

会 議 議 事 録

件 名	令和2年度第2回長泉町地域公共交通協議会
日 時	令和2年10月6日(火) 午後1時56分～午後3時37分
場 所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	【出席委員】 15人 【欠席委員】 0人 【事務局】 4人 【オブザーバー】 10人
I 議事 1 開会 2 会長挨拶 3 協議事項 (1) スクールバスの道路運送法第4条運行への移行について (2) デマンド乗合タクシー「ももタク」収支状況について (3) 長泉町地域公共交通計画について 4 その他 5 閉会	

II 議事概要

1 開会 (13 : 56)

2 会長挨拶 (13 : 56～14 : 03)

3 協議事項 (14 : 03～15 : 35)

(1) スクールバスの道路運送法第4条運行への移行について 資料1

<質疑>

[委員]

道路運送法第4条運行に移行する際に「長泉町と東海バスのどちらが運営主体になるか」という点については、調整中という認識でよいか。

[事務局]

この場で協議いただき、バス事業者、事務局と教育委員会で検討して詳細を決定する。

[委員]

現在、道路運送法第21条で運行しているが、移行後は一般の方も乗車できるようになるため、ダイヤ改正の案内をバス停に提示してほしい。また、小中学生の運賃だけでなく、大人運賃も作成していただきたい。

[事務局]

今後の協議の中で必要な案内などは提示する。

[委員]

現在の利用状況について、学年や人数、見通しの状況を知りたい。

[事務局]

利用人数は22人だが、学年までは把握していない。市街化調整区域のため、住宅、アパートやマンションの増設の想定は難しい一方で、元々の集落に若者世帯が住んでいると聞いており、早急に児童が居なくなることは無いと推測し、今後も小学生の継続利用を想定している。

[委員]

一般の方の利用について、配慮をお願いしたい。

[委員]

3年間スクールバスを運行してきたが、今後も引き続き担当させていただきたい。

[会長]

今後は一般の方の利用も可能となるため、東海バスと事務局で十分な調整をしてほしい。また、子供が急にいなくなるわけではなく、今後もスクールバスを利用するため、引き続き運行の調整をお願いしたい。

令和3年度からのスクールバスの道路運送法第4条運行への移行について、運行方法の条件は町と東海バスで協議し、決定内容を次回の会議で報告させていただく。

【協議結果】

賛成多数でスクールバスの道路運送法第4条運行への移行について決した。

(2) デマンド乗合タクシー「ももタク」収支状況について 資料2

<質疑>

[委員]

ももタクとスクールバスは、運行する経路が変わらないと見受けられる。スクールバスの利用者は小学生メインと考えられていたが、4条運行へ移行した場合、一般住民の利用も見込めるため、収支の改善も期待できる。現在、両者が同じ路線を運行している部分もあり、棲み分けをし、便数を再検討する必要があると思われる。

[事務局]

通学者を対象にしていたスクールバスは、朝晩のみ運行しており、日中の運行はなかった。それに対し、ももタクは買い物などを利用する方を中心として、日中を主とした運行をしており、棲み分けは「利用形態の違い」という意味で出来ていると考えている。

[委員]

朝7時台に「買い物利用者」は少ないが、午後2時台、3時台は「買い物帰り」の需要も見込める。今後は、委託して第4条を基に運行するため、運行状況を検討していただきたい。

[会長]

今後は一般の方もスクールバスの利用が可能になることを考慮し、利用状況を確認の上、再検討をする必要がある。また、北小学校が終点になることから、運行実施後に再検証の必要性も感じる。

[副会長]

乗合率の再検討「乗合率1.15、収支率20%」はコロナの状況でない時のデータであり、コロナ禍の中では様子をみてもよいのではないか。数値改善の取り組みは継続し、今の状況を踏まえて判断した方がよいと思われる。

[事務局]

コロナ禍による利用者減少の傾向もあり、慎重に判断したい。

[会長]

利用者数の推移は改善に向かっているが、外出を控える傾向も続き、慎重に様子をみていく。

[委員]

利用促進策の「予約時間の短縮」について、「予約時間1時間前は使いにくい」というみなさんの声を聞き、事前予約時間の短縮を検討したのか。

[事務局]

「帰り利用」は「行き利用」の半分以下の状況である。「1時間前は利用しづらい」という声も多い一方で、9割以上が75歳以上の利用者のため、携帯電話を所持していないと認識している。指摘の通り、30分前予約の検討をしているが、予約時間の短縮は一般のタクシーと棲み分けが難しくなってしまうため、短縮をしつつも事業者と調整し検討をしていく。

[委員]

乗合率の減少はコロナ禍により「乗りたくない」という考えの浸透によるものか。

[事務局]

乗合利用者の6割が屋代住宅の住民。ウェルディ長泉が4月以降に82回と最も多く利用しているが、コロナウイルスの影響で、買い物回数を減少させたと推測している。

[委員]

生活様式が変わってきており、様子を見るべきではないか。あまり早急に変えるのもどうかと思う。予約に関してはより良い方法を検討し、様々な仕組みも活用できればと思う。

[委員]

ももタクの利用率は6月から8月にかけて前年並みに回復しているが、この近辺のタクシー利用はコロナ禍により、昨年の7・8月と比べ5割しか回復しておらず、9月も5割と見込んでいる。その一方で、ももタクの前年並みの回復は、外出支援の需要の本質に込んでいると感じる。公共交通のため、乗合率や収支率を求められているが、コロナ禍により厳しいのではないか。また、乗合による割引制度の導入について、制度の導入は簡単だが、3密を避ける状況の中で、密になることに対しインセンティブをつけてよいものか。収入が前年の5割程度のタクシー業界に対し、ももタクの利用率の高さから、利用目的が達成されている傾向にあると思われる。

[会長]

ももタクはバス路線の減少による移動手段の確保を目的にはじまった事業。買い物利用はウェルディまで行く必要があるという地域の特殊性もある。コロナの関係も踏まえ、数字に一喜一憂せず、協議内容を検討していく一方で、最も長い区間を通常のタクシー利用とする場合2,700円かかる長距離路線のため料金設定の課題もある。収支の状況を考慮し検討していく必要がある。

[委員]

感染症対策はどのようなことを考えているのか。

[事務局]

県の補助金を活用し、運転手との間にビニールシートの設置や換気に配慮している。

[委員]

飛沫感染防止シートの設置をしているが、猛暑の影響でセパレートを設置すると顧客が暑くなってしまうため、冬に向けて徐々に設置していく。各事業者で独自に乗務員のマスクの着用、体温チェック、除菌も実施している。また、タクシー協会を通じて、各車両に「タクシーは安全安心」と車内で告知している。

[委員]

利用者に安心感を与えることにより、利用状況も変わってくると思う。

[会長]

コロナ禍も踏まえ改善案を再検討しつつ、状況を見て進めたい。

【協議結果】

賛成全員でデマンド型乗合タクシー「ももタク」収支状況については様子を見ることとし、状況に応じて収支改善策および利用促進策の実施について再検討を行うことで決した。

(3) 長泉町地域公共交通計画について 資料3

～①「コミュニティバス再編」～

<質疑>

[会長]

①「コミュニティバス再編」は課題も多いが再編したいと考えている。再編の考え方を受けて3つの案を示したが、意見をいただきたい。

[委員]

コミュニティバスの再編案は、記載の案の中から選んで地域公共交通計画に掲載するのか。

[事務局]

3つの案から1つに絞るか、3つ掲載するか、案として残すという可能性はあるが、決まっていない。

[委員]

地域公共交通計画に現状案を掲載した場合、5年間の計画で固定されてしまうことは好ましくないと感じるため、検討していただきたい。

[委員]

3つの案は明瞭で良いと思うが、他の案も検討した場合、考えが拡散されてしまうことを懸念しており、案を絞った方がよいのではないかと。

[委員]

案1と案3のメリット・デメリットは同じだが、他に違いはあるのか。

[事務局]

下土狩駅の東西と南北の分け方を意識して載せている。

[委員]

それぞれ良いところがあるが、メリット・デメリットを記載した方がより良いのではないかと。

[会長]

メリット・デメリットを、詳細に記載した方がよいということか。

[委員]

そのとおり。案1と案3の違いや、メリット・デメリットを詳細に記載した方がよい。

[会長]

では、もう少し比較できるようにお願いしたい。

[委員]

現在案が3つあり、今後は1つに絞るのか。

[事務局]

最終的にメリット・デメリットや「どの道を通るのか」を含めて検討し1つに絞る予定である。

[委員]

利用者数が案によって違うためわかりにくい。さらに、ルートごとにターゲット層を明確にし、案の目的を示した方が検討しやすいのではないかと。

[会長]

利用者の目的地も東西南北に分散されており、路線の分析をして提示した方がよい。バス会社の皆様の意見を聞きたい。

[委員]

案1から案3の図だけでは一般路線も不明な状況のため、良いルート案の決定は難しい。立地適正化計画の中で、機能の誘導をする必要があり、他の交通モードも絡む話のため、全体を考慮して検討したい。また、目標のカバー率100%との絡みも出てくる。

[会長]

路線バスの状況や兼ね合いもあるため、資料にイメージ図と路線を組み入れて再編案を作成できるか。

[事務局]

今年度計画を策定する際、バス事業者との協議も予定している。現在、バス路線が通っていない所を優先したいと考え、経由地を検討してバス事業者と話し合いの上、再編案を作成する。

[副会長]

南北路線について、上はなめり駅だが、下はどこまで路線の検討をしているか。(5・6頁のピンク色矢印はどこまでか。

[事務局]

ピンク色は現行の循環バスのルートをイメージしており、南一色から下長窪を回るところを新規路線で吸収し削った形で、長泉なめり駅から南北に特化した路線の想定をしている。行先についてはサントムーン柿田川と静岡医療センターへの割合が多いため、除外してしまうと影響が大きいと思われる一方で、現時点でそれ以外の部分の検討はしていない。

[副会長]

6頁の案3の下に「現状のバス路線」を同じイメージで書いた方が比較できてわかりやすい。

[会長]

具体的な話はバス事業者と調整させていただき、経路の可能性や路線バスの兼ね合いを含めて検討したい。

～②「路線バスの維持」～

<質疑>

[委員]

活性化再生法改正の関係で計画の中に補助路線について記載することが想定される。幹線系統、フィーダー系統について「地域の公共交通における位置づけ・役割・適合性・補助系統の概要」を記載していただく形になると思われる。検討の必要があると思う。

[会長]

情報を確認し記載していく。バス事業者の皆様はどうか。

[委員]

3つの案について、漠然としていて掴めないところもある。循環バス再編の開始は2021年度に実施予定ということになるのか。

[事務局]

最短で来年度中から実証できれば良いと考えており、遅くとも再来年度に始めたい。

[委員]

広範囲のため(開始時期が)気になった。

[会長]

町としてコミュニティバスについては早く改善したく、案が決定すれば前倒しもしたい。路線バスの維持は重要であり、具体策については事務局とバス事業者で継続して検討していく。

～③「デマンド型乗合タクシーの導入」～

<質疑>

[会長]

デマンド型乗合タクシーは全国各地ですべてが上手く運行されているわけではない。先進事例も参考にしていく。

[委員]

デマンド型乗合タクシーについては、場所により様々な導入経緯がある。システム導入の関係や、観光等の目的も含めて活用方法を検討してもらいたい。運営の仕組み等も精査していく必要がある。

[会長]

委員の皆様から意見はどうか。

[委員]

町外からバスが運行されていない地区を訪れる観光客等が利用できるよう、観光地への導入を検討する内容が記載されており、観光面からは喜ばしく思う一方で、町民と観光客は条件が異なるため、差別化をした方がよいのではないかと。町民は安く乗車して良いが、町民税を払っていない観光客が同じ条件で乗車することに対し不公平感があり、多少差別化してもよいと感じる。

[会長]

他の事例も参考に検討してほしい。デマンド型乗合タクシー、コミュニティバスや路線バスは路線・エリア・対象を調整し、既存事業者にも配慮していただきたい。

[委員]

デマンド型乗合タクシーの導入は承知しており、情報共有しつつ、連携していく。

～④「地域が主体となる移送サービス」～

<質疑>

[会長]

移送サービスは他自治体の事例もあり、1つの手法と考えられる一方で、担い手の問題もあり意見を聞きたい。

[委員]

事務局から現時点の取組希望はないと話があったが、候補者がいる場合、タクシー事業者としてお手伝いできることがあればご相談いただければありがたい。

[委員]

自家用有償運送については、高齢者福祉部局との連携も見据えて、十分な連携をお願いしたい。

[会長]

福祉協議会から自家用有償運送について話は出ていないか。

[副会長]

あまり聞いていない。

[会長]

手法を精査した上で、具体的に取り組んでいく。

～⑤「サービス水準の改善」～

<質疑>

[委員]

満足度は利用していない人が低く、利用している人が高い可能性もある。未使用の方にアピールし、利用促進も合わせて、認知のための告知も含めて取り組んでいくべき。

[会長]

意見のとおり、未使用者の方が不満も大きいと感じる。「何かの際にあった方がよい」という認識のため、情報の提供と関連してサービス水準向上の必要がある。住民意識調査とは違う方法でニーズを捉えなければならない。

～⑥「交通結節機能の拡充」～

<質疑>

[会長]

様々な計画の中で、下土狩駅やなめり駅は交通結節機能の検討の必要性を感じる。

[委員]

コミュニティながいずみに観光交流協会がある。「バスまち処」の早めの建設を要望する。今年も熱中症で何人か運ばれており、「駅のコミュニティで涼める」という案内も設置してほしい。

[会長]

下土狩駅の駅舎の待合が無くなり、待合の環境が駅とバス両方の利用者を含めて課題となっている。コミュニティバスを再編し結節点とした場合、より人が密集し、待合室の設置は必須の課題である。

[委員]

できることから早急に取り組んでほしい。

[会長]

バス事業者の立場から下土狩駅について感じていることはあるか。

[委員]

現状のロータリーが広くないため、効率化も含めてバスの待機場所の確保、ロータリーの改良の検討や近隣でもよいのでバス待機場所の設置を検討していただきたい。また、場所的に車が2台すれ違ってまわりこめないため、その辺りも含め余地があれば調査してほしい。

[会長]

駅に関しては様々な改善計画もあるため、その中で調査していく。

[委員]

結節点の待合環境の改善と同時に、複数の路線が発車していくため、デジタルサイネージを設置し、利用者への案内の充実をしていただきたい。

[会長]

下土狩駅は課題を多く抱えているため、その辺りも踏まえ検討する。

[委員]

ラストワンマイルやルートの変更もキーになるため、整備を進めてほしい。

[委員]

下土狩駅のトイレは駅構内にしか無い。路線バスやコミュニティバスの利用者に対し、トイレ使用可の案内板が必要になるのではないかな。

[会長]

JRとの関係もあり、町で出来ることは対応したい。

～⑦「公共交通の情報提供」～

<質疑>

[会長]

情報提供については、先程の協議内容に関連しているが弱いところと認識しており、様々な手法を取り入れて情報提供していくべきと認識している。意見、要望等はあるか。

[副会長]

「バスロケーションシステムの導入」について、近辺のバス会社で導入しているところはあるか。

[委員]

東海バスは導入している。スマホで確認できる。

[委員]

伊豆箱根バスは導入していない。エリア限定で実施しており、箱根地区は導入している。

[副会長]

沼津大岡線はまだか。

[委員]

まだ、導入していない。

[副会長]

早く導入してほしい。

～⑧「公共交通の利用促進策」～

<質疑>

[会長]

町だけでは取り組めず、事業者にも協力してもらいながら、住民に公共交通を身近に感じてもらえるよう促進していく。

[委員]

転入者への公共交通マップの配布や乗り方の紹介も含めて実施してほしい。

[会長]

これはすぐにできる。利用促進はなかなか難しいが、前向きに取り組んでいく。

～⑨「新技術を活用したモデル事業」～

<質疑>

[委員]

沼津市で EV バスの運用をしており、事業者の運用の観点から話をしたい。自動運転 EV バスの実証実験の結果、運用に対し高いハードルがあると感じている。まず、ビル街が影響し GPS の電波の遮断及び誤作動が多く、自動運転が難しかった。三島駅から下土狩駅間の運行の場合、低速運行を基準としているため、追い越しによる苦情、左側の路肩で金属片の巻き込みによるパンクなどの懸念もある。今後の新しいサービスとして求められていることは好ましいと考える一方で、道路整備も含めて課題もある。現実的な施策の積み重ねの中で進めてほしい。

[会長]

現実的な観点から、難しい点が多いと感じている。21頁の静岡県の事例の中に「2021年からは他地域への横展開も検討されています」と記載しているが、県としてどう拡大していくのか。

[委員]

来年度以降どうなるのか、具体案はみえていない。沼津市、下田市、松崎町は引き続き実験を行い、課題をクリアしながら展開していく。来年度がどうなるかはお示しできていない。

[委員]

EV バスについて、バッテリー容量が不足しており、何度も充電が必要になる。また、バッテリー機能が良くないため、エアコンが稼働できない。バッテリーの改良を県からメーカーに伝えてほしい。

[委員]

担当に伝える。

[委員]

平坦な道以外に、坂道など高低差のある道による影響はあるか。

[委員]

普通の道だった。弊社も実証実験に参加した時は、運賃箱の機材等を稼働していなかった。実際は機材の稼働をして電気を使用すると、より充電が必要となると懸念される。

[委員]

天候によるパフォーマンスの低下も考えられる。雨によるワイパー使用は電力を必要とし、一定の電力使用量では無いという難点もあり、充電回数の負担に直結する。また、部品も既存のバスメーカー製ではないため、部品の強度が脆いことによりパンクの影響もある。そういった観点から、道路整備も必要となり、市町と共同して取り組まなければ、きちんとした運行は難しいと思われる。

[会長]

計画の方向性として、今後新技術は取り扱っていくべきだが、現実的に難しい点も多く、勉強になった。計画として掲げつつ、具体策を模索していく。最後の施策まで説明し意見をいただいた。本日の協議の内容を計画に反映し、まとめていく。地域まちづくり研究所から意見はあるか。

[オブザーバー]

「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」について、事務局で図面を用いて検討を進めている。バス事業者とも協議し具体的にした上で、地域公共交通計画への掲載を提案する。

[会長]

ルート案は5・6頁のような不確実なものでなく、町内の道路事情や町内の目的を再検討して調整する。

[オブザーバー]

掲載出来ないにしても、需要予測を考慮した上で地域公共交通計画へ反映したい。

[会長]

計画はみなさんの意見を反映して再検討し、12月にお示ししたい。修正の要望がある場合、事務局へ連絡していただきたい。

4 その他 (15:35~15:37)

5 閉会 (15:37)

令和2年度第2回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時:令和2年10月6日(火)

午後2時から

場 所:長泉町役場西館4階大会議室

1 開会

2 会長挨拶

3 協議事項

(1)スクールバスの道路運送法第4条運行への移行について

資料1

(2)デマンド乗合タクシー「ももタク」収支状況について

資料2

(3)長泉町地域公共交通計画について

資料3

4 その他

5 閉会

スクールバスの道路運送法第 4 条運行への移行について

1. 運行の目的と状況

富士急シティバスの路線バス「御長屋線」の平日運行撤退に伴い、長泉北小学校に通う児童の通学手段を確保するために平成 30 年 4 月から運行を開始した。

運行に際しては、道路運送法第 21 条により町が運営主体となり、株式会社東海バスに運行業務を委託している。

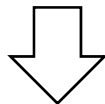
2. 法第 4 条運行への移行

現在の道路運送法第 21 条による運行は臨時的な運行と位置付けられており、運行期間は 3 年程度までとされていることから、令和 3 年度以降の運行は道路運送法第 4 条により本格運行に移行することとしたい。(運行主体である株式会社東海バスが許可申請を行う。)

○道路運送法第 21 条 (乗合旅客の運送)

一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。



○道路運送法第 4 条 (一般旅客自動車運送事業の許可)

一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別 (前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。) について行う。

3. 現在の運行概要

【運行経路】 桃沢郷～元長窪～長泉北小学校

【運行距離】 5.70km

【時刻表】 別紙 1 のとおり

【運賃】 別紙 2 のとおり

【運行日数】 206 日 (令和 2 年度予定)

【委託料】 7,510,778 円 (令和 2 年度予定)

【対象者】 22 人

【運行主体】 株式会社東海バス

【運行経路図】



<スクールバス時刻表> ※令和2年10月1日現在

原則、下記の時間帯で運行する。

ただし、小学校行事等で短縮日課等になる場合は、それに応じた運行としている。

バス停 \ 運行時間帯	行き
桃沢郷	7 : 10
一の牧	7 : 12
御長屋上	7 : 12
御長屋	7 : 12
長屋下	7 : 15
住宅入口	7 : 15
山神堂	7 : 15
元長窪	7 : 17
向田	7 : 17
長泉北小学校前	7 : 30

バス停 \ 運行時間帯	帰り1	帰り2
長泉北小学校前	14 : 45	15 : 40
向田	14 : 58	15 : 53
元長窪	14 : 58	15 : 53
山神堂	15 : 00	15 : 55
住宅入口	15 : 00	15 : 55
長屋下	15 : 00	15 : 55
御長屋	15 : 02	15 : 57
御長屋上	15 : 02	15 : 57
一の牧	15 : 02	15 : 57
桃沢郷	15 : 05	16 : 00

<スクールバス運賃表> ※令和2年10月1日現在

運賃は以下のとおりとする。

① 小学生

1回あたり

バス停	片道運賃
元長窪	130円
長屋下	150円
御長屋上	170円
桃沢郷	200円

定期等運賃

区分等 バス停	定期代(往復料金)			回数券 (片道対応)
	4/7~7/22	8/26~12/25	1/7~3/30	13回分
元長窪	10,530円	11,730円	7,180円	1,300円
長屋下	13,160円	14,660円	8,990円	1,500円
御長屋上	14,480円	16,210円	9,880円	1,700円
桃沢郷	16,670円	18,570円	11,380円	2,000円

② 中学生

1回あたり

バス停	片道運賃
元長窪	250円
長屋下	300円
御長屋上	330円
桃沢郷	400円

定期等運賃

区分等 バス停	定期代(往復料金)			回数券 (片道対応)
	4/7~7/22	8/26~12/25	1/7~3/30	13回分
元長窪	21,060円	23,460円	14,360円	2,500円
長屋下	26,320円	29,320円	17,980円	3,000円
御長屋上	28,960円	32,240円	19,760円	3,300円
桃沢郷	33,340円	37,140円	22,760円	4,000円

デマンド乗合タクシー「ももタク」収支状況について

1. 利用実績 (R02.04~R02.08)

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2年4月～5月の利用者は前年比約7割減となっていたが、6月以降は利用が徐々に回復傾向となり、8月は前年並に回復している。一方で、乗合率および収支率は、本格運行に際して設定を行った再検討実施の基準値（乗合率 1.15、収支率 20%）を2ヶ月連続で下回っており、運行形態の見直し検討が必要な状況である。

月	運行日数 (日)	運行台数 (台)	輸送人数 (人)	乗合率	運行経費 (円)	運賃収入(円) (利用券含む)	委託料 (円)	収支率 (%)
4	14	24	27	1.13	33,840	6,250	27,590	18.5
5	12	24	30	1.25	30,870	6,600	24,270	21.4
6	21	61	77	1.26	88,410	17,550	70,860	19.9
7	21	69	79	1.14	117,540	20,450	97,090	17.4
8	20	67	74	1.10	107,400	19,000	88,400	17.7
計	88	245	287	1.18	378,060	69,850	308,210	19.0



2. 収支改善、乗合率向上に向けた取組

効率的かつ持続可能な運行とするため、下記の施策を検討したい。

【収支改善策】

- ①時刻・便数の見直し
- ②料金改定
 - ・一律値上げ
 - ・地区細分化
 - ・距離別運賃
- ③地区負担金の導入

など

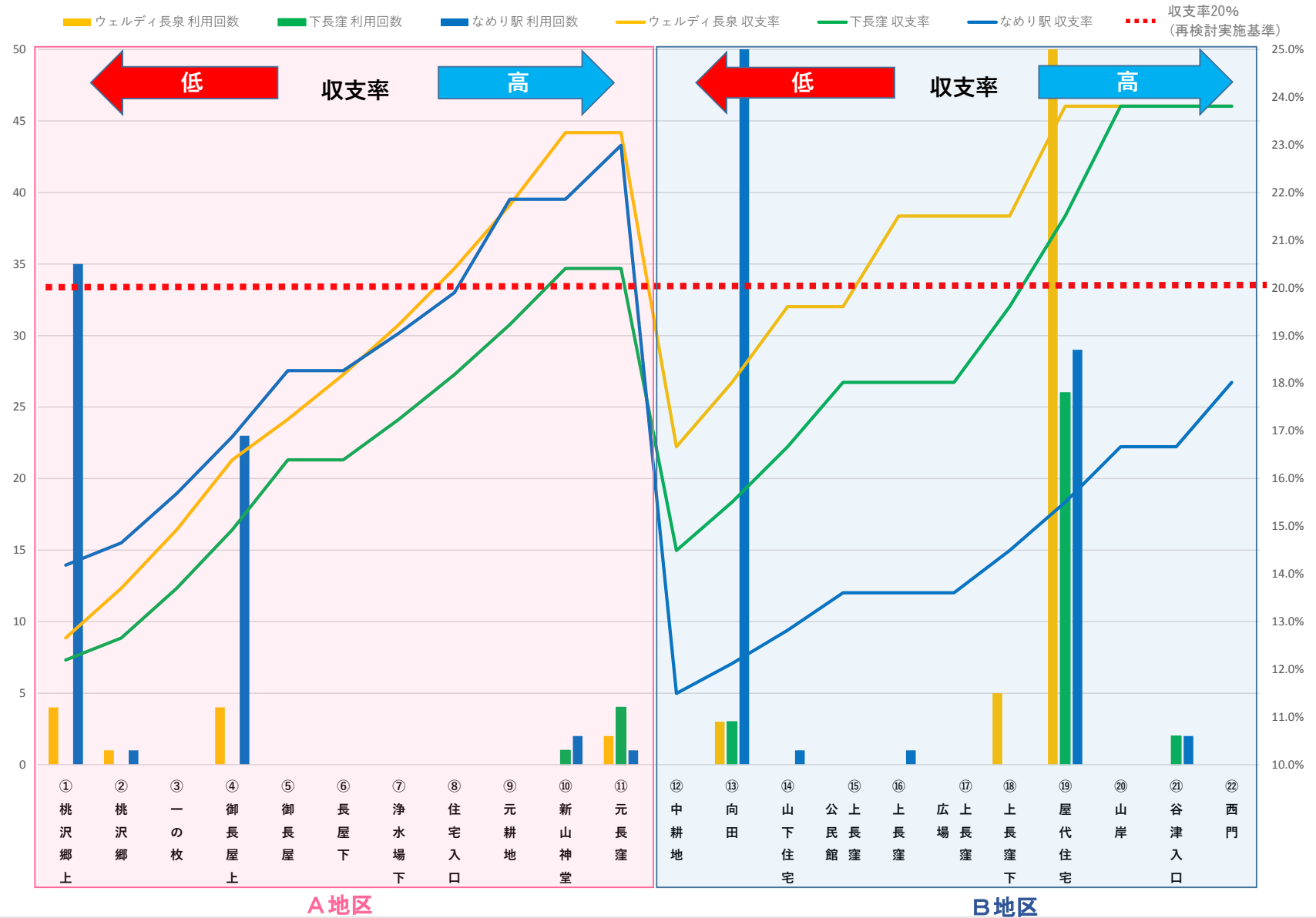


【利用促進策】

- ①割引制度の導入
- ②駐車場の追加
- ③定期便の運行
- ④予約時間の短縮

など

ももタク収支に関する資料



- 【考察】
- ・A地区では、収支率の低い桃沢郷上、御長屋上の利用が多い。
 - ・B地区では、収支率の低い向田の利用が多い。また、屋代住宅の利用が多く、乗合も一定程度見られる。
 - ・目的地では、「長泉なめり駅」の収支率が特に低い。

長泉町 地域公共交通計画 骨子（案）

令和2年10月

長泉町

目次

序章 計画の策定にあたって	1
1. 目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画区域	2
4. 計画期間	2
第1章 公共交通の現状と課題	3
1. 本町の現状	3
2. 上位・関連計画での公共交通に関する位置付け	12
3. 移動の特性	17
4. 公共交通の運行状況	21
5. バス交通の成立エリア	34
6. 町民の意向	37
7. 関係機関の意向	47
8. 公共交通の課題	50
第2章 基本方針	54
1. 本町における公共交通の役割	54
2. めざすべき姿	54
3. 基本方針	55
4. 計画目標	59
第3章 公共交通施策	別冊 1
1. 施策体系	別冊 1
2. 公共交通施策	別冊 2

※以下の内容については、今後検討予定

第3章 公共交通施策.....

3. 重点事業の実施プログラム.....

第4章 計画の推進方策.....

1. 推進体制.....

2. 計画の達成状況の評価方法.....

3. 実施プログラム.....

参考資料.....

1. 策定体制.....

2. 策定の経緯.....

序章 計画の策定にあたって

1. 目的

本町では、高齢化の進展や、全国的な高齢者の事故対策等を踏まえ、公共交通で移動できるまちづくりが求められています。

本町ではこれまで公共交通対策として、2016年度には長泉町コミュニティバス等再編検討調査を実施、2018年度は町民アンケート調査、桃沢地域においてデマンド型乗合タクシー（ももタク）の導入、2019年度には竹原・本宿地区において、デマンド型乗合タクシーの実証実験を進めてきました。

一方で、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通計画」は、公共交通のマスタープランとして位置付けられており、市町村等はこの計画を策定することができるかとされています。

本町では、これまでの取り組みを踏まえて、全町的な視点から、多様な主体が協働で持続可能な公共交通体系を構築し、町民等の移動を支えていくことが必要と考え、地域公共交通計画を策定することとします。

2. 計画の位置づけ

長泉町地域公共交通計画は、以下の3つの役割を持つ計画として策定します。

①法律に基づく計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月制定）に基づく計画として策定します。

②まちづくりの一環としての公共交通マスタープラン

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、総合計画や都市計画マスタープラン等の関連計画との整合をはかり、公共交通に関わる事項を位置づける「公共交通のマスタープラン」です。

特に、長泉町立地適正化計画と合わせて「コンパクト&ネットワーク」を実現するためのプランとして整合を図りながら、活用していきます。

③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、町民、地域団体、交通事業者など、多様な主体が参加、連携して進める必要があります。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針のもとで取り組むための共有ビジョンとして策定します。

3. 計画区域

本町全域を対象区域とします。

必要に応じて近隣市町のエリアについての記述も行います。

4. 計画期間

本計画の計画期間は 2021 年度から 2025 年度までの 5 年間とします。

第1章 公共交通の現状と課題

1. 本町の現状

(1) 地勢・土地利用

本町は静岡県の東部、伊豆半島の付け根にあり、北に富士山、東に箱根連山を仰ぐ愛鷹山麓に位置しています。

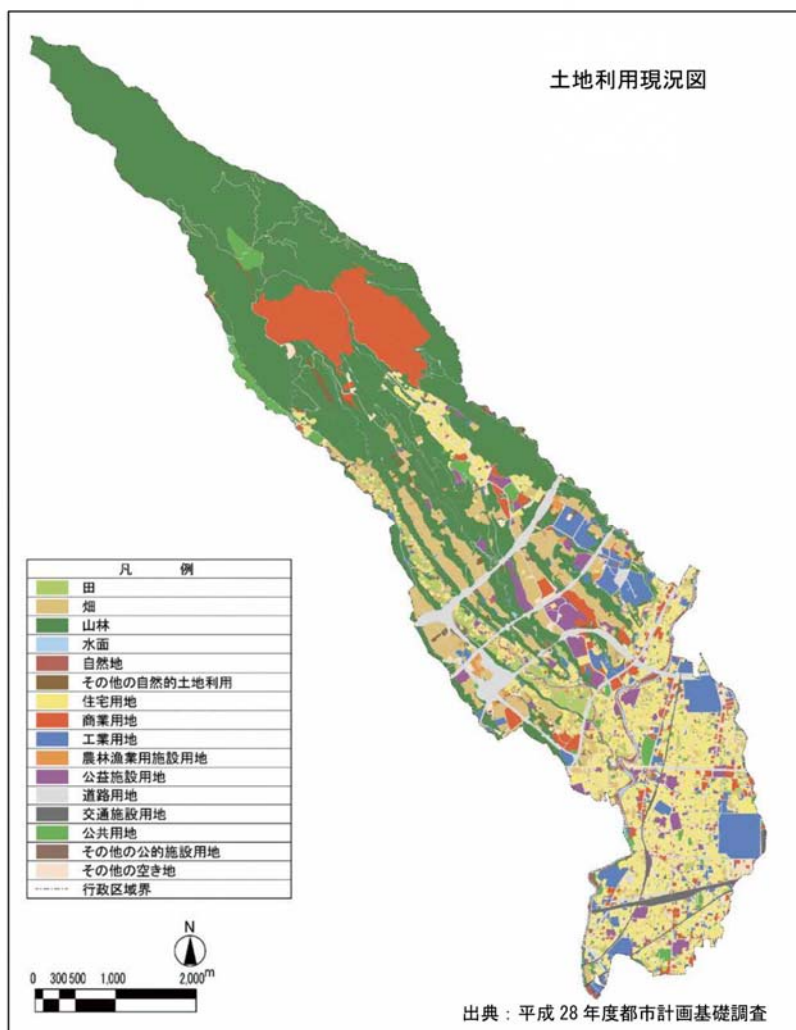
北は裾野市、東は三島市、西は沼津市、南は清水町に接しています。

JR御殿場線の2駅（下土狩駅、長泉なめり駅）が立地し、また、新幹線の停車するJR三島駅とも近接しています。

町内及び近隣に三島駅や沼津IC（東名高速）、長泉沼津IC（新東名高速）が位置しており、名古屋方面や東京方面へのアクセスに優れています。また、東駿河湾環状道路の開通により、伊豆方面へのアクセスも向上しています。

町の南東部は市街地が形成されており、隣接する三島市、沼津市、清水町とつながった市街地となっています。一方、北部は緑豊かな地域となっています。町内には大規模な工場が複数立地し、工業地としての顔も持っています。

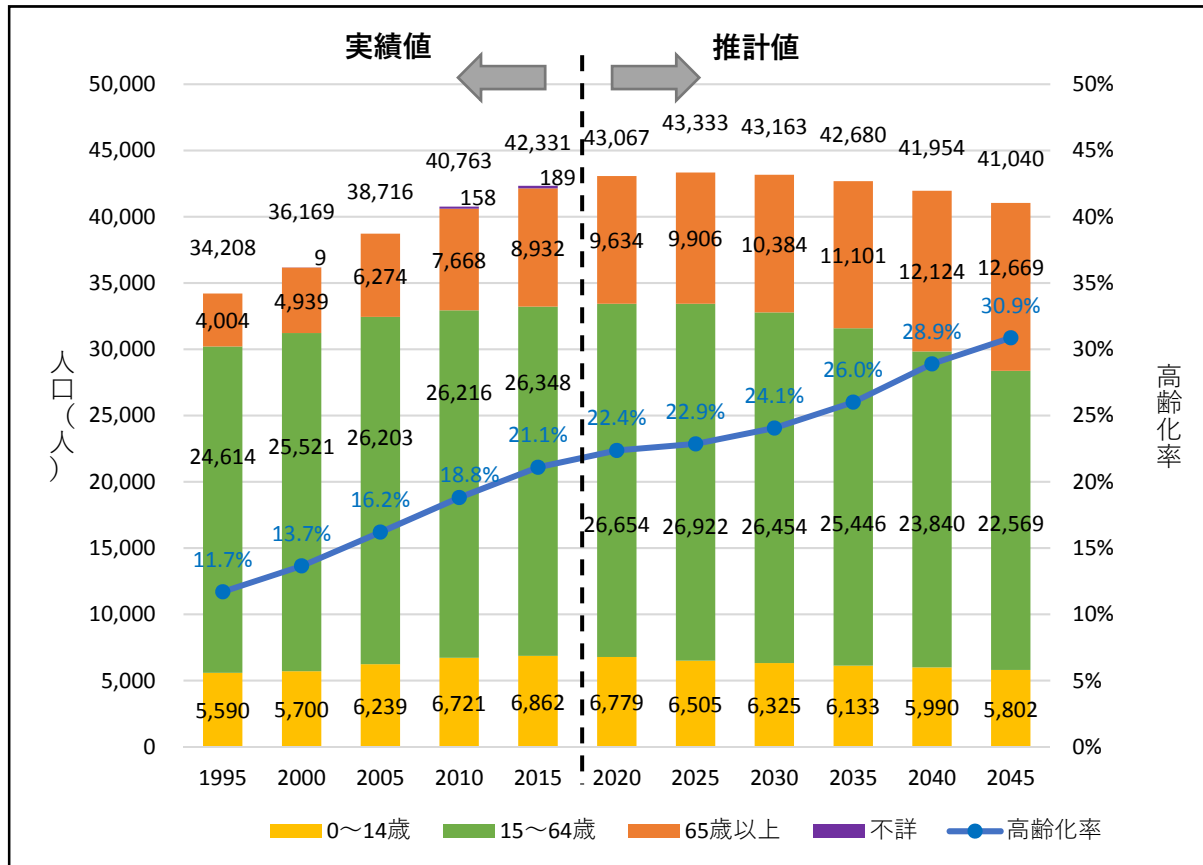
都市計画で区域区分が決定されており、コンパクトな都市づくりが進められています。



(2)人口動向

本町の総人口は 2015 年時点で 42,331 人です。これまで人口は増加傾向にありましたが、推計では 2025 年まで増加しピークを迎えその後、徐々に減少することが予測されています。

総人口に占める高齢化率は 2015 年時点で約 21.2%です。これまで徐々に上昇する傾向で推移し、推計では今後もその傾向が続き、2045 年には 30%を超えることが予測されています。



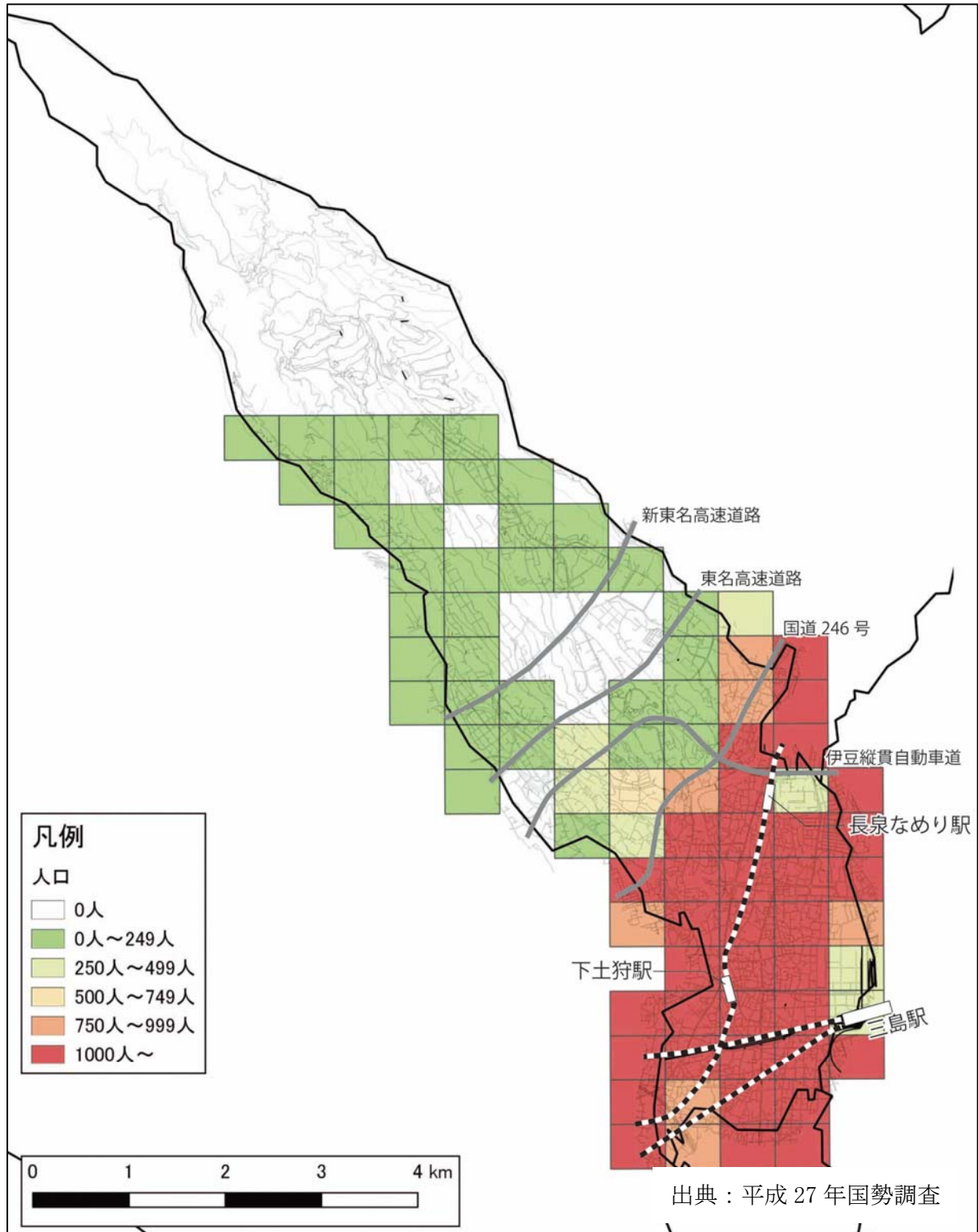
出典：【実績値】国勢調査

【推定値】国立社会保障・人口問題研究所による算出
「日本の地域別将来人口（平成30年推計）」

(3)人口の分布

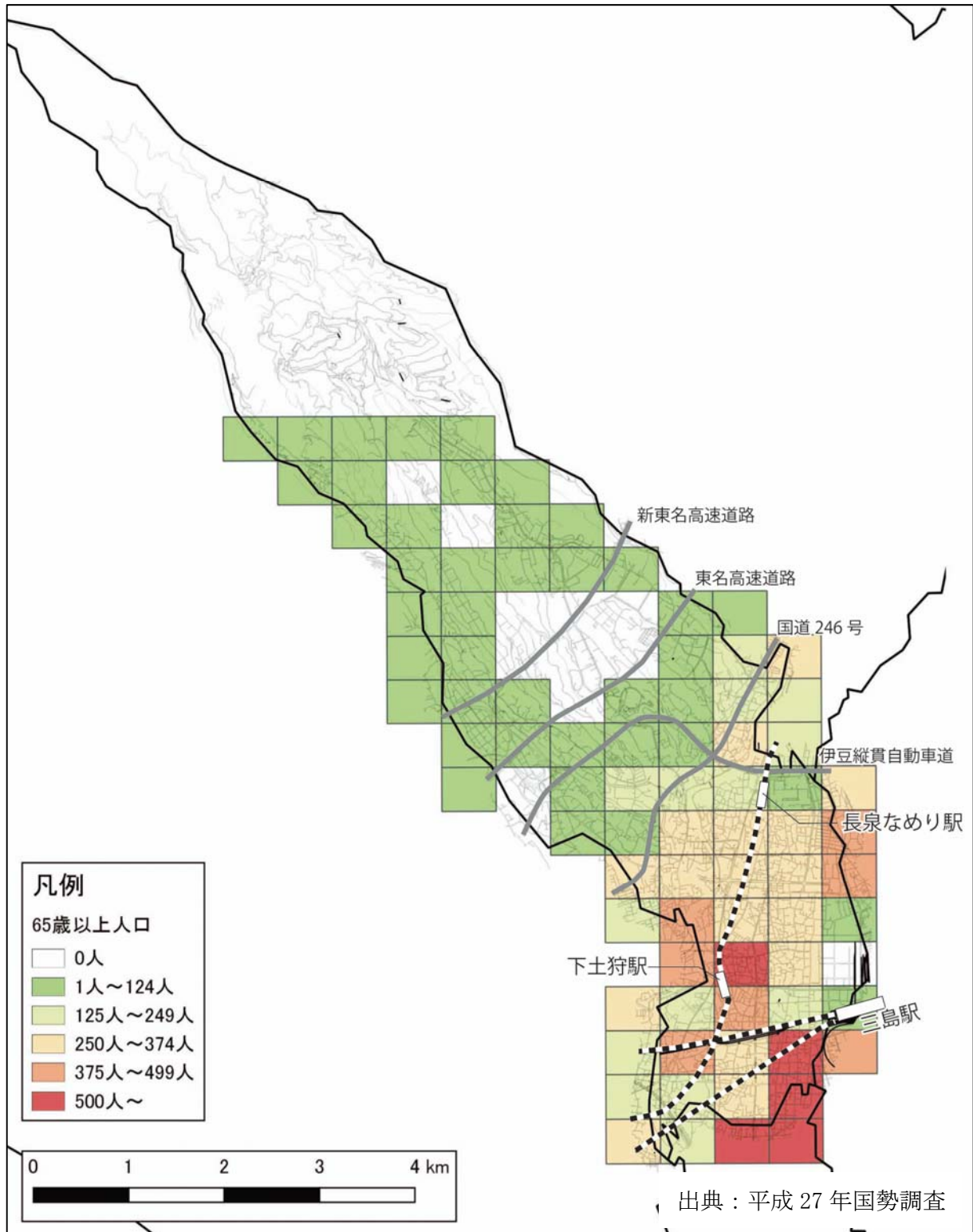
①総人口分布

500mメッシュごとの総人口分布は以下に示します。町内の南側に人口が集中しており、特に伊豆縦貫自動車道以南の多くが500mメッシュ内に1000人以上の人が住んでいることがわかります。南東部（概ね都市計画区域内）は人口密度が高く、北西部では人口密度が低くなっていることがわかります。



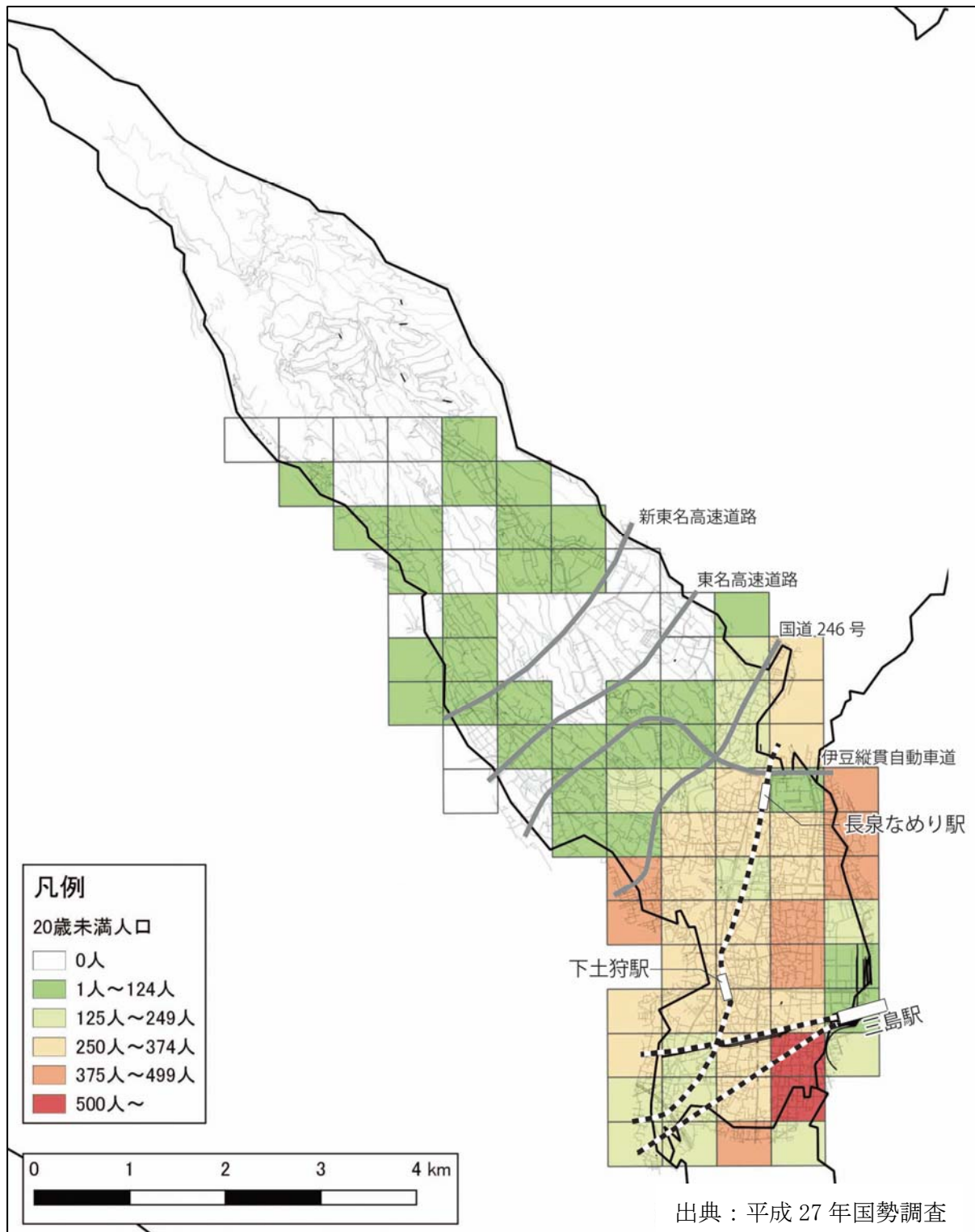
②高齢者(65歳以上)人口分布

地区南側に高齢者人口が集中しており、特に下土狩駅周辺と三島駅南側が多くなっていることがわかります。南東部（概ね都市計画区域内）は人口密度が高くなっており、駅周辺では特に高くなっていることがわかります。



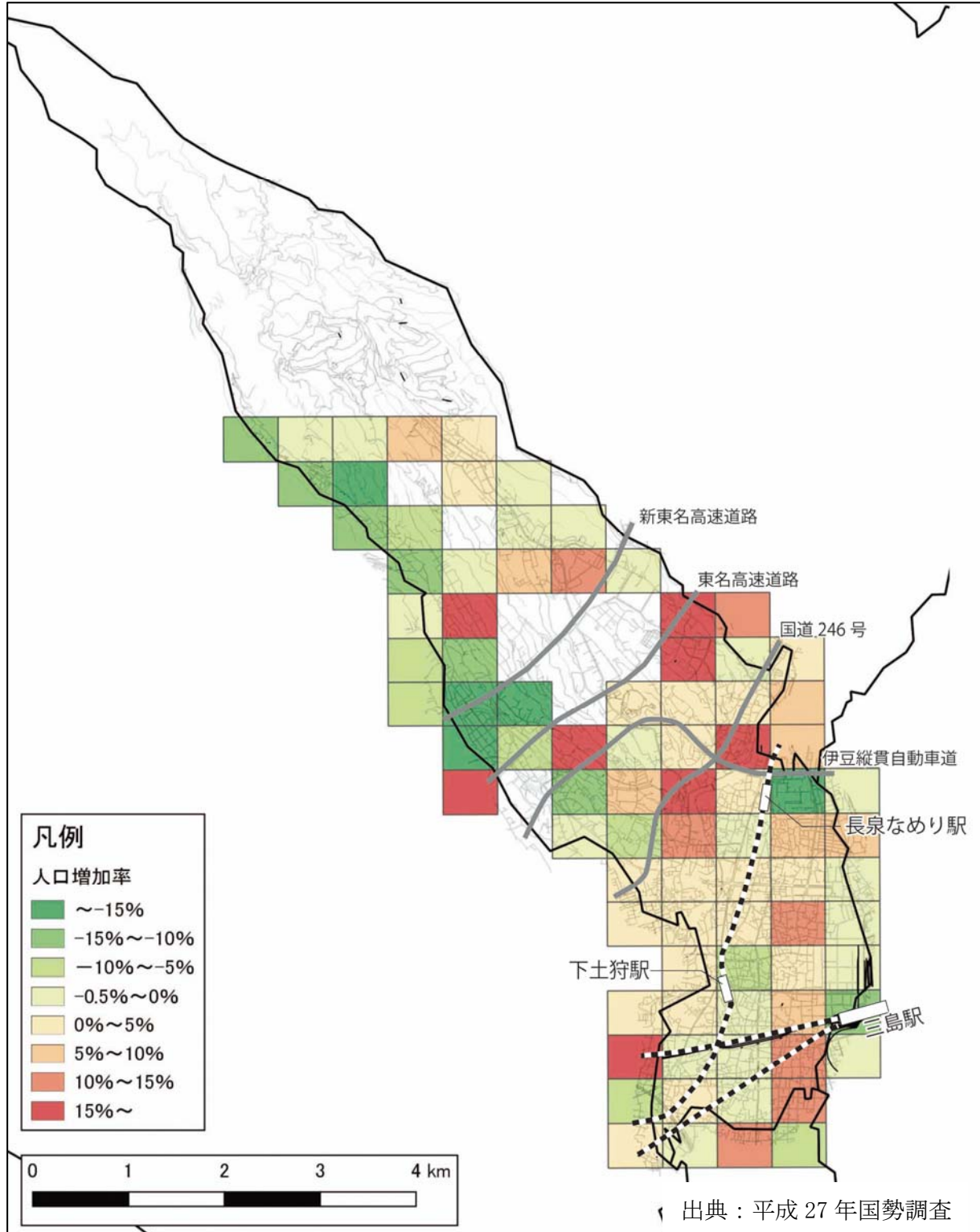
③若年層(20歳未満)の人口分布

南東部(概ね都市計画区域内)は若年層人口が集中しており、特に三島駅南側に人口が集中していることがわかります。



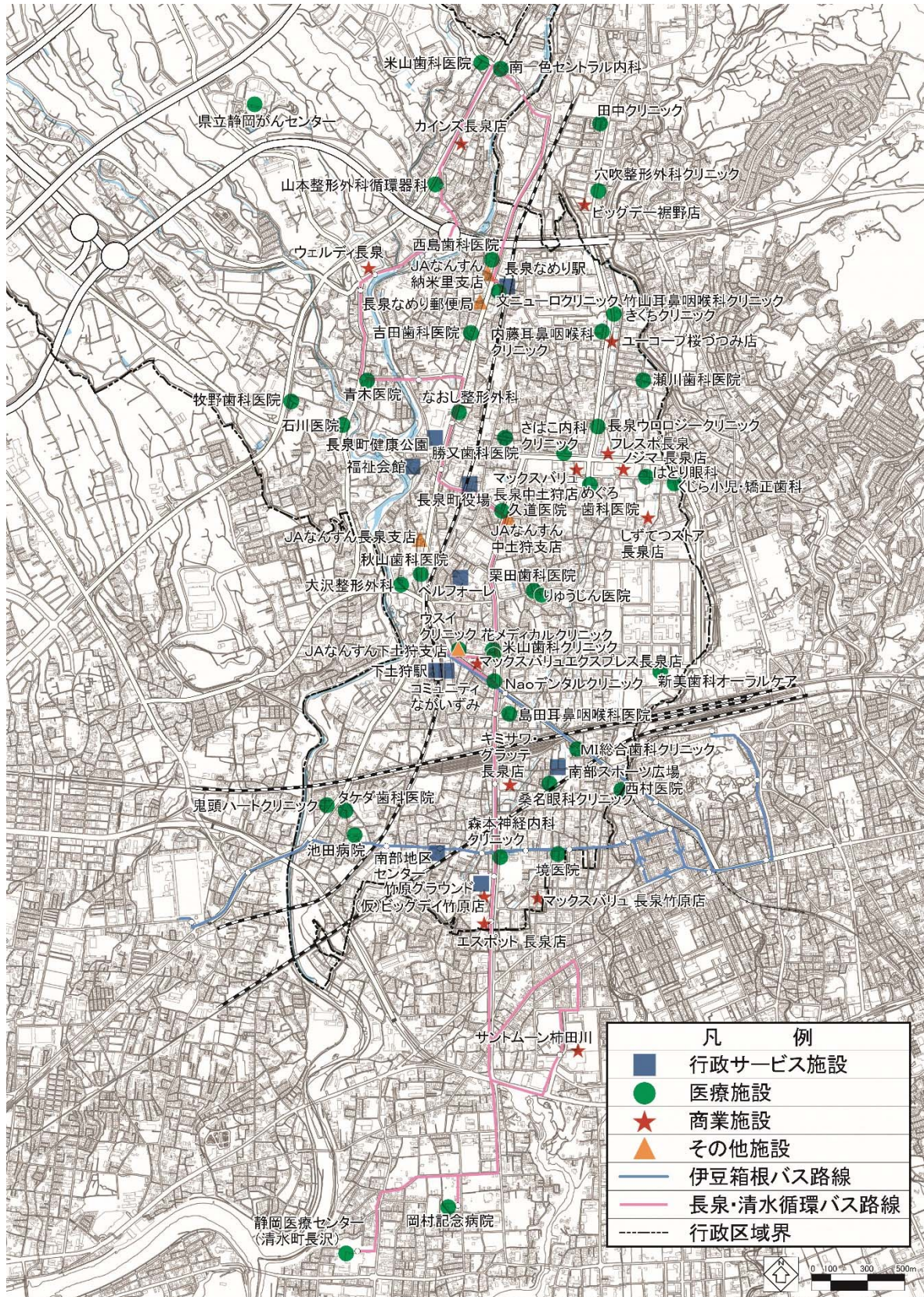
④人口の増加率(平成 22 年から平成 27 年)

北部に局所的に人口密度が 15%以上増えている箇所が複数箇所あることがわかります。



(4)公共公益施設の状況

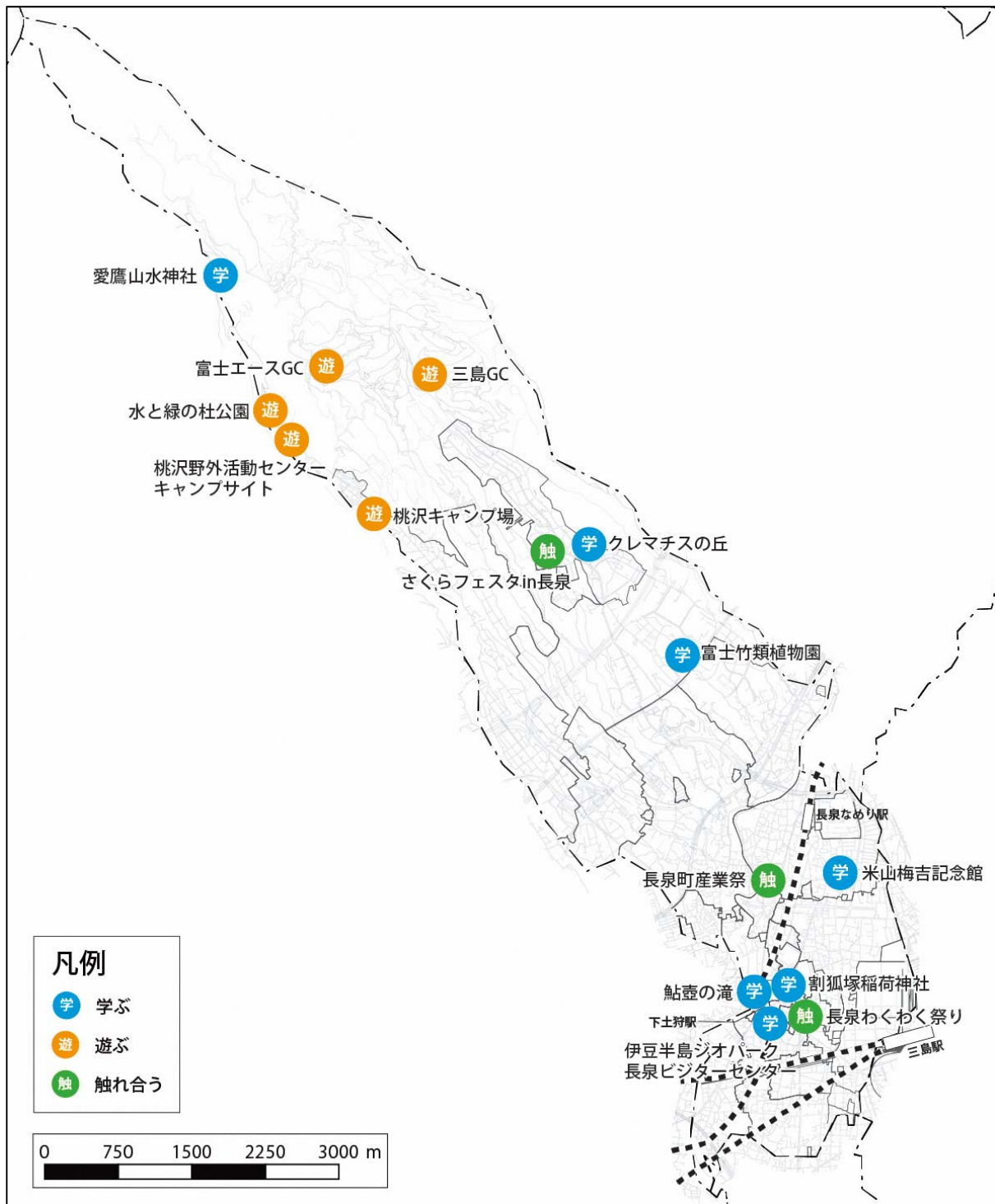
公共公益施設は、南東部（概ね都市計画区域内）に多く分布しており、特に主要道路沿いに多いことがわかります。また、行政サービス施設は、下土狩駅から長泉なめり駅間に多く立地しています。



(5) 観光施設の状況

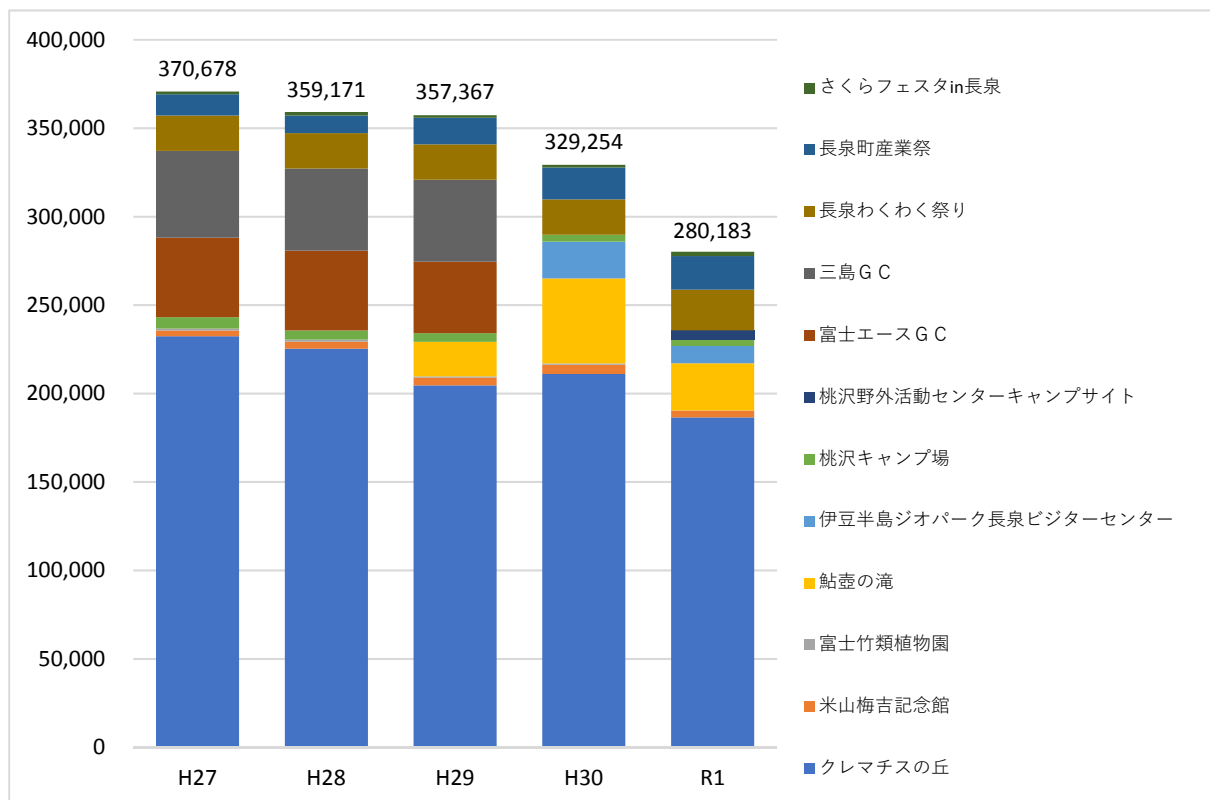
毎年 30 万人以上の観光客が訪れています。令和元年度は新型コロナウイルスの影響もあり例年より少なくなっています。また、クレマチスの丘には、毎年 20 万人前後の方が訪れており、町内の主要な観光地となっています。現在、鮎壺の滝では公園整備が行われています。

観光施設の配置



町内への観光客数の推移

	H27	H28	H29	H30	R1
合計	370,678	359,171	357,367	329,254	280,183
学ぶ計	236,731	230,432	229,177	285,878	226,877
クレマチスの丘	232,400	225,300	204,600	211,000	186,500
米山梅吉記念館	3,206	4,014	4,299	5,307	3,897
富士竹類植物園	1,125	1,118	743	697	
鮎壺の滝			19,535	48,037	26,650
伊豆半島ジオパーク 長泉ビジターセンター				20,837	9,830
遊ぶ計	100,447	96,739	91,690	3,876	8,806
桃沢キャンプ場	6,439	5,199	4,883	3,876	3,549
桃沢野外活動センター キャンプサイト					5,257
富士エースG C	44,912	45,160	40,468		
三島G C	49,096	46,380	46,339		
触れ合う計	33,500	32,000	36,500	39,500	44,500
長泉わくわく祭り	20,000	20,000	20,000	20,000	23,000
長泉町産業祭	12,000	10,000	15,000	18,000	19,000
さくらフェスタ in 長泉	1,500	2,000	1,500	1,500	2,500



2. 上位・関連計画における公共交通に関する位置付け

(1) 総合計画における位置付け

① 計画の概要

「第4次長泉町総合計画後期基本計画（平成28年3月）」では、時代の潮流や本町を取り巻く情勢を十分に踏まえながら、新しい時代を展望し、まちづくりを総合的かつ計画的に進めるため、今後のまちづくりの指針としています。

② 目標

5つの基本目標の中で、都市整備分野の目標として、「活発な都市活動を支える便利で調和のとれたまち」としています。

③ 公共交通の位置付け

公共交通に関する施策を「利便性の高い公共交通体系の整備を促進する」としています。通学や通院、買物等の町内の日常的な移動手段について、自家用車を持たない住民への路線網の存続・充実や、地域の実情に合わせた生活交通のあり方の検討を行うとしています。

〈基本方針〉

自家用車を持たない住民の主な移動手段をなっているバス等の公共交通については、交通事業者の協力のもと、路線網の存続・充実に努めます。また、地域それぞれの実情に合わせた生活交通のあり方について検討を進めます。

〈目指す姿〉

通学や通院、買物等において、町内の日常的な移動の手段が確保されている。

〈施策の方向〉

1. コミュニティバスの充実
2. 地域生活交通対策の検討

(2)都市計画マスタープランにおける位置付け

①計画の概要

「第4次長泉町都市計画マスタープラン（平成30年7月）」は、人口バランスの取れた持続可能な都市づくりのため、集約型の都市構造を目指すとともに、都市と自然との共生、各種産業の振興、地域資源の保全・活用など、本町の総合的な都市づくりの方向性を見直すことを目的に、第2次長泉町都市計画マスタープラン（平成23年）の改定を行ったものです。

②目標

「富士山や愛鷹山の恵みと都市の魅力が備わった快適で便利なまち 長泉」

③公共交通の位置付け

道路・交通に関する方針の1つとして、「環境にやさしく利便性の高い公共交通を確保する」と位置付けています。地域の実情に応じた利便性の高い公共交通を維持・充実させるとともに、鉄道駅と他の交通機関への乗り換え、自転車への乗り換えなどの利便性、利用促進に努めるとしています。

①公共交通の利用促進と維持・充実を図る

- 長泉町地域交通会議等を通し、町民・地域・交通事業者・行政が連携・協力しながら、公共交通の利用促進による低炭素都市の実現を目指し、地域の実情に応じた利便性の高い公共交通の維持・充実を図ります。
- JR 御殿場線については、「御殿場線利活用促進協議会」を通じて、通勤・通学時間帯の列車の増発や JR 東海道本線及び小田急線との連携体系の見直し等を関係機関に対して要望します。
- バス交通については、民間の路線バスと自主運行バス（長泉・清水循環バス等）が連携しながら、利便性を高めるとともに、利用促進に努めます。
- 地域の実情に応じた公共交通のニーズに対応するため、デマンド交通や乗合タクシー、自動運転車両等の新たな公共交通の導入を検討します。

②共通結節点の機能充実・改善を図る

- 鉄道駅は、既存の機能を維持するとともに、誰もが安心して安全に利用することができる環境づくりを図ります。
- 下土狩駅は、本町の玄関口にふさわしい駅前空間とするとともに、アクセスのしやすさや他の交通機関への乗り換えの利便性、三島駅との連絡の向上を図るため、交通事業者と連携し、魅力ある環境整備に努めます。
- 長泉なめり駅は、駅前広場において交通結節点としての機能を維持するとともに、自転車駐車場の拡充等を検討し、利用者の利便性向上を図ります。
- 日常生活に必要な商業施設や生活サービス施設が集積している（都）池田柵線沿道は、新規バス路線等の開設とバス等公共交通の乗り換え機能の新設を検討し、地域間をつなぐ交通結節点の形成を目指します。

(3)立地適正化計画における位置づけ

①計画の概要

「長泉町立地適正化計画（平成30年7月）」は、人口減少、高齢化が進行する社会情勢の中でも将来にわたり持続可能な都市を実現するため、居住や都市機能の誘導、公共交通の充実を目指す包括的な計画としています。

②目標

「住みたい、歩きたいまち ながいずみ」

③公共交通の位置付け

既存の公共交通の維持・充実を図るとともに、駅を中心とした拠点エリアへのアクセス性向上、乗り換え機能の向上と地域の実情に応じた新たな交通体系を検討するとしています。

〈立地適正化計画での方向性〉

- 既存バス路線については、利用促進を図ることによって維持・充実を図ります。
- 公共交通の利用促進を図るためには公共交通を利用しやすい環境づくりの形成が必要であることから、都市計画道路の整備状況等を踏まえ、拠点となるエリアへのアクセス性向上に寄与するバス路線等の新設を検討します。
- 交通結節点である鉄道駅周辺については、鉄道と他の公共交通との乗換機能の強化を図ることで、公共交通によるアクセス性の向上を目指します。
- 地域の実情に応じた公共交通のニーズに対応するため、デマンド交通や乗り合いタクシーなどの新たな交通体系を検討します。

目標とすべきターゲット：拠点エリアの求心力向上による地域活力の創出

【主な公共交通についての施策】

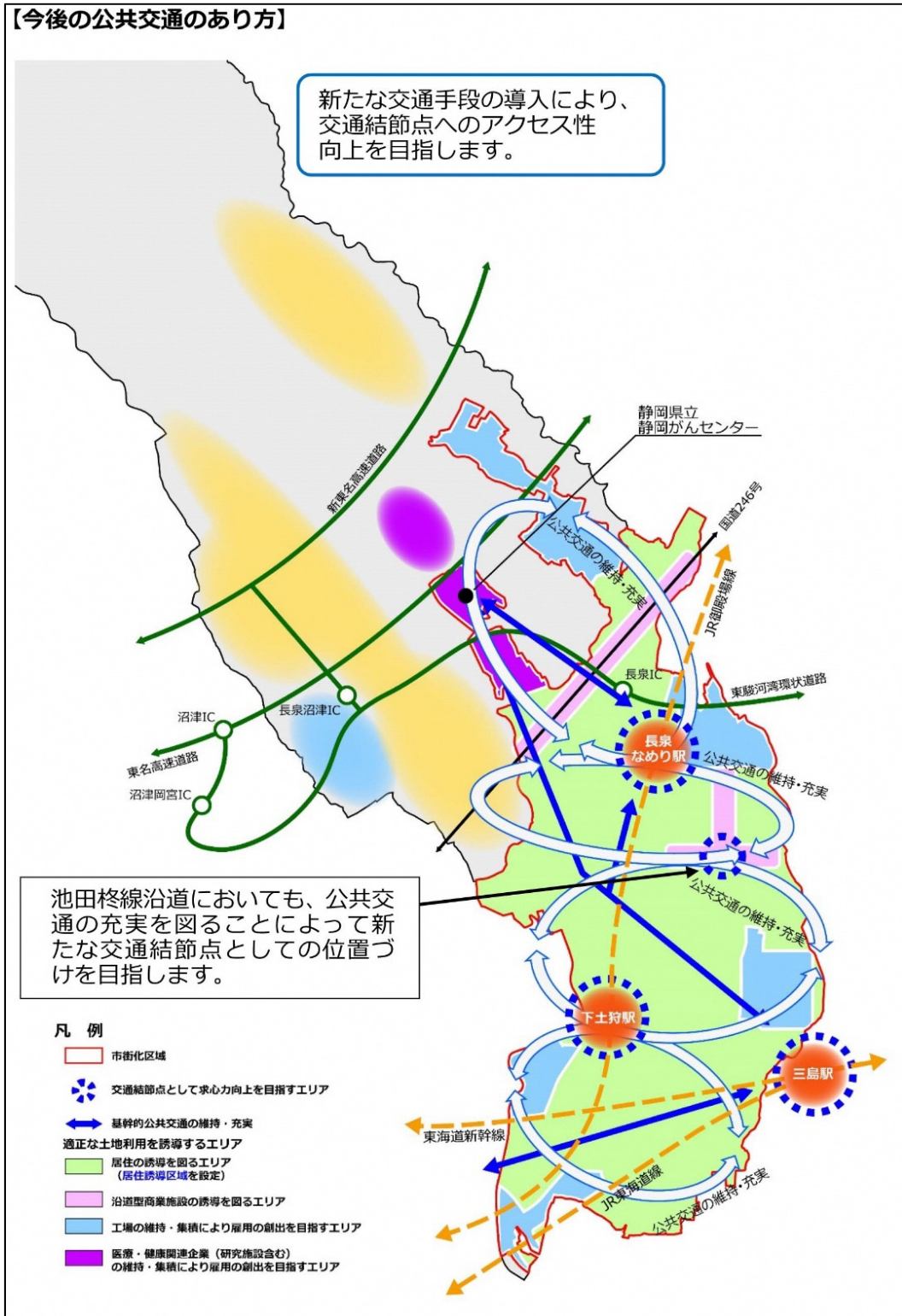
- ・拠点エリアの求心性向上のための交通結節点でのバス等公共交通の乗り換え機能強化
- ・公共交通利用促進のための駅前空間・池田終線沿道のバス等公共交通待合環境・駐輪場等の整備の検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のためのコミュニティバス路線・デマンド交通等の新規導入検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のための公共交通体系の見直し検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のための企業バスの一般利用支援検討

目標とすべきターゲット：歩いて楽しいまちづくりの創出

【主な公共交通についての施策】

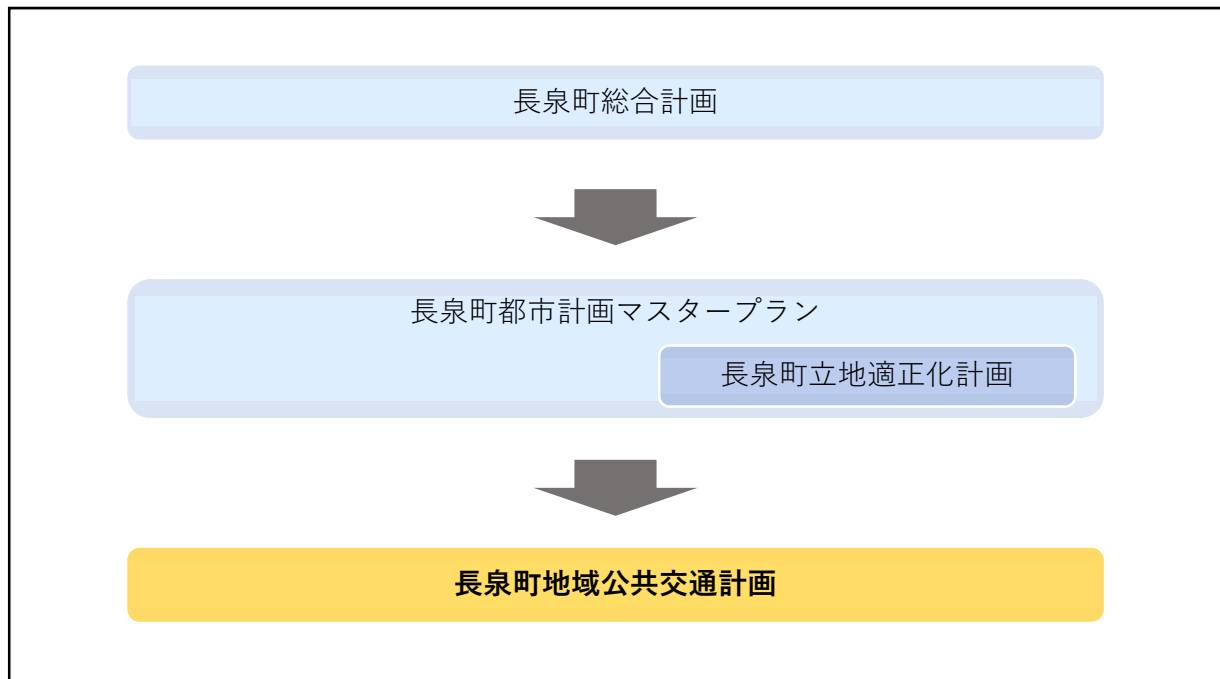
- ・新たな交通手段への転換を図るためのコミュニティサイクルの導入検討
- ・公共交通利用促進のための新たな交通手段の導入検討
- ・高齢者タクシー・バス利用助成事業の維持・充実

- ・バス等公共交通利用促進のための下土狩文教線、池田柵線等への公共車両優先システム (PTPS) 導入検討
- ・バス等公共交通利用促進のためのバス停上屋などの整備促進
- ・バス等公共交通利用促進のためのバスロケーションアプリの導入検討



(4)上位計画・関連計画と長泉町地域公共交通計画の位置づけ

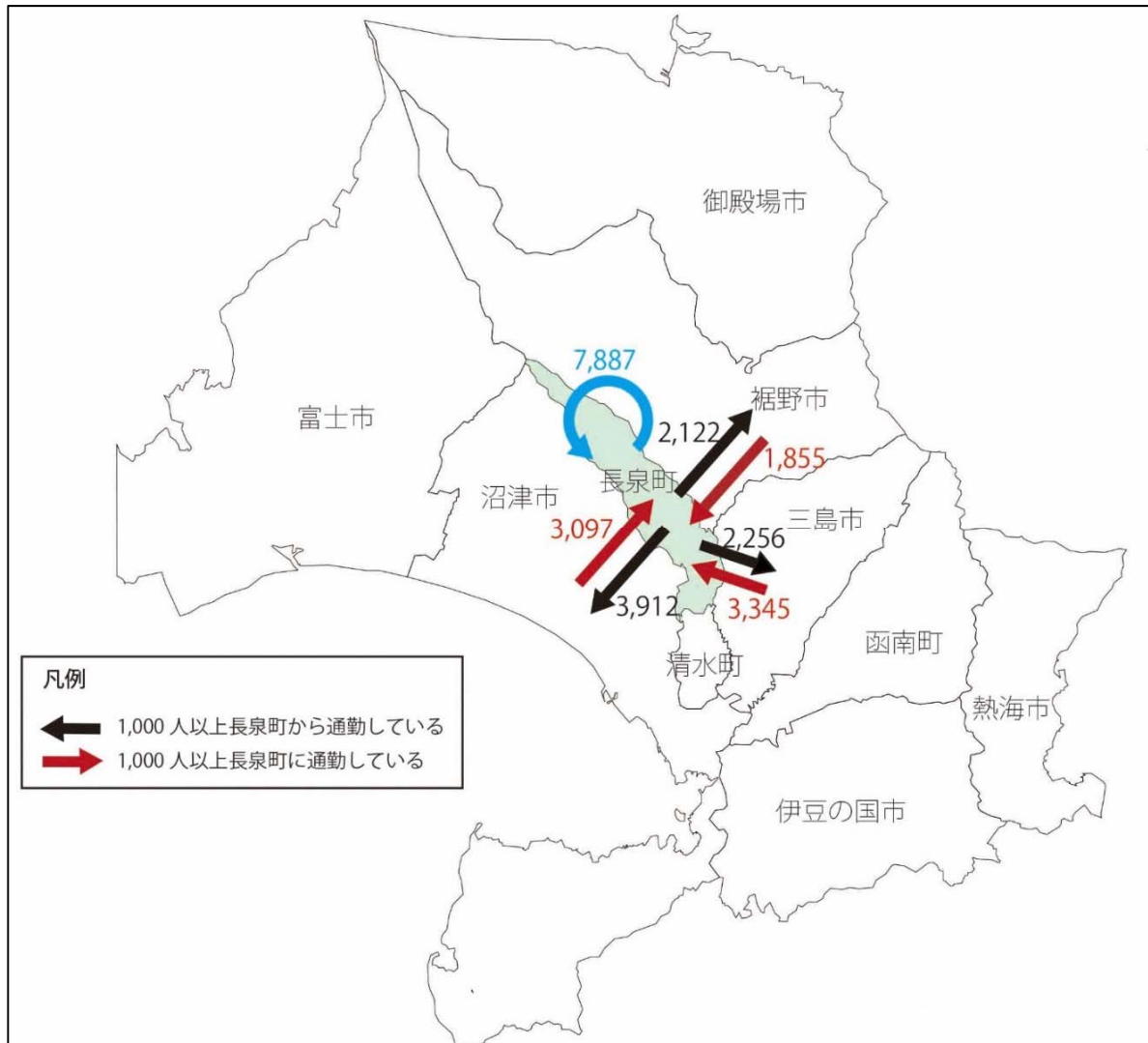
長泉町地域公共交通計画は、本町が策定している「長泉町総合計画」や「長泉町都市計画マスタープラン」、「長泉町立地適正化計画」の方向性と整合性を図る必要があります。



3. 移動の特性

(1) 市町間の通勤

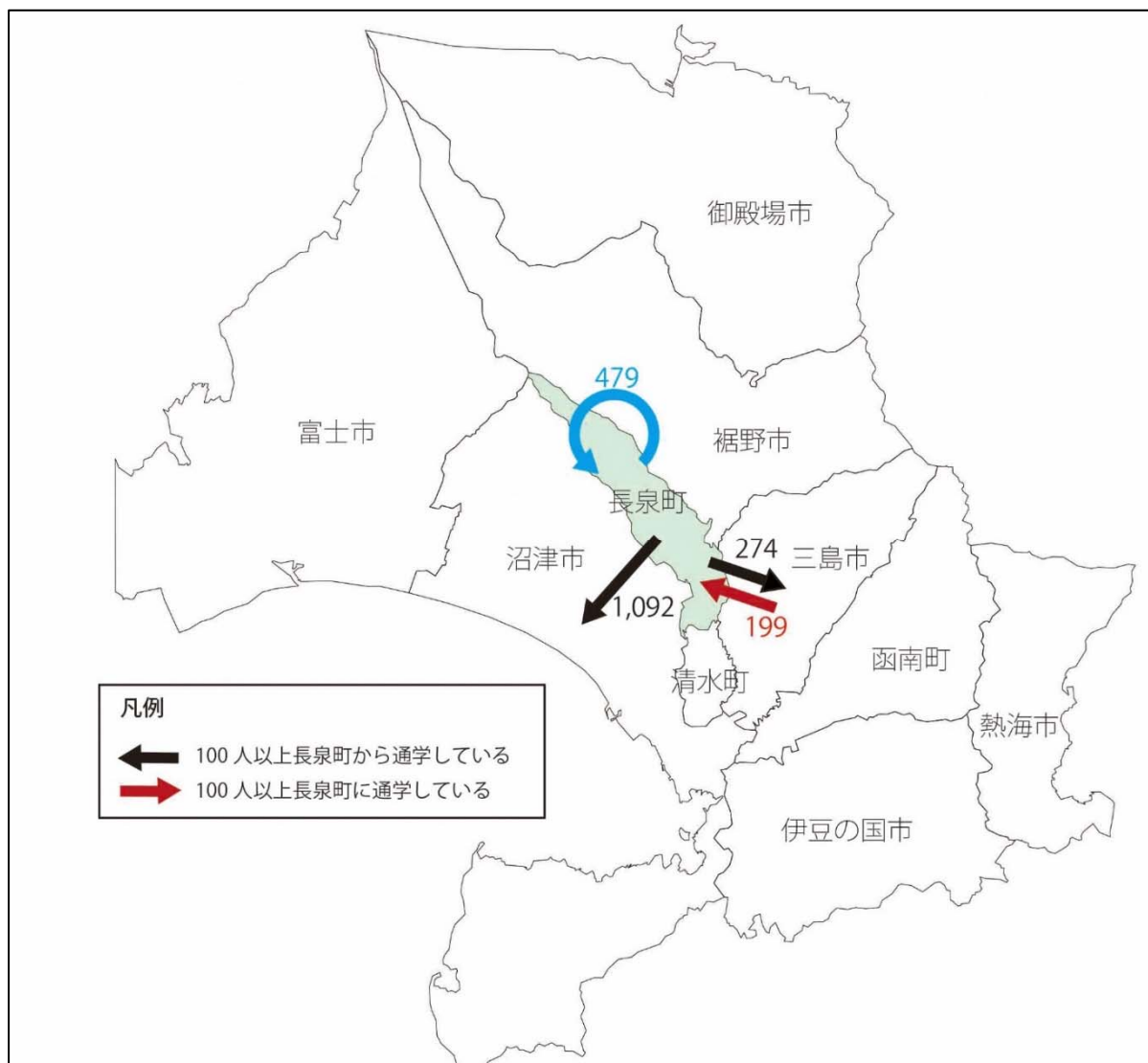
本町で働いている方が 21,092 人、本町内で就業している方が 20,757 人います。そのうち、本町在住かつ本町内で働いている方が 7,887 人であり、市町間の移動では、裾野市間、三島市間、沼津市間での移動が多くなっています。このことから、通勤において、町内の移動性を確保するとともに、隣接市町との移動性の確保も必要であるといえます。



出典：平成 27 年国勢調査

(2)市町間の通学

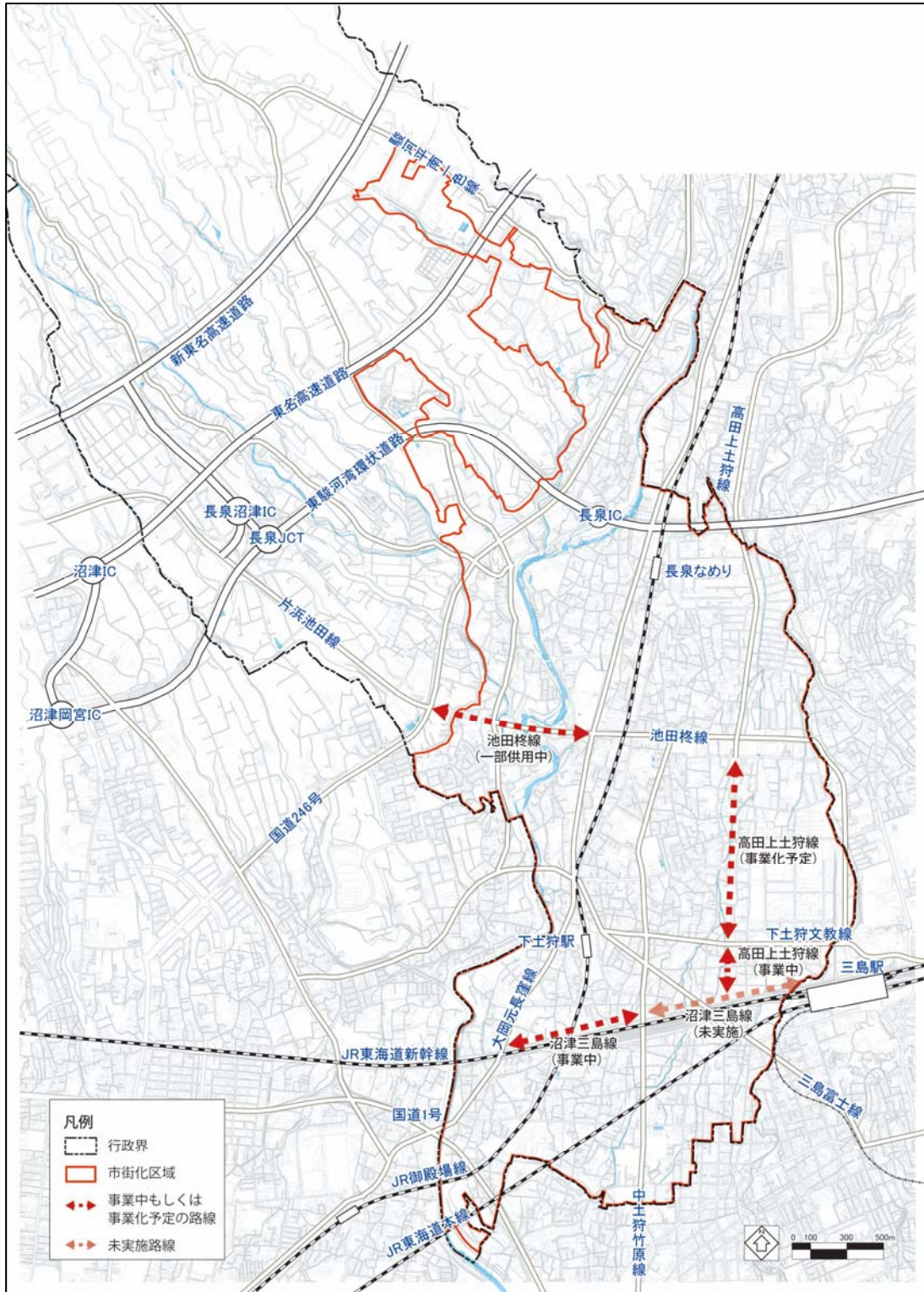
本町在住で通学している方が2,541人、本町内の学校に在学している方が1,207人います。そのうち本町在住で本町内の学校に在学している方が479人、市町間の移動では、特に沼津市にある学校に通っている方が多い傾向にあります。このことから、通学においても、町内の移動性を確保するとともに、隣接市、特に沼津市との移動性の確保も必要となります。



出典：平成27年国勢調査

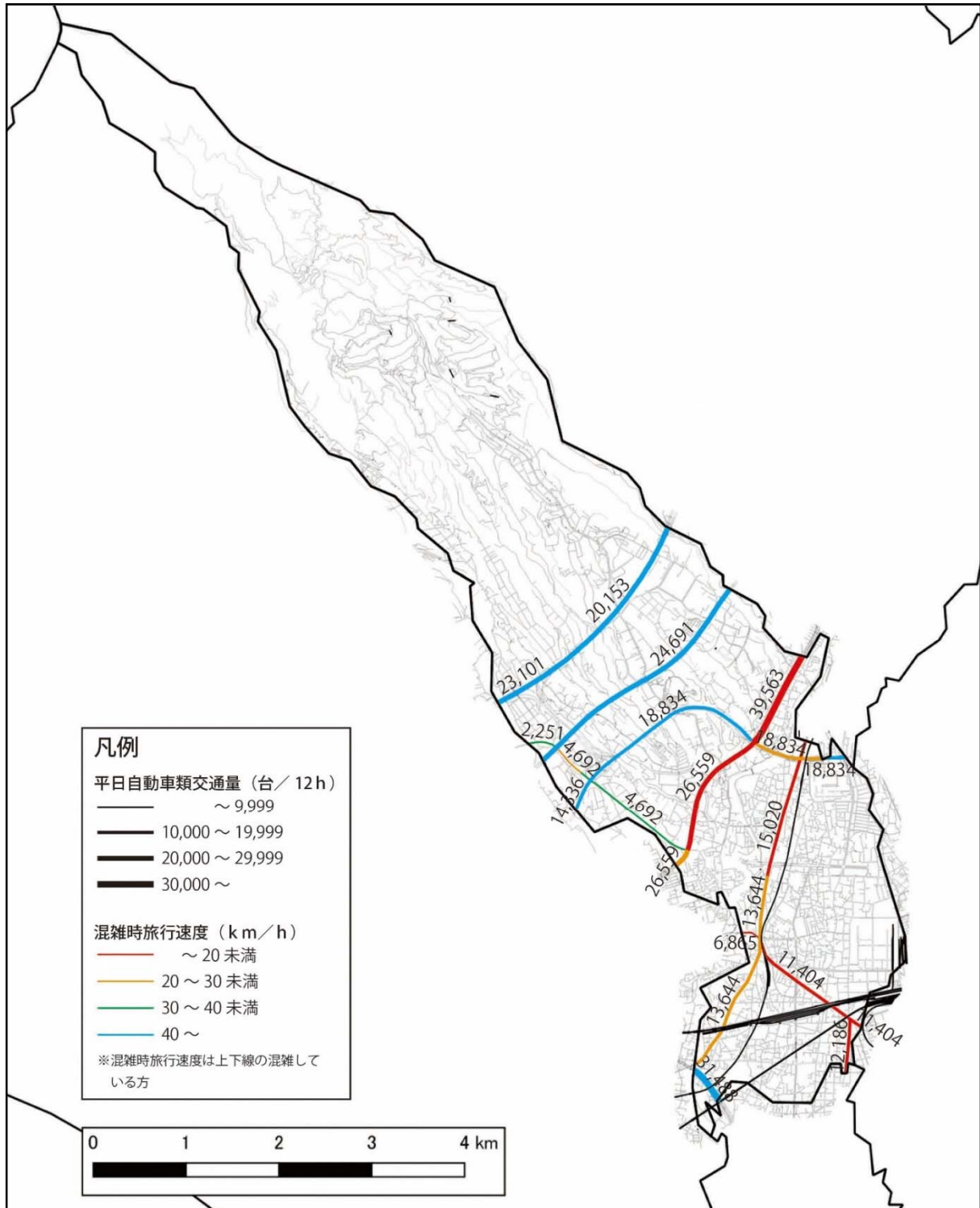
(3)全町の道路ネットワーク

事業中の道路が3か所あり、道路整備が進んでいることがわかります。今後、道路が整備されていくことにより、車両の移動経路が変化していくことが考えられます。



(4)道路の混雑状況

本町中心部の混雑時旅行速度が遅いことがわかります。道路整備が進んでいるため、今後改善していくことが予想されます。また、道路ネットワークが変化することにより、車両による公共交通の路線やあり方の変更が必要になってきます。

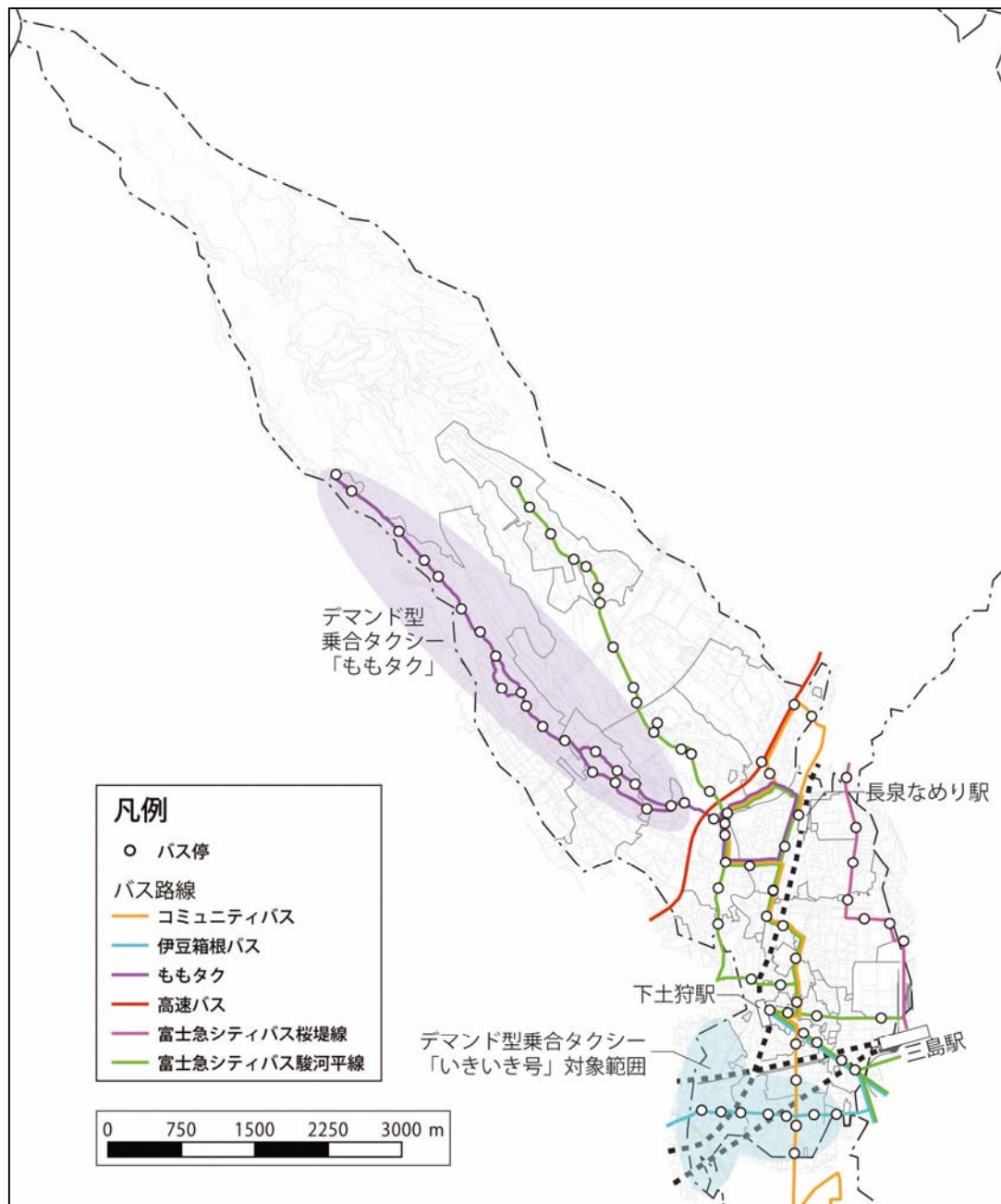


出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

4. 公共交通の運行状況

(1)公共交通の路線

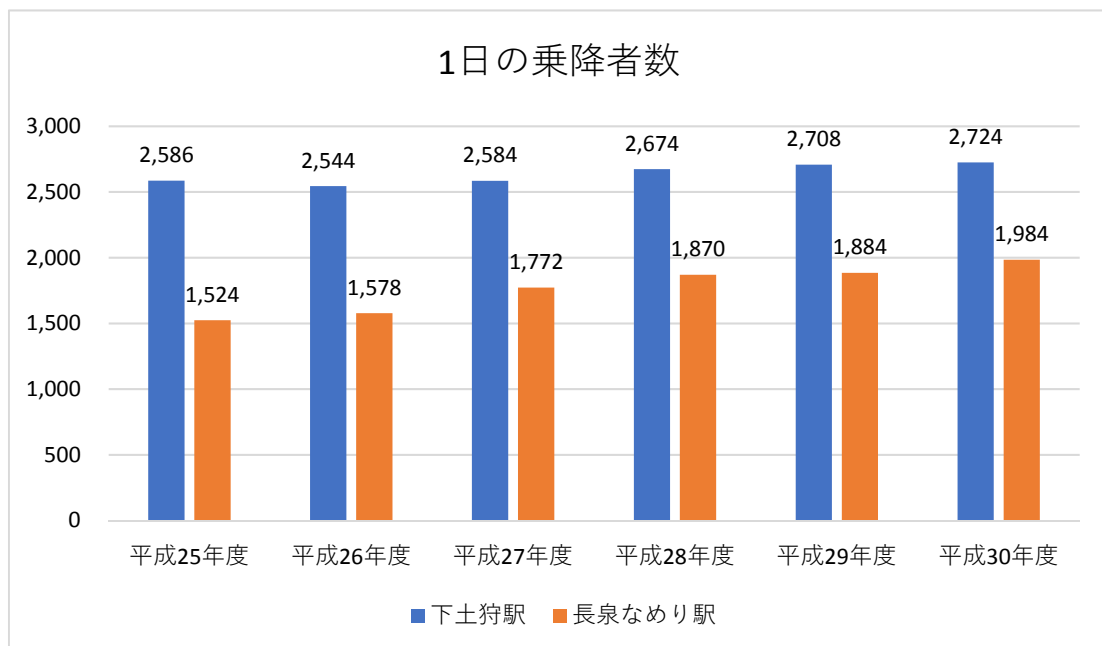
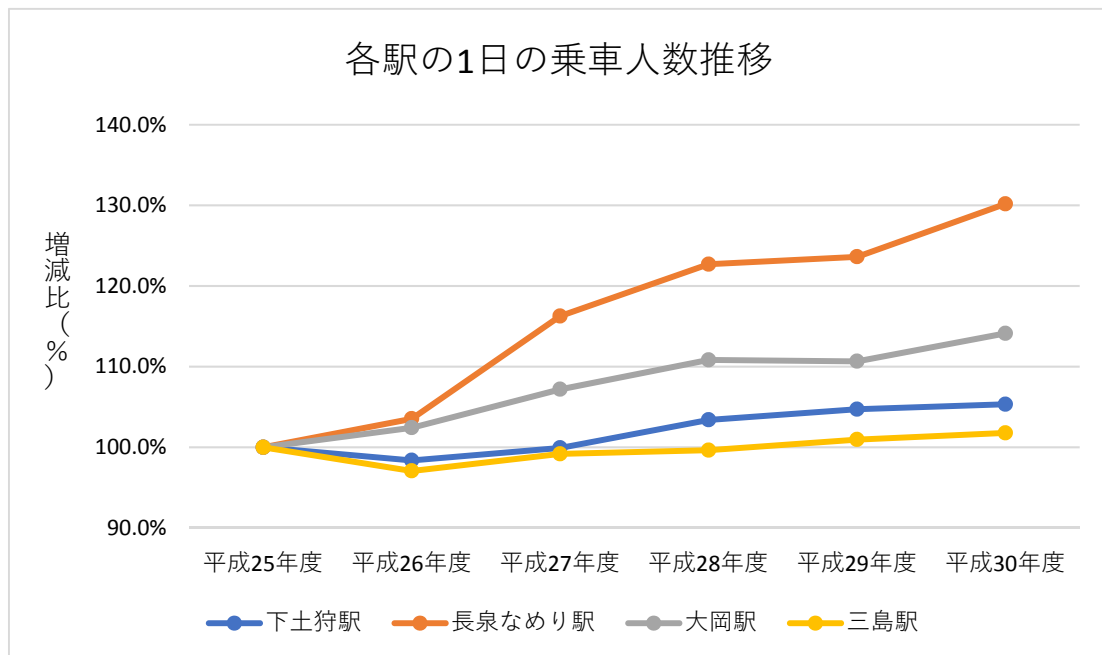
東西方向に JR 東海道本線、JR 東海道新幹線が通っており、南北方向に JR 御殿場線が通っています。町内の路線バスは富士急シティバスが 5 路線、伊豆箱根バスが 1 路線運行されています。町のコミュニティバスとして「長泉・清水循環バス」が運行されています。また、元長窪区、上長窪区、屋代住宅区、谷津区、下長窪区 14・15・17 班在住の方を対象としたデマンド型乗合タクシー「ももタク」の運行と竹原区、本宿区、シャルマン竹原区に住民登録している 75 歳以上の方もしくは、65 歳以上で自動車の運転手段のない方を対象としたデマンド型乗合タクシー「いきいき号」の実証運行が行われています。



出典：長泉町バス MAP、Yahoo! JAPAN 地図 HP

(2) 鉄道駅の乗降者数

町内の鉄道駅は下土狩駅と長泉なめり駅のみですが、町境近くに三島駅と大岡駅が位置しています。各駅の1日の乗車人数の推移は、平成25年度から平成30年度まででみると全ての駅で増加しています。また、長泉なめり駅では、平成25年度から平成30年度までの5年間で30%増加していることがわかります。

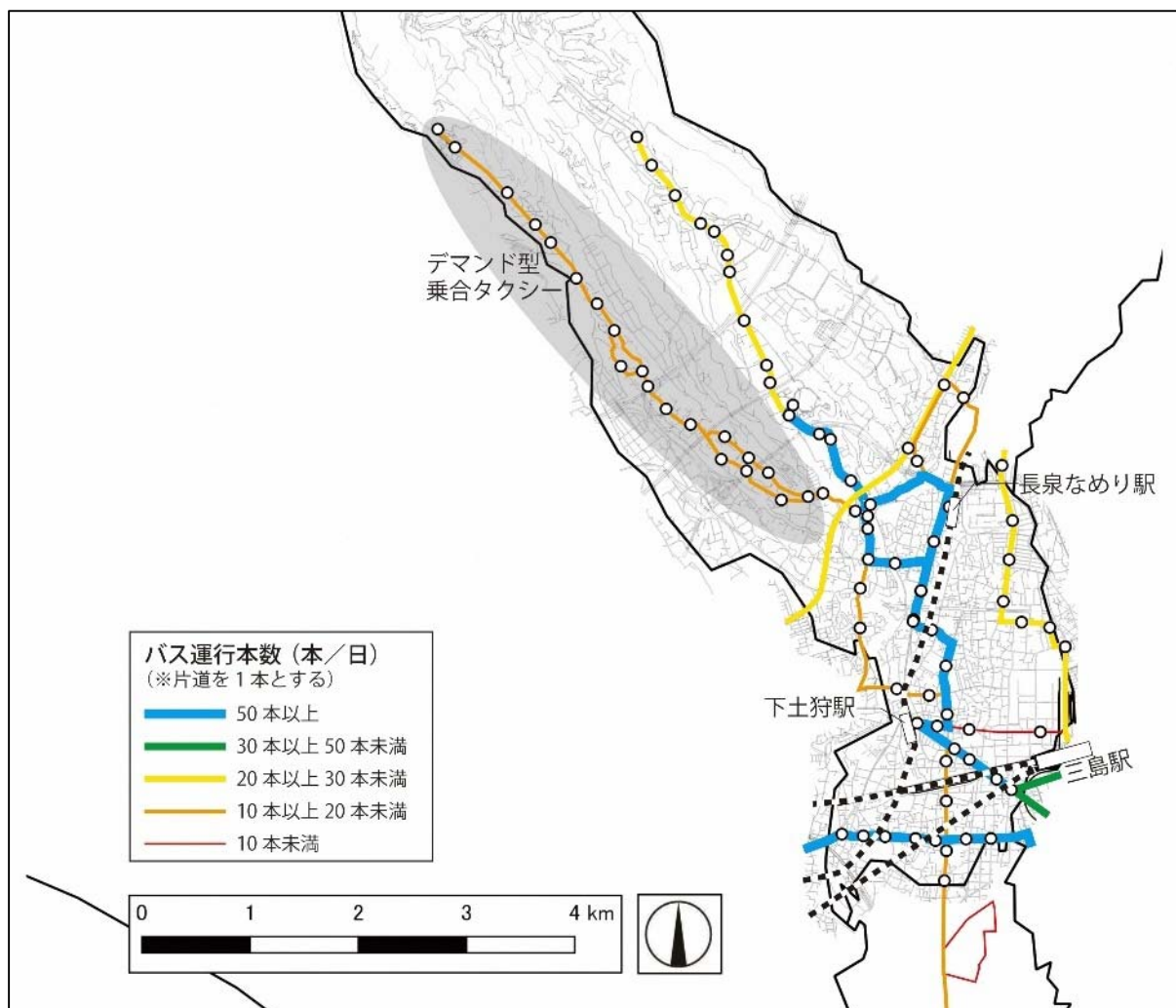


出典：静岡県統計年鑑（各年度版資料）

(3)路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの頻度

運行本数の頻度別の地図を以下に示します。運行本数が30本以上の路線は、30分に1本以上の運行、20本以上の路線は1時間に1本以上の運行があることがわかります。主な発着場所は三島駅と沼津駅で、三島駅と県立静岡がんセンターを結ぶ路線と、三島駅と沼津駅を結ぶ路線は町内を走る路線の中でも運行本数が多く、それぞれ1日30本以上運行されています。また、運行頻度が30分に1本以下の路線が数多くあることがわかります。

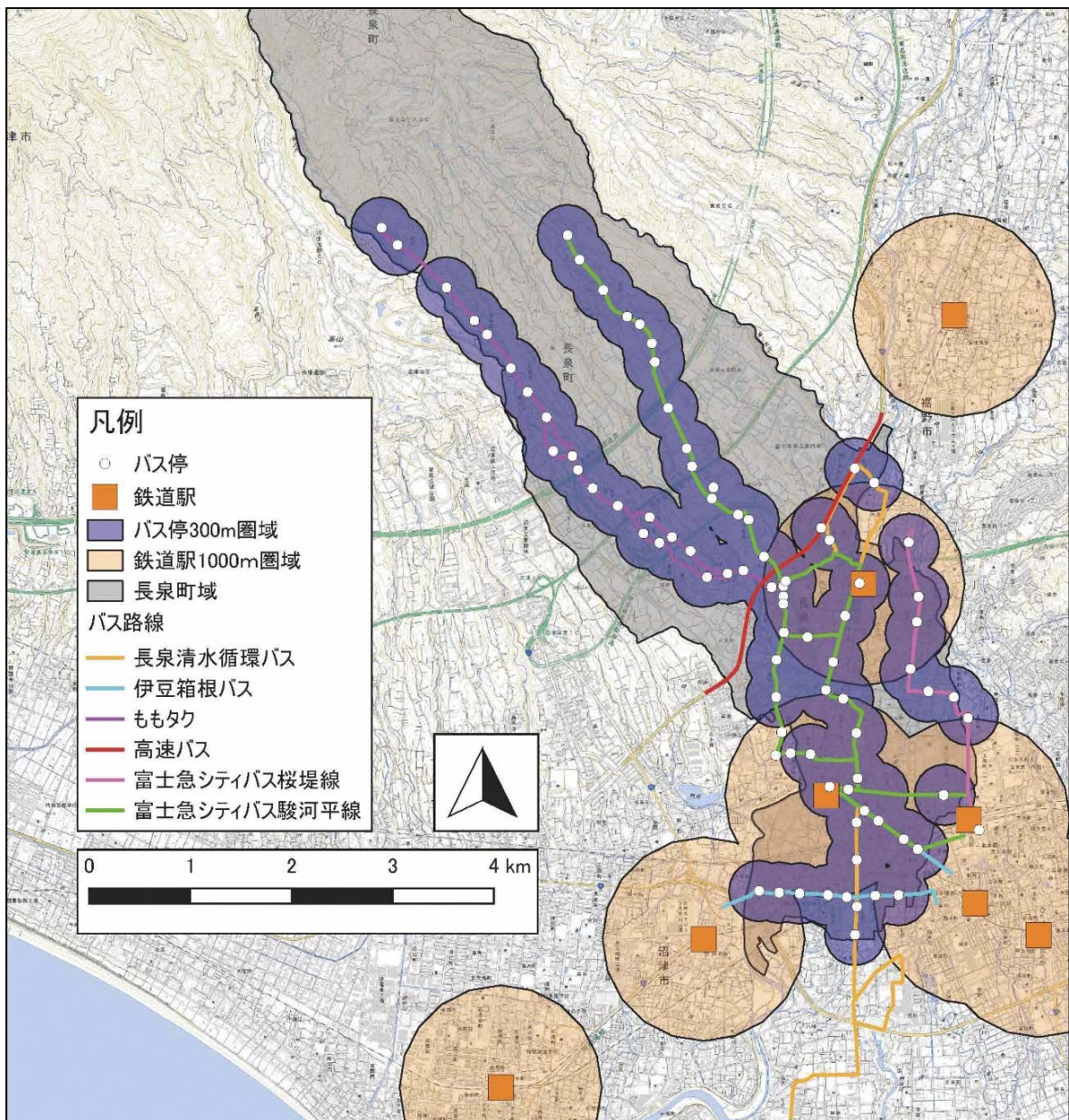
路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行本数



(4)公共交通サービス圏域

本町内の長泉なめり駅、下土狩駅と周辺駅である三島駅、三島広小路駅、三島二日町駅、大岡駅、沼津駅、裾野駅の1 km圏域、路線バス、コミュニティバスのバス停300m圏域と、デマンドタクシー「ももタク」の駐車場から300m圏域を下図に示します。

圏域外の箇所が公共交通空白地となり、都市計画区域内においても、公共交通空白地が存在することがわかります。公共交通空白地を通る公共交通の整備が必要であることがわかります。



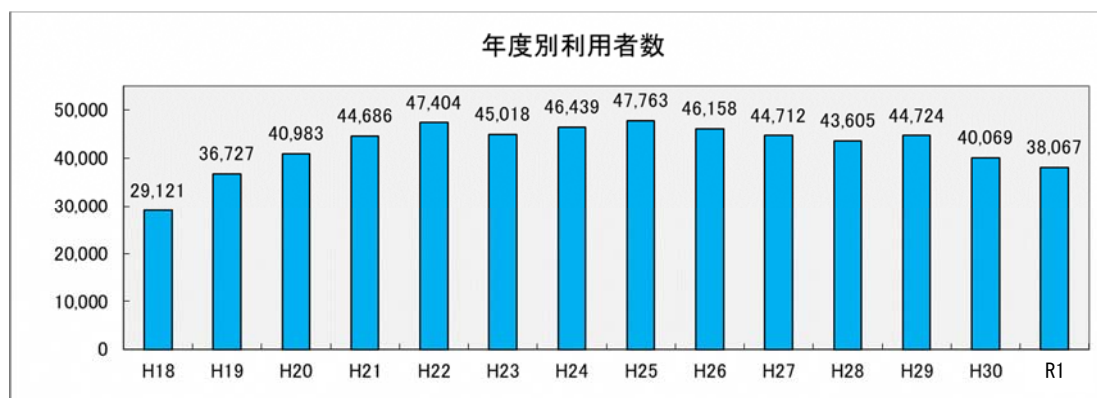
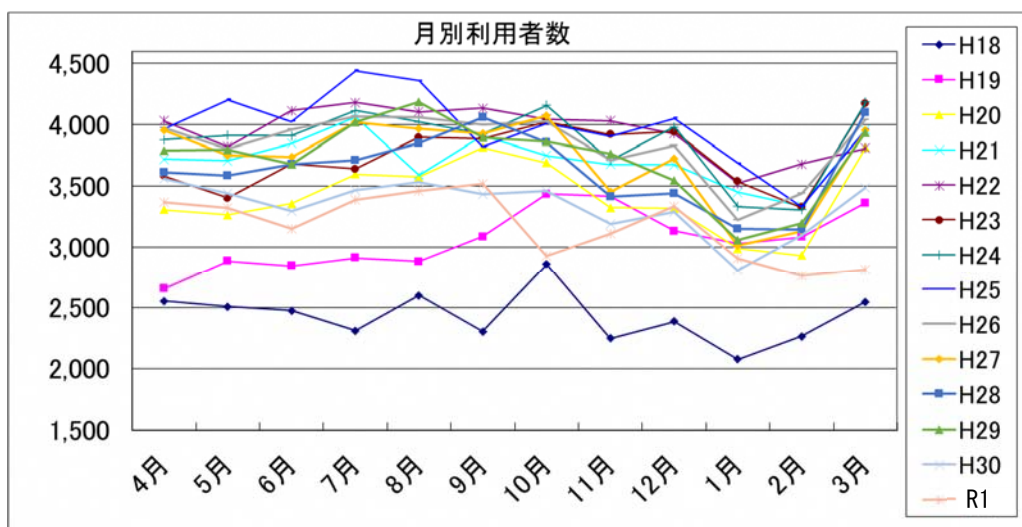
(5)コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用者数は、平成 25 年度をピークに減少傾向にあり、現在は年間 40,000 人前後で推移しています。月別にみると、1月、2月に利用者数が減る傾向にありますが、ほぼ一年を通して利用されています。

また、令和 2 年度の町からの委託費は約 1,270 万円となっています。

月別利用者数一覧表

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
H18	2,553	2,507	2,473	2,310	2,600	2,302	2,860	2,247	2,385	2,075	2,262	2,547	29,121
H19	2,654	2,885	2,845	2,912	2,881	3,086	3,436	3,420	3,134	3,026	3,083	3,365	36,727
H20	3,308	3,264	3,358	3,599	3,573	3,816	3,689	3,325	3,318	2,987	2,931	3,815	40,983
H21	3,720	3,705	3,848	4,066	3,592	3,910	3,748	3,675	3,674	3,448	3,340	3,960	44,686
H22	4,033	3,822	4,114	4,181	4,106	4,136	4,045	4,031	3,927	3,522	3,680	3,807	47,404
H23	3,585	3,403	3,679	3,641	3,896	3,888	4,027	3,920	3,942	3,539	3,326	4,172	45,018
H24	3,879	3,913	3,911	4,114	4,022	3,925	4,158	3,708	3,982	3,335	3,309	4,183	46,439
H25	3,966	4,203	4,027	4,440	4,358	3,818	4,012	3,906	4,051	3,688	3,333	3,961	47,763
H26	3,976	3,804	3,964	4,066	4,063	4,002	4,028	3,713	3,832	3,224	3,442	4,044	46,158
H27	3,958	3,753	3,740	4,019	3,971	3,926	4,074	3,456	3,722	3,013	3,128	3,952	44,712
H28	3,613	3,586	3,678	3,709	3,850	4,061	3,853	3,417	3,440	3,154	3,147	4,097	43,605
H29	3,789	3,794	3,677	4,023	4,185	3,895	3,862	3,762	3,548	3,056	3,198	3,935	44,724
H30	3,562	3,439	3,295	3,470	3,532	3,436	3,462	3,193	3,287	2,808	3,098	3,487	40,069
R1	3,366	3,322	3,148	3,386	3,462	3,522	2,929	3,112	3,333	2,910	2,760	2,817	38,067



出典：長泉町提供

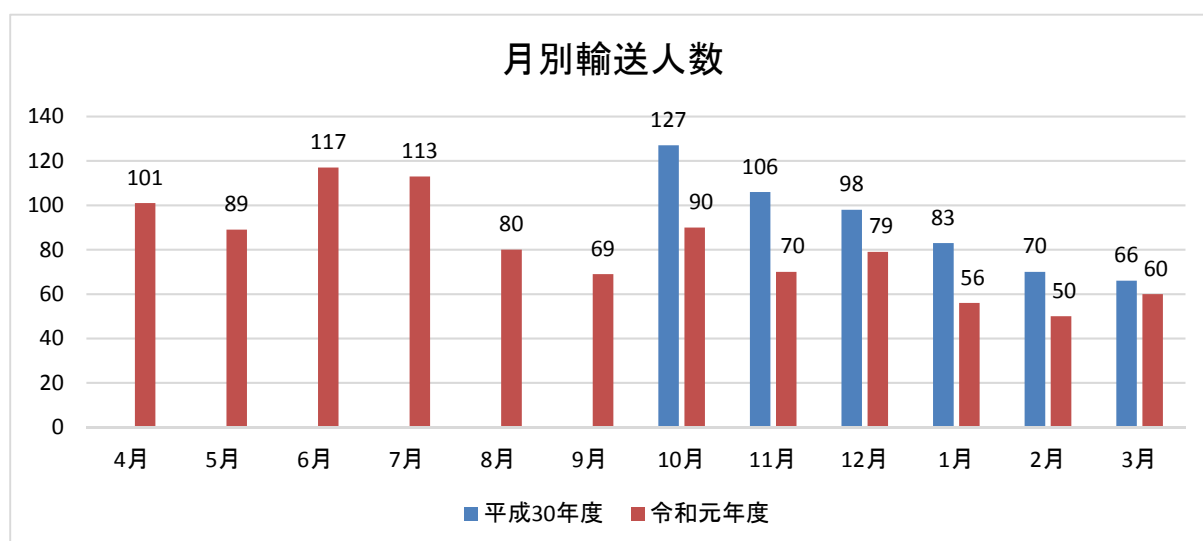
(6) デマンド型乗合タクシーの利用状況

元長窪区、上長窪区、屋代住宅区、谷津区、下長窪区 14・15・17 班在住の方を対象としたデマンド型乗合タクシー「ももタク」は、平成 30 年 10 月 1 日から運行開始しています。

運行開始直後の 10 月に一番利用者が多くなっており、平成 30 年 10 月から令和 2 年 3 月までの 1 年半で合計輸送人数は 1,519 人となっています。会員登録者数は令和 2 年 3 月までで 695 人であり、対象地域住民の約 28.8% を占めています。年齢比率では 65 歳以上が約 78.8% を占めており、高齢者で自動車を運転し移動することが困難な方が多く利用していることがわかります。

平成 30 年 10 月から令和 2 年 3 月までの実利用者は 133 人であり、利用回数は 1 回、2 回、10 回以上が多くなっています。乗合率は平均して 1.21 人であり、採算性が低いことがわかります。

サービス開始から 1 年半であるため、今後も利用促進、情報提供に努めていく必要があります。



年齢	利用者数			年齢比率	男女比率	
	男	女	計		男	女
0～19 歳	9	85	94	6.2%	9.6%	90.4%
20～39 歳	9	6	15	1.0%	60.0%	40.0%
40～64 歳	38	175	213	14.0%	17.8%	82.2%
65 歳以上	113	1,084	1,197	78.8%	9.4%	90.6%
内 75 歳以上	83	873	956	62.9%	8.7%	91.3%
全年齢	169	1,350	1,519	100.0%	11.1%	88.9%

利用回数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	計
実利用者	39	30	11	8	8	0	2	4	1	30	133

出典：長泉町提供

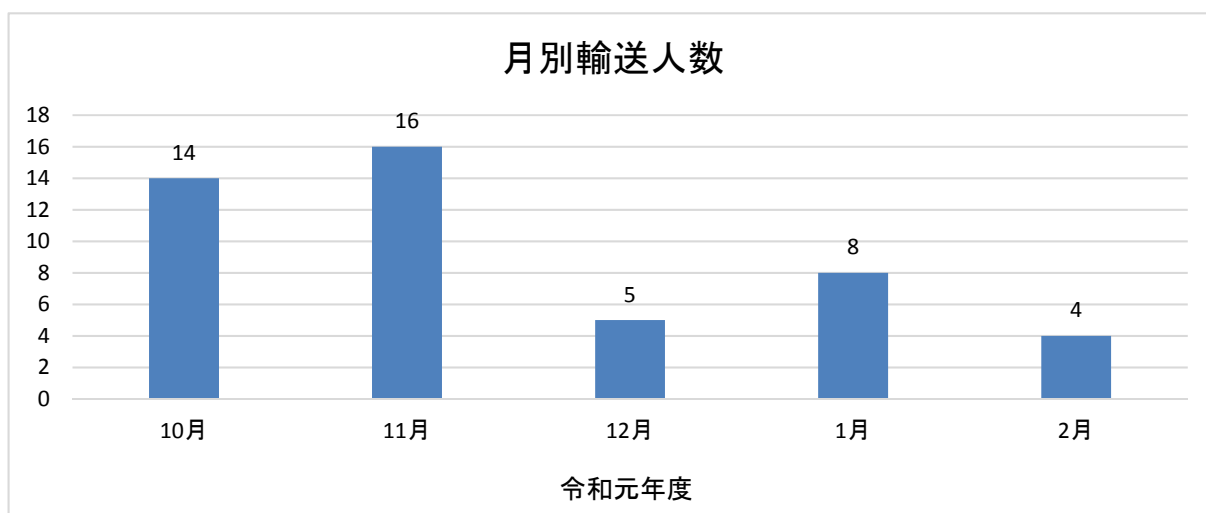
(7)竹原・本宿地区のデマンド型乗合タクシーの実証運行の状況

竹原区、本宿区、シャルマン竹原区に住民登録している75歳以上の方もしくは、65歳以上で自動車の運転手段のない方を対象としたデマンド型乗合タクシー「いきいき号」の実証運行が令和元年10月から行われています。

令和元年10月から令和2年2月までの5か月間の利用者数は合計で57人であり、行きダイヤの利用者が多く、多くの方が自宅から目的地への利用をしていることがわかります。また、特に75歳～84歳の女性の方が多く利用していることがわかります。会員登録者数は185人であり、平成27年国勢調査による竹原区、本宿区65歳以上人口2,150人とする約8.6%を占めています。

令和元年10月から令和2年2月までの実利用者は25人であり、利用回数は1回の方が多くなっています。乗合率は平均して1.17人であり、採算性が低いことがわかります。

現在、実証運行のため、今後の利用促進、普及活動による認知度の上昇が必要と考えます。



年齢	利用者数			年齢比率	男女比率	
	男	女	計		男	女
65歳～74歳	0	1	1	1.8%	0.0%	100.0%
75歳～84歳	4	35	39	68.4%	10.3%	89.7%
85歳～94歳	3	14	17	29.8%	17.6%	82.4%
95歳以上	0	0	0			
全年齢	7	50	57	100.0%	12.3%	87.7%

利用回数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	計
実利用者数	16	2	2	1	1	1	1	0	1	0	25

出典：長泉町提供

(8)コミュニティサイクル

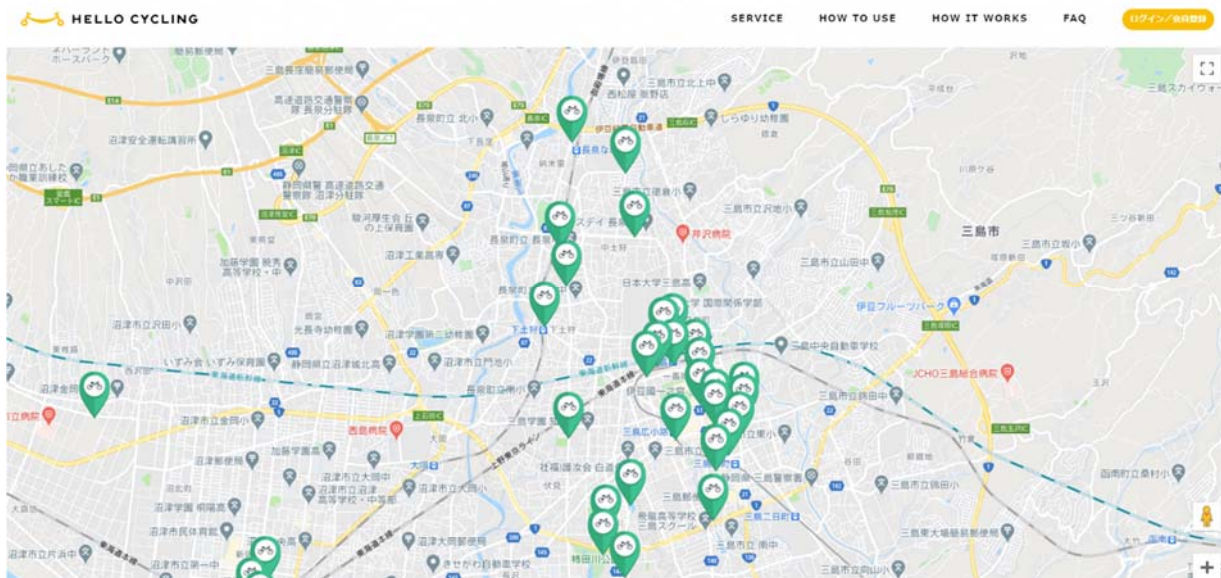
本町では2019年3月からコミュニティサイクル「ハレノヒサイクル」が開始されています。町内に、6箇所のステーションがあり、三島市、沼津市など市町をまたいだ貸し出し、返却ができるようになっています。

ステーション一覧

- ・ノジマ長泉店
- ・ベルフォーレ入口
- ・ユーコープ桜堤店
- ・下土狩駅
- ・竹原グラウンド
- ・長泉町役場



ステーションの配置



(9)モビリティに関わる新技術の動き

近年、我が国を含め世界的に、モビリティ（移動しやすさ）を支える新技術の開発、導入、実証実験が進んでいます。

沼津市では、2018年度、沼津駅と沼津港の拠点間のネットワーク強化に向けて、新たな交通システムの可能性を検証する社会実験を実施しました。「ゆっくり、楽しく移動する」という新しい価値観による交通手段について検証するため、EVバスの試験運行を行いました。

2019年度は、静岡県が進める「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」と連携し、国内初の公道での自動運転とバス優先信号制御を組み合わせた実証実験を行いました。

本町の公共交通を考える上では、地域にあった新技術の活用を視野に入れ検討する必要があります。

近年の新技術の動きを整理しました。

①複数の公共交通機関をつなぐ技術

1)MaaS(Mobility as a Service)

フィンランドの首都ヘルシンキで始まった思想・サービスであるMaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）は、世界に波及しつつあります。

交通を所有（自家用車の所有）から利用へ転換するものであり、アプリ等を活用した情報提供により、利用者（または住民）を最適な交通手段や経路に導くものです。

我が国においても、2018年11月より、西日本鉄道株式会社とトヨタ自動車株式会社は、交通および店舗・イベント情報のサービサー8社と協力し、スマートフォン向けマルチモーダルモビリティサービス「my route（マイルート）」の実証実験を福岡市で開始しています。そのほか、伊豆地域での実証実験が実施されていることや、2020年度から全国各地で都市を単位とした実証実験が進められています。

さらに、地方部においても、自治体エリア内のタクシー料金を均一にするなどの実験が行われています。

<MaaSのレベル>

レベル	MaaSの内容
1	情報の統合（複数モードの交通提案、価格情報）
2	予約、決済の統合（1トリップの検索、予約、支払）
3	サービス提供の統合（公共交通に加えてレンタカー等も統合）
4	政策の統合（データ分析による政策）

資料：国土交通政策研究所報第69号2018年夏季

②自動運転技術の進化

1)公共交通の自動運転

我が国では、「未来投資戦略2017」（平成29年6月閣議決定）や「官民ITS構想・ロードマップ2017」（平成29年5月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ

活用推進戦略会議決定)において、2020年までに、高速道路の高度な自動運転(レベル3以上)の市場化や限定地域における無人自動運転移動サービス(レベル4)の実現を目指しています。

また、2025年を目途に、高速道路における完全自動運転(レベル4)の市場化等が政府全体の目標として示されています。

表 自動運転化レベル(自動運転に係る制度整備大綱)

レベル	名称	定義概要	安全運転に係る監視、対応主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
0	運転自動化なし	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者
1	運転支援	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
2	部分運転自動化	システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
自動運転システムが(作動時は)全ての運転タスクを実行			
3	条件付運転自動化	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム(作動継続が困難な場合は運転者)
4	高度運転自動化	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム
5	完全運転自動化	システムが全ての動的運転及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に(すなわち、限定領域内ではない)実行	システム

レベル3以上の高度な自動運転を実現するためには、車両の安全基準や交通ルール等の多岐にわたる道路交通関連法規について見直しが必要であり、「自動運転に係る制度整備大綱」(平成30年4月 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定)において、2020年以降2025年頃の導入初期段階を想定した道路交通関連の法制度の見直しに関する政府全体の方向性がとりまとめられました。この時期に対応するのは、レベル3または4の自動運転を想定しています。

このようなことから、試行や実装を進めていくうえで、わが国では、自動運転化技術の開発とともに、法制度の整備が課題となっていることがわかります。

③地域にあったモビリティを支える新技術

Ma a Sや自動運転の他に、地域に合った新技術を開発、導入、実証運行する事例が増えています。

1) グリーンスローモビリティ

電動で時速 20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上のモビリティをグリーンスローモビリティと言います。国土交通省では、この「環境・経済・社会の統合的向上」の考え方に基づき、高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められる「グリーンスローモビリティ」の推進を行っています。既に、群馬県桐生市、石川県輪島市、東京都豊島区の池袋地区、大分県の湯布院町等では、環境負荷の小さいEVの車両で低速での運行を行っています。



2) シェアリングモビリティ

カーシェアリングやコミュニティサイクルの総称です。車や自転車を保持せず、シェアすることにより、公共交通手段を補完するとともに、環境負荷を軽減する等の効果があります。



3) パーソナルモビリティ

1人乗りのコンパクトな移動支援機器です。代表的なものとして、セグウェイが挙げられます。歩行者と既存の乗り物(自転車・原付・自動二輪車・乗用車など)の間を補完する目的で開発された個人向けの移動ツールであり、人が移動する際の1人当たりのエネルギー消費を抑制するという意図のもと、従来の自動車とは一線を画した移動体として提案されています。既に、東京都千代田区の大丸有地区では、路上に貸出スポットを設置したパーソナルモビリティのカーシェアリングの社会実験が行われています。また、駐車場を活用したカーシェアリングでは本格運用がされています。



4) オンデマンドモビリティ

トヨタ自動車とソフトバンクの共同出資会社であるMONETは自動運転社会の実現を見据え、次世代のオンデマンドモビリティサービスの提供に向けて全国の17自治体と連携を開始することを発表しています。

2018年2月27日から豊田市で実証実験を行いました。また、三菱地所と連携して、2月26日から、東京・丸の内



内エリアに勤務する人を、スマートフォンのアプリケーションで選択した場所から勤務地付近まで送迎するサービス「オンデマンド通勤シャトル」の実証実験を実施しました。

5)米Via(ピア)社のライドシェアシステム ヒルズピアの実証実験

東京都港区の六本木ヒルズで森ビルが実施した実証実験は、森ビル社員を対象に、スマホから予約すると、専用車両が来て、予約者の相乗りで移動することができるデマンド型乗合タクシーの進化形です。

実際にバス停を設置するのではなく、スマホ上に表示されるバーチャルバス停で、乗降位置を規定しています。

実験概要

- 名称：HillsVia（ヒルズ・ヴィア）
- 主催：森ビル株式会社
- 協力：Via社、メルセデス・ベンツ日本株式会社
- 期間：2018年8月1日～2019年7月31日
- 場所：虎ノ門ヒルズ、六本木ヒルズ他
- 運行時間：平日 8:00～19:30
- 対象：森ビル社員約1,300名他
- 車両台数：4台～



6)多目的自動車

トヨタ自動車株式会社は、2018年1月に米国ネバダ州ラスベガスで開催した2018 International CESで移動・物流・物販など多目的利用目的のモビリティサービス（MaaS）専用次世代電気自動車（EV）、「e-Palette Concept」を出展しました。例えば将来は、複数のサービス事業者による1台の車両の相互利用も可能とする。つまり乗り込む人やモノ、時間によって役割が変わることが想定されます。また複数のサイズバリエーションをもつ車両による効率のかつ一貫した輸送システムといったサービスの最適化も目指すとのこと。また、サービス事業者のニーズに対応した内装を設定することで、例えば移動中に飲食や体験サービスを提供し、より有意義な移動時間へ変化させるなど、e-Palette Conceptが新たなビジネスモデルの創出に貢献することも想定しています。



7)次世代自動車(水素燃料電池バス等)

環境面の性能が高い水素燃料電池バス（F Cバス）が実用化されています。既に、東京都営バスでは、このF Cバスを活用して路線運行がされています。



5. バス交通の成立エリア

(1)分析の概要

町では、コミュニティバスとデマンド型乗合タクシーを運行していますが、コミュニティバスの運行を考える際に、利用状況が重要な視点となります。コミュニティバスの一定の利用が見込まれるルートやエリアでコミュニティバスの運行を行い、公共交通の需要が少ないルートやエリアはデマンド型乗合タクシーを行うなどのすみわけが考えられます。

そこで、町で運行されているコミュニティバスの利用状況と人口密度、施設の立地から、バス事業の一定の利用があるエリアを分析します。

(2)分析方法

①仮定条件

今回のバス交通の成立エリアを求めるために、以下の条件を設定しました。

- ・バスの運行経路片道 5 km のバス路線
- ・停留所の間隔は 500m に 1 つ（起終点（駅など）を除くと 10 のバス停）
- ・1 日 6 往復
- ・運賃は 1 回 200 円

②人口当たりの利用率

コミュニティバスのバス利用率は、バス停留圏域人口（平成 27 年国勢調査結果：2 分の 1 地域メッシュ：概ね 500m 四方）と、1 日の利用者数（平成 29 年度「長泉・清水循環バス」OD 調査）の関係から、利用率を整理すると、本町で運行しているコミュニティバスの 1 日の利用率はバス停留圏域人口の 0.56% となります。

①バス停留圏域人口（人）	12,959
②利用者数（人/日）	72
③利用率②/①（%）	0.56%

③運行経費の試算

静岡県では、1 km あたりの運行経費が 374.83 円となっています。仮定条件より、片道 5 km、運行回数 6 回より、日あたりの運行経費は約 22,490 円となります。

また、仮定条件 1 回 200 円とすると、日当たり運行経費をまかなうためには、日当たり 113 人（小数繰り上げ）の利用が必要となります。

①片道距離	②往復距離 (①×2)	③運行回数	④1日運行 距離(②×③)	⑤運送原価	⑥1日運行 経費(④×⑤)
5km	10km	6回	60km	374.83 円/km	22,490 円

④事業採算性を確保するための人口密度

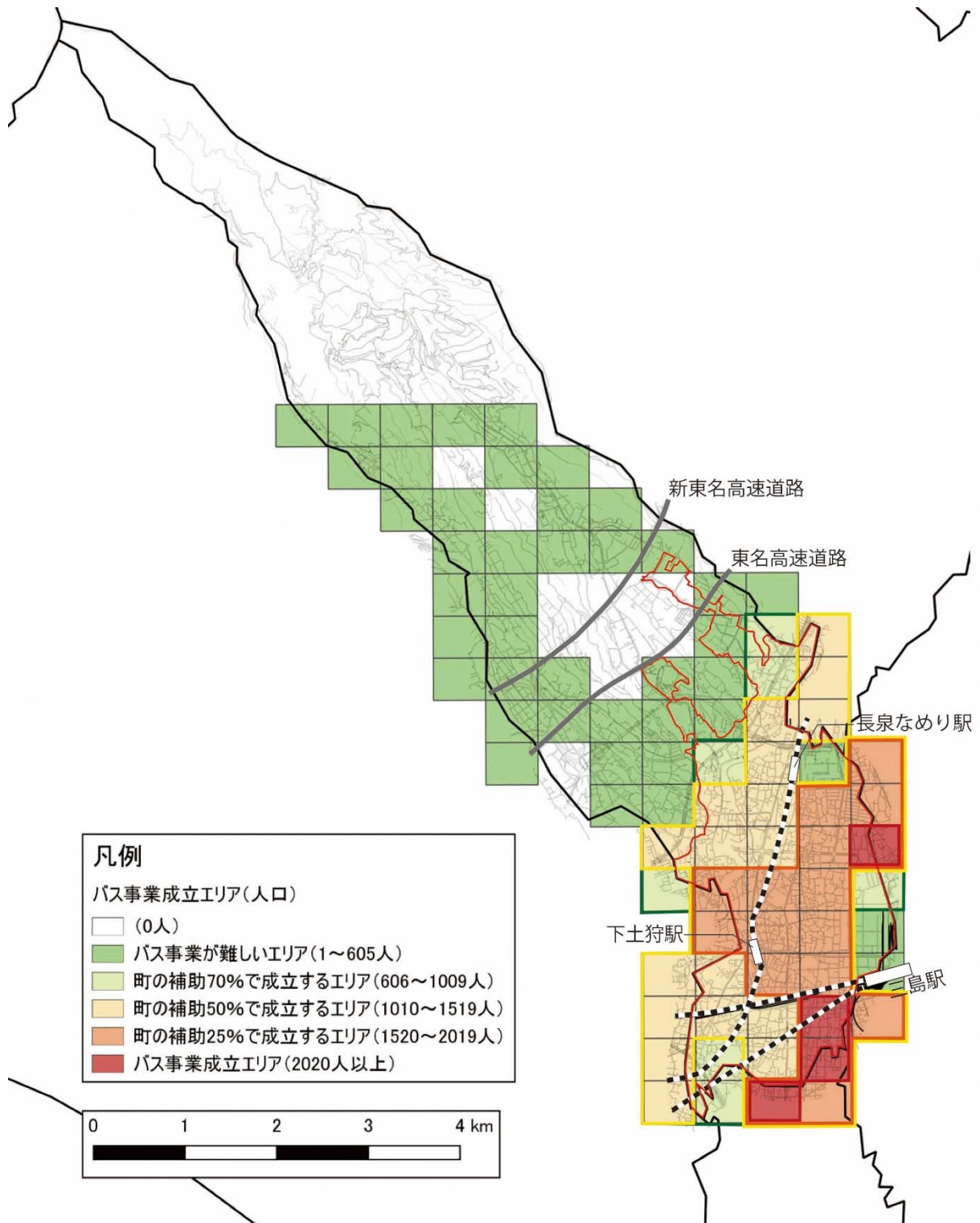
人口当たりの利用率 0.56%で逆算すると、20,179 人（小数繰り上げ）の背後人口が必要になります。バス停 10 箇所×バス停圏域（2 分の 1 地域メッシュ：約 25 ヘクタール）の面積に 20,179 人の人口があることを考えると 2 分の 1 地域メッシュ 1 つ当たりの人口は 2,018 人となります。

⑤バス事業が成立するエリア

先に示した 2 分の 1 地域メッシュ 1 つ当たりの人口は 2,018 人のエリアについては、町の補助がなくても事業が成立するエリアとなります。現在、コミュニティバスへの町からの補助は運行経費の約 73%となっており、今回は町からの補助率が運行経費の 70%までをバス事業が成立するエリアとします。

バス事業成立エリア地図

町からのバス事業者への運行経費にかかる補助率を70%と仮定した場合、下図の黄緑色（緑の線内）の範囲でバス事業が成立します。市街地が形成されている南部のエリアでバス事業が成立しやすいことがわかります。



6. 町民の意向

(1) アンケートの実施概要

町民の移動特性と公共交通に関するニーズを把握するために、長泉町公共交通に関する町民アンケートを実施しました。

長泉町公共交通に関する町民アンケートは、本町民の竹原・本宿区にお住まいの方 2,000 人と、竹原・本宿以外にお住まいの方 2,000 人に郵送配布・郵送回答にて実施しました。抽出の際、高齢者の要望を詳細に把握するため、全町向けアンケートは、15 歳以上 65 歳未満は 10 歳刻みで 200 人ずつ、65 歳以上は 1000 人、竹原区・本宿区向けアンケートは、15 歳以上 65 歳未満は 10 歳刻みで各区 100 人ずつ（両区合わせて 200 人）、65 歳以上は両区合わせて 1000 人とししました。竹原区在住の 65 歳以上男性は 250 人以下だったため、本宿区で補充し人数を合わせました。

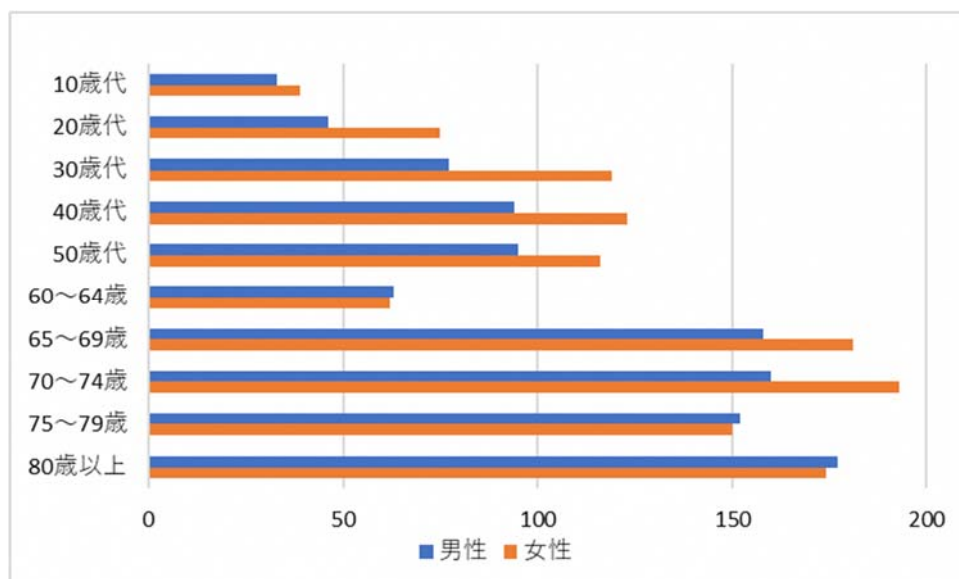
竹原・本宿区で約 56%、竹原・本宿区以外で約 62%の回答率でした。

	竹原・本宿	竹原・本宿以外
配布日	2018 年 11 月 29 日（木）発送	
配布数	2,000 通	2,000 通
回収数 2018 年 12 月 25 日役場到着分	1,111 通	1,230 通
回収率	55.6%	61.5%

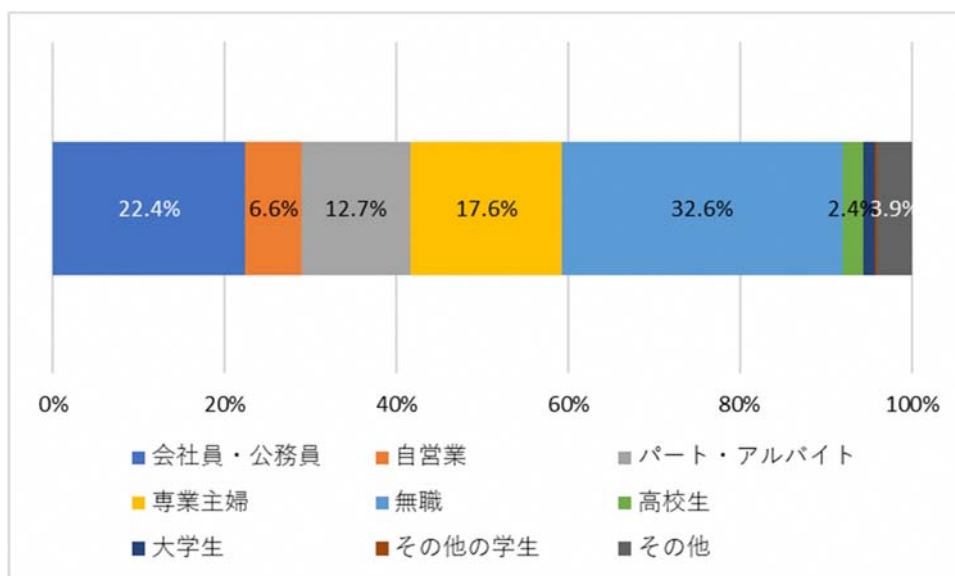
以下、総数についてのアンケート結果を示します。

(2) 回答者の属性

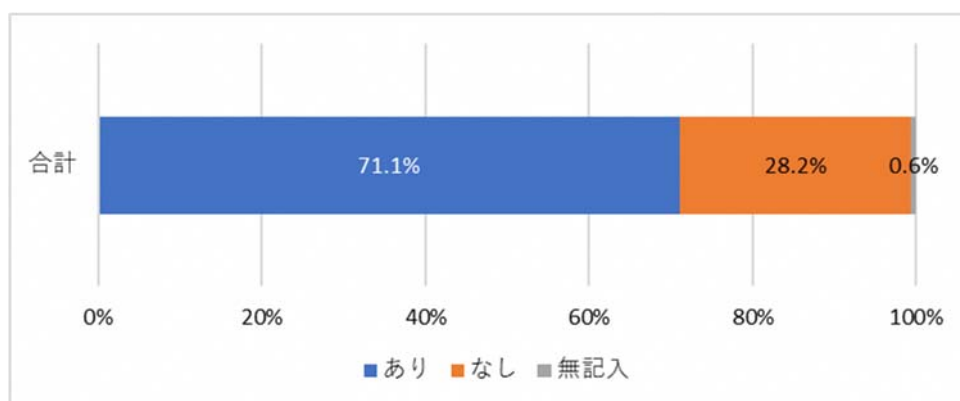
アンケートの回答者の年代と性別は、65 歳以上に多く配布したため多くなっています。また、30 歳代～50 歳の女性も多くなっています。



職業については、無職、会社員・公務員、専業主婦が多くなっています。

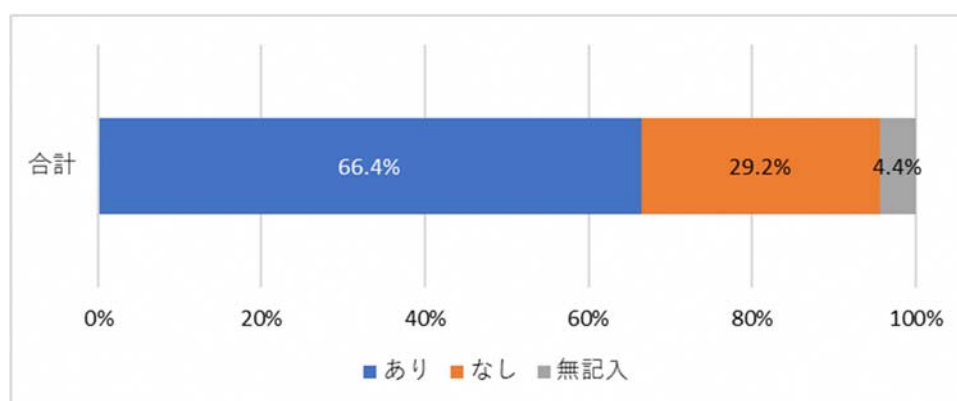


自動車運転免許の有無を尋ねた設問において、運転免許を持っていない、返納した方が約3割います。この人たちが公共交通を必要としている町民であると考えられます。



※運転免許なしには、免許返却も含む。

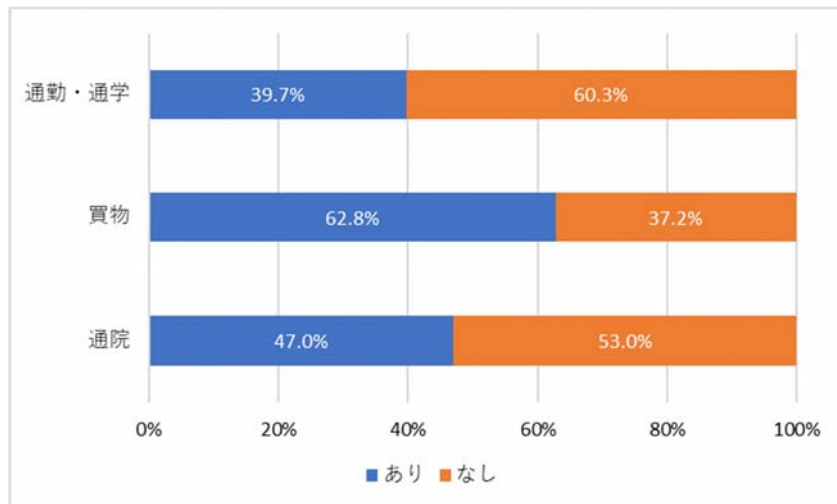
ご自身で自動車を運転して外出することがあるかを尋ねた設問において、外出する機会がないと回答した方が約3割います。運転免許の所持とほぼ同じ結果となっています。



(3)移動の特性

①移動の目的

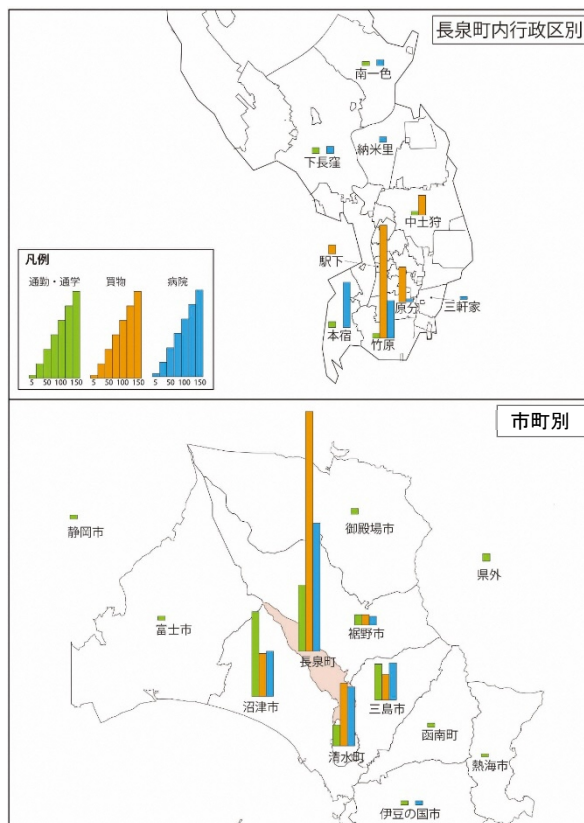
公共交通を使った日常的な移動の目的となる通勤・通学、買い物、通院の3つについて外出機会の有無については、買物が一番多く約6割の方が買物で日常的に外出することがわかります。



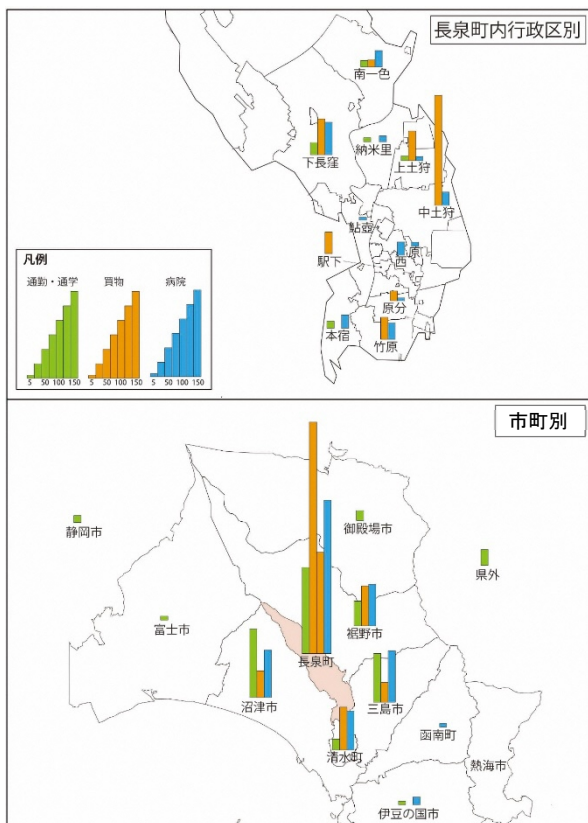
②移動区間

通勤・通学では、竹原・本宿区では沼津市が一番多く、竹原・本宿区以外は本町内が一番多くなっています。買物では、どちらも本町内が一番多くなっています。通院も、本町内が一番多くなっています。町内での移動性の確保とともに、隣接市町への移動性の確保も必要となります。

○竹原・本宿区



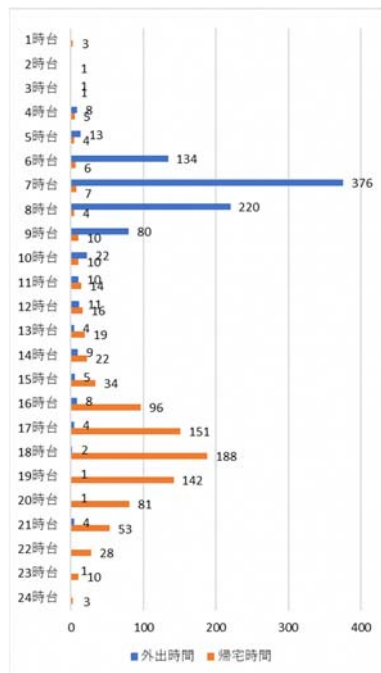
○竹原・本宿区以外



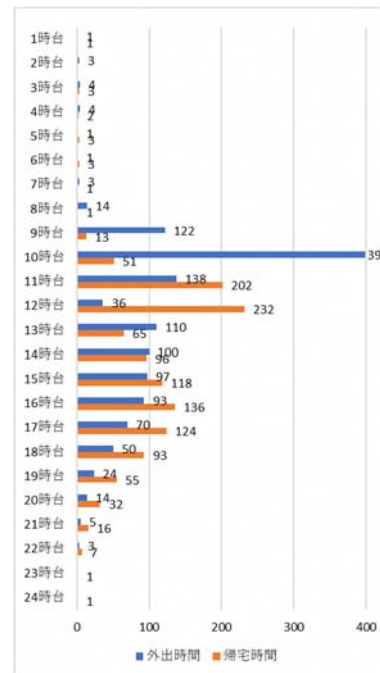
③時間帯

通勤・通学では、外出時間のピークは7時台、帰宅時間のピークは18時台です。買物では、外出時間のピークは10時台、帰宅時間のピークは12時台です。通院では、外出時間のピークは9時台、帰宅時間のピークは12時台です。外出時間については7～10時、帰宅時間については12時台と18時台に需要が多いことがわかります。

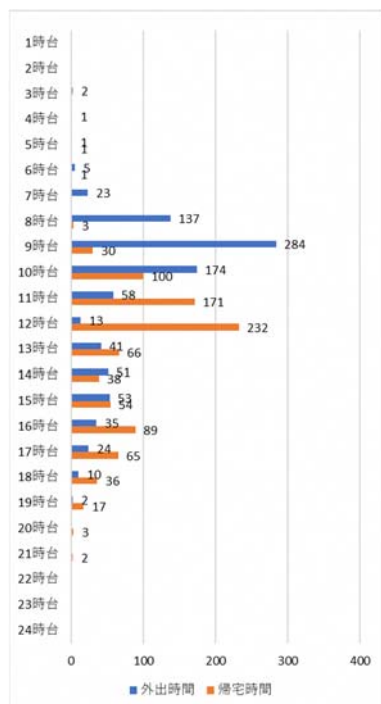
○通勤・通学



○買物

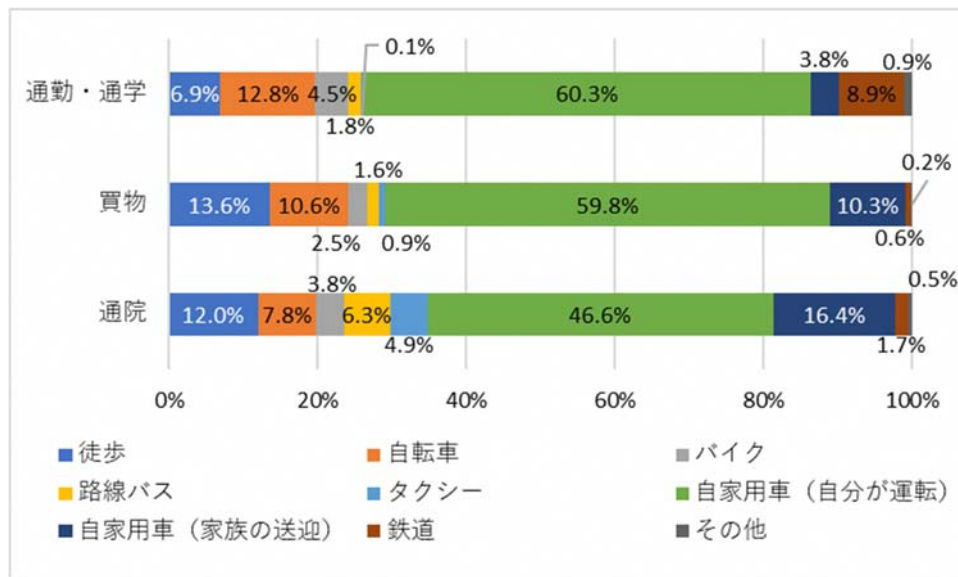


○通院



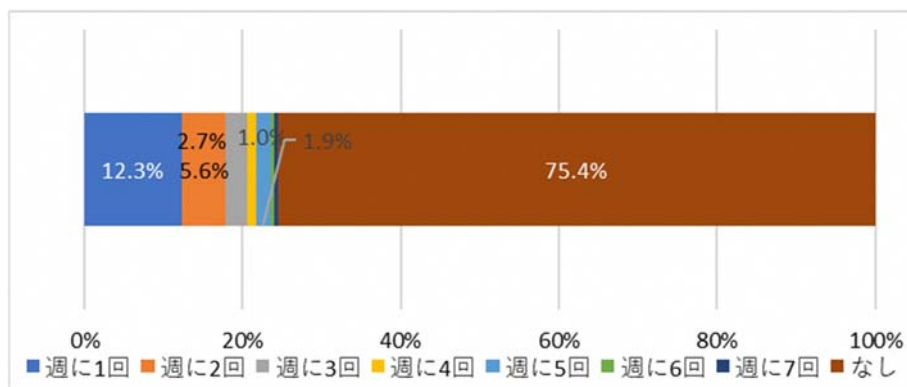
④利用交通手段

どのような移動手段を使うか尋ねた設問に対して、通院について一番路線バスを使う比率が高くなっています。また、通勤・通学について一番鉄道を使う比率が高くなっています。

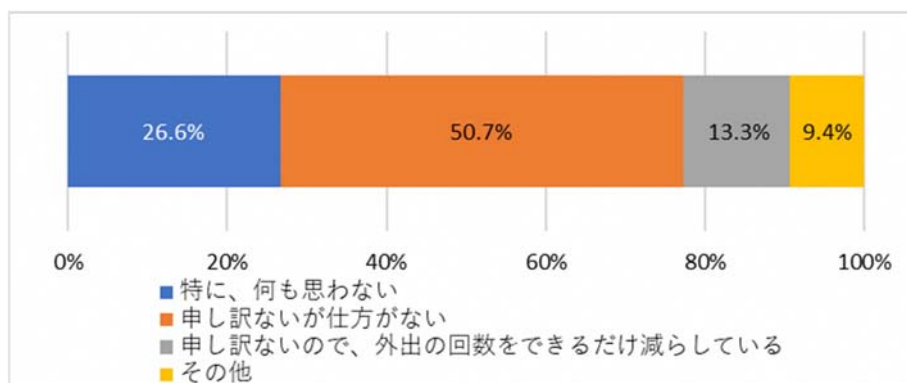


⑤送迎の状況

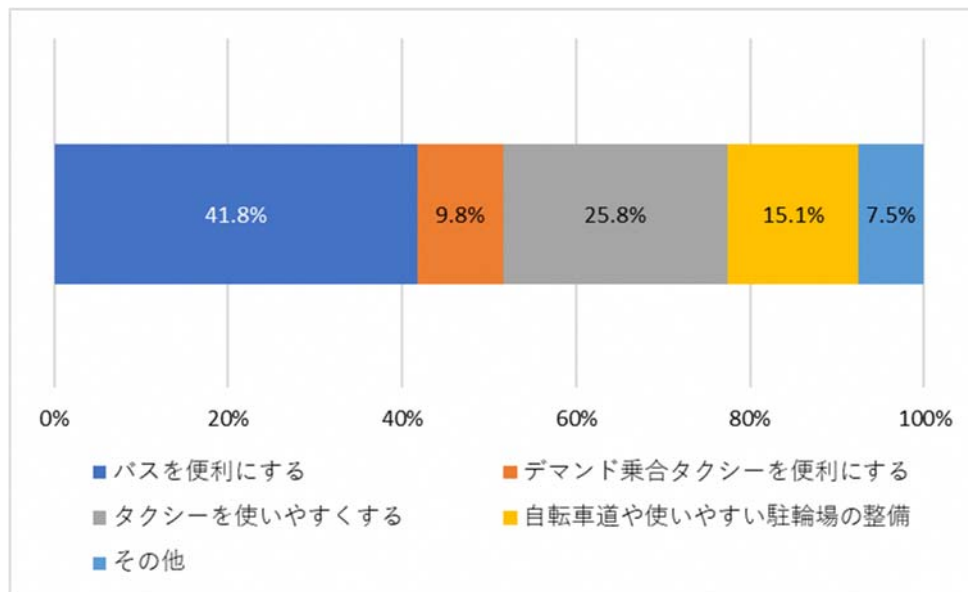
家族に週に何回くらい送迎してもらっているかの設問について家族に週1回以上送迎してもらっている方が2割以上いることがわかります。また、送迎に関して申し訳ないと思っている方が6割以上おり、公共交通へ変換を促すことが必要と考えられます。



※なしは無記入、0回の方を集計



家族に送迎してもらう回数を減らすためには、バスを便利にすると回答した方が4割以上いることがわかります。バスを便利にすることにより、約4割の方が家族の送迎からバス利用に切り替えることが可能になります。

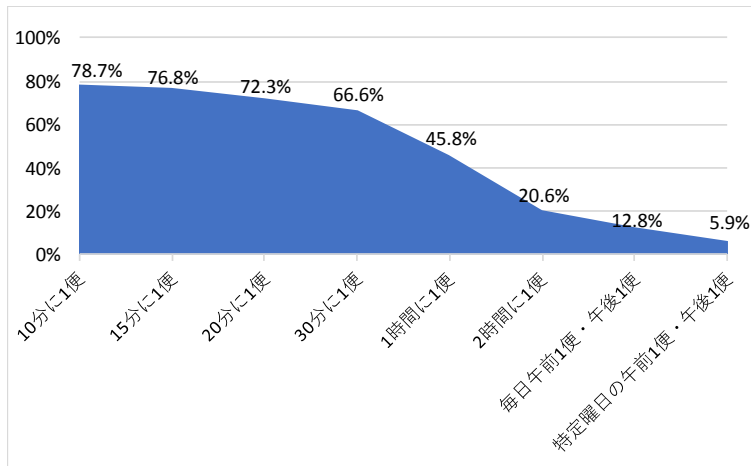


(4)公共交通に関するニーズ

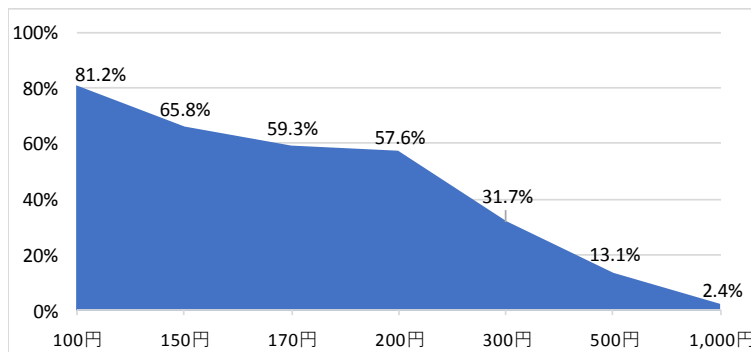
①公共交通を利用する条件

運行間隔について 20 分に 1 便であれば、7 割以上の方が利用すると回答しています。運賃については、150 円以下であれば、6 割以上の方が利用すると回答しています。自宅から停留所までの徒歩時間については、5 分以下であれば、8 割以上の方が利用すると答えています。利用する際に必要な時間帯として、始発 8 時台、終発 20 時台が一番多くなっています。

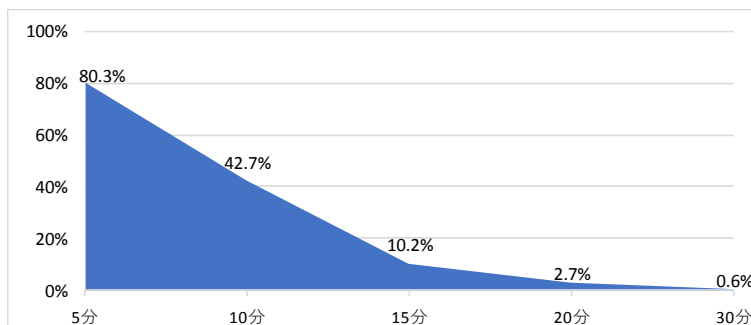
必要な運行間隔



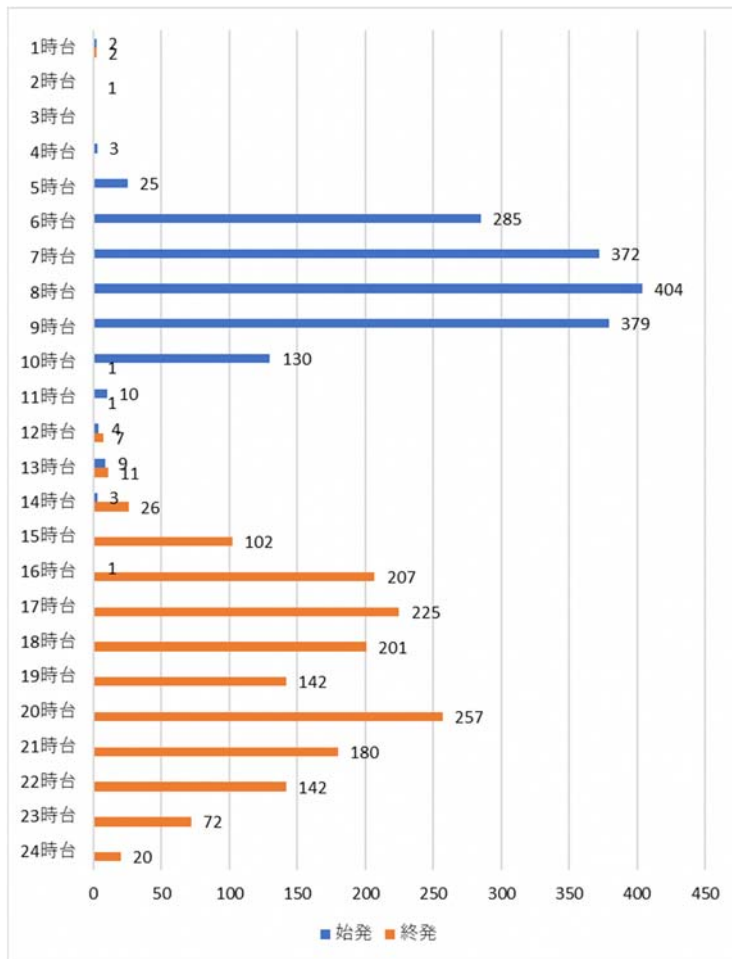
運賃



自宅から停留所までの徒歩時間

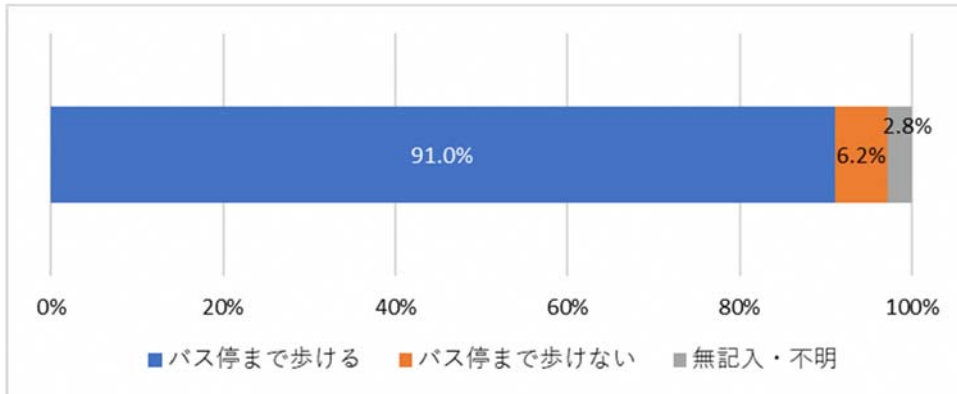


必要な運行時間



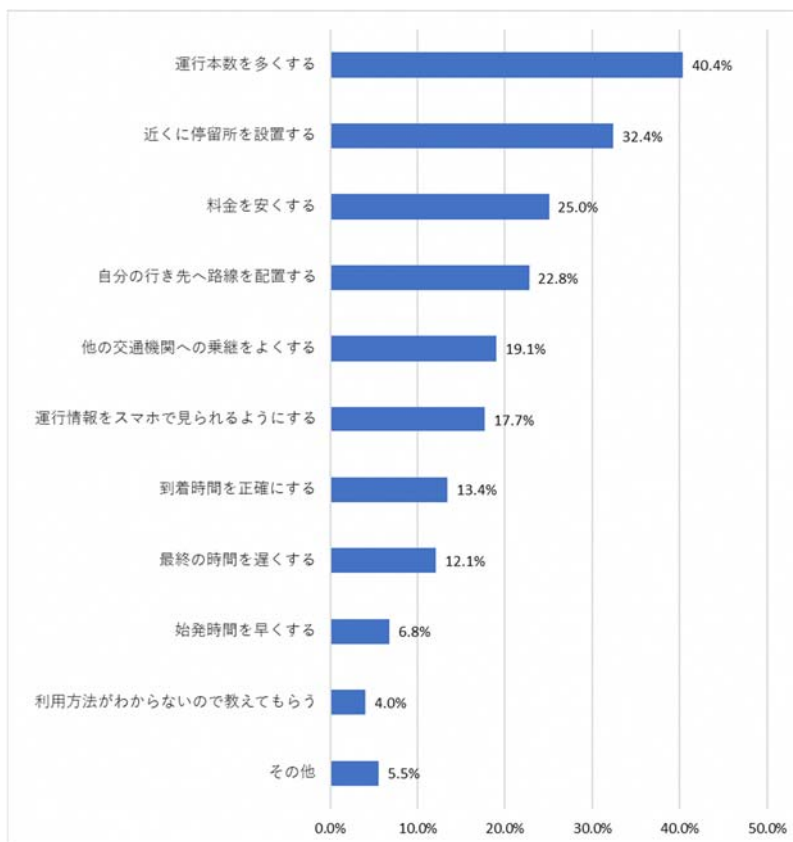
②バスを利用することが難しい住民の割合

自宅の近くにバス停がある場合（300m以内）を想定した場合、身体的な理由でバス停まで歩いて移動できない方が約0.6割いることがわかります。この人たちが、公共交通の中でも、デマンド型乗合タクシーなど自宅までの迎えを必要としていることがわかります。



③バスの利用を増やすための条件

バス利用の向上として、運行本数、停留所の位置、料金、路線、乗継などの運行のサービス水準にかかわる条件が上位に挙げられています。加えて、運行情報をスマホで見られるようにすることや、利用方法がわからないので教えてもらうといった情報提供に関する条件も挙げられています。



※複数回答可であり、回答者数は合計 2,341 人

(5)町民ニーズのまとめ

①回答者属性

回答者は、高齢者に比重を置いたため、65歳以上が多い結果となりました。また、自動車を運転して出かける機会がない方が3割おり、公共交通を必要としている方がいることがわかります。

②移動の特性

年齢に関係なく外出が必要となる買物の移動需要が一番多いことがわかります。外出先については、町内だけでなく隣接市町への移動も多くなっていることがわかります。時間については、通勤・通学、買物、通院でそれぞれ外出、帰宅時間のピークが違うことがわかります。それぞれの用途に合わせた時刻表や移動経路を検討する必要があります。

また、現在は自家用車で外出することが多く、家族の送迎も週1回以上の方が2割以上おり、今後高齢化が進んでいく中で公共交通が使いやすくなることで需要が増えることが予測されます。

③公共交通へのニーズ

バス運行へのニーズとして、運行頻度30分に1便、運賃150円以下、自宅から停留所までの徒歩時間5分以下、運行時間帯8時～21時であれば6割以上の方が公共交通を利用すると回答していることがわかります。町民ニーズと現在のバス運行サービスの水準をすり合わせていく必要があります。

その他に、運行情報をスマホで見られるようにするや、利用方法がわからないため教えてもらうなど、運行サービスに関する情報を提供することで利用促進を図る必要があります。

また、バスを利用することが難しい町民が0.6割いることがわかります。その為、バス以外の公共交通サービスが必要になると考えられます。

7. 関係機関の意向

(令和元年度実施のため新型コロナウイルスの影響については追跡調査が必要)

(1)ヒアリング概要

事業者が運行する地域公共交通の利用状況や、利用者からの要望、事業を行う上での課題、地域公共交通に関する意見を把握し、長泉町地域公共交通計画の策定に活用するためにヒアリング調査を実施しました。

ヒアリング調査は、令和2年2月4日または2月13日に、各事業者1時間～1時間半程度、対面方式で実施しました。

(2)ヒアリングの対象

以下の本町内を営業範囲とする交通事業者としました。

- ・富士急シティバス
- ・伊豆箱根バス
- ・(株)東海バス(ヒアリング時社名:(株)東海バスオレンジシャトル)
- ・静岡県タクシー協会沼津・三島支部
- ・認定NPO法人マム(福祉有償運送事業者)

(2)ヒアリングの結果まとめ

①利用者の特性

バス、タクシーともに、高齢者の利用が多く、特に高齢女性の利用が多くなっています。また、路線によっては、観光客や特定企業の利用が多くなっています。

②近年の利用者数の推移

バス利用者は、全ての事業者で生活路線について、横ばいから微減となっています。タクシー、福祉運送についても、利用者は減少しています。

③経営状況

バス事業者は3社ともに、路線バスの事業収支は厳しいとのこと。一方で、高速バスや貸し切りバスは好調であるとのこと。福祉運送事業者も同様に福祉有償運送の事業収支は厳しく、その他の事業により補填しているとのこと。タクシー業界は全体的な利用者の減少、乗務員の高齢化や不足が経営を圧迫していることが推察されます。

④運転士の募集・確保状況

バス事業者では、運転士の確保は難しい状況であり、養成プログラムを行っていても募集への反応は鈍くなっています。

⑤バスロケーションシステムや HP、アプリでの乗り換え案内情報の現状、課題

バスロケーションシステムについては、バス事業者3社によって対応にばらつきがあり、全線導入済み、一部路線のみ導入、未導入になっています。時刻や乗り換え検索のできるアプリ運営会社に対して時刻表の提供は3社すべてで行われています。タクシー事業者については、配車アプリに登録しているが、利用者側からはタクシー会社を指名できないなどの課題もでています。

⑥行先表示、路線図、時刻表の改善

バス事業者3社ともに改善に向けて表示の工夫を行っているとは回答しました。具体的には、路線バスに系統番号を付けるなどの工夫や、沿線住民に改善のためのヒアリングを行っている事業者もありました。

⑦キャッシュレス決済への対応

交通系 IC カードへの対応は、バス事業者ごとに対応への差があるものの、導入に向けて動いていることがわかります。導入する際の設備投資費用が課題となっています。また、窓口での決済の際には、一部クレジットカード決済を導入している事業者もあります。タクシー事業者では、キャッシュレス決済への対応が進んでいますが各社バラバラの対応となっています。

⑧マイナンバーカードへの対応見込み

バス事業者3社ともに、交通系 IC との紐づけなど、初期費用や新たな導入費用が抑えられる場合は協力できるとしています。タクシー事業者についても、できる限り協力していきたいとしています。

長泉町地域公共交通計画 事業者ヒアリングの整理

ヒアリング項目		会社・団体/担当者名、ヒアリング日時				
		富士急シティバス株式会社/本社営業所 川井所長・営業部 渡辺部長・管理部 根上主任	伊豆箱根バス株式会社 /営業部乗合課 岩崎課長	株式会社東海バスオレンジシャトル（当時） /清水取締役社長・古屋副支配人	商業組合静岡県タクシー協会沼津三島支部 /鈴木支部長	認定NPO法人mam /管理者 川端様
		令和2年2月13日15:30~16:30	令和2年2月4日9:30~10:45	令和2年2月13日10:00~11:00	令和2年2月4日13:30~14:30	令和2年2月13日13:30~14:00
事業者が運行する公共交通機関の利用状況の傾向や課題、経営状況	利用者の特性	・全体的には高齢者の利用や特定企業の利用に偏っている。 ・長泉町内は、がんセンターへの通院客が多く、桜堤線は若年層が多い場合がある。	・一般生活路線の乗り込み調査の結果では、大人4.5割、学生1.5割、その他（主に高齢者）4割の比率となっている。 ・男女比は4：6で女性が多く、高齢女性が一番多い。	・生活路線の利用者は、高齢者が多く性別は女性が多い ・観光路線（沼津港線、箱根線）は若い人も利用している	・高齢者が多く、自宅からスーパーや病院等への利用が多い。	・認定NPO法人mamでは、放課後デイサービス（障がいを持つ児童）を専門に手掛けている。 ・移動支援は単なる外出のみではなく、自立支援の一環として取り組んでいる。 ・行先は、利用者の要望を反映し、プールや公園、ショッピングモール等が多い。
	近年の利用者数の推移	・路線バスの利用客数は、横ばいまたは年2~3%減少している。 ・高速バスは、コロナウイルスの影響もあり利用者が減少している。	・長泉町内の利用状況は把握していない。 ・全社的には生活路線の利用は減少しており、主に箱根地区の外国人観光客の利用が増加しており、利用客数を維持できている。	・全社的な利用者数は横ばいから微減の傾向にある。 ・高速バスの利用者は、予約制導入後、高齢の利用者が減少傾向にあり、若年層が増加傾向にある。	・業界全体としては、利用者も乗務員も減少している。	・障害者総合支援法の施行後は、放課後デイサービスができ、外出支援が減少したため全体件数や長泉町内の件数も少なくなった。
	経営状況	・路線バスの赤字を高速バスと貸切バスで埋め合わせしている。 ・路線バス用の車両は85台、高速バス用が48台あり、毎年2~4台（中古を含む）を更新している。	・会社全体では前期は赤字だったが今期は黒字になりそう。 ・売り上げ比率は乗合5割、貸切4割、その他1割。 ・路線バスに比べ、貸切バスのほうが総じて利益率がよい。	・長泉町エリアでは、循環バスは町から赤字補てんを受けている。 ・路線バス事業全体では、ほぼすべての路線で収支は厳しい状態にある。 ・路線バス事業の赤字を高速バスや貸切バス事業にて補てんしている状況がある。	・他社はよくわからないが平和タクシーは黒字。	・他のサービスと組み合わせているため赤字にはなっていないが、福祉有償運送だけでは、経費を賄うことは難しい。 ・福祉有償運送のみをしている裾野市の事業者は、聞いた話によると、寄付金で人件費を補てんしている。
	運転士の募集・確保（充足）状況、募集時の反応、課題 車両についての課題	・5年前と比べて回復傾向にあるが、定年退職による減少を補いきれていない。 ・待遇面は、一般企業と比較した場合に劣ってしまう。 ・高卒者（新卒者）を採用し運転士養成もしたいが、取り組めていない。 ・転職者の8割は、大型2種免許は未取得で入社し、自社で養成している。	・運転士の確保には苦労している。直近2年間で12名採用したが、退職（定年退職を含む）も同じくらいであり、確保に向け取り組んでいる。 ・運転士の確保の取組として、高卒者を採用し運転士を養成するプログラムを設け、条件を満たせば免許取得費用は全額会社で負担し、返済が不要となる。 ・募集への反応は鈍い。	・運転士は不足しており、貸切バスの仕事の受注を断念せざるを得ない場合がある。 ・応募はあまりなく、大型2種免許を持っていない方も応募できるよう、免許取得補助制度や、県外を中心に引越の場合の費用の一部補助等を行って、人員確保を目指している。	・乗務員は確保できておらず課題になっている。応募もあまりない。 ・高齢化率は業界で50%を超えており、高齢化が課題になっている。 ・乗務員不足等により24時間営業を取りやめた会社もある。 ・伊豆箱根タクシーグループは高卒者の新卒採用をして、乗務員を養成している。	・車いす利用が増えるなど、障がいの内容にあった車両の都合がつかないこともあり、課題である。 ・運転のみの募集はしておらず、移動支援事業のスタッフが運転を担当している。 ・2種免許を持つスタッフはいないが、採用時に講習を受講させている。 ・他の事業所の撤退傾向もあり、ニーズはあるが、運転士のなり手がいないと感じる。
	バスロケーションシステムやHPやアプリでの乗換案内の現状、課題や今後の方針	・バスロケーションシステムの導入は費用面で難しい。 ・時刻情報は、ヴァル研究所、ナビタイム、ジョルダン等に提供している。	・バスロケーションシステムは、神奈川県西部の一部では導入している。沼津・三島地区では未導入で、短期的には導入予定はない。 ・自社アプリはないが、ジョルダン（GoogleMap）やナビタイム、駅すばあと（Yahoo!乗換案内）へ、各社の形式でダイヤ情報を提供している。（GTFS-JPではない）	・バスロケーションシステムは全線で導入済みでアプリでも確認できるが、高校へのチラシ配布をしても、利用者への浸透が進んでいない。 ・高校生は、バスロケーションシステムよりも利用するバス停の時刻表を写真に撮って保存する等の方法で時刻を確認する方が多いと聞いている。 ・時刻情報は、ヴァル研究所、ナビタイム、ジョルダン等に提供し、それぞれのアプリでも検索が可能になっている。	・加盟各社はタクシー配車アプリに対応しているが、DiDiは利用者側からタクシー会社を選べないなど、一長一短ある。	—
	行先表示、路線図、時刻表の改善予定	・路線のナンバリングを進め、バスの行先表示にも反映させていきたいと考えている。	・少しでもわかりやすいように心がけている。	・各路線に系統番号を付け、時刻表、路線図にも掲載している。 ・地域を決めて、戸別訪問で時刻表を配布し、沿線住民の意見や要望を聞くように努めている。	—	—
	キャッシュレス決済への対応状況	・交通系IC（PASMO）が利用できる。 ・片道の高速バスチケット等を窓口で販売する時には、クレジットカードが利用できる。 ・将来的には、窓口での定期券販売でキャッシュレス決済に対応していきたい。	・神奈川県西部及び熱海地区では、交通系ICカードに対応している。端末への設備投資費用がネックとなっている。	・窓口では、クレジットカードやQRコード決済（PayPay）に対応している。 ・バス車両は非対応だが、将来的には導入を検討している。	・現在も多くの会社でクレジットカード決済やQRコード決済に対応している。 ・鉄道会社系列のタクシー会社では交通系ICに対応している場合がある。 ・車内後席に決済用のタブレットを設置して、様々な決済方式に対応するなど各社工夫している。	—
	マイナンバーカードへの対応見込み	・交通系ICと紐づけできれば対応は可能だが、一から開発となると対応が難しい。 ・初期投資がかかるようであれば、協力は難しい。	・マイナンバーカードに対応した専用端末の用意は難しい。様々な施策と一元化され、他の用途にも汎用的につかえるものであれば検討の余地がある。	・端末を手軽におけるなどの条件が整えば、検討可能。 ・清水町が導入しているポイントシステムは、バス車内への機器設置や車内の配線工事等も必要。	・できる限り協力していきたい。	—

8. 公共交通の課題

これまで分析した現状、上位関連計画での位置づけ、町民の意向、関係機関の意向を踏まえて、本町の公共交通の課題を整理します。

(1) 地区ごとに特性が異なる町域をカバーする移動手段の確保

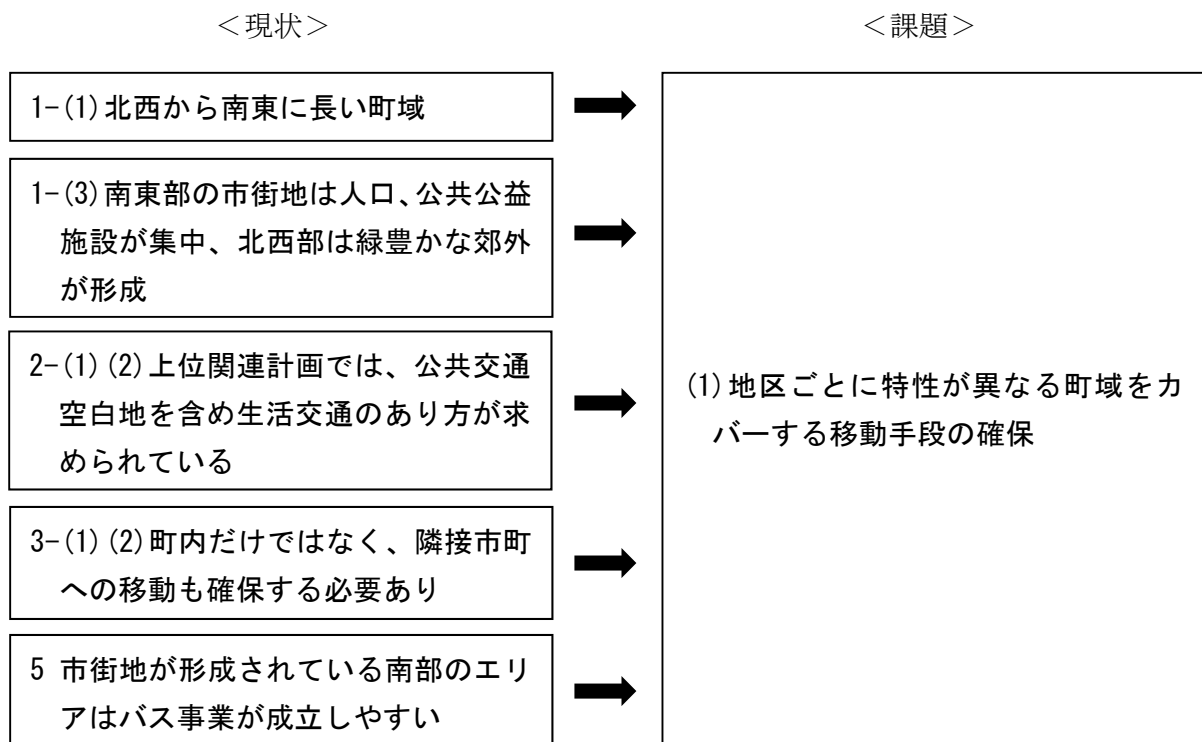
本町は、北西から南東へ長細い町域となっており、その中で南東部に市街地が形成し、北西部には緑豊かな郊外が広がっています。

人口密度の高いエリアや公共公益施設の分布も南東部に集積しており、人の移動や移動量が地域によって異なっています。

バスとデマンド型乗合タクシーの特性が異なり、効率性を考慮して公共交通の導入を図ることが必要になっていることから、バス事業成立エリアの分析を行いました。その結果、市街地が形成されている南部のエリアでバス事業が成立しやすいことがわかりました。

一方で、上位関連計画では、公共交通空白地において、地域の実情に合った生活交通のあり方の検討を進めるとしています。

これらのことを踏まえると、本町では、地区ごとに特性にあわせた生活交通を確保し、郊外から市街地などの町内の広い範囲での移動性、隣接市町への移動性の確保が求められています。

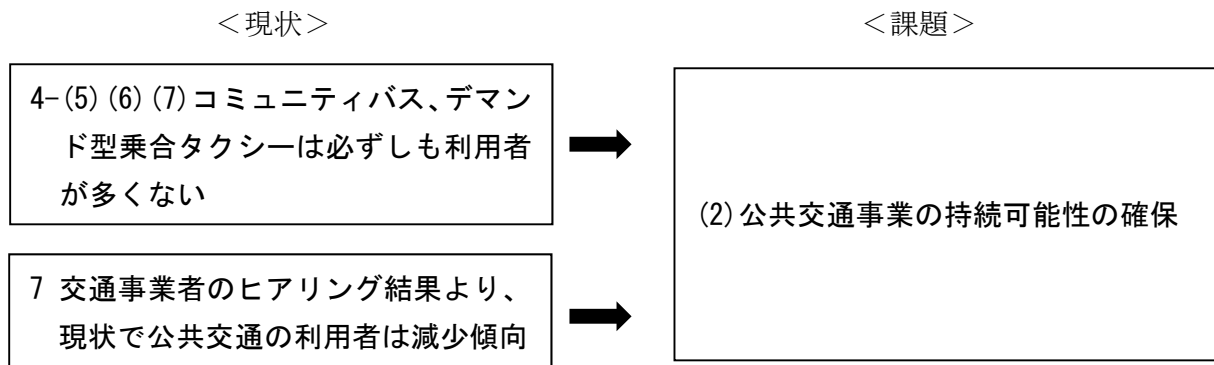


(2)公共交通事業の持続可能性の確保

本町の金銭的負担で運行しているコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーは、現状では、必ずしも利用者が多くなく、事業採算性も黒字というわけではありません。

また、交通事業者へのヒアリングの結果、路線バス事業、タクシーは厳しく、事業性の向上が課題となっています。

先に示したとおり、公共交通空白地を含めて生活交通のあり方が求められていますが、一方で、持続可能な公共交通事業を構築していくことも求められています。

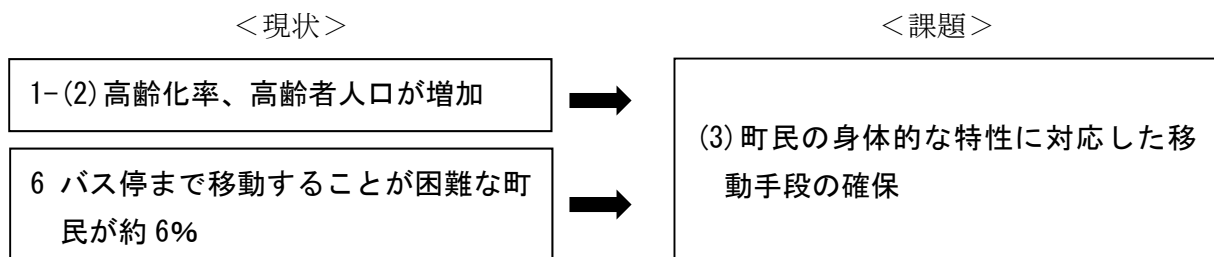


(3)町民の身体的な特性に対応した移動手段の確保

現在、本町では人口増加が続いており、高齢化率は県下一低い状況ですが、他自治体と同様に高齢者人口が増加する傾向にあります。こうした高齢者の中には自家用車の運転が難しくなり、高齢に伴う免許返納の動きは全国的に進められておりますが、今後は公共交通での移動に転換する人も多くなると想定されます。その際、公共交通の役割は重視されてきます。

町民アンケートにおいてはバス停まで歩くことが困難と回答した人が約6%いました。これは、バス交通を充実させても、それでは移動できない町民がいることを表しています。

本町では、町民の身体的な特性に対応して、きめ細かく移動手段を確保していくことが求められています。



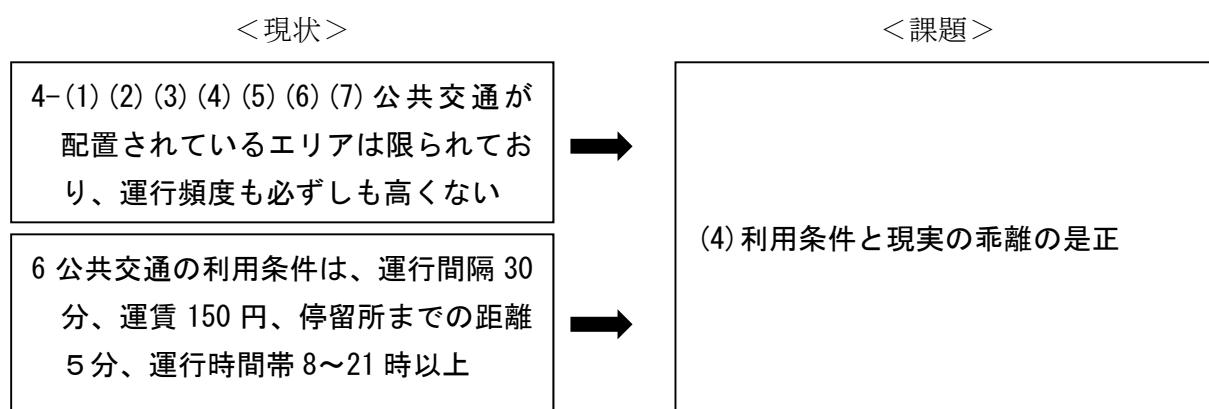
(4)利用条件と現実の乖離の是正

利用者にとっては公共交通のサービス水準は高いほど喜ばれます。一方で、事業性を考慮すると効率的な運行が求められます。

町民アンケートにおいて公共交通の利用条件を回答してもらったところ、運行間隔 30 分、運賃 150 円、停留所までの距離 5 分、運行時間帯 8~21 時以上のサービス水準が求められていることが分かりました。

現状において、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーは、必ずしも町民ニーズに対応していません。

町民ニーズと運行のサービス水準をすりあわせていくことが求められています。



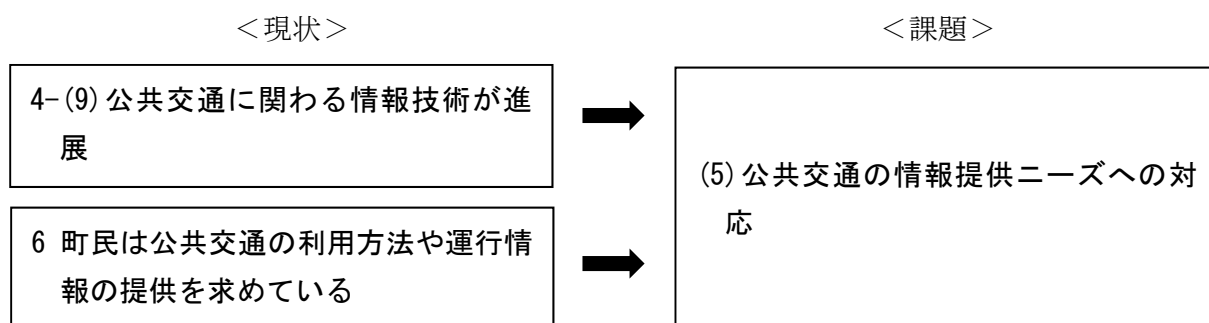
(5)公共交通の情報提供ニーズへの対応

本町では、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシーと多様な公共交通機関が導入されています。このような多様な公共交通機関の路線や時刻表等の情報を駆使して移動することは大変です。

このような中、世界的に新技術としてMaaSが進展しつつあります。多様な交通機関を束ねて使いやすくする技術です。

町民アンケートで、公共交通の利用を増やすための条件を回答してもらったところ、利用方法や運行情報の提供が上位に挙げられました。

公共交通を使いやすくするための取組として、情報提供が求められています。



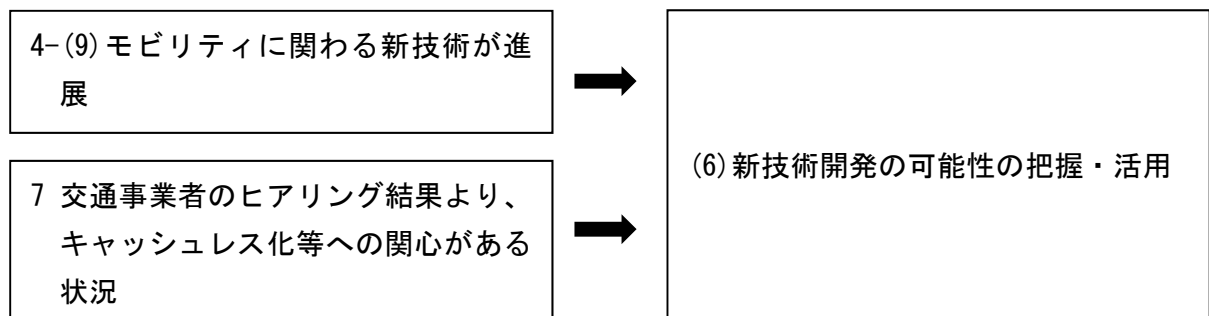
(6)新技術開発の可能性の把握・活用

近年、世界的に交通に関する新技術が開発され、乗り物の多様化、MaaSなどの情報・決済技術の統合、自動運転等の開発、導入、実証運行等が進められています。

既に、既成市街地においても実用が始まっているところもあります。

公共交通事業者へのヒアリングの結果でも、導入費用の課題はあるものの、新技術の導入に関心を持っています。

本町では、今後、公共交通の多様化、地域にあった公共交通の導入を見据えて、このような新技術の活用について検討することが求められます。



第2章 基本方針

1. 本町における公共交通の役割

第1章で整理した課題へ対応するために、まず本町において果たすべき公共交通の役割を設定します。

住民等の移動に資する社会インフラ

わが国では、公共交通には“公共”という名称がつけられていますが、近年まで鉄道やバス等の公共交通機関は民間の公共交通事業者の収益事業として運行されてきました。

しかし、公共交通の利用者減少や路線の縮小が進む状況を踏まえると、公共交通事業者の努力だけでは、維持・拡充していくことは難しい状況にあります。

一方で、公共交通は、車の運転ができない高齢者や若年層の移動、障害者の社会進出、環境負荷の軽減等に果たす機能は大きく、上位関連計画では公共交通の拡充が位置付けられており、町の政策として対応すべき事項と言えます。

本町において公共交通は、町民が生活を行う上での社会インフラとして位置付け、交通事業者と行政等が連携・協力して、だれもが移動しやすい環境を充実させることをめざします。

2. めざすべき姿

公共交通の役割を踏まえて、計画期間の満了時にめざすべき本町の公共交通に関連する状況を設定します。

地域特性に合った交通機関の組み合わせによる持続可能な公共交通体系

本町は、地区によって特性が異なる一方で、町内だけでなく隣接市町への移動ニーズも高くなっています。

地域の特性に合わせて適する公共交通機関を導入するとともに、それらをつなぎ公共交通ネットワークを構築し、町内、隣接市町等への広域的な移動も可能にしていきます。さらに、分かりやすい情報提供により利便性を確保していきます。

また、若年層、高齢者、障害者等の個人の特性にあった移動手段を確保していきます。

持続可能性の視点からは、町の大きな負担のもとで町内均一の公共交通サービスを提供することは効率的とは言えません。そこで、利便性と事業性が両立する公共交通ネットワークをめざし、人口規模や施設立地状況等を踏まえて地域にあった公共交通機関を導入・維持していきます。

このような視点で、誰もが移動でき、持続可能な公共交通体系をめざします。

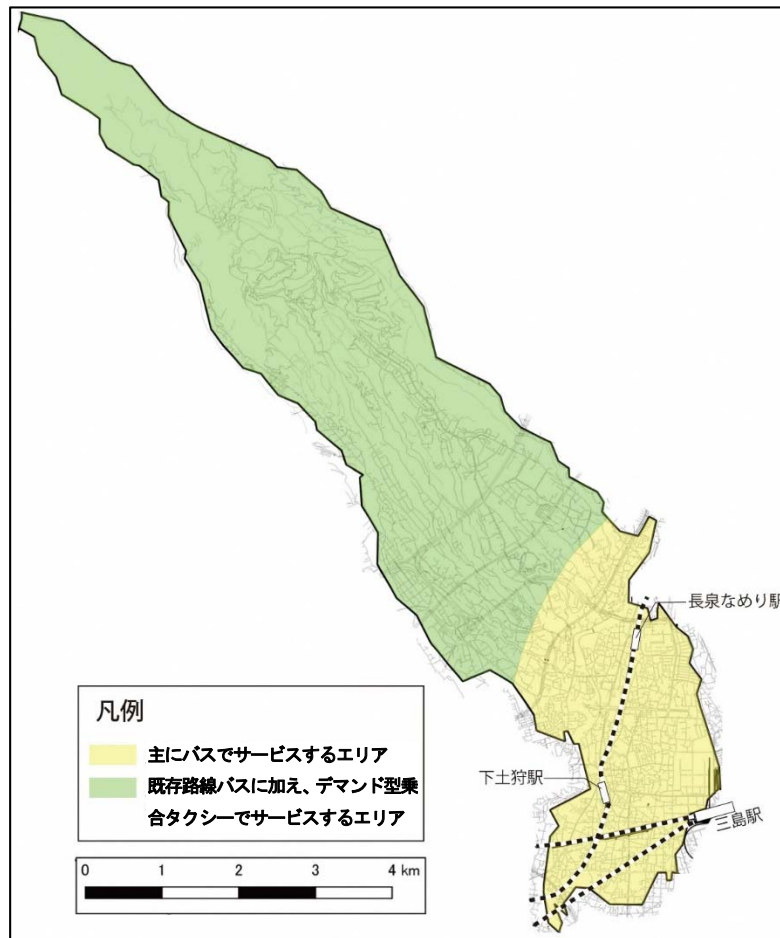
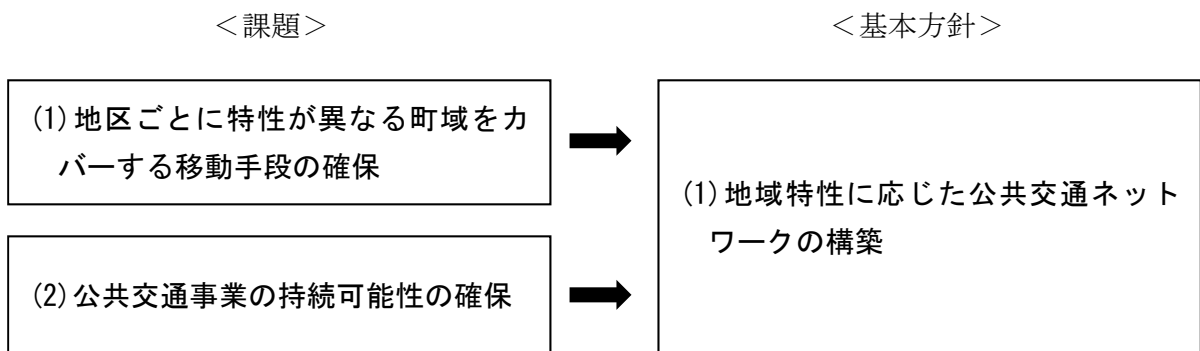
3. 基本方針

第1章で整理した課題への対応の視点から、基本方針を設定します。

(1) 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築

利便性と事業性を考慮し、人口密度が高く、不特定多数の人が訪れる生活サービス施設が立地する地域は主にバス、人口密度の低い地域は、路線バスとそれを補完するデマンド型乗合タクシーでカバーします。

これにより、地域特性に応じて利便性が高く、一方で事業性も確保された公共交通ネットワークの構築を行います。



〈地域特性に応じた公共交通導入の方針〉

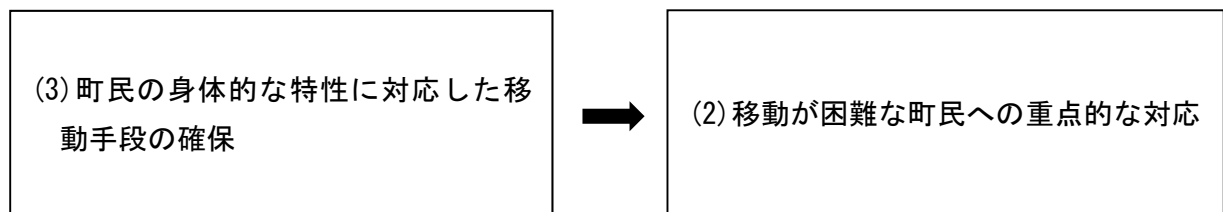
(2)移動が困難な町民への重点的な対応

バス停まで移動することが困難な町民がいることから、主にデマンド型乗合タクシーでサービスするエリアはもとより、人口密度が高く主にバスでサービスするエリアにおいても、バスの利用が困難な町民（高齢者、障害者など）に対して、バス以外の公共交通サービスの提供を行う必要があります。

高齢者の買い物、通院等、きめ細かい移動特性に対応する公共交通ネットワークの配置、サービスの提供を推進します。また、障害者の特性を踏まえ、バリアフリー化による一般の公共交通の利用環境の整備や福祉有償運送等の確保を行います。

<課題>

<基本方針>



<公共交通ネットワークの将来像>

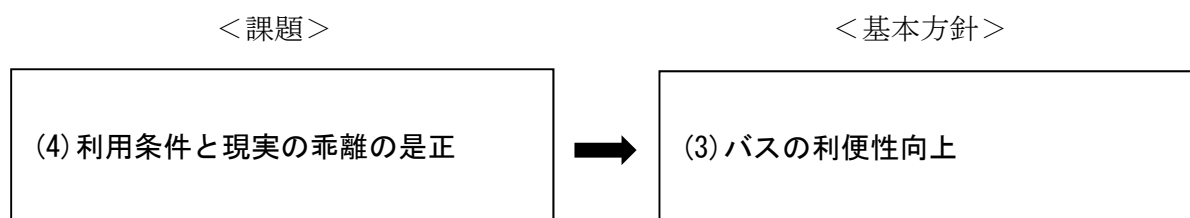
		人口密度の高い地域	人口密度の低い地域
利用者像	一般町民等（若年層等）	路線バス コミュニティバス	デマンド型乗合タクシー等 地域ごとの移送サービス
	バスの利用が困難な交通弱者（高齢者、障害者等）		
	自由度が高い移動が必要な町民等（夜間・緊急時等）	タクシー	
	介護が必要な障害者等	福祉有償運送等	

(3)バスの利便性向上

町民ニーズを踏まえて、民間の路線バス及びコミュニティバスを対象に、利用しやすい運賃制度、運行本数、運行時間、運行ルートなどの再編を検討していきます。

一方で、事業性の視点も必要であることから、コミュニティバス導入のガイドライン（最低限のサービス水準、導入条件、事業性の基準等）を作成し、バスネットワークの拡充を推進していきます。

また、町が主体となり、ガイドラインに沿ってコミュニティバスの再編を行っていきます。



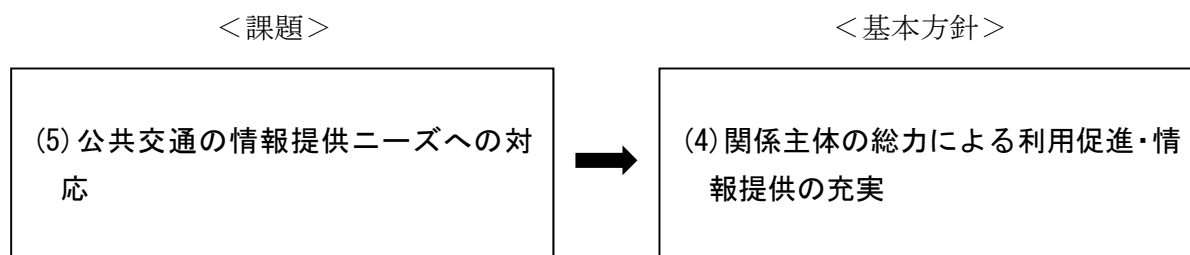
(4)関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実

M a a Sの動向等を踏まえると、多様な交通事業者が関わる本町においては、事業者毎の情報提供は望ましくないと考えます。

一元的な公共交通の情報提供を行い、誰もが分かりやすく、身近な公共交通情報メディアを構築していきます。

また、情報提供による利用促進、モビリティ・マネジメント等の利用促進活動を実施していきます。

町民、企業（病院や買物先など）、交通事業者、行政等の総力により、利用促進策、情報提供を継続して実施していきます。



(5)新しい技術の導入

開発が進むモビリティに関連した新技術について、継続的に本町の公共交通体系への導入可能性を検証し、積極的に活用していきます。

例えば、公共交通に関連するアプリの開発やシェアサイクルの拡充等が考えられます。

新技術は多様であり、本町の地域の特性にあったものも開発される可能性があります。

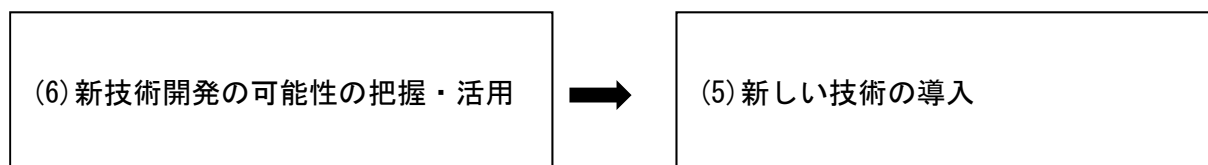
これまで国では自動運転やグリーンスローモビリティを推進するにあたり、特定のまちで実証実験等を進めてきました。

本町でも地域に求められるものである場合は、積極的に実証運行等を受け入れていくこととします。

これらにより、いち早く、町民へ新技術を提供できるようにつとめます。

<課題>

<基本方針>



4. 計画目標

基本方針を実現するため計画期間中に達成すべき状況を計画目標として設定します。また、数値目標を設定します。

基本方針	計画目標	数値目標
(1) 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築	目標① 公共交通空白地の減少 公共交通ネットワークの構築により、誰もが移動できる交通環境をつくれます。 このため、公共交通空白地の減少を目標にします。	公共交通カバー率 100%
(2) 移動が困難な町民への重点的な対応	目標② ドアツウドア型の公共交通の普及 誰もが移動できる交通環境の視点から、ドアツウドア型の交通手段（年齢や障害の有無等の利用者の制限を導入する場合も考えられる）を全域にカバーすることを目標にします。	(移動困難者の) ドアツウドア型の公共交通のカバー率 100%
(3) バスの利便性向上	目標③ 公共交通の満足度の向上 長泉町住民意識調査では「バスなどの公共交通の充実」について、満足度を分析しています。 令和元年度は満足、ほぼ満足を足すと約13%でした。 この満足度を向上させることを目標にします。	公共交通の満足度 20%以上
(4) 関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実	目標④ 情報提供、利用促進策の始動 コミュニティバスの再編等を契機に、情報提供、利用促進策を実施していきます。 計画期間内に、情報提供、利用促進策を開始することを目標にします。	情報提供施策 1回以上 利用促進策 1回以上
(5) 新しい技術の導入	目標⑤ 新技術の導入 計画期間内にモビリティに関わる新技術の導入を目標とします。	検討中

2020 年度に、以下の事項の検討を行う。

第2章 基本方針

4. 計画目標

第3章 公共交通施策

1. 施策体系

2. 公共交通施策

3. 重点事業の実施プログラム

第4章 計画の推進方策

1. 推進体制

2. 計画の達成状況の評価方法

3. 実施プログラム

第3章 公共交通施策

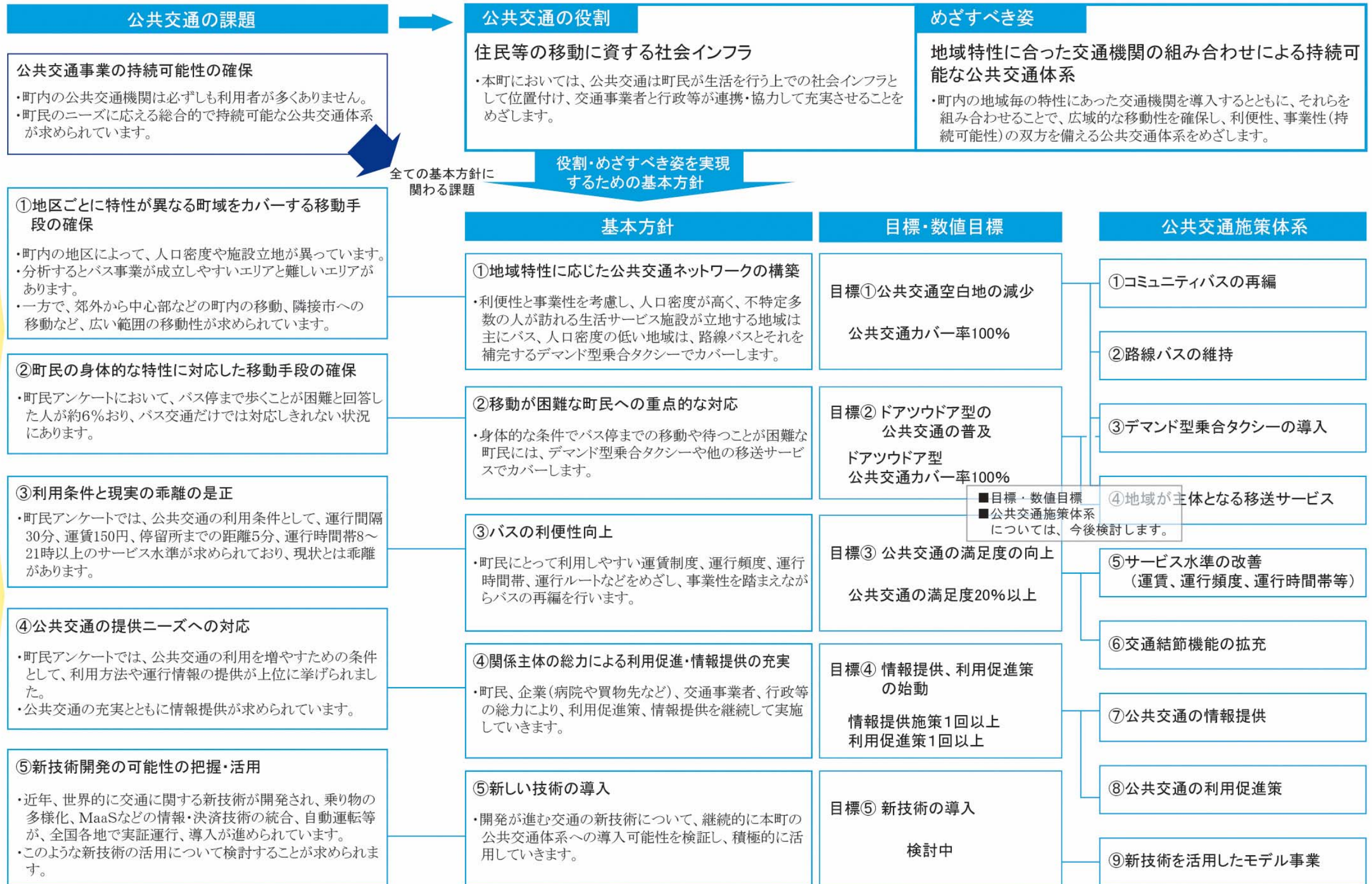
1. 施策体系

基本方針を実現するため実施する施策の体系を整理します。

現況のデータ

課題の抽出

アンケート・ヒアリング結果



第3章 公共交通施策

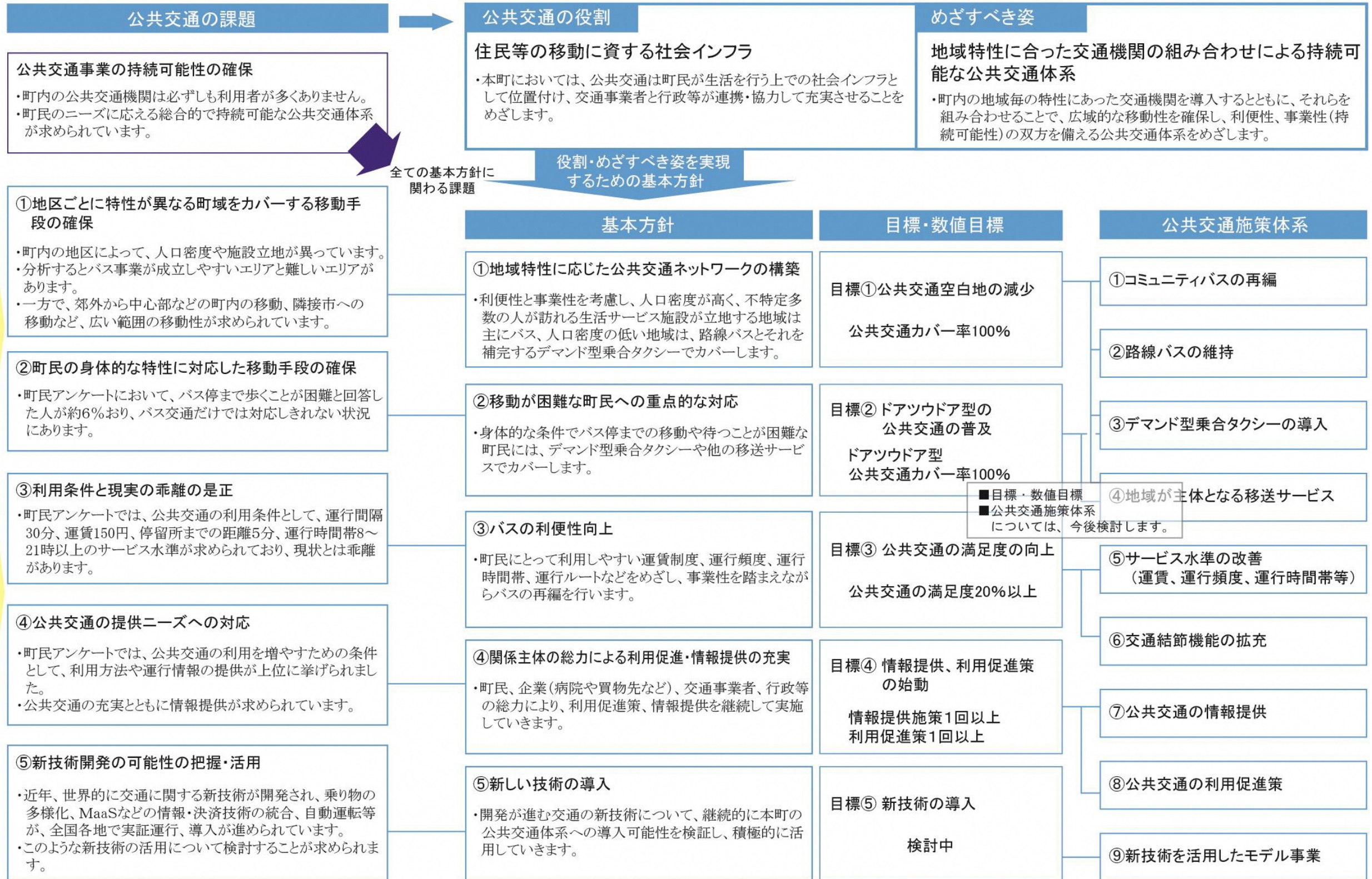
1. 施策体系

基本方針を実現するため実施する施策の体系を整理します。

現況のデータ

課題の抽出

アンケート・ヒアリング結果



① コミュニティバスの再編

目的

路線バスを補完し、かつ町民等の利便性を向上させるために、コミュニティバスの再編・拡充を行います。

内容

基本方針の（１）地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築で「主にバスでサービスするエリア」を位置付けました。現在の運行課題を整理して路線バスを補完し再編配置します。

利用者のニーズや道路状況を考慮し、バス車両台数を増やして、コミュニティバスの再編を行います。

実施主体

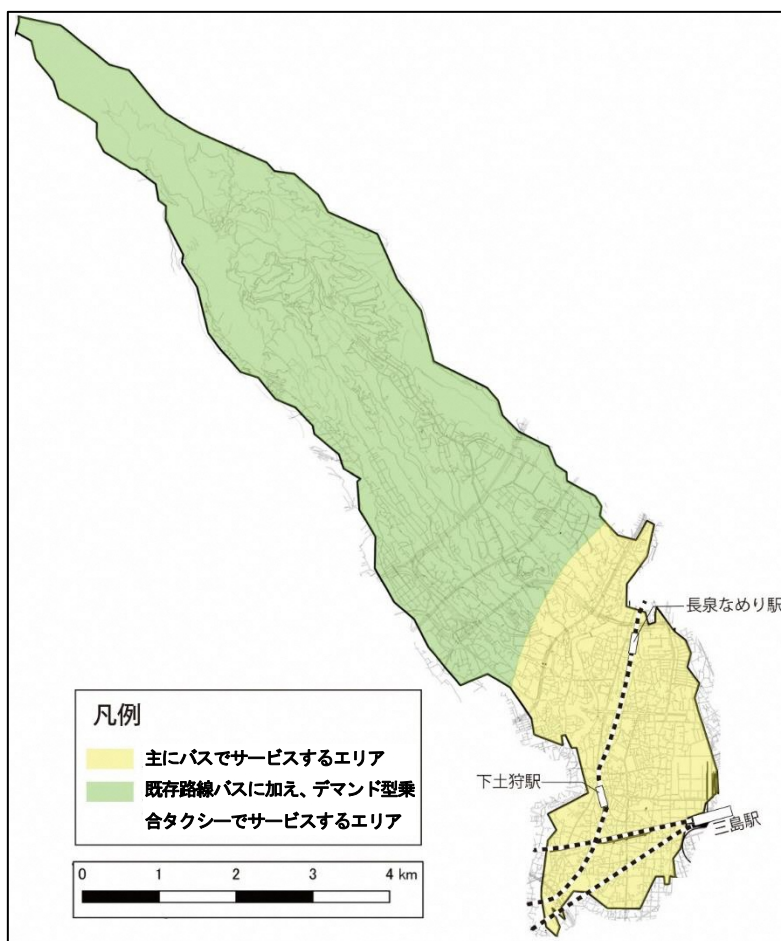
長泉町

スケジュール

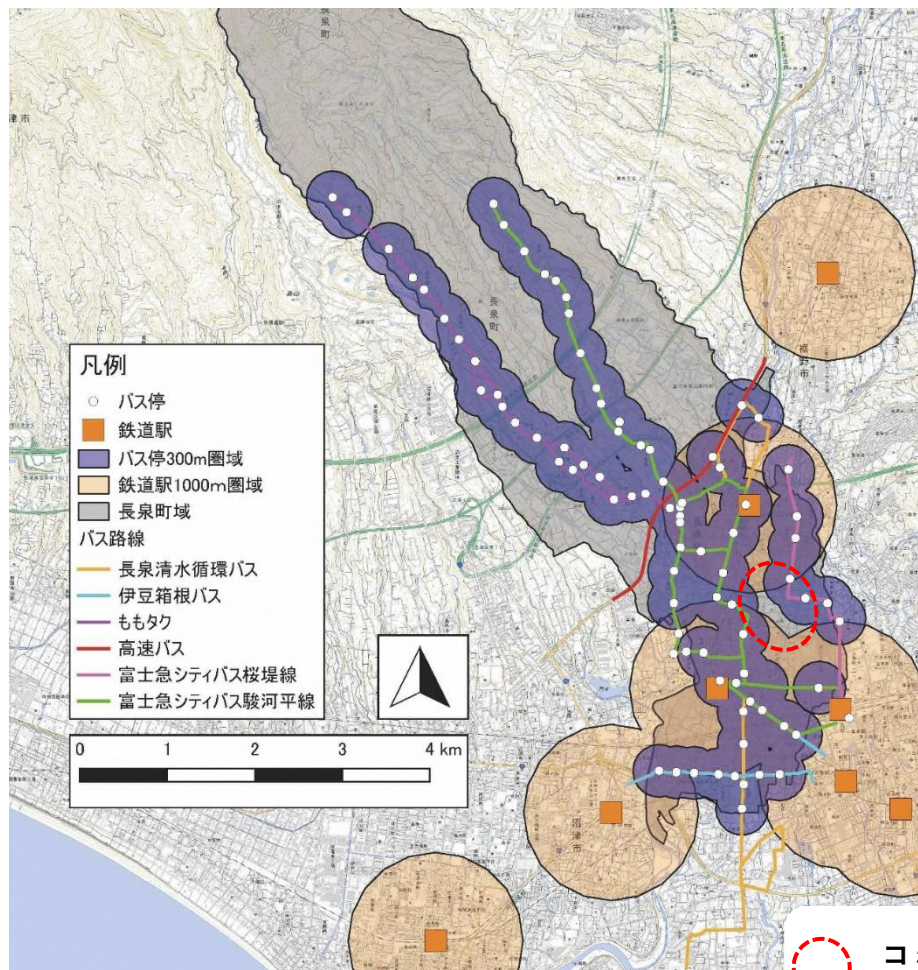
2021～22年度 コミュニティバスの再編・運行開始

2023年度以降 定期的なモニタリング・必要に応じた改編

<主にバスでサービスするエリア>



<コミュニティバスでカバーすべきエリア>



○ コミュニティバスで
カバーすべきエリア

<コミュニティバスの再編方針>

1. 新規対象エリア

主にバスでサービスするエリアで、鉄道駅 1000m 圏域、既存のバス停から 300m 圏域から外れるエリアを新規対象エリアとします。

2. 導入条件

以下の 2 つの条件をクリアできる場合に導入を行います。

- ①道路幅員が確保され、バス車両等の運行ができること
- ②一定の需要が見込まれること（事業計画作成時に需要予測・事業採算性の試算を実施）

3. 今回のコミュニティバスの再編の考え方

- ・バス車両を 1 台から 3 台に増やし、コミュニティバスのサービスを充実させます。
- ・新規対象エリアをカバーし、鉄道駅 1000m 圏域内であってもバス停圏域から外れるエリア等のサービスを充実させます。
- ・現在のコミュニティバスの課題の解消を目指します。（定時性の確保）
- ・日常的な買い物や通院等での利用ができる編成を目指します。
- ・路線間の乗り換え拠点を下土狩駅とします。

4. ルート

下図の複数案の中から 1 案を選定し、詳細なルートやバス停については、バス事業者とともに設定します。

5. モニタリングの方法

1 年に 1 回、コミュニティバスの利用者の状況や町民から寄せられる意見等を踏まえて、コミュニティバスの維持、ルートの改編について、地域公共交通協議会において検証・検討を行います。

<ルート案>

案1

以下の3路線と設定します。

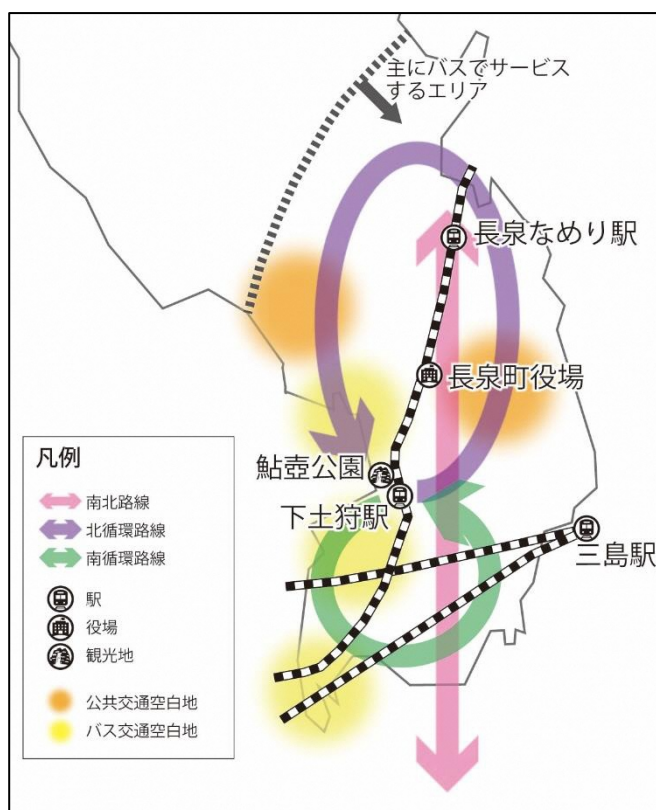
- ・南北路線
- ・北循環路線
- ・南循環路線

(メリット)

- ・路線延長を抑えることができます。

(デメリット)

- ・南北移動の際に下土狩駅で乗り換えが必要になります。



案2

以下の2路線と設定します。

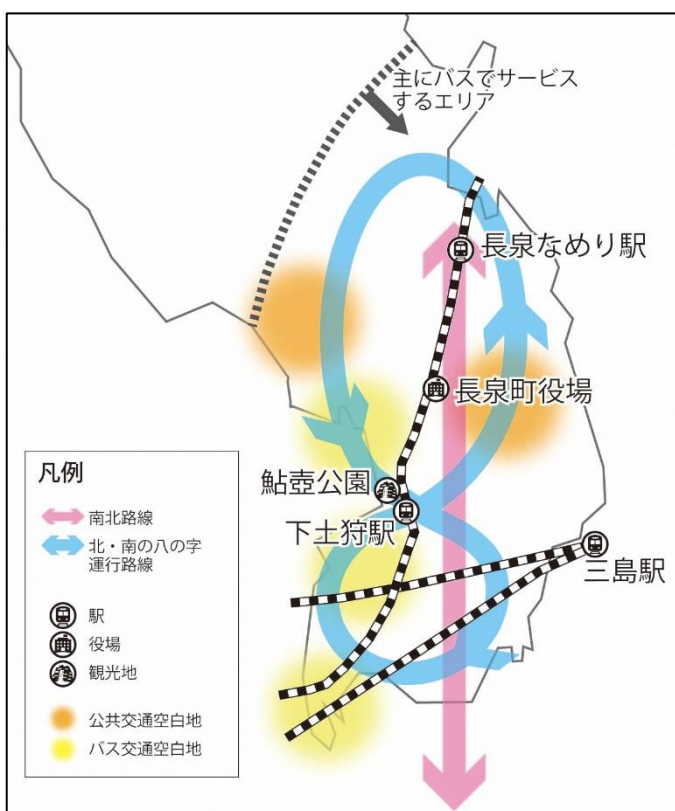
- ・南北路線
- ・北・南の八の字運行路線 (2台)

(メリット)

- ・乗り換えなく南北移動ができます。

(デメリット)

- ・路線延長が長くなります。



案3

以下の3路線を設定します。

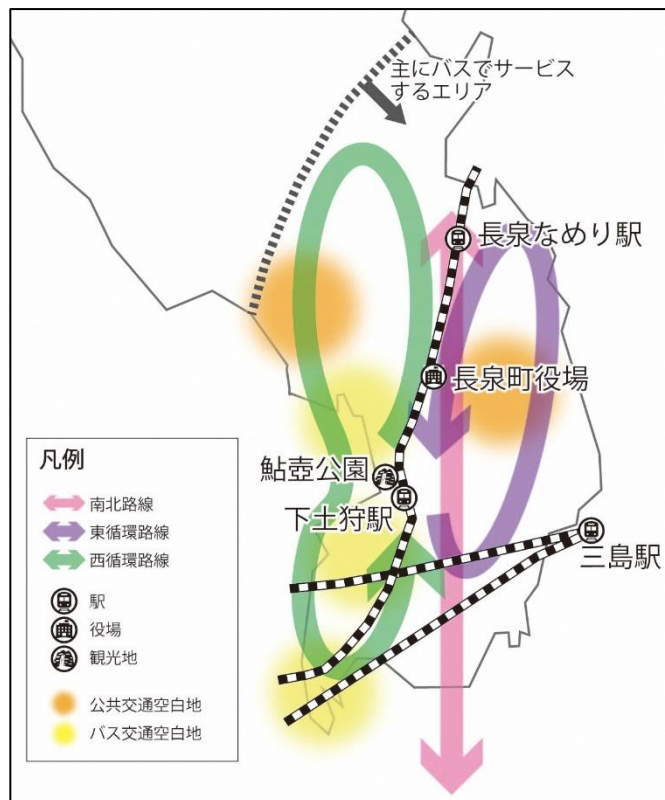
- ・南北路線
- ・東循環路線
- ・西循環路線

(メリット)

- ・路線延長を抑えることができます。

(デメリット)

- ・東西移動の際に下土狩駅で乗り換えが必要になります。



② 路線バスの維持

目的

新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少している中、町民等の足となっている路線バスを存続させ、関係主体の協力のもとで利用者数を回復していきます。

内容

新型コロナウイルス感染症の影響で全国的に路線バスの利用者数が減少しています。本町で運行されている路線バスも利用者数が減少しています。路線バスは廃止されると復活することが容易ではありません。そこで、早期の利用者の回復を進めながら、路線バスの維持に取り組みます。町は公共交通の利用方法等を広報するとともに、住民や企業、観光地等と協力してバスの利用促進の取り組みを推進していきます。また、現在運転手不足により路線維持が困難な状況となっています。そこで、運転手不足など路線バス事業者の抱える課題について、町民に情報発信していき、路線バスの維持の支援を行っていきます。

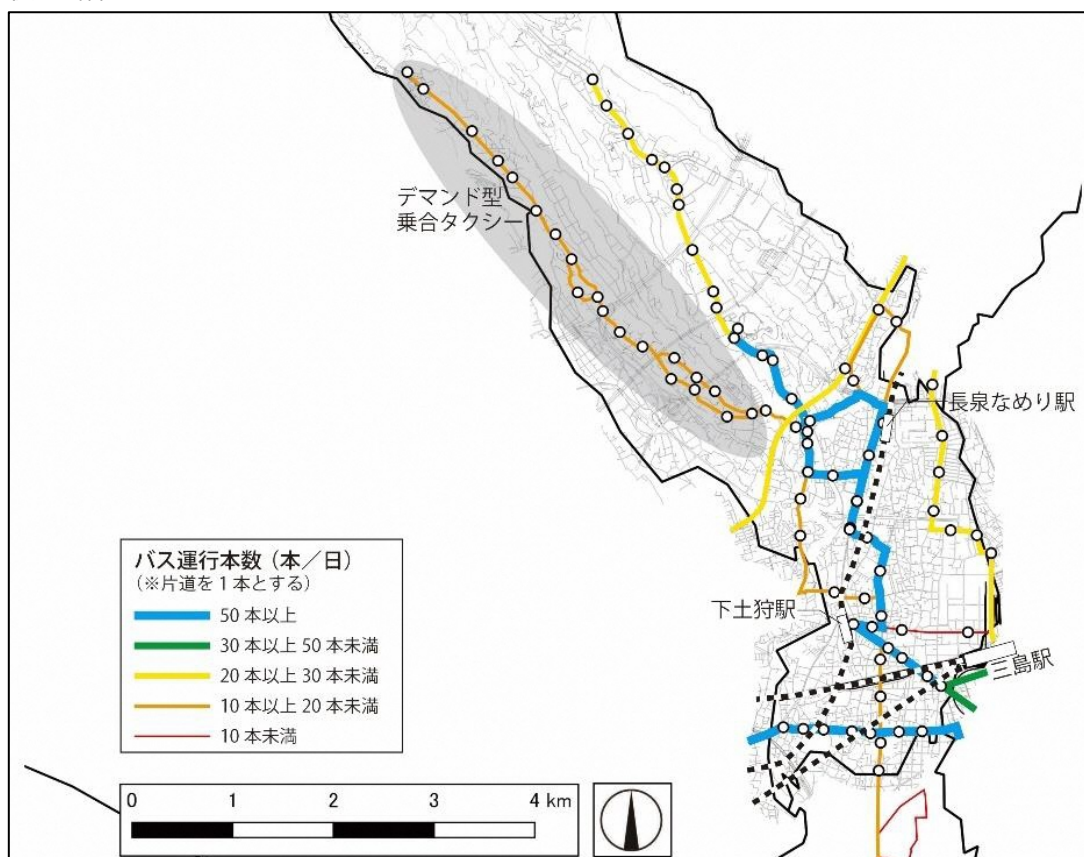
実施主体

バス事業者、長泉町、地域、企業

スケジュール

2021 年度以降 路線バスの利便性向上策の検討・実施

< 現状の路線バスのルート・バス運行本数 >



<日本モビリティ・マネジメント会議による新型コロナウイルス感染症対策のイラスト>

一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議では、専門家の指導のもと、新型コロナウイルス感染症へ配慮した公共交通の利用の仕方についてイラストを作成し、広く公表しています。

本町でもこのようなイラストを活用し、公共交通の利用について広報することが考えられます。



出典：日本モビリティ・マネジメント会議の資料

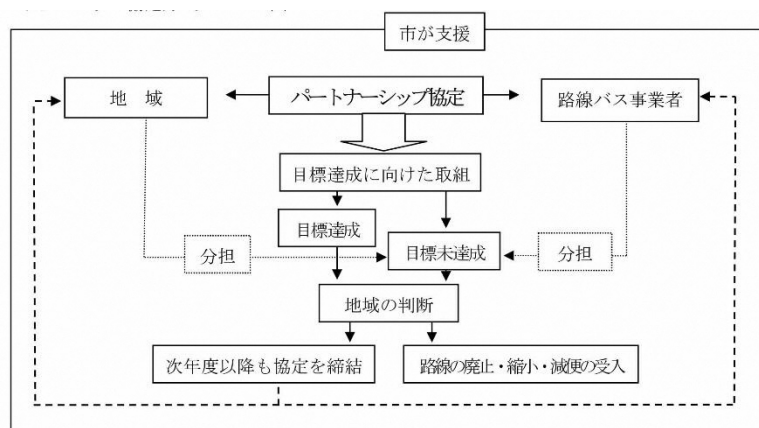
<地域と協力して実施する路線バスの維持方策の例>

【パートナーシップ協定方式】

バス利用者の減少によるバス路線の廃止・縮小等が予想される地区住民と路線バス事業者とが協定を締結して乗車促進活動を行うことにより、既存バス路線の維持・確保及び拡充を行政が支援する仕組み

《事例》 日立市

移手段は「地域の財産」という考え方と地域の合意に基づく導入とする。地域と路線バス事業者が一定の目標（運行収入）達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、地域と路線バス事業者が協力して目標達成を図る。目標達成できなかった場合は、未達成額を地域と路線バス事業者が分担して賄うとともに「次年度以降も協定を締結」または「地域として路線の廃止・縮小・減便の受入れ」を地域が判断する。協定期間は1年間。



<送迎バスの活用例>

現在の路線バスが担っている移動を路線バスが廃止になった際にも、維持していく方法として、企業が行っている送迎バスの空席を有効活用する取り組みであり、新たに車両購入などは行わなくてよく、自治体・利用者の費用負担は少なくすることができます。さらに、通常のコミュニティバスと異なり、サービス開始に至るまでに必要な手続きが少ない、サービス開始までに要する期間が短くて済むという利点があります。行政は、協力する事業者の負担を最小限にするため利用者を限定し、苦情は全て行政が受ける形とすることが考えられます。

《事例》 無料送迎バス 千葉県我孫子市

千葉県我孫子市では、平成 17 年 3 月より、高齢者や障害者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設（西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘）の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービスが行われています。施設利用者以外で送迎バスを利用できるのは、市内在住の 65 歳以上の高齢者または障害者であり、1 人で乗降できるか、介助者の同伴で乗降できる者となっています。（介助者も利用可）送迎バスを利用する際には、市が発行する「利用パスカード」が必要です。



③ デマンド型乗合タクシーの導入

目的

バスの補完として、地域や利用者を限定したデマンド型乗合タクシーの導入を行います。

内容

平成30年度から本町の一部地域でデマンド型乗合タクシーの実証運行を行っています。(桃沢地区の「ももタク」、竹原本宿地区の「いきいき号」)

デマンド型乗合タクシーは路線バス、コミュニティバスを補完する公共交通と位置付け、以下の2つの考え方で導入を検討します。

①バスが運行されていない地区の町民

②バスが運行されている地区で、身体的な理由等でバスを利用することが難しい町民

また、バスが運行されていない地区の観光地へ町外から訪れる観光客等が利用できるような工夫を検討します。

地区区分のあり方や対象者のあり方を整理し、事業計画を作成し、導入を進めます。

実施主体

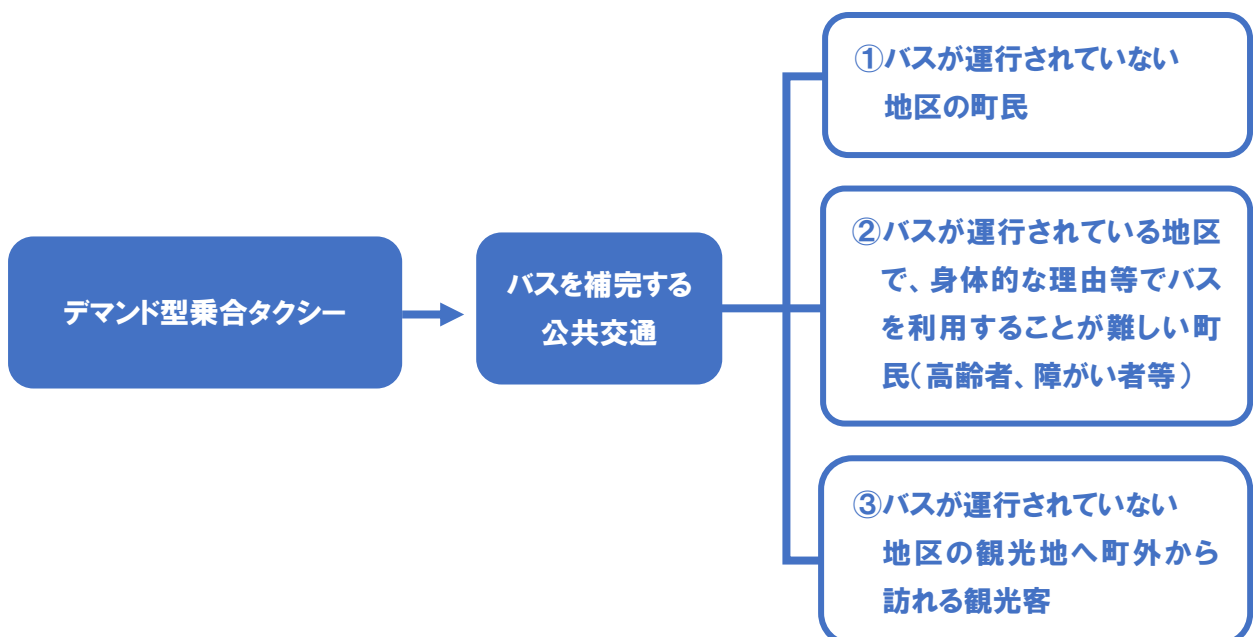
長泉町

スケジュール

2021年度 デマンド型乗合タクシーの事業計画

2022年度以降 デマンド型乗合タクシーの導入

<デマンド型乗合タクシーの対象者の考え方>



《事例》 マイタク（でまんど相乗りタクシー） 群馬県前橋市

高齢者や障害者などへのドアツードアの移動のために、タクシー利用の際の補助を行っています。対象者1人で利用する際はタクシー料金の半額（上限1000円）、相乗りの際は対象者1人あたり500円の補助となっています。タクシーを利用する際に登録書と利用券、もしくはマイナンバーカードを見せることで利用できます。マイナンバーカードを利用することで利用者側は利用券を持ち歩く必要がなくなり、行政側は事務作業が減るほか、運行データ作成も自動で行うことが可能となります。

マイナンバーカードを活用した高齢者等への移動支援

（群馬県前橋市、前橋地区タクシー協議会、（一社）ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構（TOPIC））

奨励賞

マイナンバーカードで便利でお得に元気に外出

（高齢者等移動困難者へのタクシー運賃補助「マイタク」のマイナンバーカードを活用した電子化、自動化）

過度な自動車依存社会

- ✓ 1人あたりの自家用車保有率 群馬県が第1位
- ✓ 自家用車の旅客輸送分担率 平成7年以降90%超
- ✓ 100m未満の移動でも4人に1人は自動車を利用

自家用車に頼らない外出を支援するマイタク

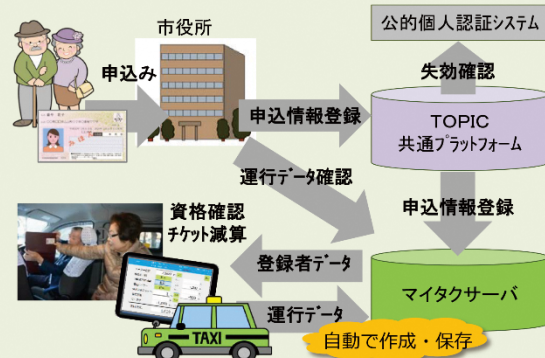
- ✓ 登録者数約2.4万人、月間約2.5万件利用の好評な制度

従来の紙での運用には多大な負担と様々な課題

- ✓ 毎月約2.5万枚の利用券の回収、データ入力・確認、年度当初の全登録者への利用券郵送等の膨大な事務処理
- ✓ 利用者には利用券忘れや紛失などの不便

マイナンバーカードで利用券を電子化

運行データ作成等も自動化



タクシー会社・市役所の事務負担・コストの大幅縮減、利用者の利便性向上を実現

事業効果

	紙	マイナンバーカード	効果
利用者1人あたりの印刷郵送費	224円	0円	100%減
利用券1枚あたりの作業時間	運転手 120秒 事務員 120秒	運転手 60秒 事務員 0秒	75%減

拡張・展開の可能性

- ✓ 将来的に健康保険証や共通診察券としても活用されるマイナンバーカード1枚で、病院までの移動と受診が可能となる（マイタクの利用目的第一位は通院）
- ✓ マイナンバーカードを回数券として活用する仕組みであり、福祉チケットや施設利用券等としても利用可能で、全国の自治体への横展開も期待できる
- ✓ 自動運転による無人走行においても、個人の属性に応じた適切な支援の実施を可能とする仕組み

利便性の向上（アンケート結果）

- 🔊 利用者の**86%**が「便利」、**85%**が「継続的に利用したい」
- 🔊 タクシー会社事務担当者の**80%**が「便利」

《事例》 菅井地区デマンド交通 神奈川県相模原市

菅井地区では、市外在住の方や観光客の方なども含め、どなたでも乗車することが可能となっています。平日の午前6時半～8時半以外の時間であれば、1時間前の事前予約で利用可能であり料金も一律となっています。日常的な利用がない場合は、登録も不要です。「やまなみ温泉～菅井地区～東野」を運行しており、やまなみ温泉から市街地への移動は路線バスへの乗り継ぎとなっています。

平日		土休日	
朝 午前6:30 ～ 午前8:30	路線バスと同様の運行 ○地域住民（登録者）のみ乗車可能 ○事前予約不要 ○運行ダイヤ有	終日 午前7:00 ～ 午後6:00	電話予約型運行 ○どなたでも乗車可能 ○事前予約必要 ○運行ダイヤ無
日中・夜 午前8:30 ～ 午後6:30	電話予約型運行 ○どなたでも乗車可能 ○事前予約必要 ○運行ダイヤ無		

④地域が主体となる移送サービス

目的

行政や民間による移動サービスを補うために、地域住民が主体となりバス利用が困難な町民に対するきめ細かな移動の支援を行います。

内容

町民を対象とするアンケート調査によって、バス停まで歩くことが困難と答えた方が約6%いることが明らかになりました。

ドアツウドアで移動できる方法の1つとして、地域住民が運転手となり、移動のサポートを行う方法が考えられます。

地域からこのような活動を行いたいと声が上がったときに対応できるように、無償運送で行う相互扶助の移送サービスの仕組み、支援方法を検討します。

実施主体

長泉町、地域住民

カギ

2021年度 相互扶助の移送サービスの仕組み・支援方法の検討

2022年度以降 地域への周知

<地域が主体となる移送サービスとは>

無償の相互扶助の移送サービスを地域団体が実施することにより、高齢者等の移動手段を確保している地域があります。無償（燃料費等の必要経費を徴収する場合を含む）の場合は、旅客運送事業の免許等が不要となります。袋井市の地域協働運行バスが事例として挙げられます。

<<事例>> 袋井市 地域協働運行バス

市が用意した車を地域ボランティア運転手が地域住民の需要にあわせて運行する。

○三川地区「かわせみ」の概要

利用対象者：三川地区に居住し運行委員会に利用登録している人で、高齢者で交通手段に困っている人

運行の概要：運転は地区内の運転ボランティアで実施する。コミュニティセンターへの事前予約により運行し、運賃は無料とする。

車 両：トヨタポルテ（5人乗り）

利用方法：ドアツウドア方式（自宅から指定した目的地まで）

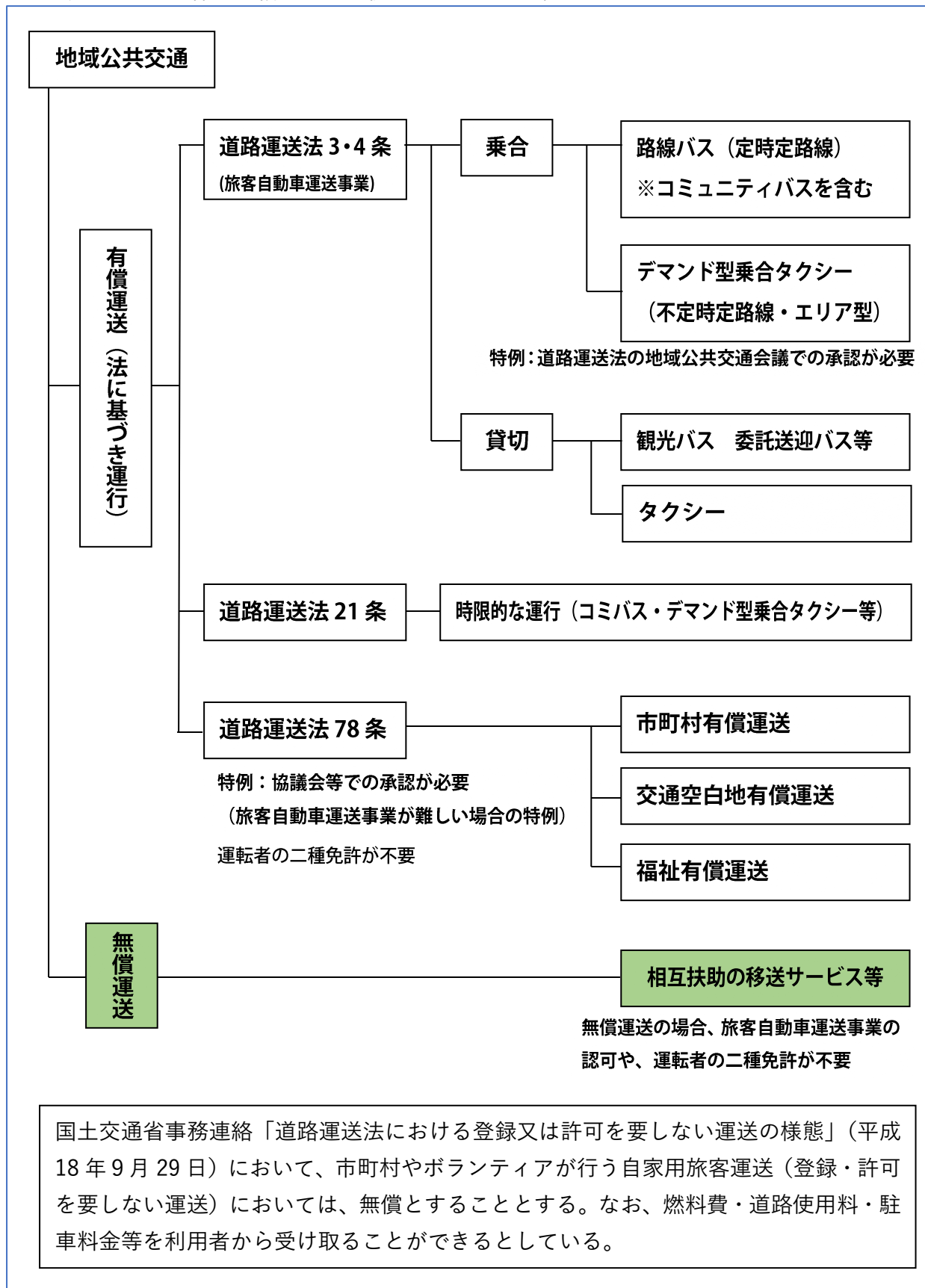
運行時間：月曜～土曜 午前8時～午後5時程度

利用目的地：商業施設、公共施設、病院



三川地区「かわせみ」

<地域公共交通の体系と相互扶助の移送サービスの位置付け>



国土交通省事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の様態」(平成18年9月29日)において、市町村やボランティアが行う自家用旅客運送(登録・許可を要しない運送)においては、無償とすることとする。なお、燃料費・道路使用料・駐車料金等を利用者から受け取ることができるとしている。

⑤ サービス水準の改善

目的

町民のニーズに応じて、公共交通のサービス水準の適正化を図ることで、公共交通の利用者の増加をめざします。

内容

住民意識調査では、バスなどの公共交通の充実について、満足度が13%と低い水準にあることが明らかになりました。

既存の公共交通において、町民のニーズを把握するとともに、事業が維持できる範囲内でニーズに合うような改定を行っていきます。

加えて、継続的なモニタリングを行い、必要な改善をしていきます。

実施主体

公共交通事業者、長泉町

スケジュール

2021年度以降 町民ニーズの把握、公共交通事業者と協議

<町民ニーズの把握>

現在、本町では、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシーなど多様な公共交通が存在します。町民のニーズを把握するために、アンケートやモニター制度などを行うことが考えられます。

《事例》 牛久市 市民モニター制度

市民モニターを公募し、必要枚数の回数券を進呈し、実際に乗車してもらい、施設、乗務員の接遇、運行内容等についてチェックしてもらいます。

その評価結果をもとに、公共交通事業者と協議し、改善を行っています。

○概要

モニター数：路線バス 9名

かっぱ号（コミュニティバス） 10名

タクシー 7名

評価指標：路線バス 車両、接客、案内、運転

かっぱ号 車両、接客、案内、運転

タクシー 車両、接客、運転



⑥交通結節機能の拡充

目的

乗換しやすい・乗換時間を過ごしやすい交通結節点とすることで、乗り換えに対する抵抗感を軽減し乗り換え利用客の利用を促進します。

内容

路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなど、地域特性や利用者ニーズに対応して、公共交通機関が多様化します。このような公共交通体系では乗換利便性の確保のために、交通結節点の充実が重要です。

公共交通機関を連携し、シームレスな移動、あるいは移動の選択肢を提供できるように、交通機関間の料金や時刻表等の調整を行います。

また、多様な公共交通が結節する鉄道駅周辺や、バスとラストマイル交通との結節点となるバス停においては、乗り換え時間や天候に左右されず、快適に過ごせる待ち合い環境をつくっていきます。

実施主体

長泉町 公共交通事業者 地域

スケジュール

2021年度 駅周辺の交通結節点の検討 公共交通機関間の調整

<交通結節機能の考え方>

①鉄道駅での交通結節機能の考え方

○乗り換えの待ち時間を短くする工夫を行います。

- 例：・乗換時間が少なくなるような時刻表の設定
・バス車内での鉄道の時刻の案内等
・遅延が生じた際の乗換先の出発時間の調整 など

○乗り換え時間を過ごしやすい工夫を行います。

- 例：・気候に左右されない待ち合いスペースの提供
・乗り換え先の情報提供
・時間を過ごせる設備の提供（トイレやイスなど） など

○ラストマイル交通等との連携を行います。

- 例：・安全な歩行環境
・駐輪場、パークアンドライド駐車場、シェアサイクル、タクシーとの連携
・バリアフリー化 など

○まちの拠点となる機能を付加することが考えられます。

- 例：・周辺地域の方々の交流スペース
・小さい図書館
・コワーキングスペース
・ミニイベントができるスペース など

②バス停での交通結節機能の考え方

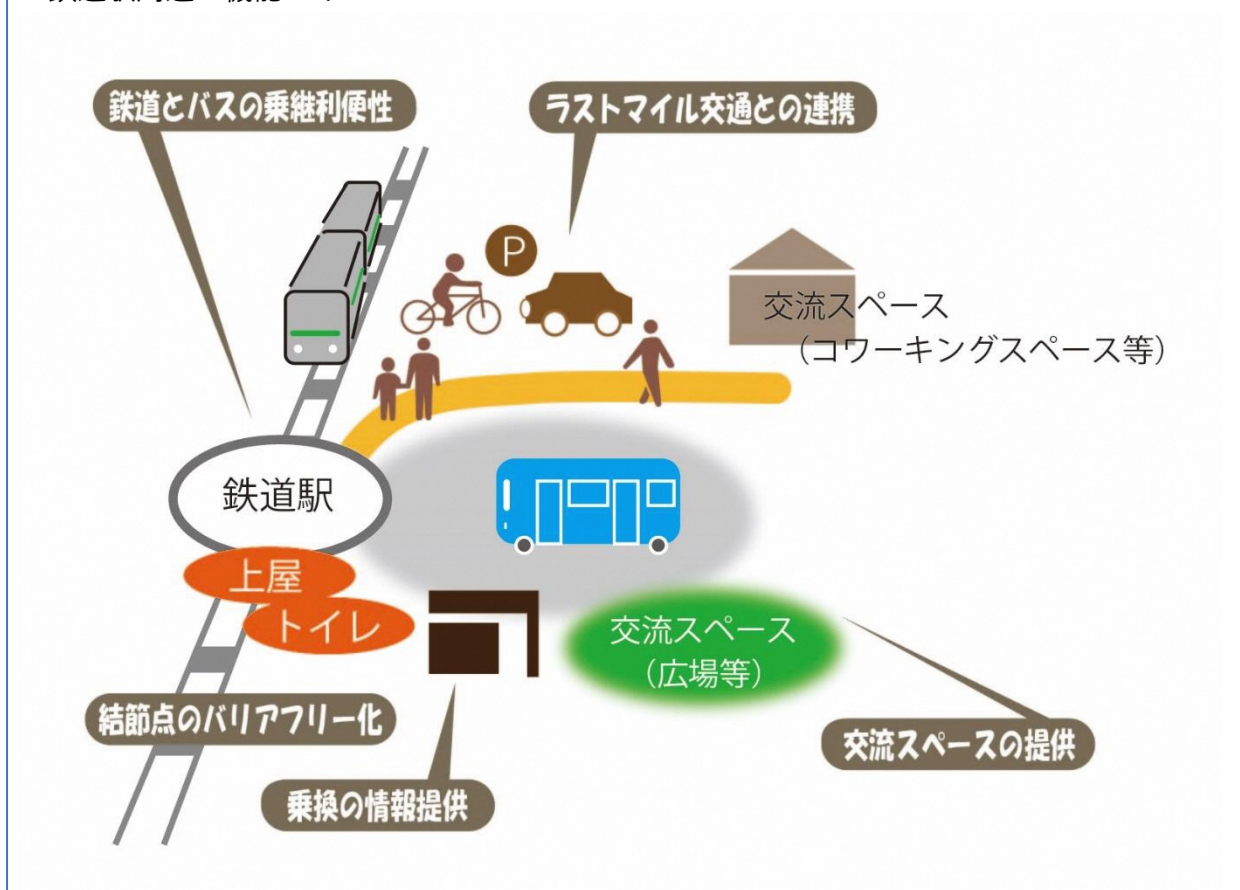
○待ち時間を過ごしやすい工夫を行います。

- 例：・気候に左右されない待ち合いスペースの提供 など

< 鉄道駅周辺の機能拡充の方針 >

今後、鉄道駅に必要な機能での交通結節機能の考え方を検討し、町、公共交通事業者、地域が役割分担、連携をし、社会実験等を通じて、必要な機能を設置・拡充することが考えられます。

鉄道駅周辺の機能のイメージ



< 事例 > バス停での交通結節機能の工夫 熊本県熊本市

商業施設と連携し、「バス待ち処」を設置しています。「バス待ち処」とは、バス停に隣接したスーパーやコンビニなどに協力いただき、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行うところです。対象となるところには、目印のステッカーが配置されています。



⑦公共交通の情報提供

目的

公共交通の情報を提供することにより、利用者への利便性向上と、これまで利用しなかった方々への利用を促します。

また、観光施設と公共交通の運行情報をセットとした情報提供を行うことにより、観光客への公共交通の利用を推進します。

内容

町民を対象とするアンケート調査によって、公共交通の情報提供の提供についてのニーズが明らかになりました。

現在のバスマップを拡充し、全ての公共交通機関の路線、時刻表、利用の仕方等が記載されているパンフレットを作成し、本町のホームページで公表するとともに配布します。

また、公共交通の運行状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムの導入を検討します。

別途、観光客向けの公共交通の情報を整理し、公表します。

近年着目されている MaaS については、町内に限って運用しても効果は低いことから、日常生活圏に入る周辺市町と協力し、MaaS 導入に向けた検討を行います。

実施主体

長泉町、公共交通事業者、周辺市町

スケジュール

2021 年度 パンフレットの作成・配布、広報ながいずみへの掲載

2022 年度以降 バスロケーションシステム導入検討

バスの利用方法について周知するイベントの開催

<公共交通の情報提供の仕方について>

公共交通について理解を深め、利用してもらうための情報提供を行います。情報の提供方法として、広報、パンフレット、インターネット、アプリなど様々な媒体を活用していくことが考えられます。パンフレットについては、買物先や病院など利用者が多い場所に配置し、生活の中で目に留まるようにする工夫が考えられます。

《事例》 バスロケーションシステムの事例 富士急静岡バス株式会社

富士急バスシステム（富士急静岡バス株式会社）

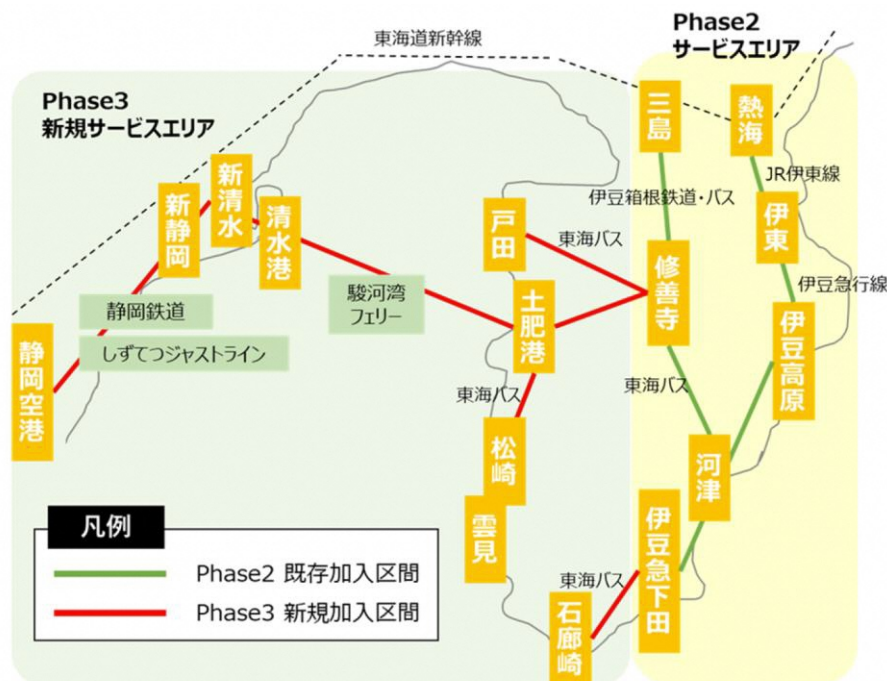
バスロケーションシステムを使い、現在バスがどの位置を移動しているかの表示をインターネット上で提供している。その他、時刻表や経路の検索なども行えるようになっています。



《事例》 M a a S の活用 Izuko

東急株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、伊豆急行株式会社は、さまざまな公共交通機関や観光施設、観光体験をスマートフォンで検索・予約・決済できる観光型M a a S「Izuko」の実証実験のPhase 3について、伊豆エリアを中心に2020年11月16日から2021年3月31日まで実施する予定です。

Phase 3では、2019年4月から2度にわたり実施されたPhase1、2と比べ、サービスエリアが大幅に拡大され（下図参照）、観光商品数も拡充される予定です。



⑧公共交通の利用促進策

目的

町民へ公共交通の利用を促すことにより、公共交通を移動手段の1つとして認識し、利用してもらう機会を増やします。

内容

公共交通の利用方法を周知することで利用意識を持ってもらうためにイベントの開催やイベントへ出展し、広く町民等へ公共交通の利用をアピールします。

啓発冊子の配布、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーのお試し乗車券の配布などのモビリティ・マネジメントを行うことで、利用者が自発的に公共交通を利用するよう促していきます。

また、小学生等へのバスの乗り方教室や高齢者へのデマンド型乗合タクシーの利用方法の説明会等を検討します。

実施主体

長泉町、公共交通事業者

スケジュール

2021年度 イベントへの出店

モビリティ・マネジメントのためのチラシ配布

2022年度以降 継続して実施

<公共交通の利用促進の方法について>

イベントにて、リーフレット等の資料配布、パネル展示やワークショップを行うことで、公共交通を考えるきっかけを作ることが考えられます。また、同時に公共交通に対するアンケートなどを行うことも考えられます。

モビリティ・マネジメントの一環としてチラシを配布し、お試し乗車券などを活用することにより、利用機会を創出していくことが考えられます。

出店が想定できるイベント 長泉町産業祭、長泉わくわく祭り



《事例》 バスの利用促進イベント事例 富士市

○バスの日イベント

市内を走るバスが大集合し、ミステリーツアーや乗り方教室などを行っています。

場所：中央公園多目的広場

内容：

- バス車両の展示
- 無料バスミステリーツアー
- バスの乗り方教室
- 塗り絵コーナー
- 運転士などの制服を着て記念撮影
- スタンプラリー
- ミニバス運行 など



○ワンデイ・トリップ・チャレンジャー

バスや電車などを利用して、市内に設定されたスタンプポイントや「まちなか」をめぐり、スタンプを集める公共交通体験イベントを行っています。

集合場所：消防防災庁舎 7 階大会議室

参加費：無料（運賃以外の費用は自己負担）

対象：市内在住の小学生や園児とその保護者 30 組

自分たちで経路を考えてバスに乗ります。



⑨新技術を活用したモデル事業

目的

新技術を活用することにより、現在の人手不足や時間の定時性などの問題を解決し、乗客数の増加、事業者の負担減少を目指します。

内容

新技術を導入するにあたり、道路環境が適している箇所を対象とし、社会実験やモデル導入を通じて、新技術の導入・普及を推進します。

実施主体

長泉町

スケジュール

2021年度以降 新技術の導入検討

<新技術を活用したモデル事業>

新技術の導入については、企業の社会実験等を積極的に受け入れるとともに、安全性が高く、シンボル性のある道路区間等での実現を推進します。

≪事例≫ しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト

静岡県交通基盤部は連携企業 14 社、連携大学 2 大学とともに、自動運転等の最新技術を活用した移動サービスの導入による地域交通の課題解決の検証や EV 等次世代自動車及び自動運転車両の研究による県内企業の技術開発の促進を目的に自動運転の実証実験を行っています。

2018 年からエコパでの自動運転技術の実験を開始し、2019 年からは県内 3 か所（松崎町、下田市、沼津市）で公道での実証実験を行っています。2020 年も引き続き公道での実証実験を行う予定であり、2021 年からは他地域への横展開も検討されています。

計画期間：（2018-2020）から（2018-2024）に延伸



【2019 年度社会実験内容】 ※2020 年度社会実験後更新予定

○松崎町（過疎部）

走行内容：長八美術館、重文岩科学学校、八木山集落を結ぶ5キロ
（一部区間は手動運転）

車 両：2人乗り小型電気自動車



○下田市（郊外）

走行内容：伊豆急下田駅を起点に、下田メディカルセンターまで
1.2キロ、道の駅開国下田みなとまで1.7キロ
（一部区間は手動運転）

車 両：4人乗りゴルフカート



○沼津市（都市部）

走行内容：JR 沼津駅と沼津港の2.2キロを往復
（ほぼ全区間で自動運転）

車 両：16人乗り電気自動車バス

※2020年には、2019年度の課題となった路肩駐車車の追い抜きや右折について、5G通信技術を活用し、カメラ等により車両へリアルタイムで周辺状況を提供する方法を導入し、社会実験を行う予定です。



《事例》 トヨタ実証都市「コネクティッド・シティ」(裾野市)

2020 年末に閉鎖予定のトヨタ自動車東日本株式会社東富士工場の跡地を利用して、将来的に約 70.8 万㎡の範囲において街づくりを進めるべく、2021 年初頭に着工する予定である。人々の暮らしを支えるあらゆるモノ、サービスが情報でつながっていく時代を見据え、自動運転、MaaS、パーソナルモビリティ、ロボット、スマートホーム技術、人口知能 (AI) 技術などを導入・検証できる実証都市を新たに作る予定である。

