

八街市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

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地域の公共交通における位置づけ・役割
八街市地域公共交通計画 5-3 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
八街市地域公共交通計画 5-6 ページ
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
八街市地域公共交通計画 5-6 ページ
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
八街市地域公共交通計画 5-5 ページ、5-6 ページ、6-1 ページ～6-2 ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

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。

- 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づけ・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

V-2 計画目標の設定

1. 計画目標の設定

基本方針に沿った5つの計画目標と、目標を評価するための評価指標（目標値）を設定する。

計画目標の設定にあたり、地域公共交通網形成計画において目標達成できなかった項目についても考慮し、本計画でも目標として継続することとする。

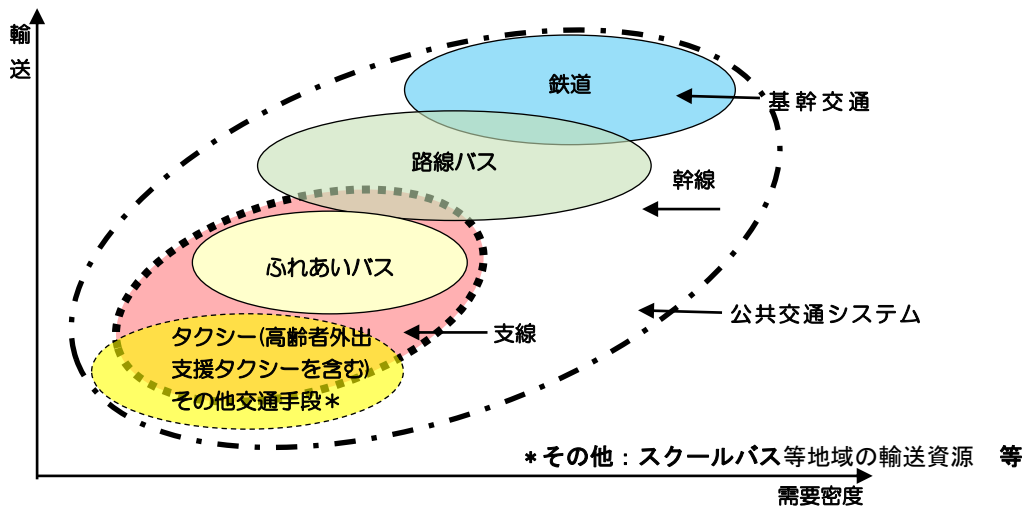
計画目標① 各交通モードの機能・役割の明確化

- バス路線の見直しや乗り継ぎ利便性向上により、鉄道、路線バス（幹線）、フィーダー交通（支線）の機能・役割を明確にすることで、地域のニーズに合ったサービスの提供、地域内交通の相互連携による利便性向上と効率的な運行を実現する。

■ 機能分類

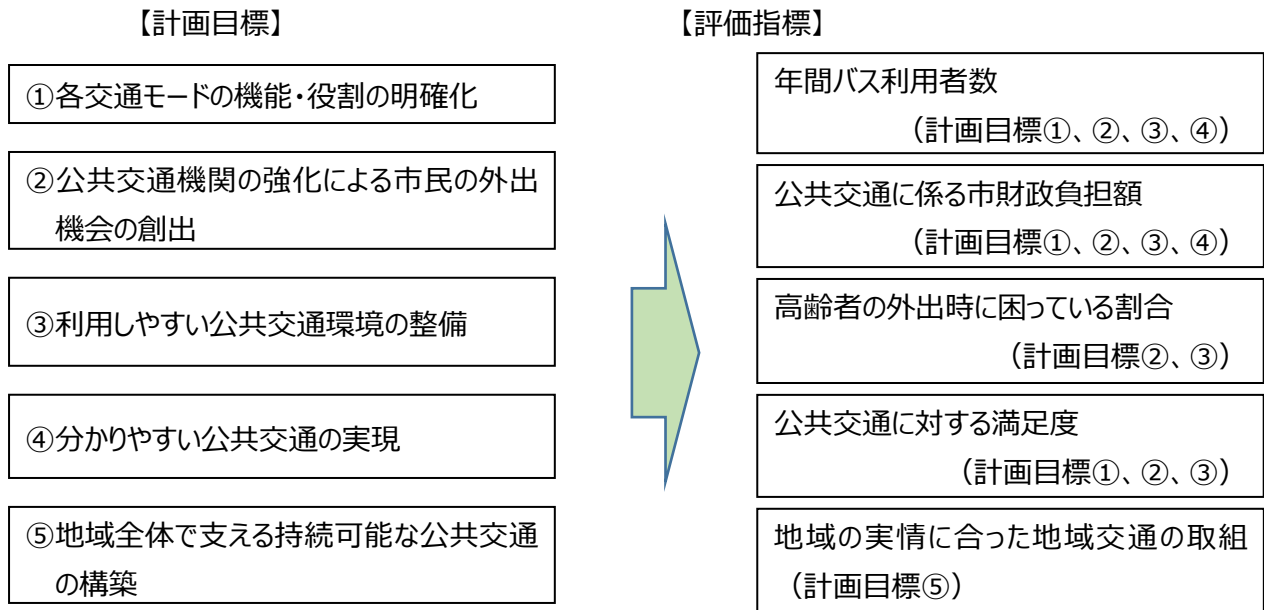
機能分類		性格・役割
広域幹線 ・JR 総武本線		○都市間連絡の骨格となる交通軸 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
地域内生活交通	幹線路線 ・路線バス	○周辺都市への連絡及び市内交通の骨格を形成する路線 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
	支線路線 ・ふれあいバス	○地域内の移動サービスと公共交通空白地域の解消を担う路線 ○通勤・通学、買物、通院等の目的に対応
	補完交通・タクシー	○買い物、通院等の目的に対応
	その他（既存送迎バス等）	○病院送迎バス、その他施設送迎バス
交通結節拠点 ・鉄道駅		○上記地域内生活交通の乗継ぎ拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報等機能強化を図るべき拠点 ○ネットワークのハブ&スポーク化

■ 輸送力と需要密度との関係による各交通システムの位置付け



2.計画目標に対する評価指標

計画目標の達成状況を評価するため、各計画目標に対する評価指標を設定する。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定する。

■ 評価指標の目標値

評価指標	指標の定義	現況値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
年間バス利用者数	市内を運行するバスの年間利用者数	路線バス 1,286,514 人/年	現況値
		ふれあいバス 86,000 人/年	現況値
公共交通に係る市財政負担額	公共交通に係る市の年間財政負担額 <small>※令和元年度は、20,928 千円の国庫補助金の交付があり引き続き活用を図る</small>	52,201 千円/年	現況値程度
高齢者の外出時に困っている割合	アンケート調査による高齢者の外出時に困っている人の回答割合	13.3% (八街中学校区) 15.4% (八街中央中学校区) 16.6% (八街北中学校区) 18.8% (八街南中学校区)	12% (八街中学校区) 14% (八街中央中学校区) 15% (八街北中学校区) 17% (八街南中学校区)
公共交通に対する満足度	アンケート調査による公共交通に対する満足している人の回答割合	10.7% <small>※平成30年度 市民アンケート</small>	現況値以上
地域の実情に合った地域交通の取組	地域懇談会・セミナー・勉強会・アンケート等の実施回数	9 回実施 (※令和2年度時点)	10 回 (累積) (年2回)

※ただし、これらの数値目標については、社会経済状況等の動向により、必要に応じて見直すこととする。

3.計画目標を達成するための実施施策

目標を達成するための実施施策の概要は、以下のとおりである。

施策は、関係者(国の支援含む)と連携を図り、実施していくものとする。

* 各計画目標と施策の関連については、「基本方針・計画目標・施策の関連図(P5-11)」を参照のこと。

■ 施策1 ふれあいバスの改善

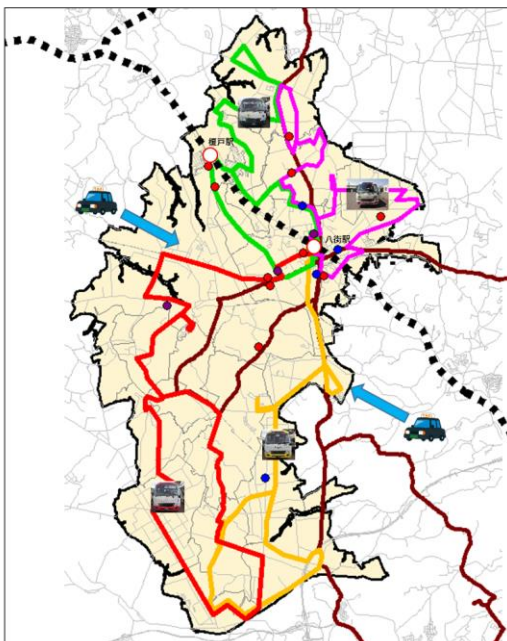
【目的・概要】

- ・集約型都市構造構築のため、都市核である八街駅周辺と副次核である榎戸駅周辺を結ぶ有機的な連携を図る公共交通ネットワークを構築する。
 - ・市役所や中央公民館のほか、大規模商業施設や総合病院等の市内主要拠点を市民が利用しやすい交通環境を形成する。
 - ・高齢者が利用する施設は、都市機能が集積する都市核・副次核に集積していることを踏まえ、高齢者の日常生活における外出機会を促進させる。
 - ・市民にとって利用しやすいふれあいバスとするため、市民ニーズや利用状況等を勘案し、運行ルートや運行ダイヤの見直し等を実施する。
 - ・小学校児童の登下校の足として利用されていることから、登下校の時刻に合わせた運行ダイヤの調整を行う。
 - ・ふれあいバスについては地域内生活交通のうち、交通空白地域の解消を担う支線路線を運行する役割であることから、平成30年度より交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、安定的な確保維持を目指す。
- ふれあいバスの運行ルート・運行ダイヤの見直し
 - 小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整
 - 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用

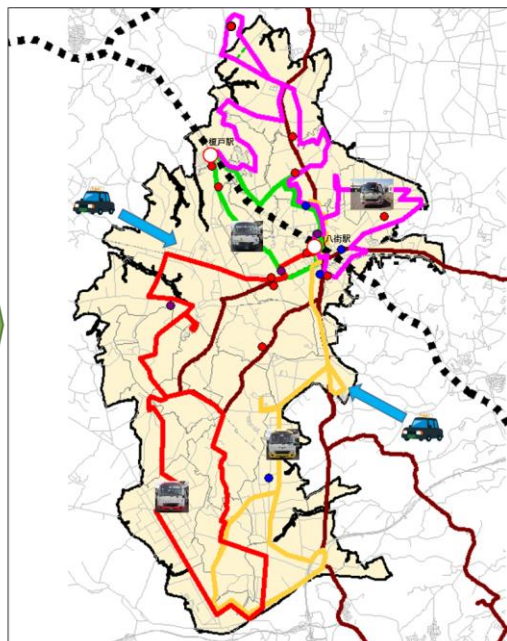
【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

- バス運行事業者
- 八街市

【現在】



【見直しイメージ案】



- JR総武本線
- 民間路線バス
- ふれあいバス
- 高齢者外出支援タクシー
- 鉄道駅
- 公共施設
- 病院
- 主要な商業施設

VI 計画目標の達成状況の評価及び見直し

VI-1 計画推進の仕組みづくり

1. 計画・事業の評価・検証（PDCA）の考え方

八街市地域公共交通計画の進捗管理については、「八街市地域公共交通協議会」を計画期間の中で毎年開催し、本計画に位置付けられている実施事業の進捗状況を確認・評価する。

確認、評価・検証については、社会情勢の変化、八街市の現状から把握できる“地域公共交通や移動支援における課題を整理しながら「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標の達成を目指す。

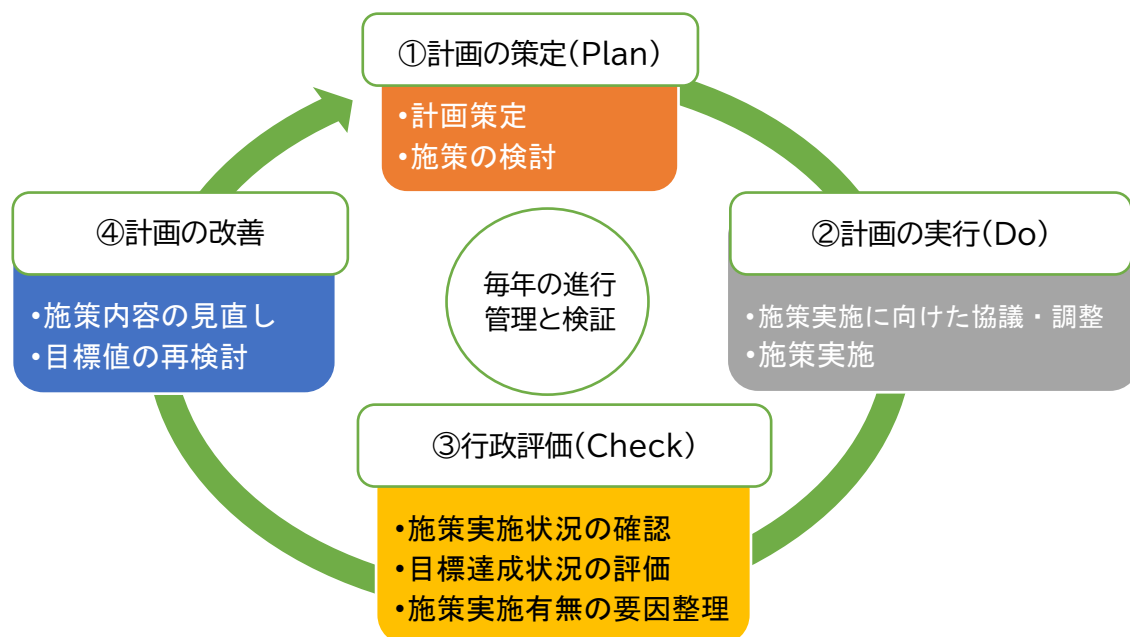


図 地域公共交通計画が目指すPDCAサイクル

2. 事業の具体的評価方法

様々な取り組みを的確に進めるためには、今後の社会・経済情勢や地域住民ニーズ等の変化に弾力的に対応していくことが重要であり、計画期間中に環境が大きく変化した場合は、見直すことも必要である。

計画の評価は、毎年度、バス路線などの利用者数調査や施策の実施結果などで適切に進行管理をおこない、最終年度（令和7年度）には利用状況や各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討する。

■ 評価内容の具体的スケジュール

		R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
評価方法	利用者数調査※	●	●	●	●	●
	利用者アンケート			○		●
	市民アンケート調査			○		●
施策実施の評価		●	●	●	●	●
計画の評価		○	○	○	○	●
計画・目標値の見直し		○	○	○	○	☆
地域公共交通協議会の開催		●	●	●	●	●

凡例 ●：実施 ○：必要に応じて実施 ☆：次期計画の検討

※事業者よりデータ提供

VI-2 計画推進の体制

1. 計画推進のための協議・調整体制

八街市地域公共交通計画の実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、地域住民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいく必要がある。このため、本計画を推進する体制づくりを進める。

① 本計画推進のための協議・調整体制

八街市地域公共交通計画の目標に向けた取り組みを実現していくため、利用者の意見を反映しながら、会議を構成する各関係機関との協議・調整を図っていく。

② 適正な役割分担による取り組みの実施

八街市地域公共交通計画における取り組みの実施は、八街市をはじめとする行政機関、交通事業者、地域住民が実施主体となるため、各取り組みは、それぞれの実施主体の権限の範囲において適正な役割分担のもとに実施するとともに、関係機関との十分な調整を行い、連携を図って進める。

(案)

令和4年6月 日

(名称) 八街市地域公共交通協議会

<p>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</p>
<p>八街市では、JR総武本線、路線バス、タクシーが運行されており、平成11年10月より路線バスの廃止等に伴い、コミュニティバス(愛称：ふれあいバス)の運行を開始した。</p> <p>近年の地域公共交通は、人口減少や自家用車の普及に伴い、利用者が減少しており、本市においても人口減少と時期を合わせて、利用者が減少し、ふれあいバスを維持する為の財政負担額が増大していった。</p> <p>このような状況の中、将来にわたり持続可能な公共交通への再編・見直しが求められ、平成28年3月に「八街市地域公共交通網形成計画」が策定され、市民の移動実態・ニーズの把握、公共交通サービス維持の課題を整理して、ふれあいバス路線再編、バスターミナル移設等鉄道駅における交通結節点強化、高齢者外出支援タクシー利用券の助成制度の導入を柱とする計画を示し、平成29年には「八街市地域公共交通再編実施計画」が千葉県内ではじめて国からの認定を受け、平成29年10月にふれあいバス5コースを4コースへと再編した。</p> <p>再編後の課題として、ふれあいバスのコース間の利用者数格差、なお存在する交通不便地域等が挙げられ、公共交通が不便なことを要因とする人口流出がないようにする必要があり、また、今後さらに進む高齢者人口の増加にも対応する必要がある。これらの課題を踏まえ市民や来訪者にとって利用しやすい持続可能な公共交通体系を構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する「八街市地域公共交通計画」を令和3年5月に策定し、同年10月にふれあいバス路線の再編を実施した。</p> <p>八街市の生活交通ネットワークを確保するためには、ふれあいバス、民間路線バス、タクシー、鉄道など、それぞれがもつ運行特性や役割に基づき、相互に補完しあうことが必要であり、特にふれあいバスについては、地域内生活交通のうち、公共交通空白地域の解消を担う支線路線を運行する役割であることから、地域公共交通確保維持事業を活用し、安定的に確保維持していくことが必要である。</p>
<p>2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバス年間利用者数を 86,000 人(令和3年度の実績 75,702 人) ※計画記載(令和元年度実績)の現況値・目標値を設定 ・公共交通に係る市の年間財政負担額を 52,201 千円(令和元年度の実績 52,201 千円) ※八街市地域公共交通計画P5-5に記載
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>ふれあいバスの運行を維持することにより、民間路線バス等の運行していない地域の交通弱者等の日常生活に必要な不可欠となる移動手段が確保されることに加え、平成29年10月にふれあいバスターミナル機能を八街駅に移設しており、広域幹線・幹線・支線のネットワークが連携し、効率的な運行体系が実現でき、さらには外出支援・地域活性化に繋げることができる。</p>
<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</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバスの運行ルート・運行ダイヤの見直し(八街市、バス運行事業者) ・分かりやすさを重視した、運行ルートと時刻表を掲載したバスマップ等の作成(八街市) ・バス利用PR、バスの乗り方教室、出前講座等の実施(八街市、バス運行事業者)

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 ふれあいバス運行事業者に対し、運行経費から運行収入を差し引いた差額分について、 国及び市において負担する。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施
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 【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】
※該当なし

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】
別添の表5のとおり。
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】
※該当なし
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
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
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】
※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） 【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
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】
※該当なし
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
※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 【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】
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・ 令和3年5月19日(R3-1) 令和2年度事業報告及び令和2年度歳入歳出決算の認定について八街市地域公共交通計画の策定について
八街市地域公共交通計画策定(令和3年5月)
- ・ 令和3年6月17日(R3-2) ふれあいバス路線の見直しについて
 令和4年度地域内フィーダー系統補助にかかる地域公共交通計画認定申請について(承認された)
- ・ 令和3年12月24日(R3-3) 令和3年度(令和2年10月-令和3年9月)地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の事業評価について(書面開催)
- ・ 令和4年2月25日(R3-4) 令和4年度八街市地域公共交通協議会事業計画(案)について
 令和4年度八街市地域公共交通協議会歳入歳出予算(案)について
 八街市地域公共交通計画の令和3年度実施事業の評価について(書面開催)
- ・ 令和4年6月13日(R4-1) 人事異動に伴う八街市地域公共交通協議会会長の選任について
 令和3年度事業報告及び令和3年度歳入歳出決算の認定について
 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持事業に係る地域公共交通計画の認定申請について **(協議後に協議結果を記入)**

19. 利用者等の意見の反映状況

八街市地域公共交通計画策定の際、地域公共交通確保維持に向けた勉強会を開催、ふれあいバス運行状況調査及び、アンケート調査(令和元年10月)、ふれあいバスの乗り継ぎ状況調査(令和2年10月)、地域公共交通計画に対するパブリックコメント(令和3年3月、4月)を実施した。

その結果、利用者からは、運行本数の充実、運行時間の短縮、他公共交通機関との乗り継ぎ改善等の意見が強かったことから、その点に重点を置いた計画とした。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 千葉県八街市八街ほ35番地29

(所 属) 八街市総務部企画政策課

(氏 名) 沢田 真裕

(電 話) 043-443-1114

(e-mail) kikaku@city.yachimata.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	運送 継続 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)
八街市	ちばフラワーバス(株)	(1) 西コース朝便・夕便	希望ヶ丘 コミュニティ センター	北富士見	八街駅	往8.2km 往のみ	244日	244回			路線定期運行	①	八街駅バス停で地域 間幹線系統八街線と 接続	③
	ちばフラワーバス(株)	(2) 西コース1便～6便	八街駅	夕日丘 小谷流 希望ヶ丘	八街駅	40.9km 循環	310日	1,860回			路線定期運行	①	八街駅バス停で地域 間幹線系統八街線と 接続	③
	千葉交通(株)	(3) 北コース朝便①	八街駅	藤の台	榎戸駅	往12.51km 往のみ	244日	122回			路線定期運行	①	八街駅バス停で地域 間幹線系統八街線と 接続	③
	千葉交通(株)	(4) 北コース朝便②	バイパス入口	梅里	八街駅	往7.3km 往のみ	244日	122回			路線定期運行	①	八街駅バス停で地域 間幹線系統八街線と 接続	③
	千葉交通(株)	(5) 北コース1便～7便	八街駅 榎戸駅	梅里 藤の台	八街駅 榎戸駅	30.33km 循環	310日	2,170回			路線定期運行	①	八街駅バス停で地域 間幹線系統八街線と 接続	③
	千葉交通(株)	(6) 市街地循環コース 1便～12便	八街駅	榎戸駅	八街駅	12.24km 循環	310日	3,720回			路線定期運行	①	八街駅バス停で地域 間幹線系統八街線と 接続	③

(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」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
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	八街市	令和2年国勢調査人口－人口集中地区人口 67,455人－8,769人
-------	-----	---------------------------------------

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	58,686
交通不便地域等	

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
八街市地域公共交通計画	令和3年5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)①))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、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

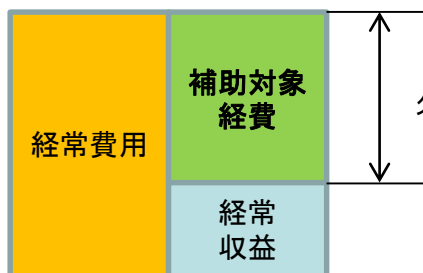
○ 補助対象事業者

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

補助対象システムに係る経常費用から経常収益を控除した額

※ 令和6年度まではバス事業者も対象



<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

都道府県または市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

- 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者(※)、自家用有償旅客運送者による運行であること

(※) 過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る。

- 補助対象地域間幹線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

- 新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること

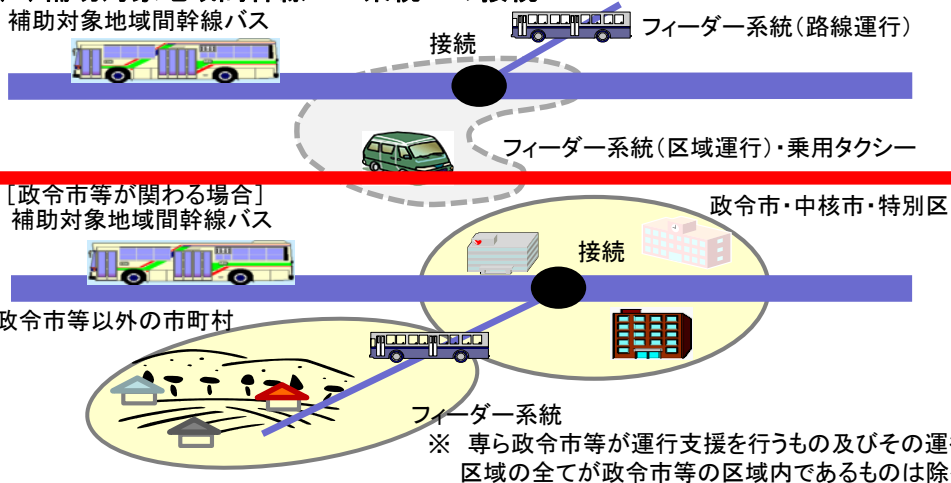
- 乗車人員が2人/1回以上であること

(路線不定期運行、区域運行及び乗用タクシーによる運行を除く。)

- 経常赤字であること

補助対象システムのイメージ

(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

