

会 議 議 事 録

件 名	令和 8 年度第 1 回長泉町地域公共交通協議会
日 時	令和 8 年 5 月 21 日（木） 午後 2 時～午後 3 時 30 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・副会長選任）

（略）

2 委員及び事務局紹介

（略）

3 報告事項

富士急シティバス駿河平線退出について

※資料 1 参照

〔事務局〕（補足説明）

4 月に地元区への説明会を実施した。バス事業者から駿河平線退出の説明、町からは今後の代替交通となる公共交通の事例や地域にとって持続可能な公共交通が何かということを今後、区として考えていただきたい旨を説明した。

4 協議事項

（1）令和 8 年度のスケジュール ※資料 2 参照

1 協議会の開催

本日の第 1 回から、7 月頃、12 月頃、2 月頃の 4 回程度開催する予定

2 令和 8 年度の主な施策の取組について

- ・ サービス水準の改善、交通結節機能の拡充
- ・ 路線バスの維持、公共交通に関する情報発信、利用促進策
- ・ 新技術を活用したモデル事業
- ・ 高齢者等の移送サービスの充実、地域が主体となる移送サービス
- ・ 長泉町地域公共交通計画の改訂

【質疑】

〔委員〕

バスロケーションシステムは簡易的なものか。また、町のホームページから確認できるものか。

【事務局】

町独自のものであり簡易的なものではあるが、コミュニティバスが現在運行している位置まで確認できるものである。町ホームページに URL が掲載されている。

【審議結果】

挙手全員で説明した令和 8 年度のスケジュールについて承認。

(2) 長泉町地域公共交通計画 令和 7 年度公共交通施策の分析評価

令和 3 年 3 月に策定した長泉町公共交通計画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。資料の最後の 2 枚が長泉町地域公共交通計画の該当箇所を抜粋したものであり、本評価はこれら交通計画における「数値指標・目標値」に基づき行っている。 ※資料 3 参照

【質疑】

【委員】

移動困難者のドアツウドア型デマンド交通のデマンド交通のカバー率が100%となっているのが、計画に記載のカバー率の算出方法で計算すると100%にならないが、100%となっている理由はなぜか

【事務局】

令和 4 年度までは計画に記載の計算式であったが、マイナンバーカード活用タクシー利用助成事業を導入したことによって移動困難者のドアツウドア型デマンド交通の確保が可能となったことで令和 4 年度以降カバー率が100%となった。

【審議結果】

挙手全員で説明した令和 7 年度の公共交通施策の分析評価について承認。

(3) 令和 8 年度 A I オンデマンド交通の実施について ※資料 4 参照

令和 6 年度、7 年度に実施したニーズ調査の結果を踏まえた上で、令和 8 年度は停留所の拡充やゾーン制運賃の導入、電話での予約を可能とし本格運行を実施。

※運賃については 7 月頃に実施する運賃料金部会において協議予定。

運行内容

(1) 運行時間：午前 8 時 30 分から午後 5 時 30 分の 9 時間（うち、休憩 1 時間）

(2) 予約方法：長泉町公式 LINE 上の専用アプリを通じた予約

電話予約（役場開庁日の午前 8 時 30 分～午後 5 時まで）

(3) 車両台数：ワゴン車（8～9 人乗り）を 1 台と小型車（4 人乗り）1 台

※月曜日・火曜日などの利用が低下する日においてはワゴン車 1 台のみの運行とする。

(4) 支払い方法：クレジットカードによる事前決済または車内での現金決済

【質疑】

[委員]

運行時間を午前 9 時～午後 6 時だったものを午前 8 時30分～午後 5 時30分とした理由は？

[事務局]

予算内に収める必要があることから運行時間を 9 時間と設定し、実証運行では夕方の利用もあったが、朝の時間の方が、利用者数が多かったため午前 8 時30分からの運行とした。

[委員]

今回停留所の見直しがあるが、本格運行後も見直しはしていただけるのか。

[事務局]

今後も利用状況に応じ見直しの検討をしていく予定である。前提としてタクシー事業との棲み分けから停留所は40か所がベースとなる。

[委員]

本格運行ということで次年度以降も事業を継続していくと思うが、かなりの費用が掛かる事業であり、持続可能な運行となるよう検討していただきたい。費用面や住民の満足度の面も考慮して今後も継続できる内容としていただきたい。

[事務局]

採算性が重要であると認識している。従前実施していた循環線の実証運行にかかる費用を上限とし、今後も実施する予定。

[副会長]

予約方法の周知はどのようにするのか。また、電話予約の受付はコールセンターのような窓口を設けるのか。

[事務局]

広報ながいずみやホームページ、SNS にて周知する予定である。コールセンターを設ける場合、さらに費用が発生することから電話予約については事務局にて実施予定。また、他市町の類似事例だと電話予約が全体の利用のうち 1 割程度だったこともあり、日常業務に支障が出ない範囲だと想定している。

[会長]

実証においてもスマートフォンの操作に不安のある方で利用したいという声があった。事務局から説明したとおり、電話予約が殺到するものではない想定のため事務局にて行う。想定を上回った場合は改めて検討する。

[委員]

資料には令和 9 年 3 月31日までとなるが、本格運行として翌年 4 月以降（令和 9 年度）も実施するにはこの記載で問題ないのか。

[事務局]

行政の特性上、年度単位での予算となるため資料上問題ない。

【審議結果】

挙手全員で説明したA I オンデマンド交通実証運行の実施について承認。

(4) 長泉町地域公共交通計画の改訂について ※資料5 参照

今回の協議会では第2次公共交通計画の序章、第1章、第2章の内容となる。

- ・序章 計画の策定にあたって
- ・第1章 公共交通の現状と課題
- ・第2章 基本的な方針

[会長]

計画の全体像が見えていないが、現時点で意見等あればいただきたい。

【質疑】

[委員]

資料記載のマスタープランや立地適正化計画の改訂があれば、新たな計画との紐付を確認いただき、うまく計画に組み込んでいただきたい。

[事務局]

改訂は直近で予定していないが、内容の整合性を図っていききたい。

[委員]

歩きたい町と公共交通の結びつきがうまくイメージできない。今後、具体的な内容が示されと思うが、イメージがしやすいものを検討していただきたい。

[会長]

ご指摘のとおり言葉が独り歩きしないようわかりやすい（イメージしやすい）ものを今後検討していく。全体像が見えづらいため、次回以降にすべてを作成したものにてご審議いただければと思う。

[副会長]

自動運転バスの状況について、静岡県ではどのような状態なのか。

[委員]

自動運転の取組については、これまで県や市町がそれぞれの施策に応じて実証実験を行い、導入の可能性を検討してきた。その過程で、自動運転の社会実装には費用負担など様々な課題があることも明らかになっている。限られた資源の中で、各市町は自らの状況に合わせた最適な交通手段を模索している。そのため、現状では自動運転以外の方法で地域公共交通の維持・確保を優先する市町もある一方で、自動運転の社会実装を引き続き推進している市町もある。県としては、早期の社会実装を目指して市町の自動運転への取組を支援しつつ、その後は県内全体への横展開を図っていききたいと考えている。

[委員]

自動運転バスの取り組みは推進されているが、運転手でないと防ぎきれない突発的な飛び出しなどへの対応が改善されない限り、実走はまだ難しいのではないかな。

[委員]

地域が主体となる移送サービスはどのような部分に組み込まれるのか。

[事務局]

現時点で具体案は記載されていないため、今後の課題とさせていただきたい。

[会長]

表現が難しい部分である。例えば池田区では地域住民などが主体となり、移動支援の実施がされている。他地区においてもこのようなものを実施するのかどうかというところである。地域特性と地域主体について精査し、今後示したい。

【審議結果】

ご指摘のあった事項について修正を加え、次回、全体像と合わせてご協議いただく。

5 報告事項

(1) 長泉町コミュニティバスの運行状況

※資料6 参照

【質疑】

[委員]

南北線の3月の利用が非常に多いがなぜか。

[事務局]

調べたが要因までは解明できなかった。

(2) デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況

※資料7 参照

【質疑】

[委員]

ももタクの乗合率は悪くない数値である。運賃改定後も利用者数が減らないことはプラス要素である。

(3) ハッピーライド in 静岡プロジェクトの実施について（静岡県交通政策課）

※資料8、9 参照

【質疑】

[委員]

ハッピーライド in 静岡プロジェクトの利用実績について、これまで、2日間連続で参加した利用者はいるのか。

[委員]

令和7年度に実施した「ハッピーライド in 静岡プロジェクト」について、県内の学校に通う小学生の保護者（乗車当日の付添人も含む）に対して行ったアンケート調査により、2日

間連続で参加した利用者がいることが確認できた。しかし、同アンケート調査結果によると、一部で連日参加している利用者がいる一方、バス無料デー開催日に予定が合わず両日不参加となった方が多数いた。過去の実績等を踏まえ、令和８年度実施においては、開催日程の拡大等により、さらなる利用促進に努めていきたい。

6 その他

長泉町地域公共交通事業者物価高騰緊急支援事業について ※資料なし

国庫補助「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」を活用し、交通事業者に対して燃料費の高騰に関する支援事業を実施したいと考えている。具体的な内容については長泉町議会６月定例会にて補正予算が確定したのち、告示などにより交通事業者に通知する。

7 閉会

令和8年度 第1回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時:令和8年5月 21 日(木)

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 委員及び事務局紹介

3 報告事項

富士急シティバス駿河平線退出について

資料1

4 協議事項

(1) 令和8年度のスケジュール

資料2

(2) 長泉町地域公共交通計画 令和7年度公共交通施策の分析評価

資料3

(3) 令和8年度 AI オンデマンド交通の実施について

資料4

(4) 長泉町地域公共交通計画の改訂について

資料5

5 報告事項

(1) 長泉町コミュニティバスの運行状況

資料6

(2) デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況

資料7

(3) ハッピーライド in 静岡プロジェクトの実施について(静岡県交通政策課)

資料8、9

6 その他

長泉町地域公共交通事業者物価高騰緊急支援事業について

7 閉会

駿河平線の退出について（富士急シティバス(株) 駿河平線）

1. 当社の現状

当社は、運転者不足から各路線について減便を進めております。

また、本路線にかぎらず、運行コストについては、近年の物価高騰に加えて、運転者不足への対策として待遇改善を行っていること、労働についての規制強化が行われており、同じ仕事に対する必要運転者数が増えていること(いわゆる2024年問題)から、年々増大しております。

2023年10月に運賃改定を行いました、それでもなお赤字が解消されていません。2024年頃からは物価の高騰もあり、路線補助金と経費の実態に乖離が拡大しており、補助を受けてもともと赤字ですが、その度合いが拡大しております。



2. 駿河平線の現状と変更について

現在、駿河平線では小学生の利用人数は、三島駅行(登校)25~30名程度、駿河平行(下校)15~25名程度の利用が見られます。小学生以外の駿河平地区の利用については、1便あたり数名程度となっています。

路線バス運転者が不足している状況において、バスを利用しないと移動できない数十名の小学生に特化した輸送とさせていただきます。

つきましては、バスによる輸送は三島駅(南口)～がんセンター間を基本として「がんセンター線」に統合し、がんセンター～駿河平については、小学生の利用がある場合については、駿河平までの輸送を行う形といたしたく、退出を申出させていただきます。

前述の通り、2026 年秋以降は、長泉町と共同で、駿河平地区の小学生の輸送を行います。

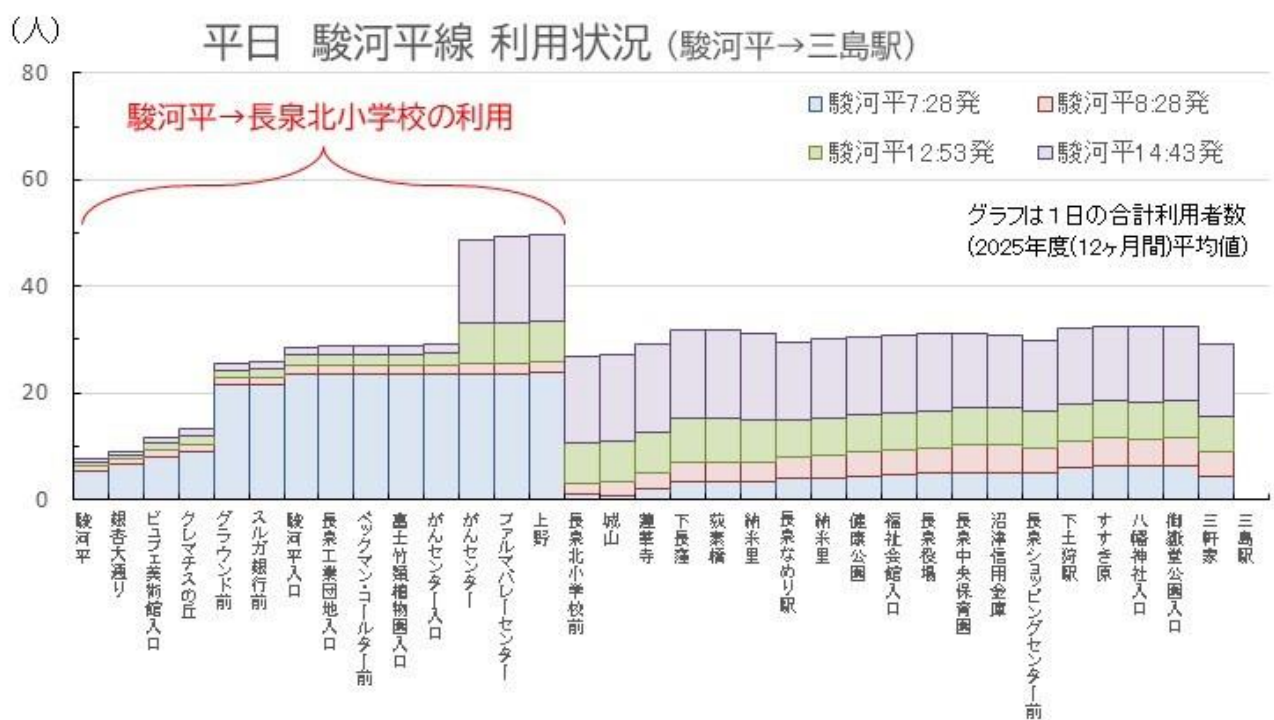
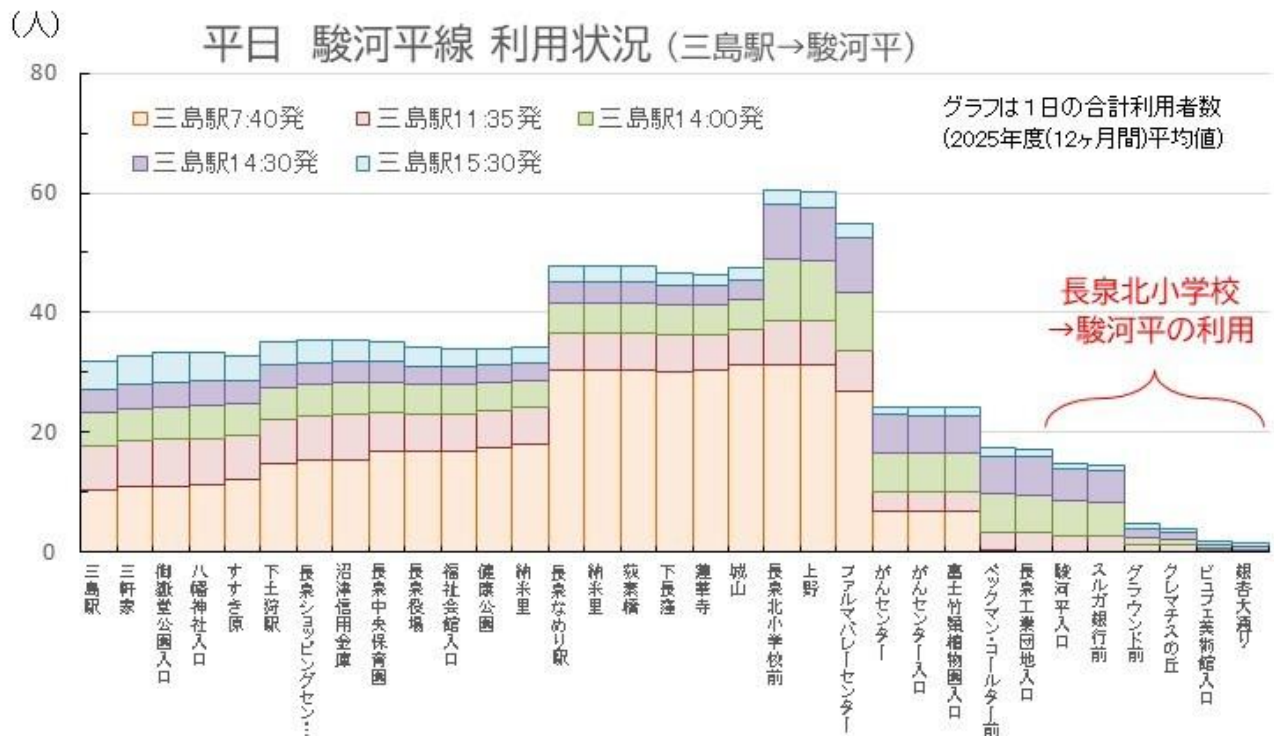
駿河平線の機能の移行について

駿河平線の主要な役割は他の系統に振り替えることにより維持をします

- 駿河平線は、鉄道駅(三島駅、下土狩駅、長泉なめり駅)から県立静岡がんセンターへのアクセス路線
→今後、がんセンターへのアクセス機能は、引き続き運行する三島駅～がんセンター線の各系統
(国庫補助路線およびその以外の系統)に振り替えることにより役割を果たします
- 駿河平線は駿河平地区における小学生の通学移動を担っています。
→今後は、長泉町と調整し、共同で長泉北小学校～駿河平地区の小学生輸送を確保します。

駿河平線の利用状況

このグラフは各バス停間における乗車状況(乗車人数)を記載したもので、その区間で乗っているお客さまが多いほど、グラフが伸びる形になります。



長泉北小学校での降車約 23.0 名は、小学生の通学利用

令和 8 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 8 年 5 月 21 日	・ 令和 8 年度のスケジュール ・ 公共交通施策の分析評価 ・ AI オンデマンド交通の運行について ほか
第 2 回	令和 8 年 7 月頃	・ AI オンデマンド交通（運賃協議会） ・ 地域公共交通計画の改訂について
第 3 回	令和 8 年 12 月頃	・ 地域間幹線系統の事業評価 ・ 自主運行バス・デマンド乗合タクシーの運行状況 ・ 地域公共交通計画の改訂について ほか
第 4 回	令和 9 年 2 月頃	・ 地域公共交通計画の改訂について

※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く場合があります。

※協議・報告事項は予定であり、変更する場合があります。

2. 令和 8 年度の主な施策（取組）

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（改訂版）P. 65・66	施 策
⑤サービス水準の改善 ⑥交通結節機能の拡充	・ 利用ニーズに応じたコミュニティバス車両の適正化によるサービス水準改善の検討 ・ 下土狩駅を拠点とした交通結節機能の拡充の検討
②路線バスの維持 ⑦公共交通の情報提供 ⑧公共交通の利用促進策	・ バスマップの配布 ・ 広報の掲載などによる利用促進 ・ バスロケーションシステムによる運行状況の提供
⑨新技術を活用したモデル事業	令和 8 年 8 月頃から令和 9 年 3 月 31 日まで有償にて AI オンデマンド交通本格運行を予定。
③高齢者等の移動サービスの充実 ④地域が主体となる移送サービス	交通空白地が発生した場合において、デマンド交通の導入検討や地域が主体となる移送サービス等の導入を検討する。
長泉町地域公共交通計画の改訂	長泉町地域公共交通計画の計画期間が令和 9 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策定する。

長泉町地域公共交通計画 令和 7 年度公共交通施策の分析評価

数値指標		R 7 目標値	R 7 実績値	備考
(1) 公共交通の利用者数		500 千人	490 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)	11.1%	
(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 (維持)	1,463.7 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		100.0%	100.0%	
(5) 住民意識調査 の結果	公共交通 の満足度	30.0%	—	※ 1
	公共交通 の充実	—	30.0%	
(6) 情報提供施策等の実施		各 1 回	情報提供 3 回 利用促進 3 回	
(7) 新技術の導入検討		1 件	1 件	

- ※ 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	R8
目標値	495 千人	495 千人	500 千人	500 千人	500 千人	500 千人
実績値	476 千人	471 千人	510 千人	551 千人	490 千人	-
目標-実績	-19 千人	-24 千人	+10 千人	+51 千人	-10 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 7 年度 要因分析	- 働き方改革関連法による、いわゆる 2024 年問題によりバス事業者の深刻な運転手不足が発生し、減便に伴う利用者数の減少となったと考えられる。 - 減便対応が生じなかったコミュニティバスは新型コロナウイルス感染症の影響が和らぎ、外出が増える等の生活行動の変化により公共交通の利用者数が増加した。					
備 考	路線バス及びデマンド乗合タクシー「ももタク」の利用者数は前年度と比較し減少している。					

(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	R8
目標値	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%
実績値	13.9%	15.8%	12.6%	9.7%	11.1%	-
目標-実績	-9.1%	-7.2%	-10.4%	-13.3%	-11.9%	-
算出方法	コミュニティバス「南北線」「循環線」と「ももタク」の前年度の運賃収入÷コミュニティバス「南北線」「循環線」と「ももタク」の前年度の運行経費×100					
令和 7 年度 要因分析	コミュニティバスの利用者数が増加したことに伴い、運賃収入は増加するも、原油高騰による燃料費や人件費の上昇により、運行経費が増加したことにより収支率が目標値に達していないものと考えられる。					
備 考	- コミュニティバスの利用者数は増加傾向にあるが、コロナ禍以前の水準までは回復していない。 - 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利用促進やももタクの乗合率の向上を図っていくことなど、収支率を改善していく必要がある。					

(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	R8
目標値	317.0 円/人	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	934.6 円/人	1,616.7 円/人	1,463.7 円/人	-
目標-実績	+161.5 円/人	+256.1 円/人	+617.6 円/人	+1,299.7 円/人	+1,146.7 円/人	-
算出方法	コミュニティバス「南北線」「循環線」と「ももタク」の前年度の運行委託料÷ コミュニティバス「南北線」「循環線」と「ももタク」の前年度の年間利用者数					
令和 7 年度 要因分析	・公的資金投入額の増加要因として、コミュニティバスの運行経費の増加（P 5 参考資料参照）などによる。 ・コミュニティバスの利用者数は増加しているが、令和 2 年度以降同水準で推移している。					
備 考						

(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	R8
目標値	30.2%	30.2%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
実績値	29.0%	29.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-
目標-実績	-1.2%	-1.2%	0	0	0	-
算出方法	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					
令和 7 年度 要因分析	・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。 ・令和 4 年 10 月からマイナンバーカード活用タクシー利用助成事業を開始したことに伴い、ドアツウドア型デマンド交通のカバー率は 100%となった。					
備 考	ドアツウドア型デマンド交通圏域に変更はない。※ 1					

※ 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	R8
目標値	17.3%	20.5%	23.6%	26.8%	30.0%	30.0%
実績値	27.6%	33.0%	35.1%	30.0%	30.0%	－
令和7年度 要因分析	毎年度回答者が変わること、サンプル数が少ないことから数値のブレが大きい傾向にあり、目標値は達成しているものの令和5年度より実績値は低下している。					
備考	・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。※1 ・マイナンバーカード活用タクシー利用助成事業は、令和4年10月から本格運行に移行しており、移動困難者の公共交通の充実が図られている。					

※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	R8
目標値	各1回	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	4回	3回	3回	－
利用促進策 実績値	0回	0回	3回	4回	3回	－
令和7年度 要因分析	・情報提供施策は、「長泉町 BUSMAP」の配布や広報ながいずみ・町ホームページへの掲載を行い、公共交通の周知を行った。 ・利用促進策は、ながいずみ観光交流協会と協力し、「長泉町コミュニティバス停周辺見どころマップ」の配布と「コミュニティバスを活用した町内周遊ミニツアー（R7.12）」の実施、「ハッピーライド（小学生バス無料デー）（R7.12）」を実施した。					
備考						

(7) 新技術の導入検討

令和8年度に新しい技術の導入の達成状況の確認をすることとしているため、本年度は分析を行わない。（参考：令和5年12月に自動運転バス実証、令和6年8月、令和7年8月～10月にAI オンデマンド交通実証運行を実施）

参考資料

コミュニティバス（長泉清水循環バス（R5年1月まで運行）南北線・循環線A・循環線Bの
運行経費

	R1	R2	R3	R4※	R5	R6
コミュニティバス 運行経費	16,371,473 円	22,100,386 円	19,721,430 円	22,870,212 円	43,877,892 円	48,705,600 円
運送費	15,813,142 円	21,209,303 円	19,100,503 円	22,147,712 円	42,313,885 円	46,969,574 円
一般管 理費	536,689 円	855,954 円	572,056 円	621,723 円	1,372,338 円	1,582,429 円
営業外 費用	21,642 円	35,129 円	48,871 円	100,777 円	191,669 円	153,597 円

※令和5年1月23日から再編運行（南北線・循環線A・循環線B）を開始した。

出典：運行業務委託実績報告書（各路線）

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れます。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	R 8
(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) ドアツウ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

(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」（令和4年12月実証運行終了）については、実証運行中は対象外とします。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。

令和 8 年度 AI オンデマンド交通の実施について

首都圏からの移住者や地域における自家用車を持たない住民が、車を持たずとも移動しやすい環境の創出に向け、町内における交通主要拠点である下土狩駅と、周辺エリアの交通主要拠点である三島駅周辺エリアにおいて、令和 6 年度、7 年度に実施したニーズ調査の結果を踏まえた上で、令和 8 年度は停留所の拡充やゾーン制運賃の導入、電話での予約を可能とし本格運行を行う。

令和 7 年度第 6 回地域公共交通協議会（書面開催）において、運行概要は以下のとおり承認をいただいた。今回の協議では令和 7 年度の実証運行結果に基づき、事務局にて停留所案を作成したため、協議いただきたい。なお、運賃については 7 月頃に実施する運賃料金部会において協議予定。

【運行概要】

1 運行エリア

下土狩～中土狩地区を中心とする概ね 4 キロ圏内

停留所は令和 7 年度同様 40 か所程度とし、要望のあった停留所のうち、循環線の運行エリアであった「南一色エリア」に新たに停留所を設置する。

2 対 象 者

どなたでも可

3 実証運行期間

令和 8 年 8 月頃から令和 9 年 3 月 31 日までの毎日

4 運行内容

(1) 運行時間：午前 8 時 30 分から午後 5 時 30 分の 9 時間

（うち、休憩 1 時間）

(2) 予約方法：長泉町公式 LINE 上の専用アプリを通じた予約

電話予約（役場開庁日の午前 8 時 30 分～午後 5 時まで）

(3) 車両台数：ワゴン車（8～9 人乗り）を 1 台と小型車（4 人乗り）1 台

ただし、月曜日・火曜日などの利用が低下する日においてはワゴン車 1 台のみの運行とする。

(4) 支払い方法：クレジットカードによる事前決済または車内での現金決済

5 運 賃

1 乗車あたり 大人 350 円、450 円 子ども 200 円、300 円（未就学児は無料）

※距離に応じたゾーン制運賃の導入を予定（3 キロメートルで切り替え）

※運賃については運賃協議会にて決定

6 根拠法令

道路運送法第 4 条

7 運行予定事業者

補正予算確定後（6 月 16 日以降）に入札にて決定予定

8 その他

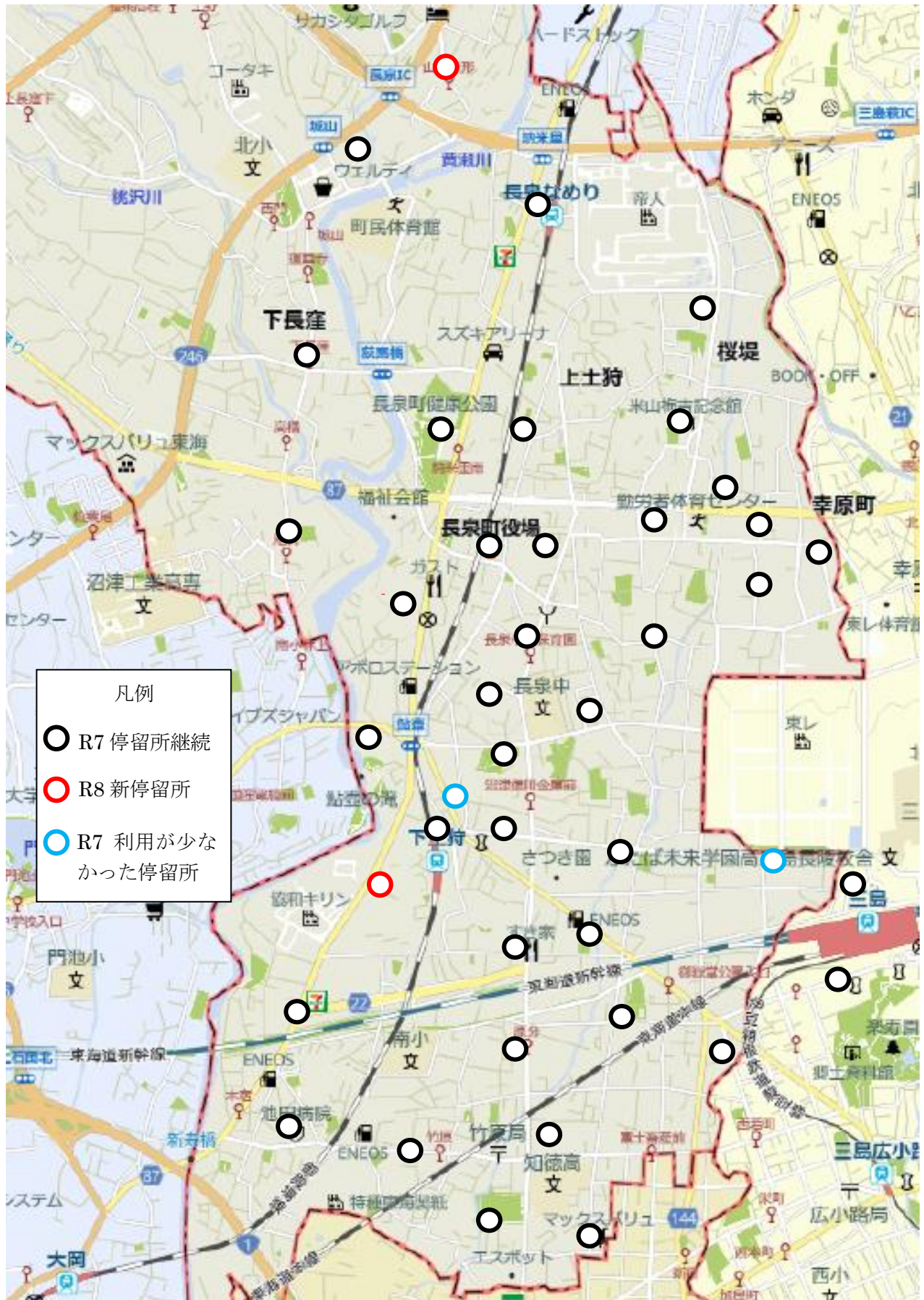
本事業は国土交通省の「令和 8 年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト）」を活用して実施（令和 8 年 4 月 27 日採択）。



※車両イメージ
（令和 7 年度運行車両）

【協議事項】 令和8年度 AI オンデマンド交通の停留所について

- ・ 停留所は昨年度同様 40 か所とする。
- ・ 利用が少ない停留所を見直し、新たに南一色第2公民館、ファミリーマート長泉鮎壺店に停留所を設置したい。



【参考】令和7年度 AI オンデマンド交通実証実験停留所ごと利用回数

乗車地点		降車地点	
停留所	回数	停留所	回数
三島駅北口	419	三島駅北口	584
楽寿園	245	楽寿園	520
しずてつストア 長泉店	116	ノジマ・さわやか前	122
下土狩駅	106	しずてつストア 長泉店	103
クリエイト SD 長泉竹原店	104	下土狩駅	101
長泉町役場	103	ストーリーズ	100
マックスバリュ長泉中土狩店	97	八幡神社	84
アワテンボウ (awatenvou) 北	93	アワテンボウ (awatenvou) 北	83
ウェルディ長泉	93	下山米穀	83
長泉なめり駅	88	ウェルディ長泉	81
八幡神社	88	クリエイト SD 長泉竹原店	72
下長窪公会堂	85	長泉町役場	70
マックスバリュ長泉竹原店	82	ベルフォーレ(長泉文化センター)	69
尾尻公園	73	長泉なめり駅	62
マックスバリュエクスプレス長泉店	71	米山文庫こども図書館	62
多田商店	71	西村医院	56
鮎壺公園	70	マックスバリュ長泉中土狩店	50
セリザフスポーツ	69	長泉町健康公園	46
南部地区センター	69	尾尻公園	43
長泉町健康公園	59	池田病院	40
タリーズコーヒー&TEA 長泉桜堤店	58	竹原グラウンド	39
フレスポ・パルながいずみ	58	マックスバリュ長泉竹原店	38
クリエイト SD 長泉東中土狩店	52	多田商店	38
竹原グラウンド	52	中土狩第一公民館	35
中土狩第一公民館	52	タリーズコーヒー&TEA 長泉桜堤店	29
長泉産直市	46	マックスバリュエクスプレス長泉店	29
西村医院	44	南部地区センター	28
池田病院	44	フレスポ・パルながいずみ	27
27LAYERS	42	世界一小さな公園	27
世界一小さな公園	39	長泉産直市	24
ノジマ・さわやか前	37	27LAYERS	22
ベルフォーレ(長泉文化センター)	29	クリエイト SD 長泉東中土狩店	21
南部スポーツ広場	28	下長窪公会堂	20
MISTO	25	南部スポーツ広場	19
ストーリーズ	23	セリザフスポーツ	18
米山文庫こども図書館	23	MISTO	13
下山米穀	22	割狐塚稻荷神社	12
割狐塚稻荷神社	13	鮎壺公園	11
東平商会	9	後藤精肉店	9
後藤精肉店	2	東平商会	9

さまざまな出会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

停留所
SPICEBOX

24 下土狩駅

三島駅・中土狩・下土狩など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。

運行期間

2025年 8月1日(金) ▶ 10月31日(金)

時間 8:30～18:30 (土日祝含め毎日運行)

料金 大人 350円 小学生 200円 未就学児 無料

中学生以上

交流イベントも開催

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
魅力的な出会いによるコミュニティ活性化を企図します。

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 米山文庫子ども図書館

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

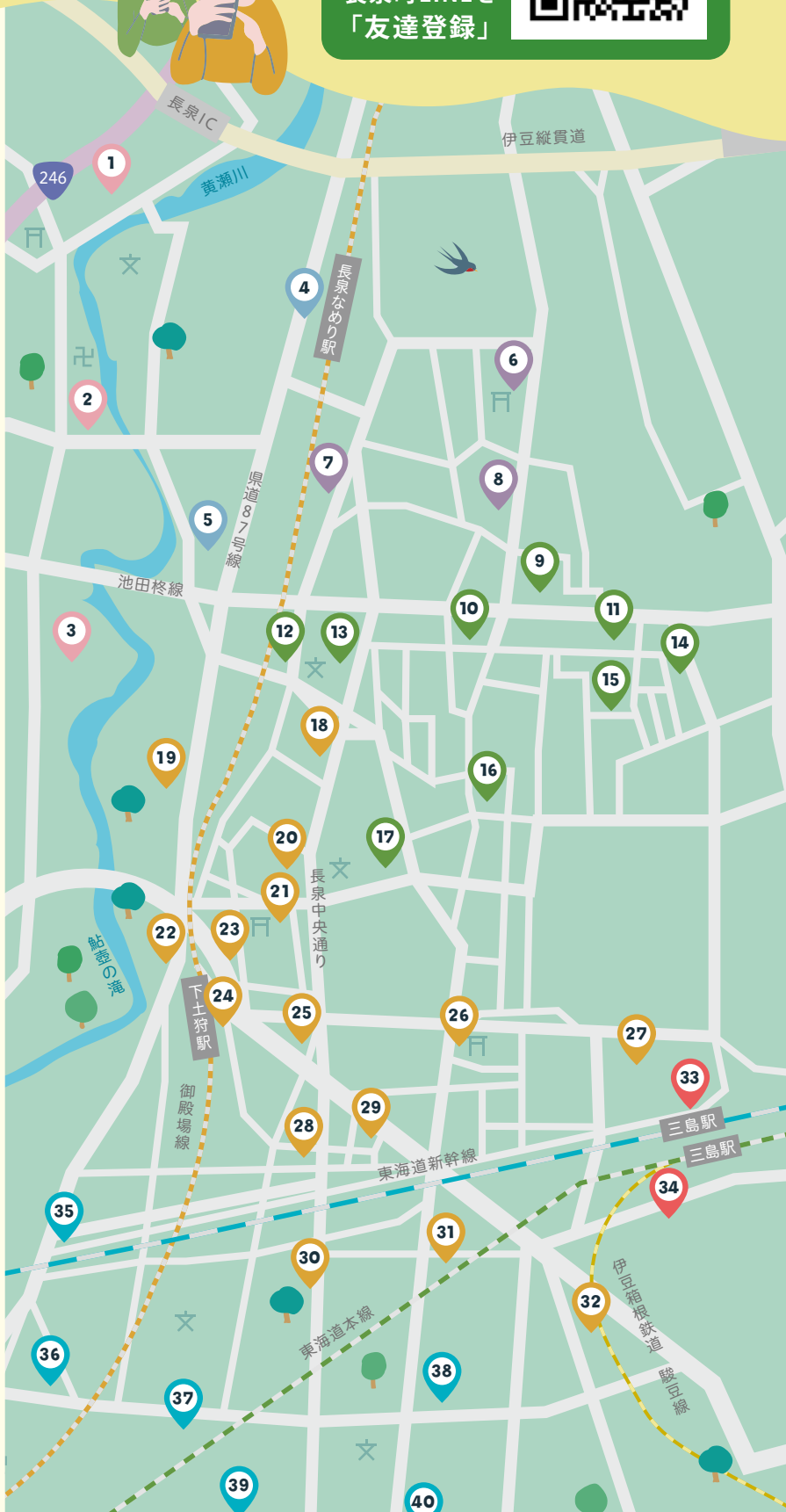
- ⑱ 世界一小さな公園
- ⑲ 長泉産直市
- ⑳ ベルフォーレ(長泉文化センター)
- ㉑ 割狐塚稲荷神社
- ㉒ 鮎壺公園
- ㉓ 後藤精肉店
- ㉔ 下土狩駅
- ㉕ マックスバリュエクスプレス長泉店
- ㉖ 八幡神社
- ㉗ 東平商会
- ㉘ アワテンボウ (awatenvou) 北
- ㉙ 下山米穀
- ㉚ ストーリーズ
- ㉛ 南部スポーツ広場
- ㉜ 西村医院

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



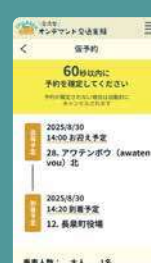
step 7

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



長泉町地域公共交通計画（案）

令和 8 年 5 月時点

目次（令和 7 年度第 5 回長泉町地域公共交通協議会にて協議済みの目次構成）

計画の目次構成	各章の概要（法定記載事項は <u>下線</u> ）
序章 計画の策定にあたって	目的、位置づけ、 <u>区域</u> 、 <u>計画期間</u>
第 1 章 公共交通の現状と課題	人口分布、主要施設（病院・商店等）の立地、鉄道・バス・タクシー等の移動資源の現状と課題
第 2 章 基本的な方針	地域交通が目指す姿（交通体系図）、 <u>目標</u> 、評価指標（KPI）（ <u>基本的な方針</u> 、 <u>計画の目標</u> ）
第 3 章 公共交通施策	目標達成のための施策（ <u>事業及びその実施主体</u> ）
第 4 章 計画の推進方策	目標の進行管理体制、評価スケジュール（ <u>計画の達成状況の評価</u> ）
参考資料	上位関連計画の整理、公共交通の現状に関するデータ、評価指標（KPI）の根拠、策定体制、用語解説、検討経過 等

序章 計画の策定にあたって

1. 目的

多くの地域では、少子高齢化などによる利用者の減少、運転者の減少などにより、地域交通の利便性・生産性・持続可能性が低下しています。この課題に対応し、地域全体の生産性を向上させるためには、町や交通事業者のほか、医療、福祉、教育、観光、経済など多様な関係者が連携し、地域交通を構築することが不可欠です。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域交通法という）」では、地域における主体的な取組や創意工夫、地域の関係者が連携・協働する「共創」を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進める重要性が示されました。

本町ではこれまで公共交通対策として、コミュニティバスの再編やマイナンバーカード活用タクシー利用助成を進めており、これまでの取組を踏まえて、全町的な視点から、多様な主体が協働で持続可能な公共交通体系を構築し、町民等の移動を支えていくことが必要と考え、地域公共交通計画を改定することとします。

2. 計画の位置付け

本計画は、本町の交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針です。

長泉町地域公共交通計画は、以下の3つの役割を持つ計画として策定します。

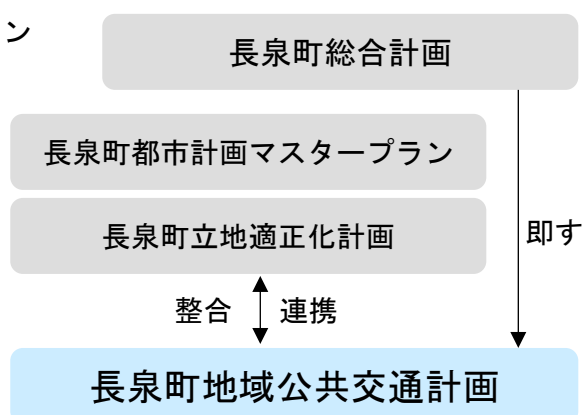
①法律に基づく計画

本計画は、地域交通法に基づく計画として策定します。

②まちづくりの一環としての公共交通マスタープラン

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、総合計画や都市計画マスタープラン等の関連計画との整合を図り、公共交通に関わる事項を位置付ける「公共交通のマスタープラン」です。

特に、長泉町立地適正化計画と合わせて「コンパクト&ネットワーク」を実現するためのプランとして整合を図りながら、活用していきます。



③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、町民、地域団体、交通事業者など、多様な主体が参加、連携して進める必要があります。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針のもとで取り組むための共有ビジョンとして策定します。

3. 区域

本町全域を対象区域とします。

必要に応じて近隣市町のエリアについての記述も行います。

4. 計画期間

本計画の計画期間は令和9年度から令和13年度までの5年間とします。

第1章 公共交通の課題

1. 1次計画における事業の実施状況、目標達成状況の評価

(1) 長泉町地域公共交通計画（1次計画）の概要

長泉町地域公共交通計画（以下、1次計画という。）は、高齢化等の社会情勢を踏まえ、誰もが移動しやすい持続可能な公共交通体系の構築を目指す計画でした。

南北に長い町域の特性に応じ、市街地はバス、郊外はデマンド交通と役割を分担するネットワーク再編を掲げ、移動困難者への支援、MaaS等の新技術導入、交通結節点の強化などを通じ、地域社会のインフラとしての交通環境充実を図りました。

(2) 1次計画の計画期間

令和3年度～令和8年度（6年間）

(3) 基本的な方針、目標

基本的な方針

公共交通の役割

住民等の移動に資する社会インフラ

在るべき姿

**地域特性に合った交通機関の組み合わせによる
持続可能な公共交通体系**

目標

(1) 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築

(2) 移動が困難な町民への重点的な対応

(3) バスの利便性向上

(4) 関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実

(5) 新しい技術の導入

（４）１次計画に基づく事業の実施状況

本町では令和３年３月に１次計画を策定し、「住民等の移動に資する社会インフラ」「地域特性に合った交通機関の組み合わせによる持続可能な公共交通体系」を目指し、各施策を実施しています。施策の実施状況として、「①コミュニティバスの再編」を令和５年１月２３日に実施し、「⑥交通結節機能の拡充」では、令和４年度に長泉なめり駅ロータリーを改修、令和６年度に下土狩駅の駅前広場を改修し、「⑨新技術を活用したモデル事業」として令和５年度に自動運転バスの実証実験を実施するなど、計画の記載事項を着実に実行いたしました。

一方で、「②路線バスの維持」、「③高齢者等の移動サービスの充実」、「⑤サービス水準の改善」等は持続的な改善と支援が求められていることから、事業内容の見直しを行い２次計画においても継続していく必要があります。

事業実施状況を以下に整理します。

【１次計画に基づく事業の実施状況】

施策内容	実施状況
①コミュニティバスの再編	完了
②路線バスの維持	実施
③高齢者等の移動サービスの充実	実施
④地域が主体となる移送サービス	実施
⑤サービス水準の改善 (運賃、運行頻度、運行時間帯等)	実施
⑥交通結節機能の拡充	実施
⑦公共交通の情報提供	実施
⑧公共交通の利用促進策	実施
⑨新技術を活用したモデル事業	実施

(5) 計画の達成状況

1次計画において定めた目標を実現するために、設定した7つの数値指標の達成状況については、目標(2)ドアツウドア型デマンド交通のカバー率が100%となり目標を達成しました。また、情報提供や利用促進施策も目標回数を上回る実績を上げています。

一方で、深刻な課題も浮き彫りになっています。公共交通の利用者数が策定時から微減していることに加え、燃料費や人件費の上昇も大きな要因となり、収支率は23.0%から13.7%へ悪化しました。特に、利用者1人当たりの公的資金投入額は317円から1,189.8円へと約3.7倍に急増しており、地域の足を守るための財政的負担が増大している状況が示されています。

地域公共交通は運賃収入だけで採算をとることが難しくなっています。そのため、2次計画で達成した「移動困難者の足の確保」を維持した上で、国、県、市町からの補助金等の公的負担が過度とならないよう、持続可能な運行体制を維持する工夫が求められます。

【1次計画の評価指標の達成状況】

達成 状況	数値指標	【策定時】 令和2年度	【実績】 令和7年度	【目標】 令和8年度
×	(1)-1 公共交通の利用者数	494,964人	487,517人	500,000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%	13.7%	23.0% (維持)
×	(1)-3 利用者1人当たりの公共交通 のための公的資金投入額	317.0 円/人	1,189.8 円/人	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%	100%	100%
-	(3) 公共交通の満足度	14.1%	-	30.0%
-	(公共交通の充実)	-	30.0%	-
○	(4) 情報提供施策 利用促進策	-	情報提供3回 利用促進3回	各1回
-	(5) 新技術の導入検討	-	-	1件

○：目標を達成した

×：目標を達成できなかった

2. 長泉町における公共交通の課題の整理

1 次計画において位置付けられ継続する事業や近年の社会情勢、町民の意見、本町の上位関連計画などを踏まえ、本町における公共交通に関する課題を整理しました。

課題 1：地域特性に応じた公共交通体系の構築

本町の目指す姿や町民ニーズ（三島駅へのアクセス向上、老後の足の確保、タクシー不足解消など）に対し、現状は深刻な運転手不足や利用者減少によってバスの減便・廃止が進行しており、理想と現実の間に大きなギャップが生じています。

このギャップを埋めるため、南北の地域特性に応じた交通体系の構築が急務です。人口密度が高く駅周辺に都市機能が集積する南部では、渋滞対策やラストワンマイルの接続強化が必要です。一方、坂が多く人口密度が低い北部では、柔軟で効率的な新たな公共交通の導入・定着が求められます。

町全体として、限られた運転手で多くの町民等が乗り合える効率的な運行体制の確立が最大の焦点となっています。

課題 2：外出率低下への対応と歩行者・自転車通行量の増加に向けた施策の検討

本町は「歩きたいまち」の創出や自家用車以外の交通手段への転換を目指し、町民からも安心して歩ける歩行空間の整備が求められています。

しかし現状は、オンライン化等による外出率の低下（特に 49 歳以下）が進んでいます。また、自家用車の利用割合が約 60%と高く、500m～1 km の短距離移動でも約 40%が車を利用する一方、公共交通を「利用していない」町民が 75%に上るなど、過度な自動車依存が課題となっています。

この理想と現実のギャップを埋めるため、単に外出を促すだけでなく、自動車から公共交通や徒歩、自転車（シェアサイクル含む）への転換を促す施策を展開し、「歩きたいまち」へのシフトを図る必要があります。

課題 3：実証運行による検証結果を踏まえた新たな交通手段の検討

町は交通事業者等と連携し、デマンド交通や自動運転車両といった新たな公共交通の導入を目指しています。また、町民からは三島駅などの交通結節点へのアクセス向上を求める強いニーズがあります。

町の施策や町民ニーズを受け、現状ではマイナンバーカード活用タクシー利用助成事業や、三島駅を乗降場所に含む自動運転バス、AI オンデマンド交通の実証実験など、新技術を活用した取組を段階的に進めています。

今後は、本町の公共交通が目指す姿と現状のギャップを埋めるため、実施した実証運行（特に令和 6・7 年度の AI オンデマンド交通）の検証結果を踏まえ、地域ニーズを満たす新技術の本格導入に向けた検討を深める必要があります。

3. 1次計画の施策の2次計画への反映方針

2次計画では、1次計画の達成状況や本町における公共交通の課題を踏まえ、下記の1次計画の施策を継続します。

特に「②路線バスの維持」、「③高齢者等の移動サービスの充実」、「⑤サービス水準の改善」は持続的な改善と支援が求められていることから、事業内容の見直しを行います。

コミュニティバスに関しては「①コミュニティバスの再編」を令和5年1月に実施したため、本計画期間内は、「②路線バスの維持」、「⑤サービス水準の改善」の施策にて維持、改善を図ります。

【1次計画の施策の2次計画への反映方針】

1次計画の施策内容	2次計画への反映方針
①コミュニティバスの再編	②、⑤にて維持、改善を継続
②路線バスの維持	見直し・継続
③高齢者等の移動サービスの充実	見直し・継続
④地域が主体となる移送サービス	継続
⑤サービス水準の改善 (運賃、運行頻度、運行時間帯等)	見直し・継続
⑥交通結節機能の拡充	継続
⑦公共交通の情報提供	継続
⑧公共交通の利用促進策	継続
⑨新技術を活用したモデル事業	継続

第2章 基本的な方針

1. 町の公共交通の将来像

(1) 基本方針

本町の最上位計画である第5次長泉町総合計画における目指すまちの姿や第2次長泉町都市計画マスタープランの目標、長泉町立地適正化計画の目標を踏まえ、基本方針を下記のとおりとします。

【基本方針】

マイカーがなくても豊かに暮らせる“ちょうどいい”まち
～住みたい、歩きたいまち ながいずみ～

【取組の方向性】

- ・町、交通事業者、町民をはじめとするさまざまな関係者が、適切な役割分担の下で連携・協働し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
- ・近接する東海道新幹線三島駅などの立地による交通利便性の良さや自然を肌で感じられる快適な住環境を活かし、マイカーがなくても豊かに暮らせる住みやすいまちづくりを推進します。
- ・都市計画や商業、観光、福祉などの他分野と連携を図りながら、マイカーを持たない町民等を移動制約から解放し、町民も来訪者も歩きたくなるまちづくりを推進します。

(2) 地域公共交通ネットワーク

地域公共交通ネットワークを将来にわたって維持していくためには、交通手段の特性に応じて適切な役割を担い、必要な機能を維持していくことが重要です。

本町とその周辺市町には、鉄道や路線バスをはじめとして多様な交通手段が存在していることから、交通手段別に求められる役割を下表に整理しました。

下表に示す役割を実現するため、国の支援制度である地域公共交通確保維持事業や県の支援により、路線の確保維持及び車両を取得することで、町民等の交通手段を存続させていくことが必要となります。

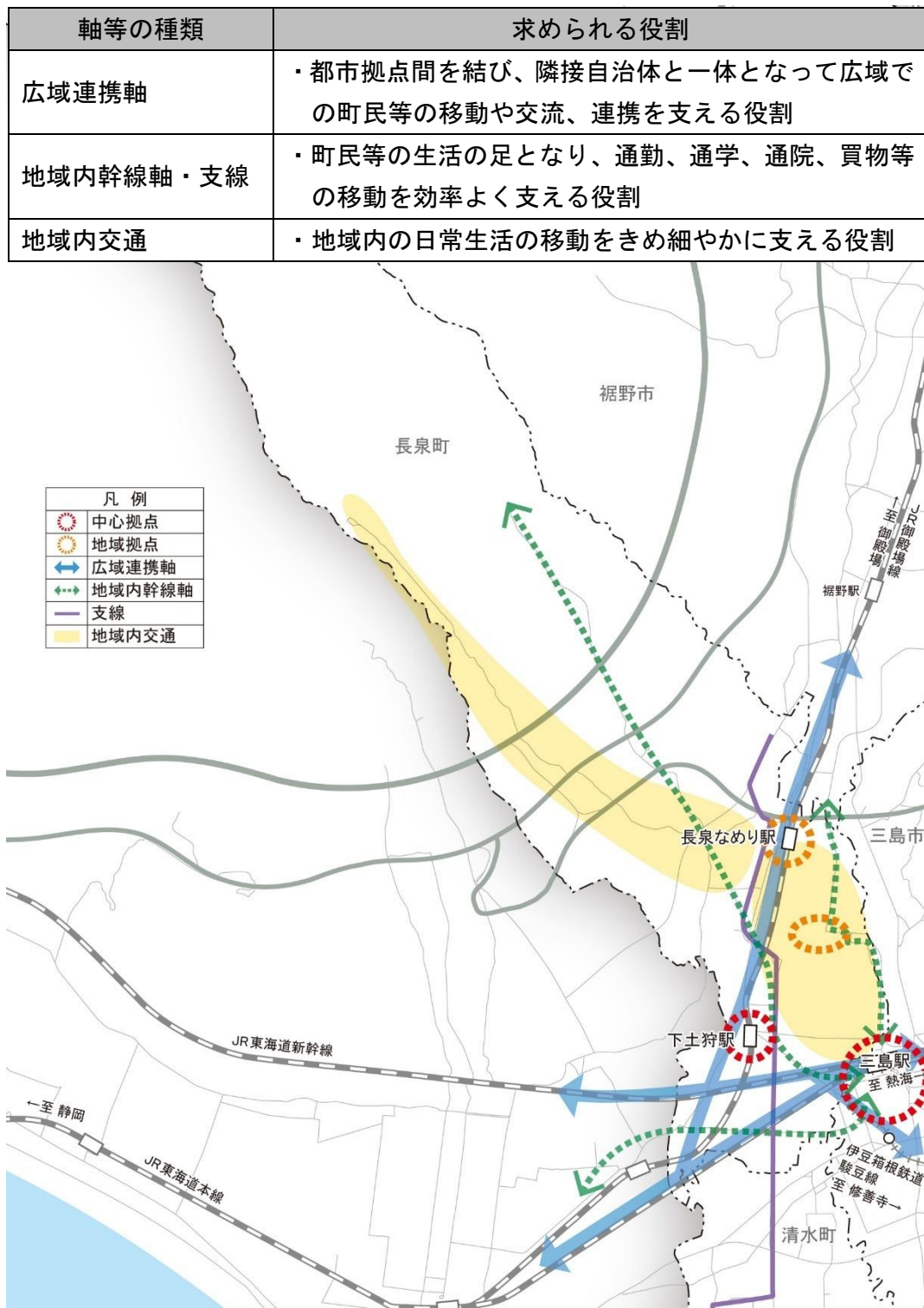
【地域公共交通ネットワークの構成要素】

移動手段 分類		役割	主な路線	実施主体	備考（補助等）
鉄道		・ 町内外の拠点間を運行し、高速で高い輸送力により広域の移動を担う	・ JR 御殿場線 ・ JR 東海道本線 ・ JR 東海道新幹線 ・ 伊豆箱根鉄道駿豆線	・ 東海旅客鉄道	
高速バス		・ 町内と首都圏を結び、鉄道路線の補完的な役割を担う	・ 沼津～渋谷・新宿線	・ 富士急シティバス	
路線バス	幹線	・ 中心拠点と町内主要地点を結び、町民等の日常生活の移動を担う	・ がんセンター線 ・ 桜堤線 ・ 沼津大岡三島線	・ 富士急シティバス ・ 伊豆箱根バス	・ 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
	支線	・ 鉄道や路線バス（幹線）と接続し、町民等の日常生活の移動を担う	・ コミュニティバス南北線 ・ 三島駅～下土狩駅線 ・ 長泉北小学校～桃沢郷線	・ 町 ・ 伊豆箱根バス ・ 東海バス	
タクシー（乗合）		・ 鉄道や路線バスを補完し地域内の日常生活を支える乗合タクシーで、面的なサービスを提供	・ ももタク ・ AI オンデマンド交通（検討中）	・ 町	
タクシー（乗用）		・ 町内全域を対象とした乗用タクシー ・ 路線バスでは対応が難しい時間帯やエリアでのきめ細やかなサービスを提供	・ 町内全域（マイナンバーカードタクシー利用助成事業を含む）	・ タクシー事業者	

(3) 長泉町の公共交通が目指す姿

本町がめざすまちづくりの将来像、町民ニーズ、地域公共交通ネットワークを踏まえ、本町の公共交通が目指す姿は下図のとおりとします。

【長泉町の公共交通が目指す姿（交通体系図）】



2. 目標

第1章で整理した課題と本町の公共交通の将来像を踏まえ、3つの目標を設定しました。

(1) 地域特性に応じた持続可能な公共交通ネットワークの形成

人口密度が高い町南部、緑豊かな郊外居住エリアである町北部の特性に応じた、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目標とします。

(2) 立地適正化計画における拠点エリアのアクセス性向上

まちづくり等と連携して、町民等のお出かけ（買い物・観光・余暇等）を促進し、拠点エリアへの移動の活性化、アクセス性向上を目標とします。

立地適正化計画における拠点エリアは、下土狩駅周辺、長泉なめり駅周辺、池田柵線沿道の3ヶ所です。立地適正化計画における「拠点エリアのアクセス性向上によるにぎわい創出」のための誘導施策のうち、公共交通施策に関しては本計画の施策として位置づけます。

(3) 実証成果を踏まえた柔軟で効率的な公共交通の本格導入

実証実験の結果、AI オンデマンド交通の確実な需要と実用化の可能性を確認できました。今後は、安定して運行を続けるための条件を整理し、柔軟で効率的な公共交通の本格導入と定着を目指します。

【基本方針、課題と目標の対応関係】

基本方針		
マイカーがなくても豊かに暮らせる“ちょうどいい”まち ～住みたい、歩きたいまち ながいずみ～		
課題		目標
課題1： 地域特性に応じた公共交通体系の構築	⇒	目標1 地域特性に応じた、持続可能な公共交通ネットワークの形成
課題2： 外出率低下への対応と歩行者・自転車通行量の増加に向けた施策の検討	⇒	目標2 立地適正化計画における拠点エリアのアクセス性向上
課題3： 実証運行による検証結果を踏まえた新たな交通手段の検討	⇒	目標3 実証成果を踏まえた柔軟で効率的な公共交通の本格導入

下記項目は6月以降に検討予定

第3章 公共交通施策

1. 施策体系
2. 公共交通施策
3. 公共交通施策の実施スケジュール
4. 評価指標（KPI）

第4章 計画の推進方策

1. 目標の進行管理体制
2. 計画・目標の評価スケジュール

長泉町コミュニティバスの運行状況

1. 運行概要

コミュニティバスは、令和5年1月23日より「南北線」「循環線A」「循環線B」の計3路線へ再編したが、実証運行を行っていた「循環線A」「循環線B」は利用者数が増加せず、持続可能な運行をすることが困難であると判断し、令和7年12月26日をもって実証運行を終了した。

(1) 各路線の運行概要

①南北線

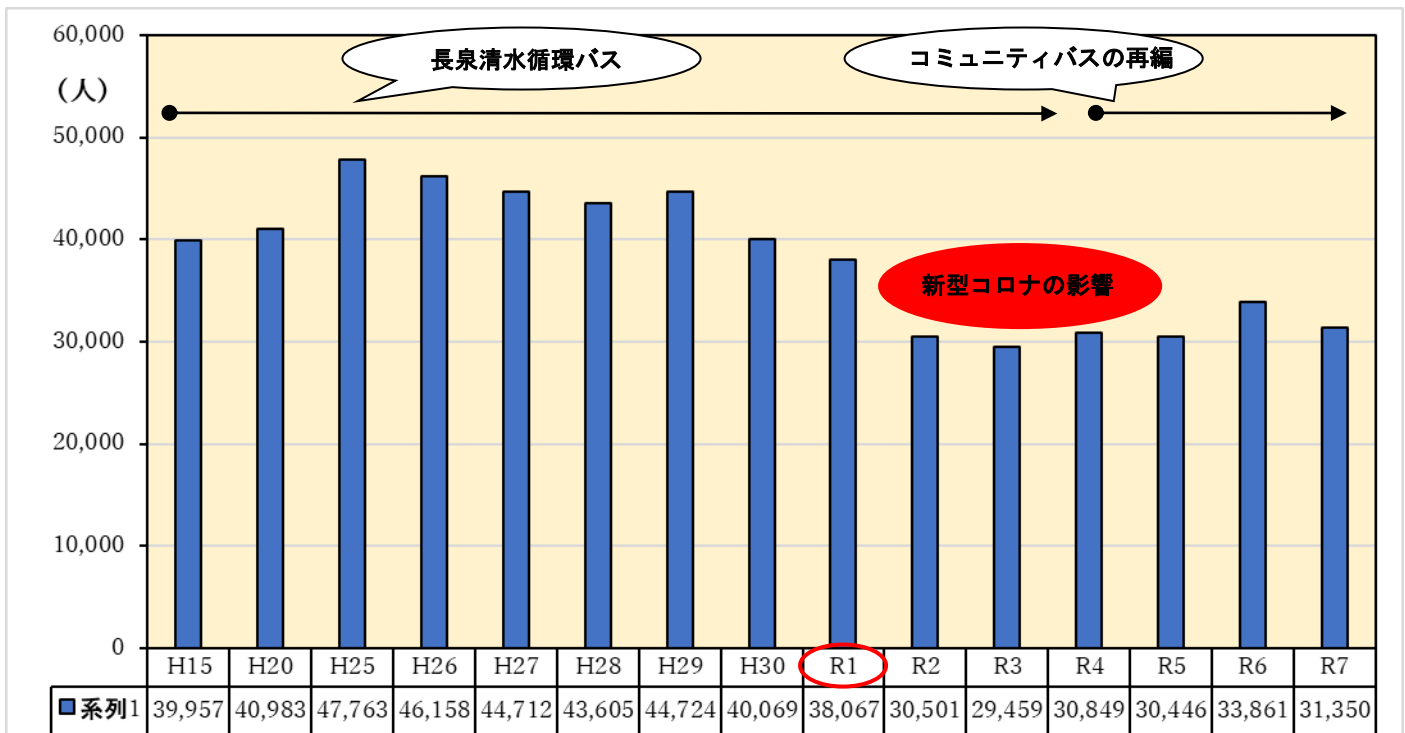
路線名	南北線
運行日	毎日運行
運行本数	平日6便、土休日5便
運賃	150円(80円)、200円(100円)※()内は小人運賃
使用車両	中型乗合バス
運行事業者	伊豆箱根バス株式会社(1便～3便) 株式会社東海バス(4便～6便)
運行開始日	令和5年1月23日(月)
その他	道路運送法第4条による運行

(2) 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
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

2. 運行状況

(1) コミュニティバスの利用者数の経年推移



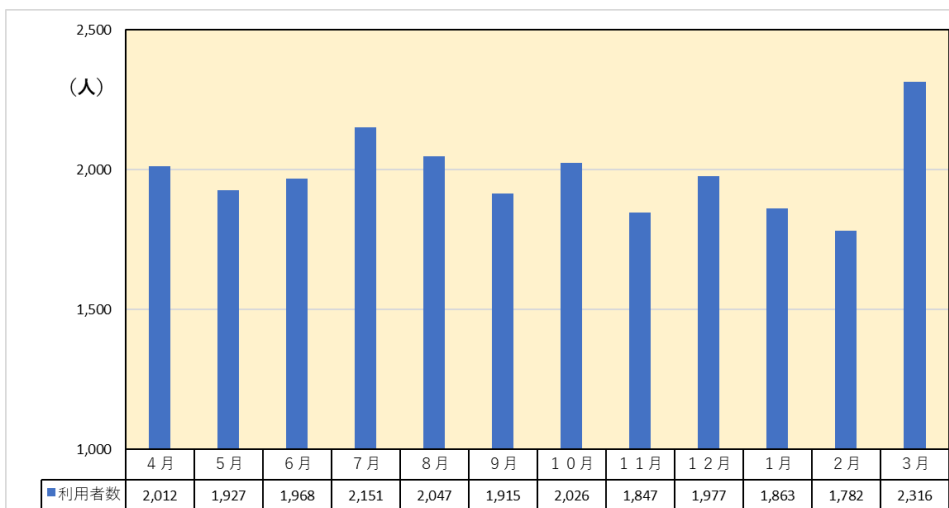
※令和2年1月 日本初新型コロナウイルス感染者

- 令和7年度の利用者数は前年比 92.58%となった。
- 循環線の6月からの減便や12月の実証運行終了により、コミュニティバスの利用者数が減少したものと考えられる。

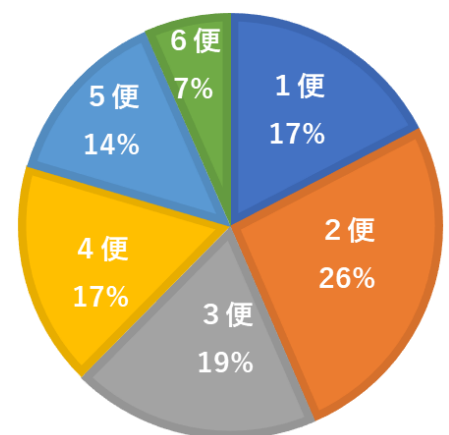
内訳	R4	R5	R6	R7
長泉清水循環	25,343	—	—	—
南北線	4,014	20,754	22,623	23,831
循環線A	788	5,298	5,911	3,978
循環線B	704	4,394	5,327	3,541

(2) 運行状況 (令和7年4月1日～令和8年3月31日)

①南北線の利用者数 (令和7年度 年間利用者数 : 23,831 人)



乗車比率 (便別)

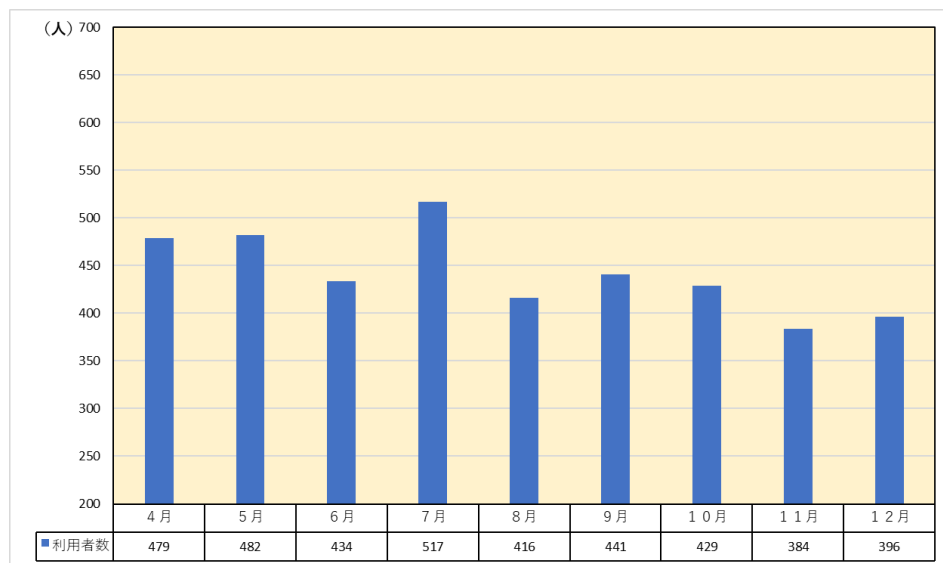


- 利用者数は月平均 1,986 人であり、再編以降増加傾向にある。
- (南北線 利用が多い停留所)

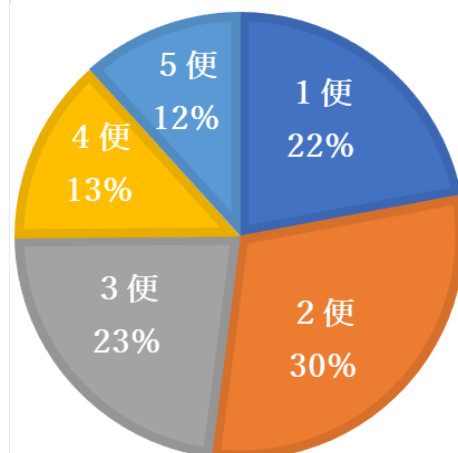
乗車 ①サントムーン柿田川 ②下土狩駅 ③静岡医療センター ④長泉なめり駅 ⑤エスポット前
降車 ①八幡東 ②下土狩駅 ③サントムーン柿田川 ④静岡医療センター ⑤長泉なめり駅

【参考】循環線A、循環線Bの利用者数（令和7年4月1日～令和7年12月26日）

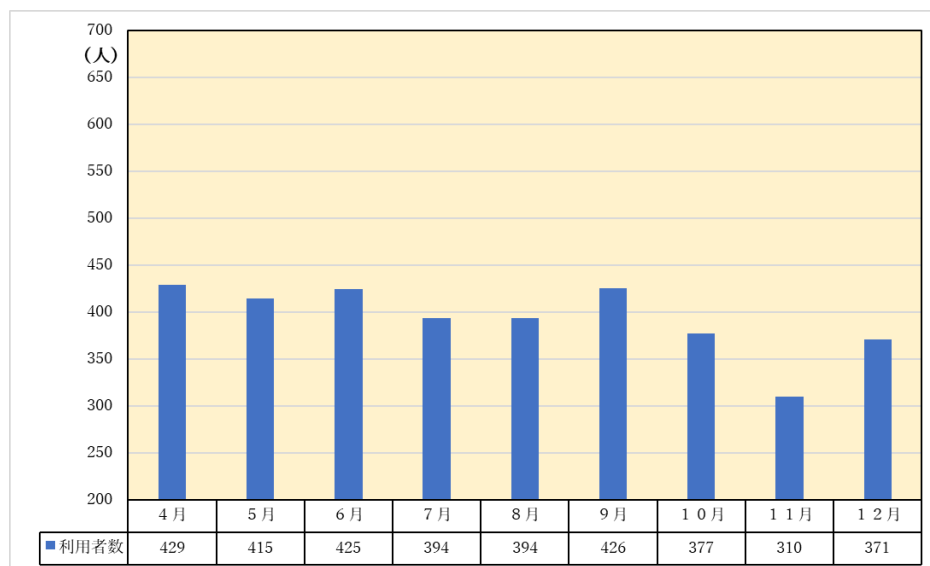
循環線Aの利用者数



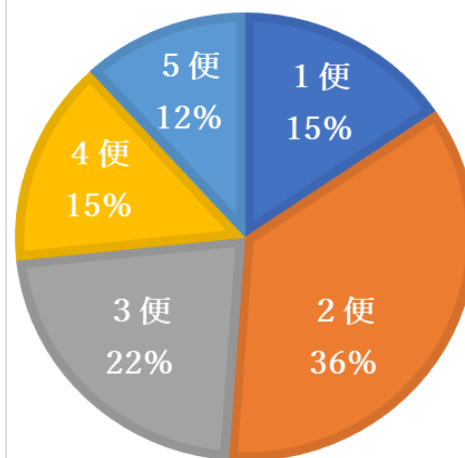
乗車比率（便別）



循環線Bの利用者数



乗車比率（便別）



デマンド乗合タクシー「ももタク」の運行状況

- 路線バスの退出に伴い、その代替交通として平成 30 年 10 月より運行開始。
- 令和 7 年度の利用者数は前年度と比較し 83.8%減少した。
- 乗降回数の多い停留所は屋代住宅であり、前年度と比較し桃沢郷の乗降回数が減少した。

<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て時刻改正

令和 8 年 3 月 タクシー運賃の値上げに合わせて 100 円～350 円運賃値上げ

【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	乗合率 (年)	収支率 (年)
実証 運行	H30							127	106	98	83	70	66	550	1.24	23.7
	R01	令和元年9月 行き帰りともに3便減便、時刻改正														
本格 運行		101	89	117	113	80	69	90	70	79	56	50	60	974	1.20	20.0
	R02	27	30	77	79	74	92	114	132	126	114	78	95	1,038	1.16	16.8
	R03	令和3年4月 帰り予約締切時間「30分前」に短縮、100円～200円の運賃値上げ														
		88	53	81	108	107	102	76	86	81	75	89	122	1,068	1.16	20.2
	R04	令和5年4月 コミバス再編に伴う時刻改正														
		138	104	109	115	129	132	152	141	152	137	120	157	1,586	1.22	19.5
	R05	137	145	155	141	129	108	150	129	148	126	133	124	1,625	1.29	19.1
	R06	139	122	133	141	133	127	144	127	157	118	119	93	1,553	1.26	17.3
	R07	令和8年3月 100円～350円の運賃値上げ														
		84	107	116	114	121	118	159	122	111	97	88	88	1,325	1.28	19.1

【運行概要】

年度	運行日数 (日)	運行台数 (台)	1日あたり平均 運行台数(台)	輸送人数 (人)	1日あたり平均 輸送人数(人)	実車走行 キロ数(km)	乗合率	運行経費 (円)	運賃収入(円) (利用券含む)	委託料 (円)	収支率 (%)
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
R7	237	1,034	4	1,325	5	2,963	1.28	1,801,600	344,850	1,456,750	19.1

【各停留所の乗降者数】

行き：各停留所 → 目的地（ウェルディ長泉、下長窪、長泉なめり駅）

帰り：目的地（ウェルディ長泉、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

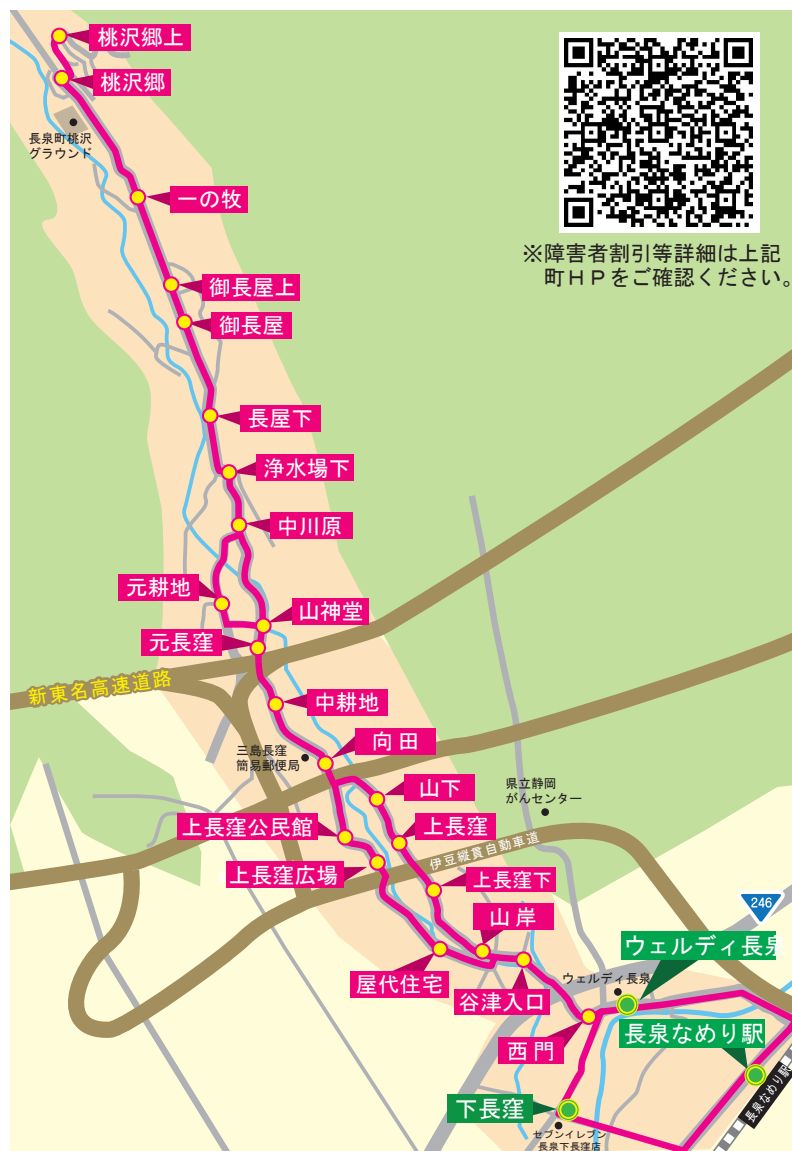
停留所	ウェルディ長泉、下長窪、長泉なめり駅															
	行き								帰り							
	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
桃沢郷上	27	120	166	43	6	22	36	55	16	55	35	14	6	23	31	46
桃沢郷	1	7	76	126	221	238	250	64	0	3	74	119	204	160	137	60
一の牧	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
御長屋上	5	23	72	13	43	33	54	32	2	6	24	16	69	48	79	60
御長屋	3	1	1	4	7	16	20	15	1	0	0	4	19	26	39	31
長屋下	0	0	1	0	19	30	61	1	1	0	0	0	3	2	0	2
浄水場下	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中川原	1	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0	2	2	0	0	1
元耕地	1	5	0	2	11	9	6	1	0	0	0	0	8	12	3	0
山神堂	15	19	8	29	39	38	10	13	2	2	0	6	14	25	7	17
元長窪	34	22	19	3	5	2	0	1	3	1	1	0	1	2	0	0
中耕地	5	14	2	12	10	0	1	1	6	1	2	0	2	0	0	1
向田	53	81	58	49	27	49	29	1	43	80	83	86	61	85	68	58
山下	3	9	5	4	3	2	2	8	2	2	4	0	1	1	0	6
上長窪公民館	23	40	3	1	4	0	3	6	4	4	0	3	3	1	0	0
上長窪	2	3	0	3	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
上長窪広場	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
上長窪下	10	4	15	20	18	0	0	0	10	2	0	0	1	2	0	2
屋代住宅	164	269	241	264	363	379	335	352	95	160	139	212	324	371	310	355
山岸	11	9	0	3	3	0	17	11	1	2	0	0	0	0	0	0
谷津入口	4	23	7	18	57	42	30	51	0	0	0	3	15	2	14	50
西門	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	362	650	674	596	838	860	855	612	187	320	363	465	733	760	688	689



ももタク

2026
3/1 (日)
運賃改定

お知らせ： 運賃改定を行いました。



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	750円	850円	950円
2	桃沢郷	700円	800円	900円
3	一の牧	650円	700円	850円
4	御長屋上			800円
5	御長屋	600円	650円	750円
6	長屋下	550円		
7	浄水場下	500円	550円	700円
8	中川原			
9	元耕地	450円	500円	650円
10	山神堂			600円
11	元長窪			
12	中耕地	400円	450円	550円
13	向 田	350円		
14	山 下	300円	350円	500円
15	上長窪公民館			
16	上長窪			
17	上長窪広場		300円	450円
18	上長窪下			
19	屋代住宅			
20	山 岸			400円
21	谷津入口			
22	西 門			

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
	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	16:00
時刻	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	
	予約締切時間	10:25	11:00	12:15	13:00	14:30	15:10	16:30	17:15	18:35	
時刻	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



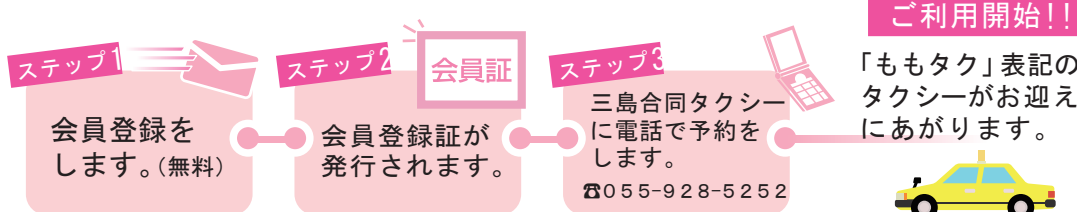
※「元長窪区」「上長窪区」「屋代住宅区」「谷津区」「下長窪区 14 班・15 班・17 班」にお住まいの方が対象です。

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



ご利用開始!!

「ももタク」表記のタクシーがお迎えにあがります。



※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。
- 行きは1便のみ、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がります。
「桃沢郷」停留所でお待ちください。



ももタクが停留所まで
お迎えにあがります。



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。

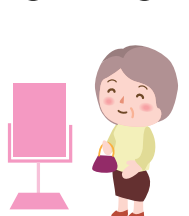
会員番号〇〇の〇〇です。
「ウェルディ長泉」帰りの6 便の乗車予約をお願いします。



予約を承りました。
15 時 20 分頃にお迎えにあがります。
「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
お迎えにあがります。



停留所に到着。



ご利用に際してのお願い

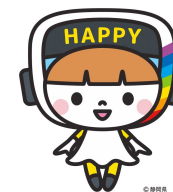
- 同じ便に複数の予約(乗り合い)があった場合は、迎えに行く時間が多少遅れますので、ご了承ください。
- キャンセルをされる場合は、必ずご連絡ください。

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

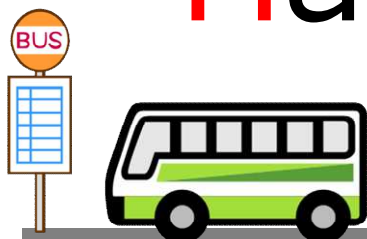


バスの妖精「ハッピー」

バスに乗って、出かけよう。



Happy Ride in Shizuoka Project



～2026小学生バス無料デー実施～

ハッピーライドin静岡プロジェクト実行委員会
(事務局：静岡県バス協会、県交通政策課)

背景と目的、目指す姿

背景

- ・少子高齢化、人口減少、モータリゼーションの普及による長期的な**乗合バス利用者の減少**
- ・**バスドライバーの高齢化**による運転手不足への危機感



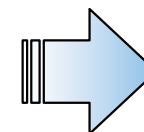
目的

- ・小学生を中心とした地域住民のバス利用の促進
- ・地域の移動手段である路線バスを将来に渡り維持するため、**社会全体で「乗って育む」意識を啓発**
- ・皆でバスに乗り合うことによる環境負荷の低減

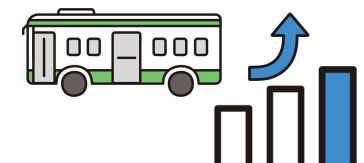


目指す姿

- ・マイカーから地域公共交通への転換（モビリティマネジメントの推進）
- ・バスが楽しい、（無料デーでなくても）バスに乗りたい小学生の増加
- ・子どもをバスに寄せたいと思う保護者の増加



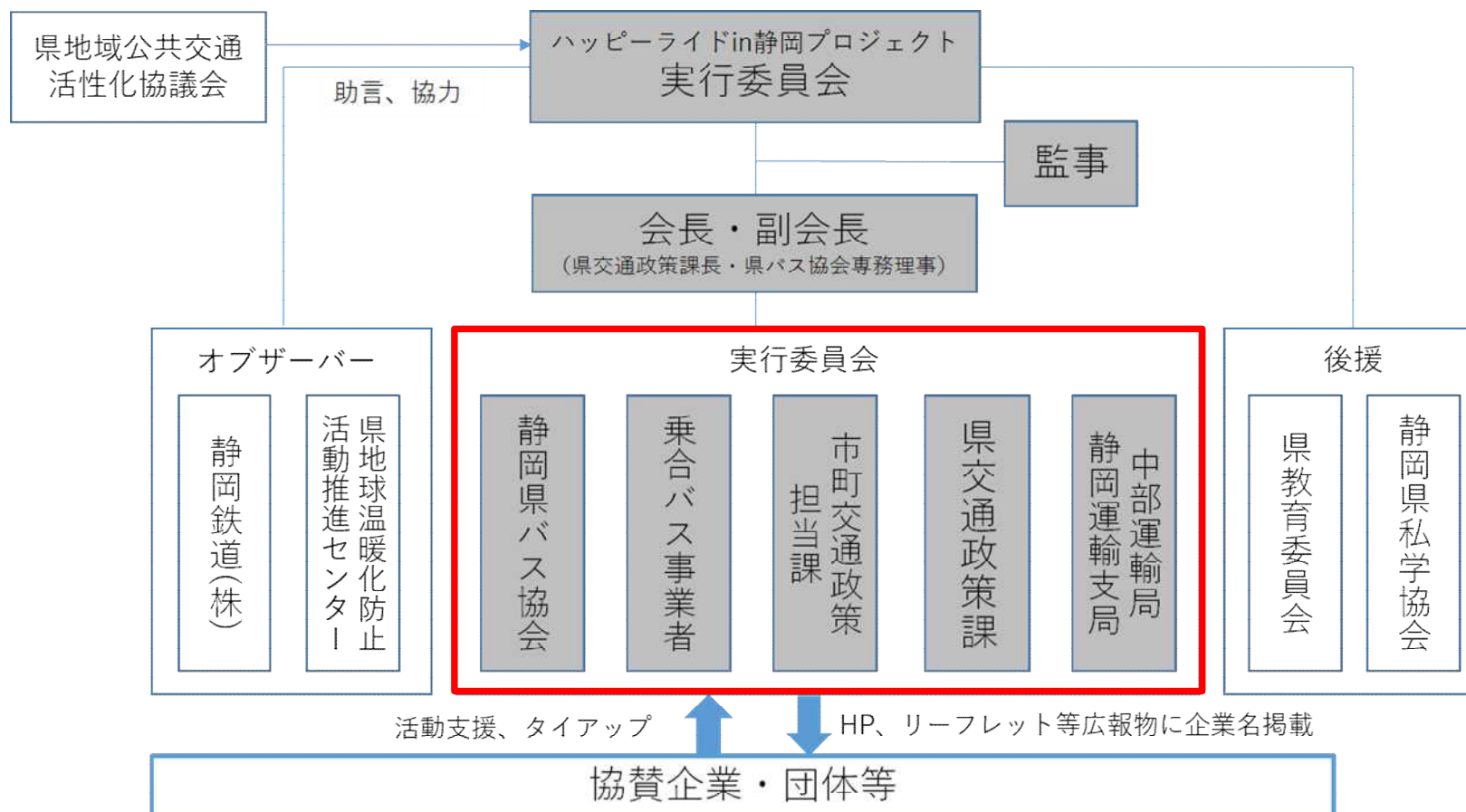
**バス利用頻度
の増加**



実施体制

概要

小学生のバス利用を促進し、バス利用者の増加につなげるため、**県内全ての小学生を対象にバス無料デーを実施**
(小学生を対象とした全県規模の実施は他にない)



これまでの取組

項目	R 6	R 7
対象者	静岡県内の学校に通う小学生 約 <u>173,000</u> 人 （国公立・私立小学校、特別支援学校、外国人学校の全児童）	静岡県内の学校に通う小学生 約 <u>168,000</u> 人 （同左）
実施日	令和6年12月7日（土） ～8日（日）2日間	令和7年12月13日（土） ～14日（日）2日間
対象のバス	静岡県内を運行する路線バス・コミュニティバス （土日運休路線、高速道路走行路線、空港アクセス線等を除く）	
タイアップイベント	・無料デーと合わせたイベント実施（<u>31施設</u>） ・クルポ脱炭素アクションでポイントUP ・アンケートの回答者を静岡ブルーレヴズのホームゲームに招待（抽選）	・無料デーと合わせたイベント実施（<u>44施設</u>） ・クルポ脱炭素アクションでポイントUP ・アンケートの回答者を静岡ブルーレヴズのホームゲームに招待（抽選）
その他の取組	—	・<u>特設サイト開設、バス動画制作</u> ・<u>後援名義取得（県教育委員会、静岡県私学協会）</u>
協賛企業・団体	—	・<u>協賛体制の確立</u> （静鉄グループ、（一社）静岡県自動車会議所、（一社）日本自動車販売協会連合会静岡県支部）

成果と課題（R7実施結果より）

成果

項目	内容
利用者数	・子どもの利用者は 前週から増加 （約2.5倍）
利用促進効果	・バスに乗った小学生のうち、 普段バスに乗らない（ほとんど乗らない） と回答した小学生の割合は 64%
意識、行動の変化	・昨年度のバス無料デーを知っていた小学生のうち、バスに乗ることが「増えた」と回答した小学生は、「減った」と回答した数の2倍（12%） ・昨年度のバス無料デーと比べ、バスがすきになったと回答した小学生は23%（低学年は約40%） ・バスに乗った小学生のうち、バス運転手の仕事を「もっと知りたい」という気持ちが強まった小学生は44%（低学年は59%） ・バス無料デーにバスに乗った小学生の76%がとても楽しかったと回答（低学年では80%） ・バス無料デーにバスに乗った保護者等の39%が「無料デーがなければ出かけていなかった」と回答 ・バス乗った保護者等の全員が、バス無料デーが「自分や家族が公共交通に乗るきっかけのひとつになった」と回答 ・バスに乗らなかった保護者等の94.2%が、今後バス無料デーがあったら子どもをバスに乗せたいと回答 ・保護者等の90%が、「住んでいるまちにバスがあること」は、今後もこの地域に住み続けたいと思う理由のひとつになると回答 資料：事業者アンケート、小学生アンケート、保護者アンケートより



モビリティ・マネジメントの取組としては一定の効果が見られた。意識や行動の変容は、繰り返し行うことで徐々に浸透していくものであることから、継続して取り組む必要がある

成果と課題（R7実施結果より）

課題

項目		内容
周知面		・小学生の42%が今年度のバス無料デーを知らなかったと回答（昨年度と同水準） ・情報入手経路は「学校の先生から聞いた」と「チラシで見た」が大半（保護者等も同様の傾向） ・リーフレットの持参を忘れてくる人、無料デーを知らない人がいた ・まだ児童が自主的に参加するまでには取組が定着していないものと考えられるため、学校やその他団体（小学校関連）による協力が重要
運用面	実施日	・バスに乗らなかった理由では、予定が合わなかったことが主な理由（「他に用事があったから」55%、「子どもは乗りたがったが自分に用事があったから」（17%））
	対象者	・未就学児の対応が事業者で異なる（利用者にとって分かりづらく、未就学児を連れたお出かけを躊躇うケースも） ・県外小学生の対応（区別がつきにくい、県内外に関係なく全ての小学生を対象にしてほしい等）
	その他	・乗務員のアナウンスの内容等を決めておく ・対象外の路線の周知（リーフレットへの記載やバス停への掲出など） ・整理券を取るように周知徹底してほしい ・転倒事故の危険性と防止のための説明をパンフレットに載せていただきたい

資料：事業者アンケート、小学生アンケート、保護者アンケートより

2026実施計画

項目	内容
対象者	静岡県内の学校に通う小学生※ <u>及び未就学児</u> ※国公立・私立小学校、特別支援学校、外国人学校等の全児童
実施日	<u>令和8年12月12日（土）～13日（日）、19日（土）～20（日）4日間</u>
利用方法	リーフレット（紙またはスマホ画像）をバス運転士に提示
対象のバス	静岡県内を運行する路線バス・コミュニティバス （土日運休路線、高速道路走行路線等一部対象外の路線・区間あり）
主催	ハッピーライドin静岡プロジェクト実行委員会（令和6年4月24日設置） 構成員：国、県、市町、（一社）静岡県バス協会、乗合バス事業者 事務局：静岡県バス協会、県交通政策課（組織改正によりR8.4～課名変更）
オブザーバー	静岡鉄道株式会社、静岡県地球温暖化防止活動推進センター
協賛企業・団体	静鉄グループ、（一社）静岡県自動車会議所、（一社）日本自動車販売協会連 合会静岡県支部 ※協賛企業は随時募集
後援	県教育委員会、静岡県私学協会（7月頃名義取得予定）

2026実施計画

◎ 主な変更点と取組のポイント

		内容	考え方
実施日		12/12（ <u>土</u> ）～12/13（ <u>日</u> ） 12/19（ <u>土</u> ）～12/20（ <u>日</u> ） <u>4日間</u>	実施日を増やすことにより、新たな利用者増につなげる
対象者		小学生以下（ <u>幼児を含む</u> ）は <u>全員無料</u>	家族・兄弟姉妹等でのお出かけを促進する
利用方法		リーフレットをバス運転士に提示 （紙のほか <u>スマホ画面による提示</u> でも可）	スマホ画像による提示を試行的に実施
周知/ 広報	<u>タイアップ施設</u>	無料デーを早めに告知（5月～）	早期告知により、タイアップ施設によるイベント企画や広報を可能にする
	<u>学校（教職員等）</u>	- 学校、教職員向け説明ペーパーの作成 - バス動画の活用	協力学校を増やす
	<u>学外（小学校関連）</u>	（例） - スポーツ団体、学習塾、保育園、幼稚園等 - 自治会、PTAや保護者向けSNS、スーパー等	学校以外の団体に賛同・協力者を増やす

(参考)今後の無料デー定着に向けたアイデア

◎ 今後に向けたアイデア（これまでに取組があったものを含む）

区分	内容	考え方
期間中にバスを使いこなすアイデア	- 無料デーと合わせた、スタンプラリー等の企画 - 拠点ターミナル等から、バスを乗り継いで出かけるモデルコースを例示	アンケートでは、無料なのに2回しか乗らない回答者が多かった
大人の同行を促すアイデア	無料デーと合わせた、バス車内お絵描き展	アンケート結果から、同行した保護者等に対するM Mの意義も大きい
無料デーの印象を実施後も継続させるアイデア	無料デーのバス乗車体験談、バス写真コンクール、特設サイトで紹介等	アンケートでは、去年の無料デーのことをおぼえていない児童が少なくない
リーフレット	リーフレットの一部に、カードサイズの「PASS（参加賞学校の証）」画像を入れ、切り取って定期入れやネックストラップ等に入れて持ち運びできるようにする	乗降時間の短縮や乗務員の負担軽減

資料：調査会社報告「まとめと今後に向けたご助言・アイデア等」より

実施スケジュール(案)

月日	内容
4月23日	○実行委員会（第9回）の開催、実施計画の決定
5月上旬	・各学校長あて小学生バス無料デーへの協力依頼を発出 ※4/24県校長会理事会で説明済（県） ・市町教育委員会・私立学校に通知①
5月下旬～	・<u>プレスリリース①（実施日）</u>、タイアップイベントの募集 ・市町地域交通会議等での説明（県）
6月～	・<u>○実行委員会（第10回※書面協議）の開催、収支予算の承認、実施路線調査</u> ・運賃協議会での承認（市町）
9月	市町教育委員会・私立学校に通知②、バスの日（9/20）に合わせた広報
10月	特設サイト公開
11月	各学校経由で小学生に無料デーフリーパスを送付、 <u>プレスリリース②（一斉広報）</u>
12月	<u>プレスリリース③（取材依頼）</u> 、小学生バス無料デーの実施（12～13、19～20）
～3月	利用者アンケート等のとりまとめ（効果検証）、翌年度実施検討 <u>○実行委員会（第11回）の開催、成果報告等、プレスリリース④（結果公表）</u>

昨年度承認済みの
場合は省略可

県活性化協議会
報告（8月）

県活性化協議会
報告（3月）

(参考)JCOMMへのエントリー



日本モビリティ・マネジメント会議
Japanese Conference On Mobility Management

・目的

モビリティ・マネジメントが効果的に広範に推進されることを支援（年1回開催）

・主催

（一社）日本モビリティ・マネジメント会議
（国土交通省と（社）土木学会による共同開催）

・参加者

学識者、官公庁、企業・団体

・内容

自動運転技術の研究
スマートシティ構想への貢献
交通政策との連携
講演・パネル、研究発表、**ポスター展示**など

・テーマ

持続可能で人にやさしいモビリティの実現

第21回会議概要

開催日：2026年9月4日(金) - 5日(土)

会場：新潟県湯沢町

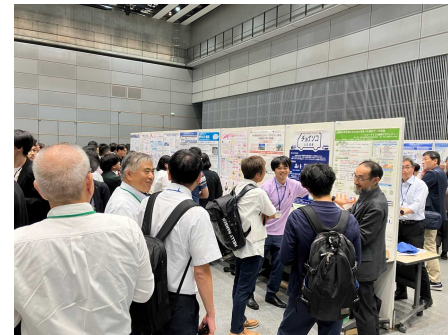
第20回（昨年）の反響



良い取組なので、当社が開催しているモビリティ・マネジメント技術講習会で事例紹介をしてほしい。【計量計画研究所】



その他、本県のイベントを参考にさせてもらいたいという意見多数！！



【ポスター発表の様子】

【結果公表】2025 静岡県小学生バス無料デー (子どもの利用は前週の約 2.5 倍、利用意識や行動に変化も)

(ハッピーライド in 静岡プロジェクト実行委員会事務局 交通基盤部交通政策課)

令和 7 年 12 月 13 日(土)～14 日(日)の 2 日間、身近な公共交通である路線バスの活用を促進するため、県内の小学生を対象にバス無料デーを実施しました。

全国初の取組となった昨年度に続く 2 回目の実施で、昨年度のバス無料デー実施前と比べ、利用者のバスへの意識や行動に変化が見られました。

1 実施概要

(1) 対象者

県内の全小学生(国公立・私立小学校、特別支援学校等含む) 約 168,000 人

(2) 対象のバス

県内を運行する路線バス、県内のコミュニティバス(一部路線・区間を除く)

(3) 利用方法

リーフレットをバス運転士に提示

(4) 主催

ハッピーライド in 静岡プロジェクト実行委員会

構成員：国土交通省静岡運輸支局、県、市町、(一社)静岡県バス協会、乗合バス事業者 13 社

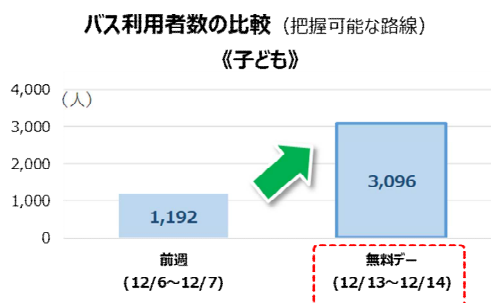
2 実施結果(まとめ)

- (1) 2 回目となる今回のバス無料デーでも、普段バスを利用しない層のバス利用が促進された。
- (2) また、初回のバス無料デー実施前との比較では、その後の意識や行動の変容について、子どもだけでなく、同行する大人にも一定の効果が認められた。
- (3) 一方で、バス無料デーを知らなかった、バスに乗らなかった小学生は多く、繰り返し実施することで、新たな需要の掘り起こしにつながるとともに、バス利用に対する意識や行動が徐々に変容していくことを考えれば、バス無料デーを毎年継続して取り組む意義があるものと考えられる。
- (4) JR 東海が「バス無料デー」に合わせて初めて実施した、特別企画乗車券の発売では、普段鉄道やバス等を利用する機会の少ない小学生に公共交通に触れる機会を提供するなど、バスをはじめとする公共交通への新たな利用促進の可能性を示した。

3 実施結果(詳細)

(1) 利用者数

- ・バス無料デーの子どもの利用者は前週と比較して増加した(約 2.5 倍)

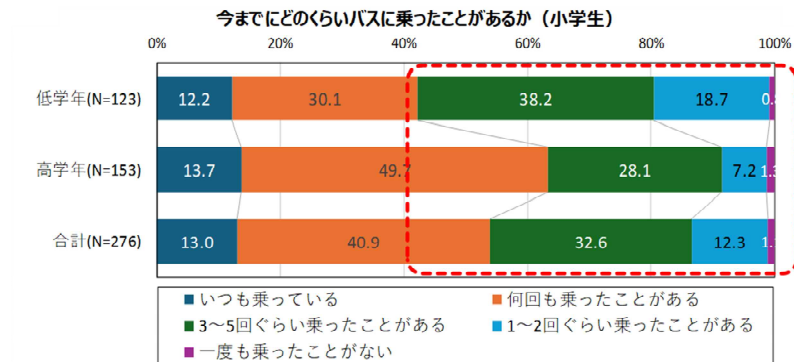


※バス事業者からの報告により無料デー当日の人数把握ができたもののみカウント

(資料：事業者アンケート)

(2) 利用促進効果

- ・無料デーにバスに乗った小学生（回答者）のうち、これまでのバス利用回数が3～5回以下の小学生が全体で46%、低学年では60%を占め、無料デーが、普段バスを利用しない小学生が、“バスの利用を体験する機会”となった

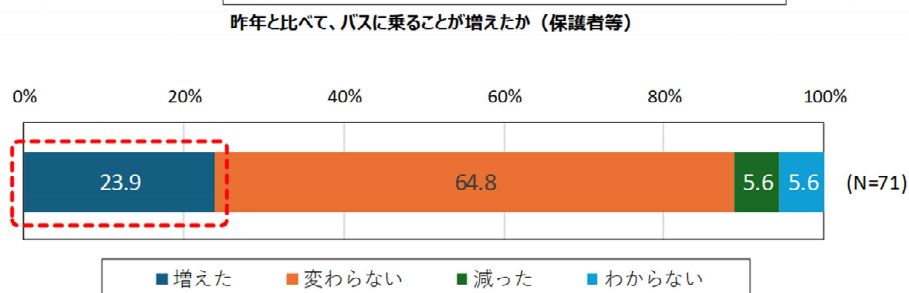
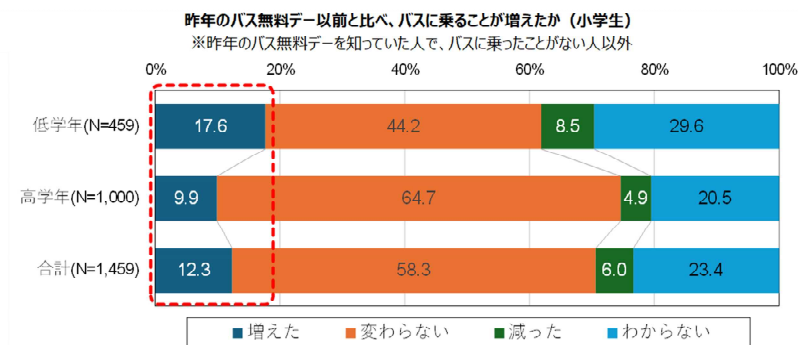


（資料：小学生アンケート）

(3) バス利用の行動・意識変化

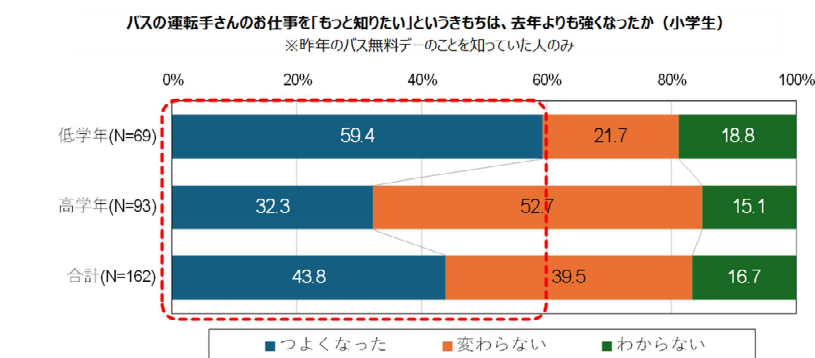
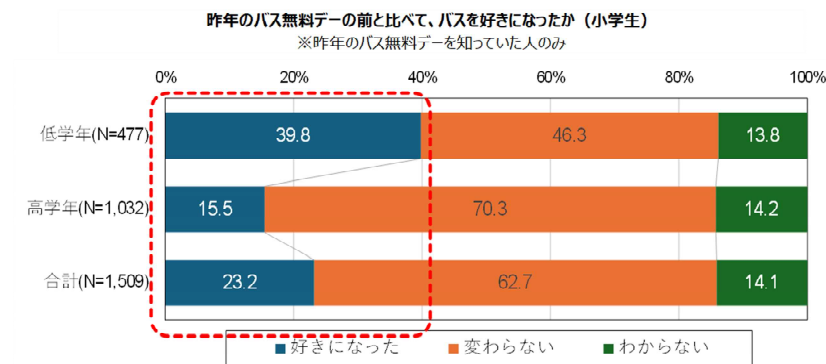
ア 行動変化

- ・バスに乗ることが「増えた」と回答した小学生は12%（「減った」6%）、保護者では「増えた」が24%（「減った」6%）で、いずれも「増えた」と回答した人が増加した



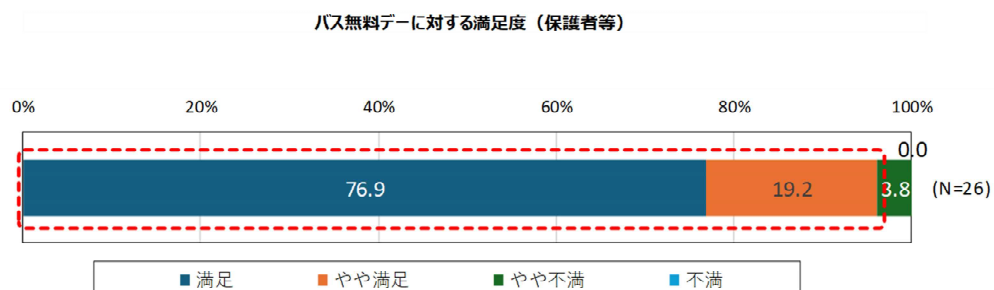
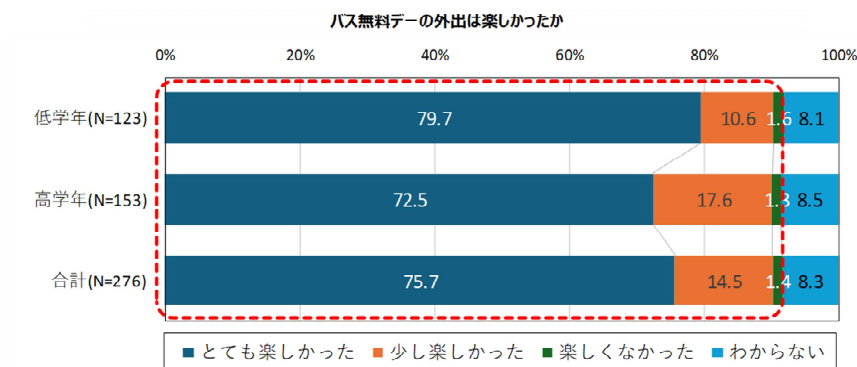
イ 意識変化

- ・昨年度の無料デー前と比べ、低学年の40%がバスを「好きになった」と回答。運転手への関心度では、低学年の60%が「バスの運転手さんのお仕事を「もっと知りたい」気持ちが強まった」と回答した ※学年別で差が大きい



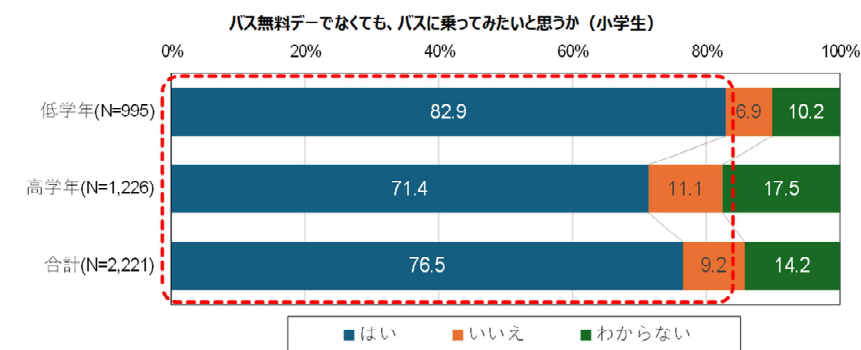
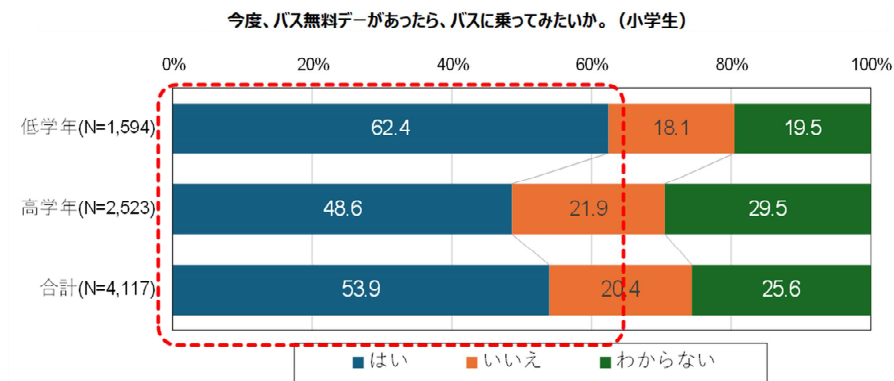
ウ 満足度等

- ・バス無料デーが「楽しかった」と回答した小学生は約 90%（「少し楽しかった」を含む）、保護者も「満足」「やや満足」と回答した人が 96%を占めた

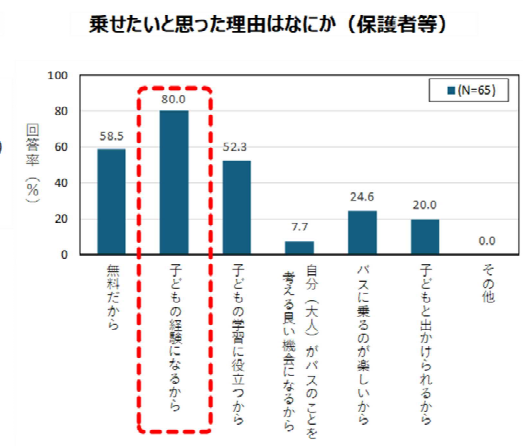
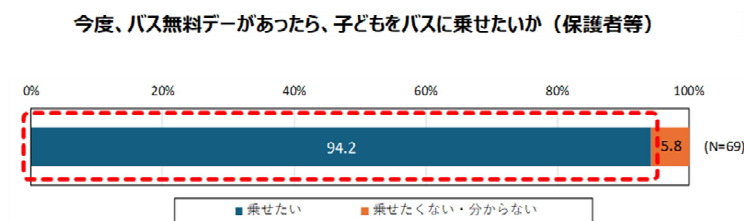


エ 今後の利用意向

- ・小学生では、合計で「はい」が 54%を占め、「いいえ」の 20%を大きく上回っている
- ・バス無料デーでなくてもバスに乗ってみたいと思うかの質問には、合計では「はい」が 77%と高い割合を占めた

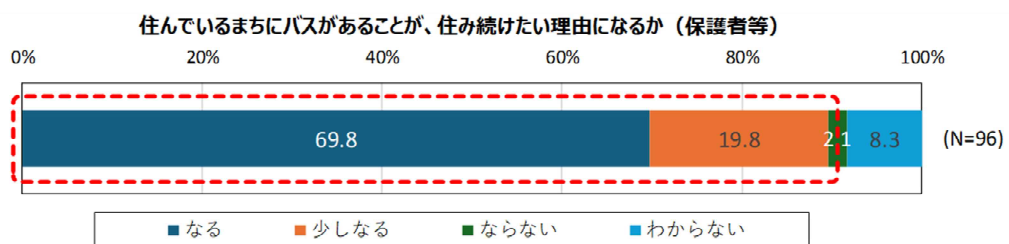


- ・保護者等では、子どもをバスに「乗せたい」が94%を占め、乗せたいと思った理由では「子どもの経験になるから」が80%で最も高かった

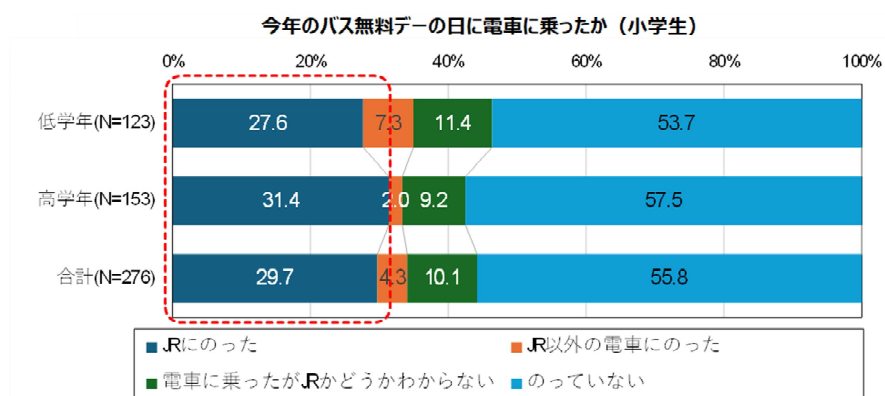


オ その他

- ・保護者等の90%が、「住んでいるまちにバスがあること」は今後もこの地域に住み続けたいと思う理由のひとつになると回答した



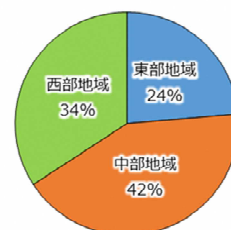
- ・バス無料デーに、「JR にのった」と回答した小学生は 30%。JR 東海によれば、「静岡県小学生バス無料デー」に合わせて発売した特別企画乗車券(※)は、2 日間で約 2,300 枚の発売があった



資料：小学生アンケート（Web）より

〈参考〉

特別企画乗車券販売実績（発売箇所別）



資料：JR東海より

※静岡県内の学校に通学する小学生を対象に、JR 線（東海道本線「熱海～豊橋」、御殿場線「沼津～国府津」、身延線「富士～甲府」）が乗り放題となる特別企画乗車券を 100 円で発売

（資料：①～⑤小学生、保護者等アンケート、JR 東海提供資料）

▼調査方法等の実施結果の詳細は、「2025 静岡県小学生バス無料デー実施結果」のページをご覧ください。

<https://www.pref.shizuoka.jp/machizukuri/1080305.html>