

# 平成 27 年度 第 2 回かすみがうら市地域公共交通会議次第

日時 平成 27 年 6 月 23 日 (火)  
午後 2 時から  
場所 かすみがうら市役所  
千代田庁舎 2 階 第 1 会議室

## 1 開会

## 2 あいさつ

## 3 議事

報告第 3 号 かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務  
委託事業者選定結果について

議案第 5 号 霞ヶ浦広域バスの経路及び時刻の変更について

議案第 6 号 かすみがうら市生活交通確保維持改善計画について

議案第 7 号 かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務について

## 4 その他

## 5 閉会



報告第3号 かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務  
委託事業者選定結果について

平成27年度第1回かすみがうら市地域公共交通会議において協議した「かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務に係るプロポーザル」について、委託事業者を次のとおり選定したので報告するものです。

・ 株式会社アルメック VPI ※6月1日契約締結

.....企画提案プレゼンテーション(委託事業者選定審査会).....

- 1 日時 … 平成27年5月28日(木)午後1時から
- 2 場所 … かすみがうら市役所 千代田庁舎2階 第1会議室
- 3 出席者 … ▼かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務委託事業者選定委員会  
・ 関鉄グリーンバス(株)代表取締役 荒川安男  
・ (一社)茨城県バス協会専務理事 澤島政志  
・ かすみがうら市区長会長 井坂勝美  
・ 市長公室長 木村義雄  
・ 市総務部長 小松塚隆雄  
▼事務局(市長公室政策経営課)  
・ 大久保勉 ・ 石川将己 ・ 由波たか子
- 4 内容  
①委員長及び副委員長の選任  
・ 委員長:市長公室長 木村義雄 ・ 副委員長:市総務部長 小松塚隆雄  
②プレゼンテーション参加事業者【事務局説明】  
③プレゼンテーション評価基準等【事務局説明】  
④企画提案プレゼンテーション(13:30~)  
(1)(株)アルメックVPI (2)ランドブレイン(株)  
提出書類である「企画提案」「会社概要」「交通関連計画策定の受託実績」「運営支援の体制」「担当する者の経歴及び手持ち業務量等」「見積書」に基づく説明後に質疑応答へと移る。  
⑤審査結果  
・ (株)アルメックVPIを契約相手方に選定する。  
⑥閉会(15:00)

.....

(参考)

- ・ かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務  
プロポーザル実施要領  
… 報告第3号/参考資料1のとおり
- ・ かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務委託仕様書  
… 報告第3号/参考資料2のとおり

## かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務プロポーザル実施要領

### 1 目的

かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務委託に関する受託事業者を選定する。

### 2 委託業務概要

(1) 委託業務名 かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務委託

(2) 内 容 ①各種調査・検証  
②基本方針の整理  
③地域公共交通網形成計画の取りまとめ  
④地域公共交通会議の運営支援  
⑤推進方策の検討

※詳細は「かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務委託仕様書」による。

(3) 業務規模 10,616,000円（消費税込み）以内

(4) その他 本交通会議が策定した地域公共交通網形成計画は本交通会議が市に提言し、最終的にはかすみがうら市長が決定します。

### 3 参加資格

交通関連計画策定業務の受託実績があること。

### 4 プレゼンテーション

期日：平成27年5月28日（木）午後1時30分～

※事業者ごとに時間を指定して別途通知します。

場所：かすみがうら市役所 千代田庁舎2階 第1会議室

※説明時間は質疑も含めて30分程度（説明20分、質疑10分を目途）とし、受託後に本業務を担当する技術者等が説明すること。

※プロジェクター及びスクリーン使用可

（プロジェクター及びスクリーンは事務局で用意します。）

※審査は企画提案書の内容、プレゼンテーションの内容を総合的に判断します。

※審査結果については文書にて通知します。

### 5 提出書類

(1) 企画提案書（様式任意）

(2) 会社概要（様式任意）

※会社名、所在地、業務内容、技術者(研究者)数等、また、連絡先は必ず明記すること。

(3) 交通関連計画策定の受託実績（様式任意）

※同種または類似業務の実績を含む。

(4) 運営支援の体制（様式任意）

(5) 担当する者の経歴及び手持ち業務量等（様式任意）

(6) 見積書 (様式任意)

(7) その他必要な資料

◎用紙サイズはA4判 (必要に応じてA3折込) で統一すること。

6 提出部数

各10部 ※企画提案書は正本1部 (代表者印押印)、副本9部とする。

7 提出期限

平成27年5月25日 (月) 正午まで

8 提出方法

持参又は郵送 (郵送の場合は提出期限必着)

9 提出先 (問合せ先)

かすみがうら市役所 市長公室 政策経営課内

かすみがうら市地域公共交通会議事務局

〒315-8512 茨城県かすみがうら市上土田461番地

☎0299-59-2111 内線1212

Mail: kikaku@city.kasumigaura.ibaraki.jp

10 選定方法

(1) 評価の方法

各社から提出された企画提案書の内容及びプレゼンテーションの結果を基に、以下に定める評価基準を勘案して採点する。

評価項目	評価事項
実施方針	<ul style="list-style-type: none"><li>・かすみがうら市の公共交通のあり方に対する基本的な考え方</li><li>・調査手法の的確性</li><li>・委託の目的や内容への的確な対応</li><li>・説得力・取組意欲</li></ul>
工程計画	<ul style="list-style-type: none"><li>・適切なスケジュール管理</li></ul>
自由提案	<ul style="list-style-type: none"><li>・提案の的確性・独創性・実現性</li></ul>
会社の業務実績	<ul style="list-style-type: none"><li>・同種または類似業務の実績</li><li>・専門分野別の技術者及び有資格者の保有状況</li></ul>

業務執行体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 執行体制</li> <li>・ 管理技術者及び担当技術者 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 資格及び専門分野等の適切性</li> <li>② 類似性の高い業務の経験</li> <li>③ 手持ち業務の件数</li> <li>④ その他評価すべき事項 (発表論文、表彰、取得特許の状況)</li> </ul> </li> </ul>
業務委託見積額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 見積額の内容</li> <li>・ 適切な価格</li> </ul>

### 1 1 留意事項

- (1) 提案に要する経費は提案者の負担とします。
- (2) 提出書類（企画提案書等）は返却しません。
- (3) 審査内容については公開しません。また、異議申し立ても認めません。
- (4) 参加を辞退される場合は、提出先へ文書にて連絡願います。  
※辞退されても、今後不利益な取り扱いを受けることはありません。
- (5) 不明な点については、電子メールによる問合せとします。
  - ・ 問合せ期限：平成27年5月20日（水）
  - ※会社名及び問合せ内容を記載して送信ください

## かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務委託仕様書

### 1 委託業務名

かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定調査業務委託

### 2 委託目的

茨城県南部のほぼ中央に位置する本市は、土浦市、石岡市に隣接し、首都東京へ約 70 k m、県都水戸市へ約 30 k m、筑波研究学園都市へ約 10 k m の距離にあり、J R 常磐線、干代田石岡インターチェンジを市内に有する常磐自動車道、国道 6 号、国道 354 号などの幹線交通網が形成されている。

J R 常磐線は市の中心を通る形で運行しており、最寄りの神立駅は、東京までの通勤圏内であり、乗降者人数の一日平均は約 11,000 人となっている。

バスについては、関東鉄道(株)、関鉄グリーンバス(株)など 2 事業者が市内を運行。霞ヶ浦地区については、国庫補助に加え近隣の土浦市・行方市と当市の 3 市が運行事業者に補助金を支出し、玉造駅と土浦駅を結ぶ広域バスを運行している。

市域中心の市街地には、交通の結節点となる J R の神立駅が存在するが、バスの運転系統に含まれないことから、バランスのとれた交通網とは言い難い状況である。また、広域バスは、終点が隣接市の土浦駅となっており、神立駅周辺の人口密集地域に対応するバス路線がない状況である。さらに、交通弱者の移動手段として運行する乗合タクシーでは全市民のニーズに応えきれないことや、平成 28 年度の霞ヶ浦地区内小学校の統合によって導入予定のスクールバス運行後の公共交通対策など課題は多い。

これらの課題を踏まえ、利便性・効率性が高く本市の実情に即した公共交通体系の確立を目指し、地域公共交通活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 41 号）に規定する「地域公共交通網形成計画」を策定することを目的とする。

### 3 業務対象区域

かすみがうら市内全域（必要に応じて周辺地域も含む）

### 4 委託期間

契約締結の翌日から平成 28 年 3 月 31 日まで

### 5 委託業務内容

#### （1）各種調査・検証

##### ①連携計画の検証及び現況の把握

地域特性の整理や公共施設を含めた現況の把握、及びこれまでの施策の達成状況と要因分析を実施する。併せて、既存の公共交通の運行状況の整理や、利用者数等を把握する。

##### ②地域住民の移動実態調査

アンケート調査や利用実態調査を実施し、利用者の意向を把握する。また、調査にはモビリティ・マネジメントの要素を入れ、実証効果を検証するとともに、バス利用可能性のある地区からのヒアリングをするなど、住民の移動先、

時間等を把握する。また、地域資源活用による活性化の観点から、観光施設を視野に入れた交通網対策についても調査対象とする。

ア) 市民アンケート（市内 3,000 世帯程度を対象）

イ) 公共交通利用者アンケート（JR 神立駅、主要バス停等）

ウ) 広域バス利用実態調査

エ) 乗合タクシー利用実態調査

### ③地域公共交通の問題点と課題の整理

地域特性を整理し、統計・アンケートデータを基に、公共交通の実態と課題を抽出・整理する。

## (2) 基本方針の整理

都市機能集積と公共交通網の関係を分析することで、まちづくり上の課題を整理する。また、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりの可能性、交通弱者への移動支援等の考え方等を具現化し、公共交通とまちづくり施策との一体性を考慮しつつ、その実現に向けた基本方針を整理する。

## (3) 地域公共交通網形成計画の取りまとめ

上記（1）、（2）について、調査・検討を行った内容をもって、地域に即する公共交通改善の在り方を明確にした実施計画を作成し、かすみがうら市地域公共交通会議において協議し、その結果を踏まえ「かすみがうら市地域公共交通網形成計画」として取りまとめる。

## (4) 地域公共交通会議の運営支援

①会議への出席、説明等（4 回程度の開催を予定）

②会議開催毎の事務局との事前協議

③会議資料の作成

④会議録の作成

## (5) 推進方策の検討

地域公共交通網形成計画の推進体制や進行管理の内容など、推進方策を検討する。

## 6 届出書類

### (1) 業務着手時に提出する書類

①着手届

②技術者等届

③業務計画書

### (2) 業務完了時に提出する書類

①完了届

②納品書

③成果品

ア) 報告書（A4 判、ファイル綴じ）：3 部

イ) 計画書本編（A4 判 100 頁程度、くるみ製本）：50 部

ウ) 関係資料一式（ファイル綴じ）：1 部

エ) ア)～ウ) のデータを保存した電子メディア：2 部

※ファイル形式は、ワード・エクセル及び PDF とする。

## 7 支払い条件

委託料支払いの請求にあたっては、前項に掲げる書類を提出し検査を受けること。  
また、支払いは、請求後一括して払うものとする。

## 8 業務留意事項

- (1) 受託者は当交通会議及びかすみがうら市が貸与する資料に含まれる個人情報及び業務に関し、知り得た個人情報を当交通会議の許可無く複写、複製又は第三者へ提供してはならない。
- (2) 受託者は業務を円滑に進めるため、本仕様に定めのない事項についても、協議のうえ必要な支援を行うこと。
- (3) 受託者は業務の全般に関して適宜、事務局と必要な打合わせを行うこと。

## 議案第 5 号 霞ヶ浦広域バスの経路及び時刻の変更について

土浦協同病院の移転・開院（平成 28 年 3 月 1 日）に伴う変更であると同時に、土浦市への通学・通勤・買物のアクセス利便性を高めるために見直すものです。



## 霞ヶ浦広域バスの経路変更に伴う時刻表

\*平成28年3月1日・土浦協同病院移転\*

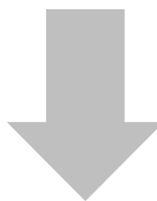
### ● 現行 時刻表（平成26年4月1日改正）

玉造駅	道の駅 たまつくり	田伏	霞ヶ浦 庁舎前	あじさい館	協同病院前	土浦駅
6:35	6:42	6:45	6:55	7:02	7:27	7:40
9:15	9:22	9:25	9:35	9:42	10:05	10:15
11:45	11:52	11:55	12:05	12:12	12:35	12:45
15:15	15:22	15:25	15:35	15:42	16:05	16:15
17:40	17:47	17:50	18:00	18:07	18:30	18:40

土浦駅 6番のりば	協同病院前	あじさい館	霞ヶ浦 庁舎前	田伏	道の駅 たまつくり	玉造駅
7:55	8:00	8:25	8:32	8:42	8:45	8:55
10:25	10:30	10:55	11:02	11:12	11:15	11:25
12:55	13:00	13:25	13:32	13:42	13:45	13:55
16:25	16:30	16:55	17:02	17:12	17:15	17:25
18:50	18:55	19:20	19:27	19:37	19:40	19:50

○ 玉造駅～土浦駅 所要時間 60分 ※玉造発6:35の便のみ65分

○ 玉造駅＝霞ヶ浦庁舎＝あじさい館＝おおつ野北＝土浦クリニックタウン＝協同病院前＝土浦局前＝川口町＝土浦駅



### ● 変更後 時刻表（案）

玉造駅	道の駅 たまつくり	田伏	霞ヶ浦 庁舎前	あじさい館	土浦協同病院	土浦駅
6:25	6:32	6:35	6:45	6:52	7:05	7:40
9:20	9:27	9:30	9:40	9:47	10:00	10:30
12:00	12:07	12:10	12:20	12:27	12:40	13:10
15:40	15:47	15:50	16:00	16:07	16:20	16:50
18:25	18:32	18:35	18:45	18:52	19:05	19:35

土浦駅 6番のりば	土浦協同病院	あじさい館	霞ヶ浦 庁舎前	田伏	道の駅 たまつくり	玉造駅
7:55	8:21	8:34	8:41	8:51	8:54	9:05
10:40	11:06	11:19	11:26	11:36	11:39	11:50
13:20	13:46	13:59	14:06	14:16	14:19	14:30
17:00	17:26	17:39	17:46	17:56	17:59	18:10
19:50	20:16	20:29	20:36	20:46	20:49	21:00

○ 玉造駅～土浦駅 所要時間 70分 ※玉造発6:25の便のみ75分

○ 玉造駅＝霞ヶ浦庁舎＝あじさい館＝おおつ野北＝土浦協同病院(仮)＝土浦クリニックタウン＝ウェルシア土浦真鍋店(仮)＝関鉄本社入口(仮)＝亀城公園前(仮)＝川口町＝土浦駅

# 霞ヶ浦広域バスの経路変更に伴う運行経費試算

＊平成28年3月1日・土浦協同病院移転＊

【H28.4.1～H29.3.31】

項目		平成27年度(現行)	変更後	増額	
運送原価	運送費	人件費	9,888,783	10,588,373	699,590
		燃料油脂費*	3,742,225	4,132,337	390,112
		車両修繕費*	898,740	988,614	89,874
		車両原価償却費*	0	0	0
		自動車税等	36,400	36,400	0
		保険料等	217,137	217,137	0
		その他経費*	730,044	803,048	73,004
		小計	15,513,329	16,765,909	1,252,580
	一般管理費	282,937	282,937	0	
	営業外費用	0	0	0	
計	15,796,266	17,048,846	1,252,580		
消費税		429,681	473,920	44,239	
運行経費計		16,225,947	17,522,766	1,296,819	
(運行経費月額)		1,352,162	1,460,231	108,069	

**かすみがうら市生活交通確保維持改善計画**

**【平成 28 年度】**

平成 27 年 6 月 23 日

かすみがうら市地域公共交通会議

### 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

当市では、通勤通学はもとより、買い物や通院目的等も含めて土浦方面への移動ニーズが高い。霞ヶ浦地域では、平成21年3月31日に民間路線バスが全廃となり、移動手段を持たない高齢者等の日常生活に大きな影響が出始め、効率的・効果的な交通手段の確保が重要な課題となっていた。

このため、当市の広域的な交流を支える役割を担うとともに、中心市街地の活性化、安心して生活できる市民生活の確保など、まちづくりの観点から、来訪者も含めた総合的な公共交通の連携・再編が求められ、「市地域公共交通総合連携計画」に基づき、霞ヶ浦広域バスの本格運行を開始。霞ヶ浦広域バスを将来的に維持可能なものとする必要性はさらに高まっており、平成27年度中に策定する「市地域公共交通網形成計画」においては運行計画の拡充を図る。

### 2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

#### 【目標】

「かすみがうら市地域公共交通総合連携計画」で掲げた基本理念、計画目標の実現に向けて取り組む。

#### 【基本理念】

豊かな市民生活と地域づくりを支える社会資本として、持続可能な公共交通体系と運行システムを、市民・行政・事業者が協働の取組みにより実現する。

#### 【計画目標】

#### ①数値目標 市が運営する公共交通(霞ヶ浦広域バス)

- ・利用者数の向上 目標 8人/便 (現状:7.0人/便)
- ・収支率の改善 目標 60%以上(現状:58.5%)

#### ②計画目標

- ・公共交通の役割分担と再編による維持
- ・地域内生活交通確保とまちの活性化の連携
- ・既存交通機関を活用した効果的、効率的な運行
- ・公共交通の利用促進
- ・協働による維持可能な公共交通サービスの確立

#### 【効果】

- ・市街地の一体的連携
- ・公共交通不便地域の解消
- ・病院、買い物等へのアクセス向上等住民の生活の質的向上
- ・民間路線バスの活性化
- ・住民の公共交通の利便性等に対する満足度の向上

### 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

別添の表1のとおり。

### 4. 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

別添の表2のとおり。

5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
関鉄グリーンバス(株)
6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法
補助対象事業者が協議会ではないので記載せず
7. 別表1又は3の補助事業の基準ニに基づき、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
地域内フィーダー系統確保維持関係のため、記載せず。
8. 別表1又は3の補助事業の基準ハに基づき、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
地域内フィーダー系統確保維持関係のため、記載せず。
9. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要
別添の表5のとおり。
10. 車両の取得に係る目的・必要性
車両を取得しないので記載せず。
11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
車両を取得しないので記載せず。
12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額
車両を取得しないので記載せず。 (別添の表6及び表7又は表6-1及び表7-1のとおり)
13. 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改善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)
車両を取得しないので記載せず。
14. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 22 年 3 月 かすみがうら市地域公共交通総合連携計画策定</li> <li>・平成 24 年 6 月 28 日(平成 24 年度第 2 回会議) 生活交通ネットワーク計画について協議、承認</li> <li>・平成 25 年 2 月 22 日(平成 24 年度第 3 回会議) 生活交通ネットワーク計画変更について協議、承認</li> <li>・平成 25 年 6 月 27 日(平成 25 年度第 2 回会議) 生活交通ネットワーク計画について協議、承認</li> <li>・平成 26 年 6 月 23 日(平成 26 年度第 2 回会議) 生活交通ネットワーク計画について協議、承認</li> <li>・平成 27 年 6 月 23 日(平成 27 年度第 2 回会議) 生活交通確保維持改善計画について協議、承認</li> </ul>

15. 利用者等の意見の反映状況

○生活交通確保維持改善計画の基本となっている「かすみがうら市地域公共交通総合連携計画」の策定にあたり、各種アンケート(市民、自動車通勤者、集客施設)、ヒアリング(公共交通利用者、観光施設等来訪者)、意見交換会(市民)、意見公募手続を実施しました。  
 ○生活交通確保維持改善計画については、実証運行実績、市民アンケート調査結果を反映して作成しています。

16. 協議会メンバーの構成

○かすみがうら市地域公共交通会議構成員

市長又はその指名する者	かすみがうら市長
国及び県の関係行政機関	関東運輸局茨城運輸支局 茨城県企画部企画課交通対策室 土浦土木事務所道路整備第二課 土浦警察署交通課
一般旅客自動車運送事業者	関鉄グリーンバス(株) 関鉄観光バス(株) (有)千代田タクシー (有)美並タクシー 霞ヶ浦交通(株) (有)まゆ観光 (有)神立観光 (有)鶴観光バス
一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	一般社団法人茨城県バス協会 一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	関東鉄道労働組合
市議会議長	かすみがうら市議会議長
市民又は公共交通の利用者の代表者	かすみがうら市区長会会長 かすみがうら市老人クラブ連合会会長 かすみがうら市PTA連絡協議会会長 かすみがうら市商工会会長 エンゼルハート会(元 NPO 一般旅客自動車運送事業者)
学識経験者	筑波大学大学院准教授
その他の交通会議が必要と認める者	土浦市都市整備部長 行方市市長公室長 かすみがうら市市長公室長 かすみがうら市総務部長 かすみがうら市保健福祉部長 かすみがうら市土木部長 かすみがうら市教育部長

17. 地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統確保維持事業の特例を受ける場合は、対象とする系統について、利用促進に向けた継続的かつ計画的な取組みの内容並びに当該取組の実施主体及び推進体制並びに当該系統の輸送量の増加目標

地域協働推進事業計画の認定を受けていないため記載せず。

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(地域内フィーダー系統) 平成28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)	国庫補助金内定申請額(千円)	再編特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型／デマンド型の別	基準口で該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準二で該当する要件(別表7のみ)
茨城県  (かすみがうら市)	関鉄グリーンバス(株)	(1) 霞ヶ浦広域バス	4,138.5	4,139		乗合バス型	①	地域間幹線系統の停留所と接続	③
		(2)							
		(3)							
		(4)							
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計				4,139					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				4,139		国庫補助 上限額(千 円)	8,647		

(注)

1. 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
2. 「国庫補助金内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
3. 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
4. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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。
5. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

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(地域内フィーダー系統) 平成29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)	国庫補助金内定申請額(千円)	再編特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型／デマンド型の別	基準口で該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準二で該当する要件(別表7のみ)
茨城県  (かすみがうら市)	関鉄グリーンバス(株)	(1) 霞ヶ浦広域バス	4,350.0	4,350		乗合バス型	①	地域間幹線系統の停留所と接続	③
		(2)							
		(3)							
		(4)							
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計				4,350					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				4,350	国庫補助 上限額(千 円)		8,647		

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助金内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

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(地域内フィーダー系統) 平成30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)	国庫補助金内定申請額(千円)	再編特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型／デマンド型の別	基準ロで該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準二で該当する要件(別表7のみ)
茨城県  (かすみがうら市)	関鉄グリーンバス(株)	(1) 霞ヶ浦広域バス	4,350.0	4,350		乗合バス型	①	地域間幹線系統の停留所と接続	③
		(2)							
		(3)							
		(4)							
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計				4,350					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				4,350			国庫補助 上限額(千 円)	8,647	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表2 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(地域内フィーダー系統【乗合バス型(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名		関鉄グリーンバス株式会社		28年度											
1. 申請事業者の概要															
補助対象期間の 前々年度(基準期間 <sup>※</sup> )の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送														
	営業収益	376,690千円	営業外収益	4,901千円	経常収益(イ)	381,591千円									
	営業費用	375,917千円	営業外費用	212千円	経常費用(ロ)	376,129千円									
	営業損益	773千円	営業外損益	4,689千円	経常損益	5,462千円									
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)				2,282,360.0 km	経常収支率	101.45% %									
基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送														
	営業収益	355,402千円	営業外収益	2,741千円	経常収益(イ')	358,143千円									
	営業費用	360,656千円	営業外費用	131千円	経常費用(ロ')	360,787千円									
	営業損益	▲5,254千円	営業外損益	2,610千円	経常損益	▲2,644千円									
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')				2,163,361.0 km	経常収支率	99.27% %									
基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送														
	営業収益	363,570千円	営業外収益	9,616千円	経常収益(イ'')	373,186千円									
	営業費用	354,563千円	営業外費用	220千円	経常費用(ロ'')	354,783千円									
	営業損益	9,007千円	営業外損益	9,396千円	経常損益	18,403千円									
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')				2,181,955.0 km	経常収支率	105.19% %									
(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間における実車走行キロ当たり経常費用等)															
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''= a	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'= b	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c	平均増減率 (((b÷a)-1)+((c÷b)-1)) ÷2 = d											
北関東	162円.59銭	166円.77銭	164円.79銭	0.69 %											
	円 銭	円 銭	円 銭	%											
※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。															
2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益															
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 c×(1+(d÷2))=ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ											
北関東	165円.92銭	285円.94銭	165円.92銭	167円.19銭											
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭											
3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合															
補助ブ ロック名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行日 数	計画運行 回数	系統キロ程		補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 市区町村外乗入 部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分 及び同一補助ブロック市区町 村外乗り入れ部分以外のキロ 程の比率  (チ-(リ+ヌ)÷チ=ル	計画実車走行キロ  ヲ
			起点	主な 経由地	終点			チ	リ	ヌ	チ	リ	ヌ		
北関東	1	高崎線(土曜・日曜・2月27日)	高崎駅	あじさい園 霞ヶ浦行先	玉蓮駅	152	760.0	往25.6 Km (平均) 復25.6Km	25.6Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	0.0Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	0.0Km	100%	38912.0
	1	高崎線(平日・1月2日)	高崎駅	あじさい園 霞ヶ浦行先	玉蓮駅	214	1,068.5	往29.2 Km 復29.2Km	29.2Km	往0.0Km 復0.0Km	0.0Km	往0.0Km 復0.0Km	0.0Km	100%	62400.4
								往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	. km
								往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	. km
合計	系統							往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km		. km
補助ブ ロック名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額	補助対象 系統のキロ 当たり 経常収益	補助対象 系統の経常 収益の 見込額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額	ヨのうち補助ブ ロック外乗入部分 及び同一補助ブ ロック市区町村外 乗入部分以外に 係るもの		補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助 上限額	国庫補助金 内定申請額 (本又はナのうちのい ずれか少ないほうの額)				
						ワーカ=ヨ	ヨ×ル=ソ					ツ	ツ×1/2=ネ	ナ	ラ
北関東	1	6,456,279 円	84円.22銭	3,277,168 円	3,179,111 円	3,179,111 円		3,179千円	1,589.5千円						
	1	10,353,474 円	84円.22銭	5,255,361 円	5,098,113 円	5,098,113 円		5,098千円	2,549.0千円						
		円	円 銭	円	円	円		千円	千円						
		円	円 銭	円	円	円		千円	千円						
合計		16,809,753 円	84円.22銭	8,532,529 円	8,277,224 円	8,277,224 円		8,277千円	4,138.5千円	8647千円	4,139千円				

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラー=ウ	ウの負担者とその負担割合									
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的概要	
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
北関東	1	3,179,111 円											
	1	5,098,113 円											
		円											
		円											
合計		8,277,224 円	4,138,724 円	円	%	2,261,000 円	57 %	円	%	1,777,224 円	43 %		

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6（附則第3条の適用を受ける事業者には別表28）の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節及び第5節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者には、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス（自家用有償運送）事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。なお、循環系統については、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」と記載する等、循環系統であることがわかるようにすること。
- 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位（0.1～0.9千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助対象系統のキロ当たり経常収益(ト)」の欄は、基準期間における各補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の実績により算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位（小数点第3位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「キロ当たり経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(c)」の実績値とする場合には、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度)(a)」、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。

(2) 添付書類

- 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）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類（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事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。）

表2 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(地域内フィーダー系統【乗合バス型(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名		関鉄グリーンバス株式会社					29年度					
1. 申請事業者の概要												
補助対象期間の前々年度(基準期間 <sup>※</sup> )の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送											
	営業収益	376,690	千円	営業外収益	4,901	千円	経常収益(イ)	381,591	千円			
	営業費用	375,917	千円	営業外費用	212	千円	経常費用(ロ)	376,129	千円			
	営業損益	773	千円	営業外損益	4,689	千円	経常損益	5,462	千円			
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		2,282,360.0			km		経常収支率	101.45%	%			
基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送											
	営業収益	355,402	千円	営業外収益	2,741	千円	経常収益(イ')	358,143	千円			
	営業費用	360,656	千円	営業外費用	131	千円	経常費用(ロ')	360,787	千円			
	営業損益	▲5,254	千円	営業外損益	2,610	千円	経常損益	▲2,644	千円			
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		2,163,361.0			km		経常収支率	99.27%	%			
基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送											
	営業収益	363,570	千円	営業外収益	9,616	千円	経常収益(イ'')	373,186	千円			
	営業費用	354,563	千円	営業外費用	220	千円	経常費用(ロ'')	354,783	千円			
	営業損益	9,007	千円	営業外損益	9,396	千円	経常損益	18,403	千円			
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		2,181,955.0			km		経常収支率	105.19%	%			
(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間)における実車走行キロ当たり経常費用等)												
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ'÷ハ' = a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ''÷ハ'' = b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ÷ハ = c	平均増減率 (((b÷a)-1)+((c÷b)-1))÷2 = d								
北関東	162円.59銭	166円.77銭	164円.79銭	0.69%								
	円 銭	円 銭	円 銭	%								
※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。												
2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益												
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 c×(1+(d÷2)) <sup>2</sup> = 二	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ								
北関東	165円.92銭	285円.94銭	165円.92銭	167円.19銭								
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭								
3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合												
補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行回数	系統キロ程	補助ブロック外乗入部分のキロ程	同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率	計画実車走行キロ
			起点	主な経由地	終点				往	復		
北関東	1	吾ヶ浦地区線/土浦駅西口	あじさい坂 霞ヶ浦庁舎	土浦駅西口	土浦駅	365	1,823.5	往29.2 Km (平均) 復29.2Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	100%	106492.4
						日	回	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	. km
						日	回	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	. km
						日	回	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	. km
合計	系統					往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km			. km	
補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額	補助対象系統のキロ当たり経常収益	補助対象系統の経常収益の見込額	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助上限額	国庫補助金内定申請額(ホ又はナのうちいずれか少ないほうの額)		
											ヘ×ロ以下の額:ワ	ト
北関東	1	17,669,219	84円.22銭	8,968,789	8,700,430	8,700,430	8,700千円	4,350.0千円				
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円				
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円				
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円				
合計	17,669,219	84円.22銭	8,968,789	8,700,430	8,700,430	8,700千円	4,350.0千円	8647千円	4,350千円			

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラー=ウ	ウの負担者とその負担割合										
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的概要		
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合			
北関東	1	8,700,430 円												
		円												
		円												
		円												
合計		8,700,430 円	4,350,430 円	円	%	2,100,000 円	49 %	円	%	2,200,430 円	51 %			

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6（附則第3条の適用を受ける事業者にあつては別表28）の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節及び第5節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス（自家用有償運送）事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。なお、循環系統については、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」と記載する等、循環系統であることがわかるようにすること。
- 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位（0.1～0.9千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助対象系統のキロ当たり経常収益(ト)」の欄は、基準期間における各補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の実績により算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位（小数点第3位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「キロ当たり経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(c)」の実績値とする場合には、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度)(a)」、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。

(2) 添付書類

- 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）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類（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事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。）

表2 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(地域内フィーダー系統【乗合バス型(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名		関鉄グリーンバス株式会社					30年度						
1. 申請事業者の概要													
補助対象期間の前々年度(基準期間 <sup>※</sup> )の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送												
	営業収益	376,690千円	営業外収益	4,901千円	経常収益(イ)	381,591千円							
	営業費用	375,917千円	営業外費用	212千円	経常費用(ロ)	376,129千円							
	営業損益	773千円	営業外損益	4,689千円	経常損益	5,462千円							
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		2,282,360.0 km			経常収支率	101.45%							
基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送												
	営業収益	355,402千円	営業外収益	2,741千円	経常収益(イ')	358,143千円							
	営業費用	360,656千円	営業外費用	131千円	経常費用(ロ')	360,787千円							
	営業損益	▲5,254千円	営業外損益	2,610千円	経常損益	▲2,644千円							
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		2,163,361.0 km			経常収支率	99.27%							
基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送												
	営業収益	363,570千円	営業外収益	9,616千円	経常収益(イ'')	373,186千円							
	営業費用	354,563千円	営業外費用	220千円	経常費用(ロ'')	354,783千円							
	営業損益	9,007千円	営業外損益	9,396千円	経常損益	18,403千円							
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		2,181,955.0 km			経常収支率	105.19%							
(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間における実車走行キロ当たり経常費用等)													
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ'÷ハ' = a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ''÷ハ'' = b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ÷ハ = c	平均増減率 (((b÷a)-1)+((c÷b)-1)) ÷2 = d									
北関東	162円.59銭	166円.77銭	164円.79銭	0.69%									
	円 銭	円 銭	円 銭	%									
※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。													
2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益													
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 c × (1+(d÷2)) = e	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ									
北関東	165円.92銭	285円.94銭	165円.92銭	167円.19銭									
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭									
3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合													
補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行回数	系統キロ程	補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率	計画実車走行キロ
			起点	主な経由地	終点			計画運行日数	チ	リ	ヌ		
北関東	1	吾ヶ浦地区線/土浦駅西口	あじさい坂 霞ヶ浦庁舎	土浦駅西口	土浦駅西口	365	1,823.5	往29.2 Km (平均) 復29.2Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	100%	106492.4	. km
						日	回	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	. km	
						日	回	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	. km	
						日	回	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	. km	
合計	系統					往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km			. km		
補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額	補助対象系統のキロ当たり経常収益	補助対象系統の経常収益の見込額	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助上限額	国庫補助金内定申請額(ホ又はナのうちいずれか少ないほうの額)			
											ハ	ニ	ホ
北関東	1	17,669,219 円	84円.22銭	8,968,789 円	8,700,430 円	8,700,430 円	8,700千円	4,350.0千円					
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円					
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円					
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円					
合計		17,669,219 円	84円.22銭	8,968,789 円	8,700,430 円	8,700,430 円	8,700千円	4,350.0千円	8647千円	4,350千円			

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラー=ウ	ウの負担者とその負担割合										
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的概要		
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合			
北関東	1	8,700,430 円												
		円												
		円												
		円												
合計		8,700,430 円	4,350,430 円	円	%	2,100,000 円	49 %	円	%	2,200,430 円	51 %			

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6（附則第3条の適用を受ける事業者にあつては別表28）の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節及び第5節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス（自家用有償運送）事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。なお、循環系統については、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」と記載する等、循環系統であることがわかるようにすること。
- 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位（0.1～0.9千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助対象系統のキロ当たり経常収益(ト)」の欄は、基準期間における各補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の実績により算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位（小数点第3位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 「キロ当たり経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(c)」の実績値とする場合には、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度)(a)」、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。

(2) 添付書類

- 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）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類（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事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。）

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	かすみがうら市
------	---------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	28237
交通不便地域	16678

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
98	粟田地区	地方運輸局長指定
195	新治地区	地方運輸局長指定
48	横堀地区	地方運輸局長指定
20	上稲吉地区	地方運輸局長指定
16317	霞ヶ浦地区	地方運輸局長指定

国庫補助上限額の算定

対 象 人 口	算定式	国庫補助上限額
28,237	28,237人×200円+300万円	8,647,400

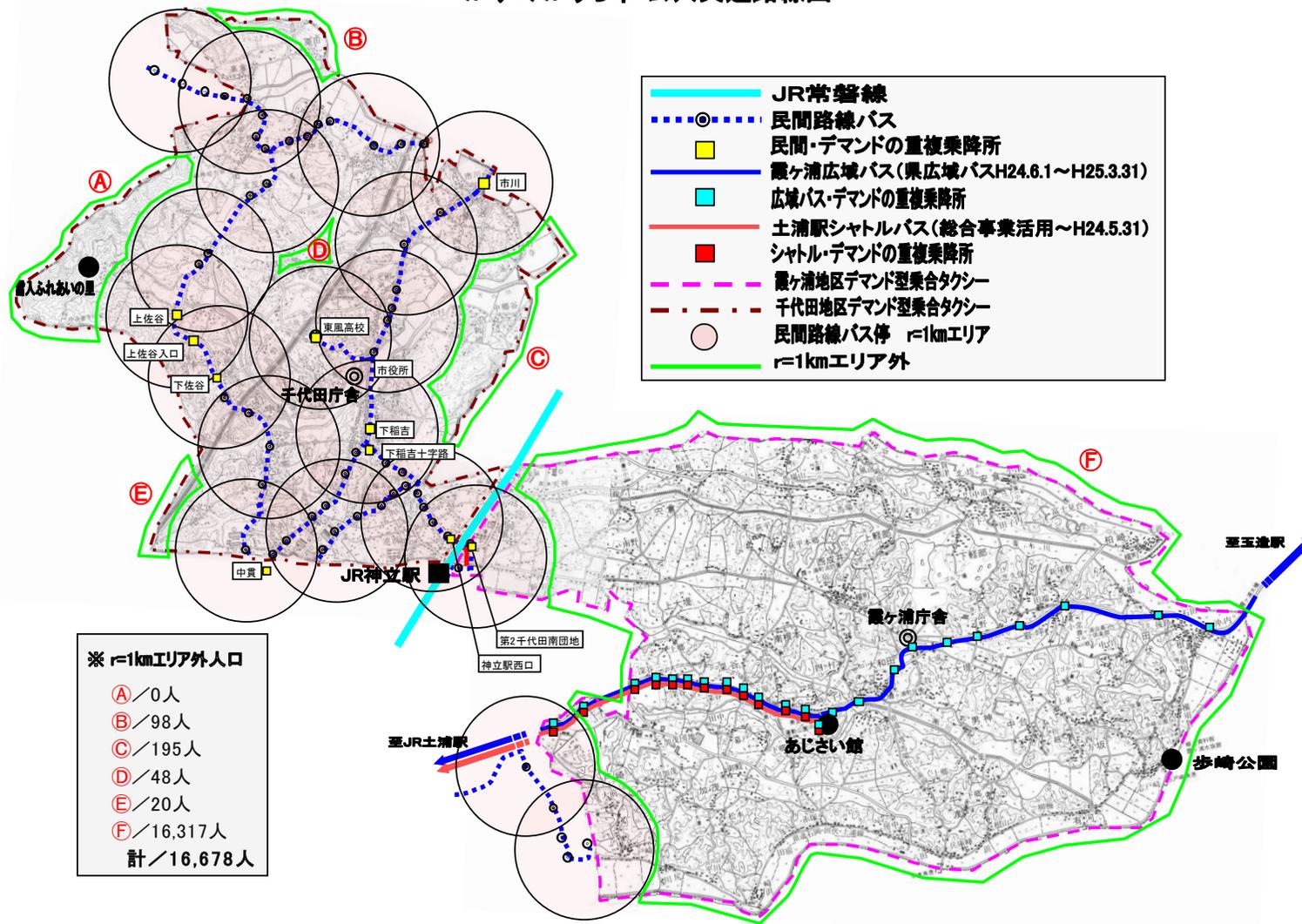
(1)記載要領

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、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。  
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
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」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑫)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上記3.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。

(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の区分が分かる地図  
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

# かすみがうら市 公共交通路線図



## 1. 本年度調査の概要

### (1) かすみがうら市地域公共交通網形成計画策定の背景・目的

#### 調査の背景

本市における公共交通再編の必要性の高まり

- 高齢化や核家族化の進展による公共交通の必要性の高まり
- 定時定路線型交通（バス）とデマンド型交通（乗合タクシー）再編の必要性の高まり

国の政策（交通政策の方向性）

交通政策基本法（H25 施行）により、まちづくりと連携した公共交通網の再構築を推進

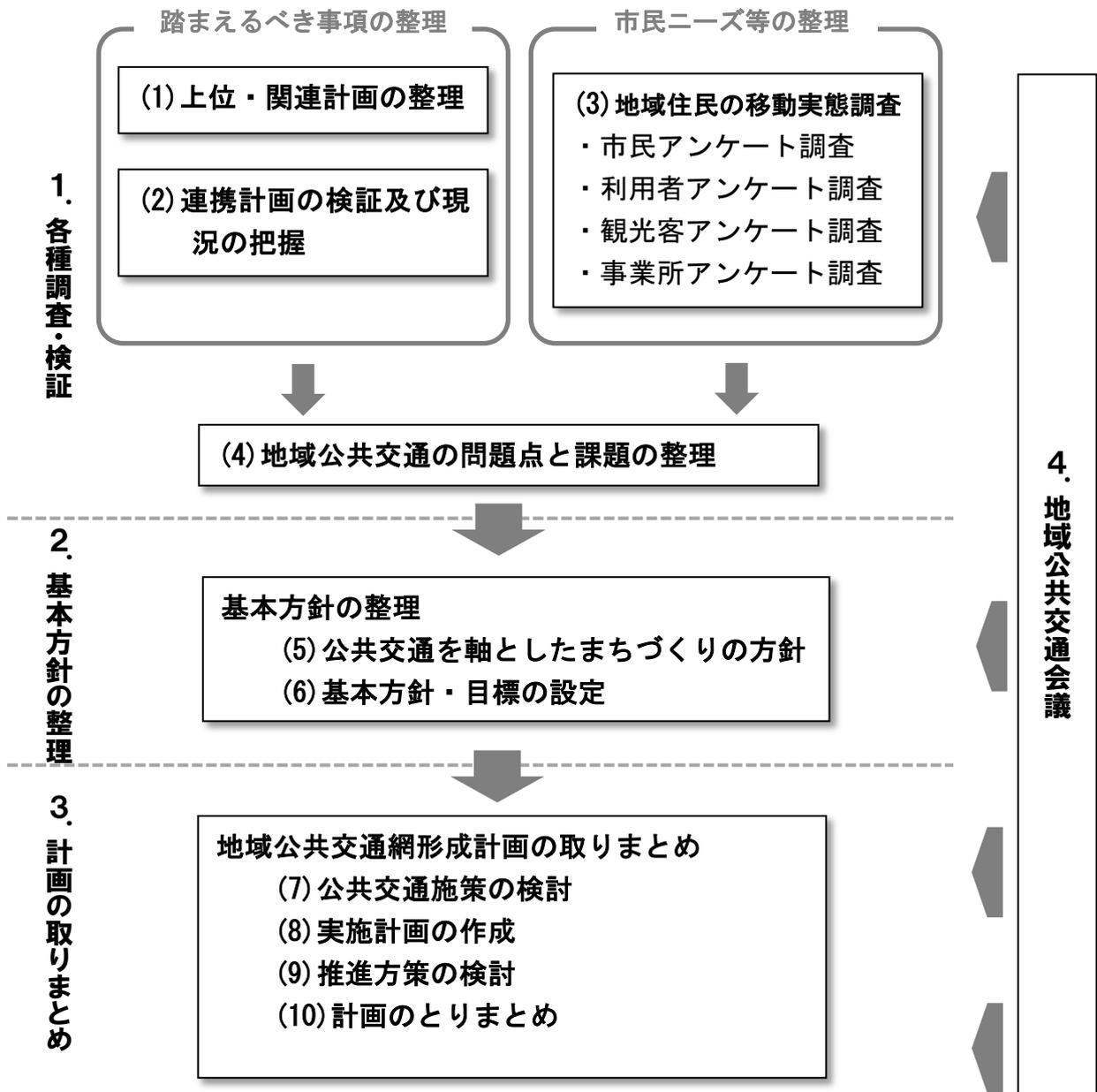
#### 調査のポイント

- ① 都市構造と公共交通ネットワークの関係を計画
- ② 各種調査・分析によって、公共交通のニーズ等を定量的に判断
- ③ 実現のためのルール・基準、施策体系を確立

#### 調査の目的

利便性が高く、財政的にも持続可能な公共交通網の構築をめざす「かすみがうら市地域公共交通網形成計画」を策定し、本格的な人口減少・少子高齢社会における地域社会の活力の維持・向上を図る

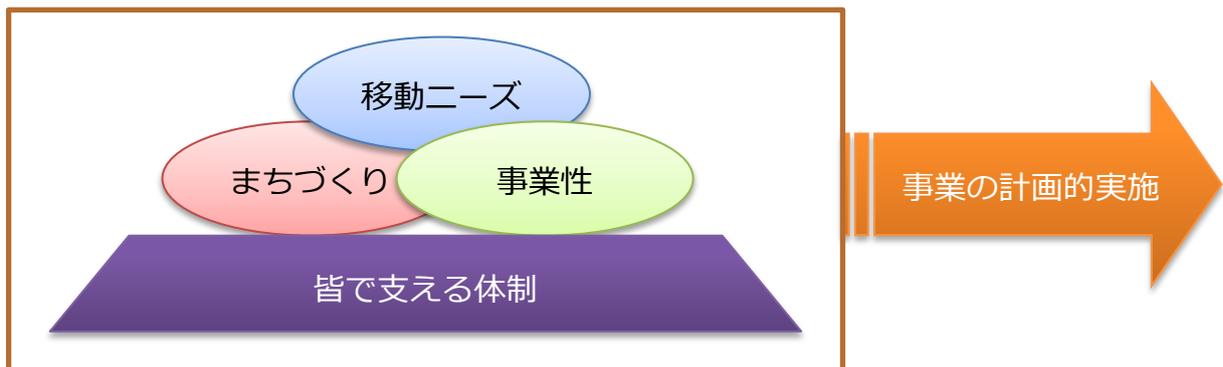
## (2) 調査フロー



### (3) 調査・検討の方針 (案)

本調査では、以下の5つの方針 (案) をもって調査を進めていきます。

調査・検討の方針	方針の内容
方針1：市民や来街者の潜在的な交通需要を把握 (移動ニーズ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 市民アンケート調査を工夫し、日常の移動状況についてバスでの移動だけではなく自家用車等の移動も整理し、公共交通の潜在的な需要を把握する。</li> <li>✦ 調査の初期段階では、徹底した市民移動の特性の分析を行う。</li> </ul>
方針2：観光やコンパクトシティを踏まえた計画づくり (まちづくり)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 地域公共交通と連携したコンパクトシティを段階的な整備により実現する。 短中期：市街地と主要施設間を公共交通で結ぶ 長期：公共交通指向型開発 (TOD) による交通軸への住み替え促進を検討</li> </ul>
方針3：実現性や持続性を重視 (事業性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 利用者ニーズを追及すると運行費用が大きくなり財政的に持続できない可能性も生じる。</li> <li>✦ 事業収支等を試算・分析し、交通事業者の体力や本市の財政状況を加味して、実現性・持続性のある施策を検討する。</li> </ul>
方針4：利用者・事業者・行政の協力体制の構築 (皆で支える体制)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ モビリティ・マネジメントにより市民等に公共交通を積極的に利用してもらう環境づくりを推進する。</li> <li>✦ 計画策定後の事業実施・進捗管理の役割分担を明確化し、利用者 (市民) ・交通事業者・市が公共交通をみんなで支える仕組みを検討する。</li> </ul>
方針5：計画策定から事業実施までのロードマップを明示 (事業の計画的実施)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✦ 今後進めるべき公共交通施策体系のうち、短期的に実現すべき施策を重点プロジェクトとして位置づけ、具体的な実施計画をとりまとめる。</li> <li>✦ 活用する補助メニューを含め、短期・中期・長期の事業計画をロードマップとして整理する。</li> </ul>



#### (4) スケジュール

	平成 27 年							平成 28 年		
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1)上位・関連計画の整理	■									
(2)連携計画の検証及び現況の把握	■	■								
(3)地域住民の移動実態調査	■	■	■							
(4)地域公共交通の問題点と課題の整理	■	■	■							
(5)公共交通を軸としたまちづくりの方針			■	■						
(6)基本方針・目標の設定				■	■	■				
(7)公共交通施策の検討				■	■	■	■			
(8)実施計画の作成						■	■	■		
(9)推進方策の検討							■	■	■	
(10)計画のとりまとめ								■	■	■
地域公共交通会議	■ 2 6/23			■ 3		■ 4			■ 5	

## 2. 連携計画に位置づけられている事業の実施状況

「かすみがうら市地域公共交通総合連携計画」で位置づけられている事業の実施状況を整理する。

事業名	計画期間	達成状況（第1段階）	備考※
1. コミュニティバスの運行廃止とデマンド型乗合タクシーの運行見直し	H22:実証運行 H24:本格運行	実施済み 実施済み	
2. シャトルバスの運行	H22:実証運行 H24:本格運行	実施済み 実施済み	霞ヶ浦広域バス
3. 路線バスの運行サービスの向上	H26～	H25.4.8 ダイヤ改正…石岡土浦線・柿岡土浦線	
4. 乗継拠点におけるバス停設備の充実	H23～	平成26年度標識交換…石岡土浦線・柿岡土浦線	標識交換
5. 簡易型バスロケーションシステムの導入（通過お知らせ情報の提供）	H24～	未実施	
6. バリアフリー化の推進	H23～	実施済み	
7. 運賃制度の改善			
乗継運賃の導入	H22～	未実施	
乗継共通パス券の発行	H26～	未実施	
高齢者運賃の割引	H26～	未実施	
8. まちづくりと一体となった市民参加型の仕組みづくり	H24～	未実施	
9. モビリティマネジメントの展開	H22～	未実施	

事業名	計画期間	達成状況	備考※
10.利用促進方策の実施			
公共交通マップの作成、配布	H22～	実施済み	
WEBサイトの作成、公開	H22～	実施済み	
デマンド乗合タクシー等へのネーミング	H22 実施		
かすみがうら市転入者へのPR	H22～	実施済み	
11.PDCAサイクルにもとづく事業評価の実施	H22-H26	実施中	

※備考には、実施主体等にヒアリングした結果（達成できなかった理由、今後の計画、事業内容やスケジュールの改善の必要性など）を記載予定

なお、達成状況は以下の2段階で整理するものとし、本日は第1段階までの整理としている。  
第2段階までの整理は、次回の交通会議で提示する予定である。

第1段階	事業を実施したかどうか
第2段階	連携計画で掲げている「計画目標」を達成できたかどうか

連携計画で示されている計画目標

<数値目標> 市民のバス等利用率：現況約25% ⇒将来目標約40%

<計画目標>

- 機能・役割を明確化した地域内の公共交通ネットワークの再編により、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を構築し、地域内の公共交通機関相互の連携を図り、地域のための公共交通の維持、存続を図る。
- 地域に存在する既存交通システムを活用した効果的・効率的な運行を図る
- 情報提供の充実を図り、公共交通の利用を促進する。
- 市民、行政、事業者等の協働による持続可能な公共交通サービスの確立

### 3. 本市の公共交通を取り巻く状況

#### (1) 上位・関連計画の整理

地域公共交通網形成計画は、総合計画や都市計画マスタープランで示されているまちづくりの方向性と整合を図りながら公共交通網の再構築を目指すものである。加えて、関連計画における取り組みの方向性とも整合を図る必要があるため、これらの上位・関連計画の概要、さらには同計画内における公共交通関連施策等の位置づけを整理する。

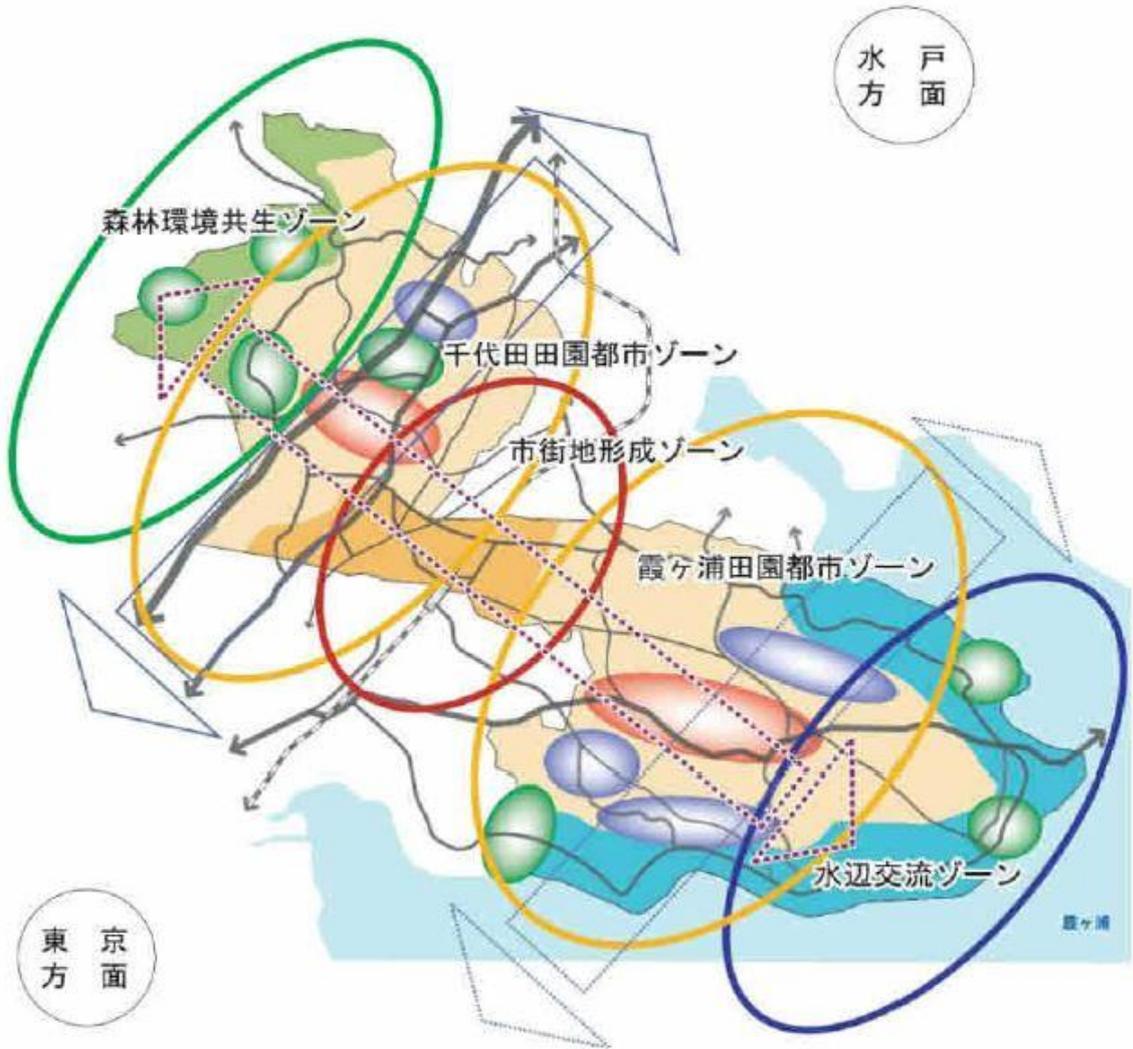
##### 1) 総合計画（平成 19 年度～28 年度）

総合計画では土地利用構想に基づき、自然環境と都市環境の調和を基本として、地域の特性に合った適切な土地利用を誘導することとし、市街地の中心である JR 神立駅周辺では、商業機能や交流機能を備えた賑わいのある中心市街地の形成に努めることが示されている。

JR 神立駅周辺を中心とした拠点的土地利用を積極的に行い、市内各所を結ぶ移動を確保するため、鉄道、バス、タクシー、さらには自家用車や自転車利用なども含めた新しい公共交通体系の構築に努めることが位置付けられている。

項目	内容
計画の位置付け	計画的かつ効率的な行政運営のための指針、まちづくりの最上位計画
計画内容	市が目指すまちづくりの目標と、それを実現するために必要な施策の大綱を体系的に定めたもの
計画期間	基本構想：平成 19 年度～28 年度 後期基本計画：平成 24 年度～28 年度
公共交通に関する位置付け	<p>&lt;基本理念&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 豊かな自然を守り、生かした「ふるさと」と呼べるまちを目指して</li> <li>2. 交通利便性や地域資源を生かした「活力」ある元気なまちを目指して</li> <li>3. 各地域の持つ役割を大切にした「個性と連携」のまちを目指して</li> </ol> <p>&lt;後期基本計画での位置付け&gt;</p> <p><b>視点</b> 自然と調和した快適なまちづくり</p> <p>①豊かな自然と調和したバランスのある土地利用の展開</p> <p>▶ 北西部の筑波山系の丘陵地を持つ千代田地域、小河川によって刻まれた起伏のある緩やかな台地や谷津や湖岸の低地によって形成される霞ヶ浦地域、それぞれの地域の持つ役割を大切にしながら、<u>それぞれの良さを生かしたバランスのあるまちづくりをしていくことが求められています。</u></p> <p>②一体的な都市構造の構築に向けた J R 神立駅周辺整備</p> <p>▶ 千代田地域と霞ヶ浦地域が隣接している箇所はわずかであり、また J R 常磐線により分断される状況にあります。<u>J R 神立駅周辺を中心とした拠点的土地利用を積極的に行い、市内各所を結ぶ交通ネットワークなどの検討を進め、一体の都市としての都市構造を構築することが必</u></p>

	<p>要です。</p> <p><b>施策：公共交通の充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道：JR 常磐線の東京駅乗り入れ、ダイヤ改正、神立駅の橋上化</li> <li>・ バス：各地区と主要な公共施設を結ぶ公共交通の充実、現行路線バスの便数や運行ダイヤの見直し</li> <li>・ その他：茨城空港の利用促進</li> </ul>
--	---



凡 例	
	市内を連携する交流軸
	広域的な連携を図る交流軸 <small>※破線は未整備を示す</small>
	行政拠点
	環境保全・交流拠点
	新産業導入拠点

出典) かすみがうら市総合計画 (後期基本計画)

図 土地利用構想

## 2) 都市計画マスタープラン（平成 21 年度から概ね 20 年間）

都市計画マスタープランでは、高齢化や環境にも配慮し、使いやすい公共交通網の形成を図ることとしている。

JR 常磐線の複々線化や JR 神立駅の橋上化、路線バスの利用促進・維持、効率的で利便性の高いコミュニティバス等の交通システムの構築が位置付けられている。

項目	内容
計画の位置付け	総合計画に即した、まちづくり（都市計画）分野の基本方針
計画内容	概ね 20 年後の将来像を明確化するとともに、まちづくりの基本的な方針や地区ごとの整備方針を定めたもの
計画期間	平成 21 年度から概ね 20 年間 (中間年次：平成 30 年、目標年次：平成 40 年)
公共交通に関する位置付け	<p><b>&lt;道路・交通体系の整備方針&gt;</b></p> <p>都市の道路・交通網は、生産や流通などの産業活動だけでなく、住民一人ひとりの日常生活や地域間の交流、防災機能、救急活動を支えるものでもあります。</p> <p>このため、道路・交通体系の整備にあたっては、高速道路や広域幹線道路など広域的な交通体系との整合、周辺市町村や市内の各地域間を結ぶ円滑な幹線道路網の形成、安全で快適な生活道路の整備など役割に応じた道路整備を目指すとともに、バリアフリーに配慮した全ての市民が利用しやすい「人にやさしい道路づくり」を目指します。また、高齢化や環境にも配慮し、使いやすい公共交通網の形成を図ります。</p> <p><b>自動車交通を補間する公共交通サービスの充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道：JR 常磐線の複々線化、JR 神立駅の橋上化</li> <li>・ 路線バス：バス路線の重要性の理解を求め、利用促進を図ることにより、バス路線の維持に努める</li> <li>・ コミュニティバス等：路線バスをはじめとする公共交通との連携を図りながら、効率的で利便性の高い交通システムの構築に努める</li> </ul>

### ◇ 将来都市構造図



### 3) 地域福祉計画（第2期、平成25年度～29年度）

地域福祉計画の基本目標の1つとして、住みやすく安全な福祉のまちづくりを位置づけ、誰もが自由に行動できるよう移動条件等の整備を推進していくこととしている。

それを実現するための施策として、民間バス路線の安定した運行の確保、デマンド型乗合タクシーの運行、福祉タクシーの利用に対する助成、車いす対応車両の貸し出し、自動車の改造費用や運転免許取得に対する助成等が位置付けられている。

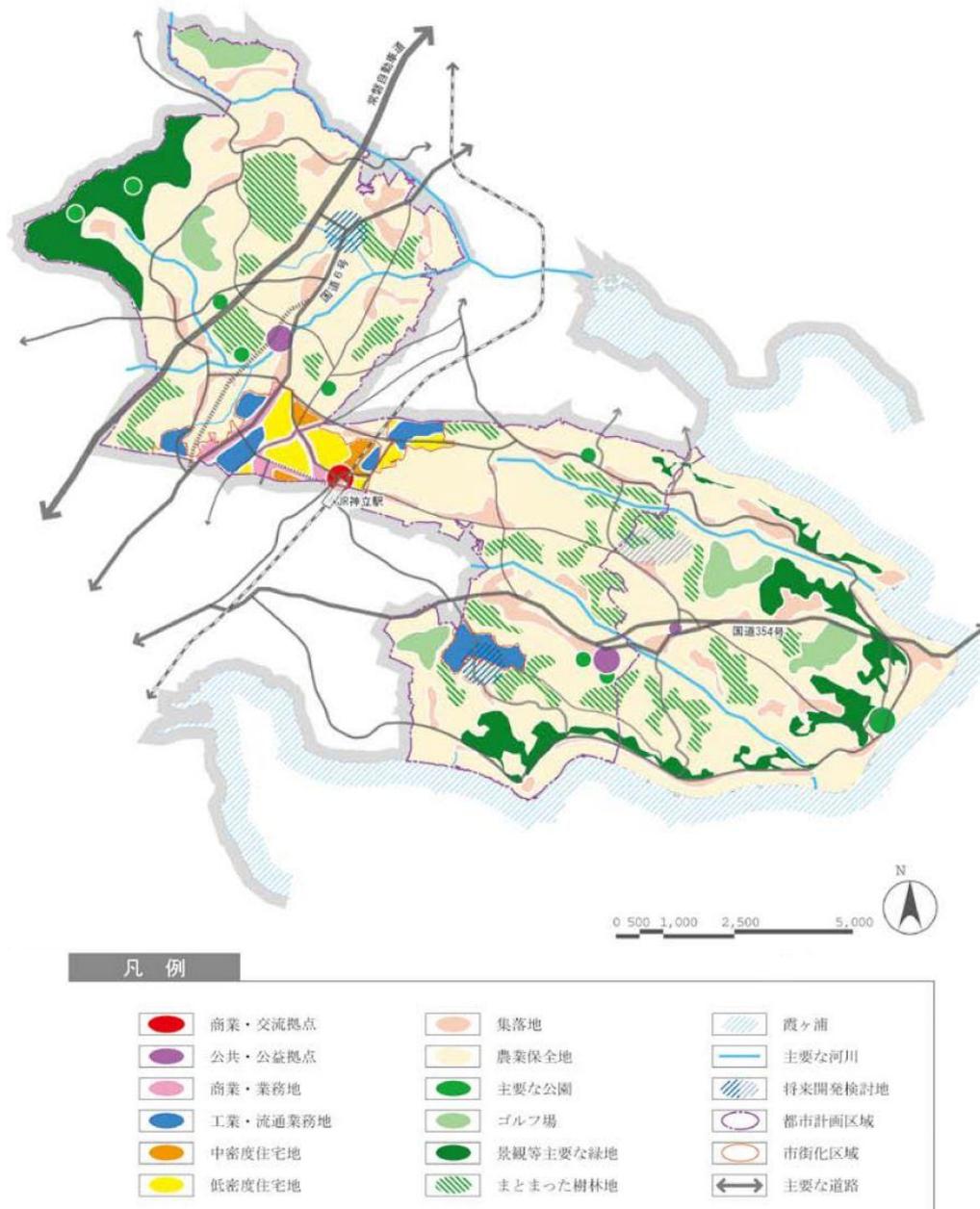
項目	内容
計画の位置付け	総合計画に即した福祉に関連する上位計画
計画内容	福祉施策の基本的な方向性を示すとともに、社会福祉協議会が策定する地域福祉活動計画との連携を図りつつ、総合的な地域福祉を推進するもの
計画期間	平成25年度～29年度
公共交通に関する位置付け	<p><b>&lt;基本目標：住みやすく安全な福祉のまちづくり&gt;</b></p> <p>地域生活を営む基盤として、誰もが社会参加できる環境整備を進めていくこと重要であり、そのため、各種の地域活動への参加機会や就労機会の確保を図るとともに、<u>年齢や身体状況にかかわらず、自由に行動できるよう移動条件等の整備を推進していく必要があります。</u></p> <p>本市では、子育て家庭に対する仕事と子育ての両立支援、高齢者や障がいのある人の就労機会の拡大及び活動参加への支援に努めます。また、<u>バリアフリー化などによる生活環境の整備と移動に関する支援の充実</u>や、防犯・防災体制の強化により、住みよい安全なまちづくりを目指します。</p> <p><b>施策1</b> 公共交通機関の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>民間バス路線</u>については、地域公共交通会議と連携を図りながら安定した運行が確保されるよう努めます。</li> <li>・ 市民の移動をサポートする交通手段として、各家庭と主要な公共施設を結び、市民が身近に利用できる<u>デマンド型乗合タクシーの運行</u>を行います</li> </ul> <p><b>施策2</b> 移動に関する支援の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者などの安全な移動を図るため、<u>福祉タクシーの利用に対する助成</u>や、社会福祉協議会による<u>車いす対応車両の貸出事業</u>を推進します。</li> <li>・ 障がいのある人で就労等により移動手段が必要な人については、<u>自動車の改造費用や運転免許取得に対する助成等</u>により移動支援に努めます。</li> </ul>

## (2) 都市構造・人口動向等

### 1) 都市構造

かすみがうら市の大部分は、標高 25m 前後の常陸台地で、北部には恋瀬川と天の川が流れ、南部には一ノ瀬川と菱木川が流れており、南東部で霞ヶ浦に接している。このため、霞ヶ浦地域は半島型の特性を持ち、公共交通施策においては、連携が取り難い要因となっている。

JR 常磐線の神立駅周辺や幹線道路沿いでは、商業・工業系や住居系の市街地が形成され、都市化が進展している。



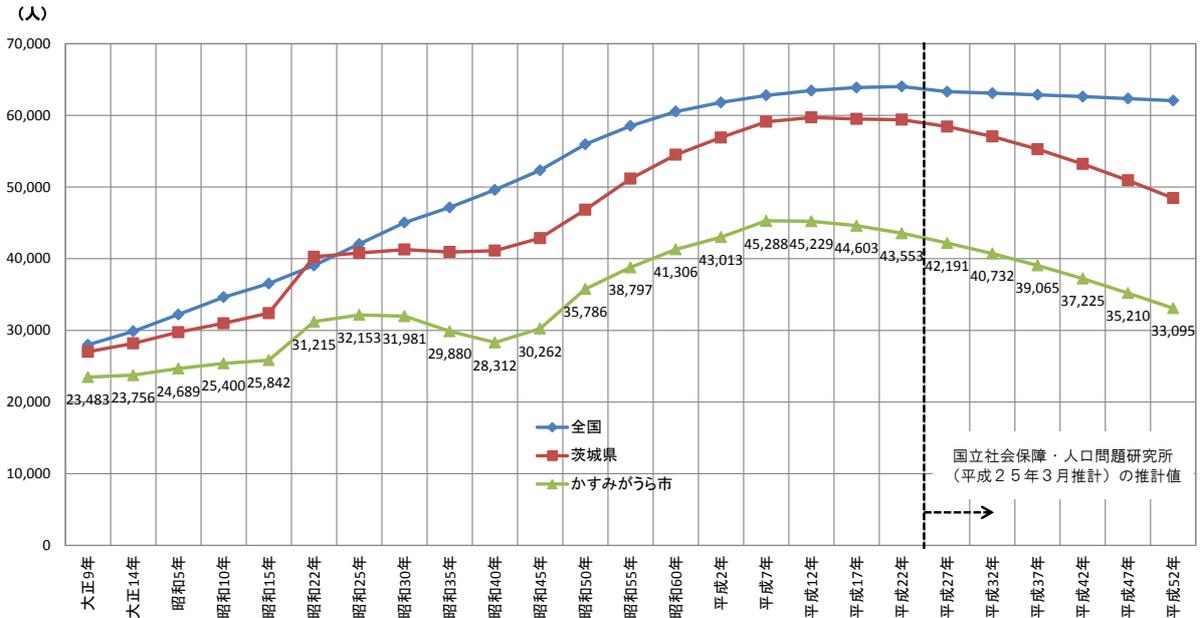
出典) かすみがうら市都市計画マスタープラン

図 土地利用計画

## 2) 人口・世帯数

人口は平成7年をピークに将来においても減少傾向にあり、25年後の平成52年では33,095人となり、平成27年人口の約8割に相当すると推計されている。その減少割合は全国値と比較すると大きく、茨城県全体と比較すると同程度となっている。

一方、世帯数は増加が続いており、核家族化の進行がうかがえる。

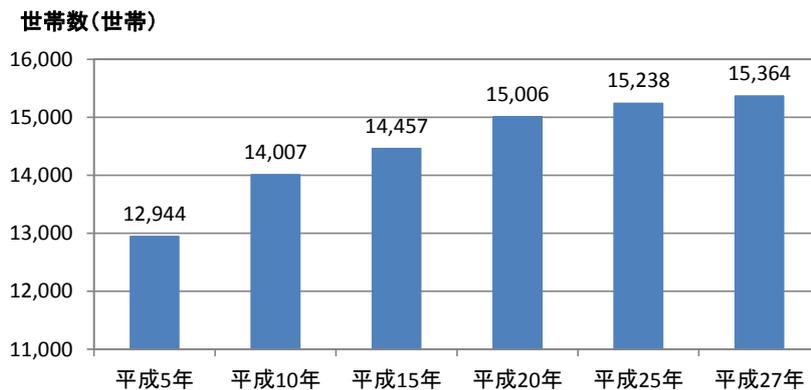


出典) 国勢調査結果 (総務省統計局)

<注記>2010 (平成27年) 以降は、国立社会保障・人口問題研究所 (平成25年3月推計) の推計値。

<留意点>当市との人口変化の傾向をとらえるため、全国の人口は1/2000、茨城県は1/50の数値としている。

図 将来人口の推計

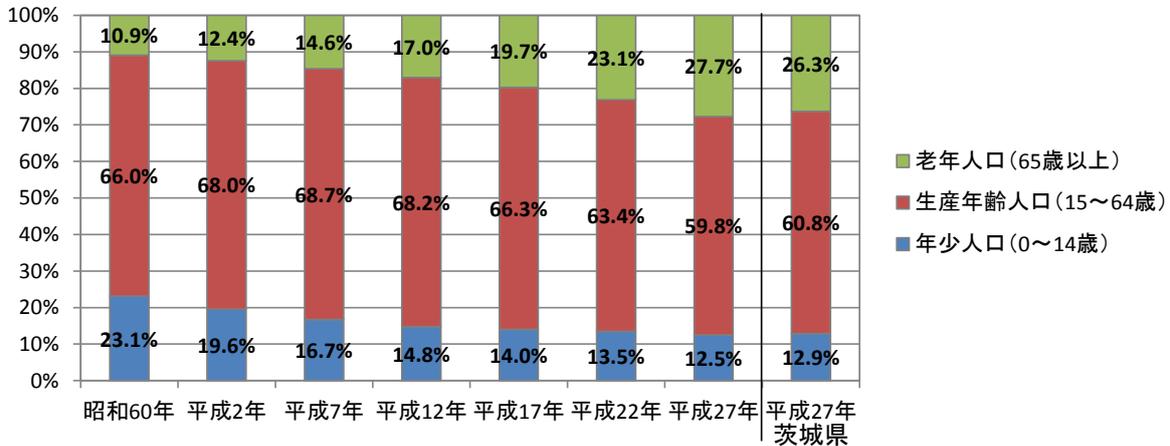


出典) 茨城県常住人口調査 (平成5~25年: 各年10月1日現在、平成27年: 4月1日現在)

図 世帯数の推移

年齢区分別構成比をみると、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）がともに減少し、老年人口（65歳以上）が増加しており、高齢化率（65歳以上の比率）は平成27年4月1日現在で27.7%となっている。茨城県全体と比較すると、若干ではあるが少子高齢化が進行している状況がみられる。

人口構成(%)



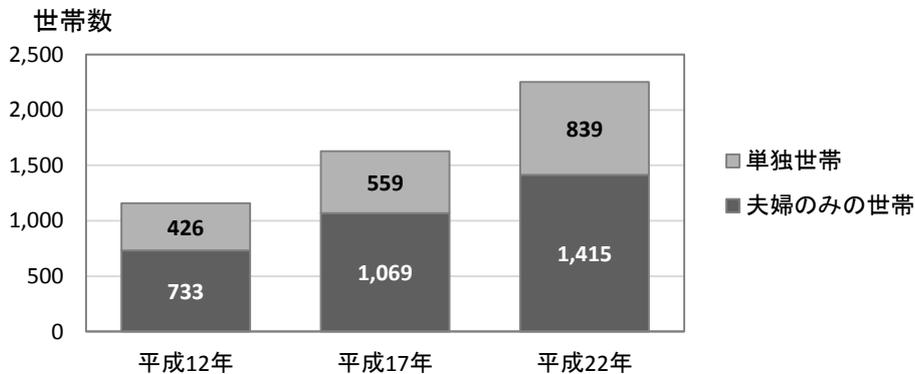
出典) 昭和60～平成22年：国勢調査結果（総務省統計局）、平成27年：茨城県常住人口調査（4月1日現在）

図 年齢区分別構成比の推移

65歳以上の高齢者を世帯別に見ると、高齢者のいる世帯が43.4%と茨城県全体と比較して若干多くなっている、このうち、夫婦のみの世帯や単独世帯の割合は茨城県全体より若干少ないが、両者を合わせると全体の15.3%となっている。

高齢者の夫婦のみの世帯や単独世帯は近年増加しており、平成12年と平成22年を比較すると1.9倍となっている。

世帯構成	かすみがうら市		茨城県	
一般世帯	14,701	100.0%	1,086,715	100.0%
高齢者(65歳以上)のいる世帯	6,380	43.4%	435,917	40.1%
うち、夫婦のみ世帯	1,415	9.6%	112,487	10.4%
うち、単独世帯	839	5.7%	75,363	6.9%



出典) 平成22年国勢調査結果（総務省統計局）

図 高齢者（65歳以上）世帯の推移

### 3) 地区別の人口

地区別に人口の推移をみると、昭和 50 年を境に千代田地区のほうが霞ヶ浦地区よりも人口が多くなっており、平成 22 年では霞ヶ浦地区は 16,732 人、千代田地区は 26,821 人となっている。

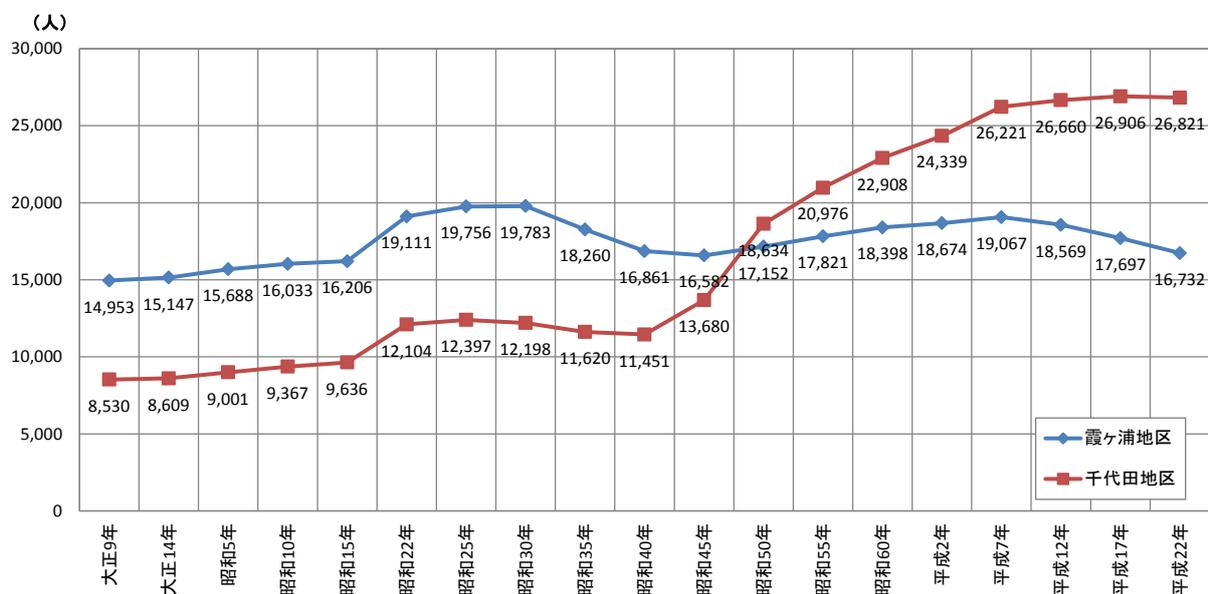


図 地区別の人口推移

神立駅周辺の中心市街地の人口密度が突出して高く、それ以外の地域では、ある程度の人口がまとまった地区（500m 四方で 200~499 人）が点在している。

国勢調査結果から平成 12 年と平成 22 年の 10 年間の人口増減をみると、全体的に減少傾向にあるが、中心市街地では大きく増加しているところがあり、集中化が進んでいる。

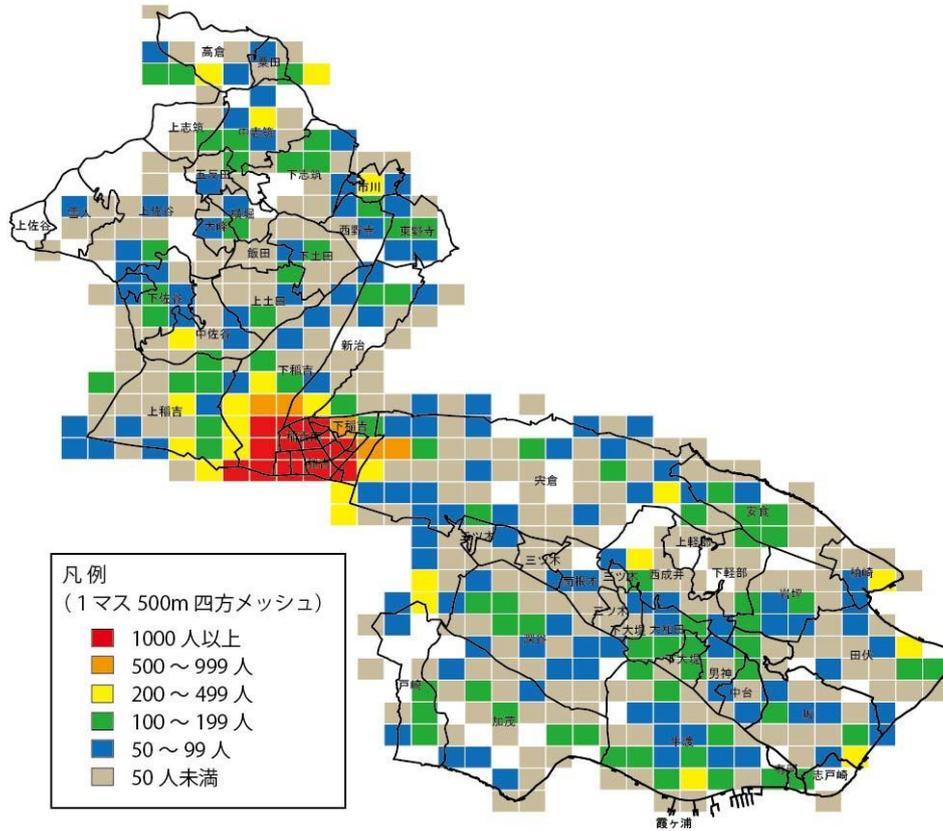


図 人口の分布 (平成 22 年国勢調査)

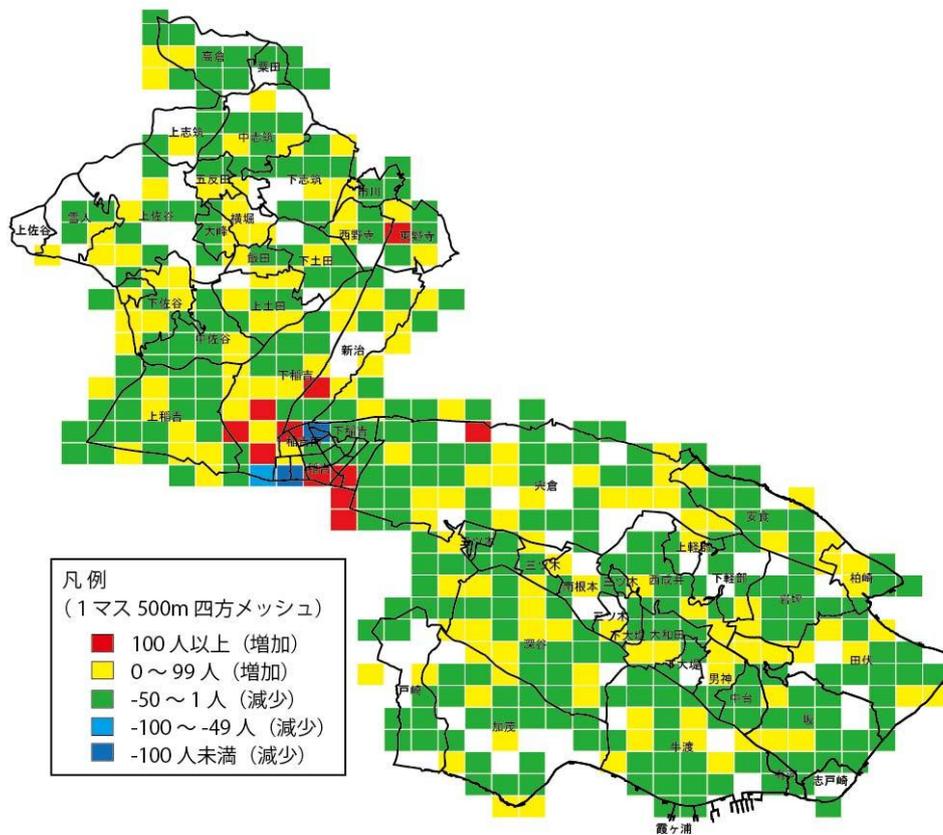


図 平成 12 年から 22 年の人口増減 (国勢調査)

#### 4) 通勤・通学先

市民の通勤・通学状況は、42.3% (9,578人) が市内で就業し、14.2% (272人) が市内へ通勤している。市外の就業先として土浦市が最も多く、次いでつくば市、石岡市といった近郊の自治体となっている。市外の通学先も同様に土浦市が最も多く、次いで石岡市、つくば市となっている。

市内へ通勤している人の53.5% (9,578人)、通学している人の42.6% (272人) が市民となっている。市外からの通勤通学者は土浦市が最も多く、次いで石岡市となっている。

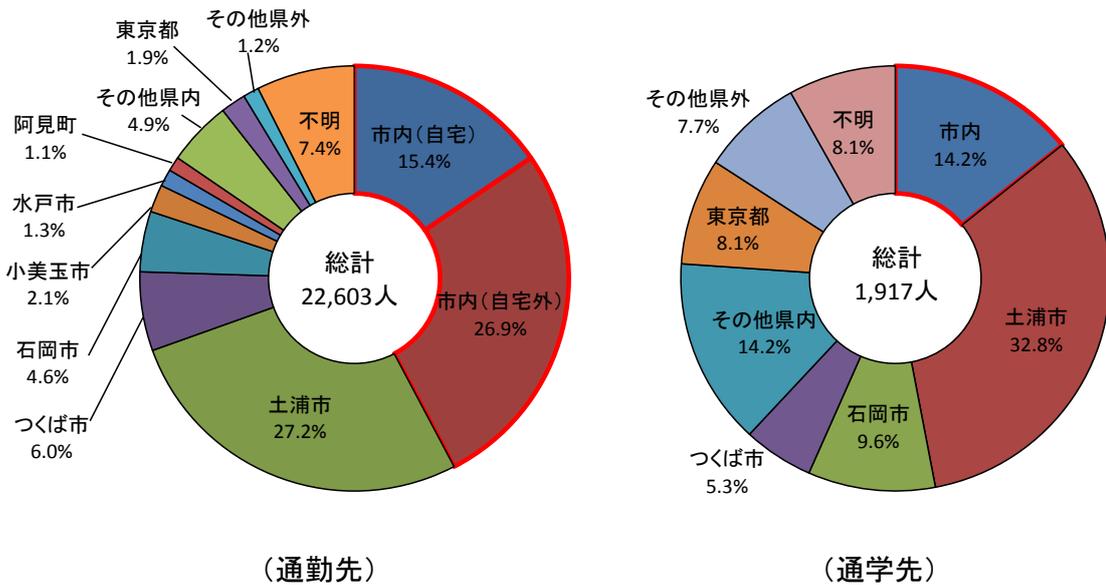


図 市民の通勤・通学先 (平成22年国勢調査、15歳以上)

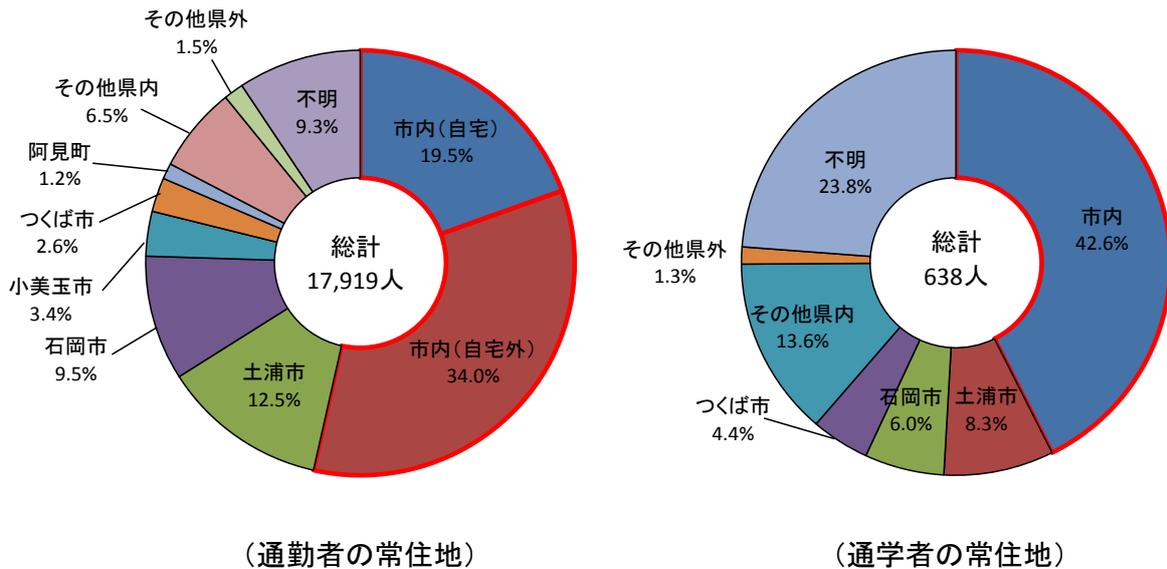
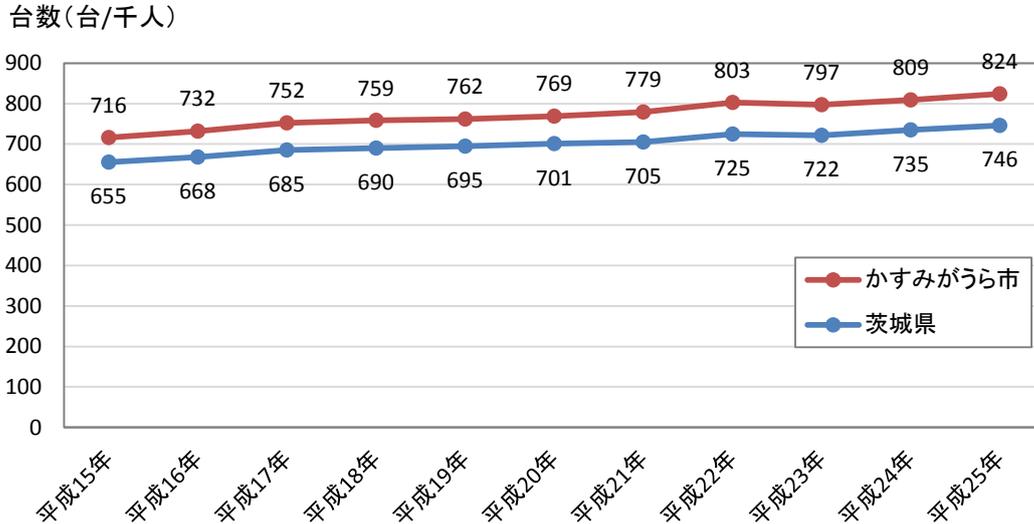


図 市内への通勤・通学者 (平成22年国勢調査、15歳以上)

## 5) 自家用乗用車保有台数

人口千人あたりの自家用乗用車保有台数は増加傾向にあり、平成 25 年で 746 台/千人あたりと茨城県平均よりも多い。



出典) 茨城県社会生活統計指標、(自家用乗用車台数+軽自動車台数) ÷ 総人口 × 1,000

図 人口千人あたりの自家用乗用車保有台数

## 6) 観光動向

観光施設の利用状況として、梨狩りなどの果樹観光が最も多く、平成 25 年で年間 16.7 万人となっており、平成 15 年以降で最も高い数値を記録している。次いで、霞ヶ浦水族館が 3.4 万人、郷土資料館が 1.1 万人、雪入ふれあいの里が 1.0 万人となっており、いずれも経年推移はほぼ横ばいとなっている。

表 観光施設利用者数

単位:人

年度	郷土資料館	霞ヶ浦水族館	あゆみ庵	果樹観光	雪入ふれあいの里	三ツ石森林公園	富士見塚古墳公園	富士見塚古墳展示館
平成15年	11,920	38,474	809	97,400	14,748	787	7,935	3,210
平成16年	11,276	38,559	594	140,100	12,083	478	7,622	3,273
平成17年	14,201	40,136	603	117,200	11,965	466	8,819	4,010
平成18年	11,962	39,049	568	119,000	16,207	540	7,727	3,472
平成19年	12,027	37,612	599	122,000	15,932	730	7,855	3,724
平成20年	11,412	34,859	654	144,000	16,653	2,332	7,900	3,595
平成21年	13,324	37,812	506	142,000	19,308	3,295	8,559	3,774
平成22年	11,358	34,168	448	139,000	11,680	937	6,385	2,302
平成23年	9,824	29,922	451	84,000	9,534	1,427	4,696	1,486
平成24年	10,490	34,730	388	92,400	12,213	1,500	5,585	1,608
平成25年	10,622	34,197	414	167,000	10,281	581	5,072	1,469

出典) 平成 26 年版「統計かずみがうら」、観光商工課資料

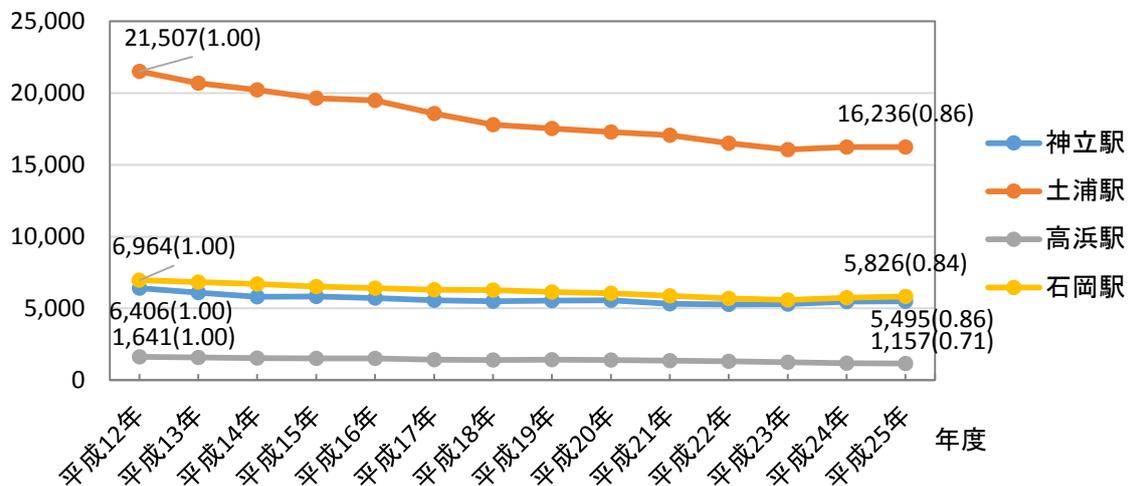
### (3) 公共交通の現況

#### 1) 鉄道

市の中央部に JR 常磐線が南北に通っており、土浦市との境の土浦市側に JR 神立駅がある。JR 神立駅の時刻表は、上野方面（上り）は平日・土休日ともに 44 本（朝ピーク 4 本/時、日中オフピーク 2 本/時）、水戸方面（下り）は平日・土休日ともに 43 本（朝ピーク 3 本/時、日中オフピーク 2 本/時）となっている。（平成 27 年 6 月現在）

JR 神立駅の一日の平均乗車人数は減少傾向にあり、平成 25 年度で 5,495 人/日と平成 12 年度と比較して 0.86 倍となっている。周辺の土浦駅、石岡駅、高浜駅も同様に乗車人数は減少傾向にある。

一日平均乗車人数



出典) JR 東日本ホームページ、( ) 内は対平成 12 年比

図 鉄道駅 1 日平均乗車人数

## 2) 路線バス

路線バスは平成 21 年 3 月に霞ヶ浦地区を中心としたバス路線が廃止され、現在では市の西側の千代田地区のみ路線網がある状態となっている。路線は、JR 石岡駅、JR 土浦駅や柿岡車庫等を基点として、国道 6 号や県道 64 号線等を通り、各駅や石岡車庫を結んでいる関鉄グリーンバスと、JR 神立駅や JR 土浦駅を基点として土浦・千代田工業団地（神立工業団地）等を通り、各駅やつくば国際大学東風高校を結んでいる関鉄観光バスの 2 社 5 路線がある。

バスの運行本数として、平日で片道 1 本～17 本であり、本数の最も多い JR 土浦駅～JR 神立駅の路線でも朝ピーク 1 時間では 2 本となっている。

表 市内路線バスの運行状況

会社名	路線・系統名	起終点	運行本数(本/日)	
			平日	土・日祝日
関鉄グリーンバス	石岡・土浦線	ヒルズガーデン美野里→(石岡駅)→土浦駅	9	8
		土浦駅→(石岡駅)→ヒルズガーデン美野里	10	8
	柿岡・土浦線	柿岡車庫→(上志筑)→土浦駅	8	6
		土浦駅→(上志筑)→柿岡車庫	8	7
	柿岡～小幡～石岡線	柿岡車庫→(フラワーパーク)→(上志筑)→石岡駅	6	6
		石岡駅→(上志筑)→(フラワーパーク)→柿岡車庫	5	5
関鉄観光バス	土浦駅～神立駅	神立駅西口→土浦駅	17	11
		土浦駅→神立駅西口	17	11
	神立駅～つくば国際大学東風高校	神立駅東口→つくば国際大学東風高校	1	1
		つくば国際大学東風高校→神立駅東口	3	2

平成27年6月時点

出典) 各社ホームページ

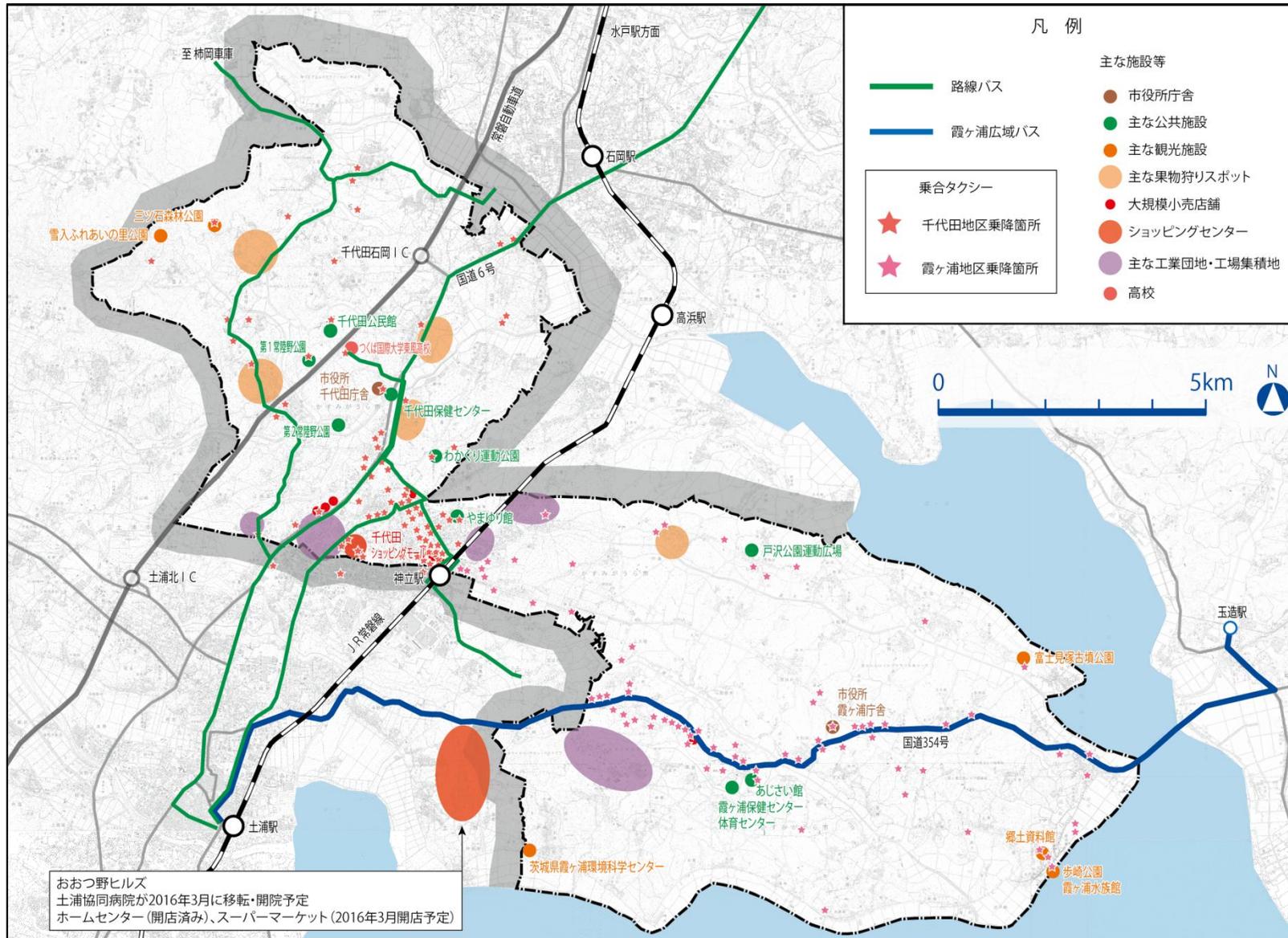


図 公共交通および主な施設等の位置

### 3) 広域バス、デマンド型乗合タクシー

前述の路線バスの他、JR 土浦駅から玉造駅まで霞ヶ浦地区を東西に結び生活交通幹線路線を担う「霞ヶ浦広域バス」(以下広域バス)と、市内を千代田地区と霞ヶ浦地区に分けて運行する「デマンド型乗合タクシー」の3つが地域公共交通の柱となっている。

平成 18 年 10 月から運行を開始したコミュニティバスはサービス水準が低く事業性が悪化したために平成 22 年 10 月に廃止し、土浦シャトルバスと市内観光シャトルバス、デマンド型乗合タクシーに移行した。さらに土浦シャトルバスと市内観光シャトルバスを平成 24 年に廃止し、広域バスに移行した。

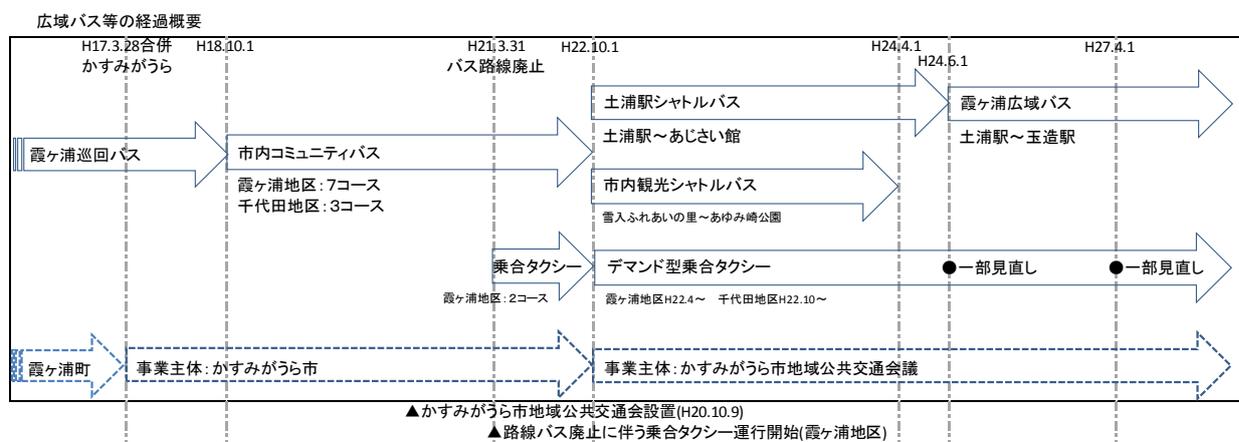


図 広域バス等の経過概要

広域バスは1日5往復で毎日運行されており、利用者数と売上げ実績ともに増加傾向にあり、平成 26 年度で 25,418 人、928 万円の売上げとなっている。

沿線のまちづくりとして、土浦協同病院がおおつ野ヒルズに移転(平成 28 年 3 月開院予定)されることから、当院へのニーズに対応した公共交通整備が求められることが想定される。

表 霞ヶ浦広域バスの運行状況

路線名	起終点	運行本数(本/日)		運賃(円)
		平日	土・日祝日	
霞ヶ浦広域バス (関鉄グリーンバス)	玉造駅→(霞ヶ浦庁舎前・あじさい館)→土浦駅西口	5	5	170~720
	土浦駅西口→(霞ヶ浦庁舎前・あじさい館)→玉造駅	5	5	

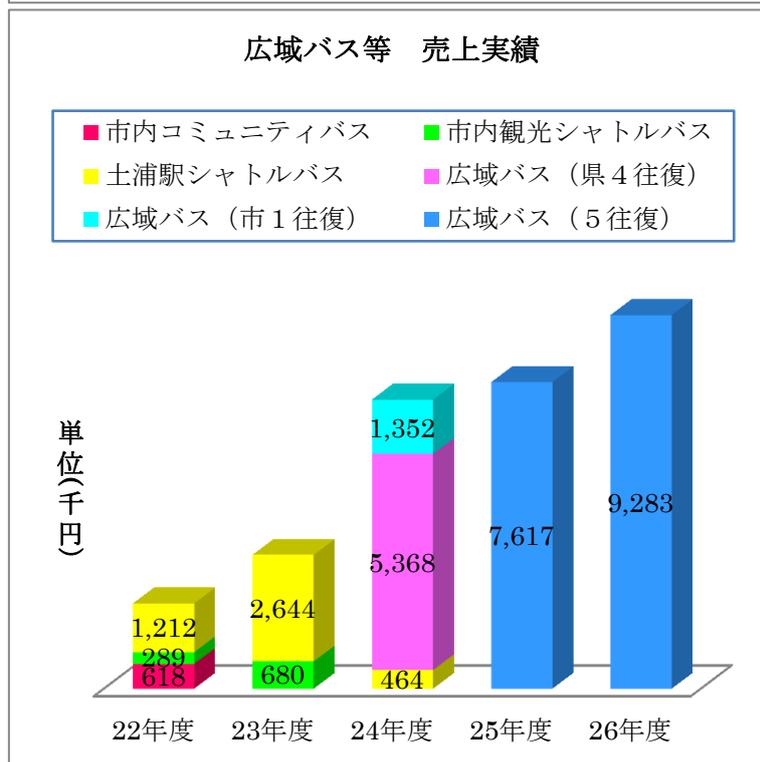
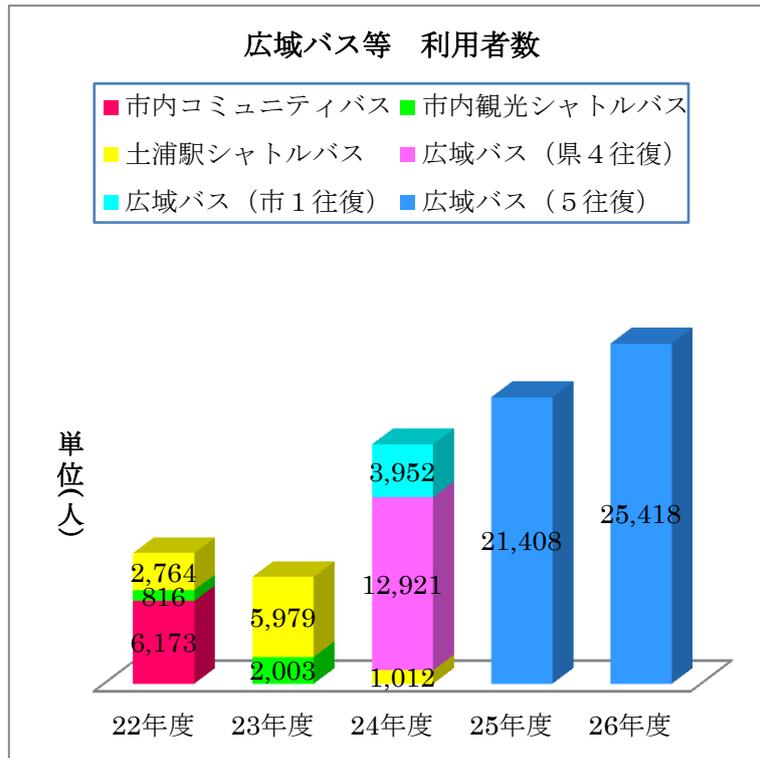


図 広域バス等の利用者数・売上実績

デマンド型乗合タクシーは平日のみ8時間帯で予約することが可能であり、運賃は1乗車あたり400円となっている。

利用者数はほぼ横ばいで、平成26年度では14,159人となっている。

表 デマンド型乗合タクシーの運行状況

運行日	月曜日～金曜日（土・日・祝日、8/13～15、12/29～1/3は運休）
運行時刻	9:00、10:00、11:00、13:00、14:00、15:00、16:00、17:00 ※予約のない時間帯の便は運行しない。
予約受付時間	利用希望日の3営業日前～利用希望時間の1時間前まで （地域公共交通会議事務局予約センター、午前9:00～午後5:00）
乗降箇所	各地区の「利用者自宅前⇄指定乗降箇所」、「指定乗降箇所⇄指定乗降箇所」で利用できる。 指定乗降箇所は千代田地区81箇所、霞ヶ浦地区81箇所。 ※常磐線を跨ぐ場合は、神立駅西口で乗り継ぎとなる。
運賃	1乗車／400円 ※65歳以上、障害者及び介添者及び高校生以下／200円 ※3歳未満／無料 ※乗り継ぎの場合は、2乗車分の運賃となる
支払	乗車時に回数券で支払う

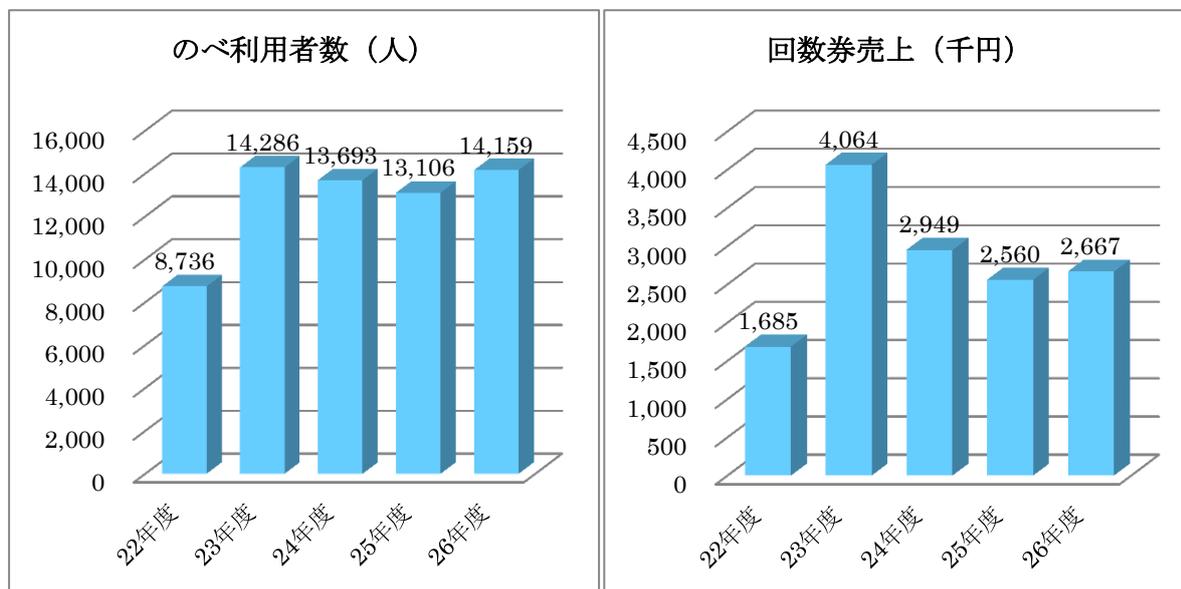


図 デマンド型乗合タクシーの利用者数・売上実績

広域バスとデマンド型乗合タクシーは市が委託料（または補助金）を負担しており、平成 26 年度では広域バスで 650 万円<sup>(\*)</sup>、デマンド型乗合タクシーで 3,283 万円となっている。

表 広域バス・デマンド型乗合タクシーの事業費等（平成 26 年度）

	広域バス	デマンド型乗合タクシー
利用者数(人)	25,418	14,159
運賃収入(千円)	9,283	2,667
運行経費(千円)	15,984	-
委託料・補助金(千円)	6,500	32,828

(\*) 広域バスの補助金：バス事業者へ国庫補助+3市補助

#### 4) スクールバス

学校統合による遠距離通学の生徒に対して、通学体制の整備を図るため、平成 26 年 4 月から霞ヶ浦中学校でスクールバスを運行している。さらに、平成 28 年度の霞ヶ浦地区の小学校統合に対応するためにスクールバスの導入を検討している。

#### 5) 福祉移動支援

高齢者や障がい者の移動支援のために、福祉タクシーの利用に対する助成、車いす対応車両の貸し出し、自動車の改造費用や運転免許取得に対する助成等を実施している。

##### ■要援護高齢者等福祉タクシー利用料金助成事業

要援護高齢者・重度の障害者等に対し、医療機関等への通院通所または外出する際のタクシー料金の一部を助成する。ただし、自動車税の減免を受けている方は利用できない。

対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 要支援・要介護度 1～5 に判定された方</li> <li>・ 障害者手帳 1・2 級の方</li> <li>・ 療育手帳 A 以上の方</li> <li>・ 精神障害者保健福祉手帳 1・2 級の方</li> <li>・ 65 歳以上の単身者であり、自動車の運転ができない方で、非課税の方</li> </ul>
-----	--

##### ■福祉車両貸出事業（社会福祉協議会）

社会福祉協議会の会員の方で、自分で歩くことが困難な障がい児者及び高齢者や、市内の福祉関係団体、ボランティア関係団体で利用者の移動に協力する方に福祉車両を貸し出す。

##### ■運転免許取得費用

身体に障がいを持つ方が、就労などのために自動車運転免許を取得する場合、指定自動車教習所で教習を受けるのに必要な費用の一部を補助する。

対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 身体障害者手帳 1～4 級の方</li> <li>・ 運転適性試験に合格した方</li> </ul>
補助額	・ 教習費用のうち 15 万円を限度額として、その 2/3 以内を補助

### ■自動車改造費用の助成

身体に障害を持つ人が、就労などで自ら自動車を所有し運転するために改造する必要がある場合、その費用の一部を補助する。

対象者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 上肢、下肢または体幹機能障害者で、身体障害者程度等級表の 1 級～2 級の方</li><li>・ 当該年度から起算して過去 5 年間のうちに、当該補助を受けていない方。ただし、所得制限あり。</li></ul>
補助額	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 10 万円以内</li></ul>

### ■有料道路の割引制度

有料道路の利用の際に障害者手帳を提示することにより、料金が半額に割引される。ただし、事前に市福祉事務所への申請が必要となる。

対象者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 障害者本人が運転される場合・・・身体障害者手帳の交付を受けている方</li><li>・ 障害者本人が同乗し、介護者が運転される場合・・・手帳に「第一種」と記載がある方</li></ul>
-----	---

## （４）本市の公共交通の課題

### ○公共交通の必要性

総合計画・都市計画マスタープランにおいて示されているまちづくり政策と合わせて、公共交通の充実・利用促進を進めることが位置付けられている。

本市の高齢化率は上昇傾向にあり、自らが自家用車を運転することが困難な市民が増えつつある。人口は平成7年をピークに減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向にあり、核家族化の進行がうかがえる。さらに、高齢者の夫婦のみの世帯や単独世帯が増加傾向にあり、地域福祉の視点からも今後、一層、公共交通の必要性が高まると想定される。

また、本市には、観光帆引き船をはじめとした霞ヶ浦観光や、観光果樹園の体験観光など多くの観光スポットがあり、観光客の足の確保が望まれる。

### ○公共交通再編の必要性

本市の公共交通は、市域の中央を南北に JR 常磐線が位置し、JR 神立駅が市民の広域的な移動の玄関口となっている。また、市外にある土浦駅も市民に利用されている。

地域公共交通としては主に千代田地区を運行する路線バスの他、土浦駅と玉造駅を結ぶ広域バスと、千代田地区と霞ヶ浦地区に分けて運行するデマンド型乗合タクシーの3つが柱となっている。

中心市街地となる JR 神立駅が存在するが、バスの運転系統に含まれないことからバランスのとれた交通網とは言い難い状況である。また、広域バスは、起終点が隣接市の土浦駅となっており、JR 神立駅周辺の人口密集地域に対応するバス路線がない状況である。さらに、交通弱者の移動手段として運行する乗合タクシーでは全市民のニーズに応えきれないことや、平成28年度の霞ヶ浦地区の小学校統合によって導入予定のスクールバス運行後の公共交通対策など課題は多い。

### ○地域特性を考慮した公共交通

JR 神立駅周辺の市街地に人口等が集積している。一方で、市街地外では公共団地や大規模商業施設、公共施設が点在している。

また、市街地外には、人口密度が低いエリアが広がっている。

人口や施設の分布等の地域特性を考慮して、成立しやすい公共交通を検討する必要がある。

### ○まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

人口動向をみると JR 神立駅周辺の市街地への人口集積が進んでおり、コンパクトシティを下支えする公共交通ネットワークの構築が求められる。神立駅の橋上化と自由通路整備のほか、土浦協同病院がおおつ野ヒルズに移転といった市域内外のまちづくりに合わせた公共交通整備が求められる。

## 4. 移動実態調査計画（案）

### <移動実態調査の構成>

対象	目的	方法	規模	時期
1. 市民	市民の日常の移動特性、公共交通の利用条件等の把握	アンケート（郵送配布、郵送回収）	3000 世帯（1 世帯あたり 2 票配布）	7 月中旬配布
2. 利用者	公共交通の利用状況、利用者の特性、利用条件等の把握	アンケート 鉄道：神立駅で調査員が配布、郵送回収 バス：車内で一定期間配布（1 日のみ調査員が配布）、郵送回収 乗合タクシー：車内で一定期間配布、郵送回収	鉄道 500 票程度 路線バス・広域バス・乗合タクシー 3000 票程度	7 月中旬配布
3. 観光客	利用交通手段、公共交通の利用条件の把握	ヒアリング（調査員が聞き取り）	観光客アンケート全体で 500 票程度	8 月から 9 月に実施
4. 事業所	通勤交通の実態把握	アンケート（事業所の窓口に一括して郵送配布、郵送回収）	3 事業所で 300 票程度	7 月中旬配布

## 1. 市民アンケート

項目	内容
スケジュール	6月23日 第2回公共交通会議で、計画案の承認 7月上旬 アンケート内容の確定、料金受取人払いの手続き、票・封筒等の印刷 7月中旬 アンケート 8月上旬 アンケート回収・入力 8月末 分析
配布数	3000世帯（ただし、1世帯あたり2票を配布） ※回収率30% 1,800票回収を目標
配布・回収	郵送配布、郵送回収とする。
アンケート内容	(1)個人属性 ①個人属性（年齢、性別、職業、世帯人員、自家用車保有状況 等） (2)日常の移動特性 ②日常的な外出状況（目的、行き先、交通手段、頻度、時間帯等） ③公共交通の利用状況 (3)公共交通の利用条件 ④公共交通の利用条件（運行頻度、運賃、バス停までの距離等） (4)モビリティ・マネジメント ⑤啓発冊子を読んだ感想 ⑥公共交通の利用を想定した場合の経路計画 (5)要望 ⑦公共交通の改善要望・自由意見
配布物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート票（A3・両面）</li> <li>・啓発冊子</li> <li>・本市の公共交通マップ</li> <li>・返信用封筒</li> </ul>

## 2. 利用者アンケート

項目	内容
スケジュール	6月23日 第2回公共交通会議で、計画案の承認 7月上旬 アンケート内容の確定、配布物の準備 7月中旬 1日間：調査員によるアンケート配布 概ね1ヶ月間：車内でアンケート配布 8月上旬 アンケート回収・入力 8月末 分析
配布数	鉄道 500 票程度、路線バス・広域バス・乗合タクシー3000 票程度を想定
配布・回収	<配布方法> 鉄道      ：配布員が神立駅で配布 路線バス：1か月間車内で配布、1日間配布員が乗車し配布 広域バス：1か月間車内で配布、1日間乗車数が多い停留所で配布 乗合タクシー：1か月間車内で配布  <回収方法> 郵送回収とする。
アンケート内容	(1)個人属性 ①個人属性（年齢、性別、職業、自家用車保有状況 等） (2)利用状況 ②公共交通の利用状況（目的地、利用区間、頻度、利用目的 等） (3)公共交通の利用条件 ③公共交通の利用条件（運行頻度、運賃、バス停までの距離等） (4)要望 ④公共交通の改善要望・自由意見
配布物	・アンケート票（A4・両面） ・本市の公共交通マップ ・返信用封筒

### 3. 観光客ヒアリング

項目	内容
スケジュール	6月23日 第2回公共交通会議で、計画案の承認 7月上旬 ヒアリング内容の確定、ヒアリングシートの準備 8月中旬までの1日間：調査員によるヒアリング (多くの観光客が訪れる日を選定し調査を実施する。) 8月末 ヒアリング結果集計・分析
実施方法	<b>①観光イベント来訪者へのインタビュー（8月16日予定）</b> 観光帆引き船（7月下旬から11月下旬の日曜日）やあゆみ祭り（8月）の開催日のうち、歩崎公園にて来訪する観光客を対象にインタビュー調査を実施する。 <b>②観光施設でのインタビュー（9月6日予定）</b> 観光果樹園、あじさい館、水族館で、来訪する観光客を対象にインタビュー調査を実施する。 ※観光客アンケート全体で500票程度を想定
アンケート内容	居住地、利用交通手段、立ち寄り場所、公共交通を利用する条件、望ましいサービス水準など

#### 4. 事業所アンケート

項目	内容
スケジュール	6月23日 第2回公共交通会議で、計画案の承認 6月末 対象事業所の決定（調査協力の承認を得る） 7月上旬 アンケート内容の確定、配布物の準備 7月中旬 アンケート配布 8月上旬 アンケート回収・入力 8月末 分析
実施方法	・市内の事業所（工場等）のうち3事業所程度を対象にアンケートを実施する。 ・事業所を經由して、配布・回収を行う。 ※事業所アンケート全体で300票程度を想定
アンケート内容	個人属性、通勤交通の手段・時間帯、公共交通利用状況、公共交通に対する要望

#### <事業所（総務課等）アンケート調査票の構成案>

従業員へのアンケートに加え、事業所の概要について、総務課等に下記についてアンケートを実施したい。

- ・従業員数
- ・最寄りの鉄道駅、バス停
- ・従業員の主たる交通手段
- ・駐車場／駐輪場の有無、収容台数
- ・通勤バスの有無（ある場合は、運行概要）
- ・エコ通勤に関する取り組み状況