

令和 7 年度長南町地域公共交通計画 別紙（地域内フィーダー）

令和 6 年 6 月 2 1 日

（名称）長南町公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

長南町では、町民の移動手段を確保するとともに、町民の福祉向上を目的として平成 1 6 年度から車両 2 台により巡回バスの運行を行っていました。役場周辺を起点として町内全域を 4 路線に分け、現行の路線バスと極力競合しないようにルートを設定し運行を行っていました。

公共交通事情が悪化することにより、人口の流失がさらに進み、地域の衰退が加速する恐れがあることから、平成 2 3 年度から「長南町地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域内各バス停において地域間幹線系統の民間路線バスと接続でき、かつ公共交通空白地解消のため、平成 2 4 年 1 月からデマンド乗り合いタクシーの実証実験を行い、その後、巡回バスを 1 台に縮小し、同年 1 0 月にデマンド乗合タクシーを導入しました。

また、平成 2 9 年度から統合小学校の開校に伴うスクールバス導入により、児童が利用者の大半を占める巡回バスも見直しを迫られました。そこで全ての交通モードを含んだ長期的で持続可能なネットワークを目指すため「地域公共交通網形成計画」を平成 2 8 年度に策定しました。

そして令和 3 年度末に 5 年間の計画期間が終了となりましたが、今後進展が予想される少子高齢化、過疎化等の地域課題に対応するため、引き続き利便性の高い地域公共交通の実現を目指すことを目標とした、「長南町地域公共交通計画」を令和 4 年度に策定しました。また、検討をしていた巡回バスの運行について、令和 5 年 3 月末をもち運行を終了しました。

デマンド乗り合いタクシーは、公共交通空白地解消のためだけでなく、高齢者、障害者などの移動を支援する補完軸であり、通院、買い物、バス停留所（路線バス）への乗り継ぎの移動に対応し、他の交通モードの利便性も高めます。

公共交通確保維持改善事業を活用し、デマンド乗り合いタクシーを存続させていくことが必要であります。

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**

デマンド乗合タクシーの年間利用者数

年間 5, 0 0 0 人 × 2 事業者 合計 1 0, 0 0 0 人以上とする。

（※長南町地域公共交通計画 P92 参照）

デマンド乗合タクシーの年間乗合利用率

利用者数 / 利用回数 = 1. 2 % 以上

（※長南町地域公共交通計画 P92 参照）

(2) 事業の効果

デマンド乗合タクシーを維持することにより、公共交通空白地が解消され、自家用自動車等を利用できない高齢者などの移動手段が確保される。また地域間幹線系統の民間路線バスとの接続により公共交通ネットワークが連携することで、効率的な運行が実現でき、町民の外出促進による地域間交流の活性化や健康増進にも大きな効果が期待できる。

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

【実施主体】

長南町、交通事業者

(※長南町地域公共交通計画 P90 参照)

【事業】

公共交通の利便性向上の検討

デマンド乗合タクシー運行内容拡充の検討

(※長南町地域公共交通計画 P39～P43、P80 参照)

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

別添の表 1 のとおり。

① 運行地域

・長南町全域でドア・ツー・ドア方式

② 対象者

・長南町在住の満 65 歳以上の方

・長南町在住で障害者手帳（1 級から 3 級）の交付を受けている方かつ、自力で車の乗降ができる方

③ 運行曜日

・月曜日から金曜日（但し祝祭日並びに 12 月 29 日から 1 月 3 日は除く）

④ 運行時間帯

・ 7 時 30 分から 17 時

⑤ 車両台数

・ 2 台

⑥ 運行ダイヤ

・ 指定しない

⑦ 運賃形態

・ 1 人片道 500 円 ペア割 1 人片道 300 円

○ 運行予定事業者決定の経緯

① 当該事業者は、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得ている。

② 当該事業者は、町内に事業所を有しており、不測の事態にも迅速に対応できるノウハウを有し、住民サービスとして欠落することができない本事業を円滑に行えることが期待できる。

③ 当該事業者は、長年にわたり地域住民の身近な交通手段として親しまれ、町内地理等の知識に長け、信頼も厚く安全・安心な輸送が期待できる。

④ 地元事業者を活用することにより、地場産業の育成や雇用・地域経済の活性化にも大きな効果が期待できる。

<p>5. 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</p> <p>運行事業者への委託料については、運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた額を長南町が負担している。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p> <p>事業者より提出いただく実績資料を使用し毎月集計作業を行い、評価を実施する。</p>
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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>8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、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」と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>9. 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>10. 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>別添の表5のとおり</p>
<p>11. 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> <p>※該当なし</p>
<p>12. 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】</p> <p>(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>

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【 <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> 】
※該当なし
14. 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> 】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
（1）事業の目標
※該当なし
（2）事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【 <u>貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和6年6月21日、第1回長南町地域公共交通活性化協議会の開催 ・令和7年度長南町地域公共交通計画別紙について ・令和5年度長南町地域公共交通計画の評価について ・長南町地域公共交通計画の目標達成のための施策について
19. 利用者等の意見の反映状況
協議会には、関係交通事業者や道路管理者・所轄警察署、地域公共交通の利用者の代表として町区長会長・町社会福祉協議会長・利用登録者の参加をいただいております、協議会での議論を反映して作成した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 千葉県長生郡長南町長南 2 1 1 0

(所 属) 企画財政課

(氏 名) 佐久間俊介

(電 話) 0475-46-2113

(e-mail) kikaku@town.chonan.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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6年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 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・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	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
長南町	ゆたか自動車株式会社	(1) 長南町デマンド		町内全域		往 km 復 km	245	4,655		区域運行	②(1)	長南営業所バス停で地 域間幹線系統、茂原長 南線との接続	③
	有限会社 長南タクシー	(2) 長南町デマンド		町内全域		往 km 復 km	245	4,655		区域運行	②(1)	長南営業所バス停で地 域間幹線系統、茂原長 南線との接続	③
		(3)				往 km 復 km	日	回					
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 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」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。
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」「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	長南町
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	7,198
交通不便地域等	7,198

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
7,198	長南町全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

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
長南町地域公共交通網形成計画	平成29年3月	-
長南町地域公共交通計画	令和5年3月	-

(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)

令和７年度長南町地域公共交通計画 別紙（地域間幹線）

令和６年６月２１日

（名称）長南町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
別表のとおり
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
別表のとおり
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
別表のとおり
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に定める「表１」を添付
5. 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
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表２」を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
事業者報告書・決算報告書等の資料から計測する。
7. 別表１の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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】
該当なし
8. 別表１の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧
該当なし
9. 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
別表のとおり
10. 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】

該当なし
11. 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】
該当なし
12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【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
13. 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
14. 協議会の開催状況と主な議論
令和6年6月21日 計画別紙について協議。
15. 利用者等の意見の反映状況
ホームページ上で、地域公共交通確保維持事業に係る取組内容等に関する意見募集を実施。
16. 協議会の構成員
別紙名簿のとおり

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）千葉県長生郡長南町長南 2 1 1 0

（所 属）企画財政課

（氏 名）佐久間 俊介

（電 話）0475-46-2113

（e-mail）kikaku@town.chonan.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(地域間幹線系統)

7年度

都道府県 (市区町 村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事 業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
長南町	小湊鉄道株式会社	(1) 茂原長南線	1,491.5	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			1,491.5	

- (注)
1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
 2. 「特例措置」には、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
 3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 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(地域間幹線系統用)
 「令和8年度、令和9年度については、令和7年度事業から、土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

事業者名	小浜鉄道株式会社
------	----------

7年度

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の前々年度(基準期間 [※])の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km					経常収支率	%

R5年度

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ)	km					経常収支率	%

R4年度

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円	
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円	
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km					経常収支率	%

R3年度

(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ÷ハ=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ''÷ハ''=c
千葉	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり標準経常費用ホ	キロ当たり経常費用ニとホのいずれか少ない額ヘ	キロ当たり経常収益イ÷ハ=ト
千葉	294,円61銭	472,円71銭	294,円61銭	
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特例措置	運行系統			計画運行回数 () ①=カ×コ 内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×② =③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程 オ	系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率 オ÷チ=ク	補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程 ヌ	他路線との競合部分に係るキロ程		他路線との競合率 ル÷チ (チ-(リ+ヌ+ル))÷チ=ヲ	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率
			運行系統名	起点	主な経由地				終点	往Km			復Km	往Km		復Km	往Km		
第1号			茂原長南	茂原駅南口	長南	長南営業所	365日	2,795回(7.6)	2	15.2人	往10.2Km 復10.2Km	10.2Km	往Km 復Km		往Km 復Km	往Km 復Km	往Km 復Km	0.0%	100.000%
合計			系統								10.2Km	Km		Km	Km	Km	Km		

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率 (チ-(リ+ヌ))÷チ=ヲ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ (d+e+f)/3 = ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨ=タ	補助対象経費の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ	
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
						経常収益 ヤ''	実車走行 キロ マ''	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ''÷マ''=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=f					
第1号			100%	57,018.0 km	16,798,072円	123,円57銭	6,613,860円	56,967.km	116,円09銭	5,918,274円	57,018.km	103,円79銭	8,588,715円	56,936.4km	150,円84銭	7,045,714 円	9,752,358 円	7,559,132 円	7,559,132 円
合計				57,018.0 km	16,798,072円		6,613,860円	56,967.km		5,918,274円	57,018.km		8,588,715円	56,936.4km		7,045,714 円	9,752,358 円	7,559,132 円	7,559,132 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの ソ×ヲ=ツ	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの ソ×マ'=ツ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×ミなし運行回数÷①計画運行回数=ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
										都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的概要
										負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
第1号			7,559,132 円	7,559,132 円	298,867 円	2,983 千円	1,491.5 千円	9,752,358 円	8,260,858 円	1,491,500 円	18.05 %	2,193,226 円	26.5 %	円	%	4,576,132 円	55.3 %	
合計			7,559,132 円	7,559,132 円	2,983,867 円	2,983 千円	1,491 千円	9,752,358 円	8,260,858 円	1,491,000 円	18.04 %	2,193,226円	26.5 %	円	%	4,576,632 円	55.4 %	

(1) 記載要領

- 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5。ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいひ、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(テ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 17.「補助対象経費」の欄は、(ホ) (計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は(ソ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ホ)の金額又は(ツ)の金額に、(ヅ)の金額から左記の場合の(ホ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ヅ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

令和7年度長南町地域公共交通計画別紙（別表）

○事業に係る目的・必要性、目標、効果、取組

No.	事業者名	系統名	起点・終点 (主な経由地)	1. 目的・必要性	2. 定量的な 目標・効果	3. 目標を達成するために行う事業（生産性向上の取組を含む）		
						取組内容	実施時期	実施主体
	小湊鉄道株式会社	茂原長南線	茂原駅南口・ 長南営業所 (上茂原)	<ul style="list-style-type: none"> ・長生高校、茂原高校及び精華学園高校等への通学に必要な。 ・沿線住民の茂原駅までの交通手段として必要である。 	令和6年度と比較して収支率1%以上改善	広域幹線バス路線の利用実態調査（乗降調査）の結果を踏まえ、一部重複する関係系統等を含めた再編について関係者間で協議する。	令和6年10月以降実施	小湊鉄道株式会社、千葉県、茂原市、長南町
						ホームページ、広報等に路線バスの利用を促す記事を掲載する。	令和6年10月以降実施	茂原市、長南町
						路線バスの利用機会を提供するきっかけとして、子ども等を対象としたバスの乗り方・体験教室の実施し利用促進を図る。	令和6年10月以降実施	長南町、小湊鉄道株式会社
						町内を経由する路線バスを利用し通学する学生に対し、定期券購入費用の一部を補助する。	令和6年10月以降実施	長南町

長南町地域公共交通計画の目標達成のための施策について

本町の地域公共交通の利便性を高めるため、施策を検討します。

1. 施策内容

施策①－②(長南町地域公共交通計画81頁)

公共交通マイ時刻表作成サービスの実施

公共交通マイ時刻表サービスは、普段利用する区間や時間帯、目的地に行くまでの乗り換え案内など、利用者個人の目的や利用内容に合った時刻表を作成・提供するサービスとなる。希望者にはマイ時刻表を提供、もしくは町のホームページから作成できる等の導入の検討を行う。

【導入効果】

高齢者の公共交通の利便性向上

【懸念事項】

デジタル化での導入だと費用が掛かる。

【事務局案】

今後さらに高齢化が進む長南町において、高齢者の移動手段を最優先に考えた時、高齢者の移動目的は通院や買い物等、定期的に決まった場所への移動が大半となるが、電車等普段利用しない交通機関での移動が必要になった方への対応としてマイ時刻表の導入を検討する。

デジタル化での導入ではなく、お金をかけない形で導入し、問い合わせがあっても対応できるようにする。

2. 施策内容

施策③ー③(長南町地域公共交通計画85頁)

レンタサイクルの導入検討

近年の健康志向を受け増加するサイクリスト、サイクルツーリズム等を視野に入れ、レンタサイクルの導入を検討する。バスやタクシーでは巡ることができない町内散策、町内の近距離の移動等、移動手段の拡充策として導入を検討します。また、サイクルステーションとして町役場を活用する検討を行う。

・レンタサイクル

公共施設や道の駅などで自転車を借りて利用する交通手段(有人)

・シェアサイクル

町内に複数箇所サイクルポートを設置し、自転車を自由に貸出・返却できる交通手段(無人)24時間利用可能

・共通

導入目的の多くは「公共交通機関の補完」「環境負荷の軽減」であり、電車や自動車に代わるクリーンな公共交通手段の1つとして位置づけられている。

【導入効果】

・健康増進

・町外から公共交通を利用し、観光目的で訪れた方が町内の複数の観光スポットを巡ることができる。

【懸念事項】

生活圏が町外となることや高齢化が進む状況の中、町民が利用することは少ないように感じるが、観光目的で利用する人がどれだけいるのか
都心部とは異なり自転車での移動に関しては需要が少ない
スマホ決済が基本なため高齢者は使いづらい(シェアサイクル)

【事務局案】

本事業を導入する主な目的は公共交通機関の補完、健康増進、観光客の移動手段などが考えられるが、自家用車での移動が大半の本町において、公共交通の利用者の多くが高齢者であることから公共交通機関の補完としての導入は厳しい。

設置するのであれば、現在進めている直売所や複合施設等の関係と一緒に検討する方がよい。

3. 施策内容

施策6-②(長南町地域公共交通計画88頁)

【具体策】

バスの乗り方・体験教室、イベントの実施

利用者の減少が著しい本町にとって、より多くの利用機会を提供するきっかけとして、高齢者、子ども(小中学生)等、幅広い年齢層を対象としたバスの乗り方教室等の体験型イベントの実施を検討します。将来の公共交通の維持、存続を見据え、バスが身近な移動手段であることを知るきっかけとなることを目指す。

【導入効果】

- ・子供たちにバスの乗り方や魅力を伝えることで利用促進を図る
- ・バスは乗車ドア・降車ドア・支払い方法やタイミング等地域によって異なることが多いため、そのようなことについて説明することで今後バスを利用する際は役に立つ。

【懸念事項】

- ・路線バスにはさまざまな種類の車両があるが、小湊以外の車両をお願いすることができるのか

【事務局案】

- ・小中学生を対象に小湊の車両で、バスの乗り方や支払い方法についての説明会の開催を検討する。