

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助） 国土交通省

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、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統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
  - 予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

予測費用	補助対象経費	欠損
	予測収益	

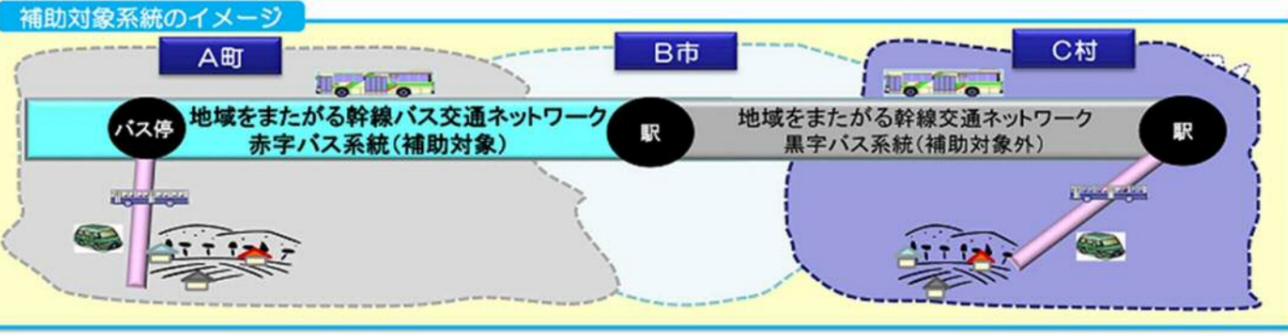
<補助対象経費算定方法>

予測費用  
(事業者のキロ当たり経常費用見込額  
× 系統毎の実車走行キロ)

−

予測収益  
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額  
× 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率 1/2
- 主な補助要件
  - ・複数市町村にまたがる系統であること (平成13年3月31日時点で判定)
  - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
  - ・輸送量が15人〜150人/日と見込まれること
  - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
  - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助） 国土交通省

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

経常費用	補助対象経費	欠損
	経常収益	

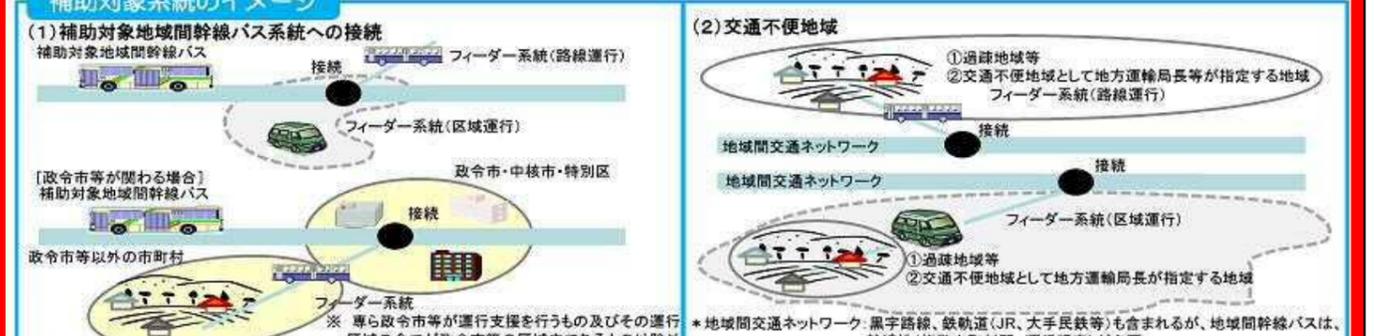
<補助対象経費算定方法>

経常費用  
(事業者のキロ当たり経常費用  
× 系統毎の実車走行キロの実績)

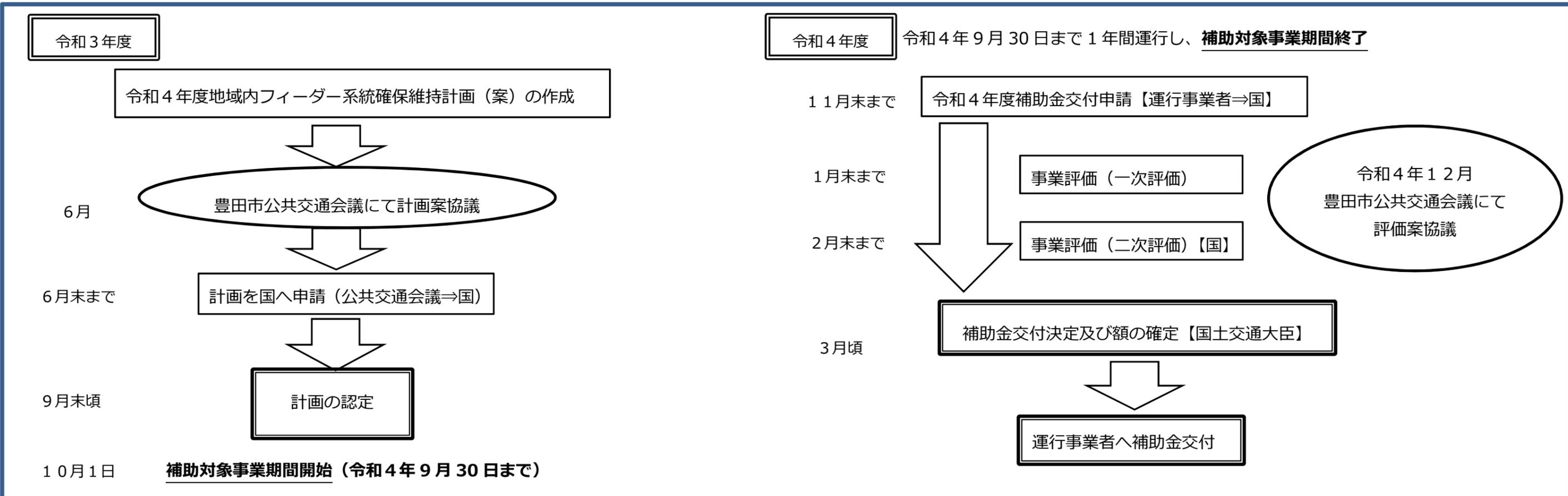
−

経常収益  
(系統毎の運送収入、運送雑収  
及び営業外収益の実績)

- 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



地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付までの流れ（令和4年度：令和3年10月1日〜令和4年9月30日）



# 令和4年度 豊田市地域バス 国庫補助対象路線の評価について

## 1 補助対象路線と補助金額(令和3年10月～令和4年9月)

対象路線	令和4年度(千円)
稲武地域バス(デマンド)	730千円
藤岡地域バス(西市野々線、三箇線)	5,918千円

## 2 評価目的

「事業の実施状況の確認」、「目標達成状況」等の評価を行うことによって、より効果的、効率的に運行されることを目的とする。

## 3 評価の流れ

日程	令和3年6月 (豊田市公共交通会議)	令和4年12月 (豊田市公共交通会議)	令和5年2月 (国による第三者評価委員会)
対象路線	地域バス補助路線	地域バス補助路線	国庫補助対象路線
実施内容	計画申請	一次評価(自己評価)	二次評価(有識者による第三者評価)

※基幹バス等補助路線については、愛知県バス対策協議会にて評価を実施(第三者評価委員会での評価は隔年実施)

## 4 目標の達成状況と今後の方針

### ●目標・効果達成状況及び今後の改善点

系統	目標値(収支率・利用者数)	実績値(収支率・利用者数)	達成状況
稲武	1.3%・2,119人	1.3%・2,718人	達成
藤岡	5.4%・22,843人	7.9%・22,531人	未達成

※新型コロナウイルス感染症の影響を受け、収支率、利用者数ともに大幅な落ち込みとなった。

- 稲武地域バス・・・(原因)小中学生の通学利用が主であり、通学者の増加により利用者は増加しているが、一般利用は伸び悩んでいる。(今後の方針)地域バスのPR・要望調査を行い利用者の増加に努める。
- 藤岡地域バス・・・(原因)小中高生の減少により利用者数は減少したが、企業努力により運行経費が減少し収支率は増加した。(今後の方針)持続可能な地域バスのあり方について検討していく

(別添1)

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年12月19日

協議会名: 豊田市公共交通会議(事務局:豊田市都市整備部交通政策課)

評価対象事業名: 陸上交通にかかる地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	A・B・C評価	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
豊栄交通株式会社 稲武地域バス	稲武地域バス全域 (小田木～大野瀬)	利用実態に合わせてバス停の新設を随時実施。  利用促進策として以下の取り組みを実施。 ①地域が主体となって支える仕組みづくり ・バス利用促進委員会で利用促進について検討 ・アンケートの実施 ・バス利用促進委員会による、時刻表・バスマップを作成し全戸配布。  ②高齢者の利用に配慮した運行と整備 ・利便性向上のため、予約受付を前日17時までを利用1時間前までに変更した。 ・利用者宅の近くにバス停を新設し利便性の向上を図った。	計画どおり事業は適切に実施された。  A	今年度の利用者数は2,718人(目標値2,119人)、収支率は1.39%(目標値1.3%)であり目標数値は達成できた。しかし、利用者数増加の要因は通学児童生徒によるものが大きく、一般利用による増加はあまり見られなかった。  A	一般利用者が伸び悩んでいるため、自治区や地域の団体と連携し利用促進PRを行う。また、イベント時にはバス利用のPR活動を行いバス利用の周知を図る。 地域の自治区へバス関係の要望調査を行い、地域住民の意見が反映されるように努める。
豊栄交通株式会社 藤岡地域バス	三箇線 (大平～メグリア藤岡店)  西市野々線 (西市野々～メグリア藤岡店)	通学に合わせたダイヤを設定している。  利用促進策として、以下の取り組みを実施。 ①地域住民のニーズを反映した路線の改善  ②時刻表の全戸配布 路線図とバス停の位置が一目で分かるような時刻表を作成し、全戸配布することで、普段地域バスを利用しない方にも、地域バスの啓発をした。	計画どおり事業は適切に実施された。  A	今年度の利用者数は22,531人、収支率は7.9%(目標値は22,843人 5.4%)で収支率では目標値を上回った。 小中高生の利用が主となっていることから学生利用が回復したこと、また、企業努力により運行経費が削減されたことで収支率が上がったことを要因と認識している。  B	自治区や地域の団体と連携し、利用促進PRを行う。 また、小中学生や高校生の通学時の利便性に考慮しつつ、通学や通勤以外の利用者のニーズ把握に努め、高齢者も利用しやすいバス運行を検討する等、持続可能な地域バスの運行形態の見直しを図っていく。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 4年 12月 19日

協議会名:	豊田市公共交通会議
評価対象事業名:	陸上交通における地域内フィーダー系統
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>豊田市は、広大な市域に都市部や中山間部が広がり、市民生活の移動手段として自動車が必要な役割を担っている。しかし、これからの超高齢社会や地球環境問題などを考えると、自動車に頼りすぎず、誰もが安全で安心して移動ができ、かつ交流が促進され、地域の活性化につながる交通体系を確立していく必要がある。</p> <p>稲武地域バス、藤岡地域バスともに、地域内の通院、買い物、通学など住民の日常生活に欠かせない移動手段である。また、都市部に通う高校生など基幹バスでの移動が必須だが、基幹バスでは地域内を網羅することは困難であるため、地域バスとの接続によりそれらの移動需要に応えることができる。</p> <p>どちらの地域でも地域住民による協議会を立ち上げ、地域の実情に応じた運行を目指し、行政と共働して路線を支えている。</p>

中部様式

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価 概要 (全体)

## 豊田市地域公共交通活性化協議会

平成17年8月29日設置

平成28年3月 豊田市公共交通基本計画(網形成計画)策定  
(計画期間:平成28年4月~令和8年3月)令和4年10月 豊田市地域公共交通計画に改定  
(計画期間:令和4年10月~令和8年3月)

令和3年6月25日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和 年 月 日 令和4年度評価結果送付予定

● 計画の期間

平成28年度から令和7年度の10年間

(令和4年10月から新計画に改定しているものの、本資料内では旧計画に基づき評価を実施)

● 地域の特性と背景

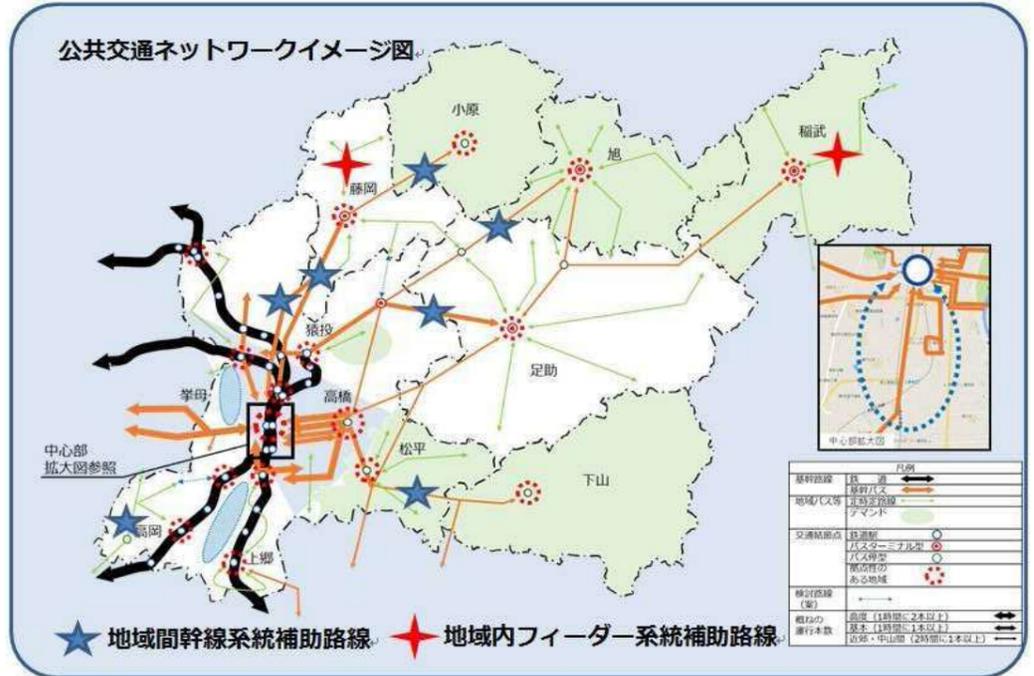
- ・都市と山村を有する広大な市域（918km<sup>2</sup>）、自動車に大きく依存した移動状況(分担率72%)
- ・鉄道、基幹バス、そして住民が運営に参加した地域バスによる多核ネットワークの構築

● めざすべき姿

様々な暮らし方を質の高い多様な移動で支えるまちの実現

● 計画の目標値

	公共交通 利用者数	バス 利用者数
基準年 (H26)	74,985人/日	13,281人/日
目標年 (R7)	92,000人/日	17,000人/日
増加率	約23%	約28%

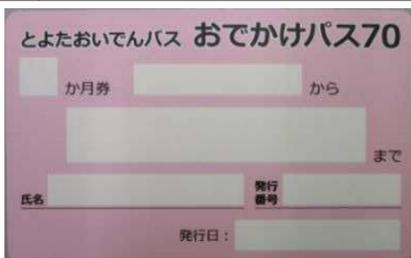


● 計画の基本方針

- I 公共交通ネットワークの形成 II 持続可能な公共交通確保 III 移動環境の多様性の創造

● 評価期間における目標を達成するための主な事業 ●は地域間幹線系統、★は地域内フィーダー系統含む取組み

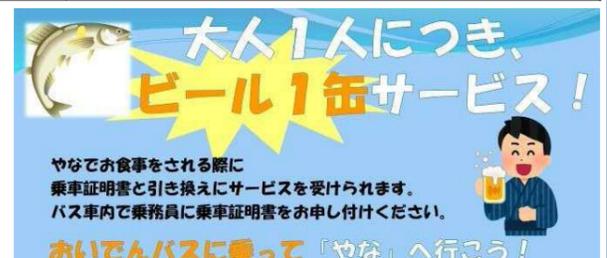
取組内容	経緯/目的	実績	分析・考察
<p><b>おでかけバス70の販売(①)</b></p> <p>70歳以上の市内在住者を対象とした高齢者向け定期券を新たに販売(R3.10~)</p> <p>● 券種：1, 2, 3か月券</p> <p>名鉄バスのシルバーパス65、ゴールドパス70についても合わせてPRを実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の外出促進</li> <li>・運転免許返納促進</li> <li>・おいでんバスの利用促進</li> </ul>	<p>販売枚数</p> <p>(R3.10~R4.9)</p> <p>1,095枚</p> <p>(1か月券換算)</p>	<p>購入者へのアンケート結果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外出頻度が増えた(34%)</li> <li>・気軽に利用できるようになった(85%)</li> </ul> <p>→外出促進に効果あり</p>
<p><b>デマンドバスの予約時間の変更</b></p> <p>★ 前日午後5時→当日1時間前まで</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の利便性向上</li> </ul>	-	<p>既存利用者の予約時間に変化あり</p> <p>→利便性向上に効果あり</p>
<p><b>バスの増便対応(②)</b></p> <p>● おいでんまつり終了時間帯に合わせ21時台の便を臨時で新設</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イベント来場者のバスでの帰宅手段の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・5路線を増便</li> <li>・最大31人/便</li> </ul>	<p>利用者増</p> <p>バスでの来場が可能に</p> <p>→利用促進に効果あり</p>
<p><b>バス利用での特典付与(③)</b></p> <p>● バスで観光地(やな)へ来訪した方に</p> <p>★ 缶ビール1缶プレゼント</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用促進を目的に継続実施している</li> </ul>	<p>利用者数(6~9月)</p> <p>R4:249人</p> <p>R3:152人</p> <p>R1:442人</p>	<p>公共交通機関を利用するきっかけ作り</p> <p>に寄与</p> <p>→PR面で沿線市とも連携していきたい</p>



31日(日) 最終運行バスのお知らせ

路線名	最終便	問い合わせ
小原・豊田線	豊田市 (21:30) ▶ 上仁木	豊栄交通(株) (0565)74-1110
藤岡・豊田線	豊田市 (21:50) ▶ 藤岡中学校前(西中山経由)	
藤岡・豊田線	豊田市 (21:30) ▶ 藤岡支所(加納経由)	
下山・豊田線	豊田市 (21:33) ▶ 大沼	

※赤字の時刻は増発便です。



① 【おでかけバス70】

② 【最終便案内】

③ 【乗車証明書でのサービス】

● 評価期間における目標を達成するための主な事業 ● は地域間幹線系統、★は地域内フィーダー系統含む取組み

取組内容	経緯/目的	実績	分析・考察
<b>新高校生向けファイル作成(④)</b> 豊田市駅から高校までの公共交通機関での行き方を記載したクリアファイルを高校ごとに作成・配布	・中学生が高校を選ぶ際の選択肢を広げる ・バスの利用促進(通学利用者の新規獲得)	11校分作成・配布	高校や保護者からはわかりやすいと好評。一部高校のHPでも公表予定あり。豊田市の公共交通機関を知ってもらえるツールとして役立っている
<b>転入者向けリーフレット作成(⑤)</b> ・観光地までの行き方や豊田市の交通について紹介 ・路線図と一緒に転入者に配布	・公共交通機関でお出かけできることを知ってもらう	R4.6～全転入者に窓口で配布	→おでかけバス70購入者への「おいでんバスお出かけガイド(仮)」の配布等、幅広く展開していきたい
<b>サイクルラックバスの導入(⑥)</b> 稲武・足助線(快速いなぶ)	・運行事業者からの提案 ・市も警察等関係機関と調整 ・連携して実施に至る	R4.8～運行開始 数名の利用	利用者数が伸び悩んでいる →観光部局と連携し、サイクルルートと合わせてPRしていきたい
車両を小型から中型に変更 さなげ・足助線 市所有車両：小型4両 → 中型4両 事業者車両も順次中型に変更中	・道路新設により中型化実現 ・乗せこぼし対策 -通学による利用者の集中 -香嵐渓の観光シーズン	利用者数(11月) R1:23,311 R3:23,978	経費削減：追従便不要に 利用者増：コロナ前を上回る利用 →利用促進に効果あり
<b>燃料電池バスSORAの運行</b> 藤岡・豊田線(西中山経由)に導入	・2台は既に土橋・豊田東環状線で運行中	R4.4～	新たな路線を運行することで、より多くの市民に燃料電池バスを知ってもらいバスに興味を持ってもらうことができた



④ 【新高校生向け】



④ 【新高校生向け】



⑤ 【転入者向け】



⑥ 【サイクルラックバス】

3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

● 計画目標とその達成状況 ※★は市民3,000人を対象としたアンケート結果に基づく

計画目標・評価指標		達成状況					
		H26	目標値	H30	R1	R2	R3
利用者数 (1日当たりの利用者数)	公共交通	74,985人	92,000人	87,601人	89,667人	58,785人	64,979人
	バス	13,281人	17,000人	14,691人	15,614人	8,669人	12,415人
★ ネットワーク形成 (電車やバスのみを使って右の目的を果たせる人の割合)	通勤通学	43.1%	73.1%	42.8%	未測定	41.2%	未測定
	通院	60.8%	90.8%	55.3%	未測定	57.8%	未測定
	買物	45.5%	75.5%	44.4%	未測定	42.5%	未測定
★ 持続可能性 (収支率、市民一人当たりの負担額)	収支率	48.9%	40%以上	41.7%	41.6%	32.6%	35.0%
	市民一人	1,447円/年	2,300円/年	2,109円/年	2,189円/年	2,566円/年	2,553円/年
★ 移動環境の多様性 (日常使いできる公共交通手段の種類)		0.814 ポイント	1.000 ポイント	0.708 ポイント	未測定	0.72 ポイント	未測定

※ポイント：各交通手段を何割の人が利用できるかをポイント化(10%→0.1ポイント)し合計したもの

(例)H26 電車0.288(28.8%)+バス0.500(50%)+新交通0.026(2.6%)=0.814(81.4%)

- ・令和元年度までは順調に目標値に近づいていたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、数値が悪化
- ・令和3年度は回復傾向にある

● 地域内フィーダー系統補助対象路線の評価 (R3.10～R4.9)

系統	収支率・利用者数		状況	利用状況の考察と今後の方針
	目標	実績		
稲武地域バス (デマンド)	1.3% 2,119人	<b>1.3%</b> <b>2,718人</b>	達成	・小中学生の通学利用が主であり、通学者の増加により利用者は増加しているが、一般利用は伸び悩んでいる。
藤岡地域バス (西市野々線・三箇線)	5.4% 22,843人	<b>7.9%</b> <b>22,531人</b>	未達成	・小中高校生の減少により、目標値と比べ利用者数は減少 ・企業努力により、R4から運行経費が減少し収支率改善

● 基幹バス (R3.10~R4.9)

	系統	利用者 (昨年)	利用者 (実績)	増減	収支率
地域間幹線系統補助対象路線	藤岡・豊田線(加納)	80,288	82,754	↗	24.8%
	小原・豊田線	149,228	157,909	↗	36.3%
	藤岡・豊田線(西中山)	92,580	101,216	↗	50.6%
	旭・豊田線	74,487	80,446	↗	21.7%
	さなげ・足助線	167,400	182,465	↗	26.4%
	下山・豊田線	161,800	177,560	↗	37.7%
	高岡ふれあい路線②	79,688	86,725	↗	20.0%
補助対象外路線	旭・足助線	8,203	7,812	↘	6.3%
	稲武・足助線	31,343	31,096	↘	9.4%
	保見・豊田線	323,305	350,426	↗	51.5%
	中心市街地玄関口バス	69,771	72,315	↗	26.1%
	土橋・豊田東環状線	729,553	768,831	↗	40.6%

● 地域バス (R3.4~R4.3)

※フィーダー路線含む

系統	利用者 (昨年)	利用者 (実績)	増減	収支率
松平	14,337	15,327	↗	5.0%
稲武※	5,930	7,656	↗	1.8%
保見	1,538	1,436	↘	1.9%
石野	1,596	1,801	↗	0.9%
上郷	6,427	5,612	↘	3.4%
旭	2,035	1,906	↘	1.2%
足助	4,452	4,113	↘	2.4%
下山	6,095	7,235	↗	4.6%
藤岡※	26,574	28,109	↗	4.2%
小原	3,371	3,361	↘	2.4%
高岡	108,874	126,189	↗	19.6%

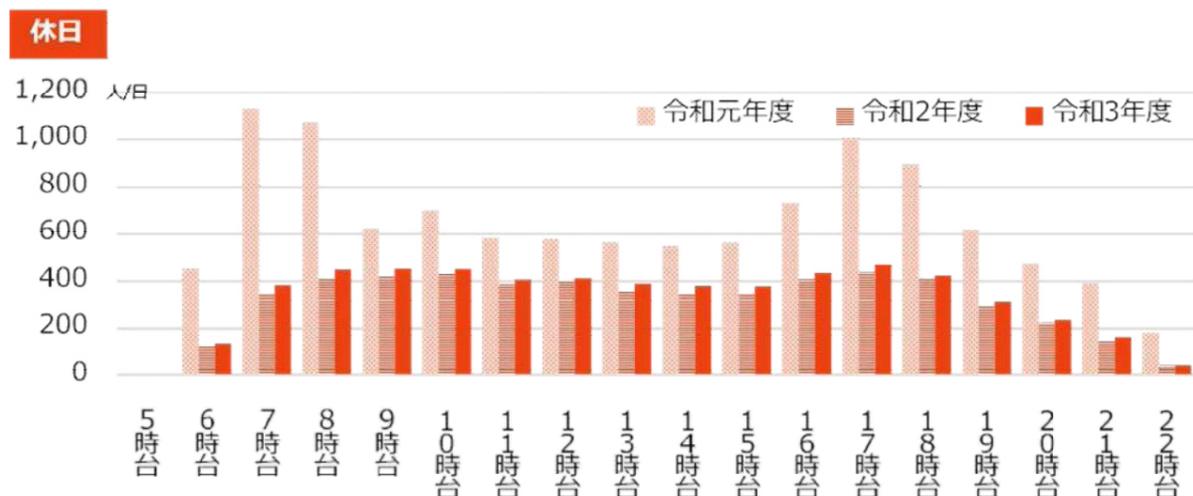
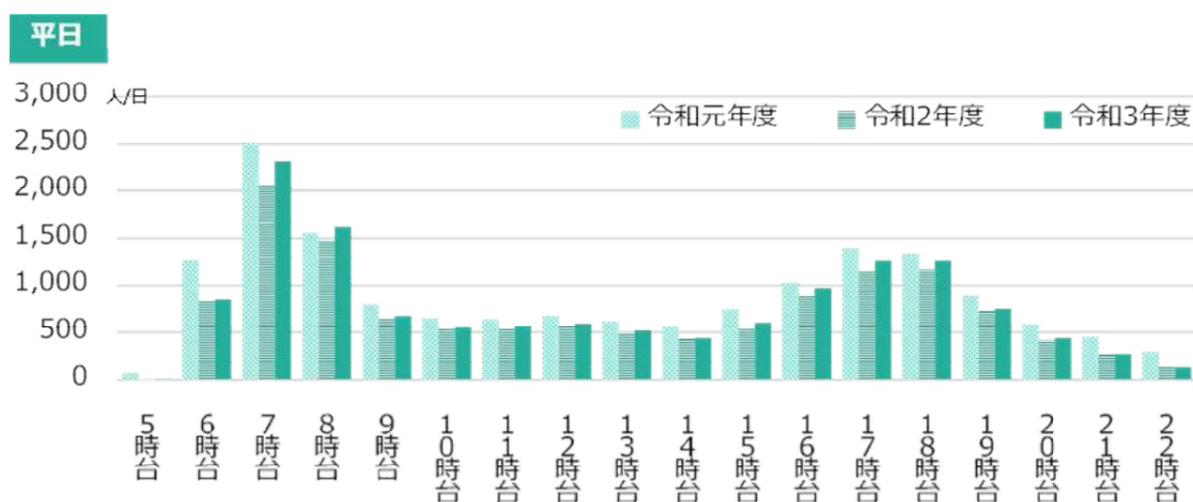
・通学利用が多い路線はコロナ前の数値まで戻りつつあるが、テレワーク等の普及により通勤利用客の回復が伸び悩んでいる。また山村部を中心に人口が減少していることから、山村部を走る路線や地域バスについては、利用者数は減少傾向にある。

・地域間幹線系統補助対象路線である名鉄バスの矢並線、大沼線、岡崎・足助線についても利用者数は昨年度と比較し増加傾向にある。

● 新型コロナウイルス感染症の影響 (基幹バスの1日あたりの利用状況(令和元年、2年、3年度))

平日：令和元年度に近い値まで回復している時間帯も存在

休日：・イベントの中止が続いており、娯楽目的の利用が伸び悩んでいると推察



人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症などの影響により交通を取り巻く環境が変化  
⇒「豊田市地域公共交通計画」に改定（計画期間：令和4年10月～令和8年3月）

● 評価指標

	令和元年度	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)
1日あたり公共交通利用者数	9.4万人/日	6.1万人/日	7.7万人/日
拠点停留所の乗降者数	5,800人/日	4,100人/日	4,900人/日
交通手段が2種類以上導入されている小学校区の数	75/75地域	75/75地域	現状値維持

● 各交通手段の位置付け

**基幹交通**：現在のネットワークを維持

**生活交通(地域内移動)**：都市部・郊外部・山村部の地域特性に応じた持続可能な移動サービスの展開

	種別	機能・役割	主な利用	運行区間
基幹交通	鉄道	大量・長距離輸送に適しており、主要拠点をむすぶ幹線ネットワークを担う	通勤・通学が主	市内外の拠点間を結び、南北軸に運行
	基幹バス			市内外の拠点間を結び、都心を中心とした放射線状に運行
	地域連絡バス			地域内外の基幹交通に接続し、原則は地域内を運行
生活交通	地域内交通	少量・個別輸送に適しており、基幹交通を補完し、日常生活の移動を支える	買物・通院等が主	地域内にある基幹交通との結節点への接続を前提に、原則は地域内を運行
	タクシー			個々様々

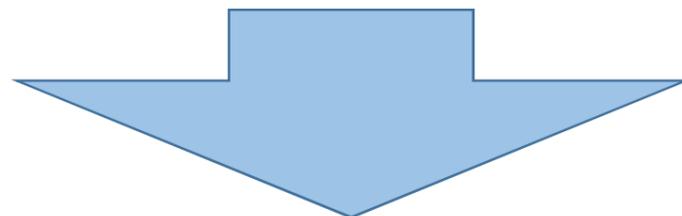
課題

**課題① 運行経費と運賃収入の差の拡大**

運行経費：人件費高騰などに起因し増加傾向  
運賃収入：昼間及び休日の利用が停滞

**課題② ネットワークの形成**

公共交通の利用のみで通勤通学、通院や買い物ができる人の割合が減少



対応方針

**昼間帯の利用者を獲得し、収入増加を目指す**

- ・おでかけパス70の拡充
- ・バス利用での特典付与など観光地と連携した利用促進
- ・観光ルートの提案
- ・上記事業実施時のPR方法の改善

**運行形態の転換や運賃について検討し、路線の維持を目指す(地域バス)**

- ・利用者の実態やニーズ合った運行形態の構築
- ・松平地域バスは地域タクシー化に向けた実証実験を実施中(令和4年4月～)

**沿線の環境変化に対応し、利便性の向上を目指す(基幹バス)**

- ・四郷駅周辺の区画整理事業に伴い、バス停新設及びダイヤ改正を検討する

