令和 6 年度 第 2 回海陽町地域公共交通会議

日 時 令和6年11月28日(木) 午前10時~ 場 所 海陽町役場 海南庁舎 2階 No.3会議室

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 町営バスアンケート調査結果報告【資料1】
- 4 久尾線デマンド型運行実証実験について【資料2】
- 5 その他
 - ・海陽町地域公共交通活性化協議会について【資料3】
- 6 閉 会

令和6年度 海陽町地域公共交通会議委員名簿

	国のモデル要綱		施行規則第9条の3	氏 名	所属及び役職等
1	市町村長(県知事)又はそ の指名する者	1	地域公共交通会議を主宰する 市町村長又は都道府県知事そ の他の地方公共団体の長	横 考志	海陽町副町長
2	一般乗合旅客自動車運送 事業者	2	一般乗合旅客自動車運送事 業者その他の一般旅客自動車	長井 信吾	徳島バス南部株式会社 取締役社長
3	一般貸切(乗用)旅客自 動車運送事業者		運送事業者及びその組織する 団体	西山 達也	海南観光タクシー有限会社 代表取締役
4	社団法人			重本 錦二	一般社団法人徳島県バス協会 専務理事
5	住民又は利用者の代表	3	住民又は旅客	山田 尚央	伊勢田地区民生児童委員
				佐川 済昭	大内·村山地区民生児童委員
				藤塚 文弥	平井地区民生児童委員
				櫛田 惠子	中山·櫛川地区民生児童委員
				田中 光枝	船津·久尾地区民生児童委員
				辻 芳昭	川東地区公民館長
				成田 愛治	川上地区公民館長
				大東 正人	浅川地区公民館長
				乃一 俊治	海部地区公民館長
				由木 和幾	宍喰地区公民館長
6	運輸局長(運輸支局長) 又はその指名する者	4	地方運輸局長	齊藤 信一郎	四国運輸局徳島運輸支局 首席運輸企画専門官
7	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	5	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	なし	
8	道路管理者	6	道路管理者	藤本 幸徳	徳島県南部総合県民局県土整備部 予防保全・管理担当課長
9	都道府県警察	7	都道府県警察	泉和利	牟岐警察署地域交通課長
10	学識経験者その他の交通会議が必要と認める者	8	学識経験を有する者その他の 地域公共交通会議の運営上 必要と認められる者	北條 美也子	徳島県南部総合県民局 地域創生防災部次長

資料 1

町営バスアンケート調査結果報告について

海陽町 公共交通に関する住民アンケート 集計レポート

2024年11月28日

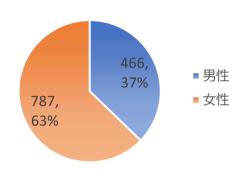
実施概要

アンケートタイトル	海陽町公共交通住民アンケート	
アンケート概要	住民の日常の移動と町営バスに関するアンケート調査	
アンケート実施期間	令和6年7月9日(火)~7月31日(水)	
対象地区	海陽町 浅川地区・海南地区・川上地区・海部地区・宍喰地区	
対象者選定方法	18歳以上の町民から無作為に3,500人を抽出して実施	
対象者数	3,500人 世代・エリア別内訳:	
調査方法	紙媒体でアンケートを作成、対象者宅へ郵送にて配布。	
回収方法	郵送物の中に返信用封筒を同梱し、郵送にて回収。	
集計方法 回収した用紙をAI-OCRでデータ化し、手修正を実施		
回収数と有効枚数 回収:1,664枚 有効枚数:1,664枚		

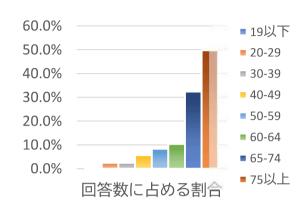
アンケート回収概要

アンケート集計概要 1P目 1/3

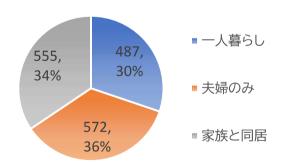
■性別 回答率: 75.3%、n=1253(無回答: 411)



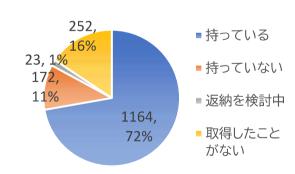
■年代 回答率: 97.9%、n=1629(無回答: 35)



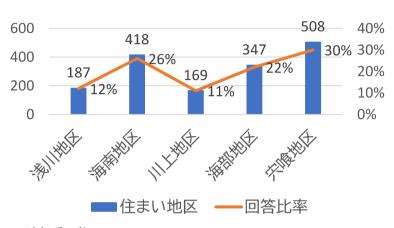
■世帯構成 回答率:97%、n=1614(無回答:50)



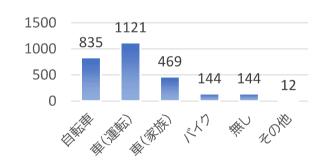
■運転免許 回答率:96.8%、n=1661(無回答:53)



■住まい地区 回答率: 97.9%、n=1629(無回答: 35)

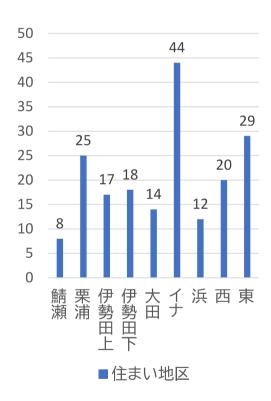


■所有乗り物 回答率:96.2%、n=1600(無回答:64) ※複数選択式

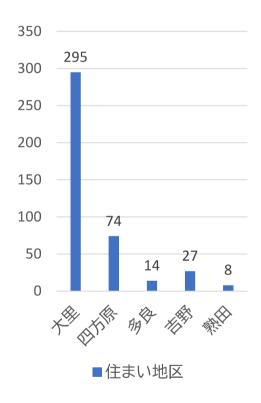


アンケート集計概要 1P目 2/3

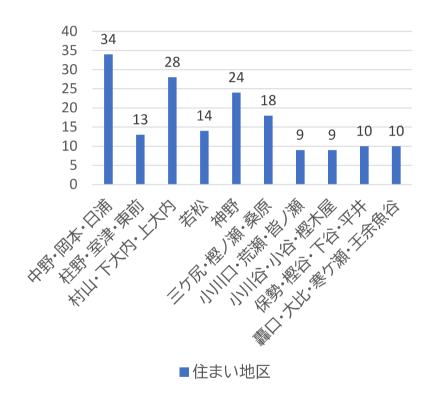
■住まい地区 浅川地区詳細 n=187



■住まい地区 海南地区詳細 n=418



■住まい地区 川上地区詳細 n=169

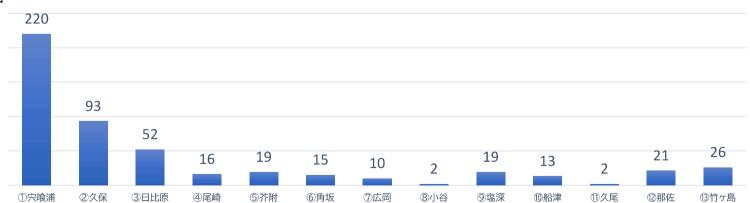


アンケート集計概要 1P目 3/3

■住まい地区 海部地区詳細 n=347



■住まい地区 宍喰地区詳細 n=508

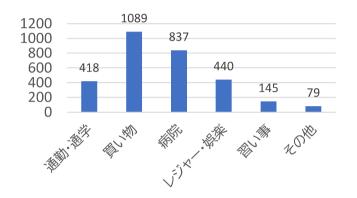


アンケート集計概要 2P目 1/2

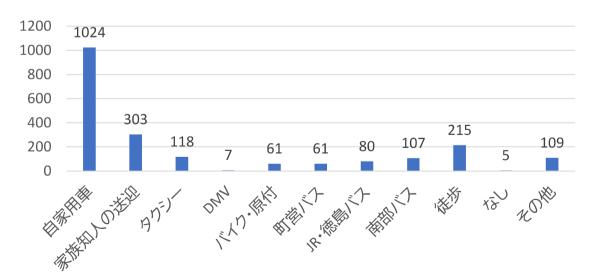
■外出頻度 回答率:80.5%、n=1340(無回答:324)

93,7%
101,8%
- 週5日以上
- 週3-4日
- 週1-2日
- 月2-3日
- 月1日

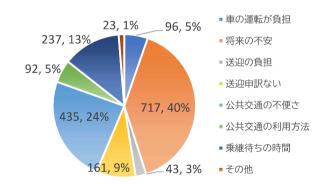
■外出の目的 回答率:86.5%、n=1439(無回答:225)



■外出の移動手段 回答率:83.2%、n=1384(無回答:280)



■移動に対する不安 回答率:64.2%、n=1069(無回答:595)



アンケート集計概要 2P目 2/2

■通勤・通学頻度

回答率:57.9%、n=964(無回答:700)

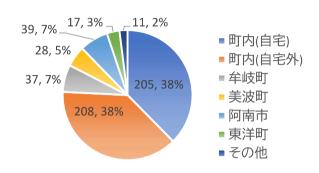
■通勤·通学先

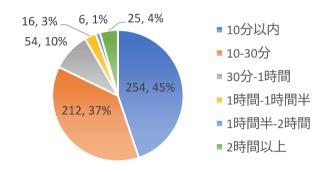
回答率:32.8%、n=545(無回答:1119)

■片道所要時間

答率:34.1%、n=567(無回答:1097)







■出発の時間帯

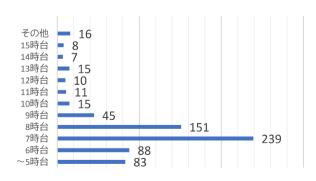
回答率:41.3%、n=688(無回答:976)

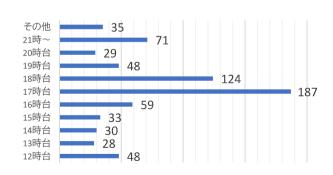
■帰宅の時間帯

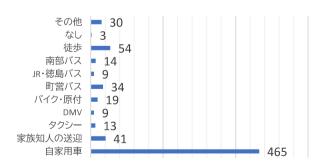
回答率:42.2%、n=692(無回答:972)

■移動手段

回答率:34,4%、n=572(無回答:1092)







アンケート集計概要 3P目 1/4

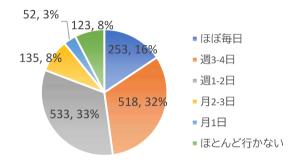
■買い物頻度

回答率:97%、n=1614(無回答:50)

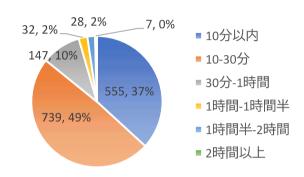
■買い物先

■片道所要時間

答率:90.6%、n=1508(無回答:156)

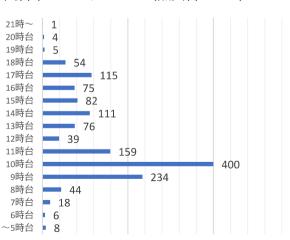


次ページ参照



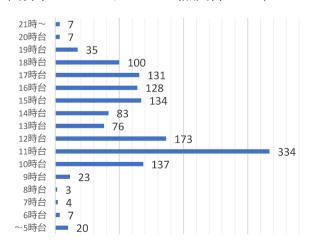
■出発の時間帯

回答率:86%、n=1431(無回答:233)



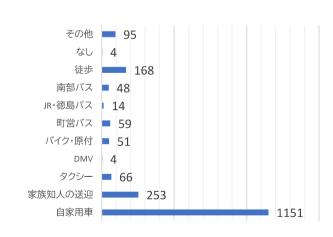
■帰宅の時間帯

回答率:84.3%、n=1402(無回答:262)



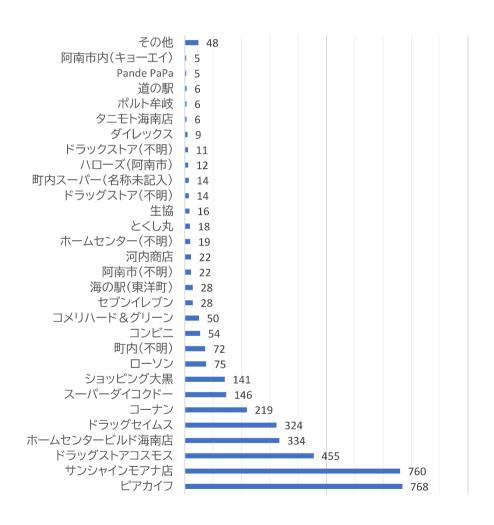
■移動手段

回答率:91.6%、n=1524(無回答:140)



アンケート集計概要 3P目 2/4

■最も利用する買い物先 回答率:84.4%、n=1405(無回答:259)



イオンモール徳島	4
徳島市	4
オオキタ	4
いせや	3
椎崎商店	3
ビッグ	3
アピカ	2
ウェルシア	2
ビルド海南店	2
ゆめタウン	2
エバー	1
キリン堂	1
ダイレクト	1
ディオ	1
ぬしま鮮魚店	1
ヒマワリ	1
フジグラン	1
ユニクロ	1
リカオー	1
ル・ペルル	1
海南石油	1
業務用スーパー	1
室戸市	1
小松島市	1
池内商店	1
町外	1
通販	1
東洋町	1
徳島市内	1

アンケート集計概要 3P目 3/4

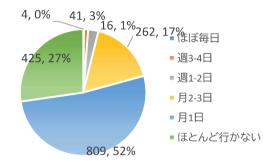
■病院通院頻度

回答率:93.6%、n=1557(無回答:107)

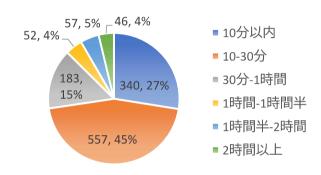
■利用する病院

■片道所要時間

答率:74.2%、n=1235(無回答:429)

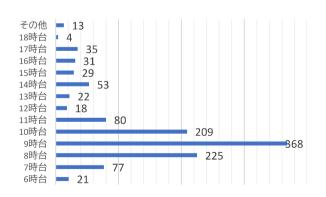


次ページ参照



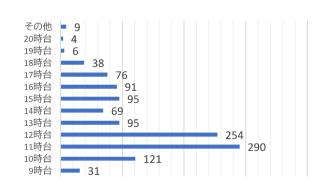
■出発の時間帯

回答率:71.2%、n=1185(無回答:479)



■帰宅の時間帯

回答率:70.9%、n=1179(無回答:485)



■移動手段

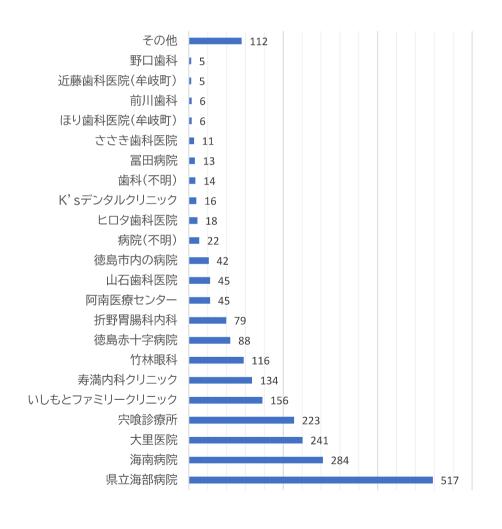
回答率:75.7%、n=1259(無回答:405)



アンケート集計概要 3P目 4/4

■最も利用する病院

回答率:71%、n=1181(無回答:483)

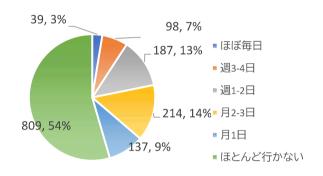


東洋歯科	4
玉真牟岐診療所(牟岐 町)	3
小柴医院(牟岐町)	3
川島病院	3
谷岡接骨院	3
八幡歯科	3
美海クリニック	3
木内接骨院	3
阿南内科	2
安害町病院	2
羽ノ浦整形	2
賀島眼科	2
梶川整形外科	2
眼科(不明)	2
玉真病院牟岐診療所 (牟岐町)	2
戸田皮膚科	2
三河眼科	2
山之内歯科	2
森歯科医院	2
盛眼科	2
碩心館病院	2
杜のホスピタル	2
藤田眼科	2
福田整形	2
海陽整骨院	1
あなん皮膚科	1
coco歯科	1
TAOKA心の医療セン ター	1
うおざと歯科医院	1
おきのす	1
かぐ川接骨院	1
すだち整骨院	1
ひのみね療育センター	1
むくの木クリニック	1
やまい歯科	1
ゆづ動物病院	1
阿南整形	1
阿南川島クリニック	1
海陽整骨院	1
梶川整形	1
岸医院	1
岩城クリニック	1
宮本病院	1
兼松眼科	1
呉食整骨院	1

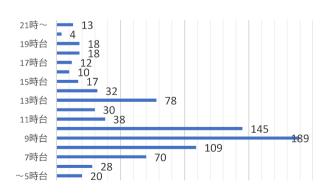
高知医療センター	1
高木歯科	1
左野耳鼻科	1
坂東ハートクリニック	1
以来ハードクリニック 三河眼科徳島市	1
三川・駅谷に毎日三眼がんか	1
三眼がんが 山下歯科	2
山口歯科	1
山城クリニック	1
山田眼科	1
山本医院	1
山平医院 住友内科病院	1
小柴医院	1
神田歯科	1
整骨院(不明)	1
正木整形	1
近不窒形 西新町2丁目クリニッ	1
<i>D</i>	1
青山整形外科	1
前川歯科医院	1
大櫛耳鼻科	1
東洋歯科クリニック	1
東洋病院	1
湯浅接骨院	1
日和佐皮膚科	1
板東歯科	1
文化の森内科	1
平成病院	1
保岡クリニック	1
北前川診療所	1
木のホスピタル	1
木内整骨院	1
野根診療所	1
和田胃腸科	1

アンケート集計概要 4P目 1/2

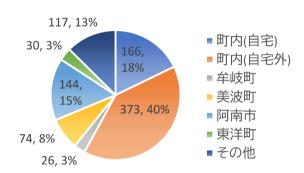
■レジャー・娯楽・習い事の回数 回答率:89.2%、n=1484(無回答:180)



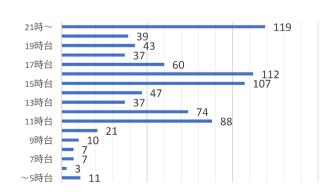
■出発の時間帯 回答率:49.9%、n=831(無回答:833)



■地域 回答率:55.9%、n=930(無回答:734)



■帰宅の時間帯 回答率:49.4%、n=822(無回答:842)



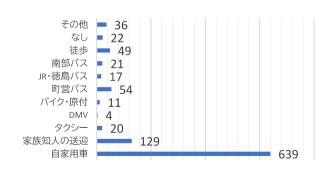
■片道所要時間

答率:51%、n=849(無回答:815)



■移動手段

回答率:50.6%、n=842(無回答:822)



アンケート集計概要 4P目 2/2

■町営バスの利用頻度

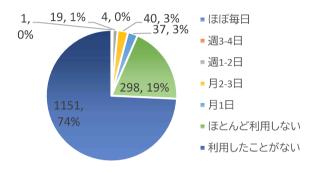
回答率:93.1%、n=1550(無回答:114)

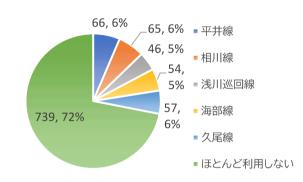
■利用する路線

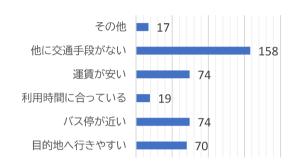
回答率:59.6%、n=992(無回答:672)

■利用目的

答率:16.9%、n=282(無回答:1382)

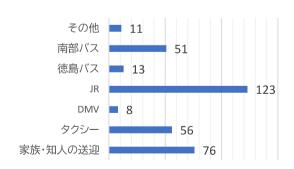






■町営バスからの乗り継ぎ

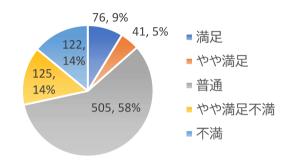
回答率:17.2%、n=287(無回答:1377)



アンケート集計概要 5P目

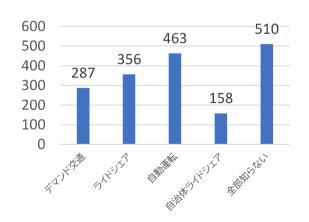
■町営バス満足度

回答率:52.2%、n=869(無回答:795)



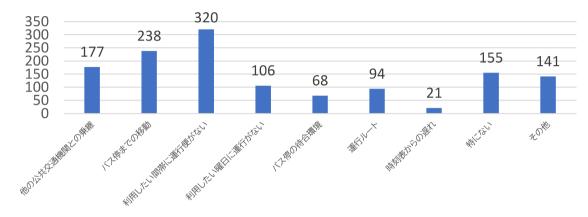
■新交通の認知度

回答率:73%、n=1214(無回答:450)



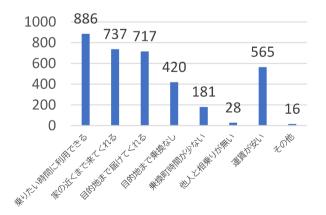
■町営バスへの不満

回答率:48.7%、n=810(無回答:854)



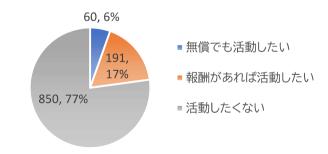
■公共交通への期待

回答率: 79,9%、n=1330(無回答: 334)



■ボランティア輸送について

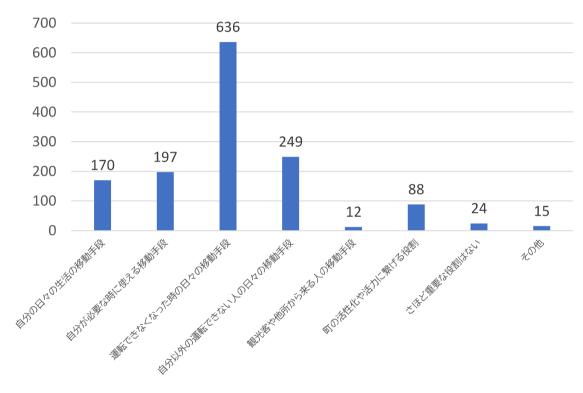
答率:66.2%、n=1101(無回答:563)



アンケート集計概要 6P目 1/8

■町営バスへ期待する役割

回答率:83.6%、n=1391(無回答:273)

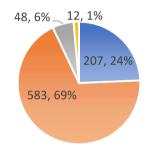


■自由記述

回答率:13.5%、n=224(無回答:1,440)

別紙

■今後の公共交通の在り方 回答率:51.1%、n=850(無回答:814)



- 町のお金を増やしてでもサービス向上
- ■町のお金は維持、できる範囲でサービス提供
- 町のお金を減らして必要最低限の サービス維持
- その他

アンケート集計概要 6P目 2/8

■自由記述抜粋

- ○自宅近くで乗り降りできるのであれば、利用したい。
- ○運転できなくなった時に、病院・買い物等、不便になるのでは、と今の町営バスの状態ではとても不安に感じます。自宅からバス停まで少し歩かなくてはいけないので、高齢になった時、外出できなくなると思います。住んでいる場所によって、格差があるように思います。町中(街中)に住んでいる人には、わからない事もあるのでは?タクシー形式でバス利用料金とあまりかわらない料金で利用できる制度があったらいいと思います。
- ○いずれ誰も運転できなくなるので、公共の交通形態は必要である。最低、1日3回程度の運行が望ましい。
- ○今後、高齢者の事故多発により、運転免許証の早期返納や若い人たちが運転免許を取らなくなって来ているので、早めに取り組むことの必要性を感じます。 (賛成)(鉄道の件ですが、毎日住宅の近くを走っています。冬場の時刻は定かでありませんが?夜20時前後海部方面へ走っているのは不必要かと個人的ですが感じます。)よろしくお願い致します。
- ○各町内の免許証取得者で、時間の融通のつけられる人を募集し、研修をし、依頼があったら有料で送迎してくれるという人材を確保しておくことが必要と思う。家にとじこもる人を減らし、車や自転車がなくても、自分の意のままに動き、公民館・病院・役場へ出掛け、人とふれあうことが大事と思う。その為に、有料で送迎してくれる人を登録して活躍してもらうことがよいと思います。
- ○新しい交通手段の構築は、海陽町単独ではなく、県やJR四国並びに近隣市町を包括しながら考えてほしい。
- ○徳島市内へ行くのに朝始発に乗ってもDMVに乗れない。運転手さんに聞いたけど、乗れるか乗れないかギリギリ乗れないくらいだと。仕方なく今はホステルのドミトリーに泊まって通院している。帰りも午後1時半に徳島駅発に乗らないと、町営バスの最終に乗れない。とても不便で不満、通い始めた頃は原付にも乗れていたし、JRももう少し便数が多かったので、早朝に出発して、夜遅く帰宅できていた。その頃は町営バスはほとんど使っていなかった。今は、町営バスを利用できて感謝はしています。家の前で乗り降り出来るのは、荷物の多い私には感謝でしかありません。なので、久保の停留所のおそうじも出来る限りやらせてもらっていますが、そうじ道具を家から持って行くのがとても負担です。出来たゴミは申し訳ないけれど、宍喰庁舎にお願いしています。
- ○公共交通がある場所でのパーキング(車や自転車等)に置き場所がわからないので、結局市内の方まで車を使っています
- ○DMVが町民の公共交通となっていない。宍喰にタクシーが無い。
- ○自動運転車をプランにしてみては。運転ロボット(パーソナルエアプレイン含む)の検討。地域でやり易いように支援すべき。
- ○「自治体によるライドシェア」の形態が良いと思います。
- ○高齢化がすすむ中で、車等の免許を自主返納した時のメリットを、行政は丁寧に発信し、高齢者も外出しやすい町づくり、人にやさしい町づくりを目指してほしい
- ○交通弱者を生まない町になればよいと思います。DMVは残念ながら、住民の足にはなっていません。住民の足であれば、赤字でも運営を続ける意味があるのですが、観光メインならば、これ以上町税を注ぎ込むのは反対です。やはり、小さくて小回りのきく、きめ細かいコミュニティバスがよいのではないかと思います。定時定路線がよいか、デマンド型がよいかは、利用状況調査とニーズに合わせて決めていけばよいと思います。その場合は、赤字でも運転手さんの労働条件・環境を良いものにしてほしいです。ボランティア(無償)はあまりよくないように思います。
- ○DMVが走る様になってからは海部駅が無くなって困る。
- ○自転車や電動カートで、直接乗降できる(バス等)ならとても便利。ゴミ置場が遠い。
- ○鉄道の終着時間にバスが先に行ってしまうので乗れない。夜20:22の汽車。
- ○以前、観光客に町営バスの乗り場を尋ねられたことがあります。どこからバスに乗ればよいか分からなかったようですが、HPの更新など、新しい情報が分かりやすく公開されたら良いと思います。宍喰の辨天屋さんのところで高齢の方がよくバスを待っていますが、イスが安全ではないと思います。町の施設はいろいろ木材を設置していますが…丈夫なイスがあったらいいなあと思います。高齢者の方が大きな買い物袋を2つ位持っていて、スーパーからバスや、バスから自宅までの移動も大変そうです。待ち時間も長いので、改善策があればと思います。

アンケート集計概要 6P目 3/8

■自由記述抜粋

- ○JRのサービスを続けて欲しい。長距離の運転はつらい(海陽町⇔徳島など)。最低でも牟岐まではJRの運転を続けてください。
- ○全て電子決済も可能になってほしい。
- ○そもそも、那佐は町営バスも運行していないので、なんの期待もしていない。
- ○今は、自分で運転が出来るので今回のアンケートの内容について深く考え悩んだりする事がありません。そういう人、多いと思います。お年寄りにとって「優しい町」である事を願いますが、具体案を思いつける位では…ないです…すみませんが。
- ○タクシーは少なくなかなか来てくれない。免許がなくなって、バスに乗って買物や病院へ行きたい時に近くまで回ってきてくれる。送り迎えに便利な町内巡回 バスがあったらいいです。
- ○1週間に1回ぐらい自分の近い所で乗り降りできるので、利用したいサービスがない。
- ○免許を返納してしまったら、買物難民になるおそれがある。公民館活動の一環としてサロンの後とかに買い物に行くのはどうか。免許を返納した人は格安で 公共交通機関を利用できるようにする。
- ○お買い物バスとか病院行きのバスがあれば、乗っても良いと思う。町営バスの巡回する所がわらない(場所・地図)。
- ○現在の町営バスの定期定路線型では、乗客無しの運行が多いのではないかと思われます。結果、便数の減少、利用者減少。皆様の望む行きたい時に目的地までが理想だと思いますが、自治体が拠点となり利用者を集約しデマンド型交通、ボランティア運送にしたら良いのではないかと思います。
- ○JR(汽車の本数を増やして欲しい)、汽車が運行停止になった場合代車をだして欲しい。
- ○現在運転できてますが、できなくなれば自宅近くで乗り降りできるのであれば利用したい。足が不自由になれば車体が乗り降り出来やすい車がいい。
- ○海南病院からバスに乗っても、大里車庫前で終わるので利用できない。帰りは利用できないため、行きもタクシーを利用している。
- ○自宅からスーパーや駅が遠いので、バスを利用するときもあるが、目的地が停留所から遠いときもある。タクシーは料金が高く困っている。
- ○バスは本数が少ない。タクシーの割引券があればいい。
- ○町まで遠いので、バスやタクシーがもっと便利に安く使いたい。
- ○今はまだ、自分で運転出来ているので困ったことはありません。
- ○田舎にいると、車がないと生活できない。
- ○阿佐海岸鉄道の高知県との連絡で、観光客誘致で町の活性化に役立てる。
- ○通学などに「DMV」が利用できるようにして欲しい。(町民のために役立てこそのDMV)
- ○汽車急行が1つしかないので増やしてほしいです。
- ○JR牟岐線の廃線は絶対反対です。人がいなくなります。
- ○DMVって必要ですか?維持費の方が高くついて採算が合わない事業であれば撤退して、その分の予算を他の公共交通にまわせばと思います。
- ○DMVを利用して、小学生、幼稚園生が祖父・祖母世代といっしょに学んで思い出ができる。畑を耕作して体験できる。などイベントを企画してほしいです。休耕地がいっぱいあるので、徳島市内や都会の人で畑をしたい人などに向けて、貸し出すなどをして、借りる人から、使用料を取って、町営バスなどの資金に無償ですればいいと思います。
- ○将来的には、移動に困る人が増えるのは確実で、頼る家族がいない人が殆どになってくると思う。全員がもれなく、不自由、不便のない方法は無いものか早 急に対策が必要だと思います。良いアイデアがないか、広い年代の町民の方々に、アイデアを募ってみても良いかも。
- 〇現在は、まだ家族が乗せて送迎してくれますが、2人共高齢なのでこれからはお世話になるかも知れません。その時はよろしくお願いします。
- ○デマンド型乗り合いを、うまくネットを活用して予約することができ、定時運行バスより費用がおさえられればいいかなと思います。
- ○運転免許がなくなったら公共交通を利用せざるを得ない。その場合、買い物に行けるように協力してくれる仕組みがあればありがたい。

アンケート集計概要 6P目 4/8

■自由記述抜粋

回答率:13.5%、n=224(無回答:1,440)

- ○私は自転車を使っていますが、雨の日は乗る事がいやになります。何が良い方法はありませんか。お金がかかるのはよくない。
- ○今現在、困っている事はないが、二十年、三十年後(存命であれば)困まり事が出てくると思います。安価で利便性の良い手段があれば良いと思います。
- ○当地はバスが通っていない。あまり歩けないので高校や中小路方面にも来てほしい。
- ○JR運賃が高い。タクシー夜間動いていない。
- ○・買物ツアーバス、町内の店をめぐり、添乗員が世話もしてくれる。・貸し借りバスで町運営で、阿南方面や町外の娯楽に出かけれる。・停留所に車イスや手押し カートが自由に使えるよう設置してくれる。
- ○町営バスの必要性は感じていない。
- ○情報として余り知らないので、PR・お知らせなど、何かの形で身近に感じれるよう発信していただけるとありがたい。
- ○運転不能になった時、自宅の近くまで乗り降り出来るバス、病院も予約制になって来ているので、時間帯に合せて乗れるバス。役場、銀行、郵便局、スーパー、 薬局、病院が一カ所に集合してて、そこに行けば用意が全てすんでしまう街的な物があればいい。
- ○自宅が道路に面していないので、停留所までが不便だがしかたがない。小型(軽)のタクシーがあれば利用したい。
- ○今のところ車があるので不自由がない。近い将来、安価で気軽に利用できるボランティアタクシー等が欲しい。
- ○今はマイカーや家族の車での移動ができているが、知り合いの老夫婦の送迎を、無償でしていて思う事は、「バス停までの移動が困難な時の公共の乗り物の利用についてかなり不安がある。」タクシー利用についても空車がなかったり、連絡がとれない時、困る事が予想される。他町でも実践している「のりあいバス」のような細やかな対応を希望します。
- ○町営バスが朝数台で同じコースを客なしで走っている。もったいない。買い物に利用出来れば良いのにと思う。役場のバス停から、谷本やサンシャインまで歩くのが遠くしんどい。スーパーが開店するのが9時からなので。路線上に限りバス停以外の場所でも乗り降りが出来ると言われても。
- ○いつかは利用するようになると思う(移動手設)。そのため、維持してほしい。
- ○今は車に乗れるので、移動には困っていないが乗れなくなった時に思う。
- ○・DMVの在り方について問いたい(税のムダ。廃止して欲しい。)・そもそもDMVは不要。観光客メインであれば観光地あってのDMVだと思う・実際少ないながらの唯一観光施設と考えられる、マリンジャムには停車しない。・町営バスの路線図を各家庭に配布。(周知されていない事が多い為、利用者も少ないと思われる。)DMVに投入する税を町営バスの運営を向上させる為の資金にまわせばよい。そもそも、他自治体で投入を断念したDMVを、今更海陽町で採用したのか意味不明すぎる。
- ○海南病院へ行って、帰ってくる町営バスがあると良い(将来)(1日2便)。
- ○現在の所、個人で運転しているので特に困っていないが、80才過ぎて一人となればいろいろとお世話になると思います。今の所1度だけの利用でした。
- ○電話で予約しておいて、その時間に迎えに来てくれるタクシーみたいな制度があれば、割高でも利用したい。乗る人数が少ない路線はタクシー位の大きさの車で

いいと思う。

- ○今は何もないけど免許証を返納した時にどうすればいいか。タクシー券みたいなものを、町民に配るとかして欲しい。
- ○現在自宅の立地が、便利な場所である為、町営バスを利用する必要がありません。格差をなくすのはいいが、特に公平である事を望む。一部の者に利が出る事は、反対する(特別な雇用等)※本当に必要な者に対して厚遇すべき。
- ○普段、車で移動しているが、自宅近くで乗り降りができれば利用したい。ボランティア運送も前向きに参加したいと思っている。

アンケート集計概要 6P目 5/8

■自由記述抜粋

- ○今の処、急用の時はタクシー又は自家用車を運転してくれる方もありますが、自分が運転している様にはいきませんので、少々不自由を感じます。我ままでしょうかね。
- ○どこからバスに乗っても、料金均一(例えば1回の乗り降りで100円など)。(旅行先で、実際に運行していた)
- ○バス、タクシーでしか交通手段がない高齢者の一人暮らしの方へ、無料で移動できるようなサービスの向上に(拡大)努めてほしい。(川上地区の方は車に乗れない人(運転できない為)は非常に不便だと思います。
- ○ふるさとが、過疎化最先端の町としてほこりをもって他の地域にないアイデアで他の地域のリーダー的存在になってほしいです。ウーバータクシーなどのようなアプリをやってみて、困ったら改善していろいろ試してほしい。ダメなことを挙げていてはどれもできないと思う。
- ○真夏の暑い日に、バス停で待っているだけで熱中症になってしまう。対策が必要。病院に行くための循環バスがあれば便利と思う。
- ○料金、乗降場所、時間が合えば利用したい。
- ○JRのダイヤが悪く、利用できない。町営バス利用者を役場車庫迄送迎する機会があるが待合室がなく、冬場や荒矢時に困っています。「ぜひ、対策を」
- ○フリーパスのような制度があればいいと思います。
- ○タクシーの回数券をもらっているので、雨の日の外出時とても助かっている。
- ○町営バスを買物に利用したいのだが、帰宅時に買った物が重くて困る。買物カートの貸出しなどあれば助かると思います。(それ以前にシルバーカーをひとりで乗せられるバスが必要だが)
- ○タクシーの台数が少ない様に思う。
- ○勤務先でバスを利用したいお客様がいて、2時間後しかなく大変困っていたので、もう少し便を増やしてほしい。
- ○各公民館単位で、自由に活用できる車があればいいと思う。行く行くは自動運転車があちこち走るのが理想です。
- ○自分が運転できなくなった時、週に2回~3回大里等のスーパーに買物に行く為の送り迎え。(町の小型バス数人乗れる)
- ○鉄道やバスは、幅のある道路の沿線でしか利用できない。本当に公共交通が必要なのは、そこから離れている人ではないか、と思う。
- ○徳島県内で、乗り合いタクシーが300円で乗れると言うのをテレビのニュースで見た事があります。電話をすれば迎えに来てくれて、行きたい所へ寄ってくれて、 町内どこへでも300円で送り迎えしてくれます。良い事ですが町のお金が維持できなくなるでしょうか?
- ○自宅近くで乗り降りできるのであれば、もちろん利用します。高齢者が過去に苦労したことですが…日赤病院へ入院中・通院中に、大雨の為、鉄道も運休になり、 タクシー・エディ号、徳島バスを利用しましたが、時間がまちまちで、回数も少なく大変でした。赤字路線とはいえ、これからも苦労する人が増えるかと思います。
- ○乗客が少ないのに、今のような大きなバスが必要ですか?
- ○今のままの町営バスは見直すべきと思います。今後、更に利用したい方が増えるのを想定し、車輌代、人件費等の経費を考えると、費用対効果が見合ってないと思うので早急に改善すべきと思います。全国的な課題ではあるが、デマンド交通を導入し、高齢者の足と早期免許証の返納を促す事で、安全を確保しながら利用促進を図ることが必要。DMVも廃線の方向で見直し、予算を捻出し、実施して頂きたい。
- ○店などの買い物時に、借りられる車イスを置いて欲しい。
- ○・DMVの活用について再考が必要です。・町営バスの運行についても、現状、今後の町の変化に合わせた対応を、今から計画的に進めていく必要が。
- ○・自分が運転出来なくなった時、バス停まで遠く、タクシーもつかまらない場合、家の近くまで来てくれるデマンド型やボランティア運送があればいいと思います。・これから、高齢者が増えると思われ、車がないと生活出来ない為、危い運転でも自分で車の運転をせざるおえない人が多い為、手軽に利用来る手段あればいいと思います。
- ○将来免許証を返納した時に、移動手段として自宅まで送ってもらえるサービスがあれば利用したい。

アンケート集計概要 6P目 6/8

■自由記述抜粋

- ○JRと南部バスの乗り継きが良くないので困っているという話をよく聞きます。エディ号などの高速バスも、地域交通として使えると聞いたが、そのへんの情報が 薄い気がします。お遍路さんなどからも聞かれるが、どこで情報がもらえるのかなどもわからないので、お伝えすることができず申し訳なく思っています。DMV のところに置いてある自転車の貸し出しは、もっと使い方のアイデアが必要ではと思います。
- ○普段、町営バスを乗る機会が今のところないが、今後乗る必要があるようになったとき、もっと身近な存在であってほしい。例えば、LINEなどで(公式)バス情報を見にいけて、今どこを走っているとか、何時くらいにどこを通るか、リアルタイムで分かれば待ち時間も少なくてすむし、バス停まで迎えに来てもらう人にも負担が少なくて良いと思う。
- ○移動手段が少な過ぎる。車イス生活なので車イスごと乗れるバスなどを利用したい。
- ○年間の利用者数は、すぐ知らべれるので継続なり休めるなり、議論すればよいのでは?民間タクシーにまかせて、料金は何割か町が負担すれはよいだけの事だと?人口減少率で、何年後に消減するので早く結論を出さなければ。
- ○レンタカーが欲しい。
- ○今の時代ではむずかしいとは思いますが、スクールバスに乗車出来て大里などへ出掛けられたら、高齢者は助かると思います。
- ○バスの利用はしたいが、病院に行っても帰りのバスがない(時間が合わない)。病院が終わって、買い物をしたくても、スーパーがバス停になっていない。また、その時間にバスがないなど不便さを感じている。(タクシー券はあるが利用しない)タクシーのようにバス(もっと小さい車でよいので)が週に1~2回、地域の利用者を乗せて買い物に連れて行ってくれる制度があれば、歩ける高齢者の楽しみが増えると思います。
- ○停留所以外でも乗れる所は、良いと思います。
- ○これから私も含め、高齢者及び運転できない老人が大幅に増加すると思う。その為、生活必需品買い出し、通院ぐらいの移動手段がスムーズにできるようにして ほしい。
- ○夜間のタクシーの運営を希望します。
- ○車の運転が出来なくなったら利用したいと思う。
- ○町営バスでB&Gに行きたいけど(歩くのは厳しいから)、行きはいいけど帰りまで2時間以上あるので少し不便。
- 〇とくし丸みたいに高齢者が満足できるシステム作り(交通手段)。
- ○外出する時には手押車か必要です。車も一緒に乗せてもらいたいです。
- ○事故対応の課題がクリアすればですが。移動のニーズがある方(主に高齢者等)から連絡を受けた場合、有償で送り迎えをしてもらえるシステムがあれば利用(登録)したい。人の役に立てられる意味で。
- ○車に乗れなくなったらどうやって買い物、通院すればよいか?タクシー券なども頂けない様子。今一番の心配ごとである。年寄りもしくは貧しい人々に寄りそった政治をしてほしい。
- 〇高齢者に対して、タクシー利用券を配布するのは、どうでしょうか。(枚数は少しでも良いので、バス停まで歩けない程具合が悪い時に病院に行けるように。)
- ○自動車が運転できない時の不安があり、町営バスは維持してほしい。
- ○個人でカーシェア。
- ○透析している人の自宅から病院までの送迎。定期券発行などがあれば高齢者で免許が無い方でも利用しやすいと思う。
- ○・タクシー代が高いため、高齢者にタクシーチケットを増やして欲しい。・シニアカーへの補助など検討して欲しい。
- ○①往復運行でなく巡回運行した方が乗る人の便がよいと思う。(集落範囲が多岐に渡る)②車も10人乗り1台より、6人乗り2台の方が巡回数が増やせる。③電話 予約はよいことと思う。
- ○タクシーは、距離があるのでどうしても高額になる。乗り合いバス等でどこに行くにも、もう少し利用料を押えながら、便利に使える移動手段となってくれれば嬉しいと思います。免許返納後のことを考えると不安しかないのが現状です。でも事故も怖いです。

アンケート集計概要 6P目 7/8

■自由記述抜粋

- ○買物の帰りのバスを出していただくと良いと思います。
- ○私はJRやバス停の近くに家があるので有り難いです。海陽町の無料券を有難く利用させて頂いております。
- ○例えば町営バス及び南部バス等の中間時間帯の運行を検討してほしいと思います。
- ○バス停まで行くことが不可能。タクシーを増やしてほしい。介護タクシーを利用しましたが、運転手さん1人の対応だったため。ストレッチャーへの移動を家族が手伝いました。手伝う人がいなければ移乗介護タクシー(ストレッチャー)を利用することは難しいです。人員対応希望します。
- ○お陰様で今のところ不自由はありません。義母もタクシー券をありがたりと言って使わせてもらったり、バスを利用したり、私と出かけたりしています。川上の奥 の方だったり、バスが乗られない方にいい方法があればと思います。
- ○介護タクシーを利用するようになり便利になりました。2年前までは利用の仕方がわからなかったので。親切にしてくれていいです。
- ○汽車、バス、町営バスの便数が少ない。
- ○運転できない人の行動範囲を広げて頂きたい。タクシーチケットの枚数(1ヶ月2千円は少ない)を増やすとか介護タクシーをもっと増やすとか…とにかく不便です。 町営バスの利用者を見た事がありません。すごくもったいない。行きたくても行けない人がたくさんいます。弱い立場になって改善を望みます。
- ○DMVの乗客に飲食店、温泉で使えるクーポン券を渡すとかしたらどうか。
- ○町営バスは1日3便ですが、出来ることならもう一便増やしてほしいです。タクシーは運債が上っている為。
- ○運転手の高齢化に不安を感じる。(事故を起こさないか)
- ○徳バスは少人数用がよろしいかと思います。(例)10人用。※DMVは何人の為に走らせているのか?誰も乗っていない時が多い。大きな赤字やのに必要無いと思います。議会でも話しは出ませんか?初めての来客に聞かれる時があります。「何人の為に走らせてるの?他に金の使い道が有ると思いますが。」
- ○バスの運行数が少ないので病院へ行く時に困る。
- ○少しでも住民が負担なく利用できる交通機関を希望します。乗り降りがしやすい乗り物があればと思います。
- ○自宅前で乗り降りできるので、助かっております。
- ○タクシ券ありがたく思っています。大切に使わせてもらっています。ありがとうございます。
- ○高齢者が利用しやすい様、タクシー券がもっと欲しい。年間に使用している手当てでは少ない。
- ○病院へ行くのに、少々お金を出しても自宅近くから利用できたり、せめて1時間に1回、上り下りがほしい。
- ○現在は、町営バスの利用はしてないのですが、空車で走っているのをよく見かけます。利用する者と連絡を取り合って、必要に応じて動くという事は無理なんですか…財源の厳しい折もったいないと思えてなりません。
- ○町営バスには乗ったことがない。(足が悪いので)免許返納時に思ったことは、軽四タクシーのようなものが欲しい。畑にときどき行きたい。通販ととくし丸で生活している。
- ○宍喰久尾路線について、定期バスは廃止して必要な人は、事前に町に連絡する事により、住民の住居と目的地まで結んであげる事、当日予約は出来ればOK。前日予約は必ず受ける(利点)車は小さくてすみ、せまい道でもOK。バス停まで歩かなくてもよい相乗りは承諾してもらう荷物が多い場合、住民は助かります。
- ○月1回程度で良いから家の近くまで送迎してほしい。友達と乗り合わせて行くので。生協が週1回配送に来てくれるので魚等を買いに行く。
- ○車両の小型化。
- ○喫緊の課題として、独居老人のフォローが必要。タクシーでは高価になるので、町からの補助が必要。
- ○役場前より午前中の相川線バスが少いように思います。
- 〇・自分が車を運転できなくなった時には、自立生活ができるがとても不安を持っている。ボランティア(有償)的な白タクが地区にあればとても便利だと思う。それ が不可能なら、町でデマント型運行の公的運行を考えてほしい。・遠隔地の高齢者の自立生活援助策として、最優先してほしい。

アンケート集計概要 6P目 8/8

■自由記述抜粋

- ○過疎化でもありバスの運営も難しくなるとは思いますが、今は自分の運転で用事も出来ております。80才前後になると、バス利用での生活を送るようになると思います。大型バスでなくても小型用でも出してもらえれば助かります。現在でも小型用でもいけるのではないでしょうか。
- ○町営バスは小さいバスで家の近くまで来てほしい。
- ○村山までは、とくしまる(移動販売)が来ているけど、大内の方へは、移動販売という物がないので、そういう移動販売をしてくれるような店を導入するのは、どうなんでしょうか?今は、運転できている方でも、いずれは、免許も返納して、車も運転できなくなります。
- ○小型乗り物で便数を増やす。タクシー会社に任せない。
- ○現在は自分で運転できるが、運転できなくなると病院への通院や買い物をセットで出来るようなシステムがあれば利用したい。予約しておいてグループの人たちが希望する先へ回ってもらえるようなサービスがあれば。遠くない将来、交通手段を不安に思っていた切実な問題です。
- ○高齢者ですが、交通手段が自動車しかないので、運転しています。子供たちからはなるべく運転せられんと言われています。通院や買い物等、自動車必要です。 バス停まで行く手段もないし、これからも自動車なしに生活できません。自主返納も考えなければなりませんが、してしまうと不安しかありません。以前は福祉バスが週に一度来ていた時もありましたが、今はありません。何卒一度お考えください。限界集落の為、これからの事が不安でなりません。
- ○自家用車に運転出来なくなれば、町営バスにお世話なると思う。もう年だからです。
- ○現在は自家用車でどこへでも移動が可能ですが、これから自動車を運転出来なくなった時の不便さが先に立つと思うので何かと心配をしています。
- ○運転免許の返納を予定しているので、通院(牟岐)、買物の足が不安です。
- ○今は自分で車で移動していますが運転できなくなった時買物や病院へ行くのに不安を感じています。
- ○ボランティア運送については、事故等の責任がとれないのでは。
- ○相川線はもう少し小型のマイクロバスでも良いのではないか?
- ○乗客が少ないのに頑張って貰っています。これからも宜しくお願いします。
- ○役場職員が通勤に利用できる、若しくは利用したい公共交通を。
- ○家族に乗せてもらって行かないと自分ではバスで行けない。
- ○たぶん財政的に町営バスの町の負担が大きいのかと思いますが、高齢化でもともと運転しないで一人暮らしになった人や免許返納の一人暮らしの人など家族 も近くにおらず生活(生きる上で)の中で、移動手段はその人にとって大きな役割かと思います。町が財政的にパンクしてしまうと大変ですが、維持しながら何と か形を変えながらでも町営バスが存続してほしいと思います。本人の家族より。
- ○町営バス、いつ見ても、あまりお客さん乗っていない。バスをもっと小さいのにすればといいのになぁと皆言っている。
- ○申請により、必要な高齢者や障害のある方にチケットを配布する等もいいと思います。
- ○体が不自由になり、車の運転ができなくなった今は、海陽町はすごく不便です。でも、町営バスがあって助かっています。バスの乗り降りが楽だと利用したいが、 大きいバスは大丈夫、マイクロバスは乗れない。徳島市のバスのような車いすで乗れるバスがいい。東京のようなリムジンカーのような車いすで乗れるのがいい。介護タクシーはバス料金の10倍以上。海南駅の待合室に大比行きの時刻表があるが間違っている。
- ○ボランティアで運転手をする際、もしもの事故等の保険を公共で掛けて、サポートして頂けると利用される方も運転手(ボランティア)の方も安心が増すと思います。人口減の町営において、日々ご苦労を皆様におかけしてますことを感謝致します。
- ○学生さんの利用状況と他の線の状況にもよりますが、大型バスは勿体ない気がします。簡単なことではないと思いますが(替えるのは)小型バスにするのは如何でしよう。仕組みも配車もわかりませんのに、遠慮なしに申し上げました。後になりましたか何度もお世話になり有難うございます。
- ○高齢ドライバーの危険運転に遭遇する度に、運転能力に関わらず運転せざるを得ない現状にやるせない思いだったので、地域モビリティが向上するよう新しい 選択肢の導入には賛成です。一方で先行事例では有償ボランティアのライドシェアでさえ、なり手不足が課題になっています。持続可能な仕組としては事業がド ライバーにとって副業として十分成立する報酬体系であることも重要。ぜひ助成金等を上手く使って基新的な実証実験をしてほしいと思います。

資料 2

久尾線デマンド型運行実証実験について

宍喰デマンドバス(実証運行) ☎予約センター

(亚口:0時~16時)

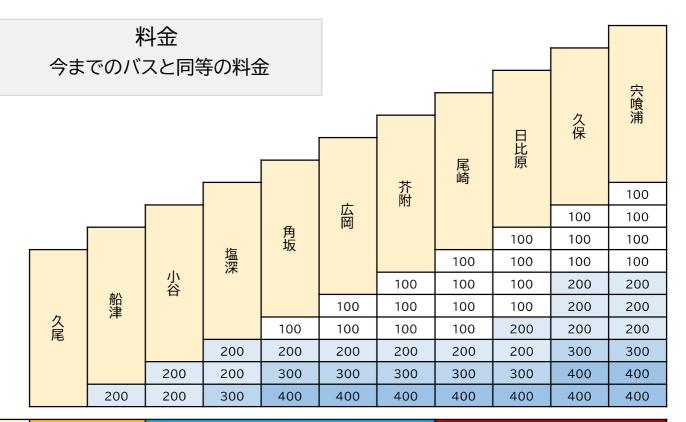
実証運行期間 R7年2月3日(月)~R7年8月29日(金)

概要

- 1:利用には、事前に利用者登録が必要です。(※登録無料)
- 2:お客様からの電話予約に応じて、目的地まで運行します。
- 3:久尾から日比原に住所を有する方は、自宅近辺まで送迎します。
- 4:目的地間のご利用も可能です。
- 5:途中で他のお客様も乗せながら運行するため、多少時間に余裕が必要になります。

現在の町営バスとデマンドバスの違い				
	現在の町営バス	デマンドバス		
運行時間	バス停毎に上下線の 到着時間が固定	乗降できる場所や運行時刻が決まっています。 運行日 月〜金曜日 ※土日・祝日、年末年始12/29〜1/3は運休		
予約制	予約なしで乗車可能	乗車予約をすることにより乗車可能。		
上り路線 久尾→宍喰	バス停	1便:8時00分~8時50分 (杭ノ瀬)…8時00分~8時15分 (中 里)…8時15分~8時30分 (日山~街中)…8時30分~8時50分 2便:10時20分~11時10分 (杭ノ瀬)…10時20分~10時35分 (中 里)…10時35分~10時50分 (日山~街中)…10時50分~11時10分 3便:13時50分~14時40分 (杭ノ瀬)…13時50分~14時05分 (中 里)…14時05分~14時20分 (日山~街中)…14時20分~14時40分		
下り路線 宍喰→久尾	1便:9時30分~10時20分 (街中~日山)…9時30分~9時50 (中 里)…9時50分~10時05分 (杭ノ瀬)…10時05分~10時20分 2便:13時00分~13時50分 (街中~日山)…13時00分~13時2			
料金	_	現在の町営バスとほぼ同額。		

資料2-1



利用方法

利用者 登録申請

- 1 12月中旬から利用者登録申請を受付開始します。 【登録方法】
 - ●各庁舎窓口(海南庁舎/住民環境課、海部庁舎/子どもあゆみ保健課、宍喰庁舎/観光交流課)
 - ●海陽町ホームページ
- 2 久尾から日比原に住所を有する方は、利用者登録申請の提出後、ご自宅までの道路状況確認、ご自宅近辺の乗車場所を決めます。

※上記以外(宍喰浦・久保など)に住所を有する方は、指定の乗降場所にてご利用ください。

3 登録完了したら「登録カード」をお渡しします。

乗車予約

- 1 ●事前(乗車前日まで)に電話予約が必要です。
 - ●予約受付時間 月~金曜日の午前9時~午後4時まで

※土日・祝日、年末年始12/29~1/3を除く

当日予約は、平日8時30分~9時の間で受け付けます。(事前予約優先)

- ※乗車・予約状況によりご希望に添えない場合もありますのでご了承ください。
- ●乗車予約は、乗車の1週間前から受け付けています。

※ただし、週明けの乗車をご希望の方は、前週の金曜日までにご予約ください。

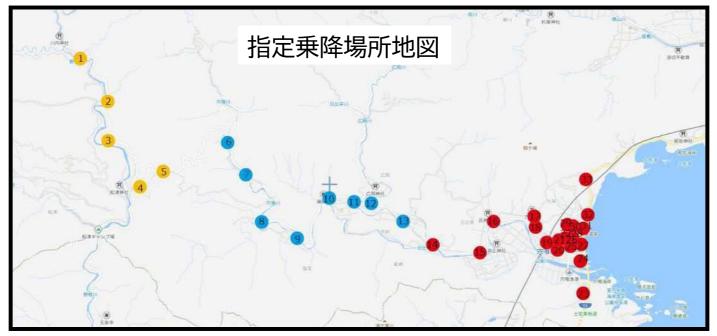
- 2 登録カードに記載の番号をお伝えください。
- 3 乗車場所、降車場所、復路も予約希望等、お電話でお伝えください。
- 4 おおよその到着時間・料金をお伝えし、予約完了です。

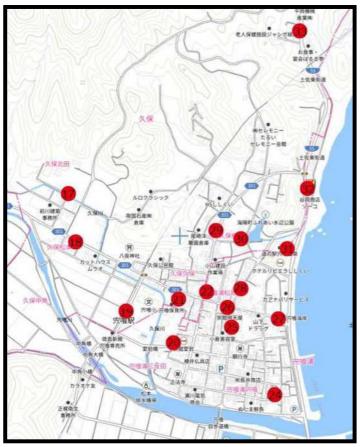
乗車

- 1 予約した指定の場所でお待ちください。
- 2 乗車時にお名前をドライバーへお伝えください。

降車

- 1 予約時に指定したスポットで停車します。
- 2 料金をお支払いください。

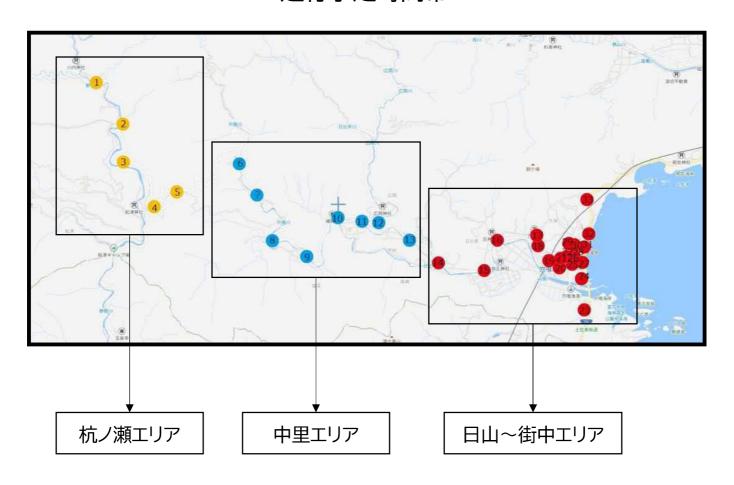






		① 久尾	
枯	久尾		+
杭ノ瀬エリア	船津	② 畑口	+
リガ		① がり線④ 船津	+
ア			自宅
		⑤ トンネルロ	一千
	小谷	⑥ 猪ノ鼻上	一 迈
		⑦ 猪ノ鼻	」ま
虫	塩深	8 塩深上	近辺まで送迎
中里エリア		⑨ 塩深下	
ア	角坂	⑩ 角坂上	一能
		① 角坂下	可能エリア
	芥附	② 芥附	一ア
		③安井	4
	尾崎	⑭ 八山	4
	日比原	⑤ 大野	4
		16 日比原	
		⑰ 宍喰中学校	4
	久保	18 宍喰駐在所/前川歯科医院	4
		⑨ 宍喰駅/宍喰小学校	4
		② 宍喰庁舎前/宍喰図書館/宍喰保育所	4
		② 久保/徳島大正銀行ATM	┦
		② 宍喰郵便局	指定
显	宍喰浦	② ささき歯科医院	- ^^
日山~街中		② 宍喰漁業協同組合信用部 ② 徳島県農業協同組合ATM	- 少
中		② 総局保長乗励问組占ATM スーパーダイコクドウ	<u>ト</u>
		⑥ 宍喰祇園通り/ショッピング大黒	
		② 宍喰診療所	一迨
		⑧ 折野胃腸科内科/阿波銀行ATM	┪╁
		シシクイデンタルクリニック	ァ
		ூ アットホーム元気 Ⅱ	4
		③ グループホームぽかぽか	4
		③ 道の駅宍喰温泉	4
		② セブンイレブン	4
		③ ジャンボ緑風会	

運行予定時間帯



上り便(久尾→宍喰)					
	杭ノ瀬	中里	日山~街中		
1便	8時00分~8時15分	8時15分~8時30分	8時30分~8時50分		
2便	10時20分~10時35分	10時35分~10時50分	10時50分~11時10分		
3便	13時50分~14時05分	14時05分~14時20分	14時20分~14時40分		

下り便(宍喰→久尾)					
	街中~日山	中里	杭ノ瀬		
1便	9時30分~9時50分	9時50分~10時05分	10時05分~10時20分		
2便	13時00分~13時20分	13時20分~13時35分	13時35分~13時50分		
3便	16時00分~16時20分	16時20分~16時35分	16時35分~16時50分		

その他

海陽町地域公共交通活性化協議会について

地域公共交通活性化再生法の制度と運用

令和4年9月

北海道運輸局交通政策部交通企画課



国土交通省北海道運輸局

地域公共交通活性化再生法とは



<u>地域公共交通に関する計画や様々な事業</u>に関する措置について定め、<u>地域旅客運送サービスの確保</u>に 資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通の**マスタープラン。原則として、全ての地方公共団体において作成が必要。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、<u>地域の実</u> 情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・<u>地域公共交通計画に事業の実施を記載</u>し、事業を実施するための<u>計画を作成</u>。 国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- 地域旅客運送サービス継続事業
 - : 公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- 地域公共交通利便増進事業
 - : ダイヤ、運賃等のサービス改善により 交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上下分離、 貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。



地方公共団体 又は事業者が、 事業ごとに実 施計画を作成



国土交通大臣 が認定、事業 許可のみなし 特例等の特例 措置

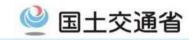
その他の事業

- 新地域旅客運送事業
 - : DMV等の複数の交通 モードにまたがる輸送 サービスの実施を円滑化。
- 新モビリティサービス事業
 - : MaaS等の新たなモビリティ サービスの実施を円滑化。 新モビリティサービス協議会 における議論が可能。

<事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同 して、事業についての計画 を作成。(<mark>地域公共交通 計画への記載は不要</mark>。)
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、<u>法律上の特例</u> 措置を受けることができる。

地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷



平成 19年 制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い 関係者の参加による協議会を設置。
- ✓ <u>「地域公共交通総合連携計画」の策定</u>を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

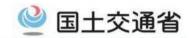
平成 26年 改正

- ✓ ①まちづくりと連携(コンパクト・プラス・ネットワーク)、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

令和 2年 改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ <u>「地域旅客運送サービス継続事業」</u>、<u>「地域公共交通利便増進事業」等を創設</u>し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

地域公共交通計画とは



- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月改正)に基づき、地方公共団体が作成する 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、<mark>地域の多様な輸送資源</mark>(自家用有 償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議 ⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関







鉄軌道

路線バス

旅客船







コミュニティ バス

デマンド交通

乗用タクシー



自家用有償旅客運送





福祉輸送、スクールバス、 病院・商業施設等の送迎サービスなど

定量的な目標設定と評価の実施について



地域公共交通計画の作成に当たっては、「<u>定量的な目標設定</u>」(法第5条第4項)と「<u>毎年度の調</u>査、分析及び評価の実施」(法第7条の2第1項)に努めること。

【定量的な目標の設定に当たって】

◆ 具体的には、「<u>利用者数</u>、<u>収支、公的負担額</u> (サービス費用に係る国又は地方公共団体 の支出の額)」等の指標を定めること(施行 規則第10条の2)



【評価の実施に当たって】

- ◆ 施策の実施状況について、関係者で議論の上、 毎年度調査、分析及び評価を行うこと
- ◆ 必要に応じて地域公共交通計画の見直しを 行うこと
- ◆ 調査、分析及び評価を行ったときは、その結果 を国へ送付すること

目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

1. 公共交通の利便性を向上させ、 利用者を増加させる。

指標1

公共交通利用者数

○人 (××年) ⇒○人 (△△年)

- 2. 持続可能な移動手段を確保するため、収支率の改善を図る。指標 2
- ◆◆線の収支率

 \bigcirc % (××年) \Rightarrow \bigcirc % (△△年)

評価に関する事項

基本的な方針で定めた事業内容 については、以下のスケジュールで 評価

指標1

6ヶ月ごと協議会に、■■社、

▲ ▲ 社が、自社のデータを基に 報告

指標2

1年ごと開催する協議会に、

▼▼市おいて、「□□統計調査」に基づき報告

望ましくない目標設定・評価の例

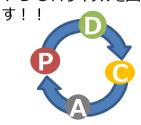
地域公共交通計画の目標

公共交通の利便性を向上させ、 利用者を増加させる。



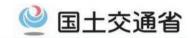
評価に関する事項

PDCAサイクルを回しま



いつ、何を、誰が、どのように、やるかが具体的に書かれていない ⇒取組が形骸化するおそれ

地域旅客運送サービス継続事業とは



背景

地方部を中心に、<u>鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている</u>中、<u>地域の関係者が一</u>体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要

地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、<u>地方公共団体による公募により、新たなサー</u>ビス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、路線バス等の維持が困難な状況を 把握(乗合バス事業者等からの相談・情報提供等)



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と 協議し、地域公共交通計画へ 地域旅客運送サービス継続事業を位置付け

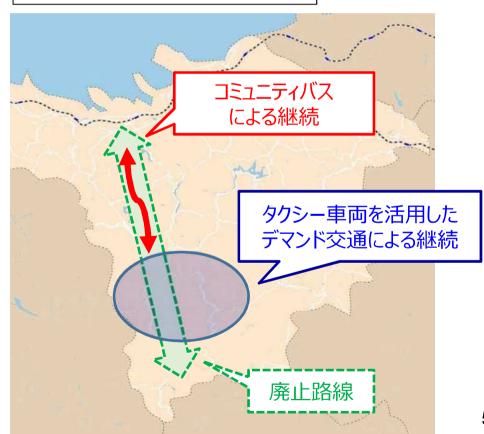


多様な選択肢を検討の上、実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定

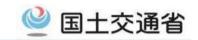


地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、 地域旅客運送サービス継続実施計画を作成、 国土交通大臣の認定を受けた場合、法律上の特例措置 (事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ(一例)



地域旅客運送サービス継続事業に係る実施方針の記載事項



- 地域旅客運送サービス継続事業において、地方公共団体が<u>新たなサービス提供事業者等を選定する方法</u>は、<u>公</u>募とする。
- また、地方公共団体による公募は、当該公募の実施に関する方針(実施方針)を示して行うものとする。

実施方針の記載事項

①実施区域

- 継続事業を実施する区域を記載
- 地域公共交通計画の計画区域内に含まれる必要 があるが、その中の一部の区域を設定することも可能

②現に実施されている特定旅客運送事業の状況

維持が困難と見込まれるに至った路線等において、 現在提供されているサービス水準(路線、ダイヤ、運 賃等)等を記載

③引き続き実施する運送(継続旅客運送)の内容

継続旅客運送のサービスの種類 (乗合バス・自家 用有償旅客運送等)や態様 (路線定期・区域運 行等)等を記載

④継続旅客運送を実施する者の条件

事業所所在地や事業規模(車両数、人員数等) などのほか、輸送実績や欠格事項等を記載

⑤地方公共団体による支援の内容

- 運行費に係る補助金や運行委託費等の予算措置
- 地域住民と連携した利用促進策 等を記載

⑥実施予定期間

- 継続事業の実施予定期間を記載
- 地域公共交通計画の計画期間内で、適切な期間 を設定することが必要

⑦公募の期間

• 公募を実施する期間を記載

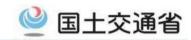
⑧選定の方法

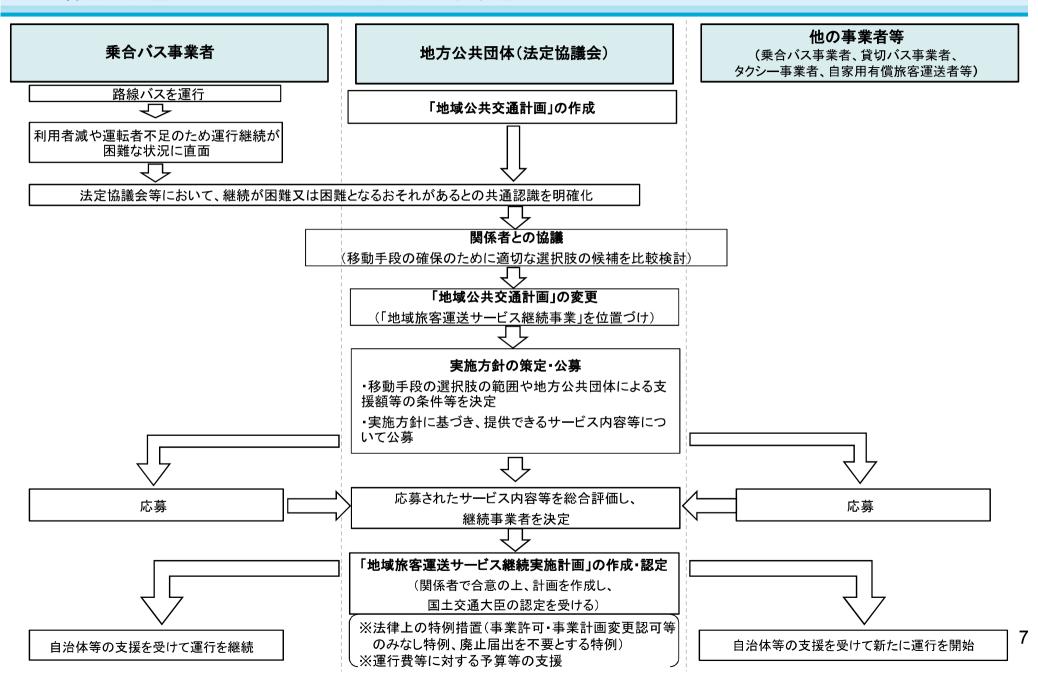
公募型プロポーザル方式等の選定方法や、選定委員会の設置など選定に係る手順等を記載

9その他必要な事項

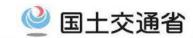
・ 公募にあたって地方公共団体が必要と認める事項 (申し込みにあたって必要な書類等)を記載

地域旅客運送サービス継続事業の実施フロー(路線バスの場合のイメージ)





地域公共交通利便増進事業とは



背景

<u>運転者不足の深刻化</u>等を踏まえ、地方都市のバス路線等で、<u>単純な路線再編だけでなく、運賃・ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上</u>させる取組へのニーズが増加。

概要

<u>路線ネットワークの構築</u>や、<u>定額制乗り放題運賃や等間隔運行等</u>の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、 地域公共交通計画へ 地域公共交通利便増進事業を位置付け



地方公共団体が、必要な関係者の同意 を得た上で、地域公共交通利便 増進実施計画を作成



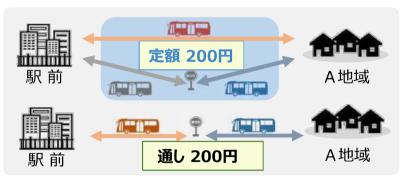
国土交通大臣の認定を受けた場合、 法律上の特例措置 (事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ(一例)

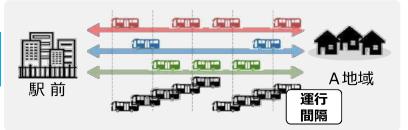
ハブ&スポーク型 の路線再編



定額制乗り放題 運賃、通し運賃



パターンダイヤ、 等間隔運行



地域公共交通再編事業と地域公共交通利便増進事業の比較



地域公共交通再編事業

考え方

地方公共団体が中心となって、<u>バス路線網の見直し等により地域</u> 公共交通を再編する取組を通じて、<u>コンパクトなまちづくりと連携</u>し つつ、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る。

事業の内容(法第2条第11項、施行規則第9条の2)

- ▶ 地域公共交通の再編をするための以下の事業
- ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ② 他の種類の旅客運送事業への転換
- ③ 自家用有償旅客運送による代替
- ④ ①~③と併せて行う事業
 - ・乗継円滑化のための運行計画の改善
 - ・共通乗車船券の発行
 - ・乗継割引運賃、乗降場の改善、乗継に関する分かりやすい 情報提供、ICカードの導入 等

関係者の同意(法第27条の2第3項、施行規則第34条)

地方公共団体は、再編実施計画を定めようとするときは、あらかじ

- め、特定旅客運送事業者等の全ての同意を得なければならない。
- ※ 特定旅客運送事業者等
- ① その全部又は一部の区間又は区域が当該再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者
- ② ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る 路線もしくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとす る者
- ③ ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

地域公共交通利便增進事業

考え方

地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、<u>運賃や</u> <u>ダイヤ等の見直し</u>も含めた<u>利用者の利便の増進に資する取組</u>を通じ て、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る。

事業の内容(法第2条第13項、施行規則第9条の3)

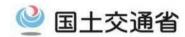
- ▶ 利用者の利便を増進するための以下の事業
- ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ② 他の種類の旅客運送事業への転換(自家用有償旅客運送からの転換を含む)
- ③ 自家用有償旅客運送の導入、路線若しくは運送の区域の変更
- 4) 運賃又は料金の設定
- ⑤ 運行回数又は運行時刻の設定
- ⑥ 共通乗車船券の発行
- ⑦ ①~⑥と併せて行う事業
 - ・ 乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善
 - ・ 乗降場の改善
 - ・ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
 - ・ ICカード又は二次元コードの導入 等

※赤字は改正により新たに追加された取組内容

関係者の同意(法第27条の16第3項、施行規則第36条の14)

地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、①利便増進事業を実施しようとする者及び②事業に関係を有する 者として地方公共団体が必要と認める者の同意を得なければならない。

協議会等の構成員



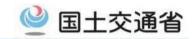
は必須の構成員 必要と認め 運送事業者 道路管理者 公安委員会 学識経験者 NPO法人等 主な構成員 市町村 都道府県 都道府県警察 運輸局 労働組合 住民又は旅客 申請者 られる者 【第2項第3項】 【第2項第1項】 【第2項第2項】 【第2項第3項】 関係する公共交通事業者等、道路管 地域公共交通計画を作成しようとす 関係する公安委員 ■地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該市町 理者、港湾管理者その他地域公共交 る地方公共団体 村が必要と認める者 通計画に定めようとする事業を実施 地域公共交通活性化協議会 すると見込まれる者 【地域公共交通計画】 地域公共交通の活性化及び再生に 関する法律第6条(協議会) 【第1項第1号】 【第1項第2号】 【第2項第1号】 【第1項第4号】 【第1項第5号】 【第1項第3号】 【第2項第1号】 学識経験を有する者その他の地域公 地域公共交通会議を主宰する市町村 |一般旅客自動車運|路線を定めて行う一般乗合旅客自動||地方運輸局長 一般旅客自動車運 住民又は旅客 地域公共交通会議 長又は都道府県知事その他の地方公 送事業者及びその 車運送事業又は第49条第1号に規定 送事業者の事業用 共交通会議の運営上必要と認められ 【交通空白地有償運送】 共団体の長 組織する団体 する自家用有償旅客運送について協 自動車の運転者が 【福祉有償運送】 議を行う場合には、次に掲げる者 組織する団体 【乗合タクシー】 イ 道路管理者 【協議運賃】 口 都道府県警察(※1) 【21条実証運行】 道路運送法施行規則第9条の3 (地域公共交通会議の構成員) 【第1項第1号】 【第1項第2号】 【第1項第4号】 【第1項第5号】 【第1項第3号】 【第1項第6号】 一般旅客自動車運 |学識経験を有する者その他の運営協 |運営協議会を主宰 |法79条の2の規定 運営協議会を主宰する市町村長又は 一般旅客自動車運 地方運輸局長 住民又は旅客 する市町村長又はによる登録の申請 都道府県知事その他の地方公共団体 送事業及びその組 送事業者の事業用 議会の運営上必要と認められる者 自動車の運転者が の長 織する団体 都道府県知事の管 に係る自家用有償 運営協議会 轄する区域内にお 旅客運送について 組織する団体 【交通空白地有償運送】 |いて現に自家用有||運営協議会におい 【福祉有償運送】 僧旅客運送を行つ て協議を行う場合 ている特定非営利 には、当該申請者 運送法施行規則第51条の8 活動法人等 の意見を聴取する (運営協議会の構成員等) 【第1項第1号】 【第1項第2号】 【第1項第3号】 $(\times 2)$ 【第1項第4号】 関係する都道府県又は市町村 その他地域の生活 関係する交通事業 地方運輸局 者又は交通施設管 交通の実情、その 確保 維持 改善 理者等 【第2項】 地域公共交通確保維持改善事業 地域内フィーダー系統は地域間幹線 の取組に精通する 【地域内フィーダー系統】 系統と一体として地域の生活交通 者等協議会が必要 【地域公共交通調查事業】 ネットワークを形成するものである と認める者 ことから、これらを踏まえ、的確か 補助金交付要綱第3条(協議会) つ効果的な計画の策定が可能となる よう関係する都道府県及び市区町村 がともに参加

^{(※1) 「}路線を定める自動車運送事業の許可申請次案等の調査の際における都道府県公安委員会の意見聴取等について」(平成18.9.15国自旅第162号)記1により、公安 委員会の意見を聴取することを要しなくするためには、公安委員会が構成員であることが 必須条件。

^(※2) 住民、地域公共交通の利用者、その他利害関係者の意見を反映させるため、計画を策定しようとするときは、あらかじめ協議会への当事者の参加、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を行わなければならない。 (地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2条第2項)

地域内フィーダー系統の補助制度

地域公共交通確保維持事業 陸上交通:地域内フィーダー系統補助



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内の バス交通・デマンド交通の運行について支援。

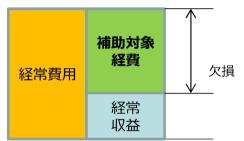
補助内容

○ 補助対象事業者

地域公共交诵活性化再生法に基づく協議会

補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



<補助対象経費算定方法> 経営費用

(事業者のキロ当たり経常費用 ×系統毎の実車走行キDの実績)

経常収益

※ 令和6補助年度まではバス事業者等運送実施者も対象

(系統毎の運送収入、運送雑収 及び営業外収益の実績)

「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する運行系統

交付要綱 別表7(注)

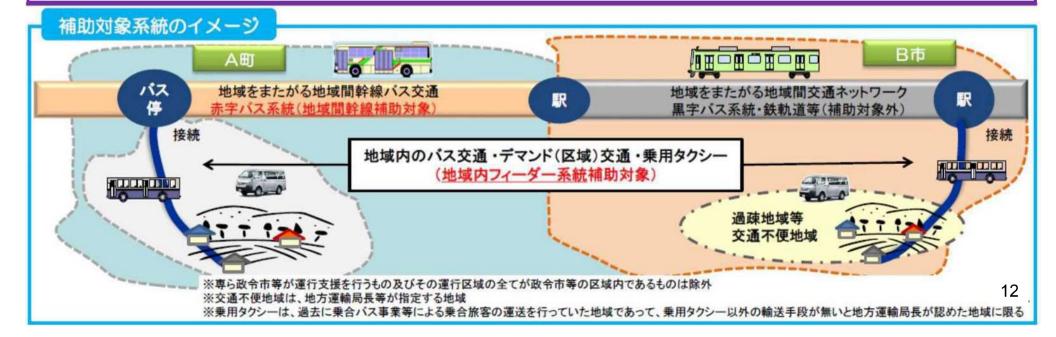
○ 補助率

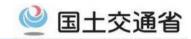
1/2以内 ※乗用タクシー事業は上限100万円

○ 主な補助要件

市町村等が定めた地域公共交通計画に確保・維持が必要として掲載され、

- ·一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、 自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、乗車人員が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること





地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載された運行系統の運行のうち、次の**イ〜チの全てに適合**するもの。 ただし、乗用タクシー事業による運行の場合は、イ〜ト、リの全てに適合するもの。

- ※令和6補助年度までは経過措置として地域公共交通計画の作成を要しないが、令和7補助年度からは地域公共 交通計画の作成がなければ補助対象外となります。
- ※フィーダーの補助対象期間は10月1日~翌年9月30日です。

交付要綱 別表7 (イ)

次の運送予定者による運行であること





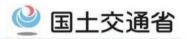
- ・乗合バス(乗合タクシー)事業者
- ·自家用有償旅客運送者
- ・乗用タクシー事業者(市区町村から運賃低廉化の支援を受ける場合)

交付要綱 別表7(口)

次の運行形態であること

- ·路線定期運行、路線不定期運行、区域運行
- ・交通空白地有償運送(乗合旅客の運送に係るもの)
- ・乗用タクシー事業
- ※交通空白地有償運送にあっては、補助対象期間の開始前に、国庫補助金の交付を申請することを示した上で、 旅客から収受する対価について協議が整っていること。

13

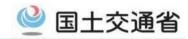


交付要綱 別表7(八)

以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの



- ① 補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統であること。 ただし、政令指定都市、中核市等が専らその運行を支援(地元負担額の8割を超える額を負担)するもの及び その運行区域のすべてが政令指定都市、中核市等の区域内であるものを除く。
- ② 以下の(1)又は(2)のいずれかを満たす**交通不便地域**における地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統であること。
- (1)以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークのフィーダー系統
 - ・過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法第2条第1項及び第43条の適用される要件に該当する過疎地域
 - ・離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域
 - ・半島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域
 - ・山村振興法7条第1項の規定に基づき指定された振興山村 等
- (2) 半径1キロメートル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<u>地方運輸局長等が指定する地域</u>の住民等の移動確保のための<u>地域間交通ネットワークに接続</u>するフィーダー系統であること
 - ○「**接続**」とは、<u>バス停留所相互又はバス停留所と駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの</u>設定、乗り継ぎ <u>割引の設定</u>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。
 - 〇「**地域間交通ネットワーク**」とは、<u>地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路</u>をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」は、<u>複数市町村にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上</u>のものとする。



交付要綱 別表7 (二)

当該系統の運行内容について、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」(「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」(令和2年11月27日付け国自旅第315号)別添2)なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや地域公共交通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もの

交付要綱 別表7(木)

以下の①から③のいずれかに該当するもの

新規型 等件

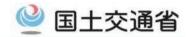
① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの

「新たに運行を開始する地域内フィーダー系統について」

以下については新たに運行開始するものと取り扱う。

実施要領2(1)⑦

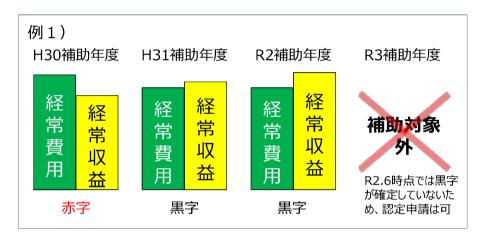
- ア 実証運行を行った運行系統が本格運行に移行する場合 ※下記系統見直しやサービス改善も必要
- イ 当該主系統のうち、既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の 20%を超える場合又は3キロ以上の場合
- ウ 地域のニーズ等を踏まえた予約システムの改善等によるサービス改善に資する取組を行う場合
- ② 既に運行を開始しているもので地域公共交通計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの
 - エ 新たに地域公共交通計画を策定し地方公共団体による支援を位置付けた場合は、補助対象の基準 を満たすこととして取り扱う。ただし、地域公共交通計画(網形成計画を含む)の変更の場合は除く。
- ③ 前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの

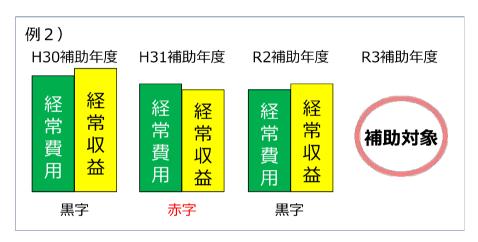


交付要綱 別表7(へ)

※補助対象期間は10月1日~翌年9月30日

補助対象期間に、当該運行系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用に達していないもの。ただし、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えた運行系統を除く。

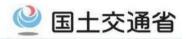




交付要綱 別表7(ト)

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ものであること。

※補助対象期間の途中に補助対象系統の合併、分割その他の再編を行う場合にあっては、再編を行う日までに 地域公共交通計画の認定又は変更の認定を受けて実施する場合に限り、同一の補助対象系統が補助対象期間 中継続して運行しているものとして取り扱う。



交付要綱 別表7(チ)

(輸送人員÷運行回数) で算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの

※路線定期運行形態のみ

「地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数と実績運行回数に著しく乖離が生じた場合等における補助金交付申請の取り扱いについて」 実施要領2(1)⑩

- ア. 路線型(路線定期運行又は路線不定期運行)については、地域公共交通計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった運行系統については、補助金交付申請の対象外とする。
- イ. 区域型についても、待機時間を含めたサービス提供時間の割合にかかわらず、上記アと同様に、計画運行 回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった場合は、補助金交付申請の対象外とする。
- ウ. 1 運行系統の補助金交付申請額が1千円未満の運行系統は、補助金交付申請の対象外とする。

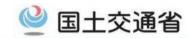
交付要綱 別表7(リ)

※乗用タクシー事業のみの追加要件

過去に乗合バス事業等により乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた地域内の運行であること。

地域公共交通計画と補助制度の連動化

地域公共交通計画と補助制度の連動化



- ・これまでの補助制度では、補助要綱に基づく補助計画(生活交通確保維持改善計画)を作成することとしており、**補助要件として地域公共交通** 計画(旧:網形成計画)の作成や、補助系統の位置付けを求めていませんでしたが、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の 「活性化再生法」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化**を行いました。
- ・補助事業の活用のためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく法定協議会において協議がなされる必要があります。
- ・これまで幹線やフィーダー補助を活用する際の生活交通確保維持改善計画で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域 公共交通計画の「本体」に位置付ける事項**以外**については、**計画の「別紙」として提出**することとなり、地域公共交通計画の一部として**毎事業年度**、 法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。
- ※本制度の経過措置期間は令和6年事業年度(令和5年10月1日~令和6年9月30日)までであり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、補助対象外となります。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- ・地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
- ・目標を達成するために行う事業及び実施主体
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する<u>運行系</u> 統の概要及び運行予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
- ・補助を受けようとする手続に係る利用状況等の継続的な測定手法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

毎年度、国が地域公共交通計画(補助関係部分+別紙)を認定。 事業実施後、事業評価(自己評価・国による評価)を実施。

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

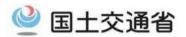
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置づけ・役割
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- ・補助系統に係る事業及び実施主体の概要
- ・地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項(毎年度提出)

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・補助系統に関する定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組(幹線系統のみ)
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・その他、詳細な事項(協議会の開催状況・利用者意見の反映状況)

内容の整合

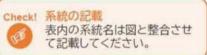
地域公共交通計画への記載イメージ



補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等 について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業のみについて記載するのではなく、**地域公共交通計画の各記載事項の中に** 溶け込ませた形で記載する必要があります。

Step1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する<u>運行系統(補助系統)の地域の公共交通にお</u> ける位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

<表での整理イメージ>



取組の方向性の記載

幹線・フィーダーの将来像や、コミュニ ティバス・デマンド交通等に係る取組の 方向性などを記載してください。

位置付け	系統	役割	確保·維持策	
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交 通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行 水準を確保	
地域内幹線	乗合バス 水色系統	××駅を発着地として、市内並		
	乗合バス 赤系統	びに隣接市の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を 活用し持続可能な運行	
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統	市内各地域を運行し、軸となる 幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保	
	乗合バス 青系統、黄緑 系統		地域公共交通確保維持事業(フィーダー 補助)を活用し持続可能な運行を目指す	

<地図での整理イメージ>

補助系統の位置



Check! 計画区域内での補助系統(幹 線・フィーダー)の位置を地図内 で明示してください。

計画区域の設定



補助系統を含めるよう区域が 設定されていることを確認して ください。

△△営業所 赤系統 [補助対象幹 線系統] ××駅前 〇〇支所 ☆☆パスターミナル (市外) 青系統 (区域運行 【補助対象フィー □□病院 水色系統

確保・維持策の記載



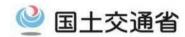
補助系統以外も含めた地域公 共交通全体のあらましが分か るように記載した上で、補助系 統をわかりやすく明示してくだ さい。

ネットワークの全体像



補助系統以外も含めて、地域公 共交通ネットワークが分かるよ うな概要図を掲載してください。

地域公共交通計画への記載イメージ



Step2 Step1で整理した位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

<説明イメージ>

- 赤系統は、XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な 目的での移動を担う。起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である○○支所では、他モードや地域内交通と 連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは 路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- ・ 青系統は、地域拠点である○○支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、 地域の移動手段としての役割を担っており、また、○○支所では赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、赤 系統を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通 確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
- ・ 黄緑系統は、地域拠点である○○支所から・・・(以下略)

Check! 補助事業の必要性



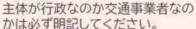
地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機 能や役割を文章で具体的に記載してください。

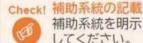
Step3 補助系統を含む地域公共交通に係る事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

整理対象の事業

Check! 補助系統以外も含め、全体の事 業内容や事業区分等を記載して ください。

Check! 実施主体の記載





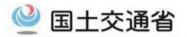
補助系統を明示 してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	〇〇支所	ជαβBT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内		4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事 業者に委託)	なし	

Check! 車両購入費補助に関する記載 車両購入費補助の活用を見込む場

合は、その旨、記載してください。

地域公共交通計画への記載イメージ



Step4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう。

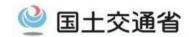
地域が自らの目指す方向性に合わせて、**具体的な数値指標・目標値を設定**します。加えて、**各数値指標の評価方法についても記載**してください。 「標準指標」である**地域公共交通の利用者数や収支状況**、投じられる**公的負担額**の目標は、**原則全ての計画において設定**してください。

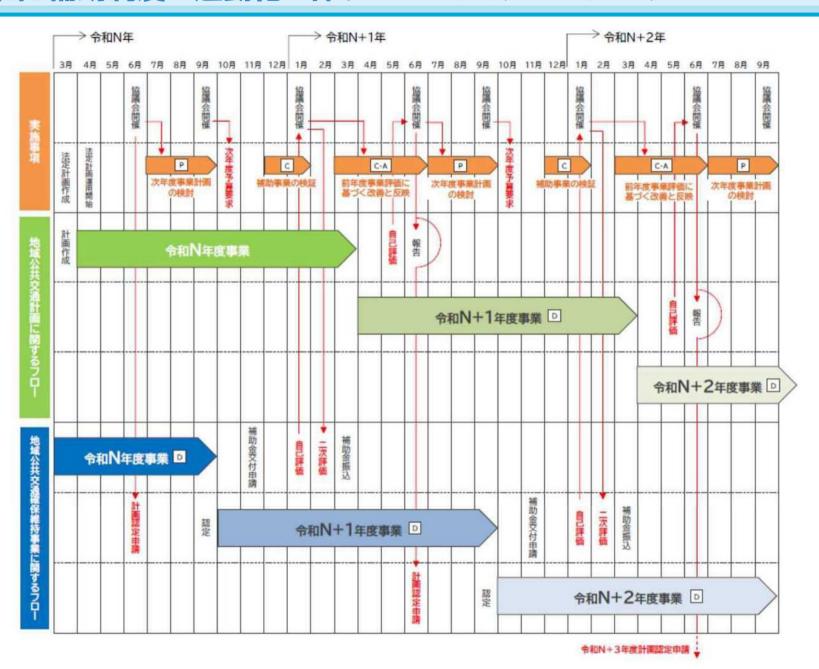
2,000千人/年	55,000千人/年 2,100千人/年 45%	Check!	の定量的な目標を設定してください。 個別系統の目標 基本的に、個別の補助 系統に関する目標・評 価手法等は別紙に記載
. S.I.S.S.		Check!	基本的に、個別の補助 系統に関する目標・評
40%	45%	Check!	
		(CE)	してください。ただし、特に重要な系統につい
3,700万円/年	3,800万円/年		では、個別の補助系統 に関する目標を本体に 記載しても構いません。
.4,500万円/年	▲4,000万円/年	Check!	単位について 利用者1人当たり又は 住民1人当たりでも差し 支えありません。
	4,500万円/年 データ取得手 具体的なデー	▲4,500万円/年	▲4,500万円/年 ▲4,000万円/年 Check! データ取得手法 具体的なデータ取得方法につ

●新制度では、原則として**法定協議会(幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会)に対して補助(補助金の支払い)**を行うことになります。これまでに説明した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。

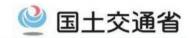
「協議会財務規程の制定」「協議会口座の準備」「協議会規約の見直し」「協議会の構成員が要件を満たしているかの確認※」 ※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱、いずれの要件も満たす必要があります。

交通計画と補助制度の連動化に伴うPDCAサイクルのイメージ





【参考資料】地域公共交通計画作成のための手引き



地域公共交通計画等の作成と運用の手引き





- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を 示した手引きを作成しました。(令和4年3月第3版公表)
- 本手引きは、特に、初めての公共交通計画で何から手を付けてよいか 分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の 地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえる べきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観 点からまとめております。
- 入門編:計画作成の背景やポイント、基本的な考え方を記載

詳細編:計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を記載

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット



- 令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関 する法律 1の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の 作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要 件化(計画制度と補助制度の連動化)が行われました。
- 地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、 計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考に なる情報を取りまとめております。



24

上記の手引きや補助金交付要綱・実施要領は国交省HPに掲載しています。