

件名	平成30年度第4回長泉町地域公共交通会議
日時	平成31年1月11日（金） 午後1時30分～午後3時07分
場所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	出席委員：12人 欠席委員：2人 オブザーバー等：3人 事務局：5人

## I 議事

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 新委員紹介
- 4 議題
  - (1) 路線バス（地域間幹線系統評価、単独維持困難路線、経路変更）及びスクールバス
  - (2) 自主運行バス（長泉・清水循環バス）
  - (3) ももタクの運行状況
  - (4) 竹原・本宿エリアにおける新規路線の検討
- 5 報告
  - (1) シェアサイクルの実証実験
  - (2) 裾野市循環バス「すそのーる」の再編（裾野市企画政策課）
- 6 その他
- 7 閉会

## II 議事概要

- 1 開会(13:30)
- 2 会長挨拶(13:32～13:35)
- 3 新委員紹介(13:35～13:36)
- 4 議題(13:36～14:50)

### (1) 路線バス及びスクールバス

○静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準及び地域間幹線系統に関する事業評価結果  
 <静岡県地域交通課>資料1、資料2に基づき説明

長泉町内を走行する地域間幹線系統は、駿河平線と桜堤線となる。評価対象となる地域間幹線系統とは、①複数市町を跨り、②ある程度の利用と、③ある程度の運行回数を満たす国庫補助の対象系統であり、地域間幹線系統と言われる系統は、県内では平成30年度予算ベースで64系統ある。この地域間幹線系統について、国庫補助に加えて県も協調して補助をしている。3ページに記載のとおり、今回の事業評価は系統の優劣をつけるものではなく、今後の改善に繋げていただくために毎年度行っている。具体的には3ページに記載している6項目を点数化し、その合計点をA、B、Cの3段階で評価している。

4 ページは評価結果をまとめたものになるが、A評価が30系統、B評価が33系統、C評価が1系統となっている。駿河平線についてはA評価、桜堤線もA評価となっている。内訳については添付資料を確認されたい。

5 ページには広域トリップ状況を記載しているが、3 ページのところで事業評価の基準として6項目あると話をしたが、その評価項目のうち、広域トリップ状況、実際に市町を跨いで移動する人の割合を割合別に整理したものが5ページの表になる。県下64系統中、約4分の3にあたる49系統が広域トリップ率20%以上ということで、概ね地域間幹線系統としての役割を担っている一方で、4分の1が広域トリップ率20%未満ということで改善を検討していかなければならない系統となっている。駿河平線については広域トリップ率48%、桜堤線については87%ということで、共に高い移動がなされていると認識している。ここまでが事業評価の結果になっており、あとは参考に添付している。

6 ページのグラフは先ほどと同じグラフだが、平成28年から平成29年にかけて3系統ほど減っている。これは運転手がいらないということで廃止・減便を行った結果、国庫補助対象系統の要件を満たさなくなったということで対象系統数が減ったという状況である。運転手がいらないという状況について7ページに記載をした。これは日銀短観のうち、雇用人員判断指数というもので、全産業のうち「運輸・郵便」がワースト2位の人手不足という状況である。8ページは乗合バス運転に必要な大型二種免許の保有者数の推移と年齢構成を示したものである。9ページはタクシーの運転に必要な普通二種免許の保有者数の推移と年齢構成である。同じような傾向を示しているが、8ページで説明すると、大型二種免許保有者は全国的に減っており、県内でも右肩下がり平成29年では19,596人の方が保有している状況となっている。その年齢構成が右側の円グラフに示したもので、60歳以上が半数以上で中高年層に依存した実態となっている。これはタクシーも同じ状況。

最後に10ページ、地域間幹線系統だけでなくバス路線、タクシーもそうだが事業者数が少ないということだけでなく、運転手不足による廃止・減便という事態が生じている。デマンド型交通のような地域にあった公共交通を皆で検討し実施していかなければならない。

<質疑>

なし

○単独維持困難路線（駿河平線）について

<富士急シティバス>資料3に基づき説明

先ほど県から説明があったとおり、地域間幹線系統として運行している。県立がんセンターへの訪問者、また、駿河平地区の小学生の通学手段として使われている。運行の状況は真ん中に経路と便数について記載している。平日は三島駅から駿河平に行くものが8便、駿河平から三島駅に行くものが10便。主な区間の運賃については記載のとおりで、平成26年の改正で10円～20円変更している。平日1日の利用人員は285人。収支の状況は3か年を記載した。平成30年度の見込みは、昨年に比べて利用状況が改善しているが、引き続き赤字状況のため支援を受け運行を続けていきたいと考えている。2ページには路線の時刻表を記載した。平日、土曜日、日曜日という3段階の運行となっている。3ページには系統の評価結果を記載している。4、5ページについて

は内容を確認願いたい。

○単独維持困難路線（駿河平線）地元区との協議結果について

<事務局>資料3に基づき説明

本路線は三島駅を起点とし、県立がんセンターを經由して駿河平へ行く路線である。

単独維持困難の申し出がされている状況であることから、平成 30 年 12 月上旬に駿河平区長から区役員に現状説明がなされ、地元区として当該路線は児童の通学や高齢者の足として必要不可欠であるため、時刻表の回覧や配布による周知を行うと共に停留所ベンチの設置などの利用促進策を検討していくとのことであった。

町としても児童の通学、高齢者の買い物・通院の交通手段として引き続き運行を継続願いたい。

<質疑>

なし

[会長]

今までの説明を踏まえ、路線を維持していくことについて賛成の方は挙手願いたい。

（挙手全員）

挙手全員により、路線を維持することとする。

○単独維持困難路線（桜堤線）について

<富士急シティバス>資料4に基づき説明

三島駅から長泉町内の中土狩、桜堤を通り裾野駅に至る系統で、こちらも地域間幹線系統として国庫補助を受けている。平成24年4月から道路の改善状況進捗により運行を開始した。運行の状況は、運行距離が6.7km、平日は裾野駅行きが15便、三島駅行きが12便。主な区間の運賃は、平成26年4月から記載の運賃で運行している。平均利用人数は228人で、収支の状況は、30年度に大幅な改善があるが、推移に関しては見守っていきたいと考えている。しかしながら引き続き赤字状況のため支援を受け運行を続けていきたいと考えている。町と地元に入ったが、この路線があるので引っ越してきたという方、また比較的若い方の利用が多く、引き続き意見を聞き改善をしていきたい。2ページには時刻表を掲載している。平日と土・日という2種類で運行。3ページは系統の評価シートになっている。計画は29年度の数字、実績は30年度の見込み。利用状況は改善気味だが引き続き支援を受け運行をしたい。増収策として、1) 意見交換、これは長泉町と共同で地元に入った。また、2) にあるように時刻表検索サービスも実施している。3) は、幼稚園等に乗り方教室を行っている。その他資料は確認願いたい。

○単独維持困難路線（桜堤線）地元区との協議結果について

<事務局>資料4に基づき説明

本路線は三島駅を起点とし、桜堤を經由して裾野駅へ行く路線であり、沿線住民の要望を受け平成 24 年より運行を開始した。

当町の利用者の多くは、三島駅への通勤、通学において利用しており、この度単独維持困難路線の申出を受け、平成 30 年 12 月上旬に上土狩区・中土狩区の区役員に現状説明を実施した。地元区としては新幹線や在来線に加え、三島駅発の高速バスとの結節に対する意見や夕方以降の帰

宅時間帯に便数を増やしてほしいとの意見があった。

町としても、引き続き時刻表の配布や回覧等の周知により認知を高めて利用促進を図っていく。また、当該路線付近では、都市計画道路の供用、マンションや店舗などの立地が進んでいることから、通勤、通学以外の利用も見込める路線であるため、引き続き運行の継続と通勤通学のための新幹線、高速バスとの結節を考慮したダイヤを検討願いたい。

<質疑>

[委員]

利用者数が大幅に増加していることとして考えられる要因は。

[富士急シティバス㈱]

大きく伸びすぎていることもあり、サンプリングのはみ出しを心配している。来年の実績調査を注視していきたい。1点思い付く点としては、地元に入った際に若い方がこの路線があるから引越をしたというような話も聞いており、その根拠が検索サービスなどの充実であると考えられ、そのようなサービスの充実により一定の効果があったのではないかと。また、この地区は会社で「この時間にバスを走らせてほしい」というような要望を何度か受けており、住民の熱い声が聞こえているので、しっかりと伸ばしていきたい。

[会長]

ダイヤ改正で時刻は変わっているか。

[富士急シティバス㈱]

接続等の関係もあり、要望に合わせて変えている。

[会長]

今までの説明を踏まえ、路線を維持していくことについて賛成の方は挙手願いたい。

(挙手全員)

挙手全員により、路線を維持することとする。

○御長屋線の経路変更について

<富士急シティバス>資料5に基づき説明

御長屋線は、三島駅から三島広小路を通り下土狩駅、役場、がんセンターを通り御長屋に入る路線であるが、平成31年4月1日から変更したい経路としては、三島駅南口から三島駅北口、下土狩駅から鮎壺の滝の北側を通過して一旦沼津市に入り、北小林で折り返して北に上がり、そこから御長屋に向かい、最終的には桃沢野外活動センターまで行くものである。桃沢野外活動センターに延伸することを踏まえ、桃沢郷バス停は桃沢寮という長泉山荘の寮のところに変更することで、先日裾野警察署と協議を行った。

現状の運行状況は、平日は運行がなく、土休日に3便ずつとなっている。収支の状況は記載のとおり。時刻表は、ほとんど同じ時間帯を予定しているが若干の変更が生じる可能性がある。

当社としては、生活路線だけで会社が縮小していることから観光路線として着目し、「桃沢郷線」として頑張っていく。桃沢野外活動センターとも協議しており、増便・増発にも対応する。鮎壺の滝も三島駅からタクシー輸送となっていることから、バス輸送もしたいと考えている。

<質疑>

[委員]

鮎壺の滝には人が多く入っており、三島駅から歩いて来る方もいるため、このバスは大変良いこと。観光協会としてもPRしていく。バスツアーで来る方も多くなっており、一昨年の4月から約900台のバスツアーが入っている。鮎壺の滝だけでなく三島スカイウォーク、フルーツパーク、めんたいパークなどをセットにしている。課題として、鮎壺の滝から町内の観光施設に足を延ばしてもらえるようにしたい。

[会長]

経路が変わることになるが、今まで通っていたところの利用者などは把握しているか。また、影響はどのように考えるか。

[富士急シティバス㈱]

影響はほとんどないと考えている。がんセンターとも話をしながら進めている。補足だが、「一の牧」バス停を「桃沢キャンプ場・桃沢工芸村入口」と名称変更したいと考えている。

[委員]

がんセンターに行くバスは旧来どおり役場を通るということでよいか。

[富士急シティバス㈱]

その通り。

[委員]

北小林で沼津からのバスと時間が重なり転回できない、というようなことはないか。

[富士急シティバス㈱]

そのようなことは無いように調整している。

[会長]

路線が変わることで広小路や役場を回らなくなるので、土休日とはいえ元長窪、上長窪の利用者がいる可能性もあるため、地元区に十分周知をしてもらいたい。詳細は事務局と調整すること。

今までの説明を踏まえ、今回の経路変更については、住民への周知をすることを条件とし賛成の方は挙手願いたい。

(挙手全員)

挙手全員により、住民への周知を行うことを条件に賛成することとする。

#### ○スクールバスの運行

<事務局>資料6に基づき説明

平成30年12月までの運行は記載のとおり。学校の日課に合わせて主に1日あたり2、3便での運行を行っている。4月に1便という日があるが、これは年度当初の保護者への引き渡し訓練を実施したため帰りの便が運行されなかったことによるもの。

来年度の運行についても、引き続き同様の運行形態にて東海バスオレンジシャトルに委託する予定で詳細を協議している。

<質疑>

[会長]

現在は東海バスにお願いしているが、当町としては子供たちの通学に支障が出ないことが大前提であり、安定的かつ継続的に運行をお願いしたい。来年も受けていただけるということによるしいか。

[㈱東海バスオレンジシャトル]

町から打診をもらっているのですが、来年も同様の形で受ける予定。

[委員]

元長窪方面は東海バス、駿河平方面は富士急がやっている状況で、バスが同時刻に来た時に渋滞などは大丈夫か。

[㈱東海バスオレンジシャトル]

特にトラブルや問題として上がってきていないので、無いと認識している。

[委員]

このスクールバスは21条でやっていると思うが、今回2年目に入っている中で、3年の期限がある。3年経過した時にどのような形にするか、じっくりと考えていただきたい。

[会長]

事務局とバス事業者で、期限を守りながらやっていきたいと思う。

スクールバスについては、来年度も引き続き東海バスオレンジシャトルに運行をお願いしたい。

## (2) 自主運行バス（長泉・清水循環バス）

<事務局>資料11に基づき説明

「長泉・清水循環バス」は、平成15年に長泉町と清水町で協議会を設置して運行を開始。平成18年からは清水町から撤退の申し出があり、それまで東回り、西回りの2系統あったものを1系統にリニューアルして長泉町単独で運行を継続している。

運行は、伊豆箱根バス(株)に1～3便、㈱東海バスオレンジシャトルに4～6便の運行を委託。長泉なめり駅を起点に公共施設、医療施設、ショッピングセンター等を経由し清水町の静岡医療センターまでを循環する、総延長22kmの路線である。

今年度から平日が7便から6便になり、平日・土曜日が6便、日曜・祝日が5便で365日運行しているが、1便あたりの乗車率は増加しており、より効率的な運行となっている。

運賃は100円で、運行委託費が2社合計10,834,560円（月額902,880円）となっており、運賃収入は事業者の収入となっている。

年間の利用実績は、会議資料に添付のとおり、平成29年度実績で44,724人であり、前年比1,119人の増となっている。平成25年度をピークに減少傾向にあるため、更なる利用促進に向けた取り組みが必要であると思われる。

<質疑>

[会長]

1便減便したことで、1便あたりの乗客は増加傾向になったということか。

[事務局]

平成30年11月現在で1便あたりの乗車人数が平均19.61人で、前年比0.34人増となっている。ただし、乗客の総数は、便数減により減少している。

[委員]

事務局から利用促進に関する取り組みを行う必要があるとの説明があったが、どのような手を打っているか。

[事務局]

循環バスの時刻表を広報に入れて周知を図っている。また、民間路線も含んだ町内のバスマップを作成・配布している。

[委員]

できれば年度ごとの配布をお願いしたい。

[会長]

減便により、乗務員の労務環境などはどのような改善されたか。

[伊豆箱根バス株]

現状は問題ない。

[株東海バスオレンジシャトル]

同じく問題ない。

[会長]

今までの説明を踏まえ、自主運行バスの継続運行について賛成の方は挙手願いたい。

(挙手全員)

挙手全員により、自主運行バスについては継続運行することとする。

### (3) ももタクの運行状況

<事務局>資料7に基づき説明

昨年10月の運行開始以降、大きなトラブルなく運行している。運行開始前には、関係区での出張受付・乗り方教室を全9回開催した。利用者へのヒアリングを実施したところ、「非常にありがたい」と大変好評をいただいている。帰りの便の予約が難しいと一部の利用者から意見があったが、数回使うことでコツを掴み、慣れるとのことであった。登録者数が12月末で506人、対象人口の約20%であり、引き続き広報や出張登録による登録者数の上積みを図っていく。

2の運行実績は、昨年10月から12月までの3か月の運行実績である。1日あたりの平均運行台数は3.9から4.4台、1日あたり平均輸送人数は4.9人から5.7人となっている。乗合率は1.3前後、収支率は25%前後で推移している。

裏面、3の便別輸送実績を見ると、行きは8:40~11:10の便の利用が多く、帰りは11:30と12:30の利用が多い。行き・帰り共に午後7時台の利用はほとんどみられない。4の駐車場別利用実績を見ると行き先3か所の中では長泉なめり駅が最も利用が多く、次いでウエルディ長泉となっている。乗り場では屋代住宅の利用が最も多く、地元要望で新たな駐車場を設置したことで高齢者を中心に利用促進が図られたものと思われる。

実証運行は平成31年度末までを予定しており、その後の本運行を目指す。運行開始後3か月が

経過したため、地元区に運行状況報告を行うとともに、ももタクをより使いやすいものとしていくための意見交換を行う。さらに、今後の評価の実施に向けて国・県にもアドバイスをもらいながら目標指標の設定や評価方法について協議を行う。

<質疑>

[委員]

県の方に聞きたいが、デマンドタクシーというのはどの数値をもって評価するのか。

[県地域交通課]

県では評価基準は持ち合わせていないが、他の市町では収支率や乗合率を参考に基準を設定している。収支率や乗合率などのいくつかの指標を設けて総合的に見ているのが実態である。

[委員]

県内で良い数値を持っているところではどのくらいか。

[県地域交通課]

乗合率だと、実態として高いと思われるのは1.5ぐらいか。乗合率を上げることはなかなか大変なことだと思う。2を超えることはほとんどない。

[委員]

ももタクの1.3という数値はどう考えるか。

[県地域交通課]

数値としては悪くない。3か月ではあるものの、地元で報告して更なる利用促進をしてもらいたい。地元の声を受けて駐車場を増やしたり、10回乗ったら1回無料にするとか、登録方法を見直すなど、実証運行中でもやればもっと良い数値となっていく気がする。

[委員]

分かったら教えてもらいが、登録率が20%だが対象自治会の高齢化率もしくは免許取得者率を比較した場合はどうなのか。現役世代や利用を想定していない方は登録しないのでは。今後増やすことを考えるのであれば、ターゲットを絞ることも必要かと思う。未就学児なども入れるのか、考えていただきたい。

[事務局]

対象者は約2,400人。未就学児も含めた全住民である。

[委員]

他の地域の人は登録できないということか。例えば、桃沢野外活動センターを使いたいという人は登録できないか。

[事務局]

あくまでも御長屋線の退出に伴う沿線住民の生活交通の確保を目的とするものであるため、観光利用を対象としておらず、他の地域の方は利用できない運行形態である。

[委員]

利用したい時間帯に合わないという意見があり、変えてもらうことはできるか。15:10から16:40、16:40から18:10の間は90分空いている。



[事務局]

要望は随時受け付けるが、あまり高頻度に時刻表を変更してしまうと一般タクシーとの棲み分けなどの問題がある。タクシー事業者と相談をしながらより利用しやすいものとしていきたい。

[委員]

先ほど乗合率や運行台数の説明を聞いたが、結果を見ると当初の予定通りかと思う。行政だけに任せるわけではなく、事業者も地元に入って一緒になってより良いものにしていきたい。

[会長]

町としても初めての試みであるため、アドバイスをいただきながら進めていきたい。

ももタクに関しては、実証運行の継続と評価に向けた協議を進めていくことについて賛成の方は挙手願いたい。

(挙手全員)

挙手全員により、引き続き実証運行の継続と評価に向けた協議を進めることとする。

#### (4) 竹原・本宿エリアにおける新規路線の検討

<事務局>資料8に基づき説明

昨年9月から11月にかけて地元自治会への説明を行い、11月30日から12月25日にかけてアンケート調査を実施。アンケートは全町民2,000人を対象とした全町アンケートと竹原・本宿区民2,000人を対象としたアンケートの2種類とした。

アンケートの調査概要は資料2枚目のとおりだが、公共交通の利用者は高齢者が多く、今後も高齢者の利用が多く見込まれるため65歳以上のサンプル数を多く抽出した。回収率は、全町が61.5%、竹原・本宿が55.5%。

今後のスケジュールだが、今月中にアンケート結果の集計を行い、課題の整理、ニーズ把握を行う。その後、地元自治会や、関係各所と運行方法の検討や課題についての協議を行いながら4月ごろを目途に運行計画のたたき台を作り、地域公共交通会議において委員の意見を伺う。その後、改めて関係各所と最終調整を行い、最終運行案を審議いただいたのち、8月から9月を目途に実証運行を開始したい。なお、3その他に記載しているが、全町アンケート結果を踏まえ、来年度には新たに2地区程度を選定して現況調査及び地元自治会協議を実施する予定。

<質疑>

[委員]

(新たな導入を) やりたい竹原・本宿のほうが回収率が低いのはなぜか。

[事務局]

一概になぜかとは申し上げることは難しいが、一般的な回収率は30%~40%と言われている中では非常に多くの方に関心を持ってもらっていると考えている。

[委員]

資料8のスケジュールに記載してある実証運行というのは、デマンドかどうかを含めて検討していくということか。

[事務局]

その通り。

[会長]

事務局からの説明にもあったが、昨年から地元に入って協議は進めているが、アンケート結果と伊豆箱根バスの既存路線を踏まえうえて、新たな交通を地元と検討していき、次の会議で審議いただけるような材料を揃えていきたい。

それでは、今回の竹原・本宿エリアについては計画スケジュールのとおり進めさせていただく。

## 5 報告 (14:50～15:05)

### (1) シェアサイクルの実証実験

<事務局>資料9に基づき説明

自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする自転車活用推進法が 2017 年5月に施行され、「公共交通機関との連携の促進」が基本方針で掲げられるなど、身近な交通手段である自転車を活用することで、交通体系における自転車による役割を拡大することが求められている。

当町においても都市計画マスタープランや立地適正化計画においても、既存公共交通を補完する手段としてシェアサイクルの導入が施策として位置付けられている。

首都圏ではかなり導入が進んでいるが、県内では藤枝市や伊豆半島地域で導入されている程度で、このような状況のなか、昨年 11 月に三島市でサービスが開始され、隣接する当町にも民間提案があり、庁内で協議した結果実証実験という形で導入することとした。

当町に最も近いサイクルステーションが三島駅北口であることから、まずは連携が可能な下土狩駅周辺、文化センター、役場、健康公園、フレスポ長泉周辺にステーションを設置し、春頃を目途に運用を開始する予定で事業者と協議している。

<質疑>

[会長]

三島での料金はいくらぐらいか。

[事務局]

15分で100円、1日上限金額が1,500円となっており、同様の料金を想定している。

[委員]

自分も興味があり三島大社のものを見てきたが、同じような電動自転車か。

[事務局]

運営事業者が同じなので基本的には同じ自転車、システムになる。

[委員]

では屋根付きの駐輪場を作るということか。

[事務局]

サイクルラックは基本的に屋根がない。既存の屋根付き駐輪場を使うような場合は屋根があるが、屋根がないことのほうが多い。

## (2) 裾野市循環バス「すそのーる」の再編

<裾野市企画政策課>資料10に基づき説明

まず、最近のすそのーるの利用者数から見た現状分析ということで、再編について検討を行った。その下が現在の路線図で、現在3系統で運行している。いずれも裾野駅を起点に循環している。5ページに記載されている利用者数は、平成24年は51,000人ほど利用者がいたが、年々減少しており平成29年には約43,000人と、約8,000人減少している。路線別利用者数を分析してみると、3系統あるうちの富沢・桃園循環が1便あたり利用者数2.42人と、特に利用が少ないという傾向が見えてきた。

平成24年から平成29年までの経費は約3,800万円で推移しており、平成28年には若干下がっているが、これは車両の償還が終了したことによるもの。運賃収入は、利用者が減少していることから年々減少している。収支率は20%を切っており、かなり苦しい状況である。収支率は平成28年、平成29年に上がっているように見えるが、先ほど説明したとおり利用者が増えたわけではなく車両の償還が終わったことによるものである。利用者数については年々減少しており、このままでは行政負担が増加していくことを示している。

これらの分析をすると、やはり再編が必要ということで裾野市地域公共交通活性化協議会の中でも意見が出たところである。ではどのように再編したらよいかということだが、コンセプトとして買い物、通院等を目的とした交通弱者、主に高齢者をターゲットとしている。運行状況は、継続して運行するために運行経費のスリム化、利便性を低下させないように路線バスと競合する区間を除いて現在のルートをあまり変えないように配慮すること、利用者数の増加を図るため新たな需要の発掘、ということが出てきた。これが、今回長泉なめり駅に乗り入れをするということである。運行ルートは現在策定中の立地適正化計画に合わせ、中心拠点である裾野駅と岩波駅間の連携強化をしていく。また、地域拠点である深良、富岡支所、裾野駅周辺の商業施設や医療施設、市役所へのアクセスを強化し、新たな需要の発掘ということで長泉なめり駅へのアクセスも強化する。このような見直しの方向性を出し、協議会でルートの承認を得ることができた。もう1枚配っているA4白黒の資料に再編するすそのーるの概要を記載した。運行は3系統で、系統は見直し以前のを踏まえているが、循環ではなく往復運行としている。1つ目が裾野・岩波線、それから裾野・富岡線、もう1つは青葉台・長泉なめり線という3系統で運行する予定。手元に青葉台・長泉なめり線拡大図を配布しているが、ルートについて説明すると裾野市内の青葉台団地をスタートし、それから県営茶畑団地を通り裾野駅を經由して旧246号を南下し、裾野警察署入口を右折して裾野市内の富沢地区を回り、一旦国道246号に出てすぐの信号を左折し、新愛鷹橋を渡って旧246号に出て南下し、終点が長泉なめり駅となる。

<質疑>

[会長]

距離はどのくらいか。

[裾野市企画政策課]

約6.7キロメートルである。

[委員]

長泉なめり駅から日赤病院までこのバスで行くことができるか。

[裾野市企画政策課]

裾野駅で乗り換えていただく形になる。裾野駅から裾野・岩波線か裾野・富岡線に乗っていただくと日赤の前を通る。

[委員]

裾野駅で乗り換えて日赤に行く場合、料金はいくらかかるのか。

[裾野市企画政策課]

まだ料金が正式決定していないが、最も高い料金で300円、それから250円、150円、100円と料金体系を考えている。おそらく長泉なめり駅から裾野駅まで250円、裾野駅から日赤までは100円で行ける距離と考えると350円ぐらいではないかと考えられる。

[委員]

長泉・清水循環バスは長泉町が負担して運行しているが、仮に長泉町民が先ほどのような利用を多くした場合、長泉町に財政負担を求めるようなことはあるのか。

[裾野市企画政策課]

そのようなことは考えていない。

6 その他

なし

7 閉会 (15:07)