

生活交通確保維持改善計画

策定日 令和 3 年 5 月 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津市は、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（711.19km²）を有している。

また、津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。

津市では、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、JR 紀勢本線、JR 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、津なぎさまちと中部国際空港を結ぶ高速船が、運航されている。

バス交通については、津地域、久居地域を中心に一般路線バスが運行されているほか、北部地域、南部地域、北西部地域（芸濃地域、安濃地域）及び南西部地域（美里地域、一志地域、白山地域、美杉地域）を運行の単位として津市コミュニティバスが運行されている。

津市コミュニティバスは、一般路線バスのサービスを受用することができない地域において通院、買物等の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道や一般路線バスと接続することで広域的な移動にも対応する。このため、地域公共交通確保維持事業により、以下の地域を運行する津市コミ

ユニティバス路線を確保・維持する必要がある。

【北部地域】（運行範囲：河芸地域、津地域北部）

当該地域には、千里ヶ丘団地と近鉄千里駅をつなぐ一般路線バスの津太陽の街線及び豊野団地と津駅をつなぐ豊野団地線（自主運行バス）が運行されているものの、ほとんどの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、商業施設や医療機関が集積する千里ヶ丘地区、白塚地区及び一身田地区と各集落をつなぐほか、鉄道等により継ぐことにより、三重大学医学部附属病院といった、より高度な医療機関や津市中心地への移動を可能にすることから、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。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

【南部地域】（運行範囲：久居地域、津地域南部・西部）

当該地域には、近鉄久居駅を中心として一般路線バスが運行されているものの、郊外、特に山間部においては、利用が困難となっている地区がある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。

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、駅周辺からの一般路線バスはあるものの、郊外から乗り入れているものがなく、津市コミュニティバスによって郊外からこれらの施設を直接利用することが可能となっている。

このほか、一般路線バスで対応できない片田地区及び雲出地区から久居地域の商業施設及び医療機関への移動及び久居地域から津地域南部の大型商業施設への移動について、津市コミュニティバスにて対応している。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは一般路線バスで対応できない移動需要に対応する重要な交通手段であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

【北西部地域（芸濃地域）】

当該地域には、芸濃地域の椋本地区と津駅や三重会館をつなぐ一般路線バスの椋本線及び芸濃地域の安西地区及び雲林院地区と津駅や三重会館をつな

ぐ安濃線が運行しているほか、椋本地区と亀山駅をつなぐ亀山椋本線（自主運行バス）が運行されているものの、椋本地区並びに安西地区及び雲林院地区を除いた地区、特に山間部において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、医療機関及び商業施設が集積している椋本地区と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、三重大学医学部附属病院といった、より高度な医療機関や津市中心地への移動を可能にすることから、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。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

【北西部地域（安濃地域）】

当該地域には、地域南部と近鉄津新町駅や津駅をつなぐ一般路線バスの安濃線及び穴倉線が運行されているものの、ほとんどの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、安濃地域内の医療機関及び商業施設並びに芸濃地域の商業施設と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、より高度な医療機関や津市中心地への移動を可能にすることから、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。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

【南西部地域（美里地域）】（運行範囲：美里地域、久居地域西部）

当該地域には、主要道路において、近鉄津新町駅や津駅につながる一般路線バスの長野線及び穴倉線が運行されているほか、榊原地区と近鉄久居駅をつなぐ榊原線が運行されているものの、前者は、当該道路の沿線にない多くの集落、特に山間部において利用が困難となっており、後者は榊原地区の全域をカバーしていないことから、高齢者等の移動手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは地域内の医療機関や温泉施設と各集落をつなぐほか、地域内にスーパーマーケットがない当該地域において、一般路線バスに乗り継ぐことにより、津地域や久居地域の商業施設への移動を可能にするす

るため、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。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

【南西部地域（一志地域）】

（運行範囲：一志地域、松阪市嬉野地域、久居地域西部）

当該地域には、主要道路において、近鉄久居駅につながる一般路線バスの波瀬線及び高野団地線（自主運行バス）が運行されているものの、当該道路の沿線にない多くの集落において、利用が困難となっていることから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、一志総合支所周辺に集中しているスーパーマーケットなどの商業施設及び医療機関と各集落をつなぐほか、一般路線バスに乗り継ぐことにより、三重中央医療センターといった、より高度な医療機関や近鉄久居駅への移動を可能にすることから、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。

このほか、川合地区から松阪市嬉野地域の中心部の商業施設や医療機関への移動需要についても、津市コミュニティバスにて対応している。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

【南西部地域（白山地域）】（運行範囲：白山地域、久居地域西部）

当該地域には近鉄大阪線やJR名松線の駅があり、これらの駅から地域外への広域的な移動は可能となっているが、地域内のほとんどの集落において利用可能な公共交通がないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、主に一般路線バスが廃止になった区間を運行しており、地域内の医療機関及び商業施設と各集落をつなぐほか、近鉄榊原温泉口駅にて近鉄大阪線に乗り継ぐことにより、広域的な移動を可能にすることから、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。

このほか、白山高校と近鉄榊原温泉口駅をつなぐことで、高校生の通学需要にも対応している。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段

であるため、今後も確保・維持していく必要がある。

【南西部地域（美杉地域）】（運行範囲：美杉地域、白山地域）

当該地域の人口は大幅な減少傾向にあり、市内において最も高齢化率が高い。地域内には当該地域と白山地域及び一志地域並びに松阪市とをつなぐＪＲ名松線の駅がある他、太郎生地区と名張市をつなぐ一般路線バス奥津線が運行されているものの、地域内のほとんどの集落において利用可能な公共交通がないことから、高齢者等の交通手段の確保が必要となっている。

津市コミュニティバスは、主に一般路線バスが廃止になった区間を運行しており、津市家庭医療クリニック及び県立一志病院等の医療機関や、白山地域の商業施設と各集落をつなぐほか、ＪＲ名松線に乗り継ぐことにより、広域的な移動を可能にすることから、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。

このほか、当該地域は桜や紅葉といった観光資源が豊富であり、季節毎のイベントの際には、観光客の移動需要があるため、各季節限定の運行を実施することで津市コミュニティバスが当該需要に対応している。

上記のとおり、当該地域において津市コミュニティバスは重要な交通手段であるため、今後も確保・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

当該事業においては、運行地域毎に令和４年度（令和３年１０月１日～令和４年９月３０日）の利用者数について目標値を設定する。目標値についてはこれまでの利用実績を基に設定することとするが、直近の利用実績に当たる令和２年度（令和元年１０月１日～令和２年９月３０日）の利用者数はコロナウイルスの感染症の影響を大きく受けていることから、令和元年度（平成３０年１０月１日～令和元年９月３０日）の利用者数を用いることとする。

また、令和３年４月１日付けで、津市コミュニティバスの再編を実施したことから、当該再編に伴う２つの変化についても、令和元年度の運行と比較、考慮した上で目標値を設定する。

１つ目は、運行日数の減少である。

津市コミュニティバスは、運行の効率化を図るため、第２次津市地域公共交通網形成計画に定める各ルートの役割に応じて運行日数を見直している。その結果、令和４年度の計画運行日数は、令和元年度に比べ全体で４

0%近く減少することから、この運行日数の減少を考慮して、目標値を設定することとする。

2つ目は、新たな地区における運行である。

津市コミュニティバスは、利便性の向上を図るため、地域の移動需要に応じて、これまで運行していなかった地区を運行ルートに加えている。運行の範囲が広がることにより利用者の増加が見込まれるため、これを考慮して目標値を設定することとする。

以上の考えにより算出した利用者数を本事業の目標値とする。

地域公共交通確保維持事業の目標値（令和4年度）

運行地域	【目標値】 利用者数 (人)
北部地域	6, 474
南部地域	4, 958
北西部地域（芸濃地域）	4, 616
北西部地域（安濃地域）	4, 241
南西部地域（美里地域）	4, 605
南西部地域（一志地域）	8, 562
南西部地域（白山地域）	26, 277
南西部地域（美杉地域）	15, 532
合計	75, 265

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、乗降調査を基に、より効率的なコミュニティ交通システムの整備推進に努める。

なお、当該事業の目標値については、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮していないことから、事業終了後の評価においては、当該感染症の影響についても検証することとする。

(2) 事業の効果

津市コミュニティバス路線は、主に一般路線バス等が運行していない地区や中山間部に位置する地区で運行しており、これらの地区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

需要を把握し、各地域の津市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、更には地域活性化にもつながる。

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

- 新型コロナウイルス感染拡大防止策の実施及び周知（津市）
津市コミュニティバスにおいて感染拡大防止策を実施するとともに、利用者に守っていただくルールを定め、安心してバスを利用してもらえるように、当該取組を車内並びにホームページ等で紹介する。
- 津市コミュニティバスの運行変更（津市）
さらなる利便性の向上のため、地域からの意見や利用実態に応じて、適宜津市コミュニティバスの運行を変更する。
- 津市コミュニティバス運行変更に伴う周知（津市）
路線図、時刻表及び乗継案内をまとめた利用促進チラシを沿線各戸に配布するとともに津市ホームページにて路線図、時刻表の情報を掲載する。
- 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。
- 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。
- 『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・維持する運行系統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

補助対象事業者	運行地域
津市	北部地域
	南部地域のうち 「久居西循環ルート」
	北西部地域（芸濃地域）
	北西部地域（安濃地域）
三重交通株式会社	南部地域のうち 「久居北・片田・高茶屋ルート」、 「久居南・雲出ルート」
	南西部地域（美里地域）
	南西部地域（白山地域）のうち 「八対野・大三ルート」
	南西部地域（美杉地域）のうち 「美杉東ルート」、「美杉西ルート」
嬉野タクシー有限会社	南西部地域（一志地域）

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

(令和2年度津市地域公共交通活性化協議会)

第1回協議会 書面開催

- ・令和元年度事業報告及び収支決算報告について
- ・令和2年度事業計画(案)及び予算(案)について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画について

第2回協議会 令和2年8月17日開催

- ・自家用有償旅客運送事業の登録更新について
- ・津市自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの再編について

第3回協議会 書面開催

- ・自主運行バスの見直し及び津市コミュニティバスの再編について
- ・地域間幹線系統に係る事業評価について
- ・令和2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
- ・市内におけるバス停留所安全性確保対策実施状況について

第4回協議会 令和3年3月18日開催

- ・津市コミュニティバスの運行に係る停留所の追加、位置の変更及び名称変更について
- ・松阪市域内での乗降に係る使用料の減額及び松阪市回数乗車券の取扱いについて
- ・令和3年度津市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更申請について
- ・美杉地域における交通空白地有償運送について
- ・令和3年度事業計画(案)及び予算(案)について

(令和3年度津市地域公共交通活性化協議会)

第1回協議会 令和3年5月17日開催

- ・令和2年度事業報告及び収支決算報告について
- ・津市地域内フィーダー系統確保維持計画について
- ・津市コミュニティバスの運行変更について
- ・美杉地域における交通空白地有償運送について

11. 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5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。

津市コミュニティバスは、令和3年4月1日付で「第2次津市地域公共交通網形成計画」に定める3つの方向性（①移動ニーズ・利用実態の反映、②他交通機関との役割分担の整理、③地域特性の考慮）に基づき路線を再編した。

このうち、移動ニーズについては、いままでに寄せられた意見や要望等及びアンケート調査から得られたものであり、当該再編において反映させた主なものは以下のとおりである。

【北部地域】

- ・河芸地域から津地域北部の商業施設への移動手段確保のため、一身田地区、白塚地区へ路線を延伸。

【南部地域】

- ・片田地区から久居地域の商業施設への移動手段確保のため、路線を延伸。
- ・久居地域から高茶屋地区の大型商業施設への移動手段確保のため、路線を延伸。

【北西部地域（安濃地域）】

- ・安濃地域から芸濃地域の商業施設が集積した地区への移動手段確保のため、路線を延伸。

【南西部地域（一志地域）】

- ・松阪市嬉野地域の商業施設や医療機関への移動手段確保のため、路線を延伸。

12. 協議会メンバーの構成員

別添「令和3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）桂 京佑

（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4年度

市区町村名	運送予定者名	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	利 増 進 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	基準ハで 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	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
津市	津市	(1) 河芸循環ルート(1)	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23.5km 循環	51	357		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	(2) 河芸循環ルート(2)	河芸総合支所	近鉄千里駅、 近鉄豊津上野 駅、千里ヶ丘公民 館	河芸総合支 所	往26.7km 循環	102	714		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	(3) 河芸南・一身田・白塚循環ルート(3)	河芸総合支所	白塚駅西、 近鉄豊津上野駅、 北部市民センター前	河芸総合支 所	往21.7km 循環	155	1,240		路線定期運行	①	「北部市民センター前」 停留所にて 棕本線と接続	③
	津市	(4) 久居西循環ルート(4)	久居総合支所 前	榑原口	久居イン ターガーデ ン	往40.4km 往40.4km	52	208		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) 芸濃北ルート(5)	長徳寺	中町	芸濃総合支 所	往18.1km 復18.1km	155	620		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 棕本線と接続	③
	津市	(6) 芸濃南ルート(6)	長徳寺	中町、 市場	芸濃総合支 所	往20.4km 復20.4km	153	459		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 棕本線と接続	③
	津市	(7) 芸濃南ルート(7)	北畑	中町、 市場	芸濃総合支 所	往29.1km 復29.1km	153	153		路線定期運行	①	「中町」 停留所にて 棕本線と接続	③
	津市	(8) 清水ヶ丘・戸島・棕本ルート(8)	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支 所	往22.5km 復22.5km	155	620		路線定期運行	①	「曾根橋」 停留所にて 安濃線と接続	③
	津市	(9) 妙法寺・野口・棕本ルート(9)	芸濃総合支所	曾根橋	安濃総合支 所	往24.4km 復24.4km	153	612		路線定期運行	①	「曾根橋」 停留所にて 安濃線と接続	③
	三重交通(株)	(10) 久居北・片田・高茶屋ルート(1)	久居駅東口	久居インター ガーデン	片田団地	往19.6km 復19.6km	155	620		路線定期運行	①	「片田団地」 停留所にて 長野線と接続	③
	三重交通(株)	(11) 久居南・雲出ルート(2)	三重中央医療 センター	久居インター ガーデン、 新家	イオンモ ール津南	往16.5km 復16.5km	153	612		路線定期運行	①	「イオンモール津南」 停留所にて津三雲線 、香良洲線及び久居 高茶屋線と接続	③
	三重交通(株)	(12) 穴倉・辰水・忠盛塚ルート(3)	美里総合支所	忠盛塚	湯の瀬	往31.9km 復31.8km	153	459		路線定期運行	①	「忠盛塚」停留所にて 長野線と接続	③
	三重交通(株)	(13) 穴倉・辰水・忠盛塚ルート(4)	美里総合支所	忠盛塚	美里総合支 所	往27.6km 循環	153	153		路線定期運行	①	「忠盛塚」停留所にて 長野線と接続	③
	三重交通(株)	(14) 長野・榑原ルート(5)	平木	美里総合支所、 稲葉口	湯の瀬	往16.3km 復 km	155	310		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)	(15) 長野・榑原ルート(6)	湯の瀬	榑原口、 稲葉口	平木	往 km 復26.0km	155	310		路線定期運行	①	「稲葉口」停留所にて長野線、「榑原口」停留所にて榑原線と接続	③
三重交通(株)	(16) 八対野・大三ルート(7)	榑原車庫前	榑原温泉口駅	一志病院	往14.4km 復 km	359	180		路線定期運行	①	「榑原車庫前」停留所にて榑原線と接続	③
三重交通(株)	(17) 八対野・大三ルート(8)	榑原車庫前	榑原温泉口駅、 グリーンタウン	一志病院	往16.6km 復16.6km	359	359		路線定期運行	①	「榑原車庫前」停留所にて榑原線と接続	③
三重交通(株)	(18) 美杉東ルート(9)	丹生俣	伊勢竹原駅前	一志病院	往27.1km 復 km	154	154		路線定期運行	②-(1)	「伊勢竹原駅前」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(19) 美杉東ルート(10)	伊勢奥津駅前	伊勢竹原駅前、 家城駅前、 一志病院	マックスバリュ(川口店)	往31.9km 復 km	154	154		路線定期運行	②-(1)	「伊勢竹原駅前」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(20) 美杉東ルート(11)	一志病院	伊勢竹原駅前、 家城駅前	伊勢奥津駅前	往 km 復26.5km	154	154		路線定期運行	②-(1)	「伊勢竹原駅前」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(21) 美杉東ルート(12)	マックスバリュ(川口店)	伊勢竹原駅前、 一志病院、 家城駅前	丹生俣	往 km 復31.3km	154	154		路線定期運行	②-(1)	「伊勢竹原駅前」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(22) 美杉西ルート(13)	川上	敷津、 竹原	一志病院	往32.8km 復 km	154	77		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(23) 美杉西ルート(14)	川上	比津、 竹原、 一志病院	マックスバリュ(川口店)	往27.1km 復27.2km	154	231		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(24) 美杉西ルート(15)	川上	比津、 竹原	一志病院	往23.3km 復23.4km	154	231		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所にてJR名松線と接続	③
三重交通(株)	(25) 美杉西ルート(16)	マックスバリュ(川口店)	敷津、 竹原、 一志病院	川上	往 km 復37.0km	154	77		路線定期運行	②-(1)	「竹原」停留所にてJR名松線と接続	③
嬉野タクシー(有)	(26) 一志東・伊勢中川駅ルート(1)	伊勢中川駅東口	川合高岡駅	とことめの里 一志	往15.7km 復15.7km	154	462		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
嬉野タクシー(有)	(27) 一志東・伊勢中川駅ルート(2)	片野集会所	川合高岡駅	とことめの里 一志	往11.4km 復11.4km	154	154		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
嬉野タクシー(有)	(28) 一志西循環ルート(3)	とことめの里一志	川合高岡駅	とことめの里 一志	往21.3km 循環	155	1,240		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

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「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. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、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「○」を記載すること。
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、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」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こと。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 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。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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】

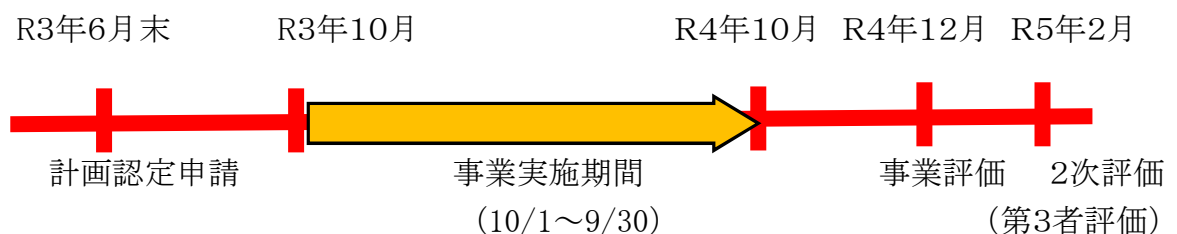
年度	補助額(千円)
平成30年度	24,312
令和元年度	27,512
令和2年度	23,130

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

4 計画策定から事業評価までの流れ

(令和4年度事業)



地域公共交通確保維持事業の目標値

分類	運行地域	令和元年度 利用者数 (人) ①	令和元年度 運行日数 (日) ②	令和4年度 計画運行日数 (日) ③	運行日数の 減少割合 (%) ④=(②-③)/②	運行日数の減少 に伴い減少する 利用者数 (人) ⑤(下表参照)	運行日数の 減少を加味した 利用者数 (人) ⑥=①-⑤	新たな地区への 延伸等による 利用者の増加見込 (%) ⑦	新たな地区への 延伸等による 利用者の増加を 加味した利用者数 (人) ⑧=⑥×(1+⑦)	目標値 令和3年度 利用者数 (人) ⑥又は⑧
日常生活 対応型 (ア)	北部地域	5,395人	308日	308日	0.0%	0	5,395	20.0%	6,474	6,474
	南部地域	4,190人	462日	360日	22.1%	649	3,541	40.0%	4,958	4,958
	北西部地域 (芸濃地域)	8,227人	824日	308日	62.7%	3,611	4,616	—	—	4,616
	北西部地域 (安濃地域)	3,544人	309日	308日	0.4%	10	3,534	20.0%	4,241	4,241
	南西部地域 (美里地域)	6,403人	514日	308日	40.1%	1,798	4,605	—	—	4,605
	南西部地域 (一志地域)	7,156人	309日	308日	0.4%	21	7,135	20.0%	8,562	8,562
地域特性 対応型 (イ)	南西部地域 (白山地域)	31,859人	1,095日	616日	43.8%	5,582	26,277	—	—	26,277
	南西部地域 (美杉地域)	19,309人	971日	497日	48.9%	3,777	15,532	—	—	15,532
合計		86,083人	4,792日	3,013日	37.2%	15,448	70,635	—	—	75,265

○運行日数の減少に伴い減少する利用者数の考え方

(ア) 日常生活対応型(減少する利用者の割合:7割)

$$\text{令和元年度利用者数(①)} \times \text{運行日数の減少割合(④)} \times 0.7$$

(イ) 地域特性対応型(減少する利用者の割合:4割)

$$\text{令和元年度利用者数(①)} \times \text{運行日数の減少割合(④)} \times 0.4$$