

令和4年度 第1回新居浜市地域公共交通活性化協議会

次 第

○日時 令和4年6月24日（金）14：00～

○場所 新居浜市役所 3階 応接会議室

1 開 会

2 報告事項

- (1) 役員を選出について
- (2) 路線バスおよびデマンドタクシー利用状況について

3 協議事項

- (1) 令和3年度事業報告及び決算の承認について
- (2) 生活交通確保維持改善計画（令和5年度分）の策定について

4 その他

- (1) 年間スケジュールについて

5 閉 会

新居浜市地域公共交通活性化協議会委員名簿

| 条項 | | 役員 | 機関・団体 | 役職名 | 氏名 | 備考 |
|----------|----------------------------|-------|---------------------------|--------------------------|--------|----|
| 法第6条第21号 | 規約第5条第11号 | 会 長 | 新居浜市 | 副市長 | 加藤 龍彦 | |
| | | | | 経済部長 | 宮崎 司 | |
| 法第6条第22号 | 規約第5条第12号 | | 新居地区旅客自動車協同組合 | 代表理事 | 渡部 光男 | |
| | | | 愛媛県ハイヤー・タクシー協会 | 専務理事 | 谷口 政賀津 | |
| | | | 瀬戸内運輸株式会社 | 専務取締役 | 門田 正孝 | |
| | | | 愛媛県バス協会 | 専務理事 | 稲荷 和重 | |
| | | | 四国旅客鉄道株式会社 | 愛媛企画部長 | 窪 仁志 | |
| | 規約第5条第13号 | | 愛媛県東予地方局建設部 | 建設企画課長 | 山内 武志 | 新任 |
| | 規約第3号 | | 国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所 | 副所長 | 木下 賢祐 | 新任 |
| 法第6条第23号 | 規約第5条第14号 | | 新居浜警察署 | 交通課長 | 井上 哲也 | |
| | 規約第5条第15号 | 副会長 | 新居浜市連合自治会 | 理事 | 星加 勝一 | |
| | | | 新居浜市老人クラブ連合会 | 会長 | 鈴木 英次 | |
| | | | 新居浜市女性連合協議会 | 会長 | 丹 絹子 | |
| | 規約第5条第16号 | 監 事 | 新居浜市社会福祉協議会 | 地域福祉課長 | 大山 由美 | 新任 |
| | | 監 事 | 新居浜商工会議所 | 総合企画部 担当部長 | 吉村 卓代 | |
| | | | 新居浜市医師会 | 理事 | 永易 大典 | |
| | | | 瀬戸内運輸労働組合 | 執行委員長 | 砂田 篤志 | |
| | | | 愛媛県東予地方局 地域産業振興部 | 地域政策課長 | 梶村 典久 | |
| | | | 国土交通省四国運輸局 愛媛運輸支局 | 首席運輸企画 専門官 (輸送・監査) | 一色 利彦 | 新任 |
| | 首席運輸企画 専門官 (総務・企画観光) | 菊池 勝二 | | | | |

事務局

| | | | | |
|----------|--------------|-----|-------|----|
| 事務局長 | 新居浜市経済部地域交通課 | 課長 | 守谷 典隆 | 新任 |
| 事業担当 | 新居浜市経済部地域交通課 | 副課長 | 石川 貴弘 | 新任 |
| 事業担当・出納員 | 新居浜市経済部地域交通課 | 係長 | 宝田 直樹 | |

2 報告事項

路線バスおよびデマンドタクシー利用状況について・・・別紙参照

3 協議事項 (1) 令和3年度事業報告及び決算の承認について

令和3年度事業報告

(1) 地域公共交通総合連携計画に位置付けられた事業の実施

- ・デマンドタクシー運行事業

デマンドタクシー（愛称「おでかけタクシー」）の運行を実施した。

令和3年度末現在の利用・登録状況は後述のとおり

(2) 地域公共交通確保維持改善事業に係る協議

地域公共交通確保改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）の申請に必要な令和4年度生活交通確保維持改善計画を策定し、令和3年度実施事業に対する評価を行った。

(3) 会議の開催状況

○第1回協議会（令和3年6月23日 開催）

- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響と新居浜市の交通事業者への支援策について
- ・令和2年度事業報告及び決算の承認について
- ・生活交通確保維持改善計画（令和4年度分）の策定について
- ・年間スケジュールについて

○第2回協議会（令和4年1月 書面開催）

- ・令和3年度地域公共交通確保維持改善事業（令和2年10月～令和3年9月分）の事業評価について
- ・新居浜市地域公共交通網形成計画における目標の達成状況等について

○第3回協議会（令和4年3月29日 開催）

- ・令和3年度事業報告について
- ・令和4年度事業計画について
- ・令和4年収支予算について

デマンドタクシー利用・登録状況（令和4年3月末現在）

○登録者数（令和4年3月末現在）

川東エリア 825世帯 1,249人
 上部東エリア 823世帯 1,239人
 上部西エリア 939世帯 1,386人 計 2,587世帯 3,874人
 ※男女構成 男性 1,290人（33.3%） 女性 2,584人（66.7%）
 ※年齢構成 50歳代まで380人（9.8%） 60歳代以上 3,494人（90.2%）

令和3年度上半期(4月～9月) 計（運行日数 平日122日、土曜日26日）
 ※運行日数は135日で計算（土曜日を半日換算）

| エリア | 末日登録者数 | 利用者数 | 1日利用者数 | 運行台数 | 1台利用者数 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 川東エリア | 1,230人 | 2,012人 | 14.9人 | 1,577台 | 1.3人 |
| 上部東エリア | 1,210人 | 3,758人 | 27.8人 | 1,691台 | 2.2人 |
| 上部西エリア | 1,353人 | 2,524人 | 18.7人 | 1,506台 | 1.7人 |
| | 3,793人 | 8,294人 | 61.4人 | 4,774台 | 1.7人 |

※利用者内訳 大人2,194人・大人割引者6,061人
 小人6人・小人割引者11人・無料乳幼児22人
 大人割引内訳 障がい者割引本人2,028人・介助人55人
 療育手帳本人84人・特定疾患割引本人56人
 運転免許自主返納者割引3,838人

利用料収入 2,615,180円

令和3年度下半期(10月～3月) 計（運行日数 平日120日、土曜日25日）
 ※運行日数は132.5日で計算（土曜日を半日換算）

| エリア | 末日登録者数 | 利用者数 | 1日利用者数 | 運行台数 | 1台利用者数 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 川東エリア | 1,249人 | 2,001人 | 15.1人 | 1,498台 | 1.3人 |
| 上部東エリア | 1,239人 | 3,486人 | 26.3人 | 1,489台 | 2.3人 |
| 上部西エリア | 1,386人 | 2,723人 | 20.5人 | 1,626台 | 1.7人 |
| | 3,874人 | 8,210人 | 61.9人 | 4,613台 | 1.8人 |

※利用者内訳 大人2,093人・大人割引者6,078人
 小人13人・小人割引者15人・無料乳幼児11人
 大人割引内訳 障がい者割引本人1,955人・介助人41人
 療育手帳本人66人・特定疾患割引本人48人
 運転免許自主返納者割引3,968人

利用料収入 2,571,200円

令和3年度 計（運行日数 平日241日、土曜日50日）
 ※運行日数は266日で計算（土曜日を半日換算）

| エリア | 末日登録者数 | 利用者数 | 1日利用者数 | 運行台数 | 1台利用者数 |
|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
| 川東エリア | 1,249人 | 4,013人 | 15.1人 | 3,075台 | 1.3人 |
| 上部東エリア | 1,239人 | 7,244人 | 27.2人 | 3,180台 | 2.3人 |
| 上部西エリア | 1,386人 | 5,247人 | 19.7人 | 3,132台 | 1.7人 |
| | 3,874人 | 16,504人 | 62.0人 | 9,387台 | 1.8人 |

※利用者内訳 大人4,287人・大人割引者12,139人
 小人19人・小人割引者26人・無料乳幼児33人
 大人割引内訳 障がい者割引本人3,983人・介助人96人
 療育手帳本人150人・特定疾患割引本人104人
 運転免許自主返納者割引7,806人

利用料収入 5,186,380円

令和3年度収支決算書

【収入の部】

単位：円

| 区 分 | | | 予算額 | 決算額 | 摘 要 |
|-----|-----|-----|------------|------------|--------------|
| 款 | 項 | 目 | | | |
| 負担金 | 負担金 | 負担金 | 20,238,380 | 20,238,366 | 新居浜市負担金 |
| 諸収入 | 諸収入 | 雑 入 | 0 | 14 | 預金利息金利息 14 円 |
| 合 計 | | | 20,238,380 | 20,238,380 | |

【支出の部】

単位：円

| 区 分 | | | 予算額 | 決算額 | 摘 要 |
|-----|-----|-----|------------|------------|--|
| 款 | 項 | 目 | | | |
| 事務費 | 事務費 | 事務費 | 163,400 | 163,400 | 委員出席謝礼 115,000 円 (@5,000×延べ 23 人) |
| | | | | | デマンドタクシー領収書印刷代 41,800 円 振込手数料 6,600 円 |
| 事業費 | 事業費 | 事業費 | 20,074,980 | 20,074,980 | <p>デマンドタクシー運行事業費</p> <p>運行业務 計 30,789,360 円 ①</p> <p>・運行业務 @3,280×9,387 台</p> <p>①－②－③＝20,074,980 円</p> <p style="text-align: center;">(特定収入)</p> <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助 5,528,000 円 ②</p> <p>利用料収入 5,186,380 円 ③</p> <p>大人@500×4,287 人＝2,143,500 円 大人割引者@250×12,139 人 ＝3,034,750 円 子供@250×19 人 ＝ 4,750 円 子供割引者@130×26 人＝3,380 円 (子供無料 33 人)</p> |
| 合 計 | | | 20,238,380 | 20,238,380 | |

監査報告書

令和3年度新居浜市地域公共交通活性化協議会の会計事務について監査した結果、適正に処理されていることを認めます。

令和 4年 6月 8日

新居浜市地域公共交通活性化協議会

監事 吉村卓代 ●

監事 大山由美 ●

協議事項（２） 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)
 (令和5年度分)の策定について

生活交通確保維持改善計画（案）

(地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係)

| 生活交通確保維持改善計画の名称 | | | | | |
|--|--|-----|-----|-------|--|
| 新居浜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 | | | | | |
| <p>(1) 目的</p> <p>バス交通空白地域へデマンド型乗り合いタクシーを導入し、高齢社会に対応し、高齢者などの交通弱者の通院や買い物の移動手段を確保し、誰もが便利に使える公共交通を構築することを目的とする。</p> <p>(2) 必要性</p> <p>本市は、バス交通の利用できない地域が人口ベースで約40%と高い割合となっており、市内の移動は自動車交通に依存している。また、高齢化の進展により、今後、自動車利用のできない若しくはしない人が増加し、その人たちの移動手段の確保が重要な課題となってくることが明らかであることから、バス交通空白地域へデマンド型乗り合いタクシーを導入し、高齢社会に対応し、高齢者などの交通弱者のための市内公共交通体系を確保・維持することが必要である。</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 | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>目 標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和5年度</td> <td>デマンド交通の交通結節点への年間利用者数を2,507人 (令和3年度実績)以上とする。</td> </tr> </tbody> </table> <p>(新居浜市地域公共交通網形成計画 P45～46 参照)</p> | | 年 度 | 目 標 | 令和5年度 | デマンド交通の交通結節点への年間利用者数を2,507人 (令和3年度実績)以上とする。 |
| 年 度 | 目 標 | | | | |
| 令和5年度 | デマンド交通の交通結節点への年間利用者数を2,507人 (令和3年度実績)以上とする。 | | | | |
| (2) 事業の効果 | | | | | |
| <p>デマンド型乗り合いタクシーを運行することにより、バス交通空白地域の解消が図られるとともに、高齢者などの交通弱者の通院や買い物といった日常生活に不可欠な移動手段が確保される。また、新居浜駅等の交通結節点を運行地区外の乗降地点として設定することにより、公共交通軸のネットワークと連結し、外出促進にもつなげる効率的な運行体系が実現でき、誰もが便利に使える公共交通網が構築される。</p> | | | | | |

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

・市政だより等による広報活動やデマンド型乗り合いタクシーに関する出前講座を積極的に実施し、**デマンドタクシーに関する市民の認知度向上に努める。**(新居浜市)

・**MaaSプラットフォーム構築など新たなデジタル技術を活用し、利用者が公共交通に関する情報を取得しやすくすることにより、公共交通の一体となった利便性の向上を図る。**
(新居浜市、交通事業者)

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行予定者

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

- (1) 運行エリア (利用対象区域)
川東エリア、上部東エリア、上部西エリア
- (2) 運行形態
登録制、予約制、乗り合いでエリア内を結ぶ、デマンド型乗り合いタクシーとする。
- (3) 行き先として指定できる施設
 - ・交通結節点(バス停留所・駅・港等)
 - ・医療・福祉施設(病院・診療所、歯科医院、介護施設等)
 - ・金融機関(銀行、金庫、農協、郵便局等)
 - ・商業施設(理美容室、各種小売店、飲食店等)
 - ・保育・教育施設(保育所、幼稚園、小・中・高校等)
 - ・公共施設(支所、公民館、福祉施設、公園、文化・スポーツ施設、環境・衛生施設等)
 - ・その他、新居浜市地域公共交通活性化協議会が認める施設(新居浜駅など、エリア外を含めて設定)
- (4) 運行日、運行時間帯
 - 月曜日～金曜日(日曜・祝休日は運休)
 - ①9:00～②10:00～③11:00～④12:00～⑤13:00～⑥14:00～⑦15:00～⑧16:00～
 - 土曜日
 - ①9:00～②10:00～③11:00～④12:00～⑤13:00～
- (5) 利用料金
 - 大人(中学生以上)1回乗車 500円(障がい者等割引者は半額)
 - 小人(小学生以下)1回乗車 250円(障がい者等割引者は半額)
 - ※未就学児は、1歳未満は無料、1歳以上は保護者1人につき1人無料
- (6) 利用方法
事前に利用登録を行い、電話予約等により配車
- (7) 運行台数
 - セダン型タクシー(定員4人)
 - 月曜日～金曜日(1～6便) 2台×3エリア、(7・8便) 1台×3エリア
 - 土曜日(1～5便) 2台×3エリア
- (8) 運送予定者
平成23年1月11日から平成26年9月30日の間の試験運行を市内の全タクシー事業者が加盟する新居地区旅客自動車協同組合に委託し、受託者側において、事業所の位置等を考慮し、協議により次の事業者を決定していただいた。以後、運行状況は良好であったことから、平成30年10月以降も、引き続き同事業所による運行を実施することを、協議会において承認した。
 - ・川東エリア 有限会社 東雲タクシー
 - ・上部東エリア 有限会社 光タクシー
 - ・上部西エリア 中萩タクシー 有限会社

| |
|---|
| <p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ・新居浜市 ・事業者（有限会社 東雲タクシー・有限会社 光タクシー・中萩タクシー 有限会社） <p>新居浜市から運行事業者への負担金額については、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。</p> |
| <p>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</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ・川東エリア 有限会社 東雲タクシー ・上部東エリア 有限会社 光タクシー ・上部西エリア 中萩タクシー有限会社 |
| <p>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 <u>【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</u></p> |
| <p>(活性化法定協議会を補助対象事業者としないため、記入不要)</p> |
| <p>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系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>11. 外客来訪促進計画との整合性 <u>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |

| |
|--|
| <p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u></p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付。</p> |
| <p>13. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u></p> |
| <p>I. (1) 事業の目標</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>(2) 事業の効果</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>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 <u>【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】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>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） <u>【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】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |

17. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成22年11月 9日 協議会設立、22年度試験運行について合意
- ・平成22年12月14日 地域公共交通総合連携計画について議論
- ・平成23年 3月24日 地域公共交通総合連携計画を承認し、23年4月～9月の
運行計画、全体計画を合意
- ・平成23年 6月29日 23年10月～24年9月までの運行計画を合意
- ・平成23年 9月20日 23、24年度補助事業に係るネットワーク計画を策定
- ・平成24年 3月21日 24年度補助金に係る変更認定申請について協議
- ・平成24年 3月28日 23年度、24年度補助事業に係る事業評価を実施
- ・平成24年 6月19日 24年度補助金に係る変更認定申請について協議
- ・平成24年 6月28日 25年度補助事業に係るネットワーク計画を策定
- ・平成24年11月20日 26年10月以降の運行について協議
- ・平成25年 3月25日 25年度補助事業に係る事業評価を実施
- ・平成25年 6月26日 26年度補助事業に係るネットワーク計画を策定
- ・平成25年11月11日 25年10月以降のエリア拡大について協議
- ・平成26年 2月20日 26年10月以降の運行について協議
- ・平成26年 3月28日 地域公共交通総合連携計画変更を承認し、26年10月以降の運行計
画を合意
- ・平成26年 6月23日 27年度補助事業に係るネットワーク計画を策定
- ・平成26年 8月25日 愛称の選定及び26年10月以降の本格運行について協議
- ・平成27年 1月20日 26年度補助事業に係る事業評価を実施
- ・平成27年 3月23日 27年度事業計画等について協議
- ・平成27年 6月16日 28年度補助事業に係る確保維持改善計画を策定
- ・平成27年 9月18日 デマンド・タクシーアンケート調査について協議
- ・平成28年 1月18日 27年度補助事業に係る事業評価を実施
- ・平成28年 3月23日 28年度事業計画等について協議
- ・平成28年 6月28日 29年度補助事業に係る確保維持改善計画を策定
- ・平成29年 1月24日 28年度補助事業に係る事業評価を実施
- ・平成29年 3月28日 29年度事業計画等について協議
- ・平成29年 6月27日 30年度補助事業に係る確保維持改善計画を策定
- ・平成29年 9月29日 デマンド・タクシー（上部東エリア）運送区間について協議
- ・平成29年12月 1日 地域公共交通網形成計画について協議
- ・平成30年 1月19日 29年度補助事業に係る事業評価を実施
- ・平成30年 3月27日 30年度事業計画等について協議、地域公共交通網形成計画を承認
- ・平成30年 6月22日 31年度補助事業に係る確保維持改善計画を策定
- ・平成31年 1月23日 29、30年度補助事業に係る事業評価を実施
- ・平成31年 3月26日 31年度事業計画等について協議
- ・令和 元年 6月26日 令和2年度補助事業に係る確保維持改善計画を策定
- ・令和 2年 1月23日 令和元年度補助事業に係る事業評価を実施
- ・令和 2年 3月30日 令和2年度事業計画等について協議（書面開催）
- ・令和 2年 6月29日 令和3年度補助事業に係る確保維持改善計画を策定
- ・令和 3年 1月20日 令和2年度補助事業に係る事業評価を実施（書面審議）
- ・令和 3年 3月29日 令和3年度事業計画等について協議（書面審議）
- ・令和 3年 6月22日 令和4年度補助事業に係る確保維持改善計画を策定

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・令和 3年 1月19日 令和3年度補助事業に係る事業評価を実施（書面審議） ・令和 4年 3月29日 令和4年度事業計画等について協議 ・令和 4年 6月24日 令和5年度補助事業に係る確保維持改善計画を策定 | |
| 18. 利用者等の意見の反映状況 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・新居浜市地域公共交通活性化協議会に、住民、地域公共交通の利用者が参画して、意見を反映。 ・利用対象者に対して「新たな公共交通の導入に関する調査」を実施して、計画作りに反映。 <ul style="list-style-type: none"> ※平成21年9月～12月、市内のバス公共交通空白地域のうち、中心市街地から離れている荷内・阿島、船木、大生院・萩生地域の25自治会で訪問調査。 （訪問世帯数2,614 調査世帯数1,498 調査率57.3%） ・新居浜市地域公共交通総合連携計画（案）について、市ホームページ、市内公共施設で公表し、パブリック・コメントを平成23年1月4日から平成23年1月28日まで行い、意見を反映。 ・平成23年4月、3月28日現在の登録者387人を対象としたアンケートを行い、意見を反映。 ・平成24年8月、7月末現在の20歳以上の登録者702人及び利用対象地域の単位自治会長58人を対象としたアンケートを行い、意見を反映。 ・平成26年1月、平成25年12月末現在の登録世帯990世帯及び20歳以上の市民2,000人（無作為抽出）を対象としたアンケートを行い、意見を反映。 ・平成27年10月、8月末現在の登録世帯1512世帯を対象としたアンケートを行い、意見を反映。 ・平成28年10月、アンケート結果の分析を行い、新たに土曜日（1～5便）の運行を開始。 ・平成30年4月、城下地区を上部東エリアの利用登録可能地区として追加。 | |
| 19. 協議会メンバーの構成員 | |
| 関係都道府県 | 愛媛県東予地方局 建設部・地域産業振興部 |
| 関係市区町村 | 新居浜市副市長（統括）、新居浜市経済部長 |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | 新居地区旅客自動車協同組合、愛媛県ハイヤー・タクシー協会、瀬戸内運輸株式会社、社団法人愛媛県バス協会、四国旅客鉄道株式会社、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所、愛媛県東予地方局建設部、新居浜警察署 |
| 地方運輸局 | 国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局 |
| その他協議会が必要と認める者 | 新居浜商工会議所、新居浜市医師会、瀬戸内運輸労働組合、新居浜市連合自治会、新居浜市老人クラブ連合会、新居浜市女性連合協議会、愛媛県東予地方局地域産業振興部（再掲） |

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送予定者(地域内フィーダー系統)

令和5年度

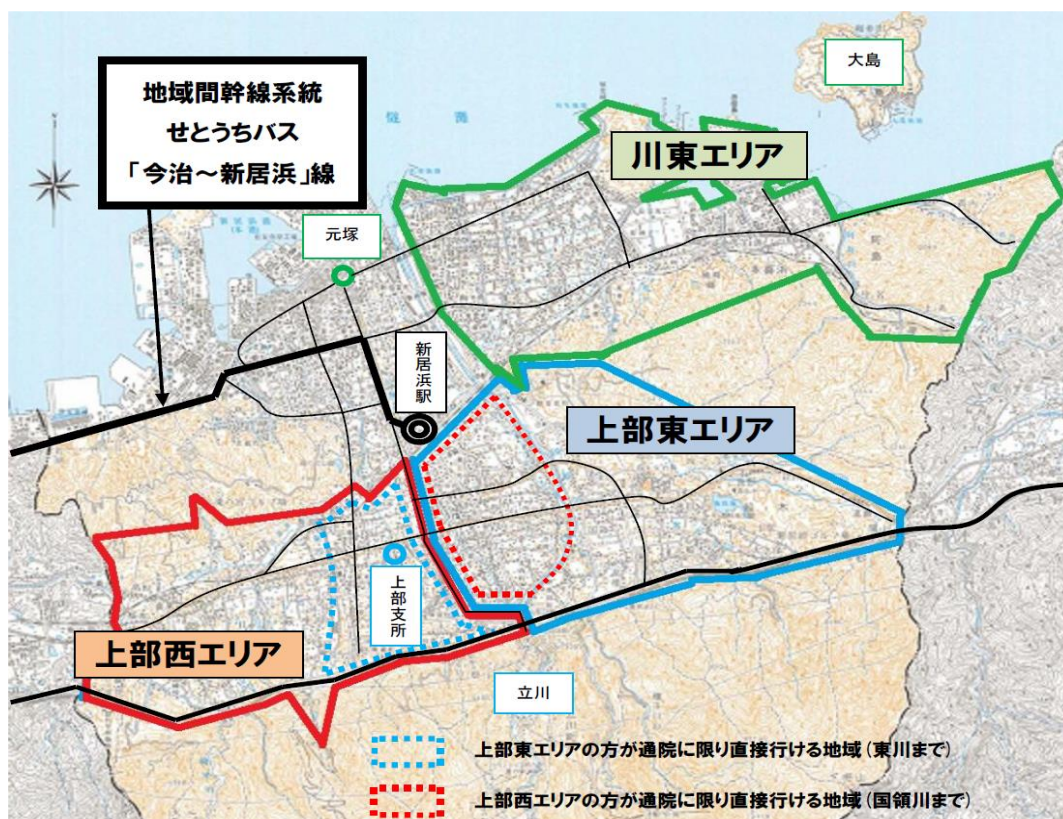
| 市区町村名 | 運送予定者名 | 運行系統名等 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 回数 | 利便増進 特例措置 | 運送継続 特例措置 | 地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10) | | |
|-------|-------------|------------------|------|------------|----|--------------|----------------|--------------|--------------|-----------------------------------|---|----------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の別 | 基準ハで該 当する要件 (別表7・9) | 補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保 |
| 新居浜市 | 有限会社 東雲タクシー | (1) 川東エリア | | 川東エリア | | 往 復 km km | 293日 3,900回 | | | ① | 地域間幹線系統せとぢち バス「今治～新居浜」線の バス停留所(新居浜駅)と接 続 | ③ |
| | 有限会社 光タクシー | (2) 上部東エリア | | 上部東 エリア | | 往 復 km km | 293日 3,900回 | | | ① | 地域間幹線系統せとぢち バス「今治～新居浜」線の バス停留所(新居浜駅)と接 続 | ③ |
| | 中萩タクシー有限公司 | (3) 上部西エリア | | 上部西 エリア | | 往 復 km km | 293日 3,900回 | | | ① | 地域間幹線系統せとぢち バス「今治～新居浜」線の バス停留所(新居浜駅)と接 続 | ③ |
| | | (4) | | | | 往 復 km km | 日 回 | | | | | |
| | | (5) | | | | 往 復 km km | 日 回 | | | | | |

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地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。
3. 「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ら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。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「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。
6. 「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。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運送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。

表 1 添付書類

運行予定系統を示した地図



| エリア区分 | | 川東エリア | 上部東エリア | 上部西エリア |
|-----------|----------------------------------|--|--|--|
| 営業区域 | | 多喜浜校区、神郷校区、垣生校区、浮島校区、高津校区 | 船木校区、泉川校区ほか(主要地方道新居浜角野線、新居浜別子山線以東・城下地区)、角野校区(主要地方道新居浜角野線、新居浜別子山線以東・立川地区) | 大生院校区、中萩校区、泉川校区(主要地方道新居浜角野線、新居浜別子山線以西)、角野校区(主要地方道新居浜角野線、新居浜別子山線以西・立川地区を除く) |
| 運送の 区間 | 運行エリア 内で行き先 として指定 できる施設 | ①交通結節点 (バス停留所・駅・港等) ②医療・福祉施設(病院・診療所、歯科医院、介護施設等) ③金融機関(銀行、金庫、農協、郵便局等) ④商業施設(理美容室、各種小売店、飲食店等) ⑤保育・教育施設(保育所、幼稚園、小・中・高校等) ⑥その他公共施設 (支所、公民館、福祉施設、公園、文化・スポーツ施設、環境・衛生施設等) | | |
| | 運行エリア 外で行き先 として指定 できる施設 | 新居浜駅 元塚バス停留所 | 新居浜駅 市役所上部支所、上部西 エリア内の東川以東の病 院・指定薬局 | 新居浜駅 上部東エリア内の国領川 以西の病院・指定薬局 |

【運行ダイヤ等(各エリア共通)】

毎週 月曜日～金曜日、土曜日(1～5便)※日曜日・祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は運休

| | | | |
|----|-------|----|-------|
| 1便 | 9:00 | 5便 | 13:00 |
| 2便 | 10:00 | 6便 | 14:00 |
| 3便 | 11:00 | 7便 | 15:00 |
| 4便 | 12:00 | 8便 | 16:00 |

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 | 新居浜市 |
|-------|------|

(単位:人)

| | 人口 |
|----------|--------|
| 人口集中地区以外 | 31,648 |
| 交通不便地域等 | 273 |

交通不便地域等の内訳

| 人口 | 対象地区 | 根拠法 |
|-----|------|---------------|
| 142 | 別子山 | 過疎地域自立促進特別措置法 |
| 131 | 大島 | 離島振興法 |
| | | |
| | | |

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

| 計画名 | 策定年月日 | 特例適用開始年度 |
|-----------------|------------|----------|
| 新居浜市地域公共交通網形成計画 | 平成30年3月27日 | 令和元年度 |
| | | |

(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。
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. 「交通不便地域等」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(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))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及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(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交付要綱別表7(ハ②(1))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等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。また、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場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

その他（1）

年間スケジュールについて

| 年 | 月 | 会 議 | 事 業 |
|-----|----|---|--------------|
| R 4 | 4 | | デマンドタクシー運行事業 |
| | 5 | | |
| | 6 | ●第1回会議 ・令和3年度事業報告及び決算の承認 ・生活交通確保維持改善計画の策定について | |
| | 7 | | |
| | 8 | | |
| | 9 | ●第2回会議 | |
| | 10 | | |
| | 11 | | |
| | 12 | | |
| R 5 | 1 | ●第3回会議 ・地域公共交通確保維持改善事業に係る評価 | |
| | 2 | | |
| | 3 | ●第4回会議 ・令和5年度事業計画及び予算の決定 | |

※デマンドタクシーの出前講座については、随時実施予定

令和4年度の会議開催は、4回程度を予定していますが、下記検討事項の進捗状況に応じて随時協議会を開催させていただく場合がございます。

○令和4年度中の検討事項

- 1 デジタル田園都市国家構想推進交付金事業について
- 2 地域公共交通計画の策定について

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（抜粋）

令和4年6月6日改定

第1編 共通事項

（目的）

第1条 この補助金は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、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がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする。

（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（第3条第2項を除き、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、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。）第5条第1項に規定する地域公共交通計画又は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。

（協議会）

第3条 前条第1項第一号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
- 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
- 三 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は地方航空局
- 四 その他地域の生活交通の実状、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者

（中略）

- 5 協議会は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

第2編 地域公共交通確保維持事業

第1章 陸上交通

第2節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

(補助対象事業者等)

第15条 本節における補助対象事業者は、活性化法法定協議会とする。

- 2 大臣は、予算の範囲内において、次条の補助対象事業に係る補助対象経費の1/2に相当する額以内の額を、補助対象事業者に対し交付する。ただし、災害等の予期しない事由により欠損が増大した場合その他特に調整を必要とする場合には、予算の範囲内で額を増減することができる。

(補助対象事業の基準)

第16条 本節における補助対象事業は、別表7に定める要件に適合する運行系統に係る運行であって、かつ、別表8に定めるところにより補助対象経費の額が算定されるものとする。

- 2 前項の規定は、利便増進計画に基づいて、地域内フィーダー系統と位置付けられた運行系統については、当該計画に実施予定期間として定められた期間中に限り、「別表7」とあるのは「別表9」と読み替えるものとする。
- 3 第1項の規定は、運送継続計画に基づいて、地域内フィーダー系統と位置付けられた運行系統については、当該計画に実施予定期間として定められた期間中に限り、「別表7」とあるのは「別表10」と読み替えるものとする。

(地域公共交通計画)

第17条 陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 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地域の公共交通における位置付け・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

- 2 前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した書類を添付するものとする。
 - 一 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
 - 二 前項第一号の運行系統の概要及び運送予定者
 - 三 前項第一号の運行系統の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
 - 四 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
- 3 第16条第2項又は第3項の規定による補助対象事業の基準の特例を受けようとする場合においては、第1項及び第2項の規定にかかわらず、第1項及び第2項に掲げる事項のうち利便増進計画又は運送継続計画に記載された事項については、記載を省略することができる。

別表7（第16条第1項関連）

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）

| 補助対象事業者 | 補助対象経費 | 補助対象事業の基準 | 補助率 |
|----------|---|--|---|
| 活性化法定協議会 | 補助対象系統に係る補助対象経常費用と経常収益との差額（道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業（以下「乗用タクシー事業」という。）については、市区町村からの運賃低廉化に対する支援額）であって、別表8に定めるところにより算出される経費 | <p>都道府県又は市町村が定めた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、次のイからチまで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にあっては、イからトまで及びリの全てに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者若しくは道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業を営業者（以下「乗用タクシー事業者」という。）又は道路運送法第78条第二号に定める自家用有償旅客運送を行う者であって、活性化法定協議会の議論を経て、第17条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に記載されている運送予定者による運行であること。</p> <p>ロ 道路運送法施行規則第3条の3に規定する路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第49条第一号に定める交通空白地有償運送（「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）1に定める「交通空白地有償運送」をいう。）であって乗合旅客の運送に係るもの若しくは乗用タクシー事業による運行であること。（ただし、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、道路運送法施行規則第51条の15第三号に規定する協議が調っているものに限る。）</p> <p>ハ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。</p> <p>① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統又は補助対象地域間幹線系統に接続する乗用タクシーによる運行であること。ただし、政令指定都市、中核市及び特別区（以下、「政令指定都市等」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指定都市等の区域内であるものを除く。</p> <p>（附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統を新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は適用しない。また、補助対象期間中に政令指定都市等に指定された場合、次期補助対象年</p> | 1/2（市区町村から運賃低廉化の支援を受け乗用タクシー事業に限り、上限100万円とする。） |

度より適用する。)

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又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること。

(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に接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること

- ・ 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(令和3年法律第十九号)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(同法第3条第1項及び第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第41条第1項、第2項及び第3項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第42条に基づく「過疎地域とみなされる区域」及び同法第44条第4項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。)
- ・ 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(昭和60年法律第63号)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(昭和40年法律第64号)第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
- ・ 奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島
- ・ 小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島
- ・ 沖縄振興特別措置法第3条第一号に規定する沖縄県の区域

(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に接続するフィーダー系統であること。

二 当該運行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。

ホ 以下の①から③のいずれかに該当するもの。

- ① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの(附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統を新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は新たに運行を開始するものとみなす。)
- 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
- 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(第16条第2項及び同条第3項の規定による補助対象事業の基準の特例によるものを除く。)

ハ 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。

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で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。)

チ 次式によって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(路線不定期運行、区域運行(自家用有償旅客運送にあつては路線を定めて不定期に行う運送及び路線を定めず行う運送)、乗用タクシー事業による運行及び附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統であつて新たに地域内フィーダー系統として運行する場合を除く。)

$$\text{輸送人員} \div \text{運行回数}$$

リ 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つて、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。 | |
|--|--|---|--|

(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する運行系統をいう。この場合の、「接続」とは、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。
2. 「地域間交通ネットワーク」とは、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をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」は、複数市町村（ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。）にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

別表8（第16条第1項関連）

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（補助対象経費の算出方法）

| 補助対象経費の算出方法 |
|---|
| <p>1. 補助対象系統が運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村毎の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費の合計額の1/2と、当該市区町村毎に算定される国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額（ただし、乗用タクシー事業により運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村からの運賃低廉化に対する支援額の1/2と、タクシー運賃低廉化措置への国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額）とする。（補助対象期間中に補助対象系統の合併・分割その他の再編が予定されている場合は、再編前後の運行予定日数に応じて算出した額の合計額とする。）</p> <p>2. 補助対象経費の額は、次式によって算出される補助対象経常費用と経常収益との差額とする。</p> <p>3. 補助対象経常費用は、次式によって算出して得られた額とする。</p> <p style="padding-left: 2em;">（路線を定めて行う乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合）</p> <p style="padding-left: 4em;">運送実施者の実車走行キロ当たり経常費用 × 当該補助対象系統の実車走行キロ</p> <p style="padding-left: 4em;">ただし、実車走行キロ当たり経常費用が、別表6に基づく補助ブロック毎に定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額とする。（沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。）</p> <p style="padding-left: 4em;">地域キロ当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統の実車走行キロ</p> <p style="padding-left: 2em;">（上記以外の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合）</p> <p style="padding-left: 4em;">運送実施者の時間当たり経常費用 × 当該補助対象系統のサービス提供時間</p> <p style="padding-left: 4em;">ただし、事業者時間当たり経常費用が別表6に基づく補助ブロック毎に定める地域時間当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額とする。（沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。）</p> <p style="padding-left: 4em;">地域時間当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統のサービス提供時間</p> <p>4. 経常収益は、補助対象期間における当該補助対象系統の実績額とする。</p> <p>5. 補助対象系統が存する市区町村毎の国庫補助上限額は、当該市区町村の人口等を基準として国土交通大臣が算定する額とする。ただし、別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす地域公共交通計画の対象区域内の市区町村にあっては、3年間に限り、当該市区町村毎の国庫補助上限額の合計額の範囲内で交付できるものとする。</p> |

（注）

1. 「運送実施者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、運送実施者（地域公共交通計画に運送予定者として記載され、運行を行った者。以下この表において同じ。）の補助対象期間における乗合バス事業又は自家用有償旅客運送の経常費用の実績額を、補助対象期間における実車走行キロの実績値で除した1キロメートル当たりの経常費用をいう。（第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。）
2. 「補助対象事業者の時間当たり経常費用」とは、運送実施者の補助対象期間における乗合バス事業又は自家用有償旅客運送の経常費用の実績額を、補助対象期間におけるサービス提供時間の実績値で除した1時間当たりの経常費用をいう。（第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。）
3. 「地域キロ当たり標準経常費用」とは、乗合バス事業の運賃原価算定基準により算定された基準年度（※1）を含む過去3年間（※2）における乗合バス事業の標準原価に基づき算出される地方民営乗合バス事業者の当該補助ブロックを含む地域の実車走行キロ1キロメートル当たりの標準経常費用を平均して得られた額をいう。（第2編第1章第3節に係る経常費用

を除く。)なお、自家用有償旅客運送に係る地域キロ当たり標準経常費用は、乗合バス事業者に係る地域キロ当たり標準経常費用を基礎として、注4に係る地域時間当たり標準経常費用の乗合バス事業と自家用有償旅客運送との差額を基礎として算出された額をいう。

4. 「地域時間当たり標準経常費用」とは、毎年度の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の費用に係る実態調査による当該補助ブロックを含む地域の1時間当たりの標準経常費用を基礎として算出された額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)なお、当分の間、当該補助ブロックは全国一律のものとする。
5. 大臣は、地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用の算出に当たり、当該地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用の対象期間における燃料価格その他地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用を構成する要素が直近の値と著しく乖離しており、適切な設定ができないと認める場合には、これを補正した上で算出することとする。
6. 「離島」とは、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に含まれる島、奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島及び小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島並びに沖縄振興特別措置法第3条第三号に規定する離島をいう。

(※1) 基準年度とは、補助金の交付を受けようとする会計年度(4月1日~翌3月末日)の前々会計年度をいう。

(※2) 過去3年間とは、基準年度を最終年度とする連続した過去3年間をいう。

2 基本方針と目標

基本理念、目指す将来像の実現に向けて、計画の基本方針およびその目標を設定しました。
 目標設定については、達成状況の進捗管理を行うために、客観的指標による7つの目標値を設定しました。

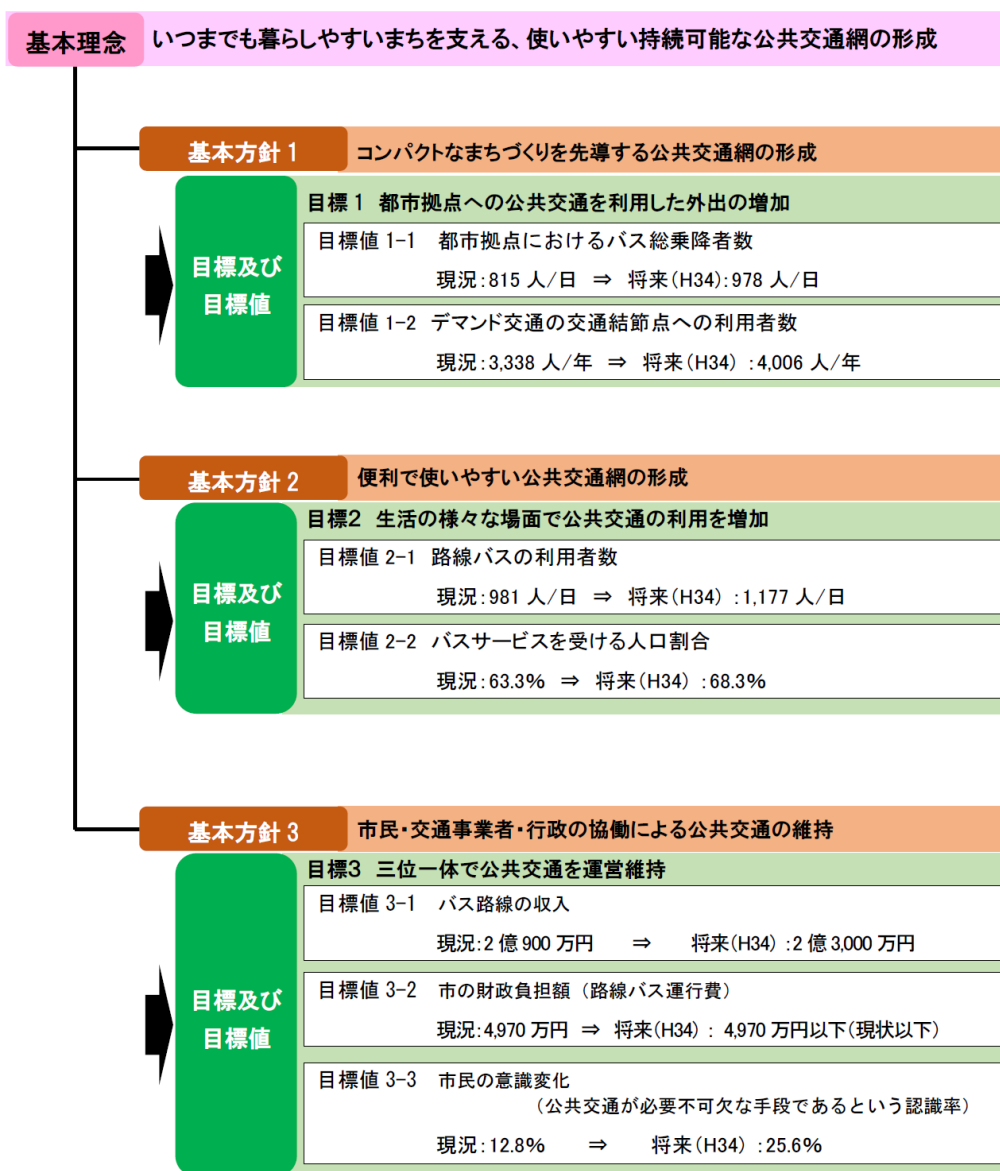


図 53 公共交通網形成計画の基本理念に基づく基本方針と目標、その目標値

第4章 地域公共交通網形成計画の基本方針

各目標値の設定の考え方等は以下のとおりです。

| 目標値 1-1 都市拠点におけるバス総乗降者数 |
|---|
| ■ 指標の意味 路線バスのネットワークの見直しを行うことにより、都市拠点へのアクセスや都市拠点間の移動がしやすくなることが期待されます。これら拠点を結ぶ公共交通の利用者が増加すると考え、拠点のバス停における乗降者数を評価します。 |
| ■ 指標の算定方法 新居浜駅・イオンモール新居浜・住友病院前・市役所前・東町バス停の乗降者数を計測しその総和を算出します。 |
| ■ 目標値の設定方法 バス路線の維持のためにも利用者数の確保が必要であり、長期総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数 44 万人が、現況（H28）よりも 1.2 倍を目指していることから、現況の総乗降者数の 1.2 倍を目標値として設定します。 なお、現況（H28）の値は、平成 28 年 3 月実施の乗降調査結果に基づきます。 |

| 目標値 1-2 デマンド交通の交通結節点への利用者数 |
|---|
| ■ 指標の意味 デマンドタクシーの見直しを行うことにより、その役割が路線バスや鉄道駅へのアクセス手段となることが期待されます。デマンドタクシーによるバス路線や鉄道駅へのアクセス利用者が増加することを評価します。 |
| ■ 指標の算定方法 デマンドタクシー利用者のうち、交通施設（駅・バス停）への利用者数を算出します。 |
| ■ 目標値の設定方法 デマンドタクシー利用者のうち、交通施設（駅・バス停）へのアクセスとして利用している利用者数を増やしていくことが求められます。 長期総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数 44 万人が、現況（H28）よりも 1.2 倍を目指していることから、現況の利用者数の 1.2 倍を目標値として設定します。 なお、現況（H28）の値は、運行記録票における交通施設（駅・バス停）へのアクセスとして利用している利用者数に基づきます。 |