

## 平成23年度 第1回 桜井市地域公共交通活性化再生協議会 次第

日時：平成23年8月25日（木） 午後2時00分～

場所：桜井市役所 西分庁舎 入札室

### 1. 開 会

2. 挨拶 会長 桜井市副市長 箕輪 周治

### 3. 議 事

- 1) 平成22年度事業報告及び収支決算報告について
  - ・資料1：平成22年度事業報告について
  - ・資料2：平成22年度収支決算報告について
  
- 2) 平成22年度桜井市コミュニティバス及び桜井市デマンド型乗合タクシーの運行結果について
  - ・資料3：桜井市コミュニティバス輸送実績
  - ・資料4：桜井市デマンド型乗合タクシー輸送実績
  
- 3) 桜井市デマンド型乗合タクシーの運行計画の変更について
  - ・資料5：桜井市デマンド型乗合タクシー運行計画の変更について
  
- 4) 地域公共交通確保維持改善事業について
  - ・資料6：地域公共交通確保維持改善事業について

## 平成 2 2 年度事業報告について

- ・ 桜井市コミュニティバス運行事業及び桜井市デマンド型乗合タクシー運行事業の実施

桜井市コミュニティバス多武峯線及び桜井市デマンド型乗合タクシーの実証運行事業のほか、コミュニティバス 2 路線（桜井初瀬線・朝倉台線）の運行事業を行った。

- ・ 桜井市コミュニティバス普及啓発事業の実施

桜井市コミュニティバスの時刻表を作成し、市内公的施設や大型スーパーなどに設置し、コミュニティバスの普及啓発を図った。

- ・ 桜井市地域公共交通活性化再生協議会の開催

第 1 回 平成 2 3 年 1 月 1 1 日

- ・ 桜井市地域公共交通活性化再生協議会規約の改正について
- ・ 平成 2 1 年度事業報告及び収支決算報告について
- ・ 平成 2 2 年度実証運行結果及び事後評価について
- ・ 平成 2 3 年度桜井市コミュニティバス及びデマンド型乗合タクシー運行計画について
- ・ 平成 2 3 年度協議会予算（案）について

平成22年度収支決算報告について

(歳入)

(単位：円)

科目			予算額	収入済額	差引増減	摘要
款	項	目				
1	負担金	1 負担金	50,506,000	26,818,339	△ 23,687,661	桜井市負担金
2	補助金	1 補助金	6,630,000	4,072,019	△ 2,557,981	地域公共交通活性化・再生総合事業補助金
3	繰越金	3 繰越金	0	100	100	
4	諸収入	1 諸収入	0	190	190	預金利子
合計			57,136,000	30,890,648	△ 26,245,352	

(歳出)

科目			予算額	支出済額	差引増減	摘要
款	項	目				
1	運営費	1 会議費	30,000	880	29,120	桜井市地域公共交通活性化再生協議会開催案内郵送料
		1 事務費	350,000	104,475	245,525	桜井市コミュニティバス時刻表作成
2	事業費	1 事業費	56,756,000	30,785,003	25,970,997	桜井市コミュニティバス運行業務委託料 28,480,103円
						桜井市予約型乗合タクシー運行業務委託料 2,304,900円
合計			57,136,000	30,890,358	26,245,642	

歳入決済額 30,890,358円  
 歳出決済額 30,890,358円  
 翌年度繰越額 290円

平成22年度の決算につき書帳簿及び証拠書類と対照調査の結果、いずれも適正に執行され、上記のとおり決算には誤りはないものと認める。

平成23年 8月 24日

監査員 桜井市自治連合会会長

兼野 昌 雄

監査員 桜井市社会福祉協議会会長

鈴木 秀 雄

資料2

## ○ 桜井初瀬線

1日平均一般利用者数	前年度1日平均一般利用者数
46.1人	74.4人

1便平均一般利用者数	前年度1便平均一般利用者数
2.8人	4.3人

運賃収入	前年度運賃収入
7,208,945円	5,931,115円
(うち、一般利用者収入)	(うち、一般利用者収入)
4,017,405円	2,820,715円

## ○ 朝倉台線

1日平均利用者数	前年度1日平均利用者数
61.2人	69.7人

1便平均利用者数	前年度1便平均利用者数	1便平均利用者数(目標)
10.2人	10.0人	12人

運賃収入	前年度運賃収入
3,350,590円	2,988,402円

## ○ 多武峯線

1日平均一般利用者数	※前年度1日平均利用者数
212.4人	※201.2人

1便平均一般利用者数	※前年度1便平均利用者数	1便平均一般利用者数(目標)
11.8人	※11.2人	17.0人

運賃収入	前年度運賃収入
20,153,362円	16,940,639円
(うち、一般利用者収入)	—
18,633,122円	



# 平成22年度桜井市デマンド型乗合タクシー利用実績

資料 4

うち、1歳以上小学生以下もしくは障害者手帳をお持ちの方及びその介護者

利用者合計人数	1,793 人	299 人
(月曜日)	902 人	158 人
(木曜日)	891 人	141 人

運行日数	94 日
予約便	438 便
予約の無い便	32 便
予約率	93.2%
1便あたりの平均乗車人数	4.1 人
1台あたりの平均乗車人数	2.9 人

便毎の総乗車人員	9:00	712 人
	10:00	155 人
	12:00	229 人
	14:00	392 人
	16:00	305 人
便毎の平均乗車人員	9:00	7.6 人
	10:00	2.1 人
	12:00	2.6 人
	14:00	4.3 人
	16:00	3.4 人
便毎の予約率	9:00	100.0%
	10:00	77.7%
	12:00	93.6%
	14:00	97.9%
	16:00	96.8%

## 平成 23 年度桜井市デマンド型乗合タクシー運行計画の変更について

## 【変更理由】

現在、実証運行を行っている桜井市デマンド型乗合タクシーについて、上之郷地区区長会長から桜井市に対して下記内容の要望書が提出された。

実証運行の開始から 1 年余りが経過し、地域で利用者のニーズを把握したうえで提出された要望書であり、利用者の利便性の向上を図るため、下記のとおり運行計画を変更するものである。

## ◇ 運行日・運行ダイヤ：

(現行) 平日・週 2 日 (月・木) 運行

9 時・10 時 上之郷地域発済生会中和病院行

12 時・14 時・16 時 済生会中和病院発上之郷地域行

(新) 平日・週 3 日 (月・木・金) 運行

月曜日：9 時・10 時 上之郷地域発済生会中和病院行

12 時・14 時・16 時 済生会中和病院発上之郷地域行

木曜日：9 時 上之郷地域発済生会中和病院行

14 時・16 時 済生会中和病院発上之郷地域行

金曜日：9 時 上之郷地域発済生会中和病院行

14 時 済生会中和病院発上之郷地域行

## ◇ 運行計画変更予定日：平成 23 年 10 月から開始

# 『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～（新規）

## 23年度 305億円

生活交通の存続が危機に瀕している地域等における地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害を解消

### 地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・ 支援にあたっては、運行（航）欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

#### 陸上交通

- ・ 地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援



《事前算定方式等への変更》

《広域的・幹線的バスの補助要件緩和》

《幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充》



#### 離島交通

- ・ 島民の生活に必要な不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
- ・ 離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援

《離島航路：事前算定方式等への変更とともに、全体の補助充足率や移動環境改善への取組支援を充実》

《離島航空路：支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行



### 地域公共交通バリア解消促進等事業

#### バリアフリー化

- ・ ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・ 旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

#### 利用環境の改善

- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

#### 地域鉄道の安全性の向上

- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

### 地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

資料 6



《個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善》

## 生活交通ネットワーク計画

### 陸上交通

地域間幹線系統  
確保維持計画  
(3年計画)

協議会or都道府県等

地域内フィーダー系統  
確保維持計画  
(3年計画)

協議会or市町村等

### 離島航路(航空路)

離島航路確保維持計画  
(3年計画)

協議会or都道府県等

### バリア解消促進等事業

生活交通改善事業計画

都道府県主催協議会

or

市町村主催協議会

or

事業単位協議会  
(駅、空港等)

※各計画は分野毎に作成することも可

※陸上交通に係る計画のうち地域間幹線系統確保維持計画と地域内フィーダー系統確保維持計画を別に作成することも可(この場合、両協議会において計画の情報の共有を行うこと。)

※上記中の都道府県・市町村協議会については、事業内容に応じた主催主体の組合わせ等が可能

### ○地域協議会の考え方

【メンバー】 地方公共団体(都道府県・市町村)、関係交通事業者、国(地方運輸局等又は地方航空局)等  
(陸上交通及び離島航路の地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画は、関係する都道府県及び市町村がともに参加)

※地域・分野毎の分科会の設置や複数市町村による合同協議会の設置も可能とする。

※既存の類似協議会(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等)の活用も可能とする。

※住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加える、アンケートやヒアリングを実施する、公聴会やパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経て計画を策定することとする。

# 生活交通ネットワーク計画等の記載事項

## 地域公共交通確保維持事業（陸上交通）

### 地域間幹線系統

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運行系統の概要・運送予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- その他（別表4の基準ハ・ニ関係）

### 地域内フィーダー系統

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運行系統の概要・運送予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額

車両減価償却費等補助を受けようとする場合は、上記に

- 車両の取得の目的・必要性
  - 車両の取得の定量的な目標・効果
  - 車両取得計画の概要・取得事業者
  - 車両取得の費用の総額・負担者・負担額
- に係る事項を加える。

## 地域公共交通確保維持事業（離島航路）

### 運営費補助

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 航路の概要・運航予定者
- 事業に要する費用の総額、負担者
- 事業の改善等に関する事項

### 構造改革補助

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運航を確保・維持するための改善策等
- 事業に要する費用の総額、負担者・負担額

## 地域公共交通バリア解消促進等事業

### バリアフリー化設備等整備事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間

### 利用環境改善促進等事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間
- その他（別表19関係）

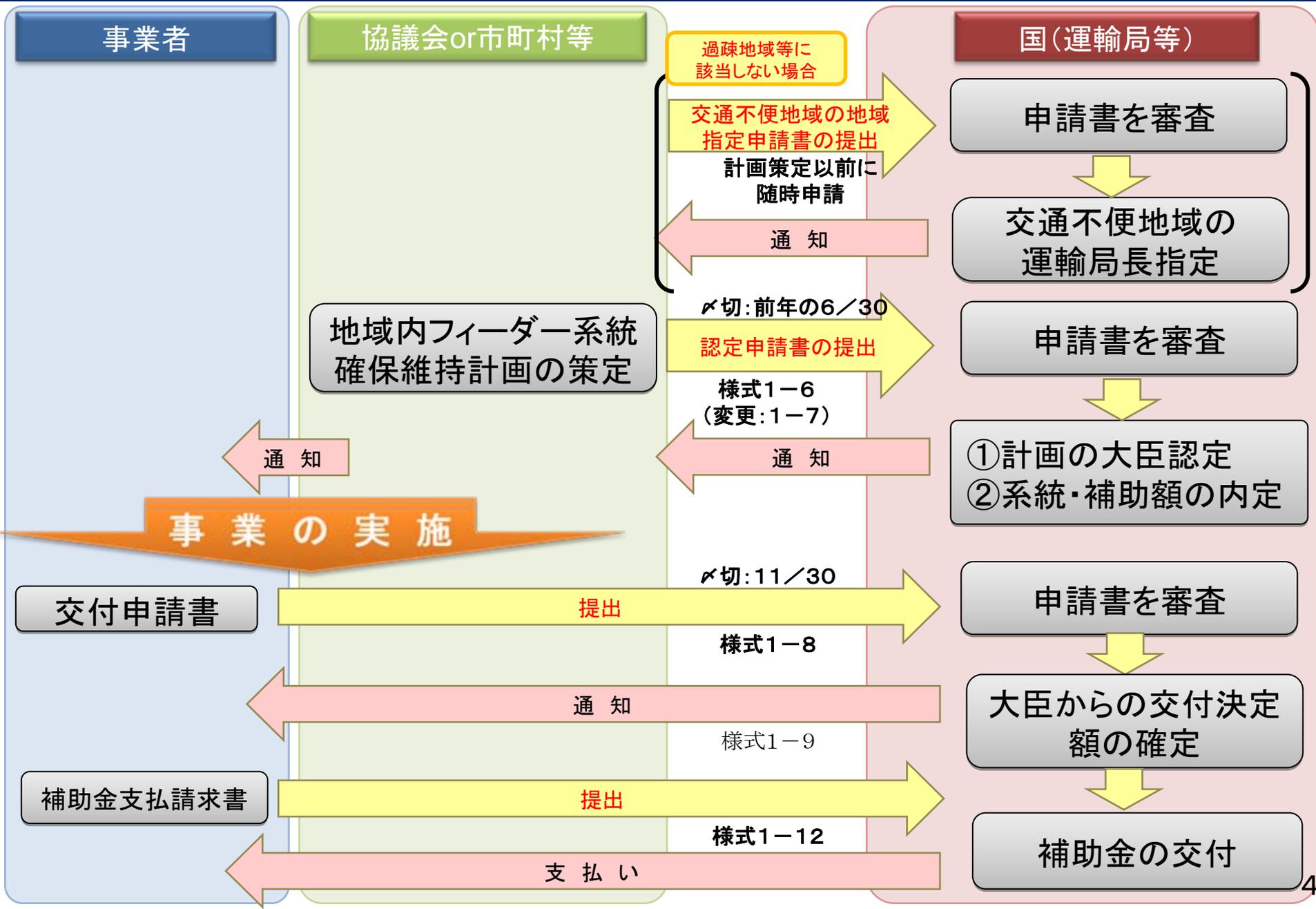
### 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間

※上記各事業の計画記載事項は、それぞれ、地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画、生活交通改善事業計画の場合も同じ。

※利用環境改善促進等事業については、LRT整備計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業については、鉄道事業再構築実施計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで生活交通ネットワーク計画に代替可。

# 地域内フィーダー系統確保維持事業の流れ



# 補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

## ○主な要件

- ・「補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統」または「交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統」：補助対象地域間バス系統を補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・幹線アクセス性：補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・サービス充実性：新たに運行、または、公的支援を受けるものであること
- ・公共性：公的な支援がなければ確保維持が困難なものであること
- ・地域の合意：地域の協議会による議論を経た計画に基づき実施されるものであること
- ・効率的・効果的なサービスの確保：品質・価格・企画等を踏まえて運送予定者が選定されること

## 具体的な要件

1. 路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は市町村運営有償運送（交通空白輸送に限る）若しくは過疎地有償運送（乗合旅客の運送に限る。）であること。（補助対象事業者は一般乗合旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者。）
2. 以下の(1)、(2)のいずれかの要件を満たす系統であること。
  - (1)補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統(注1)であること。（政令市、中核市及び特別区（以下、「政令市等」という。）が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令市等の区域内であるものを除く。）
  - (2)交通不便地域における地域間交通ネットワーク(注2)のフィーダー系統であること。（①または②であること。）
    - ①過疎地域等(※)における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。  
※過疎地域等：過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎地域とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村、奄美群島振興開発特別措置法に基づく奄美群島、小笠原諸島振興開発特別措置法に基づく小笠原諸島及び沖縄振興特別措置法に基づく沖縄県の区域
    - ②半径1km以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること  
(注1)フィーダー系統とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続(注3)する系統をいう。  
(注2)地域間交通ネットワークとは、地域間バス系統、鉄軌道路線、航路及び航空路をいう。  
(注3)接続とは、バス停留所相互又はバス停留所と鉄軌道駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
3. 運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワーク及び生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られていること。
4. 新たに運行を開始する系統、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統、平成23年度以降に地域内フィーダー系統に係る国庫補助を受けたことがある系統。
5. 経常赤字が見込まれること。（既存系統であって、過去2か年度連続して経常黒字となった運行系統は除く。）
6. 補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行される予定の系統であること。（再編等を行う場合は30日前までにネットワーク計画の変更及び認定が必要）
7. 生活交通ネットワーク計画に確保又は維持が必要な運行系統として記載されていること。
8. 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民や利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、当事者の協議会への参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等のいずれかの手順を経ること。
9. 運送予定者が企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により選定されていること。

# 補助対象とする地域内フィーダーシステムの要件(イメージ)

## 市町村ごとの国庫補助額

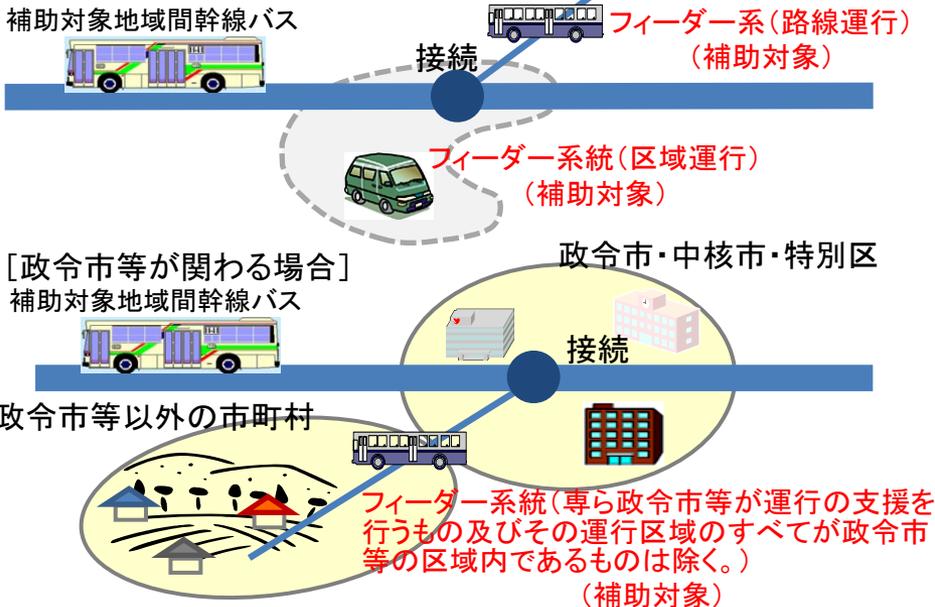
各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費合計額の1/2と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。

## 補助対象経費

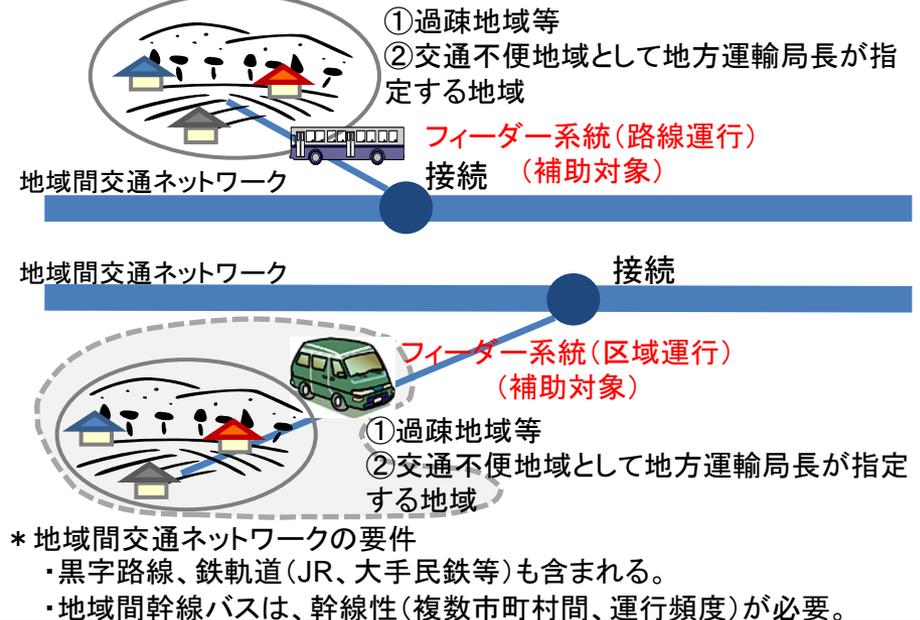
市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費は、実績値や標準値等を用いて事前に算定される補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差(ただし、補助対象経常費用の9/20を限度とする。)に相当する額とする。  
なお、計画内容に記載されたサービスが提供されなかった場合及び天変地異、燃料価格の暴騰等運送者の責によらない事象により事前に算定される収支差と実績の収支差に大幅な乖離が生じた場合には、合理性が認められる範囲内で補正を行うものとする。

## フィーダー系統のイメージ

### (1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統



### (2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統



※幹線とフィーダーの接続するポイントは、補助対象となる地域内に含まれていなくてもよい。