

資料 1

【計画本体への追記について概要】

地域公共交通確保維持事業(案)について

備北バス株式会社が運行している地頭～岡山線は、乗降客が少なく赤字路線となっているため、国庫補助金及び市補助金によりその路線を維持しています。国庫補助金の交付を受けるには、その事業の実施状況の確認や当該年度の目標等について、総社市地域公共交通会議において承認された「総社市総合交通戦略(地域公共交通計画)」を策定し、また当該年度を経過後にその自己評価を実施して、地方運輸局へ提出する必要があります。

しかしながら既存の総社市総合交通戦略(地域公共交通計画)には補助を受けるための要件が盛り込まれていないため、次ページ【計画本体への追記事項(案①～④)】について追記を考えております。

3月に委員の皆様からいただいたご意見を反映いたしました。ご確認のほどお願いします。

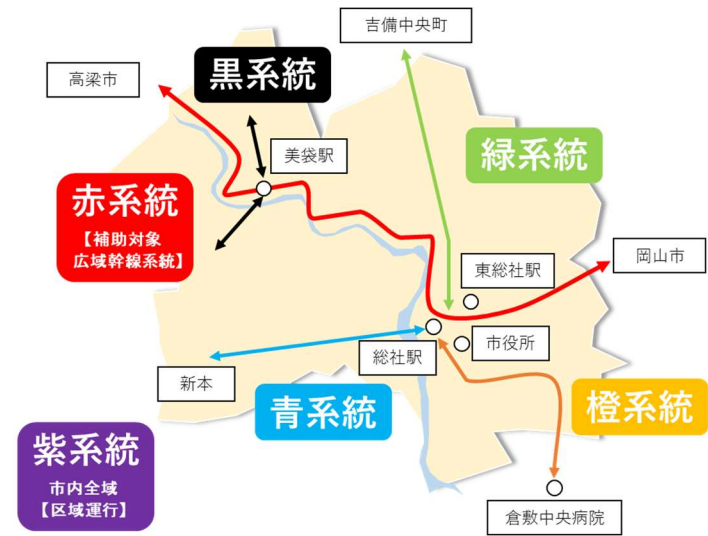


＜参考＞

「地域公共交通確保維持事業」とは、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の赤字路線等により路線存続の危機に瀕している路線を維持又は改善する目的で支援する事業です。当市においては、備北バス(株)の運行する地頭～岡山線のバス路線がこれに該当します。

【計画本体への追記事項(案)】

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地域の公共交通における位置付け・役割



位置づけ	系統	役割	交通手段	維持・確保の方向性
★広域幹線	乗合バス 赤系統	岡山市や高梁市を結ぶ幹線交通であり、通勤・通学や高齢者の通院や買い物等、多様な目的での移動を担う。	備北バス (地頭～岡山線)	岡山市及び高梁市への通勤・通学や高齢者の通院や買い物等、多様な目的での移動を担うことから、市と周辺自治体及び事業者が協力して、維持に取り組む。
	乗合バス 緑系統	吉備中央町と本市を結ぶ唯一の公共交通機関であり、通勤・通学や高齢者の通院や買い物等、多様な目的での移動を担う	中鉄バス (総社南高北・総社駅～妙仙寺・宮前線)	吉備中央町と本市を結ぶ唯一の公共交通機関であり、通勤・通学や高齢者の通院や買い物等、多様な目的での移動を担うことから、市と周辺自治体及び事業者が協力して、維持に取り組む。
地域内幹線・支線	乗合バス 青系統 ※黒系統 橙系統	市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	中鉄バス (総社～新本線) 美袋交通 (美袋～槁線, 美袋～木戸線) 日の丸タクシー (倉敷中央病院往復便)	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
	乗合タクシー (区域運行) 紫系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	委託事業者	交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保。

※黒系統はR3. 3. 31廃線

本計画における理念を踏まえ、隣接する岡山市、高梁市との間を結ぶ定時定路線の移動サービスを広域幹線（赤系統）として位置付ける。

当該路線は市内の主要な駅を通過すること、また新生活交通の運行エリアである、「昭和」「池田」「共通」「東部」を経由することから、市外への移動者が雪舟くんからの乗り換えにも活用できる。そのため、市内外への重要な移動手段という役割を担う。

② 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

赤系統は岡山市及び高梁市への通勤・通学や高齢者の通院や買い物等、多様な目的での移動を担うことから、市内外への移動手段として重要な役割を担っている。一方、自治体や事業者だけの運営努力だけでは路線の維持が難しく、市と周辺自治体及び事業者が協力して、維持に取り組む必要がある。

③ 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

系統	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
赤系統	地頭	古町	岡山	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者	幹線補助
緑系統	総社南高 北	妙仙寺	宮前	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者	なし
青系統	総社駅	あおい ハイツ東	新本	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者	単市補助
※黒系統	美袋駅		木戸	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者	なし
※黒系統	美袋駅		槁公会堂	4条乗合	路線定期 運行	交通事業者	なし
橙系統	総社駅	総社市 役所等	倉敷中央 病院	4条乗合	路線不定 期運行	総社市（運 行は交通事 業者に委 託）	なし
乗合タクシ ー（区域運 行） 紫系統	市内全域			4条乗合	区域運行	総社市（運 行は交通事 業者に委 託）	なし

※黒系統はR3. 3. 31廃線

④ 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

(1) 事業の目標及び評価手法等

目標	数値指標	データ取得方法	現況値（R4年度）	目標値（R7年度）
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの1日平均利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	93人/日	100人/日
地域全体でささえる持続可能な公共交通	市内路線バスに係る市の財政負担額	普通会計決算により毎年整理	576万円/年	現状維持
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲2,806万円/年	現状維持

(2) 事業の効果

当該路線を維持することで、JRや自家用車以外の岡山市並びに高梁市への通勤・通学、買い物等の交通手段が確保されることから、活動機会が増加し、生活の質の向上を図ることができる。

令和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 総社市公共交通会議
住 所 総社市中央 1 丁目 1 番 1 号
代 表 者 氏 名 会長

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る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、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

添 付 資 料

色づけをしている項目については、
色づけ箇所が当協議会の該当部分

令和6年6月28日

(名称) 総社市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

人口減少やマイカー利用の増大により公共交通利用者は減少しているものの、運転免許を持たない高齢者や通学生など、いわゆる交通弱者の方々にとって公共交通は必要である。

本事業により、生活交通の確保・維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村又は県庁所在地を結ぶ基幹的なバス系統の運行を支援することで、通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段の確保・維持を図る。

事業者は、関係市町村と連携し、これらの系統を維持するために利用促進、利便性向上及び経費削減等への取組を行っているが、なお、欠損を生じる見込みであるため、地域公共交通確保維持事業による支援を行う必要がある。

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**

事業者と関係市町村との連携による利用促進や利便性向上への取組、経費削減への取組を行うことにより、

- ① 計画期間中、運行を継続し、利用者の利便性を確保すること
- ② 輸送人員について、原則として令和5年度実績値に沿線人口の増減率を乗じた値を上回る値とすること
- ③ 経常収支差額（経常費用－経常収益）について、令和5年度実績値から1%以上改善することとし、令和7年度の国庫補助額（＝県補助額）を維持することを目標とする。（別紙1のとおり。）

(2) 事業の効果

地域間幹線系統を維持することにより、運転免許を持たない方々の通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段が確保される。

また、定量的な目標を導入することにより、持続可能な公共交通となるよう事業者と関係自治体が連携し、利用促進や利便性向上、経費の削減に取り組むことが期待できる。

3. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

株式会社井笠バスカンパニー
下津井電鉄株式会社
中鉄バス株式会社
中鉄北部バス株式会社
備北バス株式会社
両備ホールディングス株式会社
琴参バス株式会社

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

- ・ 山陽本線や井原線などの鉄道との乗り継ぎを確保する運行ダイヤの見直しを行い、利用しやすいダイヤを目指す。(株式会社井笠バスカンパニー)
- ・ 沿線上の病院、学校、公共施設のホームページでの紹介、ホームページ改修により、Google マップに主要施設と最寄りバス停の位置や所要時間を表示し、外出機会を促進する。(下津井電鉄株式会社)
- ・ バスロケーションシステムを活用し、利便性の向上を図る。(中鉄バス株式会社)
- ・ 「森の芸術祭 晴れの国・岡山」の開催にあわせ、関係自治体と連携して利用促進を図る。(中鉄北部バス株式会社)
- ・ 利用者アンケートによる、ニーズに合ったきめ細かなダイヤ改正を実施する。(備北バス株式会社)
- ・ 時刻表にバスロケーションシステムのQRコードを添付し、利用促進と利便性向上を図る。(両備ホールディングス株式会社)
- ・ バス昇降口にセンサーを設置し、乗降者数データをバスロケーションシステムと連携させることで、混雑状況をリアルタイムで提供する。(両備ホールディングス株式会社)
- ・ 島々の魅力をPRするための企画及び1日乗車券作成への取組の検討を実施する。(琴参バス株式会社)
- ・ ハレカハーフにより利用促進を図る。(岡山市関係の各社)

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

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総額、負担者及びその負担額

表2のとおり

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

輸送人員や経常収支差額について、数値指標により評価

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】

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

【地域間幹線系統のみ】

別紙2のとおり。

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】

—

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】

障害のある人や高齢者等がバスを安全かつ円滑に利用できるよう、老朽化した車両の更新に当たっては、公共交通移動等円滑化基準に適合するノンステップバス等の導入を促進し、バリアフリー化及びノーマライゼーションを図る。

車両購入を行う事業者の路線バス事業は、運行欠損が生じており、事業者単独で車両購入を進めることは困難であるため、車両減価償却費等国庫補助金の活用が必要である。

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】

(1) 事業の目標

岡山県内におけるノンステップバス・ワンステップバス等の車両比率（令和5年3月末現在60.8%）を向上させる。

(2) 事業の効果

バリアフリー化車両により、障害のある人や高齢者等がバスを安全かつ円滑に利用できるようになり、外出機会が増大し、ノーマライゼーションに寄与する。

また、地域間幹線系統が維持され、運転免許を持たない方々の通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段の確保に寄与する。

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

【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】

表6、表7を添付。

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）

【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】

—

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【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】

—

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【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】

(1) 事業の目標

—

(2) 事業の効果

—

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 **【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】**

—

18. 協議会の開催状況と主な議論

・ 令和6年6月26日 地域公共交通計画認定申請書（案）について協議

19. 利用者等の意見の反映状況

計画案について総社市地域公共交通会議で意見聴取を行ったところ、意見はなく承認された。

計画に基づき運行することにより、利用者の利便を確保するとともに、生産性向上の取組結果を検証し、今後の改善につなげることにより、交通弱者の方々の移動手段として必要なバスシステムの確保・維持を図っていくこととする。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 総社市中央一丁目1番1号

(所 属) 総社市市民生活部交通政策課

(氏 名) 岡村 大祐

(電 話) 0866-92-8249

(e-mail) kotsu@city.soja.okayama.jp

令和7年度 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(別紙1)

No.	運行予定者	運行系統名	沿線市町村	路線維持の目的	輸送人員(人)			経常収支差額(経常費用－経常収益)					国庫補助額 (千円)
					令和5年度実績	人口増減率	令和7年度目標 (上回るべき値)	令和5年度実績		令和7年度目標			
								収支差額A (千円)	経常収支率	収支改善額B (千円)	改善後収支差額A－B＝C (千円)	収支改善率B／A (%)	
1	株式会社井笠バスカンパニー	矢掛	笠岡市矢掛町	矢掛町及び笠岡市北川・山口・吉田住民の笠岡市内、笠岡駅及び矢掛町内への通勤、通学等交通手段	53,524	－3.25%	51,782	37,975	27.81%	380	37,595	1.00%	3,181.5
2		井原・福山	井原市福山市	井原市内住民の福山市内、福山駅への通勤・通学等及び福山市住民の通勤・通学等交通手段	45,746	－2.91%	44,417	27,291	31.92%	273	27,018	1.00%	922.5
3		井原	井原市笠岡市	井原市内住民の笠岡市内・笠岡駅への通勤・通学等及び笠岡市内住民の井原市内への通勤・通学等の交通手段	175,238	－3.26%	169,531	30,153	57.63%	302	29,851	1.00%	9,601.5
4		篠坂・福山	笠岡市福山市	福山市への通勤・通学・通院	37,050	－3.54%	35,737	6,867	53.08%	69	6,798	1.00%	15.5
(4系統)小計					311,558		301,467	102,286	42.69%	1,024	101,262	1.00%	13,721
5	下津井電鉄株式会社	A～2岡山線	岡山市倉敷市	JR駅より離れている地区住民の岡山市中心部・倉敷市児島地区への通勤・通学・買い物等	120,706	0.09%	120,814	4,545	85.08%	46	4,499	1.01%	4,013.0
6		D-19茶屋町線	岡山市倉敷市	岡山市南区興除、倉敷市茶屋町地区住民の倉敷市中心部への通院・通勤・通学・買い物等	105,980	－0.18%	105,790	5,084	81.92%	51	5,033	1.00%	3,301.5
(2系統)小計					226,686		226,604	9,629	83.57%	97	9,532	1.01%	7,314
7	中鉄バス株式会社	(佐)リハビリ	岡山市吉備中央町	吉備中央町住民の岡山市内高校、病院への通学、通院、買い物等	109,255	－3.56%	105,363	22,125	61.85%	221	21,904	1.00%	12,850.5
(1系統)小計					109,255		105,363	22,125	61.85%	221	21,904	1.00%	12,850
8	中鉄北部バス株式会社	(イ)行方	津山市奈義町	津山市、奈義町住民の津山市内高校や病院への通学・通院及び買い物等	60,653	－1.51%	59,737	31,691	36.38%	317	31,374	1.00%	4,028.0
9		(高)勝山	岡山市高梁市真庭市吉備中央町	真庭市住民の真庭市内高校への通学及び沿線住民の岡山市内病院への通院、買い物等	31,875	－3.31%	30,819	26,439	58.37%	264	26,175	1.00%	13,710.5
(2系統)小計					92,528		90,556	58,130	48.70%	581	57,549	1.00%	17,738
10	備北バス株式会社	皆部	高梁市真庭市	真庭市北房地域から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	13,631	－3.27%	13,184	18,154	32.06%	182	17,972	1.00%	1,122.5
11		吉川	高梁市吉備中央町	吉備中央町から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	34,942	－3.70%	33,650	17,679	46.70%	177	17,502	1.00%	3,069.5
12		岡山	高梁市総社市岡山市	高梁市内から総社・岡山、総社市内から岡山への通院、買い物等の生活路線	21,290	－0.33%	21,218	25,458	39.92%	255	25,203	1.00%	5,738.0
13		地頭	高梁市	旧川上町から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	68,489	－3.74%	65,924	21,409	47.45%	214	21,195	1.00%	3,377.5
(4系統)小計					138,352		133,976	82,700	42.17%	828	81,872	1.00%	13,307
14	両備ホールディングス株式会社	76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓	岡山市瀬戸内市	瀬戸内市牛窓地区、岡山市神崎地区から岡山市西大寺地区及び中心部への通勤、通学、通院等の必要なアクセス	55,219	－1.00%	54,665	34,358	49.23%	344	34,014	1.00%	7,395.5
15		217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、玉野市民病院入口	岡山市玉野市	玉野市山田・上山坂・鉢立地区・岡山市小串・甲浦地区から岡山市岡南地区・岡山市中心部への通学、通勤、通院等のアクセス		－2.77%	令和6年度から路線見直し(延伸)						21,839.5
16		119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	岡山市玉野市	玉野市渋川、日比、和田、玉、玉原、荘内等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	112,403	－2.77%	109,290	10,812	82.19%	108	10,704	1.00%	3,403.5
17		152岡山駅～当新田～深山公園道の駅・深山公園入口	岡山市玉野市	玉野市樋ヶ原地区等各地から岡山市芳泉地区及び中心部への通院、買い物利用、通勤、通学等のアクセス	79,497	－2.77%	77,295	21,938	53.73%	219	21,719	1.00%	3,493.5
18		154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前	岡山市玉野市	玉野市宇野、田井、樋ヶ原地区等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	108,189	－2.77%	105,192	22,306	65.17%	223	22,083	1.00%	8,906.5
19		367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	岡山市玉野市	玉野市玉、玉原、荘内等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	82,084	－2.77%	79,810	14,395	69.75%	144	14,251	1.00%	5,866.0
(6系統)小計					437,392		426,252	103,809	63.88%	1,038	102,771	1.00%	50,904
20	琴参バス株式会社	瀬戸大橋線(坂出駅前～与島PA～JR児島駅)	倉敷市坂出市	榎石島、岩黒島等島民の倉敷市児島地区への通勤・通学・通院・買い物等	15,178	－0.21%	12,441	28,945	14.69%	289	28,656	1.00%	296.5
(1系統)小計					15,178		12,441	28,945	14.69%	289	28,656	1.00%	296
合計(20系統)					1,330,949		1,318,147	407,624	53.29%	4,078	403,546	1.00%	116,130

※1 人口増減率は、平成27年国勢調査から令和2年国勢調査の増減率に2/5を乗じた数値である。

※2 人口増減率には県外市町村分を含めない。

※3 岡山市及び倉敷市を含む系統の人口増減率には岡山市分及び倉敷市分を含めない。(岡山市及び倉敷市のみが沿線市町村である系統を除く。)

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組を行う場合にあって、当該取組内容、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

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
株式会社井笠バスカンパニー	矢掛	＜利用促進＞ 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 380千円 (1.00%)	R7.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在(笠岡市、矢掛町)
	井原・福山	＜利用促進＞ 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 273千円 (1.00%)	R7.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在(井原市)
	井原	＜利用促進＞ 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 302千円 (1.00%)	R7.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在(笠岡市、井原市)
	篠坂・福山	＜利用促進＞ 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 69千円 (1.00%)	R7.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在(笠岡市)
下津井電鉄株式会社	A-2岡山線	＜利用促進＞ ホームページを改修し、路線上の主要施設をGoogleマップにまとめ、外出機会を促進、併せてダイヤの改定	事業者	増収 46千円 (1.01%)	R6.7以降	
	D-19茶屋町線	＜利用促進＞ ・ホームページを改修し、路線上の主要施設をGoogleマップにまとめ、外出機会を促進	事業者	増収 51千円 (1.00%)	R6.7以降	岡山市興除地区及び倉敷市茶屋町地区から倉敷駅及び中心部への通学、通勤、通院に利用されており、地域住民の日常生活に必要不可欠な交通手段(岡山市、倉敷市)
中鉄バス株式会社	(佐)リハビリ	＜利用促進＞ 関係自治体と連携し、沿線施設へのチラシ等の配布、広報誌の活用等による利用促進	吉備中央町事業者	増収 221千円 (1.00%)	R7.4	
中鉄北部バス株式会社	(イ)行方	＜利用促進＞ 「森の芸術祭 晴れの国・岡山」の開催にあわせ、関係自治体と連携して利用促進	事業者	増収 317千円 (1.00%)	R6.9	奈義町・津山市間の学生や高齢者等の交通手段として不可欠であり、代替輸送手段への見直し困難(津山市、奈義町)
	(高)勝山	＜利用促進＞ 「森の芸術祭 晴れの国・岡山」の開催にあわせ、関係自治体と連携して利用促進	事業者 真庭市	増収 264千円 (1.00%)	R6.9	真庭市内から岡山間を結ぶ唯一の直通路線であり、真庭市から岡山市への通学・通勤の手段として必要不可欠(岡山市、真庭市)

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な 効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
備北バス株式会社	皆部	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 真庭市 事業者	増収 182千円 (1.00%)	R6.10～R7.9	・高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市) ・高梁市方面への貴重な公共交通であり、通学など日常的な需要が一定程度存在 (真庭市)
	吉川	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 吉備中央町 事業者	増収 177千円 (1.00%)	R6.10～R7.9	・高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市) ・高梁市内の高校へ通学する学生に必要な不可欠な路線 (吉備中央町)
	岡山	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	岡山市 総社市 高梁市 事業者	増収 255千円 (1.00%)	R6.10～R7.9	高梁市、総社市から岡山市へ通院・買い物等のために利用する路線として必要不可欠 (岡山市、総社市、高梁市)
	地頭	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 事業者	増収 214千円 (1.00%)	R6.10～R7.9	高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市)
両備ホールディングス株式会社	76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	＜利用促進＞ JR西日本が発行するデジタルフリーパスに参画	事業者	増収 344千円 (1.00%)	R6.10以降	瀬戸内市牛窓地区、鹿忍地区、岡山市神崎地区から岡山市西大寺地区及び中心部への通学、通勤、通院に利用され、日常生活に不可欠な交通手段 (岡山市、瀬戸内市)
	217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前・玉野市民病院入口(小串銚立上山坂線)	＜利用促進＞ バス車内、沿線施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線学校、公共施設でのバスの乗り方教室の実施	事業者	令和6年度から路線見直し(延伸)	R6.10以降	・玉野市銚立地区、岡山市小串、甲浦地区から岡山市岡南地区及び中心部への通学、通勤、通院に利用され、日常生活に不可欠な交通手段 (岡山市、玉野市)
	119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目(荘内渋川線)	＜利用促進＞ 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 108千円 (1.00%)	R6.10以降	
	152岡山駅～当新田～深山公園道の駅・深山公園入口(深山公園線)	＜利用促進＞ 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 219千円 (1.00%)	R6.10以降	玉野市槌ヶ原地区等各地から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通院、買い物、通勤、通学等に利用され、日常生活に不可欠な移動手段 (岡山市、玉野市)

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な 効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
両備ホールディングス株式会社	154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前(玉野市役所線)	＜利用促進＞ 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 223千円 (1.00%)	R6.10以降	
	367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前(荘内宇野駅線)	＜利用促進＞ 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 144千円 (1.00%)	R6.10以降	
琴参バス株式会社	瀬戸大橋線(坂出駅前～与島PA～JR児島駅)	＜利用促進＞ 運行回数を見直し、新規利用者の需要を掘り起こす	事業者	増収 289千円 (1.00%)	R6.10～	児島地区～坂出地区間の島々を結ぶ唯一の公共交通機関(倉敷市)

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)

令和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
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,181.5	
		(2) 井原・福山	922.5	
		(3) 井原	9,601.5	
		(4) 篠坂・福山	15.5	
	小 計	(4系統)	13,721	
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,013.0	
		(2) D-19茶屋町線	3,301.5	
	小 計	(2系統)	7,314	
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	12,850.5	
	小 計	(1系統)	12,850	
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,028.0	
		(2) (高)勝山	13,710.5	
	小 計	(2系統)	17,738	
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,122.5	
		(2) 吉川	3,069.5	
		(3) 岡山	5,738.0	
		(4) 地頭	3,377.5	
	小 計	(4系統)	13,307	
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	7,395.5	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、玉野市民病院入口	21,839.5	
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	3,403.5	
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園道の駅・深山公園入口	3,493.5	
		(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前	8,906.5	
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	5,866.0	
	小 計	(6系統)	50,904	
	琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	296.5	
	小 計	(1系統)	296	
合 計 (20系統)			116,130	

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)

令和8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
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,172.0	
		(2) 井原・福山	920.5	
		(3) 井原	9,579.0	
		(4) 篠坂・福山	15.5	
	小 計	(4系統)	13,687	
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,013.0	
		(2) D-19茶屋町線	3,301.5	
	小 計	(2系統)	7,314	
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	12,835.5	
	小 計	(1系統)	12,835	
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,027.0	
		(2) (高)勝山	13,710.5	
	小 計	(2系統)	17,737	
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,122.5	
		(2) 吉川	3,131.0	
		(3) 岡山	5,742.5	
		(4) 地頭	3,371.5	
	小 計	(4系統)	13,367	
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	7,377.5	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、玉野市民病院入口	21,808.5	
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	3,399.5	
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園道の駅・深山公園入口	3,489.0	
		(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前	8,896.5	
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	5,880.0	
	小 計	(6系統)	50,851	
	琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	296.0	
	小 計	(1系統)	296	
合 計 (20系統)			116,087	

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)

令和9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
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,181.5	
		(2) 井原・福山	922.5	
		(3) 井原	9,601.5	
		(4) 篠坂・福山	15.5	
		小 計	(4系統)	13,721
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,013.0	
		(2) D-19茶屋町線	3,301.5	
		小 計	(2系統)	7,314
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	12,858.5	
	小 計	(1系統)	12,858	
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,028.5	
		(2) (高)勝山	13,710.5	
		小 計	(2系統)	17,739
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,123.0	
		(2) 吉川	3,076.5	
		(3) 岡山	5,728.5	
		(4) 地頭	3,388.5	
		小 計	(4系統)	13,316
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	7,327.0	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、玉野市民病院入口	21,854.5	
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	3,405.5	
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園道の駅・深山公園入口	3,495.5	
		(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前	8,911.0	
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	5,859.0	
		小 計	(6系統)	50,852
	琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	296.5	
	小 計	(1系統)	296	
合 計			(20系統)	116,096

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)

事業者名	備北バス株式会社	令和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						R5
	営業収益	121,324 千円	営業外収益	30,314 千円	経常収益(イ)	151,638 千円	
	営業費用	472,650 千円	営業外費用	5,799 千円	経常費用(ロ)	478,449 千円	
	営業損益	△ 351,326 千円	営業外損益	24,515 千円	経常損益	△ 326,811 千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,659,891.6 km					経常収支率	31.69%
基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						R4
	営業収益	121,184 千円	営業外収益	33,928 千円	経常収益(イ)	155,112 千円	
	営業費用	472,891 千円	営業外費用	5,547 千円	経常費用(ロ)	478,438 千円	
	営業損益	△ 351,707 千円	営業外損益	28,381 千円	経常損益	△ 323,326 千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	1,670,790.2 km					経常収支率	32.42%
基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業						R3
	営業収益	167,676 千円	営業外収益	27,644 千円	経常収益(イ)	195,320 千円	
	営業費用	471,102 千円	営業外費用	6,562 千円	経常費用(ロ)	477,664 千円	
	営業損益	△ 303,426 千円	営業外損益	21,082 千円	経常損益	△ 282,344 千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,694,024.1 km					経常収支率	40.89%

(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
山 陽	281円.97銭	286円.35銭	268円.24銭
	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
山 陽	286円.52銭	409円.53銭	285円.52銭	91円.35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	運行系統名	運行系統		計画運行回数 ()	計画平均乗車密度	計画輸送量	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	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	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	他路線との統合部分に係るキロ程	他路線との統合率	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統合部分以外のキロ程の比率 (「(チー-リ)+ヌ+ル」)÷チニマ
				起点	主な経由地	終点	①=カッコ内	②	①×②=③	チ	オ	オ÷チ=ク	リ	ヌ	ル	ル÷チ
山陽	1		告 部	高梁駅	堀 部	吉 部	365日	1,938.0 (5.3) 回	1.5	7.9人	往 23.9km (平均) 復 23.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	% 100.00
	2		吉 川	高梁駅	リハビリティセンター	吉 川	365日	1,753.5 (4.8) 回	2.8	13.4人	往 32.7km (平均) 復 32.7km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	% 100.00
	3		同 山 地 町	古 町	山 陽	362日	1,208.0 (3.3) 回	3.7	12.2人	往 61.0km (平均) 復 61.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	% 100.00
	4		地 壇 地 町	古 町	高梁駅	365日	3,928.5 (10.7) 回	2.3	24.6人	往 17.9km (平均) 復 17.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	% 100.00
合計		系統								往 135.5km 復 135.5km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	

補助ブロック名	申請番号	特例措置 (「チー(リ+ヌ)」÷チニマ)	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用の 見込額	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	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちいずれか 少ないほうの額			
					ワ	ハ×フ以下の額:ホ	(d+a+f)÷3=ノ	基準期間の前々年度(R3)			基準期間の前年度(R4)							基準期間(R5)		
								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
山陽	1		100.00%	92,636.4km	26,449,544円	120円.94銭	13,641,947円	92,469.1km	147円.52銭	11,365,314円	92,469.1km	122円.90銭	8,567,787円	92,708.1km	92円.41銭	11,203,447円	15,246,097円	11,902,294円	11,902,294円	
	2		100.00%	114,678.9km	32,743,119円	149円.80銭	18,422,165円	114,842.4km	160円.41銭	17,733,401円	114,842.4km	154円.41銭	15,489,303円	115,071.3km	134円.60銭	17,178,900円	15,564,219円	14,734,403円	14,734,403円	
	3		100.00%	147,376.0km	42,078,795円	119円.81銭	16,396,910円	146,905.3km	111円.92銭	19,405,850円	146,505.3km	132円.45銭	16,916,644円	147,010.0km	115円.07銭	17,657,119円	24,421,676円	18,935,457円	18,935,457円	
	4		100.00%	140,640.3km	40,155,618円	142円.96銭	19,846,651円	141,105.7km	140円.65銭	21,374,890円	141,105.7km	151円.48銭	19,330,339円	141,338.4km	136円.76銭	20,105,938円	20,049,680円	18,070,028円	18,070,028円	
合計				495,331.6km	141,427,076円		68,307,673円	494,922.5km		69,879,463円	494,922.5km		60,304,073円	496,127.8km		66,145,404円	75,261,672円	63,642,182円	63,642,182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 外乗入部分及び他道 線との競合部分以外 に係るもの	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	計画平均 乗車密度 がな入乗 路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を 控除した額	損失額から国庫補 助額を控除した額	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」 の具体的な概要		
										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			
			ソ×マ=ツ	ソ×マ'=ツ'	ツ×ミなし運行回数 ÷③計画運行回数 =ネ	ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×ワ-ヨ=ム	ム-ラ=ウ											
山陽	1		11,902,294円	11,902,294円	2,245,715円	2,245 千円	1,122.5 千円	15,246,097円	14,123,597円	1,122.5千円	7.36%				現時点では未定であります。					
	2		14,734,403円	14,734,403円	6,139,334円	6,139 千円	3,069.5 千円	15,564,219円	12,494,719円	3,069.5千円	19.72%				現時点では未定であります。					
	3		18,935,457円	18,935,457円	11,476,034円	11,476 千円	5,738.0 千円	24,421,676円	18,683,676円	5,738.0千円	23.49%				現時点では未定であります。					
	4		18,070,028円	18,070,028円	6,755,150円	6,755 千円	3,377.5 千円	20,049,680円	16,672,180円	3,377.5千円	16.84%				現時点では未定であります。					
合計			63,642,182円	63,642,182円	26,616,233円	26,615 千円	13,307.0 千円	75,261,672円	61,974,172円	13,307千円	17.67%									

本計画で位置付けられている一部系統について（補足資料）

以下の系統については、地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有するとして、その確保・維持・改善に取り組んできたところであるが、新型コロナウイルス感染症拡大に起因する利用者減等により地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第6条に規定する1日当たり計画輸送量（15人）の基準を満たしていない。

本件に関し、令和7年度地域間幹線系統補助の地域公共交通計画認定申請においては、補助要件の緩和にある、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う運送収入の減収分を補填する目的により交付された地方公共団体等の補助金に該当するものではなく、計画輸送量の基準を満たすことができない。

しかしながら、以下の系統については、これまで通勤、通学、通院、買い物などの生活交通に必要な系統であるとして、地域公共交通計画に位置付けられてきており、今後もその位置づけが変わることはないと考えていることから、本計画においても位置付けることとした。

なお、引き続き利用者増につながる需要喚起策や生産性の向上の取組により収支率の改善にも努めていくこととする。

【対象系統】

会社名	申請番号・ 系統名	計画運行 日数	計画運行 回数	計画乗車 密度	計画 輸送量	国庫 補助額
備北バス 株式会社	1 皆部	365 日	1,938.0 回 (5.3 回)	1.5 人	7.9 人	1,122.5 千円
備北バス 株式会社	2 吉川	365 日	1,753.5 回 (4.8 回)	2.8 人	13.4 人	3,069.5 千円
備北バス 株式会社	3 岡山	362 日	1,208.0 回 (3.3 回)	3.7 人	12.2 人	5,738.0 千円
琴参バス 株式会社	1 瀬戸大橋	365 日	1,704.0 回 (4.6 回)	1.4 人	6.4 人	296.5 千円

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)

事業者名	備北バス株式会社
------	----------

令和8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						R5
	営業収益	121,324 千円	営業外収益	30,314 千円	経常収益(イ)	151,638 千円	
	営業費用	472,650 千円	営業外費用	5,799 千円	経常費用(ロ)	478,449 千円	
	営業損益	△ 351,326 千円	営業外損益	24,515 千円	経常損益	△ 326,811 千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,659,891.6 km					経常収支率	31.69%
基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						R4
	営業収益	121,184 千円	営業外収益	33,928 千円	経常収益(イ)	155,112 千円	
	営業費用	472,891 千円	営業外費用	5,547 千円	経常費用(ロ)	478,438 千円	
	営業損益	△ 351,707 千円	営業外損益	28,381 千円	経常損益	△ 323,326 千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	1,670,790.2 km					経常収支率	32.42%
基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業						R3
	営業収益	167,676 千円	営業外収益	27,644 千円	経常収益(イ)	195,320 千円	
	営業費用	471,102 千円	営業外費用	6,562 千円	経常費用(ロ)	477,664 千円	
	営業損益	△ 303,426 千円	営業外損益	21,082 千円	経常損益	△ 282,344 千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,694,024.1 km					経常収支率	40.89%

(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
山 陽	281円.97銭	286円.35銭	268円.24銭
	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
山 陽	286円.52銭	409円.53銭	285円.52銭	91円.35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	運行系統名	計画運行回数 日数	計画平均乗車密度	計画輸送量	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と の比率	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	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	他路線との競合部分に係るキロ程	他路線との競合率	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 (「(チー-リ)+ヌ+ル」)÷「チ+ニ+ヲ」
山 陽	1		告 部	365日	1,937.5 (5.3) 回	1.5	7.9人	往 23.9km (平均) 復 23.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	%	%
	2		吉 川	365日	1,751.5 (4.7) 回	2.8	13.1人	往 32.7km (平均) 復 32.7km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	%	%
	3		同 山 地 頭	362日	1,209.0 (3.3) 回	3.7	12.2人	往 61.0km (平均) 復 61.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	%	%
	4		地 頭 地 頭	365日	3,922.0 (10.7) 回	2.3	24.6人	往 17.9km (平均) 復 17.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	%	%
合計		系統					往 135.5km 復 135.5km	往 0.0km 復 0.0km		往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km		

補助ブロック名	申請番号	特例措置 (「チー(リ+ス)」÷チニ ズ)	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ハ×ワ以下の額:タ	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 タ×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(R3)			基準期間の前年度(R4)			基準期間(R5)								
					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						
山陽	1		100.00%	92,612.5km	26,442.721円	120円.94銭	13,641.947円	92,469.1km	147円.52銭	11,365.314円	92,469.1km	122円.90銭	8,567.787円	92,708.1km	92円.41銭	11,200.556円	15,242.165円	11,899.224円	11,899.224円
	2		100.00%	114,548.1km	32,705.773円	149円.80銭	18,422.165円	114,842.4km	160円.41銭	17,733.401円	114,842.4km	154円.41銭	15,489.303円	115,071.3km	134円.60銭	17,159.306円	15,546.467円	14,717.597円	14,717.597円
	3		100.00%	147,498.0km	42,113.628円	119円.81銭	16,396.910円	146,905.3km	111円.92銭	19,405.850円	146,505.3km	132円.45銭	16,916.644円	147,010.0km	115円.07銭	17,671.736円	24,441.892円	18,951.132円	18,951.132円
	4		100.00%	140,407.6km	40,089.177円	142円.96銭	19,846.651円	141,105.7km	140円.65銭	21,374.890円	141,105.7km	151円.48銭	19,330.339円	141,338.4km	136円.76銭	20,072.671円	20,016.506円	18,040.129円	18,040.129円
合計				495,066.2km	141,351.299円		68,307.673円	494,922.5km		69,879.463円	494,922.5km		60,304.073円	496,127.8km		66,104.269円	75,247.030円	63,608.082円	63,608.082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 外乗入部分及び他都 道との競合部分以外 に係るもの	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	計画平均 乗車密度 がな、未満 の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を 控除した額	損失額から国庫補 助額を控除した額	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 具体的な概要
										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	
			ソ×ラ=ツ	ソ×マ=ヅ	ツ×ミなし運行回数 ÷③計画運行回数 =ネ	ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×マ=ヨ=ム	ム=ラ=ウ	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	
山陽	1		11,899,224円	11,899,224円	2,245,136円	2,245 千円	1,122.5 千円	15,242,165円	14,119,665円	1,122.5千円	7.36%					現時点では未定であります。		
	2		14,717,597円	14,717,597円	6,262,807円	6,262 千円	3,131.0 千円	15,546,467円	12,415,467円	3,131.0千円	20.13%					現時点では未定であります。		
	3		18,951,132円	18,951,132円	11,485,534円	11,485 千円	5,742.5 千円	24,441,892円	18,699,392円	5,742.5千円	23.49%					現時点では未定であります。		
	4		18,040,129円	18,040,129円	6,743,973円	6,743 千円	3,371.5 千円	20,016,506円	16,645,006円	3,371.5千円	16.84%					現時点では未定であります。		
合計			63,608,082円	63,608,082円	26,737,450円	26,735 千円	13,367.0 千円	75,247,030円	61,879,530円	13,367千円	17.76%							

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)

事業者名	備北バス株式会社	令和9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					R5
	営業収益	121,324 千円	営業外収益	30,314 千円	経常収益(イ)	151,638 千円
	営業費用	472,650 千円	営業外費用	5,799 千円	経常費用(ロ)	478,449 千円
	営業損益	△ 351,326 千円	営業外損益	24,515 千円	経常損益	△ 326,811 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,659,891.6 km				経常収支率	31.69%

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					R4
	営業収益	121,184 千円	営業外収益	33,928 千円	経常収益(イ)	155,112 千円
	営業費用	472,891 千円	営業外費用	5,547 千円	経常費用(ロ)	478,438 千円
	営業損益	△ 351,707 千円	営業外損益	28,381 千円	経常損益	△ 323,326 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	1,670,790.2 km				経常収支率	32.42%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					R3
	営業収益	167,676 千円	営業外収益	27,644 千円	経常収益(イ)	195,320 千円
	営業費用	471,102 千円	営業外費用	6,562 千円	経常費用(ロ)	477,664 千円
	営業損益	△ 303,426 千円	営業外損益	21,082 千円	経常損益	△ 282,344 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,694,024.1 km				経常収支率	40.89%

(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
山 陽	281円.97銭	286円.35銭	268円.24銭
	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
山 陽	285円.52銭	409円.53銭	285円.52銭	91円.35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	運行系統名	計画運行回数 日数	計画平均乗車密度	計画輸送量	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	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	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	他路線との競合部分に係るキロ程	他路線との競合率	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
山 陽	1		告 部	365日	1,939.0 (5.3) 回	1.5	7.9人	往 23.9km (平均) 復 23.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	% 0.0	% 100.00
	2		吉 川	365日	1,757.5 (4.8) 回	2.8	13.4人	往 32.7km (平均) 復 32.7km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	% 0.0	% 100.00
	3		同 山 地 町	362日	1,206.0 (3.3) 回	3.7	12.2人	往 61.0km (平均) 復 61.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	% 0.0	% 100.00
	4		地 頭 地 町	365日	3,941.5 (10.7) 回	2.3	24.6人	往 17.9km (平均) 復 17.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	% 0.0	% 100.00
合計		系統					往 135.5km 復 135.5km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km		

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助ブロックの外車入部分及び同一補助ブロック都道府県外車入部分以外のキロ額の比率 (チー×リナス)÷チニブ	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 (d+e+f)×ノ÷3	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×フ以上の額 ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨニブ	補助対象経費の限度額 カ×9÷20ニレ	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(R3)			基準期間の前年度(R4)			基準期間(R5)							
						経常収益 ヤ ^a	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÷マニd	経常収益 ヤ ^a	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÷マニe	経常収益 ヤ ^a	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÷マニf					
山陽	1		100.00%	92,684.2km	26,463.192円	120円.94銭	13,641.947円	92,469.1km	147円.52銭	11,365.314円	92,469.1km	122円.90銭	8,567.787円	92,708.1km	92円.41銭	11,209.228円	15,253.964円	11,908.436円	11,908.436円
	2		100.00%	114,940.5km	32,817.811円	149円.80銭	18,422.165円	114,842.4km	160円.41銭	17,733.401円	114,842.4km	154円.41銭	15,489.303円	115,071.3km	134円.60銭	17,218.087円	15,599.724円	14,768.014円	14,768.014円
	3		100.00%	147,132.0km	42,009.128円	119円.81銭	16,396.910円	146,905.3km	111円.92銭	19,405.850円	146,505.3km	132円.45銭	16,916.644円	147,010.0km	115円.07銭	17,627.885円	24,381.243円	18,904.107円	18,904.107円
	4		100.00%	141,105.7km	40,288.499円	142円.96銭	19,846.651円	141,105.7km	140円.65銭	21,374.890円	141,105.7km	151円.48銭	19,330.339円	141,338.4km	136円.76銭	20,172.471円	20,116.028円	18,129.824円	18,129.824円
合計				495,862.4km	141,576.630円		68,307.673円	494,922.9km		69,879.463円	494,922.9km		60,304.073円	496,127.8km		66,227.671円	75,350.959円	63,710.381円	63,710.381円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 指 定	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 外乗入部分及び他地 区との競合部分以外 に係るもの	ソ×マ=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	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を 控除した額	損失額から国庫補 助額を控除した額	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」 の具体的な概要
											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	
山陽	1		11,908,436円	11,908,436円	2,246,874円	2,246 千円	1,123.0 千円	15,253,964円	14,130,964円	1,123.0千円	7.36%				現時点では未定であります。				
	2		14,768,014円	14,768,014円	6,153,339円	6,153 千円	3,076.5 千円	15,599,724円	12,523,224円	3,076.5千円	19.72%				現時点では未定であります。				
	3		18,904,107円	18,904,107円	11,457,034円	11,457 千円	5,728.5 千円	24,381,243円	18,652,743円	5,728.5千円	23.49%				現時点では未定であります。				
	4		18,129,824円	18,129,824円	6,777,504円	6,777 千円	3,388.5 千円	20,116,028円	16,727,528円	3,388.5千円	16.84%				現時点では未定であります。				
合計			63,710,381円	63,710,381円	26,634,751円	26,633 千円	13,316.0 千円	75,350,959円	62,034,459円	13,317千円	17.67%								

様式第1－5(日本産業規格A列4番)

事業者名	備北バス株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)
	営業部営業課	取締役部長 若本 弘美
補助金担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)
	営業部営業課	取締役部長 若本 弘美

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和5年度)

実態調査日 令和 5年 2月 1日～令和 5年 2月29日実施

実態調査日 令和 5年 6月 1日～令和 5年 6月30日実施

運 行 系 統							年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益				1系統当り 経常費用 (円)	平 均 乗 車 密 度 算 定			輸 送 量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備 考
申請 番号	運 行 系統名	起点	主 な 経 由 地	終 点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	〔 運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数+の平均賃率 × 日数 〕		平均賃率 (F) (円)	平均乗車 密 度 (B) (C) × (F) (G)				
															総適用日数							
1	皆 部	高 梁 駅	塩 坪	皆 部	23.9	5.3	13,631	10.8	147,214.8	6,842,226	92,708.1	32,427	1,693,134	8,567,787	26,722,182	$\frac{(46.46 \times 365)+(00.00 \times 000)}{365}$		46.46	1.5	7.9	有(無)	
2	吉 川	高 梁 駅	リハビリセンター	吉 川	32.7	4.8	34,942	9.5	331,949.0	13,347,490	115,071.3	40,250	2,101,563	15,489,303	33,168,151	$\frac{(40.36 \times 365)+(00.00 \times 000)}{365}$		40.36	2.8	13.4	有(無)	
3	岡 山 地	頭 古 町	岡 山		61.0	3.3	21,290	26.1	555,669.0	14,180,376	147,010.0	51,421	2,684,847	16,916,644	42,374,162	$\frac{(25.52 \times 362)+(00.00 \times 000)}{362}$		25.52	3.7	12.2	有(無)	
4	地 頭 地	頭 古 町	高 梁 駅		17.9	10.8	68,489	4.8	328,747.2	16,699,640	141,338.4	49,437	2,581,262	19,330,339	40,739,380	$\frac{(50.58 \times 365)+(00.00 \times 000)}{365}$		50.58	2.3	24.8	有(無)	
合計					135.5		138,352		1,363,580.0	51,069,732	496,127.8	173,535	9,060,806	60,304,073	143,003,875							

[記載要領]

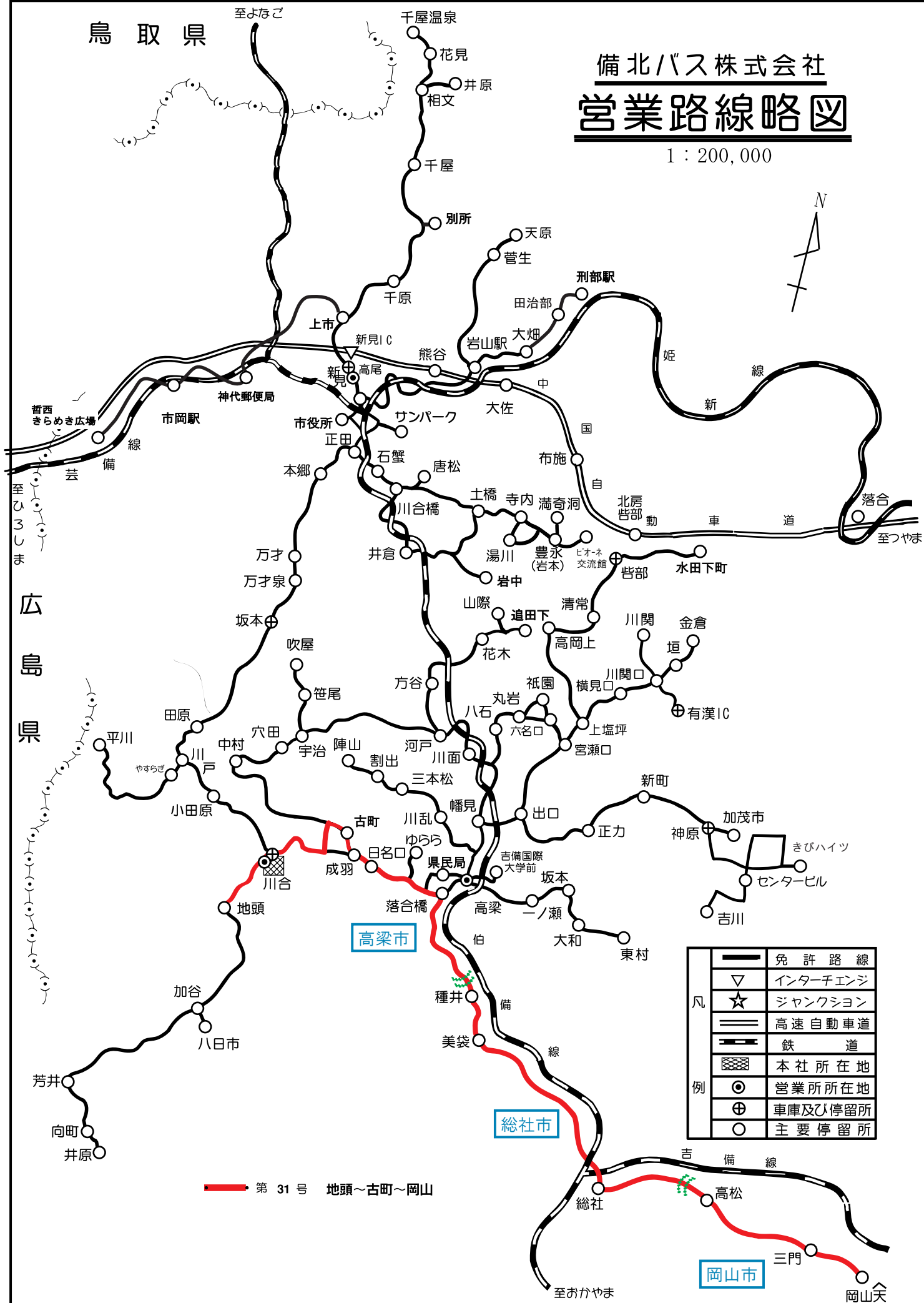
288.24

1. この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
2. 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
3. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
4. 運行回数は、補助対象期間における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
5. 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
6. 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。
7. 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
8. 実車走行キロは、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。
9. 1系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
10. 平均賃率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切り捨て)。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
11. 平均乗車密度は(B) ÷ (C) ÷ (F)と連算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
12. 備考欄には、補助対象期間中にストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
13. 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の欄については必ず記載すること。
14. 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

鳥 取 県

備北バス株式会社 営業路線略図

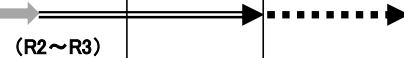
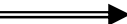
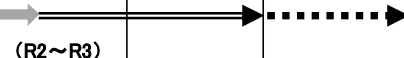
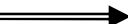
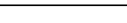
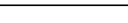
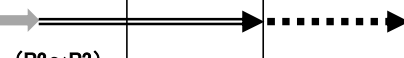
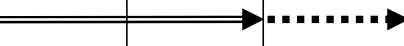
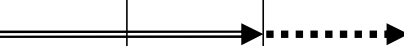
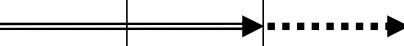
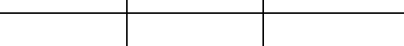
1 : 200,000



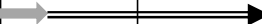
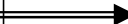
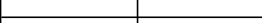
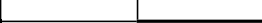
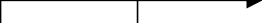
業績評価指標

本計画において定めた事業の効果を評価し、必要に応じて事業の見直しを行うため、業績評価指標を以下のとおり設定しました。なお、指標の設定に際しては、継続した実施につながる項目を選定しました。

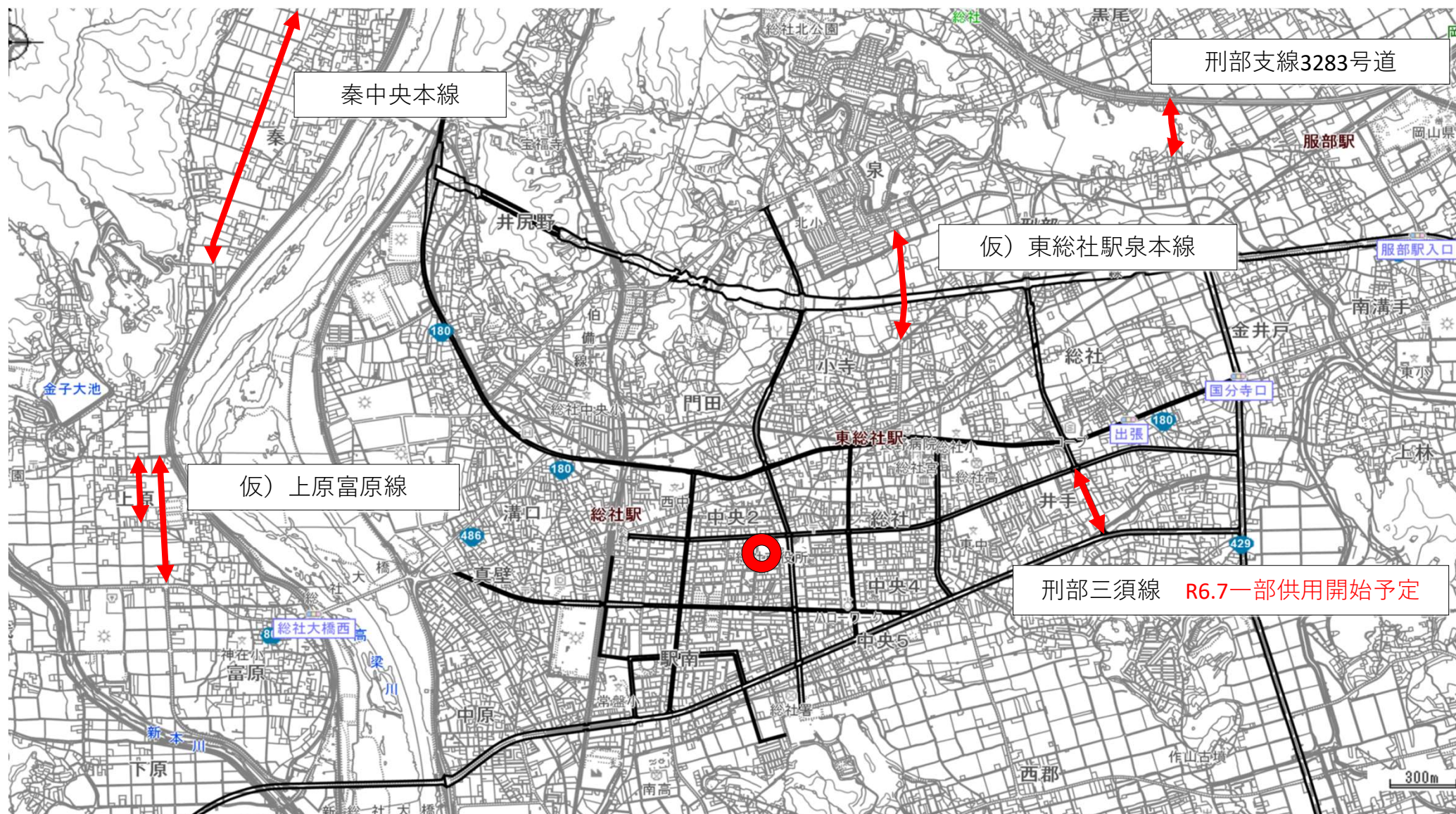
表 業績評価指標・現況値・目標値一覧

目 標	事業対象	事業内容	実施スケジュール			業績評価指標	実績値 (H30年度)	実績値 (R元年度)	実績値 (R2年度)	実績値 (R3年度)
			短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年以上)					
1. 将来にわたり、 安心快適に 移動できる！	雪舟くん	①運行システムの改善				登録者数	18,767人	19,553人	19,997人	20,564人
			(R2～R3)			利用者数	214人/日	216人/日	175人/日	176人/日
		②運行台数や料金等の見直し				予約お断り件数	約15件/日	約13件/日	約9件/日	約8件/日
2. 市内外への移動 を充実・強化 する！	鉄道	①JR桃太郎線のLRT化				利用者数	JR西日本：14,926人/日 井原鉄道：1,626人/日 (井原鉄道：H26年度)	JR西日本：14,828人/日 井原鉄道：1,626人/日 (井原鉄道：H26年度)	JR西日本：12,164人/日 井原鉄道：1,626人/日 (井原鉄道：H26年度)	JR西日本：12,330人/日 井原鉄道：1,626人/日 (井原鉄道：H26年度)
		②JR桃太郎線LRT化による 新駅設置				[JR西日本：総社市内 7駅 井原鉄道：総社市内 2駅]				
3. 誰もが 外出しやすい 環境を整備する！	駅	①バリアフリー化の推進				鉄道利用満足度	29.8% (平成26年 第2次総社市 総合計画策定のための アンケート調査結果 満足度) 鉄道・バス	29.8% (平成26年 第2次総社市 総合計画策定のための アンケート調査結果 満足度) 鉄道・バス	36.3% (令和2年 第2次総社市 総合計画後期基本計画 策定のためのアンケート 調査結果 満足度) 鉄道	36.3% (令和2年 第2次総社市 総合計画後期基本計画 策定のためのアンケート 調査結果 満足度) 鉄道
		②駅前広場等の整備								
		③パーク＆ライド駐車場 ／サイクル＆ライド駐輪場の 整備								
		④公共交通情報の充実								
4. 観光客が楽しんで 観光地を周遊する ことができる！	観光客用移動手段	①総社流観光二次交通の導入				観光用二次交通運行件数	129件/年 (総社市観光協会企画分は R1年度の件数を計上)	143件/年	46件/年	30件/年
		②レンタサイクルの推進				レンタサイクル利用者数	3,269人/年	3,285人/年	1,419人/年	1,288人/年
5. みんなが 主体となって 考え、改善する！	交通環境改善	①総社市地域公共交通会議の充実				総社市地域公共交通会議の 開催回数	年1回	年5回 (書面開催含む)	年1回	年1回 (書面開催)
	新たな地域公共交 通の創設	②地域主体の公共交通の環境整備				新規創設数	新規	0	0	0
6. 中心部の 魅力UPにより、 健康づくりや 交通安全にも つなげる！	歩道、道路	①商業施設等との連携				商業施設等との連携	1企画/年 (R1年度)	1企画/年	1企画/年	0企画/年
		②南北方向整備予定路線の整備				南北方向整備予定路線の整備率	0%	0%	29%	32%
		③歩行・自転車空間の整備				市民の外出率	平日：78.4% 休日：60.6% (H27年度)	—	—	

実施スケジュール ●検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施 ●実 施：施策実施 ●継 続：計画期間外(概ね10年以降)も検討・調整や施策実施を継続

目 標	事業対象	事業内容	実施スケジュール			業績評価指標	実績値 (R4年度)	実績値 (R5年度)	現況値 (R6年度 5月末)	目標値 (中間目標値)
			短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年以上)					
1. 将来にわたり、 安心快適に 移動できる！	雪舟くん	①運行システムの改善	 (R2～R3)			登録者数	21,059人	21,660人	21,791人	26,000人 (R6年度 22,700人)
		②運行台数や料金等の見直し	 (R2～R3)			利用者数	177人/日	184人/日	179人/日	250人/日 (R6年度 230人/日)
						予約お断り件数	約8件/日	約7件/日	約5件/日	0件 (R6年度 0～5件/日)
2. 市内外への移動 を充実・強化 する！	鉄道	①JR桃太郎線のLRT化				利用者数	JR西日本：13,302人/日 井原鉄道：1,626人/日 (井原鉄道：H26年度)	—	—	JR西日本：15,000人/日 井原鉄道：1,650人/日
		②JR桃太郎線LRT化による 新駅設置				[JR西日本：総社市内 7駅 井原鉄道：総社市内 2駅]				
3. 誰もが 外出しやすい 環境を整備する！	駅	①バリアフリー化の推進				鉄道利用満足度	36.3% (令和2年 第2次総社市 総合計画後期基本計画 策定のためのアンケート 調査結果 満足度) 鉄道	36.3% (令和2年 第2次総社市 総合計画後期基本計画 策定のためのアンケート 調査結果 満足度) 鉄道	令和6年 アンケート予定 鉄道	50%
		②駅前広場等の整備								
		③パーク＆ライド駐車場 ／サイクル＆ライド駐輪場の 整備								
		④公共交通情報の充実								
4. 観光客が楽しんで 観光地を周遊する ことができる！	観光客用移動手段	①総社流観光二次交通の導入	 (R2～R3)			観光用二次交通運行件数	8件/年 (コロナ禍)	252件/年	—	250件/年 (R6年度 175件)
		②レンタサイクルの推進	 (R2～R3)			レンタサイクル利用者数	—	—	—	4,300人/年 (R6年度 3,800人)
5. みんなが 主体となって 考え、改善する！	交通環境改善	①総社市地域公共交通会議の充実				総社市地域公共交通会議の 開催回数	0回 (コロナ禍)	年1回 (意見照会)	—	年4回 (計画期間中)
	新たな地域公共交通の創設	②地域主体の公共交通の環境整備				新規創設数	0	0	5団体予定	10団体 (R6年度 5団体)
6. 中心部の 魅力UPにより、 健康づくりや 交通安全にも つなげる！	歩道、道路	①商業施設等との連携				商業施設等との連携	0企画/年 (コロナ禍)	1企画/年	—	2企画/年
		②南北方向整備予定路線の整備				南北方向整備予定路線の整備率	41%	56%	—	100% (R6年度 50%)
		③歩行・自転車空間の整備				市民の外出率	平日：80.4% 休日：62.0% (令和4年岡山県バーソントリップ調査)	—	—	平日：80.0% 休日：70.0%

南北方向整備予定路線の整備率 R5 年度末...56%



地域の支え合いによる新たな地域交通プラン ～共助による移動手段の確保～

背景

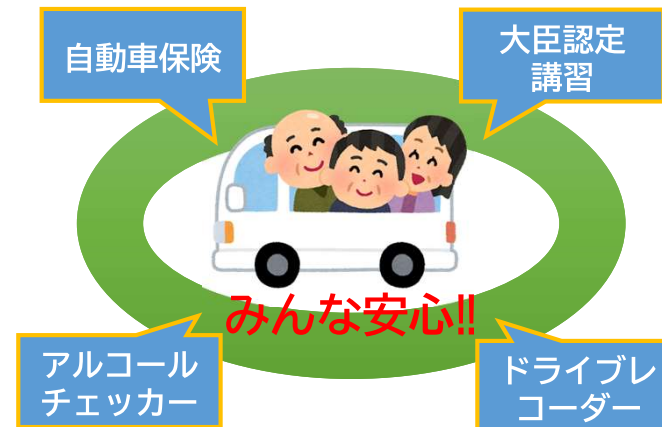
人口減少社会、高齢化の進展に伴い、今後、移動困難者が増加することが想定されており、移動手段の確保が課題の一つとなっている。また、地域では「買い物」「担い手」「移動」「居場所」「見守り」などが課題となっている。

内容

上記の課題を解決する方法として地域が主体となり、高齢者の買い物等の移動手段を確保する「地域支え合い型交通」に対し、自動車保険、大臣認定講習、ドライブレコーダーなどの支援を市が行う。

■総社市版ライドシェア詳細

- ・道路運送法の許可や登録が不要な、地域の白ナンバー車両を活用
- ・利用料金は燃料費等の実費相当分
- ・車両管理や予約、運転手などは地域で対応し、利用者や運転手が安心・安全に活動できるよう、自動車保険や大臣認定講習、ドライブレコーダーなどの経費を市で負担



■活用イメージ



効果

- ・定期的に顔を合わせることで見守り活動に繋がる。
- ・買い物等ができる満足感・充実感を得られる。
- ・買い物支援等による地域の活性化に繋がる。
- ・高齢者の外出を支援することで健康寿命の延伸に寄与する。
- ・地域に貢献しているという充足感を得られる。
- ・既存の地域公共交通を補完し移動手段の選択肢が広がる。



+α
補完

