

富里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
富里市地域公共交通計画 55 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
富里市地域公共交通計画 60 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
富里市地域公共交通計画 60 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
富里市地域公共交通計画 57 ページ、70 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

5-2 望ましい公共交通ネットワークの在り方

本市の公共交通ネットワークは、将来の都市構造を踏まえ、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通（高速バス、JR線、京成線）、市内を連絡する地域間交通（路線バス）、市内の主要施設を連絡する地域内交通（さとバス、デマンド交通）、補完交通（タクシー、民間送迎等）の4段階に機能分担を図ります。

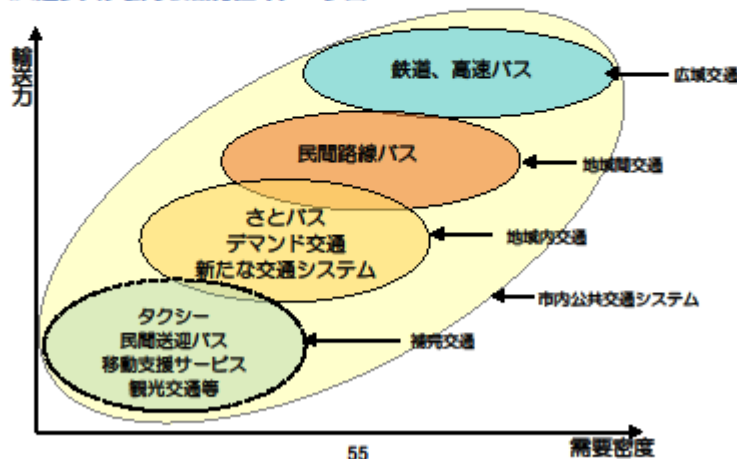
交通結節点としては、富里バスターミナル、市役所、主要施設等を位置付けます。

さらに、既存公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムを導入し、地域公共交通機関相互の接続・連携により、富里市民の生活交通、更に来訪者の二次交通としても機能させ、利便性向上と効率的な運行を目指します。

■ 地域公共交通システムの役割分担

区分	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○東京・東京ディズニーランド・なんば方面へ連絡し、地域の広域骨格形成軸の路線	高速バス 周辺鉄道駅（京成線・JR線）
地域間交通	○周辺都市への連絡及び市内の骨格となる路線バス	民間路線バス 日吉台線、教習所線、国際医療福祉大学成田病院線、久能両国線、住野線、本城台線、ファミリータウン線
地域内交通	○広域交通に接続、地域間路線を補完 ○市内の地区間・拠点間を連絡し、分散する市街地の連携強化・一体化	さとバス（定時定路線） デマンド交通（区域運行） 新しい交通システム
補完交通	○上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	タクシー、民間送迎バス 福祉タクシー 地縁交通(地域の共助) 交通空白地有償運送 観光交通等
交通結節点	○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となるバスターミナルや市役所をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能を強化	富里バスターミナル、市役所、主要施設等

■ 地域公共交通システムの役割分担イメージ図



序章
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
第7章
第5章 富里市公共交通の目指す姿

5-3 評価指標と目標値（イメージ）

本計画期間中の計画目標については、以下の評価指標を設定し目標値を定めます。

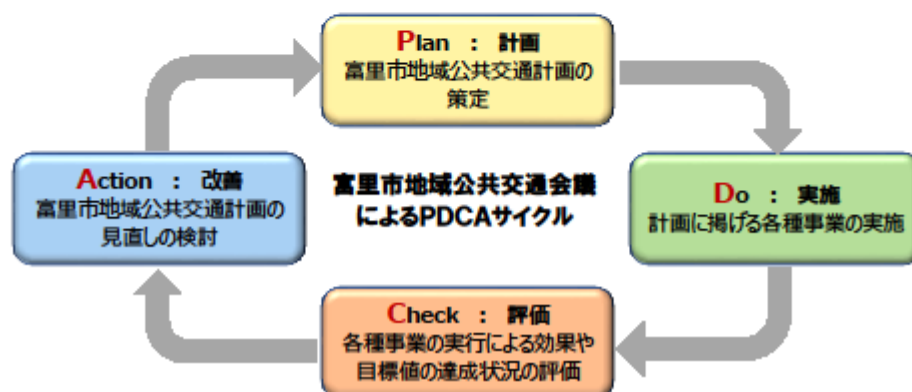
	評価指標	指標の定義	現況値	目標値
目指すべき姿1 ●地域全体を見渡し、市民のニーズにマッチした、富里市に合った最適な公共交通を目指す。	年間利用者数	路線バス・高速バス デマンド交通利用者数	1,280,770人 8,363人 (総合計画)	1,472,885人 10,453人
	公的負担額	公共交通の公的負担額	42,250千円 (第1次政策実行計画)	現状維持
	観光入込客数	市のイベント 未廣農場等	18,116人 (総合戦略)	400,000人
目指すべき姿2 ●地域参加による、地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す。	市民満足度	さとバスに対する満足度 デマンドに対する満足度 (アンケート調査結果)	4.4% 9.5%	5.0% 10.0%
	既存ストックの活用	民間送迎車両等による事業数	0件	1件
	地域住民の協力による取組	地域住民の協力による取組件数	0件	1件
目指すべき姿3 ●公共交通への市民の理解や関心を高める仕組みの構築を目指す。	認知度	デマンド交通の認知度 (アンケート調査結果)	33.6%	50.0%
	モビリティ・マネジメント	乗り方教室の実施	0回/年	1回/年
	利用促進	公共交通マップの配布箇所数	0件	50件

【事業②】 さとバスの見直し					
事業概要	・市民の移動ニーズが多様化する中、さとバス車両の更新、ニーズに合っていない現状や高齢化への対応などの課題を解決するため、公共交通利用者等のニーズ結果を踏まえ、新たなデマンド交通に転換する。				
実施主体	富里市、交通事業者				
実施期間	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	検討	【事業③へ】			
備考					

【事業③】 デマンド交通の拡充											
事業概要	<p>・乗降場が限定されているため、利便性の向上を目指し、きめ細やかに乗降ポイントの増設や運行エリアの拡大など面的機能の拡充を図る。また、高齢者にやさしい地域交通を目指し、ニーズ調査でも意見の多いドア・ツー・ドア方式について、実証運行による検証を行う。</p> <p>■デマンド交通拡充運行イメージ</p> <table border="1"> <tr> <td>運行方式</td> <td>下記の方以外</td> <td>乗降ポイントによる利用</td> </tr> <tr> <td></td> <td>75歳以上又は65歳以上 で免許を持っていない方</td> <td>ドア・ツー・ドアによる利用</td> </tr> </table>					運行方式	下記の方以外	乗降ポイントによる利用		75歳以上又は65歳以上 で免許を持っていない方	ドア・ツー・ドアによる利用
	運行方式	下記の方以外	乗降ポイントによる利用								
	75歳以上又は65歳以上 で免許を持っていない方	ドア・ツー・ドアによる利用									
実施主体	富里市、交通事業者										
実施期間	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度						
	【乗降ポイント】										
	検討	本格運行									
備考	【ドア・ツー・ドア】										
	検討	実証運行・利用状況を見て本格運行									

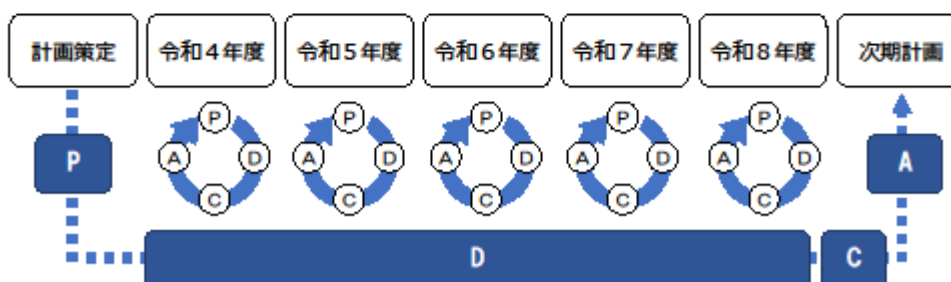
第7章 進捗状況の評価と推進管理体制

「富里市地域公共交通計画」の推進に当たっては、公共交通を取り巻く環境（人口減少等）の大きな変化をあらかじめ検討した上で、本計画に記載した事業等の評価・検証を継続的に行い、策定後も、不断の見直しを行います。



項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P Plan/計画	各路線などの運行計画の策定 各種事業の検討	富里市地域公共交通計画の策定
D Do/実行	地域公共交通の運行 各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
C Check/評価	運行・利用状況の評価 事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果や目標値の達成状況の評価
A Action/改善	運行・サービスの見直し 各種事業の見直し	富里市地域公共交通計画の見直しの検討

PDCAサイクルの概念



1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

富里市は、千葉県内において唯一の鉄道駅がない市であり、民間路線バスを中心とした交通網が形成されている。

全体的な運行概要としては、民間路線バスについては、千葉交通株式会社がJR及び京成成田駅、JR八街駅等を発着し、富里市内をつなぐ7路線8系統を運行している。さらに市内に営業所等を置くタクシー会社は2社存在し、市域全体を運行区域としている。

令和4年10月1日より、これまで市内の主要施設を連絡し、民間路線バスやタクシーなどの公共交通を補完するべく運行してきた「さとバス・デマンド交通」について、「さとバス」をデマンド交通に転換するとともに、デマンド交通の更なる充実を図るために大幅なリニューアルを実施し、市民の利便性向上に繋げた。

また、デマンド交通の運行に際しては、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助金）を活用することで安定的・持続的な運行を目指す。

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**

デマンド交通の年間利用者数を10,453人以上とする。

(富里市地域公共交通計画 P57 参照)

なお、富里市地域公共交通計画では年度ごとにPDCAにて評価を行うこととなっているが、地域公共交通確保維持事業の対象期間と合わせるため、半年ごとに集計・評価を行う。

<p>(2) 事業の効果</p>
<p>デマンド交通を市内全域で運行することにより、市民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、外出促進・地域活性化につながる。</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>
<p>利便性の向上を目指し、きめ細やかに乗降ポイントを増設し、運行エリアの拡大など面的機能の拡充を図る。また、運行時間を9時間から12時間に拡大するとともに、運行日を平日のみから365日運行へ拡大する。</p> <p>また、利用促進のための意識啓発の一環として、本市と包括連携協定を結んでいる日本大学理工学部の協力により、デマンド交通のロゴマークや市民に必要な情報を掲載した停留所掲示物を作成するなど、市民に親しみやすく、わかりやすい啓発活動を進めている。</p> <p>さらに、各地区において住民説明会を開催するなど、モビリティマネジメントにも取り組んでいく。</p> <p>(富里市)</p>
<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>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事業によって運行するデマンド交通について、その運行に係る費用のうち、富里市から運行事業者への委託料については、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が富里市の負担となる。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・利用者アンケート ・住民ヒアリング 等
<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</p> <p>【地域間幹線系統のみ】</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</p> <p>【地域間幹線系統のみ】</p>

※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】
表5を添付。
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
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年 4月25日 (第1回) 新デマンド交通運行計画(案)について ・ 令和4年 5月27日 (第2回: 書面開催) 運行計画(案)について委員全員の賛成にて決定した。 ・ 令和4年 6月29日 (第3回) 新デマンド交通事業者選定結果報告。令和5年度地域公共交通計画認定申請書提出について承認。 ・ 令和4年11月25日 (第4回) 新デマンド交通の利用状況について ・ 令和5年 3月29日 (第5回) 新デマンド交通のロゴマーク・愛称等について停留所の新設・廃止のルールについて ・ 令和5年 4月27日 (第1回) 令和4年度地域公共交通会議事業報告について ・ 令和5年 6月 日 (第2回) 令和6年度地域公共交通計画認定申請書提出について承認。
19. 利用者等の意見の反映状況
<p>地域公共交通計画策定に当たり、市民アンケートや利用者アンケート等の各種調査を実施し、結果を公共交通計画に反映させた。</p> <p>また、パブリックコメントも実施したところ、デマンド交通拡充に関する意見・要望が多く寄せられた。</p> <p>これらの意見に基づき、新デマンド交通の運行計画を策定した。</p>

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)	千葉県富里市七栄652-1
(所 属)	富里市企画財政部経営戦略課
(氏 名)	太田 信之
(電 話)	0476-93-1118
(e-mail)	koutsu@city.tomisato.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6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)
富里市	京成タクシー成田(株)	(1) 富里市デマンド交通		市内全 域、市外 乗降ポイ ント(京成 成田駅、 京成酒々 井駅他)か ら市内間		往 km 復 km	365日	20,075回			区域運行	①	・JR八街駅バス停で補助対象地域 間幹線バス系統である「ちばフラ ワーバス八街線」と接続。	③
		(2)			往 km 復 km	日	回							
		(3)			往 km 復 km	日	回							
		(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「○」を記載すること。
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1 添付書類

計画運行回数等の算出根拠が分かる資料

○富里市デマンド交通

・計画運行日数 365日（別紙制度周知チラシ参照）

・計画運行回数

運行を開始した令和4年10月から令和5年3月までの実績をもとに算出した。

12,648回（総運行回数実績）－2,656件（ドア・ツー・ドア方式実証運行回数）＝9,992件（運行実績）

9,992回÷182日（R4.10.1～R5.3.31）≒55回（1日当たり運行回数）

55回×365日＝20,075回