

会 議 議 事 録

件 名	令和４年度第２回長泉町地域公共交通協議会
日 時	令和４年８月29日（月） 午後１時28分～午後３時15分
場 所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	【出席委員】15人 【事務局】５人 【随 行】３人
I 議事	
1 開会	
2 会長挨拶	
3 新任委員紹介	
4 協議事項	
(１) コミュニティバスの再編について	
(２) デマンド乗合タクシー「いきいき号」の実証運行について	
5 報告事項	
(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について	
6 その他	
7 閉会	

Ⅱ 議事概要

- 1 開会 (13:28)
- 2 会長挨拶 (13:29 ~13:31)
- 3 新任委員紹介 (13:31~13:32)
- 4 協議事項 (13:32~14:53)

(1) コミュニティバスの再編について 資料1

前回の地域公共交通協議会において、運賃設定及び運賃割引制度に関して発言のあった意見を記載している。主な意見としては、運行経費の上昇により現在の一律100円の運賃を維持することは困難である、収支率や町の財政負担を考慮した料金設定とすべきとの意見があった。また運賃割引制度に関する意見としては「乗り継ぎが発生することに対し、乗り継ぎ割引を活用するのはひとつの良い方法と思われる。」「運賃制度のなかに料金を改定できるような条件を入れておき、燃料費が高騰し収支が悪化した場合にスピーディーに対応できるようにできないか」といった意見があった。地域公共交通協議会での意見、路線バスとの運賃格差、物価高騰等の影響及び他自治体の事例等を参考とし、再編後の長泉町コミュニティバスの運賃・割引制度案を次ページ以降に整理した。運賃制度の類型のうち距離制運賃については、南北線と循環線において同一のバス停間であっても走行距離が異なることから料金の設定が困難であるため、均一料金制及びゾーン制による検討を行った。南北線と循環線の走行距離について長泉なめり駅から長泉役場間のバス停で比較した場合、南北線で1.6km、循環線では最大3.2kmとなり現在の運賃案では南北線は100円に対し循環線は200円と同一区間で運賃に差異が生じる箇所が複数ある。

2ページと3ページについて、均一料金制及びゾーン制による運賃案をそれぞれ示している。どちらの運賃案を採用するか及び割引制度の内容について協議会で検討していただきたいと考えている。

5ページについて、運行概要としてまず運行事業者はバス事業者各社の運転手の確保状況及び循環線で使用する小型バスの稼働状況を踏まえ、再編後の運行予定事業者として南北線は現在の「長泉・清水循環バス」と同じ伊豆箱根バス㈱と㈱東海バスの2社で運行し、循環線は富士急シティバス㈱と伊豆箱根バス㈱が各社1路線ずつ運行する方向で再編運行に向けた準備を進めていく。続いてバス停留所の設置について、新設するバス停留所設置箇所については、別添の参考資料1「新設する停留所一覧」に詳細内容を記載しているためご覧いただきたい。前回の協議会で示したバス停留所のなかで「うしがふち」停留所については、関係機関と協議したところ運行に際して安全性の確保に課題があることから、設置しないこととした。その他の停留所については、現時点で地元区、関係機関及び地先土地所有者から異議は出ていないため、計画通り設置する方向で調整を進めていく。また名称について、前回の協議会から2箇所名称変更し、「上土狩」を「シルバー人材センター」、「鮎壺の滝入口」を「鮎壺公園」とした。次に運行開始時期について、第1回地域公共交通協議会において12月中の運行開始としていたが、関係各所との協議状況や各種手続きに要する期間を踏まえ1月中の運行開始にスケジュールを変更している。(4)に南北線と循環線の運行概要をまとめている。循環線に関しては、運行開始から3年間は実証運行期間として運行を行い、利用頻度や利用者動向の分析を行った

うえで本運行への移行可否を見定めていく。

6 ページについて、運行経路は前回と変わらない。示した経路案に基づき関係機関との協議を進めていく。

7 ページの循環線のルートまわり順、8 ページから15ページの再編ダイヤ案についても前回と変わらない。ダイヤについては本案を軸とし、運行予定事業者と協議を行ったうえで詳細を決定していく。

最後に添付されているA3の資料は協議状況及びスケジュールである。これまでの関係各所との協議状況と今後のスケジュールを示している。1月中の再編運行開始に向け、本スケジュールに沿って協議・調整を進めていく。

[会長]

今回の路線バス再編について、事務局より通しで説明させていただいた。内容としてはこれまでご審議いただいた内容を踏まえ案としてお示しさせていただいている。これから項目ごとに委員の皆様にご協議いただきたいと思う。3 ページから運賃の設定について、事務局より2案示させていただいている。まず、案の詳細について事務局から説明いただきたい。

①運賃の設定について

2 ページについて、均一料金制は料金体系の分かりやすさが大きな特徴である。現在の案として基本料金を路線バスの初乗り運賃と同程度しているが、各種割引制度、特に乗り継ぎ割引を導入することで利用者の負担感の軽減を図っていききたい。基本運賃は1乗車あたり200円としている。前回の協議会で意見のあったように現状の100円の運賃では路線バスとの均衡を保てないこと、受益者負担の原則を考慮したうえでこの運賃を設定した。運賃種別を少なくし、利用者と運行事業者共に分かりやすい料金体系として200円としているが、路線バス3社の初乗り運賃が会社により160円から180円、一部事業者においては200円への運賃改定の認可を待っている状況であるが、これら初乗り運賃と比較し、利用者が割高と感じる懸念がある。続いて割引制度については3つの割引制度を設定している。未就学児割引について、未就学児の乗車運賃は無料とし人数制限は設けないものとしている。路線バスでは大人1人に対し未就学児2人まで無料としているが、大人数の未就学児による乗車利用も想定されるため、人数制限は設けていない。障害者割引について、割引額を100円として1乗車100円で乗車できるようにしている。障害者の対象は事業者制度に準拠するものとする。乗り継ぎ割引について、先に申し上げた割引制度の適用外となる利用者が乗り継ぎを行う場合、割引額100円として乗り継ぎ割引を設定する。運用方法としては、バス車内で乗り継ぎ利用者からの申し出により、運転手が日付印刷済の乗継券を配布し割引を行うものとする。なお、いずれの割引制度もICカードでの支払いは可能だが、割引制度は適用しない。

3 ページと4 ページについて、ゾーン制は運行エリアを大きく4つのゾーンに分け、同一ゾーン内の移動は現在と同じ100円とし、町内での利用は複数ゾーンに跨っても200円、清水町との町域をまたぐ利用は100円を上乗せする料金体系となる。運賃が3段階となることで整理券の運用が必要となることから、現在の乗り方に慣れている利用者にとっては分かりづらいと捉えられる懸念がある。また、均一料金制と比較すると運行事業者の負担が大きくなることも挙げられる。なお、割引制度のうち均一料金制と異なる内容としては、障害者割引について、運賃

が半額となる運用になる。

なお、先に説明したとおり、どちらの運賃制度を導入した場合であっても、今後様々な要因により収支率が保てない状況となることも想定されるため、運賃の改定を本協議会で議論するための基準を別途設けたいと考えている。一例として、交通計画に設定している収支率の目標値を下回った場合等が考えられるが、交通計画策定時と比較して既に原油価格や物価高騰等により運行経費が非常に高騰しているため、設定数値についても改めて議論させていただきたいと考えている。

[会長]

ただいま事務局から均一料金制とゾーン制の運賃案について説明いただいた。住民の皆様の利用を想定したうえでそれぞれの立場の皆様から忌憚のないご意見をいただきたいと思う。また、説明にもあった割引制度についてもいくつか設定しており、運賃案を含め妥当性や別の割引制度もあるのではないかとといったご意見もあればお聞かせいただきたいと思っている。運賃体系は重要な議題であり、現状100円の運賃は周りの市町と比較して他の市町は200円の運賃で運行しているところ半額の状況で運行しており運賃の改定は避けられないところと思っているところだが、今回の再編により循環線を増やすことによるサービス向上を踏まえたうえでの料金設定と体系案をご審議いただきたいと思う。

<質疑>

[委員]

1 ページ目の運賃設定に関する意見のなかで値上げについての意見があったが、現時点では100円の運賃で運行しているが前回の協議会で今後の運賃改定の可否判断をする手続きや仕組みを規定のなかに入れておくべきと提案した。1 回値上げしただけでなく継続的に改定が続くのであれば値上げしてよいかの基準をどちらの運賃案でも必要と思うがいかがか。住民サービスを提供する側と民間では考え方が大きく異なると思うが、町民の税金から支払われるものであるため、このまま安価な水準が続き税金がそこに使われるのが正しいのかを使う側としても考えていただきたいので、その点についての考えを伺いたい。

[事務局]

どちらの運賃制度を導入した場合であったとしても、今後様々な要因により運行経費が今以上に高騰していくことも考えられるため、運賃改定を本協議会で議論するための基準についても別途設けさせていただきたい。一例として、交通計画に設定している収支率の目標値があり、この数値が1つの基準になってくると思われる。交通計画策定時は23%の収支率を維持する計画となっているが、すでに令和2年度から今年度の数値を見ると13%程度に落ち込んでいる状況であることから、今後23%まで回復するか等を利用者の状況を踏まえつつ検討していく必要があると考えている。また、委員のご指摘のあった運賃改定について、今回の再編は実証運行として開始するため、利用状況を確認しながら3年後の本運行への移行可否と併せて数値の設定と運賃について、事業者の運賃との関連もあるので本協議会で基準の設定についても継続してご協議いただきたいと思っている。

[委員]

手続きなしの改定は懸念があるため、何かしらの基準に基づき協議会のなかで値上げをする

ことを町民に対して問いかけができる手段を作っていたいただければと思う。

[会長]

値上げを議論するための基準を持っていなかったのは事実としてあったため、これを機に運賃改定の判断基準を設けていきたいと思う。

[委員]

収支率の計算式を策定した当時と現時点の負担額は変化しているのかほとんど一定なのか。ガソリン代を含め原油価格が高騰しており、今年度運賃改定した場合ある程度予算枠に収まっているのか教えていただきたい。また、運賃案１とするか２とするかは別途協議となるが、100円から200円へ値上げた場合の住民のイメージはあまりよろしくないと思われる。100円の乗車区間は残しておき、距離に応じて料金が增える設定とした方が住民の了解はいただけるのではないかと。

[事務局]

原油高による燃料高騰については、直近３年間で４割ほど金額が上がっている確認は取れている。それを踏まえ金額設定の根拠としては近隣自治体が運営するバスや全国的な動向を調べたうえで決定するところもあるため収支率のみで判断はできかねるが、原油価格高騰を踏まえ今年度は運行経費に係る予算措置は準備しているところである。どの運賃が妥当なのかについては、先の状況を見ながら他の公共交通との均衡を保ちつつ検討していくことを想定している。

[委員]

運賃案１と２における収支率についてはある程度見込んでいるのか。

[事務局]

利用者人数が現時点では正確に読めない状況であり、循環線は実際に運行したなかで数値を把握するための実証運行である。キロあたりの運賃については近隣自治体の運賃と比較し妥当性を確認しているが、近隣自治体では当町の運賃が１番安い料金設定となっており、清水町は同じ100円で運行しているがキロあたりの運賃は当町のほうが安く、沼津市や三島市と比べると３分の１程度の金額となっている。その点を考慮し妥当性については運賃に反映させられるように検討している。

[委員]

最終的に運賃の値上げに至る場合は、収支率が大きく落ち込んだ際に検討することになると思うが、その際の収支率の数値はどの程度になるのかを知りたい。

[事務局]

具体的にどの程度の数値となるかは算出できない状況にはあるが、町で設定している23%という数値が１つの目安になると思う。料金を上げていけば収支率の上昇は見込めるが、料金を上げた分それに反比例して利用者が減少していく懸念もあるため、一概にこの程度だろうという収支率の見込みは出せていない。

[委員]

運賃案２については整理券の発行やエリアごとの運賃を把握するために事業者側に負担がかかると思うが、その点はバス事業者としてどのように考えているか。

〔委員〕

運賃設定に関しては現状の路線バスでも行っているためそこまで負担となることではないが、報告書のデータを作成する負担は出てくると思う。運行するうえでの負担はそれほど大きくない。

〔委員〕

運賃案1と2で大きく違うのは設備費の違いだと思う。運賃案2の方が様々なパターン分けがあるためプログラムが変わることや整理券が必要となることで設備費がかかると思われるが、大きな金額とはならないのか。

〔委員〕

一度設定すればそれほど費用が掛かるものではない。また、整理券もそれほど金額がかかるものではないので、高額な費用が運行経費にかかってくることはない。

〔委員〕

収支率にはそこまで影響はないということか。

〔委員〕

それほど影響はない。どちらかというに乗車人数の方が影響があると思う。

〔委員〕

今までの皆さんの意見を伺って、いきなり200円に上がると住民の反発が大きくなると思われる。特に高齢者への影響が大きいと思うので、色々な料金設定をした方が受け入れやすいのではないか。再編により停留所が増えることで乗車率が向上することも予想されるので、運賃案2の方が受け入れやすいと思う。

〔会長〕

高齢者の対応については事務局内でも議論を行い、年齢差を設けない形で提示させていただいているが、色々な形での料金設定を視野に入れ選択肢を考えていきたい。

〔委員〕

運賃案2もよいと思ったが、高齢者は医療センターまで行く利用率が高いと思われる。ゾーン制によると300円の運賃がかかるため、初乗りは100円だが清水町をまたぐ移動はプラス100円というのが引かかる。

〔会長〕

高齢者の方で医療センターを利用が多いのは事実であるため、高齢者の対応は考えていく必要がある。

〔委員〕

伊豆箱根バス(株)では均一料金制及びゾーン制でも対応は可能であるが、ゾーン制は現在運行している路線バスで該当はないので、運行してみないとどういった問題があるかは分からない。また、均一料金制については伊豆箱根バス(株)が受託している他市町村のコミュニティバスはおおよそ200円であり、今年から値上げした自治体もある。最初は100円から200円になることへの抵抗感がとてもあったが、実際に運行してみると1乗車200円はそれほど抵抗はないイメージである。バス事業者と市町にも値段が高いといったクレームは少ないと聞いている。長泉町がどうかは分からないが、他の市町ではそういった状況にある。また、一律200円

の方がお客様は安心して乗っていただけることが大きな利点であると思われる。運賃案の備考にバス事業者の初乗り運賃が160円～180円となっているが、伊豆箱根バス㈱は国の運輸支局へ運賃改定の認可申請を行っており、10月頃から初乗り運賃が200円となる準備を進めているため、一律200円は選択肢としてはありだと思う。

〔委員〕

運賃案の採択については本協議会での判断となるため、運輸支局としてどちらの案がよいとは申し上げないが、一点確認としてゾーン制で運行する場合、ゾーンの境目が移動する生活圏と合っているのかが気になった。

〔委員〕

どちらの運賃案が良いかは一長一短があるため判断のつかないところである。どちらの案を採用するかは本協議会で決定すべきと思う。個人的な意見も入るが1点確認として、南北線と循環線で必ずどちらも均一料金制かゾーン制とするのか、南北線はゾーン制とし循環線は均一制とする考え方はあるのかを伺いたい。循環線より南北線の利用者の方が長距離の移動となることが多いと考えられるため、ゾーンとして区切る運賃設定もありうると思う。例えばカインズ長泉店から医療センターまでの移動とエスポット前から医療センターまでの移動が同一料金でよいのかという点を踏まえると、受益者負担の観点からゾーンで区切る考え方でよいと思う。一方で循環線はきめ細やかなルートで設定されているため、居住地から駅や役場など利用者の移動距離は南北線と比較短いと考えられる。循環線を均一料金制にすることでゾーンの境目をまたぐ移動に生じる割高感も解消されると思われる。最初バス事業者ゾーン制のオペレーションに対してどれだけ抵抗感があるかを考えていたが、富士急シティバス㈱と伊豆箱根バス㈱の意見からゾーン制の負担感はないとのことであったため、今後議論を深めていければと思う。個人的な意見としては南北線はゾーン制の導入、循環線は均一料金制の導入といった選択肢があってよいと考えている。

〔事務局〕

同一バス停間の距離では運賃が同一である必要が許可をいただく際のルールにあると認識しているが、一方が距離制もしくはゾーン制もう一方が均一料金制とした際にバス停間の運賃が異なる場合が想定される。運輸支局との相談事項となるが、その点が解消できれば非常に良い案であると考えている。

〔委員〕

異なる運賃で設定することは不可能ではないと思うが、運賃が異なることについて利用者に対する説明がしっかりとできればありだと思う。運賃は協議会で決めることができるものであり、必ず距離に則り運行する必要性はないが、運賃と距離について利用者の理解を得る必要はある。

〔会長〕

どちらの案を採るか難しいところではあるが、町民が乗りやすく感覚的に分かりやすいと運賃案であると思ったため、参考とさせていただきバス事業者とも相談させていただく。

〔委員〕

どちらの案にしても意見はないが、どちらの運賃案にも IC カードでの支払いによる割引制

度は設けないという記載があり、割引制度のなかで乗り継ぎ割引はどの程度の利用があるかは分からないが、障害者の方が今までどの程度の利用があり IC カードで支払う割合がどの程度あるのかが気になった。キャッシュレス決済が叫ばれるなかで IC カードによる支払いに割引がないのは時代と逆行しているのではないかと思う。通常であれば IC カード支払いであれば割引があるというのが現在の流れだと思うが、バス事業者のシステムの問題でできないということであれば致し方なく、障害者の方の利用が少ないのであれば問題ないという認識なのか伺いたい。

[事務局]

IC カード支払いに伴う割引制度は使えないという意味合いで表記しており、IC カードで障害者の方が支払う際は乗務員に申し出たうえでその場で料金を半額に設定した状態でタッチすれば半額での乗車は可能であるとバス事業者から伝えられている。

[委員]

小型バスと中型バスは何人乗りであるのか。

[委員]

小型バスは最大で35人であり、中型バスは55人程度である。

[委員]

事務局に伺いたいが、運行時に運賃案1により想定されるクレームと運賃案2により想定されるクレームではどのような内容が想定されるか。個人的な想定では運賃案1は運賃が倍増することへのクレーム、運賃案2は距離の遠近により運賃が異なることによるクレームが考えられ、運賃案2の方がゾーン分けによる運賃パターンが多岐にわたるためクレーム数も膨大になると思われるが、その点はどのようにお考えか。

[事務局]

町で議論するなかで100円が200円になることが1番の抵抗感になると考えており、運賃案2についてもご指摘のとおりゾーンを分けかつ乗り継ぎが発生するケースでは、乗り継ぎ割引があったとしても移動距離の割に運賃が現状の3倍～4倍多くかかる場合も考えられるため、その点を町として懸念している。均一料金制についても行き先と住んでいる場所によっては抵抗感を持たれる懸念をしている。

[委員]

ゾーンに分けなくてもクレームはあるため、ゾーン分けをすればするほどクレーム数は増えていくと考えられる。

[委員]

ゾーン制は路線図を見ればはっきりと分かるが、実際に乗車した際にどこまでがゾーン1、ゾーン2と分かれていくかが非常に分かりにくいと思われる。他の委員の意見から同じ料金の方が分かりやすいと考えており、伊豆箱根バス(株)から他の市町で料金が倍になった際にそれほど抵抗感がなかったとの意見もあったため、均一料金制の方が良いと思われる。

[会長]

運賃設定に関しては事務局と何度か議論したなかで本日臨んでいるが、下長窪区にバス再編の説明に伺った際に今回の再編により現状乗り換えなく医療センターとサントムーンに行

けていたところが乗り換えが必要となることをデメリットとしてアドバイスをいただいたことがあり、今回の再編に伴い不利益を被る地域が一定数ある。行政が値上げをする際の見せ方が非常に難しく、本音を言えば住民は現状の運賃維持が望ましく町側としてもなるべく値上げは行いたくはないが、町の税金を使う上で収支的な部分から公共交通だからといって町が負担をすることが分かった状態で料金設定することは難しいので、バランスを取りながら上手くソフトランディングできる方向で調整していきたい。

[委員]

全国各地でも均一料金制とゾーン制を各自治体の特徴に応じて決めていくものであると思うが、収支率を上げる必要はあるため利用者の抵抗をいかに減らしていくかという観点で決めていくことになると思う。今回の南北線と循環線で需要が読めないなかでどれだけ収支率が上がるか分からない部分はあるが、その点をどう読むかは1つの鍵になると思う。物価上昇により他の市町でも200円の運賃にしても抵抗感が少なくなっているが、いかに負担を軽減するような見せ方ができるかも重要かと思う。分かりやすさという点では大幅に上げるのが良いと思うが、段階的に上げる方法や均一料金制とゾーン制を分けて導入する方法もあると思われる。ゾーン制の場合、中型バスでは後ろから乗車することになるのか。

[委員]

ゾーン制では(株)東海バスと伊豆箱根バス(株)では前乗りであり、伊豆箱根バス(株)と富士急シティバス(株)は後乗りとなるので、どちらでも対応可能である。

[委員]

先ほど言ったとおり長距離と中距離が南北線でもよいがどの程度の割合でいるのかを想定して見ていく必要があると思う。

[会長]

今まで各立場の委員からご意見をいただいたが、本日運賃案1と2どちらかに完全に絞ればよいが、皆さんからいただいたご意見で事務局と詳細について協議したうえで、事務局から文書で委員の皆さまにフィードバックさせていただきたい。次回の協議会までには1本の案にしたうえで改めて皆さんからご意見をいただき協議会の場で決定したいと思うが、そのような形で進めてよろしいか。

(全員挙手)

[会長]

本日いただいたアドバイスを反映させたいうえで事務局で検討し、改めて皆さんのご意見をいただきたい。

② 運行概要について

[会長]

次に、運行概要について先ほど事務局から説明があったが、資料の5ページと参考資料1「新設する停留所一覧」に記載した内容に関して、バス停留所の位置や運行開始時期など前回の協議会から変更となった箇所があるが、内容に関して委員の皆様からご意見等あるか。

<質疑>

[委員]

5 ページの運行概要の循環線について、道路運送法21条による運行（3 年間の実証運行）との記載があるが、途中で見直し等の想定なく 3 年間運行するのか。例えば 1 年間運行し変更すべき内容が生じた場合、協議会で議論していくのかを伺いたい。

[事務局]

地元区に説明に伺った際に個別にご意見をいただいているため、実際に運行したうえで住民からご意見や要望をお伺いし、協議会でフィードバックをしたうえでルートやバス停の位置を再検討しながらご議論いただきたいと考えている。

[委員]

申請の関係で毎年見直しを行うのであれば期間を 1 年間で申請し、見直したうえで再度 1 年間で申請する方法でも良いかと思うので、ご相談いただきたい。

③ 運行経路について

[会長]

次に、運行経路について先ほど事務局から説明があったが、資料の 6 ページ～7 ページに記載した再編ルートに基づき、関係機関との協議を進めてまいりたいと考えている。運行経路について委員の皆様からご意見等あるか。

<質疑>

[委員]

令和 3 年 7 月の協議会で議論したコミュニティバス路線再編のなかで循環線は尾尻地区を通すルートを示されたが、前回の協議会において示された循環線 A と B の路線案では該当箇所が消えており検討から外れた理由はあるのか。

[事務局]

運行経費や運行時間の増加等を踏まえ協議会で議論させていただいた結果、検討から外させていただいた。

[委員]

尾尻と池田地区がルートから外れているため、今後利用者動向を確認しながら見直しの検討をしていただきたいと思う。

[事務局]

令和 3 年 7 月の協議会の際にマイナンバーカードを利用したタクシー利用助成についても併せて議論させていただいており、該当地域は高齢者の利用が多く池田地区は高低差があるため移動が困難であるといった理由があるため、タクシー等を組み合わせて利用いただきたいと考えている。ただし、委員のご指摘のとおり運行していくうえで地元区からの要望も見込まれるため、ルートの見直しについて引き続き検討していきたい。

[会長]

池田・尾尻地区は交通空白地域であるため町として検討はさせていただいたが、荻素橋地域のニーズも一定程度あるためお示ししたルートで検討している。実証運行のなかで検討させていただきたい。

④ ダイヤ編成について

[会長]

次に、ダイヤ編成について先ほど事務局から説明があったが、本案を軸として受託バス事業者との協議を行ったうえで詳細を決めていきたいと思う。委員の皆様からご意見等あるか。

<質疑>

なし

【審議結果】

運賃案を再検討し、次回協議会で審議することを決した

(2) デマンド乗合タクシー「いきいき号」の実証運行について 資料2

令和4年9月末までを実証運行期間としているが、令和4年10月から「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」が開始することから、「いきいき号」の利用者へ与える影響を見極めたいと考えている。そのため実証運行期間を延長してよろしいか審議をしていただきたい。

はじめに「1. 経緯」について、いきいき号は令和元年10月より高齢者の日常的な移動の確保を目的に竹原・本宿地区の住民を対象とするデマンド乗合タクシーとして実証運行を開始した。実証運行期間は来月の9月30日までである。導入時には当町において地域公共交通計画がなく、令和2年度に長泉町地域公共交通計画を策定するなかで「高齢者等の移動サービスの充実」を施策に掲げ、バスを補完する公共交通として、高齢者やバスが運行されていない地区の町民等を対象とする移動サービスを充実させることを位置づけた。実証運行が9月末で終了するところではあるが、冒頭で申し上げたとおり、「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」の導入後の影響を見極めたいため、実証運行期間を令和5年3月31日までの6ヵ月間延長したいと考えている。

次に「2. 利用状況」について、実証運行が開始した令和元年10月から令和4年7月までの利用実績を記載している。会員数は200人と対象人口の15.8%の方にご登録いただいている。1回以上利用したことのある実利用者は45人、2回以上利用したことがある複数回利用者は32人となっており、会員登録はしているが1回も利用したことがない人が8割前後いることがわかる。また月1回以上利用しているコアユーザーが5人いるが、令和4年7月の延べ利用者数26人はすべてこの5人が利用している。表とグラフを見てのとおり、利用者数は年々増加傾向にあるが、一部の方にしか利用されていないという利用者の固定化が進んでいる。乗合率は目標値1.20に対し1.08と未達成、収支率は目標値25.0%以上に対し27.3%と達成となっている。

次に「3. いきいき号 会員のマイナンバーカード取得状況」について、いきいき号を1回以上利用したことのある実利用者のなかでマイナンバーカードを所持している人は45人中30人。その30人のなかで「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」の実証運行参加者は9人。コアユーザーで「マイナンバーカードを活用した利用助成事業」の実証運行参加者は5人中3人となっている。実利用者のなかでおよそ66%の方がマイナンバーカードを所持しているが、残りの34%、15人は所持していない状況である。その15人に対しては個別にマイナン

バーカード取得の働きかけを行い、次回の協議会までに実利用者のマイナンバーカード所持率100%を目指す。

最後に「4. 実証運行期間の延長について」で、令和4年10月から開始する「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」は全町的な取り組みであり、かつタクシー利用に対する制度として「いきいき号」と重複する施策である。そのようなことから10月以降「いきいき号」の利用者に与える影響を確認すると同時に、「単独利用」「利用者の固定化」といった課題を抱えるいきいき号は「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」への統合の可否を判断する必要があると思う。よって本来であれば3年間の実証運行期間であるところ、令和5年3月末までの6ヶ月間実証運行期間を延長し、次回以降の協議会において「いきいき号」の会員及び利用者のマイナンバーカード取得状況や「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」への移行状況、「いきいき号」からの移行に関するヒアリング結果等の報告を行うものとしたいと考えている。

<質疑>

[委員]

いきいき号と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料金について、同じ距離だった場合のそれぞれの料金を教えていただきたい。

[事務局]

いきいき号については、一番北が健康公園だが一律300円のため自宅から近い特定施設への利用だとマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業と同等程度の料金となる。初乗りで行けるところについては基本同程度の料金となり、行き先が遠くなればなるほどいきいき号の料金は一律300円のため自己負担は変わらず遠くまで行くことができる。竹原本宿地区から役場周辺になるとマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業よりもいきいき号の方が料金は安くなる。

[委員]

コアユーザー5人の方はマイナンバーカードを取得しているか。

[事務局]

5人のうち4人の方がマイナンバーカードを所持している。

[委員]

所持している方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方へ移行されているか。

[事務局]

コアユーザーの方は、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実証運行の際、5人中3人の方が実証運行に参加した。不参加の2人は、マイナンバーカードを持っているが参加しなかった人とマイナンバーカード自体を持っていない人である。マイナンバーカード自体を持っていない方に対しては個別でマイナンバーカードの取得を促したいと考えている。

[委員]

令和4年度の乗合率が少し上がっているがその要因は。

〔事務局〕

令和4年度は数か月分の情報でしか推測できないが、行き先がほとんど池田病院である。令和3年10月以降から池田病院への利用が増加しており、これまでは月1～2人だったところ、10人前後と増加している。担当者レベルの推測だがワクチン接種の関係で友人や家族と乗り合って利用したことが要因だと考える。

〔委員〕

令和5年3月まで延長するということだが、最終的に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への一本化を希望するということか。

〔事務局〕

そのとおり。

〔委員〕

将来的にマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業へ一本化するのであれば、実証運行を延長する理由がわからない。10月から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開始するためそのタイミングで移行すれば良いのではないか。あえて実証運行をする理由はなにか。2本立てにするならば実証運行はあると思うが、将来的にいきいき号を廃止しマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業へ一本化するという方針ならば10月からいきいき号を廃止にすればよい。実証運行期間を延長する理由がわからない。

〔事務局〕

実証運行期間を延長した際に利用者の移行状況等を見極めたい。

〔委員〕

先ほどの話だとマイナンバーカードへ切り替える方針との発言で、それであれば今一本化したらどうですかということ。実証運行を延長するということは残す可能性があるということならば延長する必要はあるが、廃止するという先が見えているのに延長する必要はないと考える。

〔事務局〕

いきいき号の会員のなかにはマイナンバーカードを取得していない会員がいる。今後の協議会は10月と12月と予定しているが、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月から本格運行するにあたり、12月の協議会においてはマイナンバーカードへの移行の実績を提示させていただき、「いきいき号会員がマイナンバーカードへ移行完了しました」という形でご報告させていただきたい。9月から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利用登録の準備が始まると同時に、いきいき号会員へマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業への移行を促進していきたい。いきいき号の課題を解決する方法として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導入した経緯も一理ある。移行の周知という部分も踏まえどの時期が適切かどうかという部分もご意見いただければと思う。

〔委員〕

延長する理由がはっきりわかればすればよい。延長する理由が、いきいき号を生かす可能性があるというのも1つの理由であり、マイナンバーカードを取得してもらうためというのも理

由である。マイナンバーカードを取得してもらうための延長であるということならば理解できる。

〔会長〕

いきいき号は当町の南部地区が交通空白地域であったため、高齢者の方をサポートする施策として導入した。委員のおっしゃるとおり、通常実証運行というと先を見据えその成果を見てどうするか判断するためのものであり、それが本来の姿である。今回の実証運行の延長に関しては、いきいき号利用者が不利益にならないよう現在のサービスが継続したなかでマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業へ円滑に移行する移行期間という形で捉えていただきたい。

【審議結果】

賛成全員で原案のとおり承認

5 報告事項

(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について資料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については、5月9日から7月29日までの約3ヶ月間、システムの運用状況や利用者のご意見を伺うための実証運行を実施した。

今回の実証運行では、利用登録者が190名、そのうち1回でも当該事業を利用したことがある実利用者は115名となっており、利用登録者の約6割が1回以上利用したことになる。男女比については資料の円グラフのとおり、利用登録者および実利用者ともに女性が6割、男性が4割となっている。地区別について、利用登録者および実利用者を示す棒グラフに対する人数は左側の目盛で、延べ利用者を示す黄色の折れ線グラフに対する人数は右側の目盛に対応している。利用登録者が特に多かったのは下土狩と下長窪であり、利用登録者に対する実利用者の割合は、各地区6割程度である。竹原のみその割合が9割と高い状況である。年齢別について、利用登録者は77歳～83歳前後の方が多く、実利用者は90歳までは6割に対して91歳以上は概ね利用登録者全員が利用したことがある状況である。助成金額等については、資料記載のとおり1運行あたりの平均メーター運賃は約1,261円となり、距離にすると約3kmだった。その他としては、利用上限の12回を利用した方は27名であり、そのほとんどが75歳～85歳の方であり、乗合いでの利用も見られた。そのほかに、実証運行参加者、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、マイナンバーカードを持っていない方に対してのアンケートやGPSを活用した移動傾向などの分析を現在行っているところである。

続いて、本日配布した追加資料について、マイナンバーカードの取得促進の取組として昨年度に引き続き出張申請を計17日間実施し、新たに買い物施設であるマックスバリュやウェルデイ、夜間の受付を実施した。75歳以上の申請が前回の出張申請と比べて少ない状況である。また、町全体の取得状況については、記載のとおり、40歳～64歳の取得率が4月と比較して減少しているが、これは取得率を算出するにあたって分母としている人口が増加したことによるものである。人数で見ると300人の方が新たに取得している。75歳以上の方の取得率は49.5%と概ね半分の方が取得済みである。前回協議会以降、約3.8%上昇し、人数にすると200人程度が新たに取得したことになる。また、タクシーバスの利用券を申請している方の取得は約6割とな

っているが、取得数が鈍化している傾向にあるため、情報発信の強化や別の手法などを検討する必要があると考える。

裏面は前回ご指摘いただいた資料の赤枠点線箇所を修正するとともに、メーター運賃2,000円の場合を追加した。前回資料では、（赤枠点線箇所）メーター運賃900円で3名乗り合った場合の助成金額が1,200円、4名で乗り合った場合は1,600円と表記していた。乗合利用をした場合に、助成金額がメーター運賃を超えることがあるが、メーター運賃を超えた部分についてタクシー事業者への助成や利用者への返金などはない。また、質問事項2について、乗合利用をした場合に、各利用者の助成金額は分割になるのかといったご質問をいただいた。参考図のとおり、当該事業はマイナンバーカード内で「回数」での管理をしている。マイナンバーカードをかざすと乗車した情報がスマホ端末に記載され、カード内の残り「回数」を減らす処理をする。そして、③乗合の場合は①、②の処理を繰り返し、最後に乗車人数に応じた助成金額をメーター運賃から差し引いて利用者負担額（請求金額）を算出する。参考図内の黄色箇所を「金額」で管理している交通系ICやWAONなどと仕組みが異なるため、カード内から助成金額がいくら引かれるのかや乗合の場合に一人いくらになるのかという考え方はない。最後に、参考図内でスマホ端末上にAさんやBさんという表記をしているが、これは便宜上の表記であり、実際は利用者固有のIDを使用するため個人情報には表記されない。

<質疑>

[委員]

約3か月間の実証運行を実施し、多くは三島合同タクシーと伊豆箱根交通の利用が約9割を占めていた。システムの問題については、先日参加事業者が集まった説明会において修正するなどの対応を行った。本格運行が10月から開始するが、利用者の皆様の混乱を招かないよう努めていきたい。実証運行に参加できず本格運行より参加する事業者については、来月9月9日に改めて説明会を実施し、周知の徹底をしていきたいと思う。長泉町にとっても重要な町の施策であるため、まずは町民の方々に迷惑をかけないように円滑に運行していきたい。最後に役場の職員の方々については、マイナンバーカードの取得促進に尽力いただいていることに感謝申し上げます。

[委員]

利用者の予約方法で電話予約と駅前で待機している車両（流し）の利用の割合は。

[事務局]

予算の関係からスマートフォン端末を実証運行に参加していただいた事業者の全車両に配付することができなかった。事業者から流しでお客様を拾いたいという要望があったが、今回の実証運行に関しては電話予約限定とさせていただいた。

[委員]

10月以降の予約方法はどのようにするのか。

[事務局]

現状電話予約で継続して実施したいと考えている。

[委員]

電話予約しかできないというのは事業者にとっても大変心苦しいことである。今回の実証運行を行い、どこの実証事業者の利用が多いのか明確にわかったため、そういった事業者に対しては優先的に町から支給される端末を配付したいと考えている。また国の助成金を活用し、できる限り電話予約だけでなくでも利用できるよう努めていきたい。誤解しないでいただきたいが、現在なるべく端末を搭載している車両を駅前に配車できるよう動いているところであり、例えば駅から電話予約があったとしても駅前に常駐していることにより素早く対応できるよう整備している。また近隣市町から乗車した際の対応について不便がないよう行っていきたい。

[委員]

資料3について、利用登録者が特に多いのが下土狩と下長窪となっているが、他の地区の利用登録者が少ないのはなぜか。

[事務局]

地区別で利用登録者が多い理由や少ない理由は分析できていないが、推察にはなるが下土狩地区と下長窪地区は人口が多く、役場に行きやすい点から利用登録者が多かったと考えられる。

[委員]

警察側としたら、免許の自主返納を促しており、市町の公共交通機関の利用を促している。本事業に関しては、公共交通空白地域の住民に対し積極的に利用促進を行い、マイナンバーカードの取得促進につなげてもらいたい。また広報等のPRを行い、利用登録者を増やしてってもらいたい。

[委員]

地区別の基準がわかりにくい。本宿は区で、下土狩は複数の区があるため当然利用登録者は多くなる。また、GPSを活用した移動傾向などの分析を行っているとのことだが具体的にどのようなことをしているのか。

[事務局]

実際にマイナンバーカードをかざしたときと運転手が精算ボタンを押したとき（お金を収受するタイミング）でGPSを使って経度緯度から場所を把握し、地図上にプロットする。どういう施設への利用が多いのかだけでなく、長寿介護課の高齢者支援の面からも活用できるのではないかと考えている。

[委員]

個人情報を持ってその人がどういう移動をしたのかがわかるということか。そうであれば十分に気を付けてもらいたい。

[事務局]

取扱いについては十分注意する。

[委員]

乗合率などどのような活用をされているのか次回以降の協議会で教えていただきたい。

[会長]

実証運行の分析結果は非常に役に立つデータだと思うので次回以降の協議会で提示していただきたい。竹原地区のみ実利用者の割合が約9割であったが、いきいき号の経緯と同じような

形で必要な方に利用していただいていることがわかる。実際に困っている方がどの地域に多いのかというのもこのデータから読み取れると感じた。

〔委員〕

他の地域だとタクシーに抵抗感を持っている方が多く、その抵抗感をなくすことが重要だと考える。利用登録はするけど利用しないといった状況を解消することも求められる。

〔会長〕

マイナンバーカード出張申請登録について、国がマイナンバーカードの取得に注力しているが先日県より7月の出張申請で交付した件数が県内で1番多かったと報告を受けた。8月になると他市町も力を入れているが、活用方法については他市町も頭を抱えている。当町においては本事業が先行している部分であるため、高齢者の足として円滑に運行できるよう引き続きご協力いただきたい。

6 その他（15：14～15：15）

7 閉会（15：15）

令和4年度第2回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時:令和4年8月 29 日(月)

午後1時 30 分から

場 所:長泉町役場西館4階大会議室

1 開会

2 会長挨拶

3 新任委員紹介

4 協議事項

(1)コミュニティバスの再編について

資料1

(2)デマンド乗合タクシー「いきいき号」の実証運行について

資料2

5 報告事項

(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について

資料3

6 その他

7 閉会

コミュニティバスの再編について

1. 前回の地域公共交通協議会での意見

(1) 運賃設定に関する意見

- ・現在の一律 100 円という料金体系は利用者にとっては良いと思うが、事業者路線との均衡や運行経費の上昇によりこのままの運賃で運行を続けることは難しいのではないかと。
- ・町の財政負担を考慮した料金設定をするべきである。
- ・距離制運賃やエリア制運賃を導入している自治体もある。
- ・町が運行する 100 円バスは利用価値があるため、なるべくそれに近い形で運賃を設定できると良い。
- ・収支率を上げるために必要な運賃と利用者に受け入れられる運賃にはギャップがあるため、そのギャップを埋める方法を協議会で議論するべきである。
- ・運行経費が上昇していることもあり運賃を 100 円で維持することは困難だと思われる。
- ・燃料費の高騰やドライバーの人件費の上昇があり、バスのみならず公共交通全体で運賃が上昇傾向にある。
- ・社会的には値上げの傾向があり、ワンコインでは立ち行かない状況にあるのではないかと。

(2) 運賃割引制度に関する意見

- ・乗り継ぎが発生することに対し、乗り継ぎ割引を活用するのはひとつの良い方法と思われる。
- ・運賃制度の中に料金を改定できるような条件を入れておき、燃料費が高騰し収支が悪化した場合にスピーディーに対応できるようにできないか。

2. 運賃及び割引制度に関する検討について

地域公共交通協議会での意見、路線バスとの運賃格差、物価高騰等の影響及び他自治体の事例等を参考とし、再編後の長泉町コミュニティバスの運賃・割引制度案について整理した。運賃制度の種類のうち、距離制運賃については、南北線と循環線では同一のバス停間であっても走行距離が異なる※ことから料金の設定が困難であるため、均一制及びゾーン制による検討を行った。

※長泉なめり駅～長泉役場で比較した場合、南北線では 1.6km、循環線では 3.3km となる。

<現行運賃>

長泉・清水循環バス 1 乗車：100 円 小児・高齢者割引等の割引制度：なし

<運賃案 1（均一料金制）>

誰もが分かりやすい料金体系。基本運賃を路線バスの初乗り運賃程度とする。南北線と循環線を乗り継ぐ場合は、乗り継ぎ割引の導入により負担感の軽減を図る。

種別		運賃・割引制度	備考
基本運賃		1 乗車 200 円	・現状の 100 円の運賃では路線バスとの均衡が保つことができないこと、受益者負担の原則を考慮し金額を設定した。 ・運賃種別を少なくし、利用者・運行事業者共にわかりやすい料金体系として <u>200 円としているが、路線バス 3 社の初乗り運賃が会社により 160 円～180 円であり、利用者が割高と感じる懸念がある。</u>
割引制度	未就学児割引	未就学児無料（人数制限なし）	・路線バスでは大人 1 人に対し未就学児 2 人まで無料であるが、人数制限は設けないものとする。
	障害者割引	割引額 100 円	・対象は事業者制度に準拠するものとする。
	乗り継ぎ割引	割引制度の適用外の者で南北線と循環線の乗り継ぎを行う場合、下記の乗り継ぎ割引を行う。 割引額 100 円	・バス車内での申し出により、運転手が日付印刷済の乗継券を配付。

※支払い方法は現金または IC カードとし、IC カードでの支払いによる割引制度は設けない。

<運賃案2（ゾーン制）>

運行エリアを大きく4つのゾーンに分け、近距離（同一ゾーン内）は現在と同じ100円とし、町内での利用は複数ゾーンに跨っても200円、清水町との町域を跨ぐ利用は100円を上乗せする。南北線と循環線乗り継ぐ場合は、案1同様に乗り継ぎ割引の導入により負担感の軽減を図る。

運賃が3段階となることで整理券の運用が必要となり、現在の乗り方に慣れている利用者にとっては分かりづらいと捉えられる懸念がある。また、均一料金制と比較すると運行事業者の負担が大きい。

種別		運賃・割引制度	備考
基本運賃		1乗車 100円～300円	・近距離（ゾーン内）での移動に限り100円を設定する。 ・運賃制度が利用者にとって分かりづらい。
割引制度	未就学児割引	未就学児無料（人数制限なし）	・路線バスでは大人1人に対し未就学児2人まで無料であるが、人数制限は設けないものとする。
	障害者割引	基本運賃の半額とする。	・対象は事業者制度に準拠するものとする。
	乗り継ぎ割引	割引制度の適用外の者で乗り継ぎを行う場合、下記の乗り継ぎ割引を行う。 割引額 100円	・車内での申し出により、運転手が日付記載済の乗継券を配付する。

※支払い方法は現金またはICカードとし、ICカードでの支払いによる割引制度は設けない。

路線内のゾーン分割図（イメージ）



3. 運行概要

(1) 運行予定事業者について

バス事業者各社の運転手の確保状況及び循環線で使用する小型バスの所有・稼働状況を踏まえ、再編後の運行予定事業者を下記のとおりとし、再編運行に向けた準備を進めていく。

【南北線】伊豆箱根バス(株)、(株)東海バス ※現在の「長泉・清水循環バス」と変更なし

【循環線】富士急シティバス(株)、伊豆箱根バス(株) ※循環線A、Bを各社1路線運行

(2) バス停留所の設置について

- ・新規バス停留所設置個所については、参考資料1「新設する停留所一覧」を参照。
- ・「うしがふち」停留所については、運用に際して安全性の確保に課題があることから設置しないものとした。
- ・その他の停留所については、現時点で地元区及び関係機関、地先土地所有者等から異議は出ていない。
- ・名称変更 「上土狩」 → 「シルバー人材センター」
「鮎壺の滝入口」 → 「鮎壺公園」

(3) 運行開始時期について

第1回地域公共交通協議会において「12月中の運行開始」としていたが、関係各所との協議状況や各種手続きに要する期間を踏まえ、「1月中の運行開始」にスケジュールを変更する。

(4) 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、休日5便
運賃	別途協議
使用車両	中型乗合バス ※バリアフリー基準に適合した車両とする
運行予定事業者	伊豆箱根バス株式会社、株式会社東海バス
運行開始日	令和5年1月（予定）
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
運行日	毎日運行
運行本数	平日6便、休日5便
運賃	別途協議
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、伊豆箱根バス株式会社
運行開始日	令和5年1月（予定）
その他	道路運送法第21条による運行（3年間の実証運行）

4.運行経路

(1) 南北線の運行経路、循環線の運行経路の概要

現在の長泉清水循環バスは、長泉なめり駅を出発後、北進し新愛鷹橋、下長窪を経由する経路であるが、再編後は、出発地を新設する南一色広場に変更し、南進して長泉なめり駅を経由し現経路と合流する経路とする。

循環線は、南一色広場を出発後、下長窪、福祉会館、下土狩駅、本宿、福祉会館、桜堤の順に8の字に回る「循環線A」と、逆回りの「循環線B」を新設し運行する。

再編前



再編後



②循環線のまわり順

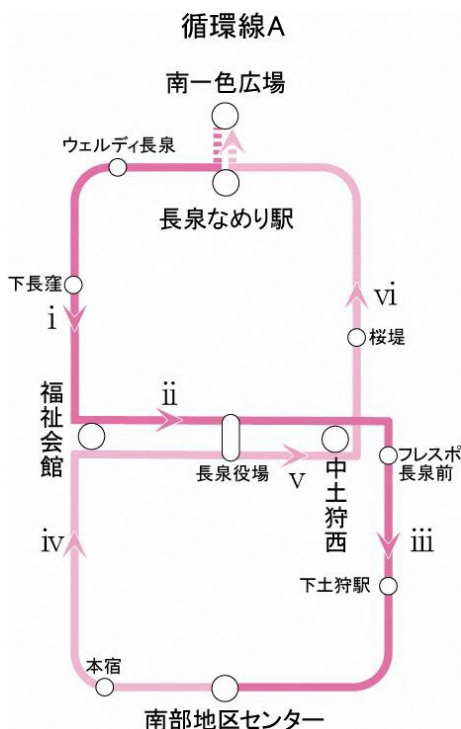


図 循環線循環線 A の循環イメージ

a. 循環線 A

循環線 A は、以下の順に町内を循環する。

- i 南一色広場から南進、ウェルディ長泉、下長窪を経由し、福祉会館に至る。
- ii 福祉会館から東進、長泉役場を経由し、中土狩西に至る。
- iii 中土狩西から再び南進、下土狩駅を経由し、南部地区センターに至る。
- iv 南部地区センターから本宿を経由して北進、本宿を経由し、福祉会館に至る。
- v 福祉会館から東進、長泉役場を経由し、中土狩西に至る。
- vi 中土狩西から再び北進、桜堤、長泉なめり駅を経由し南一色広場に至る。

※南一色広場～長泉なめり駅間は一部の便のみの運行。

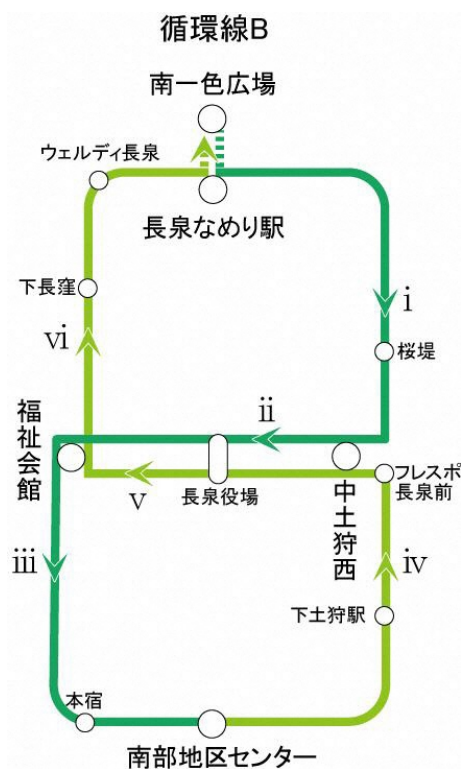


図 循環線循環線 B の循環イメージ

b. 循環線 B

循環線 B は、以下の順に町内を循環する。

- i 南一色広場から南進、長泉なめり駅、桜堤を経由し、中土狩西に至る。
- ii 中土狩西から西進、長泉役場を経由し、福祉会館に至る。
- iii 福祉会館から再び南進、本宿を経由して、南部地区センターに至る。
- iv 南部地区センターから北進、下土狩駅を経由し、中土狩西に至る。
- v 中土狩西から西進、長泉役場を経由し、福祉会館に至る。
- vi 福祉会館から再び北進、下長窪、ウェルディ長泉を経由し、南一色広場に至る。

※南一色広場～長泉なめり駅間は一部の便のみの運行。

5.ダイヤ（案）

ダイヤについては本案を軸に、受託バス事業者との協議により詳細を決定するものとする。

現在の長泉清水循環バス（平日）

No.	停留所名称	区間 キロ	累計 キロ	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	1.3	1.3	7:36	9:40	11:37	13:59	15:51	17:43
3	山本整形	0.9	2.2	7:42	9:43	11:40	14:02	15:54	17:46
4	ウェルディ長泉	0.8	3.0	7:44	9:44	11:41	14:03	15:55	17:47
5	城山	0.2	3.2	7:44	9:44	11:41	14:03	15:55	17:47
6	下長窪	0.5	3.7	7:47	9:46	11:43	14:05	15:57	17:49
7	荻素橋	0.3	4.0	7:47	9:46	11:43	14:05	15:57	17:49
8	健康公園	0.5	4.5	7:51	9:48	11:45	14:07	15:59	17:51
9	福祉会館	0.4	4.9	7:53	9:51	11:48	14:10	16:02	17:54
10	長泉役場	0.5	5.4	7:55	9:53	11:50	14:12	16:04	17:56
11	長泉中央保育園	0.4	5.8	7:56	9:54	11:51	14:13	16:05	17:57
12	沼津信用金庫	0.4	6.2	7:57	9:55	11:52	14:14	16:06	17:58
13	下土狩駅	0.3	6.5	8:00	9:59	11:56	14:18	16:10	18:02
14	すすきはら入口	0.4	6.9	8:01	10:00	11:57	14:19	16:11	18:03
15	原分	0.2	7.1	8:02	10:01	11:58	14:20	16:12	18:04
16	竹原グラウンド	0.7	7.8	8:03	10:02	11:59	14:21	16:13	18:05
17	エスポット前	0.2	8.0	8:04	10:03	12:00	14:22	16:14	18:06
18	岡村記念病院	1.9	9.9	8:18	10:13	12:10	14:32	16:24	18:16
19	静岡医療センター	1.0	10.9	8:27	10:23	12:20	14:37	16:29	18:21
20	サントムーン柿田川	2.0	12.9	8:36	10:32	12:29	14:46	16:38	18:30
21	エスポット前	1.7	14.6	8:40	10:36	12:33	14:50	16:42	18:34
22	竹原グラウンド	0.2	14.8	8:41	10:37	12:34	14:51	16:43	18:35
23	原分	0.7	15.5	8:42	10:38	12:35	14:52	16:44	18:36
24	すすきはら入口	0.2	15.7	8:43	10:39	12:36	14:53	16:45	18:37
25	下土狩駅	0.4	16.1	8:48	10:44	12:41	14:58	16:50	18:42
26	沼津信用金庫	0.3	16.4	8:50	10:46	12:43	15:00	16:52	18:44
27	長泉中央保育園	0.4	16.8	8:51	10:47	12:44	15:01	16:53	18:45
28	長泉役場	0.4	17.2	8:52	10:48	12:45	15:02	16:54	18:46
29	福祉会館	0.4	17.6	8:56	10:52	12:49	15:06	16:58	18:50
30	健康公園	0.5	18.1	8:57	10:53	12:50	15:07	16:59	18:51
31	荻素橋	0.5	18.6	8:58	10:54	12:51	15:08	17:00	18:52
32	下長窪	0.3	18.9	8:58	10:54	12:51	15:08	17:00	18:52
33	城山	0.5	19.4	9:00	10:56	12:53	15:10	17:02	18:54
34	ウェルディ長泉	0.2	19.6	9:00	10:56	12:53	15:10	17:02	18:54
35	山本整形	0.8	20.4	9:02	10:58	12:55	15:12	17:04	18:56
36	新愛鷹橋	0.9	21.3	9:06	11:02	12:59	15:16	17:08	19:00
37	長泉なめり駅	1.3	22.6	9:10	11:07	13:04	15:21	17:13	19:05

再編後の南北線（平日）

No.	停留所名称	区間 キロ	累計 キロ	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便
1	南一色広場	-	-	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30
2	カインズ長泉店	0.3	0.3	7:31	9:31	11:31	13:31	15:31	17:31
3	山本整形	0.3	0.6	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32
4	長泉なめり駅	0.8	1.4	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:35
5	納米里	0.4	1.8	7:37	9:37	11:37	13:37	15:37	17:37
6	健康公園	0.5	2.3	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39
7	福祉会館	0.3	2.6	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40
8	長泉役場	0.4	3.0	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42
9	長泉中央保育園	0.4	3.4	7:44	9:44	11:44	13:44	15:44	17:44
10	沼津信用金庫	0.4	3.8	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46
11	長泉ショッピングセンター	0.2	4.0	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47
12	下土狩駅	0.2	4.2	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50
13	すすきはら入口	0.5	4.7	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52
14	原分	0.4	5.1	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53
15	竹原グラウンド	0.5	5.6	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55
16	エスポート前	0.2	5.8	7:56	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56
17	八幡東	0.7	6.5	7:59	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59
18	岡村記念病院	1.0	7.5	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03
19	静岡医療センター	1.1	8.6	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10
20	サントムーン柿田川	2.1	10.7	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19
21	エスポート前	1.7	12.4	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26	18:26
22	竹原グラウンド	0.2	12.6	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27
23	原分	0.5	13.1	8:29	10:29	12:29	14:29	16:29	18:29
24	すすきはら入口	0.4	13.5	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30
25	下土狩駅	0.5	14.0	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35	18:35
26	長泉ショッピングセンター	0.2	14.2	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36
27	沼津信用金庫	0.2	14.4	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:37
28	長泉中央保育園	0.4	14.8	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39	18:39
29	長泉役場	0.4	15.2	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41
30	福祉会館	0.4	15.6	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43
31	健康公園	0.5	16.1	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45
32	納米里	0.5	16.6	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47
33	長泉なめり駅	0.4	17.0	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49
34	山本整形	0.8	17.8	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52
35	天神山	0.8	18.6	8:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55
36	南一色広場	1.9	20.5	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03

現在の長泉清水循環バス（休日）

No.	停留所名称	区間 キロ	累計 キロ	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便
1	長泉なめり駅	-	-	9:37	11:34	13:56	15:48	17:40
2	新愛鷹橋	1.3	1.3	9:40	11:37	13:59	15:51	17:43
3	山本整形	0.9	2.2	9:43	11:40	14:02	15:54	17:46
4	ウェルディ長泉	0.8	3.0	9:44	11:41	14:03	15:55	17:47
5	城山	0.2	3.2	9:44	11:41	14:03	15:55	17:47
6	下長窪	0.5	3.7	9:46	11:43	14:05	15:57	17:49
7	荻素橋	0.3	4.0	9:46	11:43	14:05	15:57	17:49
8	健康公園	0.5	4.5	9:48	11:45	14:07	15:59	17:51
9	福祉会館	0.4	4.9	9:51	11:48	14:10	16:02	17:54
10	長泉役場	0.5	5.4	9:53	11:50	14:12	16:04	17:56
11	長泉中央保育園	0.4	5.8	9:54	11:51	14:13	16:05	17:57
12	沼津信用金庫	0.4	6.2	9:55	11:52	14:14	16:06	17:58
13	下土狩駅	0.3	6.5	9:59	11:56	14:18	16:10	18:02
14	すすきはら入口	0.4	6.9	10:00	11:57	14:19	16:11	18:03
15	原分	0.2	7.1	10:01	11:58	14:20	16:12	18:04
16	竹原グラウンド	0.7	7.8	10:02	11:59	14:21	16:13	18:05
17	エスポット前	0.2	8.0	10:03	12:00	14:22	16:14	18:06
18	岡村記念病院	1.9	9.9	10:13	12:10	14:32	16:24	18:16
19	静岡医療センター	1.0	10.9	10:23	12:20	14:37	16:29	18:21
20	サントムーン柿田川	2.0	12.9	10:32	12:29	14:46	16:38	18:30
21	エスポット前	1.7	14.6	10:36	12:33	14:50	16:42	18:34
22	竹原グラウンド	0.2	14.8	10:37	12:34	14:51	16:43	18:35
23	原分	0.7	15.5	10:38	12:35	14:52	16:44	18:36
24	すすきはら入口	0.2	15.7	10:39	12:36	14:53	16:45	18:37
25	下土狩駅	0.4	16.1	10:44	12:41	14:58	16:50	18:42
26	沼津信用金庫	0.3	16.4	10:46	12:43	15:00	16:52	18:44
27	長泉中央保育園	0.4	16.8	10:47	12:44	15:01	16:53	18:45
28	長泉役場	0.4	17.2	10:48	12:45	15:02	16:54	18:46
29	福祉会館	0.4	17.6	10:52	12:49	15:06	16:58	18:50
30	健康公園	0.5	18.1	10:53	12:50	15:07	16:59	18:51
31	荻素橋	0.5	18.6	10:54	12:51	15:08	17:00	18:52
32	下長窪	0.3	18.9	10:54	12:51	15:08	17:00	18:52
33	城山	0.5	19.4	10:56	12:53	15:10	17:02	18:54
34	ウェルディ長泉	0.2	19.6	10:56	12:53	15:10	17:02	18:54
35	山本整形	0.8	20.4	10:58	12:55	15:12	17:04	18:56
36	新愛鷹橋	0.9	21.3	11:02	12:59	15:16	17:08	19:00
37	長泉なめり駅	1.3	22.6	11:07	13:04	15:21	17:13	19:05

再編後の南北線（休日）

No.	停留所名称	区間 キロ	累計 キロ	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
1	南一色広場	-	-	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00
2	カインズ長泉店	0.3	0.3	9:01	11:01	13:01	15:01	17:01
3	山本整形	0.3	0.6	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02
4	長泉なめり駅	0.8	1.4	9:05	11:05	13:05	15:05	17:05
5	納米里	0.4	1.8	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07
6	健康公園	0.5	2.3	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09
7	福祉会館	0.3	2.6	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10
8	長泉役場	0.4	3.0	9:12	11:12	13:12	15:12	17:12
9	長泉中央保育園	0.4	3.4	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14
10	沼津信用金庫	0.4	3.8	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16
11	長泉ショッピングセンター	0.2	4.0	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17
12	下土狩駅	0.2	4.2	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20
13	すすきはら入口	0.5	4.7	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22
14	原分	0.4	5.1	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23
15	竹原グラウンド	0.5	5.6	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25
16	エスポート前	0.2	5.8	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26
17	八幡東	0.7	6.5	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29
18	岡村記念病院	1.0	7.5	9:33	11:33	13:33	15:33	17:33
19	静岡医療センター	1.1	8.6	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40
20	サントムーン柿田川	2.1	10.7	9:49	11:49	13:49	15:49	17:49
21	エスポート前	1.7	12.4	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56
22	竹原グラウンド	0.2	12.6	9:57	11:57	13:57	15:57	17:57
23	原分	0.5	13.1	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59
24	すすきはら入口	0.4	13.5	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
25	下土狩駅	0.5	14.0	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05
26	長泉ショッピングセンター	0.2	14.2	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06
27	沼津信用金庫	0.2	14.4	10:07	12:07	14:07	16:07	18:07
28	長泉中央保育園	0.4	14.8	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09
29	長泉役場	0.4	15.2	10:11	12:11	14:11	16:11	18:11
30	福祉会館	0.4	15.6	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13
31	健康公園	0.5	16.1	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15
32	納米里	0.5	16.6	10:17	12:17	14:17	16:17	18:17
33	長泉なめり駅	0.4	17.0	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19
34	山本整形	0.8	17.8	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22
35	天神山	0.8	18.6	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25
36	南一色広場	1.9	20.5	10:33	12:33	14:33	16:33	18:33

循環線（循環線 A 平日）

No.	停留所名称	区間 キロ	累計 キロ	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
1	南一色広場	-	-	-	-	11:05	-	16:10
2	カインズ長泉店	0.3	0.3	-	-	11:06	-	16:11
3	山本整形	0.3	0.6	-	-	11:07	-	16:12
43	長泉なめり駅	-	-	7:05	9:05	-	14:10	-
5	ウェルディ長泉	0.3	1.4	7:09	9:09	11:10	14:14	16:15
6	城山	0.2	1.6	7:09	9:09	11:11	14:14	16:16
7	下長窪	0.4	2.0	7:11	9:11	11:12	14:16	16:17
8	荻素橋	0.4	2.4	7:13	9:13	11:14	14:18	16:19
9	健康公園	0.5	2.9	7:15	9:15	11:16	14:20	16:21
10	福祉会館	0.3	3.2	7:20	9:20	11:20	14:25	16:25
11	長泉役場	0.4	3.6	7:21	9:21	11:21	14:26	16:26
12	長泉小学校東	0.4	4.0	7:23	9:23	11:23	14:28	16:28
13	中土狩西	0.3	4.3	7:24	9:24	11:24	14:29	16:29
14	フレスポ長泉前	0.3	4.6	7:25	9:25	11:25	14:30	16:30
15	勤労者体育センター東	0.3	4.9	7:27	9:27	11:27	14:32	16:32
16	A-1 スポーツクラブ	0.4	5.3	7:28	9:28	11:28	14:33	16:33
17	日吉神社	0.3	5.6	7:29	9:29	11:29	14:34	16:34
18	中土狩南	0.3	5.9	7:31	9:31	11:31	14:36	16:36
19	東	0.2	6.1	7:32	9:32	11:32	14:37	16:37
20	大いちょう	0.4	6.5	7:33	9:33	11:33	14:38	16:38
21	長泉ショッピングセンター	0.3	6.8	7:34	9:34	11:34	14:39	16:39
22	下土狩駅	0.2	7.0	7:40	9:40	11:40	14:45	16:45
23	すすきはら入口	0.5	7.5	7:42	9:42	11:42	14:47	16:47
24	原分	0.4	7.9	7:43	9:43	11:43	14:48	16:48
25	グランド入口	0.5	8.4	7:45	9:45	11:45	14:50	16:50
26	南部地区センター	0.2	8.6	7:46	9:46	11:46	14:51	16:51
27	特種東海製紙前	0.3	8.9	7:47	9:47	11:47	14:52	16:52
28	池田病院前	0.2	9.1	7:48	9:48	11:48	14:53	16:53
29	本宿	0.2	9.3	7:48	9:48	11:48	14:53	16:53
30	鬼頭ハートクリニック	0.2	9.5	7:49	9:49	11:49	14:54	16:54
31	本宿北	0.4	9.9	7:51	9:51	11:51	14:56	16:56
32	協和キリン前	0.4	10.3	7:52	9:52	11:52	14:57	16:57
33	鮎壺公園	0.4	10.7	7:54	9:54	11:54	14:59	16:59
34	J A ふじ伊豆長泉支店	0.4	11.1	7:56	9:56	11:56	15:01	17:01
35	福祉会館	0.6	11.7	8:00	10:00	12:00	15:05	17:05
36	長泉役場	0.4	12.1	8:01	10:01	12:01	15:06	17:06
37	長泉小学校東	0.4	12.5	8:03	10:03	12:03	15:08	17:08
38	中土狩西	0.3	12.8	8:04	10:04	12:04	15:09	17:09
39	中土狩	0.3	13.1	8:05	10:05	12:05	15:10	17:10
40	桜堤	0.4	13.5	8:07	10:07	12:07	15:12	17:12
41	シルバー人材センター	0.3	13.8	8:08	10:08	12:08	15:13	17:13
42	第一浄水場	0.4	14.2	8:10	10:10	12:10	15:15	17:15
43	長泉なめり駅	0.7	14.9	8:12	10:15	12:12	15:20	17:17
44	山本整形	0.8	15.7	-	10:18	-	15:23	-
45	カインズ長泉店	0.3	16.0	-	10:19	-	15:24	-
46	南一色広場	0.3	16.3	-	10:20	-	15:25	-

循環線（循環線 A 休日）

No.	停留所名称	区間 キロ	累計 キロ	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
1	南一色広場	-	-	-	-	13:40	-	17:40
2	カインズ長泉店	0.3	0.3	-	-	13:41	-	17:41
3	山本整形	0.3	0.6	-	-	13:42	-	17:42
43	長泉なめり駅	-	-	8:35	10:35	-	15:40	-
5	ウェルディ長泉	0.3	1.4	8:39	10:39	13:45	15:44	17:45
6	城山	0.2	1.6	8:39	10:39	13:46	15:44	17:46
7	下長窪	0.4	2.0	8:41	10:41	13:47	15:46	17:47
8	荻素橋	0.4	2.4	8:43	10:43	13:49	15:48	17:49
9	健康公園	0.5	2.9	8:45	10:45	13:51	15:50	17:51
10	福祉会館	0.3	3.2	8:50	10:50	13:55	15:55	17:55
11	長泉役場	0.4	3.6	8:51	10:51	13:56	15:56	17:56
12	長泉小学校東	0.4	4.0	8:53	10:53	13:58	15:58	17:58
13	中土狩西	0.3	4.3	8:54	10:54	13:59	15:59	17:59
14	フレスポ長泉前	0.3	4.6	8:55	10:55	14:00	16:00	18:00
15	勤労者体育センター東	0.3	4.9	8:57	10:57	14:02	16:02	18:02
16	A-1 スポーツクラブ	0.4	5.3	8:58	10:58	14:03	16:03	18:03
17	日吉神社	0.3	5.6	8:59	10:59	14:04	16:04	18:04
18	中土狩南	0.3	5.9	9:01	11:01	14:06	16:06	18:06
19	東	0.2	6.1	9:02	11:02	14:07	16:07	18:07
20	大いちょう	0.4	6.5	9:03	11:03	14:08	16:08	18:08
21	長泉ショッピングセンター	0.3	6.8	9:04	11:04	14:09	16:09	18:09
22	下土狩駅	0.2	7.0	9:10	11:10	14:15	16:15	18:15
23	すすきはら入口	0.5	7.5	9:12	11:12	14:17	16:17	18:17
24	原分	0.4	7.9	9:13	11:13	14:18	16:18	18:18
25	グランド入口	0.5	8.4	9:15	11:15	14:20	16:20	18:20
26	南部地区センター	0.2	8.6	9:16	11:16	14:21	16:21	18:21
27	特種東海製紙前	0.3	8.9	9:17	11:17	14:22	16:22	18:22
28	池田病院前	0.2	9.1	9:18	11:18	14:23	16:23	18:23
29	本宿	0.2	9.3	9:18	11:18	14:23	16:23	18:23
30	鬼頭ハートクリニック	0.2	9.5	9:19	11:19	14:24	16:24	18:24
31	本宿北	0.4	9.9	9:21	11:21	14:26	16:26	18:26
32	協和キリン前	0.4	10.3	9:22	11:22	14:27	16:27	18:27
33	鮎壺公園	0.4	10.7	9:24	11:24	14:29	16:29	18:29
34	J A ふじ伊豆長泉支店	0.4	11.1	9:26	11:26	14:31	16:31	18:31
35	福祉会館	0.6	11.7	9:30	11:30	14:35	16:35	18:35
36	長泉役場	0.4	12.1	9:31	11:31	14:36	16:36	18:36
37	長泉小学校東	0.4	12.5	9:33	11:33	14:38	16:38	18:38
38	中土狩西	0.3	12.8	9:34	11:34	14:39	16:39	18:39
39	中土狩	0.3	13.1	9:35	11:35	14:40	16:40	18:40
40	桜堤	0.4	13.5	9:37	11:37	14:42	16:42	18:42
41	シルバー人材センター	0.3	13.8	9:38	11:38	14:43	16:43	18:43
42	第一浄水場	0.4	14.2	9:40	11:40	14:45	16:45	18:45
43	長泉なめり駅	0.7	14.9	9:42	11:45	14:47	16:50	18:47
44	山本整形	0.8	15.7	-	11:48	-	16:53	-
45	カインズ長泉店	0.3	16.0	-	11:49	-	16:54	-
46	南一色広場	0.3	16.3	-	11:50	-	16:55	-

循環線（循環線 B 平日）

No.	停留所名称	区間 キロ	累計 キロ	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
1	南一色広場	-	-	-	8:55	-	14:00	-
2	カインズ長泉店	0.3	0.3	-	8:56	-	14:01	-
3	山本整形	0.3	0.6	-	8:57	-	14:02	-
4	長泉なめり駅	0.8	1.4	7:05	9:00	11:05	14:05	16:10
5	第一浄水場	0.7	2.1	7:07	9:03	11:07	14:08	16:12
6	シルバー人材センター	0.4	2.5	7:09	9:05	11:09	14:10	16:14
7	桜堤	0.3	2.8	7:10	9:06	11:10	14:11	16:15
8	中土狩	0.4	3.2	7:12	9:07	11:12	14:12	16:17
9	中土狩西	0.3	3.5	7:13	9:09	11:13	14:14	16:18
10	長泉小学校東	0.3	3.8	7:14	9:10	11:14	14:15	16:19
11	長泉役場	0.4	4.2	7:16	9:12	11:16	14:17	16:21
12	福祉会館	0.4	4.6	7:20	9:20	11:20	14:25	16:25
13	J A ふじ伊豆長泉支店	0.6	5.2	7:22	9:22	11:22	14:27	16:27
14	鮎壺公園	0.4	5.6	7:23	9:23	11:23	14:28	16:28
15	協和キリン前	0.4	6.0	7:25	9:25	11:25	14:30	16:30
16	本宿北	0.4	6.4	7:27	9:27	11:27	14:32	16:32
17	鬼頭ハートクリニック	0.4	6.8	7:28	9:28	11:28	14:33	16:33
18	本宿	0.2	7.0	7:29	9:29	11:29	14:34	16:34
19	池田病院前	0.2	7.2	7:30	9:30	11:30	14:35	16:35
20	特種東海製紙前	0.2	7.4	7:31	9:31	11:31	14:36	16:36
21	南部地区センター	0.3	7.7	7:32	9:32	11:32	14:37	16:37
22	グランド入口	0.2	7.9	7:33	9:33	11:33	14:38	16:38
23	原分	0.5	8.4	7:34	9:34	11:34	14:39	16:39
24	すすきはら入口	0.4	8.8	7:36	9:36	11:36	14:41	16:41
25	下土狩駅	0.5	9.3	7:40	9:40	11:40	14:45	16:45
26	長泉ショッピングセンター	0.2	9.5	7:40	9:40	11:40	14:45	16:45
27	大いちょう	0.3	9.8	7:42	9:42	11:42	14:47	16:47
28	東	0.4	10.2	7:43	9:43	11:43	14:48	16:48
29	中土狩南	0.2	10.4	7:44	9:44	11:44	14:49	16:49
30	日吉神社	0.3	10.7	7:45	9:45	11:45	14:50	16:50
31	A-1 スポーツクラブ	0.3	11.0	7:47	9:47	11:47	14:52	16:52
32	勤労者体育センター東	0.4	11.4	7:48	9:48	11:48	14:53	16:53
33	フレスポ長泉前	0.3	11.7	7:49	9:49	11:49	14:54	16:54
34	中土狩西	0.3	12.0	7:51	9:51	11:51	14:56	16:56
35	長泉小学校東	0.3	12.3	7:52	9:52	11:52	14:57	16:57
36	長泉役場	0.4	12.7	7:53	9:53	11:53	14:58	16:58
37	福祉会館	0.4	13.1	8:00	10:00	12:00	15:05	17:05
38	健康公園	0.5	13.6	8:01	10:01	12:01	15:06	17:06
39	荻素橋	0.5	14.1	8:04	10:04	12:04	15:09	17:09
40	下長窪	0.4	14.5	8:05	10:05	12:05	15:10	17:10
41	城山	0.4	14.9	8:07	10:07	12:07	15:12	17:12
42	ウェルディ長泉	0.2	15.1	8:07	10:07	12:07	15:12	17:12
4	長泉なめり駅	0.7	-	-	10:11	-	15:16	-
44	山本整形	0.5	15.9	8:10	-	12:10	-	17:15
45	カインズ長泉店	0.3	16.2	8:12	-	12:12	-	17:17
46	南一色広場	0.3	16.5	8:13	-	12:13	-	17:18

循環線（循環線 B 休日）

No.	停留所名称	区間 キロ	累計 キロ	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
1	南一色広場	-	-	-	10:30	-	15:35	-
2	カインズ長泉店	0.3	0.3	-	10:31	-	15:36	-
3	山本整形	0.3	0.6	-	10:32	-	15:37	-
4	長泉なめり駅	0.8	1.4	8:35	10:35	13:40	15:40	17:40
5	第一浄水場	0.7	2.1	8:37	10:38	13:42	15:43	17:42
6	シルバー人材センター	0.4	2.5	8:39	10:40	13:44	15:45	17:44
7	桜堤	0.3	2.8	8:40	10:41	13:45	15:46	17:45
8	中土狩	0.4	3.2	8:42	10:42	13:47	15:47	17:47
9	中土狩西	0.3	3.5	8:43	10:44	13:48	15:49	17:48
10	長泉小学校東	0.3	3.8	8:44	10:45	13:49	15:50	17:49
11	長泉役場	0.4	4.2	8:46	10:47	13:51	15:52	17:51
12	福祉会館	0.4	4.6	8:50	10:50	13:55	15:55	17:55
13	J Aふじ伊豆長泉支店	0.6	5.2	8:52	10:52	13:57	15:57	17:57
14	鮎壺公園	0.4	5.6	8:53	10:53	13:58	15:58	17:58
15	協和キリン前	0.4	6.0	8:55	10:55	14:00	16:00	18:00
16	本宿北	0.4	6.4	8:57	10:57	14:02	16:02	18:02
17	鬼頭ハートクリニック	0.4	6.8	8:58	10:58	14:03	16:03	18:03
18	本宿	0.2	7.0	8:59	10:59	14:04	16:04	18:04
19	池田病院前	0.2	7.2	9:00	11:00	14:05	16:05	18:05
20	特種東海製紙前	0.2	7.4	9:01	11:01	14:06	16:06	18:06
21	南部地区センター	0.3	7.7	9:02	11:02	14:07	16:07	18:07
22	グランド入口	0.2	7.9	9:03	11:03	14:08	16:08	18:08
23	原分	0.5	8.4	9:04	11:04	14:09	16:09	18:09
24	すすきはら入口	0.4	8.8	9:06	11:06	14:11	16:11	18:11
25	下土狩駅	0.5	9.3	9:10	11:10	14:15	16:15	18:15
26	長泉ショッピングセンター	0.2	9.5	9:10	11:10	14:15	16:15	18:15
27	大いちょう	0.3	9.8	9:12	11:12	14:17	16:17	18:17
28	東	0.4	10.2	9:13	11:13	14:18	16:18	18:18
29	中土狩南	0.2	10.4	9:14	11:14	14:19	16:19	18:19
30	日吉神社	0.3	10.7	9:15	11:15	14:20	16:20	18:20
31	A-1スポーツクラブ	0.3	11.0	9:17	11:17	14:22	16:22	18:22
32	勤労者体育センター東	0.4	11.4	9:18	11:18	14:23	16:23	18:23
33	フレスポ長泉前	0.3	11.7	9:19	11:19	14:24	16:24	18:24
34	中土狩西	0.3	12.0	9:21	11:21	14:26	16:26	18:26
35	長泉小学校東	0.3	12.3	9:22	11:22	14:27	16:27	18:27
36	長泉役場	0.4	12.7	9:23	11:23	14:28	16:28	18:28
37	福祉会館	0.4	13.1	9:30	11:30	14:35	16:35	18:35
38	健康公園	0.5	13.6	9:31	11:31	14:36	16:36	18:36
39	荻素橋	0.5	14.1	9:34	11:34	14:39	16:39	18:39
40	下長窪	0.4	14.5	9:35	11:35	14:40	16:40	18:40
41	城山	0.4	14.9	9:37	11:37	14:42	16:42	18:42
42	ウェルディ長泉	0.2	15.1	9:37	11:37	14:42	16:42	18:42
4	長泉なめり駅	0.7	-	-	11:41	-	16:46	-
44	山本整形	0.5	15.9	9:40	-	14:45	-	18:45
45	カインズ長泉店	0.3	16.2	9:42	-	14:47	-	18:47
46	南一色広場	0.3	16.5	9:43	-	14:48	-	18:48

6.協議状況及びスケジュール

これまでの協議状況 ← ● → 今後のスケジュール

令和4年8月29日 長泉町地域公共交通協議会

		令和4(2022)年度																							
		4		5		6		7		8		9		10		11		12		1					
国・県	静岡運輸支局										●協議					●協議	★21条申請(処理期間2カ月)		★4条変更申請(処理期間1カ月)						
	県地域交通課										生活交通確保対策協議会幹事会(一部退出協議)	●				●協議	↓ 道路管理者・公安委員会に照会				★許可				
交通事業者									★仕様案の提示→受託可能可否の回答		←事業者選定→				★事業者決定		運行開始に向けた準備作業								
公安委員会		●協議			●南一色広場前 現地立会い	←公安現地確認→		是正指示			●再協議					★最終運行案提示	●運輸支局からの照会→現地調査→回答								
長泉町地域公共交通協議会					●第1回 (運行案協議)							第2回 (運行案協議)	●				●第3回 (最終運行案承認)			●第4回					
道路管理者	道路管理者(国交省)									●道路占用協議①				●道路占用本申請	←審査期間→		★許可								
	道路管理者(沼津土木事務所)				●道路占用協議①	←県現地確認→		●道路占用協議②(申請書ベース)	→		是正・再検討指示			●道路占用本申請	←審査期間→		★許可	●運輸支局からの照会→現地調査→回答							
	道路管理者(建設計画課)							●道路占用協議①		●再協議				●道路占用本申請	●法定外道路占用本申請	←審査期間→		★許可	●運輸支局からの照会→現地調査→回答						
	道路管理者(清水町建設課)			●道路占用協議①	●道路占用協議②			●道路占用協議③						●バス停借用申請(くらし安全課)	←審査期間→		★許可								
地元区	自治会協議	対象区:下長窪区、中土狩区、東区、原区ほか																							
		進捗状況に応じた各区への情報提供																							
バス停関係	用地交渉	←現地調査・地権者調査→										是正・変更指示等		←用地交渉→											
	設置位置の検討	←現地調査・地権者調査→										★設置位置仮決定 是正・変更指示等		←指示事項等への対応→											
	バス停の設置															●入札		●発注	←作製期間→					●設置	
	転回広場設置(南一色広場前)	●南一色広場前 現地立会い	●南一色広場前 占用協議(建計)	←運行経路・バス停設置協議→								●道路占用本申請		←審査期間→		指示事項等	→	←指示事項への対応 周辺住民への周知・注意喚起→							
広報														●チラシ作成				●関係各所情報提供		●時刻表作成 ●広報特集(12/1号予定)		●パンフレット 全戸配布予定			

再編運行開始

新設する停留所一覧

新設する停留所		
停留所名	天神山	
運行路線	南北線	
設置場所	往路	長泉町南一色字法喜庵324-2地先
	復路	
道路路線名	国道246号	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	南一色広場	
運行路線	南北線、循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町南一色字野添396-1地先
	復路	
道路路線名	町道357号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	カインズ長泉店	
運行路線	南北線、循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町南一色字内田174地先
	復路	
道路路線名	町道357号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

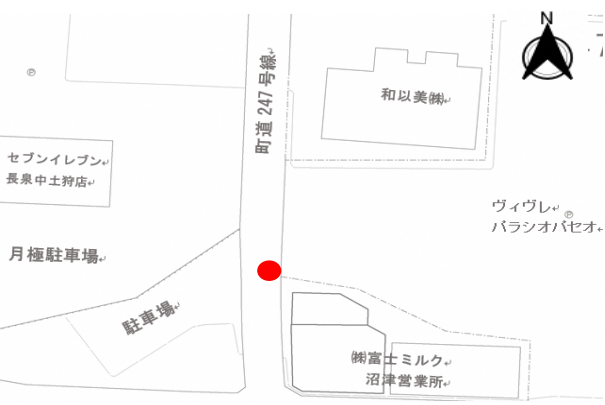
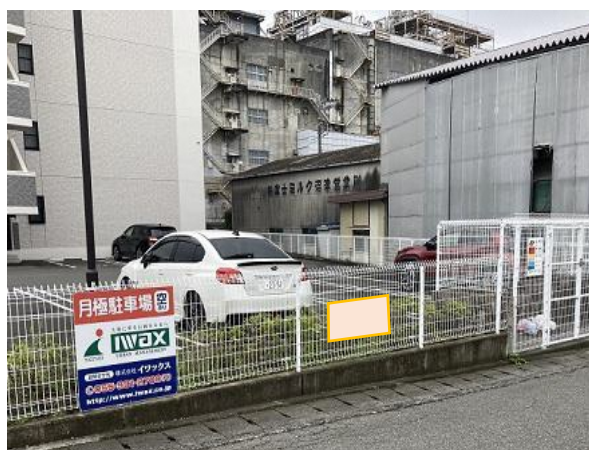
新設する停留所		
停留所名	第一浄水場	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町納米里字東耕地36-1地先
	復路	
道路路線名	上土狩駅上線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	未協議
	地権者	未協議
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	シルバー人材センター	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町桜堤 1 丁目10-4 地先
	復路	
道路路線名	中土狩竹原線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
＜往路位置図＞ 設置場所●  ＜往路停留所設置イメージ＞ 		

新設する停留所		
停留所名	長泉小学校東	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町中土狩字奥原880-1地先
	復路	駿東郡長泉町中土狩字奥原882-1地先
道路路線名	中土狩竹原線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		
<復路位置図> 設置場所●  <復路停留所設置イメージ> 		

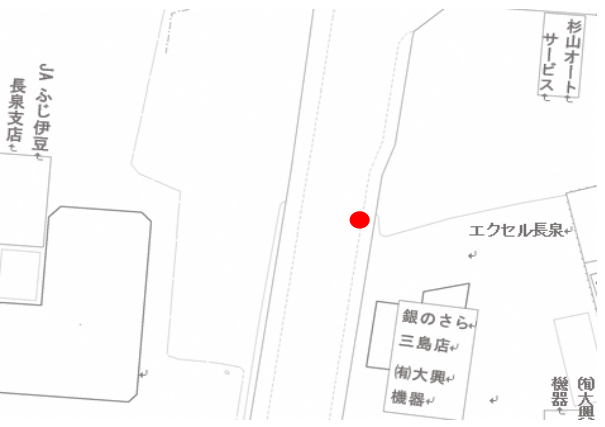
新設する停留所		
停留所名	A-1スポーツクラブ	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町中土狩字中丸517-16地先
	復路	
道路路線名	町道263号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	日吉神社	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町中土狩字中丸613-1地先
	復路	
道路路線名	町道243号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	中土狩南	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町中土狩字中道260-1地先
	復路	
道路路線名	町道247号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	東	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町中土狩字雷電266-3地先
	復路	
道路路線名	町道247号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	大いちょう	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町下土狩字西600-5地先
	復路	駿東郡長泉町下土狩字西606-2地先
道路路線名	町道732号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		
<復路位置図> 設置場所●  <復路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	JAふじ伊豆長泉支店	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町下土狩字老ヶ窪1024-1地先
	復路	駿東郡長泉町下土狩字老ヶ窪1034-1地先
道路路線名	県道87号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		
<復路位置図> 設置場所●  <復路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	鮎壺公園	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町下土狩字鮎壺1085-28地先
	復路	駿東郡長泉町下土狩字鮎壺1031-38地先
道路路線名	県道87号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		
<復路位置図> 設置場所●  <復路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	協和発酵キリン前	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町下土狩字水道上1175-5地先
	復路	
道路路線名	県道87号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	本宿北	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町本宿字込ノ内99-8 地先
	復路	
道路路線名	県道87号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	鬼頭ハートクリニック	
運行路線	循環線	
設置場所	往路	駿東郡長泉町本宿字岸田314-1地先
	復路	駿東郡長泉町本宿字岸田316-4地先
道路路線名	県道87号線	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	協議済
	道路管理者	協議済
	地権者	協議済
<往路位置図> 設置場所●  <往路停留所設置イメージ> 		
<復路位置図> 設置場所●  <復路停留所設置イメージ> 		

新設する停留所		
停留所名	八幡東	
運行路線	南北線	
設置場所	往路	駿東郡清水町伏見字堂之口139-8地先
	復路	
道路路線名	不明	
事前協議の状況	公安委員会（警察）	未協議
	道路管理者	協議済
	地権者	未協議
＜往路位置図＞ 設置場所 ●  		

デマンド乗合タクシー「いきいき号」の実証運行について

1 経緯

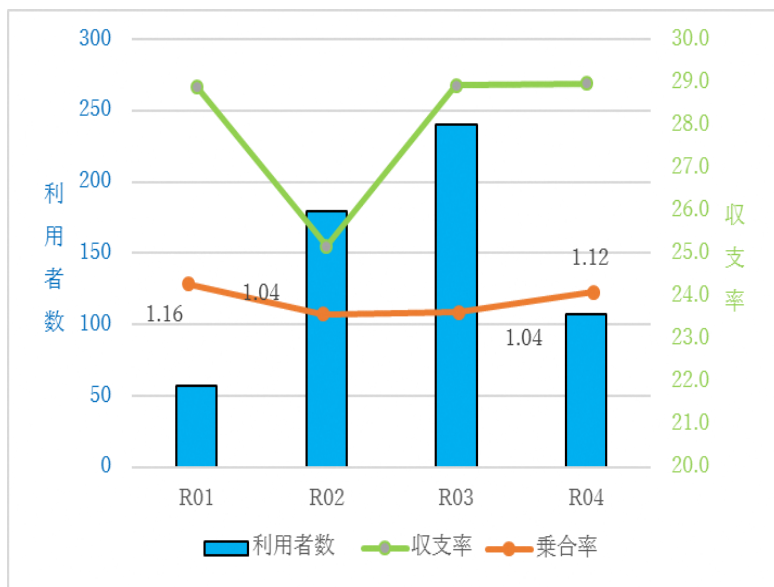
- 令和元年 10 月より、高齢者の日常的な移動の確保を目的に実証運行を開始した竹原・本宿地区の住民を対象とするデマンド型乗合タクシーで、実証期間は令和 4 年 9 月末までの 3 年間。
- いきいき号導入時には当町に地域公共交通計画がなく、令和 2 年度に長泉町地域公共交通計画を策定するなかで「高齢者等の移動サービスの充実」を施策に掲げ、バスを補完する公共交通として、高齢者やバスが運行されていない地区の町民等を対象とする移動サービスを充実させることを位置づけた。
- 令和 4 年 10 月よりマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業を開始するにあたり、当該事業導入による影響を見極める必要がある。

2 利用状況（令和元年 10 月～令和 4 年 7 月）

【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	合計人数	乗合率 (年)	収支率 (年)
実証運行	R01							14	16	5	8	4	10	57	1.16	28.9
		令和2年8月21日～10月31日 無料利用券2枚配布(利用促進)														
	R02	4	2	6	4	13	44	35	16	15	13	16	11	179	1.04	25.2
	R03	9	5	17	16	20	18	37	28	33	22	22	13	240	1.04	28.9
	R04	21	22	38	26									107	1.12	29.0
合計														583	1.08	27.3

【年度別比較グラフ】



- 会員数**：200 人
対象人口の 15.8%
- 実利用者**：45 人
複数回利用者：32 人
累計 20 回以上：7 人
月 1 回以上（コアユーザー）：5 人
- 乗合率**：1.08
目標値：1.20 以上 「未達成」
- 収支率**：27.3%
目標値 25.0%以上 「達成」

3 「いきいき号」会員のマイナンバーカード取得状況

実利用者のなかでマイナンバーカードを所持している人数	30 人 / 45 人
「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」の実証運行参加者	9 人 / 30 人
コアユーザーで「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」の実証運行参加者	3 人 / 5 人



今後、個別にマイナンバーカード取得の働きかけを行う。

4 実証運行期間の延長について

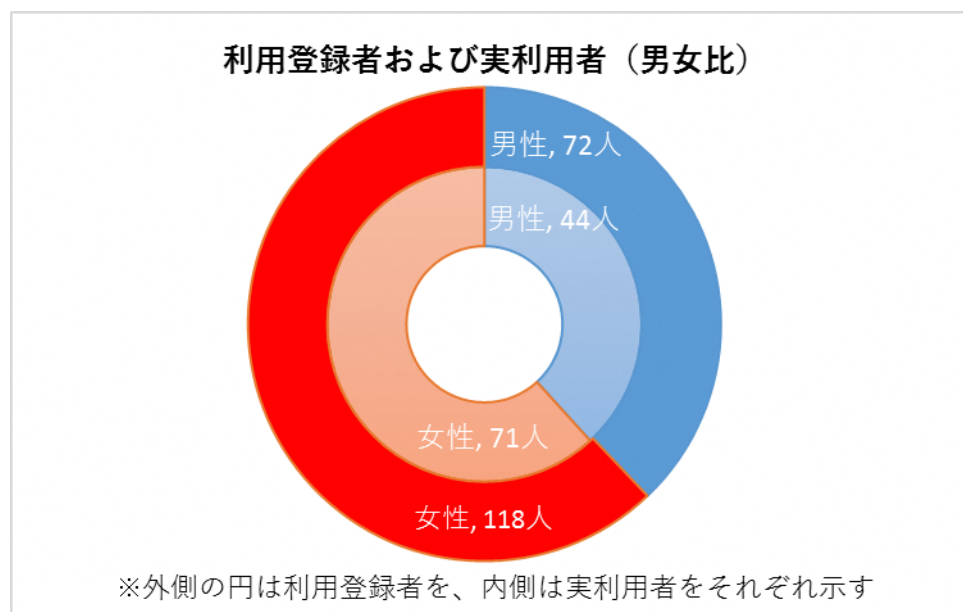
令和4年10月から開始する「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」は全町的な取り組みであり、かつ、タクシー利用に対する制度として「いきいき号」と重複する施策であることから、10月以降「いきいき号」の利用者に与える影響を確認し、「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」への統合の可否を確認する必要がある。

よって、本来であれば3年間の実証運行期間であるが、これを6ヵ月間（令和5年3月まで）実証運行期間を延長し、次回以降の協議会において「いきいき号」の会員及び利用者のマイナンバーカード取得状況や「マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業」への移行状況、「いきいき号」からの移行に関するヒアリング結果等の報告を行うものとした。

〔 ○実証運行期間の延長： 令和4年9月末まで ⇒ 令和5年3月末まで 〕

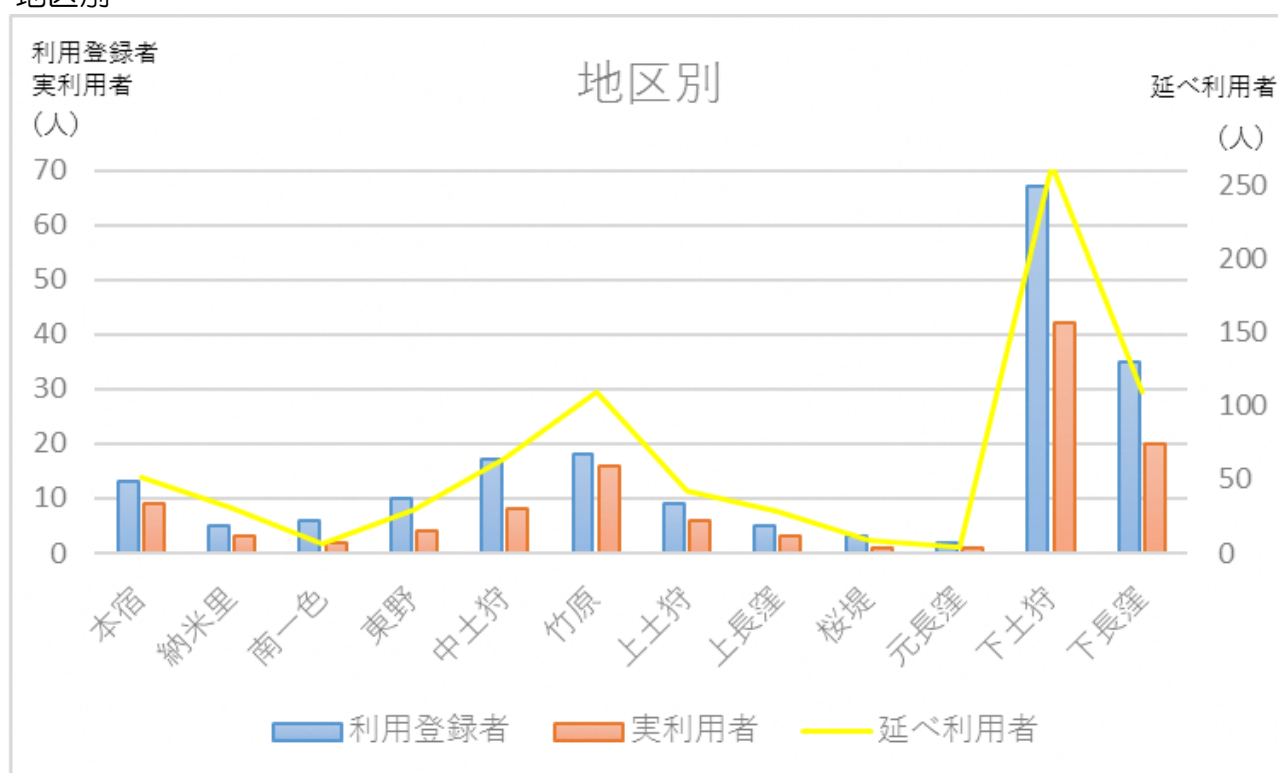
マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業について 実証運行 実績

1. 男女比



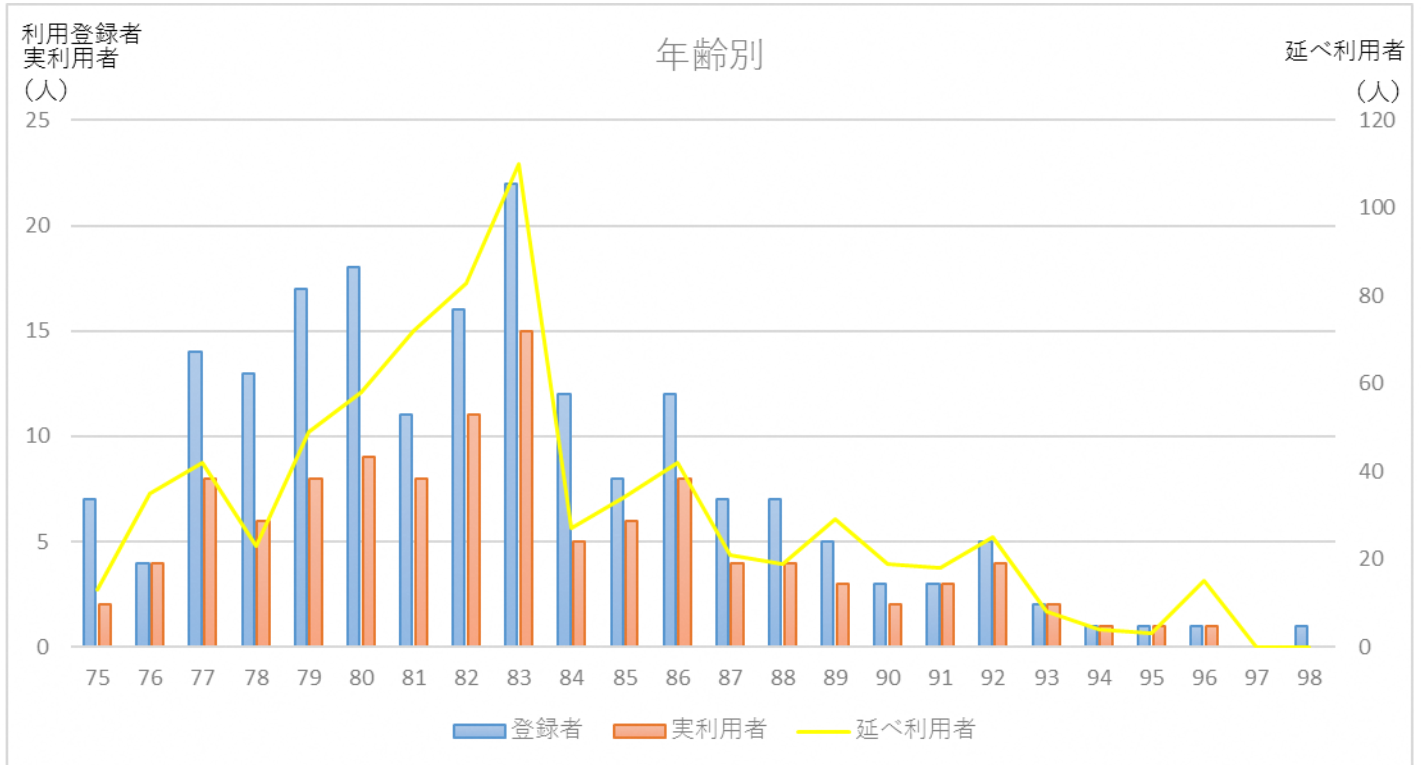
- 利用登録者計は 190 名、実利用者計は 115 名。約 6 割が 1 回以上利用している。
- 利用登録者および実利用者の男女比に違いはなく、女性が 6 割、男性が 4 割。

2. 地区別



- 利用登録者が特に多いのは、下土狩と下長窪。
- 各地区の利用登録者に対する実利用者の割合は約 6 割。竹原地区のみ実利用者の割合が約 9 割となっており、その結果が延べ利用者数の傾向に表れている。

3. 年齢別



- 77 歳～83 歳の利用登録者数が多い。
- 利用登録者に対する実利用者の割合は 75 歳～90 歳までは 6 割、91 歳以上は概ね（利用登録者＝実利用者）となっている。

4. 助成金額等

運行件数	メーター運賃	利用者負担金額	町助成額
672	847,650	470,540	377,110

- 1 運行あたりの平均メーター運賃は約 1,261 円であり、距離にすると約 3 km。
- 伊豆箱根交通(株)および三島合同タクシー(株)の利用が 9 割超で、実証期間中に 1 度も利用がない事業者は 2 社。

5. その他

- 利用上限の 12 回を利用した方は 27 名となっており、その大半が 75 歳～85 歳の方。
- 10 回に 1 回程度の乗合での利用があった。

上記のほか、現在、実証運行参加者や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、マイナンバーカードを持っていない方に対して送付したアンケートの集計およびGPSを活用した移動傾向などの分析を行っている。