

様式第 1 - 2 (日本産業規格 A 列 4 番)

発交第 2 1 号
令和 8 年 3 月 1 3 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会
住 所 岐阜県美濃加茂市太田町3431番地1
代表者氏名 会長 藤井 浩人

地域公共交通計画変更認定申請書

令和 7 年 9 月 2 5 日付け国総地第 1 4 4 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

○ 変更日

令和 8 年 4 月 1 日

○ 変更箇所

- ・美濃加茂市地域公共交通計画（令和 8 年 3 月策定）
- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 1 7 条第 1 項に規定する事項の記載箇所（頁）について
→ ページ数を修正
- ・地域公共交通計画別紙 (R8) について
→ 項番 1、2、3、6、18 は次期地域公共交通計画に伴う修正。
項番 5 は正確な経費に修正
項番 11 は文言の修正
- ・表 5 について
→ 計画名及び策定年月日を修正

○ 変更理由

現行の第 2 次美濃加茂市地域公共交通網形成計画の計画期間が令和 8 年 3 月 3 1 日に終了することに伴い、次期計画（計画期間令和 8 年 4 月 1 日から令和 1 3 年 3 月 3 1 日まで）を策定したため。

※本申請書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第17条第1項に規定する事項の記載箇所（頁）について（美濃加茂市）

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付け・役割

→[22～23](#) ページに記載

2. 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

→[24](#) ページに記載

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

→[25～36](#) ページに記載

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

→[37～41](#) ページ

美濃加茂市地域公共交通計画

URL <https://www.city.minokamo.lg.jp/soshiki/2/21436.html>

変更：令和8年3月13日
令和7年5月19日

(名称) 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

美濃加茂市地域公共交通計画では、「安心・安全で便利な公共交通をみんなで育み、いつまでも健康で豊かに暮らせるまち」を美濃加茂市の交通将来像としており、この実現のため、市民が日常生活を送る上での移手段として、誰もが利用できる公共交通の確保・維持が必要となる。

美濃太田駅を発着点に各地域を毎日運行するあい愛バスにおいては、地域と交通拠点をつなぐ役割を果たしている。

「あまちの森・しょうよう線」が走る太田・加茂野方面は長良川鉄道の路線が通る部分があるものの、全ての地域に対応できてはならず、移動も駅間に限られるため、太田・加茂野方面全域から鉄道駅や市街地へ行く交通手段として当該路線が必要である。

「フルーツ山之上線」が走る山之上方面、「フルーツ蜂屋線」が走る蜂屋方面、「さとやま線」が走る伊深・三和方面には、自家用車と「あい愛バス」以外の交通手段がなく、特に高齢者の方にとって市街地の病院や買い物施設の利用や美濃太田駅で鉄道を利用するための交通手段として当該路線を確保する必要がある。

「フルーツ山之上線」「フルーツ蜂屋線」の前身である「フルーツ線」、「あまちの森・しょうよう線」、「さとやま線」の3路線は地域公共交通を整備するために平成30年度に新設され、平成30年度から令和3年度にかけては補助事業を活用し、利便性の向上と利用者数の増加が図られた。

今後も地域間幹線の役割を担う鉄道をはじめ、名鉄へ繋がる可児方面へのバスの接続、その他、広域バス路線機能の維持・確保を関係市町と連携を図りつつ、地域公共交通確保維持事業により、「あまちの森・しょうよう線」、「フルーツ山之上線」、「フルーツ蜂屋線」、「さとやま線」を生活交通の手段として維持していく必要がある。

※令和2年10月のダイヤ改正で、それまで「フルーツ線」として運行していた路線を「フルーツ山之上線」「フルーツ蜂屋線」の2つに分け、再編成した。

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

めざす交通将来像の達成のため、地域公共交通の課題等を踏まえ、5つの目標を設定した。目標及び評価指標は以下のとおりである。

評価指標		現況値 (令和6年度)	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和12年度)
目標1		地域のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保		
指標1	年間利用者数	鉄道(市内駅乗車人数)	(R5)144万人※1	150万人※1
		あい愛バス ※2	(R7)169,592人	176,376人
指標2	公共交通利用分担率	通勤	5.8%	5.9%
		通学	39.8%	39.9%
		買い物	1.4%	1.6%
		通院	7.5%	7.7%
目標2		広域公共交通ネットワークの形成		
指標3	乗り継ぎに対する不満度	30.2%	28.5%	25%以下

	(待ち時間)			
目標3	観光・レクリエーション施設と公共交通の連携			
指標4	観光施設最寄りバス停年間乗降者数 ※3	(R7)5,571人	5,757人	6,500人以上
目標4	ICTを活用した案内や運行形態の導入			
指標5	乗り継ぎに対する不満度(情報・案内)	19.6%	19.1%	18%以下
目標5	持続可能な公共交通の確保			
指標6	利用者1人あたりのあい愛バスの年間行政負担額※2	(R7)1,074円/人	1,076円/人	1,074円/人以下
指標7	運転手雇用支援事業の実施件数	0件/年	1件/年	1件/年以上

※1 鉄道の年間利用者数の現況値および目標値は、評価時点において把握可能な最新の値を用いています

※2 「あい愛バス」にはコミュニティバスおよびAI デマンドバスを含む

現況値および目標値はバス事業年度(10月～9月)で算出

(例) 令和7年バス事業年度：令和6年10月1日～令和7年9月30日

※3 現況値および目標値はバス事業年度(10月～9月)で算出

【各路線の現況値から目標】

路線名	現況値 (令和7年度)	目標値 (令和8年度)	目標値 (令和12年度)
あまちの森・しょうよう線	24,683人	25,670人	29,456人
フルーツ山之上線※4	10,264人	10,675人	9,079人
フルーツ蜂屋線※4	11,713人	12,182人	10,249人
さとやま線※4	17,175人	17,862人	15,013人

※4 R8.10からAI デマンドバス導入に伴い、減便が予定されているため、R9から利用者数は減少となる見込み。

(2) 事業の効果

フィーダー系統のバスを運行することで、美濃加茂市内各地区の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、交通ネットワーク拠点の美濃太田駅に接続することにより、市内中心部へのアクセスが向上し、こどもからお年寄りまで外出の機会が増えることによる健康増進、通勤・通学や買い物等による地域経済の活性化に寄与することも期待される。

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	実施事業	実施主体
【目標1】 地域のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保	1-1 鉄道・バスの継続運行	事業者・市
	1-2 地域のニーズにあった路線見直し ①コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し ②新たな運行方式(デマンド型交通等)の導入	市・事業者
	1-3 利用者のニーズにあった運行の実施	市・事業者
【目標2】 広域公共交通ネ	2-1 持続可能な広域公共交通ネットワークの形成	市・事業者
	2-2 交通結節点の機能強化	市・事業者

ネットワークの形成	2-3 乗り継ぎ環境の改善	市・事業者
	2-4 みのかも定住自立圏公共交通基本構想に基づく連携	圏域市町村 ・事業者等
【目標3】 観光・レクリエーション施設と公共交通の連携	3-1 観光客への情報提供	市・事業者 ・観光協会
	3-2 観光に利用しやすい公共交通の確保	市・事業者
【目標4】 ICTを活用した案内や運行形態の導入	4-1 ICTを活用した利便性向上策 ①経路検索システム・バスロケーションシステム ②キャッシュレス決済 ③GTFSデータの作成・更新	市・事業者
	4-2 デジタルサイネージによる情報提供	市・事業者
	4-3 さまざまな媒体を活用した情報提供	市・事業者
	4-4 AI デマンドバス等の導入	市・事業者
	4-5 自動運転の調査・研究	市・事業者
	4-6 市民参加型の利用促進	市・市民
【目標5】 持続可能な公共交通の確保	5-1 運転手確保対策の実施	事業者・市
	5-2 新たな歳入源の確保	市
	5-3 イベント開催等に合わせた利用促進	市・事業者
	5-4 事業実施および計画推進における連携	圏域市町村 ・事業者等
	5-5 EV車両の導入推進	事業者・市

<具体的な取組について>

◎1-1「鉄道・バスの継続運行」

・JR 高山本線および JR 太多線、長良川鉄道越美南線、東鉄バス八百津線の運行の維持

◎1-2「地域のニーズにあった路線見直し」

・コミュニティバスの運行維持・確保・ダイヤの見直し
・コミュニティバスとデマンド型交通等の組み合わせによる新たな運行方式の導入

◎1-3「利用者のニーズにあった運行の実施」

・夏季の「ひんやりスポット」としての利用の推進
・バスの利用者に応じた料金無料化および利用資格証明書発行の継続

◎2-1「持続可能な広域公共交通ネットワークの形成」

・鉄道・バスの接続強化・維持

◎2-2「交通結節点の機能強化」

・デジタルサイネージによるリアルタイム運行情報の提供
・観光・地域情報の発信
・案内表示の多言語化

◎2-3「乗り継ぎ環境の改善」

・快適な待合空間の確保（屋根、ベンチ等）
・駐輪施設の整備
・無料 Wi-Fi サービスの提供等

◎2-4「みのかも定住自立圏公共交通基本構想に基づく連携」について

・みのかも定住自立圏公共交通基本構想（令和8年）を踏まえ、圏域間をつなぐ公共交通のルートやダイヤ編成の検討・実施

◎3-1「観光客への情報提供」

- ・みのかも観光案内所での時刻表の配布
- ・「みのかもとりっぷ」などの情報サイトで観光地の紹介と合わせて最寄りバス停を掲載
- ・市内で実施されるイベントのチラシ等に公共交通の情報を掲載
- ◎3-2「観光に利用しやすい公共交通の確保」
 - ・主要な観光施設（ぎふ清流里山公園、リバーポートパーク美濃加茂、みのかも健康の森、太田宿中山道会館）のコミュニティバス乗り入れ継続
- ◎4-1「ICTを活用した利便性向上策」
 - ・GTFSデータの更新
 - ・キャッシュレス決済(QRコード決済・QUICK RIDE等)の継続
 - ・バスロケーションシステム(MOQUL)の継続・拡充
- ◎4-2「デジタルサイネージによる情報提供」
 - ・わかりやすい情報の提供をするため、デジタルサイネージを駅・病院等に設置
- ◎4-3「さまざまな媒体を活用した情報提供」
 - ・市広報紙や市ホームページへの情報掲載の充実
 - ・分かりやすい路線・時刻表を表示した公共交通マップの配布
 - ・バス車両・バス停等への分かりやすい路線表示
 - ・美濃加茂市LINE公式アカウントにおいて公共交通情報を提供
 - ・在住外国人向けの多言語に対応したチラシの配布
- ◎4-4「AI デマンドバス等の導入」
 - ・定時定路線の課題解決のため、デマンド型交通の導入
- ◎4-5「自動運転の調査・研究」
 - ・他都市事例等の現地調査・導入検討
- ◎4-6「市民参加型の利用促進」
 - ・あい愛バス・AI デマンドバス等に関する出前講座
 - ・「バス」と「まちづくり」を考える地域懇談会の開催
 - ・バスに乗って参加したくなるイベントの実施
 - ・駅やバス停周辺の清掃、緑化などの環境整備
 - ・在住外国人向けのやさしい日本語による出前講座
- ◎5-1「運転手確保対策の実施」
 - ・運転体験会や会社説明会の開催（共催を含む）
 - ・求人情報をバス車内に貼りだすなど広報活動の実施
- ◎5-2「新たな歳入源の確保」
 - ・あい愛バスの車内広告や駅およびバス停のネーミングライツ、スポンサー等を募集の上歳入源の確保を図る
- ◎5-3「イベント開催等に合わせた利用促進」
 - ・市民まつりにてあい愛バス利用促進イベントの開催
 - ・市民まつりに合わせて無料乗車日「あい愛バスに親しむ日」を開催
- ◎5-4「事業実施および計画推進における連携」
 - ・多様な関係者（公共交通事業者、市民代表者、学識経験者等）を委員に含む美濃加茂市地域公共交通活性化協議会において、計画の策定・推進・評価について協議・報告を実施
 - ・みのかも定住自立圏公共交通基本構想について、圏域自治体担当者会議を定期的に開催し構想の策定・推進・評価について協議。また、美濃加茂市地域公共交通活性化協議会において報告を実施
 - ・関連計画との整合性を図り、それぞれの計画を推進するため、担当部局との協議を必要に応じて実施
 - ・岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会で推進する「みちみちすいすいプロジェクト」と連携し、公共交通の利用促進を図ることで、交通渋滞の緩和に繋ぐ
- ◎5-5「EV車両の導入推進」
 - ・環境負荷の少ない車両（電気バスや燃料電池バスなど）の導入

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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付
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 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る4路線について、その運行に係る費用総額 86,279千円（運行経費 74,679千円【R7実績】、車両原価償却費 11,600千円【R7予定】）のうち、美濃加茂市から運行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。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数や収支について、数値指標による事業者へのモニタリング・評価を実施 ・市民満足度調査 ・バス利用者アンケート（車内、紙面及びネット、聞き取りアンケート等） ・住民アンケート ・住民ヒアリング（住民懇談会実施等）等
7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「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】 あい愛バス全9路線のうちワゴンタイプで6路線を運行している。現在は、トヨタハイエースを7台、日産キャラバンを1台所有している。キャラバンについては平成29年10月から現在まで40万キロ以上走行しており、故障等が頻発している。 今後も走行キロや車両の状態によっては、安全運行を確実なものとするため、新しい車両の購入が必要である。小型車である理由は、当該車両が通行する路線は、住宅地や山間部分等道幅が狭い区間も存在しているため、ワゴンタイプでないとは他車とすれ違いが困難になるなど、不都合が生じるとともに、輸送能力についても、これまでの実績からワゴンタイプで十分であると考えられるためである。 なお、購入した車両はフィーダー系統での運行が5割以上となるように運用する。
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 新しい車両を導入することで、あい愛バスの運行を持続可能なものにする。 ○令和4年1月導入車両 導入車両 トヨタハイエースコンピューター 導入時期 令和4年1月

<p>導入台数 2台</p> <p>○令和4年10月導入車両 導入車両 トヨタハイエースコンピューター 導入時期 令和4年10月 導入台数 1台</p> <p>○令和6年2月導入車両 導入車両 トヨタハイエースコンピューター 導入時期 令和6年2月 導入台数 2台</p> <p>○令和7年7月導入車両 導入車両 トヨタハイエースコンピューター 導入時期 令和7年7月 導入台数 1台</p> <p>○令和7年8月導入車両 導入車両 トヨタハイエースコンピューター 導入時期 令和7年8月 導入台数 1台</p>
(2) 事業の効果
<p>車両導入により、各路線が維持でき、沿線地域に住んでいる高齢者等の交通弱者の生活路線が確保される。さらに幹線・支線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、利便性が確保される。</p>
<p>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【<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>
<p>表6添付。車両の取得を行う事業者：新太田タクシー株式会社</p> <p>【申請番号6】 (購入年月は令和7年3月だが、車両構造変更使用するパーツ納入が遅れたため、使用開始は令和7年7月)</p> <p>【申請番号7】 (購入年月は令和7年4月だが、車両構造変更使用するパーツ納入が遅れたため、使用開始は令和7年8月)</p>
<p>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) <u>【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>15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【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】</u></p>
※該当なし
<p>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u></p>
(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2年度>

- | | | |
|-----------|-----|---|
| R2. 7. 14 | 第1回 | 令和2年度事業計画・予算、第2次美濃加茂市地域公共交通網形成計画(案)について、あい愛バス路線の再編について、令和3年度生活交通確保維持改善計画について等 |
| R2. 9. 25 | 第2回 | あい愛バス予備車両の移動円滑化基準適用除外認定について等(書面決議) |
| R3. 1. 7 | 第3回 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について等 |

<令和3年度>

- | | | |
|------------|-----|--|
| R3. 6. 18 | 第1回 | 令和3年度事業計画・予算、令和4年度生活交通確保維持改善計画について等 |
| R3. 8. 3 | 第2回 | ダイヤ改正、停留所の新設・経路変更等 |
| R3. 9. 21 | 第3回 | 令和4年度生活交通確保維持改善計画の変更について等(書面決議) |
| R3. 11. 8 | 第4回 | 車両最大値の変更について、ハイエース通勤用車の移動円滑化基準の適用除外認定について等(書面決議) |
| R3. 12. 24 | 第5回 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について等 |
| R4. 3. 31 | 第6回 | ダイヤ改正、経路変更について等 |

<令和4年度>

- | | | |
|------------|-----|--|
| R4. 6. 6 | 第1回 | 令和4年度事業計画・予算、令和4年度生活交通確保維持改善計画の変更について、令和5年度生活交通確保維持改善計画について等 |
| R4. 10. 13 | 第2回 | 新バス車両(ワゴンタイプ)の導入に係る移動円滑化基準の適用除外認定について等(書面決議) |
| R5. 1. 6 | 第3回 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について等 |

<令和5年度>

- | | | |
|------------|-----|--|
| R5. 6. 5 | 第1回 | 令和5年度事業計画・予算、令和6年度生活交通確保維持改善計画について等 |
| R5. 10. 20 | 第2回 | 新バス車両(ワゴンタイプ)の導入に係る移動円滑化基準の適用除外認定について等(書面決議) |
| R6. 1. 5 | 第3回 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価及びダイヤ改正、地域内フィーダー系統確保維持計画変更届出書、経路変更について等 |

<令和6年度>

- | | | |
|-----------|-----|--|
| R6. 6. 5 | 第1回 | 令和6年度事業計画・予算、令和7年度地域公共交通計画の認定申請について等 |
| R7. 1. 16 | 第2回 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価、美濃加茂市地域公共交通活性化協議会傍聴規則の制定、地域公共交通計画の策定期間変更、地域公共交通計画変更について、新バス車両(ワゴンタイプ)の導入に係る移動円滑化基準の適用除外認定について等 |

<令和7年度>

R7.5.19	第1回	令和7年度事業計画・予算、令和8年度地域公共交通計画の認定申請について等
R7.10.2	第2回	第3次美濃加茂市地域公共交通計画骨子案について等
R8.1.9	第3回	令和6・7年度地域公共交通確保維持改善事業評価、美濃加茂市地域公共交通計画【素案】等について
R8.3.13	第4回	令和8年度 地域公共交通確保維持事業にかかる地域公共交通計画認定申請書及び美濃加茂市地域公共交通計画等について →協議した結果合意を得られた。

19. 利用者等の意見の反映状況

- ・標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）を整備し、経路検索事業者にデータ提供をしたことで、「Google マップ」や「NAVITIME」、「Yahoo! 乗換案内」などの経路探索サービスにあい愛バスが移動手段の候補として表示されるようになった。
- ・バスの遅延等の情報がわからない事による利用者の不安を解消するために、スマートフォンで利用可能な位置情報サービス「MOQULE（モークル）」を運用開始
- ・キャッシュレス化に対応するため、スマートフォン決済「LINE Pay（ラインペイ）」、「PayPay（ペイペイ）」を導入
- ・バスの利用促進策を募る懇談会で提案されたアイデア「あい愛バススタンプラリー」を中学生以下を対象に夏休み期間に実施
- ・市役所等の施設を訪れなければ定期券を買うことができない状況を改善するために、スマートフォンアプリで定期券及び回数券の購入、利用ができる「QUICK RIDE」を導入
- ・アンケート結果を活用し、利用者ニーズや利用実態を踏まえたダイヤの見直しを検討する
- ・障がい者や運転免許返納者、中学生以下（無料利用者）用の資格者証明書の発行開始
- ・スマートフォンアプリで障がい者手帳を管理できる「ミライロ ID」を導入
- ・乗り継ぎが必要となる利用者の運賃負担の軽減を図るため「1日乗車券」を導入

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）岐阜県美濃加茂市太田町 3431-1

（所 属）美濃加茂市 市民協働部 まちづくり課

（氏 名）山田 優作

（電 話）0574-25-2111（内線 249）

（e-mail）chiiki@city.minokamo.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にして下さい。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・	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)
美濃加茂市	新太田タクシー(株)	(1) あまちの森・しょうよう線系統1	美濃太田駅 南口	中山道会館 西体育館 加茂野駅 加茂野交流センター あじさいエコパーク オークワ坂祝店	美濃太田駅 南口	27.7km 循環	362日	2,534回			路線定期運行	②(2)	発着点となる美濃 太田駅でJR高山本 線と接続する。	③
		(2) あまちの森・しょうよう線系統2	美濃太田駅 南口	中山道会館 西体育館 加茂野駅 加茂野交流センター あじさいエコパーク オークワ坂祝店	美濃太田駅 南口	27.9km 循環	362日	362回			路線定期運行	②(2)	発着点となる美濃 太田駅でJR高山本 線と接続する。	③
		(3) フルーツ山之上線 系統1	美濃太田駅 北口	総合福祉会館 美濃加茂高校グランド サンスポーツランド フルーピア山之上 金谷公民館 山之上交流センター	美濃太田駅 北口	18.7km 循環	362日	1,455回			路線定期運行	②(2)	発着点となる美濃 太田駅でJR高山本 線と接続する。	③
		(4) フルーツ山之上線 系統2	美濃太田駅 北口	山之上交流センター 金谷公民館 フルーピア山之上 サンスポーツランド 美濃加茂高校グランド	美濃太田駅 北口	18.3km 循環	362日	1,441回			路線定期運行	②(2)	発着点となる美濃 太田駅でJR高山本 線と接続する。	③
		(5) フルーツ蜂屋線	美濃太田駅 北口	八坂神社 前平公園 たんどーる 藤勢神社 コマリ富加店 ナビ蜂屋集会所	美濃太田駅 北口	16.6km 循環	362日	2,896回			路線定期運行	②(2)	発着点となる美濃 太田駅でJR高山本 線と接続する。	③
		(6) さとやま線系統1	美濃太田駅 北口	伊深交流センター	美濃太田駅 北口	30.7km 循環	362日	362回			路線定期運行	②(2)	発着点となる美濃 太田駅でJR高山本 線と接続する。	③
		(7) さとやま線系統2	美濃太田駅 北口	伊深交流センター	美濃太田駅 北口	31.6km 循環	362日	362回			路線定期運行	②(2)	発着点となる美濃 太田駅でJR高山本 線と接続する。	③
		(8) さとやま線系統3	美濃太田駅 北口	伊深交流センター	美濃太田駅 北口	32.5km 循環	362日	2,172回			路線定期運行	②(2)	発着点となる美濃 太田駅でJR高山本 線と接続する。	③

(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	美濃加茂市
-------	-------

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	45,478
交通不便地域等	8,142

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
407	太田	局長指定
611	山之上	局長指定
1,859	蜂屋	局長指定
4,207	加茂野	局長指定
1,005	伊深	局長指定
53	三和	局長指定

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
美濃加茂市地域公共交通計画	令和8年3月17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)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、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)