

## 富津市地域公共交通確保維持改善計画（案）について

竹岡地区において実施している公共交通空白地有償運送について、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用するため、補助金交付要綱第 8 条の規定に基づき、生活交通確保維持改善計画を策定する。

## 【参考】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 抜粋

(定義等)

第 2 条 この要綱において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- 一 「生活交通確保維持改善計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（以下「協議会」という）又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。
- 二 「地域公共交通確保維持事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実状に最適な交通手段を確保・維持するために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される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及び離島航空路確保維持計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。

(生活交通確保維持改善計画の策定)

第 8 条 市区町村協議会等は、本節の補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、前条の計画を策定し、大臣に認定を申請するものとする。

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。

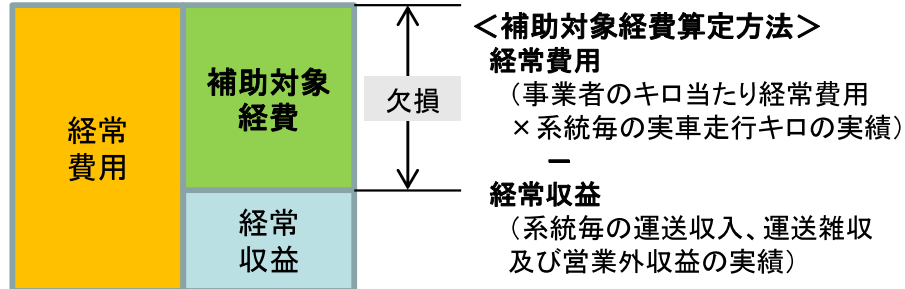
## 補助内容

### ○ 補助対象事業者

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

### ○ 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



### ○ 補助率

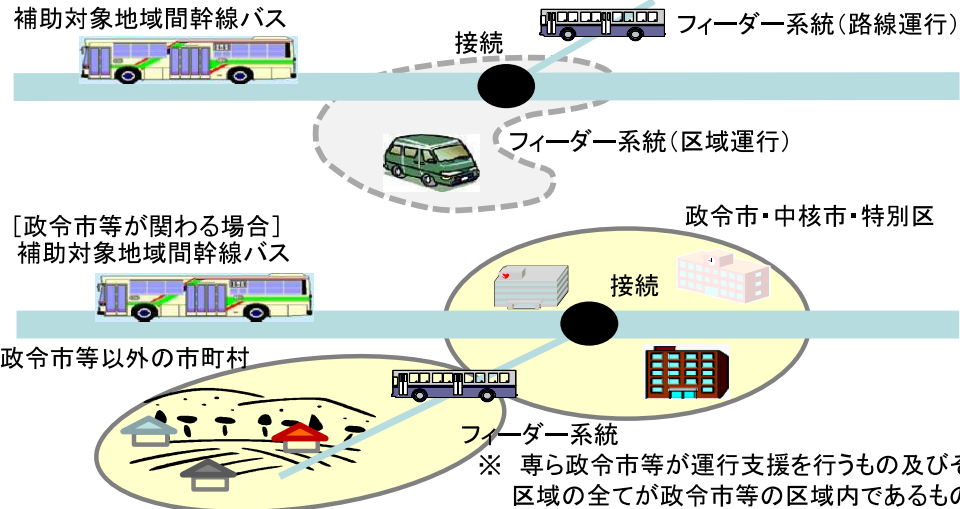
1/2

### ○ 主な補助要件

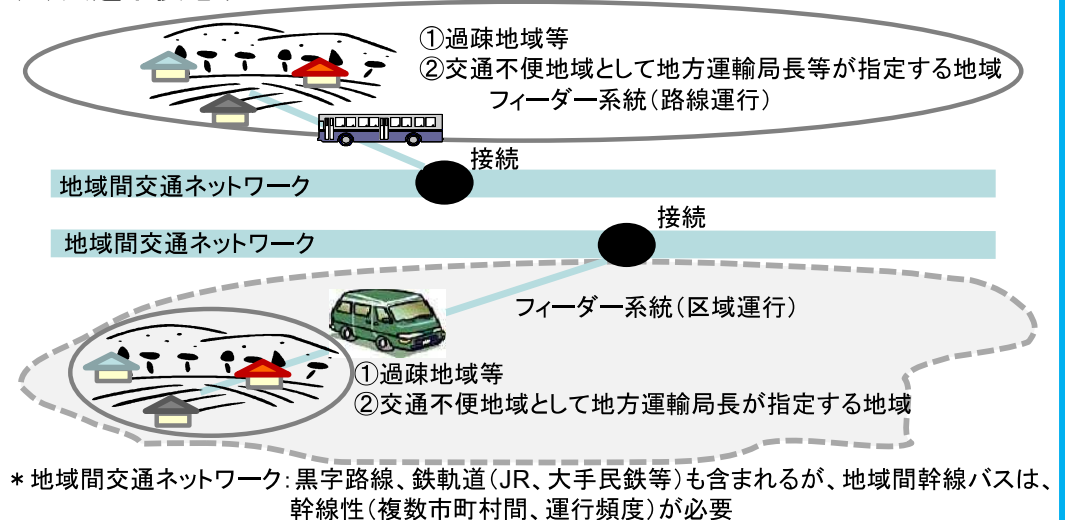
- ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること  
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること  
(定時定路線型の場合に限る。)
- ・経常収益が経常費用に達していないこと

## 補助対象システムのイメージ

### (1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



### (2) 交通不便地域



# 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和 元 年 6 月 26 日

富津市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画の名称
富津市生活交通確保維持改善計画 (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
<p>富津市においては、市外へ通じる幹線交通である鉄道や地域間幹線を運行する路線バスを軸に、市域内に広範に廃止代替バスにより構成される公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、商業施設や医療機関が集中している富津市北部や市から北に位置する木更津市の総合病院及び君津市の大規模な商店等が当市民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が君津市等に向かう唯一の手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。</p> <p>また、この幹線交通に通じる廃止代替バスが支線の役割を果たしている。しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生し、一部地域では、幹線交通と廃止代替バスの乗り継ぎが不十分であったり、幹線道路から離れている集落については、そもそも交通手段が確保されていなかったり、住民に不便を強いている状況にある。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持事業により、既存の交通機関で移動手段の確保が困難な地域について、竹岡地区の自家用有償運送により移動手段を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>
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
竹岡地区公共交通空白地有償運送の利用者数 令和 元年度 (H31. 4. 1～R1. 9. 30) 500 人 令和 2年度 (R1. 10. 1～R2. 9. 30) 1,000 人 地域と連携した地域特性等に即した移動手段の確保数 1 件以上 (直近年度の実績 0 件) 【富津市地域公共交通網形成計画】
(2) 事業の効果
交通空白地有償運送により、幹線道路から遠隔地に居住する竹岡集落の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・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
<ul style="list-style-type: none"><li>・鉄道や路線バスも含めた公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成・市内全戸配布 (富津市)</li><li>・地域住民と各自治会での勉強会を定期的に行い実績に応じて利用促進策を検討する。(富津市)</li><li>・沿線の地域に公共交通に関する定期的な情報提供を行う。(富津市) (富津市地域公共交通網形成計画 P63～71)</li></ul>

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行予定者
別添の表1のとおり。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
富津市から交通空白地有償運送登録者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
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
NPO 法人わだち
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方法 <b>【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</b>
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要 <b>【地域間幹線システムのみ】</b>
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準八に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 <b>【地域間幹線システムのみ】</b>
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <b>【地域間幹線システムのみ】</b>
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 <b>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</b>
※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <b>【地域内フィーダーシステムのみ】</b>
別添の表5のとおり。
13. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
※該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし

<b>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
※該当なし	
<b>16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
※該当なし	
<b>17. 協議会の開催状況と主な議論</b>	
平成 30 年 10 月 17 日 公共交通空白地有償運送の実証運行を行うため、会議に諮り、同運送に係る協議が調った。	
平成 31 年 1 月 29 日 補助対象事業者の自家用有償旅客運送に係る登録更新について会議に諮り、更新に係る協議が調った。	
<b>18. 利用者等の意見の反映状況</b>	
運行予定事業者は、地域の高齢者福祉事業を実施する NPO 法人で、公共交通空白地有償運送の実証運行前から福祉有償運送を実施してきた。	
しかし、福祉有償運送では、障がい者、要介護認定者等に利用者が限られることから、要介護認定に至らない高齢者等から移動サービスの提供について相談を受けているなど、地域の声を受けて実施しようとするものである。	
<b>19. 協議会メンバーの構成員</b>	
関係都道府県	千葉県
関係市区町村	富津市、君津市
交通事業者・交通施設管理者等	バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、フェリー事業者、市民代表、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運送事業者の組織する団体、一般乗合旅客運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体、道路管理者、公安委員会、学識経験者
地方運輸局	関東運輸局千葉運輸支局
その他協議会が必要と認める者	

**【本計画に関する担当者・連絡先】**

(住 所) 千葉県富津市下飯野 2443 番地

(所 属) 富津市総務部企画課

(氏 名) 網代 和貴

(電 話) 0439-80-1229

(e-mail) mb007@city.futtsu.lg.jp

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

元年度

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)
富津市	NPO法人わだち	(1) 竹岡地区公共交通空白地有償運送	天羽漁業 協同組合 漁業セン ター	竹岡コミュ ニティセン ター	上総 湊駅	往14.2km 復14.2km	70日	245回		路線定期運 行	②(1) ※半島	市の基幹交通であるJR内房線 上総湊駅に乗り入れることによ り地域間交通ネットワークと接 続する。	①
		(2)				往 km 復 km	日	回					
		(3)				往 km 復 km	日	回					
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 km	日	回					

(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)

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)
富津市	NPO法人わだち	(1) 竹岡地区公共交通空白地有償運送	天羽漁業 協同組合 漁業セン ター	竹岡コミュ ニティセン ター	上総 湊駅	往 14.2km 復 14.2km	140日	490回		路線定期運 行	②(1) ※半島	市の基幹交通であるJR内房線 上総湊駅に乗り入れることによ り地域間交通ネットワークと接 続する。	①
		(2)				往 km 復 km	日	回					
		(3)				往 km 復 km	日	回					
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 km	日	回					

(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	富津市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	
交通不便地域	45,601

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
45,601	市全域	半島振興法

国庫補助上限額の算定

対象人口	算定式	国庫補助上限額
45,601	$45,601 \times 150\text{円} + 240\text{万円}$	9,240,150

(1)記載要領

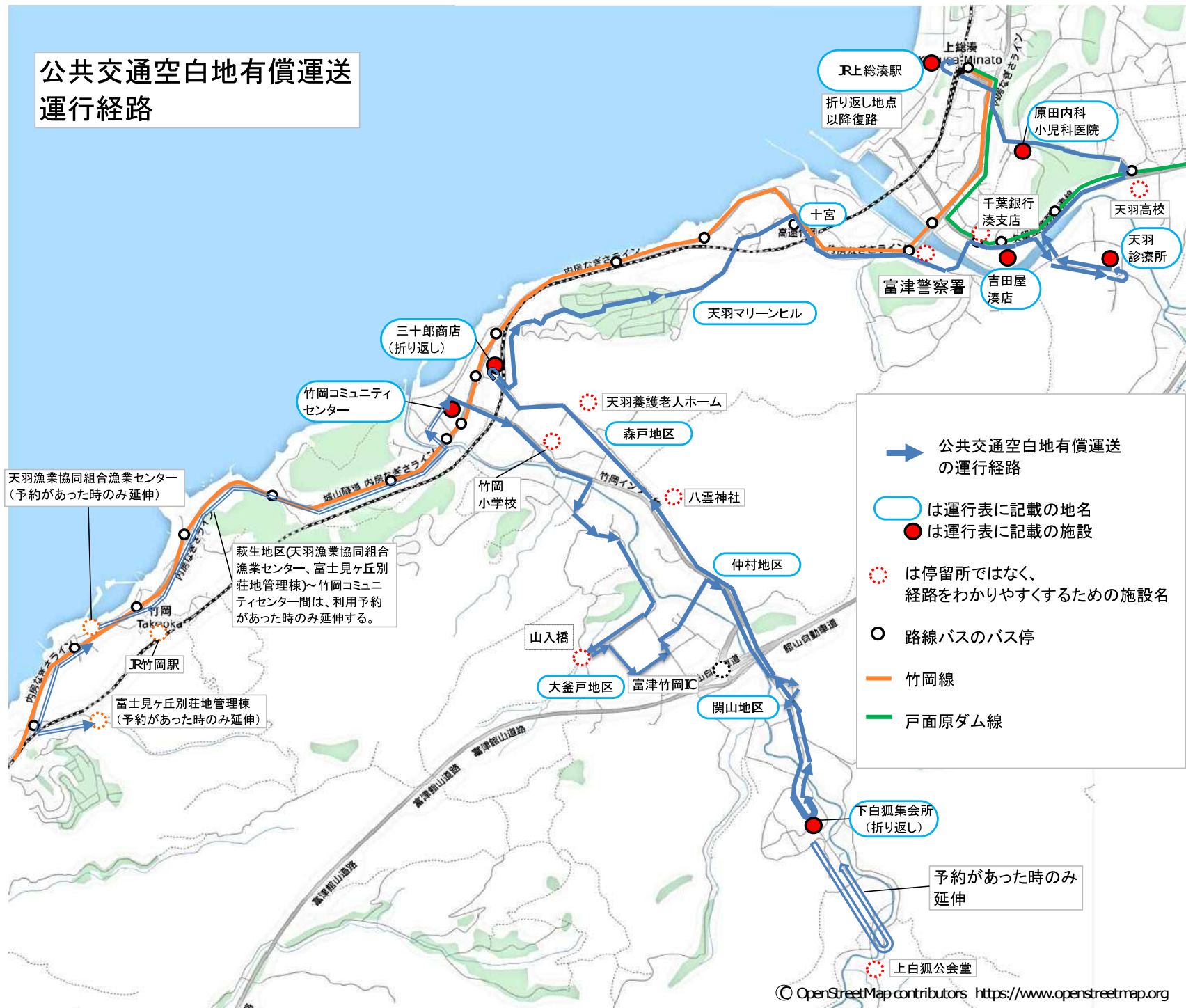
1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。  
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(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)



# 公共交通空白地有償運送 運行経路



# 運行表

※萩生地区は、利用予約に応じて延伸<sup>↓</sup><sup>↑</sup>する。

竹岡郵便局前:バス発時刻⇒	8:15		9:20				13:10				
	1便	回送	2便	3便	回送	4便	昼休憩	5便	6便	回送	7便
萩生地区(天羽漁業協同組合漁業センター等)※	8:25 ↓		9:25 ↓	10:55 ↑		11:55 ↑		12:55 ↓	14:40 ↑		15:35 ↑
竹岡コミュニティセンター	8:30	→	9:30	10:50 ↑	→	11:50 ↑		13:00	14:35 ↑	→	15:30 ↑
大釜戸地区	8:33		9:33	10:48		11:48		13:03	14:33		15:28
関山地区	8:35		9:35	10:45		11:45		13:05	14:30		15:25
下白狐集会所	8:38		9:38	10:42		11:42		13:08	14:27		15:22
仲村地区	8:40		9:40	10:40		11:40		13:10	14:25		15:20
森戸地区	8:43		9:43	10:37		11:37		13:13	14:22		15:17
三十郎商店	8:45		9:45	10:35		11:35		13:15	14:20		15:15
天羽マリーナヒル	8:48		9:48	10:31		11:31		13:18	14:16		15:11
十宮	8:52		9:52	10:28		11:28		13:22	14:13		15:08
吉田屋湊店	8:55		9:55	10:25		11:25		13:25	14:10		15:05
天羽診療所	8:58		9:58	10:22		11:22		13:28	14:07		15:02
原田内科小児科医院	9:03		10:03	10:17		11:17		13:33	14:02		14:57
上総湊駅	9:05 ↓		10:05 ↓	10:15	→	11:15		13:35 ↓	14:00	→	14:55
上総湊駅:バス発時刻⇒				10:00		11:05		12:05、15:30			15:30

## 接続する電車

上総湊駅 JR上り	9:32		10:17	9:32		10:17		14:27	13:22		14:27
上総湊駅 JR下り	9:53		10:53	9:53		10:54		13:53	13:53		14:51

原田医院利用モデル		行き	1便	帰り	3便	滞在時間	74分
午前	行き	1便	帰り	4便	滞在時間	134分	
	行き	2便	帰り	4便	滞在時間	74分	
	午後	行き	5便	帰り	7便	滞在時間	84分

吉田屋利用モデル		行き	1便	帰り	3便	滞在時間	90分
午前	行き	1便	帰り	4便	滞在時間	150分	
	行き	2便	帰り	3便	滞在時間	30分	
	午後	行き	5便	帰り	6便	滞在時間	45分
	行き	5便	帰り	7便	滞在時間	130分	