

長泉町 地域公共交通計画



令和7年7月改訂
長泉町

目次

序章 計画の策定にあたって	1
1. 目的	1
2. 計画の位置付け	1
3. 計画区域	2
4. 計画期間	2
第1章 公共交通の現状と課題	3
1. 本町の現状	3
2. 上位・関連計画における公共交通に関する位置付け	12
3. 移動の特性	18
4. 公共交通の運行状況	22
5. バス交通の成立エリア	35
6. 町民の意向	38
7. 関係機関の意向	48
8. 公共交通の課題	53
第2章 基本的な方針	57
1. 本町における公共交通の役割	57
2. 在るべき姿	57
3. 目標	58
4. 数値指標・目標値	62
第3章 公共交通施策	67
1. 施策体系	67
2. 公共交通施策	69

第4章 計画の推進方策	94
1. 推進体制	94
2. 長泉町地域公共交通協議会の役割	94
3. 計画の達成状況の評価方法	94
4. 実施工程	95
5. 資金の確保	95
参考資料	96
1. 策定体制	96
2. 策定・改訂の経緯	97
3. 用語解説	98

序章 計画の策定にあたって

1. 目的

高齢化の進展や、全国的な高齢者の事故対策等を踏まえ、公共交通で移動できるまちづくりが求められています。

本町ではこれまで公共交通対策として、平成 28 年度には長泉町コミュニティバス等再編検討調査を実施、平成 30 年度には町民アンケート調査、桃沢地域においてデマンド型乗合タクシー「ももタク」の導入、平成 31 年度には竹原・本宿地区において、デマンド型乗合タクシー「いきいき号」の実証運行を進めてきました。

一方で、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通計画」は、公共交通のマスタープランとして位置付けられており、市町村等はこの計画を策定することができます。

本町では、これまでの取り組みを踏まえて、全町的な視点から、多様な主体が協働で持続可能な公共交通体系を構築し、町民等の移動を支えていくことが必要と考え、地域公共交通計画を策定することとします。

2. 計画の位置付け

長泉町地域公共交通計画は、以下の 3 つの役割を持つ計画として策定します。

①法律に基づく計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月制定）に基づく計画として策定します。

②まちづくりの一環としての公共交通マスタープラン

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

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

③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

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

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

3. 計画区域

本町全域を対象区域とします。

必要に応じて近隣市町のエリアについての記述も行います。

4. 計画期間

本計画の計画期間は令和3年度から令和8年度までの6年間とします。

第 1 章 公共交通の現状と課題

1. 本町の現状

(1) 地勢・土地利用

本町は静岡県の東部、伊豆半島の付け根にあり、北に富士山、東に箱根連山を仰ぐ愛鷹山麓に位置しています。

北は裾野市、東は三島市、西は沼津市、南は清水町に接しています。

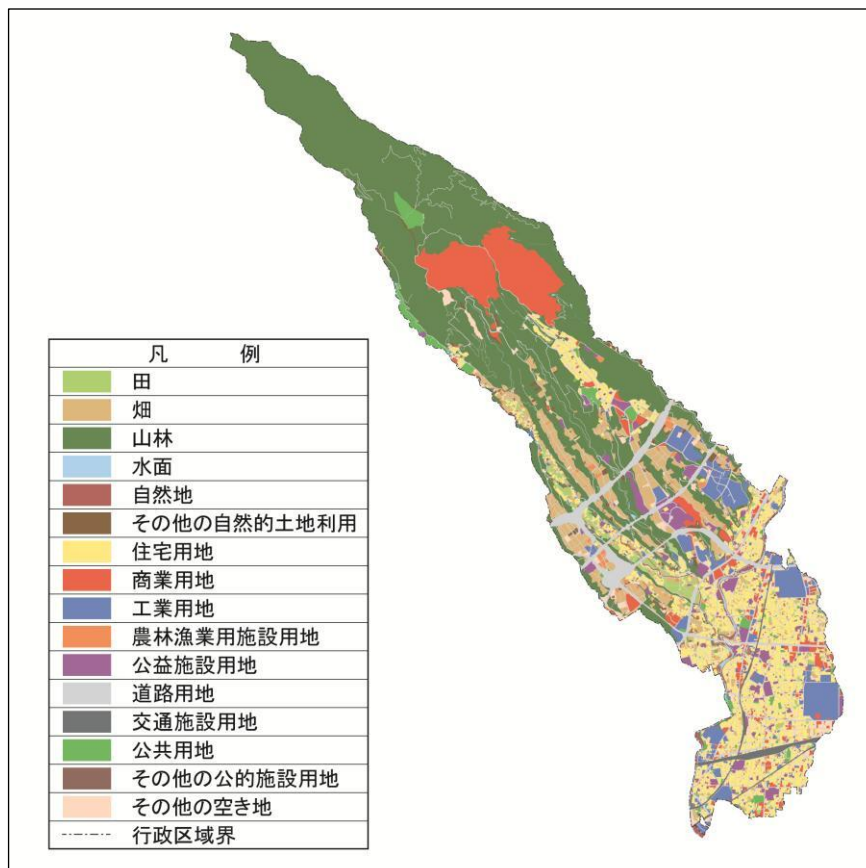
J R 御殿場線の 2 駅（下土狩駅、長泉なめり駅）が立地し、また、J R 東海道新幹線の停車する J R 三島駅とも近接しています。

町内及び近隣に三島駅や沼津 IC（東名高速道路）、長泉沼津 IC（新東名高速道路）が位置しており、名古屋方面や東京方面へのアクセスに優れています。また、東駿河湾環状道路の開通により、伊豆方面へのアクセスも向上しています。

町の南東部は市街地が形成されており、隣接する三島市、沼津市、清水町とつながった市街地となっています。一方、北部は緑豊かな地域となっています。町内には大規模な工場が複数立地し、工業地としての顔も持っています。

都市計画で区域区分が決定されており、コンパクトな都市づくりが進められています。

<土地利用現況図>



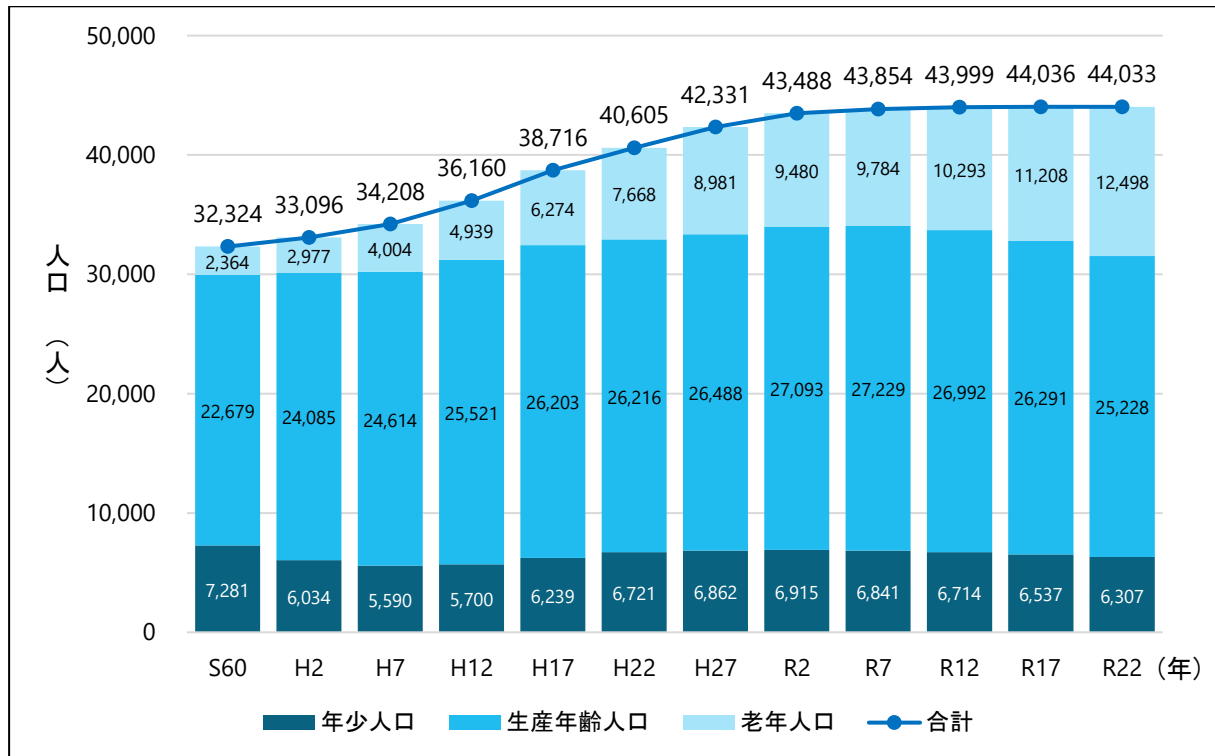
出典：令和 4 年度都市計画基礎調査

(2)人口動向

本町の総人口は令和2年時点で43,488人です。これまで人口は増加傾向にありましたが、推計では令和17年まで増加しピークを迎えその後、徐々に減少することが予測されています。

総人口に占める高齢化率は令和2年時点で約21.8%です。これまで徐々に上昇する傾向で推移し、推計では今後もその傾向が続き、令和22年には28%を超えることが予測されています。

<年齢3区分別人口の推移>



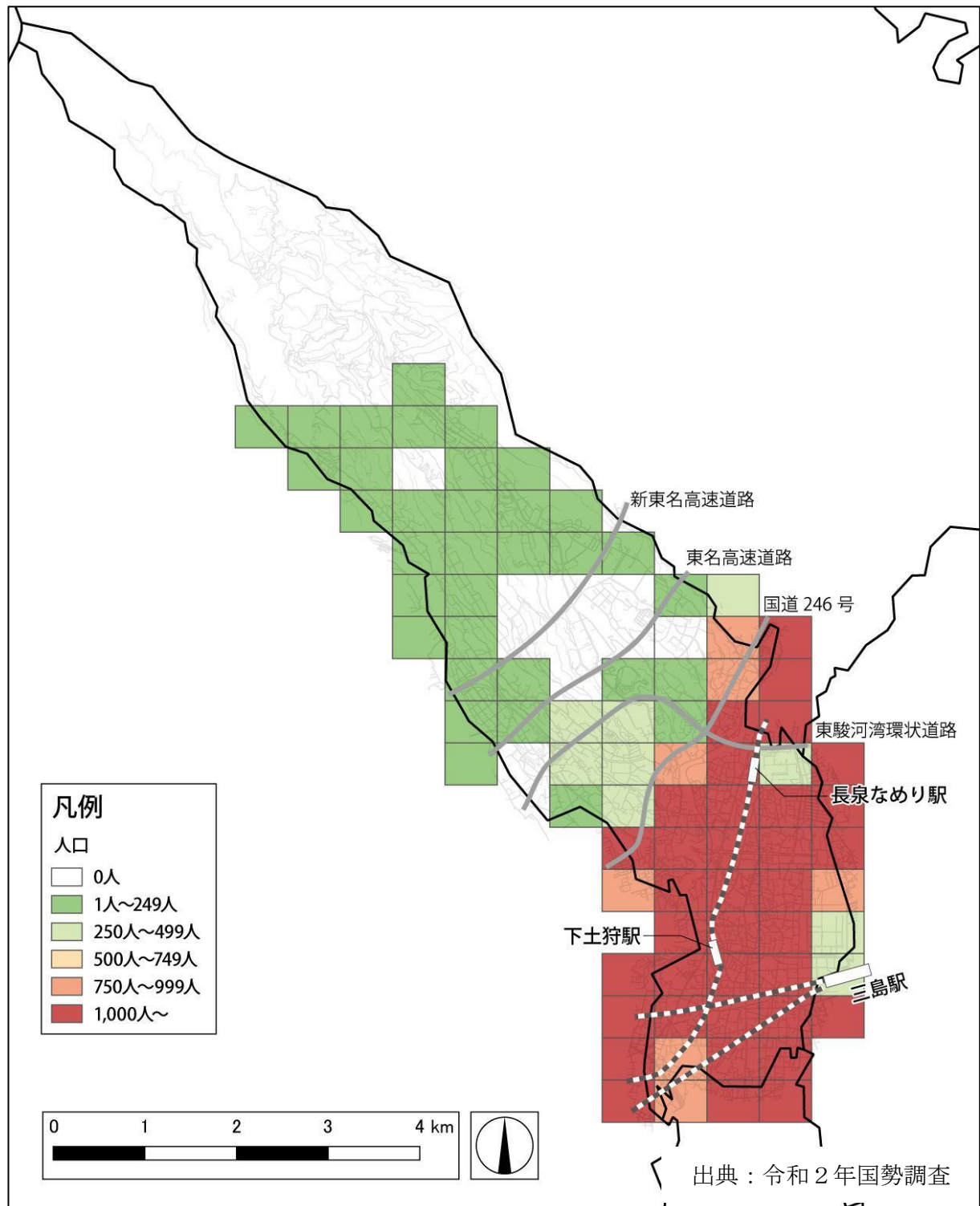
出典：第5次長泉町総合計画

	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R22
高齢化率	18.9%	21.2%	21.8%	22.3%	23.4%	25.5%	28.4%

(3)人口の分布

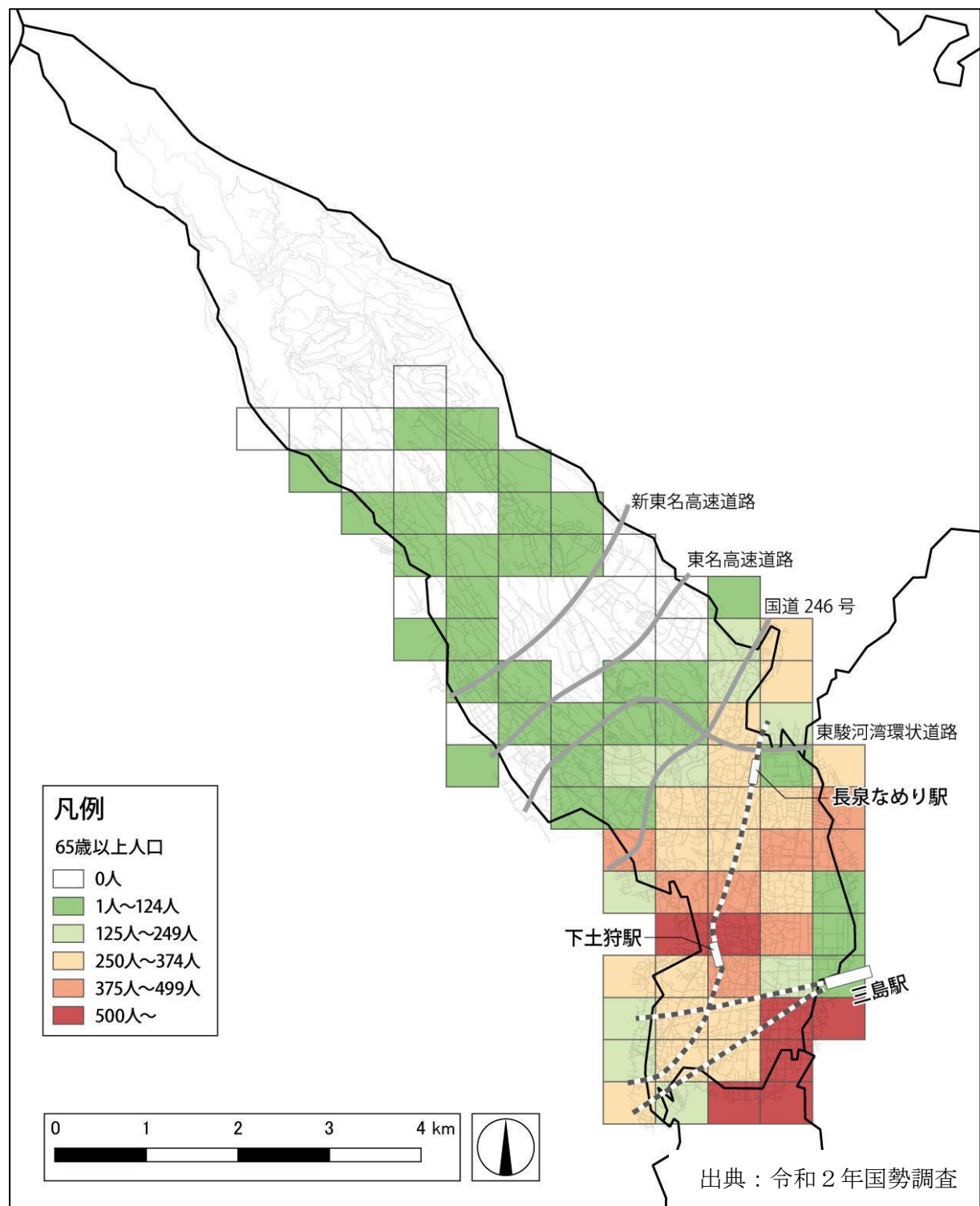
①総人口分布

500mメッシュごとの総人口分布は以下に示します。町内の南側に人口が集中しており、特に国道246号以南の多くが500mメッシュ内に1,000人以上の人が住んでいることがわかります。南東部（概ね都市計画区域内）は人口密度が高く、北西部では人口密度が低くなっていることがわかります。



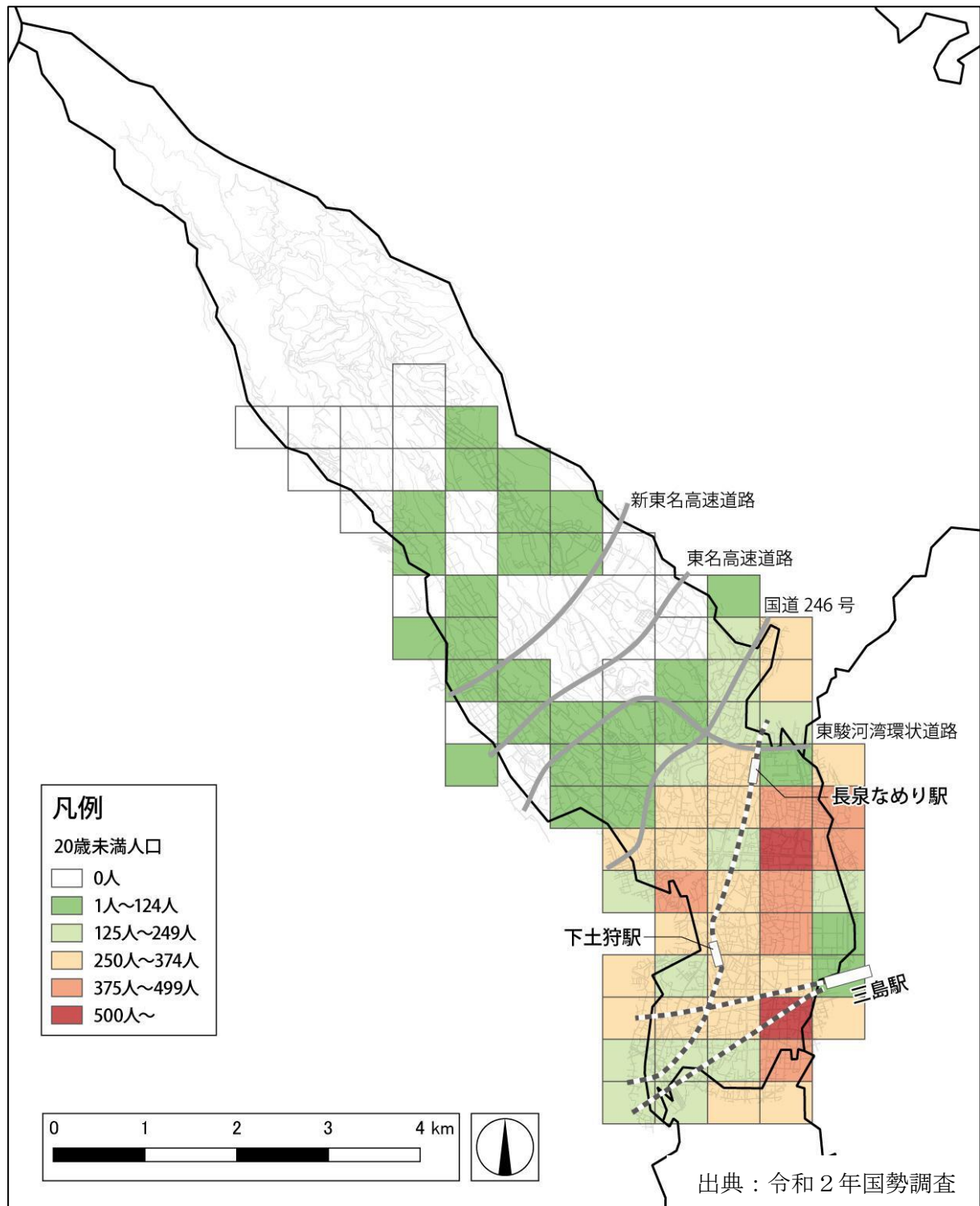
②高齢者(65歳以上)人口分布

南東部は高齢者人口が集中しており、特に下土狩駅周辺と三島駅南側が多くなっていることがわかります。



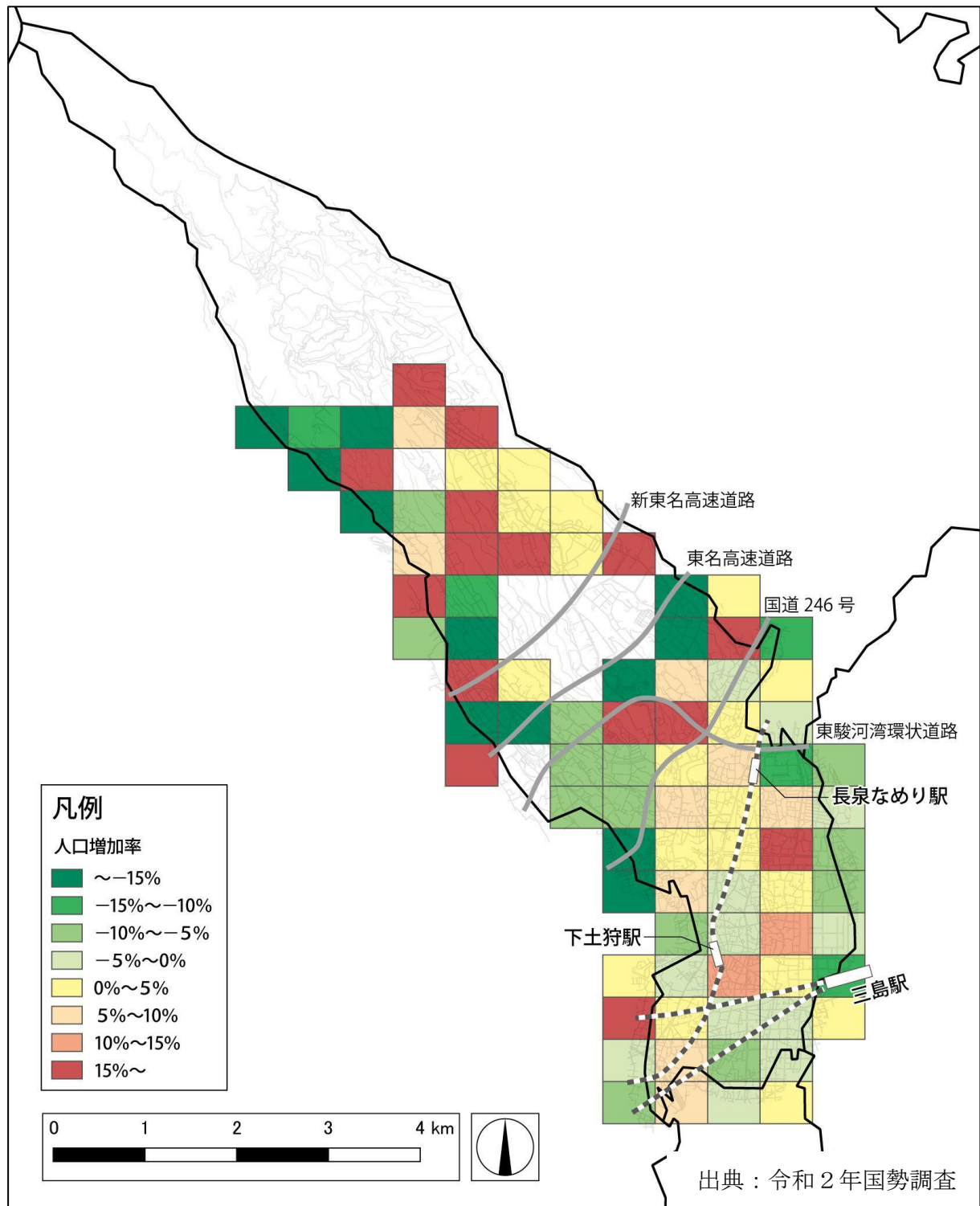
③若年層(20歳未満)の人口分布

南東部(概ね都市計画区域内)は若年層人口が集中しており、特に三島駅南側に人口が集中していることがわかります。



④人口の増加率(平成 27 年から令和2年)

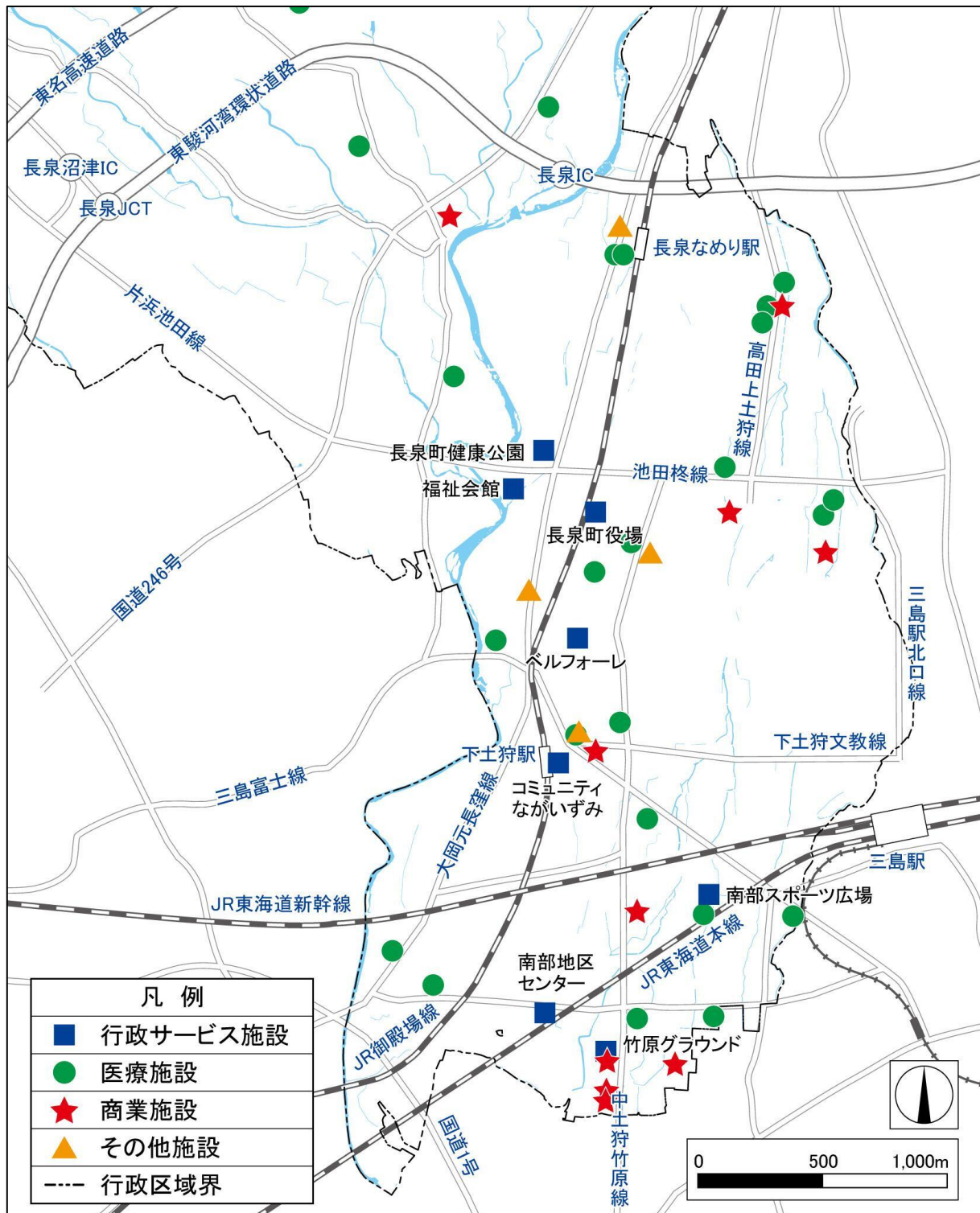
北部に局所的に人口密度が 15%以上増えている箇所が複数箇所あることがわかります。



(4)公共公益施設の状況

公共公益施設は、南東部（概ね都市計画区域内）に多く分布しており、特に主要道路沿いに多いことがわかります。また、行政サービス施設は、下土狩駅から長泉なめり駅間に多く立地しています。

<公共公益施設の配置>

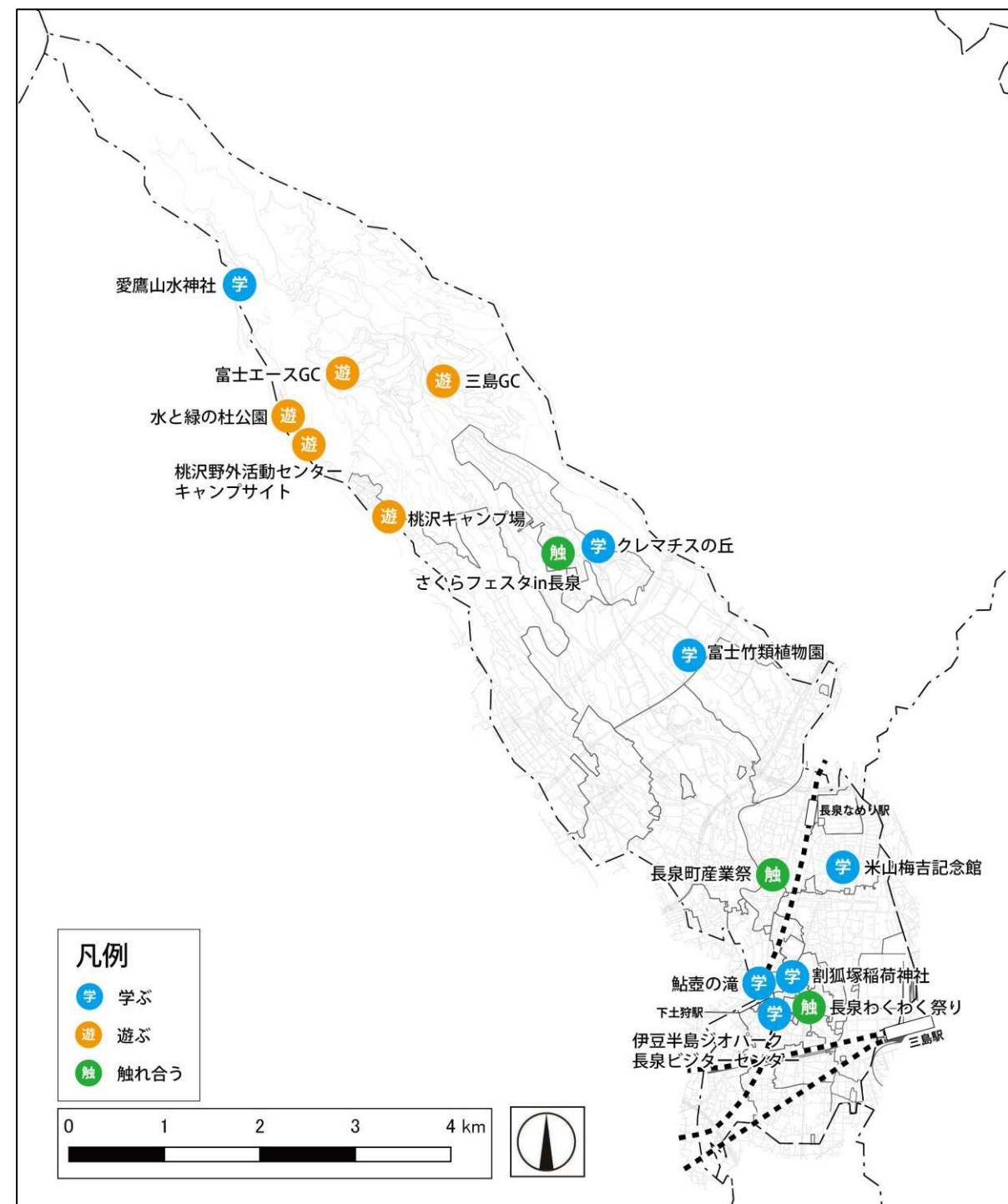


(5)観光施設の状況

新型コロナウイルス感染症の感染拡大によりイベント等が中止され、観光交流客数は減少していますが、規制の緩和により、徐々に回復傾向にあります。課題としては、町の主要な観光地となっているクレマチスの丘の旧ヴァンジ彫刻庭園美術館跡地が令和6年2月に静岡県に譲渡され、本格的な施設の運営開始が令和7年度以降に予定されていることから、今後の動向により町の観光交流人口は大きく左右されます。

一方、新たな観光交流施設の整備が進んでおり、今後新たな観光交流人口の獲得が期待されます。

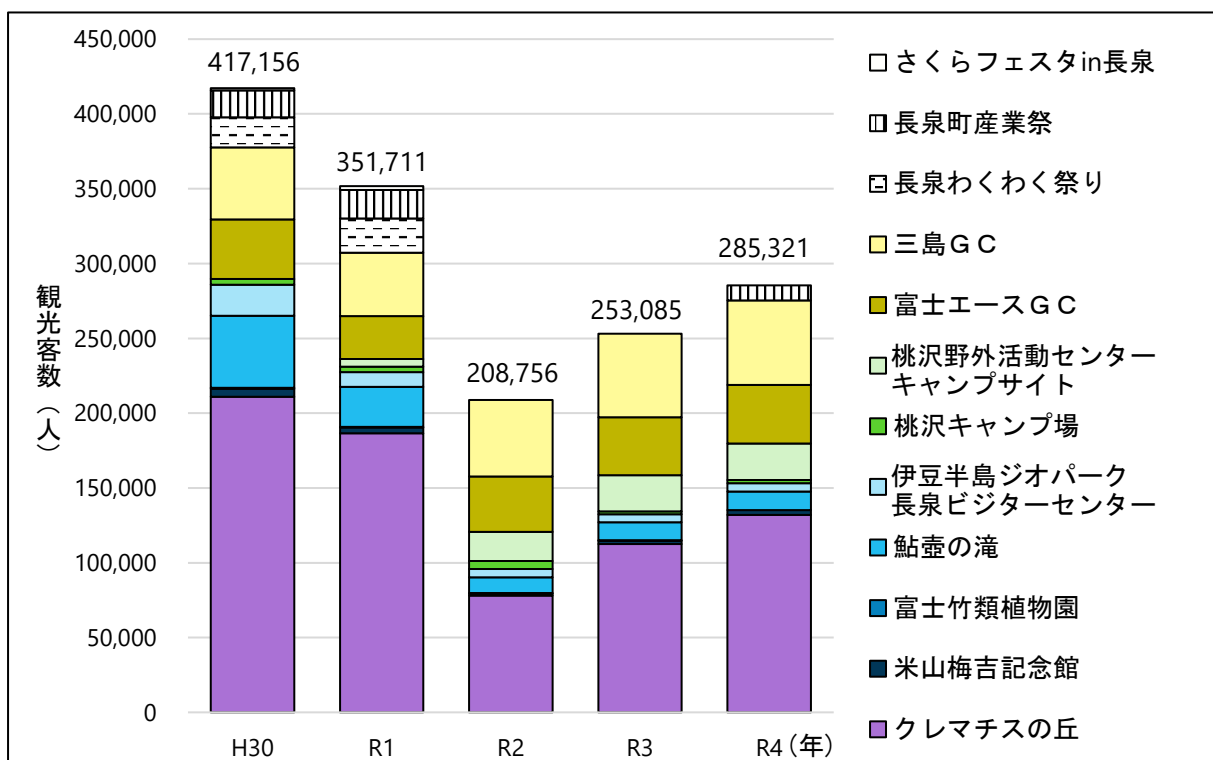
<観光施設の配置>



＜町内への観光客数の推移＞

単位：人

	H30	R1	R2	R3	R4
合計	417,156	351,711	208,756	253,085	285,321
学ぶ計	285,878	227,421	95,929	132,347	153,123
クレマチスの丘	211,000	186,500	78,100	112,423	131,989
米山梅吉記念館	5,307	3,897	1,299	2,281	3,313
富士竹類植物園	697	544	332	277	
鮎壺の滝	48,037	26,650	10,545	12,059	12,243
伊豆半島ジオパーク 長泉ビジターセンター	20,837	9,830	5,653	5,307	5,578
遊ぶ計	91,778	79,790	112,827	120,738	122,198
桃沢キャンプ場	3,876	3,549	5,180	1,947	2,288
桃沢野外活動センター キャンプサイト		5,257	19,569	24,231	24,354
富士エースG C	39,833	28,714	37,042	38,834	39,123
三島G C	48,069	42,270	51,036	55,726	56,433
触れ合う計	39,500	44,500	0	0	10,000
長泉わくわく祭り	20,000	23,000			
長泉町産業祭	18,000	19,000			10,000
さくらフェスタ in 長泉	1,500	2,500			



出典：産業振興課資料

2. 上位・関連計画における公共交通に関する位置付け

(1) 総合計画における位置付け

① 計画の概要

「第5次長泉町総合計画」は町における最上位計画です。

目指すまちの姿及びその実現の方向性を示した「基本構想」、基本構想を実現するための各分野の施策や具体的な取り組みを体系的に示した「基本計画」から構成されています。

② 目標(目指すまちの姿)

みんなでつくる 輝きつづける “ちょうどいい” まち
～優しく育む 豊かで安心な ながいずみ～

③ 公共交通の位置付け

公共交通の施策分野の目標は、4つの基本目標の中で「豊 住みやすく働きやすい 豊かなながいずみ」に位置付けられています。

目指す姿としては、交通事業者の協力のもと、路線網の存続・充実に努めるとともに、バスの運行情報の提供による利便性の向上を図るとしています。

具体的には利便性の高い公共交通を確保するため、コミュニティバスの拡充・再編を軸とした新たな公共交通網の整備、乗り換え利用を促進するための鉄道駅等の交通結節点の機能の拡充等に取り組むとしています。

〈目指す姿〉

日常生活に必要な不可欠なバス等の公共交通サービスを持続的に提供するため、交通事業者の協力のもと、路線網の存続・充実に努めるとともに、バスの運行情報の提供による利便性の向上を図ります。また、デマンド型乗合タクシーなどの交通弱者に配慮した新たな公共交通を導入します。

〈成果指標〉

公共交通が充実していると思う住民の割合	目標値(令和7年)	30%
コミュニティ交通*の利用者数	目標値(令和7年)	50,000人

※町が運行するコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーのこと

〈具体的な取り組み〉

- ・コミュニティバスの拡充・再編を軸とした新たな公共交通網の整備
- ・マイナンバーカードを活用した高齢者等のニーズに沿った移動支援事業の導入
- ・乗り換え利用を促進するための鉄道駅等の交通結節点の機能の拡充
- ・バス停等における公共交通情報の発信強化による利用拡大に向けた環境の改善
- ・グリーンスローモビリティや自動運転、MaaSなどの新技術を活用した交通システム導入の検討
- ・路線バスを維持するための利用促進策の実施及び欠損額に対する補助（バス運行補助金）の拡充

(2) 都市計画マスタープランにおける位置付け

① 計画の概要

「第2次長泉町都市計画マスタープラン（令和6年3月改定）」は、これからの都市づくりを計画的に推進するため、町が目指すべき都市の将来像を示すとともに、土地利用の誘導、道路や公園の整備、市街地開発事業や地区計画等、分野ごとの個別指針を定めています。

② 目標

「富士山や愛鷹山の恵みと都市の魅力が備わった快適で便利なまち 長泉」

③ 公共交通の位置付け

道路・交通に関する方針の1つとして、「環境にやさしく利便性の高い公共交通を確保する」と位置付けています。地域の実情に応じた利便性の高い公共交通を維持・充実させるとともに、鉄道駅と他の交通機関への乗り換え、自転車への乗り換えなどの利便性、利用促進に努めるとしています。

(1) 公共交通の利用促進と維持・充実を図る

- 長泉町地域公共交通協議会等を通し、町民・地域・交通事業者・行政が連携・協力しながら、公共交通の利用促進による低炭素都市の実現を目指し、地域の実情に応じた利便性の高い公共交通の維持・充実を図ります。
- JR御殿場線については、「御殿場線利活用推進協議会」を通じて、通勤・通学時間帯の列車の増発やJR東海道本線及び小田急線との連携体系の見直し等を関係機関に対して要望します。
- バス交通については、民間の路線バスと自主運行バス（長泉町コミュニティバス等）が連携しながら、利便性を高めるとともに、利用促進に努めます。
- 地域の実情に応じた公共交通のニーズに対応するため、デマンド交通や乗合タクシー、自動運転車両等の新たな公共交通の導入を検討します。

(2) 交通結節点の機能充実・改善を図る

- 鉄道駅は、既存の機能を維持するとともに、誰もが安心して安全に利用することができる環境づくりを図ります。
- 下土狩駅は、本町の玄関口にふさわしい駅前空間とするとともに、アクセスのしやすさや他の交通機関への乗り換えの利便性、三島駅との連絡の向上を図るため、交通事業者と連携し、魅力ある環境整備に努めます。
- 長泉なめり駅は、駅前広場において交通結節点としての機能を維持するとともに、駐輪場の拡充等を検討し、利用者の利便性向上を図ります。
- 日常生活に必要な商業施設や生活サービス施設が集積している（都）池田柵線沿道は、新規バス路線等の開設とバス等公共交通の乗り換え機能の新設を検討し、地域間をつなぐ交通結節点の形成を目指します。

(3)立地適正化計画における位置付け

①計画の概要

「長泉町立地適正化計画（令和6年3月改定）」は、人口減少、高齢化が進行する社会情勢の中でも将来にわたり持続可能な都市を実現するため、居住や都市機能の誘導、公共交通の充実を目指す包括的な計画としています。

②目標

「住みたい、歩きたいまち ながいずみ」

③公共交通の位置付け

既存の公共交通の維持・充実を図るとともに、駅を中心とした拠点エリアへのアクセス性向上、乗り換え機能の向上と地域の実情に応じた新たな交通体系を検討するとしています。

＜立地適正化計画での方向性＞

- 既存バス路線については、利用促進を図ることによって維持・充実を図ります。
- 公共交通の利用促進を図るためには公共交通を利用しやすい環境づくりの形成が必要であることから、都市計画道路の整備状況等を踏まえ、拠点となるエリアへのアクセス性向上に寄与するバス路線等の新設を検討します。
- 交通結節点である鉄道駅周辺については、鉄道と他の公共交通との乗り換え機能の強化を図ることで、公共交通によるアクセス性の向上を目指します。
- 地域の実情に応じた公共交通のニーズに対応するため、デマンド交通や乗合タクシーなどの新たな交通体系を検討します。

目標とすべきターゲット：拠点エリアの求心力向上による地域活力の創出

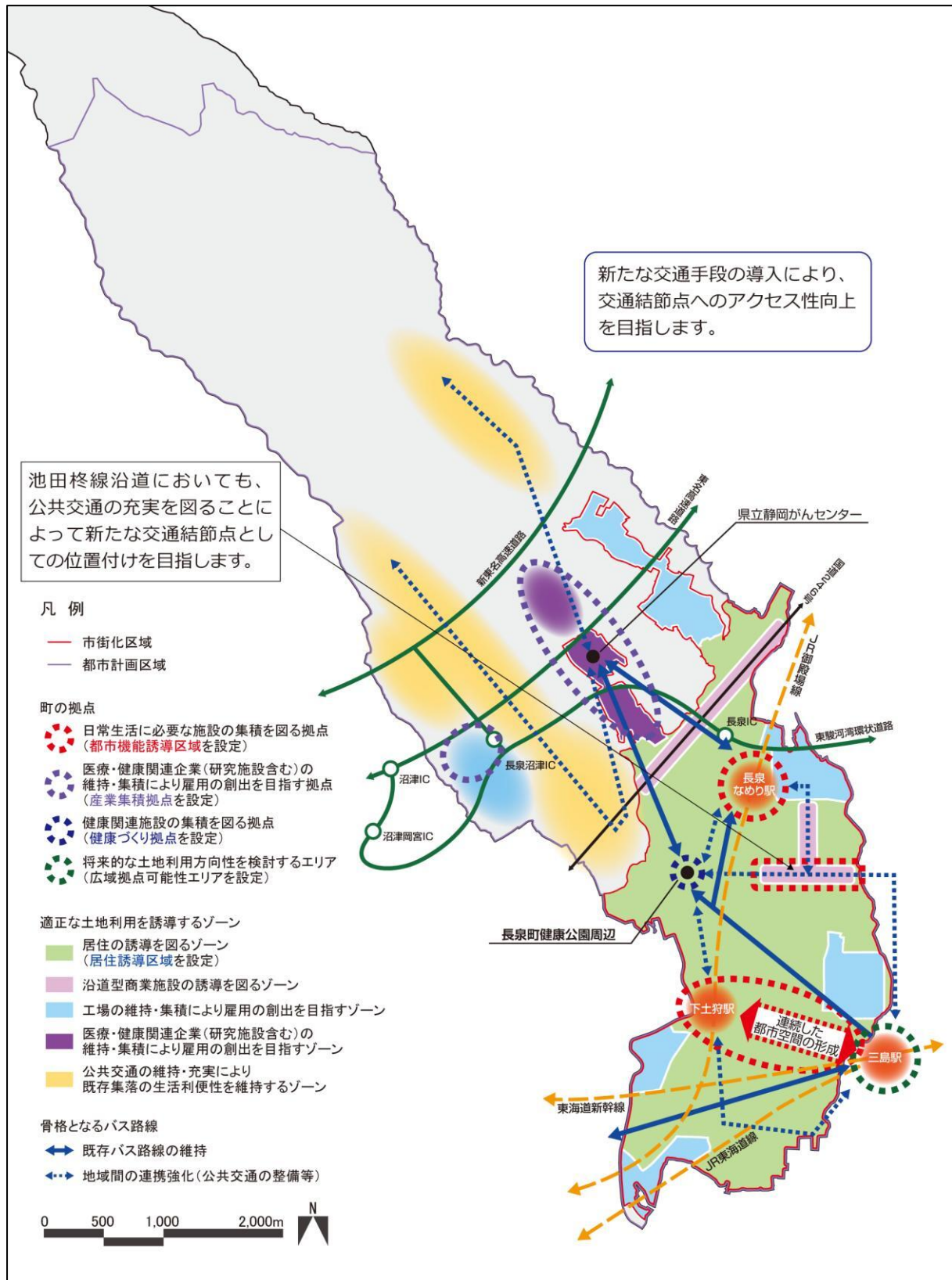
【主な公共交通についての施策】

- ・拠点エリアの求心性向上のための交通結節点でのバス等公共交通の乗り換え機能強化
- ・公共交通利用促進のための駅前空間・池田柵線沿道のバス等公共交通待合環境・駐輪場等の整備の検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のためのコミュニティバス路線・デマンド交通等の新規導入検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のための公共交通体系の見直し検討
- ・拠点エリアのアクセス性向上のための企業バスの一般利用支援検討

目標とすべきターゲット：歩いて楽しいまちづくりの創出

【主な公共交通についての施策】

- ・新たな交通手段への転換を図るためのコミュニティサイクルの導入検討
- ・公共交通利用促進のための新たな交通手段の導入検討
- ・高齢者タクシー・バス利用助成事業の維持・充実
- ・バス等公共交通利用促進のための下土狩文教線、池田柵線等への公共車両優先システム（PTPS）導入検討
- ・バス等公共交通利用促進のためのバス停上屋などの整備促進
- ・バス等公共交通利用促進のためのバスロケーションアプリの導入検討



(4)地球温暖化対策地方公共団体実行計画における位置付け

①計画の概要

「長泉町地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編）（令和3年3月改訂）」は、「地球温暖化対策の推進に関する法律」第19条第2項に基づき、町域の自然的社会的条件に応じた、温室効果ガスの排出抑制等の施策を推進するための計画として位置付けたものです。

②目標

【望ましい環境像】

「みんなを元気にする 水と緑のふるさと ながいずみ
～いつまでも住み続けたい eまちをめざして～」

【環境目標】

「地球にやさしい 循環するまち」

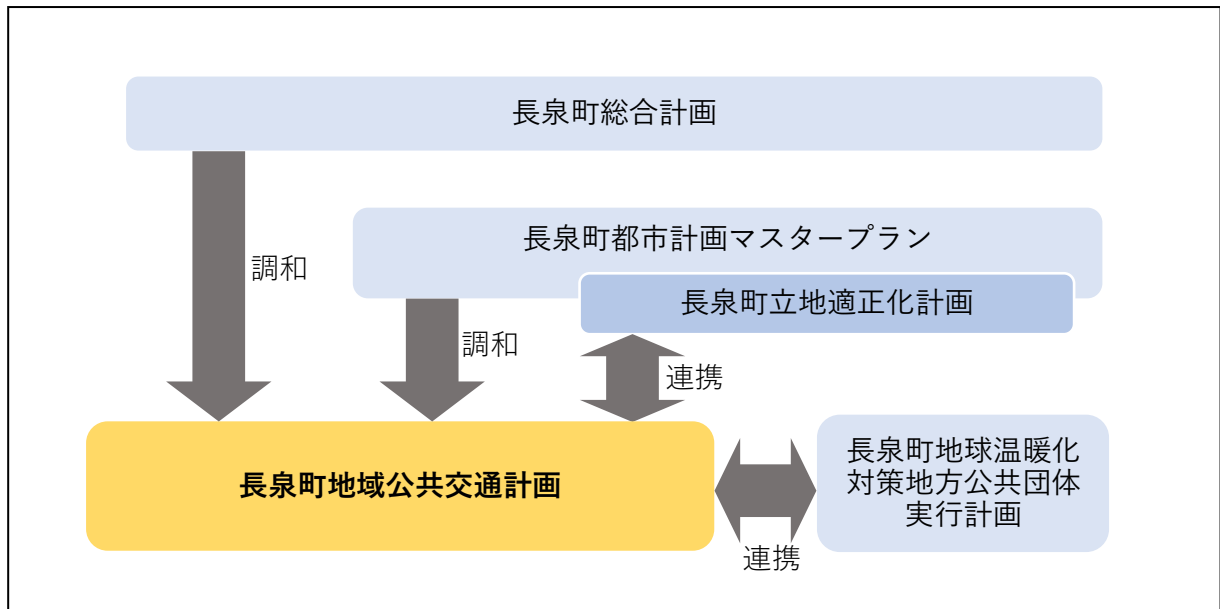
③公共交通の位置付け

低炭素な交通の普及として、公共交通機関の利用促進を掲げています。

- ◇医療、福祉施設、商業施設や住居等の立地を誘導し、高齢者をはじめとする町民が公共交通によりアクセスできるなど、福祉や交通を含めて都市全体の構造を見直すために、コンパクト・シティ・ネットワークを進めます。
- ◇「立地適正化計画」、東駿河湾 PT（パーソントリップ）調査結果等を踏まえ、将来の公共交通を検討します。
- ◇地域それぞれの実情に合わせた生活交通のあり方について検討を進めます。
- ◇バスの乗り方教室、バス路線図の作成、自治会への説明等を実施します。
- ◇民間バス事業者に対して、運行補助金を交付します。
- ◇各バス事業者の収益状況を踏まえたうえで利用しやすいバス運賃の検討します。
- ◇JR沿線の自治体等と鉄道の利便性向上等の働き掛けを行います。
- ◇道路の整備に合わせて、バス路線を見直します。
- ◇バス車両のバリアフリー化など、誰もが利用しやすい利便性の高い公共交通の実現を図ります。
- ◇桃沢地区と長泉なめり駅を結ぶデマンド乗合タクシー「ももタク」の普及拡大を図ります。
- ◇スマートフォンのアプリを使って簡単に電動アシスト付自転車が借りられるシェアサイクルを普及拡大します。
- ◇公用車において、自動車の保有から利用へ転換し、自動車での移動機会の減少を図ります。

(5)上位計画・関連計画と長泉町地域公共交通計画の位置付け

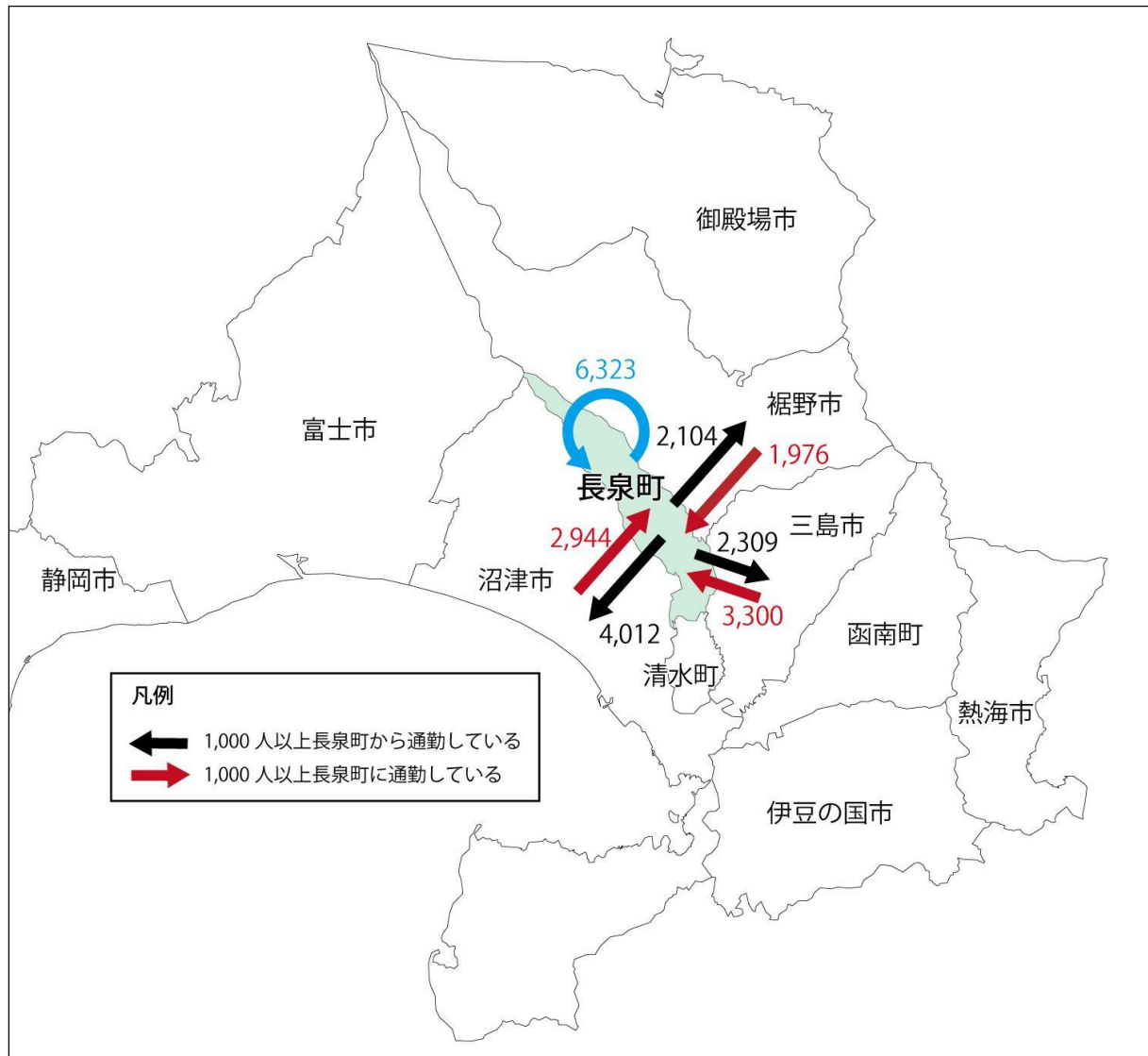
長泉町地域公共交通計画は、町が策定している「長泉町総合計画」や「長泉町都市計画マスタープラン」と調和し、「長泉町立地適正化計画」「長泉町地球温暖化対策地方公共団体実行計画」と連携を図る必要があります。



3. 移動の特性

(1) 市町間の通勤

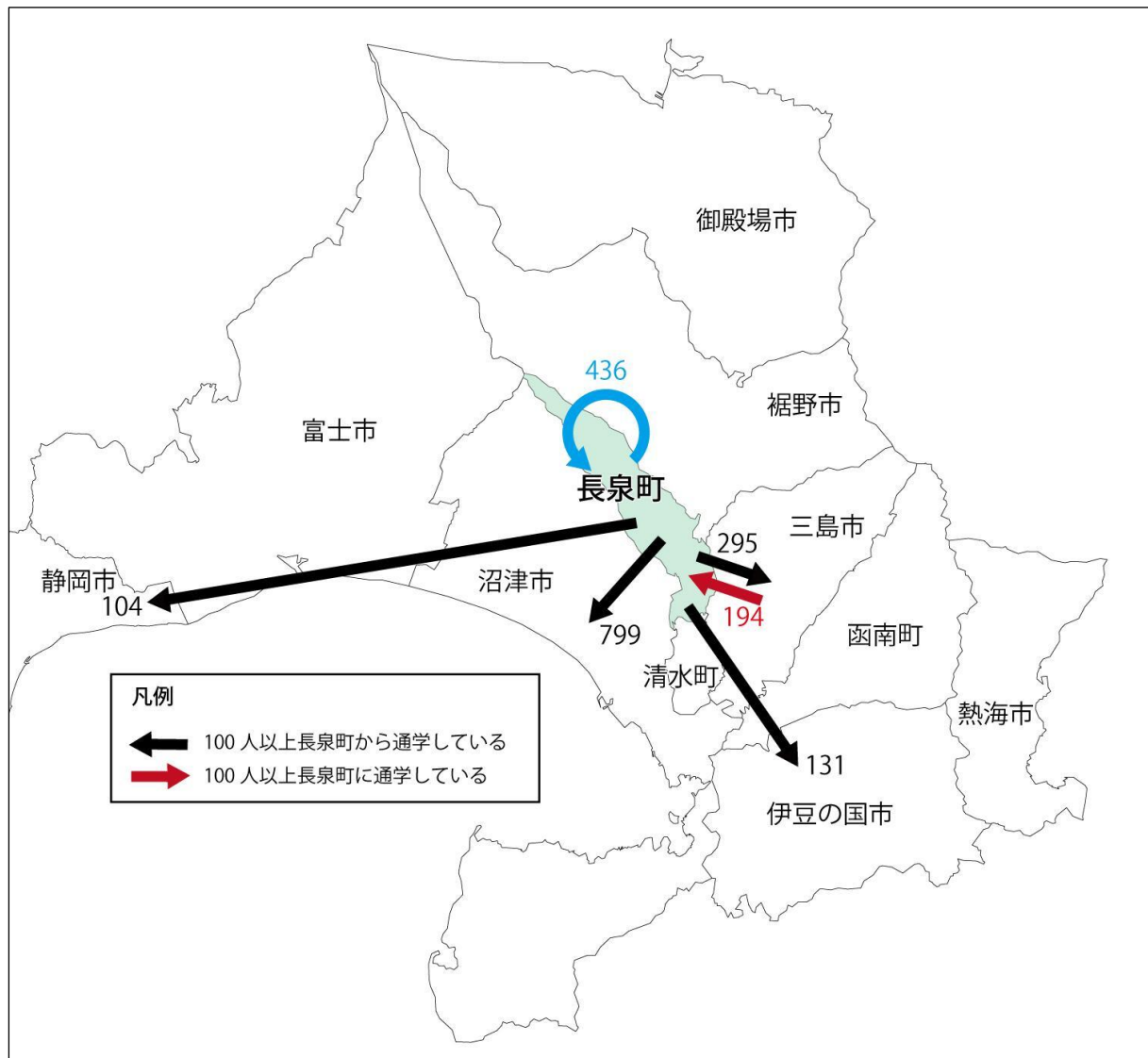
本町で働いている方が 19,459 人、町内で就業している方が 18,250 人います。そのうち、本町在住かつ町内で働いている方が 6,323 人であり、市町間の移動では、裾野市間、三島市間、沼津市間での移動が多くなっています。このことから、通勤において、町内の移動性を確保するとともに、隣接市町との移動性の確保も必要であるといえます。



出典：令和 2 年国勢調査

(2)市町間の通学

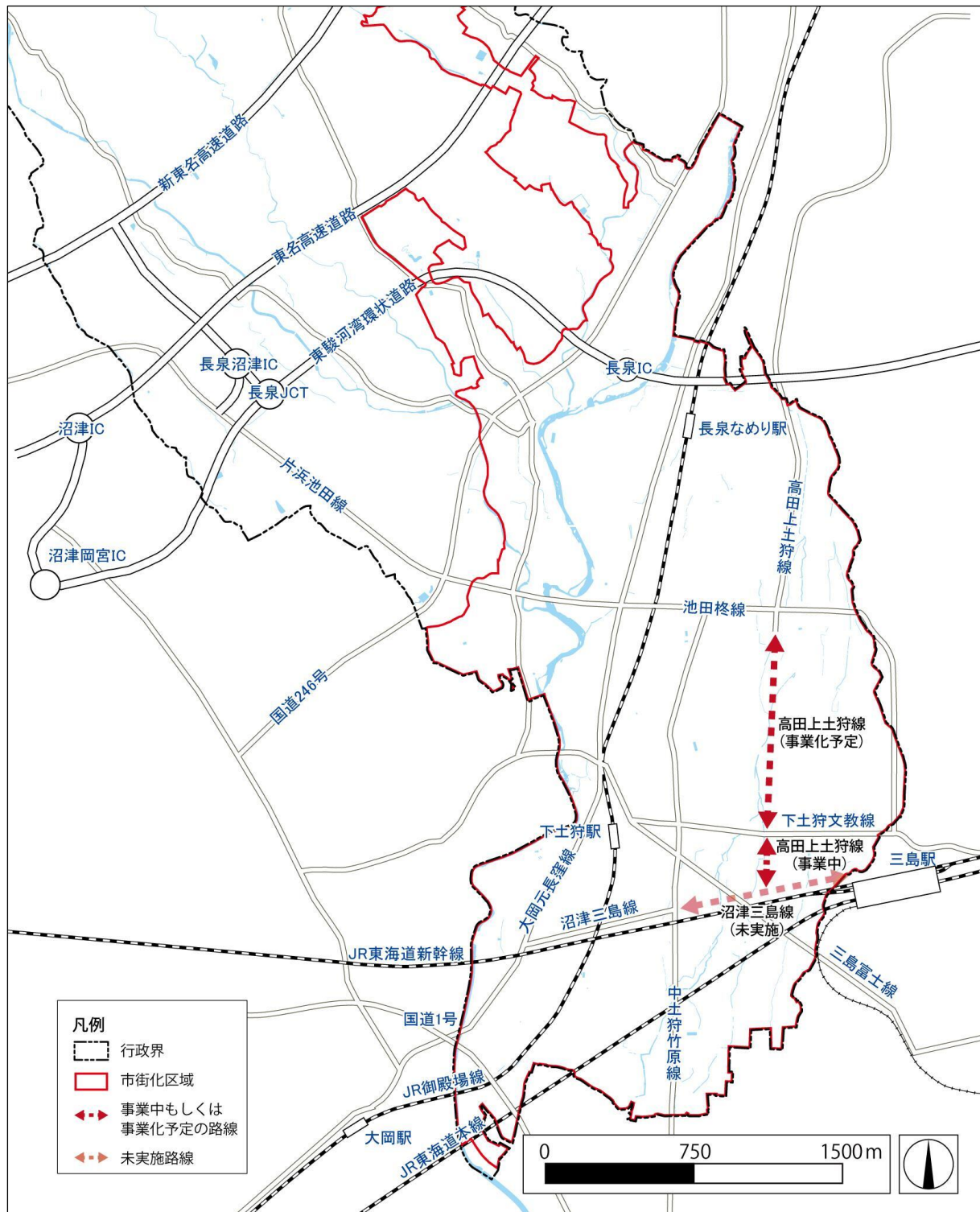
本町在住で通学している方が2,327人、町内の学校に在学している方が1,107人います。そのうち本町在住で町内の学校に在学している方が436人、市町間の移動では、特に沼津市にある学校に通っている方が多い傾向にあります。このことから、通学においても、町内の移動性を確保するとともに、隣接市、特に沼津市との移動性の確保も必要となります。



出典：令和2年国勢調査

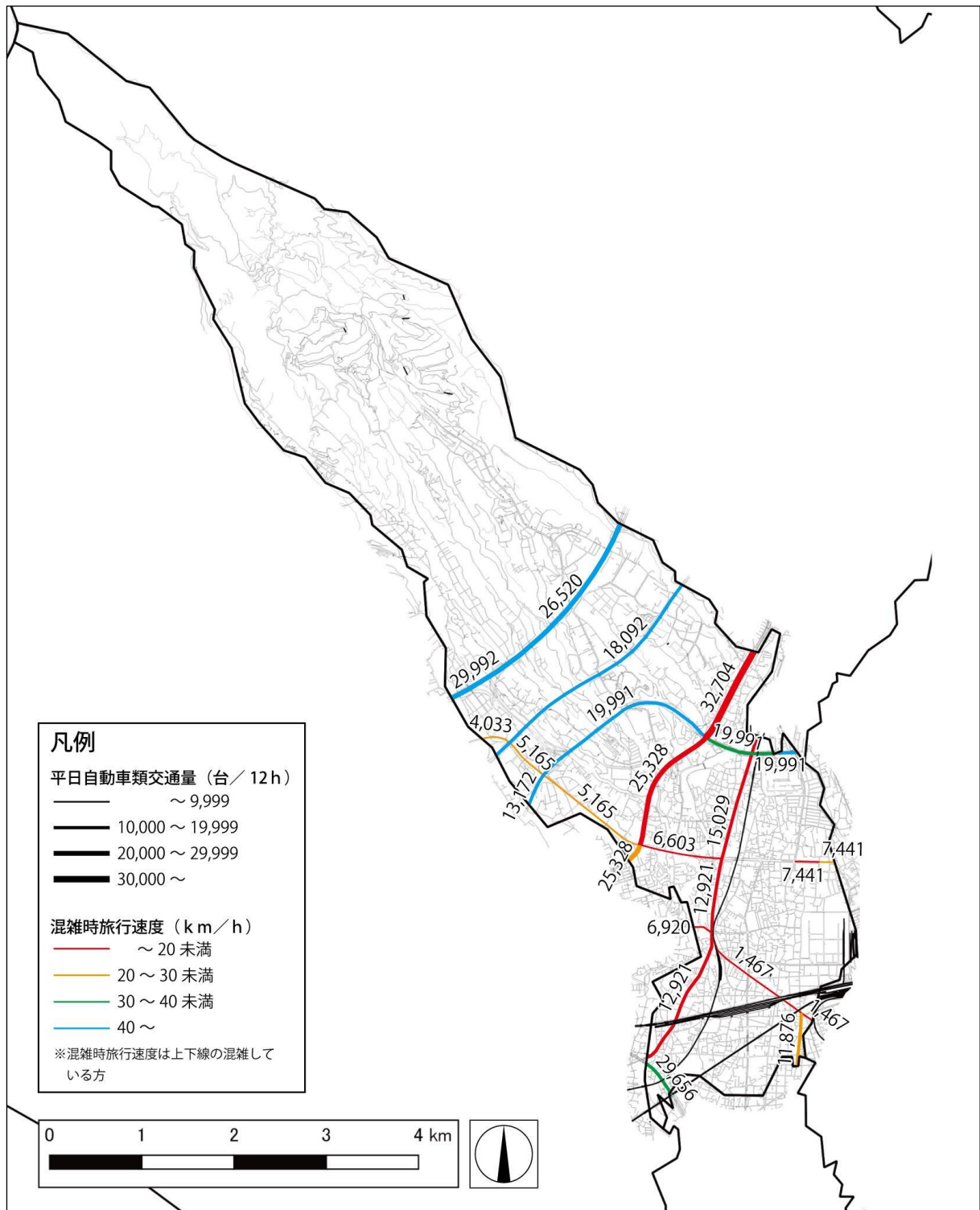
(3)町の道路ネットワーク

事業中の道路が1か所あり、道路整備が進んでいることがわかります。今後、道路が整備されていくことにより、車両の移動経路が変化していくことが考えられます。



(4)道路の混雑状況

町中心部の混雑時旅行速度が遅いことがわかります。道路整備が進んでいるため、今後改善していくことが予測されます。また、道路ネットワークが変化することにより、車両による公共交通の路線やあり方の変更が必要になってきます。

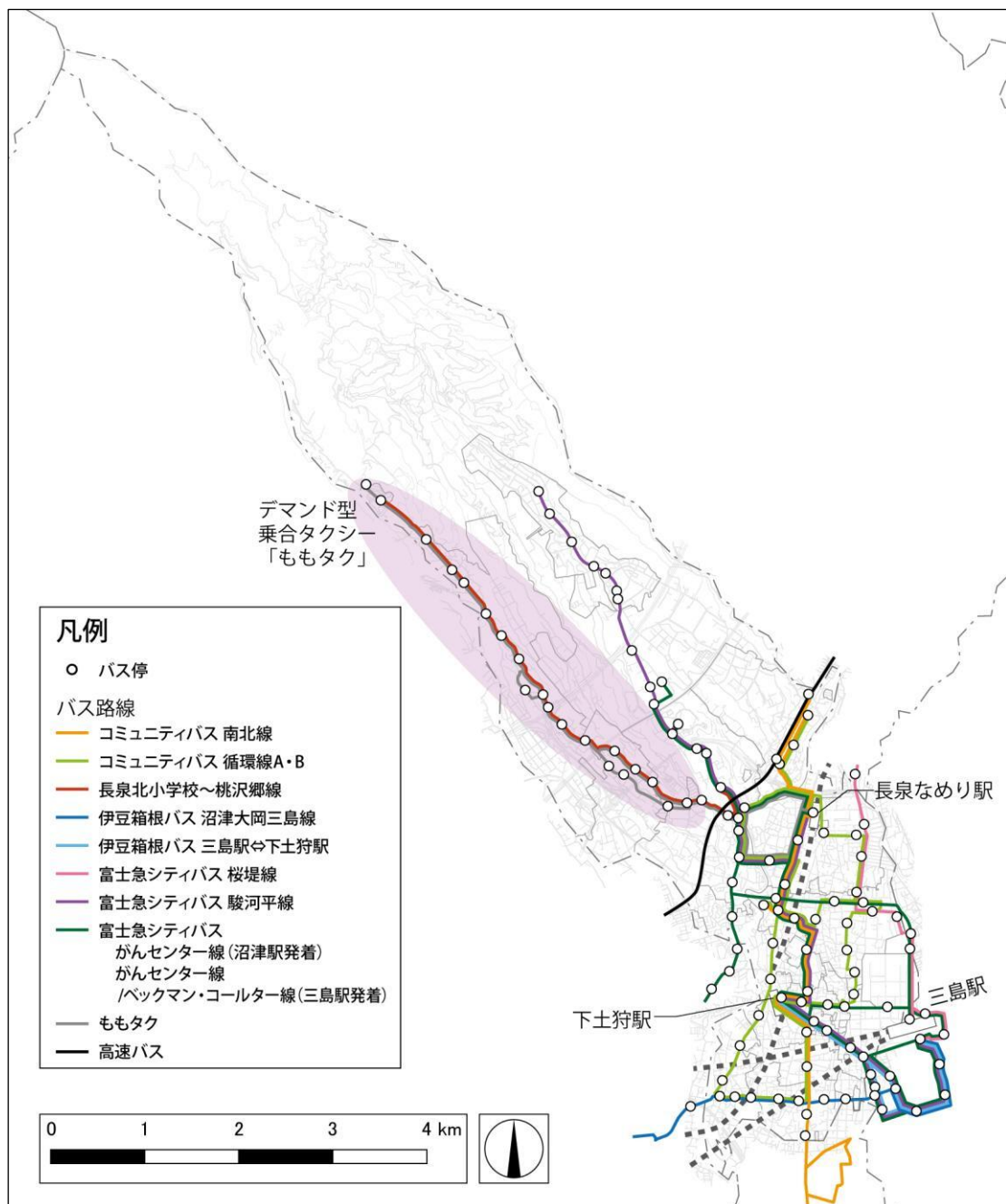


出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

4. 公共交通の運行状況

(1) 公共交通の路線

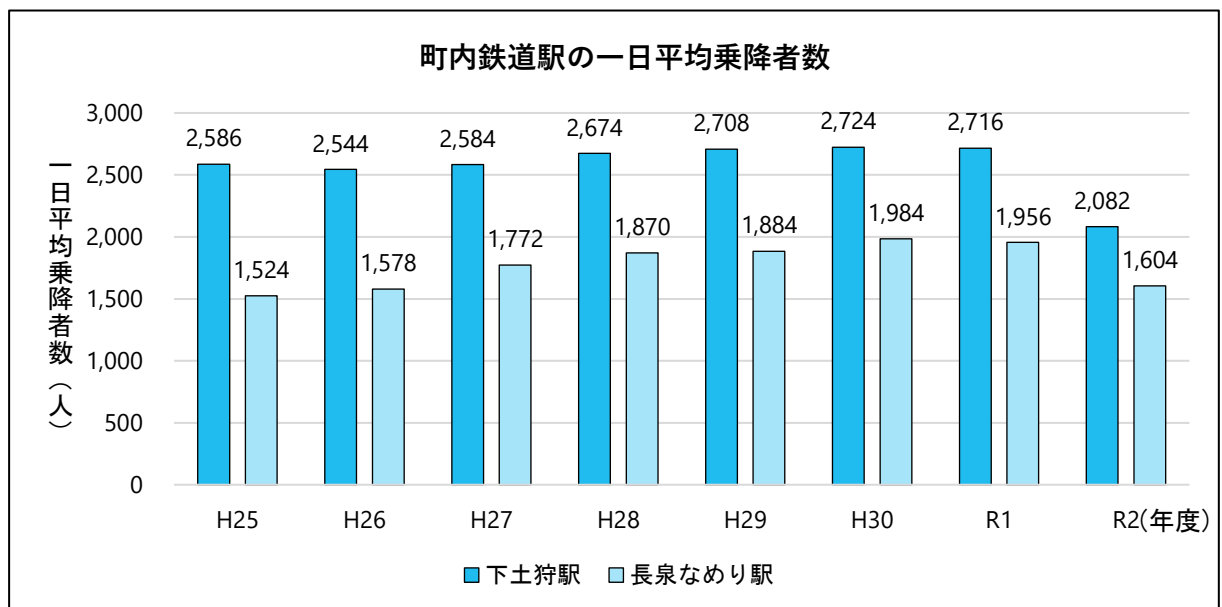
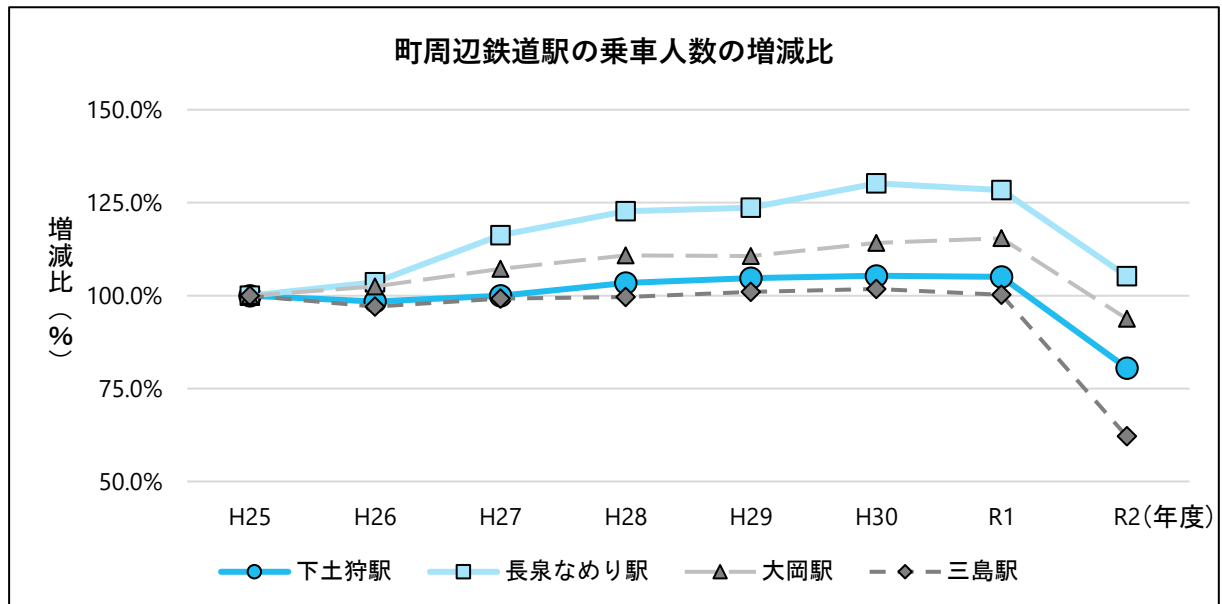
東西方向に J R 東海道本線、J R 東海道新幹線が通っており、南北方向に J R 御殿場線が通っています。町内の路線バスは富士急シティバスが 5 路線、伊豆箱根バスが 2 路線運行されています。町はコミュニティバス「南北線」「循環線 A・B」を運行し、元長窪区、上長窪区、屋代住宅区、谷津区、下長窪区 14・15・17 班の方を対象としたデマンド型乗合タクシー「ももタク」も運行しています。



出典：長泉町 BUSMAP

(2) 鉄道駅の乗降者数

町内の鉄道駅は下土狩駅と長泉なめり駅のみですが、町境近くに三島駅と大岡駅が位置しています。各駅の1日の乗車人数の推移は、平成25年度から平成30年度まででみると全ての駅で増加しています。しかし、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛の影響を受け、乗車人数が落ち込んでいます。

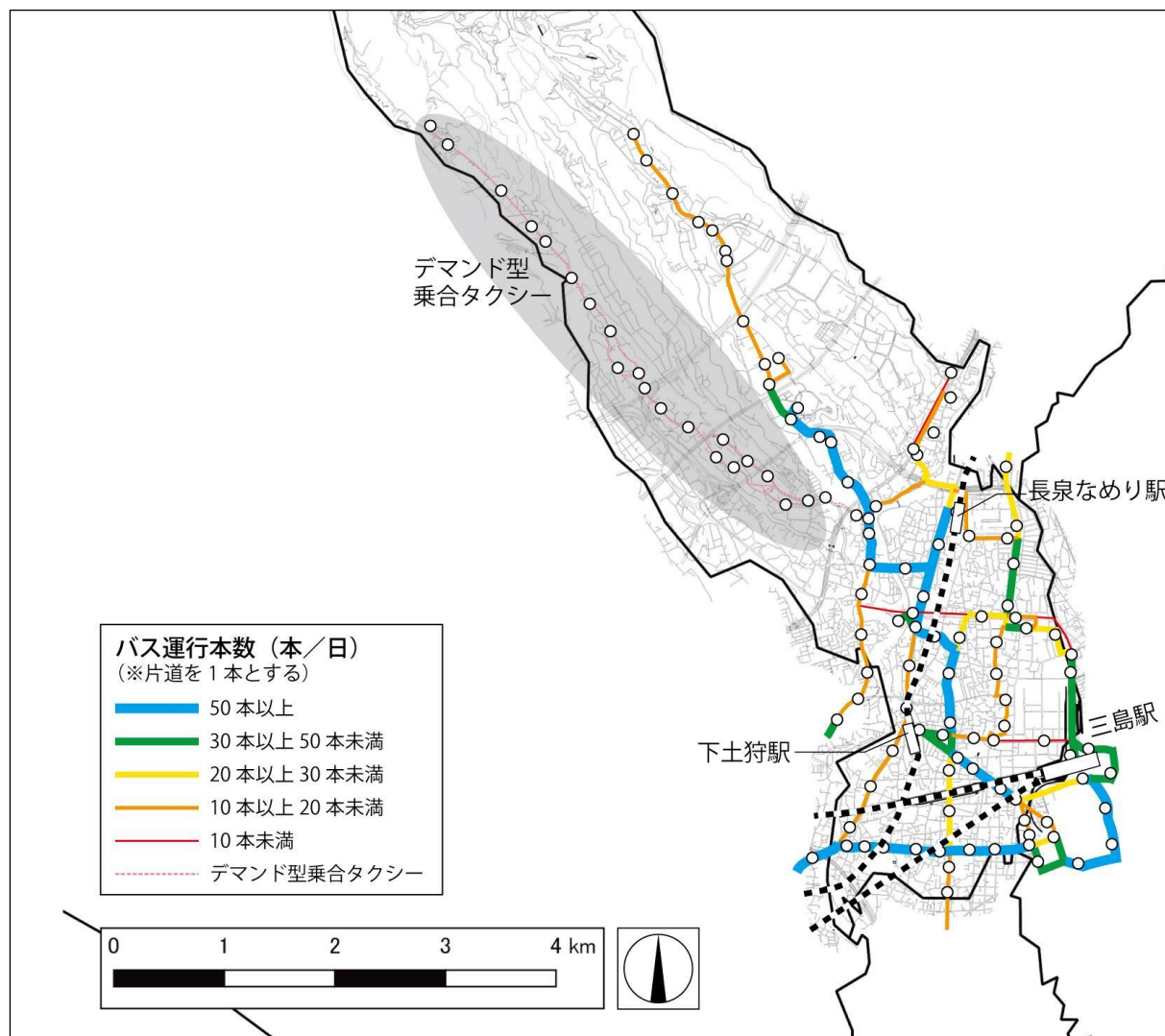


出典：静岡県統計年鑑（各年度版資料）

(3)路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの頻度

運行本数の頻度別の地図を以下に示します。運行本数が30本以上の路線は、30分に1本以上の運行、20本以上の路線は1時間に1本以上の運行があることがわかります。主な発着場所は三島駅と沼津駅で、三島駅とがんセンターを結ぶ路線と、三島駅と沼津駅を結ぶ路線は町内を走る路線の中でも運行本数が多く、それぞれ1日30本以上運行されています。また、運行頻度が30分に1本以下の路線が数多くあることがわかります。

<路線バス（高速バスを除く）、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行本数>



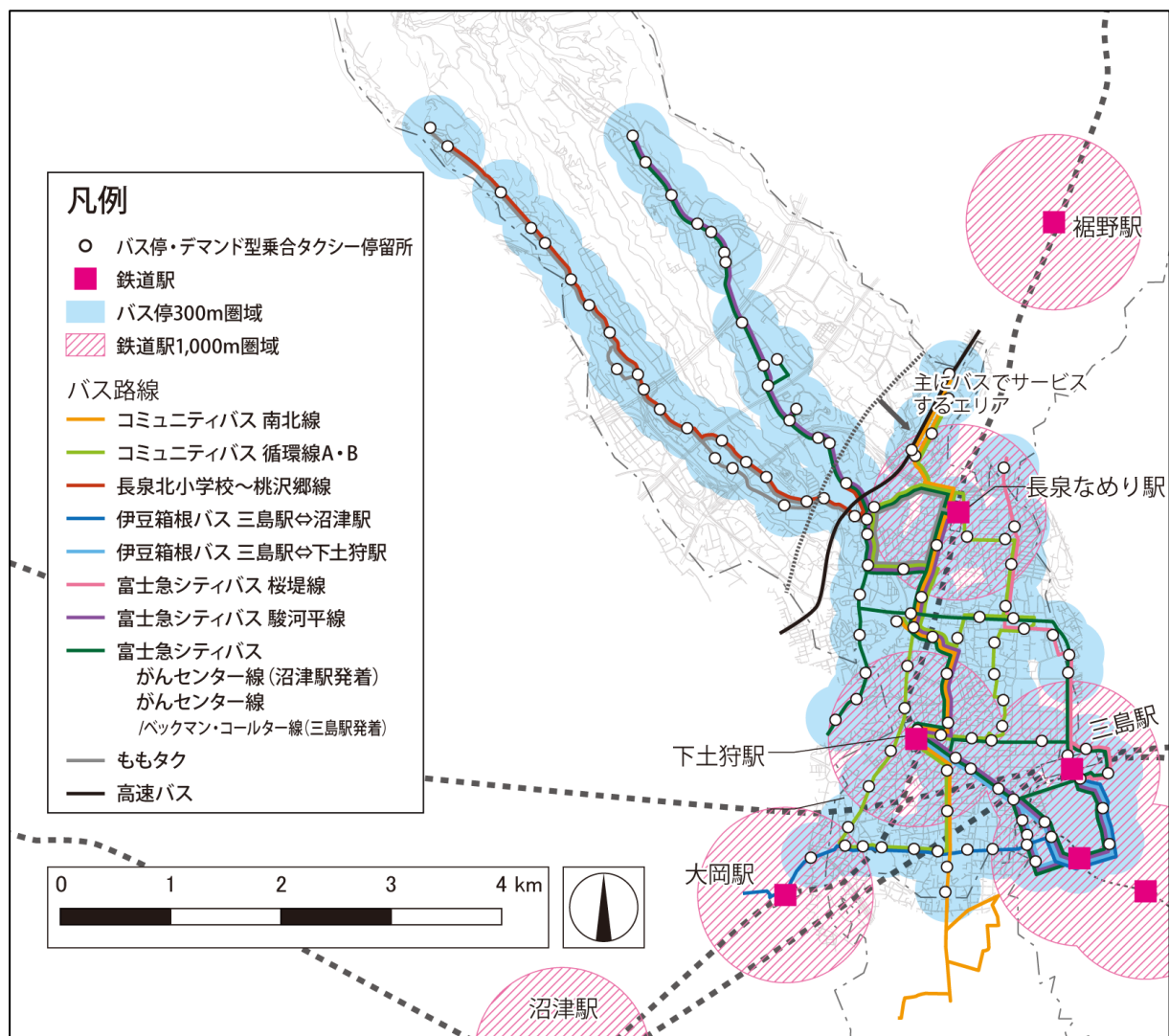
出典：長泉町 BUSMAP 路線バス各社時刻表（R5.6時点）

(4)公共交通サービス圏域

本町内の長泉なめり駅、下土狩駅と周辺駅である三島駅、三島広小路駅、三島二日町駅、大岡駅、沼津駅、裾野駅の1,000m圏域、路線バス、コミュニティバスのバス停300m圏域と、デマンド型乗合タクシー「ももタク」の駐車場から300m圏域を下図に示します。

令和5年1月のコミュニティバス「循環線A・B」の運行開始により、主にバスでサービスするエリア（58ページ参照）内の公共交通空白地は少なくなりました。今後は、公共交通の利用促進等に取り組み、公共交通を維持していくことが求められます。

<公共交通サービス圏域図>

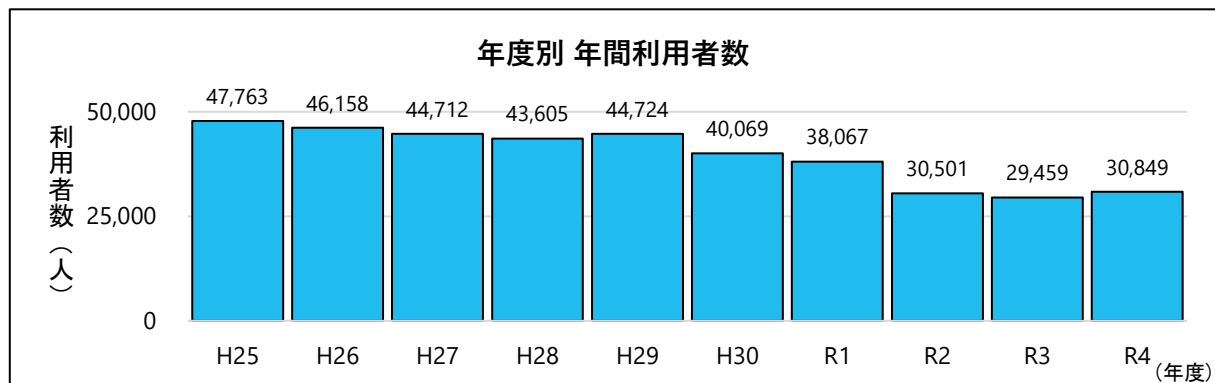


(5)コミュニティバスの利用状況

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

利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少していましたが、令和4年度は令和3年度と比べ利用者が増加しています。

「循環線A」「循環線B」は3年間の実証運行であり、利用者が定着するよう利用促進、情報提供に努めていく必要があります。



出典：町資料

(6)マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業の状況

マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業は、バスが運行されていない地域の町民や、年齢や身体的な理由でバス停までの移動が困難な高齢者等への重点的な対応として、日常的な生活の為に必要な外出支援、外出機会の増大を図ることを目的としています。

令和4年10月1日から、75歳以上の方と65歳以上かつ運転免許証返納者を対象にスタートし、令和5年4月からは妊産婦も対象としています。

令和5年4月時点で75歳以上のマイナンバーカード取得者のうち28%が登録するなど、利用登録者は増加傾向にあります。

利用登録等の状況 (R6 2.29時点)			
対象	利用登録者	内 利用者	
		内 利用者	内 延べ利用者
75歳以上の高齢者	1,679人	550人	10,287人
65歳以上の免許返納者	53人	23人	394人
計	1,732人	573人	10,681人

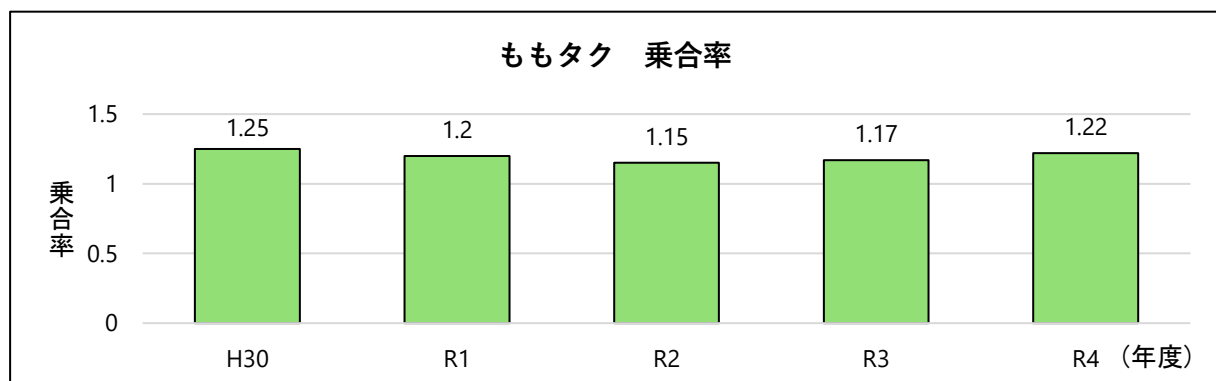
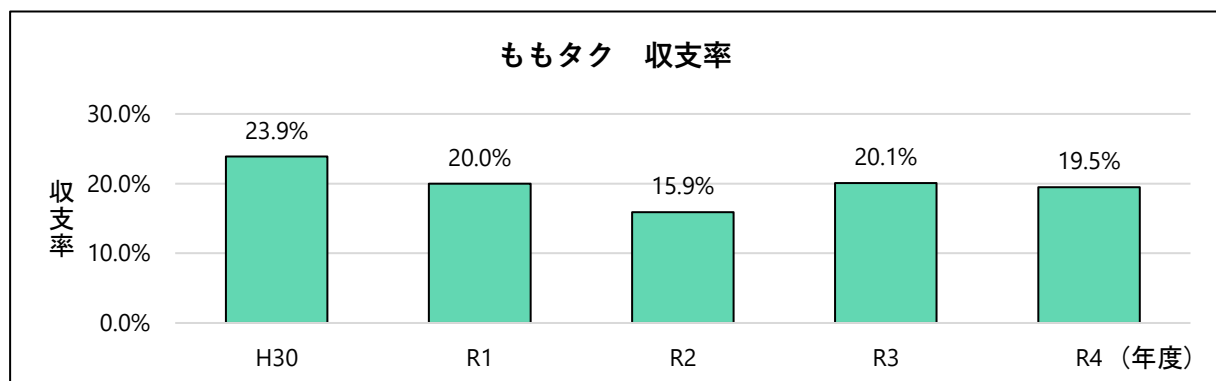
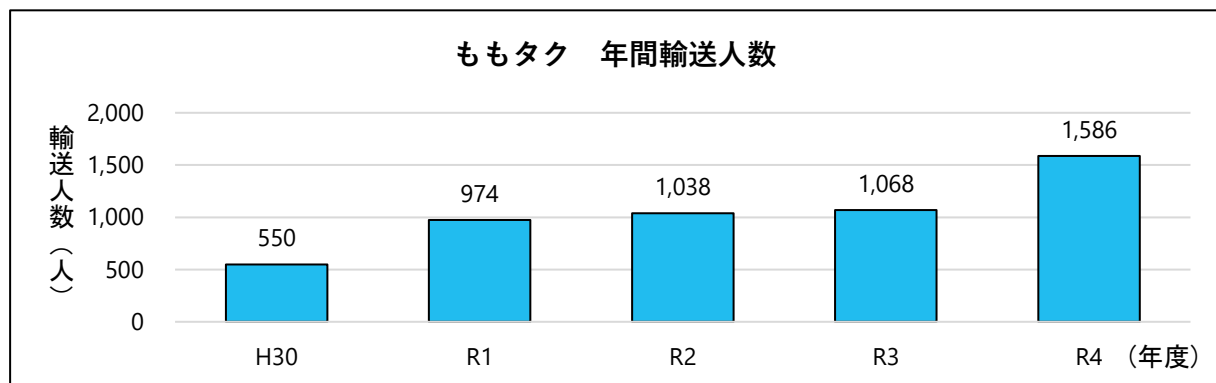
(7) デマンド型乗合タクシーの利用状況

元長窪区、上長窪区、屋代住宅区、谷津区、下長窪区 14・15・17 班の方を対象としたデマンド型乗合タクシー「ももタク」は、平成 30 年 10 月 1 日から運行開始しています。

運行開始後は、令和元年 9 月に減便と時刻改正、令和 3 年 4 月には、運賃改訂と帰りの予約締切時間を「30 分前」に短縮し、令和 5 年 1 月には、コミュニティバスの再編に合わせ時刻改正を行いました。

令和 4 年度の輸送人数は 1,586 人、乗合率は 1.22 人、収支率は 19.5%であり、輸送人数は増加しているものの、収支率や乗合率が向上しないため採算性が向上していません。

今後も利用促進、情報提供に努めていく必要があります。



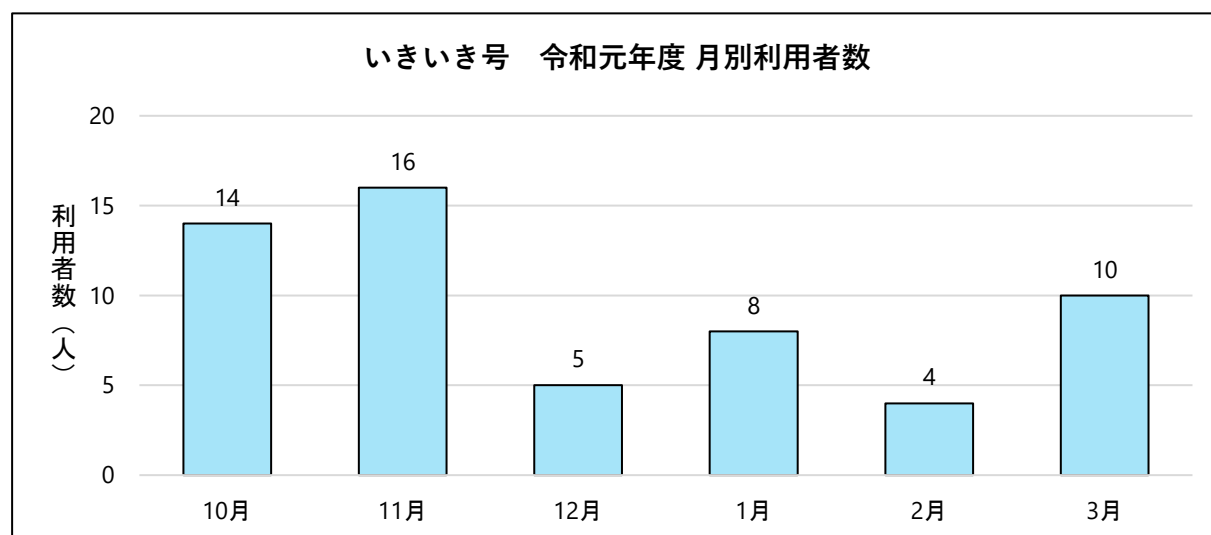
出典：町資料

(8)竹原・本宿地区のデマンド型乗合タクシーの実証運行の状況(令和4年12月実証運行終了)

竹原区、本宿区、シャルマン竹原区の75歳以上の方もしくは、65歳以上で自動車の運転手段のない方を対象としたデマンド型乗合タクシー「いきいき号」の実証運行は令和元年10月から令和4年12月まで行われました。

令和元年10月から令和2年3月までの6か月間の利用者数は合計で57人であり、行きダイヤの利用者が多く、多くの方が自宅から目的地への利用をしていることがわかります。また、特に75歳～84歳の女性の方が多く利用していることがわかります。会員登録者数は188人であり、平成27年国勢調査による竹原区、本宿区65歳以上人口2,150人とする約8.7%を占めています。

令和元年10月から令和2年3月までの実利用者は25人であり、利用回数は1回の方が多くなっています。乗合率は平均して1.16人であり、採算性が低いことがわかります。



年齢	利用者数(人)			年齢比率	男女比率	
	男	女	計		男	女
65歳～74歳	0	1	1	1.8%	0.0%	100.0%
75歳～84歳	4	35	39	68.4%	10.3%	89.7%
85歳～94歳	3	14	17	29.8%	17.6%	82.4%
95歳以上	0	0	0			
全年齢	7	50	57	100.0%	12.3%	87.7%

利用回数(回)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	計
実利用者数(人)	16	2	2	1	1	1	1	0	1	0	25

出典：町資料

(9)コミュニティサイクル

公共交通を使い目的地や自宅までの移動を考えた際に、最寄りの駅やバス停からのラストワンマイルの移動手段としてコミュニティサイクルが考えられます。

本町では平成31年3月からコミュニティサイクル「ハレノヒサイクル」が開始されています。町内に15箇所のステーションがあり、三島市、沼津市など市町をまたいだ貸出、返却ができるようになっています。

<ステーション一覧> (R6.1時点)

- ・稲荷神社西
- ・ウェルピアながいずみ
- ・(旧) 静岡銀行 駅北支店前
- ・下土狩駅
- ・下土狩駅東
- ・下土狩駅前交差点
- ・薄原広場
- ・すでに富士山超えてます 富士山長泉店
- ・竹原グラウンド
- ・長泉町役場
- ・長泉なめり駅
- ・ノジマ長泉店
- ・八幡神社前交差点
- ・ベルフォーレ入口
- ・ユーコープ桜づつみ店



下土狩駅のステーション



町内のステーションの配置

出典：HELLO CYCLING HP

(10)モビリティに関わる新技術の動き

近年、我が国を含め世界的に、モビリティ（移動しやすさ）を支える新技術の開発、導入、実証実験が進んでいます。

沼津市では、平成 30 年度、沼津駅と沼津港の拠点間のネットワーク強化に向けて、新たな交通システムの可能性を検証する社会実験を実施しました。「ゆっくり、楽しく移動する」という新しい価値観による交通手段について検証するため、EV バスの試験運行を行いました。

平成 31 年度は、静岡県が進める「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」と連携し、国内初の公道での自動運転とバス優先信号制御を組み合わせた実証実験を行いました。

本町の公共交通を考える上では、地域にあった新技術の活用を視野に入れ検討する必要があります。

①複数の公共交通機関をつなぐ技術

1)MaaS(Mobility as a Service)

フィンランドの首都ヘルシンキで始まった思想・サービスである M a a S（モビリティ・アズ・ア・サービス）は、世界に波及しつつあります。

交通を所有（自家用車の所有）から利用へ転換するものであり、アプリ等を活用した情報提供により、利用者（または住民）を最適な交通手段や経路に導き、検索・予約・決済等を一括で行うものです。

我が国においても、平成 30 年 11 月より、西日本鉄道株式会社とトヨタ自動車株式会社は、交通および店舗・イベント情報のサービサー 8 社と協力し、スマートフォン向けマルチモデルモビリティサービス「my route（マイルート）」の実証実験を福岡市で開始しています。そのほか、伊豆地域での実証実験が実施されていることや、令和 2 年度から全国各地で都市を単位とした実証実験が進められています。

さらに、地方部においても、自治体エリア内のタクシー料金を均一にするなどの実験が行われています。

<M a a S のレベル>

レベル	M a a S の内容
1	情報の統合（複数モードの交通提案、価格情報）
2	予約、決済の統合（1 トリップの検索、予約、支払）
3	サービス提供の統合（公共交通に加えてレンタカー等も統合）
4	政策の統合（データ分析による政策）

資料：国土交通政策研究所報第 69 号 2018 年夏季

②自動運転技術の進化

1)公共交通の自動運転

我が国では、「未来投資戦略 2017」（平成 29 年 6 月 閣議決定）や「官民 I T S 構想・ロードマップ 2017」（平成 29 年 5 月 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ

活用推進戦略会議決定）において、令和2年までに、高速道路の高度な自動運転（レベル3以上）の市場化や限定地域における無人自動運転移動サービス（レベル4）の実現を目指しています。

また、令和7年を目途に、高速道路における完全自動運転（レベル4）の市場化等が政府全体の目標として示されています。

＜自動運転化レベル（自動運転に係る制度整備大綱）＞

レベル	名称	定義概要	安全運転に係る 監視、対応主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
0	運転自動化なし	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者
1	運転支援	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
2	部分運転自動化	システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
自動運転システムが（作動時は）全ての運転タスクを実行			
3	条件付運転自動化	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム （作動継続が困難な場合は運転者）
4	高度運転自動化	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム
5	完全運転自動化	システムが全ての動的運転及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム

レベル3以上の高度な自動運転を実現するためには、車両の安全基準や交通ルール等の多岐にわたる道路交通関連法規について見直しが必要であり、「自動運転に係る制度整備大綱」（平成30年4月 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定）において、令和2年以降令和7年頃の導入初期段階を想定した道路交通関連の法制度の見直しに関する政府全体の方向性がとりまとめられました。この時期に対応するのは、レベル3または4の自動運転を想定しています。

このようなことから、試行や実装を進めていくうえで、わが国では、自動運転化技術の開発とともに、法制度の整備が課題となっていることがわかります。

③地域にあったモビリティを支える新技術

MaaSや自動運転の他に、地域に合った新技術を開発、導入、実証実験する事例が増えています。

1) グリーンスローモビリティ

電動で時速 20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上のモビリティをグリーンスローモビリティと言います。国土交通省では、この「環境・経済・社会の統合的向上」の考え方に基づき、高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められる「グリーンスローモビリティ」の推進を行っています。既に、群馬県桐生市、石川県輪島市、東京都豊島区の池袋地区、大分県の湯布院町等では、環境負荷の小さいEVの車両で低速での運行を行っています。



2) シェアリングモビリティ

カーシェアリングやコミュニティサイクルの総称です。車や自転車を保持せず、シェアすることにより、公共交通手段を補完するとともに、環境負荷を軽減する等の効果があります。



3) パーソナルモビリティ

1人乗りのコンパクトな移動支援機器です。代表的なものとして、セグウェイが挙げられます。歩行者と既存の乗り物(自転車・原付・自動二輪車・乗用車など)の間を補完する目的で開発された個人向けの移動ツールであり、人が移動する際の1人当たりのエネルギー消費を抑制するという意図のもと、従来の自動車とは一線を画した移動体として提案されています。既に、東京都千代田区の大丸有地区では、路上に貸出スポットを設置したパーソナルモビリティのカーシェアリングの社会実験が行われています。また、駐車場を活用したカーシェアリングでは本格運用がされています。



4) オンデマンドモビリティ

トヨタ自動車とソフトバンクの共同出資会社であるMONETは自動運転社会の実現を見据え、次世代のオンデマンドモビリティサービスの提供に向けて全国の17自治体と連携を開始することを発表しています。

三菱地所と連携して、平成30年2月26日から、東京・丸の内エリアに勤務する人を、スマートフォンのアプリで



ーションで選択した場所から勤務地付近まで送迎するサービス「オンデマンド通勤シャトル」の実証実験を実施しました。

5)米Via(ヴィア)社のライドシェアシステム ヒルズ・ヴィアの実証実験

東京都港区の六本木ヒルズで森ビルが実施した実証実験は、森ビル社員を対象に、スマホから予約すると、専用車両が来て、予約者の相乗りで移動することができるデマンド型乗合タクシーの進化形です。

実際にバス停を設置するのではなく、スマホ上に表示されるバーチャルバス停で、乗降位置を規定しています。

実験概要

- 名称：HillsVia（ヒルズ・ヴィア）
- 主催：森ビル株式会社
- 協力：Via 社、メルセデス・ベンツ日本株式会社
- 期間：平成30年8月1日～令和元年7月31日
- 場所：虎ノ門ヒルズ、六本木ヒルズ他
- 運行時間：平日 8:00～19:30
- 対象：森ビル社員約1,300名他
- 車両台数：4台～



6)多目的自動車

トヨタ自動車株式会社は、平成30年1月に米国ネバダ州ラスベガスで開催した2018 International CESで移動・物流・物販など多目的利用目的のモビリティサービス（Maas）専用次世代電気自動車（EV）、“e-Palette Concept”を出展しました。例えば将来は、複数のサービス事業者による1台の車両の相互利用も可能とします。つまり乗り込む人やモノ、時間によって役割が変わることが想定されます。また複数のサイズバリエーションをもつ車両による効率的かつ一貫した輸送システムといったサービスの最適化も目指すとのこと。また、サービス事業者のニーズに対応した内装を設定することで、例えば移動中に飲食や体験サービスを提供し、より有意義な移動時間へ変化させるなど、e-Palette Conceptが新たなビジネスモデルの創出に貢献することも想定しています。



7)次世代自動車(水素燃料電池バス等)

環境面の性能が高い水素燃料電池バス（F Cバス）が実用化されています。既に、東京都営バスでは、このF Cバスを活用して路線運行がされています。



5. バス交通の成立エリア

(1) 分析の概要

町では、コミュニティバスとデマンド型乗合タクシーを運行していますが、コミュニティバスの運行を考える際に、利用状況が重要な視点となります。コミュニティバスの一定の利用が見込まれるルートやエリアでコミュニティバスを運行し、公共交通の需要が少ないルートやエリアはデマンド型乗合タクシーを運行するなどのすみわけが考えられます。

そこで、町が運行しているコミュニティバスの利用状況と人口密度、施設の立地から、バス事業の一定の利用があるエリアを分析します。

(2) 分析方法

① 仮定条件

今回のバス交通の成立エリアを求めるために、以下の条件を設定しました。

- ・ バスの運行経路片道 5 k m のバス路線
- ・ バス停の間隔は 500 m に 1 つ（起終点（駅など）を除くと 10 のバス停）
- ・ 1 日 6 往復
- ・ 運賃は 1 回 200 円

② 人口当たりの利用率

コミュニティバスのバス利用率は、バス停圏域人口（平成 27 年国勢調査結果：2 分の 1 地域メッシュ：概ね 500 m 四方）と、1 日の利用者数（平成 29 年度「長泉・清水循環バス」OD 調査）の関係から、利用率を整理すると、町で運行しているコミュニティバスの 1 日の利用率はバス停圏域人口の 0.56% となります。

①バス停圏域人口（人）	12,959
②利用者数（人/日）	72
③利用率②/①（%）	0.56%

③ 運行経費の試算

静岡県では、1 k m 当たりの運行経費が 374.83 円となっています。仮定条件より、片道 5 k m、運行回数 6 回より、日当たりの運行経費は約 22,490 円となります。

また、仮定条件 1 回 200 円とすると、日当たり運行経費をまかなうためには、日当たり 113 人（小数繰り上げ）の利用が必要となります。

①片道距離	②往復距離 (①×2)	③運行回数	④1 日運行 距離 (②×③)	⑤運送原価	⑥1 日運行 経費 (④×⑤)
5 k m	10 k m	6 回	60 k m	374.83 円/k m	22,490 円

④事業採算性を確保するための人口密度

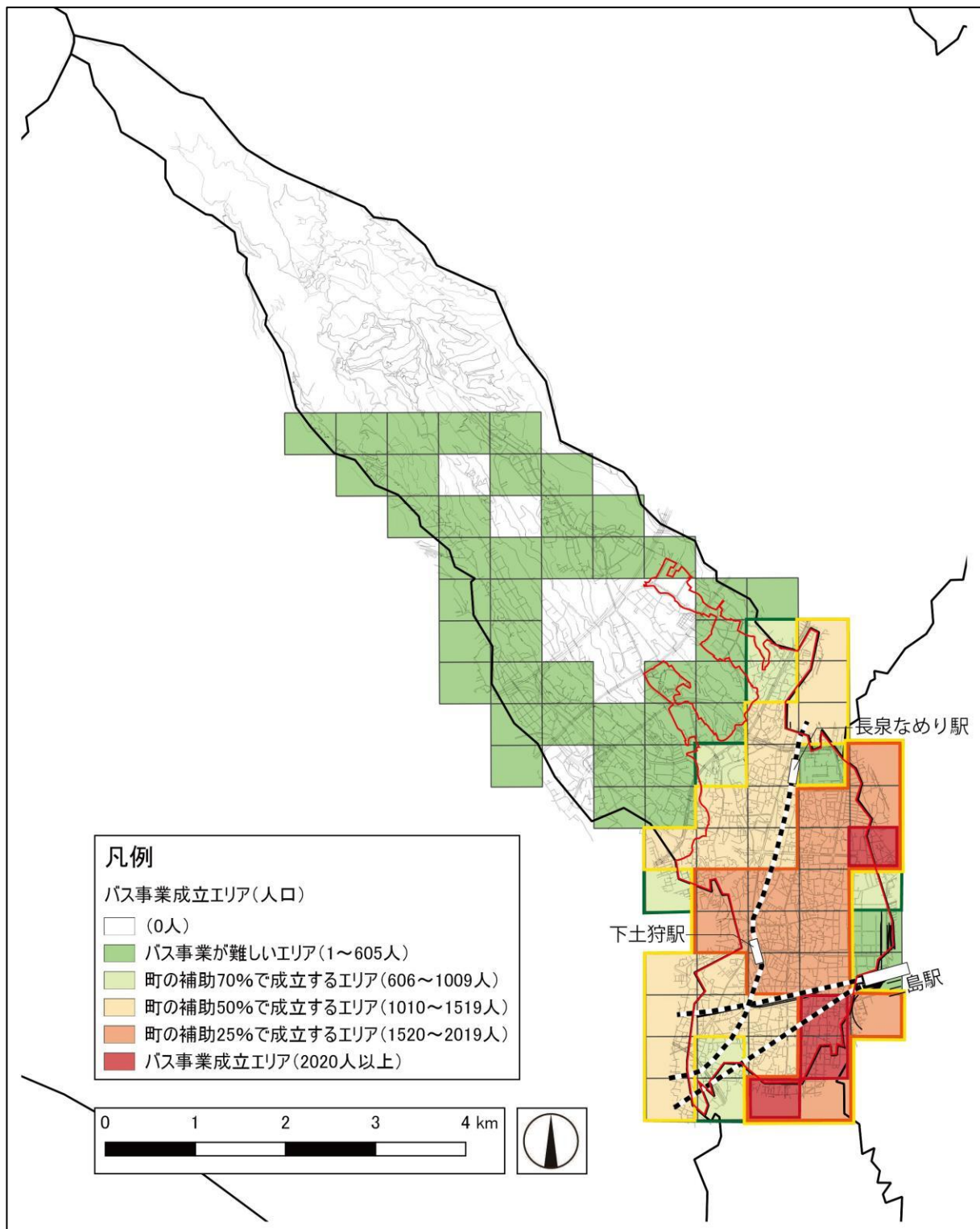
人口当たりの利用率 0.56%で逆算すると、20,179 人（小数繰り上げ）の背後人口が必要になります。バス停 10 箇所×バス停圏域（2 分の 1 地域メッシュ：約 25 ヘクタール）の面積に 20,179 人の人口があることを考えると 2 分の 1 地域メッシュ 1 つ当たりの人口は 2,018 人となります。

⑤バス事業が成立するエリア

先に示した 2 分の 1 地域メッシュ 1 つ当たりの人口が 2,018 人以上のエリアについては、町の補助がなくても事業が成立するエリアとなります。現在、コミュニティバスへの町からの補助は運行経費の約 73%となっており、今回は町からの補助率が運行経費の 70%までをバス事業が成立するエリアとします。

⑥分析結果

町からのバス事業者への運行経費にかかる補助率を70%と仮定した場合、下図の黄緑色から赤色にかけて（緑の線内）の範囲でバス事業が成立します。市街地が形成されている南部のエリアでバス事業が成立しやすいことがわかります。



6. 町民の意向

(1) アンケートの実施概要

町民の移動特性と公共交通に関するニーズを把握するために、長泉町公共交通に関する町民アンケートを実施しました。

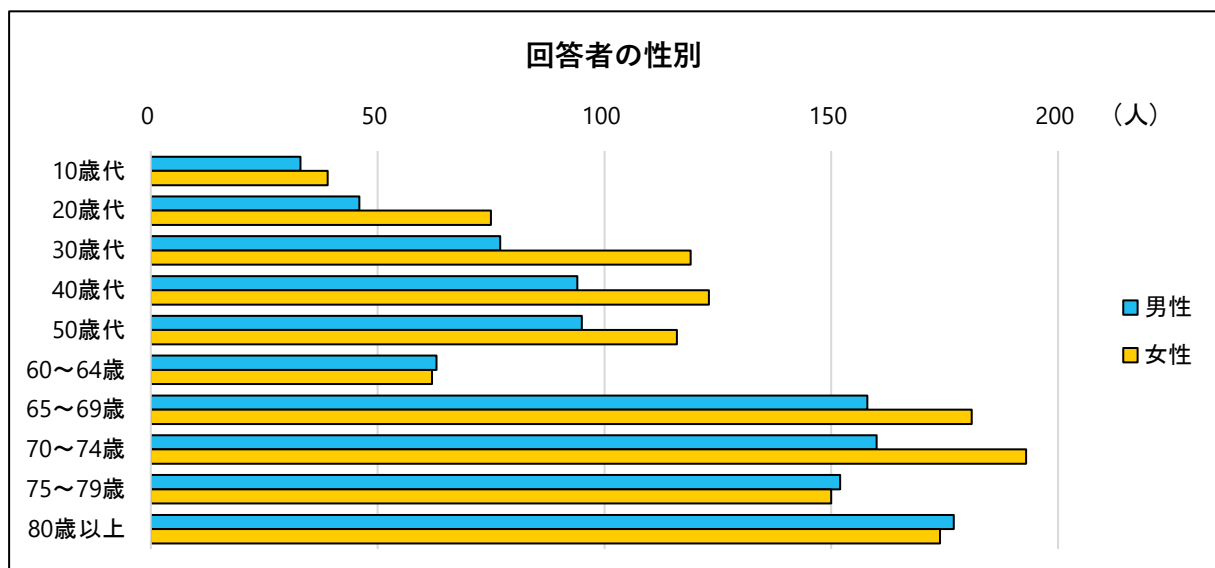
長泉町公共交通に関する町民アンケートは、竹原・本宿区にお住まいの方 2,000 人と、竹原・本宿区以外にお住まいの方 2,000 人に郵送配布・郵送回収にて実施しました。抽出の際、高齢者の要望を詳細に把握するため、竹原・本宿区にお住まいの方向けアンケートは、15 歳以上 65 歳未満は 10 歳刻みで各区 100 人ずつ（両区合わせて 200 人）、65 歳以上は両区合わせて 1,000 人としました。竹原区在住の 65 歳以上男性は 250 人以下だったため、本宿区で補充し人数を合わせました。竹原・本宿区以外にお住まいの方向けアンケートは、15 歳以上 65 歳未満は 10 歳刻みで 200 人ずつ、65 歳以上は 1,000 人としました。竹原・本宿区で約 56%、竹原・本宿区以外で約 62%の回答率でした。

	竹原・本宿区	竹原・本宿区以外
配布日	平成 30 年 11 月 29 日（木）発送	
配布数	2,000 通	2,000 通
回収数 平成 30 年 12 月 25 日役場到着分	1,111 通	1,230 通
回収率	55.6%	61.5%

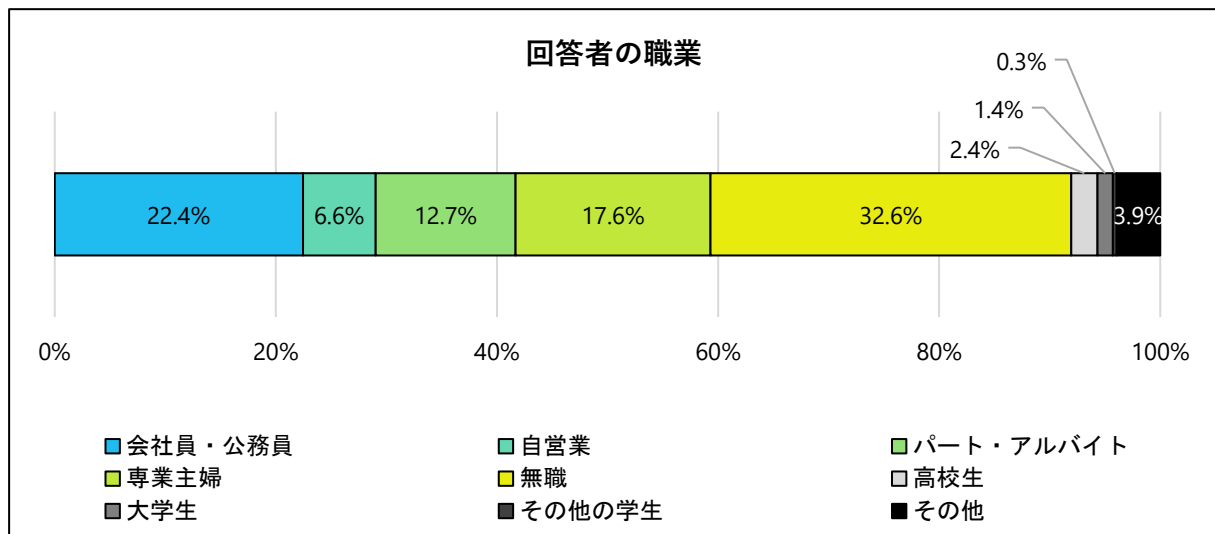
以下、総数についてのアンケート結果を示します。

(2) 回答者の属性

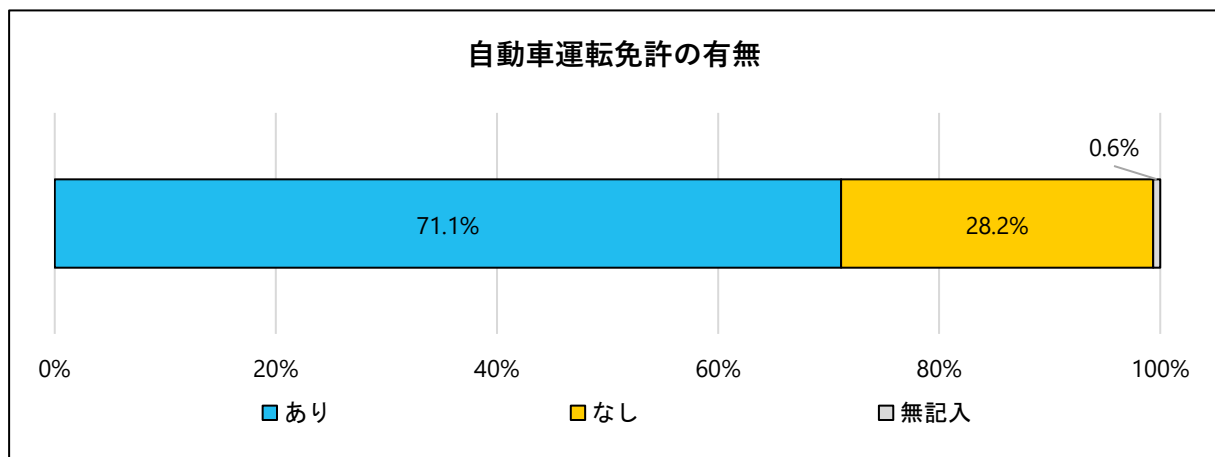
アンケートの回答者の年代と性別は、65 歳以上への配布数が多いことから回答数も多くなっています。また、30 歳代～50 歳代の女性も多くなっています。



職業については、無職、会社員・公務員、専業主婦が多くなっています。

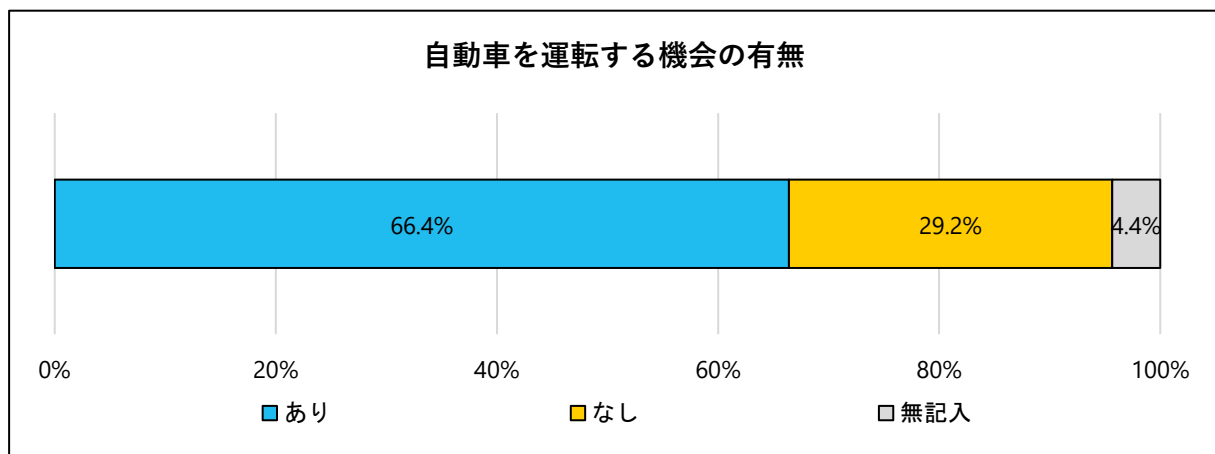


自動車運転免許の有無を尋ねた設問において、運転免許を持っていない、返納した方が約30%います。この人たちが公共交通を必要としている町民であると考えられます。



※運転免許なしには、免許返納も含まれます。

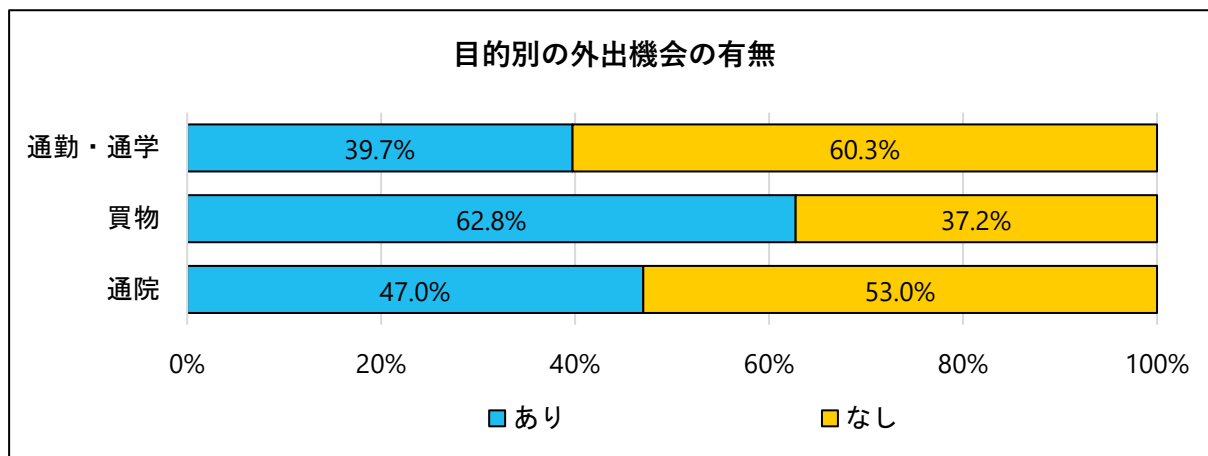
ご自身で自動車を運転して外出することがあるかを尋ねた設問において、外出する機会がないと回答した方が約30%います。運転免許の有無とほぼ同じ結果となっています。



(3)移動の特性

①移動の目的

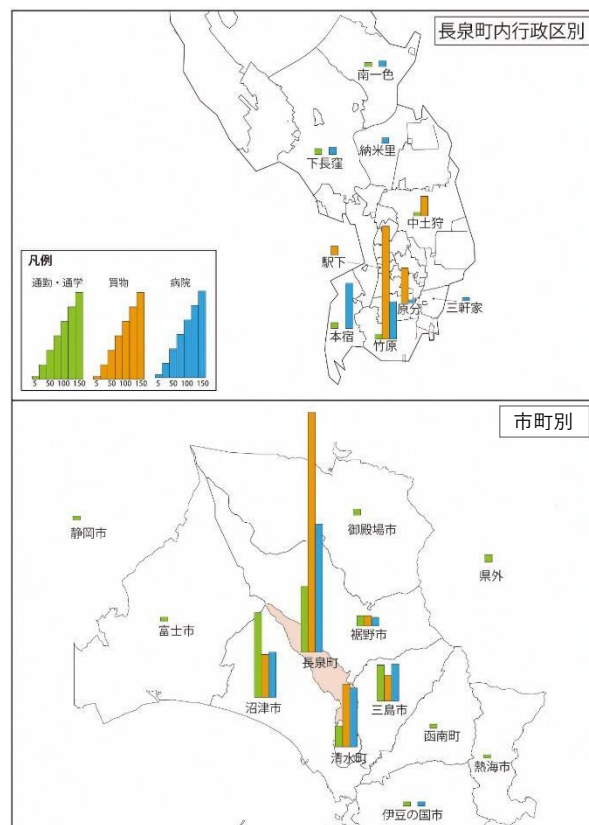
公共交通を使った日常的な移動の目的となる通勤・通学、買物、通院の3つについて外出機会の有無については、買物が最も多く約60%の方が買物で日常的に外出することがわかります。



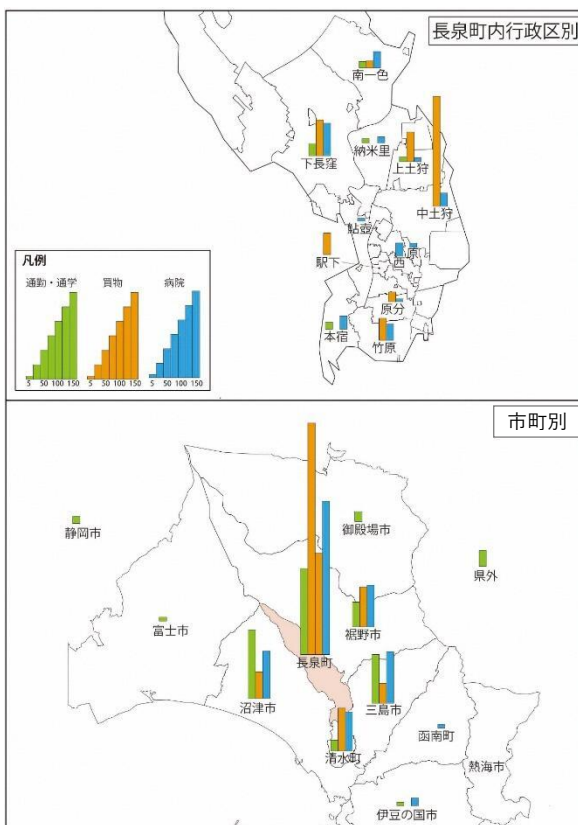
②移動区間

通勤・通学では、竹原・本宿区では沼津市が最も多く、竹原・本宿区以外は町内が最も多くなっています。買物では、どちらも町内が最も多くなっています。通院も、町内が最も多くなっています。町内での移動性の確保とともに、隣接市町への移動性の確保も必要となります。

○竹原・本宿区

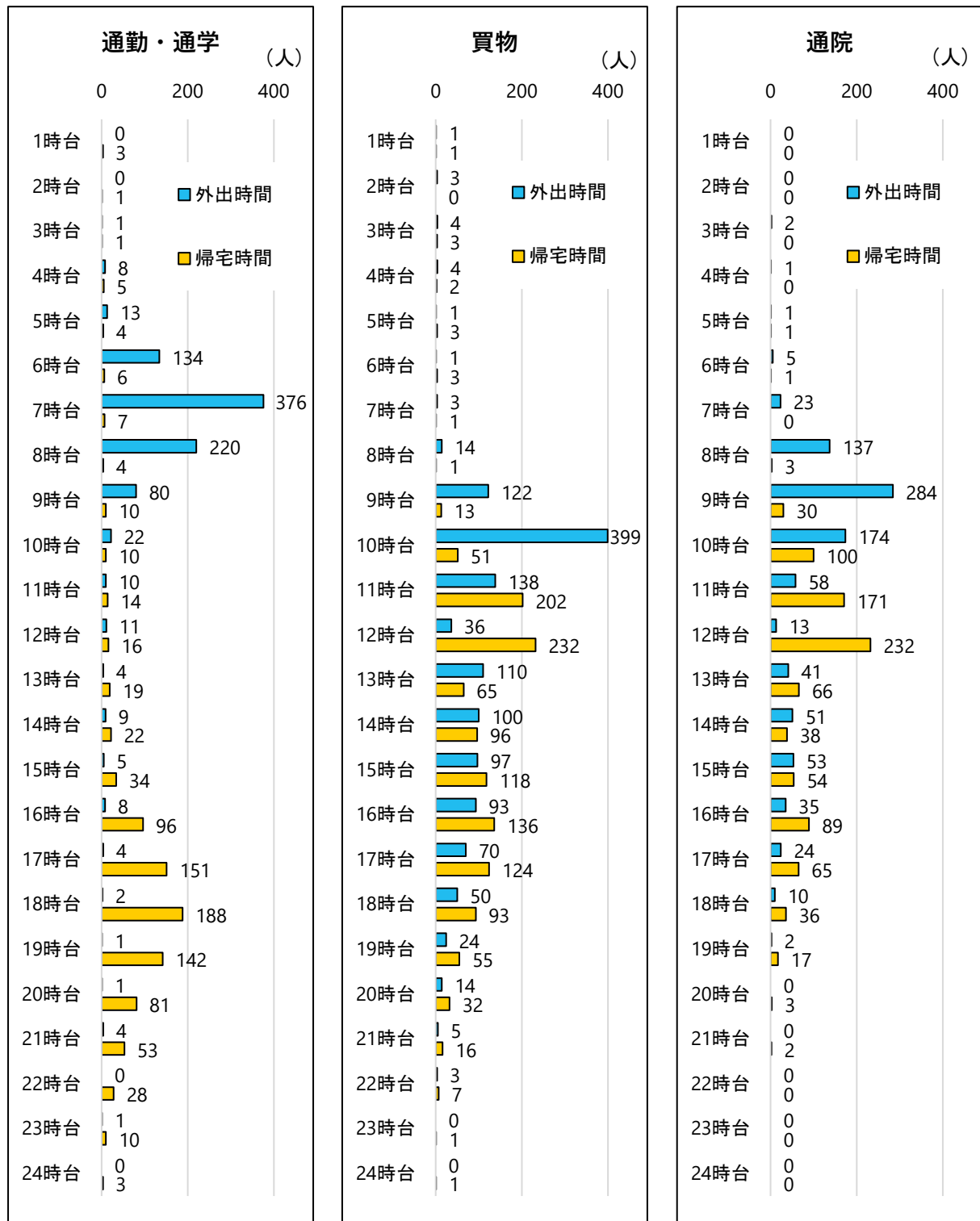


○竹原・本宿区以外



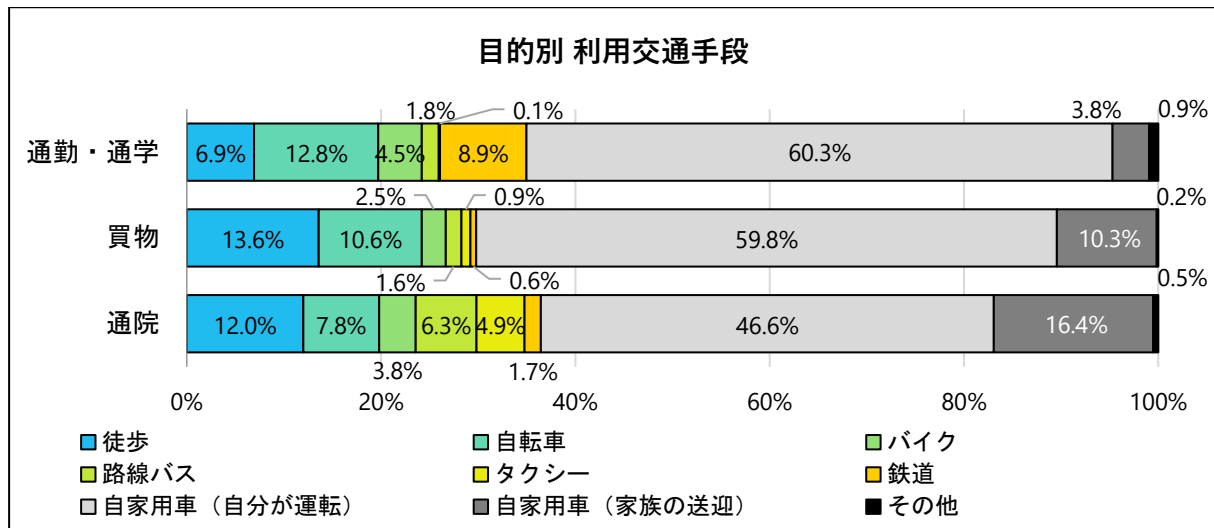
③時間帯

通勤・通学では、外出時間のピークは7時台、帰宅時間のピークは18時台です。買物では、外出時間のピークは10時台、帰宅時間のピークは12時台です。通院では、外出時間のピークは9時台、帰宅時間のピークは12時台です。外出時間については7～10時、帰宅時間については12時台と18時台に需要が多いことがわかります。



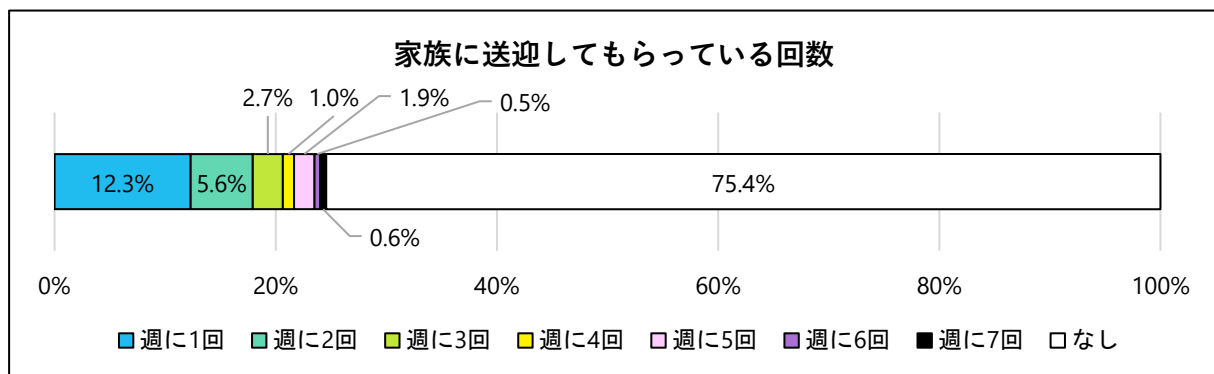
④利用交通手段

どのような移動手段を使うか尋ねた設問について、通院については路線バスの比率が他の目的と比較して高くなっています。また、通勤・通学については鉄道の比率が他の目的と比較して高くなっています。

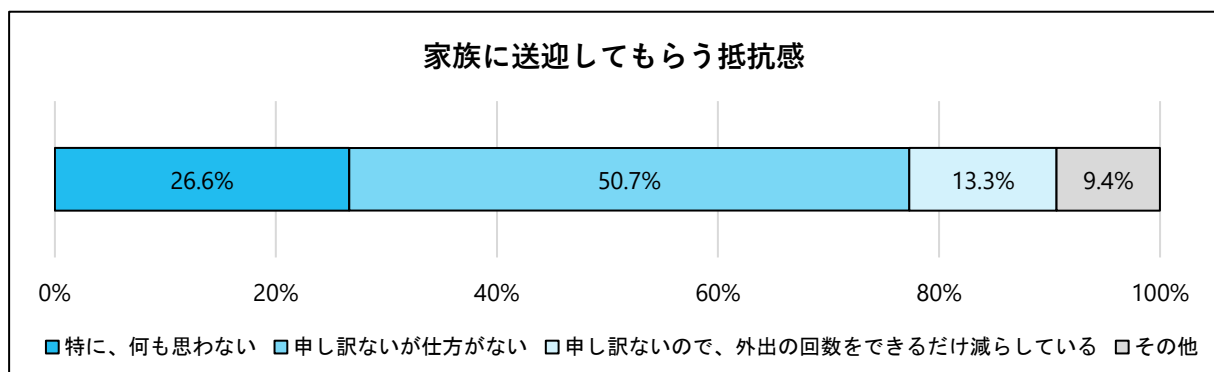


⑤送迎の状況

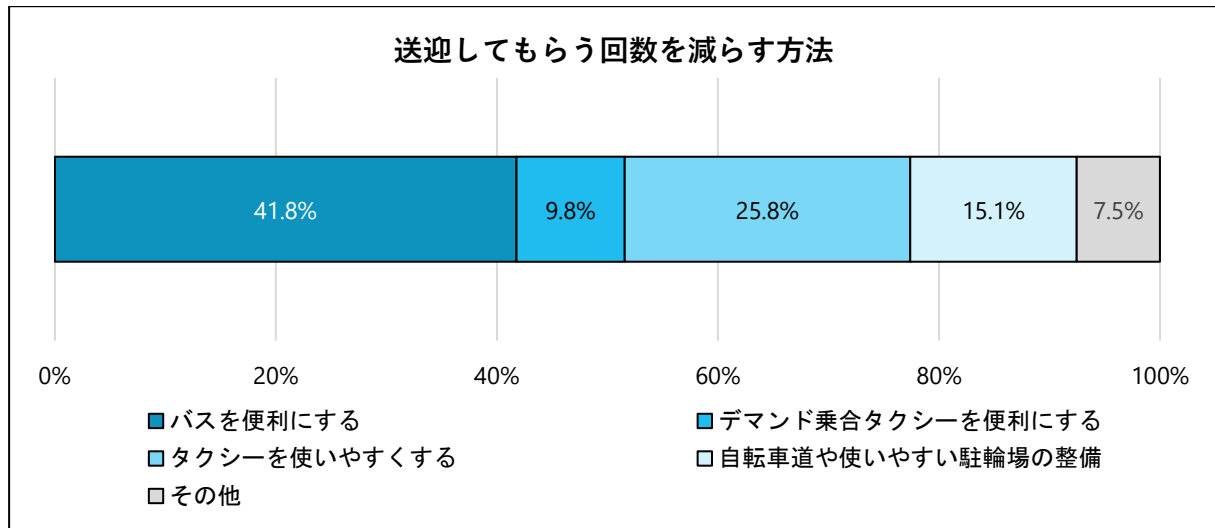
家族に週に何回くらい送迎してもらっているか尋ねた設問について、家族に週1回以上送迎してもらっている方が20%以上いることがわかります。また、送迎に関して申し訳ないと思っている方が60%以上おり、公共交通へ転換を促すことが必要と考えられます。



※なしは無記入、0回の方を集計



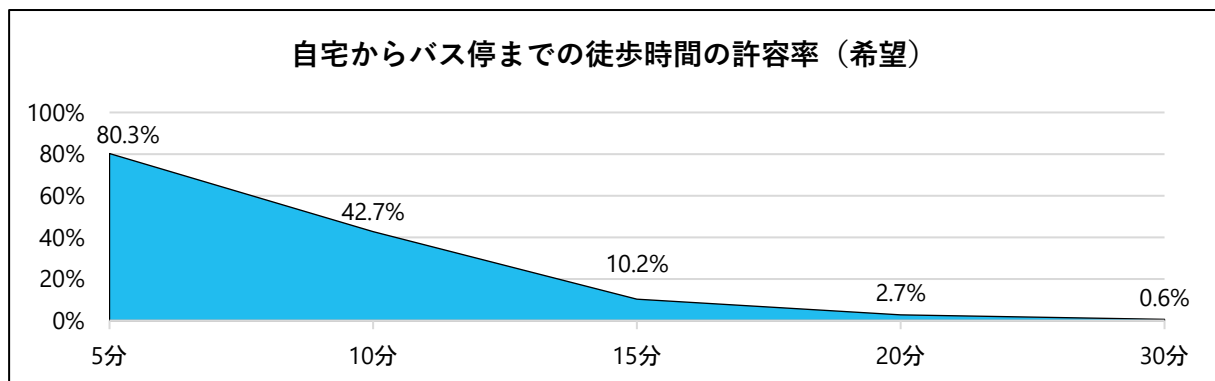
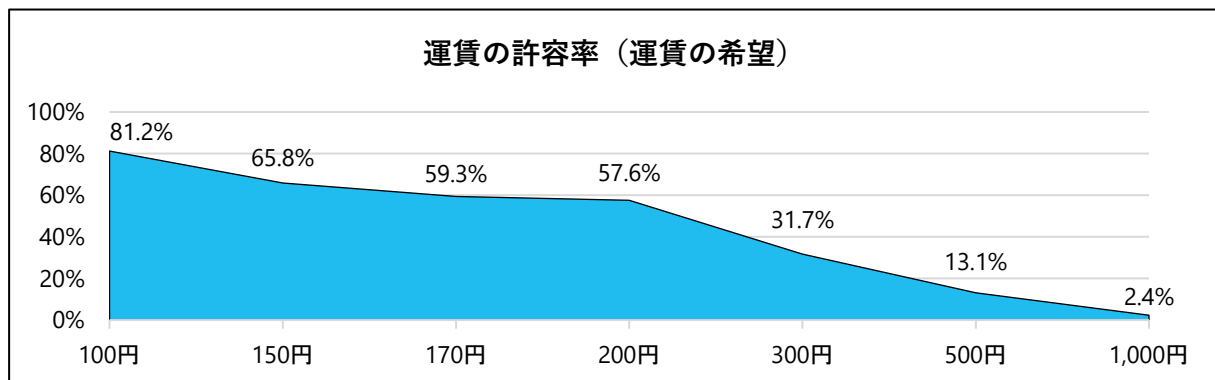
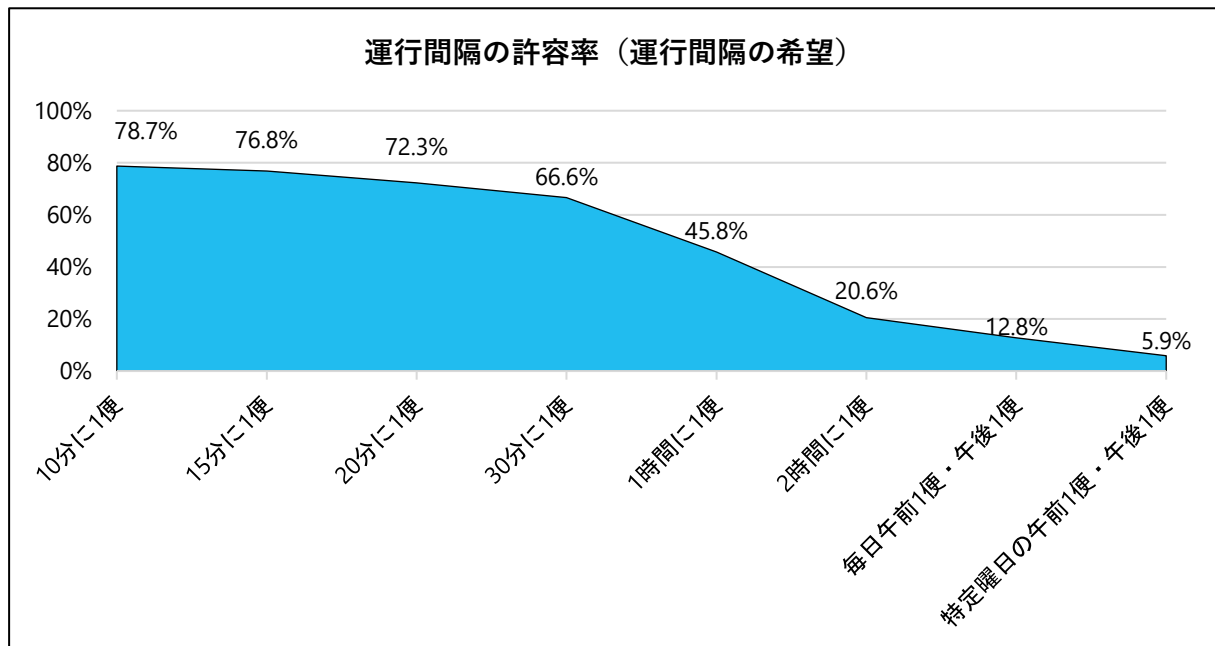
家族に送迎してもらう回数を減らすためには、バスを便利にすると回答した方が約40%いることがわかります。バスを便利にすることにより、約40%の方が家族の送迎からバス利用に切り替えることが可能になります。

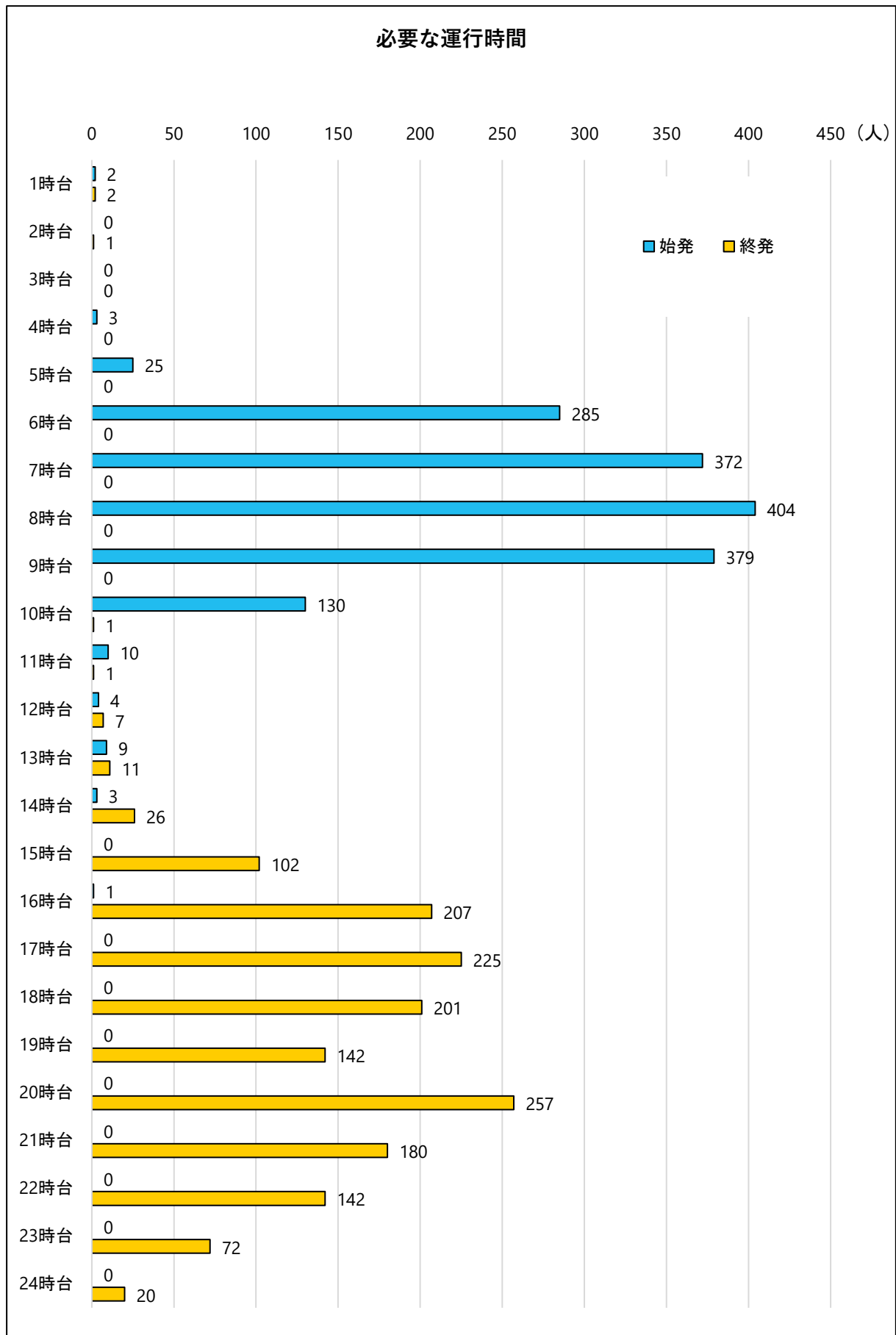


(4)公共交通に関するニーズ

①公共交通を利用する条件

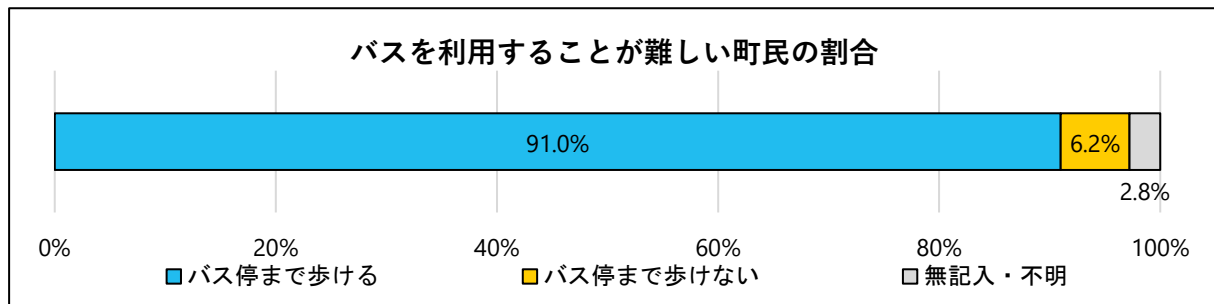
運行間隔について 20 分に 1 便であれば、70%以上の方が利用すると回答しています。運賃については、150 円以下であれば、60%以上の方が利用すると回答しています。自宅からバス停までの徒歩時間については、5 分以下であれば、80%以上の方が利用すると答えています。利用する際に必要な時間帯として、始発 8 時台、終発 20 時台が最も多くなっています。





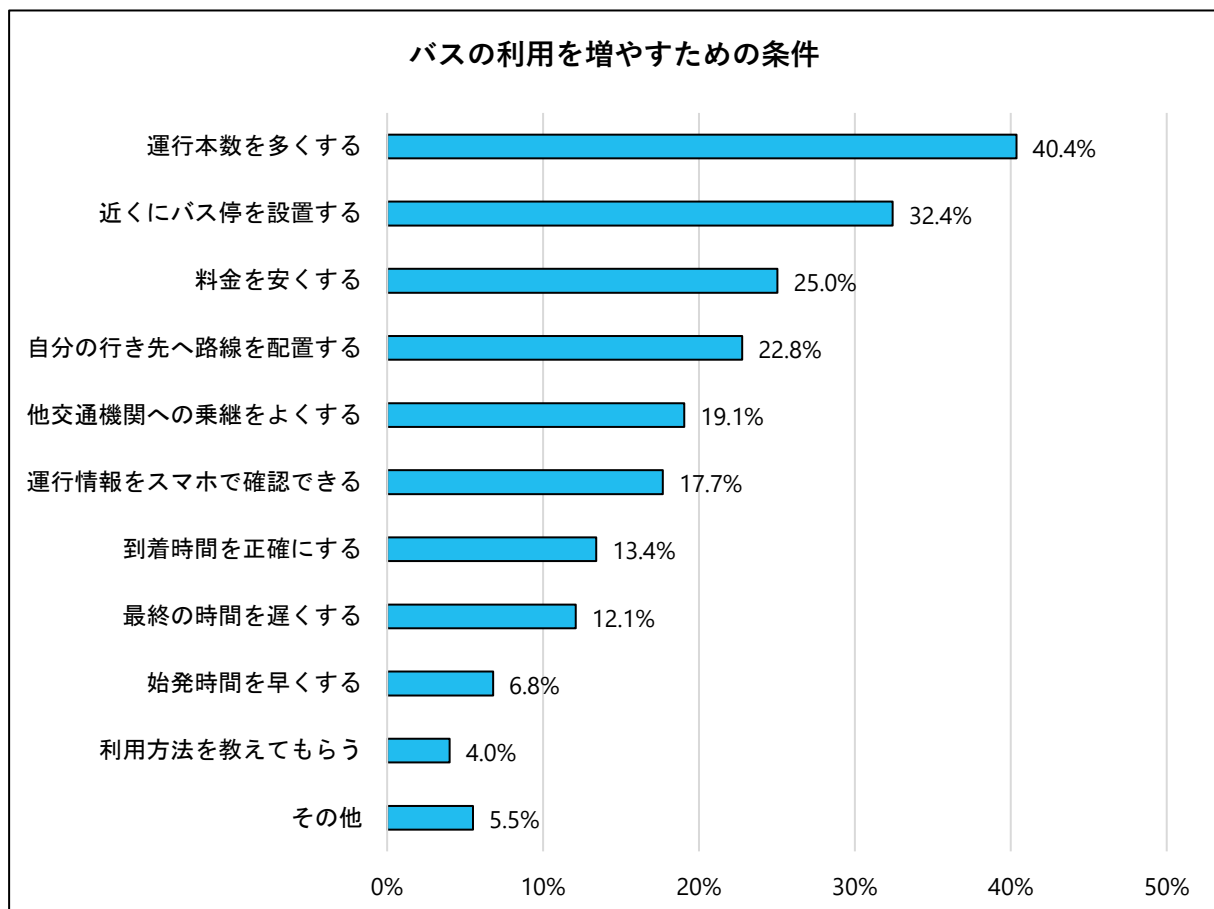
②バスを利用することが難しい町民の割合

自宅の近くにバス停がある場合（300m以内）を想定した場合、身体的な理由でバス停まで歩いて移動できない方が約6%いることがわかります。この人たちが、公共交通の中でも、デマンド型乗合タクシーなど自宅までの迎えを必要としていることがわかります。



③バスの利用を増やすための条件

バスの利用を増やすための条件として、運行本数、バス停の位置、料金、路線、乗り継ぎなどの運行のサービス水準にかかわる条件が上位に挙げられています。加えて、運行情報をスマホで見られるようにすることや、利用方法がわからないので教えてもらおうといった情報提供に関する条件も挙げられています。



※複数回答可

(5) 町民ニーズのまとめ

① 回答者属性

回答者は、高齢者に比重を置いたため、65 歳以上が多い結果となりました。また、自動車を運転して出かける機会がない方が約 30%おり、公共交通を必要としている方がいることがわかります。

② 移動の特性

年齢に関係なく外出が必要となる買物の移動需要が最も多いことがわかります。外出先については、町内だけでなく隣接市町への移動も多くなっていることがわかります。時間については、通勤・通学、買物、通院でそれぞれ外出、帰宅時間のピークが異なることがわかります。それぞれの用途に合わせた時刻表や移動経路を検討する必要があります。

また、現在は自家用車で外出することが多く、家族の送迎も週 1 回以上の方が 20%以上おり、今後高齢化が進んでいく中で公共交通が使いやすくなることで需要が増えることが予測されます。

③ 公共交通へのニーズ

バス運行へのニーズとして、運行頻度 30 分に 1 便、運賃 150 円以下、自宅からバス停までの徒歩時間 5 分以下、運行時間帯 8 時～21 時であれば 60%以上の方が公共交通を利用すると回答していることがわかります。町民ニーズと現在のバス運行サービスの水準をすり合わせていく必要があります。

その他に、運行情報をスマホで見られるようにする、利用方法がわからないため教えてもらうなど、運行サービスに関する情報を提供することで利用促進を図る必要があります。

また、バスを利用することが難しい町民が約 6%いることがわかります。そのため、バス以外の公共交通サービスが必要になると考えられます。

7. 関係機関の意向 (新型コロナウイルス感染症流行前の調査)

(1)ヒアリング概要

事業者が運行する地域公共交通の利用状況や、利用者からの要望、事業を行う上での課題、地域公共交通に関する意見を把握し、長泉町地域公共交通計画の策定に活用するためにヒアリング調査を実施しました。

ヒアリング調査は、令和2年2月4日または2月13日に、各事業者1時間～1時間半程度、対面方式で実施しました。

(2)ヒアリングの対象

町内を営業範囲とする以下の交通事業者としました。

- ・ 富士急シティバス
- ・ 伊豆箱根バス
- ・ (株) 東海バス (ヒアリング時社名：(株) 東海バスオレンジシャトル)
- ・ 静岡県タクシー協会沼津・三島支部
- ・ 認定 NPO 法人mam (福祉有償運送事業者)

(2)ヒアリングの結果まとめ

①利用者の特性

バス、タクシーともに、高齢者の利用が多く、特に高齢女性の利用が多くなっています。また、路線によっては、観光客や特定企業の利用が多くなっています。

②近年の利用者数の推移

バス利用者は、全ての事業者で生活路線について、横ばいから微減となっています。タクシー、福祉運送についても、利用者は減少しています。

③経営状況

バス事業者は3社ともに、路線バスの事業収支は厳しいとのこと。一方で、高速バスや貸切バスは好調であるとのこと。福祉運送事業者も同様に福祉有償運送の事業収支は厳しく、その他の事業により補填しているとのこと。タクシー業界は全体的な利用者の減少、乗務員の高齢化や不足が経営を維持していく中で課題となっていることが推察されます。

④運転士の募集・確保状況

バス事業者では、運転士の確保は難しい状況であり、養成プログラムを行っていても募集への反応は鈍くなっています。

⑤ バスロケーションシステムや HP、アプリでの乗り換え案内情報の現状、課題

バスロケーションシステムについては、バス事業者 3 社によって対応にばらつきがあり、全線導入済み、一部路線のみ導入、未導入になっています。時刻や乗り換え検索のできるアプリ運営会社に対して時刻表の提供は 3 社すべてで行われています。タクシー事業者については、配車アプリに登録しているが、利用者側からはタクシー会社を指名できないなどの課題もでています。

⑥ 行先表示、路線図、時刻表の改善

バス事業者 3 社ともに改善に向けて表示の工夫を行っているとは回答しました。具体的には、路線バスに系統番号を付けるなどの工夫や、沿線住民に改善のためのヒアリングを行っている事業者もありました。

⑦ キャッシュレス決済への対応

交通系 IC カードへの対応は、バス事業者ごとに対応への差があるものの、導入に向けて動いていることがわかりますが、導入する際の設備投資費用が課題となっています。また、窓口での決済の際には、一部クレジットカード決済を導入している事業者もあります。タクシー事業者では、キャッシュレス決済への対応が進んでいますが各社バラバラの対応となっています。

⑧ マイナンバーカードへの対応見込み

バス事業者 3 社ともに、交通系 IC との紐づけなど、初期費用や新たな導入費用が抑えられる場合は協力できるとしています。タクシー事業者についても、できる限り協力していきたいとしています。

(このページは空白です)

長泉町地域公共交通計画 事業者ヒアリングの整理

ヒアリング項目		会社・団体／担当者名、ヒアリング日時				
		富士急シティバス株式会社／本社営業所 川井所長・営業部 渡辺部長・管理部 根上主任	伊豆箱根バス株式会社 ／営業部乗合課 岩崎課長	株式会社東海バスオレンジシャトル（当時） /清水取締役社長・古屋副支配人	商業組合静岡県タクシー協会沼津三島支部 ／鈴木支部長	認定NPO法人mam ／管理者 川端様
		令和 2 年 2 月13日15:30～16:30	令和 2 年 2 月 4 日 9 :30～10:45	令和 2 年 2 月13日10:00～11:00	令和 2 年 2 月 4 日13:30～14:30	令和 2 年 2 月13日13:30～14:00
事業者が運行する公共交通機関の利用状況の傾向や課題、経営状況	利用者の特性	・全体的には高齢者の利用や特定企業の利用に偏っている。 ・長泉町内は、がんセンターへの通院客が多く、桜堤線は若年層が多い場合がある。	・一般生活路線の乗り込み調査の結果では、大人4.5割、学生1.5割、その他（主に高齢者）4割の比率となっている。 ・男女比は4：6で女性が多く、高齢女性が一番多い。	・生活路線の利用者は、高齢者が多く性別は女性が多い ・観光路線（沼津港線、箱根線）は若い人も利用している	・高齢者が多く、自宅からスーパーや病院等への利用が多い。	・認定NPO法人mamでは、放課後デイサービス（障がいを持つ児童）を専門に手掛けている。 ・移動支援は単なる外出のみではなく、自立支援の一環として取り組んでいる。 ・行先は、利用者の要望を反映し、プールや公園、ショッピングモール等が多い。
	近年の利用者数の推移	・路線バスの利用客数は、横ばいまたは年2～3%減少している。 ・高速バスは、コロナウイルスの影響もあり利用者が減少している。	・長泉町内の利用状況は把握していない。 ・全社的には生活路線の利用は減少しており、主に箱根地区の外国人観光客の利用が増加しており、利用客数を維持できている。	・全社的な利用者数は横ばいから微減の傾向にある。 ・高速バスの利用者は、予約制導入後、高齢の利用者が減少傾向にあり、若年層が増加傾向にある。	・業界全体としては、利用者も乗務員も減少している。	・障害者総合支援法の施行後は、放課後デイサービスができ、外出支援が減少したため全体件数や長泉町内の件数も少なくなった。
	経営状況	・路線バスの赤字を高速バスと貸切バスで埋め合わせている。 ・路線バス用の車両は85台、高速バス用が48台あり、毎年2～4台（中古を含む）を更新している。	・会社全体では前期は赤字だったが今期は黒字になりそう。 ・売り上げ比率は乗合5割、貸切4割、その他1割。 ・路線バスに比べ、貸切バスのほうが総じて利益率が高い。	・長泉町エリアでは、循環バスは町から赤字補てんを受けている。 ・路線バス事業全体では、ほぼすべての路線で収支は厳しい状態にある。 ・路線バス事業の赤字を高速バスや貸切バス事業にて補てんしている状況がある。	・他社はよくわからないが平和タクシーは黒字。	・他のサービスと組み合わせているため赤字にはなっていないが、福祉有償運送だけでは、経費を賄うことは難しい。 ・福祉有償運送のみをしている裾野市の事業者は、聞いた話によると、寄付金で人件費を補てんしている。
	運転士の募集・確保（充足）状況、募集時の反応、課題 車両についての課題	・5年前と比べて回復傾向にあるが、定年退職による減少を補いきれていない。 ・待遇面は、一般企業と比較した場合に劣ってしまう。 ・高卒者（新卒者）を採用し運転士養成もしたいが、取り組めていない。 ・転職者の8割は、大型2種免許は未取得で入社し、自社で養成している。	・運転士の確保には苦労している。直近2年間で12名採用したが、退職（定年退職を含む）も同じくらいであり、確保に向け取り組んでいる。 ・運転士の確保の取組として、高卒者を採用し運転士を養成するプログラムを設け、条件を満たせば免許取得費用は全額会社で負担し、返済が不要となる。 ・募集への反応は鈍い。	・運転士は不足しており、貸切バスの仕事の受注を断念せざるを得ない場合がある。 ・応募はあまりなく、大型2種免許を持っていない方も応募できるよう、免許取得補助制度や、県外を中心に引越の場合の費用の一部補助等を行って、人員確保を目指している。	・乗務員は確保できておらず課題になっている。応募もあまりない。 ・高齢化率は業界で50%を超えており、高齢化が課題になっている。 ・乗務員不足等により24時間営業を取りやめた会社もある。 ・伊豆箱根タクシーグループは高卒者の新卒採用をして、乗務員を養成している。	・車いす利用が増えるなど、障がいの内容にあった車両の都合がつかないこともあり、課題である。 ・運転のみの募集はしておらず、移動支援事業のスタッフが運転を担当している。 ・2種免許を持つスタッフはいないが、採用時に講習を受講させている。 ・他の事業所の撤退傾向もあり、ニーズはあるが、運転士のなり手がいないと感じる。
	バスロケーションシステムやHPやアプリでの乗換案内の現状、課題や今後の方針	・バスロケーションシステムの導入は費用面で難しい。 ・時刻情報は、ヴァル研究所、ナビタイム、ジョルダン等に提供している。	・バスロケーションシステムは、神奈川県西部の一部では導入している。沼津・三島地区では未導入で、短期的には導入予定はない。 ・自社アプリはないが、ジョルダン（GoogleMap）やナビタイム、駅すばあと（Yahoo!乗換案内）へ、各社の形式でダイヤ情報を提供している。（GTFS-JPではない）	・バスロケーションシステムは全線で導入済みでアプリでも確認できるが、高校へのチラシ配布をしても、利用者への浸透が進んでいない。 ・高校生は、バスロケーションシステムよりも利用するバス停の時刻表を写真に撮って保存する等の方法で時刻を確認する方が多いと聞いている。 ・時刻情報は、ヴァル研究所、ナビタイム、ジョルダン等に提供し、それぞれのアプリでも検索が可能になっている。	・加盟各社はタクシー配車アプリに対応しているが、DiDiは利用者側からタクシー会社を選べないなど、一長一短ある。	—
	行先表示、路線図、時刻表の改善予定	・路線のナンバリングを進め、バスの行先表示にも反映させていきたいと考えている。	・少しでもわかりやすいように心がけている。	・各路線に系統番号を付け、時刻表、路線図にも掲載している。 ・地域を決めて、戸別訪問で時刻表を配布し、沿線住民の意見や要望を聞くように努めている。	—	—
	キャッシュレス決済への対応状況	・交通系IC（PASMO）が利用できる。 ・片道の高速バスチケット等を窓口で販売する時には、クレジットカードが利用できる。 ・将来的には、窓口での定期券販売でキャッシュレス決済に対応していきたい。	・神奈川県西部及び熱海地区では、交通系ICカードに対応している。端末への設備投資費用がネックとなっている。	・窓口では、クレジットカードやQRコード決済（PayPay）に対応している。 ・バス車両は非対応だが、将来的には導入を検討している。	・現在も多くの会社でクレジットカード決済やQRコード決済に対応している。 ・鉄道会社系列のタクシー会社では交通系ICに対応している場合がある。 ・車内後席に決済用のタブレットを設置して、様々な決済方式に対応するなど各社工夫している。	—
	マイナンバーカードへの対応見込み	・交通系ICと紐づけできれば対応は可能だが、一から開発となると対応が難しい。 ・初期投資がかかるようであれば、協力は難しい。	・マイナンバーカードに対応した専用端末の用意は難しい。様々な施策と一元化され、他の用途にも汎用的につかえるものであれば検討の余地がある。	・端末を手軽におけるなどの条件が整えば、検討可能。 ・清水町が導入しているポイントシステムは、バス車内への機器設置や車内の配線工事等も必要。	・できる限り協力していきたい。	—

8. 公共交通の課題

これまで分析した現状、上位関連計画での位置付け、町民の意向、関係機関の意向を踏まえて、本町の公共交通の課題を整理します。

(1)地区ごとに特性が異なる町域をカバーする移動手段の確保

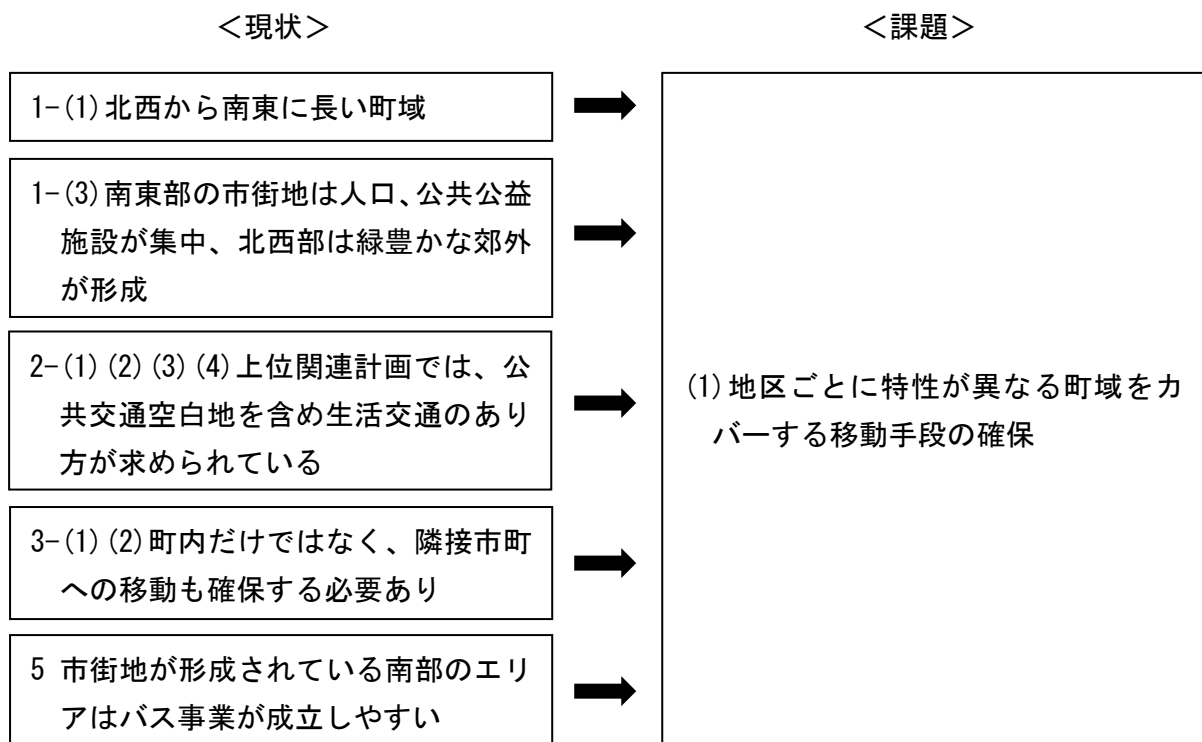
本町は、北西から南東に長い町域となっており、その中で南東部に市街地が形成され、北西部には緑豊かな郊外が広がっています。

人口密度の高いエリアや公共公益施設の分布も南東部に集積しており、人の移動や移動量が地域によって異なっています。

バスとデマンド型乗合タクシーの特性が異なり、効率性を考慮して公共交通の導入を図ることが必要になっていることから、バス事業が成立するエリアの分析を行いました。その結果、市街地が形成されている南部のエリアでバス事業が成立しやすいことがわかりました。

一方で、上位関連計画では、公共交通空白地において、地域の実情に合った生活交通のあり方の検討を進めるとしています。

これらのことを踏まえると、本町では、地区ごとに特性にあわせた生活交通を確保し、郊外から市街地などの町内の広い範囲での移動性、隣接市町への移動性の確保が求められています。

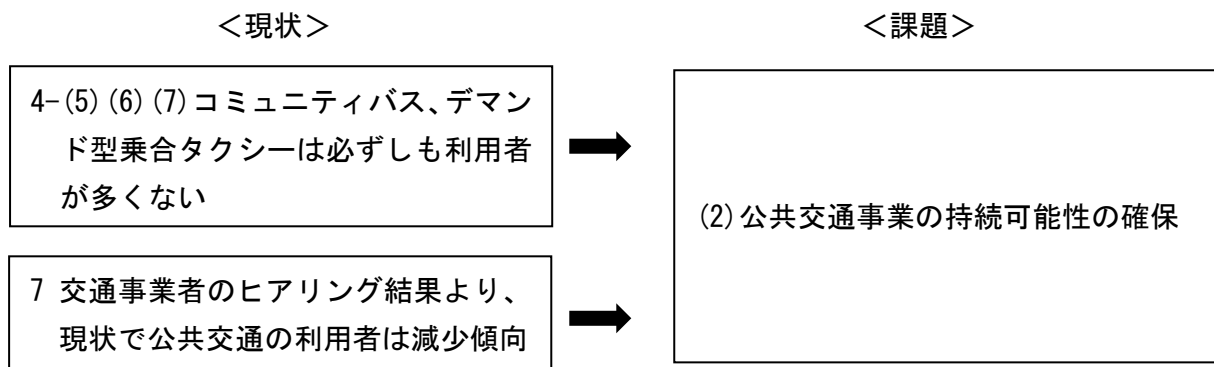


(2)公共交通事業の持続可能性の確保

町の委託で運行しているコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーは、現状では、必ずしも利用者が多くなく、事業採算性も黒字というわけではありません。

また、交通事業者へのヒアリングの結果、路線バス事業、タクシーは厳しく、事業性の向上が課題となっています。

先に示したとおり、公共交通空白地を含めて生活交通のあり方が求められていますが、一方で、持続可能な公共交通事業を構築していくことも求められています。

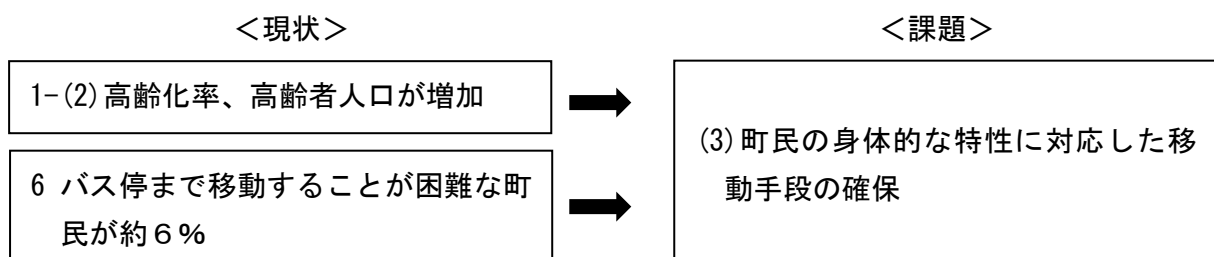


(3)町民の身体的な特性に対応した移動手段の確保

現在、本町では人口増加が続いており、高齢化率は県下で最も低い状況ですが、他自治体と同様に高齢者人口が増加する傾向にあります。こうした高齢者の中には自家用車の運転が難しくなり、運転免許証を自主返納する方もいるため、今後は公共交通での移動に転換する人も多くなると想定されます。その際、公共交通の役割は重視されてきます。

町民アンケートにおいてはバス停まで歩くことが困難と回答した人が約6%いました。これは、バス交通を充実させても、それでは移動できない町民がいることを表しています。

本町では、町民の身体的な特性に対応して、きめ細かく移動手段を確保していくことが求められています。



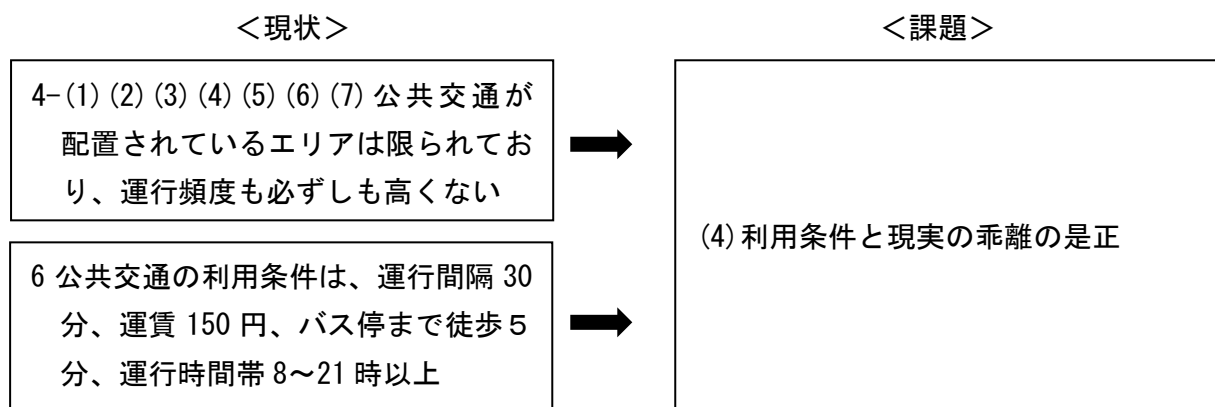
(4)利用条件と現実の乖離の是正

利用者にとっては公共交通のサービス水準は高いほど喜ばれます。一方で、事業性を考慮すると効率的な運行が求められます。

町民アンケートにおいて公共交通の利用条件を回答してもらったところ、運行間隔 30 分、運賃 150 円、バス停まで徒歩 5 分、運行時間帯 8～21 時以上のサービス水準が求められていることが分かりました。

現状において、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーは、必ずしも町民ニーズに対応していません。

町民ニーズと運行のサービス水準をすりあわせていくことが求められています。



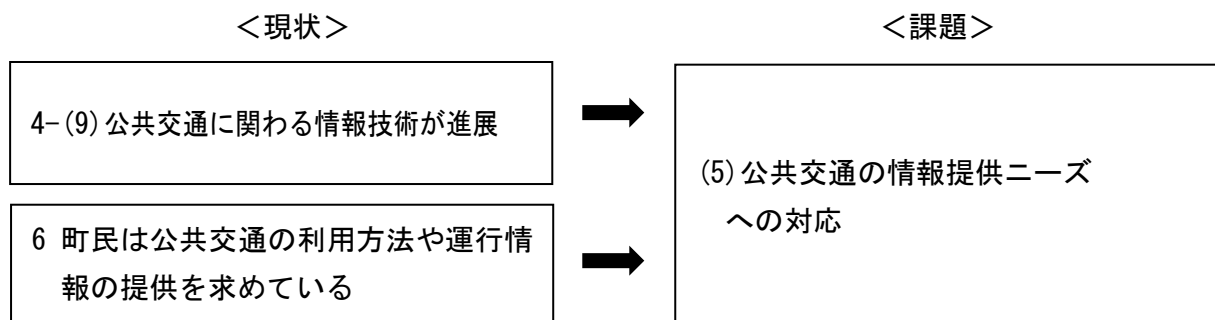
(5)公共交通の情報提供ニーズへの対応

本町では、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシーと多様な公共交通機関が導入されています。こうした多様な公共交通機関の路線や時刻表等の情報を駆使して移動することは大変です。

このような中、世界的に新技術としてMaaSが進展しつつあります。多様な交通機関を束ねて使いやすくする技術です。

町民アンケートで、公共交通の利用を増やすための条件を回答してもらったところ、利用方法や運行情報の提供が上位に挙げられました。

公共交通を使いやすくするための取り組みとして、情報提供が求められています。



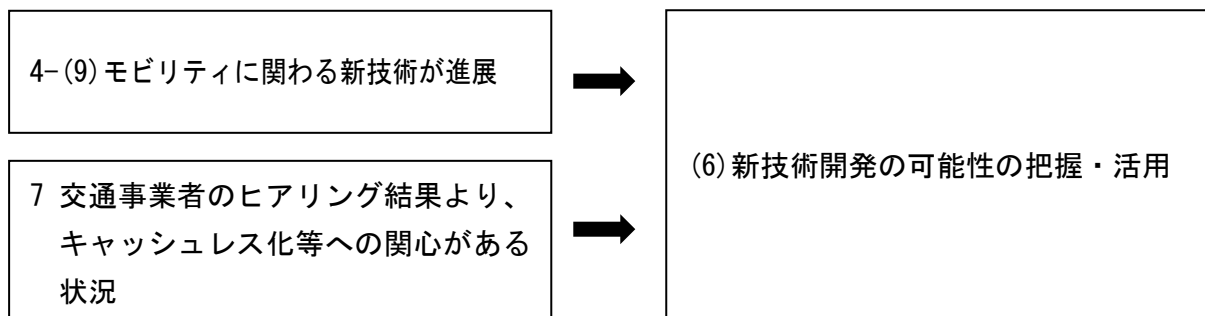
(6)新技術開発の可能性の把握・活用

近年、世界的に交通に関する新技術が開発され、乗り物の多様化、M a a Sなどの情報・決済技術の統合、自動運転等の開発、導入、実証実験等が進められています。

既に、既成市街地においても実用が始まっているところもあります。

公共交通事業者へのヒアリングの結果でも、導入費用、システム構築や運行（定時性）への影響等の課題はあるものの、新技術の導入に関心を持っています。

本町では、今後、公共交通の多様化、地域にあった公共交通の導入を見据えて、このような新技術の活用について検討することが求められます。



第2章 基本的な方針

1. 本町における公共交通の役割

第1章で整理した課題へ対応するために、まず本町において果たすべき公共交通の役割を設定します。

町民等の移動に資する社会インフラ

わが国では、公共交通には“公共”という名称がつけられていますが、近年まで鉄道やバス等の公共交通機関は民間の公共交通事業者の収益事業として運行されてきました。

しかし、公共交通の利用者減少や路線の縮小が進む状況を踏まえると、公共交通事業者の努力だけでは、維持・拡充していくことは難しい状況にあります。

一方で、公共交通は、車の運転ができない高齢者や若年層の移動、障がい者の社会進出、環境負荷の軽減等に果たす機能は大きく、上位関連計画では公共交通の拡充が位置付けられており、町の政策として対応すべき事項と言えます。

本町においては公共交通を、町民が生活を行う上での社会インフラとして位置付け、交通事業者と行政等が連携・協力して、誰もが移動しやすい環境を充実させることをめざします。

2. 在るべき姿

公共交通の役割を踏まえて、計画期間の満了時に在るべき本町の公共交通に関連する状況を設定します。

地域特性に合った交通機関の組み合わせによる持続可能な公共交通体系

本町は、地区によって特性が異なる一方で、町内だけでなく隣接市町への移動ニーズも高くなっています。

地域の特性に合わせて適する公共交通機関を導入するとともに、それらをつなぎ公共交通ネットワークを構築し、町内、隣接市町等への広域的な移動も可能にしていきます。さらに、分かりやすい情報提供により利便性を確保していきます。

また、若年層、高齢者、障がい者等の個人の特性にあった移動手段を確保していきます。

持続可能性の視点からは、町の大きな負担のもとで町内均一の公共交通サービスを提供することは効率的とは言えません。そこで、利便性と事業性が両立する公共交通ネットワークをめざし、人口規模や施設立地状況等を踏まえて地域にあった公共交通機関を導入・維持していきます。

このような視点で、誰もが移動でき、持続可能な公共交通体系をめざします。

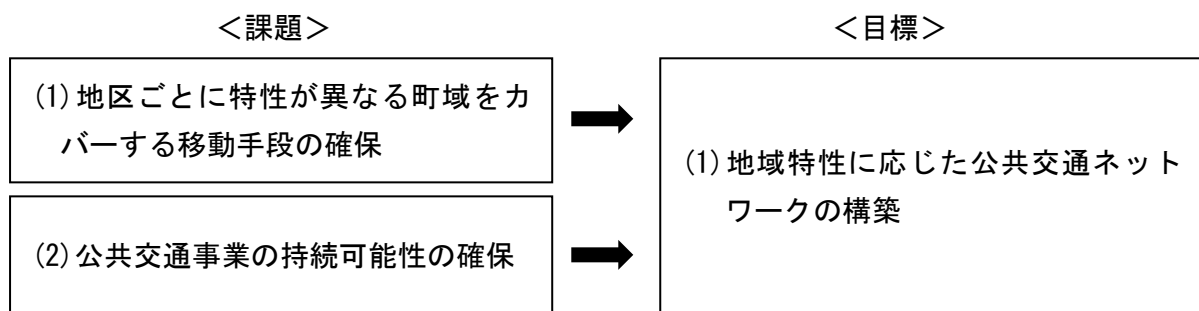
3. 目標

第1章で整理した課題への対応の視点から、目標を設定します。

(1) 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築

利便性と事業性を考慮し、人口密度が高く、不特定多数の人が訪れる生活サービス施設が立地する地域は主にバスでカバーし、人口密度の低い地域は、主に既存路線バスとそれを補完するデマンド交通※でカバーします。

これにより、地域特性に応じて利便性が高く、一方で事業性も確保された公共交通ネットワークの構築を行います。



＜地域特性に応じた公共交通導入の方針＞

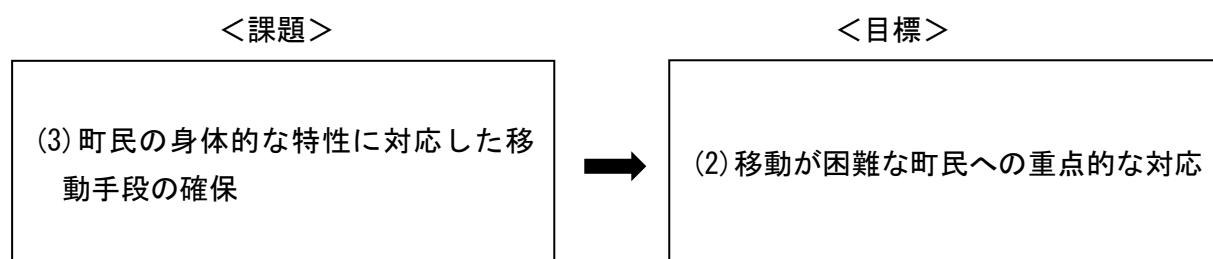


※デマンド交通は、需要のある時のみ予約を受け運行する公共交通であり、デマンド型乗合タクシー、タクシー車両を活用した新たな移動サービス、地域が主体となる移送サービス等です。

(2)移動が困難な町民への重点的な対応

バス停まで移動することが困難な町民がいることから、主にデマンド交通でサービスするエリアはもとより、人口密度が高く主にバスでサービスするエリアにおいても、バスの利用が困難な町民（高齢者、障がい者など）に対して、バス以外のドアツウドア型デマンド交通※でサービスの提供を行う必要があります。

高齢者の買物、通院等、きめ細かい移動特性に対応する公共交通ネットワークの配置、サービスの提供を推進します。また、障がいの特性を踏まえ、バリアフリー化による一般の公共交通の利用環境の整備や福祉有償運送等の確保を行います。



＜公共交通ネットワークの将来像＞

		人口密度の高い地域	人口密度の低い地域
利用者像	一般町民等（若年層等）	路線バス コミュニティバス	デマンド交通
	バスの利用が困難な交通弱者（高齢者、障がい者等）	ドアツウドア型デマンド交通※	
	自由度が高い移動が必要な町民等（夜間・緊急時等）	タクシー	
	介護が必要な障がい者等	福祉有償運送等	

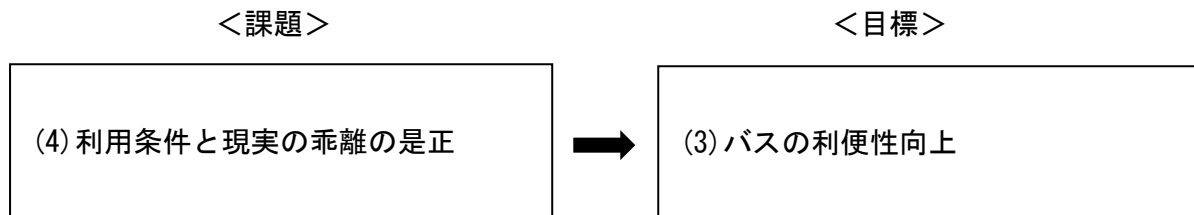
※ドアツウドア型デマンド交通は、需要のある時のみ予約を受け運行する公共交通であり、加えて自宅の出入口を出発してから目的地の出入口に到着するまでの移動を可能とするものであり、デマンド型乗合タクシー、タクシー車両を活用した新たな移動サービス、地域が主体となる移送サービス等です。

(3)バスの利便性向上

町民ニーズを踏まえて、民間の路線バス及びコミュニティバスを対象に、利用しやすい運賃制度、運行本数、運行時間、運行ルートなどの再編を検討していきます。

一方で、事業性の視点も必要であることから、コミュニティバス導入のガイドライン（最低限のサービス水準、導入条件、事業性の基準等）を作成し、バスネットワークの拡充を推進していきます。

また、町が主体となり、ガイドラインに沿ってコミュニティバスの再編を行っていきます。

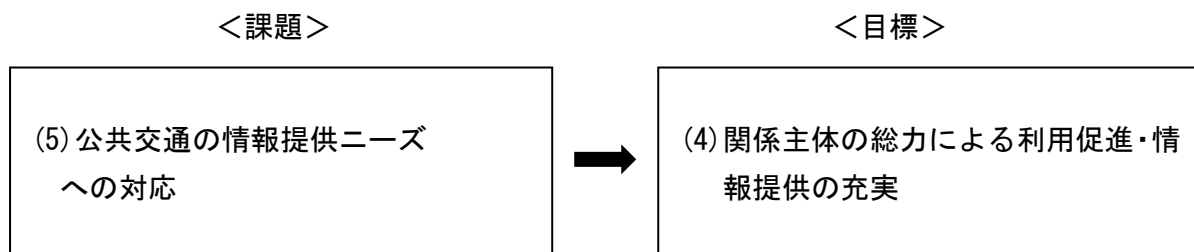


(4)関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実

M a a Sの動向等を踏まえると、多様な交通事業者が関わる本町においては、事業者毎の情報提供は望ましくないと考えます。

一元的な公共交通の情報提供を行い、誰もが分かりやすく、身近な公共交通情報メディアを構築していきます。

また、町民、企業（病院や買物先など）、交通事業者、行政等の総力により、モビリティ・マネジメント等の利用促進策、情報提供を継続して実施していきます。



(5)新しい技術の導入

開発が進むモビリティに関連した新技術について、継続的に本町の公共交通体系への導入可能性を検証し、積極的に活用していきます。

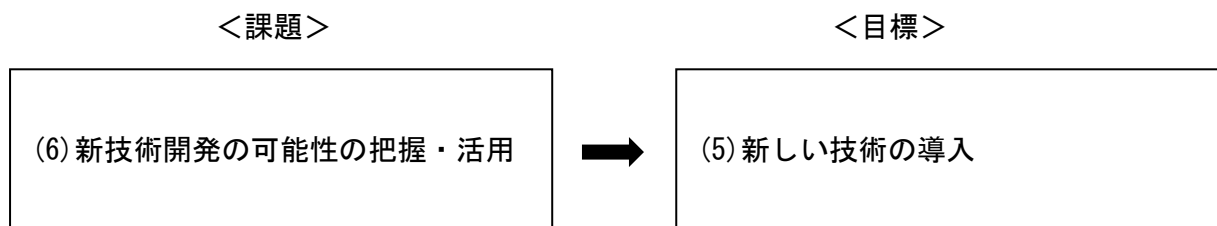
例えば、公共交通に関連するアプリの開発やシェアサイクルの拡充等が考えられます。

新技術は多様であり、本町の地域の特性にあったものも開発される可能性があります。

これまで国では自動運転やグリーンスローモビリティを推進するにあたり、特定のまちで実証実験等を進めてきました。

本町でも地域に求められるものである場合は、積極的に実証実験等を受け入れていくこととします。

これらにより、いち早く、町民へ新技術を提供できるように努めます。



4. 数値指標・目標値

(1) 目標と数値指標・目標値との関係

目標を実現するため計画期間中に達成すべき状況を数値指標・目標値として設定します。

目標	数値指標	目標値
(1) 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築	(1)-1 公共交通の利用者数の増加	公共交通の利用者数 ⇒5千人増加
	(1)-2 公的資金が投入されている公共交通の収支率の維持	公的資金が投入されている公共交通の収支率 ⇒現状維持
	(1)-3 利用者1人当たり公共交通のための公的資金投入額維持 公共交通ネットワークの構築により、誰もが移動できる交通環境をつくれます。また、公共交通ネットワークを維持できるように事業を維持していきます。	利用者1人当たり公共交通のための公的資金投入額 ⇒現状維持
(2) 移動が困難な町民への重点的な対応	(2) ドアツウドア型デマンド交通の普及 誰もが移動できる交通環境の視点から、ドアツウドア型デマンド交通（年齢や障がいの有無等の利用者の制限を導入する場合も考えられる）を全域にカバーすることを目標にします。	(移動困難者の) ドアツウドア型 デマンド交通の カバー率 ⇒100%
(3) バスの利便性向上	(3) 公共交通の満足度の向上 長泉町住民意識調査では「バスなどの公共交通の充実」について、満足度を分析しています。 令和2年は満足、ほぼ満足を足すと14.1%でした。この満足度を向上させることを目標にします。	公共交通の満足度 ⇒30.0%以上
(4) 関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実	(4) 情報提供、利用促進策の始動 コミュニティバスの再編等を契機に、情報提供、利用促進策を実施していきます。 計画期間内に、情報提供、利用促進策を開始することを目標にします。	情報提供施策 ⇒年1回以上 利用促進策 ⇒年1回以上
(5) 新しい技術の導入	(5) 新技術の導入検討 計画期間内にモビリティに関わる新技術の導入検討を行います。	新技術の導入検討 ⇒1件以上

(2)段階的な目標値の設定

以下のような段階的な目標値を設定します。(1)～(4)の数値指標については、毎年目標値の達成状況を確認します。(5)の数値指標は、令和7年度に達成状況の確認を行います。また、達成状況を確認していく中で、目標値の設定については見直していくことも検討します。

数値指標	現状値	年次ごとの目標値					
		R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
(1)-1 公共交通の利用者数	494,964 人	495 千人 (維持)	495 千人 (維持)	500 千人	500 千人	500 千人	500 千人
(1)-2 公的資金が投入されている公共交通の収支率	23.0%	23.0% (維持)	23.0% (維持)	23.0% (維持)	23.0% (維持)	23.0% (維持)	23.0% (維持)
(1)-3 利用者1人当たり公共交通のための公的資金投入額	317.0 円/人	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)	317.0 円/人 (維持)
(2) (移動困難者の) ドアツウドア型デマンド交通のカバー率	30.2%	30.2%	30.2%	100%	100%	100%	100%
(3) 公共交通の満足度	14.1%	17.3%	20.5%	23.6%	26.8%	30.0%	30.0%
(4) 情報提供施策 利用促進策		各1回	各1回	各1回	各1回	各1回	各1回
(5) 新技術の導入検討		-	-	-	-	1件	1件

(3)数値目標の算出方法、目標値の設定について

以下の算出方法で目標値の確認を行います。また、目標値の考え方を以下に示します。

(1)-1 公共交通の利用者数

公共交通は、路線バス、コミュニティバス、全年齢対象のデマンド型乗合タクシーを対象とします。利用者数は年度の延べ人数とします。評価する数値は、前年度の実績値とし、公共交通事業者から提供されるデータから算出します。

現状値（R2）は、令和元年度の実績値から、運行本数が片道3本以下の桃沢野外活動センター線、北小林線を対象外とし計算を行いました。

令和4年度にコミュニティバスの再編を予定していることから、令和4年度の実数値を評価する令和5年に利用者数が5千人増加し、その後維持していくことを目標値として設定します。

(1)-2 公的資金が投入されている公共交通の収支率

町が委託しているコミュニティバス、デマンド型乗合タクシー※を対象とします。評価する数値は、前年度の実績値とし、収入額の合計を支出額の合計で除し100を乗じた数値とし、現状の収支率23.0%を維持していくことを目標値として設定します。

現状値（R2）は以下のように算出しています。

収支率＝収入額/支出額×100

収入額内訳：（東海バス輸送人数+伊豆箱根バス輸送人数）×100円+ももタク運賃収入（利用券含む）

支出額内訳：東海バス経常費用+伊豆箱根バス経常費用+ももタク運行経費

出典：令和元年度長泉・清水循環バス運行業務委託実績報告書

(1)-3 利用者1人当たり公共交通のための公的資金投入額

町が委託しているコミュニティバス、デマンド型乗合タクシー※を対象とします。町の年間委託金額を年間利用者数で割り計算します。評価する数値は、前年度の実数値とします。

現状の委託金額は、利用者1人当たり317.0円であり、維持していくことを目標値として設定します。令和4年度にコミュニティバスの再編を予定しているため、一時的に委託金額の増加が想定されますが、利用者が増えることで令和7年までに利用者1人当たり公共交通のための公的資金投入額が同程度になることを目標とします。

現状値（R2）は以下のように算出しています。

利用者1人当たり公的資金投入額＝委託費/年間利用者数

委託費内訳：東海バス委託料+伊豆箱根バス委託料+ももタク委託料

年間利用者数内訳：東海バス輸送人数+伊豆箱根バス輸送人数+ももタク輸送人数

出典：令和元年度長泉・清水循環バス運行業務委託実績報告書

※デマンド型乗合タクシー「いきいき号」（令和4年12月実証運行終了）については、実証運行中は対象外とします。本格運行された際には対象とします。

(2) (移動困難者の) ドアツウドア型デマンド交通のカバー率

ドアツウドア型デマンド交通の対象範囲をドアツウドア型デマンド交通圏域とします。この圏域に含まれる65歳以上の町丁目人口※(国勢調査)を合算してドアツウドア型デマンド交通圏域人口とします。長泉町全域の65歳以上人口の合計に占めるドアツウドア型デマンド交通圏域人口の割合に100かけた数値をドアツウドア型デマンド交通のカバー率とします。

令和元年度は、平成27年国勢調査の数値を使用し、算出しました。

令和4年度以降に広域にドアツウドア型デマンド交通の高齢者等の移動サービスの導入を検討していることから、令和5年から100%となることを目標値として設定しています。

現状値(R2)は以下のように算出しています。

カバー率=65歳以上のドアツウドア型デマンド交通圏域内の町民人口/65歳以上の町民人口

ドアツウドア型デマンド交通圏域人口の町丁目：元長窪、上長窪、東野(東野)、下長窪(下長窪)、下長窪(谷津)、竹原(高田)、竹原(竹原)、竹原(箱根免)、本宿、以上9町丁目

(3) 公共交通の満足度

長泉町住民意識調査の「バスなどの公共交通の充実」について満足、ほぼ満足を足した割合を公共交通の満足度とします。

現状値(R2)は令和2年の実績値とし、令和2年の調査結果の満足、ほぼ満足を足すと14.1%です。

令和7年度までに30.0%以上とすることを目標とし年々上昇していく数値を設定しています。

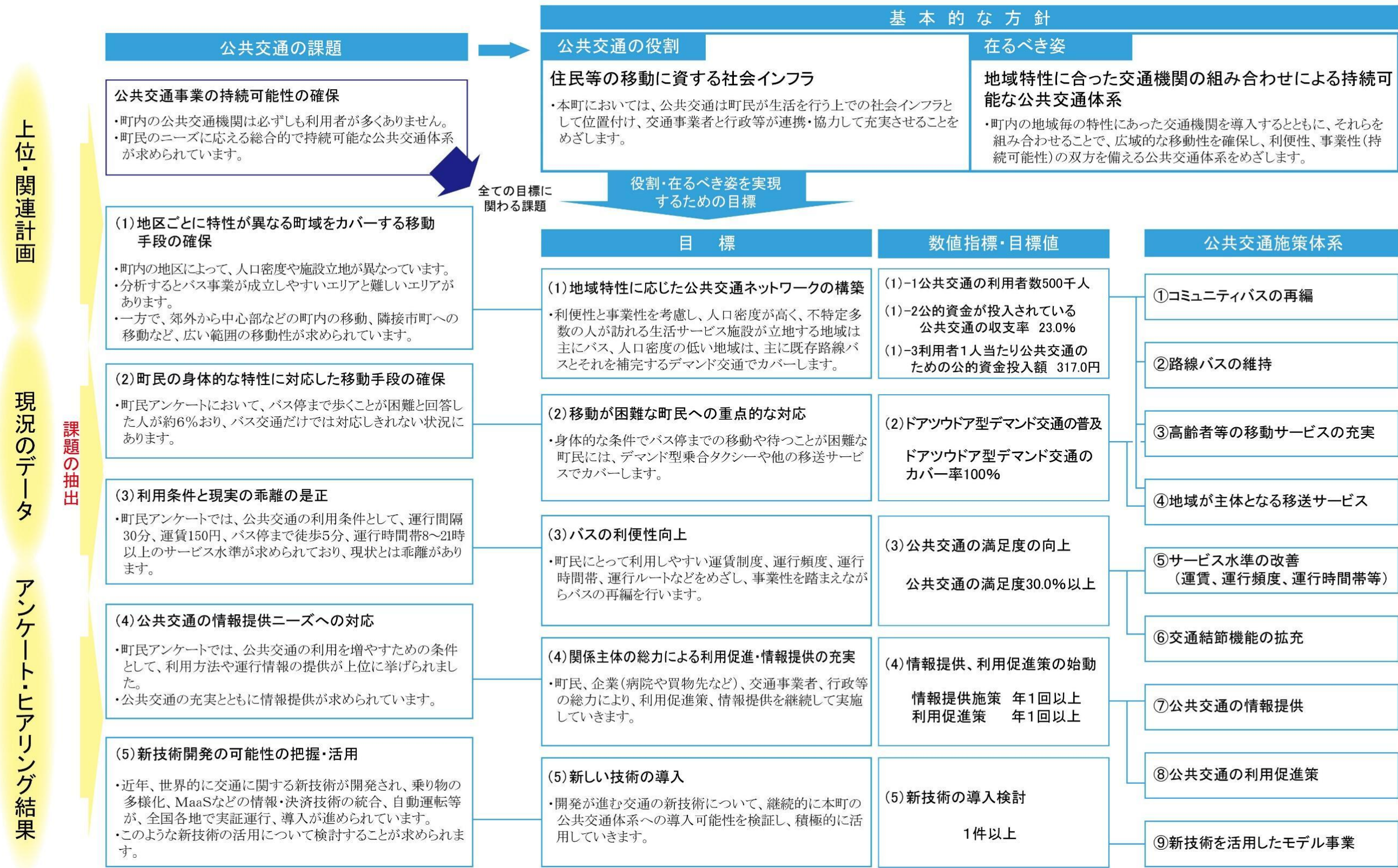
※町丁目人口とは、町丁目・字等別の総人口でありここでは国勢調査の小地域別総人口とします。

(このページは空白です)

第3章 公共交通施策

1. 施策体系

基本方針を実現するため実施する施策の体系を整理します。



2. 公共交通施策

① コミュニティバスの再編

目的

路線バスを補完し、かつ町民等の利便性を向上させるために、コミュニティバスの再編・拡充を行います。

内容

基本方針の（１）地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築で「主にバスでサービスするエリア」を位置付けました。現在の運行課題を整理して路線バスを補完し再編配置します。

利用者のニーズや道路状況を考慮し、バス車両台数を増やして、コミュニティバスの再編を行います。

バス事業者や交通管理者等と協議し、運行ルートや事業内容を決定し、計画期間内に再編を行います。

実施主体

長泉町

方針

令和３年度 バス事業者等との協議による詳細な運行計画

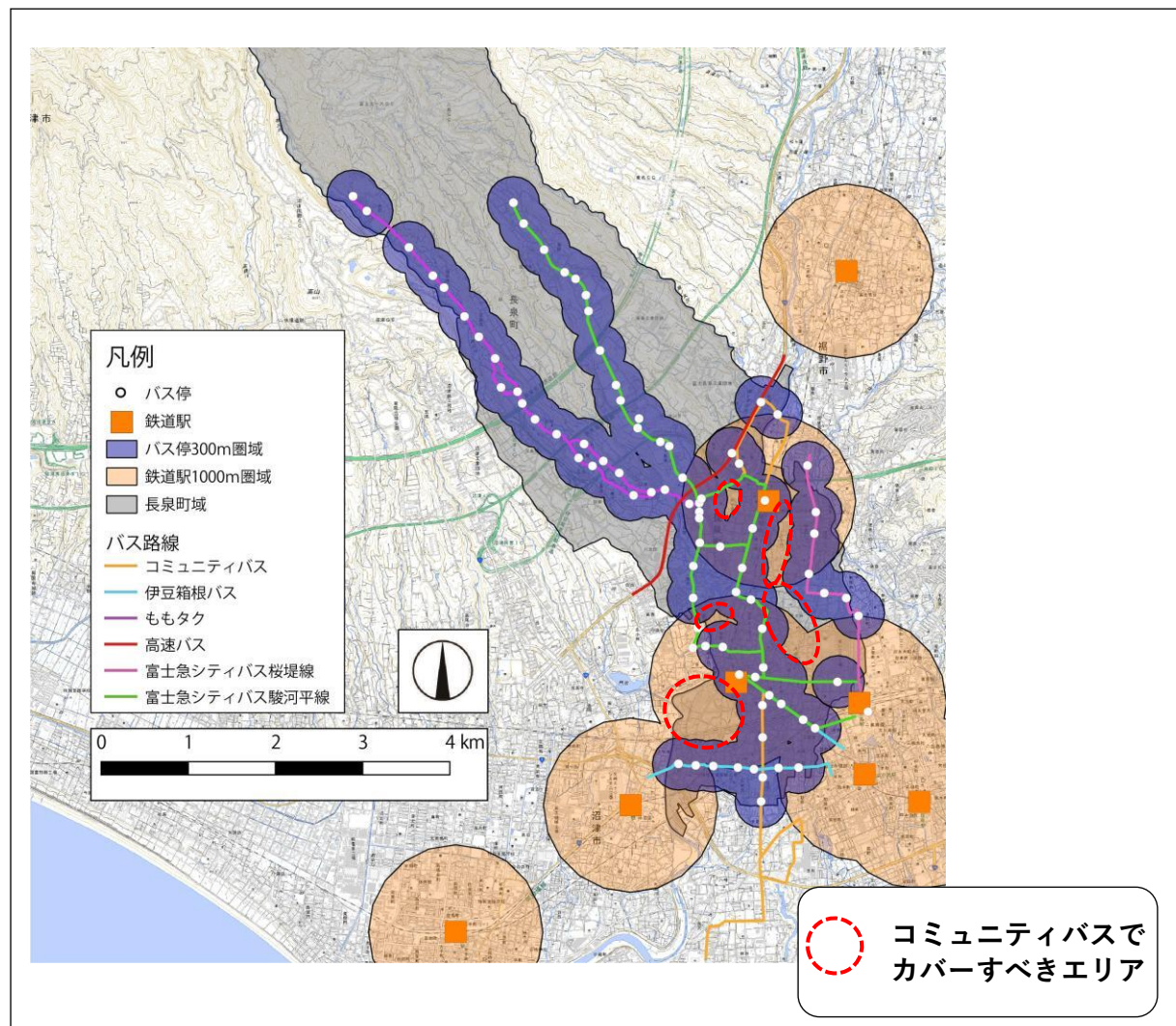
令和４年度 コミュニティバスの再編・運行開始

令和５年度以降 定期的なモニタリング・必要に応じた改編

<主にバスでサービスするエリア>



<コミュニティバスでカバーすべきエリア>（令和3年3月時点）



<コミュニティバスの再編方針>（令和3年3月時点）**1. 新規対象エリア**

主にバスでサービスするエリアで、鉄道駅1,000m圏域、既存のバス停から300m圏域から外れるエリアを新規対象エリアとします。

2. 導入条件

以下の2つの条件をクリアできる場合に導入を行います。

- ①道路幅員が確保され、バス車両等の運行ができること
- ②一定の需要が見込まれること（事業計画作成時に需要予測・事業採算性の試算を実施）

3. 今回のコミュニティバスの再編の考え方

バス車両を1台から3台に増やし、コミュニティバスのサービスを充実させます。

新規対象エリアをカバーし、鉄道駅1,000m圏域内であってもバス停圏域から外れるエリア等のサービスを充実させます。

現在のコミュニティバスの課題の解消を目指します。（定時性の確保）

日常的な買物や通院等での利用ができるダイヤ編成を目指します。

路線間に乗り換え拠点を設定し、乗り換えへのハードルを低くします。

4. ルート

次ページ以降に示す複数案の中から1案を選定して運行します。

詳細なルートやバス停については、バス事業者、交通管理者等の意見を踏まえ、実現可能なルートを設定します。

5. モニタリングの方法

1年に1回、コミュニティバスの利用者の状況や町民から寄せられる意見等を踏まえて、コミュニティバスの維持、ルートの改編について、地域公共交通協議会において検証・検討を行います。

<ルート案>（令和3年3月時点）

案 1

以下の3路線と設定します。

- ・南北路線
- ・北循環路線
- ・南循環路線

ターゲット：通学・通勤、買物、通院

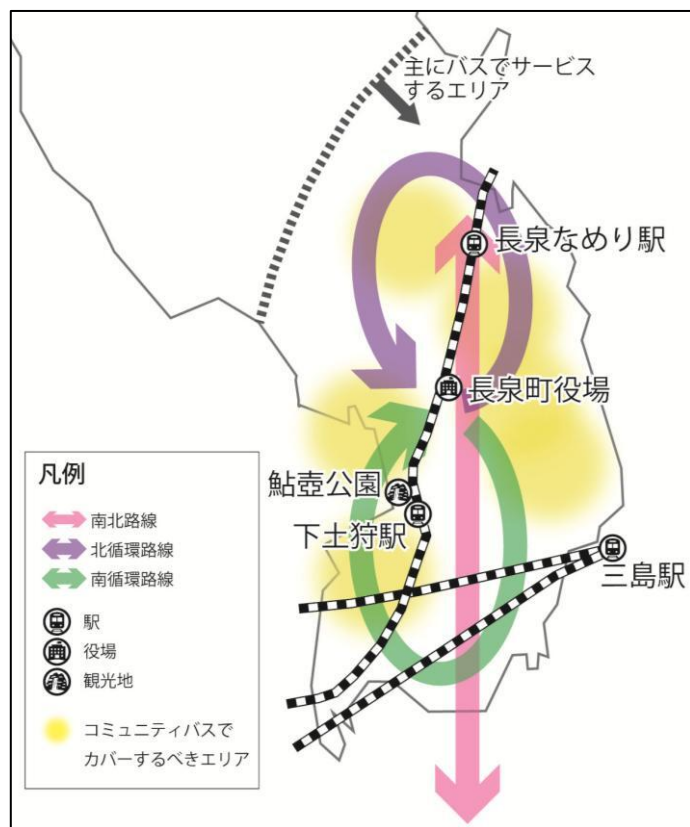
- ・南側、北側で、それぞれ循環ルートとするので、路線延長を抑えることができます。

（メリット）

- ・路線延長が短いので、遅れが生じたときなどの調整がしやすいです。

（デメリット）

- ・南北を移動の際には、役場等での乗り換えが必要になり、利用者にとっては不便になります。
- ・片方向の運行になるので、利用者にとっては、行きと帰りで乗車時間に差が生じることになります。



案 2

以下の2路線と設定します。

- ・南北路線
- ・北・南の8の字運行路線
（2台：1台ずつ双方向運行）

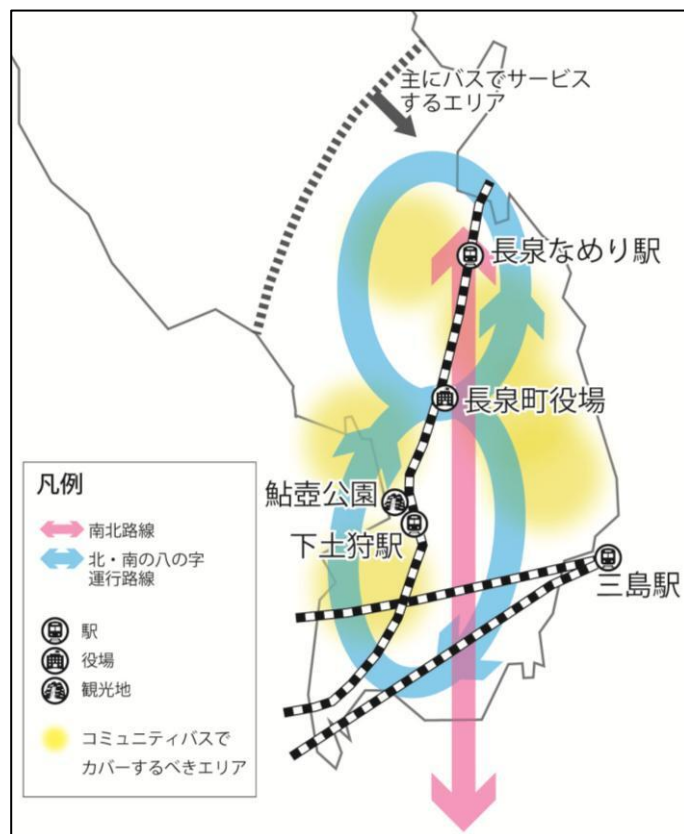
ターゲット：通学・通勤、買物、通院

（メリット）

- ・乗り換えなく南北移動ができます。
- ・また、1台ずつで双方向の運行となるので、利用者にとっては、行きと帰りで同様の乗車時間になります。

（デメリット）

- ・路線延長が長く、遅れが生じた時に、時刻表に影響が出る可能性があります。
- ・乗務員の運転時間が長くなるので、時刻表が作りにくく、便数が少なくなる可能性があります。



案3

以下の3路線を設定します。

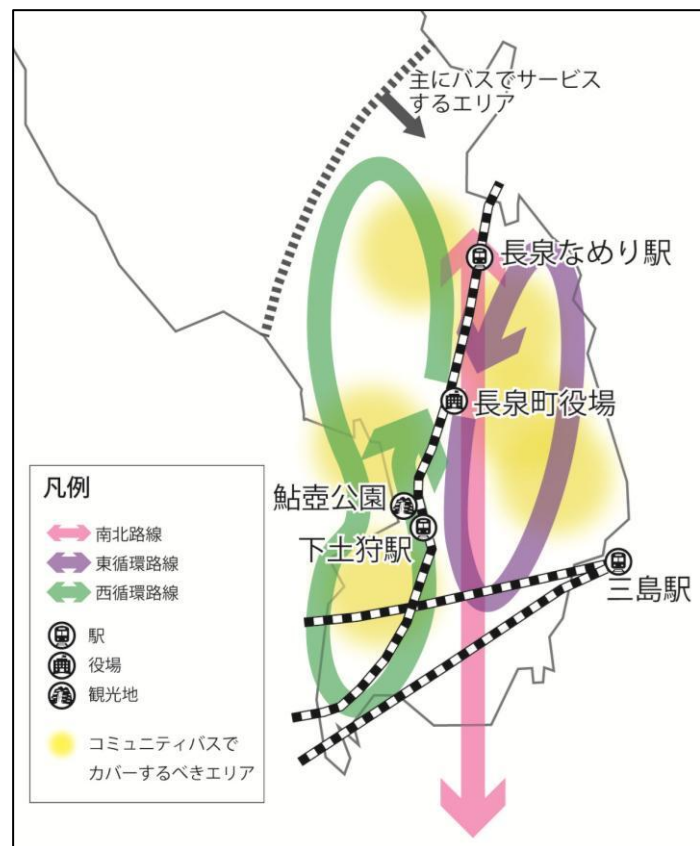
- ・南北路線
- ・東循環路線
- ・西循環路線

ターゲット：通学・通勤、買物、通院
(メリット)

- ・東側、西側で、それぞれ循環ルートとするので、路線延長を抑えることができます。
- ・路線延長が短いので、遅れが生じたときなどの調整がしやすいです。

(デメリット)

- ・東西を移動の際には、下土狩駅等での乗り換えが必要になり、利用者にとっては不便になります。
- ・片方向の運行になるので、利用者にとっては、行きと帰りで乗車時間に差が生じることになります。
- ・公共施設は西側に多いので、東循環路線と西循環路線を重ねて運行する区間が必要です。



② 路線バスの維持

目的

新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少している中、町民等の足となっている路線バスを存続させ、関係主体の協力のもとで利用者数を回復していきます。

内容

新型コロナウイルス感染症の影響で全国的に路線バスの利用者数が減少しています。本町で運行されている路線バスも利用者数が減少しています。

路線バスは廃止されると復活することが容易ではありません。そこで、早期の利用者の回復を進めながら、路線バスの維持に取り組みます。

町は公共交通の利用方法等を広報するとともに、町民や企業、観光地等と協力してバスの利用促進の取り組みを推進していきます。

また、現在運転手不足により路線維持が困難な状況となっています。そこで、運転手不足など路線バス事業者の抱える課題について、町民に情報発信していき、路線バスの維持の支援を行っていきます。

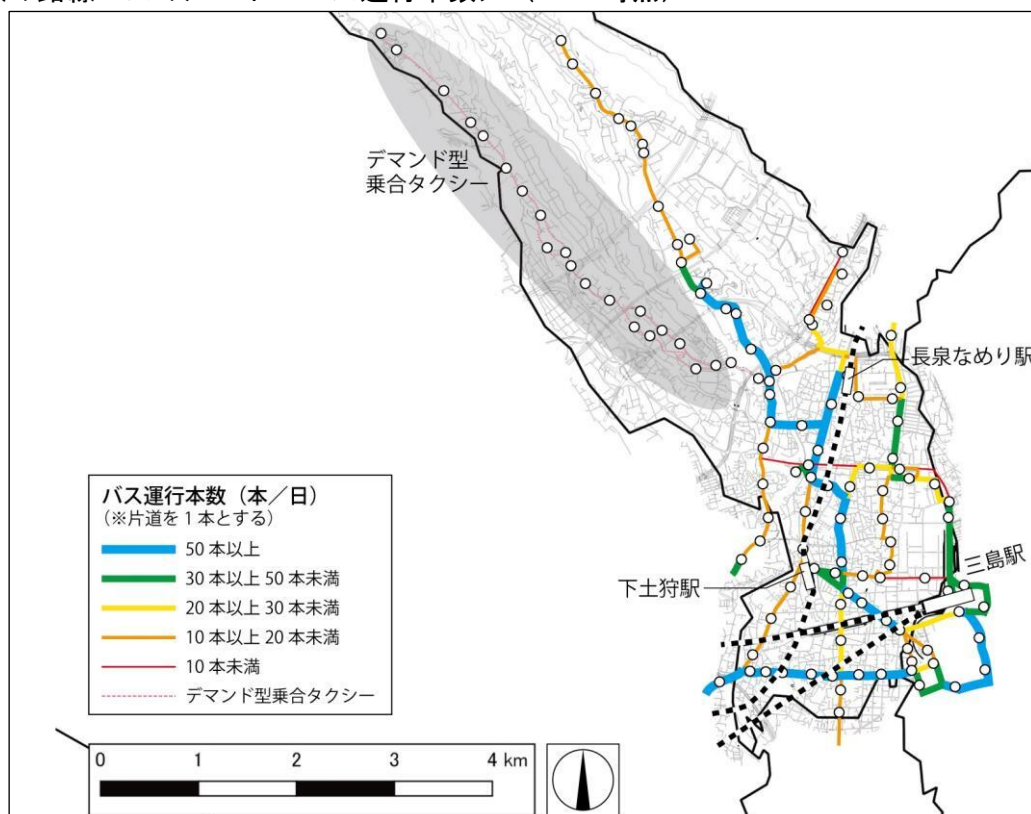
実施主体

バス事業者、長泉町、地域、企業

スケジュール

令和3年度以降 路線バスの利便性向上策の検討・実施

＜現状の路線バスのルート・バス運行本数＞（R5.6時点）



＜現状のバス路線、デマンド型乗合タクシーの概要＞

本町で運行されているバス路線、デマンド型乗合タクシーの種別、必要性、系統の概要は以下の通りです。

路線名	実施 主体	必要性・有効性	種 別
		概要	
駿河平線（がんセンター線） 【路線バス】	富士急シティバス	公共交通機関を使い、広域からがんセンターを訪れる際の鉄道駅からがんセンターまでの交通手段となっている。	幹線※
		○駿河平線・がんセンター線（⇄三島駅） ・長泉町と三島市を結ぶ地域間幹線系統 ・鉄道駅（三島駅、下土狩駅）からがんセンターへのアクセス路線 ・主な経由地：三島駅、下土狩駅、長泉役場、下長窪、がんセンター	
		○がんセンター線（⇄沼津駅） ・長泉町と沼津市を結ぶ地域間幹線系統 ・鉄道駅（沼津駅）からがんセンターへのアクセス路線 ・主な経由地：沼津駅、天神ヶ尾、光長寺、北小林、下長窪、がんセンター	
桜堤線 【路線バス】	富士急シティバス	本町と近隣市である三島市、裾野市の移動の際の交通手段となっている。	幹線※
		・長泉町と三島市、裾野市を結ぶ地域間幹線系統 ・主な経由地：三島駅、三島駅北口、桜堤、伊豆島田、裾野駅	
沼津大岡三島線 【路線バス】	伊豆箱根バス	本町と近隣市である三島市、沼津市の移動の際の交通手段となっている。	幹線※
		・長泉町と三島市、沼津市を結ぶ地域間幹線系統 ・主な経由地：沼津駅、大岡駅前、西島病院、本宿、竹原、三島駅	
長泉町 コミュニティバス 【コミュニティバス】	長泉町	主に町内での生活（通勤・通学、買物、通院）の際の交通手段となっている。	
		・長泉町内と清水町を結ぶコミュニティバスであり、主に町内の移動に資するフィーダー系統 ・主な経由地：長泉なめり駅、ウェルディ長泉、長泉役場、下土狩駅、サントムーン柿田川、静岡医療センター	
ももタク 「デマンド型乗合タクシー」	長泉町	バス路線廃止に伴い、沿線町民の生活（通勤・通学、買物、通院）の際の交通手段となっている。	
		・長泉なめり駅、ウェルディ長泉、下長窪で幹線系統に接続するフィーダー系統 ・主な経由地：長泉なめり駅、ウェルディ長泉、下長窪、元長窪、桃沢郷	

※地域公共交通確保維持改善事業の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の補助対象路線に位置付けます。

＜日本モビリティ・マネジメント会議による新型コロナウイルス感染症対策のイラスト＞

一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議では、専門家の指導のもと、新型コロナウイルス感染症へ配慮した公共交通の利用の仕方についてイラストを作成し、広く公表しています。

本町でもこのようなイラストを活用し、公共交通の利用について広報することが考えられます。



出典：日本モビリティ・マネジメント会議の資料

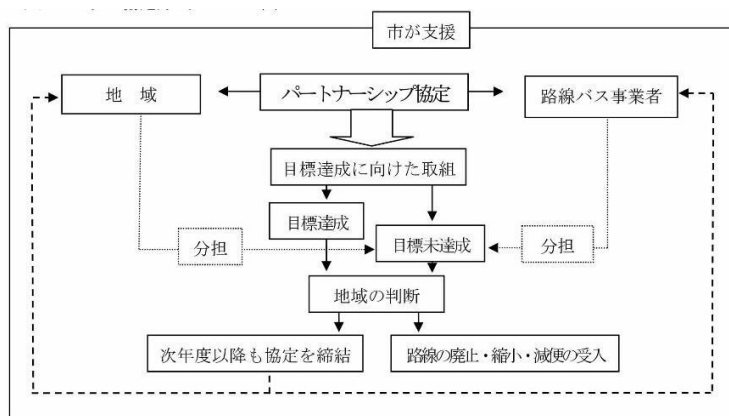
＜地域と協力して実施する路線バスの維持方策の例＞

【パートナーシップ協定方式】

バス利用者の減少によるバス路線の廃止・縮小等が予測される地区住民と路線バス事業者とが協定を締結して乗車促進活動を行うことにより、既存バス路線の維持・確保及び拡充を行政が支援する仕組み

《事例》 日立市

移動手段は「地域の財産」という考え方と地域の合意に基づく導入としています。地域と路線バス事業者が一定の目標（運行収入）達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、地域と路線バス事業者が協力して目標達成を図ります。目標達成できなかった場合は、未達成額を地域と路線バス事業者が分担して賄うとともに「次年度以降も協定を締結」または「地域として路線の廃止・縮小・減便の受入れ」を地域が判断します。協定期間は1年間です。



＜送迎バスの活用例＞

現在の路線バスが担っている移動を路線バスが廃止になった際にも維持していく方法として、企業が行っている送迎バスの空席を有効活用する取り組みであり、新たに車両購入などは行わなくてよく、自治体・利用者の費用負担を少なくすることができます。さらに、通常のコミュニティバスと異なり、サービス開始に至るまでに必要な手続きが少なく、サービス開始までに要する期間が短くて済むという利点があります。行政は、協力する事業者の負担を最小限にするため利用者を限定し、苦情は全て行政が受ける形とすることが考えられます。

《事例》 無料送迎バス 千葉県我孫子市

千葉県我孫子市では、平成17年3月より、高齢者や障がい者の買物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設（西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘）の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービスが行われています。施設利用者以外で送迎バスを利用できるのは、市内在住の65歳以上の高齢者または障がい者であり、1人で乗降できるか、介助者の同伴で乗降できる者となっています。（介助者も利用可）送迎バスを利用する際には、市が発行する「利用パスカード」が必要です。



③ 高齢者等の移動サービスの充実

目的

バスの補完として、高齢者やバスが運行されていない地区の町民等を対象とする移動サービスを充実させます。

内容

平成30年度から本町の一部地域でデマンド型乗合タクシーの運行を行っています。(桃沢地区の「ももタク」、竹原本宿地区の「いきいき号」実証運行(令和4年12月実証運行終了))

デマンド型乗合タクシーは路線バス、コミュニティバスを補完する公共交通として有効です。一方で、タクシーの利用に対して運賃の一部を町が負担するタクシー利用助成も考えられます。

以下の2つをサービス対象者として、移動サービスの充実を図ります。

①バスが運行されていない地区

②バスが運行されている地区で、身体的な理由等でバスを利用することが難しい町民（高齢者、障がい者等）

また、バスが運行されていない地区の観光地へ町外から訪れる観光客等が利用できるように工夫を検討します。

デマンド型乗合タクシー、タクシー利用助成、あるいはそれらの組み合わせなどのサービス内容や、地区区分のあり方や対象者のあり方を整理し、事業計画を作成し、導入を進めます。

実施主体

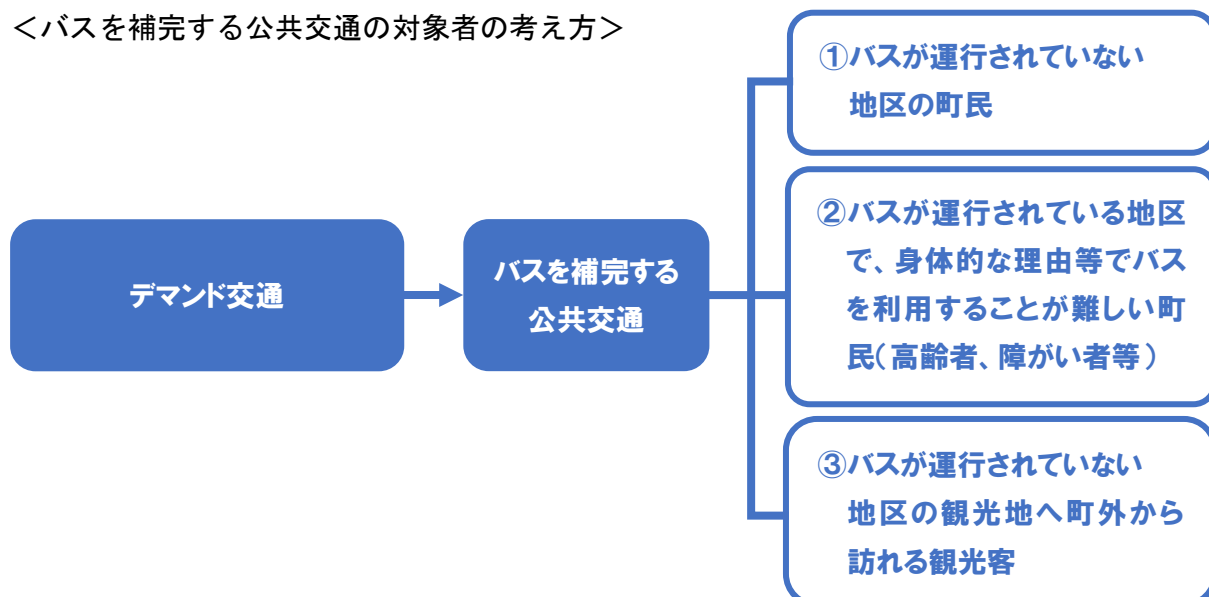
長泉町

スケジュール

令和3年度 ドアツウドア型の高齢者等の移動サービスの事業計画

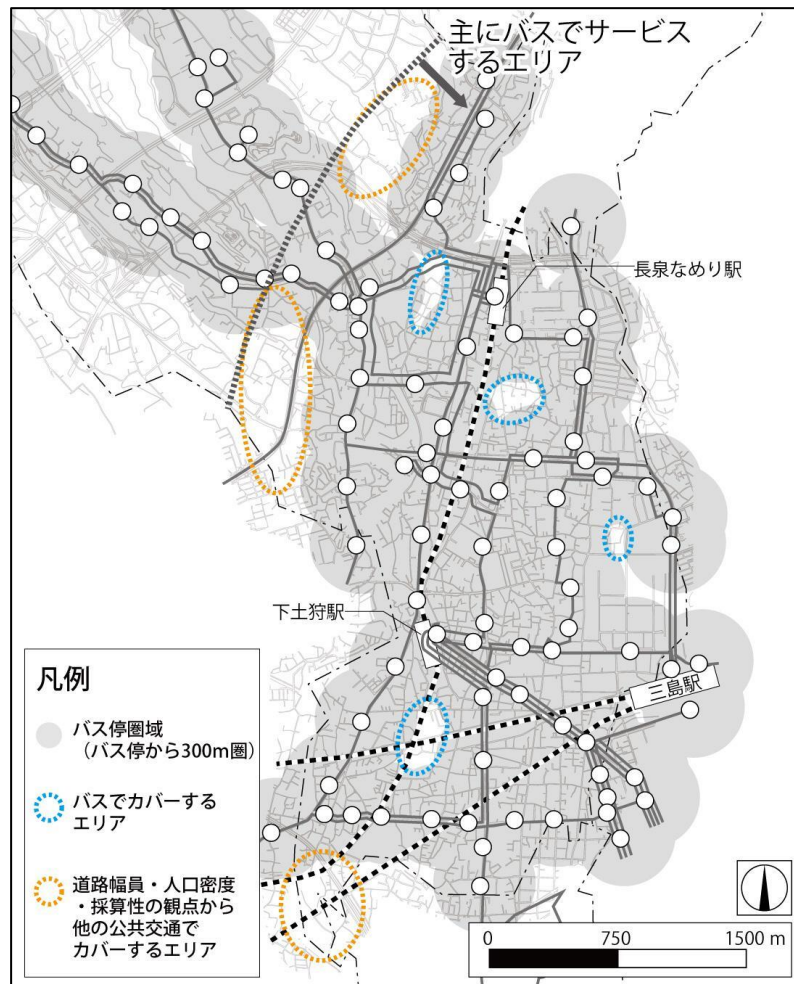
令和4年度以降 ドアツウドア型の高齢者等の移動サービスの導入

＜バスを補完する公共交通の対象者の考え方＞



①バスが運行されていない地区の町民

主に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と主にバスでサービスするエリア内においても道路幅員・人口密度・採算性の観点から他の公共交通でカバーするエリアを対象とし、全年齢を対象としてデマンド型乗合タクシーもしくは、タクシー利用助成などの手法を検討していきます。



②バスが運行されている地区で身体的な理由等でバスを利用することが難しい町民

バスが運行されている地区の 75 歳以上の方、65 歳以上で自動車の運転手段のない方を対象として、デマンド型乗合タクシーもしくは、タクシー利用助成などの手法を検討していきます。

③バスが運行されていない地区の観光地へ町外から訪れる観光客

バスが運行されていない地区の観光地へ町外から訪れる観光客等が、既存の「バスを補完する公共交通」やこれから導入する「バスを補完する公共交通」を利用できるような工夫を検討していきます。

《事例》 マイタク 群馬県前橋市

高齢者や障がい者などへのドアツウドアの移動のために、タクシー利用の際の補助を行っています。対象者1人で利用する際はタクシー料金の半額（上限1,000円）、相乗りの際は対象者1人当たり500円の補助となっています。タクシーを利用する際に登録書と利用券、もしくはマイナンバーカードを見せることで利用できます。マイナンバーカードを利用することで利用者側は利用券を持ち歩く必要がなくなり、行政側は事務作業が減るほか、運行データ作成も自動で行うことが可能となります。

奨励賞

マイナンバーカードを活用した高齢者等への移動支援

（群馬県前橋市、前橋地区タクシー協議会、（一社）ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構（TOPIC））

マイナンバーカードで便利でお得に元気に外出
 （高齢者等移動困難者へのタクシー運賃補助「マイタク」のマイナンバーカードを活用した電子化、自動化）

過度な自動車依存社会

- ✓ 1人あたりの自家用車保有率 群馬県が第1位
- ✓ 自家用車の旅客輸送分担率 平成7年以降90%超
- ✓ 100m未満の移動でも4人に1人は自動車を利用

自家用車に頼らない外出を支援するマイタク

- ✓ 登録者数約2.4万人、月間約2.5万件利用の好評な制度

従来の紙での運用には多大な負担と様々な課題

- ✓ 毎月約2.5万枚の利用券の回収、データ入力・確認、年度当初の全登録者への利用券郵送等の膨大な事務処理
- ✓ 利用者には利用券忘れや紛失などの不便

↓

マイナンバーカードで利用券を電子化
運行データ作成等も自動化

市役所 申込み → 申込情報登録 → 運行データ確認 → 資格確認 チケット減算 → 登録者データ → 運行データ → 自動で作成・保存

TOPIC 共通プラットフォーム

公的個人認証システム

失効確認

マイタクサーバ

タクシー会社・市役所の事務負担・コストの大幅縮減、利用者の利便性向上を実現

事業効果	紙	マイナンバーカード	効果
利用者1人あたりの印刷郵送費	224円	0円	100%減
利用券1枚あたりの作業時間	運転手 120秒 事務員 120秒	運転手 60秒 事務員 0秒	75%減

利便性の向上（アンケート結果）

- ☞ 利用者の**86%**が「便利」、**85%**が「継続的に利用したい」
- ☞ タクシー会社事務担当者の**80%**が「便利」

拡張・展開の可能性

- ✓ 将来的に健康保険証や共通診療券としても活用されるマイナンバーカード1枚で、病院までの移動と受診が可能となる（マイタクの利用目的第一位は通院）
- ✓ マイナンバーカードを回数券として活用する仕組みであり、福祉チケットや施設利用券等としても利用可能で、全国の自治体への横展開も期待できる
- ✓ 自動運転による無人走行においても、個人の属性に応じた適切な支援の実施を可能とする仕組み

《事例》 菅井地区デマンド交通 神奈川県相模原市

菅井地区では、市外在住の方や観光客の方なども含め、どなたでも乗車することが可能となっています。平日の午前6時半～8時半以外の時間であれば、1時間前の事前予約で利用可能であり料金も一律となっています。日常的な利用がない場合は、登録も不要です。「やまなみ温泉～菅井地区～東野」を運行しており、やまなみ温泉から市街地への移動は路線バスへの乗り継ぎとなっています。

平日		土休日	
朝 午前6:30 ～ 午前8:30	路線バスと同様の運行 ○地域住民（登録者）のみ乗車可能 ○事前予約不要 ○運行ダイヤ有	終日 午前7:00 ～ 午後6:00	電話予約型運行 ○どなたでも乗車可能 ○事前予約必要 ○運行ダイヤ無
日中・夜 午前8:30 ～ 午後6:30	電話予約型運行 ○どなたでも乗車可能 ○事前予約必要 ○運行ダイヤ無		

④地域が主体となる移送サービス

目的

行政や民間による移動サービスを補うために、地域の町民が主体となりバス利用が困難な町民に対するきめ細かな移動の支援を行います。

内容

町民を対象とするアンケート調査によって、バス停まで歩くことが困難と答えた方が約6%いることが明らかになりました。

ドアツウドアで移動できる方法の1つとして、地域の町民が運転手となり、移動のサポートを行う方法が考えられます。

地域からこのような活動を行いたいと声が上がったときに対応できるように、無償運送で行う相互扶助の移送サービスの仕組み、支援方法を検討します。

実施主体

地域の町民、長泉町

スケジュール

令和5年度 相互扶助の移送サービスの仕組み・支援方法の検討

令和6年度以降 地域への周知

<地域が主体となる移送サービスとは>

無償の相互扶助の移送サービスを地域団体が実施することにより、高齢者等の移動手段を確保している地域があります。無償（燃料費等の必要経費を徴収する場合を含む）の場合は、旅客運送事業の免許等が不要となります。袋井市の地域協働運行バスが事例として挙げられます。

《事例》 袋井市 地域協働運行バス

市が用意した車を地域ボランティア運転手が地域住民の需要にあわせて運行します。

○三川地区「かわせみ」の概要

利用対象者：三川地区に居住し運行委員会に利用登録している人で、高齢者で交通手段に困っている人

運行の概要：運転は地区内の運転ボランティアが実施します。コミュニティセンターへの事前予約により運行し、運賃は無料です。

車 両：トヨタポルテ（5人乗り）

利用方法：ドアツウドア方式（自宅から指定した目的地まで）

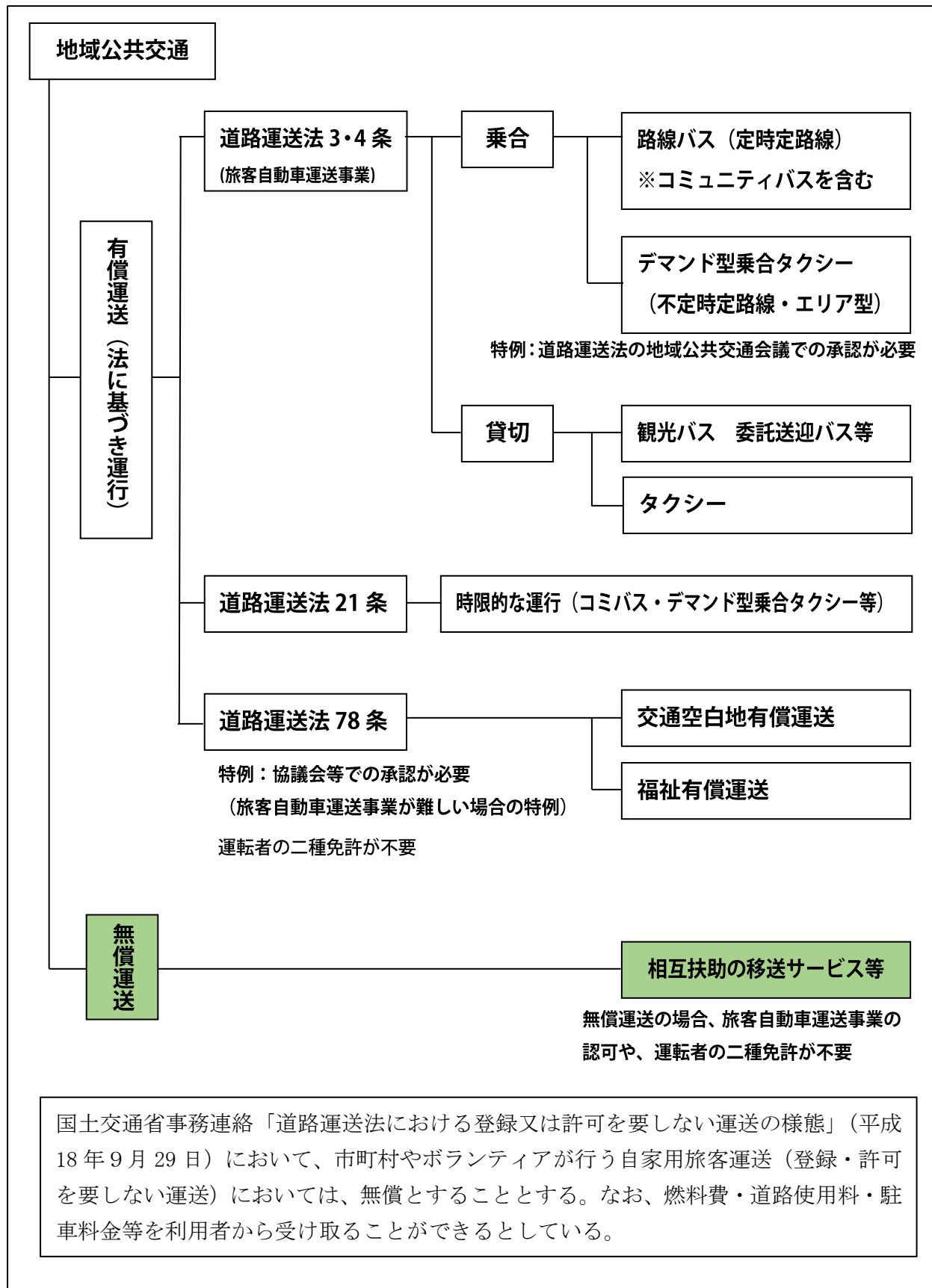
運行時間：月曜～土曜 午前8時～午後5時程度

利用目的地：商業施設、公共施設、病院



三川地区「かわせみ」

<地域公共交通の体系と相互扶助の移送サービスの位置付け>



⑤ サービス水準の改善

目的

町民のニーズに応じて、公共交通のサービス水準の適正化を図ることで、公共交通の利用者の増加をめざします。

内容

住民意識調査では、バスなどの公共交通の充実について、満足度が13%と低い水準にあることが明らかになりました。

既存の公共交通において、町民のニーズを把握するとともに、事業が維持できる範囲内でニーズに合うような改定を行っていきます。

加えて、継続的なモニタリングを行い、必要な改善をしていきます。

実施主体

公共交通事業者、長泉町

スケジュール

令和3年度以降 町民ニーズの把握、公共交通事業者と協議

＜町民ニーズの把握＞

現在、本町では、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシーなど多様な公共交通が存在します。町民のニーズを把握するために、アンケートやモニター制度などを行うことが考えられます。

《事例》 牛久市 市民モニター制度

市民モニターを公募し、必要枚数の回数券を進呈し、実際に乗車してもらい、施設、乗務員の接遇、運行内容等についてチェックしてもらいます。

その評価結果をもとに、公共交通事業者と協議し、改善を行っています。

○概要

モニター数：路線バス 9名

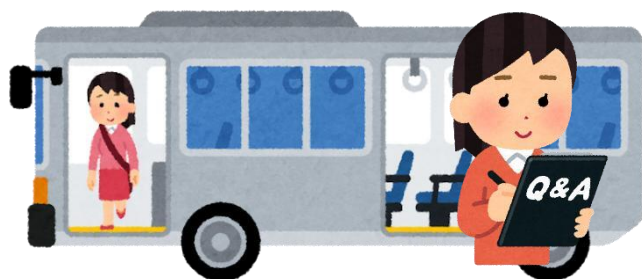
かっぱ号（コミュニティバス） 10名

タクシー 7名

評価指標：路線バス 車両、接客、案内、運転

かっぱ号 車両、接客、案内、運転

タクシー 車両、接客、運転



⑥交通結節機能の拡充

目的

乗り換えしやすい・乗り換え時間を過ごしやすい交通結節点とすることで、乗り換えに対する抵抗感を軽減し乗り換え利用客の利用を促進します。

内容

路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーなど、地域特性や利用者ニーズに対応して、公共交通機関が多様化します。このような公共交通体系では乗り換え利便性の確保のために、交通結節点の充実が重要です。

公共交通機関を連携し、シームレスな移動、あるいは移動の選択肢を提供できるように、交通機関間の料金や時刻表等の調整を行います。

また、多様な公共交通が結節する鉄道駅周辺や、バスとラストマイル交通との結節点となるバス停においては、乗り換え時間や天候に左右されず、快適に過ごせる待合環境をつくっていきます。

特に鉄道駅については、多様な公共交通が結節する場として、公共交通が錯綜せずにスムーズにつながるようにロータリーを含め改修を行っていきます。

実施主体

長泉町 公共交通事業者 地域

スケジュール

令和3年度以降 長泉なめり駅ロータリーの改修検討（令和4年度改修完了）

下土狩駅、長泉なめり駅周辺の交通結節点の検討

公共交通機関間の調整

＜交通結節機能の考え方＞

①鉄道駅での交通結節機能の考え方

○乗り換えの待ち時間を短くする工夫を行います。

- 例：・乗り換え時間が少なくなるような時刻表の設定
・バス車内での鉄道の時刻の案内等
・遅延が生じた際の乗り換え先の出発時間の調整 など

○乗り換え時間を過ごしやすい工夫を行います。

- 例：・気候に左右されない待合スペースの提供
・乗り換え先の情報提供（デジタルサイネージなど）
・時間を過ごせる設備の提供（トイレやイスなど） など

○ラストマイル交通等との連携を行います。

- 例：・安全な歩行環境
・駐輪場、パークアンドライド駐車場、シェアサイクル、タクシーとの連携
・バリアフリー化 など

○まちの拠点となる機能を付加することが考えられます。

- 例：・周辺地域の方々の交流スペース
・小さい図書館
・コワーキングスペース
・ミニイベントができるスペース など

②バス停での交通結節機能の考え方

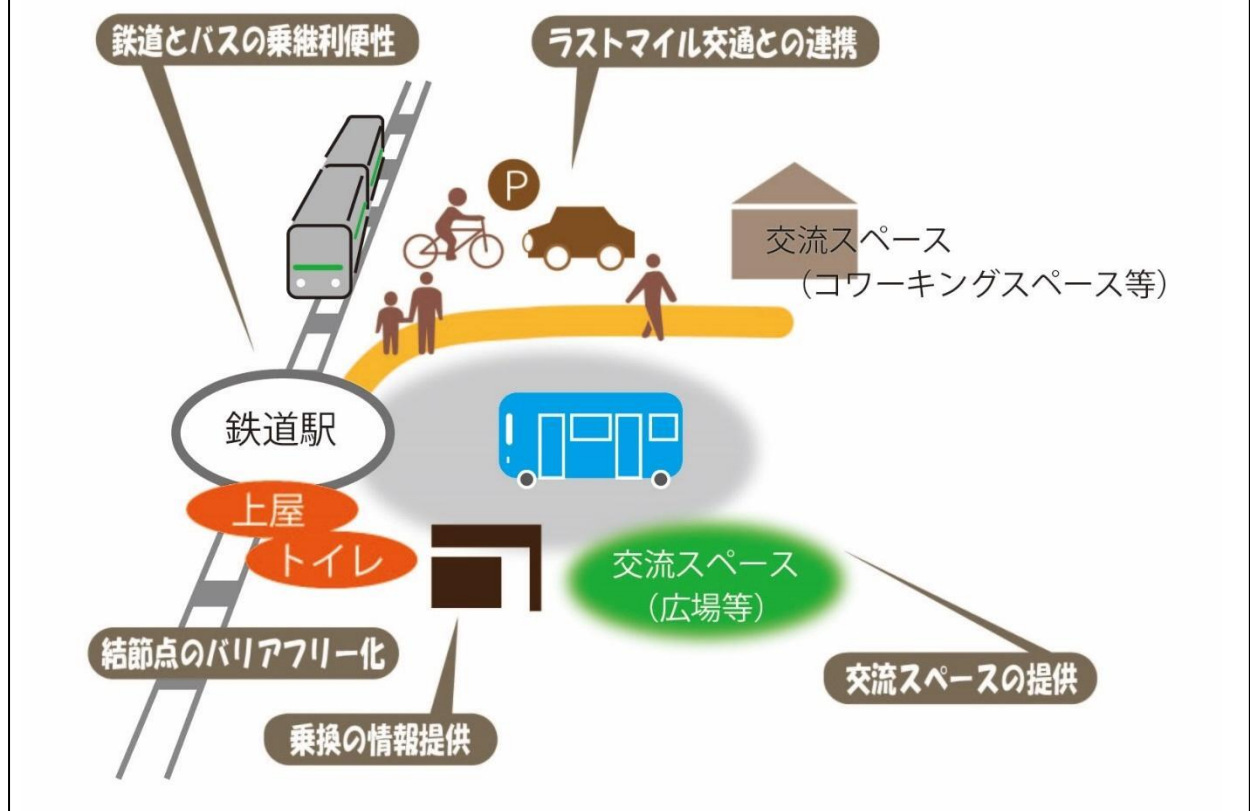
○待ち時間を過ごしやすい工夫を行います。

- 例：・気候に左右されない待合スペースの提供 など

＜鉄道駅周辺の機能拡充の方針＞

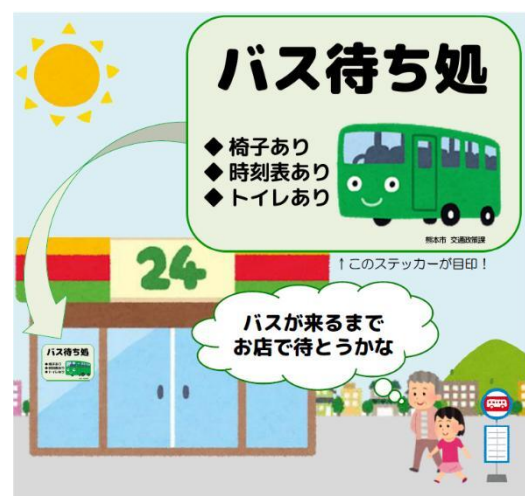
今後、鉄道駅に必要な機能での交通結節機能の考え方を検討し、町、公共交通事業者、地域が役割分担、連携をし、社会実験等を通じて、必要な機能を設置・拡充することが考えられます。

鉄道駅周辺の機能のイメージ



＜事例＞ バス停での交通結節機能の工夫 熊本県熊本市

商業施設と連携し、「バス待ち処」を設置しています。「バス待ち処」とは、バス停に隣接したスーパーやコンビニなどに協力いただき、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行うところです。対象となるところには、目印のステッカーが配置されています。



⑦公共交通の情報提供

目的

公共交通の情報を提供することにより、利用者への利便性向上と、これまで利用しなかった方々への利用を促します。

また、観光施設と公共交通の運行情報をセットとした情報提供を行うことにより、観光客への公共交通の利用を推進します。

内容

町民を対象とするアンケート調査によって、公共交通の情報提供についてのニーズが明らかになりました。

現在のバスマップを拡充し、全ての公共交通機関の路線、時刻表、利用の仕方等が記載されているパンフレットを作成し、町のホームページで公表するとともに配布します。

また、公共交通の運行状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムの導入を検討します。

別途、観光客向けの公共交通の情報を整理し、公表します。

近年着目されているMaaSについては、町内に限って運用しても効果は低いことから、日常生活圏に入る周辺市町と協力し、MaaS導入に向けた検討を行います。

実施主体

長泉町、公共交通事業者、周辺市町

スケジュール

令和3年度 パンフレットの作成・配布、広報ながいずみへの掲載

令和4年度以降 バスロケーションシステム導入検討（令和4年度導入済）

バスの利用方法について周知するイベントの開催

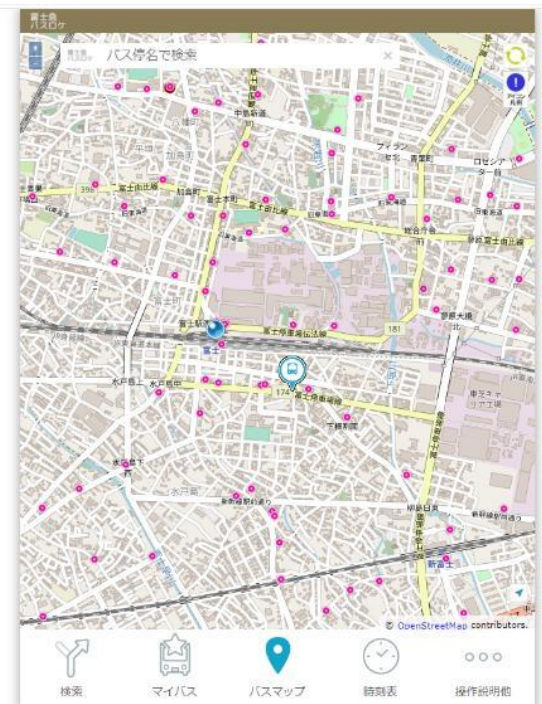
<公共交通の情報提供の仕方について>

公共交通について理解を深め、利用してもらうための情報提供を行います。情報の提供方法として、広報、パンフレット、インターネット、アプリなど様々な媒体を活用していくことが考えられます。パンフレットについては、買物先や病院など利用者が多い場所に配置し、生活の中で目に留まるようにする工夫が考えられます。また、転入者に向けて広報していきます。

《事例》 バスロケーションシステムの事例 富士急静岡バス株式会社

富士急バスシステム（富士急静岡バス株式会社）

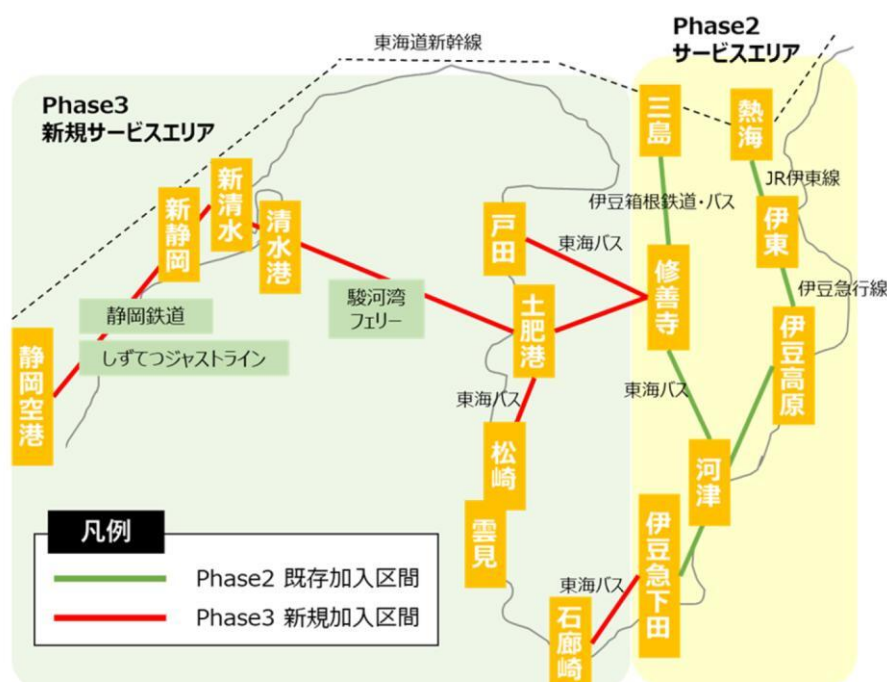
バスロケーションシステムを使い、現在バスがどの位置を移動しているかの表示をインターネット上で提供しています。その他、時刻表や経路の検索なども行えるようになっています。



《事例》 M a a S の活用 Izuko

東急株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、伊豆急行株式会社は、さまざまな公共交通機関や観光施設、観光体験をスマートフォンで検索・予約・決済できる観光型M a a S「Izuko」の実証実験のPhase 3について、伊豆エリアを中心に令和2年11月16日から令和3年3月31日まで実施しました。

Phase 3では、平成31年4月から2度にわたり実施されたPhase 1、2と比べ、サービスエリアが大幅に拡大され（下図参照）、観光商品数も拡充されました。



⑧公共交通の利用促進策

目的

町民へ公共交通の利用を促すことにより、公共交通を移動手段の1つとして認識し、利用してもらう機会を増やします。

内容

公共交通の利用方法を周知することで利用意識を持ってもらうためにイベントの開催やイベントへ出展し、広く町民等へ公共交通の利用をアピールします。啓発冊子の配布、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーのお試し乗車券の配布などのモビリティ・マネジメントを行うことで、利用者が自発的に公共交通を利用するよう促していきます。

また、小学生等へのバスの乗り方教室や高齢者へのデマンド型乗合タクシーの利用方法の説明会等を検討します。

実施主体

長泉町、公共交通事業者

スケジュール

令和3年度 イベントへの出店
モビリティ・マネジメントのためのチラシ配布
令和4年度以降 継続して実施

<公共交通の利用促進の方法について>

イベントにて、リーフレット等の資料配布、パネル展示やワークショップを行うことで、公共交通を考えるきっかけを作ることが考えられます。また、同時に公共交通に対するアンケートなどを行うことも考えられます。

モビリティ・マネジメントの一環としてチラシを配布し、お試し乗車券などを活用することにより、利用機会を創出していくことが考えられます。

<出店が想定できるイベント> 長泉町産業祭、長泉わくわく祭り



《事例》 バスの利用促進イベント事例 富士市

○バスの日イベント

市内を走るバスが大集合し、ミステリーツアーや乗り方教室などを行っています。

場所：中央公園多目的広場

内容：

- ・バス車両の展示
- ・無料バスミステリーツアー
- ・バスの乗り方教室
- ・塗り絵コーナー
- ・運転士などの制服を着て記念撮影
- ・スタンプラリー
- ・ミニバス運行 など



○ワンデイ・トリップ・チャレンジャー

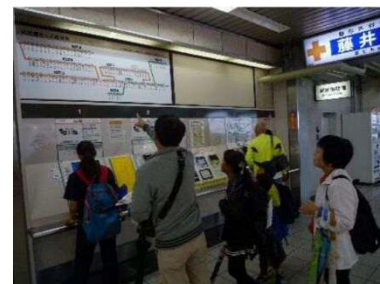
バスや電車などを利用して、市内に設定されたスタンプポイントや「まちなか」をめぐり、スタンプを集める公共交通体験イベントを行っています。

集合場所：消防防災庁舎 7階大会議室

参加費：無料（運賃以外の費用は自己負担）

対象：市内在住の小学生や園児とその保護者 30 組

自分たちで経路を考えてバスに乗ります。



⑨新技術を活用したモデル事業

目的

新技術を活用することにより、現在の人手不足や時間の定時性などの問題を解決し、乗客数の増加、事業者の負担減少を目指します。

内容

新技術を導入するにあたり、道路環境が適している箇所を対象とし、社会実験やモデル導入を通じて、新技術の導入・普及を推進します。

新技術を導入する際には、車両や道路状況あるいは法制度の解釈が必要になる場合があります。それらを踏まえて地域にあった手法や社会実験からのスタートを検討します。

また、新技術を活用したスマートフォンによる運行情報や経路検索の提供、キャッシュレス決済の導入（交通系 IC カード、二次元コード等）、オンデマンド交通における AI の活用、MaaS の展開などを実情に合わせて検討します。

実施主体

長泉町

スケジュール

令和3年度以降 新技術の導入検討

<新技術を活用したモデル事業>

新技術を活用したモデル事業の事例として、本計画 30 ページ～34 ページに記載のものをはじめとし、県内でも新技術を活用した取り組みが行われています。本町においても、新技術の導入について、企業の社会実験等を積極的に受け入れるとともに、新技術を活用した車両を使った社会実験の際は、安全性が高く、シンボル性のある道路区間等での実現を推進します。

《事例》 しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト

静岡県交通基盤部は連携企業 14 社、連携大学 2 大学とともに、自動運転等の最新技術を活用した移動サービスの導入による地域交通の課題解決の検証や EV 等次世代自動車及び自動運転車両の研究による県内企業の技術開発の促進を目的に自動運転の実証実験を行っています。

平成 30 年度からエコパでの自動運転技術の実験を開始し、平成 31 年度、令和 2 年度は県内 3 か所（松崎町、下田市、沼津市）で公道での実証実験が行われました。令和 3 年度からは他地域への横展開も検討されています。

【全体スケジュール】

H30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
エコパでの自動運転技術の実験						
	公道での実証実験（自動運転、未来技術等） 地域性の異なる環境下での実験から実装へ					
			他地域への横展開			
				他分野産業（医療・福祉・観光等）との連携		
地方創生推進交付金の活用 （横展開）		地方創生推進交付金の活用（Society5.0）				

【令和 2 年度社会実験内容】

○松崎町（過疎部）

走行内容：長八美術館、重文岩科学学校、八木山集落を結ぶ 5 キロ
（一部区間は手動運転）

車 両：4 人乗り電気自動車（レクサス）



○下田市（郊外）

走行内容：伊豆急下田駅を起点に、下田メディカルセンターまで
1.2 キロ、記念碑まで 1.3 キロ
（一部区間は手動運転）

車 両：8 人乗り自動車（タジマ社製 8 人乗り）



○沼津市（都市部）

走行内容：J R 沼津駅と沼津港の 2.2 キロを往復
（ほぼ全区間で自動運転）

車 両：4 人乗り電気自動車（アルファード）

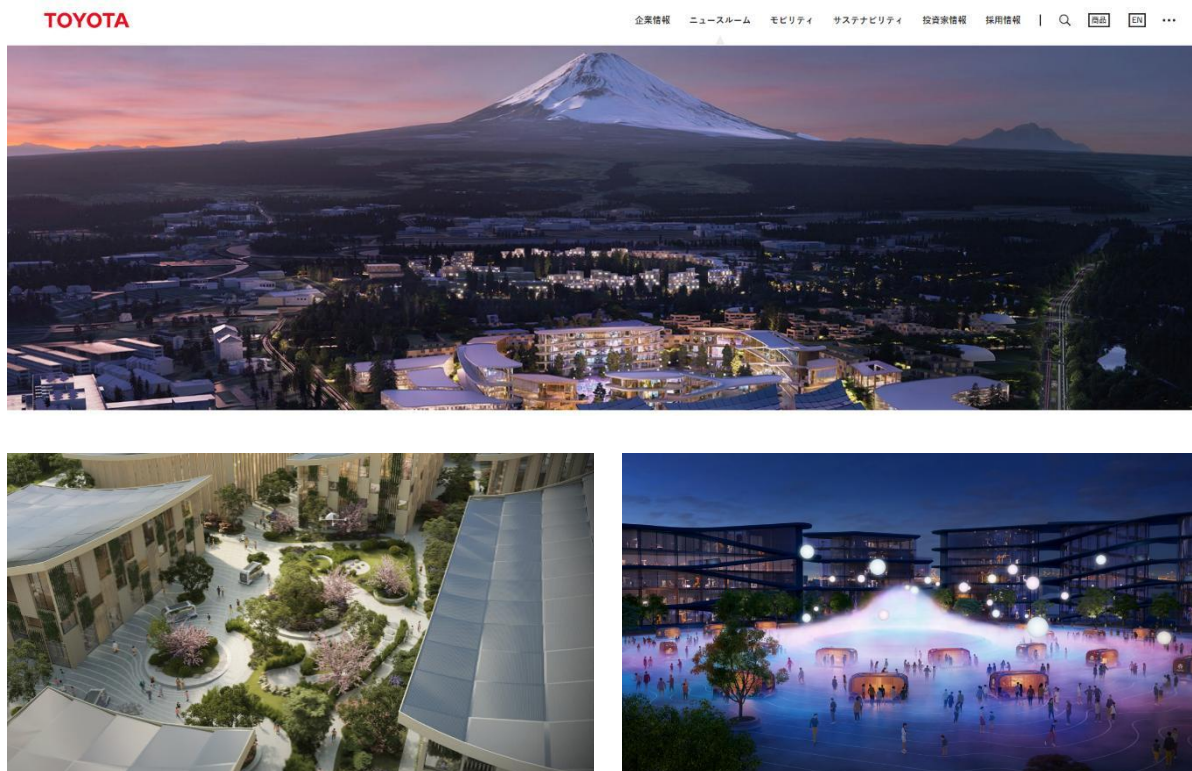
- ・ 5 G 通信技術を活用した道路の動的情報収集
- ・ 信号制御の高度化（シミュレーション）



《事例》 トヨタ実証都市「コネクティッド・シティ」(裾野市)

令和2年12月31日に閉鎖したトヨタ自動車東日本株式会社東富士工場の跡地を利用して新技術の活用を目指した街づくりが進められています。

人々の暮らしを支えるあらゆるモノ、サービスが情報でつながっていく時代を見据え、自動運転、MaaS、パーソナルモビリティ、ロボット、スマートホーム技術、人口知能(AI)技術などの導入・検証が行われる予定です。



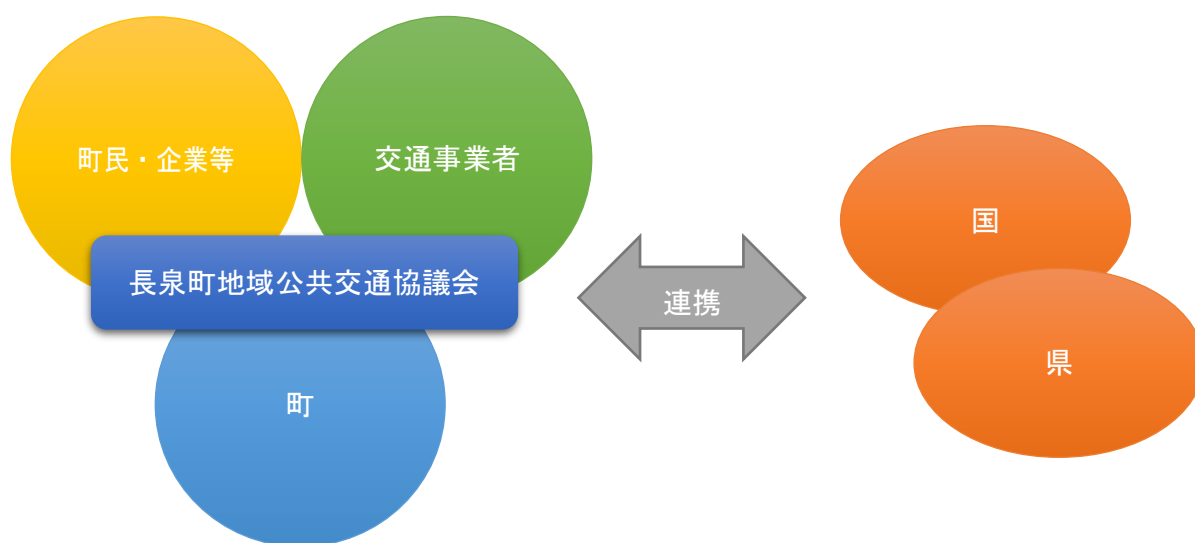
第4章 計画の推進方策

1. 推進体制

利用者である町民や交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、町が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として、町民、企業、交通事業者、町の関係主体が連携・協力して進めます。

さらに、国や県、関係機関との連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。



2. 長泉町地域公共交通協議会の役割

長泉町地域公共交通協議会は、地域公共交通計画の検討・協議に加えて計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うこととします。

3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年長泉町地域公共交通協議会で実施工程に即した施策の実施状況を整理します。あわせて、目標値に関する確認を行い、目標年次の達成の見通しを検証します。

目標年次の令和7年度においては、長泉町地域公共交通協議会において、計画目標（数値目標）の達成状況の評価と要因分析を行い施策や目標を見直し、本計画の更新を行います。

4. 実施工程

公共交通施策は、下表の工程により推進します。

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

5. 資金の確保

上記の施策を進めるに当たり、路線維持のためには町の予算をベースに、地域公共交通確保維持改善事業等を活用し、その他の施策については、適宜、国や県の補助金を活用して効果的な施策実施を行っていきます。

参考資料

1. 策定体制

本計画は、長泉町地域公共交通協議会での協議を経て、策定しました。

《長泉町地域公共交通協議会委員》 令和3年3月現在

選出区分	選出団体	氏名
住民又は利用者の代表者	長泉町区長連絡協議会	山本 勝美
	ネットワークながいずみ	鈴木 和子
	ながいずみ観光交流協会	牛島 康祐
	長泉町社会福祉協議会	勝又 衛
一般旅客自動車運送事業者	富士急シティバス株式会社	渡辺 光也
	株式会社東海バス	清水 修
	伊豆箱根バス株式会社	木口 典久
国土交通省中部運輸局静岡運輸支局長又はその指名する者	中部運輸局静岡運輸支局	風岡 昌吾
静岡県裾野警察署長又はその指名する者	静岡県裾野警察署交通課	岡本 浩
一般旅客自動車運送事業者	静岡県タクシー協会 沼津・三島支部	鈴木 智善
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者	富士急シティバス株式会社 労働組合	若林 真一
社団法人静岡県バス協会	一般社団法人 静岡県バス協会	堀内 哲郎
静岡県の公共交通担当課長又はその指名するもの	静岡県交通基盤部都市局 地域交通課	仲野 弘己
学識経験者	東海大学工学部	梶田 佳孝
町長が指名する者	長泉町	高田 昌紀

2. 策定・改訂の経緯

本計画は、以下のような経緯を経て策定・改訂しました。

年	月	内容
平成 30 年	11 月	アンケート調査
令和元年	12 月	令和元年度第 3 回長泉町地域公共交通会議 (策定の必要性和経緯の説明、策定開始の決定)
令和 2 年	2 月	公共交通事業者ヒアリング調査
	7 月	令和 2 年度第 1 回長泉町地域公共交通協議会 (目指すべき姿、基本方針)
	10 月	令和 2 年度第 2 回長泉町地域公共交通協議会 (公共交通施策の検討)
	12 月	令和 2 年度第 3 回長泉町地域公共交通協議会 (長泉町地域公共交通計画素案)
令和 3 年	1 月～ 2 月	パブリックコメントの実施
	2 月	令和 2 年度第 4 回長泉町地域公共交通協議会 (長泉町地域公共交通計画の承認)
令和 6 年	5 月	コミュニティバス循環線の実証運行開始 (令和 5 年 1 月) 及び長泉町立地適正化計画の改定 (令和 6 年 3 月) を踏まえ一部改訂

3. 用語解説

あ	
ＥＶ	電気自動車のこと。
ＥＶバス	電気のみを動力として走るバスのこと。
ＯＤ調査	どんな車両が「なんのために」「どこからどこへ」「何時ごろ」移動しているかを調べること。自動車の交通実態を把握することができる。
か	
グリーンスローモビリティ	時速 20 k m未満で公道を走る 4 人乗り以上の電動車両のこと。CO2 排出量が少なく低速のため安全で小型で狭い道を走行でき窓がなく開放的という特長がある。
公共交通空白地	鉄道駅や既存バス停から離れた、公共交通機関の路線が近くにない地域のこと。
交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場等がある。
コミュニティサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポート（自転車貸出拠点）からなる、自転車による面的な都市交通システムのこと。
コミュニティバス	地域住民の福祉に寄与することを目的として、地方公共団体が運行に関与している乗合バスのこと。
混雑時旅行速度	平日は朝夕のラッシュ時で最も混雑している時間帯、休日は 1 日の中で最も混雑している時間帯の 2 地点間の通過所要時間を距離で除し求めた平均速度のこと。
コンパクト＆ネットワーク	都市全体の構造を見渡しなが、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と地域公共交通ネットワークの再編を行うこと。
さ	
実証運行	新たな公共交通の導入を検討するために行う試験的な運行のこと。
た	
デマンド型乗合タクシー	利用したい時間や目的地を事前に予約すると、予約に合わせて他の方と乗合ながら、希望する場所から目的地まで移動できる交通手段のこと。
デマンド交通 (オンデマンド交通)	需要のある時のみ予約を受け運行する公共交通のこと。
ドアツウドア (型)	自宅の出入口を出発してから目的地の出入口に到着するまでの移動のこと。

は	
パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べること。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。
バスロケーションシステム	人工衛星等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等で利用者に情報提供するシステムのこと。
PTPS (公共車両優先システム)	バス専用・優先レーンの設置、優先信号制御などで、バスなどの優先通行を確保するシステムのこと。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うことができる。
フィーダー	鉄道や幹線バスの支線となり主に地域内の移動に資する路線のこと。
対義語：幹線	主に市町村間の移動に資する路線のこと。
ま	
MaaS (Mobility as a Service)	地域住民や旅行者一人一人の出発地から目的地までの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。目的地における観光や医療等のサービスとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決が期待されている。
マスタープラン	長期的な視点で将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにする計画のこと。
マルチモーダルモビリティサービス	移動の際、目的地までのルートや移動手段を検索し、料金の支払いや予約まですべてを行うことができるサービスのこと。
ら	
ライドシェア	自動車を相乗りすること。一般的に乗用車の相乗りの需要をマッチングさせるサービスの総称として使われている。
ラストワンマイルの移動手段	公共交通を使って移動した際の最寄りの鉄道駅、バス停、船着き場等から最終目的地への移動距離を移動する手段のこと。

長泉町地域公共交通計画

発行 長泉町企画財政課

〒411-8668 静岡県駿東郡長泉町中土狩 828

TEL : 055-989-5504 FAX : 055-989-5585

E-mail : kikaku@town.nagaizumi.lg.jp