

# 令和元（2019）年度 第1回 栃木県生活交通対策協議会 次第

日 時：令和元(2019)年6月19日(水) 15:00～

場 所：栃木県庁本館6階 大会議室1

## 1 開 会

## 2 あいさつ

## 3 議 題

### 【協議事項】

- (1) 令和2年度「地域間幹線系統確保維持計画」の策定について【資料2】
- (2) 「とちぎの公共交通」（平成30(2018)年度版）の発行について【資料3】

### 【説明事項】

- (1) 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金交付要領の改正点について【資料4】

### 【その他】

- (1) とちぎエコ通勤week への協力依頼について【資料5】
- (2) ネットアンケートの実施結果について【資料6】
- (3) 訪日外国人旅行者（インバウンド）受入環境整備関係予算について
- (4) 協議会の公開について

## 4 閉 会



## 栃木県生活交通対策協議会設置要綱

## (名称及び目的)

第1条 県内における生活交通の維持、改善及び充実を図り、持続可能な生活交通ネットワークの構築に必要な協議を行うために、栃木県生活交通対策協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

## (協議事項)

第2条 協議会は、次の事項について協議を行う。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業（以下「乗合バス」という。）に係る路線の休止又は廃止の申出に伴う対応に関する事。
- (2) 生活交通に係る支援に関する事。
- (3) 栃木県バス運行対策費補助金交付要領（以下「国庫協調補助要領」という。）第2条第4号及び栃木県生活バス路線維持費補助金交付要領（以下「県単補助要領」という。）第2条第4号に規定する生活バス路線の指定に関する事。
- (4) 国庫協調補助要領第18条第1項及び県単補助要領第18条第1項に規定する特定課題系統の選定に関する事。
- (5) 国庫協調補助要領第19条第4項及び県単補助要領第19条第4項に規定する改善計画の承認に関する事。
- (6) 生活交通の維持、改善及び充実等に係る広域的な取組に関する事。
- (7) その他、生活交通の維持、改善及び充実等に必要な事項に関する事。

## (構成)

第3条 協議会は、別表1の委員によって構成する。

2 協議会は、必要に応じて委員以外の者の出席を求めることができる。

## (会長及び副会長)

第4条 協議会に、会長及び副会長を置く。

- 2 会長は栃木県県土整備部長を、副会長は国土交通省関東運輸局栃木運輸支局長をもってあてる。
- 3 会長は協議会を代表し、会務を統括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

## (会議等)

第5条 会長は、必要に応じて協議会を招集するものとする。

- 2 協議会の議長は、会長が行う。
- 3 会長は、必要に応じて関係者からの意見を聴くことができるものとする。
- 4 協議会は、委員の二分の一以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 5 協議会の議事は、別段の定めがある場合を除き、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 6 協議会の議事録要旨及び資料は原則公開とする。ただし、公開することにより、個人や法人等の権利や利益を害する恐れがあるものは除く。

(分科会)

第6条 協議会には、次に掲げる事項の協議を行わせるため、分科会を置く。

- (1) 第2条第1号に規定する路線の休廃止に関すること。
- (2) 第2条第3号に規定する生活バス路線指定に関すること（関係者（この号において、知事及び関係市町村長をいう。）間で、国庫協調補助要領第2条第4号又は県単補助要領第2条第4号の意見が一致しない場合に限る。）。
- (3) 第2条第5号に規定する改善計画の承認に関すること（別表2に掲げる委員間の意見が一致しない場合に限る。）。
- (4) その他、会長が分科会での協議が適当と認める事項に関すること

2 分科会は、別表2の委員によって構成する

3 分科会に、座長及び副座長を置く。

4 座長は、栃木県県土整備部交通政策課長を、副座長は国土交通省関東運輸局栃木運輸支局企画輸送部門首席運輸企画専門官をもってあてる。

5 座長は分科会を代表し、会務を統括する。

6 副座長は、座長を補佐し、座長に事故あるときはその職務を代理する。

7 分科会は、必要に応じて座長が招集する。

8 座長は、必要に応じて関係者からの意見を聴くことができるものとする。

9 協議会は、分科会の決定事項を協議会の決議とすることができる。

(その他の協議)

第7条 会長は、別途必要に応じて、関係者による協議の場を設けることができる。

(事務局)

第8条 協議会の事務局を栃木県県土整備部交通政策課に置く。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成13年2月19日から施行する。

附 則

この要綱は、平成18年10月31日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成30年9月10日から施行する。

附 則

この要綱は、平成31年1月24日から施行する。

(別表1)

栃木県生活交通対策協議会構成員

- ・ 栃木県県土整備部長
- ・ 国土交通省関東運輸局自動車交通部長
- ・ 国土交通省関東運輸局栃木運輸支局長
- ・ 県内市町村生活交通担当部長（ただし、担当する部がない場合は、担当課長とする。）
- ・ 一般社団法人栃木県バス協会専務理事
- ・ 一般社団法人栃木県タクシー協会専務理事
- ・ 県内一般乗合運送事業者乗合担当部長
- ・ 栃木県交通運輸産業労働組合協議会議長

(別表2)

栃木県生活交通対策協議会分科会構成員

- ・ 栃木県県土整備部交通政策課長
- ・ 国土交通省関東運輸局栃木運輸支局企画輸送部門首席運輸企画専門官
- ・ 関係市町村生活交通担当課長
- ・ 一般社団法人栃木県バス協会専務理事
- ・ 関係一般乗合運送事業者乗合担当課長



## 栃木県生活交通対策協議会委員名簿

No.	所 属	役 職	備 考
1	栃木県	県土整備部長	会 長
2	関東運輸局	自動車交通部長	
3	関東運輸局栃木運輸支局	支局長	副会長
4	宇都宮市	総合政策部長	
5	足利市	生活環境部長	
6	栃木市	生活環境部長	
7	佐野市	市民生活部長	
8	鹿沼市	市民部長	
9	日光市	市民生活部長	
10	小山市	都市整備部長	
11	真岡市	総務部長	
12	大田原市	市民生活部長	
13	矢板市	総務部長	
14	那須塩原市	生活環境部長	
15	さくら市	総合政策部長	
16	那須烏山市	まちづくり課長	
17	下野市	市民生活部長	
18	上三川町	地域生活課長	
19	益子町	総務部長	
20	茂木町	企画課長	
21	市貝町	企画振興課長	
22	芳賀町	建設産業部長	
23	壬生町	総務部長	
24	野木町	産業建設部長	
25	塩谷町	企画調整課長	
26	高根沢町	地域安全課長	
27	那須町	ふるさと定住課長	
28	那珂川町	総務課長	
29	(一社)栃木県バス協会	専務理事	
30	(一社)栃木県タクシー協会	専務理事	
31	関東自動車(株)	路線バス部部长	
32	ジェイアールバス関東(株)	取締役運輸営業部長	
33	日光交通(株)	専務取締役	
34	東武バス日光(株)	取締役運輸統括部長	
35	しおや交通(株)	代表取締役	
36	足利中央観光バス(株)	代表取締役	
37	栃木県交通運輸産業労働組合協議会	議長	





地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 **抜粋**

平成23年	3月30日	国総計第 97号 国鉄財第368号 国鉄業第102号 国自旅第240号 国海内第149号 国空環第103号
平成23年	5月27日	国総計第 14号 国空事第118号
平成23年	7月22日	国総支第 4号 国自旅第 11号
平成23年	9月30日	国総支第 20号 国自旅第 50号
平成24年	3月30日	国総支第 60号 国自旅第201号 国空環第 91号
平成24年	4月16日	国総支第 7号 国自旅第 36号
平成24年	11月19日	国総支第 43号 国自旅第325号
平成25年	5月 8日	国総支第 8号 国鉄事第 28号 国自旅第 21号 国海内第 10号
平成25年	7月19日	国総支第 35号 国自旅第 70号
平成26年	3月28日	国総支第 87号 国鉄都第131号 国鉄事第397号 国自旅第619号 国海内第 93号 国空環第 94号
平成26年	5月21日	国総支第 12号
平成27年	4月 9日	国総支第 65号 国鉄都第131号 国鉄事第330号 国自旅第380号 国海内第118号 国空環第 91号

平成28年	3月31日	国総支第 60号 国鉄都第127号 国鉄事第470号 国自旅第407号 国海内第136号 国空事第7235号 国空環第 76号
平成28年	11月28日	国総支第 45号 国鉄都第 75号 国鉄事第200号 国自旅第210号 国海内第109号 国空環第 56号
平成29年	6月 9日	国総支第 15号 国鉄都第 38号 国鉄事第 57号 国自旅第 51号 国海内第 39号 国空事第208号
平成29年	8月 2日	国総支第 31号 国自旅第103号
平成30年	4月19日	国総支第 68号 国鉄都第195号 国自旅第308号 国海内第195号 国空事第1111号
平成30年	10月25日	国総支第 33号 国総安政第65号
平成31年	2月25日	国総支第 46号 国鉄都第128号 国鉄事第324号 国自旅第249号
平成31年	4月24日	国総支第 1号 国自旅第 2号

地域公共交通確保維持改善事業費補助金（以下「補助金」という。）の交付については、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。以下「適正化法」という。）及び同法施行令（昭和30年政令第255号。以下「適正化法施行令」という。）並びに離島航路整備法（昭和27年法律第226号）及び同法施行規則（昭和27年運輸省令第71号）その他の法令及び関連通知のほか、この要綱の

定めるところによる。

## 目次

### 第1編 共通事項（第1条 - 第3条）

### 第2編 地域公共交通確保維持事業

#### 第1章 陸上交通（第4条 - 第25条の2）

##### 第1節 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

##### 第2節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

##### 第3節 車両減価償却費等国庫補助金

##### 第4節 公有民営方式車両購入費国庫補助金

##### 第5節 予約型運行転換経費国庫補助金

#### 第2章 離島航路（第26条 - 第58条）

##### 第1節 総則

##### 第2節 離島航路運営費等補助金

##### 第3節 離島航路構造改革補助金

#### 第3章 離島航空路（第59条 - 第73条）

### 第3編 地域公共交通バリア解消促進等事業

#### 第1章 バリアフリー化設備等整備事業（第74条 - 第91条）

#### 第2章 利用環境改善促進等事業（第92条 - 第97条）

#### 第3章 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（第98条 - 第105条）

### 第4編 地域公共交通調査等事業

#### 第1章 地域公共交通調査事業（第106条 - 第126条）

##### 第1節 計画策定事業

##### 第2節 計画推進事業

#### 第2章 地域公共交通再編推進事業（第127条 - 第132条）

##### 第1節 再編計画策定事業

##### 第1節 再編計画推進事業

#### 第3章 地域公共交通バリアフリー化調査事業（第133条 - 第135条）

## 第1編 共通事項

### （目的）

第1条 この補助金は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする。

### （定義等）

第2条 この要綱において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

一 「生活交通確保維持改善計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、

- 都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（以下「協議会」という。）又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。
- 二 「地域公共交通確保維持事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実状に最適な交通手段を確保・維持するために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画及び離島航空路確保維持計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 三 「地域公共交通バリア解消促進等事業」とは、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るために実施される事業であって、「バリアフリー化設備等整備事業」、「利用環境改善促進等事業」及び「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」をいう。
- 四 「バリアフリー化設備等整備事業」とは、公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 五 「利用環境改善促進等事業」とは、バリアフリー化されたまちづくりの一環としてより制約の少ないシステムの導入等地域公共交通の利用環境改善を促進するために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 六 「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」とは、鉄道及び軌道による輸送の安全を確保するために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 七 「地域公共交通調査事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。
- イ 地域公共交通確保維持事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通確保維持改善計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業（口及び次号イに掲げるものを除く。）
  - ロ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。）第5条第1項に掲げる地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）を策定するために必要な調査を行う事業
- 八 形成計画に基づいて実施される利用促進に係る事業及び当該計画の達成状況等の評価に係る事業
- 八 「地域公共交通再編推進事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。
- イ 活性化法第27条の2第1項に規定する地域公共交通再編実施計画（以下「再編計画」という。）を策定するために必要な調査を行う事業
  - ロ 再編計画（活性化法第27条の3の規定により大臣の認定を受けたものに限る。第128条及び別表26の再編計画策定事業に係る補助対象経費の欄を除き、以下同じ。）に基づいて実施される利用促進に係る事業及び当該計画の達成状況等

## の評価に係る事業

九 「地域公共交通バリアフリー化調査事業」とは、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）第24条の2第1項に規定する移動等円滑化促進方針を策定するために必要な調査を行う事業

- 2 協議会、都道府県又は市区町村は、住民、地域公共交通の利用者、その他利害関係者の意見を反映させるため、前項第一号の生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画、離島航空路確保維持計画及び生活交通改善事業計画を含む。）を策定しようとするときは、あらかじめ協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行わなければならない（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を除く。）
- 3 協議会、都道府県又は市区町村は、前項第一号の生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画、離島航空路確保維持計画を含む）を策定するに当たって、外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成9年法律第91号）第5条の外客来訪促進計画（以下、「外客来訪促進計画」という。）が策定されているときは同計画と整合性のとれたものでなければならない。

## （協議会）

第3条 前条第1項第一号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
  - 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
  - 三 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は地方航空局
  - 四 その他地域の生活交通の実状、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者
- 2 第2編第1章の陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画及び地域内フィーダー系統確保維持計画を含む。）を策定する協議会にあっては、地域間幹線系統は地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有すること、地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するものであることから、これらを踏まえ、的確かつ効果的な計画の策定が可能となるよう関係する都道府県及び市区町村がともに参加すること。
  - 3 第2編第2章の離島航路に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画を含む。）を策定する協議会にあっては、離島航路が地域の幹線交通であるとともに生活交通であることから関係する都道府県及び市町村がともに参加すること。
  - 4 地方運輸局等及び地方航空局は、生活交通確保維持改善計画の策定に必要な助言等

を行う。

- 5 協議会は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

## 第2編 地域公共交通確保維持事業

### 第1章 陸上交通

#### 第1節 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

(補助対象事業者等)

第4条 本節における補助対象事業者は、道路運送法(昭和26年法律第183号)第3条第1号イに定める一般乗合旅客自動車運送事業(以下「乗合バス事業」という。)を営業者(以下「乗合バス事業者」という。)であつて、協議会又は都道府県等(以下「都道府県協議会等」という。)が協議会での議論を経て、第8条第1項に基づき定めた生活交通確保維持改善計画(当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下この節において同じ。)に運送予定者として記載されている者とする。

- 2 既に第10条第1項の規定により認定を受けた生活交通確保維持改善計画に係る補助対象系統が廃止される場合において、当該計画に記載された乗合バス事業者に代わつて、道路運送法第21条第1項第2号の規定による許可を受けて乗合旅客の運送を行う同法第3条第1号ロに定める一般貸切旅客自動車運送事業又は同号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業を営業者が生活交通確保維持改善計画に運送予定者として記載されたときは、前項の規定にかかわらず、これらの者は、本節における補助対象事業者とする。

- 3 前2項の規定にかかわらず、生活交通確保維持改善計画に係る議論を行う協議会が活性化法第6条第1項に規定する協議会(以下「活性化法定協議会」という。)である場合においては、これらの項に定める運送予定者に代えて、当該活性化法定協議会を補助対象事業者とすることができる。

- 4 国土交通大臣(以下「大臣」という。)は、予算の範囲内において、第6条の補助対象事業に係る補助対象経費の1/2に相当する額以内の額を、補助対象事業者に対し交付する。ただし、災害等の予期しない事由により欠損が増大した場合その他特に調整を必要とする場合には、予算の範囲内で額を増減することができる。

(補助対象期間)

第5条 本節における補助対象事業の補助対象期間は、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度(財政法(昭和22年法律第34号)第11条に規定する会計年度をいう。以下同じ。)の9月30日を末日とする1年間とする。

(補助対象事業の基準)

第6条 本節における補助対象事業は、別表1に定める要件に適合する系統に係る運行であつて、かつ、別表2に定めるところにより補助対象経費の額が算定されるものとする。

2 前項の規定は、再編計画に地域間幹線系統と位置付けられた系統については、当該計画に実施予定期間として定められた期間中に限り、「別表1」とあるのは「別表3」と、「別表2」とあるのは「別表4」と読み替えるものとする。

(生活交通確保維持改善計画)

第7条 陸上交通(地域間幹線系統)に係る地域公共交通確保維持事業を行う場合は、生活交通確保維持改善計画に、次に掲げる向こう3ヵ年の事項について具体的に記載するものとする。

一 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

二 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

二の2 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

三 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

四 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

四の2 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

五 別表1の補助対象事業の基準二ただし書(前条第2項の場合においては、別表3の補助対象事業の基準二ただし書)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にあつては、当該系統の概要

六 別表1の補助対象事業の基準八(前条第2項の場合においては、別表3の補助対象事業の基準八)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」と認めた市町村への需要に対応して設定された系統にあつては、当該市町村の一覧

六の2 補助金の交付を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定手法(活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合に限る。)

七 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組(取組内容、実施主体、定量的な効果目標(収支改善率1%以上を原則)、実施時期及びその他特記事項)

八 外客来訪促進計画との整合性

2 地域公共交通確保維持事業に限定した計画として策定する場合は、前項各号の事項を記載した地域間幹線系統確保維持計画の策定をもって生活交通確保維持改善計画に代えることができる。この場合において、当該計画に関係する第17条第2項の地域内フィーダー系統確保維持計画の策定があるときは、都道府県協議会等は当該計画の内容等について情報共有を行うこと。

3 都道府県協議会等は、第1項第三号の運送予定者の選定に当たっては、これに抛りがたい事情があると大臣が認める場合を除き、サービスの品質・企画内容、価格等を総合的に比較考慮するため、企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により行わなければならない。なお、一の補助対象期間を分割して又は複数の補助対象期間にまたがって運送予定者を選定することを妨げない。

- 4 第6条第2項の規定による補助対象事業の基準の特例（以下この節において「再編特例」という。）を受けようとする場合においては、第1項の規定にかかわらず、同項に掲げる事項のうち再編計画に記載された事項については、別に定めるところにより記載を省略することができる。
- 5 補助対象期間の前々補助対象期間及び前々々補助対象期間において、第1項第7号に規定する定量的な効果目標の達成度合いが著しく悪い状況（当該補助対象期間の収支率がいずれもその前年度の補助対象期間の収支率を下回る状況）となった運行系統にあっては、同号における生産性を向上させる取組の実施状況を踏まえ、当該運行系統の収支率を改善させるための具体的な取組内容及び収支率の改善目標値を記載した「改善計画（2ヶ年計画）」を策定し、生活交通確保維持改善計画に添付するものとする。ただし、燃料高騰等のやむを得ない外的要因により当該目標の達成度合いが著しく悪い状況となったと認められる場合を除く。
- 6 補助対象期間の前補助対象期間の終了時において、前補助対象期間、前々補助対象期間及び前々々補助対象期間のいずれもが、定量的な効果目標の達成度合いが著しく悪い状況となった運行系統にあっては、前項の改善計画を実施するものとする。ただし、燃料高騰等のやむを得ない外的要因により当該目標の達成度合いが著しく悪い状況となったと認められる場合を除く。

（生活交通確保維持改善計画の策定）

第8条 都道府県協議会等は、本節の補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、前条の計画を策定し、大臣に認定を申請するものとする。

2 前項の認定申請は、様式第1-1による生活交通確保維持改善計画認定申請書（地域間幹線系統確保維持計画の認定申請にあっては、様式第1-3による地域間幹線系統確保維持計画認定申請書）を毎年、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の6月30日（補助金の交付を受けようとする前年度に第109条第1項に基づき地域公共交通調査事業の交付決定を受けた場合その他の当該期限までに提出しないことについて合理的な理由があると大臣が認める場合にあっては大臣が指定する日）までに大臣に提出して行うものとする。

3 都道府県協議会等は、前項の提出をするときは、次に掲げる書類を添付するものとする。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。

一 運送予定者それぞれの、補助対象期間の前々年度、前々々年度及び前々々々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）第2条第2項の事業報告書及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

二 運送予定者それぞれの、様式第1-5による補助対象期間の前々年度、前々々年度及び前々々々年度に係る運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象系統に係るものに限る。）

二の2 第4条第3項の規定により活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合にあっては、当該協議会を補助対象事業者とすることに係る当該協議会における協議結果が確認できる書類及びこれに関連する必要な事項を記載した書類



三 再編特例を受けようとする場合にあっては、認定を受けた再編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

(生活交通確保維持改善計画の変更)

第9条 都道府県協議会等は、前条の事業内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について協議会の議論を経て大臣の認定を受けるものとする。ただし、軽微な変更についてはこの限りでない。

2 前項の認定申請は、様式第1-2による生活交通確保維持改善計画変更認定申請書(地域間幹線系統確保維持計画の変更に係る認定申請にあっては、様式第1-4による地域間幹線系統確保維持計画変更認定申請書)を大臣に提出して行うものとする。

3 前条第3項の規定は、本条において準用する。

(生活交通確保維持改善計画の認定)

第10条 大臣は、都道府県協議会等から第8条第2項の規定に基づく生活交通確保維持改善計画認定申請書又は前条第2項に基づく生活交通確保維持改善計画変更認定申請書の提出があったときは、これを第6条の補助対象事業の基準に従って審査の上、補助対象期間の開始前(第8条第2項の規定に基づき大臣が指定する日までに行われた認定申請にあっては大臣が別途指定する日、計画変更の認定申請にあっては予定変更日前。次項において同じ。)に認定を行い、当該都道府県協議会等に通知するものとする。

2 都道府県協議会等は、前項の通知があったときは、補助対象事業者に係る通知内容を、当該補助対象事業者に対し、補助対象期間の開始前に通知しなければならない。

3 補助対象事業者は、都道府県協議会等から前項の通知があったときは、当該通知の内容に基づき、補助対象期間における運行を行うものとする。

(補助金交付申請)

第11条 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとするときは、様式第1-8による申請書を、補助金の交付を受けようとする会計年度の11月30日までに大臣に提出しなければならない。

2 補助対象事業者は、第1項の提出をするときは、次の各号に掲げる書類を添付するものとする。

一 補助対象期間に係る旅客自動車運送事業等報告規則(昭和39年運輸省令第21号)第2条第2項の事業報告書及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

二 様式第1-5による補助対象期間に係る運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象系統に係るものに限る。)

三 様式第1-5-2による補助対象期間に係る地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績

(交付の決定及び額の確定等)

第12条 大臣は、前条の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、審査の

上、交付決定及び額の確定を行い、様式第1-9による交付決定及び額の確定通知書を補助対象事業者に通知するものとする。

- 2 大臣は、補助対象事業者（第4条第3項の規定により活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合にあっては、生活交通確保維持改善計画に運送予定者として記載された者。第14条において同じ。）が、認定を受けた生活交通確保維持改善計画に基づく補助対象事業の全部又は一部を実施しなかったときは、その実施しなかった割合に応じ、当該計画に記載された金額から全部又は一部を減額して補助金の額を確定する。この場合において、補助対象期間の末日（9月30日）までに廃止又は休止された補助対象系統については、補助金の額の全部を減額するものとする。ただし、天災その他やむを得ない事情がある場合はこれらの限りではない。

（補助金の請求）

- 第13条 補助対象事業者は、国から補助金の支払いを受けようとするときは、様式第1-21による補助金支払請求書を大臣に提出しなければならない。

（補助金の整理）

- 第14条 補助対象事業者は、補助対象経費に係る補助金について収入及び支出に関する帳簿を備え、他の経理と区別して補助金の使途を明らかにしておかなければならない。
- 2 補助対象事業者は、前項の帳簿とともにその内容を証する書類を整理して、補助対象事業の完了する日の属する年度の終了後5年間保存しなければならない。

## 第2節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

（補助対象事業者等）

- 第15条 本節における補助対象事業者は、乗合バス事業者又は道路運送法第78条第2号に定める自家用有償旅客運送を行う者（以下「バス事業者等」という。）であって、協議会又は市区町村等（以下「市区町村協議会等」という。）が協議会の議論を経て、第17条に基づき定めた生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域内フィーダー系統確保維持計画を含む。以下この節において同じ。）に運送予定者として記載されている者とする。
- 2 既に第18条の規定により読み替えて準用する第10条第1項の規定により認定を受けた生活交通確保維持改善計画に係る補助対象系統が廃止される場合において、当該計画に記載されたバス事業者等に代わって、道路運送法第21条第1項第2号の規定による許可を受けて乗合旅客の運送を行う同法第3条第1号口に定める一般貸切旅客自動車運送事業又は同号八に定める一般乗用旅客自動車運送事業を営業者が生活交通確保維持改善計画に運送予定者として記載されたときは、前項の規定にかかわらず、これらの者は、本節における補助対象事業者とする。
- 3 前2項の規定にかかわらず、生活交通確保維持改善計画に係る議論を行う協議会が活性化法法定協議会である場合においては、これらの項に定める運送予定者に代えて、

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）

補助対象事業者	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率
<p>一般乗合旅客自動車運送事業者及び活性化法法定協議会</p>	<p>補助対象系統に係る補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額であって、別表2に定めるところにより算出される経費</p>	<p>都道府県協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に掲げられた運行系統の運行のうち、次のイからチまでの全てに適合するもの。ただし、第4条第2項の場合にあつては、<u>口からチまでの全てに適合するもの。</u></p> <p>イ 道路運送法施行規則第3条の3第1号に規定する路線定期運行に係るもの。</p> <p>ロ 複数市町村にまたがるもの。ただし、この要件の成否は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定するものとする。</p> <p>ハ 次のいずれかの需要に対応して設定されるもの。 別表5に定める広域行政圏の中心市町村への需要 都道府県庁所在地への需要 <u>上記以外の市町村であつて、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、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都道府県協議会等が認めたものへの需要</u></p> <p>ニ <u>1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、都道府県協議会等が認めた場合は、平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。</u></p> <p>ホ 次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が15人～150人と見込まれ、かつ、過去に2ヶ年度連続して1日当たりの実績輸送量が15人未満又は150人超ではないもの。 計画平均乗車密度 × 計画運行回数</p> <p>ヘ 補助対象期間に、当該系統の運行によって得る経常収益の見込額が同期間の当該系統の補助対象経常費用の見込額に達しておらず、かつ、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えていないもの。</p> <p>ト 補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行される予定のものであること（補助対象期間の途中に補助対象系統の合併、分割その他の再編を行う場合にあっては、再編を行う日までに生活交通確保維持改善計画の認定又は変更の認定を受けて実施する場合に限り、同一の補助対象系統が補助対象期間中継続して運行しているものとして取り扱う。）</p> <p>チ 第7条第5項に規定する改善計画を実施する系統であ</p>	<p>1 / 2</p>

		<p>って、補助対象経費が別表2の1.に基づく補助対象経常費用の9/20に相当する上限額となる系統又は補助対象経費の算出にあたって別表2の5.の適用を受ける系統以外の系統にあつては、当該改善計画の期間終了時において当該改善計画で設定した目標値を達成したもの。(燃料高騰等のやむを得ない外的要因により目標値を達成しなかったと認められる場合を含む。)</p>	
--	--	---	--

(注)

1. 「計画平均乗車密度」とは、次式によって算出された数値をいう。(小数点第1位まで算出。第2位以下切り捨て。)
 

「計画平均乗車密度」 = 「計画運送収入」 ÷ 「計画実車走行キロ」 ÷ 「平均賃率」
2. 「計画運送収入」は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。実績額がない場合は、補助対象経常費用の11/20と都道府県協議会等が算出する運送収入の見込額のうち、いずれか高い方の額を計画運送収入とする。
3. 「平均賃率」とは、次式によって算出された数値をいう。(銭単位まで算出。銭未満切り捨て。)
 

「平均賃率」 = 「停留所相互間総運賃額」 ÷ 「停留所相互間総キロ」

なお、補助対象期間中に運賃改定が予定されている場合は、次式によって算出することとする。

「平均賃率」 = (「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」

## 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（補助対象経費の算出方法）

補助対象経費の算出方法	
1.	補助対象経費の額は、補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。ただし、補助対象経常費用の見込額の9/20に相当する額を限度とする。（補助対象期間中に補助対象系統の合併・分割その他の再編が予定されている場合は、再編前後の運行予定日数に応じて算出した額の合計額とする。）
2.	補助対象経常費用の見込額は、次式によって算出して得られた額以下の額とする。 当該補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ ただし、実車走行キロ当たり経常費用の見込額が、別表6に基づく補助ブロック毎に定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額以下の額とする。（沖縄県及び離島に係る系統を除く。） 地域キロ当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ
3.	経常収益の見込額は、次式によって算出して得られた額以上の額とする。 当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の見込額 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ ただし、新設系統で実績額がない場合は、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、いずれか高い額とする。
4.	補助対象系統が他の系統と競合し、その競合区間のキロ程の合計が当該補助対象系統の50%以上である場合にあっては、当該競合系統の輸送量の和が1日当たり150人を超えることが見込まれるものに係る補助対象経費の額は、次式により計算された額とする。 当該補助対象系統の補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額 × $\left[ \frac{\text{当該補助対象系統の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該補助対象系統の総キロ程}} \right]$
5.	補助対象経費の額は、平均乗車密度の見込数値が5人未満の補助対象系統については、当該系統の輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額とする。ただし、過去に生活交通確保維持改善計画又は被災地域生活交通確保維持計画において補助対象となっていない系統であって、別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす形成計画に位置付けられた補助対象系統にあっては、3年間に限り、この限りではない。

(注)

- 「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、補助対象事業者（第4条第3項の規定により活性化法法定協議会が補助対象事業者となる場合にあっては、生活交通確保維持改善計画に運送予定者として記載された者。以下この表において同じ。）の基準期間（1）を含む過去3年間（3）における乗合バス事業の経常費用を実車走行キロの実績値で除した1キロメートル当たりの経常費用（当該期間における一時的な燃料費の高騰その他の特別の理由により算出された額をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、大臣が適当と認める額）を平均して得られた額をいう。（第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。）
- 「地域キロ当たり標準経常費用」とは、乗合バス事業の運賃原価算定基準により算定された基準年度（2）を含む過去3年間（3）における乗合バス事業の標準原価に基づき算出

される地方民営乗合バス事業者の当該補助ブロックを含む地域の実車走行キロ1キロメートル当たりの標準経常費用を平均して得られた額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)

なお、大臣は、地域キロ当たり標準経常費用の算出に当たり、当該地域キロ当たり標準経常費用の対象期間における燃料価格その他地域キロ当たり標準経常費用を構成する要素が直近の値と著しく乖離しており、適切な設定ができない場合には、これを補正した上で算出することとする。

3. 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」とは、補助対象事業者の基準期間(1)を含む過去3年間(3)における補助対象系統の経常収益を実車走行キロの実績値で除した1キロメートル当たりの経常収益を平均して得られた額をいう。
4. 「離島」とは、離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域に含まれる島、奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島及び小笠原諸島振興開発特別措置法(昭和44年法律第79号)第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島並びに沖縄振興特別措置法第3条第3号に規定する離島をいう。

- (1) 基準期間とは、補助対象期間(10月1日~翌9月末日)の前々補助対象期間をいう。
- (2) 基準年度とは、補助金の交付を受けようとする会計年度(4月1日~翌3月末日)の前々々会計年度をいう。
- (3) 過去3年間とは、基準期間又は基準年度を最終年度とする連続した過去3年間をいう。

別表5（別表1・3 関連）

## 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（広域行政圏の中心市町の一覧表）

北海道	東北						北陸信越				関東
北海道	青森県	岩手県	宮城県	福島県	秋田県	山形県	新潟県	長野県	富山県	石川県	茨城県
滝川市 富良野市 紋別市 帯広市 網走市 留萌市 稚内市 士別市 名寄市 深川市 函館市 静内町 浦河町 室蘭市 岩見沢市 釧路市 苫小牧市 小樽市 倶知安町 旭川市 江差町 北檜山町 根室市 中標津町 札幌市	弘前市 八戸市 五所川原市 青森市 むつ市 十和田市	盛岡市 水沢市 久慈市 一関市 花巻市 北上市 釜石市 大船渡市 宮古市 二戸市	石巻市 白石市 角田市 築館町 古川市 迫町 気仙沼市 仙台市	白河市 原町市 相馬市 喜多方市 二本松市 会津若松市 富岡町 郡山市 須賀川市 福島市 田島町	湯沢市 横手市 本荘市 鷹巣町 能代市 鹿角市 大曲市 秋田市 大館市	新庄市 米沢市 寒河江市 鶴岡市 酒田市 村山市 山形市	三条市 燕市 柏崎市 新発田市 上越市 糸魚川市 十日町市 六日町 両津市 佐和田町 長岡市 小出町 新潟市 五泉市 村上市 新井市	小諸市 佐久市 飯田市 木曾町 伊那市 中野市 飯山市 大町市 松本市 上田市 長野市 岡谷市 諏訪市 茅野市	砺波市 魚津市 黒部市 高岡市 富山市 新湊市	七尾市 羽咋市 輪島市 小松市 金沢市	下館市 古河市 大宮町 水戸市 ひたちね市 笠間市 土浦市 石岡市 鉾田町 水海道市 日立市 龍ヶ崎市 つくば市

関東						中部					
栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	山梨県	福井県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県
栃木市 真岡市 今市市 足利市 鹿沼市 烏山町 宇都宮市 小山市 大田原市 黒磯市 矢板市	沼田市 高崎市 太田市 伊勢崎市 渋川市 富岡市 前橋市 中之条町 藤岡市 桐生市	秩父市 本庄市 熊谷市 深谷市 東松山市	茂原市 木更津市 東金市 館山市 佐原市 銚子市 八日市場市 旭市 勝浦市 大多喜町 大原町 成田市 佐倉市 印西市	青梅市	小田原市 津久井町	富士吉田市 都留市 大月市 市川大門町 増穂町 韮崎市 塩山市 山梨市 甲府市 櫛形町 石和町	福井市 武生市 鯖江市 敦賀市 小浜市 大野市 勝山市	高山市 美濃加茂市 中津川市 恵那市 関市 大垣市 八幡町 多治見市 岐阜市 揖斐川町 萩原町	掛川市 島田市 浜松市 沼津市 下田市 静岡市 焼津市 藤枝市 富士市 天竜市	新城市 豊川市 蒲郡市 西尾市 豊田市 岡崎市 豊橋市	上野市 松阪市 熊野市 伊勢市 津市 尾鷲市 大台町 鈴鹿市 桑名市 四日市市

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（補助ブロック一覧表）

ブロック名	適用地域	備考
北北海道	旭川、帯広、釧路及び北見運輸支局管内	
南北海道	札幌、函館及び室蘭運輸支局管内	
東北	青森県、岩手県、宮城県及び福島県	
羽越	秋田県、山形県及び新潟県	
長野	長野県	
北関東	群馬県、栃木県及び茨城県	
千葉	千葉県	
武蔵・相模	埼玉県、東京都三多摩地区及び神奈川県	京浜及び山梨・静岡ブロックに属する地域を除く。
京浜	東京都特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、川崎市及び横浜市	
山梨・静岡	山梨県、静岡県及び神奈川県西部	
東海	愛知県、三重県及び岐阜県	
北陸	福井県、石川県及び富山県	
北近畿	滋賀県、京都府及び兵庫県	京阪神ブロックに属する地域を除く。
南近畿	奈良県及び和歌山県	
京阪神	大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域）	
山陰	鳥取県及び島根県	
山陽	岡山県、広島県及び山口県	
四国	香川県、愛媛県、徳島県及び高知県	
北九州	福岡県、佐賀県、長崎県及び大分県	
南九州	熊本県、宮崎県及び鹿児島県	
沖縄	沖縄県	



地域公共交通確保維持改善事業実施要領 **抜粋**

	平成23年	4月	1日	国総計第	5号
				国鉄財第	4号
				国鉄業第	4号
				国自旅第	20号
				国海内第	8号
				国空環第	5号
改正	平成23年	6月	1日	国総計第	23号
				国空事第	119号
改正	平成23年	8月	31日	国総支第	9号
				国自旅第	30号
改正	平成23年	12月	5日	国総支第	34号
改正	平成24年	5月	21日	国総支第	12号
				国自旅第	101号
改正	平成24年	11月	19日	国総支第	44号
				国自旅第	326号
改正	平成25年	5月	8日	国総支第	9号
				国鉄事第	29号
				国自旅第	22号
				国海内第	11号
				国空環第	14号
改正	平成25年	11月	29日	国総支第	62号
改正	平成26年	3月	28日	国総支第	88号
				国自旅第	620号
				国海内第	94号
				国空環第	95号
改正	平成26年	5月	21日	国総支第	13号
改正	平成27年	4月	9日	国総支第	67号
				国鉄都第	128号
				国鉄事第	328号
				国自旅第	379号
				国海内第	119号
				国空環第	90号
改正	平成28年	3月	31日	国総支第	61号
				国鉄都第	128号
				国鉄事第	471号
				国自旅第	408号
				国海内第	137号

		国空事第7273号
		国空環第 77号
改正	平成28年11月28日	国総支第 46号
		国鉄都第 76号
		国鉄事第201号
		国自旅第211号
		国海内第111号
		国空環第 57号
改正	平成29年 6月 9日	国総支第 16号
		国鉄都第 37号
		国鉄事第 58号
		国自旅第 50号
		国海内第 40号
		国空事第209号
改正	平成29年 8月 2日	国総支第 32号
		国自旅第104号
改正	平成30年10月25日	国総支第 34号
		国総安政第66号
		国空事第882号
改正	平成31年 2月25日	国総支第 47号
		国鉄都第129号

この実施要領は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号。以下「交付要綱」という。）のほか、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付等地域公共交通確保維持改善事業の実施に当たって必要な事項を定める。

## 1. 共通事項

### (1) 生活交通確保維持改善計画の策定について

生活交通確保維持改善計画（以下「確保維持改善計画」という。）のうち、陸上交通の確保維持事業に係るものを策定する場合には、とりわけ当該事業が地域の様々なモードの交通に関係することから、当該事業に係る確保維持改善計画には、地域の生活交通の望ましいあり方から導き出される、地域において目指す地域間、地域内の生活交通ネットワークのあり方の考え方や方向性が明示されることが必要であるとともに、この考え方や方向性を前提として、本事業により確保維持すべき生活交通の具体的内容が定められることが必要である。

なお、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。）では、活性化法定協議会（活性化法第6条第1項の協議会をいう。以下同じ。）を設置し、関係者による議論を経て、地方公共団体等が地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）や地域公共交通再編実施計画（以下「再編計画」という。）等の法定の計画を

策定した上で各種の取組みを進めていくこととしている。形成計画や再編計画等には、当該地域において目指す生活交通ネットワークのあり方の考え方や方向性、具体的な目標等が明記されることとなる。交付要綱において確保維持改善計画に記載する事項とされている事項のうち、形成計画や再編計画等に記載のあるものは、それを活用しつつ、不足する事項を追記又は記載した書類を添付することをもって、形成計画や再編計画等を交付要綱に定めた確保維持改善計画として取り扱う。

## (2) 協議会について

交付要綱第3条第1項において協議会の構成員を定めているが、同項第4号に掲げる者については、例えば、道路管理者、利用者の代表、労働組合の代表などがこれに該当する。

運営方法や設置要綱の策定等のそれ以外の協議会に関する事項については地域の実情に応じて協議会が定めることができる。したがって隣接する自治体合同での開催や設置要綱の策定の省略についても、それが協議会の構成員その他の地域の合意であれば認められる。

また、協議会については、計画策定のために新たに設置する必要はなく、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第15条の4第2号に基づく地域協議会等についても、必須となる構成員を新たに協議会の構成員として加えること等により、交付要綱に定める協議会とすることもできる。この場合において、設置要綱を改正する等の形式にこだわることなく、既存の協議会の場に、確保維持改善計画の策定に必須となる関係者が実質的に参加していればよい（ただし、交付要綱に特別の定めがある場合にあっては、この限りでない。）。

さらに、都道府県単位で一つの協議会を設け、その下に市町村単位又は輸送機関単位、確保維持事業とバリア解消促進等事業といった事業単位の分科会を設置する等によって協議会の集約化を図ることもよい。

なお、当該地域において活性化法定協議会を設置する場合には、当初から、確保維持改善計画の策定に必要かつ十分な者により構成するものとし、形成計画や再編計画等に係る議論と地域公共交通確保維持改善事業の実施に係る議論は一体的に行われ、これらの計画を推進し、地域公共交通ネットワークを再構築するため、効果的な支援が行われるようにすべきものであることにも留意する必要がある。

## 2. 地域公共交通確保維持事業について

### (1) 陸上交通に係る確保維持事業

#### ① 確保維持改善計画の策定について

陸上交通に関する地域公共交通確保維持事業のうち地域間幹線系統に係る確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下「地域間幹線系統に係る確保維持改善計画」という。）は、協議会又は都道府県が策定することが通常と考えられるが、都道府県と関係市町村で合意が整った場合は、市町村が共同で策定することを妨げない。

#### ② 再編計画に係る補助対象事業の基準の特例を受けようとする場合の確保維持改善計画の記載事項の省略について

##### ア. 地域間幹線系統

交付要綱第7条第4項の別に定める事項は次のとおりとする。

- ・ 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- ・ 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果・前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
- ・ 交付要綱別表3の補助対象事業の基準二に基づき、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
- ・ 交付要綱別表3の補助対象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
- ・ 補助金の交付を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定手法

#### イ. 地域内フィーダー系統

交付要綱第17条第3項の別に定める事項は次のとおりとする。

- ・ 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- ・ 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
- ・ 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
- ・ 補助金の交付を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定手法

### ③確保維持改善計画の認定申請日等

#### ア. 申請日

交付要綱第8条第2項（第18条において準用する場合を含む。）に規定する確保維持改善計画を同項の期限までに提出しないことについて合理的な理由があるとして大臣が認める場合は次の1）～4）に掲げる場合とし、大臣が指定する日はそれぞれに規定する日とする。

##### 1) 再編計画に係る補助対象事業の基準の特例を受けようとする場合

再編計画に係る補助対象事業の基準の特例（以下「再編特例」という。）の適用を初めて受けて補助金の交付を受けようとする会計年度（以下③において「初年度」という。）にあつては、適用開始月の前月10日とし、再編特例に係る2年目以降の会計年度においては、各会計年度の前年度の6月30日とする。ただし、初年度の再編特例の適用開始月が8月又は9月であつて、当該特例に係る認定申請日が2年目に係る認定申請期限を過ぎている場合にあつては、2年目に限り、1年目の認定申請と同時とする。

##### 2) 補助金の交付を受けようとする前年度に交付要綱第109条第1項に基づき地域公共交通調査事業の交付決定を受け、当該調査を踏まえて4月以降に運行を開始する地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統に係る確保維持改善計画について認定申請を行おうとする場合

補助金の交付を受けようとする会計年度の6月30日

##### 3) 地域独自の実証運行を踏まえて4月以降に運行を開始する地域内フィーダー系統に係る確保維持改善計画について認定申請を行おうとする場合

補助金の交付を受けようとする会計年度の6月30日

- 4) 交付要綱附則第20条により準用することとされた第109条の規定により特定被災地域公共交通調査事業の交付決定を受け、当該調査を踏まえて4月以降に運行を開始する地域内フィーダー系統に係る確保維持改善計画について認定申請を行おうとする場合  
補助金の交付を受けようとする会計年度の6月30日

イ. 認定を行う日

ア. の申請に対する認定を行う日として交付要綱第10条第1項（第18条において準用する場合を含む。）に規定する大臣が別途指定する日は、次の1）又は2）に掲げる場合ごとにそれぞれに規定する日までとする。

1) ア. 1) の場合

再編特例の適用開始月の前月末（初年度の再編特例の適用開始月が8月又は9月である場合の2年目にあっては、2年目の補助対象期間の開始前）

2) ア. 2) ~ 4) の場合

補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日

④協議会について

ア. 既存の協議の場の活用について

地域間幹線系統に係る確保維持改善計画に関する議論を行う場合であって、地域住民の生活交通のあり方、確保策に関する協議の場として、既に道路運送法施行規則第15条の4第2号に基づく地域協議会が設置されているときは、原則としてこれを活用して行うものとする。

また、地域内フィーダー系統に係る確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域内フィーダー系統確保維持計画を含む。以下「地域内フィーダー系統に係る確保維持改善計画」という。）に関する議論を行う場合であって、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進に関する協議又は地域の公共交通の活性化や住民の移動手段の確保等、地域公共交通のあらゆる課題にとって最適な公共交通のあり方の協議の場として、既に道路運送法施行規則第9条の2に基づく地域公共交通会議が設置されているときは、原則としてこれを活用して行うものとする。

イ. 確保維持改善計画の変更と協議会の開催について

地域間幹線系統に係る確保維持改善計画又は地域内フィーダー系統に係る確保維持改善計画（以下「陸上交通確保維持改善計画」という。）の策定後に鉄道のダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応、沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、予め協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、次のいずれをも満たす軽微な変更に限  
り、変更の都度、協議会を開催しなくても交付要綱第9条第1項（第18条の規定により準

用する場合を含む。)の協議会の議論を経たものとして取り扱う。

- ・各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・各補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあってはサービス提供時間）の10%以内の増減
- ・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

ただし、当該変更後の確保維持改善計画については、協議会構成員において情報共有されることが必要である。

ウ. 活性化法法定協議会が補助対象事業者となる場合の取扱いについて

1) 活性化法に基づく法定計画の取扱いについて

活性化法法定協議会が補助対象事業者となる場合については、当該協議会における協議を経て、当該協議会の構成員である地方公共団体が形成計画を策定し、当該計画に基づく取組を行っていることを前提とする。

2) 活性化法法定協議会が補助対象事業者となる場合に必要となる添付書類について

交付要綱第8条第3項第2号の2（第18条の規定により準用する場合を含む。）に定める書類は、以下に掲げる書類とする。

- ・活性化法法定協議会が補助対象事業者となることに関する当該協議会における協議結果が確認できる書類
- ・地域全体の生活交通ネットワーク（国庫補助対象外の系統を含む。）が確認できる書類
- ・当該協議会に係る関係者の役割分担を明らかにした書類
- ・運送予定者との間の運行委託若しくはそれに準じた契約（以下ウ.において「運行委託契約等」という。）に係る書類又は運行委託契約等を締結することを確認できる書類（運行委託契約等を締結しない場合にあっては、運送予定者との間のサービス水準に係る取り決めが確認できる書類等）
- ・交付要綱第7条第1項第6号の2又は第17条第1項第6号に定める利用状況等の継続的な測定に係る結果並びに当該結果を踏まえた評価及び改善点を記載した書類（当該協議会が交付要綱第4条第3項及び第15条第3項の規定により初めて補助金の交付を受けようとする事業年度に係る確保維持改善計画を提出する場合を除く。）

⑤企画競争その他これに準ずる競争性のある方法による運送予定者の選定について

確保維持改善計画策定に伴い運送予定者を選定するに当たっては、企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により行わねばならないことを交付要綱第7条第3項（第18条において準用する場合を含む。）において定めている。これは、事業者選定に当たっては、価格だけでなく、サービスの品質や地域のニーズに沿った運行、安全性の確保などを総合的に考慮して、企画競争等により選定し、選定の意思決定について不透明な行為を抑止し、地域への説明責任を果たすことを目的とするものであって、その選定方法については企画競争に限定するものではない。

また、地方部などにおいては見込まれる運送予定事業者が1者である場合もありうるが、そのような場合においても、HP掲載により一定期間公募を行う等競争性のある手続きを実施する必要がある。

なお、再編計画には地域公共交通再編事業（以下「再編事業」という。）の実施主体を記載することとされており、確保維持改善計画の策定段階においては運送予定者を選定済みであることも考えられる。このため、この場合については、交付要綱第7条第3項に規定する「これに拠りがたい事情」に該当するものとし、再編計画に実施主体として記載された者を運送予定者として記載することができるものとする。

#### ⑥同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の範囲について

複数の系統がある場合に主系統とそれ以外の系統を比較した場合の差異が下記の基準の範囲内となっている場合は、両系統は同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

なお、主系統とは、補助対象系統を構成する運行系統群のうち、最も運行回数が多いもの（運行回数が同数の運行系統が複数ある場合は、最もキロ程が短いもの）をいう。

#### 【同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の基準】

##### ア. 基本的な取り扱い

##### 1) 主系統のキロ程が10km未満の場合

主系統と異なる区間のキロ程が1km以内の運行系統は、主系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

##### 2) 主系統のキロ程が10km以上の場合

主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の10%以内かつ10km以内の運行系統は、主系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

##### イ. 協議会が特に認める場合の取り扱い

上記ア. の基準は満たさないものの、地域の実情にかんがみ同一の補助対象系統に属するものとして取り扱うことが必要と協議会が認める運行系統については、上記ア. の「1km以内」を「2km以内」、「10%以内かつ10km以内」を「20%以内かつ20km以内」に、それぞれ読み替えて適用する。

#### ⑦地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等における輸送量の算出等について

ア. 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「平日」の取り扱いについて

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等における「平日」、「土曜」、「日曜祝日」の「運行回数」及び「運行日数」については、補助対象事業者が停留所に掲示する時刻表における「平日ダイヤ」、「土曜ダイヤ」、「日曜祝日ダイヤ（平日ダイヤ及び土曜ダイヤ以外の全てのダイヤを含むものとする。）」の各区分に対応する「運行回数」及び「運行日数」によ

ることを原則とする。

この場合において、年末年始、お盆、学校休業日等の輸送需要が一時的に減少する場合や、イベント等で需要が一時的に増加する場合であって、都道府県協議会等が認める場合は、暦上は「平日」、「土曜」、「日曜祝日」に該当する場合であっても、異なる区分によるものとする。

(例 1. 暦上の日曜日に通常の日曜日よりも増便して「平日ダイヤ」で運行する場合／例 2. 暦上は国民の祝日に該当しない金曜日に通常の日曜日よりも少ない「日曜祝日ダイヤ」で運行する場合)

#### イ. 天災その他やむを得ない事情がある場合について

実際には運行を行っていない場合であっても運行したものとみなして算出した値（「みなし値」）を例外的に使用することとし、他に定める場合を除き、具体的には以下の場合が該当するものとする（なお、年末年始やお盆、学校休業日等の一時的に輸送需要が減少する期間の減便・運休については、「天災その他やむを得ない事情がある場合」には該当しないことから、必要に応じ協議会において「平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上」で足りるものと認めるか否か協議し、認める場合には、地域間幹線系統に係る確保維持改善計画に記載すること。）。

#### 【天災その他やむを得ない事情がある場合】

- ・ 地震、津波、台風、洪水その他の天災に起因する場合
- ・ 交通事故に起因する場合
- ・ 交通規制に起因する場合
- ・ 国、地方公共団体その他の行政機関からの要請に起因する場合
- ・ 感染症の流行、ストライキその他の原因による乗務員、運行管理者、整備管理者その他の運行上必要な従業員の一時的な不足に起因する場合
- ・ 天災等に伴う燃料の供給の不足に起因する場合
- ・ その他大臣がやむを得ない事情による運休と認める場合

#### ウ. 運行回数及び運行日数について

1) 様式第 1-1～4 に添付する「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（地域間幹線系統用）」の記載について

##### a. 計画運行日数について

補助対象期間中の総計画運行日数を記載する。なお、うるう年の処理は十分注意すること。

##### b. 計画運行回数について

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、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（ ）内に記載する。

2) 「様式第 1-5」の記載について



運行回数については、1日平均運行回数（協議会が、平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りるものと認めた場合は、平日1日平均運行回数）の実績を記載すること。

3) 「様式第1-8」の「4. 地域間システムの運行状況」の記載について

a. 計画運行日数について

補助対象期間中の総計画運行日数を記載する。

b. 実績運行日数について

原則として、補助対象期間中の総実績運行日数を記載する。なお、同期間中に上記イ. の天災その他やむを得ない事情がある場合に終日運休した場合には、「みなし値」を記載する。

c. 計画運行回数について

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。

d. 実績運行回数について

原則として、補助対象期間中の全暦日数における総実績運行回数を記載する。なお、同期間中に上記イ. の天災その他やむを得ない事情が認められ、減便・運休した場合には、該当する運休回数を「ル」欄に記載することとする。

エ. 再編特例について

1) 再編特例が適用される運行系統について

交付要綱第6条第2項の「再編計画に地域間幹線系統と位置付けられた系統」（第20条第2項の規定による補助対象事業の基準の特例を受けようとする場合について同じ。）とは、認定を受けた再編計画に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則（平成19年国土交通省令第80号。以下、「規則」という。）第9条の2第1号の事業（形状等の変更を伴わないものを除く。）、規則第9条の2第2号の事業又は規則第9条の2第3号の事業のいずれかに該当する事業の内容となるものとして位置付けられたものであって、少なくともその起点又は終点のいずれか（ゾーンバス化により特例措置の適用を受けようとする場合にあっては、乗継拠点）が再編計画の区域内に存する系統とする。

2) 再編特例を受けようとする場合の取り扱いについて

主系統と、主系統以外の運行系統であって上記⑥ア. 又はイ. の基準を満たす運行系統（以下「他系統」という。）がある場合であって、次のa. ～c. に掲げる場合には、それぞれに規定する取り扱いとする。

なお、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱わない場合においては、主系統と他系統のそれぞれについて、再編特例の適用有無に応じて、交付要綱第6条第1項又は同条第2項の規定により補助対象経費を算出するものとする。

- a. 主系統と他系統のそれぞれについて規則第9条の2第1号から第3号の事業のいずれかに該当し、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱う場合  
主系統を再編特例として交付要綱第6条第2項の規定により補助対象経費を算定する

ものとする。

- b. 主系統のみについて規則第9条の2第1号から第3号の事業のいずれかに該当し、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱う場合  
主系統を交付要綱第6条第1項の規定により補助対象経費を算定するものとする。  
なお、主系統のみについて規則第9条の2第1号から第3号の事業のいずれかに該当し、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱わない場合は、主系統のみ再編特例として交付要綱第6条第2項の規定により補助対象経費を算定することとなる。
- c. 他系統のみについて規則第9条の2第1号から第3号の事業のいずれかに該当し、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱う場合  
主系統を交付要綱第6条第1項の規定により補助対象経費を算定するものとする。

オ. 交付要綱附則第4条に基づく東日本大震災の被災地域における地域間幹線系統確保維持事業の特例に係る様式における輸送量の算出等については、上記ア. からウ. を準用する。

カ. 被災地域生活交通確保維持計画の認定申請について

交付要綱附則第7条に基づく別表28において定める「応急仮設住宅」及び「災害公営住宅」については、関係地方公共団体における公表等又は関係地方公共団体への確認により把握した応急仮設住宅への入居状況に基づき、認定申請時点において入居者が認められるものとする。

また、被災地域生活交通確保維持計画の認定申請時において、対象となる応急仮設住宅、災害公営住宅及びその入居状況を整理した資料一覧並びに補助対象系統が対象となる応急仮設住宅及び災害公営住宅から直線で1キロメートル以内を経由して運行することを図示した資料を添付するものとする。

さらに、特に、応急仮設住宅については、定期的に入居状況及び集約・撤去状況を把握することとし、補助対象事業期間中、補助対象系統において1キロメートル以内を経由する応急仮設住宅が1戸以上存在しない場合（入居者が認められない場合も含む。）には、交付要綱附則第11条第1項及び第10条第1項の規定により被災地域生活交通確保維持計画及び生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画含む。）の変更申請を行うものとする。

キ. 熊本地震被災市町村に係る生活交通確保維持改善計画の認定申請について

上記カ. の規定は、熊本地震被災市町村に係る生活交通確保維持改善計画の認定申請についても準用する。この場合において、上記カ. 中「附則第7条に基づく別表28」とあるのは、「平成29年8月2日改正附則第2条に基づく附則別表2」と、「「応急仮設住宅」及び「災害公営住宅」とあるのは、「「応急仮設住宅」と、「被災地域生活交通確保維持計画」及び「被災地域生活交通確保維持計画及び生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画含む。）」とあるのは、「生活交通確保維持改善計画」と、「「応急仮設住宅、災害公営

住宅」及び「応急仮設住宅及び災害公営住宅」とあるのは、「応急仮設住宅」と読み替えるものとする。

また、生活交通確保維持改善計画の認定申請にあたっては、平成29年8月2日改正附則第2条に基づく附則別表2において定める「熊本地震発生後から平成28年度予算に係る補助対象期間の末日（平成28年9月30日）までにおける経常収支が当該地震により悪化したものと認められるもの」が確認できる書類を加えて添付するものとする。ただし、平成31年度予算以降に係る生活交通確保維持改善計画の認定申請にあたっては、これを添付することを省略することができる。

#### ⑧政令指定都市等が専らその運行を支援する地域内フィーダー系統について

「政令指定都市、中核市及び特別区が専らその運行を支援するもの」（交付要綱別表7補助対象事業の基準口①関係）については、政令指定都市、中核市及び特別区が地元負担額の8割を超える額を負担する場合には、「政令指定都市等が専らその運行を支援」に該当するものとして取り扱う。

#### ⑨新たに運行を開始する地域内フィーダー系統について

##### ア. 実証運行を行った系統に係る取り扱い

地域内フィーダー系統の補助対象事業の基準のうち「当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの（交付要綱別表7補助対象事業の基準二①関係）」について、実証運行を行った系統が本格運行に移行する場合は、「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。

ただし、当該系統が実証運行であったことについて、報告書等により明確に確認できることが必要である。

##### イ. 系統見直しに係る取り扱い

地域のニーズ等を踏まえて系統の見直しを行う場合においては、新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と運行区間が重複する既存系統（新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含む。また、重複する既存系統が複数ある場合には、すべての既存系統とする。）を比較し、当該主系統のうち、既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う。（系統の見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間又は他の道路が存在する場合であっても、当該道路を車両が通行することが困難な区間がある場合は、これらの区間を除外して既存系統と重複していない区間のキロ程比率を算定することができる。）

##### ウ. サービス改善に係る取り扱い

地域のニーズ等を踏まえた予約システムの改善等によるサービス改善に資する取組（調査又は実証運行等の結果により、利用者数増加につながる有効性を合理的な根拠をもって説明可能なものに限る。）を行う場合については、「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。

⑩地域間交通ネットワークについて

東日本大震災の被災地において鉄道仮復旧と位置づけられているBRTについては、交付要綱別表7（注）2.の「地域間交通ネットワーク」にある「鉄軌道路線」に含まれるものとする。

⑪地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金における運行回数等の算出等について

ア. 様式第1-1、2、6、7に添付する「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）」の記載について

1) 計画運行日数について

補助対象期間中の総計画運行日数を記載する。なお、うるう年の処理は十分注意すること。

2) 計画運行回数について

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。

イ. 「様式第1-8」の「4. 補助対象系統ごとの国庫補助金申請額、負担者とその負担割合」の記載について

1) 計画運行回数について

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。

2) 実績運行回数について

原則として、補助対象期間中の全暦日数における総実績運行回数を記載する。なお、同期間中に上記⑦のイ.の天災その他やむを得ない事情が認められ、減便・運休した場合には、該当する運休回数を「運休回数のうち12条2項ただし書によりやむを得ないとして大臣が認めた回数」欄に記載することとする。

⑫道路運送法第21条許可事業者に対する補助について

交付要綱第4条第2項又は第15条第2項に基づく補助対象事業者に対する補助は、道路運送法（昭和26年法律第183号）第21条第1項第2号の規定による許可を受けて乗合旅客の運送を開始した日から、原則として1年間に限り行うこととする。ただし、地域の実情により、1年間に限ることが適当でないと認められる場合は、この限りではない。

⑬地域内フィーダー系統に係る確保維持改善計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数と実績運行回数に著しく乖離が生じた場合等における補助金交付申請の取り扱いについて

地域内フィーダー系統確保維持事業は、地域の実情やニーズを踏まえて策定された確保維持改善計画により、地域の生活交通ネットワークの計画的な確保・維持の取組に対して支援を実施するものであるが、本事業の適切な実施を図り、より効果的かつ効率的な支援を実施する観点から、補助金交付申請について次のとおり取り扱うこととする。

ア. 路線型（路線定期運行又は路線不定期運行）については、確保維持改善計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった系

H32(2020)年度 運行事業者と対象系統、対象市町一覧

No.	事業者名	運行概要		備考	対象市町
		運行期間	運行区間		
1	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・日光東照宮	H29年度車両減価償却費補助金対象系統 次年度、当該系統を対象に車両減価償却費 補助を申請予定	宇都宮市、日光市(旧今市市、旧日光市)
2	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・今市車庫		宇都宮市、日光市(旧今市市)
3	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・船生	H31年度車両減価償却費補助金対象系統	宇都宮市、日光市(旧今市市)、塩谷町
4	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・免許センター・橋本車庫		宇都宮市、鹿沼市
5	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所		宇都宮市、鹿沼市
6	関東自動車線	H31(2019).10.1~	駒生営業所・厩坂・上三川車庫		宇都宮市、上三川町
7	関東自動車線	H31(2019).10.1~	駒生営業所・田原・玉生車庫	H29年度車両減価償却費補助金対象系統	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町、旧上河内町)、 塩谷町
8	関東自動車線	H31(2019).10.1~	駒生営業所・田原・今里		宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町、旧上河内町)
9	関東自動車線	H31(2019).10.1~	駒生営業所・田原・グリーンタウン		宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)
10	関東自動車線	H31(2019).10.1~	駒生営業所・平松・本郷台西汗		宇都宮市、上三川町
11	関東自動車線	H31(2019).10.1~	駒生営業所・宝井・グリーンタウン	運行回数 平日3回 みなし系統との合算で基準を満たす	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)
12	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・篠井・日光東照宮	宇都宮駅・日光東照宮のみなし系統	宇都宮市、日光市(旧今市市、旧日光市)
13	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・篠井・JR日光駅	宇都宮駅・日光東照宮のみなし系統	宇都宮市、日光市(旧今市市、旧日光市)
14	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・JR日光駅	宇都宮駅・日光東照宮のみなし系統	宇都宮市、日光市(旧今市市、旧日光市)
15	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮駅・篠井・今市車庫	宇都宮駅・今市車庫のみなし系統	宇都宮市、日光市(旧今市市)
16	関東自動車線	H31(2019).10.1~	駒生営業所・健康の森・上三川車庫	駒生営業所・厩坂・上三川車庫のみなし系 統	宇都宮市、上三川町
17	関東自動車線	H31(2019).10.1~	駒生営業所・健康の森・宝井・グリーンタウン	駒生営業所・宝井・グリーンタウンのみなし 系統	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)
18	関東自動車線	H31(2019).10.1~	西原車庫・ベルモール・石法寺・真岡営業所	次年度、当該系統を対象に車両減価償却費補助を申請予定	宇都宮市、真岡市
19	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮東武・橋場・真岡営業所		宇都宮市、芳賀町、真岡市
20	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮東武・東高橋・益子駅	H30年度、経常収益が経常費用を超える	宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町
21	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮東武・ベルモール・東高橋・益子駅		宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町
22	関東自動車線	H31(2019).10.1~	JR氏家駅・喜連川・馬頭車庫		さくら市、那須烏山市、那珂川町
23	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮東武・上野団地・岡本駅西口		宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)
24	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮東武・御幸ヶ原元町・JR岡本駅		宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)
25	関東自動車線	H31(2019).10.1~	宇都宮東武・今泉九丁目・和久	H30年度車両減価償却費補助金対象系統	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)
26	関東自動車線	H31(2019).10.1~	那須塩原駅・黒磯駅・那須湯本温泉		那須塩原市(旧黒磯市)、那須町
27	関東自動車線	H31(2019).10.1~	大田原市役所・福祉大・五峰の湯		大田原市(旧大田原市、旧黒羽町)
28	関東自動車線	H31(2019).10.1~	西那須野駅東口・福祉大・五峰の湯		那須塩原市(旧西那須野町)、大田原市(旧大田原 市、旧黒羽町)
29	関東自動車線	H31(2019).10.1~	西那須野駅東口・馬頭車庫		那須塩原市(旧西那須野町)、大田原市(旧大田原 市)、那珂川町
30	エ7-1バス(関車線)	H31(2019).10.1~	西那須野～塩原温泉		那須塩原市(旧西那須野町、旧塩原町)
31	日光交通線	H31(2019).10.1~	鬼怒川公園駅～下今市駅		日光市(旧藤原町、旧今市市)



## 栃木県

## 【別紙様式】 対象系統に係る意見について

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有無	その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		
1	関東自動車(株)	宇都宮駅～日光東照宮	有・無	宇都宮市及び日光市での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
2	関東自動車(株)	宇都宮駅～今市車庫	有・無	宇都宮市及び日光市での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
3	関東自動車(株)	宇都宮駅～船生	有・無	宇都宮市、日光市及び塩谷町での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
4	関東自動車(株)	宇都宮駅～免許センター～榎木車庫	有・無	宇都宮市及び鹿沼市での通勤、通学、買物や運転免許センターへの重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
5	関東自動車(株)	宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	有・無	宇都宮市及び鹿沼市での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
6	関東自動車(株)	駒生営業所～屋根～上三川車庫	有・無	宇都宮市及び上三川町での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
7	関東自動車(株)	駒生営業所～田原～玉生車庫	有・無	宇都宮市及び塩谷町での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
8	関東自動車(株)	駒生営業所～田原～今里	有・無	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町、旧上河内町)での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
9	関東自動車(株)	駒生営業所～田原～グリーンタウン	有・無	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
10	関東自動車(株)	駒生営業所～平松～本郷台西汗	有・無	宇都宮市及び上三川町での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
11	関東自動車(株)	駒生営業所～宝井～グリーンタウン	有・無	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
12	関東自動車(株)	宇都宮駅～篠井～日光東照宮 【①のみなし系統】	有・無	宇都宮市及び日光市での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか			
			その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由 (具体的に記載すること)	(○か×)			
13	関東自動車株	宇都宮駅～篠井～JR日光駅 【①のみなし系統】	有	無	宇都宮市及び日光市での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
14	関東自動車株	宇都宮駅～JR日光駅 【①のみなし系統】	有	無	宇都宮市及び日光市での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
15	関東自動車株	宇都宮駅～篠井～今市車庫 【②のみなし系統】	有	無	宇都宮市及び日光市での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
16	関東自動車株	駒生営業所～健康の森～上三川車庫【⑥のみなし系統】	有	無	宇都宮市及び上三川町での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
17	関東自動車株	駒生営業所～健康の森～宝井～グリーンタウン【⑩のみなし系統】	有	無	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
18	関東自動車株	西原車庫～ベルモール～石法寺～真岡営業所	有	無	宇都宮市及び真岡市での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
19	関東自動車株	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	有	無	宇都宮市、真岡市及び芳賀町での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
20	関東自動車株	宇都宮東武～東高橋～益子駅	有	無	宇都宮市、芳賀町、市貝町及び益子町での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
21	関東自動車株	宇都宮東武～ベルモール～東高橋～益子駅	有	無	宇都宮市、芳賀町、市貝町及び益子町での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
22	関東自動車株	JR氏家駅～喜連川～馬頭車庫	有	無	さくら市、那須烏山市及び那珂川町での通勤、通学、通院、買物等のための重要な移動手段と考えられるため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
23	関東自動車株	宇都宮東武～上野団地～岡本駅西口	有	無	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。また、当該系統の運行にあたっては、沿線市町も含め、効率的な運行に向けた協議を行った。	○	
24	関東自動車株	宇都宮東武～御幸ヶ原元町～JR岡本駅	有	無	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	
25	関東自動車株	宇都宮東武～今泉九丁目～和久	有	無	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)での通勤、通学、買物等のための重要な移動手段となっているため。	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。	○	



No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		
26	関東自動車(株)	那須塩原駅～黒磯駅～那須湯本温泉	有	無	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
27	関東自動車(株)	大田原市役所～福祉大～五峰の湯	有	無	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
28	関東自動車(株)	西那須野駅東口～福祉大～五峰の湯	有	無	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
29	関東自動車(株)	西那須野駅東口～馬頭車庫	有	無	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
30	ジェイアールバス関東(株)	西那須野駅～塩原温泉	有	無	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。
31	日光交通(株)	鬼怒川公園駅～下今市駅	有	無	○	ダイヤ改正や運行状況等について、日頃、適切に情報の共有化を図るなど、協力関係にあるため。

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 宇都宮市

No.	事業者名	運行系統名	当該システムの必要性の有無 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
1	関東自動車㈱	宇都宮駅・日光東照宮	有・無	篠井地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民が県立富屋特別支援学校や沿線私立大学等への通学、栃木医療センターや宇都宮第一病院等への通院のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の日光市方面への通勤・通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
2	関東自動車㈱	宇都宮駅・今市車庫	有・無	篠井地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民が県立富屋特別支援学校や沿線私立大学等への通学、栃木医療センターや宇都宮第一病院等の通院のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の日光市方面への通勤・通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
3	関東自動車㈱	宇都宮駅・船生	有・無	篠井地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民が県立富屋特別支援学校や沿線私立大学等への通学、栃木医療センターや宇都宮第一病院等の通院のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の日光市方面への通勤・通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
4	関東自動車㈱	宇都宮駅・免許センター・榎木車庫	有・無	姿川地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の運転免許センターへの重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
5	関東自動車㈱	宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	有・無	城山地区住民の宇都宮市街地、JR駅宇都宮、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民のニューサンピア(福祉施設)、県立鹿沼東高校等への移動のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 宇都宮市

No.	事業者名	運行系統名	当該システムの必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			(有)・無	(公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること) その理由		
6	関東自動車(株)	駒生営業所・屋板・上三川車庫	(有)・無	横川地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立宇都宮南高校等への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
7	関東自動車(株)	駒生営業所・田原・玉生車庫	(有)・無	上河内地区・河内地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立宇都宮北高校、宇都宮市立田原小学校等への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
8	関東自動車(株)	駒生営業所・田原・今里	(有)・無	上河内地区・河内地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立宇都宮北高校、宇都宮市立田原小学校等への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
9	関東自動車(株)	駒生営業所・田原・グリーンタウン	(有)・無	河内地区住民(特にグリーンタウン団地住民)の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立宇都宮北高校、宇都宮市立田原小学校等への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
10	関東自動車(株)	駒生営業所・平松・本郷台西汗	(有)・無	横川地区・瑞穂野地区住民(特に瑞穂野団地住民)の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立宇都宮東高校等への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 宇都宮市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			(有)・無	その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		
11	関東自動車(株)	駒生営業所・宝井・グリーンタウン	(有)・無	河内地区住民(特にグリーンタウン団地住民)の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立宇都宮北高校、宇都宮市立田原小学校等への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
12	関東自動車(株)	宇都宮駅・篠井・日光東照宮	(有)・無	篠井地区住民(特に篠井ニュータウン住民)の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民が県立富屋特別支援学校や沿線私立大学等への通学、栃木医療センター、宇都宮第一病院等への通院のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の日光市方面への通勤・通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
13	関東自動車(株)	宇都宮駅・篠井・JR日光駅	(有)・無	篠井地区住民(特に篠井ニュータウン住民)の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民が県立富屋特別支援学校や沿線私立大学等への通学、栃木医療センター、宇都宮第一病院等への通院のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の日光市方面への通勤・通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
14	関東自動車(株)	宇都宮駅・JR日光駅	(有)・無	篠井地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民が県立富屋特別支援学校や沿線私立大学等への通学、栃木医療センター、宇都宮第一病院等への通院のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の日光市方面への通勤・通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 宇都宮市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			(公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由		
15	関東自動車(株) 宇都宮駅・篠井・今市車庫	宇都宮駅・篠井・今市車庫	有・無	篠井地区住民(特に篠井ニュータウン住民)の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民が県立富屋特別支援学校や沿線私立大学等への通学、栃木医療センター、宇都宮第一病院等への通院のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の日光市方面への通勤・通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。 路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
16	関東自動車(株) 駒生営業所・健康の森・上三川車庫	駒生営業所・健康の森・上三川車庫	有・無	横川地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立宇都宮南高校等への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。 路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
17	関東自動車(株) 駒生営業所・健康の森・宝井・グリーンタウン	駒生営業所・健康の森・宝井・グリーンタウン	有・無	河内地区住民(特にグリーンタウン団地住民)の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立宇都宮北高校、宇都宮市立豊郷中央小学校への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。 路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
18	関東自動車(株) 西原車庫・ベルモール・石法寺・真岡営業所	西原車庫・ベルモール・石法寺・真岡営業所	有・無	西原地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の大型商業施設への買物等のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立真岡北陵高校、県立真岡高校、県立真岡女子高校、県立真岡工業高校への通学のための重要な	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。 路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
19	関東自動車(株) 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	宇都宮東武・橋場・真岡営業所	有・無	清原地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。 宇都宮市民の県立真岡高校、県立真岡女子高校への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。 路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 宇都宮市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			(公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由		
20	関東自動車(株)	宇都宮東武・東高橋・益子駅	有・無	清原地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。宇都宮市民の益子町への移動のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
21	関東自動車(株)	宇都宮東武・ベルモール・東高橋・益子駅	有・無	清原地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。宇都宮市民の益子町への移動のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
22	関東自動車(株)	宇都宮東武・上野団地・岡本駅西口	有・無	御幸ヶ原地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。御幸ヶ原地区住民の岡本駅への移動のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
23	関東自動車(株)	宇都宮東武・御幸ヶ原元町・JR岡本駅	有・無	御幸ヶ原地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。御幸ヶ原地区住民の岡本駅への移動のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。
24	関東自動車(株)	宇都宮東武・今泉九丁目・和久	有・無	河内地区住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅等への通勤・通学・買物のための重要な足となっているため。河内地区住民の岡本駅への移動のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正時などに、適切に情報の共有化が図られている。路線の見直しや運行本数の変更について適宜協議を行っている。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 鹿沼市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			(有)・無	その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		
1	関東自動車(株)	宇都宮駅～免許センター～櫛木車庫	(有)・無	南押原地区、北犬飼地区の住民らの宇都宮市方面への通勤、通学のための重要な足となっているほか、運転免許センター利用者のために不可欠な路線であるため。	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
2	関東自動車(株)	宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	(有)・無	菊沢地区等の住民らの宇都宮市方面への通勤、通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
3			有・無			
4			有・無			
5			有・無			
6			有・無			
7			有・無			
8			有・無			
9			有・無			
10			有・無			
11			有・無			
12			有・無			
13			有・無			
14			有・無			
15			有・無			

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 日光市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有・無	その理由 (公共施設等とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		
1	関東自動車	JR宇都宮駅～日光東照宮	有・無	沿線には病院や小学校があり、高齢者の通院や小学生の通学の重要な移動手段となっているため。 日光市日光への重要な移動手段となっているため。 (目標値 391人/日)	○	ダイヤ改正時や運行状況など適時適切に情報の共有化が図れている。 地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
2	関東自動車	JR宇都宮駅～今市車庫	有・無	沿線には病院や小学校があり、高齢者の通院や小学生の通学の重要な移動手段となっているため。 (目標値 310人/日)	○	ダイヤ改正時や運行状況など適時適切に情報の共有化が図れている。 地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
3	関東自動車	JR宇都宮駅～船生車庫	有・無	塩野室地区から宇都宮方面への通勤・通学・買い物等の重要な移動手段となっているため。 (目標値 388人/日)	○	ダイヤ改正時や運行状況など適時適切に情報の共有化が図れている。 地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
4	日光交通	下今市駅～鬼怒川公園駅	有・無	沿線には病院や小学校があり、高齢者の通院や小学生の通学の重要な移動手段となっているため。 (目標値 240人/日)	○	ダイヤ改正時や運行状況など適時適切に情報の共有化が図れている。 地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。



【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 真岡市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由		
1	関東自動車(株)	西原車庫～ベルモール・石法寺～真岡営業所	有・無	無	○	地域公共交通活性化協議会において、市内の他の公共交通と効率的に連携して運行できるよう協議を行っている。 また、地域の交通課題について、随時、交通事業者、関係機関、沿線住民と協議を行っている。
2	関東自動車(株)	宇都宮東武～JR宇都宮駅・橋場～真岡営業所	有・無	無	○	
3			有・無	無		
4			有・無	無		
5			有・無	無		
6			有・無	無		

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 大田原市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有	無		
1	関東自動車(株)	大田原市役所 ～福祉大 ～五峰の湯	有	無	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。 地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
2	関東自動車(株)	西那須野駅(東口) ～福祉大 ～五峰の湯	有	無	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。 地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
3	関東自動車(株)	西那須野駅(東口) ～小川 ～馬頭車庫	有	無	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。 地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
			有	無		
			有	無		
			有	無		
			有	無		
			有	無		
			有	無		
			有	無		

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 那須塩原市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		
1	関東自動車(株)	那須塩原駅・黒磯駅・那須湯本温泉	有・無	無	○	那須塩原市及び那須地域定住自立圏の枠組みで、ダイヤ改正・路線等の運行情報を共有し、相互に利便性の向上を図っている
2	関東自動車(株)	西那須野駅東口・福祉大・五峰の湯	有・無	無	○	那須塩原市及び那須地域定住自立圏の枠組みで、ダイヤ改正・路線等の運行情報を共有し、相互に利便性の向上を図っている
3	関東自動車(株)	西那須野駅東口・馬頭車庫	有・無	無	○	那須塩原市及び那須地域定住自立圏の枠組みで、ダイヤ改正・路線等の運行情報を共有し、相互に利便性の向上を図っている
4	ジェイアールバス	西那須野～塩原温泉	有・無	無	○	那須塩原市及び那須地域定住自立圏の枠組みで、ダイヤ改正・路線等の運行情報を共有し、相互に利便性の向上を図っている
5			有・無			
6			有・無			
7			有・無			
8			有・無			
9			有・無			
10			有・無			

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 さくら市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有・無	その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		
1	関東自動車(株)	氏家駅～喜連川・馬頭高校～馬頭車庫	有・無	喜連川地区の住民が氏家地区のJR氏家駅、総合病院、大規模店舗等に移動するための重要な手段になっているため。 JR氏家駅で下車した観光客が喜連川地区の温泉等に移動するための重要な手段になっているため。	○	利用促進策として、デマンド交通から本バスに乗り継ぐ場合に利用できる乗継券を発行している。また、さくら市広報紙等に利用促進のための記事を掲載している。
2			有・無			
3			有・無			
4			有・無			
5			有・無			
6			有・無			
7			有・無			
8			有・無			
9			有・無			
10			有・無			
11			有・無			
12			有・無			
13			有・無			
14			有・無			
15			有・無			

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 那須烏山市

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			(公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由		
1	関東自動車(株)	JR氏家駅～喜連川～馬頭車庫	有・無 <input checked="" type="radio"/>	主に川井地区、志烏地区の住民が通院、買い物、通学のために黒須病院及び氏家駅へ移動するための重要な手段となっているため。	○	市内における唯一の地域間幹線系統としてダイヤ改正等適宜情報の共有化が図られているため。
2			有・無			
3			有・無			
4			有・無			
5			有・無			
6			有・無			
7			有・無			
8			有・無			
9			有・無			
10			有・無			
11			有・無			
12			有・無			
13			有・無			
14			有・無			
15			有・無			
16			有・無			

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 上三川町

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			(公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)	その理由		
1	関東自動車(株)	駒生営業所～歴板・健康の森～上三川車庫	有・無	上三川町民が宇都宮市街地への買い物、JR宇都宮駅、東武宇都宮線宇都宮駅へ乗り継ぎするため必要。 上三川町在住の学生が宇都宮市内の高校等に通学するため必要。	○	上三川町地域公共交通活性化協議会の委員であり、定期的に乗合バス事業者と協議し、情報の共有化を図っている。
2	関東自動車(株)	駒生営業所～本郷台西汗	有・無	上三川町民が宇都宮市街地への買い物、JR宇都宮駅、東武宇都宮線宇都宮駅へ乗り継ぎするため必要。 上三川町在住の学生が宇都宮市内の高校等に通学するため必要。	○	上三川町地域公共交通活性化協議会の委員であり、定期的に乗合バス事業者と協議し、情報の共有化を図っている。
3			有・無			
4			有・無			
5			有・無			
6			有・無			
7			有・無			
8			有・無			
9			有・無			
10			有・無			
11			有・無			
12			有・無			
13			有・無			
14			有・無			
15			有・無			

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 益子町

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無 その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有	無		
1	関東自動車(株)	宇都宮東武～東高橋～益子駅	有	無	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
2	関東自動車(株)	宇都宮東武～ベルモール～東高橋～益子駅	有	無	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
3			有	無		
4			有	無		
5			有	無		
6			有	無		
7			有	無		
8			有	無		
9			有	無		
10			有	無		
11			有	無		
12			有	無		
13			有	無		
14			有	無		
15			有	無		

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 市貝町

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有・無	その理由 (具体的に記載すること)		
1	関東自動車(株)	宇都宮東武～東高橋～ 益子駅	有・無	主に町内南部地区の住民にとって、重要な移動手段となっているため。(通勤、通学及び通院等)	○	市貝町地域公共交通会議の委員になっており、会議において効率的・効果的な運営について協議を行っているほか、ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化を図られている。 また、会議の他にも町の公共交通のあり方等に関するヒアリングにも積極的に応じ、意見交換を行うなど協力関係に基づいた運行がなされている。
2	関東自動車(株)	宇都宮東武～ベルモール～東高橋～益子駅	有・無	主に町内南部地区の住民にとって、重要な移動手段となっているため。(通勤、通学及び通院等)	○	市貝町地域公共交通会議の委員になっており、会議において効率的・効果的な運営について協議を行っているほか、ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化を図られている。 また、会議の他にも町の公共交通のあり方等に関するヒアリングにも積極的に応じ、意見交換を行うなど協力関係に基づいた運行がなされている。
3			有・無			
4			有・無			
5			有・無			
6			有・無			
7			有・無			
8			有・無			
9			有・無			

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。



【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 芳賀町

No.	事業者名	運行事ystem名	当該系統の必要性の有無 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有・無	その理由 (具体的に記載すること)		
1	関東自動車(株)	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	有・無	芳賀町の南部を通る重要な交通機関であり、JR宇都宮駅へのアクセス、宇都宮市、真岡市への通院及び通学のための交通手段となっている。	○	随時バス事業者と情報の共有が図られている。路線の見直し時等に適宜協議を行っている。
2	関東自動車(株)	宇都宮東武～東高橋～益子駅	有・無	芳賀町の南部を通る重要な交通機関であり、JR宇都宮駅へのアクセス、宇都宮市への通院及び通学のための交通手段となっている。	○	随時バス事業者と情報の共有が図られている。路線の見直し時等に適宜協議を行っている。
3	関東自動車(株)	宇都宮東武～ベルモール～東高橋～益子駅	有・無	芳賀町の南部を通る重要な交通機関であり、JR宇都宮駅やベルモールへのアクセス、宇都宮市への通院及び通学のための交通手段となっている。	○	随時バス事業者と情報の共有が図られている。路線の見直し時等に適宜協議を行っている。
5			有・無			
6			有・無			
7			有・無			
8			有・無			
9			有・無			
10			有・無			
11			有・無			
12			有・無			
13			有・無			
14			有・無			

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 塩谷町

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有	無		
1	関東自動車(株)	宇都宮駅～船生車庫	有	無	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。 定期的に資料提供や情報交換の場を設定し、町民により利用しやすい運行ができるよう取り組んでいる。
2	関東自動車(株)	駒生営業所～田原～玉生車庫	有	無	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図れている。 定期的に資料提供や情報交換の場を設定し、町民により利用しやすい運行ができるよう取り組んでいる。
3			有	無		
4			有	無		
5			有	無		
6			有	無		
7			有	無		
8			有	無		
9			有	無		
10			有	無		
11			有	無		
12			有	無		
13			有	無		

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 那須町

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無 その理由 (公共公益機関とのアクセス、想定される利用者など 具体的に記載すること)		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			有	無		
1	関東自動車(株)	那須塩原駅～黒磯駅～ 那須湯本温泉	有	無	○	ダイヤ改正など適時適切に情報の共有化が図られている。 地域公共交通会議等において効率的・効果的な運行について協議を行っている。
2			有	無		
3			有	無		
4			有	無		
5			有	無		
6			有	無		
7			有	無		
8			有	無		
9			有	無		
10			有	無		
11			有	無		
12			有	無		
13			有	無		
14			有	無		
15			有	無		

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

【別紙様式】 栃木県生活バス路線指定に係る市町意見について

市町名 那珂川町

No.	事業者名	運行系統名	当該系統の必要性の有無		乗合バス事業者との協力関係に基づき運行されると認められるか (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
			その理由 (公共施設とのアクセス、想定される利用者など具体的に記載すること)	その理由 (公共施設とのアクセス、想定される利用者など具体的に記載すること)		
1	関東自動車(株) JR氏家駅～喜連川～馬頭車庫	(有) ・ 無	町民が、さくら市内の高校への通学や買い物、JR氏家駅を利用して宇都宮方面への通勤・通学のため利用しており、また、町内外からの馬頭高校への通学の重要な足となっているため。	○	事業者とは、運行に関して連携を図っており、ダイヤ改正時には、適時適切に情報の共有化が図られていること、当該路線の重要性に関しては事業者と理解をいただき、従来より理解を深めていること、当該路線の重要性については、適時適切に情報の共有化が図られていること、当該路線の重要性については、適時適切に情報の共有化が図られていること、当該路線の重要性については、適時適切に情報の共有化が図られていること、当該路線の重要性については、適時適切に情報の共有化が図られていること。	
2	関東自動車(株) 西那須野駅～馬頭車庫線	(有) ・ 無	J R 西那須野駅への重要な交通手段であり、また、町民が、大田原市、那須塩原市への高校への通学や買い物、町内外からの馬頭高校への通学の重要な足となっているため。	○	事業者とは、運行に関して連携を図っており、ダイヤ改正時には、適時適切に情報の共有化が図られていること、当該路線の重要性については、適時適切に情報の共有化が図られていること、当該路線の重要性については、適時適切に情報の共有化が図られていること、当該路線の重要性については、適時適切に情報の共有化が図られていること、当該路線の重要性については、適時適切に情報の共有化が図られていること。	
3		有 ・ 無				
4		有 ・ 無				
5		有 ・ 無				
6		有 ・ 無				
7		有 ・ 無				
8		有 ・ 無				
9		有 ・ 無				
10		有 ・ 無				
11		有 ・ 無				
12		有 ・ 無				
13		有 ・ 無				

※「当該系統の必要性の有無」欄及び「乗合バス事業者との協力関係の有無」欄には、「有」又は「無」に○印を付すること。

# 地域間幹線系統確保維持計画

## (関東自動車株式会社)

栃木県生活交通対策協議会

別添 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

申請番号	運行系統名	目的・必要性
第1号	宇都宮駅・日光東照宮	1.宇都宮・日光両市民の宇都宮市街地またはJR駅(宇都宮・今市・日光)・東武駅(宇都宮・下今市・上今市・日光)までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)・日光市立第三小学校・日光市立野口小学校・県立富屋養護学校までの通学のため 3.宇都宮市内の国立栃木医療センター・宇都宮第一病院までの通院のため
第2号	宇都宮駅・今市車庫	1.宇都宮・日光両市民の宇都宮市街地またはJR駅(宇都宮・今市・日光)・東武駅(宇都宮・下今市・上今市・日光)までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)・日光市立第三小学校・県立富屋養護学校までの通学のため 3.宇都宮市内の国立栃木医療センター・宇都宮第一病院までの通院のため
第3号	宇都宮駅・船生	1.宇都宮市民・日光市民・塩谷町民の宇都宮市街地またはJR宇都宮駅・東武宇都宮駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)までの通学のため 3.宇都宮市内の国立栃木医療センター・宇都宮第一病院までの通院のため
第4号	宇都宮駅・免許センター・榎木車庫	1.宇都宮・鹿沼両市民の宇都宮市街地またはJR宇都宮駅・東武宇都宮駅までの通勤・買物と運転免許センター来訪者のため
第5号	宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	1.宇都宮・鹿沼両市民の宇都宮市街地またはJR駅(宇都宮・鹿沼)・東武駅(宇都宮・新鹿沼)までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)並びに県立鹿沼東高校までの通学のため 3.鹿沼市内の福祉施設(ニューサンピア)への来訪者のため
第6号	駒生営業所・屋板・上三川車庫	1.宇都宮市民・上三川町民の宇都宮市街地またはJR宇都宮駅・東武宇都宮駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)までの通学のため

第7号	駒生営業所・田原・玉生車庫	1.宇都宮市民・塩谷町民の宇都宮市街地またはJR宇都宮駅・東武宇都宮駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)・県立宇都宮北高校・宇都宮市立豊郷中央小学校までの通学のため
第8号	駒生営業所・田原・今里	1.宇都宮市民の宇都宮市街地またはJR宇都宮駅・東武宇都宮駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)・県立宇都宮北高校・県立宇都宮市立豊郷中央小学校までの通学のため
第9号	駒生営業所・田原・グリーンタウン	1.宇都宮市民の宇都宮市街地またはJR宇都宮駅・東武宇都宮駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)までの通学のため
第10号	駒生営業所・平松・本郷台西汗	1.宇都宮市民・上三川町民の宇都宮市街地またはJR宇都宮駅・東武宇都宮駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)までの通学のため
第11号	駒生営業所・宝井・グリーンタウン	1.宇都宮市民の宇都宮市街地またはJR宇都宮駅・東武宇都宮駅までの通勤・買物のため 2.宇都宮市内私立高校(4校)までの通学のため
第12号	西原車庫・ベルモール・石法寺・真岡営業所	1.真岡地区及び国道123号線沿線からのJR宇都宮駅・中心市街地へのアクセスに係る通勤・通学。 2.中心市街地よりベルモールへの買い物及び真岡高校への通学。その他、通院・買い物等。
第13号	宇都宮東武・橋場・真岡営業所	1.国道123号線沿線からのJR宇都宮駅・中心市街地へのアクセスに係る通勤・通学。 2.中心市街地より清原工業団地への通勤、真岡女子高への通学。その他、通院・買い物等。
第14号	宇都宮東武・東高橋・益子駅	1.益子地区及び国道123号線沿線からのJR宇都宮駅・中心市街地へのアクセスに係る通勤・通学。その他、通院等。

第15号	宇都宮東武・ベルモール・東高橋・益子駅	1. 益子地区及び国道123号線沿線からのJR宇都宮駅・中心市街地へのアクセスに係る通勤・通学。 2. 中心市街地よりベルモールへの買い物。その他、通院等。
第16号	JR氏家駅・喜連川・馬頭車庫	1. 氏家(さくら市)から馬頭高校への通学。 2. 那珂川町・旧喜連川町からさくら清修高校への通学及び氏家駅への通勤・通学アクセス。
第17号	宇都宮東武・上野団地・岡本駅西口	1. 宇都宮市内からリハビリテーション病院(旧: 耀生会病院)・宇都宮病院への通院・見舞。 2. 上野団地住民の宇都宮中心市街地への通勤・通学・買い物。
第18号	宇都宮東武・御幸ヶ原元町・JR岡本駅	1. 御幸ヶ原・岩曾町付近より宇都宮中心市街地への通勤・通院・買い物。
第19号	那須塩原駅・黒磯駅・那須湯本温泉	1. 那須街道沿線住民の黒磯駅および那須塩原駅へのアクセス及び黒磯への通学・通勤・買い物。 2. 那須塩原駅および黒磯駅より那須方面への観光客のアクセス。
第20号	大田原市役所・福祉大・五峰の湯	1. 大田原から黒羽高校への通学及び五峰の湯へのアクセス並びに、旧黒羽町住民の大田原への通勤・通院・買い物等。
第21号	西那須野駅東口・福祉大・五峰の湯	1. 西那須野駅から黒羽高校への通学及び五峰の湯へのアクセス並びに、旧黒羽町住民の大田原への通勤・通院・買い物等。
第22号	西那須野駅東口・馬頭車庫	1. 西那須野駅から大田原女子高・馬頭高校への通学。 2. 那珂川町の市街地から西那須野駅までのアクセス並びに通勤・通院・買い物等。



## 車両減価償却費国庫補助金

申請番号	運行系統名	目的・必要性
第1号	宇都宮駅・日光東照宮 宇都宮駅・今市車庫	バス利用者の高齢化が進む中、県都である宇都宮市と日光市、旧今市市を結ぶ地域間幹線系統に乗降のしやすいバリアフリー車両を導入し、バスを利用しやすい環境を整備する必要がある。
第2号	西原車庫・ベルモール・石法寺・真岡営業所 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	バス利用者の高齢化が進む中、県都である宇都宮市と真岡市を結ぶ地域間幹線系統に乗降のしやすいバリアフリー車両を導入し、バスを利用しやすい環境を整備する必要がある。

## 別添 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

### 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

申請番号	運行系統名	定量的な目標・効果
第1号	宇都宮駅・日光東照宮	宇都宮・日光両市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均387名の利用を目標とする。
第2号	宇都宮駅・今市車庫	宇都宮・日光両市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均315名の利用を目標とする。
第3号	宇都宮駅・船生	宇都宮市民・日光市民・塩谷町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均396名の利用を目標とする。
第4号	宇都宮駅・免許センター・楡木車庫	宇都宮・鹿沼両市民の通勤、通学、通院及び免許センター来訪等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均193名の利用を目標とする。
第5号	宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	宇都宮・鹿沼両市民の通勤、通学、通院及び鹿沼市内の福祉施設(ニューサンピア)への来訪等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均279名の利用を目標とする。
第6号	駒生営業所・屋板・上三川車庫	宇都宮市民・上三川町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均273名の利用を目標とする。
第7号	駒生営業所・田原・玉生車庫	宇都宮市民・塩谷町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均370名の利用を目標とする。

第8号	駒生営業所・田原・今里	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均289名の利用を目標とする。
第9号	駒生営業所・田原・グリーンタウン	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均186名の利用を目標とする。
第10号	駒生営業所・平松・本郷台西汗	宇都宮市民・上三川町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均318名の利用を目標とする。
第11号	駒生営業所・宝井・グリーンタウン	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均161名の利用を目標とする。
第12号	西原車庫・ベルモール・石法寺・真岡営業所	宇都宮・真岡市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均568名の利用を目標とする。
第13号	宇都宮東武・橋場・真岡営業所	宇都宮・真岡市民・芳賀町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均223名の利用を目標とする。
第14号	宇都宮東武・東高橋・益子駅	宇都宮市民・芳賀・益子町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均238名の利用を目標とする。

第15号	宇都宮東武・ベルモール・東高橋・益子駅	宇都宮市民・芳賀・益子町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均415名の利用を目標とする。
第16号	JR氏家駅・喜連川・馬頭車庫	さくら市・那須烏山市民・那珂川町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均141名の利用を目標とする。
第17号	宇都宮東武・上野団地・岡本駅西口	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均230名の利用を目標とする。
第18号	宇都宮東武・御幸ヶ原元町・JR岡本駅	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数維持し、一日平均181名の利用を目標とする。
第19号	那須塩原駅・黒磯駅・那須湯本温泉	那須塩原市民・那須町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均379名の利用を目標とする。
第20号	大田原市役所・福祉大・五峰の湯	那須塩原・大田原市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均217名の利用を目標とする。
第21号	西那須野駅東口・福祉大・五峰の湯	那須塩原・大田原市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均215名の利用を目標とする。
第22号	西那須野駅東口・馬頭車庫	那須塩原・大田原市民・那珂川町民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均248名の利用を目標とする。

外客来訪促進計画との整合性「該当なし」

車両減価償却費国庫補助金

申請番号	運行系統名	定量的な目標・効果
第1号	宇都宮駅・日光東照宮 宇都宮駅・今市車庫	栃木県内を運行する一般乗合バス車両に占めるノンステップバスの比率を、令和2年度中に50%以上とする。 乗降のしやすいバリアフリー車両を導入することで、利便性の向上を図り、全体的なバス利用者の増加に寄与する。
第2号	西原車庫・ベルモール・石法寺・真岡営業所 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	栃木県内を運行する一般乗合バス車両に占めるノンステップバスの比率を、令和2年度中に50%以上とする。 乗降のしやすいバリアフリー車両を導入することで、利便性の向上を図り、全体的なバス利用者の増加に寄与する。

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						H30 輸送量	H30 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 宇都宮駅・日光東照宮	関東自動車(株)	宇都宮市、日光市(旧今市市、旧日光市)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	4.8	37.9		
2 宇都宮駅・今市車庫	関東自動車(株)	宇都宮市、日光市(旧今市市)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	5.6	35.8		
3 宇都宮駅・船生	関東自動車(株)	宇都宮市、日光市(旧今市市)、塩谷町	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	5.6	45.9		
4 宇都宮駅・免許センター・榑木車庫	関東自動車(株)	宇都宮市、鹿沼市	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	4.6	24.8		
5 宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	関東自動車(株)	宇都宮市、鹿沼市	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	4.4	30.3		
6 駒生営業所・厩坂・上三川車庫	関東自動車(株)	宇都宮市、上三川町	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	5.7	33.0		
7 駒生営業所・田原・玉生車庫	関東自動車(株)	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町、旧上河内町)、塩谷町	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	4.9	33.8		
8 駒生営業所・田原・今里	関東自動車(株)	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町、旧上河内町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	5.7	32.4		
9 駒生営業所・田原・グリーントウン	関東自動車(株)	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	4.9	22.0		
10 駒生営業所・平松・本郷台西汗	関東自動車(株)	宇都宮市、上三川町	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	6.0	34.8		
11 駒生営業所・宝井・グリーントウン	関東自動車(株)	宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	5.8	17.4		
12 西原車庫・ベルモール・真岡営業所	関東自動車(株)	宇都宮市、真岡市	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	4.2	55.0		
13 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	関東自動車(株)	宇都宮市、芳賀町、真岡市	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	3.9	20.6		
14 宇都宮東武・橋場・益子駅前	関東自動車(株)	宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFESを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFES-RT技術を活用した運行情報がGoogleMapにて検索が可能(2019年5月現在)	5.7	26.2		

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						H30 輸送量	H30 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				
15 宇都宮東武・ベルモール・益子駅前	関東自動車(株)	宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFS-RT技術を活用した運行 情報がGoogleMapにて検索が 可能 (2019年5月現在)	4.4	43.5		
16 氏家駅、馬頭車庫	関東自動車(株)	さくら市 (旧氏家町、旧豊連川町)、那須烏山市 (旧南那須町)、那珂川町 (旧小川町、旧馬頭町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFS-RT技術を活用した運行 情報がGoogleMapにて検索が 可能 (2019年5月現在)	2.5	16.5		
17 宇都宮東武・上野団地・岡本駅西口	関東自動車(株)	宇都宮市 (旧宇都宮市、旧河内町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFS-RT技術を活用した運行 情報がGoogleMapにて検索が 可能 (2019年5月現在)	3.8	34.9		
18 宇都宮東武・御幸ヶ原元町、岡本駅東口	関東自動車(株)	宇都宮市 (旧宇都宮市、旧河内町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFS-RT技術を活用した運行 情報がGoogleMapにて検索が 可能 (2019年5月現在)	2.7	25.9		
19 那須塩原駅・那須湯本温泉	関東自動車(株)	那須塩原市 (旧黒磯市)、那須町	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFS-RT技術を活用した運行 情報がGoogleMapにて検索が 可能 (2019年5月現在)	3.6	49.3		
20 大田原市役所、五峰の湯	関東自動車(株)	大田原市 (旧大田原市、旧黒羽町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFS-RT技術を活用した運行 情報がGoogleMapにて検索が 可能 (2019年5月現在)	3.4	22.1		
21 西那須野駅・五峰の湯	関東自動車(株)	那須塩原市 (旧西那須野町)、大田原市 (旧大田原市、旧黒羽町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFS-RT技術を活用した運行 情報がGoogleMapにて検索が 可能 (2019年5月現在)	3.9	22.2		
22 西那須野駅・馬頭車庫	関東自動車(株)	那須塩原市 (旧西那須野町)、大田原市 (旧大田原市)、那珂川町 (旧小川町、旧馬頭町)	①バスロケーションシステムによる接近情報の発信 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③カラー路線図の作成	関東自動車(株)	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2020年12月	GTFS-RT技術を活用した運行 情報がGoogleMapにて検索が 可能 (2019年5月現在)	3.7	13.3		

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3年度、令和4年度については、令和2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
	関東自動車株式会社	(1) 宇都宮駅・日光東照宮	9,414.0	
	関東自動車株式会社	(2) 宇都宮駅・今市車庫	1,675.5	
	関東自動車株式会社	(3) 宇都宮駅・船生	1,340.5	
	関東自動車株式会社	(4) 宇都宮駅・免許センター・楡木車庫	1,603.0	
	関東自動車株式会社	(5) 宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	936.5	
	関東自動車株式会社	(6) 駒生営業所・屋板・上三川車庫	2,432.5	
	関東自動車株式会社	(7) 駒生営業所・田原・玉生車庫	5,966.0	
	関東自動車株式会社	(8) 駒生営業所・田原・今里	762.0	
	関東自動車株式会社	(9) 駒生営業所・田原・グリーンタウン	883.5	
	関東自動車株式会社	(10) 駒生営業所・平松・本郷台西汗	347.0	
	関東自動車株式会社	(11) 駒生営業所・宝井・グリーンタウン	1,168.5	
	関東自動車株式会社	(12) 西原車庫・ベルモール・真岡営業所	9,583.0	
	関東自動車株式会社	(13) 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	4,967.5	
	関東自動車株式会社	(14) 宇都宮東武・橋場・益子駅前	1,310.0	
	関東自動車株式会社	(15) 宇都宮東武・ベルモール・益子駅前	7,118.5	
	関東自動車株式会社	(16) 氏家駅・馬頭車庫	4,573.0	
	関東自動車株式会社	(17) 宇都宮東武・上野団地・岡本駅西口	1,514.0	
	関東自動車株式会社	(18) 宇都宮東武・御幸ヶ原元町・岡本駅東口	1,844.5	
	関東自動車株式会社	(19) 那須塩原駅・那須湯本温泉	7,430.0	
	関東自動車株式会社	(20) 大田原市役所・五峰の湯	4,382.0	
	関東自動車株式会社	(21) 西那須野駅・五峰の湯	4,531.5	
	関東自動車株式会社	(22) 西那須野駅・馬頭車庫	6,111.0	
合 計			79,894.0	

(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」)



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3年度、令和4年度については、令和2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 関東自動車株式会社

令和2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			
営業収益	2,815,355 千円	営業外収益	5,503 千円	経常収益(イ)	2,820,858 千円
営業費用	3,165,697 千円	営業外費用	14,855 千円	経常費用(ロ)	3,180,552 千円
営業損益	△ 350,342 千円	営業外損益	△ 9,352 千円	経常損益	△ 359,694 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	8,116,290.3 km			経常収支率	88.69 %

基準期間の前年度の 損益状況		乗合バス事業			
営業収益	2,758,635 千円	営業外収益	5,963 千円	経常収益(イ')	2,764,598 千円
営業費用	2,964,185 千円	営業外費用	10,384 千円	経常費用(ロ')	2,974,569 千円
営業損益	△ 205,550 千円	営業外損益	△ 4,421 千円	経常損益	△ 209,971 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	8,174,803.4 km			経常収支率	92.94 %

基準期間の前々年度の 損益状況		乗合バス事業			
営業収益	2,762,411 千円	営業外収益	7,786 千円	経常収益(イ'')	2,790,197 千円
営業費用	2,863,046 千円	営業外費用	13,318 千円	経常費用(ロ'')	2,896,364 千円
営業損益	△ 100,635 千円	営業外損益	△ 5,532 千円	経常損益	△ 106,167 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	8,390,456.6 km			経常収支率	96.33 %

(補助対象事業者の「基準期間<sup>※</sup>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+イ'''	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'+イ''	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+イ
北関東	345円 19銭	363円 87銭	391円 87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	366円 97銭	293円 30銭	293円 30銭	347円 56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 統名	運行系統		計画運行 回数 ( )	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				
				起点	終点														
北 関 東	1		宇都宮線 日光東照宮	宇都宮駅	日光東照宮	366 日	2,918.0 (7.8)	4.8	37.4 人	往39.0Km 復39.0Km	39.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	0.0Km	100%	
	2		宇都宮線 今市東線	宇都宮駅	今市東線	366 日	2,352.0 (6.3)	5.6	35.2 人	往31.3Km 復31.3Km	31.3Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往17.1Km 復17.1Km	17.1Km	55%
	3		宇都宮線 船生	宇都宮駅	船生	366 日	3,009.0 (8.2)	5.6	45.9 人	往30.9Km 復30.9Km	30.9Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往17.1Km 復17.1Km	17.1Km	55%
	4		宇都宮線 中央センター	宇都宮駅	中央センター	366 日	2,007.0 (5.4)	4.6	24.8 人	往21.3Km 復21.3Km	21.3Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	5		宇都宮線 鹿沼営業所	宇都宮駅	鹿沼営業所	366 日	2,554.0 (6.9)	4.4	30.3 人	往20.1Km 復20.1Km	20.1Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往11.2Km 復11.2Km	11.2Km	56%
	6		宇都宮線 鹿沼営業所	鹿沼営業所	上三川	366 日	2,145.5 (5.8)	5.7	33.0 人	往22.6Km 復22.6Km	22.6Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	7		宇都宮線 鹿沼営業所	鹿沼営業所	玉生	366 日	2,542.5 (6.9)	4.9	33.8 人	往34.5Km 復34.5Km	34.5Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	8		宇都宮線 鹿沼営業所	鹿沼営業所	今里	366 日	2,107.0 (5.7)	5.7	32.4 人	往22.8Km 復22.8Km	22.8Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往11.4Km 復11.4Km	11.4Km	50%
	9		宇都宮線 鹿沼営業所	鹿沼営業所	グリーンタウン	366 日	1,670.0 (4.5)	4.9	22.0 人	往20.9Km 復20.9Km	20.9Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往11.4Km 復11.4Km	11.4Km	55%
	10		宇都宮線 鹿沼営業所	鹿沼営業所	本郷台	366 日	2,140.0 (5.8)	6.0	34.8 人	往20.8Km 復20.8Km	21.6Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往14.2Km 復15.8Km	15.0Km	69%
	11		宇都宮線 鹿沼営業所	鹿沼営業所	深井	366 日	1,111.5 (3.0)	5.8	17.4 人	往23.0Km 復23.0Km	23.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	12		真岡線	真岡線	ベルモール	366 日	4,786.0 (13.0)	4.3	55.9 人	往29.2Km 復29.2Km	29.2Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	13		橋場真岡線	橋場真岡線	橋場	366 日	1,934.0 (5.2)	4.0	20.8 人	往31.3Km 復31.3Km	31.3Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	14		東高橋益子線	東高橋益子線	東高橋	366 日	1,689.5 (4.6)	5.8	26.6 人	往31.0Km 復31.0Km	31.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	15		益子線	益子線	ベルモール	366 日	3,638.0 (9.9)	4.5	44.5 人	往32.6Km 復32.6Km	32.6Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	16		馬頭線	馬頭線	馬頭	366 日	2,420.0 (6.6)	2.5	16.5 人	往31.5Km 復31.5Km	31.5Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	17		上野原線	上野原線	上野原	366 日	3,372.0 (9.2)	3.9	35.8 人	往10.3Km 復10.3Km	10.3Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	18		岡本線	岡本線	岡本	366 日	3,506.0 (9.5)	2.8	26.6 人	往9.0Km 復9.0Km	9.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	19		黒磯線	黒磯線	黒磯	366 日	5,490.0 (15.0)	3.7	55.5 人	往24.4Km 復24.4Km	24.4Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	20		大田線	大田線	大田	366 日	2,398.0 (6.5)	3.4	22.1 人	往22.5Km 復22.5Km	22.5Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	21		馬頭線	馬頭線	馬頭	366 日	2,109.0 (5.7)	3.9	22.2 人	往23.2Km 復23.2Km	23.2Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
	22		馬頭線	馬頭線	馬頭	366 日	2,234.5 (6.1)	3.7	22.5 人	往31.6Km 復31.6Km	31.6Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往0Km 復0Km	0.0Km	100%
合計			系統						往363.8Km 復565.4Km	564.6Km	往0Km 復0Km	0.0Km	0.0Km	0%	往0Km 復0Km	0.0Km	往82.4Km 復84.0Km	83.2Km	

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、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との割合部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ+タル))/ニラ	計画乗車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×フ以下の額: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 ノ×フ以上の額: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×フ/20=レ
						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 <sup>2</sup> /マ <sup>2</sup> =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 <sup>2</sup> /マ <sup>2</sup> =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 <sup>2</sup> /マ <sup>2</sup> =f			
						(d+e)/3=ノ											
1		100%	228,518.4Km	67,024,446円	201円 49銭	44,144,433円	227,244.1Km	194円 25銭	45,730,161円	226,381.9Km	202円 00銭	47,470,734円	227,968.4Km	208円 23銭	46,044,172円	20,980,274円	30,161,000円
2		45%	151,619.2Km	44,469,911円	244円 57銭	35,763,713円	147,579.5Km	242円 33銭	35,187,643円	147,203.9Km	239円 04銭	38,203,538円	151,390.1Km	252円 35銭	37,081,507円	7,388,404円	20,011,459円
3		45%	185,956.2Km	54,540,953円	261円 01銭	47,989,312円	186,376.0Km	257円 48銭	47,902,769円	185,894.4Km	257円 68銭	49,715,636円	185,585.4Km	267円 88銭	48,536,427円	6,004,526円	24,543,428円
4		100%	85,498.2Km	25,076,622円	242円 67銭	20,165,585円	85,562.1Km	235円 68銭	20,782,752円	85,327.8Km	243円 56銭	21,227,526円	85,327.8Km	248円 77銭	20,747,848円	4,328,774円	11,284,479円
5		44%	102,670.8Km	30,113,345円	245円 90銭	25,344,168円	102,751.2Km	246円 65銭	25,324,495円	102,469.8Km	247円 14銭	24,996,025円	102,469.8Km	243円 93銭	25,246,749円	4,866,596円	13,551,005円
6		100%	97,359.0Km	28,555,394円	243円 33銭	22,429,278円	97,610.8Km	229円 78銭	23,513,947円	97,294.4Km	241円 67銭	25,171,913円	97,360.6Km	258円 54銭	23,690,365円	4,865,029円	12,849,927円
7		100%	175,432.5Km	51,454,352円	215円 08銭	37,286,695円	175,605.0Km	212円 33銭	37,509,224円	175,087.5Km	214円 23銭	38,266,729円	174,984.0Km	218円 68銭	37,732,022円	13,722,330円	23,154,458円
8		50%	96,079.2Km	28,180,029円	261円 57銭	24,120,137円	96,307.2Km	250円 44銭	24,988,859円	96,033.6Km	260円 20銭	26,296,012円	95,942.4Km	274円 08銭	25,131,436円	3,048,593円	12,681,013円
9		45%	69,806.0Km	20,474,099円	230円 64銭	15,847,149円	69,826.9Km	226円 94銭	15,990,253円	69,617.9Km	229円 68銭	16,377,975円	69,597.0Km	235円 32銭	16,100,055円	4,374,044円	9,213,344円
10		31%	92,488.0Km	27,126,730円	268円 72銭	24,716,847円	92,617.6Km	266円 86銭	24,323,074円	92,336.0Km	263円 41銭	25,446,871円	92,227.2Km	275円 91銭	24,853,375円	2,273,355円	12,207,028円
11		100%	51,320.2Km	15,052,214円	247円 75銭	12,480,328円	51,505.8Km	242円 30銭	12,614,988円	51,390.8Km	245円 47銭	13,105,810円	51,298.0Km	255円 48銭	12,714,579円	2,337,635円	6,773,496円
12		100%	279,502.4Km	81,978,053円	212円 26銭	61,784,228円	288,975.0Km	229円 70銭	52,093,469円	277,443.0Km	187円 76銭	60,843,734円	277,385.0Km	219円 34銭	59,327,179円	22,650,874円	36,890,123円
13		100%	121,068.4Km	35,509,361円	186円 61銭	22,860,951円	120,670.2Km	189円 44銭	21,895,411円	121,706.4Km	179円 90銭	23,163,327円	121,580.8Km	190円 51銭	22,592,574円	12,916,787円	15,979,212円
14		100%	104,749.0Km	30,722,881円	268円 28銭	83,307,384円	331,452.0Km	251円 34銭	27,959,743円	105,121.0Km	265円 97銭	30,183,759円	104,966.0Km	287円 55銭	28,102,061円	2,620,820円	13,825,296円
15		100%	237,197.6Km	69,570,056円	219円 02銭	円	0円 00銭	50,642,997円	235,450.8Km	215円 08銭	52,497,762円	235,450.8Km	222円 96銭	51,951,018円	17,619,038円	31,306,525円	
16		100%	152,460.0Km	44,716,518円	124円 12銭	18,897,539円	149,982.6Km	125円 99銭	17,731,681円	152,964.0Km	115円 92銭	19,921,521円	152,712.0Km	130円 45銭	18,923,335円	25,793,183円	20,122,433円
17		100%	69,463.2Km	20,373,556円	235円 99銭	11,913,788円	53,529.1Km	222円 56銭	12,325,842円	53,704.2Km	229円 51銭	17,916,030円	70,009.2Km	255円 90銭	16,392,620円	3,980,936円	9,168,100円
18		100%	63,108.0Km	18,509,576円	182円 22銭	12,566,568円	76,509.0Km	164円 24銭	13,882,063円	76,320.0Km	181円 89銭	12,669,801円	63,180.0Km	200円 53銭	11,499,539円	7,010,037円	8,329,309円
19		100%	267,912.0Km	78,578,589円	217円 66銭	18,372,475円	95,257.6Km	192円 87銭	42,481,597円	180,316.0Km	235円 59銭	54,969,115円	244,805.2Km	224円 54銭	58,313,725円	20,264,864円	35,360,365円
20		100%	107,910.0Km	31,650,003円	82円 55銭	8,553,879円	112,005.0Km	76円 37銭	8,937,235円	108,135.0Km	82円 64銭	9,545,978円	107,662.5Km	88円 66銭	8,907,970円	22,742,033円	14,242,501円
21		100%	97,857.6Km	28,701,634円	95円 92銭	8,535,221円	93,820.8Km	90円 97銭	9,518,573円	98,089.6Km	97円 03銭	9,769,696円	97,927.2Km	99円 76銭	9,386,500円	19,315,134円	12,915,735円
22		100%	141,220.4Km	41,419,943円	101円 62銭	8,221,516円	84,116.2Km	97円 73銭	8,464,176円	86,166.2Km	98円 23銭	9,371,461円	86,037.0Km	108円 92銭	14,350,817円	27,069,126円	18,638,974円
合計			#####	873,798,265円		565,301,194円	2,719,303.7Km		579,800,952円	2,824,454.2Km		627,130,953円	2,895,866.4Km		617,625,873円	256,172,392円	393,209,210円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	タ又はアのうちのいずれか少ないほうの額	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割合部分以外に係るもの ソ×マ=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	申請額 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×フ=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」の具体的負担
										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	
1			20,980,274円	20,980,274円	18,828,451円	18,828 千円	9,414 千円	37,815,225円	28,401,225円	9,414,000円	33.146%	円	0.000%	円	0.000%	18,987,225円	66.854%	
2			7,388,404円	3,351,927円		3,351 千円	1,675.5 千円	18,558,190円	16,882,690円	1,675,500円	9.924%	円	0.000%	円	0.000%	15,207,190円	90.076%	
3			6,004,526円	2,681,632円		2,681 千円	1,340.5 千円	19,703,919円	18,363,419円	1,340,500円	7.299%	円	0.000%	円	0.000%	17,022,919円	92.701%	
4			4,328,774円	4,328,774円	3,206,499円	3,206 千円	1,603.0 千円	10,627,426円	9,024,426円	1,603,000円	17.762%	円	0.000%	円	0.000%	7,421,426円	82.238%	
5			4,866,596円	2,154,860円	1,873,791円	1,873 千円	936.5 千円	12,430,354円	11,493,854円	936,500円	8.147%	円	0.000%	円	0.000%	10,557,354円	91.853%	
6			4,865,029円	4,865,029円		4,865 千円	2,432.5 千円	12,037,467円	9,604,967円	2,432,500円	25.325%	円	0.000%	円	0.000%	7,172,467円	74.675%	
7			13,722,330円	13,722,330円	11,932,460円	11,932 千円	5,966.0 千円	26,646,442円	20,680,442円	5,966,000円	28.848%	円	0.000%	円	0.000%	14,714,442円	71.152%	
8			3,048,593円	1,524,296円		1,524 千円	762.0 千円	10,126,748円	9,364,748円	762,000円	8.136%	円	0.000%	円	0.000%	8,602,748円	91.864%	
9			4,374,044円	1,988,201円	1,767,289円	1,767 千円	883.5 千円	9,516,652円	8,633,152円	883,500円	10.233%	円	0.000%	円	0.000%	7,749,652円	89.767%	
10			2,273,355円	694,636円		694 千円	347.0 千円	9,086,946円	8,739,946円	347,000円	3.970%	円	0.000%	円	0.000%	8,392,946円	96.030%	
11			2,337,635円	2,337,635円		2,337 千円	1,168.5 千円	6,118,394円	4,949,894円	1,168,500円	23.606%	円	0.000%	円	0.000%	3,781,394円	76.394%	
12			22,650,874円	22,650,874円	19,166,124円	19,166 千円	9,583.0 千円	43,241,816円	33,658,816円	9,583,000円	28.470%	円	0.000%	円	0.000%	24,075,816円	71.530%	
13			12,916,787円	12,916,787円	9,935,990円	9,935 千円	4,967.5 千円	21,835,896円	16,868,396円	4,967,500円	29.448%	円	0.000%	円	0.000%	11,900,896円	70.552%	

14	2,620,820円	2,620,820円		2,620 千円	1,310.0 千円	10,337,679円	9,027,679円	1,310,000円	14.510%	円	0.000%	円	0.000%	7,717,679円	85.490%	
15	17,619,038円	17,619,038円	14,237,606円	14,237 千円	7,118.5 千円	35,093,385円	27,974,885円	7,118,500円	25.446%	円	0.000%	円	0.000%	20,856,385円	74.554%	
16	20,122,433円	20,122,433円	9,146,560円	9,146 千円	4,573.0 千円	37,024,911円	32,451,911円	4,573,000円	14.091%	5,670,750円	17.474%	円	0.000%	22,208,161円	68.435%	
17	3,980,936円	3,980,936円	3,028,973円	3,028 千円	1,514.0 千円	9,098,290円	7,584,290円	1,514,000円	19.962%	円	0.000%	円	0.000%	6,070,290円	80.038%	
18	7,010,037円	7,010,037円	3,689,493円	3,689 千円	1,844.5 千円	11,659,203円	9,814,703円	1,844,500円	18.793%	円	0.000%	円	0.000%	7,970,203円	81.207%	
19	20,264,864円	20,264,864円	14,860,900円	14,860 千円	7,430.0 千円	40,001,941円	32,571,941円	7,430,000円	22.811%	円	0.000%	円	0.000%	25,141,941円	77.189%	
20	14,242,501円	14,242,501円	8,764,616円	8,764 千円	4,382.0 千円	30,691,762円	26,309,762円	4,382,000円	16.655%	8,499,532円	32.305%	円	0.000%	13,428,230円	51.040%	
21	12,915,735円	12,915,735円	9,063,673円	9,063 千円	4,531.5 千円	26,524,303円	21,992,803円	4,531,500円	20.604%	6,399,399円	29.097%	円	0.000%	11,061,904円	50.299%	
22	18,638,974円	18,638,974円	12,222,278円	12,222 千円	6,111.0 千円	37,472,833円	31,361,833円	6,111,000円	19.485%	8,430,152円	26.880%	円	0.000%	16,820,681円	53.635%	
合計	227,172,559円	211,612,593円	141,724,703円	159,788 千円	79,894.0 千円	475,649,782円	395,755,782円	79,894,000円	20.187%	28,999,833円	7.327%	円	0.000%	286,861,949円	72.486%	

(1) 記載要領

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。
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、自賃第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。
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の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日当たり計画運行回数又は平日1日当た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、「ノ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。
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、(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、(ヅ)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)。
18. 「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。
19. 「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。
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、至年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日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

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。
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	塩谷地区	旧氏家町	総合病院・高等学校・大規模商業施設を有する為

表6 車両の取得計画の概要

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却等に要する国庫補助額(千円)
栃木県	関東自動車株式会社	2	4,000

表7 車両の取得を行う事業者（車両減価償却費等国庫補助金）

事業者名 関東自動車

1. 車両取得の概要

初年度(令和)	年度	補助アロックス名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費用国庫補助金申請番号	車両の種類別		乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定年月		購入等の種別 (現金、割賦、リース)
						ノンステップ	ステップ付			標準仕様	標準仕様	
		北関東ブロック	1	宇都宮駅-日光東照宮線 宇都宮駅-今市車庫線	1,2	ノンステップ	ステップ付	77	10.44	2	2	現金
		北関東ブロック	2	日カサ線(宇都宮-今市) 宇都宮車庫線	12,13	ノンステップ	ステップ付	77	10.44	2	2	現金

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定率法

申請番号	実費購入予定費(円)＊消費税を除く		累計購入予定費合計 許額から超過部分を控除した額(円) ニ＝1円＝ホ	普通償却限度額 (定率法)ハ×0.4＝ト (定額法)ヘ×0.2＝ト		特別償却額(円)	事業者償却額(円)	償却期間(月)	償却対象経費 ヲ×フ÷12(月)＝カ	計画額(千円) カ×1/2＝コ	*残存価格(円) ヘ－カ＝タ
	車両価格 イ	改造費 ロ		合計 イ＋ロ＝ハ	普通償却限度額のうち 少ない方の額 ヘ						
1	22,850,000	0	22,850,000	15,000,000	6,000,000	0	6,093,333	7	7×フ÷12(月)＝カ	2,000.0	11,000,000
2	22,850,000	0	22,850,000	15,000,000	6,000,000	0	6,093,333	8	8×フ÷12(月)＝カ	2,000.0	11,000,000
計	45,700,000	0	45,700,000	30,000,000	12,000,000	0	12,186,666	8	8,000 千円	4,000	22,000,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等の元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円)への額以内	償還期間(月)	借入利率(%)(年利)	借入利率(%)(低い方の率(%))	補助対象経費	計画額(千円)
			レ	リ	ツ	ツ×1/2＝ネ
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) カ＋ツ	計画額(千円) ヨ＋ネ
8,000	4,000

【負担者とその負担割合】

申請番号	申請番号		市区町村		事業者自己負担		その他の者 「その他の者」の 具体的概要	
	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額		
北関東ブロック	1	0円	0%	0円	0%	0円	100%	
北関東ブロック	2	0円	0%	0円	0%	0円	100%	
合計		0円	0%	0円	0%	0円	100%	





(1) 記載要領

1. 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
2. 「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
3. 「車両の種類」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
4. 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
5. 「車両の長さ」の欄は、小教点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
6. 「実質購入予定費」の欄は、車両価格(附属品価格、改造費それぞれを確定できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする)。
7. 「車両購入金融費用」の「補助対象経費」の欄は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
8. 「車両購入金融費用」は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書等の提出で足りることとする。
9. 「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(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。
10. リース車両についても当該記載要領を準用し、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
11. 「普通償却限度額」の欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
12. 「普通償却限度額」(△欄)は、補助対象限度額(△欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(△欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(△欄)とする。なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(△欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。  
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

(2) 添付書類

1. 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
2. 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
3. 底床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
4. 移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
5. 補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
6. 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。

事業者名		関東自動車株式会社	
運行計画担当部門	(運行部門の名称) 路線入込部	(責任者役職、氏名) 福島 崇文	印
補助金担当部門	(運行部門の名称) 路線入込部	(責任者役職、氏名) 福島 崇文	印

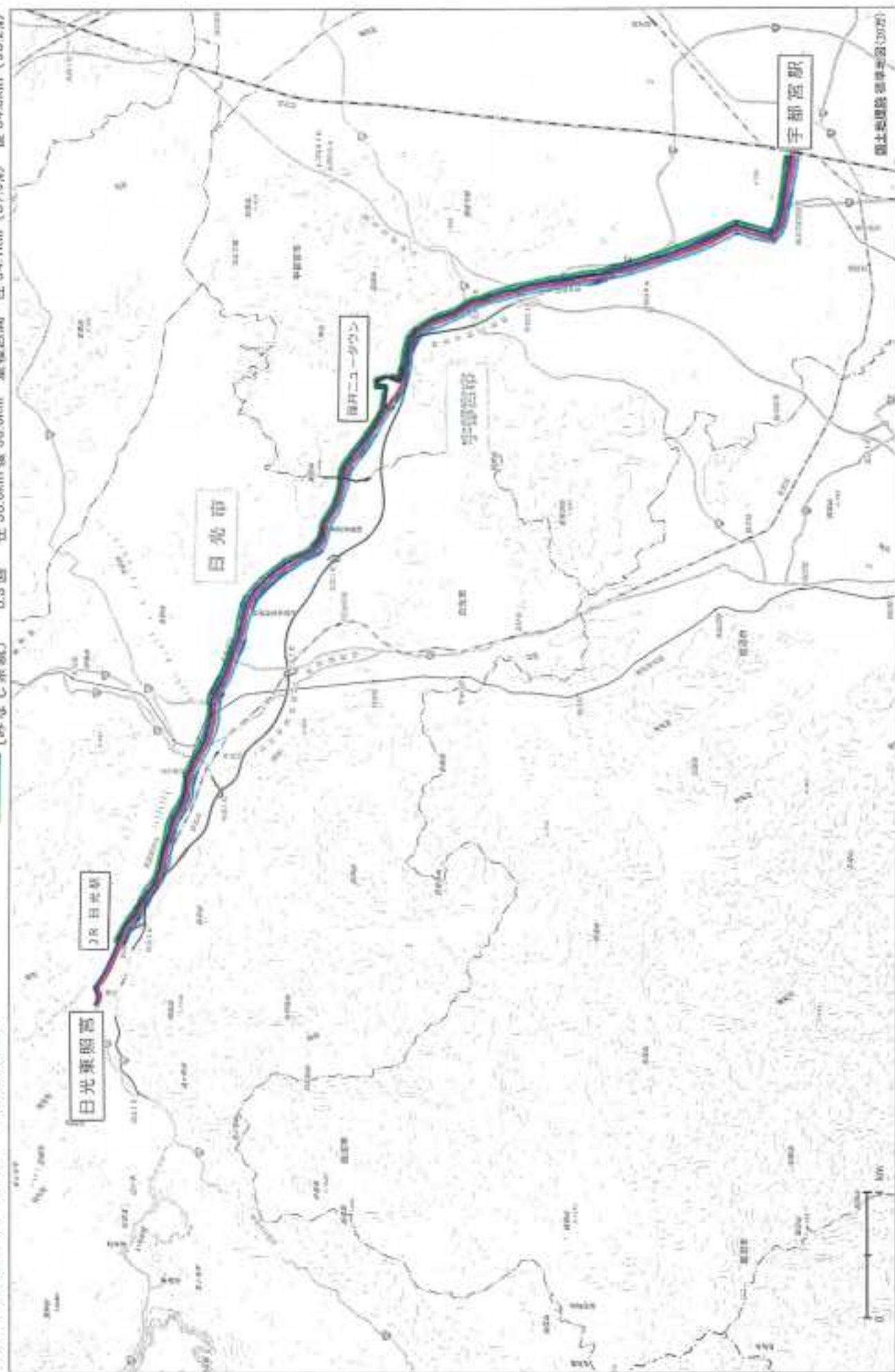
運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(30年度)

実施調査日 申請番号1~11全日  
申請番号12~22平成30年2月21~22日、6月27~28日実施

申請番号	運行系統			年間輸送実績				経常収益			平均乗車密度算定				備考								
	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程(km)	運行回数(回)	輸送人員(人)	1人平均乗車キロ(km)	輸送人口(人キロ)	輸送	乗車キロ(B)	運送収入(H)	実働走行キロ(C)	運送雑収(D)		営業外収益(E)	計(B)+(D)+(E)(円)	1系統当たり総経費用(F)	総適用日数	平均乗車密度(G)	平均乗車密度算定(H)	輸送量(A)×(G)	市町村による回数算入等の有無
1	宇都宮駅・日光東照宮	宇都宮駅	日光東照宮	日光東照宮	38.8	7.9	141,389	7.7	1,088,695.3	45,950.53	227,988.4	1,966,215	227,988.4	1,966,215	154,466	474,707.34	89,085.491	41.20 × 365	4.8	41.20	37.9	有(有)	
2	宇都宮駅・今市車庫	宇都宮駅	今市車庫	今市車庫	32.3	6.4	114,828	7.3	838,974.4	36,795.290	151,380.1	1,305,674	151,380.1	1,305,674	102,574	382,035.538	59,160.223	43.31 × 365	5.6	43.31	35.8	有(有)	
3	宇都宮駅・船生	宇都宮駅	石那田	船生	30.9	8.2	144,658	7.2	1,041,537.6	47,988.966	185,585.4	1,601,273	185,585.4	1,601,273	125,797	49,715.636	72,523.062	45.52 × 365	5.6	45.52	45.9	有(有)	
4	宇都宮駅・免許センター・榑木車庫	宇都宮駅	免許センター	榑木車庫	21.3	5.4	70,955	5.5	388,217.5	20,433.498	85,327.8	796,193	85,327.8	796,193	57,835	21,227.526	35,344.397	51.89 × 365	4.6	51.88	24.8	有(有)	
5	宇都宮駅・荒張	宇都宮駅	荒張	鹿沼営業所	20.1	6.9	102,015	4.4	448,866.0	24,042.387	102,489.8	883,982	102,489.8	883,982	69,446	24,996.025	40,043.148	52.74 × 365	4.4	52.74	30.3	有(有)	
6	駒生営業所・厚保・上三川車庫	駒生営業所	厚保	上三川車庫	23	5.8	99,704	5.6	558,342.4	24,266.829	97,980.6	839,190	97,980.6	839,190	65,924	25,171.913	39,046.575	43.13 × 365	5.7	43.13	33.0	有(有)	
7	駒生営業所・田原・玉生車庫	駒生営業所	田原	玉生車庫	34.5	6.9	135,066	6.3	850,915.8	36,638.630	174,984.0	1,509,511	174,984.0	1,509,511	118,588	38,266.729	66,380.247	42.69 × 365	4.9	42.69	33.8	有(有)	
8	駒生営業所・田原・今里	駒生営業所	田原	今里	22.8	5.7	105,606	5.2	549,151.2	25,403.014	95,942.4	827,954	95,942.4	827,954	65,044	26,296.012	37,492.271	46.08 × 365	5.7	46.08	32.4	有(有)	
9	駒生営業所・田原・グリーンタウン	駒生営業所	田原	グリーンタウン	20.9	4.5	67,992	5.0	339,760.0	15,700.513	69,597.0	600,302	69,597.0	600,302	47,160	16,377.975	27,197.115	45.87 × 365	4.9	45.87	22.0	有(有)	
10	駒生営業所・平松・本郷・吾妻	駒生営業所	平松	本郷西汗	21.6	5.8	116,180	4.7	546,046.0	24,888.825	92,272.2	795,733	92,272.2	795,733	62,513	25,446.871	36,040.345	44.21 × 365	6.0	44.21	34.8	有(有)	
11	駒生営業所・壺井・グリーンタウン	駒生営業所	壺井	グリーンタウン	28.4	3	58,739	5.1	299,569.9	12,629.992	51,298.0	441,995	51,298.0	441,995	34,723	13,105.810	20,046.232	41.89 × 365	5.8	41.89	17.4	有(有)	
12	西原車庫・ベルモール・真岡営業所	西原車庫	ベルモール	真岡営業所	29.0	13.1	207,613	5.7	1,183,394.1	58,573.095	277,385.0	1,142,084	277,385.0	1,142,084	1,128,555	60,843.794	86,890.951	49.23 × 365	4.2	49.23	55.0	有(有)	
13	宇都宮東武・橋場・真岡営業所	宇都宮東武	橋場	真岡営業所	31.4	5.3	81,523	5.9	480,985.7	22,168.210	121,580.8	500,523	121,580.8	500,523	494,594	23,163.327	38,085.185	45.86 × 365	3.9	45.86	20.6	有(有)	
14	宇都宮東武・橋場・益子駅前	宇都宮東武	橋場	益子駅前	31.0	4.6	86,814	6.9	599,706.6	29,324.745	104,966.0	432,066	104,966.0	432,066	426,948	30,183.759	32,880.899	48.30 × 365	5.7	48.30	26.2	有(有)	
15	宇都宮東武・ベルモール・旗手駅前	宇都宮東武	ベルモール	旗手駅前	32.4	9.9	151,766	6.9	1,047,185.4	50,570.543	235,450.8	969,351	235,450.8	969,351	957,866	52,497.762	73,754.963	47.93 × 365	4.4	47.93	43.5	有(有)	
16	氏家駅・馬頭車庫	氏家駅前	善達川	馬頭車庫	31.5	6.6	51,726	7.5	387,945.0	16,671.634	152,712.0	628,717	152,712.0	628,717	621,270	19,921.521	47,657.034	47.83 × 365	2.5	47.83	16.5	有(有)	
17	宇都宮東武・上野田町・馬本駅西口	宇都宮駅	上野田町	馬本駅西口	10.3	9.2	84,137	3.1	260,824.7	17,343.042	70,099.2	289,201	70,099.2	289,201	284,787	17,916.030	21,930.361	64.96 × 365	3.8	64.96	34.9	有(有)	
18	宇都宮東武・御幸ヶ原元町・馬本駅東口	宇都宮東武	御幸ヶ原元町	馬本駅東口	9.0	9.6	66,940	2.6	172,484.0	12,152.800	63,180.0	289,041	63,180.0	289,041	256,960	12,669.801	19,791.135	70.24 × 365	2.7	70.24	25.9	有(有)	
19	那須塩原駅・那須湯本温泉	那須塩原駅	黒磯駅	那須湯本温泉	24.4	13.7	138,579	6.5	900,763.5	47,351.456	244,805.2	6,621,718	244,805.2	6,621,718	995,941	54,969.115	76,685.228	52.47 × 365	3.6	52.47	49.3	有(有)	
20	大田原市役所・五峰の湯	大田原市役所	福社大	五峰の湯	22.5	6.5	79,253	4.6	364,563.8	8,664.709	107,682.5	443,280	107,682.5	443,280	438,009	9,545.978	33,725.278	23.27 × 365	3.4	23.27	22.1	有(有)	
21	西那須野駅・五峰の湯	西那須野駅	福社大	五峰の湯	25.2	5.7	78,775	4.9	385,997.5	9,898.074	97,927.2	403,199	97,927.2	403,199	388,423	9,769.696	30,675.895	22.94 × 365	3.9	22.94	22.2	有(有)	
22	西那須野駅・馬頭車庫	西那須野駅	倉骨	馬頭車庫	31.6	3.6	65,889	4.9	322,856.1	6,667.225	86,037.0	354,065	86,037.0	354,065	349,871	9,371.461	26,951.090	26.65 × 365	3.7	26.65	13.3	有(有)	
合計							2,249,337		13,056,781.5	593,322.430	2,895,886.4	23,551,227	2,895,886.4	23,551,227	7,257,296	627,130.933	1,010,566.945						

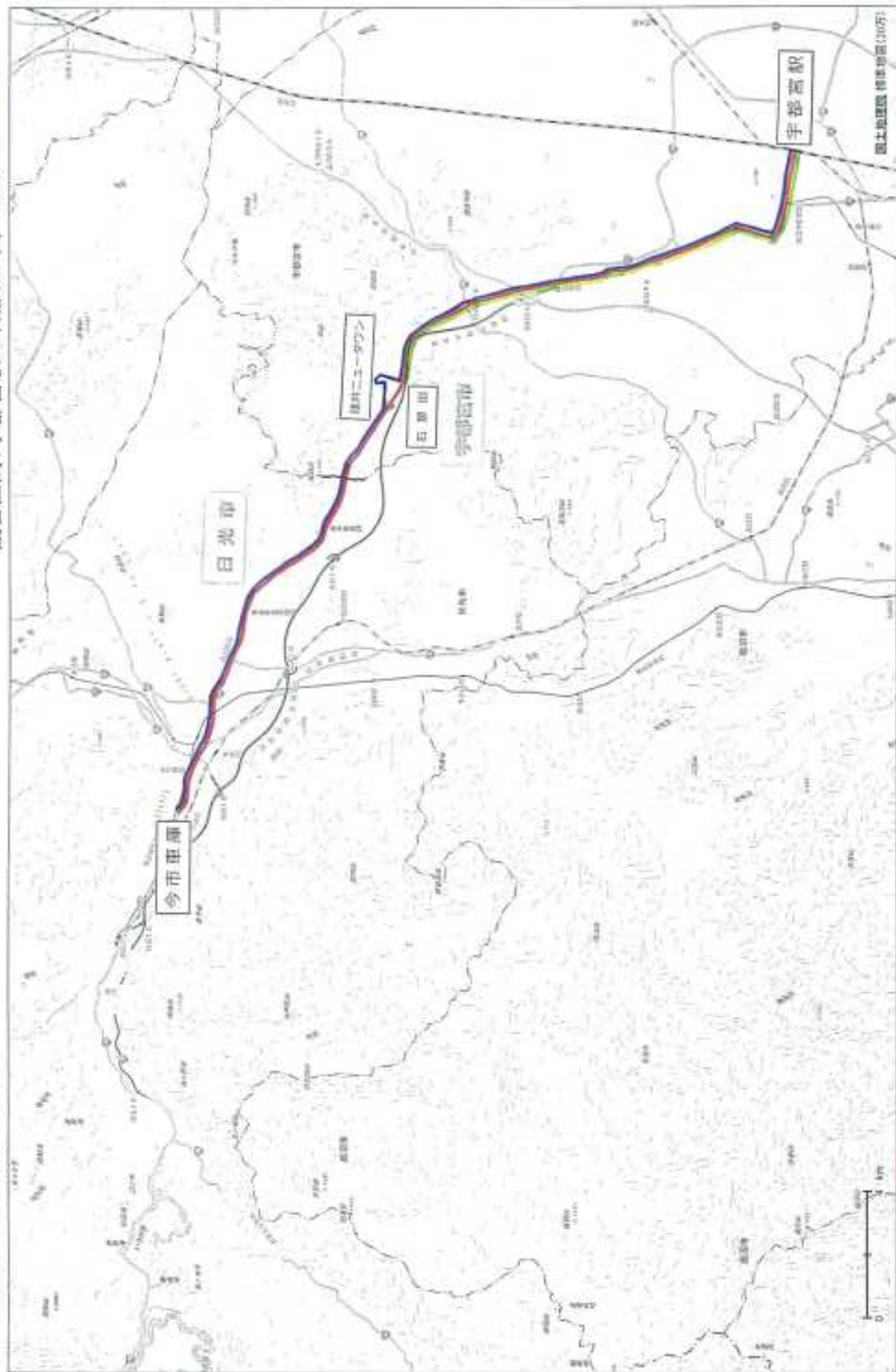
第1号系統：宇都宮駅～日光東照宮

(主体系統)	5.1回	38.0km
(みなし系統)	1.6回	41.0km
(みなし系統)	0.8回	36.8km
(みなし系統)	0.3回	38.8km
		重複区間 37.2km (90.7%)
		重複区間 往 35.9km (97.6%)
		重複区間 往 34.1km (87.9%)
		重複区間 往 36.6km (100%)
		重複区間 往 34.8km (90.2%)



第2号系統：宇都宮駅～今市車庫

競合区間：宇都宮駅～石那田 間 17.1km





第3号系統：宇都宮駅～船生

競合区間：宇都宮駅～石那田 間 17.1km



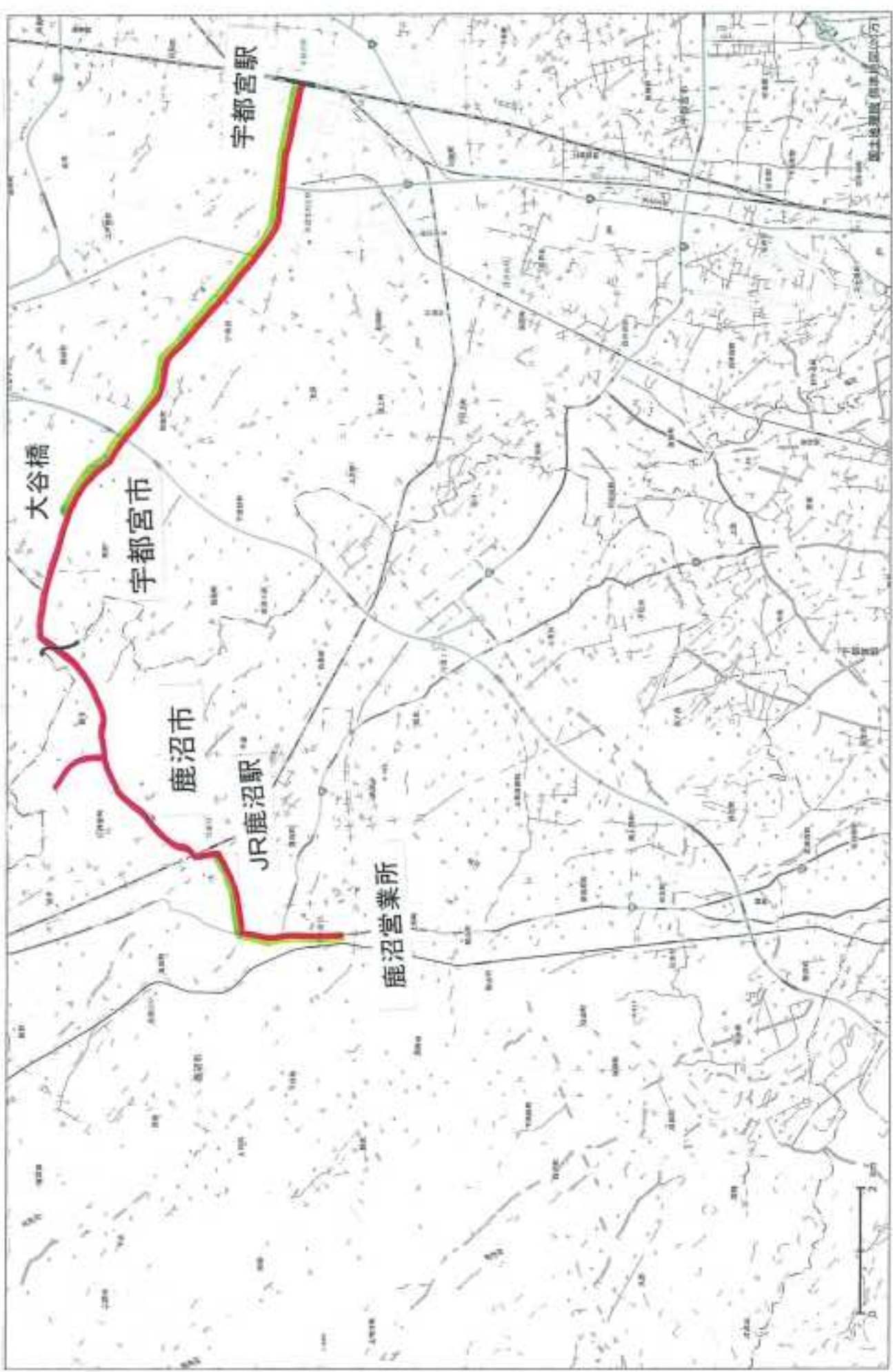
第4号系統：宇都宮駅～免許センター～榎木車庫



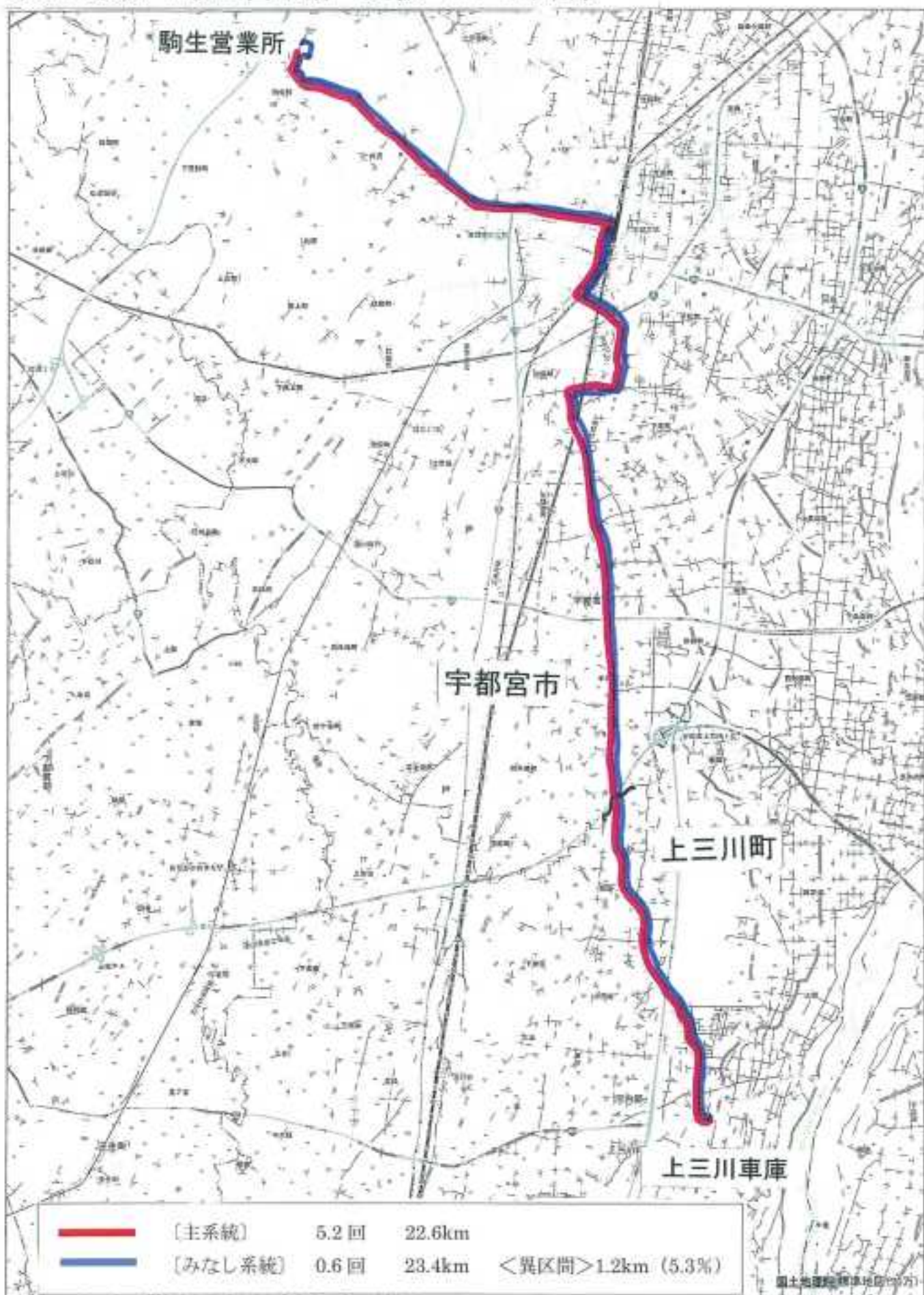


競合区間：宇都宮駅～大谷橋 間 8.0km  
 競合区間：鹿沼駅～鹿沼営業所 間 3.2km

第5号系統：宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所



第6号系統：駒生営業所～屋根板～上三川車庫





第7号系統：駒生営業所～田原～玉生車庫



第8号系統：駒生営業所～田原～今里



競合区間：駒生営業所～豊郷中央小学校前 11.4km



第9号系統：駒生営業所～田原～グリーンタウン



競合区間: 駒生営業所～豊郷中央小学校前 11.4km



第10号系統：駒生営業所～平松～本郷台西汗

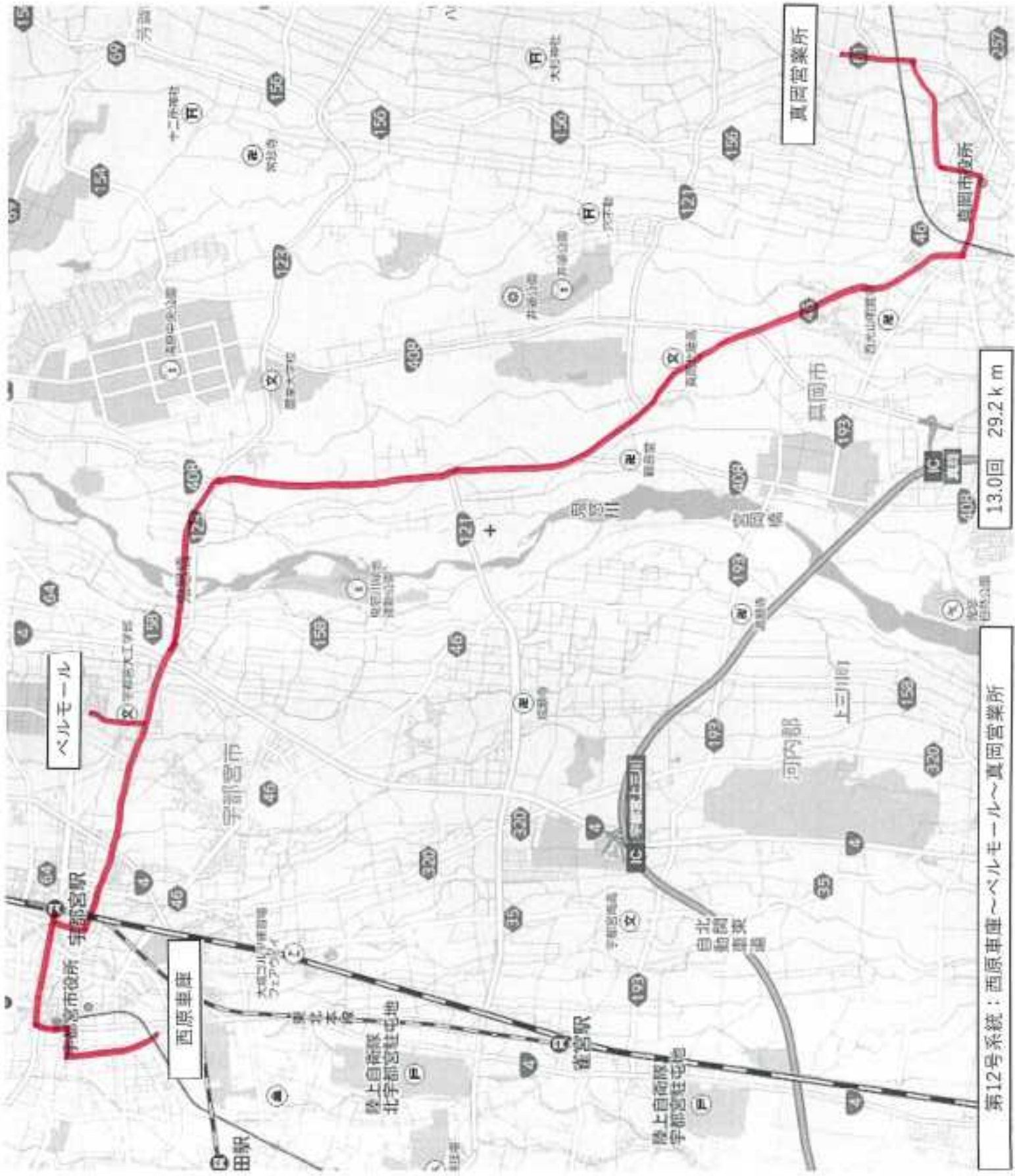


競合区間：駒生営業所～瑞穂野団地 15.0km 



# 第11号系統：駒生営業所～宝井～グリーンタウン





ベルモール

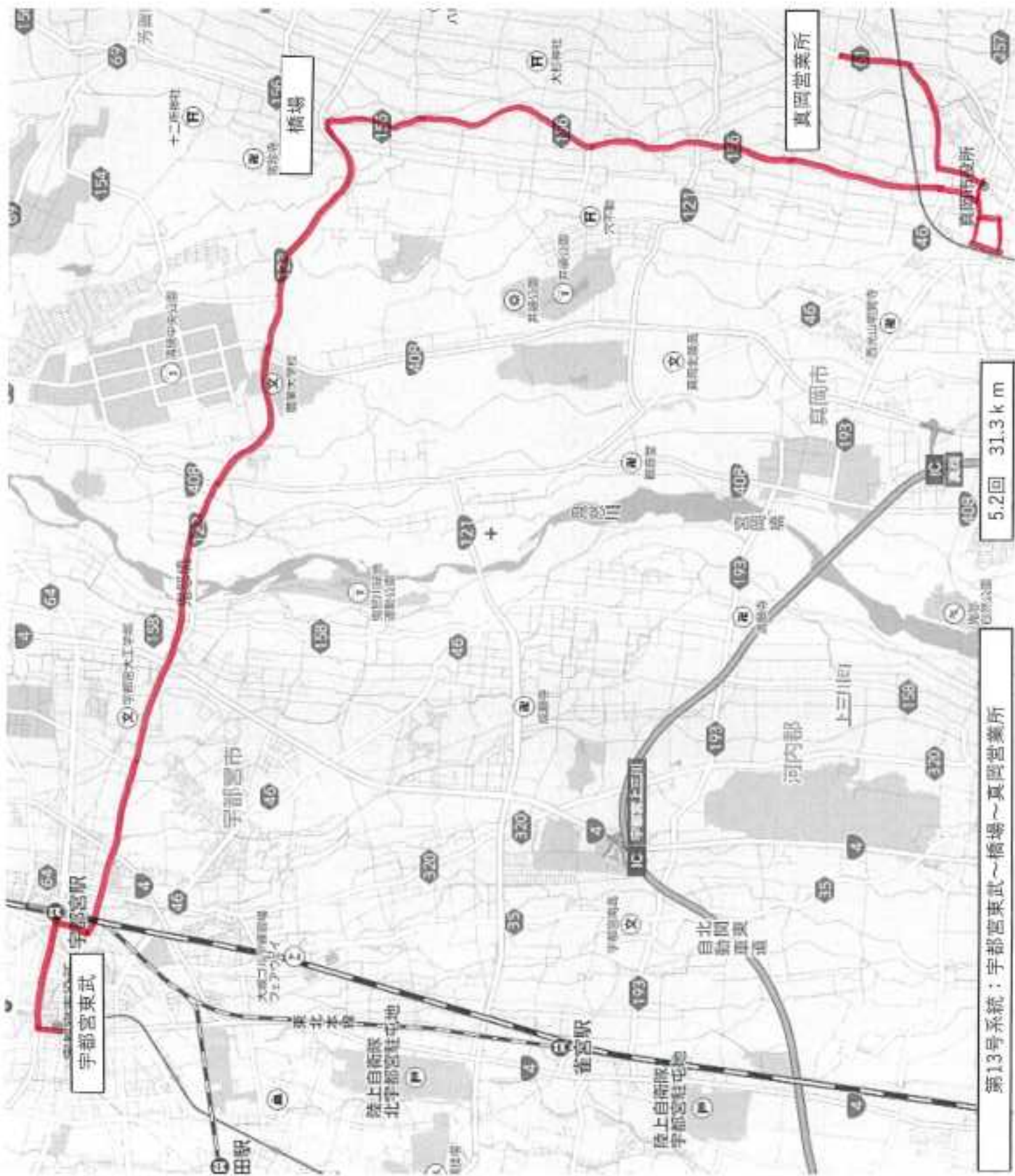
西原車庫

真岡営業所

13.0回 29.2 km

第12号系統：西原車庫～ベルモール～真岡営業所





宇都宮東武

橋場

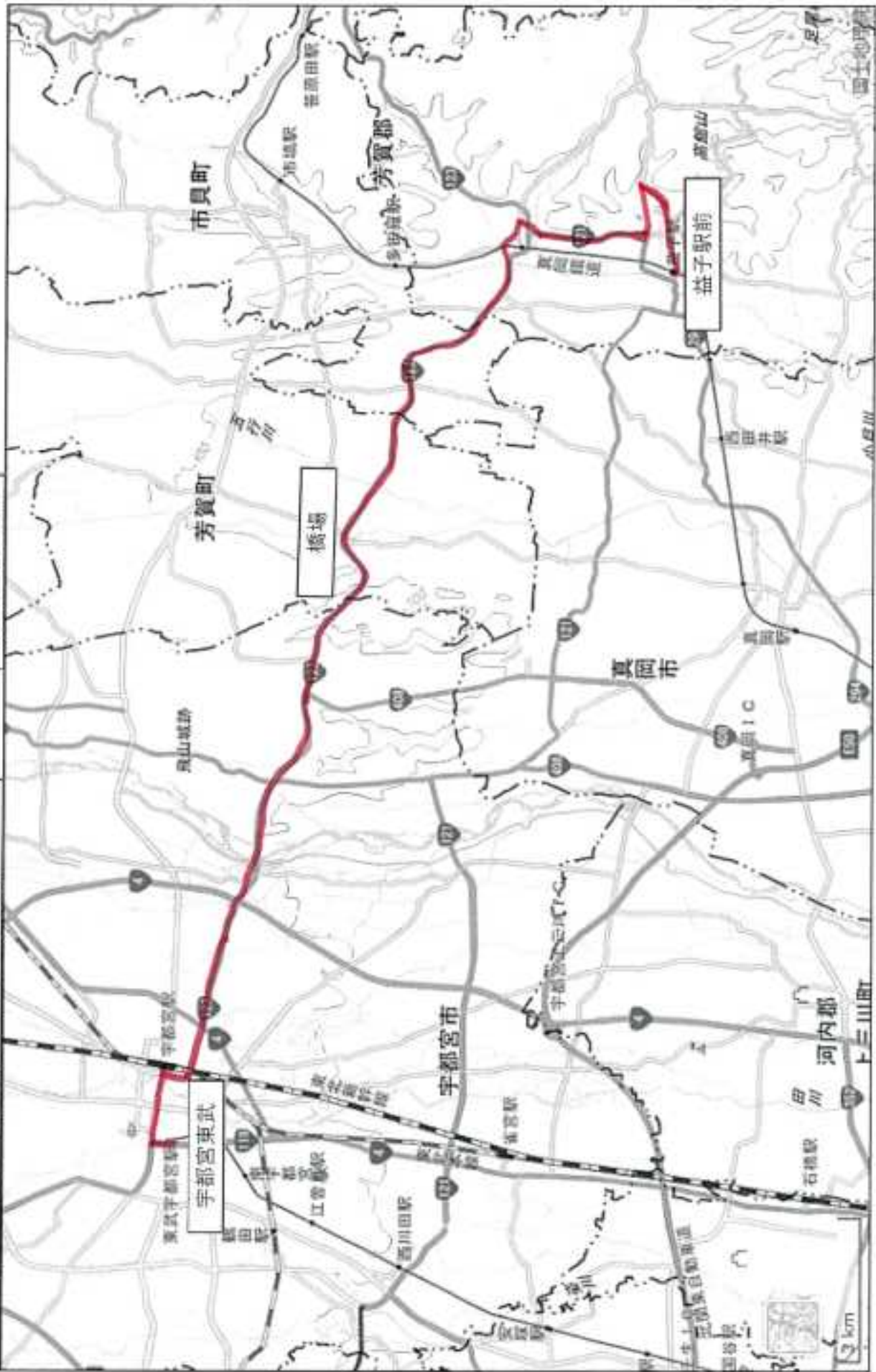
真岡営業所

第13号系統：宇都宮東武～橋場～真岡営業所

5.2回 31.3 k m

第14号系統：宇都宮東武～橋場～益子駅前

4.6回 31.0 km





第15号系統：宇都宮東武～ベルモール～益子駅前

9.9回 32.6 k m





第16号系統：氏家駅～馬頭車庫

6.6回 31.5 km

馬頭車庫

馬頭高校前

氏家駅前



第17号系統：宇都宮東武～上野団地～岡本駅西口

9.2回 10.3 km



第18号系統：宇都宮東武～御幸ヶ原元町～岡本駅東口

9.5回 9.0 k m





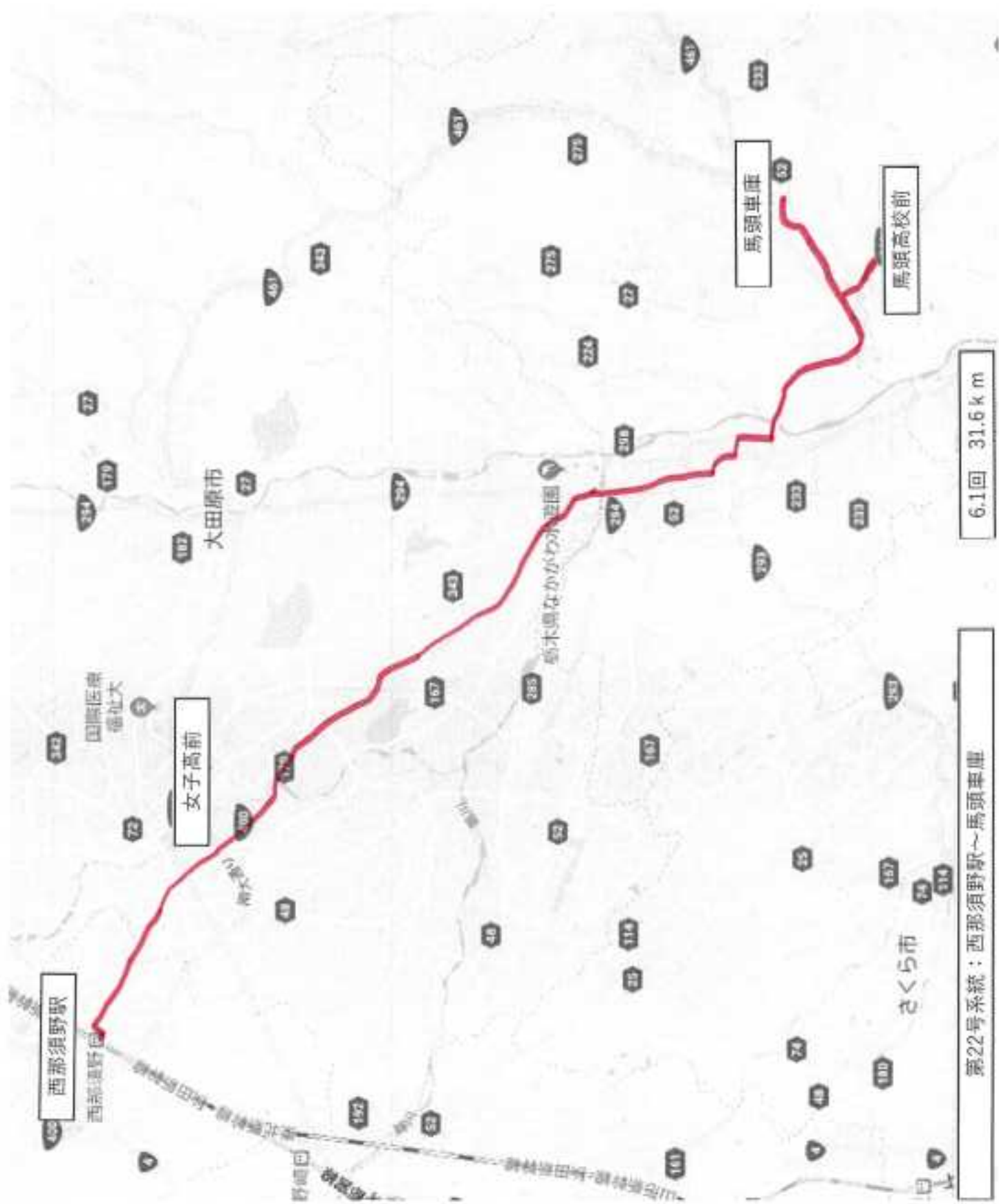






第21号系統：西那須野駅～五峰の湯

6.5回 22.5 k m





# 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)

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	平成30年度は平均乗車密度が2.8であった。 運行回数の確保と平均乗車密度3以上の利用 を目標とする

外客来訪促進計画との整合性「該当なし」

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 【バス事業者回答欄】					H30 輸送量	H30 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 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)	列車、バス、旅館宿泊の パッケージ企画商品	バス事業者 JR大宮支社 JR提携旅館	200千円	平成30年11月～	旅行者の年齢層の若返り 事前に観光地の情報を把握 してから訪れる旅行者の 増加 4月現在利用者180名 270,000円収入	26.8	2.8	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 通院等に重要な路線となっている
			ふるさと納税返礼品 (バス乗車券)	バス事業者 那須塩原市	200千円	令和元年 9月～	さとふるサイトを活用 西那須野駅・那須塩原駅 ～塩原温泉 (二日間有効 のフリーきっぷを返礼品 として提供)			
			塩原本線乗車券を塩原商 工会で発行する敬老商品 券の引換対象品に組入れ	バス事業者	増収額 200千円	平成29年10月 ～	敬老商品券発行実績 塩原地区 約450 常根地区 (関谷) 約700 西那須野地区 約3500 引き換え目標 100枚/年 ○実施状況 敬老の日に自治会で対象 者に説明及び敬老商品券 引換情報に記載した。 ○利用実績 なし ○課題 高齢者への周知不足 ○今後の取り組み 自治会と周知方法について 検討する。(事業者が 直接説明など)			

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2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)	3,804	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

※令和3、4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。

(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」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)

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

令和2年度

1. 申請事業者の概要

		乗合バス事業				
補助対象期間の前々年度の損益状況	営業収益	1,222,370千円	営業外収益	6,922千円	経常収益(イ)	1,229,292千円
	営業費用	1,370,017千円	営業外費用	1,432千円	経常費用(ロ)	1,371,449千円
	営業損益	▲147,647千円	営業外損益	5,490千円	経常損益	▲142,157千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km 3,445,152	経常収支率				89.63%

		乗合バス事業				
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	1,185,273千円	営業外収益	6,251千円	経常収益(イ)	1,191,524千円
	営業費用	1,428,663千円	営業外費用	1,365千円	経常費用(ロ)	1,430,028千円
	営業損益	▲243,390千円	営業外損益	4,886千円	経常損益	▲238,504千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ)	km 3,547,222	経常収支率				83.32%

		乗合バス事業				
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	1,170,893千円	営業外収益	7,311千円	経常収益(イ)	1,178,204千円
	営業費用	1,352,145千円	営業外費用	698千円	経常費用(ロ)	1,352,843千円
	営業損益	▲181,252千円	営業外損益	6,613千円	経常損益	▲174,639千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km 3,457,716.0	経常収支率				87.09%

(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とすると連続した過去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
	391円.25銭	403円.14銭	398円.08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	397円.49銭	293円.30銭	293円.30銭	356円81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	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 (チー(リ+ヌ+ル))/ニテニ			
			運行系統名	起点	主な経由地				終点	チ								オ	オ÷チ=ウ	リ
北関東	第1号	塩原本線 西栗原線 関谷線 塩原東線	関谷線	関谷	塩原東	365日	3,538回(9.6)	26.8人	往21.7Km(平均) 復21.8Km	21.7Km	往21.7Km(平均) 復21.8Km	21.7Km	100%	往 . Km(平均) 復 . Km	往 . Km(平均) 復 . Km	往 . Km(平均) 復 . Km	往 . Km(平均) 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 (チー(リ+ヌ+ル))/ニテニ	計画実車走行キロ	補助対象経常費用の見込額	補助対象経常費用の見込額 ヘ×フ以下の額:カ (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	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経常費用の限度額	タ又はシのうちいずれか少ないほうの額		
							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'''
北関東	第1号	100%	153,549.2Km	45,035,980円	198円 17銭	36,215,893円	154,065.4 . km	235円 6銭	29,839.311円	153,672.9 . km	194円 17銭	25,401,501円	153,672.8 . km	65円 29銭	30,428.845円	14,607.135円	20,266.191円	14,607.135円
		%	. km	円 銭	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
		%	. km	円 銭	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
		%	. km	円 銭	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	. km	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
合計			153,549.2Km	45,035,980円		36,215,893円	154,065.4 . km		29,839.311円	153,672.9 . km		25,401,501円	153,672.8 . km		30,428.845円	14,607.135円	20,266.191円	14,607.135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の、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及び他路線との競合部分に係るもの	計画平均乗車密度が0人未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から経常収益を控除した額	損失額から国庫補助額を控除した額	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		
		ソ×ラ=ツ		ソ×ラ'=ツ'		ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×フ=ヨ=ム	ム-ラ=ウ	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		14,607.135円		7,607.882円	7,608円	3,804円	30,605.427円	26,801.486円	3,803.941円	14.19%		%		%	22,997.545円	85.8%	
			円		円	円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円
			円		円	円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円
			円		円	円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円
合計			14,607.135円		7,607.882円	7,608円	3,804円	30,605.427円	26,801.486円	3,803.941円	14.19%		%		%	22,997.545円	85.8%	

※令和3、4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) 記載要領

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ついては、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、自資第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。

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、系統ごとで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。

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。

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、「ノ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「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」(「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。

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、(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)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除し、

18「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。

19「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。

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繰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。」)

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

(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。

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。

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





## 住民意見について

市町村名 那須塩原市

実施内容(例)	実施日	意見やアンケート結果
<p>①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>②「バスの日イベント」アンケート 日程:平成30年9月16日(日) 場所:ゆーバス車内(全便)</p> <p>③住民聞き取り調査 日程:令和元年5月16日(木) 場所:市内4か所</p>	<p>H30.5.11 ～ R1.5.16</p>	<p>(1)全体への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行本数を増やして欲しい</li> <li>・ 運賃を安くして欲しい</li> <li>・ 「おでさぼ70」は、非常にありがたい</li> <li>・ 鉄道や他のバスとの接続の向上</li> <li>・ 停留所・路線の新設(バスに乗ることができない)</li> <li>・ 病院や商業施設の敷地内への乗入</li> </ul> <p>(2)ジェイアールバス関東(株)への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 塩原温泉バスターミナル⇄那須塩原駅(直通・西那須野駅経由なし)という路線の新設</li> <li>・ 西那須野駅から医師会塩原温泉病院までへの直通運行</li> <li>・ 運行時間帯の拡大(夜間の便の増加)</li> <li>・ 塩原地区住民が西那須野方面を利用する際の特別割引運賃の導入</li> </ul>

※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。

## 利用者意見について

事業者名 ジェイアールバス関東(株)

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昨年「おでさぽ70」を発売、塩原地区、関谷地区の高 齢者かたから、安価で助かる。 ②ICカードが使えるようにしてほしい。 ③通学定期券運賃を安価にしてほしい。 ④那須塩原駅から塩原温泉までの直行便を運行してほ しい。

## 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)

意見等		サービス向上策等
1	通学定期券を安価にしてほしい。	今年度から那須塩原市と調整検討を始めたい。
2	ICカード導入	ICシステム導入の検討をしたい。
3	那須塩原駅から塩原温泉直行便運行	塩原温泉観光協会と実施に向けて検討を始める。
4	西那須野駅から医師会塩原温泉病院までへの直通運行	利用実態の把握及び関係個所との調整を実施運行について検討する。



# 地域間幹線系統確保維持計画

## (日光交通株式会社)

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

- ・ 上記の目的、必要性を継続し、利用の定着化と利用者増を目指した取り組みとして
  - ① お客様の利便性の向上を目的とした、アンケート等の実施
  - ② 高齢者等が、安心できる移手段としての地位の確立
- ・ 利用者数の目標  
240人 / 日
- ・ 生産性向上の取組  
昼間時間帯の運行経路を一部見直し、国道461号線沿いの商業施設を通るルートを新設することで、利用者増を図る。

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					H30 輸送量	H30 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 鬼怒川公園駅～下今市駅	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で利用促進を図る	日光市 日光交通 (株)		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。当該システムの使用可。	15.7	1.5	今市地域と藤原地域を結ぶ路線であり、沿線には病院や小学校もあり、高齢者の通院や小学生の通学の重要な足となっているため。
			②定年者を継続雇用し人件費を削減している。			今後も継続	平成31年3月末現在バス運転士26人中5人が定年前の給料約75%で雇用。			
			③企画乗車券の発売。 「鬼怒川・今市1日フリーバス」		年間発売枚数 360枚を目指す (180,000円の増収)	平成30年4月1日 ～発売開始	月平均30枚×12ヶ月＝ 360枚 1枚1,000円 (カップ率50%＝500円) 360枚×500円＝ 180,000円			
			④運行経路の見直し(短縮) 藤原行政センターが鬼怒川温泉駅前に移設。鬼怒川公園駅～鬼怒川温泉駅間の利用者が減少すると思われる為「鬼怒川温泉駅発～下今市駅」に変更し平均乗車密度増及び経費削減を図る 今後の取組 ①運行経路の見直し(新設) 昼間時間帯限定で国道461号線沿いの商業施設を通るルートの新設し、当該施設の利用客を取り込むことで、収入及び平均乗車密度の増加を図る	日光交通 (株)	下記、運行経路の見直し(新設)と併せ、平均乗車密度2.0以上及び収支改善を目指す。	令和元年10月 予定	H30年度実績の実車キロ 136,407.1-R2年度計画 の実車キロ118,763.8* =17643.3*減			
			上記、運行経路の短縮と併せ、平均乗車密度2.0以上及び収支改善を目指す。	令和元年10月 予定	実車キロ⇒0.5*増 運行回数⇒4回 新設予定バス停⇒6					



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2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 (日光市)	日光交通株式会社	(1) 鬼怒川線(1)	1,936	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

(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」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は、その旨を記載することで足りるものとす。(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 日光交通株式会社

令和2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	107,235千円	営業外収益	2,045千円	経常収益(イ)	109,280千円	
	営業費用	141,218千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	141,218千円	
	営業損益	△ 33,983千円	営業外損益	2,045千円	経常損益	△ 31,938千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	528,842.3 km					経常収支率	77.38 %

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	117,056千円	営業外収益	2,364千円	経常収益(イ')	119,420千円	
	営業費用	127,270千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	127,270千円	
	営業損益	△ 10,214千円	営業外損益	2,364千円	経常損益	△ 7,850千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	529,369.9 km					経常収支率	93.83 %

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	113,725千円	営業外収益	2,476千円	経常収益(イ'')	116,201千円	
	営業費用	128,113千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	128,113千円	
	営業損益	△ 14,388千円	営業外損益	2,476千円	経常損益	△ 11,912千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	505,548.1 km					経常収支率	90.70 %

(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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$
	253円 41銭	240円 41銭	267円 03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 $(\text{a}+\text{b}+\text{c}) \div 3 = \text{ニ}$	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イ÷ハ=ト
	253円 61銭	293円 30銭	253円 61銭	206円 64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	計画平均乗車密度	計画輸送量	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	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		
			運行系統名	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	366日	3873回	15.3Km	往15.3Km 復15.3Km	(平均) 15.3Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	100%	100%
									往. Km 復. Km		往. Km 復. Km		往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%
									往. Km 復. Km		往. Km 復. Km		往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%
									往. Km 復. Km		往. Km 復. Km		往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%
合計			系統						往. Km 復. Km		往. Km 復. Km		往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km		

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 (チー(リ+ヌ))÷チニ=ヨ	計画実車走行キロ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×フ以下の額カ (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×フ以上の額: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	経常収益ヤ	実車走行キロマ	経常収益ヤ	実車走行キロマ								
北関東	第1号	無	100%	118,763.8km	90,119,687円	92円 34銭	12,514,114円	136,788.4km	91円 48銭	13,020,910円	136,401.2km	95円 46銭	12,289,909円	136,401.2km	90円 10銭	10,966,649円	19,153,038円	13,553,859円	13,553,859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				. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	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 ソ×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	13,553,859	円	13,553,859	円	3,872,531	円	3,872	千円	1,936.0	千円	19,153,038	円	17,217,038	円	1,936,000	円	11.24%	4,275,919	円	24.84%	0	円	0	%	11,005,119	円	63.92%	
				円		円		千円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		
				円		円		千円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		
				円		円		千円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		
合計				円		円		千円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		

(1) 記載要領

- 乗合バス事業者の収益、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）中の乗合バス事業者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、系統ごとで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に「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）－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（ス））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、（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（ネ）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（ネ）の金額又は（ソ）の金額に、（ツ）の金額から左記の場合の（ネ）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、（ヅ）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨て）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

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3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 (日光市)	日光交通株式会社	(1) 鬼怒川線(1)	1,931	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

(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」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は、その旨を記載することで足りるも  
のとす。(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 日光交通株式会社

令和3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						
	営業収益	107,235 千円	営業外収益	2,045 千円	経常収益(イ)	109,280 千円	
	営業費用	141,218 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ)	141,218 千円	
	営業損益	△ 33,983 千円	営業外損益	2,045 千円	経常損益	△ 31,938 千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	528,842.3 km					経常収支率	77.38 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	117,056 千円	営業外収益	2,364 千円	経常収益(イ')	119,420 千円	
	営業費用	127,270 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ')	127,270 千円	
	営業損益	△ 10,214 千円	営業外損益	2,364 千円	経常損益	△ 7,850 千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	529,369.9 km					経常収支率	93.83 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	113,725 千円	営業外収益	2,476 千円	経常収益(イ'')	116,201 千円	
	営業費用	128,113 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ'')	128,113 千円	
	営業損益	△ 14,388 千円	営業外損益	2,476 千円	経常損益	△ 11,912 千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	505,548.1 km					経常収支率	90.70 %

(補助対象事業者の「基準期間<sup>※</sup>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
	253円 41銭	240円 41銭	267円 03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
	253円 61銭	293円 30銭	253円 61銭	206円 64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 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 (チー(リ+ヌ+ル))÷チ=ラ			
			運行系統名	起点	主な経由地												終点		
北関東	第1号	無	鹿沼線	鬼怒川温泉駅	JR宇都宮市 下今市	365 日	3862 回 (10.5)	1.5 人	15.3Km 復15.3Km	(平均) 15.3Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往. Km 復. Km	(平均) . Km	往. Km 復. Km	(平均) . Km	往. Km 復. Km	100%	100%
						日	( ) 回	人	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%	
						日	( ) 回	人	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%	
						日	( ) 回	人	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%	
合計			系統						往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km				

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 (チー(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×ワ以下の額カ (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-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	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	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			
北関東	第1号	無	100%	118,427.2km	80,034,322円	92円 34銭	12,514,114円	136,788.4km	91円48銭	13,020,910円	136,401.2km	95円46銭	12,289,909円	136,401.2km	90円10銭	10,935,567円	19,098,755円	13,515,444円	13,515,444 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				. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	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	補助対象経費	計画額	経常費用から経常収益を控除した額	損失額から国庫補助額を控除した額	ウの負担者とその負担割合																		
			ソ×ラ=ツ		ソ×ラ'=ツ'							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										
			ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×ワ=ヨ=ム	ム-ラ=ウ						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	13,515,444	円	13,515,444	円	3,861,555	円	3,861	千円	1,930.5	千円	19,098,755	円	17,168,255	円	1,930,500	円	11.24%	4,228,968	円	24.63%	0	円	0	%	11,008,786	円	64.13%	
				円		円		千円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		
				円		円		千円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		
				円		円		千円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		
合計				円		円		千円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		

(1) 記載要領

- 乗合バス事業者の収益、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ついては、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。
- 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス事業者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、系統ごとで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）-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（ス））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、（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（ネ）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（ネ）の金額又は（ソ）の金額に、（ツ）の金額から左記の場合の（ネ）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、（ヅ）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨て）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

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4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 (日光市)	日光交通株式会社	(1) 鬼怒川線(1)	1,931	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

(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」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は、その旨を記載することで足りるも  
のとす。(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 日光交通株式会社

令和4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	107,235 千円	営業外収益	2,045 千円	経常収益(イ)	109,280 千円	
	営業費用	141,218 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ)	141,218 千円	
	営業損益	△ 33,983 千円	営業外損益	2,045 千円	経常損益	△ 31,938 千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	528,842.3 km					経常収支率	77.38 %

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	117,056 千円	営業外収益	2,364 千円	経常収益(イ')	119,420 千円	
	営業費用	127,270 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ')	127,270 千円	
	営業損益	△ 10,214 千円	営業外損益	2,364 千円	経常損益	△ 7,850 千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	529,369.9 km					経常収支率	93.83 %

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	113,725 千円	営業外収益	2,476 千円	経常収益(イ'')	116,201 千円	
	営業費用	128,113 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ'')	128,113 千円	
	営業損益	△ 14,388 千円	営業外損益	2,476 千円	経常損益	△ 11,912 千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	505,548.1 km					経常収支率	90.70 %

(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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$
	253円 41銭	240円 41銭	267円 03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 $(\text{a}+\text{b}+\text{c}) \div 3 = \text{ニ}$	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イ÷ハ=ト
	253円 61銭	293円 30銭	253円 61銭	206円 64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 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 (チー(リ+ヌ+ル))÷チ=ラ	
			運行系統名	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	365 日	3862 回 (10.5)	15.3Km 復15.3Km	(平均) 15.3Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	100%	100%
						日	回	人	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%
						日	回	人	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%
						日	回	人	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	%	%
合計			系統						往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km	往. Km 復. Km		

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 (チー(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×ワ以下の額カ (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-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	経常収益ヤ	実車走行キロマ	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	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%	118,427.2km	80,034,322円	92円 34銭	12,514,114円	136,788.4km	91円 48銭	13,020,910円	136,401.2km	95円 46銭	12,289,909円	136,401.2km	90円 10銭	10,935,567円	19,098,755円	13,515,444円	13,515,444 円	
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円	円
合計				. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円	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 ソ×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	13,515,444	円	13,515,444	円	3,861,555	円	3,861	千円	1,930.5	千円	19,098,755	円	17,168,255	円	1,930,500	円	11.24%	4,228,968	円	24.63%	0	円	0	%	11,008,786	円	64.13%	
				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				円		円		円		千円		千円		円		円		円	%		円	%		円	%		円	%		

(1) 記載要領

1. 乗合バス事業者の収益、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。
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。
3. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス事業者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、系統ごとで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。
9. 「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。
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）-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（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。
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（ネ）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（ネ）の金額又は（ソ）の金額に、（ツ）の金額から左記の場合の（ネ）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、（ヅ）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨て）こと。
18. 「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。
19. 「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。
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

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。
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

## 住民意見について

市町村名     日光市

実施内容	実施日	利用者意見
<p>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</p>	<p>通年</p>	<p>(1)全体への意見                      ①運行本数を増やしてほしい。                      ②バス路線が分かりにくく利用しづらい。                      ③高齢者が継続して利用できるよう低運賃にしてほしい。</p> <p>(2)事業者別                      関東自動車(株)への意見                      ①運行本数が少ないため、乗りたい時に乗れない。                      ②ICカードを使用可能にして欲しい。</p> <p>日光交通(株)への意見                      ①バスの本数を増やして欲しい。                      ②バス停にベンチや風よけを設置してもらいたい。</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。

## 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>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>H31.4.19 ～ H31.4.23</p>	<p>①・HPや電話での問い合わせ。 ②・ICカードが使えないのは少し不便。 ・バイパス(国道461号線)沿いの商業施設へのアクセスを 良くしてほしい。 ③・バスの本数を増やしてほしい。 ・バス停に屋根やベンチがなく、雨や雪の日にバスを 待つのは大変。</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カードが使えると便利。	ICカード導入の検討。
②	バス停に屋根・ベンチ・街灯が欲しい。	自治体や関係各所と協議のうえ設置可能か検討する。
③	バスの本数を増やしてほしい。	既存の運行回数で利用者が多い時間帯にダイヤ編成する。

## 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>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>H31.4.19 ～ H31.4.23</p>	<p>①・HPや電話での問い合わせ。 ②・ICカードが使えないのは少し不便。 ・バイパス(国道461号線)沿いの商業施設へのアクセスを 良くしてほしい。 ③・バスの本数を増やしてほしい。 ・バス停に屋根やベンチがなく、雨や雪の日にバスを 待つのは大変。</p>

## 利用者や住人意見に対する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カードが使えると便利。	ICカード導入の検討。
②	バス停に屋根・ベンチ・街灯が欲しい。	自治体や関係各所と協議のうえ設置可能か検討する。
③	バスの本数を増やしてほしい。	既存の運行回数で利用者が多い時間帯にダイヤ編成する。



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) ダイヤル営業所	(責任者役職・氏名) 営業所長 會田 吉広	印		
補助金担当部門	(担当部門の名称) ダイヤル営業所	(責任者役職・氏名) 営業所次長 丹羽 淳	印		

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(30年度)

申請 番号	運行系統			年間輸送実績							経常収益			平均乗車密度算定			備考					
	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (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 (円)	実車走行 キロ(G) (km)	運送雑収 (円)	営業外 収益 (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (円)	(運賃変更前・適用 の平均乗車密度 × 日数) の平均乗車 × 日数		適用 日数	平均乗車 密度 (B) (円)	平均賃率 (F) (円)	輸送量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無
1	鬼怒川線	鬼怒川公園駅	鬼怒川温泉駅	下今市駅	17.6	10.5	72,891	3.8	276,226.0	12,059,835.0	136,407.1	0	230,074	12,289,909	36,424,787	(58.71 × 365) / 365	1.5	58.71	15.7	有		
	合計																					

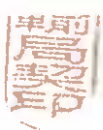
実態調査日 平成30年 6月29日実施

〔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々年度(基準期間)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、基準期間の前々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に基づき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つて記載し、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)中に記される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。
- 平均乗車密度は、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乗車走行キロを乗じたものとする。
- 1系統当り経常費用は、補助対象事業者の平均乗車密度により経常費用に当該系統の前々年度(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を、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、ストップキ、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)÷(G)×(F)と計算し、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、基準期間の前々年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々々年度、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。







関交企第75号  
関自旅第1515号  
関海旅第1036号  
平成31年2月28日

栃木県生活交通対策協議会 会長 殿

関東運輸局長



地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

標記について、地域公共交通確保維持改善事業実施要領（平成23年4月1日付け、国総計第5号、国鉄財第4号、国鉄業第4号、国自旅第20号、国海内第8号、国空環第5号）6.（1）②の規定に基づき、地域公共交通確保維持改善事業に係る二次評価を実施しましたので、評価結果を通知します。

協議会においては、必要に応じて生活交通確保維持改善事業を見直し、評価結果を同計画に反映されたい。

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)

平成31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	宇都宮駅～日光東照宮	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。 一部便の藤井ニュータウンへの乗り入れ。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の運行回数を維持した。</li> <li>・目標385人/日に対して、387人/日となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。</li> <li>・GTFISを活用し、リアルタイム情報の発信。</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・効果達成状況については、概ね目標を達成しており評価できる。結果の要因を分析し、必要動向や事業の実施状況の把握に努めること。</li> <li>・旧東野交通の系統については、類似系統の廃止及び路線の一部を統合する系統の廃止を実施した結果、利用者数の増加につながっていることから、今後の増進も、系統の再直しを含めた検討を進めていくことが望ましい。</li> <li>・地域の上位計画や生産性向上の取組に際しては、効果目標と整合性をとり、現状の改善を目標とした定量的な目標を設定するとともに、運行データに基づいた運行計画の見直しや路線の特性を踏まえたターゲットへ向けた利用促進等により、効果的に利便性の高い地域公共交通が確保維持されることを期待する。</li> </ul>		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～今市車庫	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。 一部便の藤井ニュータウンへの乗り入れ。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の運行回数を維持した。</li> <li>・目標321人/日に対して、315人/日となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。</li> <li>・GTFISを活用し、リアルタイム情報の発信。</li> </ul>			
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～船生	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の運行回数を維持した。</li> <li>・目標393人/日に対して、396人/日となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。</li> <li>・GTFISを活用し、リアルタイム情報の発信。</li> </ul>			
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～免許センター～楯木車庫	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の運行回数を維持した。</li> <li>・目標195人/日に対して、193人/日となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。</li> <li>・GTFISを活用し、リアルタイム情報の発信。</li> </ul>			
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の運行回数を維持した。</li> <li>・目標282人/日に対して、279人/日となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。</li> <li>・GTFISを活用し、リアルタイム情報の発信。</li> </ul>			
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～免許センター～楯木車庫	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の運行回数を維持した。</li> <li>・目標195人/日に対して、193人/日となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。</li> <li>・GTFISを活用し、リアルタイム情報の発信。</li> </ul>			



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	駒生営業所～屋敷～上三川車庫	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	・現行の運行回数を維持した。 A 目標282人/日に対して、273人/日となった。	・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。 ・GIFSを活用し、リアルタイム情報の発信。		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～玉生車庫	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	・現行の運行回数を維持した。 B 目標376人/日に対して、370人/日となった。	・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。 ・GIFSを活用し、リアルタイム情報の発信。 ・一部経路の変更を検討中。		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～今里	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	・現行の運行回数を維持した。 A 目標277人/日に対して、289人/日となった。	・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。 ・GIFSを活用し、リアルタイム情報の発信。 ・一部経路の変更を検討中。		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～グリーンタウン	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	・現行の運行回数を維持した。 A 目標178人/日に対して、186人/日となった。	・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。 ・GIFSを活用し、リアルタイム情報の発信。 ・一部経路の変更を検討中。		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～平松～西汗	バス接近表示機を宇都宮駅ターミナルに設置し旅客への情報発信を強化。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	・現行の運行回数を維持した。 A 目標311人/日に対して、318人/日となった。	・今後も効率的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。 ・GIFSを活用し、リアルタイム情報の発信。		

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	駒生営業所～宝井～グリーン タウン	バス接近表示機を宇都宮駅 ターミナルに設置し旅客への情 報発信を強化。	事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	・現行の運行回数を維持し た。 ・目標156人/日に対して、 161人/日となった。	・今後も効率的な運行を継続し、路線 図、HP等を通じてさらなるPRに努め る。 ・GIFSを活用し、リアルタイム情報の 発信。 ・一部経路の変更を検討中。		
	関東自動車株式会社 (東野交通株式会社)	西原車庫～ベルモール・石法 寺～真岡営業所	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	計画通り事業は適切に実施 されている。	目標530名/日に対して、568 名/日であり、目標は達成さ れている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。		
	関東自動車株式会社 (東野交通株式会社)	宇都宮東武～JR宇都宮駅・橋 場～真岡営業所	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	計画通り事業は適切に実施 されている。	目標190名/日に対して、223 名/日であり、目標は達成さ れている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。		
	関東自動車株式会社 (東野交通株式会社)	宇都宮東武～JR宇都宮駅・ ベルモール～益子車庫	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	計画通り事業は適切に実施 されている。	目標200名/日に対して、415 名/日であり、目標は達成さ れている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。		
	関東自動車株式会社 (東野交通株式会社)	氏家駅～善運川～馬頭車庫線	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	計画通り事業は適切に実施 されている。	目標140名/日に対して、141 名/日であり、目標は達成さ れている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。		

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	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 (東野交通株式会社)	宇都宮東武～JR宇都宮駅・ 上野団地～岡本駅西口	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	計画通り事業は適切に実施 A されている。	目標180名/日に対して、230 名/日であり、目標は達成さ れている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。			
	関東自動車株式会社 (東野交通株式会社)	宇都宮東武～JR宇都宮駅・ 御幸ヶ原元町～JR岡本駅	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	計画通り事業は適切に実施 A されている。	目標160名/日に対して、181 名/日であり、目標は達成さ れている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。			
	関東自動車株式会社 (東野交通株式会社)	那須塩原駅～黒磯駅～ 那須湯本温泉	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	計画通り事業は適切に実施 A されている。	目標170名/日に対して、379 名/日であり、目標は達成さ れている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。			
	関東自動車株式会社 (東野交通株式会社)	大田原市役所～福祉大・黒羽 高校～五峰の湯	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	H28年度の臨時便を含む運 行回数を基に運行計画を立 てていたが、臨時便の運行 回数が計画より少なかつ た為、計画していた運行回 数に届かなかった。	目標210名/日に対して、217 名/日であり、目標は達成さ れている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。			
関東自動車株式会社 (東野交通株式会社)	西那須野駅東口～福祉大・ 黒羽高校～五峰の湯	ダイヤの見直しやホームページ 等を活用し公共交通の利用促 進を図っている。	計画通り事業は適切に実施 A されている。	目標220名/日に対して、215 名/日であり、目標は下回っ ている。	鉄道との接続等のダイヤの見直しや ホームページ等を利用して公共交通の 利用促進を図っていく。				



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	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	<p>塩原本線 (西那須野～塩原温泉)</p> <p>路線名：鬼怒川線 起点：鬼怒川公園駅～鬼怒川温泉駅～JR今市駅～終点：今市駅 系統キロ：17.8km 運行回数：10.5回</p>	<p>敬老商品券発売促進のため告知方法を変更 配布用案内用紙にじゆんバス乗券と通記 利用乗車券 20年度 0枚(2,000円) ※市表彰 20件(10,000円) 市表彰 20件(10,000円) 市表彰 20件(10,000円)</p> <p>添でまほ70歳以上による、買い物客の利用者 増 須原駅～西那須野駅 13名 須原駅～西那須野駅 3名 須原駅～西那須野駅 5名 須原駅～西那須野駅 5名 旅行者 関谷・三島・稲澤～塩原B13名</p>	<p>A 計画どおり実施された。</p>	<p>運行回数の確保、1日平均 220名の利用を目標とし、運 行回数は確保できたが、乗 車人員は180名と減少した</p> <p>C</p>	<p>観光旅客誘致のため企画販売施策を 実施 ・新幹線とバスと宿泊パッケージ商品発 売実績 平成30年11月 19名 平成30年12月 4名 ・今後の改善点に記載のとおり、観光客 を含めた交流人口の取り込みについて 検討を行うていくことが望ましい。 ・地域の上位計画や生産性向上の取組 に絡る効果目標と整合性をとり、現状の 改善を目標とした定量的な目標を設定す るとともに、運行アーラインに基づいた運行 計画の見直しや路線の特性を踏まえた 効果的で利便性の高い地域公共交通 が確保維持されることを期待する。</p>	<p>地方運輸局等における 二次評価結果</p> <p>評価結果 ・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、必要動向や事業 の実施状況の把握に努めること。 ・今後の改善点に記載のとおり、観光客 を含めた交流人口の取り込みについて 検討を行うていくことが望ましい。 ・地域の上位計画や生産性向上の取組 に絡る効果目標と整合性をとり、現状の 改善を目標とした定量的な目標を設定す るとともに、運行アーラインに基づいた運行 計画の見直しや路線の特性を踏まえた 効果的で利便性の高い地域公共交通 が確保維持されることを期待する。</p>		
									<p>①ルート変更(大型商業施設への乗入 れ)やダイヤの見直しを図っていく。 ②分かりやすいホームページ(4か国 語対応)を制作活用し利用促進を図っ ていく。 ③企画 乗車券の発売(車内での販売を実施し 利用促進を図っていく。</p>
<p>第三者委員会における各委員からの意見</p>							<p>平成30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。 ○計画の策定や目標の設定は、環境の変化に応じて見直ししていくことが重要。 ○目標の設定については、目標達成の有無にかかわらず、結果の要因を検証することが重要。 ○利用促進策等は、ターゲットを明確にして、どのような効果があったか定量的に検証し、次の施 策につなげることが重要。 ○持続可能な公共交通の実現には、交流人口の取り込みを検討することが重要。</p>		

## 「とちぎの公共交通（平成 30(2018)年度版）」について（概要）

令和元（2019）年6月19日

栃木県生活交通対策協議会

## 1 目的

公共交通の維持・充実を図るために効果的・効率的な見直しを行うにあたって、それらの運行状況・輸送状況・収支等の現状を把握するため、平成 20 年度から交通事業者や市町村の資料をもとに、本県の生活交通の現状を把握するための分析を実施している。

この取組の成果として、県内の公共交通のサービスレベルや、収支状況等の現状を一元的に把握し、目指すべき公共交通のあり方を考える基礎資料として本資料を取りまとめている。

## 2 平成 30(2018)年度版の状況

- 公共交通サービスの人口カバー率は 92.4%（H30(2018).3.31）となり、前年度に比べ 0.6 ポイントの上昇。
- 鉄道・バスの輸送人員は、鉄道 18.0 万人/日（H29(2017)）、バス 5.6 万人/日（H29(2017)）。近年は下げ止まっており、前年に比べ、鉄道は 0.2 万人増、バスは増減なしとなっている。
- 市町の運行するデマンド交通等の運行費や、民間バス路線への補助等の公共交通に関する公費負担額が、国・県・市町合計で 21 億 4,300 万円（H29(2017)）となり、前年度に比べて約 2,500 万円増加している。
- 市町村生活交通については、平均収支率が 20%となり、前年度から 1% 減少。1 本利用あたり公費負担額の全市町平均が 706 円/回となり前年度に比べ 6 円/回減少している。

## 3 現状と課題

- 県内公共交通のサービス圏域は毎年増加し、利用者数も近年は微増傾向にあり、公共交通利活用促進に関する様々な取組みの成果が出ている。  
一方で行政の生活交通運行に関する公費負担は毎年増加している。
- 事業者と行政が連携し、継続して事業の見直し等を行い、より効率的で持続可能な生活交通の形成が図られるよう取り組む必要がある。



# とちぎの公共交通

(平成30(2018)年度版)

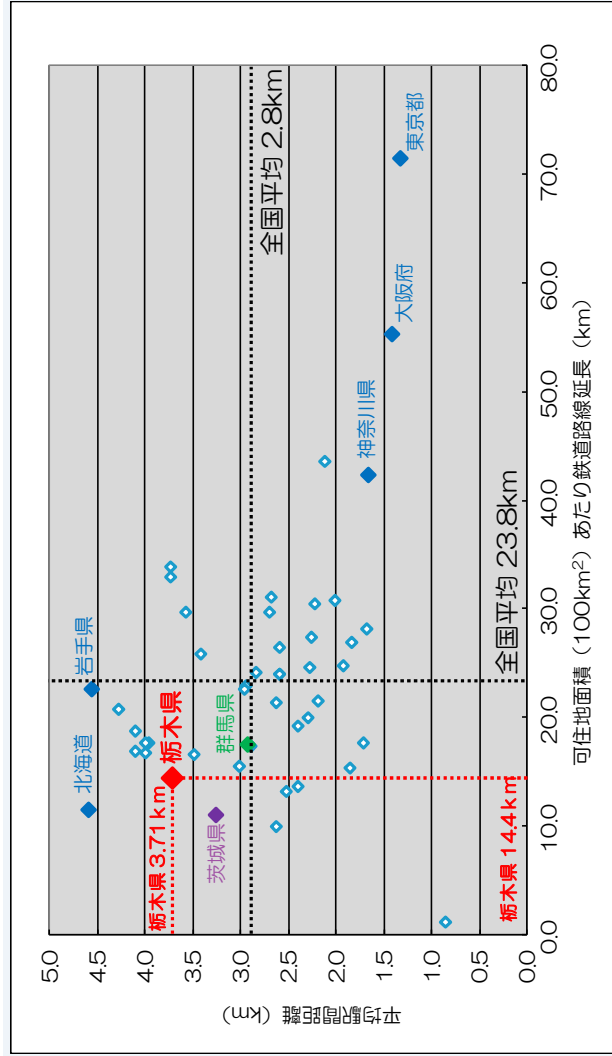
令和元(2019)年6月

栃木県生活交通対策協議会

① 鉄道路線網

運行会社	路線名	起終点		県内区間		運行距離 (km)	鉄道駅数	平均駅間距離 (km)
		起点	終点	起点側	終点側			
JR東日本	1-1 東北新幹線	東京	新青森	小山	那須塩原	77.2	3	38.6
	1-2 東北本線	上野	青森	野木	豊原	107.3	21	5.4
	1-3 日光線	宇都宮	日光	宇都宮	日光	40.5	7	6.8
	1-4 烏山線	宝積寺	烏山	宝積寺	高山	20.4	8	2.9
	1-5 両毛線	新前橋	小山	小俣	小山	47.3	11	4.7
	1-6 水戸線	小山	友部	小山	(小田林)	4.9	1	-
東武鉄道	2-1 伊勢崎線	浅草	伊勢崎	県	野州山辺	6.7	5	1.7
	2-2 日光線	東武動物公園	東武日光	藤岡	東武日光	65.0	18	3.8
	2-3 佐野線	鹿林	葛生	田島	葛生	15.2	8	2.2
	2-4 宇都宮線	新栃木	東武宇都宮	新栃木	東武宇都宮	24.3	11	2.4
	2-5 鬼怒川線	下今市	新藤原	下今市	新藤原	16.2	9	2.0
真岡鐵道	3-1 真岡鐵道	下龍	茂木	久下田	茂木	33.4	13	2.8
	4-1 会津鬼怒川線	新藤原	会津高原唐湊口	新藤原	勇鹿高原	25.0	8	3.6
わたらせ渓谷鐵道	5-1 わたらせ渓谷鐵道	桐生	間藤	原向	間藤	5.4	4	1.8
	合計 (新幹線含む延べ数)					495.7	127	3.9
合計 (新幹線駅、乗継駅の重複を除く)					418.5	117	3.6	

● 運行距離については、県内区間の運行距離を記載している。



※ 可住地面積：総面積から森林・原野・湖沼の面積を除いた面積  
資料：地域交通年報 (H25)  
： 都道府県・市区町村のすがた (H29)

図1 鉄道路線延長と平均駅間距離 (都道府県別)

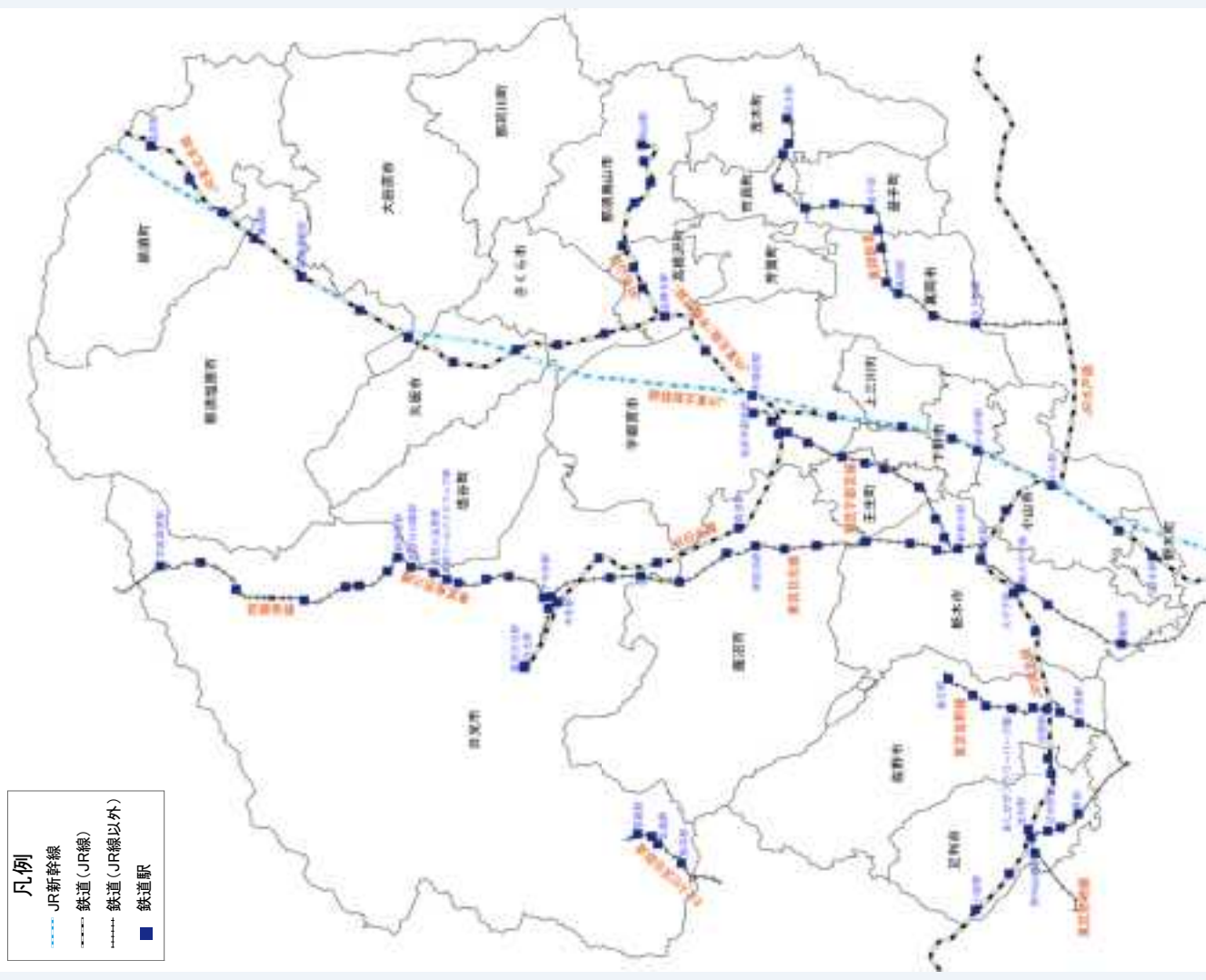


図2 栃木県内の鉄道路線網

# 1. 鉄道・バスネットワークの概況

## ②バス路線網

項目	分類	概況
路線網	民間バス	6社 276系統 計4,536.9km
	市町村生活交通	14市11町 180系統
停留所		4,320箇所 (事業者別の延べ数、上下で1箇所とカウント)
輸送人員等	可住地面積あたりバス走行キロ	26.9千km/km <sup>2</sup> ・年(38位) (1位 東京都: 351.2千km/km <sup>2</sup> ・年) (29位 茨城県: 33.6千km/km <sup>2</sup> ・年) (36位 群馬県: 28.9千km/km <sup>2</sup> ・年) (47位 秋田県: 15.1千km/km <sup>2</sup> ・年)
	走行キロあたり輸送人員	0.23人/km・年(32位) (1位 神奈川県: 2.07人/km・年) (31位 茨城県: 0.28人/km・年) (46位 群馬県: 0.15人/km・年) (47位 香川県: 0.13人/km・年)

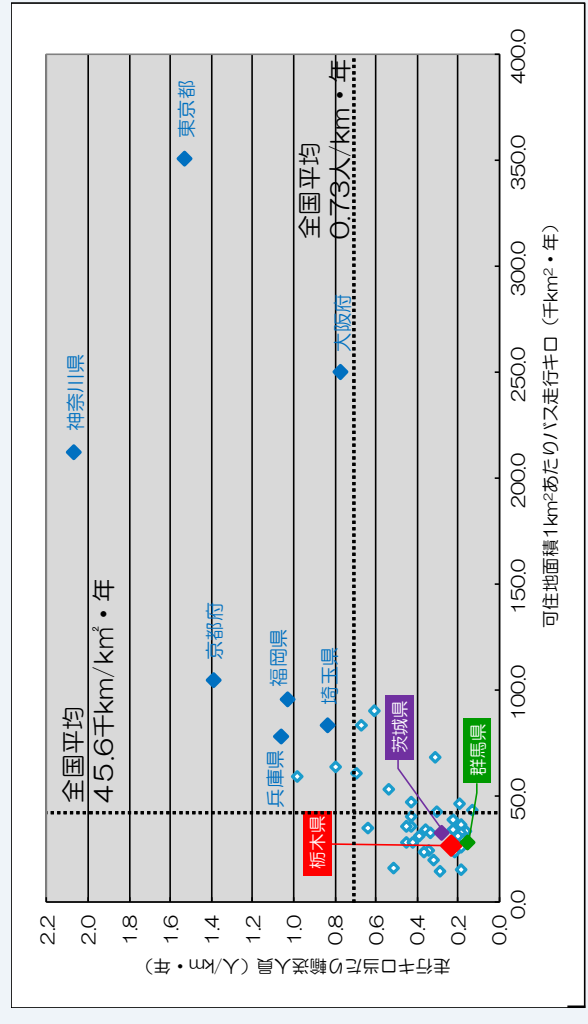


図1 乗合バスの走行キロと輸送人員 (都道府県別)  
 資料: 地域交通年報 (H25)  
 燃料別走行キロのバス (軽油利用) の集計  
 自動車燃料消費量統計年報 (H29)  
 総面積から森林・原野・湖沼の面積を除いた面積  
 都道府県・市区町村のすがた (H29)

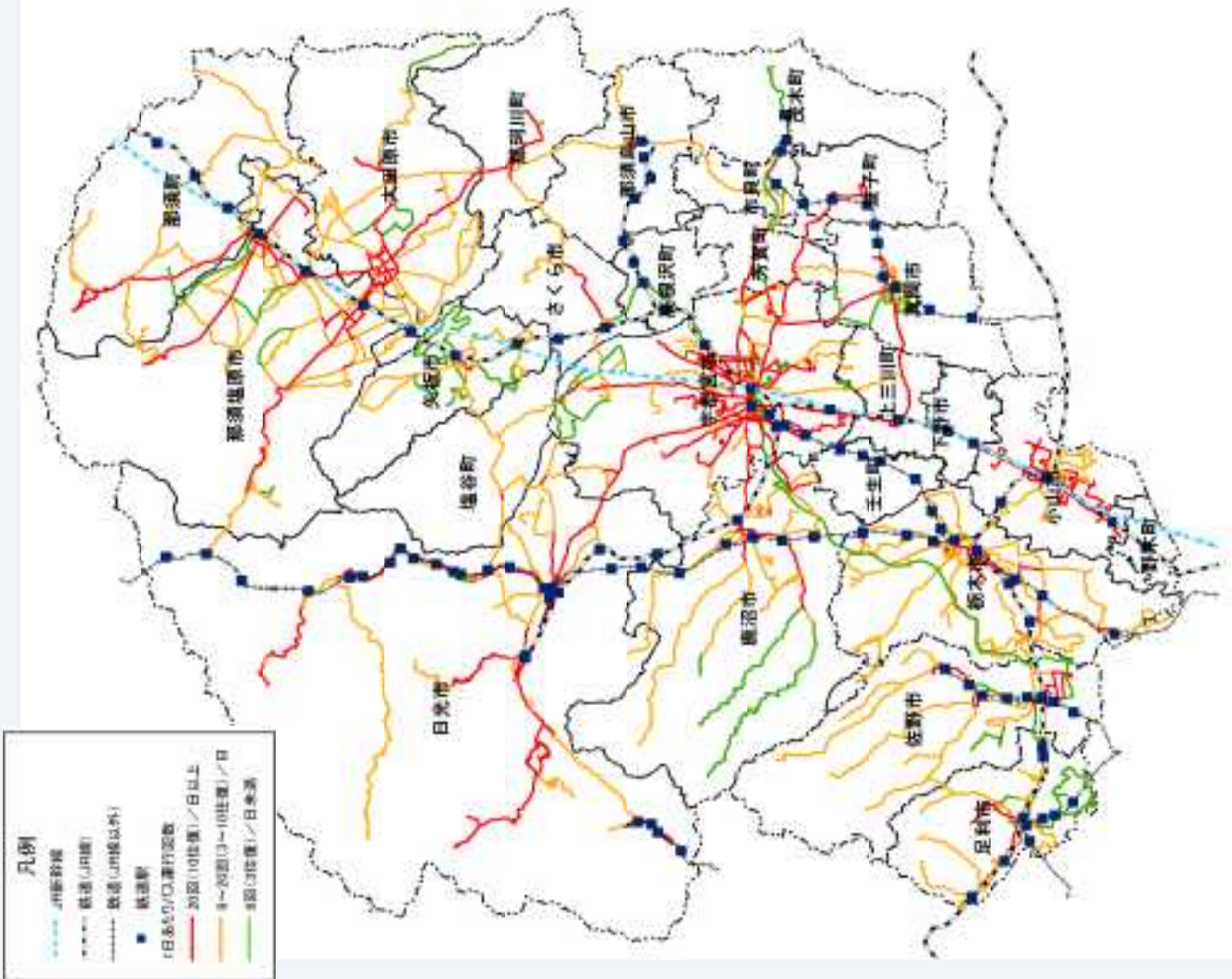


図2 栃木県内のバス路線網

※鉄道・バスの運行状況は、平成30.4.1時点



①県全域

表1 公共交通サービスの人口カバー状況（県全域）

	全系統	運行回数6回以上	運行回数20回以上
総人口	1,974,255		
鉄道・バスサービス圏域人口	1,824,941	1,800,453	1,675,152
総人口に対する割合	H30 (H20)	91.2% (71.0%)	84.8% (63.4%)
デマンド区域運行を除く			
鉄道・バスサービス圏域人口	1,487,280	1,462,792	1,060,846
総人口に対する割合	H30 (H20)	74.1% (70.4%)	54.0% (62.8%)
市町バス・デマンド区域運行を除く			
鉄道・バスサービス圏域人口	1,214,376	1,201,365	998,145
総人口に対する割合	H30	61.5%	50.6%
用途地域内人口	1,127,900		
鉄道・バスサービス圏域人口	1,107,131	1,096,660	1,044,734
総人口に対する割合	H30 (H20)	98.2% (88.5%)	92.6% (81.9%)

※鉄道駅・バス停のサービス圏域  
 ・鉄道については、第二回宇都宮都市圏バーソントリップ調査等における鉄道駅までの平均アクセス時間が5～15分（徒歩・自転車）となっていること等を考慮し、鉄道駅圏域は半径1.5kmに設定した。  
 ・バスについては、道路の移動円滑化ガイドライン等で歩行者が気軽に歩ける距離が200～400mとされていること等を考慮し、バス路線から半径300m圏域として設定した。  
 ※用途地域内人口は、H27人口メッシュ（500m）を用い、用途地域内に重心が含まれるメッシュ人口の合計、公共交通サービスの人口カバー率が100%の市町村の用途地域内人口は、「人口メッシュから算出した用途地域内人口の総数」と「都市計画基礎調査の用途地域内人口」からの差の係数を「都市計画基礎調査の用途地域内人口」に乗じて算出。

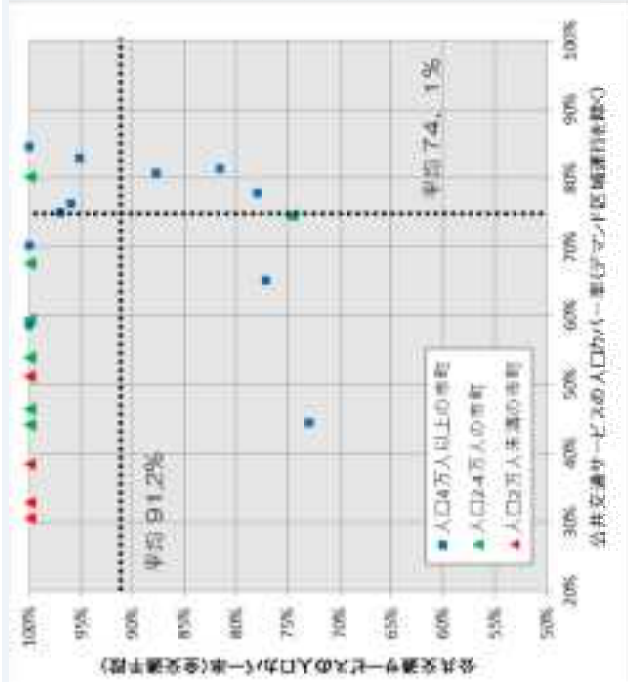
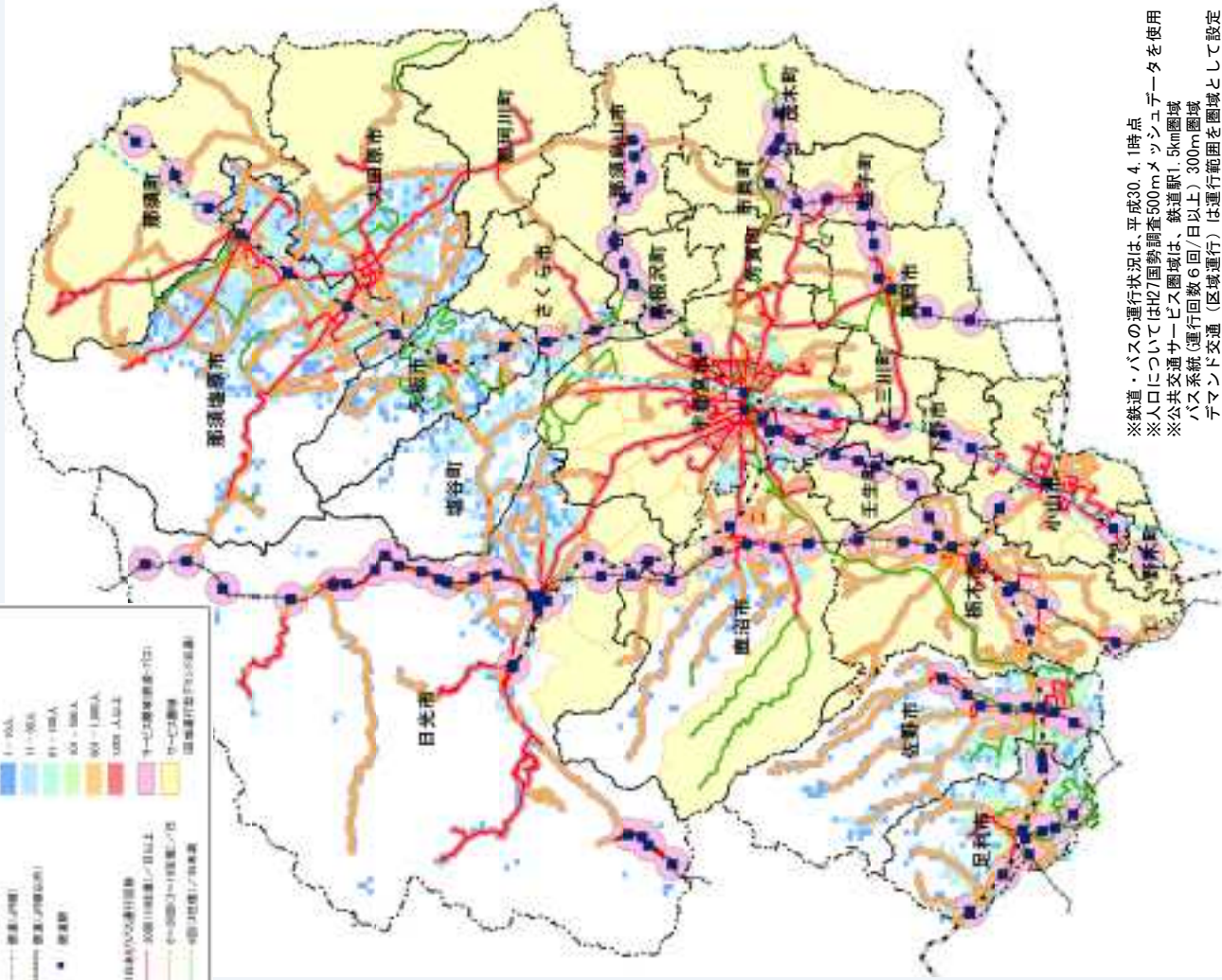


図1 市町村別公共交通サービスの人口カバー率（市町村別・運行回数6回/日以上）

[参考] バス運行回数  
 ◆6回未満：  
 朝・昼・夕に各1往復程度のサービスも確保されていないレベル



※鉄道・バスの運行状況は、平成30.4.1時点  
 ※人口についてはH27国勢調査500mメッシュデータを使用  
 ※公共交通サービス圏域は、鉄道駅1.5km圏域  
 バス系統（運行回数6回/日以上）300m圏域  
 デマンド交通（区域運行）は運行範囲を圏域として設定

図2 栃木県内の公共交通サービス圏域

②市町村別集計

表1 公共交通サービスの人口カバー率

市町村名	総人口(人)		デマンド区域運行を除く		デマンド区域運行・市町村バスを除く	
	公共交通サービス圏域人口	総人口に対する割合	鉄道・バスサービス圏域人口	総人口に対する割合	鉄道・民間バスサービス圏域人口	総人口に対する割合
宇都宮市	518,594	95.1%	430,058	82.9%	428,903	82.7%
足利市	149,452	81.5%	121,819	81.5%	88,611	59.3%
栃木市	159,211	100.0%	134,699	84.6%	96,477	60.6%
佐野市	118,919	77.9%	92,589	77.9%	68,299	57.4%
鹿沼市	98,374	96.9%	73,910	75.1%	50,669	51.5%
日光市	83,386	87.6%	67,426	80.9%	58,229	69.8%
小山市	166,760	95.9%	127,339	76.4%	67,668	40.6%
真岡市	79,539	100.0%	46,711	58.7%	45,008	56.6%
大田原市	75,457	77.0%	49,163	65.2%	27,630	36.6%
矢野市	33,354	74.6%	24,894	74.6%	18,466	55.4%
那須塩原市	117,146	74.6%	87,336	74.6%	54,362	46.9%
さくら市	44,901	72.8%	19,957	44.4%	19,237	42.8%
那須烏山市	27,047	100.0%	14,576	53.9%	11,330	41.9%
下野市	59,431	100.0%	41,787	70.3%	41,787	70.3%
上三川町	31,046	100.0%	13,681	44.1%	13,681	44.1%
益子町	23,281	100.0%	11,919	51.2%	11,919	51.2%
茂木町	13,188	100.0%	4,025	30.5%	3,893	29.5%
市貝町	11,720	100.0%	5,990	51.1%	5,090	43.4%
芳賀町	15,189	100.0%	4,995	32.9%	4,887	32.2%
壬生町	39,951	100.0%	32,051	80.2%	32,051	80.2%
野木町	25,292	100.0%	17,086	67.6%	17,086	67.6%
塩谷町	11,495	44.1%	5,074	44.1%	2,618	22.8%
高根沢町	29,639	100.0%	17,624	59.5%	17,624	59.5%
那須町	24,919	100.0%	11,565	46.4%	9,651	38.7%
那珂川町	16,964	100.0%	6,518	38.4%	5,589	32.9%
栃木県計	1,974,255	91.2%	1,462,792	74.1%	1,201,365	60.9%

※平成30.4.1時点における鉄道・バスの運行状況に基づき作成  
 ※H27国勢調査のメッシュ人口をもとに算出  
 ※公共交通サービス圏域は、鉄道駅半径1.5km圏域  
 ※バス路線(運行本数6回/日以上)半径300m圏域  
 ※デマンド交通(区域運行)は運行範囲を圏域として設定

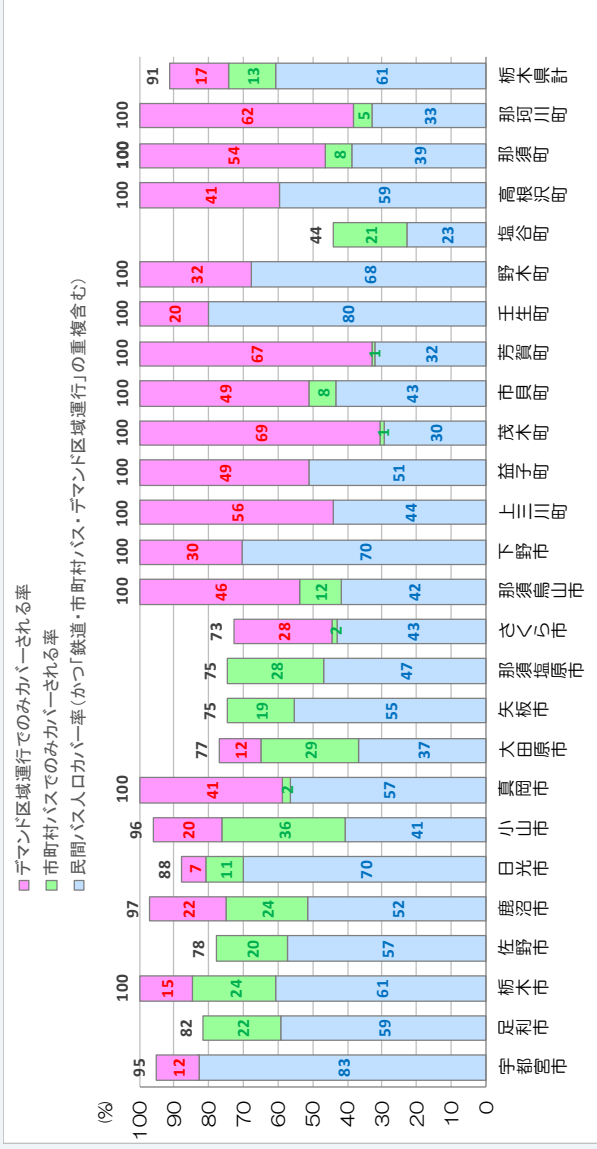


図1 公共交通サービスの人口カバー率

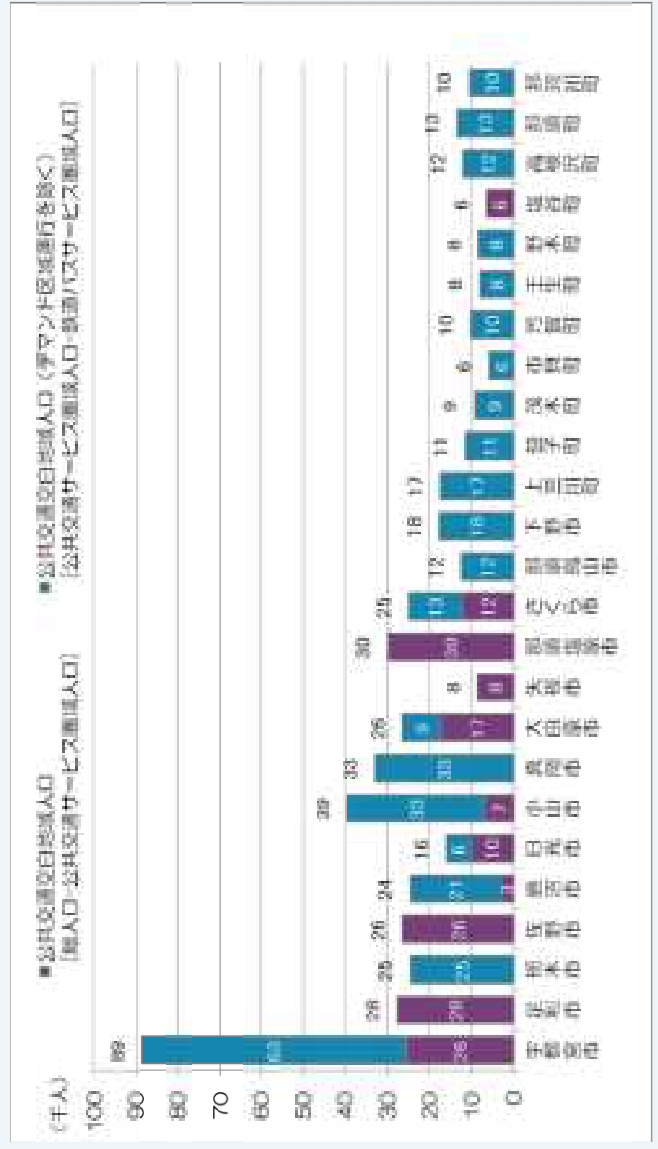
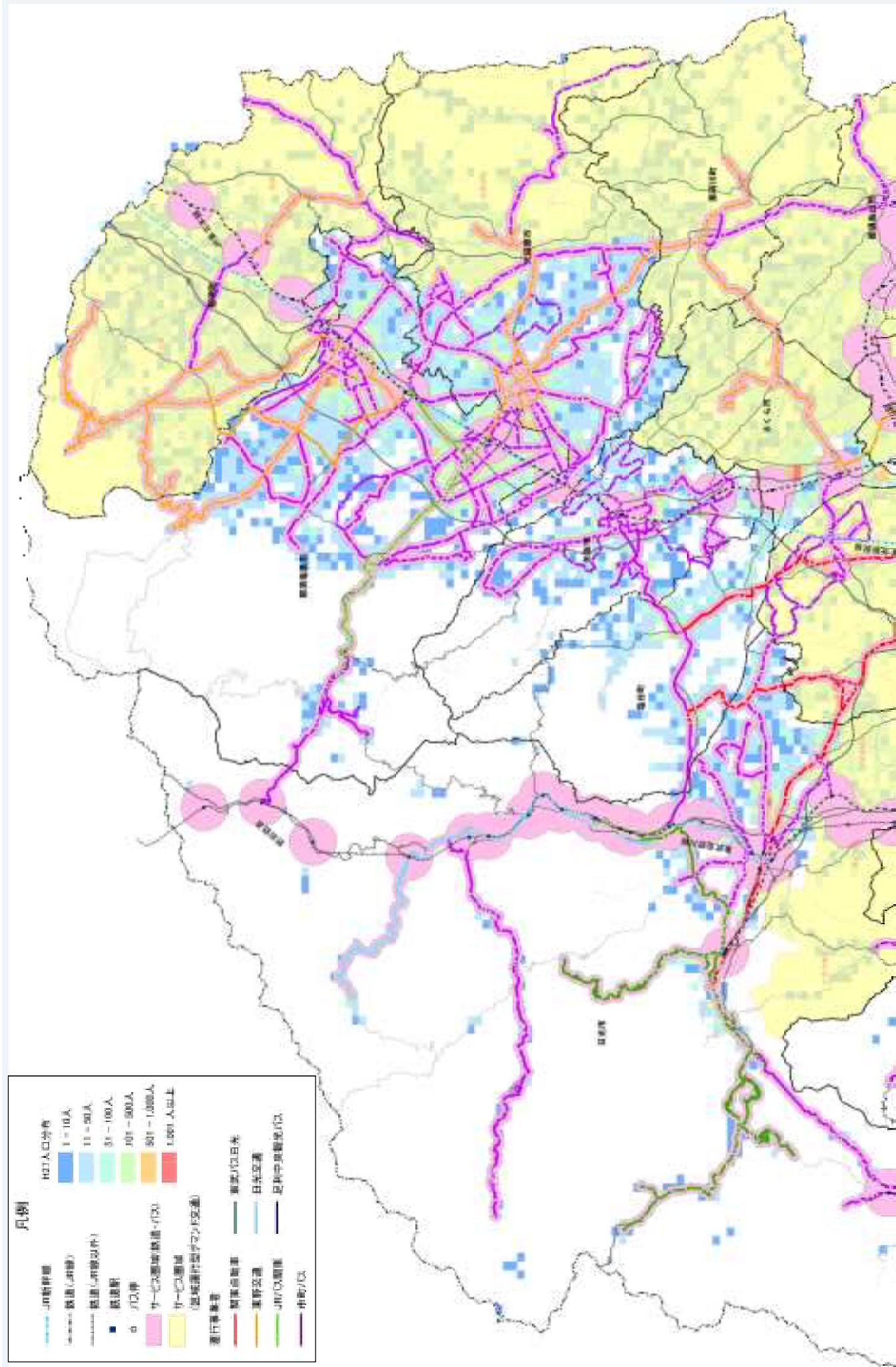


図2 公共交通空白地域の人口(市町村別)



③-1 事業者別運行系統 (県北)

※鉄道・バスの運行状況は、平成30年4月1日時点  
 ※一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)をもとに作成  
 ※デマンド区域運行を行っている市町村は運行区域をカバー圏とする。



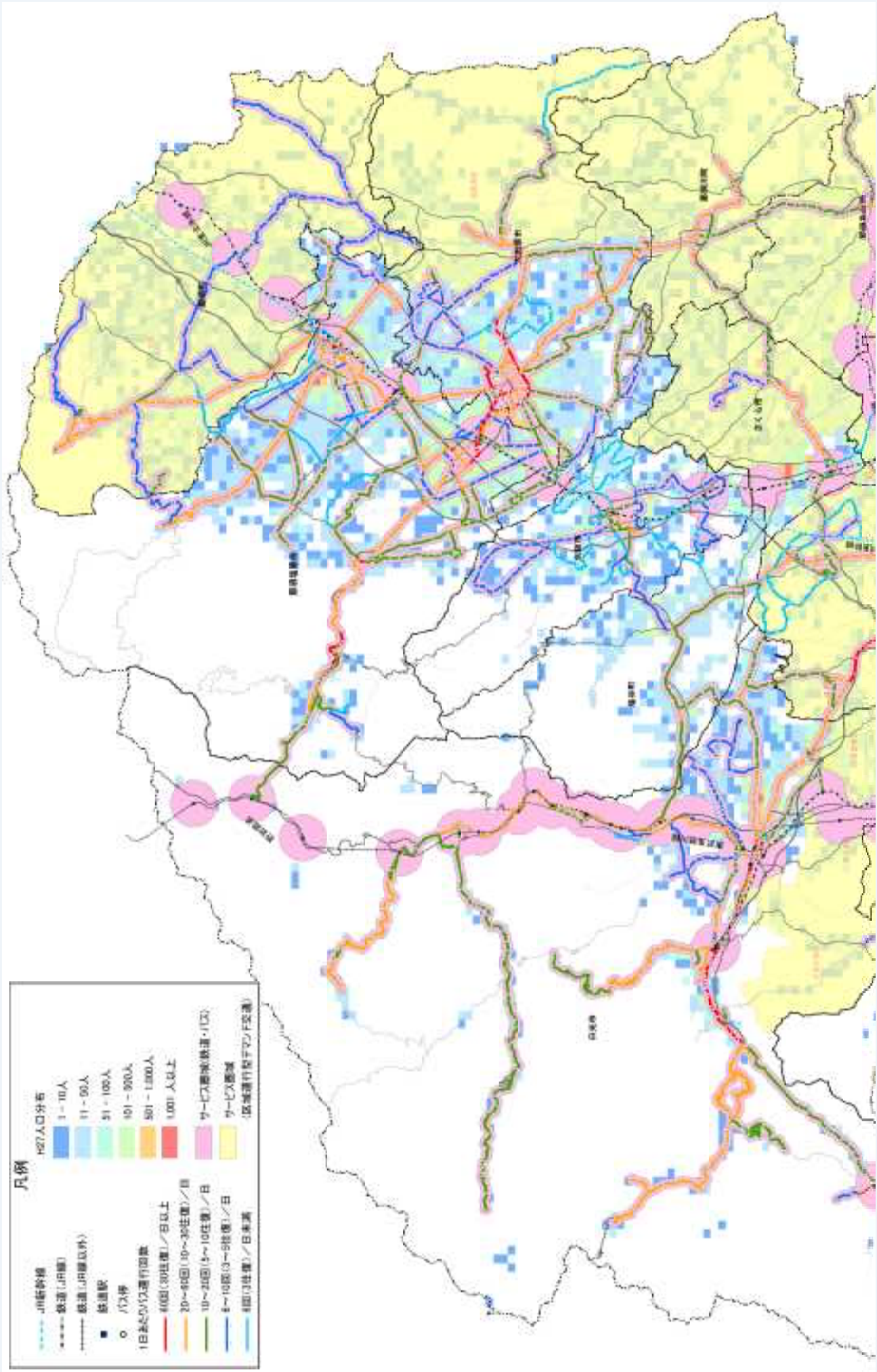






④ー1 バス運行本数 (県北)

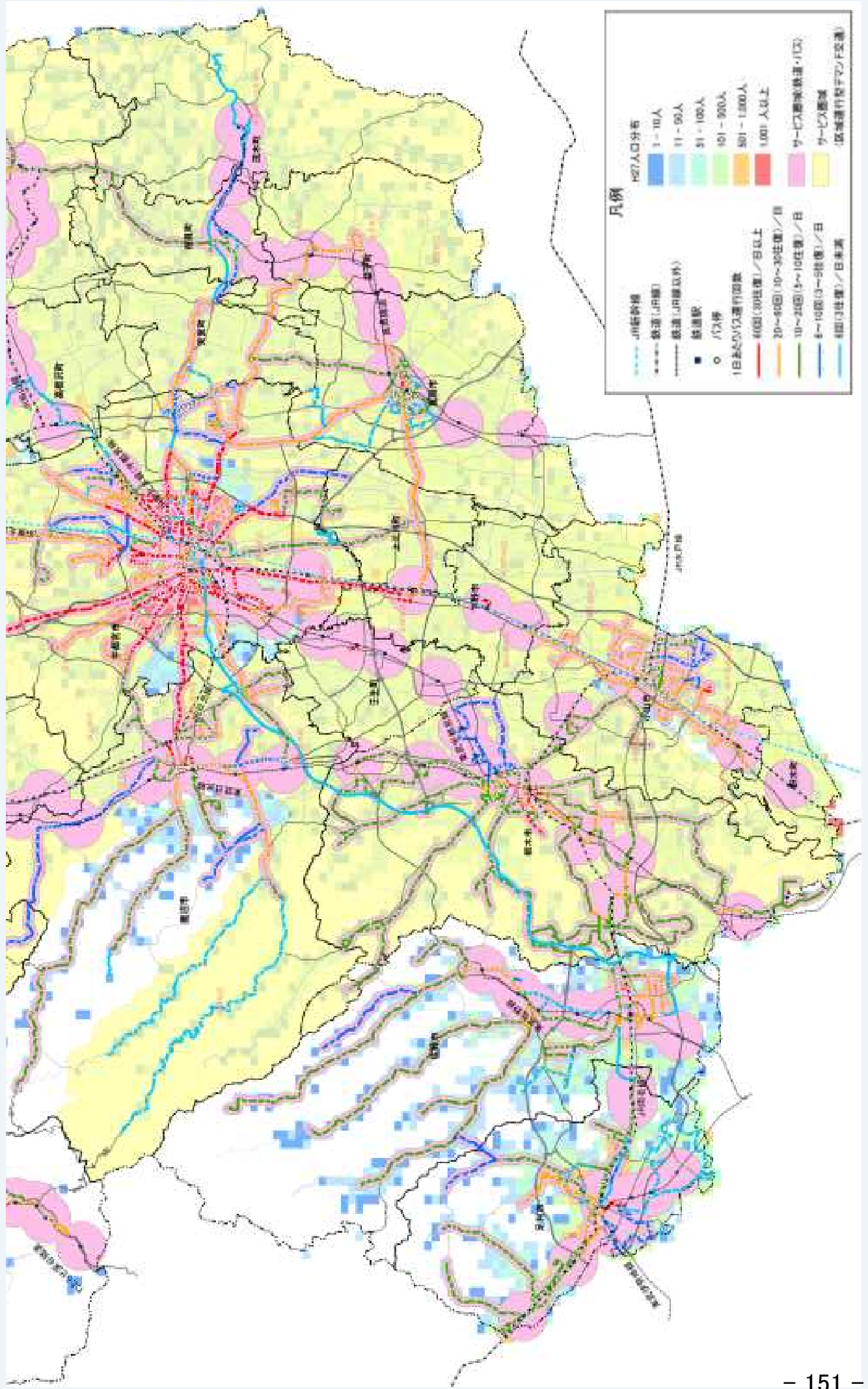
※鉄道・バスの運行状況は、平成30年4月1日時点  
 ※一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)をもとに作成  
 ※デマンド区域運行を行っている市町村は運行区域をカバー圏とする。



## 2. 鉄道・バスネットワーク人口カバレッジ状況

### ④ー2バス運行本数（県南）

※鉄道・バスの運行状況は、平成30年4月1日時点  
 ※一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書（29年度）、平成29年度市町村バス運行実績（市町村照会）をもとに作成  
 ※デマンド区域運行を行っている市町村は運行区域をカバー領域とする。









### ①輸送人員等の推移

● 系統延長

民間バス：H28から2.5%減少している。  
市町村バス：H28から3.1%増加している。

● 輸送人員

民間バス：H28から0.8%増加している。  
市町村バス：H28から0.4%増加している。

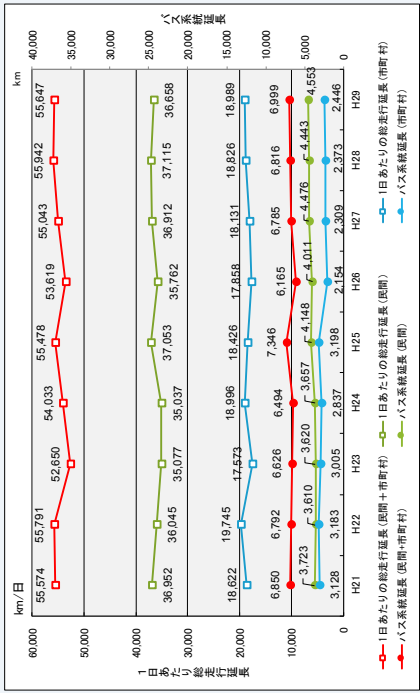


図1 バス系統延長等の推移

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

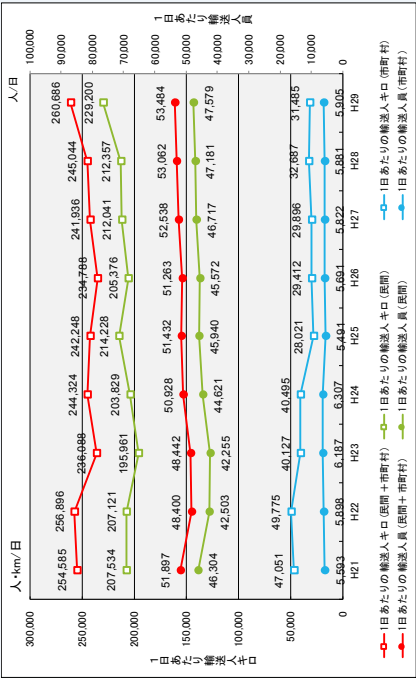


図2 バス輸送人員等の推移

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

### ②系統延長と平均乗車密度

- 系統延長と採算状況の関連について  
採算がとれている系統は、系統延長が20km未満のものが多い。
- 平均乗車密度と採算状況の関連について  
採算がとれている系統の多くは平均乗車密度が5人以上のものが多い。

### ③平均乗車密度と走行1kmあたり収入

- バスの平均乗車密度と収入の相関が強く見られる。民間バス、市町村バスともに平均乗車密度が低い系統は、1kmあたりの収入も少ない系統が多く存在する。

※栃木県生活バス路線維持費補助金(県単)の平均乗車密度基準(下限値)：2.0人  
栃木県バス運行対策費補助金(国庫補助)の平均乗車密度基準：5.0人  
バス運行対策費補助金におけるキロ当たり標準経常費用(H29北関東)：約292円/km

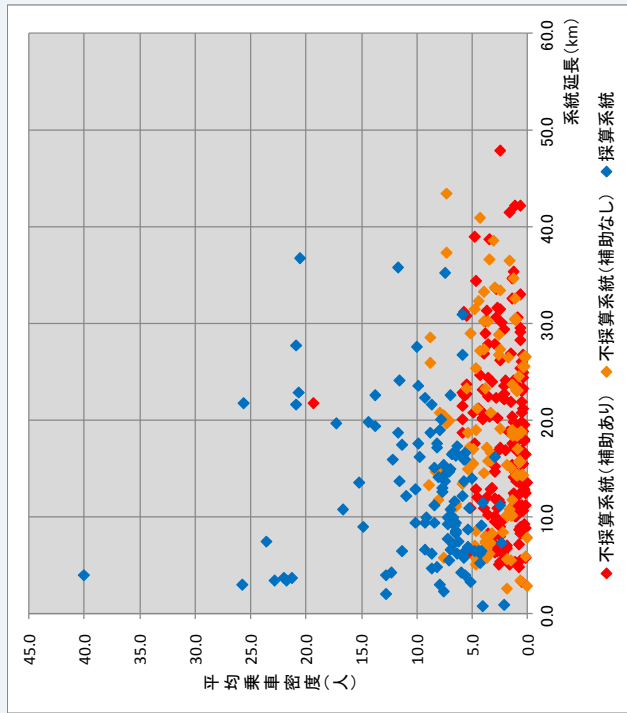


図3 系統延長と乗車密度

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

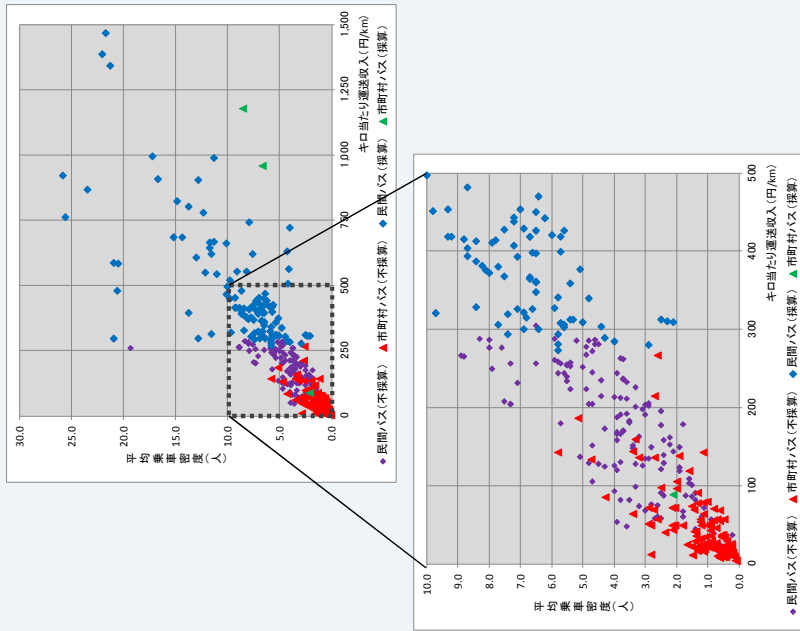


図4 平均乗車密度と走行1kmあたり収入

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)



### ④収支率

- 採算が確保されている64路線（約21.0%）は、ほぼ民間バス系統となっている。
- 一方、市町村バスは大部分が不採算となっている。

### ⑤運行本数と沿線人口

- 市町村バスでは、沿線人口が500人/km<sup>2</sup>を下回るような需要の小さい地域でも運行している。
- 一方、民間バスは沿線人口に関わらず、広い範囲で運行しており、一日当たりの運行本数が20本を超える路線が市町村バスより比較的多くみられる。
- また、沿線人口と運行本数が、アンバランスな系統もみられる。

### ⑥市町村バス（路線定期運行）とデマンド交通（区域運行）の比較

- 市町村バスとデマンド交通の1本利用あたりの平均公費負担額※1を比較すると、市町村バスは588円、デマンド交通は1,332円となっており、2.27倍もの開きがある。  
 ※1：1本利用当たりの公費負担額＝欠損額※2／輸送人員  
 ※2：欠損額＝運送費用－（運送収入＋その他収入）
- また、市町村バスの平均収支率は0.22、デマンド交通は0.14となっており、運賃収入のみで運営することは難しく、運送に係る費用の約8割を公費が負担している。

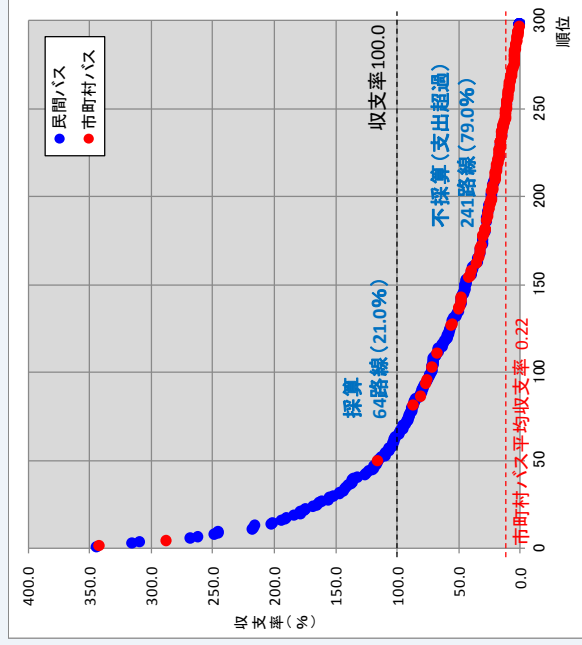


図1 収支率

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

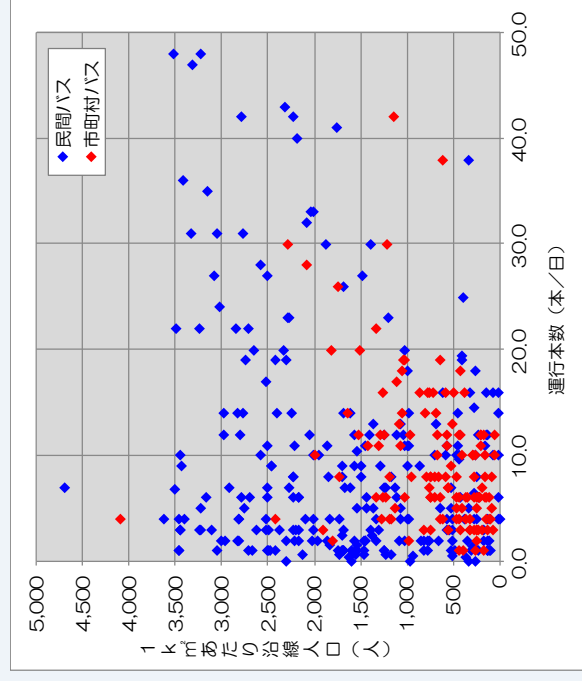


図2 バス運行本数と1 kmあたり沿線人口

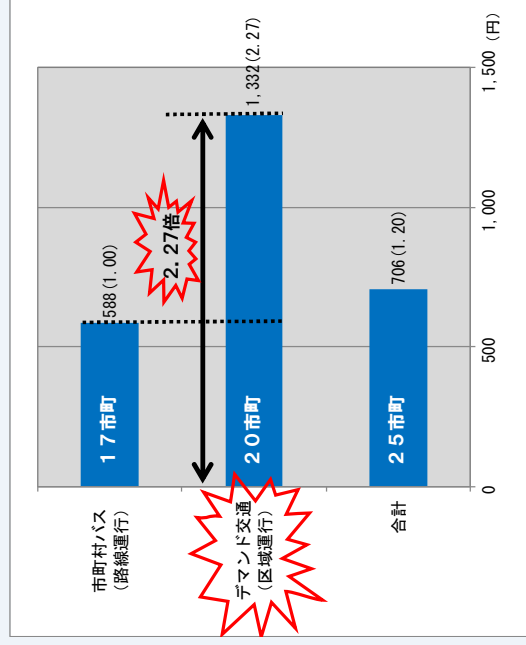


図3 形態別1本利用あたり平均公費負担額

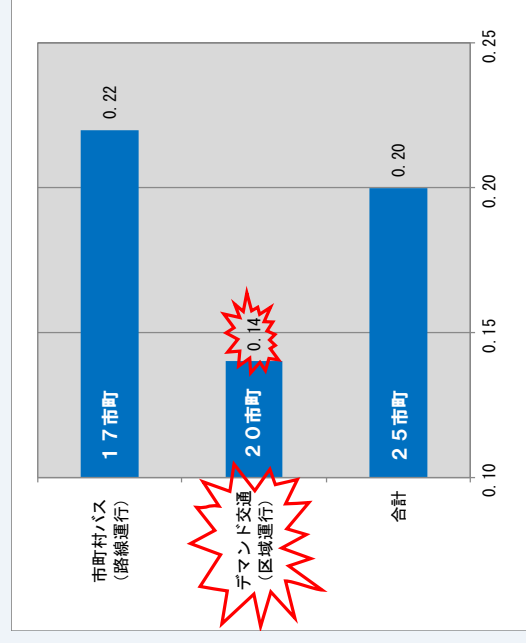
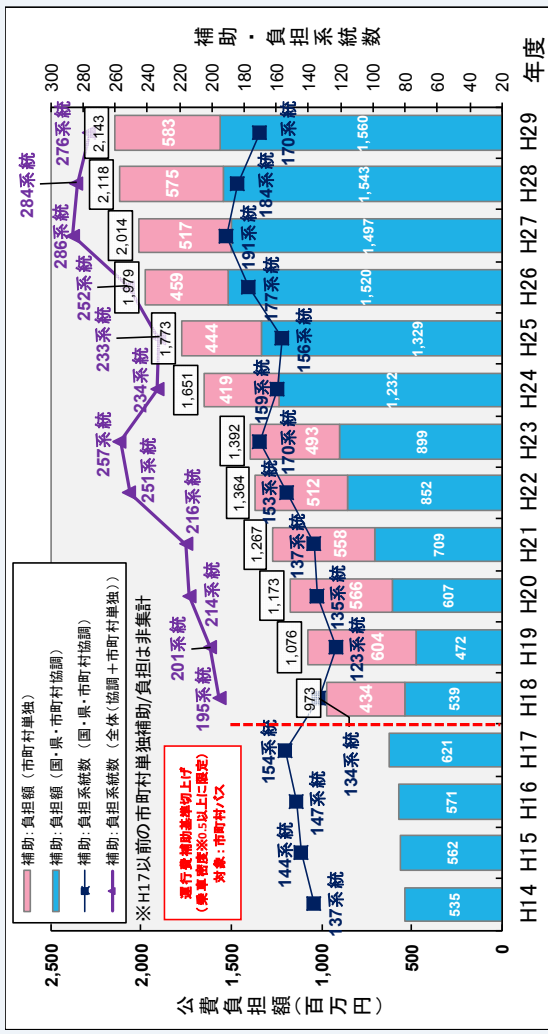


図4 形態別平均収支率

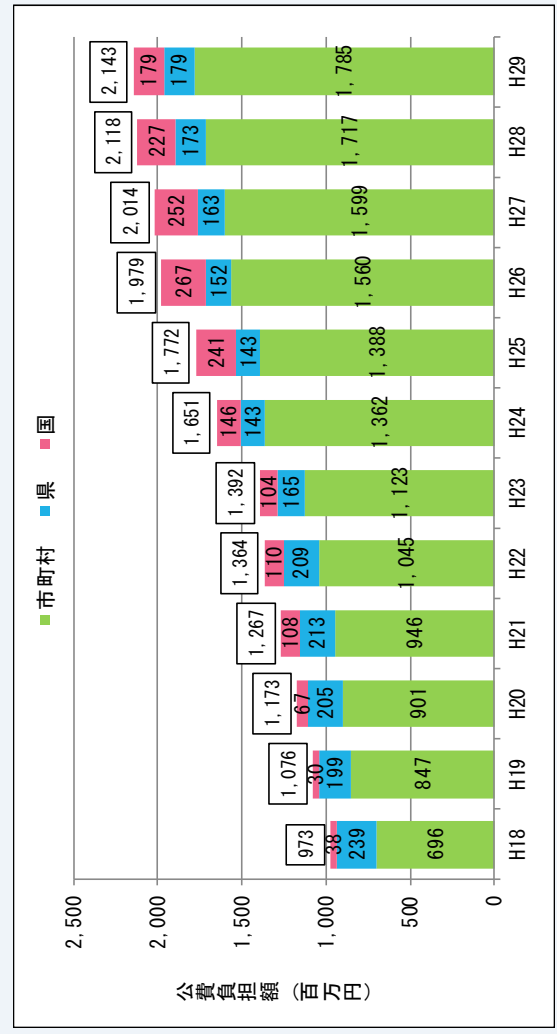
### ①生活交通運行費補助等の推移

◆生活交通運行に係る公費負担額・系統数の推移(補助別)

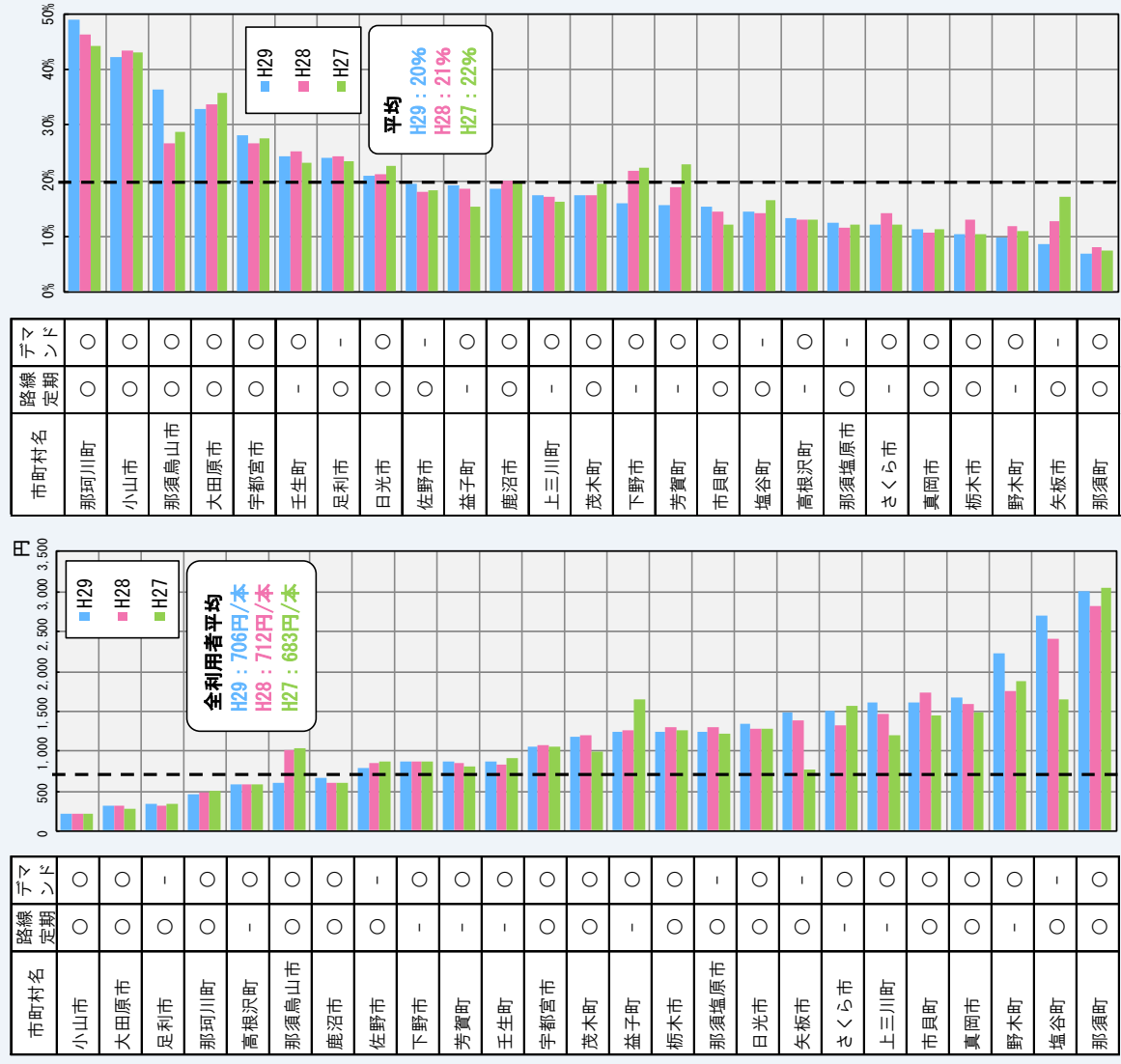


注) 系統数は市町村提供データに基づく系統数のため許認可上の数字と異なる。  
注) 公費負担額は民間路線バスへの補助、市町村が運行する生活交通への補助及び運行経費の合計。

◆生活交通運行に係る公的補助/負担の推移(国・県・市町村別)



注) 公費負担額は民間路線バスへの補助、市町村が運行する生活交通への補助及び運行経費の合計。



平均：706円 (市町村生活交通) | 平均：20% (市町村生活交通)

図2 1本利用あたり公費負担額 (市町村生活交通) | 図3 収支率 (市町村生活交通)

※「○」・「-」：H29における路線バス等(定期路線)及びデマンド交通の有無

運行主体	路線名	隣接駅		上り隣接駅まで		下り隣接駅まで		運行本数										運行時間帯(下り方面)		運行時間帯(上り方面)						
		駅名	上り側	下り側	区間距離 (km)	所要時間 (分)	区間距離 (km)	所要時間 (分)	(下り方面)					(上り方面)					始発時刻	終発時刻	始発時刻	終発時刻				
									停車	本数計	通過	始発	通過	本数計	停車	終着	始発	通過					本数計	始発時刻	終発時刻	
1 JR東日本	1 東北幹線	小山	大宮	宇都宮	50.3	18	28.9	14	27	0	0	0	55	82	27	0	1	57	85	703	23:27	16:24	6:21	22:37	16:16	
		宇都宮	小山	那須塩原	28.9	11	48.3	14	55	0	0	0	27	82	57	0	0	0	27	84	6:54	23:39	16:45	6:26	22:53	16:27
		那須塩原	宇都宮	新白河	48.3	15	27.6	10	16	11	1	55	83	17	0	9	58	84	6:31	22:05	15:34	6:11	22:10	15:59		
		野木	古河	間々田	4.7	4	3.9	4	93	0	0	16	109	95	0	0	13	108	6:15	0:47	18:32	5:14	23:18	18:04		
		間々田	野木	小山	3.9	4	7.3	6	93	0	0	16	109	95	0	0	13	108	6:19	0:51	18:32	5:10	23:14	18:04		
		小山	間々田	小金井	7.3	6	7.5	6	109	0	2	0	111	108	1	0	0	109	5:42	0:57	19:15	5:04	23:08	18:04		
		小金井	小山	自治医大	7.5	6	2.6	3	66	45	3	0	114	65	1	44	0	110	5:50	1:05	19:15	4:57	23:02	18:05		
		自治医大	小山	石橋	2.6	3	4.7	6	69	0	0	0	69	66	0	0	0	66	5:53	1:08	19:15	4:53	23:02	18:06		
		石橋	自治医大	雀宮	4.7	4	6.4	6	69	0	0	0	69	66	0	0	0	66	5:57	1:12	19:15	4:49	22:55	18:06		
		雀宮	石橋	宇都宮	6.4	6	7.7	7	69	0	0	0	69	66	0	0	0	66	6:03	1:18	19:15	4:44	22:49	18:05		
		宇都宮	雀宮	岡本	7.7	7	6.2	6	63	42	0	111	7	42	59	0	108	5:18	22:45	17:27	4:37	22:42	18:05			
		岡本	宇都宮	宝積寺	6.2	6	5.5	5	48	0	0	48	49	0	0	0	49	5:24	22:51	17:27	5:31	22:36	17:05			
		宝積寺	岡本	氏家	5.5	5	5.9	5	39	9	0	48	39	0	10	0	49	5:29	22:57	17:28	5:26	22:31	17:05			
		氏家	宝積寺	蒲須坂	5.9	5	4.5	4	39	0	0	39	38	0	1	0	39	5:34	23:02	17:28	5:21	22:26	17:05			
		蒲須坂	氏家	片岡	4.5	4	3.9	4	39	4	0	39	38	0	0	0	38	5:38	23:07	17:29	5:17	22:21	16:24			
		片岡	蒲須坂	矢板	3.9	4	6.3	6	39	0	0	39	38	0	0	0	38	5:42	23:12	17:30	5:53	22:17	16:24			
		矢板	片岡	野崎	6.3	5	4.8	5	39	0	0	39	38	0	0	0	38	5:48	23:17	17:29	5:48	22:12	16:24			
		野崎	矢板	西那須野	4.8	5	5.2	5	39	0	0	39	38	0	0	0	38	5:53	23:23	17:30	5:43	22:08	16:25			
西那須野	野崎	那須塩原	5.2	5	6.0	5	60	0	0	39	38	0	0	0	38	5:57	23:28	17:31	5:38	22:03	16:25					
那須塩原	西那須野	黒磯	6.0	5	5.5	5	55	0	0	39	38	0	0	0	38	6:03	23:34	17:31	5:33	21:58	16:25					
黒磯	那須塩原	高久	5.5	6	4.0	5	0	0	42	17	0	0	59	0	55	5:40	23:00	17:20	5:27	21:53	16:26					
高久	黒磯	黒田原	4.0	5	4.2	5	17	0	0	17	17	0	0	0	17	5:45	23:05	17:20	5:41	22:44	17:03					
黒田原	高久	豊原	4.2	4	5.2	4	5	17	0	0	17	17	0	0	17	5:50	23:10	17:20	5:37	22:40	17:03					
豊原	黒田原	白坂	5.2	5	5.3	5	5	17	0	0	17	17	0	0	17	5:54	23:15	17:25	5:32	22:35	17:03					
白坂	豊原	鶴田	-	-	4.8	5	0	0	26	0	26	0	0	0	26	5:57	23:28	17:31	5:38	22:08	16:25					
鶴田	白坂	鹿沼	4.8	5	9.5	8	26	0	0	26	26	0	0	0	26	6:02	23:53	16:51	5:41	22:21	16:40					
鹿沼	鶴田	文挟	9.5	9	8.1	8	22	4	0	0	26	22	0	4	0	26	6:11	23:02	16:51	5:32	22:12	16:40				
文挟	鹿沼	下野大沢	8.1	7	5.8	6	22	0	0	0	22	22	0	0	0	22	6:19	23:10	16:51	5:25	22:04	16:39				
下野大沢	文挟	今市	5.8	6	5.7	6	22	0	0	0	22	22	0	0	0	22	6:26	23:16	16:50	5:19	21:58	16:39				
今市	下野大沢	日光	5.7	6	6.6	8	22	0	0	0	22	22	0	0	0	22	6:32	23:22	16:50	5:13	21:52	16:39				
日光	今市	-	6.6	7	-	-	-	0	22	0	22	0	0	0	22	6:32	23:22	16:50	5:07	21:46	16:39					
-	日光	宝積寺	-	-	3.9	5	0	0	14	0	14	0	0	0	14	5:37	23:00	17:23	-	-	-	-	-			
宝積寺	-	下野花園	3.9	5	2.0	4	14	0	0	14	14	0	0	0	14	5:43	23:05	17:22	6:14	22:22	16:08					
下野花園	宝積寺	仁井田	2.0	4	2.4	4	14	0	0	14	14	0	0	0	14	5:46	23:09	17:23	6:11	22:19	16:08					
仁井田	下野花園	浦野山	2.4	4	4.4	7	14	0	0	14	14	0	0	0	14	5:51	23:13	17:22	6:06	22:14	16:08					
浦野山	仁井田	大金	4.4	7	2.6	4	14	0	0	14	14	0	0	0	14	5:57	23:20	17:23	5:59	22:07	16:08					
大金	浦野山	小溝	2.6	4	2.2	4	14	0	0	14	14	0	0	0	14	6:02	23:24	17:22	5:49	22:02	16:13					
小溝	大金	滝	2.2	4	2.9	5	14	0	0	14	14	0	0	0	14	6:06	23:29	17:23	5:45	21:58	16:13					
滝	小溝	鳥山	2.9	5	-	-	-	0	14	0	14	0	0	0	14	6:06	23:29	17:23	5:40	21:53	16:13					
鳥山	滝	-	5.6	6	4.6	5	26	0	0	26	26	0	0	0	26	5:24	22:34	17:10	6:45	00:1	17:16					
-	鳥山	桐生	4.6	5	4.5	5	26	0	0	26	26	0	0	0	26	5:29	22:39	17:10	6:40	23:56	17:16					
桐生	-	小泉	4.5	5	6.2	6	26	0	0	26	26	0	0	0	26	5:33	22:44	17:11	6:35	23:51	17:16					
小泉	桐生	足利アワハーク	6.2	7	0.9	3	26	0	0	26	26	0	0	0	26	5:40	22:50	17:10	6:28	23:45	17:17					
足利アワハーク	小泉	富田	0.9	2	4.5	4	26	0	0	26	26	0	0	0	26	5:42	22:53	17:11	6:26	23:43	17:17					
富田	足利アワハーク	佐野	4.5	5	7.3	6	26	0	0	26	26	0	0	0	26	5:48	22:57	17:09	6:21	23:38	17:17					
佐野	富田	岩舟	7.3	6	4.1	4	26	0	0	26	26	0	0	0	26	5:54	23:03	17:09	6:14	23:32	17:18					
岩舟	佐野	大平下	4.1	4	4.4	6	26	0	0	26	26	0	0	0	26	5:58	23:07	17:09	6:10	23:28	17:18					
大平下	岩舟	栃木	4.4	5	5.4	5	26	0	0	26	26	0	0	0	26	6:05	23:12	17:07	6:05	23:23	17:18					
栃木	大平下	思川	5.4	6	5.4	5	26	0	0	26	26	0	0	0	26	6:10	23:18	17:08	5:59	23:18	17:19					
思川	栃木	小山	5.4	6	-	-	-	0	26	0	26	0	0	0	26	6:10	23:18	17:08	5:53	23:12	17:19					
小山	思川	-	4.9	5	4.9	5	0	0	30	0	30	0	0	30	5:20	23:10	17:50	-	-	-	-					
-	小山	小田林	-	-	-	-	-	0	30	0	30	0	0	0	30	5:20	23:10	17:50	-	-	-	-				
小田林	-	-	4.9	5	-	-	-	0	30	0	30	0	0	0	30	5:20	23:10	17:50	-	-	-	-				

※平成31年1月の時刻表に基づく。(季節運行等の臨時列車は含まない。)

運行主体	路線名	隣接駅		上り隣接駅まで 区間距離 (km)	所要時間 (分)	下り隣接駅まで 区間距離 (km)	所要時間 (分)	運行本数										運行時間帯(下り方面)				運行時間帯(上り方面)							
		上り側	下り側					停車	終着	始発	通過	本数計	停車	終着	始発	通過	本数計	始発時刻	終発時刻	始発時刻	終発時刻	始発時刻	終発時刻	始発時刻	終発時刻				
2 東武鉄道	7 伊勢崎線	県	多々良	福居	3.2	3	2.1	3	44	0	0	24	68	46	0	0	24	70	5:09	23:39	18:30	5:17	23:38	18:21	5:17	23:38	18:21		
			東	東武和泉	2.1	2	1.2	2	44	0	0	24	68	46	0	0	24	70	5:13	23:42	18:29	5:14	23:34	18:20	5:14	23:34	18:20		
			8 日光線	藤岡	足利市	野州山辺	1.7	3	1.7	3	68	0	0	24	68	46	0	0	24	70	5:15	23:44	18:29	5:11	23:32	18:21	5:11	23:32	18:21
					足利市	野州山辺	1.7	4	3.3	4	44	0	0	24	68	46	0	0	24	70	5:22	23:49	18:27	5:09	23:29	18:19	5:09	23:29	18:19
					板倉東洋大前	藤和	3.9	4	7.8	7	47	0	0	30	77	46	0	0	31	77	5:50	00:05	18:15	5:18	22:27	17:09	5:18	22:27	17:09
					藤岡	新大平下	7.8	7	2.8	3	47	0	0	30	77	46	0	0	31	77	5:57	0:11	18:14	5:11	22:20	17:09	5:11	22:20	17:09
					新大平下	藤和	2.8	3	4.8	4	51	0	0	26	77	52	0	0	25	77	6:00	0:15	18:15	5:08	22:17	17:09	5:08	22:17	17:09
					新大平下	新栃木	4.8	5	3.0	3	75	2	43	0	120	76	33	1	0	77	5:31	0:19	18:48	5:03	22:12	17:09	5:03	22:12	17:09
					新栃木	合戦場	3.0	3	2.1	3	19	76	10	23	128	15	14	72	22	90	5:12	22:28	19:10	5:00	22:49	17:49	5:00	22:49	17:49
					合戦場	新栃木	2.1	2	2.4	2	25	0	0	27	52	29	0	0	22	51	5:15	22:31	17:16	5:31	22:41	17:10	5:31	22:41	17:10
					家中	合戦場	2.4	3	4.2	4	25	0	0	27	52	29	0	0	22	51	5:18	22:34	17:16	5:28	22:38	17:10	5:28	22:38	17:10
					東武金崎	榑木	4.2	4	4.6	5	25	0	0	27	52	29	0	0	22	51	5:22	22:38	17:16	5:24	22:34	17:10	5:24	22:34	17:10
			榑木	東武金崎	4.6	5	3.3	3	25	0	0	27	52	29	0	0	22	51	5:27	22:43	17:16	5:19	22:30	17:11	5:19	22:30	17:11		
			榑山	新藤沼	3.3	3	2.3	3	25	0	0	27	52	29	0	0	22	51	5:30	22:46	17:16	5:16	22:26	17:10	5:16	22:26	17:10		
			新藤沼	榑山	2.6	3	3.0	4	49	3	0	0	52	48	0	0	3	0	51	5:33	22:27	17:16	5:13	22:23	17:10	5:13	22:23	17:10	
			北藤沼	新藤沼	3.0	3	5.1	5	22	0	0	27	49	26	0	0	22	48	5:37	22:19	16:42	5:29	22:19	16:50	5:29	22:19	16:50		
			板荷	北藤沼	5.1	5	3.6	3	22	0	0	27	49	26	0	0	22	48	5:42	22:24	16:42	5:24	22:14	16:50	5:24	22:14	16:50		
			下小代	板荷	3.6	4	2.8	4	22	0	0	27	49	26	0	0	22	48	5:47	22:29	16:42	5:19	22:10	16:51	5:19	22:10	16:51		
			明神	下小代	2.8	3	6.1	6	22	0	0	27	49	26	0	0	22	48	5:50	22:32	16:42	5:16	22:06	16:50	5:16	22:06	16:50		
			下今市	明神	6.1	6	1.0	2	31	22	19	0	72	28	17	20	0	65	6:01	22:47	16:51	5:10	22:00	16:50	5:10	22:00	16:50		
			上今市	下今市	1.0	2	6.1	6	34	0	0	16	50	37	0	0	13	50	6:03	22:49	16:46	5:07	22:36	17:29	5:07	22:36	17:29		
			東武日光	上今市	6.1	7	-	-	50	0	0	50	0	0	0	0	50	0	50	0	50	5:01	22:30	17:29	5:01	22:30	17:29		
9 佐野線	田島	渡頭	佐野市	4.2	5	2.1	3	32	0	0	1	33	33	0	0	1	34	5:37	23:38	18:01	5:15	23:25	18:10	5:15	23:25	18:10			
		佐野市	佐野	2.1	4	2.5	4	33	0	0	0	33	34	0	0	34	5:40	23:41	18:01	5:11	23:22	18:11	5:11	23:22	18:11				
		佐野	佐野市	2.5	3	1.6	3	33	0	0	0	33	33	0	0	34	5:50	23:45	17:55	5:08	23:18	18:10	5:08	23:18	18:10				
		榑米	佐野	1.6	5	2.1	3	32	0	0	1	33	32	0	0	1	33	5:53	23:48	17:55	5:25	23:11	17:46	5:25	23:11	17:46			
		吉水	田沼	2.1	4	2.5	4	32	0	0	1	33	32	0	0	1	33	5:56	23:51	17:55	5:21	23:08	17:47	5:21	23:08	17:47			
		田沼	吉水	2.5	4	1.6	3	33	0	0	0	33	33	0	0	33	6:00	23:55	17:55	5:18	23:04	17:46	5:18	23:04	17:46				
		多田	田沼	1.6	3	2.8	4	32	0	0	1	33	32	0	0	1	33	6:04	23:58	17:54	5:15	23:01	17:46	5:15	23:01	17:46			
		喜生	多田	2.8	4	-	-	33	0	0	33	1	0	32	0	33	0	33	6:04	23:58	17:54	5:11	22:57	17:46	5:11	22:57	17:46		
		新栃木	野州平川	3.0	-	2.0	3	0	0	45	0	45	0	0	45	0	45	4:59	23:19	18:20	5:11	22:57	17:46	5:11	22:57	17:46			
		野州平川	新栃木	2.0	3	1.9	3	44	0	0	1	45	44	0	0	1	45	5:02	23:23	18:21	5:26	23:37	18:11	5:26	23:37	18:11			
		野州大塚	野州平川	1.9	3	3.4	4	44	0	0	1	45	44	0	0	1	45	5:05	23:26	18:21	5:23	23:34	18:11	5:23	23:34	18:11			
		壬生	野州大塚	3.4	4	3.5	5	45	0	0	0	45	45	0	0	45	5:09	23:30	18:21	5:19	23:30	18:11	5:19	23:30	18:11				
		国谷	壬生	3.5	4	1.8	3	44	0	0	1	45	44	0	0	1	45	5:15	23:35	18:20	5:15	23:25	18:10	5:15	23:25	18:10			
		おもちゃのまち	国谷	1.8	3	2.2	3	45	0	0	0	45	45	0	0	45	5:18	23:38	18:20	5:12	23:22	18:10	5:12	23:22	18:10				
		安塚	おもちゃのまち	2.2	3	3.5	4	44	0	0	1	45	44	0	0	1	45	5:21	23:41	18:20	5:09	23:19	18:10	5:09	23:19	18:10			
		西川田	安塚	3.5	4	2.0	3	44	0	0	1	45	44	0	0	1	45	5:25	23:45	18:20	5:05	23:15	18:10	5:05	23:15	18:10			
		江曾島	西川田	2.0	3	1.8	3	45	0	0	0	45	45	0	0	45	5:29	23:48	18:19	5:03	23:13	18:10	5:03	23:13	18:10				
		南宇都宮	江曾島	1.8	3	2.2	3	44	0	0	1	45	44	0	0	1	45	5:32	23:51	18:19	5:00	23:10	18:10	5:00	23:10	18:10			
		東武宇都宮	南宇都宮	2.2	3	-	-	45	0	0	45	0	0	45	0	45	0	45	5:32	23:51	18:19	5:00	23:10	18:10	5:00	23:10	18:10		
		下今市	東武宇都宮	-	-	0.8	3	0	0	34	0	34	35	0	0	70	5:59	22:44	16:45	5:55	21:55	16:00	5:55	21:55	16:00				
		大谷向	下今市	0.8	2	4.0	5	23	0	0	11	34	24	0	0	11	35	6:01	22:47	16:46	5:50	21:49	15:59	5:50	21:49	15:59			
		大谷	大谷向	4.0	5	2.3	3	23	0	0	11	34	24	0	0	11	35	6:06	22:52	16:46	5:50	21:49	15:59	5:50	21:49	15:59			
新高徳	大谷	2.3	5	2.8	4	23	0	0	11	34	24	0	0	11	35	6:11	22:57	16:46	5:45	21:44	15:59	5:45	21:44	15:59					
小佐越	新高徳	0.7	1	0.7	1	23	0	0	11	34	24	0	0	11	35	6:15	23:01	16:46	5:40	21:40	16:00	5:40	21:40	16:00					
東武ワールドスクエア	小佐越	2.8	4	0.7	1	23	0	0	11	34	24	0	0	11	35	6:15	23:01	16:46	5:40	21:40	16:00	5:40	21:40	16:00					
鬼怒川温泉	東武ワールドスクエア	0.7	1	1.8	3	21	0	0	13	34	20	0	0	15	35	9:18	18:18	9:00	9:24	18:03	8:39	9:24	18:03	8:39					
鬼怒川公園	鬼怒川温泉	1.8	3	2.1	4	21	13	2	0	36	23	1	12	0	36	6:19	22:12	15:53	5:37	21:36	15:59	5:37	21:36	15:59					
新藤原	鬼怒川公園	2.1	4	1.7	4	21	1	0	1	23	23	0	0	24	6:23	22:16	15:53	6:08	21:32	15:24	6:08	21:32	15:24						
新藤原	新藤原	1.7	4	-	-	22	0	0	22	0	0	23	0	23	0	23	6:33	21:28	15:25	6:03	21:28	15:25	6:03	21:28	15:25				

※平成31年1月の時刻表に基づく。(季節運行等の臨時列車は含まない。)

運行主体	路線名	駅名		隣接駅		上り隣接駅まで		下り隣接駅まで		運行本数												運行時間帯(上り方面)		運行時間帯(下り方面)	
		駅名	駅名	上り側	下り側	区間距離(km)	所要時間(分)	区間距離(km)	所要時間(分)	(下り方面)			(上り方面)			始発時刻	終発時刻	始発時刻	終発時刻						
										停車	通過	本数計	停車	通過	本数計										
3 真岡鉄道	12 真岡鉄道	久下田	ひぐち	寺内	寺内	1.9	3	4.1	5	22	0	0	0	22	6:17	22:51	16:34	22:03	16:40						
		寺内	久下田	真岡	真岡	4.1	6	3.8	4	22	0	0	0	22	6:22	22:56	16:34	21:58	16:41						
		真岡	寺内	北真岡	北真岡	3.8	4	1.6	3	21	1	2	0	24	5:44	21:57	16:13	21:53	16:40						
		北真岡	真岡	西田井	西田井	1.6	2	3.2	5	23	0	0	0	23	5:47	22:00	16:13	22:33	16:34						
		西田井	北真岡	北山	北山	3.2	4	1.7	3	23	0	0	0	23	5:54	22:04	16:10	22:29	16:35						
		北山	西田井	益子	益子	1.7	3	2.2	4	23	0	0	0	23	5:57	22:07	16:10	22:26	16:35						
		益子	北山	七井	七井	2.2	3	3.3	5	23	0	0	0	23	6:01	22:11	16:10	22:23	16:35						
		七井	益子	多田羅	多田羅	3.3	4	2.8	4	23	0	0	0	23	6:05	22:18	16:13	22:18	16:35						
		多田羅	七井	市橋	市橋	2.8	4	3.1	5	23	0	0	0	23	6:09	22:22	16:13	22:14	16:35						
		市橋	多田羅	笹原田	笹原田	3.1	4	3.8	5	23	0	0	0	23	6:14	22:26	16:12	22:10	16:35						
		笹原田	市橋	天矢場	天矢場	3.8	6	1.1	2	23	0	0	0	23	6:19	22:32	16:13	22:04	16:35						
		天矢場	笹原田	茂木	茂木	1.1	2	2.7	4	23	0	0	0	23	6:21	22:34	16:13	22:02	16:35						
4 野岩鉄道	13 金津野岩川線	茂木	天矢場	-	-	2.7	5	-	-	23	0	0	23	0	0	0	5:23	21:58	16:35						
		新藤原	-	龍王峯	龍王峯	-	2	1.7	3	-1	0	19	0	18	6:30	20:30	14:00	21:24	14:57						
		龍王峯	新藤原	川治温泉	川治温泉	1.7	4	3.1	4	18	0	0	0	18	6:33	20:32	13:59	21:24	14:57						
		川治温泉	龍王峯	川治湯元	川治湯元	3.1	2	1.2	2	18	0	0	0	18	6:37	20:36	13:59	21:20	14:57						
		川治湯元	川治温泉	湯西川温泉	湯西川温泉	1.2	5	4.3	5	18	0	0	0	18	6:39	20:39	14:00	21:18	14:57						
		湯西川温泉	川治湯元	中三依温泉	中三依温泉	4.3	7	6.5	7	18	0	0	0	18	6:44	20:44	14:00	21:14	14:58						
		中三依温泉	湯西川温泉	上三依温泉	上三依温泉	6.5	5	4.2	5	18	0	0	0	18	6:50	20:51	14:01	21:07	14:58						
		上三依温泉	湯西川温泉	男鹿高原	男鹿高原	4.2	4	4.0	4	18	0	0	0	18	6:55	21:02	14:07	21:02	14:58						
		男鹿高原	上三依温泉	会津高尾尾瀬口	会津高尾尾瀬口	4.0	6	5.7	6	13	0	0	5	18	7:00	21:06	14:06	20:58	14:59						
		原向	沢入	通河	通河	5.3	9	3.2	6	11	0	0	0	11	7:55	22:34	14:39	19:56	13:59						
		通河	原向	足尾	足尾	3.2	5	0.9	2	11	0	0	0	11	8:00	22:39	14:39	19:51	13:59						
		足尾	通河	間藤	間藤	0.9	2	1.3	4	10	1	2	0	13	5:39	21:17	15:38	19:49	13:59						
間藤	足尾	-	-	1.3	2	-	-	0	0	0	0	12	0	0	0	5:47	21:26	15:39							

※平成31年1月の時刻表に基づく。(季節運行等の臨時列車は含まない。)

バス系統一覽(民間バス【路線定期運行】)

※1代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

Table with 15 columns: 路線番号, 代表系統, 系統番号, 許可規定, 系統, 系統距離, 最大運賃, 所要時間, 運行回数, 沿線人口, 通過市町村, 補助状況. Rows 1-50.

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

# バス系統一覽 (民間バス【路線定期運行】)

※1 代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

No	路線番号	代表系統		系統番号	許可規定	系統		系統距離(km)	最大運賃(円)	所要時間(分)	運行回数(回)	沿線人口	通過市町村	補助状況
		起点	主な経通地			主な経通地	終点							
51	関東-22	雀宮駅	さつき団地	関東-22-00	4条	雀宮駅	西川田駅東口	8.1	260	28	22.0	23,152	宇都宮市	○
52	関東-23	宇都宮駅西口	桜通り	関東-23-00	4条	宇都宮駅西口	西の宮団地	7.1	340	30	12.0	21,204	宇都宮市	
53	関東-24	宇都宮駅西口	深夜	関東-24-00	4条	宇都宮駅西口	西川田東(江曾島)	9.2	800	30	3.0	28,649	宇都宮市	
54	関東-25	宇都宮駅西口	旭陵通り	関東-25-00	4条	宇都宮駅西口	宇都宮駅西口	15.9	730	55	19.0	38,560	宇都宮市	
55	関東-26	宇都宮駅西口	和尚塚	関東-26-00	4条	宇都宮駅西口	細谷車庫	5.9	340	25	66.0	20,403	宇都宮市	
56	関東-27	宇都宮駅西口	大谷	関東-27-00	4条	宇都宮駅西口	立岩	10.0	510	35	42.0	22,311	宇都宮市	
57				関東-28-01	4条	駒生営業所	田原	34.5	1,230	85	14.0	34,043	宇都宮市、塩谷町	○
58				関東-28-02	4条	駒生営業所	健康の森・田原	35.3	1,230	92	4.0	35,024	宇都宮市、塩谷町	○
59				関東-28-03	4条	駒生営業所	田原	22.8	870	63	12.0	32,104	宇都宮市	○
60				関東-28-04	4条	駒生営業所	健康の森・田原	23.6	870	66	3.0	33,085	宇都宮市	○
61	関東-28	駒生営業所	健康の森・田原	関東-28-05	4条	駒生営業所	宝井	23.0	810	71	6.0	33,085	宇都宮市	○
62				関東-28-06	4条	駒生営業所	健康の森・宝井	23.8	810	73	1.0	34,840	宇都宮市	○
63				関東-28-07	4条	駒生営業所	田原	20.9	810	56	9.0	32,977	宇都宮市	○
64				関東-28-08	4条	駒生営業所	健康の森・田原	21.7	810	63	1.0	33,959	宇都宮市	○
65				関東-29-01	4条	駒生営業所	鷹坂	22.6	880	65	1.0	38,504	宇都宮市、上三川町	○
66				関東-29-02	4条	駒生営業所	健康の森・鷹坂	23.4	880	67	1.0	39,485	宇都宮市、上三川町	
67				関東-29-03	4条	駒生営業所	夢沼	18.7	800	60	2.0	40,748	宇都宮市、上三川町	
68				関東-29-04	4条	駒生営業所	平松	15.0	620	55	22.0	40,748	宇都宮市	
69				関東-29-05	4条	宇都宮駅西口	瑞穂野団地	8.5	410	25	11.0	21,435	宇都宮市	○
70	関東-29	駒生営業所	健康の森・鷹坂	関東-29-06	4条	駒生営業所	本網台西汗	21.6	840	72	12.0	44,329	宇都宮市、上三川町	○
71				関東-29-07	4条	駒生営業所	健康の森・平松	22.4	840	74	2.0	45,310	宇都宮市、上三川町	
72				関東-29-08	4条	駒生営業所	緑の郷	17.2	620	60	17.0	43,467	宇都宮市	
73				関東-29-09	4条	駒生営業所	平松	13.0	570	51	2.0	39,252	宇都宮市	
74				関東-29-10	4条	駒生営業所	健康の森・緑の郷	17.6	620	62	3.0	44,388	宇都宮市	
75				関東-30-01	4条	駒生営業所	中平出	15.2	630	52	1.0	37,937	宇都宮市	
76				関東-30-02	4条	駒生営業所	健康の森・中平出	16.0	630	60	1.0	38,923	宇都宮市	
77	関東-30	駒生営業所	健康の森・中平出	関東-30-03	4条	宇都宮駅東口	柳田車庫	6.3	340	20	10.0	12,653	宇都宮市	○
78				関東-30-04	4条	宇都宮駅東口	柳田車庫	6.4	340	20	4.0	13,446	宇都宮市	○
79				関東-30-05	4条	宇都宮駅東口	ベルモール	7.2	340	25	11.0	13,446	宇都宮市	○
80				関東-31-01	4条	駒生営業所	越戸	13.5	630	50	28.0	35,011	宇都宮市	
81				関東-31-02	4条	駒生営業所	健康の森・越戸	14.3	630	52	27.0	35,992	宇都宮市	
82				関東-31-03	4条	作新学院前	越戸	10.8	480	40	1.0	27,168	宇都宮市	
83	関東-31	駒生営業所	健康の森・越戸	関東-31-04	4条	宇都宮駅西口	越戸	7.0	400	31	6.0	15,605	宇都宮市	
84				関東-31-05	4条	駒生営業所	越戸	12.3	580	45	7.0	35,977	宇都宮市	
85				関東-31-06	4条	駒生営業所	健康の森・越戸	13.1	580	50	2.0	36,958	宇都宮市	
86				関東-32-01	4条	駒生営業所	宇商高校前	11.7	370	47	20.0	31,188	宇都宮市	
87				関東-32-02	4条	宇都宮駅西口	富士見が丘団地	5.2	210	22	19.0	14,261	宇都宮市	
88				関東-32-03	4条	駒生営業所	済生会病院	13.8	370	51	10.0	35,771	宇都宮市	
89	関東-32	駒生営業所	済生会病院	関東-32-04	4条	駒生営業所	竹林十文字	12.7	370	47	12.0	35,702	宇都宮市	
90				関東-32-05	4条	宇都宮駅西口	富士見が丘団地	7.3	210	26	8.0	16,365	宇都宮市	
91				関東-32-06	4条	宇都宮駅西口	済生会	6.2	210	22	3.0	16,296	宇都宮市	○
92				関東-32-07	4条	駒生営業所	竹林十文字	8.6	370	32	2.0	24,432	宇都宮市	
93	関東-33	宇都宮駅西口	清住	関東-33-00	4条	宇都宮駅西口	細谷車庫	6.2	340	26	187.0	20,158	宇都宮市	
94	関東-34	宇都宮駅西口	西端田町	関東-34-01	4条	宇都宮駅西口	宝木団地	7.5	370	31	14.0	21,338	宇都宮市	○
95				関東-34-02	4条	宇都宮駅西口	西端田町	4.9	210	26	2.0	14,544	宇都宮市	
96	関東-35	宝木団地	森坪台	関東-35-01	4条	宝木団地	竹林	17.4	760	57	23.0	39,899	宇都宮市	
97				関東-35-02	4条	宝木団地	森坪台	18.7	760	61	3.0	46,835	宇都宮市	○
98				関東-35-03	4条	細谷車庫	作新学院	16.5	730	58	14.0	37,063	宇都宮市	
99	関東-36	宝木団地	竹林	関東-36-01	4条	宝木団地	釜井台団地	14.8	640	58	42.0	41,382	宇都宮市	
100				関東-36-02	4条	宝木団地	作新学院	14.2	660	52	31.0	43,483	宇都宮市	

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)



# バス系統一覽(民間バス【路線定期運行】)

※1 代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

I No	路線番号	代表系統		系統番号	許可規定	系統		系統距離(km)	最大運賃(円)	所要時間(分)	運行回数(回)	沿線人口	通過市町村	補助状況
		起点	終点			主な経過地	主な経過地							
101	関東-37	宇都宮駅西口	駒生営業所	関東-37-00	4条	宇都宮駅西口	駒生営業所	6.5	370	25	48.0	21,043	宇都宮市	国
102	関東-38	宇都宮駅西口	駒生営業所	関東-38-00	4条	宇都宮駅西口	駒生営業所	6.5	740	21	3.0	21,043	宇都宮市	
103	関東-39	宇都宮駅西口	細谷車庫	関東-39-00	4条	宇都宮駅西口	細谷車庫	6.2	680	23	3.0	20,158	宇都宮市	
104	関東-40	宇都宮駅西口	石橋駅	関東-40-01	4条	宇都宮駅西口	石橋駅	16.0	730	42	23.0	36,435	宇都宮市、下野市	
105	関東-41	宇都宮駅西口	石橋駅	関東-40-02	4条	宇都宮駅西口	石橋駅	16.7	730	53	19.0	38,560	宇都宮市、下野市	
106	関東-42	宇都宮駅西口	駒生営業所	関東-40-03	4条	宇都宮駅西口	駒生営業所	11.0	570	38	22.0	38,560	宇都宮市	
107	関東-43	自治医大駅	自治医大病院	関東-41-00	4条	自治医大駅	自治医大病院	1.0	160	1	100.0	2,517	下野市	
108	関東-44	作新学院	上三川車庫前	関東-42-01	4条	作新学院前	上三川車庫前	19.9	750	65	1.0	30,661	宇都宮市、上三川町	○
109	関東-45	作新学院	上三川車庫前	関東-42-02	4条	作新学院前	上三川車庫前	22.6	880	65	9.0	38,504	宇都宮市、上三川町	○
110	関東-46	駒生営業所	駒生営業所	関東-42-03	4条	駒生営業所	駒生営業所	23.4	880	67	1.0	39,485	宇都宮市、上三川町	
111	関東-47	駒生営業所	駒生営業所	関東-42-04	4条	駒生営業所	駒生営業所	26.9	880	75	5.0	38,812	宇都宮市、上三川町	○
112	関東-48	駒生営業所	駒生営業所	関東-42-05	4条	駒生営業所	駒生営業所	18.7	800	60	6.0	40,748	宇都宮市、上三川町	
113	関東-49	駒生営業所	駒生営業所	関東-42-06	4条	駒生営業所	駒生営業所	17.2	620	60	4.0	43,467	宇都宮市	
114	関東-50	駒生営業所	駒生営業所	関東-42-07	4条	駒生営業所	駒生営業所	15.0	620	55	1.0	40,748	宇都宮市	
115	関東-51	駒生営業所	駒生営業所	関東-42-08	4条	駒生営業所	駒生営業所	6.5	370	25	5.0	21,043	宇都宮市	
116	関東-52	石橋駅	真岡車庫	関東-43-00	4条	石橋駅	真岡車庫	15.6	710	40	23.0	18,788	下野市、上三川町、真岡市	
117	関東-53	石橋駅	真岡車庫	関東-44-01	4条	石橋駅	真岡車庫	11.1	200	35	14.0	26,743	小山市	
118	関東-54	小山駅東口	小山駅東口	関東-44-02	4条	小山駅東口	小山駅東口	11.2	200	35	2.0	24,902	小山市	
119	関東-55	小山駅東口	小山駅東口	関東-44-03	4条	小山駅東口	小山駅東口	15.9	200	50	8.0	23,833	小山市	
120	関東-56	石橋駅	真岡車庫	関東-45-00	4条	石橋駅	真岡車庫	17.7	710	45	7.0	20,018	下野市、上三川町、真岡市	
121	関東-57	宇都宮駅西口	鹿沼営業所	関東-46-01	4条	宇都宮駅西口	鹿沼営業所	20.1	720	60	12.0	31,622	宇都宮市、鹿沼市	○
122	関東-58	宇都宮駅西口	鹿沼営業所	関東-46-02	4条	宇都宮駅西口	鹿沼営業所	16.4	720	55	99.0	33,107	宇都宮市、鹿沼市	
123	関東-59	宇都宮駅西口	鹿沼営業所	関東-46-03	4条	宇都宮駅西口	鹿沼営業所	17.3	720	58	30.0	32,503	宇都宮市、鹿沼市	
124	関東-60	宇都宮駅西口	楡木車庫	関東-47-01	4条	宇都宮駅西口	楡木車庫	16.7	750	50	1.0	20,944	宇都宮市、鹿沼市	○
125	関東-61	栃木駅	国学院前	関東-47-02	4条	宇都宮駅西口	免針センター	13.7	590	40	2.0	19,914	宇都宮市、鹿沼市	
126	関東-62	栃木駅	国学院前	関東-48-01	4条	栃木駅	国学院前	3.1	230	13	61.0	8,754	栃木市	
127	関東-63	佐野駅	佐野駅	関東-48-02	4条	佐野駅	佐野駅	4.0	230	14	40.0	8,754	栃木市	
128	関東-64	佐野駅	佐野駅	関東-49-01	4条	佐野駅	佐野駅	14.8	210	55	9.0	14,739	佐野市	
129	関東-65	佐野駅	佐野駅	関東-49-02	4条	佐野駅	佐野駅	14.8	210	52	11.0	14,739	佐野市	
130	関東-66	佐野駅	佐野駅	関東-49-03	4条	佐野駅	佐野駅	6.6	210	23	7.0	8,132	佐野市	
131	東野-01	西原車庫	真岡営業所	東野-01-00	4条	西原車庫	真岡営業所	27.6	1,100	72	9.0	41,374	宇都宮市、真岡市	
132	東野-02	西原車庫	真岡営業所	東野-02-00	4条	西原車庫	真岡営業所	29.0	1,100	81	27.0	42,939	宇都宮市、真岡市	○
133	東野-03	宇都宮東武	真岡営業所	東野-03-00	4条	宇都宮東武	真岡営業所	27.9	1,100	72	3.0	36,500	宇都宮市、真岡市	○
134	東野-04	宇都宮東武	真岡営業所	東野-04-00	4条	宇都宮東武	真岡営業所	26.8	1,100	70	2.0	35,868	宇都宮市、真岡市	○
135	東野-05	宇都宮東武	真岡営業所	東野-05-00	4条	宇都宮東武	真岡営業所	31.4	1,100	77	12.0	34,912	宇都宮市、芳賀町、真岡市	○
136	東野-06	宇都宮東武	真岡営業所	東野-06-00	4条	宇都宮東武	真岡営業所	31.0	1,250	73	11.0	32,101	宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町	○
137	東野-07	宇都宮東武	真岡営業所	東野-07-00	4条	宇都宮東武	真岡営業所	32.4	1,250	77	20.0	33,558	宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町	○
138	東野-08	宇都宮東武	海星学院	東野-08-00	4条	宇都宮東武	海星学院	10.9	570	38	11.0	24,134	宇都宮市	
139	東野-09	宇都宮東武	清原球場	東野-09-00	4条	宇都宮東武	清原球場	11.0	630	40	6.0	23,920	宇都宮市	○
140	東野-10	宇都宮東武	清原球場	東野-10-00	4条	宇都宮東武	清原球場	12.1	570	38	2.0	23,847	宇都宮市	○
141	東野-11	宇都宮東武	ベルモール	東野-11-00	4条	宇都宮東武	ベルモール	6.4	360	29	10.0	22,085	宇都宮市	
142	東野-12	宇都宮東武	ベルモール	東野-12-00	4条	宇都宮東武	ベルモール	8.4	360	38	9.0	28,934	宇都宮市	○
143	東野-13	宇都宮東武	御幸交番前	東野-13-00	4条	宇都宮東武	御幸交番前	9.4	370	38	1.0	25,109	宇都宮市	○
144	東野-14	宇都宮東武	御幸交番前	東野-14-00	4条	宇都宮東武	御幸交番前	10.1	370	36	6.0	27,279	宇都宮市	○
145	東野-15	宇都宮東武	御幸交番前	東野-15-00	4条	宇都宮東武	御幸交番前	8.1	370	28	5.0	22,384	宇都宮市	○
146	東野-16	宇都宮東武	宇都宮東武	東野-16-00	4条	宇都宮東武	宇都宮東武	16.2	370	61	1.0	40,199	宇都宮市	○
147	東野-17	宇都宮東武	平出工業団地	東野-17-00	4条	宇都宮東武	平出工業団地	7.4	370	28	27.0	22,867	宇都宮市	○
148	東野-18	宇都宮東武	岡本駅西口	東野-18-00	4条	宇都宮東武	岡本駅西口	10.3	470	34	24.0	31,237	宇都宮市	○
149	東野-19	宇都宮東武	岡本病院	東野-19-00	4条	宇都宮東武	岡本病院	11.9	550	40	6.0	33,202	宇都宮市	○
150	東野-20	宇都宮東武	JR岡本駅	東野-20-00	4条	宇都宮東武	JR岡本駅	9.0	470	31	22.0	29,242	宇都宮市	○

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

# バス系統一覧（民間バス【路線定期運行】）

※1 代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

No	路線番号	代表系統		系統番号	許可規定	系統		系統距離(km)	最大運賃(円)	所要時間(分)	運行回数(回)	沿線人口	通過市町村	補助状況
		起点	終点			主な経過地	主な経過地							
151	東野-21	宇都宮東武	和久	東野-21-00	4条	今泉九丁目	和久	11.5	620	39	7.0	28,990	宇都宮市	○
152	東野-22	氏家駅	ひゅうろふオオレスト北	東野-22-00	4条	氏家駅	ひゅうろふオオレスト北	15.2	630	30	6.0	6,516	さくら市	
153	東野-23	宇都宮東武	氏家駅	東野-23-00	4条	宇都宮東武	氏家駅	24.6	800	60	2.0	36,251	宇都宮市、さくら市、高根沢町	
154	東野-24	氏家駅	馬頭車庫	東野-24-00	4条	氏家駅	馬頭車庫	31.5	1,200	61	16.0	10,440	さくら市、那珂川町、那須烏山市	○
155	東野-25	J R宇都宮駅東口	海上学院	東野-25-00	4条	J R宇都宮駅東口	海上学院	9.4	490	25	1.0	16,068	宇都宮市	
156	東野-26	J R宇都宮駅東口	東図書館・北越戸町	東野-26-00	4条	J R宇都宮駅東口	東図書館・北越戸町	7.4	260	25	64.0	22,317	宇都宮市	
157	東野-27	宇都宮東武	井頭1万人プール	東野-27-00	4条	宇都宮東武	井頭1万人プール	18.8	890	40	4.0	25,204	宇都宮市、真岡市	
158	東野-28	J R宇都宮駅東口	海上学院	東野-28-00	4条	J R宇都宮駅東口	海上学院	9.9	490	30	7.0	16,578	宇都宮市	○
159	東野-29	J R宇都宮駅東口	北越戸町・ベルモール前	東野-29-00	4条	J R宇都宮駅東口	北越戸町・ベルモール前	8.4	260	35	4.0	23,718	宇都宮市	
160	東野-30	J R宇都宮駅東口	ベルモール	東野-30-00	4条	J R宇都宮駅東口	ベルモール	10.1	260	22	7.0	16,341	宇都宮市	
161	東野-31	J R宇都宮駅東口	御幸交番前	東野-31-00	4条	J R宇都宮駅東口	御幸交番前	5.4	260	19	4.0	15,245	宇都宮市	○
162	東野-32	J R宇都宮駅東口	陽東三丁目	東野-32-00	4条	J R宇都宮駅東口	陽東三丁目	8.5	390	29	3.0	18,942	宇都宮市	
163	東野-33	J R宇都宮駅東口	陽東三丁目	東野-33-00	4条	J R宇都宮駅東口	陽東三丁目	7.5	390	25	3.0	17,846	宇都宮市	
164	東野-34	宇都宮東武	白沢街道	東野-34-00	4条	宇都宮東武	白沢街道	11.8	510	35	14.0	32,740	宇都宮市	
165	東野-35	西原車庫	市役所行善前・東峰町	東野-35-00	4条	西原車庫	市役所行善前・東峰町	20.7	260	71	4.0	38,121	宇都宮市	○
166	東野-36	宇都宮東武	東峰町	東野-36-00	4条	宇都宮東武	東峰町	14.6	260	55	10.0	28,547	宇都宮市	
167	東野-37	西原車庫	花園町	東野-37-00	4条	西原車庫	花園町	20.3	260	71	8.0	37,508	宇都宮市	○
168	東野-38	西原車庫	宇都宮東高校	東野-38-00	4条	西原車庫	宇都宮東高校	22.6	260	80	3.0	38,390	宇都宮市	○
169	東野-39	宇都宮東武	宇都宮東武	東野-39-00	4条	宇都宮東武	宇都宮東武	16.9	260	61	4.0	29,429	宇都宮市	
170	東野-40	J R宇都宮駅東口	ベルモール	東野-40-00	4条	J R宇都宮駅東口	ベルモール	2.7	150	10	7.0	12,719	宇都宮市	
171	東野-41	宇都宮東武	白沢街道	東野-41-00	4条	宇都宮東武	白沢街道	10.3	470	36	14.0	30,755	宇都宮市	
172	東野-42	J R宇都宮駅東口	J R宇都宮駅東口	東野-42-00	4条	J R宇都宮駅東口	J R宇都宮駅東口	5.9	210	25	3.0	11,880	宇都宮市	
173	東野-43	西那須野駅	一本松	東野-43-00	4条	西那須野駅	一本松	6.8	200	18	8.0	11,603	大田原市、那須塩原市	○
174	東野-44	西那須野駅	一本松	東野-44-00	4条	西那須野駅	一本松	5.3	200	15	1.0	9,273	大田原市、那須塩原市	○
175	東野-45	西那須野駅	倉骨	東野-45-00	4条	西那須野駅	倉骨	24.1	390	50	4.0	13,788	大田原市、那須塩原市、那珂川町	○
176	東野-46	西那須野駅	倉骨	東野-46-00	4条	西那須野駅	倉骨	31.6	670	63	3.0	16,314	大田原市、那須塩原市、那珂川町	○
177	東野-47	西那須野駅	なががわ水遊園	東野-47-00	4条	西那須野駅	なががわ水遊園	25.5	390	53	3.0	13,809	大田原市、那須塩原市、那珂川町	○
178	東野-48	西那須野駅	なががわ水遊園	東野-48-00	4条	西那須野駅	なががわ水遊園	30.7	670	63	5.0	16,116	大田原市、那須塩原市、那珂川町	○
179	東野-49	西那須野駅	国際医療福祉大学	東野-49-00	4条	西那須野駅	国際医療福祉大学	15.5	200	34	9.0	13,550	大田原市、那須塩原市	○
180	東野-50	西那須野駅	中田原	東野-50-00	4条	西那須野駅	中田原	9.6	200	22	13.0	10,323	大田原市、那須塩原市	○
181	東野-51	西那須野駅	那須赤十字病院	東野-51-00	4条	西那須野駅	那須赤十字病院	5.5	200	17	12.0	6,853	大田原市、那須塩原市	○
182	東野-52	西那須野駅	黒羽高校	東野-52-00	4条	西那須野駅	黒羽高校	23.2	200	59	10.0	13,783	大田原市、那須塩原市	○
183	東野-53	大田原市役所	五峰の湯	東野-53-00	4条	大田原市役所	五峰の湯	22.5	200	57	16.0	14,072	大田原市、那須塩原市	○
184	東野-54	西那須野駅	黒羽出張所	東野-54-00	4条	西那須野駅	黒羽出張所	20.3	200	47	2.0	13,550	大田原市、那須塩原市	○
185	東野-55	西那須野駅	五峰の湯	東野-55-00	4条	西那須野駅	五峰の湯	28.0	200	72	1.0	14,926	大田原市、那須塩原市	○
186	東野-56	西那須野駅	那須赤十字病院	東野-56-00	4条	西那須野駅	那須赤十字病院	28.9	390	63	4.0	14,931	大田原市、那須塩原市、那珂川町	○
187	東野-57	西那須野駅	黒羽出張所	東野-57-00	4条	西那須野駅	黒羽出張所	30.3	390	66	1.0	14,952	大田原市、那須塩原市、那珂川町	○
188	東野-58	大田原市役所	国際医療福祉大学	東野-58-00	4条	大田原市役所	国際医療福祉大学	16.3	200	32	1.0	12,696	大田原市	
189	東野-59	上町	黒羽支所前	東野-59-00	4条	上町	黒羽支所前	10.9	600	25	8.0	2,751	那須町	
190	東野-60	那須湯本温泉	那須中学校	東野-60-00	4条	那須湯本温泉	那須中学校	7.5	450	18	4.0	1,000	那須町	
191	東野-61	黒磯駅	那須湯本温泉	東野-61-00	4条	黒磯駅	那須湯本温泉	17.1	820	35	12.0	4,066	那須塩原市、那須町	
192	東野-62	那須塩原駅	那須湯本温泉	東野-62-00	4条	那須塩原駅	那須湯本温泉	24.4	1,000	50	25.0	9,743	那須塩原市、那須町	○
193	東野-63	那須湯本温泉	那須ロープウェイ	東野-63-00	4条	那須湯本温泉	那須ロープウェイ	7.4	840	25	16.0	71	那須町	
194	東野-64	那須湯本温泉	那須平成の森	東野-64-00	4条	那須湯本温泉	那須平成の森	11.2	840	40	4.0	69	那須町	
195	東野-65	那須塩原駅	青木	東野-65-00	4条	那須塩原駅	青木	32.7	1,400	55	2.0	3,974	那須塩原市、那須町	
196	東野-66	那須塩原駅	共和大学	東野-66-00	4条	那須塩原駅	共和大学	36.5	1,400	85	1.0	3,971	那須塩原市、那須町	
197	東野-67	黒磯駅	戸田	東野-67-00	4条	黒磯駅	戸田	19.0	910	35	11.0	8,811	那須塩原市	○
198	東野-68	那須塩原駅	黒磯駅	東野-68-00	4条	那須塩原駅	黒磯駅	26.3	1,150	50	7.0	14,086	那須塩原市	○
199	東野-69	黒磯駅	りんどう湖	東野-69-00	4条	黒磯駅	りんどう湖	26.7	1,150	55	2.0	3,636	那須塩原市、那須町	
200	東野-70	黒磯駅	那須ハイランドパーク	東野-70-00	4条	黒磯駅	那須ハイランドパーク	34.5	1,150	55	4.0	8,670	那須塩原市、那須町	

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

# バス系統一覽(民間バス【路線定期運行】)

※1 代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

I No	路線番号	代表系統		系統番号	許可規定	系統		系統距離(km)		所要時間(分)	運行回数(回)	沿線人口	通過市町村	補助状況
		起点	終点			主な経過地	終点	系統距離(km)	沿線人口					
201	東野-71	那須塩原駅	那須ハイランドパーク	東野-71-00	4条	那須塩原駅	那須ハイランドパーク	33.8	1,400	70	4.0	9,313	那須塩原市、那須町	
202	東野-72	那須塩原駅	那須ハイランドパーク	東野-72-00	4条	那須塩原駅	那須ハイランドパーク	27.4	1,400	70	2.0	13,938	那須塩原市、那須町	
203	東野-73	那須湯本温泉	大丸温泉	東野-73-00	4条	那須湯本温泉	大丸温泉	6.0	730	18	4.0	71	那須塩原市、那須町	
204	東野-74	那須湯本温泉	那須ハイランドパーク	東野-74-00	4条	那須湯本温泉	那須ハイランドパーク	16.2	1,250	34	6.0	258	那須町	
205	JR-01	天失場	茂木	JR-01-00	4条	天失場	茂木	3.0	240	5	5	1,018	茂木町	
206	JR-02	作新学院前	道場宿	JR-02-00	4条	作新学院前	道場宿	36.9	1,390	87	2.0	40,087	宇都宮市、芳賀町、市貝町、茂木町	
207	JR-03	作新学院前	道場宿・市貝小	JR-03-00	4条	作新学院前	道場宿・市貝小	37.4	1,390	89	4.0	40,096	宇都宮市、芳賀町、市貝町、茂木町	
208	JR-04	宇都宮駅東口	柳田街道・清原台団地	JR-04-00	4条	宇都宮駅東口	柳田街道・清原台団地	20.8	760	44	0.6	24,404	宇都宮市、芳賀町	
209	JR-05	宇都宮駅東口	清原台団地	JR-05-00	4条	宇都宮駅東口	清原台団地	23.8	920	56	0.6	29,389	宇都宮市、芳賀町	
210	JR-06	作新学院前	隣栗塚が丘・清原台団地	JR-06-00	4条	作新学院前	隣栗塚が丘・清原台団地	29.0	970	81	1.6	44,666	宇都宮市、芳賀町	
211	JR-07	東武駅前	隣栗塚が丘・清原台団地	JR-07-00	4条	東武駅前	隣栗塚が丘・清原台団地	27.2	970	71	5.0	37,367	宇都宮市、芳賀町	
212	JR-08	作新学院前	清原台団地	JR-08-00	4条	作新学院前	清原台団地	27.8	970	73	10.4	43,101	宇都宮市、芳賀町	
213	JR-09	東武駅前	清原台団地	JR-09-00	4条	東武駅前	清原台団地	26.0	970	66	2.4	35,802	宇都宮市、芳賀町	
214	JR-10	作新学院前	清原台団地	JR-10-00	4条	作新学院前	清原台団地	28.6	970	78	1.0	35,794	宇都宮市、芳賀町	
215	JR-11	東武駅前	清原台団地	JR-11-00	4条	東武駅前	清原台団地	26.8	970	70	1.0	43,058	宇都宮市、芳賀町	
216	JR-12	芳賀バスターミナル	小貝小	JR-12-00	4条	芳賀バスターミナル	小貝小	19.2	920	33	1.4	5,678	芳賀町、市貝町、茂木町	
217	JR-13	芳賀バスターミナル	市貝小	JR-13-00	4条	芳賀バスターミナル	市貝小	19.7	920	39	1.4	5,688	芳賀町、市貝町、茂木町	
218	JR-14	宇都宮駅西口	清原台団地	JR-14-00	4条	宇都宮駅西口	清原台団地	19.0	790	42	0.6	29,671	宇都宮市、芳賀町	
219	JR-15	作新学院前	清原台団地	JR-15-00	4条	作新学院前	清原台団地	22.6	850	73	3.0	3,847	宇都宮市、芳賀町	
220	JR-16	東武駅前	清原台団地	JR-16-00	4条	東武駅前	清原台団地	20.8	850	59	0.4	33,985	宇都宮市、芳賀町	
221	JR-17	作新学院前	隣栗塚が丘・清原台団地	JR-17-00	4条	作新学院前	隣栗塚が丘・清原台団地	23.0	850	66	1.6	42,437	宇都宮市、芳賀町	
222	JR-18	作新学院前	清原台団地	JR-18-00	4条	作新学院前	清原台団地	21.8	850	61	2.0	40,869	宇都宮市、芳賀町	
223	JR-19	東武駅前	清原台団地	JR-19-00	4条	東武駅前	清原台団地	20.0	850	54	2.4	33,993	宇都宮市、芳賀町	
224	JR-20	作新学院前	柳田街道	JR-20-00	4条	作新学院前	柳田街道	16.7	850	51	0.6	35,614	宇都宮市、芳賀町	
225	JR-21	東武駅前	隣栗塚が丘・清原台団地	JR-21-00	4条	東武駅前	隣栗塚が丘・清原台団地	21.2	850	62		33,985	宇都宮市、芳賀町	
226	JR-22	宇都宮駅西口	隣栗塚が丘・清原台団地	JR-22-00	4条	宇都宮駅西口	隣栗塚が丘・清原台団地	20.6	790	44	0.6	30,249	宇都宮市、芳賀町	
227	JR-23	作新学院前	隣栗塚が丘・清原台団地	JR-23-00	4条	作新学院前	隣栗塚が丘・清原台団地	24.2	850	72	0.6	41,862	宇都宮市、芳賀町	
228	JR-24	作新学院前	隣栗塚が丘	JR-24-00	4条	作新学院前	隣栗塚が丘	8.0	360	34	4.0	29,060	宇都宮市	
229	JR-25	東武駅前	隣栗塚が丘	JR-25-00	4条	東武駅前	隣栗塚が丘	6.2	360	25	6.8	21,761	宇都宮市	
230	JR-26	作新学院前	隣栗塚が丘	JR-26-00	4条	作新学院前	隣栗塚が丘	41.9	1,590	97	0.6	40,545	宇都宮市、芳賀町、市貝町、茂木町	
231	JR-27	作新学院前	隣栗塚が丘	JR-27-00	4条	作新学院前	隣栗塚が丘	43.5	1,590	97	0.6	40,872	宇都宮市、芳賀町、市貝町、茂木町	
232	JR-28	空閑道	茂木	JR-28-00	4条	空閑道	茂木	2.1	150	3	0.4	773	茂木町	
233	JR-29	作新学院前	清原中央公園	JR-29-00	4条	作新学院前	清原中央公園	13.4	630	53		30,844	宇都宮市	
234	JR-30	芳賀バスターミナル	隣栗塚が丘	JR-30-00	4条	芳賀バスターミナル	隣栗塚が丘	27.4	1,170	52		7,320	芳賀町、市貝町、茂木町	
235	JR-31	西那須野	塩原温泉	JR-31-00	4条	西那須野	塩原温泉	21.8	920	45	19.0	8,956	那須塩原市	○
236	JR-32	西那須野	塩原温泉	JR-32-00	4条	西那須野	塩原温泉	21.8	920	45	19.4	8,956	那須塩原市	○
237	JR-33	那須塩原	塩原温泉	JR-33-00	4条	那須塩原	塩原温泉	30.3	1,170	66	9.6	13,599	那須塩原市	○
238	JR-34	那須塩原	塩原温泉	JR-34-00	4条	那須塩原	塩原温泉	30.3	1,170	66	10.0	13,599	那須塩原市	○
239	日交-01	鬼怒川公園駅	下今市駅	日交-01-01	4条	鬼怒川公園駅	下今市駅	16.8	900	37	10.0	11,835	日光市	○
240	日交-01	鬼怒川公園駅	下今市駅	日交-01-02	4条	鬼怒川公園駅	下今市駅	17.2	900	37	13.0	11,835	日光市	○
241	日交-02	鬼怒川温泉駅	湯西川温泉	日交-02-00	4条	鬼怒川温泉駅	湯西川温泉	33.5	1,750	60	16.0	2,693	日光市	
242	日交-03	湯西川温泉駅	湯西川温泉	日交-03-00	4条	湯西川温泉駅	湯西川温泉	15.4	880	30	10.0	310	日光市	
243	日交-04	鬼怒川温泉駅	鬼怒川公園駅	日交-04-00	4条	鬼怒川温泉駅	鬼怒川公園駅	3.5	220	8	10.0	1,644	日光市	
244	日交-05	鬼怒川温泉駅	小佐越駅	日交-05-00	4条	鬼怒川温泉駅	小佐越駅	2.9	240	6	1.0	2,371	日光市	
245	日交-06	鬼怒川温泉駅	龍王峯	日交-06-00	4条	鬼怒川温泉駅	龍王峯	11.5	790	20	2.0	2,069	日光市	
246	日交-07	鬼怒川温泉駅	日光江戸村	日交-07-01	4条	鬼怒川温泉駅	日光江戸村	14.0	410	39	14.5	3,847	日光市	
247	日交-07	鬼怒川温泉駅	日光江戸村	日交-07-02	4条	鬼怒川温泉駅	日光江戸村	14.0	410	39	6.5	3,847	日光市	
248	日交-08	鬼怒川温泉駅	新高徳駅	日交-08-00	4条	鬼怒川温泉駅	新高徳駅	9.0	410	22	4.0	3,440	日光市	
249	日交-09	鬼怒川公園駅	新高徳駅	日交-09-00	4条	鬼怒川公園駅	新高徳駅	7.9	560	18	0.5	4,023	日光市	

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

# バス系統一覽 (民間バス【路線定期運行】)

※1 代表系統は、同一路線として採算計上され、採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

No	路線番号	代表系統		系統番号	許可規定	系統		系統距離(km)	最大運賃(円)	所要時間(分)	運行回数(回)	沿線人口	通過市町村	補助状況
		起点	主な経過地			終点	主な経過地							
250				東武-01-01	4条	日光駅	中禅寺温泉	30.7	1,700	48	11.0	5,184	日光市	
251				東武-01-02	4条	日光駅	光徳温泉	34.1	1,700	48	16.0	5,187	日光市	
252	東武-01	日光駅	明智平ロープウェイ	東武-01-03	4条	東武日光駅	光徳温泉	35.8	1,700	45	1.0	4,929	日光市	
253				東武-01-04	4条	日光駅	明智平ロープウェイ	36.1	1,700	48	12.0	5,197	日光市	
254				東武-01-05	4条	東武日光駅	明智平ロープウェイ	35.9	1,650	45	1.0	4,929	日光市	
255	東武-02	東武日光駅	西参道	東武-02-01	4条	日光駅	西参道	17.7	1,150	48	10.0	4,829	日光市	
256				東武-02-02	4条	東武日光駅	西参道	19.4	1,150	45	1.0	4,564	日光市	
257				東武-03-01	4条	日光駅	神橋	2.6	310	10	2.0	2,033	日光市	
258				東武-03-02	4条	日光駅	西参道	8.4	620	23	11.0	4,856	日光市	
259	東武-03	日光駅	やしおの湯	東武-03-03	4条	日光駅	西参道	6.6	470	18	5.0	4,307	日光市	
260				東武-03-04	4条	日光駅	やしおの湯	10.6	620	30	14.0	4,857	日光市	
261				東武-03-05	4条	東武日光駅	神橋	2.4	310	7	2.0	2,033	日光市	
262	東武-04	中禅寺温泉		東武-04-00	4条	中禅寺温泉		8.6	520	20	14.0	191	日光市	
263				東武-05-01	4条	日光駅	日光御降スケートセンター	6.0	330	18	18.0	1,622	日光市	
264	東武-05	日光駅		東武-05-02	4条	日光駅		20.0	1,050	48	10.0	1,561	日光市	
265				東武-05-03	4条	日光駅		11.4	720	28	12.0	1,544	日光市	
266	東武-06	日光駅	明智平ロープウェイ	東武-06-00	4条	日光駅	明智平ロープウェイ	19.7	1,150	48	6.0	4,551	日光市	
267				東武-07-01	4条	日光駅	大猷院二荒山神社前	6.8	310	30	38.0	2,289	日光市	
268				東武-07-02	4条	東武日光駅	大猷院二荒山神社前	6.6	310	27	2.0	2,289	日光市	
269	東武-07	大猷院二荒山神社前		東武-07-03	4条	大猷院二荒山神社前		2.8	310	12	2.0	2,327	日光市	
270				東武-07-04	4条	東武日光駅	神橋	2.7	310	8	2.0	2,059	日光市	
271				東武-07-05	4条	大猷院二荒山神社前	神橋	20.2	700	40	5.0	6,849	日光市	
272	東武-08	鬼怒川温泉駅		東武-08-00	4条	鬼怒川温泉駅		17.5	500	30	1.0	5,513	日光市	
273	東武-09	鬼怒川温泉駅	中禅寺金谷ホテル前	東武-09-00	4条	鬼怒川温泉駅	中禅寺金谷ホテル前	84.5	3,480	35	1.0	9,952	日光市	
274	足親-01	足利中央観光バス前	JR佐野駅西側	足親-01-00	4条	足利中央観光バス前	JR佐野駅西側	67.1	1,100	95	3.0	38,588	足利市、佐野市、鹿沼市	
275	足親-02	東武足利市駅	足利赤十字病院	足親-02-00	4条	東武足利市駅	足利赤十字病院	4.8	200	15	13.0	6,593	足利市	
276	足親-03	東武足利市駅	緑町	足親-03-00	4条	東武足利市駅	緑町	3.2	200	10	9.0	4,131	足利市	

資料：一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書(29年度)、平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

バス系統一覽 (市町村生活交通【路線定期運行】)

※1 代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

Table with columns: No, 路線番号, 代表系統, 主な経過地, 起点, 終点, 系統, 許可規定, 系統番号, 主な経過地, 起点, 終点, 系統, 系統距離 (km), 最大運賃 (円), 所要時間 (分), 運行回数 (回), 沿線人口, 補助状況. Rows 1-50.

資料：平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)

# バス系統一覧（市町村生活交通【路線定期運行】）

※1 代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

No	路線番号	代表系統		系統番号	許可規定	系統		系統距離 (km)	最大運賃 (円)	所要時間 (分)	運行回数 (回)	沿線人口	補助状況
		起点	終点			主な経過地	終点						
51	鹿沼-13	JR鹿沼駅	上五月	鹿沼-13-00	4乗	JR鹿沼駅	上五月	32.6	500	70	4.0	15,577	国
52	日光-01	日光市役所前	穴沢	日光-01-00	4乗	日光市役所前	穴沢	8.9	430	28	6.0	6,708	
53	日光-02	今市車庫	J R 下野大沢駅	日光-02-00	4乗	今市車庫	J R 下野大沢駅	15.4	500	38	16.0	11,678	
54	日光-03	日光市役所前	大渡	日光-03-00	4乗	日光市役所前	大渡	11.2	530	34	8.0	7,424	
55	日光-04	日光市役所前	温泉保養センター	日光-04-00	4乗	日光市役所前	温泉保養センター	18.0	620	48	9.0	9,562	
56	日光-05	今市車庫	下小林	日光-05-00	4乗	今市車庫	下小林	16.9	760	38	16.0	9,918	
57	日光-06	第三小学校前	今市中学校前	日光-06-00	4乗	第三小学校前	今市中学校前	2.3	190	10	3.0	4,404	
58	日光-07	第三小学校前	市営住宅前	日光-07-00	4乗	第三小学校前	市営住宅前	2.0	190	8	2.0	3,615	
59	日光-08	J R 日光駅	東武下今市駅	日光-08-00	4乗	今市特別支援学校	東武下今市駅	11.0	580	30	14.0	8,844	○
60	日光-09	鬼怒川温泉駅	川治温泉	日光-09-00	4乗	鬼怒川温泉駅	川治温泉	48.0	1540	95	10.0	2,912	○
61	日光-10	双愛病院	田元・赤倉・速上	日光-10-00	79乗	双愛病院	田元・赤倉・速上	30.7	1230	58	12.0	6,537	○
62	日光-11	双愛病院	田元	日光-11-00	79乗	双愛病院	田元	8.7	340	23	8.0	1,355	○
63	日光-12	双愛病院	速上回廊所	日光-12-00	79乗	双愛病院	速上回廊所	10.2	560	22	4.0	1,518	○
64	小山-01	小山駅西口	桑公民館	小山-01-00	4乗	小山駅西口	桑公民館	13.1	200	31	20.0	19,766	○
65	小山-02	小山駅西口	温水プール館前	小山-02-00	4乗	小山駅西口	温水プール館前	11.0	200	35	20.0	20,104	○
66	小山-03	小山駅西口	新市民病院	小山-03-00	4乗	小山駅西口	新市民病院	11.6	200	25	26.0	20,373	○
67	小山-04	小山駅東口	東光高岳北	小山-04-00	4乗	小山駅東口	東光高岳北	5.2	200	20	30.0	11,918	○
68	小山-05	小山駅東口	高専正門	小山-05-00	4乗	小山駅東口	高専正門	6.5	200	25	28.0	13,597	○
69	小山-06	小山駅東口	小山整形外科内科北	小山-06-00	4乗	小山駅東口	小山整形外科内科北	13.0	200	35	8.0	22,517	○
70	小山-07	小山駅東口	たいらや前	小山-07-00	4乗	小山駅東口	たいらや前	7.1	200	21	10.0	14,165	○
71	小山-08	光南病院前	新市民病院	小山-08-00	4乗	光南病院前	新市民病院	12.3	200	30	30.0	15,092	○
72	小山-09	小山駅西口	豊田公民館	小山-09-00	4乗	小山駅西口	豊田公民館	8.4	200	25	16.0	6,561	○
73	小山-10	小山駅西口	道の駅	小山-10-00	4乗	小山駅西口	道の駅	5.5	200	15	19.0	5,761	○
74	真岡-01	真岡駅西口	真岡駅西口	真岡-01-00	4乗	真岡駅西口	真岡駅西口	17.2	100	52	12.0	21,535	○
75	真岡-02	真岡駅西口	真岡駅西口	真岡-02-00	4乗	真岡駅西口	真岡駅西口	23.7	100	74	4.0	27,814	○
76	大田原-01	ふれあいの丘	福原・親園・元町	大田原-01-00	79乗	ふれあいの丘	福原・親園・元町	25.0	200	50	10.0	10,477	○
77	大田原-02	大田原市役所	小滝・羽田・養井・緑真	大田原-02-00	79乗	大田原市役所	小滝・羽田・養井・緑真	34.7	200	73	6.0	7,843	○
78	大田原-03	那須赤十字病院	加治屋・薄葉・野崎・上石上	大田原-03-00	79乗	那須赤十字病院	加治屋・薄葉・野崎・上石上	35.5	200	85	12.0	20,267	○
79	大田原-04	那須塩原駅	国際医療福祉大学	大田原-04-00	79乗	那須塩原駅	国際医療福祉大学	20.2	200	45	38.0	12,544	○
80	大田原-05	那須塩原駅	国際医療福祉大学	大田原-05-00	79乗	那須塩原駅	国際医療福祉大学	31.7	200	65	4.0	13,854	○
81	大田原-06	那須塩原駅	道の駅那須与一の郷	大田原-06-00	79乗	那須塩原駅	道の駅那須与一の郷	22.1	200	50	8.0	13,028	○
82	大田原-07	大田原市役所	美原・中田原・本町・西那須野駅	大田原-07-00	79乗	大田原市役所	美原・中田原・本町・西那須野駅	16.9	200	42	42.0	19,292	○
83	大田原-08	道の駅那須与一の郷	大学・市野沢・東小屋	大田原-08-00	79乗	道の駅那須与一の郷	大学・市野沢・東小屋	12.2	200	25	3.0	3,987	○
84	大田原-09	雲蔵寺前	黒羽高校・黒羽	大田原-09-00	79乗	雲蔵寺前	黒羽高校・黒羽	33.7	200	58	7.0	6,302	○
85	大田原-10	黒羽	黒羽支所・雲蔵寺	大田原-10-00	79乗	黒羽	黒羽支所・雲蔵寺	26.1	200	40	4.0	2,978	○
86	大田原-11	黒羽	なががわ水遊園	大田原-11-00	79乗	黒羽	なががわ水遊園	16.6	200	30	10.0	2,770	○
87	大田原-12	やすらぎの湯	蛭田・宇田川・美原	大田原-12-00	79乗	やすらぎの湯	蛭田・宇田川・美原	19.4	200	45	10.0	13,155	○
88	大田原-13	ふれあいの丘	野崎駅	大田原-13-00	79乗	ふれあいの丘	野崎駅	12.8	200	21	6.0	3,269	○
89	矢板-01	矢板駅	上本田	矢板-01-00	79乗	矢板駅	上本田	23.4	300	45	5.0	6,011	○
90	矢板-02	矢板駅	荒井家住宅前	矢板-02-00	79乗	矢板駅	荒井家住宅前	26.8	300	52	3.0	6,580	○
91	矢板-03	矢板駅	道の駅やいた	矢板-03-00	79乗	矢板駅	道の駅やいた	5.9	300	18	6.0	2,608	○
92	矢板-04	片岡駅	埜林	矢板-04-00	79乗	片岡駅	埜林	9.3	300	20	3.0	3,974	○
93	矢板-05	矢板駅	高埜公民館前	矢板-05-00	79乗	矢板駅	高埜公民館前	18.9	300	41	3.0	4,626	○
94	矢板-06	片岡駅	コリーナ矢板	矢板-06-00	79乗	片岡駅	コリーナ矢板	13.8	300	23	5.0	1,320	○
95	矢板-07	片岡駅	安沢小	矢板-07-00	79乗	片岡駅	安沢小	12.8	300	29	6.0	9,609	○
96	矢板-08	矢板駅	沢崎善前	矢板-08-00	79乗	矢板駅	沢崎善前	25.4	300	53	3.0	8,213	○
97	矢板-09	矢板駅	埜田公民館前	矢板-09-00	79乗	矢板駅	埜田公民館前	18.1	300	36	3.0	4,297	○
98	矢板-10	矢板駅	早川町	矢板-10-00	79乗	矢板駅	早川町	12.5	300	33	7.0	9,649	○
99	那須塩原-01	那須塩原温泉駅	塩原温泉バスターミナル	那須塩原-01-00	4乗	那須塩原温泉駅	塩原温泉バスターミナル	11.2	200	22	12.0	734	○
100	那須塩原-02	塩原支所	塩原温泉バスターミナル	那須塩原-02-00	4乗	塩原支所	塩原温泉バスターミナル	7.2	200	20	12.0	1,248	○

資料：平成29年度市町村バス運行実績（市町村照会）



バス系統一覽 (市町村生活交通【路線定期運行】)

※1 代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

No	路線番号	代表系統		系統番号	許可規定	系統		系統距離 (km)	最大運賃 (円)	所要時間 (分)	運行回数 (回)	沿線人口	補助状況
		起点	終点			主な経過地	終点						
101	那須塩原-03	西那須野駅	黒磯南高校前	那須塩原-03-00	4条	西那須野駅	黒磯南高校前	17.6	200	40	3.0	14,579	国
102	那須塩原-04	西那須野駅	黒磯駅	那須塩原-04-00	4条	西那須野駅	黒磯駅	24.8	200	66	16.0	21,452	
103	那須塩原-05	西那須野駅西口	西那須野駅東口	那須塩原-05-00	4条	西那須野駅西口	西那須野駅東口	16.9	200	47	8.0	20,033	
104	那須塩原-06	西那須野駅西口	西那須野駅東口	那須塩原-06-00	4条	西那須野駅西口	西那須野駅東口	19.4	200	43	8.0	13,653	
105	那須塩原-07	黒磯駅	那須塩原神経外科病院	那須塩原-07-00	4条	黒磯駅	那須塩原神経外科病院	13.9	200	23	13.0	7,082	
106	那須塩原-08	黒磯駅	黒磯南高校前	那須塩原-08-00	4条	黒磯駅	黒磯南高校前	4.9	200	15	4.0	11,882	
107	那須塩原-09	黒磯駅	黒磯駅	那須塩原-09-00	4条	黒磯駅	黒磯駅	10.5	200	34	5.0	11,882	
108	那須塩原-10	黒磯駅	黒磯駅	那須塩原-10-00	4条	黒磯駅	黒磯駅	12.9	200	32	2.0	12,656	
109	那須塩原-11	黒磯駅	黒磯駅	那須塩原-11-00	4条	黒磯駅	黒磯駅	16.8	200	42	3.0	12,656	
110	那須塩原-12	黒磯駅	黒磯駅	那須塩原-12-00	4条	黒磯駅	黒磯駅	3.3	200	17	6.0	4,406	
111	那須塩原-13	新湯公民館	医師会塩原温泉病院	那須塩原-13-00	4条	新湯公民館	医師会塩原温泉病院	15.8	200	38	8.0	1,513	
112	那須塩原-14	上の原集会所	医師会塩原温泉病院	那須塩原-14-00	4条	上の原集会所	医師会塩原温泉病院	14.4	200	34	4.0	1,506	
113	那須塩原-15	アグリハル塩原	西那須野駅	那須塩原-15-00	4条	アグリハル塩原	西那須野駅	18.6	200	45	12.0	8,019	
114	那須塩原-16	アグリハル塩原	西那須野駅	那須塩原-16-00	4条	アグリハル塩原	西那須野駅	18.9	200	42	12.0	8,486	
115	那須塩原-17	アグリハル塩原	西那須野駅	那須塩原-17-00	4条	アグリハル塩原	西那須野駅	18.6	200	53	11.0	10,692	
116	那須塩原-18	アグリハル塩原	西那須野駅	那須塩原-18-00	4条	アグリハル塩原	西那須野駅	18.6	200	44	3.0	10,343	
117	那須塩原-19	湯宮	那須塩原駅	那須塩原-19-00	4条	湯宮	那須塩原駅	14.4	200	75	6.0	3,378	
118	那須塩原-20	湯宮	黒磯駅	那須塩原-20-00	4条	湯宮	黒磯駅	23.1	200	56	5.0	11,048	
119	那須塩原-21	湯宮	那須塩原駅	那須塩原-21-00	4条	湯宮	那須塩原駅	30.5	200	30	1.0	13,435	
120	那須塩原-22	西岩崎集落センター	黒磯駅	那須塩原-22-00	4条	西岩崎集落センター	黒磯駅	18.8	200	40	8.0	14,035	
121	那須塩原-23	西岩崎集落センター	黒磯駅	那須塩原-23-00	4条	西岩崎集落センター	黒磯駅	10.2	200	45	4.0	13,004	
122	那須塩原-24	豊岡	黒磯駅	那須塩原-24-00	4条	豊岡	黒磯駅	25.6	200	48	8.0	7,147	
123	那須塩原-25	豊岡	黒磯駅	那須塩原-25-00	4条	豊岡	黒磯駅	26.6	200	29	6.0	3,154	
124	那須塩原-01	鳥山駅前	高部車庫	那須塩原-01-00	79条	鳥山駅前	高部車庫	19.9	700	30	11.0	4,065	○
125	那須塩原-02	鳥山駅前	市良温泉	那須塩原-02-00	79条	鳥山駅前	市良温泉	22.7	820	44	10.0	6,709	
126	塩谷-01	新高徳駅	JR矢板駅	塩谷-01-00	4条	新高徳駅	JR矢板駅	27.0	980	46	6.0	6,113	○
127	塩谷-02	新高徳駅	JR矢板駅	塩谷-02-00	4条	新高徳駅	JR矢板駅	24.4	980	41	2.0	5,972	
128	塩谷-03	新高徳駅	JR矢板駅	塩谷-03-00	4条	新高徳駅	JR矢板駅	24.2	980	40	1.0	6,285	○
129	塩谷-04	玉生郵便局	新高徳駅	塩谷-04-00	4条	玉生郵便局	新高徳駅	14.3	680	24	1.0	2,506	○
130	那須-01	退分	黒磯駅	那須-01-00	79条	退分	黒磯駅	29.6	500	131	6.0	4,544	
131	那須-02	いこいの家	伊王野	那須-02-00	79条	いこいの家	伊王野	23.1	500	100	6.0	3,707	
132	那須川-01	山村開泰センター	JR鳥山駅	那須川-01-00	4条	山村開泰センター	JR鳥山駅	20.5	500	40	16.0	7,826	○

資料：平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)



# バス系統一覽 (市町村生活交通【区域運行】)

※1 代表系統は、同一路線として採算計上されている系統の最もキロ程の長いものを代表とした

No	路線番号	運行区域	他市町村への乗り入れ	主な乗り入れ施設	許可規定	区域面積 (ha)	最大運賃 (円)	運行時間	運行回数 (回)	区場人口 (人)	補助国	補助県
1	宇都宮-101	清原地区	高根沢町	高根沢病院、とりせむ高根沢店、めぐりや整骨院	4条	819	300 9:00	～ 17:00	9	1,201		
2	宇都宮-102	城山地区	鹿沼市	稲田屋鹿沼店、鷲谷病院、さいとらクリニック	4条	3,775	300 8:00	～ 17:00	10	15,893		
3	宇都宮-103	瑞穂野地区	上三川町	みずほの中央クリニック、菊地整形外科、FKDインターパーク店	4条	1,952	500 8:00	～ 17:00	10	10,093		○
4	宇都宮-104	国本地区	-	るまんちつく村、宇都宮第一病院、とりせむ細谷店	4条	2,425	550 8:00	～ 18:00	11	13,867		○
5	宇都宮-105	篠井地区	日光市	倉持整形外科、宇都宮第一病院、置塚メディカルクリニック	4条	2,658	300 8:00	～ 18:00	11	2,491		○
6	宇都宮-106	高屋地区	-	オータニ野沢店、宇都宮第二病院、雷塚メディカルクリニック	4条	1,700	300 8:00	～ 18:00	11	4,337		○
7	宇都宮-107	横川地区	上三川町	アピタ宇都宮店、福泉医院、菊地整形外科	4条	1,855	300 8:00	～ 17:00	10	32,462		○
8	宇都宮-108	雀宮地区	下野市、壬生町、上三川町	獨協医科大学病院、ヨークベニマル石種店、JR雀宮駅	4条	279	500 8:00	～ 17:00	10	7,617		○
9	宇都宮-109	上河内地区	さくら市	梵天の湯、半田クリニック、JR氏家駅	4条	5,696	300 8:00	～ 17:00	10	10,010		○
10	宇都宮-110	河内地区	-	JR岡本駅、宇都宮病院、さほら整形外科	4条	4,772	300 8:00	～ 18:00	11	35,551		○
11	宇都宮-111	平石地区	-	宇都宮東病院、根本外科胃腸科、藤井脳神経外科病院	4条	940	300 8:00	～ 18:00	11	5,766		○
12	宇都宮-112	豊郷地区	-	済生会病院、FKD宇都宮店、柴病院	4条	2,343	300 8:00	～ 17:00	10	33,787		○
13	宇都宮-113	清原南部地区	真岡市	そめや整骨院、昆野クリニック、かましん清原テクノ店	4条	1,904	300 8:00	～ 17:00	10	7,851		○
14	栃木-101	栃木市全域	-	-	4条	33,150	300 8:00	～ 17:00	8	161,794		○
15	鹿沼-101	栗野地区	栃木市	ヤオハン栗野支店、北川医院、西方病院	4条	17,732	600 9:00	～ 16:00	34	8,337		○
16	鹿沼-102	板荷・菊沢地区	-	上都賀病院、ヤオハン北部店	4条	4,861	300 9:00	～ 16:00	6	7,938		○
17	鹿沼-103	北押原・南押原・北尖師地区	-	上都賀病院、ヤオハン樺山店	4条	4,661	300 9:00	～ 16:00	11	15,592		○
18	鹿沼-104	松原地区	-	上都賀病院、鹿沼病院、福田屋百貨店	4条	1,294	200 9:00	～ 16:00	7	8,367		○
19	日光-101	小栗川地区	-	JR今市駅、かましん今市店	4条	5,803	300 7:00	～ 19:25	4	8,292		○
20	日光-102	猪倉地区	-	JR下野大沢駅、オータニ大沢店	4条	4,833	300 7:00	～ 19:35	6	3,255		○
21	日光-103	落合地区	-	JR下野大沢駅、オータニ大沢店	4条	2,344	300 7:00	～ 19:00	5	877		○
22	小山-101	桑・絹地区	-	羽川線停留所、おやまゆえんハーフエスタウオーク、すずき整形外科医院、桑・絹公民館、南栃木病院 他施設	4条	5,093	300 8:00	～ 17:00	8	25,484		○
23	小山-102	大谷・間々田地区	-	大谷中央線、間々田東西線停留所、JR間々田駅東口、大谷公民館、栗林荘、苅部医院 他施設	4条	2,910	300 8:00	～ 17:00	7	28,484		○
24	小山-103	西部(豊田)地区	-	鬼川線停留所、豊田公民館、船田医院、富士屋、さくらのクリニック、JR鬼川駅 他施設	4条	2,091	300 8:00	～ 17:00	9	6,057		○
25	小山-104	西部(七中・穂積)地区	-	道の駅線停留所、中・穂積公民館、神野医院、戸野塚医院、JR恩川駅、道の駅恩川 他施設	4条	2,171	300 8:00	～ 17:00	9	3,379		○
26	小山-105	西部(生井・穂積)地区	-	青木医院、神野医院、生井・寒川公民館、しらすぎ館、光南病院、JR間々田駅西口、道の駅恩川 他施設	4条	1,869	300 8:00	～ 17:00	9	6,472		○
27	真岡-101	真岡市全域	-	市内の公共施設、病院・医院、大型商業施設 など133カ所	4条	167	300 8:00	～ 17:00	9	80,716		○
28	大田原-101	黒羽地区	-	那須赤十字病院、雲巖寺 など	4条	18,781	300 7:30	～ 16:30	9	11,982		○
29	さくら-101	旧喜連川地区	-	スーパードーナツ二、市営もとゆ温泉、道の駅つきがわ	4条	7,550	300 8:00	～ 16:30	6	10,321		○
30	さくら-102	旧氏家地区	-	黒須病院、氏家駅	4条	3,750	300 8:00	～ 17:30	6	12,020		○
31	那須烏山-101	南那須地区	-	烏山台病院、水道庁舎、那須南病院、山あげ会館、市役所烏山庁舎	4条	8,100	300 8:00	～ 17:00	9	11,281		○
32	那須烏山-102	烏山地区(北部)	-	南那須図書館、市役所南那須庁舎、保健福祉センター	4条	4,244	300 8:00	～ 17:00	9	5,368		○
33	那須烏山-103	烏山地区(南部)	-	南那須図書館、市役所南那須庁舎、保健福祉センター	4条	6,024	300 8:00	～ 17:00	9	10,867		○
34	下野-101	旧石橋町全域	-	-	4条	2,243	300 8:00	～ 18:00	10	21,472		○
35	下野-102	旧国分寺町全域	-	-	4条	2,080	300 8:00	～ 18:00	10	18,754		○
36	下野-103	旧南河内町全域	-	-	4条	3,136	300 8:00	～ 18:00	10	19,894		○
37	上三川-101	上三川町全域	宇都宮市、下野市	うつのみやや病院、自治医科大学付属病院、JR石橋駅東口	4条	5,439	450 8:00	～ 17:00	9	31,265		○
38	益子-101	七井、益子、田野地区	-	大型商業施設、医療施設	4条	8,940	300 8:00	～ 17:00	8	22,743		○
39	茂木-101	茂木町全域	益子町、市貝町	茂木駅、かましんももびあ店	4条	17,269	300 7:00	～ 18:00	11	13,412		○
40	市貝-101	市貝町全域	芳賀町、益子町、茂木町	モナリス芳賀(芳賀町)、ロマンの湯(芳賀町)、芳賀中央クリニック(芳賀町)、さとう耳鼻咽喉科クリニック(茂木町)、専本医院(益子町)	4条	6,425	300 7:00	～ 18:00	11	11,398		○
41	芳賀-101	芳賀町全域	宇都宮市、市貝町、高根沢町	野高谷町及び清原台医療機関、赤羽地区商業施設、上高根沢ふれあいセンター	4条	7,016	200 8:00	～ 17:00	8	15,712		○
42	壬生-101	壬生町全域	-	獨協医科大学病院などの町内病院及び買いい物施設など	4条	61	300 8:00	～ 16:00	9	39,549		○
43	野木-101	野木町全域	小山市、古河市	光南病院(小山市)、友愛記念病院(古河市)	4条	3,026	300 8:00	～ 17:00	16	25,667		○
44	高根沢-101	高根沢町全域	宇都宮市、さくら市、市貝町	藤井脳神経外科、黒須病院	4条	7,087	100 7:00	～ 18:00	11	29,769		○
45	那須-101	北部(黒田原行き)	-	黒田原駅、那須町役場	4条	23,580	500 8:00	～ 17:00	4	19,726		○
46	那須-102	北部(広谷地行き)	-	道の駅友愛の森、ダイユー那須高原店	4条	23,580	500 8:00	～ 17:00	4	19,726		○
47	那須-103	南部(黒田原行き)	-	黒田原駅、那須町役場	4条	13,651	500 8:00	～ 17:00	4	5,458		○
48	那珂川-101	那珂川町全域	-	町内公共施設、町内病院、町内商業施設	4条	19	300 7:30	～ 15:30	6	16,788		○

資料：平成29年度市町村バス運行実績(市町村照会)



## 栃木県生活交通対策協議会

事務局：栃木県 県土整備部 交通政策課

〒320-8501 栃木県宇都宮市埴田1-1-20

TEL: 028-623-2447

FAX: 028-623-2399

E-mail: [kotsu@pref.tochigi.lg.jp](mailto:kotsu@pref.tochigi.lg.jp)

<http://www.pref.tochigi.lg.jp/>

## 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）における 「生産性向上に向けたフォローアップ手順」の整理について

### （背景・目的）

持続可能な地域交通ネットワークの形成を図るため、平成30年度事業（平成29年10月～平成30年9月）より、生産性向上の取組を実施しており、事業者の皆様には「収支改善率1%」を効果目標として、ご努力いただいているところです。

平成31年度の予算編成過程において、生産性向上に向けたフォローアップに関する検討がなされ、今般これまで事務連絡等で順次お伝えしてきた取組内容を下記のとおり整理しました。

各事業者の皆様におかれましては、平成32年度事業（平成31年10月～平成32年9月）以降においても、下記の手順を適切に実施し、収支改善に向けたご努力をお願いします。

### （生産性向上に向けたフォローアップ手順）

1. 定量的な効果目標（原則収支改善率1%以上）を設定いただきます。
2. 目標達成に向けた具体的な取り組みの内容を「生活交通確保維持改善計画」に記載いただきます。
3. 目標達成を目指し、継続的に取り組みを実施いただき、毎年度その効果を評価いただきます。

（運輸局は取り組みの実施状況に応じ、適宜助言を行います。）

#### 【取り組みの評価方法】

- ① 取り組みの結果、前年度以上の収支率となった場合は、引き続き目標の達成を目指し、取り組みを継続いただきます。
- ② 一方、1年目、2年目と、2年間連続して収支率の改善がみられなかった場合（燃料高騰等のやむを得ない外的要因による場合を除く。以下同じ。）は、地域の関係者と連携・協力のうえ改善計画<sup>※1</sup>を策定いただきます。
- ③ さらに、3年目においても収支率の改善がみられない場合は、当該改善計画に基づき集中的な取り組みを実施していただきます。
- ④ これらの取組により、次のいずれかに該当しない限り、引き続き補助の対象となります。
  - ・ 改善計画を策定しない場合
  - ・ 改善計画に定められた目標を達成できない理由が、燃料高騰等のやむを得ない外的要因により説明できない場合（維持が特に困難な系統<sup>※2</sup>を除く）

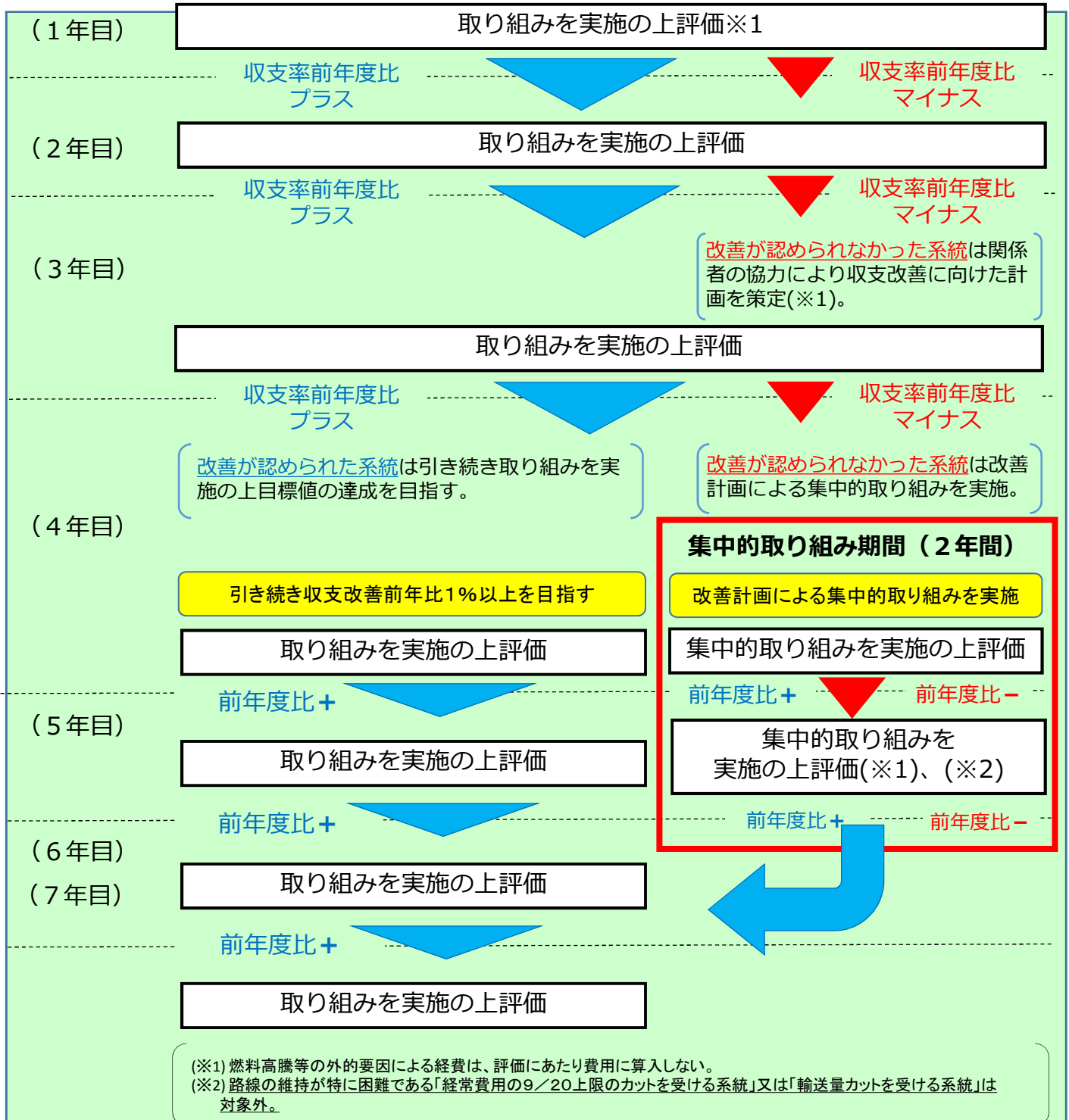
※1 改善計画：これまでの取り組みに加え、さらに収支改善に向けた集中的な取り組み内容を記載した計画

※2 維持が特に困難な系統：「経常費用の9/20上限のカットを受ける系統」や「輸送量カットを受ける系統」

# 地域間幹線系統における「生産性向上に向けたフォローアップ手順」 (フロー図) ～平成32年度事業より実施～

～ 長期的に取り組みを評価の上進めることにより、地域幹線交通の生産性向上を実現 ～

## 収支改善目標、前年比1%以上改善を目指し取り組みを実施



## とちぎエコ通勤 week への協力依頼について

令和元(2019)年6月19日  
交通政策課

## 1. エコ通勤の取組の現状

- ・県では、通勤時における渋滞緩和及び地球温暖化防止並びに公共交通利活用意識の高揚を目的として、県及び県内市町の職員を対象としたエコ通勤統一行動週間を毎年6月に実施し、また、10月には、県及び県内市町に民間事業所も加わり一斉にエコ通勤に取り組む統一行動週間として「とちぎエコ通勤 week」を実施している。
- ・「とちぎエコ通勤 week」期間中に実施している「バス 100 円乗車証」の発行（普段マイカー通勤をしている人を対象に、1回につき100円の運賃でバスに乗車できるもの）について、宇都宮周辺エリアに限定して行っていたものを、昨年度からは、各市町で運行しているコミュニティバス等も追加し、エリアを拡大して実施した。

## 【昨年度追加】

- ・民間バス（東武バス日光線、日光交通線）
- ・コミュニティバス（宇都宮市、足利市、栃木市、鹿沼市、日光市、小山市、大田原市、矢板市、那須塩原市、那須烏山市、那須町）

## 2. 今後の展開

- ・「バス 100 円乗車証」の取組を継続し、期間中のエコ通勤率の更なる向上を目指す。
- ・各市町においては、引き続き取組への積極的な参加を庁内職員に呼びかけていただくとともに、市町内の民間事業所に対し「とちぎエコ通勤 week」の取組を広く周知していただき、参加事業者の底上げを図る。

## 3. スケジュール

- ・6月下旬 100円乗車証の運用に係る協力依頼通知（県→市町）
- ・7月 各地域公共交通会議内での合意 ※実施30日前までに運輸支局に申請
- ・8月下旬 とちぎエコ通勤 week 実施に係る通知（県→市町）
- ・9月中旬 市町職員の100円乗車証の必要枚数の報告（市町→県）
- ・10月上旬 100円乗車証の送付（県→市町→市町職員参加者）
- ・10月15～21日 とちぎエコ通勤 week 実施期間
- ・10月下旬 実績報告（市町→県）

## 【参考】H30(2019)年度実績

- ・参加登録者数：約37,300人
- ・民間等参加事業所：147事業所（宇都宮市以外は39事業所）
- ・100円乗車証発行枚数：515枚
- ・100円乗車証対象路線：283路線（民間バス4社 / コミュニティバス11市町）

100円乗車証サンプル（表）



（裏）







# とちぎエコ通勤 week (エコ通勤統一行動週間)

## 参加事業所を募集します！！

栃木県元気エコ室長

とちまるくん



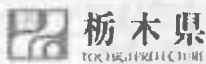
県では、通勤時における渋滞緩和や地球温暖化防止、並びに公共交通利活用意識の高揚を目的として栃木県及び市町村並びに民間事業所が一斉にエコ通勤に取り組む統一行動週間「とちぎエコ通勤 week」を次のとおり実施します。多くの事業所様のご参加をお待ちしております。

- 1 実施期間：平成 30 (2018) 年 10 月 9 日 (火) ～10 月 15 日 (月) ※1 日のみでも参加できます
- 2 参加対象：県内の事業所 (支店、営業所、出張所、部署単位でも参加可能です)
- 3 参加方法：①参加を希望する事業所は、9 月 28 日 (金) までに参加登録書 (申込書) を提出  
※個人でのエントリーはできませんのでご了承ください ※参加登録書は県ホームページからダウンロードできます  
②参加事業所の職員、従業員の方は、事業所が選択した日に「エコ通勤」により通勤  
③実施後、参加事業所は、結果アンケートを県あて提出

### 「とちぎエコ通勤 week」参加事業所として登録すると・・・

#### 事業所様のメリット

いいひと いいこと つぎつぎとちぎ



参加事業所として県ホームページ等で広く告知しますので、企業のイメージアップにつながります。

※ご希望により非公表にもできます。

また、もれなく参加証を発行します。

#### 職員、従業員様のメリット



路線バス利用によるエコ通勤を体験していただきやすくなるように、普段マイカー通勤の方を対象に、「とちぎエコ通勤 week」期間中に限り、1 回 100 円の運賃でバスに乗車できる乗車証を発行します (裏面をご覧ください)。

#### ○エコ通勤とは？

通勤時におけるマイカー利用を控え、鉄道、バス等の公共交通や自転車、徒歩、マイカー相乗り等により通勤することをいいます。

#### ○エコ通勤のメリット

- ・周辺地域の通勤時間帯の渋滞緩和が期待できます。 ・地球温暖化防止に貢献できます。
- ・公共交通の利用促進が図られ、マイカーを利用できない方の交通手段の維持確保につながります。
- ・公共交通や自転車、徒歩での通勤は、健康増進に役立ちます。
- ・エコ通勤に取り組む事業所は「エコ通勤優良事業所認証」(国土交通省・(公財)交通エコロジー・モビリティ財団)を受けることができます。(認証事業所は、ホームページで事業所名や取組内容が紹介されたり、国土交通大臣表彰に推薦されることがあります) また、「エコキーパー事業所認定制度」(栃木県環境森林部地球温暖化対策課所管)の発展的な取組の1つとして報告できます。(認定事業所として県ホームページ等で広く県民に広報されたり、金融機関の優遇制度が利用できます。)
- ・今回、参加登録された事業所に、抽選で素敵なプレゼントが当たります。

主催	栃木県
協賛 (協力)	宇都宮市、足利市、栃木市、鹿沼市、日光市、小山市、大田原市、矢板市、那須塩原市、那須烏山市、那須町 関東自動車(株)、東野交通(株)、ジェイアールバス関東(株)、東武バス日光(株)、日光交通(株)
後援	栃木県市長会、栃木県町村会、(一社)栃木県商工会議所連合会、栃木県商工会連合会、栃木県中小企業団体中央会 (公社)栃木県経済同友会、(一社)栃木県経営者協会、(一財)栃木県環境技術協会(栃木県地球温暖化防止活動推進センター) (一社)栃木県産業環境管理協会、(一社)栃木県バス協会、東日本旅客鉄道株式会社大宮支社、東武鉄道株式会社、 真岡鐵道株式会社、野岩鐵道株式会社、わたらせ渓谷鐵道株式会社、朝日新聞宇都宮総局、読売新聞宇都宮支局、 毎日新聞宇都宮支局、産経新聞社宇都宮支局、日本経済新聞社宇都宮支局、東京新聞宇都宮支局、下野新聞社、 日刊工業新聞社栃木支局、共同通信社宇都宮支局、時事通信社宇都宮支局、NHK宇都宮放送局、栃木放送、 エフエム栃木、とちぎテレビ





4. このサービスは、次の①・②のいずれにも該当する方が、通勤を目的とするバス乗車に限り利用できます。

① 普段マイカー通勤をしている参加事業所の職員、従業員で、「とちぎエコ通勤week」期間中に、指定バス路線を利用して通勤する方（普段、指定バス路線を利用して通勤している方は利用できません）

② 「バス100円乗車証」の利用実績を県あて報告することができる参加事業所に通勤する職員、従業員

5. 「バス100円乗車証」は、参加事業所を通じて配布します（個人には配布いたしません）。

指定バス路線（協賛バス事業者）

【関東バス】

番号	起点	主な経過地	終点
1	宇都宮駅	戸祭台循環	宇都宮駅
2	宇都宮駅	市役所循環	宇都宮駅
3	宇都宮駅	馬場町・清住町・栃木医療センター前	細谷車庫
4	宇都宮駅	馬場町・伝馬町・桜通り・和尙塚	細谷車庫
5	宇都宮駅	馬場町・西塙田・栃木医療センター前	戸祭
6	宇都宮駅	馬場町・西塙田・栃木医療センター前・戸祭	宝木団地
7	宇都宮駅	宇商	富士見が丘団地
8	宇都宮駅	竹林	富士見が丘団地
9	宇都宮駅	竹林・済生会	富士見が丘団地
10	駒生営業所	宇都宮駅・宇商	富士見が丘団地
11	駒生営業所	馬場町・宇都宮駅・竹林	富士見が丘団地
12	駒生営業所	馬場町・宇都宮駅・竹林・済生会	富士見が丘団地
13	宇都宮駅	竹林	済生会病院
14	駒生営業所	宇都宮駅・郷・田原	宇都宮グリーンタウン
15	駒生営業所	宇都宮駅・郷・川俣・宝井	宇都宮グリーンタウン
16	駒生営業所	宇都宮駅・郷・田原・今里・大宮	玉生車庫
17	駒生営業所	宇都宮駅・関原・田原・柿の木	今里
18	宇都宮駅	山本・郷中央小学校・帝京大学	ニュー富士見
19	宇都宮駅	山本・郷中央小学校	帝京大学
20	宇都宮駅	竹林・済生会	帝京大学
21	宇都宮駅	直通	帝京大学
22	宇都宮駅	山本・郷中央小学校・帝京大学	宇都宮美術館
23	宇都宮駅	中丸・荒針・ニューサンピア栃木	鹿沼営業所
24	宇都宮駅	関西中・仁良塚	ろまんちっく村
25	宇都宮駅	中丸・大谷	立岩
26	宇都宮駅	馬場町・伝馬町	作新学院前
27	宇都宮駅	馬場町・伝馬町・作新学院前	駒生営業所
28	宇都宮駅	馬場町・伝馬町・作新学院前・とちぎ緑の森	駒生営業所
29	宇都宮駅	栃木医療センター正門前・仁良塚	ろまんちっく村
30	宇都宮駅	桜通り・野沢	山王団地
31	宇都宮駅	桜通り・徳次郎	石那田
32	宇都宮駅	桜通り・徳次郎	篠井ニュータウン
33	宇都宮駅	桜通り・徳次郎・大沢・今市・野口	日光東照宮
34	宇都宮駅	桜通り・徳次郎・篠井ニュータウン・大沢・今市・野口	日光東照宮
35	宇都宮駅	桜通り・徳次郎・石那田・大沢	今市車庫
36	宇都宮駅	桜通り・徳次郎・石那田・篠井ニュータウン・大沢	今市車庫
37	宇都宮駅	桜通り・石那田・上篠井・塩野室・佐貫	船生
38	宝木団地	作新学院・宇都宮駅・竹林・海道町	釜井台団地
39	宝木団地	作新学院・宇都宮駅・竹林・海道町	白沢河原
40	宝木団地	作新学院・宇都宮駅・竹林・奈坪台	白沢河原
41	細谷車庫	作新学院・宇都宮駅・竹林・海道町	白沢河原
42	宝木団地	作新学院・宇都宮駅・竹林・金井台	奈坪台中央
43	宇都宮駅	白橋高校・越戸	柳田車庫
44	駒生営業所	宇都宮駅・白橋高校・越戸	柳田車庫
45	駒生営業所	宇都宮駅・白橋高校・越戸	松下電器前
46	駒生営業所	宇都宮駅・東川田・インターパーク	上三川車庫
47	駒生営業所	宇都宮駅・東川田・楳坂・東谷	上三川車庫

【関東バス】

番号	起点	主な経過地	終点
48	駒生営業所	宇都宮駅	卸会館前
49	駒生営業所	宇都宮駅・さる山団地入口	瑞穂野団地
50	駒生営業所	宇都宮駅・さる山団地入口・緑の郷	瑞穂野団地
51	宇都宮駅	さる山団地入口	瑞穂野団地
52	駒生営業所	宇都宮駅・さる山団地入口・瑞穂野団地	本郷台西汗
53	駒生営業所	宇都宮駅・下桑島	東汗
54	作新学院前	宇都宮駅	上三川車庫
55	宇都宮駅	馬場町・桜通り・睦町・野尻	砥上車庫
56	宇都宮駅	三の沢・長坂・飯田	鹿沼営業所
57	宇都宮駅	三の沢・宇短大・長坂・飯田	鹿沼営業所
58	宇都宮駅	馬場町・三の沢	西の宮団地
59	宇都宮駅	旭陵通り・今宮	雀宮駅
60	宇都宮駅	大通り・一条	雀宮駅
61	宇都宮駅	馬場町・花房町・隔南中・がんセンター・宮本町	西川田東
62	宇都宮駅	材木町・宇女高前・六道・宇高校前・東原町	西川田東
63	宇都宮駅	上欠下・上石川	運転免許センター
64	宇都宮駅	直通	運転免許センター
65	宇都宮駅	上欠下・上石川・運転免許センター	榎木車庫
66	宇都宮駅	上欠下・上石川	榎木車庫
67	宇都宮駅	台新田・JCHOうつのみや病院	雀宮陸上自衛隊前
68	宇都宮駅	台新田・雀宮	石橋駅
69	宇都宮駅	台新田・雀宮・文教通り	石橋駅
70	宇都宮駅	材木町・宇女高前・六道・宇高校前	鶴田駅
71	宇都宮駅	馬場町・伝馬町・関西通り・南宇都宮	鶴田駅
72	宇都宮駅	馬場町・伝馬町・桜通り・滝谷町	鶴田駅
73	宇都宮駅	馬場町・伝馬町・桜通り・宇高校前・原町	西川田駅
74	宇都宮駅	市内循環線(きぶな)	宇都宮駅
75	宇都宮駅	産業技術大学校・中平出	柳田車庫
76	宇都宮駅	東宿郷・下平出・歴敷北	柳田車庫
77	宇都宮駅	東宿郷・ベルモール・下平出・歴敷北	柳田車庫
78	宇都宮駅	東宿郷・今泉町・隔東桜が丘	ベルモール
79	宇都宮駅	ベルモール・宇大工学部・宇大(宇大循環線左回り)	宇都宮駅東口
80	宇都宮駅	宇大・宇大工学部・ベルモール(宇大循環線左回り)	宇都宮駅東口
81	駒生営業所	宇都宮駅東口・産業技術大学校・中平出	柳田車庫
82	駒生営業所	馬場町・宇商	済生会病院
83	雀宮駅	さつき団地	西川田駅東口
84	今市車庫	前沢・大壺・矢野口・塩野室	下小林
85	石橋駅	多功・上三川・上大沼・高間木	真岡車庫
86	自治医大駅	自治医大駅東	自治医大附属病院前
87	おもちゃのまち駅	助谷入口	獨協医大病院前
88	小山駅東口	西城南・城南	小山駅東口
89	小山駅東口	西城南・西坪公園・あさひ保育	小山駅東口
90	小山駅東口	東城南・新小山市民病院・西城南	小山駅東口
91	栃木駅	俣町	国学院前
92	佐野駅	佐野市文化会館・佐野短大	佐野新都市バスターミナル
93	佐野新都市バスターミナル	佐野厄除け大師・佐野駅・佐野市文化会館(循環右回り)	佐野新都市バスターミナル
94	佐野新都市バスターミナル	佐野市文化会館・佐野駅・佐野厄除け大師(循環左回り)	佐野新都市バスターミナル

指定バス路線 (協賛バス事業者)

【東野バス】

【東野バス】

番号	起点	主な経過地	終点
1	西原草庫	宇都宮東武・JR宇都宮駅・鎌山・石法寺	真岡営業所
2	西原草庫	宇都宮東武・JR宇都宮駅・ベルモール前・鎌山・石法寺	真岡営業所
3	宇都宮東武	JR宇都宮駅・石法寺・芳賀日赤	真岡営業所
4	宇都宮東武	JR宇都宮駅・鎌山・嵐山	真岡営業所
5	宇都宮東武	JR宇都宮駅・鎌山・橋場・中島	真岡営業所
6	宇都宮東武	JR宇都宮駅・鎌山・橋場・七井	益子駅前
7	宇都宮東武	JR宇都宮駅・ベルモール前・鎌山・橋場・七井	益子駅前
8	宇都宮東武	JR宇都宮駅・鎌山	海星学院
9	宇都宮東武	真岡駅・鎌山	海星学院
10	宇都宮東武	真岡駅・ベルモール前・鎌山	海星学院
11	宇都宮東武	JR宇都宮駅・宇大前	ベルモール前
12	宇都宮東武	宇都宮東武・JR宇都宮駅・宇大前	ベルモール前
13	宇都宮東武	JR宇都宮駅・宇大前・峠小	御幸交番
14	宇都宮東武	JR宇都宮駅・宇大前・峠小・御幸交番・真岡・竹林十文字	宇都宮東武
15	宇都宮東武	宇都宮東武・JR宇都宮駅・平松本町・東高峰	宇都宮東武
16	宇都宮東武	宇都宮東武・JR宇都宮駅・平松本町・東高峰・東峰町	宇都宮東武
17	宇都宮東武	JR宇都宮駅・竹林十文字・上野団地	JR岡本駅
18	宇都宮東武	JR宇都宮駅・御幸ヶ原元町	JR岡本駅
19	宇都宮東武	JR宇都宮駅・今泉九丁目・御幸交番・JR岡本駅	和久
20	宇都宮東武	JR宇都宮駅・竹林十文字・御幸交番	平出工業団地
21	宇都宮東武	JR宇都宮駅・北越戸	御幸交番
22	宇都宮東武	白樺高校東・東園団地入口・御幸交番	平出工業団地
23	宇都宮東武	東宿郷・陽東三丁目	御幸交番前
24	宇都宮東武	東宿郷・陽東三丁目・御幸交番	JR岡本駅
25	宇都宮東武	東宿郷・陽東三丁目・ベルモール前・御幸交番	JR岡本駅
26	宇都宮東武	JR宇都宮駅・御幸ヶ原元町・上野団地	JR岡本駅
27	宇都宮東武	JR宇都宮駅・JR岡本駅・JR宝積寺駅	JR氏家駅
28	宇都宮東武	陽東三丁目	ベルモール
29	宇都宮東武	東宿郷・陽東三丁目・ベルモール前	御幸交番
30	宇都宮東武	城東小学校・泉堂平町本町住宅	宇都宮東武
31	氏家駅前	喜連川本町・小川神町・馬頭高校	馬頭草庫
32	氏家駅前	喜連川本町・フィオーレガーデン	びゅうフォレスト北
33	西那須野駅東口	一本松・トココ大田原	大田原営業所
34	西那須野駅東口	一本松・トココ大田原	大田原女子高
35	西那須野駅東口	トココ大田原・倉骨・佐良土小学校	小川三輪
36	西那須野駅東口	那須赤十字病院・トココ大田原・倉骨・佐良土小学校	小川三輪
37	西那須野駅東口	那須赤十字病院・トココ大田原・倉骨・佐良土小学校・那珂川水遊園	小川三輪
38	西那須野駅東口	トココ大田原・倉骨・佐良土小学校・那珂川水遊園	小川三輪
39	西那須野駅東口	トココ大田原・倉骨・佐良土小学校	馬頭草庫
40	西那須野駅東口	トココ大田原・倉骨・佐良土小学校・那珂川水遊園	馬頭草庫
41	西那須野駅東口	トココ大田原・国際医療福祉大学	黒羽出張所
42	西那須野駅東口	トココ大田原・国際医療福祉大学・黒羽出張所・黒羽高校	五峰の湯
43	西那須野駅東口	那須赤十字病院・トココ大田原・国際医療福祉大学・黒羽出張所・黒羽高校	五峰の湯
44	西那須野駅東口	トココ大田原	国際医療福祉大学
45	西那須野駅東口	一本松・大田原高校	那須赤十字病院
46	大田原市役所	東武百貨店・国際医療福祉大学・黒羽出張所・黒羽高校	五峰の湯
47	大田原市役所	東武百貨店・国際医療福祉大学	黒羽出張所
48	黒田原駅	那須高校・陽小学校	伊王野草庫
49	那須湯本温泉	一軒茶屋・谷谷地	那須中学校
50	黒磯駅	庄井地・一軒茶屋	那須湯本温泉
51	那須塩原駅	黒磯駅・庄井地・一軒茶屋	那須湯本温泉
52	那須湯本温泉	ビジターセンター・大丸温泉	那須ロープウェイ
53	那須湯本温泉	ビジターセンター	大丸温泉
54	那須湯本温泉	ビジターセンター・平成の森・大丸温泉	那須ロープウェイ
55	那須塩原駅	那須ガーデンアウトレット・共和大学・ビジターセンター・平成の森・大丸温泉	那須ロープウェイ

番号	起点	主な経過地	終点
56	那須塩原駅	那須ガーデンアウトレット・共和大学・ビジターセンター・大丸温泉	那須ロープウェイ
57	黒磯駅	青木・穴沢	板室温泉
58	那須塩原駅	黒磯駅・青木・穴沢	板室温泉
59	黒磯駅	青木・穴沢・板室温泉	那須ハイランドパーク
60	那須塩原駅	黒磯駅・青木・穴沢・板室温泉	那須ハイランドパーク
61	黒磯駅	お菓子の城・りんどう湖・一軒茶屋	那須ハイランドパーク
62	那須塩原駅	黒磯駅・お菓子の城・りんどう湖・一軒茶屋	那須ハイランドパーク

【JRバス】

番号	起点	主な経過地	終点
1	作新学院前	道場宿	茂木
2	作新学院前	道場宿・市貝小	茂木
3	宇都宮駅東口	柳田街道・清原台団地	芳賀町役場
4	宇都宮駅東口	清原台団地	芳賀町役場
5	作新学院前	陽東様が丘・清原台団地	芳賀町役場
6	東武駅前	陽東様が丘・清原台団地	芳賀町役場
7	作新学院前	清原台団地	芳賀町役場
8	東武駅前	清原台団地	芳賀町役場
9	東武駅前	清陵高校・清原台団地	芳賀町役場
10	JR宇都宮駅	清陵高校・清原台団地	芳賀町バスターミナル
11	作新学院前	清陵高校・清原台団地	芳賀町バスターミナル
12	東武駅前	清陵高校・清原台団地	芳賀町バスターミナル
13	作新学院前	陽東様が丘・清原台団地	芳賀町バスターミナル
14	作新学院前	清原台団地	芳賀町バスターミナル
15	東武駅前	清原台団地	芳賀町バスターミナル
16	作新学院前	柳田街道	芳賀町バスターミナル
17	JR宇都宮駅	清陵高校・清原台団地・とちぎ産業創造プラザ	芳賀町バスターミナル
18	作新学院前	清陵高校・清原台団地・とちぎ産業創造プラザ	芳賀町バスターミナル
19	作新学院前	JR宇都宮駅	陽東様が丘
20	東武駅前	JR宇都宮駅	陽東様が丘
21	那須塩原駅	西那須野駅	塩原温泉バスターミナル
22	西那須野駅		塩原温泉バスターミナル

【東武バス日光】

番号	起点	主な経過地	終点
1	JR日光駅	東武日光駅・神橋・西参道入口・清滝	奥藤岡
2	JR日光駅	東武日光駅・神橋・西参道入口・清滝・やしおの湯	奥藤岡
3	JR日光駅	東武日光駅・神橋・西参道入口	清滝

【日光交通】

番号	起点	主な経過地	終点
1	鬼怒川公園駅	鬼怒川温泉駅	下今市駅
2	鬼怒川公園駅	鬼怒川温泉駅・東武ワールドスクウェア園内	下今市駅
3	鬼怒川温泉駅	川治温泉	湯西川温泉
4	湯西川温泉駅	湯西川温泉	湯西川温泉
5	鬼怒川温泉駅	仲町	鬼怒川公園駅
6	鬼怒川温泉駅	中学校前	小佐越駅(運行日: 学校開校日)
7	鬼怒川温泉駅	龍王峽	川治温泉
8	鬼怒川温泉駅	日光江戸村	鬼怒川温泉駅
9	鬼怒川温泉駅	新高徳駅	日光江戸村
10	鬼怒川公園駅	鬼怒川温泉駅	小佐越駅(運行日: 学校開校日)

とちぎエコ通勤 week 参加登録及び問合せ先 栃木県 県土整備部 交通政策課 (交通企画担当)  
 電話 028-623-2187 FAX 028-623-2399 e-mail ecotsukin@pref.tochigi.lg.jp  
 詳しくは「とちぎ はじめよう!エコ通勤」で検索

## 令和元（2019）年度第1回「とちぎネットアンケート」調査結果（速報）

## 1 概要

## (1) 調査目的

少子高齢化が進展する中、地域住民の日常生活の維持や地域の活性化の観点から、公共交通の重要性が増している一方で、公共交通利用者数は減少していることから、県民の公共交通に対するニーズを把握することを目的とする。

## (2) 調査設計

## ア 調査対象者

とちぎネットアンケート協力者（令和元（2019）年度第1回アンケート対象者）315名

## イ 調査方法

電子メールによる配布及び電子申請による回答

## ウ 調査期間

令和元（2019）年5月10日～同月23日

## エ 調査項目

内閣府が平成28年12月に実施した公共交通に関する世論調査の内容を参考に作成  
<https://survey.gov-online.go.jp/h28/h28-kotsu/index.html>

## (3) 回収結果

(2)アの調査対象者315名中220名（回収率69.8%）

## 《年代別回答状況》

区分	回答者数(人)	構成比(%)
10代	0	0.0
20代	8	3.6
30代	25	11.4
40代	46	20.9
50代	43	19.5
60代	59	26.8
70代以上	39	17.7
全体	220	100.0

## 《男女別回答状況》

区分	回答者数(人)	構成比(%)
男性	134	60.9
女性	86	39.1
全体	220	100.0

## 《地域別回答状況》

区分	回答者数(人)	構成比(%)
県央地域	108	49.1
県南地域	62	28.2
県北地域	50	22.7
全体	220	100.0

県央地域：宇都宮市、鹿沼市、真岡市、上三川町、益子町、茂木町、市貝町、芳賀町、壬生町

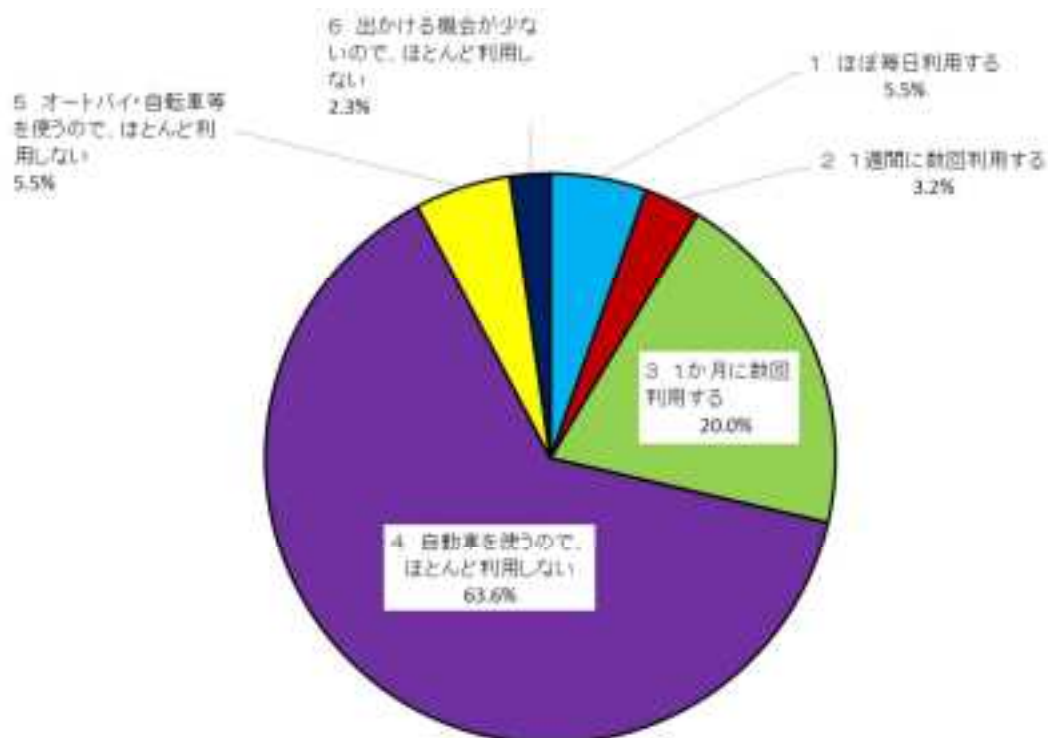
県南地域：足利市、栃木市、佐野市、小山市、下野市、野木町

県北地域：日光市、大田原市、矢板市、那須塩原市、さくら市、那須烏山市、塩谷町、高根沢町、那須町、那珂川町



## 2 調査結果

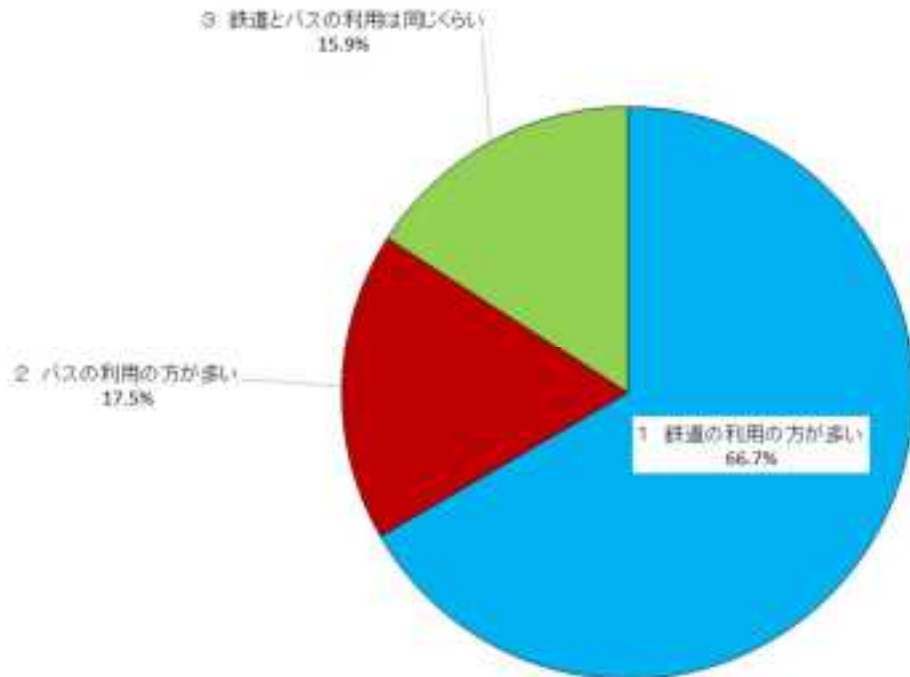
【問1】 あなたは、鉄道やバスをどれくらい利用していますか。次の中から1つ選んでください。(n=220)



### 【参考】クロス集計表

【n=220】		1	2	3	4	5	6
全体		5.5	3.2	20.0	63.6	5.5	2.3
全体	220人	12人	7人	44人	140人	12人	5人
県央地区	108人	5.6	3.7	21.3	58.3	9.3	1.9
県南地区	62人	8.1	4.8	22.6	59.7	3.2	1.6
県北地区	50人	2.0	0.0	14.0	80.0	0.0	4.0
地域別合計	220人	5.5	3.2	20.0	63.6	5.5	2.3
男性	134人	6.7	3.7	20.1	61.9	4.5	3.0
女性	86人	3.5	2.3	19.8	66.3	7.0	1.2
性別合計	220人	5.5	3.2	20.0	63.6	5.5	2.3
10代	0人						
20代	8人	0.0	12.5	25.0	50.0	12.5	0.0
30代	25人	4.0	0.0	20.0	56.0	16.0	4.0
40代	46人	10.9	0.0	13.0	67.4	6.5	2.2
50代	43人	4.7	7.0	16.3	72.1	0.0	0.0
60代	59人	6.8	3.4	20.3	61.0	5.1	3.4
70代以上	39人	0.0	2.6	30.8	61.5	2.6	2.6
年代別合計	220人	5.5	3.2	20.0	63.6	5.5	2.3

【問2】 【問1】で「1」「2」「3」を選んだ方にお聞きします。あなたは、鉄道とバスのどちらを多く利用しますか。(n=63)



【参考】クロス集計表

【n=63】		1	2	3

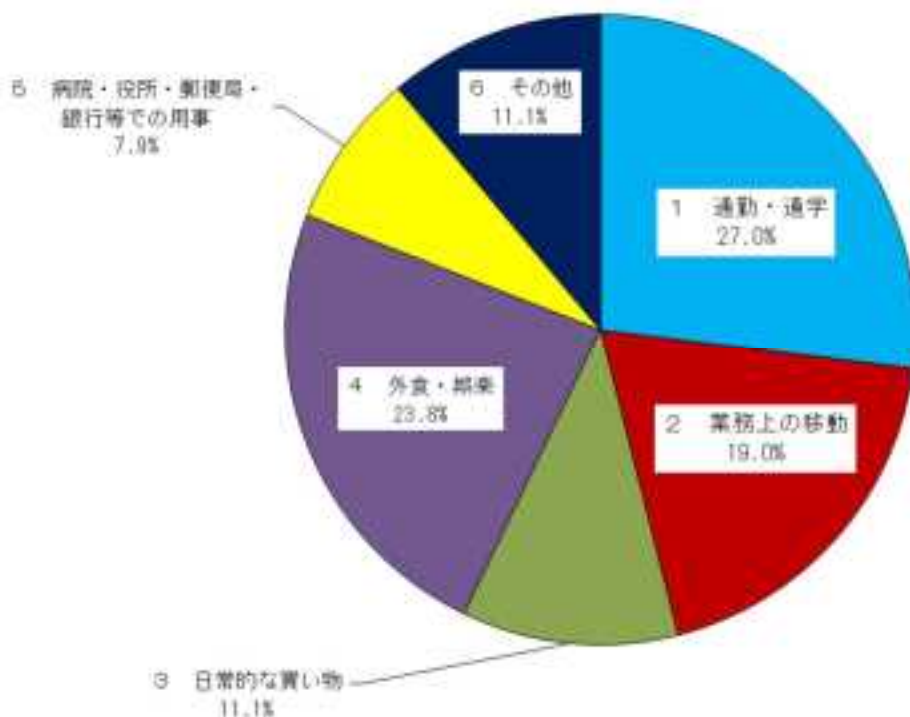
全体		66.7	17.5	15.9
全体	63人	42人	11人	10人

県央地区	33人	48.5	30.3	21.2
県南地区	22人	86.4	4.5	9.1
県北地区	8人	87.5	0.0	12.5
地域別合計	63人	66.7	17.5	15.9

男性	41人	68.3	14.6	17.1
女性	22人	63.6	22.7	13.6
性別合計	63人	66.7	17.5	15.9

10代	0人			
20代	3人	100.0	0.0	0.0
30代	6人	50.0	50.0	0.0
40代	11人	63.6	9.1	27.3
50代	12人	66.7	8.3	25.0
60代	18人	72.2	11.1	16.7
70代以上	13人	61.5	30.8	7.7
年代別合計	63人	66.7	17.5	15.9

**【問3】** 【問1】で「1」「2」「3」を選んだ方にお聞きします。あなたが普段鉄道やバスを利用する目的は何ですか。(n=63)



【参考】クロス集計表

【n=63】	1	2	3	4	5	6

全体		27.0	19.0	11.1	23.8	7.9	11.1
全体	63人	17人	12人	7人	15人	5人	7人

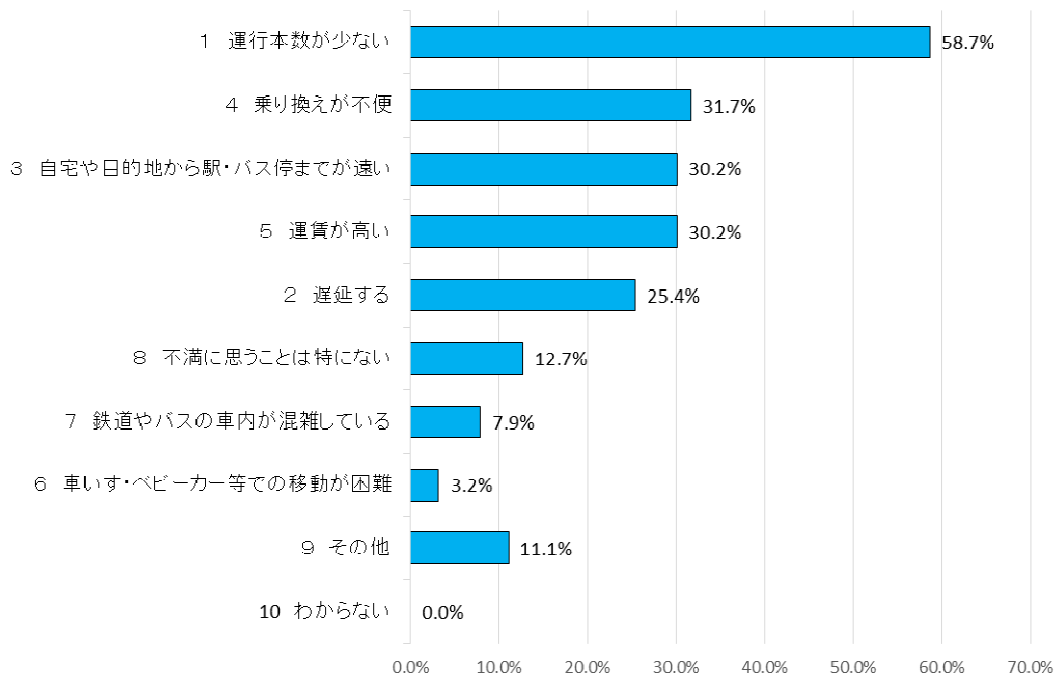
県央地区	33人	27.3	24.2	9.1	21.2	6.1	12.1
県南地区	22人	31.8	13.6	13.6	22.7	9.1	9.1
県北地区	8人	12.5	12.5	12.5	37.5	12.5	12.5
地域別合計	63人	27.0	19.0	11.1	23.8	7.9	11.1

男性	41人	31.7	24.4	14.6	17.1	4.9	7.3
女性	22人	18.2	9.1	4.5	36.4	13.6	18.2
性別合計	63人	27.0	19.0	11.1	23.8	7.9	11.1

10代	0人	/	/	/	/	/	/
20代	3人	33.3	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0
30代	6人	16.7	50.0	0.0	16.7	16.7	0.0
40代	11人	54.5	18.2	9.1	18.2	0.0	0.0
50代	12人	25.0	25.0	8.3	16.7	16.7	8.3
60代	18人	22.2	11.1	27.8	27.8	0.0	11.1
70代以上	13人	15.4	15.4	0.0	23.1	15.4	30.8
年代別合計	63人	27.0	19.0	11.1	23.8	7.9	11.1



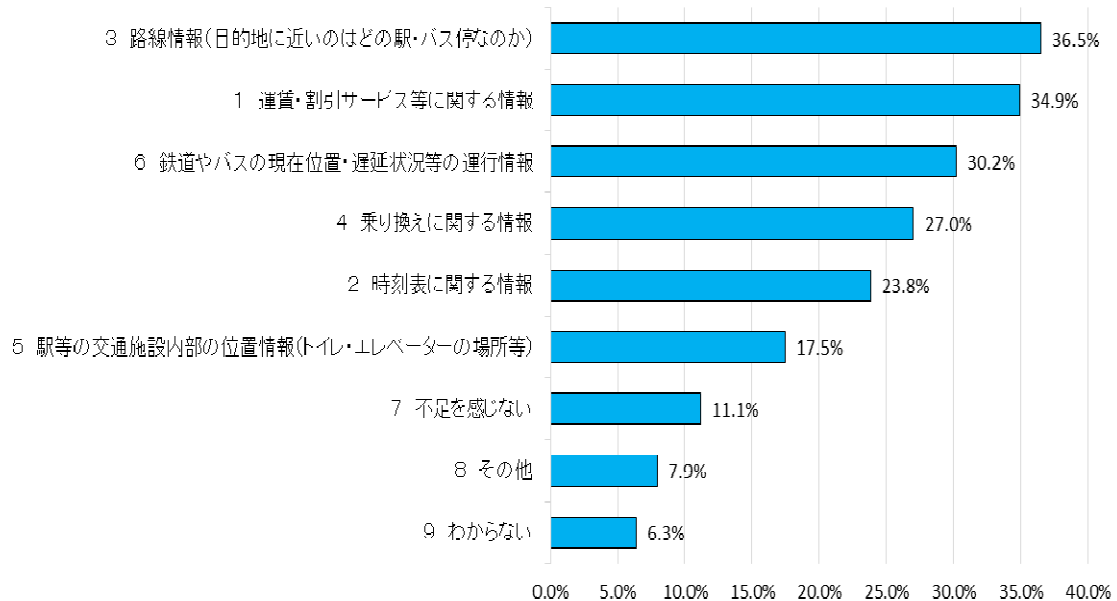
【問4】 【問1】で「1」「2」「3」を選んだ方にお聞きします。あなたは、お住まいの地域の鉄道やバスのどのような点に不満を感じますか。(n=63)



【参考】クロス集計表

【n=63】	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	1 運行本数が少ない	2 遅延する	3 自宅や目的地から駅・バス停までが遠い	4 乗り換えが不便	5 運賃が高い	6 車いす・ベビーカー等での移動が困難	7 鉄道やバスの車内が混雑している	8 不満に思うことは特にな	9 その他	10 わからない	
全体	58.7	25.4	30.2	31.7	30.2	3.2	7.9	12.7	11.1	0.0	
全体	63人	37人	19人	20人	19人	2人	5人	8人	7人	0人	
奥東地区	33人	57.6	33.3	30.3	39.4	36.4	3.0	6.1	12.1	15.2	0.0
奥南地区	22人	59.1	22.7	31.8	27.3	18.2	0.0	9.1	13.6	9.1	0.0
奥北地区	8人	62.5	0.0	25.0	12.5	37.5	12.5	12.5	12.5	0.0	0.0
地域別合計	63人	58.7	25.4	30.2	31.7	30.2	3.2	7.9	12.7	11.1	0.0
男性	41人	58.5	24.4	31.7	29.3	36.6	2.4	2.4	14.6	14.6	0.0
女性	22人	59.1	27.3	27.3	36.4	18.2	4.5	18.2	9.1	4.5	0.0
性別合計	63人	58.7	25.4	30.2	31.7	30.2	3.2	7.9	12.7	11.1	0.0
10代	9人										
20代	3人	0.0	33.3	33.3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
30代	6人	50.0	33.3	16.7	33.3	33.3	0.0	16.7	33.3	16.7	0.0
40代	11人	72.7	27.3	36.4	18.2	18.2	0.0	9.1	9.1	9.1	0.0
50代	12人	83.3	33.3	33.3	41.7	41.7	8.3	16.7	8.3	16.7	0.0
60代	18人	55.6	22.2	33.3	22.2	27.8	5.6	5.6	16.7	5.6	0.0
70代以上	13人	46.2	15.4	23.1	38.5	30.8	0.0	0.0	7.7	15.4	0.0
年代別合計	63人	58.7	25.4	30.2	31.7	30.2	3.2	7.9	12.7	11.1	0.0

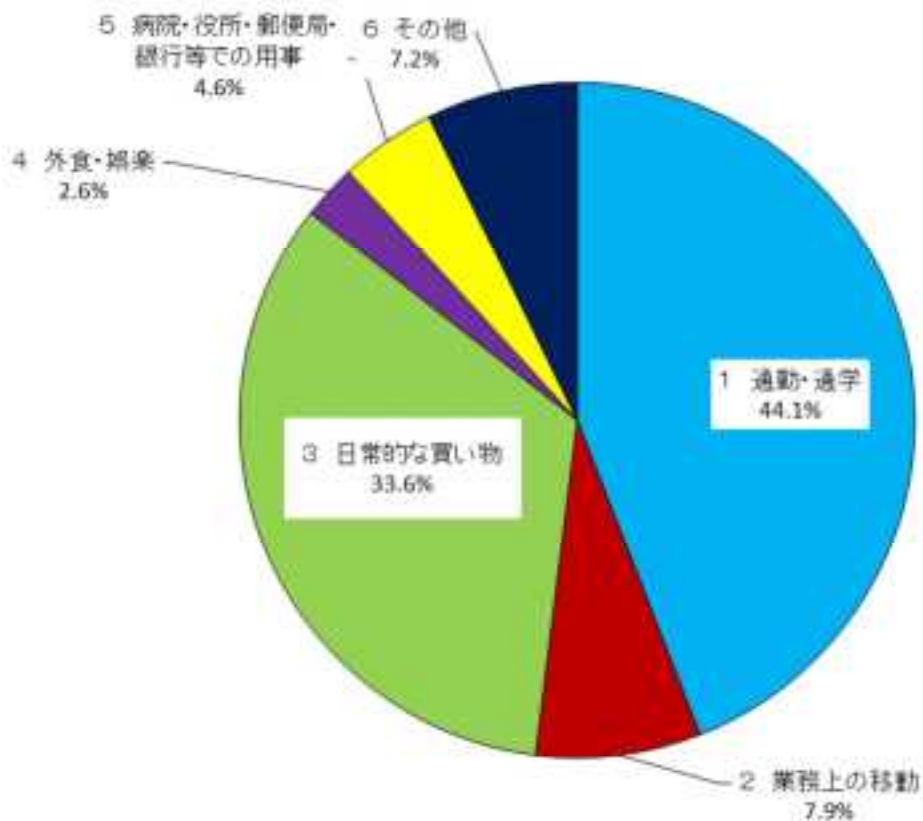
【問5】 【問1】で「1」「2」「3」を選んだ方にお聞きします。あなたが普段利用する駅やバス停等で、足りないと思う情報はどれですか。次の中からいくつでも選んでください。(n=63)



【参考】クロス集計表

【n=63】	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1 運賃・割引サービス等に関する情報	2 時刻表に関する情報	3 路線情報(目的地に近いのはどの駅・バス停なのか)	4 乗り換えに関する情報	5 駅等の交通施設内部の位置情報(トイレ・エレベーターの場所等)	6 鉄道やバスの現在位置・遅延状況等の運行情報	7 不足を感じない	8 その他	9 わからない
全体	34.9	23.8	36.5	27.0	17.5	30.2	11.1	7.9	6.3
全体	63人	22人	23人	17人	11人	19人	7人	5人	4人
県央地区	33人	33.3	36.4	30.3	15.2	36.4	12.1	9.1	6.1
県南地区	22人	31.8	9.1	27.3	22.7	18.2	13.6	9.1	9.1
県北地区	8人	50.0	12.5	62.5	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0
地域別合計	63人	34.9	23.8	36.5	27.0	17.5	30.2	11.1	6.3
男性	41人	34.1	19.5	29.3	24.4	22.0	29.3	12.2	7.3
女性	22人	36.4	31.8	50.0	31.8	9.1	31.8	9.1	4.5
性別合計	63人	34.9	23.8	36.5	27.0	17.5	30.2	11.1	6.3
10代	0人	/	/	/	/	/	/	/	/
20代	3人	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3
30代	5人	16.7	50.0	33.3	16.7	0.0	16.7	16.7	16.7
40代	11人	45.5	27.3	45.5	18.2	18.2	54.5	18.2	0.0
50代	12人	50.0	25.0	41.7	50.0	25.0	25.0	8.3	0.0
60代	18人	16.7	22.2	22.2	27.8	38.9	11.1	11.1	5.6
70代以上	13人	46.2	15.4	46.2	30.8	7.7	15.4	7.7	7.7
年代別合計	63人	34.9	23.8	36.5	27.0	17.5	30.2	11.1	6.3

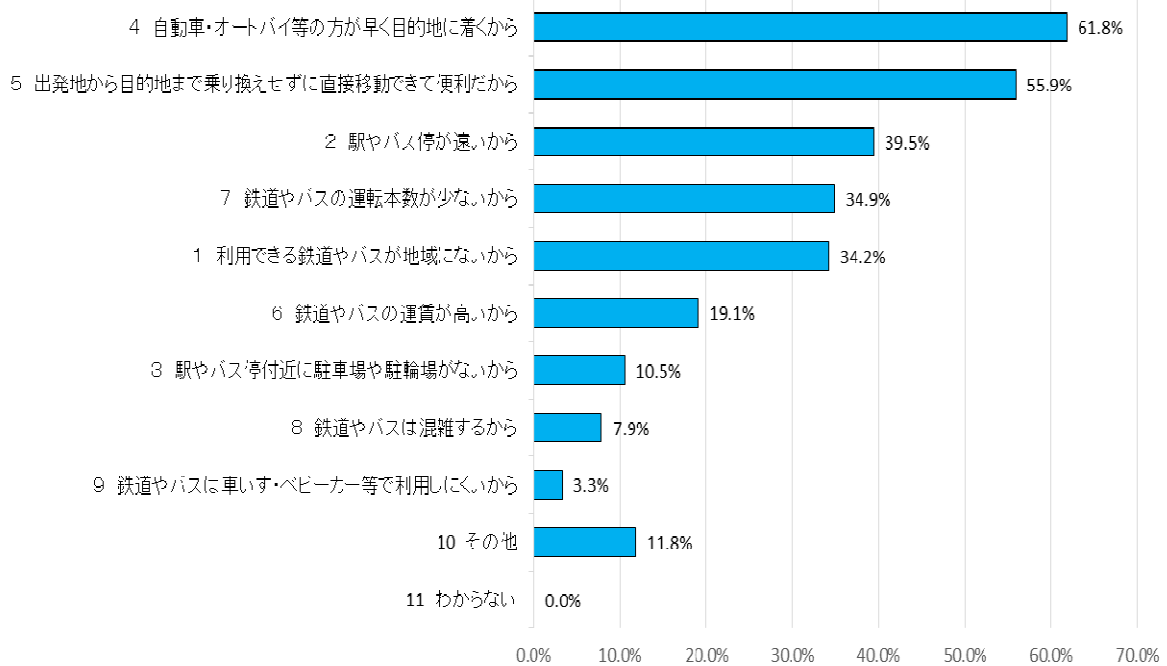
【問6】 【問1】で「4」「5」を選んだ方にお聞きします。あなたが普段、自動車やオートバイ・自転車等に出かける目的は何ですか。(n=152)



【参考】クロス集計表

【n=152】	1	2	3	4	5	6	
	1 通勤・通学	2 業務上の移動	3 日常的な買い物	4 外食・娯楽	5 病院・役所・郵便局・銀行等での用事	6 その他	
全体	44.1	7.9	33.6	2.6	4.6	7.2	
全体	152人	67人	12人	51人	4人	7人	11人
関東地区	73人	52.1	8.2	30.1	1.4	5.5	2.7
関西地区	39人	33.3	5.1	51.3	2.6	2.6	5.1
東北地区	40人	40.0	10.0	22.5	5.0	5.0	17.5
地域別合計	152人	44.1	7.9	33.6	2.6	4.6	7.2
男性	89人	37.1	10.1	36.0	2.2	6.7	7.9
女性	63人	54.0	4.8	30.2	3.2	1.6	6.3
性別合計	152人	44.1	7.9	33.6	2.6	4.6	7.2
10代	0人						
20代	5人	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
30代	18人	61.1	5.6	27.8	0.0	0.0	5.6
40代	34人	67.6	8.8	17.6	0.0	0.0	5.9
50代	31人	61.3	12.9	25.8	0.0	0.0	0.0
60代	39人	20.5	10.3	46.2	7.7	2.6	12.8
70代以上	25人	4.0	0.0	56.0	4.0	24.0	12.0
年代別合計	152人	44.1	7.9	33.6	2.6	4.6	7.2

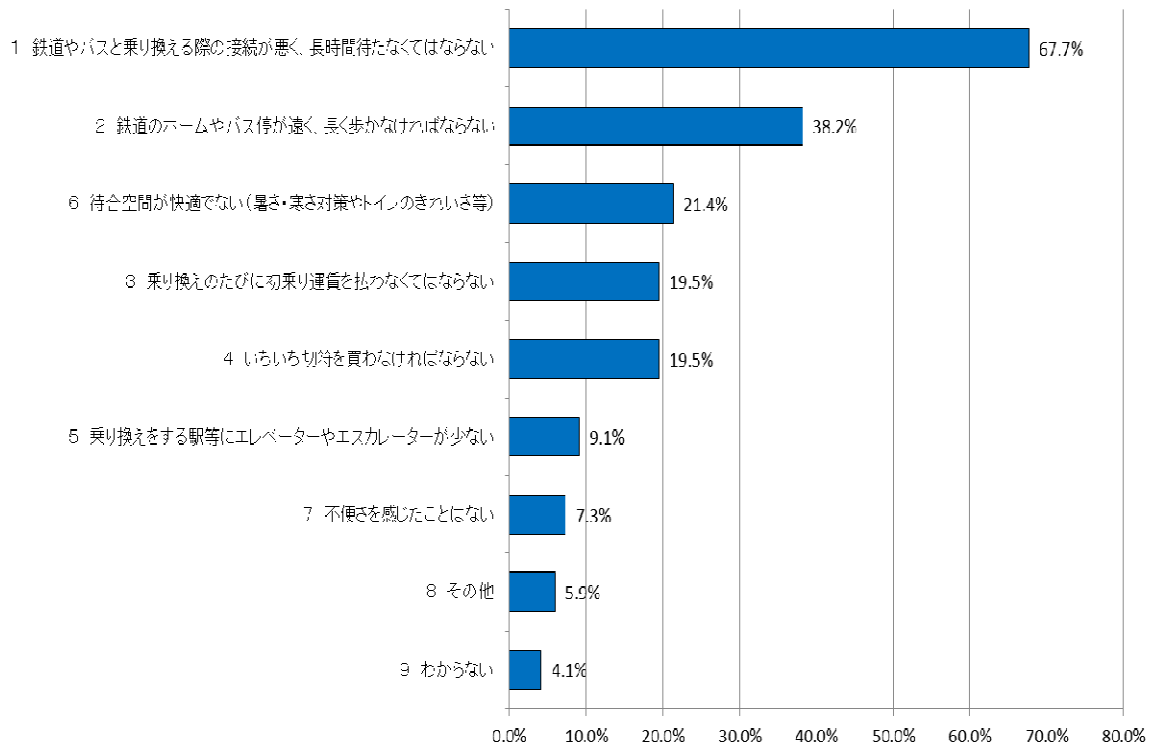
【問7】 【問1】で「4」「5」を選んだ方にお聞きします。あなたは、なぜ鉄道やバスでなく自動車やオートバイ・自転車等を利用されるのですか。(n=152)



【参考】クロス集計表

【n=152】	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	1 利用できる鉄道やバスが地域にないから	2 駅やバス停が遠いから	3 駅やバス停付近に駐車場や駐輪場がないから	4 自動車・オートバイ等の方が早く目的地に着くから	5 出発地から目的地まで乗り換えせずに直接移動できて便利だから	6 鉄道やバスの運賃が高いから	7 鉄道やバスの運転本数が少ないから	8 鉄道やバスは混雑するから	9 鉄道やバスは車いす・ベビーカー等で利用しにくいから	10 その他	11 わからない	
全体		34.2	39.5	10.5	61.8	55.9	19.1	34.9	7.9	3.3	11.8	0.0
全体	152人	52人	60人	16人	94人	85人	29人	53人	12人	5人	18人	0人
関東地区	73人	30.1	35.6	9.6	63.0	52.1	24.7	27.4	9.0	2.7	11.0	0.0
関西地区	39人	28.2	41.0	5.1	61.5	56.4	12.8	35.9	12.8	5.1	15.4	0.0
東北地区	40人	47.5	45.0	17.5	60.0	62.5	15.0	47.5	0.0	2.5	10.0	0.0
地域別合計	152人	34.2	39.5	10.5	61.8	55.9	19.1	34.9	7.9	3.3	11.8	0.0
男性	89人	36.0	40.4	10.1	66.3	59.9	20.2	32.6	8.6	1.1	6.7	0.0
女性	63人	31.7	38.1	11.1	55.6	58.7	17.5	38.1	11.1	6.3	19.0	0.0
性別合計	152人	34.2	39.5	10.5	61.8	55.9	19.1	34.9	7.9	3.3	11.8	0.0
10代	0人											
20代	5人	40.0	80.0	20.0	80.0	40.0	40.0	60.0	20.0	0.0	20.0	0.0
30代	18人	22.2	22.2	11.1	61.1	66.7	27.8	33.3	16.7	16.7	16.7	0.0
40代	34人	38.2	47.1	20.6	47.1	35.3	11.8	29.4	8.8	2.9	17.6	0.0
50代	31人	29.0	35.5	6.5	64.5	54.8	9.7	25.8	12.9	0.0	9.7	0.0
60代	39人	33.3	41.0	7.7	66.7	64.1	28.2	43.6	2.6	2.6	12.8	0.0
70代以上	25人	44.0	36.0	4.0	68.0	68.0	16.0	36.0	0.0	0.0	0.0	0.0
年代別合計	152人	34.2	39.5	10.5	61.8	55.9	19.1	34.9	7.9	3.3	11.8	0.0

**【問8】** あなたは、鉄道やバスの乗り換えについて、どのような点に不便さを感じますか。  
(n=220)



【参考】クロス集計表

【n=220】	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	1 鉄道やバスと乗り換える際の接続が悪く、長時間待たなくてはならない	2 鉄道のホームやバス停が遠く、長く歩かなければならない	3 乗り換えのたびに初乗り運賃を払わなくてはならない	4 いろいろな切符を買わなければならない	5 乗り換えをする駅等にエレベーターやエスカレーターが少ない	6 待合空間が快適でない(暑さ・寒さ対策やトイレのきれいさ等)	7 不便さを感じたことはない	8 その他	9 わからない	
全体	67.7	38.2	19.5	19.5	9.1	21.4	7.3	5.9	4.1	
全体	220人	149人	84人	43人	20人	47人	16人	13人	9人	
県央地区	106人	67.6	43.5	25.9	23.1	8.3	21.3	5.6	7.4	4.6
県南地区	62人	67.7	30.6	11.3	14.5	9.7	17.7	12.9	4.8	1.6
県北地区	50人	68.0	36.0	16.0	18.0	10.0	26.0	4.0	4.0	6.0
地域別合計	220人	67.7	38.2	19.5	19.5	9.1	21.4	7.3	5.9	4.1
男性	134人	64.9	35.8	19.4	16.4	7.5	19.4	9.7	4.5	3.7
女性	86人	72.1	41.9	19.8	24.4	11.6	24.4	3.5	8.1	4.7
性別合計	220人	67.7	38.2	19.5	19.5	9.1	21.4	7.3	5.9	4.1
10代	0人									
20代	8人	75.0	75.0	12.5	25.0	12.5	12.5	0.0	12.5	0.0
30代	25人	76.0	36.0	40.0	24.0	12.0	20.0	4.0	8.0	4.0
40代	46人	67.4	47.8	19.6	23.9	6.5	26.1	6.5	2.2	4.3
50代	43人	74.4	39.5	23.3	16.3	7.0	20.9	4.7	9.3	4.7
60代	59人	66.1	33.9	11.9	13.6	11.9	27.1	10.2	8.5	0.0
70代以上	39人	56.4	26.6	15.4	23.1	7.7	10.3	10.3	0.0	10.3
年代別合計	220人	67.7	38.2	19.5	19.5	9.1	21.4	7.3	5.9	4.1



【問9】 あなたは、鉄道やバスがもっと利用しやすくければ、出かける回数が今よりも増えると思いますか。(n=220)



【参考】クロス集計表

【n=220】	1	2	3	4	5
	1 増えると思う	2 少しは増えると思う	3 あまり変わらないと思う	4 変わらないと思う	5 わからない

全体		33.6	30.5	20.5	13.2	2.3
全体	220人	74人	67人	45人	29人	5人

県央地区	108人	38.0	29.6	19.4	11.1	1.9
県南地区	62人	32.3	35.5	19.4	9.7	3.2
県北地区	50人	26.0	26.0	24.0	22.0	2.0
地域別合計	220人	33.6	30.5	20.5	13.2	2.3

男性	134人	32.1	31.3	18.7	14.9	3.0
女性	86人	36.0	29.1	23.3	10.5	1.2
性別合計	220人	33.6	30.5	20.5	13.2	2.3

10代	0人	/	/	/	/	/
20代	8人	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
30代	25人	28.0	32.0	20.0	20.0	0.0
40代	46人	50.0	30.4	15.2	2.2	2.2
50代	43人	30.2	30.2	23.3	14.0	2.3
60代	59人	35.6	20.3	20.3	22.0	1.7
70代以上	39人	25.6	41.0	17.9	10.3	5.1
年代別合計	220人	33.6	30.5	20.5	13.2	2.3

【問10】 あなたが引っ越しすることになった場合、自宅から駅やバス停までの徒歩での所要時間として、どの程度までなら許容できますか。(n=220)



【参考】クロス集計表

【n=220】	1	2	3	4	5	6	7
	1 5分未満	2 5分以上10分未満	3 10分以上15分未満	4 15分以上30分未満	5 30分以上1時間未満	6 1時間以上でもよい、時間にはこだわらない	7 わからない
全体	13.2	39.1	30.9	9.1	1.4	3.6	2.7
全体	220人	29人	86人	68人	20人	3人	8人
県央地区	108人	16.7	39.8	26.9	9.3	2.8	1.9
県南地区	62人	8.1	40.3	35.5	9.7	0.0	3.2
県北地区	50人	12.0	36.0	34.0	8.0	0.0	8.0
地域別合計	220人	13.2	39.1	30.9	9.1	1.4	3.6
男性	134人	14.9	37.3	32.1	9.0	1.5	4.5
女性	86人	10.5	41.9	29.1	9.3	1.2	2.3
性別合計	220人	13.2	39.1	30.9	9.1	1.4	3.6
10代	0人						
20代	8人	0.0	25.0	50.0	12.5	12.5	0.0
30代	25人	8.0	28.0	40.0	20.0	4.0	0.0
40代	46人	21.7	37.0	19.6	8.7	0.0	4.3
50代	43人	7.0	51.2	34.9	0.0	2.3	2.3
60代	59人	11.9	33.9	35.6	11.9	0.0	6.8
70代以上	39人	17.9	46.2	23.1	7.7	0.0	2.6
年代別合計	220人	13.2	39.1	30.9	9.1	1.4	3.6





R1第1回とちぎネットアンケート(公共交通の利用) 「その他」の詳細、自由意見等

※設問は一部省略・加工

①<【問3】あなたが普段鉄道やバスを使う目的は何ですか。>で、「その他」を選んだ方は詳細をお書きください。	
1	健康のため散歩に出かけ、帰路バスに乗る。
2	研修会や会議参加のため利用
3	福祉・ボランティアなどの活動
4	会合出張時に利用
5	勉強で東京に出かける際利用
6	1. 駐車スペースの無い市内・県内のイベント参加 2. 他県に住む兄弟、子供・孫に会うため 3. 県外の旅行
②<【問4】あなたは、お住まいの地域の鉄道やバスのどのような点に不満を感じますか。>で、「その他」を選んだ方は詳細をお書きください。	
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大都会と違い、同じ利用者との出会いが多い。</li> <li>・嫌いな人と毎日会う。</li> <li>・トラブルが有っても時間帯を外せない。田舎は嫌い。</li> <li>・犯罪(痴漢)に巻き込まれる脅威。</li> <li>・非常識な学生や大声。せんべいを食べる。</li> <li>・実情に合わない時刻がある。</li> <li>・電車がついたがバスが同時刻に発車する。</li> </ul>
2	最終バスの時間が早すぎる
3	石橋へのバスがほしい
4	バスの経路、運賃の案内が不親切。時々間違っている。運転手の質の問題だろうか。
5	終電がはやい
6	日光駅まで自家用車であれば、行かないと目的が果たせない。
7	運転手の質に差がありすぎ。不愛想が多い。
8	バス(関東バス)真岡と石橋を循環するバスの最終時間が早すぎる

③【問5】あなたが普段利用する駅やバス停等で、足りないと思う情報はどれですか。で、「その他」を選んだ方は詳細をお書きください。

1	遅延してる時復旧時間と乗換情報が遅い。代替バスに乗ったら復旧電車が先着く。
2	美術館や公園をぐるっと回るバスがほしい。
3	車両が少なく、車内が混雑している。(4両しかない)
4	電車に乗る前に車内のトイレが何号車にあるかがわかるとうれしい。
5	バスの運行本数(夜の時間帯)
6	普段足りないと思う情報はない。駅・バス停には時刻表がある。
7	バスの遅延で電車で乗り遅れるのは当たり前です。時間通りに走っていません。時刻表に無理があるのではないかと。。。

④【問6】あなたが普段自動車やオートバイ・自転車で出かける目的は何ですか。で、「その他」を選んだ方は詳細をお書きください。

1	地域活動等全般に利用
2	子どもの送迎
3	公共交通機関が何もないので、すべての移動手段が車。
4	趣味の対応(スポーツクラブ参加)
5	ボランティア活動のため。交通費が出ないので自家用車を使っているがせめて必要経費の車のガソリン代くらいは出してほしい。それはボランティアと言えないと思うお考えもあると思いますが、自分ももつ技術、知識、経験をもとに世の中の役に立ちたいと思っています。そういう方たちの労働力は生きがいにもつながりますし人と人とのつながりを広げ引きこもり対策にもなります。
6	県内・外の文化施設に出掛ける。県内・外の友人宅に訪問する。何れも公共交通機関の最寄駅等に遠いため。
7	公共交通網が発達していない(廃路線が多い)ことや便数も少ないため不便。
8	趣味とかドライブと買い物とかいろいろ
9	今は育休中なので仕事はしていないが、仕事をしているときは通勤が主。今は保育園の送り迎えと日常的な買い物为主。
10	スポーツジムへ行く時や帰る時などにこまごまとした用事などをとする。

⑤【問7】あなたは、なぜ鉄道やバスでなく自動車やオートバイ・自転車を利用されるのですか。で、「その他」を選んだ方は詳細をお書きください。

1	バスを利用して渋滞に巻き込まれた場合にどうしようもなくなる。車だと渋滞を避けられる。
2	近いかから自転車で事足りる。

3	土日祝日や、観光シーズンにはバスに乗れずとも、家の前の国道は渋滞で動かなくなります。その時は、自家用車も出入れできないので、出勤時間を30分早めて徒歩通勤するしかない状況です。
4	子ども連れだとクルマが楽だから
5	業務で部品工具等数百キロ持参が必要
6	小山市に引っ越してきて数年ですが、運行しているバスに関する情報(路線・時刻等)が少ないように感じています。もともと自分から積極的に調べれば良いのでしょうか・・・。
7	重い荷物を持って移動するには、鉄道やバスだと大変だから。
8	鉄道やバスは時間が決まっており、時間を気にしながら出かけたり帰宅したりしなければいけないから。又、三十年以上利用していないので、乗り方が解らない。犬(複数頭)の乗車が簡単に出来ない為。他人と同じ空間に一定時間以上居る事で気を使うのが煩わしい。
9	荷物が多いと自家用車の方が断然便利なので
10	日光駅までの市営バスは本数が限られていることと時間が掛かりすぎる。まだ、運転できる。
11	本数が少ない。ローカルでは運行しているバスの中を時々見るとほとんど人が乗っていない。中型のバスにしてはどうか？
12	鉄道やバスは、降りてから目的地まで歩く必要がある。車だと目的地まで直接行ける。
13	自家用車通勤以外の手段だと、電車を使わないとならないが、駅に行くまでで通勤時間だと自家用車使用で30分以上かかってしまう。バスで駅に行こうとすると1時間弱かかってしまう。ならば直接自家用車で移動した方がスマート
14	バスが未舗装の道を走らないから。
15	荷物を運びたい
16	買い物によっては 荷物が重くなり 徒歩で移動が困難なため
17	職場が自宅から1キロメートルでバスを待っている時間をもたないから。
18	重い荷物、沢山の荷物を運べないから
19	犬と一緒に乗れないから
20	自動車・自転車が便利だから。目的地の変更や追加等が安易に出来る。
21	社用車で通勤しているため。建設業なので車に材料や工具を積んで現場に直行することが多いため。

◎【問8】あなたは、鉄道やバスの乗り換えについてどのような点に不便さを感じていますか。(「その他」を選んだ方は詳細をお書きください。

1	難しい、アプリ必須
2	鉄道やバスのインフラが全くない
3	そもそも公共交通機関が何もない。

14	エレベーターやエスカレーター位置が分かりにくい。小山駅は構内に椅子やロッカーが多く便利だが宇都宮駅は少なく不便さを感じた。
5	使い慣れていないので、料金の確認が面倒。特にバスは最寄りの停留所が解らない上に、料金額の変更を常に気にしていなければならない事、運転手に尋ね難い事、小銭を用意して早く降車しなければ・・・という気持ちにさせられる状況が不便であり憂鬱。
6	雨やどり出来る屋根が無い。
7	乗り換え時間が長時間になる時、時間をつぶす魅力的な施設が無い。他県では魅力的な駅前施設がとて多いので栃木の駅もそうなって欲しいです。もっと活気ある駅になって欲しい。
8	乗り換えにあまり不便を感じた事は無い。 しかし、鉄道を利用するために、家から自動車を使うが、駅近くの駐車場が、高額なため、利用したい駅が限定されてしまう。
9	バスが電子マネーに対応していない
10	乗り換え時のキップの1本化を
11	利用したくても夜は運行されていない
12	バス停に屋根がないので、雪や雨の時に辛い。猛暑も辛い。
13	乗り換えでの不便は感じていない。
14	本数が少ない。自宅から駅・バス停が遠い。

<b>⑦(【問11】より多くの方が鉄道やバスを利用するために必要な事等について、ご意見があればお書きください。)</b>	
1	・鉄道とバスの共通カードを希望。
2	運賃が安くなれば良いと思う。
3	本数が多くて待たずに乗れ、安い運賃
4	公共交通機関の乗り合いの便をよくしてほしい。駅周辺の駐車、駐輪場の整備。
5	遅延等がある時はスムーズな情報の提供をしてもらいたい、駅員によって親切な駅員もいれば横柄な駅員もいます。千差万別といってしまうかもしれませんが、お客様は神様といわれていきますがサービスの提供には心がけてほしいとおもっています。いかがなものでしょうか
6	高齢化社会になったため、路面電車・バスの復活と未来型交通システム(無人・自動運転等)の飛躍的拡大を進めるべきである。
7	バスや鉄道の本数が多ければ利用する人も増えるとは思いますが、運転手さんの人手不足もあるのではと思ったりします。一方、やはり公共の交通機関が便利であれば、高齢者が無理をして運転もすることなく過ごせるのかなとも思ったりします。私自身の生活では、国道の渋滞は仕方ないのかなとあきらめもありますが。
8	運賃のことかな。もう少し安くと思うが現実には難しいのかも。
9	妊婦や子連れ家族などは鉄道はできなくてもバス乗り放題の助成をすべき。弱者が公共交通利用できなくて誰が利用する？税金の正しい使い方を。
10	バス運賃の値下げ、割引などの充実

11	栃木県では車社会を前提にまちづくりがされているので、幾ら公共交通機関を整備しても鉄道やバスの利用は無理だと思えます。
12	採算性の問題が一番大きい
13	路線を増やす。便数を増やす。値段を下げる。
14	自宅から駅まで車でいかななくてはいけない上に駅には駐車場も少なくJRなど電車の本数も少ない。ならば車で現地まで行った方が便利だと思う。例えば自宅から駅まで自転車で行ける距離だとしても走っている車が怖くて無理。バスもどこを走っているのか全くわからない。
15	家からそれほど遠くないところに停留所があり、定期的に通過していて、料金がそれほど高くないことですかね。
16	・24時間にして欲しい。 ・ユビキタスでお願いします。 ・オンデマインド。
17	定刻でなく乗客が集まったら発車する。お客が待っていたら電車やバスを用意する。鉄道について。本数を増やす。車両空間を快適にする。県北から宇都宮市内に10年近く通勤していますが、数年前より電車の車両が短くなり、車内がいつも混雑している状況になってしまいました。以前はある程度空いていて快適だったのですが。
18	高齢化社会に適応した公共交通機関を考え、タクシーの利用料金を補助として、ちよっとした買い物にも利用できる。バス停まで歩くのも支障がある高齢者が増え、またバス路線から離れたスーパーマーケットにも行けないなど、出かけるのが億劫になってしまうので、内回り外回りのバスがある。とあちらこちらに出かけられていいですね。
19	乗り継ぎが便利であることや運賃が安いことが必要だと思う。
20	JR宇都宮駅と東武宇都宮駅を便利に乗り換えやすくして欲しい。(バスに乗ってもバス停から遠い繋がるのが理想です。東武宇都宮駅が終点なのでJR宇都宮駅まで延ばせるといいのに。
21	駅の近く(歩いて行ける)に大きな商業施設を作ればいいと思います
22	運賃が安い
23	駅にある駐車場の料金は都会に比べて格段に安く助かっている。これからもこのままの料金であってほしい。バスに関しては家からバス停まで徒歩40分ほどかかる為、また料金も高い為、車の運転が出来なくなるとしても利用しようとは思えない。乗り合いバスなど小回りのきく、せめて徒歩許容範囲の10分ぐらいの所まで迎えに来てくれるもの公共の乗り物が出来ることを願う。
24	そもそも公共交通機関が何もない。
25	社員を増やし、わからないことがすぐに聞ける環境にすれば、出なれない人も安心して出かけられる。先日、高崎線が人身事故で止まった時に、高崎駅では駅員が駅の構内、駅のコンコース等に立ち、お客様の対応をしていた。利用者はスムーズに流れていたと思う。トラブルが発生した時の対応がすばらしい。最近の駅構内には駅員が少なく聞きたいことがあってもすぐに聞けず不便。その対応が高崎駅はすばらしい。初めて民営化の良さが感じられた。駅まで往復680円、市街地まで往復800円高齢者優遇パス券が年間1000円負担で5000円分が取得できるが8回ぐらしか外出できない。
26	栃木県は電車は交通カードが使えませんが、バスは未だに現金かバスカードとわかれているので面倒
27	最寄駅までの交通手段が便利になれば利用が増えるのではないのでしょうか？。ミニバスなどの運行。タクシーなどを利用した乗り合いなど。



1	<p>1. 運賃を下げる必要がある。</p> <p>(1) 運賃が高すぎると思います。低廉な運賃が長期的には利用促進につながると思います。</p> <p>(2) 設備投資額はもっと下げられると思います。</p> <p>(3) ゴルフ場などあちこちのローコストオペレーションを参考に、運営コスト構造の見直しをすべきだと思います。</p> <p>(4) 運賃の認可は、高生産性のインセンティブがもっと働くようにすべき</p> <p>2. 運行間隔は、30分以内にすべき</p> <p>3. パークアンドライドのために、安心して利用できる便利で低廉な駐車場が必要です。整備すべきです。</p> <p>4. 普通車のグリーン車設定などが進んでいます。一見良い施策のように思いますが、このような対応が衰退を招く要因と思います。利用者全員が快適に利用できる施策が良い施策と思</p>
28	<p>週末に遊びに行こうとしても路線バスが平日と比べて極端に少なく接続が悪く諦めることがあります。観光を考えるなら週末の時刻表でまわりやすくするべきでは。平日ならまわれるのに土日祝日だとまわれないルートがあります。バス会社によってバス停の名称が違ったり分かります(近い場所のとき)。終点が同じで経路が違ったり分かります(近いうち)上運転手の案内が分かりにくく不親切。</p>
29	<p>現在の自分は、殆どが車の移動です。多くの方々も車の移動であると感じるとき、今後、電車やバスを多く利用するには、頻繁な本数と料金を考慮し、利用する様に促す施策が必要と感じます。</p>
30	<p>しかし、営業や仕事の移動で車を使用し、今までの動きの継続であるならば必要性が乏しい。</p> <p>現在、電車やバスを利用する方々をターゲットにして、その様な方々が、車を利用して頂く方がいる。その様な方に利用して頂く。たとえば、通勤で奥さんに駅まで送り迎えして貰っている方がいる。その方に利用して頂くことが肝心である施策が必要です。つまり、LRTを推進し、LRT停留所からバスを頻繁に走らせる。1時間に1本が6本になれば利用者が増える。バスは駅まで行かないので、今までの距離の半分。</p>
31	<p>目的の地で短距離で行ける。混雑時の便の多さ。</p>
32	<p>鉄道やバスの本数がまめにあり、混雑しない。東京の山手線のようなならば乗る人も増えるだろうが、田舎では難しいだろう。</p>
33	<p>以前よりは増えてきたが、バスの停留所などは、デザインやサインなどを導入して、バス停に到着したバスはこの先どの路線、停留所に止まるか、すぐにわかるようになる、利用しやすい。</p>
34	<p>新幹線とバスの時刻を合わせる。お一ぱすについては、一律料金ですが、近距離は安くしてほしい</p>
35	<p>【鉄道について】 現在のものでも良いと思うし、より良い鉄道環境は難しいと思う。</p> <p>【バスについて】 小山市の駅東の直近に住んでいます。小山市で生まれ育ちましたが、東京へ行き40年余を過ごし退職して数年前に戻り住んでいます。バス環境の変化は今昔の感があります。自動車の普及による利用者の激減から現在の様なバスの運用になったと思いますが、これからの益々の高齢化社会と高齢者を取り巻く自動車運転免許制度の変化を見据えれば、バスの需要は増えてくると思われまます。だからと言って簡単に増発・増便をとも言えないと思いますが、現状の実態を分析検討して利便性のあるバス環境の必要性が求められてくるのではと考えています。具体的な意見でなく申し訳ありません。</p>
36	<p>買った物した荷物を軽くする対策(配送?)</p>
37	<p>電車内では、専用スペースを設けた上で、自転車を持ち込めたり、ペット(ケースに入れた状態)を乗車しやすくしたいかかでしょうか。金銭的に厳しいかもしれませんが、セクシャルリティや障害・乳幼児の有無に関わらず使えるトイレやAEDもあると助かります。バスでは、現金のみの支払いがまだあるので、ICカードでも支払いができてスムーズな乗降や時間にゆとりある運行につながるよう、迅速に対応してほしいです。</p>
38	<p>高齢者、障害者等の事を考えるとドア・ツードアが理想、バス停や駅までのアクセスが充実する必要がある。</p>
39	<p>県南在住ですので、宇都宮市に伺う時どうしてもJR-東武Iを利用しています。接続が悪い上に乗り換えに対する情報も一切無しです。情報は必要不可欠です。情報が違っても相互間の情報は一言と欲しいです。何とかならないのでしょうか??利用者目線でお考え頂きたいです。</p>

40	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大通りはバスの本数が多いが、郊外から中心部への本数は少ないので改善してほしい。</li> <li>・LRTが開通すれば大通り沿いは便利になるので、大通りに行くためのバスのアクセスをより向上願いたい。</li> <li>・バスの運賃に関しては、郊外からの運賃が高額に思える。</li> <li>・電車に関しては、東武とJRの駅が連結して乗り換えが理想である。住民のみならず観光客などにも利便であると思う。</li> <li>・バスに関しては、キャッシュレスを早急に行なってほしい。</li> </ul>
41	子供に公共交通機関を利用させる練習をさせたくても、駅もバス停も自宅から遠い。本数も少ない。発達障害児がいるので、できればエレベーターを利用したいが、エレベーターがある駅が少ない。
42	第三セクター鉄道については、自転車も一緒に乗れると利用者も増えると思う。
43	利用者の声を聴くこと。
44	人件費・人員削減でセルフ化が益々増えるであろうし、働き手減少で更に人員削減されるであろう今後には情報は無い。事前に自分で調べるには情報が限られている事と年齢が高めば通勤通学の様が決まった場所へ定期的に行く(行っていた)場所以外は不安をかえなから移動有り、訪ねる事の出来る鉄道やバスの関係者が少ない、しかも気軽に出来る状況に無いのであれば、利用する機会が増える事は無いと考える。況してや年々足腰が弱ってくる人間にとって、5分以上歩いて乗り場まで行く事こそが一番難儀である。又、着座出来ない事も同様。
45	インターネットで気軽に時刻や路線の情報が得られることは必須だと実感する。PDFで時刻表をダウンロードする程度ではなく、バスの遅延情報や現在地からの最寄りバス停、乗り換え案内など、情報を得やすくした方がよい。また、市町村をまたいだ路線の整備が必要。同市内だけの移動では、通院や買い物移動の範囲が限られてしまうから。私が住む市では、バス路線の変更があり、今まで200円で行けたルートが分断されて400円かかるようになってしまったので、利用のメリットが感じられず利用しなくなりました。利用者の意見を取り入れてほしいと思います。最終バスを遅くすれば、飲み会の行きかえりにも利用できるので需要はあると思う。
46	公共交通機関の普及活動や、利便性の向上
47	夢物語で実現が無理を承知で理想論を書きます。都市部であれば可能かもしれませんが郊外、在地区では無理でしょうね。バスの路線、本数を増やす。列車の本数を増やす。これに尽きるとは思いますが・・
48	以前はよく鉄道やバスを利用して出かけており、その時は駅やバス停に歩いて10分程度だったのですが、近頃は利用しやすくなりました。また一時間に本数が3本はあると利用したくなると思います。
49	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り換えの接続で15分以上待たない。</li> <li>・小さな駅でも、小さくてもいいので一晩車を置いておける駐車場があるとよい。</li> </ul>
50	我が家からバス停迄の間の距離よりも、坂道がなくなると全体的に利用度が上がるのでは？
51	単に乗り物に乗る拠点ではなく、もっと魅力的な駅施設になって欲しいです。学生さんの利用も多いのに、便利に買い物ができたり未成年者でも気軽に食事ができるファーストフード店などが全くない状況はすごく勿体ないです。コンビニ1店と居酒屋では利用者が限られます。もっと様々な年代の利用者が駅で過ごす時間を楽しめるような駅になって欲しいです。それに伴い、バス路線ももっと充実させてほしいです。
52	運転間隔が短く、乗り降りが便利なこと
53	鉄道とバス会社の密なる連携で快適な利用を目指して欲しい。
54	本数を増やす。家族構成と、車の保有台数を調査し、公共交通機関をどのように増やすかなど事前調査が必要である。特にローカル地域は引きこもりになる傾向が強く、いろいろな出向いにくれるイベントなどの企画も必要である。また高齢になると車の運転も危険を伴うので定期便として、病院巡り便、お買い物便などのバスを運行させるのも一つの手であると思う。またイベントのときはイベント便を出す。この「便」と言うバスを運行して、少しでも外に出る機会を与えるようなバスの運行の仕方を考えてほしいです。普通の定期運航バスではローカル便は先細りのような気がする。市内にあるスーパーと協力で何とかなりませんか？またクラウドファンディングを利用して資金稼ぎをするのもよいと思います。これから少子高齢化がどんどん進んでいくとローカルはどんどん寂れていきます。バス、鉄道の利用には周辺環境の対策もお願いします。
55	電子マネー決済

1	一番使いたいのが、飲酒時。車の運転を気にせず楽しく飲んで、安全に帰りたい。でも今は代行しか無く、しかも高い。住んでる地域には公共バスがあるが、佐野などと連携していないし、そもそも夜は走らない。通院とか役所行きが無く、これでは誰も使わない。
56	夜間や飲食店廻りのバスやタクシーが走ってれば、お店で楽しく食事してお酒を飲んで車を気にせず、楽しく帰れるのにそんなシステムが無い。飲酒運転を減らすために、夕方から夜に掛けて近間を走り回る公共交通機関があれば、ものすごく利用者が増えると思う。
57	鉄道、バス(自治体運営線も含むすべて。)共通のプリペイドカードの使用と購入が県内全域の駅や発着所での購入可能できる化やいわゆるポイント制の導入等により、利用者の拡大につながると思います。ポイント制は別途導入としても、1枚のプリペイドカードで、県内すべて公共交通機関を利用できることは、代名詞ではなく、文字どおり「公共交通機関」なのではないでしょうか。
58	以前、電車を利用した時、ドア付近の床で寝ている客がいて、ドアが開くたびに外にはみ出しそうだったので 乗務員に知らせようとした時 先頭か 最後のどちらかにしかいない(1人だけなのから)らしく先頭まで行ったが 会えず、メインの駅なら ホームに駅員がいるかと思って探したが、ホームにも 駅員は居当たらず …。私も 降りる駅になってしまった(夜中で乗り越したら 戻って来れない)ので その場に居た人に 任せるしかなかった。警報のベルを 押して停める勇氣は なかった。乗務員と 連絡をとれる方法は？
59	・宇都宮市のLRTのような新しく、人にやさしい交通が必要です。
60	鉄道やバスを維持するためにできる限り公共交通機関を利用することだと思います。
61	市内は循環バスで定額、本数を増やす。
62	デマンドタクシーを利用している。予約の改善等でもっと便利になると良い。
63	車の生活に慣れてしまっているのだと思う。結婚する前は東京都内に住んでいたのですが、バスが鉄道の移動が当たり前だった。結婚してしばらくの間は自転車と電車で通勤していたけれど、それほど不自由に思っていないかった。多分、今の家の周りなら車がなくとも生活できないことはないと思う。
64	分かりやすい案内が欲しい！
65	鉄道やバスの運賃より、ガソリン代の方が安いんです。そこで、当方のような年金受給者は、日々の生活において節約志向があるため、日常の買い物の中には自家用車を利用してしまふのです。また、旅行など遠出のときにも、新幹線料金が高額のため、自家用車を利用してしまふます。今後、鉄道やバスの運賃は値上がりすると推察されますので、益々利用しづらくなってしまふます。要するに、鉄道やバスの利用を促進させるためには、運賃をどうするか、運賃をどうするかと思われまふ。
66	都内のように路線が網羅されていないと不便だと思ふ。LRTの様なもの網羅されれば、とても住みやすい街になると思ふ。
67	便数が少ないのは、利用者が少ないから。不便だから利用者が少ない…いいちごっこです。運転免許を返上したくても、生活の足が無くなるので、不安で返せません。年寄りの事故が多い昨今、経済的にも負担の大きい車は、できたら手放したいのです。因みに現在68歳。習い事、ボランティア、買い物と車無しでの生活は考えられないのが現実です。
68	東京などの都心部は公共交通機関の利用だけで生活できますが、栃木県でも私のすんでいる那須町などは、公共交通機関だけでは、公共交通機関だけでは、公共交通機関を利用する社員が多い企業に賞を出さずなどの取組みをすれば一人の意識が変わるのではないかと考えまふ。
69	買い物、通院、レジャーなど、車がないと移動がとて不便な現状。自宅が駅やバス停から遠いと、当然電車やバスは利用できません。ちゅんちゅん号なども走っているようですが、それも自宅付近は通らない。とにかく、駅やバス停から遠ければ、電車やバスを利用することはないと思ひます。たとえ、電車を出かけても、駅からまたバスに乗ることを考えると非常に面倒です。金額もかさむ。答えになっていません。駅までタクシーで100円程度で行ければ、電車に乗るかもしれません。
70	本数 キヤンペーン(在来線乗り放題、新幹線乗り放題、区間乗り放題など)バス路線乗り放題 京都の路線バスのような区間乗り放題 デマンドバス
71	時間通りに来るバス。駅間隔の短い鉄道。(宇都宮—雀宮間にもう一つ駅が欲しい)
72	恒例となって来て強く思うことですが、近い将来地域のバスの利用が必要となって来ると思っています。ただ現実には地域の行政主導のバスは利便性が高いとは決して思いません。財政的に大きな課題で、どの地域でも問題となっている事とは思ひますが、高齢者の移動手段としてのバスの利便性向上を是非考慮して戴きたい。

73	終電が早すぎる	
74	運行本数	
75	JR,東やバス、那須塩原市、大田原市の市バス情報のネットワーク化が必要だと思いますが……。	
76	待合時間の過ごし方 雨や暑い中バス待ちの行列に並ぶのが大変。駐輪場の拡大。駐車料金の安い駐車場。バスの定刻運行には、車のマネーも大事。栃木に引越してきて、バス停の停車禁止の斜線を守らない車が多いのに驚いた。ポスター、とちテレのCM等で周知できないかなあと私の地域では車がないと生活できません。なのでお年寄りでも運転免許を返納できない人がたくさんいます。	
77	乗り合いのテマントバスはありますが、電話して来てもらうので使いつらいようです。田舎で大きいバスだと維持費が大変だと思うので、小さなバスをこまめに通るようによすればお年寄りでも使いやすいやくなると思います。	
78	社会人は定期的色々な名目の集まりがもようされます。既存のバス運行では帰れないので、車で代行というパターンになります。せめて最終バス時間は22時～23時まで延ばしていただけたら本当に助かります。	
79	駅から目的地に行くバスに乗るため、何番のバス停に行けばよいか、そのバスは何分後に出発するか駅の改札を出たところでも一覽で電光掲示板で利用するお客は助かると思う。	
80	接続が容易である、本数が多い、バスの場合運賃が高い	
81	もっと本数を増やして、運賃を下げてほしい。	
82	まずは、定時運行でしょうか。予定時間になってもバスが来ない、来たとしても数台運んでくる。おかげで一番最初に来たバスは大混雑。これでは通勤やおでかかなど、時間を考えて移動する場合には不便の上ありません。	
83	駅やバス停が近くに有ることが必要だと考えます	
84	休日始発の新幹線に間に合うようなバスを運行してほしい。	
85	お年寄りにやさしい交通にしたいだければ、みんな外へ出ていくのではないか。バス停にしても鉄道の駅にしてもお年寄りにやさしいとは言えないのではないか。	
86	免許返納者に対して、運賃無料など対策しないと高齢者による運転事故が減らないと思う。障害者へのバリアフリー化の充実	
87	公共交通機関は、待合所で子どもが危険でないように(プラットホームからの落下、バス停から車道への飛び出し等)、神経を使うので疲れます。また、混雑して座れないこともあり、子連れでは利用しにくいです。平日の昼間に、女性車両ならぬ子連れ車両があればなあと思います。	
88	宇都宮以外の地域でも、ある程度バスが足として活躍できるようになってほしいと思う。	
89	駐車場の容量が足りません。LRTの成功を前提とするなら駐車場確保が急務となると考えております。	
90	バスでは、路線がもっと細かく、発車本数も多くなればいいのか。ワゴン車並みに小さい車両でもいいのか。鉄道では、観光地と連携して観光客を呼び込む形になるといいのかな。	
91	地域にコミュニティバスがあり、バス停も近いので、子供を連れて時々出かけます。特に目的地もなく「バスに乗る」ことを目的にした乗車です。電車やバスはどうしても駅や停留所ありきなので、目的地に向かう路線が無いことには利用しようがありません	
92	身体障害者の利用に、今少し優しい設備が必要。利用する健常者にも、弱者に対する思いやりが必要。	
93	全面的な路線の拡大、駅や停留所から対象乗り物への完全バリアフリー化(改札からホームまでの移動の利便性の強化)や細かい間隔でのダイヤを組むなど利用者が楽にいつでも使える環境を整えることで利用者が増えるのではないだろうか。	
94	宇都宮線の宇都宮以北について増強してほしい	

95	基本は、利用しやすいこと(運行時刻、乗り継ぎ等の便利等)だと思います。現在は、ワゴンバス等が運行されているが、病院に行く時はバスの時間に合わせて乗車できるが、帰りのバスは2時間待たないと帰れない。これでは利用したくても利用できない。同じように、新幹線の駅に行くには途中で運行系統の違う路線に乗り換える必要があるが、乗り換えに時間がかかり現実的ではない。まして帰りの接続は悪くて利用できない。行政が運行時刻等を運行会社と打合せ時に、実際に利用する市民のことを考慮せず、運行会社の都合を優先していると感じる。(補助金を何千万も出しているのだから市民の足となるよう利便性を高めて欲しい)どこからでも乗れる、乗り合いタクシーの導入を要望する。
96	混雑、ご年配の方が優先席にも座れない、妊娠中の方々に対する他の乗客からの配慮が不足している等の乗客マナーを自動的に改善することへの必要性 鉄道やバスの内装にもデザインが入れば見れば見ても退屈せず、もっと乗りたいと思う
97	お年寄りの運転による車の交通事故が増えているのは、免許を返納できるくらい交通が整備されてないからだと思うので、地域のお年寄りの考えに耳をもう少し貸した方がいいと思います。免許を返納した人は無料で利用できるなど特典も必要だと思います。
98	運賃の共通化
99	電車やバスの乗換等があると運賃がかさむ。 現在の移動ルートとして地点間移動、すなわち横の移動手段に多くの時間と費用がかかる。市内の地点間の横移動をする場合、一旦、市中部の宇都宮駅周辺へ行き、次に宇都宮駅周辺から地方へ移動する必要がある。これを改善する都市交通網の整備をお願いしたい。
100	本数が大切だと思います。私の家の近くのバスは、1日7、8本で、通勤通学時間帯だけ。そうすると昼間出かけることはできず、月に数回しか出掛けなくて車を手放せません。本数を増やすのは難しいと思うので、主な駅や停留所までのカーシェアなどの充実がいいと思います。もちろんカーシェアだけでも十分だと思います。行政で補助していただけたら便利になりそうです。
101	運行本数をもう少し増やしてください。1時間に2本は必要です。宇都宮の場合大通りに路線が集中しています。分散するなど考えればよいでしょう。電車なども屋間の本数が少ないですね。増やしてください。誰も駅が駅から近くはなりません。町中のバスの運行を良くしていただければ利用者も増えるでしょう。特に高齢化社会になれば
102	バスの路線が限られ、そこから外れると移動手段が車に頼らざるを得ない地域がある。高齢者が自ら運転しなくても日常生活に不便を感じないような、ミニバスの運行や地域交通が発達してほしい。過疎地、高齢者、妊婦や幼児連れなど、交通弱者の利便性を高めることが必要だと思う。
103	宇都宮市内のバスは時刻表があってないようなもの。電車の時間に合わせるために、実際にかかる時間よりも45分以上の余裕を持って家を出る。また、最終が早すぎるのでタクシーを使わなければならない。バスを利用するメリットが少なすぎる。生活の足という以外の、もっと特徴を出しても良いのではないか。
104	鉄道はもっと本数が多いと利用しやすいとおもう。バスについてはわかりづらく、利用しづらい。近距離ならタクシーのほうが便利。
105	高齢と共に、バス等の行き先選定でミスをする。特に宇都宮大道りでは、混乱している。何か良い方法はないものか。
106	LRT敷設には懐疑的である。将来に大きな不の財産を残すことにならないことを願いたい。
107	特に宇都宮市の高齢者対象「いきいき70」は年間1枚の補助だけとは馬鹿にしている、他都市の多くは無制限「半額」が大半です。50万都市で「銭湯」が1ヶ所しかないのに「年間割引券」を今でも発行している無駄を省くべきだ。
108	駅前は何となく不穏な空気が流れています。近寄りにくい感じがあります。タクシーの運転手さんが集まって溜まっていたり駅前が暗くてジメジメしてたり。自転車も置きにくかったり。
109	・本数を多くする。 ・料金を安くする。
110	過疎地域では、公共交通が少なく、特に高齢者には厳しい状況にあり、自治体のフォロワーが予算の関係で充分対応が出来ない場合が多く生活に支障が出ることになり、広域行政での対応が必要と思われる。
111	田舎だとバス停や駅まで「徒歩・自転車数十分→乗車→徒歩・自転車数十分」不便で時間もかかり、デメリットでしかない。 ところを、どうメリットへ転換させるかってことじゃないですか？ 田舎の人は歩かないですからねえ…
112	高齢化社会の現状では、病院や、日常の買い物等で、バスの予約時間の調整が、難しく、又、買い物にしても、バス待ち時間が、長い事で、不便な気がする。 又、免許証返納した場合の保証が、手薄のように感じてしまう。
113	特にありませんが本数が多ければいいのですが、乗る方が少ないのも事実なので無理のようです。

★アンケートの内容に関するご意見・ご要望などございましたらご記入ください。

1	公共交通機関の利用も考えたいと思います。
2	この頃遅延等が多いような気がするのですが、栃木県はやはり交通手段は車が1番ですかね
3	池袋の事故があり、高齢者の運転について考える時間が増えました。しかし、佐野市においては、バスの便が近くにありません。電車は、1時間に2本です。宇都宮市に比べたら、公共交通機関を利用するという発想にはなりません。
4	特にありません
5	新幹線での、東京への通勤者なので、あまり参考にならない様に思います。後半は、宇都宮でのバス利用時の感覚の回答です。よろしくお願ひします。
6	現在高齢者の免許証返納についてマスコミその他で騒がれているが栃木県では移動手段として高齢になればなるほど車が必要になると思う。もちろん高齢者の運転が危険である事はわかっているが、鉄道・バスが通勤、日々の買い物や通院に車に変わるほど発達するとは思えない。また利用できるほど整備してもそれを維持する程の利益を生むとは考えられない。都会は別にしても鉄道・バスを増やすより、少なくとも車のアクセスとブレーキを踏み間違わないような形状を工夫する方が望まれているのではないだろうか。
7	そもそも公共交通機関が何もないです。バスすら無いです。宇都宮にLRTを作る予算があるなら、喜連川に持ってきて欲しい。そうすると、もっと都市部との人の交流がすすむとおもう
8	今回のアンケートに徒歩の事が書いてなかった生活圏内が徒歩でまかなえる人がいるパターンもあった方が良かった
9	JRを利用する時のスマホ用アプリの利用方法等のアンケートなどを行うのも良いのではないのでしょうか？。
10	頑張ってください！！
11	自分自身車を運転しないので、家族の車に乗せてもらうか、電車やバスを利用して出かけます。スマホのアプリなどはロケーションシステムなども充実しているようですが、スマホを持たないひとでも、バスや電車の情報がわかりやすく入手できると、いいなと思います。
12	宇都宮に住んでいますが、LRTの建設が進んでいますが、自分の住んでいるところとはかけ離れているので、どの様な効果になるのか、正直不安な面が大きいです。ドーナツ化現象が進んでいる宇都宮の特徴を逆にうまく引き出すような公共機関が必要だと思います。
13	特に今後高齢者のドライバー問題、高齢者の足の確保なども考えたいと思います。本アンケート記載に先立っての「お知らせ」の内容はいまいち呑み込めませんでした。初めてのアンケートであり、微力ながら役に立ちたいと思ひ参加させていただきました。各市町村ではなく、県としてしっかりと取り組んで欲しいです。んな感じの記載で良かったのでしょうか？ まあ、良かったということで終了します。今後ともよろしくお願ひします。
14	私は基本通学に電車やバスを使うので今回の話はとても身近なものに感じました。
15	私も公共交通機関の利用について管げべき内容でした。
16	問4について 鉄道については不満はないがバスの本数が少ない。 運行時間・本数が多ければもっと利用回数が増える。
17	先日旅先(北海道旭川市)でバスを利用の際は、バス停情報だけでなく、今から乗れるバス、遅延の情報などがネットで簡単に手に入り、市内在住者以外でも簡単に情報を得ることができた。ただ乗ってくださーいというアピールだけでなく、情報を整備することが重要と思う。観光客を誘致するにも、鉄道やバスの整備は重要だと思います。





33	<p>・この問題(地域の公共交通問題)は、県央の都市部と県北の農村部とは背景(地域の事情)が異なるので、分けて考える必要があるのではないのでしょうか？  私共の大田原市では市役所の職員さん達が頭を三角にして、公共交通の課題に取り組んでいますのでそちらへ相談された方が結論(県では何をしたら良いかの見極め)が早いと</p>
34	<p>第三セクターの鉄道も、一通り乗車させていたただきました。  福島県では、イベントとタイアップしてフリーパスで、鉄道に乗るような楽しみもありますね。ゴールデンウィークに参加してきました。</p>
35	<p>これまでに、いくつかのアンケートに回答し、意見等を述べたが、その回答を、どのように活用したのか、また、結果どうなったかのフォローがない。  栃木県は横断歩道で一時停止しない車が多く、日本で最低と公表された。私のように他所から移住した県民は、車の運転を含めて日常のマナーの悪さに驚き、ストレスが溜まって</p>
36	<p>これでは全国で住みたい人気のランキングでいつもビービー争いをしている現状でも明らか。  家から目的地まで、自分の都合で使える交通手段が欲しいのが免許返納できないお年寄りの希望だと思うので、その辺りからもう少し各施設(スーパーや病院など)と共に考えたら  いいのにと常々思います。</p>
37	<p>役所だから民間だからと言ってる場合じゃないと思います。  そういったつまらない垣根がある以上は、こういった問題は永遠に解決に至らないと思います。</p>
38	<p>いつもおつかれさまです(*´ω`*)</p>
39	<p>次回アンケート内容の予告があると回答内容が濃くなると思います。</p>
40	<p>車を次買うかどうかとても悩んでいるので、とても興味がある分野です。アンケートとして取り上げてくださりありがとうございます。  高齢者の事故が多くなり、私も免許の返還も考えているが、日常のこまごました用事には車のはほうが便利なので、返還も躊躇してしまふ。県外に行くときや夜間にはできるだけ  車を使わないようにしている。</p>
41	<p>そろそろ免許証返納をかんがえている。一番の心配は返納後の足の確保である。もっと便利にしてほしい。</p>