

会 議 議 事 録

件 名	令和2年度第3回長泉町地域公共交通協議会
日 時	令和2年12月21日（月） 午後1時28分～午後3時31分
場 所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	【出席委員】14人 【欠席委員】1人 【事務局】 4人 【オブザーバー】6名

I 議事

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 協議事項
 - (1) 路線バスについて
 - (2) 令和3年度桃沢郷～長泉北小学校線の運行について
 - (3) 自主運行バス（長泉・清水循環バス）の運行状況
 - (4) 「ももタク」の運行状況及び運行内容の一部変更について
 - (5) 「いきいき号」の運行状況及び実証運行期間の延長について
 - (6) 地域公共交通調査事業（計画策定事業）事業評価
 - (7) 長泉町地域公共交通計画について
- 4 報告事項
桃沢野外活動センター線の運休について
- 5 その他
- 6 閉会

II 議事概要

- 1 開会 (13 : 28)
- 2 会長挨拶 (13 : 30～13 : 32)
- 3 協議事項 (13 : 32～15 : 18)

(1) 路線バスについて

[委員代理]資料1 資料2 資料3に基づき説明

まずこの評価は国・県の補助金を受ける地域間幹線系統の令和元年10月から令和2年9月まで運行していた系統に関するもので、各ページ右下の番号に沿って説明する。

地域間幹線系統とは、図にあるA市とB市を跨ぐような複数の市町を跨ぐバス経路のことを言う。この広域的な移動を支える交通手段のひとつとして通学や通院等のために重要な役割を果たしている。

2ページをご覧ください。収支から見る乗合バス事業は、大きく図のように分けることができる。縦軸が黒字と赤字。横軸が単独の市町内で完結する路線か複数の市町を跨ぐ路線かに分かれている。

黒字の路線及び若干の赤字路線はバス事業者が運行している。一方で事業者の単独での維持が困難な赤字の路線については主に市町内完結と複数の市町を跨ぐものとで分類される。このうち複数市町を跨ぐ地域間幹線系統については記載されているような条件を満たす路線が国と県による補助対象の系統になる。

3ページをご覧ください。補助対象系統数と県の補助額の推移のグラフになる。補助対象系統数は折れ線グラフで右目盛りになり、今回の評価を行うのは60系統になるが、南伊豆東海バスと新東海バスの合併に伴い、これまで別系統であった天城峠線については1系統として評価しているので、実質59系統の評価を行っている。

4ページをご覧ください。事業評価は国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条に基づいて行わなければならないが、なぜ事業評価を行う必要があるかという、補助対象事業が適切に行われているかどうか確認すること、また評価結果を分析し今後の事業改善に繋げることを目的にしている。この2点により補助対象事業をより効率的に実施するため。

5ページをご覧ください。具体的な評価基準になる。静岡県で独自に評価基準を定めている。評価は主にここに記載の6項目を点数化し、その合計点をABCの三段階で評価している。

- ①運行回数と乗車人員は運行開始前の計画値と実績値を比較して評価する。
- ②収支率は55%以上を満点とし、実績値を評価する。
- ③乗車人員は計画値に対する実績値で評価する。
- ④ネットワークの構成状況は鉄道駅などバスからの乗り換え可能な拠点数を評価する。
- ⑤広域移動状況は複数市町を跨ぐ移動の割合を評価する。
- ⑥キロ当たり経費は国の標準単価377.77円と比較して評価する。

この6項目のうち特に⑤の広域移動状況は地域間幹線状況が実際に複数の市町を跨ぐ利用がなされたかを表す項目で、評価する上で重要な項目となっている。

今年度の評価結果は6ページ。各事業者の評価結果を一覧にしたものになる。A評価が10系統、B評価が44系統、C評価が5系統。個別の系統に関する説明は割愛するが、評価の詳細は別途配布している令和2年度地域間幹線系統の事業評価結果を確認いただきたい。

今年度の傾向として、昨年度に比べ全体的に評価が悪化している。ネットワーク構成等系統、幹線系統を果たす役割は従来と変わらないが、新型コロナウイルスの影響により乗車人員が減少し、運行回数の削減が行われた事や収支率が悪化したことが主な原因と考える。

どの程度乗車人員が減ったのかは地域交通課が調査した上半期の乗車人員の結果が次のページ。7ページをご覧ください。グラフは前回の昨年と今年の4～9月のバス利用者数のグラフ。棒グラフの左側が令和元年、右側が令和2年となっている。折れ線グラフは、前年同月比。昨年は各地区とも700万人前後が利用していたが、今年は約300万人から500万人で推移している。特に4月5月の利用人数が半数以下となっているが、学校の休校や緊急事態宣言が発令されたことにより外出を控える人が多かったことが原因と考えられる。現在、各事業者に最新の情報を確認しているが、今もなお前年の水準までは戻っていない。今後はウィズコロナやアフターコロナの社会に対応した計画とするとともに、新型コロナウイルス対策を行い、利用推進策、収支改善策を取る必要がある。

8ページをご覧ください。写真は事業者のコロナ対策の事例になる。左下の写真が車内のアルコール消毒を行っている様子。中央の写真が運転席周辺の飛沫感染防止シートの写真。右下の写真が雨天時でも換気できるようにバス車内に雨が入らないように設置したバイザーの写真。

このほか座席の利用制限やコロナ対策の啓発ポスターの掲示等各社が様々なコロナ対策に取り組んでいる。路線バスを維持し、地域の交通を守るためにはこうしたコロナ対策だけでなく運行する事業者や関係市町が一体となって生産性を向上する取組を実施することが不可欠。今回の評価結果については、今後の計画策定の検討材料とし、事業改善に繋げていただきたい。

[会長]

質問はあるか。コロナの環境で大変厳しいことが資料からもよくわかる。

続いて単独継続困難申し出路線に移る。

まず単独継続困難申し出路線は、バス事業者だけで維持していくことが困難な路線として、バス事業者から県の生活交通確保対策協議会に対して申し出が出されているもの。この申し出を受け、11月6日に「令和2年度第2回静岡県生活交通確保対策協議会地区幹事会」で説明が行われ、各市町は来年1月15日までに自治会・バス事業者との調整結果を報告する必要があることから皆様にご審議いただく。

それでは、申し出路線の概要及び地域間幹線系統確保維持事業評価について、富士急シティバスから説明をお願いしたい。

[委員]資料4に基づき説明

日頃より当社バスにご理解ご協力賜り感謝申し上げます。コロナ禍ということで各事業者厳しい状況が続いている。

その中で事業の見直しをやらざるを得ない。この環境下で、当社の中でも日頃より改善推進を行っているが、その中の一環としてこういった維持困難なバス路線について本日ご審議をお願いする。

[富士急シティバス]

富士急シティバスの全体の状況は、新型コロナウイルス感染症の影響で、今まで貸し切りバス高速バスなどの事業で損失を補填していたが、高速バスは移動自粛、GoToキャンペーンの中止など発表があり利用の低下がある。貸し切りバスはキャンセル。静岡県バス協会、運輸支局と共に業界を挙げて安全性の広報を図っているが、上期の利用状況は昨年比の10%という状況で苦戦している。その結果売り上げは昨年度上期の50%を切る状況。損失について2億円を超える状況。このような状況であり、路線バスを維持するために色々な施策、再編、影響が少ない所については減便や廃止等で採算性を向上させたい。

資料4をご覧ください。2ページ、駿河平線は昨年度も単独維持困難を申し出させていただき、現状国庫補助路線として運行している。内容は三島駅や下土狩駅から静岡県立がんセンターのアクセス路線。駿河平地区においては、長泉北小学校への通学需要、また沿線からの三島駅方面の通勤通学等の利用がある。運行状況は表の通り。2020年度は1日あたり220人と利用が減少している。

次ページは収支の状況。2017年度から2020年度まで記載しているが、新型コロナウイルスの影響により欠損額は大幅に増えている状況。

今後の運行については引き続き国庫補助路線として運行していきたい。

4ページは系統評価指標。計画策定が2年前であり、今年度は利用減が生じた結果で昨年AだったものがBになっている。収支率と利用人員が主に落ちている。

5ページ増収策は、地域の意見交換やウェブサイトの検索サービス、資料には記載していないが先週からグーグルマップへの掲載が始まった。

費用削減策は、富士急グループで一括して導入する施策を図っている。ネットワーク構成、公共施設へのアクセスについては記載の通り。補足として運行回数などの記載がある。

6ページ、本路線は新型コロナウイルスによる減便はしていない。また収支率、利用状況については富士急シティバス全体の減少具合を記載している。

7ページの桜堤線については、三島駅南口北口、長泉町は桜堤地区、中土狩地区。また裾野市に入り伊豆島田地区、そして裾野駅に至る。運行回数は平日三島駅発が15便、三島駅行が13便、一日180人の利用があり、こちらも減少している。

収支状況については、駿河平線同様に2割以上の利用減があり、運賃収入が大幅に減少している。こちらも引き続き国庫補助路線として運行を継続したい。

9ページ、評価シートに移り、こちらの系統も計画通り運行し、収支率、乗車人員については新型コロナウイルスの影響により減少している。

10ページの評価シートについて、内容は概ね同様であり、またネットワーク構成等についてはご覧ください。

11ページについては駿河平線と同様のため割愛する。

12ページのがんセンター線は新規に単独維持困難の申し出をさせていただき、国庫補助を

お願いしたい。この路線は三島駅から長泉役場の前を通り、長泉なめり駅を通過してがんセンターに出る系統。

追加資料をご覧ください。現状は表中左の①と②があるが、なめり駅を通る系統が平日はがんセンター行きが10本と三島駅行きが14本、また、なめり駅を通らない系統は、平日でがんセンター行きが2本と三島駅行きが3本。昨年度赤字だったことから、新型コロナウイルス関係なく今年度申し出させていただこうと考えていた。がんセンター線は、今まで長泉なめり駅を通るもの、下長窪を通るものとあったが、国庫補助路線として再編するため、図2のように三島駅から長泉なめり駅を通り、折り返して下長窪に入りがんセンターに至る系統に再編することで効率化を図り、長泉なめり駅からがんセンターへ出る系統を吸収して効率化を図るとともに、国庫補助をいただき運行を継続して存続していきたい。

存続については追加資料のように、三島駅から長泉なめり駅、下長窪を通過してがんセンターに行く便を平日11便、がんセンターから下長窪を通過して長泉なめり駅に至る便を17便運行していきたい。

また、図にある様に点線でベックマン・コールターまで線が伸びているが、こちらは三島駅からがんセンターまでが約7km、ベックマン・コールターまでは三島駅から7.7kmで、専門的な話だが、国庫補助を受けるうえでの実施要領にある同一の補助対象系統として扱う運行系統の範囲という項目があり、こちらの条文を適用いただき、1キロだけ違う路線だが、同じ補助路線としてお取り扱いいただきたい。

A3サイズの追加資料は、再編後のがんセンター線の特に補助を要望する便、今回単独困難の申し出をした便が右側黄色の系統。こちらが平日11便と17便。こちらで長泉なめり駅からがんセンターの路線を吸収させていただくことで、皆様の利便を落とさずに収支改善を図っていくので、国庫補助対象路線として運行させていただきたい。

続いて14ページは、沼津駅からがんセンターへの路線。沼津駅から北小林を通りがんセンターに至る路線。平日沼津駅発が8便、がんセンター発が7便で運行している。こちらについては、2020年度に1日あたり125人の利用があった。2018年以前から赤字の状況で2020年度はさらに新型コロナウイルスの影響で赤字が増えた。こちらもがんセンターをメインとしつつも長泉町内、城山、下長窪、高橋、この近辺のお客様の沼津駅方面、学園通り方面への利用がある。またがんセンターもメインの要素である。今後は国庫補助を受け、また長泉町様の支援を受け運行を継続していきたいのでこちらも国庫補助路線としての運行を是非ご承認いただきたい。時刻表は15ページに記載のとおり。

[会長]

続いて、伊豆箱根バス様から説明をお願いしたい。

[委員]資料4に基づき説明

日頃より当社路線に対しご理解ご協力賜り感謝申し上げます。私共も富士急シティバス様同様、このコロナ禍において非常に厳しい採算の中での運営を強いられる中、色んな事業の見直しの中で、沼津大岡三島線についても見直しをさせていただきたい。そういった中で、単独継続維持困難ということで、皆様方にご協力お願いできればと思う。詳しくは担当より説明させていただく。

[伊豆箱根バス]

今年度新たに単独継続困難の申し出をさせていただき沼津大岡三島線について説明する。

16ページ、17ページご覧いただきたい。当該路線は沼津駅から大岡駅、長泉町の本宿竹原を経由し三島駅に至る路線。系統の基本の沼津大岡三島線と日中便に限り沼津の西島病院を経由する2系統がある。沿線には高校や大手企業の工場、病院が点在しており、各施設で通勤通学通院される他地域からの方々の移動手段としても利用されている。

起終点はJR東海道線の隣接駅であるため、全区間を通して利用する利用者は極めて少ない状況だが、主に途中の地域から沼津駅、三島駅までの移動手段として利用いただいている。

特色は、朝晩沼津市内の加藤学園高校と同初等学校の高校生小学生の利用をはじめ、学生の利用が多く長年に渡り通学の足として利用されている。しかしながら少子化により生徒数が減少傾向にあることに加え、通学のスタイルも自家用車による送迎や自転車にシフトしており、雨天時は便によっては乗りこぼしが出るほどの利用もみられるが、平常時は伸び悩んでいる状況が続いている。

また沿線には大手企業の工場も複数あるが、三交代勤務といった勤務上の都合や敷地が広く従業員の駐車場が確保できているため自家用車による通勤が主流となっており、バス利用は年々減少し不採算路線となった。

直近の乗降調査では全体の38%が高校生、小学生の通学利用で、他の路線に比べ学生の利用依存度が高い路線だ。市町またぎの状況は、沼津三島間を跨ぐ方が28.9%、沼津長泉間が14.7%、三島長泉間が16.3%であり、全体では60%の方が市町を跨いでの利用がある。

路線の状況については、(2)運行実績の記載の通り。平成30年度と令和元年度については乗降調査未実施のため、国交省への運行系統別実績報告数値をもとに記載している。令和2年度については、乗降調査の数値より算出した。これまでも運行頻度に見合う利用が無く、厳しい収支状況が続いていたため、直近では令和2年の4月1日に減便を伴うダイヤ改正を実施した。これまでは土曜日を平日と同じダイヤで運行していたが、日祝ダイヤと本数を揃えて土日祝ダイヤに変更した上で平日を含む全体の運行回数を約1.5割以上改善し運行の効率化と経費削減を図っている。その結果令和元年と2年では2系統合わせて経常費用は約1割縮減されているものの、損益は2系統合わせて元年度では約1千万円を超える赤字、2年度は年度途中のダイヤ改正の影響もあり約845万円の赤字となる見込みであり、若干の改善傾向にはあるが、赤字がつづくことが予想される。

新型コロナウイルスの影響により、テレワークなどの働き方の変化等で公共交通の利用が著しく離れてしまい、状況はさらに悪化している。現在は運行本数をさらに約1割減便した特別ダイヤで運行している。

記載にはないが、運行便数は2系統合わせて54便、一日約27往復。土日は38便19往復。それがさらにコロナ禍において1割縮小し平日は50便の25往復、土日が36便の18往復で運行している。

これまで他部門の利益で路線バスの赤字を補填しながら運行を継続してきたが、自社努力による路線維持は限界を迎えている。本来なら収支改善のためさらなる減便が必要となるが、主に通勤通学で利用されている路線ということもあり、これ以上の減便は利便性の低下

のみならず、大きく利用者の混乱を招く可能性があることを考慮し、今後は国庫補助路線として国と県のご支援をいただきながら運行を継続したく、ご審議のほどをお願いしたい。

[会長]

それでは、事務局より地域間幹線系統取組シートの内容について説明をお願いしたい。

[事務局]資料4に基づき説明

18ページをご覧ください。

単独継続困難の申し出を受け、桜堤線および駿河平線については、11月上旬に関係区長に対し現状の説明および自治会内で回覧対応をお願いし実施した。がんセンター線および沼津大岡三島線については、広報やホームページ、バス停への掲示等により運行状況等について周知していきたい。また、引き続き、町内路線を集約したバスマップの配布、町主催事業での路線バス利用の案内、路線バス運行補助金による支援に取り組む。

<質疑>

[委員]

桜堤線について、中土狩区で回覧をした結果増便要望があり、裾野から三島方向で17時台に本数を増やすことはできないだろうか。

会社側としてはデータをとっていると思うが、減らすところもあるかと。たまたまこの路線に関しての回覧をしたところの結果なので、よし悪しもあり、金銭もかかり、従業員もいることだと思うので、その辺も考慮して話を聞きたいと思う。

[富士急シティバス]

可能であれば検討していきたいが、なかなか厳しい。

[委員]

裾野駅から三島駅に向かう方ということで、従前から要望はあるが、ダイヤの編成上17時台は過密ダイヤであり、その中での編成はあちらを立てればこちらが立たずという度合いになり、現状でもご要望にお応え出来ていないが、常々その要望は編成担当者も心得ているので、できうる限り、実施できるものは実施していきたいと思っている。濁すようで申し訳ないがご了承いただきたい。

[委員]

13ページの図1中のブルーとイエローの路線には、なめり駅と城山の間にバス停はあるのか。

[富士急シティバス]

ウェルディ長泉がある。

[委員]

統一されるとそこから乗れなくなるのか。

[富士急シティバス]

近くの城山バス停を使っていたきたい。

[委員]

3路線を1路線に統合をしないと国庫補助は得られないのか。

[富士急シティバス]

要件的には今でも満たすと思うが、将来的に厳しいこともありえるので、統合させていただいて、余裕をもたせている。

[会長]

町内全路線が維持困難路線になるのか。

[富士急シティバス]

厳しいことを申し上げれば、国庫補助要件を満たさないものが今後でてくると思う。

[会長]

バス会社の話にもあったが、コロナの関係もあり厳しい状況があるということでご承知いただいていると思う。

[委員]

がんセンター線については、三島と沼津から2路線ということだが、やはり行かれる方は両方それぞれに特徴あるということか。

[富士急シティバス]

生活利用では、城山、下長窪、なめり駅、長泉役場の周辺から三島駅方面に行かれる方が多い。沿線にお住まいでがんセンターへの通勤されている方もいる。駅から乗り換えている方も多い。

【審議結果】

挙手全員で駿河平線、桜堤線、がんセンター線、沼津大岡三島線を維持することを決した。

[会長]

続いて、退出意向申し出路線に移る。

退出意向の申し出路線は、運行本数の3分の1以上の減便または路線休廃止の意向がある路線として申出バス事業者から静岡県生活交通対策協議会に対して申し出が出されているものである。申し出路線について、富士急シティバスから説明をお願いしたい。

[富士急シティバス]資料5に基づき説明

対象路線は北小林線。こちらは三島駅から広小路を通り下土狩駅、鮎壺を通り沼津市内、北小林に至る路線で、1日3往復運行している。時刻については資料の通り、2020年の利用状況は1日11人。収支状況については下記の通りで、費用の6分の1しか収入がない。裏面は、運行の背景についての説明。当路線一日一便あたり1.8人、主な利用は下土狩駅、沼津信用金庫前等の他の系統と重複している区間から広小路や三島駅に至る区間。資料表面の図の赤い路線が北小林線、青い路線が駿河平線等の広小路回りの系統。途中三島駅から左に青い線が伸びているが、先ほどのがんセンター線のような系統が並行している。こちらの一日3

往復の三島駅北小木の路線に対して、がんセンター線等是一日20往復の運行となっており、こちらの路線をご利用いただければと考えている。

当路線の単独区間では、鮎壺等々の住民の方々は下土狩駅まで徒歩や自転車利用されている実態があり、バス利用が見込まれない状況。については、廃止区間は、沼津信用金庫前の北、長泉中学校の角から北小林に至る区間。若干区間にオーバーな所があり、北小林から鮎壺の中間くらいまで、先ほど単独維持困難で説明したがんセンター線が延びている区間があるので、実際の廃止区間は北小林と鮎壺の中間から長泉中学校の角までである。

<質疑>

[委員]

廃止区間の住民の方への説明状況はどうか。

[事務局]

11月の上旬に対象区間の区長へ説明し、回覧を実施していただき、意見等はなかった。

[委員]

バスを利用せず徒歩等で下土狩駅に行っているということだが、その後はだいたい沼津に出るのか。

[富士急シティバス]

沼津に出るかバスを使い三島駅方面へ行くかだと思う。

[委員]

元々3便ということで他路線との重複もあるが、この路線はどのようにできたのか。

[富士急シティバス]

かなり昔、三島駅から北小林を経て沼津駅に至る系統があり、こちらが広小路、三島市内を通ることでかなり遅延していたことや収支悪化もあり系統分割に至り現状になった経緯がある。

[委員]

沼津駅から北小林もがんセンター線のルートを使っていたのか。

[富士急シティバス]

沼津駅と北小林間については沼津駅北小林という市内で完結する系統と先ほどのがんセンター線がある。

[委員]

色々な動きがある程度固まって、それに対してうまく整理されていると思う。

[富士急シティバス]

北小木の周辺は工場もあるが、やはり工場だと車で来られる方が多い。

[委員]

北小林は沼津市。沼津市の了解は得ているのか。

[富士急シティバス]

別途協議会を沼津市内で、三島市の方は三島市内でこれから協議する。

[会長]

関係する全市町の承認を得てから退出する運びとなる。

昔は根方街道で一貫して沼津まで路線があったが、今こういう状況の中で退出の申し出があった。

【審議結果】

挙手全員で北小林線の退出することについて決した。

[会長]

続いて協議事項の(2)「令和3年度 桃沢郷～長泉北小学校線の運行について」事務局より説明をお願いしたい。

(2) 令和3年度桃沢郷～長泉北小学校線の運行について

[事務局]資料6に基づき説明

資料6をご覧ください。10月に開催された第2回の協議会において、現在運行している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承認をいただいた。本日はその運行内容について説明する。

運行経路は現在と同じ。運行日数は、桃沢郷から長泉北小学校までの5.7キロ。運行日数は年間206日を予定しており、運行は株式会社東海バスが行う。運行車両は大型ワンステップバス。車両諸元については記載の通り。4条運行に際しての関係各所との協議状況は、公安委員会とは現在調整中で、道路管理者とは調整が済んでいる。その他として本路線は町の自主運行となる。運行経路については記載の図面の通り。

別紙1をご覧ください。こちらは時刻表の案になる。

朝は1便、帰りは1便または2便になる。15時40分に北小学校を出発する「帰り2」の便については、年間140日運行する予定。運行日については学校のカリキュラム等の決定後に届け出を行う。

別紙2をご覧ください。補足事項として、1ページ目には普通運賃と定期運賃の記載がある。裏面には回数券についての記載をしている。最後のページについては定期運賃を示している。

補足事項として、基本的に現存するバス停の位置名称については現在のものを引き継ぐ形を予定しているが、経路内の2カ所のバス停があり、その名称を現存しない町営住宅を使っているバス停があり、そちらのバス停については名称を変更して許可申請をする予定。

<質疑>

[委員]

2点ほど伺いたい。

1点目は、現状の21条運行と変わらないということだが、路線の詳細図とバス停の位置がわかる図面を提出していただきたい。

もう1点、運行車両が大型ワンステップバスということだが、バリアフリー法には適合するバスか。地上から床面65cm以下でスロープ等車いすの方が乗れるバスなのかどうかを確認したい。

[事務局]

1点目については早急に準備をして提出させていただきたい。

2点目は東海バスさんから車両についてはバリアフリー法に適合しているという回答をいただいた。

【審議結果】

挙手全員で令和3年度桃沢郷～長泉北小学校線の運行内容について決した。

[会長]

それでは続いて協議事項(3)「自主運行バス(長泉・清水循環バス)の運行状況」について事務局より説明をお願いしたい。

(3) 自主運行バス(長泉・清水循環バス)の運行状況

[事務局]資料7に基づき説明

資料7をご覧ください。(1)から(5)に記載している運行の概要については、5月に開催された第1回会議の際に説明した内容から変更はない。(6)がぬけており、(7)をご覧ください。

今年度4月から11月までの利用実績は、20,804人となっており、前年比79.3%。

全体として平成25年度をピークに減少傾向にあるため、利用促進及び定時性の確保に向けた取り組みが必要と考えている。来年度についても今年度と同じ内容での継続運行を行いながら並行して自主運行バスの再編作業を行う。

<質疑>

[会長]

説明があった通り昨年と比べても非常に厳しい状況が続いているが、ご意見等あるか。

伊豆箱根バスや東海バスはなにかあるか。

[委員]

前年から落ちているが、一般路線と単純に数字だけ言うと、我々自社路線よりも比較的まだいいかなというところだと思う。

[会長]

引き続きよろしくお願ひしたい。

【審議結果】

挙手全員で自主運行バスについて運行継続することで決した。

[会長]

それでは続いて協議事項（４）「ももタクの運行状況及び運行内容の一部変更について」事務局より説明をお願いしたい。

(4) 「ももタク」の運行状況及び運行内容の一部変更について

[事務局]資料8に基づき説明

1. をご覧いただきたい。前回の第2回協議会において協議してもらい、「様子を見つ、状況に応じて収支改善策及び利用促進策の検討を行う」こととなった。

2. 運行状況についてをご覧いただきたい。その後の9月～11月の実績を見ると、乗合率は回復傾向であるものの、収支率に関しては改善がみられないことから、まずは収支改善策の検討をした。

資料の裏面（3）変更内容の①をご覧いただきたい。各エリア内で一律の運賃設定としていることから、半分以上の駐車場で収支率が20%を下回っており、収支改善策として運賃の改定を提案したい。改定案としては、

- ・エリア一律運賃を廃止し、実態に近い距離制運賃とする。
- ・域内での利用についても距離に応じた料金設定とする。
- ・運賃は、運行経費の23%程度に設定し、乗合により目標値の26.5%を目指す。
- ・運賃は100円単位とし、最低運賃は200円とする。

資料2枚目の別紙1をご覧いただきたい。先ほどご説明した収支率23%程度を確保すると、値上げ幅は100円から200円となる。運行距離に即した料金設定としたこと、また近隣市町の事例と比較しても安価な設定と考えている。裏面には域内移動の料金を掲載している。参考にご覧いただきたい。

資料1枚目の裏面に戻っていただき、②の帰りの予約時間短縮、利用促進策をご覧いただきたい。今回の収支改善策と合わせ帰りの予約時間の変更を実施したい。運行事業者との協議の結果、帰りの便の予約時間を現行の1時間前から30分前に短縮するものである。

③をご覧いただきたい。スクールバスの4条運行への移行に伴い名称変更するバス停と名称を統一するため、駐車場2カ所の名称を変更する。

つづいて（2）をご覧いただきたい。承認をいただけた場合は令和3年4月からの実施を予定している。（3）その他として変更内容の周知は町ホームページ、地元自治会広報を使う。再検討の実施基準や目標値については今後の運行状況に応じて随時見直しを図る。

今回の収支改善策に関し地元区長、役員等に説明を実施した。その際に出た意見を報告する。

- ・運賃値上げはやむを得ない。
- ・受益者負担は理解できる。
- ・現状イベント等外出機会が減少している。
- ・関係自治会内でも乗り合い及び利用促進策の検討が必要。
- ・運賃改定にあたっては今よりもエリア細分化をした方が良い。

等の意見があった。

[会長]

このももタクの件につきましては今も説明があったが、前回の会議で現状収支状況等、もう少し状況をみたらどうかと意見をいただいた。約3か月間状況を見てきたが、現状全く好転が見られない。地区の皆様にも事務局の方でご意見をうかがったところ、先ほどの事務局からの説明のような意見があった。再度、今回の案について審議をいただければと思っている。なかなか収支状況が厳しい状況だが、意見等はあるか。

<質疑>

[委員代理]

質問ではないが、デマンドはなかなか難しいところがあって、乗車人員、乗った方が多くなったとしてもデマンドは収支が良くなるという事は無くて、2人の人を運んだということがあっても、1便に1人乗ると、走らせているだけでも経費がマイナスになると思う。収支率を上げるためにどうすればいいかと言うと、乗り合い率を上げていくのが一番効果的などころがあり、コロナの状況で知らない人の乗り合いというのがなかなか一般の方は抵抗があると思うので、交通事業者さんの方でコロナ対策色々やられていると思うので、その辺をPRしていただいて乗り合いになっても大丈夫だということを地域の方に周知していただければと思う。

[委員]

どこの市町も同じだが、デマンドの乗り合いタクシーはなかなか収支率が上がらない状況だと思う。交通空白地なのでデマンドという形だと思うが、地元の方のお話で受益者負担や町としてどこまで支援できるのかというバランスを見ながら運行を出来る範囲でやっていただけたらと思う。

[会長]

実際運行していただくタクシー協会としてはいかがだろうか。

[委員]

先ほどお話があった通りコロナの三密がだめだという中で、乗り合い率が上がらず、収支率が悪いというのは、おそらく桃沢の方から乗られている固定客がいての数字だと思うので、その方にご理解をいただければいいのかなと思うし、帰りの便についても30分前の予約を短縮するという事なので、引き続きももタクが地域の皆様になくってはならない交通機関になってもらえばと思う。

[委員]

利用者の方から色々ご意見を聞いた時に、帰りの予約時間が1時間前というのがすごく使にくいと前にも言ったのだが、それが30分になったことで利用しやすくなる。そこは良い。私からもPRして使っていただきたいと思う。

[委員]

30分にさせていただいてとてもありがたい。もう一つ、私が忘れているのかもしれないが、収支率が悪くてシミュレーションして料金を上げると推測するが、改定後のシミュレーションをした結果、収支率は20%以上になったということか。それとももっと高いのだろうか。

[事務局]

令和2年の4月から11月の実績でシミュレーションするとこの料金で収支率は25%くらいにはなる。

[委員]

資料で3市と比較しているが、伊豆の国市、伊豆市、裾野市、個々との違いはなにか。運賃や運行に関わる経費を23%に値上げするわけだが、その辺の違いか。それとも乗り合い率なのか。

他の市は収支率がだいぶいい。目標が26.5%だから運賃を値上げしても収支率が25%くらいにはかならない。他の3市は30%を超えている。この違いは何か分析しているか。

[事務局]

この3市町については導入前に収支率を30%、利用負担を3割と設定して導入している。当町は御長屋線の退出に伴って、代替交通としてバス運賃並みで導入をしたので20%という低い形になっている。

[委員]

その差はなにか。

[事務局]

最初の設定料金が3割を目指したので、当初の設定料金が違った。当町は路線バスの代替ということで、路線バスなみの料金で設定したため、収支率が低くなっている。他市町は当初から料金の設定が高い、3割というのを維持して設定したということである。

[委員]

長泉は今度23%にする。他の市町は何パーセントくらいなのか。

[事務局]

一概に決まっていないが、市町では3割というのが最低のラインくらいにみていたが、それ以上に当町の最初の設定が低かったということ。

[委員]

他の市町村の方が高いとみていいのか。

[事務局]

高いというか、それが普通で、当町が逆に低すぎる。

[委員]

その差が出ている。

[会長]

他の市町ではこの率を下回ると退出する基準にこれを使っていることが多い。当町はどうしても桃沢地区の方の足の確保ということで当初導入の時には負担が今までバスの運賃と大きく差が出ない状況を前提にしたことから、収支率が低く設定されている。始めてみてそれよりまだ低い収支率ということなので、この路線を維持するためには最低でもこの辺のレベルを維持したいというのが町としての考えになると思う。

[委員]

今度は200円ということだが、利用者がどう評価して使っていただくかは収支率に、また、今までの人が全員使って収支率が23.5%ということだが、もう少し利用者を増やしていく施策とセットでやっていかないといけないと思う。他市町よりもリーズナブルになっているということで、そのあたりを引き上げていくところにもご理解をいただきながらやっていくことになると思うので、反応を見ながら、利用者の反応がこれから出てくると思うので、その辺りも含めて慎重にやっていただければと思う。

[会長]

コアな利用者、特に遠いところから乗っている方がいるので、値上がったことでそういう方の利用がどうなるかという推移も町として見ていかなければならない。

【審議結果】

挙手全員で「ももタク」について運賃の改定を伴う収支改善策、予約時刻の変更を実施することで決した。

[会長]

それでは続いて協議事項（5）「いきいき号の運行状況及び実証運行期間の延長について」事務局から説明をお願いしたい。

(5) 「いきいき号」の運行状況及び実証運行期間の延長について

[事務局]資料9に基づき説明

令和元年10月から実証運行を開始し、1年2か月が経過した。運行実績については記載の通り。

2の運行状況について、

- ・実証運行期間の約半数の月は輸送人数が1桁だった。特に令和2年度の前半は、コロナ禍で利用がかなり低迷していた。
- ・利用者が固定化されており、実利用者は188人の会員の中の34人になっている。2回以上の複数回利用者が20人おり、最も利用が多い会員が27回の利用をしていた。
- ・令和2年8月末に「無料お試し利用券」を会員全員に配布した。輸送人数はそれまでの平均の月あたり約7.3人から8月～10月の平均が30.6人に増加した。この利用券により、初めていきいき号を利用した方が7人いる。
- ・令和2年度の乗り合い率は1.02であり、現状ほとんどが1人乗車という状況になっている。

一番下の実証運行期間の延長は、今説明した運行状況であり、「稼働率」、「乗り合い率」が低く、持続可能な運行の前提となる需要の見極めや適正なダイヤの把握にもう少し時間が必要という事から、当初予定していた令和3年4月からの本格運行への移行を見送りさせていただき、実証運行期間を1年半延長させていただき3年間とし、令和4年9月までと

したいと考えている。今後利用者へのヒアリングを通じたニーズ把握を行い、必要な見直しや利用促進策を実施していく予定。

<質疑>

[委員]

実証運行期間を延長されるということだが、運行を始められた時に本格運行にするための目標値を出させていただいていたと思うが、今回延長するにあたって、目標値や次回の判断のタイミングを詰めておいてほしいと思う。

会員登録しているうち、利用されている方がそれほど多くない状況だと思うので、会員登録している方がなぜ利用しないのかヒアリングしていただき、利用促進に生かしていただければと思う。

[事務局]

目標値はももタクと同程度26%を目安としている。判断するタイミングや今後の予定については、利用者のヒアリング等も含めて進めていきたいと思う。

会員登録者の中の利用者の件についても、1回だけの利用で終わっている方も何人かいるので、あとはシニアクラブの会員の方もいるので、そういう場をお借りしてヒアリングをしていきたい。

[委員]

令和2年度の10月は35人輸送して乗り合い率1.0というのはかなり分散していて、9月は1.13だが、利用の仕方が違ったのか。

[事務局]

元々の利用回数がそれほど多くない中で、2人の乗車が入ってきたりすると、乗り合い率が上がる傾向があり、10月についてはたまたま乗り合いがなかった。

[委員]

無料お試し券を使って初めてが7名だが、その方は継続しているか。

[事務局]

2回乗れるように2枚を送ったが、その新規の方は1名のみ1枚だけの利用で終わり、他は送った分を使っていただき、その後継続利用を複数回している方も数名いる。

[委員]

そういう意味では効果があったということか。

[事務局]

使い方をまずは知っていただけたということでは、効果があったと考えている。

[委員]

そういう意味では使えばメリットを感じて継続して使っていただけるという事例だということ。そういう意味ではさらなる利用をしていただくことが重要になる。

[会長]

いきいき号については、資料の通り会員登録者数が増えていない。事務局から説明もあった、対策も試しているが利用に結びついていない。また、本年度コロナの関係で町としても

高齢者に PR もうまくできてない事実もあるので、そういった状況も踏まえて出来ることはすべてやる中で工夫していきたいと考えている。

【審議結果】

挙手全員でいきいき号の実証運行の期間を延長することで決した。

[会長]

続いて、協議事項（6）「地域公共交通調査事業（計画策定事業）事業評価について」事務局より説明をお願いします。

(6) 地域公共交通調査事業（計画策定事業）事業評価

[事務局]資料10に基づき説明

現在策定している長泉町地域公共交通計画の策定にあたり、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用していることから、毎年度、協議会による事業の実施状況の確認及び自己評価を行い、その結果を中部運輸局長あてに報告すると共に、公表することとされている。

1枚めくっていただき、別添1をご覧ください。事業評価の案、左の欄が事業の結果概要になる。事業内容として公共交通施策の検討、推進方策の検討、地域公共交通計画（案）のとりまとめ、交通事業者の意向把握、関係団体の意向把握、協議会の開催を実施している。結果概要については記載の通り。

次に事業実施の適切性は、概ね事業が適切に実施されていることから、評価を「A」とした。右の欄には補助対象事業者名、事業内容、実施時期等を記載している。

さらに1枚めくっていただき、別添1-2をご覧ください。

こちらは事業実施と生活交通確保維持改善計画の関連についてということで、地域の交通の目指す姿（事業実施の目的・必要性）について記載している。主たる目的・必要性としまして、下から3行目、「将来予想される人口減少・超高齢化社会の到来に向け、町民のニーズに対応し、高齢者や障がい者が移動しやすいまちづくりのための全町的な交通網の配置が喫緊の課題となっていることから、全町的な視点から公共交通体系を構築し、町民等の移動を支えることができる公共交通計画の策定が必要である」と記載している。

<質疑>

[委員]

事業内容と結果の概要で、町民のニーズへの対応なので、町民の意見聴取をしているのではないか。

[事務局]

アンケートを過年度実施しているので、そのあたりの結果を追加する。

[会長]

今ご指摘いただいた部分は追記した上で、今回の事業評価について記載の内容で提出する。

[事務局]

アンケートの内容を今先生からお話いただいて、記載とお答えしたが、今年度の補助事業の中にはアンケートの実施は入っていない状況なので、記載の方法について、運輸支局と相談し記載したい。

【審議結果】

挙手全員で地域公共交通調査事業（計画策定事業）事業評価について原案を基に運輸支局と事務局で相談し、町民アンケート調査結果の追記を検討することで決した。

[会長]

それでは続いて協議事項（7）「長泉町地域公共交通計画について」事務局より説明をお願いしたい。

(7) 長泉町地域公共交通計画について

[事務局]資料11に基づき説明

最初に、先週、委員の皆様へ事前送付をさせていただいた資料に一部間違った表記があり、訂正資料を本日配布した。お詫び申し上げる。

配布の資料と訂正資料を見比べながらご覧いただきたい。

資料11を1枚めくっていただきたい。

10月に開催した前回の会議の際に委員の皆様から頂戴した意見について整理させていただき、意見と対応という形で取りまとめた。

1つ目の、コミュニティバスの再編案に関して、「5年間の計画であることから、再編案が固定化するのとは好ましくない」とのご意見に関しては、再編案の可変性があるように詳細については記載せず、3つのおおまかな案を示す事として、具体的には68ページ69ページに記載している。こちらにご意見の2項目目のルートごとのメリットやデメリット、ターゲットについて記載の追加をした。

次に2つ目、路線バスの維持について、「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する必要性」というご意見をいただいた。こちらに関しては、71ページ、現状のバス路線、デマンド型の乗り合いタクシーの概要という事で記載させていただいた。

3つ目「デマンド型乗り合いタクシーの導入に関し、町民と観光客とで利用条件の差別化を」というご意見に関し、今後、事業が具体化した際に観光客向けのメニューを組み込むなどを前向きに考えていきたい。

4つ目「サービス水準の改善に関し、満足度のこと、また、認知のための告知を含めたアピール」のご意見に関し、施策7（公共交通の情報提供）、施策8（公共交通の利用促進

策)で実施していきたい。

5つ目の交通結節機能の拡充に関しては、バスまち処の件、駅への設置は JR との調整が難しい内容と考えているが、近隣の施設やコミュニティながいずみを活用するなど施策6（交通結節機能の拡充）で実施に向けて検討していきたい。

6つ目の転入者への公共交通の利用促進策については83ページの一番下に追記した。

7つめの新技術を活用したモデル事業に関し、各種課題があることから現実的な施策の検討を、というご意見に関しては、様々な課題があることは承知しており、それらの課題の解決を前提とする記載とした。また、車両の運行に限定せず新技術を活用したシステムなどの導入も検討していきたいため、87ページの内容欄にその旨を追記した。こちらは今日お配りした資料訂正の一番下を追加させていただきたい。

次のページには、前回の10月の会議後に実施したヒアリングの概要をまとめたものを添付した。詳細説明については割愛するが、お時間のある時にお目通しいたきたい。

次に、骨子案の素案について説明する。

先月の27日に国の「公共交通計画策定の作成と運用の手引き」が公表されたことから、手引きを参考にした内容としている。

16ページをご覧ください。

手引きにおける整理すべき関連計画として、長泉町地球温暖化対策地方公共団体実行計画について記載した。これに伴い、17ページにも位置づけをしている。

続いて60ページをご覧ください。数値指標と目標値について、計画の趣旨からみて設定する必要性が高く、原則設定することが望ましいとされている「標準指標」というものがあり、そちらが（1）の目標に対する指標として(1)-1公共交通の利用者数、(1)-2公共交通の収支率、(1)-3公共交通への公的資金投入額の3つを目標（1）の指標に設定した。目標（2）については、ドアツウドア型の公共交通のカバー率100%、目標（3）については公共交通の満足度22%以上、目標（4）については情報提供、利用促進策それぞれ年1回以上、目標（5）については新技術の導入検討1件以上としている。

これらの指標については毎年度ごとの達成状況を確認するため、年次ごとの目標値を設定し、61ページに記載している。

また目標値の算出方法及び考え方を62、63ページに記載している。標準指標の考え方について説明する。

まず（1）-1公共交通の利用者数については、公共交通は路線バス・コミュニティバス・全年齢対象のデマンド型乗合タクシーを対象とする。利用者数は年度の延べ人数とする。評価する数値は前年度の実績値とし、公共交通事業者から提供されるデータから算出する予定。令和2年度現状値については、令和元年度の実績値から運行本数が片道3本以下の桃沢野外活動センター線、北小林線を対象外とした。令和4年度にコミュニティバスの再編を予定していることから、令和4年度の実数値を評価する令和5年度に利用者数が5,000人ほど増加し、その後維持していくことを目標値として設定している。

（1）-2公的資金が投入されている公共交通の収支率について。町が委託しているコミュニティバス、全年齢が対象となっているデマンド型乗合タクシー、こちらはももタクが該

当し、こちらを対象とする。評価する数字については、前年度の実績値とし、収入額の合計を支出額の合計で割り、100をかけた数値とする。現状の収支率23%を維持していく事为目标値として設定している。現状値、令和2年度は記載の通りの算出方法で算出している。

(1) - 3利用者1人あたりの公共交通のための公的資金投入額は、町の委託金額でコミュニティバスともタクの委託金額合計を年間利用者数で割り計算する。評価する数値は前年度の実数値とする。現状の委託金額は利用者一人当たり317円であることから、こちらも維持していくことを目標として設定する。令和4年度にコミュニティバスの再編を予定しているため、一時的に委託金額の増加が予想されるが、利用者が増えることで令和7年度までに利用者一人あたりの公共交通のための公的資金投入額が同程度になることを目標としている。令和2年度現状値については、記載の通りの算出をしている。

資料90ページをご覧ください。

第4章は計画の推進方策、推進体制、協議会の役割、達成状況と評価方法について記載した。91ページには施策の実施工程を記載している。92、93ページは参考資料を記載している。

説明については以上だが、今後の予定について説明する。

本日ご意見をいただいたのちに再度骨子案に修正を加え、年明け1月15日から2月15日までパブリックコメントを実施する予定。その後2月末頃を予定している第4回協議会で皆様に内容を再度ご確認ください承認をいただきたいと思いますと思っているので、引き続きよろしくお願ひしたい。

<質疑>

[会長]

交通計画の説明が終わったが、量が非常に多く、この場でなかなかご意見が難しいかもしれない。事務局の説明の通り前回までに委員の皆様からご指摘いただいた意見については冒頭に説明があった通り、反映する部分については計画の中に表記している。その結果も踏まえて結構だが、計画全体の中で何かあればお願ひしたい。

[委員]

コミュニティバスについて、3つの案をわかり易くつくっていただきありがたい。今後これのうちから選んでいくということになり、令和4年度に実施と聞いた。この3つのうちから1つを選ぶのはいつ頃を考えているのか。

[事務局]

定時性の確保や運転手の労務環境の部分、既存路線との競合も含め路線の経路等についても、バス事業者に11月8日から19日のヒアリングを通し色々ご意見を頂戴した。それらを反映させた形で、町としてどんな形でやりたいというのを出来れば今年度後半から来年度の早い時期にある程度バス事業者に見ていただいた中で少しずつ通るルートや頻度を作り上げていきたい。その後、来年度の中盤から後半に諸手続きや準備作業を行い4年度からというのを考えている。遅くとも来年度の早い段階でそういう案をお披露目できる形で作業を進めたい。

[委員]

これをやると非常に便利になってくると思うが、形が出来ても使う人を増やさないとならないので、使い勝手がいいという意味では、結節点が使いやすいとか、下土狩駅の周りがこうしてくれると使いやすいとか、なめり駅をこうすると使いやすいとか、場所で違うと思うが、そういうのも一緒に考えていただければ効果的効率的と思うので、ステップの中でそういうのも一緒に考えてもらえればと思う。さっきの5番とからむので一緒にやってもらえればと思う。

[事務局]

今回再編しようとしているものは、短い路線を複数組み合わせるので、どうしても乗り換えは必須になってくると思うので、雨風をしのげる場所の確保や、バスまち処も並行して進めていきたい。

[委員]

雨風をしのげる場所、屋根を付けたベンチの設置ということか。是非、先ほども資料7に高齢者等の移動制約者が安心して暮らせる生活空間と出ていたので、杖をついた障がい者、高齢者が雨の日はすごく使いづらい。傘をさして杖をついてという状況ではなかなかバスに乗りにくいので、やはりその所も利用者増加にも関わってくるのではと思うので、よろしくお願ひしたい。

[事務局]

昨年度町内にバス停にベンチを14か所ほど設置した。まだ社会実験となっているが、アンケート等とらせていただき、非常に助かっているという声をいただいたり、自分が通っても座ってくださっている方がいるので、良かったなと思う。どうしても道路上で狭い所もあり、道路管理者との協議や雨風をしのぐため三面張りのようなシェルターの設置は限られた場所では出来ないで、そういう場所から整備していきたい。

[委員]

60ページの数値目標は、(4)利用促進策、情報提供の実施回数目標を記載されているが、これはこれでいいと思うが、これだけだとやって達成という形になるので、例えば利用促進策をやったことに対して、利用者が増えたとか、そういう所も目標値として入れた方がいいのではと思う。これだとやったということで達成になってしまう。

例えば情報提供についても、町民アンケートの中で、情報についていい結果がでたとか、満足度が上がったとかという所も入れた方がいいのではないかと思います。

[事務局]

91ページに実施の工程を書かせていただいているが、まず何からやるかについても事業者さんのご意見もいただきながらやっていきたいと思う。これらを実施することで評価指標の中の(3)の公共交通の満足度というのがあり、その中で拾っていききたいと現状は考えている。今いただいたご意見も(4)の中身というか、効果がどのように出てくるかという所は一度中で検討させていただければと思う。

[委員]

県の方に伺いたいのだが、87ページにしずおか自動運転 ShowCASE プロジェクトがあり、これは将来の姿がどうなるのかちょっと見えない。今の公共交通との関係がどうなっていくのか、ここに書かれている目的というのが、県内企業の技術開発の促進を目的とするという事で、ある程度技術が確立されたらこれは終わってしまうのか、今裾野の方で実証実験をしている。あれは令和3年から他の地域に横展開するという事だが、どんなふうに横展開されるのか、教えていただきたい。

[委員代理]

静岡県の方で松崎町、下田市、沼津市で公道での自動運転の乗り物を走らせる実験をしており、昨年度に引き継ぎ今年度松崎町と下田市ではもう終わっており、来年度年明け1月中旬からまた沼津市で実験を予定している。

将来の展望としては、法律がどういった整備がされるか、まだ法整備がされていないので、こちらも手探りなどところがあるが、2024年度までに県内のどこかしらで自動運転の車両を地域交通に導入して行ければと思っている。来年度は今やっている3カ所をさらに深度化させるような、今年度の実験で課題が出ると思うので、課題を解決するために同じ場所で深度化を図るのと、プラスアルファで横展開を考えている。横展開については別の地域で、また別の所でやると違った課題が見えてくると思うので、そのために別地域でやることは考えているが、どうやって場所を決めるとか、同じように県が主体となってやるのではなく別の方法もあるので、そういった横展開は来年度やる予定のことは検討しているが、まだ詳細は決まっていない。

[委員]

60ページ、61ページの目標値で、移動困難者のドアツウドアの公共交通のカバー率で、令和5年度から100%ということだが、具体的な仕組みや青写真的な物はあるのか。

[事務局]

先ほど実施運行期間を延長したいいきいき号は、75歳以上と65歳以上で運転手段のない方を対象にドアツウドアのサービスを実証運行しており、これを全域に展開をしていくイメージを現状では考えているが、今実は同じような支援策として高齢者施策として、毎年5,000円分のチケットを配布しているが、それらをどう整理していくとか、一緒にしていくとか、より使いやすい形でドアツウドアのサービスを展開していきたいと考えている。今まさにそういう検討をしているところなので、何かしらの形で町内全域にそういうものを特定の方に限ってという条件付きにはなるが、そんなサービスを考えている。

[委員]

資料の訂正の MaaS の s は大文字。町民にも見ていただきたいというのであれば、キーワードみたいな用語集をつけるか、説明が難しい所があったので、PTPS とかパーソントリップとか、もし付けられればお願いしたい。あとは、目標値は今回この交通計画に必要な物だと思うが、見直ししながら持続可能な方向へ進めていただければと思う。

[会長]

今回の地域公共交通計画については、本日ご指摘いただいた部分について、事務局で再度検討させていただき、修正を加えさせていただいて、パブリックコメントで住民の皆様にもみていただきたいと思う。そこでご意見などがあれば、反映できるものは反映していく。

委員のみなさまにおいては、ページ数も非常に多くあるので、またご覧いただいた中で必要に応じてご意見ご質問などあれば事務局まで出していただければと思う。

【審議結果】

挙手全員で事務局で再度検討し修正を加えた上で、パブリックコメントを実施し引き続き議論することで決した。

[会長]

それでは続いて4報告事項について。

桃沢野外活動センター線の運休について、富士急シティバスから説明をお願いしたい。

4 報告事項（15:18～15:23）

桃沢野外活動センター線の運休について

[富士急シティバス根上]資料12に基づき説明

資料12、桃沢野外活動センター線は、資料裏面に路線図があり三島駅から下土狩駅、鮎壺を通り桃沢野外活動センターに至る路線。現状3往復を土休日のみ運行している。こちらについては、現状のグラフを見ていただくとわかるとおり、不採算路線であり、休日一便あたり1.5人の利用であり、新型コロナウイルスの影響により利用が減少していることから、今年度までで通常時の運行を終了させていただき、臨時便化したい。

桃沢野外活動センター等でイベントが開催される場合、そのような利用がある場合は、運輸支局の方に臨時便の運行の届け出をさせていただいた上で臨時運行をさせていただきたい。年間に1、2回そういった運行があると思うので、またご要望があればそういう運行をさせていただくことが出来ると思うので、是非お願いしたい。

[会長]

報告事項となっているが、なにか皆さんの方で聞きたい点があればお願いしたい

[委員]

1日あたりの利用は1.4人となっているが、利用者は地域住民か。町外、県外からのご利用のお客様なのか。ももタクとの関係もあるかと思い、質問した。

[富士急シティバス]

地域住民も多少ある。また、桃沢野外活動センター方面に行かれる方、下土狩三島駅間という利用があった。

[委員]

地域住民への説明は。

[事務局]

地域住民には11月下旬に区長さんの方に説明と資料を回覧させていただいている。

[委員]

特にその時には運休にあたっての桃沢の土日祝日の対応という話はでていないか。

[事務局]

区長からそのような意見もあったが、ももタクの導入経緯として、御長屋線の退出に伴って、代替交通としてももタクの導入を検討し、検討にあたってはタクシー事業者の乗務員の確保状況等の課題があった中で平日のみの運行として検討して、平成30年8月の公共交通会議で承認をいただいて、その後に富士急シティバスから土日祝の運行の提案を受けて今の状況になっており、意見はいただいたが土日祝運行は現在考えていない。

[会長]

土日の運行については住民意向について確認したうえで、考えていきたい。この件につきましては報告ということでよろしくお願ひしたい。

5 その他（15:23～15:31）

[事務局]

その他全体を通して何かあるか。

[会長]

デマンド交通に関して事務局からも説明したが、計画書の76ページをご覧いただきたい。76ページには群馬県前橋市のマイタクというマイナンバーカードを活用し高齢者のタクシー利用の助成をしている事例がある。当町もいきいき号の利用が伸び悩んでいる状況があり、アンケートによると町域内で活動が終わるわけではなく、路線バスも三島駅、沼津駅から出ており、コミュニティバスの行先の要望としても三島駅が非常に大きい状況にある。

国でもマイナンバーの活用を推進している中で、当町では来年度以降、マイナンバーを利用し交通弱者である高齢者に特化した形での施策を打てないか検討している。公共交通施策の位置づけになるのか、バスタクシーのチケットのような高齢者対策となるのか、対象者の絞り込み、費用の関係、バス、タクシー事業者との調整等もしなければ具体的にならないが、来年度については実証等が可能になれば対応していきたいと思っており、予算化についても前向きに考えている。町としてはコミュニティバスの再編も含めて、全体的な町の公共交通のあり方を考えていく。次回までに進展があれば報告させていただく。

[事務局]

他にあるか。社会福祉協議会から情報提供がある。

[社会福祉協議会]

高齢者施策から移動に関する事について情報提供及び情報共有する。

担当している生活支援体制事業は長寿介護課が実施している事業である。この事業は、高齢者の困りごとに対し住民の助け合い等により仕組みを作ることを目的に事業を展開している。担当する生活支援体制整備事業のアンケート結果では高齢者の困りごとに対して一番多かったものとして移動手段が最も多く挙げた。アンケート結果でも挙がっていた通り、バ

ス停まで歩くことができない6%の方について生活支援体制整備事業でなにかできないか考えている。北部地域だけでなく、南部地域にも移動が困難な方がいる。

県主催の移動サービス事例報告会について資料を配布した。裏面をご覧いただきたい。いろいろな市町の移動サービスの事例報告となっている。この中で③の御殿場市の取り組みに随行したところ、社会福祉法人の車両を利用し移動支援をしているものや②の西伊豆町については高齢化率が県内で一番高い町となるが、公共交通と連携して高齢者の移動について参画しているなどの報告を聞くことができる。表面最下部の申込先まで連絡いただくと、福祉会館2階の研修室で聴講できるようにする。

地域の高齢者の方々が買い物ができないという悩みを抱えている。自分の目で選びたいが買い物をすることで荷物が多くなってしまうので、バスタクシーを使うのをあきらめている。という方々もいる。そういった方々に対して生活支援体制整備事業で住民の助け合いを持って公共交通の利用促進につなげていくということで、様々な連携ができたらと思う。よろしくお願ひしたい。

6 閉会 (15:31)

令和2年度第3回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時:令和2年 12 月 21 日(月)

午後1時 30 分から

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)路線バスについて

- ・令和2年度地域間幹線系統に関する事業評価
- ・事業評価結果概要
- ・令和2年度地域間幹線系統総合評価一覧表
- ・単独継続困難申し出路線の概要(富士急シティバス株、伊豆箱根バス株)
- ・退出申し出路線の概要(富士急シティバス株)

資料1

資料2

資料3

資料4

資料5

(2)令和3年度桃沢郷～長泉北小学校線の運行について

資料6

(3)自主運行バス(長泉・清水循環バス)の運行状況

資料7

(4)「ももタク」の運行状況及び運行内容の一部変更について

資料8

(5)「いきいき号」の運行状況及び実証運行期間の延長について

資料9

(6)地域公共交通調査事業(計画策定事業)事業評価

資料10

(7)長泉町地域公共交通計画について

資料11

4 報告事項

桃沢野外活動センター線の運休について

資料12

5 その他

6 閉会

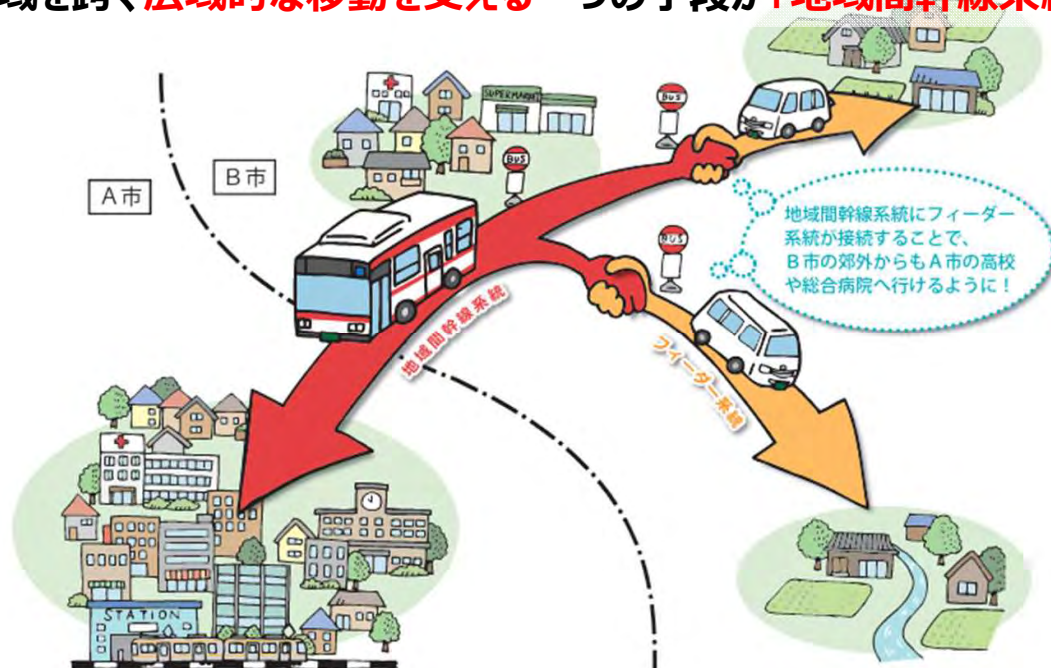
令和 2 年度 地域間幹線系統に関する事業評価

静岡県交通基盤部都市局地域交通課

富国有徳の理想郷—しずおか
ふじのくに

地域間幹線系統とは

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、
結びつきの強い市町の組み合わせを**交通圏**として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)
圏内や圏域を跨ぐ**広域的な移動を支える**一つの手段が「**地域間幹線系統**」です。

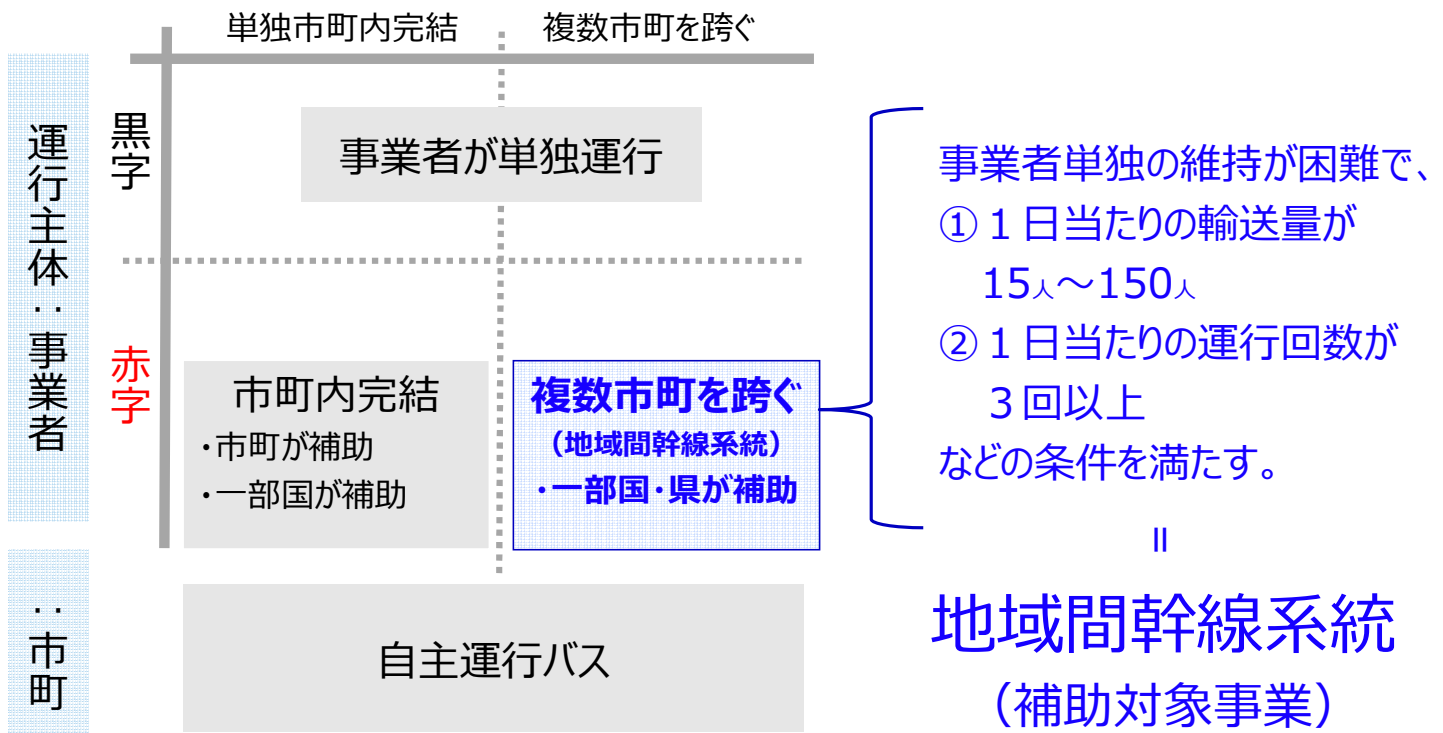


出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

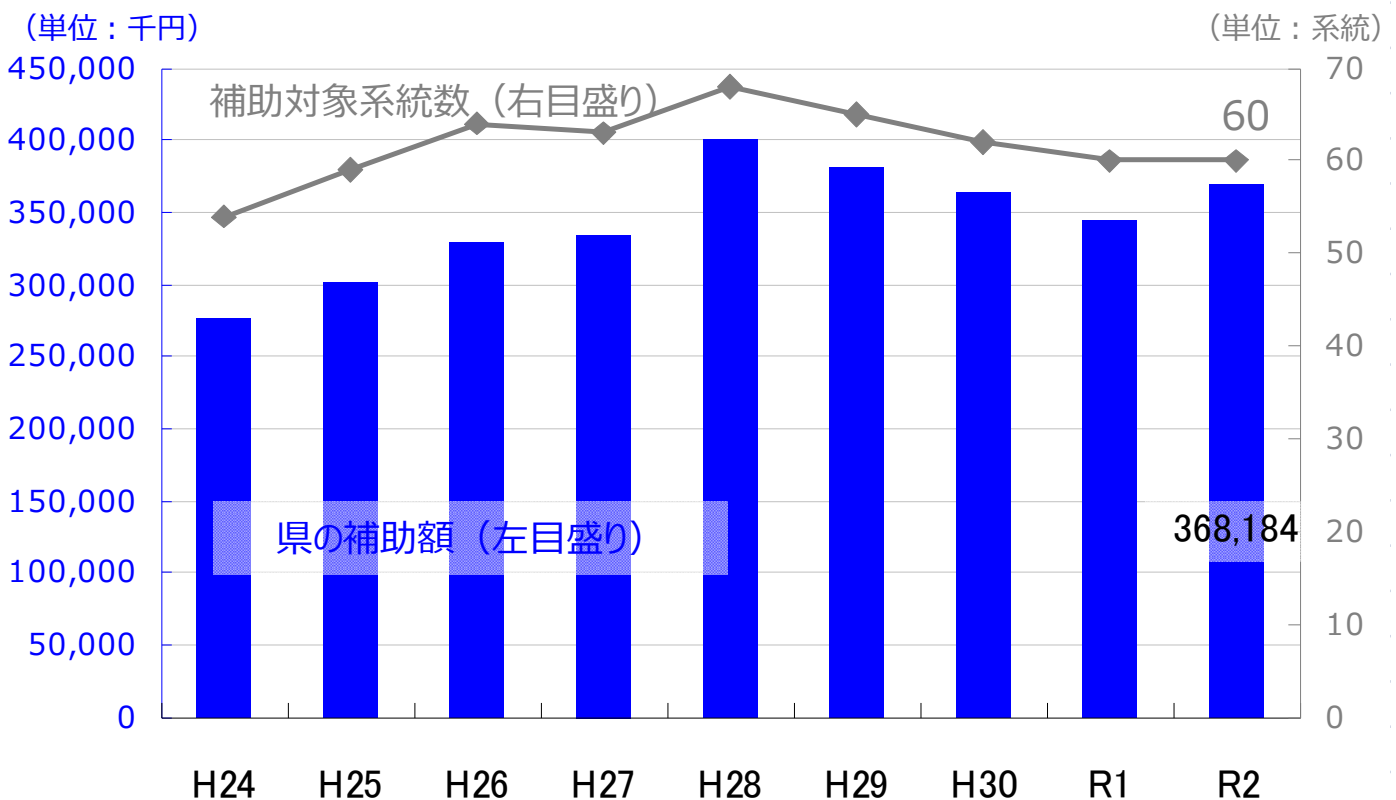
富国有徳の理想郷—しずおか
ふじのくに

地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



県内の補助対象系統と補助額の推移



※R2は予算額

地域間幹線系統の評価(なぜ評価を行うのか)

- 補助対象事業が適切に行われているか確認する
- 評価結果を分析し、事業改善に繋げる
- 補助対象事業をより効果的、効率的に実施するため

(参考) 事業評価実施の根拠

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

第3条

5 協議会※は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

※本県においては静岡県生活交通確保対策協議会を指す。

富国有徳の理想郷—しずおか

ふじのくに

4

静岡県の地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

項目	評価する内容	評価
①運行回数	計画値に対する実績値	計画数以上：3点 計画数未満：0点
②収支率	実績値	30%未満：0点（5%毎に3点加算） 55%以上：18点（満点）
③乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：6点、△5%以上5%未満：3点 △5%超：0点
④ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑤広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	5%未満：0点（5%毎に5点加算） 20%以上：20点（満点）
⑥キロ当たり経費	国が示す標準単価との比較	単価以上：0点（△5%毎に5点加算） △15%超：12点
	合計	A評価：52～79点 B評価：26～51点 C評価：0～25点

富国有徳の理想郷—しずおか

ふじのくに

5

	A評価	B評価	C評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	2	2	0	4
遠州鉄道	3	17	4	24
しずてつジャストライン	0	10	1	11
富士急モビリティ (旧：富士急行)	0	4	0	4
富士急バス	1	0	0	1
富士急静岡バス	3	1	0	4
富士急シティバス	1	5	0	5
伊豆箱根バス	0	1	0	1
東海バス (旧：新東海バス・南伊豆東海バス)	1	2	0	3
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	10	44	5	59

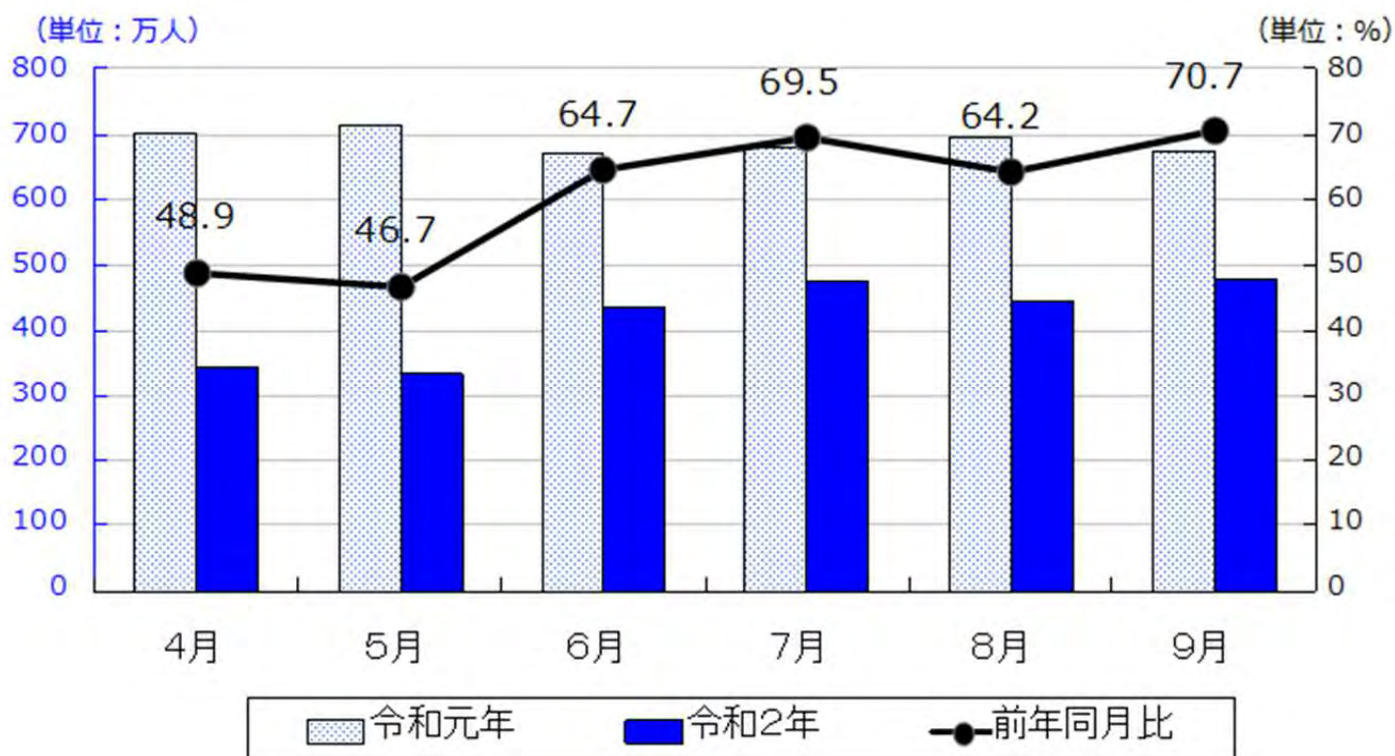
富国有徳の理想郷—しずおか

ふじのくに

6

新型コロナウイルスの影響

バス利用者数の比較 (4月～9月の対前年比)



富国有徳の理想郷—しずおか

ふじのくに

7

コロナ対策事例

運転席周辺の
飛沫感染防止
シート設置 →

車内のアルコール
消毒 ↓



[その他]
・座席使用制限
・啓発ポスターの掲示
など



雨天時換気用
バイザー設置 →



令和 2 年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

1 事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施している。

2 評価項目

項目		内容
前提事項 (点数無)	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的
	増収策	路線維持のための増収策
	費用削減策	路線維持のための費用削減策
評価事項	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)
	収支率	実績値を評価(収支率 55%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5%以上満点)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限 20 点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(20%以上満点)
	キロ当たり経費	国上限単価と事業者単価を比較(国単価比-20%超満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径 500m 以内の拠点施設を記載(評価点無)

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評価	内容
A (52～79 点)	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B (26～51 点)	地域間幹線系統として適した運行となっている
C (0～25 点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する

3 事業評価結果の概要

全体評価：B（参考：H30：B、R1：B）

- ・ 補助対象系統全 59 系統中、A 評価：10 系統、B 評価：44 系統、C 評価：5 系統
- ・ 平均評価点数が B 評価（40.8 点）であることから、全体評価を『B』とした。
- ・ 各系統の評価結果は別添「令和 2 年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和2年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C: ~25)	評価				事業者 平均	全体評価
									A	B	C	計		
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	0	3	0	6	20	3	32		○		1	32.0	[全体評価の理由] ・全59系統中44系統がB評価である。 ・平均評価点数が40.8点である。
秋葉バスサービス	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	0	6	0	11	20	12	49		○		4	53.5	
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	0	18	0	11	10	12	51		○				
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	0	18	6	6	20	12	62	○					
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	0	15	0	5	20	12	52	○					
遠州鉄道	6 大久保線(浜松駅～山崎)	0	3	0	15	5	0	23			○	24	38.4	
	7 大久保線(浜松駅～田端住宅)	0	6	0	12	0	0	18			○			
	8 伊佐見線	0	3	0	14	0	0	17			○			
	9 浜名線	3	12	0	13	5	0	33		○				
	10 笠井高台線	3	15	0	18	5	0	41		○				
	11 浜北医大三方原線	0	0	0	17	20	0	37		○				
	12 渋川線(浜松駅～伊平)	3	12	0	20	20	0	55	○					
	13 磐田市立病院福田線	0	6	0	13	20	0	39		○				
	14 中ノ町磐田線	0	12	0	12	10	0	34		○				
	15 秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	0	3	0	8	20	0	31		○				
	16 秋葉線(春野車庫～厚生会)	0	0	0	9	10	0	19			○			
	17 磐田天竜線(山東～磐田駅)	0	12	0	14	20	0	46		○				
	18 磐田天竜線(ららぽーと経由)	0	12	0	14	20	0	46		○				
	19 掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)	0	12	0	12	20	0	44		○				
	20 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	3	6	0	11	20	0	40		○				
	21 掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	0	15	0	10	20	0	45		○				
	22 掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	0	15	0	14	20	0	49		○				
	23 内野台線(内野台車庫)	0	15	0	12	20	0	47		○				
	24 内野台線(サンストリート浜北)	3	12	0	14	20	0	49		○				
	25 磐田市立病院福田線	3	3	0	7	20	0	33		○				
	26 引佐線	0	12	0	20	20	0	52	○					
	27 萩丘都田線	3	18	0	11	10	0	42		○				
	28 大塚ひとみヶ丘線	0	18	0	13	0	0	31		○				
	29 気賀三ヶ日線	0	12	0	20	20	0	52	○					
しずてつジャストライン	30 三保草薙線	0	6	0	5	0	0	11			○	11	34.7	
	31 五十海大住線	0	6	0	7	20	0	33		○				
	32 焼津岡部線	0	9	0	5	20	0	34		○				
	33 藤枝吉永線	0	9	0	8	20	0	37		○				
	34 島田静波線(島田駅前)	3	12	0	9	20	0	44		○				
	35 島田静波線(島田市民病院)	0	0	0	13	20	0	33		○				
	36 藤枝相良線	0	9	0	12	20	0	41		○				
	37 菊川浜岡線	0	12	0	4	20	0	36		○				
	38 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	9	0	7	20	0	39		○				
	39 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)	0	9	0	9	20	0	38		○				
	40 掛川大東浜岡線(大東支所)	0	12	0	4	20	0	36		○				
富士急モビリティ (旧:富士急行)	41 御殿場線	3	0	0	15	20	0	38		○		4	39.5	
	42 駿河小山線	3	3	0	11	20	0	37		○				
	43 十里木線	3	9	0	7	15	0	34		○				
	44 河口湖線	0	12	0	17	20	0	49		○				
富士急バス	45 河口湖線	0	18	0	17	20	0	55	○		1	55.0		
富士急静岡バス	46 曾比奈線	3	15	0	8	20	3	49		○		4	54.0	
	47 大淵線	3	18	0	10	20	3	54	○					
	48 大月線	3	18	0	10	20	3	54	○					
	49 大月線	3	18	3	12	20	3	59	○					
富士急シティバス	50 駿河平線	3	18	0	10	20	0	51		○		5	41.4	
	51 須山線(須山)	3	6	0	12	20	0	41		○				
	52 須山線(下和田)	0	15	0	11	20	0	46		○				
	53 原線	3	6	3	10	5	0	27		○				
54 桜堤線	0	15	0	7	20	0	42		○					
伊豆箱根バス	55 中伊豆線	3	3	0	3	20	0	29		○	1	29.0		
東海バス (旧新東海バス・南伊豆東海バス)	56 戸田線	3	15	0	7	20	6	51		○		3	52.0	
	57 天城峠線	3	15	0	13	20	6	57	○					
	58 石廊崎線	3	6	0	7	20	12	48		○				
水窪タクシー	59 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36		○	1	36.0		
計							平均	40.8	10	44	5	59		

単独継続困難申し出路線の概要

(令和2年度 第3回長泉町地域公共交通協議会)

単独継続困難申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) 駿河平線)

1. 対象路線の概要

- (1) 長泉町と三島市を結ぶ地域間幹線系統（国庫補助路線）
- (2) 鉄道駅（三島駅、下土狩駅）から県立静岡がんセンターへのアクセス路線
- (3) 駿河平地区の通学需要、高齢者層を中心とした三島市内への通院・買い物路線

2. 運行状況

	運行回数			運行距離
	平日	土曜	日曜	
往路（三島駅→駿河平）	8便	4便	4便	10.9km
復路（駿河平→三島駅）	10便	6便	6便	10.7km

(1) バス料金(主な区間)

※2019年10月1日運賃改定(消費税率改訂)

三島駅～がんセンター 410円

三島駅～クレマチスの丘 500円

三島駅～駿河平 550円

(2) 2020年度の利用人員

1日あたり約220人の利用

(3) 利用の状況

①長泉町内

長泉北小学校への通学

沿線から長泉町役場、下土狩駅への接続等

②三島市内⇒長泉町内

JR「下土狩駅」への接続、がんセンターへの通勤、通院、お見舞い等

③長泉町内⇒三島市内

JR「三島駅」への接続、伊豆箱根鉄道「広小路駅」への接続、三島市内への通院、買物等



4. 収支状況

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	補助額		備考
					国庫補助	県補助	
2017年度	65,770 人	19,754 千円	16,102 千円	▲3,652 千円	1,362 千円	1,362 千円	
2018年度	72,811 人	21,862 千円	17,976 千円	▲3,886 千円	1,417 千円	1,417 千円	
2019年度	68,317 人	22,973 千円	18,051 千円	▲4,922 千円	1,603 千円	1,603 千円	
2020年度	57,670 人	23,274 千円	15,343 千円	▲7,931 千円	1,612 千円	1,612 千円	(見込)

利用状況はがんセンターなどの利用に支えられていますが、燃料価格の高騰と乗務員の待遇改善のための人件費上昇により、運行コストも増大しております。当面、コスト増加傾向が続くと考えられます。

5. 今後の運行

がんセンターまでの利用が多く、また国庫補助路線としての要件を満たすことから国・静岡県・長泉町のご支援をいただき運行しておりますが、赤字運行が続いています。また、乗務員不足は引き続き厳しい状況であり、採用難の上に、乗務員の高齢化による退職もあり、今後も運転手不足が続くことが見込まれます。

2020年度は、新型コロナウイルスの影響により、通院、面会、お見舞い等がんセンターの利用が減少したことから、路線バス利用も減少し、赤字額が増大しております。当社では業界団体のガイドラインに沿った新型コロナウイルス対策に努めておりますので、今後ともこの系統の運行を継続するため、厳しい状況のご理解とご乗車によるご協力をお願いいたします。

6. 時刻表 ※2020年(令和2年)4月1日改正

運行日	三島駅 南口	三島本町	広小路	下土狩駅	長泉中央 保育園	長泉役場	下長窪	ファルマ パラー センター	がん センター	ベック マン・ コート	クレマチス の丘	駿河平
毎日	7:15	7:18	7:20	7:30	7:32	7:33	7:37	7:42	7:44	7:46	7:49	7:54
毎日	8:50	8:53	8:55	9:05	9:07	9:08	9:12	9:17	9:19	9:21	9:24	9:29
平日のみ	▲ 10:45	10:48	10:50	11:00	11:02	11:03	11:07	11:12	11:14	11:16	11:19	11:24
平日のみ	▲ 13:50	13:53	13:55	14:05	14:07	14:08	14:12	14:17	14:19	14:21	14:24	14:29
毎日	14:20	14:23	14:25	14:35	14:37	14:38	14:42	14:47	14:49	14:51	14:54	14:59
毎日	15:20	15:23	15:25	15:35	15:37	15:38	15:42	15:47	15:49	15:51	15:54	15:59
平日のみ	▲ 16:05	16:08	16:10	16:20	16:22	16:23	16:27	16:32	16:34	16:36	16:39	16:44
平日のみ	▲ 17:50	17:53	17:55	18:05	18:07	18:08	18:12	18:17	18:19	18:21	18:24	18:29

運行日	駿河平	クレマチス の丘	ベック マン・ コート	がん センター	ファルマ パラー センター	下長窪	長泉役場	長泉中央 保育園	下土狩駅	広小路	三島 本町	三島駅 南口
毎日	7:15	7:17	7:20	→	7:22	7:25	7:29	7:30	7:35	7:43	7:45	7:53
毎日	8:02	8:04	8:07	→	8:09	8:12	8:16	8:17	8:22	8:28	8:30	8:38
毎日	9:35	9:37	9:39	9:41	9:42	9:45	9:48	9:49	9:54	10:00	10:01	10:08
平日のみ	▲ 11:30	11:32	11:34	11:36	11:37	11:40	11:43	11:44	11:49	11:55	11:56	12:03
平日のみ	▲ 14:40	14:42	14:44	14:46	14:47	14:50	14:53	14:54	14:59	15:05	15:06	15:13
毎日	15:35	15:37	15:39	15:41	15:42	15:45	15:48	15:49	15:54	16:00	16:01	16:08
毎日	16:10	16:12	16:14	16:16	16:17	16:20	16:23	16:24	16:29	16:35	16:36	16:43
毎日	16:50	16:52	16:54	16:56	16:57	17:00	17:03	17:04	17:09	17:15	17:16	17:23
平日のみ	▲ 17:30	17:32	17:34	17:36	17:37	17:40	17:43	17:44	17:49	17:55	17:56	18:03
平日のみ	▲ 18:35	18:37	18:39	18:41	18:42	18:45	18:48	18:49	18:54	19:00	19:01	19:08

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名 富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点) 駿河平線(三島駅～下土狩駅・がんセンター～駿河平)

計画策定年度 令和1年度 運行期間 令和1年10月～令和2年9月 評価年度 令和2年度

(1)基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	Ⓐ・B・C	A:運行目的どおり適切に実施 B:減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C:運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有・無	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有・無	事業者ごとの取組を記載

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	2593.5回 (7.0回/日)	2683.5回 (7.4回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	80.2%	65.9%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	68,317人	57,670人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(3)箇所 バス停(4)箇所	10	拠点(駅・BT):1箇所2点 乗換可能なバス停:1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	49%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	403.37円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				51	評価指標	B

A(52～79点):地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点):地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点):地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	駿河平周辺及び路線沿線住民の朝・夕は通勤、通学需要、またはJR線からの県立がんセンター及びクレマチスの丘等文化芸術関連施設等へのアクセスを目的とする。主に、駿河平北部に居住する小学生の同地区南部にある長泉北小学校への通学、同地区高齢者等(交通弱者)のJR下土狩駅、三島駅、伊豆箱根鉄道広小路駅への結節による通院・買い物、加えて同地区に存在する県立がんセンターへの通院、お見舞い客等の輸送が目的であります。併せて同地区に所在するクレマチスの丘等美術館への来訪客の輸送も目的とする。
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。 (ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内) 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。 5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線 JR下土狩駅・・・JR御殿場線 広小路駅・・・伊豆箱根鉄道</p> <p>【バス停】 本町・・・東海バス・伊豆箱根バス 長泉役場・・・清水長泉循環 城山・・・JR長泉なめり駅方面 下長窪・・・北小林、JR沼津駅方面</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>【公共施設】 長泉北小学校、JR下土狩駅、伊豆箱根鉄道広小路駅、長泉町役場、 長泉健康公園、県立がんセンター、三島市民会館、長泉町文化会館、 長泉小学校、長泉中学校</p> <p>【拠点施設】 ウェルディ長泉(ショッピングセンター) クレマチスの丘、ビュフェ美術館等の文化施設 スルガ銀行 ベックマン・コールドター、ファルマーバレーセンター(大手事業所)</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

事業者名

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

駿河平線(三島駅～下土狩駅・がんセンター～駿河平)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	2593.5回 (7.0回/日)	2683.5回 (7.4回/日)		
収支率	計画値に対する実績値	80.2%	65.9%	<u>当社一般路線全体の状況</u> (新規路線の影響補正後) <u>運送収入(前年同月比)</u> 4月 約40% 5月 約40% 6月 約55% 7月 約50% 8月 約50% 9月 約55%	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	68,317人	57,670人	<u>当社一般路線全体の状況</u> (新規路線の影響補正後) <u>乗車人員(前年同月比)</u> 4月 約45% 5月 約45% 6月 約55% 7月 約60% 8月 約55% 9月 約60%	

単独継続困難申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) 桜堤線)

1. 対象路線の概要

三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅線

三島市・長泉町・裾野市を結ぶ地域間幹線系統として運行（国庫補助対象）

2. 運行状況

	運行回数			運行距離
	平日	土曜	日曜	
往路(三島駅→裾野駅)	15便	9便	9便	6.72km
復路(裾野駅→三島駅)	13便	9便	9便	

2012年(平成24年)4月より運行開始。

2013年(平成25年)4月に路線を往復の形に再編し、定時制を改善。

2016年(平成28年)10月運行分より国庫補助対象化

(複数市町を運行し、地域間利用が多い幹線系統)

(1) バス料金(主な区間)

※2019年10月1日運賃改定(消費税率改訂)

三島駅～桜堤	210円
三島駅～伊豆島田南	270円
三島駅～裾野駅	350円
三島駅北口～桜堤	190円
三島駅北口～伊豆島田南	250円
三島駅北口～裾野駅	350円

(2) 2020年度の利用人員

1日あたり約180人の利用

(3) 利用の状況

- ① 裾野市、長泉町、三島市の市町間移動が多数(約9割)を占めており、三島駅、裾野駅で他の公共交通機関に接続する、公共交通ネットワークを構成している。
- ② 桜堤地区(長泉町)・伊豆島田地区(裾野市)から三島駅・裾野駅両方面へ通勤・通学・買い物等需要の交通手段となっている。
- ③ 一方、三島駅北口から裾野市内への最短経路としての利用も見られる。



3. 収支状況

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	補助額		備考
					国庫補助	県補助	
2017年度	48,736 人	21,063 千円	11,813 千円	▲9,250 千円	2,237 千円	2,237 千円	
2018年度	68,276 人	22,933 千円	15,124 千円	▲7,809 千円	2,330 千円	2,330 千円	
2019年度	69,384 人	24,511 千円	15,352 千円	▲9,159 千円	2,348 千円	2,348 千円	
2020年度	48,727 人	24,215 千円	12,639 千円	▲11,576 千円	3,323 千円	3,323 千円	(見込)

ここ数年は、燃料価格の高騰と乗務員の待遇改善(人員不足対策)のための人件費上昇により、運行コストも増大しており、当面はこの傾向が続くと考えられます。

4. 今後の運行

利用状況は改善傾向であり、2016年度(平成28年度)からは国庫補助対象となり、国・静岡県・長泉町の支援をいただいて運行をしておりますが、なおも赤字が大きい状態です。引き続き、時刻設定の改善と、利用環境の整備に努めて参ります。2020年度は新型コロナウイルスの影響により、大幅な利用減が生じております。当社では業界団体のガイドラインに沿った新型コロナウイルス対策に努めておりますので、今後ともこの系統の運行を継続するため、厳しい状況のご理解とご乗車によるご協力をお願いいたします。

5. 時刻表 ※2020年(令和2年)4月1日改正

運行日	三島駅 南口	三島駅 北口	中土狩	桜堤	裾野 南小学校	裾野駅
毎日	8:15	8:21	8:25	8:26	8:29	8:37
毎日	9:35	9:41	9:45	9:46	9:49	9:57
平日のみ	▲ 10:40	10:46	10:50	10:51	10:54	11:02
平日のみ	▲ 11:00	11:06	11:10	11:11	11:14	11:22
毎日	11:40	11:46	11:50	11:51	11:54	12:02
平日のみ	▲ 12:40	12:46	12:50	12:51	12:54	13:02
毎日	13:00	13:06	13:10	13:11	13:14	13:22
毎日	14:00	14:06	14:10	14:11	14:14	14:22
毎日	15:40	15:46	15:50	15:51	15:54	16:02
平日のみ	▲ 16:30	16:36	16:40	16:41	16:44	16:52
毎日	17:20	17:26	17:30	17:31	17:34	17:42
毎日	18:30	18:36	18:40	18:41	18:44	18:52
毎日	19:20	19:26	19:30	19:31	19:34	19:42
平日のみ	▲ 20:00	20:06	20:10	20:11	20:14	20:22
平日のみ	▲ 20:35	20:41	20:45	20:46	20:49	20:57

運行日	裾野駅	裾野 南小学校	桜堤	中土狩	三島駅 北口	三島駅 南口
平日のみ	▲ 6:25	6:30	6:34	6:34	6:40	6:46
毎日	6:55	7:00	7:04	7:04	7:11	7:18
平日のみ	▲ 7:10	7:15	7:19	7:19	7:26	7:33
毎日	8:50	8:55	8:59	8:59	9:05	9:11
平日のみ	▲ 9:40	9:45	9:49	9:49	9:55	10:01
毎日	10:05	10:10	10:14	10:14	10:20	10:26
毎日	10:45	10:50	10:54	10:54	11:00	11:06
平日のみ	▲ 11:25	11:30	11:34	11:34	11:40	11:46
毎日	12:20	12:25	12:29	12:29	12:35	12:41
毎日	13:15	13:20	13:24	13:24	13:30	13:36
毎日	14:40	14:45	14:49	14:49	14:55	15:01
毎日	16:10	16:15	16:19	16:19	16:25	16:31
毎日	19:00	19:05	19:09	19:09	19:15	19:21

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

桜堤(三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅)

計画策定年度 令和1年度

運行期間 令和1年10月～令和2年9月

評価年度 令和2年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	Ⓐ・B・C	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有・無	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有・無	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	4489.0回 (12.2回/日)	4480.0回 (12.3回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	64.3%	52.2%	15	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	69,384人	48,727人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(3)箇所 バス停(1)箇所	7	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	92%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	403.37円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				45	評価指標	B

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	沿線から鉄道駅や中心市街地への通勤・買い物・通学需要等を目的としており、三島駅、三島駅北口および裾野駅で他の交通機関に接続するネットワークを形成する。 桜堤地区(長泉長)、伊豆島田地区(裾野市)からの通勤や買い物の需要、沼津高専寮生の沼津駅への交通手段、沿線高校への通学手段としての利用がある。 この路線の運行により、交通空白地帯の解消を図っている。
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。(ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内) 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。 5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 【拠点】 JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道 JR三島駅(北口)・・・JR東海道線、東海道新幹線 JR裾野駅・・・JR御殿場線、(バス)須山線、御殿場方面、すその一る等 【バス停】 三菱前・・・徳倉経由三島駅方面(須山線等)
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 【公共施設】 ハローワーク三島、簡易三番所、日本大学、日本大学三島高校、三島北高校、長陵高校、勤労者体育センター(長泉町)、裾野南小学校、裾野警察署、裾野市役所 【拠点施設】 JR東海総合研修センター、東レ、東レ総合研修センター、三菱アルミニウム(大手事業所) 米山梅吉記念館 フレスポ長泉、しずてつストア長泉店、ノジマ長泉店、マックスバリュ長泉中土狩店、コープしずおか桜堤店(商業施設)

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

事業者名

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

桜堤(三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	4489.0回 (12.2回/日)	4480.0回 (12.3回/日)		
収支率	計画値に対する実績値	64.3%	52.2%	<u>当社一般路線全体の状況</u> (新規路線の影響補正後) <u>運送収入(前年同月比)</u> 4月 約40% 5月 約40% 6月 約55% 7月 約50% 8月 約50% 9月 約55%	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	69,384人	48,727人	<u>当社一般路線全体の状況</u> (新規路線の影響補正後) <u>乗車人員(前年同月比)</u> 4月 約45% 5月 約45% 6月 約55% 7月 約60% 8月 約55% 9月 約60%	

単独継続困難申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) がんセンター線 (三島駅))

1. 対象路線の概要

- (1) 三島市と長泉町を結ぶ幹線系統
- (2) 三島から県立静岡がんセンターへのアクセス路線
- (3) このほかに、三島駅～下土狩駅・がんセンター～駿河平の系統も運行(国庫補助路線)

2. 運行状況

- (1) バス料金(主な区間) 2019年10月1日運賃改定(消費税率改訂)

三島駅～長泉なめり駅	280円	三島駅～下長窪	330円
三島駅～城山	350円	三島駅～がんセンター	410円

- (2) 2020年度の利用人員

1日約260人の利用

	運行回数			運行距離
	平日	土曜	日曜	
往路(三島駅→がんセンター) 復路(がんセンター→三島駅)	12便 17便	4便 7便	4便 7便	約6.5km
往路(なめり駅→がんセンター) 復路(がんセンター→なめり駅)	11便 9便	7便 4便	7便 4便	

- (3) 利用の状況

主な利用として、静岡がんセンターへの通勤・通院・お見舞い等の利用が見られるほか、沿線から三島駅への利用が見られます。

3. 収支状況

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	補助額		備考
					国庫補助	県補助	
2018年度	118,218人	33,813千円	26,917千円	▲6,896千円	0千円	0千円	
2019年度	116,511人	35,071千円	26,841千円	▲8,230千円	0千円	0千円	
2020年度	93,200人	36,002千円	21,473千円	▲14,529千円	0千円	0千円	(見込)

ここ数年は、燃料価格の高騰と乗務員の待遇改善(人員不足対策)のための人件費上昇により、運行コストも増大しており、当面はこの傾向が続くと考えられます。

4. 今後の運行

がんセンターをメインとして、沿線の住民の方にもご利用いただいている路線です。当路線は赤字運行となっておりますが、再編をすることにより国庫補助路線としての要件を満たしますので、今後は国・静岡県のご支援をいただき運行をしていきたいと考え、静岡県生活交通確保対策協議会に単独維持困難を申し出いたしました。当社では業界団体のガイドラインに沿った新型コロナウイルス対策に努めておりますので、今後ともこの系統の運行を継続するため、厳しい状況のご理解とご乗車によるご協力をお願いいたします。

5. 路線図（がんセンター線再編案）

三島駅～がんセンター間は、大まかに分けると図1のように、**下長窪を経由する系統(赤色)**と、**長泉なめり駅を経由する系統(青色)**、**長泉なめり駅を発着する系統(黄色)**に分かれています。再編後は図2のように経路を変更し、三島駅～長泉なめり駅～下長窪～がんセンター線に再編します（一部の便は現状と同じくベックマン・コールターまで運行）。これにより、変更区間のうち、ご利用のある三島駅南口～下長窪地区の各バス停および長泉なめり駅において、現在と同水準の便数を維持しつつ、重複したバスを削減することで効率化するとともに、同じ種類の運行便を増やすことで、国庫補助要件を満たします。なお、ウェルディ長泉のバス停の代わりに、150mの距離にある、城山バス停をご利用いただく形となります（図3）。この再編により、2021年4月より新たな運行を行うとともに、国と静岡県より支援を受ける国庫補助路線となることで、当路線の維持を図ってまいります。



単独継続困難申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) がんセンター線 (沼津駅))

1. 対象路線の概要

- (1) 沼津市と長泉町を結ぶ地域間幹線系統
- (2) 沼津駅南口から県立静岡がんセンターへのアクセス路線
- (3) 今後の路線維持のため、2020年9月に静岡県生活交通確保対策協議会へ単独維持困難を申し、国庫補助(国・静岡県および長泉町からの補助)を要望いたしました。

2. 運行状況

	運行回数			運行距離
	平日	土曜	日曜	
往路(沼津駅→がんセンター)	8便	0便	0便	8.7km
復路(がんセンター→沼津駅)	7便	0便	0便	

(1) バス料金(主な区間)

※2019年10月1日運賃改定(消費税率改訂)

沼津駅南口駅～北小林	310円
沼津駅南口駅～下長窪	380円
沼津駅南口駅～城山	410円
沼津駅南口駅～がんセンター	470円

(2) 2020年度の利用人員

1日あたり約125人の利用

(3) 利用の状況

JR沼津駅から静岡がんセンターへの通勤・通院・お見舞い等の利用や、沿線から沼津市内やJR沼津駅への移動が見られます。



3. 収支状況

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	備考
2018年度	35,717人	12,515千円	8,395千円	▲4,120千円	
2019年度	36,200人	12,840千円	8,505千円	▲4,335千円	
2020年度	28,960人	13,366千円	6,804千円	▲6,562千円	(見込)

4. 今後の運行

がんセンターをメインとしつつも、沿線の住民の方にご利用いただいている路線です。当路線は赤字運行となっておりますが、検討の結果、国庫補助路線としての要件を満たすことから、今後は国・静岡県・長泉町のご支援をいただき運行をしていきたいと考え、静岡県生活交通確保対策協議会に単独維持困難を申し出いたしました。

2020年度については新型コロナウイルスの影響による、利用減が起きておりますが、これにかぎらず、赤字の系統でありますので、国・静岡県のご支援を得て、運行を継続いたしたくお願いを申し上げます。当社では業界団体のガイドラインに沿った新型コロナウイルス対策に努めておりますので、今後ともこの系統の運行を継続するため、厳しい状況のご理解とご乗車によるご協力をお願いいたします。

5. 時刻表 ※2020年(令和2年)4月1日改正

運行日	沼津駅	天神ヶ尾	光長寺	三明寺入口 門池中入口	門池 公園前	北小林	下長窪	がん センター
月～金	▲ 7:55	8:02	8:08	8:10	8:10	8:15	8:20	8:27
月～金	▲ 9:00	9:07	9:12	9:14	9:15	9:20	9:25	9:32
月～金	▲ 9:50	9:57	10:02	10:04	10:05	10:10	10:15	10:22
月～金	▲ 11:00	11:07	11:12	11:14	11:15	11:20	11:25	11:32
月～金	▲ 13:10	13:17	13:22	13:24	13:25	13:30	13:35	13:42
月～金	▲ 14:20	14:27	14:32	14:34	14:35	14:40	14:45	14:52
月～金	▲ 15:50	15:57	16:02	16:04	16:05	16:10	16:15	16:22
月～金	▲ 16:10	16:17	16:22	16:24	16:25	16:30	16:35	16:42

運行日	がん センター	下長窪	北小林	門池 公園前	三明寺入口 門池中入口	光長寺	天神ヶ尾	沼津駅
月～金	▲ 9:35	9:39	9:45	9:46	9:47	9:49	9:53	10:07
月～金	▲ 10:30	10:34	10:40	10:41	10:42	10:44	10:48	11:02
月～金	▲ 11:40	11:44	11:50	11:51	11:52	11:54	11:58	12:12
月～金	▲ 12:45	12:49	12:55	12:56	12:57	12:59	13:03	13:17
月～金	▲ 13:50	13:54	14:00	14:01	14:02	14:04	14:08	14:22
月～金	▲ 15:00	15:04	15:10	15:11	15:12	15:14	15:18	15:32
月～金	▲ 16:50	16:54	17:00	17:01	17:02	17:04	17:08	17:22

単独継続困難申し出路線の概要 (伊豆箱根バス(株) 沼津大岡三島線)

(1) 路線の概要

JR沼津駅～三島駅間を結び、沼津市・長泉町・三島市に跨がって運行しております。

沿線には、高校・工場・病院等が点在しており、沿線住民の移動手段としての利用の他、沼津駅・大岡駅・三島広小路駅・三島駅からバスに乗り換え、沿線施設へ通勤・通学・通院される他地域からの方々の移動手段としても利用されております。系統につきましては、基本の沼津大岡三島線と、日中便に限り沼津の大岡地区にある西島病院を経由する2系統がございます。特に沼津市内にある加藤学園高校・同高等学校の高校生・小学生の利用が多く、通学の足として利用されてきましたが、少子化の影響や通学のスタイルも自家用車による送迎の他、多くが自転車にシフトしており、雨天時は乗りこぼしが出るほどの利用が見られるものの、平常時は利用が減少しております。

また、沿線には大手企業の工場も複数ありますが、勤務上の都合(三交代勤務等)や敷地が広く従業員用の駐車場が確保できるため、自家用車による通勤が主流となっており、バスの利用には結びついておらず、結果として採算の取れない運行となっております。

(2) 運行実績

	運行系統			区分	実車走行キ	乗車	経常	経常	欠損額
	起点	通過地	終点		口	人員	費用	収入	
					(km)	(人)	(千円)	(千円)	(千円)
沼津大岡 三島線	沼津駅	市立高校 前・西島病 院・上石田	三島駅	30年度	72,078	95,252	25,635	21,767	3,868
				元年度	71,586	87,763	25,846	21,311	4,534
				2年度	67,887	84,688	24,510	19,059	5,451
	沼津駅	市立高 校前・ 上石田	三島駅	30年度	85,816.5	133,107	30,521	25,512	5,009
				元年度	85,939	128,870	31,028	25,492	5,535
				2年度	75,152	112,404	27,133	24,126	3,007
小計				30年度	157,894.5	228,359	56,156	47,279	8,877
				元年度	157,525	216,633	56,874	46,803	10,069
				2年度	143,039	197,092	51,643	43,185	8,458

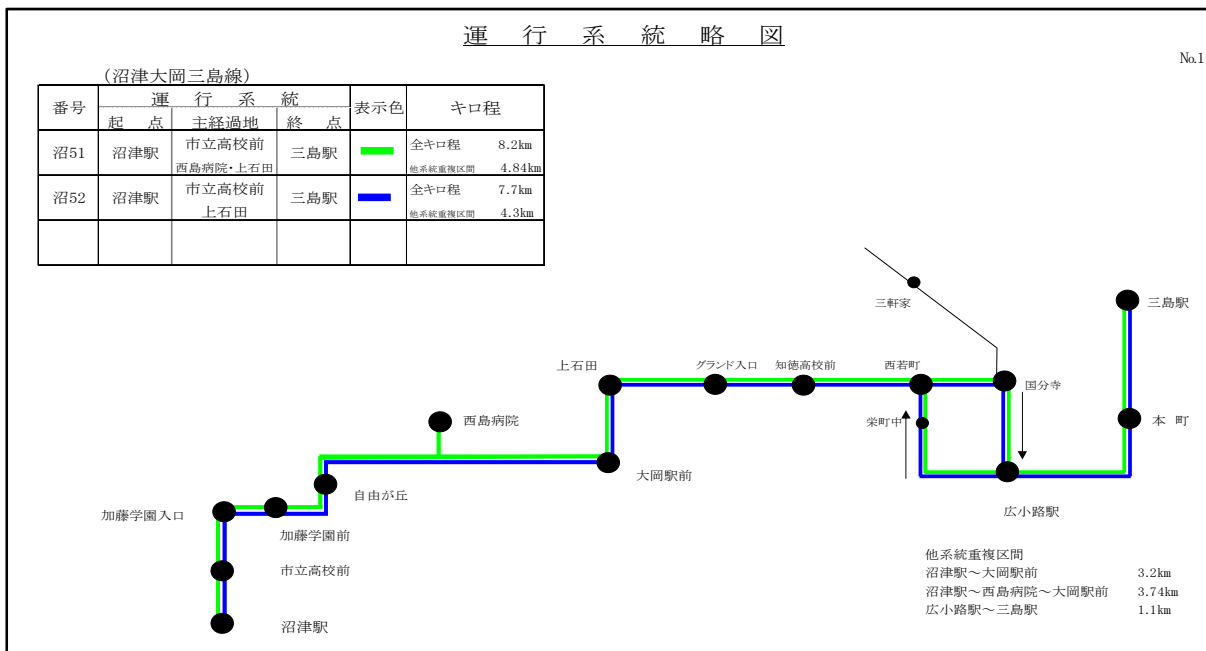
平成30年と令和元年度は乗降調査未実施のため、毎年国に報告しております運行系統別実績数値にて記載させていただきましたが、令和2年度につきましては、今年度実施した乗降調査実績をもとに見込み数値を記載しております。今年度については、新型コロナウイルス感染症の影響で利用は大きく減少しており、緊急事態宣言等の世間の情勢に合わせてバスの運行本数も調整し、運行経費の削減に努めてまいりましたが、新型コロナウイルスの蔓延による新しい生活様式が浸透しつつある現在においても、利用の回復は依然として鈍く、次年度以降につきましても、従来の利用実績には到底戻らないものと想定しております。

なお、乗降調査結果より、全体の利用者の内約 38%が学生の利用で、他路線に比べ学生利用への依存度が高い路線となっております。市町跨ぎの状況は、沼津三島間が 28.9%、沼津長泉間が 14.7%、三島長泉間が 16.3%となっており、全体では 59.8%の方が市町を跨いでご利用いただいております。

(3) 路線図



(4) 系統図



単独継続困難路線における町の取組状況

系統名	取組内容
駿河平線	<p>本路線は43名の児童が通学利用をしており、高齢者や児童の唯一の移動手段であり、必要性が高い路線であることを改めて認識してもらい、関係自治会内において路線の現況等について回覧を行った。</p> <p>町としても、関係自治会と引き続き協議を行いつつ利用促進策などを考えていく。</p>
桜堤線	<p>平成24年より運行を開始した当該路線について、利用者の多くは、三島駅への通勤、通学において利用している。関係自治会（2区）の区長に対し状況説明および自治会内にて路線の現況等について回覧を行った。引き続き時刻表の配布を行うことで当該路線の認知を高めるとともに、利用促進にも取り組んでいく。</p> <p>町としても、今後も都市計画道路の区間延長、沿線の開発などから通勤、通学以外の利用も見込める路線であるため、利用促進に取り組んでいく。</p>
がんセンター線 (⇔三島駅)	<p>本路線は、静岡がんセンターへの通勤・通院・お見舞い等の利用が見られるほか、沿線から三島駅への利用が見られる。今回の再編内容について、利用者への影響が最小限となるよう、周知徹底を事業者に求めるとともに、町としても広報などにより周知を行う。</p> <p>町内の路線のなかでも比較的利用が多く認知が高い当該路線について、町としても今後も利用促進に取り組んでいく。</p>
がんセンター線 (⇔沼津駅)	<p>本路線は、JR沼津駅から静岡がんセンターへの通勤・通院・お見舞い等の利用や、沿線から沼津市内やJR沼津駅への移動が見られる。</p> <p>今年から単独継続困難申し出路線となった当該路線について、路線の現況等を広報などにより周知を行いつつ利用促進を図っていく。</p>
沼津大岡三島線	<p>本路線は、沿線に高校・工場・病院等が点在しており、通勤・通学・通院の移動手段としても利用される町の東西の移動の役割を担っている。</p> <p>今年から単独継続困難申し出路線となった当該路線について、路線の現況等を広報などにより周知を行いつつ利用促進策の検討を行っていく。</p>

退出申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) 北小林線)

1. 対象路線の概要

- (1) 三島駅と北小林を鮎壺・下土狩駅経由で結ぶ路線
- (2) 1日3往復の運行

2. 運行状況

平日のみ3往復運行

運行日	北小林	南小林	下土狩駅	広小路	三島駅南口
月～金	▲ 7:05	7:06	7:12	7:18	7:25
月～金	▲ 12:15	12:16	12:24	12:30	12:38
月～金	▲ 16:25	16:26	16:34	16:40	16:48

運行日	三島駅南口	広小路	下土狩駅	南小林	北小林
月～金	▲ 11:40	11:45	11:54	12:00	12:03
月～金	▲ 14:10	14:15	14:24	14:30	14:33
月～金	▲ 15:55	16:00	16:09	16:15	16:18

(1) バス料金(主な区間)

※2019年10月1日運賃改定(消費税率改訂)

- 三島駅南口～広小路 160円
- 三島駅南口～下土狩駅 230円
- 三島駅南口～鮎壺 250円
- 三島駅南口～北小林 280円

(2) 2020年度の利用人員

1日約11人の利用(1便あたり1.8人)

(3) 利用の状況

三島駅・広小路と下土狩駅の間の利用
沿線から下土狩駅、三島駅への利用



4. 収支状況

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	備考
2018年度	3,374人	2,855千円	514千円	▲2,341千円	
2019年度	3,300人	2,929千円	548千円	▲2,381千円	
2020年度	2,640人	3,011千円	438千円	▲2,573千円	(見込)

5. 今後の運行について（運行の廃止）

当路線は、1便あたり1.8名の利用となっており、主に利用される区間は下土狩駅から広小路・三島駅等、がんセンター線や駿河平線と並行する区間となっています。

また、三島駅～下土狩駅～沼津信用金庫前の区間では、三島駅～北小林線（赤色）だけでなく、三島駅～がんセンター線や三島駅～駿河平線（青色）が運行しております。平日1日3往復の三島駅～北小林線に対して、がんセンター線・駿河平線が平日1日20往復以上運行しております。

また、当路線のがんセンター線等に並行する区間が主であり、単独区間でも長泉町の鮎壺区や沼津市の小林台の住民の方については下土狩駅まで徒歩や自転車利用が多く、バス利用が見込まれない状況です。

つきましては、沼津信用金庫前の北側交差点から北小林までの区間を路線廃止し、稲荷神社前、鮎壺等のバス停を廃止させていただきたいと考えております。

令和 3 年度桃沢郷～長泉北小学校線の運行について

当該路線は現在、長泉町スクールバスとして道路運送法 21 条に基づき運行していますが、令和 2 年度第 2 回長泉町地域公共交通協議会においてご承認いただきましたとおり、令和 3 年度からは道路運送法第 4 条に基づく運行となります。

つきましては、下記内容で運行したくお諮りするものです。

<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 3 年度予定）

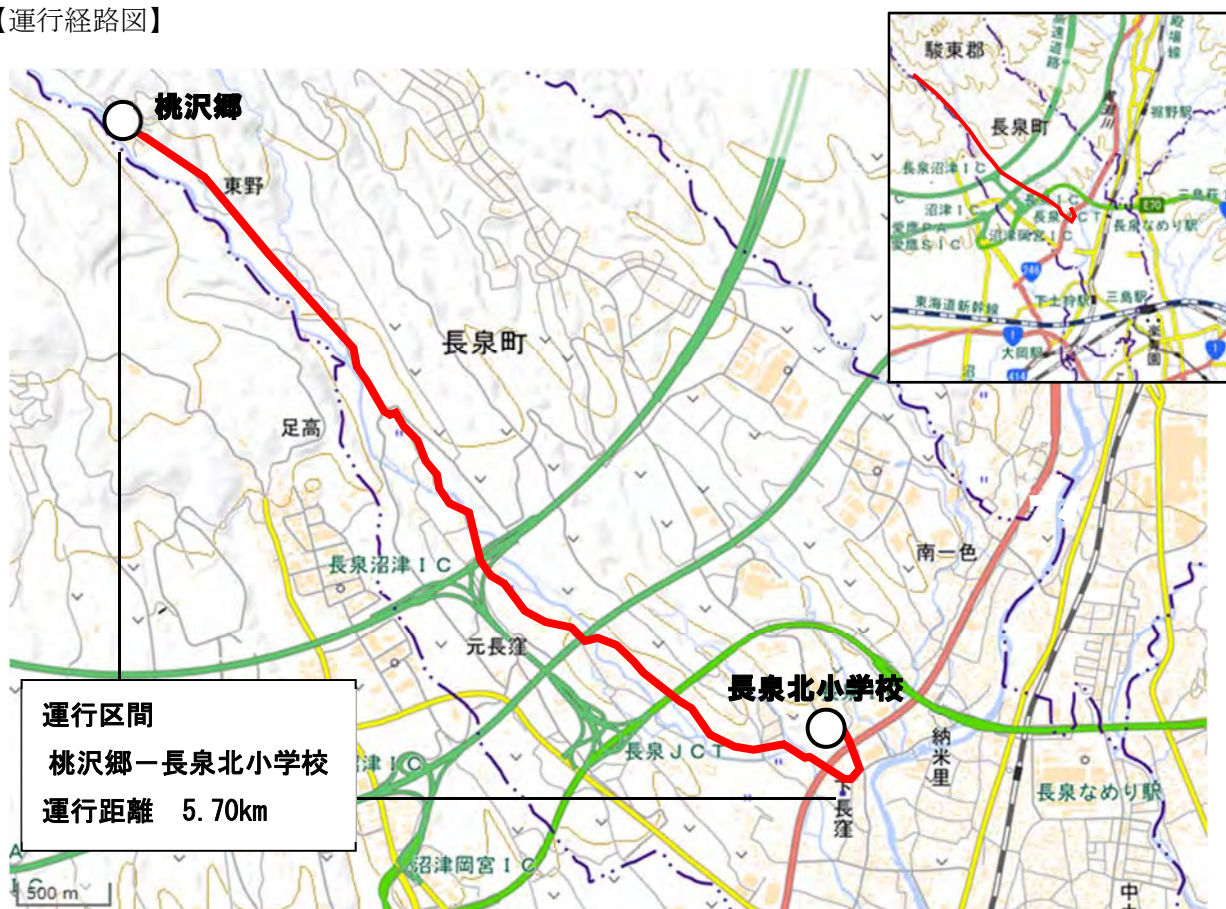
【運行主体】 株式会社東海バス

【運行車両】 大型ワンステップバス（幅 2.49m、長さ 10.25m、高さ 3.11m、車両総重量 14.06t）

【調整事項】 公安委員会・・・調整中、道路管理者・・・調整済

【その他】 道路運送法第 4 条に基づく長泉町による自主運行

【運行経路図】



<時刻表（案）>

帰り2（長泉北小学校15時40分発）は、年間140日の予定

運行日については、学校のカリキュラム等の決定後、東海バスへ連絡し、届出を行う。

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
中川原	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
中川原	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

<運賃(案)>

1. 普通運賃

				1	
			2	5	桃沢郷
		3	4	160	
		長屋下			
	4	3	160	180	
	元長窪				
	2	160	180	230	
5					
長泉北小					
1	250	300	340	390	

※小人（小学生以下）運賃は、上記大人（中学生以上）運賃の半額。（10円未満の端数運賃は切り上げ）

2. 定期運賃

(1) 通勤定期

別紙のとおり

(2) 通学ウィークデー定期

別紙のとおり

(3) 通学定期

別紙のとおり

(4) 学期定期

①大人

基準運賃	期間		
	1 学期 4/7~7/21	2 学期 8/25~12/24	3 学期 1/6~3/30
160	14,690	16,610	10,580
180	16,510	18,660	11,890
230	21,120	23,860	15,220
250	22,980	25,950	16,540
300	27,550	31,120	19,840
340	31,220	35,260	22,480
390	35,830	40,470	25,800

②小人

基準運賃	期間		
	1 学期 4/7~7/21	2 学期 8/25~12/24	3 学期 1/6~3/30
160	7,350	8,310	5,290
180	8,270	9,330	5,950
230	10,570	11,930	7,610
250	11,500	12,980	8,280
300	13,770	15,560	9,910
340	15,620	17,630	11,240
390	17,920	20,240	12,900

3. 回数券

(1) 普通回数旅客運賃

① 11枚綴回数券

券種	10円以上(10円刻み)
枚数	11枚
金額	普通旅客運賃を10倍した額
割引率	9.1%

② 35枚綴回数券

券種	10円以上(10円刻み)
枚数	35枚
金額	普通旅客運賃を30倍した額
割引率	14.3%

③ 多金種セット回数券

券種及び枚数	10円 - 4枚
	20円 - 3枚
	100円 - 10枚
金額	1,000円
割引率	9.1%

(2) 通学回数旅客運賃

① 乗車区間を指定するもの

適用区間	全区間
枚数	13枚
金額	普通旅客運賃を10倍した額
割引率	23.1%

② 乗車区間を指定しないもの

券種	10円以上(10円刻み)
枚数	13枚
金額	普通旅客運賃を10倍した額
割引率	23.1%

(3) 特殊回数旅客運賃

① 買い物回数券

券種	10円以上(10円刻み)
枚数	13枚
金額	普通旅客運賃を10倍した額
割引率	23.1%

定期旅客運賃表

2014年4月1日改正

基準 運賃	通 勤						基準 運賃	通学ウィークデー						基準 運賃	通 学					
	1ヶ月		3ヶ月		6ヶ月			1ヶ月		3ヶ月		4ヶ月			1ヶ月		3ヶ月		4ヶ月	
	大人	小児	大人	小児	大人	小児		大人	小児	大人	小児	大人	小児		大人	小児	大人	小児	大人	小児
130	5,070	2,540	14,450	7,230	27,380	13,690	130	3,550	1,780	10,120	5,060	13,490	6,750	130	4,680	2,340	13,340	6,670	17,780	8,890
140	5,460	2,730	15,560	7,780	29,480	14,740	140	3,820	1,910	10,890	5,450	14,520	7,260	140	5,040	2,520	14,360	7,180	19,150	9,580
150	5,850	2,930	16,670	8,340	31,590	15,800	150	4,100	2,050	11,690	5,850	15,580	7,790	150	5,400	2,700	15,390	7,700	20,520	10,260
160	6,240	3,120	17,780	8,890	33,700	16,850	160	4,370	2,190	12,450	6,230	16,610	8,310	160	5,760	2,880	16,420	8,210	21,890	10,950
170	6,630	3,320	18,900	9,450	35,800	17,900	170	4,640	2,320	13,220	6,610	17,630	8,820	170	6,120	3,060	17,440	8,720	23,260	11,630
180	7,020	3,510	20,010	10,010	37,910	18,960	180	4,910	2,460	13,990	7,000	18,660	9,330	180	6,480	3,240	18,470	9,240	24,620	12,310
190	7,410	3,710	21,120	10,560	40,010	20,010	190	5,190	2,600	14,790	7,400	19,720	9,860	190	6,840	3,420	19,490	9,750	25,990	13,000
200	7,800	3,900	22,230	11,120	42,120	21,060	200	5,460	2,730	15,560	7,780	20,750	10,380	200	7,200	3,600	20,520	10,260	27,360	13,680
210	8,190	4,100	23,340	11,670	44,230	22,120	210	5,730	2,870	16,330	8,170	21,770	10,890	210	7,560	3,780	21,550	10,780	28,730	14,370
220	8,580	4,290	24,450	12,230	46,330	23,170	220	6,010	3,010	17,130	8,570	22,840	11,420	220	7,920	3,960	22,570	11,290	30,100	15,050
230	8,970	4,490	25,560	12,780	48,440	24,220	230	6,280	3,140	17,900	8,950	23,860	11,930	230	8,280	4,140	23,600	11,800	31,460	15,730
240	9,360	4,680	26,680	13,340	50,540	25,270	240	6,550	3,280	18,670	9,340	24,890	12,450	240	8,640	4,320	24,620	12,310	32,830	16,420
250	9,750	4,880	27,790	13,900	52,650	26,330	250	6,830	3,420	19,470	9,740	25,950	12,980	250	9,000	4,500	25,650	12,830	34,200	17,100
260	10,140	5,070	28,900	14,450	54,760	27,380	260	7,100	3,550	20,240	10,120	26,980	13,490	260	9,360	4,680	26,680	13,340	35,570	17,790
270	10,530	5,270	30,010	15,010	56,860	28,430	270	7,370	3,690	21,000	10,500	28,010	14,010	270	9,720	4,860	27,700	13,850	36,940	18,470
280	10,920	5,460	31,120	15,560	58,970	29,490	280	7,640	3,820	21,770	10,890	29,030	14,520	280	10,080	5,040	28,730	14,370	38,300	19,150
290	11,310	5,660	32,230	16,120	61,070	30,540	290	7,920	3,960	22,570	11,290	30,100	15,050	290	10,440	5,220	29,750	14,880	39,670	19,840
300	11,700	5,850	33,350	16,680	63,180	31,590	300	8,190	4,100	23,340	11,670	31,120	15,560	300	10,800	5,400	30,780	15,390	41,040	20,520
310	12,090	6,050	34,460	17,230	65,290	32,650	310	8,460	4,230	24,110	12,060	32,150	16,080	310	11,160	5,580	31,810	15,910	42,410	21,210
320	12,480	6,240	35,570	17,790	67,390	33,700	320	8,740	4,370	24,910	12,460	33,210	16,610	320	11,520	5,760	32,830	16,420	43,780	21,890
330	12,870	6,440	36,680	18,340	69,500	34,750	330	9,010	4,510	25,680	12,840	34,240	17,120	330	11,880	5,940	33,860	16,930	45,140	22,570
340	13,260	6,630	37,790	18,900	71,600	35,800	340	9,280	4,640	26,450	13,230	35,260	17,630	340	12,240	6,120	34,880	17,440	46,510	23,260
350	13,650	6,830	38,900	19,450	73,710	36,860	350	9,560	4,780	27,250	13,630	36,330	18,170	350	12,600	6,300	35,910	17,960	47,880	23,940
360	14,040	7,020	40,010	20,010	75,820	37,910	360	9,830	4,920	28,020	14,010	37,350	18,680	360	12,960	6,480	36,940	18,470	49,250	24,630
370	14,430	7,220	41,130	20,570	77,920	38,960	370	10,100	5,050	28,790	14,400	38,380	19,190	370	13,320	6,660	37,960	18,980	50,620	25,310
380	14,820	7,410	42,240	21,120	80,030	40,020	380	10,370	5,190	29,550	14,780	39,410	19,710	380	13,680	6,840	38,990	19,500	51,980	25,990
390	15,210	7,610	43,350	21,680	82,130	41,070	390	10,650	5,330	30,350	15,180	40,470	20,240	390	14,040	7,020	40,010	20,010	53,350	26,680
400	15,600	7,800	44,460	22,230	84,240	42,120	400	10,920	5,460	31,120	15,560	41,500	20,750	400	14,400	7,200	41,040	20,520	54,720	27,360

自主運行バス(長泉・清水循環バス)の運行状況

(1)目的

高齢者や障がい者等の移動制約者が安心して暮らせる生活空間を創出するための生活交通の確保と公共交通網の充実を図ることによる自家用車の利用抑制、交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的とする。

(2)運営主体 長泉町

(3)運行主体

伊豆箱根バス(株) 1便～3便(通年)
 (株)東海バス 4便～6便(通年)

(4)運行開始 平成 18 年4月 1 日

(5)運行内容

運行経路 長泉なめり駅⇒静岡医療センター⇒長泉なめり駅
 運行距離 22.6km(令和2年 10 月1日から)
 運賃 100 円
 運行本数 平日6便/日・祝日・年末年始5便
 運行委託料 12,940,746 円

(6)利用実績(4月～11月)

年度	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便	計
R01	3,822	6,322	5,777	4,527	3,861	1,938	26,247
R02	2,871	5,350	4,667	3,516	2,718	1,682	20,804
前年比	75.1%	84.6%	80.7%	77.7%	70.3%	86.8%	79.3%

(7)その他

令和2年 10 月より福社会館敷地内への乗り入れの再開及び運行ルートの一部変更に伴い運行距離が 22.0Km から 22.6Km に変更となった。運行距離が長く、また、混雑の激しい国道の通行により定時性の確保が困難な状況であり、路線再編の検討が必要な状況である。

(8)令和3年度の運行について

今年度と同条件で運行を行う(運行予定 合計 2,119 便/年)。並行してバス路線の再編に向けた作業を進めていく。

「ももタク」の運行状況および運行内容の一部変更について

1. 令和2年度第2回長泉町地域公共交通協議会における協議結果

令和2年10月16日開催の第2回長泉町地域公共交通協議会の議題「デマンド乗合タクシーももタクの運行状況について」にて収支状況を説明し、収支改善策および利用促進策の実施について協議。

【協議結果】

賛成全員でデマンド乗合タクシーももタクの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。

2. 運行状況について (R02.04~R02.11)

月	運行日数 (日)	運行台数 (台)	輸送人数 (人)	乗合率	運行経費	運賃収入(円)	委託料	収支率
					(円)	(利用券含む)	(円)	(%)
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
9	20	72	92	1.28	140,720	25,250	115,470	17.9
10	22	95	114	1.20	183,300	34,000	149,300	18.5
11	19	116	132	1.14	224,520	35,150	189,370	15.7
計	149	528	625	1.19	926,600	164,250	762,350	18.4

改善なし

【状況】◆9月、10月輸送人員および乗合率は前年度並にまで回復したが、収支状況の改善は見られない。

◆帰りの利用は、行きの利用の半分以下にとどまっている。

3. 運行内容の一部変更（案）について

（1）変更内容

① 運賃改定（収支改善策）

利用者数および乗合率が前年度並みまで回復しているが、各エリア内で一律の運賃設定としており、約3分の2の駐車場で収支率 20%を下回っている。これは本格運行時に設定した目標値 26.5%および再検討基準 20%も下回っていることからこれらを改善するため、以下の考え方にに基づき、運賃改定を実施したい。

【運賃改定（案）】別紙1

- ・ エリア一律運賃制を廃止し、距離制運賃とする。
- ・ 域内利用についても別紙運賃表に基づく距離制運賃とする。
- ・ 運賃は運行に係る経費（メーター料金、迎車料等）の23%程度に設定
- ・ 運賃は100円単位とし、最低運賃は200円とする。

【参考】近隣市町におけるデマンド乗合タクシーの収支状況

※予め行政負担の割合を決めている市町が多い。

市町名	伊豆の国市	富士市	裾野市	長泉町
収支率 (行政負担)	37%	33.3%	33.3%	20%

② 帰りの予約時間短縮（利用促進策）

令和2年4月～11月までの利用実績において、行きの利用に対して帰りの利用は半分以下となっている。また、運行開始当初より、通院利用などの帰りの時間予測が難しい場合において「1時間前の予約は利用しづらい」との声をいただいていることから、下記のとおり、予約時間の短縮を行い、利便性向上および利用促進を図る。

【予約時間短縮（案）】

- ・ 帰りの予約時間を現行の「1時間前」から「30分前」に短縮する。

③ 駐車場名称の変更

スクールバスの4条運行移行に伴い名称変更をするバス停（2箇所）と名称を統一する。

①（旧）住宅入口 →（新）中川原（なかがわら）

②（旧）山下住宅前 →（新）山下（やました）

（2）変更時期 令和3年4月1日（予定）

（3）その他

- ・ 町ホームページ、関係自治会への説明・回覧、広報掲載等にて周知を行う。
- ・ 本格運行にあたって設定した再検討実施基準（乗合率 1.15、収支率 20%）および目標値（乗合率 1.42、収支率 26.5%）は今後の運行状況に応じて適宜見直しを行う。

ももタク 運賃比較表

停車場名		ウェルディ		下長窪		長泉なめり駅	
		現状	改定後	現状	改定後	現状	改定後
1	桃沢郷上	300	500	300	500	400	600
2	桃沢郷						
3	一の枚						
4	御長屋上		400		400		500
5	御長屋						
6	長屋下						
7	浄水場下						
8	住宅入口						
9	元耕地						
10	新山神堂						
11	元長窪						
12	中耕地	200	300	400			
13	向田						
14	山下住宅前						
15	上長窪公民館						
16	上長窪						
17	上長窪広場						
18	上長窪下						
19	屋代住宅						
20	山岸				200	200	300
21	谷津入口						
22	西門						

「いきいき号」の運行状況および実証運行期間の延長について

1. 運行実績 (R1. 10. 1～R2. 11)

<令和元年度>

月	運行日数 (日)	運行台数 (台)	1日あたり 平均運行 台数(台)	輸送人数 (人)	1日あたり 平均輸送 人数(人)	実車走行 キロ数 (km)	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(%)	会員登録 人数(人)
10	9	12	1.3	14	1.6	25.9	1.17	15,360	4,200	11,160	27.3	179
11	8	12	1.5	16	2.0	26.5	1.33	16,240	4,800	11,440	29.6	181
12	5	5	1.0	5	1.0	5.8	1.00	5,360	1,500	3,860	28.0	183
1	6	8	1.3	8	1.3	11.9	1.00	8,960	2,400	6,560	26.8	185
2	3	3	1.0	4	1.3	6.5	1.33	3,990	1,200	2,790	30.1	185
3	6	9	1.5	10	1.7	13	1.11	9,490	3,000	6,490	31.6	188
計	37	49	1.3	57	1.5	89.6	1.16	59,400	17,100	42,300	28.9	

<令和2年度>

月	運行日数 (日)	運行台数 (台)	1日あたり 平均運行 台数(台)	輸送人数 (人)	1日あたり 平均輸送 人数(人)	実車走行 キロ数 (km)	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(%)	会員登録 人数(人)
4	3	4	1.3	4	1.3	6.6	1.00	4,690	1,200	3,490	25.6	188
5	2	2	1.0	2	1.0	3.4	1.00	2,480	600	1,880	24.2	188
6	5	6	1.2	6	1.2	9.1	1.00	6,810	1,800	5,010	26.4	188
7	3	4	1.3	4	1.3	5.5	1.00	4,410	1,200	3,210	27.2	188
8	9	13	1.4	13	1.4	21.6	1.00	15,040	3,900	11,140	25.9	188
9	17	39	2.3	44	2.6	101.5	1.13	56,850	13,200	43,650	23.2	188
10	19	35	1.8	35	1.8	78.3	1.00	47,430	10,500	36,930	22.1	188
11	12	15	1.3	16	1.3	26.6	1.07	17,700	4,800	12,900	27.1	188
計	70	118	1.5	124	1.5	151.1	1.02	155,410	37,200	118,210	25.2	

2. 運行状況について

- ・実証運行期間の約半数の月は輸送人数が1桁。特に令和2年度はコロナ禍で年度初期の利用が低迷した。
- ・利用者の固定化が進んでおり、実利用者は188人の会員のうち34人。複数回利用者(2回以上)は20人で、最も利用した会員は27回の利用があった。
- ・令和2年8月末から10月末にかけて全会員に「無料お試し利用券」を2枚配布。輸送人数はそれまでの平均7.3人/月から30.6人/月に増加した。無料お試し利用券を活用して初めて乗車した方が7人。
- ・令和2年度の乗合率は1.02でほとんどが1人乗車となっている。
- ・会員登録者数が伸び悩んでいる。

3. 実証運行期間の延長について

現在の運行状況を踏まえると、「稼働率」や「乗合率」が低く、持続可能な運行の前提となる需要の見極めや適正なダイヤの把握ができていないことから、当初予定していた令和3年4月からの本格運行への移行は見送り、実証運行期間を令和4年9月まで延長することとしたい。利用者へのヒアリングを通じたニーズ把握を行い、必要な見直しや利用促進策を実施していく。

実証運行期間の延長：令和3年3月まで(1年6カ月間) → 令和4年9月まで(3年間)

地域公共交通確保維持改善事業に関する 事業評価

長泉町地域公共交通協議会では、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用して「地域公共交通調査事業」（計画策定事業）を実施していることから、毎年度、協議会自らによる事業の実施状況の確認及び自己評価を行い、その結果を中部運輸局長あてに報告するとともに、公表することとされています。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)(案)

令和2年12月21日

協議会名:長泉町地域公共交通協議会

①事業の結果概要	④事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C評価 【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通施策の検討 ・推進方策の検討 ・地域公共交通計画(案)のとりまとめ ・交通事業者の意向把握 ・関係団体の意向把握 ・協議会開催 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町の公共交通の現状を整理し、上位計画での位置づけや町民の意向、関係機関の意向を踏まえて公共交通の課題を整理した。 ・整理した課題に対応するための基本方針及び基本方針を実現するための計画目標、数値目標及び具体的な施策を検討した。 ・交通事業者及び関係団体の現状及び公共交通に対する要望、施策案に対する意見を把握するため、ヒアリングを実施した。 ・今年度予定している全4回の協議会のうち、3回まで開催した。 ・今後の協議会での検討を経て、地域公共交通計画として最終的にとりまとめる予定。 	A 概ね計画どおり事業は適切に実施されている	<p>【補助対象事業者】長泉町地域公共交通協議会</p> <p>【事業内容】長泉町地域公共交通計画策定業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通施策の検討 ・推進方策の検討 ・地域公共交通計画(案)のとりまとめ ・交通事業者の意向把握 ・関係団体の意向把握 ・協議会開催 <p>【実施時期】令和2年7月1日から令和3年3月30日まで</p> <p>【計画策定に向けた方針】</p> <p>これまで行ってきた公共交通に関する住民ニーズの調査、コミュニティバスの再編検討やデマンド乗合タクシーの実証運行を通じたデマンド交通のあり方の検討成果等を踏まえ、総合計画や立地適正化計画との整合を図りつつ全町的な視点から公共交通体系を構築し、町民等の移動を支えることのできる公共交通のマスタープランとして地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定されている地域公共交通計画を策定する。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和2年12月21日

協議会名:	長泉町地域公共交通協議会
評価対象事業名:	地域公共交通調査事業(計画策定事業)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本町は、静岡県の東部に位置し、人口43,457人(令和2年4月1日現在)、総面積26.63km²で、地形は北部の愛鷹山地と南部の黄瀬川低地に大きく区分され、北部から南部に向かって傾斜している。北部は森林や農地が広がり、大規模開発により整備された住宅団地やゴルフ場などがあり、国道246号以南の平坦な地域にコンパクトな市街地が形成されている。</p> <p>町内及び近隣にはJR東海道新幹線三島駅や東名高速道路沼津IC、新東名高速道路長泉沼津ICが立地しており、静岡市や東京方面への交通アクセスの利便性が高い。</p> <p>公共交通機関は、JR御殿場線の長泉なめり駅、下土狩駅、東海道新幹線三島駅を中心に、民間バス事業者7路線、町自主運行バス1路線が運行されている。民間バス路線では国庫補助路線として富士急シティバス(株)の駿河平線、桜堤線が運行しており、直近の収支状況は駿河平線が4,922千円の欠損、桜堤線が9,159千円の欠損となっている。</p> <p>平成30年10月に富士急シティバス(株)の御長屋線が平日撤退するなど、町内を運行する民間バス事業者の収支改善と運転手確保は依然厳しい状況が続くものと思われる。今後も不採算路線の撤退やデマンド乗合タクシー等の代替交通手段確保のニーズが高まるものと思われる。</p> <p>以上のことから、将来予想される人口減少・超高齢社会の到来に向け、町民のニーズに対応し、高齢者・障がい者が移動しやすいまちづくりのための全町的な公共交通網の配置が喫緊の課題となっていることから、全町的な視点から公共交通体系を構築し、町民等の移動を支えることのできる公共交通計画の策定が必要である。</p>

長泉町地域公共交通計画について

(令和2年度 第3回長泉町地域公共交通協議会)

長泉町地域公共交通計画骨子（案）に対する意見（R2.10.6協議会）

R2.12.21 長泉町地域公共交通協議会

番号	意見	対応
1	①コミュニティバスの再編案に関して <ul style="list-style-type: none"> ・5年間の計画であり、再編案が固定化してしまうのは好ましくないのではないか。 ・ルート案ごとのメリット、デメリット、ターゲット等の分析を示してほしい。 ・立地適正化計画等との整合は図られているか。 ・実施時期はいつごろか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・再編案の可変性があるように詳細については記載せず、3つおおまかな案を示すこととします。 ・ルート案のメリット、デメリット、主なターゲットを追記しました。 ・立地適正化計画との整合は図っています。 ・実施時期は令和4年を予定しています。
2	②路線バスの維持に関して <ul style="list-style-type: none"> ・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」を記載する必要があるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・P71に現状の路線バス、デマンド型乗合タクシーの概要について記載しました。
3	③デマンド型乗合タクシーの導入に関して <ul style="list-style-type: none"> ・町民と観光客で利用条件の差別化をした方がよいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・差別化も含めて今後事業を実施していく段階で検討したいと思います。
4	⑤サービス水準の改善に関して <ul style="list-style-type: none"> ・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ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・施策7（公共交通の情報提供）、施策8（公共交通の利用促進策）で実施していきたいと考えています。
5	⑥交通結節機能の拡充に関して <ul style="list-style-type: none"> ・下土狩駅に「バスまち処」の早めの建設を要望する。駅至近のコミュニティながいずみで涼める、トイレを借りられるという案内も必要。 ・下土狩駅のロータリーの改良、ロータリー内外のバス待機場所の確保を検討してほしい。 ・デジタルサイネージによる利用者への案内も必要になるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅への設置はJRとの調整があり難しいと考えています。近隣の施設やコミュニティながいずみを含め、熊本市の事例をもとに施策6（交通結節機能の拡充）で実施に向けて検討していきます。 ・下土狩駅のロータリーについては、今後の改修の可否を含めた協議をJRと行うための調査を始めています。 ・施策6にデジタルサイネージについて追記しました。
6	⑧公共交通の利用促進策に関して <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・83ページに転入者に向けた広報について追記しました。
7	⑨新技術を活用したモデル事業に関して <ul style="list-style-type: none"> ・沼津市でEVバスの運用をしているが、車両や道路整備の課題もあり、現実的な施策を検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・施策9（新技術を活用したモデル事業）では導入を検討するとしておりますが、様々な課題があることは承知しているため、それらの課題解決を前提とする旨の記載といたします。 ・車両の運行に限定せず、新技術を活用したシステム等の導入も検討していきたいため、P87の「内容」にその旨を追記しました。

交通事業者、高齢者、障がい者団体ヒアリングについて

長泉町地域公共交通協議会

1. 目的

長泉町では、現在、地域公共交通計画の策定を進めており、具体的な施策に関し今後の実施に向けた現段階での意見を把握するため、交通事業者、高齢者、障がい者団体へのヒアリングを実施した。

2. 実施概要

日程：令和2年11月4日～11月19日

場所：各事業者、団体の事業所または長泉町役場

対象：町内で路線バスを運行する交通事業者もしくは団体

（富士急シティバス、伊豆箱根バス、東海バス）

町内でタクシーを運行する交通事業者もしくは団体

（静岡県タクシー協会 沼津・三島支部）

町内の高齢者、障がい者団体

（シニアクラブ長泉、長泉町身体障害者福祉会）

3. 主なヒアリング内容

■路線バス事業者へのヒアリング内容

- ①コミュニティバス再編案のルートや運行時間に関する事
- ②コミュニティバス再編に向けたスケジュールに関する事
- ③運賃の決済方法に関する事
- ④情報提供（バスロケーションシステム等）に関する事
- ⑤その他、本町の公共交通施策に関する事

■タクシー（デマンド型乗合タクシーを含む）事業者へのヒアリング内容

- ①デマンド型乗合タクシー（ももタク、いきいき号）に関する事
- ②高齢者タクシー・バス利用助成事業に関する事
- ③運賃の決済方法に関する事
- ④その他、本町の公共交通施策に関する事

■高齢者、障がい者団体へのヒアリング内容

- ①各団体の会員の移動手段（公共交通の利用を含む）に関する事
- ②本町の公共交通に関する意見、要望

4. 意見概要

■コミュニティバスに関する意見

- ・国道 246 号、国道 1 号の周辺で発生する渋滞が酷く定時性を保つことが困難である。
- ・長泉・清水循環バスの再編の際には、概ね 1 行程の運行時間を 45 分程度までに抑えられるようにルート設定をしたほうが定時性が高まるのではないかな。
- ・ルート設定は単純なほうがよい。複雑だと利用者側もわかりにくいのではないかな。
- ・乗務員の勤務時間にも配慮して再編してもらえると、効率よく運用できる。
- ・コミュニティバス同士の乗継割引などは協議次第で対応可能。
- ・運行開始までに時間があれば、新技術を活用し環境に配慮した車両を導入することも可能。

■タクシー（デマンド型乗合タクシーを含む）に関する意見

- ・デマンド型乗合タクシーは、利用対象者を高齢者や障害者とし、運行エリアも既存の路線バスに配慮して展開してもらいたい。
- ・デマンド型乗合タクシーの利用者に、特定施設以外で行きたい場所について聞いてみてはどうか。
- ・高齢者向けタクシー利用券の集計業務等の省力化を図りたい。

■公共交通に関する情報提供や運賃の支払い方法に関する意見

- ・ICT を活用し、バスロケーションシステムの導入等を図っていききたい。
- ・路線バスやコミュニティバスで交通系 IC カードが利用できるようにしていきたい。

■公共交通に関する意見、要望（高齢者、障害者団体のみ）

- ・バスもタクシーも同じカードで支払いができると便利。
- ・コミュニティバスは、通院や社会参加のための貴重な足であり、継続してもらいたい。
- ・コミュニティバス継続のための運賃改定はやむを得ない。
- ・コミュニティバスは定時性を高め、できれば 1 時間に 1 本程度の運行本数がほしい。
- ・乗継は少ない方がよいが、再編で利便性が高まるのであれば理解が得られるのではないかな。
- ・ももタクは、帰りも予約が必要なことや行先によっては乗継が必要であるため不便。
- ・自治会（区）で独居高齢者等の外出支援をしている場合があるが、交通事故時の責任の所在等の潜在的課題を抱えており、外出支援は公共交通施策で対応してもらえると助かるのではないかな。

5. 意見への対応

意見を受けて施策について再検討し、関係する事業者や団体と協議をしながら、持続可能な公共交通体系の構築に向けて取り組む。

以上

長泉町
地域公共交通計画
(素案)

令和2年12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	18
4. 公共交通の運行状況	22
5. バス交通の成立エリア	35
6. 町民の意向	38
7. 関係機関の意向	48
8. 公共交通の課題	51
第2章 基本的な方針	55
1. 本町における公共交通の役割	55
2. 在るべき姿	55
3. 目標	56
4. 数値指標・目標値	60
第3章 公共交通施策	64
1. 施策体系	64
2. 公共交通施策	65

第4章 計画の推進方策	90
1. 推進体制	90
2. 長泉町地域公共交通協議会の役割	90
3. 計画の達成状況の評価方法	90
4. 実施工程	91
5. 資金の確保	91
参考資料	92
1. 策定体制	92
2. 策定の経緯	93

序章 計画の策定にあたって

1. 目的

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、平成 28 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、平成 30 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、平成 31 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（いきいき号）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令和3年度から令和7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。

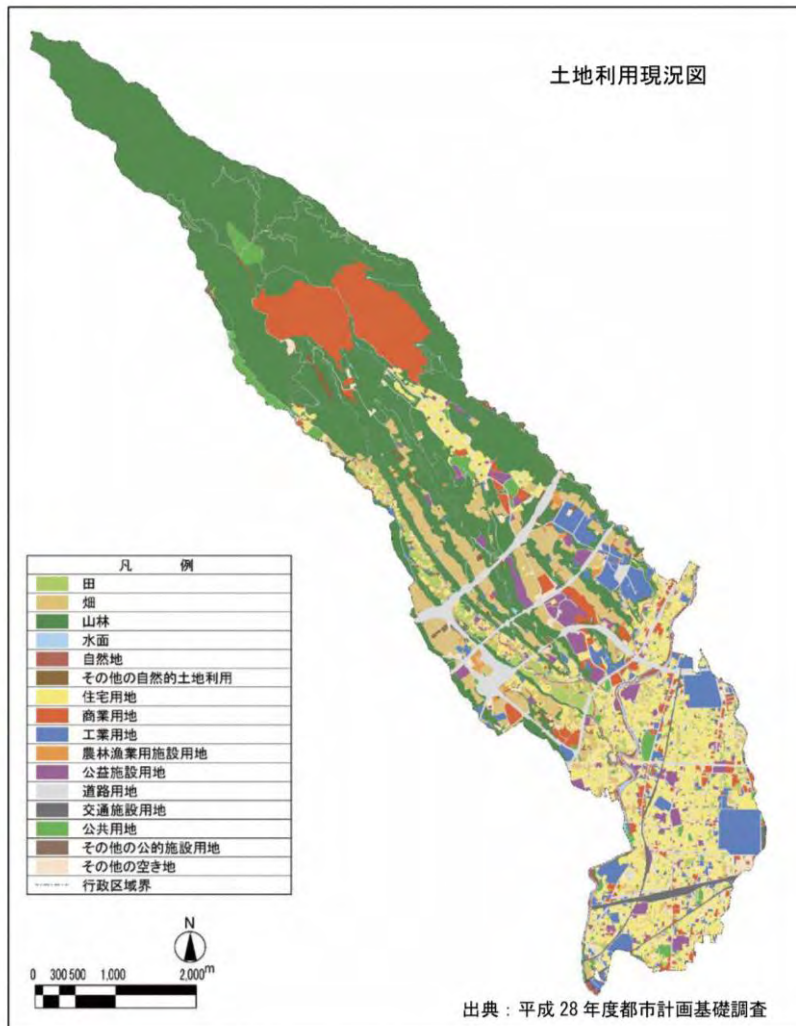
北は裾野市、東は三島市、西は沼津市、南は清水町に接しています。

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。

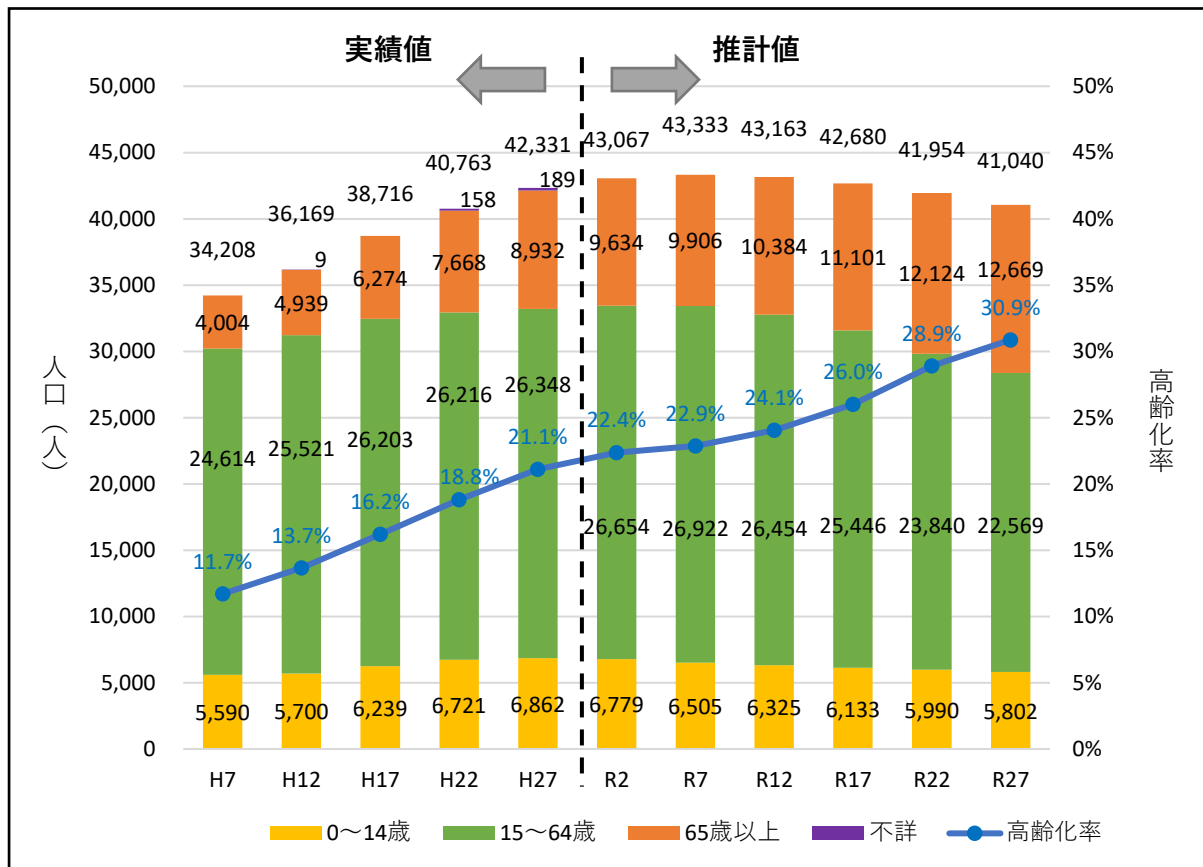
都市計画で区域区分が決定されており、コンパクトな都市づくりが進められています。



(2)人口動向

本町の総人口は平成27年（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、推計では令和7年（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平成27年（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、令和27年（2045年）には30%を超えることが予測されています。



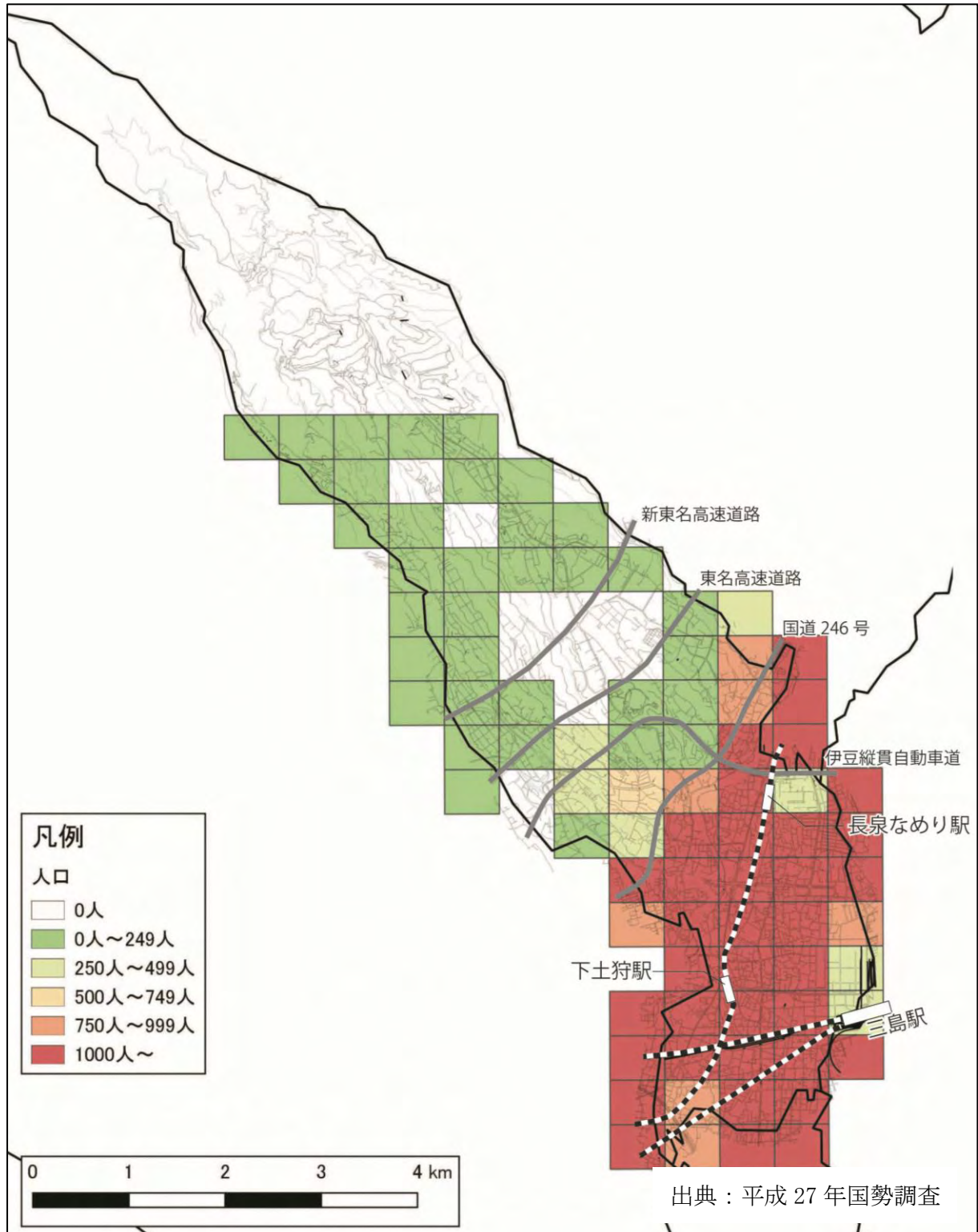
出典：【実績値】国勢調査

【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

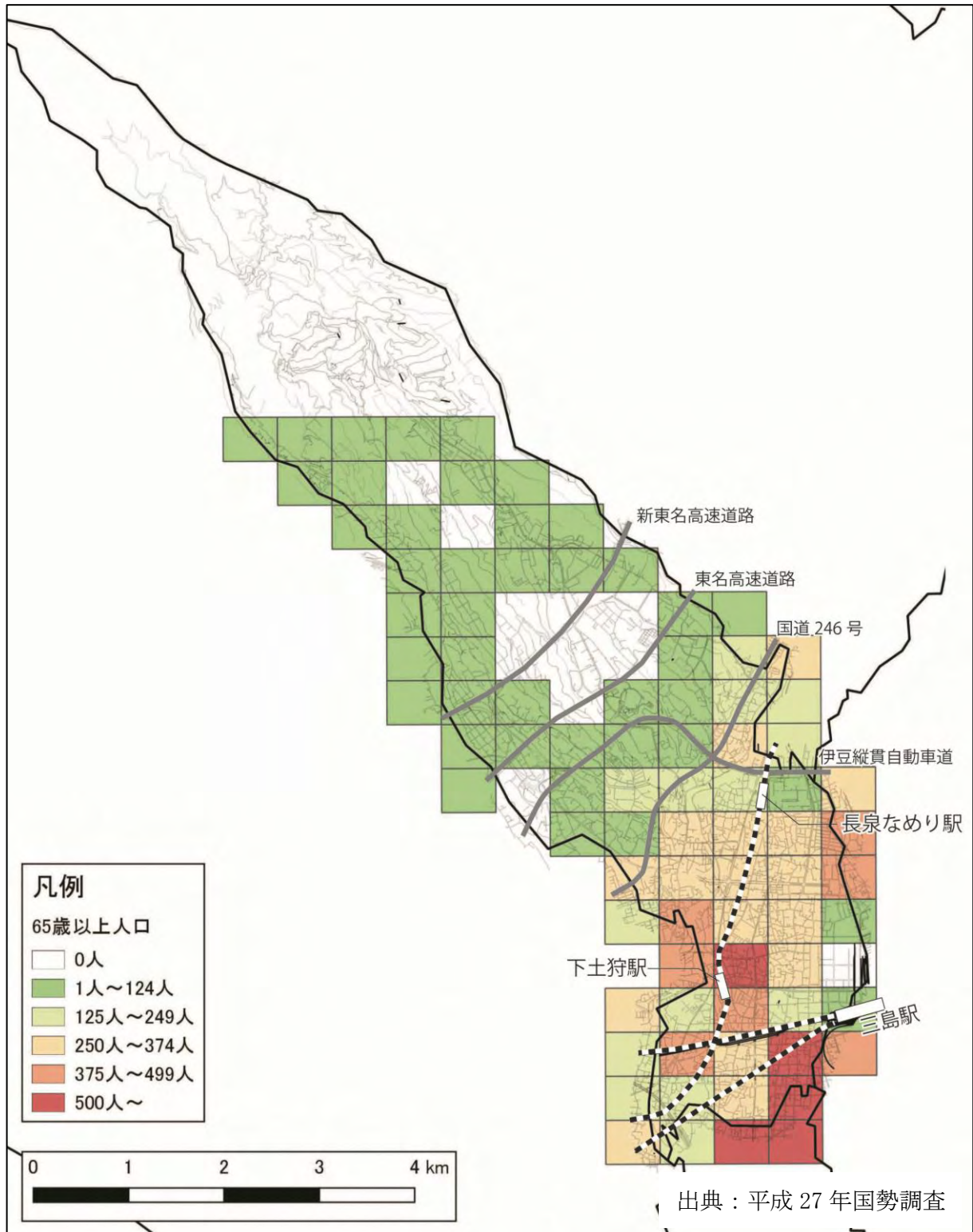
①総人口分布

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。



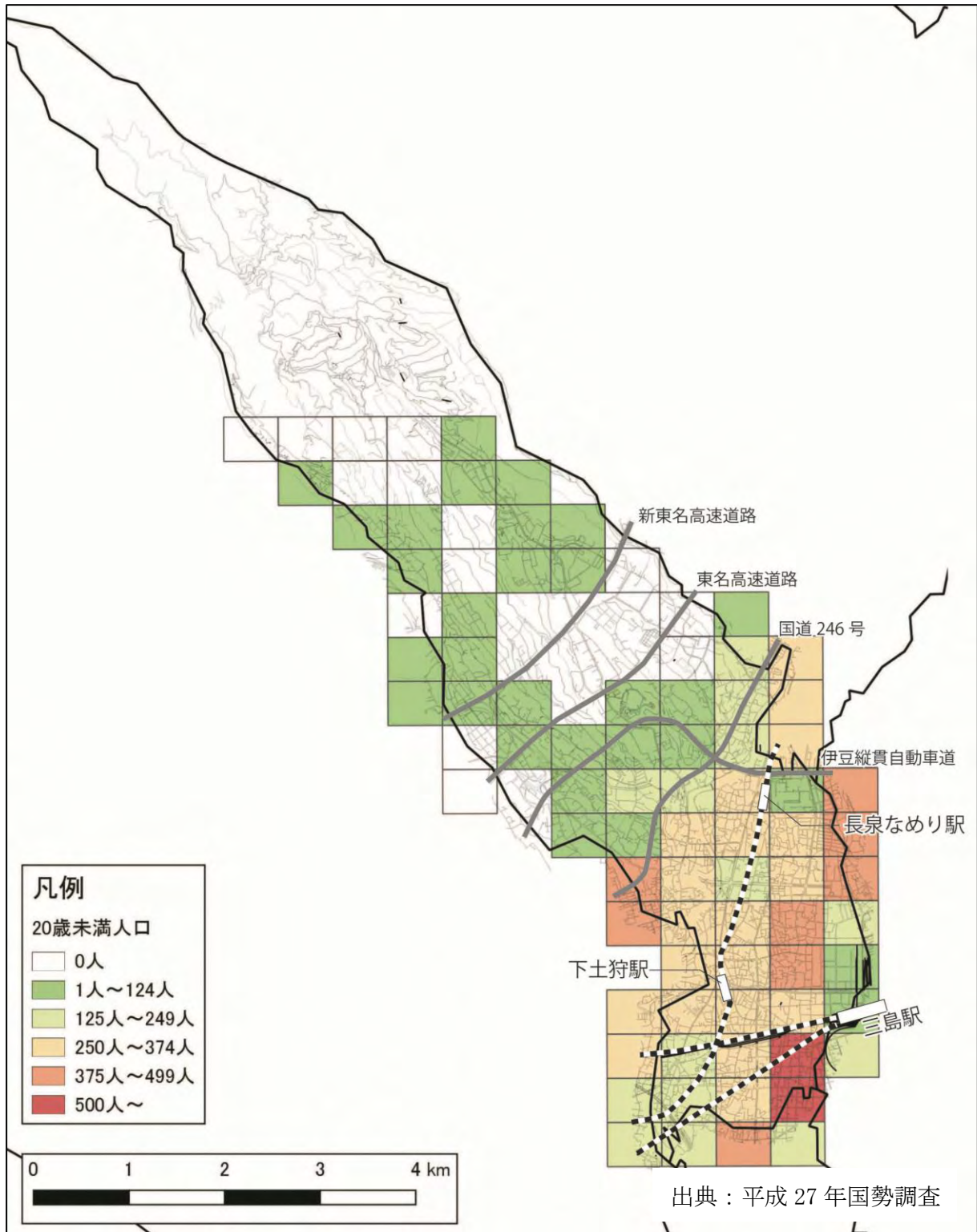
②高齢者(65歳以上)人口分布

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。



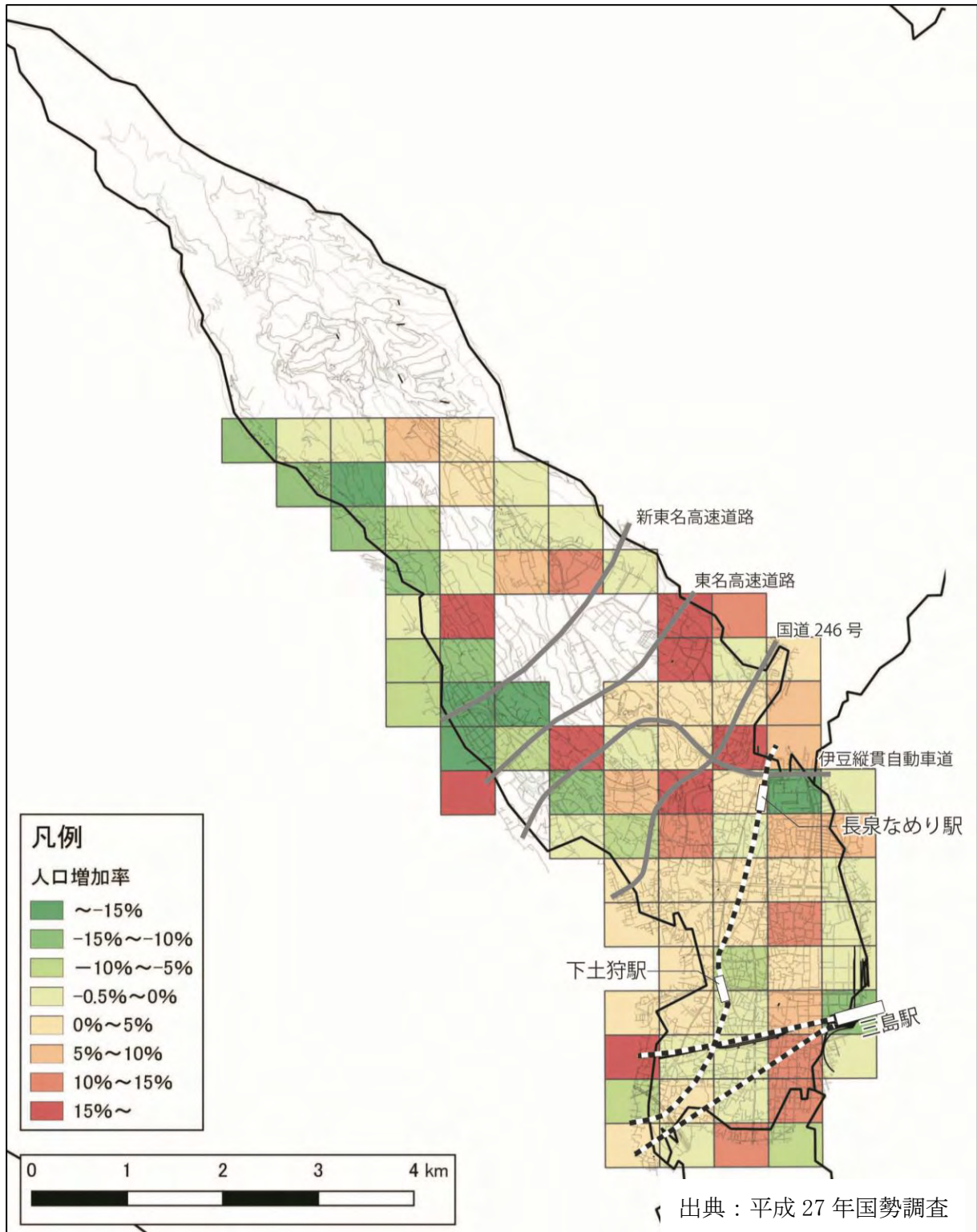
③若年層(20歳未満)の人口分布

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。



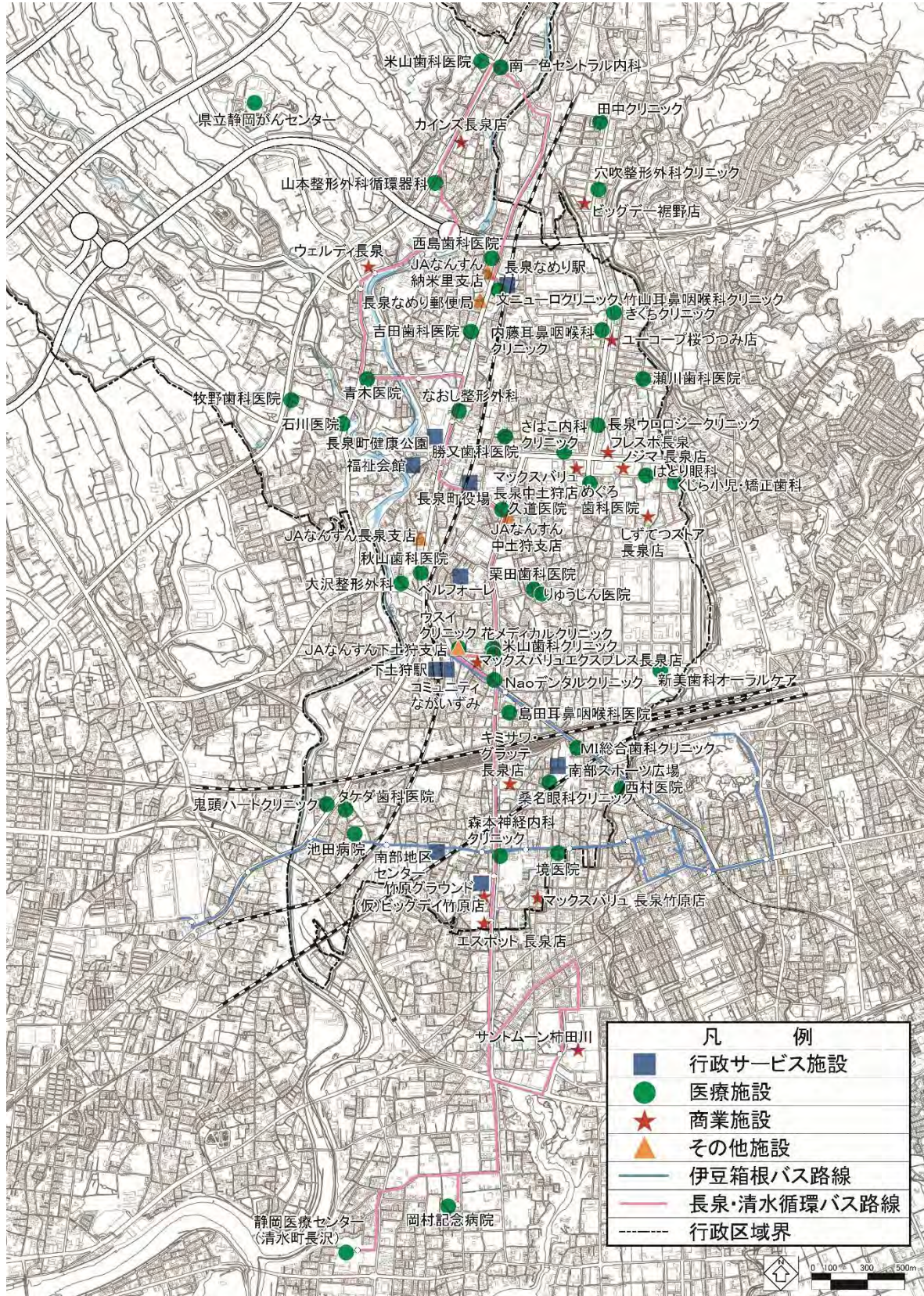
④人口の増加率(平成 22 年から平成 27 年)

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

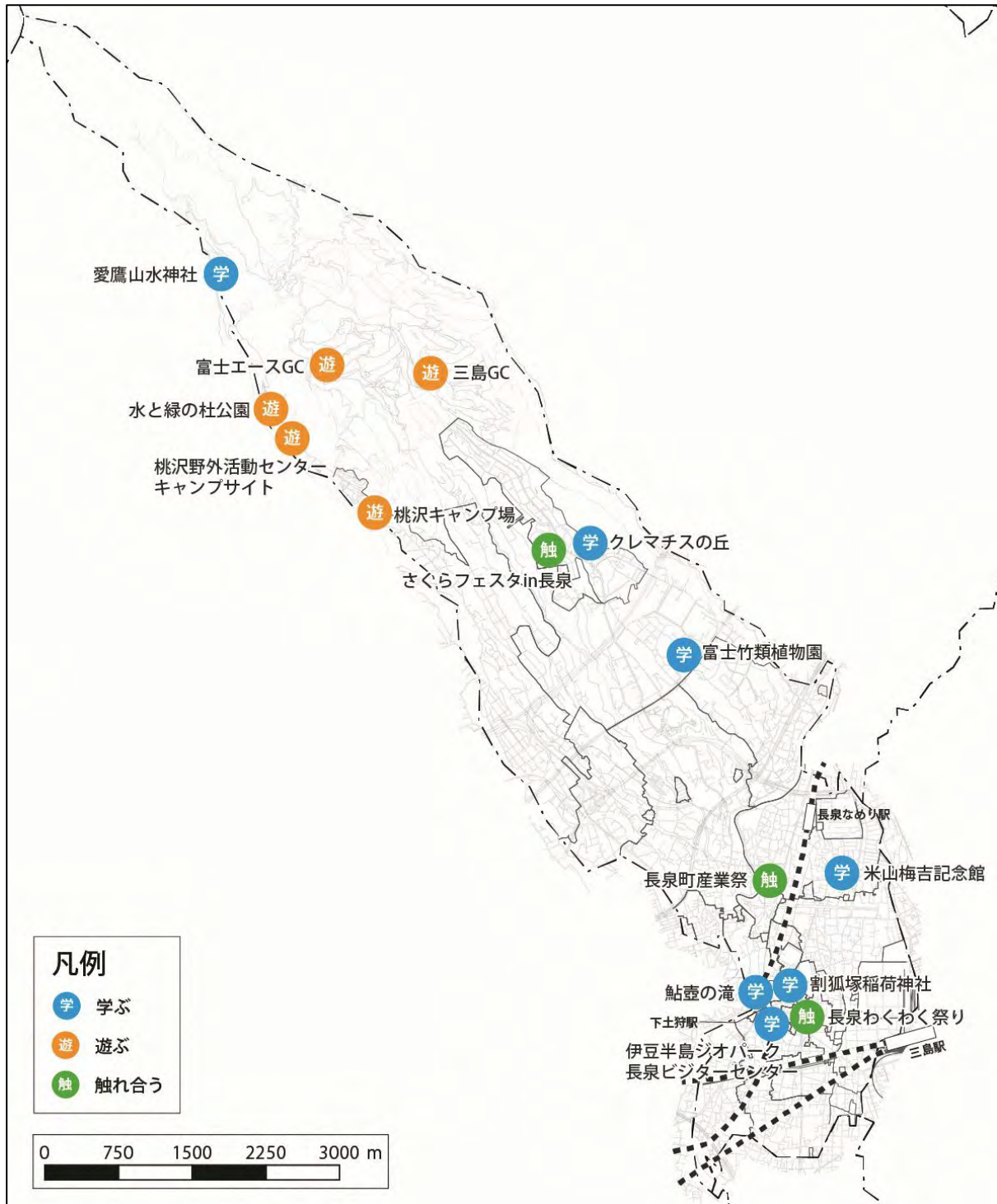
公共公益施設は、南東部（概ね都市計画区域内）に多く分布しており、特に主要道路沿いに多いことがわかります。また、行政サービス施設は、下土狩駅から長泉なめり駅間に多く立地しています。



(5)観光施設の状況

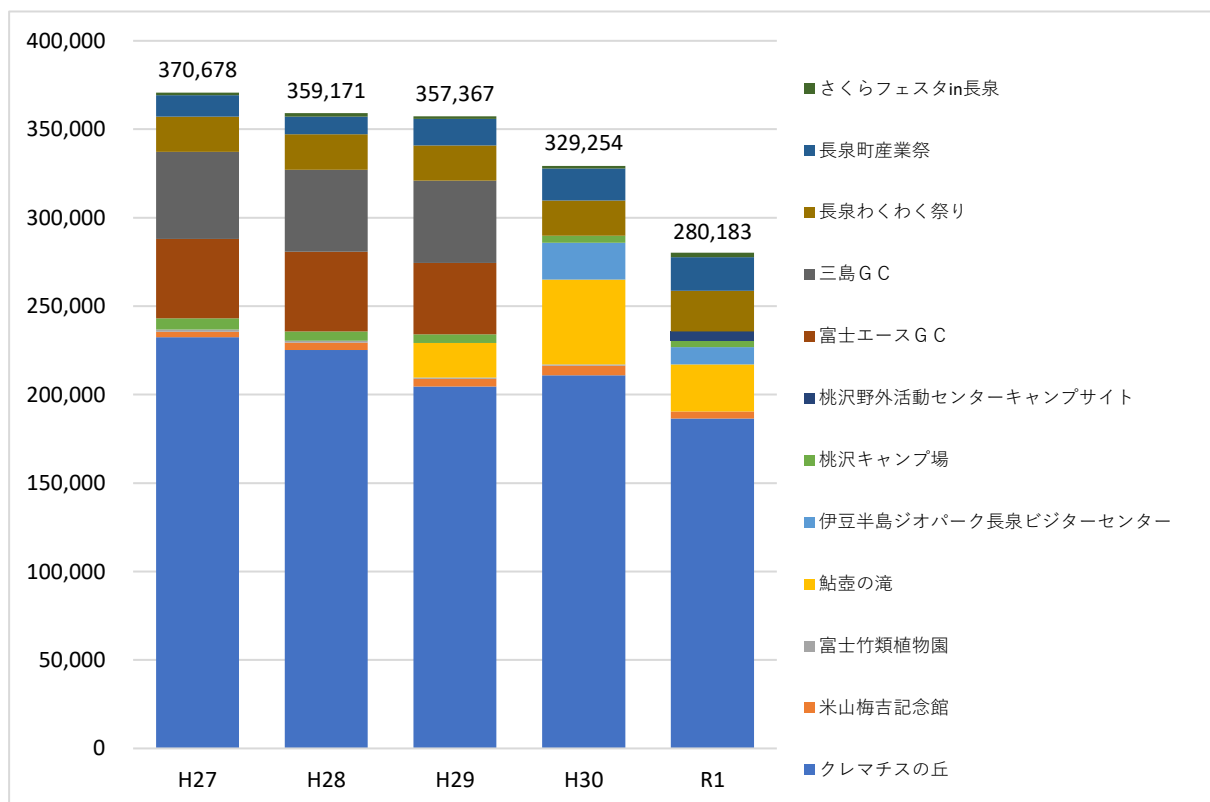
毎年 30 万人以上の観光客が訪れています。令和元年度は新型コロナウイルスの影響もあり例年より少なくなっています。また、クレマチスの丘には、毎年 20 万人前後の方が訪れており、町内の主要な観光地となっています。現在、鮎壺の滝では公園整備が行われています。

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GC	44,912	45,160	40,468		
三島GC	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2次長泉町都市計画マスタープラン（平成30年7月改定）」は、これからの都市づくりを計画的に推進するため、町が目指すべき都市の将来像を示すとともに、土地利用の誘導、道路や公園の整備、市街地開発事業や地区計画等、分野ごとの個別指針を定めています。

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】

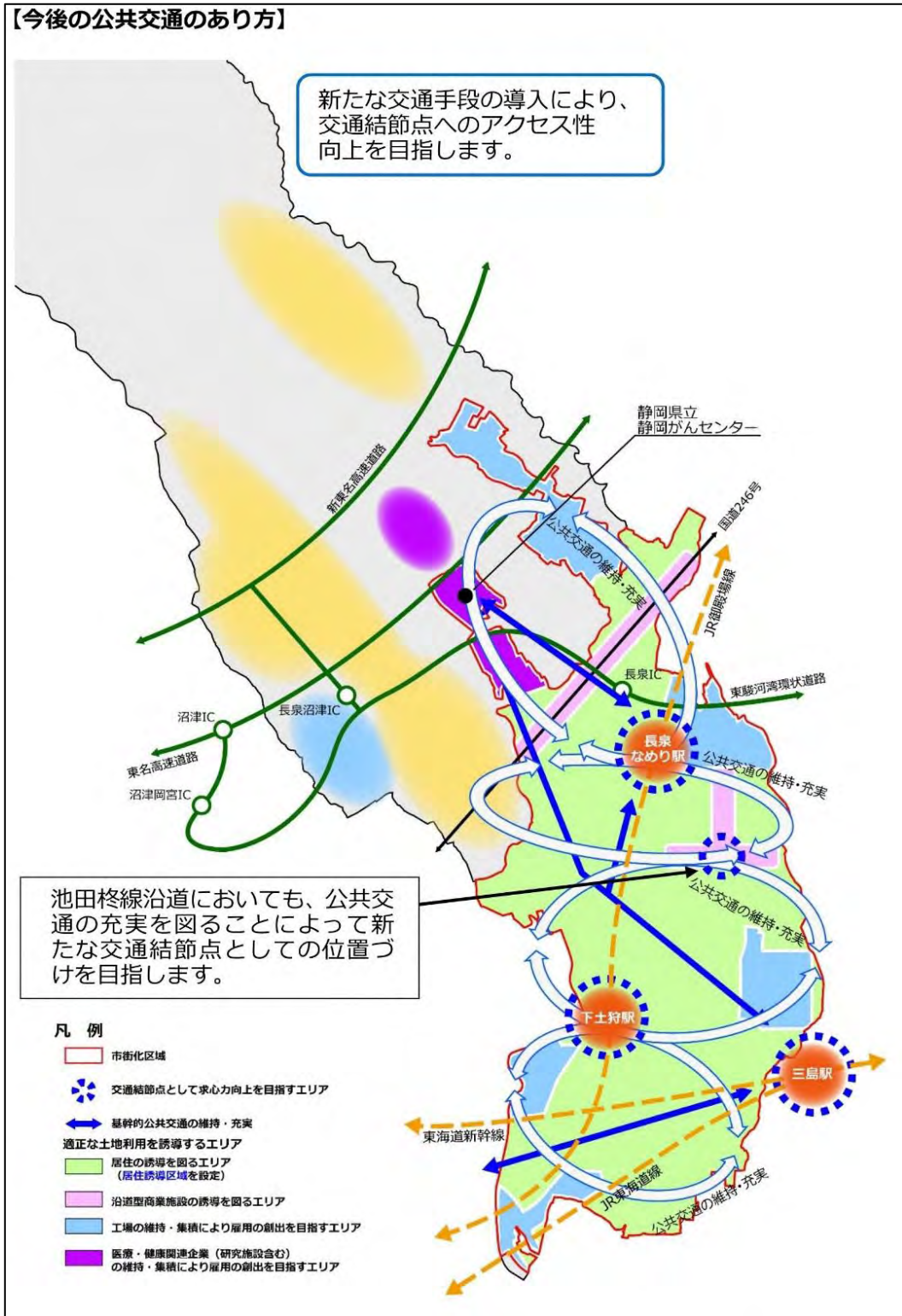
- ・拠点エリアの求心性向上のための交通結節点でのバス等公共交通の乗り換え機能強化
- ・公共交通利用促進のための駅前空間・池田終線沿道のバス等公共交通待合環境・駐輪場等の整備の検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のためのコミュニティバス路線・デマンド交通等の新規導入検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のための公共交通体系の見直し検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のための企業バスの一般利用支援検討

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)地球温暖化対策地方公共団体実行計画における位置づけ

①計画の概要

「長泉町地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編）（平成 28 年 3 月）」は、「地球温暖化対策の推進に関する法律」第 19 条第 2 項に基づき、町域の自然的社会的条件に応じた、温室効果ガスの排出抑制等の施策を推進するための計画として位置付けたものです。

②目標

【望ましい環境像】

「みんなを元気にする 水と緑のふるさと ながいずみ
～いつまでも住みたい e まちをめざして～」

【環境目標】

「地球にやさしい 循環するまち」

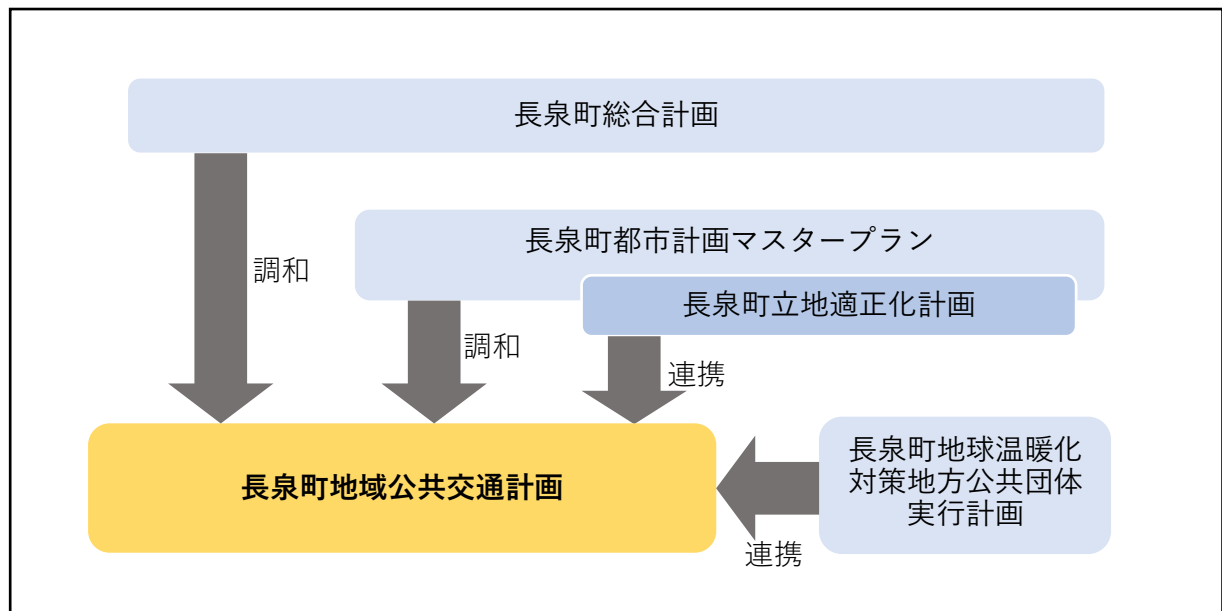
③公共交通の位置づけ

低炭素な交通の普及として、公共交通機関の利用促進を掲げています。

- ◇医療、福祉施設、商業施設や住居等の立地を誘導し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりアクセスできるなど、福祉や交通を含めて都市全体の構造を見直すために、コンパクト・シティ・ネットワークを進めます。
- ◇「立地適正化計画」、東駿河湾 PT（パーソントリップ）調査結果等を踏まえ、将来の公共交通を検討します。
- ◇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。
- ◇バスの乗り方教室、バス路線図の作成、自治会への説明等を実施します。
- ◇民間バス事業者に対して、運行補助金を交付します。
- ◇JR 沿線の自治体等と鉄道の利便性向上等の働き掛けを行います。
- ◇都市計画道路の整備に合わせて、バス路線を見直します。
- ◇施設のバリアフリー化など、誰もが利用しやすい利便性の高い公共交通の実現を図ります。

(5)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

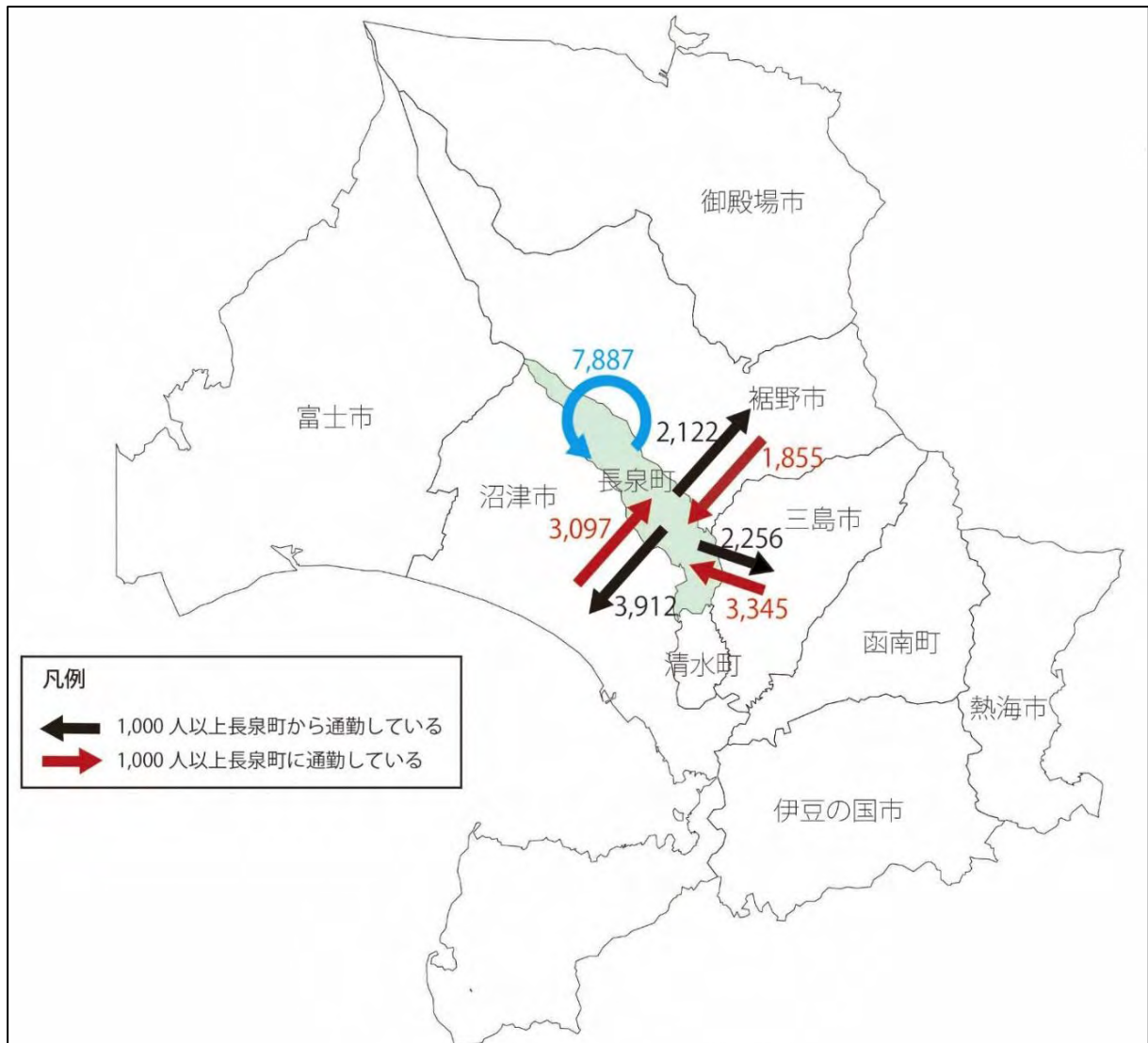
長泉町地域公共交通計画は、本町が策定している「長泉町総合計画」や「長泉町都市計画マスタープラン」と調和し、「長泉町立地適正化計画」「長泉町地球温暖化対策地方公共団体実行計画」と連携を図る必要があります。



3. 移動の特性

(1) 市町間の通勤

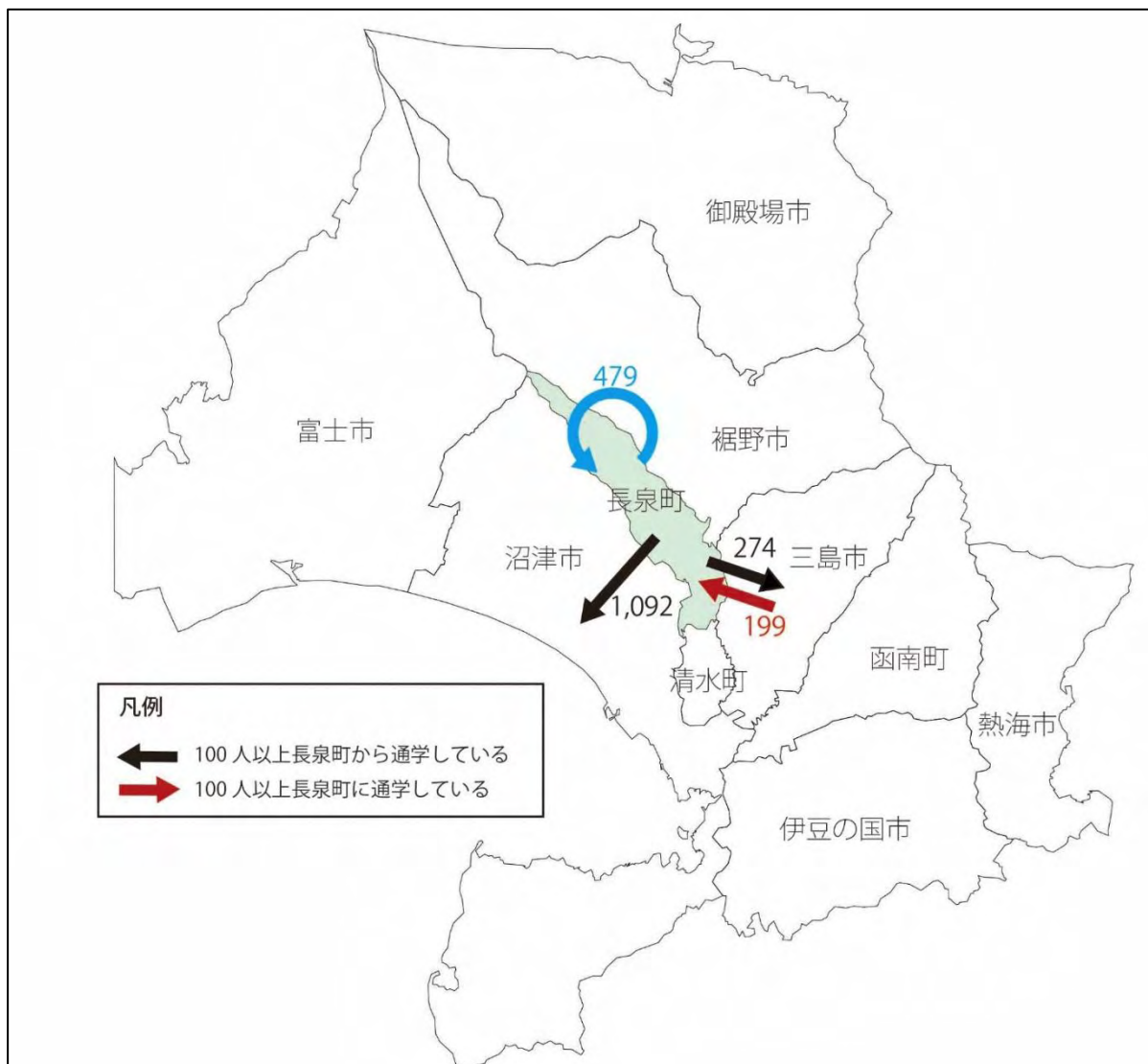
本町で働いている方が 21,092 人、本町内で就業している方が 20,757 人います。そのうち、本町在住かつ本町内で働いている方が 7,887 人であり、市町間の移動では、裾野市間、三島市間、沼津市間での移動が多くなっています。このことから、通勤において、町内の移動性を確保するとともに、隣接市町との移動性の確保も必要であるといえます。



出典：平成 27 年国勢調査

(2)市町間の通学

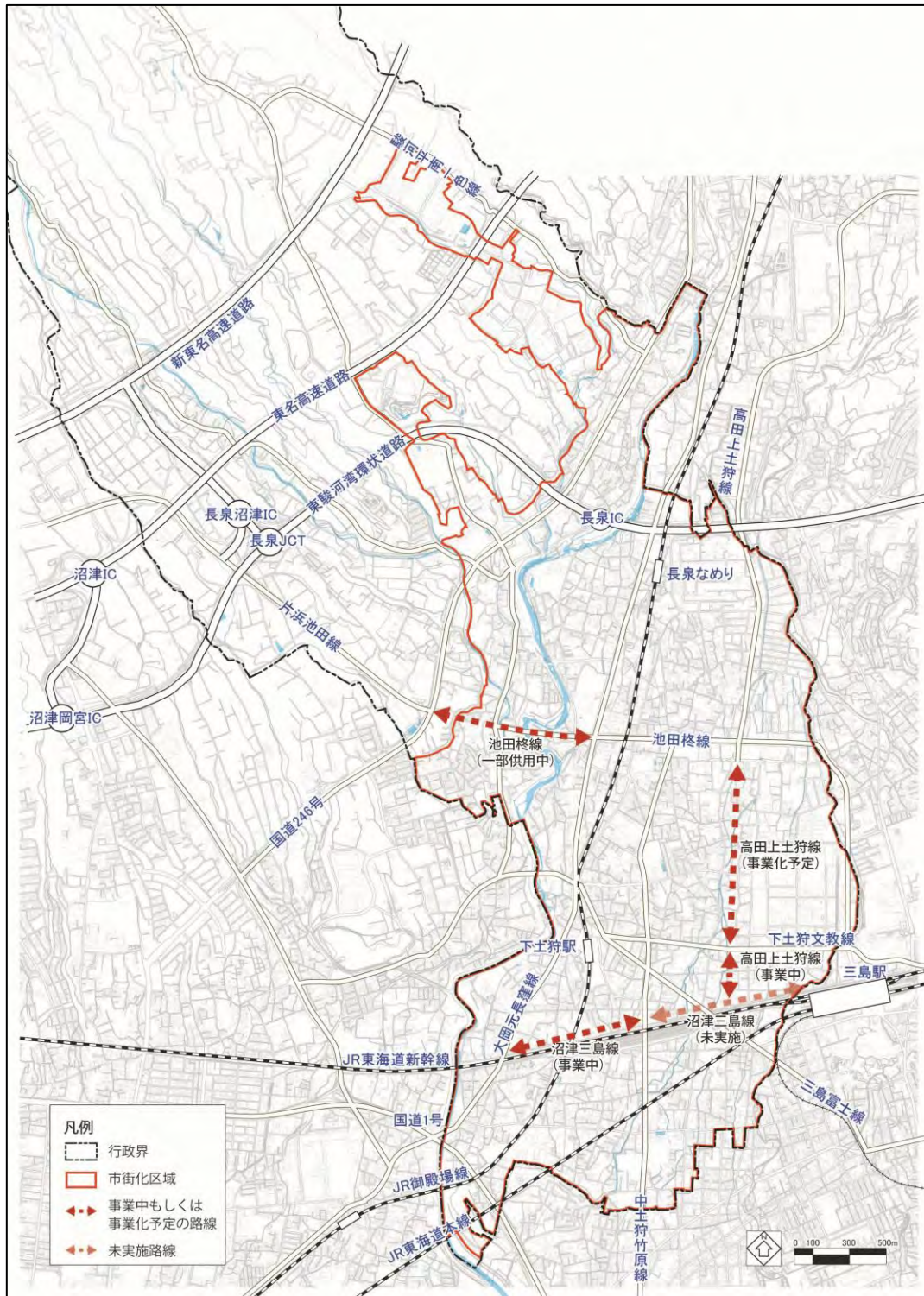
本町在住で通学している方が2,541人、本町内の学校に在学している方が1,207人います。そのうち本町在住で本町内の学校に在学している方が479人、市町間の移動では、特に沼津市にある学校に通っている方が多い傾向にあります。このことから、通学においても、町内の移動性を確保するとともに、隣接市、特に沼津市との移動性の確保も必要となります。



出典：平成 27 年国勢調査

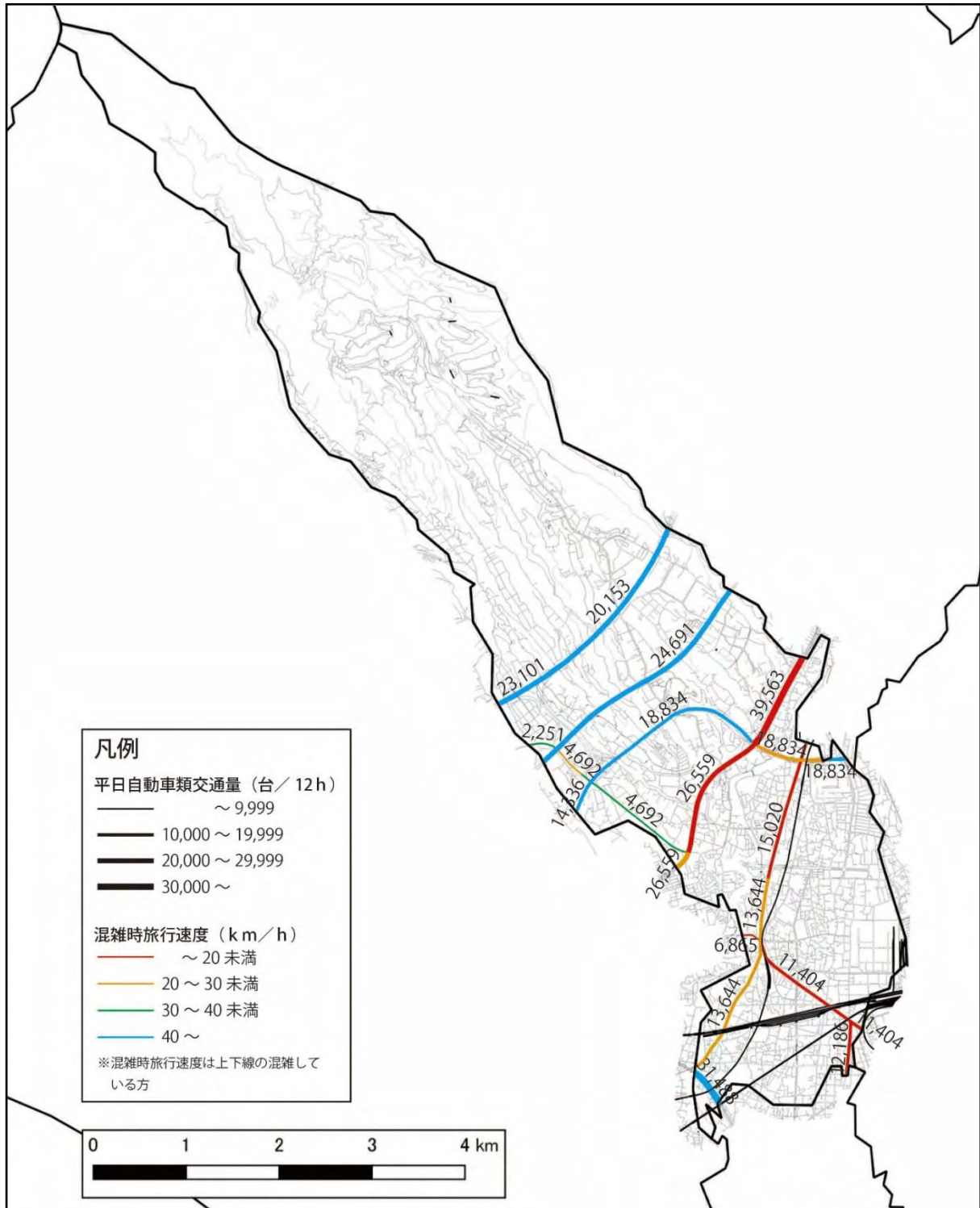
(3)全町の道路ネットワーク

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。

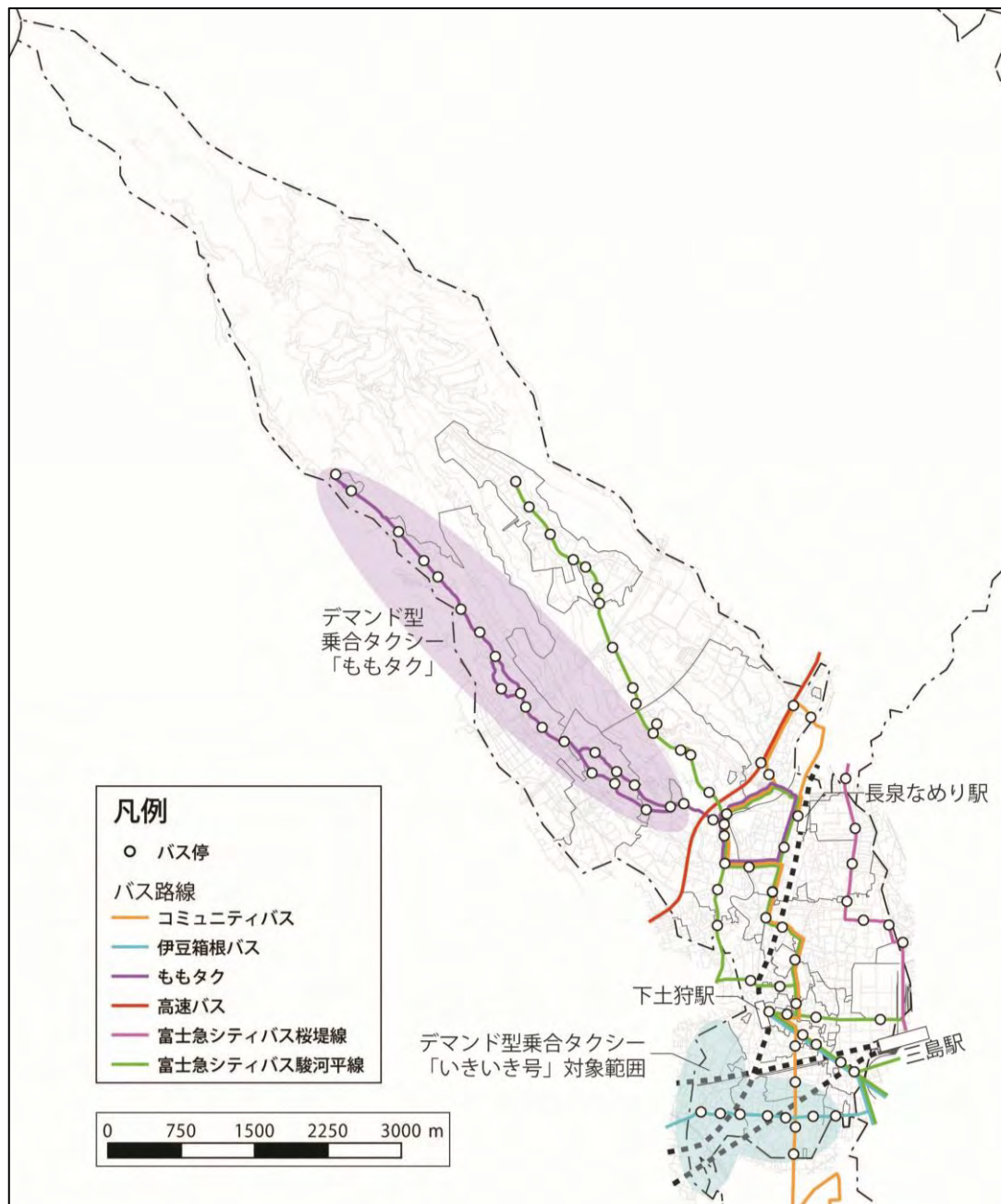


出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

4. 公共交通の運行状況

(1)公共交通の路線

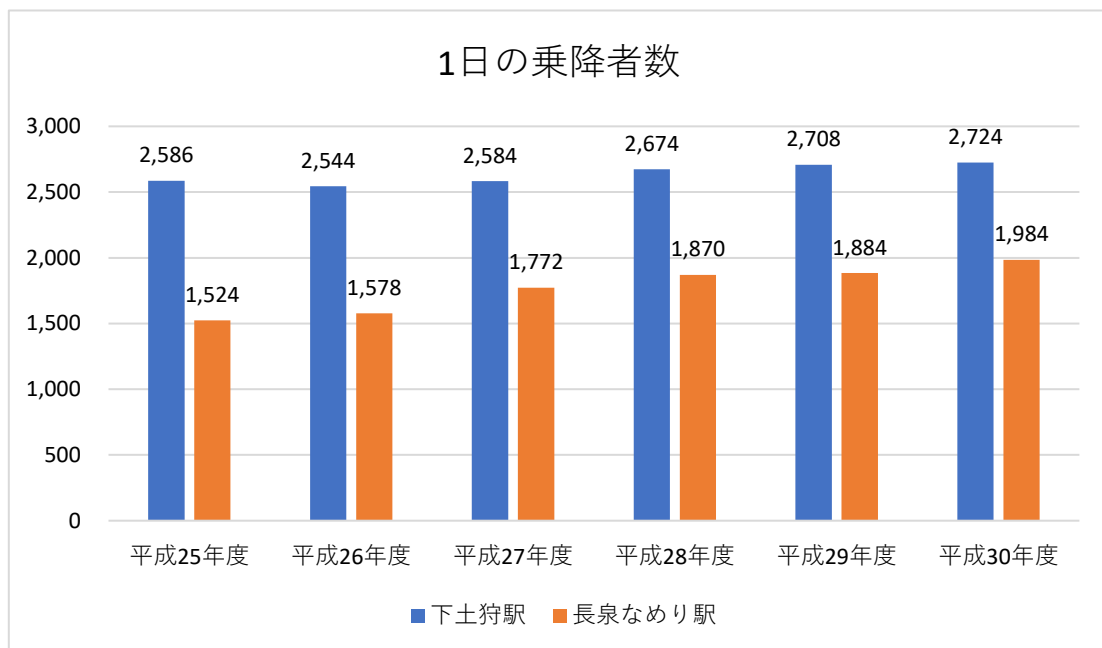
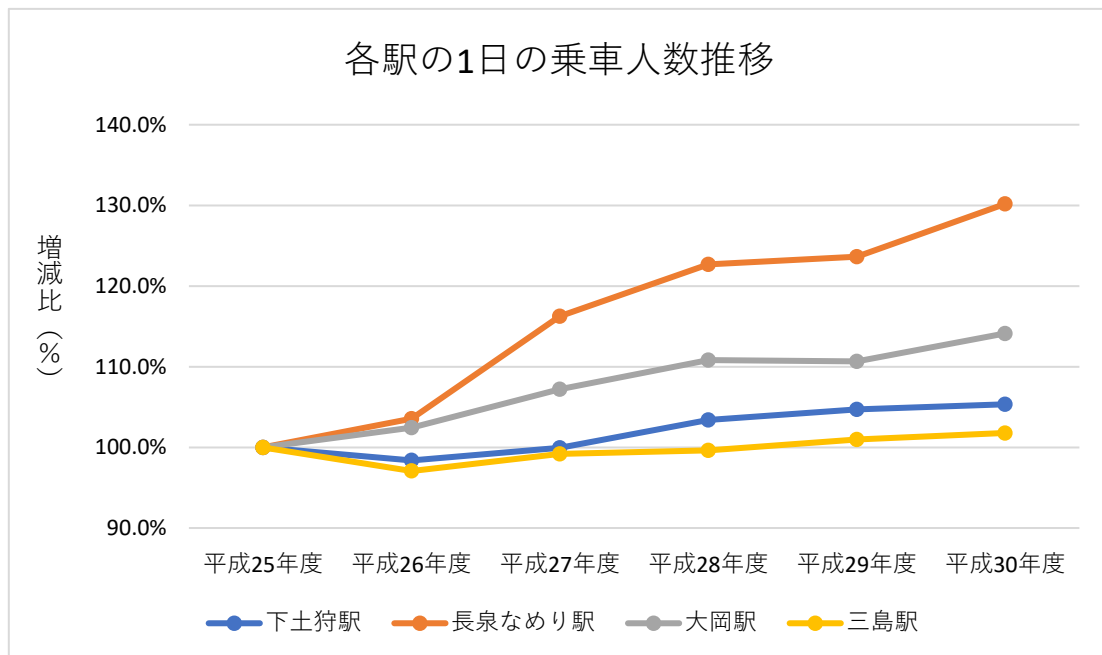
東西方向に JR 東海道本線、JR 東海道新幹線が通っており、南北方向に JR 御殿場線が通っています。町内の路線バスは富士急シティバスが 5 路線、伊豆箱根バスが 1 路線運行されています。町のコミュニティバスとして「長泉・清水循環バス」が運行されています。また、元長窪区、上長窪区、屋代住宅区、谷津区、下長窪区 14・15・17 班在住の方を対象としたデマンド型乗合タクシー「ももタク」の運行と竹原区、本宿区、シャルマン竹原区に住民登録している 75 歳以上の方もしくは、65 歳以上で自動車の運転手段のない方を対象としたデマンド型乗合タクシー「いきいき号」の実証運行が行われています。



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。

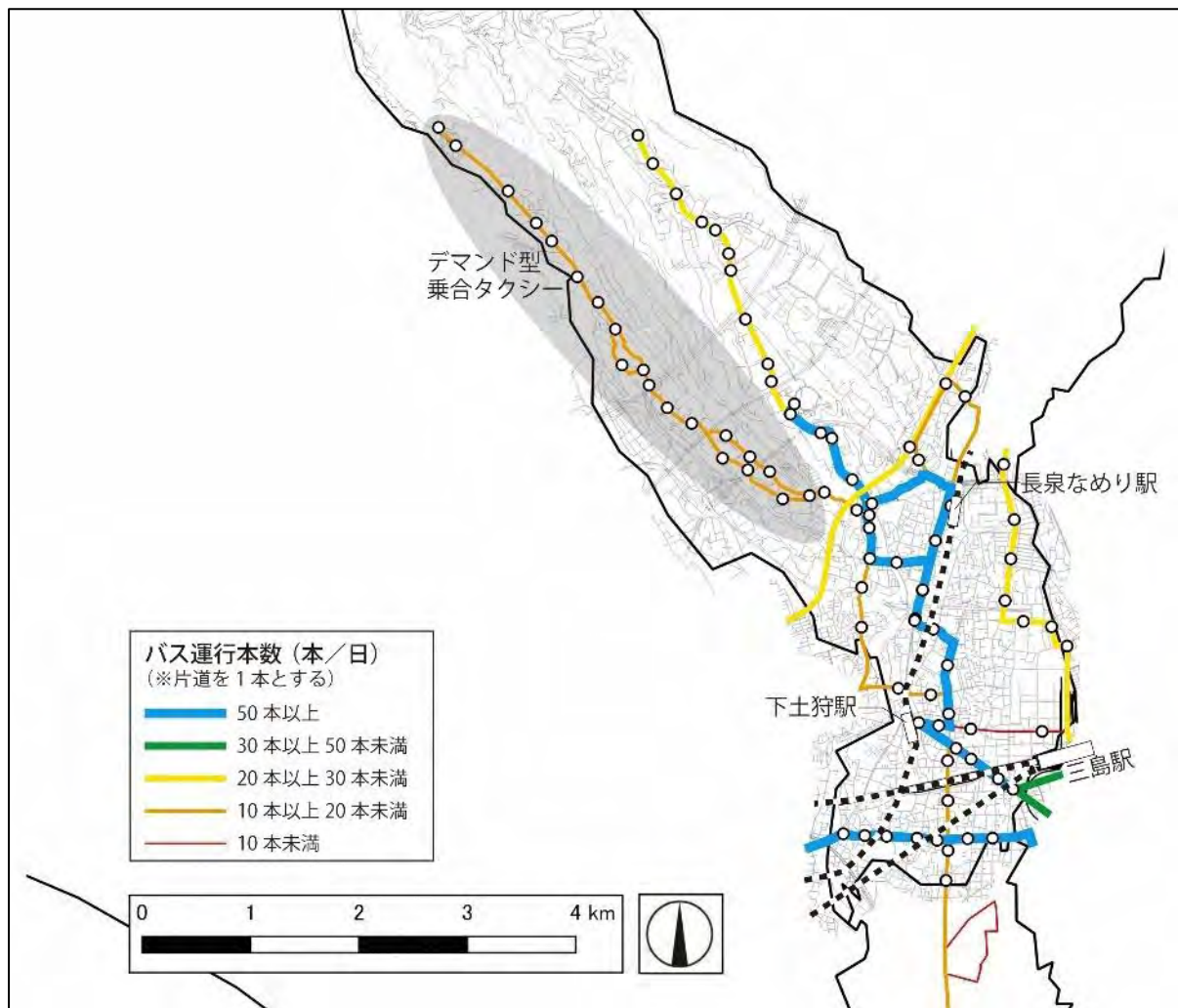


出典：静岡県統計年鑑（各年度版資料）

(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。

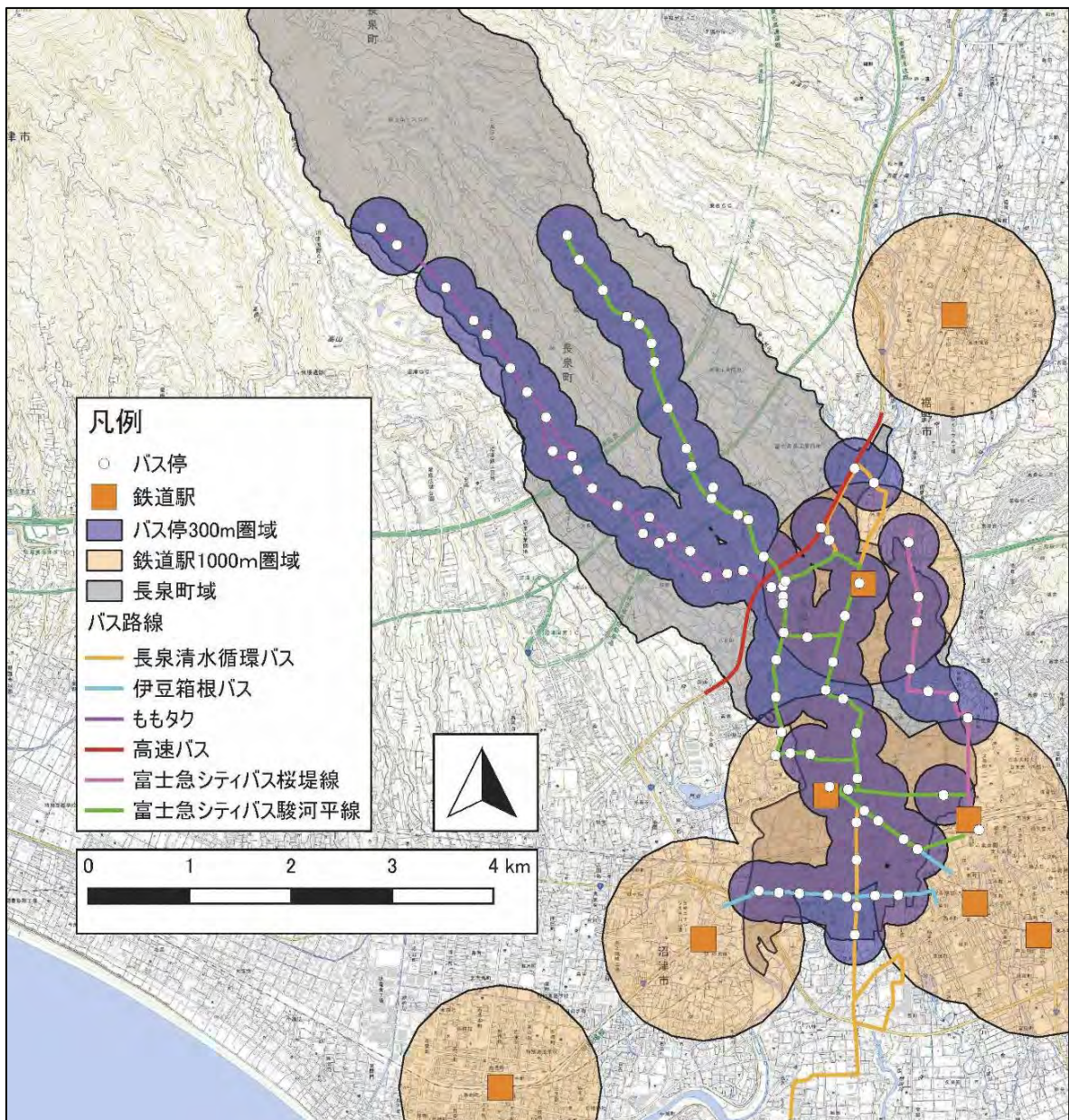
路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行本数



(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1,000m圏域、路線バス、コミュニティバスのバス停300m圏域と、デマンド型乗合タクシー「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。



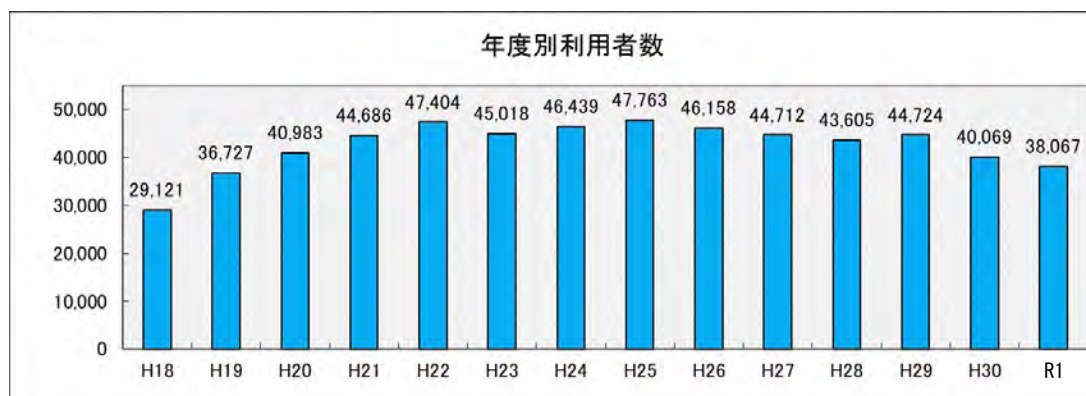
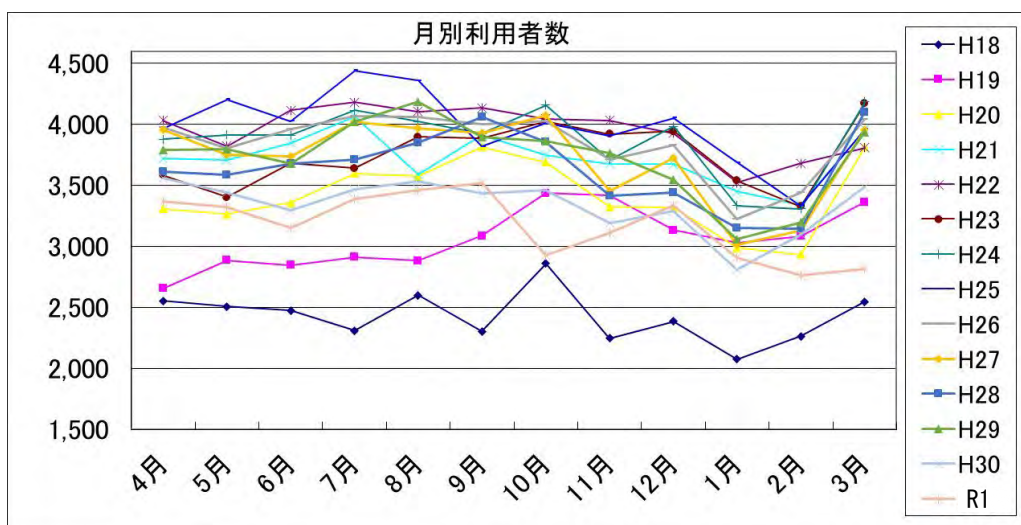
(5)コミュニティバスの利用状況

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

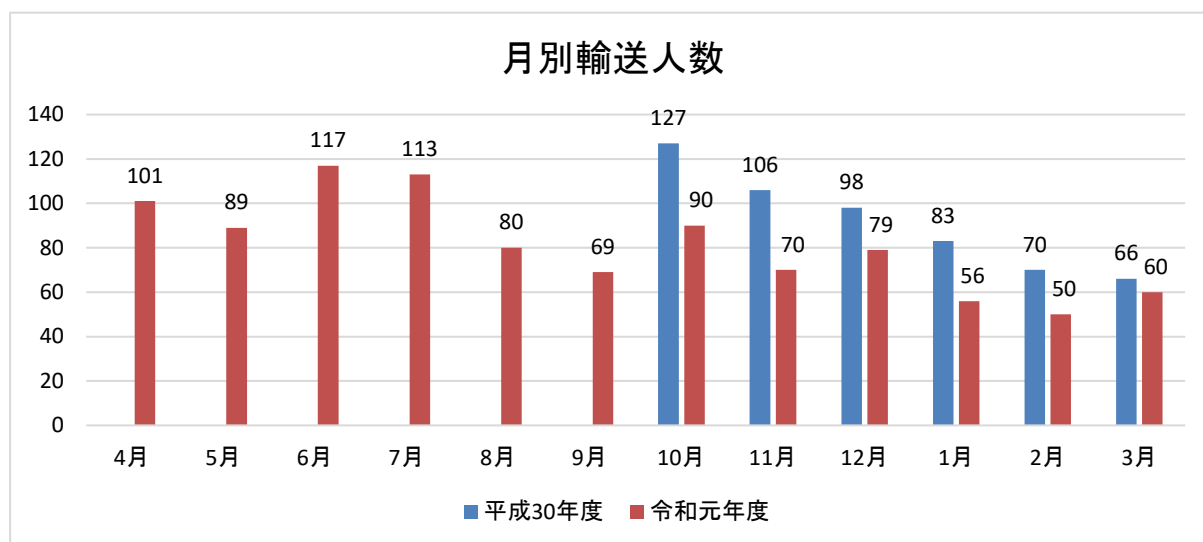
(6) デマンド型乗合タクシーの利用状況

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 1,524 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	1,089	1,202	78.8%	9.4%	90.6%
内 75 歳以上	83	873	956	62.7%	8.7%	91.3%
全年齢	169	1,355	1,524	100.0%	11.1%	88.9%

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

出典：長泉町提供

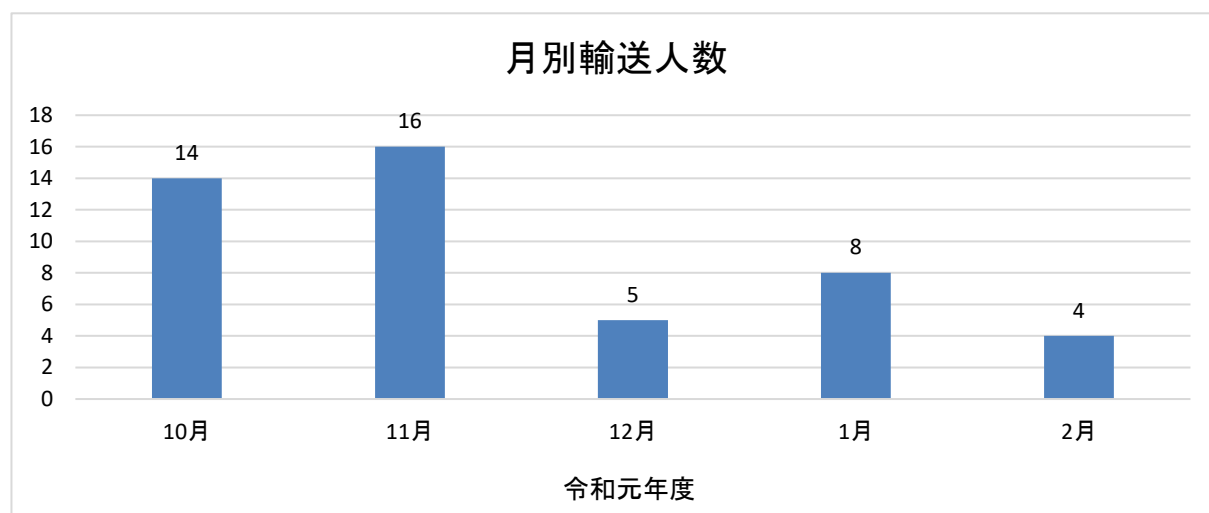
(7)竹原・本宿地区のデマンド型乗合タクシーの実証運行の状況

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188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向上が必要と考えます。



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

公共交通を使い目的地や自宅までの移動を考えた際に、最寄の駅やバス停からのラストワンマイルの移動手段としてコミュニティサイクルが考えられます。

本町では平成31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、7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。

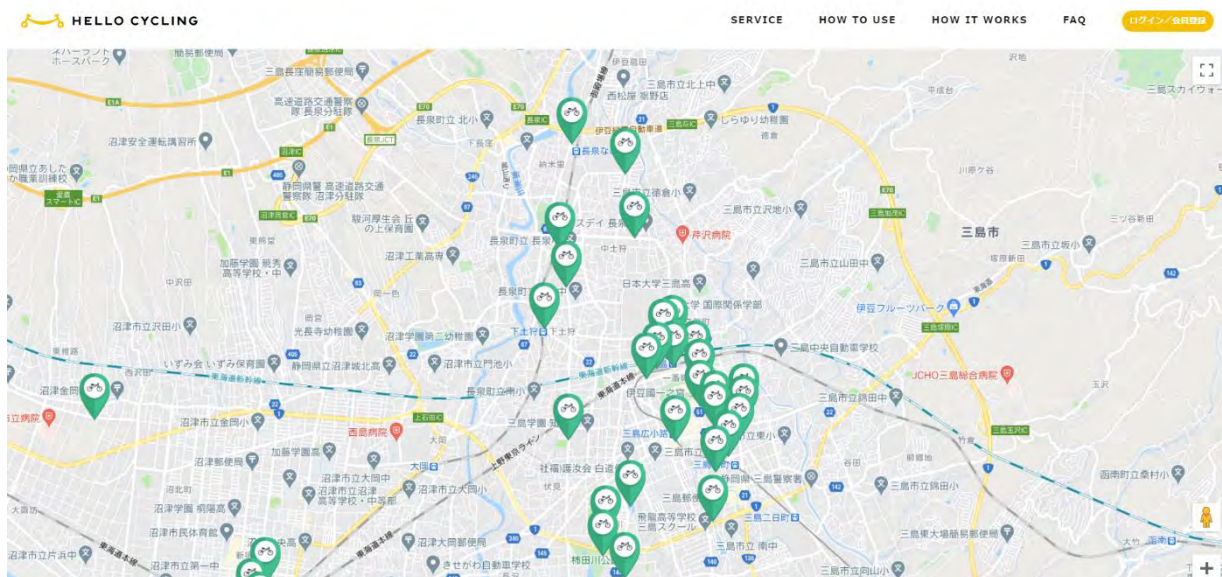
ステーション一覧

- ・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
- ・長泉なめり駅



下土狩駅のステーション

ステーションの配置



出典：ハレノヒサイクル HP

(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、平成 30 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。

平成 31 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、平成 30 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、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デ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、令和 2 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 I T S 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、令和2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、令和7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、令和2年以降令和7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 20 k m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。

平成 30 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：平成30年8月1日～令和元年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、平成30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します。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的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 k m 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 k m 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 k m、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)
5 k m	10 k m	6 回	60 k m	374.83 円/k m	22,490 円

④事業採算性を確保するための人口密度

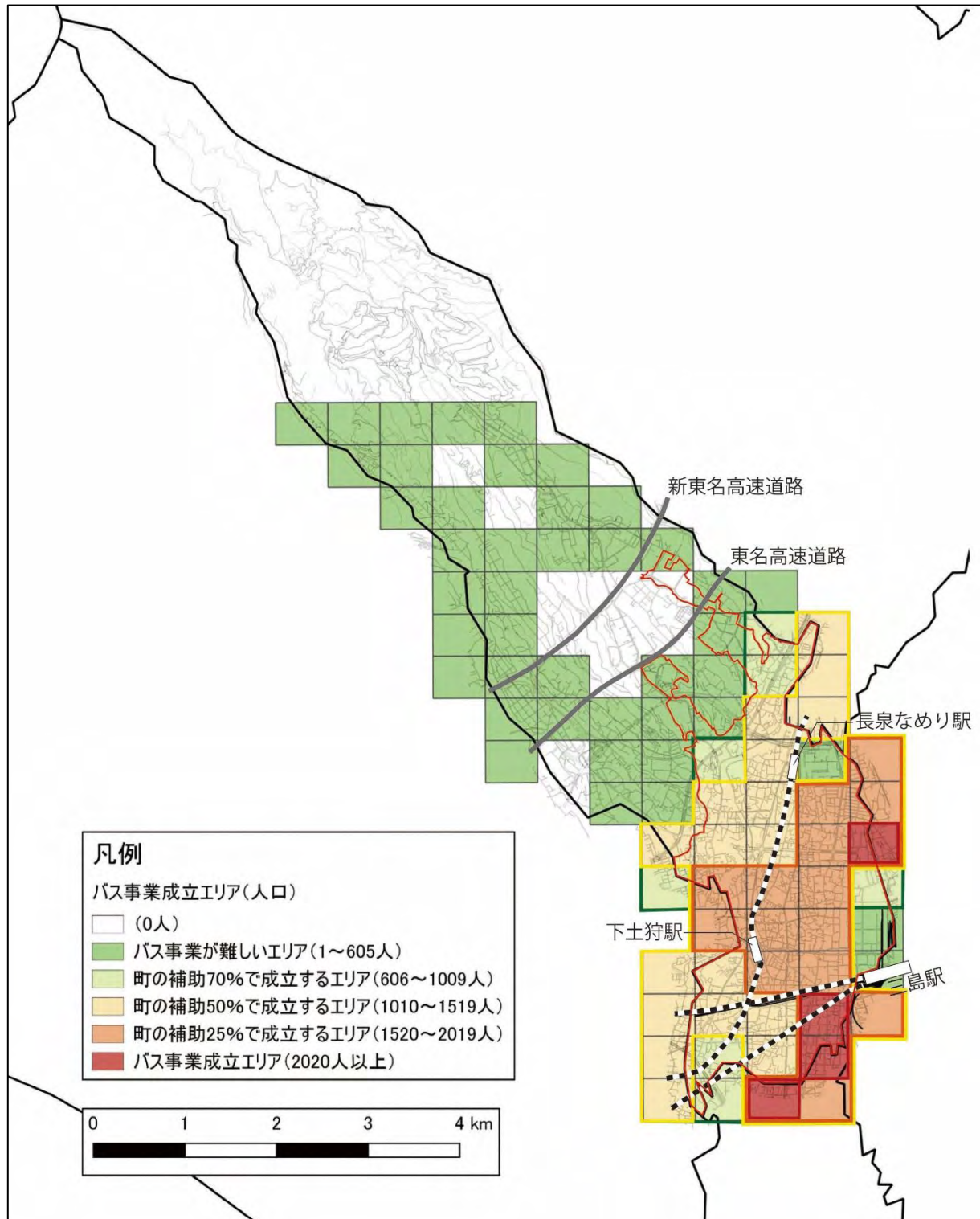
人口当たりの利用率 0.56%で逆算すると、20,179 人（小数繰り上げ）の背後人口が必要になります。バス停 10 箇所×バス停圏域（2 分の 1 地域メッシュ：約 25 ヘクタール）の面積に 20,179 人の人口があることを考えると 2 分の 1 地域メッシュ 1 つ当たりの人口は 2,018 人となります。

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 つ当たりの人口が 2,018 人以上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。

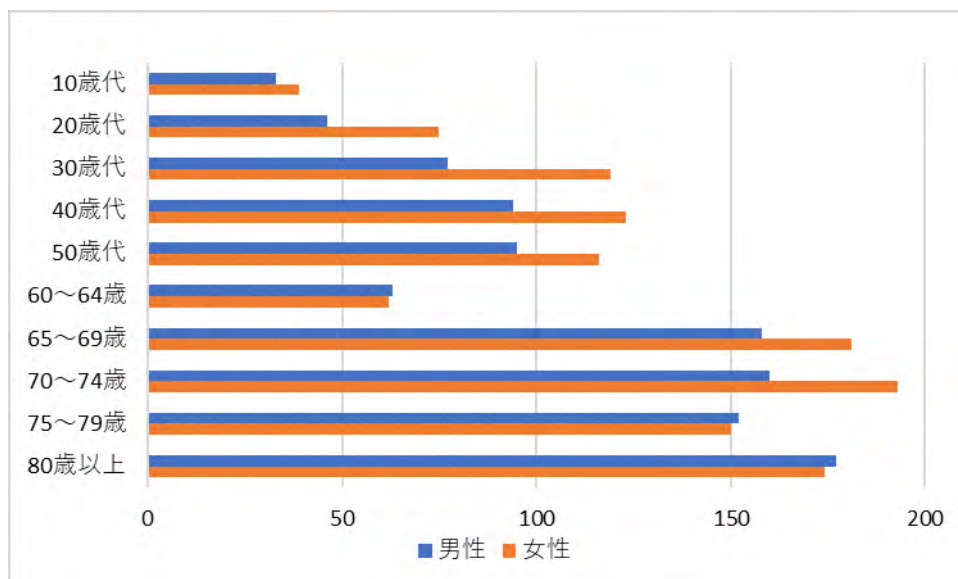
竹原・本宿区で約 56%、竹原・本宿区以外で約 62%の回答率でした。

	竹原・本宿	竹原・本宿以外
配布日	平成 30 年 11 月 29 日（木）発送	
配布数	2,000 通	2,000 通
回収数 平成 30 年 12 月 25 日役場到着分	1,111 通	1,230 通
回収率	55.6%	61.5%

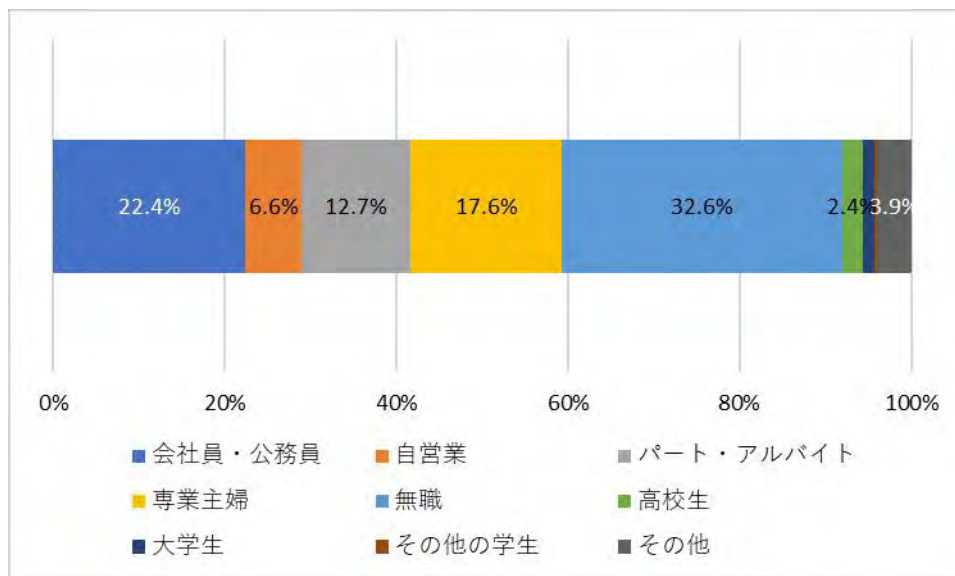
以下、総数についてのアンケート結果を示します。

(2) 回答者の属性

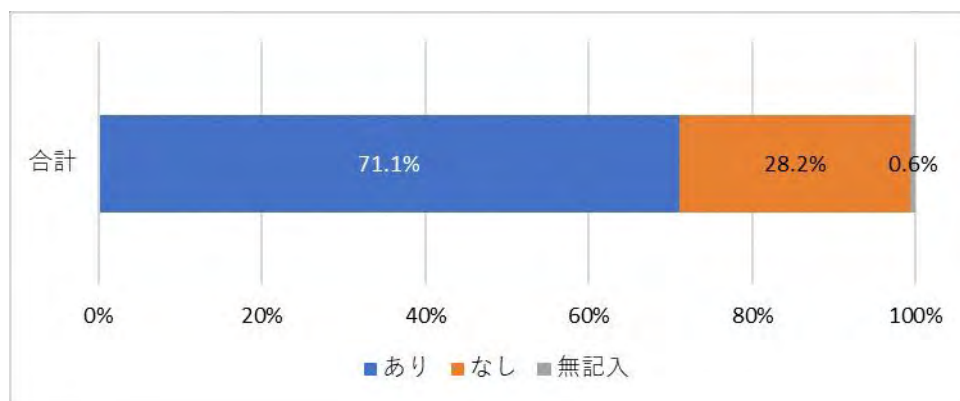
アンケートの回答者の年代と性別は、65 歳以上に多く配布したため多くなっています。また、30 歳代～50 歳代の女性も多くなっています。



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。

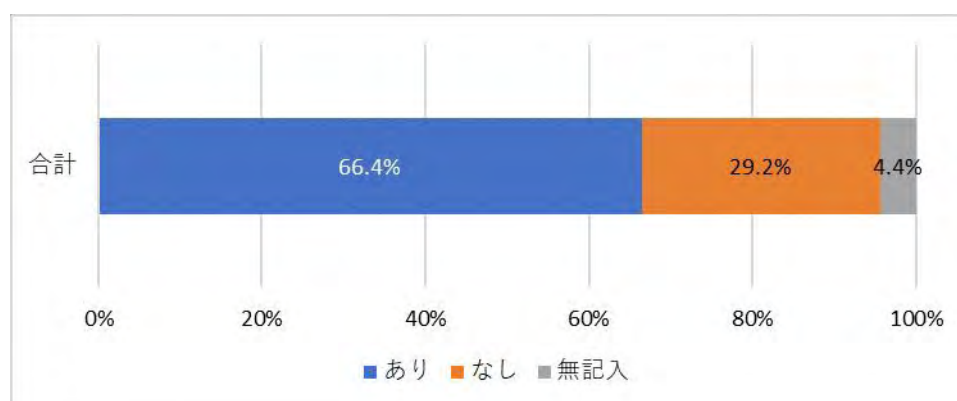


自動車運転免許の有無を尋ねた設問において、運転免許を持っていない、返納した方が約30%います。この人たちが公共交通を必要としている町民であると考えられます。



※運転免許なしには、免許返却も含まれます。

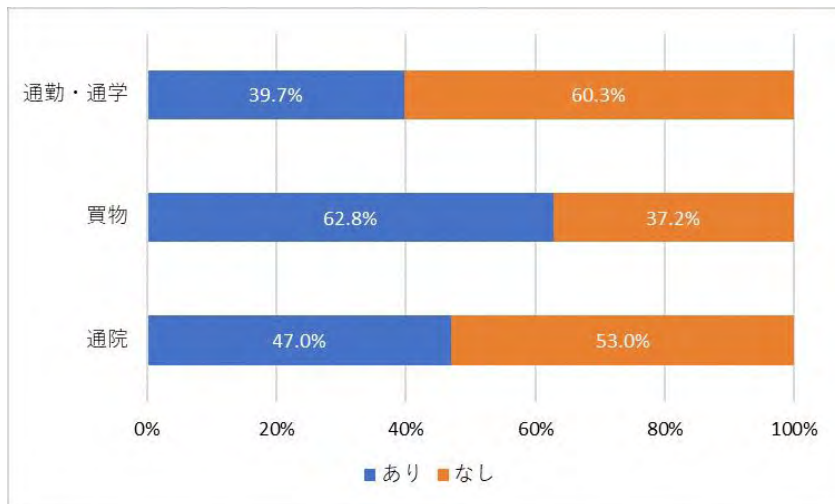
ご自身で自動車を運転して外出することがあるかを尋ねた設問において、外出する機会がないと回答した方が約30%います。運転免許の所持とほぼ同じ結果となっています。



(3)移動の特性

①移動の目的

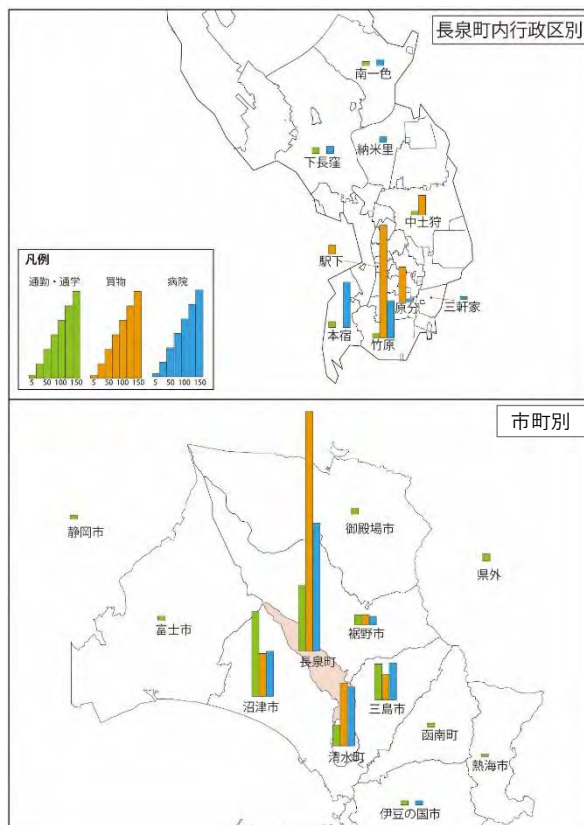
公共交通を使った日常的な移動の目的となる通勤・通学、買い物、通院の3つについて外出機会の有無については、買物が一番多く約60%の方が買物で日常的に外出することがわかります。



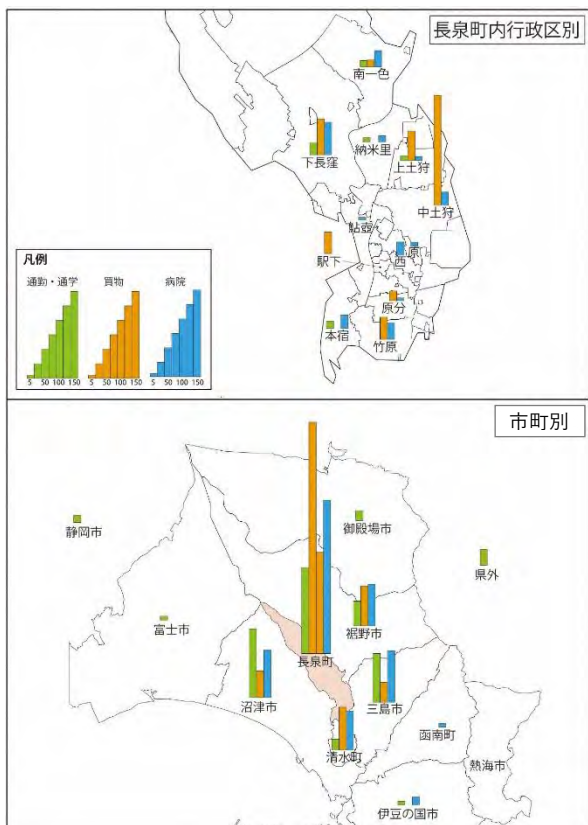
②移動区間

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



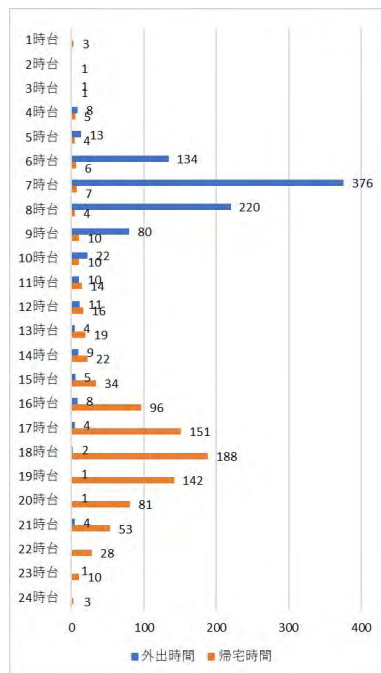
○竹原・本宿区以外



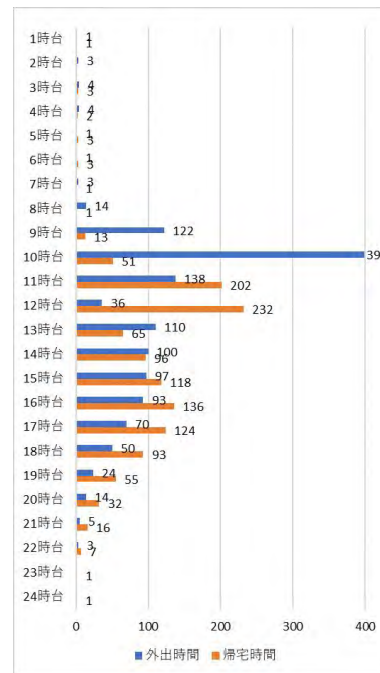
③時間帯

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。

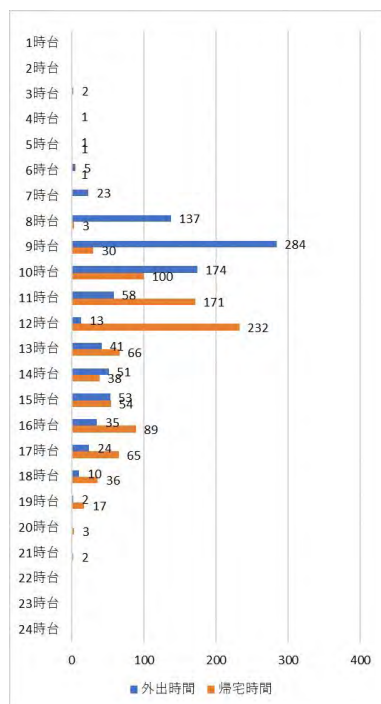
○通勤・通学



○買物

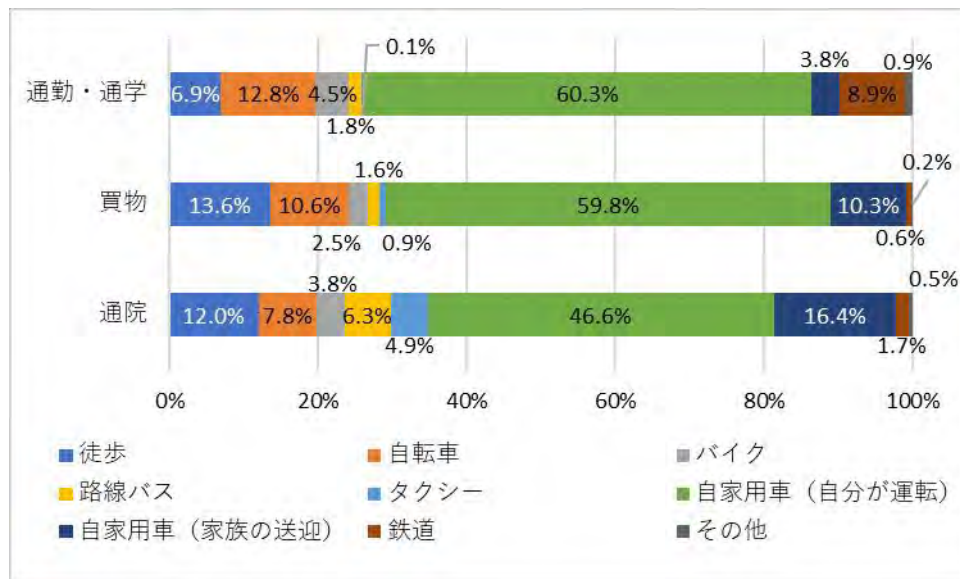


○通院



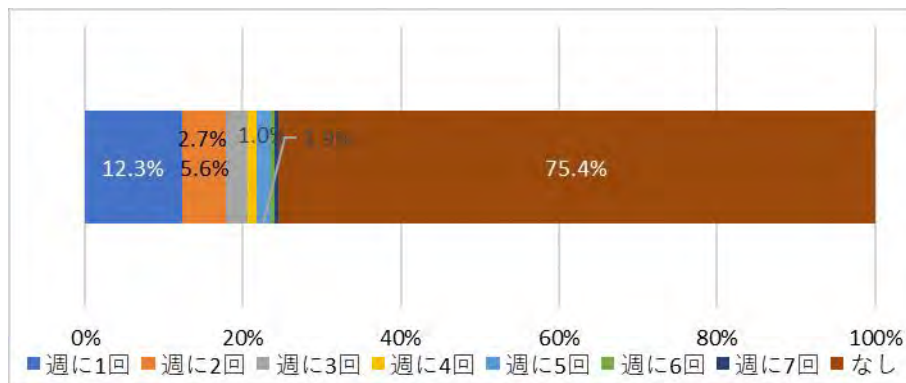
④利用交通手段

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。

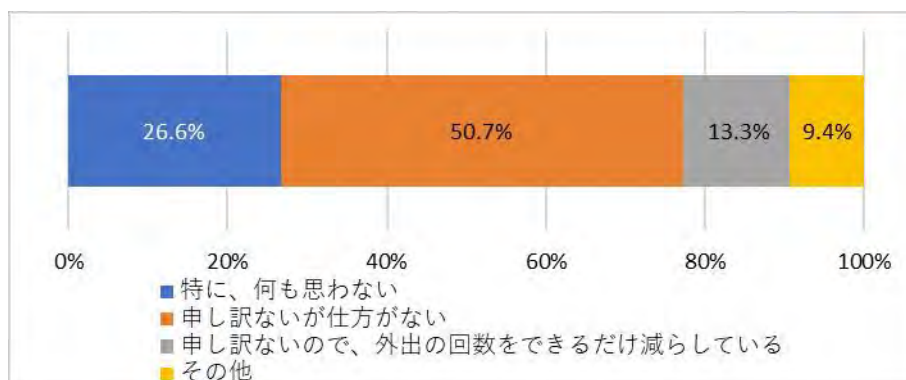


⑤送迎の状況

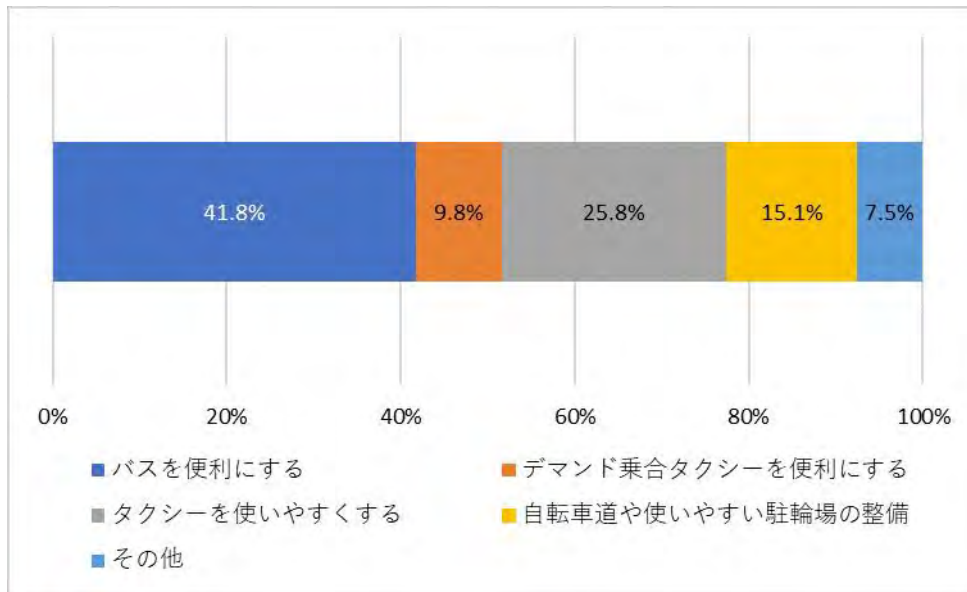
家族に週に何回くらい送迎してもらっているかの設問について家族に週1回以上送迎してもらっている方が20%以上いることがわかります。また、送迎に関して申し訳ないと思っている方が60%以上おり、公共交通へ変換を促すことが必要と考えられます。



※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約40%いることがわかります。バスを便利にすることにより、約40%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。

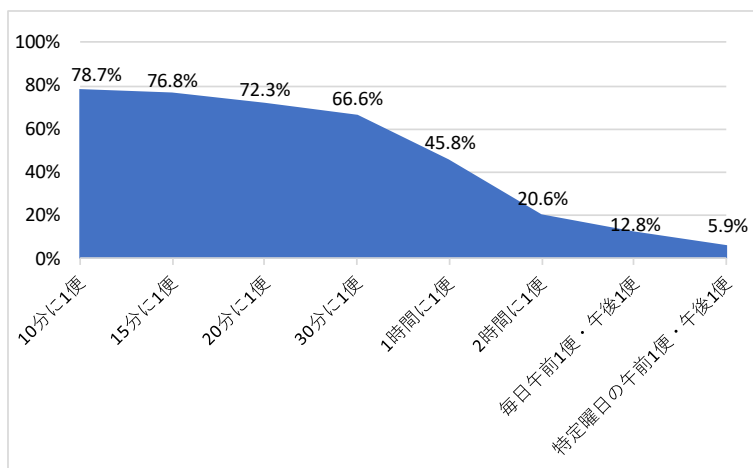


(4)公共交通に関するニーズ

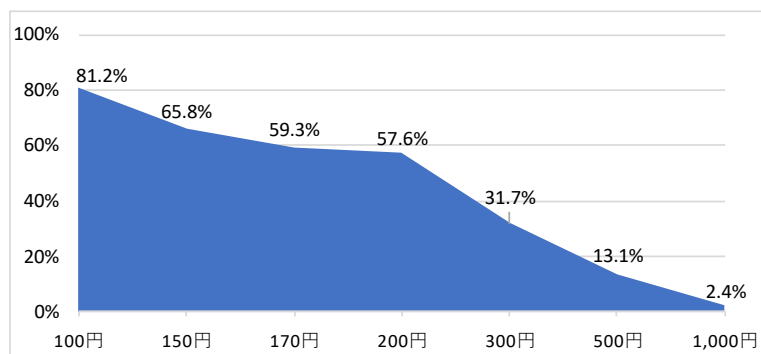
①公共交通を利用する条件

運行間隔について20分に1便であれば、70%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、60%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、80%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。

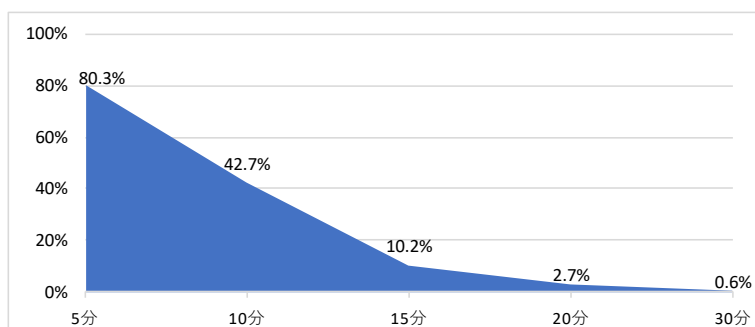
必要な運行間隔



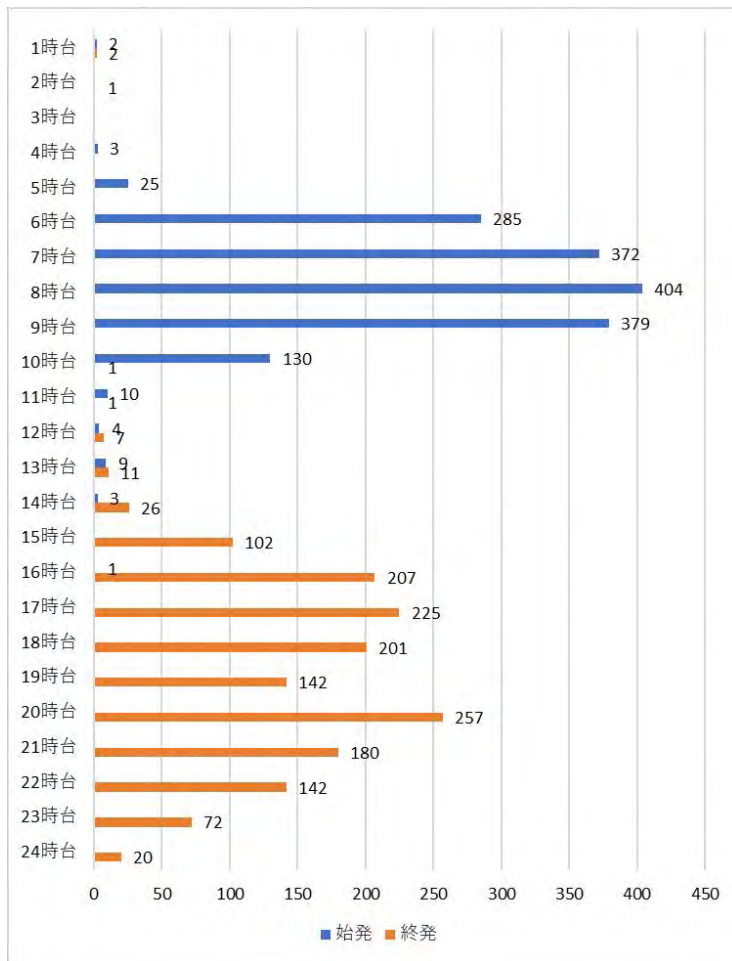
運賃



自宅から停留所までの徒歩時間

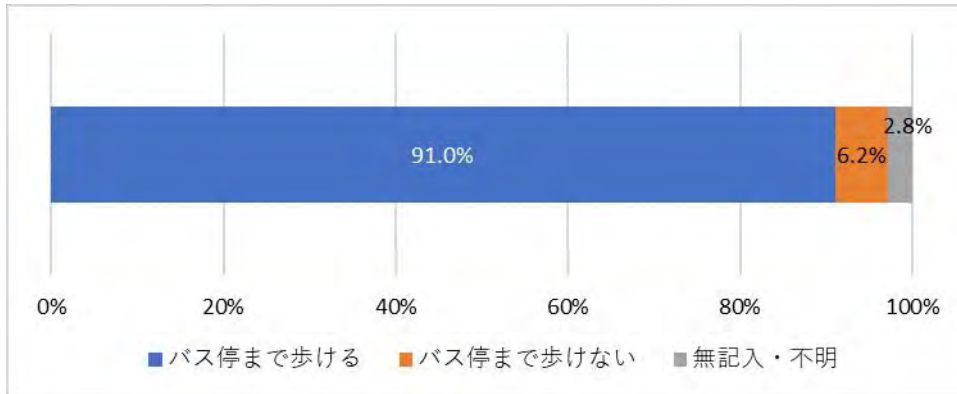


必要な運行時間



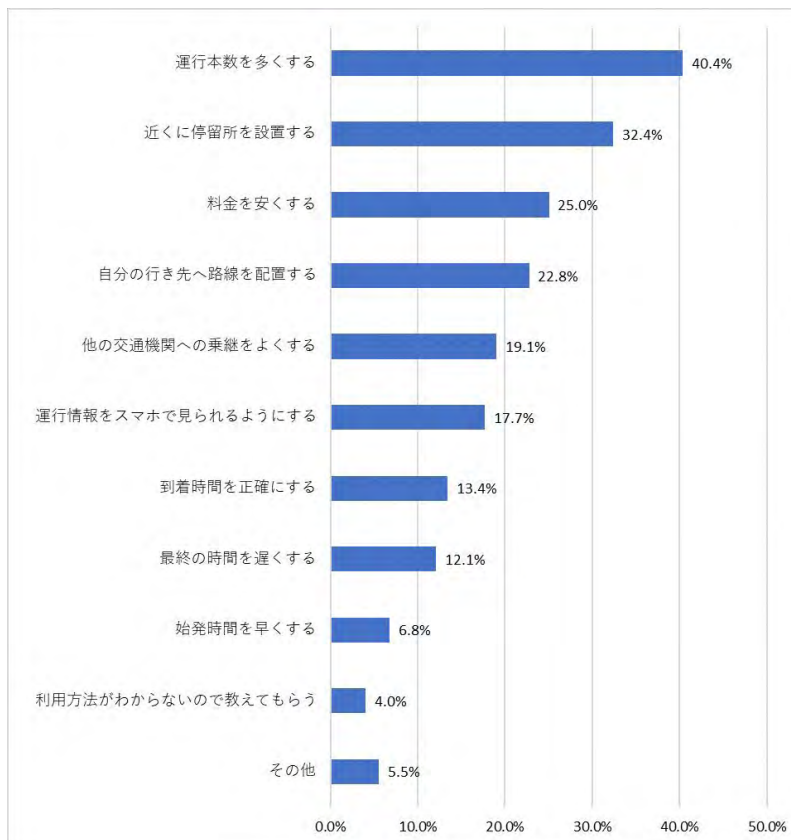
②バスを利用することが難しい住民の割合

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6%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約30%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20%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60%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、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約6%いることがわかります。そのため、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法人ママ /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法人ママでは、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

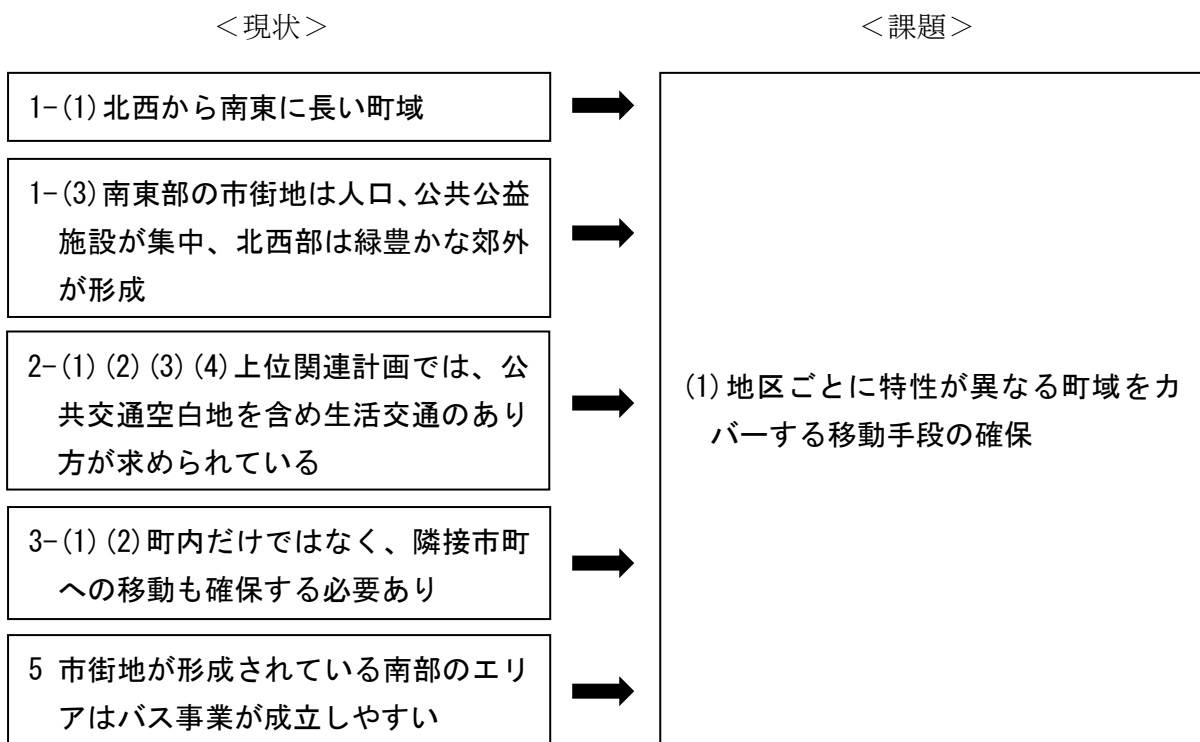
本町は、北西から南東へ長細い町域となっており、その中で南東部に市街地が形成し、北西部には緑豊かな郊外が広がっています。

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。

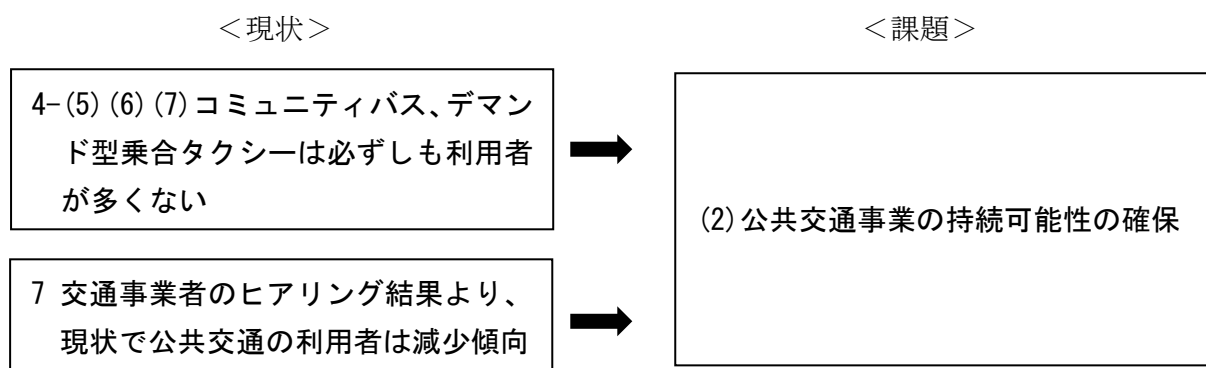


(2)公共交通事業の持続可能性の確保

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。

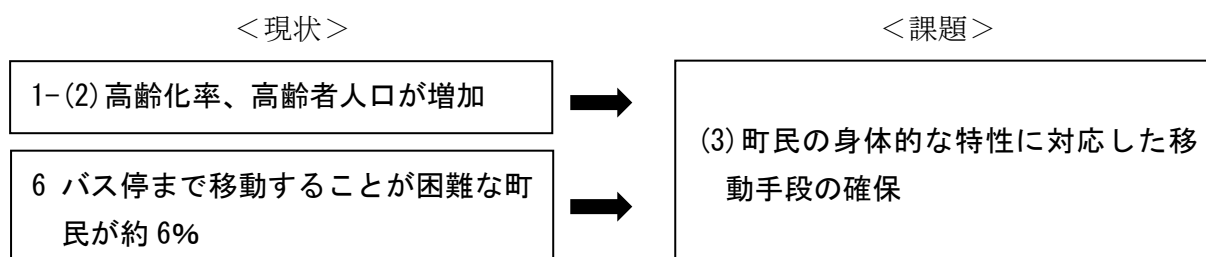


(3)町民の身体的な特性に対応した移動手段の確保

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、運転免許証を自主返納する方もいるため、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。



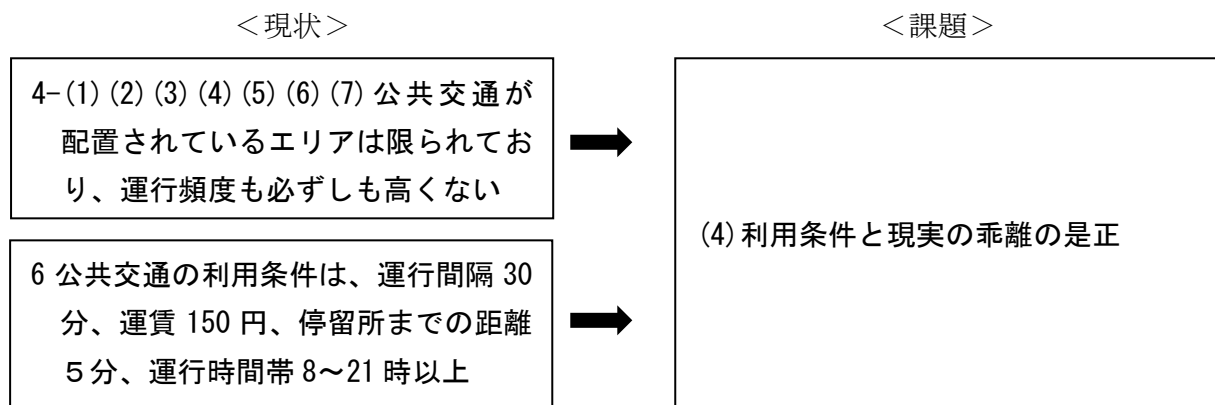
(4)利用条件と現実の乖離の是正

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。



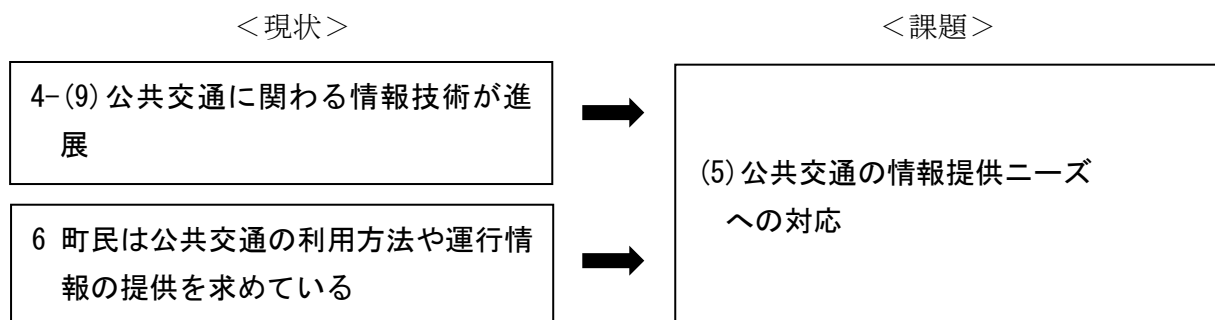
(5)公共交通の情報提供ニーズへの対応

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。こうした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。



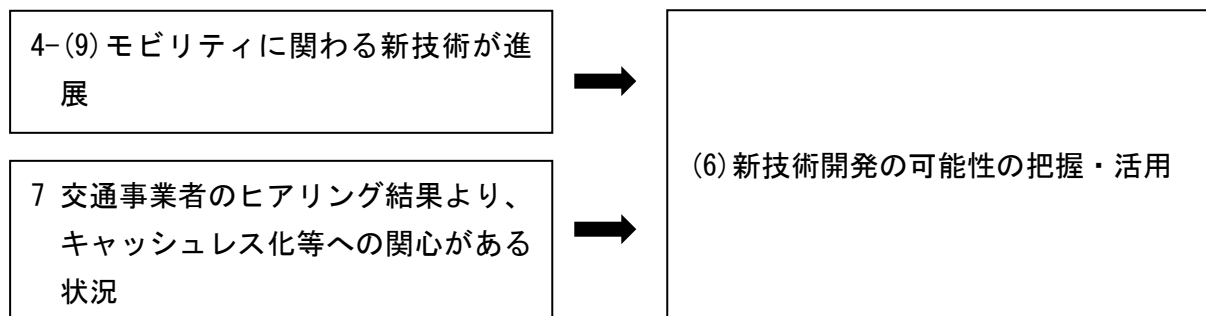
(6)新技術開発の可能性の把握・活用

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 基本的な方針

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. 在るべき姿

公共交通の役割を踏まえて、計画期間の満了時に在る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。

持続可能性の観点からは、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. 目標

第1章で整理した課題への対応の視点から、目標を設定します。

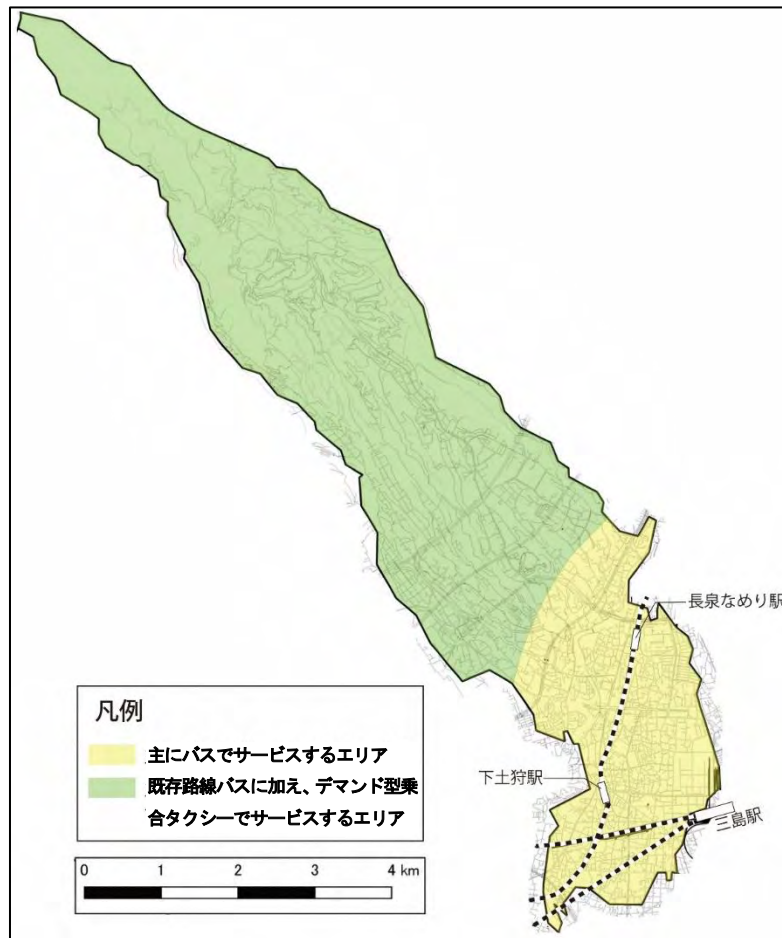
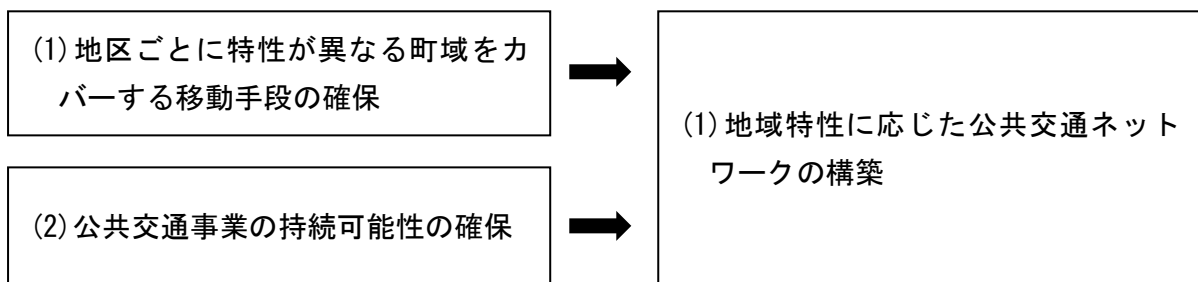
(1) 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築

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。

<課題>

<目標>



<地域特性に応じた公共交通導入の方針>

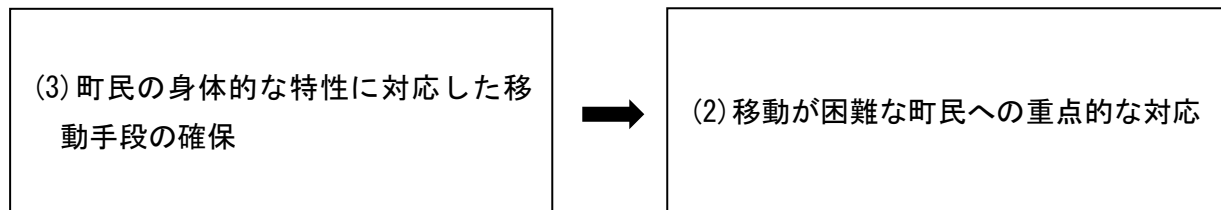
(2)移動が困難な町民への重点的な対応

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>

<目標>



<公共交通ネットワークの将来像>

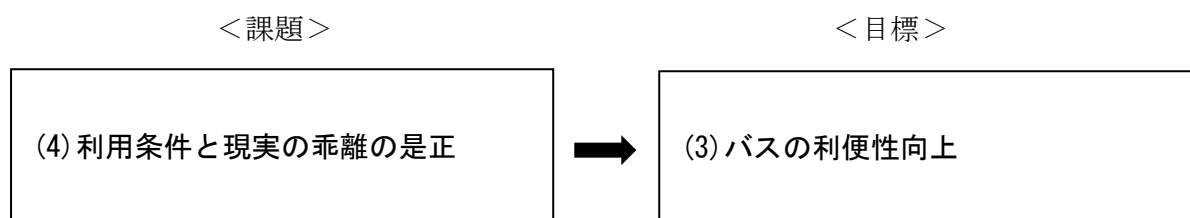
		人口密度の高い地域	人口密度の低い地域
利用者像	一般町民等（若年層等）	路線バス コミュニティバス	デマンド型乗合タクシー等 地域ごとの移送サービス
	バスの利用が困難な交通弱者（高齢者、障害者等）		
	自由度が高い移動が必要な町民等（夜間・緊急時等）	タクシー	
	介護が必要な障害者等	福祉有償運送等	

(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。



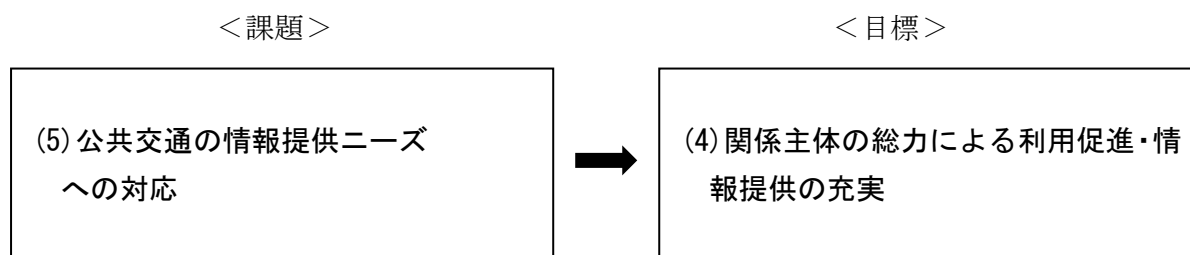
(4)関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実

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。

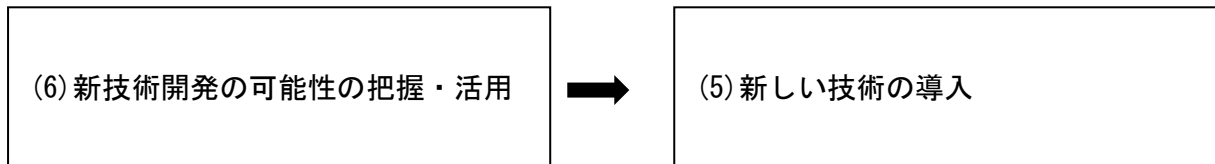
これまで国では自動運転やグリーンスローモビリティを推進するにあたり、特定のまちで実証実験等を進めてきました。

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努めます。

<課題>

<目標>



4. 数値指標・目標値

(1) 目標と数値指標・目標値との関係

目標を実現するため計画期間中に達成すべき状況を数値指標・目標値として設定します。

目標	数値指標	目標値
(1) 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築	(1)-1 公共交通の利用者数の増加	公共交通の利用者数 ⇒5千人増加
	(1)-2 公的資金が投入されている公共交通の収支率の維持	公的資金が投入されている公共交通の収支率 ⇒現状維持
	(1)-3 利用者1人あたり公共交通のための公的資金投入額維持 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ります。また、公共交通ネットワークを維持できるように事業を維持していきます。	利用者1人あたり公共交通のための公的資金投入額 ⇒現状維持
(2) 移動が困難な町民への重点的な対応	(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	(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2年は満足、ほぼ満足を足すと14.1%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 ⇒22.0%以上
(4) 関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実	(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 ⇒年1回以上 利用促進策 ⇒年1回以上
(5) 新しい技術の導入	(5) 新技術の導入検討 計画期間内にモビリティに関わる新技術の導入検討を行います。	新技術の導入検討 ⇒1件以上

(2)段階的な目標値の設定

以下のような段階的な目標値を設定します。(1)～(4)の数値指標については、毎年目標値の達成状況を確認します。(5)の数値指標は、令和7年度に達成状況の確認を行います。また、達成状況を確認していく中で、目標値の設定については見直していくことも検討します。

数値指標	現状値	年次ごとの目標値				
		R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
(1)-1 公共交通の利用者数	494,964 人	495 千人 (維持)	495 千人 (維持)	500 千人	500 千人	500 千人
(1)-2 公的資金が投入されている公共交通の収支率	23.0%	23.0% (維持)	23.0% (維持)	23.0% (維持)	23.0% (維持)	23.0% (維持)
(1)-3 利用者1人あたり公共交通のための公的資金投入額	317.0 円/人	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)
(2) (移動困難者の) ドアツウドア型の公共交通のカバー率	30.2%	30.2%	30.2%	100%	100%	100%
(3) 公共交通の満足度	14.1%	15.7%	17.3%	18.9%	20.5%	22.0%
(4) 情報提供施策利用促進策		各1回	各1回	各1回	各1回	各1回
(5) 新技術の導入検討		-	-	-	-	1件

(3)数値目標の算出方法、目標値の設定について

以下の算出方法で目標値の確認を行います。また、目標値の考え方を以下に示します。

(1)-1 公共交通の利用者数

公共交通は、路線バス、コミュニティバス、全年齢対象のデマンド型乗合タクシーを対象とします。利用者数は年度の延べ人数とします。評価する数値は、前年度の実績値とし、公共交通事業者から提供されるデータから算出します。

現状値（R2）は、令和元年度の実績値から、運行本数が片道3本以下の桃沢野外活動センター線、北小林線を対象外とし計算を行いました。

令和4年度にコミュニティバスの再編を予定していることから、令和4年度の実数値を評価する令和5年に利用者数が5千人増加し、その後維持していくことを目標値として設定します。

(1)-2 公的資金が投入されている公共交通の収支率

町が委託しているコミュニティバス、全年齢対象のデマンド型乗合タクシーを対象とします。評価する数値は、前年度の実績値とし、収入額の合計を支出額の合計で割り100かけた数値とし、現状の収支率23.0%を維持していくことを目標値として設定します。

現状値（R2）は以下のように算出しています。

収支率＝収入額/支出額×100

収入額内訳：（東海バス輸送人数+伊豆箱根バス輸送人数）×100円+ももタク運賃収入（利用券含む）

支出額内訳：東海バス経常費用+伊豆箱根バス経常費用+ももタク運行経費

出典：令和元年度長泉・清水循環バス運行業務委託実績報告書

(1)-3 利用者1人あたり公共交通のための公的資金投入額

町の委託金額（コミュニティバスとデマンド型乗合タクシーの委託金額の合計）を年間利用者数で割り計算します。評価する数値は、前年度の実数値とします。

現状の委託金額は、利用者1人あたり317.0円であり、維持していくことを目標値として設定します。令和4年度にコミュニティバスの再編を予定しているため、一時的に委託金額の増加が想定されますが、利用者が増えることで令和7年までに利用者1人あたり公共交通のための公的資金投入額が同程度になることを目標とします。

現状値（R2）は以下のように算出しています。

利用者1人あたり公的資金投入額＝委託費/年間利用者数

委託費内訳：東海バス委託料+伊豆箱根バス委託料+ももタク委託料

年間利用者数内訳：東海バス輸送人数+伊豆箱根バス輸送人数+ももタク輸送人数

出典：令和元年度長泉・清水循環バス運行業務委託実績報告書

(2) ドアツウドア型の公共交通のカバー率

デマンド型乗合タクシーの対象範囲をドアツウドア型の公共交通圏域とします。この圏域に含まれる65歳以上の町丁目人口（国勢調査）を合算してドアツウドア型の公共交通圏域人口とします。長泉町全域の65歳以上人口の合計に占めるドアツウドア型の公共交通圏域人口の割合に100かけた数値をドアツウドア型の公共交通のカバー率とします。

令和元年度は、平成27年国勢調査の数値を使用し、算出しました。

令和4年度以降に広域にドアツウドア型の高齢者等の移動サービスの導入を検討していることから、令和5年から100%となることを目標値として設定しています。

現状値（R2）は以下のように算出しています。

カバー率＝65歳以上のドアツウドア型の公共交通圏域内の町民人口/65歳以上の町民人口
ドアツウドア型の公共交通圏域人口の町丁目：元長窪、上長窪、東野（東野）、下長窪（下長窪）、下長窪（谷津）、竹原（高田）、竹原（竹原）、竹原（箱根免）、本宿、以上9町丁目

(3) 公共交通の満足度

長泉町住民意識調査の「バスなどの公共交通の充実」について満足、ほぼ満足を足した割合を公共交通の満足度とします。

現状値（R2）は令和2年の実績値とし、令和2年の調査結果の満足、ほぼ満足を足すと14.1%です。

令和7年度までに22.0%とすることを目標とし年々上昇していく数値を設定しています。

第3章 公共交通施策

1. 施策体系

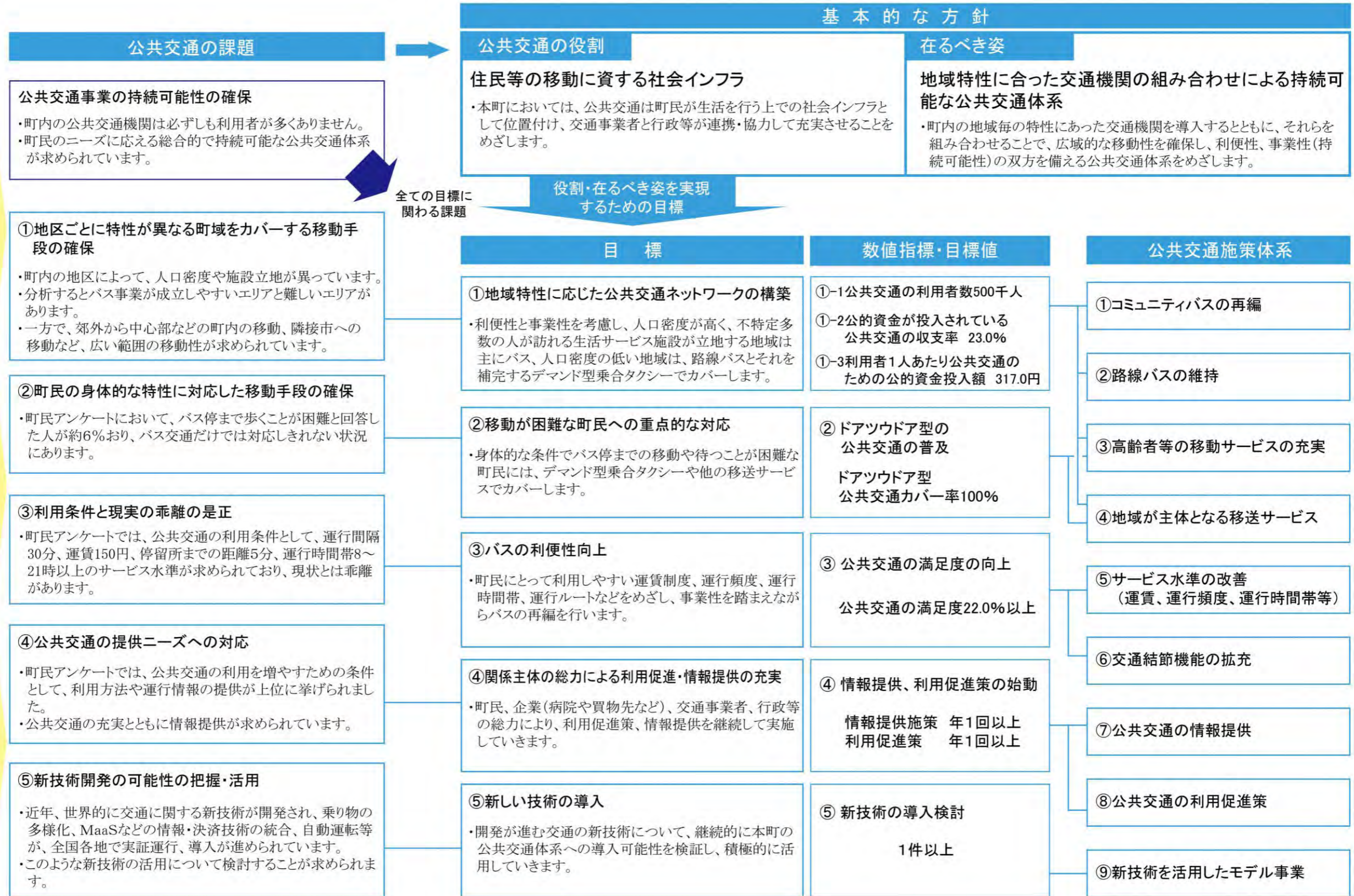
基本方針を実現するため実施する施策の体系を整理します。

上位・関連計画

現況のデータ

アンケート・ヒアリング結果

課題の抽出



2. 公共交通施策

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。

バス事業者や交通管理者等と協議し、運行ルートや事業内容を決定し、計画期間内に再編を行います。

実施主体

長泉町

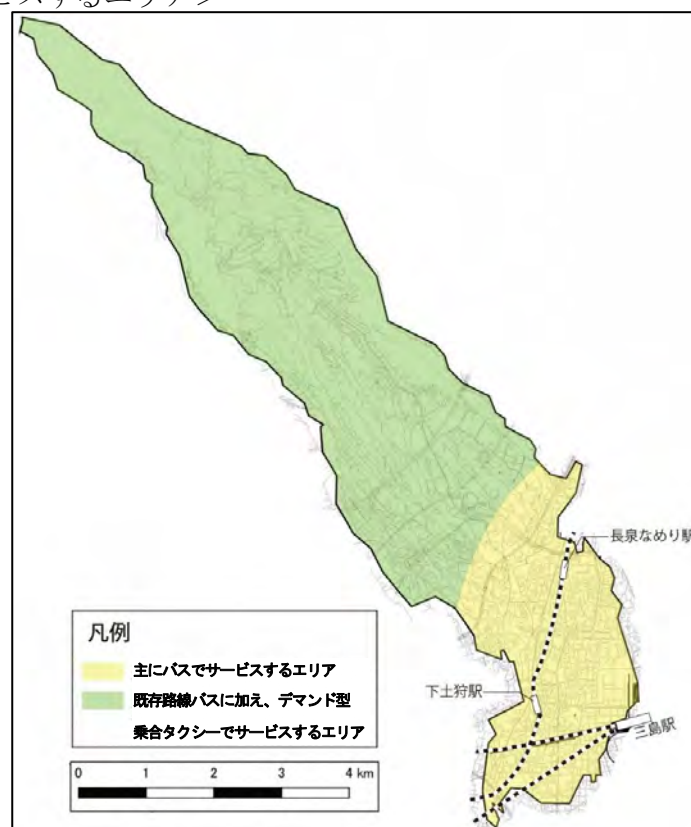
スケジュール

令和３年度 バス事業者等との協議による詳細な運行計画

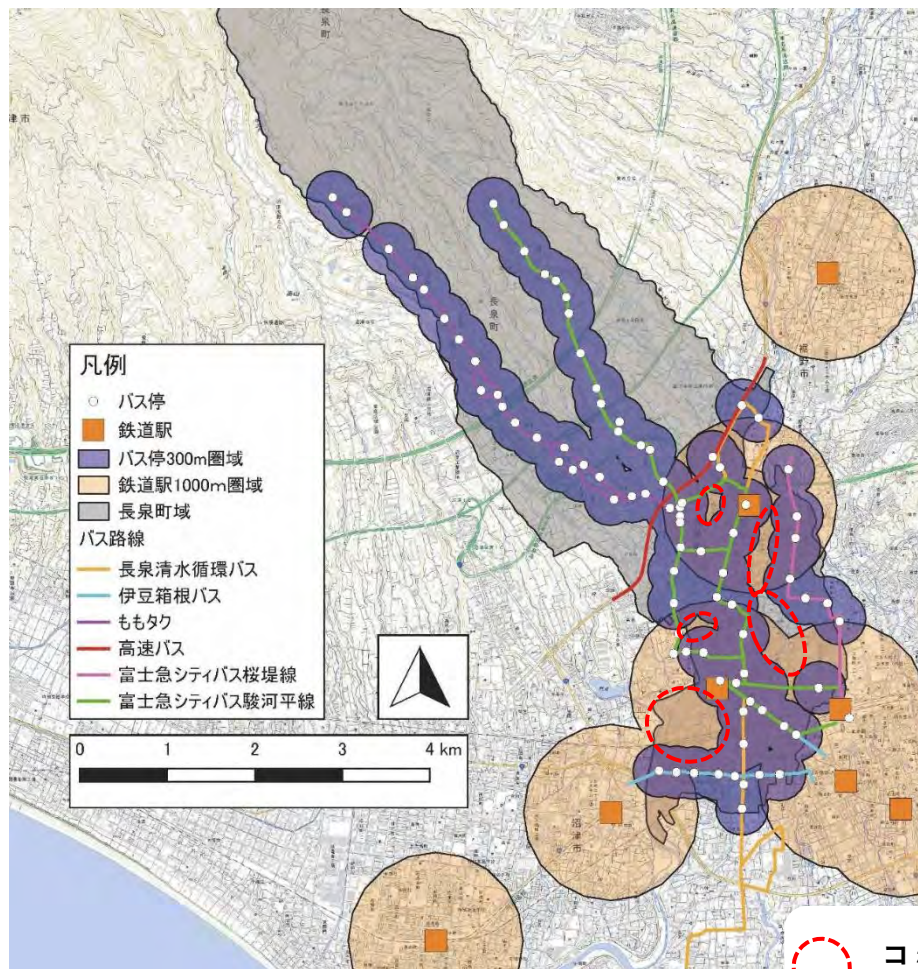
令和４年度 コミュニティバスの再編・運行開始

令和５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 1,000m 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 1,000m 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ダイヤ編成を目指します。

路線間の乗り換え拠点を下土狩駅とします。

4. ルート

次ページ以降に示す複数案の中から 1 案を選定して運行します。

詳細なルートやバス停については、バス事業者、交通管理者等の意見を踏まえ、実現可能なルートを設定します。

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

ターゲット：通学・通勤、買物、通院
(メリット)

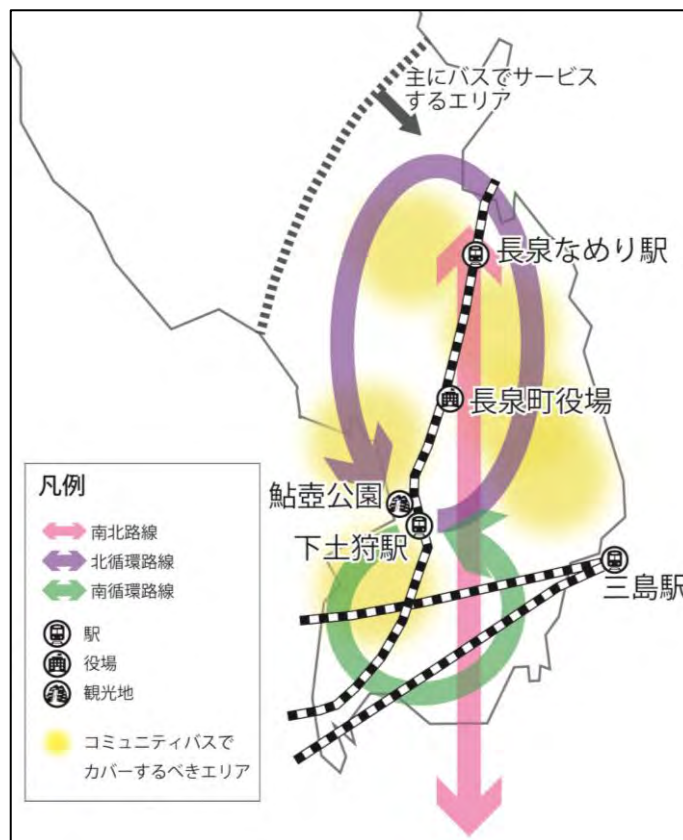
- ・南側、北側で、それぞれ循環ルートとするので、路線延長を抑えることができます。

- ・路線延長が短いので、遅れが生じたときなどの調整がしやすいです。

(デメリット)

- ・南北を移動の際には、下土狩駅等での乗り換えが必要になり、利用者にとっては不便になります。

- ・片方向の運行になるので、利用者にとっては、行きと帰りで乗車時間に差が生じることになります。



案2

以下の2路線と設定します。

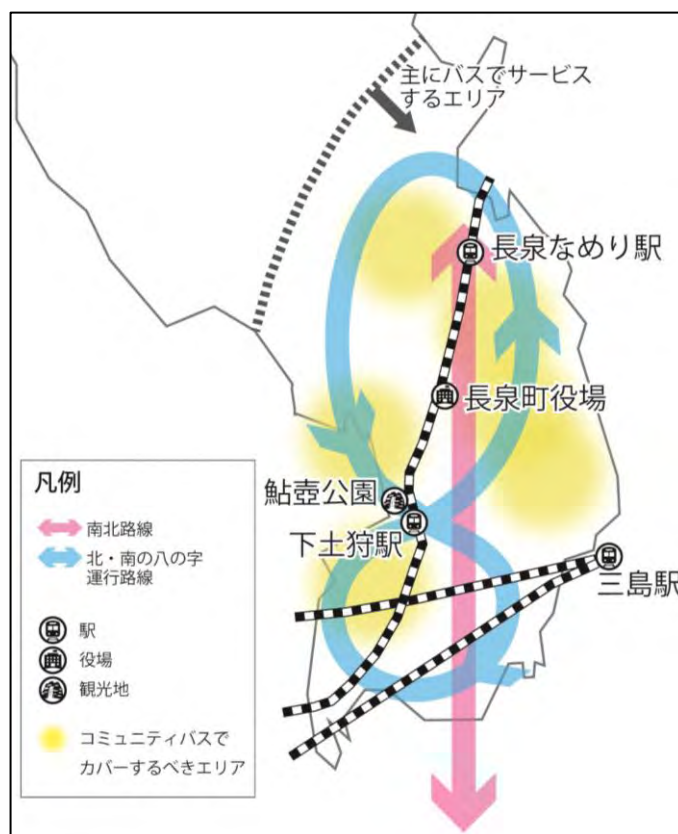
- ・南北路線
- ・北・南の八の字運行路線
(2台：1台ずつ双方向運行)

ターゲット：通学・通勤、買物、通院
(メリット)

- ・乗り換えなく南北移動ができます。
- ・また、1台ずつで双方向の運行となるので、利用者にとっては、行きと帰りで同様の乗車時間になります。

(デメリット)

- ・路線延長が長く、遅れが生じた時に、時刻表に影響が出る可能性があります。
- ・乗務員の運転時間が長くなるので、時刻表が作りにくく、便数が少なくなる可能性があります。



案3

以下の3路線を設定します。

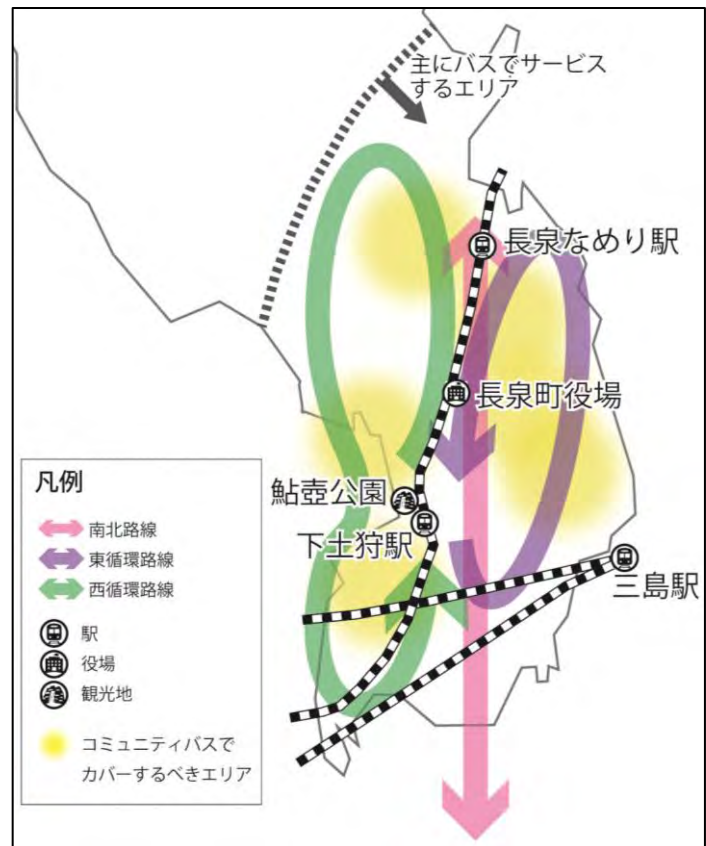
- ・南北路線
- ・東循環路線
- ・西循環路線

ターゲット：通学・通勤、買物、通院
(メリット)

- ・東側、西側で、それぞれ循環ルートとするので、路線延長を抑えることができます。
- ・路線延長が短いので、遅れが生じたときなどの調整がしやすいです。

(デメリット)

- ・東西を移動の際には、下土狩駅等での乗り換えが必要になり、利用者にとっては不便になります。
- ・片方向の運行になるので、利用者にとっては、行きと帰りで乗車時間に差が生じることになります。
- ・公共施設は西側に多いので、東循環路線と西循環路線を重ねて運行する区間が必要です。



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。

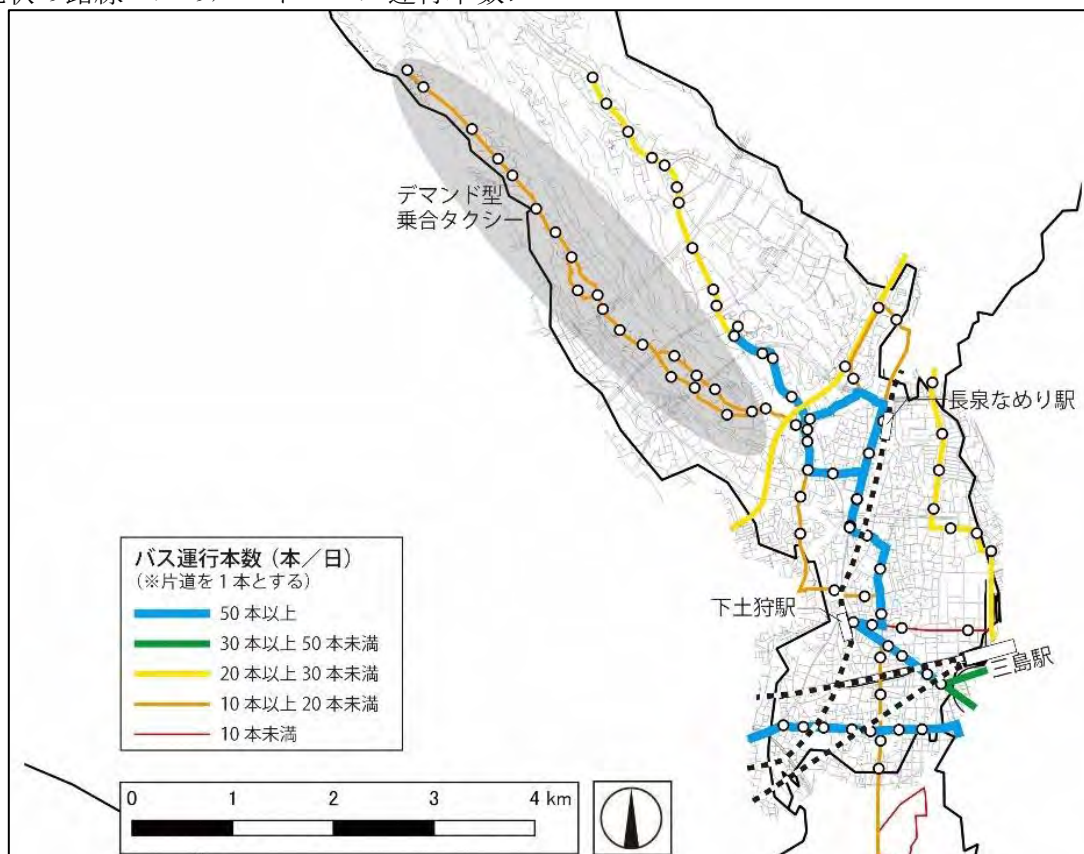
実施主体

バス事業者、長泉町、地域、企業

スケジュール

令和3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>



<現状のバス路線、デマンド型乗合タクシーの概要>

本町で運行されているバス路線、デマンド型乗合タクシーの種別、役割、系統の概要は以下の通りです。

路線名	種別	役割	主な経由地
駿河平線 (がんセンター線)	幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・長泉町と三島市を結ぶ地域間幹線系統 ・鉄道駅（三島駅、下土狩駅）から県立静岡がんセンターへのアクセス路線 ・駿河平地区の通学需要、高齢者層を中心とした三島市内への通院・買い物路線 	三島駅 下土狩駅 長泉役場 下長窪 がんセンター
桜堤線	幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・長泉町と三島市、裾野市を結ぶ地域間幹線系統 ・桜堤地区の通学需要、高齢者層を中心とした三島、裾野市内への通院・買い物路線 	三島駅 三島駅北口 桜堤 伊豆島田 裾野駅
沼津大岡三島線	幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・長泉町と三島市、沼津市を結ぶ幹線系統 ・本宿地区、竹原地区の通学需要、高齢者層を中心とした三島、沼津市内への通院・買い物路線 	沼津駅 大岡駅前 西島病院 本宿 竹原 三島駅
長泉清水循環バス	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・長泉町と清水町を結ぶ系統 ・清水町への通学、通院、買い物路線 	長泉なめり駅 ウェルディ長泉 長泉役場 下土狩駅 サントムーン柿田川 静岡医療センター
ももタク (デマンド型乗合タクシー)	フィーダー	<ul style="list-style-type: none"> ・長泉なめり駅、ウェルディ長泉、下長窪で幹線系統に接続するフィーダー系統 	長泉なめり駅 ウェルディ長泉 下長窪 元長窪 桃沢郷

<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

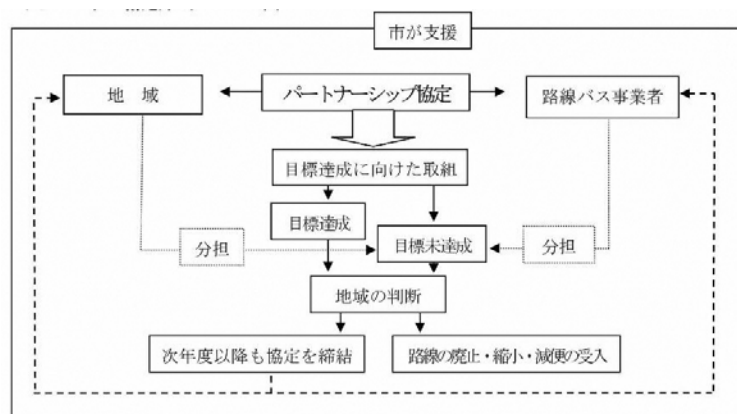
<地域と協力して実施する路線バスの維持方策の例>

【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

移動手段は「地域の財産」という考え方と地域の合意に基づく導入とします。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ります。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」を地域が判断します。協定期間は1年間です。



<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 高齢者等の移動サービスの充実

目的

バスの補完として、高齢者やバスが運行されていない地区の住民等を対象とする移動サービスを充実させます。

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して有効です。一方で、タクシーの利用に対して運賃の一部を町が負担するタクシー利用助成も考えられます。

サービスの対象者を以下の2つとして、全町的にドアツウドア型の高齢者等の移動サービスの充実を図ります。

①バスが運行されていない地区

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（高齢者、障がい者等）

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。

デマンド型乗合タクシー、タクシー利用助成、あるいはそれらの組み合わせなどのサービス内容や、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

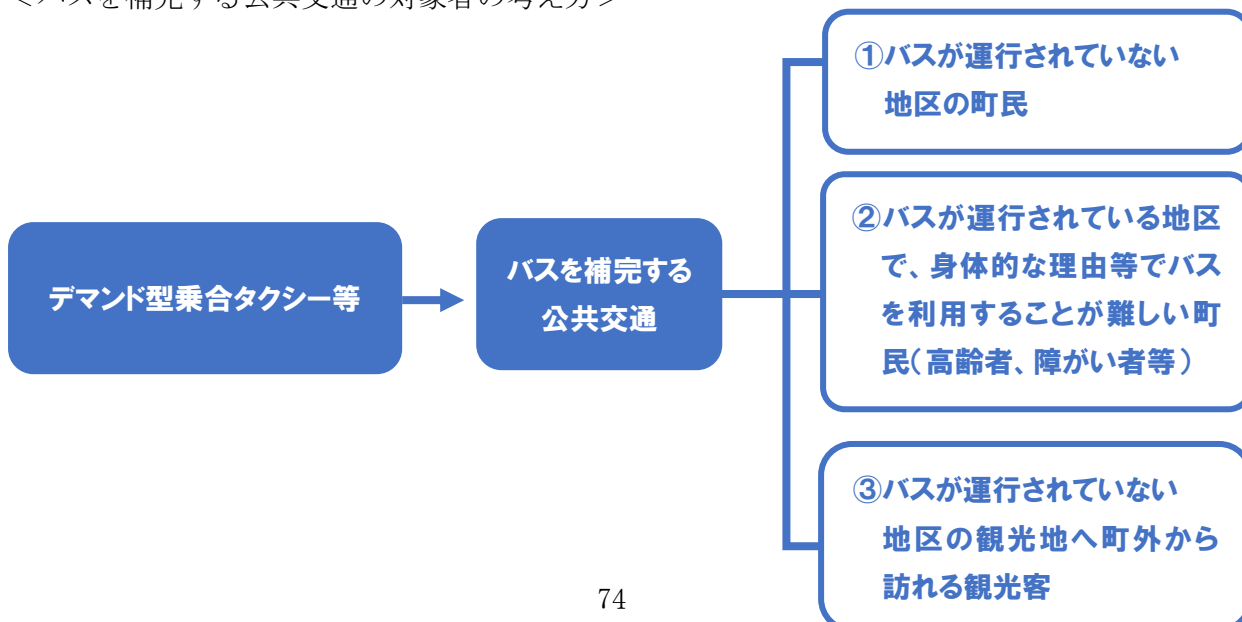
長泉町

スケジュール

令和3年度 ドアツウドア型の高齢者等の移動サービスの事業計画

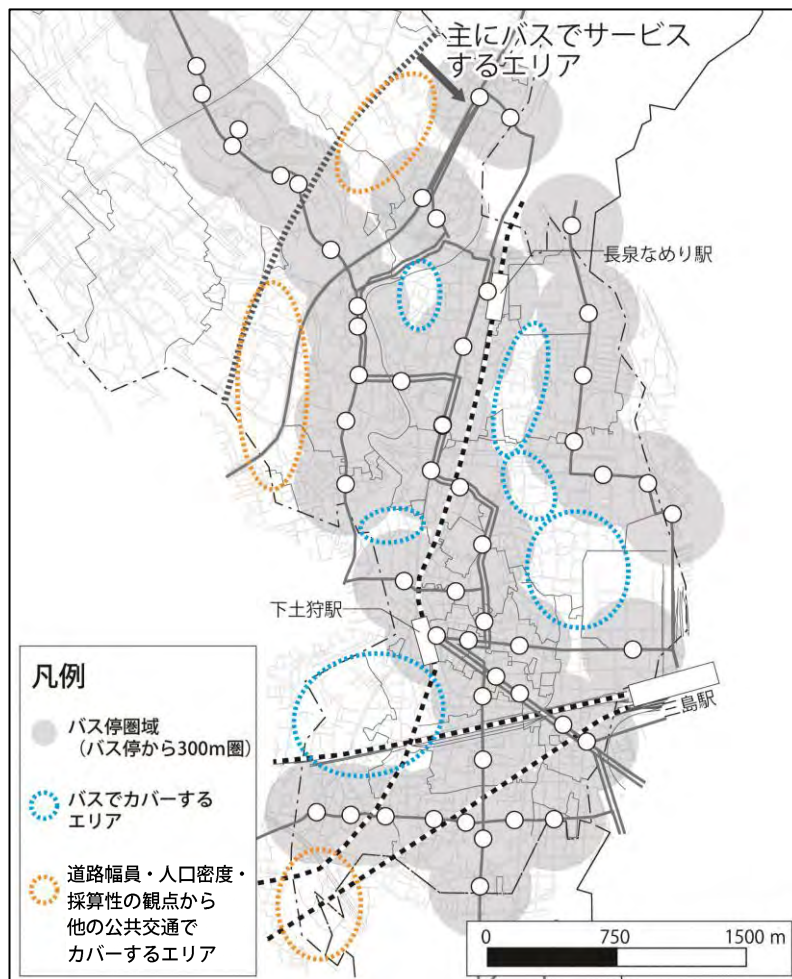
令和4年度以降 ドアツウドア型の高齢者等の移動サービスの導入

<バスを補完する公共交通の対象者の考え方>



①バスが運行されていない地区の町民

既存路線バスに加え、デマンド型乗合タクシーでサービスするエリアに加え、主にバスでサービスするエリア内においても道路幅員・人口密度・採算性の観点からバスでサービスすることが難しいエリアを対象とし、全年齢を対象としてデマンド型乗合タクシーもしくは、タクシー利用助成などの手法を検討していきます。



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

バスが運行されていない地区以外の地区を対象とし、75歳以上の方、65歳以上で自動車の運転手段のない方を対象として、デマンド型乗合タクシーもしくは、タクシー利用助成などの手法を検討していきます。

③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

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既存の「バスを補完する公共交通」やこれから導入する「バスを補完する公共交通」を利用できるような工夫を検討していきます。

《事例》 マイタク 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

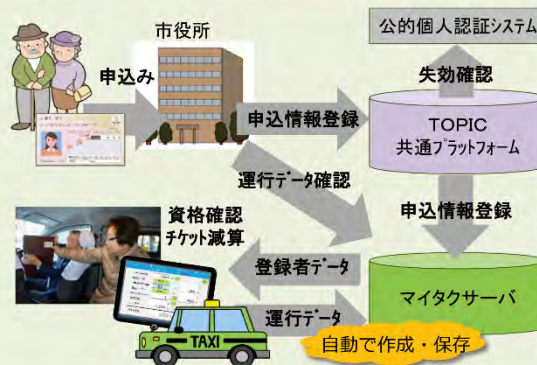
- ✓ 登録者数約2.4万人、月間約2.5万件利用の好評な制度

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

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」

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

《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

令和3年度 相互扶助の移送サービスの仕組み・支援方法の検討

令和4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します。

○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が実施します。コミュニティセンターへの事前予約により運行し、運賃は無料です。

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）

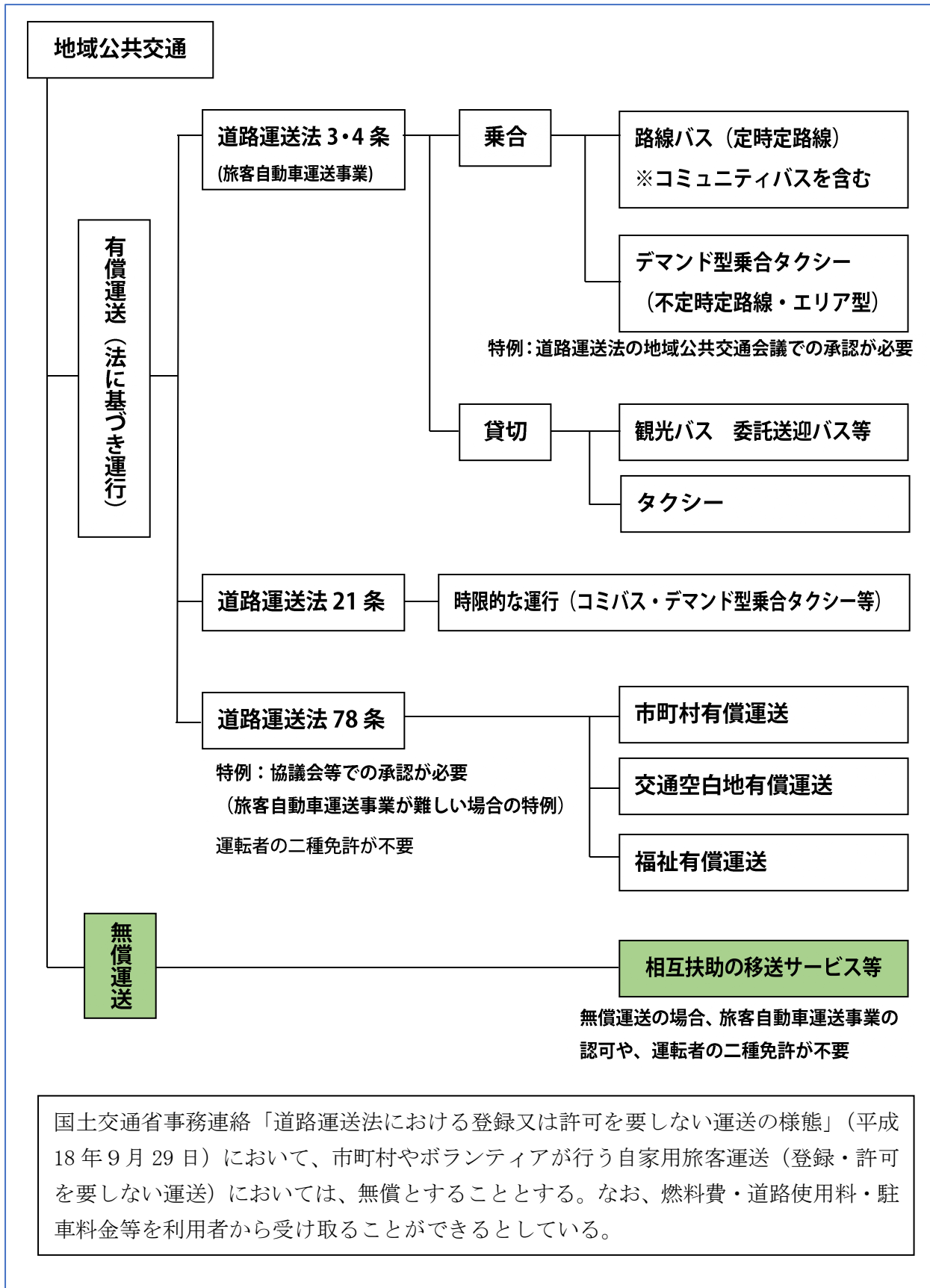
運行時間：月曜～土曜 午前8時～午後5時程度

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>



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

令和3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

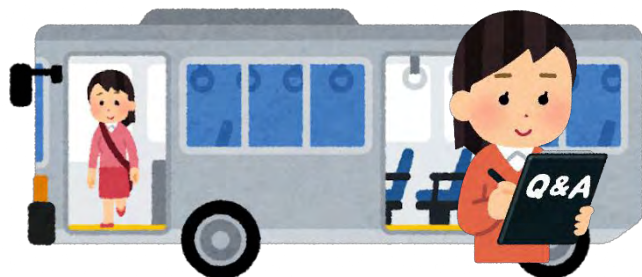
 かっぱ号（コミュニティバス） 10名

 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。

特に鉄道駅については、多様な公共交通が結節する場として、公共交通が錯綜せずにスムーズにつながるようにロータリーを含め改修を行っていきます。

実施主体

長泉町 公共交通事業者 地域

スケジュール

令和2～3年度 長泉なめり駅ロータリーの改修検討

令和3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（デジタルサイネージなど）
・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

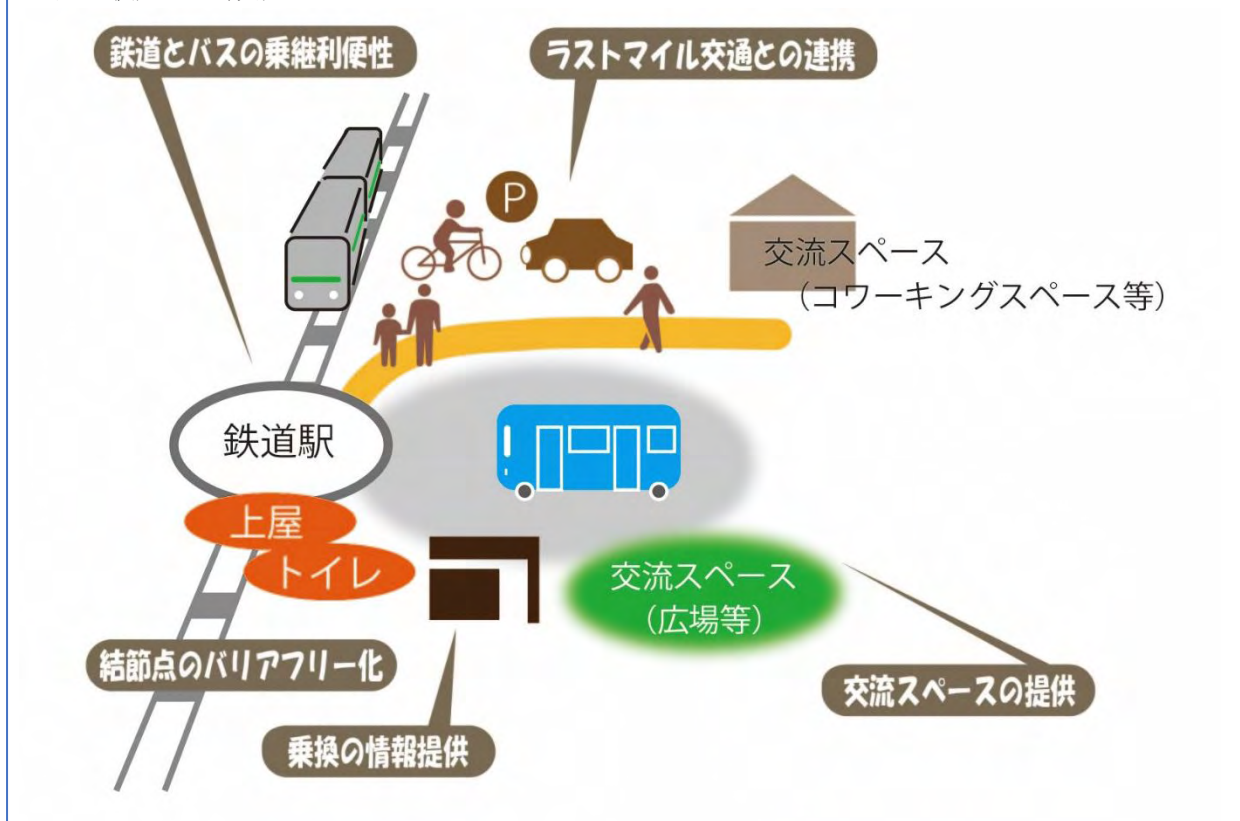
○待ち時間を過ごしやすい工夫を行います。

- 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 >

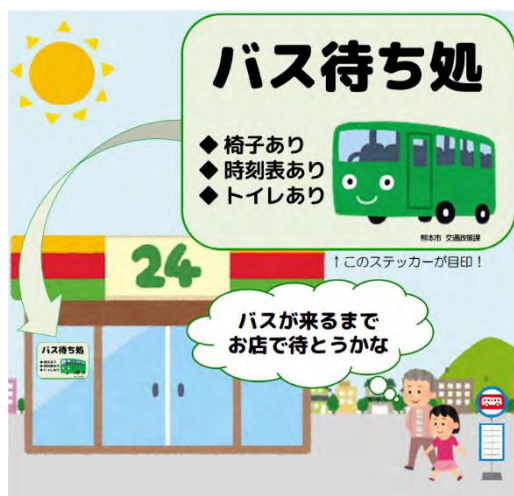
今後、鉄道駅に必要な機能での交通結節機能の考え方を検討し、町、公共交通事業者、地域が役割分担、連携をし、社会実験等を通じて、必要な機能を設置・拡充することが考えられます。

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

令和3年度 パンフレットの作成・配布、広報ながいずみへの掲載

令和4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。また、転入者に向けて広報していきます。

《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ます。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。

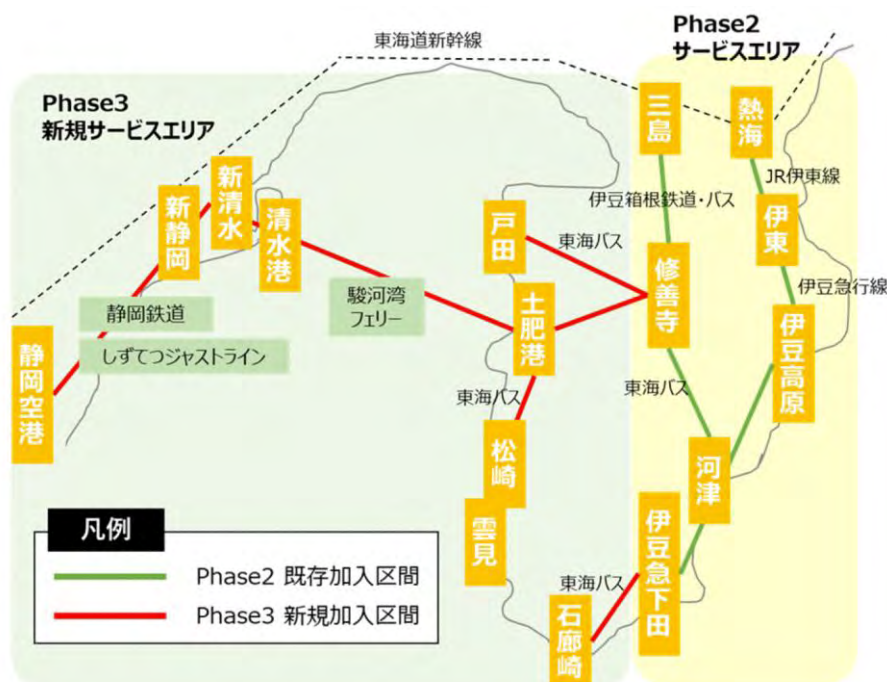


《事例》 M a a S の活用 Izuko

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令和2年11月16日から令和3年3月31日まで実施する予定です。

Phase 3では、平成31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

令和3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

令和4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」をめぐる、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。

新技術を導入する際には、車両や道路状況あるいは法制度の解釈が必要になる場合があります。それらを踏まえて地域にあった手法や社会実験からのスタートを検討します。

また、新技術を活用したスマートフォンによる運行情報や経路検索の提供、キャッシュレス決済の導入（交通系 IC カード、二次元コード等）、オンデマンド交通における AI の活用、MaaS の展開などを実情に合わせて検討します。

実施主体

長泉町

スケジュール

令和 3 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>

新技術を活用したモデル事業の事例として、本計画 30 ページ～34 ページに記載のものをはじめとし、県内では以下のような取り組みが行われています。本町においても、新技術の導入について、企業の社会実験等を積極的に受け入れるとともに、新技術を活用した車両を使った社会実験の際は、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。

平成 30 年からエコパでの自動運転技術の実験を開始し、平成 31 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。令和 2 年も引き続き公道での実証実験を行う予定であり、令和 3 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

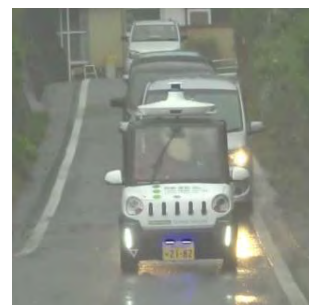


【平成 31 年度社会実験内容】 ※令和 2 年度社会実験後更新予定

○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）

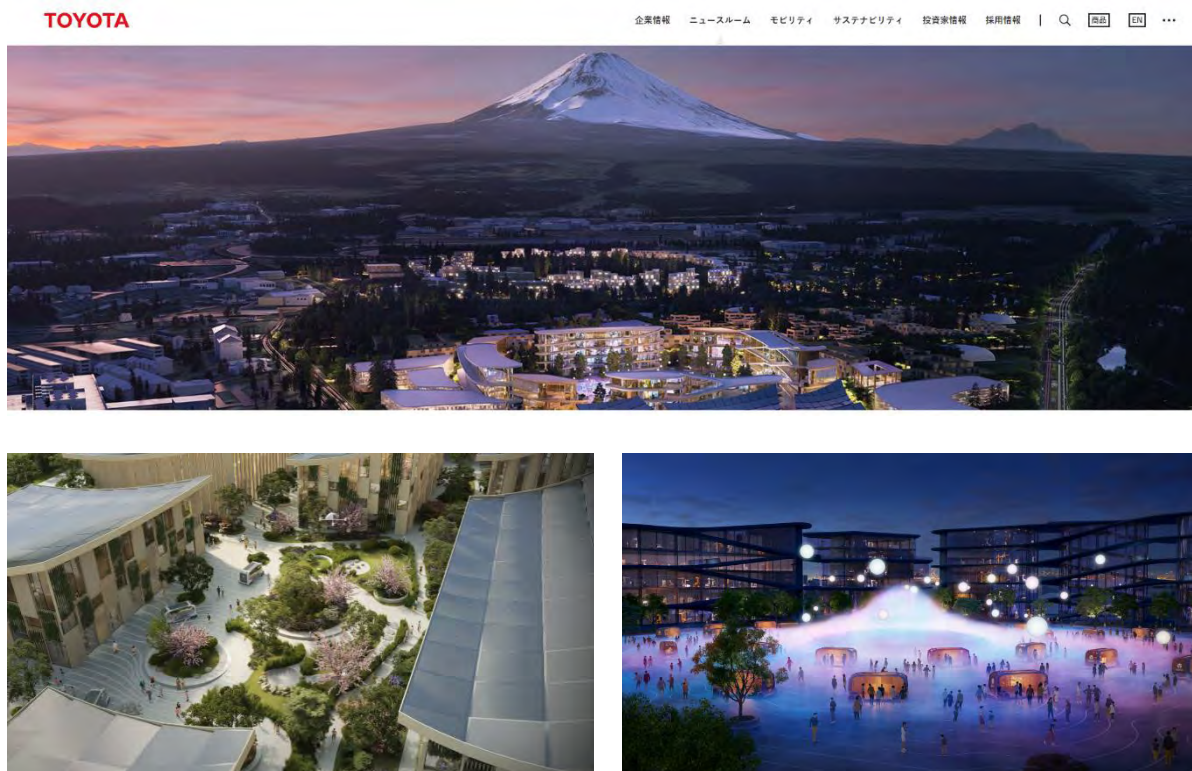
車 両：16 人乗り電気自動車バス



※令和 2 年には、平成 31 年度の課題となった路肩駐車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)

令和2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、令和3年初頭に着工する予定です。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す。



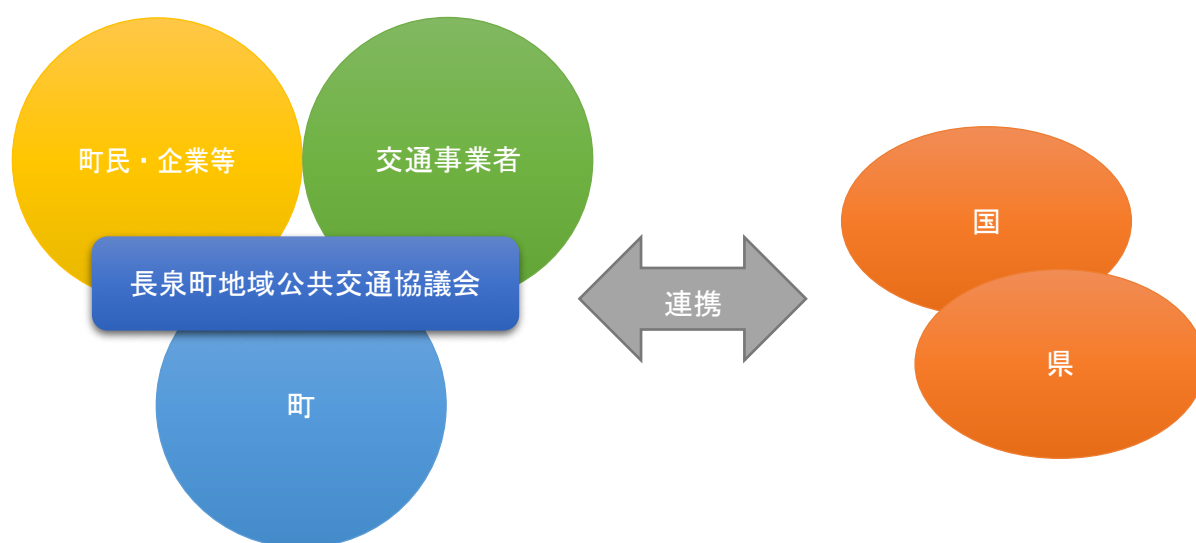
第4章 計画の推進方策

1. 推進体制

利用者である町民や交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、町が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として、町民、企業、交通事業者、町の関係主体が連携・協力して進めます。

さらに、国や県、関係機関との連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。



2. 長泉町地域公共交通協議会の役割

長泉町地域公共交通協議会は、地域公共交通計画の検討・協議に加えて計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うこととします。

3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年長泉町地域公共交通協議会で実施プログラムに即した施策の実施状況を整理します。あわせて、目標値に関する確認を行い、目標年次の達成の見通しを検証します。

目標年次の令和7年度においては、長泉町地域公共交通協議会において、計画目標（数値目標）の達成状況の評価と要因分析を行い施策や目標を見直し、本計画の更新を行います。

4. 実施工程

公共交通施策は、下表の工程により推進します。

	実施工程（年度）				
	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
① コミュニティバスの再編	計画	運行開始	モニタリング・必要に応じた改変		
② 路線バスの維持	路線バスの利便性向上策の検討		路線バスの利便性向上策の実施		
③ 高齢者等の移動サービスの充実	計画	高齢者等の移動サービスの拡充			
④ 地域が主体となる移送サービス	検討	地域への周知			
⑤ サービス水準の改善	町民ニーズの把握・公共交通事業者と協議				
⑥ 交通結節機能の拡充	公共交通機関間の調整や検討		公共交通機関間の改修の実施		
⑦ 公共交通の情報提供	作成	システム検討・イベントの開催			
⑧ 公共交通の利用促進策	イベントへの出店・チラシの配布				
⑨ 新技術を活用したモデル事業	新技術の導入検討				

5. 資金の確保

上記の施策を進めるに当たり、路線維持のためには町の予算をベースに、地域公共交通確保維持改善事業等を活用し、その他の施策については、適宜、国や県の補助金を活用して効果的な施策実施を行っていきます。

参考資料

1. 策定体制

本計画は、長泉町地域公共交通協議会での協議を経て、策定しました。

《長泉町地域公共交通協議会委員》 令和2年3月現在

選出区分	選出団体	氏名
住民又は利用者の代表者	長泉町区長連絡協議会	山本 勝美
	ネットワークながいずみ	鈴木 和子
	ながいずみ観光交流協会	牛島 康祐
	長泉町社会福祉協議会	勝又 衛
一般旅客自動車運送事業者	富士急シティバス株式会社	渡辺 光也
	株式会社東海バス	清水 修
	伊豆箱根バス株式会社	木口 典久
国土交通省中部運輸局静岡運輸支局長又はその指名する者	中部運輸局静岡運輸支局	風岡 昌吾
静岡県裾野警察署長又はその指名する者	静岡県裾野警察署交通課	岡本 浩
一般旅客自動車運送事業者	静岡県タクシー協会 沼津・三島支部	鈴木 智善
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者	富士急シティバス株式会社 労働組合	若林 真一
社団法人静岡県バス協会	一般社団法人 静岡県バス協会	堀内 哲郎
静岡県の公共交通担当課長又はその指名するもの	静岡県交通基盤部都市局 地域交通課	仲野 弘己
学識経験者	東海大学工学部	梶田 佳孝
町長が指名する者	長泉町	高田 昌紀

2. 策定の経緯

本計画は、以下のような経緯を経て策定しました。

年	月	内容
平成 30 年	11 月	アンケート調査
令和元年	12 月	令和元年度第 3 回長泉町地域公共交通会議 (策定の必要性と経緯の説明、策定開始の決定)
令和 2 年	2 月	公共交通事業者ヒアリング調査
	7 月	令和 2 年度第 1 回長泉町地域公共交通協議会 (めざすべき姿、基本方針)
	10 月	令和 2 年度第 2 回長泉町地域公共交通協議会 (公共交通施策の検討)
	12 月	令和 2 年度第 3 回長泉町地域公共交通協議会 (長泉町地域公共交通計画素案)

桃沢野外活動センター一線の運休について

1. 対象路線の概要

- (1) 三島駅と桃沢郷を鮎壺経由で結ぶ観光路線
- (2) 桃沢野外活動センターでのイベントなどをターゲットに 2019 年 4 月より現在の運行に変更

2. 運行状況

土休日のみ 3 往復運行

運行日	三島駅	三島駅北口	下土狩駅	鮎壺	北小林	下長窪	城山	上長窪	元長窪	桃沢郷	桃沢郷野外活動センター
土日祝	△ 9:10	9:16	9:21	9:25	9:29	9:33	9:34	9:38	9:40	9:45	9:50
土日祝	△ 12:20	12:26	12:31	12:35	12:39	12:43	12:44	12:48	12:50	12:55	13:00
土日祝	△ 14:40	14:46	14:51	14:55	14:59	15:03	15:04	15:08	15:10	15:15	15:20

運行日	桃沢郷野外活動センター	桃沢郷	元長窪	上長窪	城山	下長窪	北小林	鮎壺	下土狩駅	三島駅北口	三島駅
土日祝	△ 10:05	10:06	10:12	10:15	10:18	10:20	10:25	10:27	10:33	10:38	10:45
土日祝	△ 13:15	13:16	13:22	13:25	13:28	13:30	13:35	13:37	13:43	13:48	13:55
土日祝	△ 15:35	15:36	15:42	15:45	15:48	15:50	15:55	15:57	16:03	16:08	16:15

(1) バス料金(主な区間)

※2019 年 10 月 1 日運賃改定(消費税率改訂)

- 三島駅南口～城山 350 円
- 三島駅南口～元長窪 460 円
- 三島駅南口～桃沢郷 600 円
- 三島駅南口～桃沢野外活動センター 600 円

(2) 2020 年度の利用人員

1 日約 9 人の利用 (1 便あたり 1.4 人)

(3) 利用の状況

- ・三島駅から下土狩駅の利用
- ・三島駅から桃沢野外活動センターへの利用
- ・その他沿線の利用

4. 収支状況

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	備考
2018年度	2,168 人	3,967 千円	548 千円	▲3,419 千円	
2019年度	2,256 人	4,214 千円	646 千円	▲3,568 千円	
2020年度	1,800 人	4,047 千円	516 千円	▲3,531 千円	(見込)

※2019年度は休日が通常年度よりも多く、運行日数が多くなっています

5. 今後の運行（臨時便化）

当路線につきましては、土休日のみの運行である事から利用が少なく、桃沢野外活動センターへの利用がない場合、1便あたり1.5名の利用となっています。

また、桃沢野外活動センターへの利用が見られるのは1ヶ月に1~2件程度とまれな事例ではありますが、新型コロナウイルスの影響によりそのような利用も減少しています。

今後につきましては、桃沢郷線の通常時運行は終了し、臨時便化したいと考えております。桃沢野外活動センター等でイベントが開催される場合等については、運輸支局へ手続きの上、臨時での運行をさせていただきます。

