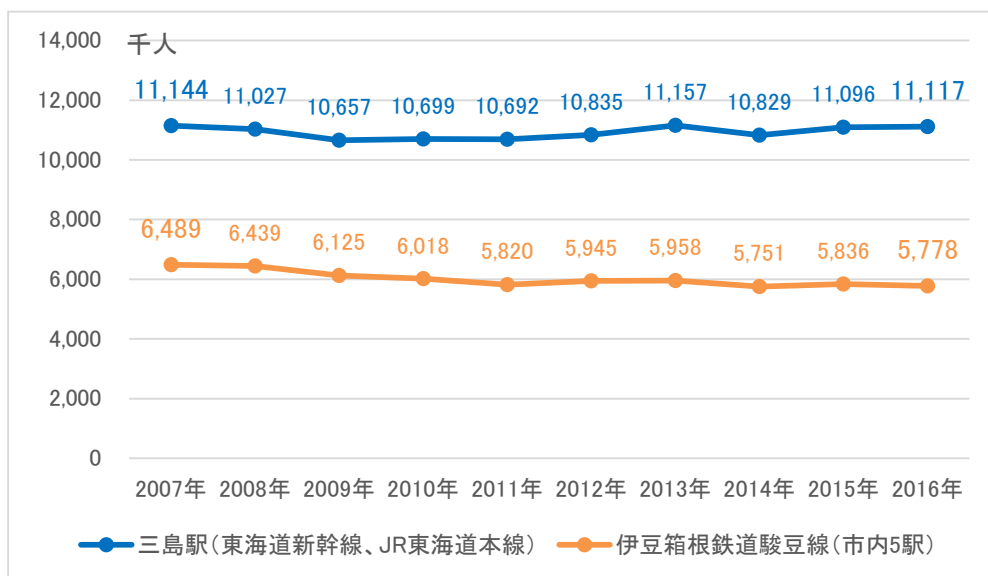


図 18 鉄道利用者数の推移（出典：三島市統計）

② 路線バス（事業者運行路線）

○路線バス（東海バスオレンジシャトル、伊豆箱根バス、富士急行・富士急シティバス）の利用者数は、ここ5年は横ばいとなっています。

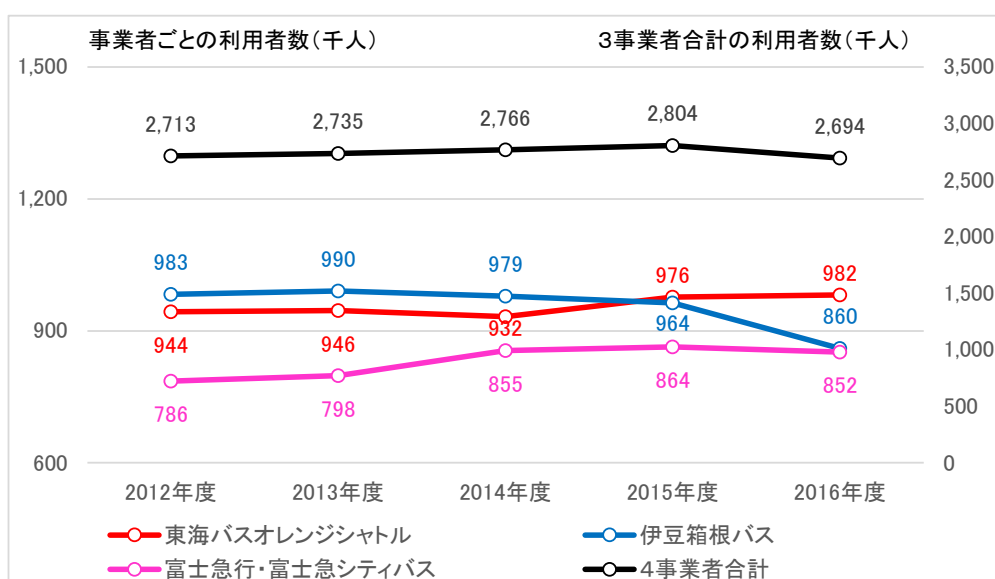


図 19 路線バス利用者数の推移（出典：バス事業者提供データ）

③市自主運行バス、市内循環バス

○本市では、市自主運行バスが3路線（玉沢線、きたうえ号、ふれあい号）、市内循環バスが2路線（せせらぎ号、なかざと号）運行しています。玉沢線、きたうえ号、ふれあい号は、バス路線の廃止代替や公共交通の空白地域の解消のため、また、せせらぎ号、なかざと号は中心市街地及び中郷地区の活性化と公共施設や観光施設等への交通の利便性確保のため運行しています。

○市自主運行バス、市内循環バスの利用者数は、近年は横ばいとなっています。

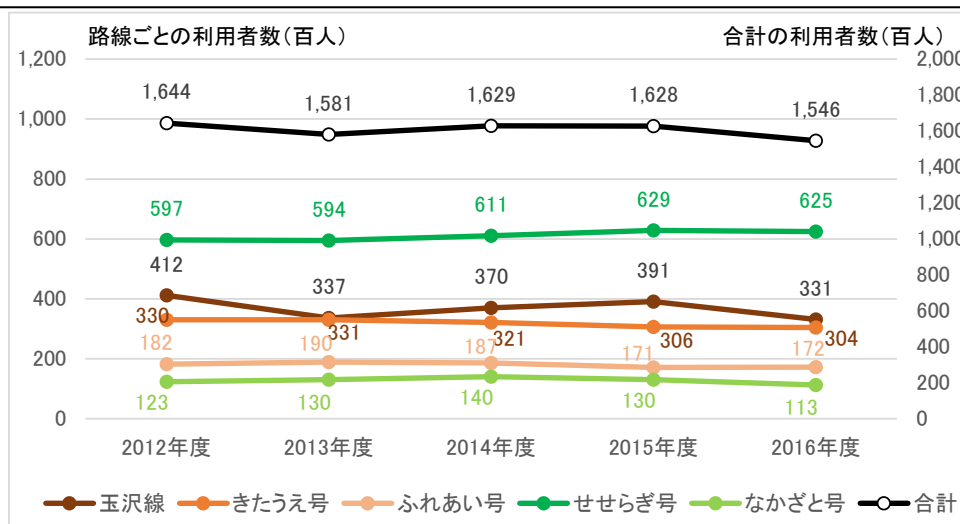


図 20 三島市コミュニティバス利用者数の推移（出典：三島市統計）

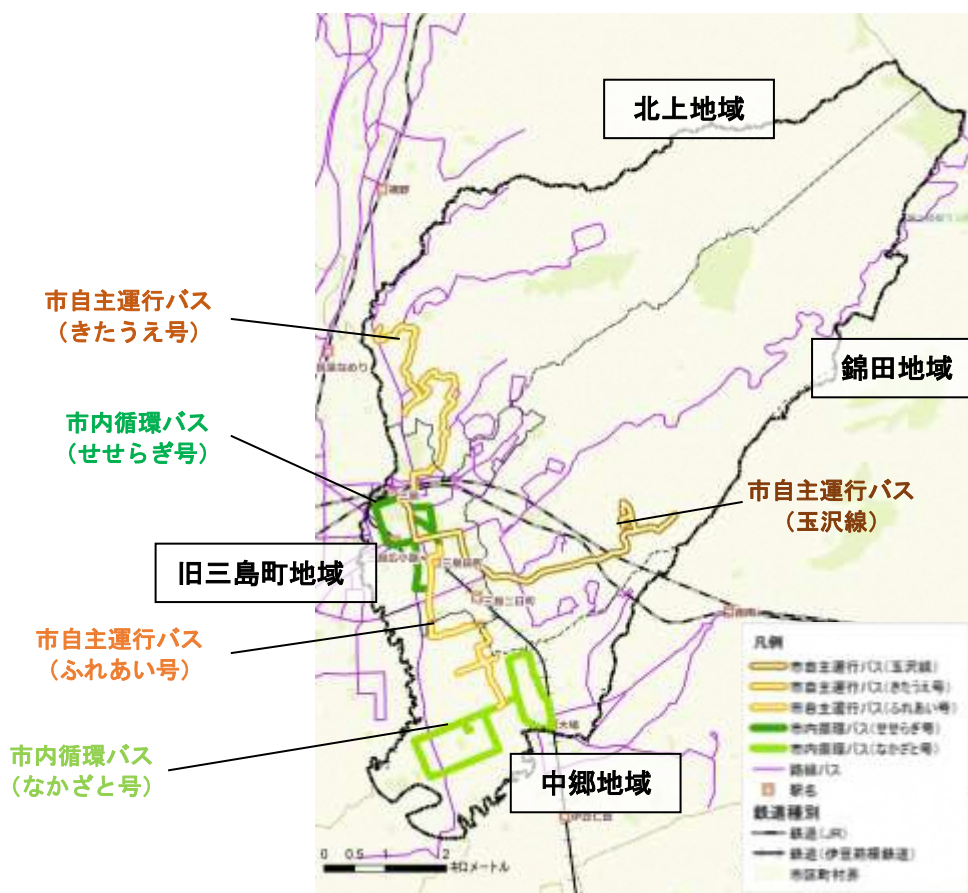


図 21 市自主運行バス、市内循環バスの運行経路

(3) 公共交通の運行状況

○広域的な交通については、主に東海道新幹線及び東海道本線が担っています。
 市内交通については、三島駅を中心に、東・西・北部に運行本数の多いバス路線、南部に伊豆箱根鉄道駿豆線が幹線の役割を担っており、これらは広域的な交通としても機能しています。

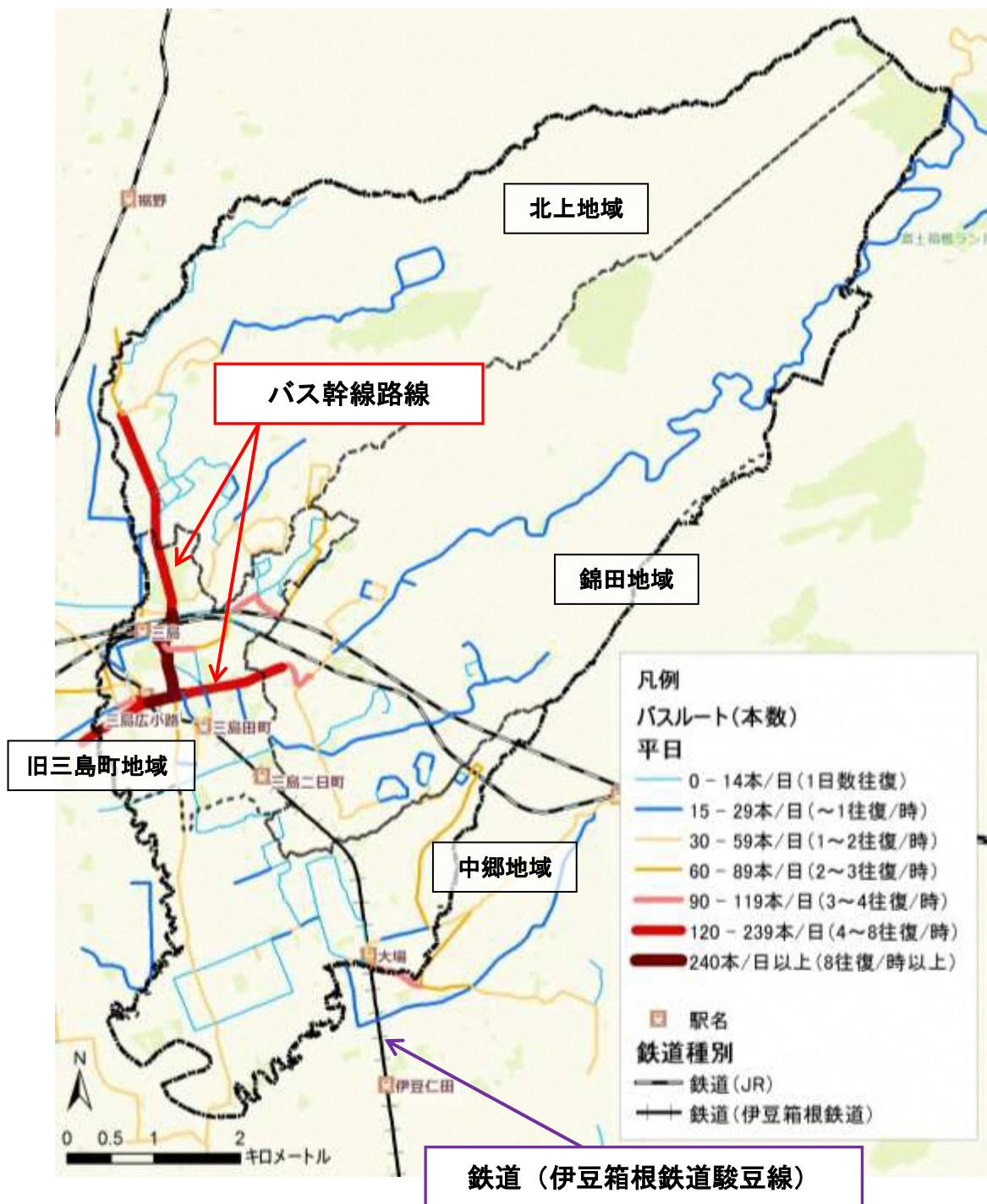
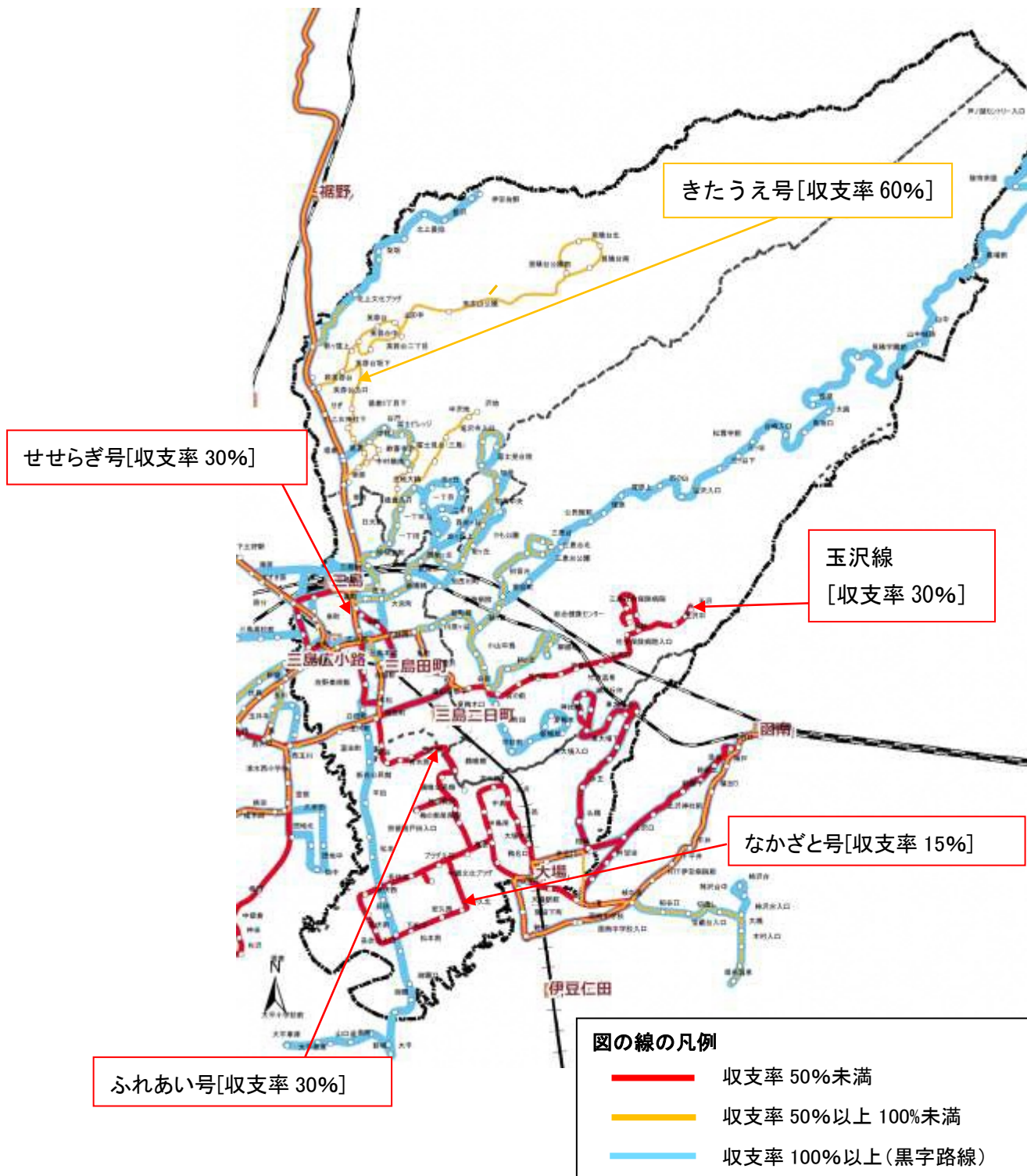


図 22 バス路線のサービス水準（本数（平日））

(4) 路線バス（市自主運行バス・市内循環バス含む）の収支状況

○路線バスの収支率^{*}について系統別にみると、収支率が低い路線が市内循環バスや自主運行バスを中心に存在しています。

^{*}収支率…運行経費に対する運行収入の割合のこと



※図は系統別に収支を表示したものである。

図 23 路線（市自主運行バス・市内循環バス含む）の収支状況

(5) 鉄道（伊豆箱根鉄道駿豆線）の利用状況

- 伊豆箱根鉄道駿豆線は、市内では三島駅と大場駅の利用者数が多く、各駅から三島駅に集中する利用が多くなっています。
- 鉄道駅までの移動手段は、徒歩や自転車・二輪車が多くなっていますが、三島二日町駅を除く各駅では、駅まで路線バスを利用される方も一定程度見られます。

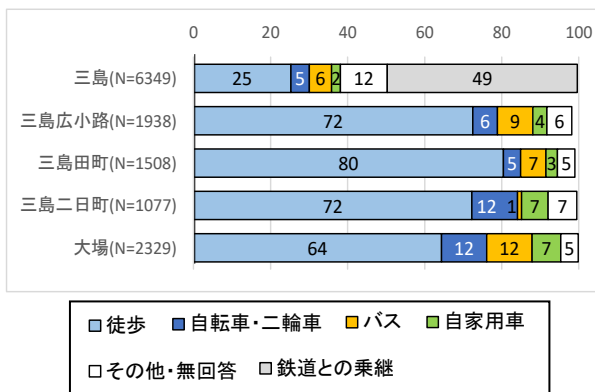
表 1 発着駅別の利用者数（平日）

各駅と三島駅を結ぶ移動が多い 三島駅、大場駅の利用が多い

	降車駅															合計
	三島	三島広小路	三島田町	三島二日町	大場	伊豆仁田	原木	葦山	伊豆長岡	田京	大仁	牧之郷	修善寺	不明		
三島	493	484	448	968	424	118	533	943	482	500	74	821	62	6,349		
三島広小路	836	53	71	267	71	36	53	196	53	142	36	124		1,938		
三島田町	758	53	45	136	106	15	53	136	91	61		15	38	1,508		
三島二日町	604	59	56	47	47	12	59	71	24	65		24	9	1,077		
大場	1,132	289	286	68	16	19	62	159	75	81	9	121	12	2,329		
伊豆仁田	400	71	83	24	15	3	24	89	56	30		50		844		
原木	201	33	47	18	27	9		24	33	9	15	30		444		
葦山	570	106	117	37	68	44	18		75	62	51	7	73	1,256		
伊豆長岡	870	139	196	70	163	106	20	86		186	110	7	176	2,138		
田京	610	107	74	30	77	68	9	62	169		130	15	118	1,474		
大仁	478	135	90	48	56	59	3	51	163	96		11	135	1,326		
牧之郷	142	18	12	3	21	3		9	12	24	12		118	376		
修善寺	766	103	63	38	118	88	18	78	191	88	133	88	8	1,777		
不明	3										6			9		
合計	7,368	1,605	1,561	900	1,962	1,041	269	1,094	2,235	1,244	1,334	246	1,805	182	22,846	

出典：平成 28 年度伊豆地域鉄道利用状況調査（静岡県）

・ 鉄道駅までの移動手段



・ 鉄道駅からの移動手段

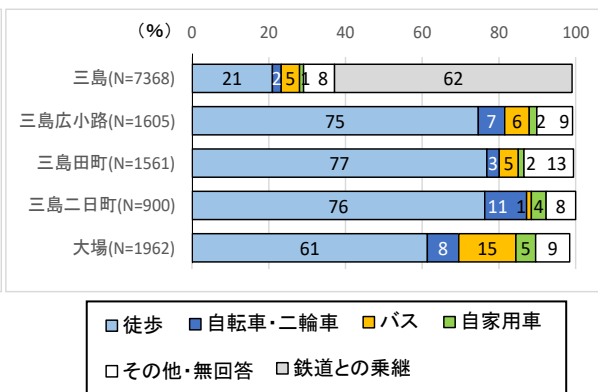


図 24 鉄道駅まで、鉄道駅からの移動手段

出典：平成 28 年度伊豆地域鉄道利用状況調査（静岡県）

(6) 交通事業者ヒアリング調査

○計画策定を行う上で、交通事業者や観光部局へのヒアリング調査を通じて、事業者や観光の視点での公共交通の問題点、課題を明らかにしました。

①バス事業者（東海バスオレンジシャトル、伊豆箱根バス、富士急シティバス）

【質問1】三島市における現在のバス路線を運行する上での課題	
需要確保や採算性上の課題	・沿線人口の高齢化と少子化により、定期券利用者が減少傾向にある路線がある。
運行サービスの内容の課題	・中心部の交通混雑や、鉄道路切に起因する道路渋滞により、バスの定時性の確保が難しい路線がある（市街地を通る路線）。 ・市街地は慢性的に渋滞している。
【質問2】通勤・通学、買い物、通院等、生活利用の利用促進策や提供サービスの工夫	
<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの導入。 ・時刻表の全戸配布。 ・高齢者のバスの乗り方教室の実施。 ・ダイヤ編成は新幹線などに合わせることに留意。 ・本数の多い路線においては、極力、等間隔で運行時間を設定。 	
【質問3】観光客や来訪客の利用促進策や提供サービスの工夫	
<ul style="list-style-type: none"> ・「みしまるきっぷ」の販売。 ・時刻検索サイトへの情報掲出。 	
【質問4】今後のバス交通の工夫や企業戦略	
<ul style="list-style-type: none"> ・新たな定期券の導入等を検討。 ・ICカードの導入や自動運転バスの運行等の検討。 ・車イス対応のための低床車両100%運用。 ・運転手の確保の検討。 	
【質問5】公共交通網がより一層機能するために必要と考えること	
<ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備（車道の拡張やバスベイの設置等）による渋滞対策。 ・鉄道との接続時間の見直し・改善。 ・三島駅南口と北口の通路の問題の改善。 ・三島駅前交差点とその西側の横断歩道の信号の切り換えのタイミングを変更することにより、遅延が少なくなる。 ・バス発券窓口（案内所）の位置の改善。 ・狭小なバス乗り場、停留所のスペースの改善。 	
【質問6】バス運行する上で、幅広い観点で行政や地域住民等との連携、協力が必要と考える事	
<ul style="list-style-type: none"> ・バスを身近な交通として認識していただける環境作り（時刻表の配布等の定期的な実施等）。 ・1人が1年に1回利用していただく。 ・住民からバス（公共交通）に関する意見や要望を聞く機会を増やす。 	

②鉄道事業者（東海旅客鉄道、伊豆箱根鉄道）

【質問1】三島市内の鉄道路線、駅について、利用される方から聞かれる意見	
駅について	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカードの導入の意見。 ・トイレの整備についての意見。 ・南北自由通路がなく不便という意見。
運行について	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道線、新幹線との乗り換え時間の確保に関する意見。
二次交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの乗り換え時間の確保に関する意見。 ・(インバウンド旅客にとって) バス乗り場が分かりにくい。

③タクシー事業者（商業組合静岡タクシー協会）

【質問1】三島市における現在のタクシーを運行する上での課題	
<ul style="list-style-type: none"> ・日中の高齢者の外出が増えているが、運賃が高く、利用増につながらない。 ・乗務員不足及び高齢化の課題。 	
【質問2】三島市全体の公共交通網（鉄道、バス、タクシー）が、より一層機能するため必要と考えること	
<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー運賃に対する不安を払拭するため、事前確定運賃の導入。 ・電車・バス・タクシーが一体型で利用できる交通系ICの導入。 ・東京オリンピック・パラリンピック開催をみてのインバウンドへのインフラ（案内・看板・パンフレット等）の整備。 ・公共交通事業者間の連携（運行ダイヤ・時間・区域等において）。 	
【質問3】行政や地域住民などとの連携	
<ul style="list-style-type: none"> ・三島市が取り組んでいるタクシー利用券や外出支援等の助成、補助があり、ありがたく思う。更なる拡充をお願いしたい。 ・乗務員確保に関する、行政・自治体の支援をお願いしたい。 ・デマンドタクシーの普及・促進に関する、行政・自治体の支援をお願いしたい。 ・ユニバーサルデザインタクシーの普及促進に関する、行政・自治体の支援をお願いしたい。 ・各自治体での観光資源PRによる誘客。 	
【質問4】三島地域公共交通網形成計画策定に向けた検討を進めるにあたってのご意見等	
<ul style="list-style-type: none"> ・繁忙期を含む道路渋滞の緩和をお願いしたい。 ・交通空白地域を解消するような計画をお願いしたい。 	

④観光協会

【質問1】本市の公共交通の課題や改善すべきこと（情報提供について）	
<ul style="list-style-type: none"> ・行きたい「施設」をタッチするとどう行けばよいか分かるサイネージが必要 ・時間貸し切りのタクシーがあるのにPR不足で利用されていない。 	
【質問2】三島市全体の公共交通網が、より一層機能するため必要と考えること	
<ul style="list-style-type: none"> ・土日の午前中が観光客のピークへの対応。 ・外国人観光客の移動傾向への対応（移動傾向として以下が考えられる）。 河口湖→三島駅→新幹線→他の観光地（柿田川、大吊橋、大社、箱根が多い） ・三島駅→沼津駅・沼津港をバスでつなぐ。 	
【質問3】行政や地域住民などとの連携	
<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内所の職員も案内サインが十分でないため、案内しづらい。バス停の位置など ・バス停名は字名が多いが、施設名と並記したほうが分かりやすい。 	

(7) 交通事業者の環境

○現在、バス事業者、タクシー事業者では、若い担い手が少なく、21歳以上30歳以下の運転手が極端に少ない状況です。また、5年前と比較し、県内の大型二種免許保有者数は約1割減少しており、運転手の担い手も徐々に少なくなっている状況です。運転手の高齢化や運転手不足の傾向が続いた場合、車両の運行に支障をきたし、公共交通の維持が難しくなることが予想されます。

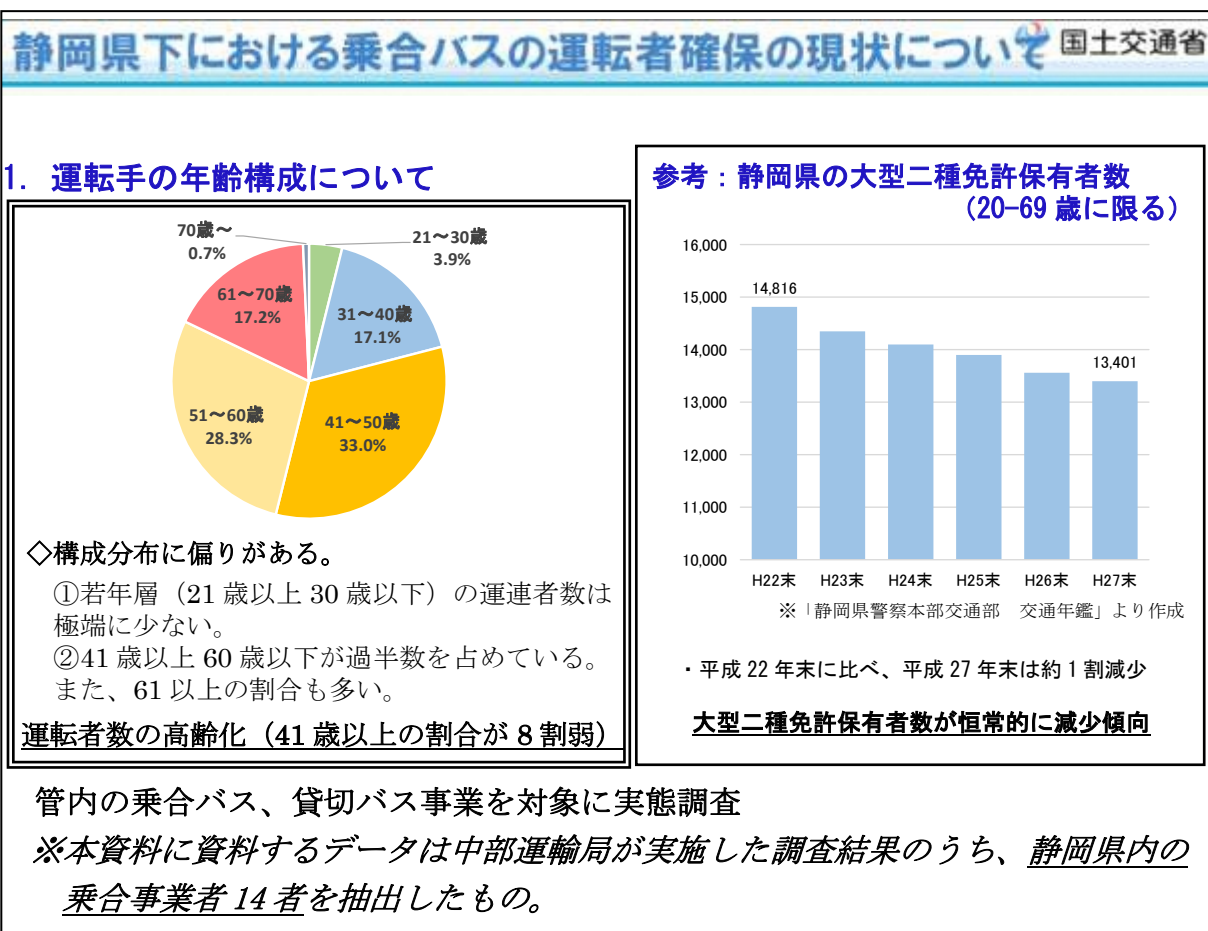


図 25 静岡県における乗合バス運転手の年齢構成(左)および大型二種免許保有者数状況(右)

(出典：国土交通省 中部運輸局 資料)

2-3 移動実態及びニーズ

(1) 調査の実施概要（市民のアンケート、意見交換会）

- 多様化する市民の移動実態（移動先や移動手段）、公共交通の利用が可能となる条件、公共交通に期待する役割、公共交通の維持にかかる費用負担の在り方などを把握するため、15歳以上の市民3,000人程度、公共交通利用者500人程度を対象としたアンケート調査を実施しました。
- また、市民アンケート調査の補完調査として、ヒアリング調査を実施しました。



■市民アンケート調査、意見交換会

【調査時期】2017年10月～2018年1月

【調査対象】本市の住民

【調査方法】市民アンケート調査は、15歳以上を無作為抽出し、3,000人を対象にした郵送配布によるものと、交通利用者500人を対象とした直接配布によるものの2種類を実施しました。意見交換会は高齢者団体、身体障がい者団体、女性団体、各自治会を対象に実施しました。

【調査項目】①個人属性 ②移動実態 ③移動の満足度・将来への不安 ④公共交通へのニーズ ⑤公共交通に関する今後の意向等

(2) 移動実態

①移動目的・交通手段

- 最も多い移動目的が多かったものは、通勤と買い物で、2番目に多い目的が多かったものは買い物と通院です。
- 主な移動手段は、「自動車（自分で運転）」になっていますが、鉄道やバス等の公共交通の利用も一定程度あります。

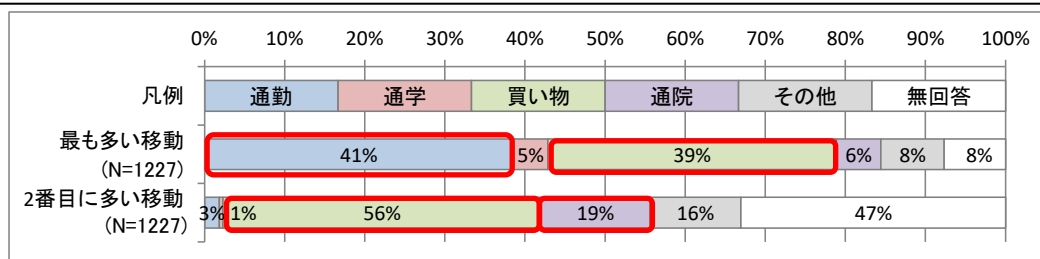


図 26 移動目的

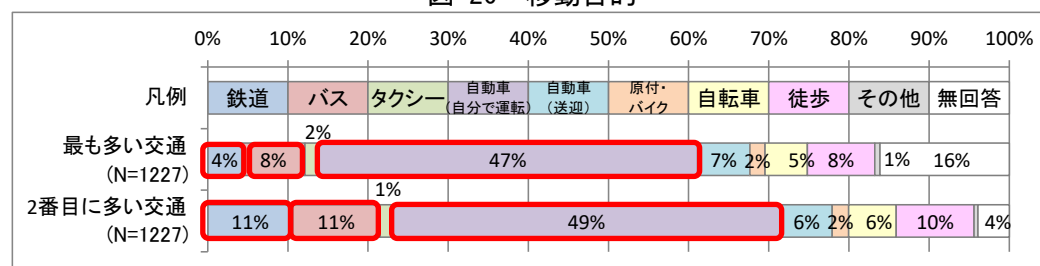


図 27 移動手段

②通勤・通学

○通勤・通学は、旧三島町地域、沼津市、裾野市・清水町・長泉町への移動が多い状況です。北上地域、錦田地域、中郷地域への移動は少ない状況です。

○交通手段は、「自動車（自分で運転）」が最も多く、旧三島町地域を除いて50%を超えています。

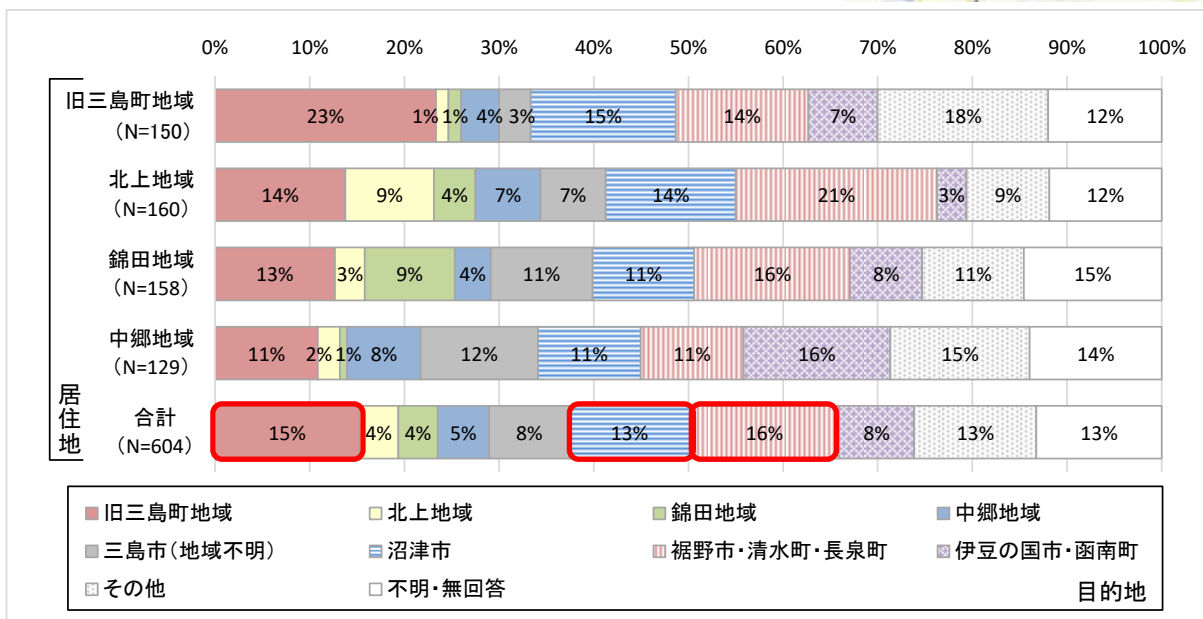


図 28 居住地からの移動（通勤・通学）

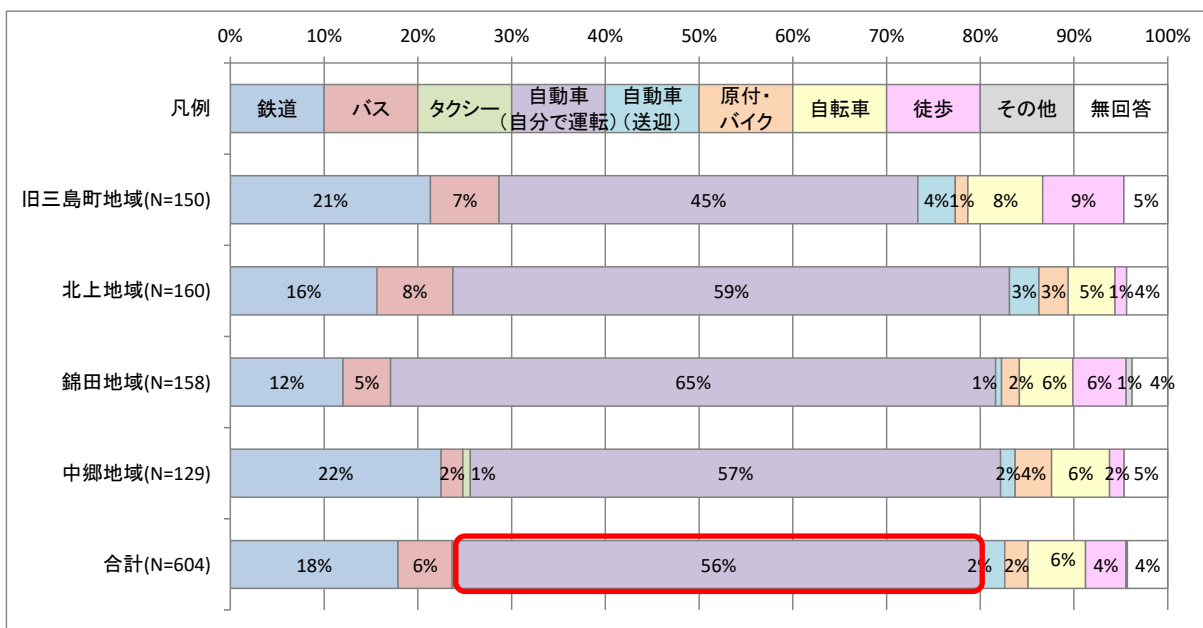


図 29 移動手段（通勤・通学）

③買い物

○買い物は、旧三島町地域や裾野市・清水町・長泉町への移動が多い状況です。中郷地域は伊豆の国市・函南町への移動も多い状況です。
 ○交通手段は、「自動車（自分で運転）」が最も多く、旧三島町地域を除いて50%を超えています。

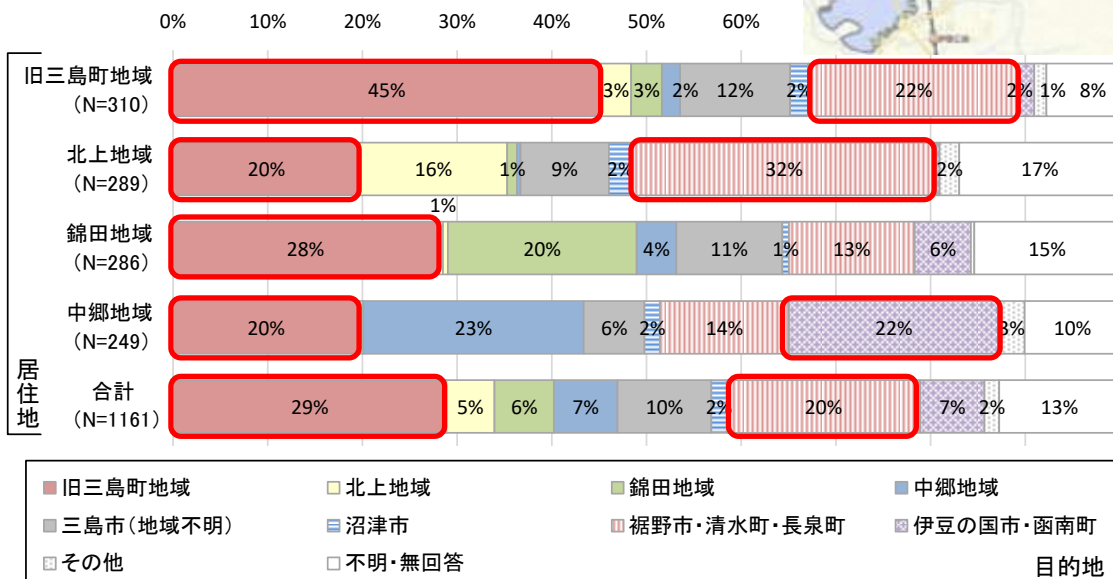


図 30 居住地からの移動（買い物）

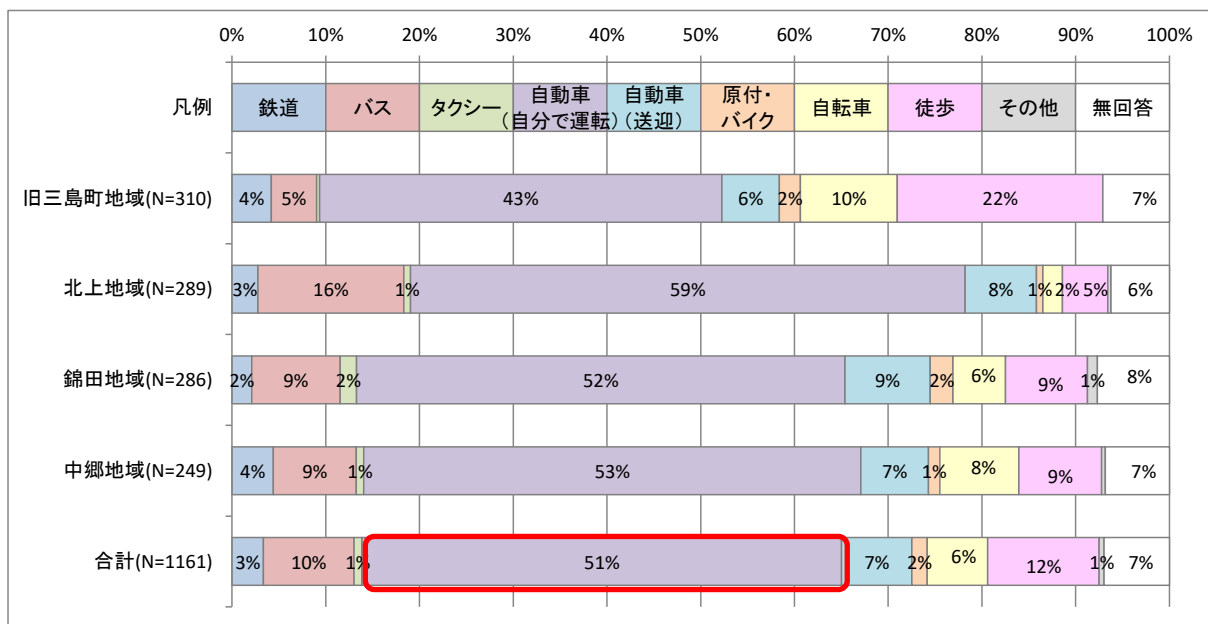


図 31 移動手段（買い物）

④通院

○通院は、各地域内での移動が多い状況です。旧三島町地域は裾野市・清水町・長泉町への、また、中郷地域は伊豆の国市・函南町への移動も多い状況です。
○交通手段は、「自動車(自分で運転)」が最も多いが、他の目的に比べ「バス」による移動も多い状況です。

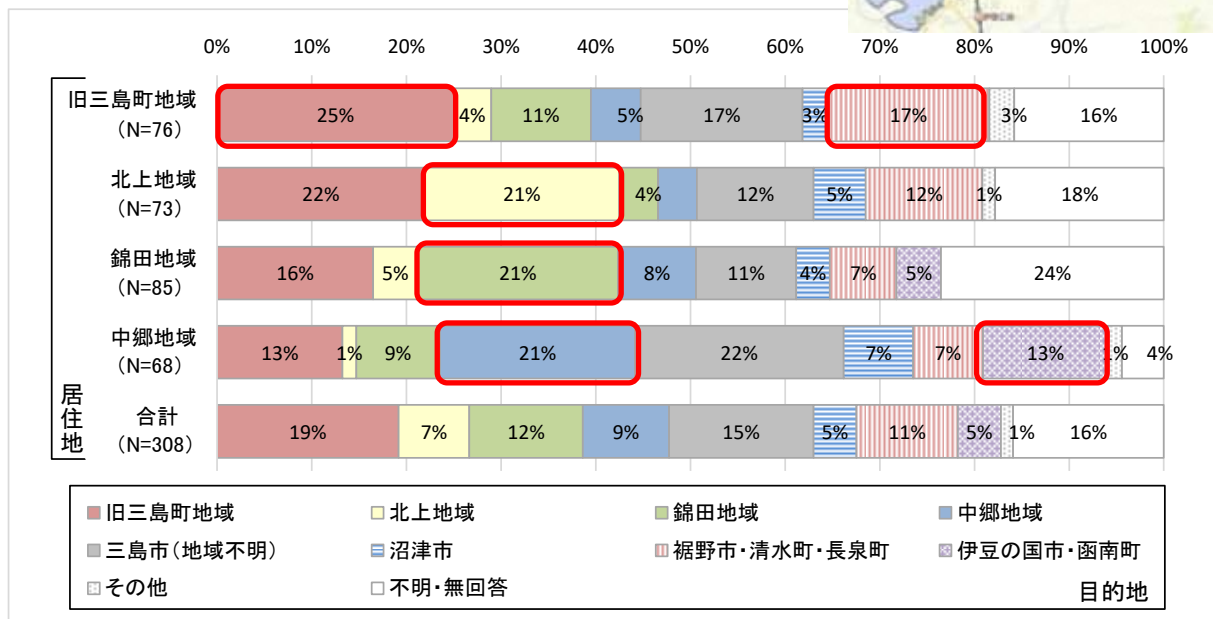


図 32 居住地からの移動 (通院)

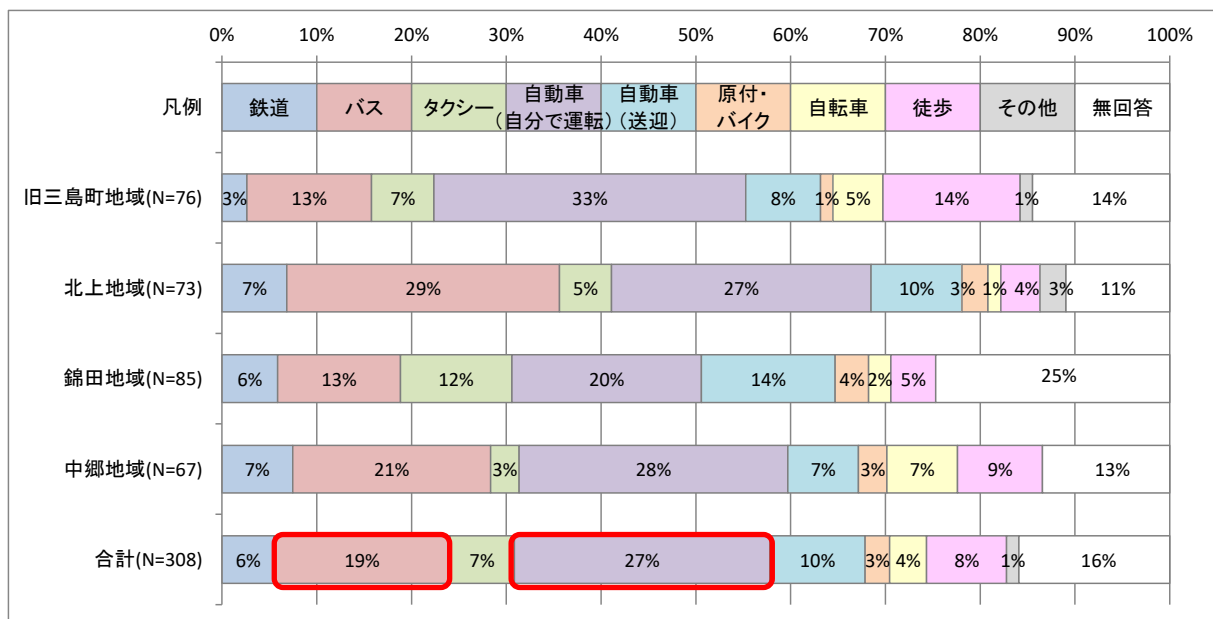


図 33 移動手段 (通院)

＜参考＞通勤・通学の移動実態（平成27年国勢調査）

○通勤・通学の移動実態を見ると、三島市内の通勤・通学が多い状況ですが、近隣市町として、沼津市や伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町なども移動が多い状況です。また、東京都や神奈川への移動も多い状況です。

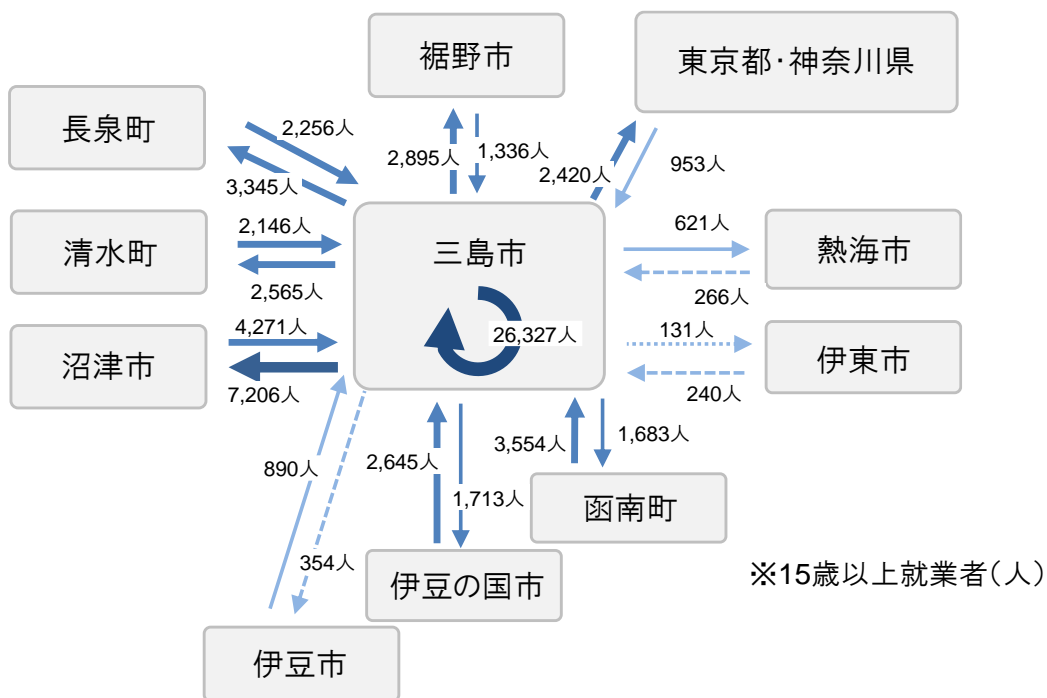


図 34 通勤の移動実態

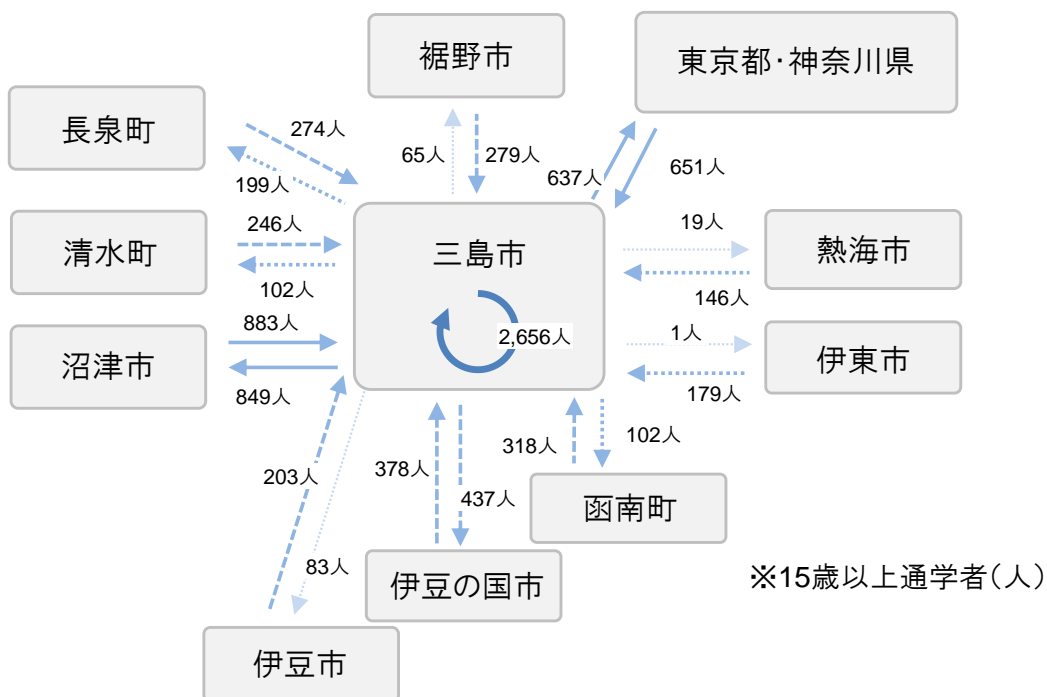


図 35 通学の移動実態

(3) 移動の満足度・将来への不安

- 現在の移動の満足度については、通勤・通学、買い物、通院ともに市全体で高い傾向にあります。北上地域と錦田地域では、通勤・通学の不満度がやや高い傾向にあります。
- 将来への不安については、買い物や通院で高い傾向にあります。また、旧三島町地域外で高い傾向にあります。

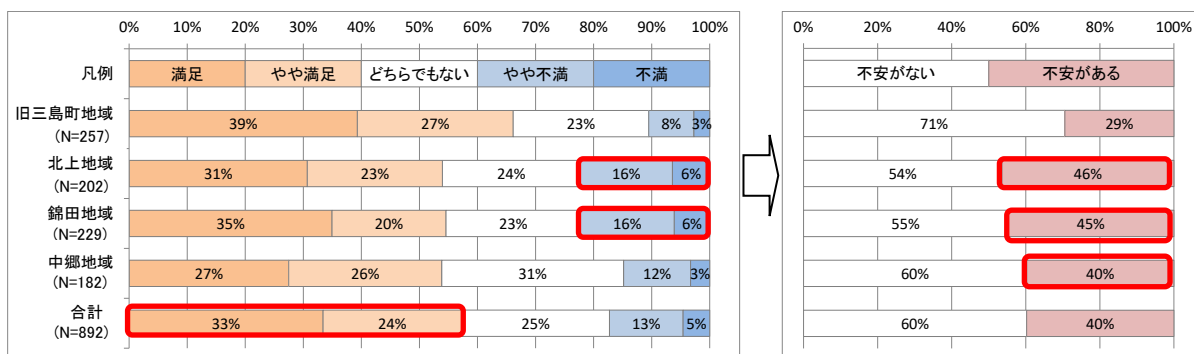


図 36 通勤・通学による移動の満足度及び将来への不安（左図：満足度、右図：不安）

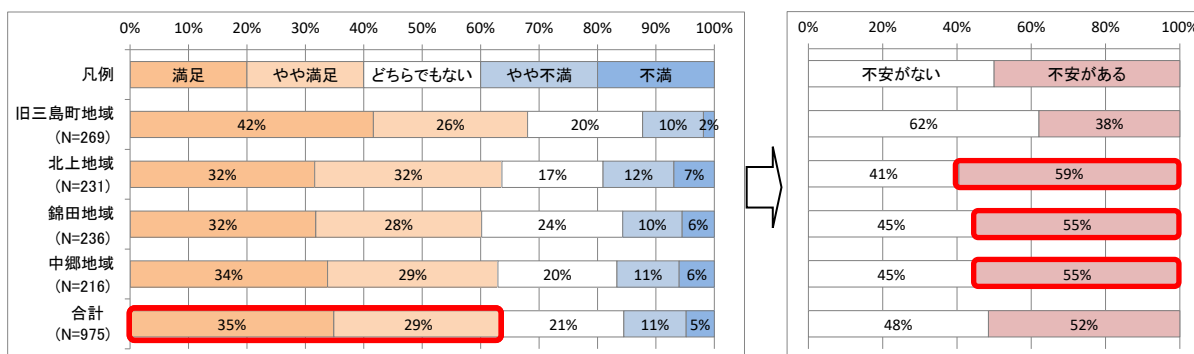


図 37 買い物による移動の満足度及び将来への不安（左図：満足度、右図：不安）

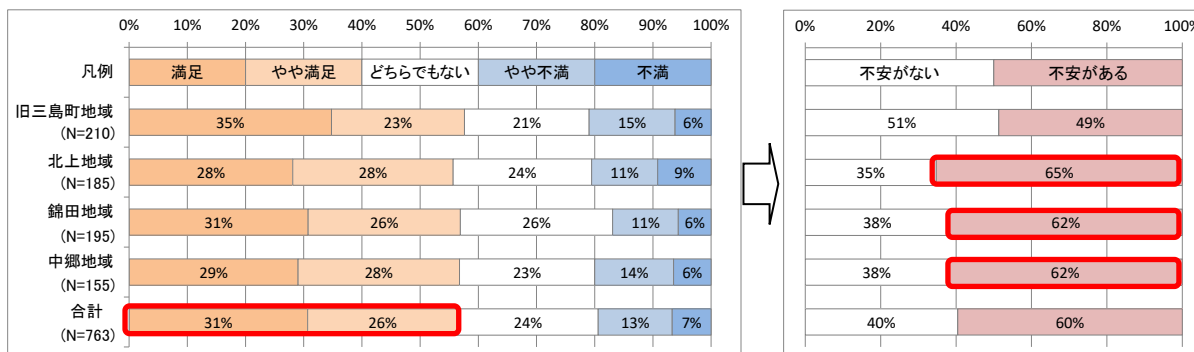


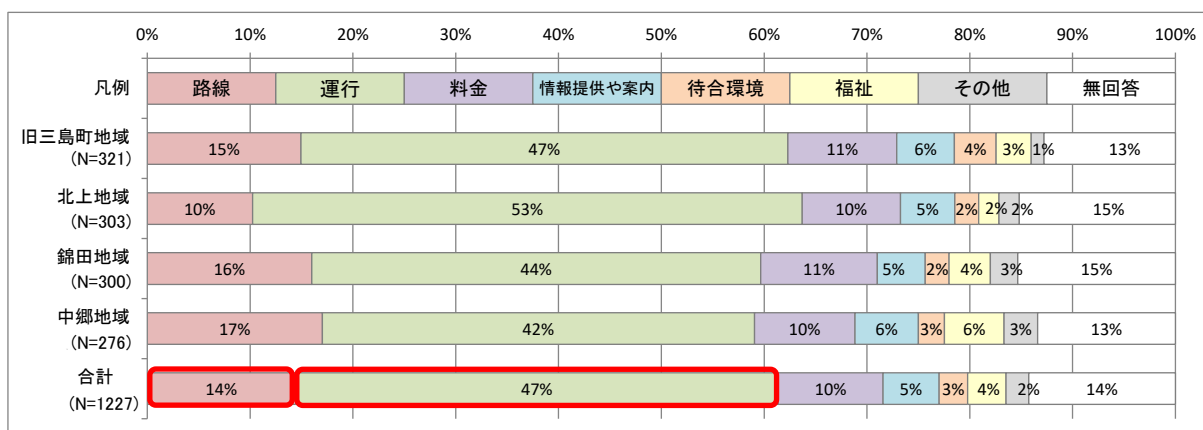
図 38 通院による移動の満足度及び将来への不安（左図：満足度、右図：不安）

※不明・無回答は合計に含まれています。

(4) 公共交通へのニーズ

① 鉄道

- 利用の際に重視する点は、「運行」に関する事が一番多く、2番目に多いのは「路線」に関する事です。
- 地域懇談会では、路線に関する意見よりも駅構内の施設についての意見が多く、南北自由通路を作ってほしい等の意見がありました。



凡例の説明 「鉄道」を利用するにあたり、重視する点について以下の選択肢より回答)

1. 路線 駅の配置、駅の位置などに関する事
2. 運行 運行本数、運行時間帯、バスとの乗継などに関する事
3. 料金 料金体系、料金の支払方法などに関する事
4. 情報提供や案内 路線図、時刻表、運行情報などに関する事
5. 待合環境 駅の待合所の設備などに関する事
6. 福祉 車いす、ベビーカーでの利用などに関する事
7. その他

図 39 利用の際に重視する点 (鉄道)

■アンケート自由意見

- ・南北自由通路が欲しい。
- ・三島駅南口から北口への上りエスカレーターがあるが下りが無くて困っている。
- ・JR 東海と JR 東日本の IC カードを共通にしてもらいたい。

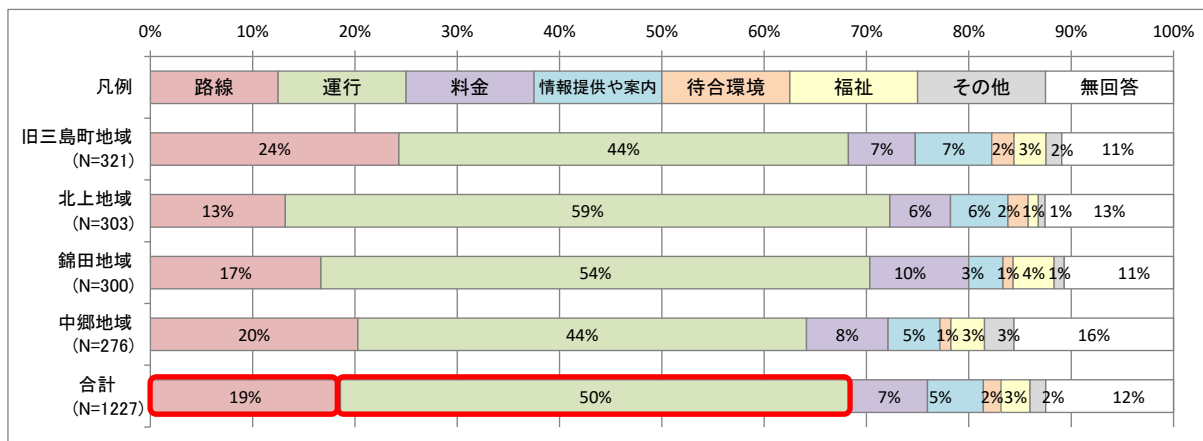
■意見交換会での意見

旧三島町地域	<ul style="list-style-type: none"> ・三島駅の南北自由通路を整備して欲しい。 ・JR と伊豆箱根鉄道の乗継の確保。 ・伊豆箱根鉄道で IC カードを利用できるようにして欲しい。
北上地域	<ul style="list-style-type: none"> ・階段で上り下りはつらい。
錦田地域	<ul style="list-style-type: none"> ・三島駅の南北自由通路を整備して欲しい。 ・IC カードを JR 東日本、JR 東海の間で跨って利用できない。
中郷地域	<ul style="list-style-type: none"> ・三島駅の南北自由通路を整備して欲しい。 ・伊豆箱根鉄道車内への自転車乗入れを拡大して欲しい。 ・三島田町駅の階段が不便 (バリアフリーではない)。

②バス

○利用の際に重視する点は、「運行」に関することが最も多く、2番目に多いのは、「路線」に関する事です。

○意見交換会では、バスの本数が少ないことや運行の時間帯についての意見が多くありました。



凡例の説明 (「バス」を利用するにあたり、重視する点について以下の選択肢より回答)

1. 路線・・・バス停の配置、経路などに関する事
2. 運行・・・運行本数、運行時間帯、鉄道との乗継などに関する事
3. 料金・・・料金体系、料金の支払方法などに関する事
4. 情報提供や案内・・・路線図、時刻表、運行情報などに関する事
5. 待合環境・・・バス停の設備などに関する事
6. 福祉・・・車いす、ベビーカーでの利用などに関する事
7. その他

図 40 利用の際に重視する点 (バス)

■アンケート自由意見

- ・使いたい時間帯にバスが無い。
- ・駅を出て、スーパーや病院などに直接行けるようにしてほしい。
- ・定時性に欠ける

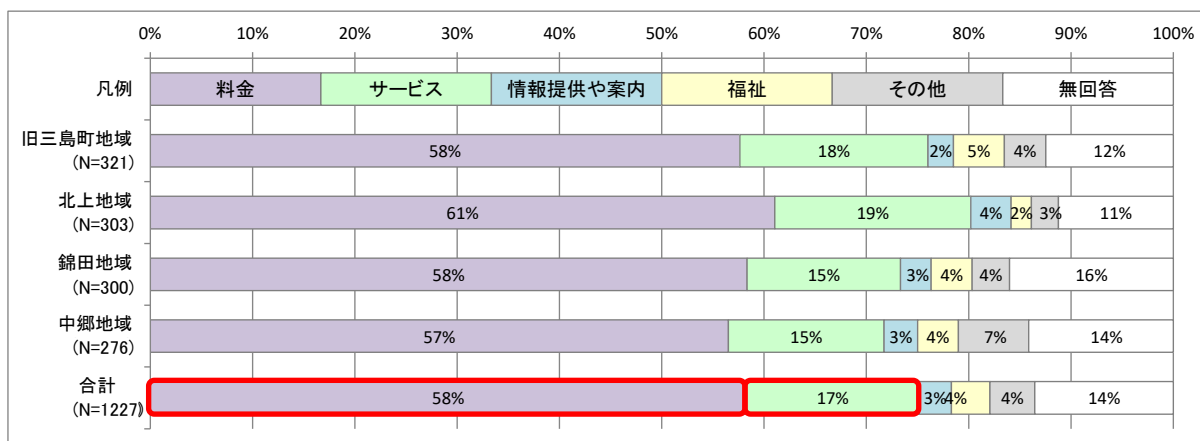
■意見交換会での意見

旧三島町地域	<ul style="list-style-type: none"> ・料金を前払いにすると便利 ・せせらぎ号のルートをやカド一経由にしてほしい。 ・バスが大きすぎるので、時間帯によって大きさを変えるべき ・最終目的地しか前面に表示されておらず、途中の停留所が分からない。
北上地域	<ul style="list-style-type: none"> ・乗りたいバスが通過しているのか知りたい (バスロケーションシステム) ・団地経由のルートを作ってほしい (富士ビレッジ) ・回送車が多いので有効利用すべき。
錦田地域	<ul style="list-style-type: none"> ・バスが走っていない為、免許返納することができない (元山中) ・夜間の運行本数を増やす。 ・路線図がなく、どこを走っているかも分からない。
中郷地域	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗車できるとよい。 ・本数が少なく、最終便が早い。 ・夕方の乗継時の待ち時間が長い。 ・同じバス会社を乗り継いだ場合、料金に工夫があると良い。

③タクシー

○利用の際に重視する点は、「料金」に関することが最も多く、2番目に多いのは、「サービス」に関することです。

○意見交換会では、「料金」に関することでは、料金が低い、料金を一律にしてほしい等の意見があり、「サービス」に関しては、道を知らない運転手が多い、荷物を乗せる際に手伝いをしてくれた等の意見がありました。



凡例の説明 (「タクシー」を利用するにあたり、重視する点について以下の選択肢より回答)

1. 料金・・・料金体系、料金の支払方法などに関すること
2. サービス・・・運転手の接客などに関すること
3. 情報提供や案内・・・運行情報などに関すること
4. 福祉・・・車いす、ベビーカーでの利用などに関すること
5. その他

図 41 利用の際に重視する点 (タクシー)

■アンケート自由意見

- ・運賃が高い
- ・市の利用券をもっと増やしてほしい
- ・利用する前に目安運賃が分かれば利用しやすい
- ・近距離での利用は気がひける

■意見交換会での意見

旧三島町地域	<ul style="list-style-type: none"> ・料金を気にしたら乗れない ・ワンメーターだと気がひける ・目安運賃表があると良い。 ・事前確定運賃制度の導入 ・タクシーに関する情報が少ない。
北上地域	<ul style="list-style-type: none"> ・団地内で一律の料金にしてほしい (富士ビレッジ) ・ルートによって値段が変わるのは本当に困る ・サービスの向上が必要 (運転手の接客など)
錦田地域	<ul style="list-style-type: none"> ・朝一番では利用したくても予約いっぱいでは利用できない
中郷地域	<ul style="list-style-type: none"> ・料金が低い ・相乗りできるとよい ・空白地域にジャンボタクシーを走らせてほしい

(5) 公共交通に関する今後の意向

○市の費用負担については、「費用負担を増やし、公共交通サービスを向上する」、「費用負担を現状維持し、公共交通サービスも現状維持する」が多く、サービスの現状維持以上の要望が合わせて80%を超えている状況です。

○地域での取り組みについては、「必要だと思うし協力したい」が最も多く、各地区60%を超えている状況です。

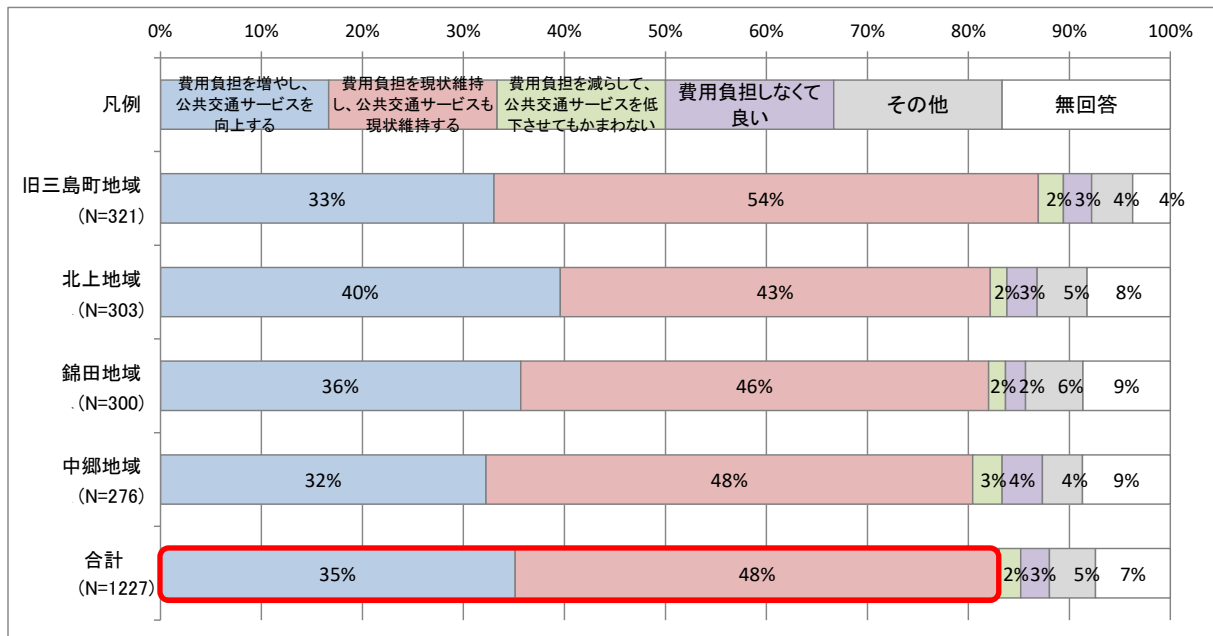


図 42 市の費用負担について

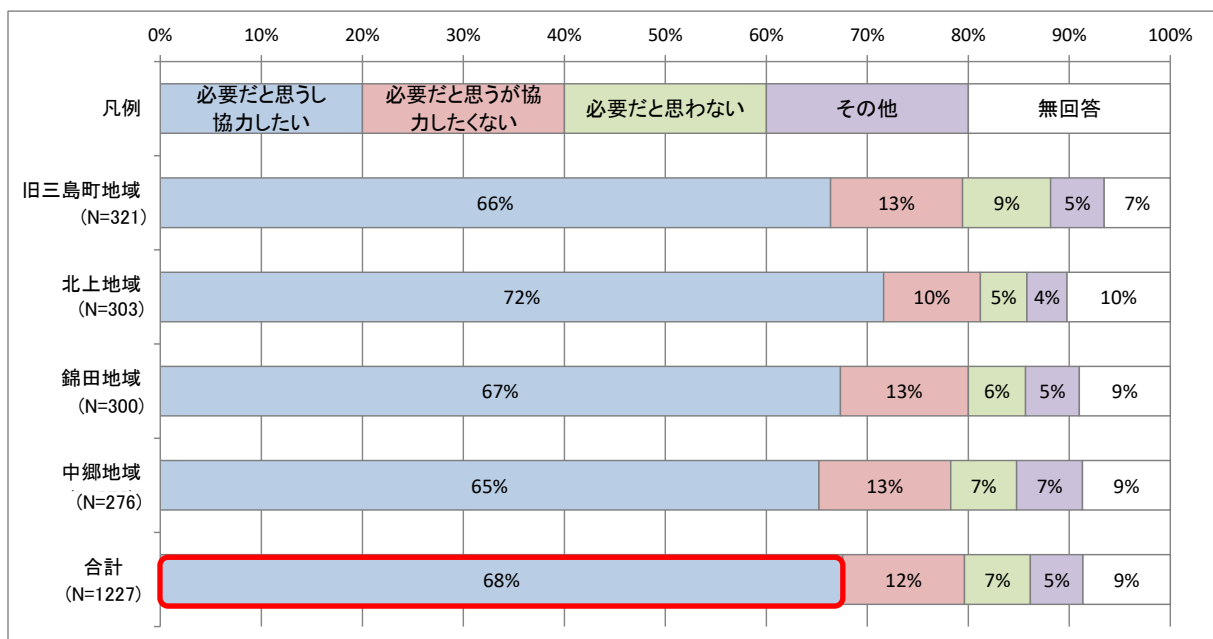


図 43 公共交通の維持に向けた地域での取り組みについて

2-4 交通結節点の現状及びニーズ

(1) 観光客ヒアリング調査

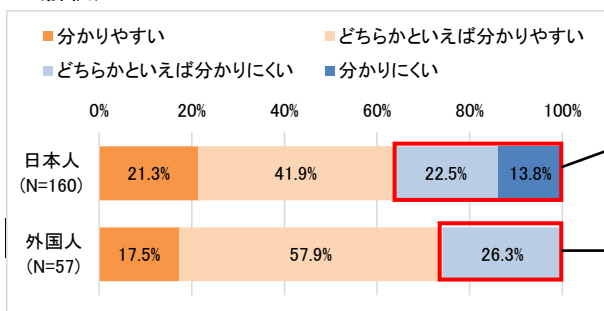
○本市の中心拠点となる三島駅について、観光客の視点から分かりやすさや使いやすさを評価するため、観光客を対象としたヒアリング調査を実施しました。

<調査概要> 調査実施日：2018年1月20日（土）～1月23日（火）の4日間、午前9時～午後5時
 調査方法：南口及び北口に調査員を配置し、観光客に対し聞き取りにより調査
 サンプル数：日本人170名、外国人61名、合計231名（4日間の合計）

三島駅や駅前広場について、交通機関の案内の分かりやすさ、観光情報の分かりやすさ、施設の使いやすさなどは、どれも多くの方が分かりやすい、使いやすいと回答していますが、分かりにくい、使いにくいとする方も見られます。その理由としては、駅の出口の案内や路線バスの乗り場及び行き先案内、観光案内板、トイレ等施設の案内が分かりにくいほか、南口と北口間での移動が不便などの意見が見られました。

●交通機関の案内の分かりやすさについて

(評価)

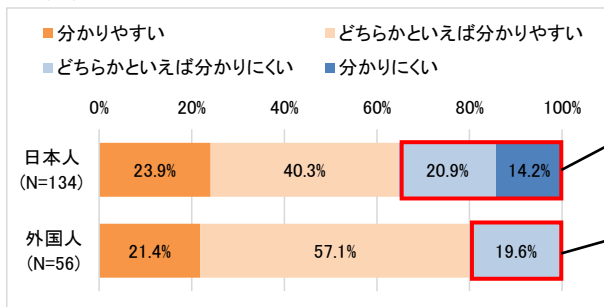


(その理由)

日本人	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスに関する案内が駅構内にはない ・路線バスの案内が分かりにくい（行き先の区別など） ・駅の出口（南口と北口）案内が分かりにくい
外国人	無回答

●観光情報の分かりやすさについて

(評価)

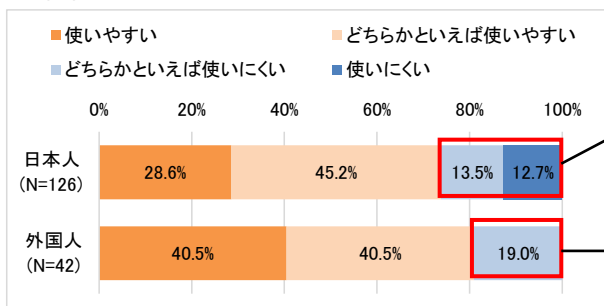


(その理由)

日本人	<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内所への案内が不便（場所が分からない） ・観光案内の地図が分かりにくい（南北が逆になっており、位置関係が混乱する）
外国人	<ul style="list-style-type: none"> ・バスチケット売り場とバス乗り場が離れている

●施設の使いやすさについて

(評価)



(その理由)

日本人	<ul style="list-style-type: none"> ・待合場所に屋根がない ・ベンチやトイレの数が不足 ・トイレの案内（看板）が分かりにくい ・南口と北口の移動が不便（自由通路等を希望）
外国人	<ul style="list-style-type: none"> ・南口と北口の移動が不便（自由通路等を希望）

図 44 三島駅の利用のしやすさの評価及びその理由

(2) 交通結節点機能の現状

①三島駅の交通結節点機能

○路線バスや施設の案内、待合環境、南北の移動等について使いにくさや分かりにくさがあります。

②路線バス案内の分かりにくさ

○南口の改札周辺において、二次交通（路線バスやタクシー）の案内がない状況です。

○路線バスの案内について、総合案内板との表記が不統一で分かりにくい状況です。



図 45 三島駅南口の改札周辺（左：JR改札前、右：伊豆箱根鉄道改札前）



図 46 三島駅南口の総合案内板及びバス停の表示内容

③待合環境

○ベンチは整備されているが、屋根が設置されていない状況です。

④施設の案内

○トイレなどの施設利用のための案内が設置されているが、施設までの距離があり、分かりにくい状況です。



図 47 待合環境の現状

図 48 トイレの案内板

⑤南北の移動

○南北を自由に往来できる通路はなく、一度改札内に入る必要があります。
○バリアフリー対応にも課題があります。



改札内の南北連絡通路
(エスカレーターは昇りのみ)

- ・南北を自由に往来できる通路はなく、一度改札内に入る必要あり
- ・バリアフリー対応にも課題あり

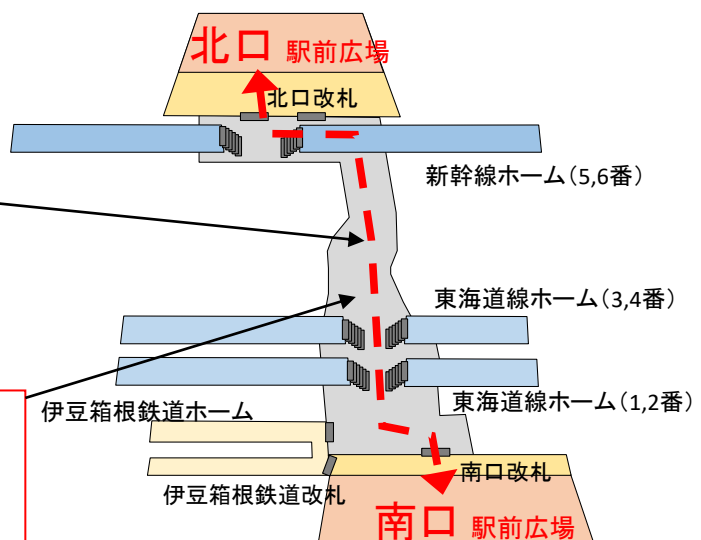


図 49 三島駅の南北移動の経路

第3章 三島市における地域公共交通の課題

○地域概況、公共交通の現状、移動実態及びニーズ、交通結節点の現状及びニーズの把握を踏まえ、三島市における公共交通の課題は以下の視点から整理しました。

課題1. 「本市の地域概況」からみた課題

() 番号は2章の項目に対応するため(2)より記述

(2) 人口、高齢化率

- ・人口減少が続いており、この傾向は今後も続くと予測（2015年から10年間で人口5%減少が予測）されます。人口減少による公共交通利用者の減少懸念への対応が求められています。

(3) 運転免許証の保有及び返納状況

- ・高齢者の運転免許証返納者数が増加しております。運転免許証を返納する高齢者の増加への対応（自動車以外の移動手段の確保）が求められています。

(4) 人口分布

- ・旧三島町地域を中心に人口が分布しているほか、箱根西麓地域に低層住宅地が形成されており、人口集積する中心部や団地地域など集積の濃淡にあわせた公共交通網の形成が求められています。

(5) 生活関連施設の立地状況

- ・概ねの施設が現在の公共交通でアクセスすることが可能となっていますが、生活関連施設へのアクセス確保として公共交通網の維持、利便性の維持・向上が求められています。

(6) 観光需要

- ・2011年度以降、観光需要は増加傾向にあり、2011年度から2016年度までの増加率は県全体よりも高くなっています。交通手段を持たない観光客への交通サービスの提供が求められています。

(7) 観光施設の分布

- ・観光施設の多くが鉄道やバス停周辺に立地しており、現在の公共交通でアクセスすることが可能となっていますが、観光施設へのアクセス確保として公共交通網の維持、利便性の維持・向上が求められています。

(8) 関連計画の整理

- ・関連計画では、誰もが快適に移動できるようなバス機能の充実、生活交通バス路線の維持、乗り換えの円滑化、鉄道とのスムーズな接続といった公共交通の取り組みのほか、拠点形成やコンパクトな市街地形成など将来都市像への対応（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク化）が位置付けられており、まちづくりと連携した公共交通網形成の取り組みが必要です。

課題2. 「公共交通の現状」からみた課題

(1) 公共交通網の概況

- ・三島市には鉄道（東海道新幹線、東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線）、路線バスや市自主運行バス、市内循環バス、タクシーといった多様な公共交通が存在します。これらにより、公共交通の人口カバー率は9割を超えていますが、多様な公共交通の役割分担を明確にし、更にネットワークを強化するなど利用しやすい公共交通の構築が求められています。

(2) 公共交通の利用者数の推移

- ・鉄道、路線バス、市自主運行バス及び市内循環バスの利用者数は近年横ばいの傾向にありますが、事業者や路線によっては若干の減少傾向もみられます。持続可能な公共交通網形成ためにも、公共交通の利用促進、利便性の維持・向上が求められています。

(3) 公共交通の運行状況

- ・鉄道を中心とする広域的な交通網と、バスを中心とする市域の交通網がありますが、市内に着目すると、三島駅を中心に、東・西・北部に運行本数の多いバス路線、南部に伊豆箱根鉄道駿豆線が幹線の役割を担っています。路線の役割分担を明確にし、更にネットワークを強化していくことが求められています。

(4) 路線バス（市自主運行バス・市内循環バス含む）の収支状況

- ・市内循環バスや自主運行バスを中心に収支率が低い路線が存在します。持続可能な公共交通としていくためにも、運行の改善や利用促進が求められています。

(5) 鉄道（伊豆箱根鉄道駿豆線）の利用状況

- ・伊豆箱根鉄道駿豆線は、三島駅や大場駅の利用が多くなっています。また、鉄道駅までの移動手段として路線バスの利用も一定程度見られます。鉄道や二次交通の利用実態を踏まえ、三島駅や大場駅の二次交通の確保や駅の結節点としての乗継ぎや待合、情報機能の確保など、利用のしやすさの確保が求められています。

(6) 交通事業者ヒアリング調査

- ・バスについては利用減少など運行維持に対する課題や、道路混雑等の運行環境の課題への指摘や、情報提供や利用環境の改善に対する取り組みや必要性の指摘があります。タクシーについては利用しやすい運賃体系の指摘などがあります。関係者の連携により公共交通の利用環境の改善や取り組みが求められています。

(7) 交通事業者の環境

- ・運転手の高齢化や運転手不足の進行が、全国的にも、三島市においても課題となっています。持続可能な公共交通の構築を目指すためにも、運転手確保のための対策や効率的なネットワークの形成が求められています。

課題3. 「移動実態及びニーズ」からみた課題

() 番号は2章の項目に対応するため(2)より記述

(2) 移動実態

- ・通勤・通学は旧三島町地域や沼津市への移動が多く、買い物や通院は市内移動が多い状況です。移動手段としては、公共交通の利用も見られます。目的に応じた地域内外への移動手段の確保や、公共交通という移動手段の確保が求められています。三島市と近隣市間の移動も多く、市内外の移動手段の確保も求められています。

(3) 移動の満足度・将来への不安

- ・通勤・通学、買い物、通院ともに市全体での移動に対する満足度は高い状況ですが、地域によっては比較的低い地域も存在します。なお、買い物や通院において将来の移動に不安を持つ方も多くなっています。移動の満足度が低い地域、将来の不安が高い地域での公共交通の維持・改善が求められています。

(4) 公共交通へのニーズ

- ・鉄道に対するニーズとしては「運行」に関すること、「路線」に関すること、バスは「運行」に関すること、「路線」に関すること、タクシーは「料金」に関すること、「サービス」に関することに対する改善ニーズがそれぞれ多い傾向にあります。本市の中心から離れた地域ではバスの充実などの意見が多いことも特徴です。このため、三島市中心から離れた地域でのバスによるサービスの充実を含め、各地域のニーズへの対応や利用のしやすさ、分かりやすさなどのニーズへの対応が求められています。

課題4. 「交通結節点の現状及びニーズ」からみた課題

(1) 観光客ヒアリング調査

- ・三島駅や駅前広場について、交通機関の案内の分かりやすさ、観光情報の分かりやすさ、施設の使いやすさなどは、どれも多くの方が分かりやすい、使いやすいと回答していますが、分かりにくい、使いにくいとする方も存在し、駅の出口の案内や路線バスの乗り場及び行き先案内、観光案内板、トイレ等施設の案内が分かりにくいほか、南口と北口間での移動が不便などの意見があります。各方面路線や運行情報などの分かりやすさの確保や、トイレなど施設利用の分かりやすさの確保、ターミナルとしての待合環境の改善が求められています。

(2) 交通結節点機能の現状

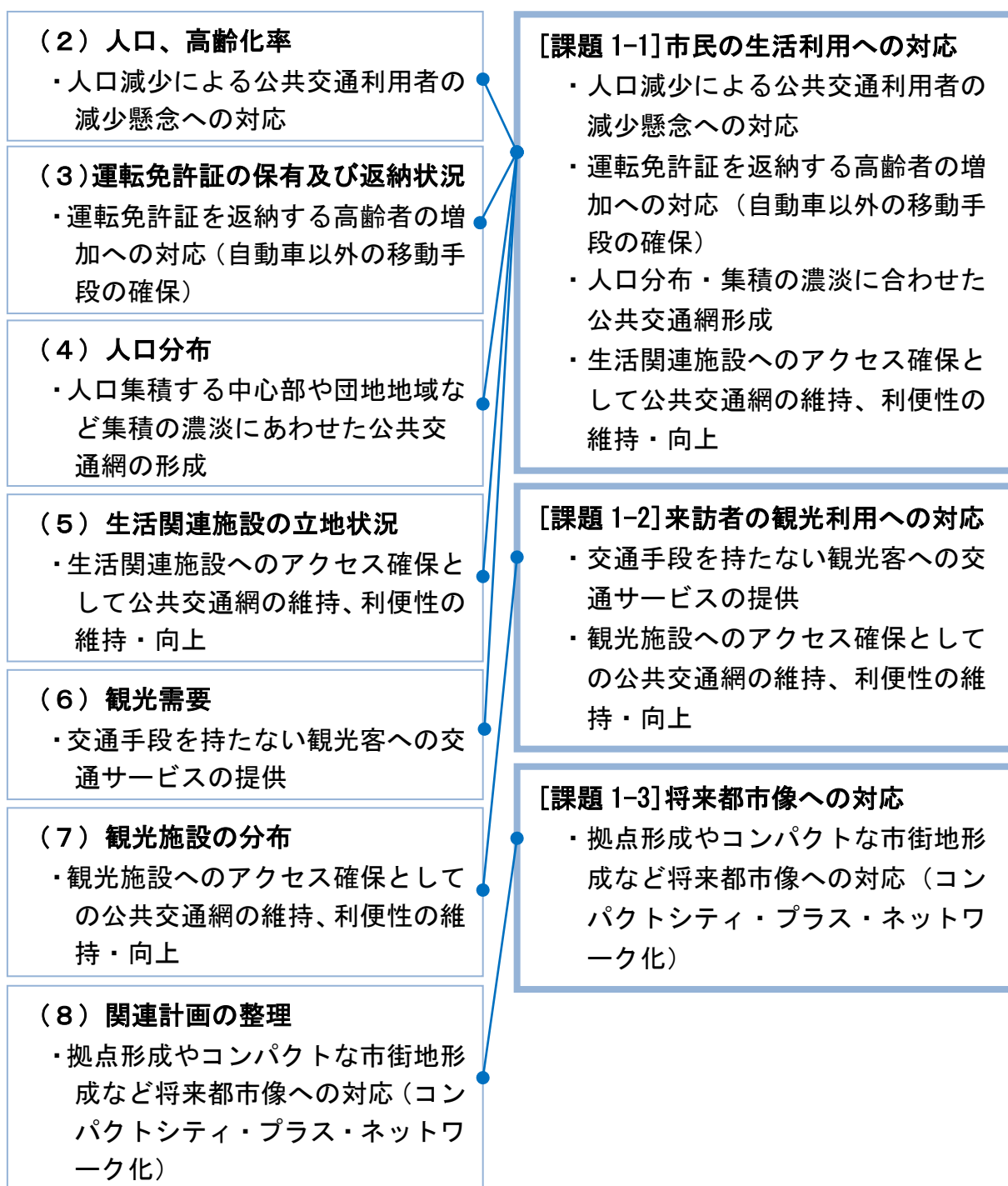
- ・三島駅は南北の移動が不便であること、駅および駅前広場、バス乗り場等の案内が不統一であったり、案内が十分でない箇所があります。南口、北口間の移動のしやすさの確保や分かりやすく利用しやすい結節点としての環境整備が求められています。

課題1. 「本市の地域概況」からみた課題

○地域概況からは、課題として、課題1-1：市民の生活利用への対応、課題1-2：来訪者の観光利用への対応、課題1-3：将来都市像への対応、の3つを整理しました。

2-1 三島市の地域概況

課題のまとめ



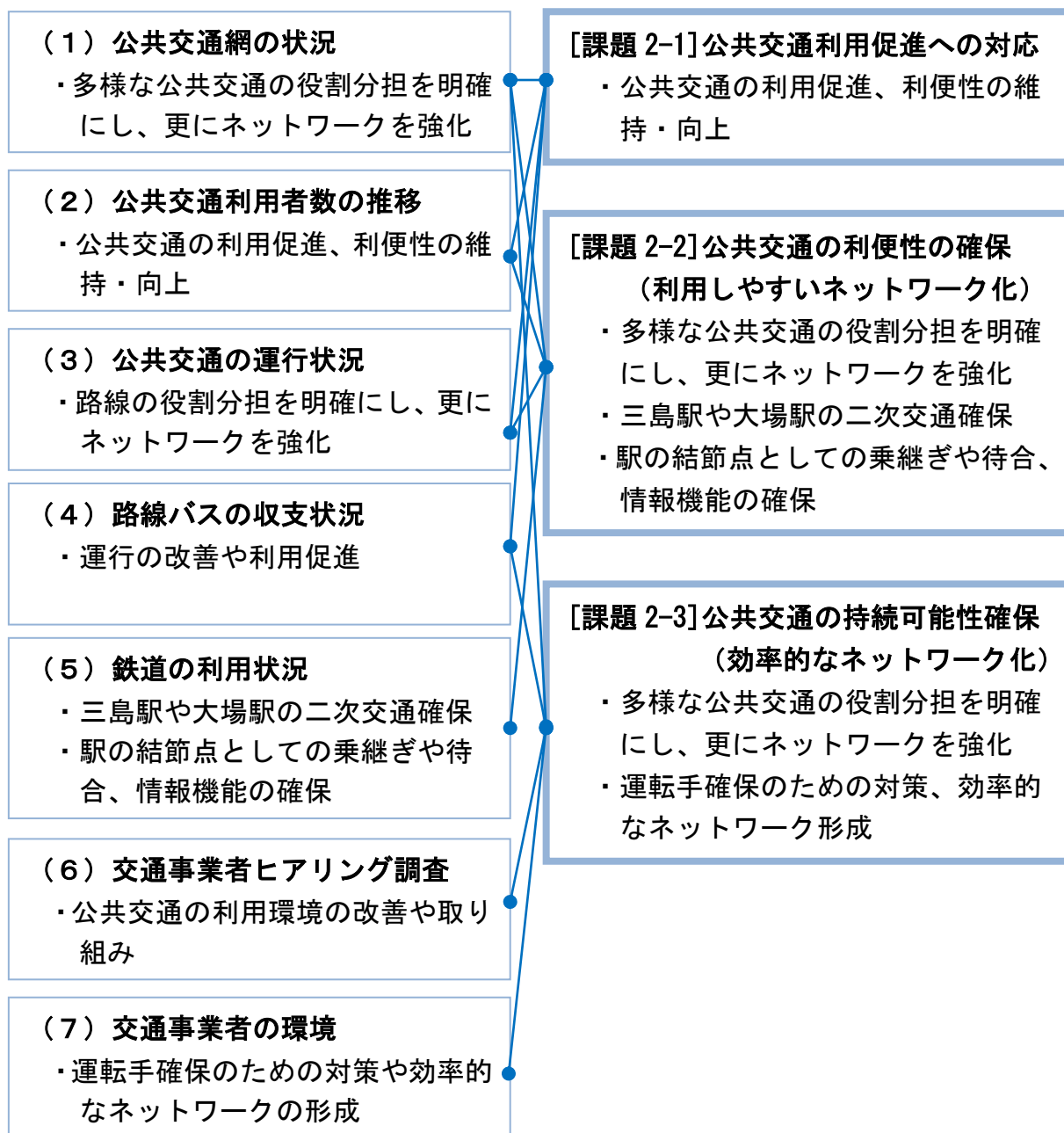
※上記図の左の番号は2章の項目に対応

課題2. 「公共交通の現状」から見た課題

○公共交通の現状からは、課題として、課題 2-1：市民の生活利用への対応、課題 2-2：公共交通の利便性の確保（利用しやすいネットワーク化）、課題 2-3：公共交通の持続可能性確保（効率的なネットワーク化）、の3つを整理しました。

2-2 公共交通の現状

課題のまとめ



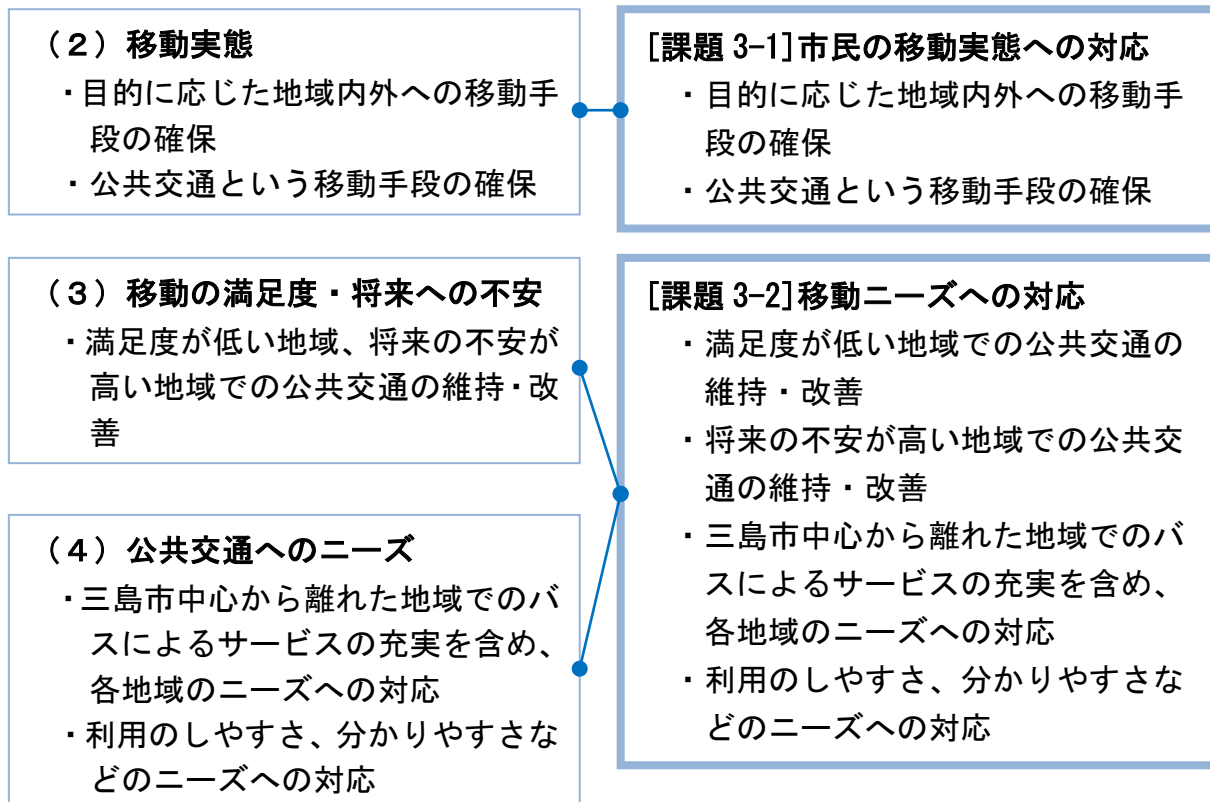
※上記図の左の番号は2章の項目に対応

課題3. 「移動実態及びニーズ」などから見た課題

○移動実態及びニーズからは、課題として、課題3-1：市民の移動実態への対応、課題3-2：移動ニーズへの対応、の2つを整理しました。

2-3 移動実態及びニーズ

課題のまとめ



※上記図の左の番号は2章の項目に対応

課題4. 「交通結節点の現状及びニーズ」から見た課題

○移動実態及びニーズからは、課題として、課題 4-1：交通結節点、玄関口としての分かりやすさ、利用しやすさ確保を整理しました。

2-4 交通結節点の現状及びニーズ

課題のまとめ

(1) 観光客ヒアリング調査

- ・各方面路線や運行情報などの分かりやすさの確保
- ・トイレなど施設利用の分かりやすさの確保
- ・ターミナルとしての待合環境の改善

(2) 交通結節点機能の現状

- ・南口、北口間の移動のしやすさの確保

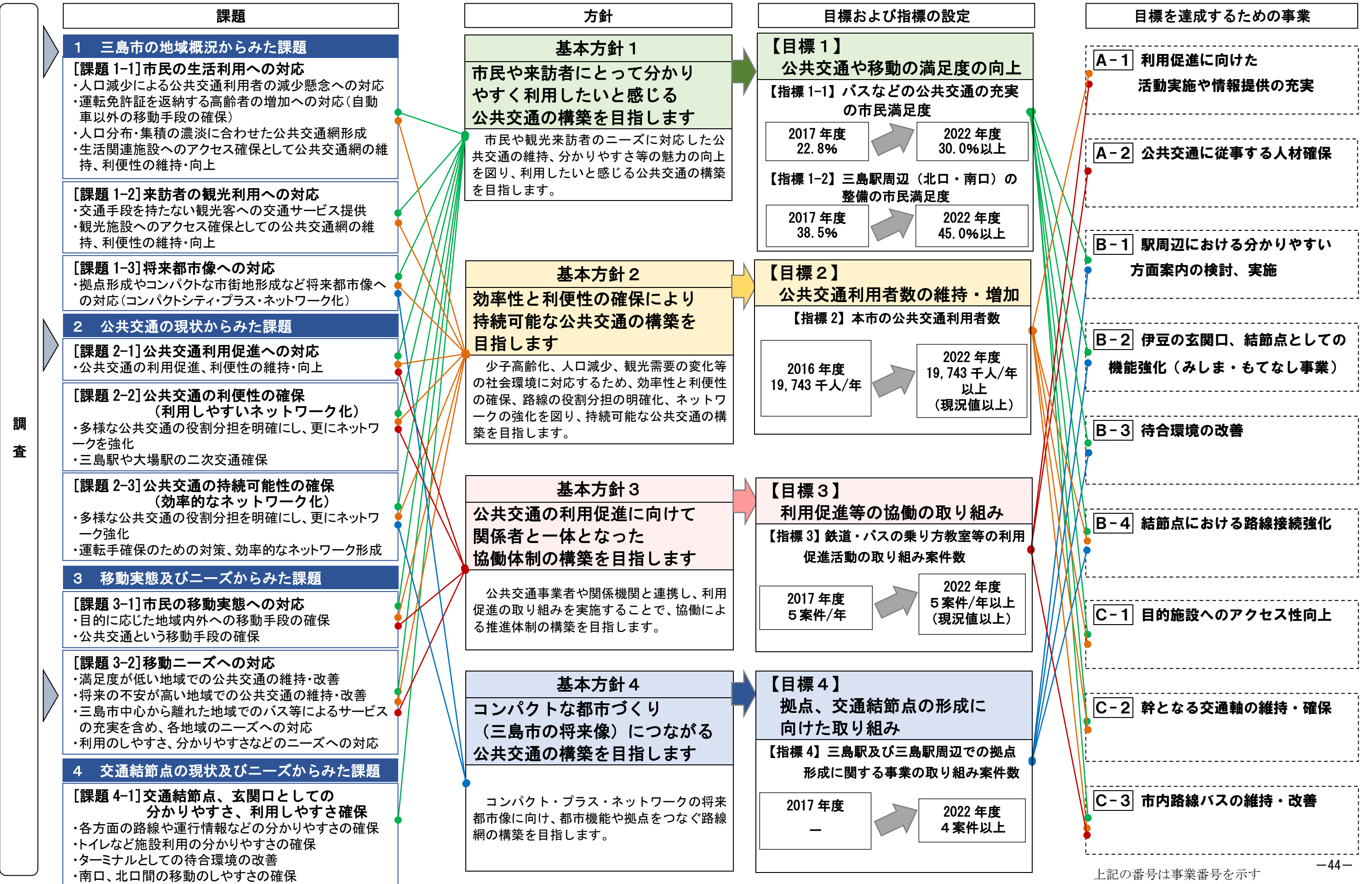
[課題 4-1] 交通結節点、玄関口としての分かりやすさ、利用しやすさ確保

- ・各方面路線や運行情報などのわかりやすさの確保
- ・トイレなど施設利用のわかりやすさの確保
- ・ターミナルとしての待合環境の改善
- ・南口、北口間の移動のしやすさの確保

※上記図の左の番号は2章の項目に対応

第4章 地域公共交通網の形成に向けた取り組み

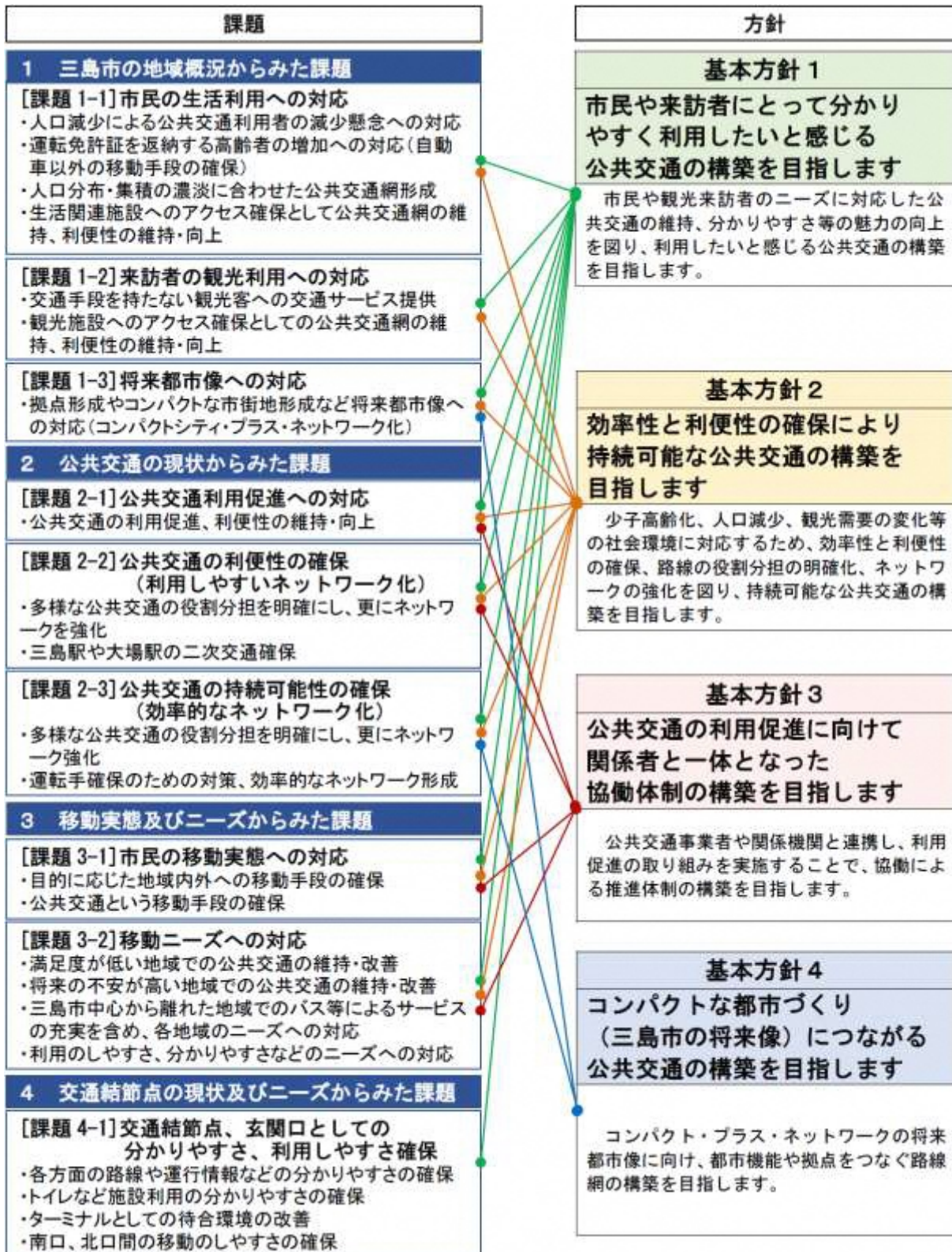
<計画の体系整理> 前章までの各種状況調査、課題整理に対応して、三島市における地域公共交通網の形成に向けた方針、目標、事業を設定します。全体の流れは以下の通りとなります。



上記の番号は事業番号を示す

4-1 基本的な方針の設定

前章の課題に対応して、地域公共交通網の形成に向けた4つの方針を設定します。



4-2 計画の期間・区域の設定

(1) 計画の期間

本計画の期間は、2018年度～2022年度の5年間とします。なお、2020年度には東京オリンピック・パラリンピックが開催され、伊豆地域においても自転車競技が予定されているため、伊豆の玄関口である三島駅および三島市においても多くの来訪客が想定されます。そのため、計画の中間年度でもある2020年度を中間目標年度として事業を設定して取り組むこととします。

なお、本計画は関連計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画（策定中）等と連携して進めていきます。

関連計画	年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
三島市 地域公共交通網形成計画			2018年度～2022年度				取り組みの継続
三島市都市計画 マスタープラン (2017年12月改定)			～2020年度				
三島市立地適正化計画 (2018年度中策定予定)		2018年度～2037年度					
東伊豆・中伊豆地域 公共交通網形成計画 (2017年度策定)		2018年度～2022年度					

(2) 計画の区域

計画区域は、三島市全域を対象とします。

凡例

- 駅名
- 鉄道種別**
- 鉄道 (JR)
- +— 鉄道 (伊豆箱根鉄道)
- 道路種別**
- 高速自動車国道等
- 国道
- 都道府県道
- 市区町村界



図 50 計画の区域

4-3 計画目標の設定

(1) 計画目標の設定

基本方針を達成するために、4つの目標を設定します。

方針	目標および指標の設定				
<p style="text-align: center;">基本方針 1</p> <p style="text-align: center;">市民や来訪者にとって分かりやすく利用したいと感じる公共交通の構築を目指します</p> <p>市民や観光来訪者のニーズに対応した公共交通の維持、分かりやすさ等の魅力の向上を図り、利用したいと感じる公共交通の構築を目指します。</p>	<p>【目標 1】 公共交通や移動の満足度の向上</p> <p>【指標 1-1】 バスなどの公共交通の充実の市民満足度</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">2017 年度 22.8%</td> <td style="text-align: center;">2022 年度 30.0%以上</td> </tr> </table> <p>【指標 1-2】 三島駅周辺（北口・南口）の整備の市民満足度</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">2017 年度 38.5%</td> <td style="text-align: center;">2022 年度 45.0%以上</td> </tr> </table>	2017 年度 22.8%	2022 年度 30.0%以上	2017 年度 38.5%	2022 年度 45.0%以上
2017 年度 22.8%	2022 年度 30.0%以上				
2017 年度 38.5%	2022 年度 45.0%以上				
<p style="text-align: center;">基本方針 2</p> <p style="text-align: center;">効率性と利便性の確保により持続可能な公共交通の構築を目指します</p> <p>少子高齢化、人口減少、観光需要の変化等の社会環境に対応するため、効率性と利便性の確保、路線の役割分担の明確化、ネットワークの強化を図り、持続可能な公共交通の構築を目指します。</p>	<p>【目標 2】 公共交通利用者数の維持・増加</p> <p>【指標 2】 本市の公共交通利用者数</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">2016 年度 19,743 千人/年</td> <td style="text-align: center;">2022 年度 19,743 千人/年 以上 (現況値以上)</td> </tr> </table>	2016 年度 19,743 千人/年	2022 年度 19,743 千人/年 以上 (現況値以上)		
2016 年度 19,743 千人/年	2022 年度 19,743 千人/年 以上 (現況値以上)				
<p style="text-align: center;">基本方針 3</p> <p style="text-align: center;">公共交通の利用促進に向けて関係者と一体となった協働体制の構築を目指します</p> <p>公共交通事業者や関係機関と連携し、利用促進の取り組みを実施することで、協働による推進体制の構築を目指します。</p>	<p>【目標 3】 利用促進等の協働の取り組み</p> <p>【指標 3】 鉄道・バス乗り方教室等の利用促進活動の取り組み案件数</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">2017 年度 5 案件/年</td> <td style="text-align: center;">2022 年度 5 案件/年以上 (現況値以上)</td> </tr> </table>	2017 年度 5 案件/年	2022 年度 5 案件/年以上 (現況値以上)		
2017 年度 5 案件/年	2022 年度 5 案件/年以上 (現況値以上)				
<p style="text-align: center;">基本方針 4</p> <p style="text-align: center;">コンパクトな都市づくり（三島市の将来像）につながる公共交通の構築を目指します</p> <p>コンパクト・プラス・ネットワークの将来都市像に向け、都市機能や拠点をつなぐ路線網の構築を目指します。</p>	<p>【目標 4】 拠点、交通結節点の形成に向けた取り組み</p> <p>【指標 4】 三島駅及び三島駅周辺での拠点形成に関する事業の取り組み案件数</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">2017 年度 —</td> <td style="text-align: center;">2022 年度 4 案件以上</td> </tr> </table>	2017 年度 —	2022 年度 4 案件以上		
2017 年度 —	2022 年度 4 案件以上				

(2) 計画目標に対する指標の考え方

【目標1】公共交通や移動の満足度の向上に対する指標

【指標1-1】バスなどの公共交通の充実の市民満足度

(指標の設定)

	現況値	目標値
バスなどの公共交通の充実の市民満足度*	22.8% (2017年度)	30.0%以上 (2022年度)

※市が毎年度実施している市民意識調査の中の項目「バスなどの公共交通の充実」の満足度（満足、やや満足の回答割合）を指標する。

(指標の設定の考え方)

公共交通の分かりやすさや利便性向上の取り組みにより、「バスなどの公共交通の充実の市民満足度」が現状よりも高くなることを目指します。

下図は過去9年間の満足度の推移であり、満足度は概ね20%前後と横ばいで推移しています。目標値としては、今後5年間の取り組みの効果が現れた数値と考えられる満足度30.0%以上としました。

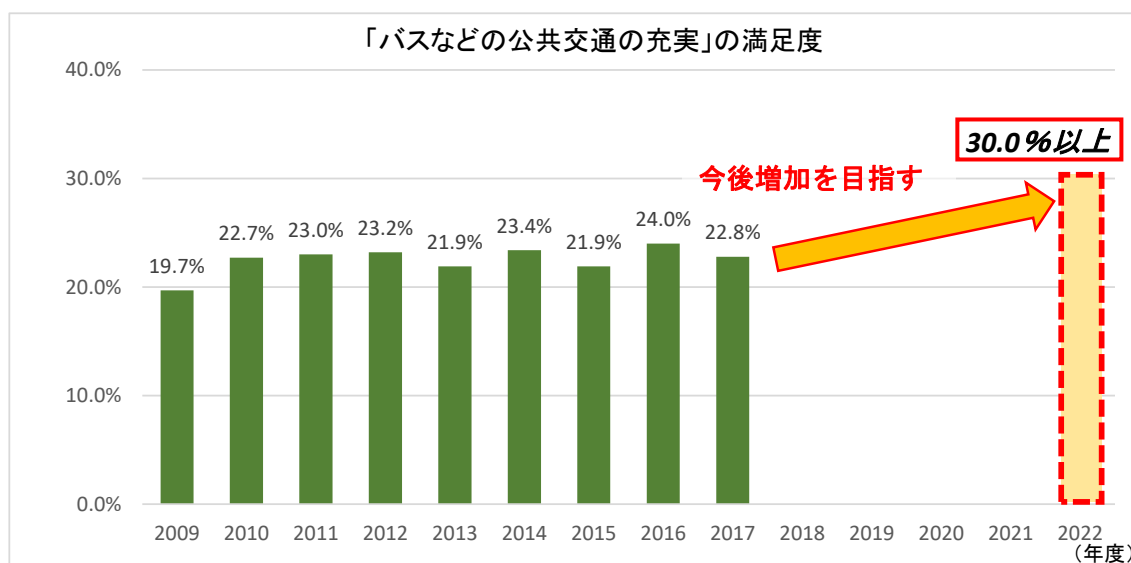


図 51 「バスなどの公共交通の充実」の満足度の経年変化と目標年の位置づけ

(評価方法)

本指標は、市が実施する市民意識調査の調査項目に設定されており、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

(その他)

参考として、2018年度に市民意識調査に追加された「公共交通（交通、バス、タクシー）」を利用しての外出や移動のしやすさをお聞きします。」という項目についても目標年度に至る毎年度の数値を確認していきます。

【指標1-2】三島駅周辺（北口・南口）の整備の市民満足度

(指標の設定)

	現況値	目標値
三島駅周辺（北口・南口）の整備の市民満足度※	38.5% (2017年度)	45.0%以上 (2022年度)

※市が毎年度実施している市民意識調査の中の項目「三島駅周辺（北口・南口）の整備」の満足度（満足、やや満足の回答割合）を指標とする。

(指標の設定の考え方)

多様な交通網の結節点である三島駅周辺の機能強化や利便性向上の取り組みにより、「三島駅周辺（北口・南口）の整備の市民満足度」が現状よりも高くなることを目指します。

下図は過去9年間の満足度の推移であり、満足度は概ね35～40%前後と横ばいで推移しています。目標値としては、今後5年間の取り組みの効果が現れた数値と考えられる満足度45.0%以上としました。

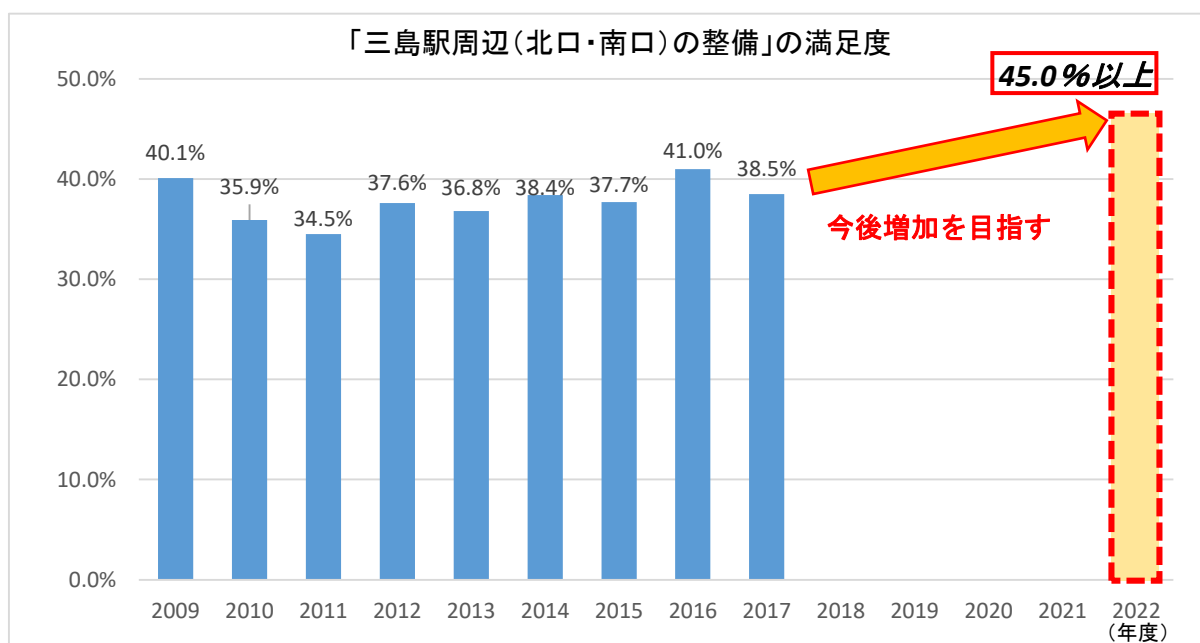


図 52 「三島駅周辺（北口・南口）の整備」の満足度の経年変化と目標年の位置づけ

(評価方法)

本指標は、市が実施する市民意識調査の調査項目に設定されており、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

【目標2】公共交通利用者数の維持・増加に対する指標

【指標2】本市の公共交通利用者数

(指標の設定)

	現況値	目標値
本市の公共交通利用者数※	19,743 千人/年 (2016 年度)	19,743 千人/年以上 (現況値以上) (2022 年度)

※鉄道及び路線バス（市自主運行バス・市内循環バス含む）の年間利用者数の数値を指標とする。

(指標の設定の考え方)

公共交通の分かりやすさや利便性向上、更には利用促進の取り組みにより、「本市の公共交通利用者数」の維持・増加を目指します。

本市の人口は減少傾向にあり、この傾向は続くものと予測されています（「第2章2-1（2）人口、高齢化率」を参照）。公共交通利用のベースとなる人口が減少すると、公共交通利用者数も減少していくことが懸念されます。将来人口が減少する中で、公共交通利用者数が現状維持されれば実質は増加していると考えられることもできます。これより、目標値としては、公共交通利用者数の現況値以上としました。

表2 三島市内の公共交通の利用者数（鉄道、路線バス（市自主運行バス・市内循環バス含む））

		人/年				
		2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
鉄道	JR東海(三島駅)	10,835,406	11,157,055	10,829,396	11,096,219	11,116,846
	伊豆箱根鉄道(市内5駅)	5,944,514	5,957,748	5,751,453	5,835,582	5,777,970
路線バス	東海バスオレンジシャトル	943,759	946,253	932,189	976,486	981,686
	伊豆箱根バス	983,288	990,356	978,792	963,577	860,097
	富士急シティバス・富士急行	786,024	798,346	855,126	863,538	851,994
市自主運行バス	玉沢線	41,172	33,672	36,987	39,133	33,147
	きたうえ号	33,023	33,055	32,103	30,596	30,417
	ふれあい号	18,205	18,952	18,659	17,147	17,217
市内循環バス	せせらぎ号	59,675	59,429	61,113	62,882	62,489
	なかざと号	12,319	12,996	14,033	13,006	11,297
合計		19,657,385	20,007,862	19,509,851	19,898,166	19,743,160

※鉄道は乗車人員、路線バス、市自主運行バス、市内循環バスは利用者数

(評価方法)

本指標は、各交通事業者から、鉄道及び路線バス（市自主運行バス・市内循環バス含む）の利用者数を提供していただくことで、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

(その他)

参考として、2018年度に市民意識調査に追加された「過去1年間に公共交通（電車、バス、タクシー）をどの程度利用しましたか。」という項目についても目標年度に至る毎年度の数値を確認していきます。

【目標3】利用促進等の協働の取り組みに対する指標

【指標3】鉄道・バスの乗り方教室等の利用促進活動の取り組み案件数

(指標の設定)

	現況値	目標値
鉄道・バスの乗り方教室等の利用促進活動の取り組み案件数	5案件/年 (2017年度)	5案件/年以上 (現況値以上) (2022年度)

(指標の設定の考え方)

現在行われている鉄道・バスの乗り方教室等の利用促進活動を関係者の協働により継続的に実施していくことを目指します。

下表は過去の実施内容であり、2017年度は5案件の利用促進活動を実施しています。目標値としては、取り組み案件数を現況値以上としました。

表3 三島市における公共交通の利用促進活動

内容 年度	鉄道教室 (保育園児・幼稚園児対象)	バス教室 (幼稚園児・小学生対象)	バス教室 (高齢者対象)	バリアフリー 教室 (小学生対象)	三島市 エコエコー (市内事業所 対象)	合計
2008	-	-	-	小学校1校 1回	1回	2案件 (2回)
2009	-	-	-	小学校1校 1回	1回	2案件 (2回)
2010	-	-	-	小学校1校 1回	1回	2案件 (2回)
2011	-	-	-	小学校1校 1回	1回	2案件 (2回)
2012	-	-	-	小学校1校 1回	1回	2案件 (2回)
2013	-	幼稚園1園 1回 小学校4校 7回	-	小学校1校 1回	1回	3案件 (10回)
2014	-	小学校5校 8回	1回	小学校1校 1回	1回	4案件 (11回)
2015	1回	小学校7校 11回	-	小学校1校 1回	1回	4案件 (14回)
2016	1回	小学校9校 13回	-	小学校1校 1回	1回	4案件 (16回)
2017	2回	小学校8校 11回	5回	小学校1校 1回	1回	5案件 (20回)

(評価方法)

本指標は、関係者から、利用促進活動の取り組み案件数を提供していただくことで、目標年度に至る毎年度の数値を確認し評価します。

鉄道教室の様子



【目標4】拠点、交通結節点の形成に向けた取り組みの実施に対する指標

【指標4】三島駅及び三島駅周辺での拠点形成に関する事業の取り組み案件数

(指標の設定)

	現況値	目標値
三島駅及び三島駅周辺での拠点形成に関する事業の取り組み案件数*	—	4 案件以上 (2022 年度)

※三島市地域公共交通網形成計画に基づく事業の実施状況を協議会において確認し、実施した件数を指標とする。

(指標の設定の考え方)

多様な交通網の結節点である三島駅及び周辺での拠点形成に関する事業の着実な実施を目指します。

右図の通り、目標4に関わる事業が B-1~B-4 の4つ設定されていることを踏まえ、目標値としては、4 案件以上とします。

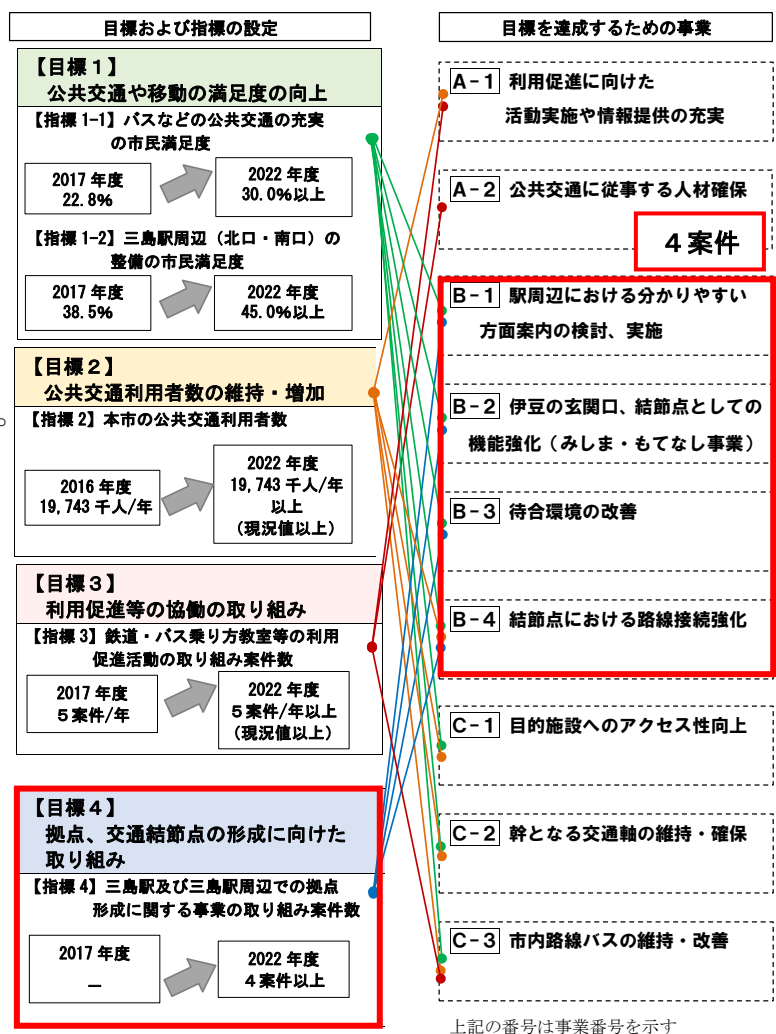


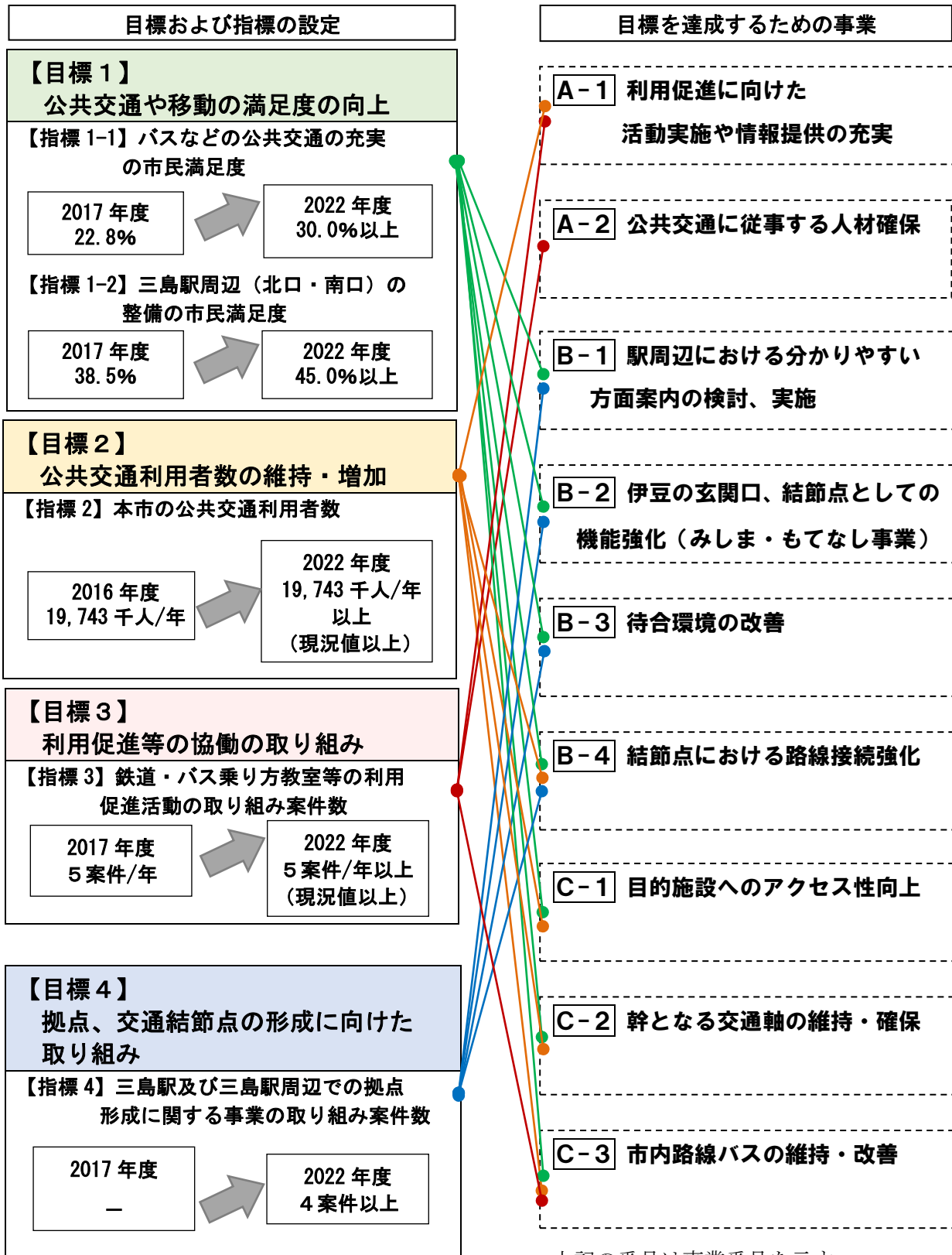
図 53 目標および指標の設定と目標を達成するための事業

(評価方法)

本指標は、関係者における実施状況を協議会にて報告することで、目標年度に至る毎年度の実施件数を確認し評価する指標としています。

4-4 目標を達成するための事業、スケジュールおよび実施主体の設定

目標を達成のために実施する事業を以下の通り設定します。また、次頁に事業、スケジュール、実施主体の一覧を示します。



<目標を達成するための事業、スケジュール、実施主体の設定>

..... 検討 ———— 実施

中間目標年度：東京オリンピックパラリンピック開催年

目標年度：計画期間5カ年目（短中期期間）

	No	事業名	内容	スケジュール（年度）					実施主体		
				H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)		H35～ (2023～)	
A	A-1	利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実	◎三島市公共交通マップの作成 ・サービス状況を知る（きっかけ）、利用するための情報提供、周知（市のパンフレットにバス停位置の明示等）、バスカードや駅カードの作成	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
			◎周遊きっぷや観光周遊コース等の周知 ・観光客の移動を支援するための周遊切符や路線の情報提供、周知	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
◎バスや鉄道の乗り方教室等の実施 ①小学生や高齢者を対象にした乗り方教室等の実施 ②エコエコデーの実施			① ②	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・三島市	
◎バスの運行情報の導入 ・バスロケーションシステムの導入、乗換案内アプリの導入			.....	.....	.....	.....	.....	.....	・バス事業者 ・三島市	
◎鉄道の利用促進等に関する事業 ①鉄道沿線マップの作成（市内） ②定期券利用の促進、通勤・通学者支援 ③自転車利用の促進			① ② ③	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・三島市	
A	A-2	公共交通に従事する人材確保	◎募集の支援、イメージアップ、チャレンジしやすい環境づくり ・行政と連携したバスやタクシーの運転手募集の広報、運転手説明会、職業体験会の開催（行政と連携した広報により広い周知を図り認知度を向上する）	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
B	B-1	駅周辺における分かりやすい方面案内の検討、実施	◎案内サインの統一と分かりやすさ向上 ①方面別路線のカラー化、ナンバー化（各方面、中心部の移動のしやすさの確保） ②ピクトグラム、駅ナンバリング、多言語化表記	① ②	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
			◎駅前の方面別案内の整備 ・方面別路線のカラー化、ナンバー化に合わせた駅前広場の案内板の整備	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
	B-2	伊豆の玄関口、結節点としての機能強化（みしま・もてなし事業）	◎案内サインの統一と分かりやすさ向上 ・三島駅の一体的サイン計画、統一サイン化（位置案内、誘導案内の統一化、ピクトグラム化）	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
			◎人的サービスを含めた案内・もてなし窓口の整備 ・三島駅前観光案内所のモビリティ・センター化（観光案内所や交通事業者と連携した案内）	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
			◎タクシーの利用しやすい環境の整備 ①地域住民や観光客が予約しやすく、運行効率化にもつながるアプリの研究・導入 ②タクシー料金の明示・周知、多様な運賃体系の構築・周知、支払い方法の多様化 ③タクシー乗り場の周知 ④ワンメーター利用者の推進 ⑤ユニバーサルデザインタクシー車両の導入	① ⑤ ② ③ ④	.....	.....	.....	.....	.....	・タクシー事業者
	B-3	待合環境の改善	◎三島駅の南北移動の一体化（三島駅の結節点としての一体化） ・三島駅の南北通り抜け利用の検討（実態調査や代替案（通り抜けチケット等）の検討）	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
			◎道路環境等に対応した待合環境の改善 ①バス停におけるベンチ等の設置 ②近隣商業、公共施設等との連携（バス接近表示器の整備等） ③バス停サポート制度	① ② ③	.....	.....	.....	.....	.....	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
	B-4	結節点における路線接続強化	◎結節点の路線接続状況、交通手段の選択肢情報の案内強化 ①結節点で接続する路線バスの情報発信 ②結節点でのタクシー乗り場等の情報発信	① ②	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者
			◎ダイヤ接続の確保 ・駅前広場や発着場所がある駅（三島駅、三島田町駅、大場駅）のダイヤ接続の確保	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者
			◎三島駅における安全・円滑なバス・タクシー発着環境の確保 ・三島駅南口・北口ロータリーの使用に係るルール構築や機能分担の検討（明確化）	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市
C	C-1	目的施設へのアクセス性向上	◎地域の拠点へつながる路線検討、アクセス性向上 ①地域の生活拠点につながる路線設定の検討（※立地適正化計画の拠点と連携） ②バス停の配置状況に関する検討	① ②	.....	.....	.....	.....	.....	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市 ・地域住民
	C-2	幹となる交通軸の維持・確保	◎幹となる交通軸における高水準路線の運行維持 ①三島駅を中心として市内を十字方向に走るバス路線、鉄道路線の運行サービスの維持（軸となる道路：北方向/県道三島裾野線（21号）、西方向/県道沼津三島線（145号）、東方向/県道三島富士線（22号）、南方向/県道三島停車場線（51号）・伊豆箱根鉄道） ②バス停のナンバリング、バス停に生活関連施設名を併記 ③バスのパターンダイヤなど、分かりやすい運行の確保	① ② ③	.....	.....	.....	.....	.....	・鉄道事業者 ・バス事業者
	C-3	市内路線バスの維持・改善	◎市自主運行バス、市内循環バス等の収支上課題のある路線の維持・改善検討、利用促進 ①収支上課題のある路線の維持・改善検討、利用促進 ＜市自主運行路線＞玉沢線[収支率30%] きたうえ号[収支率60%] ふれあい号[収支率30%] ＜市内循環バス＞せせらぎ号[収支率30%] なかざと号[収支率15%] ＜その他路線＞ 収支状況等に課題があり維持困難な路線や退出申出路線 ②小型車両等の導入 ③バス停のナンバリング、バス停に生活関連施設名を併記（再掲）	① ② ③	.....	.....	.....	.....	.....	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市 ・地域住民
その他	協議継続・進捗管理	◎地域公共交通網形成協議会や地域公共交通会議等により、事業の検討や進捗管理を行う	.....	.....	.....	.....	.....	.....	・協議会等	

4-5 事業内容

A 利用促進等ソフト事業


A-1 利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実

◎三島市公共交通マップの作成


- ・サービス状況を知る（きっかけ）、利用するための情報提供、周知（市のパンフレットにバス停位置の明示等）、バスカードや駅カードの作成

現在、事業者によってバス路線図が別々

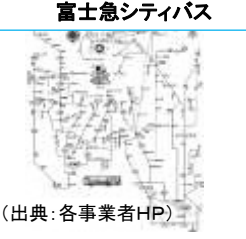
東海バスオレンジシャトル




伊豆箱根バス



富士急シティバス




みしまバスマップ



(出典：各事業者HP)

事例：八戸市バスマップ



- ・方面別の路線色分け、ナンバリング → 利用しやすい路線がわかる
- ・運行本数による線の太さ表示 → 利用するきっかけとしてサービス状況がわかる

(出典：八戸市HP)

実施	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
スケジュール —————					
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ————— 実施

◎周遊きっぷや観光周遊コース等の周知

- ・観光客の移動を支援するための周遊切符や路線の情報提供、周知

実施	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
スケジュール —————					
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ————— 実施

◎バスや鉄道の乗り方教室等の実施

- ①小学生や高齢者を対象にした乗り方教室等の実施
- ②エコエコデーの実施



実施	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
スケジュール	① ②					
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・三島市					

..... 検討 ————— 実施

◎バスの運行情報の導入

・バスロケーションシステムの導入、乗換案内アプリの導入

実施 スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
	..... 検討 ——— 実施					
実施主体	・バス事業者 ・三島市					

◎鉄道の利用促進等に関する事業

①鉄道沿線マップの作成（市内）

現在の駿豆線沿線マップ（広域）	事例：岳南鉄道の沿線マップと利用ガイド
 <p style="text-align: center;">（出典：伊豆箱根鉄道HP）</p>	 <p style="text-align: center;">市内沿線の施設紹介、施設利用案内、バス・タクシー等の乗換案内などにより、観光や生活利用の促進</p> <p style="text-align: center;">（出典：富士市HP）</p>

②定期券利用の促進、通勤・通学者支援

通学デビュー高校生向けの周知
 <p style="text-align: center;">高校入学前の中学生へ通学の鉄道利用案内(チラシ)を行い、高校生の鉄道利用促進につなげる （出典：青い森鉄道 HP）</p>
オリンピック開催に向けてのイメージ向上、自転車とセットの利用促進
 <p style="text-align: center;">宇都宮市の宮サイクルステーション 休憩スペース、自転車修繕スペース、更衣室</p>

③自転車利用の促進

駿豆線におけるサイクルトレイン										
 <p style="text-align: center;">サイクルトレイン運行中</p> <p style="text-align: center;">（出典：伊豆箱根鉄道 HP）</p>										
<p style="text-align: center;">2017年4月1日(土)から</p> <p style="text-align: center;">伊豆箱根鉄道 伊豆箱根線 伊豆箱根線(伊豆箱根線) 伊豆箱根線(伊豆箱根線)</p> <p>下り 三島駅 5時00分～14時55分 上り 伊豆箱根駅 5時02分～14時58分</p> <p>伊豆箱根線 日太止り駅 下り 三島駅 7時11分～17時49分 上り 伊豆箱根駅 7時05分～17時55分</p> <p style="text-align: center;">伊豆箱根線(伊豆箱根線) 伊豆箱根線(伊豆箱根線)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>三島</td> <td>三島駅前</td> <td>三島二日町</td> <td>大塚</td> <td>伊豆仁田</td> </tr> <tr> <td>三山</td> <td>伊豆箱根</td> <td>伊豆大仁</td> <td>伊豆大仁</td> <td>伊豆大仁</td> </tr> </table>	三島	三島駅前	三島二日町	大塚	伊豆仁田	三山	伊豆箱根	伊豆大仁	伊豆大仁	伊豆大仁
三島	三島駅前	三島二日町	大塚	伊豆仁田						
三山	伊豆箱根	伊豆大仁	伊豆大仁	伊豆大仁						

実施 スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
	① ② ③ 検討 ——— 実施					
実施主体	・鉄道事業者 ・三島市					

A-2 公共交通に従事する人材確保

◎募集の支援、イメージアップ、チャレンジしやすい環境づくり

- ・行政と連携したバスやタクシーの運転手募集の広報、運転手説明会、職業体験会の開催（行政と連携した広報により広い周知を図り認知度を向上する）

事例：北海道におけるバス運転体験・合同就職相談会



(出典:国土交通省 北海道運輸局HP)



事例：バス協会の合同説明会の例



事例：タクシー・ハイヤー協会の合同説明会の例

名称	タクシー業界合同企業説明会 2017版
会期	2017年11月18日(土) 12:00-17:00
会場	新栄エルトワー 30F 東京都港区西新橋1-6-1
主催	公益財団法人東京しごと財団 一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 支援事業タクシー事務局(アデコ株式会社)
入場料	無料
募集定数	25社/団体

実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～

実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ——— 実施

B 結節点や待合環境に関する事業

B-1 駅周辺における分かりやすい方面案内の検討、実施

◎案内サインの統一と分かりやすさ向上

- ①方面別路線のカラー化、ナンバー化（各方面、中心部の移動のしやすさの確保）
- ②ピクトグラム、駅ナンバリング、多言語化表記

事例：岐阜市のバス路線

(出典:岐阜バスHP)

事例：京都市のバス路線

(出典:京都市HP)

三島市の方面別バス路線表示の提案

感覚的につかめる路線表示を目指す

- ・三島駅一本町間の高水準サービス（ダイヤを考えなくても利用できる）
- ・沼津方面、大社方面の高水準サービス（東、西方面の色分け）

※例：赤色④はすべて大社前を通る（市役所近くも通る）ということが分かる

実施	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
スケジュール	① ②	.....	.....	.....	.....	.....
実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

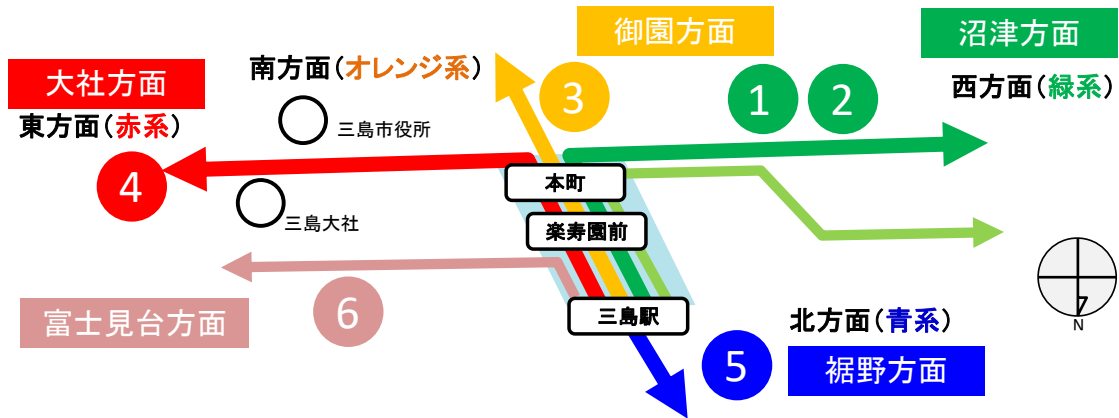
..... 検討 ——— 実施

◎ 駅前の方面別案内の整備

- ・ 方面別路線のカラー化、ナンバー化に合わせた駅前広場の案内板の整備

三島市の方面別バス路線表示（南口発着）の提案

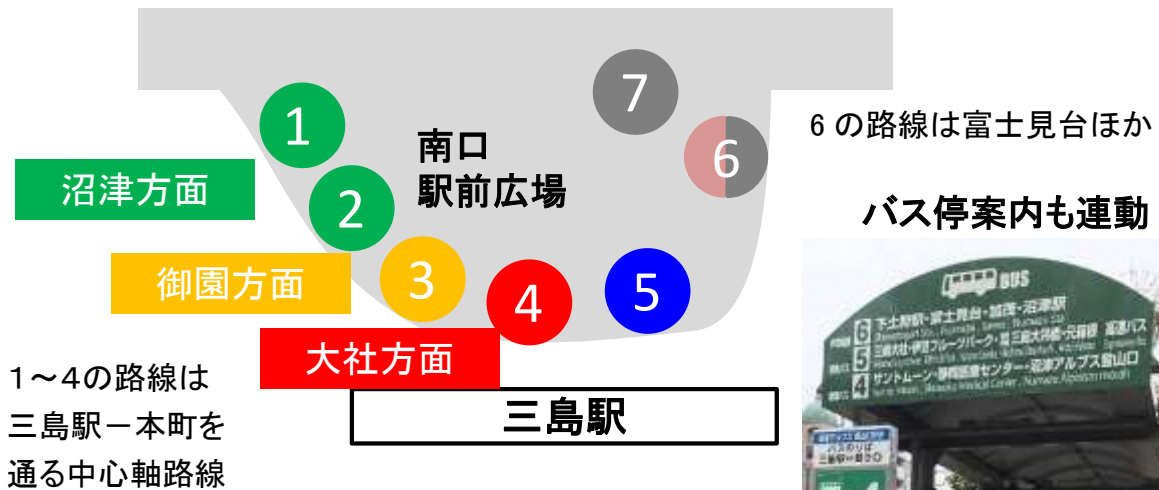
・この図は三島駅を背にして南口出口を向いた方面に合わせた路線図



駅前広場のバス停配置（南口発着）の提案

※現状を一部変更（案）

・上記方面を分かりやすくするために配置したバス提案



6の路線は富士見台ほか
バス停案内も連動



実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～

実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ——— 実施

B-2 伊豆の玄関口、結節点としての機能強化（みしま・もてなし事業）

◎案内サインの統一と分かりやすさ向上

- ・三島駅の一体的サイン計画、統一サイン化（位置案内、誘導案内の統一化、ピクトグラム化）

現在の三島駅のサインの状況（不統一）



サインの統一化、ピクトグラム化を図る

実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
		—————			
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ————— 実施

◎人的サービスを含めた案内・もてなし窓口の整備

- ・三島駅前の観光案内所のモビリティ・センター化（観光案内所や交通事業者と連携した案内）

現在、個別に案内所（バスや観光）が設置



モビリティ・センター化を図る

事例：羽田空港の他事業者路線の総合案内



事例：八戸市モビリティ・センター（多様な交通案内）



実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ——— 実施

◎タクシーの利用しやすい環境の整備

- ①地域住民や観光客が予約しやすく、運行効率化にもつながるアプリの研究・導入
- ②タクシー料金の明示・周知、多様な運賃体系の構築・周知（観光・貸切タクシーのPR等）、支払い方法の多様化（ICカード、クレジットカード等での支払い）
- ③タクシー乗り場の周知（駅、商業施設、公共施設等の待合場所）
- ④ワンメーター利用者の推進（気軽にワンメーターでも利用できる雰囲気づくり）
- ⑤ユニバーサルデザインタクシー車両の導入

事例：修善寺駅における
タクシー料金案内表



事例：近距離利用でも利用しやすい表示の例
観光タクシー、時間制運賃の案内の例（静岡駅）



事例：国土交通省が定める
ユニバーサルデザインタクシートヨタ JAPAN TAXI



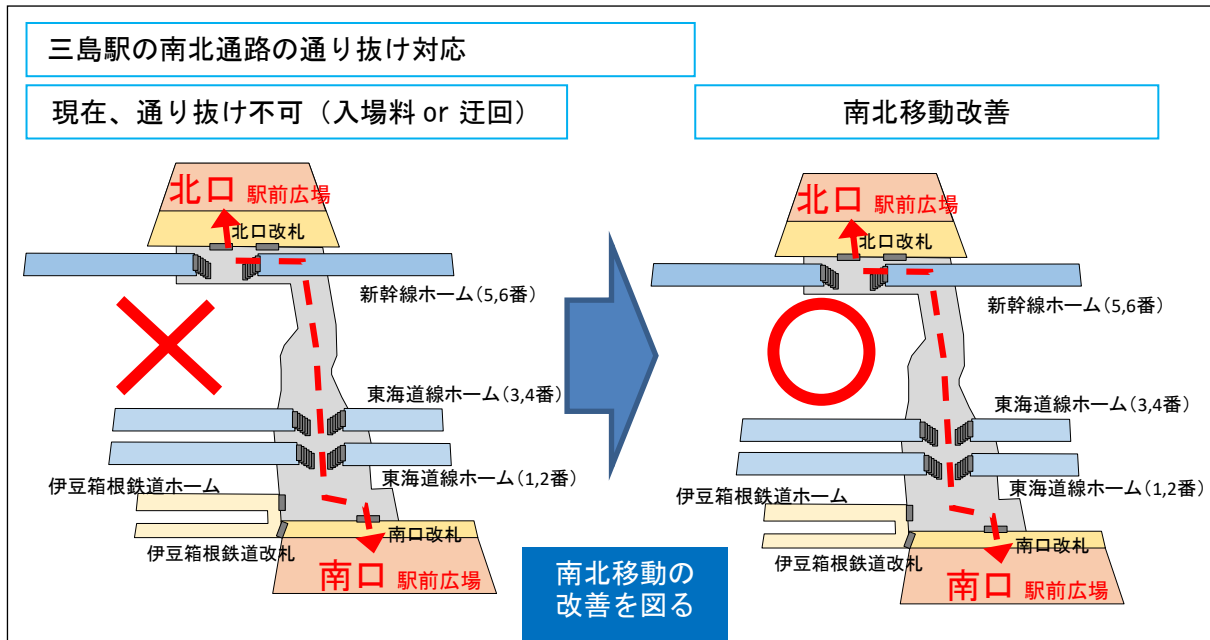
(出典：トヨタ自動車 HP)

実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
① ⑤						
② ③ ④						
実施主体	・タクシー事業者					

..... 検討 ——— 実施

◎三島駅の南北移動の一体化（三島駅の結節点としての一体化）

- ・三島駅の南北通り抜け利用の検討（通り抜けチケット等の工夫による対応）



三島駅（新幹線）内におけるバス乗り場の案内



実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～

実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ——— 実施

B-3 待合環境の改善

◎道路環境等に対応した待合環境の改善

- ①バス停におけるベンチ等の設置
- ②近隣商業、公共施設等との連携（バス接近表示器の整備等）
- ③バス停サポート制度

幅員が狭い歩道の対応	幅員が広い歩道の対応
<p>省スペース型、周辺環境と調和したデザインのベンチの設置</p>  <p>(出典:メーカーパンフレット)</p>	
近隣施設との連携	
 <p>(出典:株式会社サークルKサンクス ニュースリリース)</p>	 <p>事例：コンビニエンスストアと連携したバス待合所 (京都市におけるコンビニエンスストアとの連携・バスの駅)</p>
<p>事例：大規模商業施設におけるバス待合所 (五所川原市の例：バス待合所・ショッピングセンターE L M)</p>	 <p style="text-align: center; color: yellow;">商業施設内バス待合所</p>



実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
①	.....	.....	.....	.....	.....	.....
② ③	.....	.....	.....	.....	.....	.....
実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ——— 実施

B-4 結節点における路線接続強化

◎結節点の接続バス路線、タクシーの案内強化

- ①結節点で接続する路線バスの情報発信（多様な方面のバス運行があることを利用者に周知することで、鉄道・バス間の利用促進を図る）
- ②結節点でのタクシー乗り場等の情報発信（乗り場があること、手配しやすい場所であることを利用者に周知することで、鉄道・タクシー間の乗継利用促進を図る）

	①接続路線バスの情報発信（多方面運行）		②タクシー乗り場等の情報発信			
						
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者					

..... 検討 ——— 実施

◎ダイヤ接続の確保

- ・駅前広場や発着場所がある駅（三島駅、三島田町駅、大場駅）のダイヤ接続の確保

接続情報案内

鉄道の到着	バスの出発	バスの到着	鉄道の出発
10時30分着	○○行き 10時40分発 ○○行き 10時45分発 ○○行き 10時50分発	○○方面から 14時35分着 ○○方面から 14時40分着 ○○方面から 14時45分着	15時00分発
12時00分着	○○行き 12時10分発 ○○行き 12時15分発 ○○行き 12時20分発	○○方面から 15時35分着 ○○方面から 15時40分着 ○○方面から 15時45分着	16時00分発

バス区間の運行強化（増強、接続強化）


実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者					

..... 検討 ——— 実施

◎三島駅における安全・円滑なバス・タクシー発着環境の確保

- ・三島駅南口・北口ロータリーの使用に係るルール構築や機能分担の検討（明確化）

三島駅南口（夕方の混雑時）



実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
実施主体	・鉄道事業者 ・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市					

..... 検討 ——— 実施

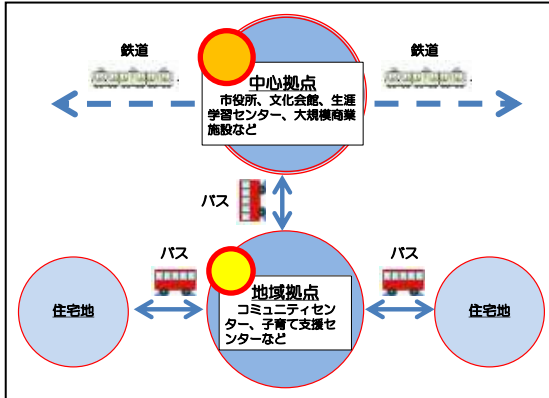
C 路線に関する事業

C-1 目的施設へのアクセス性向上

◎地域の拠点へつながる路線検討、アクセス性向上

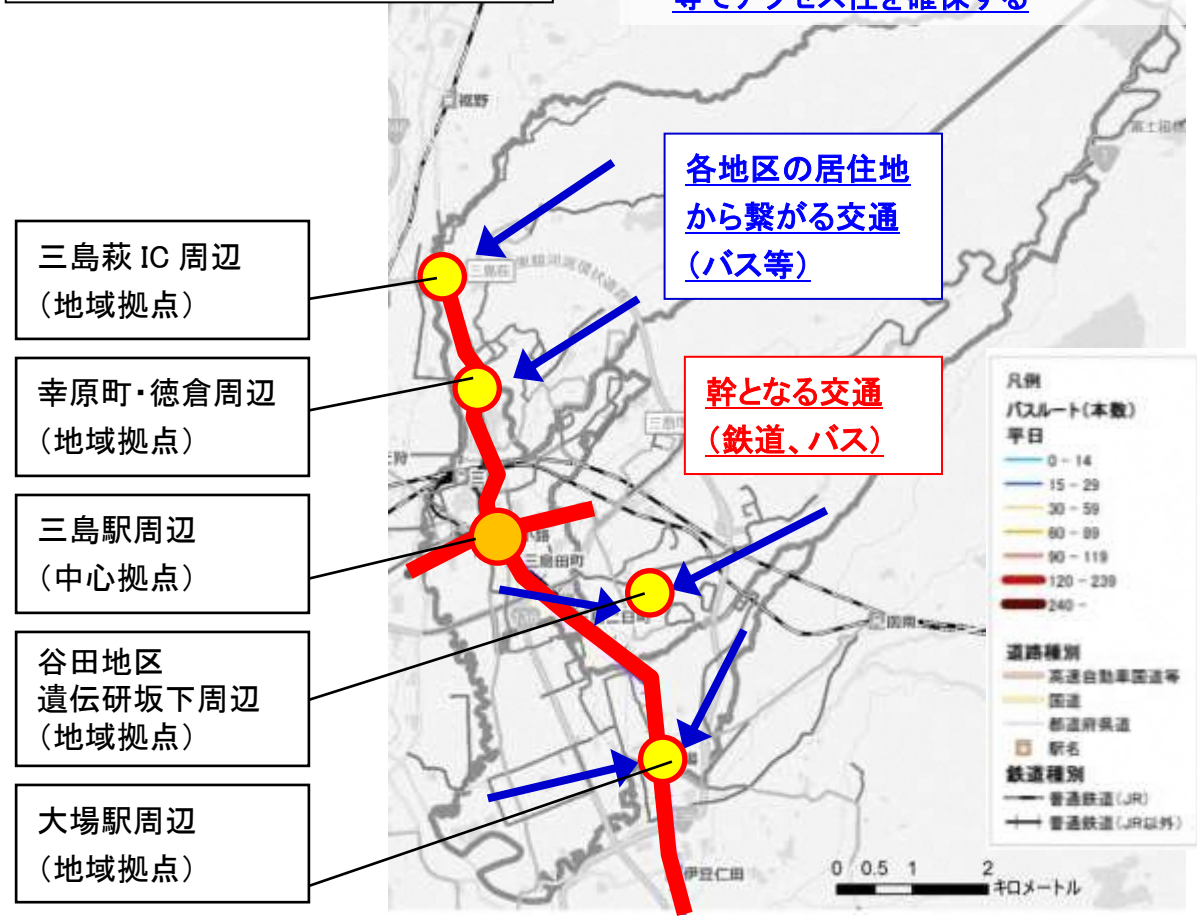
- ①地域の生活拠点につながる路線設定の検討 (※立地適正化計画の拠点と連携)
- ②バス停の配置状況に関する検討

立地適正化計画の拠点の設定に対応した路線網の整備



立地適正化計画の中心拠点
 →広域交通拠点としての機能を更に高めて魅力ある市街地の形成を図る。また、公共施設や商業ゾーンを拠点的に形成し、ふれあいとにぎわいの創出を図る。
幹となる交通(鉄道、バス)を中心としてアクセスを確保する

立地適正化計画の地域拠点
 →生活の利便性を高めるための生活サービス機能(都市機能)の集積を図る。
各地区の居住地から繋がるバス路線等でアクセス性を確保する



- 三島萩 IC 周辺 (地域拠点)
- 幸原町・徳倉周辺 (地域拠点)
- 三島駅周辺 (中心拠点)
- 谷田地区 遺伝研坂下周辺 (地域拠点)
- 大場駅周辺 (地域拠点)

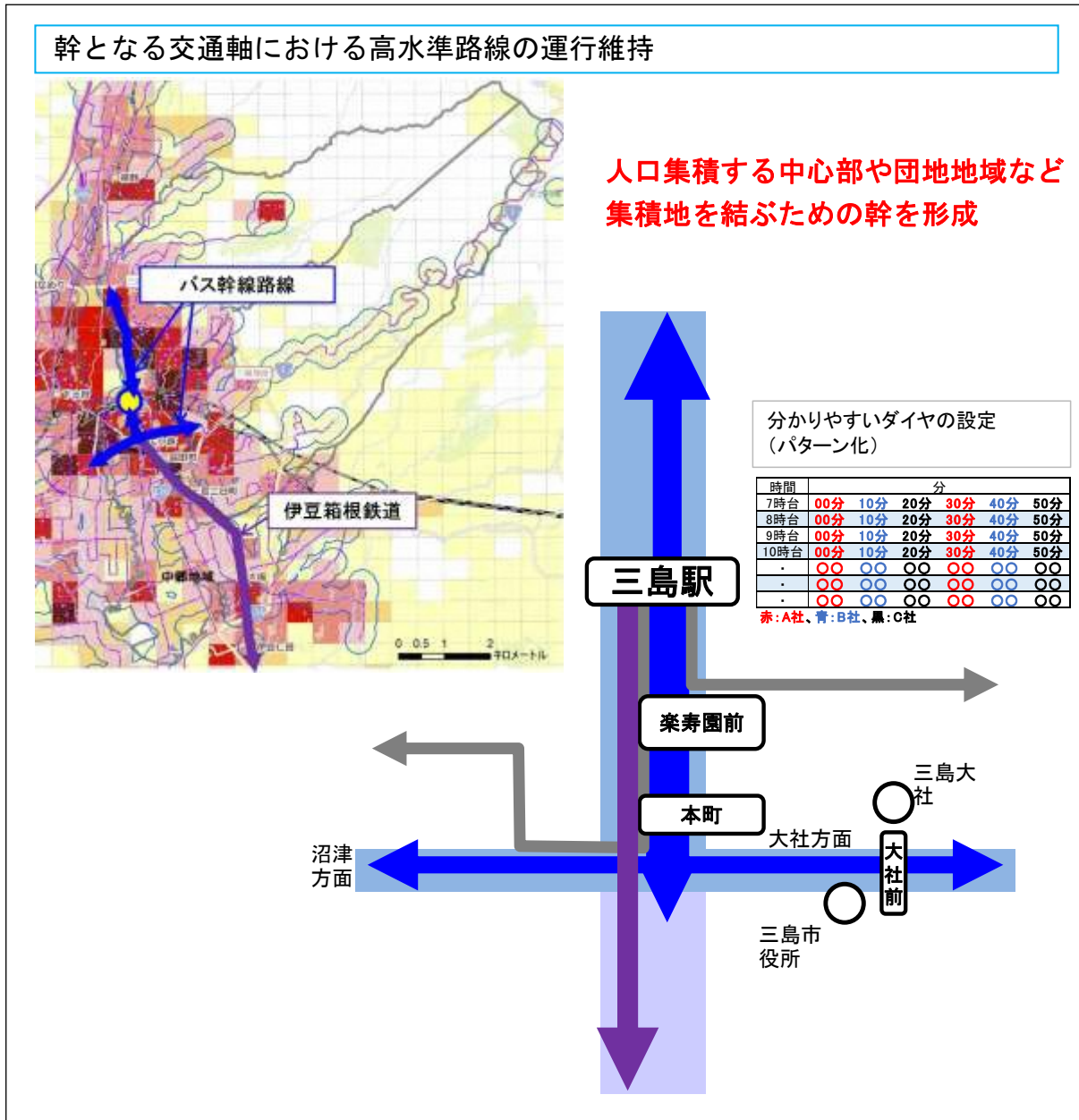
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
① ②	.....	.....	.....	.....	.....	.....
実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市 ・地域住民					

..... 検討 ——— 実施

C-2 幹となる交通軸の維持・確保

◎幹となる交通軸における高水準路線の運行維持

- ①三島駅を中心として市内を十字方向に走るバス路線、鉄道路線の運行サービスの維持（軸となる道路：北方向/県道三島裾野線（21号）、西方向/県道沼津三島線（145号）、東方向/県道三島富士線（22号）、南方向/県道三島停車場線（51号）・伊豆箱根鉄道）
- ②バス停のナンバリング、バス停に生活関連施設名を併記
- ③バスのパターンダイヤなど、分かりやすい運行の確保



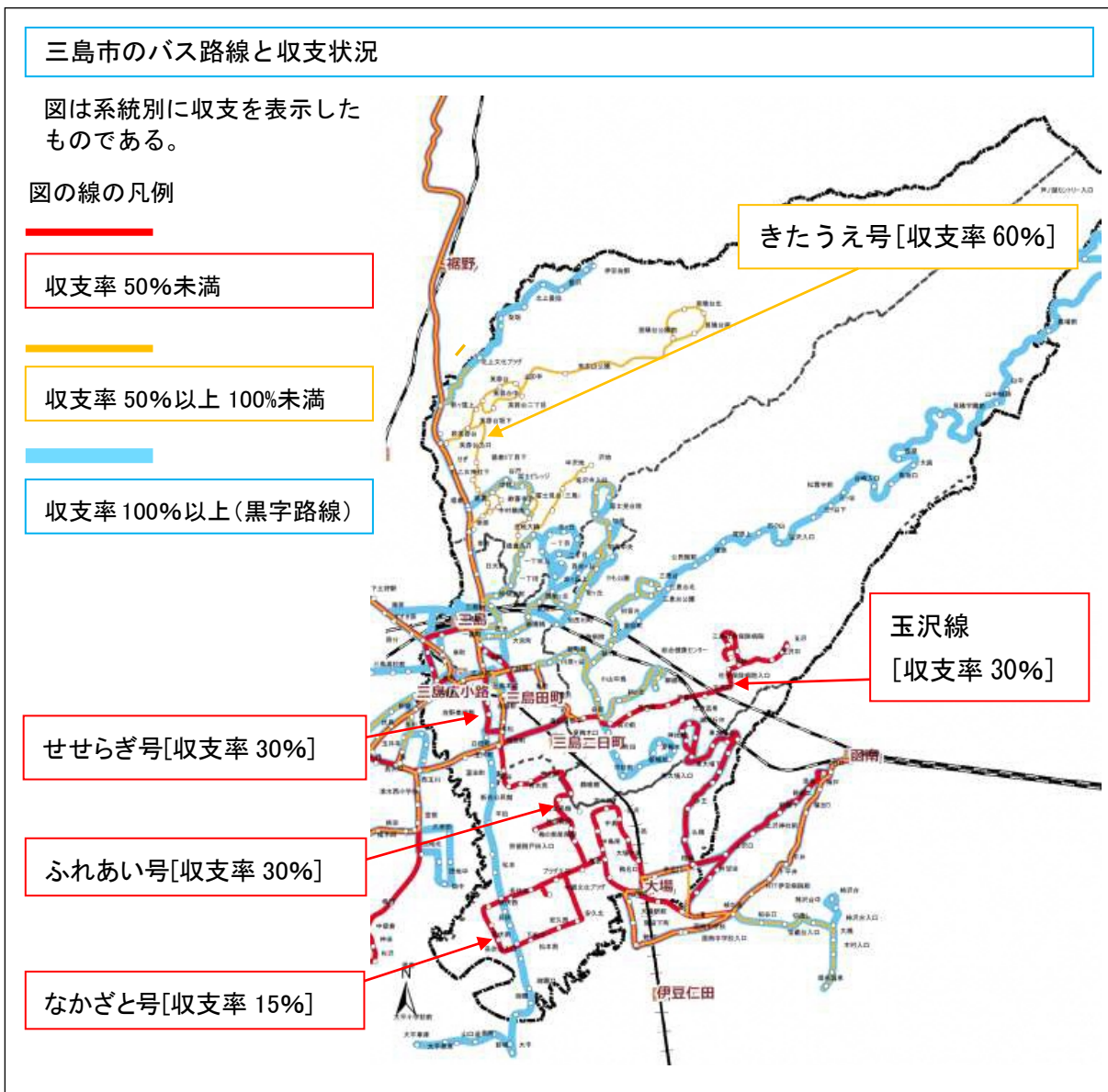
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
① ②						
③						
実施主体	・ 鉄道事業者 ・ バス事業者					

..... 検討 ——— 実施

C-3 市内路線バスの維持・改善

◎市自主運行バス、市内循環バス等の収支上課題のある路線の維持・改善検討、利用促進

- ①収支上課題のある路線の維持・改善検討、利用促進
 - <市自主運行バス> 玉沢線[収支率 30%] きたうえ号[収支率 60%]
ふれあい号[収支率 30%]
 - <市内循環バス> せせらぎ号 [収支率 30%] なかざと号[収支率 15%]
 - <その他路線> 収支状況等に課題があり維持困難な路線や退出申出路線
- ②小型車両等の導入
- ③バス停のナンバリング、バス停に生活関連施設名を併記（再掲）



実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
① ②	.....	.....	.....	.....	.....	.....
③	.....	.....	.....	.....	.....	.....
実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市 ・地域住民					

..... 検討 ——— 実施

◎地域住民と協働による路線維持のための仕組み検討

- ・市自主運行バス、市内循環バス等の運行・維持のルールや地域住民との協働体制の構築



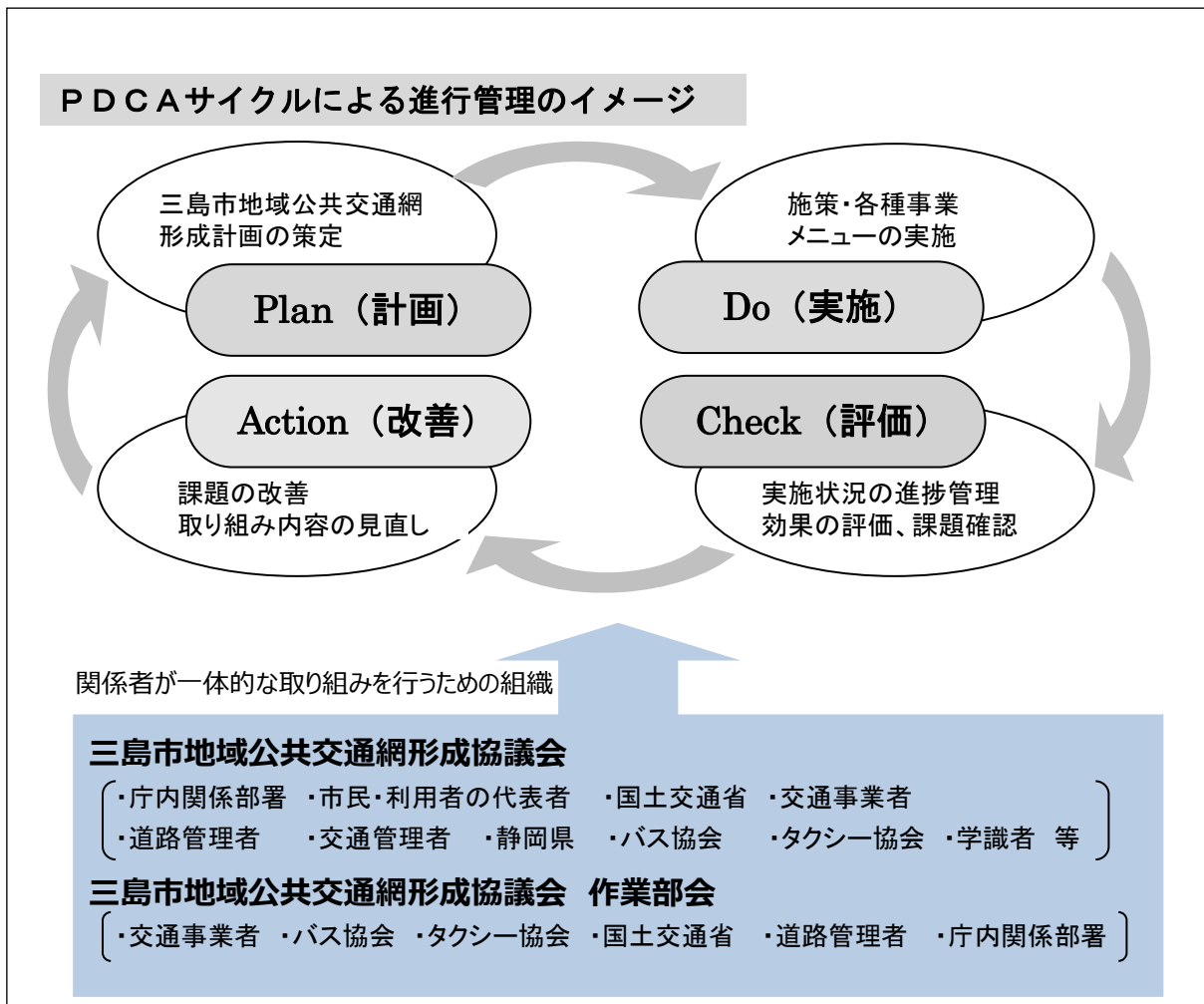
実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
	————	————	————	————	————
実施主体	・バス事業者 ・タクシー事業者 ・三島市 ・地域住民					

..... 検討 ———— 実施

その他

協議継続・進捗管理

◎地域公共交通網形成協議会や地域公共交通会議等により、事業の検討や進捗管理等を行う



実施スケジュール	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～
	————	————	————	————	————
実施主体	・協議会等					

..... 検討 ———— 実施

4-6 計画の達成状況の評価方法の設定

(1) 計画の実施主体と分担

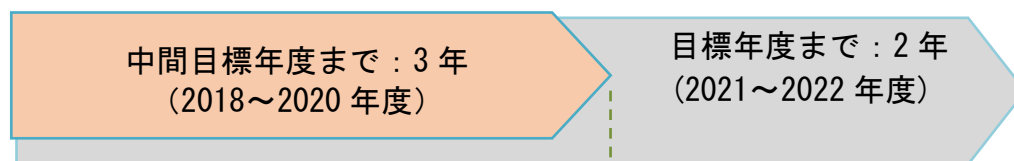
本計画を進めるにあたっては、「行政」「市民」「交通事業者」の協働、連携により、計画目標の達成に向けて進めていく必要があります。それぞれの役割分担を明確にして実施していきます。なお、三島市地域公共交通網形成協議会等を継続して開催し、計画の取り組みの確認や関係者協議、協働の取り組みを促していきます。

(2) PDCAサイクルによる進行管理

本計画は、計画の策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、進行管理・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。進行管理・評価(Check)にあたっては、本計画の事業スケジュールや目標値を活用していきます。

評価スケジュールは、以下のように中間目標年度では3年間の中間評価を行い、必要に応じた事業の見直しを行うこととします。目標年度では最終評価として目標値の達成状況の評価等を行います。このように各々の段階に応じてPDCAサイクルにより取り組んでいきます。

<計画の期間>



<評価、見直しの進め方>

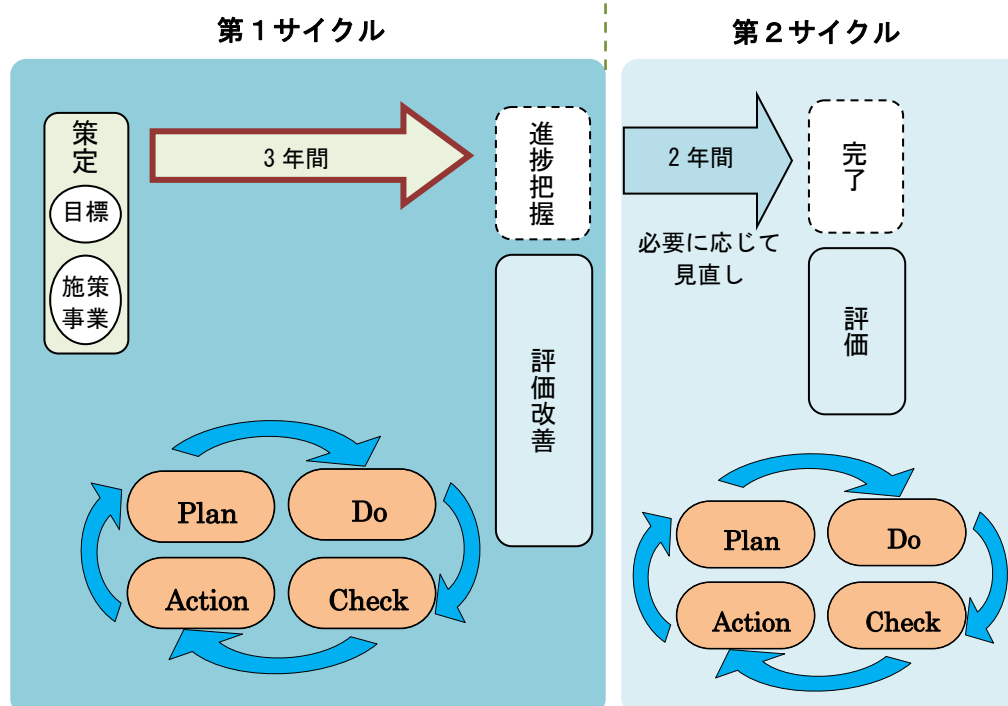


図 54 PDCAサイクルによる進行管理のイメージ

(3) 計画の進捗管理、評価スケジュール

評価スケジュールは、下図のように、施策の実施状況、目標達成状況について評価を行い、目標年度（2022年度）では必要に応じて計画の見直し等を行います。

なお、施策の進捗状況については中間目標年度（2020年度）で評価を行います。

評価の内容と実施主体

実施主体：三島市地域公共交通網形成協議会

実施する時期	内容
毎年	三島市地域公共交通網形成協議会等により、関係者間で情報共有を図り進捗を把握し、事業の円滑な実施を行います。
中間目標年度 (2020年度)	事業の進捗状況の確認を行います。社会情勢の変化や関連計画との関係等から事業スケジュールの変化が生じる等、実施に当たっての課題がある場合はその対応について協議し、必要に応じた見直しを行います。
目標年度 (2022年度)	事業の進捗状況及び設定した目標の達成状況を確認、評価します。また課題の把握、解決方法を検討し、計画の改定や、2023年度以降の取り組みを検討します。