

# 会 議 議 事 録

|     |                                       |
|-----|---------------------------------------|
| 件 名 | 令和 7 年度第 2 回長泉町地域公共交通協議会              |
| 日 時 | 令和 7 年 7 月 22 日（火） 午後 2 時～午後 3 時 15 分 |
| 場 所 | 長泉町役場西館 4 階大会議室                       |

## 議事概要

### 1 開会（会長挨拶）

（略）

### 2 協議事項

#### （１）コミュニティバスの今後の方向性について **資料 1**

第 1 回協議会において、コミュニティバスの今後の方向性を検討することの承認をいただいたことから、これまでの協議会での議論や運行実績、町民からの意見等をもとに検討の前提条件を整理し、今後の方向性を検討する。

前提条件、類型については**資料 1** 参照。

#### 【会長】

AI オンデマンド交通実証運行は、これから試行期間に入るため、実績がどれだけ出るのか不明である。したがって、前提条件を踏まえたこの 5 つの類型の中でどれがいいのかという議論ではなく、今後、これらを中心に事務局とバス事業者とが協議を進めていく中で、現状として確認したいこと、類型に対するご意見等お聞かせいただきたい。

#### 【質疑】

#### 【委員】

類型の(4)(5)は AI オンデマンド交通実証運行の結果次第とあるが、まず(3)をやってその後(4)(5)に移行するような考えはあるか。

#### 【事務局】

考え方としてはそのような形も当然想定している。順番に新たなことをどんどん行う方法もあるが、財政状況も踏まえ、なるべく支出やリスクは避け、より効果的なものを実施していきたい。

#### 【委員】

(4)(5)をある程度見据えた中で進めていきたいということか。

#### 【事務局】

AI オンデマンド交通実証運行が有料の場合、利用状況は実際に始まってみないとわからない。実績や結果を踏まえて改めて判断したい。

#### 【委員】

この方向性の協議についてはどれぐらい先の公共交通の形を見ているのか。これが最終形ではない認識でいいか。

**〔事務局〕**

もちろん最終形ではない。協議したものを一度実施し判断していきたい。

**〔委員〕**

AI オンデマンド交通実証運行の判定がこれからというものもあるが、バス事業者との協議も重要である。(3)南北線の三島駅というのはどのようなイメージか。

**〔事務局〕**

バス事業者も交えながら、どういう形態で行うかも含めての検討にはなるが、基本的には下土狩駅と三島駅の直線を繋ぐルートが事務局で持っているイメージである。ただ、南北線を再編したときに乗車時間の長さの課題も実際あり、時間と距離がプラスする部分は非常に懸念である。バス事業者のアイディアもいただきながら検討していきたい。

**〔委員〕**

下土狩駅を起点にどう繋ぐのか様々なケースが考えられる。最終的に利用者がどのような利便性を持って乗るのかということを含めて検討が必要となる。下土狩駅はいわゆるモビリティハブとなるような体形を整え、利用者の待ち時間に談話できるようなものをセットで考えるべきか。また、南北線の三島駅乗り入れを検討するにあたり距離が長ければ細切れに切っていくということも検討していただきたい。

**〔副会長〕**

前提条件の整理の(3)町の北部方面はどのエリアを指すのか。

**〔事務局〕**

町の北部方面は具体的には南一色区である。総合計画のワークショップを南一色区で実施した際、三島駅方面への需要があることをお答えいただいた。また、昨年度のAI オンデマンド交通実証運行のアンケートの中で、南一色方面には三島駅へ直結するような公共交通がないという声をたくさんいただいた。

**〔委員〕**

調査をすると乗りたいという区間（循環線において）が出てくるが、利用状況を見ると本来なら公共交通としては成り立っていないということも含め、広報をしていく必要がある。そういう意味でも町全体が自分ごとに思っていていただく施策を我々としても知恵を出しながら考えていきたい。

**〔会長〕**

バス事業者はいかがか。

**〔委員〕**

乗務員不足に伴い、安全面の強化のため減便等を実施し、今の路線に至る。このコミュニティバスを含め、町としてどういう形（方向性）で、既存のバスをどうするかについてはいつでも検討に入り、その中でできることをやりたい。ただ、既存路線の利用者が減り、収益性が悪化するようなことは避けたいため、慎重に取り組みたい。

**〔委員〕**

バス事業者とするとバスで運ぶことは最低10人以上（1 便当たり）乗っていただかないと、厳しい状況である。人手不足や各種価格の高騰を受け、今の形になっていることから、人員が減ること

のないよう慎重に協議を重ねたい。

**〔会長〕**

町としても、当然既存のバス路線、乗客数でに影響が出ないような形の中でどういうものが作れるのか検討していきたい。

**〔事務局〕**

今後の方向性(4)(5)についてマイナンバーカード活用タクシー利用助成事業の利用要件の緩和というのも選択肢として入っている。タクシー協会としてはいかがか。

**〔委員〕**

利用要件拡大については特段問題ない。

AI オンデマンドは県の補助金を活用している。効率が良いから運行経費が安いというわけではない。当然多くの運行経費が掛かる。町にとって一番良いものは持続可能な公共交通ということであるため利用料金や補助金の兼ね合いも見ながら本当に持続可能な公共交通であるか判断していくべきである。

**【審議結果】**

賛成多数で原案の類型のとおり継続審議を進めることを承認

## 2 協議事項

### （２）地域公共交通計画の改定のスケジュールの変更について **資料2**

第 1 回協議会において第二次長泉町地域公共交通計画を策定することで承認いただいたが、循環線の状況や 8 月から実施予定の AI オンデマンド交通実証運行の結果を分析し、今後の当町の公共交通の方向性を盛り込んだ計画を策定するには、今年度内の計画策定が困難であることから、改訂のスケジュールを後ろ倒しし、計画策定を 1 年間延長したい。

変更後の改定スケジュール、現行計画の改訂については**資料2**を参照

**【質疑】**

**〔委員〕**

現行計画の変更について、第 2 章基本的な方針 4 数値指標目標値 (2)段階的な目標値の設定計画策定の表の中で新技術導入検討とあるが、令和 7 年度に 1 件、令和 8 年度に 1 件の計 2 件ということか。

**〔事務局〕**

プラス 1 件ではなく、計画期間内で計 1 件である。

**〔委員〕**

**資料1**の前提条件の整理で、公共交通関係の予算は現状程度を上限としているが、様々な物価が上がる中で目標値の設定が令和 7 年度と同じ数値で良いのか。

**〔事務局〕**

**資料1**の説明の趣旨としては、仮に循環線をやめた場合に、今充当している経費を使って新たな公共交通の検討をするイメージである。

収支率や公的資金投入額については、当然物価がこのような勢いで変わっているので、そこを考慮し検討していくべきと考えている。現行計画ではなく、その部分は改訂計画で反映させたい。

【委員】

交通は交通路線だけの問題ではないと感じている。そういった中で、町の総合計画との整合性が必要と感じているがいかがか。

【事務局】

令和8年度からの総合計画後期基本計画を本年策定している。町の公共交通の問題を現状と課題というところに記載している。

【意見】

【委員】

今回この計画の1年間後ろ倒しということで中部運輸局に変更の届け出をする必要がある。その際には微修正等対応していただく可能性があるため了承いただきたい。

資料1で取り扱った方向性の検討に関しても、この計画には十分密接に関係してくる。来年度この計画策定までにはある程度形作って盛り込めるようお願いしたい。

【審議結果】

挙手全員で原案のとおり承認

## 2 協議事項

### (3) デマンド乗合タクシーももタクの運賃改定について 資料3

デマンド乗合タクシーももタクは平成30年の運行開始以降、令和3年度に1度運賃改定を実施した。しかし、県内タクシーの運賃改定はももタク運行開始以降3度実施している。今般、本年秋ごろを目途に値上げが予定されていることからももタク収支率の更なる低下が見込まれる。そのため、収支率の改善を図るため運賃改定を実施したいと考える。

【意見】

【委員】

昨今の物価高騰に伴い、賃金上昇やその原資としての燃料費の高騰、車両整備代の高騰による、タクシー運賃改定の申請をしているところであり、おそらくこの秋頃に具体的な数字が出てくる。

ももタク運賃改定は、利用頻度が多いところの運賃が現在200円であるが、目標収支率に合わせても約300円となり、100円少しの上昇ということで、悪くない（決して高くはない）数字だといえる。あらゆるところで物価が上昇しているためタイミング的には良いのではないか。全国的にも公共交通の運賃が上がっているためトレンドになりつつある。

【質疑】

【委員】

ももタクとマイタクの併用はできるのか。

〔事務局〕

併用という形ではないがももタク清算後、その車両にマイタクの端末があれば、そのままご利用いただける。

〔委員〕

そのことは周知しているのか。

〔事務局〕

今回初めていただいた情報である。利用自体はできるため、必要な方にこのような情報が届くよう、庁内で連携して対応したい。

【審議結果】

挙手全員で原案のとおり承認

### 3 報告事項

AI オンデマンド交通の実証実験について 資料4

資料4（チラシ）のとおり

【質疑】

〔副会長〕

予約方法はLINE のみのままか。

〔事務局〕

そのとおりである。本格運行するに至る場合には改めて協議が必要と認識している。

〔委員〕

10 分前まで予約 OK とあるが、予約可能となるのはいつからか。

〔事務局〕

乗りたい日の前日の午前0時から予約ができる。

### 4 その他

### 5 閉会

## 令和7年度 第2回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時: 令和7年7月 22 日(火)

午後2時から

場 所: 長泉町役場西館4階大会議室

### 1 開会

### 2 協議事項

(1) コミュニティバスの今後の方向性について

資料1

(2) 地域公共交通計画の改訂スケジュールの変更について

資料2

(3) デマンド乗合タクシー「ももタク」の運賃改定について

資料3

### 3 報告事項

AIオンデマンド交通実証運行の実施について

資料4

### 4 その他

### 5 閉会

## コミュニティバスの今後の方向性について

令和7年度第1回長泉町地域公共交通協議会において、コミュニティバスの今後の方向性を検討することの承認をいただいたことから、これまでの運行実績、町民からの意見等を基に検討の前提条件を整理し、今後の方向性を検討する。

### 1 前提条件の整理

- (1) 循環線のこれまでの利用状況や運行内容・ルート等の課題を考慮すると、現在の8の字での運行形態・運行内容で本格運行に移行することは現実的ではない。
- (2) 南北線はこれまでの運行実績を踏まえ運行継続を前提とする。
- (3) 各種アンケート等で町北部方面から三島駅への運行を希望する意見があるため、既存路線バスと競合しない形で三島駅方面へ運行する南北線とは別の路線を検討する。
- (4) 移動の需要が多様化しており、定時定路線で拾えないニーズがあることを踏まえ、AI オンデマンド交通、マイナンバーカード活用タクシー利用助成事業（マイタク）等のサービスを組み合わせた町全体の移動サービスの在り方の検討が必要。
- (5) 公共交通関連の予算は現状程度を上限としており、増額を見込むことは困難。

### 2 コミュニティバスの今後の方向性

#### 協議事項

**既存の循環線の実証運行を終了し、本格運行へ移行しないことを前提としたコミュニティバスをはじめとした今後の公共交通サービスの方向性**

※現時点で想定されうる今後の方向性の類型

- (1) 従来の公共交通サービス（路線バス、南北線、マイタク）での対応
- (2) 循環線に変わるものとして三島駅方面へのニーズに対応した新規路線の検討
- (3) 従来の公共交通サービス（路線バス、南北線、マイタク）を運行しながら、南北線のルート改変を行い、南北線での三島駅方面への乗り入れの検討
- (4) 当面は従来の公共交通サービス（路線バス、南北線、マイタク）を運行しながら、その他の手法（定時定路線で拾えないニーズに対応したAI オンデマンド交通やマイタク（利用要件の緩和等））導入可能性の検討（AI オンデマンド交通は今年度の実証運行終了後、その結果を踏まえ導入可能性を検討する）
- (5) 当面は従来の公共交通サービス（路線バス、南北線、マイタク）を運行しながら、南北線の改変をして三島駅への乗り入れ手法を探りつつ、その他の手法（定時定路線で拾えないニーズに対応したAI オンデマンド交通やマイタク（利用要件の緩和等））導入可能性の検討

## 地域公共交通計画の改訂スケジュールの変更について

長泉町地域公共交通計画の計画期間が令和 8 年 3 月に満了することから、地域公共交通の現況を踏まえた第 2 次長泉町地域公共交通計画を今年度策定することについて令和 7 年度第 1 回公共交通協議会において承認をいただいた。

事務局において策定スケジュールの検討を行ったところ、循環線の状況や 8 月から実施予定の A I オンデマンド交通実証運行の結果等を分析し、中期的な当町の公共交通の方向性を盛り込んだ計画を策定するには今年度内の計画策定が困難であるため、改訂スケジュールを変更し、計画策定を 1 年間延期する。

### 【変更スケジュール案】

| 年月             | 内容                                                                                                                                                                          |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| R 7. 8～R 7. 10 | A I オンデマンド交通実証運行                                                                                                                                                            |
| R 7. 11～R 8. 1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ A I オンデマンド交通実証運行運行結果とりまとめ、分析評価</li> <li>・ 循環線実証運行期間終了（R 8. 1）</li> <li>・ コミュニティバスの今後の方向性（資料 1）の協議結果を踏まえた公共交通サービスの方向性の検討</li> </ul> |
| R 8. 2～R 8. 4  | 公共交通の現況整理 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用意向調査結果の分析</li> <li>・ 関連計画等の整理</li> </ul>                                                                               |
| R 8. 5～R 8. 12 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通計画案の検討</li> <li>・ 計画承認（令和 8 年 12 月予定）</li> </ul>                                                                             |
| R 9. 4         | 計画スタート（令和 9 年度）                                                                                                                                                             |

長泉町地域公共交通計画（令和6年3月改訂）新旧対照表

旧

序章 計画策定にあたって

4. 計画期間 本計画の計画期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

第2章 基本的な方針

4. 数値指標・目標値

(2) 段階的な目標値の設定

| 数値指標                           | 現状値      | 年次ごとの目標値     |              |              |              |              |
|--------------------------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                                |          | R3           | R4           | R5           | R6           | R7           |
| (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)ドアツー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           |

新

序章 計画策定にあたって

4. 計画期間 本計画の計画期間は令和3年度から令和8年度までの6年間とします。

第2章 基本的な方針

4. 数値指標・目標値

(2) 段階的な目標値の設定

| 数値指標                           | 現状値      | 年次ごとの目標値     |              |              |              |              |              |
|--------------------------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                                |          | R3           | R4           | R5           | R6           | R7           | R8           |
| (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        | 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)    | 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) | 317.0円/人(維持) |
| (2) (移動困難者の)ドアツードア型デマンド交通のカバー率 | 30.2%    | 30.2%        | 30.2%        | 100%         | 100%         | 100%         | 100%         |
| (3) 公共交通の満足度                   | 14.1%    | 17.3%        | 20.5%        | 23.6%        | 26.8%        | 30.0%        | 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          | 各1回          |
| (5) 新技術の導入検討                   |          | -            | -            | -            | -            | 1件           | 1件           |

## 第4章 計画の推進方策

### 4. 実施工程

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

## 第4章 計画の推進方策

### 4. 実施工程

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

## デマンド乗合タクシー「ももタク」の運賃改定について

### 1 これまでのタクシー運賃改定の経緯とももタク運賃・収支率について

デマンド乗合タクシー「ももタク」は、平成 30 年 10 月の運行開始以降、令和元年度（消費税増税に伴う約 2 % の値上げ）、令和 2 年度（約 6.82 % の値上げ）に実施された県内のタクシー運賃改定に伴い、令和 3 年度にももタク運賃の改定を実施した。県内のタクシー運賃改定は令和 5 年度（約 10.12 % の値上げ）にも行われたが、その際、ももタクの運賃改定は実施していない。それ以降、収支率は目標とする 26.5 % に及ばず、むしろ低下している。今般、令和 7 年度の秋頃を目途に県内のタクシー運賃の改定（初乗運賃の約 10 % の値上げ）が予定されていることから収支率の更なる低下が見込まれている。ももタクの導入経緯がバス路線の撤退に伴うものであったことから、当初設定時にはバス並みの運賃設定を行ったが、近年の物価高騰等でタクシー運賃が大幅に上昇していること、受益者負担の観点から、ももタクの運賃改定（値上げ）を行い、収支率の改善を図る。

### 2 運行実績（H30～R6）

| 年度  | 運行日数 | 運行台数  | 1日あたり平均 | 輸送人数  | 1日あたり平均 | 実車走行    | 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) | キロ数(km) |      | (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 |       |
| R5  | 243  | 1,258 | 5       | 1,625 | 7       | 4,616   | 1.29 | 2,293,070    | 431,700 | 1,861,370 | 18.8 |       |
| R6  | 239  | 1,234 | 5       | 1,553 | 6       | 4,809   | 1.26 | 2,425,770    | 419,450 | 2,006,320 | 17.3 |       |
|     |      |       |         |       |         |         |      | 運行開始以降の平均収支率 |         |           |      | 19.4% |

### 3 改定の基本的な考え方

・当町では令和 6 年 3 月に策定した「地域が主体となる移送サービス導入マニュアル」において、継続可能な移送サービスを提供するためには運行経費の 1/3 を運賃収入や協賛金等で賄う旨を定めている。（富士市、裾野市は運行経費の 3 分の 1、伊豆の国市は運行経費の 37 % の費用負担を利用者に求めている。）

なお、ももタクの運行開始に伴い令和 2 年に定めた目標収支率は運行経費の 26.5 % となっているが、今後は同マニュアルに則り運行経費の 1/3（33 %）を目指していく。

・現在の利用状況で 10 月に予定されている県内のタクシー運賃改定（初乗運賃約 10%の値上げ）を加味した場合の収支率（令和 6 年度実績を例とする）は 15.9%となり、26.5%の収支率を確保するには全体で 39.2%、33%の収支率を確保するには全体で 73.4%の運賃改定（値上げ）が必要である。

【参考】令和 7 年度タクシー運賃改定（初乗運賃約 10%の値上げ）によるももタク収支率の試算

| 乗車場所         |       | 桃沢郷上            | 向 田           | 屋代住宅          |
|--------------|-------|-----------------|---------------|---------------|
| 降車場所         |       | 長泉なめり駅          |               | ウェルディ長泉       |
| 運行距離         |       | 7.82 km         | 3.88 km       | 1.06 km       |
| メーター料金等（現状）  |       | 3,060 円         | 1,800 円       | 900 円         |
| 現状           | 利用者負担 | 600 円           | 300 円         | 200 円         |
|              | 収支率   | 19.6%           | 16.7%         | 22.2%         |
| メーター料金等（改定後） |       | 3,360 円         | 1,960 円       | 960 円         |
| 改定無し         | 利用者負担 | 600 円           | 300 円         | 200 円         |
|              | 収支率   | 17.85%          | 15.31%        | 20.83%        |
| 収支率<br>26.5% | 利用者負担 | 890 円（+290 円）   | 519 円（+219 円） | 254 円（+54 円）  |
|              | 収支率   | 26.5%           | 26.5%         | 26.5%         |
| 収支率<br>33%   | 利用者負担 | 1,109 円（+509 円） | 647 円（+347 円） | 317 円（+117 円） |
|              | 収支率   | 33%             | 33%           | 33%           |

#### 4 今後のスケジュール（改定を実施する場合）

令和 7 年度

|       |                                                        |
|-------|--------------------------------------------------------|
| 7 月   | 第 2 回協議会（R7.7.22）において協議                                |
| 8 月   | ・協議結果を踏まえ地元自治会に運賃改定の方方向性を伝達（地元協力金の負担意向確認）<br>・運賃改定案の検討 |
| 9 月   | 第 3 回協議会（開催予定）において協議                                   |
| 10 月  | 県内タクシー運賃改定（予定）                                         |
| 12 月  | 第 4 回協議会において改定案承認、関係者周知                                |
| 1 月以降 | 諸手続き完了後運賃改定の実施（手続き期間を考慮）                               |

さまざまな出合いが毎日のスパイスとなる

長泉町  
LINEで  
乗車予約乗車10分前  
の予約もOK!40カ所の停留所に  
よんだらすぐ  
お迎えに交流型  
オンデマンド交通実験  
SPICEBOX

SPICEBOX車両 (10人乗りのワゴン車)

この  
マークが  
目印中土狩・下土狩エリアなど40カ所の停留所に、  
長泉町LINEから予約するだけですぐ  
迎えに来てくれる、新しい交通システムです。三島駅、下土狩駅周辺概ね3キロメートルのエリアで、移住者  
も含めた町民の移動需要の把握のために行う実証運行です。停留所  
SPICEBOX

24 下土狩駅

運行期間 2025年8月1日.金 ▶ 10月31日.金 (土日祝含)

時間 毎日8:30～18:30まで運行

料金 大人 350円 小学生 200円 未就学児 無料

## 交流イベント開催

主要停留所で交流イベントも行い、  
オンデマンド交通による外出支援と  
あわせて魅力的な出合いによる  
コミュニティ活性化を企図します。

## オンデマンド交通実験とは?

利用者の行動様式にあわせて、行き  
たいときに停留所40カ所に移動で  
きる「オンデマンド形式」の交通の可  
可能性を見極める実験です。本実験に関する詳細は  
特設サイトをご覧ください

spicebox-nagaizumi.com

ふじのくにフロンティア推進エリア形成事業費補助金活用事業

主催 長泉町 / 受託事業者 合同会社うさぎ企画

お問い合わせ | 長泉町企画財政課 055-989-5504 (平日9:00～17:00)

アプリの操作方法・  
停留所40カ所は  
裏面へ

# 停留所 MAP

停車位置の詳細は  
こちらをcheck



この停留所表示のある  
場所でお待ちください。

長泉町公式 LINE から  
乗車予約します

まずは

右の二次元コードより  
長泉町LINEを  
「友達登録」



## 下長窪エリア

- ① ウェルディ長泉
- ② 下長窪公会堂
- ③ 尾尻公園

## 納米里エリア

- ④ 長泉なめり駅
- ⑤ 長泉町健康公園

## 上土狩・桜堤エリア

- ⑥ クリースコーピー&TEA長泉桜堤店
- ⑦ セリザワスポーツ
- ⑧ 米山文庫こども図書館

## 中土狩エリア

- ⑨ フレスポ長泉・パルながいずみ
- ⑩ マックスバリュ長泉中土狩店
- ⑪ ノジマ・さわやか前
- ⑫ 長泉町役場
- ⑬ MISTO
- ⑭ クリエイトSD 長泉東中土狩店
- ⑮ しずてつストア 長泉店
- ⑯ 中土狩第一公民館
- ⑰ 多田商店

## 下土狩エリア

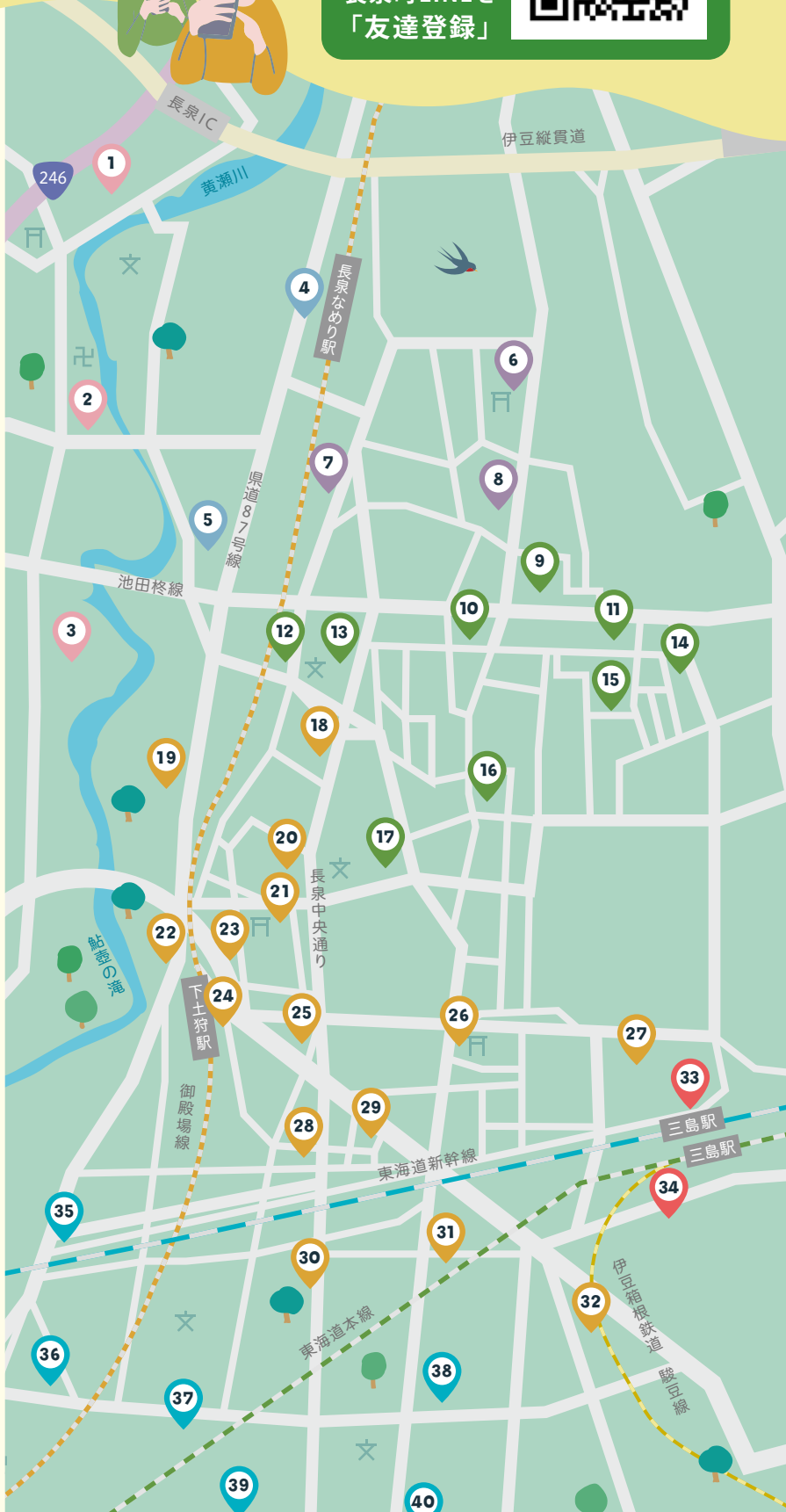
- ⑱ 世界一小さな公園
- ⑲ 長泉産直市
- ⑳ ベルフォーレ(長泉文化センター)
- ㉑ 割狐塚稲荷神社
- ㉒ 鮎壺公園
- ㉓ 後藤精肉店
- ㉔ 下土狩駅
- ㉕ マックスバリュエクスプレス長泉店
- ㉖ 八幡神社
- ㉗ 東平商会
- ㉘ アワテンボウ (awatenvou) 北
- ㉙ 下山米穀
- ㉚ ストーリーズ
- ㉛ 南部スポーツ広場
- ㉜ 西村医院

## 三島エリア

- ㉝ 三島駅北口
- ㉞ 楽寿園

## 竹原・本宿エリア

- ㉟ 27LAYERS
- ㊱ 池田病院
- ㊲ 南部地区センター
- ㊳ クリエイトSD 長泉竹原店
- ㊴ 竹原グラウンド
- ㊵ マックスバリュ長泉竹原店



アプリ操作が不安な方は、長泉町企画財政課 TEL055-989-5504 (平日9:00~17:00)までご連絡ください

## step 1

町公式LINEの  
「SPICE BOX  
予約」をタップ



## step 2

「ユーザー登録  
して乗ってみる  
」をタップ



## step 3

必須項目を入  
力し「登録す  
る」をタップ



## step 4

配車予約開始  
のため「予約  
する」をタップ



## step 5

支払い方法  
を選択し、「支  
払う」をタップ



## step 6

出発地と到  
着地を選択  
して「次へ」  
をタップ



## step 7

希望時刻と  
乗車人数を  
設定し「仮予  
約」をタップ



## step 8

予約内容を確認後「予約確定」をタップし、配車を確定する

