

地域公共交通計画認定申請の補足について

地域間幹線系統国庫補助金の計画に係る補足事項について

(計画のうち表3)

平日1日当たりの運行回数が3回以上であると認められる系統[口山内系統]の概要について

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金へ計画の認定申請を行う系統について、要綱では、「一日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、協議会等が認めた場合は、平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。」と規定されている。

口山内系統については、口山内停留所に所在の、「豊中高校能勢分校」への通学手段として運行していることから、平日1日当たりの運行回数が3回以上であるとしている。

以上から、西能勢線（うち、口山内系統）については、平日一日当たりの運行回数が3回以上で足りるものと認めることとする。

(計画のうち表4)

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られる市町村について

豊能地域広域行政圏に含まれる能勢町は、医療機関や公共施設、商業施設等が整備されていることから、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ものと認められる

(計画の包括的な合意について)

陸上交通（地域間幹線系統 又は 地域内フィーダー系統）について記載した、地域公共交通計画の策定後に、

- ・ダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応
- ・沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更

などが生じることが見込まれる場合は、予め協議会において事前に「包括的な合意」が得られていることを前提に、以下のいずれをも満たす軽微な変更に関し、変更の都度、協議会を開催しなくても、協議会の議論を経たものとして取り扱う。

【軽微な変更の内容】

- ・各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・各補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあってはサービス提供時間）の10%以内の増減
- ・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

※ただし、当該変更後の地域公共交通計画については、協議会構成員において情報共有されることが必要である。

生産性の向上への取組事例・検討状況について

地域間幹線系統等における生産性向上へ向けた取組については、国土交通省自動車局長の通達（平成29年4月28日付国自旅第40号通知）により以下の4つの事例に積極的に取組むよう検討することとされており、各事例を適用できるか、不可の場合その理由を計画に含める必要がある。

取組事例	国交省の示す他自治体事例(参考)	各事例の適用可否、不可とする場合の理由、阪急バス株式会社と本町の検討状況
【事例①】 貨客混載の取組	宮崎県の事例 取組内容 ○宮崎交通とヤマト運輸が連携（H27年10月より）。 ○バス車両の中央部座席を減らし荷台スペースを確保。 ○荷台スペースには専用ボックスを搭載。宅急便を入れて輸送。 ○ローカル線のバスで輸送1日1便輸送。 ↓ <その他地域での類似事例> ○上記事例と同様の取組 ・岩手県、北海道、熊本バス ○高速バス車両のトランクに保冷コンテナ設置、市内農家の野菜を東京まで週2回輸送(茨城交通と茨城県常陸太田市が連携) ○高速バス車両のトランク等、既存設備を活用し、地産品を首都圏のJR東日本物流拠点に輸送。 →JR東日本物流・JRバス東北・東北鉄道運輸の3社で設立の「地域活性化物流LLP」による事業（青森県・福島県）	適用の可否 → 否 主な理由・検討状況について 阪急バス株式会社 ○荷物の受け渡しなどを乗務員に行なわせることは、当社の労働条件では不可能。別途係員を手配することになるため、その分経費負担が増える。 ○仕業の組成上、効率的な車両運用を行っており、荷物を積み下ろしできるような時間を設けていない。 ○当社労働条件上、乗務員に荷物のチェックを行わせることは不可能。 能勢町 ○現時点で物流事業者やその利用者からの具体的な要望がない。
【事例②】 バス路線の再編	新潟県上越市の事例 取組内容 ○上越市都市マスタープランを基に、各拠点の相互連携を図り、持続可能な都市構造実現にむけたまちづくりとの連携取組 ○都市中心部より、各地域へ至る、幹線及び支線路線について、 利便性・効率性 の観点から、網羅的に見直し ↓ ◇路線を商業施設・公共施設へ接続 ◇支線部分は、路線短縮と併せて、デマンド型交通・自家用有償運送などを採用し、多様な交通モードで地域交通を役割分担 ↓ ◇都市中心部の利便性の向上。支線沿線の交通需要の取り込みや支線路線の運行の効率化へつなげた。	適用の可否 → 中長期的に検討を実施 主な理由・検討状況について 阪急バス株式会社 ○現時点では具体的な再編予定がないため 能勢町 ○令和6年4月から本格運行（令和4年7月から実証運行を開始）し、令和7年4月に町全域に区域拡大した能勢町乗合タクシーとの接続により、路線バスの利用促進を図るとともに、今後交通結節拠点の検討と併せてバス路線の再編について検討する必要がある。
【事例③】 路線バスへの混乗化	茨城県常陸太田市の事例 取組内容 ○公共施設等が集積する常陸太田市への持続可能な移動手段の確保のため、民間事業者への路線統合により交通サービスの 効率化 。 ↓ ◇路線バス、コミュバス、通院バス、スクールバス等の複数の交通モードが同じ路線を重複運行していた。 ◇明確な運行方式（ダイヤや運行回数、運賃体系など）の棲み分けがなく、各モード全体が非効率な運行となっていた。 ↓ ◇路線バス以外のバスを廃止→路線バスへ統合。 ◇運行日を平日の毎日・ダイヤ・本数を整理、また運賃体系についても利用者に分かりやすい3段階制へ変更	適用の可否 → 検討実施 主な理由・検討状況について 阪急バス株式会社 ○他に、民間の無料送迎バス（温泉施設、企業輸送）があり、今後の検討の可能性はあり 能勢町 ○町内にスクールバスの運行があるが、町域が広く、既存のバス路線ではカバーすることはできない。
【事例④】 地域住民の生活利用と観光利用の混乗	栃木県宇都宮市の事例 取組内容 ○同市内 大谷地区 の観光振興と路線バスの利用促進を図る為、バス往復代金（JR宇都宮駅～大谷地区間の乗降自由）、大谷資料館の入場料、大谷観音の拝観料をセットとして販売 ↓ ○「大谷観光一日乗車券」として発売し、累計販売数は18,728枚を突破 ↓ ◇年間の輸送人員が約13,500人増加（同券発売前年度比12%増）	適用の可否 → 検討実施 主な理由・検討状況について 阪急バス株式会社 ○沿線に観光拠点施設（道の駅くりの郷）、文化施設（浄るりシアター）などがあり、観光利用が見込める。 能勢町 ○関係者と調整の上、沿線の観光資源を含む、地域の観光振興や路線バスの利用促進について検討していく。