

# 会 議 議 事 録

|  |  |
|--|--|
| 件 名  | 令和 5 年度第 3 回長泉町地域公共交通協議会               |
| 日 時  | 令和 5 年12月20日（水） 午後 2 時～午後 3 時40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<br>【事 務 局】 4 人<br>【随 行】 3 人 |
| <p>I 議事</p> <p>1 開会</p> <p>2 会長挨拶</p> <p>3 協議事項</p> <p>(1) コミュニティバス利用促進策のスケジュール変更について</p> <p>(2) コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討</p> <p>(3) 地域が主体となる移送サービス導入マニュアル（案）</p> <p>(4) 路線バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 令和 5 年度地域間幹線系統に関する事業評価</li><li>・ 事業評価結果概要</li><li>・ 令和 5 年度地域間幹線系統総合評価一覧表</li><li>・ 単独継続困難申し出路線（退出申し出路線含む）の概要<br/>（富士急シティバス株、伊豆箱根バス株）</li></ul> <p>(5) 自主運行バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"><li>①南北線</li><li>②循環線 A・B</li><li>③長泉北小学校～桃沢郷線</li></ul> <p>(6) デマンド乗合タクシーの運行状況について</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p> |  |

## II 議事概要

### 1 開会 (14:00)

### 2 会長挨拶 (14:00~14:03)

12月に入り、年末のお忙しい中お集まりいただき誠に感謝申し上げます。寒暖差の時期を過ぎ、寒い日が毎日続いており、新型コロナウイルス感染症の流行が落ち着いてきたと思っていたが、今度はインフルエンザが流行り、社会的にもまだ不安定な状況となっている。そのような中で、先日11月29日に、副会長をはじめ、議員の皆様にも自動運転にご乗車いただいた。私と事務局も乗車したが、運転手が手を放し自動運転をしている光景を拝見し、新しい交通体系が動き出していることを実感したところである。そうした中で、公共交通のライドシェアが報道で騒がれており、来年4月から本格運行と言われている。国では新たな公共交通の部分で難問も多い中、新たな政策が出てきている。当町としては、自主運行バスが1月23日に運行開始し、もう少しで1年経過する。利用状況に苦戦をしているところであり、前回の協議会に引き続き、皆様にご審議いただきたいと思っている。また、事業者様も非常に厳しい状況が続いているが、そうした状況も踏まえ、当町の公共交通のあるべき姿を皆様にご審議いただきたい。

### 3 協議事項 (14:03~15:40)

[事務局] 参考

協議事項の前に参考資料について説明させていただく。前回の協議会において皆様から頂戴したご意見に対する対応について、確認をさせていただく。

まず1、定期券の導入検討について、いただいたご意見として、「まずは利用者の年齢層を調査してはどうか」「定期券を導入することで、利用者が増加するか、収支の改善するかなどを算定してはどうか」こちらに対しては、令和6年に循環線での乗降調査及びおよびシニアクラブ等の団体へのヒアリング調査を行い、それらの結果を踏まえて検討をしていきたいと考えている。

続いて2、ダイヤ改正について、「現段階のダイヤ改正は、かえって高齢者の混乱を招く可能性がある」「まずは乗降調査や利用者へのヒアリングを実施した方が良いのではないか」という意見に対しては、循環線での乗降調査やシニアクラブ等のヒアリング調査にて情報収集をし、チラシやバスマップの作成、配布等による利用の呼びかけを行った上で、ダイヤ改正を行うか判断するためスケジュールを変更する。

続いて3、コミュニティバス循環線の本運行移行基準について、「少し高めの10%で設定することで、利用促進を図るという方法もある」「自家用車を所有している住民よりも所有していない住民の方がバスを利用すると考えられるので、目標利用者数の設定方法を再検討すべきではないか」「最終目標だけでなく、中間目標を設定したほうが何をすべきか把握しやすいのではないか」こちらのご意見に対しては、PR等の政策を講じた上で動向を確認した後に、目標値を設定したいため、こちらもスケジュールを変更させていただきたいと考えている。

続いて4、地域が主体となる移送マニュアルについて、「無償運送は他の運行形態とは毛色が違うため分けて記載してはどうか」「許可登録を要しないボランティア輸送について、町からの補助の考え方に関しては運輸支局に相談してほしい」これらの意見に対しては、無償運送は、

他の運行形態とは分けて記載をさせていただきたい。許可登録を要しないボランティア輸送への公費補助の内容については、町の取り組み内容を整理し運輸支局に相談をさせていただきたいと考えている。

以上、前回の協議会のご意見に対する対応である。

(1) コミュニティバス利用促進策のスケジュール変更について 資料 1

[事務局]

コミュニティバスの利用促進策のスケジュール変更について、冒頭で説明した参考資料にも記載があったが、利用促進策のスケジュールということで前回の協議会での協議を踏まえ、以下の通りスケジュールの変更をさせていただきたいと考えている。

まず①コミュニティバスの定期券の導入について説明する。前回の協議会では、定期券の導入にあたり、循環線の利用者の年齢層の調査や定期券を導入することによる利用者や収支の見込みを算定して判断してはどうかという意見をいただいた。そこで各種調査により、利用状況を整理するためスケジュールを変更し、再度協議を行うこととする。

続いて②コミュニティバスの利用状況を踏まえたダイヤ改正である。前回の協議会において、現段階のダイヤ改正は高齢者の混乱をかえって招くという可能性があることや乗降調査、利用者へのヒアリングを実施した方が良いのではといった意見をいただいた。そこで循環線での乗降調査やシニアクラブ等の団体へのヒアリング調査において情報収集をし、チラシやバスマップの作成、配布等による利用の呼びかけを行った上で、ダイヤ改正を行うか判断するため、スケジュールを変更し再度協議を行うこととする。

続いて③町民向けチラシの作成である。コミュニティバスを町民等に周知し、利用促進を図るため、町民向けチラシを3種類作成した。今後配布を開始し町民への周知を図っていく。また広報への折込や町の各施設における配架、イベントへの出展や各団体への説明にも活用していきたいと考えている。今説明したチラシについては、資料1の後ろに、3枚の案を添付している。1枚目は、みんなで利用しよう公共交通ということで現状の公共交通の状況を上記に記載した。下の半分については、町の主な公共交通についての説明、裏面には全体のバスマップを要約した。2枚目は、コミュニティバスのバスロケサービスに特化した説明になっている。10月に行ったコミバスツアーでは、参加者の中でバスロケのサービスをご存知ない方もおり、紹介や使い方をお伝えしたところ、「今の状況がわかれば家を出る時間を逆算して無駄なく行ける」という感想をいただいた。特に高齢者の方を中心に広く周知をさせていただきたいと思っている。3枚目は、マイ時刻表ということで、利用する方が自宅の最寄りの乗り場、よく行く病院や買い物など、目的地だけを記載し、「いつどの時間でどの便に乗車すれば目的地へ行ける」というような、時刻表を作るためのたたき台として作成をしたチラシになっている。表面に漫画チックなものを描かせていただき、裏面にはその方が実際に普段定期的に通われる場所などを入力することで間違いなく行き先に、毎度細かい時刻表を見なくても、バスに乗車していくことができるという、そのような目的で作成している。

利用促進策の実施スケジュールについては、資料記載の通り提案させていただく。本日、協議会にてスケジュール変更について協議をさせていただき、令和6年1月から5月の間において、

コミュニティバスの乗降調査やシニアクラブ等のヒアリング調査を行い、利用状況を整理させていただきたい。それを踏まえ、10月以降の協議会において定期券の導入や改正等の協議を改めて実施させていただきたい。

[会長]

前回ご審議いただいた中でご指摘いただいた事項を踏まえ、具体的な案と、スケジュールも慎重に改めてPR等をした上で判断をしたいということである。委員の皆様の方から、何かご質問があればご発言願いたい。

<質疑>

[委員]

スケジュール日程、促進策が①②③とあるが、3つともこのスケジュールなのか。

[事務局]

③についてはすぐできる。これについては、ほぼ出来上がってるものになるため、①②を検討していく中、ヒアリングなどで活用していきたいと思っている。

[委員]

③はすぐにできるということで間違いないか。

[事務局]

間違いない。

[委員]

利用している高齢者の方に伺ったが、バスの待ち時間があり、時間通りに来ないことが問題になっている。2次元コードを読み込めばわかるとのことだが、1番使用したい高齢者がそれを使えない。よってやはり教えていただくしかないと考える。せっかくいいアイデアだが、やはり高齢者が理解できるようになるまで、町の職員が多く場所で、操作の仕方を教えないとおそらく使用しない。なかなか手を出せないというところに問題があると思うため、ご配慮いただきたい。

[事務局]

前回の協議会において、委員から、実際に話を聞かないと理解できないという話を頂戴し、我々としては長寿介護課が各所へ行く際に同行したり、シニアクラブの集まり等に出向き、指導をしたいと考えている。

[会長]

委員から話があった高齢者の方がスマホの使用が難しいという話は、まさに今企画財政課が実施しているデジタル商品配付事業でQUOカードPayを69歳以下の方へ配付しているが、その申請においてもなかなかスマホを使いこなせない方が多い。また情報戦略室が高齢者の方のスマホ操作の相談に乗る「スマホよろづ相談」という窓口を設置しており、全庁的な協力を得て、バスロケの利用方法などをお伝えできたらと思う。

コミュニティバスの利用促進策のスケジュールについて、事務局が説明した通りのスケジュールで進めていくということに賛成していただける方は挙手願いたい。

(全員挙手)

【審議結果（コミュニティバス利用促進策のスケジュール変更について）】

賛成全員で、コミュニティバス利用促進策のスケジュール変更について承認とする。

(2) コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討 資料2

[事務局]

先ほど参考で説明させていただいたところと重複する部分があり、前回の協議会資料とほぼ同じ内容となるが、真ん中のグラフについて、前回の協議会では8月までの実績を反映していたがその後の9、10、11月の3ヶ月の実績をこちらに反映させたものとなる。利用者数は8月から微増し、10月は、先ほど会長から話があったデジタル商品券配付事業の1つで70歳以上の方に交通系ICカードを配付したことが寄与しているのではないかと推測している。10月に入り、利用者数は初めて1,000人を超え、9月からは900人を超える状況である。また、便別利用者が左下のグラフに記載しているが、9、10、11月の実績を反映しているものの、2便3便の利用者数が多いという傾向は変わっていない。天気別についても特筆すべき差はない。

2ページの本運行基準の検討について、二重下線部が変更箇所、収支率設定の考え方の二つ目になるが、現在は利用者が増加傾向であるものの、月当たりの収支率の平均についても11月までの実績を反映し、4.2%となっている。直近3ヶ月の9、10、11月の最新の実績を反映させた部分のみを抽出すると5.1%増であった。これらを踏まえ収支率の増加を目指すため、5%を下限値としたいと考えている。続いて、二重下線部だが最終目標に向けた進捗管理を行うため、本運行移行基準となる令和7年11月の最終目標だけでなく、令和7年6月、令和6年12月の中間目標を設定する。以上から、循環線の本運行移行基準は実証運行の最終年度の収支率を5%から15%の間で検討をしたいと思う。循環線の本運行移行基準の設定案として、直近の実績を現状値を反映し記載しているが、収支率の設定案については、案①から⑤の数字となっている。収支率については、5%から15%の幅で設定し、各レベルの収支率であった場合の目標利用者数については、記載の通りである。現状の収支率直近3ヶ月で考えると、収支率5.1%、平均利用者943人となっている。これを踏まえ、一番下の中間目標の設定案となる。上の表の収支率の設定案が中間目標の設定案の一番右側の数値となる。この最終数値に向かっていく中間目標値については、記載のとおりである。確定した収支率に合わせて目標利用者数を達成できるよう循環線の活用方策を推進していく。

続いて3ページについて、上のグラフは南北線の利用実績である。9、10、11月の実績を反映し、収支率がそれぞれ14.3%、15.1%、14.0%とになっている。一番下の4コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討スケジュールについて、令和5年12月、本日の協議会において基準案や中間目標、検討スケジュールについて協議をさせていただき、令和6年1月から5月の間で循環線のPRを行った上で現状を把握し、基準案を修正し、6月の協議会において協議させていただき承認というスケジュールになっている。協議会については、5月と8月に開催していることが多いため、どちらかの場において最終的な協議をさせていただきたいと考えている。

[会長]

前回に続いての循環線の本格運行移行基準の検討ということで、具体的な収支率、目標利用者数の数値等、引き続き提示をさせていただいている。事務局に確認だが、この場で中間目標といった数値を設定をするということによろしいか。

[事務局]

令和6年8月の当協議会までの期間のなかで利用者数等の傾向を確認し、令和6年8月に決定させていただけるとありがたい。

[会長]

その段階で中間目標も最終決定でいいか。

[事務局]

問題ない。

[会長]

前回は収支率の設定についてこの値のあり方について御意見をいただいているが、事務局からの話のとおり、再度PRをした上で最終判断をしたい。

<質疑>

[委員]

今のスケジュールであると令和6年8月の当協議会において案①から⑤のどれかに設定するという話で、しかし利用促進策の実施が令和6年10月からである。利用促進策を実施していない状態で、目標を設定するのがどうかと思う。どのような意図でこのスケジュールになったのか。

[事務局]

ご指摘いただいた資料1における利用促進策は、乗降調査、定期券の導入、ダイヤ改正が直接利用者の増加につながるか不透明なところでもあるが、その部分を切り離して考えさせていただいている部分がある。まずは、周知に目標を置いた促進策を実施し、現状把握をしたいと考えている。5月までの作業であるが、10月以降にその定期券の導入とダイヤ改正をすることでどれだけ利用者の増加と収支率の改善に繋がるかという部分は御指摘のとおりだと思う。

一方、3年間という実証運行期間が迫っている中で、ここで1年経過するところであるが、3年後の基準を判断するとなると、どうしてもスケジュール的に全て噛み合うのは難しい。どちらかという、令和7年12月を最終に置き、そこから逆算で半年毎の数値設定にしたことで、示したとおりの目標値となった。場合によっては、資料1の実施スケジュールは、前倒しをして実施するという判断もできなくはないと思う。入念に時間をかけて多くの方により周知をしたいところもあるため、どこまでできるかという不安な部分もある。

[委員]

期限があることについて理解した。利用促進策の効果により、おそらく収支率のパーセンテージは多少変化すると思ったため質問させていただいた。効果があるという前提であればこれでも問題ないかと思われる。

[委員]

現在実証運行している期限が令和7年12月までとなっているが、本格運行する際の判断時期は

いつか。全くバス事業の許可をもっていない事業者が、本格運行するとなるとそれなりの許可手続きが必要になってくるため、判断時期を教えてください。また、いつ時点の数値で判断するのも併せて確認させていただきたい。

[事務局]

最終は令和7年12月であるが、3年間のギリギリまで数値を見極めたいのが正直なところであり、当協議会の開催は限られているため、8月、10月、12月の中で状況を見ながら判断をしていく形にはなるかと思われる。明確にいつの協議会でいうようなところまでは事務局のほうでは決めきれていない。ただ、許認可の取得に3ヶ月程時間を要することからそこは一つ基準かと思われる。

[委員]

今の段階では、7月から11月で大体1%程増加し、自然増もあるとなると年間1%ぐらい。それを考慮すると、来年は6%程増加するかと思われる。それに利用促進効果がどれぐらい上積みされるかが肝になってくるが、大体案③か④のあたりで設定することが妥当かなと思う。目標はある程度高めで、仮に達成できなくてもそれは本格運行するのか、といった状況も確認しながら、なるべく増加させていくことが重要だと思う。

[副会長]

実証運行から本格運行に移行する際の最低ラインが必要だと思う。また、現在利用者数が900人弱で、この利用者たちは当該バスを生活に必要な交通手段として利用していると思うが、もし将来的に本運行に移行しなくなった際は、その代替交通を考えているのか伺いたい。

[事務局]

最低ラインが、本格運行するかしないかのラインになってくるが、それが最終の収支率や利用者数になってくるイメージである。最低ラインがあると、費用対効果の面も含めて、継続していくのは難しいという判断に繋がると思うため、基準を定めてそこで判断をしていくことになる。併せて代替手段は、ご指摘のとおり、必要な方もいるなかで町としても実証運行ということを行って当初からお知らせをした上で実証運行しているため、結果継続は難しいという回答も選択肢の一つとしてあるのかなと思う。しかし、交通手段がなくなってしまったことで当然困る方もいると思うため、町がやっているマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成や他のオンデマンド交通を検討するなど、広く視野に入れながら検討していきたい。

[会長]

コミュニティバスのPRも含め、多くの手段を講じた上での判断が、資料1、2の根底にあるため、今までの手段ではなく、一歩踏み込んだ形で再度実施してみることが前提になると思う。また副会長から話があった実際に本格運行するかしないかの判断で、過去には上土狩、中土狩地域にワゴン車で短い距離だったが運行させたことがあった。非常に乗客が少なく、結局これは実証実験で、あっという間に廃止してしまったが、おっしゃるとおり、実際利用している人が約1,000人近くいる現状があるため、本格運行するためのPRをした上で、打開策も検討していきたい。同じ循環線でもAとBで利用者数が乖離しており、このような状況を見ると、利用状況や利用目的の把握、ルートの変更により利用者数が増加する可能性もあるのではないかなと思う。今後とも様々な事項について皆様にはご協議いただければと思っている。

本件については中間的な部分であり、今後行っていくことの検討の内容であるが、令和7年12月の最終目標だけではなく、令和7年6月、令和6年12月の中間目標の設定をした上で、3ページの本運行移行基準の検討スケジュール通りに進めていく。修正等があれば随時協議をしていくという事務局の説明のどおりのスケジュールに賛成していただける方は挙手願いたい。

(全員挙手)

**【審議結果（コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討）】**

賛成全員で、コミュニティバス循環線の本運行移行基準について、提示したスケジュールどおりで進めていくことを承認する。

(3) 地域が主体となる移送サービス導入マニュアル（案）**資料3**

[事務局]

最初の参考で一部説明をさせていただいたが、無償運送の切り分けの部分について、運輸支局との協議というところになるが、その後の内容の見直し等も含め、一部修正した点を説明する。

4、5ページについて、無償運送は最近話題となっているライドシェアといった運送とは別のジャンルであると考えており、無償運送に関しても対象とはなるものの、町の支援がどこまでできるかという可能性も未知数な部分があることから記載の追加をしている。5ページのメリットデメリットの表について、⑥無償運送を切り分けて記載をさせていただき、ライドシェアについても個人の手法として参考までに記載している。メリットデメリット等の記載はないが、参考までに記載をしている。おそらく町民の方からの問い合わせが十分想定されるなかで、町としては整理をしたうえでできるできないという部分も明確にお伝えができるのではないかなと考えている。続いて7ページについて、検討フローのページ数や文言の変更があったため、変更点はあとがきとして記載させていただいた。続いて13ページについて、移送サービスの導入検討申請手続き、協定締結のスケジュールは、大まかであるが8月までに申し出をしていただき、翌年1月に決定通知を出し、次年度4月から実証運行開始というイメージでスケジュールを示している。続いて14ページ、地元との協定の案として事例の一つ記載した。続いて15ページ、それぞれの相談、フェーズにおいて役割やそれらのエリアでの運行形態の考え方を掲載させていただいた。続いて16ページ、長泉町地域公共交通計画に掲載しているバスでサービスするエリア、デマンド交通でサービスするエリアを色分けしている図になるが、これらのエリアによって運行形態の考え方を改めて整理し、無償運送の部分を反映させている。29ページについて、運行時に得られる意見や改善策、Q&A等を掲載している。最後に31ページ、町の支援制度について前回の協議会でも説明させていただいたが、町の用意している支援制度である。協働によるまちづくり推進事業補助金、ふれあい出前講座、住民主体による介護予防生活支援サービス事業を記載している。住民主体による介護予防生活支援サービスについては、今年度、町の内部で政策の検討をしており、今実際に地元の地域住民が高齢者の生活のための様々な支援を講じている。ニーズが非常に高いなかでルール作りを進めており、当マニュアルも運輸支局と協議をしながら、中身を精査していきたい。また、今日ご意見をいただけた場合は、そちらの意見を踏まえつつ、次回の協議会

で改めて内容を提示したいと考えている。

<質疑>

[会長]

前回に続いての審議ということで案を示させていただいた。公共交通を取り巻く状況は非常に厳しい状況の中で、町民自らが主体となるような取り組みも非常に重要になってくると考える。当マニュアルの作成についてご意見いただきたい。

[副会長]

無償サービスを一部やってる地元区があるが、その無償サービスに対して、町としてどんなプランがあるのか。あくまでも地元区が自主的に行うのを町は見ているだけなのか、全体的にそのような取り組みを推進していくのか、ご教示いただきたい。

[事務局]

非常に位置づけが難しく、ボランティアをやっていただける方のボランティア精神が非常に強い状況のなかで、引き受けていただける主体が町内全域にバランスよくあるかという点、なかなか難しい部分がある。そのような状況下であることは、町としても把握はしているが、町としてそこを全体的な枠組みを作成して推進していくことは現時点では難しいと考える。そんななか、長寿介護課から「実際にはほぼ無償で行っていただいている方に対し、継続性や利用者の受益者負担といった部分は度外視し、必要最低限は担保するような仕組みを作りたい」と制度の提案があったが、まずは今の池田区でそういった輸送サービスが進んでいるという認識を持ちつつ、実際どういう中身で実施しているのかなどを町としても勉強していきたい。公共交通分野と高齢者施策分野で合致する部分があるなかで、運輸支局に走行上の問題点等を確認しながら少しずつ推進していきたい。

[副会長]

またライドシェアとの関係もあるため、なかなか難しいと思われる。

[委員]

7ページについて、事前相談から始まり実証運行までどれぐらいの期間を見ればよいか。23ページにあるスケジュールは、申請期間が4月から8月で、例えば8月に申請した人が1月までの審査期間ではあるものの、審査するためには7ページのステップの1と2が完了していなければいけないという認識でよいか。

[事務局]

おっしゃるとおりだが、同一年度に詰めてやることも不可能ではないと考える。これは地域で実施したいという強い要望があれば、町としても最大限の支援をしていく。

[委員]

そうすると期間としては最短で1年ということか。

[事務局]

前年度から事前相談という形で先行して進めることは可能であると考えている。

[委員]

申請する前に、相談や準備をすることは可能ということか。

[事務局]

おっしゃるとおり。

[委員]

5 ページ目にライドシェアの記載を入れていただき、今世間的にも注目があるため、ライドシェアを入れないという意見があったのではないかと思う。ライドシェアの現状は、道路運送法上はこういったライドシェアが現行では認められなく、自家用有償旅客運送の一部拡大ということで、来年4月から一部運用が今決定している。ライドシェアの本格的な法整備も、来年度4月以降に検討するという話を聞いているため、現時点で当マニュアルに残すにしろ表現を調整させていただきたい。

[事務局]

ライドシェアというワード自体を本日の資料にそもそも載せる、載せないってところもあり、我々としてもどういう形が正しいのかということもあるが、当然意見や指導をいただきながら、この中身を作っていくという前提があるため、削除することは何ら問題ない。引き続き相談をさせていただき、中身をブラッシュアップしていきたい。

[委員]

基本的に公共交通の利用が困難な方が対象であり、元気な人は更に公共交通を利用していくということが重要。無償運送については、町ではドライバーの運転支援とかボランティア研修だったり、そのあたりに予算を出すなどはまだ決まっていないか。また、町の支援が十分に受けられるのか。

[事務局]

まだ決まっておらず、そういう声があれば検討していく。

[会長]

先ほど事務局から 31 ページで説明があったが、長寿介護課の取り組みのなかで、副会長から先ほど話があったが、池田区で実施している無償の輸送サービスは、車両は福祉施設から借りて実施していることから、車両の確保や運転士の保険関係などが課題となってくる。そういった課題に対する補助をしたなかで、輸送サービスに携わっていただく方への支援ができればと思っている。このような状況を踏まえ、当マニュアルの策定が町民にどう影響するのか、町としても非常に注視していくところである。また、ライドシェアの話があったが、先が不透明な状況であるが、こういった動きにも対応していくなかで、なかなか交通の足がない方がいらっしゃるため、そういった方のサポートになるようなマニュアルにしたいと思っている。

今回ご審議いただいているマニュアル案については、運輸支局の指導を引き続きいただきながら、中身を十分に精査したうえで策定することについて、承認いただける方については挙手を願いたい。

(全員挙手)

**【審議結果（地域が主体となる移送サービス導入マニュアル（案））】**

賛成全員で、地域が主体となる移送サービス導入マニュアル策定について、中身を十分に精査

したうえで策定することを承認する。

[会長]

当マニュアルについては、中身を精査した上で、次回の協議会において最終案を示したいと思う。

(4) 路線バスについて

- ・令和5年度地域間幹線系統に関する事業評価 資料4
- ・事業評価結果概要 資料5

[委員代理]

まず、地域間幹線系統に関する事業評価の時間をいただき、感謝申し上げます。資料4に沿った説明をさせていただく。地域間幹線系統に関する事業評価については、国や県の補助金を受ける地域間幹線系統、令和4年10月から令和5年9月までに運行していた系統に関するものになる。このあと、事業者から詳細説明と長泉町から取り組みを説明していただくが、まず全体の概要について説明させていただく。

まずは1ページについて、昨年度説明しているものと同じものになるが、新たに委員になられた方もいらっしゃると思うので、改めて説明をさせていただく。地域間幹線系統がこちらのA市とB市をまたぐような複数の市町をまたぐバスの系統になる。公益的な移動を支える交通手段の一つとして、通学や通院等のために重要な役割を果たしている。2ページ目について、収支から見ると、乗合バス事業は資料記載のとおり大きくこのように分けることができる。このうち複数の市町をまたぐ路線であり、図の右に記載するような条件を満たす路線が国と県による補助対象の路線となっている。3ページ目について、こちらは県内の地域間幹線系統の概略図になる。破線で示す鉄道が代替する役割を果たし、沿線住民の通学や通院等、移動手段として機能している。4ページ目、地域間幹線系統については、毎年度期間の終了後に事業評価を行う必要がある。次の地域公共交通確保維持改善事業費の補助金交付要綱第3条に基づき、補助対象事業が適切に行われているか否かの確認や、評価結果の分析により、より広角的に実施するために行っている。5ページ目について、こちらは具体的に評価基準を表したものになる。静岡県では独自に評価基準を定めており、評価は主に記載の6項目を点数化し、その合計点をABCの3段階で評価している。今年度の評価については6ページ目に記載しているので、ご覧いただきたい。こちらは各事業者の評価結果を一覧にしたものになる。A評価が37系統、B評価が25系統とC評価が0系統となる。次のページに昨年度の評価結果との比較があるので、7ページ目をご覧いただきたい。昨年度はA評価が30系統、B評価が33系統。C評価が2系統だったが、昨年度と比べると11系統評価が上がっている。要因としては、令和5年5月にコロナの感染法上の位置付けが5類に引き下げられたこともあり、乗車人員が計画を上回ったことなどが挙げられる。個別の説明は割愛させていただくが、今年度の評価結果の詳細は別途配付している、令和5年度地域間幹線系統の事業評価をご確認いただきたい。資料5に関し、1点修正がある。3の事業評価結果の概要になるが、こちら全体評価がBとなっているが、正しくはAとなる。令和5年度は評価対象系統全62系統中、A評価が半数以上の37系統。平均定数が57.1と52点を上回ったことから、

現在評価をAとしている。8ページ目、このグラフは平成30年10月から令和5年9月までの5年間の県内の乗合バス利用数の推移になる。グラフ上の年度は地域間幹線システムの期間である10月から翌年の9月で区切っている。グラフのとおり、バス全体としての利用者はコロナ禍以降大きく減少しているが、令和4年度の後半から利用者数が徐々に回復傾向にある。令和5年5月にコロナが感染法上の位置づけとして5類に移行してから500万人から600万人の間で推移している。徐々に上がってきているが、コロナ禍の生活スタイルの変化もあり、コロナ禍前の水準まで利用者が戻っていない状況が依然として続いている。9ページ目について、こちらは運行コストに関する話題となる。その他の業種で現在は燃料費や医療費等で物価の高騰の影響があるが、乗合バスについても燃料費など物価の高騰で運行コストが増加している。軽油の小売価格が令和2年2月から5月にかけて需要の落ち込みにより急落して以降、増加傾向にある。現在は経済産業省の燃料油価格激変緩和補助金が発動しているが、それでもコロナ禍前よりは高値で取引されている状態が続いている。10ページ目について、こちらには車両維持費にかかる経費となっている。ここでも物価高騰の影響が大きく、令和4年2月にあったウクライナ侵攻を境にコストが大幅に上昇している。燃料と物価高騰のあおりを受ける為替で乗合バスの運行コストが増加している。グラフに記載はないが、2024年の4月からは、バス運転者の労働時間が厳格されることを受け、必要な運転者を確保するため、人件費は労働環境の整備等に係る経費も上昇していく。こうした費用の増加を踏まえ、周知を改善するために、各事業者の政策向上に向けて取り組んでいる。11ページ目について、こちらは各事業者の取り組み事例をチェックさせていただいている。費用の削減策としてエコドライブの取り組み評価期間設定や、車両搭載変動抑制による燃料使用量の削減等を実施している。利用促進策としては、バスロケーションシステムや、キャッシュレス決済機器の導入により、利用者の利便性を高めたり、市町と連携したバスの乗り方教室等を実施している。これらの取り組みに対して県や市町が支援等を行っている。12ページについて、こちらは県や市町の支援策の例になる。利用促進策としては、バスロケーションシステムやキャッシュレス決済機器など事業者が実施した取り組みに対して支援を行っている市町もある。また公共交通利用券を配布したり、公共交通の利用を促している市町もある。先ほどお話をさせていただいたが、燃料費等の物価高騰で運行コストが上がっていることから、車両維持費や燃料高騰分への補助を行い事業継続を支援している市町もある。利用者が減っている状況で、事業者の努力がなければ、路線バスを維持することは困難であり、路線バスを維持するためには事業者や関係市町が一体となって生産性向上に努めることが不可欠である。今回の評価結果については、地域間幹線システムだけでなく、バス路線維持という観点から、今後の検討材料として、利用改善に繋げていただきたいと考えている。

・単独継続困難申し出路線(退出申し出路線含む)の概要 資料7

(富士急シティバス(株)、伊豆箱根バス(株))

[会長]

単独継続困難の申し出路線および退出申し出路線の説明に移る。単独継続困難申し出路線についてはバス事業者だけで維持していくことが困難な路線、退出申し出路線は、今後の路線継続が難しいため廃止をしたい路線であり、バス事業者から県の生活交通確保対策協議会に対し申し出

がなされているものである。この申し出を受け、11月中旬に、令和5年度第2回静岡県生活交通確保対策協議会地区幹事会で説明が行われ、各市町は来年1月12日までに自治会バス事業者との調整結果を報告する必要があることから今回皆様にご審議をいただくものである。それでは、申し出路線の概要および地域間幹線系統確保維持事業評価について、はじめに富士急シティバス様から説明願いたい。

[富士急シティバス㈱] **資料7**に基づき説明

[委員]

日ごろ皆様には大変お世話になっている。当社は3路線、減便を中心として申し出を出させていただいた。前回の協議会で説明したように、我々業者は一生懸命事業を展開しているが、運転手不足や労務管理の課題があるなかで、一生懸命やった結果で、資料の数値のとおりの内容で報告させていただいている。詳細については、実務担当者から報告させていただく。

[随行者（富士急シティバス㈱）]

1ページについて、駿河平線は三島市から長泉町の駿河平地区への路線である。運行料金については記載通りであり、収支状況について、利用者は改善傾向にあるが大変厳しい状況にあるのが現状である。2ページ目、今後の運行についてはまず1つ目として、2024年問題を含め運転者不足の問題があるため、小学生の通学については維持させていただいたうえで、大変心苦しいが減便をさせていただきたい。3ページ目、本件退出申し出をさせていただいており、退出申し出については長泉町内ではなく、三島市内の三島本町、広小路、西若町を通る路線であり、地図上に赤色で示した区間が退出区間となっている。運行経路上に、信号がない横断歩道が数か所あったり、また右折レーンのない右折信号、踏切が数か所あったりなど、運行を継続できる他社はあるかもしれないが、当社は苦しい運行状態である。またこの区間については、他社が引き続き運行される路線があること、三島市の自主運行バスも引き続き運行されること、現実として地域の方ががんセンター等に行くときは、他のバスや三島駅まで徒歩移動されている現状があることから、ぜひご理解いただきたい。幹線系統の評価については、4、5ページの記載のとおり。

続いて6ページ目、桜堤線については三島市、長泉町、裾野市の2市1町を結ぶ系統であり、長泉町は桜堤地区を通っている。現状の運行本数、収支状況は記載とおり。現状の運行内容については、7ページの上半分に記載しているとおり。今後の運行については、当該路線についても2024年以降の運転者不足、現状2020年以降の更なる定着に対応するため、大変心苦しいが夕方の時間帯、夜の時間帯等を減便させていただきたい。系統評価については8、9ページに記載があるので、ご覧いただきたい。

続いて10ページ目、沼津駅発着のがんセンター線が2系統あり、沼津駅から出発し、長泉町にあるがんセンター線について記載している。当該路線については資料記載のとおり。運行回数は7.5便運行し、時刻及び収支状況も記載のとおり。当該路線も11ページの記載のとおり、減便をさせていただきたい。なお、時刻については調整がまだ続いており、時刻表案から多少ずれる場合があるため、ご理解いただきたい。事業評価については12、13ページの記載のとおり。

最後に14ページ目、三島駅発着のがんセンター線について、当該路線は三島市と長泉町を結ぶ路線である。一部の便がベックマン・コールターへの通勤便であり、収支状況、運行本数は資

料記載のとおりである。16 ページ目、今後の運行については減便をさせていただき、他の系統と合わせて運行本数を可能な限り維持しつつ、運行を続けさせていただきたいと考えている。系統評価は 17、18 ページ記載のとおりである。

[伊豆箱根バス(株)] **資料 7**に基づき説明

[委員]

日頃より当社の路線バスにご理解とご協力、そしてご支援いただき感謝申し上げます。今富士急シティバスからも説明があったが、2024 年より運転手の労働時間等の改善のための基準が見直しされることから、当社も今、運転手不足の中で調整を行っている。この見直しによって、運転手の勤務できる時間が変わり、併せて当日の勤務から翌日の勤務までの休息時間も少し変わってくるという中で、1 日拘束できる時間がやはり減少してしまう。このような状況下で運行をどう維持していくかという点で頭を悩ませているところであるが、一部の便については減便といった検討をしなければならない状況で、本日の資料にはそこまでの記載はないが、当社も来年 4 月に向けて、そういった状況を含め本日説明するのは沼津大岡三島線であるが、当該路線に限らず全体の中で沼津、三島その他の地域の路線も含め、減便の検討をさせていただくということを考えているため、ご承知おきいただければと思う。

[随行者（伊豆箱根バス(株)）]

19 ページ目、単独継続困難申し出路線の沼津大岡三島線について説明させていただく。当該路線は沼津駅から三島駅を結び、沼津市、長泉町、三島市に跨って運行している。沿線には高校や工場、病院等が点在しており、沿線住民の移動手段として利用されている他、沼津駅、大岡駅、三島広小路駅、三島駅からバスに乗り換え沿線施設へ通勤、通学、通院されている地域の方々の交通手段として利用されている。特に沼津市内における加藤学園高校、小学校の利用が多く、通学の足として利用されていたが、少子化の影響や通学のスタイルの変化で自家用車による送迎、または自転車に多くシフトしており、雨天時には乗りこぼしが出るほどのご利用も見られるが、平常時は利用が減少している。また沿線には大手企業の工場も複数あるが、勤務上の都合や、敷地が広く従業員の駐車場が確保されているということもあり、自家用車による通勤が主流となっているため、バスの利用に結びつかず、結果として採算の取れない路線運行となってしまう。系統については、日中に西島病院を経由する系統と朝晩は西島病院を経由しない 2 系統ある。運行本数は、平日が 25 往復で土日祝日が 18 往復運行している。経路については、黄緑色の線のような経路である。運行実績については、令和 3 年にコロナの影響を受け、1,000 万円を超える欠損額が残ってしまった。なお、コロナ禍は車内の密を防ぐため、運行本数を維持し対応していた。令和 4 年度になると、乗車人員も約 3 万 7,000 人ほど回復し、収入は約 600 万円増収となり、欠損額は 280 万円まで回復した。令和 5 年度については、運賃改定を実施したため、一定程度の支出を見込んでいたが、予想に反して利用者は前年より約 1% 増となり、収入も増収となった。しかし、最低限の設備投資や燃料高騰を受け経費も増額となり、損益が 230 万円程度となっている。なお、本年 12 月 1 日に、他社の運賃改定に合わせ当該路線の運賃変更をしたため、乗車人数が令和 5 年度と同等程度であれば、増収になり欠損額も 200 万円を下回ると予想されるが、欠損は残る見込みである。続いて (3) の利用実態について、市跨ぎの状況は沼津市から三島市

を跨いだ方が 31%、沼津市から長泉町を跨いだ方が 14%、三島市から長泉町を跨いだ方は 13% で、全体で 58%。半分以上の方が市町を跨いで利用していただいている状況である。次に利用の割合について、一般の大人の方が約半数、50%で、学生が 33%、小人が 3%、高齢者の方が 12% といった利用実態である。(4)の運行系統図は、参考程度にご参照いただきたい。続いて 22 ページ目、総括、利用促進、収支改善については、資料記載の通り。主な箇所としては、収支改善の 1つ目で、令和 4 年 10 月に路線バスの上限運賃の改定を申請し当該路線、当該補助路線も含め運賃値上げを実施した。また本年 12 月 1 日には、前回運賃値上げの際に据え置きした他社との競合区間の運賃変更を実施した。総括としては、昨年から続く慢性的な乗務員不足においては深刻で、補助路線外でもやむを得ない減便を繰り返している状況である。この状況のまま次年度からの運転手の労働環境改善基準に対応するためには、コロナ禍から回復しお客様も戻られている中苦渋の決断ではあるが、朝の比較的乗車率の高い便も減便しなくてはならない状況であり、また一部他路線では退出の検討もしなくてはならない。当該路線についても、更なる運行回数の限界の検討も必要となるが、特に通勤通学通院で利用されているということもあり、路線の維持を最優先と考えているため、引き続き補助路線としてご支援をいただきたく、ご審議をお願いしたい。最後に 23 ページ目、昨年度の地域間幹線系統評価シート記載されており、評価点数が 61 点で A 評価をいただいている。

<質疑>

[副会長]

3 ページの富士急シティバスの退出申し出路線について、駿河平線の赤い部分を廃止し、青い部分から緑の部分へ運行していくということか。

[委員]

そのとおり。

[副会長]

三島市内を運行する赤い部分の利用者はあまりいないのか。

[委員]

利用者はそこまで多くない。電車で三島駅まで来て、徒歩で近くのバス停へ行く方が多いため影響は少ないと考える。

[副会長]

収支について、2023 年度を記載しているが 11 月までの実績か。

[随行者（富士急シティバス株）]

昨年 10 月から今年 9 月までの実績である。国の補助制度の対象となる期間に合わせて算出している。

[副会長]

20 ページの伊豆箱根バスの欠損額について、令和 6 年度はプラスでの計上なのか。先ほど説明があった減便を含んだ数値であるか。

[委員]

プラス計上であるが、減便を含んでいない数値にはなるものの、あくまでその経費を組み立て

てる基準は、昨年度ベースで今の燃料等がどれだけ物価が上昇しているかなどで判断する。あくまでも計画という形にもなるが、実態としては、記載している経常経費 54,000 千円では維持できないのが現状である。

[副会長]

その数値を提示していただくとわかりやすい。プラスになると解釈し、なぜ減便するのか疑問に思ったため、質問させていただいた次第である。

[委員]

昨年度ベースの 1 キロ当たりの経費を積み上げ、それと年間運行回数を組み合わせて経費が決定するのだが、1 キロ当たりの経費自体が、今増加傾向にあるのが実情である。後々、やはり運転手を残さなくてはならないという状況下で、運転手の処遇、給与面も含め少し増加させないと保証したものが無い状態が続いてしまう。当社も、少し乗務員の経費を計上するところは、現実的に水面下では動いているなかで、人件費、燃料費、物品購入費等、このあたりはどうしても計上せざるを得ない状況である。

[会長]

減便ということになると、先ほどご協議いただいた地域が主体となる移送サービスにもつながり、事務局とバス事業者の調整が必要になってくると予想される。三島市内の退出区間について富士急シティバスより話があったが、退出区間が非常に混雑する印象がある。実際利用していて、時間の目途が立たない、途中で降車して徒歩で移動した方が早いのではと思うこともある。

[委員]

長泉のお客様も、三軒家で降車し三島駅まで徒歩移動する方が結構いる。当社からしたら減収となってしまう。

[委員]

色々な状況下で欠損を減らすということになったと思うが、どれぐらい欠損を減らすことができているのか。

[委員]

私が把握している黒字路線は、沼津駅かららぼーとへ向かう路線だけである。残りの路線は正直赤字であり、営利目的で業務を行っていることから、路線バスは私らが担当し、赤字部分を観光バス事業と高速バス事業でプラスにするという状況である。

[委員]

駿河平線が三島駅周辺を回り始めたのはいつか。

[随行者（富士急シティバス株）]

当路線の運行開始時期であるため、明確なお答えはできかねるが、おそらく昭和 20 年代から 30 年代で、かつての旅行や本町の方に商業施設があったなどの経緯があると思われる。

[会長]

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

(全員挙手)

【審議結果（単独継続困難バスについて）】

賛成全員で、路線を維持することについて承認する。

[会長]

続いて、退出申し出路線の駿河平線について、三島市内の一部区間の撤退について承認いただける方は挙手を願いたい。

(全員挙手)

【審議結果（退出申し出路線について）】

賛成全員で、三島市内の一部区間の撤退について承認する。

(5) 自主運行バスについて 資料8

[事務局]

まずはじめに南北線について説明する。当該路線は、令和5年1月のコミュニティバスの路線再編によって運行を開始し、長泉町の南一色広場から出発し南へ進んで清水町の静岡医療センター、サントムーン柿田川を結ぶ路線となっている。当該路線は、高齢者や障害者等の移動に制約がある方の生活交通の確保と公共交通の充実を盛り、また自家用車の利用抑制、交通渋滞の緩和等を目的として運行している。運営主体は長泉町、運行主体は平日の1便から3便と、土日祝日の1から2便を伊豆箱根バス、平日の4から6便と、土日祝日の3から5便は東海バスへ運行していただいている。(4)の運行開始日以降の内容については資料記載のとおり。2ページ目、利用実績について、こちら令和5年度4月から11月までの利用者数を表したものである。先ほど冒頭で説明したとおり、当該路線は通学通勤、買い物といった町民の利用が多い路線である。利用者数は毎月概ね1,700人前後で推移し、10月の利用者数は1,836人と増加している。こちらは、9月に高齢者の方に敬老祝い金と一緒に交通系ICカードのTOICAを配布した影響により、利用者数が増加したと推測する。全体的に利用者数は伸び悩んでいる状況ではあるが、今後SNSを活用した情報発信、各種イベントへのブース出展等を行い、利用促進策を検討していきたい。

続いて3ページ、循環線AとBについて、当該路線は、南北線の出発点と同じ南一色広場を出発して、町内を8の字に運行する路線と逆8の字に運行する路線となっている。当該路線も南北線の運行目的同様、生活交通の確保と公共交通網の充実を図ること、また自家用車の利用、交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的としている。運営主体は長泉町であり、運行主体は循環線Aが富士急シティバス、循環線Bが伊豆箱根バスに運行していただき、両路線ともに道路運送法第21条による3年間の実証運行となっている。(4)の運行開始日以降の内容については資料記載のとおり。4ページ目、こちらは利用実績、今年度の4月から11月までの実績を表したものである。見ての通り利用者数が伸び悩んでおり、両路線ともに400人前後は毎月利用していただいている状況である。年度当初と比較し利用者数は多少増加傾向にあるものの、未だ厳しい状況が続いている。引き続き、情報発信や各種イベントへのブース出展、委員の協力のもと開催したコミ

バスツアーといった利用促進策を実施していきたいと思う。

6 ページ目、長泉北小学校～桃沢郷線について、当該路線は路線バスの退出に伴い、沿線に居住する一部児童の通学手段を確保することを目的として運行している。運営主体は長泉町で、東海バスに運行していただいている。運行内容は資料記載のとおりであるが、定期券を所持する小中学生の利用が大半となっており、一般の方の利用はほとんどないのが現状である。利用者数の算出は、町の方で定期代の一部を補助する補助金があり、その補助金の申請人数を参考として算出している。来年度の利用者数の見込みは 26 人。最後のカラー刷りの 2 枚は、各路線の時刻表と路線図であるため、参考程度にご覧いただきたい。

協議事項の冒頭でも説明したが、各利用促進策を実施し、利用者数を確保していきたいと思う。

<質疑>

なし

[会長]

町の自主運行バスについて、改めて説明をさせていただいたが、この利用者数については、資料 1 の際にも提示させていただき、厳しい状況が続いている。多くの PR をしたうえで、改善を図りたいと考えている。

これら自主運行バスについて、来年度も継続運行することに賛成の方は挙手願いたい。

(全員挙手)

【審議結果（自主運行バスについて）】

賛成全員で、自主運行バスについて継続運行することを承認する。

(6) デマンド乗合タクシーの運行状況について 資料9

[事務局]

デマンド乗合タクシーの運行状況について、ももタクのこれまでの経緯は、路線バスの退出に伴い、その代替手段として、平成 30 年 10 月より高齢者の日常的な移動の確保を目的に運行開始したデマンド乗合タクシーである。令和 2 年 4 月より本格運行を開始し、令和 3 年 4 月より帰り予約締切時間を 1 時間前から 30 分前までに短縮し、100 円から 200 円の運賃の値上げを実施し運行している。令和 5 年 1 月 23 日にコミュニティバスの路線再編があり、それに合わせて利便性を向上させるため、時刻改正を実施した。年度別・月別利用者数の表のとおり、令和 5 年度の 11 月末時点の利用者数は 1,094 人、令和 4 年度の同時期と比較すると 70 人増加している。また、利用者数が年々増加し、こちらのデマンド乗合タクシーは地域の足として根付いてきていることがわかる。屋代住宅居住の会員の乗合利用者が増加しており、ウェルディ長泉といった商業施設への買い物利用が多く見られ、乗合率は多少ではあるが回復傾向にある。逆に収支率に関しては、未だ低調で推移し、理由としては、コアユーザーの方が割引の適用を受けていることと、また、タ

タクシー運賃の改定が9月25日以降あり、それらが起因していると考えている。利用者と乗合率が増加している状況で非常に良いと考えているが、収支率も改善していかなければならない。収支率を改善するためにも、デマンド乗合タクシーの対象地区である地元区に意見聴取を行いながら、ももタクの料金改定について検討していきたいと考えている。

<質疑>

[委員]

現在タクシー呼んでもなかなか来ない現状があると思うが、ももタクは大丈夫なのか。町民の要望に応えられているのか。

[事務局]

ももタクに関しては、チラシに記載している専用電話を三島合同タクシーの方で確保し、電話が鳴った際には必ず取るようにと、町のほうから指導させていただいている。やはり前回の協議会の中で話があったとおり、運転手不足でそもそもタクシーを捕まえることが難しい現状があるため、すぐ迎えに行くという回答が難しい状況もあると思われるが、断ることはしていない。

[会長]

元々時間が決まっているなかで希望の時間帯で予約すれば、今のところは遅延はないという認識でよいか。

[事務局]

そのとおり。

[会長]

料金の関係で、令和3年4月に引き上げをしているが、タクシーの利用料金が上昇している状況の中で、当然そうすると収支率が下がる。自己負担が定額であるため、収支率が低調に推移してしまう状況があるのだが、令和6年の3年程経過した時期で見直しを図りたいと町としても考えているが、皆様の意見を伺いたい。

[委員]

コアユーザーの方の半額は、半額になることによって利用回数が増えたのか。

[事務局]

その方の利用が非常に多く、その方は桃沢郷という対象地区の上の方にお住まいで障害をお持ちの方である。通勤でご利用いただいております、障害者割引で料金の半額となるのだが、町としても非常に大切にしているお客様であるところで、調整の兼ね合いが悩ましいところである。

[委員]

乗合率が少し増加していることは、その調子で増加させていただき、収支率をどうするか判断は難しい部分ではあるが、現状は維持する方向になるのかなと思う。

[委員]

今年の利用について、11月末現在で70名ほど増加してるとのことだが、主にこの増加するのは5、6、7月が昨対比140%と推移している。8月以降は逆に、前年同月と比較同水準もしくは以下で推移しているが理由はあるか。

[事務局]

コアユーザーの方が通勤で利用していただいているのだが、1日往復で2回利用する。その方が平日毎日利用しているかというところではなく、利用する時期と利用しない時期が明確にわかれており、おそらくその方の利用が少なかったのではないかと推測する。

[委員]

ももタクは地域の足として本当に根付いてる部分があり、三島合同タクシーもももタクを大切にしている気持ちがあるため、引き続き要望に応えられるようにしていきたい。

[会長]

屋代住宅の会員の方が乗り合いで利用しているため、集中的にPRをし利用促進をお願いしたい。

デマンド乗合タクシーのももタクについて、来年度も継続運行することに関して、賛成いただける方は、挙手願いたい。

(賛成全員)

**【審議結果（デマンド乗合タクシーの運行状況について）】**

賛成全員で、ももタクについて来年度の継続運行を承認する。

4 その他（15：40）

5 閉会（15：40）

# 令和5年度第3回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時:令和5年 12 月 20 日(水)

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 会長挨拶

## 3 協議事項

(1)コミュニティバス利用促進策のスケジュール変更について

資料1

(2)コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討

資料2

(3)地域が主体となる移送サービス導入マニュアル(案)

資料3

(4)路線バスについて

・令和5年度地域間幹線系統に関する事業評価

資料4

・事業評価結果概要

資料5

・令和5年度地域間幹線系統総合評価一覧表

資料6

・単独継続困難申し出路線(退出申し出路線含む)の概要

資料7

(富士急シティバス(株)、伊豆箱根バス(株))

(5)自主運行バスについて

資料8

①南北線

②循環線 A・B

③長泉北小学校～桃沢郷線

(6)デマンド乗合タクシーの運行状況について

資料9

## 4 その他

## 5 閉会

## 第2回 長泉町地域公共交通協議会 意見対応表

| 番号 | 意見   | 対応  |
|----|--|---|
| 1  | <b>定期券の導入検討について</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まずは利用者の年齢層を調査してはどうか。</li> <li>・定期券を導入することで利用者が増加するか、収支が改善するかなどを算定してはどうか。</li> </ul>  | <p>令和6年に循環線での乗降調査及びシニアクラブ等の団体へのヒアリング調査を行い、結果を踏まえて実施を検討します。</p>  |
| 2  | <b>ダイヤ改正について</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階のダイヤ改正は、かえって高齢者の混乱を招く可能性がある。</li> <li>・まずは乗降調査や利用者へのヒアリングを実施したほうがよいのではないか。</li> </ul>  | <p>循環線での乗降調査やシニアクラブ等の団体へのヒアリング調査にて情報収集し、チラシやバスマップの作成配布等による利用の呼びかけを行ったうえでダイヤ改正を行うか判断するため、スケジュールを変更します。</p> |
| 3  | <b>コミュニティバス循環線の本運行移行基準について</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・少し高めめの10%で設定することで、利用促進を図るという方法もある。</li> <li>・自家用車を所有している住民よりも、所有していない住民のほうがバスを利用すると考えられるので、目標利用者数の設定方法を再検討すべきではないか。</li> <li>・最終目標だけでなく、中間目標を設定したほうが、何をすべきか把握しやすいのではないか。</li> </ul> | <p>PR等の施策を講じたうえで、動向を確認した後に目標値を設定したいため、スケジュールを変更します。</p>   |
| 4  | <b>地域が主体となる移送マニュアルについて</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・無償運送は他の運行形態と毛色が違うため、分けて記載してはどうか。</li> <li>・許可登録を要しないボランティア輸送について、町からの補助の考え方に関しては運輸支局に相談してほしい。</li> </ul>  | <p>無償運送は他の運行形態とは分けて記載します。</p> <p>許可登録を要しないボランティア輸送への公費補助の内容につきましては、町の取り組み内容を整理し、運輸支局に相談します。</p>           |

(件名)

## コミュニティバスの利用促進策のスケジュール変更について

### 1.利用促進策のスケジュール変更

第2回協議会での協議を踏まえ、以下のとおりスケジュールを変更したい。

#### ①コミュニティバスの定期券の導入

第2回地域公共交通協議会（以下、第2回協議会とする）では、定期券の導入にあたっては、循環線の利用者の年齢層の調査や定期券を導入することによる利用者や収支の見込みを算定して判断してはどうかとの意見をいただきました。

そこで、各種調査により利用状況を整理するためスケジュールを変更して、再度協議を行うこととします。

#### ②コミュニティバスの利用状況を踏まえたダイヤ改正

第2回協議会では、現段階のダイヤ改正は、かえって高齢者の混乱を招く可能性があることや乗降調査や利用者へのヒアリングを実施したほうがよいのではないかと意見をいただきました。

そこで、循環線での乗降調査やシニアクラブ等の団体へのヒアリング調査にて情報収集し、チラシやバスマップの作成配布等による利用の呼びかけを行ったうえでダイヤ改正を行うか判断するため、スケジュールを変更して、再度協議を行うこととします。

#### ③町民向けチラシの作成

コミュニティバスを町民等に周知し利用促進を図るため、町民向けチラシを3種作成しました。今後配布を開始し、町民への周知を図っていきます。

また、広報への折込、町の各施設における配架、イベントへの出展や各団体への説明に活用していきます。

### 2.利用促進策の実施スケジュール（案）

利用促進策の実施スケジュール（案）は以下の通りです。

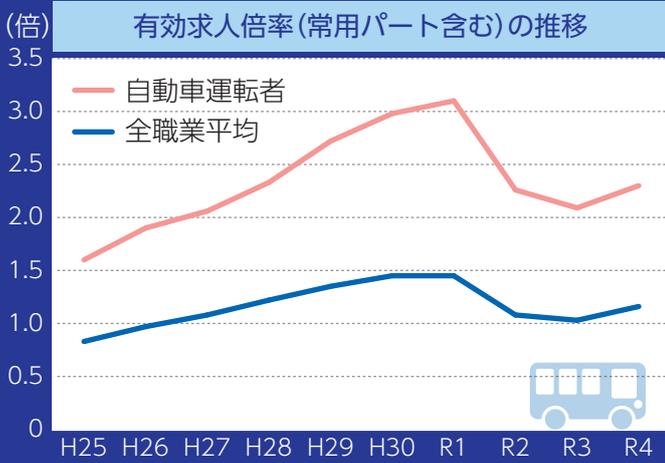
| 時期                | 検討・協議内容                                   |
|-------------------|---|
| 令和5年12月           | 協議会にてスケジュール変更について協議                       |
| 令和6年1月<br>～令和6年9月 | コミュニティバスの乗降調査やシニアクラブ等へのヒアリング調査による、利用状況の整理 |
| 10月以降             | 協議会にて定期券の導入、ダイヤ改正等の協議                     |

# みんなで利用しよう♪公共交通

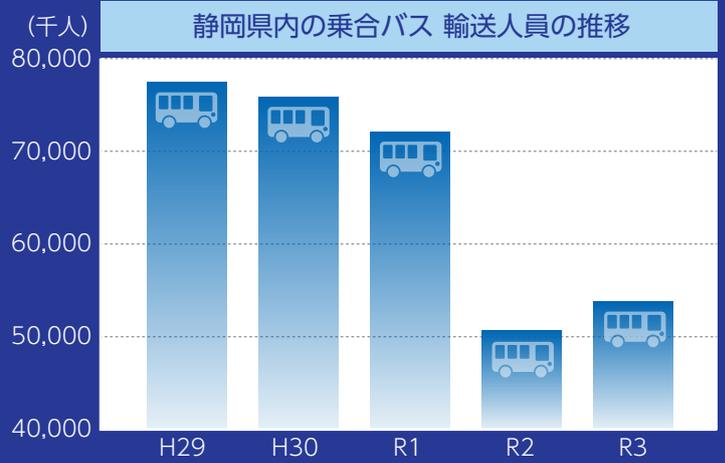


公共交通は町民の移動の足として不可欠です。

しかし、公共交通事業者は、運転手不足の深刻化や利用者数の減少などにより経営危機に直面しており、バスの減便や運休せざるを得ない状況になっています。



出典：一般職業紹介状況（職業安定業務統計）



出典：数字で見る中部の運輸 2023

車の運転には運転免許が必要ですが、公共交通なら子どもからお年寄りまで幅広い世代で利用することができます！いつもの生活に鉄道やバスの利用を取り入れてみましょう！

## 町内の主な公共交通 運行マップは裏面をご覧ください

### ながいずみコミュニティバス

町内を南北に縦断するバスです。

町内を8の字に回る

循環線A・B 実証運行中！



【主要スポット】

- ・カインズ長泉店・長泉なめり駅
- ・ウェルディ長泉・健康公園・福祉会館
- ・長泉役場・ベルフォーレ・鮎壺公園
- ・下土狩駅・南部地区センター

長泉町 企画財政課

☎055-989-5504

(平日 8:30 ~ 17:15)



### デマンド型乗合タクシー

会員登録制の乗合タクシーです。桃沢郷と長泉なめり駅をつなぐ「ももタク」が走っています。

【主要スポット】

- ・桃沢郷・ウェルディ長泉
- ・長泉なめり駅



長泉町 企画財政課

☎055-989-5504

(平日 8:30 ~ 17:15)



町民限定・利用登録制

マイナンバーカードを利用したタクシー利用助成事業

対象

- ①75歳以上の方
- ②65歳以上かつ、運転免許証を自主返納した方
- ③妊産婦の方(妊娠届出日以上の利用登録日から出産予定日の2か月後まで)



長泉町 企画財政課

☎055-989-5504

(平日 8:30 ~ 17:15)



### 富士急シティバス

町内では主に、三島駅から桜堤方面・がんセンター方面・駿河平方面に向かうバスが走っています。

【主要スポット】

- ・下土狩駅・ベルフォーレ・長泉役場
- ・福祉会館・健康公園・長泉なめり駅
- ・ウェルディ長泉・がんセンター
- ・クレマチスの丘

富士急シティバス

本社営業所

☎055-921-5367



### 伊豆箱根バス

町内では主に、三島駅、大岡駅、沼津駅方面に向かうバスが走っています。

【主要スポット】

- ・南部地区センター



伊豆箱根バス

三島営業所

☎055-977-3874



### 東海バス

桃沢郷と長泉北小学校の間を走るバスです。児童以外の一般の方も利用できます。

【主要スポット】

- ・桃沢郷
- ・ウェルディ長泉



東海バス

三島営業所

☎055-935-6611



主要スポット

- ① 桃沢郷
- ② クレマチスの丘
- ③ 県立静岡がんセンター
- ④ カインズ長泉店
- ⑤ ウェルディ長泉
- ⑥ 長泉なめり駅
- ⑦ 健康公園
- ⑧ 福祉会館
- ⑨ 長泉町役場
- ⑩ ベルフォーレ
- ⑪ 鮎壺公園
- ⑫ 下土狩駅
- ⑬ 南部地区センター
- ⑭ サントムーン柿田川



バス路線

- コミュニティバス 南北線
- コミュニティバス 循環線A・B
- 長泉北小学校～桃沢郷線
- 伊豆箱根バス 沼津大岡三島線
- 伊豆箱根バス 三島駅⇔下土狩駅
- 富士急シティバス 桜堤線
- 富士急シティバス 駿河平線
- 富士急シティバス  
・がんセンター線(沼津駅発着)  
・がんセンター線/ベックマン・  
コルター線(三島駅発着)
- 高速バス
- ももタク
- デマンド型乗合タクシーももタク  
対象範囲



※往路の医療センター  
方面のみ経由し停車  
します。

⑭ サントムーン柿田川  
※復路の長泉なめり駅  
方面のみ経由し停車  
します。

※バスは主要スポットへの路線・主なバス  
停のみ表記しています。  
※その他バス路線については、表面の各  
社HPよりご確認ください。  
※令和5年10月時点の情報です。最新の  
情報は各社HP等でご確認ください。

バス待ちの不安解消！

# 長泉町バスロケ<sup>※</sup>サービス 開始しています！

バス停でバスを待っているときに、「今、バスはどのあたりを走っているんだろう？」「時間通りにくるのかな？」と思ったことはありませんか？ 長泉町バスロケサービスは、バスの現在地や到着時間などの運行状況をリアルタイムで確認できるサービスです。スマートフォンやパソコンで、学校・会社・自宅など時間や場所を選ばず利用できて便利です。登録不要で利用料金も一切かからないので、安心してお使いいただけます。

※バスロケとはバスロケーションシステムの略称です。



詳しい利用方法は裏面をご覧ください

バスが今どこを走っているのリアルタイムで分かる  
**長泉町バスロケサービス**

まずは  
アクセス！



利用無料

登録不要

誰でもアクセス

# バスが今どこを走っているのかリアルタイムで分かる 長泉町バスロケサービス利用方法

まずは  
アクセス



利用  
無料

登録  
不要

誰でも  
アクセス

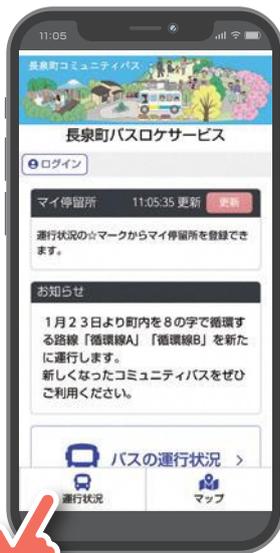
<https://buscatch.jp/rt3/index.php?id=nagaizumi-town>

## 運行状況を 確認する場合



現在の運行状況は  
こちらをチェック!!

①バス停についている  
二次元コードを  
読み込みます



②**運行状況**  
をタップ



③調べたい路線の  
**運行状況**をタップ



④バスがどこを走って  
いるか表示されます

## 運行状況を地図で 確認する場合



現在の運行状況は  
こちらをチェック!!

①バス停についている  
二次元コードを  
読み込みます



②**マップ**  
をタップ



③バスの現在地が地図上に表示されます。**バスのアイコン**  
をタップするとバス路線とバス停を確認できます

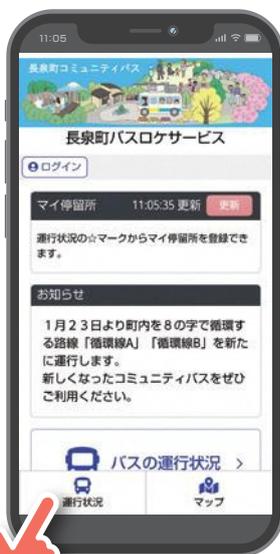


## 時刻表を 確認する場合



現在の運行状況は  
こちらをチェック!!

①バス停についている  
二次元コードを  
読み込みます



②**運行状況**  
をタップ

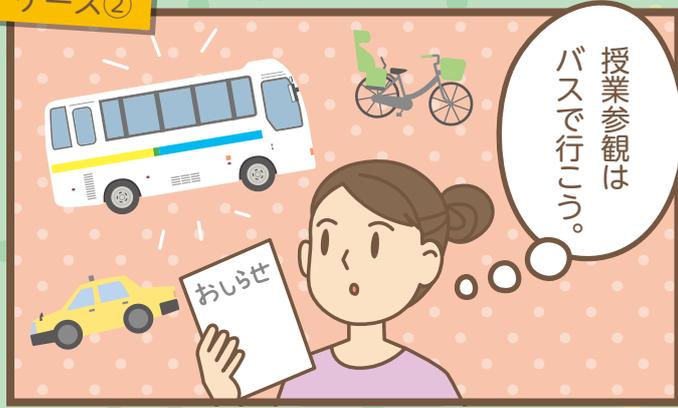


③調べたい路線の  
**時刻表**をタップ

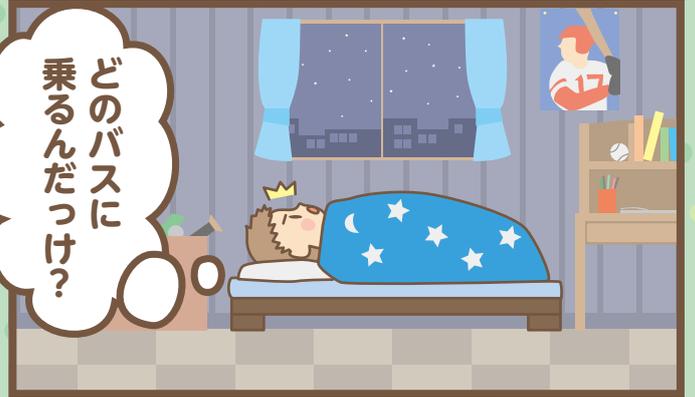
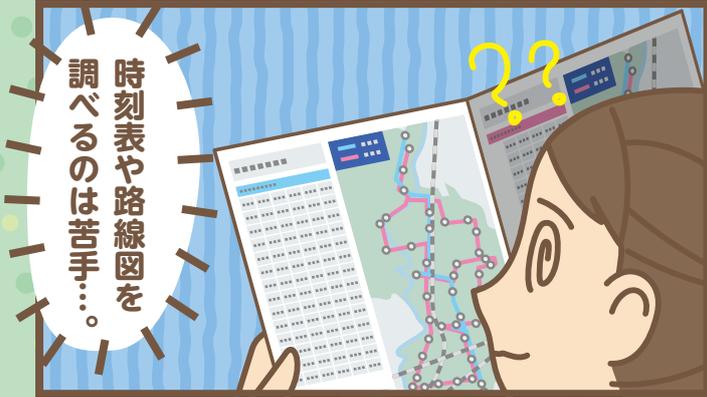


④路線の時刻表を確認  
できます

ケース②



ケース①



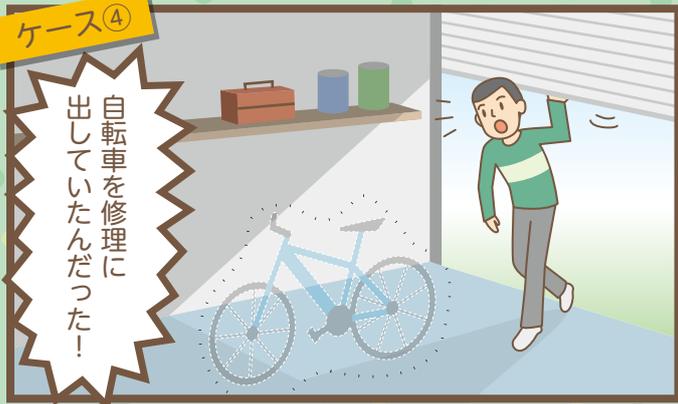
その悩み、マイ時刻表が解決できるかも！

# 作ってみよう！マイ時刻表

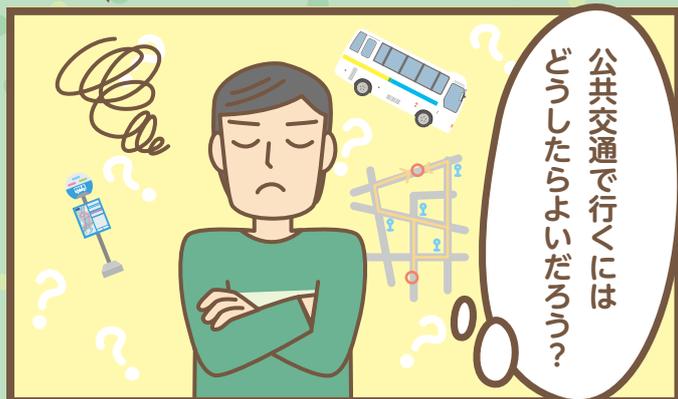
「マイ時刻表」とは、公共交通を利用する一人ひとりに必要な情報（自宅最寄りののりば・目的地最寄りののりば・発着時間）のみを記載し、わかりやすくしたものです。  
一人ひとりの目的地に応じて作成するため、自分専用の時刻表ができます。

具体的な作り方は裏面へ

ケース④



ケース③



# 作ってみよう! マイ時刻表

- ①名前と目的地を書きます。
- ②自宅最寄りのバスのりば・路線・出発時間(到着時間)を調べて書きます。
- ③目的地のバスのりば・到着時間(出発時間)を調べて書きます。
- ④乗換がある場合は、乗り換えで降りるバスのりばと乗るバスのりばの場所と時間を書きます。



①

## さんのマイ時刻表

①

### 目的地

#### 行き

自宅最寄りの  
バスのりば

②

路線

出発時間

:

乗り換えあり

乗り換えて  
降りるバス停

④

到着時間

:

乗り換えて乗る  
バスのりば

④

出発時間

:

目的地の  
バスのりば

③

到着時間

:

乗り換えがない場合

#### 帰り

目的地の  
バスのりば

③

路線

出発時間

:

乗り換えあり

乗り換えて  
降りるバス停

④

到着時間

:

乗り換えて乗る  
バスのりば

④

出発時間

:

自宅最寄りの  
バスのりば

②

到着時間

:

乗り換えがない場合

ながいずみコミュニティバスのことならスマホで簡単検索♪

## 長泉町バスロケサービス

※バスロケとはバスロケーションシステムの略称です。

時刻表はもちろん、  
現在のバスの位置や  
バスのりばの位置が  
地図ですぐ分かる!



利用無料

登録不要

誰でもアクセス

▶ <https://buscatch.jp/rt3/index.php?id=nagaizumi-town>

(件名)

## コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討

## 1. コミュニティバス循環線の現状と課題

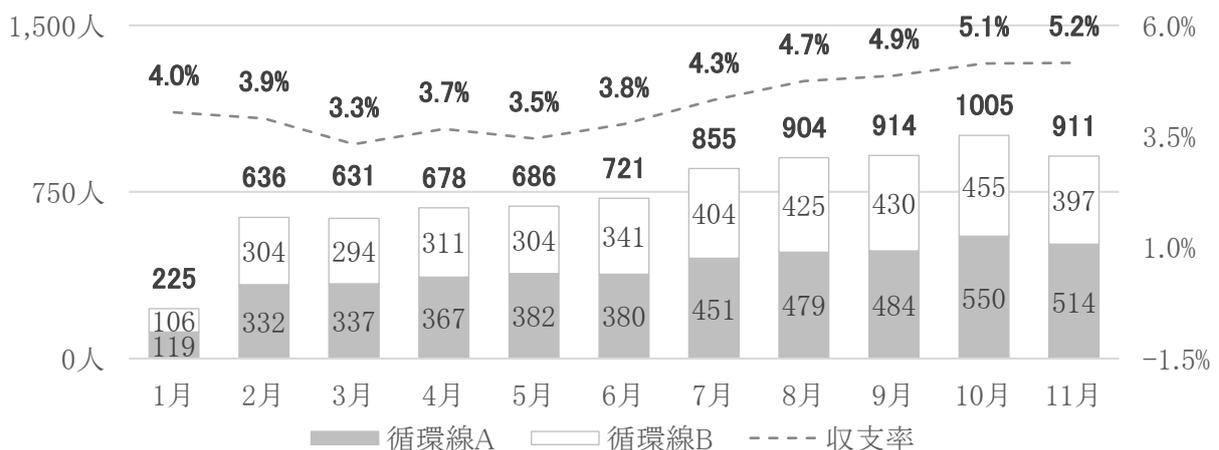
コミュニティバス「循環線A」と「循環線B」（以下「循環線」という。）は、令和5年1月23日に3年間の実証運行を開始しました。

利用実績は、2月・3月は1ヶ月あたり約600人でしたが増加傾向にあり、8月以降は900人を超えてきており、循環線AとB合わせて1日あたり約30人が利用しています。

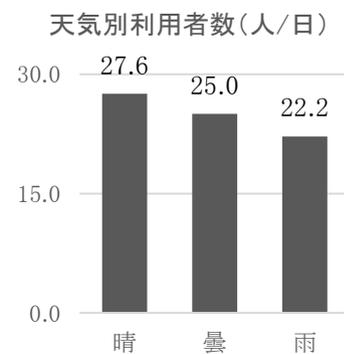
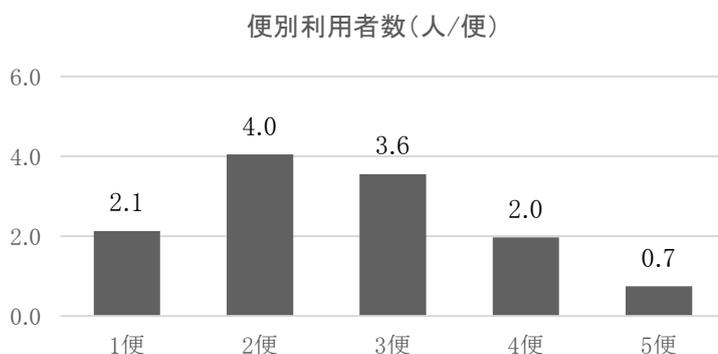
便別では午前中のダイヤである2便、3便の利用が多い傾向にあります。天気別では、雨の日には若干利用者が減少しています。

しかしながら、月あたりの収支率は5%前後となっており、循環線は3年間の実証運行であることから、本年度中に本運行移行基準を定め、認知度の向上や利用促進を図ることが必要です。

【循環線】1ヶ月あたりの利用実績(人)と収支率(%)



※1月は再編後の23日～31日の利用実績と収支率



※1月～11月の利用実績から算出（循環線Bは、2月の天気欠測）

## 2.循環線の本運行移行基準の検討（二重下線部が変更点）

「1.コミュニティバス循環線の現状と課題」の結果のように、コミュニティバス循環線の利用者は増加傾向であるものの、現状の収支率は期待する値には至っていません。

このような状況を踏まえ、本町におけるコミュニティ交通事業を継続的に進めるためにも、目標となる収支率を設定し、その目標値を達成するためにコミュニティバス循環線の活用促進方を推進します。

収支率の設定の考え方は次のとおり。

### 【収支率設定の考え方】

- ・循環線の収支率は、月ごとに算定し南北線を参考とするものの、南北線のように県東部地域の拠点となる病院や大型商業施設が立地していないという沿線環境の違いを考慮し、約 15%を収支率の上限値とする。
- ・現在は利用者が増加傾向であるものの、月あたりの収支率の平均(R5. 1月～11月)は 4.2%、直近3カ月(R5. 9月～11月)は 5.1%であり、収支率の増加を目指すため、5%を下限值とする。
- ・最終目標に向けた進捗管理を行うため、本運行移行基準となる令和7年12月の最終目標だけでなく、令和7年6月、令和6年12月の中間目標を設定する。

以上から、循環線の本運行移行基準は実証運行の最終年度の収支率を5%～15%の間で検討することとします。また、本運行移行基準で設定した収支率に合わせて、目標利用者数も設定します。

### <循環線の本運行移行基準の設定案>

※循環線の運賃は1乗車150円とした場合

|    | R7.12月<br>収支率の設定案(%)              | 左記収支率の場合の<br>目標利用者数(人/月)        |
|----|-----------------------------------|---------------------------------|
| 現状 | 4.2%(1月～11月の平均)<br>5.1%(直近3カ月の平均) | 742(1月～11月の平均)<br>943(直近3カ月の平均) |
| 案① | 15.0%                             | 2,700                           |
| 案② | 12.5%                             | 2,250                           |
| 案③ | 10.0%                             | 1,800                           |
| 案④ | 7.5%                              | 1,350                           |
| 案⑤ | 5.0%                              | 900                             |

### <中間目標の設定案>

|    | (中間①) R6.12月 | (中間②) R7.6月 | (最終) R7.12月 |
|----|--------------|-------------|-------------|
| 案① | 10.0%        | 12.5%       | 15.0%       |
| 案② | 7.5%         | 10.0%       | 12.5%       |
| 案③ | 5.0%         | 7.5%        | 10.0%       |
| 案④ | 5.0%         | 5.0%        | 7.5%        |
| 案⑤ | 5.0%         | 5.0%        | 5.0%        |

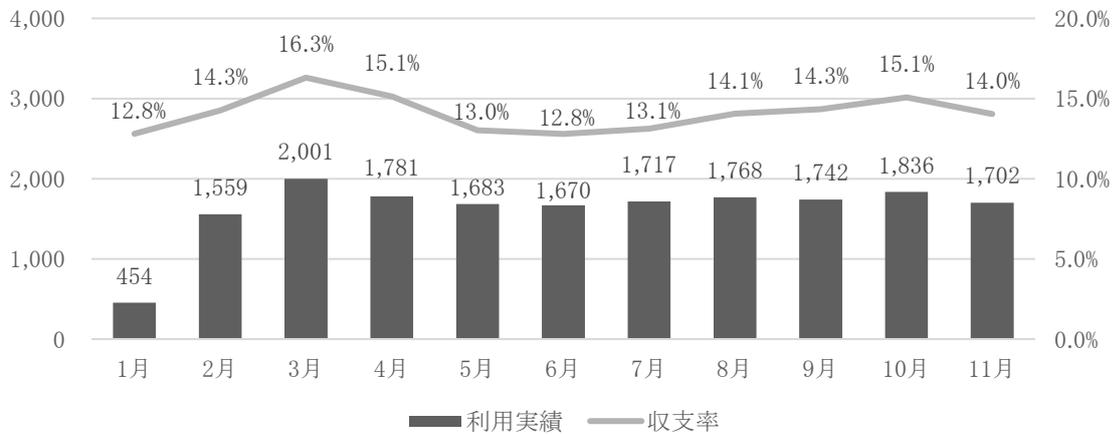
確定した収支率に合わせた目標利用者数を達成できるよう、コミュニティバス循環線の活用促進方を推進します。

<参考資料>

<南北線の利用実績>

南北線の月あたりの収支率は約13%~16%となっています。

【南北線】1ヶ月あたりの利用実績(人)と収支率(%)



※1月は再編後の23日~31日の利用実績と収支率

<公的資金が投入されている公共交通の収支率(R2~R4)>

令和3年度、4年度の収支率は新型コロナウイルス感染症の影響もあり低迷しています。

|                      | R2    | R3    | R4    |
|----------------------|-------|-------|-------|
| 長泉・清水循環バス・ももタク収支率(%) | 23.0% | 13.9% | 15.8% |

<運行継続、運行見直し基準 事例>

運行継続、運行見直し基準を15%としている事例は次のとおり。

【浜松市】

- ・地区内交通(地域バス)の維持基準 収支率16%以上

【呉市】(生活交通路線)

- ・路線維持基準 収支率:15%

4.コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討スケジュール(案)

コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討スケジュール(案)は以下の通りです。

| 時期                | 検討・協議内容                     |
|-------------------|-----------------------------|
| 令和5年12月           | 協議会にて基準案や中間目標、検討スケジュールを協議   |
| 令和6年1月<br>~令和6年5月 | 循環線のPR等を行ったうえで現状を把握し、基準案を修正 |
| 6月                | 協議会にて協議、承認                  |

# 地域が主体となる移送サービス 導入マニュアル(案)

令和5年12月  
長泉町



# 目次

|   |           |
|---|-----------|
| はじめに .....                                | 1         |
| 1 マニュアル策定の目的.....                         | 1         |
| 2 本マニュアルの位置づけ .....                       | 1         |
| 3 地域主体で移送サービス導入に取り組む意義.....               | 2         |
| 4 移送サービスの導入における連携・協働の必要性.....             | 2         |
| <b>第1章 マニュアル活用に関わる諸条件の確認.....</b>         | <b>3</b>  |
| 1 マニュアルの対象.....                           | 3         |
| 2 対象とする運行形態 .....                         | 3         |
| 3 主体となる地域の単位.....                         | 4         |
| <b>第2章 地域が主体となる移送サービスの検討手順.....</b>       | <b>6</b>  |
| 1 検討フロー.....                              | 6         |
| 2 取組のステップに応じた各主体の役割と取組のポイント.....          | 8         |
| Step 1 事前相談.....                          | 8         |
| Step 2 実証運行に向けた準備.....                    | 12        |
| Step 3 実証運行.....                          | 20        |
| Step 4 本格運行・検証評価 .....                    | 26        |
| <b>第3章 町の支援制度等 .....</b>                  | <b>31</b> |
| 1 町の支援制度 .....                            | 31        |
| 2 長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領（案） ..... | 31        |



# はじめに

## 1 マニュアル策定の目的

地域が主体となる移送サービスとは、通勤や通学、通院、買い物等の日常的な移動・外出に困難を感じている人、公共交通機関を利用するのが困難な人（移動困難者）を主な対象として、地域の町民が主体となり車両を使って移動や外出の支援を行うサービスのことです。

例えば、公共交通機関を利用することが困難なお年寄りが病院に行きたいときに、運転ボランティアが自分の車両で、お年寄りの自宅へ迎えに行き、病院まで車両に乗せて送り、再び自宅へ送るといったサービスが考えられます。

既に高齢者の生活支援の一環として移動支援が行われている実態があり、今後は地域が主体となる移送サービスに移行していくことも考えられます。

そこで、地域が主体となり町とともに移送サービスの仕組みを構築できるよう、サービスの具体的な検討手順や町による支援体制等を整理した導入マニュアルを作成しました。

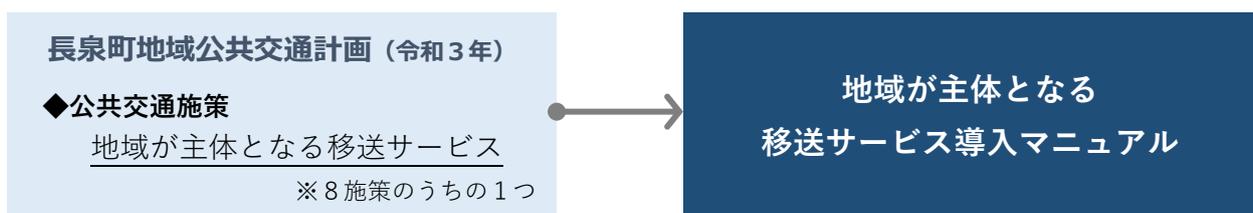
今後、当マニュアルを地域住民、交通事業者、行政など移動サービスに関わる方々に活用していただくことにより、効果的な移送サービス方策の選択、関係者同士の具体的な移動サービスの形の共有等が可能になり、さまざまな場面で連携・調整が効果的かつ円滑に進められることが期待されます。

一方で、地域や行政の担当者など関係者の交代により実施体制に変化が生じた場合でも、円滑な引継ぎや取組における実施水準の確保が可能になり、取組が継続的に実施されることも期待されます。

## 2 本マニュアルの位置づけ

令和3年に策定した「長泉町地域公共交通計画」においては、公共交通の役割として「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期間の組み合わせによる持続可能な公共交通体系」を掲げ、これらを実現するための具体的な施策として8つの施策が位置付けられ、その1つに「地域が主体となる移送サービス」があります。

本マニュアルは、地域が主体となる移送サービスの導入促進を図るために、移送サービスの仕組み、町による支援策を明らかにしつつ、この内容を町民、事業者及び行政内での周知を図るために策定するものです。



### 3 地域主体で移送サービス導入に取り組む意義

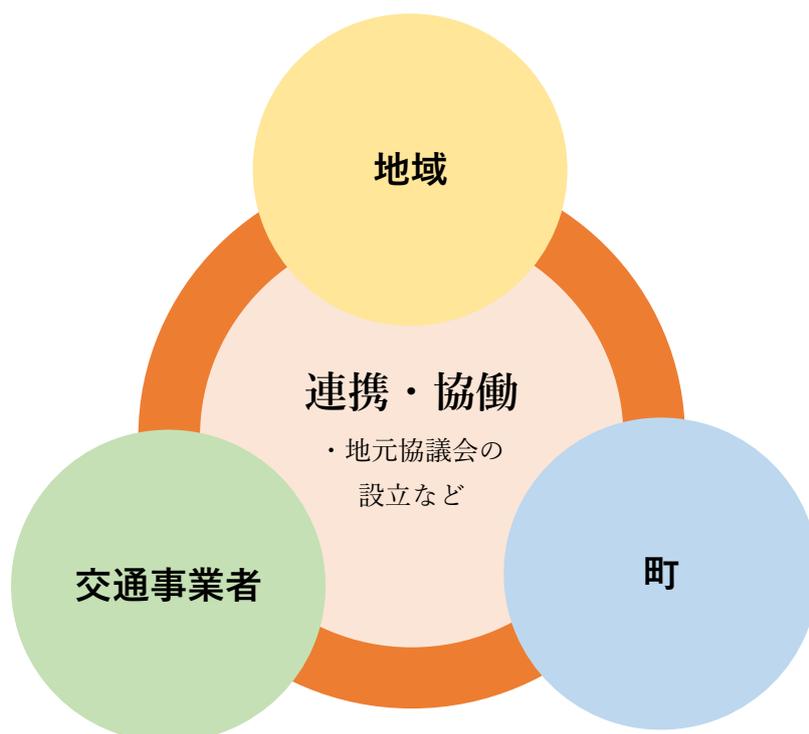
民間事業者により経営・運行される路線バスと異なり、「地域主体」で移送サービスの維持・確保の実現が図られることには、次のような意義があります。

- ・地域が主体となって移送サービスの形を検討することで、運行計画等に対する様々な意見を集約しやすく、地域住民の意向を踏まえた運行計画となり、合意形成を得やすい。
- ・地域固有の移動ニーズが把握しやすく、地域特性に応じた路線設定等につながり、地域にとって利便の良い生活交通となりやすい。
- ・地域が主体となって生活交通の維持確保に取り組むことにより、地域が運行させた“自分たちの生活交通として、「守り」「育てる」意識を持つことがしやすく、持続的な生活交通の確保につながりやすい。
- ・生活交通を維持確保することは地域の「誇り」や「愛着」につながりやすく、コミュニティの強化に寄与することが期待できるとともに、幅広い地域づくりにも結びつくことが期待できる。

### 4 移送サービスの導入における連携・協働の必要性

地域だけで移送サービスを導入する場合、煩雑な事務手続きや専門知識の習得など、様々な問題が生じてくると考えられます。このため、地域主体のもと、交通事業者、本町の3者の連携・協働により適切な役割分担の基で連携して取り組むことが重要です。

3者の連携を確実なものとするために、地域、交通事業者、町などが連携する長泉ならではの体制を整備し、運行事業を進めていくことも望まれます。



# 第1章 マニュアル活用に関わる諸条件の確認

本章においては、マニュアルの活用及び移送サービスの検討に係る諸条件を明確にします。本章で記載されていることを基本とし、活用及び検討を行ってください。

## 1 マニュアルの対象

本マニュアルの対象者及び活用方法は、マニュアル策定の目的を踏まえ、次のように想定します。

### ①移送サービスを導入しようとする地域（町民）

…地域において導入しようとする、移送サービスの手法の検討 等

### ②交通事業者

…地域が想定する移送サービスの手法の確認 等

### ③行政

…行政から地域への移送サービス導入を提案しようとする際の望ましい手法の検討 等

## 2 対象とする運行形態

### (1) 地域が主体となる移送サービスの仕組み

地域が主体となる移送サービスは、買い物や通院などの日常生活に欠かせない移動手段として、さまざまな地域において、多様な運行形態で導入されています。

このうち運賃等の対価を得て有償で地域が主体となる移送サービスを行う場合、道路運送法の規定に基づいて実施する必要があります。（図表1）

図表1 地域が主体となる移送サービスに関連する道路運送法上の規定

| 区分        | 種類                        | 種別  | 運行の態様別              | 代表的な運行形態   | 参入の手続き |
|-----------|---------------------------|---|---------------------|--|--------|
| 旅客自動車運送事業 | 一般旅客自動車運送事業               | (イ)一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)                          | ア 路線定期運行            | ・路線バス<br>・コミュニティバス<br>・乗合タクシー(定時定路線型)<br>・高速バス 等 | 法4条許可  |
|           |                           |   | イ 路線不定期運行<br>ウ 区域運行 | ・乗合タクシー(デマンド型)                                   |        |
|           | (特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業) | (ロ)一般貸切旅客自動車運送事業(一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業) | ・貸切バス(チャーター)        |  |        |

|   |  |   |  |          |
|---|--|---|--|----------|
| 旅客自動車<br>運送事業   | 一般旅客自動車<br>運送事業  | (ハ)一般乗用旅客自動車運送事業<br>(一個の契約により乗車定員 11 人未満<br>の自動車を貸し切って旅客を運送する<br>一般旅客自動車運送事業) | ・タクシー(チャーター)<br>【時間制運賃等】                                 | 法 4 条許可  |
|   | 特定旅客自動車運送事業<br>(特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅<br>客自動車運送事業) |   | ・工場従業員の送迎バス<br>・スクールバス                                   | 法 43 条許可 |
| 【例外許可】国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業<br>者、タクシー事業者による乗合旅客の運送<br>ア 災害の場合その他緊急を要するとき<br>イ 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において一<br>時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定<br>して行うとき |  |   | ・鉄道工事運休代替バス<br>・イベント送迎シャトルバス<br>・乗合タクシー等の実証運行<br>【実証運行時】 | 法 21 条許可 |
| 自家用自動<br>車による有償<br>の旅客運送  | 自家用有償旅客<br>運送  | ア 交通空白地有償運送   | NPO 等が行う有償運送   | 法 79 条登録 |
|   |  | イ 福祉有償運送  |  |          |
|   |  | 国土交通大臣の許可を受けて行う運送   | 幼稚園送迎バス  | 法 78 条許可 |
|   |  | 災害のため緊急を要するときに行う運送<br>(法 78 条関係)  | -  | -        |

注 1：表中の「法」は、道路運送法を指す

注 2：無償運送（自家用自動車による運送等）は、道路運送法の規制対象外

## (2) 本マニュアルで対象とする運行形態

「(1) 地域が主体となる移送サービスの仕組み」で整理した結果を基に、本町における地域が主体となる移送サービスに適用可能な運行形態を次のように設定します。

なお、無償運送に関しても対象としますが、本町の支援が十分に受けられない可能性があります。

### 【本町における地域が主体となる移送サービスの運行形態の対象】

- ①乗合タクシー（定時定路線）[バス車両を活用する場合を含む]
- ②乗合タクシー（デマンド型）[バス車両を活用する場合を含む]
- ③チャーター（貸切）
- ④タクシー
- ⑤交通空白地有償運送

⑥無償運送（ボランティア運送）

## 3 主体となる地域の単位

主体となる地域の基本単位は行政区（以下「区」という。）単位とし、複数の区や NPO 法人等が共同で主体となることも可能とします。

## <参考：運行形態の概要とメリット・デメリット>

これらの運行形態について、概要及びメリット、デメリットは次のとおり。

図表2 地域が主体となる移送サービスに適用可能な運行形態の概要

| 運行形態                                       | 運行主体                 | 概要  | メリット等   | デメリット等   |
|--|----------------------|---|---|--|
| ①乗合タクシー<br>(定時定路線)<br>[バス車両を活用する<br>場合を含む] | バス、<br>タクシー<br>事業者   | ・路線を定めて運行し、運行<br>システムの起終点及び停留所<br>の時刻設定が定時  | ・事前登録や予約が必要ない<br>・定時に目的地に到着<br>・バスと同様の仕組みであり、<br>高齢者にもわかりやすい  | ・利用者がいない場合でも<br>運行するため、一定の需要<br>がないと事業性が低下しや<br>すい   |
| ②乗合タクシー<br>(デマンド型)<br>[バス車両を活用する<br>場合を含む] |                      | ・路線を定めて運行し、運行<br>システムの起終点の時刻設定<br>が不定となる形態、あるいは<br>路線を定めず、旅客の需要<br>に応じた乗合運送を行う<br>形態                      | ・事前の予約により、利用者<br>がいる場合のみ運行するこ<br>とから事業性を担保しやすい  | ・事前予約を必要とするた<br>め、利用者にとって使いづ<br>らい<br>・乗合となるため、希望する<br>時刻に目的地に到着できる<br>かどうか分からない                             |
| ③チャーター<br>(貸切)                             | 貸切バス、<br>タクシー<br>事業者 | ・行政区等が貸切事業者から<br>バスやタクシー車両を貸切<br>り、運行する方式<br>・乗客から直接運賃を収受<br>することは不可                                      | ・運行計画は基本的に自由<br>に決めることができる<br>(路線バス等が存在する場<br>合は、利用者減による減便<br>や廃止につながる可能性も<br>あるので配慮が必要)<br>・道路運送法上の新たな許<br>可申請や届出は不要     | ・乗客から直接運賃を収受<br>できないため、別途財源確<br>保が必要(利用者の割り勘<br>等による場合は、利用人数<br>により一人当たりの負担額<br>が変化することになる(運賃<br>のように決まらない)) |
| ④タクシー                                      | タクシー<br>事業者          | ・路線や時間を定めず、予<br>約時等に運行<br>・メーター等の表示額により<br>運賃を支払う距離制運賃<br>や、実拘束時間に応じて支<br>払う時間制運賃等がある                     | ・いつでもどこへでも行くこ<br>とが可能   | ・乗合タクシーなどに比べ料<br>金が割高  |
| ⑤交通空白地有償<br>運送                             | NPO 等                | ・過疎地域などバスやタクシ<br>ーなどの公共交通機関だ<br>けでは十分な輸送サービ<br>スが確保できない場合、NPO<br>法人等*が営利とは認めら<br>れない範囲の対価によって<br>行う輸送サービス | ・移送サービスの事業性が<br>低い過疎地域の移動手段<br>として活用可能<br>・自家用自動車による有償<br>運送が可能<br>・2種免許がなくても、講習<br>を受ければ運転可能<br>・路線定期運行でもデマ<br>ンド型でも運行可能 | ・運転者や車両の確保、組<br>織・管理体制の整備、輸<br>送実績報告などを実施主<br>体自らが行う必要がある<br>・利用者は事前の会員登録<br>が必要                             |

\*交通空白地有償運送の運行主体：市町村、NPO、一般社団法人又は一般財団法人、地方自治法に規定する認可地縁団体（町内会・自治会が不動産登記等を行うために法人化の認可を受けた団体）、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、営利を目的としない法人格を有しない社団であって代表者の定めがあるもの

| 運行形態                | 運行主体 | 概要   | メリット等  | デメリット等                                   |
|---------------------|------|--|--|--|
| ⑥無償運送（ボラン<br>ティア運送） | 地域   | ・自家用車を使用して無償<br>で運送する方式<br>・乗客から直接運賃を収受<br>できない(燃料代等の実費<br>は収受できる場合あり) | ・運行計画は基本的に自由<br>に決めることが可能<br>・道路運送法上の新たな許<br>可申請や届出は不要 | ・自らが運転するので、車両<br>や運転手の確保、事故時<br>の対応などが必要 |
| (参考)<br>ライドシェア      | 個人   | ・時間と車が空いている一般<br>の運転者が、乗客を有償で<br>運送する方式<br>・アプリ等を利用して配車                | ＝  | ＝  |

(参考) ライドシェアの運行主体と概要は、消費者庁が所管する第19回インターネット消費者取引連絡会資料を参考に作成しました。

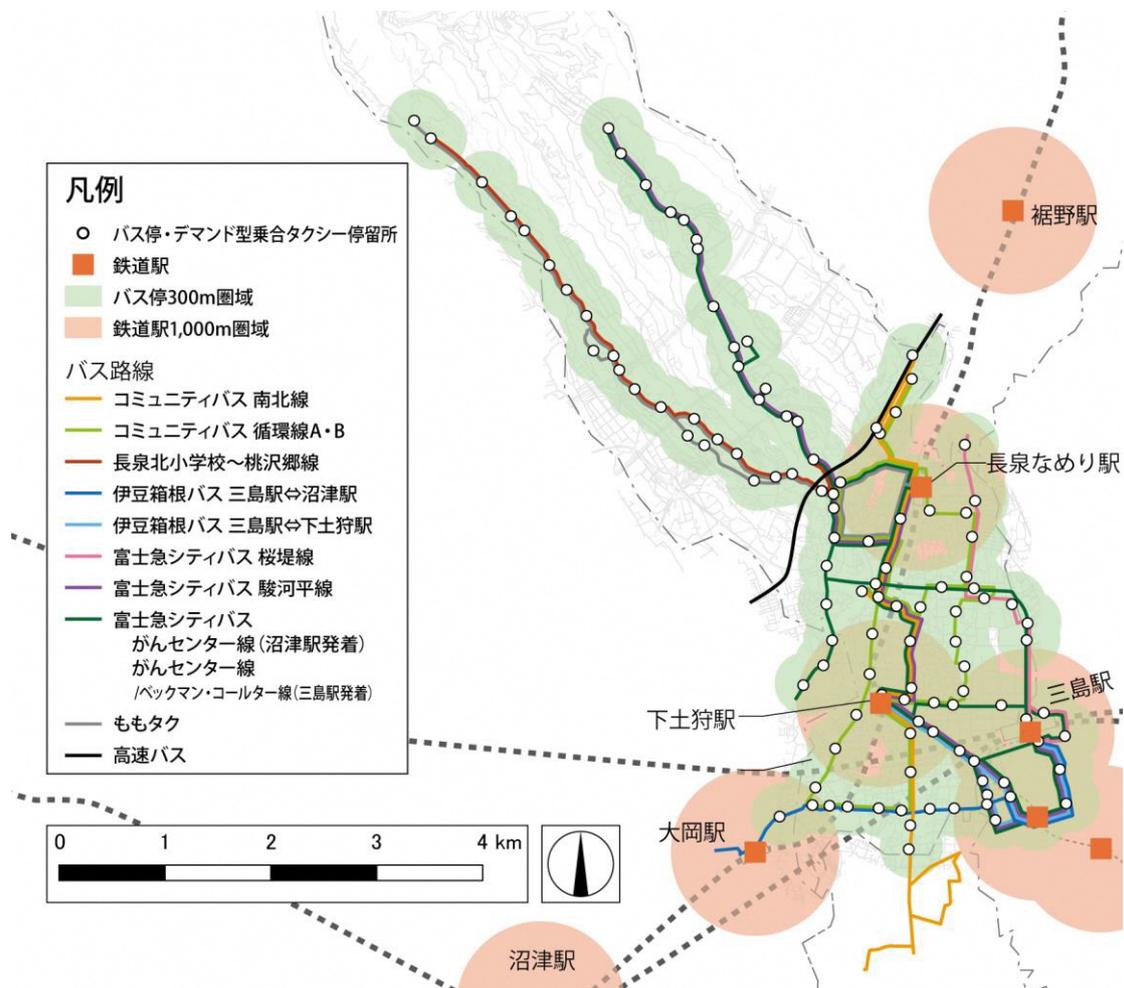
## 第2章 地域が主体となる移送サービスの検討手順

### 1 検討フロー

本町において、地域が主体となる移送サービスの導入を検討する際は、その地域に既存の公共交通機関が存在する場合には、まず、その公共交通機関を維持する施策を展開することを基本とします。ただし、既存の公共交通機関が存在する場合であっても、公共交通機関を利用するのが困難な人を対象とするなど既存の公共交通機関への影響が少ない場合には移送サービスを検討することができます。

その検討手順は次ページの4つのステップに沿って進めていきます。(図表4)

図表3 公共交通サービス圏域



図表4 検討フロー

**Step 1 事前相談 (P8~11)**

| 取組の流れ                               |
|-------------------------------------|
| (1)移送サービス導入の発意・検討 (P8)              |
| (2)住民アンケートの実施 (P9)                  |
| (3)移送サービス導入の取組実施の判断運行形態の決定 (P10~11) |



**Step 2 実証運行に向けた準備 (P12~19)**

| 取組の流れ                              |
|------------------------------------|
| (1)地元協議会の設立・運営 (P12)               |
| (2)移送サービス導入検討申請手続き・協定締結 (P13~14)   |
| (3)運行形態(案)の決定、運行事業者との事前相談 (P15~16) |
| (4)運行計画(案)の検討・合意形成 (P17~19)        |



**Step 3 実証運行 (P20~26)**

| 取組の流れ                          |
|--------------------------------|
| (1)実証運行の準備・周知 (P20~21)         |
| (2)実証運行の実施・利用実態調査等の実施 (P22~23) |
| (3)運行計画の改善・本格運行移行の判断 (P23~25)  |
| (4)地域公共交通協議会における協議 (P25~P26)   |



**Step 4 本格運行・検証評価 (P26~30)**

| 取組の流れ                              |
|------------------------------------|
| (1)本格運行の準備・周知 (P26)                |
| (2)利用促進・資金確保 (P27~P28)             |
| (3)本格運行の実施・本格運行結果の分析・運行計画の改善 (P29) |
| (4)事業実施に伴う手続き (P30)                |

## 2 取組のステップに応じた各主体の役割と取組のポイント

ここでは、取組のステップに応じた各主体の役割を整理するとともに、各主体が取組を行う際の参考となるよう、ポイントなどを掲載しています。

### Step 1 事前相談

#### (1) 移送サービスの発意・検討

- 地域において地域が主体となった移送サービスを進めるか否かについて、地域が主体となり、町の助言や情報提供を得て方向性を検討します。

##### <各主体の役割>

|     |   |
|-----|---|
| 地域  | <ul style="list-style-type: none"><li>・地域の移送サービスに対する問題意識を持ち、地域の大まかなニーズを把握します。</li><li>・(町の制度名)を理解し、地域が主体となって取組を進めるかどうか検討します。</li><li>・<u>公共交通に関する勉強会を開催します</u>。必要に応じ、町職員が地域に出向き、町の移送サービスの支援に関する取組などについて話をする「ふれあい出前講座」に申し込みます。</li></ul> |
| 事業者 | —   |
| 町   | <ul style="list-style-type: none"><li>・地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスをを行います。</li><li>・協議記録を作成し、関係者と情報共有します。</li><li>・地域の要請により「ふれあい出前講座」を行います。</li></ul>   |

#### ◆地域の大まかなニーズの把握方法

##### ○把握方法

- ・高齢者のニーズに関しては、シニアクラブや地域包括支援センターの生活支援コーディネーター等に聞き取りを行う方法があります。
- ・障がい者のニーズに関しては、地区社会福祉協議会や民生委員に聞き取りを行う方法があります。

##### ○地域の移送ニーズの例

- ・家からバス停までは高低差があり、バス停まで歩けないので、家の前まで車で来てほしい。
- ・自家用車を持っているが運転するのが怖いため、診療所まで代わりに運転してもらいたい。
- ・自家用車を手放したので、買物で重い荷物のあるときだけ誰かに運んでほしい。
- ・通院時に診療所までの運転と付き添いを頼みたい。
- ・慢性腎臓病で2日に1回は透析が必要であり、バスでは行けないためタクシーで通院しているが経済的な負担が大きい。
- ・子どもに習い事をさせたいがバスが運行していない時間帯で、送迎も難しいため、子どもだけで乗れる移動手段がほしい。

## ◆ふれあい出前講座について

- ・長泉町では、地域が主体となった移送サービスに限らず、住民参画のまちづくりをテーマとして、町の職員及び地域人材を講師として派遣する事業を実施しています。講座では、行政の取り組み状況の説明や専門知識を生かしたお話をします。



長泉町 HP  
ふれあい出前講座

## (2) 住民アンケートの実施

- 地域が主体となった移送サービスの導入について、地域住民の意向を把握するためにアンケート調査を実施します。

### <各主体の役割>

|     |  |
|-----|--|
| 地域  | ・地域のニーズをより詳細に把握するため、アンケートを実施します。<br>・アンケート内容や分析、 <u>配布回収</u> などについて、町へ相談します。 |
| 事業者 | —  |
| 町   | ・住民アンケートの設問項目、 <u>配布方法</u> などに関して <u>助言</u> します。<br>・アンケート結果の分析などに協力します。     |

## ◆住民アンケート実施ポイント

### ○対象者

- ・移送サービスの導入を検討している地区への全戸配布を基本としつつ、費用や配布・回収作業などを踏まえ検討します。
- ・情報が過大にならないよう、全戸配布する場合は、各世帯に1部配布し、代表者一人に（利用が見込まれる高齢者など）回答してもらうなどの調整が望まれます。

### ○基本的な調査事項

|      |                                      |
|------|--------------------------------------|
| 個人属性 | 年齢、性別、免許の有無、バス停まで歩けるかなど              |
| 現状把握 | 買い物、通院など目的ごとの現在の行先、移動手段、出発・帰着時間、頻度など |
| 運賃   | 利用してもよいと思う運賃、上限運賃など                  |
| 意向   | 移送サービス導入による利用意向の有無                   |
| その他  | 自由意見など                               |

### ○回答形式

- ・アンケートは、回答のしやすさや集計作業のしやすさを優先して、選択式を基本とし、必要に応じて記述形式とすることが望まれます。

### ○アンケートの配布・回収・集計

- ・アンケートは、回収率の向上や経費の節減を図るため、行政区を通じて配布・回収することが望まれます。回答結果は、グラフ・表など視覚的に状況把握がしやすいように集計・加工することが望まれます。

### (3) 移送サービスの導入の取組実施の判断

- アンケート結果を踏まえ、地域が主体となった移送サービスについて、具体的に取組むことを前提として実証運行を実施するか否かを判断する。

#### <各主体の役割>

|     |   |
|-----|---|
| 地域  | ・他の地域における取組事例、アンケート結果等による地域のニーズなどをもとに、移送サービス導入に向けた取組実施の判断を行います。 |
| 事業者 | —   |
| 町   | ・地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスをを行います。                                  |

#### ◆移送サービス導入に向けた取組を実施するか否かの判断に当たっての確認事項

##### ○判断材料に不足はないか？

- ・住民アンケートだけで判断しかねる場合は、関係者へのヒアリングなど、適宜、必要な情報を収集して、適切な判断ができるように努めることが大切です。

##### ○移送サービスに関するニーズを適切に把握できているか？

- ・移送サービスはあるに越したことはないという考えが働き、アンケートで「利用する」の回答が多くても、現実的にはそれほど利用されないことが多々あります。移送サービスの利用意向や運賃、運行時間等のアンケート結果から、総合的に判断することが大切です。

##### ○地域主体による移送サービスの導入を検討することが妥当か？

- ・本町の多くの地域においては、既存の路線バスやデマンド型乗合タクシーが運行されています。地域に既存の公共交通機関が存在する場合には、まず、既存の公共交通機関の活用あるいは改善策の検討をすることが望まれます。
- ・地域に公共交通機関が存在する場合、これらと競合する移送サービスを行うことはできません。予めアンケート等で「バス停やデマンド型乗合タクシーの停留所まで歩けない方」など、移動に制限を受ける交通弱者を把握した上で、既存の公共交通機関と競合しない移送サービスを検討し、その移送サービスに関して取組実施の判断を行きましょう。
- ・地域が主体となって移送サービスを導入する取組は、地域住民の利便性を高めるだけでなく、地域づくりにもつながることから、地域の大きな財産になります。  
一方、安定的な継続運行のためには、労力と金銭的負担が生じる可能性もあります。このため、既存の公共交通が活用できないか、あるいは他に考えられる効果的な対応策がないかという点について、慎重に見極めることが大切です。

### ○移送サービス以外のサービスを活用できないか？

- ・移送サービスの導入目的はさまざまですが、実態として買い物や通院の利用者が多くを占めます。移送サービスの主たる利用者である高齢者は、買い物目的での外出が多いものの、生活上の不便な点としても買い物を挙げるケースが多く、高齢者になるほど買い物が困難になることが分かります。
- ・移送サービス導入の取組実施について判断する際は、買い物困難者に対するサービス等の活用についても検討することが望まれます

### <参考 買い物困難者に対するサービスの種類と概要>

| 区分             | サービス等の種類     | 概要   | メリット  | デメリット  |
|----------------|--------------|--|---|--|
| ① 商品を受け取る      | 移動販売         | ・食料品や日用品等を移動販売するサービス   | ・商品を実際に見て選ぶことができる<br>・住民に「集う」きっかけができるため、コミュニケーションを促進する効果が見込める   | ・店舗と比べ商品数が少なく欲しい商品が品切れになることもある<br>・巡回する日程・時間があらかじめ決められており、自分が好きな時間に買い物をすることができない   |
|                | 宅配サービス・買い物代行 | ○店舗購入品の宅配サービス<br>・店舗で購入した商品を配達するサービス<br><br>○注文を受けた商品の宅配サービス<br>・インターネット・電話・FAX等で注文を受けて配達するサービス<br><br>○配食サービス<br>・宅配のお弁当や材料が送られてくるサービス<br><br>○買い物代行<br>・利用者の代わりに買い物を請け負うサービス | ○宅配（店舗購入品）<br>・自分の持てない商品でも届けてもらえる<br>・商品を実際に見て選ぶことができる<br><br>○宅配（注文品を宅配、配食）・買い物代行<br>・外出が困難な場合でも利用することができる<br>・インターネットであれば24時間発注できるなど、自分の都合に合わせて注文ができる | ・買い物したものをすぐに持って帰れない<br>・受取時間に家にいなければならない<br><br>・商品自体を自分の目で確かめながら選べない<br>・注文から配達に時間がかかり、ほしいときにすぐに商品が手に入らない場合がある<br>・注文方法がインターネットに限られる店舗があり、その場合、インターネット非利用者は活用できない |
| ② 店への移動手段を確保する | 移動支援         | ・乗合タクシー等の運行、店舗への送迎サービス   | ・乗合タクシー等は、買い物だけでなく、通院など他の施設への移動にも活用できる<br>・店舗で実際に商品を見ながら買い物することができる   | ・停留所まで距離がある人は利用が困難な場合がある<br>・自分の持てる範囲でしか買い物することができない   |
| ③ 店を作る誘致する     | 朝市・店舗誘致等     | ・食料品・日用品等の販売を行う小型店舗や朝市などの運営・誘致   | ・商品を実際に見て選ぶことができる<br>・住民に「集う」きっかけができるため、コミュニケーションを促進する効果が見込める<br>・営業時間であれば、いつでも買い物に行ける  | ・朝市や店舗を地域で運営しようとする場合、自ら新たに商品の仕入れ先を確保することが必要である<br>・新たに店舗を設置する場合、他の方法に比べ、店舗の取得・貸借費用、陳列什器や冷蔵庫、冷凍庫などの初期投資に費用が必要となる可能性がある  |

## Step 2 実証運行に向けた準備

### (1) 地元協議会の設立・運営

○地域が主体となった移送サービスの実施について、多様な関係者と協議を進めていくため、あるいは実証運行等を実施していくために、事業者や町も参画する地元協議会を設立します。

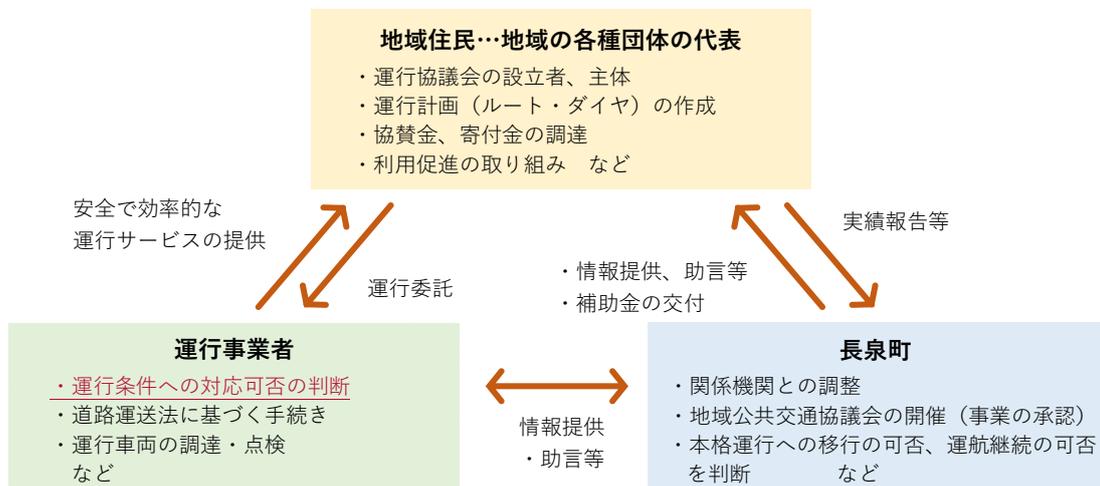
#### <各主体の役割>

|     |  |
|-----|--|
| 地域  | ・地域の各種団体（地区社会福祉協議会、行政区、シニアクラブなど）の代表者、利用者、運行事業者、町などが参画する「地元協議会」を設立し運営します。 |
| 事業者 | ・地元協議会に参画します。  |
| 町   | ・地元協議会に参画し、運営の補助を行います。   |

#### ◆地元協議会設立のポイント

- ・移送サービスの導入にあたっては、利用者である地域が一体となり、継続的に取組を進めていく必要があります。また、導入後は、適宜地域の意見を集約し、運行計画の策定や改善等を行う必要があります。これらの協議や検討を地域、事業者、町が連携・協力して進めていくために、地域で地元協議会を設立することが望まれます。
- ・地元協議会のメンバーは地域の各種団体（地区社会福祉協議会、行政区、シニアクラブなど）の代表者が主体となり、運行事業者、町などが参画します。それぞれが役割分担を十分に認識しつつ、当協議会を調整の場として活用するなどして、各主体が連携しながら実施していくことが最適な移送サービス導入の成功につながるためのポイントです。
- ・協議会の設置については、本町が地域主体による取組と認めた上で支援を継続します。
- ・運行計画の策定や改善の際には、利用者の意向が重要であることから、利用者の協議会への入会、運行事業者から利用者の意向把握など、協議会に利用者の意見を反映できる仕組みや体制づくりが求められます。
- ・地元協議会の設立後は、随時地元協議会を開催し、運行計画の策定・改善の議論や本格運行移行の決定などを行うことになります。

図表7 地元協議会のイメージ



## (2) 移送サービスの導入検討申請手続き・協定締結

○地域から町に、地域が主体となった移送サービスの導入を具体的に進める申請書を提出し、地域と町で協定を締結します。

### <各主体の役割>

|            |  |
|------------|--|
| <b>地 域</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領」(P28 参照)に基づき、移送サービス導入検討申請書を町へ提出します。</li> <li>・町から、導入検討の決定を受けた後は、実証運行の実施に関する協定書を締結します。</li> </ul>           |
| <b>事業者</b> | —  |
| <b>町</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元協議会から移送サービス導入検討申請書の提出を受けた場合、「長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領」に基づき、導入検討の可否を決定します。</li> <li>・協定書の案を作成の上、地元協議会と実証運行に関する協定書を締結します。</li> </ul> |

### ◆移送サービスの導入検討申請手続き・協定締結のスケジュール

- ・移送サービスの導入検討申請は毎年度4月から8月末日までです。
- ・町は申請を受付、内容を審査し適当であると認めたときは、当年度の1月末日までに決定通知します。
- ・協定は、決定通知後速やかに締結します。
- ・町の予算措置の関係上、実証運行は翌年度以降となります。

| 月      | 4月                  | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月   | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月   | 3月 | 翌年<br>4月          |
|--------|---------------------|----|----|----|----|------|-----|-----|-----|----|------|----|-------------------|
| スケジュール | 移送サービスの導入検討<br>申請期間 |    |    |    |    | 審査期間 |     |     |     |    | 協定締結 |    | 実証運行開始<br>●-----> |

## ◆町との協定書の例

### ●●協議会が主体となる移送サービスに関する協定書（例）

長泉町（以下「甲」という）と、●●協議会（以下「乙」という）は、乙が主体となる移送サービスに関して次のとおり協定を締結する。

#### （趣旨）

第一条 この協定は、甲と乙が協力し、乙の地域の移送ニーズに対応する取り組み（●●協議会△△プロジェクト）について、必要な事項を定める。

#### （目的）

第二条 ▲▲区で通勤や通学、通院、買い物等の日常的な移動・外出に困難を感じている人、公共交通機関を利用するのが困難な人（移動困難者）を主な対象として、乙が主体となり車両を使って移動や外出の支援を行うことを目的とする。

#### （移送サービスの概要）

第三条 移送サービスの概要は、次条にかかげる役割分担により▲▲区の（買物や通院等の目的）支援を行う。

2 〇移送サービスの詳細については、甲と乙が協議のうえ決定する。

#### （役割分担）

第四条 甲と乙の役割分担は次の通りとし、それぞれ責任をもって行う。

（中略）

この協定の締結を証するため、本書2通を作成し、甲、乙が記名押印のうえ、それぞれ1通を保有する。

令和●年●月●日

長泉町長 ●● ●● 印

（住所）長泉町■

（職名氏名）

●●協議会 会長 ●● ●● 印

### (3) 運行形態（案）の決定、運行事業者との事前相談

○地域は、事業者や町と調整しつつ、地域が主体となった移送サービスの運行形態について決めていきます。

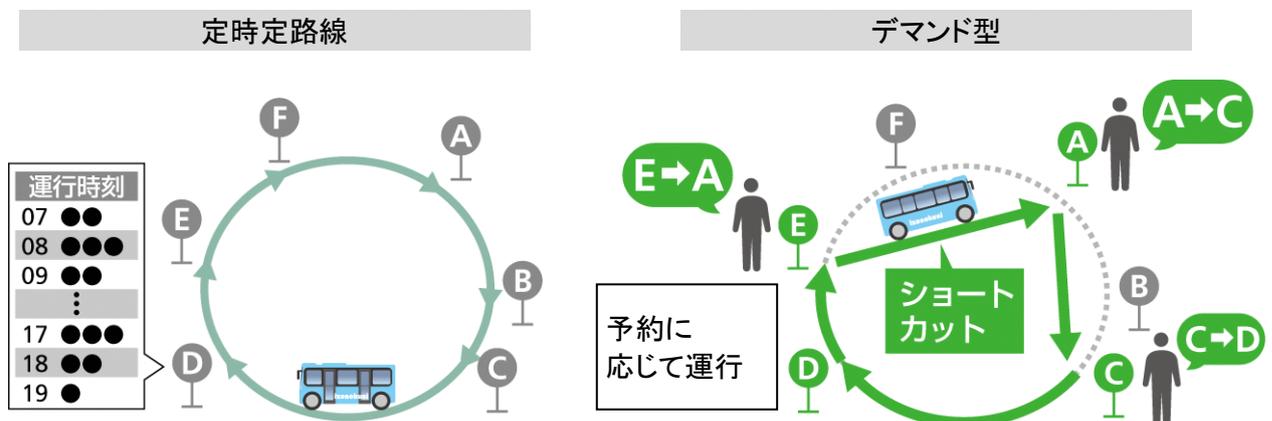
#### <各主体の役割>

|            |   |
|------------|---|
| <b>地域</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・エリア毎の運行形態の考え方（図表5）を参照し、運行対象となる地域が主にバスでサービスするエリアか、既存路線バスに加えデマンド交通でサービスするエリアかを把握し、地域住民の意向を踏まえて運行形態（案）を決定します。</li> <li>・町と連携して運行形態を検討した上で、移送サービスの導入に向けて運行事業者と事前相談を行います。</li> </ul> |
| <b>事業者</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前相談に協力します。</li> </ul>  |
| <b>町</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域と連携して運行形態を検討した上で、運行事業者の確保に向けて交通事業者と事前相談を行います。</li> <li>・運行事業者を確保する前に静岡県タクシー協会・静岡運輸支局などと協議（地域の交通事業者の利害調整等）を行います。</li> </ul>  |

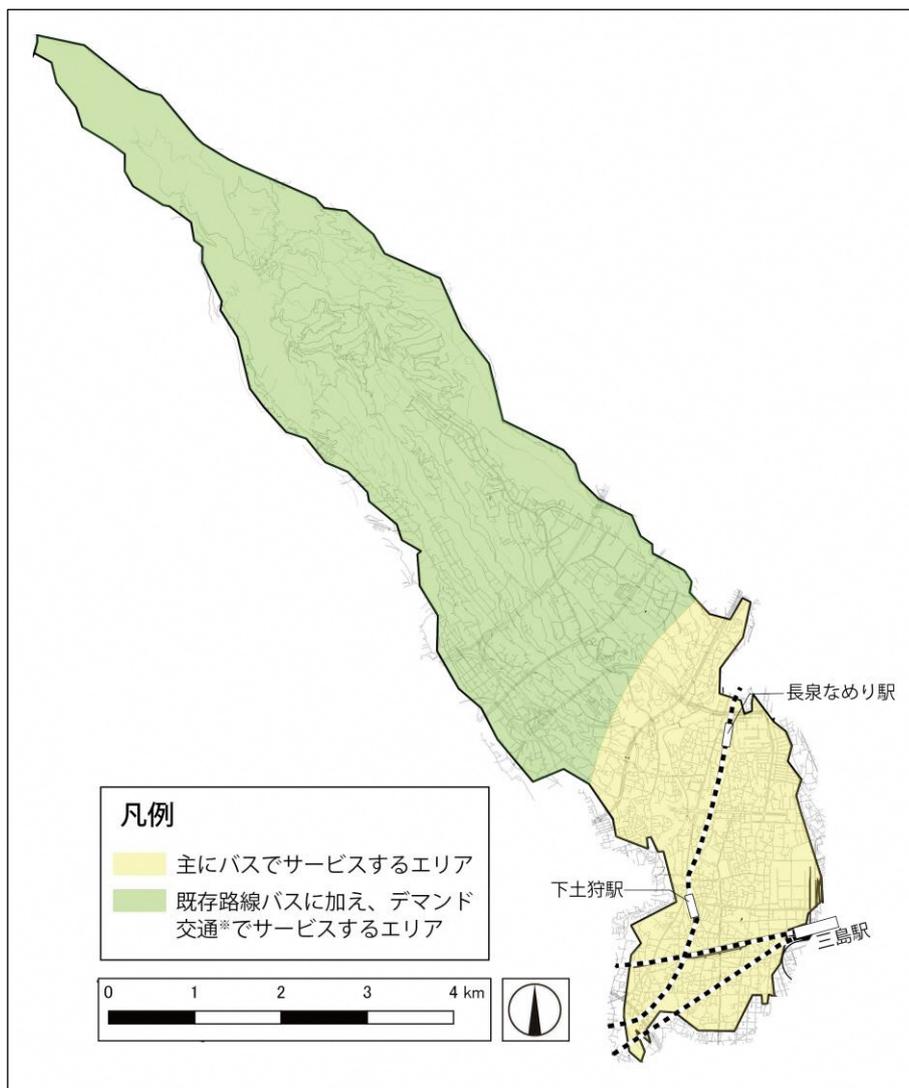
#### ◆エリア毎の運行形態の考え方

- ・移送サービスの運行形態は、主に、決まったルートとダイヤで運行する「定時定路線型」と予約に応じて運行する「デマンド型」に分けられます。
- ・長泉町地域公共交通計画に基づき、本町においては、主にバスでサービスするエリアでは、「定時定路線」を基本とし、対象者が少ないなど需要が見込めない場合には、「デマンド型」について検討します。また、既存路線バスに加え、デマンド交通でサービスするエリアでは、「デマンド型」を基本として検討します。
- ・「定時定路線」「デマンド型」のどちらにおいても、既存の交通事業者との競合を回避するため、区域、対象者、目的地の限定、既存バス路線への接続などについて、制約があることが基本となります。

※次ページ図表参照



図表5 主にバスでサービスするエリア、デマンド交通\*でサービスするエリア



※：デマンド交通は、需要のある時のみ予約を受け運行する公共交通であり、デマンド型乗合タクシー、タクシー車両を活用した新たな移動サービス、地域が主体となる移送サービス等です。

図表6 エリア毎の運行形態の考え方

|                            | 【定時定路線】<br>①乗合タクシー<br>(定時定路線)<br>③チャーター (貸切) | 【デマンド型】<br>②乗合タクシー<br>(デマンド型)<br>④タクシー | 【定時定路線・デマンド型の両方に対応可能】<br>⑤交通空白地有償運送<br>⑥無償運送 |
|----------------------------|--|--|--|
| 主にバスでサービスするエリア             | ◎  | △<br>定時定路線では需要が見込めない場合等                | ※  |
| 既存路線バスに加え、デマンド交通でサービスするエリア | ×  | ◎                                      | ○  |

※無償運送は可能、交通空白地有償運送は長泉町地域公共交通協議会にて協議が調べば可能

## (4) 運行計画(案)の検討・合意形成

○既に決定している運行形態を基に、ルート、ダイヤ、運賃などの運行計画案を作成するとともに、地元協議会において合意形成を図ります。

### <各主体の役割>

|     |  |
|-----|--|
| 地域  | <ul style="list-style-type: none"><li>アンケート結果等をもとに、運行計画(案) (ルート・ダイヤ・運賃等) を作成します。</li><li>地元協議会で運行計画 (案) について合意形成を行います。</li><li>停留所の設置について関係者の承諾を得ます。</li></ul>                     |
| 事業者 | <ul style="list-style-type: none"><li>狭い道路の通行、ダイヤの設定など運行事業者の視点から、運行計画 (案) を作成します。</li><li>実際にルートを試走するなど、運行に際して支障がないか確認します。</li><li>実証運行実施の判断、運賃の設定等を検討するため、運行概算経費を算出します。</li></ul> |
| 町   | <ul style="list-style-type: none"><li>アンケート結果等をもとに、運行計画 (案) の作成を支援します。</li><li>関係機関 (警察、既存交通事業者、静岡運輸支局、タクシー協会等) と調整します。</li></ul>  |

### ◆運行計画の作成ポイント

・運行計画の作成は、以下のポイントに留意して検討して下さい。

#### ○基本要件を整理する

・A~Fの基本要件は、順番に検討を進める必要はなく、手のつけやすい要件から整理して構いません。

#### A：目的地とルート

・目的に見合った目的地・ルートの設定を行います。目的地が遠すぎたり、経由地が多すぎたりすると、運行時間が長くなり利用者にとって不便になります。デマンド型の場合は、経路を明確に決める必要はありません。

#### B：運行時刻 (便数)

・利用目的に合わせて運行時刻の設定を行います。通院目的の移送サービスであれば診察開始時刻、買い物支援目的であれば買い物先の滞在時間を考慮し帰りの時刻を設定するなど、なるべく多くの利用者が利用しやすい時刻に設定することが望まれます。

#### C：乗降地点 (停留所、停車場、ミーティングポイントなど)

・利用者数が少ない場合は、乗降地点を設定せず、自宅前や自宅敷地内を乗降地点とすることも可能です。利用者が多い場合は、ルートに沿って停留所を設置すると効率化が図れます。中間的に、集落内に複数の乗降地点を設ける方法もあります。

#### D：車両

・車両は移送サービスの目的に合わせた検討が必要です。少人数の場合は、タクシー車両や自家用車を活用したほうがバスよりも安価に移送できます。

## E：運賃（利用料金）

- ・移送サービスを継続するためには、運賃収入と協賛金等で1/3を賄う必要があります。そこで、想定される運行経費の1/3を「想定収入目標」とし、アンケート調査などから求めた「想定利用者数」で割ることで、運賃が算出されます。

$$\frac{\text{想定運行経費} \times 1/3}{\text{想定収入目標}} \div \text{想定利用者数} = \text{想定運賃}$$

- ・この他、アンケート調査にて「利用者が見込める運賃」を調査し、運行経費の1/3を達成できるよう、「目標利用者数」を設定することも考えられます。
- ・運賃は「想定収入目標」「(想定・目標)利用者数」のバランスを考慮して設定し、想定の通り行かなければ実証運行中に変更することも必要です。

## F：情報提供

- ・さまざまな手段で、実証運行の実施を地域住民にアピールすることが大切です。時刻表やルートに乗降地点への掲示をはじめとし、チラシの戸別配布、回覧や町HPでの情報発信、記者クラブへの情報提供などさまざまな手段を活用することが求められます。

### ○地域ごとに調整する

- ・基本要件のA~Dは、アンケート調査などから把握した利用者の希望を満たす観点で検討を進め、その実現のための手段を選びましょう。
- ・道路運送法ではさまざまな運行形態を認めていますので、町、静岡運輸支局、運行事業者等と相談して調整しましょう。

## 【事例】山形県南陽市沖郷地区のコミュニティ交通「おきタク」

- ・山形県南陽市沖郷地区は、地区のほとんどが交通空白地でしたが、地域住民自らが検討協議し、タクシーを活用した「おきタク」を導入。市と協議会で運行経費を折半して運営しています。

対象者：60歳以上の沖郷地区在住者

運行時間：平日8時から17時

運行範囲：自宅からおきタクのりば間の移動限定

(おきタクのりば：医療機関、商業施設、金融機関、公共機関延べ54箇所)

利用料金：1回500円(片道)

運行車両：タクシー車両(セダン型)

利用方法：あらかじめ登録カードを発行してもらい、乗車前日までに予約、登録カードを提示の上利用、利用後500円を支払い

### ① 地域住民による主体的な活動

- ・沖郷地区地域公共交通検討会を設立し、実証運行までの約1年で14回の検討会(部会含む)を開催し、60歳以上を対象としたアンケート調査、先進地視察等を実施しました。
- ・その後検討会を運行協議会に再編成し、運行内容の検討、地区負担金と市補助金の負担区分を検討し、主体的に活動しています。



おきタク 車両(南陽市HP)

### ② タクシーを活用した運行

- ・タクシー会社の配車システムを活用することで、車両、コールセンター等の固定費を抑え、低コストで運行できるようにしています。

### ③ 協議会を調整役とするコストシェアリング

- ・利用料金による収入だけでなく、地区の全世帯から一戸200円の地区負担金を徴収し、市と協議会の負担割合を約50%ずつ(年により負担率は若干変動)とすることで、市と地域住民の両方の主体性を維持する仕組みが作られています。



運行実績の概況(R3.9末)  
(沖郷地区地域公共交通運行協議会  
南陽市みらい戦略課 資料)

## Step 3 実証運行

### (1) 実証運行の準備・周知

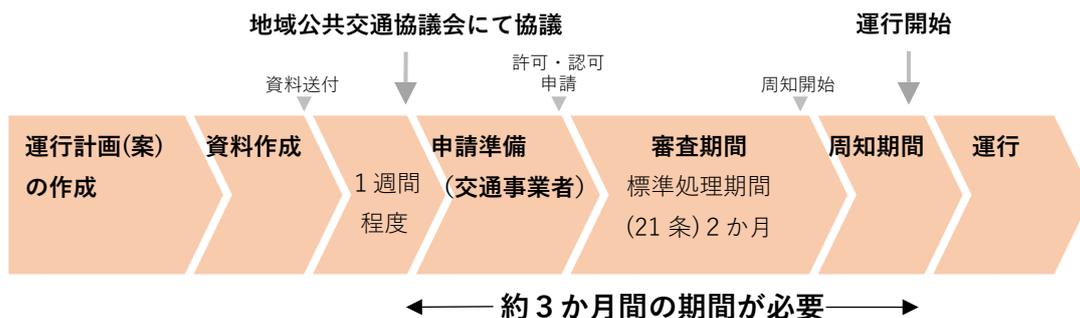
○決定した運行計画（案）に基づき、実証運行を実施するための必要な準備を進めるとともに、実証運行について地域住民や関係者に周知を図ります。

#### <各主体の役割>

|     |   |
|-----|---|
| 地域  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・チラシ配布、地域での様々な会合でPRすることにより、路線・ダイヤ・運賃・利用方法などを地域に周知します。</li> <li>・乗降地点の標識を設置します。</li> <li>・大雪や台風など急遽運休となる時のために、利用者への周知方法を決めておくとともに、運行事業者と連携して緊急連絡網を作成します。</li> </ul> |
| 事業者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行を開始する2か月前までに、静岡運輸支局へ許可申請を行います。</li> <li>・続行便を無線で呼ぶなど、乗り残しの対応方法を決めます。</li> <li>・車体には乗合タクシー等とわかるように表示します。</li> </ul>  |
| 町   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて地域公共交通協議会に諮る資料を作成するとともに、協議会を開催します。</li> <li>・チラシの作成・配布や乗降地点の標識設置、静岡運輸支局への許可申請書類などの作成を支援します。</li> <li>・広報紙や記者クラブへの情報提供により周知を図ります。</li> </ul>                 |

#### ◆許可申請について

- ・有償で実証運行を行う場合には、道路運送法 21 条による許可（以下「21 条許可」という。）を得る必要があります。そのため、運行事業者は運行を開始する2か月前までに、地域公共交通協議会にて運行計画（案）等について協議を完了し、静岡運輸支局へ許可申請を行う必要があります。ただし、地域公共交通協議会後の申請準備あるいは審査終了後の周知期間を加味すると、運行開始予定日の3か月前には地域で運行計画（案）を確定し、地域公共交通協議会で協議を完了しておく必要があります。
- ・提出書類や提出時期は、事前に静岡運輸支局に相談・確認を行いましょう。
- ・無償で実証運行を行う場合でも、既存の地域公共交通に影響を及ぼすと考えられる場合は、地域公共交通協議会にて協議や報告を求められる場合があります。



道路運送法 (昭和二十六年法律第百八十三号) (抜粋)

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

### ◆実証運行期間

- ・実証運行は、3年間実施することができます。
- ・運行計画(案)が適切か否かは、長期的に実証運行することにより判断しやすくなることから、出来る限り3年間実施することを想定し、必要な検討や準備を進めていくことが望まれます。

### ◆車体表示について

- ・実証運行で使用する車両は、運休日や運行時間帯以外の時間には一般の乗用タクシーとしても活用することも考えられます。
- ・簡易に切り替えができ、かつ一般の乗用タクシーとの見分けがつくよう、実証運行時では、車体マグネットシートに実証運行の名称を明記するなどして、車体に掲示する例が多くあります。



車体表示の例

(出典：広報ながいずみ No.1324)

### ◆周知について

- ・利用状況をニュースレターにまとめ、回覧や地域内で掲示することにより地域で周知を図る必要があります。あわせて、移送サービスの重要性等についても発信し、利用促進に繋げていくことが求められます。
- ・実証運行の期間は、わかりやすい目標値(1日又は1便当たりの平均利用者数等)を設定し、達成度等を発信することで、地域住民は理解しやすくなります。

## (2) 実証運行・利用実態調査等の実施

○決定した運行計画（案）に基づき実証運行を実施するとともに、あわせて、利用者数などの利用実態調査、利用者意向調査、住民アンケート等を行います。

### <各主体の役割>

|     |   |
|-----|---|
| 地域  | <ul style="list-style-type: none"><li>・運行計画（案）に基づき実施運行を実施します。</li><li>・利用促進、地域住民への周知方策を進めます。</li><li>・利用者の意向調査、地域住民へのアンケート調査を実施します</li></ul>  |
| 事業者 | <ul style="list-style-type: none"><li>・運行計画（案）に基づき実施運行を実施します。</li><li>・利用者の乗降場所、人数を記録します。</li><li>・運行時に得られる利用者の意見を聞いておきます。</li></ul>  |
| 町   | <ul style="list-style-type: none"><li>・運行計画（案）に基づき実施運行を実施します。</li><li>・予算の範囲内で収支不足額（実証運行に係る経費－運賃収入）を支援します。</li><li>・利用状況の集計を支援します。</li><li>・地域が主体となって実施する利用実態調査やアンケート調査の実施を支援します。</li></ul> |

### ◆利用者意向の把握方法

- ・移動サービスの利用者意向を実証実験中に把握しておくことは、本格運行に移行する際の重要な情報となることから、意向把握の実施は重要な作業です。
- ・利用者意向の把握方法の手法は、①アンケート調査、②利用者へのヒアリング及びグループヒアリング、③「意見ポスト」設置による意見収集などの方法があります。

### ◆利用状況の把握方法

- ・利用者の実態調査は、運行計画改善の検討時に貴重な資料となります。
- ・毎日の利用状況を把握しておけば、便別・曜日別・天候別などの分析ができ、運行計画の改善に役立ちます。

|           |        |       |         |
|-----------|--------|-------|---------|
| 日付        | 曜日     | 天候    | 乗務員名    |
| 令和5年10月6日 | 金      | 晴     | 長泉 太郎   |
| 始発        | 終着     | 始発時刻  | 利用者数記録欄 |
| 〇〇区公会堂    | △病院    | 10:00 | 5人      |
| △病院       | 〇〇区公会堂 | 12:00 | 3人      |

## ◆住民アンケート

- ・基本的には Step1 (2) (P 9 参照) における手順と同じですが、既に移送サービスを実施しているため、利用促進策の検討や運行計画の改善を目的としたアンケートになります。また、本格運行を実施するかどうかの判断材料にもなります。さらに、アンケート調査自体が、地域が主体となった移送サービスのPRにもつながります。  
よって、アンケートは、利用状況や問題点・改善点を適切に把握できるような設問にすることが求められます。
- ・アンケート調査は、1年に1回などの頻度で行うことが考えられます。

### 【基本的な調査事項】

|                |   |
|----------------|---|
| 個人属性           | 年齢、性別、免許の有無、居住地区など                      |
| 現状把握           | 移送サービスの浸透度、利用経験（意向）、利用頻度、利用目的、利用日・時間帯など |
| 改善点（新たなニーズ）の把握 | 周知方法、運行コース、停留所、ダイヤ、運行日、運賃など             |
| その他            | 自由意見など                                  |

## (3) 運行計画の改善・本格運行移行の判断

- 実証運行時の利用実態調査やアンケート調査結果を踏まえ、本格運行へ移行するか否かを検討するとともに、本格運行する場合は、運行計画の改善について検討します。

### <各主体の役割>

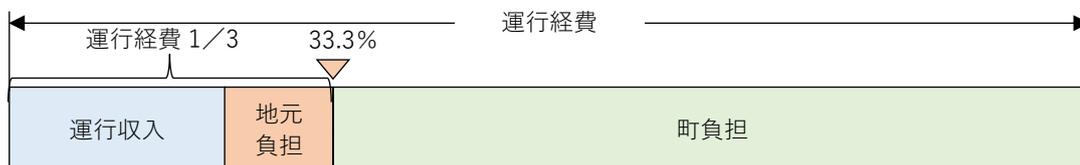
|     |   |
|-----|---|
| 地域  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実績、地域や利用者アンケートの結果等を基に、必要に応じて運行計画改善案を検討します。</li> <li>・地元協議会で運行計画改善案について合意形成を図ります。</li> <li>・利用実績、アンケート結果等をもとに、本格運行移行の判断を行います。</li> </ul> |
| 事業者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭い道路の通行、ダイヤ設定など運行事業者の視点で、運行計画改善案を検討します。</li> <li>・(路線等を変更する場合) 実際に運行してみても、支障がなければ、路線を変更する1か月前までに変更届を静岡運輸支局へ提出します。</li> </ul>              |
| 町   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証運行の分析結果などに協力し、運行計画改善案の検討を支援します。</li> <li>・(路線等を変更する場合) 関係機関(所轄警察署、既存交通事業者、運輸局など)と調整します。</li> </ul>                                      |

## ◆運行計画改善の考え方

- ・移送サービスの継続の実施のために、収支率の向上や利用者拡大に繋がるよう、利用者の少ない便や停留所の廃止による運行経路の短縮、ニーズの高い路線や目的地の再設定等を行うことが望まれます。
- ・地域が主体となった移送サービス導入の意義や必要性をより共有するために、事前に運行計画の見直し基準を数値化して設定しておくことも有効です。  
(例:「平均利用者数が1便当たり1人未満の便は時刻変更」など)

## ◆費用負担のルール

- ・本町では、地域主体の移送サービスを本格運行する際の費用負担のルールとして、町の負担は運行経費の2/3までを上限とし、残り1/3を運行収入（運賃収入、沿線の企業・店舗等の協賛金）で確保できない場合は、不足分を地域で負担することとします。これは、地域で利用促進を図り、公共交通を「守り」「育てる」という意識を醸成するためのものです。



## ◆本格運行移行の判断

- ・実証運行の利用状況やアンケート結果から、移送サービスの地域における有効性や妥当性について分析します。また、運行収支やその他の見込み収入なども踏まえ、移送サービスを継続的に推進できるかどうか分析します。

### ○本格運行移行の判断のポイント

- ・実証運行の段階では、運行収支の赤字が見込まれる場合がほとんどです。しかし、スポンサーを付けたり、車内に広告掲示をすることなどにより、赤字を地域で賄う事例も多くあります。（P26 参照）
- ・本格運行移行の判断にあたっては、移送サービス導入の目的を踏まえ、導入タイミング、運行形態の妥当性、将来にわたる金銭的負担、地域の協力体制などについて考慮し、総合的に判断する必要があります。
- ・無償運送の地元負担分を行政区の区費で賄う場合、移送サービス利用者、非利用者も同額の区費にする必要があります。利用者と非利用者で区費に違いを出すと、区費の差額が運送の対価とみなされるため、道路運送法4条による許可や79条の登録が必要となります。

道路運送法 (昭和二十六年法律第百八十三号) (抜粋)

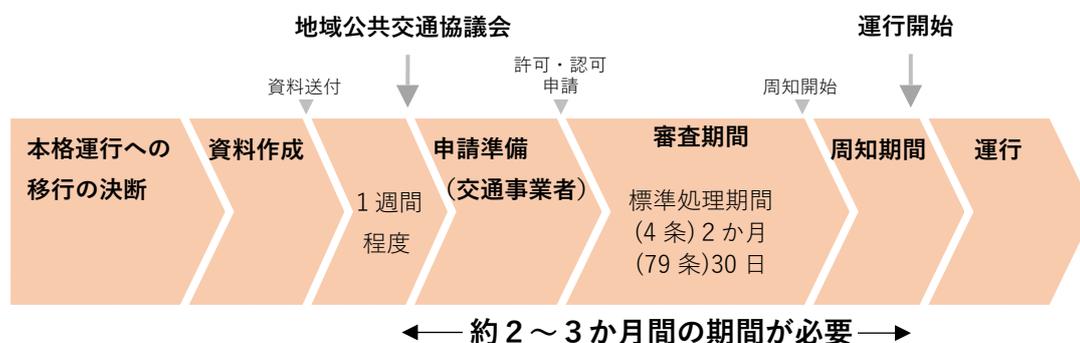
第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別について行う。

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

## ◆本格運行移行への決定時期

- ・本格運行への移行の決断は、地域公共交通協議会の開催や静岡運輸支局の標準処理期間を考慮すると、本格運行開始の約3か月前までに行うことが望まれます。このため、少し早めの段階から、静岡運輸支局に確認を行いながら決定時期を決めていきます。
- ・本格運行への移行を断念した場合は、静岡運輸支局への届出を行うとともに、利用者への周知期間を経て、速やかに運行を廃止することになります。



## (4) 地域公共交通協議会における協議

- 「長泉町地域公共交通協議会」において、地域が主体となる移送サービスの本格運行について、協議調整します。

### <各主体の役割>

|     |                                       |
|-----|---------------------------------------|
| 地域  | ・地域公共交通協議会にオブザーバーとして参加し、委員の質問等に対応します。 |
| 事業者 | ・地域公共交通協議会にオブザーバーとして参加し、委員の質問等に対応します。 |
| 町   | ・地域公共交通協議会に諮る資料を作成するとともに、協議会を開催します。   |

## ◆本格運行移行の留意点

- ・有償で本格運行への移行を決断した場合、本格運行を開始する3ヶ月前までに、長泉町地域公共交通協議会で合意を得る必要があります。
- ・無償運送の場合は、合意を得る必要はありませんが、報告等が求められる場合があります。

## ◆長泉町地域公共交通協議会とは

- ・長泉町地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）とは、道路運送法および地域公共交通の活性化および再生に関する法律の規定に基づき、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項並びに計画の作成および実施に関し必要な事項を協議する協議組織です。
- ・協議会は、道路運送法及び地域公共交通の活性化および再生に関する法律の、二つの法律に基づく組織として規定されています。

- ・町内で有償の移送サービスを行う場合、既存の地域公共交通に影響を及ぼすことが考えられるため、協議会にて協議や報告を行わなければなりません。
- ・無償で運行を行う場合でも、既存の地域公共交通に影響を及ぼすと考えられる場合は、地域公共交通協議会にて協議や報告を求められる場合があります。

## Step 4 本格運行・検証評価

### (1) 本格運行の準備・周知

○地域が主体となった移送サービスの本格運行実施にあたり、必要な準備を進めるとともに、地域住民及び関係者に周知を図ります。

#### <各主体の役割>

|     |  |
|-----|--|
| 地域  | ・実証運行時と同様、チラシを作成、配布するなど、地域への周知を行います。<br>(Step 3 (1) P19 参照)  |
| 事業者 | ・道路運送法 4 条による許可を申請する場合、運行を開始する約 2 か月前までに、静岡運輸支局に申請します。<br>・道路運送法 79 条の登録を行う場合、運行を開始する 30 日前までに、静岡運輸支局に登録申請します。 |
| 町   | ・既存交通事業者など関係機関と調整を行います。<br>・チラシや静岡運輸支局への申請書類などの作成を支援します。   |

#### ◆申請について

- ・本格運行を有償で行う場合には、道路運送法 4 条 (P22 参照) による許可 (以下「4 条許可」という。)、または道路運送法 79 条 (P22 参照) の登録 (以下「79 条登録」という。) を行う必要があります。
- ・運行事業者は 4 条許可を申請する場合、標準処理期間が 2 ヶ月であるため、運行を開始する約 2 か月前までに、静岡運輸支局に申請する必要があります。
- ・運行事業者は 79 条登録を行う場合、標準処理期間が 30 日であるため、運行を開始する 30 日前までに、静岡運輸支局に登録申請する必要があります。
- ・提出書類や提出時期は、事前に静岡運輸支局に相談・確認することが望まれます。

## (2) 利用促進・資金確保

○持続的な移送サービスの推進のために、利用促進のための施策の実施や資金確保のための施策を実施します。

### <各主体の役割>

|     |                                   |
|-----|-----------------------------------|
| 地域  | ・持続的に運行していくため、利用促進策や資金確保策に取り組みます。 |
| 事業者 | —                                 |
| 町   | ・利用促進策や資金確保策の検討・実施を支援します。         |

### ◆持続的な運行のポイント

- ・持続的に地域が主体となり移送サービスを運行するためには、利用率を高めていくことが必要です。そのために、地域で導入した移送サービスの必要性について、地域住民の多くの人が理解し、誰もが積極的に利用していく機運を高めていくことが求められます。また、利用者の確保のために、移送だけに留まらない、幅広いサービスを利用者に提供することも効果が期待できます。
- ・どうしても利用者確保が難しい場合は、支援者（スポンサー）の確保、車内広告による広告料収入等、別の手段で経費を確保することも可能です。

## 【事例】富士市岩松北地区コミュニティバス「こうめ」

- ・富士市の岩松北地区では、コミュニティバスの持続的な運行のために、多様な手法により、利用促進を図っています。

### ①岩松北地区コミュニティ協議会

- ・年2回程度、利用実績や課題等を共有し議論しています。

### ②利用者への回数券配布

- ・協議会が回数券の購入費用を負担し、毎年度、8月、11月、2月の期間中、1乗車ごとに回数券を1枚配布しています。

### ③車内での傘の貸し出し

- ・協議会が傘(30本)を寄贈し、平成24年7月から車内で傘の貸し出しを行っています。

### ④協賛事業者の募集

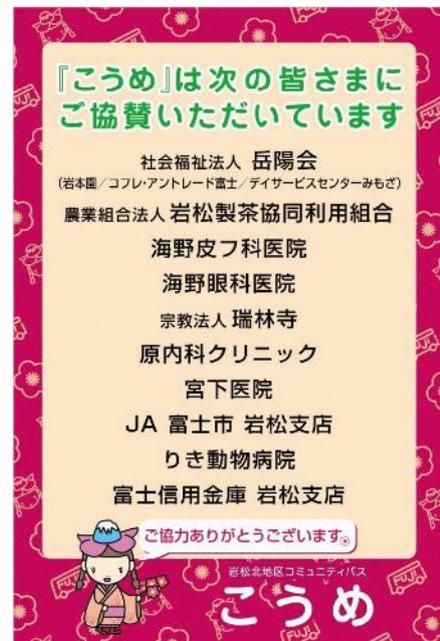
- ・バス停名称を事業者名に変更したり、事業者の名称等を車内にて音声案内することで、沿線の事業者からの協賛を得て資金を確保しています。
- ・平成27年度から協賛事業者の事業所等の名称をバス車内に掲示しています。

### ⑤こうめサポーター募集

- ・地元住民や団体を対象に1口1,000円のサポーターを募集しています。
- ・令和4年度は46人、4団体がサポーターとなり、計236口が集まりました。



こうめ 車両 (富士市 HP)



協賛事業者の車内掲示 (富士市 HP)

### (3) 本格運行の実施・本格運行結果の分析・運行計画の改善

○地域が主体となる移送サービスの本格運行の実施後においても、利用実態や地域住民ニーズの把握に努め、必要に応じて運行計画を改善していきます。

#### <各主体の役割>

|     |  |
|-----|--|
| 地域  | <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、地域への周知を行います。(Step 3 (1) P19 参照)</li> <li>定期的なアンケート(年1回など)の実施など、継続的にニーズを把握します。(Step3 (2) P21 参照)</li> <li>利用実績やニーズなどをもとに運行計画の改善を検討します。(Step3 (3) P21 参照)</li> <li>地元協議会で運行計画について合意形成を行います。</li> </ul> |
| 事業者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の乗降場所等を記録するとともに、運行時に得られる利用者の意見を把握します。</li> <li>狭い道路の通行・ダイヤ設定など運行事業者の視点で運行計画の改善を検討します。</li> </ul>   |
| 町   | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況の集計を支援します。</li> <li>運行結果の分析などに協力し、運行計画の改善を支援します。</li> </ul>   |

#### ◆運行時に得られる意見と改善策の想定

・利用者から得られる意見とその改善策として以下のような方法が想定されます。

| <u>利用者意見</u>                              | <u>想定される改善策</u>                    |
|---|------------------------------------|
| <u>帰りの便が15分遅ければ、病院の診察終わりに間に合う</u>         | <u>該当する便の出発時間を15分繰り下げる時刻設定に見直す</u> |
| <u>シニアクラブの大会に行くのに使いたい</u>                 | <u>通常便とは別に使える制度(グループ便など)をつくる</u>   |
| <u>家からのりばが遠い、家の近くにのりばを作ってもらえないか</u>       | <u>運行経路やダイヤが対応可能な場所のにりばを設ける</u>    |
| <u>朝の10時の出発便は、前日までに予約が必要だが、当日も受付られないか</u> | <u>当日朝8時~8時30分までの予約に対応できる体制にする</u> |
| <u>急な雨のときに傘を貸してもらいたい</u>                  | <u>トランクに傘を常備しておく</u>               |

## (4) 事業実施に伴う手続き

○事業実施後、定期的に事業報告を行います。

### <各主体の役割>

|     |   |
|-----|---|
| 地域  | —   |
| 事業者 | (4条許可の場合)<br>・毎事業年度の経過後 100 日以内に当該事業年度に係る事業報告書を静岡運輸支局へ提出します。<br>・輸送実績報告について、前年 4 月 1 日から 3 月 31 日までの期間に係るものを 5 月 31 日までに静岡運輸支局へ提出します。 |
| 町   | —   |

### ◆事業報告書等の提出について

- ・ 4 条 (P22 参照) 許可または 79 条 (P22 参照) 登録により運行している場合、運行事業者は、事業報告書等を静岡運輸支局に提出する必要があります。4 条許可の場合と 79 条登録の場合では、提出書類や提出時期が異なりますので、事前に静岡運輸支局に相談・確認をして下さい。

## 第3章 町の支援制度等

### 1 町の支援制度

地域が主体となる移送サービスの導入にあたっては、関係する多くの制度等を踏まえ、取り組みを進める必要があります。

地域が主体となる移送サービスの導入支援として町の以下の制度を活用することが可能です。

| <u>制度名</u>   | <u>制度概要</u>  |
|--|--|
| <u>協働によるまちづくり推進事業補助金</u><br><u>(企画財政課)</u>                                       | <u>地域の活性化を図るとともに住民との協働による魅力あるまちづくりを推進するため、町民の皆さんが自主的に行う事業、活動に要する経費を予算の範囲内で補助する制度です。※条件あり</u><br><u>活動継続支援の場合：1団体につき最大20万円/年度</u><br><u>活動拡大支援の場合：1団体につき最大50万円/年度</u>                   |
| <u>ふれあい出前講座</u><br><u>(生涯学習課)</u>  | <u>住民参画のまちづくりを目指して、町の職員を講師として派遣する制度です。行政の取組状況の説明や専門知識を活かした講座ができます。</u><br><u>開催予定日の1ヶ月前までに申込が必要、受講は無料</u>  |
| <u>住民主体による介護予防・生活支援サービス事業</u><br><u>(長寿介護課)</u><br><u>(来年度から</u><br><u>実施予定)</u> | <u>介護予防や高齢者の自立した生活環境の維持・向上を目的とした活動を「住民主体による介護予防・生活支援サービス」と定め、補助金を交付する制度です。</u><br><u>買い物、通いの場等への車両を使用した送迎及び同行支援も対象となります。※条件あり</u><br><u>基本活動費：10万円(上限額)</u><br><u>任意保険料加算：4万円(上限額)</u> |

### 2 長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領(案)

(趣旨)

第1条 この要領は、地域が主体となる移送サービス導入マニュアル(以下「導入マニュアル」という。)に基づき、地域が主体となる移送サービスの導入検討を立候補制度による参画型の協働事業とすることに当たり、必要な事項を定めるものとする。

(導入検討の単位)

第2条 導入検討は、原則として行政区(以下「区」という。)ごとに行うものとする。ただし、複数の区やNPO法人等が共同で主体となり導入検討することも可能とします。

(立候補の条件)

第3条 立候補は、住民アンケート調査により地域の移送サービスの導入意向を把握し、移送サービスの導入を検討している地元協議会が申請する。

(勉強会の開催)

第4条 立候補する区は、町の協力により公共交通に関する勉強会を開催（主催は各区等）するものとする。

(地元協議会の設立)

第5条 立候補する区は、移送サービスを地域で守り・育てるために地区住民で構成された地元協議会を設立し、運行内容の検討やPR活動、地元協賛金の確保等、移送サービスの導入及び維持に関する事項を行うものとする。

(立候補の期間)

第6条 対象区が立候補できる期間は、毎年4月から8月末日までとする。

(立候補の申請)

第7条 対象区は、立候補の申請をしようとするときは、移送サービス導入検討申請書(様式第1号)  
(以下「導入検討申請書」という。)を町長に提出するものとする。ただし、立候補の申請前に、第4条に規定する勉強会の開催及び第5条に規定する地元協議会の設立をしなければならない。

(導入検討の決定)

第8条 町長は、導入検討申請書の提出があったときは、その内容を審査し、適当であると認めるときは、導入することを決定し、移送サービス導入検討決定通知書(様式第2号)(以下「決定通知書」という。)により、立候補の申請のあった年度の1月末までに当該申請者に対して通知するものとする。

2 町長は、第1項の導入検討の決定に当たっては、立候補の申請をした区の数及び予算に応じて決定するものとする。

(導入検討決定の取消し)

第9条 町長は、導入検討の決定を受けた者が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、導入検討の決定を取り消すことができるものとし、移送サービス導入検討決定取消通知書(様式第3号)により当該決定者に対して通知するものとする。

- (1) 導入検討申請書に虚偽の記載をしたとき。
- (2) 決定通知書にある決定の条件に違反したとき
- (3) 導入検討の決定を受けた者から導入検討を辞退する申出があったとき

(その他)

第10条 この要領に記載のない事項は、長泉町と導入検討を希望する者との間において必要な調整を行い、適切に対応することとする。

# 令和 5 年度 地域間幹線系統に関する事業評価

---

静岡県交通基盤部都市局地域交通課

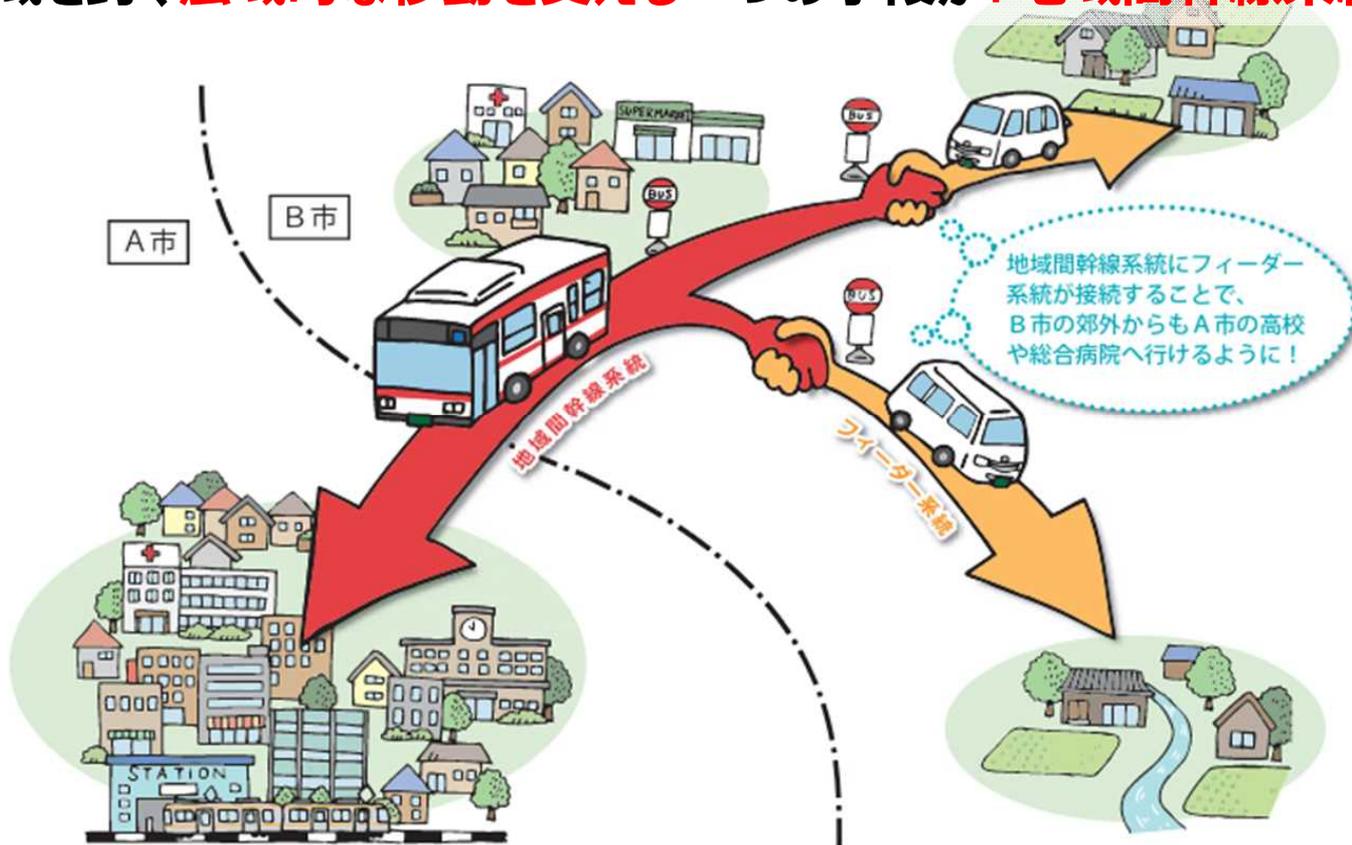


# 地域間幹線系統とは

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、

結びつきの強い市町の組み合わせを**交通圏**として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)

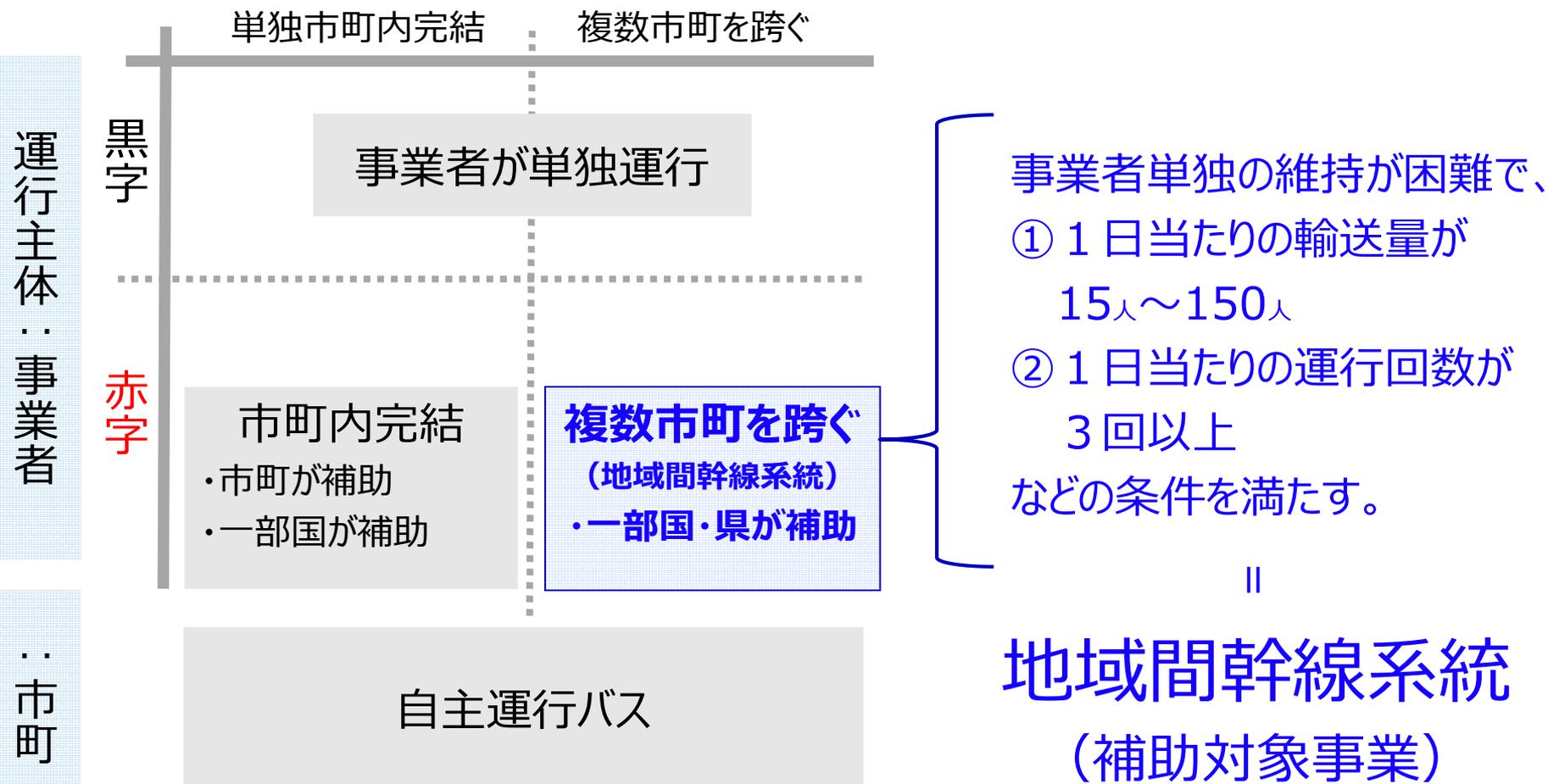
圏内や圏域を跨ぐ**広域的な移動を支える**一つの手段が「**地域間幹線系統**」です。



出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

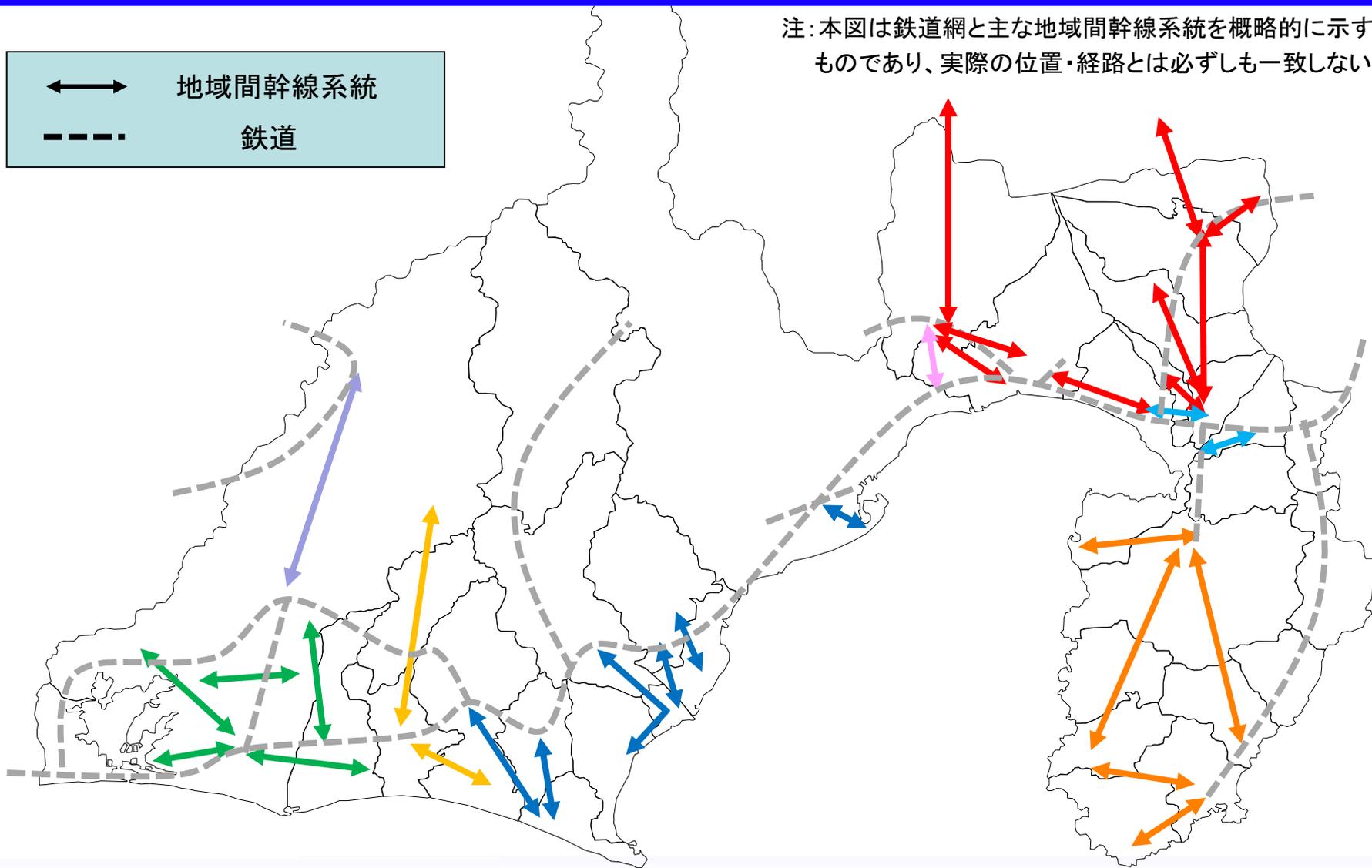
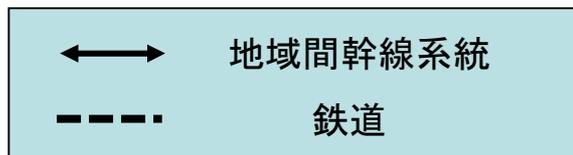
# 地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

## 収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



# 県内の地域間幹線系統(概略図)

注:本図は鉄道網と主な地域間幹線系統を概略的に示すものであり、実際の位置・経路とは必ずしも一致しない。



富国有徳の美しい“ふじのくに”

静岡県

# 地域間幹線系統の評価(なぜ評価を行うのか)

- 補助対象事業が適切に行われているか確認する
  - 評価結果を分析し、事業改善に繋げる
- 補助対象事業をより効果的、効率的に実施するため

(参考) 事業評価実施の根拠

## 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

### 第3条

5 協議会※は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

※本県においては静岡県生活交通確保対策協議会を指す。



# 静岡県地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

| 項目        | 評価する内容         | 評価  |
|-----------|----------------|---|
| ①運行回数     | 計画値に対する実績値     | 計画数以上：3点<br>計画数未満：0点                        |
| ②収支率      | 実績値            | 30%未満：0点（5%毎に3点加算）<br>55%以上：18点（満点）         |
| ③乗車人員     | 計画値に対する実績値     | 5%超：6点、△5%以上5%未満：3点<br>△5%超：0点              |
| ④ネットワーク構成 | 鉄道等への乗換可能拠点数   | 鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点<br>その他のバス停での結節：1箇所1点 |
| ⑤広域移動状況   | 市町を跨いで移動する人の割合 | 5%未満：0点（5%毎に5点加算）<br>20%以上：20点（満点）          |
| ⑥キロ当たり経費  | 国が示す標準単価との比較   | 単価以上：0点（△5%毎に5点加算）<br>△15%超：12点             |
|           | 合計             | A評価：52～79点<br>B評価：26～51点<br>C評価：0～25点       |



# 令和5年度の評価結果

※詳細は別添

|             | A評価 | B評価 | C評価 | 系統数 |
|-------------|-----|-----|-----|-----|
| 山梨交通        | 0   | 1   | 0   | 1   |
| 秋葉バスサービス    | 4   | 0   | 0   | 4   |
| 遠州鉄道        | 11  | 8   | 0   | 19  |
| しずてつジャストライン | 1   | 10  | 0   | 11  |
| 富士急モビリティ    | 3   | 1   | 0   | 4   |
| 富士急バス       | 2   | 0   | 0   | 2   |
| 富士急静岡バス     | 4   | 0   | 0   | 4   |
| 富士急シティバス    | 3   | 3   | 0   | 6   |
| 伊豆箱根バス      | 3   | 1   | 0   | 4   |
| 東海バス        | 6   | 0   | 0   | 6   |
| 水窪タクシー      | 0   | 1   | 0   | 1   |
| 合計          | 37  | 25  | 0   | 62  |



# 評価結果内訳(昨年度との比較)

昨年度に比べ、11系統の評価が向上 (平均点は3.1増加)

|    | 事業者名     | 系統名               | R 4 | R 5 | 比較 |
|----|----------|-------------------|-----|-----|----|
| 1  | 山梨交通     | 富士宮駅～イオン、墨山台～清原病院 | B   | B   | —  |
| 2  | 秋葉バスサービス | 秋葉線               | A   | A   | —  |
| 3  |          | 秋葉中遠線             | A   | A   | —  |
| 4  |          | 秋葉中遠線             | A   | A   | —  |
| 5  |          | 秋葉中遠線             | A   | A   | —  |
|    |          | 大久保線              | C   |     |    |
|    | 伊佐見線     | B                 |     |     |    |
| 6  |          | 浜北医大三方原聖隷線        | B   | A   | ○  |
|    | 伊平線      | A                 |     |     |    |
| 7  |          | 磐田市立病院福田線         | B   | A   | ○  |
| 8  |          | 中ノ町磐田線            | B   | B   | —  |
| 9  |          | 秋葉線               | C   | B   | ○  |
| 10 | 遠州鉄道     | 磐田天竜線             | B   | A   | ○  |
| 11 |          | 磐田天竜線             | B   | B   | —  |
| 12 |          | 掛塚さなる台線           | A   | A   | —  |
| 13 |          | 内野台線              | A   | A   | —  |
| 14 |          | 内野台線              | B   | A   | ○  |
| 15 |          | 磐田市立病院福田線         | B   | B   | —  |
| 16 |          | 引佐線               | A   | A   | —  |
| 17 |          | 萩丘都田線             | A   | A   | —  |
| 18 |          | 大塚ひとみヶ丘線          | B   | B   | —  |
| 19 |          | 気賀三ヶ日線            | A   | A   | —  |

|    | 事業者名            | 系統名     | R 4 | R 5 | 比較 |
|----|-----------------|---------|-----|-----|----|
| 20 | 遠州鉄道            | 奥山線     | A   | A   | —  |
| 21 |                 | 志都呂宇布見線 | B   | B   | —  |
| 22 |                 | 志都呂宇布見線 | B   | B   | —  |
| 23 |                 | 浜名線     | B   | B   | —  |
| 24 |                 | 掛塚さなる台線 | A   | A   | —  |
| 25 | しずてつ<br>ジャストライン | 三保草薙線   | B   | B   | —  |
| 26 |                 | 五十海大住線  | B   | B   | —  |
| 27 |                 | 焼津岡部線   | B   | B   | —  |
| 28 |                 | 藤枝吉永線   | A   | B   | △  |
| 29 |                 | 島田静波線   | B   | B   | —  |
| 30 |                 | 島田静波線   | A   | B   | △  |
| 31 |                 | 藤枝相良線   | B   | B   | —  |
| 32 |                 | 菊川浜岡線   | B   | B   | —  |
| 33 |                 | 掛川大東浜岡線 | B   | B   | —  |
| 34 |                 | 掛川大東浜岡線 | A   | A   | —  |
| 35 | 掛川大東浜岡線         | B       | B   | —   |    |
| 36 | 富士急<br>モビリティ    | 御殿場線    | A   | A   | —  |
| 37 |                 | 駿河小山線   | A   | A   | —  |
| 38 |                 | 十里木線    | B   | B   | —  |
| 39 | 富士急バス           | 河口湖線    | A   | A   | —  |
| 40 |                 | 河口湖線    | A   | A   | —  |
| 41 |                 | 新富士線    | B   | A   | ○  |

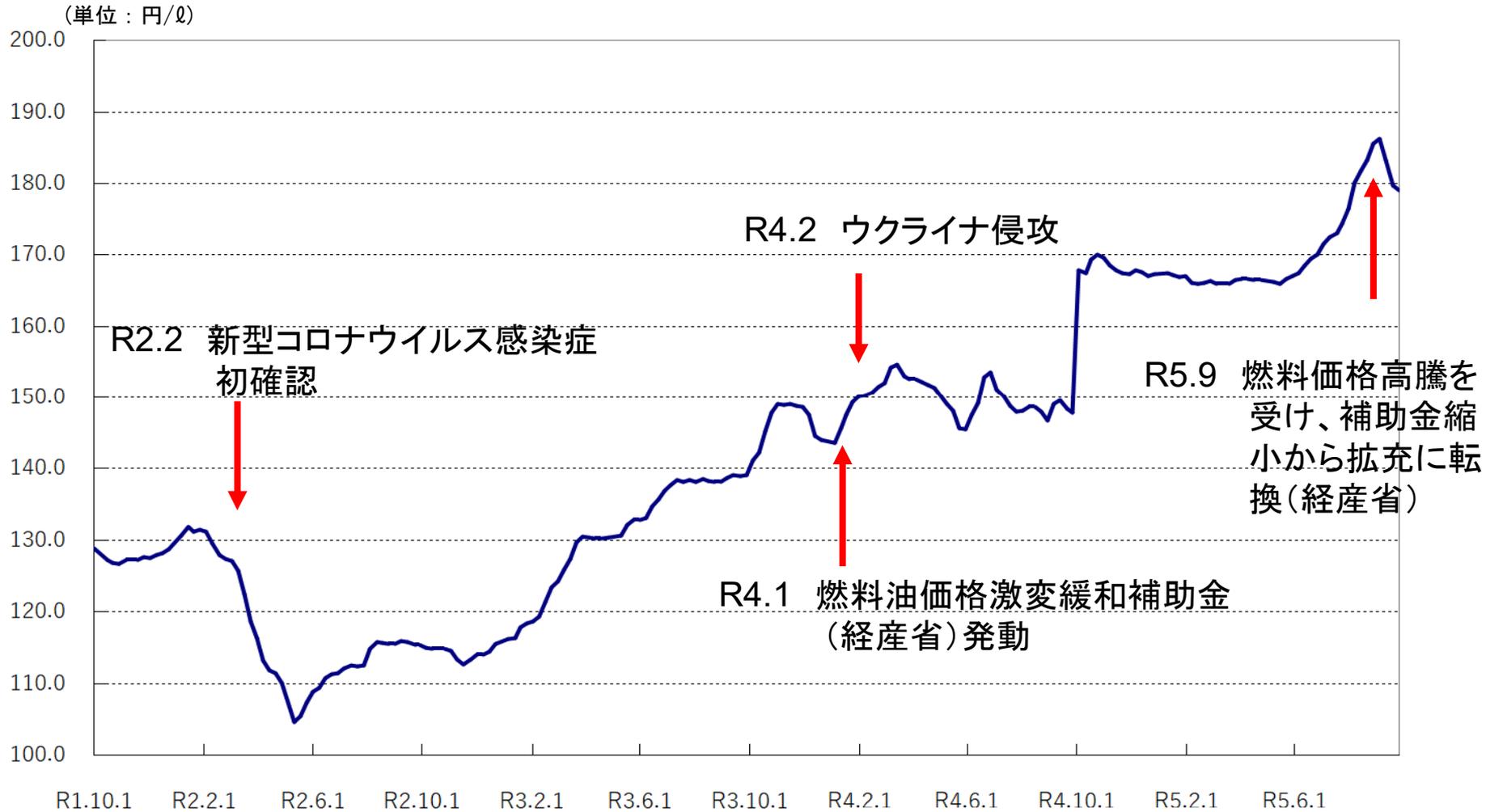
|    | 事業者名         | 系統名            | R 4 | R 5 | 比較 |
|----|--------------|----------------|-----|-----|----|
| 42 | 富士急<br>静岡バス  | 曾比奈線           | A   | A   | —  |
| 43 |              | 大淵線            | A   | A   | —  |
| 44 |              | 大月線            | A   | A   | —  |
| 45 |              | 大月線            | A   | A   | —  |
| 46 | 富士急<br>シティバス | 駿河平線           | A   | A   | —  |
| 47 |              | 須山線            | A   | B   | △  |
|    |              | 須山線            | B   |     |    |
| 48 |              | 原線             | B   | B   | —  |
| 49 |              | 桜堤線            | B   | B   | —  |
| 50 |              | がんセンター線        | B   | A   | ○  |
| 51 | 伊豆箱根バス       | がんセンター線        | A   | A   | —  |
| 52 |              | 大場函南線          | B   | B   | —  |
| 53 |              | 沼津大岡三島線        | A   | A   | —  |
| 54 |              | 長岡伊豆三津シーパラダイス線 | A   | A   | —  |
| 55 |              | 沼津静浦長岡線        |     | A   |    |
| 56 | 東海バス         | 石廊崎線           | B   | A   | ○  |
| 57 |              | 天城峠線           | B   | A   | ○  |
| 58 |              | 戸田線            | B   | A   | ○  |
| 59 |              | 西海岸線           | B   | A   | ○  |
| 60 |              | バサラ峠線          | A   | A   | —  |
| 61 |              | バサラ峠線          | A   | A   | —  |
| 62 | 水窪タクシー       | 北遠本線           | B   | B   | —  |

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照



# 燃料価格など物価高騰の影響①

## ■ 県内の軽油小売価格の推移 (R1.10～R5.9)



(資源エネルギー庁調査をもとに県地域交通課作成)

# 燃料価格など物価高騰の影響②

## ■ 車両維持費の推移 (H30.1～R5.9)



(2020年基準消費者物価指数を元に県地域交通課作成)



# 事業者による取組の例

| 区分    | 事例   |
|-------|--|
| 費用削減策 | <ul style="list-style-type: none"><li>・エコドライブ取組強化期間の設定</li><li>・デジタルタコグラフを活用した指導で燃料費を抑制</li><li>・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制)</li><li>・EVバスの導入による動力費の削減</li></ul>                   |
| 利用促進策 | <ul style="list-style-type: none"><li>・バスロケーションシステムの導入</li><li>・スマホ定期券の販売を開始</li><li>・キャッシュレス決済機器の導入</li><li>・市町と連携したバスの乗り方教室の実施</li><li>・HPの多言語化によるインバウンド客の利用促進</li></ul> |



# 県内自治体による支援の事例

| 区分          | 事例  |
|-------------|---|
| 利用促進策       | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 公共交通利用券の配布</li><li>▪ バスの日イベントの実施</li><li>▪ バスロケーションシステム導入費用の補助</li><li>▪ キャッシュレス決済機器導入費用の補助</li></ul> |
| 物価高騰<br>対 策 | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 車両維持費への補助</li><li>▪ 燃料費高騰分の補助</li></ul>   |



## 令和 5 年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

### 1 事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施している。

### 2 評価項目

| 項目            |           | 内容                            |
|---------------|-----------|-------------------------------|
| 前提事項<br>(点数無) | 主な運行目的    | 利用実態等を含めた当該系統の運行目的            |
|               | 増収策       | 路線維持のための増収策                   |
|               | 費用削減策     | 路線維持のための費用削減策                 |
| 評価事項          | 運行回数      | 計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)     |
|               | 収支率       | 実績値を評価(収支率 55%以上満点)           |
|               | 乗車人員      | 計画値に対する実績値を評価(+5%以上満点)        |
|               | ネットワーク構成  | 鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限 20 点)     |
|               | 広域トリップ状況  | バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(20%以上満点)   |
|               | キロ当たり経費   | 国上限単価と事業者単価を比較(国単価比-20%超満点)   |
|               | 拠点等アクセス状況 | バス停から半径 500m 以内の拠点施設を記載(評価点無) |

#### 【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

| 評価          | 内容                     |
|-------------|------------------------|
| A (52~79 点) | 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている |
| B (26~51 点) | 地域間幹線系統として適した運行となっている  |
| C (0~25 点)  | 地域間幹線系統として改善に努力を要する    |

### 3 事業評価結果の概要

全体評価：B（参考：R3：B、R4：B、R5：A）

- ・ 評価対象系統全 62 系統中、A 評価：37 系統、B 評価：25 系統、C 評価：0 系統
- ・ 平均点数が 52.1 点（R4 比+3.1 点）であることから、全体評価を『A』とした。
- ・ 各系統の評価結果は別添「令和 5 年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和5年度地域間幹線系統総合評価一覧表

| 事業者名                               | 系統名                           | 評価項目①<br>運行回数<br>満点3点 | 評価項目②<br>収支率<br>満点18点 | 評価項目③<br>乗車人員<br>満点6点 | 評価項目④<br>ネットワーク<br>満点20点 | 評価項目⑤<br>広域トリップ<br>満点20点 | 評価項目⑥<br>キロ当たり経費<br>満点12点 | 点数<br>(A:52~79)<br>(B:26~51)<br>(C:~25) | 評価 |    |   |      | 事業者<br>平均 | 全体評価  |
|------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---|----|----|---|------|-----------|---|
|                                    |                               |                       |                       |                       |                          |                          |                           |   | A  | B  | C | 計    |           |   |
| 山梨交通                               | 1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線          | 3                     | 3                     | 3                     | 6                        | 20                       | 3                         | 38                                      |    | ○  |   | 1    | 38.0      | [全体評価の理由]<br>・全62系統中37系統がA評価である。<br>・平均評価点数が52.1点である。 |
|                                    | 2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)           | 0                     | 6                     | 3                     | 11                       | 20                       | 12                        | 52                                      | ○  |    |   | 4    | 57.5      |   |
| 秋葉バスサービス                           | 3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)     | 3                     | 15                    | 6                     | 11                       | 20                       | 12                        | 67                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 4 秋葉中遠線(大東支所～新横須賀・新岡崎～袋井駅南口)  | 3                     | 9                     | 3                     | 6                        | 20                       | 12                        | 53                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 5 秋葉中遠線(横須賀車庫～新岡崎～袋井駅南口)      | 0                     | 15                    | 6                     | 5                        | 20                       | 12                        | 58                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 6 浜北医大三方原線                    | 0                     | 9                     | 6                     | 17                       | 20                       | 3                         | 55                                      | ○  |    |   | 19   | 52.3      |   |
| 遠州鉄道                               | 7 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～磐田駅～豊浜郵便局) | 0                     | 18                    | 6                     | 7                        | 20                       | 3                         | 54                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 8 中ノ町磐田線(浜松駅～中ノ町～磐田営業所)       | 3                     | 18                    | 6                     | 9                        | 10                       | 3                         | 49                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 9 秋葉線(春野車庫～西鹿島駅～厚生会)          | 0                     | 3                     | 0                     | 7                        | 20                       | 3                         | 33                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 10 磐田天竜線(山東～新開～磐田駅)           | 0                     | 18                    | 6                     | 8                        | 20                       | 3                         | 55                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 11 磐田天竜線(ららぽーと経由)             | 0                     | 12                    | 3                     | 8                        | 20                       | 3                         | 46                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 12 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚～豊浜郵便局)      | 0                     | 18                    | 6                     | 9                        | 20                       | 3                         | 56                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 13 内野台線(内野台車庫)                | 0                     | 18                    | 3                     | 10                       | 20                       | 3                         | 54                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 14 内野台線(サンストリート浜北)            | 3                     | 18                    | 6                     | 10                       | 20                       | 3                         | 60                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 15 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)     | 0                     | 12                    | 6                     | 5                        | 20                       | 3                         | 46                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 16 引佐線                        | 0                     | 18                    | 6                     | 20                       | 20                       | 3                         | 67                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 17 萩丘都田線                      | 3                     | 18                    | 6                     | 10                       | 15                       | 3                         | 55                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 18 大塚ひとみヶ丘線                   | 0                     | 18                    | 6                     | 13                       | 0                        | 3                         | 40                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 19 気賀三ヶ日線                     | 0                     | 18                    | 6                     | 15                       | 20                       | 3                         | 62                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 20 奥山線                        | 3                     | 18                    | 6                     | 14                       | 20                       | 3                         | 64                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 21 志都呂宇布見線(浜松駅～つるが丘入口～山崎)     | 0                     | 18                    | 6                     | 7                        | 15                       | 3                         | 49                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 22 志都呂宇布見線(浜松駅～堀出橋～舞阪駅)       | 3                     | 18                    | 6                     | 8                        | 10                       | 3                         | 48                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 23 浜名線                        | 3                     | 18                    | 6                     | 8                        | 5                        | 3                         | 43                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 24 掛塚さなる台線(浜松駅～芳川～掛塚)         | 3                     | 18                    | 6                     | 8                        | 20                       | 3                         | 58                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | しずてつジャストライン                   | 25 三保草薙線              | 3                     | 12                    | 0                        | 9                        | 5                         | 0                                       | 29 |    | ○ |      | 11        |   |
| 26 五十海大住線                          |                               | 3                     | 9                     | 3                     | 7                        | 20                       | 0                         | 42                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 27 焼津岡部線                           |                               | 3                     | 12                    | 6                     | 5                        | 20                       | 0                         | 46                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 28 藤枝吉永線                           |                               | 3                     | 15                    | 0                     | 8                        | 20                       | 0                         | 46                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 29 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)              |                               | 3                     | 6                     | 3                     | 9                        | 20                       | 0                         | 41                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 30 島田静波線(島田市立総合医療センター～島田駅前～静波海岸入口) |                               | 3                     | 6                     | 6                     | 13                       | 20                       | 0                         | 48                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 31 藤枝相良線                           |                               | 3                     | 9                     | 6                     | 12                       | 20                       | 0                         | 50                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 32 菊川浜岡線                           |                               | 3                     | 15                    | 6                     | 4                        | 20                       | 0                         | 48                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 33 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)             |                               | 3                     | 3                     | 0                     | 7                        | 20                       | 0                         | 33                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 34 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)      |                               | 3                     | 18                    | 3                     | 9                        | 20                       | 0                         | 53                                      | ○  |    |   |      |           |   |
| 35 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)              |                               | 3                     | 12                    | 3                     | 4                        | 20                       | 0                         | 42                                      |    | ○  |   |      |           |   |
| 富士急モビリティ                           | 36 御殿場線                       | 3                     | 18                    | 6                     | 14                       | 20                       | 0                         | 61                                      | ○  |    | 4 | 57.2 |           |   |
|                                    | 37 駿河小山線                      | 3                     | 15                    | 6                     | 11                       | 20                       | 0                         | 55                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 38 十里木線                       | 3                     | 12                    | 6                     | 8                        | 20                       | 0                         | 49                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 39 河口湖線                       | 3                     | 18                    | 6                     | 17                       | 20                       | 0                         | 64                                      | ○  |    |   |      |           |   |
| 富士急バス                              | 40 河口湖線                       | 3                     | 18                    | 6                     | 17                       | 20                       | 0                         | 64                                      | ○  |    | 2 | 61.0 |           |   |
|                                    | 41 新富士線                       | 3                     | 12                    | 6                     | 17                       | 20                       | 0                         | 58                                      | ○  |    |   |      |           |   |
| 富士急静岡バス                            | 42 曾比奈線                       | 3                     | 18                    | 6                     | 8                        | 20                       | 6                         | 61                                      | ○  |    | 4 | 61.5 |           |   |
|                                    | 43 大淵線                        | 3                     | 18                    | 3                     | 10                       | 20                       | 6                         | 60                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 44 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)            | 3                     | 18                    | 3                     | 10                       | 20                       | 6                         | 60                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 45 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)   | 3                     | 18                    | 6                     | 12                       | 20                       | 6                         | 65                                      | ○  |    |   |      |           |   |
| 富士急シティバス                           | 46 駿河平線                       | 0                     | 18                    | 6                     | 11                       | 20                       | 0                         | 55                                      | ○  |    | 6 | 49.0 |           |   |
|                                    | 47 須山線(三島駅～須山)                | 0                     | 12                    | 3                     | 12                       | 20                       | 0                         | 47                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 48 原線                         | 0                     | 18                    | 6                     | 10                       | 5                        | 0                         | 39                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 49 桜堤線                        | 0                     | 18                    | 3                     | 7                        | 20                       | 0                         | 48                                      |    | ○  |   |      |           |   |
|                                    | 50 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)        | 3                     | 18                    | 6                     | 6                        | 20                       | 0                         | 53                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 51 がんセンター線(三島駅～がんセンター)        | 0                     | 18                    | 6                     | 8                        | 20                       | 0                         | 52                                      | ○  |    |   |      |           |   |
| 伊豆箱根バス                             | 52 大場函南線                      | 3                     | 9                     | 6                     | 7                        | 20                       | 3                         | 48                                      |    | ○  | 4 | 53.7 |           |   |
|                                    | 53 沼津大岡三島線                    | 3                     | 18                    | 6                     | 11                       | 20                       | 3                         | 61                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 54 長岡伊豆三津シーパラダイス線             | 3                     | 18                    | 3                     | 7                        | 20                       | 3                         | 54                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 55 沼津静浦長岡線                    | 3                     | 18                    | 6                     | 7                        | 15                       | 3                         | 52                                      | ○  |    |   |      |           |   |
| 東海バス                               | 56 石廊崎線                       | 3                     | 12                    | 6                     | 7                        | 20                       | 6                         | 54                                      | ○  |    | 6 | 58.5 |           |   |
|                                    | 57 天城峠線                       | 3                     | 12                    | 6                     | 15                       | 20                       | 6                         | 62                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 58 戸田線                        | 3                     | 15                    | 6                     | 7                        | 20                       | 6                         | 57                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 59 西海岸線                       | 3                     | 12                    | 0                     | 11                       | 20                       | 6                         | 52                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 60 バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)             | 3                     | 12                    | 6                     | 13                       | 20                       | 6                         | 60                                      | ○  |    |   |      |           |   |
|                                    | 61 バサラ峠線(下田駅～宇久須)             | 3                     | 18                    | 6                     | 13                       | 20                       | 6                         | 66                                      | ○  |    |   |      |           |   |
| 水窪タクシー                             | 62 北遠本線                       | 0                     | 0                     | 3                     | 13                       | 5                        | 12                        | 33                                      |    | ○  | 1 | 33.0 |           |   |
| 計                                  |                               |                       |                       |                       |                          |                          | 平均                        | 52.1                                    | 37 | 25 | 0 | 62   |           |   |

# 単独継続困難申し出路線の概要

(令和5年度 第3回長泉町地域公共交通協議会)

# 単独継続困難申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) 駿河平線)

## 1. 対象路線の概要

- ◆ 長泉町と三島市を結ぶ地域間幹線系統（国庫補助路線）
- ◆ 鉄道駅（三島駅、下土狩駅）から県立静岡がんセンターへのアクセス路線
- ◆ 駿河平地区の通学需要、高齢者層を中心とした三島市内への通院・買い物路線



## 2. 運行状況

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

### (1) 2023 年度の利用人員

1日あたり約 301 人(平日) 84 人(土休日)

### (2) 利用の状況

#### ①長泉町内

長泉北小学校への通学、沿線から長泉町役場、「長泉なめり駅」、「下土狩駅」への接続等

#### ②三島市内⇒長泉町内

JR「下土狩駅」「長泉なめり駅」への接続、がんセンターへの通勤通院、お見舞い等

#### ③長泉町内⇒三島市内

JR「三島駅」への接続、三島市内への通院、買い物等

## 3. 収支状況

| 年度     | 利用者数     | 運行経費<br>(A) | 運賃収入<br>(B) | 欠損額<br>(B-A) | 補助額      |          |          | バス事業者<br>負担額     | 備考 |
|--------|----------|-------------|-------------|--------------|----------|----------|----------|------------------|----|
|        |          |             |             |              | 国庫補助     | 県補助      | 市町補助     |                  |    |
| 2021年度 | 69,595 人 | 25,911 千円   | 17,140 千円   | ▲8,771 千円    | 2,105 千円 | 2,105 千円 | 2,413 千円 | ▲2,148 千円        |    |
| 2022年度 | 73,705 人 | 29,409 千円   | 21,519 千円   | ▲7,890 千円    | 3,087 千円 | 2,141 千円 | 1,018 千円 | ▲1,644 千円        |    |
| 2023年度 | 82,957 人 | 34,353 千円   | 25,819 千円   | ▲8,534 千円    | 3,434 千円 | 3,434 千円 | 調整中      | ▲1,666 千円以内 (見込) |    |

燃料価格の高騰と乗務員の待遇改善のための人件費上昇により、年々運行コストも増大しております。今後はさらに車両の老朽化と環境対策車両への更新も必要となり、さらにコストが増大することが見込まれます。

#### 4. 駿河平線時刻表 (2023年4月3日改正)

| 運行日 | 三島駅南口   | 広小路   | 下土狩駅  | 長泉役場  | 下長窪   | がんセンター | クレマチスの丘 | 駿河平   |
|-----|---------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|-------|
| 毎日  | 6:55    | 7:00  | 7:10  | 7:13  | 7:27  | 7:34   | 7:39    | 7:42  |
| 毎日  | 7:45    | 7:50  | 8:00  | 8:03  | 8:15  | 8:21   | 8:26    | 8:29  |
| 毎日  | 9:10    | 9:15  | 9:25  | 9:28  | 9:39  | 9:44   | 9:49    | 9:52  |
| 月～金 | ▲ 11:15 | 11:20 | 11:30 | 11:33 | 11:44 | 11:49  | 11:54   | 11:57 |
| 月～金 | ▲ 13:50 | 13:55 | 14:05 | 14:08 | 14:19 | 14:24  | 14:29   | 14:32 |
| 毎日  | 14:20   | 14:25 | 14:35 | 14:38 | 14:49 | 14:54  | 14:59   | 15:02 |
| 毎日  | 15:20   | 15:25 | 15:35 | 15:38 | 15:49 | 15:54  | 15:59   | 16:02 |
| 毎日  | 16:05   | 16:10 | 16:20 | 16:23 | 16:34 | 16:39  | 16:44   | 16:47 |
| 月～金 | ▲ 17:20 | 17:25 | 17:35 | 17:38 | 17:49 | 17:54  | 17:59   | 18:02 |

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

#### 5. 今後の運行について

駿河平線は、系統単体の収支状況は若干の改善をしておりますが、当社のバス事業全体として、運転者の不足が大変厳しい状況となっております。

2023年度につきましては、退出申し出(別紙)の対策をさせていただく他に、運転士の人員不足に対応するため、小学生の通学等ご利用のある時間帯についての可能な範囲の維持を行い、減便を致します。また、がんセンターおよびベックマンコールターへの利用については、がんセンター関連系統(補助対象外系統を含む)の時刻調整を行い、可能な範囲で対応いたします。

#### 運行本数案

|             | 運行回数 |    |
|-------------|------|----|
|             | 平日   | 土曜 |
| 往路(三島駅→駿河平) | 9便   | 6便 |
| 復路(駿河平→三島駅) | 10便  | 7便 |



|             | 運行回数 |    |
|-------------|------|----|
|             | 平日   | 土曜 |
| 往路(三島駅→駿河平) | 5便   | 4便 |
| 復路(駿河平→三島駅) | 4便   | 2便 |

#### 運行時刻表 (イメージ)

| 運行日 | 三島駅南口   | 下土狩駅  | 長泉役場  | 下長窪   | がんセンター | クレマチスの丘 | 駿河平   |
|-----|---------|-------|-------|-------|--------|---------|-------|
| 毎日  | 7:10    | 7:25  | 7:28  | 7:42  | 7:49   | 7:54    | 7:57  |
| 毎日  | 11:25   | 11:40 | 11:43 | 11:57 | 12:04  | 12:09   | 12:12 |
| 月～金 | ▲ 13:50 | 14:05 | 14:08 | 14:22 | 14:29  | 14:34   | 14:37 |
| 毎日  | 14:25   | 14:40 | 14:43 | 14:57 | 15:04  | 15:09   | 15:12 |
| 毎日  | 15:30   | 15:45 | 15:48 | 16:02 | 16:09  | 16:14   | 16:17 |

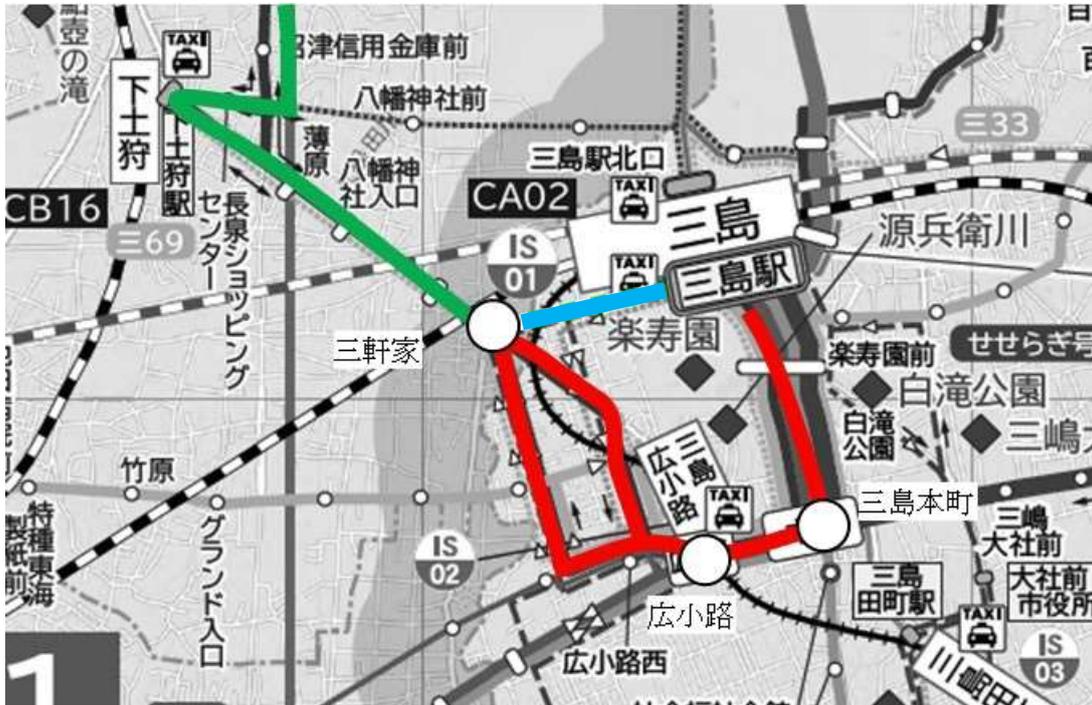
  

| 運行日 | 駿河平     | クレマチスの丘 | がんセンター | 長泉役場  | 長泉中央保育園 | 下土狩駅  | 三島駅南口 |
|-----|---------|---------|--------|-------|---------|-------|-------|
| 月～金 | ▲ 7:43  | 7:45    | 7:50   | 8:03  | 8:04    | 8:08  | 8:21  |
| 毎日  | 8:28    | 8:30    | 8:35   | 8:48  | 8:49    | 8:53  | 9:06  |
| 毎日  | 12:53   | 12:55   | 13:00  | 13:13 | 13:14   | 13:18 | 13:31 |
| 月～金 | ▲ 14:43 | 14:45   | 14:50  | 15:03 | 15:04   | 15:08 | 15:21 |

運行時刻について今後、小学生の利用や鉄道との接続を考慮した調整を行いますので、上記と異なる時刻になる可能性があります。

## 退出申し出路線について (富士急シティバス(株) 駿河平線)

### 退出申し出の内容について



駿河平線およびがんセンター線(一部便)は、三島市内において、広小路・三島本町等の停留所を経由しておりますが(図中赤色線)、沿線環境の変化から、三島市内への移動からがんセンターへの移動に利用実態も変化し、申し出区間における利用者が減少していること、労働環境の改善のため、三軒家から三島駅に至る経路(図中青色線)に切り替えを行います。

なお、申出区間は、経路上が信号機のない横断歩道が4箇所存在する繁華街や、道路幅の狭い一方通行路を抜ける経路(往復で別の道路を運行)となっており、また復路では踏切を3回横断するなど、運転者の負担が多い区間となっております

また、申出区間において当社が廃止する見込みのバス停については、他のバス会社が運行するバス(三島市自主運行バス「せせらぎ号」を含む)が、同一もしくは近接するバス停を利用しており、また、各バス停は三島駅南口、三島広小路駅、三島田町駅のいずれかから徒歩10分程度の距離となることから、三島駅を経由して駿河平線やがんセンター線をご利用いただくことが可能です。

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名 富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点) 駿河平線 三島駅～下土狩駅・がんセンター～駿河平

計画策定年度 令和4年度 運行期間 R4.10.1～R5.9.30 評価年度 令和5年度

(1) 基本的事項

| 項目     | 基準          | 計画(目標) | 運行実績(内容) | 評価 | 備考  |
|--------|-------------|--------|----------|----|---|
| 主な運行目的 | 事業者記載事項     | —      | 別紙       | B  | A: 運行目的どおり適切に実施<br>B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった<br>C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止) |
| 増収策    | 事業者計画と実績を比較 | —      | 別紙       | 有  | 事業者ごとの取組を記載   |
| 費用削減策  | 事業者計画と実績を比較 | —      | 別紙       | 有  | 事業者ごとの取組を記載   |

(2) 各項目の評価

| 項目              | 評価基準  | 計画(目標)              | 運行実績(内容)            | 評価点数 | 評価   | 備考                                     |
|-----------------|---|---------------------|---------------------|------|--|--|
| 運行回数            | 年間計画運行回数と実績運行回数を比較  | 3033.5回<br>(8.3回/日) | 3026.0回<br>(8.2回/日) | 0    | 計画数以上 3点<br>計画数未滿 0点<br>(国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)  | ・計画(目標)は表2記載数値<br>・ <b>年末年始減便実施のため</b> |
| 収支率             | 計画値に対する実績値  | 75.0%               | 77.7%               | 18   | ～29% 0点<br>30～34% 3点<br>35～39% 6点<br>40～44% 9点<br>45～49% 12点<br>50～54% 15点<br>55%～ 18点 |  |
| 乗車人員            | 計画人員と実績人員を比較  | 69,595人             | 82,957人             | 6    | 5%超 6点<br>▲5%以上5%以内 3点<br>▲5%超 0点  |  |
| ネットワーク構成        | 他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数  | —                   | 拠点(4)箇所<br>バス停(3)箇所 | 11   | 拠点(駅・BT): 1箇所2点<br>乗換可能なバス停: 1箇所1点<br>上限20点  | 主な拠点及びバス停を別紙に記載                        |
| 広域トリップ状況        | 市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)<br>(運行実績による)   | —                   | 46%                 | 20   | ～4% 0点<br>5～9% 5点<br>10～14% 10点<br>15～19% 15点<br>20%～ 20点                              |  |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等)) | —                   | 別紙のとおり              |      | —  |  |
| キロ当たり経費         | 補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較   | —                   | 465.28円             | 0    | 単価を上回った 0点<br>単価～▲5% 3点<br>単価▲6～▲10% 6点<br>単価▲11～▲15% 9点<br>単価▲16～▲20%超 12点            |  |
| 合計              |   |                     |                     | 55   | 評価指標   | A                                      |

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている  
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている  
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1)基本的事項

| 項目     | 内容   |
|--------|--|
| 主な運行目的 | 駿河平周辺及び路線沿線住民の朝・夕は通勤、通学需要、またはJR線からの県立がんセンター及びクレマチスの丘等文化芸術関連施設等へのアクセスを目的とする。<br>主に、駿河平北部に居住する小学生の同地区南部にある長泉北小学校への通学、同地区高齢者等(交通弱者)のJR下土狩駅、三島駅、伊豆箱根鉄道広小路駅への結節による通院・買い物、加えて同地区に存在する県立がんセンターへの通院、お見舞い客等の輸送が目的であります。併せて同地区に所在するクレマチスの丘等美術館への来訪客の輸送も目的とする。  |
| 増収策    | 1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。<br>2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。<br>(ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap)<br>3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。<br>4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。<br>5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。<br>6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。 |
| 費用削減策  | 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。<br>2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。<br>3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。<br>4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。   |

(2)各項目の評価

| 項目                     | 内容   |
|------------------------|--|
| ネットワーク構成               | (主な乗換え拠点・バス停)<br><br>【拠点】<br>JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線<br>JR下土狩駅・・・JR御殿場線<br>JR長泉なめり駅・・・JR御殿場線<br>広小路駅・・・伊豆箱根鉄道<br>【バス停】<br>三島本町・・・東海バス・伊豆箱根バス<br>長泉役場・・・清水長泉循環<br>下長窪・・・北小林、JR沼津駅方面   |
| 公共施設<br>拠点施設<br>アクセス状況 | (バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)<br><br>【公共施設】<br>長泉北小学校、JR下土狩駅、伊豆箱根鉄道広小路駅、長泉町役場、長泉健康公園(ウエルビア長泉)、静岡県立がんセンター、三島市民会館、長泉町文化会館、長泉小学校、長泉中学校<br>【拠点施設】<br>ウエルディ長泉(ショッピングセンター)<br>クレマチスの丘、ピュフェ美術館等の文化施設<br>スルガ銀行<br>バックマン・コールドター、ファルマー・バレセンター(大手事業所) |

## 単独継続困難申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) 桜堤線)

### 運行目的(役割)

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

### 運行の状況

- ◆ 運行回数・運行距離

|             | 運行回数 |     | 運行距離  |
|-------------|------|-----|-------|
|             | 平日   | 土休日 |       |
| 往路(三島駅→裾野駅) | 14便  | 10便 | 6.7km |
| 復路(裾野駅→三島駅) | 13便  | 6便  |       |

- ◆ 利用人員

1日あたり約 264 人(平日)、101 人(土休日)

### 利用状況

裾野市、長泉町、三島市の市町間移動が多数(93%)となっており、三島駅、裾野駅で他の公共交通機関に接続する、公共交通ネットワークを構成しています。

- ◆ 桜堤地区(長泉町)・伊豆島田地区(裾野市)からの三島駅・裾野駅両方面の通勤・通学・買い物等需要の交通手段となっています。
- ◆ 一部、三島駅北口から裾野市内への最短経路としての利用も見られます。
- ◆ 当路線の沿線では、他の路線と異なり、高齢者層だけでなく、若い年齢層にも利用されています。



### 収支状況

| 年度     | 利用者数     | 運行経費(A)   | 運賃収入(B)   | 欠損額(B-A)  | 補助額      |          |          | バス事業者負担額  |
|--------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|
|        |          |           |           |           | 国庫補助     | 県補助      | 市町補助     |           |
| 2021年度 | 69,295 人 | 26,004 千円 | 16,172 千円 | ▲9,832 千円 | 4,332 千円 | 3,170 千円 | 1,087 千円 | ▲2,331 千円 |
| 2022年度 | 76,278 人 | 26,935 千円 | 18,343 千円 | ▲8,592 千円 | 3,614 千円 | 2,187 千円 | 408 千円   | ▲2,791 千円 |
| 2023年度 | 76,148 人 | 27,925 千円 | 18,518 千円 | ▲9,407 千円 | 3,296 千円 | 3,296 千円 | 調整中      | ▲2,815 千円 |

燃料価格の高騰と乗務員の待遇改善のための人件費上昇により、年々、運行コストが増大しております。今後はさらに車両の老朽化と環境対策車両への更新も必要となり、さらにコストが増大することが見込まれます。

## 桜堤線時刻表(2023年4月3日改正)

| 運行日 | 三島駅<br>南口 | 三島駅<br>北口 | 末広町   | 勤労者<br>体育C東 | 中土狩   | 桜堤    | 裾野<br>南小学校 | 裾野駅   |
|-----|-----------|-----------|-------|-------------|-------|-------|------------|-------|
| 毎日  | 7:20      | 7:32      | 7:34  | 7:36        | 7:37  | 7:38  | 7:42       | 7:49  |
| 毎日  | 8:20      | 8:26      | 8:28  | 8:30        | 8:31  | 8:32  | 8:36       | 8:43  |
| 月～金 | ▲ 9:35    | 9:41      | 9:43  | 9:45        | 9:46  | 9:47  | 9:51       | 9:58  |
| 毎日  | 10:30     | 10:36     | 10:38 | 10:40       | 10:41 | 10:42 | 10:46      | 10:53 |
| 月～金 | ▲ 11:30   | 11:36     | 11:38 | 11:40       | 11:41 | 11:42 | 11:46      | 11:53 |
| 毎日  | 12:25     | 12:31     | 12:33 | 12:35       | 12:36 | 12:37 | 12:41      | 12:48 |
| 月～金 | ▲ 13:25   | 13:31     | 13:33 | 13:35       | 13:36 | 13:37 | 13:41      | 13:48 |
| 毎日  | 14:30     | 14:36     | 14:38 | 14:40       | 14:41 | 14:42 | 14:46      | 14:53 |
| 毎日  | 15:30     | 15:36     | 15:38 | 15:40       | 15:41 | 15:42 | 15:46      | 15:53 |
| 毎日  | 16:50     | 16:56     | 16:58 | 17:00       | 17:01 | 17:02 | 17:06      | 17:13 |
| 毎日  | 17:30     | 17:36     | 17:38 | 17:40       | 17:41 | 17:42 | 17:46      | 17:53 |
| 毎日  | 18:30     | 18:36     | 18:38 | 18:40       | 18:41 | 18:42 | 18:46      | 18:53 |
| 毎日  | 19:25     | 19:31     | 19:33 | 19:35       | 19:36 | 19:37 | 19:41      | 19:48 |
| 月～金 | ▲ 20:25   | 20:31     | 20:33 | 20:35       | 20:36 | 20:37 | 20:41      | 20:48 |

| 運行日 | 裾野駅     | 裾野<br>南小学校 | 桜堤    | 中土狩   | 三島駅<br>北口 | 三島駅<br>南口 |
|-----|---------|------------|-------|-------|-----------|-----------|
| 月～金 | ▲ 6:20  | 6:25       | 6:28  | 6:29  | 6:36      | 6:42      |
| 月～金 | ▲ 6:35  | 6:40       | 6:43  | 6:44  | 6:51      | 6:57      |
| 月～金 | ▲ 7:00  | 7:05       | 7:08  | 7:09  | 7:16      | 7:22      |
| 毎日  | 8:55    | 9:00       | 9:03  | 9:04  | 9:11      | 9:17      |
| 月～金 | ▲ 9:55  | 10:00      | 10:03 | 10:04 | 10:11     | 10:17     |
| 毎日  | 10:55   | 11:00      | 11:03 | 11:04 | 11:11     | 11:17     |
| 月～金 | ▲ 11:55 | 12:00      | 12:03 | 12:04 | 12:11     | 12:17     |
| 毎日  | 12:55   | 13:00      | 13:03 | 13:04 | 13:11     | 13:17     |
| 月～金 | ▲ 13:55 | 14:00      | 14:03 | 14:04 | 14:11     | 14:17     |
| 毎日  | 14:55   | 15:00      | 15:03 | 15:04 | 15:11     | 15:17     |
| 月～金 | ▲ 16:10 | 16:15      | 16:18 | 16:19 | 16:26     | 16:32     |
| 毎日  | 18:10   | 18:15      | 18:18 | 18:19 | 18:26     | 18:32     |
| 毎日  | 19:00   | 19:05      | 19:08 | 19:09 | 19:16     | 19:22     |

## 今後の運行について

当路線の利用状況は改善傾向であり、2016年度(平成28年度)からは国庫補助対象となり、国・県・長泉町の支援をいただいて運行をしております。当系統の利用者数は増加傾向にありますが、なお赤字が大きい状態です。引き続き、時刻設定の改善と、利用環境の整備に努めて参ります。

今後も本路線について、できるかぎりの路線の維持はおこなってまいります。運転士の不足に対応するため、輸送力に合わせた運行への見直しをせざるえない状況となりました。つきましては、減便を含む見直しを行い、収支改善と運転士人員不足への対応を実施させていただきます。

引き続きご協議をお願いいたします。

|             | 運行回数 |     | → | 運行回数 |     |
|-------------|------|-----|---|------|-----|
|             | 平日   | 土休日 |   | 平日   | 土休日 |
| 往路(三島駅→裾野駅) | 14便  | 10便 |   | 11便  | 9便  |
| 復路(裾野駅→三島駅) | 13便  | 6便  |   | 10便  | 4便  |

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

|                |              |                  |                 |
|----------------|--------------|------------------|-----------------|
| 事業者名           | 富士急シティバス株式会社 |                  |                 |
| 系統名(起点～経由地～終点) | 桜堤線          | 三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅 |                 |
| 計画策定年度         | 令和4年度        | 運行期間             | R4.10.1～R5.9.30 |
|                |              | 評価年度             | 令和5年度           |

(1)基本的事項

| 項目     | 基準          | 計画(目標) | 運行実績(内容) | 評価 | 備考  |
|--------|-------------|--------|----------|----|---|
| 主な運行目的 | 事業者記載事項     | —      | 別紙       | B  | A: 運行目的どおり適切に実施<br>B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった<br>C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止) |
| 増収策    | 事業者計画と実績を比較 | —      | 別紙       | 有  | 事業者ごとの取組を記載   |
| 費用削減策  | 事業者計画と実績を比較 | —      | 別紙       | 有  | 事業者ごとの取組を記載   |

(2)各項目の評価

| 項目              | 評価基準  | 計画(目標)               | 運行実績(内容)             | 評価点数 | 評価   | 備考                             |
|-----------------|---|----------------------|----------------------|------|--|--------------------------------|
| 運行回数            | 年間計画運行回数と実績運行回数を比較  | 4490.0回<br>(12.3回/日) | 4477.5回<br>(12.2回/日) | 0    | 計画数以上 3点<br>計画数未満 0点<br>(国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)  | ・計画(目標)は表2記載数値<br>・年末年始減便実施のため |
| 収支率             | 計画値に対する実績値  | 69.9%                | 68.8%                | 18   | ～29% 0点<br>30～34% 3点<br>35～39% 6点<br>40～44% 9点<br>45～49% 12点<br>50～54% 15点<br>55%～ 18点 |                                |
| 乗車人員            | 計画人員と実績人員を比較  | 76,278人              | 76,148人              | 3    | 5%超 6点<br>▲5%以上5%以内 3点<br>▲5%超 0点  |                                |
| ネットワーク構成        | 他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数  | —                    | 拠点(3)箇所<br>バス停(1)箇所  | 7    | 拠点(駅・BT): 1箇所2点<br>乗換可能なバス停: 1箇所1点<br>上限20点  | 主な拠点及びバス停を別紙に記載                |
| 広域トリップ状況        | 市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)<br>(運行実績による)   | —                    | 93%                  | 20   | ～4% 0点<br>5～9% 5点<br>10～14% 10点<br>15～19% 15点<br>20%～ 20点                              |                                |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 評価対象外<br>(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等)) | —                    | 別紙のとおり               |      | —  |                                |
| キロ当たり経費         | 補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較   | —                    | 465.28円              | 0    | 単価を上回った 0点<br>単価～▲5% 3点<br>単価▲6～▲10% 6点<br>単価▲11～▲15% 9点<br>単価▲16～▲20%超 12点            |                                |
| 合計              |   |                      |                      | 48   | 評価指標   | B                              |

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている  
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている  
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1)基本的事項

| 項目     | 内容   |
|--------|--|
| 主な運行目的 | 沿線から鉄道駅や中心市街地への通勤・買い物・通学需要等を目的としており、三島駅、三島駅北口および裾野駅で他の交通機関に接続するネットワークを形成する。<br>桜堤地区(長泉長)、伊豆島田地区(裾野市)からの通勤や買い物の需要としての利用がある。<br>この路線の運行により、交通空白地帯の解消を図っている。  |
| 増収策    | 1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。<br>2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。(ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap)<br>3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。<br>4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。<br>5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。<br>6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。 |
| 費用削減策  | 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。<br>2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。<br>3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。<br>4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。   |

(2)各項目の評価

| 項目                     | 内容   |
|------------------------|--|
| ネットワーク構成               | (主な乗換え拠点・バス停)<br><br>【拠点】<br>JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道<br>JR三島駅(北口)・・・JR東海道線、東海道新幹線<br>JR裾野駅・・・JR御殿場線、(バス)須山線、御殿場方面、裾野市内循環等<br>【バス停】<br>三菱前・・・徳倉経由三島駅方面(須山線等)   |
| 公共施設<br>拠点施設<br>アクセス状況 | (バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)<br><br>【公共施設】<br>ハローワーク三島、簡易三番所、日本大学、日本大学三島高校、三島北高校、長陵高校、勤労者体育センター(長泉町)、裾野南小学校、裾野警察署、裾野市役所<br>【拠点施設】<br>JR東海総合研修センター、東レ、東レ総合研修センター、三菱アルミニウム(大手事業所)<br>米山梅吉記念館<br>フレスポ長泉、しずてつストア長泉店、ノジマ長泉店、マックスバリュ長泉中土狩店、コープしずおか桜堤店(商業施設) |

## 単独継続困難申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) がんセンター線 (沼津駅))

### 1. 対象路線の概要

- (1) 沼津市と長泉町を結ぶ地域間幹線系統
- (2) 沼津駅南口から県立静岡がんセンターへのアクセス路線

### 2. 運行状況

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

- (1) 2023 年度の利用人員  
1日あたり約 172 人の利用 (平日のみ運行)
- (2) 利用の状況  
JR 沼津駅から静岡がんセンターへの通勤・通院・お見舞い等の利用や、沿線から沼津市内や JR 沼津駅への移動が見られます。

### 3. 時刻表 ※2023 年 4 月 3 日改正

| 運行日 | 沼津駅南口⑦  | 天神ヶ尾  | 光長寺   | マーレ沼津工場前 | 下長窪   | がんセンター |
|-----|---------|-------|-------|----------|-------|--------|
| 月～金 | ▲ 8:00  | 8:07  | 8:12  | 8:18     | 8:21  | 8:30   |
| 月～金 | ▲ 9:00  | 9:07  | 9:12  | 9:18     | 9:21  | 9:30   |
| 月～金 | ▲ 10:00 | 10:07 | 10:12 | 10:18    | 10:21 | 10:30  |
| 月～金 | ▲ 11:00 | 11:07 | 11:12 | 11:18    | 11:21 | 11:30  |
| 月～金 | ▲ 13:00 | 13:07 | 13:12 | 13:18    | 13:21 | 13:30  |
| 月～金 | ▲ 14:00 | 14:07 | 14:12 | 14:18    | 14:21 | 14:30  |
| 月～金 | ▲ 15:00 | 15:07 | 15:12 | 15:18    | 15:21 | 15:30  |
| 月～金 | ▲ 16:00 | 16:07 | 16:12 | 16:18    | 16:21 | 16:30  |

| 運行日 | がんセンター  | 下長窪   | マーレ沼津工場前 | 光長寺   | 天神ヶ尾  | 沼津駅   |
|-----|---------|-------|----------|-------|-------|-------|
| 月～金 | ▲ 9:35  | 9:39  | 9:42     | 9:47  | 9:51  | 10:05 |
| 月～金 | ▲ 10:35 | 10:39 | 10:42    | 10:47 | 10:51 | 11:06 |
| 月～金 | ▲ 11:35 | 11:39 | 11:42    | 11:47 | 11:51 | 12:06 |
| 月～金 | ▲ 13:45 | 13:49 | 13:52    | 13:57 | 14:01 | 14:16 |
| 月～金 | ▲ 14:45 | 14:49 | 14:52    | 14:57 | 15:01 | 15:16 |
| 月～金 | ▲ 15:35 | 15:39 | 15:42    | 15:47 | 15:51 | 16:03 |
| 月～金 | ▲ 16:50 | 16:54 | 16:57    | 17:02 | 17:06 | 17:21 |



### 4. 収支状況

| 年度     | 利用者数     | 運行経費 (A)  | 運賃収入 (B)  | 欠損額 (B-A) | 補助額      |          |        | バス事業者負担額  | 備考   |
|--------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|--------|-----------|------|
|        |          |           |           |           | 国庫補助     | 県補助      | 市町補助   |           |      |
| 2021年度 | 32,053 人 | 13,280 千円 | 8,977 千円  | ▲4,303 千円 | 0 千円     | 0 千円     | 0 千円   | ▲4,303 千円 |      |
| 2022年度 | 34,222 人 | 13,510 千円 | 9,222 千円  | ▲4,288 千円 | 1,911 千円 | 1,170 千円 | 161 千円 | ▲1,207 千円 |      |
| 2023年度 | 41,452 人 | 14,301 千円 | 11,285 千円 | ▲3,016 千円 | 1,563 千円 | 1,563 千円 | 調整中    | 調整中       | (見込) |

燃料価格の高騰と乗務員の待遇改善のための人件費上昇により、年々、運行コストが増大しております。今後はさらに車両の朽化と環境対策車両への更新も必要となり、さらにコストが増大することが見込まれます。

## 5. 今後の運行

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

今後も本路線について、できるかぎりの路線の維持はおこなって参りますが、運転士人員の不足から、2024年度については下記運行本数で計画しております。ご理解をお願いいたします。

運行回数(予定)

|                | 運行回数 |     | 運行回数(案) |     | 増減便(案) |     |
|----------------|------|-----|---------|-----|--------|-----|
|                | 平日   | 土休日 | 平日      | 土休日 | 平日     | 土休日 |
| 往路(沼津駅→がんセンター) | 8便   | 0便  | 6便      | 0便  | -2便    | 0便  |
| 復路(がんセンター→沼津駅) | 7便   | 0便  | 6便      | 0便  | -1便    | 0便  |

運行時刻(案)

| 運行日 | 沼津駅南口⑦  | 天神ヶ尾  | 光長寺   | マーレ沼津工場前 | 下長窪   | がんセンター |
|-----|---------|-------|-------|----------|-------|--------|
| 月～金 | ▲ 8:00  | 8:07  | 8:12  | 8:18     | 8:21  | 8:30   |
| 月～金 | ▲ 9:00  | 9:07  | 9:12  | 9:18     | 9:21  | 9:30   |
| 月～金 | ▲ 11:00 | 11:07 | 11:12 | 11:18    | 11:21 | 11:30  |
| 月～金 | ▲ 13:00 | 13:07 | 13:12 | 13:18    | 13:21 | 13:30  |
| 月～金 | ▲ 15:00 | 15:07 | 15:12 | 15:18    | 15:21 | 15:30  |
| 月～金 | ▲ 16:00 | 16:07 | 16:12 | 16:18    | 16:21 | 16:30  |

| 運行日 | がんセンター  | 下長窪   | マーレ沼津工場前 | 光長寺   | 天神ヶ尾  | 沼津駅   |
|-----|---------|-------|----------|-------|-------|-------|
| 月～金 | ▲ 8:28  | 8:32  | 8:35     | 8:40  | 8:44  | 8:59  |
| 月～金 | ▲ 9:35  | 9:39  | 9:42     | 9:47  | 9:51  | 10:06 |
| 月～金 | ▲ 11:35 | 11:39 | 11:42    | 11:47 | 11:51 | 12:06 |
| 月～金 | ▲ 13:35 | 13:39 | 13:42    | 13:47 | 13:51 | 14:06 |
| 月～金 | ▲ 15:35 | 15:39 | 15:42    | 15:47 | 15:51 | 16:06 |
| 月～金 | ▲ 16:40 | 16:44 | 16:47    | 16:52 | 16:56 | 17:11 |

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

がんセンター線

沼津駅～北小林～がんセンター

計画策定年度

令和4年度

運行期間

R4.10.1～R5.9.30

評価年度

令和5年度

(1)基本的事項

| 項目     | 基準          | 計画(目標) | 運行実績(内容) | 評価 | 備考   |
|--------|-------------|--------|----------|----|--|
| 主な運行目的 | 事業者記載事項     | —      | 別紙       | A  | A:運行目的どおり適切に実施<br>B:減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった<br>C:運行目的どおり実施されなかった(路線廃止) |
| 増収策    | 事業者計画と実績を比較 | —      | 別紙       | 有  | 事業者ごとの取組を記載  |
| 費用削減策  | 事業者計画と実績を比較 | —      | 別紙       | 有  | 事業者ごとの取組を記載  |

(2)各項目の評価

| 項目              | 評価基準  | 計画(目標)              | 運行実績(内容)            | 評価点数 | 評価   | 備考              |
|-----------------|---|---------------------|---------------------|------|--|-----------------|
| 運行回数            | 年間計画運行回数と実績運行回数を比較  | 1807.5回<br>(4.9回/日) | 1807.5回<br>(4.9回/日) | 3    | 計画数以上 3点<br>計画数未満 0点<br>(国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)  | ・計画(目標)は表2記載数値  |
| 収支率             | 計画値に対する実績値  | 70.0%               | 81.4%               | 18   | ～29% 0点<br>30～34% 3点<br>35～39% 6点<br>40～44% 9点<br>45～49% 12点<br>50～54% 15点<br>55%～ 18点 |                 |
| 乗車人員            | 計画人員と実績人員を比較  | 34,222人             | 41,452人             | 6    | 5%超 6点<br>▲5%以上5%以内 3点<br>▲5%超 0点  |                 |
| ネットワーク構成        | 他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数  | —                   | 拠点(1)箇所<br>バス停(4)箇所 | 6    | 拠点(駅・BT):1箇所2点<br>乗換可能なバス停:1箇所1点<br>上限20点  | 主な拠点及びバス停を別紙に記載 |
| 広域トリップ状況        | 市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)   | —                   | 31%                 | 20   | ～4% 0点<br>5～9% 5点<br>10～14% 10点<br>15～19% 15点<br>20%～ 20点                              |                 |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等)) | —                   | 別紙のとおり              |      | —  |                 |
| キロ当たり経費         | 補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較   | —                   | 465.28円             | 0    | 単価を上回った 0点<br>単価～▲5% 3点<br>単価▲6～▲10% 6点<br>単価▲11～▲15% 9点<br>単価▲16～▲20%超 12点            |                 |
| 合計              |   |                     |                     | 53   | 評価指標   | A               |

A(52～79点):地域間幹線系統として優れた役割を果たしている  
B(26～51点):地域間幹線系統として適した運行となっている  
C(～25点):地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

| 項目     | 内容   |
|--------|--|
| 主な運行目的 | JR沼津駅から静岡がんセンターへのアクセスを目的とする他に、沼津市内の学園通りや大岡地区・長泉町内との通勤・通学・買い物等需要への対応を目的とする。<br>当路線により、沿線から沼津駅や他の公共交通機関に接続する公共交通ネットワークを形成している。<br>また、長泉町内から沼津駅へ直接アクセスできる数少ない路線の一つでもある。   |
| 増収策    | 1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。<br>2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。<br>(ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap)<br>3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。<br>4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。<br>5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。<br>6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。 |
| 費用削減策  | 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。<br>2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。<br>3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。<br>4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。   |

(2) 各項目の評価

| 項目                     | 内容  |
|------------------------|---|
| ネットワーク構成               | (主な乗換え拠点・バス停)<br><br>【拠点】<br>JR沼津駅・・・JR東海道線、御殿場線<br>【バス停】<br>加藤学園入口・・・伊豆箱根バス<br>宮下・・・東名沼津方面<br>下長窪・・・三島駅方面<br>がんセンター・・・駿河平方面  |
| 公共施設<br>拠点施設<br>アクセス状況 | (バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)<br><br>【公共施設】<br>JR沼津駅、沼津中央高校、沼津市立高校、加藤学園高校、飛龍高校、県立沼津城北高校、沼津技術専門学校(沼津テクノカレッジ)<br>第五小学校、第五中学校、金岡中学校、加藤学園暁秀初等学校、門池小学校、門池中学校、沼津視覚特別支援学校、沼津聴覚特別支援学校<br>沼津税務署、法務局沼津支局、沼津健康福祉プラザ/沼津夜間救急医療センター(サンウェルぬまづ)、沼津年金事務所<br>長泉健康公園(ウェルピア長泉)、長泉北小学校、長泉北中学校、静岡県立がんセンター<br>【拠点施設】<br>沼津商工会議所、フードストアあおき(スーパーマーケット)、マーレエレクトリックジャパン(大手事業所) |

## 単独継続困難申し出路線の概要 (富士急シティバス(株) がんセンター線 (三島駅))

### 1. 対象路線の概要

- (1) 三島市と長泉町を結ぶ幹線系統
- (2) 三島から県立静岡がんセンターへのアクセス路線 (一部はベックマン・コールターまで運行)

### 2. 運行状況

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

※ベックマンコールター発着は運行距離 7.7km

- (1) 2023 年度の利用人員  
1日あたり約 264 人(平日) 約 101 人(土休日)
- (2) 利用の状況

主な利用として、静岡がんセンターへの通勤・通院・お見舞い等の利用が見られるほか、沿線から三島駅への利用が見られます。一部の便はベックマンコールター(事業所)へ延長運行をしており、同所への通勤利用が見られます。



### 3. 収支状況

がんセンター方面については、路線再編および全体の本数見直しを行っており、集約された影響で本系統の利用者数が増加しております。

| 年度     | 利用者数     | 運行経費 (A)  | 運賃収入 (B)  | 欠損額 (B-A)  | 補助額      |          |        | バス事業者負担額             | 備考   |
|--------|----------|-----------|-----------|------------|----------|----------|--------|----------------------|------|
|        |          |           |           |            | 国庫補助     | 県補助      | 市町補助   |                      |      |
| 2021年度 | 51,504 人 | 27,873 千円 | 17,469 千円 | ▲10,404 千円 | 0 千円     | 0 千円     | 0 千円   | ▲10,404 千円           |      |
| 2022年度 | 62,624 人 | 28,504 千円 | 23,635 千円 | ▲4,869 千円  | 2,574 千円 | 1,687 千円 | 371 千円 | ▲608 千円              |      |
| 2023年度 | 69,267 人 | 29,982 千円 | 25,626 千円 | ▲4,356 千円  | 2,117 千円 | 2,117 千円 | 調整中    | ▲122 千円 <sup>※</sup> | (見込) |

燃料価格の高騰と乗務員の待遇改善のための人件費上昇により、年々、運行コストが増大しております。今後は、さらに車両の老朽化と環境対策車両への更新も必要となり、さらにコストが増大することが見込まれます。

4. 時刻表 (2023年4月3日改正)

| 運行日 | 三島駅<br>南口③      | 三軒家        | 長泉役場  | 長泉<br>なめり駅 | 下長窪   | がん<br>センター | ベックマン・<br>コールター |
|-----|-----------------|------------|-------|------------|-------|------------|-----------------|
| 月～金 | ▲ 6:35          | 6:37       | 6:43  | 6:50       | 6:54  | 7:01       | 7:04            |
| 月～金 | ▲ 7:15          | 7:17       | 7:23  | 7:31       | 7:35  | 7:45       |                 |
| 毎日  | 8:20            | 8:22       | 8:28  | 8:35       | 8:39  | 8:46       | 8:49            |
| 月～金 | ▲ 8:40          | 8:42       | 8:48  | 8:55       | 8:59  | 9:06       |                 |
| 毎日  | 9:50            | 9:52       | 9:58  | 10:05      | 10:09 | 10:16      |                 |
| 毎日  | 10:50           | 10:52      | 10:58 | 11:05      | 11:09 | 11:16      |                 |
| 毎日  | 11:40           | 11:42      | 11:48 | 11:55      | 11:59 | 12:06      |                 |
| 月～金 | ▲ 12:35         | 12:37      | 12:43 | 12:50      | 12:54 | 13:01      |                 |
| 毎日  | 13:35           | 13:37      | 13:43 | 13:50      | 13:54 | 14:01      |                 |
| 月～金 | ▲ 14:50         | 14:52      | 14:58 | 15:05      | 15:09 | 15:16      |                 |
| 月～金 | ▲ 15:40         | 15:42      | 15:48 | 15:55      | 15:59 | 16:06      |                 |
| 月～金 | ▲ 16:40         | 16:42      | 16:48 | 16:55      | 16:59 | 17:06      |                 |
| 毎日  | 17:00           | 17:02      | 17:08 | 17:15      | 17:19 | 17:26      |                 |
| 毎日  | 18:25           | 18:27      | 18:33 | 18:40      | 18:44 | 18:51      |                 |
| 運行日 | ベックマン・<br>コールター | がん<br>センター | 下長窪   | 長泉<br>なめり駅 | 長泉役場  | 三軒家        | 三島駅<br>(南口)     |
| 毎日  |                 | 9:55       | 9:59  | 10:04      | 10:08 | 10:14      | 10:21           |
| 月～金 |                 | ▲ 10:30    | 10:34 | 10:39      | 10:43 | 10:49      | 10:56           |
| 毎日  |                 | 11:00      | 11:04 | 11:09      | 11:13 | 11:19      | 11:26           |
| 月～金 |                 | ▲ 11:30    | 11:34 | 11:39      | 11:43 | 11:49      | 11:56           |
| 毎日  |                 | 12:10      | 12:14 | 12:19      | 12:23 | 12:29      | 12:36           |
| 毎日  |                 | 13:30      | 13:34 | 13:39      | 13:43 | 13:49      | 13:56           |
| 毎日  |                 | 14:05      | 14:09 | 14:14      | 14:18 | 14:24      | 14:31           |
| 毎日  |                 | 15:20      | 15:24 | 15:29      | 15:33 | 15:39      | 15:46           |
| 月～金 |                 | ▲ 16:15    | 16:19 | 16:24      | 16:28 | 16:34      | 16:41           |
| 月～金 |                 | ▲ 17:10    | 17:14 | 17:19      | 17:23 | 17:29      | 17:36           |
| 毎日  | 17:18           | 17:20      | 17:24 | 17:29      | 17:33 | 17:39      | 17:48           |
| 月～金 | ▲ 18:08         | ▲ 18:10    | 18:14 | 18:19      | 18:23 | 18:29      | 18:38           |
| 毎日  | 19:03           | 19:05      | 19:09 | 19:14      | 19:18 | 19:24      | 19:33           |
| 月～金 | ▲ 19:28         | ▲ 19:30    | 19:34 | 19:39      | 19:43 | 19:49      | 19:58           |
| 月～金 | ▲ 20:03         | ▲ 20:05    | 20:09 | 20:14      | 20:18 | 20:24      | 20:33           |
| 月～金 | ▲ 20:18         | ▲ 20:20    | 20:24 | 20:29      | 20:33 | 20:39      | 20:48           |

## 5. 今後の運行

がんセンターの利用を中心として、沿線の住民の方にもご利用していただいている路線です。当路線は2021年4月より長泉なめり駅～がんセンター線を統合する再編を行い、2021年10月の運行分より国庫補助路線として運行を行う形となりました。今後も、国・静岡県・長泉町の支援を受けて、運行をおこなって参ります。

今後も、できるかぎりの路線の維持はおこなって参りますが、今後は運転者の人員不足に対応するため、輸送力にあわせて減便をさせていただきます。なお、がんセンターおよび周辺施設までの移動に関しましては、補助対象系統も含めたがんセンター関連系統全体（駿河平線を含む）を組み合わせ、利便を出来るだけ確保して参ります。

### 運行本数案

|                        | 運行回数 |     |   | 運行回数(案) |     |  |
|------------------------|------|-----|---|---------|-----|--|
|                        | 平日   | 土休日 |   | 平日      | 土休日 |  |
| 往路(三島駅→駿河平)            | 9便   | 6便  |   | 5便      | 4便  | 駿河平線                                   |
| 復路(駿河平→三島駅)            | 10便  | 7便  |   | 4便      | 2便  |  |
| 往路(三島駅→がんセンター)         | 14便  | 7便  | ⇒ | 8便      | 4便  | 本系統                                    |
| 復路(がんセンター→三島駅)         | 16便  | 8便  |   | 11便     | 5便  |  |
| 往路(三島駅→広小路→がんセンター)     | 1便   | 0便  |   | 0便      | 0便  | } その他の<br>がんセンター線<br>によりできるだけ<br>利便を確保 |
| 復路(がんセンター→広小路→三島駅)     | 1便   | 0便  |   | 0便      | 0便  |  |
| 往路(三島駅→北口・フレスポ→がんセンター) | 2便   | 1便  | ⇒ | 3便      | 3便  |  |
| 復路(がんセンター→フレスポ・北口→三島駅) | 1便   | 1便  |   | 2便      | 2便  |  |
| 往路(三島駅→北口・下土狩駅→がんセンター) | 3便   | 1便  |   | 4便      | 1便  |  |
| 復路(がんセンター→下土狩駅・北口→三島駅) | 2便   | 0便  |   | 5便      | 3便  |  |
| 小計 往路                  | 29便  | 15便 |   | 20便     | 12便 |  |
| 小計 復路                  | 30便  | 16便 |   | 22便     | 12便 |  |

### 運行時刻表 (イメージ)

| 運行日 | 三島駅南口③      | 三軒家     | 長泉役場  | 長泉なめり駅 | 下長窪   | がんセンター | バックマン・コールター |
|-----|-------------|---------|-------|--------|-------|--------|-------------|
| 月～金 | ▲ 6:50      | 6:52    | 6:58  | 7:05   | 7:09  | 7:16   | 7:19        |
| 月～金 | ▲ 7:20      | 7:22    | 7:28  | 7:35   | 7:39  | 7:46   | 7:49        |
| 毎日  | 10:25       | 10:27   | 10:33 | 10:40  | 10:44 | 10:51  |             |
| 月～金 | ▲ 12:00     | 12:02   | 12:08 | 12:15  | 12:19 | 12:26  |             |
| 毎日  | 12:55       | 12:57   | 13:03 | 13:10  | 13:14 | 13:21  |             |
| 月～金 | ▲ 14:50     | 14:52   | 14:58 | 15:05  | 15:09 | 15:16  |             |
| 毎日  | 16:30       | 16:32   | 16:38 | 16:45  | 16:49 | 16:56  |             |
| 毎日  | 17:25       | 17:27   | 17:33 | 17:40  | 17:44 | 17:51  |             |
| 運行日 | バックマン・コールター | がんセンター  | 下長窪   | 長泉なめり駅 | 長泉役場  | 三軒家    | 三島駅(南口)     |
| 毎日  |             | 11:00   | 11:04 | 11:09  | 11:13 | 11:19  | 11:26       |
| 月～金 |             | ▲ 12:30 | 12:34 | 12:39  | 12:43 | 12:49  | 12:56       |
| 毎日  |             | 14:05   | 14:09 | 14:14  | 14:18 | 14:24  | 14:31       |
| 毎日  |             | 15:20   | 15:24 | 15:29  | 15:33 | 15:39  | 15:46       |
| 月～金 |             | ▲ 16:15 | 16:19 | 16:24  | 16:28 | 16:34  | 16:41       |
| 月～金 |             | ▲ 17:10 | 17:14 | 17:19  | 17:23 | 17:29  | 17:36       |
| 月～金 | ▲ 17:18     | ▲ 17:20 | 17:24 | 17:29  | 17:33 | 17:39  | 17:46       |
| 毎日  | 17:58       | 18:00   | 18:04 | 18:09  | 18:13 | 18:19  | 18:26       |
| 月～金 |             | ▲ 18:40 | 18:44 | 18:49  | 18:53 | 18:59  | 19:06       |
| 毎日  | 19:13       | 19:15   | 19:19 | 19:24  | 19:28 | 19:34  | 19:41       |
| 月～金 | ▲ 19:43     | ▲ 19:45 | 19:49 | 19:54  | 19:58 | 20:04  | 20:11       |

運行時刻について今後、や鉄道との接続を考慮した調整を行いますので、上記と異なる時刻になる可能性があります。

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

がんセンター線

三島駅～長泉なめり駅～がんセンター

計画策定年度 令和4年度

運行期間 R4.10.1～R5.9.30

評価年度 令和5年度

(1) 基本的事項

| 項目     | 基準          | 計画(目標) | 運行実績(内容) | 評価 | 備考  |
|--------|-------------|--------|----------|----|---|
| 主な運行目的 | 事業者記載事項     | —      | 別紙       | B  | A: 運行目的どおり適切に実施<br>B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった<br>C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止) |
| 増収策    | 事業者計画と実績を比較 | —      | 別紙       | 有  | 事業者ごとの取組を記載   |
| 費用削減策  | 事業者計画と実績を比較 | —      | 別紙       | 有  | 事業者ごとの取組を記載   |

(2) 各項目の評価

| 項目              | 評価基準  | 計画(目標)               | 運行実績(内容)             | 評価点数 | 評価   | 備考                             |
|-----------------|---|----------------------|----------------------|------|--|--------------------------------|
| 運行回数            | 年間計画運行回数と実績運行回数を比較  | 4479.5回<br>(12.2回/日) | 4474.5回<br>(12.2回/日) | 0    | 計画数以上 3点<br>計画数未満 0点<br>(国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)  | ・計画(目標)は表2記載数値<br>・年末年始減便実施のため |
| 収支率             | 計画値に対する実績値  | 84.7%                | 88.0%                | 18   | ～29% 0点<br>30～34% 3点<br>35～39% 6点<br>40～44% 9点<br>45～49% 12点<br>50～54% 15点<br>55%～ 18点 |                                |
| 乗車人員            | 計画人員と実績人員を比較  | 62,624人              | 69,267人              | 6    | 5%超 6点<br>▲5%以上5%以内 3点<br>▲5%超 0点  |                                |
| ネットワーク構成        | 他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数  | —                    | 拠点(3)箇所<br>バス停(2)箇所  | 8    | 拠点(駅・BT): 1箇所2点<br>乗換可能なバス停: 1箇所1点<br>上限20点  | 主な拠点及びバス停を別紙に記載                |
| 広域トリップ状況        | 市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)<br>(運行実績による)   | —                    | 59%                  | 20   | ～4% 0点<br>5～9% 5点<br>10～14% 10点<br>15～19% 15点<br>20%～ 20点                              |                                |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等)) | —                    | 別紙のとおり               |      | —  |                                |
| キロ当たり経費         | 補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較   | —                    | 465.28円              | 0    | 単価を上回った 0点<br>単価～▲5% 3点<br>単価▲6～▲10% 6点<br>単価▲11～▲15% 9点<br>単価▲16～▲20%超 12点            |                                |
| 合計              |   |                      |                      | 52   | 評価指標   | A                              |

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている  
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている  
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1)基本的事項

| 項目     | 内容   |
|--------|--|
| 主な運行目的 | JR三島駅及びJR長泉なめり駅から静岡がんセンターへのアクセスを目的とする他に、沿線との通勤・通学・買い物等需要への対応を目的とする<br>当路線により、JR御殿場線(長泉なめり駅)やJR東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道線(三島駅)および他の公共交通機関に接続する公共交通ネットワークを形成している。   |
| 増収策    | <ol style="list-style-type: none"> <li>1)行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。</li> <li>2)富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。(ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap)</li> <li>3)幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。</li> <li>4)小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。</li> <li>5)ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。</li> <li>6)リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。</li> </ol> |
| 費用削減策  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1)燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。</li> <li>2)アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。</li> <li>3)車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。</li> <li>4)効率的な作業再編による乗務員人件費の抑制を図った。</li> </ol>   |

(2)各項目の評価

| 項目                     | 内容   |
|------------------------|--|
| ネットワーク構成               | <p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】<br/>JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線<br/>JR下土狩駅・・・JR御殿場線<br/>JR長泉なめり駅・・・JR御殿場線</p> <p>【バス停】<br/>長泉役場・・・清水長泉循環<br/>下長窪・・・北小林、JR沼津駅方面</p>  |
| 公共施設<br>拠点施設<br>アクセス状況 | <p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>【公共施設】<br/>長泉北小学校、JR下土狩駅、伊豆箱根鉄道広小路駅、長泉町役場、長泉健康公園(ウエルピア長泉)、静岡県立がんセンター、三島市民会館、長泉町文化会館、長泉小学校、長泉中学校</p> <p>【拠点施設】<br/>ウェルディ長泉(ショッピングセンター)<br/>ベックマン・コルター、ファルマーバレーセンター(大手事業所)</p> |

## 単独継続困難申し出路線の概要 (伊豆箱根バス(株) 沼津大岡三島線)

### (1) 路線の概要

こちらの路線はJR沼津駅～三島駅間を結び、沼津市・長泉町・三島市に跨がって運行しております。沿線には、高校・工場・病院等が点在しており、沿線住民の移動手段としての利用の他、沼津駅・大岡駅・三島広小路駅・三島駅からバスに乗り換え、沿線施設へ通勤・通学・通院される他地域からの方々の移動手段としても利用されております。

特に沼津市内にある加藤学園高校・同初等学校の高校生・小学生の利用が多く、通学の足として利用されてきましたが、少子化の影響や通学のスタイルも自家用車による送迎の他、多くが自転車にシフトしており、雨天時は乗りこぼしが出るほどの利用が見られるものの、平常時は利用が減少しております。また、沿線には大手企業の工場も複数ありますが、勤務上の都合(三交代勤務等)や敷地が広く従業員用の駐車場が確保できるため、自家用車による通勤が主流となっており、バスの利用には結びついておらず、結果として採算の取れない運行となっております。

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

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

#### ◆ 運行本数(2系統合計)

平日 **25往復** 土日祝日 **18往復**

#### ◆ 系統キロ

|     |                        |              |
|-----|------------------------|--------------|
| 沼51 | 沼津駅～市立高校前・西島病院・上石田～三島駅 | <b>8.2km</b> |
| 沼52 | 沼津駅～市立高校前・上石田～三島駅      | <b>7.6km</b> |

《路線図》 路線図内の黄緑色の路線が対象

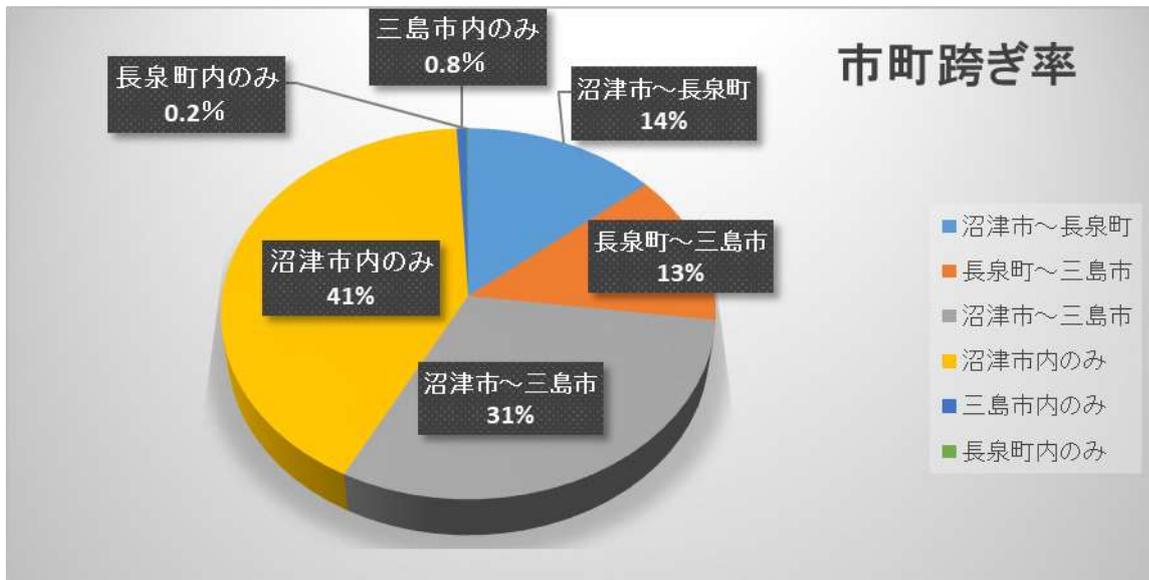


(2) 運行実績

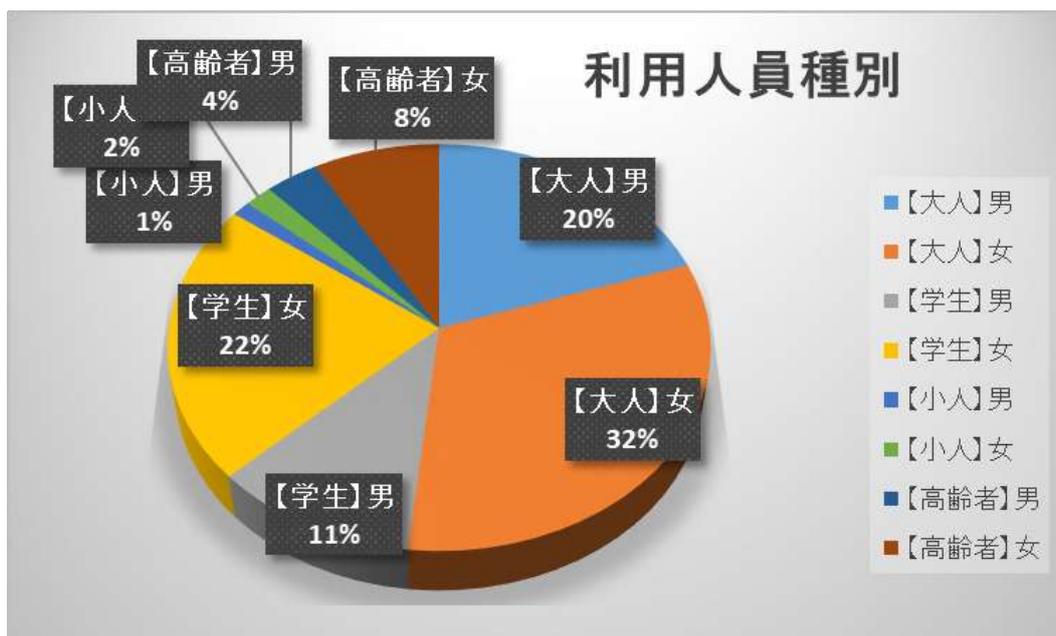
|             | 運行系統 |                   |     | 区分  | 実車走行キ<br>口 | 乗車<br>人員 | 經常<br>費用 | 經常<br>収入 | 欠損額    |
|-------------|------|-------------------|-----|-----|------------|----------|----------|----------|--------|
|             | 起点   | 通過地               | 終点  |     | (km)       | (人)      | (千円)     | (千円)     | (千円)   |
| 沼津大岡<br>三島線 | 沼津駅  | 市立高<br>校前・<br>上石田 | 三島駅 | 3年度 | 130,232    | 193,600  | 51,678   | 41,430   | 10,248 |
|             |      |                   |     | 4年度 | 130,340    | 230,770  | 50,311   | 47,502   | 2,809  |
|             |      |                   |     | 5年度 | 130,365    | 233,961  | 53,872   | 51,284   | 2,391  |
|             |      |                   |     | 6年度 | 130,626    | 233,922  | 53,980   | 55,897   | 1,917  |

(3) 利用実態

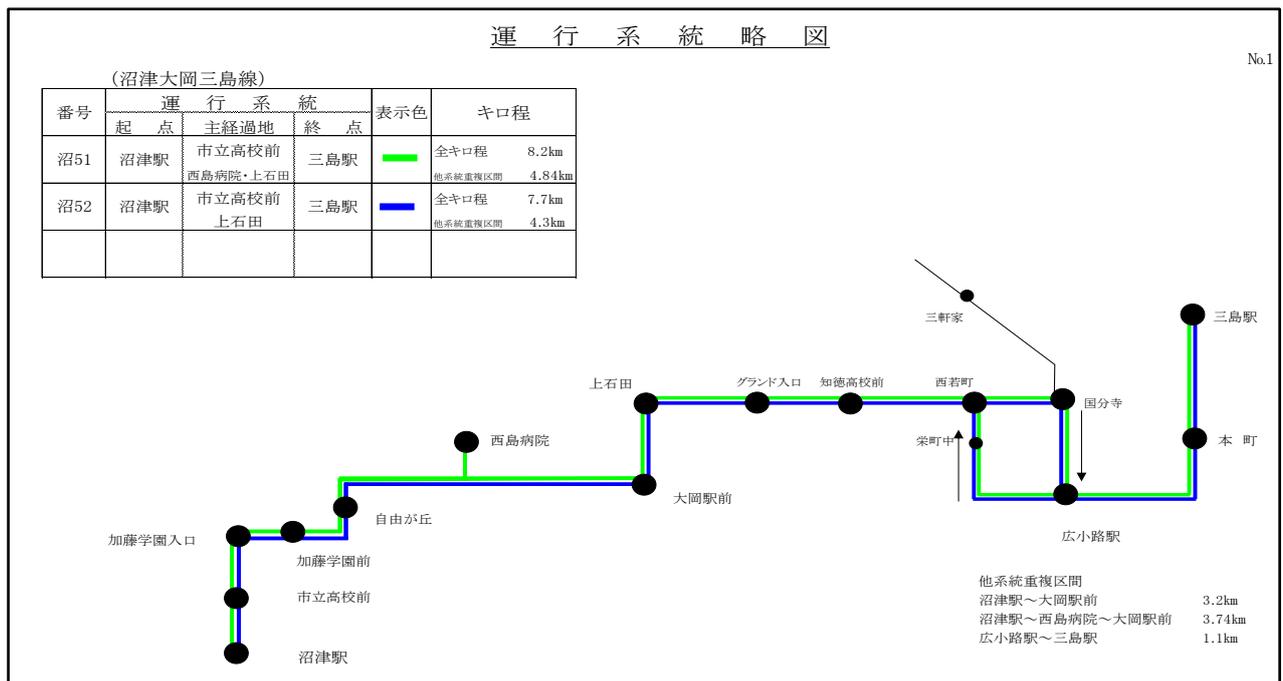
- ◆ 市町跨ぎの状況 《全体で58%の方が市町跨ぎによる利用》  
《沼津三島間が31%》《沼津長泉間が14%》《三島長泉間が13%》



- ◆ 利用者割合 《大人一般 52%》《学生 33%》《小人 3%》《高齢者 12%》



(4) 運行系統略図



## ◆ 総括 利用促進・収支改善について

### 《利用促進》

- ・ 令和3年度導入した交通系 IC カードについて、バス乗り方教室で IC カード利用実体験を実施するなど利用促進を引き続き PR してまいります。
- ・ 令和4年度にデジタルスマホ定期券「バスもり」を導入している沼津大岡三島線では、学生定期券のみの取扱いでしたが、通勤定期券の取扱いも開始し利便性の向上を図りました。
- ・ 令和5年度は前年導入したバスロケーションシステムのデータを活用し、GTFS データの整備を行っております。令和6年度にはデータの精度を高め、オープン化を実現いたします。また、IC カード情報の分析システム (OD システム) も伊豆地域公共交通活性化協議会を通じ導入いたしましたので、ダイヤ改正の検討材料として活用して参ります。
- ・ 企画乗車券につきましても随時モバイル化を進めて参ります。

### 《収支改善》

- ・ 令和4年10月に路線バスの上限運賃の改定を申請し、当該補助路線も含め運賃値上げを実施いたしました。また、本年12月1日には前回運賃値上げの際に据え置きをした他社との競合区間の運賃変更を実施いたします。
- ・ 事故の削減強化等、無駄な経費を出さないためにも社員研修を通じて乗務員指導を継続して行います。

### 《総括》

昨年から続く慢性的な乗務員不足の影響は深刻で、補助路線外ではやむを得ない減便を繰り返している現状です。この状況のまま次年度からの運転手の労働環境改善基準公示に対応するためには、コロナ禍から回復し、お客様も戻られている中、苦渋の決断ではございますが朝晩の比較的乗車率の高い便も減便しなくてはならない状況であり、一部路線では退出の検討もしなくてはなりません。

当該補助路線につきましても更なる運行回数の減回の検討も必要となりますが、特に通勤・通学・通院で利用されているという事もあり、路線維持を最優先と考えておりますので引き続き国庫補助路線としてご支援をいただきたくご審議をお願い申し上げます。

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

伊豆箱根バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

沼津大岡三島線

沼津駅～市立高校前・上石田～三島駅

計画策定年度

令和4年度

運行期間

R4.10.1～R5.9.30

評価年度

令和5年度

(1) 基本的事項

| 項目     | 基準          | 計画<br>(目標) | 運行実績<br>(内容) | 評価 | 備考  |
|--------|-------------|------------|--------------|----|---|
| 主な運行目的 | 事業者記載事項     | —          | 別紙           | A  | A: 運行目的どおり適切に実施<br>B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった<br>C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止) |
| 増収策    | 事業者計画と実績を比較 | —          | 別紙           | 有  | 事業者ごとの取組を記載   |
| 費用削減策  | 事業者計画と実績を比較 | —          | 別紙           | 有  | 事業者ごとの取組を記載   |

(2) 各項目の評価

| 項目                      | 評価基準   | 計画<br>(目標)           | 運行実績<br>(内容)         | 評価<br>点数 | 評価   | 備考                      |
|-------------------------|--|----------------------|----------------------|----------|--|-------------------------|
| 運行回数                    | 年間計画運行回数と実績運行回数を比較   | (8265)回<br>(22.6回/日) | (8265)回<br>(22.6回/日) | 3        | 計画数以上 3点<br>計画数未満 0点<br>(国土交通大臣が認める除外<br>運行回数は除く)                                      | 計画(目標)<br>は表2記載<br>のもの  |
| 収支率                     | 計画値に対する実績<br>値   | 79.8%                | 95.5%                | 18       | ～29% 0点<br>30～34% 3点<br>35～39% 6点<br>40～44% 9点<br>45～49% 12点<br>50～54% 15点<br>55%～ 18点 |                         |
| 乗車人員                    | 計画人員と実績人員<br>を比較   | 194,535人             | 233,961人             | 6        | 5%超 6点<br>▲5%以上5%以内 3点<br>▲5%超 0点  |                         |
| ネットワーク<br>構成            | 他の系統の乗換可能な<br>アクセス拠点(バス<br>停等)の数   | —                    | 拠点(4)箇所<br>バス停(3)箇所  | 11       | 拠点(駅・BT): 1箇所2点<br>乗換可能なバス停: 1箇所1点<br>上限20点  | 主な拠点及<br>びバス停を<br>別紙に記載 |
| 広域トリップ<br>状況            | 市町跨ぎの移動割合<br>(H13.3.31現在の市<br>町)<br>(運行実績による)  | —                    | 57.6                 | 20       | ～4% 0点<br>5～9% 5点<br>10～14% 10点<br>15～19% 15点<br>20%～ 20点                              |                         |
| 公共施設・<br>拠点施設<br>アクセス状況 | 評価対象外<br>(バス停から半径500m<br>以内に存在する<br>学校(小・中・高・大・<br>専門学校)<br>病院(主なもので可)<br>拠点商業施設・企業<br>(主なもので可)<br>その他(官公庁・駅<br>等) | —                    | 施設名称                 |          | —  |                         |
| キロ当たり<br>経費             | 補助対象年度の前年<br>度の地域キロ当たり経<br>常費用単価(静岡・山<br>梨ブロック)との比較  | —                    | 413.24円              | 3        | 単価を上回った 0点<br>単価～▲5% 3点<br>単価▲6～▲10% 6点<br>単価▲11～▲15% 9点<br>単価▲16～▲20%超 12点            | 431.62                  |
| 合計                      |  |                      |                      | 61       | 評価指標   | A                       |

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている

B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている

C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1)基本的事項

| 項目     | 内容   |
|--------|--|
| 主な運行目的 | JR沼津駅～三島駅間を結び、沼津市・長泉町・三島市に跨がって運行しております。沿線には、高校・工場・病院等が点在しており、沿線住民の移動手段としての利用の他、沼津駅・大岡駅・三島広小路駅・三島駅からバスに乗り換え、沿線施設へ通勤・通学・通院される他地域からの方々の移動手段としても利用されております。 |
| 増収策    | ◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信◆企画乗車券の作成、更新◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験)◆GTFS-JPデータの整備   |
| 費用削減策  | ◆運賃改定◆仕業数の見直しによる人件費の削減を実施◆アイドリグストップ強化◆有償・無償に係わらず事故の削減強化◆ダイヤ数の縮小にともなう減車   |

(2)各項目の評価

| 項目                     | 内容   |
|------------------------|--|
| ネットワーク構成               | (主な乗換え拠点・バス停)<br><br>【駅】JR沼津駅・JR大岡駅・三島広小路駅・JR三島駅<br>【バス停留所】加藤学園入口・大岡駅前・本町  |
| 公共施設<br>拠点施設<br>アクセス状況 | (バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)<br><br>沼津中央高校・沼津市立高校・加藤学園高校・加藤学園初等学校・大岡中学校・知徳高校・西島病院・池田病院・プラザヴェルデ・沼津商工会議所・サンウェル沼津・三島市民文化会館・三島商工会議所 |

## 地域間幹線系統市町取組シート

市町名

長泉町

| 系統名              | 取組内容   |
|------------------|--|
| 駿河平線             | <p>本路線は、がんセンター以北の高齢者や児童の唯一の移動手段であり、児童の通学利用があることから、路線の担う役割は大きく、関係自治会の区長に対して状況説明し、利用状況の回覧を依頼予定。</p> <p>引き続き、時刻表の配布や広報による情報発信、各種イベントにおいて公共交通ブースを出展するなど、当該路線の認知を高めるとともに、利用促進策と財政的支援について検討する。</p> |
| 桜堤線              | <p>平成24年より運行を開始した当該路線について、利用者の多くは、三島駅への通勤、通学において利用しており、沿線の開発などから通勤、通学以外の利用も見込まれる。</p> <p>引き続き、時刻表の配布や広報による情報発信、各種イベントにおいて公共交通ブースを出展するなど、当該路線の認知を高めるとともに、利用促進策と財政的支援について検討する。</p>             |
| がんセンター線<br>(沼津駅) | <p>本路線は、JR沼津駅から静岡がんセンターへの通勤・通院・お見舞い等の利用や、沿線から沼津市内やJR沼津駅への移動が見られる。</p> <p>引き続き、時刻表の配布や広報による情報発信、各種イベントにおいて公共交通ブースを出展するなど、当該路線の認知を高めるとともに、利用促進策と財政的支援について検討する。</p>                             |
| がんセンター線<br>(三島駅) | <p>本路線は、静岡がんセンターへの通勤・通院・お見舞い等の利用が見られるほか、沿線から三島駅への利用が見られる。</p> <p>引き続き、時刻表の配布や広報による情報発信、各種イベントにおいて公共交通ブースを出展するなど、当該路線の認知を高めるとともに、利用促進策と財政的支援について検討する。</p>                                     |
| 沼津大岡三島線          | <p>本路線は、沿線に高校・工場・病院等が点在しており、通勤・通学・通院の移動手段としても利用される町の東西の移動の役割を担っている。</p> <p>引き続き、時刻表の配布や広報による情報発信、各種イベントにおいて公共交通ブースを出展するなど、当該路線の認知を高めるとともに、利用促進策と財政的支援について検討する。</p>                           |

# 自主運行バスについて

## ① 南北線

### (1) 目的

当該路線は、路線再編前の「長泉清水循環バス」の運行ルートをベースに運行距離を多少短くした路線であり、長泉町の「南一色広場」から出発し南へ進み、清水町の「静岡医療センター」や「サントムーン柿田川」を結ぶ南北に結ぶ路線である。

高齢者や障がい者等の移動制約者が安心して暮らせる生活空間を創出するための生活交通の確保と公共交通網の充実を図ることによる自家用車の利用抑制、交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的とする。

### (2) 運営主体 長泉町

### (3) 運行主体 ①伊豆箱根バス(株) (平日1便～3便、土日祝日1便～2便) ②(株)東海バス (平日4便～6便、土日祝日3便～5便)

### (4) 運行開始日 令和5年1月23日(土)

### (5) 運行内容

【運行経路】 南一色広場 ⇒ 静岡医療センター ⇒ 天神山

【運行距離】 18.6km

【運賃】 150円(80円)、200円(100円) ※ ()内は小人運賃

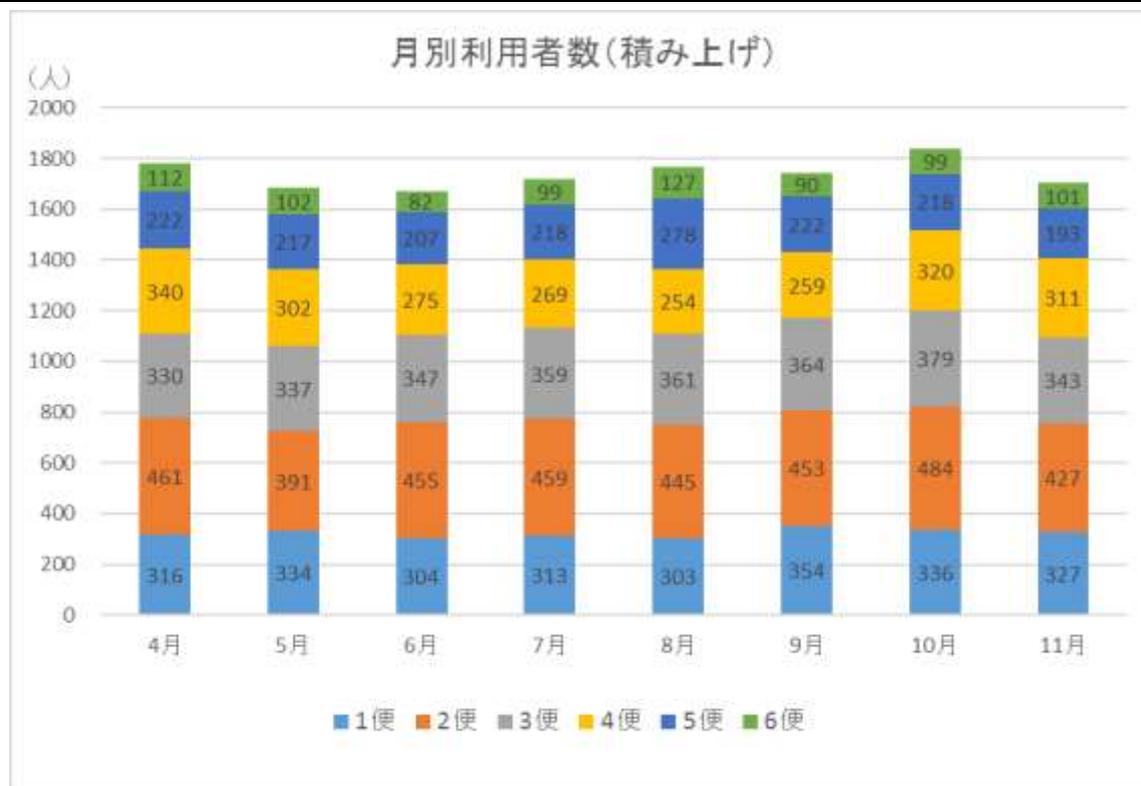
3kmまで150円、以降200円

【運行本数】 平日6便/土日祝日・年末年始5便

【運行委託料】 19,451千円(税込)(令和5年度見込)

(6) 利用実績 (令和5年度4月~11月)

| R5  | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     | 9     | 10    | 11    | 計      |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 南北線 | 1,781 | 1,683 | 1,670 | 1,717 | 1,768 | 1,742 | 1,836 | 1,702 | 13,889 |



- 当該路線は、通学通勤や通院、買い物といった町民の利用が多い路線である。利用者数は、毎月概ね1,700人前後で推移。10月利用者数の1,836人と増加しているが、9月に高齢者の方に敬老祝い金と一緒に配付した「TOICA」の影響により、利用者が増加したと推測する。
- 全体的に利用者数は、伸び悩んでいる状況であるが、SNSを活用した情報発信や各種イベントへのブース出展等を行い、利用促進策を検討していく。

## ② 循環線 A・B

### (1) 目的

当該路線は、南北線の出発点と同じ南一色広場を出発後、町内を 8 の字に回る路線と逆 8 の字に回る路線である。

高齢者や障がい者等の移動制約者が安心して暮らせる生活空間を創出するための生活交通の確保と公共交通網の充実を図ることによる自家用車の利用抑制、交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的とする。

### (2) 運営主体 長泉町

### (3) 運行主体 循環線 A：富士急シティバス(株) (毎日 1 便～5 便) 循環線 B：伊豆箱根バス(株) (毎日 1 便～5 便)

### (4) 運行開始日 令和 5 年 1 月 23 日 (土) ※両路線ともに道路運送法第 21 条による 3 年間の実証運行

### (5) 運行内容

【運行経路】 南一色広場⇒長泉役場⇒南部地区センター⇒南一色広場

【運行距離】 循環線 A：21.3km 循環線 B：21.5km

【運賃】 150 円 (80 円)、※ () 内は小人運賃

【運行本数】 5 便 (毎日運行)

【運行委託料】 循環線 A：14,765 千円 (税込) (令和 5 年度見込)  
循環線 B：15,338 千円 (税込) (令和 5 年度見込)

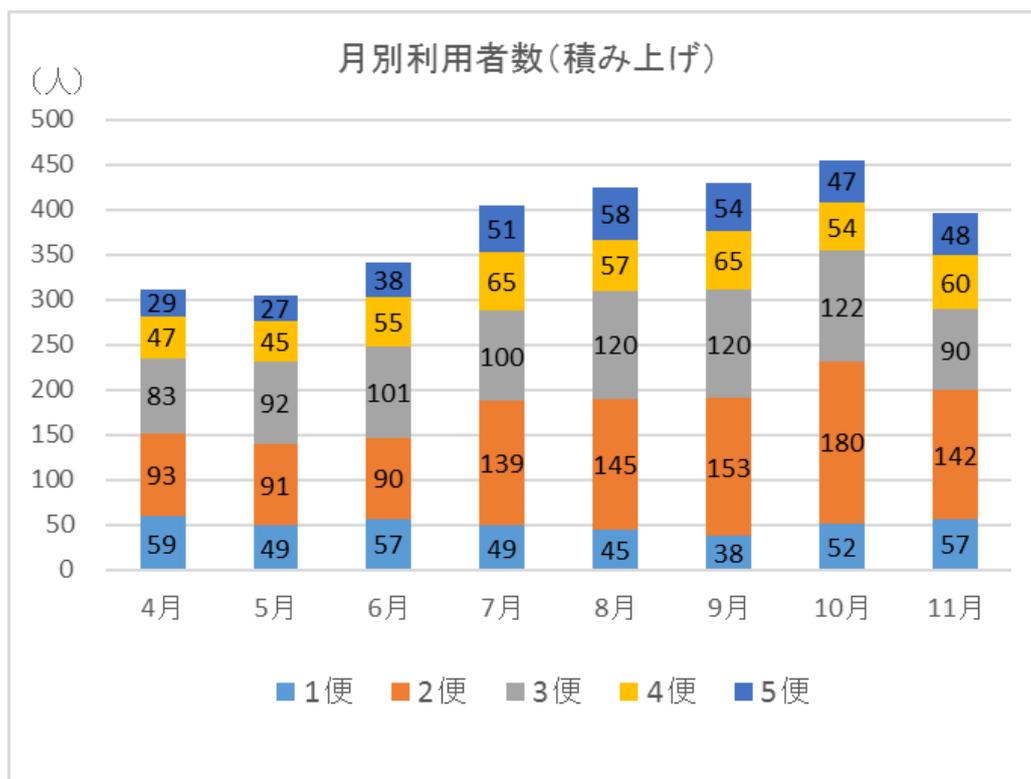
(6) 利用実績 (令和5年度4月～11月)

| R5   | 4   | 5   | 6   | 7   | 8   | 9   | 10  | 11  | 計     |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 循環線A | 367 | 382 | 380 | 451 | 479 | 484 | 550 | 514 | 3,607 |
| 循環線B | 311 | 304 | 341 | 404 | 425 | 430 | 455 | 397 | 3,067 |

循環線A



循環線B



- 当該2路線は、通学通勤や通院、買い物といった町民の利用が多い路線である。利用者数は、2路線ともに毎月概ね400人前後を推移。年度当初比較し利用者数は増加傾向であるものの、厳しい状況が続いている。
- 引き続き、SNSを活用した情報発信や各種イベントへのブース出展、コミュニティバスを活用したバスツアー等、利用促進策を検討していく。

### ③ 長泉北小学校～桃沢郷線

(1) 目的

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

(2) 運営主体 長泉町

(3) 運行主体 (株)東海バス

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

(5) 運行内容

- 【運行経路】 長泉北小学校⇒元長窪⇒桃沢郷
- 【運行距離】 6.10km
- 【運賃】 別紙参照
- 【運行本数】 625便(令和5年度見込)
- 【運行委託料】 8,836千円(令和5年度見込)

(6) 利用者数(=通学費補助金申請人数)

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

| 年度  | 長泉町立小学校児童及び中学校生徒<br>遠距離通学費補助金の申請人数 |
|-----|------------------------------------|
| R02 | 22人                                |
| R03 | 25人                                |
| R04 | 23人                                |
| R05 | 24人                                |
| R06 | 26人(見込)                            |

(7) その他

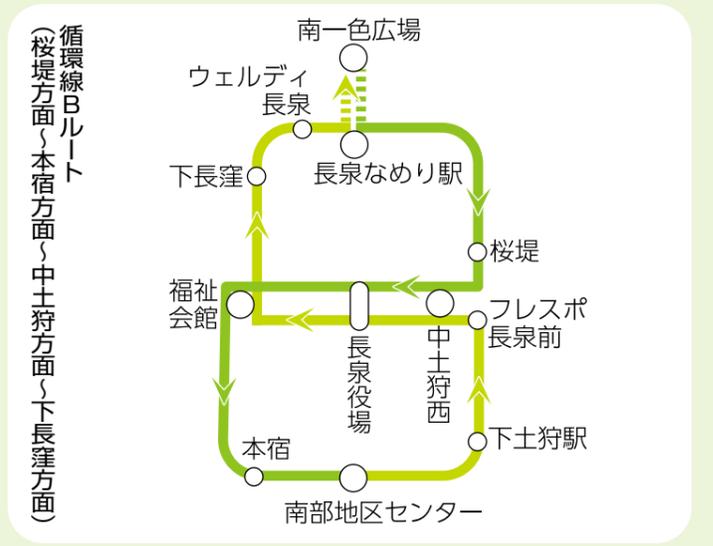
一般客の利用は殆どなく、定期券を所持する小中学生のみの利用となっている。

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

# 循環線 B

| 平日 | バス停名         | 1便   | 2便    | 3便    | 4便    | 5便    |
|----|--------------|------|-------|-------|-------|-------|
|    | 南一色広場        | —    | 9:10  | —     | 14:05 | —     |
|    | カインズ長泉店      | —    | 9:10  | —     | 14:05 | —     |
|    | 山本整形         | —    | 9:12  | —     | 14:07 | —     |
|    | 長泉なめり駅       | 7:05 | 9:16  | 11:20 | 14:11 | 16:15 |
|    | 第一浄水場        | 7:09 | 9:19  | 11:23 | 14:14 | 16:18 |
|    | シルバー人材センター   | 7:10 | 9:20  | 11:24 | 14:15 | 16:19 |
|    | 桜堤           | 7:11 | 9:21  | 11:25 | 14:16 | 16:20 |
|    | 中土狩          | 7:12 | 9:22  | 11:26 | 14:17 | 16:21 |
|    | 中土狩西         | 7:13 | 9:23  | 11:27 | 14:18 | 16:22 |
|    | 長泉小学校東       | 7:14 | 9:24  | 11:28 | 14:19 | 16:23 |
|    | 長泉役場         | 7:16 | 9:26  | 11:30 | 14:21 | 16:25 |
|    | 福祉会館         | 7:23 | 9:31  | 11:35 | 14:26 | 16:30 |
|    | JAふじ伊豆長泉支店   | 7:26 | 9:33  | 11:37 | 14:28 | 16:32 |
|    | 鮎壺公園         | 7:29 | 9:35  | 11:39 | 14:30 | 16:34 |
|    | 協和キリン        | 7:31 | 9:36  | 11:40 | 14:31 | 16:35 |
|    | 本宿北          | 7:32 | 9:36  | 11:40 | 14:31 | 16:35 |
|    | 鬼頭ハートクリニック   | 7:34 | 9:37  | 11:41 | 14:32 | 16:36 |
|    | 本宿           | 7:35 | 9:38  | 11:42 | 14:33 | 16:37 |
|    | 池田病院前        | 7:35 | 9:38  | 11:42 | 14:33 | 16:37 |
|    | 特種東海製紙前      | 7:36 | 9:39  | 11:43 | 14:34 | 16:38 |
|    | 南部地区センター(竹原) | 7:37 | 9:40  | 11:44 | 14:35 | 16:39 |
|    | グランド入口       | 7:38 | 9:41  | 11:45 | 14:36 | 16:40 |
|    | 原分           | 7:39 | 9:42  | 11:46 | 14:37 | 16:41 |
|    | すすきはら入口      | 7:40 | 9:43  | 11:47 | 14:38 | 16:42 |
|    | 下土狩駅         | 8:05 | 9:51  | 11:55 | 14:46 | 16:50 |
|    | 長泉ショッピングセンター | 8:05 | 9:51  | 11:55 | 14:46 | 16:50 |
|    | 大いちょう        | 8:06 | 9:52  | 11:56 | 14:47 | 16:51 |
|    | 東            | 8:07 | 9:53  | 11:57 | 14:48 | 16:52 |
|    | 中土狩南         | 8:08 | 9:54  | 11:58 | 14:49 | 16:53 |
|    | 日吉神社         | 8:10 | 9:56  | 12:00 | 14:51 | 16:55 |
|    | A-1 スポーツクラブ  | 8:11 | 9:57  | 12:01 | 14:52 | 16:56 |
|    | 勤労者体育センター東   | 8:12 | 9:58  | 12:02 | 14:53 | 16:57 |
|    | フレスポ長泉前      | 8:13 | 9:59  | 12:03 | 14:54 | 16:58 |
|    | 中土狩西         | 8:15 | 10:01 | 12:05 | 14:56 | 17:00 |
|    | 長泉小学校東       | 8:16 | 10:02 | 12:06 | 14:57 | 17:01 |
|    | 長泉役場         | 8:17 | 10:03 | 12:07 | 14:58 | 17:02 |
|    | 福祉会館         | 8:26 | 10:11 | 12:15 | 15:06 | 17:10 |
|    | 健康公園         | 8:28 | 10:13 | 12:17 | 15:08 | 17:12 |
|    | 荻素橋          | 8:30 | 10:15 | 12:19 | 15:10 | 17:14 |
|    | 下長窪          | 8:31 | 10:16 | 12:20 | 15:11 | 17:15 |
|    | 城山           | 8:32 | 10:17 | 12:21 | 15:12 | 17:16 |
|    | ウェルディ長泉      | 8:32 | 10:17 | 12:21 | 15:12 | 17:16 |
|    | 長泉なめり駅       | ↓    | 10:22 | ↓     | 15:17 | ↓     |
|    | 山本整形         | 8:36 | —     | 12:25 | —     | 17:20 |
|    | カインズ長泉店      | 8:37 | —     | 12:26 | —     | 17:21 |
|    | 南一色広場        | 8:40 | —     | 12:29 | —     | 17:24 |

| 土祝 | バス停名         | 1便   | 2便    | 3便    | 4便    | 5便    |
|----|--------------|------|-------|-------|-------|-------|
|    | 南一色広場        | —    | 10:30 | —     | 15:35 | —     |
|    | カインズ長泉店      | —    | 10:30 | —     | 15:35 | —     |
|    | 山本整形         | —    | 10:32 | —     | 15:37 | —     |
|    | 長泉なめり駅       | 8:35 | 10:36 | 13:40 | 15:41 | 17:40 |
|    | 第一浄水場        | 8:38 | 10:39 | 13:43 | 15:44 | 17:43 |
|    | シルバー人材センター   | 8:39 | 10:40 | 13:44 | 15:45 | 17:44 |
|    | 桜堤           | 8:40 | 10:41 | 13:45 | 15:46 | 17:45 |
|    | 中土狩          | 8:41 | 10:42 | 13:46 | 15:47 | 17:46 |
|    | 中土狩西         | 8:42 | 10:43 | 13:47 | 15:48 | 17:47 |
|    | 長泉小学校東       | 8:43 | 10:44 | 13:48 | 15:49 | 17:48 |
|    | 長泉役場         | 8:45 | 10:46 | 13:50 | 15:51 | 17:50 |
|    | 福祉会館         | 8:50 | 10:51 | 13:55 | 15:56 | 17:55 |
|    | JAふじ伊豆長泉支店   | 8:52 | 10:53 | 13:57 | 15:58 | 17:57 |
|    | 鮎壺公園         | 8:54 | 10:55 | 13:59 | 16:00 | 17:59 |
|    | 協和キリン        | 8:55 | 10:56 | 14:00 | 16:01 | 18:00 |
|    | 本宿北          | 8:55 | 10:56 | 14:00 | 16:01 | 18:00 |
|    | 鬼頭ハートクリニック   | 8:56 | 10:57 | 14:01 | 16:02 | 18:01 |
|    | 本宿           | 8:57 | 10:58 | 14:02 | 16:03 | 18:02 |
|    | 池田病院前        | 8:57 | 10:58 | 14:02 | 16:03 | 18:02 |
|    | 特種東海製紙前      | 8:58 | 10:59 | 14:03 | 16:04 | 18:03 |
|    | 南部地区センター(竹原) | 8:59 | 11:00 | 14:04 | 16:05 | 18:04 |
|    | グランド入口       | 9:00 | 11:01 | 14:05 | 16:06 | 18:05 |
|    | 原分           | 9:01 | 11:02 | 14:06 | 16:07 | 18:06 |
|    | すすきはら入口      | 9:02 | 11:03 | 14:07 | 16:08 | 18:07 |
|    | 下土狩駅         | 9:10 | 11:11 | 14:15 | 16:16 | 18:15 |
|    | 長泉ショッピングセンター | 9:10 | 11:11 | 14:15 | 16:16 | 18:15 |
|    | 大いちょう        | 9:11 | 11:12 | 14:16 | 16:17 | 18:16 |
|    | 東            | 9:12 | 11:13 | 14:17 | 16:18 | 18:17 |
|    | 中土狩南         | 9:13 | 11:14 | 14:18 | 16:19 | 18:18 |
|    | 日吉神社         | 9:15 | 11:16 | 14:20 | 16:21 | 18:20 |
|    | A-1 スポーツクラブ  | 9:16 | 11:17 | 14:21 | 16:22 | 18:21 |
|    | 勤労者体育センター東   | 9:17 | 11:18 | 14:22 | 16:23 | 18:22 |
|    | フレスポ長泉前      | 9:18 | 11:19 | 14:23 | 16:24 | 18:23 |
|    | 中土狩西         | 9:20 | 11:21 | 14:25 | 16:26 | 18:25 |
|    | 長泉小学校東       | 9:21 | 11:22 | 14:26 | 16:27 | 18:26 |
|    | 長泉役場         | 9:22 | 11:23 | 14:27 | 16:28 | 18:27 |
|    | 福祉会館         | 9:30 | 11:31 | 14:35 | 16:36 | 18:35 |
|    | 健康公園         | 9:32 | 11:33 | 14:37 | 16:38 | 18:37 |
|    | 荻素橋          | 9:34 | 11:35 | 14:39 | 16:40 | 18:39 |
|    | 下長窪          | 9:35 | 11:36 | 14:40 | 16:41 | 18:40 |
|    | 城山           | 9:36 | 11:37 | 14:41 | 16:42 | 18:41 |
|    | ウェルディ長泉      | 9:36 | 11:37 | 14:41 | 16:42 | 18:41 |
|    | 長泉なめり駅       | ↓    | 11:42 | ↓     | 16:47 | ↓     |
|    | 山本整形         | 9:40 | —     | 14:45 | —     | 18:45 |
|    | カインズ長泉店      | 9:41 | —     | 14:46 | —     | 18:46 |
|    | 南一色広場        | 9:44 | —     | 14:49 | —     | 18:49 |



# BUS MAP

## 長泉町コミュニティバス

令和5年  
1月23日  
再編運行開始



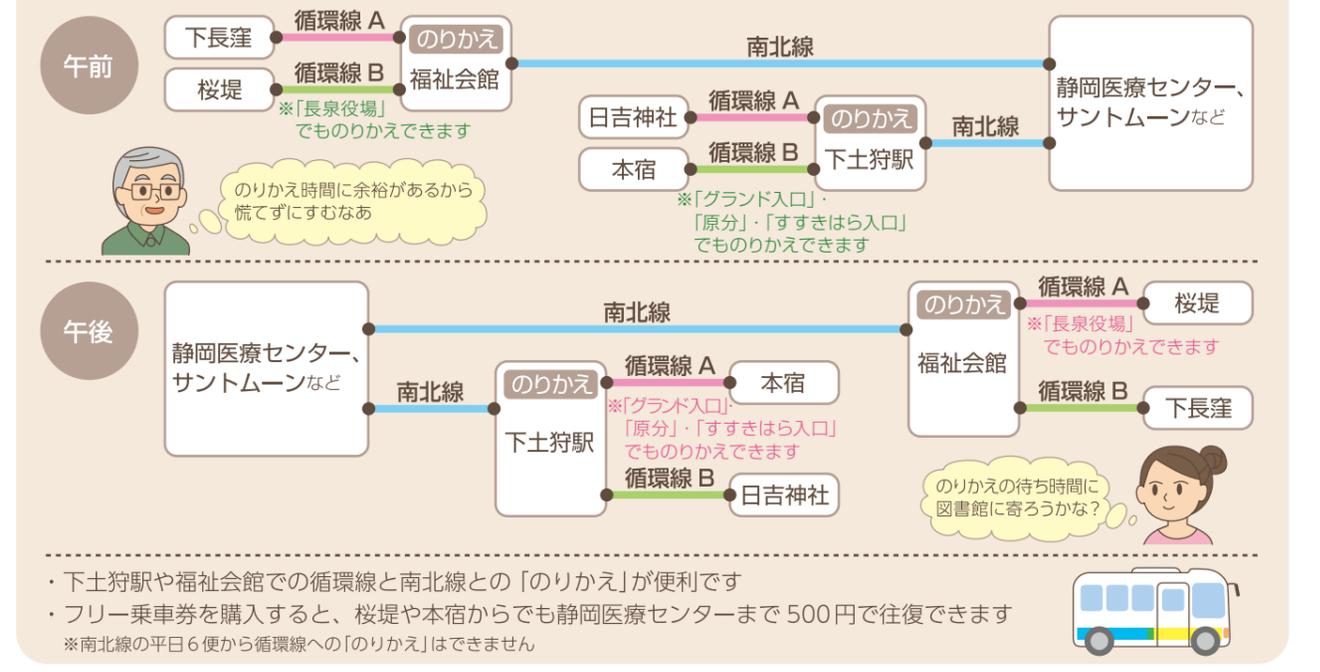
令和5年1月23日から長泉町のコミュニティバスが変わります。いままでの「長泉清水循環バス」の経路を見直し、「南北線」とするとともに、町内を8の字で循環する路線「循環線 A」「循環線 B」を新たに運行します。新しくなったコミュニティバスの路線図と時刻表をお届けします。

### コミュニティバス運賃・お問合せ先

|        | 南北線  | 循環線 A <span style="color:red">実証運行</span>     | 循環線 B <span style="color:green">実証運行</span> |
|--------|--|---|---|
| 運賃     | 1乗車 150円(80円)、200円(100円)<br>※( )内は小人運賃<br>※乗車距離に応じて料金変動します<br>3kmまで150円、以降200円                 | 1乗車 150円(80円)<br>※( )内は小人運賃                   | 1乗車 150円(80円)<br>※( )内は小人運賃                 |
| 割引制度   | ・未就学児：無料(人数制限なし)<br>・障がい者割引：運賃の半額(運賃150円の場合は80円、200円の場合は100円)                                  |   |   |
| フリー乗車券 | 乗降自由のフリー乗車券 1日 500円  | ※ご利用の当日にバス車内に限り発売します<br>※交通系ICカードではご購入いただけません |   |
| お問合せ先  | 1~3便：伊豆箱根バス株式会社<br>(土日祝は1便2便) TEL：055-977-3874<br>4~6便：株式会社東海バス<br>(土日祝は3~5便) TEL：055-935-6611 | 富士急シティバス株式会社<br>TEL：055-921-5367              | 伊豆箱根バス株式会社<br>TEL：055-977-3874              |

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

### ●コミュニティバスの新しい使い方(例)



・下土狩駅や福祉会館での循環線と南北線との「のりかえ」が便利です  
・フリー乗車券を購入すると、桜堤や本宿からでも静岡医療センターまで500円で往復できます  
※南北線の平日6便から循環線への「のりかえ」はできません

現在の運行状況はこちらをチェック!!

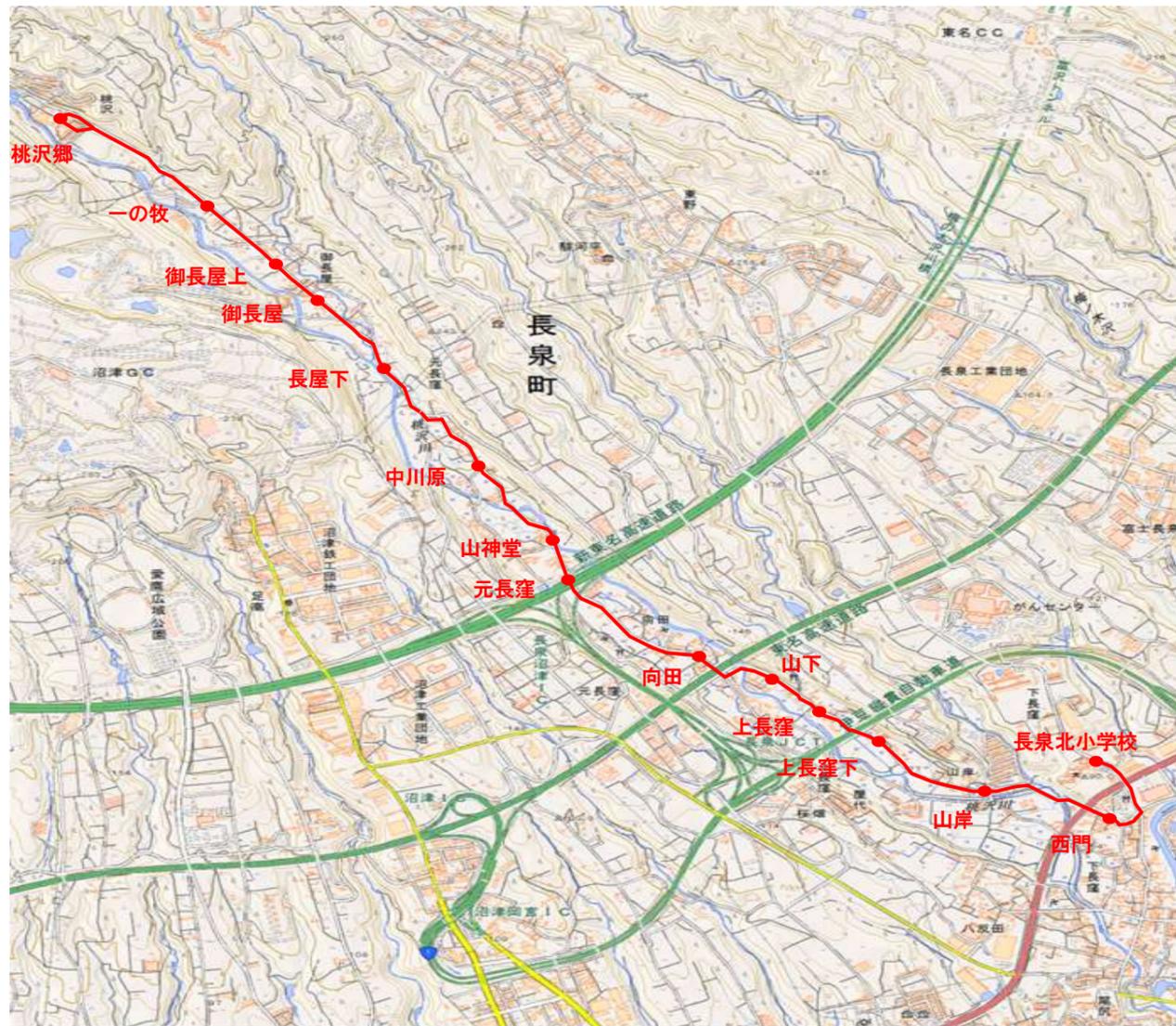
各路線の最新情報はホームページをチェック!!

長泉の公共交通 検索

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



【令和5年度長泉北小学校～桃沢郷線 運行経路図】



【令和5年度長泉北小学校～桃沢郷線 料金表】

|      |     |     |      |     |     |     |        |
|------|-----|-----|------|-----|-----|-----|--------|
|      | 6   | 5   | 4    | 3   | 2   | 1   |        |
| 停留所名 | 桃沢郷 | 一の牧 | 御長屋上 | 御長屋 | 長屋下 | 中川原 | 山神堂    |
|      | 1   | 2   | 3    | 4   | 5   | 6   |        |
|      |     |     |      |     |     |     | 元長窪    |
|      |     |     |      |     |     |     | 向田     |
|      |     |     |      |     |     |     | 山下     |
|      |     |     |      |     |     |     | 上長窪    |
|      |     |     |      |     |     |     | 上長窪下   |
|      |     |     |      |     |     |     | 山岸     |
|      |     |     |      |     |     |     | 西門     |
|      |     |     |      |     |     |     | 長泉北小学校 |
|      |     |     |      |     |     |     | 1      |
|      |     |     |      |     |     |     | 2      |
|      |     |     |      |     |     |     | 3      |
|      |     |     |      |     |     |     | 4      |
|      |     |     |      |     |     |     | 5      |
|      |     |     |      |     |     |     | 6      |
|      |     |     |      |     |     |     | 7      |
|      |     |     |      |     |     |     | 8      |
|      |     |     |      |     |     |     | 9      |
|      |     |     |      |     |     |     | 10     |
|      |     |     |      |     |     |     | 11     |
|      |     |     |      |     |     |     | 12     |
|      |     |     |      |     |     |     | 13     |
|      |     |     |      |     |     |     | 14     |
|      |     |     |      |     |     |     | 15     |
|      |     |     |      |     |     |     | 16     |
|      |     |     |      |     |     |     | 17     |
|      |     |     |      |     |     |     | 18     |
|      |     |     |      |     |     |     | 19     |
|      |     |     |      |     |     |     | 20     |
|      |     |     |      |     |     |     | 21     |
|      |     |     |      |     |     |     | 22     |
|      |     |     |      |     |     |     | 23     |
|      |     |     |      |     |     |     | 24     |
|      |     |     |      |     |     |     | 25     |
|      |     |     |      |     |     |     | 26     |
|      |     |     |      |     |     |     | 27     |
|      |     |     |      |     |     |     | 28     |
|      |     |     |      |     |     |     | 29     |
|      |     |     |      |     |     |     | 30     |
|      |     |     |      |     |     |     | 31     |
|      |     |     |      |     |     |     | 32     |
|      |     |     |      |     |     |     | 33     |
|      |     |     |      |     |     |     | 34     |
|      |     |     |      |     |     |     | 35     |
|      |     |     |      |     |     |     | 36     |
|      |     |     |      |     |     |     | 37     |
|      |     |     |      |     |     |     | 38     |
|      |     |     |      |     |     |     | 39     |
|      |     |     |      |     |     |     | 40     |
|      |     |     |      |     |     |     | 41     |
|      |     |     |      |     |     |     | 42     |
|      |     |     |      |     |     |     | 43     |
|      |     |     |      |     |     |     | 44     |
|      |     |     |      |     |     |     | 45     |
|      |     |     |      |     |     |     | 46     |
|      |     |     |      |     |     |     | 47     |
|      |     |     |      |     |     |     | 48     |
|      |     |     |      |     |     |     | 49     |
|      |     |     |      |     |     |     | 50     |
|      |     |     |      |     |     |     | 51     |
|      |     |     |      |     |     |     | 52     |
|      |     |     |      |     |     |     | 53     |
|      |     |     |      |     |     |     | 54     |
|      |     |     |      |     |     |     | 55     |
|      |     |     |      |     |     |     | 56     |
|      |     |     |      |     |     |     | 57     |
|      |     |     |      |     |     |     | 58     |
|      |     |     |      |     |     |     | 59     |
|      |     |     |      |     |     |     | 60     |
|      |     |     |      |     |     |     | 61     |
|      |     |     |      |     |     |     | 62     |
|      |     |     |      |     |     |     | 63     |
|      |     |     |      |     |     |     | 64     |
|      |     |     |      |     |     |     | 65     |
|      |     |     |      |     |     |     | 66     |
|      |     |     |      |     |     |     | 67     |
|      |     |     |      |     |     |     | 68     |
|      |     |     |      |     |     |     | 69     |
|      |     |     |      |     |     |     | 70     |
|      |     |     |      |     |     |     | 71     |
|      |     |     |      |     |     |     | 72     |
|      |     |     |      |     |     |     | 73     |
|      |     |     |      |     |     |     | 74     |
|      |     |     |      |     |     |     | 75     |
|      |     |     |      |     |     |     | 76     |
|      |     |     |      |     |     |     | 77     |
|      |     |     |      |     |     |     | 78     |
|      |     |     |      |     |     |     | 79     |
|      |     |     |      |     |     |     | 80     |
|      |     |     |      |     |     |     | 81     |
|      |     |     |      |     |     |     | 82     |
|      |     |     |      |     |     |     | 83     |
|      |     |     |      |     |     |     | 84     |
|      |     |     |      |     |     |     | 85     |
|      |     |     |      |     |     |     | 86     |
|      |     |     |      |     |     |     | 87     |
|      |     |     |      |     |     |     | 88     |
|      |     |     |      |     |     |     | 89     |
|      |     |     |      |     |     |     | 90     |
|      |     |     |      |     |     |     | 91     |
|      |     |     |      |     |     |     | 92     |
|      |     |     |      |     |     |     | 93     |
|      |     |     |      |     |     |     | 94     |
|      |     |     |      |     |     |     | 95     |
|      |     |     |      |     |     |     | 96     |
|      |     |     |      |     |     |     | 97     |
|      |     |     |      |     |     |     | 98     |
|      |     |     |      |     |     |     | 99     |
|      |     |     |      |     |     |     | 100    |

【令和5年度長泉北小学校～桃沢郷線 時刻表】

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

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

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

## デマンド乗合タクシーの運行状況について

### ももタク

#### 【これまでの経緯】

路線バス「御長屋線」の退出に伴い、その代替交通として平成30年10月より高齢者の日常的な移動の確保を目的に運行を開始した「御長屋線」沿線地区の住民を対象とするデマンド型<sup>1</sup>乗合タクシーである。

令和2年4月より本格運行を開始し、令和3年度4月より、帰りの予約締切時間を「1時間前」から「30分前まで」に短縮するとともに100円～200円の運賃の値上げを実施し運行している。

令和5年1月23日、コミュニティバスの路線再編に伴い、利便性を向上させるため、時刻改正を実施した。

#### <年度別・月別利用者数>

|      | 年度  | 4月                                       | 5月  | 6月  | 7月  | 8月  | 9月  | 10月 | 11月 | 12月 | 1月  | 2月  | 3月    | 合計    | 乗合率<br>(年) | 収支率<br>(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 | R02 | 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 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |       |       |            |            |
|      | R03 | 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                     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |       |       |            |            |
| R04  | 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 |     |     |     |     | 1,094 | 1.29  | 19.7       |            |

- 令和5年度の11月末時点の利用者数は1,094人であり、令和4年度の同時期と比べ70人増加している。また、利用者数は年々増加しており、地域の足として根付いてきている。
- 屋代住宅居住の会員の乗り合い利用が増加していることから、乗合率が回復傾向にある。
- 収支率低調の要因は、コアユーザーの方の割引（半額料金）の適用とタクシー運賃の改定（9月25日以降）が起因している。今後、収支率改善のために、地元区の意見聴取を行いながら、ももタクの料金改定についても検討していく。

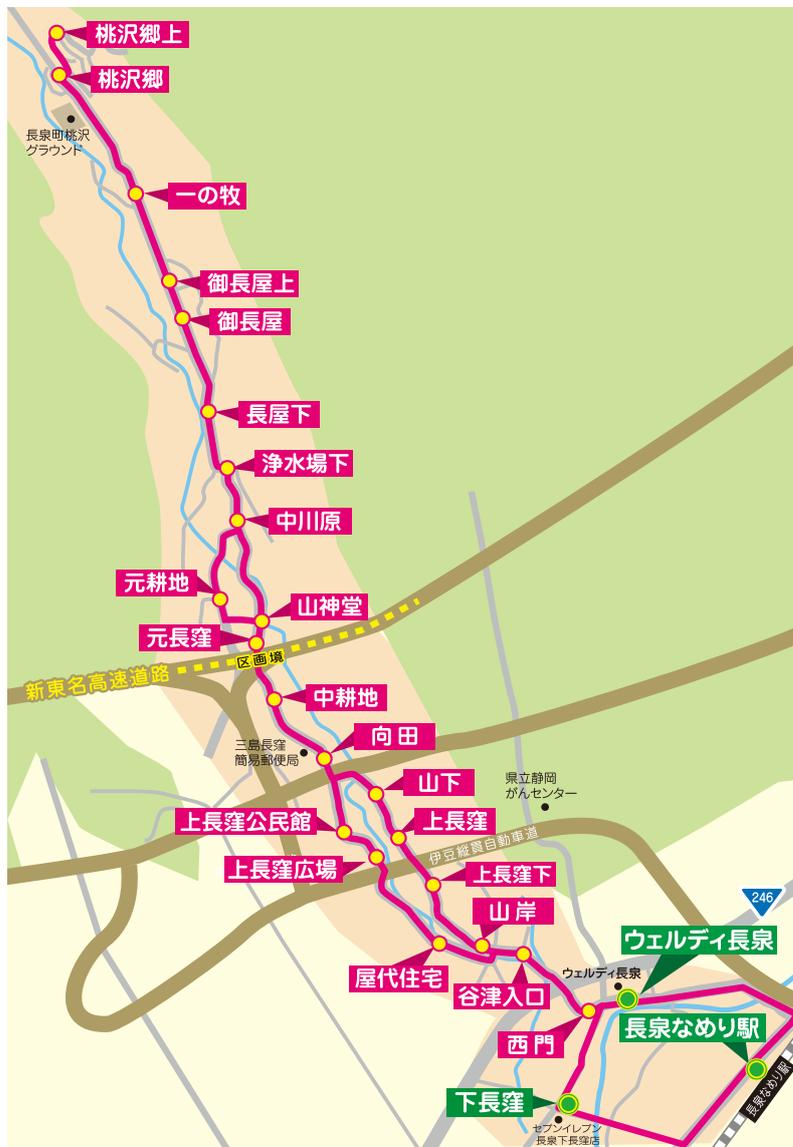
<sup>1</sup> デマンド型交通は予約があった時のみ運行する事前予約が前提のバスとタクシーの中間的な位置づけの交通機関。運行方式、運行ダイヤ等により様々な形態がある。



ももタク

2023  
1/23(月)  
時刻改正

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



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

※停留所間の運賃については、お問い合わせください。

利用する便の予約締切時間までに電話予約をお願いします。

※行きは1時間前(1便のみ前日21時)、帰りは30分前まで

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

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

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



まずは  
会員登録を

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

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



会員登録に関するお問い合わせ  
長泉町 企画財政課

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

かんたん！  
ご利用までの  
ステップ

会員登録からご利用まで



※予約のない便は運行しませんのでご注意ください。

出かけるとき(例)

デマンドタクシー予約受付

専用電話 ☎055-928-5252

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

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



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



ももタクが停留所まで  
お迎えにあげられます。



停留所に到着。

ウェルディ長泉 下長窪



長泉なめり駅

帰るとき(例)

デマンドタクシー予約受付

専用電話 ☎055-928-5252

- 時刻表をご覧になり、ご利用の便の30分前までに電話予約をお願いします。

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



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



ももタクが停留所まで  
お迎えにあげられます。



停留所に到着。



ご利用に際してのお願い

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

予約・運行に関するお問合せ

三島合同タクシー(株)

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

専用電話 ☎055-928-5252