

生活交通確保維持改善計画

令和元年 5 月 1 4 日

(名称) 津市地域公共交通活性化協議会

生活交通確保維持改善計画の名称

津市地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(市の概況)

三重県の県庁所在地である本市は、平成 18 年 1 月 1 日に 10 市町村の合併により誕生し、県内で最も広大な面積 (711.19 km²) を有している。

また、本市は県の中心部に位置し、北は鈴鹿市及び亀山市、西は名張市及び伊賀市並びに奈良県、南は松阪市と接しており、東は伊勢湾を臨んでいる。東部には伊勢平野の一部を形成する海岸平野、中部は標高 30～50m の丘陵地や台地、西境沿いには 700～800m の山々が連なり、多様な自然を形成している。

本市では、公共交通網を主に鉄道、海上交通、バス交通により形成している。

鉄道については、近鉄名古屋線、近鉄大阪線、J R 紀勢本線、J R 名松線、伊勢鉄道があり、市内のみならず、名古屋圏及び大阪圏並びに伊勢方面への移動が可能となっている。

海上交通については、津市と中部国際空港を結ぶ高速船が、海上アクセス港である津なぎさまちから運航されている。

また、バス交通については、津地域、久居地域を中心に民間路線バスが運行されており、久居地域、河芸地域、芸濃地域、美里地域、安濃地域、一志地域、白山地域、美杉地域ではコミュニティバスが運行されている。

本市には、中山間部の地域をはじめ、鉄道や民間路線バスでカバーできない地域も多いため、通院や買い物といった住民の生活に不可欠な移動手段について、コミュニティバス等の運行により確保していく必要がある。

(久居地域)

久居地域は、近鉄久居駅を中心として民間路線バスが運行されているが、郊外、特に山間部においては、民間バス路線までの直線距離は比較的近いものの、その地形の特殊性から民間路線バスの利用が困難となっているところがあり、交通手段の確保が必要となっている。

また、三重中央医療センターなどの医療機関及び商業施設が集積する久居インターガーデンについては、駅周辺からの民間バス路線はあるものの、郊外から乗り入れているものがないため、郊外からこれらの施設を利用するためにも、コミュニティバスは重要な交通手段となっていることから、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

(河芸地域)

河芸地域は、主要道路において民間路線バスである津太陽の街線が運行されており、また郊外には廃止代替路線である三行線が運行されているものの、ほとんどの集落がカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。高齢者等は、スーパーや個人病院等が集積している地区にコミュニティバスを利用して行くことが多く、地域住民の移動手段の確保という点で、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっている。また、コミュニティバスと民間路線バス等を使い継いで利用することにより、三重大学附属病院などの、より高度な医療機関及び津市中心地への移動が可能となることから、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

(芸濃地域)

芸濃地域は、津駅や三重会館へつながる棕本線及び安濃線（市場系統）、亀山市につながる亀山棕本線などの民間路線バスが運行されており、棕本線は芸濃地域の中心地区から、安濃線（市場系統）は南部地区から運行されているものの、中心地区及び南部を除いた地区、特に山間部においては民間路線バスが運行されておらず、医療機関及び商業施設が集積している中心地区へ向かうコミュニティバスは、高齢者等、地域住民の移動手段の確保という点で、欠くことのできない交通手段となっている。

また、コミュニティバスと民間路線バスを使い継いで利用することにより、三重大学附属病院などの、より高度な医療機関及び各鉄道駅への移動が可能となることから、コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできな

い重要な交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（美里地域）

美里地域は、主要道路において民間路線バスである長野線及び穴倉線が運行されているが、ほとんどの集落、特に山間部の集落はカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。また、高齢者が総合病院や温泉施設へ行くのにコミュニティバスを利用していることから、地域住民の移動手段の確保という点で、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（安濃地域）

安濃地域は、主要道路において、民間路線バスである安濃線が、また南部地区では穴倉線が運行されているが、ほとんどの集落がカバーされていないため、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。また、安濃地域において、スーパーは曾根橋にしかないので、高齢者等が買い物に行くのにコミュニティバスを利用することが多いことや、地域内に個人病院はあるものの、総合病院が無いので、曾根橋で民間バス路線に乗り継いで通院することが多いことから、コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

（一志地域）

一志地域は、地域の中心を通る主要道路において、民間路線バスである波瀬線及び廃止代替路線である多気線が運行されているが、それ以外の集落のほとんどがカバーされていないため、交通手段の確保が必要となっている。

また、一志地域においては、スーパーマーケットなどの商業施設及び医療機関が一志総合支所周辺に集中していることもあるため、民間バス路線等の沿線上にない集落からの買い物及び通院時の移動手段の確保が必須となっており、さらに、三重中央医療センターなどの、より高度な医療機関等へは、民間路線バスに乗り継ぎ通院することも多いことから、コミュニティバスは地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

(白山地域)

白山地域は、主要道路において久居駅につながる廃止代替路線である多気線が運行されており、また、近鉄大阪線や JR 名松線により地域外への移動は可能となっているが、ほとんどの集落がカバーされていないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。白山地域のコミュニティバスは、地域内フィーダー系統補助の対象外となっているものの、地域内での買い物、通院の手段としてだけでなく、高校生等の通学手段としても利用されていることから、地域住民の移動手段の確保という点で、地域住民にとって欠くことのできない交通手段となっており、今後も同路線を確保・維持していく必要がある。

(美杉地域)

美杉地域は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域に指定されており、地域の人口は減少傾向にあり、市内において最も高齢者比率が高い地域である。

また、美杉地域のコミュニティバスは、主に民間路線バスが廃止になったところを運行しており、JR名松線とともに貴重な公共交通手段となっている。特に、コミュニティバスは高齢者等が津市家庭医療クリニック及び一志病院への通院や、地域内及び近隣地域への買い物に利用することが多く、地域住民にとって欠くことのできない重要な交通手段となっているため、同路線を確保・維持していく必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

ルート名	目標値 (平成 30 年度比)	実勢値
久居地域全体	96%	
・ 稲葉ルート	100%	98.0%
・ 稲葉ふれあい会館ルート	92%	87.4%
・ 榑原ルート	100%	99.4%
・ 桃園ルート	86%	81.3%
・ 野村ルート	98%	95.8%
河芸地域全体	105%	
・ 河芸循環北ルート	105%	126.8%

・河芸循環南ルート	105%	128.4%
芸濃地域全体	97%	
・芸濃循環明ルート	105%	119.5%
・芸濃循環安西ルート	96%	93.1%
・芸濃循環雲林院ルート	105%	112.5%
・芸濃循環河内ルート	85%	76.7%
美里地域全体	100%	
・長野・高宮ルート	97%	94.9%
・辰水ルート	105%	109.5%
安濃地域全体	105%	
・明合ルート	105%	139.4%
・安濃ルート	105%	167.7%
・草生ルート	105%	136.6%
一志地域全体	97%	
・川合ルート	89%	84.6%
・高岡ルート	105%	115.4%
白山地域全体	98%	
・家城ルート	100%	98.9%
・城立・福田山ルート	96%	93.5%
・白山循環三ヶ野ルート	105%	106.9%
美杉地域全体	98%	
・川上ルート	92%	87.3%
・丹生俣ルート	105%	114.5%
・逢坂・飼坂ルート	105%	135.9%

平成 29 年度から平成 30 年度にかけては、平成 29 年 9 月 25 日に開始された「津市高齢者外出支援事業」により美里地域を除く全ての地域において利用者数が増加したものの、当該事業の効果は落ち着きつつあり、市内の人口が減少する中、平成 30 年度上半期と平成 31 年度上半期を比較すると、利用者数が減少に転じる地域が出てきている。

このような状況下において各ルートを維持していくため、平成 31 年度上半期の利用者数を平成 30 年度上半期の利用者数で除した値（以下「実勢

値」という。)が105%以上のルートについては105%、100%以上105%未満のルートについては実勢値、90%以上100%未満のルートについては実勢値に3%を加算した値(ただし上限を100%とする)、80%以上90%未満のルートについては実勢値に5%を加算した値(上限を93%とする)、80%未満のルートについては実勢値に10%を加算した値(上限を85%とする)を目標値とし、利用促進を図っていく。

【目標値設定の考え方】

実勢値	目標値
105%以上	105%
100%以上105%未満	±0
90%以上100%未満	+3%(100%上限)
80%以上90%未満	+5%(93%上限)
80%未満	+10%(85%上限)

※少数点以下は切り捨て

今後、これらの目標達成に向け、各地域で開催する地域公共交通あり方検討会等における地域住民の意見や要望、乗降調査や地域住民を対象としたアンケートの結果を基に、地域という概念に捕らわれずにルートの見直し作業を進めるなど、より効率的で一体感のあるコミュニティ交通システムの整備推進に努める。

(2) 事業の効果

当市におけるコミュニティバス路線は、主に民間バス路線の運行されていない地域や中山間部に位置する地域で運行しており、これらの地域における学生や高齢者等の移動制約者の生活を支える移動手段として重要である。移動ニーズを把握し、各地域のコミュニティバスを維持・改善することにより、これら移動制約者の移動手段の確保及び高齢者等の社会参加の確保や生きがいの創出等の効果があり、さらには地域活性化にも繋がる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- 鉄道や幹線に合わせたダイヤ設定(津市)
主要な駅や停留所での接続に合わせ、随時ダイヤを見直していく。
- ルートの見直し

地域の移動ニーズに応えるため、地域という概念に捕らわれずにルートの見直しを進める。

- 市広報紙（広報津）での意識啓発PR（津市）
バスの日に合わせ、利用啓発の記事を掲載する。
3月のダイヤ改正に合わせ、注意喚起の記事を掲載する。
その他、利用促進の記事を掲載する。
- モビリティマネジメントの実施（津市）
平成28年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業）を活用して作成したシステムを活用し、Webを利用したモビリティマネジメントを継続していく。
また、イベントブース等において、インターネット環境に無い高齢者等に対しても、同様の内容を紙ベースで実施していく。
- 利用促進イベントの実施（津市、三重交通ほか）
 - ① バスの日の街頭PR活動
 - ・ 利用促進グッズの配布
 - ② みえ交通安全・環境フェスタ
 - ・ お絵かきバス
 - ・ バス運転士等の制服試着
 - ・ 利用促進グッズの配布
 - ③ 津まつりでのブース出展
 - ・ お絵かきバス
 - ・ バス運転士の制服試着
 - ④ バスの乗り方教室
 - ・ 小学生及び高齢者を対象に、実際のバスを使用したバスの乗り方教室を実施する。
- 『わたしの時刻表』の発行（津市）
鉄道やバスなどを利用して外出される方を対象に、目的地までの乗継や発着時刻などをまとめた『わたしの時刻表』を発行する。
- 津市高齢者外出支援事業（津市）
市内に住所を有する65歳以上の方を対象に、三重交通（株）のICカード『エミカ』を活用した『シルバーエミカ』を無償交付し、毎年度2,000円分のポイントを上限として乗車ポイントを付与する。
また、提示により津市コミュニティバスの運賃を無料とする。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付のほか、関係資料についても合わせて添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
津市
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
<ul style="list-style-type: none"> ・津市 久居地域、河芸地域、芸濃地域、安濃地域のコミュニティバス ・三重交通株式会社 美里地域のコミュニティバス及び美杉地域のコミュニティバスの一部 (川上ルート、丹生俣ルート) ・株式会社一志運輸 一志地域のコミュニティバス
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定状況
該当なし（法定協議会が補助対象事業者となる場合に記載が必要な項目）
8. 外客来訪促進計画との整合性
該当なし
9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表5」を添付
10. 協議会の開催状況と主な議論
<p>（平成30年度津市地域公共交通活性化協議会）</p> <p>第1回協議会 平成30年5月29日開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度同協議会に係る事業報告及び収支決算報告 ・平成30年度同協議会に係る事業計画及び予算（案）について合意 ・平成29年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果の確認 ・平成31年度（令和元年度）津市地域内フィーダー系統確保維持計画について合意 <p>第2回協議会 平成30年8月22日開催</p>

・津市コミュニティバス（久居地域、河芸地域、芸濃地域）の運行変更等について合意

第3回協議会 平成31年1月11日開催

・平成29・30年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について合意

第4回協議会 平成31年3月26日開催

- ・平成31年度（令和元年度）事業計画（案）及び予算（案）について合意
- ・地域公共交通アンケートの実施状況について報告

（令和元年度津市地域公共交通活性化協議会）

第1回協議会 令和元年5月14日開催

- ・平成30年度同協議会に係る事業報告及び収支決算報告
- ・令和2年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画について合意
- ・地域公共交通アンケート結果について報告

第1回分科会 令和元年5月14日開催

- ・津市地域公共交通網形成計画の最終評価を実施

1.1. 利用者等の意見の反映状況

法定協議会には、市民からの公募委員が4人含まれているほか、法定協議会とは別に、各ルートの利用者、自治会長、社会福祉協議会代表者等で構成する「地域公共交通あり方検討会」を各地域で開催しており、各地域の様々な要望や意見等を協議し、必要に応じた運行変更等を行っている。

平成30年度には、各地域での地域公共交通あり方検討会の意見などを踏まえながら、久居地域、河芸地域、芸濃地域、美杉地域（災害復旧関係）のコミュニティバスの運行変更等を実施した。

また、市内の60歳以上の方を対象に「地域公共交通アンケート」を実施し、日常生活における移動の実態の把握に努めた。

（久居地域）

平成30年10月1日

- ・地域からの要望に応じ、商業施設内への停留所の新設

（河芸地域）

平成30年8月21日（ダイヤ変更は10月1日）

- ・商業施設の閉店に伴う停留所の廃止及び運行ルート・ダイヤの変更

(芸濃地域)

平成 30 年 10 月 1 日

- ・地域からの要望に応じた停留所の新設
- ・地域からの要望に応じた停留所 2 箇所の新設及び運行ルートの変更
- ・地域からの要望に応じた停留所の移動及び運行ルートの変更

(美杉地域)

平成 30 年 12 月 1 日

- ・土砂災害による通行止めに伴う運行ルート及びダイヤの変更

※書面議決

12. 協議会メンバーの構成員

別添「令和元年度津市地域公共交通活性化協議会構成員名簿」のとおり

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 津市西丸之内 23 番 1 号

(所 属) 津市都市計画部交通政策課

(氏 名) 原田 浩治

(電 話) 059-229-3289

(E-mail) 229-3289@city.tsu.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和2年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
津市	津市	(1) 久居地域 稲葉ルート(1)	榑原出 張所	三重中央 医療セン ター	久居総 合支所 前	往 21.7km 復 21.7km	103日	103回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榑原線と接続	③
	津市	(2) 久居地域 稲葉ふれあい会館 ルート(2)	稲葉ふ れあい 会館	三重中央 医療セン ター	久居総 合支所 前	往 21.6km 復 21.6km	51日	51回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榑原線と接続	③
	津市	(3) 久居地域 榑原ルート(3)	八知山	三重中央 医療セン ター	久居総 合支所 前	往 26.0km 復 km	103日	51.5回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榑原線と接続	③
	津市	(4) 久居地域 榑原ルート(4)	安子公 会所	三重中央 医療セン ター	久居総 合支所 前	往 km 復 27.6km	103日	51.5回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榑原線と接続	③
	津市	(5) 久居地域 桃園ルート(5)	木造7 区集會 所	三重中央 医療セン ター	久居総 合支所 前	往 26.7km 復 26.7km	103日	103回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榑原線と接続	③
	津市	(6) 久居地域 野村ルート(6)	久居総 合支所 前	三重中央 医療セン ター	久居総 合支所 前	往 13.3km 復 13.3km	103日	103回		路線定期運行	①	「久居総合支所前」 停留所にて 榑原線と接続	③
	津市	(7) 河芸地域 河芸循環北ルート(7)	河芸総 合支所	近鉄千里 駅、伊勢 鉄伊勢上 野駅	河芸総 合支所	往 18.9km 循環	155日	828回		路線定期運行	①	「近鉄千里駅」 停留所にて 津太陽の街線と接続	③
	津市	(8) 河芸地域 河芸循環南ルート(8)	河芸総 合支所	近鉄千里 駅、近鉄 豊津上野 駅	河芸総 合支所	往 22.5km 循環	155日	828回		路線定期運行	①	「近鉄千里駅」 停留所にて 津太陽の街線と接続	③
	津市	(9) 芸濃地域 芸濃循環明ルート(9)	芸濃総 合支所	中町	芸濃総 合支所	往 18.2km 循環	206日	618回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 椋本線と接続	③
	津市	(10) 芸濃地域 芸濃循環安西ルート (10)	芸濃総 合支所	中町	芸濃総 合支所	往 15.9km 循環	206日	824回		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 椋本線と接続	③
	津市	(11) 芸濃地域 芸濃循環雲林院ル ート(11)	芸濃総 合支所	市場、中 町	芸濃総 合支所	往 20.5km 循環	206日	824回		路線定期運行	①	「中町」停留所にて椋本線、 「市場」停留所にて安濃線 と接続	③
	津市	(12) 芸濃地域 芸濃循環河内ル ート (12)	芸濃総 合支所	市場、中 町	芸濃総 合支所	往 29.4km 循環	206日	824回		路線定期運行	①	「中町」停留所にて椋本線、 「市場」停留所にて安濃線 と接続	③
	津市	(13) 安濃地域 明合ルート(13)	サンヒル ズ安濃	曾根橋バ ス停前	サンヒル ズ安濃	往 15.9km 循環	103日	360回		路線定期運行	①	「曾根橋バス停前」 停留所にて 安濃線と接続	③
	津市	(14) 安濃地域 草生ルート(14)	サンヒル ズ安濃	曾根橋バ ス停前	サンヒル ズ安濃	往 19.9km 循環	103日	412回		路線定期運行	①	「曾根橋バス停前」 停留所にて 安濃線と接続	③

三重交通(株)	(15)	美杉地域 川上ルート(1)	川上		伊勢奥津駅	往 4.8km 復 4.8km	366日	366回		路線定期運行	②-(1)	「伊勢奥津駅前」停留所にてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(16)	美杉地域 川上ルート(2)	川上	美杉総合支所前、竹原	一志病院	往 23.3km 復 23.4km	366日	366回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所ほかにてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(17)	美杉地域 川上ルート(3)	川上	エーコープAみすぎ店前、美杉総合支所前、一志病院	マックスバリュ(川口店)	往 27.1km 復 27.2km	366日	732回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所ほかにてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(18)	美杉地域 丹生俣ルート(4)	丹生俣	竹原	一志病院	往 27.3km 復 27.4km	366日	732回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所ほかにてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(19)	美杉地域 丹生俣ルート(5)	丹生俣	竹原、一志病院	マックスバリュ(川口店)	往 31.1km 復 31.2km	366日	732回		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所ほかにてJR名松線と接続(過疎地域等)	③
三重交通(株)	(21)	美里地域 長野・高宮ルート(6)	平木	美里総合支所	湯の瀬	往 15.9km 復 km	257日	385.5回		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて長野線と接続	③
三重交通(株)	(22)	美里地域 長野・高宮ルート(7)	平木	美里総合支所、美里総合支所前	湯の瀬	往 km 復 16.0km	257日	514回		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて長野線と接続	③
三重交通(株)	(23)	美里地域 辰水ルート(8)	美里総合支所	辰水農協前、稲葉口、美里総合支所	湯の瀬	往 25.2km 復 km	257日	385.5回		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて長野線、「辰水農協前」停留所にて穴倉線と接続	③
三重交通(株)	(24)	美里地域 辰水ルート(9)	美里総合支所	辰水農協前、稲葉口、美里総合支所、美里総合支所前	湯の瀬	往 km 復 25.2km	257日	514回		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて長野線、「辰水農協前」停留所にて穴倉線と接続	③
(株)一志運輸	(25)	一志地域 川合ルート(1)	姫路集会所	川合高岡駅、一志総合支所	とことめの里一志	往 11.3km 復 11.3km	154日	616回		路線定期運行	①	「一志総合支所」停留所にて波瀬線と接続	③
(株)一志運輸	(26)	一志地域 高岡ルート(2)	とことめの里一志	川合高岡駅、一志総合支所	とことめの里一志	往 13.9km 復 13.9km	154日	616回		路線定期運行	①	波瀬線	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	津市
-------	----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	146,085
交通不便地域	4,237

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
4,237	美杉地域	過疎地域自立促進特別措置法

地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
津市地域交通網形成計画	平成27年3月31日	平成29年度

(※参考)

対象人口	算定式	国庫補助上限額
146,085人	対象人口 × 150円 + 250万円	24,412,000円

(※) 省略可。

協議会において承認を得る必要があるなど、自治体の必要性に応じて記載可。なお、記載する場合の適用算定式においては平成31年度(令和元年度)における地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額の通知(令和元年6月25日付国総支第9号)の算定式を用いること。

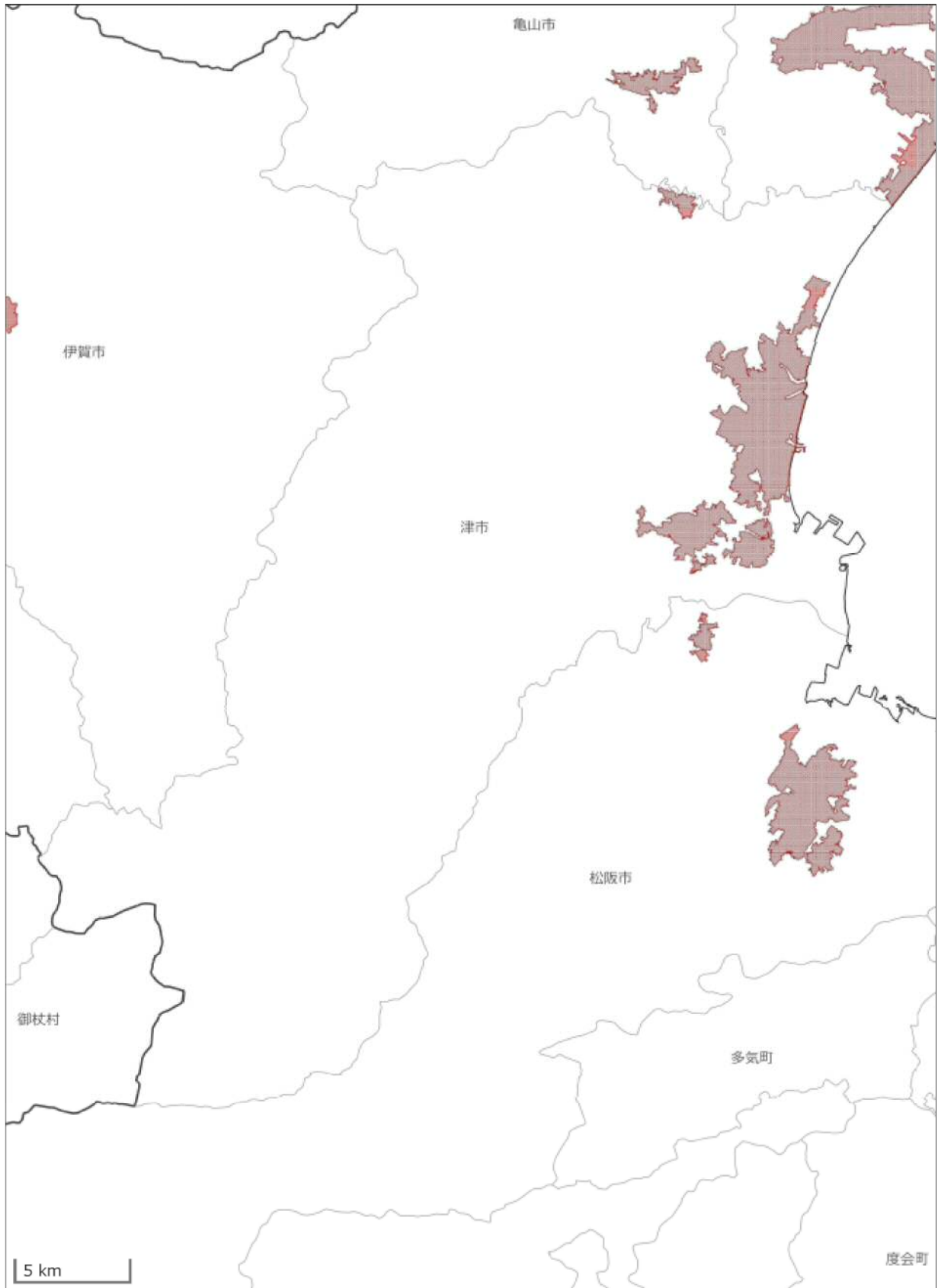
(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(口②(1))に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7(口②(2)(実施要領の2.(1)⑭))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

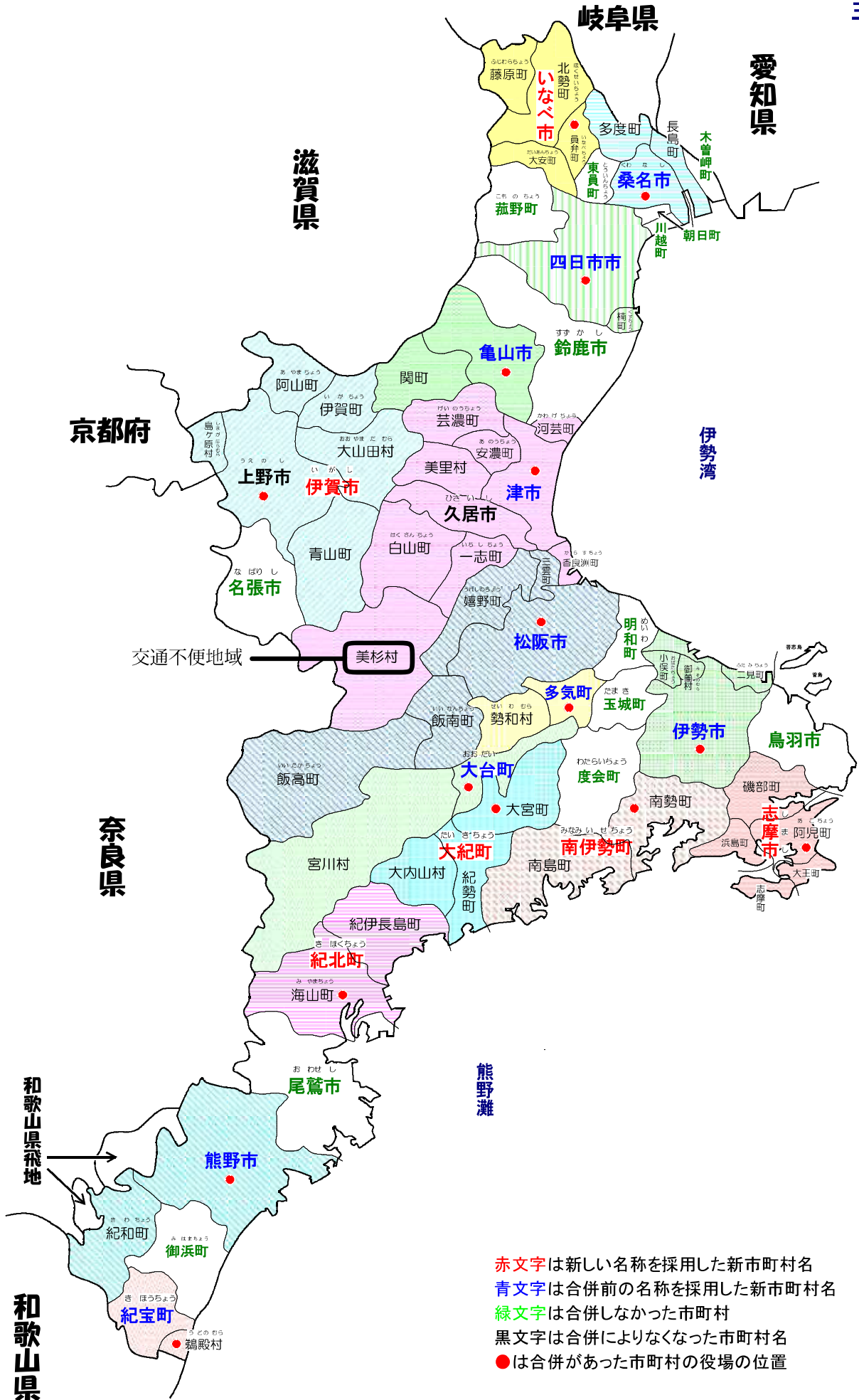
(2) 添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

地理院地図
GSI Maps



赤色で着色されていない部分が人口集中地区以外の地区



地域公共交通確保維持改善事業の概要(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バス交通・デマンド交通の運行について支援する国の補助制度

1 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又は地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会

2 補助対象経費

補助対象系統に係る経常経費から経常収益を控除した額の1/2

【実績】平成28年度 3270.0千円

平成29年度 2571.4千円

平成30年度 2431.2千円

平成31年度 1427.1千円(申請額)

3 主な補助要件

- ・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
- ・乗車人員が2人/1回以上であること。(定時定路線型の場合に限る)(平成30年度～)

4 計画策定から事業評価までの流れ

