

# 会 議 議 事 録

件 名	令和5年度第1回長泉町地域公共交通協議会
日 時	令和5年5月19日（金） 午後1時25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】14人 【欠席委員】1人 【事務局】5人 【随 行】2人
I 議事	
1 開会	
2 委員及び事務局紹介	
3 協議事項	
（1）令和5年度のスケジュール	
（2）令和4年度公共交通施策の分析評価	
4 報告事項	
（1）長泉町コミュニティバスの運行状況	
（2）デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況	
（3）マイナンカードを活用したタクシー利用助成事業の報告	
（4）下土狩駅前広場の整備計画について	
5 その他	
6 閉会	

## II 議事概要

### 1 開会（会長挨拶）（13：25～13：29）

本日は急にひどい雨になり、足元の悪い中お集まり頂き感謝申し上げます。今年度、第1回目の長泉町地域公共交通協議会開催にあたり活発な議論を願う。5月8日から新型コロナは5類となり新たなステージに入り、人々の動きも非常に活発になってきた。特に観光地でも外国の方が多く見られるようになっているが、そういった中、原油や光熱費の高騰があり、厳しい状況の中で公共交通を担って頂き、改めて感謝申し上げます。

町では今年1月23日から新たに循環バスAとB、南北線と合わせて3ルートの実証運行している。現状はまだ利用が普及していないと感じており、是非町民の足として町民に周知していきたいと思っているところである。今年度、再編した実証運行は検証したうえで、公共交通がどうあるべきか、また皆様で議論いただければと思っている。

### 2 委員及び事務局紹介（13：29～13：35）

（略）

### 3 協議事項（13：35～14：02）

#### （1）令和5年度のスケジュールについて 資料1

今年度の全体スケジュールについて、長泉町地域公共交通会議を本日、8月頃、12月頃、2月頃の4回開催する予定としており、8月、2月については必要に応じた開催とする。本日は公共交通施策の分析評価のほか、下土狩駅前広場の改修などについて協議・報告する。また、12月については、地域間幹線系統の事業評価や自主運行バス・デマンド乗合タクシーの運行状況について予定している。続いて、今年度の主な施策の取り組みについて説明する。

（資料読上げ）

以上が主な取り組みである。

[会長]

事務局から説明があったとおり、本協議会の開催日程は主に本日で年末を考えている。公共交通機関に関する取り組みについて、新たな循環線の路線等も入れているため、そういった部分から公共交通に対する住民の皆様の認知を図っていきたいと考えている。今の説明について委員の皆様から確認しておきたいと思ったご意見などあれば発言を願いたい。

【質疑】

[委員]

令和5年度の主な施策9番目について、実証運行の検討になっているが目標値はあるのか？コミュニティバスの循環線を作っていただいた中、さらに利用者を増やす、活用の範囲を広げるために下土狩駅と三島駅を繋ぐ方法を欠かせないと考えている。そのなかでどれくらいのスケジュールを考えているのか聞きたい。

[事務局]

下土狩駅と三島駅北口を結ぶ公共交通の実証は、町としても重要課題で計画に位置づけされている。去年日本大学理工学部と県のショーケースプロジェクトという自動運転のプロジェクトを使ってやりたいという話が出たが、県のプロジェクトを使った自動運転はかなりハードルが高い中、どのように自動運転ができるのかの説明が難しいという状況があった。これらに対し、裾野、三島、長泉の2市1町で行っているスマートフロンティアの中で公共交通は、「今後ウーブンシティが進んできた際に三島から裾野までスムーズに行けることを念頭に入れて結んでいきたい。」ということが掲げられている。スケジュール感としては県の補助をいただきながら今年度中に基礎調査、計画作成を行い、超短期間の実証ができたというレベル。今年度は何かしらの調査を行い令和6年度以降に実際に走らせるイメージで考えている。具体的になっていることがなく、皆様にお伝えできることがあれば、随時協議会の場で情報提供していきたい。

[副会長]

9番の新技术とは、自動運転のことをいっているのか。

[事務局]

新技术というのは、公共交通計画では令和3年3月に作った計画の中に新技术の導入を政策として掲げており、自動運転に限ったものではないという位置づけになっている。例を挙げると新技术は自動運転のほか、新技术を活用したスマートフォンによる運行情報、経路検索の提供、キャッシュレス決済の導入、オンデマンド交通によるAIの活用などの展開を検討していくということで掲げている。県の自動運転について1ページ割いているが、自動運転に限らず新しい技術を導入することを目的としている。

[副会長]

県で自動運転の実証を掛川市、沼津市、松崎町で進めている。今年度中にレベル5を目指して進めている。そこに長泉町も入れないか？

[事務局]

2市1町で協議しているが、協議は深まりきれていない。自動運転の委託関係やコントロールセンターの設け方など様々な検討要素があり、県に事前相談が必要である。1番の課題は、自動運転でないと駄目な理由や根拠である。2駅間を自動運転でないと駄目な理由を町として明確に説明が難しい。単純に立候補した市町ではなく、掛川市のように駅北～掛川城に車両禁止区域を設けるなど明確な位置づけができているところに県は実験の場として採択しているので、我々としても2駅間でどのように仕組みが導入できるのか、しっかり説明していく必要がある。それがないと採択が難しい状況である。

[委員(代)]

資料3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の拡大について、後ろのカラー刷りで利用方法が記載されている。利用者側の負担も少なく手軽に登録できる制度だと思うが、こういったものを積極的にPRして利用促進を図っていただきたい。ほかにマイナンバーカードを活用した取り組みで検討していることはあるのか？

[事務局]

公共交通に限ると、現状制度ができて半年余り、まずは状況の分析、制度の周知、利用促進に

力を入れている状況。今後様々なサービス展開の可能性はあるが現時点では当町として活用例はこれ以外はない。

[会長]

今年度の協議会の開催の日程について、町として取り組む政策については基本的にこの内容で進めたいと思う。

#### 【審議結果】

賛成全員で原案のとおり承認

#### (2) 令和4年度公共交通施策の分析評価 資料2

この評価については、令和3年3月に策定した長泉町公共交通計画内で設定した目標に対する達成状況を毎年確認することとしているため実施するものである。資料の5ページ以降に長泉町地域公共交通計画の該当箇所を抜粋している。本評価はこれら交通計画の60ページから63ページに掲げる方針に基づき行っている。

目標は全部で5つあり、これに対して数値指標は7つとなっている。

1 ページ目では、数値目標およびそれに対する目標値・実績値を一覧で記載している。

2 ページ目では、数値目標ごと達成状況に対する要因分析を行っている。(1) 公共交通の利用者数については、目標値に対してマイナス24,000人となっている。令和4年度の実績値の算出は令和3年度の利用者数を基に算出していることから、コロナ禍の影響が大きく残っている状況である。続いて(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は、マイナス7.2%となっている。若干数値が改善しているが、運行経費の高止まり傾向は変わらない中で利用者が減少している状況は変わっていない。運行経費の削減は、昨今のコロナ等による物価高騰等外部的な要因が主であり、改善が難しいことから、利用者数の増加を図るための利用促進策の実施や「ももタク」の乗合率向上を図ることで収支率の改善につなげたいと考えている。

3 ページ目について、(3) 利用者1人当たり公共交通のための公的資金投入額は、こちらも同様にコロナ禍による利用者の減少および委託料も上昇しており、1人あたりの公的資金投入額が上昇し、目標値に対して256.1円/人多い状況である。目標(2)同様、利用者数の増加を図るための利用促進策の実施や「ももタク」の乗合率向上などにより改善を図っていききたいと考えている。続いて(4) 移動困難者のドア to ドア型デマンド交通のカバー率については、算出方法における人口を5年に1度行われる国勢調査の結果を使用しているが、令和2年の国勢調査結果が公表されたことに伴い再計算をしており、実績値は同じとなっている。令和5年度以降、目標値のカバー率が100%となっているが、これは令和4年度から運用を開始したマイナカード活用タクシー利用助成事業の評価を行う令和5年度実績から、65歳以上の免許返納者及び75歳以上の方に対するサービスが導入されることで達成を目指すものである。目標値に対して実績値が若干低い状況となっているが、ドア to ドアでカバーすべき地域の高齢者増加率が町域全体と比較して若干低くなったことが要因である。5ページに町内の高齢者人口の推移の参考資料を記載している。

4 ページ目、(5) 住民意識調査の結果については、令和2年度第2回協議会での議論を踏ま

え、令和3年度住民意識調査からは実際に公共交通を利用している方の満足度を問う設問に変更した。設問対象を「全員」ではなく「公共交通を利用している」「ときどき利用している」方に限定し、その方達に「長泉町内の公共交通は充実しているか」を問い、「そう思う」「ややそう思う」を足した割合としたところ、実績値は33.0%となった。設問がやや異なることから、1ページに記載のとおり、従来の「公共交通の満足度」と「公共交通の充実」とを分けて整理している。次に、(6) 情報提供施策等の実施について、情報提供施策は、継続的に行っている町内全ての路線を集約したバスマップの配布に加え、令和4年4月1日号の広報でデマンド乗合タクシー「ももタク」及びマイナカード活用タクシー利用助成事業について、同9月1日号でマイナカード活用タクシー利用助成事業について、令和5年12月15日号でコミュニティバス再編について紹介した。利用促進策については、コロナ禍の影響でイベント等の実施が無く実施できていない。今年度は各種イベントなどの場における利用促進策を検討していきたいと考えている。最後に、(7) 新技術の導入検討について、令和7年度に達成状況の確認を行うこととしているため、本年度は分析を行わない。

本評価に関しては、現状、公式に公表を行っていないが、広く町民等に周知する必要があると考え、今後町ホームページで公表していきたいと考えている。

[会長]

事務局から令和4年度の公共交通施策の分析評価について説明した。コロナ渦という中で想定していた目標値をクリアできていないことが非常に多いのが現状で、申し訳なく思っている。今後、アフターコロナの中で実際どんな状況になるか今年度は非常に重要である。昨年度の分析結果について確認や質問はあるか。

【質疑】

[委員]

要因分析ではマイナス項目が非常に多いが収支率は改善されているのか。収支率が改善されている要因を知りたい。

[事務局]

利用者数と収入は少し減少している。主な要因は長泉清水循環バスの運行経費が下がっていることが挙げられる。

[委員]

数字が厳しく目標値に届いていない状況であるなかで、令和7年度に向けた目標値について、PDCAの実施、下方修正は検討しているのか。

[事務局]

総合計画において5年間で見直しというところを通過点と捉えており、4年目が始まる頃に見直しに向けて議論を始めていこうと現状は考えている。

[委員]

今年、元通りに予定が戻ってくることに期待する。

[会長]

厳しい状況が改善できていない。再編についても周知ができていないと感じており、その部分を深めながら成果が来年度の分析に出てくると良い。事業者の皆様にもご協力いただければと思う。住民の皆様にも公共交通の実態が知られていないため、利用促進の思いも含めて状況を周知していこうと思う。

【審議結果】

賛成全員で原案のとおり承認

4 報告事項（14：02～15：02）

（1）長泉町コミュニティバスの運行状況 資料3

長泉町コミュニティバスは、令和5年1月23日よりこれまでの「長泉清水循環バス」の経路を見直し、「南北線」とするとともに、町内を8の字で循環して運行する「循環線A」「循環線B」の計3路線へ再編した。運行して間もない状況だが、令和5年1月23日から令和5年3月31日までの令和4年度の運行実績を報告する。

1 ページ目については、各路線の運行概要について記載している。内容の説明については割愛させていただく。

2 ページ目、運行状況について、（1）長泉町コミュニティバスの利用者数の経年推移のグラフは、年度単位で過去10年間の長泉町コミュニティバスの利用者数を表したものになる。平成25年度から年々利用者数は減少しており、特に令和2年度から令和4年度に関しては新型コロナの影響により利用者数は30,000人前後となっている。直近の令和4年度の利用者数は30,849人、前年比104.7%と僅かであるが増加しており、路線再編後の1月～3月の利用者数は7,020人、前年比109.5%と路線再編前と比較し利用者数は増加傾向にあると推測する。利用者数は令和3年度と比較し増加傾向であるものの新型コロナ流行前の水準には戻っていないのが現状である。

次に（2）路線再編後の運行状況について、令和5年1月23日から令和5年3月31日までの南北線と循環線A・B、各路線の利用者数を報告する。南北線について、グラフは便別の利用者数を表しており、1月の実績は23日～31日の運行日9日間の実績となっているため、他の月と比較すると利用者数は少なくなっている。路線再編前の長泉清水循環バスの同月比で比較した平均利用者数は2,526人であり、それと比較すると利用者数は少ないが、毎月各便利用者数が増加している。午前の便は買い物や通院、午後の便は買い物や仕事帰りの帰宅で利用されている。一番下に利用が多い停留所として乗車と降車それぞれで利用が多い停留所を記載している。乗車降車ともに利用されている停留所は、下土狩駅やサントムーン柿田川、静岡医療センター等となっている。

3 ページ目について、②循環線A、循環線Bの利用者数だが、グラフは南北線のグラフと同様で、便別の利用者数を表し、1月の実績は23日～31日の実績となっているため、他の月と比較すると利用者数は少なくなっている。両路線ともに利用者数は月に約300人前後と同程度である。また、バス停留所の「東」といった路線再編前の交通空白地域であった地域の利用実績もあった。両路線の利用が多い停留所を記載しているが、循環線Aに関しては、南北線で「下長窪」を

通らないこともあり、「下長窪」から乗車する方が多く見られた。ここで資料の訂正を願いたい。現在の資料は降車の②福祉会館、③福祉会館、南一色広場となっているが、福祉会館と南一色広場が同数となっており、正式には②福祉会館、南一色広場、③は無し、④フレスポ長泉となる。循環線Bに関しては、サンプル数がまだ少ないこともありとこれといった特徴はまだ見られないが、1便の乗客で「特種東海製紙前」で降車する方がおり、循環線Bを通勤で利用してる方もいた。

今後について、路線再編後数カ月が経過するが、各路線毎月利用者数は増加傾向であるものの「循環線A」と「循環線B」は想定の利用者数より少ない状況である。町民への認知が課題であると推測しており、資料1の「令和5年度の主な施策（取り組み）」にて説明したが、公共交通の情報提供や利用促進策により利用者数の増加及び定着を図っていきたいと考えている。利用者数は説明したとおりだが、町民の方から「バスロケーションシステムがわかりやすく利用しやすくなった」といったご意見をいただいている。引き続き利用状況を確認するなかで、コミュニティバス全体の利用者数を増加させていきたいと思う。

#### 【質疑】

[委員]

3月にサントムーン柿田川のバス停から南北線のバスに乗車した際、高齢の女性が足が上がりず段差が上がりなくて、両膝をついて這って乗ったところに遭遇した。バスの乗降口の高さはどうなっているのか。全車両バリアフリーに対応になっているのか。

[事務局]

循環線は実証運行につき、バリアフリー基準に適合した車両導入は必須としていない。南北線については、確認させていただきたい。

[会長]

委員の話だとサントムーン柿田川であるため南北線であり、段差のない車両を導入しているのか？

[事務局]

南北線は、記憶だとバリアフリーに適合している車両だったという認識である。（事後確認：必須としている）

[委員]

乗車時の不都合をなくしていく事で乗車率が上がると思うため、バリアフリー化は大事だと考える。

[会長]

南北線も含めてバス会社の皆様、運行しているバスの中でバリアフリー基準でないものはまだ多数あるのか？

[委員]

当社はまだ一部は残っている。

[委員]

当社は基本的にはバリアフリー対応をどんどん更新しているのでほとんど残っていない。

[会長]

これから利用促進を進めていく中で公共交通は高齢者が対象となる。調整を願いたい。

[委員]

利用人数が少ない理由として運賃をあげた影響はあるか？

[事務局]

サンプル数が少ないため断言はできないが、南北線は想定した乗車数より少々少ない。循環線 A・B に関しては乗車数が少ない。循環線が150円、南北線が150円から200円と運賃が上がっており、多少なりとも影響はあると思うが大きな影響はないと認識している。

[委員]

運賃が高いといった意見はないか？

[事務局]

運賃値上げ後も運賃が高いといった意見はない。

[委員]

ながいずみ観光交流協会の来客者にコミュニティバスのチラシを配ると「こんなのあったんだ」と高い確率で言われるため、アピールが必要。知らない町民も肌感的に多いと思う。

[会長]

PRしているつもりでも、受け手となる町民の皆様にもうまく届かず見ていただけない部分もあるため、過剰過ぎるくらいPRしていきたい。バス会社の皆様、運行上に課題はないか？

[委員]

新しい取組ということもあり、まだ浸透していない部分はある。ご利用のお客様の利便は一定以上は満足いただいている。バス会社としてもPRしながら課題などと向き合っていきたい。

[委員]

循環線は道路が狭いところを通過し、路線バスがそれほど浸透していないエリアでの運行となっている。一般の路線バスもそうだが、初めてのところですぐ乗ってくれと言っても難しい。周知の部分、生活の一部になっていくまで一定期間はかかる。数値としては低くても長い目で見ることが現実的だと思う。

[委員]

南北線を運行しているが乗務員から問題点は挙がっていない。益々利用者が増えるとよい。

[会長]

皆様に周知していただくことが一番。生活の足として認知してもらいたい。町としても期間を見ながら利用者の傾向などを分析し、PRポイント、年齢層、地域性などももう少し細かく検証したい。

## (2) デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況 資料4

ももタクは、御長屋線の廃止に伴い、利用者の要求に応じて運行するデマンド乗合タクシーとなっている。ももタクは、平成30年10月より実証運行を経て令和2年より本格運行を行っている。これまで時刻改正などを行いながら、5年弱運行しているが、徐々に輸送人数は増加しており、令和4年度は前年対比518人と各月を通じて増加し、コロナ後の需要回復が推測される。



下段の表に示す運行データの分析結果によると、これまで4台であった1日あたりの運行台数は、5台へと増加し、輸送人数の増加に応じて運行台数も増加している。一方で、1運行当たりの乗車人数を示す乗合率や運行経費に対する運賃収入を占める収支率は、それぞれ、1.2及び20%を推移しており、大きな変化は見られない状況であり、各利用者が必要とするときに乗車できるといった、デマンドを満たすことができていると考えている。

裏面の表では、各停留所の乗降回数を示しており、特に桃沢郷と屋代住宅でニーズが増えている傾向があり、場所によっては減少箇所も見られる。今後も引き続き、利用推移を解析していく。

ももタクにつきましてはコロナ渦においても順調に地域の方の足として定着している。乗合率や収支率については説明があった通り。桃沢郷はととても遠いため収支的には悪くなる。

**【質疑】**

[委員(代) ]

ももタクはどういった方が利用されることが多いのか？

[事務局]

目的地をウェルディ長泉、なめり駅、下土狩駅とし町の中心部へ誘導する形をとっている。

[委員(代) ]

町の中心部となると、買い物、病院、通勤などのイメージ？

[事務局]

朝や夕方は通勤、日中は高齢者の買い物などの利用となる。

[委員]

乗合率が低いが何か施策はあるのか？

[事務局]

乗合率を上げるには便数を減らせば効果はあるが、バスより利便性を高めてとの導入経緯があり時刻設定もしているので便数を減らすと利便性が低くなることから踏み切れていない。利用者数が1,000人から1,500人へ便数が変わらない中で増えているため、乗合になるケースは増えると想定される。

[会長]

乗合率の件について、屋代住宅の方は町営住宅一つの区のため、買い物、通院など同じような生活スタイルだと思う。皆様の足、健全な運行のために周知していきたい。

[委員]

導入当初から4年、今年で5年。この地域にはなくてはならない生活の足となってきている。収支率は、桃沢郷からの乗車が定着しているので若干悪いのかなという印象。この先、少子高齢化が進展していく中で、利用者も徐々に増えると想定し乗合率も増えると思う。乗合率の改善にはウェルディ長泉のマックスバリュのポイントが高い日を主婦が目指していくように、スーパーと共同で屋代住宅との関係が作れば改善するのかと、個人的に考えている。

(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の報告について 資料5

マイナンバーカードを活用した、本タクシー利用助成事業については、昨年10月1日より運用を開始し、約半年が経過した。この間、当町のマイナンバーカードの取得率は、政府のポイント付与のキャンペーン効果等もあり、昨年10月以降約20%増加し、本年4月末時点での町全体の取得率は約73.3%となった。また、タクシー利用助成事業の対象者である75歳以上でも約72.6%と同水準となっている。加えて、75歳以上のカード取得者のうち、本助成事業への4月末現在の登録者は28%となるなど順調に増加している。また、現在の75歳以上が対象のタクシー・バス利用券事業の利用者の28%が本事業にも登録している。

一方で、本事業運用後、登録者のうち、実際にタクシー料金助成を利用した方は、約35%である。これは、本年度並行運用している高齢者タクシー・バス利用券を登録者の約85%が取得しており、利用券の多くが年度初め、年度末に使用される傾向であることから、まずは利用上限のないこの利用券が優先的に使用されると考えられ、その後、タクシーを定期的な移動手段としている移動支援の必要性が高い登録者により、本事業の利用率が高まるものと推測している。

裏面のヒートマップについて、これまでの利用データからは、主に通院を目的とした利用が多いことが推測され、今後も利用状況の推移等を確認しながら、高齢者や福祉支援を目的とした既存のタクシー助成事業等の統合を検討していく。

マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成は当町の独自の事業として行っている。マイナンバーカードは国のポイント付与の関係で年末から特に高まった状況。この助成制度の登録は3割程度ということ。毎日一定の方が申請に来ているため引き続き利用率を高めながら周知を進めたい。

#### 【質疑】

[委員]

友達がタクシー利用助成の登録をしたが、マイナンバーカードに何も印がないが使えるのか？と不安がっていた。高齢になると印がないから使えないと思ってしまう。なにか印を付けられないか。カバーでも構わない。シールか何か貼れないか。

[事務局]

マイナンバーカードの中のデータに入っているだけであるため、1回登録してもらおうと自動更新されていく。マイナンバーカードは国策ではあるが、何か検討したい。

[委員]

タクシー・バス利用券を申請した75歳以上の方とマイナンバーカードを取得されている方がイコールになっているのか？利用できない人も出てくるのではないのか？またタクシー・バス利用券も廃止すると書かれている。その辺はどうなのか？

[事務局]

現在75歳以上の町民が約5,000人。利用券の申請率は8割程度。一方で本制度申請率は3割程度であり、引き続き周知を図っていきたい。

昨年度からタクシー・バス利用券を申請されている方に本制度が始まって、令和6年度が廃止予定と全ての申請者の方に個別で情報提供を長寿介護課と連携しながら行っている。切り替えをしていく手伝いを町として行っていきたいと思っている。

タクシー・バス利用券の使用率は大体直近で67%で、7割弱の利用券が消費されているような状況である。利用券は現金と同じ形で利用できるものとして渡している。一方で本制度は、自己負担が生じるため、お話しを伺うと実際日常的にタクシーを利用する方がこちらに登録していただいている状況が見られるため、まだ申請されていない方は自分で車の運転をしている方だったり、ご家族に送迎していただいている方で、タクシーの利用は必要ない方も中にはいらっしゃると思う。今後、分析を進め支援を必要とする全ての方に登録いただけるように努めていきたい。

[会長]

利用している方全員にタクシーの助成がないとマイナスになってしまうと思う。しかし配付しているチケットは金券と同様のため、使用実績からもわかるように年度当初にまとめて使い切ってしまう。高齢者の皆様の足の確保のために行った事業が1回往復したら終わってしまう。日頃車を運転している方が飲みに行くときにタクシーを使って帰ってくると1回で終わってしまう。これは行政がやる支援だと思わない。実際、申請者8割のうち利用券の消費率は3分の2であり、本制度の申請率が28%であることから、利用券を使わない方を外せば、支援を必要とする50%近い方が登録をしている数字になる。

引き続き、本当に困っている高齢者の方に本制度を利用して頂けるようPRしていきたい。私の母親も利用券を頂いているが施設に入ってしまうと使えない。使えない方、移動の足に困っていない方も無料だから利用券を頂く。それは本来行政のサービスなんだろうかと感じている。そういった部分も含め町として見直しをしたい。

[委員]

本年度の事業計画でスマホを100台余り役場で確保していただく話、本来なら我々タクシー事業者が各自準備するべきだが、昨今の燃料高騰なども踏まえ購入していただけること感謝申し上げます。バス事業者も含み、公共交通事業者が乗務員不足に頭を悩ませている。逆に今の需要に供給が追いついていない。夕方のある一定の時間帯に不便をかけてしまっているため乗務員確保の部分で役場に相談させていただきたい。

[委員]

施策の中で電話予約をなくすとあったが、全てのタクシーにスマホが配付されるということか？

[事務局]

現在180台を確保しており、これを加えて100台で計280台になる。車両が約350台と聞いており、常時全車両が運行しているわけではなく、概ね全運行車両に行き渡る。

[委員]

今後はそのままタクシーを捕まえてそのまま使えるようになり、便利になるのか？

[事務局]

おっしゃる通り。

[副会長]

介護タクシーに使われた利用券の総数は？

[事務局]

約4,000人程度に50枚配付、200,000枚の発行に対し、2,000枚が消費されていると思われる。

[副会長]

利用率が見たい。

[長寿介護課（陪席）]

75歳以上の方がもらえる紙のチケットは長寿介護課で行っているが、全体の利用率は67%。

[副会長]

2番の介護タクシーの状況は？

[長寿介護課（陪席）]

67%はタクシー、介護タクシー、バスを合わせた数で、介護タクシーのみとなるとかなり少なくなる。具体的な数字はこの場でわかりかねる。

[副会長]

掲載されている資料5の2,076枚を使ったとあるため、付与した枚数が分かれば利用率が分かるのでは？

[長寿介護課（陪席）]

タクシーの種類を分けて付与しているわけではない。100円券でバスにもタクシーにも介護タクシーにも利用できる。

[会長]

介護タクシーの助成している対象者は分かるか？

[長寿介護課（陪席）]

専用の助成ではなくお客様によって介護タクシーを利用する方もいる。

[副会長]

町内で介護タクシーの業者はどれぐらいあるのか？

[長寿介護課（陪席）]

町内だと町と契約しているのは8事業者程度。

[副会長]

車両は何台保有しているのか？

[長寿介護課（陪席）]

把握していないが1～2台のところもあれば、10台程度持っているところもあると思う。規模としては小さめのところが多いと思う。

[委員（代）]

UDタクシー、車椅子のまま乗れる、誰でも乗れますというのは様々なタクシー会社が導入している。介護タクシーは事業の種類で乗れる人が絞られてくる。通院のため、その介添えの方しか駄目など。一般のタクシーは誰でも乗れるので比較ができない部分もある。

[副会長]

介護タクシー利用の方にタクシーの数が足りているのか知りたい。

[委員（代）]

介護タクシーの事業者が持つてる車両は要介護に特化した車両とは必ずしも言えない。タクシーの基準が緩和され自家用車もタクシー車両として登録可能になっている。逆にドライバーが介護士の資格を所持しており乗降の手伝いをするパターンもあると聞いている。足りてる足りてな

いとは一概に言えない。

[長寿介護課（陪席）]

足りてる足りてないの参考になるかわからないが、介護タクシーの事業者によってはこれ以上の予約を取ることができないと伺ったこともある。協力したいがこれ以上の予約に対応ができない。

[委員（代）]

介護タクシーの事業者は相手が決まっているパターンが多い。広がっていくのは難しいのかもしれない。契約した方に特化した形の運行が特徴としてある。

[会長]

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は、多数登録していただけるよう町としても動いていきたい。

#### (4) 下土狩駅前広場についての整備計画について 資料6

今回の下土狩駅前広場の整備にあたり現況、背景等について説明する。

下土狩駅前広場は、バス・タクシー等の公共交通の乗入をはじめ、一般車両の利用もある一方で、これまで改修等の整備が行われず、路線バスの利用者には乗降時の歩道部との段差や、雨・日除けスペースが少ないなど、交通結節点としての機能の不足が長年の課題となっていた。そこで、鮎壺公園整備や下土狩駅周辺の活性化に向けた基礎調査を行う中で開催したワークショップにおいて意見集約を行い、都市再生特別措置法に基づき策定した都市再生整備計画のもと、下土狩駅前広場の利便性の向上・交通結節点の強化を目的に整備を進めるものである。

整備計画について資料2枚目以降、大きな変更点についてだが、現状でロータリーの外を走る町道159号線の位置を一部変更し、ロータリー内へ導くことによりロータリーの面積を増やす。また、路線バス乗降場を2箇所設ける。更にタクシー乗降場・車イス利用者用乗降場・一般車乗降場を設ける形となる。

車の流れだが、南側から、町道159号線に入る場合、これまで直進していたが、道路形状が変更になったことで、一度ロータリーに入ってからでの進行になる。また北側町道159号線から、南側に直進していたがロータリーを経由して通行する。その他、既存の泉（池）は、バス及びタクシーの待機プールに変更する。ロータリーは、雨対策や日陰をつくることを目的にシェルターを設置する。またバリアフリー対策として、タクシーの乗降場は歩道と車道の段差をフラットに近く、逆にバスの乗降場は乗り降りに適した段差に整備を行う。

スケジュールについては、現在JRと協議を進めている中だが、改修工事は、ロータリーを部分的に供用しながらの工事となるため、令和5年9月～令和7年3月を予定している。

#### 【質疑】

[委員（代）]

下土狩駅は現在三島合同タクシー様が一社で対応しているような感じか？

普段何台ぐらい待機してるのか？

[事務局]

2～3台ぐらい。

[委員]

ここだけの話もあるため、担当の建設計画課とあわせ、協会からご教示頂き、相談していきたいと思っている。

[委員]

警察と協議しているか？

[事務局]

詳細はこれからご指示を頂きながらという形になる。

[委員]

バス停が2か所あるが今まで通り行先別で分けるのか？

[事務局]

バス停を2か所確保している。ロータリー中央に待機スペースとして、小型バスの待機場所を設けている。うまく活用しながら一番スムーズに運行できるよう利用形態を一緒に検討させていただきたい。

[委員]

現状案のバス停配置のまま、行先別に分けてしまうと間違えたお客様がバスの後ろや道路を横断してしまい危険である。

[事務局]

建設計画課とタクシー会社の件も含めて情報共有し、対応させていただきたい。

## 5 その他（15：02～15：20）

### （1）「長泉町コミュニティバス停見どころマップ」の紹介

[委員]

皆様のお手元にあるA3の紙がながいずみ観光交流協会の作成した周辺見どころマップである。今年の1月23日から南北線だけでなく循環線が運行開始になった。それに先立ち1月22日に発行した。この目的は新たな利用者の発掘。現在コミュニティバスを使っている人たちは循環線ができたことで非常に便利になる。それだけでは利用者が増えない。長泉町にはたくさん見どころがあるのでそれぞれのバス停の近くにある見どころを知っている限り散りばめてマップを作った。使用することで今までコミュニティバスに乗ったことのない人も長泉町の見どころ、文化財をたくさん巡ってもらおうと作った。ネットで閲覧も可能。課題として、若者はスマホで見れるが、高齢者は紙媒体を必要とし、配布場所がながいずみ観光交流協会のみとなっている。本来なら、紙で出力し町の各施設、バスに置けば効果的に思うが私たちの財政ではそれだけのものが準備できない。さらに次は、長泉町の食べ歩きができるマップを作ろうと思っている。その次は、公共施設、銀行、学校公共施設、病院などを散りばめた生活者が扱いやすいマップを作ろうと思う。最終的には長泉は工業の町であるためファクトリーツアーができるようなマップを作りたい。ライブラリーを増やしていく予定。繰り返しとなるが新たな利用者の発掘するためのものでアナウンスの力が足りない。そこをお力添えさせていただきたいと思う。

(2) 「活発でよい議論ができる会議のために。」の紹介

[委員 (代) ]

今後予定されている公共交通会議に初めてご参加いただく皆様に説明させていただく。参加者の皆様は非常に積極的で特に利用者代表の皆様ならではの意見だと思う。何度も参加していただいている方には繰り返しになるが振り返りとして聞いてほしい。まず、全国の地域公共交通が大ピンチということで、利用者が減少しており当然採算が悪化につながっている。については路線であるとか、事業者の撤退が始まる。これが全国的に大きな問題になっている。下の折れ線グラフを参考にバスの輸送人員の推移が平成12年度を100とすると平成26年で75%地方は25%減となっている。他にも事業者側の運転者不足が非常に深刻化している。車両が複数台あってもそれに答えるマンパワーが足りない。この状況が続くと地域住民の足となっている公共交通が減少してしまう、本来便利であるはずの公共交通がそうではなくなってしまう。地域の皆様が豊かに暮らすために地域公共交通はとても大事である。皆様も通院、買い物、通学、通勤、観光などで利用し、あって当たり前のものであると思う。公共交通が大変な状況にあり今後どうしたら利用者が増えるか、地域にとって理想の公共交通とはなにか、をこの公共交通会議で議論していただく必要がある。ということで、2ページ目以降に公共交通会議で議論する内容が記載されている。地域公共交通会議は地域にふさわしい公共交通を作り上げていくために住民、公共交通事業者、行政など関係者で話し合っ決めて決める場だということで、公共交通は地域の特性に応じたものになるべきであるため、様々な議論をしていきたい。具体的に3点あげられている。運行について、バスであればダイヤ、ルートの見直し、停留所の位置や運賃のこと。タクシーではタクシーの活用のデマンドを含め話し合う。真ん中に利用者を増やすためとあるが、ここにすべてが集約されている。利用者を増やすために、利用しやすいもの、便利なものに作り上げていくために公共交通会議があると思う。現在、5年後、10年後を含めて地域全体のよりよい公共交通の将来について公共交通会議で議論していく必要であるとしている。公共交通会議は様々な立場の方が出席している。大事なのは住民の目線、利用者の目線、あるいは交通事業者の目線、行政の目線で意見を言う場であるということ。特に主役である利用者の方には日常的に感じていること、交通事業者や行政へ積極的にお話をいただきたい。中でも〇〇委員の身近な話は利用者でないとわからない意見であり、気づくことが多かった。違う目線の話は大事なので今後もお願いしたい。具体的に3ページ以降会議に参加いただく皆様の役割、今日の会議を踏まえたいうえでの次回以降にご発言いただきたい話、6・7・8ページには素朴な疑問が挙げられている。公共交通会議は全4回予定されているのでそれぞれご提案いただき地域の实情に応じた公共交通を作り上げるために協力いただきたいと思う。

[委員]

パークゴルフ場を利用したがとても楽しく多くの方に利用してほしいと思った。ただ公共交通機関だと行きにくく不便、子供会や地域のグループで利用する場合に個人の乗り合わせだと事故があった場合に心配との声がある。何かいい案はないか？

[会長]

桃沢野外活動センターの近くに併設したがアクセスの問題は大きな課題である。梅雨明けには

フルオープンを考えているのでシニアクラブ、子供会、大会などまとまって行かれるときはアクセスの検討は必要になってくる。フルオープン後の状況を見ながら考えたいと思う。北部地域はどこにいてもアクセスの問題がついてまわる。利用者の動向を見ながら検討していきたい。

6 閉会 (15 : 20)



# 令和5年度第1回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時: 令和5年5月 19 日(金)

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 委員及び事務局紹介

## 3 協議事項

(1) 令和5年度のスケジュール

資料1

(2) 令和4年度公共交通施策の分析評価

資料2

## 4 報告事項

(1) 長泉町コミュニティバスの運行状況

資料3

(2) デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況

資料4

(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の報告

資料5

(4) 下土狩駅前広場の整備計画について

資料6

## 5 その他

## 6 閉会

## 令和5年度のスケジュール

## 1. 協議会の開催

開催回	開催日程	協議・報告事項
第1回	令和5年5月19日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年度の協議会スケジュール</li> <li>・公共交通施策の分析評価</li> <li>・下土狩駅前広場の改修 ほか</li> </ul>
第2回	令和5年8月頃（予定） ※必要に応じて開催	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通施策について</li> </ul>
第3回	令和5年12月頃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間幹線系統の事業評価</li> <li>・自主運行バス・デマンド乗合タクシーの運行状況</li> </ul>
第4回	令和6年2月頃（予定） ※必要に応じて開催	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通施策について</li> </ul>

※会議の開催回・日程は現時点での予定であり、協議の状況により変わる場合があります。また、書面による開催とさせていただきます場合があります。

※協議事項は変更する場合があります。

## 2. 令和5年度の主な施策（取り組み）

長泉町地域公共交通計画での位置づけ （公共交通施策体系） ※長泉町地域公共交通計画 P.64	施策
①コミュニティバスの再編 ⑤サービス水準の改善	<p><b>公共交通の現状整理、コミュニティバスのモニタリング及びサービス水準の改善についての検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再編したコミュニティバス及び民間路線バスの経路変更等を反映した公共交通空白地図の作成等により町の公共交通の現状を整理する。</li> <li>・再編後のコミュニティバス運行情報データに基づくモニタリングを実施する。</li> <li>・公共交通の現状整理を踏まえ、実証運行中であるコミュニティバス循環線を本運行に移行する際の基準を検討するとともに、必要に応じてルートやダイヤ等の運行内容の変更（サービス水準の改善）を検討する。</li> <li>・利用者等から要望の多い、月単位での乗り放題定期等の導入について検討を行う。</li> </ul>

<p>③高齢者等の移動サービスの充実</p>	<p><b>マイナカード活用タクシー利用助成事業の拡充</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在紙利用券で対応している障がい者や要外出支援者向けの支援制度の統合可否について検討し、統合が可能な場合は令和6年度からの運用開始を目指す。</li> <li>・タクシー車両に配備するマイナカード読取用のスマホ端末を新たに100台程度追加調達し、事前電話予約の廃止による利用者の利便性向上を図る。</li> </ul>
<p>⑦公共交通の情報提供</p>	<p><b>公共交通に関する町民向けチラシの作成</b></p> <p>公共交通の情報を提供することにより、マイナカード活用タクシーやバスの利用促進、利用週間の定着を図るため、広報等に同封して配布可能な町民向けチラシを作成する。</p>
<p>⑧公共交通の利用促進策</p>	<p><b>イベント等における町公共交通のPR</b></p> <p>コロナ禍で中止・縮小されていた各種イベント等が今後は開催される見込みであるため、イベントの開催告知に公共交通の利用を働きかけるとともに、イベントへの出展を行い、広く町民等への公共交通の利用をアピールしていく。</p>
<p>⑨新技術を活用したモデル事業</p>	<p><b>下土狩駅～三島駅北口周辺における公共交通実証運行に向けた検討</b></p> <p>令和3年8月に発足した三島市、裾野市との2市1町で構成される「富士山南東スマートフロンティア推進協議会」において2市1町に共通する課題として下土狩駅～三島駅周辺の公共交通の充実が挙げられている。単純な2駅間の移動だけでなく、外出機会の増加やコミュニケーションの拡大など、新しいまちづくりに繋がるような仕組みの導入を視野に入れ、実証運行等の実施に向けた検討・予備調査等を行う。</p>

## 長泉町地域公共交通計画 令和 4 年度公共交通施策の分析評価

数値指標		R 4 目標値	R 4 実績値	備考
(1) 公共交通の利用者数		495 千人(維持)	471 千人	
(2) 公的資金が投入されている公共交通の収支率		23.0%(維持)	15.8%	
(3) 利用者 1 人当たり公共交通のための公的資金投入額		317.0 円/人 (維持)	573.1 円/人	
(4) 移動困難者のドアツウドア型デマンド交通のカバー率		30.2%	29.0%	
(5) 住民意識調査の結果	公共交通の満足度	20.5%	—	※ 1
	公共交通の充実	—	33.0%	
(6) 情報提供施策等の実施		各 1 回	情報提供 3 回 利用促進 0 回	
(7) 新技術の導入検討		—	—	—

- ※ 1 令和 3 年度より設問内容が変更となった。  
 令和 2 年度：町が行っている施策に対する満足（充足）度  
 バスなどの公共交通の充実のうち「満足」「ほぼ満足」を足した割合  
 （全員回答）  
 令和 3 年度以降：長泉町内の公共交通の利用状況で、  
 「利用している」「ときどき利用している」と回答した方に対する  
 補問 長泉町内の公共交通は充実しているか  
 について、「そう思う」「ややそう思う」を足した割合

## (1) 公共交通の利用者数

	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	495 千人	495 千人	500 千人	500 千人	500 千人
実績値	476 千人	471 千人	-	-	-
目標-実績	-19 千人	-24 千人	-	-	-
算出方法	運行本数が片道 3 本を超える路線バス（各事業者提供）、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー「ももタク」の前年度の利用者数（延べ人数）				
令和 4 年度 要因分析	利用者数の減少要因として、コロナ禍による外出自粛が大きく影響し、公共交通の利用者が減少したものと考えられる。				
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・R4 実績値は R3 年度の利用者数を基に算出していることから、コロナ禍の影響が大きく残っている。</li> <li>・デマンド乗合タクシー「ももタク」の利用者数は減少していないが、バスの利用者はコロナ禍の影響も加わり下降傾向が続いている。</li> </ul>				

## (2) 公的資金が投入されている公共交通の収支率

	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%
実績値	13.9%	15.8%	-	-	-
目標-実績	-9.1%	-7.2%	-	-	-
算出方法	$\frac{\text{「長泉清水循環バス」と「ももタク」の前年度の運賃収入}}{\text{「長泉清水循環バス」と「ももタク」の前年度の運行経費}} \times 100$				
令和 4 年度 要因分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃収入の減少要因として、コロナ禍による外出自粛などの影響を受けたものと考えられる。</li> <li>・運行経費の増加要因として、「長泉清水循環バス」は、運送費が増加傾向であること（P5 参考資料 1 参照）、「ももタク」は乗合率の向上がみられなかったことが原因と考えられる。</li> </ul>				
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ももタク」の利用者数は現状維持しているが、バスの利用者については、コロナ禍の影響も加わり下降傾向が続いている。更に、物価高騰など世界的な情勢の変化の影響により、運行経費が増加している。</li> <li>・運行経費の削減は外部的な要因が多く改善が難しいことから、コミュニティバスの再編による利用促進、「ももタク」は乗合率の向上を図っていくことなどで収支率を改善していく必要がある。</li> </ul>				

### (3) 利用者 1 人当たり公共交通のための公的資金投入額

	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	317.0 円/人	317.0 円/人	317.0 円/人	317.0 円/人	317.0 円/人
実績値	478.5 円/人	573.1 円/人	-	-	-
目標-実績	+161.5 円/人	+256.1 円/人	-	-	-
算出方法	「長泉清水循環バス」と「ももタク」の前年度の委託料 ÷「長泉清水循環バス」と「ももタク」の前年度の年間利用者数				
令和 4 年度 要因分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>委託料の増加要因として、「長泉清水循環バス」は、運行経費の増加 (P5 参考資料 1 参照)、「ももタク」は乗合率の向上がみられなかったことが原因と考えられる。</li> <li>利用者数の減少要因として、コロナ禍による外出自粛などの影響を受けたものと考えられる。</li> </ul>				
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ももタク」の利用者数は現状維持しているが、バスの利用者については、コロナ禍の影響も加わり下降傾向が続いている。更に、物価高騰など世界的な情勢の変化の影響により、運行経費が増加している。</li> <li>コミュニティバスの再編による利用促進、「ももタク」は乗合率の向上を図っていくことなどで年間利用者数を増やしていく必要がある。</li> </ul>				

### (4) 移動困難者のドアツウドア型デマンド交通のカバー率

	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	30.2%	30.2%	100.0%	100.0%	100.0%
実績値	29.0%	29.0%	-	-	-
目標-実績	-1.2%	-1.2%	-	-	-
算出方法	65 歳以上のドアツウドア型デマンド交通圏内の町民人口 ÷65 歳以上の町民人口				
令和 4 年度 要因分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和 3 年度の実績値より、令和 4 年 2 月に発表された令和 2 年国勢調査の小地域集計でカバー率を再計算した。</li> <li>ドアツウドア型デマンド交通圏内の高齢者の増加率が町域全体よりも低く (P5 参考資料 2 参照)、圏域に変更はないもののカバー率が減少する結果となった。</li> </ul>				
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドアツウドア型デマンド交通圏域に変更はない。※ 1</li> <li>令和 4 年 10 月からマイナカード活用タクシー利用助成事業を開始し、ドアツウドア型デマンド交通のカバー率が向上する予定である。(令和 5 年度実績値より反映)</li> </ul>				

※ 1 人口データを令和 2 年度国勢調査に変更している。地域公共交通計画策定時からドアツウドア型デマンド交通圏域に変更はない。

## (5) 住民意識調査の結果

	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	17.3%	20.5%	23.6%	26.8%	30.0%
実績値	27.6%	33.0%	-	-	-
令和4年度 要因分析	長泉町総合計画の改定に伴い、令和3年度より住民意識調査の設問を変更し、該当する設問の回答者を公共交通の利用者に限定したことが影響しているものと思われる。				
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民意識調査の設問が変更となっている。※1</li> <li>・マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業は、令和4年10月から本運行を実施しており、移動困難者の公共交通の充実が図られている。</li> </ul>				

※1 住民意識調査の設問は以下の通り。

令和2年度：町が行っている施策に対する満足（充足）度

バスなどの公共交通の充実のうち「満足」「ほぼ満足」を足した割合  
(全員回答)



令和2年度第2回協議会での議論を踏まえ、令和3年度住民意識調査では実際に公共交通を利用している方の満足度を問う設問に変更。

令和3年度以降：長泉町内の公共交通の利用状況で、

「利用している」「ときどき利用している」と回答した方に対する  
補問 長泉町内の公共交通は充実しているか  
について、「そう思う」「ややそう思う」を足した割合

## (6) 情報提供施策等の実施

	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	各1回	各1回	各1回	各1回	各1回
情報提供施策 実績値	1回	3回	-	-	-
利用促進策 実績値	0回	0回	-	-	-
令和4年度 要因分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報提供施策は、広報ながいずみ No.1403（令和4年4月1日号）にて、デマンド乗合タクシー、マイナカード活用タクシー利用助成について、No.1411（令和4年9月1日号）にて、マイナカード活用タクシー利用助成について、No.1418（令和4年12月15日号）にて、コミュニティバス再編について紹介している。</li> <li>・利用促進策は、コロナ禍の影響が残りイベント等の実施が無く実施が困難であった。</li> </ul>				
備考	利用促進策については、コロナ禍の影響が大きくやむを得ないものと考えられる。				

## (7) 新技術の導入検討

(7) 新技術の導入検討は、令和7年度に達成状況の確認を行うこととしているため、本年度は分析を行わない。

## 参考資料

### 1 長泉清水循環バスの運行経費

	R1	R2	R3
長泉清水循環バス 運行経費	16,371,473 円	22,100,386 円	19,721,430 円
運送費	15,813,142 円	21,209,303 円	19,100,503 円
一般管理費	536,689 円	855,954 円	572,056 円
営業外費用	21,642 円	35,129 円	48,871 円

出典：長泉清水循環バス運行業務委託実績報告書

### 2 町内の高齢者（65歳以上）人口の推移

	H27	R2	H27 対比
町域全体	8,932 人	9,556 人	107%
ドアツウドア型デ マンド交通圏域	2,698 人	2,775 人	103%

出典：国勢調査

ドアツウドア型デマンド交通圏域：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



## 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人当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人当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) ドアツウドア型デマンド交通の普及 誰もが移動できる交通環境の視点から、ドアツウドア型デマンド交通（年齢や障がい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) ドアツウドア型デマンド交通のカバー率 ⇒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 ⇒30.0%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人当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) ドアツウドア型デマンド交通のカバー率	30.2%	30.2%	30.2%	100%	100%	100%
(3) 公共交通の満足度	14.1%	17.3%	20.5%	23.6%	26.8%	30.0%
(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、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除し100を乗じた数値とし、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人当たり公共交通のための公的資金投入額

町が委託しているコミュニティバス、デマンド型乗合タクシー※を対象とします。町の年間委託金額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人当たり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人当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人当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

※デマンド型乗合タクシー「いきいき号」については、実証運行中のため、対象外とします。本格運行された際には対象とします。

(2) (移動困難者の) ドアツウドア型デマンド交通のカバー率

ドアツウドア型デマンド交通の対象範囲をドアツウドア型デマンド交通圏域とします。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デマンド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デマンド交通圏域人口の割合に100かけた数値をドアツウドア型デマンド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デマンド交通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デマンド交通圏域内の町民人口/65歳以上の町民人口

ドアツウドア型デマンド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30.0%以上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。

※町丁目人口とは、町丁目・字等別の総人口でありここでは国勢調査の小地域別総人口とします。

## 長泉町コミュニティバスの運行状況

## 1. 運行概要

長泉町コミュニティバスは、令和5年1月23日よりこれまでの「長泉・清水循環バス」の経路を見直し「南北線」とするとともに、町内を8の字で循環して運行する「循環線A」「循環線B」の計3路線へ再編した。

## (1) 各路線の運行概要

## ①南北線

路線名	南北線
運行日	毎日運行
運行本数	平日6便、土休日5便
運賃	150円(80円)、200円(100円)※( )内は小人運賃
使用車両	中型乗合バス
運行事業者	伊豆箱根バス株式会社(1便～3便)、株式会社東海バス(4便～6便)
運行開始日	令和5年1月23日(月)
その他	道路運送法第4条による運行

## ②循環線(循環線A、循環線B)

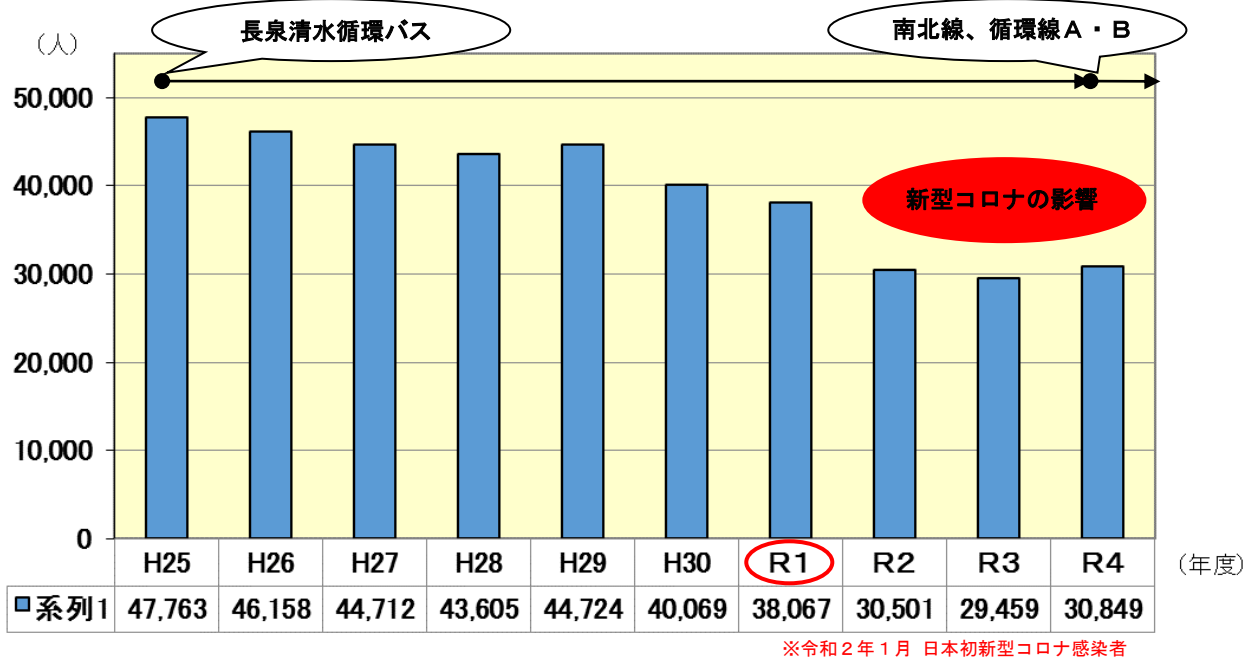
路線名	循環線A、循環線B
運行日	毎日運行
運行本数	平日5便、土休日5便
運賃	150円(80円)※( )内は小人運賃
使用車両	小型乗合バス ※バリアフリー基準に適合した車両が望ましい
運行予定事業者	富士急シティバス株式会社(A)、伊豆箱根バス株式会社(B)
運行開始日	令和5年1月23日(月)
その他	道路運送法第21条による運行(3年間の実証運行)

## (2) 運賃・割引制度

種別		運賃・割引制度
基本運賃	南北線	1乗車 150円(80円)、200円(100円) ※( )は小人運賃 ※3.0kmまで150円、以降200円
	循環線	1乗車 150円(80円) ※( )は小人運賃
割引制度	未就学児割引	未就学児無料(人数制限なし)
	障害者割引	基本運賃の半額 基本運賃 150円は80円、200円は100円
	フリー乗車券	乗降自由のフリー乗車券 1日500円

## 2. 運行状況

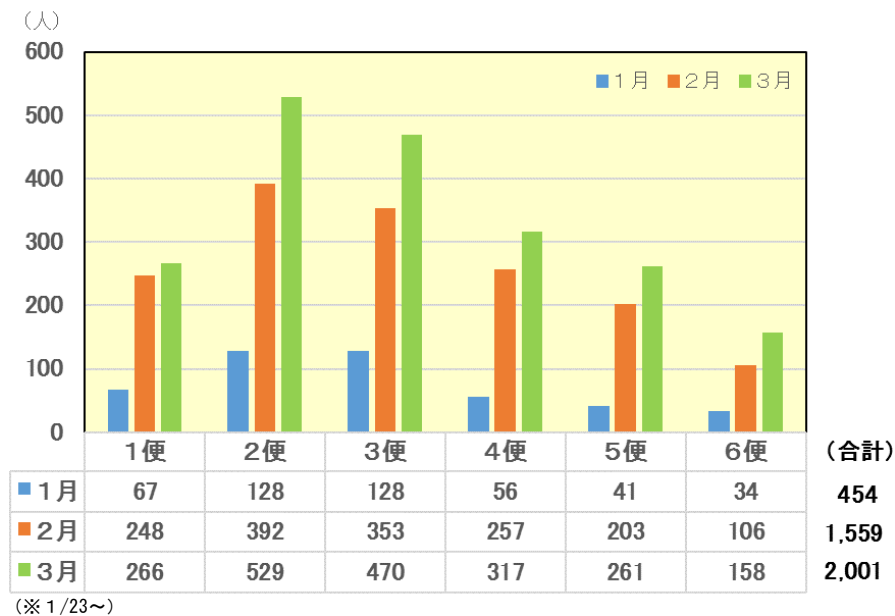
### (1) 長泉町コミュニティバスの利用者数の経年推移



- 令和4年度利用者数は前年比104.7%と僅かであるものの増加しており、路線再編後の1月～3月の利用者数は7,020人（前年比109.5%）と路線再編前と比較し利用者数は増加傾向にあると推測する。
- 利用者数は増加傾向であるものの新型コロナ流行前（R1）の水準には戻っていない。

### (2) 路線再編後の運行状況（令和5年1月23日～令和5年3月31日）

#### ① 南北線の利用者数

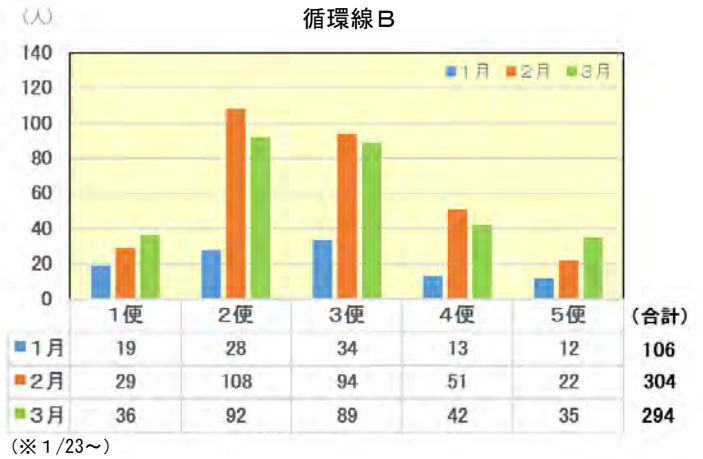
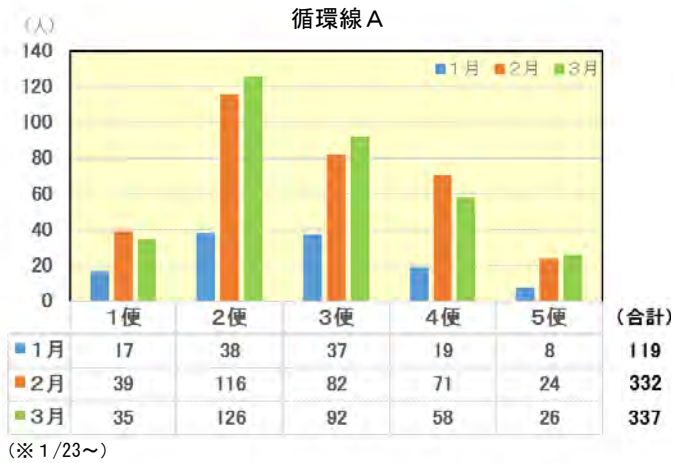


- 路線再編前の「長泉・清水循環バス」の月平均利用者数（過去3年度同月比）2,526人と比較すると利用者数は少ないが、毎月各便利用者数が増加している。
- 午前の便（平日1便～3便、土日祝日1便2便）は、買い物や病院への通院の利用が多く見られる。
- 午後の便（平日4便～6便、土日祝日3便～5便）は、買い物や仕事帰りの帰宅での利用が多く見られる。
- （南北線 利用が多い停留所）

乗車 ①下土狩駅 ②サントムーン柿田川 ③静岡医療センター ④長泉なめり駅 ⑤エスポット前

降車 ①サントムーン柿田川 ②下土狩駅 ③静岡医療センター ④長泉なめり駅 ⑤八幡東

## ②循環線A、循環線Bの利用者数



- 両路線ともに利用者数は同程度であり通勤通学や買い物での利用が多く見られる。
- 路線再編前の交通空白地域であった地域の利用実績あり。
- (循環線A 利用が多い停留所)  
乗車 ①下長窪 ②ウェルディ長泉 ③南一色広場 ④グランド入口 ⑤本宿  
降車 ①下土狩駅 ②福社会館 ③南一色広場、福社会館 ④フレスポ長泉前 ⑤長泉なめり駅、原分
- (循環線B 利用が多い停留所)  
乗車 ①グランド入口 ②下土狩駅 ③ウェルディ長泉 ④福社会館 ⑤下長窪  
降車 ①南一色広場 ②ウェルディ長泉 ③下土狩駅 ④城山 ⑤下長窪

## 3. 今後について

コミュニティバスの路線再編後数カ月が経過し、各路線毎月利用者数は増加傾向であるものの「循環線A」と「循環線B」は想定の利用者数より少ない状況である。町民への認知が課題であると推測しており、令和5年度の主な取り組みの一つである「公共交通に関する町民向けチラシの作成」といった情報発信及び利用促進に力を入れ、利用者数の増加及び定着を図っていく。

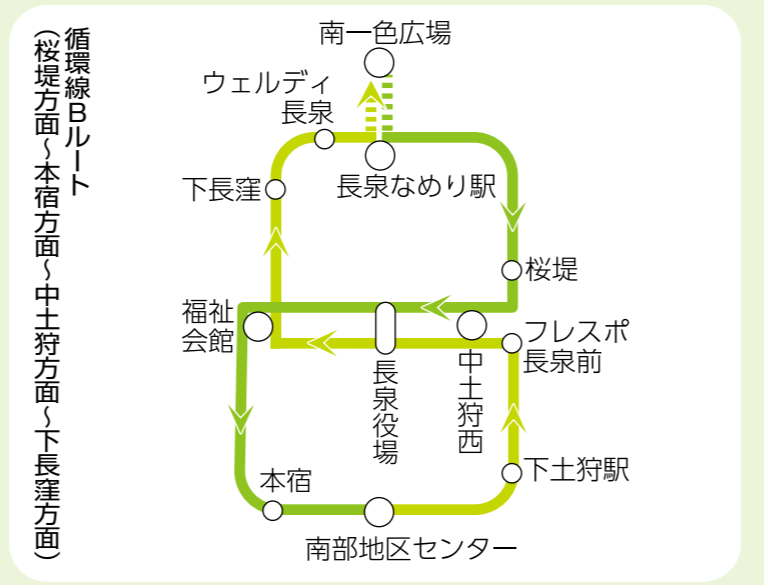
利用者数は上記の状況ではあるものの、町民の方から「バスロケーションシステムがわかりやすく利用しやすくなった」といった意見をいただいている。引き続き利用状況を確認するなかで利用促進策を検討していく。



循環線 B

平日バス時刻表. Columns: 平日, バス停名, 1便, 2便, 3便, 4便, 5便. Rows: 南一色広場, カインズ長泉店, 山本整形, etc.

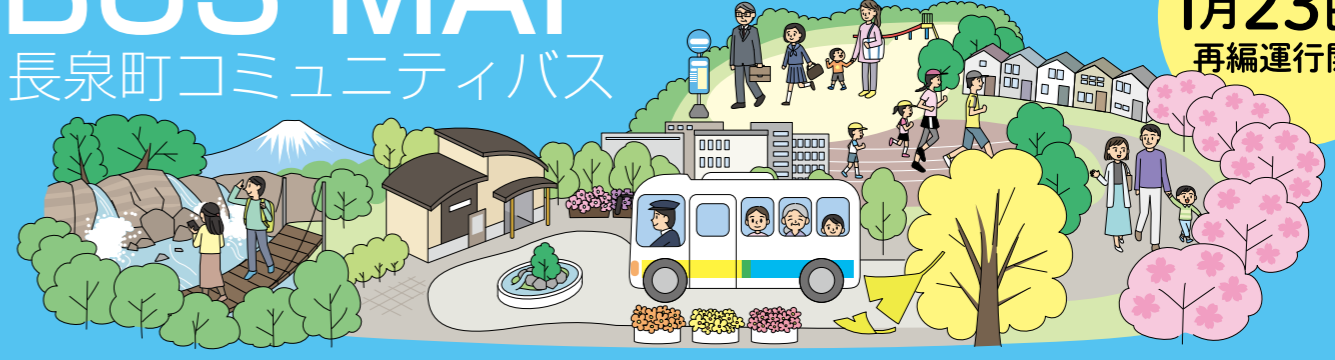
土曜バス時刻表. Columns: 土曜, バス停名, 1便, 2便, 3便, 4便, 5便. Rows: 南一色広場, カインズ長泉店, 山本整形, etc.



実証運行

BUS MAP 長泉町コミュニティバス

令和5年 1月23日 再編運行開始



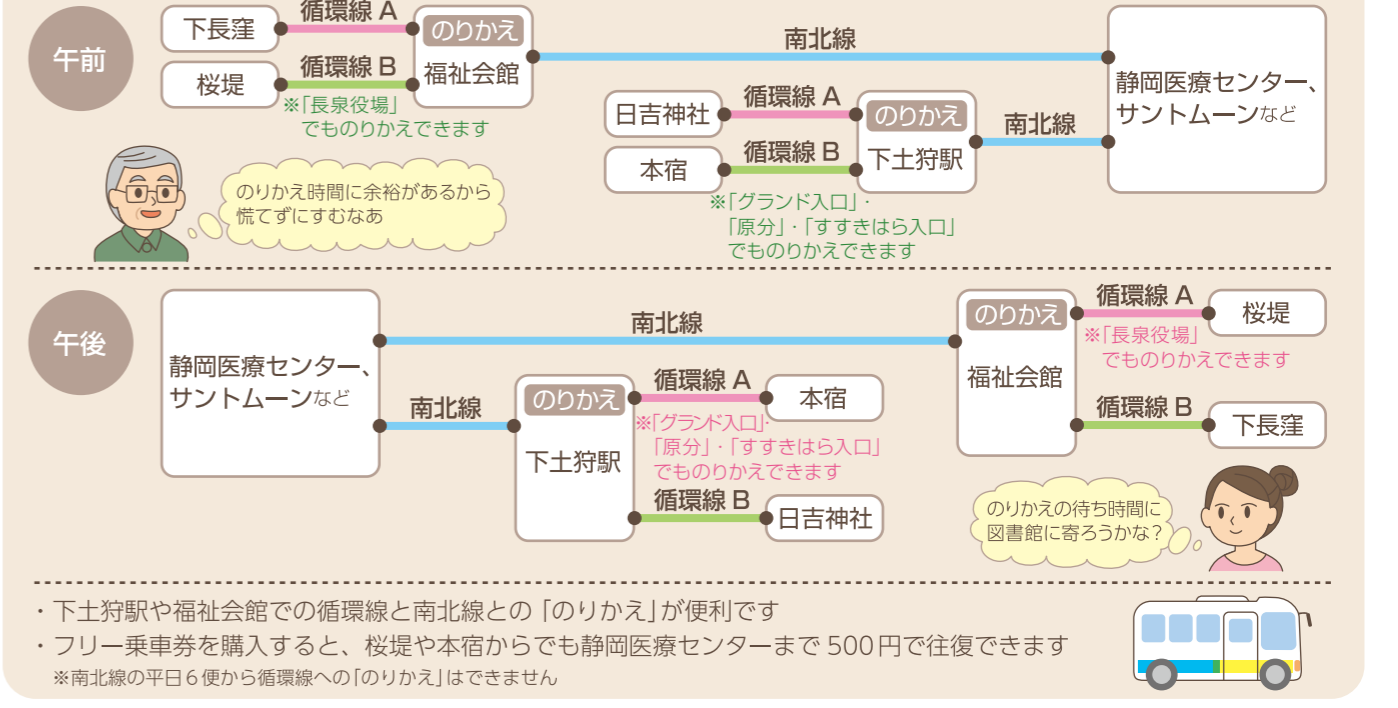
令和5年1月23日から長泉町のコミュニティバスが変わります。いままでの「長泉清水循環バス」の経路を見直し、「南北線」とするとともに、町内を8の字で循環する路線「循環線 A」「循環線 B」を新たに運行します。新しくなったコミュニティバスの路線図と時刻表をお届けします。

コミュニティバス運賃・お問合せ先

Table with columns for 南北線, 循環線 A, 循環線 B. Rows: 運賃, 割引制度, フリー乗車券, お問合せ先.

※運賃の支払い方法は現金、交通系ICカード、高齢者タクシー・バス利用券(100円毎に1枚利用可)です ※年末年始(12/29~1/3)の期間は土日祝ダイヤで運行します ※バスは、交通状況、天候などにより遅れることがあります

コミュニティバスの新しい使い方(例)



現在の運行状況はこちらをチェック!!

各路線の最新情報はホームページをチェック!! 長泉の公共交通 検索

令和5年1月 発行 長泉町企画財政課企画調整チーム TEL: 055-989-5504





## デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況

- 令和4年度の利用者数は前年比518人と、総じて各月増加した。コロナ後の需要回復が推測される。
- 一方で乗合率や収支率に大きな変化は見られず、運行台数は増加しており、デマンドのニーズは高いことが分かる。
- 特に乗降回数の多い停留所は、桃沢郷と屋代住宅である。

<経緯>

※令和元年9月 往復ともに3便減便、時刻改正

※令和3年4月 帰り予約締切時間「30分前」に短縮、100～200円運賃値上げ

※令和5年1月 コミュニティバス再編に合わせ、時刻改正

### 【各月輸送人数】

	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
実証運行	H30							127	106	98	83	70	66	550
	R01	101	89	117	113	80	69	90	70	79	56	50	60	974
本格運行	R02	27	30	77	79	74	92	114	132	126	114	78	95	1,038
	R03	88	53	81	108	107	102	76	86	81	75	89	122	1,068
	R04	138	104	109	115	129	132	152	141	152	137	120	157	1,586

### 【分析結果】

年度	運行日数	運行台数	日あたり平均	輸送人数	日あたり平均	実車走行 キロ数(km)	乗合率	運行経費	運賃収入(円)	委託料	収支率
	(日)	(台)	運行台数(台)	(人)	輸送人数(人)			(円)	(利用券含む)	(円)	(%)
H30	118	441	4	550	5	1,274	1.25	500,630	119,650	380,980	23.9
R1	225	813	4	974	4	2,873	1.20	1,167,630	233,700	933,930	20.0
R2	227	902	4	1,038	5	3,819	1.15	1,655,210	263,650	1,391,560	15.9
R3	234	915	4	1,068	5	3,327	1.17	1,518,390	304,800	1,213,590	20.1
R4	241	1,301	5	1,586	7	4,994	1.22	2,265,990	441,520	1,824,470	19.5

【各停留所の乗降者数】

行き：各停留所 → 目的地（ウエルディ長泉、下長窪、長泉なめり駅）

帰り：目的地（ウエルディ長泉、下長窪、長泉なめり駅） → 各停留所

※その他、各停留所間の利用、目的地間の利用は除く

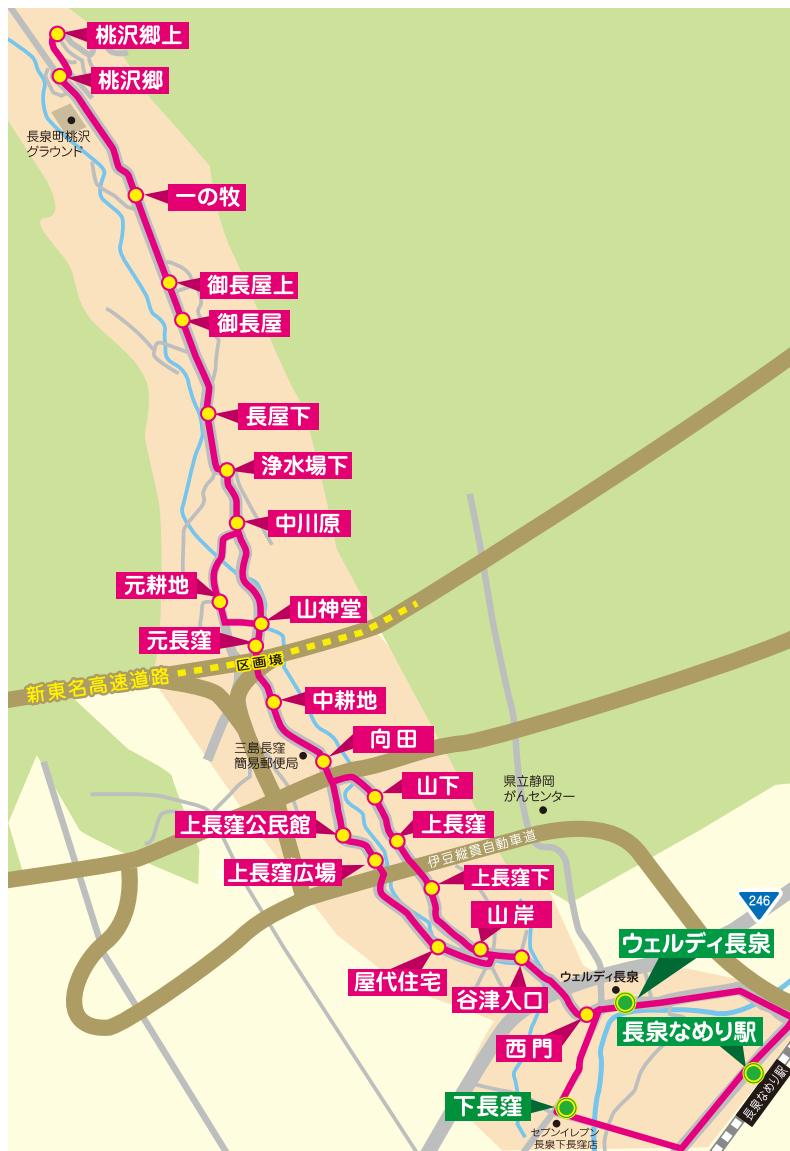
停留所	ウエルディ長泉、下長窪、長泉なめり駅									
	行き					帰り				
	H30	R1	R2	R3	R4	H30	R1	R2	R3	R4
桃沢郷上	27	120	166	43	6	16	55	35	14	6
桃沢郷	1	7	76	126	221	0	3	74	119	204
一の牧	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
御長屋上	5	23	72	13	43	2	6	24	16	69
御長屋	3	1	1	4	7	1	0	0	4	19
長屋下	0	0	1	0	19	1	0	0	0	3
浄水場下	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
中川原	1	0	0	2	0	1	0	0	2	2
元耕地	1	5	0	2	11	0	0	0	0	8
山神堂	15	19	8	29	39	2	2	0	6	14
元長窪	34	22	19	3	5	3	1	1	0	1
中耕地	5	14	2	12	10	6	1	2	0	2
向田	53	81	58	49	27	43	80	83	86	61
山下	3	9	5	4	3	2	2	4	0	1
上長窪公民館	23	40	3	1	4	4	4	0	3	3
上長窪	2	3	0	3	0	0	2	1	0	0
上長窪広場	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
上長窪下	10	4	15	20	18	10	2	0	0	1
屋代住宅	164	269	241	264	363	95	160	139	212	324
山岸	11	9	0	3	3	1	2	0	0	0
谷津入口	4	23	7	18	57	0	0	0	3	15
西門	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	362	650	674	596	838	187	320	363	465	733



ももタク

2023  
1/23(月)  
時刻改正

お知らせ：一部時刻改正を行いました。(行き：7便・9便・10便) (帰り：5便～8便)



停留所名		目的地		
		ウェルディ長泉	下長窪	長泉なめり駅
1	桃沢郷上	500円	500円	600円
2	桃沢郷			
3	一の牧			
4	御長屋上			
5	御長屋	400円	400円	500円
6	長屋下			
7	浄水場下			
8	中川原	300円	300円	400円
9	元耕地			
10	山神堂			
11	元長窪	200円	300円	300円
12	中耕地			
13	向田			
14	山下	200円	200円	200円
15	上長窪公民館			
16	上長窪			
17	上長窪広場	200円	200円	200円
18	上長窪下			
19	屋代住宅			
20	山岸	200円	200円	200円
21	谷津入口			
22	西門			

※停留所間の運賃については、お問い合わせください。

利用する便の予約締切時間までに電話予約をお願いします。

※行きは1時間前(1便のみ前日21時)、帰りは30分前まで

行き	乗降場所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
	時刻	予約締切時間	前日 21時	6:25	7:40	8:15	8:40	10:10	11:40	12:40	14:00
	桃沢郷上 発	6:30	7:25	8:40	9:15	9:40	11:10	12:40	13:40	15:00	17:00
	ウェルディ長泉 着	6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:55	13:55	15:15	17:15
	下長窪 着	6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:55	13:55	15:15	17:15
	長泉なめり駅 着	6:50	7:45	9:00	9:35	10:00	11:30	13:00	14:00	15:20	17:20

帰り	乗降場所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
	時刻	予約締切時間	10:25	11:00	12:15	13:00	14:30	15:10	16:30	17:15
	長泉なめり駅 発	10:55	11:30	12:45	13:30	15:00	15:40	17:00	17:45	19:05
	下長窪 発	11:00	11:35	12:50	13:35	15:05	15:45	17:05	17:50	19:10
	ウェルディ長泉 発	11:00	11:35	12:50	13:35	15:05	15:45	17:05	17:50	19:10

※交通状況や天候などにより遅れることがあります。※予約のない便は運行していません。



まずは  
会員登録を

「会員登録申請書」のご提出は、郵送、FAX のいずれか、または直接役場企画財政課にお持ちください。申請書は、役場企画財政課と各区公民館に置いてあります。  
また、長泉町ホームページからもダウンロードできます。

(長泉町 HP)



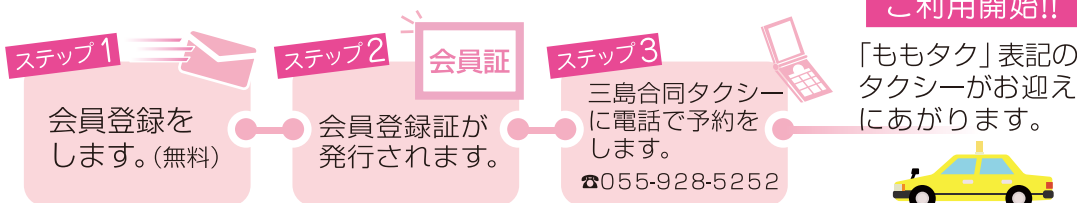
※「元長窪区」「上長窪区」「屋代住宅区」「谷津区」「下長窪区 14 班・15 班・17 班」にお住まいの方が対象です。

会員登録に関するお問い合わせ  
長泉町 企画財政課

〒411-8668 静岡県駿東郡長泉町中土狩 828  
電話番号：055-989-5504 ファックス：055-989-5585

かんたん！  
ご利用までの  
ステップ

会員登録からご利用まで



※予約のない便は運行しませんのでご注意ください。

出かけるとき(例)

デマンドタクシー予約受付

専用電話 ☎055-928-5252

- 時刻表をご覧になり、ご利用の便の1時間前までに電話予約をお願いします。
- 行きのみ、前日の21時までに予約願います。

会員番号〇〇の〇〇です。  
5 便で、「桃沢郷」から乗車予約をお願いします。



予約を承りました。  
9 時〇〇分頃にお迎えに  
あげられます。  
「桃沢郷」停留所  
でお待ちください。



ももタクが停留所まで  
お迎えにあげられます。



停留所に到着。

ウェルディ長泉 下長窪



帰るとき(例)

デマンドタクシー予約受付

専用電話 ☎055-928-5252

- 時刻表をご覧になり、ご利用の便の30分前までに電話予約をお願いします。

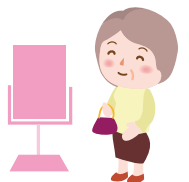
会員番号〇〇の〇〇です。  
「ウェルディ長泉」帰りの6 便の  
乗車予約をお願いします。



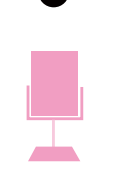
予約を承りました。  
15 時 20 分頃にお迎えに  
あげられます。  
「ウェルディ長泉」停留所  
でお待ちください。



ももタクが停留所まで  
お迎えにあげられます。



停留所に到着。



ご利用に際してのお願い

- 同じ便に複数の予約(乗り合い)があった場合は、迎えに行く時間が多少遅れますので、ご了承ください。
- キャンセルをされる場合は、必ずご連絡ください。

予約・運行に関するお問合せ

三島合同タクシー(株)

利用する便の予約締切時間までに電話予約をお願いします。  
※行きは1時間前(1便のみ前日21時)、帰りは30分前までとなります。

専用電話 ☎055-928-5252

## 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報告

○昨年10月1日より運用開始し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については、約半年が経過した。この間、当町のマイナンバーカードの取得率は、政府のポイント付与のキャンペーン効果等もあり、昨年10月以降約20%増加し、本年4月末時点での町全体の取得率は約73.3%、タクシー利用助成事業の対象者である75歳以上でも約72.6%となっている。

○75歳以上のカード取得者のうち、本助成事業への本年4月末現在の登録者も28%となるなど順調に増加しており、また、現在の75歳以上が対象のタクシー・バス利用券事業の利用者の28%が本事業にも登録している。

○本事業運用後、登録者のうち、実際にタクシー料金助成を利用した方は、約35%である。これは、本年度並行運用している高齢者タクシー・バス利用券を登録者の約85%が取得しており、この利用券の多くが年度初め、年度末に使用される傾向であることから、まずは利用上限のない利用券が優先的に使用され、その後、タクシーを定期的な移動手段としている移動支援の必要性が高い登録者により、本事業の利用率が高まるものと推測している。

○これまでの利用データからは、主に通院を目的とした利用が多いことが推測される（裏面資料参照）が、今後も利用状況の推移等を確認しながら、高齢者や福祉支援を目的とした既存のタクシー助成事業等の統合を検討していく。

### マイナンバーカードの取得状況

町全体	人口	43,363人
	取得済	31,822人 (73.3%)
75歳以上	人口	5,424人
	取得済	3,942人 (72.6%)

※4月末時点

### 利用登録等の状況

対 象	利用登録者	
	内 実利用者	内 延べ利用者
75歳以上の高齢者	377人	3,666人
65歳以上の免許証自主返納者	15人	114人
計	342人	3,780人

※R5.4.25時点

### 令和4年度 長泉町タクシー・バス利用助成事業利用券

No.	業態	単価	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
			枚数	枚数	枚数	枚数	枚数	枚数	枚数	枚数	枚数	枚数	枚数	枚数	
1	タクシー	100	14,338	13,158	10,841	8,904	7,612	7,440	6,224	5,703	5,406	4,261	4,958	12,042	100,887
2	介護タクシー	100	368	361	242	186	155	192	39	152	83	11	172	115	2,076
3	バス	100	1,169	1,461	2,042	1,200	830	883	926	882	612	540	539	782	11,866
	合計	100	15,875	14,980	13,125	10,290	8,597	8,515	7,189	6,737	6,101	4,812	5,669	12,939	114,829

マイナンバーカードを活用したタクシー利用者の乗降箇所ヒートマップ  
(令和4年10月～令和5年3月)



# 利用方法

STEP 01 電話予約をする



マイナンバーカードを活用した助成を利用する旨を伝えてください。

STEP 02 (マイナンバーカードをかざす)



乗車時に乗務員が持っているスマートフォンにマイナンバーカードをかざしてください。

STEP 03 (助成適用後の運賃を支払う)



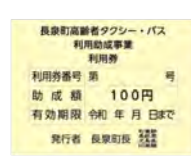
※現金以外の支払方法は、事業者によって取り扱いが異なります。

## マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成が利用できる事業者

富士急静岡タクシー株式会社 TEL:0120-249-001	伊豆観光タクシー株式会社 TEL:055-954-6000
伊豆箱根交通株式会社 TEL:055-984-1282	沼津第一交通株式会社 TEL:0120-55-7233
三島合同タクシー株式会社 TEL:0120-75-0337	原町タクシー株式会社 TEL:0120-16-5121
ベルタクシー株式会社 TEL:0120-27-2950	富士交通株式会社 TEL:0120-258-417
平和タクシー株式会社 TEL:0120-74-8814	安全タクシー有限公司 TEL:0120-09-0431
株式会社ミツワタクシー TEL:0120-328-365	函南タクシー株式会社 TEL:0120-022-820
沼津市個人タクシー協同組合 TEL:055-923-3277	風タクシー TEL:0120-818-054

## よくある質問にお答えします！

Q：下記の紙利用券とマイナンバーカードによる助成は併用できるの？



高齢者タクシー・バス利用助成事業



障害者タクシー利用料金助成事業



外出支援サービス事業



高齢者運転免許証自主返納等支援事業

※上記の紙利用券は、令和5年度をもって廃止とする予定です。

A 1乗車で併用することはできません。マイナンバーカードの助成か紙利用券のどちらかを選択してご利用ください。

Q：バス運賃への助成はどうなるの？

A バス運賃への助成については、検討中です。助成方法が決まり次第お知らせします。

Q：更新手続は、毎年必要なの？

A 運転免許証を自主返納した方のみ、75歳に年齢到達をした際に、再度、手続が必要で、それ以外の方は、更新手続は必要ありません。

Q：タクシー協会の割引（65歳以上運転免許証返納割引・障害者割引）と併用できるの？

A 利用できます。運転経歴証明書または障害者手帳をご提示ください。

# マイナンバーカードを活用した タクシー利用助成事業

日常的な通院や買い物などの移動を支援します！  
まずは、利用登録に行きましょう！

## 対象①



75歳以上の方

## 持ちもの



マイナンバーカード

## 対象②



65歳以上かつ  
運転免許証を自主返納した方

## 持ちもの



マイナンバーカード

運転経歴証明書

## 対象③



妊産婦の方  
(妊娠届出日以降の利用登録日から  
出産予定日の2か月後まで)

## 持ちもの



マイナンバーカード

妊娠届出書  
または  
母子健康手帳

## 受付場所

受付時間は、8：30～17：15です。  
(土、日、祝日、年末年始(12/29～1/3)を除く)



南部地区センター



長泉町役場  
本館2階  
企画財政課



ウェルピア※  
ながいずみ  
1階 健康増進課

※ウェルピアながいずみは、妊産婦の方のみ受付できます。



## 助成の内容

助成内容は以下の通りです。なお、1日の利用は1人2回までです。



タクシー運賃の **半額** ※1 助成 × 年 **50** ※2 回



- ※1 タクシー運賃が1,200円を超える場合は、一律600円の助成です。
- ※2 有効期間内の高齢者タクシー・バス利用助成事業、高齢者運転免許証自主返納等支援事業の紙利用券が交付済みの方は40回です。
- ※3 登録者が乗り合って利用した場合は、400円×人数の助成です。



登録日から出産予定日の  
2ヶ月後までの期間内に  
**初乗運賃** 助成 × **20** 回

※妊産婦の方が複数乗り合った場合、2人目以降は助成対象外です。

## 助成の条件



乗車した時間が、  
午前7時から午後7時  
の間であること。



乗車・降車場所の  
いずれかが長泉町内  
であること。

## 助成例

### タクシー運賃が900円の場合

75歳以上の方または 運転免許証自主返納者の登録者	助成金額	利用者負担
1人で利用すると…	450円	450円
2人で利用すると…	800円	100円
3人で利用すると…	助成金額がタクシー運賃を超えるため、利用者負担は0円（無料）です。	
4人で利用すると…		



### タクシー運賃が2,000円の場合

75歳以上の方または 運転免許証自主返納者の登録者	助成金額	利用者負担
1人で利用すると…	600円 (上限)	1,400円
2人で利用すると…	800円	1,200円
3人で利用すると…	1,200円	800円
4人で利用すると…	1,600円	400円



### タクシー運賃が900円の場合

妊産婦の登録者	助成金額	利用者負担
1人～4人 で利用すると…	600円 (初乗運賃※)	300円
妊産婦の方が複数乗り合った場合、2人目以降は、助成対象外なので、助成金額は変わりません。		



※初乗運賃は、事業者によって異なる場合があります。

## 下土狩駅前広場の整備計画について

(都市環境部門建設計画課)

### 1 駅前広場の現況、整備に向けた背景等

下土狩駅は、年間約 43 万人が利用する町の交通拠点です。東海旅客鉄道株式会社が所有する駅前広場は、バス・タクシー等の公共交通の乗入をはじめ、一般車両の利用もある一方で、これまで改修等の整備が行われず、路線バスの利用者には乗降時の歩道部との段差や、雨・日除けが少なく待ち時間に不便をあたえるなど、交通結節点としての機能の不足が長年の課題となっていました。

そこで、鮎壺公園整備や下土狩駅周辺の活性化に向けた基礎調査を行う中で開催したワークショップにおいて意見集約を行い、都市再生特別措置法に基づき策定した都市再生整備計画のもと、下土狩駅前広場の利便性の向上・交通結節点の強化を目的に整備を進めます。



バスの横づけが困難、乗降位置に段差あり



全体的に暗く、雨よげができるスペースが不足

### 2 町関連計画における位置づけ

第 5 次長泉町総合計画において、「下土狩駅周辺のにぎわいの創出及び交通結節点の強化」、第 2 次長泉町都市計画マスタープランでは、「町の顔となる下土狩駅周辺の活性化」を掲げ、立地適正化計画では、下土狩駅周辺を都市機能誘導区域として位置づけています。

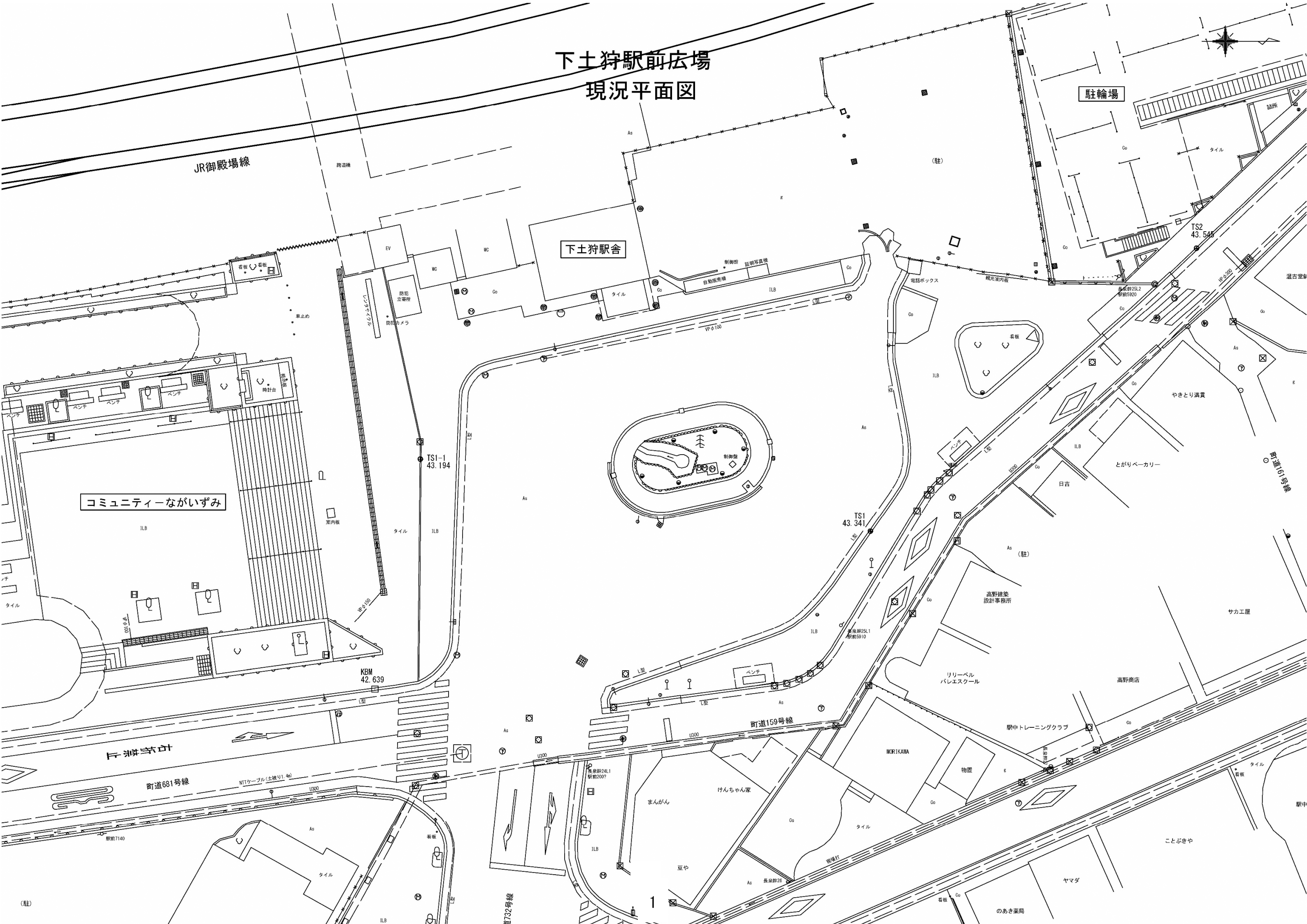
### 3 主な整備内容

町道取付位置変更によるロータリー拡張／シェルター設置／歩道・乗降場整備 等

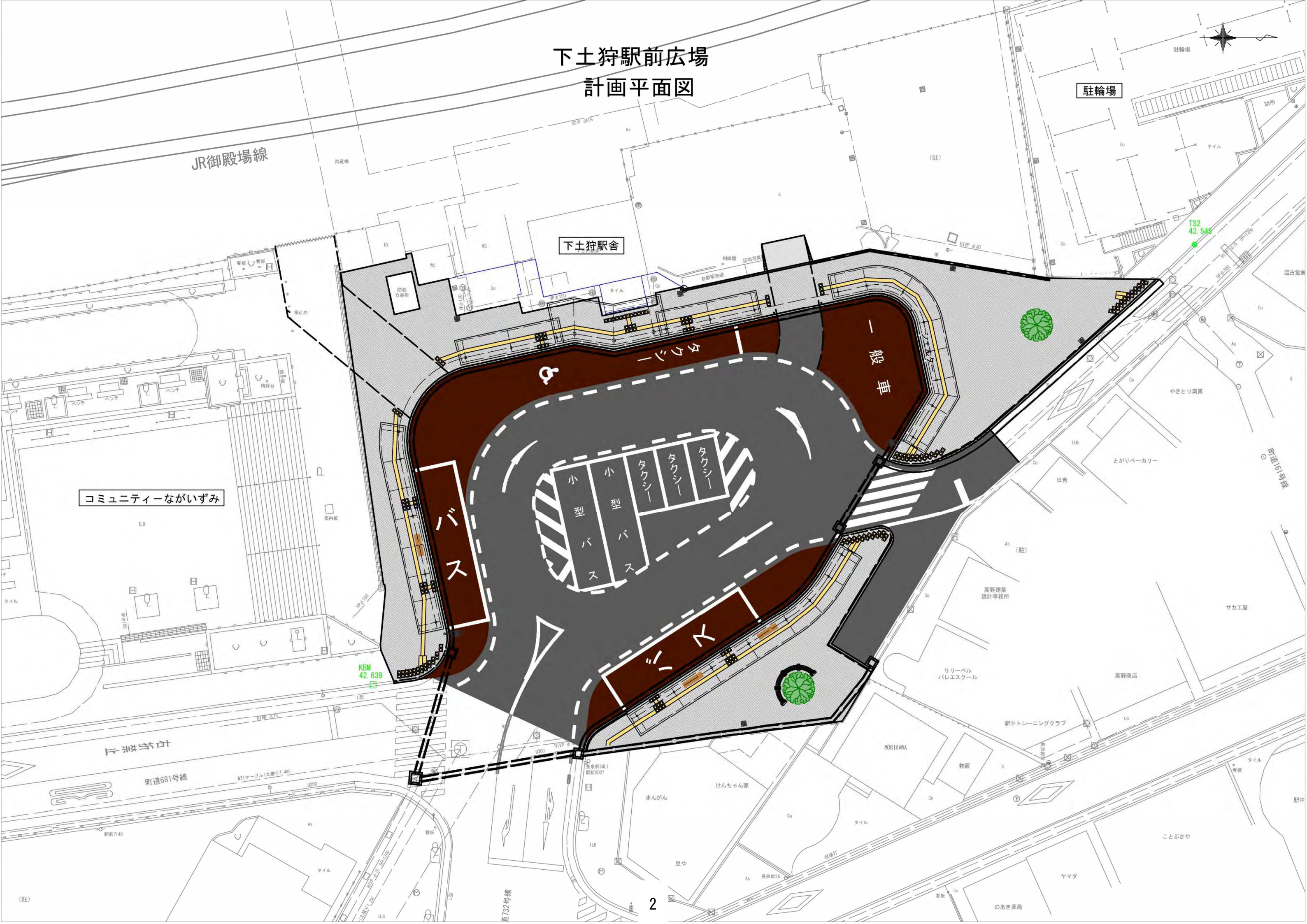
### 4 スケジュール

項目	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
測量・設計 / 協議等				
用地取得				
改修工事				

# 下土狩駅前広場 現況平面図



# 下土狩駅前広場 計画平面図







# 長泉町コミュニティバス停 周辺見どころマップ



循環線 南北線

- 1 牛ヶ淵(うしがふち)**  
長久保城が落城した時の悲しい姫の伝説がある淵です。
- 2 長久保城(ながくほじょう)**  
戦国時代の城の跡。お買い物ついでに、お散歩もいかが？
- 3 蓮華寺(わんげし)**  
幼稚園の側にあるお寺。ハートの石を見つけたらほっぴー♡
- 4 西願寺(さいがんじ)**  
江戸時代に創建。八幡神像が見どころ。普茶料理もやっています。(要確認、要予約)
- 5 鐘ヶ淵(よろいがふち)**  
池田ひいらぎ線の橋の上から見えちゃうお手軽な滝。戦国時代の伝説を持つ淵。
- 6 一柳直末公首塚(ひとつやなぎなおすえこうひつつか)**  
秀吉に重用された武将、一柳直末の首を埋葬したと伝わる墓。
- 7 鮎壺の滝**  
四季折々の滝の絶景がこんな町なかに!? 毎日行きたい長泉NO.1おすすめスポット!
- 8 長泉ビジターセンター**  
長泉を楽しむならまずはココ! 楽しいスタッフがお待ちしています♪
- 9 文化財展示館**  
長泉町には3万2千年以上前から人が住んでいた? 確かめたいならLet's Go!
- 10 原分古墳(はらぶんこふん)**  
こんな所にボツと古墳!? 1400年以上前に造られました。



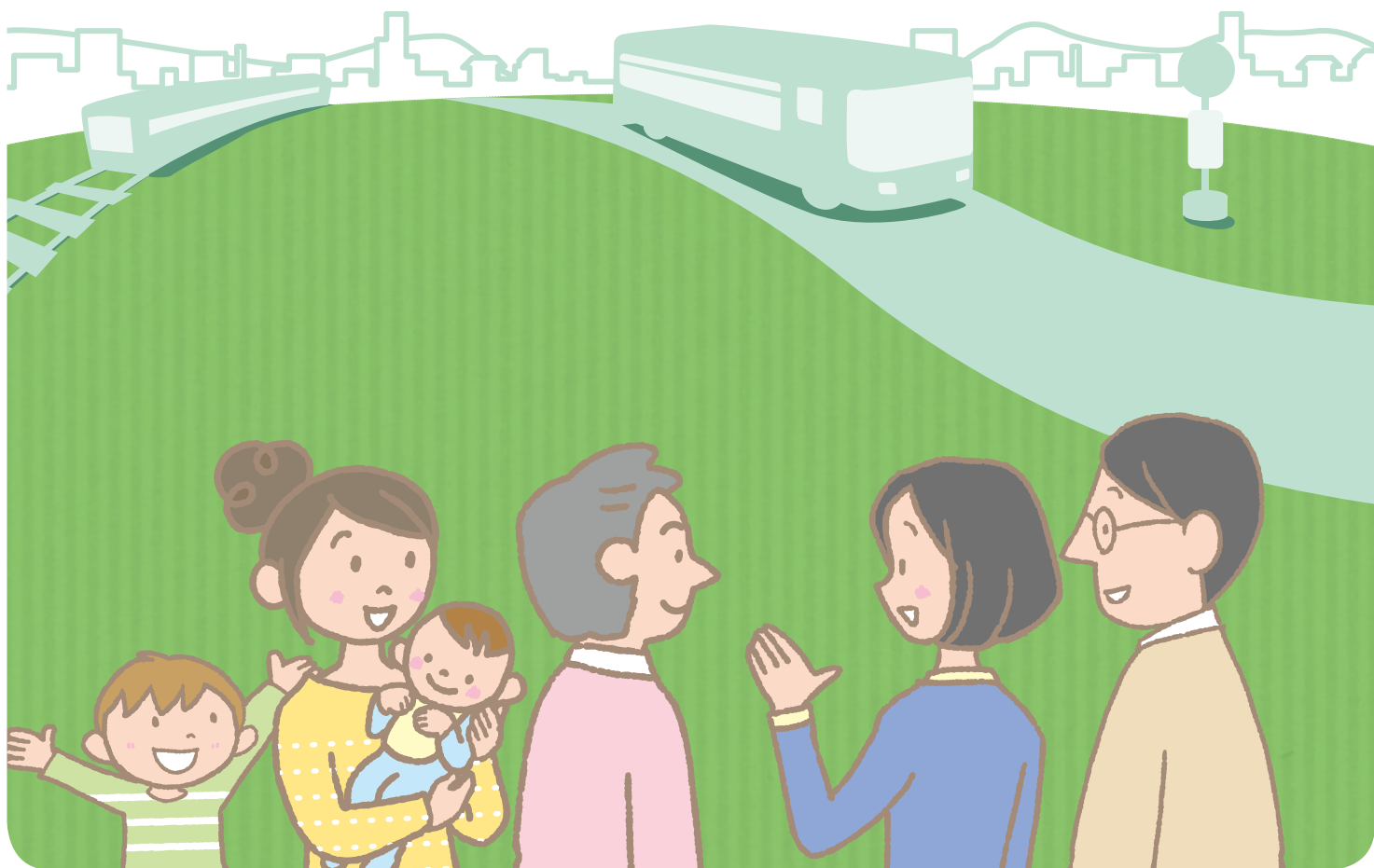
- 11 玉泉寺(ぎよくせんじ)**  
平安時代に創建。唐時代に造られた「海獣葡萄鏡」が見どころ。日曜日に見学できます。(要事前連絡)
- 12 普向寺(ふこうじ)**  
長泉で最初の公立小学校が開校された場所。町指定文化財の仏像などが見どころ。
- 13 芦ノ湖水神社**  
源頼朝の石橋山の合戦で破れた佐奈田と一を祀った佐奈田堂。境内のかわいいお地蔵様達が見どころ。しだれ桜も見事!
- 14 桜堤の桜**  
長泉大人気お花見スポット! お散歩におすすめ。
- 15 嘉吉地蔵菩薩(かきつじぞうぼつ)**  
580年以上前からある、長泉町で一番古いお地蔵様。今もひっそりと、子ども達を見守ってくれています。
- 16 如来寺**  
源頼朝の石橋山の合戦で破れた佐奈田と一を祀った佐奈田堂。境内のかわいいお地蔵様達が見どころ。しだれ桜も見事!
- 17 日吉神社**  
江戸時代の俵間が見どころ。(祭典日のみ公開)
- 18 割狐塚稲荷神社(わりこづかいなりじんじや)**  
江戸時代に村の氏神様となりました。真っ黒な溶岩、真っ赤な鳥居、豊かな森。幻想的な風景に癒されること間違いなし! 大晦日にはお餅まきもあります。
- 19 願掛八幡宮(がんかけはちまんぐう)**  
立派な銀杏が見られる神社。春夏秋冬、憩いの場です。秋には子供相撲、大晦日にはお餅まきがあります。
- 20 豆相線跡(ずそうせんあと)**  
下土狩駅が三島駅だった時代、この地から出発した豆相線。鉄道遺構が垣間見え、鉄道好き必見のスポット!
- 21 窪の湧水**  
こんな所に湧水が! 江戸時代の大地震で湧き出した! 日蓮上人一代絵巻と地獄極楽絵図が見どころ。必見です!
- 22 法善寺**  
日蓮上人一代絵巻と地獄極楽絵図が見どころ。必見です!

■お問い合わせ  
ながいずみ観光交流協会(伊豆半島ジオパーク 長泉ビジターセンター)  
〒411-0943 静岡県駿東郡長泉町下土狩1283-11 コミュニティながいずみ2F  
TEL.055-988-8780 ■9:00~17:00 ■月曜定休

地域公共交通について

# 活発で良い議論が できる会議のために。

地域に合ったより良い公共交通の  
未来に向けて、今から議論をしっかりと、  
着実に重ねよう。





# 全国の地域公共交通が、 いま、**大ピンチ**です!

利用者の減少

利用者が減り、路線が減少し続けています。

採算の悪化

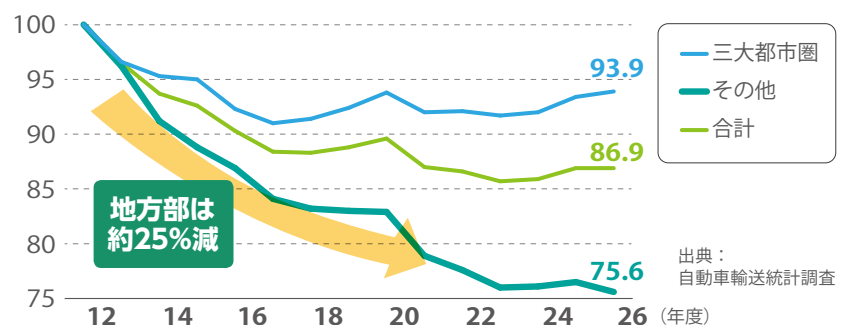
路線の縮小・廃止

鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等、様々な公共交通があります。

でも、今、地方の公共交通は利用者が減少傾向にあり、結果、路線も減少し続けています。

あなたの地域には、  
どんな公共交通が走っていますか?

バス輸送人員の推移(H12年度を100とした場合)



地域みんなが豊かに暮らすために、地域の公共交通はとても重要です。

地域にはいろいろな人が住み、いろいろな場面で公共交通を必要としています。

## 通院・買物

自分で運転するのが不安だわ。でも、通院や買物は自分1人で行きたいし。

## 通学

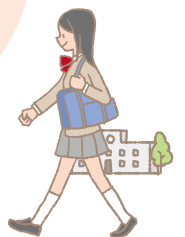
進学に向け、遠方の高校へ通いたい。通学はなるべく親に迷惑をかけたくない。

## 通勤

日々の通勤、渋滞もすごいし、車でいくのは疲れるな。

## 観光

地域の良いところ、いろいろとゆっくり、回りたいな。



地域公共交通があることにより1人ひとりが自立した生活を送れ、そして、まちに人を呼び込むことができ、賑わいや活気へとつながります。

地域公共交通は、まちづくりには欠かせない大切な要素です。

地域公共交通がなくなって困ることは? あってできることは?

5年後、10年後、地域の公共交通を維持するために、  
今からできることをしっかりと、考えていく必要があります。

「地域公共交通会議」は、  
 地域にふさわしい公共交通をつくりあげていくために、  
 住民、交通事業者、行政など関係者みんなで、  
 話し合っ**て**決める場です。 ※地域公共交通に関する会議の仕組みや呼び方は地域によって異なります

地域公共交通会議で話し合うこと

運行について

ダイヤやルートの見直し、停留所の位置や運賃など、利用者にとって使いやすいものを目指します。また、きちんと運行され、改善が図られているか、地域の関係者みんなを確認します。

利用者を増やすために

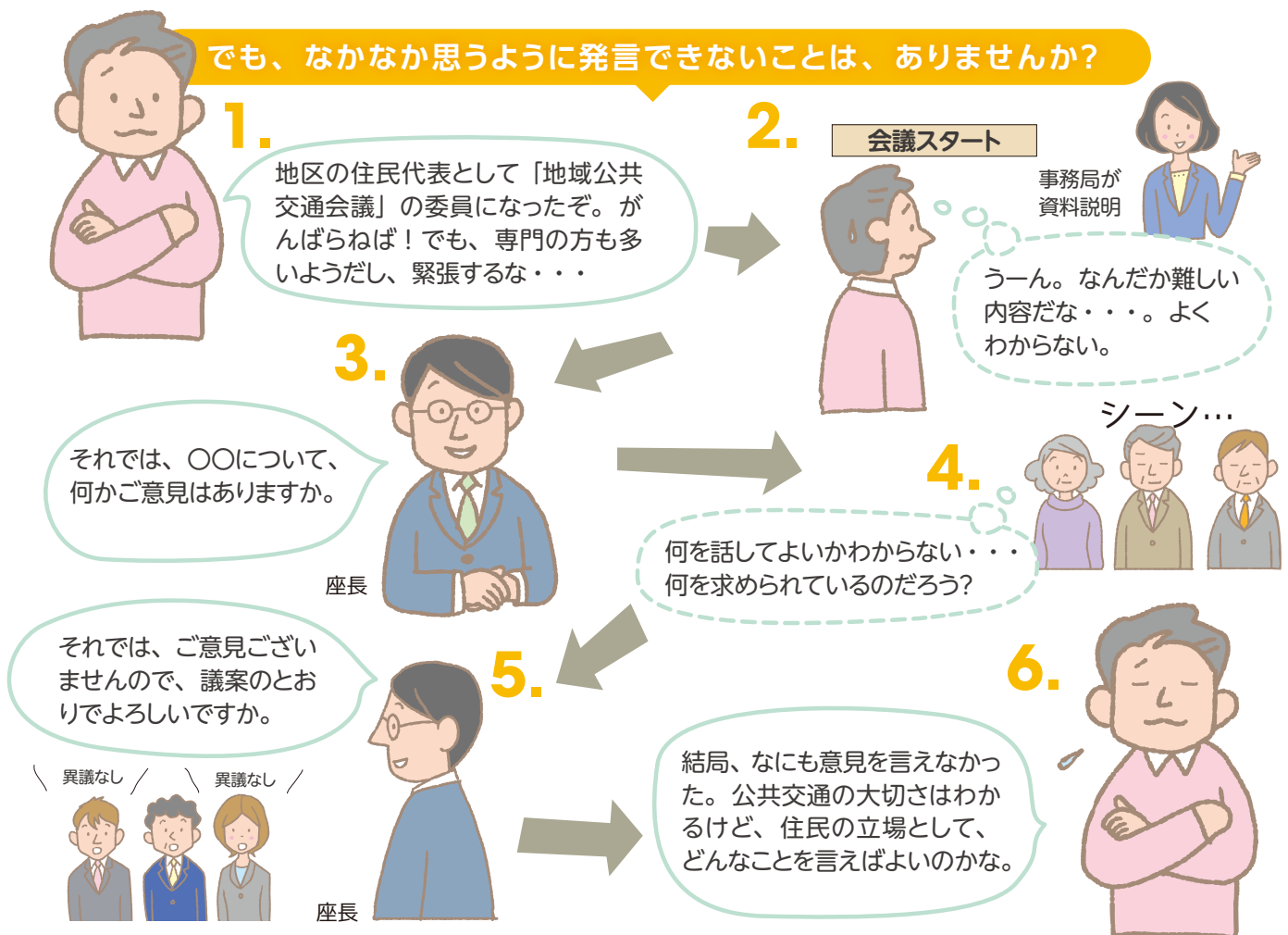
地域公共交通の利用者を増やすため、みんなでいろいろなアイデアを持ち寄り検討します。

地域全体の、公共交通の将来について

まちや地域全体のあり方など、将来を見据えた広い視野をもって、今後どのような地域公共交通が必要か関係者みんな考えます。

その他、交通に関する、計画づくりや補助金の申請など…

でも、なかなか思うように発言できないことは、ありませんか？



せっかく参加する会議。あなたの意見で公共交通を  
 良くするためにはどうすればいいのでしょうか？

# 会議の参加者とその役割

※会議によっては、参加者が異なる場合があります。

参加している人はどんな人たちで、どんな立場で参加しているのでしょうか？

## 住民代表

- 日頃から感じている、利用するうえでの課題、困ったことを伝える
- 地域の視点から、公共交通に関する課題や、必要な取り組みを提案

利用している大型スーパー最寄りのバス停が、店からちょっと遠いんです。買物の後、重い荷物を持って移動しなければいけないから、**スーパーの入口までバスが入れるとうれしい**という声があります。

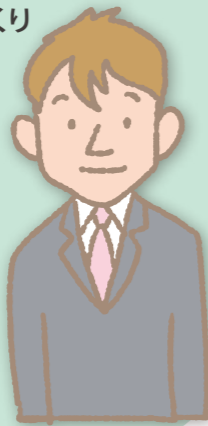


身近な影響への質問

## 市町村

- 市町村としての方針を提示
- 地域の活性化やまちづくり等の立場から発言

スーパーへの乗り入れに対する**要望**については、**住民アンケート**等でもあがってきています。

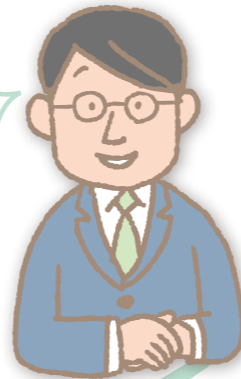


わかりやすい説明

## 座長

- 議事の進行
- 話しやすい雰囲気づくり、会議の活性化
- 議題によっては、事務局や関係の強い委員に発言を促す

日頃感じているご意見、ありがとうございます。利便性向上に向けた貴重な意見かと思えます。**乗り入れについて議論しましょう。**



日頃から連携

## 事務局

- 会議の設計、運営
- 関係者との調整・連携
- 事業の実施状況の報告
- 必要な資料のとりまとめ

商業施設の乗り入れは、**各専門分野のみなさんと調整し、確認**します。



解説・助言  
改善に向けた提案

## 学識経験者

- 交通やそれに関連する分野の有識者としてアドバイス

商業施設から、バス利用者への割引券の発行など、**連携した取り組み**ができるとういすね。



## 交通事業者

- 公共交通運行の当事者
- ノウハウを活かした企画提案

スーパーへの乗り入れについては、バスを小型化すれば可能になりますが、反面、乗れる人数が減りますので、**通勤・通学の際は乗れない人が発生**してしまいます。



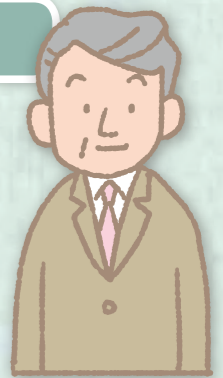
事業の確実な実施に向けた調整

専門的な立場からの判断

## 運転者団体

- 労働条件及び労働環境の観点で助言
- 運行の実情を伝える

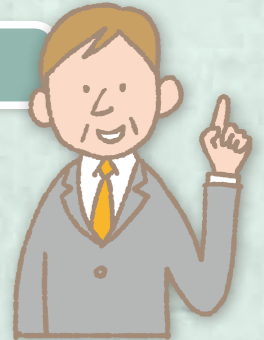
入り口が狭いので、**回り道をすれば入るのは可能**だと思います。



## 道路管理者

- 道路管理上の観点から助言

事前に確認したところ、**道路幅は問題ありません。**



## 公安委員会・警察

- 交通安全上の観点から助言

商業施設のバス停の位置については、**現場の確認が必要**です。



## 都道府県の交通政策担当者

- 市町村の境界を越えた、広域的な視点で助言

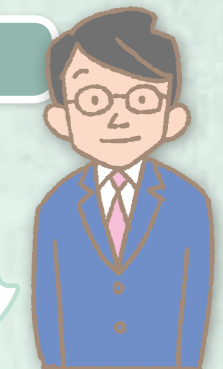
A市でも同じような課題があり、**調整して乗り入れ**ができました。参考にしてください。



## 運輸局

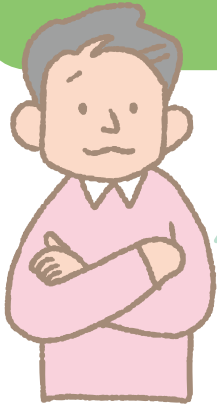
- 地域の公共交通のあり方について助言

商業施設への乗り入れは、**延伸**になるので**国への申請**が必要ですね。



みんなで話しやすい、場づくりをしましょう

# 次回の地域公共交通会議で・・・



## 1. 会議開催日前

お、会議資料が送られてきたぞ！  
事前に資料を読んでおけば、  
何について話すか予習できるな。

## 2. 会議当日

事務局の  
資料説明

それでは、〇〇について、  
何かご意見はありますか。

座長



すみません。この制度  
は、どんな制度ですか？  
もう少し詳しく教えて  
ください。

## 4. 制度について

わかりづらくて、すみません。  
まず制度ですが、この制度  
は……なんです。

事務局



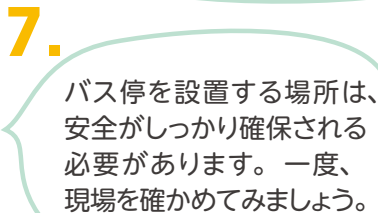
それ、私もわからなかったんです。  
質問してもらってよかったわ。

この路線の〇〇っていうバス停  
ですが、近所にある屋根付の施  
設に近づけてほしいという声  
が地区からあがっているの。

## 6. バス停について

少し移動するだけでも雨の日  
の利便性があがりますね。た  
だ、交差点に近くなるな。安  
全上、大丈夫でしょうかね。

バス事業者



公安委員会

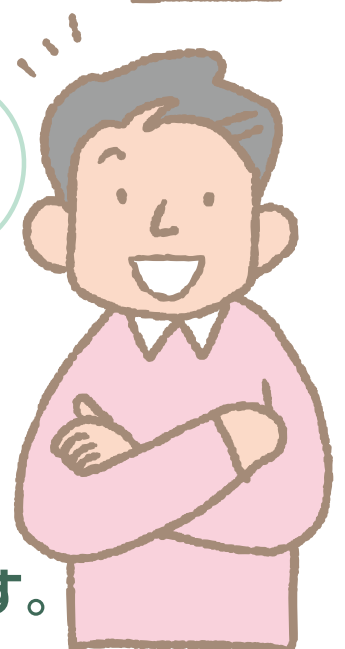
バス停を設置する場所は、  
安全がしっかり確保される  
必要があります。一度、  
現場を確かめてみましょう。



事務局

確認し、次回の協議会で  
結果をお知らせします。

なるほど。利用者の意見で  
公共交通が改善されるんだ！  
これから地域公共交通のこ  
ともっと考えていこう。



あなたが疑問に思っていることは、  
みんなも疑問に思っているはずです。  
地域に合ったより良い公共交通は、  
みんなで考え話し合うことによって実現できます。

## 素朴な疑問

Q どんな発言でも大丈夫？  
地域公共交通についての  
提案はしてもいいの？

委員の方の意見や提案で地域公共交通が良くなった事例はたくさんあります。日ごろ気づいたこと、わからないこと、地域公共交通を良くする取り組みなど積極的に発言してください。

地域公共交通にはみなさんの税金が使われていますので、お住まいの地区だけでなく、地域全体をより良くするという視点で発言しましょう。

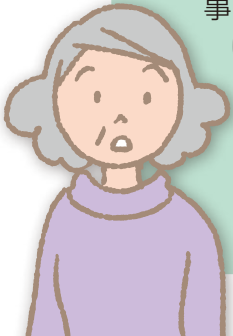
Q 会議以外では何をすれば  
いいの？

地域公共交通を日頃利用されない方は、この機会に利用してみましょう。利用することで、普段とは違った視点で地域の状況を知ることができます。

また、会議で地域公共交通について真剣に話し合っていることや、その結果などについて、地域のみなさんに広く知っていただくようにしましょう。

Q 住民代表といわれても、ほかの  
地域のことはよくわからないわ。

事前に地域の意見を集めている委員さんもいます。ご自身で、できる範囲で、周りの方の意見を集めるようにしましょう。会議によっては、住民としての意見を独自に議論する場（分科会など）を組織しているところもあります。



Q 会議で決定したことは  
どうなるの？

会議で路線、ダイヤ、運賃などの変更が承認されれば、それは議会での予算承認を経て実行されます。みなさんの生活に直結することなので、しっかりと話し合って決めましょう。

## 学識経験者から「地域公共交通会議」をより良くするポイント

POINT  
1

### 地域における公共交通の役割や将来を考えて議論をしましょう！

地域には、自治体が運営するバスだけでなく、民間バスやタクシーも運行しており、それぞれには役割があります。地域全体を視野に入れ、それぞれの公共交通の適切な役割分担も踏まえながら、議論することが重要です。

また、今必要だという視点だけでバスを走らせても、当初の予定より利用者や収入が少なく、すぐに運行が行き詰まってしまうこともあります。地域の将来を想像しながら検討しましょう。

このように、「公共交通の役割分担」や「地域の将来」、など広い視点を持って、より良い公共交通にしていくために、利用者や現場の意見を活かして、定期的に見直しを行い、改善をしていきましょう。

POINT  
2

### お互いの立場を尊重し、議論をしましょう！

地域公共交通会議では、自分の意見を伝えることが大事です。一方、他の委員の意見を聞くことも大事です。様々な立場の人が集まりますから、意見が一致しないこともあります。まずは否定せずに、お互いの立場について理解を深めましょう。



# 住民の発言から、より良い地域公共交通としていく 取り組み事例をご紹介します

認知度向上に向け、イベント等を活用したPRを実施  
～利用者増加にはまずは知ってもらう～



## 地域のお祭りへ地域公共交通で行けたらいいな!

意見を  
うけて

地区で開催されるお祭りにあわせて、会場に行きやすい臨時便を運行しました。臨時便は、普段のルートから遠方を回るスーパーや病院を外した、交通結節点を結んだルートで、民間バスとの乗継ぎも考慮したものとしました。普段、バスに乗らない人たちに乗ってもらう機会につながりました。

地域の人たちに、コミュニティバスをもっと知ってほしい。地区のお祭りを利用して、「乗ってもらう機会」をつくれませんか!

## 日頃の活動のなかで、コミュニティバスを紹介したい!

意見を  
うけて

事務局は時刻表を渡し、その後イベントでの配布につながりました。

日頃の活動の中で、コミュニティバスを知ってもらう取り組みにご協力いただける機会がありましたら、ぜひご提案ください。

利用者を増やすためには、まずはコミュニティバスを知ってもらうことが必要だと思います!私が、開催しているイベントで時刻表を配布し、PR活動のお役に立てたらと思います。



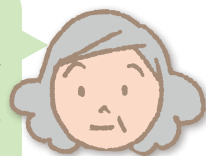
## 日頃感じていた「心配」を語ることで、バスの乗降環境が改善

### バスを乗り降りするとき、いつも危なくて!

意見を  
うけて

すでにバス停付近の縁石を取り外したところもありましたが、まだ残っている場所もある状況でした。住民代表の意見をうけて、「乗降環境の整備」の必要性が再認識され、計画立てて取り組むことになりました。また、会議開催後、指摘があったバス停付近のブロックは取り除かれ、乗降しやすい環境となりました。

バスを乗り降りする場所で、歩道と車道を仕切る縁石が高く、越えるのに一苦労であぶないんです。バスが接触しないか心配しています。安全性を確認してほしいです!



## 地域住民の暮らしの実情に合わせた路線延伸が実現

### もっと、地域住民の暮らしに合った交通体系へ!

小学校の統廃合に伴い、既存のバス路線、ダイヤの見直しが協議されていました。その中で、事務局が提示した変更案では「地域の実情を十分に反映していないのでは」との声があがりました。

意見を  
うけて

既存ルートから奥の地区まで延伸することになりました。延伸にあたっては、地区の住民とも話し合いを行い、小学生・中学生や高齢者の生活に合わせたダイヤとし、利便性の向上につながりました。

奥の地区に住む子どもたちが、利用できるバスがなくて、歩いて帰るのは危険なんです。



高齢者の方がバス停までの上り坂を歩くのが大変そう。もう少し、延伸できないでしょうか。



[お問い合わせ]

[発行]

国土交通省 中部運輸局  
TEL : 052-952-8006 FAX : 052-952-8085  
平成28年3月発行