

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）について ～令和8年度運行分（令和7年10月～令和8年9月）～

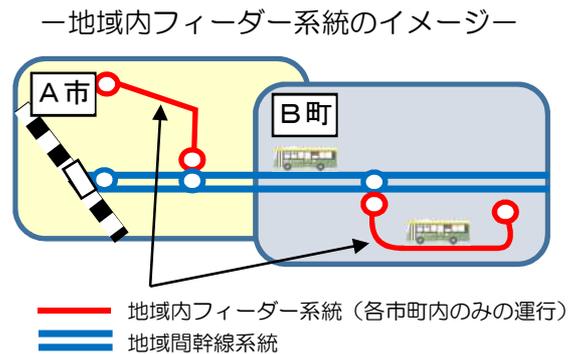
1 地域公共交通確保維持事業の概要

「地域公共交通確保維持事業」とは、地域の特性・実情に最適な交通手段を確保・維持するため、地域公共交通計画に基づいて実施される事業のことです。本市では、事業の実施にあたり、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用しており、この補助金を申請するには、地域内フィーダー系統に係る計画を策定する必要があります。

2 地域内フィーダー系統とは

地域内フィーダー系統とは、複数の市町にまたがって走る広域的なバス路線である地域間幹線系統に、支線として接続して運行する路線のことです。

補助対象期間は、下図のとおり令和7年10月1日から令和8年9月30日までの運行です。



－地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の流れ－

【凡例】 ●本日協議 Ⓞ☆ 予定

| | R7 年度 | | | | | | | | | | | | R8 年度 | | | | | | | | | | | |
|---------|-----------|---|---|------|---|----|----|----|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|----|------|------|---|---|---|--|
| | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 | |
| 計画提出の承認 | ● R7.5.29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 補助対象期間 | | Ⓞ | → | ☆ 認定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 補助金交付 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Ⓞ 申請 | ☆ 交付 | | | | |

3 補助対象路線

－ 路線図 －

凡例

— 補助対象路線（路線バス）

— 補助対象路線（コミバス・区域運行）

— 地域間幹線（国庫補助）バス系統

－補助対象路線－

| 番号 | 路線名（系統名） |
|----|------------------------|
| ① | 吉原・富士駅北地区 うるおい①（直行ルート） |
| ② | 吉原・富士駅北地区 うるおい②（巡回ルート） |
| ③ | 岩松北地区 こうめ（グリーンコース） |
| ④ | 富士南地区 みなバス① |
| ⑤ | 富士南地区 みなバス② |
| ⑥ | 新富士（ゆりかご）線 |
| ⑦ | まちなか循環バス（ぐるっとふじ）①※左まわり |
| ⑧ | まちなか循環バス（ぐるっとふじ）②※右まわり |
| ⑨ | 大淵富士本地区 こぶし |
| ⑩ | 丘地区 おかタク |
| ⑪ | 天間地区 てんまーる |
| ⑫ | ふじかぐやの湯線 |
| ⑬ | 松野地区 おぐるま |

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

| 市区 町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | |
|----------|--------------|------------------------------|----------|----------|-----------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 |
| 富士市 | 石川タクシー富士株式会社 | (1) 吉原・富士駅北地区コミュニティバス「うるおい」① | 吉原中央駅 | 潤い橋東 | 富士駅 |
| | 石川タクシー富士株式会社 | (2) 吉原・富士駅北地区コミュニティバス「うるおい」② | 吉原中央駅 | 潤い橋東 | 富士駅 |
| | 石川タクシー富士株式会社 | (3) 岩松北地区コミュニティバス「こうめ」 | 岩本山公園 | 豎堀駅入口 | 富士駅 |
| | 石川タクシー富士株式会社 | (4) 富士南地区コミュニティバス「みなバス」① | 三四軒屋団地入口 | 森島公会堂 | 富士駅南口 |
| | 石川タクシー富士株式会社 | (5) 富士南地区コミュニティバス「みなバス」② | 新富士駅 | 自由ヶ丘 | 富士駅南口 |
| | 富士急静岡バス株式会社 | (6) 新富士（ゆりかご）線 | 富士駅南口 | 新富士駅北口 | イオンタウン富士南 |
| | 富士急静岡バス株式会社 | (7) まちなか循環バス（ぐるっとふじ）① | 吉原中央駅 | 富士駅・新富士駅 | 吉原中央駅 |
| | 富士急静岡バス株式会社 | (8) まちなか循環バス（ぐるっとふじ）② | 吉原中央駅 | 新富士駅・富士駅 | 吉原中央駅 |
| | 富士交通株式会社 | (9) 大淵富士本地区デマンドタクシー「こぶし」 | | 富士本地区 | |
| | 鷹岡タクシー株式会社 | (10) 丘地区デマンドタクシー「おかタク」 | | 丘地区 | |
| | 鷹岡タクシー株式会社 | (11) 天間地区デマンドタクシー「てんまーる」 | | 天間地区 | |
| | 富士急静岡バス株式会社 | (12) ふじかぐやの湯線 | 吉原中央駅 | 茶の木平 | ふじかぐやの湯 |
| | 岳南自動車株式会社 | (13) 松野地区デマンドタクシー「おぐるま」 | | 松野地区 | |

(注)

1. 区域運行及び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。
2. 「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。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。

| 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 | 地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | | |
|------------------------|----------------|----------------|----------------------|-------------------------------|--------------------|--|---------------------------|
| | | | | 運行態様の 別 | 基準ハで該 当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等との接続 性確保策 | 基準ホで該当 する要件 (別表7のみ) |
| 往 4.9 km 復 4.9 km | 288 日 | 1,152 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 吉原中央駅バス停(大淵線・大月線)・富士駅バス停(大淵線)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| 往 8.3 km 復 8.6 km | 288 日 | 1,440 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 吉原中央駅バス停(大淵線・大月線)・富士駅バス停(大淵線)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| 往 14.3 km 復 14.1 km | 288 日 | 864 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 富士駅バス停(大淵線)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| 往 8.5 km | 288 日 | 144 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 富士駅バス停(大淵線)・新富士駅(大月線等)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| 往 12.4 km 復 12.4 km | 288 日 | 1,584 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 富士駅バス停(大淵線)・新富士駅(大月線等)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| 往 4.0 km 復 3.7 km | 365 日 | 4,742 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 富士駅バス停(大淵線)・新富士駅(大月線等)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| 往 14.5 km 循環 | 365 日 | 3,279 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 吉原中央駅バス停(大淵線・大月線)・富士駅バス停(大淵線)・新富士駅(大月線等)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| 往 14.3 km 循環 | 365 日 | 3,279 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 吉原中央駅バス停(大淵線・大月線)・富士駅バス停(大淵線)・新富士駅(大月線等)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| | 72 日 | 144 回 | | 区域運行 | ① 地域幹線に 接続する | 中野バス停(大淵線・曾比奈線)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| | 337 日 | 1,348 回 | | 区域運行 | ① 地域幹線に 接続する | 富士北郵便局バス停(大月線)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| | 317 日 | 1,268 回 | | 区域運行 | ① 地域幹線に 接続する | 天間高屋バス停(大月線)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| 往 9.1 km 復 9.1 km | 355 日 | 1,539 回 | | 路線 定期運行 | ① 地域幹線に 接続する | 吉原中央駅バス停(大淵線・大月線)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |
| | 345 日 | 2,070 回 | | 区域運行 | ① 地域幹線に 接続する | 南松野バス停(富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線)において近接したバス停の設置、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引券の運用 | ③ 継続運行 |

- 「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。
- 「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。
- 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。
- 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。

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

富士市では、高齢化の進行、地球環境問題の深刻化といった社会経済情勢の変化に伴い、公共交通の果たす役割の重要性が高まる中、いわゆる「交通弱者」を対象とした「くらしの足」確保のための取り組みに加え、クルマを運転できる市民にとっても、公共交通が移動の際の選択肢となり得るレベルまで、公共交通のサービス水準を引き上げ、利用者の裾野を広げることを目指し、複数の交通手段を状況に応じて選択できる、バランスのとれた都市交通体系を実現するため、生活交通の確保、維持及び改善を図っている。

このような中、富士市地域公共交通計画に基づき運行している対象フィーダー系統は、公共交通の空白地域（半径300m以内にバス停・鉄道駅が存在しない地域）を解消し、地域間幹線系統との接続等により、地区の実状にあった公共交通として、地域住民にとって大切な「くらしの足」であり、日常の買い物や通院などに必要不可欠となっている。

そこで、路線を確保・維持するうえで、地域公共交通確保維持事業による支援を活用しつつ取り組む地域内フィーダー系統について、富士市地域公共交通計画を策定し、計画的かつ効率的・効果的に運行することを目的とする。

富士市の公共交通空白地域の考え方・・・半径300m以内にバス停、鉄道駅が存在しない地域

- ①高齢女性(75～79歳)の自由歩行速度50m/分（出典：建築設計資料集成3）
- ②岳南都市圏パーソントリップ調査でのバス停までの徒歩による平均所要時間6.3分

↓

■設定距離 $① \times ② = 50\text{m/分} \times 6.3\text{分} = 315\text{m} \div 300\text{m}$

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

- ・前年度より利用者数の増加
 - 1ヶ月当たりの利用者数…うるおい、こうめ、みなバス、新富士(ゆりかご)線、まちなか循環バス(ぐるっとふじ)、ふじかぐやの湯線
 - 1便当たりの利用者数…こぶし、おかタク、てんまーる、おぐるま
- ・収支率(運行経費に占める収入の割合)
 - まちなか路線 20%…うるおい、ふじかぐやの湯線
 - 地域路線 33.3% (1/3) …こうめ、みなバス、こぶし、おかタク、てんまーる、おぐるま
 - 民間事業者運行路線 80%…新富士(ゆりかご)線、まちなか循環バス(ぐるっとふじ)

【目標設定の考え方】

- ・まちなか路線の運行の継続・改善・廃止等については、収支率(目標 20%)、利用者数、住民の移動に係る不便の軽減具合などから、定量的・客観的に判断します。
- ・地域路線の運行の継続・改善・廃止等については、コミュニティバスは収支率、利用者数、住民の移動に係る不便の軽減具合など、デマンドタクシーは収支率、利用者数、乗合率、住民の移動に係る不便の軽減具合などから定量的・客観的に判断します。
- ・地域路線の運行経費については、運賃でカバーできない場合には、市と地域が協力して負担し、運行経費の2/3を市の負担、残りの1/3を運賃収入、広告収入及び協賛金(地元負担)にて賄うものとします。

(2) 事業の効果

<うるおい>

- ・市内の2つの中心市街地(吉原商店街・富士駅前)を結び、公共交通の空白状態も解消され、市民の移動手段が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。
- ・地域住民が主体的に利用促進等の取組をすることにより、地域住民のマイバス意識が芽生え、地域・行政・交通事業者が協働して事業を推進できる。

<こうめ>

- ・公共交通の空白状態が解消され、地域住民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。
- ・地域住民が主体的に利用促進等の取組をすることにより、地域住民のマイバス意識が芽生え、地域・行政・交通事業者が協働して事業を推進できる。

<みなバス>

- ・公共交通の空白状態が解消され、地域住民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。
- ・地域住民が主体的に利用促進等の取組をすることにより、地域住民のマイバス意識が芽生え、地域・行政・交通事業者が協働して事業を推進できる。

<新富士(ゆりかご)線>

- ・市内の都市生活・交流拠点である富士駅、新富士駅及び大型商業施設を結び、公共交通の空白状態も解消され、市民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。

<まちなか循環バス(ぐるっとふじ)>

- ・市内の都市生活・交流拠点である吉原中央駅、新富士駅及び富士駅を結び、公共交通の空白状態も解消され、市民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・まちなかと地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。

<こぶし>

- ・公共交通の空白状態が解消され、地域住民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。
- ・地域住民が主体的に利用促進等の取組をすることにより、地域住民のマイバス意識が芽生え、地域・行政・交通事業者が協働して事業を推進できる。

<おかタク>

- ・公共交通の空白状態が解消され、地域住民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。
- ・地域住民が主体的に利用促進等の取組をすることにより、地域住民のマイバス意識が芽生え、地域・行政・交通事業者が協働して事業を推進できる。

<てんまーる>

- ・公共交通の空白状態が解消され、地域住民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。
- ・地域住民が主体的に利用促進等の取組をすることにより、地域住民のマイバス意識が芽生え、地域・行政・交通事業者が協働して事業を推進できる。

<ふじかぐやの湯線>

- ・市内の都市生活・交流拠点である吉原中央駅と温浴施設のふじかぐやの湯を結び、公共交通の空白状態も解消され、市民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。

<おぐるま>

- ・公共交通の空白状態が解消され、地域住民のくらしの足が確保される。
- ・潜在需要が喚起されることにより、マイカーから公共交通への転換が図られるなど、持続可能な交通体系が構築される。
- ・地域の活性化につながり、まちづくりの一助となる。
- ・地域住民が主体的に利用促進等の取組をすることにより、地域住民のマイバス意識が芽生え、地域・行政・交通事業者が協働して事業を推進できる。

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

目標「前年度より利用者数の増加」を達成するために行う事業

- ・運行事業者と行政が、モビリティ・マネジメントの1つとしてバスの日イベントを協力して開催し、バスの利用促進をはかる。（「富士市地域公共交通計画」p. 25 参照）
- ・行政が、モビリティ・マネジメントの1つとして公共交通体験型のイベントを行い、参加者がクルマに依存しすぎた生活を見直す“きっかけ”づくりを行う。（「富士市地域公共交通計画」p. 25 参照）
- ・行政が、コミュニティ交通の運行地区に対し、利用実績等の運行情報をニューズレター等にして配布し、公共交通のPRと利用促進をはかる。（「富士市地域公共交通計画」p. 25 参照）
- ・運行事業者と行政が、路線バス、コミュニティ交通の双方で利用可能な乗継割引券を発行し、公共交通を利用しやすい環境づくりを行う。（「富士市地域公共交通計画」p. 23 参照）

目標「収支率（運行経費に占める収入の割合）」を達成するために行う事業

- ・行政が、コミュニティ交通の運行地区に対し、利用実績等の運行情報をニューズレター等にして配布し、公共交通のPRと利用促進をはかる。（「富士市地域公共交通計画」p. 25 参照）
- ・運行事業者と行政が、路線バス、コミュニティ交通の双方で利用可能な乗継割引券を発行し、公共交通を利用しやすい環境づくりを行う。（「富士市地域公共交通計画」p. 23 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

「表1」のとおり
別添 路線図・予定ダイヤ

なお、富士市では、「富士市地域公共交通計画」を令和3年3月に策定し、市全体のバランスを考えた効率的なネットワークの構築を図っており、市自主運行路線等の支線については地域間交通ネットワーク（補助対象地域間幹線系統を含む）と接続している。

また、市自主運行路線の運行事業者は、プロポーザル方式等により選定しており、業務への提案や、安全性、取組姿勢などを評価して事業者を決定している。

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

- ・まちなか路線の運行経費については、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市が負担することとしている。
- ・地域路線の運行経費については、運賃でカバーできない場合には、市と地域が協力して負担し、運行経費の2/3を市の負担、残りの1/3を運賃収入、広告収入及び協賛金（地元負担）にて賄うものとしている。
- ・民間事業者運行路線の運行経費は、民間事業者が負担することとしている。

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、数値指標による評価を実施
- ・乗降調査

| |
|--|
| 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二に基づき、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】 |
| 「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7年 月 日（第 回）コミュニティ交通の運行内容変更について協議及び地域 公共交通確保維持事業（富士市地域公共交通計画認定申請：令和8年度運行分）について合 意 |
| 19. 利用者等の意見の反映状況 |
| ・協議会には、市民又は利用者の代表が委員となっており、計画について合意を得ている。 ・コミュニティ交通導入地区の意見により、駐車場やルートの変更を行っている。 |

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）静岡県富士市永田町1丁目100番地

（所 属）静岡県富士市都市計画課

（氏 名）川西 涼太

（電 話）0545-55-2904

（e-mail）toshikei@div.city.fuji.shizuoka.jp

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 | 富士市 |
|-------|-----|

(単位:人)

| | 人口 |
|----------|--------|
| 人口集中地区以外 | 44,667 |
| 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 |
|-------------------|----------------------|----------|
| 富士市地域公共交通計画 | 令和3年3月 (令和5年2月改定) | |
| 富士市地域公共交通利便増進実施計画 | 令和5年2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、利便増進特例又は運送継続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)