

地域間幹線系統確保維持計画 (ジェイアールバス関東株式会社)

令和4(2022)年6月
栃木県生活交通対策協議会

運行系統名	目的・必要性	定量的な目標・効果
塩原本線	塩原温泉病院への通院 塩原地区から関谷地区・西那須野地区への通勤 塩原地区からの通学・買い物 塩原地区の旅行者の移動手段	運行回数と平均乗車密度2.5以上の利用を目標とする。

生産性向上の取組について

栃木県 交通政策課

路線名	事業者名	関係市町村	【バス事業者回答欄】生産性向上に向けた具体的な取組内容				R3 輸送量	R3 平均 乗車 密度	バス系統として維持する理由 (個別具体的な理由)
			実施内容	想定される 実施主体	効果目標	実施時期			
1 西那須野駅～塩原温泉	ジェイアールバス関東(株)	那須塩原市(旧西那須野町、旧塩原町)	バス利用券の送付	バス事業者 塩原温泉組合	増収額1%	9月～ 通年	ふるさと納税にて塩原温泉宿泊券を返礼品として選択された方に300円/1枚のバス利用券を同封し利用促進としている。	25.4	西那須野駅から塩原地区を直接結ぶ唯一の公共交通機関であり、塩原地区における高校生の通学や高齢者の通院等に必要な路線となっている
			企画乗車券 (塩原深谷フリーきっぷ)	バス事業者 モンベル	増収額1%	12月～ 通年	地域の特性を活かす利用促進として、モンベル会員登録提示による割引を設定した。		
			企画乗車券 (東京ワイドトクトクバス)	JR大宮支社	増収額1%	通年	インバウンド専用企画商品の販売を継続。		

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(地域間幹線系統)

令和5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)	特例措置
栃木県	ジェイアールバス 関東	(1) 塩原本線(第1号)	5,973	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

※令和6年度、令和7年度については、令和5年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定
に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」に記載する。

3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合には、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

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(地域間幹線系統用)

事業者名	ジェイアールバス関東株式会社
------	----------------

令和5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) の損益状況	乗合バス事業				
	営業収益	営業外収益	経常収益(イ)	営業費用	経常費用(ロ)
	1,012,067千円	74,093千円	1,086,160千円	1,718,020千円	1,722,535千円
	▲705,953千円	69,578千円	▲636,375千円		
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	3,488,198 km		63.06%		

基準期間の前々年度 の損益状況	乗合バス事業				
	営業収益	営業外収益	経常収益(イ')	営業費用	経常費用(ロ')
	1,016,550千円	6,473千円	1,023,023千円	1,502,747千円	1,504,615千円
	▲486,197千円	4,605千円	▲481,592千円		
基準期間の前々年度 の実車走行キロ(ハ')	3,465,595 km		67.99%		

基準期間の前々年度 の損益状況	乗合バス事業				
	営業収益	営業外収益	経常収益(イ'')	営業費用	経常費用(ロ'')
	1,285,326千円	3,411千円	1,288,737千円	1,511,779千円	1,513,219千円
	▲226,453千円	1,971千円	▲224,482千円		
基準期間の前々年度 の実車走行キロ(ハ'')	3,544,752.0 km		85.17%		

(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
	426円.88銭	434円.15銭	496円.66銭
	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経常収益

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(a+b+c)/3=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=ト
北関東	452円.56銭	332円.42銭	332円.42銭	313円.17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	特例措置	運行系統			計画運行回数 () ①=カ×コ内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×②=③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率	補助ブロック外乗入部分のキロ程	同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程	他路線との結合部分に係るキロ程	他路線との結合比率 ル÷ナ	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との結合部分以外のキロ程の比率 (チ+リ+ヌ+ル)÷テ=マ	
			運行系統名	起点	主な経由地				終点	往 . Km								復 . Km
北関東	第1号		塩原線	高根線	関谷線	塩原線	365日	3,892回 (10.6)	2.4	25.4人	往 21.7Km 復 21.8Km	21.8Km	100%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	100%
合計	系統																	

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率 (チ+リ+ヌ)÷テ=マ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ以下の額カ (dhef)/3=ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額コ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カ-ヨ=タ	補助対象経常費用の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間						
						経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=d	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=f				
北関東	第1号		100%	169,302.Km	56,278,370円	25,419,506円	153,498.6.km	165円.60銭	19,563,445円	153,202.0.km	127円.69銭	29,795,548円	169,258.5.km	176円.03銭	26,485,604円	29,793,766円	25,325,717円	25,325,717円
			%	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	円	円	円
			%	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	円	円	円
			%	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	.km	円 銭	円	円	円	円
合計				169,302.Km	56,278,370円	25,419,506円	153,498.6.km		19,563,445円	153,202.0.km		29,795,548円	169,258.5.km		26,485,604円	29,793,766円	25,325,717円	25,325,717円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との結合部分以外に係るもの ソ×ラ=ツ	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの ソ×ワ=ツ'	計画平均乗車密度が9人未満の路線 ソ×ミなし運行回数÷① 計画運行回数=ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニマ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=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 具体的な概要	
										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	第1号		25,325,717円	円	11,946,092円	11,946千円	5,973.0千円	50,133,709円	44,160,709円	5,973,000円	13.52%	円	%	円	%	38,187,709円	86%	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
合計			25,325,717円	円	11,946,092円	11,946千円	5,973千円	50,133,709円	44,160,709円	5,973,000円	13.52%	円	%	円	%	38,187,709円	86%	%	

※令和6、7年度は曜日の違いによる運行回数以外に変更はありません。

(1) 記載事項
 1. 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を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等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節に係る経常費用を除くこと。
 2. 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おいては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
 3. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業その他の事業を営業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自第151号、自第55号によること。なお、これより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
 4. 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「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。

- 5「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6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。
- 7申請番号は、事業者ごと、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。
- 8「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年9月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5。ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 9「計画運行回数」の欄は、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 10「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、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。
- 11「同一補助ブロック都道府県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都道府県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都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ス))に係るキロ程を記載すること。
- 13「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソ」のうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%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。
- 15「計画乗車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の欄、「乗車走行キロ」の欄は、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。
- 16「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 17「補助対象経費」の欄は、(ホ)〔計画平均乗車密度が5人未満の路線〕に記載がある場合は(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は(ソ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ホ)の金額又は(ソ)の金額から左記の場合の(ホ)の金額又は(ソ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ソ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 18「補助対象系統の乗車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 19「計画額」の欄は、系統ごと(0.5千円)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。
- 20計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

- 1 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部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。
- 2 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)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 3 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

表4 別表1及び別表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

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指定の理由
栃木県	那須地区	旧西那須野町	総合病院(国際医療福祉大学病院)・高等学校(那須清峰高校・那須托陽高校)・大規模商業施設(イオンタウン・ヨークベニマル)を有する

利用者意見について

事業者名 ジェイアールバス関東(株)西那須野支店

実施内容	実施日	意見
1 乗務員がお客さまから言われたことを収集 (塩原本線)	随時	①特に多かった意見で一般線もWi-Fiを入れてほしい ②ICカード(totra)定期券が使えるようになり、便利になったが、那須塩原市内で購入出来るところが三か所しかない、販売箇所をもっと増やして欲しい。 ③コロナ感染はバス安全ですか？コロナ対策はしているのですか？ ④本数が少なすぎて不便もって運行本数を増やして欲しい 現在一時間に一本しか運行してないので、もっと運行本数を増やして欲しい

住民意見について

市町村名 那須塩原市

ジェイアールバス関東株式会社

実施内容	実施日	意見やアンケート結果
<p>・市地域バス利用者、窓口、電話、市への提言（市ホームページ）等で寄せられた意見・要望（随時）。</p> <p>※例年、イベント開催時にアンケートを実施していたが、今年度もコロナの影響により、上記方法のみの収集になりました。</p>	<p>R3.6.1- R4.5.31実 施</p>	<p>(1)全体への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス車内の無料Wi-Fi設置。 ・運行本数を増やして欲しい。 ・鉄道や他のバスとの接続向上。 ・運賃を安くしてほしい。 ・停留所・路線の新設。 ・運行時間帯の拡大(深夜バス)。 ・病院や新設商業施設の直接乗入。 <p>(2)ジェイアールバス関東(株)への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西那須野駅から医師会塩原温泉病院までへの直通運行。 ・通学定期券が安くなり、利用しやすくなった。 ・ICカード決済が導入され便利になった。しかし、那須塩原市内の定期券発売箇所が3カ所しかないので、販売箇所を増やしてほしい。 ・コロナ感染対策は？バスは安全ですか？

※既存の資料において、当該地域間幹線系統に係る意見聴取が行われている場合には、当該資料を利用することも可。

サービス向上策について

事業者名 ジェイアールバス関東(株)西那須野支店

意見等		サービス向上策等
1	一般線もWi-Fiを入れてほしい	Wi-Fiを導入する予定は今の所はない。 お客様の利用がこれから増えるようなら検討も考える
2	ICカード(totra)定期券を使えるようになり、便利になったが、那須塩原市内で購入出来るところが三か所しかない、販売箇所をもっと増やして欲しい。	ICカード導入・定期券(totra)3/21～開始で改善されてたが、購入場所が確かに少なくお客様にとってはかなり不便ではある。 ICカードを発行する端末等設備費や管理についての課題があるため、販売力所を簡単に増やせない課題である。
3	コロナ感染はバスは安全ですか？コロナ対策はしているのですか？	対策は色々行っています。対策を毎日おこなってからは、わからないが西那須野支店からの感染者は0人 お客様に注意喚起・マスクの着用・消毒実施の掲示 バス車内はオゾン発生機での消毒・塩素での毎日消毒を実施 バス車内にクレベリン・アルコール消毒液 設置
4	本数が少なすぎて不便ももっと運行本数を増やして欲しい。現在一時間に一本しか運行してないので、もっと運行本数を増	去年同様、今の収入や乗車状況では増便は難しい。 まして、コロナ禍で昨年より収入も乗車人数落ちている



塩原温泉バスターミナル

塩原温泉病院

もみじ谷大吊橋

アグリパル塩原

千本松牧場

ジェイアールバス関東(株)塩原本線 路線略図

西那須野駅

地域間幹線系統確保維持計画

(日光交通株式会社)

令和4(2022)年6月
栃木県生活交通対策協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

- ・ 電車通学等が不可能な児童の地域内小学校への輸送
- ・ 商業施設及び医療機関等への輸送
(特に高齢者に対する移動手段の確保)
- ・ 交通弱者に対する市街地、駅等への輸送

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

- ・ 新たに下記のような取組を実施することなどにより1日平均200名の利用を目標とする。

利用者数の目標

200名/日

生産性向上の取組

利用客に沿線商業施設において特典を付与するなどの沿線商業施設と連携した取組のほか、QRコード決済などを導入し、利用の促進を図る。

生産性向上の取組について

路線名	事業者名	関係市町村	生産性向上に向けた具体的な取組内容					R3 輸送量	R3 平均 乗車 密度	バス系統として維持する理由 (個別具体的な理由)
			実施内容	想定される 実施主体	効果目標	実施時期	その他特記事項			
1 鬼怒川温泉駅～下今市駅 ～イオン今市	日光交通(株)	日光市 (旧藤原町、 旧今市市)	現在(これまでの)取組 ①運転免許自主返納者支援事業	日光市 日光交通(株)	収支改善率1% 以上を目指す。	平成25年度～	日光市が「高齢者運転免許証自主返納支援事業バス・タクシード共通利用券」を発券。当該システムの利用可。	10.5	1.0	今市地域と藤原地域を結ぶ路線であることに加え、沿線には病院や商業施設、小学校もあり、高齢者の通院や買い物、小学生の通学の重要な足となっているため。
			②企画乗車券「今市・鬼怒川1日フリーパス」の発売	日光交通(株)	紙・モバイルを合わせて、年間販売枚数600枚を目指す。 (月平均50枚)	平成30年4月 販売開始	価格(税込) 大人1枚1,000円 小人1枚 500円			
			③企画乗車券「今市・鬼怒川1日フリーパス」のモバイルチケットでの販売	日光交通(株) ジョルダン(株)	収支改善率1% 以上を目指す。	令和3年2月 販売開始	昼間時間帯を中心に終点を沿線の大型商業施設(イオン今市店)まで延長。			
			④運行経路の見直し(延長)	日光交通(株)	収支改善率1% 以上を目指す。	令和2年10月 実施	イオン今市店においてバス利用者に対し優待券や割引券などを配布。			
			⑤沿線商業施設との連携によるバス利用者への特典(優待券・割引券)の付与	日光交通(株) イオン今市店	収支改善率1% 以上を目指す。	令和3年10月 実施	価格(税込) 大人1枚1,000円 小人1枚 500円			
			⑥沿線商業施設(イオン今市店)での企画乗車券「今市・鬼怒川1日フリーパス」の販売	日光交通(株) イオン今市店	収支改善率1% 以上を目指す。 (月平均50枚)	令和3年10月 実施	PayPay・auPAY・メルペイ・d払いなどを導入予定。			
			今後の取組 ①QRコード決済の導入	日光交通(株)	収支改善率1% 以上を目指す。	令和4年10月 予定	移転に伴う利用客の減少を防ぐとともに、病院従業員の利用などを見込み病院移転先に1日3往復程度の乗り入れを検討。			
			②沿線大型病院(獨協大学日光医療センター)の移転に伴う運行経路の見直し	日光交通(株)	収支改善率1% 以上を目指す。	令和5年1月 予定				

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(地域間幹線系統)
 「令和6年度、令和7年度については、令和4年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

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)	特例措置
栃木県 (日光市)	日光交通株式会社	(1) 鬼怒川線(1)	1,865.5	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			1,865	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合には、その旨を記載することでも足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

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(地域間幹線系統用)
 「令和6年度、令和7年度については、令和4年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

事業者名	日光交通株式会社
------	----------

令和5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※)の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	33,326千円	営業外収益	38,962千円	経常収益(イ)	72,288千円	
	営業費用	123,471千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	123,471千円	
	営業損益	△ 90,145千円	営業外損益	38,962千円	経常損益	△ 51,183千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	281,384.0 km					経常収支率	58.54 %

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	59,361千円	営業外収益	14,554千円	経常収益(イ)	73,915千円	
	営業費用	138,279千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	138,279千円	
	営業損益	△ 78,918千円	営業外損益	14,554千円	経常損益	△ 64,364千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	398,283.2 km					経常収支率	53.45 %

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	112,258千円	営業外収益	1,712千円	経常収益(イ)	113,970千円	
	営業費用	148,150千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	148,150千円	
	営業損益	△ 35,892千円	営業外損益	1,712千円	経常損益	△ 34,180千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	530,397.5 km					経常収支率	76.92 %

(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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{a}$	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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$
北関東	279円 31銭	347円 18銭	438円 79銭
	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経常収益

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 $(\text{a}+\text{b}+\text{c})/3 = \text{ニ}$	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 $\text{イ} \div \text{ハ} = \text{ト}$
北関東	355円 09銭	332円 42銭	332円 42銭	256円 90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	特例措置	運行系統			計画運行回数 () ①=カコ内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×②=③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率	補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程	他路線との競合部分に係るキロ程	他路線との競合率 ル÷チ	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率 (チ-(リ+ヌ+ル))÷チ=ヲ					
			起点	主な経由地	終点				往 . Km (平均)	復 . Km (平均)			往 . Km (平均)	復 . Km (平均)					往 . Km (平均)	復 . Km (平均)			
北関東	第1号	無	鬼怒川線	鬼怒川温泉駅	下今市駅 (イオン市)	365	日	3868 (10.5)	1.0	10.5 人	往16.5Km (平均) 復16.5Km	16.5Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	0.0Km	往 . Km (平均) 復 . Km (平均)	往 . Km (平均) 復 . Km (平均)	往 . Km (平均) 復 . Km (平均)	100%	100%				
合計	系統																						

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率 (チ-(リ+ヌ))÷チ=ヲ'	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 $\text{ヘ} \times \text{ワ}$ 以下の額:カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象経常収益の見込額 $\text{ノ} \times \text{ワ}$ 以上の額:ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 $\text{カ} - \text{ヨ} = \text{タ}$	補助対象経費の限度額 $\text{カ} \times 9/20 = \text{レ}$	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ	
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
						経常収益 ヤ	実車走行キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $\text{ヤ} \div \text{マ} = \text{d}$	経常収益 $\text{ヤ}'$	実車走行キロ $\text{マ}'$	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $\text{ヤ}' \div \text{マ}' = \text{e}$	経常収益 ヤ	実車走行キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $\text{ヤ} \div \text{マ} = \text{f}$					
北関東	第1号	無	100%	130,975.6km	43,538,908円	115円 02銭	12,191,244円	136,192.4km	89円 51銭	14,787,197円	118,579.8km	124円 70銭	17,127,746円	130,872.4km	130円 87銭	15,064,813円	28,474,095円	19,592,508円	19,592,508 円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
合計			130,975.6km	43,538,908円		12,191,244円	136,192.4km		14,787,197円	118,579.8km		17,127,746円	130,872.4km		15,064,813円	28,474,095円	19,592,508円	19,592,508 円	

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの ソ×ヲ=ツ	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの ソ×ヲ'=ツ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数/①計画運行回数=ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=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	第1号	無	19,592,508 円	19,592,508 円	3,731,906 円	3,731 千円	1,865.5 千円	31,443,312 円	29,577,812 円	1,865,500円	6.31%	8,881,586円	30.03%	0 円	0 %	18,830,726円	63.66%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
合計			19,592,508 円	19,592,508 円	3,731,906 円	3,731 千円	1,865 千円	31,443,312 円	29,577,812 円	1,865,500円	6.31%	8,881,586円	30.03%	0 円	0 %	18,830,726円	63.66%	

(1) 記載要領

- 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等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(千円未満の端数は切り捨て)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、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。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「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。
- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 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。
- 申請番号は、事業者ごと、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。
- 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正正則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、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。
- 「同一補助ブロック都道府県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都道府県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都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%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」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の欄、「実車走行キロ」の欄は、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。
- 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、「(ツ')」の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)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。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(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。ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 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)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

利用者意見について

事業者名 日光交通(株)

実施内容	実施日	意見やアンケート結果
<p>1 利用者から直接意見聴取。 鬼怒川温泉駅バス停 (ダイヤル営業所入口前)の 乗降者意見聴取内容</p> <p>①バスに乗る際、運行時刻を どのように調べるか。 ②どんなサービスがあれば、 バスをもっと利用できるか。 ③最近の利用感想など</p>	<p>R4.4.11 ~R4.5.10</p>	<p>①・HPや電話での問い合わせ。 ②・商業施設での割引などを続けてほしい。 ・ICカードなどを使えるようにしてほしい。 ③・商業施設に行くようになって良かった。 ・商業施設での割引などはありがたい。 ・バス停に屋根やベンチがなく、悪天候の日などに不便。</p>

利用者や住人意見に対してのサービス向上策について

事業者名 日光交通(株)

意見等		サービス向上策等
①	ICカードなどを使えるようにしてほしい。	ICカード導入の検討に加え、QRコード決済の導入を進める。
②	路線図、時刻表をもっとわかりやすくしてほしい。	路線図及び時刻表の記載方法について検討する。
③	乗り継ぎがしやすくなるようダイヤの調整をしてほしい。	乗り継ぎの利便性を最大限考慮したダイヤ編成を検討する。
④	商業施設での割引など続けてほしい。	沿線商業施設と連携し、割引なども含めた優待サービスを今後も検討していく。
⑤	バス停に屋根・ベンチ・風よけ等が欲しい。	自治体等とも協議し設置を検討していく。

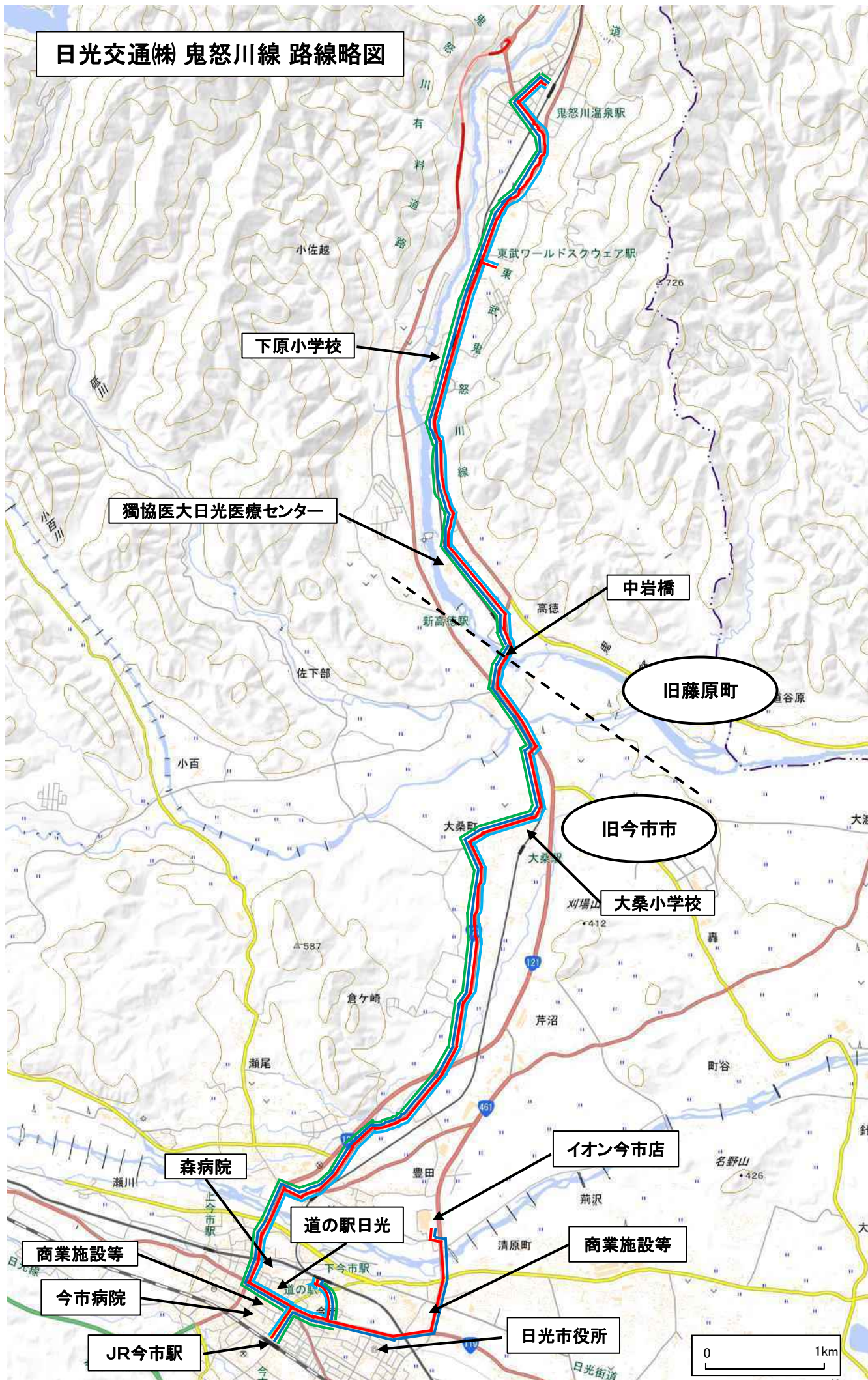
住民意見について

市町村名 日光市

実施内容(例)		実施日	意見やアンケート結果
例 1	市役所、地区センター及び出張所、ホームページ等において、市民からの要望、苦情等の意見を聴取	通年	<p>(1)全体への意見 ①バスの路線図、時刻表をもっとわかりやすくしてほしい。 ②乗り継ぎがしやすくなるよう、ダイヤの調整をしてほしい。</p> <p>(2)事業者別 関東自動車(株)への意見 ・需要に対応するバスを運行してほしい。 ・高齢者が継続して利用できるよう運賃を下げしてほしい。 ・運転手の対応や運転マナーをもっと丁寧にしてほしい。 ・交通弱者の移動手段であるため、継続した運行をお願いしたい。</p> <p>日光交通(株)への意見 ・商業施設に行くようになってよかった。引き続き、買い物割引など実施してくれると嬉しい。 ・高齢者等の交通弱者の移動手段となっているため、引き続き現状どおりの運行をしてもらいたい。</p>

※既存の資料において、当該地域間幹線系統に係る意見聴取が行われている場合には、当該資料を利用することも可。

日光交通(株) 鬼怒川線 路線略図



—	【主 系 統】	< 鬼怒川温泉駅～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオン >	5.5回	17.9km		
—	【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅 ～ 下今市駅 >	2.5回	15.1km	重複区間	15.1km (100%)
—	【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅 ～ 下今市駅～イオン >	1.5回	17.5km	重複区間	17.5km (100%)
—	【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅～東武ワールドスクウェア～下今市駅 >	1.0回	15.5km	重複区間	15.5km (100%)