

会 議 議 事 録

件 名	令和4年度第4回長泉町地域公共交通協議会
日 時	令和4年12月20日（火） 午後1時28分～午後3時20分
場 所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	【出席委員】13人 【欠席委員】2人 【事務局】6人 【随 行】3人
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）自主運行バスについて （3）長泉町コミュニティバス再編運行ダイヤ案の一部変更について （4）デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況及び時刻改正について 4 報告事項 5 その他 6 閉会	

II 議事概要

1 開会 (13:28~13:31)

2 会長挨拶 (13:31~13:34)

年末のお忙しい中お集まりいただき感謝申し上げます。今回は第4回長泉町地域公共交通協議会となり今年度の回数は多くなっているが毎回慎重なご審議をいただいております。コロナの状況について昨日も県内で毎日2千人を超える感染者の発生状況となっており、町内でも本日小学校の3学級で学級閉鎖となっている。先日横浜に行った際、多くの人たちが外に出ており日常に戻っている印象を受けた。そのような中、公共交通の部分においても多くの方に利用いただける状況になっていると思われる。本日は例年通り路線バスの事業評価等の内容が中心となっているが、前回までご協議いただいたコミュニティバス再編が令和5年1月23日より開始となり、バス事業者様には慎重なご審議をいただき感謝申し上げます。本日は協議事項が多いため、委員の皆様には慎重なご審議をお願いしたい。

3 協議事項 (13:34~14:46)

(3) 路線バスについて

<委員(代)>資料1 資料2 資料3に基づき説明

令和4年度地域間幹線系統に関する事業評価について、今回評価を行うのは昨年の10月、令和3年の10月から今年の9月まで運行していた部分である。資料1の1ページについて、地域間幹線系統とは複数の市町を跨ぐバス系統のことであり、長泉町と沼津市をまたぐがんセンター線のよう幹線系統が対象である。

2ページについて、地域間連携に関わる国および県の補助対象である。マトリックスの右下は先ほど説明した複数市町をまたぐ幹線系統のうち右記の条件に当てはまるような要件を満たすものについて国および県において補助を行っている。補助の対象事業を地域間幹線系統と呼ぶ。

3ページについて、県内の地域間幹線系統の概略図である。点線が鉄道、矢印が地域間幹線系統である。例えば伊豆半島のバスが通っていない西伊豆エリアを走っていたり、また中西部の御前崎や牧原等のバスが走っていない地域を走行している。また鉄道駅における他の別の駅と主要な駅を補完する路線としても機能している。

4ページについて、地域間幹線系統の事業評価である。なぜ評価を行うのかという点について、要綱の中に事業評価を行うことの定めがあるからであるが、補助対象事業が適切に行われているか確認や評価結果を分析し収支率や乗合率を向上させるといった事業改善に繋げることをもって補助対象事業をより効果的に実施することがこの評価の実施理由である。

5ページについて、地域間幹線系統の事業評価を行うにあたって、県において下表のとおり評価基準を設けている。具体の説明は割愛するが、運行回数や収支率、乗車人員による数値の実績や、ネットワーク構成のようなその系統が持つ特性も含めて評価をしている。

6ページについて、今年度の評価結果である。評価結果の一覧となり詳細の評価結果は資料2および資料3に数値が示されている。

7ページも引き続き評価結果であり、昨年度との比較となる。富士急シティバスの地域間幹線系統に該当するがんセンター線は今年度初めての評価であるが、比較的評価は良い。桜堤線が少

し評価が落ちているが、県内全体では昨年度より評価は全体で上がっている。

8 ページは新型コロナウイルスの影響である。評価結果に直接反映されることがない部分はあるが、新型コロナウイルスの影響がよく出ている。平成30年10月から令和4年9月までの県内の乗合バス利用者全体の推移であるが、県内で感染者が確認されて以降一時的に大きく令和2年の3～5月にかけて利用が落ち込んでいる。その後やや復調しているが新型コロナウイルスの流行前と比べてもまだそこまで戻ってきていないのが現状である。

9 ページは物価高騰の影響である。表は県内の軽油小売価格の推移であり、各事業者の仕入価格とは異なるが、コロナ感染が始まって以降需要が減ったことがあって以降右肩上がり伸びているのが現状である。様々な事業者と県としても話しているが、物価高騰による運行コスト自体が上がってきていることが言えると思う。

10ページと11ページは各事業者が行っている取り組み、またそれに対して県含めた県内自治体で行っている支援の例を挙げている。費用削減と利用促進という点において各事業者が取り組んでいただいている支援策、物価高騰に対する県として車両維持費という形で補助させていただきバス路線の維持を図っている。地域間幹線系統に限ったことではないが、バス路線の維持という点において事業者だけで継続するのは非常に困難という中で行政としても様々な支援をさせていただいているが、行政の支援だけでも継続は困難であり、皆様に利用していただくことが一番の支援策であると考えている。そのための利用促進をどのような形で実施できるか会議の場で突き詰めていけたらと思う。

<質疑>

[委員]

最後のページについて、事業者による取り組みの例としてキャッシュレス決済機器の導入については現在どの程度のパーセンテージとして取り入れられているのか、いつのタイミングで終わるのか見通しはあるか。

[委員(代)]

数値としてはパーセンテージは県も把握していないが、昨年度東部エリアにおいて伊豆箱根バス及び東海バスがキャッシュレス決済を導入した。中西部及び富士急グループにおいてはキャッシュレス決済ができていたため、概ね県内全域にわたって事業者の側でキャッシュレス決済が対応している状況である。

[委員]

9 ページの内容について、補助金の開始が令和4年1月からとなっているが、小売価格にはその補助金がか味されているのか。

[委員(代)]

加味された額である。加味されても高止まりの状況となっており、県の方も資源エネルギー庁と経済産業省のデータをいただいているが、そのデータも補助金発動以降の小売価格になるため加味されている。

[会長]

新型コロナ及び燃料価格の両方の影響でバス事業者においては厳しい状況があるのは事実であ

るため、町としても利用促進策を改めて色々やっていきたいと考えている。

[会長]

続いて、単独継続困難申し出路線に移る。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静岡県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である。この申し出を受け、11月上旬に「令和4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13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御審議いただくものである。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願いたい。

<富士急シティバス(株)>資料4に基づき説明

新型コロナの影響もまだ継続しており現在の輸送人員はコロナ禍前の約7割から8割で推移しており厳しい状況が続いている。そのような中でコロナ前から続く運転手の不足や今後行われる改善基準告知の改正などもありバス業界を取り巻く状況は厳しいものが続いている。今回単独維持困難を申し上げた4系統については国土交通省、静岡県、長泉町の支援を受けて、できるだけ維持を行っていくものである。

駿河平線から説明させていただきたく。駿河平線は長泉町と三島市を結ぶ地域間幹線系統であり、国土交通省、静岡県、長泉町の補助を受けて運行している。主にごんセンターへのアクセス路線として使われており、長泉町内では駿河平の小学生の利用に用いられている。また沿線から最寄り駅のアクセスにも利用されている。運行回数は表に記載の通りである。三島駅から駿河平までの運行距離は三島駅12.3キロ、駿河平は12.1キロとなっている。運行ダイヤは2ページに記載している。収支状況は資料2の通りである。利用者数は2020年度は路線再編を行った関係で他の系統を吸収しており利用者数、運行経費、運送収入が増えている。なお、運行経費については、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年々上昇しており、今後はさらに車両の老朽化と環境対策車両への更新も必要となっているため、コストが増大することが見込まれている。今後の運行についてはできるだけ維持をしていくつもりであるが、運転手の不足等もあり運行への見直しが必要となっているためご理解願いたい。評価シートについては記載の通りになっている。なお、回数については去年の年末年始において減便を行ったため、点数が0点となっている。また市町をまたぐ広域トリップ状況は45%となり、地域間の移動に使われていることがわかりいただけるかと思う。4ページの基本的事項については記載のとおりとなるためご確認願いたい。

続いて桜堤線であるが、三島市、長泉町、裾野市の3市町をまたぐ地域間幹線系統となる。三島駅・裾野駅のアクセスルートとしての利用が見られ、長泉町内から三島駅北口の新幹線に乗り換える通勤利用が主に見られている。運行回数は記載の通りとなり、三島駅から裾野駅までの運行距離が6.7キロである。時刻表は6ページに記載されているため確認願いたい。収支状況については記載の通りとなっている。コロナ禍であった2020年度よりは利用者数の増加は見られるが調査日ベースではコロナ禍前の2019年度のレベルに戻っているが、コロナ禍の影響が続いているため最終的な利用者数は前後している。経費は駿河台線同様の理由で上昇しており今後も上昇が見込まれる。今後の運行についてもできる限り維持をしていきたい。評価シートについては記載の

通りである。運行回数についても年末年始減便したため0点となっている。市町をまたぐ広域トリップ状況については93%となり、地域間の移動に使われていることが分かるかと思う。

続いてがんセンター線（沼津駅）について、9ページはがんセンターの沼津駅発着のものになる沼津市と長泉町を結ぶ地域間系統で沼津駅からがんセンターへの直接アクセス、沼津駅と沿線への移動に利用されている。沼津駅からがんセンターまでは8.7キロの運行となり運行回数時刻表が記載の通りである。沼津駅がんセンター線の運行は平日のみの運行となっている。収支状況については記載の通りである。広域トリップ状況は31%であり、がんセンターへのアクセスの他に沼津市内の長泉町内からの移動に使われている。

続いてがんセンター線（三島駅）である。こちらの路線は三島駅と長泉町を結ぶ幹線系統である。主に三島駅と長泉なめり駅を通り、がんセンターへのアクセス経路となっている。また一部の便は延伸してベックマンコールターの事業所への延長運行になっており通勤にも利用されている。走行回数は記載の通りである。三島駅からがんセンターまでの距離は7.0キロ、三島駅からベックマンコールターまでは7.7キロとなっている。時刻表は6ページに記載している。収支状況については記載の通りである。この数年間で路線の再編を行っており、2020年度は再編前、2021年度が再編中となり、2022年度から再編後の結果となっている。評価シートの広域トリップは79%であり、がんセンターの利用が主な利用となっている。

<伊豆箱根バス(株)>資料4に基づき説明

伊豆箱根バスもコロナウイルスの影響の中で経営状況または運航状況を含めて非常に厳しい状況が続いている状況である。今回は単独継続困難の申し出において沼津大岡三島線の申請をさせていただきたいと考えている。

まず路線の概要についてこちらの路線は JR 沼津駅から三島駅間を結び、沼津市、長泉町、三島市にまたがって運行している。長泉町内は主に竹原本宿エリアの特種東海製紙前を通して運行している。沿線には高校や工場病院が点在しており、沿線住民の移動手段としての利用のほか、沼津駅、大岡駅、三島広小路駅、三島駅からバスに乗り換え、通勤通学に利用される他、地域の方々の移動手段としても利用されている。特徴として特に沼津市内にある加藤学園高校、同初等学校の高校生・小学生の利用が多く、通学の足として利用されていたが、少子化の影響や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、定時には利用が見られるが平常時には利用減少している。また沿線には大手企業の工場も複数あるが勤務上の都合（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いる。系統についてこちらの系統は日中沼津市内にある西島病院による系統とよらない系統の2系統ある。こちらは補助要綱に則り、沼52系統と西島病院によらない方の系統を主系統として同一系統とみなし申請をしている。平日の運行は25往復、土日祝日の運行は18往復運行している。黄緑色の路線が該当する路線となっている。続いて次ページの運行実績について、2年度から掲載しているが3年度については2年度から継続している一部の便の減便による費用の削減を図った。その結果2年度に比べてお客様が減少し減収となったが、経費削減が功を奏し欠損は2年度より若干回復した。しかし、1,000万円以上の赤字計上という結果となった。4年度の本線についてコロナの影響はあるもの

の、バス利用は回復傾向にある。なお、2021年の10月に廃止した加藤学園のスクールバスシステムの代替システムとして本システムを利用する学生が増加したことが大きく回復した一番の要因であると想定され、欠損額は300万円を切る280万円程度まで回復したが、依然として赤字の計上が続いている状況である。5年度の数値は4年度の数値をもとに計画値として予測している。3利用実態の説明をさせていただく。市町をまたぐ利用の状況について、全体で60%の方が市町をまたいで利用されている。沼津三島間をまたいでの方が33%、沼津三島間をまたいでご利用された方が14%、三島長泉間をまたいでご利用された方が13%、合わせて60%の方がまたいで利用されている。続いて下の段の利用者割合について、こちらは一般の大人が約半数の51%、学生が28%、小学生子供が11%、高齢者の方が10%といった利用となっている。こちらは4年度の乗降調査による結果であり、全体の利用者が約4割が高校生小学生の利用で依然として他の路線に比べて学生利用の高い路線となっている。続いて運行系統略図について主に運行している経路を図示している。最後に利用促進と収支改善について説明する。以前より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いたが、2020年から続く新型コロナウイルスの影響は深刻であり、自社努力による路線継続が限界を迎えている。利用促進の面では、令和3年度に長年の課題であった交通系 IC カードの対応を実施したほか、バス利用者の利便性の向上を図るとともに引き続き快適にバスを利用できるメリットを PR してまいる。また、令和4年度からバスロケーションシステムを導入し、バスの位置情報をウェブ上で確認いただくことでバス利用しやすい環境を整えて利用促進に努めている。なお、バスロケーションシステムの導入に伴い日々の運行状況のデータ化が可能になったため、今後は遅れや渋滞状況を加味した実体に即した運行ダイヤ時刻の改正を行い、さらなる利便性の向上を目指してまいる。加えて当路線はいつでもどこでも購入できるデジタルスマホ定期券「バスもり」を導入している路線であり、今までは学生定期券のみの販売であったが、大人一般の定期券の取り扱いも開始し利便性の向上を図った。続いて収支改善の面では、コロナ禍以前には到底戻らない中で、将来にわたり車両の更新や現状のサービスを維持していくことが困難な状況となったため本年10月に消費税改定による運賃改定を除き、約25年ぶりに路線バスの上限運賃の改定を申請し当該路線も含め運賃値上げを実施した。ご利用のお客様にはご負担をおかけするがご理解とご協力をお願いし、今後の運行サービスの維持に努めてまいる。また、例年同様事故の削減強化等無駄な経費を出さない取り組みを継続してまいる。本来であればさらなる運行回数の減回の検討も必要となるが、申請路線は特に通勤通学通院で利用されている路線ということもあり、これ以上の減回は利用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、引き続き国庫補助路線としてご支援をいただきながら運行を継続させていただきたく、ご審議をお願い申し上げます。ページをめくっていただき、地域間幹線系統確保維持計画系統別の評価シートとなる。運行回数は基準を満たしており3点がついている。また収支率も18点、広域トリップも20点という比較的高めの評価をいただき評価Aという状況となっている。

<事務局>資料4に基づき説明

単独継続困難の申し出を受け、駿河平線については、関係自治会の区長に対し現状説明のため回覧を依頼した。桜堤線、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と考えている。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などの取り組みを行ってまいらる。

<質疑>

[委員]

資料3の評価シートにおけるキロ当たり経費の項目について伊豆箱根バスの場合は6点だが富士急シティバスは0点でありなぜ違いが生じているのか。

[委員(代)]

キロ当たり経費について、資料1の5ページ目のスライドの地域間幹線系統評価基準の項目があるが、一番下⑥の箇所が今回ご指摘いただいた項目になる。各事業者から単価が出ているが、こちらは国が示している標準単価、山梨県と静岡県のエリアの平均的な単価という形になるため、そちらとの比較となる。それを踏まえて富士急シティバスの箇所について説明すると、資料4の11ページのがんセンター線の一番下のところにキロ当たり経費があるが、こちらが439.70円となっている。山梨静岡ブロックの国が示している平均的な単価というところが、413.60円となっているため、ここを上回ってきてしまうとこの評価において0点という形になる。一方で伊豆箱根バスについて、資料4の21ページの沼津大岡三島線の箇所になるが、キロ当たり経費が386.00円となっており、山梨静岡ブロックの平均的な413.60円と比べてマイナス6%から10%となり、6点という数字がついている。

[委員]

386円の中のガソリン代と経費に対して主に分かれると思っており、ガソリン代1リッターあたり150円で考えると、一方では伊豆箱根バスの場合では236円で経費が抑えられているにもかかわらず、富士急シティバスの場合においては286円の差があるのが疑問である。

[委員(代)]

富士急シティバスと伊豆箱根バスの差について、東海バスを含めた県内の他の事業者、中部のしずてつジャストラインや西部の遠州鉄道なども様々単価が出ており、一概に決定的な要因を言及できないが、例えば人件費もあるが、燃料費について必ずしも小売価格150円だから、400円や300円というところに150円加算されているかということも必ずしもそうではなく、運行距離、かかった費用全体に対して走った距離というところで割り出して算出しているということもあるため、例えば伊豆半島で信号のないエリアを運行している路線と沼津駅や三島駅周辺の混雑しているようなエリアと比較すると、同じ時間同じ費用がかかっているながら走行する距離が変わってくることもあるため、多くの距離を走ればその分単価も下がってくると思われる。一つの考え方ではあるが、これだけで決まってくるかということもそうでもないため、一概に回答できないが富士急シティバスに関わらずすべての事業者において単価の計算に関して、全体的にかかったコストと運行した距離からの算出になるため、細かいところの積み上げになると思うが、その点において定めていると分析している。

[委員]

バス事業者の負担額が年々多くなっており、国県市の補助で補填しているわけであるがこの部分を改善する上ではこういうところをちゃんと見ていかないといけないのかなどこの数字の中で見

させていただいた経緯があり、例えば駿河台線で見ると2022年で運行経費が2940万9000円で運賃収入が2151万であり大体73%が運賃収入残りの27%が赤字欠損であり、その場合の1人頭、単純に100円上げればイーブンゼロになると思った。そのような意味で今後を見ていく上で、バス会社の方々はその地域を守らなければいけない様々な重要性がある中で、この報告されてるっていうところで、一概に何かすぐ全てのところを通じて持っていくという限界もあるのかなと負担の問題も出てくるため気になるが、そのような観点で10月に値上げしたことで見ていくと、今後は改善されていくのか、それともこの状態が続いていくのかは気になるところではある。もしご意見等いただけるのであればありがたい。

[委員]

伊豆箱根バスは10月に運賃改定を実施させていただき、改定から2か月経過していない状況であるが、運賃改定を行ったことにより、乗降人数が減少することもあり、まだ1年経過しないと乗り続ける乗客と乗らなくなった乗客との差がどの程度あるかがまだはっきりとは分からない状況であるが、10月の数字を見ると2019年のコロナ禍前と同程度の収入に戻ってきているため、このまま1年続けば収入としては増える予想はある。10月は運賃改定直後であり様子見の部分もあるが、11月の走行の分析を見ると、利用は減となっている。微減となり100に近い数値であるが、利用は流動的という点に関して、コロナの影響のみではなく物価高に伴う消費者意識の変化もかわってくると思われるため、1年間というスパンでしっかり実態を調査することが大事であると思う。運賃改定を行った結果として数字だけ見ると大きな変化はないが、実利用の部分は実際に落ち込みのところがあると考えている。先ほど説明運賃収入が7割～8割で頭打ちとなることについては、このエリア全体が抱えるあるため、原油価格高騰に対する補助がなければ事業として成り立っていかない現状が変わらず続くと思っている。

[委員]

駿河平線について、昨年度に経路を見直しなめり駅経由にした関係で運行経費が上がっている。想定よりも伸びてないことから、駿河平線の運行経路を見直していく。ただし、乗車人員が増えているため、乗車人員が増えてくればもう少し欠損額は減少する見込みである。

[委員]

運行実績や収支状況が各社で異なるため項目についても統一してほしい。伊豆箱根バスの経常費用は富士急シティバスの運行経費とみなしてよいか。またできれば2019年度にしてほしい。2019年度というのはコロナが出始めた頃のためほとんど影響がなかったと思われる。それが今回回復傾向が程度まであるのかが見えて分かりやすいと思う。また伊豆箱根バスに質問だが、欠損額が4年度から急激に少なくなっており、運賃の値上げともう一つの要因としてスクールバスをやめて高校生の乗客が増えており4年度には約4万人ほど増えている。それと合わせた運賃値上げと乗客が増えた合計の合わさったものがこの計測の改善となるのか。

[委員]

4年度の方はまだ運賃改定の収益が反映されていない。今年の10月から運賃改定を行ったため来年度5年度の方に運賃改定が反映される。

[委員]

欠損額は同じでよいか。

[委員]

収入がどの程度上がるかという見込みが立てれないため、4年度の数字で5年度を推計させていただいており、大きく変わると思われる。

[委員]

伊豆箱根バスが運賃の値上げを行ったことにより、富士急シティバスは同様の対応を行うことはあるか。

[委員]

検討している。

[委員]

運賃改定の国の許可は単独事業者だけでも大丈夫か。

[委員]

自社の経営に関することになるため単独で申請した。ただし、他の事業者も共通の課題を有しているため、今回は弊社が先行した形になったがタイミングの問題だと思う。運賃値上げを見こさなければ、このような形で単独維持困難を申し出を行わざるを得ない状況であるため、業界全体としての課題であると考えている。

[委員]

県の方も随時で受け付けているのか。

[委員(代)]

運賃の値上げについては県を介さないため、直接国へ申請する形になる。

[委員(代)]

各社が持っているキロあたり運賃の賃率を上げる手続きをすることとなる。それぞれの路線毎に事業者としても他の系統など全ての実績を踏まえ、考え方としてはかかる費用とプラス適切な利潤をトントンとなるような運賃設定が必要というのが大きな仕組みとなっており、それを各社で認可を受けている。そのため今現状認可を受けている金額も各社毎に異なる金額となっており、先日伊豆箱根バスはそれを上げた手続きをされたため、今後運賃改定を検討することがあれば国へ申請いただき、国の方で認可という手続きが行われる形になる。

[会長]

単独継続困難路線である駿河平線、桜堤線、がんセンター線、沼津大岡三島線については今までの説明を踏まえ、路線を維持していくことに賛成の方は挙手願いたい。

(全員挙手)

[会長]

挙手全員のため、路線を維持することとする。

【審議結果】

賛成全員で、路線を維持することについて決した。

(2) 自主運行バスについて **資料5**

当該自主運行バスは、コミュニティバスの再編により南北線と循環線A・Bに再編される路線である。運行期間は残り約1カ月ではあるが、概要及び利用実績等について説明させていただく。当該自主運行バスは、高齢者や障がい者等の移動に制約がある方の生活交通の確保と公共交通網の充実を図り、また自家用車の利用抑制、交通渋滞の緩和等を目的として運行している。運営主体は長泉町であり、1便～3便は伊豆箱根バス様、4便～6便は東海バス様へ運行していただいております。最終運行日は令和5年1月22日(日)。運行内容については資料記載のとおりだが、一部数値の訂正をお願いする。「運行委託料22,276千円」と記載があるが、正しくは「運行委託料18,563千円」。現在記載されている「運行委託料22,276千円」は、令和4年度、つまり令和4年4月～令和5年3月の見込額を誤記入してしまい、正しくは路線再編の令和5年1月22日までの運行委託料であるため、「運行委託料18,563千円」に訂正をお願いする。(6) 利用実績だが、表は年度別・便数別で4月～11月の同時期の利用者数を比較したものになる。今年度の利用実績は21,352人と前年比104.9%とわずかであるが利用者数は増加しているが、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準には戻っていないのが現状である。1便の利用者数だけが前年と比較し減少しているが、減少要因としては通勤・通学で利用している方の通勤・通学の手段が自家用車や自転車に変化してきていることから減少傾向にあると推測する。資料2ページは路線図及び時刻表であり、参考程度にご覧いただきたい。

当該自主運行バスは、令和5年1月22日(日)が最終運行日であり、1月23日以降は南北線と循環線A・Bとなる。運行概要については、前回の当協議会で承認された内容のとおりであり、引き続き委員皆様のお力添えいただきながら、円滑に運行をしていけたらと思う。

次に資料3ページ、長泉北小学校～桃沢郷線について説明する。当該自主運行バスは、路線バス「御長屋線」の退出に伴い、当該路線の沿線地区に居住する一部児童の通学手段の確保することを目的として運行している。運営主体は長泉町であり、東海バス様へ運行していただいております。運行内容につきましては資料に記載のとおり。利用者数について、定期券を所持する小中学生の利用が大半であり、一般客の利用はほとんどないのが現状である。このことにより、利用者数につきましては、定期代の一部を補助する「長泉町立小学校児童及び中学校生徒遠距離通学費補助金」の申請人数を参考とし、来年度の利用者見込みは17人となっている。資料4ページについて、運行経路、定期代、時刻表は記載しているとおり。時刻表については、赤枠で囲っている「行きの便①、帰りの便⑦」が学校の開校日全日運行している。そのほかの便については、学校の行事予定やカリキュラムに応じて運行している。

<質疑>

なし

[会長]

今までの説明を踏まえ、来年度も南北線と循環線A・B含め自主運行バスを継続運行することに賛成の方は挙手願いたい。

(全員挙手)

[会長]

挙手全員のため、路線を維持することとする。

【審議結果】

賛成全員で、路線を維持することについて決した。

(3) 長泉町コミュニティバス再編運行ダイヤ案の一部変更について 資料6

長泉町コミュニティバスの再編運行案については、ダイヤ案を含めて10月31日に開催した令和4年度第3回長泉町地域公共交通協議会において承認いただいたが、「循環線A」の運行ダイヤを一部変更する。前回の協議会でお示しした循環線Aのダイヤ案の朝1便は長泉なめり駅を始発としていたが、1便を南一色広場始発へ変更する。循環線の1便を南一色広場発とすることにより、南一色方面の朝の循環線需要に対応し、利用者の利便性向上を図る。変更箇所は資料のピンク色でお示しした部分になる。これにより循環線Aの1便は長泉なめり駅に寄らない形になるが、山本整形から長泉なめり駅に入り、ウェルディ長泉方面に戻ることは朝の混雑時でもあり定時制に影響を及ぼすこと、循環線Bがほぼ同時刻(7:05発)に長泉なめり駅を始発とし運行することから、利用者の利便性が大幅に下がることは無いものと考えている。

<質疑>

なし

【審議結果】

賛成全員で原案のとおり承認

(4) デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況及び時刻改正について 資料7

デマンド乗合タクシーももタクの運行状況及び時刻改正について、はじめに現在の運行状況について説明する。資料の表は、年度別・月別利用者数を表している。令和4年度の11月末時点の利用者数は1,020人であり、令和3年度の同時期と比べ319人増加し、前年同期比145.5%と推移する。利用者数は年々増加しており、新型コロナウイルス感染症のワクチン接種が進み、外出需要が増加していることが要因だと推測する。また、特に「行きの6便」と「帰りの8便」の月平均利用者が約7名増加している実績が出ており、「行きの6便」に関しては、高齢者の買い物利用、「帰りの8便」はコアユーザーの自宅への帰宅で利用されている。収支率が19.4%と低調となっている要因としては、「帰りの8便」のコアユーザーの方が割引の適用を受けていることが起因している。ももタクの利用者数は年々右肩上がりに増加しており、地域の足として着々と根付いてきている。運行状況についての説明は以上であり、次に時刻改正について説明する。

令和5年1月23日に再編運行を予定している長泉町コミュニティバスの新ダイヤに合わせ、乗り換え等の利便性を高めるため時刻改正を実施したい。改正日はコミュニティバスの再編運行日

に合わせて令和5年1月23日とし、時刻表の改正案については、資料2ページをご覧くださいたく。上段が現在の時刻表、下段が改正案を記載しており、改正案のなかで赤い表示になっている箇所が変更箇所となる。改正の着眼点として、行きの便に関しては、ももタクで「長泉なめり駅」降車後、「南北線、循環線A、循環線B」への乗り換えを考慮し、また、ももタクで「下長窪」降車後、「循環線A」への乗り換えを考慮し、7便、9便、10便を時刻改正したい。帰りの便に関しては、南北線、循環線A、循環線Bで「長泉なめり駅」降車後、「ももタク」への乗り換えを考慮し、また、循環線B「下長窪」降車後、「ももタク」への乗り換えを考慮し、5便～8便を時刻改正したい。コミュニティバスの再編に伴い、今後町民からの公共交通への期待が高まっていくと推測し、本件のももタクの時刻改正を行うことにより、ももタクの利用者数の更なる増加を図っていきたいと思う。

<質疑>

[委員]

ももタクとデマンド乗合タクシーの今後の共存の方向性をお聞かせ願いたい。

[事務局]

ももタクの導入経緯は民間路線の撤退に伴い、バスの代替手段として導入したため、今後も継続して運行していく。一方、前回の協議会でご審議いただいた「いきいき号」に関しては、マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業の開始に伴い、実証運行を終了する。今後のデマンドの導入の可能性については、地域からの要望や民間路線の撤退・再編に伴う事象があった際に地域と検討して導入の可否を判断していきたい。

[委員]

バス、タクシー共に、現在コロナ前の約7割から8割の運送収入で輸送している。ただ一方、ももタクを見ると輸送人員が約120%増加しており、本来であればコロナ前よりも少ない輸送人員になるところこれだけ増加しているということは、運行事業者はもとより、事務局の努力の結果であると考え。その点について感謝申し上げる。

[委員]

時刻の改正について、行きの6便、帰りの8便が7名増加しているなかで帰りの8便を改正することのだが、このコアユーザーの方達への周知はされているのか。

[事務局]

帰りの8便のコアユーザーの方は、今回の審議で承認された場合、個別で説明しにいきいたいと考えている。この方は現在の8便、長泉なめり駅17:15発を利用されており、事業者へこの改正案を提示した際に、この方の予約だけで17:00近くに長泉なめり駅にいた場合は、早めに出発しているケースもあると話を伺っている。そのため、現在の時刻から15分早まるということの影響は少ないと考える。

[会長]

現在帰りの8便を利用されている方が、改正後の7便の利用になれば15分早まる利用になるということではよろしいか。改正後の8便だと30分出発が遅れる形になるが、そこで待つよりも7便

の15分早い方で出発する形でもその方は問題がないということか。

[事務局]

おっしゃるとおり。

[会長]

対象地域への周知は今後どう行っていくのか。

[事務局]

本日の協議会終了後関係区への回覧と会員へ個別通知を行う予定である。

[委員]

コアユーザーの文言を資料に記載することはいかがなことかと思う。収支率の低調については、コアユーザーの割引だという話は、資料の記載の仕方を考えた方がいい。

[事務局]

おっしゃるとおり、今後気を付ける。

[会長]

収支率に関しては、多くの方に乗車していただいても低調となってしまう現状があり、理由づけということで事務局より説明があった。確かにそういった配慮は必要である。

[委員（代）]

収支率について、乗車人員は増加しているが収支率が減少していると事務局より説明があり、週に複数回利用されていることから特にR3年度3月以降、乗車人員が100人を超えてきているが、この割引を受けているコアユーザーの方がこのタイミングで乗車されるようになり、収支率が低調となっているという認識でよろしいか。

[事務局]

R3年度の4月から6月に関しては、理由は不明だが、コアユーザーの方の利用が全くしていないこともあり、収支率がR3年度からR4年度にかけて低下しているように見える。実際に利用があったとすると、令和3年度の収支率は20%を切っていたと推測する。

[会長]

デマンド乗合タクシー「ももタク」について、説明の内容のとおり時刻改正することに賛成の方は挙手願いたい。

(全員挙手)

[会長]

挙手全員のため、説明のあったとおり時刻改正することとする。

【審議結果】

賛成全員で、時刻改正することについて決した。

4 報告事項 (14:46~15:19)

マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業について 資料8

実証運行時に実施したアンケート結果について説明する。P. 2～P. 3については、実証運行の内容および実績であり、記載のとおり。P. 4 ページにアンケート対象の考え方を記載しており、対象は現在のタクシーバス利用助成事業（5,000円分の紙チケット）に申請している方のうち3つの属性とした。対象1が実証運行に参加した方、対象2がマイナンバーカードを持っているが実証運行に参加しなかった方、対象3がマイナンバーカードを持っていない方である。アンケートの発送および回答状況については P. 5 に記載のとおり。P. 9 について、共通質問事項として複数の属性に共通して質問した項目である。タクシーの利用頻度を伺ったところ、全ての属性において月または年に数回の方が7割以上を占めており、実証運行に参加した方は月または週に数回の利用が他の2つの属性と比べて多いこともわかる。P. 10 について、バスの利用については、実証運行に参加した方の利用の割合が他の2つの属性と比べて多く、実証運行に参加した方は他の2つの属性の方々に比べて外出機会が多いことがわかる。また、マイナンバーカードを持っていて実証運行に参加しなかった方とマイナンバーカードを持っていない方に関しては、タクシーを利用する割合に対してバスを利用している割合が少ないが、週に数回利用されている方がバスのそれと同程度もしくはそれ以上であった。P. 11 について、マイナンバーカードを取得した理由について伺ったところ、その多くは写真付き本人確認として利用したいからという結果だった。また、マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業またはマイナンバーカードの出張申請をきっかけに取得した方は3割程度となっている。P. 12 から P. 14 は実証運行に参加した方のみに行った質問となっている。P. 12 の右側の問2-1では、紙と比べてマイナンバーカードを利用した助成の利便性について質問した結果を記載している。資料に記載が漏れてしまっているが、非常に便利だと思うが26%、便利だと思うが45%で約7割の方が便利だと回答している一方で、あまり便利だと思わない13%、こちらも資料に記載が漏れてしまっているが便利だと思わないが9%と約2割が便利だと思わないと感じていた。その理由については、P. 13 の問2-2のとおり。問2-3で今後もこの事業を利用したいか聞いたところ、8割の方が利用したいまたは必要があれば利用したいと回答をいただいている。利用したくないと回答した方も8%程度おり、理由は問2-4に記載のとおりで、問2-2と概ね同様だが、バスで使用できないことに対する意見が見られた。続いて P. 15 から P. 17 は、マイナンバーカードを持っていて実証運行に参加しなかった方のみに行った質問内容である。P. 15 の問2-1のとおり、この事業について知っていた方は約半数で、その方々に申請しなかった理由を聞いたところ、タクシーの利用頻度が少なく申請するつもりがない方が最も多く、その他の自由記述についても自家用車があるから現状必要性が低いといった回答が多く見られた。問2-3で本運行からの申請意向を伺ったところ、約半数の方が迷っている、申請しないとの回答だった。問2-4でその理由を伺ったところ、タクシーの必要性を感じていないが最も多かったが、マイナンバーカードを持ち歩くことへの不安や助成の内容が分かりづらい、申請手続きが手間といった回答も約4割程度見られたので、このあたりは町として何らかの支援や対策を検討する必要がある。続いて、P. 18 ～P. 19 はマイナンバーカードを持っていない方のみに行った質問内容である。マイナンバーカードを取得していない理由については、マイナンバーカードへの抵抗がある方が2割で取得するつもりだがまだ申請をしていないまたは申請手続きが大変と回答した方が約4割、取得してもメリットがないが約2割程度となった。また、その他の自由記述意見には、マイナンバーカードがなくても困らない、メリットがないや申請手続きや取得後の管理に対する不安がある

一方で申請、近く申請にいくや申請中といった回答も見られた。問2-2では、紫の点線で囲っている部分の取得するつもりだがまだ申請していない、申請手続きが大変と回答した方に対して出張申請支援の認知度を確認したところ、知っている方そうでない方それぞれ約50%だった。問2-3では、赤の点線で囲っている部分の取得してもメリットがないと回答された方に対して、マイナンバーカードを取得したタクシー利用助成事業の認知度を確認したところ、こちらもそれぞれ約50%だった。問2-4では、紙の利用券が令和5年度末で既存施策の紙利用券が廃止し、マイナンバーカードに統合される予定であることを知っているか確認したところ、知らない方が54%であったため、町として今後周知をしていく必要があると感じている。P. 20では、各属性での自由意見についてまとめている。助成金額の拡充をしてほしいや従来の紙利用券の方がよい」といった意見が3つの属性全てに共通してみられる一方で、ありがたいや今後も利用したいといった感謝や期待の声も共通して多く見られた。また、属性ごとの意見としては、資料に記載のとおり、それぞれの属性ごとの抱える課題や関心のある内容が自由意見の割合として多く見られた。P. 21について、今回のアンケートから見えた課題およびその対応について記載をしている。電話予約が面倒や専用車両が少ないため待ち時間が長いまたは利用できなかったという意見については利便性に直結する課題であるため、利用状況見つつ事業者と調整しながら段階的な端末を確保し、改善していきたいと考えている。その他の意見についても、資料などを改善・工夫して説明を行うことで対応していきたいと考える。続いてGPSを活用した分析について、P. 23について説明する。利用施設ごとの回数でみると、三島駅、池田病院、サントムーン柿田川の順に利用が多くなっており、分類別で病院、買い物、公共施設等の順に利用が多くなっている。P. 24では、乗降場所を地図上に記載したものになる。町内の利用が特に多く、近隣市町への買い物または病院への移動していることがわかる。比較的遠いところについては、資料赤字で病院名を記載している。なお、GPSを活用した分析については、経度と緯度の情報とその付近の施設の位置関係から利用施設を推測したものになるため、概ねの移動傾向の参考となる。続いて来年度の助成について、P. 26について説明する。資料に記載はないが、現在の利用登録状況について、10月3日の運行開始のときから約270人増加し、12月19日現在で6,053人が登録している。来年度の助成については、75歳以上の高齢者および65歳以上の運転免許返納者は助成回数をマイナンバーカードのタクシー利用助成のみ申請の方は最大利用回数の50回とし、紙利用券とマイナンバーカードの助成の両方に申請している方は回数調整を行い40回とする。また、来年度より、妊産婦の方を対象に追加し、初乗運賃額を妊娠から産後までの間で20回助成する方向で検討を進めている。最後に、マイナンバーカードの取得状況について、P. 28について説明する。継続的に実施をしている出張申請等の状況について、出張ではないが、利用促進として実施した役場の休日開庁を含めると、計184件となり、そのうち75歳以上の方は38件だった。P. 29について、町全体では、前回の協議会の際に提示した10月時点から6%と増加し55.7%となっている。75歳以上の取得率についても、町全体と同様に6%増加し、58.7%となっている。タクシーバス利用助成事業申請者の取得状況については、前回の10月時点から約4.2%増加し、65.9%まで推移している。

<質疑>

[委員]

令和5年度末で現在のタクシーバス利用券が廃止されるとのことだが、タクシーを利用される方は600円まで補助されるが、バスを利用される方の補助は何もないということか。

[事務局]

現状、タクシーの利用助成について進めている状況だが、一方でご心配なさってる通りバスについては、タクシーほど利用する分母はないと思うが、定期的に利用される方がいるというのは町でも承知をしている。先ほど説明があった長泉・清水循環バスの再編などにより、今後需要も増えてくると考えているため、バスの助成については、現状マイナンバーカードを活用した良い手段というものが無い状況ではあるが、引き続き検討を行い何らかの形でバスの助成についても残していく方向で考えている。

[委員]

可能であれば、マイナンバーカードを提示したらバスも割引になるような制度は構築できないか。シルバーパスのようにマイナンバーカードをシルバーパスの代わりにするようなことはできないか。

[事務局]

いただいたご意見に関しては対応できない。距離制運賃に対して、特定の方だけが割引を受けるような料金形態はできないということで支局からも伺っているため、そのような形態の検討はしたが現状対応は不可である。

[会長]

マイナンバーカード自体の構造や機能的な部分で、現状バスの利用が難しいという話であり、町でどうこうというよりかは、マイナンバーカード自体の部分で障壁となっている。委員のおっしゃるとおり、タクシーとバスの両方で使用できることが便利で1番良いことだが、現状難しい。

[委員]

P.21にあるアンケート結果から見えた課題への対応ということで、「電話予約が面倒」「専用車両が少ない」「待ち時間が長い」など意見があるが、これはかなり大きな件数で大きな要望でないかと考える。私自身も地域包括の方々と話をした際に挙がってくるがこの内容であり、この課題を改善すれば、この事業はうまく進んでいくと考える。具体的にどのようにしてマイルストーンを組むかといった形でなるべく早い段階でまとめていただきたい。

[事務局]

アンケートだけでなく利用登録の受付時にも町民の方から多くのご意見をいただいております、予算の関係もあるが、可能な限りスマートフォンを用意したいと考えている。また前回、スマートフォンの確保以外の手段を検討していると話をさせていただいたが、具体的にはタクシー事業者の所持している端末を使用させてもらえないかなど検討したが、タクシー運転手がスマートフォンを所持していないことや会社支給の端末が決済専用の機械でありスマートフォンではないということがあったため、現状スマートフォンを確保していくしか手段はないと考える。ご意見いただいた通り計画的にスマートフォン調達し、確保に努めていきたい。

[委員(代)]

P.17について、マイナンバーカードを持ち実証運行に参加しなかった方の理由のところ紙の

利用券がある間は必要ないと回答した方が23%おり、大まかな計算で50人程いるイメージ。令和5年度末で廃止予定であるため、今後マイナンバーカードの方に移行していくと思っているが、50人程の取りこぼしがないように周知をしていただけたらと思う。こういった可能性を秘めてる方とか助成内容がわかりづらいついていう方は取りこぼしがないように対応していただければ、利用率も上がってくると思う。

[事務局]

取りこぼしがないように何らかの不安があるという方には個別説明、申請手続きが手間という方には出張申請といった対応を検討している。また、タクシーバス利用助成券の来年度分を発送する際に効果的なチラシを同封し、利用登録をしていない、制度自体を知らない方に再度周知をしたいと考えている。

[委員(代)]

資料の P. 26の令和5年度の助成について、R5年度からは妊産婦も対象にすることがあったが、今初乗り運賃相当額と記載があり、大体初乗りが600円だと思うのだが、これまではメーターの運賃の半額、上限600円という表現だが、これは同じようなイメージなのか。それとも1回あたり600円初乗り運賃相当額の助成を受けられるっていうイメージなのか。

[事務局]

資料の方に初乗り運賃相当額と記載されており、金額が一つのような見え方をしているが、初乗り運賃の金額を助成する方向で考えており、現在事業者14社いるなかで風タクシー様だけ590円の初乗り運賃で対応している。タクシー協会に参加していない所属していない事業者については、一般的な初乗り運賃600円ではない事業者もいる。よってマイナンバーカードをかざした時にその事業者の初乗り運賃を助成するといった仕組みで考えている。

[委員]

このマイナンバーカードカードを活用したタクシー利用助成事業は、我々タクシー事業者としても、このコロナ禍において新たな需要の創出という面で大変期待をしている。ただその一方でアンケートを拝見すると、専用端末搭載車両が少なかったりであるとか、またタクシー乗務員の操作が不慣れな点っていうのを見て、大変お恥ずかしいと思っているところである。令和5年度末をもって紙利用券の廃止ということは我々事業者としても承知しているところであり、令和6年度からは利用者の皆様に不便、混乱をきたさないように長泉町と連携しながら混乱をきたさない方法で運用していきたいと思っている。引き続きももタク同様、我々タクシー事業者がこの地域にとってなくてはならない公共交通機関として努力していきたい。

[委員]

チラシ等で町民に周知することについて、可能であれば P. 23にある GPS を活用した分析で三島駅、サントムーン、医療センターに行かれているといった事例を組み込み、このような使い方ができるといった表現で訴えてみたらどうか。少し参考にしていただければと思う。

[事務局]

チラシのスペースの関係もあるため、なるべく高齢者にわかりやすい資料を事例を踏まえて作成し周知したいと思う。

[会長]

今の GPS の分析の分類で病院と買い物が非常に多いということは、町としても非常に狙い通りだと思っている。高齢者のような交通の足がない方々へのこういった形での外出支援が一番であり、ただ公共交通機関に乗っていただくことが目的ではない。あくまでこういった形で定期的に病院や買い物にご自身で行っていただく高齢者の方が、家にこもらずに自分で交通手段を持っていくということが非常に重要だと思っている。分析結果については、非常に狙い通りかなと思っている。また、先程の予約が不便、面倒くさいという話があるが、当然端末を増やして全社に行き渡れば予約が必要ではなくなるわけだが、例えば、病院や買い物ということでターゲットが非常に絞られてくるのであれば、病院側に予約をやっていただくなど、また例えば病院でタクシー専用の無料電話を備えている病院もあるため、施設側の協力を得ながら今後体制を整えていけたらと思っている。

[委員]

アンケートについて、マイナンバーカードを持ってない人が37.4%の回答率で、このあたりの方のフォローを行い、ぜひ取得していただきたいところ。また妊産婦の補助については、他市町村でもかなり好評であるため、かなり利用されるのではないかと思う。今後多くの乗り換えが発生するというところで事例を増やししながら、ぜひその人に合った形での乗り方がわかるようにしていただきたい。

[会長]

自分から言うのも大変恐縮だが、今回このマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業を実施してみて、P. 10ページで共通質問事項について事務局から説明があったが、普段タクシーやバスを利用している方の割合がここに記載されている。これを見て私が思ったことは、実証運行の参加者及びマイナンバーカードありの方は既に紙のチケットを持ってる方が対象であり、本来は足に困ってる高齢者の方がバスタクシーチケットを持っているはずだが、これを見ると、例えばバスの利用についてはマイナンバーカードありの方で利用しない方が半数以上、タクシーについても年に数回ということで、逆を言えばあまり困っていないと思う。つまり困っていない方が、バスタクシーチケットを持っていると私は解釈している。ということは、町が今実施しているタクシーバスの5,000円のチケットがうまく運用できていないと逆に言うところといった分析結果かなと思う。必要でない方のところに5,000円のバスタクシーチケットがいったるのではないかなと思うため、先ほどからご指摘いただいている通りそういう方々のフォローをしなければならないが、このマイナンバーカードのタクシー助成については、自己負担が発生するが、例えば医療センターまで往復して終わってしまう5,000円のチケットではない。よって町としては一番困ってる皆さんに、できるだけ外出の支援をしたいということで、今回の制度を運用している。私としては紙のチケットとは意味合いが違うと思っている。また委員からあったとおり、バスを利用されている方もいらっしゃるの、そういう方についての的確な補助については今後考えていきたいと思っている。今後、本格運行が進むなかで分析を行い、皆さんに数字を示させていただくなかでこの制度をより良いものにしていきたいと思う。また色々な部分でアドバイスをいただければと思っている。

5 その他 (15 : 19)

当日配付させていただきました資料についての補足をこの場で説明させていただく。2枚お配りしたうちのバスマップについて、実際に時刻が入ったこの時刻表が初めて住民の目に触れるものになり、こちらが1月1日号の広報に折り込みで、保存版として各家庭にお届けをする。別途バス停のデザイン案について、前回の協議会において、バス停の形についてご意見を頂戴したため提示させていただく。しかしこれは最終確定までは至っていない状況であるが、概ね今の長泉・清水循環バスのバス停が水色と白を基調にしたデザインになっていることから、それらのコンセプトカラーを踏襲し、現在このデザインで進めているところになる。バス停の規格サイズは記載されていないが、高さについては約1.65m、今既存のものと同程度になっている。バス停の練板に載せる情報については、現状のバスマップに記載されているものと似通っており、少し情報量が多いことから、精査し最終形にし仕上げていきたい。

6 閉会 (15 : 20)

令和4年度第4回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時:令和4年 12月 20日(火)

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4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4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)

資料1

資料2

資料3

資料4

(2)自主運行バスについて

- ①長泉・清水循環バス
- ②桃沢郷～長泉北小学校線

資料5

(3)長泉町コミュニティバス再編運行ダイヤ案の一部変更について

資料6

(4)デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況及び時刻改正について

資料7

4 報告事項

マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業について

資料8

5 その他

6 閉会

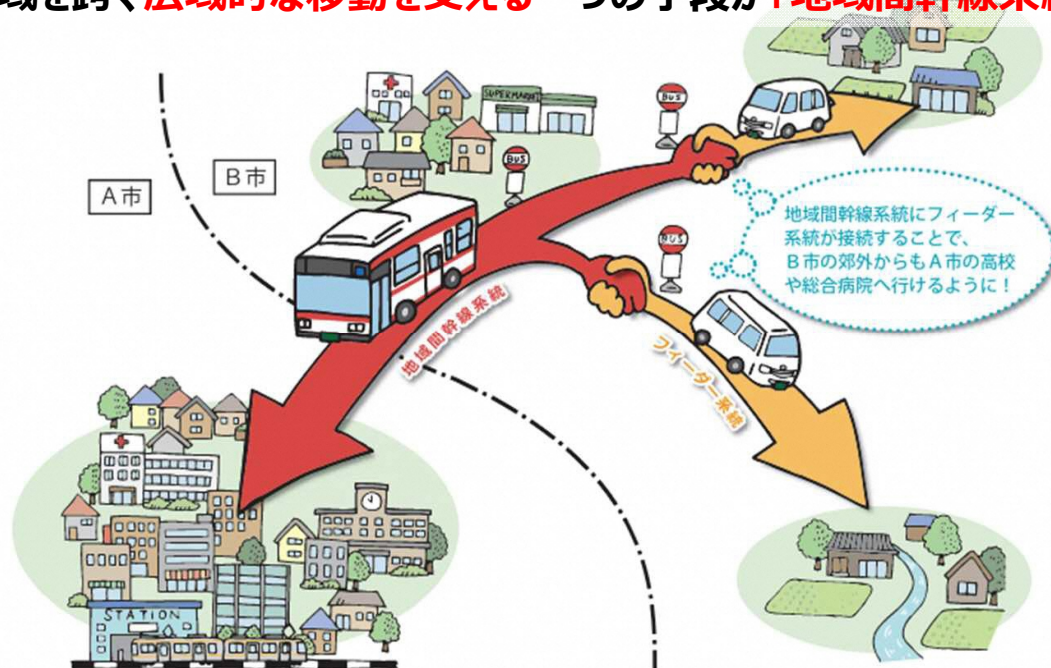
令和 4 年度 地域間幹線系統に関する事業評価

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。

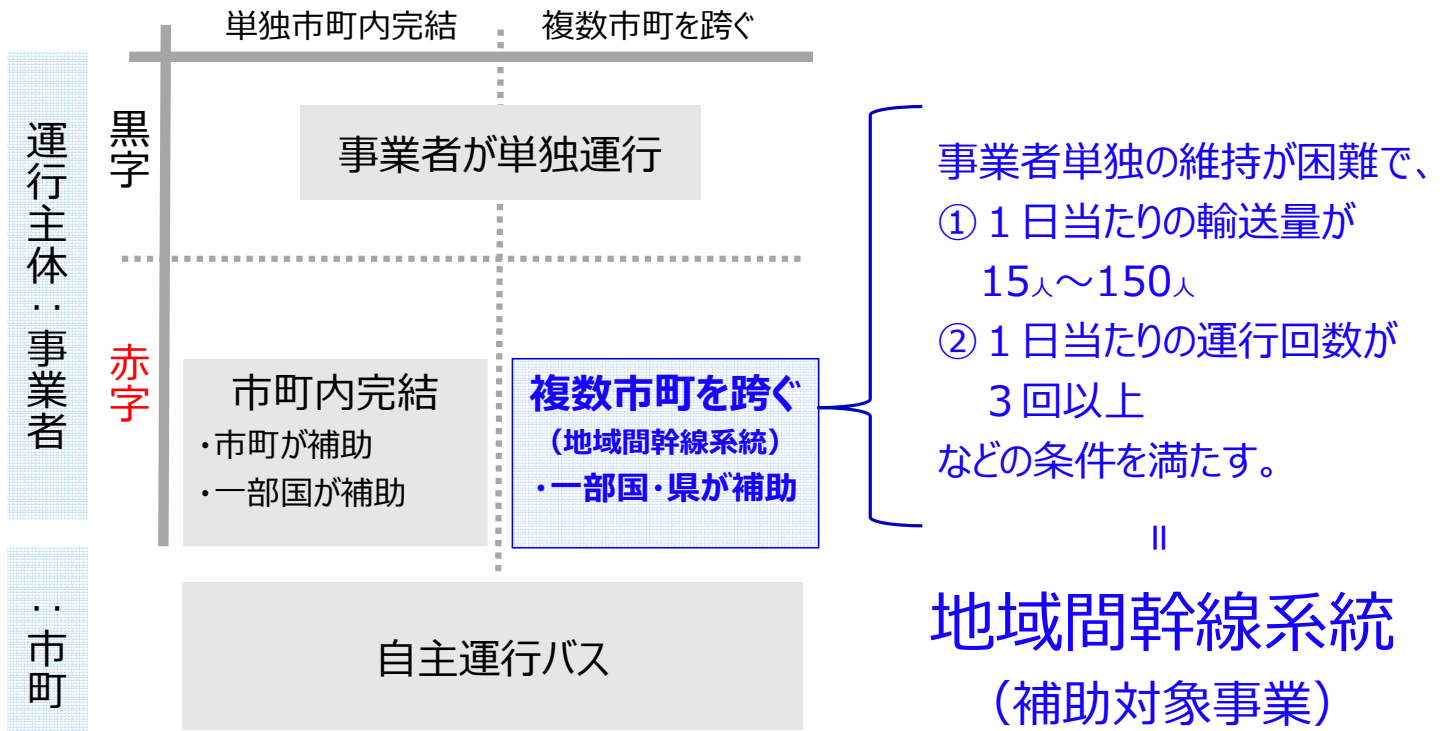


出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

富国有徳の理想郷－しずおか
ふじのくに

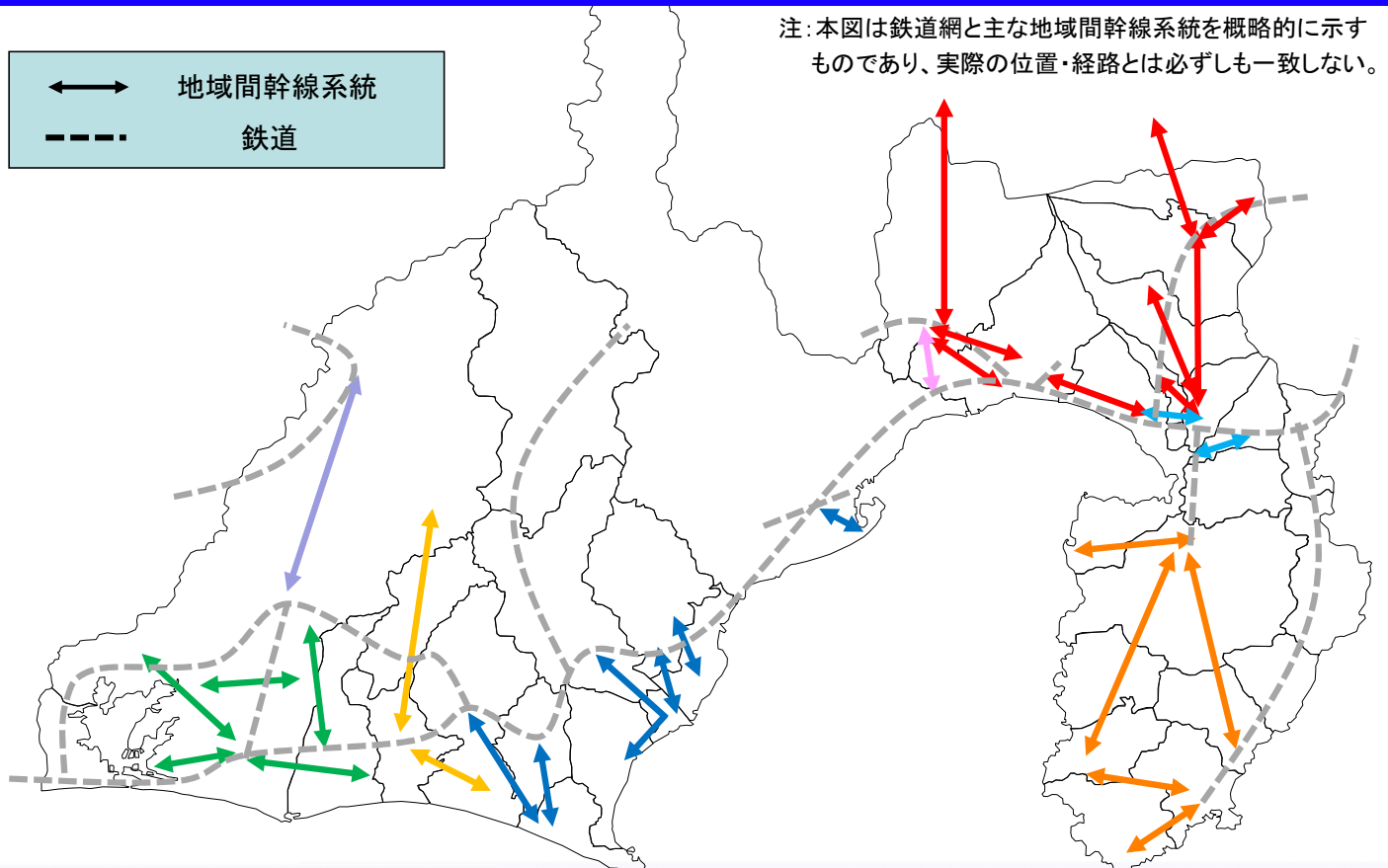
地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

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



富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

県内の地域間幹線系統(概略図)



富国有徳の美しい“ふじのくに”
静岡県

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。

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

	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	4	0	0	4
遠州鉄道	8	12	2	22
しずてつジャストライン	3	8	0	11
富士急モビリティ	3	1	0	4
富士急バス	1	1	0	2
富士急静岡バス	4	0	0	4
富士急シティバス	3	4	0	7
伊豆箱根バス	2	1	0	3
東海バス	2	4	0	6
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	30	33	2	65

富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

6

評価結果内訳(昨年度との比較)

昨年度に比べ、14系統の評価が向上 (平均点は5.2点増加)

事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較		
1	山梨交通	富士宮駅～イオン、長山台～護国病院	B	B	-	23	奥山線	B	A	○	45	富士急	曾比奈線	A	A	-
2	秋葉バスサービス	秋葉線	B	A	○	24	志都呂宇布見線	B	B	-	46	静岡バス	大淵線	A	A	-
3		秋葉中遠線	A	A	-	25	志都呂宇布見線	B	B	-	47		大月線	A	A	-
4		秋葉中遠線	B	A	○	26	浜名線	B	B	-	48		大月線	A	A	-
5		秋葉中遠線	A	A	-	27	掛塚さなる台線	B	A	○	49	駿河平線	A	A	-	
6	遠州鉄道	大久保線	C	C	-	28	三保草薙線	B	B	-	50	富士急	須山線	A	A	-
7		伊佐見線	C	B	○	29	五十海大住線	B	B	-	51		須山線	A	B	△
8		浜北医大三方原聖隷線	B	B	-	30	焼津岡部線	B	B	-	52		原線	B	B	-
9		伊平線	A	A	-	31	藤枝吉永線	A	A	-	53		桜堤線	A	B	△
10		磐田市立病院福田線	B	B	-	32	島田静波線	B	B	-	54		がんセンター線	-	B	/
11		中ノ町磐田線	B	B	-	33	しずてつジャストライン	島田静波線	B	A	○	55	がんセンター線	-	A	/
12		秋葉線	B	C	△	34	藤枝相良線	B	B	-	56	伊豆箱根バス	大場函南線	B	B	-
13		磐田天竜線	B	B	-	35	菊川浜岡線	B	B	-	57		沼津大岡三島線	-	A	/
14		磐田天竜線	B	B	-	36	掛川大東浜岡線	B	B	-	58		長岡伊豆三津シーパラダイス線	-	A	/
15		掛塚さなる台線	B	A	○	37	掛川大東浜岡線	B	A	○	59	東海バス	石廊崎線	B	B	-
16	内野台線	B	A	○	38	掛川大東浜岡線	B	B	-	60	天城峠線		B	B	-	
17	内野台線	B	B	-	39	御殿場線	B	A	○	61	戸田線		B	B	-	
18	磐田市立病院福田線	B	B	-	40	富士急	駿河小山線	B	A	○	62		西海岸線	-	B	/
19	引佐線	A	A	-	41	モビリティ	十里木線	B	B	-	63		パサラ峠線	-	A	/
20	萩丘都田線	B	A	○	42	河口湖線	B	A	○	64	パサラ峠線	-	A	/		
21	大塚ひとみヶ丘線	B	B	-	43	富士急バス	河口湖線	B	A	○	65	水窪タクシー	北遠本線	B	B	-
22	気賀三ヶ日線	A	A	-	44	新富士線	B	B	-							

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

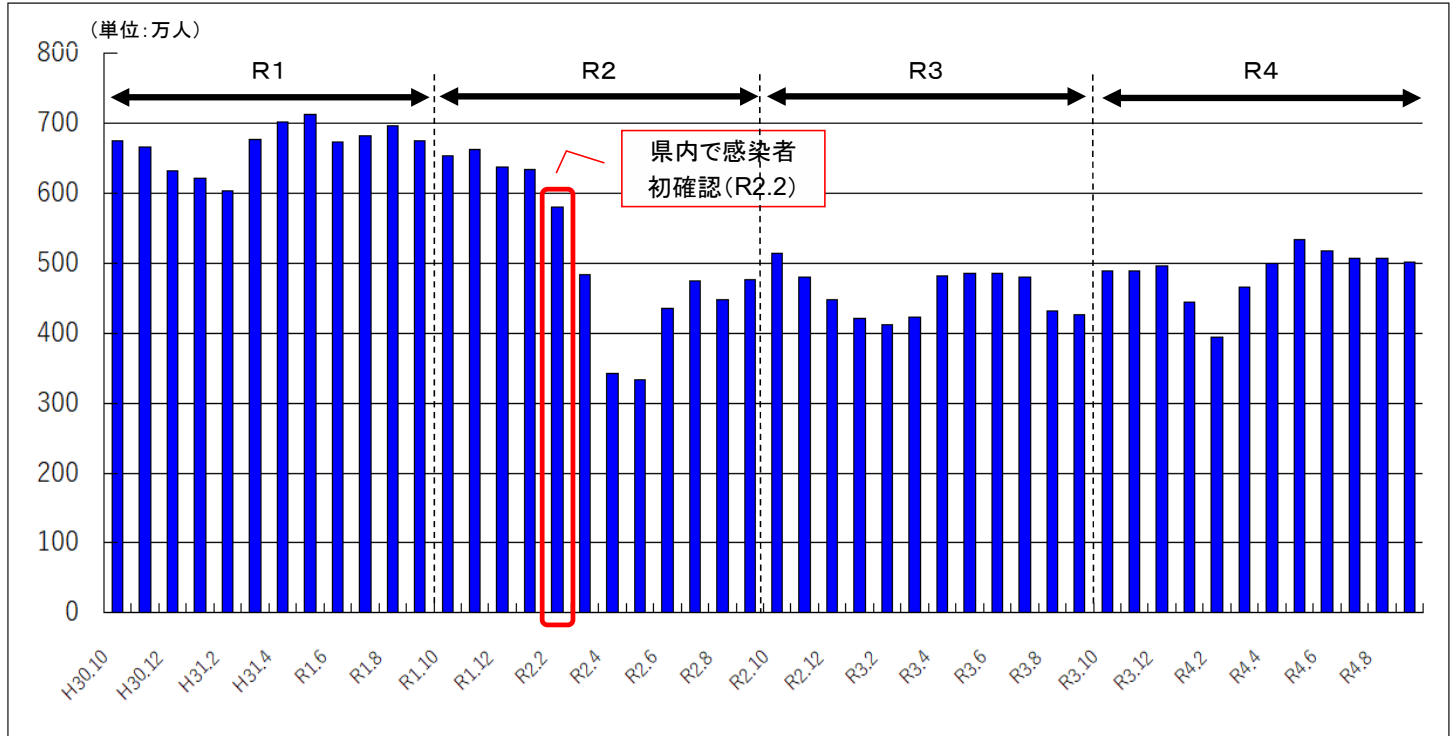
富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

7

新型コロナウイルスの影響

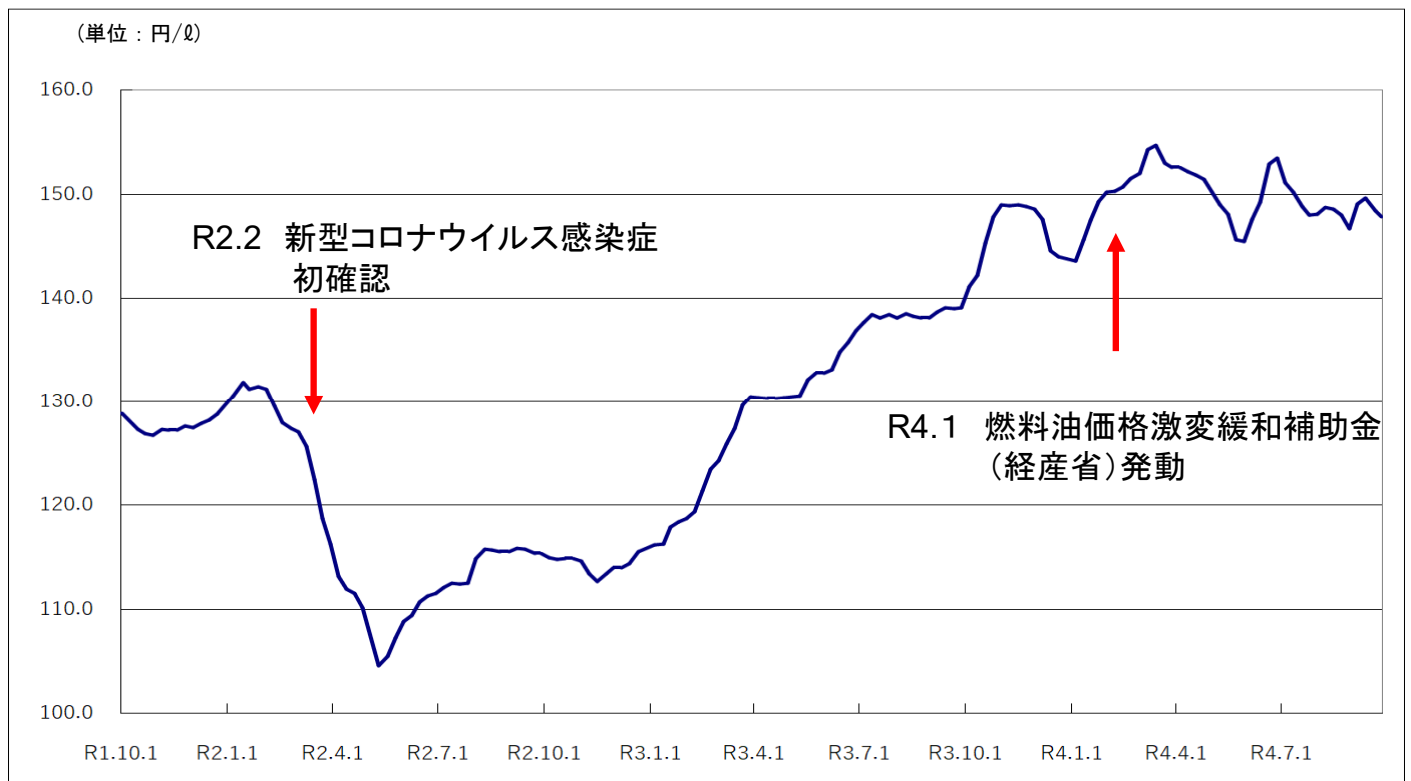
県内の乗合バス利用者数の推移（H30.10～R4.9）



(静岡県地域交通課調査)

燃料価格など物価高騰の影響

県内の軽油小売価格の推移（R1.10～R4.9）



(資源エネルギー庁調査をもとに県地域交通課作成)

事業者による取組の例

区分	事例
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・車両搭載燃料抑制による燃料使用量削減 ・デジタルタコグラフを活用した指導で燃料費抑制
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの導入 ・キャッシュレス決済機器の導入 ・市町と連携したバスの乗り方教室の実施
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> ・車内の消毒、走行中の換気 ・車内抗菌処理 ・感染防止対策品の配布

県内自治体による支援の例

区分	事例
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用券の配布 ・バスロケーションシステム導入費用の補助 ・キャッシュレス決済機器導入費用の補助
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> ・感染防止の衛生対策（車内消毒等） ・感染防止対策品の配布 ・車内の密を防ぐ運行に対する費用の補助
物価高騰対策	<ul style="list-style-type: none"> ・車両維持費への補助 ・燃料費高騰分の補助

令和4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：R2：B、R3：B）

- ・ 評価対象系統全65系統中、A評価：30系統、B評価：33系統、C評価：2系統
- ・ 平均点数が49.0点（R3比+5.2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4年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和4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	評価項目②	評価項目③	評価項目④	評価項目⑤	評価項目⑥	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C: ~25)	評価				事業者 平均	全体評価
		運行回数 満点3点	収支率 満点18点	乗車人員 満点6点	ネットワーク 満点20点	広域トリップ 満点20点	キロ当たり経費 満点12点		A	B	C	計		
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	3	6	6	20	6	44		○		1	44.0	B [全体評価の理由] ・全65系統中33系統がB評価である。 ・平均評価点数が49.0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)	3	0	6	11	20	12	52	○			4	54.0	
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	12	3	11	15	12	56	○					
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	3	12	3	6	20	12	56	○					
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	3	12	0	5	20	12	52	○					
遠州鉄道	6 大久保線	0	6	0	12	0	3	21			○	22	45.4	
	7 伊佐見線	3	9	0	14	0	3	29		○				
	8 浜北医大三方原線	3	6	0	17	20	3	49		○				
	9 伊平線	0	18	0	20	20	3	61	○					
	10 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～豊浜郵便局)	3	12	0	7	20	3	45		○				
	11 中ノ町磐田線	0	18	6	9	10	3	46		○				
	12 秋葉線	0	0	0	7	15	3	25			○			
	13 磐田天竜線(山東～磐田駅)	0	15	0	8	20	3	46		○				
	14 磐田天竜線(ららぼーと経由)	0	12	0	8	20	3	43		○				
	15 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	0	18	6	9	20	3	56	○					
	16 内野台線(内野台車庫)	0	18	6	10	20	3	57	○					
	17 内野台線(サンストリート浜北)	3	15	0	10	20	3	51		○				
	18 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	0	6	0	5	20	3	34		○				
	19 引佐線	0	18	0	20	20	3	61	○					
	20 萩丘都田線	3	18	3	10	15	3	52	○					
	21 大塚ひとみヶ丘線	0	18	0	13	0	3	34		○				
	22 気賀三ヶ日線	0	18	3	15	20	3	59	○					
	23 奥山線	3	18	0	14	20	3	58	○					
	24 志都呂宇布見線(浜松駅～山崎)	0	18	3	7	15	3	46		○				
	25 志都呂宇布見線(浜松駅～舞阪駅)	0	18	3	8	5	3	37		○				
	26 浜名線	0	18	3	8	0	3	32		○				
	27 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚)	3	18	6	8	20	3	58	○					
しずてつジャストライン	28 三保草薙線	3	12	6	5	5	3	34		○		11	47.4	
	29 五十海大住線	3	12	3	7	20	3	48		○				
	30 焼津岡部線	0	9	0	5	20	3	37		○				
	31 藤枝吉永線	3	18	6	8	20	3	58	○					
	32 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	3	9	0	9	20	3	44		○				
	33 島田静波線(島田市民病院～静波海岸入口)	3	12	6	13	20	3	57	○					
	34 藤枝相良線	3	6	6	12	20	3	50		○				
	35 菊川浜岡線	3	12	0	4	20	3	42		○				
	36 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	6	6	7	20	3	45		○				
	37 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)	3	18	6	9	20	3	59	○					
	38 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)	3	12	6	4	20	3	48		○				
富士急モビリティ	39 御殿場線	3	9	6	15	20	0	53	○		4	52.0		
	40 駿河小山線	3	15	3	11	20	0	52	○					
	41 十里木線	3	6	6	7	20	0	42		○				
	42 河口湖線	3	18	3	17	20	0	61	○					
富士急バス	43 河口湖線	3	15	0	17	20	0	55	○		2	52.0		
	44 新富士線	3	3	6	17	20	0	49		○				
富士急静岡バス	45 曾比奈線	3	18	6	8	20	6	61	○		4	63.0		
	46 大淵線	3	18	6	10	20	6	63	○					
	47 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	6	10	20	6	63	○					
	48 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	6	12	20	6	65	○					
富士急シティバス	49 駿河平線	0	18	6	11	20	0	55	○		7	48.5		
	50 須山線(三島駅～須山)	3	12	6	12	20	0	53	○					
	51 須山線(三島駅～下和田)	3	6	0	11	20	0	40		○				
	52 原線	0	18	6	10	5	0	39		○				
	53 桜堤線	0	18	6	7	20	0	51		○				
	54 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	3	18	0	6	20	0	47		○				
	55 がんセンター線(三島駅～がんセンター)	3	18	6	8	20	0	55	○					
伊豆箱根バス	56 大場函南線	3	3	0	7	20	6	39		○	3	54.3		
	57 沼津大岡三島線	3	18	6	11	20	6	64	○					
	58 長岡伊豆三津シーパラダイス線	3	18	6	7	20	6	60	○					
東海バス	59 石廊崎線	3	3	0	7	20	3	36		○	6	49.5		
	60 天城峠線	3	6	0	15	20	3	47		○				
	61 戸田線	3	15	0	7	20	3	48		○				
	62 西海岸線	3	9	0	11	20	3	46		○				
	63 バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	3	12	6	13	20	3	57	○					
	64 バサラ峠線(下田駅～宇久須)	3	18	6	13	20	3	63	○					
水窪タクシー	65 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36		○	1	36.0		
計							平均	49.0	30	33	2	65		

単独継続困難申し出路線の概要

(令和4年度 第4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

- ◆ 長泉町と三島市を結ぶ地域間幹線系統（国庫補助路線）
- ◆ 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

2. 運行状況

	運行回数		運行距離
	平日	土休日	
往路(三島駅→駿河平)	9便	6便	12.3km
復路(駿河平→三島駅)	10便	7便	12.1km

(1) 2022 年度の利用人員

1日あたり約 271 人(平日) 91 人(土休日)

(2) 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、「長泉なめり駅」、「下土狩駅」への接続等

②三島市内⇒長泉町内

JR「下土狩駅」「長泉なめり駅」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



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			バス事業者負担額	備考
					国庫補助	県補助	市町補助		
2020年度	57,670 人	23,274 千円	15,343 千円	▲7,931 千円	1,881 千円	1,612 千円	2,478 千円	▲1,960 千円	
2021年度	69,595 人	25,911 千円	17,140 千円	▲8,771 千円	2,105 千円	2,105 千円	2,413 千円	▲2,148 千円	
2022年度	73,705 人	29,409 千円	21,519 千円	▲7,890 千円	2,141 千円	2,141 千円	調整中	▲3,608 千円以内 (見込)	

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、年々運行コストも増大しております。今後はさらに車両の老朽化と環境対策車両への更新も必要となり、さらにコストが増大することが見込まれます。

4. 駿河平線時刻表 (2022年4月1日改正)

運行日	三島駅 南口	広小路	下土狩駅	長泉役場	下長窪	がん センター	クレマチス の丘	駿河平
毎日	6:55	7:00	7:10	7:13	7:27	7:34	7:39	7:42
毎日	7:50	7:55	8:05	8:08	8:20	8:26	8:31	8:34
毎日	9:10	9:15	9:25	9:28	9:39	9:44	9:49	9:52
月～金	▲ 11:10	11:15	11:25	11:28	11:39	11:44	11:49	11:52
月～金	▲ 13:50	13:55	14:05	14:08	14:19	14:24	14:29	14:32
毎日	14:20	14:25	14:35	14:38	14:49	14:54	14:59	15:02
毎日	15:20	15:25	15:35	15:38	15:49	15:54	15:59	16:02
毎日	16:05	16:10	16:20	16:23	16:34	16:39	16:44	16:47
月～金	▲ 17:30	17:35	17:45	17:48	17:59	18:04	18:09	18:12

運行日	駿河平	クレマチス の丘	がん センター	長泉役場	長泉中央 保育園	下土狩駅	広小路	三島駅 南口
毎日	7:23	7:25	7:30	7:43	7:44	7:48	7:53	8:01
毎日	8:08	8:10	8:15	8:28	8:29	8:33	8:38	8:46
毎日	8:58	9:00	9:05	9:18	9:19	9:23	9:28	9:36
毎日	10:08	10:10	10:15	10:28	10:29	10:33	10:38	10:46
月～金	▲ 12:18	12:20	12:25	12:38	12:39	12:43	12:48	12:56
月～金	▲ 14:48	14:50	14:55	15:08	15:09	15:13	15:18	15:26
毎日	15:33	15:35	15:40	15:53	15:54	15:58	16:03	16:11
毎日	16:28	16:30	16:35	16:48	16:49	16:53	16:58	17:06
毎日	16:53	16:55	17:00	17:13	17:14	17:18	17:23	17:31
月～金	▲ 17:33	17:35	17:40	17:53	17:54	17:58	18:03	18:11

5. 今後の運行

駿河平線は、収支状況こそ若干の改善しておりますが、当社のバス事業全体として、運転者の不足が大変厳しい状況となっております。

今後も、できるかぎりの路線の維持はこなって参りますが、収支状況だけでなく、運転士の人員不足に対応するため、輸送力に合わせた運行への見直しなどが必要となりますので、ご理解をお願いいたします。

なお、本路線はがんセンターへの利用と小学生の通学が中心となる路線ですが、平日と土休日の輸送人員の差も大きく、今後は運行日を含めて運行の見直しを実施したいと考えております。

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3年度 運行期間 R3.10.1～R4.9.30 評価年度 令和4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	A	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	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	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	2911.5回 (7.9回/日)	2906.5回 (7.9回/日)	0	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記載数値 ・ 年末年始減便実施のため
収支率	計画値に対する実績値	69.7%	73.3%	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	69,595人	73,705人	6	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(4)箇所 バス停(3)箇所	11	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)	—	45%	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	—	439.70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				55	評価指標	A

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	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、GoogleMap) 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。 6)リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	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 JR下土狩駅・・・JR御殿場線 JR長泉なめり駅・・・JR御殿場線 広小路駅・・・伊豆箱根鉄道 【バス停】 三島本町・・・東海バス・伊豆箱根バス 長泉役場・・・清水長泉循環 下長窪・・・北小林、JR沼津駅方面
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】 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(ウエルビア長泉)、静岡県立がんセンター、三島市民会館、長泉町文化会館、長泉小学校、長泉中学校 【拠点施設】 ウエルディ長泉(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)

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)

運行目的 (役割)

- ◆ 三島市・長泉町・裾野市を結ぶ基幹路線
- ◆ 三島駅・裾野駅の周辺や、鉄道に接続した通勤・通学利用が見られる
- ◆ 平成24年4月より、道路改善進捗や地元要望により運行開始

運行の状況

- ◆ 運行回数・運行距離

	運行回数		運行距離
	平日	土休日	
往路(三島駅→裾野駅)	16便	10便	6.7km
復路(裾野駅→三島駅)	13便	9便	

- ◆ 利用人員
1日あたり約 267 人(平日)、108 人(土休日)

利用状況

- 裾野市、長泉町、三島市の市町間移動が多数(92%)となっており、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ます。
- ◆ 桜堤地区(長泉町)・伊豆島田地区(裾野市)からの三島駅・裾野駅両方面の通勤・通学・買い物等需要の交通手段となっています。
 - ◆ 一部、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ます。
 - ◆ 当路線の沿線では、他の路線と異なり、高齢者層だけでなく、若い年齢層にも利用されています。



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			バス事業者負担額	備考
					国庫補助	県補助	市町補助		
2020年度	48,727 人	24,215 千円	12,639 千円	▲11,576 千円	4,505 千円	3,323 千円	1,022 千円	▲2,726 千円	
2021年度	69,295 人	26,004 千円	16,172 千円	▲9,832 千円	4,332 千円	3,170 千円	1,087 千円	▲2,331 千円	
2022年度	76,278 人	26,935 千円	18,343 千円	▲8,592 千円	2,187 千円	2,187 千円	調整中	▲4,218 千円(見込)	(見込)

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、年々、運行コストが増大しております。今後はさらに車両の老朽化と環境対策車両への更新も必要となり、さらにコストが増大することが見込まれます。

桜堤線時刻表（2022年4月1日改正）

運行日	三島駅 南口	三島駅 北口	末広町	中土狩	桜堤	裾野 南小学校	裾野駅
毎日	7:20	7:32	7:34	7:36	7:37	7:41	7:45
毎日	8:15	8:21	8:23	8:25	8:26	8:30	8:34
毎日	8:50	8:56	8:58	9:00	9:01	9:05	9:09
月～金	▲ 9:20	9:26	9:28	9:30	9:31	9:35	9:39
月～金	▲ 10:10	10:16	10:18	10:20	10:21	10:25	10:29
毎日	11:05	11:11	11:13	11:15	11:16	11:20	11:24
月～金	▲ 11:55	12:01	12:03	12:05	12:06	12:10	12:14
毎日	13:00	13:06	13:08	13:10	13:11	13:15	13:19
毎日	14:05	14:11	14:13	14:15	14:16	14:20	14:24
毎日	15:25	15:31	15:33	15:35	15:36	15:40	15:44
月～金	▲ 16:25	16:31	16:33	16:35	16:36	16:40	16:44
毎日	17:45	17:51	17:53	17:55	17:56	18:00	18:04
毎日	18:30	18:36	18:38	18:40	18:41	18:45	18:49
毎日	19:25	19:31	19:33	19:35	19:36	19:40	19:44
月～金	▲ 19:45	19:51	19:53	19:55	19:56	20:00	20:04
月～金	▲ 20:30	20:36	20:38	20:40	20:41	20:45	20:49

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
月～金	▲ 6:20	6:25	6:28	6:29	6:36	6:42
毎日	6:45	6:50	6:53	6:54	7:01	7:07
月～金	▲ 7:05	7:10	7:13	7:14	7:21	7:27
毎日	8:50	8:55	8:58	8:59	9:06	9:12
月～金	▲ 9:25	9:30	9:33	9:34	9:41	9:47
毎日	10:55	11:00	11:03	11:04	11:11	11:17
月～金	▲ 11:50	11:55	11:58	11:59	12:06	12:12
毎日	12:25	12:30	12:33	12:34	12:41	12:47
毎日	13:30	13:35	13:38	13:39	13:46	13:52
毎日	14:50	14:55	14:58	14:59	15:06	15:12
毎日	15:40	15:45	15:48	15:49	15:56	16:02
毎日	18:00	18:05	18:08	18:09	18:16	18:22
毎日	19:00	19:05	19:08	19:09	19:16	19:22

今後の運行について

当路線の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・県・長泉町の支援をいただいて運行をしております。当系統の利用者数は増加傾向にありますが、なお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。

今後も本路線について、できるかぎりの路線の維持はおこなって参りますが、今後は運転士の不足に対応するため、輸送力に合わせた運行への見直しなどが必要となりますので、ご理解をお願いいたします。

しかしながら、今後の運行につきましては、減便を含む見直しを行い、収支改善と運転士人員不足への対応を実施させていただく方向となりますので、引き続きご協議をお願いいたします。

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)

桜堤線

三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅

計画策定年度 令和3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4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	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	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	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	4495.0回 (12.3回/日)	4480.0回 (12.2回/日)	0	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記載数値 ・年末年始減便実施のため
収支率	計画値に対する実績値	62.2%	68.2%	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	69,295人	76,278人	6	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)	—	93%	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	—	439.70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	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(長泉町)、伊豆島田地区(裾野市)からの通勤や買い物の需要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	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、GoogleMap) 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。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	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、裾野市内循環等 【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 プレスポ長泉、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)

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

2. 運行状況

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

- (1) 2022 年度の利用人員
1日あたり約 142 人の利用 (平日のみ運行)
- (2) 利用の状況
J R 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 J R 沼津駅への移動が見られます。



3. 時刻表 ※2022 年 4 月 1 日改正

運行日	沼津駅南口⑦	天神ヶ尾	光長寺	マーレ沼津工場前	下長窪	がんセンター
月～金	▲ 7:55	8:02	8:07	8:13	8:16	8:25
月～金	▲ 9:00	9:07	9:12	9:18	9:21	9:30
月～金	▲ 10:00	10:07	10:12	10:18	10:21	10:30
月～金	▲ 11:00	11:07	11:12	11:18	11:21	11:30
月～金	▲ 13:10	13:17	13:22	13:28	13:31	13:40
月～金	▲ 14:10	14:17	14:22	14:28	14:31	14:40
月～金	▲ 15:40	15:47	15:52	15:58	16:01	16:10
月～金	▲ 16:10	16:17	16:22	16:28	16:31	16:40

運行日	がんセンター	下長窪	マーレ沼津工場前	光長寺	天神ヶ尾	沼津駅
月～金	▲ 9:35	9:39	9:42	9:47	9:51	10:03
月～金	▲ 10:35	10:39	10:42	10:47	10:51	11:03
月～金	▲ 11:40	11:44	11:47	11:52	11:56	12:08
月～金	▲ 12:45	12:49	12:52	12:57	13:01	13:13
月～金	▲ 13:45	13:49	13:52	13:57	14:01	14:13
月～金	▲ 14:50	14:54	14:57	15:02	15:06	15:18
月～金	▲ 16:50	16:54	16:57	17:02	17:06	17:18

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			バス事業者負担額	備考
					国庫補助	県補助	市町補助		
2020年度	47,778 人	12,291 千円	8,609 千円	▲3,682 千円	0 千円	0 千円	0 千円	▲3,682 千円	
2021年度	32,053 人	13,280 千円	8,977 千円	▲4,303 千円	0 千円	0 千円	0 千円	▲4,303 千円	
2022年度	34,222 人	13,510 千円	9,222 千円	▲4,288 千円	1,170 千円	1,170 千円	調整中	▲1,948 千円以内	(見込)

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、年々、運行コストが増大しております。今後はさらに車両の老朽化と環境対策車両への更新も必要となり、さらにコストが増大することが見込まれます。

5. 今後の運行

がんセンターへのアクセスをメインとしつつ、沿線の住民の方にご利用いただいている路線です。

今後も本路線について、できるかぎりの路線の維持はおこなって参りますが、今後は人員不足に対応するため、輸送力に合わせた運行への見直しなどが必要となりますので、ご理解をお願いいたします。

なお、本路線はがんセンターへの利用が多い路線ですが、土休日については運休とさせていただきます。今後も運行日は限定をさせていただきます。

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) がんセンター線 沼津駅～北小林～がんセンター

計画策定年度 令和3年度 運行期間 R3.10.1～R4.9.30 評価年度 令和4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	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	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	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	1807.5回 (4.9回/日)	1807.5回 (4.9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記載数値
収支率	計画値に対する実績値	70.0%	68.4%	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	63,797人	34,222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(1)箇所 バス停(4)箇所	6	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)	—	31%	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	—	439.70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				47	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	JR沼津駅から静岡がんセンターへのアクセスを目的とする他に、沼津市内の学園通りや大岡地区・長泉町内との通勤・通学・買い物等需要への対応を目的とする。 当路線により、沿線から沼津駅や他の公共交通機関に接続する公共交通ネットワークを形成している。 また、長泉町内から沼津駅へ直接アクセスできる数少ない路線の一つでもある。
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、GoogleMap) 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。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用し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沼津駅・・・JR東海道線、御殿場線</p> <p>【バス停】 加藤学園入口・・・伊豆箱根バス 宮下・・・東名沼津方面 下長窪・・・三島駅方面 がんセンター・・・駿河平方面</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】 JR沼津駅、沼津中央高校、沼津市立高校、加藤学園高校、飛龍高校、県立沼津城北高校、沼津技術専門校(沼津テクノカレッジ) 第五小学校、第五中学校、金岡中学校、加藤学園暁秀初等学校、門池小学校、門池中学校、沼津視覚特別支援学校、沼津聴覚特別支援学校 沼津税務署、法務局沼津支局、沼津健康福祉プラザ/沼津夜間救急医療センター(サンウェルぬまづ)、沼津年金事務所 長泉健康公園(ウェルピア長泉)、長泉北小学校、長泉北中学校、静岡県立がんセンター</p> <p>【拠点施設】 沼津商工会議所、フードストアあおき(スーパーマーケット)、マーレエレクトリックジャパン(大手事業所)</p>

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 (一部はベックマン・コールターまで運行)

2. 運行状況

	運行回数		運行距離
	平日	土曜	
往路(三島駅→がんセンター)	14便	7便	7.0km
復路(がんセンター→三島駅)	16便	8便	

※ベックマンコールター発着は運行距離 7.7km

- (1) 2021 年度の利用人員
1日あたり約 236 人(平日) 約 53 人(土休日)
- (2) 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。一部の便はベックマンコールター(事業所)へ延長運行をしており、同所への通勤利用が見られます。



3. 収支状況

- 2020 年度：再編前(長泉なめり駅～がんセンターは別路線で運行)、
- 2021 年度：経路変更により 1 便あたりの走行キロ増加。
- 2022 年度より補助対象として運行。がんセンター方面については、路線再編および全体の本数見直しを行っており、集約された影響で本系統の利用者数が増加。

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	補助額			バス事業者負担額	備考
					国庫補助	県補助	市町補助		
2020年度	63,797 人	17,564 千円	14,088 千円	▲3,476 千円	0 千円	0 千円	0 千円	▲3,476 千円	
2021年度	51,504 人	27,873 千円	17,469 千円	▲10,404 千円	0 千円	0 千円	0 千円	▲10,404 千円	
2022年度	62,624 人	28,504 千円	23,635 千円	▲4,869 千円	1,687 千円	1,687 千円	調整中	▲1,495 千円以内 (見込)	

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、年々、運行コストが増大しております。今後はさらに車両の老朽化と環境対策車両への更新も必要となり、さらにコストが増大することが見込まれます。

4. 時刻表 (2022年4月1日改正)

運行日	三島駅 南口③	三軒家	長泉役場	長泉 なめり駅	下長窪	がん センター	ベックマン・ コールター
月～金	▲ 6:35	6:37	6:43	6:50	6:54	7:01	7:04
月～金	▲ 7:15	7:17	7:23	7:31	7:35	7:45	
毎日	8:20	8:22	8:28	8:35	8:39	8:46	8:49
月～金	▲ 8:40	8:42	8:48	8:55	8:59	9:06	
毎日	10:00	10:02	10:08	10:15	10:19	10:26	
毎日	10:50	10:52	10:58	11:05	11:09	11:16	
毎日	11:40	11:42	11:48	11:55	11:59	12:06	
月～金	▲ 12:35	12:37	12:43	12:50	12:54	13:01	
毎日	13:30	13:32	13:38	13:45	13:49	13:56	
月～金	▲ 14:50	14:52	14:58	15:05	15:09	15:16	
月～金	▲ 15:40	15:42	15:48	15:55	15:59	16:06	
月～金	▲ 16:40	16:42	16:48	16:55	16:59	17:06	
毎日	17:00	17:02	17:08	17:15	17:19	17:26	
毎日	18:25	18:27	18:33	18:40	18:44	18:51	

運行日	ベックマン・ コールター	がん センター	下長窪	長泉 なめり駅	長泉役場	三軒家	三島駅 (南口)
毎日		9:55	9:59	10:04	10:08	10:14	10:21
月～金		▲ 10:30	10:34	10:39	10:43	10:49	10:56
毎日		11:00	11:04	11:09	11:13	11:19	11:26
月～金		▲ 11:25	11:29	11:34	11:38	11:44	11:51
毎日		12:10	12:14	12:19	12:23	12:29	12:36
毎日		13:30	13:34	13:39	13:43	13:49	13:56
毎日		14:00	14:04	14:09	14:13	14:19	14:26
毎日		15:20	15:24	15:29	15:33	15:39	15:46
月～金		▲ 16:15	16:19	16:24	16:28	16:34	16:41
月～金		▲ 17:10	17:14	17:19	17:23	17:29	17:36
毎日	17:18	17:20	17:24	17:29	17:33	17:39	17:48
月～金	▲ 18:08	▲ 18:10	18:14	18:19	18:23	18:29	18:38
毎日	19:03	19:05	19:09	19:14	19:18	19:24	19:33
月～金	▲ 19:28	▲ 19:30	19:34	19:39	19:43	19:49	19:58
月～金	▲ 20:03	▲ 20:05	20:09	20:14	20:18	20:24	20:33
月～金	▲ 20:28	▲ 20:30	20:34	20:39	20:43	20:49	20:58

5. 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していただいている路線です。

当路線は2021年4月より長泉なめり駅～がんセンター線を統合する再編を行い、2021年10月の運行分より国庫補助路線として運行を行う形となりました。今後も、国・静岡県・長泉町の支援を受け、利用環境の整備・利用の確保を図り、運行をおこなって参ります。

今後も本路線について、できるかぎりの路線の維持はおこなって参りますが、今後は人員不足に対応するため、輸送力に合わせた運行への見直しなどが必要となりますので、ご理解をお願いいたします。

なお、本路線はがんセンターへの利用が多い路線ですが、平日と土休日の輸送人員の差も大きく、今後は運行日を含めて運行の見直しを実施したいと考えております。

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) がんセンター線 三島駅～長泉なめり駅～がんセンター

計画策定年度 令和3年度 運行期間 R3.10.1～R4.9.30 評価年度 令和4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	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ほしい点があった 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	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	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	4479.5回 (12.2回/日)	4482.0回 (12.2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記載数値
収支率	計画値に対する実績値	80.2%	83.0%	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	47,778人	62,624人	6	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(2)箇所	8	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)	—	79%	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	—	439.70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				55	評価指標	A

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	JR三島駅及びJR長泉なめり駅から静岡がんセンターへのアクセスを目的とする他に、沿線との通勤・通学・買い物等需要への対応を目的とする 当路線により、JR御殿場線(長泉なめり駅)やJR東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道線(三島駅)および他の公共交通機関に接続する公共交通ネットワークを形成している。
増収策	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、GoogleMap) 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。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	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) 効率的な作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 JR下土狩駅・・・JR御殿場線 JR長泉なめり駅・・・JR御殿場線 【バス停】 長泉役場・・・清水長泉循環 下長窪・・・北小林、JR沼津駅方面
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】 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(ウェルピア長泉)、静岡県立がんセンター、三島市民会館、長泉町文化会館、長泉小学校、長泉中学校 【拠点施設】 ウェルディ長泉(ショッピングセンター) バックマン・コールドター、ファルマー・バレーセンター(大手事業所)

利用拡大・収支改善への主な取り組み

利用促進策

- ◆ 静岡県運輸振興助成金事業を活用し、市内の幼稚園・小学校を対象とした「バス乗り方教室」を実施し、バス利用の促進、きっかけづくりを図る。
- ◆ 沿線観光資源（富士山構成資産、愛鷹山、サファリパークなど）を活かしたタイアップ乗車券の制作検討。
- ◆ 新規利用者の獲得のための取り組み推進。（乗車密度の向上を目標）
 - ① バスの乗り方案内ツールの制作。地域行政と連携した配布の実施。
 - ② 幹線バスの運行態様を活用し、沿線自治体の観光振興活動などと連携する。
- ◆ 生活移動・観光移動の双方のバリア解消のため、バス利用環境の整備を行う。
 - ① 乗換案内検索サービスの提供元へ情報提供を行い、乗換案内検索（提携先含む）へ対応
 - 「ナビタイム」平成27年（2015年）2月
 - 「駅すぱあと」平成29年（2017年）6月。通勤定期券金額検索に対応
 - 「Yahoo!路線案内」平成29年（2017年）7月。通勤定期券金額検索に対応
 - 「ジョルダン」平成30年（2018年）2月。通勤定期券金額検索に対応
 - 「Google Map」令和2年（2020年）12月7日より対応
 - ② 超低床・低床バスを導入
 - 一般路線バスにおける車いす対応車両[低床・超低床バス]の割合は100%となりました。
 - ③ バス利用に便利な決済サービスの導入
 - 全国10の交通系ICカード対応
 - モバイル定期券「チケパス」の導入
 - スマートフォンで定期を購入・利用できる「チケパス」を2021年8月より導入。いつでもどこでも気軽に定期券を購入できるシステムを提供することで、定期券の販売を促進。

経費削減策

- ◆ 車両・燃料・オイルなどの仕入れについて、富士急グループ全体での仕入れを行い、スケールメリットを生かしたコスト削減を実施した。
- ◆ アイドリングストップの実施を徹底し、エコドライブによる燃料使用削減＝経費削減を図った。
- ◆ 車両の更新による燃費向上と修繕費削減を実施。
- ◆ EVバスを導入し、動力源の変更による効率化や電動化によるメンテナンスコスト削減を目指す。

その他

当社では、以前より、上記のような改善策を実施しておりますが、燃料価格の高騰、乗務員への待遇改善の実施、そして環境性能対応による路線バス車両の新車価格の上昇や車両老朽化による車両整備費用の上昇など、路線バス事業にかかるコストは年々上昇しており、この数年間は経費削減対策を上回るコスト増加が発生しております。

さらに当社のバス車両は老朽化しており、今後は車両更新をおこなうことによる導入した車両の減価償却費の負担が大きくなるとともに、老朽車両の車両整備費用がさらに大きくなることも見込まれています。

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

昨年に引き続き、本路線につきまして、単独継続困難の申出をさせていただきます。
 こちらの路線はJR沼津駅～三島駅間を結び、沼津市・長泉町・三島市に跨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。

特に沼津市内にある加藤学園高校・同初等学校の高校生・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。

系統につきましては、基本の「沼52」と、日中便に限り大岡地区の西島病院を經由する「沼51」の2系統がございます。

【※申請につきましては、補助要領に則り「沼52」系統を主系統として、同一系統にみなします。】

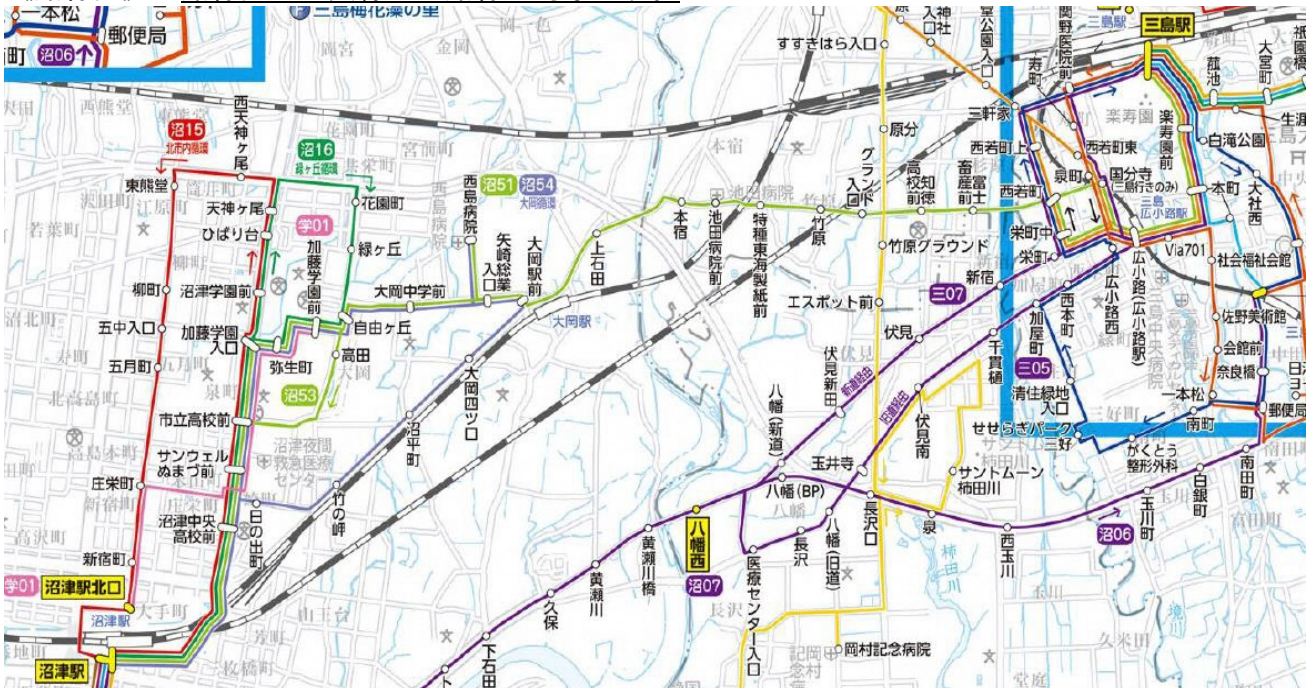
◆運行本数(2系統合計)

平日 **25往復** 土日祝日 **18往復**

◆系統キロ

沼51	沼津駅～市立高校前・西島病院・上石田～三島駅	8.2km
沼52	沼津駅～市立高校前・上石田～三島駅	7.6km

《路線図》 路線図内の黄緑色の路線が対象です。

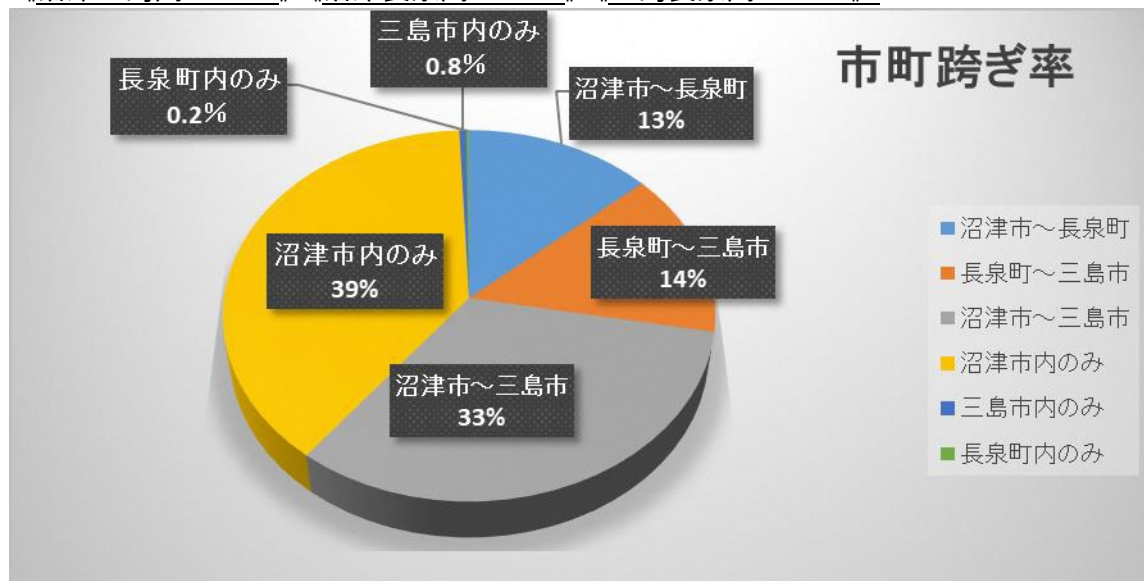


2. 運行実績

	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・ 上石田	三島駅	2年度	142,551	197,089	54,705	43,779	10,925
				3年度	130,232	193,600	51,678	41,430	10,248
				4年度	130,340	230,770	50,311	47,502	2,809
				5年度	130,626	230,892	50,353	47,532	2,821

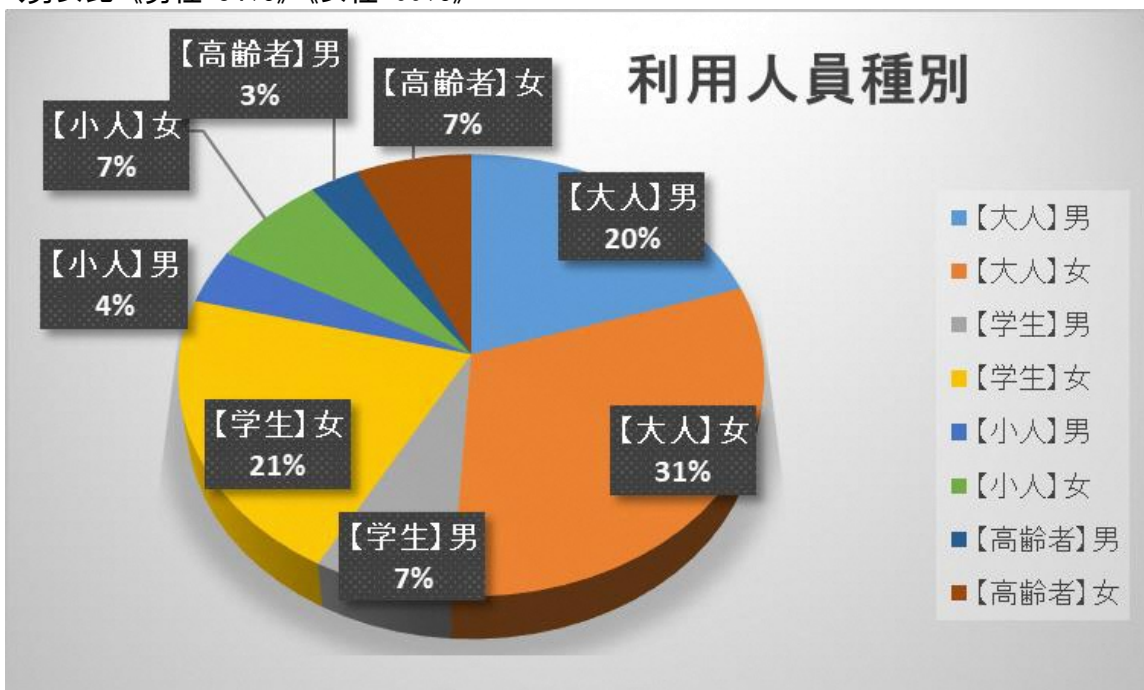
3. 利用実態

◆市町跨ぎの状況 《全体で60%の方が市町跨ぎによる利用》
 《沼津三島間が33%》《沼津長泉間が14%》《三島長泉間が13%》

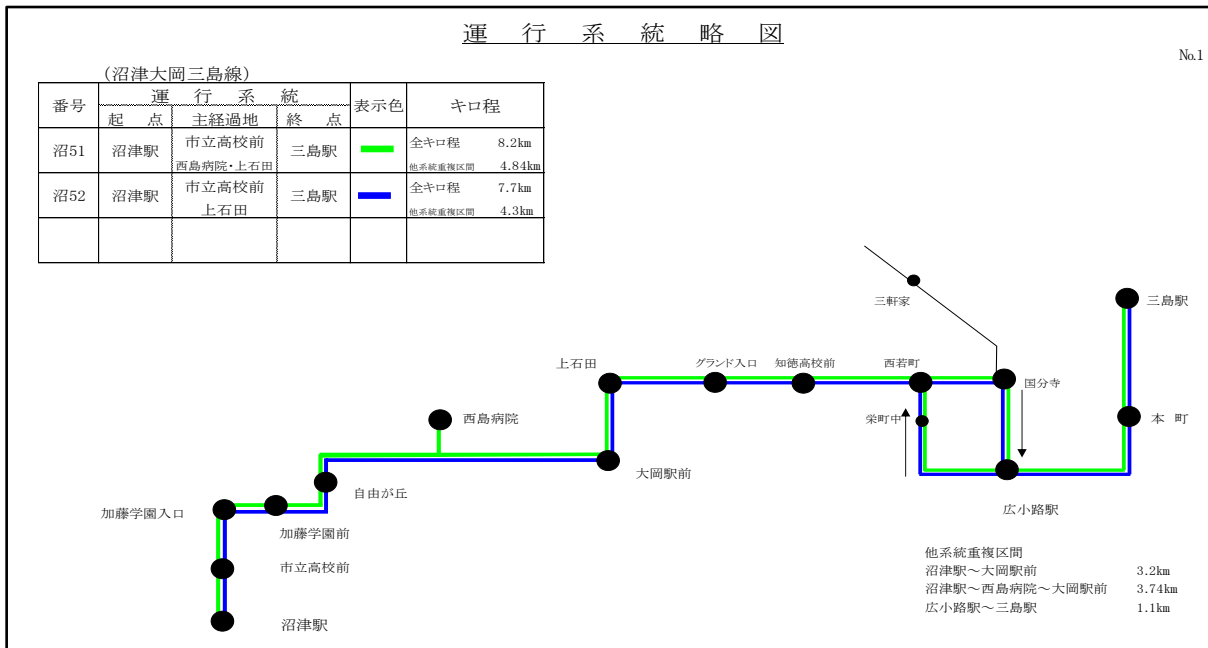


◆利用者割合 《大人一般 51%》《学生 28%》《小人 11%》《高齢者 10%》

◆男女比 《男性 34%》《女性 66%》



4. 運行系統略図



5. 利用促進・収支改善について

以前より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まいりましたが、2020年から続く新型コロナウイルスの影響は深刻であり自社努力による路線維持は限界を迎えております。

利用促進の面では、令和3年度に長年の課題であった交通系ICカードの対応化が実現し、バス利用者の利便性の向上を図るとともに、引き続き、快適にバスを利用できるメリットをPRしてまいります。

また、令和4年度からの施策として開始した、バスロケーションシステムサービスについても継続して周知活動を行うとともに、日々の運行状況のデータ化が可能になったので、遅れ・渋滞状況等を加味した実態に則した運行ダイヤ、時刻の改正を行い更なる利便性の向上を目指します。

また、デジタルスマホ定期券「バスもり」を導入している路線であり、今までは学生定期券のみの取扱いでしたが、大人一般の定期券の取扱いも開始し利便性の向上を図りました。

続いて収支改善の面では、本年10月に約25年ぶりに路線バスの上限運賃の改定を申請し、当該路線も含め運賃値上げを実施いたしました。利用客数がコロナ禍以前には到底戻らないと予想され、車両の更新や現状のサービスの維持もままならないと判断した結果、利用者には負担をおかけしますが、公共交通の存続を第一優先とし、引き続き現状のサービスを継続していく必要があると考えております。

本来であれば、更なる運行回数の減回の検討も必要となりますが、申請路線は特に通勤・通学で利用されている路線という事もあり、これ以上の減回は、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いたしまして、引き続き国庫補助路線としてご支援をいただきながら、運行を継続させていただきたく、ご審議をお願い申し上げます。

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 伊豆箱根バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点) 沼津大岡三島線 沼津駅～市立高校前・上石田～三島駅

計画策定年度 令和3年度 運行期間 R3.10.1～R4.9.30 評価年度 令和4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	A	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	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	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	(8,251)回 (22.6回/日)	(8,258)回 (22.6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	87.07%	94.46%	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	197,914人	230,770人	6	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(4)箇所 バス停(3)箇所	11	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)	—	60.50%	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))	—	施設名称		—	別紙
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	—	386.00円	6	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	413.6
合計				64	評価指標	A

平日-1
祝日+1

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	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。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ・交通系ICカードの対応エリア拡大によるキャッシュレス化の推進。 ・SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信し、利用機会の創出を促す。 ・バスロケーションシステムの活用をPRすることで、バスの利用促進に努める。
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・仕業数の見直しによる人件費の削減を実施。 ・アイドリングストップ強化。 ・有償・無償に係わらず事故の削減強化。 ・コロナ需要にあわせた運行本数の調整。 ・雇用調整助成金の特例処置に伴う乗務員の休業取得。

(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>【駅】JR沼津駅・JR大岡駅・三島広小路駅・JR三島駅 【バス停留所】加藤学園入口・大岡駅前・本町</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>沼津中央高校・沼津市立高校・加藤学園高校・加藤学園初等学校・大岡中学校・知徳高校・西島病院・池田病院・ブラザヴェルデ・沼津商工会議所・サンウェル沼津・三島市民文化会館・三島商工会議所</p>

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、がんセンター以北の高齢者や児童の唯一の移動手段であり、令和5年度は37名の児童が通学利用をする見込みであり、路線の担う役割は大きいことから、関係自治会の区長に対して状況説明、回覧を依頼した。</p> <p>町としても、路線の現況について広報等を活用して広く情報発信をするとともに利用促進策について検討していく。</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。引き続き時刻表の配布や広報による情報発信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。</p> <p>町内の路線のなかでも比較的使用が多く認知が高い当該路線について、町としても広報を活用して路線の現況について情報発信を行うとともに、利用促進や路線の維持確保を目的とした財政的な支援の検討に取り組んでいく。</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>昨年度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路線の維持確保を目的とした財政的な支援や利用促進策の検討を図る。</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>昨年度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路線の維持確保を目的とした財政的な支援や利用促進策の検討を図る。</p>

自主運行バスについて

① 長泉・清水循環バス

(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 ①伊豆箱根バス(株) (1便～3便) ②(株)東海バス (4便～6便)

(4) 最終運行日 令和5年1月22日(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・土曜6便/日曜・祝日・年末年始5便

【運行委託料】 22,276千円(税込)(令和4年度見込)

(6) 利用実績(4月～11月)

年度	1便	2便	3便	4便	5便	6便	計
R1	3,822	6,322	5,777	4,527	3,861	1,938	26,247
R2	2,871	5,350	4,667	3,516	2,718	1,682	20,804
R3	2,778	5,483	4,616	3,503	2,823	1,140	20,343
R4	2,320	6,100	4,999	3,515	2,980	1,438	21,352
前年比	83.5%	111.2%	108.2%	100.3%	105.5%	126.1%	104.9%

- 第1便の利用者数の減少は、通勤・通学で利用している方の通勤・通学の手段が自家用車や自転車に変わってきていることから減少傾向にあると推測する。
- 全体的に利用者数は、前年度と比較し僅かであるが増加しているものの、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準には戻っていない。

長泉・清水循環バス路線図



【静岡医療センター方面】

バス停 No.	バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便
1	長泉なめり駅	○7:30	9:37	11:34	13:56	15:48	17:40
2	新愛鷹橋	○7:36	9:40	11:37	13:59	15:51	17:43
3	山本整形	○7:42	9:43	11:40	14:02	15:54	17:46
4	ウエルディ長泉	○7:44	9:44	11:41	14:03	15:55	17:47
5	城山	○7:44	9:44	11:41	14:03	15:55	17:47
6	下長窪	○7:47	9:46	11:43	14:05	15:57	17:49
7	荻素橋	○7:47	9:46	11:43	14:05	15:57	17:49
8	健康公園	○7:51	9:48	11:45	14:07	15:59	17:51
9	福社会館	○7:53	9:51	11:48	14:10	16:02	17:54
10	長泉役場	○7:55	9:53	11:50	14:12	16:04	17:56
11	長泉中央保育園	○7:56	9:54	11:51	14:13	16:05	17:57
12	沼津信用金庫	○7:57	9:55	11:52	14:14	16:06	17:58
13	下土狩駅	○8:00	9:59	11:56	14:18	16:10	18:02
14	すすきはら入口	○8:01	10:00	11:57	14:19	16:11	18:03
15	原分	○8:02	10:01	11:58	14:20	16:12	18:04
16	竹原グラウンド	○8:03	10:02	11:59	14:21	16:13	18:05
17	エスポート前	○8:04	10:03	12:00	14:22	16:14	18:06
18	岡村記念病院	○8:18	10:13	12:10	14:32	16:24	18:16
19	静岡医療センター	○8:27	10:23	12:20	14:37	16:29	18:21

【長泉なめり駅方面】

バス停 No.	バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便
19	静岡医療センター	○8:27	10:23	12:20	14:37	16:29	18:21
20	サントムーン柿田川	○8:36	10:32	12:29	14:46	16:38	18:30
17	エスポート前	○8:40	10:36	12:33	14:50	16:42	18:34
16	竹原グラウンド	○8:41	10:37	12:34	14:51	16:43	18:35
15	原分	○8:42	10:38	12:35	14:52	16:44	18:36
14	すすきはら入口	○8:43	10:39	12:36	14:53	16:45	18:37
13	下土狩駅	○8:48	10:44	12:41	14:58	16:50	18:42
12	沼津信用金庫	○8:50	10:46	12:43	15:00	16:52	18:44
11	長泉中央保育園	○8:51	10:47	12:44	15:01	16:53	18:45
10	長泉役場	○8:52	10:48	12:45	15:02	16:54	18:46
9	福社会館	○8:56	10:52	12:49	15:06	16:58	18:50
8	健康公園	○8:57	10:53	12:50	15:07	16:59	18:51
7	荻素橋	○8:58	10:54	12:51	15:08	17:00	18:52
6	下長窪	○8:58	10:54	12:51	15:08	17:00	18:52
5	城山	○9:00	10:56	12:53	15:10	17:02	18:54
4	ウエルディ長泉	○9:00	10:56	12:53	15:10	17:02	18:54
3	山本整形	○9:02	10:58	12:55	15:12	17:04	18:56
2	新愛鷹橋	○9:06	11:02	12:59	15:16	17:08	19:00
1	長泉なめり駅	○9:10	11:07	13:04	15:21	17:13	19:05

※サントムーン柿田川には、復路の長泉なめり駅方面のみ経由し停車します。

※岡村記念病院は、往路の静岡医療センター方面のみ停車します。

問合せ先(通年)

伊豆箱根バス (1便~3便) 977-3874
 東海バス (4便~6便) 935-6611
 長泉町役場企画財政課 989-5504

※ ○印は、日・祝日運休です。

※ バスは、交通状況、天候などにより遅れることがあります。

※ 12月29日から1月3日までの年末年始の運行は、日・祝日ダイヤで運行します。

② 長泉北小学校～桃沢郷線

(1) 目的

路線バス「御長屋線」の退出に伴って、当該路線の沿線地区に居住する一部児童の通学手段の確保を主な目的とする。

(2) 運営主体 長泉町

(3) 運行主体 (株)東海バス

(4) 運行開始 道路運送法第21条 平成30年4月6日 道路運送法第4条 令和3年4月8日

(5) 運行内容

【運行経路】 長泉北小学校⇒元長窪⇒桃沢郷

【運行距離】 6.10km

【運賃】 別紙参照

【運行本数】 619便(令和4年度見込)

【運行委託料】 8,542千円(令和4年度見込)

(6) 利用者数(=通学費補助金申請人数)

当該自主運行バスは、路線バスの退出に伴う沿線地区の児童の通学手段の確保が主な運行の目的であり、定期券を所持する小中学生の利用が大半である。このことより、利用者数については、「長泉町立小学校児童及び中学校生徒遠距離通学費補助金¹の申請人数」を参考とする。

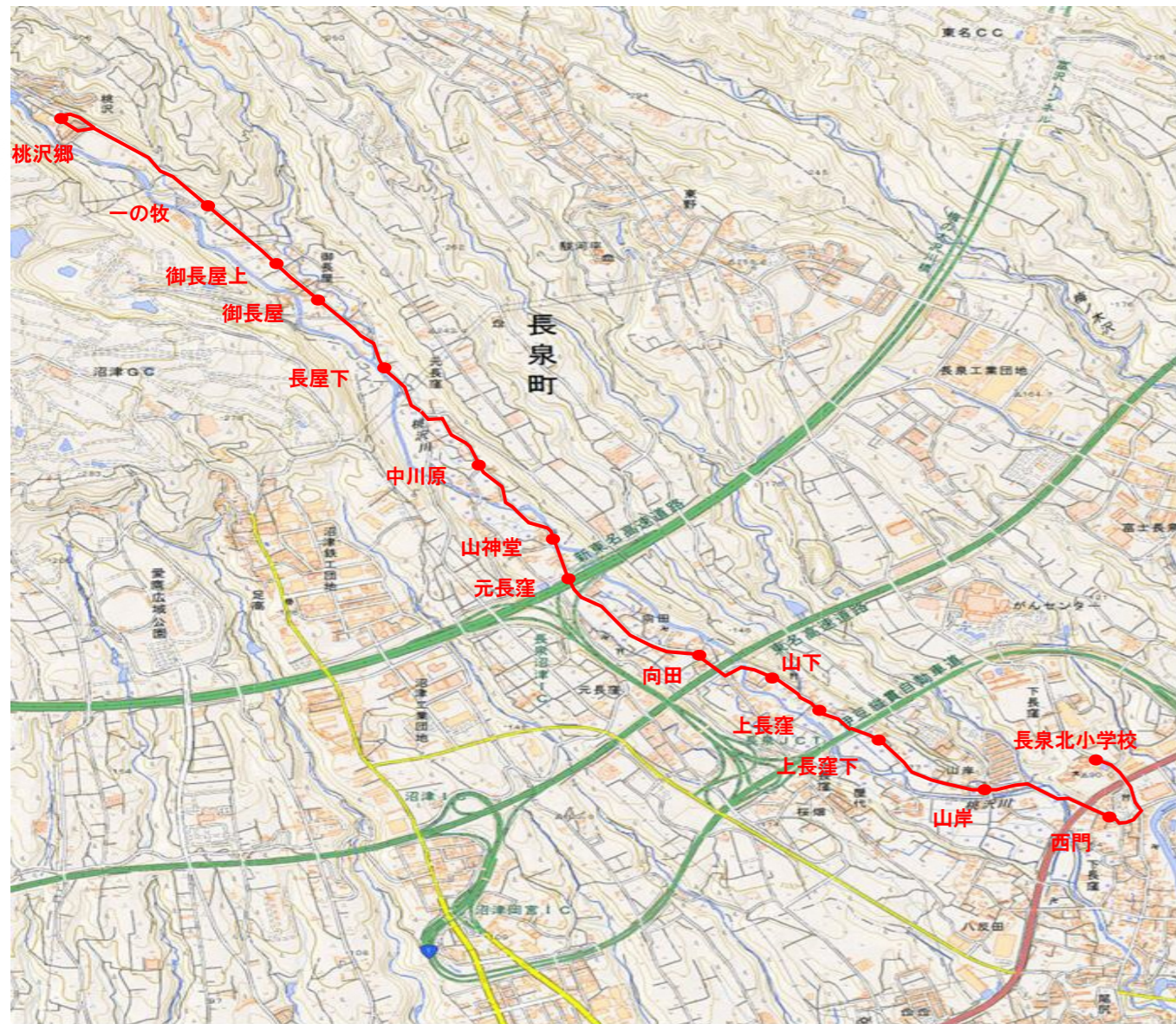
年度	長泉町立小学校児童及び中学校生徒 遠距離通学費補助金の申請人数
R01	24人
R02	22人
R03	25人
R04	23人
R05	17人(見込)

(7) その他

一般客の利用は殆どなく、定期券を所持する小中学生のみの利用となっている。

¹ 長泉町内に居住し長泉町教育委員会の指定した町立小学校及び中学校に通学する遠距離通学児童及び生徒の通学費を補助し、通学費に対する保護者負担の軽減を図ることを目的とする補助金。補助の額は、学年始休業日、夏季休業日、冬季休業日及び学年末休業日を除く年間通学費の定期代に対してその3分の2以内を補助する。

【令和4年度長泉北小学校～桃沢郷線 運行経路図】



【令和4年度長泉北小学校～桃沢郷線 時刻表】

行き		
停留所名	①	②
桃沢郷	7:30	13:00
一の牧	7:31	13:01
御長屋上	7:32	13:02
御長屋	7:32	13:02
長屋下	7:34	13:04
中川原	7:35	13:05
山神堂	7:35	13:05
元長窪	7:37	13:07
向田	7:38	13:08
山下	7:39	13:09
上長窪	7:39	13:09
上長窪下	7:40	13:10
山岸	7:41	13:11
西門	7:43	13:13
長泉北小学校	7:50	13:20

帰り							
停留所名	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
長泉北小学校	9:40	11:30	12:05	13:05	14:20	15:10	15:40
西門	9:41	11:31	12:06	13:06	14:21	15:11	15:41
山岸	9:42	11:32	12:07	13:07	14:22	15:12	15:42
上長窪下	9:43	11:33	12:08	13:08	14:23	15:13	15:43
上長窪	9:43	11:33	12:08	13:08	14:23	15:13	15:43
山下	9:44	11:34	12:09	13:09	14:24	15:14	15:44
向田	9:45	11:35	12:10	13:10	14:25	15:15	15:45
元長窪	9:46	11:36	12:11	13:11	14:26	15:16	15:46
山神堂	9:47	11:37	12:12	13:12	14:27	15:17	15:47
中川原	9:49	11:39	12:14	13:14	14:29	15:19	15:49
長屋下	9:50	11:40	12:15	13:15	14:30	15:20	15:50
御長屋	9:52	11:42	12:17	13:17	14:32	15:22	15:52
御長屋上	9:52	11:42	12:17	13:17	14:32	15:22	15:52
一の牧	9:55	11:45	12:20	13:20	14:35	15:25	15:55
桃沢郷	10:00	11:50	12:25	13:25	14:40	15:30	16:00

【令和4年度長泉北小学校～桃沢郷線 定期代】

(大人)

(小人)

区分等	定期代(往復料金)		
	1期 4/7～7/22	2期 8/25～12/23	3期 1/6～3/30
元長窪	22,980円	25,950円	16,540円
長屋下	27,550円	31,120円	19,840円
御長屋上	31,220円	35,260円	22,480円
桃沢郷	35,830円	40,470円	25,800円

区分等	定期代(往復料金)		
	1期 4/7～7/22	2期 8/25～12/23	3期 1/6～3/30
元長窪	11,500円	12,980円	8,280円
長屋下	13,770円	15,560円	9,910円
御長屋上	15,620円	17,630円	11,240円
桃沢郷	17,920円	20,240円	12,900円

※ (一般料金) 桃沢郷～長泉北小学校 390円
元長窪～長泉北小学校 250円

※ ①⑦は、北小学校の開校日全日運行している。
そのほかは、小学校の行事予定やカリキュラムに応じて運行している。

長泉町コミュニティバス再編運行ダイヤ案の一部変更について

長泉町コミュニティバスの再編運行案(令和4年10月31日 長泉町地域公共交通協議会承認済、令和5年1月23日運行開始予定)について、「循環線A」「循環線B」の朝1便は長泉なめり駅を始発とするダイヤ案としていたが、「循環線A」1便を南一色広場始発とし、南一色方面の朝の循環線需要に対応し、利用者の利便性の向上を図る。これにより運行ダイヤ案の一部を変更する。

<循環線A (平日)>

停留所名	1便		2便	3便	4便	5便
	(変更前)	(変更後)				
南一色広場	-	7:14	-	11:15	-	16:10
カインズ長泉店	-	7:15	-	11:16	-	16:11
山本整形	-	7:16	-	11:17	-	16:12
長泉なめり駅	7:15	↓	9:15	↓	14:10	↓
ウエルディ長泉	7:19	7:19	9:19	11:20	14:14	16:15
城山	7:20	7:20	9:20	11:21	14:15	16:16

 …変更箇所

<循環線A (土日祝)>

停留所名	1便		2便	3便	4便	5便
	(変更前)	(変更後)				
南一色広場	-	8:34	-	11:15	-	16:10
カインズ長泉店	-	8:35	-	11:16	-	16:11
山本整形	-	8:36	-	11:17	-	16:12
長泉なめり駅	8:35	↓	9:15	↓	14:10	↓
ウエルディ長泉	8:39	8:39	9:19	11:20	14:14	16:15
城山	8:40	8:40	9:20	11:21	14:15	16:16

 …変更箇所

デマンド乗合タクシー「ももタク」運行状況及び時刻改正について

【運行状況】

<年度別・月別利用者数>

	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	乗合率 (年)	収支率 (年)
実証運行	H30							127	106	98	83	70	66	550	1.24	23.7
	R01	令和元年9月 行き帰りともに3便減便、時刻改正														
		101	89	117	113	80	69	90	70	79	56	50	60	974	1.20	20.0
本格運行	R02	27	30	77	79	74	92	114	132	126	114	78	95	1,038	1.16	16.8
	R03	令和3年4月 帰り予約締切時間「30分前」に短縮、100円～200円の運賃値上げ														
		88	53	81	108	107	102	76	86	81	75	89	122	1,068	1.16	20.2
	R04	138	104	109	115	129	132	152	141					1,020	1.22	19.4

- 令和4年度の11月末時点の利用者数は1,020人であり、令和3年度の同時期と比べ319人増加している。また、利用者数は年々増加しており、新型コロナウイルス感染症のワクチン接種が進み、外出需要が増加していることが要因だと推測する。
- 特に、「行きの6便」「帰りの8便」の月平均利用者が約7名増加している。
「行きの6便」は高齢者の買い物（ウェルディながいずみ）、「帰りの8便」はコアユーザーの帰宅で利用されている。
- 収支率の低調については、「帰りの8便」のコアユーザーの方が障害者であり、割引（半額料金）の適用を受けていることが起因している。

【時刻改正について】

令和5年1月23日に再編運行を予定している長泉町コミュニティバスの新ダイヤに合わせ、乗り換え等の利便性を高めるため時刻改正を実施する。

(1) 改正日 令和5年1月23日

(2) 時刻表 「ももタク時刻表（現在・改正案）」参照

(3) 改正の着眼点

- (行き) ①ももタク「長泉なめり駅」降車後、「南北線、循環線A、循環線B」への乗り換え
②ももタク「下長窪」降車後、「循環線A」への乗り換え
⇒7便、9便、10便を時刻改正
- (帰り) ③南北線、循環線A、循環線B「長泉なめり駅」降車後、「ももタク」への乗り換え
④循環線B「下長窪」降車後、「ももタク」への乗り換え
⇒5便～8便を時刻改正

ももタク時刻表(現在・改正案)

(現在)

行き

	停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
1	桃沢郷上	6:30	7:25	8:40	9:15	9:40	11:10	12:10	13:40	15:30	17:25
2	桃沢郷	6:30	7:25	8:40	9:15	9:40	11:10	12:10	13:40	15:30	17:25
3	一の牧	6:31	7:26	8:41	9:16	9:41	11:11	12:11	13:41	15:31	17:26
4	御長屋上	6:32	7:27	8:42	9:17	9:42	11:12	12:12	13:42	15:32	17:27
5	御長屋	6:32	7:27	8:42	9:17	9:42	11:12	12:12	13:42	15:32	17:27
6	長屋下	6:33	7:28	8:43	9:18	9:43	11:13	12:13	13:43	15:33	17:28
7	浄水場下	6:33	7:28	8:43	9:18	9:43	11:13	12:13	13:43	15:33	17:28
8	中川原	6:34	7:29	8:44	9:19	9:44	11:14	12:14	13:44	15:34	17:29
9	元耕地	6:34	7:29	8:44	9:19	9:44	11:14	12:14	13:44	15:34	17:29
10	山神堂	6:35	7:30	8:45	9:20	9:45	11:15	12:15	13:45	15:35	17:30
11	元長窪	6:36	7:31	8:46	9:21	9:46	11:16	12:16	13:46	15:36	17:31
12	中耕地	6:36	7:31	8:46	9:21	9:46	11:16	12:16	13:46	15:36	17:31
13	向田	6:37	7:32	8:47	9:22	9:47	11:17	12:17	13:47	15:37	17:32
14	山下	6:38	7:33	8:48	9:23	9:48	11:18	12:18	13:48	15:38	17:33
15	上長窪公民館	6:38	7:33	8:48	9:23	9:48	11:18	12:18	13:48	15:38	17:33
16	上長窪	6:39	7:34	8:49	9:24	9:49	11:19	12:19	13:49	15:39	17:34
17	上長窪広場	6:39	7:34	8:49	9:24	9:49	11:19	12:19	13:49	15:39	17:34
18	上長窪下	6:40	7:35	8:50	9:25	9:50	11:20	12:20	13:50	15:40	17:35
19	屋代住宅	6:40	7:35	8:50	9:25	9:50	11:20	12:20	13:50	15:40	17:35
20	山岸	6:41	7:36	8:51	9:26	9:51	11:21	12:21	13:51	15:41	17:36
21	谷津入口	6:41	7:36	8:51	9:26	9:51	11:21	12:21	13:51	15:41	17:36
22	西門	6:42	7:37	8:52	9:27	9:52	11:22	12:22	13:52	15:42	17:37
23	ウエルディ長泉	6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:25	13:55	15:45	17:40
24	下長窪	6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:25	13:55	15:45	17:40
25	長泉なめり駅	6:50	7:45	9:00	9:35	10:00	11:30	12:30	14:00	15:50	17:45

(改正案)

行き

	停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
1	桃沢郷上	6:30	7:25	8:40	9:15	9:40	11:10	12:40	13:40	15:00	17:00
2	桃沢郷	6:30	7:25	8:40	9:15	9:40	11:10	12:40	13:40	15:00	17:00
3	一の牧	6:31	7:26	8:41	9:16	9:41	11:11	12:41	13:41	15:01	17:01
4	御長屋上	6:32	7:27	8:42	9:17	9:42	11:12	12:42	13:42	15:02	17:02
5	御長屋	6:32	7:27	8:42	9:17	9:42	11:12	12:42	13:42	15:02	17:02
6	長屋下	6:33	7:28	8:43	9:18	9:43	11:13	12:43	13:43	15:03	17:03
7	浄水場下	6:33	7:28	8:43	9:18	9:43	11:13	12:43	13:43	15:03	17:03
8	中川原	6:34	7:29	8:44	9:19	9:44	11:14	12:44	13:44	15:04	17:04
9	元耕地	6:34	7:29	8:44	9:19	9:44	11:14	12:44	13:44	15:04	17:04
10	山神堂	6:35	7:30	8:45	9:20	9:45	11:15	12:45	13:45	15:05	17:05
11	元長窪	6:36	7:31	8:46	9:21	9:46	11:16	12:46	13:46	15:06	17:06
12	中耕地	6:36	7:31	8:46	9:21	9:46	11:16	12:46	13:46	15:06	17:06
13	向田	6:37	7:32	8:47	9:22	9:47	11:17	12:47	13:47	15:07	17:07
14	山下	6:38	7:33	8:48	9:23	9:48	11:18	12:48	13:48	15:08	17:08
15	上長窪公民館	6:38	7:33	8:48	9:23	9:48	11:18	12:48	13:48	15:08	17:08
16	上長窪	6:39	7:34	8:49	9:24	9:49	11:19	12:49	13:49	15:09	17:09
17	上長窪広場	6:39	7:34	8:49	9:24	9:49	11:19	12:49	13:49	15:09	17:09
18	上長窪下	6:40	7:35	8:50	9:25	9:50	11:20	12:50	13:50	15:10	17:10
19	屋代住宅	6:40	7:35	8:50	9:25	9:50	11:20	12:50	13:50	15:10	17:10
20	山岸	6:41	7:36	8:51	9:26	9:51	11:21	12:51	13:51	15:11	17:11
21	谷津入口	6:41	7:36	8:51	9:26	9:51	11:21	12:51	13:51	15:11	17:11
22	西門	6:42	7:37	8:52	9:27	9:52	11:22	12:52	13:52	15:12	17:12
23	ウエルディ長泉	6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:55	13:55	15:15	17:15
24	下長窪	6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:55	13:55	15:15	17:15
25	長泉なめり駅	6:50	7:45	9:00	9:35	10:00	11:30	13:00	14:00	15:20	17:20

(現在)

帰り

	停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
1	長泉なめり駅	10:55	11:30	12:45	13:30	14:30	15:20	16:30	17:15	19:05
2	下長窪	11:00	11:35	12:50	13:35	14:35	15:25	16:35	17:20	19:10
3	ウエルディ長泉	11:00	11:35	12:50	13:35	14:35	15:25	16:35	17:20	19:10
4	西門	11:03	11:38	12:53	13:38	14:38	15:28	16:38	17:23	19:13
5	谷津入口	11:04	11:39	12:54	13:39	14:39	15:29	16:39	17:24	19:14
6	山岸	11:04	11:39	12:54	13:39	14:39	15:29	16:39	17:24	19:14
7	屋代住宅	11:05	11:40	12:55	13:40	14:40	15:30	16:40	17:25	19:15
8	上長窪下	11:05	11:40	12:55	13:40	14:40	15:30	16:40	17:25	19:15
9	上長窪広場	11:06	11:41	12:56	13:41	14:41	15:31	16:41	17:26	19:16
10	上長窪	11:06	11:41	12:56	13:41	14:41	15:31	16:41	17:26	19:16
11	上長窪公民館	11:07	11:42	12:57	13:42	14:42	15:32	16:42	17:27	19:17
12	山下	11:07	11:42	12:57	13:42	14:42	15:32	16:42	17:27	19:17
13	向田	11:08	11:43	12:58	13:43	14:43	15:33	16:43	17:28	19:18
14	中耕地	11:09	11:44	12:59	13:44	14:44	15:34	16:44	17:29	19:19
15	元長窪	11:09	11:44	12:59	13:44	14:44	15:34	16:44	17:29	19:19
16	山神堂	11:10	11:45	13:00	13:45	14:45	15:35	16:45	17:30	19:20
17	元耕地	11:11	11:46	13:01	13:46	14:46	15:36	16:46	17:31	19:21
18	中川原	11:11	11:46	13:01	13:46	14:46	15:36	16:46	17:31	19:21
19	浄水場下	11:12	11:47	13:02	13:47	14:47	15:37	16:47	17:32	19:22
20	長屋下	11:12	11:47	13:02	13:47	14:47	15:37	16:47	17:32	19:22
21	御長屋	11:13	11:48	13:03	13:48	14:48	15:38	16:48	17:33	19:23
22	御長屋上	11:13	11:48	13:03	13:48	14:48	15:38	16:48	17:33	19:23
23	一の牧	11:14	11:49	13:04	13:49	14:49	15:39	16:49	17:34	19:24
24	桃沢郷	11:15	11:50	13:05	13:50	14:50	15:40	16:50	17:35	19:25
25	桃沢郷上	11:15	11:50	13:05	13:50	14:50	15:40	16:50	17:35	19:25

(改正案)

帰り

	停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
1	長泉なめり駅	10:55	11:30	12:45	13:30	15:00	15:40	17:00	17:45	19:05
2	下長窪	11:00	11:35	12:50	13:35	15:05	15:45	17:05	17:50	19:10
3	ウエルディ長泉	11:00	11:35	12:50	13:35	15:05	15:45	17:05	17:50	19:10
4	西門	11:03	11:38	12:53	13:38	15:08	15:48	17:08	17:53	19:13
5	谷津入口	11:04	11:39	12:54	13:39	15:09	15:49	17:09	17:54	19:14
6	山岸	11:04	11:39	12:54	13:39	15:09	15:49	17:09	17:54	19:14
7	屋代住宅	11:05	11:40	12:55	13:40	15:10	15:50	17:10	17:55	19:15
8	上長窪下	11:05	11:40	12:55	13:40	15:10	15:50	17:10	17:55	19:15
9	上長窪広場	11:06	11:41	12:56	13:41	15:11	15:51	17:11	17:56	19:16
10	上長窪	11:06	11:41	12:56	13:41	15:11	15:51	17:11	17:56	19:16
11	上長窪公民館	11:07	11:42	12:57	13:42	15:12	15:52	17:12	17:57	19:17
12	山下	11:07	11:42	12:57	13:42	15:12	15:52	17:12	17:57	19:17
13	向田	11:08	11:43	12:58	13:43	15:13	15:53	17:13	17:58	19:18
14	中耕地	11:09	11:44	12:59	13:44	15:14	15:54	17:14	17:59	19:19
15	元長窪	11:09	11:44	12:59	13:44	15:14	15:54	17:14	17:59	19:19
16	山神堂	11:10	11:45	13:00	13:45	15:15	15:55	17:15	18:00	19:20
17	元耕地	11:11	11:46	13:01	13:46	15:16	15:56	17:16	18:01	19:21
18	中川原	11:11	11:46	13:01	13:46	15:16	15:56	17:16	18:01	19:21
19	浄水場下	11:12	11:47	13:02	13:47	15:17	15:57	17:17	18:02	19:22
20	長屋下	11:12	11:47	13:02	13:47	15:17	15:57	17:17	18:02	19:22
21	御長屋	11:13	11:48	13:03	13:48	15:18	15:58	17:18	18:03	19:23
22	御長屋上	11:13	11:48	13:03	13:48	15:18	15:58	17:18	18:03	19:23
23	一の牧	11:14	11:49	13:04	13:49	15:19	15:59	17:19	18:04	19:24
24	桃沢郷	11:15	11:50	13:05	13:50	15:20	16:00	17:20	18:05	19:25
25	桃沢郷上	11:15	11:50	13:05	13:50	15:20	16:00	17:20	18:05	19:25

ちょうどいいが いちばんいい *nagaizumi*



長泉町マイナンバーカードを活用した タクシー利用助成事業

実証運行アンケート結果



実証運行の内容

実施期間	令和4年5月9日（月）～7月29日（金）	
対 象	マイナンバーカードを持っている75歳以上の方	
助成内容	金 額	1人 の場合：メーター運賃の半額まで（上限600円） 2人以上の場合：1人あたり定額400円
	回 数	12回（1人1日2回まで）
	条 件	●乗車時間が午前7時から午後7時の間であること ●乗車・降車のいずれかが長泉町内であること

実証運行の実績概要

年齢	利用登録者	実利用者	延べ利用者
75歳～79歳	55人	28人	162人
80歳～84歳	79人	48人	350人
85歳～89歳	38人	25人	145人
90歳～	17人	14人	92人
計	189人	115人	749人

※年齢は、令和4年7月29日現在

メーター運賃計	利用者負担計	町助成額計
847,650円	470,540円	377,110円

平均/回	
メーター運賃	運行距離
1,260円	3.1km

アンケートの対象

(75歳以上の高齢者) タクシー・バス利用助成事業申請者

マイナンバーカードを持っている方

【対象1】
実証運行に参加した方

【対象2】
実証運行に参加しなかった方

【対象3】
マイナンバーカードを持っていない方

発送・回答状況

属性種別	対象者数	発送数	回答率
対象1 実証運行に参加した方	189人	189通	77.9%
対象2 (マイナンバーカードを保有して) 実証運行に参加しなかった方	1,776人	640通	62.3%
対象3 マイナンバーカードを保有していない方	1,350人	610通	37.4%

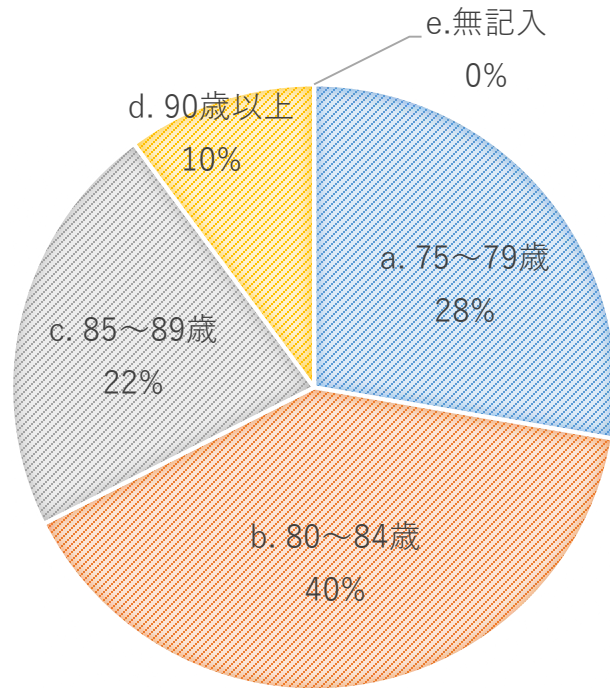
※対象者数は、令和4年7月26日現在で抽出

アンケート集計結果

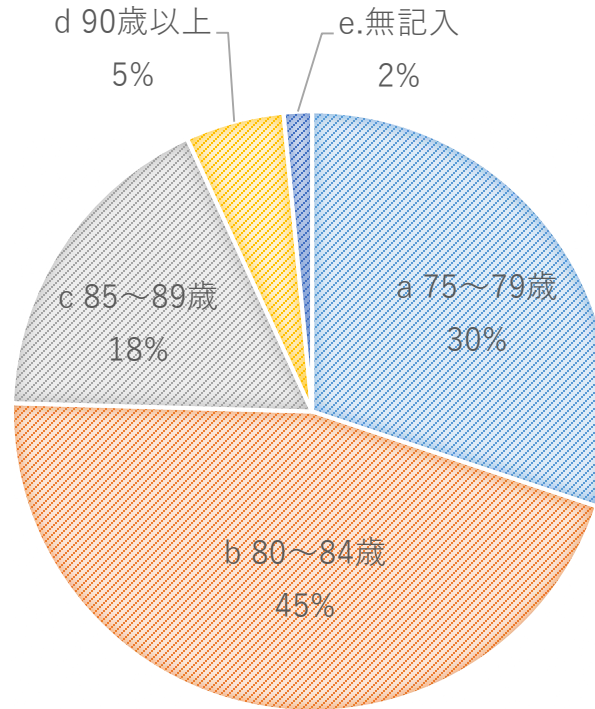
【共通質問事項】

あなたの年齢を教えてください。

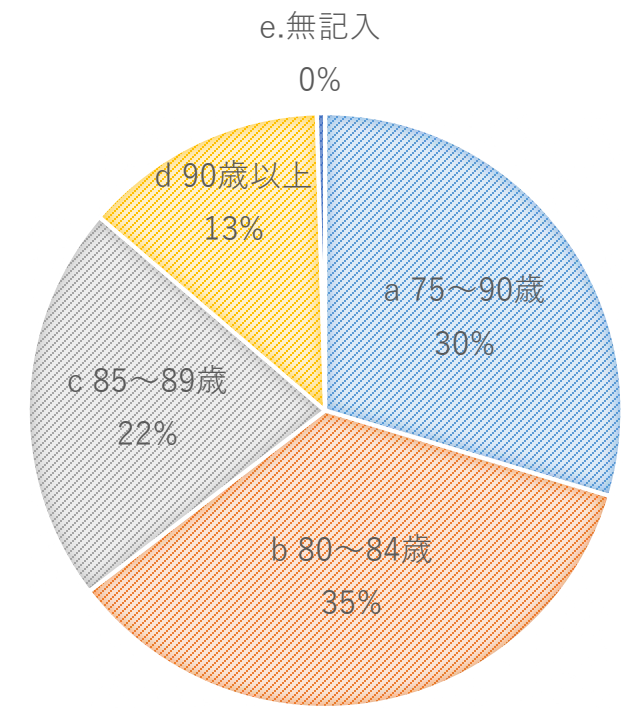
実証実験の参加者
(148名分)



マイナンバーカードあり
(399名分)



マイナンバーカード無し
(228名分)

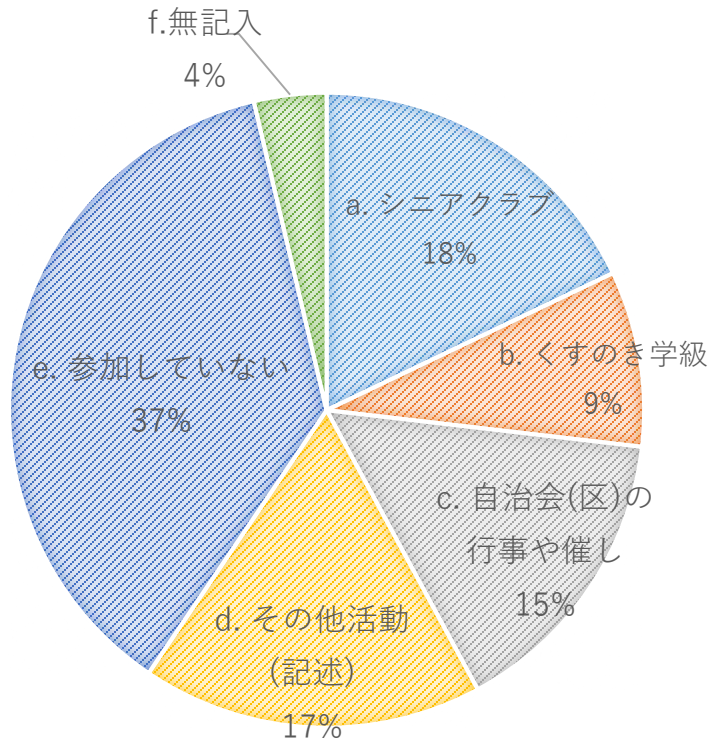


- a 75~79歳
- b 80~84歳
- c 85~89歳
- d 90歳以上
- e. 無記入

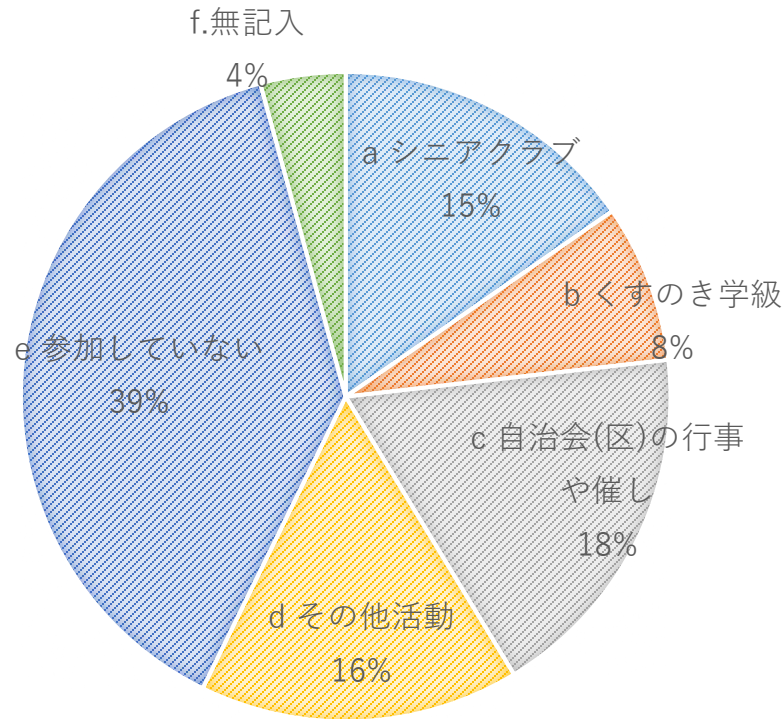
【共通質問事項】

普段、参加されている団体活動などがあれば教えてください(複数回答可)。

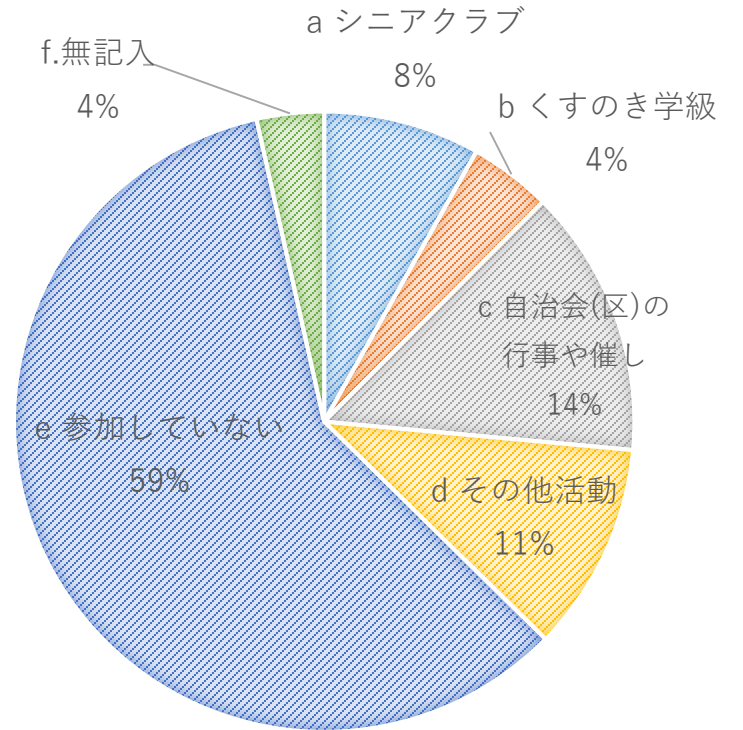
実証運行の参加者
(148名分)



マイナンバーカードあり
(399名分)



マイナンバーカード無し
(228名分)

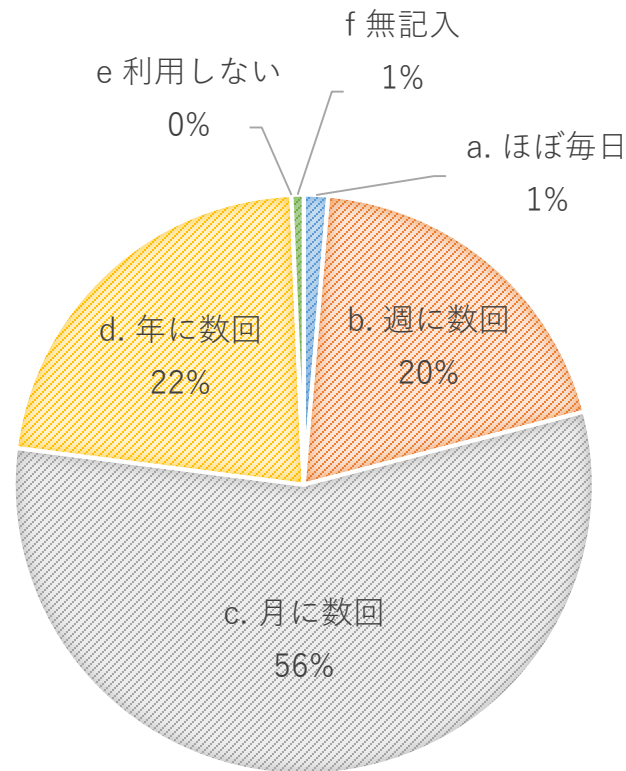


- a シニアクラブ
- b くすのき学級
- c 自治会(区)の行事や催し
- d その他活動
- e 参加していない
- f. 無記入

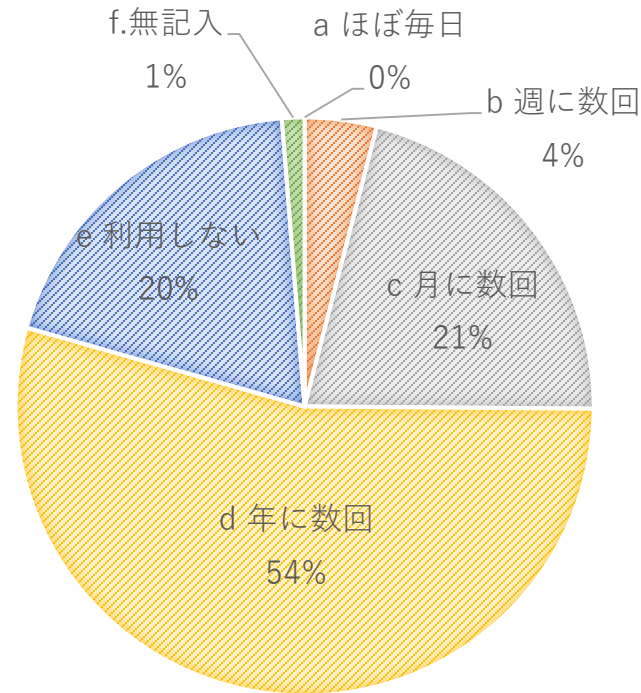
【共通質問事項】

普段、タクシーをどの程度、利用しますか。

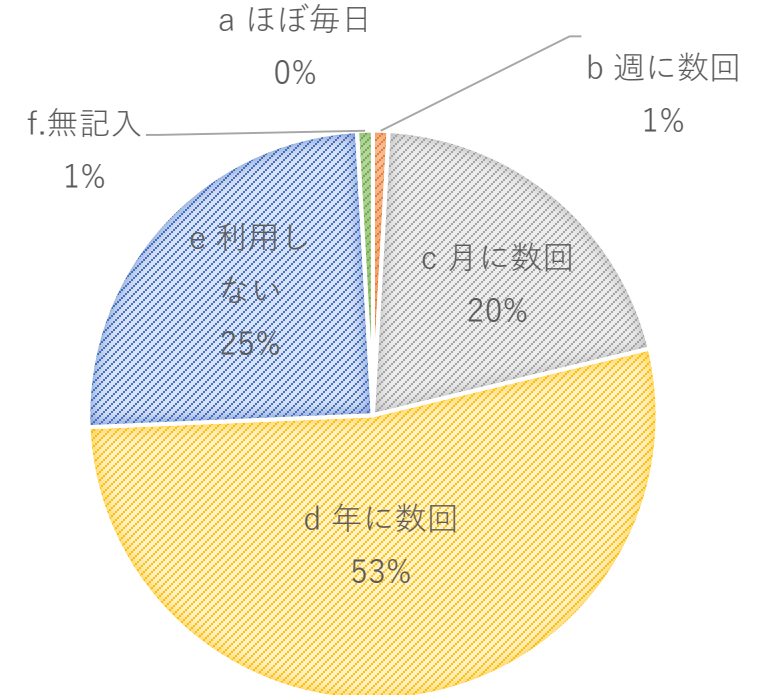
実証運行の参加者
(148名分)



マイナンバーカードあり
(399名分)



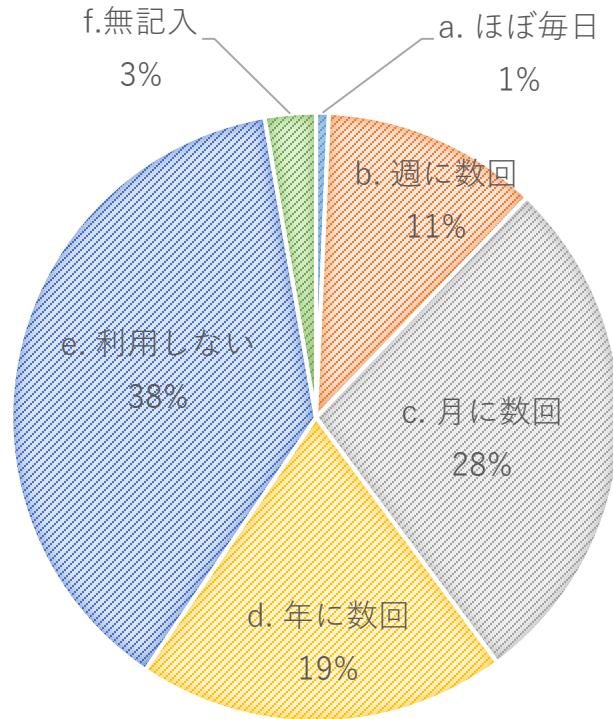
マイナンバーカード無し
(228名分)



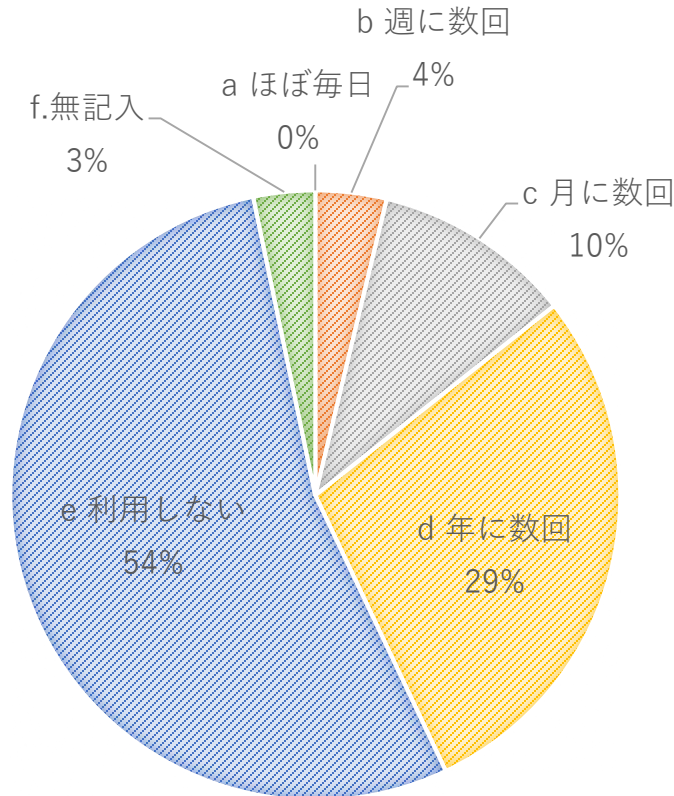
- a ほぼ毎日
- b 週に数回
- c 月に数回
- d 年に数回
- e 利用しない
- f 無記入

普段、バスをどの程度、利用しますか。

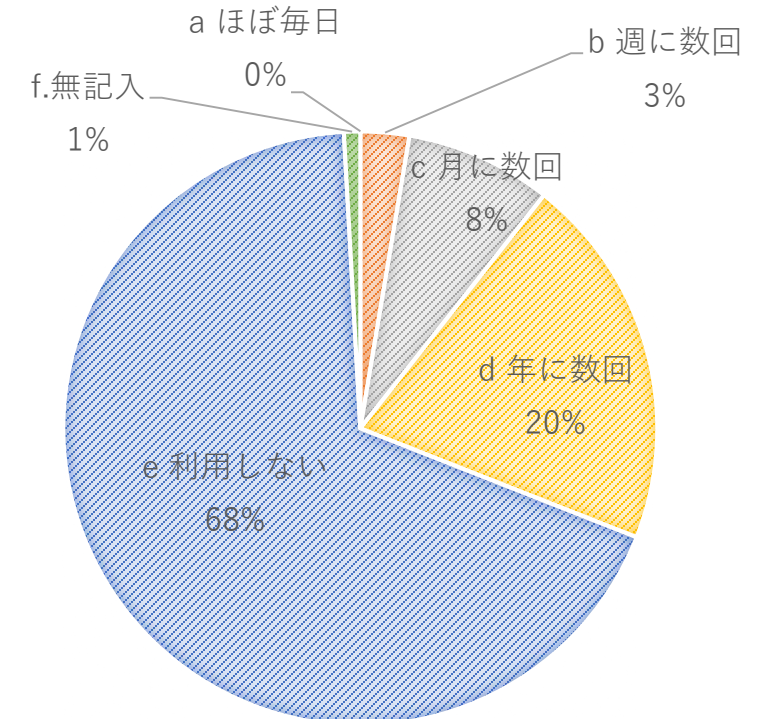
実証運行の参加者
(148名分)



マイナンバーカードあり
(399名分)



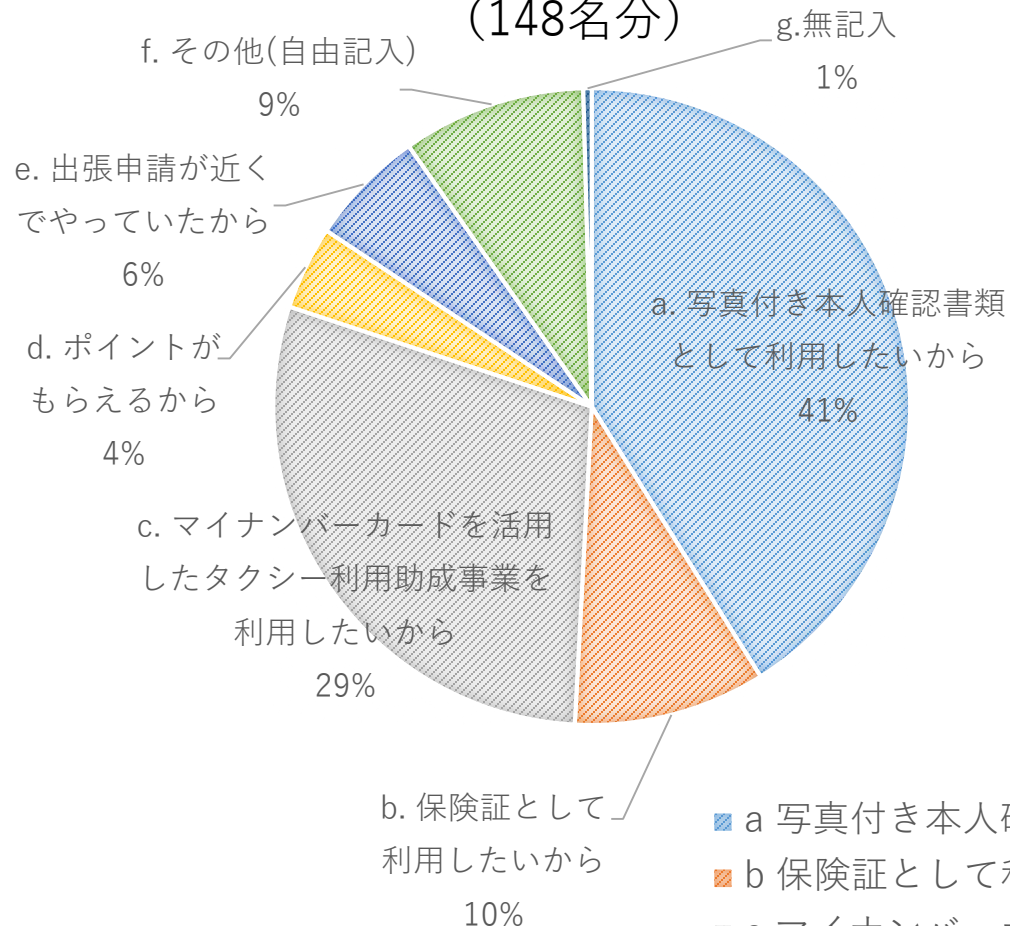
マイナンバーカード無し
(228名分)



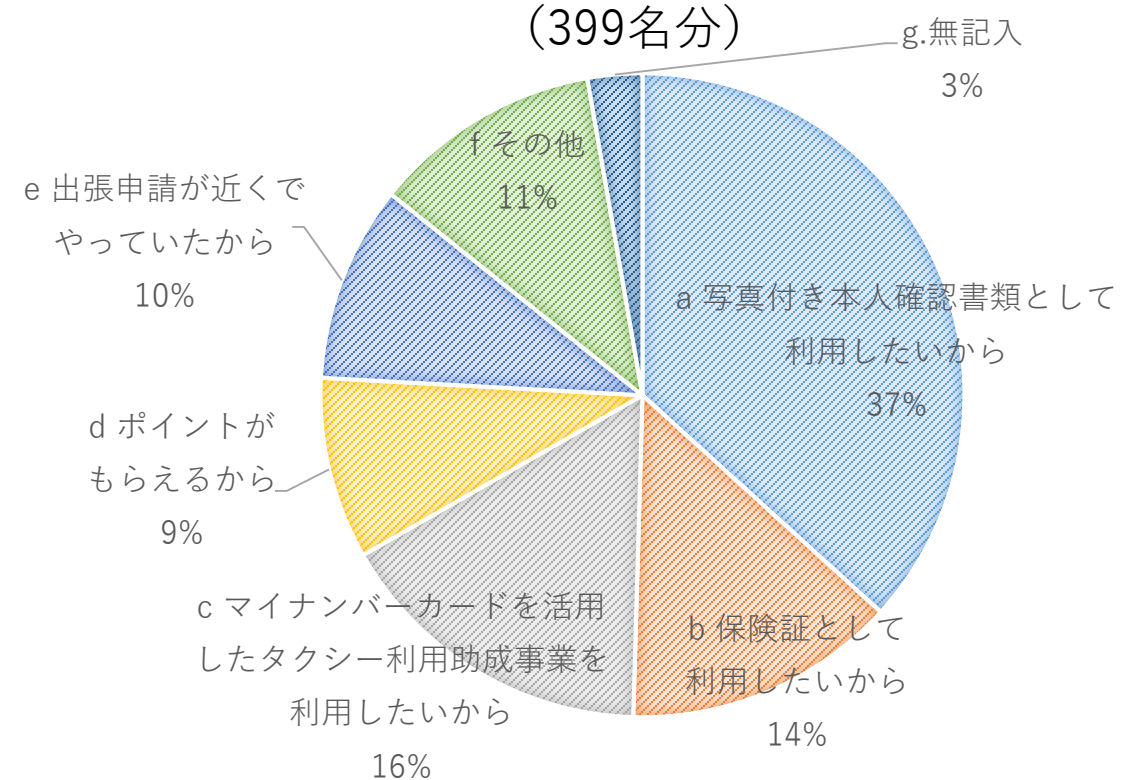
- a ほぼ毎日
- b 週に数回
- c 月に数回
- d 年に数回
- e 利用しない
- f. 無記入

マイナンバーカードを取得した主なきっかけを教えてください。(複数回答可)

実証運行の参加者
(148名分)



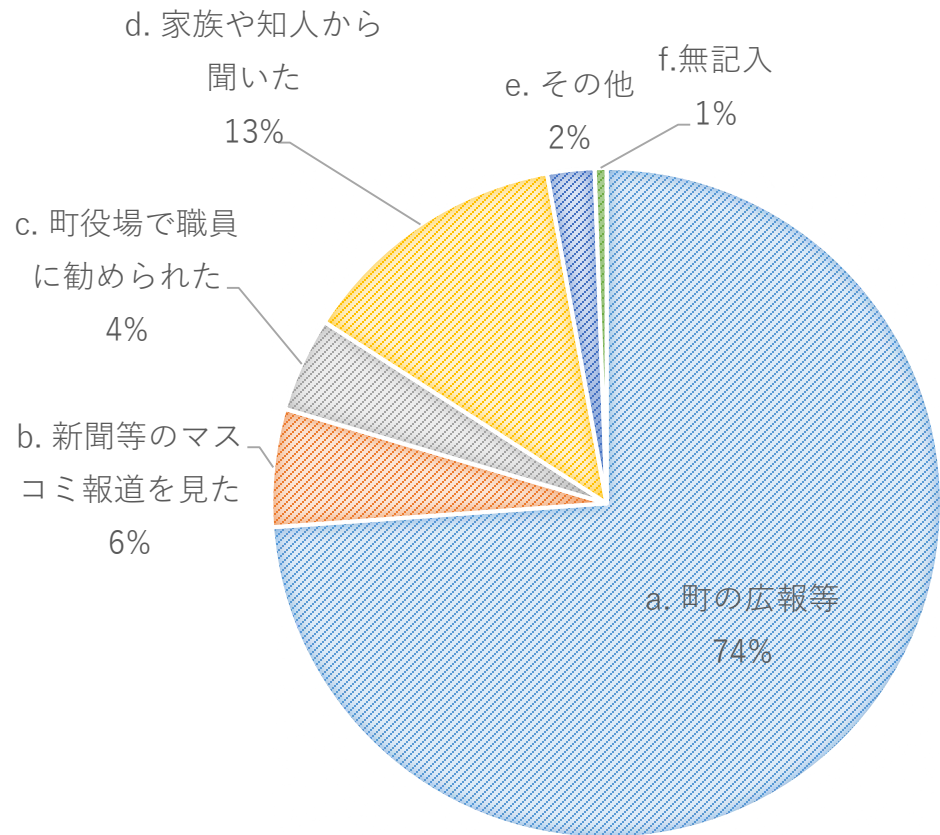
マイナンバーカードあり
(399名分)



- a 写真付き本人確認書類として利用したいから
- b 保険証として利用したいから
- c マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業を利用したいから
- d ポイントがもらえるから
- e 出張申請が近くでやっていたから
- f その他
- g. 無記入

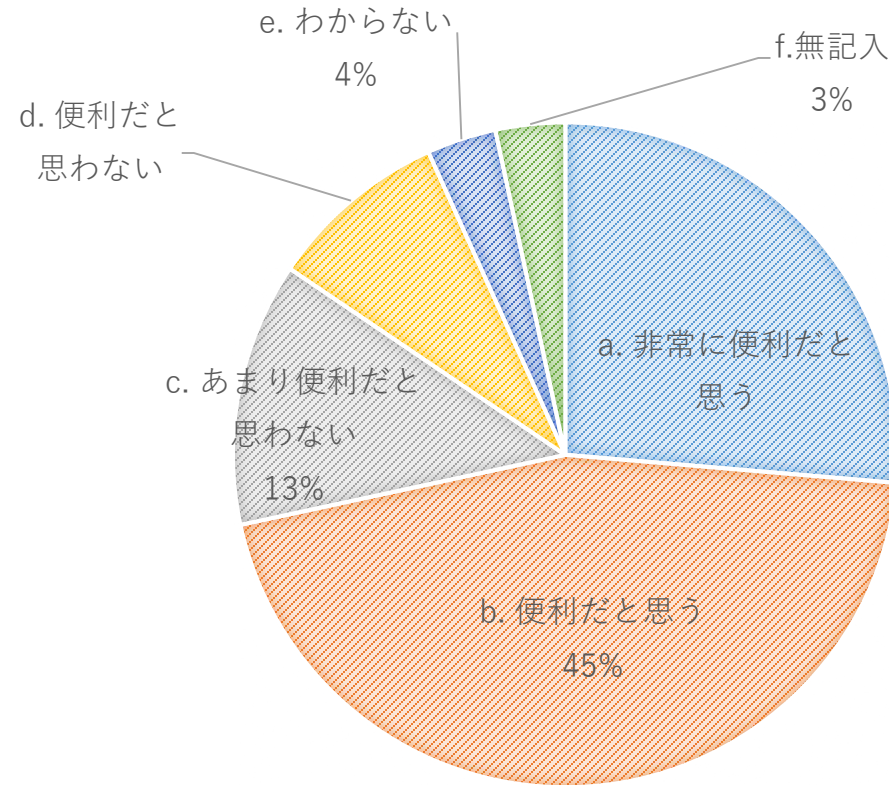
【実証運行参加者（148名分）に対する質問】

【問1－6】.この実証運行についてどこで知りましたか。
(複数回答可)



- a. 町の広報等
- b. 新聞等のマスコミ報道を見た
- c. 町役場で職員に勧められた
- d. 家族や知人から聞いた
- e. その他
- f. 無記入

【問2－1】.これまでお使いの本人確認書類と紙の利用券に比べ、マイナンバーカード1枚によるタクシーの利用は、便利だと思いますか。



- a. 非常に便利だと思う
- b. 便利だと思う
- c. あまり便利だと思わない
- d. 便利だと思わない
- e. わからない
- f. 無記入

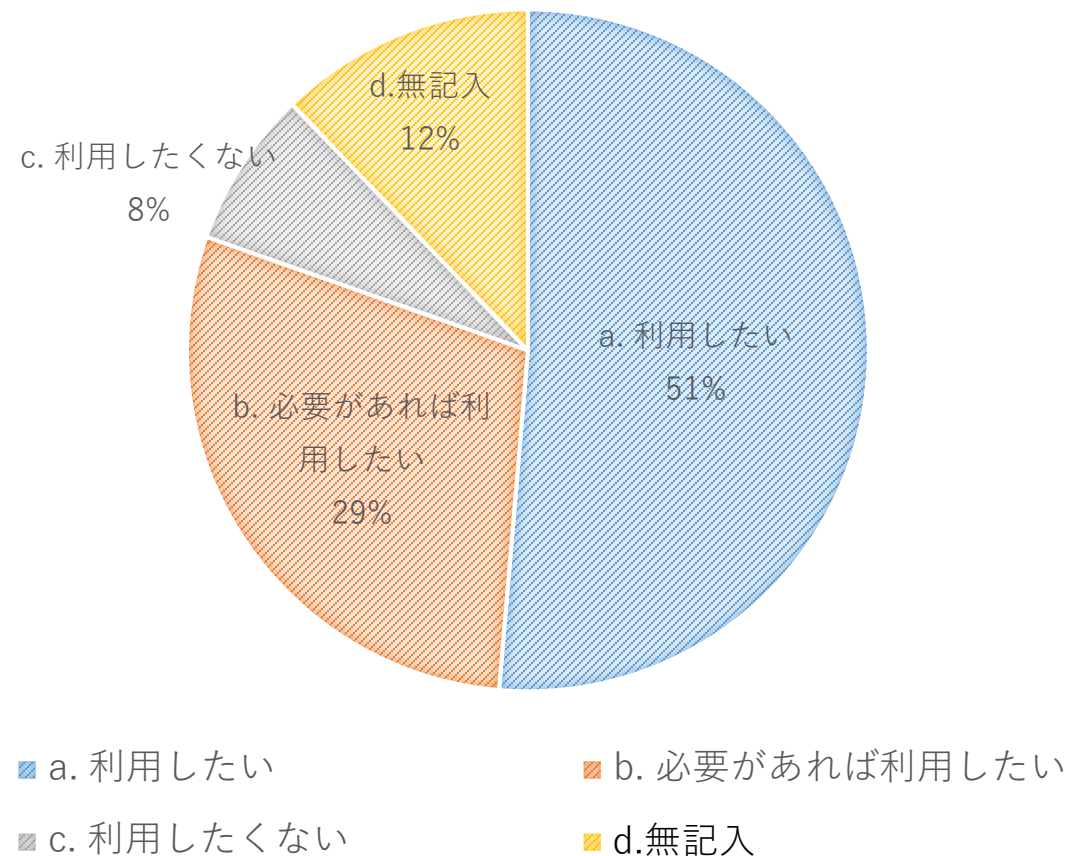
【実証運行参加者（148名分）に対する質問】

【問2-2】.2-1の質問にて、「c.あまり便利だと思わない」「d.便利だと思わない」と回答した方にお聞きします。その理由をお答えください（自由記述）。

<主な意見>

- 電話予約をしなければならないのは面倒（9件）
 - マイナンバーカードを持ち歩くこと/紛失が不安（8件）
 - 乗務員の操作不慣れで時間がかかる/助成が受けられなかったため（10件）
 - 専用車両が少ない（端末不足に起因）ため、待ち時間が長い/利用できなかった（12件）
- など 計42件

【問2-3】.今後も、マイナンバーカードでタクシーを利用したいと思いますか。



【問2－4】.2－3の質問にて、「c.利用したくない」と回答した方にお聞きします。その理由をお答えください（自由記述）。

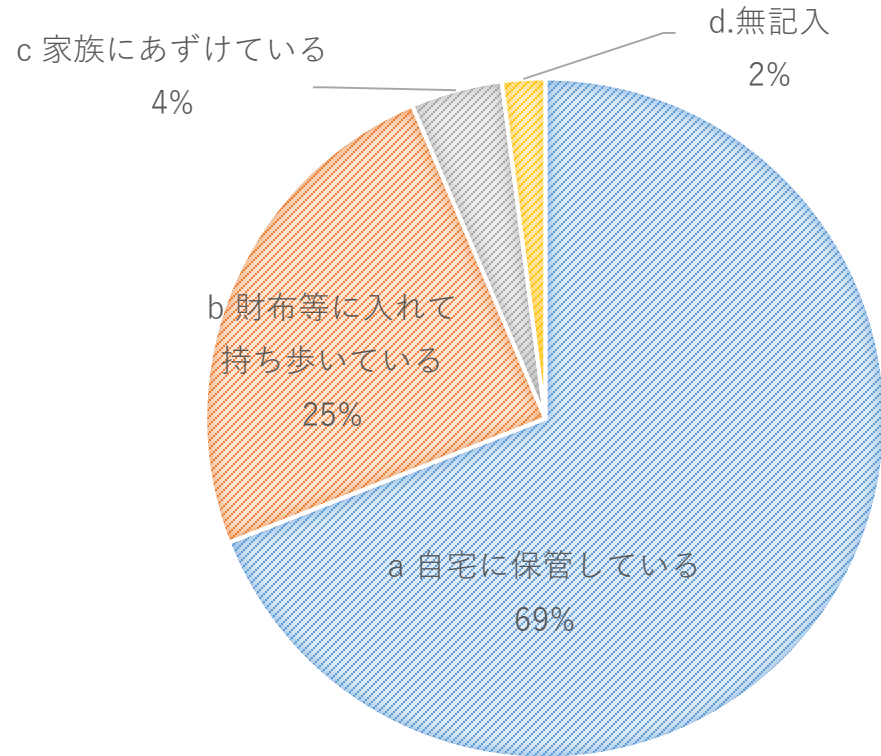
<主な意見>

- 電話予約をしなければならないのは不便（2件）
- バスで利用できない（1件）
- マイナンバーカードを持ち歩くこと/紛失が不安（3件）
- 専用車両が少ない（端末不足に起因）ため、待ち時間が長い（2件）

など 計14件

【マイナンバーカードありかつ実証運行に参加しなかった方（399名分）に対する質問】

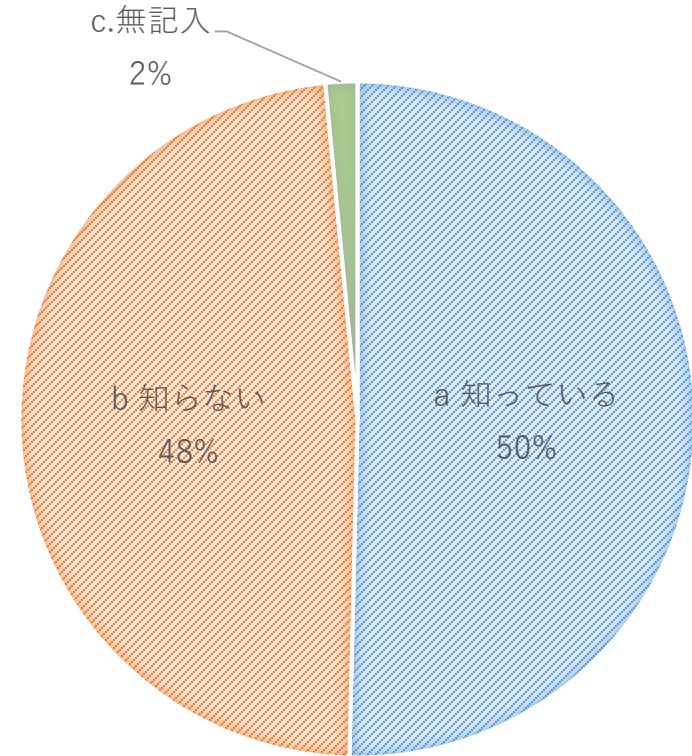
【問1-6】.マイナンバーカードは普段、どこに保管していますか。



■ a 自宅に保管している
■ c 家族にあずけている

■ b 財布等に入れて持ち歩いている
■ d 無記入

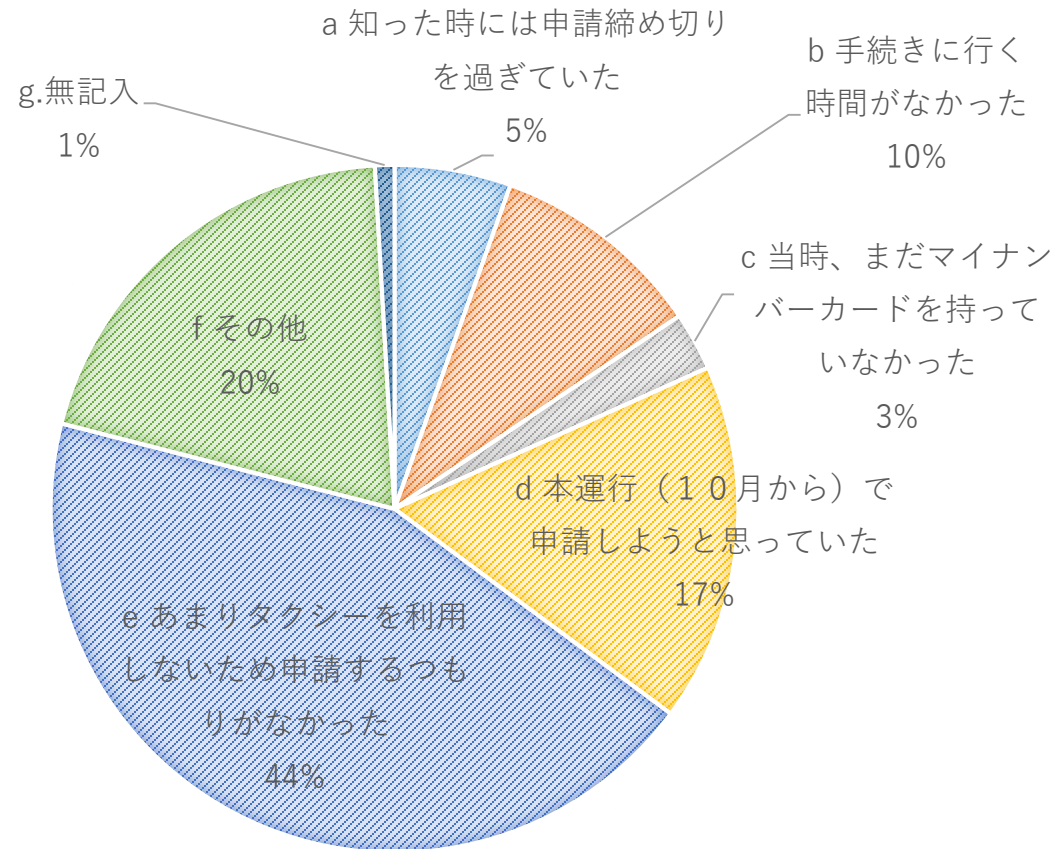
【問2-1】.マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業の実証運行（5月～7月）をしていることは知っていましたか？



■ a 知っている ■ b 知らない ■ c.無記入

【マイナンバーカードありかつ実証運行に参加しなかった方（399名分）に対する質問】

【問2-2】2-1で「a.知っている」と回答した方にお聞きします。実証運行に申請しなかった理由をお答えください。
（複数回答可）



- a 知った時には申請締め切りを過ぎていた
- b 手続きに行く時間がなかった
- c 当時、まだマイナンバーカードを持っていなかった
- d 本運行（10月から）で申請しようと思っていた
- e あまりタクシーを利用しないため申請するつもりがなかった
- f その他
- g.無記入

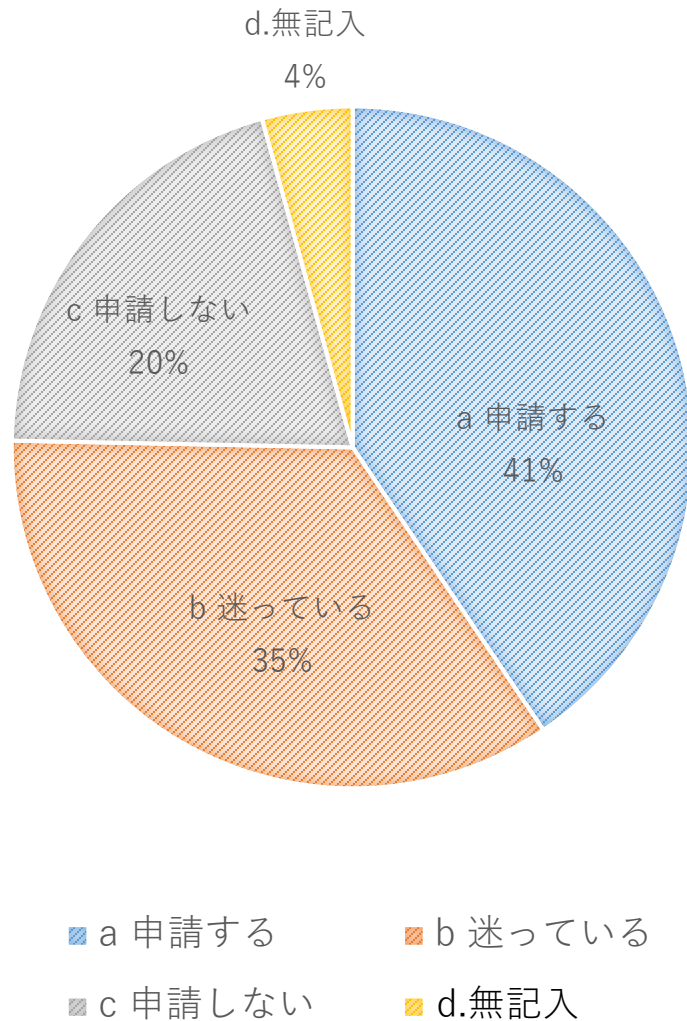
＜その他（自由記述）＞

- 自家用車があるから必要ない（15件）
- バス/ももタクを利用しているから（2件）
- タクシーの利用頻度が少ないまたは利用しない（2件）
- 制度が浸透してから申請するつもりだから（1件）

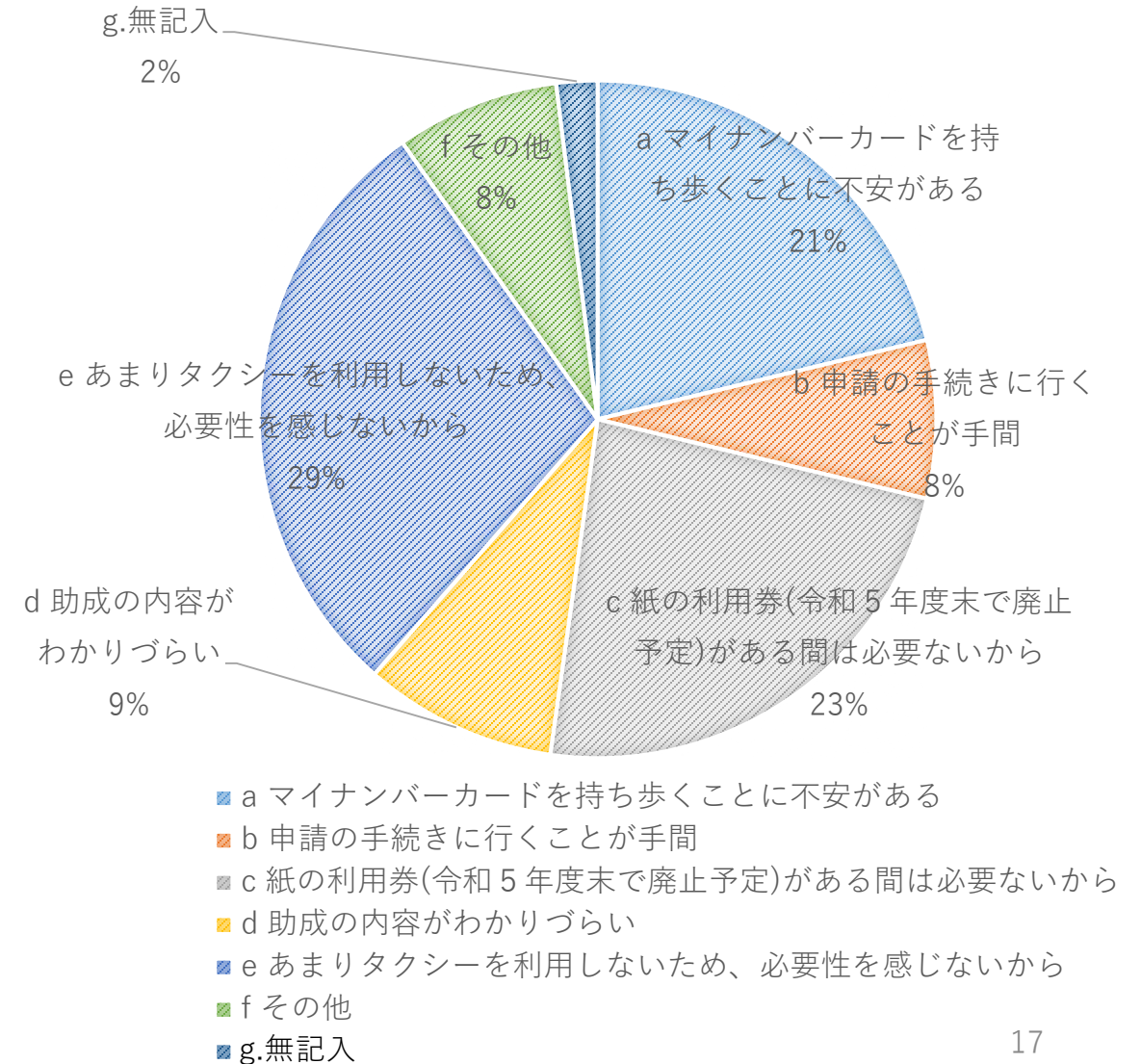
など 計35件

【マイナンバーカードありかつ実証運行に参加しなかった方（399名分）に対する質問】

【問2-3】.マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業が10月から本運行を予定していますが、申請をしますか。



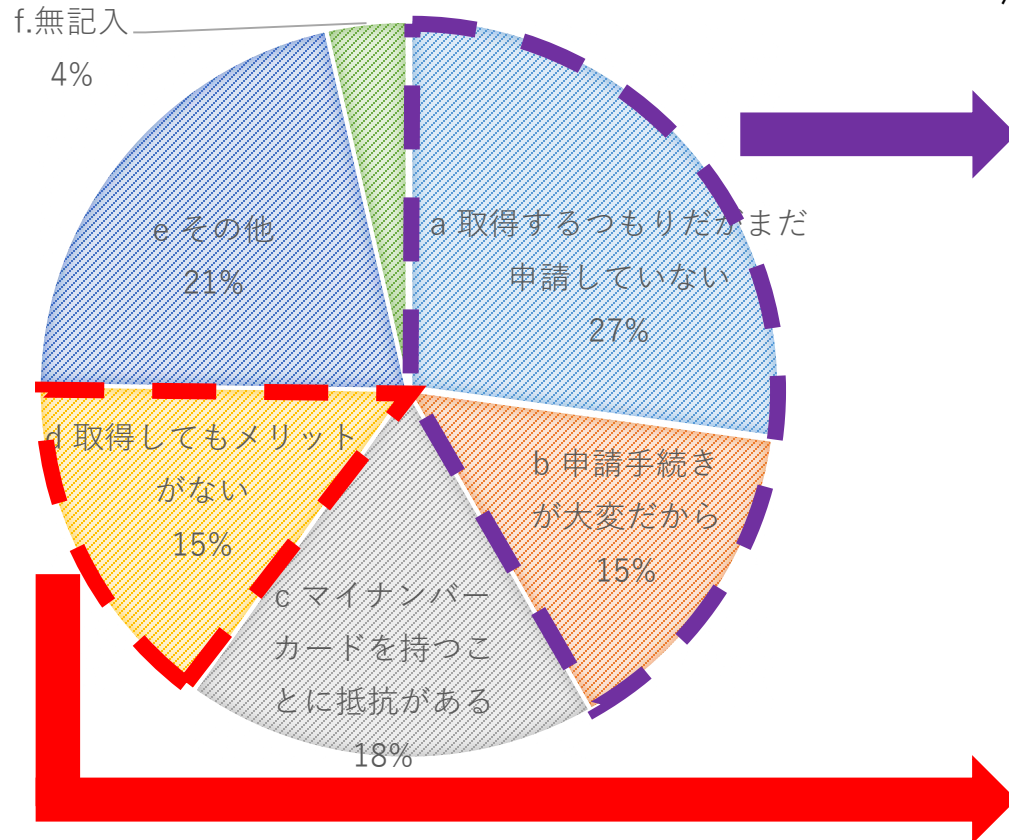
【問2-4】.(3)で「b.迷っている」または「c.申請しない」と答えた方にお聞きします。その理由をお答えください。



【マイナンバーカードを持っていない方（228名分）に対する質問】

【問2-1】

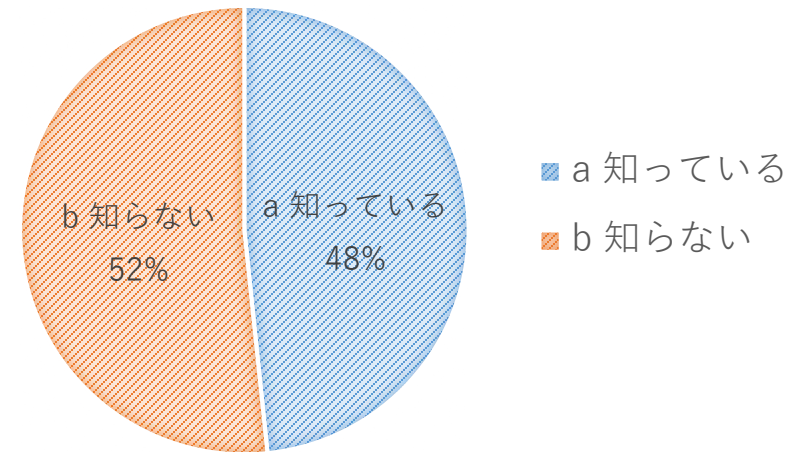
マイナンバーカードを取得していない理由を教えてください。



- a 取得するつもりだがまだ申請していない
- b 申請手続きが大変だから
- c マイナンバーカードを持つことに抵抗がある
- d 取得してもメリットがない
- e その他
- f 無記入

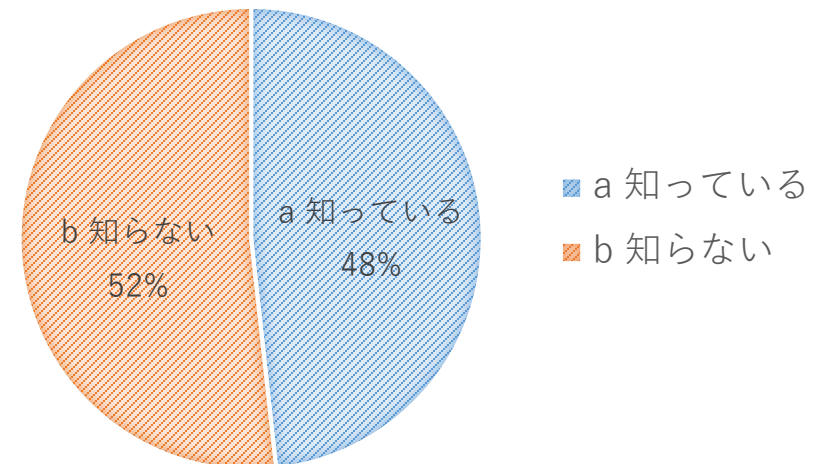
【問2-2】

2-1で「a.取得するつもりだがまだ申請していない」または「b.申請手続きが大変だから」とお答えした方にお聞きします。役場等で顔写真の撮影から申請書の作成までをすべて支援し、マイナンバーカードが郵送で受け取れるサービスがあることを知っていますか。



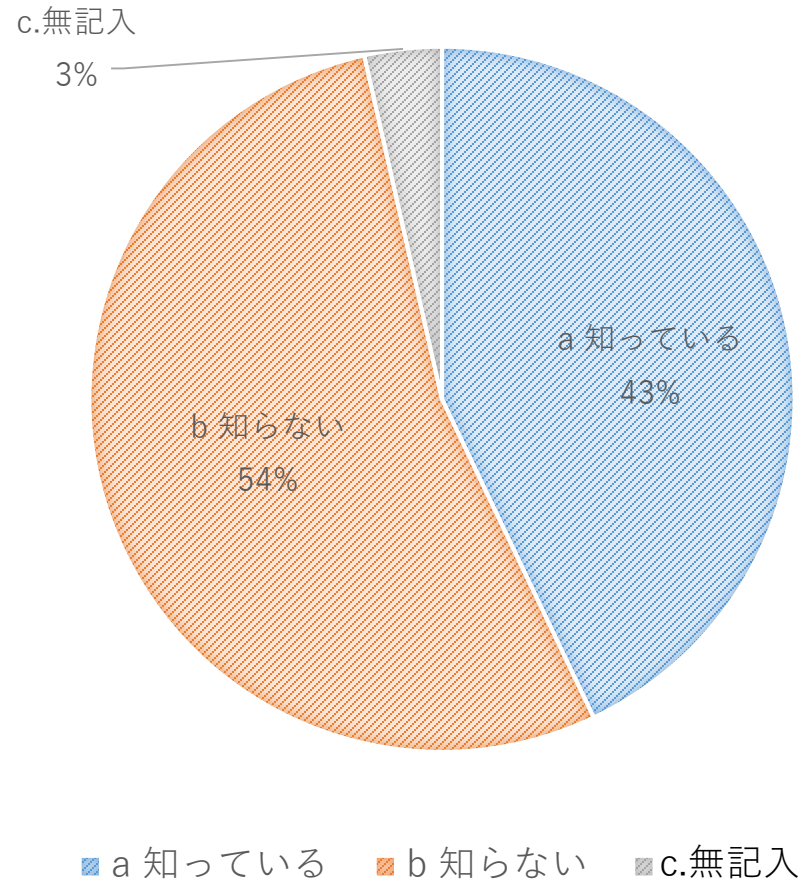
【問2-3】

2-1で「d.取得してもメリットがない」と回答した方にお聞きします。マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業について知っていますか。



【マイナンバーカードを持っていない方（228名分）に対する質問】

【問2-4】.令和5年度末で現在のタクシー・バス利用券（5,000円分）が廃止され、「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」に統合される予定であることを知っていますか。



【自由記述欄】 その他マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業について、お気づきの点や現状の問題点、改善要望等がございましたら、ご自由にお書きください。

～ 要 約 ～

● 3つの属性（※）の共通意見として、「助成内容の拡充してほしい（主に助成金額増）」や「従来の紙利用券の方よい」といった意見が3つの属性全てに共通して少し見られたが、その一方でこの事業に対して「ありがたい」や「今後も利用したい」などの感謝や期待の声が3つの属性（※）で共通して多数見られた。

● 各属性ごとの意見としては、以下のとおり、それぞれの属性ごとの抱える課題や関心のある内容が割合として多く見られた。

- ・ 属性① 当該事業の改善および要望（電話予約が面倒、配車に時間がかかる/断られるなど）
- ・ 属性② 事業の内容理解（高齢者には難しい、使い方や精算方法が分からなくて不安など）
- ・ 属性③ マイナカードおよびその申請（紛失/情報漏えいが心配、身体的理由で申請に行けないなど）

アンケート結果から見えた課題への対応

課 題	対 応
電話予約が面倒	・ スマホ端末の確保 利用状況を見つつ、事業者と調整しながら段階的な確保を行う。
専用車両が少ないため、待ち時間が長い/利用できなかった	
マイナンバーカードを持ち歩くこと/紛失が不安	・ 広報紙などによる周知
乗務員の操作不慣れで時間がかかる	・ 研修資料の改善
制度が難しい、使い方が分からなくて不安	・ 制度説明資料の改善、利用登録時の丁寧な説明

GPSを活用した分析

①GPSを活用した分析（利用施設等）

◆施設別

順位	利用施設等名称	回数
1	三島駅	35回
2	池田病院	34回
3	サントムーン柿田川	26回
4	ウェルピアながいずみ	25回
5	静岡医療センター	23回
6	イトーヨーカドー三島店	22回
7	もみいはりきゅう整骨院（長泉町）	19回
8	はとり眼科（長泉町）	18回
9	西島病院	17回
〃	下土狩駅	〃

◆分類別

利用施設等名称	回数
病 院	347回
買い物	136回
公共施設等	78回
駅	77回
その他 （上記に属さないもの）	82回

令和5年度の助成について

令和5年度の助成について（案）

対象者	助成金額	助成回数
75歳以上の高齢者	・ 単独利用 メータ運賃の半額（上限600円） ・ 乗合利用 定額400円/人	・ 当該事業のみの方 50回
65歳以上の 運転免許証自主返納者		・ 当該事業 + 紙利用券の方 40回
新 妊産婦 (令和5年4月開始)	初乗運賃相当額	20回
障害者	検討中	
外出支援		

マイナンバーカードの取得状況

マイナンバーカード出張申請状況

日付	内容	受付件数
10.16	福祉健康祭り	5
10.22	長泉町役場（休日開庁）	23
11.16	ウェルディ長泉	29
11.09		10
11.13	コミュニティながいずみ	18
11.16		12
11.18	文化センター（くすのき学級）	2
11.24	マックスバリュ竹原	11
11.26	長泉町役場（休日開庁）	53
11.27	マックスバリュ竹原	21

計 184件

マイナンバーカード取得状況

(1) 町全体

年 齢	人 口 (令和4年12月時点)	取得率	
		令和4年12月	令和4年10月時点 (前回協議会資料)
0歳～19歳	8,920人	48.3%	41.9%
20歳～39歳	9,711人	58.2%	52.6%
40歳～64歳	15,185人	55.8%	50.0%
65歳以上	9,781人	60.0%	53.6%
(75歳以上)	5,386人	58.7%	52.7%
計	43,597人	55.7%	49.7%

※令和4年10月時点（前回協議会資料）の取得率は、令和4年10月時点の人口を分母として算出

(2) タクシー・バス利用助成事業申請者の取得状況

時点	カード取得済み
〃 8月	1,964人 (57.9%)
〃 10月	2,093人 (61.7%)
〃 12月	2,254人 (65.9%)