

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付申請のための 常滑市地域公共交通計画の修正等について

1 概要

- ・市が実施する公共交通の持続可能性を高めるため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（以下「幹線系統補助金」という。）及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（以下「フィーダー系統補助金」という。））の交付申請を行うために必要な、常滑市地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の修正等必要な対応の内、本協議会で協議することが必要なものについて、説明を行うもの。

交付申請予定の路線図（R8.12.1時点）

（交付申請予定の補助金）

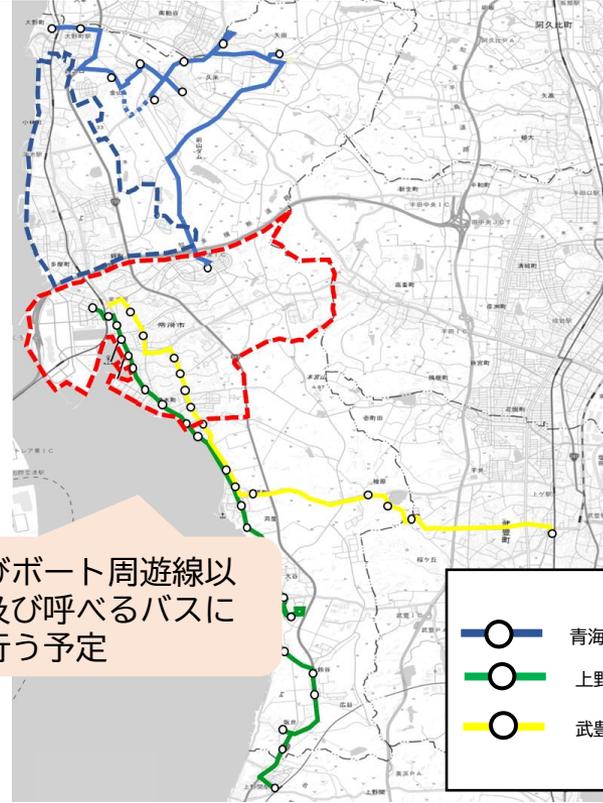
○幹線系統補助金

- ・グリーン南部・武豊線
（以下「武豊線」という。）
- ・グリーン南部・上野間線
（以下「上野間線」という。）

○フィーダー系統補助金

- ・グリーン北部・青海線
- ・呼べるバス

※以降これらの路線を、「補助対象路線」という。



中部・市役所線及びボート周遊線以外のグリーン路線及び呼べるバスについて交付申請を行う予定

凡例

- | | | | |
|--|------|--|----------------|
| | 青海線 | | 呼べるバス
鬼崎エリア |
| | 上野間線 | | 呼べるバス
中部エリア |
| | 武豊線 | | |

2 交通計画の修正（案）

1 概要

幹線系統補助金及びフィーダー系統補助金の要件として、交通計画への記載（現計画の修正）が必要になる。

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

第7条 陸上交通（**地域間幹線系統**）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。ただし、（以下略）

- 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（活性化法第1条に規定する地域旅客運送サービスをいう。以下同じ。）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**

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。ただし、（以下略）

- 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**

3 交通計画別紙（案）で示す、中部運輸局様式に準じて計画の見直しを行う。

2 補助対象路線の位置付け・役割、補助金の必要性及び実施事業等の概要について

ア 修正箇所（別紙1参照）

5-2 公共交通の位置付けと役割（p18~19）

イ 修正内容

- ・武豊線及び上野間線について、それぞれ武豊町及び美浜町に乗り入れていることや、その位置付け等の明示
- ・オンデマンド交通について、本市での呼称「呼べるバス」への修正 等

3 定量的な目標について

ア 修正箇所（別紙2参照）

6 基本方針に基づく計画目標（p23）

イ 修正内容

（ア）グルーンの利用者数

① 現状の記載

評価指標	基準値	目標値	備考、データ取得方法など
グルーンの利用者数	1,030人/日 (2023年)	1,130人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2023年4月~9月（台風による運休除く） 【目標値】 ・基準値の1割増

（修正の考え方）

- ・補助対象路線とそれ以外の路線が混在していることから、路線別の数値を追加する。
- ・有料化を想定していない目標値であることから、一定の減少も見込むこととする。

②修正(案) グルーンの利用状況は、便あたり利用者数により評価してきたことを踏まえ、日当たりの利用者数→便あたり利用者数を追加する。

評価指標	基準値	目標値	備考、データ取得方法など
グルーンの利用者数 (上野間線)	11.1人/便 (2023年)	9.6人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者の実測データにより確認 ・ 利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・ 計測期間は2023年 【目標値】 ・ 無料であった2025年実績からの25%減
無料→有料のため、他自治体の事例から25%減と見込む。(2025年比)			
グルーンの利用者数 (武豊線)	8.9人/便 (2023年)	10.8人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者の実測データにより確認 ・ 利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・ 計測期間は2023年 【目標値】 ・ 無料であった2025年実績からの25%減
無料→有料のため、他自治体の事例から25%減と見込む。(2025年比)			
グルーンの利用者数 (青海線)	なし	3人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者の実測データにより確認 ・ 利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・ 2026年12月新設路線であることから、基準値なし 【目標値】 ・ 乗車定員12人の場合の平均乗車率25%
新規路線の存続基準として定めた(25.11.6第14回協議会)平均乗車人員率25%より、当初の乗客定員を12人で想定していたことから、 $12人 \times 25\% = 3人/便$ とした。			
グルーンの利用者数 (市役所線)	7.8人/便 (2023年)	7.8人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者の実測データにより確認 ・ 利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・ 計測期間は2023年 【目標値】 ・ 無料であった2025年実績からの25%減
グルーンの利用者数 (周遊線)	11.2人/便 (2023年)	12.6人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者の実測データにより確認 ・ 利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・ 計測期間は2023年 【目標値】 ・ 無料であった2025年実績からの25%減

補助
対象
路線

②修正（案）

評価指標	基準値	目標値	備考、データ取得方法など
（参考） グルーンの利用者数 （上野間線、武豊線、 青海線、市役所線、 周遊線）	927人/日 （2023年）	975人/日 （2028年）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者の実測データにより確認 ・ 利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 計測期間は2023年 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 無料であった2025年実績からの25%減

グルーンの利用状況は、前ページのとおり、便あたり利用者数を追加するが、他公共交通との比較のため、日当たりの利用者数についても捕捉することとする。本項目は、便あたり利用者数の合算値であるため、（参考）とする。

(イ) 呼べるバス
(案)

オンデマンド交通に関する計画目標は定まっていないため、新設する。

補助
対象
路線

評価指標	基準値	目標値	備考、データ取得方法など
呼べるバスの 利用者数 (鬼崎エリア)	データなし	3.4人/時 (2028年) ※34人/日 (10時間運行)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者の実測データにより確認 ・ 利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・ 2026年12月新設路線であることから、基準値なし 【目標値】 ・ グリーン北部・市役所線(大野町駅～市役所間)の利用者数(推計値)を踏まえた目標値
呼べるバスの 利用者数 (中部エリア)	データなし	3.3人/時 (2028年) ※30人/日 (9時間運行)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者の実測データにより確認 ・ 利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・ 2026年12月新設路線であることから、基準値なし 【目標値】 ・ 実証実験を踏まえた目標値

(鬼崎エリア)

- ・ グリーン北部・市役所線利用者数：36,258人/2025年 ※北部・市役所線のOD調査による
 - ・ うち大野町駅～市役所・市民病院利用割合：46.2% ※ (R6.11.28、29実施)
 - ・ 有料化による減少率：25%減
- $36,258人 \times 46.2\% \times (100-25)\% \div 365 \div 10時間 = 3.4人/時$

(中部エリア)

- ・ 2024年実証実験を踏まえた予約受付から乗車、降車、支払いまでの所要時間の推定値が約18分
- $60分 \div 18分 = 3.3人/時$

3 交通計画別紙（案）

1 概要

幹線系統補助金及びフィーダー系統補助金の要件として、交通計画に「別紙」を添付することになっている。

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

第7条（略）

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
- 五 別表1の補助対象事業の基準木ただし書（前条第2項の場合においては、別表3の補助対象事業の基準木ただし書）に基づき、活性化法法定協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた運行系統にあつては、当該運行系統の概要

第17条（略）

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

中部運輸局様式により別紙（案）を作成する。

2 別紙（案）

別紙3のとおり。

6 今後のスケジュール（予定）

時 期	対 応	備 考
R8.3.6	第16回交通協議会 ・交通計画修正（案）等の修正	本資料
R8.5	市→中部運輸局（愛知運輸支局経由） ・交通不便地域の指定に係る認定申請	グリーン青海線について交通不便地域の指定を受ける必要がある。 事務局で作成・提出。
R8.6	市→中部運輸局（愛知運輸支局経由） ・令和9年度地域公共交通計画（幹線系統）認定申請 ・令和9年度地域公共交通計画（フィーダー系統）認定申請	事務局で作成・提出
R8.10～	令和9バス事業年度の開始（R9.9まで）	
R8.12～	グリーンの有料化・路線の見直し 呼べるバス（オンデマンド交通）の開始	
R9.11	交付申請	
R10.3～4	交付	

※令和9バス事業年度のスケジュール及び必要な対応については、今後国から示される内容によっては変更される可能性がある。
その場合、必要に応じて次回以降の交通協議会で協議又は報告を行うこととする。