

令和6年度第1回 かつらぎ町地域公共交通活性化協議会

日時:令和7年3月19日(水)

場所:かつらぎ総合文化会館4階A会議室

会議次第

1. 開会

2. あいさつ

3. 議事

(1)議題1 かつらぎ町地域公共交通活性化協議会について【資料1】

(2)議題2 令和7年度事業計画について【資料2】

(3)議題3 補助事業の活用について【資料3】

(4)議題4 その他

4. 閉会

■令和6年度第1回かつらぎ町地域公共交通活性化協議会 委員名簿						
	所 属	職 名	委員氏名	備 考	役 割	
1	かつらぎ町	参事	藤上 勝海		町としての方針を提示する 地域活性化やまちづくり等の立場から発言する	
2	和歌山バス那賀株式会社	取締役社長	佐伯 一也	代理出席 常務取締役 森川 圭治	公共交通運行の当事者として助言する	
3	有田鉄道株式会社	取締役社長	川村 健一郎	欠席	公共交通運行の当事者として助言する	
4	株式会社有交紀北	代表取締役	西脇 正宜		公共交通運行の当事者として助言する	
5	公益社団法人和歌山県バス協会	専務理事	森下 清司		公共交通運行の当事者として助言する	
6	一般社団法人和歌山県タクシー協会	会長	豊田 英三	代理出席 事務局長 中村 有紀子	公共交通運行の当事者として助言する	
7	和歌山バス那賀労働組合	委員長	坂前 吉信		労働条件及び労働環境の観点で助言する 運行の実情を伝える	
8	和歌山県地域振興部地域政策局 総合交通政策課	課長	大畑 敦義	代理出席 主事 有田 竜紘	市町村の境界を越えた広域的な視点で助言する	
9	和歌山県伊都振興局 建設部	部長	岩本 吉継	代理出席 総務調整課長 筑前 収司	道路管理上の観点から助言する 市町村の境界を越えた広域的な視点で助言する	
10	かつらぎ警察署	交通課長	吉田 安孝		交通安全上の観点から助言する	
11	かつらぎ町コミュニティバス運営委員会	会長	櫻井 邦男		日頃から感じている利用する上での課題、困ったことを伝える 地域の観点から、公共交通に関する課題や必要な取り組みを提案する	
12	かつらぎ町コミュニティバス運営委員会	副会長	田村 哲男		日頃から感じている利用する上での課題、困ったことを伝える 地域の観点から、公共交通に関する課題や必要な取り組みを提案する	
13	国土交通省近畿運輸局 和歌山運輸支局	首席運輸企画専門官	中井 睦		地域の公共交通のあり方について助言する	
14	国土交通省近畿運輸局 和歌山運輸支局	首席運輸企画専門官	川村 昌光		地域の公共交通のあり方について助言する	
15	西日本旅客鉄道株式会社和歌山支社	副支社長	芹川 至史	代理出席 課長代理 大木 優之	公共交通運行の当事者として助言する	
16	国土交通省近畿地方整備局 和歌山河川国道事務所	総括地域防災調整官	井田 卓		道路管理上の観点から助言する	
17	かつらぎ町社会福祉協議会	局長	山本 幸則		福祉の観点から助言する	

議題1：かつらぎ町地域公共交通活性化協議会について

役員(監査)を選任し、「かつらぎ町地域公共交通活性化協議会財務規程(案)」の承認を求める。

■概要等

協議会設立に伴い、協議する内容は以下のとおりです。

○役員の選任(監査)

○かつらぎ町地域公共交通活性化協議会財務規程について

かつらぎ町地域公共交通活性化協議会財務規程（案）

（趣旨）

第1条 この規程は、かつらぎ町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の財務に関し、必要な事項を定めるものとする。

（予算）

第2条 協議会の予算は、かつらぎ町からの負担金、関係団体からの負担金、国又は和歌山県からの補助金、繰越金及びその他の収入をもって歳入とし、協議会の運営及び事業に係る経費をもって歳出とする。

2 協議会の会長（以下「会長」という。）は、毎会計年度、予算を調製し、協議会に諮り、承認を得なければならない。

3 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終了する。

4 会長は、第2項の規定により、予算が協議会の承認を得たときは、当該予算書の写しを速やかにかつらぎ町長に送付しなければならない。

（予算の補正）

第3条 会長は、会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、これを調製し、協議会に諮り承認を得なければならない。

2 前項の規定により、補正予算が協議会の承認を得たときは、前条第4項の規定を準用する。

（予算区分）

第4条 歳入予算の項目の区分は、別表第1のとおりとする。

2 歳出予算の項目の区分は、別表第2のとおりとする。

3 当該年度において臨時かつ特別な理由があるときは、別表第1及び別表第2に定める以外の項目を定めることができる。

（予算の流用及び予備費の充当）

第5条 会長は、予算の執行上必要があると認めるときは、歳出予算の流用及び予備費の充当を行うものとする。

2 会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充当をしたときは、直近の協議会に報告しなければならない。

（出納及び現金等の保管）

第6条 協議会の出納は、会長が行う。

2 協議会に属する現金等は、会長が定める銀行その他の金融機関に預け入れなければならない。

（協議会出納員）

第7条 会長は、協議会の事務局職員のうちから協議会出納員を命ずることができる。

2 協議会出納員は、会長の命を受けて、協議会の出納その他会計事務をつかさどる。

(収入及び支出の手続)

第 8 条 協議会の予算に係る収入及び支出の手続きは、協議会出納員が行う。

2 協議会出納員は、次の各号に定める簿冊を備え、出納の管理を行うものとする。

(1) 予算差引簿

(2) 前号に掲げるもののほか、必要な簿冊。

(決算等)

第 9 条 会長は、毎会計年度終了後、協議会の決算を調製し、協議会の承認を得るものとする。

2 会長は、前項の承認を得るにあたっては、監査委員の監査を受け、その結果を添えるもの

とする。

3 会長は、第 1 項の規定により協議会の承認を得たときは、当該決算書の写しを速やかにかつらぎ町長に送付しなければならない。

(監査)

第 10 条 協議会に、監査委員 2 名を置く。

2 監査委員は、協議会の会計、出納を監査し、監査の結果を会長に報告する。

3 監査委員は会長と兼ねることはできない。

(協議会が解散した場合の措置)

第 11 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第 12 条 この規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

1 この規程は、令和 7 年 3 月 1 9 日から施行する。

2 協議会が設立した年度においては、第 2 条第 3 項中「毎年 4 月 1 日に始まり」とあるのは「協議会設立の日から」と読み替えるものとする。

別表第 1 (第 4 条第 1 項関係)

歳入予算の項目の区分

項 目
1 負担金
2 補助金
3 繰越金
4 諸収入

別表第2（第4条第2項関係）

歳出予算の項目の区分

項	目
1	会議費
2	事務費
3	事業費
4	返還金
5	予備費

議題2：令和7年度事業計画について

令和7年度事業として「かつらぎ町地域公共交通計画」を策定することについて、承認を求める。

■概要等

(資料2 国交省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き[入門編]より)

地域公共交通計画とは？

地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン
＝ 地域の社会・経済の基盤

<目的>

既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて、多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保すること。

地域公共交通計画はなぜ必要？

<主なメリット>

- ①地域旅客運送サービスの全体ビジョンや政策推進の方針が定まる。
- ②まちづくり施策や観光施策との連携強化につながる。
- ③法定協議会での計画作成をきっかけに、関係者間の連携強化を継続できる。
- ④計画作成をきっかけに、地域全体の交通ネットワークの在り方を検討することで、交通機関同士の役割分担を明確にし、連携を強化する。
- ⑤計画が定められていることで、政策の継続性が確保される。

<計画と補助制度の連動化>

- ・計画の作成と計画への補助系統等の位置付けが補助要件化
- ・法定協議会に対し補助が行われる。

資料 2

はじめに 2 地域公共交通計画とは？

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会と呼びます。法定協議会については、入門編第3章で説明します）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fi の整備といった最新の技術や、更には MaaS（マース：Mobility as a Service）、AI（人工知能：Artificial Intelligence）による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者をはじめ、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。



はじめに

地域公共交通計画の作成・運用の手引き（入門編）
はじめに 2 地域公共交通計画とは？

はじめに.3 なぜ地域公共交通計画を作成すべきなのか？

① 地方公共団体が作成する意義

地域公共交通の実態は地域によって異なります。地域公共交通計画を作成しようとする、まずは地域の現状を見て・聞いて・触れて理解した上で、データ等を使って課題を整理する必要があります。更に、交通事業者や地域住民など、課題解決に関わるメンバーを集め、彼らとの連携のもとで計画を作り上げていくことになります。地方公共団体の職員の方は、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できるとともに、関係者の皆さんとの意見交換や調整が行いやすい立場にあります。

活性化再生法において、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない（法第4条第3項）」、「都道府県は、各市区町村を越えた広域的見地から市町村と密接な連携を図り、活性化・再生に取り組む（法第4条第2項）」と明示されており、地方公共団体による地域交通への積極的な関与が法律の面からも求められています。

② 地域公共交通計画作成のメリット

地域公共交通計画の作成によるメリット（作成の意義）について、主なものを以下に紹介します。

メリット1 地域公共交通政策の「羅列」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「こっちにもバスを走らせて欲しい」「●時頃の便を増やしてほしい」といった個別の要望にも、地域旅客運送サービスの全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。

また、事業実施にあたっての住民説明や議会での答弁、予算要求時の財政協議などに際し、“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となり、予算化や補助申請、庁内や交通事業者との協議、住民や議会への説明等の拠りどころとして用いることができます。

さらに、地域の関係者は協議への“応諾義務”や“結果の尊重義務”が法律に定められており、行政の強いリーダーシップのもと、取組を推進することが可能となります。

メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携強化

活性化再生法ではまちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能です。また、他分野との連携により生み出されるクロスセクター効果は、交通事業の推進だけでなく、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながります。

メリット3 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた交通事業者や地域団体のアクションプランを立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、行政担当者を含めた交通関連人材の育成につながり、継続期間が長いほど、また、頻度が高いほど、地域全体としてのスパイラルアップにつながります。

メリット4 交通機関間士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができます。そのため、MaaS等の導入を検討されている地域の方々にとっても重要な位置付けとなる計画です。

メリット5 公共交通事業の継続性

地方公共団体の担当者は数年で異動してしまうことが多く、引継ぎがうまく機能しない場合、方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められていることで、政策の継続性が確保されるとともに、交通事業者や事業実施者側で為すべきことが引き継がれるため、新任担当者が慣れるまでの間に取組が減速するといったことを避けることができます。

また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となります。

はじめに

地域公共交通計画の策定・運用に留意しましょう
はじめに 3 なぜ地域公共交通計画を作成すべきなのか？

③ 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化

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すでしたが、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月の活性化再生法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、補助制度の活用のためには、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画に位置付ける必要がありますので注意してください。また、今後は原則として法定協議会（幹線バスについては乗合バス事業者又は法定協議会）に対し補助を行う点についても留意しましょう。なお、補助制度と計画制度の連動に関しては入門編「第1章 1.4 計画制度と補助制度の連動化について」並びに詳細

編「第 1 章 1.7 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」で解説しますので、詳しく知りたい方は参照してください。

④ 地域公共交通特定事業の活用

地域公共交通計画を作成することにより、次のページから説明する「地域公共交通特定事業」の活用のための実施計画を作成することが可能です（必要に応じて地域公共交通計画に事業実施を記載できます）。各特定事業の実施計画について、国土交通大臣の認定を受けることにより、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができます。

議題3：補助事業の活用について

「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域公共交通調査事業(地域公共交通アップデート化推進事業(市町村型)))」の交付申請をすることについて、承認を求める。

かつらぎ町地域公共交通計画の策定にあたり、国の「令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域公共交通調査事業(地域公共交通アップデート化推進事業(市町村型)))」の活用が可能です。実施主体は協議会となります。

◎資料3の交付申請書類をご確認いただき、ご意見等ありましたら、令和7年3月24日(月)までに事務局までメール等でご連絡ください。

■概要等

1. 補助対象事業

地域公共交通調査事業(地域公共交通アップデート化推進事業(市町村型))

2. 補助対象経費及び補助金額

補助対象経費：9,163,000円

補助金額(内示額)：1,939,000円

資料 3

様式第 5－1（日本産業規格 A 列 4 番）

令和 7 年 4 月 1 日

国土交通大臣 殿

住 所 和歌山県伊都郡かつらぎ町大字丁ノ町 2160 番地
氏名又は名称 かつらぎ町地域公共交通活性化協議会
会 長

令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
（地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化推進事業）（市町村型））交付申請書

令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化推進事業）（市町村型））金 1,939,000 円を交付されるよう、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和 30 年法律第 179 号）第 5 条の規定に基づき、別紙関係書類を添えて申請します。

様式第 5 - 1 別紙

令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(地域公共交通調査事業 (地域公共交通アップデート化推進事業) (市町村型)) 交付申請
事業

補助対象事業者名 かつらぎ町地域公共交通活性化協議会 単位：円)

補助対象事業の 名称及び内容	補助対象事業の着手 及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
【名称】 かつらぎ町地域公共交通計画策定事業 【内容】 1) 計画準備 2) 地域概況及び公共交通の現況整理 3) 地域住民のニーズ把握 4) 地域公共交通の問題点及び課題の整理 5) 地域公共交通計画(案)のとりまとめ 6) 協議会開催	着手予定日： 交付決定日以降 完了予定日： 令和 8 年 3 月 3 1 日	9,163,000	1,939,000

(添付書類)

- (1) 補助対象経費に係る見積書
- (2) その他補助金の交付に関して参考となる書類

様式第 5 - 1 別紙

地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化推進事業（市町村型））の実施に関する計画

1. 当該地域の公共交通の概況・問題点

【かつらぎ町の公共交通の概況】

かつらぎ町は和歌山県の北東部、伊都郡の西部に位置し、総面積 151.69 km²であるが、南北が約 30km と縦長の形状となっている。地勢は北部に和泉山脈、南部に紀伊山地を仰ぎ、町の北側を東西に紀の川が流れている。

紀の川に沿って JR 和歌山線が通っており、医療、商業・教育等の生活拠点が集積している。

町内には丹生都比売神社をはじめとする神社仏閣やフルーツ農園などの観光施設が点在している。

道路交通状況は奈良県に通じる国道 24 号と並行し、京都府および奈良県に通じる京奈和自動車道が東西に走っており、また大阪府に通じる国道 480 号、県内を結ぶ国道 370 号が町内を縦横している。

人口は減少が続き 15,625 人（令和 6 年 1 月現在）、高齢化率 40.0%以上（和歌山県平均 33.6%）と高齢化が進んでいる地域となる。

本町の公共交通機関は JR 和歌山線（5 駅）、かつらぎ町コミュニティバス（3 路線（新城花園コース・天野コース・通院コース））、デマンド型乗合タクシー（5 路線（四郷ルート・笠田西部ルート・河南西ルート・河南東ルート・妙寺ルート））を運行している。花園地域においては、令和 6 年 4 月から社会福祉協議会が交通空白地有償運送として「ふれあいサービス」を運行している。また、町内にはタクシー事業者 1 社が営業しており、高齢者等の需要を中心に運行を行っている。

添付資料 1

【公共交通の問題点】

現時点で把握しているかつらぎ町の公共交通の問題点を以下に示す。

- ① 町内移動を担うコミュニティバスとデマンド型乗合タクシーの利用者は非常に少なく、その理由としては「バス停が遠い」「使いたい時間がない」「そもそも路線外」があげられる。

《地域内交通のサービスが利用しにくい水準》

- ② コミュニティバスとデマンド型乗合タクシーのバス停 300m 圏域を「公共交通利用圏域」とした場合、町全体をカバーできておらず、人口集積エリアを除く中山間地域エリアを中心に公共交通利用範囲外が広がっている。《中山間エリアにおいて公共交通利用範囲外が多い》

添付資料 2

- ③ 「令和５年度コミュニティバスアンケート調査」の結果からは、免許返納後の移動手段は「家族などの送迎」が58.4%と最も高くなっている。また、詳細な調査は未実施であるものの、コミュニティバスの利用状況からは通学時の鉄道駅までの町内移動では家族の送迎が多いものと推察される。多くの地方部自治体の調査結果をみると、高齢者や高校生通学の送迎の負担は大きいとの結果が出ており、本町でも送迎負担を多くの世帯で有しているものと思われる。 《家族の送迎負担が大きい》
- ④ 免許返納後の移動を家族の送迎に依存することが多いため、自立した生活を継続するために免許返納を先延ばしして交通事故のリスクが増大しているものと思われる。 《安心して免許返納ができない》
- ⑤ 鉄道で来訪する観光客に対して、丹生都比売神社へはコミュニティバスの利用ができるものの、点在する町内観光地を周遊できる公共交通がない。 《公共交通による観光周遊の環境がない》
- ⑥ 公共交通に係る費用は、燃料費の高騰、人件費の拡大により、利用者が非常に少ない（コミュニティバス１日平均乗車人数（全路線合計）29.4人、デマンド型乗合タクシー１日平均乗車人数（全路線合計）5.8人/日）にも関わらず公共交通維持に向けた町の負担額が年々増加している。（町負担額 コミュニティバス R3：23,182千円、R4：23,751千円、R5：24,251千円 デマンド型乗合タクシー R3：9,662千円、R4：9,702千円、R5：12,078千円） 《公共交通の行政支出額が年々増加している》

2. 目指す交通計画と策定調査の必要性

【目指す交通計画】

1 であげたかつらぎ町における公共交通の概況・問題点に対して、本町における目指す公共交通計画は以下を想定している。

- ① 精度の高い現状の移動ニーズに加え、交通サービス水準の低さから潜在化した移動ニーズに対応
- ② 高齢者の生活交通、高校生の通学や放課後の移動、観光客に対応した地域内交通サービスの実現
- ③ 町外への広域移動を担う鉄道と連携した交通サービスの実現
- ④ 適正な行政負担とそれに見合ったサービス水準の持続可能な交通環境の構築
- ⑤ 交通サービスの改善とともに実施する利用促進
- ⑥ 持続可能な公共交通環境構築に向けた行政支援策
- ⑦ 町民や拠点施設と共創・連携による公共交通の魅力向上

【策定調査の必要性】

かつらぎ町では地域公共交通計画の策定が未実施である。そのため、計画的で継続した町内の交通環境改善にあたっては精度の高い現状の分析結果に基づき、様々な関係主体と共創・連携による交通計画の策定が不可欠である。

とりわけ、これまで交通事業者や行政が詳細に把握していない「送迎の実情の把握（送迎する側の負担、送迎される側の負担）」、「詳細な移動ニーズの把握（特に高校生の通学）」、「高齢者の免許返納を推進するための、移動時間帯や移動手段、返納後の不安」などの調査を行う必要がある。

3. 事業の実施内容	
実施項目	実施内容
1) 計画準備	地域公共交通計画を策定するための実施方針、実施体制、実施工程等を記した業務計画書を作成する。
2) 地域概況及び公共交通の現況整理	既存資料の収集・整理から、本町の地理的条件や道路網の状況、人口分布、施設立地（病院、公共施設、商業施設等）など地域特性を把握・整理する。また、既存公共交通（鉄道、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、スクールバス、タクシー等）のルートや頻度などの運行状況、上位・関連計画を整理する。

3) 地域住民のニーズ把握	地域住民の移動実態や公共交通に対するニーズを把握するため、住民アンケート調査、民生児童委員アンケート調査、関係者へのヒアリング調査を実施する。
4) 地域公共交通の問題点及び課題の整理	現況整理及び住民ニーズ把握調査などの結果をもとに、持続可能な公共交通網の形成にあたっての問題点や課題を整理する。
5) 地域公共交通計画（案）のとりまとめ	上位計画や関連計画を踏まえつつ、地域にとって望ましい公共交通網のあり方についての基本方針をまとめる。 また、基本方針に沿って、持続可能な公共交通網の形成に向けた目標、事業の実施主体、スケジュール等を具体的に反映させた計画を取りまとめることとする。
6) 協議会開催	計画策定に向けた調査内容や、調査結果を受けて今後の交通体系のあり方について議論するための協議会を開催する。

様式第 5 - 1 別紙

4. スケジュール

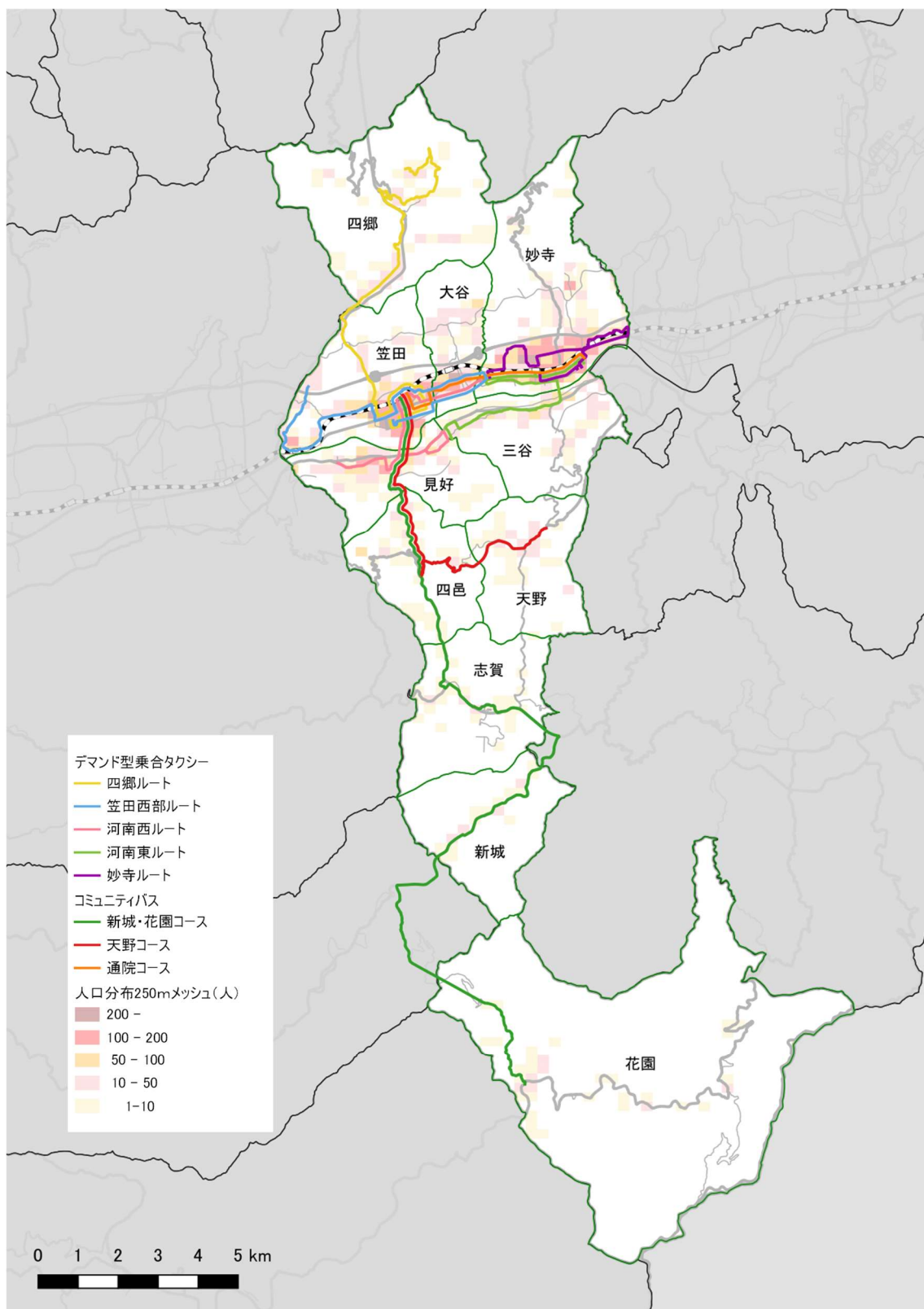
実施項目	4 月	9 月	12 月	3 月
1) 計画準備				
2) 地域概況及び公共交通の現況整理				
3) 地域住民のニーズ把握				
4) 地域公共交通の問題点及び課題の整理				
5) 地域公共交通計画（案）のとりまとめ				
6) 協議会開催	  			

5. 予算計画

実施項目	総事業費 (見込み)	補助対象経費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
1) 計画準備	196 千円	196 千円	98 千円	98 千円
2) 地域概況及び公共交通の現況整理	685 千円	685 千円	342 千円	343 千円
3) 地域住民のニーズ把握	3,132 千円	3,132 千円	1,499 千円	1,633 千円
4) 地域公共交通の問題点及び課題の整理	296 千円	296 千円	0 千円	296 千円

5) 地域公共交通計画（案）の とりまとめ	1,860 千円	1,860 千円	0 千円	1,860 千円
6) 協議会開催	2,994 千円	2,994 千円	0 千円	2,994 千円
合計	9,163 千円	9,163 千円	1,939 千円	7,224 千円

付資料1 かつらぎ町の公共交通



添付資料 2 公共交通 300m圏域図

