

議事 4

「地域内フィーダー系統確保維持計画」

様式の変更に伴う表記の修正等については事務局にて適宜対応します

様式第 1 - 6 (日本工業規格 A 列 4 番)

令和 4 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 各務原市地域公共交通会議
住 所 各務原市那加桜町 1 - 6 9
代表者氏名 委員長 ○○ ○○

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

※協議会が申請する場合は、住所、代表者氏名及び印は省略することができる。

令和5年度
生活交通確保維持改善計画
(令和5～7年度)

令和4年 月 日

各務原市地域公共交通会議

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4年 月 日

各務原市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画の名称		
各務原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>各務原市の人口は15万人弱で横ばいに推移し、高齢者の割合は28.5%（令和2年「国勢調査」による）であり、現在も高齢化が進んでいる。加えて、昨今は運転免許証の自主返納者が増加しており、今後、公共交通の重要性はさらに高まっていくと考えられる。</p> <p>各務原市の公共交通を見ると、市の中央部を東西にJR高山本線や名鉄各務原線が走り、路線バス（岐阜バス、名鉄バス）やタクシー事業者5社に加え、市コミュニティバス「ふれあいバス」（一部地域ではデマンドタクシー「ふれあいタクシー」）を運行し、公共交通網を形成している。</p> <p>令和2年10月より、新たに「チョイソコかかみがはら」を鵜沼の一部エリアで実証実験としてスタートし、今後の公共交通サービスの検討や実証も進めている。</p> <p>当市網計画では「鉄道やバスを利用して、皆が健康で、安心かつ快適に暮らせるまち」を交通の将来像としており、ふれあいバス、ふれあいタクシー、新たにスタートしたチョイソコかかみがはらも含め、各公共交通事業の運行路線や区域は、地区ごとの生活圏に合わせた路線に区切り、鉄道駅への接続や路線バスと停留所を共有し、他の公共交通との共生を図っている。</p> <p>路線を区切ったことで地区外へ移動する場合には、乗り継ぎが必要となり、特に市域をまたいで移動する場合には、地域幹線系統のバス路線や鉄道への乗り継ぎが必要となっている。</p> <p>一方、上述のとおり、鉄道は市中央部に走っており、市北部及び南部から市内外へ移動する場合には、地域間幹線系統バスへの乗り継ぎが重要となる。</p> <p>今後、各公共交通による交通網を維持・確保し、地域内外への生活の足を確保しつつ、当市網計画の目指す姿を実現するためには、以下のとおりフィーダー路線を確保、維持することが必要である。</p> <p>本事業では、下記のとおり地域間幹線系統と接続するフィーダー系統を維持することで、市内公共交通ネットワークの維持に努める。</p>		
【対象路線】		
フィーダー系統	接続する地域間幹線系統	接続箇所
ふれあいバス 蘇原線	ふれあいバス 川島線	各務原市役所前駅（別紙1のとおり）
ふれあいバス 東西線	岐阜バス 尾崎団地線	尾崎ショッピングセンター前（別紙2のとおり）
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		
<p>・ふれあいバス蘇原線 乗車人数49,000人/年以上（網計画成果指標） 参考：乗車7.6人/1便程度</p> <p>・ふれあいバス東西線 乗車人数15,000人/年以上（網計画成果指標） 参考：乗車7.6人/1便程度</p>		
(2) 事業の効果		
<p>ふれあいバスの蘇原線、東西線を維持・確保することにより、当該地区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。</p> <p>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ことが期待できる。</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

各務原市では、令和2年4月に「各務原市地域公共交通網形成計画 後期計画」（以下、後期計画）を策定し、同計画にて本計画の対象路線を含むふれあいバスについては、生活交通（支線的バス）と位置づけ、市民の住宅団地や集落等から地域の生活拠点（公共公益施設、医療施設、商業施設等）や公共交通軸（鉄道、幹線的バス）への接続を主眼に置いている。

また、運営主体については、市民ニーズを踏まえ、市が政策的に運行を行うこととしており、2. に掲げる目標達成に向けて、行政を中心に地域要望や実情把握のための市民との対話や調査事業、利用促進活動に取り組んでいく。

○「チョイソコかかみがはら」の須衛・各務・八木山エリアへの導入

令和2年10月より鵜沼の一部エリアに導入したチョイソコについて、新たに須衛・各務のふれあいタクシーを置き換える形で導入し、隣接する丘陵住宅団地である八木山エリアまでを含めた「須衛・各務・八木山」エリアにて、令和4年10月より運行を開始する。

引き続き市内タクシー事業者による輪番制による運行とし、定期的にタクシー事業者との意見交換の場を開催しつつ、乗用タクシー事業者とも連携して、公共交通網の維持に努めていく。

○市民との対話

新たにチョイソコを導入する須衛・各務・八木山エリアでのチョイソコの説明会や市内各地域を回っての懇談会を継続的に開催し、地域意見を踏まえた運行を目指していく。特に、懇談会では今後の改正案等も示した上で、意見交換を実施していく。

○庁内連携の強化

チョイソコ等のメインターゲットとなる高齢者の福祉施策を所管する部局や立地適正化計画の策定を進める都市計画部局と連携し、他部局のソフト・ハード事業と連動した改正や利用促進を図る。

特にハード整備については、駅前広場の整備や居住誘導区域の設定等に合わせて今後ふれあいバス等の路線やダイヤ等の見直しを図っていく。

○利用促進事業

- ・チョイソコ事業に協賛する地域民間企業（娯楽施設、商業施設、医療施設等）と連携して、高齢者等のお出かけ促進やチョイソコの周知・利用促進に繋がる企画を開催する。
- ・チョイソコ会員向けに定期的なお知らせを発行し、お出かけに資する情報発信に取り組む。
- ・交通事業者、庁内関係部局等、様々な主体と連携した利用促進を実施する。
- ・運転免許証を自主返納される方を対象に、交通系 IC カードを配布して公共交通の利用促進を図る。配布する交通系 IC カードは、manaca、TOICA、ayuca から選択いただくことで、地域の実情に合わせた交通機関の利用促進に努める。

○公共交通ネットワークの拡充

- ・定時定路線の民間バス路線の新設に対する補助事業により、市内公共交通の拡充を推進する。
- ・具体的に笠松駅と川島地区を繋ぐ「笠松川島線」の新設に対する補助を実施するとともに、運行事業者と同路線の周知や利用促進に取り組み、市民等の日常生活の足を確保する。

<p>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</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1」を添付。</p> <p>①予定している時刻表・運行予定期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表：別添 ・運行期間：令和4年4月1日から継続 <p>②運送事業者の決定の経緯</p> <p>サービス供給能力、安全運行の体制・方法、運行計画・ダイヤ作成能力、乗務員の教育・管理能力、運行管理・車両の整備体制、事故等の対応、利用者の苦情処理体制・方法、運行経費、その他独自のサービスについてプロポーザル方式により総合的に決定</p> <p>③地域内フィーダー系統の補足資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ○別紙1「各務原市ふれあいバス蘇原線について」 ○別紙2「各務原市ふれあいバス東西線について」
<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>
<p>各務原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引いた差額分を負担する。</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>
<p>岐阜乗合自動車株式会社</p>
<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 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</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 【地域間幹線系統のみ】</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 【地域間幹線系統のみ】</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 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>11. 外客来訪促進計画との整合性</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 【地域内フィーダー系統のみ】</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 【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】</p>

※該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【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】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
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】
※該当なし
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】
※該当なし
17. 協議会の開催状況と主な議論
<p>(直近3年間分を記載)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第19回（令和元.5.30） 平成30年度決算について 地域内フィーダー系統確保維持計画認定書について ・ 第20回（令和元.7.31 書面審査） 土日祝日1日乗車券の価格改定について ・ 第21回（令和元.10.18） 各務原市地域公共交通網形成計画（後期計画）の策定について 等 ・ 第22回（令和2.1.14） 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（案）について 等 ・ 第23回（令和2.2.20 書面審査） 各務原市地域公共交通網形成計画（後期計画）の策定について ・ 第24回（令和2.4.13 書面審査） 令和元年度決算について 地域内フィーダー系統確保維持計画認定書について ふれあいタクシー運行エリアにおける新たな交通システム導入について 等 ・ 第25回（令和2.7.1） 「チョイソコかかみがはら」導入実証実験の実証期間及び運行エリアについて 等 ・ 第26回（令和2.9.1 書面審査） 「チョイソコかかみがはら」の事業所停留所の追加について ・ 第27回（令和2.10.5 書面審査） 「チョイソコかかみがはら」の事業所停留所の追加について ・ 第28回（令和3.1.13） 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（案）について ふれあいバス停留所の移設について（危険なバス停） 等 ・ 第29回（令和3.2.3） 「ふれあいバス」の土日祝日1日乗車券の設定について ・ 第30回（令和3.5.21 書面審査） 令和2年度決算について 地域内フィーダー系統確保維持計画認定書について チョイソコかかみがはら（鵜沼南エリア）実証実験2年目の運行について 等

<ul style="list-style-type: none"> ・ 第 3 1 回 (令和 3. 8. 1 書面審査) 「ayuca」ポイント付与サービスの廃止について ・ 第 3 2 回 (令和 4. 1. 14) 令和 3 年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価について ふれあいバス川島線「川島中学校前」停留所の廃止について 等 ・ 第 3 3 回 (令和 4. 2. 24) ふれあいバス那加線の新那加駅北口ロータリー乗り入れについて 	
18. 利用者等の意見の反映状況	
<p>市民アンケート、利用者ヒアリング調査、OD調査、ふれあいバスを考える会（住民懇談会）等により得られた市民や利用者の意見を反映して工期計画を作成したほか、再編後も乗降調査や懇談会を開催し、再編後の路線について評価を行い、地域ニーズや要望を踏まえ、一部改正、新たな交通システム導入等に取り組んでいる。</p>	
19. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課
交通事業者・交通施設管理者等	岐阜乗合自動車(株)、名鉄バス(株)、東海旅客鉄道(株)、名古屋鉄道(株)、岐阜交通東部(株)、岐阜国道事務所、岐阜土木事務所、各務原警察署、岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会岐阜支部
地方運輸局	中部運輸局岐阜運輸支局
その他協議会が必要と認める者	岐阜工業高等専門学校、各務原商工会議所、岐阜乗合自動車(株)労働組合、株式会社アイシン、住民代表、利用者代表

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 岐阜県各務原市那加桜町 1-69

(所 属) 各務原市産業活力部公共交通政策室

(氏 名) 安田 佳祐

(電 話) 058-383-9912 (直通)

(e-mail) kotsu@city.kakamigahara.lg.jp

○バス停設置の状況

ふれあいバス 蘇原線：各務原市役所前駅【フィーダー線】

ふれあいバス 川島線：各務原市役所前駅【地域間幹線】



○ダイヤの接続性

平日

川島線		蘇原線
各務原市役所前駅		各務原市役所前駅
7:14		—
10:00	→	10:20
13:05	→	13:20
16:05	→	16:20
18:56		—

蘇原線		川島線
各務原市役所前駅		各務原市役所前駅
—		7:30
10:05	→	10:15
13:05	→	13:20
—		16:45
18:05	→	18:15

土日祝日

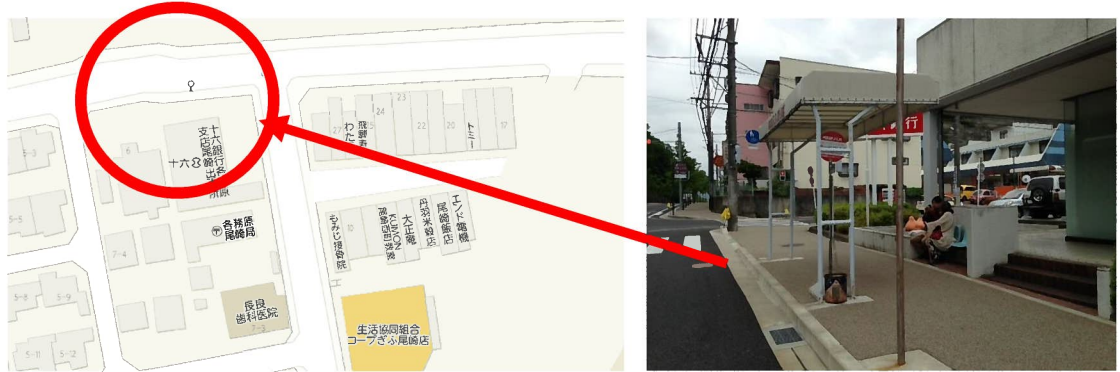
川島線		蘇原線
各務原市役所前駅		各務原市役所前駅
10:00		—
13:05	→	13:20
16:05		—
18:56		—

蘇原線		川島線
各務原市役所前駅		各務原市役所前駅
—		7:30
—		10:15
13:05	→	13:20
—		16:45

○バス停設置の状況

ふれあいバス東西線 : 尾崎ショッピングセンター前【フィーダー線】

岐阜バス 尾崎団地線 : 尾崎ショッピングセンター前【地域間幹線】



○ダイヤの接続性 平日

ふれあいバス東西線	尾崎団地線 (上り)	ふれあいバス東西線	ふれあいバス東西線	尾崎団地線 (下り)	ふれあいバス東西線
尾崎ショッピングセンター前	尾崎ショッピングセンター前	尾崎ショッピングセンター前	尾崎ショッピングセンター前	尾崎ショッピングセンター前	尾崎ショッピングセンター前
-	5:55	-	7:10	7:15	-
-	6:12	-	-	7:44	-
-	6:29	-	-	8:00	-
-	6:45	-	-	8:19	-
-	6:57	→ 7:10	-	8:34	-
7:10	→ 7:13	-	-	8:48	-
-	7:29	-	-	9:02	-
-	7:48	-	-	9:22	→ 9:27
-	8:18	-	9:27	→ 9:52	→ 10:10
-	9:00	→ 9:27	10:10	→ 10:52	-
9:27	→ 9:32	→ 10:10	-	11:52	→ 11:57
10:10	→ 10:33	-	-	-	→ 12:40
-	11:33	→ 11:57	11:57	12:52	-
11:57	→ 12:34	→ 12:40	12:40	-	-
12:40	→ 13:35	→ 14:27	-	13:52	→ 14:27
14:27	→ 14:29	→ 15:10	14:27	→ 14:47	→ 15:10
15:10	→ 15:20	-	15:10	→ 15:45	-
-	15:42	-	-	16:16	-
-	16:07	-	-	16:47	→ 16:57
-	16:40	→ 16:57	16:57	→ 17:12	-
16:57	→ 17:10	-	-	17:36	-
-	17:30	-	-	17:56	-
-	18:00	-	-	18:27	-
-	18:35	-	-	18:49	-
-	19:05	-	-	19:16	-
-	19:40	-	-	19:35	-
-	20:10	-	-	19:54	-
-	20:50	-	-	20:14	-
-	21:30	-	-	20:44	-
-	-	-	-	21:12	-
-	-	-	-	21:54	-
-	-	-	-	22:33	-
-	-	-	-	23:32	-

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 (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 便 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	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
各務原市	岐阜乗合自動車株式会社	(1) 蘇原線	各務原市役所 善福	バロー 各務原 中央店	市民 球場 前	往14.4km 復14.2km	360日	1,510.0回 1,452.0回		路線定期運行	①	川島線「各務原市役所前駅」にて接続	③
	岐阜乗合自動車株式会社	(2) 蘇原線	各務原市役所前駅	東海中 央病院	市民 球場 前	往13.8km 復13.6km	360日	122.0回 302.0回		路線定期運行	①	川島線「各務原市役所前駅」にて接続	③
	岐阜乗合自動車株式会社	(3) 東西線	鷺沼市民サービスセンター	東海中 央病院	瞑想 の森	往17.5km 復18.0km	244日	488.0回 488.0回		路線定期運行	①	尾崎団地線「尾崎ショッピングセンター前」にて接続	③
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 km	日	回					

(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。

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	各務原市
-------	------

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	57,004
交通不便地域等	0

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

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

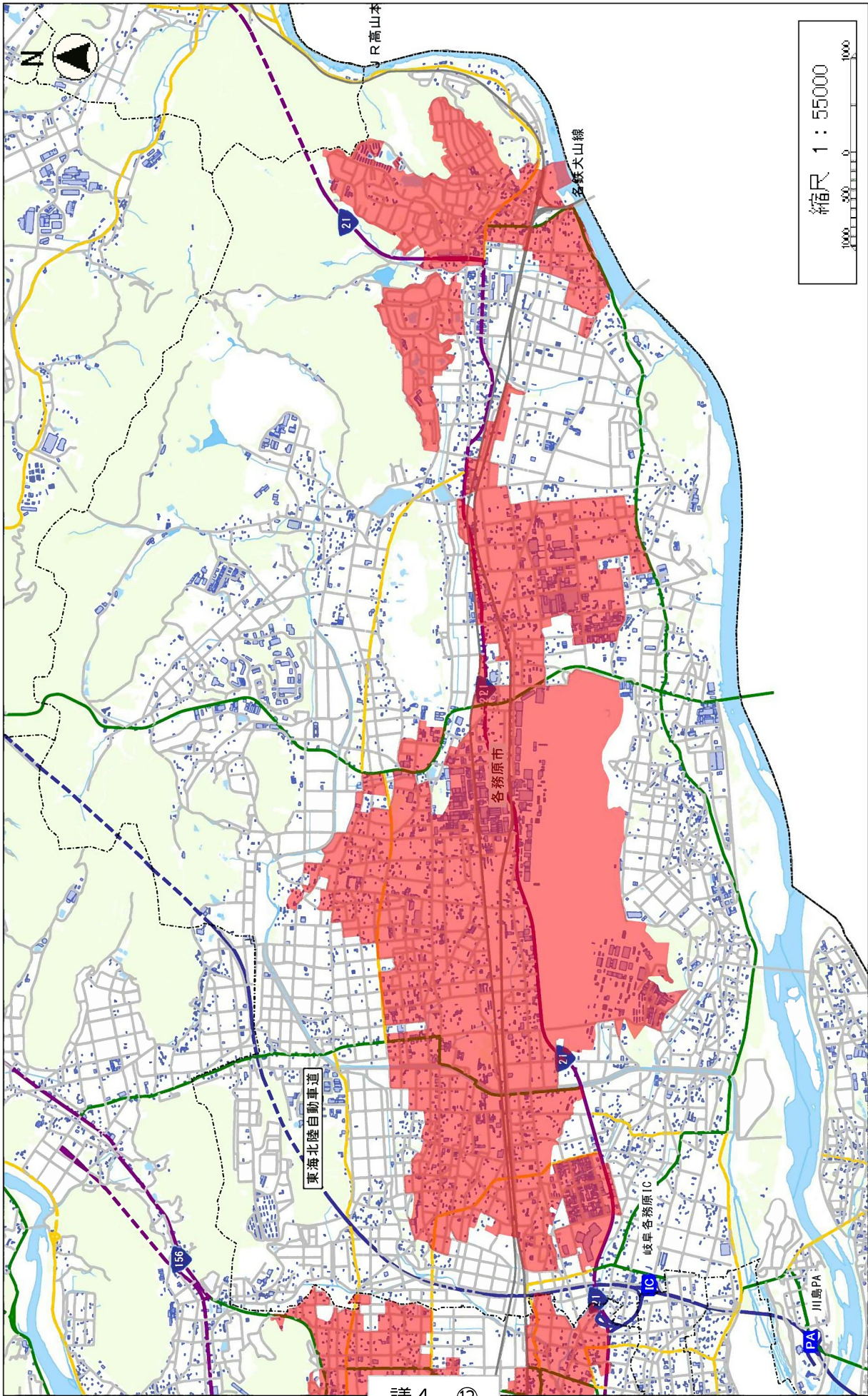
計画名	策定年月日	特例適用開始年度
各務原市地域公共交通網形成計画	平成27年8月31日	

(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）



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。

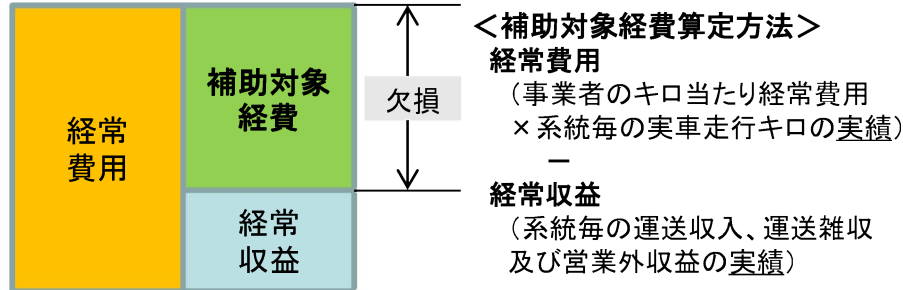
補助内容

○ 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

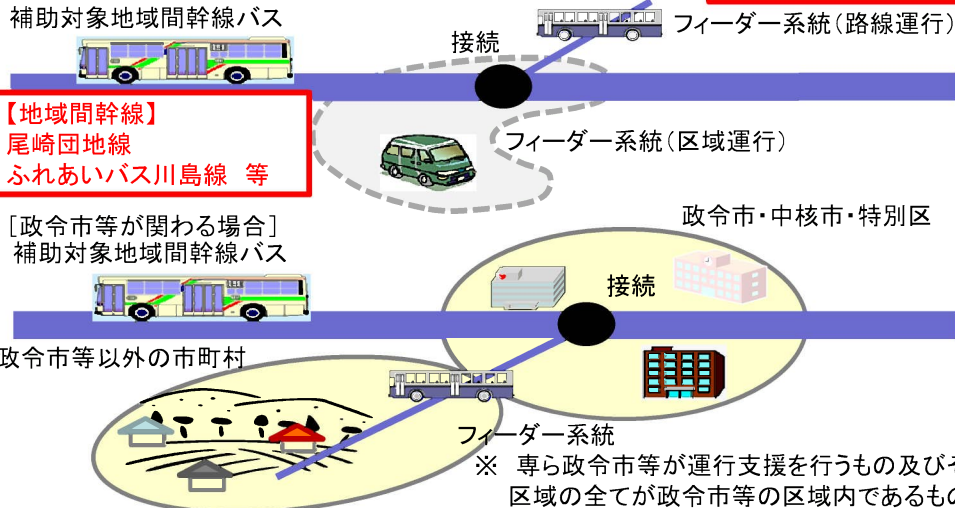
1/2

○ 主な補助要件

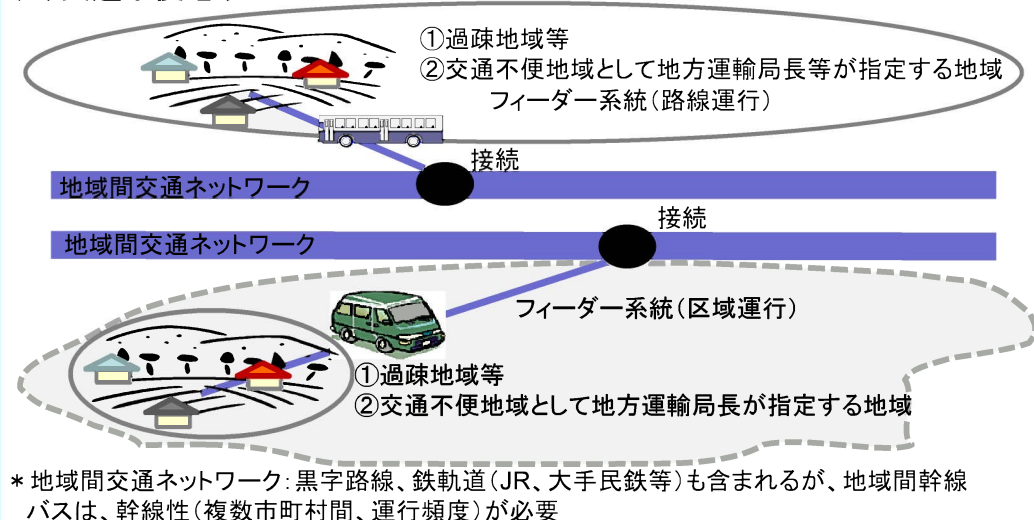
- ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること
（定時定路線型の場合に限る。）
- ・経常収益が経常費用に達していないこと

補助対象系統のイメージ

(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



※ 専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

* 地域間交通ネットワーク：黒字路線、鉄軌道（JR、大手民鉄等）も含まれるが、地域間幹線バスは、幹線性（複数市町村間、運行頻度）が必要