

# 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

## ① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化(計画制度と補助制度の連動化)**を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、**補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等**について、原則、**補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議**がなされる必要があります。特に、**幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要**となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項**以外**については、**計画の「別紙」として提出**することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

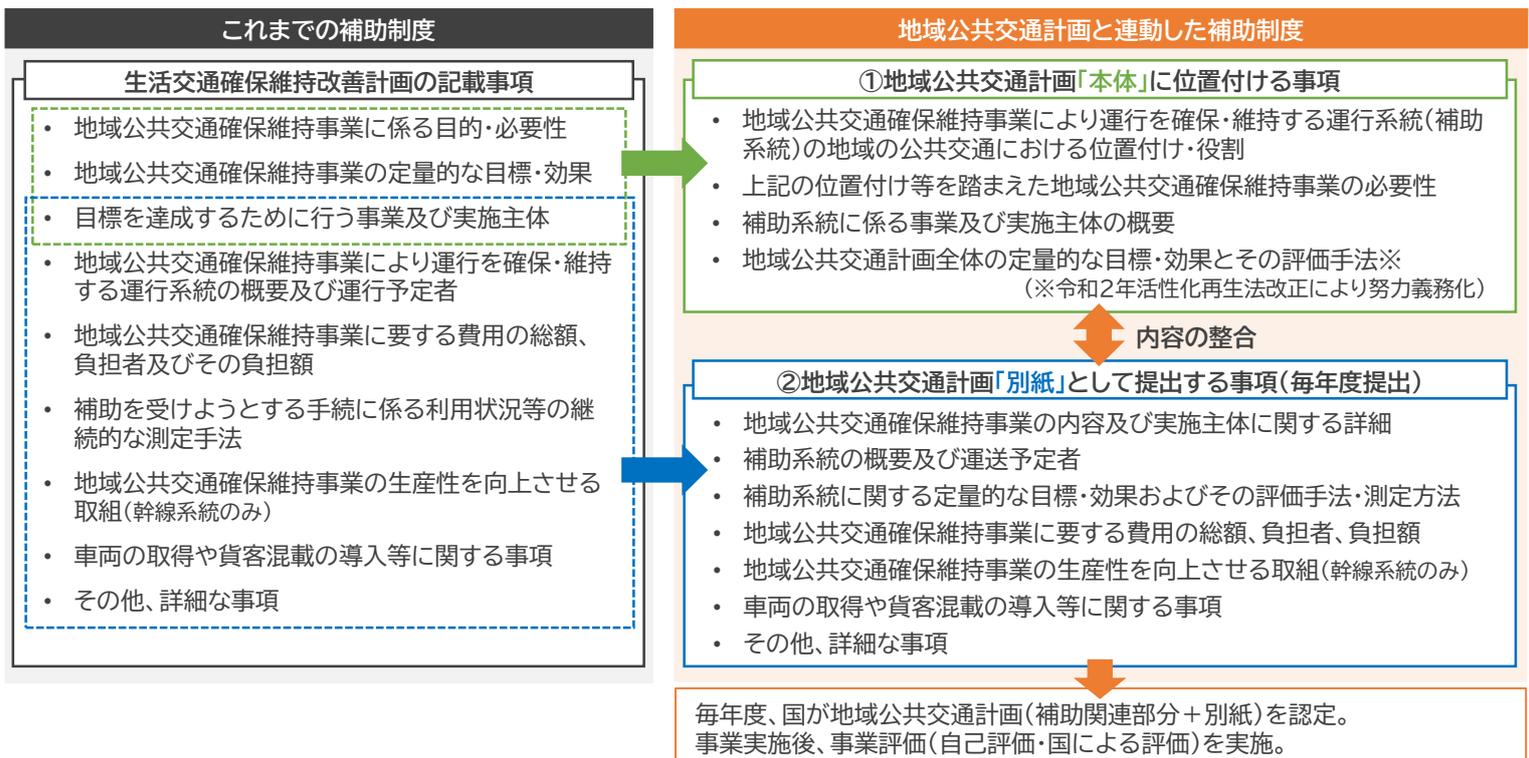
※なお、本制度の経過措置期間は**令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)**までであり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、**補助対象外**となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体的実務に少しでもお役に立てると幸いです。



補助制度の概要については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。

URL: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000041.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html)



## ② 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要があります。

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介します。**チェックポイント**  に留意して作成してみましょう。

### ～ 記載イメージ：「××市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ～

#### 法定の記載事項における補助関連の記載事項

地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項	
①基本的な方針 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定)	Step 1 Step 2
②区域 ・住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置付けや役割を明示	Step 1
③目標 ・定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載)	Step 4
④目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載	Step 3
⑤計画の達成状況の評価 ・事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載)	Step 4

※上記はあくまでも例示です。

#### 補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

##### Step 1 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割について整理しましょう

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(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

**Check!** **系統の記載**  
表内の系統名は図と整合させて記載してください。

**Check!** **取組の方向性の記載**  
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

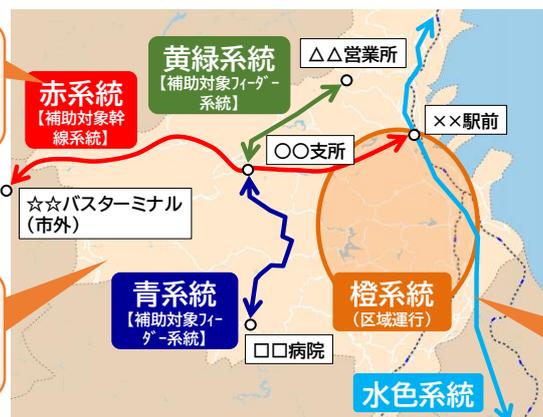
##### <表での整理イメージ>

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス <b>水色系統</b>	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	<b>地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行</b>
	乗合バス <b>赤系統</b>		
支線	乗合タクシー(区域運行) <b>橙系統</b>	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。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保 <b>地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す</b>
	乗合バス <b>青系統、黄緑系統</b>		

##### <地図での整理イメージ>

**Check!** **補助系統の位置**  
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。

**Check!** **計画区域の設定**  
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。



**Check!** **確保・維持策の記載**  
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

**Check!** **ネットワークの全体像**  
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

## Step 2 地域公共交通確保維持事業の必要性を記載しましょう

Step 1 で整理した位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

### <説明イメージ>

- ・ **赤系統**は、**XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。**起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、**他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。**一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは**路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。**
- ・ **青系統**は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、**地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、赤系統を補完する欠かせない路線である。**一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは**路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。**
- ・ **黄緑系統**は、地域拠点である〇〇支所から…(以下略)

#### Check! 補助事業の必要性

地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

## Step 3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要を整理しましょう

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

**Check!** **整理対象の事業**  
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

**Check!** **実施主体の記載**  
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

**Check!** **補助系統の記載**  
補助系統を明示してください。

系統名	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	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
…							

**Check!** **車両購入費補助に関する記載**  
車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載してください。

## Step 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、**必ず全ての計画において設定**してください。

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	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	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年
…				

**Check!** **数値指標・目標値**  
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

**Check!** **個別系統の目標**  
基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

**Check!** **単位について**  
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

**Check!** **収支について**  
収支については、収支率でも差し支えありません。

**Check!** **データ取得手法**  
具体的なデータ取得方法について記載してください。

# 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

## Step 1 「計画全体の目標」と「運行系統ごとの目標」の違いを理解しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについて理解しましょう。

<例：年間利用者数を設定する場合>



Check!

計画全体の目標設定においては、必ずしも圏域内全ての交通機関や系統を網羅しなくても構いませんが、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、なるべく広い視点から目標設定を行うようにしてください。

Check!

補助系統が地域公共交通計画の中で特に重要な位置付けを占める場合等、個別の補助系統に限定した数値指標を計画本体で設定しても構いませんが、なるべく地域全体を俯瞰した数値指標も設定するようにしてください。

## Step 2 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標を設定しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と別紙に記載する「運行系統ごとの目標」が矛盾なく結びつくように、以下の3つのポイントに留意して目標・数値指標・目標値を設定しましょう。

### 本体と別紙の目標設定における整合を図るための3つのポイント

#### ①数値指標を揃えましょう

本体と別紙で数値指標は整合していますか？集計単位も含めて確認しましょう。

##### ×整合していない例

- ✓ 本体では「収支差」を設定しているが、別紙では「収支率」を設定している。
- ✓ 本体では「住民1人当たりの公的資金投入額」を設定しているが、別紙では「利用者1人当たりの公的資金投入額」を設定している。

#### ②データ・評価手法を揃えましょう

数値指標を算出するためのデータや評価手法は両者で整合していますか？

##### ×整合していない例

- ✓ 本体では「ICカードデータ」を使って、別紙では「交通事業者による輸送実績データ」から年間利用者数を計測している。
- ✓ 本体と別紙で収支算出時の収入・支出の費目が整合していない。

#### ③目標設定のコンセプトを揃えましょう

全体の目標値と個別の補助系統の目標値の設定のコンセプトは整合していますか？

##### ×整合していない例

- ✓ 本体では「利用者数を現状維持」と設定しているが、補助系統を含む個別系統の将来予測値の積み上げが「10%減」になっている。
- ✓ 本体では公的資金投入額を大きく縮減の方針を掲げているが、別紙では全く意識されていない。

### ? 評価に当たってのデータの「集計期間」について

別紙(補助事業)の年度区切り(10月～9月)と計画本体の年度区切りが異なる場合(例えば、計画本体について4月～3月で年度を区切っている場合)は、本体と別紙で評価時の数値指標の集計期間が異なるケースもあります。

両者で集計期間が異なることで、補助事業と計画運用の自己評価結果(数値)が変わることについては問題ありませんが、両者の集計期間の違いについては、評価に関係する方々同士で認識を共有するようにしましょう。

### ? 目標設定の「コンセプト」とは??

例えば、補助系統については公的資金を重点的に投入する一方で、補助系統以外で効率化を図り、地域全体では公的資金を現状維持することを目標に掲げるケースでは、「補助系統単体で見たとき(別紙):公的資金が増加する」と「地域の公共交通全体で見たとき(本体):公的資金を現状維持する」のように、両者で目標値の考え方が異なって見える場合もあります。

ここで重要なのは、「目標設定のコンセプト」が本体と別紙で整合しているかどうかを確認することです。上記のケースでは、「採算路線の効率性を高め、不採算路線の維持確保を図る」というコンセプトが両者で共通しているため、問題ありません。

## Step 3 評価においても、「全体」を見ながら「個別系統」を議論しましょう

評価に当たっては、補助系統だけに着目するのではなく、地域公共交通全体を対象として議論しましょう。補助事業を活用することが、地域公共交通計画に基づくその他全ての事業の効率的な実施や、地域公共交通ネットワークをより良いものとすることに役立っているかどうかという観点から評価を行うことが重要です。

また、「目標を達成したか否か」だけに着目するのではなく、現在の結果に至る経緯を明らかにすることにより、今後改善すべき点についてより具体的に評価を行うことが重要です。自治体・協議会の取組すべてを対象として、広い視野のもとで議論しましょう。

計画別紙の評価結果については、毎年度国に報告する必要があります。なお、自己評価結果は協議会の取組みを広く様々な関係者に紹介するために活用できるものですので、記載内容は分かりやすく簡潔に整理しましょう。

### ③ 計画の作成主体について

幹線補助は、幹線沿線の市町村(単独・複数)が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。フィーダー補助は、主に市町村単位で作成される地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。

#### 幹線 作成主体:都道府県又は市町村

- 地域公共交通計画に幹線補助を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
  - ① 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成  
※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり
  - ② 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
  - ③ 都道府県による広域(都道府県全域又はブロックごと)での計画作成
- 地域の公共交通における幹線の位置付け等を地域公共交通計画に記載。

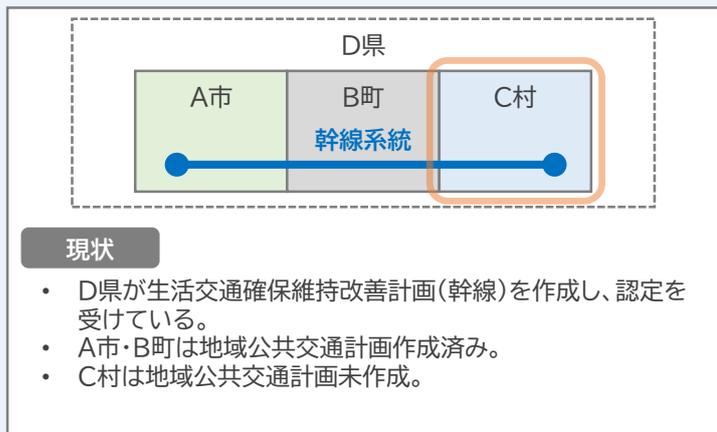
#### フィーダー 作成主体:市町村

- 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置付ける場合、基本的には市町村が計画作成することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置付け等を地域公共交通計画に記載。

### ④ 補助系統が複数市町村に跨がる場合の計画作成主体について

複数市町村に跨がる幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合の地域公共交通計画の作成主体と補助計画認定申請の基本的な考え方は以下のとおりです。いずれのケースにおいても、関係する市町村同士での密な連携のもとで進めるようにしましょう。また、都道府県によるリーダーシップや連携支援も重要なポイントです。

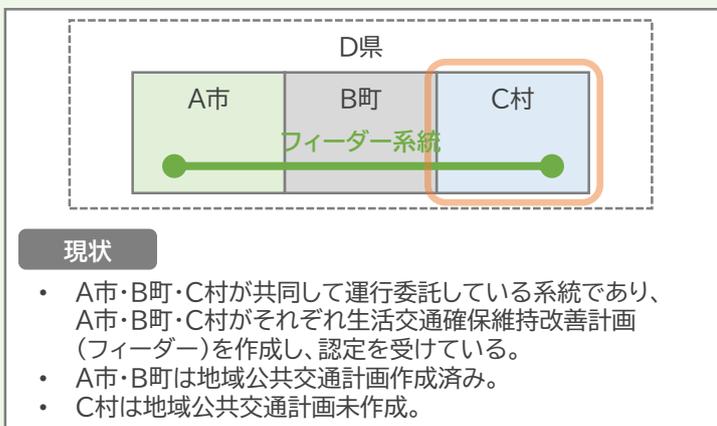
#### 幹線



#### 今後

- 方法①
- D県が地域公共交通計画を作成し、引き続き幹線補助の計画認定を受ける。
- 方法②
- D県が地域公共交通計画を作成しない場合、A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
  - 地域公共交通計画を作成した上で、毎年の幹線補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

#### フィーダー



#### 今後

- 方法
- A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
  - 地域公共交通計画を作成した上で、毎年のフィーダー補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

【参考】都道府県の役割について ～「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 七1(2)」より～

市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨がる移動の確保に資すると判断した場合などには、積極的に計画作成参画することが望ましい。

## 5 複数市町村に跨がる場合の例外について

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない(又は地域公共交通計画を未作成の)場合であっても、**当該市町村の区間が補助対象外となっている場合、当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合、当該市町村の住民の利用実態がない場合等、当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない合理的な理由を補助を受けようとする地方公共団体の計画(本体・別紙いずれか)において示す必要があります。**

## 6 補助金執行について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (~令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度~)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

### ● 新制度での申請に当たり準備が必要なもの

今後は、原則として**法定協議会(幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会)に対して補助を行うこととなりますので**、これまでに説明した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。なお、準備に当たっては、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】」も併せてご参照ください。

- ・協議会財務規程の制定
- ・協議会口座の準備
- ・協議会規約の見直し
- ・協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※ 等

※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いずれの要件も満たす必要があります

### ● 経過措置について

令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、**令和7年事業年度以降は、補助事業の活用においては地域公共交通計画の作成が必須となる点に注意しましょう。**

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成していない**地方公共団体

- ・ **令和7年事業年度(令和6年10月1日~令和7年9月30日事業分)の認定申請の提出期限は令和6年6月**であることを踏まえ、地域公共交通計画は、余裕を持って作成しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成している**地方公共団体

- ・ 改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、**令和6年事業年度まで**です。

## Q & A

よくある質問について

**Q:** 地域公共交通計画本体の目標設定において、地域公共交通確保維持事業とは関係ない路線バスや鉄道も含めて「利用者数、収支、公的資金投入額」に関する目標値の記載が必要でしょうか？

**A:** 地域公共交通計画本体には、補助系統のみならず、他の路線や交通手段も位置付けることが望ましいです

計画本体の目標設定においては、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、地域公共交通サービスに係る路線・交通手段全てを含めて記載することが望ましいです。なお、別紙については補助系統についてのみ記載されていればよいです。

**Q:** 地域公共交通計画作成後に補助系統が増えた場合は、その都度、計画本体についても改正しなければならないのでしょうか？

**A:** 都度改正が必要です

地域公共交通計画に基づいて補助が行われますので、計画内容に変更があった場合は、都度、計画本体についても改正してください。

**Q:** これまでは補助要綱に基づく協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画の申請を行ってきましたが、同協議会は活性化再生法に基づく法定協議会のメンバー構成の条件を満たしていません。今後の申請に当たってはどのようにすればよいのでしょうか。

**A:** 法定協議会の設置・協議が必要です

活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、法定協議会での協議のもとで申請する必要があります。なお、現行の協議会を法定協議会の下部組織（部会等）に位置付け、現行協議会のメンバーで議論した上で法定協議会に報告する形式でも構いません。

**Q:** 補助系統が複数市町村に跨っており、一部補助対象外の区間も含まれるのですが、補助系統の全体を沿線全ての市町村の地域公共交通計画に位置付ける必要があるのでしょうか？

**A:** 基本的には全ての市町村で地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、例外もあります

今般の法改正・要綱改正の趣旨に鑑みると、補助系統の全体を地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、補助系統のうち、現在補助対象外となっている区間が存在する場合については、補助対象外となっている区間を当該地方公共団体の計画に位置付けない合理的な理由が示せる場合は、例外を認める場合もあります。判断に迷う場合は、お近くの地方運輸局・運輸支局に相談してください。

**Q:** 複数市町村を跨ぐ補助系統に関して、複数市町村がそれぞれ個別に地域公共交通計画で位置付ける場合、目標の設定はどのように行うべきでしょうか。

**A:** 市町村間で連携の上、数値指標や目標値の整合を図るようにしてください

数値指標・目標値の設定に当たっては、市町村間で連携し、標準指標に関してはそれぞれ共通して設置し、コンセプトの整合を図ったうえで目標値の設定を行ってください。その上で、各市町村の地域課題に鑑み、独自の数値指標を標準指標に追加して評価することについては問題ありません。

### i

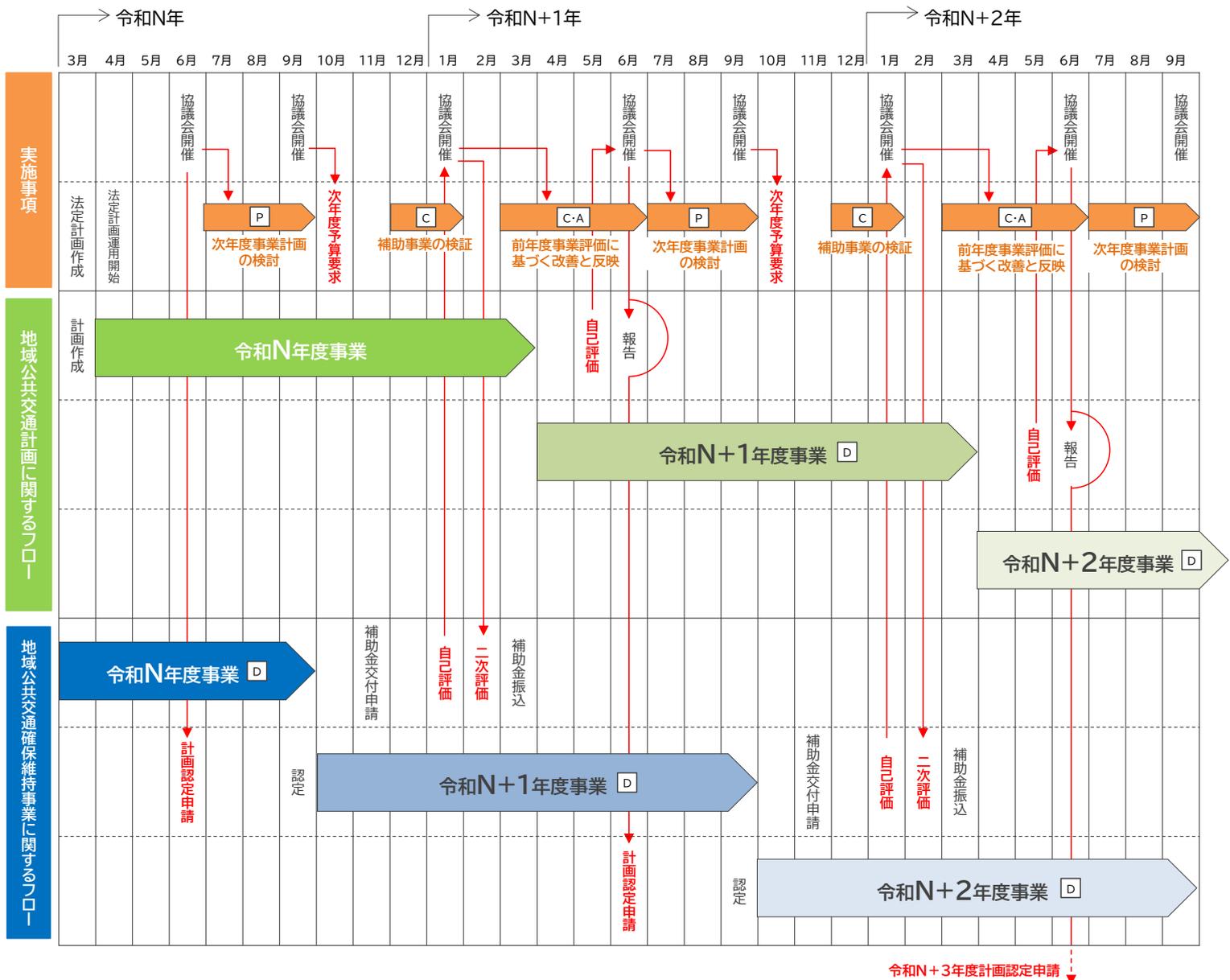
国土交通省では、地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を作成しています。

特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の職員にとって、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかとなるよう、手引きがまとめられています。

URL: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)



# 地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴うPDCAサイクルのイメージ



## お問い合わせ窓口

ご不明な点は、気軽にお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。活用可能な国の補助制度や必要となる法律上の手続、技術支援など、総合的にアドバイスします。

○国土交通省総合政策局地域交通課

TEL: 03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 087-802-6725

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室

TEL: 098-866-1812



※各運輸支局については企画調整担当又は輸送・監査担当までお問い合わせください

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 松田町地域公共交通会議  
住 所 神奈川県足柄上郡  
松田町松田惣領 2037 番地  
代表者氏名 会長 古舘 信生

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。

令和7年6月 日

## 松田町地域公共交通会議

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

## 【松田町】

幹線補助に位置付けた路線については、いずれも沿線地域の住民の通勤・通学、通院等に利用され、日常生活に必要不可欠な路線であり、今後も確保維持する必要があります。しかし、現状では事業者が単独で維持することが困難な地域間幹線系統であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

## 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

各系統の年間輸送人員及び収支率について、以下のとおり目標を設定する。

事業者名	運行系統名 (起点～終点)	目標年間 輸送人員	目標収支 率
富士急モビリティ 株式会社	新松田西丹沢線 (新松田駅～西丹沢ビジターセンター)	73,000人	70.18%
	新松田小田原線【第一生命・西大友経由】 (新松田駅～第一生命・西大友～小田原駅)	82,000人	85.18%
	新松田小田原線【下曽我経由】 (新松田駅～下曽我～小田原駅)	61,000人	63.00%

(松田町地域公共交通計画 P49 参照)

## (2) 事業の効果

地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な交通手段が確保される。

また、定量的な事業目標を導入することにより、①運行費用を抑制し、標準的な費用へ誘導すること、②効率的な運行を促進し、適切な受益者負担やサービス水準へ誘導することが期待できる。

## 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

- ・ 利用促進の実施（富士急モビリティ、小田原市、大井町、松田町、山北町）
- ・ 広域バスマップの作成（小田原市・大井町・松田町、山北町他）
- ・ 地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進（事業者）
- ・ 路線バスのバリアフリー化の推進（松田町）
- ・ 快適なバス待合空間の整備（松田町）
- ・ 交通弱者へのバス定期券等の助成（松田町）

(松田町地域公共交通計画 P42, 43, 57 参照)

<p>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</p>
<p>運行系統の概要については、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。</p>
<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>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。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<p>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。</p>
<p>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 <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし。</p>
<p>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 <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>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4」を添付。</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 <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>これまでの取組によって、利用促進につながっている路線もあることから、引続き実施していくほか、運行の継続や改善に向けた取組を検討するため、令和8年度計画についても、関係市町村と事業者と連携し、地域に利用促進に向けた啓発等や路線のダイヤ改正、運行区間の見直し等を行っていく。 系統別についての取組内容と目標については、別紙参照。</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 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b></p>
<p>該当なし。</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】**

**【富士急モビリティ株式会社】**

- ・ 「新松田西丹沢線」、「新松田小田原線【第一生命・西大友経由】」、「新松田小田原線【下曽我経由】」の確保維持を目的とする。  
当該地域間幹線系統の確保維持のため、老朽化した車両の更新を支援する必要がある。併せて、どなたでも利用しやすい環境を整えるため、使用する車両の低床化を進める必要がある。

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

**【富士急モビリティ株式会社】**

- ・ 老朽化した車両を更新し地域間幹線を確保維持する他、どなたでも利用しやすい環境を整え、バリアフリー化を図る。

※ 県内バスのバリアフリー化 (R6. 3月末時点)  
バス車両 5,416 両のうちノンステップバスは、3,737 両 (68.9%)  
('かながわバス・ポシェット 2024' 神奈川県バス協会抜粋)

(2) 事業の効果

**【富士急モビリティ株式会社】**

- ・ 地域間幹線系統が確保維持されるほか、車両を低床化し、どなたでも利用しやすい環境をつくることにより、利用者数の維持又は増加が期待できる。

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】**

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 6 及び表 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】**

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
※市町村で法定協議会時に記入してください。
19. 利用者等の意見の反映状況
【松田町】 松田町地域公共交通計画の策定にあたり、令和6年1月10日から2月9日にかけて計画案に対するパブリックコメントを行った。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 足柄上郡松田町松田惣領 2037 番地

(所 属) 松田町政策推進課

(氏 名) 島 秀明

(電 話) 0465-83-1222

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

令和7年6月 日

## 松田町地域公共交通会議

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

松田町においては、広域幹線交通である鉄道を軸に、町域内に広範に路線バス、乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっている。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、本町の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が生じている。

特に「新松田寄線」は、本町内でも住民の高齢化率が高く、車を運転できない高齢者が今後も増加すると予測されている寄地区と新松田駅を結ぶ唯一のバス路線として重要性を増しているもののバス利用者数は減少傾向にあり、バス事業者の努力だけでは運行が難しい状況となっている。

このため、地域公共交通確保維持事業により、「新松田寄線」を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

## 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

年間輸送人員及び収支率について、以下のとおり目標を設定する。

事業者名	運行系統名 (起点～終点)	目標年間 輸送人員	目標収支 率
富士急モビリティ 株式会社	新松田寄線 (新松田駅～湯の沢団地～寄)	61,213人	98.00%

(松田町地域公共交通計画 P49, P57 参照)

## (2) 事業の効果

新松田寄線を維持することにより、寄地域の各集落の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

## 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

- ・ 広域バスマップの作成 (松田町)
- ・ バスロケーションシステムの導入による利便性の向上 (事業者)
- ・ 地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進 (事業者)
- ・ 路線バスのバリアフリー化の推進 (松田町)
- ・ 快適なバス待合空間の整備 (松田町)
- ・ 交通弱者へのバス定期券等の助成 (松田町)

(松田町地域公共交通計画 P42～44, 57 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
<p>運行系統の概要については、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。</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>地域公共交通確保維持事業により運行の維持を図る「新松田寄線」について、その運行に係る費用総額 34,593 千円（2022 年度実績）のうち、松田町から交通事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<p>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</p>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
<p>該当なし。</p>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
<p>該当なし。</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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
<p>該当なし。</p>
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
<p>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5」を添付。</p>
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <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>
<p>該当なし。</p>
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <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>
(1) 事業の目標
<p>該当なし。</p>
(2) 事業の効果

該当なし。
<b>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】</b>
該当なし。
<b>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】</b>
該当なし。
<b>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】</b>
該当なし。
<b>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】</b>
(1) 事業の目標
該当なし。
(2) 事業の効果
該当なし。
<b>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】</b>
該当なし
<b>18. 協議会の開催状況と主な議論</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和4年7月26日 地域特性、現況交通実態、アンケート調査項目について（書面会議）</li> <li>・ 令和4年11月15日 町民アンケート調査結果、地域公共交通の問題点・課題 地域公共交通の基本理念と基本目標</li> <li>・ 令和5年3月23日 基本方針の達成状況を評価する目標値について</li> <li>・ 令和5年7月27日 地域公共交通計画の目標値の修正案について</li> <li>・ 令和5年9月28日 松田町地域公共交通計画素案について</li> <li>・ 令和5年12月12日 松田町地域公共交通計画素案について</li> <li>・ 令和6年3月26日 松田町地域公共交通計画案について</li> <li>・ 令和6年3月28日 松田町地域公共交通計画 策定</li> <li>・ 令和6年5月28日 令和7年度計画認定申請について、承認</li> <li>・ 令和7年6月19日 令和8年度計画認定申請について、承認</li> </ul>
<b>19. 利用者等の意見の反映状況</b>

松田町地域公共交通計画策定に際し、町民アンケート調査（令和4年9月）、自治会アンケート調査（令和4年9月）及び地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメント（令和6年1月～2月）を実施した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）神奈川県足柄上郡松田町松田惣領 2037

（所 属）松田町政策推進課

（氏 名）島 秀明

（電 話）0465-83-1222

（e-mail）[kikaku@town.matsuda.kanagawa.jp](mailto:kikaku@town.matsuda.kanagawa.jp)

## 松田町地域公共交通計画

### 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
松田町地域公共交通計画 P38
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
松田町地域公共交通計画 P39～40
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
松田町地域公共交通計画 P42～44、49～50、57
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
松田町市地域公共交通計画 P60

（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

# 松田町地域公共交通計画

令和6年3月

松 田 町

## 対象区域

地域公共交通計画の対象区域は、「町域全体」とします。

ただし、住民の移動実態等を踏まえ、隣接する市町についても検討の対象とします。

## 公共交通機関のあり方と交通結節拠点

### 【各公共交通機関のあり方】

本町の地形は、町域南側の平野部と北側の丘陵・山地部とに大きく二分されており、地域によって公共交通機関の運行頻度や密度も大きな違いが生じています。

本町における地域特性を踏まえた中で、各公共交通機関の位置づけと役割分担を次のように設定します。

表 7 公共交通機関の位置づけと役割

分類		交通機関	位置づけ・役割
広域 幹線	広域幹線交通	鉄道	広域的な移動を担う交通
	都市間交通	路線バス（幹線）	大井町、山北町、開成町、小田原市等の周辺都市を結ぶ移動を担う交通
地区内 路線	地区内交通	路線バス（フィーダー）	本町の既存路線バス網であり、地区内交通（デマンド型面交通）と連動して駅等の拠点と地域間を結ぶフィーダー路線としての移動を担う交通
地区内 ゾーン 交通	地区内交通 （デマンド型 面交通）	A I オンデマンド 交通システム等	既存路線バス網を補完する交通サービスとして公共交通の利便性を高めるとともに、本町町民の移動目的を踏まえ、隣接自治体も含めたゾーン内の面的な移動を担う交通
福祉 交通	地域内 （デマンド）	タクシー バス	利用者のドア・ツー・ドアの移動目的に対応した交通手段

### 【交通結節拠点】

小田急小田原線新松田駅は、松田町第6次総合計画のまちづくり戦略プロジェクトにおいて、新松田駅・松田駅を中心にコンパクトで住みよいまちづくりを推進するものとしているため、本計画においても両駅を交通結節拠点として位置付けるとともに、引き続き、新松田駅周辺整備事業を推進していきます。

## 地域公共交通確保維持事業に位置付ける路線

本町においては、幹線交通である鉄道・バスを軸に、町域内外に路線バス、乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっています。これらの公共交通については、町民の日常生活の移動を担う中で、車を利用できない高齢者や学生等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能しています。

表 8 地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統路線	役割	確保・維持策
幹線補助	新松田西丹沢線 (新松田駅～西丹沢ビジターセンター)	新松田駅を発着地として、町内並びに隣接市町の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、持続可能な運行
	新松田小田原線【第一生命・西大友経由】 (新松田駅～第一生命・西大友～小田原駅)		
	新松田小田原線【下曽我経由】 (新松田駅～下曽我～小田原駅)		
フィーダー補助	新松田寄線 (新松田駅～湯の沢団地～寄)	新松田駅を発着地として、町域北部の寄方面への唯一のバス路線網。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行

**【地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性】**

- ・ 幹線補助に位置付けた3路線は、いずれも沿線地域の住民の通勤・通学、通院等に利用され、日常生活に必要不可欠な路線であり、今後も確保維持する必要性があります。しかし現状では、事業者が単独で維持することが困難な地域間幹線系統であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要性があります。
- ・ フィーダー補助に位置付けた新松田寄線は、本町の交通の中心拠点である新松田駅と寄地区とを結ぶ唯一のバス路線であり、沿線地域の住民の通勤・通学、通院等に利用され、特に寄地区は町内でも住民の高齢化率が高く、車を利用できない高齢者等も多いことから日常生活に必要不可欠な路線です。一方で、事業者や町の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要性があります。



図 26 地域公共交通確保維持事業に位置付ける路線

## 【目標 1】 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- 公共交通利用者の多くが高齢者となっている現状をふまえ、幹線経路の路線バスについてはバリアフリー対応の車両や快適なバス待合空間の充実に協力を求めるとともに、公共交通の見直しに関する丁寧な説明、公共交通を利用しやすくするためのわかりやすい情報提供などの取り組みを推進します。
- 本町の道路環境は幅員の狭隘な道路が多く、大型のバスでは運行が難しい地区も多いことから、AIオンデマンド交通を導入する際には、10人乗り程度のワンボックス車等を使用し、ドア・ツー・ドアに近い運行を目指します。

### 【指標 1-1】 公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）が不便と感じる割合

#### ■指標の現状と目標値

現状：令和4年度時点（2022年度時点）	目標：令和10年度（2028年度）
不便と感じる割合 32.9%	不便と感じる割合 10.0%以下

※現状値は、令和4年度（2022年度）に実施した「町民アンケート調査」の中で、鉄道・路線バス・タクシーが「とても不便だと思う」と「ある程度不便さを感じる」という回答割合から算出しています。

## 【施策 1】 路線バスのバリアフリー化の推進

- ・路線バスでは、移動の不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような身体状況にあっても利用しやすいノンステップバスの導入、車内環境づくりへの取り組みを、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金等を活用してバス事業者とともに進めていきます。
- ・また、環境に配慮したEVバス車両の導入についても国や県の施策動向を見極めながら検討していきます。

ノンステップバス



## 【施策2】 快適なバス待合空間の整備

- ・路線バスの利便性や快適性を高めるため、停留所の利用状況などを踏まえながら快適な停留所の整備等により、バス利用環境の改善を図ります。
- ・また、ソフト面では、運行中のバスの現在地や停留所への到着予測時刻、遅延情報などの運行状況をリアルタイムで把握でき、わかりにくかった路線バスのイメージを一新する「富士急バスコンシェルジュ」アプリの積極的な周知を図り、バスの利用促進を図ります。

### ■富士急バスコンシェルジュ（スマートフォン表示画面の例）

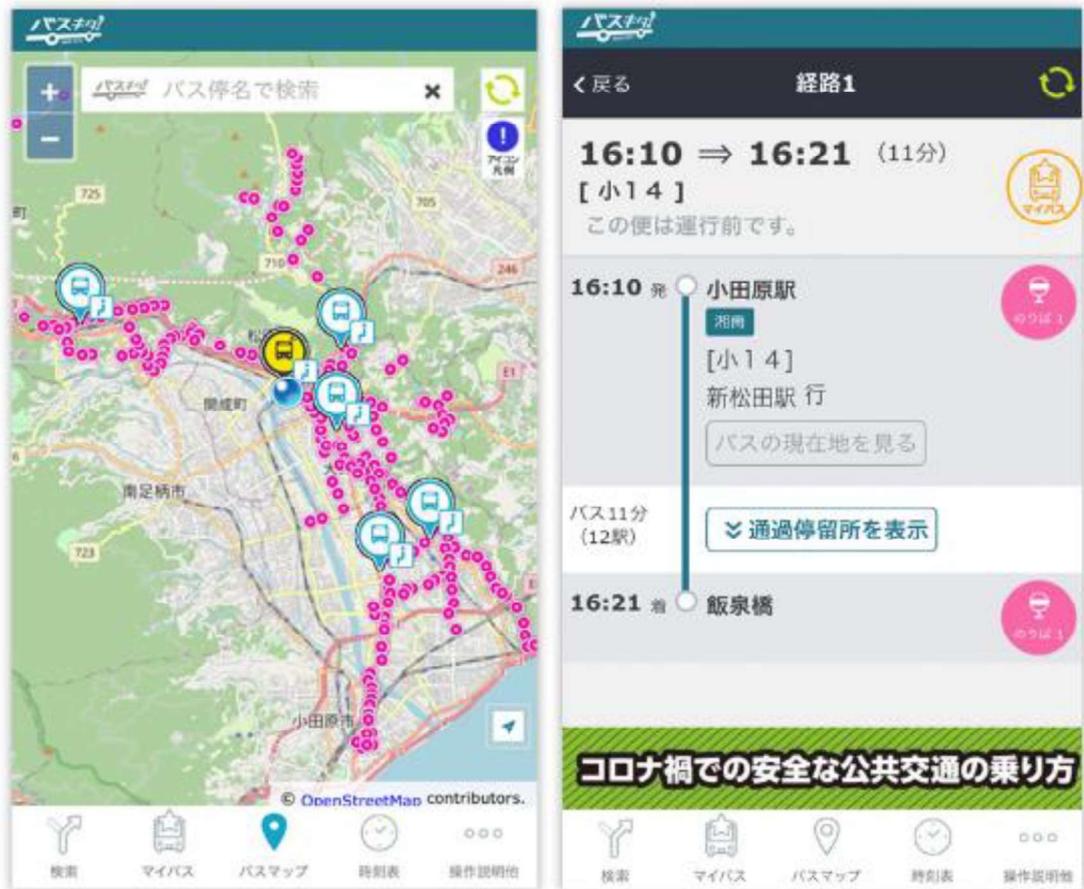


表9 主な機能

バスマップ機能	車両の現在地や運行状況を確認できます。
経路検索機能	現在地の最寄バス停や利用可能なバス路線、その運行状況を検索できます。
マイバス機能	通勤・通学で使用するバスを登録することで、ワンタップで次のバスを確認できます。
混雑度表示	バスマップ／経路検索にて混雑度を確認することができ、これから乗るバスを選択する判断にお役立ていただけます。

**【施策3】 バスマップの充実**

・関係機関との調整を図り、現行のバスマップ（県西部都市圏版）に、AIオンデマンド交通、タクシーアプリの利用方法などの情報を盛り込むことにより、これまで以上に利用しやすいバスマップの充実を図っていきます。

（裏表紙には、各バス事業者の時刻表検索サイトのQRコードも掲載されています。）

**路線バスに乗りましょう!!**  
地域を支える大切な公共交通を維持していくためにも、一層のご利用をお願いします

— バス事業所のご案内 —

**箱根登山バス株式会社**  
<https://www.hakonenavi.jp/hakone-tocanbus/>

時刻表検索サイト

小田原営業所 TEL.0465-35-1271  
小田原市東町5-33-1

小田原駅前案内所 TEL.0465-22-1124  
小田原市東町1-1-3(小田原駅東口のみ)は別参照

箱本案内所 TEL.0465-74-0043  
東足柄市箱本022-3(箱本・大湖山駅のみ)は別参照

新松田案内所 TEL.0465-83-4964  
足柄上郡松田町箱田惣領1351(新松田駅のみ)は別参照

箱根山崎営業所 TEL.0460-83-9022  
足柄下郡箱根町湯本40-4(箱根湯本駅のみ)は別参照

**伊豆箱根バス株式会社**  
<http://www.izuhakone.co.jp>

時刻表検索サイト

小田原営業所 TEL.0465-34-0333  
小田原市久野405

小田原駅前案内所 TEL.0465-22-3166  
小田原市東町1-1-3(小田原駅東口のみ)は別参照

**富士急湘南バス株式会社**  
<http://www.syonan-bus.co.jp/>

時刻表検索サイト

本社営業所 TEL.0465-82-1361  
足柄上郡松田町箱田惣領360

富士急コールセンター TEL.0570-022-956  
足柄上郡松田町箱田惣領360

新松田駅前案内所  
足柄上郡松田町箱田惣領1347-4(新松田駅のみ)は別参照

小田原駅前案内所  
小田原市東町1-1-3(小田原駅東口のみ)は別参照

**神奈川中央交通株式会社**  
<http://www.kanachu.co.jp>

時刻表検索サイト

神奈川中央交通西巻平塚営業所 TEL.0463-55-7700  
平塚市田村4-5-4

神奈川中央交通西巻藤野営業所 TEL.0463-81-1803  
藤野市豊原020-1

**株式会社東海バス**  
<http://www.tokaiibus.jp/>

時刻表検索サイト

熱海営業所 TEL.0557-85-0381  
熱海市紅葉が丘町16-41

熱海駅前案内所 TEL.0557-81-3521  
熱海市田原本町5-1

沼津営業所 TEL.055-935-6611  
沼津市大平1791

沼津駅前案内所 TEL.055-962-7966  
沼津市大手町1-1-3 沼津産業ビル1F

三島駅前案内所 TEL.055-975-0196  
三島市一宮町16-1

生活を支える、観光に役立つ。  
一目でわかるバスマップ!

バスマップ

県西部  
都市圏

行きたい  
施設で検索!  
バスマップで  
探す!

神奈川県西部広域行政協議会都市交通部会  
このバスマップ版内は、浜町村協賛くじ「サマージャンボ」の  
収益金の運用益から助成を受けて作成したものです。

【指標 2-2】 町内路線バスの年間利用者数

数値指標	データ取得方法	現況値：令和 4 年度 (2022 年度)	目標値：令和 10 年度 (2028 年度)
町内路線バスの 年間利用者数	バス事業者保有の乗降 データにより毎年計測	22.1 万人/年	23.1 万人/年

注) 町内路線バスの年間利用者数は、地域公共交通確保維持事業に位置付ける幹線補助 3 路線とフィーダー補助 1 路線の年間利用者数。

**【施策 9】 地域間幹線バス路線、地域内フィーダーバス路線の維持**

- ・新たな移動手段として A I オンデマンド交通の導入等により、狭隘道路・坂道等による移動の不便性の解消や、公共交通の空白・不便地域の解消を図ります。
- ・新松田駅を発着地として隣接自治体間を結ぶ「新松田西丹沢線」、「新松田小田原線【第一生命・西大友経由】」、「新松田小田原線【下曾我経由】」は、町民にとっても通勤・通学、通院等に利用され重要な路線ですが、利用者数の減少により赤字路線となっています。
- ・また、「新松田寄線」は、本町内でも住民の高齢化率が高く、車を運転できない高齢者が今後も増加すると予測されている寄地区と新松田駅を結ぶ唯一のバス路線として重要性を増していますが、バス利用者数は減少傾向にあり、バス事業者の努力だけでは運行が難しい状況となっています。
- ・事業者が単独で維持することが困難な地域間幹線系統である「新松田西丹沢線」、「新松田小田原線【第一生命・西大友経由】」、「新松田小田原線【下曾我経由】」の 3 路線は地域間幹線系統と位置づけ、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持するものとします。
- ・フィーダー補助に位置付けた新松田寄線についても、事業者や町の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持します。
- ・また、これら以外のバス路線については、公共交通を利用した周辺市町への移動手段の確保のため、沿線関係市町と連携し、バス路線維持に向けた協議・調整を図っていきます。

表 10 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線	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
新松田西丹沢線	新松田駅	谷峨駅	西丹沢ビクターセンター	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
新松田小田原線	新松田駅	第一生命・西大友	小田原駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
新松田小田原線	新松田駅	下曽我	小田原駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
新松田寄線	新松田駅	田代向	寄	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助



図 30 地域公共交通確保維持事業に位置付ける路線

【指標 3-2】公共交通維持対策に係る財政負担

■指標の現状と目標値

現状：令和 4 年度（2022 年度時点）	→	目標：令和 10 年度（2028 年度）
公共交通維持対策に係る公費負担額 14,934 千円（令和 5 年度予算）		公共交通維持対策に係る公費負担額 14,934 千円（令和 5 年度予算）以下 とする

※バス交通主要 3 施策（乗合バス運行事業・通学バス定期券助成事業・高齢者バス定期券助成事業）及び高齢者等移動手段確保助成金を対象としています。

【指標 3-3】 町内路線バスの収支率

数値指標	データ取得方法	現況値：令和 4 年度 (2022 年度)	目標値：令和 10 年度 (2028 年度)
町内路線バスの収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	83.4%	86.0%

注) 町内路線バスの収支率は、地域公共交通確保維持事業に位置付ける幹線補助 3 路線とフィーダー補助 1 路線の収支率。

**【施策 12】 バス・タクシー乗務員の確保・育成**

- ・全国的にバスやタクシーの乗務員不足問題が深刻化しており、町内を運行するバス・タクシー事業者においても乗務員確保に苦慮している状況にあります。本町の生活交通を支える公共交通網の維持や、安全な移動手段の確保の観点から、バス・タクシー乗務員の確保が必要です。
- ・事業者による乗務員の積極的な募集・育成とともに、乗務員を確保するためのさらなる取組みとして、バス・タクシー事業の魅力を紹介する等、乗務員の増加につながる取組みの検討を図ります。

**【施策 13】 交通弱者へのバス定期券等の助成**

- ・学生や高齢者等の交通弱者に対する支援として、バス交通主要 3 施策（乗合バス運行事業・通学バス定期券助成事業・高齢者バス定期券助成事業）及び高齢者等移動手段確保助成金について、必要な措置を図っていきます。

<地域公共交通計画のPDCAサイクルのイメージ>

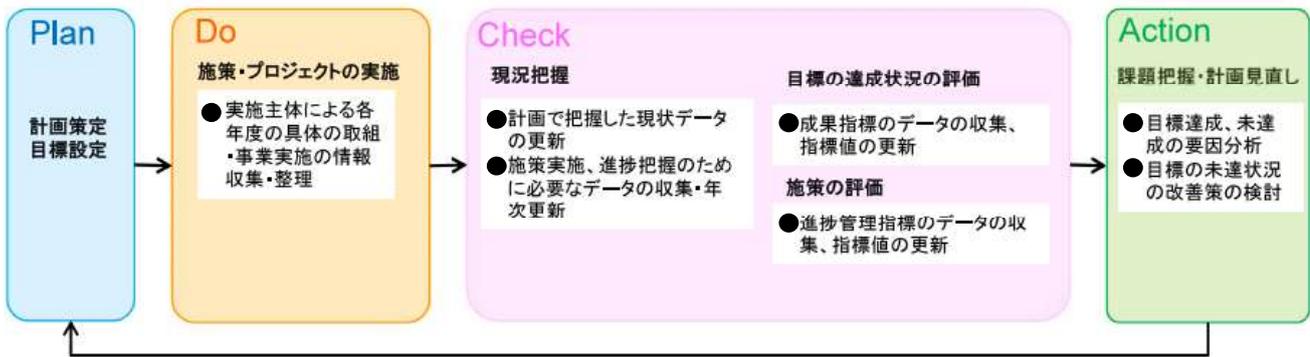


図 34 地域公共交通計画のPDCAサイクルのイメージ

表 14 各指標の目標値

目標	数値指標	データ取得方法	現況値 (2022 年度)	目標値 (2028 年度)
誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	公共交通が不便と感じる割合	町民アンケート調査により計測	32.9%	10.0%以下
町内移動の利便性向上と利用目的に応じた町外移動手段の確保	公共交通を月に1回以上利用する割合	町民アンケート調査により計測	57.0%	90.0%以上
	町内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	22.1 万人/年	23.1 万人/年
	A I オンデマンド交通の利用者数	交通事業者の乗降データにより毎年計測	0 人	累計 100,000 人以上
地域全体で支える持続可能な公共交通網の構築	A I オンデマンド交通の会員数	交通事業者の乗降データにより毎年計測	0 会員 (世帯)	3,400 会員 (世帯)
	公共交通維持対策に係る財政負担	普通会計決算より毎年整理	14,934 千円 (令和5 年度予算)	14,934 千円 (令和5 年度予算) 以下とする
	町内路線バスの収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	83.4%	86.0%

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
	富士急モビリティ(株)	(4) 新松田駅～西丹沢ビ ジターセンター	15,622.0	
	富士急モビリティ(株)	(5) 新松田駅～小田原駅 (第一生命・西大友経 由)	4,834.0	
	富士急モビリティ(株)	(6) 新松田駅～小田原駅 (下曽我駅経由)	4,841.5	
	小計		25,297	
合 計			25,297	

(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、地域公共交通再編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
	富士急モビリティ(株)	(4) 新松田西丹沢線	15,622.0	
	富士急モビリティ(株)	令和9年度については、令和8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 (ト冒我経田)		
	富士急モビリティ(株)			
	小計		25,297	
合 計			25,297	

(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、地域公共交通再編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10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
	富士急モビリティ(株)	(4) 新松田西丹沢線	15,622.0	
	富士急モビリティ(株)	令和10年度については、令和8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 (下曽我経由)		
	富士急モビリティ(株)			
	小計		25,297	
合 計			25,297	

(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、地域公共交通再編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4 別表1及び別表3の補助事業の基準に基づき、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

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指定の理由
神奈川県		松田町	人口約11万人の足柄上地域(南足柄市、中井町、大井町、松田町、山北町、開成町)の中で、松田町には、総合病院・学校等の生活基盤が整備されているとともに、小田急線・JR御殿場線の交通結節点にもなっているため。

表6 車両の取得計画の概要

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
神奈川県	富士急モビリティ(株)	3両	4,000
	計		

様式第1-5(日本工業規格A列4番)

事業者名	富士急モビリティ株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名) 印
補助金担当部門	(担当部門の名称) 湘南営業所	(責任者役職・氏名) 業務部 矢野 浩一 印

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和6年度)

実態調査日 第1号 令和5年6月24日 実施  
第2号 令和5年6月25日 実施  
第3号 令和5年6月28日 実施

運行系統						年間輸送実績					経常収益			経常費用	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)	1系統当たり 経常費用 (円)	平均賃率					平均乗車 密度 (B) (C)×(F) (G)	
																運賃改定前 適用 平均賃率×日数	運賃改定後 適用 平均賃率×日数	平均賃率 (F) (円)	総適用日数			
1	西丹沢線	新松田駅	玄倉	西丹沢ビジ ターセンター	31.9	7.0	70,660	15.7	1,109,362.0	42,811,808	163,986.7	703,208	187,265	43,702,281	91,196,283			52.92	4.9	34.3	有(無)	
3	小田原線	新松田駅	第一生命 西大友	小田原駅	12.8	7.5	78,810	4.2	331,002.0	25,358,217	72,053.7	308,981	82,282	25,749,480	40,070,503			68.07	5.1	38.2	有(無)	
4	小田原線	新松田駅	下曽我駅	小田原駅	16.2	5.6	59,130	4.6	271,998.0	16,536,533	67,302.0	288,604	76,856	16,901,993	37,427,988			62.96	3.9	21.8	有(無)	
																					有・無	
合計					60.9		208,600		1,712,362.0	84,706,558	303,342.4	1,300,793	346,403	86,353,754	168,694,774							

【記載要領】

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)の前々年度(基準期間)並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度の実績について、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)。

(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る様式第1-5の添付を省略することができる。)

なお、様式1-8に基づく申請については当該年度の実績について、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)。

- 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。
  - 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。
  - 運行回数は、補助対象期間の前々年度(基準期間)中における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。
  - 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。
  - 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。
  - 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度(基準期間)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。
  - 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。
  - 1系統当り経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当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。
  - 平均賃率は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切捨て)。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。
  - 平均乗車密度は(B)÷(C)÷(F)と算出し、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。
  - 備考欄には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に運行回数の変更があった場合、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。
  - 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合計欄については必ず記載すること。
  - 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。
- (注)上記記載要領中3.以降において、前々年度(基準期間)とあるのは1.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度を追加して読み替えるものとし、2.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度を追加して読み替えるものとする。

地域公共交通計画（別紙）（案）における生産性向上の取組  
 新松田駅～西丹沢ビジターセンター（富士急モビリティ株式会社）

1 これまでの改善等に向けた取組

当該系統は、地域住民の通勤、通学、通院や買い物等の生活交通として利用されており、必要な路線である。

これまでも利用促進に向け次の取組を実施している。

- ・広域バスマップの作成・配付(小田原市、大井町、松田町、山北町他)
- ・バスと町営施設との割引乗車券の販売(富士急モビリティ、山北町)

2 今後の取組

- ・利用促進の実施(富士急モビリティ、小田原市、大井町、松田町、山北町)
- ・広域バスマップの作成・配付(小田原市、大井町、松田町、山北町他)
- ・地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進(富士急モビリティ)
- ・路線バスのバリアフリー化の推進(松田町)
- ・快適なバス待合空間の整備(松田町)
- ・交通弱者へのバス定期券等の助成(松田町)

年度	R2	R3	R4	R5	R6	R8
運行回数(回/日)	7.1	6.9	6.9	7.0	7.0	7.0
路線キロ程(km)	31.9	31.9	31.9	31.9	31.9	31.9
年間実車走行キロ(km) ※R8は年間計画実車走行キロ(km)	166,767.2	161,238.2	162,708.3	164,657.9	163,986.7	162,868.1
経常費用 A(千円) ※R8は見込額	57,124	58,639	55,311	61,493	69,614	73,619
経常収益 B(千円) ※R8は見込額	39,507	41,868	43,961	40,048	43,813	41,270
収支率 B÷A(%) ※R8は目標収支率 下記(2)参照	69.16	71.40	79.48	65.13	62.94	70.18
年間輸送人員 D(人) ※R8は目標年間輸送人員 下記(1)参照	42,025	47,377	52,361	64,293	70,660	73,000

(1) 目標年間輸送人員

①運行回数 1 回当たりの利用者を 1 人増やす

→1人×7.0回×365日=2,555人

②基準値

直近3年間(R4～R6)の年間輸送人員の平均値、またはR6の年間輸送人員と比較高いものとする。

→62,438人(R4～R6平均) < 70,660人(R6年間輸送人員)

③R8目標年間輸送人員設定(①+②)

→2,555人+70,660人=73,215人

→百の単位を四捨五入、73,000人を目標値とする。

・設定理由

利用者、住民に分かりやすい目標とするため「運行回数 1 回当たりの利用者を増やす」という設定にした。

(2) 目標収支率

①年間事業収支率を 1 %改善する

②基準値

直近3年間(R4～R6)の収支率の平均値またはR6収支率のいずれか大きいほうとする。

→69.18%(R4～R6平均) > 62.94%(R6収支率)

③R8目標収支率設定(①+②)

→69.18%+1%=70.18%

・設定理由

収支率が改善していくことにより、将来的に補助金額の圧縮が期待できることから目標収支率を設定した。

(参考 補助金交付実績額の内訳 単位:千円)

年度	R2	R3	R4	R5	R6
国	6,239.3	6,426.7	6,904.4	6,646.0	7,256.5
県	6,239	6,426	6,904	6,646	7,256
合計	12,478.3	12,852.7	13,808.4	13,292.0	14,512.5

地域公共交通計画（別紙）（案）における生産性向上の取組  
 新松田駅～西大友・第一生命～小田原駅（富士急モビリティ株式会社）

- 1 これまでの改善等に向けた取組  
 当該系統は、地域住民の通勤、通学、通院や買い物等の生活交通として利用されており、必要な路線である。  
 これまでも利用促進に向け次の取組を実施している。  
 ・広域バスマップの作成・配付(小田原市・大井町・松田町、山北町他)
- 2 今後の取組  
 ・利用促進の実施(富士急モビリティ、小田原市、大井町、松田町、山北町他)  
 ・広域バスマップの作成・配付(小田原市・大井町・松田町、山北町他)  
 ・地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進(富士急モビリティ)  
 ・路線バスのバリアフリー化の推進(松田町)  
 ・快適なバス待合空間の整備(松田町)  
 ・交通弱者へのバス定期券等の助成(松田町)

年度	R2	R3	R4	R5	R6	R8
運行回数(回/日)	8.6	7.6	7.6	7.6	7.5	7.5
路線キロ程(km)	12.8	12.8	12.8	12.8	12.8	12.8
年間実車走行キロ(km) ※R8は年間計画実車走行キロ(km)	81,892.4	72,153.3	72,153.3	71,976.8	72,053.7	72,515.9
経常費用 A(千円) ※R8は見込額	28,051	26,241	24,528	26,880	30,588	32,778
経常収益 B(千円) ※R8は見込額	25,285	24,270	22,527	20,546	25,749	22,592
収支率 B÷A(%) ※R8は目標収支率 下記(2)参照	90.14	92.49	91.84	76.44	84.18	85.18
年間輸送人員 D(人) ※R8は目標年間輸送人員 下記(1)参照	72,235	63,611	63,750	70,546	78,810	82,000

- (1) 目標年間輸送人員  
 ①運行回数1回当たりの利用者を1人増やす  
 →1人×7.5回×365日=2,738人  
 ②基準値  
 直近3年間(R4～R6)の年間輸送人員の平均値、またはR6の年間輸送人員と比較し高いものとする。  
 →71,035人(R4～R6平均) < 78,810人(R6年間輸送人員)  
 ③R8目標年間輸送人員設定(①+②)  
 →2,738人+78,810人=81,548人  
 →百の単位を四捨五入、82,000人を目標値とする。  
 ・設定理由  
 利用者、住民に分かりやすい目標とするため「運行回数1回当たりの利用者を増やす」という設定にした
- (2) 目標収支率  
 ①年間事業収支率を1%改善する  
 ②基準値  
 直近3年間(R4～R6)の収支率の平均値またはR6収支率のいずれか大きいほうとする。  
 →84.15%(R4～R6平均) < 84.18%(R6収支率)  
 ③R8目標収支率設定(①+②)  
 →84.18%+1%=85.18%  
 ・設定理由  
 収支率が改善していくことにより、将来的に補助金額の圧縮が期待できることから目標収支率を設定した

(参考 補助金交付実績額の内訳 単位:千円)

年度	R2	R3	R4	R5	R6
国	762.5	876.4	911.0	757.2	590.3

地域公共交通計画（別紙）（案）における生産性向上の取組  
新松田駅～下曽我～小田原駅（富士急モビリティ株式会社）

1 これまでの改善等に向けた取組

当該系統は、地域住民の通勤、通学、通院や買い物等の生活交通として利用されており、必要な路線である。これまでも利用促進に向け次の取組を実施している。

- ・広域バスマップの作成・配付(小田原市・大井町・松田町、山北町他)

2 今後の取組

- ・利用促進の実施(富士急モビリティ、小田原市、大井町、松田町、山北町他)
- ・広域バスマップの作成・配付(小田原市・大井町・松田町、山北町他)
- ・地球環境や利用者しやすいEVバス導入による利用促進(富士急モビリティ)
- ・路線バスのバリアフリー化の推進(松田町)
- ・快適なバス待合空間の整備(松田町)
- ・交通弱者へのバス定期券等の助成(松田町)

年度	R2	R3	R4	R5	R6	R8
運行回数(回/日)	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6
路線キロ程(km)	16.2	16.2	16.2	16.2	16.2	16.2
年間実車走行キロ(km) ※R8は年間計画実車走行キロ(km)	67,091.5	67,254.5	67,254.5	67,253.5	67,302.0	67,662.0
経常費用 A(千円) ※R8は見込額	22,981	24,459	22,862	25,116	28,570	30,584
経常収益 B(千円) ※R8は見込額	16,738	18,059	15,206	15,155	16,902	15,386
収支率 B÷A(%) ※R8は目標収支率 下記(2)参照	72.83	73.83	66.51	60.34	59.16	63.00
年間輸送人員 D(人) ※R8は目標年間輸送人員 下記(1)参照	45,434	41,355	45,249	52,305	59,130	61,000

(1) 目標年間輸送人員

- ①運行回数1回当たりの利用者を1人増やす

→1人×5.6回×365日=2,044人

- ②基準値

直近3年間(R4～R6)の年間輸送人員の平均値、またはR6の年間輸送人員と比較し高いものとする。

→52,228人(R4～R6平均) < 59,130人(R6年間輸送人員)

- ③R8目標年間輸送人員設定(①+②)

→2,044人+59,130人=61,174人

→百の単位を四捨五入、61,000人を目標値とする。

- ・設定理由

利用者、住民に分かりやすい目標とするため「運行回数1回当たりの利用者を増やす」という設定にした

(2) 目標収支率

- ①年間事業収支率を1%改善する

- ②基準値

直近3年間(R4～R6)の収支率の平均値またはR6収支率のいずれか大きいほうとする。

→62.00%(R4～R6平均) > 59.16%(R6収支率)

- ③R8目標収支率設定(①+②)

→62.00%+1%=63.00%

- ・設定理由

収支率が改善していくことにより、将来的に補助金額の圧縮が期待できることから目標収支率を設定した

(参考 補助金交付実績額の内訳

単位:千円)

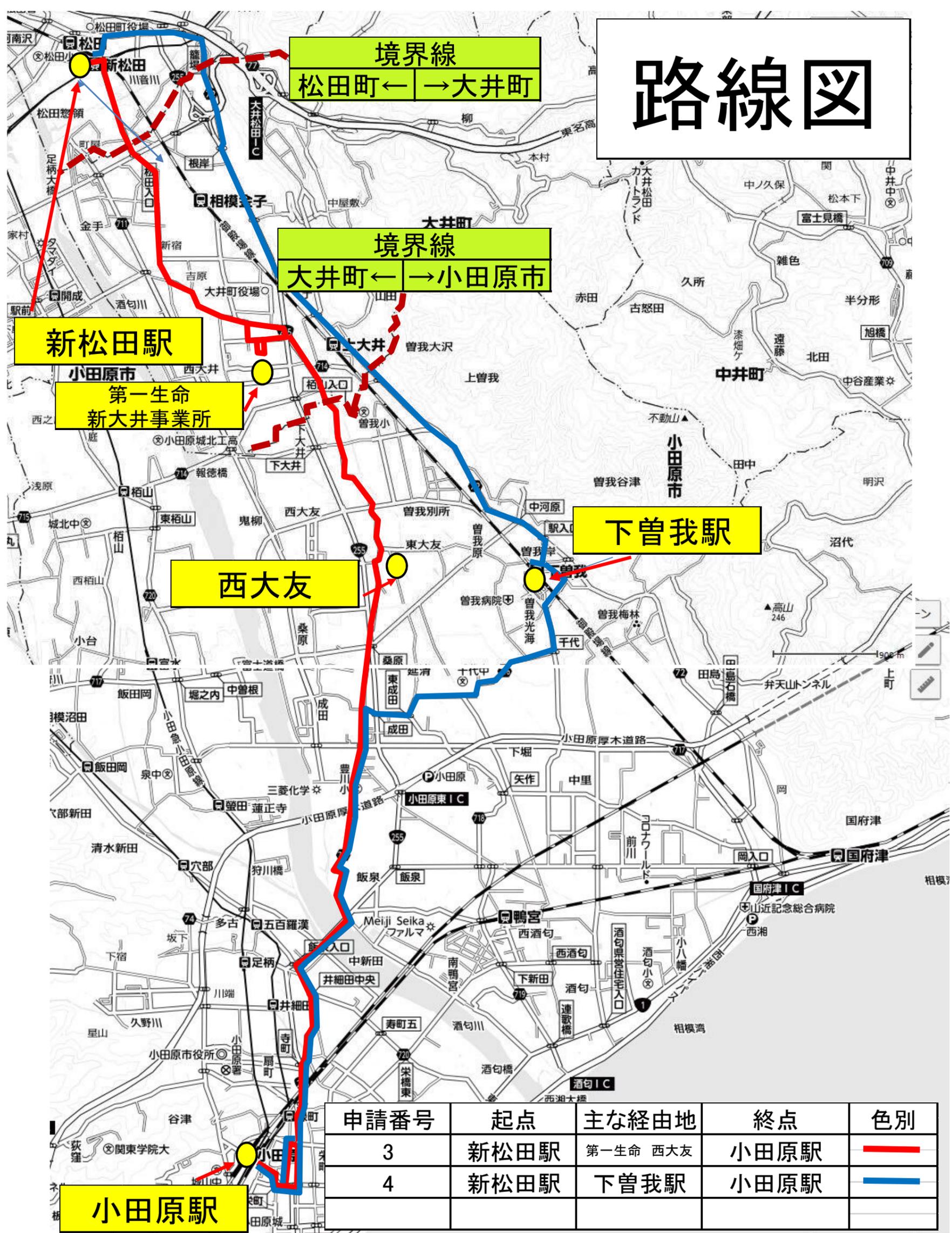
年度	R2	R3	R4	R5	R6
国	1,790.4	2,178.0	1,685.5	1,870.5	2,217.6

# 路線図



申請番号	起点	主な経由地	終点	色別
1	新松田駅	山北駅	西丹沢ビジターセンター	

# 路線図



境界線  
松田町 ← → 大井町

境界線  
大井町 ← → 小田原市

新松田駅

第一生命  
新大井事業所

西大友

下曾我駅

小田原駅

申請番号	起点	主な経由地	終点	色別
3	新松田駅	第一生命 西大友	小田原駅	
4	新松田駅	下曾我駅	小田原駅	

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8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)
松田町	富士急モビリティ 株式会社	(1) 寄線	新松田 駅	上茶屋	寄	往 10.5 km 復 10.5 km	365日	3760回			路線定期運 行	①	新松田駅バス停で 地域幹線系統新松 田小田原線と接続	③
	富士急モビリティ 株式会社	(2) 寄線	新松田 駅	神山 長寿橋	寄	往 17.8 km 復 17.8 km	240日	120回			路線定期運 行	①	新松田駅バス停で 地域幹線系統新松 田小田原線と接続	③
	富士急モビリティ 株式会社	(3) 寄線	新松田 駅	上茶屋 長寿橋	寄	往 17.1 km 復 17.1 km	240日	360回			路線定期運 行	①	新松田駅バス停で 地域幹線系統新松 田小田原線と接続	③
		(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」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
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	松田町
-------	-----

(単位:人)

人 口	
人口集中地区以外	2,831
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
松田町地域公共交通計画	令和6年3月28日	

(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、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8年度 補助金カレンダー

### 令和7年 10月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

平日数 22 土曜日数 4 日祝日数 5 31

### 令和7年 11月

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

平日数 18 土曜日数 5 日祝日数 7 30

### 令和7年 12月

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

平日数 20 土曜日数 4 日祝日数 7 31

### 令8年 1月

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

平日数 19 土曜日数 4 日祝日数 8 31

### 令8年 2月

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

平日数 18 土曜日数 4 日祝日数 6 28

### 令8年 3月

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

平日数 21 土曜日数 4 日祝日数 6 31

### 令8年 4月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

平日数 21 土曜日数 4 日祝日数 5 30

### 令8年 5月

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

平日数 18 土曜日数 5 日祝日数 8 31

### 令8年 6月

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

平日数 22 土曜日数 4 日祝日数 4 30

### 令8年 7月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

平日数 22 土曜日数 4 日祝日数 5 31

### 令8年 8月

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

平日数 20 土曜日数 5 日祝日数 6 31

### 令8年 9月

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

平日数 19 土曜日数 4 日祝日数 7 30

ダイヤ暦年間合計 平日数 240 土曜日数 51 日祝日数 74 365 日

寄線(新松田駅~上茶屋~寄) 平日240日×11.5便/日=2760  
土日祝125日×8便/日=1000  
合計 3760

寄線(新松田駅~神山~長寿橋~寄) 平日240日×0.5便/日=120  
土日祝 運行無し  
合計 120

寄線(新松田駅~上茶屋~長寿橋~寄) 平日240日×1.5便/日=360  
土日祝 運行無し  
合計 360

# 地理院地図

GSI Maps

