

# 熱海駅前周辺混雑緩和と観光客の回遊性向上調査事業

熱海観光局  
2026年3月19日


## 本日の内容

---

01 目的・全体像	P.3
02 調査結果	P.5
03 来年度の実証内容（素案）	P.17
04 渋滞緩和への効果（試算）	P.27



# 01

## 目的・全体像

申請主体：一般財団法人熱海観光局 対象地域：静岡県熱海市熱海駅周辺・中央部・伊豆山・南熱海エリア  
 事業計画名：駅前周辺混雑緩和と観光客の回遊性向上事業

地域概要・動向

■ 地域の特徴・観光資源等

- 熱海市は、日本有数の温泉地で、その歴史は1200年以上前に及びます。24年度では306万人以上のお客様が宿泊され、温泉、地元の食事、花火、歴史文化、スイーツ等を堪能され、大いに賑わっている。
- 品川から新幹線で最速30分程度と首都圏からも極めて近く、交通利便性は高い



熱海駅前の平和通り商店街はいつも多くの観光客で賑わっている



熱海の全景（夕方）

■ 観光客の動向

	2018年	2023年	2024年
入込観光客数	4,177,516名	8,259,382名	8,139,664名
延べ宿泊（人）	3,094,456名	2,969,420名	3,069,122名
日帰り（人）	1,083,060名	5,289,962名	5,070,842名

※感染症の影響を受ける以前と比較した動向を把握するため、コロナ前後の動向を記入  
 出展：宿泊者：入湯税数、日帰りおでかけウォッチャー社のGPSデータより  
 インパウンド数：明確に取れていないが、観光客数の5%程度と推測

現状の分析

■ オーバーツーリズムの未然防止・抑制すべき事象

現状・問題点	影響を受けている主な対象
熱海駅前広場混雑 周辺道路渋滞	観光客・市民
荷物を持つ観光客の移動による公共交通機関及び歩道混雑	観光客・市民

写真左：混雑する熱海駅前広場  
 写真右：混雑により車道はみ出した荷物を持つ観光客



■ 過年度の取組概要

- 熱海市2025年度取組事項
  - ・熱海駅周辺の混雑状況のライブ配信
  - ・熱海駅前ロータリースペース改良工事
  - ・熱海駅前広場満足度向上市民懇話会開催（年3回予定）

事業概要

■ 事業目的

駅前周辺混雑緩和と観光客のスムーズな回遊性向上

■ KGI

指標	現状値	目標値
熱海市の観光繁忙期の駐車場や渋滞対策に対する満足度*	2024年度4.9%	2028年度15%

効果測定手法：熱海市民アンケート調査の内、熱海市の観光繁忙期の駐車場や渋滞対策に対する満足度の「満足」及び「やや満足」結果数値の合算

■ 事業概要

- ①現状の送迎バス等モビリティに関する取組調査
- ②宿泊者の移動ニーズ調査
  - ・GPS調査分析・宿泊データ調査分析
  - ・アンケート調査分析（観光客・住民・宿泊/交通）
  - ・ヒアリング（事業者・市）
- ③課題解決に向けた意見交換
- ④具体的な事業スキームの検討



写真説明：駅前広場の送迎バス駐車状況（写真右）

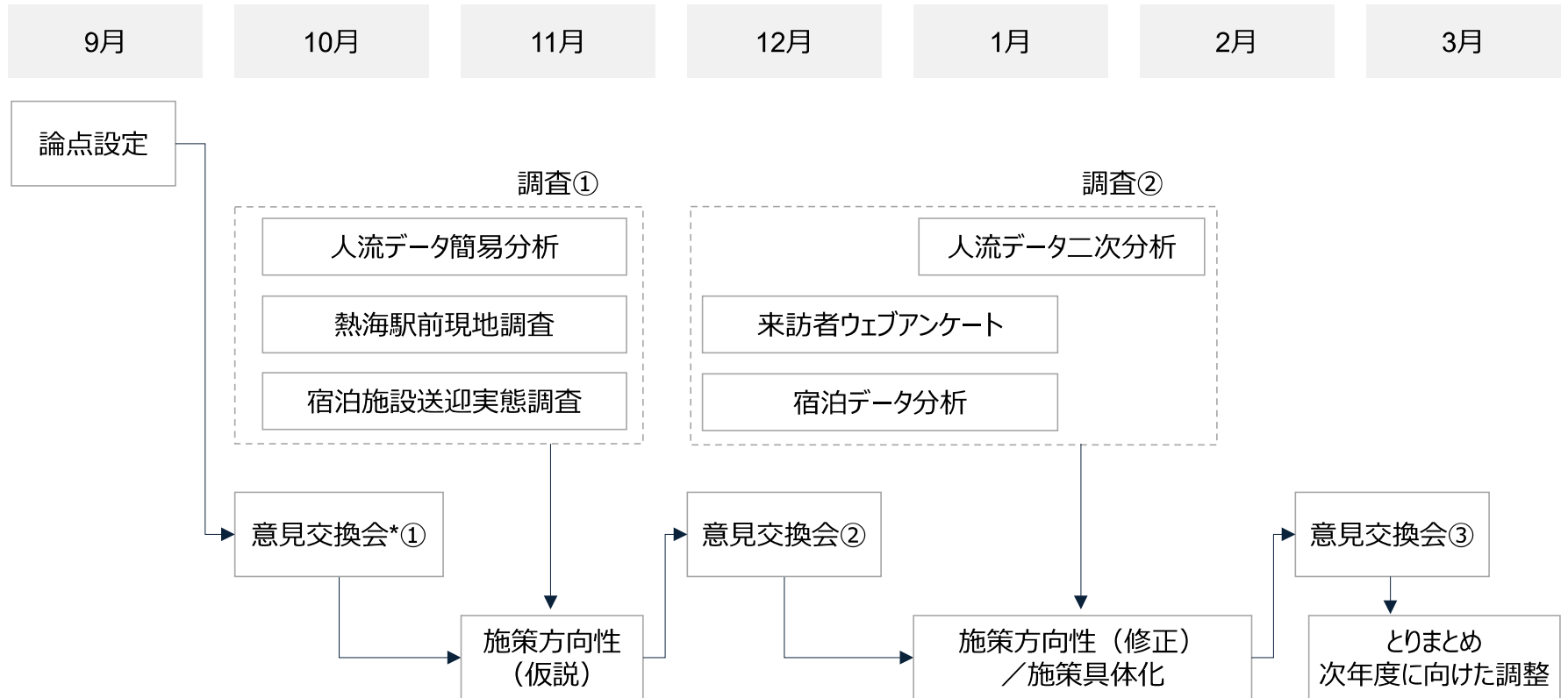
目的・全体像  
事業の目的・全体像

駅前周辺混雑緩和と観光客のスムーズな回遊性向上を目的に、各種調査に基づく現状分析を実施し、関係事業者との意見交換会を通じて施策を検討

目的

駅前周辺混雑緩和と観光客のスムーズな回遊性向上のため、データによる分析に基づき各ステークホルダー（観光客、交通・宿泊事業者、住民）の視点に立って現状分析および施策検討を実施する

全体像



\*意見交換会は「熱海市役所」、「熱海温泉ホテル旅館協同組合・熱海旅館ホテルドライバーの会」、「熱海営業自動車組合」を対象に実施



# 02

## 調査結果

調査結果  
調査結果概要

調査を踏まえ、施策としては「自家用車/レンタカー利用等に依存しなくても周遊が可能な移動環境の整備」が重要な施策の観点であると思料

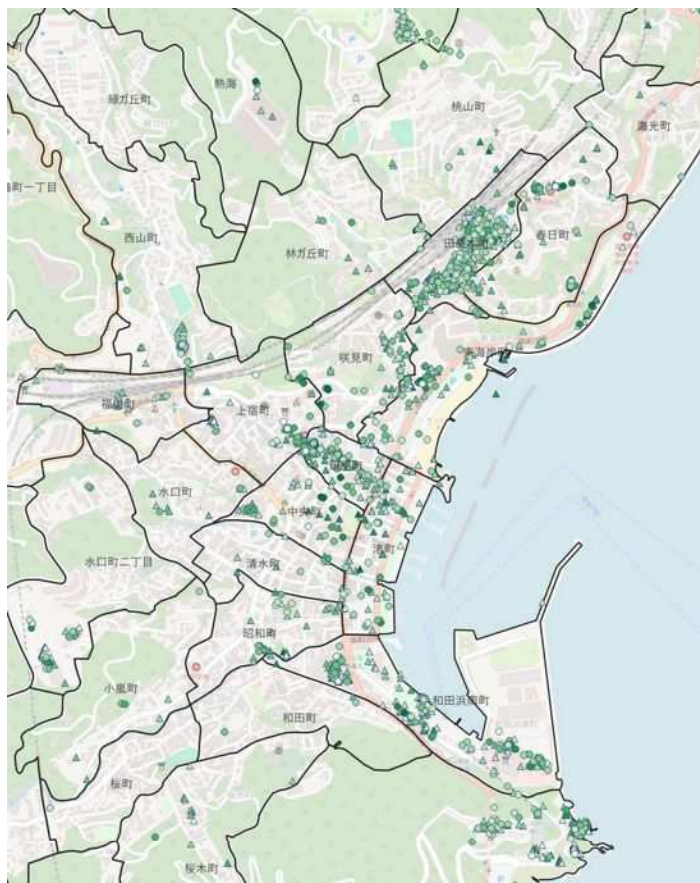
実施した調査	主な調査結果	施策の方向性への示唆
人流データ	<ul style="list-style-type: none"><li>来宮駅での滞留が少ない（10時～14時のピークタイムで<b>10倍</b>以上の差）</li><li>3月：市街地を中心に滞留。特に銀座町では駅に次ぐ規模</li><li>8月：熱海駅から海沿いに南北の滞留。3月に比べ銀座町の滞留は小さい</li></ul>	<p>熱海駅周辺に過度に人が集中している状況である</p> <p>来宮駅や周辺観光スポットに分散させる仕掛けが必要</p>
熱海駅現地調査	<ul style="list-style-type: none"><li>ロータリー通行車両の内訳は、観光客約<b>50%</b>、住民<b>30%</b>、宿泊施設約<b>20%</b></li><li>駅周辺駐車場利用車両の内訳は、観光客約<b>70%</b>、住民約<b>30%</b></li></ul>	<p>観光客の車両の多さが駅前ロータリーの混雑の大きな要因と考えられる</p> <p>既存交通を最大限活用し、中長期的に観光客の自家用車利用を減らしていくことを目指す</p>
送迎実態調査	<ul style="list-style-type: none"><li>日中は<b>1時間に1本以上</b>の送迎を行う施設が多い</li><li>送迎車両はマイクロバス、ワンボックスカーが中心</li><li>送迎における課題は運転手不足、有償化できない、維持コスト</li></ul>	<p>各社中規模車両を用いて個別に送迎を実施も、特に<b>コストや人手において課題</b>を抱えている</p> <p>共同送迎により、宿泊施設にもメリットがある形で<b>宿泊施設の車両数削減に寄与できる可能性</b>あり</p>
来訪者ウェブアンケート調査	<ul style="list-style-type: none"><li>熱海市までの移動手段は自動車約<b>50%</b>と鉄道約<b>50%</b>、熱海市内の移動手段は自家用車約<b>50%</b></li><li>熱海市内での移動手段で車利用者のうち、送迎バスの意向がある人の割合は約<b>20%</b></li></ul>	<p>熱海市内での移動手段として自家用車を利用している層は多いが、<b>送迎バスの利用意向も一定確認</b>できる</p> <p>自家用車利用者にとっても<b>送迎バスは潜在的な利用意向</b>あり</p>

人流データ分析  
人流データによる分析結果

**【観光客の動き】** 3月は市街地を中心に滞留が見られる。銀座町では駅に次ぐ規模の滞留が見られる。清水町・昭和町といった市街地南部ではやや滞留が減少し、和田浜南町から錦ヶ浦あたりまで滞留が見られる

3月

全日

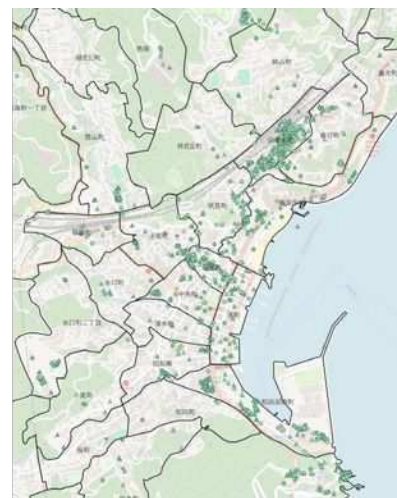


午前中 (6~11時台)



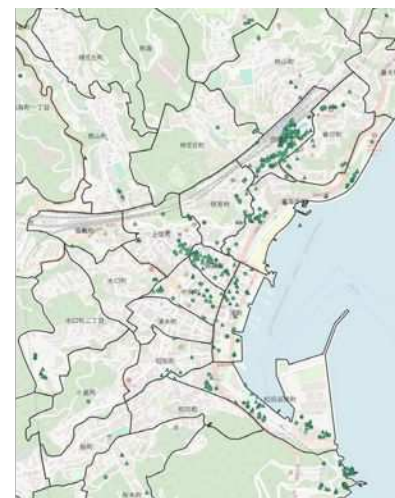
熱海駅は午前中から込み合っているが、市街地（特に銀座町）への滞留はさほど多くない

午後 (12~17時台)



観光客が活発化する午後には、熱海駅から南下するように咲見町や東海岸町に向けて滞留が見られる。銀座町への滞留も多く、和田浜南町に向けても滞留が増加

夜 (18~20時台)



夜間には熱海駅を含む市内広域の滞留が減るが、銀座町は日中とさほど変わらない滞留があることがわかる

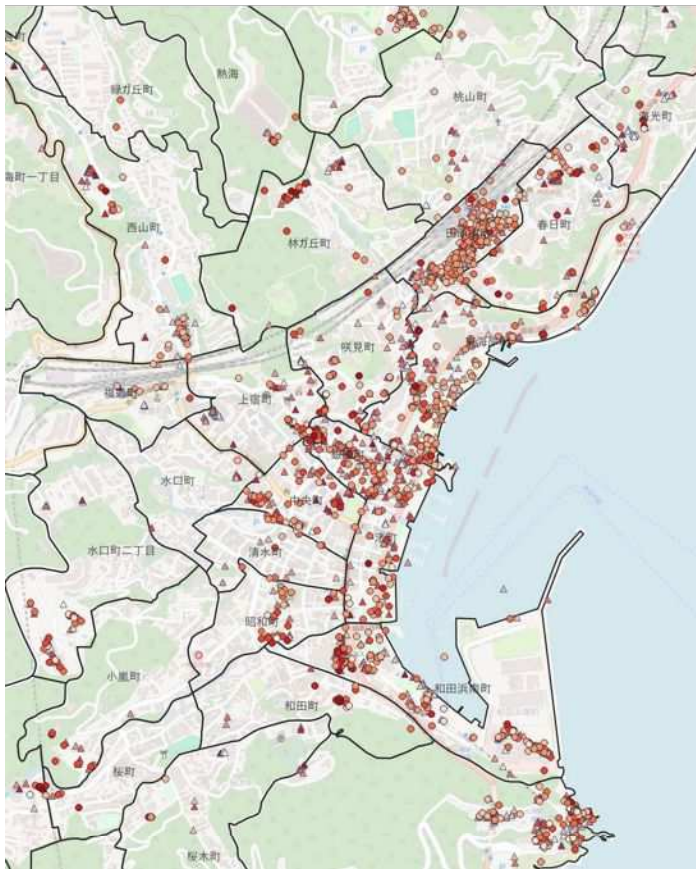
出所：プログウォッチャー社人流データよりKPMG作成

人流データ分析  
人流データによる分析結果

**【観光客の動き】** 8月は熱海駅から海に沿って錦ヶ浦まで南北に帯状の滞留が続く。3月と同様に清水町・昭和町の滞留は少ないが、同時期と比べると渚町への滞留が増えるため滞留が途切れず縦に長く続いているように見える

8月

全日



午前中 (6~11時台)



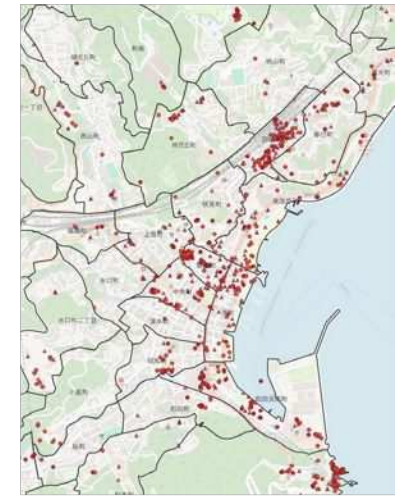
夏季は午前中から海外沿いの滞留が多い

午後 (12~17時台)



日中も海沿いの滞留は大きく変わらないが、銀座町や中央町といった中心市街地への滞留が増える

夜 (18~20時台)



海沿いへの滞留は夜間にもみられる。3月と比べると銀座町への滞留は少ない

出所：プログウォッチャー社人流データよりKPMG作成

人流データ分析  
人流データによる分析結果

**【観光客×駅での動き】** 人流データによる簡易分析の結果、熱海駅と来宮駅では滞留のボリュームが大きく異なることが判明。15分以上の滞在を前提としてはいるものの観光客は来宮駅にほとんど滞留しておらず、送迎バス離発着地点とするには人流誘導施策の検討も必要と思われる

年間宿泊客数	3,069,122
月間宿泊客数	255,760

時間帯	熱海駅				来宮駅			
	割合	月間予想利用者数	日次予想利用者数	送迎バス想定利用者数（利用率30%想定）	割合	月間予想利用者数	日次予想利用者数	送迎バス想定利用者数（利用率30%想定）
0	0.63%	1,604	53	16	0.00%	0	0	0
1	0.94%	2,405	80	24	0.00%	0	0	0
2	0.94%	2,405	80	24	0.00%	0	0	0
3	0.78%	2,004	67	20	0.00%	0	0	0
4	0.31%	802	27	8	0.00%	0	0	0
5	0.31%	802	27	8	0.00%	0	0	0
6	0.63%	1,604	53	16	0.00%	0	0	0
7	3.45%	8,819	294	88	0.00%	0	0	0
8	3.92%	10,022	334	100	0.00%	0	0	0
9	6.58%	16,837	561	168	0.16%	401	13	4
10	9.25%	23,652	788	237	0.31%	802	27	8
11	8.31%	21,247	708	212	0.78%	2,004	67	20
12	10.34%	26,458	882	265	0.31%	802	27	8
13	10.19%	26,057	869	261	0.31%	802	27	8
14	8.62%	22,048	735	220	0.47%	1,203	40	12
15	4.70%	12,026	401	120	0.00%	0	0	0
16	6.74%	17,238	575	172	0.00%	0	0	0
17	4.86%	12,427	414	124	0.00%	0	0	0
18	3.76%	9,621	321	96	0.00%	0	0	0
19	3.45%	8,819	294	88	0.00%	0	0	0
20	2.19%	5,612	187	56	0.00%	0	0	0
21	2.82%	7,216	241	72	0.16%	401	13	4
22	2.35%	6,013	200	60	0.00%	0	0	0
23	1.41%	3,608	120	36	0.00%	0	0	0
総計	97.49%	249,346	8,312	2,493	2.51%	6,414	214	64

ピークタイム

熱海駅ではピークの時間帯だが、滞留数で言えば熱海駅と10倍以上の開きがある

出所：プログウォッチャー社人流データよりKPMG作成、年間宿泊客数は2024年度データ ([https://www.city.atami.lg.jp/res/projects/default\\_project/page/001/016/312/R7.2.sankousiryou1.pdf](https://www.city.atami.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/016/312/R7.2.sankousiryou1.pdf))

人流データ分析  
人流データによる分析結果

**【車移動者×駅周辺での動き】** 車移動でロータリーに居た方が、どれくらい田原本町エリアに滞在しているかを分析したところ、**15分**までが多いもののピーク時間帯は2時間ぐらいまでの滞在も多いことが判明。駐車場の混雑とロータリーの駐車場待ちや巡回につながっていると想定される。

滞在開始時刻 滞在時間	2024/8																							2025/3																							総計
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	計	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	計									
住民	2	2	3	9	9	6	2	8	4	6	2	8	3	6	2		2		74	2	1	5	6	3	4	4	4	4	5	7	8	2	3	5	2	3		68	142								
00_1分未満	1	1	1	4	3	3	1	3	1	4	2	5	1	3				33	1	1	4	4	2	2	3	1	3	2	4	7	2	3	3	1	2		45	78									
01_1～15分未満		1	1		5	1		3	3	2		2	2	2	2		1		25				1				3		1	2	1		1	1	1		11	36									
02_15～30分未満							1	1						1				3						1			2									3	6										
03_30～60分未満			1			1		1										3						1			1		1							3	6										
04_1～2時間未満																			1	1																1	1										
05_2～3時間未満				1								1						2					1		1											2	4										
07_4～5時間未満				1	1													2																			2	2									
08_5～6時間未満				1		1												2				1														1	3										
09_6～12時間未満	1			1														2			1										1					2	4										
10_12～24時間未満				1													1	2																			2	2									
来訪者	3	21	46	53	118	135	138	115	129	105	101	61	46	47	13	29	8	1	1176	7	25	33	83	155	176	131	124	147	102	74	64	30	28	11	7	2	1	1204	2380								
00_1分未満	2	9	12	14	32	40	25	25	30	27	17	22	16	10	5	12	1	303	3	12	11	30	39	45	32	38	54	43	19	29	7	6	2	3		1	376	679									
01_1～15分未満	1	4	8	11	26	29	23	26	30	39	24	18	13	18	3	15	2	1	293	2	8	9	15	35	36	25	28	39	18	20	13	11	10	3	4			278	571								
02_15～30分未満		2	5	6	10	8	19	10	13	9	16	5	5	2		2	2	114	1		2	6	13	16	14	14	16	7	9	6	1	1	2		1		109	223									
03_30～60分未満			1	2	11	11	12	12	11	7	9	3	3	2	1			86	1		3	4	11	16	11	10	5	11	8	2	1	4	1			88	174										
04_1～2時間未満			2	5	17	15	16	16	12	4	11		2	8				108		1		7	12	10	11	12	9	5		2	3	3	1			76	184										
05_2～3時間未満		2		4	5	7	14	8	6	1		1	1	1				50			1		8	14	9	5	3	2	1	1	2	1				47	97										
06_3～4時間未満		1		1	3	6	4	4	1	2	3							25			1	1	7	10	4	2			3	1						29	54										
07_4～5時間未満		1	2	2	4	4	2	1	2	4	3							25			1	3	5	4	1	1	2			1	1					19	44										
08_5～6時間未満			4	2	2	4	4		1	1	3	1						22				3	7	5	3			1	1	1						21	43										
09_6～12時間未満			10	6	6	7	5	1	1	2		1		1		1		41		4	4	13	11	9	2	2		1			1				48	89											
10_12～24時間未満		2	2		2	4	14	12	22	9	15	10	6	5	4		2	109			1	1	7	11	19	12	19	14	13	8	3	3	1		1	113	222										
総計	5	23	49	62	127	141	140	123	133	111	103	69	49	53	15	29	10	1	1250	9	26	38	89	158	180	135	128	151	107	81	72	32	31	16	9	5	1	1272	2522								

出所：ブログウォッチャー社人流データよりKPMG作成

**観光客の利用する車両数が群を抜いて多く、宿泊施設のものは観光客のものに満たない。そのため、駅ロータリーの混雑は観光客の車両の多さによるところが大きいといえ、混雑解消のためには他の二次交通手段への転換を図る必要がある**

### 熱海駅ロータリーにおける時間帯別車両数（入口）

時間帯	バス		普通自動車									計
	中型バス	マイクロバス	ワンボックスカー（ハイエースなど）			ミニバン（アルファードなど）			その他の車種			
			宿泊施設	観光客	住民	宿泊施設	観光客	住民	宿泊施設	観光客	住民	
9:00	1	23	3	0	2	3	23	8	0	68	92	223
10:00	1	29	9	4	11	4	15	13	0	92	52	230
11:00	1	25	17	4	9	2	26	5	0	97	53	239
12:00	2	9	3	5	4	1	31	5	0	103	40	203
13:00	3	24	5	8	6	3	32	11	0	85	63	240
14:00	1	26	8	3	7	3	12	4	0	45	30	139
15:00	1	27	8	3	7	3	12	4	0	45	30	140
計	10	163	53	27	46	19	151	50	0	535	360	1414

### 熱海駅ロータリーにおける時間帯別車両数（出口）

時間帯	バス		普通自動車									計
	中型バス	マイクロバス	ワンボックスカー（ハイエースなど）			ミニバン（アルファードなど）			その他の車種			
			宿泊施設	観光客	住民	宿泊施設	観光客	住民	宿泊施設	観光客	住民	
9:00	1	30	7	1	5	1	19	9	0	48	86	207
10:00	1	32	8	7	8	5	16	11	0	77	63	228
11:00	2	30	10	3	12	1	40	7	0	93	53	251
12:00	1	9	4	2	3	1	21	7	0	102	99	249
13:00	1	21	4	2	3	2	33	6	0	69	48	189
14:00	1	26	10	4	7	11	19	10	0	70	45	203
15:00	1	30	7	3	3	5	18	8	0	46	47	168
計	8	178	50	22	41	26	166	58	0	505	441	1495

熱海駅前現地調査  
熱海駅現地調査の結果

観光客による駐車場利用のピークは12時～14時台までと考えられる。また、熱海駅からの距離が遠いタイムズ熱海市営駅前以外の二つの駐車場と比べて地元住民の割合が高い

熱海駅周辺の駐車場における施設別車両台数

時間帯	キャパシティ (単位：台)	入庫数			属性別組数						
		台数 (単位：台数)			組数 (単位：組数)			構成比			
		入庫車数	レンタカー台数	残台数	観光客組数	地元住民組数	不明	観光客割合	地元住民割合		
<b>タイムズスカ熱海</b>											
9:00	53	34	1	33	23	11	0	67.6%	32.4%		
10:00	53	44	1	43	34	15	-5	77.3%	22.7%		
11:00	53	46	2	44	41	5	0	89.1%	10.9%		
12:00	53	53	1	52	47	6	0	88.7%	11.3%		
13:00	53	53	4	49	47	6	0	88.7%	11.3%		
14:00	53	53	4	49	49	4	0	92.5%	7.5%		
15:00	53	41	2	39	36	5	0	87.8%	12.2%		
<b>タイムズ熱海市営駅前</b>											
9:00	67	67	28	39	42	25	0	62.7%	37.3%		
10:00	67	67	29	38	43	24	0	64.2%	35.8%		
11:00	67	68	29	39	45	23	-1	66.2%	33.8%		
12:00	67	68	29	39	42	25	0	61.8%	38.2%		
13:00	67	68	22	46	40	28	-1	58.8%	41.2%		
14:00	67	66	17	49	39	27	1	59.1%	40.9%		
15:00	67	52	9	43	31	21	15	59.6%	40.4%		
16:00	67	59	10	49	41	18	8	69.5%	30.5%		
<b>熱海駅前広場一時駐車場</b>											
9:00	19	19	0	19	10	9	0	52.6%	47.4%		
10:00	19	19	0	19	14	5	0	73.7%	26.3%		
11:00	19	19	1	18	15	4	0	78.9%	21.1%		
12:00	19	18	0	18	15	3	1	83.3%	16.7%		
13:00	19	19	0	19	16	3	0	84.2%	15.8%		
14:00	19	19	0	19	16	3	0	84.2%	15.8%		
15:00	19	19	2	17	17	2	0	89.5%	10.5%		

出所：熱海駅前現地調査結果よりKPMG作成

宿泊施設向け送迎実態調査  
 宿泊施設向け送迎実態調査の結果

**曜日を問わず1本／時間以上の送迎を行う施設が多く、共同送迎が実現すれば一定の渋滞緩和効果が見込まれる。また、予約の有無による利用率への影響は限定的と思われる**

**時間帯別運行本数**

本数	平日午前 (N=11*)	平日午後 (N=11*)	土日祝日午前 (N=10)	土日祝日午後 (N=10)
1～3本	27.3%	27.3%	30.0%	30.0%
4～6本	45.5%	45.5%	40.0%	40.0%
7～9本	18.2%	18.2%	20.0%	20.0%
10本以上	9.1%	9.1%	10.0%	10.0%

**時間帯別運行状況**

時間帯	平日 (N=10*)	土日祝日 (N=10)
9時以前	40.0%	40.0%
9時～12時	100.0%	90.0%
12時～15時	90.0%	90.0%
15時～18時	100.0%	100.0%
18時～20時	20.0%	30.0%
20時以降	20.0%	20.0%

**利用率と予約の要否 (N=11)**

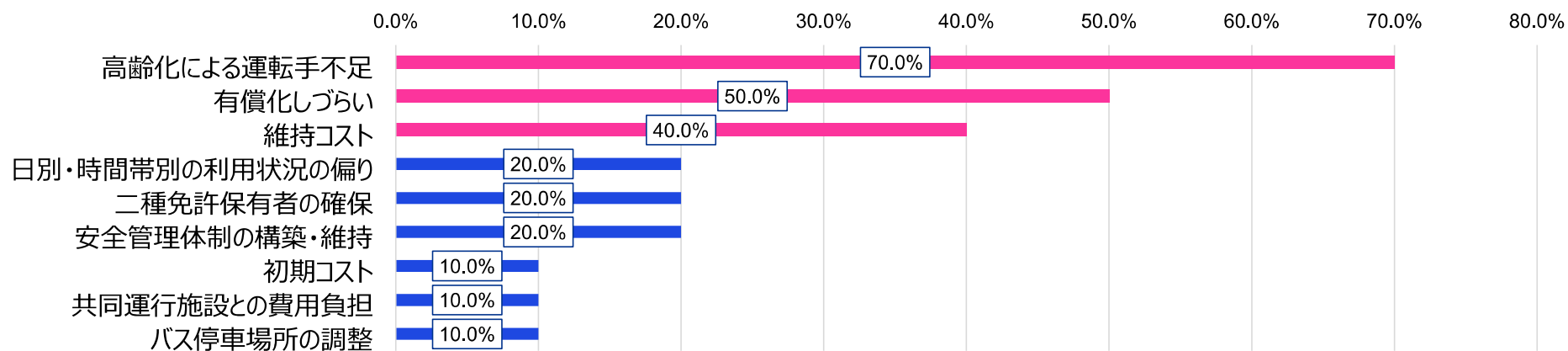
施設名	利用率	予約の要否
宿泊施設B	10～29%	条件次第
宿泊施設C	30～49%	必ず予約
宿泊施設E	不明	不要
宿泊施設F	30～49%	不要
宿泊施設G	30～49%	不要
宿泊施設H	30～49%	条件次第
宿泊施設J	9%以下	条件次第
宿泊施設L	50～69%	必ず予約
宿泊施設N	不明	条件次第
宿泊施設O	70～89%	不要
宿泊施設Q	-	必ず予約

\*宿泊施設Jは定期運行でなく（宿泊者の要望に従って運行している）、下表は非回答であるためNが異なる

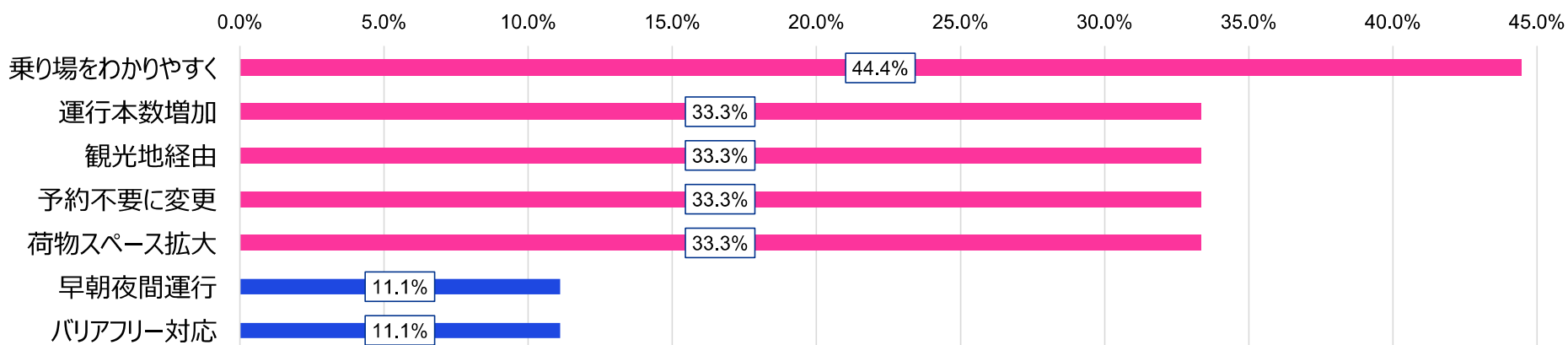
出所：宿泊施設向け送迎実態調査結果よりKPMG作成

**運行上の課題について、宿泊施設からは運転手不足や維持コスト等、サービスの持続可能性に係わる内容が多く挙げられた。また利用客からは、乗り場の分かりやすさ、運行本数、観光地の経由等、利便性向上に関する意見・要望が寄せられた**

### 送迎バス運行上の課題（複数回答、N=10）



### 利用客からの意見・要望（複数回答、N=9）

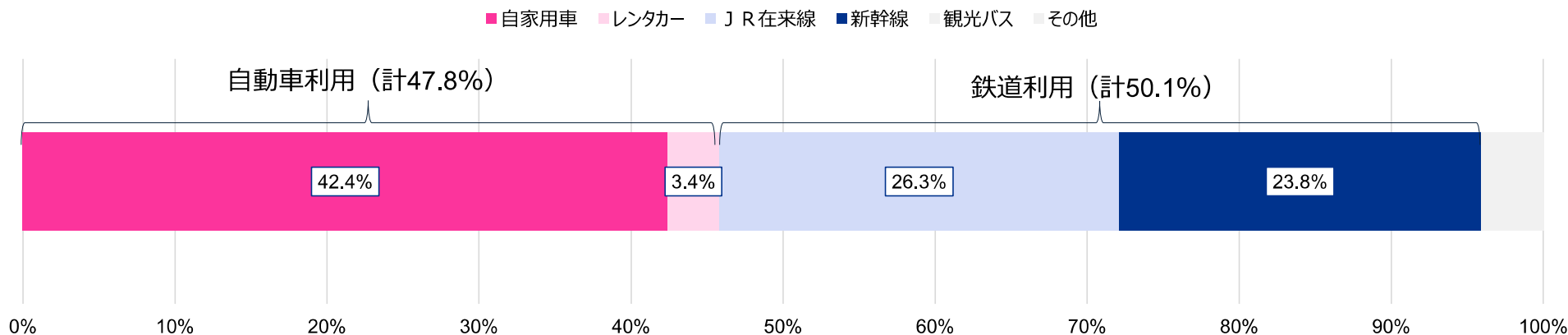


出所：宿泊施設向け送迎実態調査結果よりKPMG作成

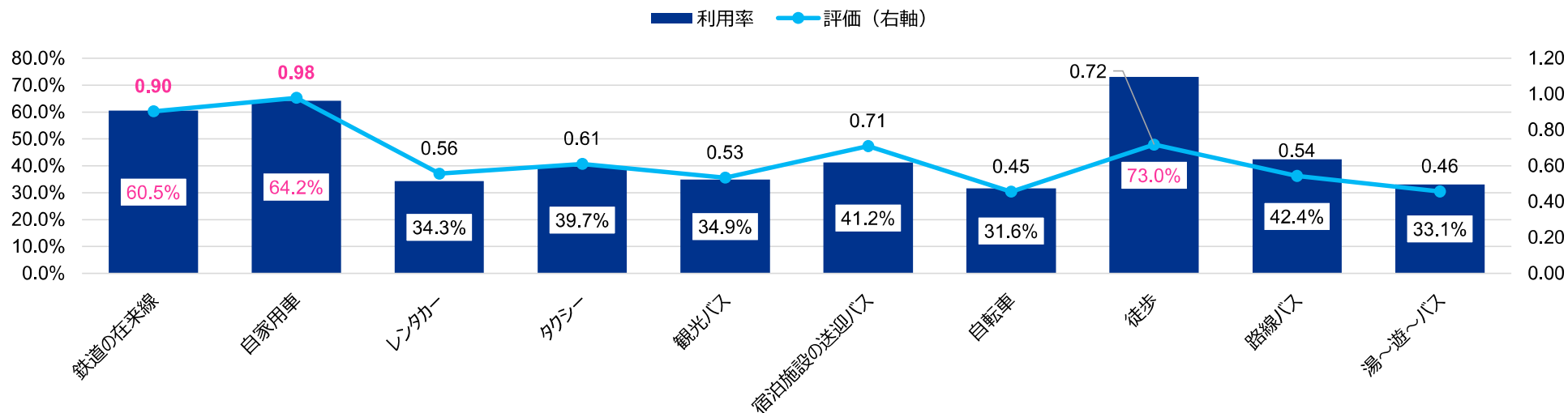
来訪者向けWEBアンケート調査  
来訪者アンケート調査の結果

**一次交通手段は自動車と鉄道で約半々。二次交通手段のうち、鉄道と自家用車は利用率も評価も高いが、徒歩は利用率が高いものの評価が低い**

一次交通の手段



二次交通手段の利用状況と満足度



\*各手段の回答を、「満足」：2点、「やや満足」：1点、「どちらともいえない」：0点、「やや不満」：-1点「不満」：-2点として平均点を算出。数値がプラスの場合、プラスの評価となる。

出所：来訪者向けWEBアンケート調査結果よりKPMG作成



# 03

## 来年度の実証内容 (素案)

来年度の実証内容（素案）  
渋滞緩和施策の全体像

課題を踏まえた必要な渋滞緩和施策全体のうち、現在各所で推進中の施策（市民懇話会資料等）を考慮して、観光局として取り組む施策案を整理した

現状分析結果	必要な施策	取組状況・必要と思われる取組み			
<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前ロータリーには、観光客車両、次いで自家用車両、観光施設の送迎車両の進入が見受けられた</li> <li>ロータリーには、土曜日9時～16時の時間帯のみでおよそ1400台の往来があり、うち停車等も散見されることから、<b>ロータリー内環境の整備（ハード含む）、交通需要自体の最適化</b>、が必要と考えられる</li> <li>また、来宮駅の観光客利用が限定的であるとの人流データ分析の結果も踏まえ、<b>熱海駅以外の移動拠点の活用余地</b>があることが確認された</li> </ul>	<b>交通容量の最適化</b>	ロータリー内の交通容量拡大	ロータリーの駐車スペース拡張	主体 静岡県／熱海市都市整備課	取組方向性（現状および想定案）
		ロータリー周辺の渋滞ボトルネック解消	周辺交差点の改善		
		…	…	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度内のロータリー拡幅、入口隅切りの改良工事を予定</li> <li>田原本町交差点の区画線改良工事を予定</li> </ul>	
		<b>交通需要の最適化</b>	観光客の unnecessary 自家用車・レンタカー来訪の抑制		自家用車・レンタカーを必要としない周遊環境構築
	送迎バスの往来の集約		送迎バスの共同化・集約化	<ul style="list-style-type: none"> <li>既に商業施設等の進出も進むが、更なる魅力向上のための観光コンテンツ充実が必要</li> </ul>	
	熱海駅への集中回避		来宮駅を拠点とした送迎		事業者等
	…		来宮駅周辺の魅力向上	…	

来年度の実証内容（素案）

各ルートにおける施策と渋滞緩和への期待効果

**A・Cは路線バスの増便・送迎車両の運行等により熱海駅周辺における送迎車両の減少を目指し、Bは熱海駅⇔来宮駅間の送迎車両運行により熱海駅から来宮駅への人流の分散を目指す**



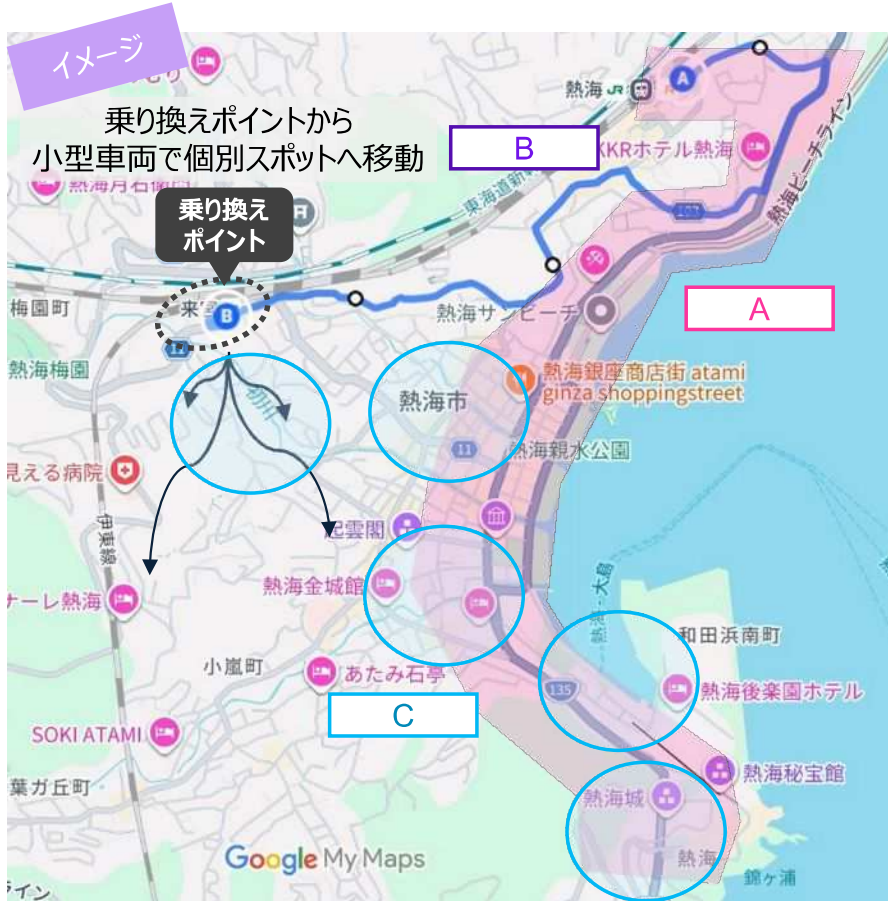
来年度の実証内容（素案）

実証におけるルート・サービスの方向性（案）

サービスとしてはA～Cの3つを検討しており、デジタルによる後方支援を想定している

### 運行ルート

凡例：**A**—**B** 共同バス送迎ルート、**網掛け** 路線バス走行エリア  
**○** 宿泊施設相互協力エリア（※下図のエリア分けはイメージ）



### サービス概要（仮）

サービス概要	サービス内容	<p><b>A</b>：既存の路線バス等を活用。宿泊客は宿泊施設まで、無料でバスに乗車できるサービス</p> <p><b>B</b>：熱海駅-来宮駅間の移動を支援するサービス。来宮駅を第二のハブとし、宿泊施設への移動も間接的に支援</p> <p><b>C</b>：近接する宿泊施設が協力して共同送迎バスを運行し、駅⇔宿泊施設の移動を支援するサービス</p>
	対象者	<b>A・B・C</b> ：宿泊客のみ
	主要機能	<p>下記機能を標準化かつ横断的に提供可能な仕組みを活用する</p> <p>【利用者向け】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>リアルタイム時刻表</li> <li>バスロケーションシステム</li> <li>リアルタイム空き状況表示</li> <li>バス停位置のマップ・ナビ</li> <li>乗り場案内</li> <li>デジタルチケット・QR認証</li> <li>プッシュ通知</li> </ul> <p>【運営向け】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運行事業者機能</li> <li>データ分析</li> </ul>
	運行委託先	<ul style="list-style-type: none"> <li>熱海市内の交通事業者</li> </ul>
今後要検討	乗車インセンティブ	<p>実証段階においては劣後するが実装時に向けて検討できるとベター</p>
	提供価値	
	周遊促進施策	

来年度の実証内容（素案）  
観光局として支える仕組み

**本事業においては、宿泊観光客の利便性や満足度を損なわず共同送迎の利用を促進できるよう、利用者の課題解消を主眼としたデジタル施策を盛り込んだサービスを提供する**

分類	項目	利用者が抱える課題	必要な機能	機能に関する備考	他都市での採用事例	他都市での実装方法
ユーザー側	待ち時間	ダイヤが分からない	リアルタイム時刻表	ルートごとに、予定ダイヤからの到着時間のズレをリアルタイムに表示	あり 青森県青森市	WEBアプリ
ユーザー側	待ち時間	現在位置を知りたい	バスロケーションシステム	バスのGPS情報で車両の現在位置を確認	あり 宮城県富谷市	WEBアプリ
ユーザー側	乗車定員	残り何席か知りたい	リアルタイム空き状況表示	混雑度を見て待つか移動するか判断	あり 神奈川県横浜市	WEBアプリ
ユーザー側	バス停場所	バス停の場所が分からない	バス停位置のマップ・ナビ	現在地や宿からの最寄りのバス停の場所を表示	あり 宮城県富谷市	WEBアプリ
ユーザー側	バス停場所	乗り場が分からない	乗り場案内	目的地、ルート、時間から適切な乗り場を表示	主要都市では採用なし (自治体HPでの情報掲載にとどまる)	
ユーザー側	受付	宿泊者であることを示したい	デジタルチケット・QR認証	宿泊予約実施後から乗車までの流れをガイド	あり 岩手県(バス会社)	スマホアプリ
ユーザー側	予定変更	運休情報を知りたい	プッシュ通知	急な運休などのイレギュラー時の即時通知	あり 宮城県富谷市	WEBアプリ
運営側	運行管理	運行スケジュールを管理したい	運行事業者機能	ルートごとの時刻表／停留所ごとの予約状況確認	あり 宮城県富谷市	WEBアプリ
運営側	データ分析	渋滞緩和効果を検証したい	データ分析	走行データを活用して施策効果を検証	アプリケーション上での実施事例なし (主要都市では分析自体は実施されるも、GTFS-JPに基づいたオープンデータ活用型が主流と見られ、運営サイドがアプリケーション上で行う例は見られない)	

来年度の実証内容（素案）  
 実証事業のスケジュールイメージ

今年度の調査・検討結果を踏まえて、来年度後半での実証を目指す。具体的な時期・期間については運行会社・宿泊施設等関係者の意見を踏まえ調整したい

	計画策定	実証準備			実証	検証
	2025年度	4月～6月	7月～8月	9月～11月	12月～1月	2月～3月
関係者の巻き込み	運行会社、ツール開発会社、宿泊事業者（一部）の巻き込み	宿泊事業者声掛け	(検討内容に基づくディスカッション)		—	結果報告、次年度に向けた協議
運行設計・実行	運行目的、運行概要の整理	運行主体に基づく法制度・許認可の最終確認	ルート・ダイヤの具体化・確定	現場オペレーションの最終確認、リハーサル	運行	改善点の検討
KPI・取得データ	指標（案）の作成	取得データ、取得方法、指標確定	数値設定	データ取得方法の最終確認	データ取得	データ分析、関係者ヒアリング
情報発信	—	方法検討	発信内容確認（予約確認メール、web等）	広報実施、案内表示の確認	実施	改善点の検討
リスク管理	—	緊急時（遅延時・事故時）対応ルールの検討	責任関係の整理	想定QA作成、宿泊施設・運転手の対応マニュアル共有	(緊急時対応)	改善点の検討

イメージ



# 04

## 渋滞緩和への効果 (試算)

渋滞緩和への効果（試算）  
 渋滞緩和への定量効果（まとめ）

仮にA・Bのサービスを実施した場合、共同送迎による渋滞緩和への効果として、「宿泊施設の送迎車両の削減効果」と「観光客の自家用車・レンタカー利用の削減効果」の2つが想定され、合計64～162台／日（6.7～16.9%）の削減効果が期待される

想定効果	概要	試算結果		根拠	備考
		削減台数*	削減割合**		
宿泊施設の送迎車両の削減効果***	共同送迎により各宿泊施設が個別で運行していた送迎車両が削減される効果	21~62 台／日	2.2~6.5%	送迎可能人数に基づき駅前調査結果を加味して試算	参画する宿泊施設に影響を受けることに留意
観光客の自家用車・レンタカー利用の削減効果	利便性の高い移動環境が整備されることにより、自家用車・レンタカーを利用する観光客が減る効果	43~100 台／日	4.5~10.4%	駅前調査結果および来訪者ウェブアンケート結果に基づき試算	観光客の行動変容によるため効果発現まで一定期間必要と想定される
合計		64~162 台／日	6.7~16.9%	—	—

\*一般車両用のロータリーの進入車両削減効果（共同送迎バスはバスロータリーを使用する想定）

\*\*熱海駅現地調査結果より熱海駅ロータリーにおける時間帯別車両数（入口）のうち、本施策の対象外となる住民の車両台数を除いた958台を分母に設定

\*\*\*Cのサービス実施による効果は宿泊施設の送迎車両の調査を実施し、試算することが必要

渋滞緩和への効果（試算）

渋滞緩和への定量効果（宿泊施設の送迎車両の削減効果）

**共同送迎バスの車両サイズを 中型、A・B両方で1時間に1～2本間隔で運行した場合、輸送能力は22～51人／時となる。また宿泊施設の送迎車両1台あたりの乗車人数を2～9名とすると、熱海駅周辺の走行車両を3～11台／時ほど削減可能と考えられる**

供給（1時間あたりの送迎可能人数）

前提	<ol style="list-style-type: none"> <li>バスの走行間隔：各ルート1時間に1～2本</li> <li>バスの車両サイズ： <ul style="list-style-type: none"> <li>A：中型（21人乗り）</li> <li>B：マイクロバス（10人乗り）</li> </ul> </li> </ol>
----	---

需要（1時間あたりの送迎利用人数）

前提	<ol style="list-style-type: none"> <li>削減対象となる車両タイプは、ミニバンやワンボックスカーなどの「乗車人数を5～10名程度とする、普通自動車免許で運転可能な車両」とする</li> <li>左記の供給能力に対し、仮置きで上記車両の平均乗車人数（≒想定利用者数）を設定し削減可能台数を試算* ※式：＝輸送能力／車両1台あたり平均上乗車人数</li> </ol>
----	---

	A	B	輸送能力
2台	バス2台   運行本数／時：2本 輸送人数／時：41人(100%) 33人(80%)	バス1台  運行本数／時：1本 輸送人数／時：10人(100%) 6人(60%)	39～51人／時
1台	バス1台  運行本数／時：1本 輸送人数／時：21人(100%) 16人(80%)		22～32人／時

	ベスト	ベター	ベース
2台	ミニバン  人×2 8～11台削減	ミニバン  人×3 7～9台削減	ミニバン  人×4 6～7台削減
1台	ワンボックス  人×7 平均 4.5人／台乗車 4～7台削減	ワンボックス  人×8 平均 5.5人／台乗車 4～5台削減	ワンボックス  人×9 平均 6.5人／台乗車 3～4台削減

\*一般車両用のロータリーの進入車両削減効果（共同送迎バスはバスロータリーを使用する想定）

渋滞緩和への効果（試算）

渋滞緩和への定量効果（熱海駅現地調査の結果）

**観光客の利用する車両数が群を抜いて多く、宿泊施設のものは観光客のもの半数に満たない。そのため、駅ロータリーの混雑は観光客の車両の多さによるところが大きいといえ、混雑解消のためには他の二次交通手段への転換を図る必要がある。**

熱海駅ロータリーにおける時間帯別車両数（入口）

時間帯	バス		普通自動車									計
	中型バス	マイクロバス	ワンボックスカー（ハイエースなど）			ミニバン（アルファードなど）			その他の車種			
			宿泊施設	観光客	住民	宿泊施設	観光客	住民	宿泊施設	観光客	住民	
9:00	1	23	3	0	2	3	23	8	0	68	92	223
10:00	1	29	9	4	11	4	15	13	0	92	52	230
11:00	1	25	17	4	9	2	26	5	0	97	53	239
12:00	2	9	3	5	4	1	31	5	0	103	40	203
13:00	3	24	5	8	6	3	32	11	0	85	63	240
14:00	1	26	8	3	7	3	12	4	0	45	30	139
15:00	1	27	8	3	7	3	12	4	0	45	30	140
計	10	163	53	27	46	19	151	50	0	535	360	1414

熱海駅ロータリーにおける時間帯別車両数（出口）

時間帯	バス		普通自動車									計
	中型バス	マイクロバス	ワンボックスカー（ハイエースなど）			ミニバン（アルファードなど）			その他の車種			
			宿泊施設	観光客	住民	宿泊施設	観光客	住民	宿泊施設	観光客	住民	
9:00	1	30	7	1	5	1	19	9	0	48	86	207
10:00	1	32	8	7	8	5	16	11	0	77	63	228
11:00	2	30	10	3	12	1	40	7	0	93	53	251
12:00	1	9	4	2	3	1	21	7	0	102	99	249
13:00	1	21	4	2	3	2	33	6	0	69	48	189
14:00	1	26	10	4	7	11	19	10	0	70	45	203
15:00	1	30	7	3	3	5	18	8	0	46	47	168
計	8	178	50	22	41	26	166	58	0	505	441	1495

渋滞緩和への効果（試算）

渋滞緩和への定量効果（宿泊施設の送迎車両の削減効果）

**共同送迎バスによる宿泊施設の送迎車両の削減効果につき、現状の宿泊施設の送迎車両台数を踏まえると、21台～62台削減されると想定**

**宿泊施設普通自動車台数\***

時間帯	現状	共同送迎バス運行後	
		削減台数が最多 (11台/時)の場合	削減台数が 最小(3台/時)の場合
9:00	6台	0台	3台
10:00	13台	2台	10台
11:00	19台	8台	16台
12:00	4台	0台	1台
13:00	8台	0台	5台
14:00	11台	0台	8台
15:00	11台	0台	8台
合計	72台	10台	51台
<b>削減効果**</b>	—	<b>62台削減</b>	<b>21台削減</b>

\*前頁掲載の熱海駅現地調査結果より、宿泊施設の普通車両台数に基づき記載

\*\*一般車両用のロータリーの進入車両削減効果（共同送迎バスはバスロータリーを使用する想定）

渋滞緩和への効果（試算）

渋滞緩和への定量効果（観光客の自家用車・レンタカー利用の削減効果）

**送迎バスを利用せず自家用車・レンタカーを利用した観光客のうち、送迎バスの利用意向がある人（潜在的な送迎バス利用者層）の割合を踏まえた、想定される車両削減台数は43台～100台**

	項目	単位	松	竹	梅	根拠・備考
A	観光客の駅前ロータリーへの 進入車両	台／日	713	713	713	熱海駅現地調査結果より（熱海駅 ロータリーにおける時間帯別車両数 （入口）の観光客の車両台数）
B	観光客の自家用車・ レンタカー利用者のうち 送迎バス利用意向割合	%	20%	20%	20%	来訪者ウェブアンケートより（熱海市内 での移動手段を自家用車・レンタカーと 回答した人のうち、送迎バスを「利用し たい」と回答した人の割合）
C	実際に利用する人の割合	%	70%	50%	30%	本施策（共同送迎バス）だけでなく、 地域全体での移動環境の改善による
D	想定される車両削減台数*	台／日	100	71	43	=A*B*C

\*一般車両用のロータリーの進入車両削減効果

渋滞緩和への効果（試算）

渋滞緩和への定量効果（観光客の送迎バス利用意向）

直近の熱海観光において、熱海市内の移動に自家用車又はレンタカーを利用した人のうち、「送迎のみのバス」、「送迎+周遊バス」を「利用したい」と回答した人の割合はおよそ2割

宿泊施設の送迎バス利用意向（車利用者と車利用者以外）

■利用したい □やや利用したい □どちらともいえない ■あまり利用したくない ■利用したくない

