

平成23年度 第2回 桜井市地域公共交通活性化再生協議会 次第

日時：平成24年1月25日（水） 午後1時30分～

場所：桜井市役所 本庁3階 第一会議室

1. 開 会

2. 挨拶 会長職務代理者 桜井市市長公室長 笹谷 清治

3. 議 事

1) 平成23年度実証運行結果及び事後評価について

- ・資料1：桜井市コミュニティバス輸送実績
- ・資料2：桜井市デマンド型乗合タクシー輸送実績
- ・資料3：事後評価（案）

2) 平成24年度桜井市コミュニティバス及び予約型乗合タクシーの運行計画について

- ・資料4：桜井市コミュニティバス運行計画（案）
- ・資料5：桜井市デマンド型乗合タクシー運行計画（案）

3) 生活交通ネットワーク計画の策定について

- ・資料6：生活交通ネットワーク計画の策定について
- ・資料7：地域公共交通確保維持改善事業について

桜井市コミュニティバス輸送実績

○ 桜井初瀬線

1日平均利用者数 (4月～11月)	前年度1日平均利用者数
115.3人	118.3人

1便平均利用者数 (4月～11月)	前年度1便平均利用者数
6.9人	7.1人

運賃収入(4月～11月)	前年度運賃収入(4月～11月)
5,107,125円	4,771,213円

○ 朝倉台線

1日平均利用者数 (4月～11月)	前年度1日平均利用者数
56.0人	61.2人

1便平均利用者数 (4月～11月)	前年度1便平均利用者数	1便平均利用者数(目標)
9.3人	10.2人	12人

運賃収入(4月～11月)	前年度運賃収入(4月～11月)
2,056,099円	2,440,900円

○ 多武峯線

1日平均利用者数 (4月～11月)	前年度1日平均利用者数
211.8人	249.9人

1便平均利用者数 (4月～11月)	前年度1便平均利用者数	1便平均利用者数(目標)
11.8人	13.9人	17.0人

運賃収入(4月～11月)	前年度運賃収入(4月～11月)
11,722,633円	14,561,860円

平成23年度桜井市デマンド型乗合タクシー利用実績

資料2

	H23	H22
利用者合計人数	1,483	1,793
（月曜日）	738	902
（木曜日）	647	891
（金曜日）	98	-

運行日数	70	94
予約便	299	438
予約の無い便	13	32
予約率	95.8%	93.2%
1便あたりの平均乗車人数	5.0	4.1
1台あたりの平均乗車人数	3.0	2.9

※H23は4月～11月の利用実績

※H22は年間(H22. 4月～H23. 3月)の利用実績

		H23	H22
便毎の総乗車人員	9:00	674	712
	10:00	106	155
	12:00	152	229
	14:00	348	392
	16:00	203	305
便毎の平均乗車人員	9:00	9.6	7.6
	10:00	2.3	2.1
	12:00	3.0	2.6
	14:00	5.0	4.3
	16:00	3.3	3.4
便毎の予約率	9:00	100.0%	100.0%
	10:00	83.6%	77.7%
	12:00	96.4%	93.6%
	14:00	100.0%	97.9%
	16:00	98.4%	96.8%

	H23年度(4月～11月)	平成22年度(4月～11月)	※平成22年度(1年間)
運行経費	2,493,900	1,994,100	3,141,600
運賃収入	697,500	527,900	836,700
収支差額	1,796,400	1,446,200	2,304,900

計画事業に係る事後評価記載様式(初年度・2年度目)

I 総合評価

地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備するための検討を行ったか。

法定協議会において、地域における公共交通の問題点・課題を幅広く把握した上で、地域公共交通に関する目標を適切に設定し、当該目標を達成するための事業を適切に選び出し、試行的に事業を実施している。事業の本格実施を見据えて、利用状況や住民ニーズを考慮し、試行期間中にダイヤ変更を行うなどより効率的・効果的な事業を行えるよう事業計画を審議、決定している。

II 計画事業の実施

- ① 事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

事業計画に位置づけられた事業(コミュニティバス実証運行及びデマンド型乗合タクシー実証運行)を適切に実施した。

III 具体的成果

- ① 定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

事業計画において、計画事業の目標値が設定されている。コミュニティバスの実証運行事業については、1便平均利用者の目標値が定められていて、4月～11月までの輸送実績に基づいて1便あたりの平均利用者数を算出し、事業評価を行った。また、デマンド型乗合タクシーの実証運行事業については、年間利用者数の目標値が定められていて、4月～11月までの輸送実績に基づいて1便あたりの平均利用者数を算出し、事業評価を行った。

- ② 実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

コミュニティバスの実証運行事業については、民間路線バスの運行休止に伴い運行主体がかわり、住民に対して運賃割引制度を適用するサービスを提供するなど、利便性向上に努めている。そのような中、地元住民や観光客の利用が引き続きあることから、「②効率的で利便性の高い運行路線・体制の再編」という目標を達成するために適切な事業であると判断される。また、デマンド型乗合タクシーの実証運行事業については、公共交通空白地になる前に運行していたバス交通よりも地域住民の利用があることから、「①交通空白地における公共交通の確保」という目標を達成するために適切な事業であると判断される。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

IV 自立性・持続性
1 事業の本格実施に向けての準備
<p>① 実施した事業を翌年度実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。</p> <p>コミュニティバスの実証運行事業については、目標の乗車人員に達していないため、周知啓発活動を積極的に行うなど利用者増加に向けた取り組みが必要がある。また、デマンド型乗合タクシーの実証運行事業については、利用状況は良好であるが、便により利用状況に大幅な差があることから地元ニーズを把握しながら、試行期間中に運行ダイヤの見直しを行った。引き続き、利用状況や住民ニーズを考慮しながら、更に効率的・効果的な運行を検討していく必要がある。</p>
<p>② 実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。</p> <p>コミュニティバスの実証運行事業については、目標の乗車人員に達しておらず前年度に比べても減少傾向にある。前年度は平城遷都1300年祭の影響もあり、県内全域の観光客が増加し、実証運行路線も大幅に乗車人員が増えた。今年度は観光客の利用が減っていると考えられる。今後はさらに利用啓発を行い、利用者の増加に努めていく。また、デマンド型乗合タクシーの実証運行事業については、ダイヤ変更を行うなど、ニーズを把握、反映しながら運行している。利用者は前年度よりも乗車人員は増加している。</p>
2 事業の実施環境
<p>① 当該事業の翌年度実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。</p> <p>平成24年度においてコミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーの事業を実施するにあたっては、本事業を生活交通ネットワーク計画に位置づけ、地域公共交通確保・維持改善事業という国の支援制度を活用しながら、桜井市からの財政支出により運行する。桜井市の財政支出分は、平成24年3月議会に平成24年度予算案を提出し、市議会において審議してもらうことになっている。</p>
<p>② 住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を翌年度実施する環境を整備しているか。</p> <p>地域自治会や住民が、コミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーの利用促進の啓発活動を積極的に行うなど、地域の協力を得ている。</p>
<p>③ 当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。</p> <p>実証運行期間中に予約型乗合タクシーのダイヤ変更など適時運行見直しを行うなど、持続可能な交通体系の構築に向けて、国の支援制度を活用しながら財源確保をしていく予定である。</p>

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成	
① 協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。	法定協議会の協議事項については桜井市地域公共交通活性化再生協議会規約において定められており、協議会において適正に審議している。
② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。	法定協議会の構成員には桜井市の自治連合会会長、桜井市老人クラブ会長及び桜井市社会福祉協議会会長が含まれ、住民の代表として意見が計画事業に反映される仕組みとなっている。
③ 計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されているか。	平成20年度第1回法定協議会においては法定協議会の規約が決定され、それ以降の法定協議会においては連携計画及びその実現のための事業計画が審議・決定され、平成22年度から計画事業がスタートしている。その後も計画事業に係る事業実施状況、事後評価案及び運行計画の見直し案が報告・審議されており、計画事業を実施するにあたって法定協議会が適切に開催された。
④ 協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されているか。	法定協議会における審議資料及び議事録について、桜井市ホームページにおいて公開している。
⑤ 地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を翌年度実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。	法定協議会において計画事業の進め方、実施状況が報告・審議されるとともに、事業対象地域の自治会役員にも実施状況を報告し、意見交換を行い、地域関係者との合意形成がなされた上で、来年度も計画事業を実施することとなっている。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

【基本的な方針】

誰もが移動しやすく、利便性の高い公共交通サービスの提供と公共交通を支えるシステムづくり

【区域】

桜井市全域

【計画期間】

平成22年
～平成24年

【目標】

- 交通空白地における公共交通の確保
- 効率的で利便性の高い運行路線・体制の再編
- 既存バス路線の利用促進
- モビリティ・マネジメントの推進＝車から公共交通への利用転換
- 公共交通を支える運行システムや住民参加の仕組みづくり

【事業・実施主体】

- 乗合タクシー事業**
乗合タクシーをデマンド（予約型）方式で運行

<桜井市地域公共交通活性化再生協議会>
<桜井市>

- コミバス事業**
民間路線の運行休止に伴い、コミバスとしての運行

<桜井市地域公共交通活性化再生協議会>
<桜井市>

- コミバス事業**
運行ルートを変更し、済生会中和病院へ延伸、あわせてダイヤ変更

<桜井市地域公共交通活性化再生協議会>
<桜井市>

【その他】

コミバスの運賃改定（現行：一律200円→改定：初乗り180円から上限300円の段階運賃）

平成23年度事業計画概要

事業概要	実行主体	評価事項
●デマンド型乗合タクシー実証運行 （上之郷地域）	桜井市地域公共交通活性化再生協議会 、桜井市	・公共交通空白地域の解消 ・主要鉄道駅及び総合病院（済生会中和病院）へのアクセス向上等住民の生活の質的向上
●コミュニティバス実証運行 （多武峯地域）	桜井市地域公共交通活性化再生協議会 、桜井市	・民間路線バスの休止代替 ・独自の割引制度等住民の利便性を向上
●コミュニティバス実証運行 （朝倉台地域）	桜井市地域公共交通活性化再生協議会 、桜井市	・総合病院（済生会中和病院）へのアクセス向上等 住民の生活の質的向上

別添5

平成23年度事業実施概要

検討の経緯

■23年8月:第1回協議会

- ・平成22年度事業報告及び収支決算報告について
- ・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
- ・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

■24年1月:第2回協議会

- ・平成23年度実証運行結果及び事後評価について
- ・平成24年度桜井市コミュニティバス及び予約型乗合タクシーの運行計画について
- ・生活交通ネットワーク計画の策定について

10月までの事業実施状況

【実施状況・実施主体】

- 乗合タクシー運行
(上之郷地域)
- ・平成22年4月:実証運行開始
- <桜井市地域公共交通活性化再生協議会>
- <桜井市>

- コミバス運行
(多武峯線)
- ・平成22年4月:実証運行開始
- <桜井市地域公共交通活性化再生協議会>
- <桜井市>

- コミバス運行
(朝倉台線)
- ・平成22年4月:既存路線バスルート変更
- <桜井市地域公共交通活性化再生協議会>
- <桜井市>

【実施結果・成果等】

- (4月～11月まで)
- ・輸送人員
22年度実績 1便平均4.1人
→実績 1便平均5.0人

- (4月～11月まで)
- ・輸送人員
22年度実績 1便平均13.9人
→実績 1便平均11.5人

- (4月～11月まで)
- ・輸送人員
22年度実績 1便平均10.2人
→実績 1便平均9.4人

【評価・今後の方針等】

- ・公共交通空白地域は解消(上之郷地域)
- ・上之郷地域住民の主要鉄道駅・総合病院(済生会中和病院)へのアクセス向上
- ・乗合率を高め、効率的な運行ができるように努める

- ・民間路線バスの休止代替
- ・独自の割引制度等住民の利便性を向上
- ・利用者増加に向け今後利用促進策を検討

- ・総合病院(済生会中和病院)へのアクセス向上等住民の生活の質的向上
- ・利用者増加に向け今後利用促進策を検討

平成23年度二次評価結果に係る事業の概要

二次評価指摘事項

I 総合評価

・計画された3路線のコミュニティバスの実証運行は、連携計画の目標値に近づいており、また、昨年4月から運行されたデマンド型乗合タクシーの実績も1便3.9人とよく利用されている。今後住民の意見等も取り入れ、改善されて、地域住民のニーズに応えられたい。

・II以降の個別の評価結果も踏まえ、需要予測の適否や利用者ニーズが適切に反映されているか、目標と整合性のとれた定量的・定性的な評価基準の設定と評価・改善がなされているか、継続的な事業を目指す取組内容かといった視点を持ち、今後とも、協議会を適切に開催しPDCAサイクルを十分機能させながら、主体的、自立的、持続的に合意に基づく事業を実施していくよう努められたい。

また、今回の自己評価結果等については、利用者だけでなく地域全体の理解を得つつ関心を高めていく観点からも、事業内容や成果、取組の経過などについて、地域住民に分かりやすく十分周知を図るよう努められたい。

II 計画事業の実施

・地域の実情に合わせて、事業を選定されていることは評価できる。

・なお、今後の情報提供に当たっては、事前に幅広く周知徹底を図るとともに、駅やバス停等における持続的な情報提供や体験試乗を行うなど、わかりやすさ等も考慮しつつ、より一層効果的な実施に努められたい。

III 具体的成果

①・設定する目標と整合性のとれた、事業の継続・変更・撤退等を判断するための分かりやすい評価基準、評価方法等への見直しを検討し、地域住民への理解の醸成、周知徹底に努められたい。

・評価基準、評価方法等は、解消された交通空白地帯の面積の視点だけでなく、「困っている人をどれだけ助けられることが出来たのか」といった視点からも、事業の効果・影響を評価されたい。

②地域の实情に合わせて、事業を選定され実証運行していることは評価できる。

二次評価に係る事業実施状況

・デマンド型乗合タクシーについては、地域住民のニーズに応えるため、そのニーズを把握したうえで、平成23年10月からダイヤ変更を行い、利便性の向上に努めている。

・実施状況については、協議会を適切に開催し、状況報告を行い、本格運行に向けて事業計画を審議、決定しているところである。

また、地域住民にも状況報告を適時行い、様々な意見をいただいている。

・情報提供については、今年度コミュニティバス停留所にルート図(運行系統図)を設置するなど、利用者にわかりやすいバス路線情報の提供に努めている。

・各事業の目標値については、そのみで事業の継続を判断するための直接的な評価基準とはなっていないが、利用状況や財政状況を考慮しながら、事業の継続を判断している。

平成22年度二次評価結果に係る事業の概要

二次評価指摘事項

IV 自立性・継続性

- 1①より経済的・効率的な運行方法を、検討されたい。なお、事業実施による直接的な結果のみならず、地域公共交通全体への効果、地域社会全体への効果等も考えられることから、今後、こうした点も踏まえて問題点の検証をしていくことについても検討されたい。
- 1②・住民ニーズを把握し、目標値を定め、下回れば事業の見直しを行うなど基準を設定することを検討されたい。
 - ・今後の持続性という観点から、協議会はもとより、説明会、ヒアリング等の開催や、広報誌、ポスター、ホームページ等各種媒体の活用などにより、地域住民への理解の醸成、周知徹底に努められたい。
- 2①総合事業終了後、本格実施につなげていけるよう、引き続き、事業の評価や問題点の検証結果等を踏まえつつ、本格実施に向けた検討を行うようにされたい。
- 2②・地元説明会を行うなど、事業の周知広報に努め、利用促進をされたい。
 - ・今後の持続性という観点から、協議会はもとより、説明会、ヒアリング等の開催や、広報誌、ポスター、ホームページ等各種媒体の活用などにより、地域住民への理解の醸成、周知徹底に努められたい。
- 2③財源確保に努められたい。

V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

- ②今後も地域住民とのきめ細かい意見交換等を通じ、関心を高めていくとともに、事業の実施に活かしていくよう努められたい。この場合には事業の効率的・効果的な実施についても配慮し、より良い事業を住民と協働して取り組む環境を醸成されたい。
- ③協議会開催回数が1回であるが、今後も協議会を適切に開催されたい。
- ⑤・引き続き合意形成に努められたい。
 - ・翌年度実施する事業について、実質的な合意形成にあたっては、協議会はもとより、説明会、ヒアリング等の開催や、広報誌、ポスター、ホームページ等各種媒体の活用などにより、地域住民への理解の醸成、周知徹底に努められたい。

二次評価に係る事業実施状況

- ・より効率的な公共交通機関を整備するため、平成22年4月から市内初のデマンド方式による乗合タクシーの試行運行を行なっている。
- ・各事業の目標値については、そのみで事業の継続を判断するための直接的な評価基準とはなっていないが、利用状況や財政状況を考慮しながら、事業の継続を判断している。
- ・協議会の会議内容など公共交通に関する情報については、市のホームページで情報提供している。
- また、地元住民に対しても利用状況を報告するや地元自治会との意見交換を行うなど住民への理解の醸成、周知徹底を図っている。
- ・本格運行に向けた財源確保については、厳しい財政状況の中ではあるが、国の助成制度の活用など苦慮しながらも確保できるよう努力しているところである。

- ・協議会の会議内容など公共交通に関する情報については、市のホームページで情報提供している。
- また、地元住民に対しても利用状況を報告するや地元自治会との意見交換を行うなど住民への理解の醸成、周知徹底を図っている。
- ・地域住民との意見交換等を通じ、平成23年10月からデマンド型乗合タクシーの運行ダイヤを変更するなど効率的・効果的な運行に努めている。

法定協議会において、地域における公共交通の問題点・課題を幅広く把握した上で、地域公共交通に関する目標を適切に設定し、当該目標を達成するための事業を適切に選び出し、改善を図りながら、試行的に事業を実施している。その実施状況を報告し、本格運行に向けた事業計画を審議、決定している。

平成 24 年度桜井市コミュニティバスの運行計画（案）

○ 運行主体：協議会→桜井市 に変更

変更理由：実証運行期間中は「地域公共交通活性化再生総合事業」を活用し、その補助金は協議会が受領していたため、協議会と運行事業者が運行業務を締結していた。しかし、実証運行が終了し、協議会が補助金を取り扱わなくなったため。

○ 運行ダイヤ及び運行ルート：現行どおり

・桜井初瀬線

午前 7 時台から午後 6 時台まで運行

桜井駅南口～桜井東中学校～与喜浦

9.5（学校開校日）

7.0（学校休校日）

7.0（土曜日）

7.0（日祝日）

・朝倉台線

午前 9 時台から午後 3 時台まで運行

大和朝倉駅→仁王堂（済生会中和病院前）→大和朝倉駅

6.0（平日）

0.0（土曜日）

0.0（日祝日）

・多武峯線

午前 6 時台から午後 7 時台まで運行

桜井駅南口～倉橋池口～談山神社

10.0（学校開校日）

10.0（学校休校日）

8.5（土曜日）

8.5（日祝日）

平成 24 年度桜井市デマンド型乗合タクシー運行計画（案）

○ 運行主体：協議会→桜井市 に変更

変更理由：実証運行期間中は「地域公共交通活性化再生総合事業」を活用し、その補助金は協議会が受領していたため、協議会と運行事業者が運行業務を締結していた。しかし、実証運行が終了し、協議会が補助金を取り扱わなくなったため。

○ 運行内容：現行どおり

◇エリアデマンド（区域運行）で、基本は各家の前に停車

◇済生会中和病院直結運行

…上之郷地域から桜井駅を経由し、中和病院まで直結して運行

…希望により長谷寺駅を経由（降車専用）

◇運行日・運行ダイヤ：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

◇運行車両：一般タクシー（5 人又は 4 人乗り・運転手除く）を利用

◇運賃：1 乗車 大人 500 円

◇事前予約制：・午前便は前日の 21:00 までに電話予約

・午後便は発車時刻の 30 分前までに電話予約

◇利用者登録制：利用希望者は事前に登録し、「利用登録証」を発行

生活交通ネットワーク計画の策定について

平成24年3月

平成24年度（平成24年4月～平成24年9月）
平成25年度（平成24年10月～平成25年9月） }
生活交通ネットワーク計画（素案）を作成

平成24年4月 パブリックコメントを実施（意見募集）

- ・ 期間は3～4週間
- ・ 桜井市ホームページにおいて募集

平成24年5月下旬～6月上旬

平成24年度（平成24年4月～平成24年9月）
平成25年度（平成24年10月～平成25年9月） }
生活交通ネットワーク計画を確定

平成24年6月30日までに

平成24年度（平成24年4月～平成24年9月）
平成25年度（平成24年10月～平成25年9月） }
生活交通ネットワーク計画の認定申請

平成24年9月（予定）

平成24年度（平成24年4月～平成24年9月）
平成25年度（平成24年10月～平成25年9月） }
内定額の通知

平成24年11月30日までに

平成24年度（平成24年4月～平成24年9月） 事業
交付申請書の提出

平成25年2月（予定）

平成24年度（平成24年4月～平成24年9月） 事業
交付決定及び額の確定

『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

調査



《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》

地域の計画について～協議会と地域の公共交通に係る計画の関係等について～

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）

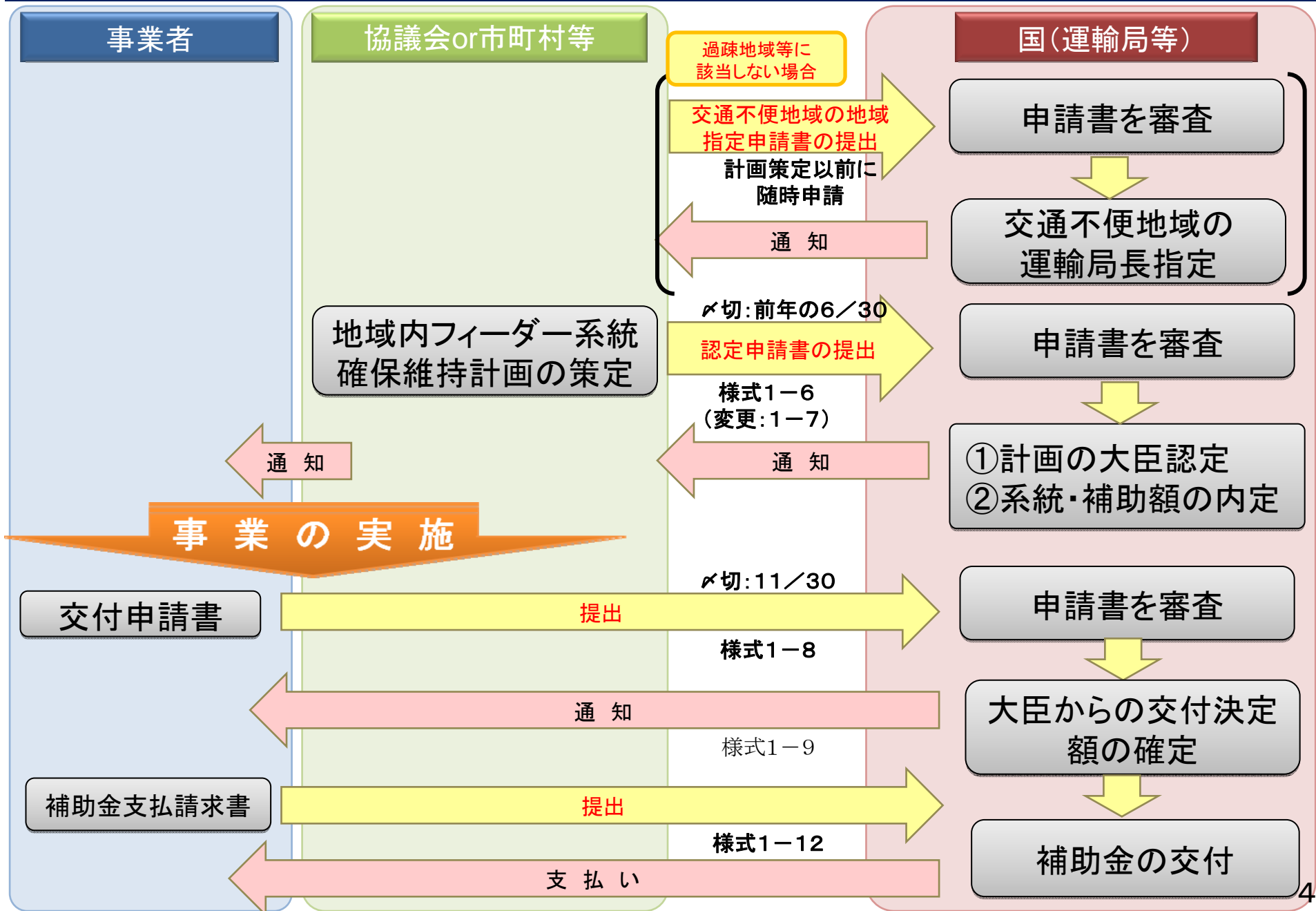
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

- 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



陸上交通の確保維持事業

地域特性や実情に応じた地域最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間生活交通のネットワークと当該ネットワークのフィーダーとして高齢者等の生活を支える地域内の一定の生活交通等の運行について一体的に支援する。

○地域間幹線系統

地域間幹線バス系統のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画^(※1)に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者

主な補助要件(*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・生活交通ネットワーク計画に記載(都道府県単位)
- ・従前の地バス補助の要件緩和(距離要件(10km要件)の廃止、複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和)
- ・事前内定方式^(※2)への変更

○地域内フィーダー系統

地域間幹線バス系統等と密接な地域内のフィーダー路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資するなど一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画^(※1)に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者
自家用有償旅客運送者

主な補助要件(*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統など過疎地域をはじめとする交通不便地域の移動確保を目的とするもの
- ・生活交通ネットワーク計画に記載(市町村単位)
- ・バス停共有等により幹線交通と接続しているもの
- ・新たに運行を開始、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統

補助の上限

- ・地域内生活交通への補助総額は、地域間生活交通への補助総額の50%以内
- ・各市町村ごとの補助額は、上記総額の範囲内で、市町村ごとの状況に応じて設定される想定上限額の範囲内で実費を補助

(※1) 生活交通ネットワーク計画：地域の協議会の議論を経て策定される補助対象ネットワーク交通等に関する計画

(※2) 事前内定方式：国は事業開始前に事業内容の妥当性(標準的な経費等)を確認して補助額をあらかじめ内定

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

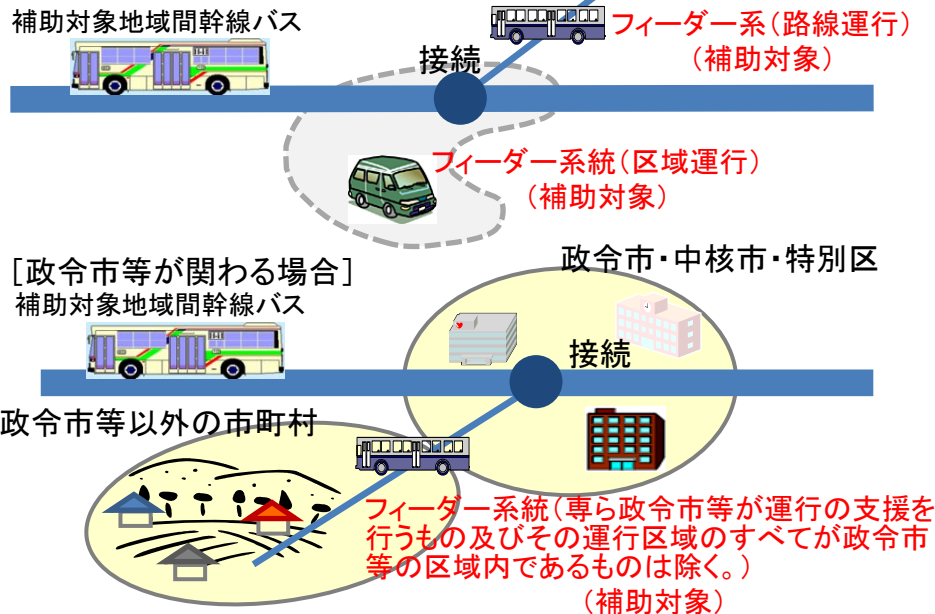
各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費合計額の1/2と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。

補助対象経費

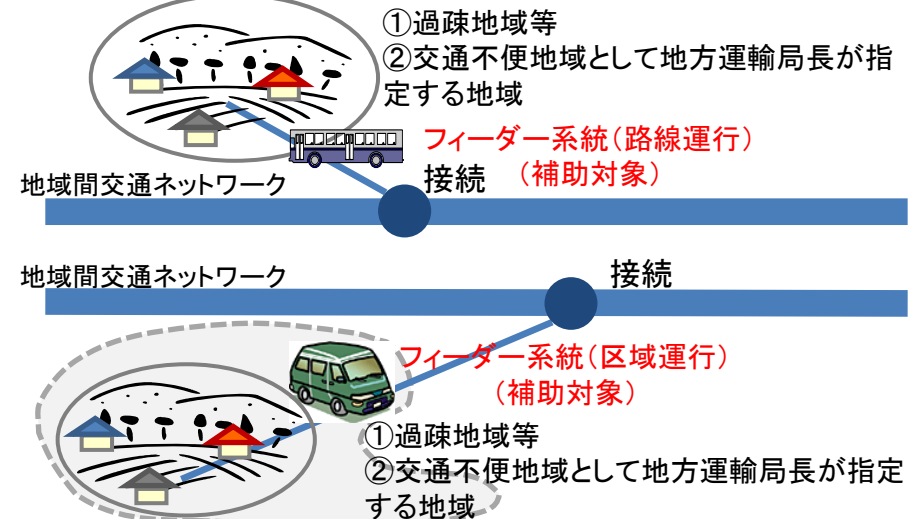
市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費は、実績値や標準値等を用いて事前に算定される補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差(ただし、補助対象経常費用の9/20を限度とする。)に相当する額とする。
なお、計画内容に記載されたサービスが提供されなかった場合及び天変地異、燃料価格の暴騰等運送者の責によらない事象により事前に算定される収支差と実績の収支差に大幅な乖離が生じた場合には、合理性が認められる範囲内で補正を行うものとする。

フィーダーシステムのイメージ

(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

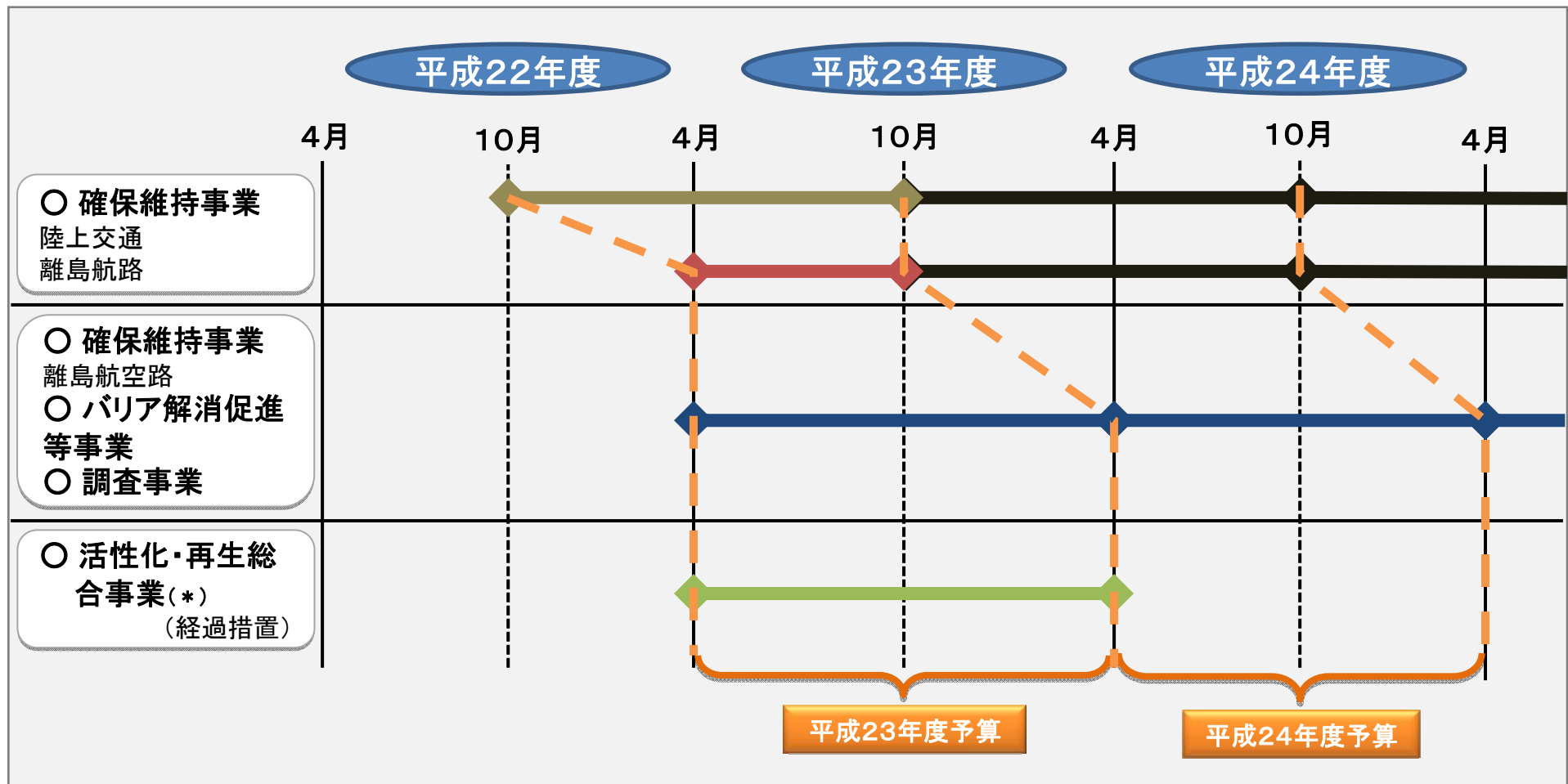


* 地域間交通ネットワークの要件

- ・黒字路線、鉄軌道(JR、大手民鉄等)も含まれる。
- ・地域間幹線バスは、幹線性(複数市町村間、運行頻度)が必要。

※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。

地域公共交通確保維持改善事業のスケジュールについて



- 新制度は平成23年度4月1日施行。
- 事業年度(補助対象期間)は、陸上交通及び離島航路に係る確保維持事業については、10月～9月(ただし、新制度への移行期である平成23年度においては、地域内生活交通への支援等新たな補助事業については4月～9月)、それ以外は4月～3月。

(*)平成22年度までに地方運輸局長等の認定を受けた地域公共交通活性化・再生総合事業計画(「総合事業計画」)に係る事業(「計画事業」)であって、既に事業に着手しているものについては、平成23年度に限り、従前の補助メニューにしたがって支援を実施。