

# 地域間幹線系統確保維持計画

## (日光交通株式会社)

令和5(2023)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					R4 輸送量	R4 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・タクシー共通利用 券」を発券。当該系統で の利用可。	12.7	1.2	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)		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)	紙・モバイル を合わせて、 年間販売枚数 600枚を目指 す。	令和3年2月 販売開始				
				④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	(月平均50枚)	令和3年10月 実施				
				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	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。			
				⑥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月実 施	平日・土曜のみ朝夕1往 復ずつの1日2往復乗り入 れ。			
				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5年10月 予定	PayPay・auPAY・メル ペイ・d払いなどを導入 予定。			

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7年度、令和8年度については、令和6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」

令和6年度

事業者名 日光交通株式会社

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					
	営業収益	48,494千円	営業外収益	17,435千円	経常収益(イ)	65,929千円
	営業費用	107,584千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	107,584千円
	営業損益	△ 59,090千円	営業外損益	17,435千円	経常損益	△ 41,655千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	350,866.1 km				経常収支率	61.28%

基準期間の前年度の 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	123,470千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	123,470千円
	営業損益	△ 90,144千円	営業外損益	38,962千円	経常損益	△ 51,182千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	281,384.0 km				経常収支率	58.54%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	64,193千円	営業外収益	14,809千円	経常収益(イ)	79,002千円
	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	△ 74,086千円	営業外損益	14,809千円	経常損益	△ 59,277千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	398,283.2 km				経常収支率	57.13%

(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
北関東	347円 18銭	438円 79銭	306円 62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	364円 19銭	341円 34銭	341円 34銭	187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	特別措置	運行系統名	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 チ	地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程 オ	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 オ ÷ チ = ク	補助ブロック外乗入部分のキロ程 リ	同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程 ヌ	他路線との競合部分に係るキロ程 ル	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 = ラ
				起点	主な経由地	終点											
北関東	第1号	無	鬼怒川温泉線	鬼怒川温泉駅	下今市駅	イオン市	366日	3952回 (10.7)	1.2	12.8人	往17.5Km(平均) 復17.5Km	往0.0Km(平均) 復0.0Km	往. Km(平均) 復. Km	往. Km(平均) 復. Km	往. Km(平均) 復. Km	100%	100%
合計	系統																

補助ブロック名	申請番号	特別措置	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 = ラ	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 (d+e+f) ÷ 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 ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨ = タ	補助対象経費の限度額 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	無	100%	139,438.4km	47,595,903円	121円 14銭	14,787,197円	118,579.8km	124円 70銭	17,127,746円	130,872.4km	130円 87銭	14,122,216円	130,932.8km	107円 85銭	16,891,568円	30,704,335円	21,418,156円	21,418,156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				139,438.4km	47,595,903円		14,787,197円	118,579.8km		17,127,746円	130,872.4km		14,122,216円	130,932.8km		16,891,568円	30,704,335円	21,418,156円	21,418,156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		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	21,418,156	円	21,418,156	円	4,003,393	円	4,003	千円	2,001.5	千円	33,890,502	円	31,889,002	円	2,001,000円	6.27%	9,286,178円	29.12%	0	円	0	%	20,601,824円	64.61%		
				円		円		円		千円		千円		円		円		%		%		円		%		円	%	
				円		円		円		千円		千円		円		円		%		%		円		%		円	%	
				円		円		円		千円		千円		円		円		%		%		円		%		円	%	
合計			21,418,156	円	21,418,156	円	4,003,393	円	4,003	千円	2,001	千円	33,890,502	円	31,889,002	円	2,001,000円	6.27%	9,286,178円	29.12%	0	円	0	%	20,601,824円	64.61%		

(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。
- 「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、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-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「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、(ナ)(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(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並びに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

様式第1-5(日本工業規格A列4番)

事業者名	日光交通株式会社			
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 管理部	(責任者役職・氏名) 専務取締役 川嶋 一修	印	
補助金担当部門	(担当部門の名称) 管理部	(責任者役職・氏名) 主任 福田 幸大	印	

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和4年度)

実態調査日 令和4年6月26日・29日・7月2日実施

運行系統						年間輸送実績					経常収益			経常費用	平均乗車密度算定			輸送量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備考				
申請 番号	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人 キ ロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (円)	運賃改定前 適用 の平均賃率 × 日数 + 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数 総適用日数	平均賃率 (F) (円)				平均乗車 密 度 (B) (C) × (F) (G)			
1	鬼怒川線	鬼怒川温泉駅	下今市駅	イオン今市	16.5	10.6	50,494	2.4	121,185.6	12,674,342	130,932.8	0	1,447,874	14,122,216	40,146,615	(57.35 × 365) / 365	57.35	1.6	16.9	有(無)				
																					有・無			
																						有・無		
																							有・無	
合計					16.5		50,494		121,185.6	12,674,342	130,932.8	0	1,447,874	14,122,216	40,146,615									

- [記載要領]
- この書類は、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)並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。  
(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様式第1-5の添付を省略することができる。)  
なお、様式1-8に基づく申請については当該年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
  - 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
  - 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
  - 運行回数は、補助対象期間の前々年度(基準期間)中における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
  - 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
  - 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。
  - 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度(基準期間)の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
  - 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。
  - 1系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
  - 平均賃率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切捨て)。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
  - 平均乗車密度は(B) ÷ (C) ÷ (F) と連算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
  - 備考欄には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
  - 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
  - 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。  
(注)上記、記載要領中3.以降において、前々年度(基準期間)とあるのは1.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度を追加して読み替えるものとし、2.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度を追加して読み替えるものとする。

様式第1-5(日本工業規格A列4番)

事業者名	日光交通株式会社			
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)		
	管理部	専務取締役	川嶋 一修	印
補助金担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)		
	管理部	主任	福田 幸大	印

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和4年度)

実態調査日 令和4年6月26日・29日・7月2日実施

運行系統					年間輸送実績					経常収益			経常費用	平均乗車密度算定			輸送量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備考	
申請 番号	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人 キ ロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (円)	運賃改定前 適用 の平均賃率 × 日数 + 運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数 総適用日数				平均賃率 (F) (円)
1	鬼怒川線	鬼怒川温泉駅	下今市駅	イオン今市	16.5	10.6	50,494	2.4	121,185.6	9,120,342	130,932.8	0	1,447,874	10,568,216	40,146,615	(57.35 × 365) / 365	57.35	1.2	12.7	有(無)
																				有・無
																				有・無
																				有・無
合計					16.5		50,494		121,185.6	9,120,342	130,932.8	0	1,447,874	10,568,216	40,146,615					

- [記載要領]
- この書類は、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)並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。  
(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様式第1-5の添付を省略することができる。)  
なお、様式1-8に基づく申請については当該年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
  - 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
  - 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
  - 運行回数は、補助対象期間の前々年度(基準期間)中における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
  - 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
  - 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。
  - 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度(基準期間)の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
  - 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。
  - 1系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
  - 平均賃率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切捨て)。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
  - 平均乗車密度は(B) ÷ (C) ÷ (F) と連算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
  - 備考欄には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
  - 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
  - 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。  
(注)上記、記載要領中3.以降において、前々年度(基準期間)とあるのは1.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度を追加して読み替えるものとし、2.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度を追加して読み替えるものとする。

## 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>R5.4.10 ～R5.5.9</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・獨協医大日光医療センター行きを増やしてほしい。 ・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)

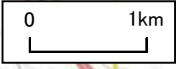
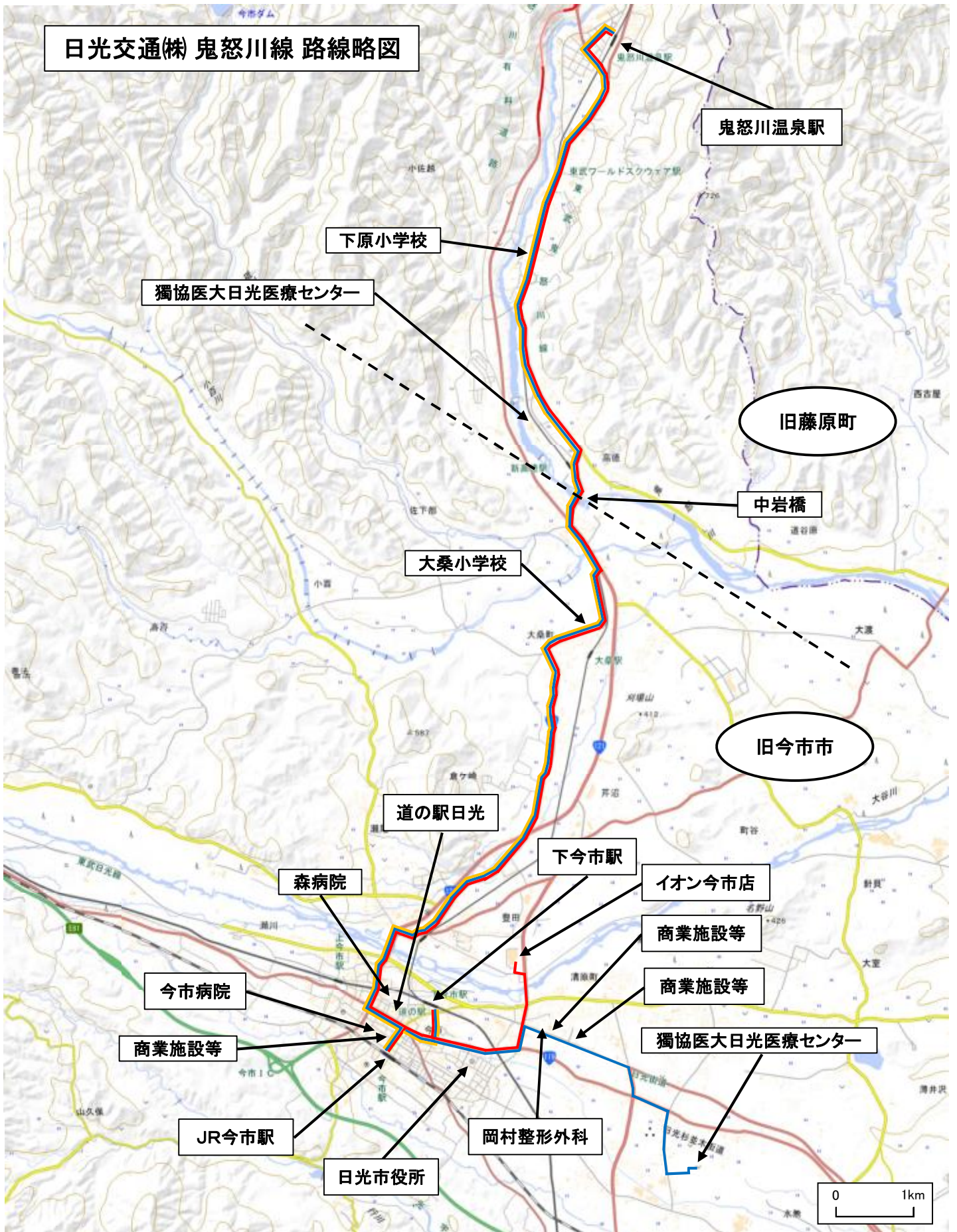
意見等		サービス向上策等
①	ICカードなどを使えるようにしてほしい。	ICカード導入の検討に加え、QRコード決済の導入を進める。
②	路線図、時刻表をもっとわかりやすくしてほしい。	路線図及び時刻表の記載方法について検討する。
③	乗り継ぎがしやすくなるようダイヤの調整をしてほしい。	乗り継ぎの利便性を最大限考慮したダイヤ編成を検討する。
④	獨協医大日光医療センター行きの本数を増やしてほしい。	増便や経路の変更など様々な可能性を模索し、利便性向上を図る。
⑤	バス停に屋根・ベンチ・風よけ等が欲しい。	自治体等とも協議し設置を検討していく。

## 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
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</p> <p>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。</p> <p>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>③移転した病院(獨協日光医療センター)へ行きやすくしてほしい。</p>
			<p>(2)事業者別</p> <p>関東自動車(株)への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・もっと本数を増やしてほしい。</li> <li>・運賃を安くしてほしい。</li> <li>・運転手の対応や運転マナーをもっと丁寧にしてほしい。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>日光交通(株)への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移転した病院(獨協日光医療センター)へ行けることができよう。朝と夕方だけでなく日中も行けるようにしてほしい。</li> <li>・大型商業施設に行くことができ、フリーパスなどお得なチケットがあつてよい。本数を増やしてくれるともっとよい。</li> <li>・高齢者等の交通弱者の移動手段となっているため、継続した運行を望む</li> </ul>

日光交通(株) 鬼怒川線 路線略図



—	【主系統】	< 鬼怒川温泉駅 ~ 下今市駅 ~ イオン今市 >	8.1回	17.5km	
—	【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅 ~ 下今市駅 ~ 獨協医大日光医療センター >	1.6回	19.9km	重複区間 17.5km (88%)
—	【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅 ~ 下今市駅 >	1.0回	15.1km	重複区間 15.1km (100%)

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年2月28日

関東運輸局

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	地方運輸局等における	備考
							二次評価結果 評価結果	
栃木県生活交通対策協議会	関東自動車株式会社	宇都宮駅～日光東照宮	全線路線図の作成	A 計画2,731回に対して、実績2,731回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標487人/日に対して、294人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供	・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果達成状況については、設定した目標を大きく下回る結果となった。結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努めること。 ・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。	
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～今市車庫	全線路線図の作成	A 計画1,955回に対して、実績1,955回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標387人/日に対して、219人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～船生	全線路線図の作成	A 計画2,598回に対して、実績2,598回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標472人/日に対して、281人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～免許センター～榎木車庫	全線路線図の作成	A 計画1,751回に対して、実績1,751回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標245人/日に対して、141人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	全線路線図の作成	A 計画2,407回に対して、実績2,407回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標369人/日に対して、227人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～屋板～上三川車庫	全線路線図の作成	A 計画1,900.5回に対して、実績1,900.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標341人/日に対して、217人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～玉生車庫	全線路線図の作成	A 計画2,020.5回に対して、実績2,020.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標483人/日に対して、243人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～今里	全線路線図の作成	A 計画1,723.5回に対して、実績1,723.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標327人/日に対して、177人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～グリーンタウン	全線路線図の作成	A 計画1,485回に対して、実績1,485回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標214人/日に対して、118人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～平松～西汗	全線路線図の作成	A 計画1,992回に対して、実績1,992回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標435人/日に対して、241人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)	地方運輸局等における 二次評価結果	備考
							評価結果	
栃木県 生活交通対策協議会	関東自動車株式会社	西原車庫～ベルモール～真岡営業所	全線路線図の作成	A 計画4,155.5回に対して、実績4,155.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標817人/日に対して、416人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	全線路線図の作成	A 計画1,673.5回に対して、実績1,673.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標331人/日に対して、148人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～益子駅前	全線路線図の作成	A 計画1,188回に対して、実績1,188回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標320人/日に対して、140人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～ベルモール～益子駅前	全線路線図の作成	A 計画3,280回に対して、実績3,280回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標613人/日に対して、337人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	氏家駅～馬頭車庫	全線路線図の作成	A 臨時便の運行により、計画2,183回に対して、実績2,185.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C 目標267人/日に対して、50人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	西那須野駅東口～馬頭車庫	全線路線図の作成	A 臨時便の運行により、計画2,130回に対して、実績2,134.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C 目標409人/日に対して、203人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	西那須野駅東口～五峰の湯	全線路線図の作成	B 臨時便の運行回数が減少したため計画1,868.5回に対して、実績1,864回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	C 目標306人/日に対して、144人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	大田原市役所～五峰の湯	全線路線図の作成	A 臨時便の運行により、計画2,356回に対して、実績2,368回となり、計画していた運行回数を超えた。	C 目標316人/日に対して、122人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	那須塩原駅～那須湯本温泉	全線路線図の作成	A 臨時便の運行により、計画6,570回に対して、実績6,584.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C 目標548人/日に対して、239人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅東口～上野団地～岡本駅西口	全線路線図の作成	A 計画8,098.5回に対して、実績8,098.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標420人/日に対して、273人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	地方運輸局等における二次評価結果	備考
							評価結果	
栃木県生活交通対策協議会	ジェイアールバス関東株式会社	塩原本線 (西那須野～塩原温泉)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・溪谷フリー切符をふるさと納税の返礼品として継続中。また、高速バスネットプラスにより販路を拡大。(2022年6月1日から)</li> <li>・ふるさと納税の宿泊券送付の際に、バス利用割引券(300円)の同封を継続中。</li> <li>・利用促進として、特殊定期券(学生)の発売を継続中。</li> </ul>	A 計画どおり実施された。	C <ul style="list-style-type: none"> <li>・企画乗車券については、コロナの影響及びJR東日本のシステム改修により販売が無くなったため、発売枚数で83.9%、発売額は89.4%と対前年割れになった。</li> <li>・コロナの影響により利用客数は目標220人/日に対し、実績181人/日となり、昨年度の実績130人/日より利用増になったものの目標には至らなかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係自治体、観光協会、地域事業者との連携強化を図る。</li> <li>・YouTube(公式チャンネル)、車内掲示、HP等で幅広く商品のアピールをしていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。</li> <li>・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。</li> <li>・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。</li> <li>・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。</li> </ul>	
	日光交通株式会社	路線名: 鬼怒川線 起点: 鬼怒川温泉駅 經由地: JR今市駅、下今市駅 終点: イオン今市 系統キロ: 16.5km 運行回数: 10.6回	<p>①②乗り入れているイオン今市店と連携した、バス利用者や企画乗車券(フリーパス)購入者への特典付与、及びイオン今市店での企画乗車券の販売により、企画乗車券の売上が年120千円(税込)の目標を大幅に上回る年1,455千円(税込)となった。</p> <p>③QRコード決済の導入は当初の予定より準備に時間を要し、導入が次年度にずれ込むこととなった。</p> <p>④ホームページ等を利用し、より分かりやすい情報発信に努めることで、利用促進を図っている。</p>	A 計画: 3,870回 実績: 3,870回 差引: ±0回	C <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者目標: 200人/日に対し、実績134人/日となり、目標を下回った。</li> <li>目標不達成の要因: 新型コロナウイルス感染拡大の影響</li> </ul>	<p>①利用客の利便性向上のためPayPayなどのQRコード決済を導入し、新規顧客層の開拓を図っていく。</p> <p>②令和5年1月4日に沿線の獨協医科大学日光医療センターが移転するため、これに伴い病院移転先への乗り入れを開始し、利用客の減少を防ぐとともに病院従業員などの利用増加を見込む。</p> <p>③ホームページ等を利用し、公共交通の利用促進を図っていく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。</li> <li>・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。</li> <li>・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。</li> <li>・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。</li> </ul>	
第三者委員会における各委員からの意見								
<p>令和4年度地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会における委員による以下の助言は、今後の取組みを行う上で必要な観点であり、考慮されたい。</p> <p>○お出かけの様式の変化について、新しい行動パターンに対応する交通システムについても、今後積極的に仕掛けることが重要。</p> <p>○ポイントは、「データ」や「デジタル化」であるが、デジタル化するだけで課題や問題点が解決するわけではないため、都県や市町村との日常的なコミュニケーションや議論が重要。</p>								



地域公共交通改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年2月28日

関東運輸局

評価対象事業名：地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	地方運輸局等における	備考
							二次評価結果	
栃木県生活交通対策協議会	関東自動車株式会社	宇都宮駅～日光東照宮	全線路線図の作成	A 計画2,731回に対して、実績2,731回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標487人/日に対して、294人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果達成状況については、設定した目標を大きく下回る結果となった。結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努めること。 ・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあつた交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。	
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～今市車庫	全線路線図の作成	A 計画1,955回に対して、実績1,955回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標387人/日に対して、219人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～船生	全線路線図の作成	A 計画2,598回に対して、実績2,598回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標472人/日に対して、281人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～免許センター～榎木車庫	全線路線図の作成	A 計画1,751回に対して、実績1,751回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標245人/日に対して、141人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	全線路線図の作成	A 計画2,407回に対して、実績2,407回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標369人/日に対して、227人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～屋根～上三川車庫	全線路線図の作成	A 計画1,900.5回に対して、実績1,900.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標341人/日に対して、217人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～玉生車庫	全線路線図の作成	A 計画2,020.5回に対して、実績2,020.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標483人/日に対して、243人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～今里	全線路線図の作成	A 計画1,723.5回に対して、実績1,723.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標327人/日に対して、177人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～グリーンタウン	全線路線図の作成	A 計画1,485回に対して、実績1,485回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標214人/日に対して、118人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～平松～西汗	全線路線図の作成	A 計画1,992回に対して、実績1,992回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標435人/日に対して、241人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)	地方運輸局等における 二次評価結果 評価結果		備考
栃木県生活交通対策協議会	関東自動車株式会社	西原車庫～ベルモール～真岡営業所	全線路線図の作成	A 計画4,155.5回に対して、実績4,155.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標817人/日に対して、416人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	全線路線図の作成	A 計画1,673.5回に対して、実績1,673.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標331人/日に対して、148人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～益子駅前	全線路線図の作成	A 計画1,188回に対して、実績1,188回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標320人/日に対して、140人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～ベルモール～益子駅前	全線路線図の作成	A 計画3,280回に対して、実績3,280回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標613人/日に対して、337人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	氏家駅～馬頭車庫	全線路線図の作成	A 臨時便の運行により、計画2,183回に対して、実績2,185.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C 目標267人/日に対して、50人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	西那須野駅東口～馬頭車庫	全線路線図の作成	A 臨時便の運行により、計画2,130回に対して、実績2,134.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C 目標409人/日に対して、203人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	西那須野駅東口～五峰の湯	全線路線図の作成	B 臨時便の運行回数が減少したため計画1,868.5回に対して、実績1,864回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	C 目標306人/日に対して、144人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	大田原市役所～五峰の湯	全線路線図の作成	A 臨時便の運行により、計画2,356回に対して、実績2,368回となり、計画していた運行回数を超えた。	C 目標316人/日に対して、122人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	那須塩原駅～那須湯本温泉	全線路線図の作成	A 臨時便の運行により、計画6,570回に対して、実績6,584.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C 目標548人/日に対して、239人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			
	関東自動車株式会社	宇都宮駅東口～上野田地～岡本駅西口	全線路線図の作成	A 計画8,098.5回に対して、実績8,098.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標420人/日に対して、273人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供			



協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	地方運輸局等における二次評価結果	備考
栃木県生活交通対策協議会	ジェイアールバス関東株式会社	<p>② 事業概要</p> <p>塩原本線 (西那須野～塩原温泉)</p>	<p>③ 前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況</p> <p>・浜谷フリー一切符をふるさと納税の返礼品として継続中。また、高速バスネットプラスにより販路を拡大。(2022年6月1日から)</p> <p>・ふるさと納税の宿泊券送付の際に、バス利用割引券(300円)の同封を継続中。</p> <p>・利用促進として、特殊定期券(学生)の発売を継続中。</p>	<p>④ 事業実施の適切性</p> <p>A 計画どおり実施された。</p>	<p>⑤ 目標・効果達成状況</p> <p>・企画乗車券については、コロナの影響及びJR東日本のシステム改修により販売が無くなったため、発売枚数が83.9%、発売額は89.4%と対前年割れになった。</p> <p>・コロナの影響により利用客数は目標220人/日に対し、実績181人/日となり、昨年度の実績130人/日より利用率に近づいた。</p>	<p>⑥ 事業の今後の改善点(特記事項を含む)</p> <p>・関係自治体、観光協会、地域事業者との連携強化を図る。</p> <p>・YouTube(公式チャンネル)、車内掲示、HP等で幅広く商品のアピールをしていく。</p>	<p>地方運輸局等における二次評価結果</p> <p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。</p> <p>・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。</p> <p>・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し、分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。</p> <p>・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用美態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていくことを期待する。</p>	<p>地方運輸局等における二次評価結果</p> <p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。</p> <p>・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。</p> <p>・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し、分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。</p> <p>・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用美態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていくことを期待する。</p>
日光交通株式会社	<p>② 事業概要</p> <p>路線名：鬼怒川線 起終点：JR今市駅、下今市駅 経由地：JR今市駅、下今市駅 終点：イオン今市 系統キロ：16.5km 運行回数：10.6回</p>	<p>③ 前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況</p> <p>①② 乗り入れしているイオン今市店と連携した、バス利用者や企画乗車券(フリーバス)購入者への特典付与、及びイオン今市店での企画乗車券の販売により、企画乗車券の売上が年々上り、120千円(税込)の目標を大幅に上回る年1,455千円(税込)となった。</p> <p>③ QRコード決済の導入は当初の予定より準備に時間を要し、導入が次年度にずれ込むこととなった。</p> <p>④ ホームページ等を利用し、より分かりやすい情報発信に努めることで、利用促進を図っている。</p>	<p>④ 事業実施の適切性</p> <p>C 計画：3,870回 実績：3,870回 差引：±0回</p>	<p>⑤ 目標・効果達成状況</p> <p>利用者目標：200人/日に対し、実績134人/日となり、目標を下回った。</p> <p>① 利用客の利便性向上のためPayPayなどのQRコード決済を導入し、新規顧客層の開拓を図っていく。</p> <p>② 令和5年1月4日に沿線の獨協医科大学日光医療センターが移転するため、これに伴い病院移転先への乗り入れを開始し、利用客の減少を防ぐとともに、病院従業員などの利用増加を見込む。</p> <p>③ ホームページ等を利用し、公共交通の利用促進を図っていく。</p>	<p>⑥ 事業の今後の改善点(特記事項を含む)</p> <p>① 利用客の利便性向上のためPayPayなどのQRコード決済を導入し、新規顧客層の開拓を図っていく。</p> <p>② 令和5年1月4日に沿線の獨協医科大学日光医療センターが移転するため、これに伴い病院移転先への乗り入れを開始し、利用客の減少を防ぐとともに、病院従業員などの利用増加を見込む。</p> <p>③ ホームページ等を利用し、公共交通の利用促進を図っていく。</p>	<p>地方運輸局等における二次評価結果</p> <p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。</p> <p>・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。</p> <p>・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し、分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。</p> <p>・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用美態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていくことを期待する。</p>	<p>地方運輸局等における二次評価結果</p> <p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。</p> <p>・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。</p> <p>・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し、分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。</p> <p>・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用美態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていくことを期待する。</p>	

第三者委員会における各委員からの意見

令和4年度地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会における以下の助言は、今後の取組みを行う上で必要な観点であり、考慮されたい。

- お出かけの様式の変化について、新しい行動パターンに対応する交通システムについても、今後積極的に仕掛けることが重要。
- ポイントは、「データ」や「デジタル化」であるが、デジタル化するだけで課題や問題点が解決するわけではないため、都県や市町村との日常的なコミュニケーションや議論が重要。