

令和3(2021)年度 第1回 栃木県生活交通対策協議会 次第

日 時：令和3(2021)年6月15日(火) 14:00～

場 所：栃木県庁本庁舎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4(2022)年度地域間幹線系統確保維持計画の策定について【資料1】
- (2) 「とちぎの公共交通」(令和2(2020)年度版)の発行について【資料2】

【説明事項】

- (1) 栃木県ABCプロジェクトについて【資料3】
- (2) 交通事業者を対象とした支援事業について【資料4】

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、改善及び充実に図り、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 協議会の会議、議事録要旨及び資料は原則公開とする。ただし、栃木県情報公開条例（平成11年栃木県条例第32号）第7条各号に定める情報に該当するものと認めら

れる事項を審議する場合及び会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に著しい支障が生じると認められる場合はこの限りでない。

(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。

附 則

この要綱は、令和元年9月11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

R3(2021).4.1現在

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	市民環境部長	
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	市民生活部長	
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	

令和 4 (2022) 年度地域間幹線系統確保維持計画の策定について

1 概要

地域間幹線系統確保維持計画は、国の「地域公共交通確保維持改善事業」にあるメニューのひとつである「地域間幹線系統確保維持補助金」の交付を受ける際に必要な計画であり、協議会で計画を策定し、国土交通大臣に申請するもの。

2 令和 4 (2022) 年度計画の概要

事業者名	運行 系統数	うち みなし系統	計画に基づく 国庫補助額 (千円)
関東自動車株式会社	25	5	75,376
ジェイアールバス関東株式会社	1	0	4,550
日光交通株式会社	2	1	2,483
合計	28	6	82,409

3 主な補助要件

- ・ 路線定期運行に係るもの。
 - ・ 複数市町にまたがるもの。(平成 13 年 3 月 31 日時点で判定)
 - ・ 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上のもの。
 - ・ 次のいずれかへの需要に対応して設定されるもの。
 - ① 広域行政圏の中心市町村への需要
 - ② 都道府県所在地への需要
 - ③ 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協議会が認めたものへの需要
- ※ 旧氏家町、旧西那須野町について、③に該当するものとして取り扱う

4 みなし系統について

複数の類似系統があり、以下の基準に該当する場合、同一の補助系統とみなされる (みなし系統)。

主系統のキロ程が 10km 未満	主系統と異なる区間のキロ程が <u>1 km 以内(※)</u> のもの (※)協議会が認める場合、「2 km 以内」に読み替え
主系統のキロ程が 10km 以上	主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の <u>10%以内かつ 10km 以内(※)</u> のもの (※)協議会が認める場合、「20%以内かつ 20km 以内」に読み替え

【令和 4 年度計画におけるみなし系統】

事業者名	主系統	みなし系統
関東自動車	JR 宇都宮駅～日光東照宮	JR 宇都宮駅～篠井ニュータウン～日光東照宮
		JR 宇都宮駅～篠井ニュータウン～JR 日光駅
		JR 宇都宮駅～JR 日光駅
	JR 宇都宮駅～今市車庫	JR 宇都宮駅～篠井ニュータウン～今市車庫
	駒生営業所～屋板～上三川車庫	駒生営業所～健康の森～上三川車庫
日光交通	鬼怒川温泉駅～イオン	鬼怒川温泉駅～下今市駅

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
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
令和 2年	2月 5日	国総地第 57号 国総交第 97号 国鉄都第111号 国鉄事第361号 国自旅第253号
令和 2年	4月 2日	国総地第 80号

			国鉄都第265号
			国自旅第334号
令和	2年	6月22日	国総地第33号
			国総安政第22号
令和	2年	7月1日	国総地第34号
			国総モ第16号
			国鉄事第87号
			国自旅第78号
			国海内第29号
			国空事第414号
令和	3年	2月16日	国総地第96号
			国鉄事第633号
			国自旅第406号
			国海内第208号
			国空事第1627号
令和	3年	4月5日	国総地第121号
			国自旅第504号
			国海内第234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16）

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 貨客混載導入経費国庫補助金

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123条）
 - 第1節 地域公共交通計画策定事業
 - 第2章 地域公共交通利便増進事業（第127条―第132条）
 - 第1節 利便増進計画策定事業
 - 第2節 利便増進計画推進事業
 - 第3章 地域旅客運送サービス継続推進事業（第132条の2―第132条の7）
 - 第1節 運送継続計画策定事業
 - 第2節 運送継続計画推進事業
 - 第4章 地域公共交通バリアフリー化調査事業
 - 第1節 移動等円滑化促進方針策定事業（第133条―第135条）
 - 第2節 移動等円滑化基本構想策定事業（第136条―第138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（第3条第2項を除き、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・実情に応じた最適な移動手段の提供、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、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項に規定する地域公共交通計画又は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、次号イ及び第九号イに掲げるものを除く。)

ロ 地域公共交通計画を策定するために必要な調査を行う事業

八 「地域公共交通利便増進事業」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16第1項に規定する地域公共交通利便増進実施計画(以下「利便増進計画」という。)を策定するために必要な調査を行う事業

ロ 利便増進計画(活性化法第27-1条の17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26-1の利便増進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 「地域旅客運送サービス継続推進事業」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項に規定する地域旅客運送サービス継続実施計画(以下「運送継続計画」という。)を策定するために必要な調査を行う事業

ロ 運送継続計画(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132条の3及び別表26-2の運送継続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

十 「地域公共交通バリアフリー化調査事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。

イ 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

ロ バリアフリー法第25条第1項に規定する移動等円滑化基本構想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、第1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地域公共交通計画を作成する都道府県又は市町村が組織する活性化法第6条第1項に規定する協議会（以下「活性化法法定協議会」という。）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。）であって、活性化法法定協議会での議論を経て、第8条第1項に基づき定めた地域公共交通計画に運送予定者として記載されている者又は地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成した活性化法法定協議会とする。

2 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運行系統に係る運行であって、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、利便増進計画又は運送継続計画に地域間幹線系統と位置付けられた運行系統については、当該利便増進計画又は当該運送継続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。

(地域公共交通計画)

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（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる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より運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び

実施主体の概要

- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービス（活性化法第1条に規定する地域旅客運送サービスをいう。以下同じ。）の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
- 2 前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した書類を添付するものとする。
 - 一 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
 - 二 前項第一号の運行系統の概要及び運送予定者
 - 三 前項第一号の運行系統の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
 - 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
 - 五 別表1の補助対象事業の基準木ただし書（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木ただし書）に基づき、活性化法法定協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた運行系統にあつては、当該運行系統の概要
 - 六 別表1の補助対象事業の基準二（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）に基づき、活性化法法定協議会が「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運行系統にあつては、当該市町村の一覧
 - 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）
- 3 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「利便増進特例」又は「運送継続特例」という。）を受けようとする場合においては、第1項及び第2項の規定にかかわらず、第1項及び第2項に掲げる事項のうち利便増進計画又は運送継続計画に記載された事項については、記載を省略することができる。
- 4 活性化法法定協議会は、第2項第二号の運行系統に係る運送予定者の選定に当たっては、これに拠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。
- 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2項第七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つては、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、地域公共交通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。

(地域公共交通計画の認定の申請)

第8条 活性化法法定協議会は、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、当該活性化法法定協議会の議論を経て策定された、前条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に、同条第2項各号に掲げる事項を記載した書類を添付し、大臣に認定を申請するものとする。

2 前項の認定の申請は、様式第1-1による地域公共交通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つ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 活性化法法定協議会は、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、過去に地域公共交通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。）

三 利便増進特例を受けようとする場合にあつては、認定を受けた利便増進計画の写し及び認定通知書の写し並びに利便増進特例を受けようとする運行系統の再編の概要

四 運送継続特例を受けようとする場合にあつては、認定を受けた運送継続計画の写し及び認定通知書の写し並びに運送継続特例を受けようとする運行系統の概要

(地域公共交通計画の変更)

第9条 活性化法法定協議会は、前条の規定により申請された地域公共交通計画に記載された地域公共交通確保維持事業の内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について当該活性化法法定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 前項の認定の申請は、様式第1-2による地域公共交通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。

(地域公共交通計画の認定)

第10条 大臣は、活性化法法定協議会から第8条第2項の規定に基づく地域公共交通計画認定申請書又は前条第2項に基づく地域公共交通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、当該活性化法法定協議会に通知するものとする。

2 活性化法法定協議会は、前項の通知があったときは、当該通知に係る地域公共交通計画に運送予定者として記載されている者に対し、補助対象期間の開始前に通知しなければならない。

3 前項の運送予定者は、活性化法法定協議会から同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、前項の提出をするときは、前条第3項の規定により運行を行った運送予定者（以下「運送実施者」という。）に関して、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、前条第1項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、運送実施者が、認定を受けた地域公共交通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対象事業者に対する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、活性化法法定協議会とする。

2 大臣は、予算の範囲内において、次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。

(補助対象事業の基準)

第16条 本節における補助対象事業は、別表7に定める要件に適合する運行系統に係る運行であって、かつ、別表8に定めるところにより補助対象経費の額が算定される

附 則 (国総地第121号、国自旅第504号、国海内第234号)

(施行期日)

第1条 この要綱の改正は、令和3年度予算から施行する。ただし、改正後の要綱(以下「新要綱」という。)別表7補助対象事業の基準ハ②(1)及び別表9補助対象事業の基準ハ②(1)に係る改正は、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(令和3年法律第十九号)の施行の日から施行する。

(第2編第1章の改正に係る経過措置)

第2条 第2編第1章に規定する事業については、令和6年度予算に係る事業までの間は、なお従前の例によることができる。

(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る経過措置)

第3条 既に改正前の要綱(以下「旧要綱」という。)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って、道路運送法第21条第1項第二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、新要綱第4条第

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>都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に掲載された運行系統の運行のうち、次のイからリまでの全てに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者であって、活性化法法定協議会で議論を経て、第 7 条第 1 項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に記載されている運送予定者による運行であること。</p> <p>ロ 道路運送法施行規則第 3 条の 3 第一号に規定する路線定期運行に係るもの。</p> <p>ハ 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>ニ 次のいずれかの需要に対応して設定されるもの。</p> <p>① 別表 5 に定める広域行政圏の中心市町村への需要</p> <p>② 都道府県庁所在地への需要</p> <p>③ 上記以外の市町村であって、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活性化法法定協議会が認めたものへの需要</p> <p>ホ 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上のもの。ただし、活性化法法定協議会が認めた場合は、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。</p> <p>ヘ 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 ケ年度連続して 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。</p> $\text{計画平均乗車密度} \times \text{計画運行回数}$ <p>ト 補助対象期間に、当該運行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運行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 ケ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>チ 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地域公共交通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</p>	<p>1 / 2</p>

		<p>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>リ 第7条第5項に規定する改善計画を実施する運行系統であって、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運行系統又は補助対象経費の算出にあたって別表2の5. の適用を受ける運行系統以外の運行系統にあつては、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と活性化法法定協議会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。 当該運送予定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運行系統を除く。) 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、新設運行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 に相当する額と活性化法法定協議会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運行系統と競合し、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、当該競合運行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。 $\text{当該補助対象系統の補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額} \times \left[\frac{\text{当該補助対象系統の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該補助対象系統の総キロ程}} \right]$
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、当該運行系統の輸送量を 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、過去に地域公共交通計画、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運行系統であって、別表 2 5 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地域公共交通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)

- 「運送予定者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、運送予定者 (地域公共交通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、運送予定者の基準期間(※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条第三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 ひがしみどり市 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 韭崎市 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 磐田市 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

	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
改正	令和 2年 2月 5日	国総地第 58号
		国総交第 98号
改正	令和 2年 4月 2日	国総地第 81号
		国鉄都第266号
		国自旅第335号
改正	令和 2年 6月22日	国総地第 33号
		国総安政第22号
改正	令和 2年 7月 1日	国総地第 35号
		国自旅第 79号
改正	令和 3年2月16日	国総地第 98号
		国鉄事第635号
		国自旅第408号
		国海内第209号
		国空事第1628号
改正	令和 3年 4月 1日	国総地第122号
		国自旅第505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) 地域公共交通計画の策定について

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項に規定する地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」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、当該事業に係る地域公共交通計画には、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、活性化法第27条の16第1項に規定する地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進計画」という。）等にも、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ところ、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、地域公共交通計画や利便増進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、地域公共交通計画や利便増進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、同項第四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实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、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つては、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でもよい。

なお、当該地域において交付要綱第3条第2項に規定する活性化法法定協議会を設置する場合には、地域公共交通計画や利便増進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地域公共交通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。）に規定する地域公共交通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) 利便増進計画及び運送継続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
利便増進計画及び運送継続計画に係る補助対象事業の基準の特例（以下「利便増進特例等」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①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、利便増進特例等に係る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、初年度の利便増進特例等の適用開始月が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地域公共交通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地域公共交通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地域公共交通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

利便増進特例等の適用開始月の前月末（初年度の利便増進特例等の適用開始月が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

②協議会について

ア. 地域公共交通計画の変更と活性化法法定協議会の開催について

陸上交通（地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統）について記載した地域公共交通計画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、予め活性化法法定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に、変更の都度、活性化法法定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。）の活性化法法定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、当該変更後の地域公共交通計画については、活性化法法定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。

③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

地域公共交通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4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、利便増進計画又は運送継続計画には地域公共交通利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）又は地域旅客運送サービス継続事業（以下「サービス継続事業」という。）の実施主体を記載することとされており、地域公共交通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4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、利便増進計画又は運送継続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。

④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

複数の運行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. 活性化法法定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。

⑤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. 活性化法法定協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた運行系統の「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、活性化法法定協議会が認める場合は、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）

R4(2022)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(株)	R3(2021).10.1～	宇都宮駅・日光東照宮	R2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、旧日光市)	宇都宮市 鹿沼市 日光市 真岡市 大田原市 那須塩原市 さくら市 上三川町 那須烏山市 益子町 市貝町 芳賀町 塩谷町 那須町 那珂川町
2	関東自動車(株)	R3(2021).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(株)	R3(2021).10.1～	宇都宮駅・船生	R元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(株)	R3(2021).10.1～	宇都宮駅・免許センター・榎木車庫		宇都宮市、鹿沼市	
5	関東自動車(株)	R3(2021).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(株)	R3(2021).10.1～	駒生営業所・屋根・上三川車庫		宇都宮市、上三川町	
7	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	駒生営業所・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(株)	R3(2021).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(株)	R3(2021).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(株)	R3(2021).10.1～	駒生営業所・本郷台西汗		宇都宮市、上三川町	
11	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	西原車庫・ベルモール・真岡営業所	R2年度車両減価償却費補助金対象系統	宇都宮市、真岡市	
12	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	宇都宮東武・橋場・真岡営業所		宇都宮市、芳賀町、真岡市	
13	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	宇都宮東武・橋場・益子駅前		宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町	
14	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	宇都宮東武・ベルモール・益子駅前		宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町	
15	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	氏家駅・馬頭車庫		さくら市、那須烏山市、那珂川町	
16	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	西那須野駅・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	
17	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	西那須野駅・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)	
18	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	大田原市役所・五峰の湯		大田原市(旧大田原市、旧黒羽町)	
19	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	那須塩原駅・那須湯本温泉		那須塩原市(旧黒磯市)、那須町	
20	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	宇都宮駅東口・東町・岡本駅西口		宇都宮市(旧宇都宮市、旧河内町)	
21	関東自動車(株)	R3(2021).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)	
22	関東自動車(株)	R3(2021).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)	
23	関東自動車(株)	R3(2021).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)	
24	関東自動車(株)	R3(2021).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)	
25	関東自動車(株)	R3(2021).10.1～	駒生営業所・健康の森・上三川車庫	駒生営業所・屋根・上三川車庫のみなし系統	宇都宮市、上三川町	
26	ジェイアールバス関東(株)	R3(2021).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)	
27	日光交通(株)	R3(2021).10.1～	鬼怒川公園駅～イオン		日光市(旧藤原町、旧今市市)	
28	日光交通(株)	R3(2021).10.1～	鬼怒川公園駅～下今市駅	鬼怒川温泉駅～イオンののみなし系統	日光市(旧藤原町、旧今市市)	

【別紙様式】対象系統に係る意見について

栃木県

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)	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(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～屋板～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～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～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)	西原車庫～ペルモール～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。

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		
12	関東自動車(株)	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	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。
13	関東自動車(株)	宇都宮東武～橋場～益子駅前	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。
14	関東自動車(株)	宇都宮東武～ベルモール～益子駅前	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。
15	関東自動車(株)	氏家駅～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。
16	関東自動車(株)	西那須野駅～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。
17	関東自動車(株)	西那須野駅～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。
18	関東自動車(株)	大田原市役所～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。
19	関東自動車(株)	那須塩原駅～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。
20	関東自動車(株)	宇都宮駅東口～東町～岡本駅西口	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。
21	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	○	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)	宇都宮駅～篠井～JR日光駅【①のみなし系統】	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。
23	関東自動車(株)	宇都宮駅～JR日光駅【①のみなし系統】	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。
24	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	○	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)		
25	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	その理由 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。
26	ジェイアールバス関東(株)	西那須野駅～塩原温泉	有・無	その理由 那須塩原市(旧西那須野町、旧塩原町)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。
27	日光交通(株)	鬼怒川温泉駅～イオン今市	有・無	その理由 日光市(旧藤原町、旧今市市)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。
28	日光交通(株)	鬼怒川公園駅～下今市駅【⑩のみなし系統】	有・無	その理由 日光市(旧藤原町、旧今市市)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。

※「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2】 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 (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	○・無	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数など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	○・無	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数など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	○・無	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数など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	○・無	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数など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	○・無	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
6	関東自動車㈱	駒生営業所～屋板～上三川車庫	○・無	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。

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 (○か×)	その理由 (具体的に記載すること)	
7	関東自動車㈱	駒生営業所～田原～玉生車庫	有・無	上河内地域・河内地域住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都駅等への通勤・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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
8	関東自動車㈱	駒生営業所～田原～今里	有・無	上河内地域・河内地域住民の宇都宮市街地、JR宇都宮駅、東武宇都駅等への通勤・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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
9	関東自動車㈱	駒生営業所～田原～グリーンタウン	有・無	河内地域住民(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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
10	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
11	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
12	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
13	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
14	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。

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 (具体的に記載すること)		
15	関東自動車㈱	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学・通勤・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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。 路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
16	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。 路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
17	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。 路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
18	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。 路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
19	関東自動車㈱	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。 路線の見直しや運行本数などについて適宜協議を行っている。
20	関東自動車㈱	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等学校への通学のための重要な足となっているため。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有化が図れている。 路線の見直しや運行本数など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)
			(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) 宇都宮駅～免許センター～輪木車庫	宇都宮駅～免許センター～輪木車庫	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。
2	関東自動車(株) 宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	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。

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)
			(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 JR宇都宮駅～日光東照	JR宇都宮駅～日光東照	有	無	○	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	JR宇都宮駅～今市車庫	有	無	○	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	JR宇都宮駅～船生車庫	有	無	○	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 鬼怒川公園駅～イオン	鬼怒川公園駅～イオン	有	無	○	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 (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)	西原車庫～ベルモール ～真岡営業所	有	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～橋場～真岡営業所	有	無	○	

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		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)	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。
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)	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。

【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)
			どちらかに○	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)	西那須野・馬頭車庫線	有	西那須野駅からの通学・通勤及び大田原市、那珂川町の住民の交通手段として必要路線となっているため	○	西那須野駅でのダイヤ改正の情報を共有化し、接続について調整を図っている。
2	関東自動車(株)	西那須野・五峰の湯線	有	西那須野駅からの通学・通勤と共に黒羽地区の住民に必要な生活路線となっているため	○	西那須野駅でのダイヤ改正の情報を共有化し、接続について調整を図っている。
3	関東自動車(株)	那須塩原駅・那須湯本温泉線	有	那須街道沿線住民の通学・通勤、黒磯地区の病院等への通院、買物、観光振興にとって重要な交通手段となっているため	○	黒磯駅・那須塩原駅でのダイヤ改正の情報を共有化し、接続について調整を図っている。
4	ジェイアールバス関東(株)	塩原本線	有	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、塩原地区の高校生の通学や高齢者の通院や買い物等に重要な路線となっているため	○	地域バス「ゆーバス」との接続や西那須野駅での他の乗合バスとの接続においてダイヤ改正の情報を共有化している。 また、令和2年10月1日からゆーバス路線への乗り入れを開始した事で、運行の効率化を図っている。

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)
			どちらかに○	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	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線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。

【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 (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)	JR氏家駅～喜連川～馬頭車庫	有・無	主に川井地区、志鳥地区の住民が通院、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。

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 (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)	駒生営業所・屋板・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・東武宇都宮駅へ乗り継ぎ、または通勤、通学等するための重要な足となっているため。	○	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・東武宇都宮駅へ乗り継ぎ、または通勤、通学等するための重要な足となっているため。	○	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	関東自動車(株)	駒生営業所・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・東武宇都宮駅へ乗り継ぎ、または通勤、通学等するための重要な足となっているため。	○	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。

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		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 (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	宇都宮東武～橋場～益子	有・無	宇都宮へ向かう唯一の通勤・通学の公共交通として、また、老人クラブや民生委員からもバス運行継続を望まれている。	○	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	宇都宮東武～ベルモール～益子	有・無	宇都宮へ向かう唯一の通勤・通学の公共交通として、また、老人クラブや民生委員からもバス運行継続を望まれている。	○	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。

【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	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	ジェイアールバス関東(株)	作新学院前～茂木	有・無	主に町内北・中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が図られている。 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～益子	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が図られている。 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。

市町名 芳賀町

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	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・真岡市方面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化が図られている。路線の見直し等に適宜協議を行っている。
2	関東自動車(株)	宇都宮東武～橋場～益子駅前	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・益子町方面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化が図られている。路線の見直し等に適宜協議を行っている。
3	関東自動車(株)	宇都宮東武～ペルモール～益子駅前	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・益子町方面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化が図られている。路線の見直し等に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 塩谷町

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) 宇都宮駅・船生		○・無	船生地区の住民が宇都宮方面に通勤、通学、通院する他、買い物物の移動手段として重要な足となっている(1日当たり約15名)。塩谷町公共交通網形成計画に基づき、利用促進事業や他交通機関からのアクセスを検討する事業を実施予定。	○	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・玉生車庫		○・無	玉生・大宮地区の住民が宇都宮方面に通勤、通学、通院する他、買い物物の移動手段として重要な足となっている(1日当たり約30名)。塩谷町公共交通網形成計画に基づき、利用促進事業や他交通機関からのアクセスを検討する事業を実施予定。	○	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。

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		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～那須湯本温泉	○・無	那須湯本・高原地区の住民にとっては、通勤、通学および通院に欠かせない足であり、観光客にとっても、町内の観光施設へ移動する最も重要な交通手段となっているため。	○	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。

【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)
			(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)	氏家馬頭線	有・無	那珂川町とさくら市を結ぶ路線で、両市町間及び当町から氏家駅を経由した宇都宮市方面への通勤・通学等で頻繁に利用されている。また、町内外から馬頭高校へ通学する生徒の重要な足ともなっているため。	○	事業者とは、ダイヤ改正時等に情報の共有を行うなど、運行に関する連携が取れている。
2	関東自動車(株)	西那須野馬頭線	有・無	大田原市・那須塩原市方面への重要な交通手段であり、両市町への高校通学や、通勤等で頻繁に利用されている。また、町内外から馬頭高校へ通学する生徒の重要な足ともなっているため。	○	事業者とは、ダイヤ改正時等に情報の共有を行うなど、運行に関する連携が取れている。

地域間幹線系統確保維持計画 (関東自動車株式会社)

令和3(2021)年6月
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・必要性及び定量的な目標・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	目的・必要性	定量的な目標・効果
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・県立富原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	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293名の利用を目標とする。
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・県立富原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	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226名の利用を目標とする。
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	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、現行の運行回数を維持し、一日平均276名の利用を目標とする。
第4号	宇都宮駅・免許センター・栃木車庫	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・買物と運転免許センター来訪者のため	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均139名の利用を目標とする。
第5号	宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	1.宇都宮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	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均215名の利用を目標とする。
第6号	駒生営業所・厩橋・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	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、現行の運行回数を維持し、一日平均199名の利用を目標とする。
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	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、現行の運行回数を維持し、一日平均249名の利用を目標とする。
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	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均187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	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	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均123名の利用を目標とする。
第10号	駒生営業所・平松・本郷台西	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	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均259名の利用を目標とする。
第11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・東武宇都宮駅・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。	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均478名の利用を目標とする。
第12号	宇都宮東武・焼場・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。	宇都宮市民・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218名の利用を目標とする。
第13号	宇都宮東武・真高橋・益子駅	1.益子地区及び国道129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。	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164名の利用を目標とする。
第14号	宇都宮東武・ベルモール・真高橋・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。	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358名の利用を目標とする。

第15号	JR氏家駅・善通川・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・旧善通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。	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178名の利用を目標とする。
第16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。	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267名の利用を目標とする。
第17号	西那須野駅東口・権社大・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。	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194名の利用を目標とする。
第18号	大田原市役所・権社大・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。	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209名の利用を目標とする。
第19号	那須塩原駅西口・黒磯駅・那須湯本温泉	1 那須特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。	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352名の利用を目標とする。
第20号	宇都宮駅東口・東町・向本駅西口	1 宇都宮市内からリハビリセンター(旧・厚生会病院)・宇都宮病院への通勤・通院・見舞。 2 上野国地区住民の宇都宮中心市街地への通勤・通学・買い物。	宇都宮市民の通勤、通学、通院等、生活の足を確保するため、現行の運行回数を維持し、一日平均420名の利用を目標とする。

生産性向上の取組について

栃木県生活交通対策協議会

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					R2 輸送量	R2 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	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	31.5	4.1	
2 宇都宮駅・今市車庫	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	27.1	4.6	
3 宇都宮駅・船生	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	32.6	4.3	
4 宇都宮駅・免許センター・楡木車庫	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	20.1	3.8	
5 宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	24.1	3.6	
6 駒生営業所・屋敷・上三川車庫	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	26.4	4.8	
7 駒生営業所・田原・玉生車庫	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	29.2	4.3	
8 駒生営業所・田原・今里	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	24.8	4.6	
9 駒生営業所・田原・グリーンタウン	関東自動車株式会社	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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	17.9	3.9	
10 駒生営業所・平松・本郷台西洋	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	32.4	5.7	
11 西原車庫・ベルモール・真岡営業所	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	42.7	3.5	
12 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	関東自動車株式会社	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 ②GTFSを活用した時刻・運賃・経路検索機能の強化 ③地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	17.1	3.8	
13 宇都宮東武・橋場・益子駅前	関東自動車株式会社	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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	18.7	4.8	
14 宇都宮東武・ベルモール・益子駅前	関東自動車株式会社	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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	31.9	3.4	
15 氏家駅・馬頭車庫	関東自動車株式会社	さくら市（旧氏家町、旧喜連川町）、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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	10.6	1.9	
16 西那須野駅・馬頭車庫	関東自動車株式会社	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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	17.3	3.1	
17 西那須野駅・五峰の湯	関東自動車株式会社	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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	19.7	3.8	
18 大田原市役所・五峰の湯	関東自動車株式会社	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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	21.9	3.6	
19 那須塩原駅・那須湯本温泉	関東自動車株式会社	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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	52.2	2.9	
20 宇都宮駅東口・東町・岡本駅西口	関東自動車株式会社	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地域連携ICカードの導入	関東自動車株式会社	収支改善率1%	①2017年3月 ②2020年3月 ③2021年3月	地域連携ICカードシステム導入により、「totra」及び交通系ICカードの全国相互利用が可能。 (2021年4月現在)	54.0	2.9	

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	関東自動車株式会社	(1) 宇都宮駅・日光東照宮	8,042.0	
	関東自動車株式会社	(2) 宇都宮駅・今市車庫	1,497.0	
	関東自動車株式会社	(3) 宇都宮駅・船生	2,123.0	
	関東自動車株式会社	(4) 宇都宮駅・運転免許センター・楡木車庫	1,724.5	
	関東自動車株式会社	(5) 宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	1,058.5	
	関東自動車株式会社	(6) 駒生営業所・屋板・上三川車庫	2,298.5	
	関東自動車株式会社	(7) 駒生営業所・玉生車庫	5,224.0	
	関東自動車株式会社	(8) 駒生営業所・田原・今里	911.5	
	関東自動車株式会社	(9) 駒生営業所・田原・グリーンタウン	966.5	
	関東自動車株式会社	(10) 駒生営業所・本郷台西汗	438.5	
	関東自動車株式会社	(11) 西原車庫・ベルモール・真岡営業所	7,947.0	
	関東自動車株式会社	(12) 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	3,975.0	
	関東自動車株式会社	(13) 宇都宮東武・橋場・益子駅前	1,323.5	
	関東自動車株式会社	(14) 宇都宮東武・ベルモール・益子駅前	7,292.5	
	関東自動車株式会社	(15) 氏家駅・馬頭車庫	3,297.5	
	関東自動車株式会社	(16) 西那須野駅・馬頭車庫	4,961.5	
	関東自動車株式会社	(17) 西那須野駅・五峰の湯	3,564.0	
	関東自動車株式会社	(18) 大田原市役所・五峰の湯	4,649.0	
	関東自動車株式会社	(19) 那須塩原駅・那須湯本温泉	10,145.0	
	関東自動車株式会社	(20) 宇都宮駅東口・東町・岡本駅西口	3,937.0	
合 計			75,376.0	

(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經由することを図示したものを含む)を添付
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」に記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、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)

事業者名 関東自動車株式会社

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の(基準期間)の損益状況		乗合バス事業				
営業収益	2,667,051 千円	営業外収益	118,356 千円	経常収益(イ)	2,785,407 千円	
営業費用	4,046,833 千円	営業外費用	28,506 千円	経常費用(ロ)	4,075,339 千円	
営業損益	△ 1,379,782 千円	営業外損益	89,850 千円	経常損益	△ 1,289,932 千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	9,741,875.4 km			経常収支率	68.35 %	

基準期間の前年度の損益状況		乗合バス事業				
営業収益	3,457,240 千円	営業外収益	10,623 千円	経常収益(イ)	3,467,863 千円	
営業費用	4,193,419 千円	営業外費用	15,179 千円	経常費用(ロ)	4,208,598 千円	
営業損益	△ 736,179 千円	営業外損益	△ 4,556 千円	経常損益	△ 740,735 千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ)	10,799,923.5 km			経常収支率	82.40 %	

基準期間の前々年度の損益状況		乗合バス事業				
営業収益	2,815,355 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	3,156,897 千円	営業外費用	14,855 千円	経常費用(ロ)	3,171,752 千円	
営業損益	△ 341,542 千円	営業外損益	△ 9,352 千円	経常損益	△ 350,894 千円	
基準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	88.94 %	

(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ÷ハ=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ÷ハ=c
北関東	390円 78銭	389円 68銭	418円 33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	399円 59銭	316円 72銭	316円 72銭	285円 92銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特別措置	運行系統名	運行系統			計画運行回数()	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(手-リ+ヌ+ル)÷チ=ヲ
				起点	主な経路地	終点											
北関東	1		日光東照宮	宇都宮駅西口	日光東照宮	365日	2,717.5回	4.1	29.9人	往39.0Km 復39.0Km	39.0Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	2		今市車庫	宇都宮駅西口	今市車庫	365日	1,944.5回	4.6	23.9人	往31.3Km 復31.3Km	31.3Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往17.1Km 復17.1Km	54.632%	45.367%
	3		船生	宇都宮駅西口	船生	365日	2,583.0回	4.3	30.1人	往30.9Km 復30.9Km	30.9Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往17.1Km 復17.1Km	55.339%	44.660%
	4		免許C楠木	宇都宮駅西口	免許センター	365日	1,739.0回	3.8	17.8人	往21.3Km 復21.3Km	21.3Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	5		荒針鹿沼	宇都宮駅西口	荒針鹿沼	365日	2,392.0回	3.6	23.4人	往20.1Km 復20.1Km	20.1Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往11.2Km 復11.2Km	55.721%	44.278%
	6		駒生上三川車庫	駒生営業所	上三川車庫	365日	1,885.5回	4.8	24.4人	往22.6Km 復22.6Km	22.6Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	7		玉生車庫	駒生営業所	玉生車庫	365日	2,005.5回	4.3	23.2人	往34.5Km 復34.5Km	34.5Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	8		今里	駒生営業所	今里	365日	1,717.5回	4.6	21.6人	往22.8Km 復22.8Km	22.8Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往11.4Km 復11.4Km	50.000%	50.000%
	9		田原グリーンタウン	駒生営業所	田原	365日	1,473.0回	3.9	15.6人	往20.9Km 復20.9Km	20.9Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往11.4Km 復11.4Km	54.545%	45.454%
	10		本郷西	駒生営業所	本郷西	365日	1,980.0回	5.7	30.7人	往20.8Km 復22.4Km	21.6Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往14.2Km 復15.8Km	69.444%	30.555%
	11		ベルモール真岡営業所	西那賀野駅西口	ベルモール真岡営業所	365日	4,134.5回	3.5	39.5人	往29.2Km 復29.2Km	29.2Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	12		橋場真岡営業所	宇都宮東武	橋場真岡営業所	365日	1,667.5回	3.8	17.1人	往31.3Km 復31.3Km	31.3Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	13		益子駅	宇都宮東武	東高橋益子駅前	365日	1,185.0回	4.8	15.3人	往31.0Km 復31.0Km	31.0Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	14		ベルモール	宇都宮東武	ベルモール益子駅前	365日	3,265.0回	3.4	30.2人	往32.6Km 復32.6Km	32.6Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	15		氏家駅	氏家駅	善達川馬頭車庫	365日	2,412.0回	1.9	12.5人	往31.5Km 復31.5Km	31.5Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	16		西那賀野馬頭車庫	西那賀野駅西口	倉倉	365日	2,124.0回	3.1	17.9人	往31.6Km 復31.6Km	31.6Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	17		西那賀野三峰の湯	西那賀野駅西口	三峰の湯	365日	1,921.0回	3.8	19.7人	往23.2Km 復23.2Km	23.2Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	18		大田原市役所	大田原市役所	三峰の湯	365日	2,393.5回	3.6	23.4人	往22.5Km 復22.5Km	22.5Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	19		那須塩原温泉	那須塩原駅西口	那須塩原温泉	365日	6,516.0回	2.9	51.6人	往24.4Km 復24.4Km	24.4Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
	20		東町岡本駅西口	宇都宮東武	東町岡本駅西口	365日	8,074.5回	2.9	64.0人	往8.9Km 復8.9Km	8.9Km	往 . Km 復 . Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	往0Km 復0Km	100.000%	100.000%
合計			系統							往530.4Km 復532.0Km	531.2Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往82.4Km 復83.2Km		

補助ブロック名	申請番号	特別措置	補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率 ($\frac{ア}{ア+B+C}$) %	計画実車走行キロ 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 コ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨータ	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 ^h	実車走行 キロ マ ^h	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ ^h ÷マ ^h =d	経常収益 ヤ ^g	実車走行 キロ マ ^g	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ ^g ÷マ ^g =e	経常収益 ヤ ^e	実車走行 キロ マ ^e	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ ^e ÷マ ^e =f					
	1		100%	214,285.6Km	67,868,535円	207円 13銭	47,470,734円	227,968.4Km	208円 23銭	50,046,984円	227,813.4Km	219円 68銭	42,450,656円	219,374.5Km	193円 50銭	44,384,976円	23,483,559円	30,540,840円	23,483,559円
	2		100%	126,615.0Km	40,101,502円	248円 96銭	38,203,538円	151,390.1Km	252円 35銭	40,500,456円	150,981.2Km	268円 24銭	31,594,963円	139,619.9Km	226円 29銭	31,522,070円	8,579,432円	18,045,675円	8,579,432円
	3		100%	160,556.4Km	50,851,423円	247円 62銭	49,715,636円	185,585.4Km	267円 88銭	47,160,549円	185,091.0Km	254円 79銭	38,266,913円	173,781.6Km	220円 20銭	39,756,975円	11,094,448円	22,883,140円	11,094,448円
	4		100%	74,592.6Km	23,624,968円	244円 28銭	21,227,526円	85,327.8Km	248円 77銭	21,960,243円	85,263.9Km	257円 55銭	18,843,403円	83,176.5Km	226円 54銭	18,221,480円	5,403,488円	10,631,235円	5,403,488円
	5		100%	96,761.4Km	30,646,270円	236円 41銭	24,996,025円	102,469.8Km	243円 93銭	25,520,011円	102,389.4Km	249円 24銭	21,546,720円	99,716.1Km	216円 08銭	22,875,362円	7,770,908円	13,790,821円	7,770,908円
	6		100%	86,288.2Km	27,329,198円	248円 78銭	25,171,913円	97,360.6Km	258円 54銭	24,789,128円	97,197.6Km	255円 03銭	21,423,640円	92,027.0Km	232円 79銭	21,466,778円	5,862,420円	12,298,139円	5,862,420円
	7		100%	139,414.5Km	44,155,360円	215円 54銭	38,266,729円	174,984.0Km	218円 68銭	38,706,259円	174,846.0Km	221円 37銭	35,900,180円	173,776.5Km	206円 58銭	30,049,401円	14,105,959円	19,869,912円	14,105,959円
	8		100%	78,591.6Km	24,891,531円	262円 20銭	26,296,012円	95,942.4Km	274円 08銭	26,344,755円	95,714.4Km	275円 24銭	21,387,693円	90,128.4Km	237円 30銭	20,606,717円	4,284,814円	11,201,188円	4,284,814円
	9		100%	62,073.0Km	19,659,760円	225円 36銭	16,377,975円	69,597.0Km	235円 32銭	16,291,858円	69,597.0Km	234円 08銭	14,644,318円	70,851.0Km	206円 69銭	13,988,771円	5,670,989円	8,846,892円	5,670,989円
	10		100%	86,054.4Km	27,255,149円	283円 34銭	25,446,871円	92,227.2Km	275円 91銭	27,118,809円	92,120.0Km	294円 38銭	25,667,843円	91,758.4Km	279円 73銭	24,382,653円	2,872,496円	12,264,817円	2,872,496円
北関東	11		100%	242,681.2Km	76,861,989円	210円 99銭	60,843,734円	277,385.0Km	219円 34銭	61,509,592円	278,655.6Km	220円 73銭	50,514,245円	261,865.6Km	192円 90銭	51,203,306円	25,658,683円	34,587,895円	25,658,683円
	12		100%	104,761.1Km	33,179,935円	202円 88銭	23,163,327円	121,580.8Km	190円 51銭	26,878,534円	120,567.6Km	222円 93銭	20,507,029円	105,042.8Km	195円 22銭	21,253,931円	11,926,004円	14,930,970円	11,926,004円
	13		100%	73,656.0Km	23,328,328円	278円 38銭	30,183,759円	104,966.0Km	287円 55銭	30,766,859円	104,253.0Km	295円 11銭	22,684,400円	89,838.0Km	252円 50銭	20,504,357円	2,823,971円	10,497,747円	2,823,971円
	14		100%	213,856.0Km	67,732,472円	215円 55銭	52,497,762円	235,450.8Km	222円 96銭	56,488,722円	236,545.6Km	238円 80銭	41,517,148円	224,516.2Km	184円 91銭	46,096,660円	21,635,812円	30,479,612円	21,635,812円
	15		100%	152,712.0Km	48,366,944円	124円 99銭	19,921,521円	152,712.0Km	130円 45銭	19,631,040円	151,704.0Km	129円 40銭	14,921,030円	129,591.0Km	115円 13銭	19,087,472円	29,279,472円	21,765,124円	21,765,124円
	16		100%	134,616.0Km	42,635,579円	110円 65銭	9,371,461円	86,037.0Km	108円 92銭	10,758,997円	91,450.4Km	117円 64銭	13,774,723円	130,666.0Km	105円 41銭	14,895,260円	27,740,319円	19,186,010円	19,186,010円
	17		100%	86,698.4Km	27,459,117円	109円 92銭	9,769,696円	97,927.2Km	99円 76銭	11,853,562円	97,857.6Km	121円 13銭	9,625,794円	88,415.2Km	108円 87銭	9,529,888円	17,929,229円	12,356,602円	12,356,602円
	18		100%	106,020.0Km	33,578,654円	97円 21銭	9,545,978円	107,662.5Km	88円 66銭	10,565,414円	107,707.5Km	98円 09銭	10,602,986円	101,070.0Km	104円 90銭	10,306,204円	23,272,450円	15,110,394円	15,110,394円
	19		100%	320,616.0Km	#####	204円 07銭	54,969,115円	244,805.2Km	224円 54銭	57,267,719円	267,765.6Km	213円 87銭	55,965,946円	321,958.0Km	173円 82銭	65,428,107円	36,117,392円	45,695,474円	36,117,392円
	20		100%	144,153.3Km	45,656,233円	216円 12銭	35,153,808円	167,776.6Km	209円 52銭	39,476,269円	173,398.2Km	227円 66銭	28,569,921円	135,269.6Km	211円 20銭	31,154,411円	14,501,822円	20,545,304円	14,501,822円
合計				2,705,002.7Km	#####	#####	#####	2,879,155.8Km	#####	643,635,760円	2,910,919.0Km	#####	#####	2,822,442.3Km	#####	556,714,779円	300,013,667円	385,527,791円	270,210,327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×マなし運行回数 ①計画運行回数×ネ	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	
1			23,483,559円	23,483,559円	16,084,629円	16,084 千円	8,042 千円	41,241,406円	33,199,406円	8,042,000円	24.223%	円	0.000%	円	0.000%	25,157,406円	75.777%	
2			3,892,230円	8,579,432円	2,994,023円	2,994 千円	1,497.0 千円	19,072,017円	17,575,017円	1,497,000円	8.517%	円	0.000%	円	0.000%	16,078,017円	91.483%	
3			4,954,780円	11,094,448円	4,246,954円	4,246 千円	2,123.0 千円	24,399,756円	22,276,756円	2,123,000円	9.530%	円	0.000%	円	0.000%	20,153,756円	90.470%	
4			5,403,488円	5,403,488円	3,449,034円	3,449 千円	1,724.5 千円	11,584,977円	9,860,477円	1,724,500円	17.489%	円	0.000%	円	0.000%	8,135,977円	82.511%	
5			3,440,802円	7,770,908円	2,117,416円	2,117 千円	1,058.5 千円	15,789,525円	14,731,025円	1,058,500円	7.185%	円	0.000%	円	0.000%	13,672,525円	92.815%	
6			5,862,420円	5,862,420円	4,597,976円	4,597 千円	2,298.5 千円	13,013,123円	10,714,623円	2,298,500円	21.451%	円	0.000%	円	0.000%	8,416,123円	78.549%	
7			14,105,959円	14,105,959円	10,448,858円	10,448 千円	5,224.0 千円	25,659,239円	20,435,239円	5,224,000円	25.563%	円	0.000%	円	0.000%	15,211,239円	74.437%	
8			2,142,407円	4,284,814円	1,823,325円	1,823 千円	911.5 千円	10,797,700円	9,886,200円	911,500円	9.219%	円	0.000%	円	0.000%	8,974,700円	90.781%	
9			2,577,691円	5,670,989円	1,933,268円	1,933 千円	966.5 千円	10,814,979円	9,848,479円	966,500円	9.813%	円	0.000%	円	0.000%	8,881,979円	90.187%	
10			877,691円	2,872,496円		877 千円	438.5 千円	10,003,824円	9,565,324円	438,500円	4.584%	円	0.000%	円	0.000%	9,126,824円	95.416%	
11			25,658,683円	25,658,683円	15,894,759円	15,894 千円	7,947.0 千円	45,769,674円	37,822,674円	7,947,000円	21.011%	円	0.000%	円	0.000%	29,875,674円	78.989%	
12			11,926,004円	11,926,004円	7,950,669円	7,950 千円	3,975.0 千円	20,607,556円	16,632,556円	3,975,000円	23.898%	円	0.000%	円	0.000%	12,657,556円	76.102%	
13			2,823,971円	2,823,971円	2,647,472円	2,647 千円	1,323.5 千円	8,927,844円	7,604,344円	1,323,500円	17.404%	円	0.000%	円	0.000%	6,280,844円	82.596%	
14			21,635,812円	21,635,812円	14,585,940円	14,585 千円	7,292.5 千円	39,358,059円	32,065,559円	7,292,500円	22.742%	円	0.000%	円	0.000%	24,773,059円	77.258%	
15			21,765,124円	21,765,124円	6,595,492円	6,595 千円	3,297.5 千円	41,934,716円	38,637,216円	3,297,500円	8.534%	7,514,348円	19.448%	円	0.000%	27,825,368円	72.018%	
16			19,186,010円	19,186,010円	9,923,798円	9,923 千円	4,961.5 千円	38,895,947円	33,934,447円	4,961,500円	14.620%	8,554,309円	25.208%	円	0.000%	20,418,638円	60.172%	
17			12,356,602円	12,356,602円	7,128,808円	7,128 千円	3,564.0 千円	25,113,925円	21,549,925円	3,564,000円	16.538%	5,572,627円	25.859%	円	0.000%	12,413,298円	57.603%	
18			15,110,394円	15,110,394円	9,298,704円	9,298 千円	4,649.0 千円	32,058,327円	27,409,327円	4,649,000円	16.961%	8,162,056円	29.778%	円	0.000%	14,598,271円	53.261%	
19			36,117,392円	36,117,392円	20,290,669円	20,290 千円	10,145.0 千円	62,686,840円	52,541,840円	10,145,000円	19.308%	円	0.000%	円	0.000%	42,396,840円	80.692%	
20			14,501,822円	14,501,822円	7,874,292円	7,874 千円	3,937.0 千円	26,447,806円	22,510,806円	3,937,000円	17.489%	円	0.000%	円	0.000%	18,573,806円	82.511%	
合計			247,822,841円	270,210,327円	149,886,086円	150,752 千円	75,376.0 千円	524,177,240円	448,801,240円	75,376,000円	16.794%	29,803,340円	6.640%	円	9%	343,621,900円	76.566%	

(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おいては、補助対象期間の決算を行い、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、補助金交付要綱表6の名称を記載すること。
6. 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
7. 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
8. 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年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、補助金交付要綱表2 5。ただし書きに該当する場合には「3」を記載すること。
9. 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全日程における総計画運行回数を記載すること。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こと。
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には(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、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記載すること。
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人で除いた数値(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(ソ)の金額を記載すること。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、「ソ」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(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載すること。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、「ソ」の金額を記載すること(千円未満の端数は切り捨て)。
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1/20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理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ー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ー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	3,300
	関東自動車株式会社	1	990

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 関東自動車株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 年度)	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	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)

【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)

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く		実費購入予定費合計 許額から減価償却を 控除した額(円)	普通償却限度額 (円) (定率法) $\times 0.4 =$ (定額法) $\times 0.2 =$	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	償却期間 (月)	補助対象経費 (円)	償却期間 (月)	補助対象経費 (円)	計画額 (千円)	*残存価格 (円)
	車両価格	改造費											
イ	ロ	ハ	ニ=ロ+ハ=ニ	ヘ	チ	ト+チ=ニ	ル	ヲ	ヲ	ヲ	ヲ	カ $\times 1/2 =$ ニ	
計													

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円)	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 (円)	計画額(千円)
	ヘの額以内		シ	ソ	ツ	ツ $\times 1/2 =$ ネ
計						千円

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カ+ツ	ヨ+ネ

【負担者とその負担割合】

申請番号	市町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の 具体的概要
	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	
カ	シ	ソ	ツ	ネ	ル	ニ	
計							

2年目以降(令和 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持路線国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北関東ブロック	1	宇都宮駅・日光東照宮線 宇都宮駅・宇都宮線 四原車庫・マシマエ・ツルギ駅間高床 所	1.2	1.2
北関東ブロック	2	宇都宮車庫・榛場・東田車庫 宇都宮駅・船生線	11.12	12.13
北関東ブロック	3	宇都宮駅・船生線	3	12.13

【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)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円) 前年度7(2)年目のみ 分の額=ア	普通償却限度額 (円) (定率法)ア×0.9=B (定額法)ア×0.2=C	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) Δ+ウ=ノ	事業者償却額 (円) オ	以上のうち少な い方の額(円) ク	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)ク=マ	計画額(千円) マ×1/2=ケ	*残存価格 (円) ラ=マ=7
1	15,000,000	6,600,000	3,300,000	0	3,300,000	4,021,600	3,300,000	12	3,300,000	1,650.0	3,300,000
2	15,000,000	6,600,000	3,300,000	0	3,300,000	4,021,600	3,300,000	12	3,300,000	1,650.0	3,300,000
3	15,000,000	3,960,000	1,980,000	0	1,980,000	3,406,260	1,980,000	12	1,980,000	990.0	1,980,000
計	45,000,000	17,160,000	8,580,000	0	8,580,000	11,449,460	8,580,000	12	8,580	4,290	8,580,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円) アの額以内=コ	償還期間 (月)	今年度償還回数		借入利率(% 年利 エ	エと2.5%のうち 低い方の率(% テ	補助対象経費 7	計画額(千円) 7×1/2=サ
			(目)	(至)				
計								

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ+7	計画額(千円) ケ+サ	負担者とその負担割合							
		補助ブロック名	申請番号	市区町村	その他の者	事業者自己負担	「その他の者」の 実体的拠出		
8,580	4,290	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合
		円	円	円	円	円	円	円	円
合計		円	%	円	%	円	%	円	100 %

事業者名		関東自動車株式会社	
運行計画担当部門		(担当部門の名称) 路線バス部	
補助金担当部門		(担当者役職・氏名) 部長 崇文	
		(担当者役職・氏名) 部長 崇文	

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表 (令和2年度)

申請 番号	運行 系統名	運 行 系 統						年 間 輸 送 実 績						経 常 収 益				平 均 乗 車 密 度 算 定				輸 送 量 (A) × (G)	市町村によ る回数券購 入等の有無	備 考
		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 (B) (円)	実車走行 キロ (C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B) + (D) + (E)	1系統当たり 経常費用 (円)	平均乗車 密度 (F) (円)	平均乗車密度算定							
																	総運用日数	平均乗車 密度 (B) (円)	平均乗車 密度 (C) × (F)					
第1号	宇都宮駅・日光東照宮	日光東照宮	日光東照宮	日光東照宮	38.8	7.7	110,040	8.2	902,328.0	37,608,082	219,374.5	2,177,205	2,665,369	42,450,656	91,753,384	41.31 × 366 / 366	4.1	31.5	有 (有)					
第2号	宇都宮駅・今市車庫	今市車庫	今市車庫	今市車庫	32.3	5.9	91,259	7.1	647,938.9	28,511,370	139,619.9	1,386,373	1,697,220	31,594,963	58,396,023	43.49 × 366 / 366	4.6	27.1	有 (有)					
第3号	宇都宮駅・船生	船生	船生	船生	30.9	7.6	109,715	6.8	746,062.0	34,430,698	173,781.6	1,724,750	2,111,465	38,266,913	72,684,154	45.73 × 366 / 366	4.3	32.6	有 (有)					
第4号	宇都宮駅・運転免許センター・楳木車庫	免許センター	免許センター	楳木車庫	21.3	5.3	56,969	5.6	319,026.4	17,007,009	83,176.5	825,637	1,010,757	18,843,403	34,788,571	52.6 × 366 / 366	3.8	20.1	有 (有)					
第5号	宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	荒針	荒針	鹿沼営業所	20.1	6.7	81,171	4.4	357,152.4	19,344,767	99,716.1	989,991	1,211,962	21,546,720	41,706,258	53.34 × 366 / 366	3.6	24.1	有 (有)					
第6号	駒生営業所・屋敷・上三川車庫	屋敷運動場	屋敷運動場	上三川車庫	23.0	5.5	77,937	5.7	444,240.9	19,391,566	92,027.0	913,614	1,118,460	21,423,640	38,490,292	43.42 × 366 / 366	4.8	26.4	有 (有)					
第7号	駒生営業所・玉生車庫	玉生車庫	玉生車庫	玉生車庫	34.5	6.8	113,991	6.5	740,941.5	32,063,965	173,776.5	1,724,750	2,111,465	39,900,180	72,682,021	42.87 × 366 / 366	4.3	29.2	有 (有)					
第8号	駒生営業所・田原・今里	田原	田原	今里	22.8	5.4	78,651	5.3	416,850.3	19,398,624	90,128.4	894,279	1,094,790	21,387,693	37,696,203	46.46 × 366 / 366	4.6	24.8	有 (有)					
第9号	駒生営業所・田原・グリーンタウン	田原	田原	グリーンタウン	20.9	4.6	51,532	5.4	278,272.8	13,081,017	70,851.0	702,855	860,446	14,644,318	29,633,430	46.35 × 366 / 366	3.9	17.9	有 (有)					
第10号	駒生営業所・本郷台西汗	本郷台西汗	本郷台西汗	本郷台西汗	21.6	5.7	101,355	5.2	527,046.0	23,642,219	91,758.4	910,714	1,114,910	25,667,843	38,377,950	44.56 × 366 / 366	5.7	32.4	有 (有)					
第11号	西原車庫・ベルモール・真岡営業所	ベルモール	ベルモール	真岡営業所	29.2	12.2	189,069	4.8	907,531.2	44,734,118	261,865.6	2,598,726	3,181,401	50,514,245	109,525,287	48.43 × 366 / 366	3.5	42.7	有 (有)					
第12号	宇都宮東武・橋場・真岡営業所	橋場	橋場	真岡営業所	31.3	4.5	80,047	5.0	400,235.0	18,188,958	105,042.8	1,042,197	1,275,874	20,507,029	43,934,151	45.32 × 366 / 366	3.8	17.1	有 (有)					
第13号	宇都宮東武・橋場・益子駅前	橋場	橋場	益子駅前	31.0	3.9	73,493	5.8	426,259.4	20,701,783	89,838.0	891,378	1,091,239	22,684,400	37,574,743	47.92 × 366 / 366	4.8	18.7	有 (有)					
第14号	宇都宮東武・ベルモール・益子駅前	ベルモール	ベルモール	益子駅前	32.6	9.4	137,868	5.5	758,274.0	36,560,602	224,516.2	2,228,447	2,728,099	41,517,148	93,903,900	47.53 × 366 / 366	3.4	31.9	有 (有)					
第15号	氏家駅・馬頭車庫	氏家駅前	馬頭車庫	馬頭車庫	31.5	5.6	55,373	4.5	249,178.5	12,061,072	129,591.0	1,285,828	1,574,130	14,921,030	54,201,435	47.57 × 366 / 366	1.9	10.6	有 (有)					
第16号	西那須野駅・馬頭車庫	西那須野駅	倉骨	馬頭車庫	31.6	5.6	95,155	4.3	409,166.5	10,891,110	130,666.0	1,296,463	1,587,150	13,774,723	54,651,054	26.33 × 366 / 366	3.1	17.3	有 (有)					
第17号	西那須野駅・五峰の湯	西那須野駅	黒羽	五峰の湯	23.2	5.2	71,639	4.7	336,703.3	7,673,282	88,415.2	877,843	1,074,669	9,625,794	36,979,657	22.72 × 366 / 366	3.8	19.7	有 (有)					
第18号	大田原市役所・五峰の湯	大田原市役所	黒羽	五峰の湯	22.5	6.1	73,039	5.0	365,195.0	8,373,079	101,070.0	1,002,559	1,227,948	10,602,986	42,272,527	22.92 × 366 / 366	3.6	21.9	有 (有)					
第19号	那須塩原駅・那須塩原温泉	那須塩原駅	友愛の森	那須塩原温泉	24.4	18.0	129,429	7.2	931,888.8	48,859,055	321,958.0	3,195,235	3,911,656	55,965,946	134,656,933	52.24 × 366 / 366	2.9	52.2	有 (有)					
第20号	宇都宮東武・上野国地・岡本駅西口	宇都宮東武	上野国地	岡本駅西口	10.3	6.6	74,544	2.8	208,723.2	13,385,149	50,233.1	498,862	610,715	14,494,726	21,009,994	62.75 × 366 / 366	4.2	27.7	有 (有)					
第20号	宇都宮東武・御幸ヶ原元町・岡本駅東口	宇都宮東武	御幸ヶ原元町	J R 岡本駅	9.0	8.1	52,771	2.5	131,927.5	9,323,835	53,982.0	535,600	655,690	10,515,125	22,577,971	68.83 × 366 / 366	2.5	20.2	有 (有)					
第20号	宇都宮東武・元町・上野国地・岡本駅西口	宇都宮東武	元町・上野国地	岡本駅西口	10.3	4.1	17,257	1.7	29,336.9	2,874,111	31,064.5	308,405	377,554	3,560,070	12,988,544	61.65 × 366 / 366	1.5	6.1	有 (有)					
合計					553.1		1,922,304		10,504,941.6	478,105,471	2,822,442	28,011,711	34,292,369	536,849,481	1,180,486,482									

令和元年10月1日～令和2年9月30日 実施

実態調査日

利用者意見について

事業者名：関東自動車株式会社

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	自社ホームページにおいて、利用促進の観点で意見要望を収集	令和2年10月 ～ 令和3年1月	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数を増やしてほしい ・紙製の簡易時刻表を作って欲しい ・バスの定時性を確保してほしい
2	バス停にて利用者促進の観点で意見を聴取	令和2年10月	<ul style="list-style-type: none"> ・バスが時間通りに来ないのをどうにかして欲しい ・バス停に上屋やベンチが欲しい

住民意見について

市町村名：宇都宮市

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により昨年度は地域への説明会や意見交換会が実施できなかったことから、市HPに寄せられた住民意見について記載。</p> <p>(1) バス路線全体への意見</p> <p>(2) 新型コロナ感染症に対する意見</p>	令和2年4月 ～ 令和3年3月	<p>(1) バス路線全体への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停にベンチと雨よけの屋根を設置して欲しい ・バスの料金高い、市街地循環線のきぶなどは100円にならないか。 ・バス停の利用者の並び方が悪いのでなんとかしてほしい。 ・八幡山公園に行く際、最寄り県庁前バス停からだと20分ほど歩き不便である。シャトルバスを走らせたり、バス路線を開通するなど車以外でのアクセスを向上させて欲しい。 <p>(2) 新型コロナ感染症に対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナウイルスの影響による減便以降、車内混雑が続いており密である。コロナ以前には戻らないのか。 ・コロナの影響で東国書館経由の便が1時間に1本になってしまい困っている。1時間に2本にならないか。 ・コロナによる減便は、通常より混雑しコロナ対策に逆行しているので平常ダイヤに戻して欲しい。

市町村名：日光市

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	市役所、地区センター及び出張所ホームページ等において、市民からの要望、苦情等の意見を聴取	通年	<p>全体への意見</p> <ol style="list-style-type: none"> ①バスの路線図、時刻表をもっとわかりやすくして欲しい。 ②バスの運行本数を増やして欲しい。 ③乗継がしやすくなるよう、ダイヤの調整をして欲しい。 <p>事業者別 関東自動車(株)への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・需要に対応するバスを運行してほしい。 ・高齢者が継続して利用できるよう運賃を下げたい。 ・運転手の対応や運転マナーをもっと丁寧にして欲しい。 ・交通弱者の移動手段であるため、継続した運行をお願いしたい。

市町村名：塩谷町

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	町第6次振興計画アンケート集計結果より	令和3年4月	①町の「住みにくい」ところとして回答者の37.7%が「バスの便が悪く、通勤・通学に不便である」と回答。 ②自動車を運転せずに、他の町へ気軽に行ける公共交通機関を十分に発達させていただきたい。
2	町へ寄せられた意見	令和2年5月15日	路線バスの便数を増やす等、利便性を高めて欲しい。
3	移動ニーズ調査結果より	令和2年9月	バスの便数を増やして欲しい。

市町村名：上三川町

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	上三川町デマンド交通アンケート調査 (路線バス等に対する意見を抽出)	令和3年2月 令和3年3月 実施	・朝夕の通学手段として、小中学校経由で雀宮駅や石橋駅へ向かう定期バスの運行を希望。

市町村名：鹿沼市

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	利用者アンケート ・利用促進の観点で実施 ・バス車内等に通年で設置しているアンケートの結果	令和2年11月1日～令和3年3月31日 実施	上位の意見（有効回答数36件） ・運転手の対応を改善してほしい（受け答え、運転方法が荒い等）10件 ・便数を増やしてほしい6件 ・鉄道との乗継を改善してほしい5件
2	苦情・要望受付 ・利用促進の観点で実施 ・電話や窓口で受け付けた苦情、要望の結果	令和2年11月1日～令和3年3月31日 実施	上位の意見（有効回答数61件） ・運転手の対応を改善してほしい（受け答え、運転方法が荒い等）22件 ・ダイヤ変更（増便）してほしい8件 ・ルート問い合わせ（楡木線・荒針線）7件 ・車両のバリアフリー化5件

市町村名：那須烏山市

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	バス利用者の観点で、地域間幹線系統である関東自動車（株）「JR氏家駅～喜連川～馬頭車庫」線の利用者の多い沿線自治会長に依頼して住民意見を聴取。	令和2年4月23日実施	・特段意見無し

市町村名：那須塩原市

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	<p>・市地域バス利用者、窓口、電話、市への提言（市ホームページ）等で寄せられた意見・要望（随時）。</p> <p>※例年、イベント開催時にアンケートを実施していたが、今年度はコロナの影響により、上記方法のみの収集になりました。</p>	<p>令和2年6月1日 ～ 令和3年5月31日</p>	<p>全体への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数を増やして欲しい ・鉄道や他のバスとの接続向上 ・運賃を安くしてほしい ・停留所、路線の新設 ・運行時間帯の拡大（深夜バス） ・病院や商業施設の直接乗り入れ <p>関東自動車への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス車内で Wi-Fi が利用出来るのは嬉しい ・IC カード決済導入で便利になった ・利用者の多い停留所には上屋が欲しい

市町村名：芳賀町

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	<p>「令和2年度町政に関する満足度調査」を、無作為に抽出した住民 500 人に対して実施。</p> <p>質問内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少対策として有効だと思われるもの ・子育てと仕事の両立で困難なこと ・町の事業に対する意見・要望 ・「公共交通の充実」に対する重要度指数と満足度指数 <p>※公共交通に関する設問のみ抜粋</p>	<p>令和2年7月 ～ 8月実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少対策として有効だと思われるもの「公共交通ネットワークの充実」 42.1% ○子育てと仕事の両立で困難なこと（自由記載） <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の不足しているため、送迎が負担になっている。 ○町の事業に対する意見（自由記載） <ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅（JR 宇都宮駅・宝積寺・真岡鐵道多田羅駅）までの公共交通機関がないので送迎に時間がとられてしまう。 ・高校生が自力で学校に通学できる公共交通を作ってあげてほしい。公共交通が不足していることで行きたい学校に行けないことがないようにしてほしい。 ・路線バスの本数が多いわけではないので、宇都宮市方面の高校への通学が不便。 ・後期高齢者だが、（公共交通が少ないため）車のない生活は考えられない。 ○「公共交通の充実」に対する重要度指数と満足度指数 <ul style="list-style-type: none"> ・重要度 71.1 満足度 40.6

市町村名：真岡市

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	<p>市民意向調査 市民 3,000 人対象（無作為抽出）、毎年実施</p> <p>調査内容 「公共交通」に関する質問を抜粋</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 公共交通の利用しやすさ ② 市として力を入れて欲しい施策 ③ バリアフリーについて 	<p>令和2年4月 ～ 5月実施</p>	<ol style="list-style-type: none"> ①…「良いと感じている」という回答が、約 35%であった。 ②…「公共交通ネットワークの整備」が、約 24.9%で 39 項目中 4 位という結果だった。 ③…交通機関に関して、「不自由や不具合を感じている」という回答が、約 44.2%であった。

市町村名： **大田原市**

	実施内容	実施日	意見やアンケート結果
1	<p>○バス通学している黒羽高校生を対象とした路線バス利用者アンケート</p> <p>黒羽高校全生徒を対象に、市営バス、関東バス、大田原市デマンド交通等の公共交通の利用状況についてアンケート調査を実施。</p> <p>回答数は280件</p> <p>○調査内容</p> <p>(1)居住地域</p> <p>(2)利用バス</p> <p>(3)要望</p>	<p>令和3年5月7日 ～ 令和3年5月13日</p>	<p>・アンケート結果</p> <p>(1)居住地域</p> <p>大田原市 52.1%</p> <p>那須塩原市 46.1%</p> <p>矢板市 0.7%</p> <p>那須町 1.1%</p> <p>(2)利用する交通機関</p> <p>大田原市営バス 19.7%</p> <p>関東バス 44.2%</p> <p>デマンド交通 1.1%</p> <p>鉄道と市営バス 4.0%</p> <p>鉄道と関東バス 2.2%</p> <p>市営バスと関東バス 1.8%</p> <p>(3)要望</p> <p>〈西那須野駅～五峰の湯〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下校時刻を早めて欲しい ・登下校時の台数を増やして欲しい <p>〈大田原市役所～五峰の湯〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登下校時の台数を増やして欲しい ・下校最終便の出発時間を早めて欲しい

	実施内容	実施日	意見やアンケート結果
1	<p>利用者の乗降が多い黒磯駅および道の駅那須高原友愛の森において、住民を対象に利用促進の観点で簡易アンケート調査を実施した。</p> <p>質問内容</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 主な行先について 2 利用頻度について 3 支払い方法について 4 乗継について 5 運賃サービスについて 6 自由意見 	令和3年5月14日（金）	<ol style="list-style-type: none"> 1 主な行先 <ul style="list-style-type: none"> ・自宅 5 件 ・会社 2 件 ・病院 1 件 ・公共施設 2 件 ・商業施設 2 件 ・その他 1 件 2 利用頻度 <ul style="list-style-type: none"> ・週 1、2 回 4 件 ・週 3、4 回 2 件 ・週 5 回 2 件 ・月数回 4 件 ・初利用 1 件 3 運賃の支払い方法 <ul style="list-style-type: none"> ・現金 6 件 ・totra 2 件 ・定期券（紙）1 件 ・定期券（totra）3 件 ・その他 1 件（Suica 等） 4 乗継 <ul style="list-style-type: none"> ・しやすい 0 件 ・しづらい 5 件 ・無回答 8 件 5 運賃サービス <ul style="list-style-type: none"> ・知っている 3 件 ・知らなかった 6 件 ・無回答 4 件 参考（使用サービス） ・おでさぼ 70 2 件 ・環境定期券利用 2 件 6 自由意見 <ul style="list-style-type: none"> ・バス停に屋根とベンチが欲しい ・便数を増やして欲しい ・案内や時刻表をわかりやすくして欲しい ・高齢者への補助を増やして欲しい ・運行ダイヤを見直して欲しい ・ステップが高いため改善して欲しい ・運行経路を見直して欲しい
2	<p>交通結節点の黒磯駅および道の駅那須高原友愛の森において、観光客を対象に利用促進の観点で簡易アンケート調査を実施した。</p> <p>質問内容</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 居住地域について 2 支払い方法について 3 主な行先について 4 乗継について 5 時刻表等の情報収集について 6 自由意見 	令和3年5月14日（金）	<ol style="list-style-type: none"> 1 居住地域 参考（都道府県等） <ul style="list-style-type: none"> ・関東 15 件 ・東北 1 件 ・無回答 1 件 ・東京都 5 件 ・千葉県 3 件 ・埼玉県 3 件 ・県内 2 件 ・北海道 1 件 ・神奈川県 2 件 2 運賃の支払い方法 参考（IC カード等） <ul style="list-style-type: none"> ・現金 6 件 ・その他 11 件 ・PASMO 4 件 ・Suica 6 件 ・Kitaca 1 件 3 主な行先 <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設 6 件 ・公共施設 2 件 ・その他 9 件 3 乗継 <ul style="list-style-type: none"> ・しやすい 6 件 ・しづらい 5 件 ・無回答 5 件 4 情報収集 <ul style="list-style-type: none"> ・駅 1 件 ・観光案内 4 件 ・インターネット 11 件 ・その他 1 件 5 自由意見 <ul style="list-style-type: none"> ・メイン通り以外も通って欲しい ・乗継等の接続をよくして欲しい ・運行ダイヤの料金を見直して欲しい ・案内や時刻表をわかりやすくして欲しい

サービス向上策について

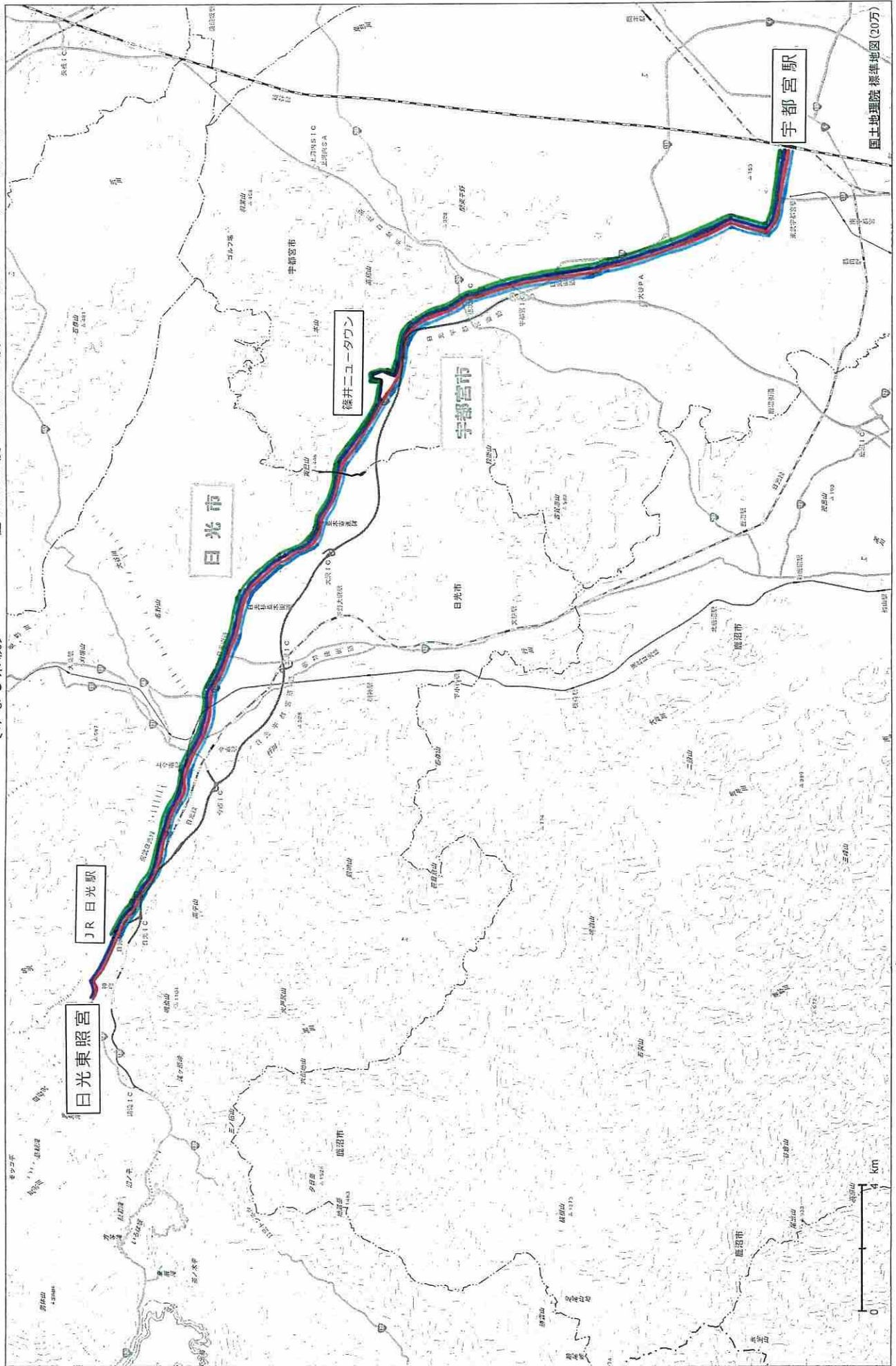
事業者名：関東自動車株式会社

意見等		サービス向上策等
1	・バス運行情報の提供	<p>〈令和2年3月末より旧東野交通車両も対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムを導入し、バスのリアルタイム運行情報・接近情報をウェブ上やデジタルサイネージにて提供している。 ・運行時刻や時刻表、運賃をウェブ上で提供している。
2	・運行時刻を見直してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況に合わせたダイヤを作成していきたい。
3	・路線の維持、確保	<ul style="list-style-type: none"> ・地域や行政と連携し、現行の運行本数を維持していきたい。
4	・車両のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続きノンステップバスの導入を進めていく。
5	・定時性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステム等の運行実績データを活用し、より良い運行計画を策定していく。
6	・バス待ち環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・地域、行政、バス協会と協力し、バス停上屋や自転車駐輪場の整備を継続実施していく。
7	・新しいシステムを運行してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な場所など関係市町と協議の上、検討したい。
8	・運賃を安くしてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ・企画乗車券など利用幅が広がるような券種を検討していく。
9	・便数を増やして欲しい	<ul style="list-style-type: none"> ・お客様の利用状況などを考慮しながら検討していく。
10	・始発終発の時刻を見直してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ・お客様の利用状況などを考慮しながら検討していきたい。
11	・接客態度が悪い	<ul style="list-style-type: none"> ・指導教育により接客マナーの向上に努めていく。
12	・バス停の間隔が離れていて乗りにくく感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の間隔が広く設置の必要性があれば検討していきたい。

- [主体系統]
- [みなし系統]
- [みなし系統]
- [みなし系統]

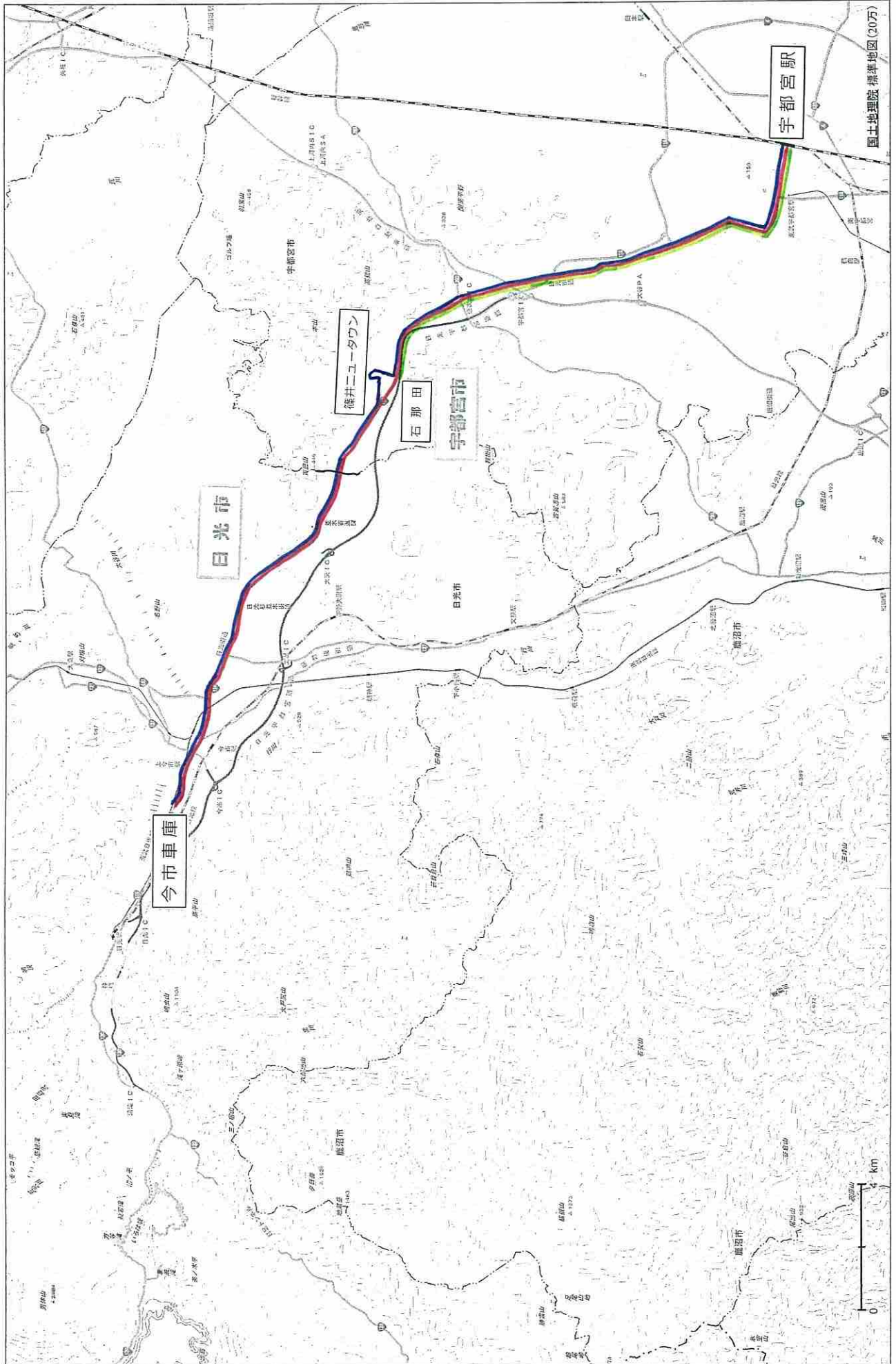
39.0km 重複区間 37.2km (90.7%)
 41.0km 重複区間 36.6km 重複区間 往 35.9km (97.6%) 復 36.6km (100%)
 往 36.8km 復 38.8km 復 38.6km 重複区間 往 34.1km (87.9%) 復 34.8km (90.2%)

第1号系統：宇都宮駅～日光東照宮



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



〔主体系統〕
〔みなし系統〕

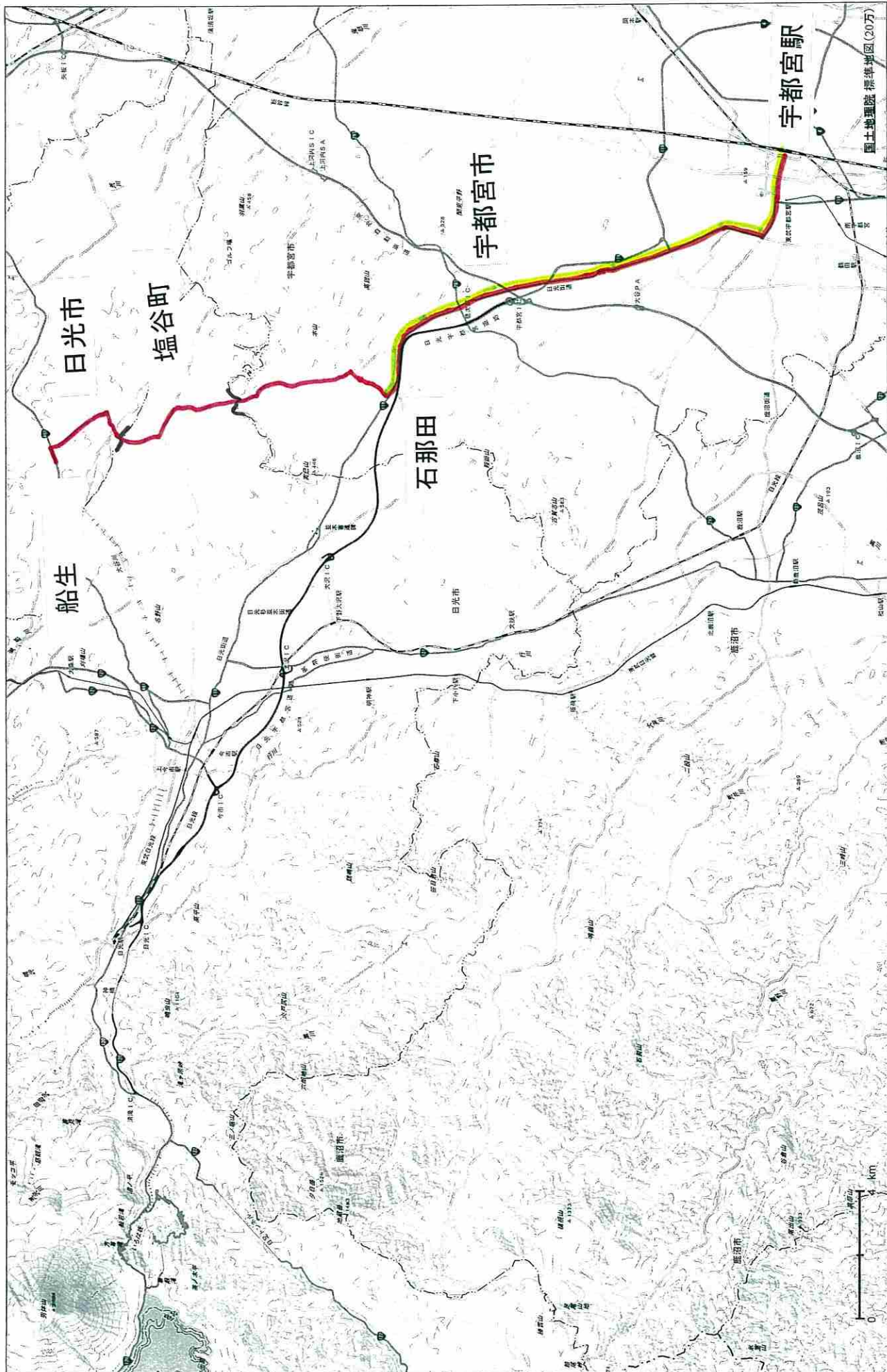
31.3km

33.3km

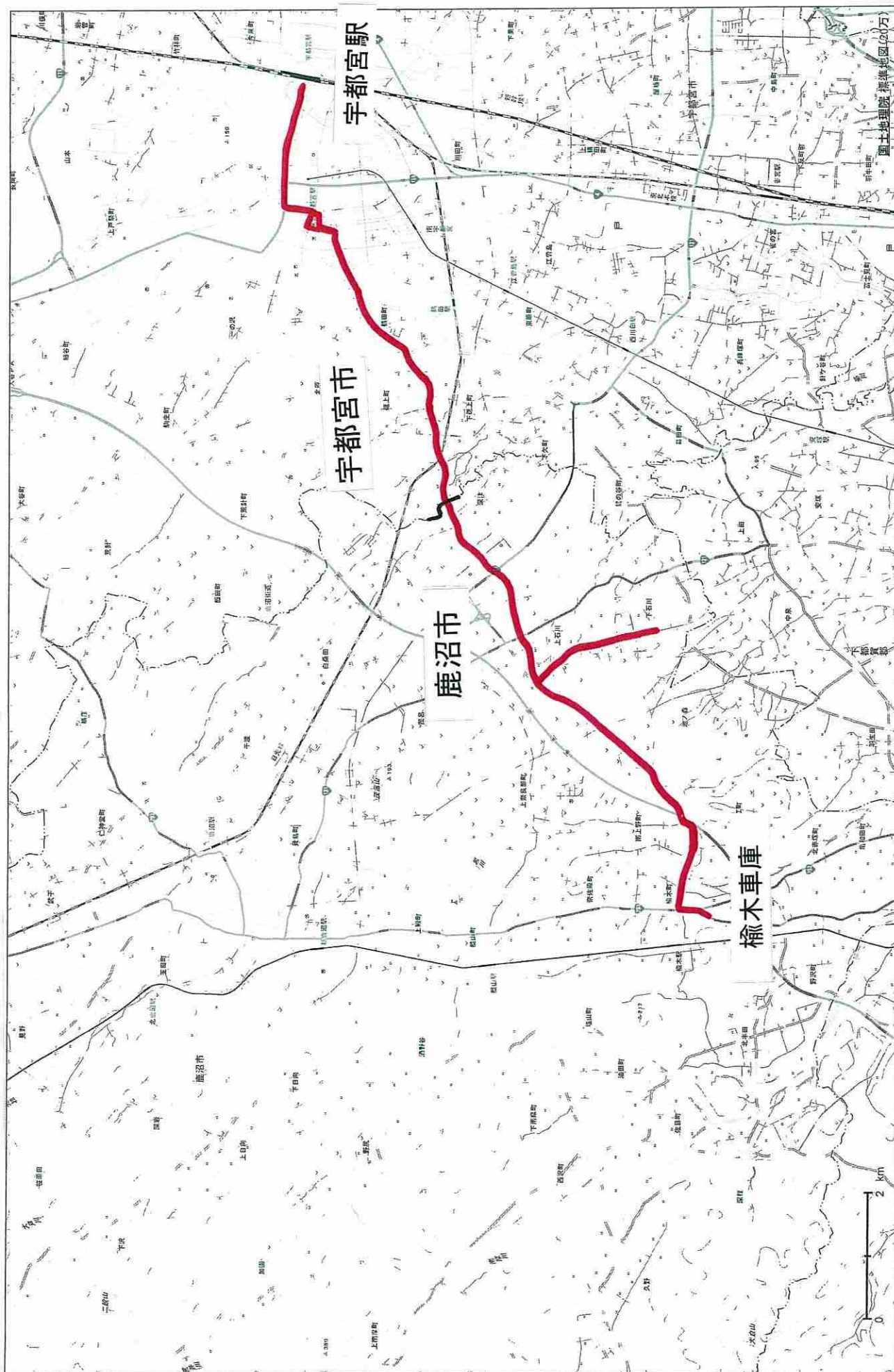
重複区間 29.5km (88.6%)

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



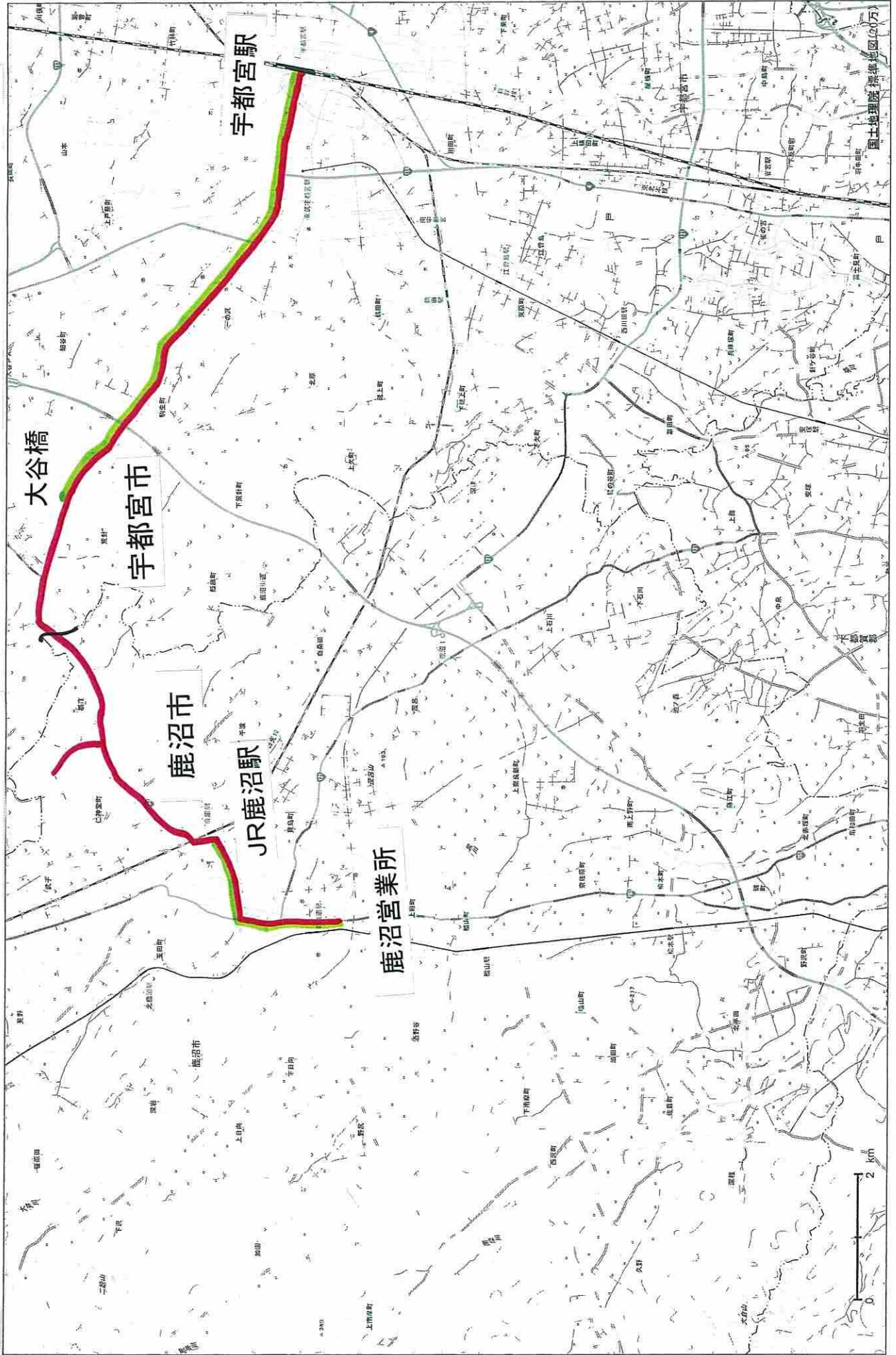
第4号系統：宇都宮駅～免許センター～榎木車庫



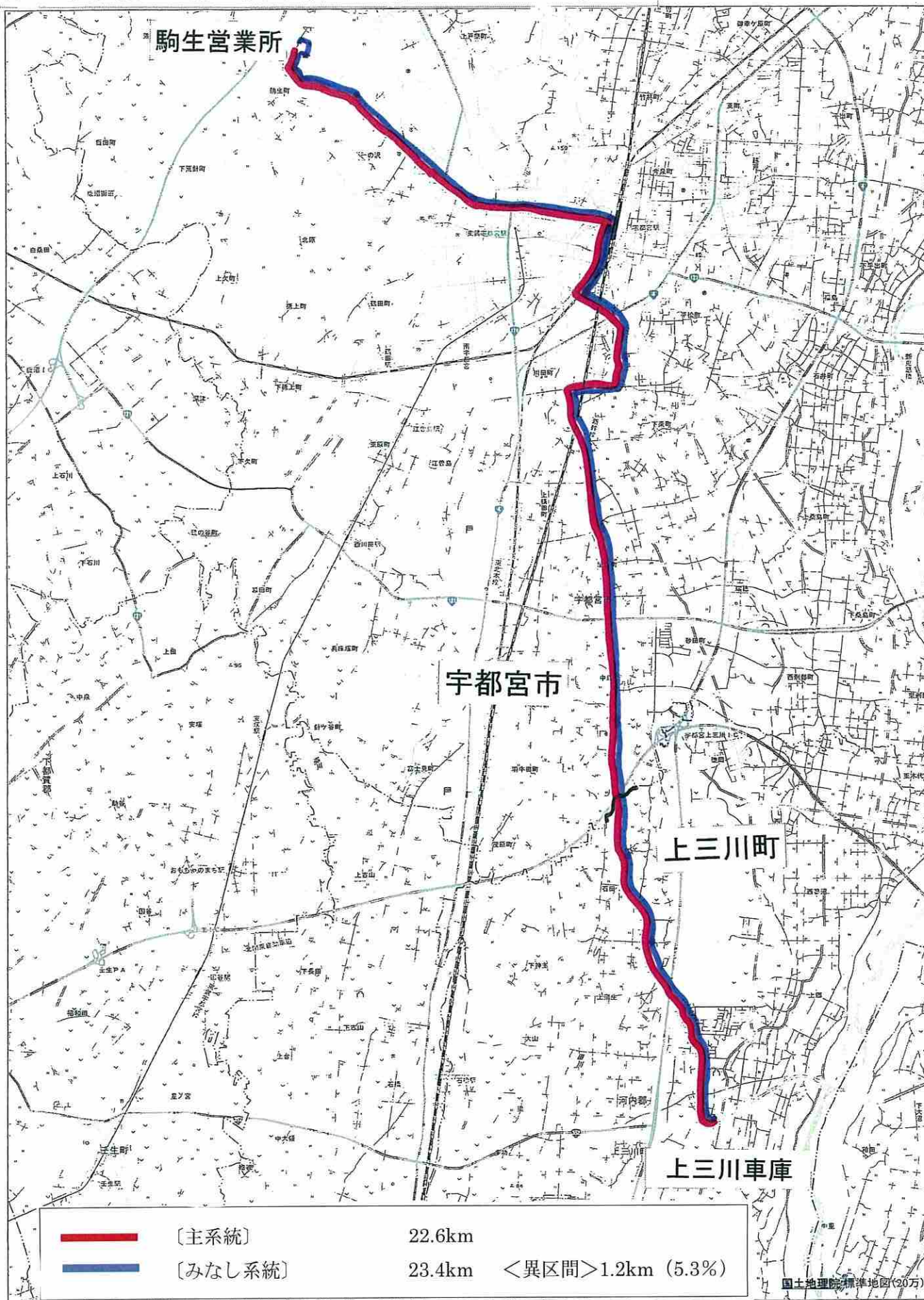
第5号系統：宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所

競合区間：宇都宮駅～大谷橋 間 8.0km

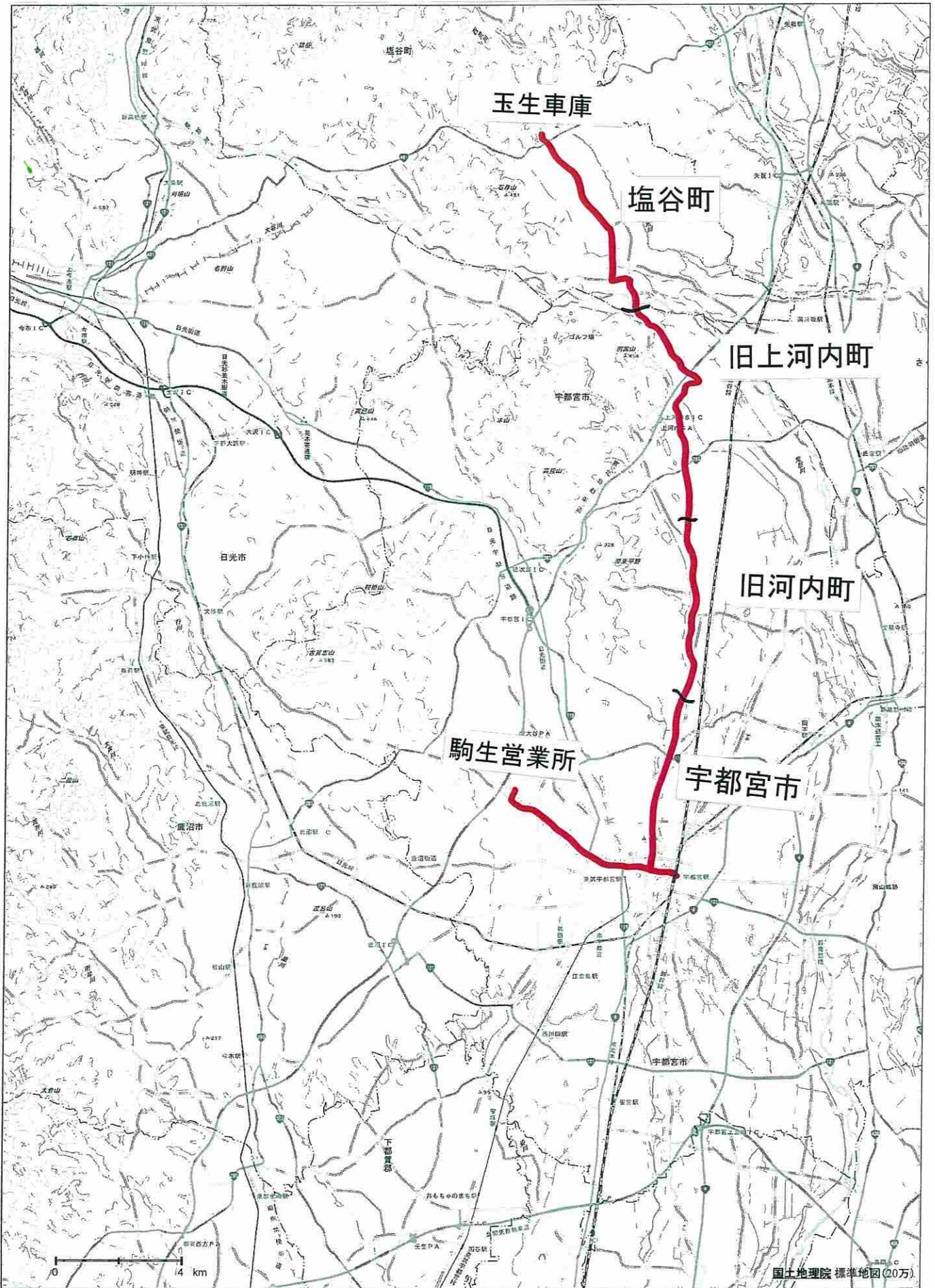
競合区間：鹿沼駅～鹿沼営業所 間 3.2km



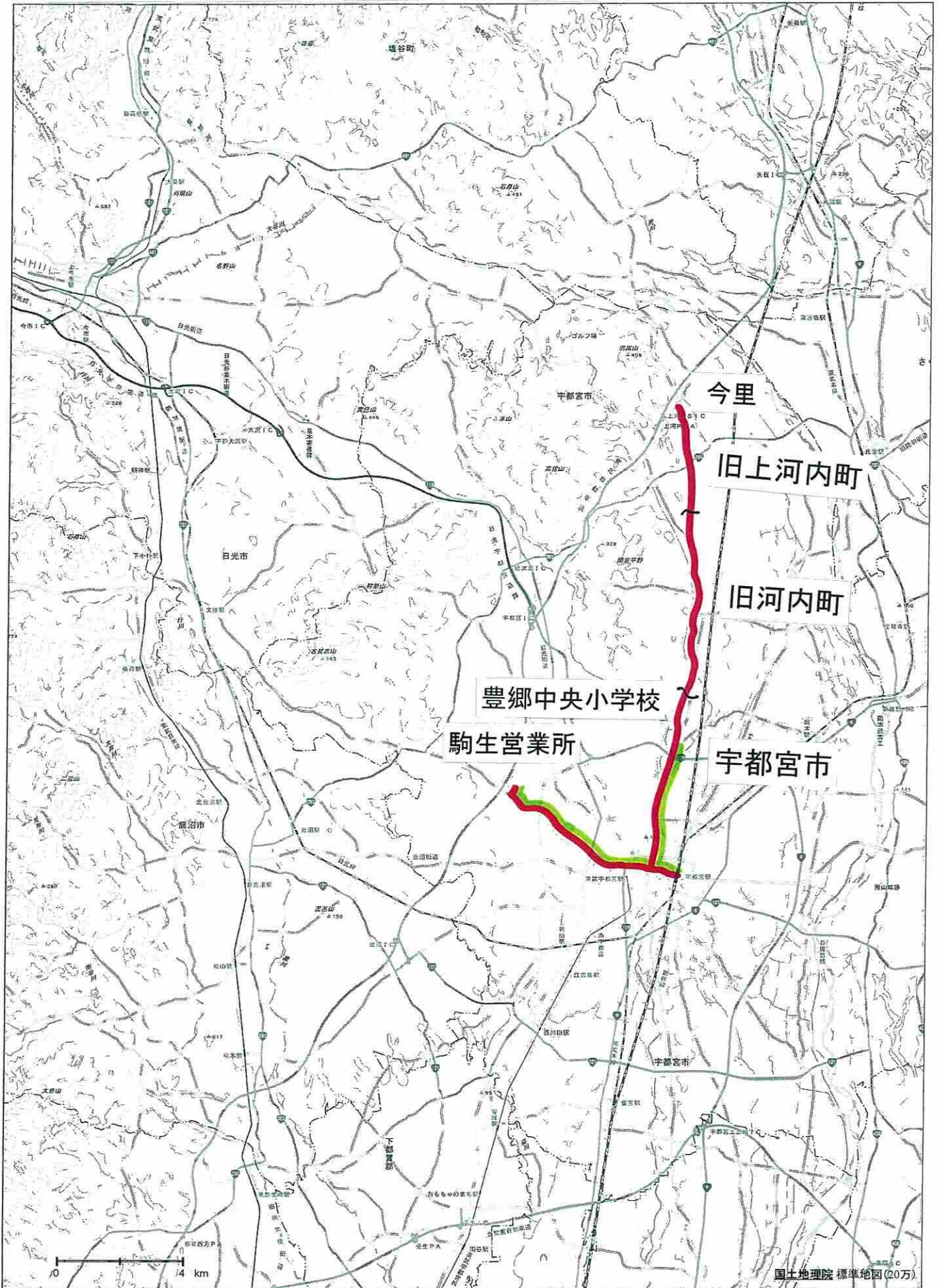
第6号系統：駒生営業所～屋根～上三川車庫



第7号系統：駒生営業所～田原～玉生車庫

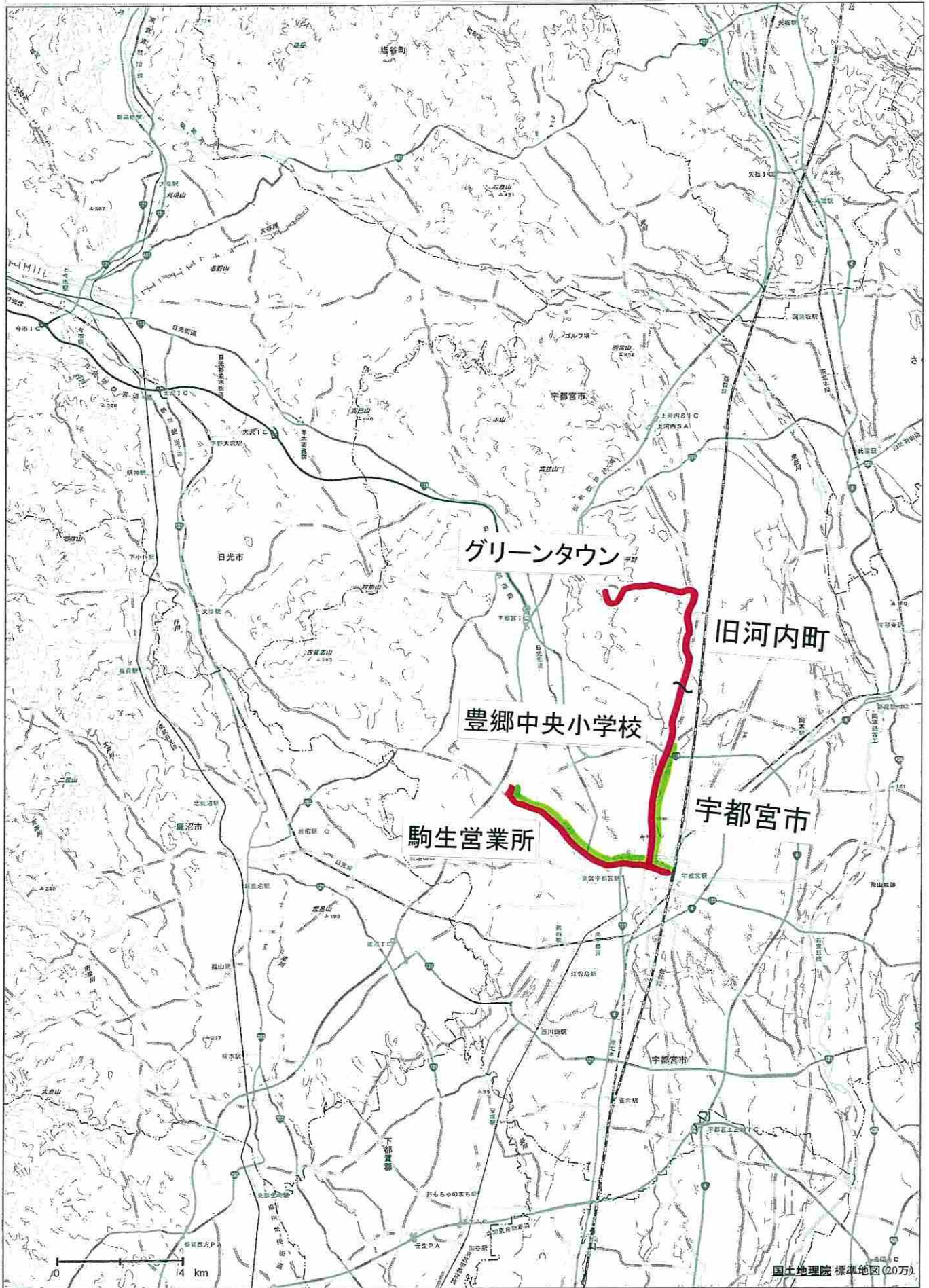


第8号系統：駒生営業所～田原～今里



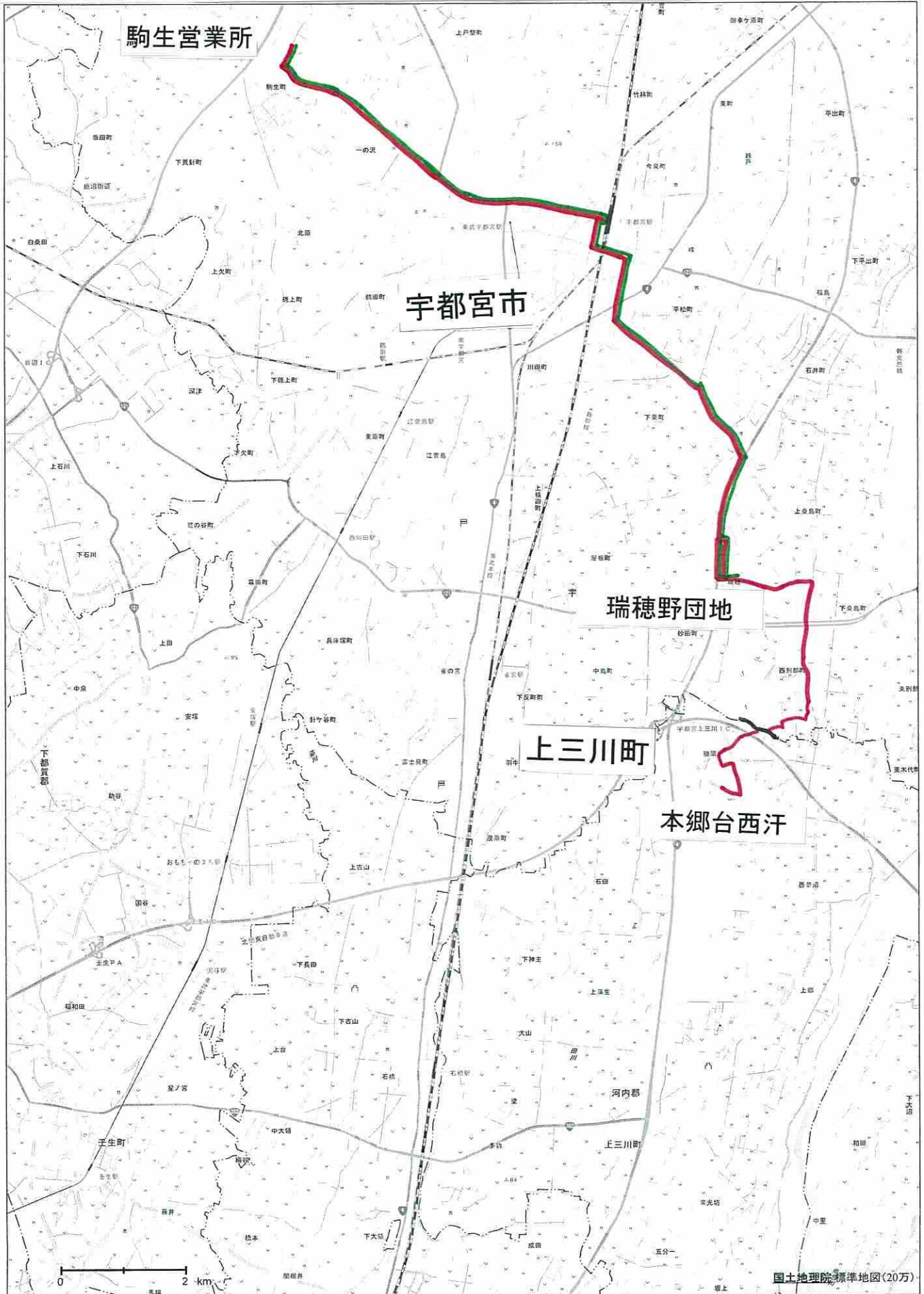
競合区間：駒生営業所～豊郷中央小学校前 11.4km ——

第9号系統：駒生営業所～田原～グリーンタウン



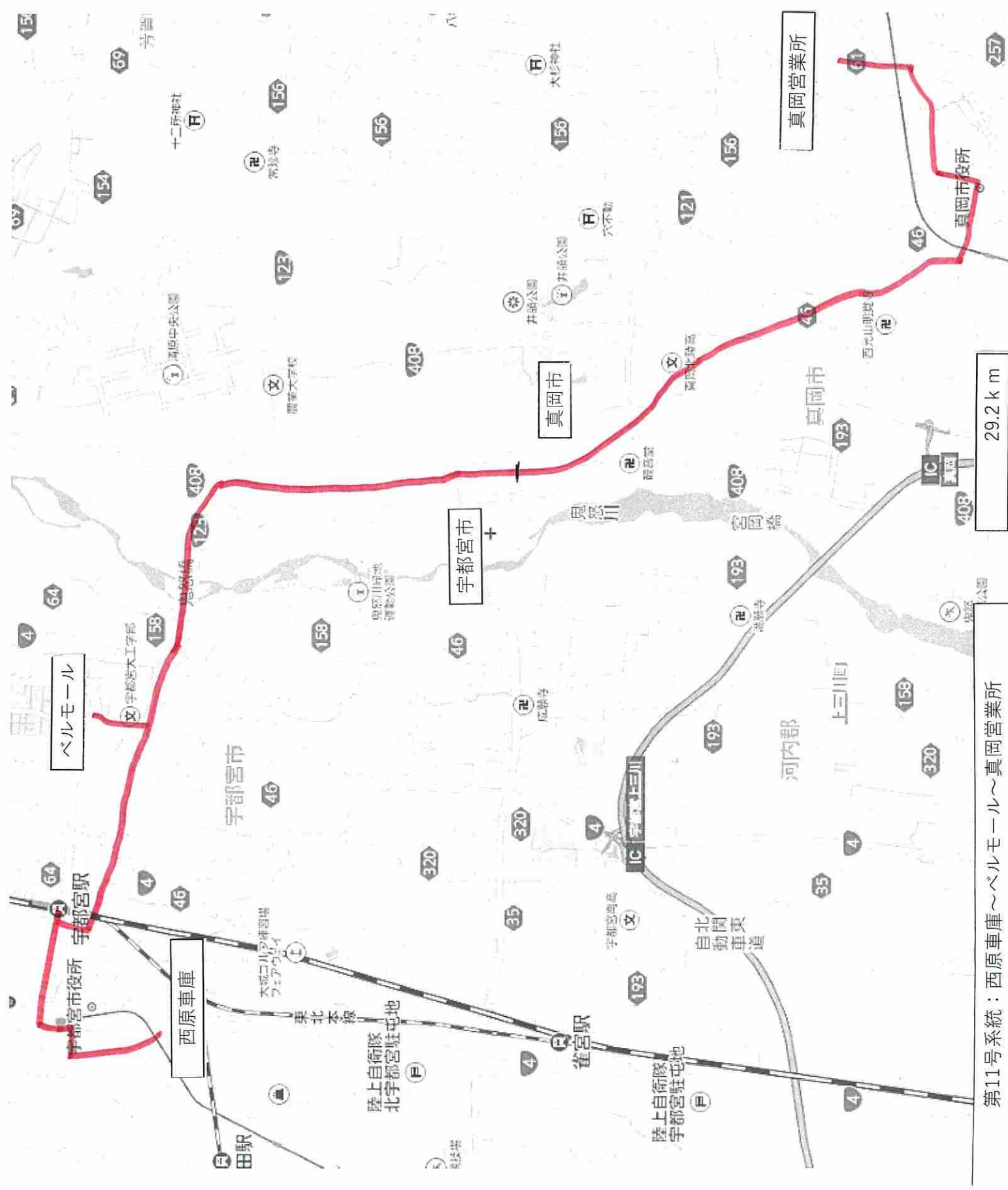
競合区間：駒生営業所～豊郷中央小学校前 11.4km

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





ベルモール

西原車庫

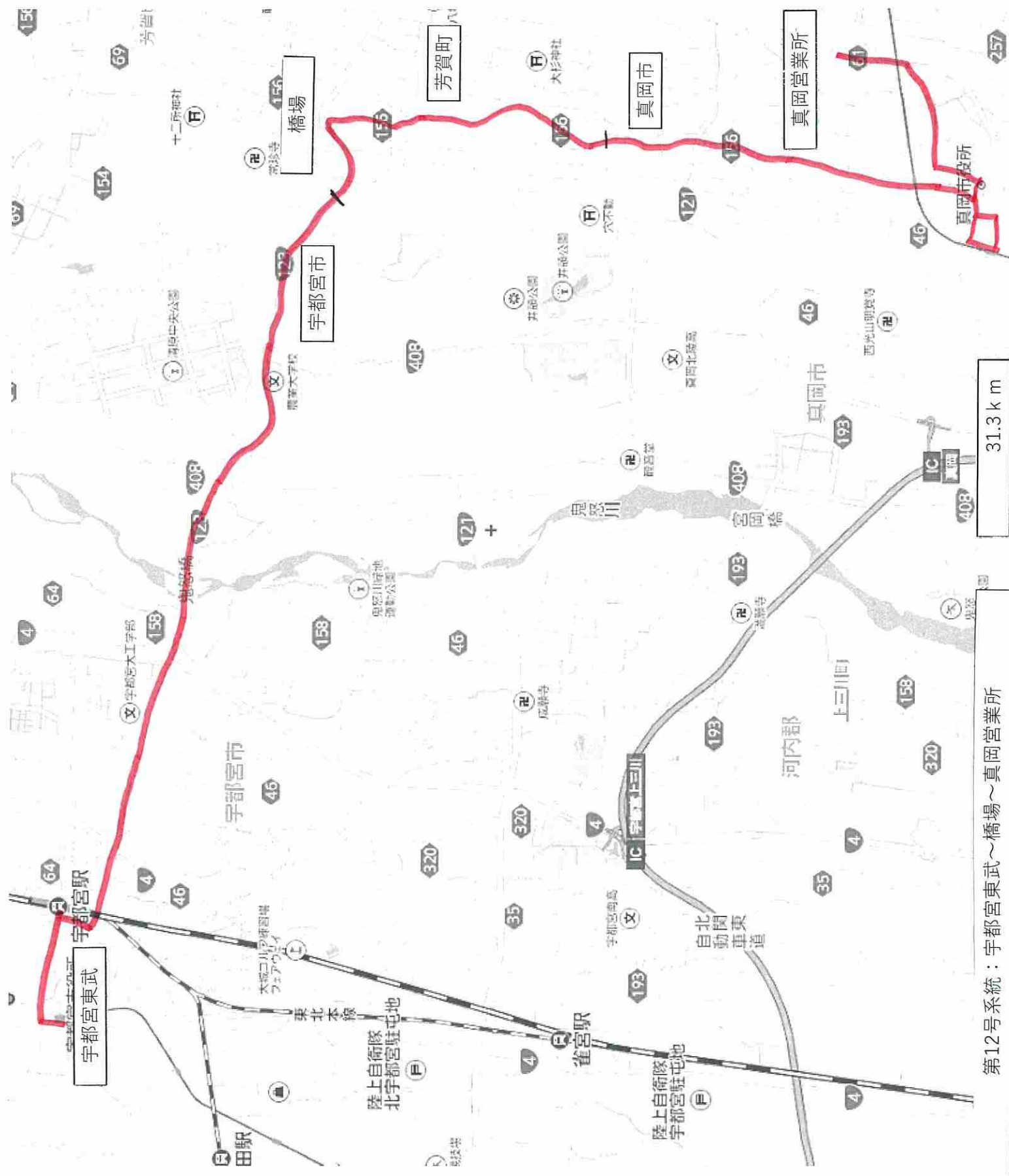
宇都宮市

真岡市

真岡営業所

第11号系統：西原車庫～ベルモール～真岡営業所

29.2 k m

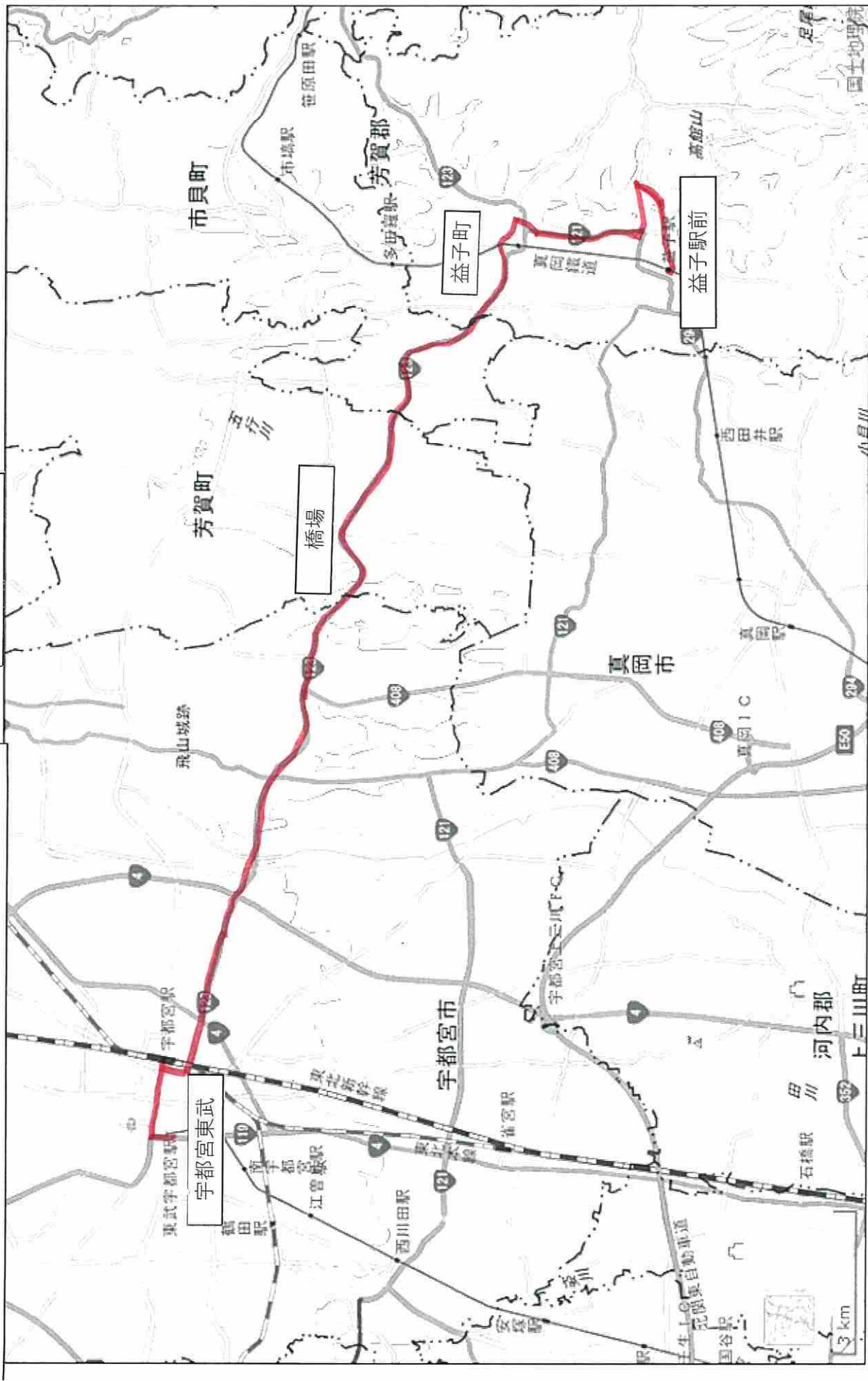


31.3 k m

第12号系統：宇都宮東武～橋場～真岡営業所

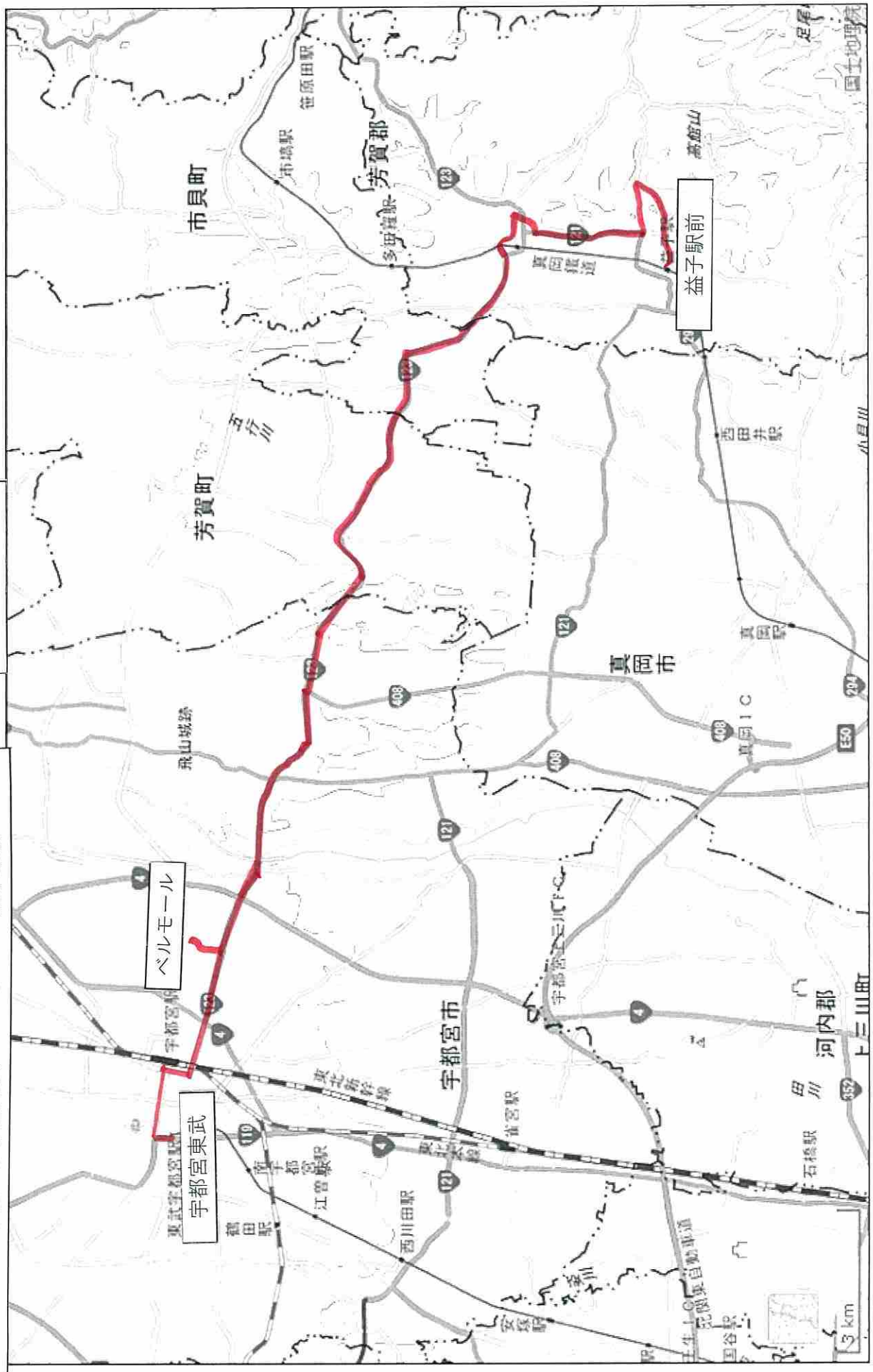
第13号系統：宇都宮東武～東高橋～益子駅前

31.0 km



第14号系統：宇都宮東武～ベルモール～益子駅前

32.6 km





第15号系統：氏家駅～喜連川～馬頭車庫

31.5 km

馬頭車庫

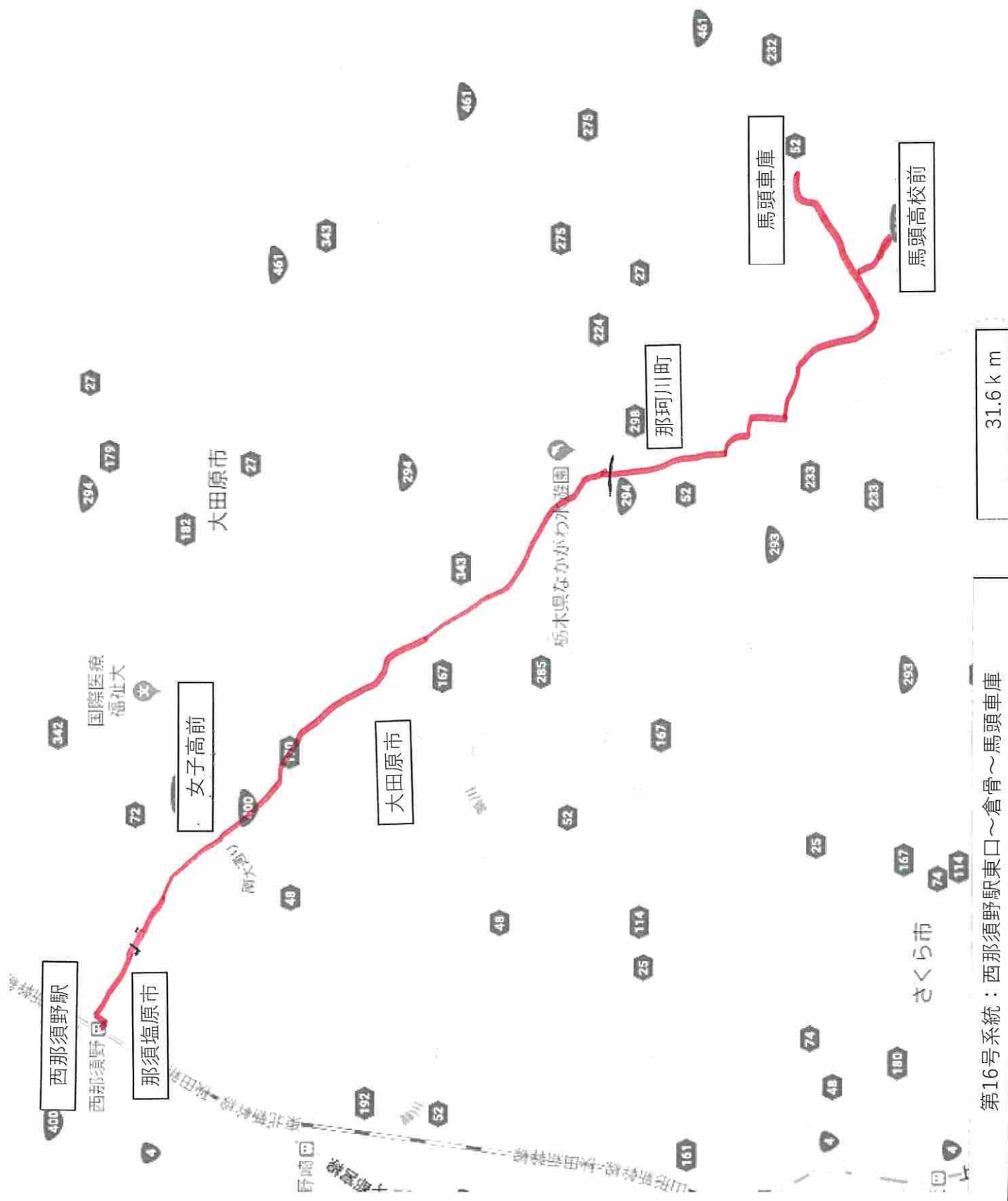
馬頭高校前

那珂川町

那須烏山市

さくら市

氏家駅前



第16号系統：西那須野駅東口～倉骨～馬頭車庫

31.6 k m



五峰の湯

黒羽高校

旧黒羽町

大田原市

国際医療福祉大学前

西那須野駅

那須塩原市

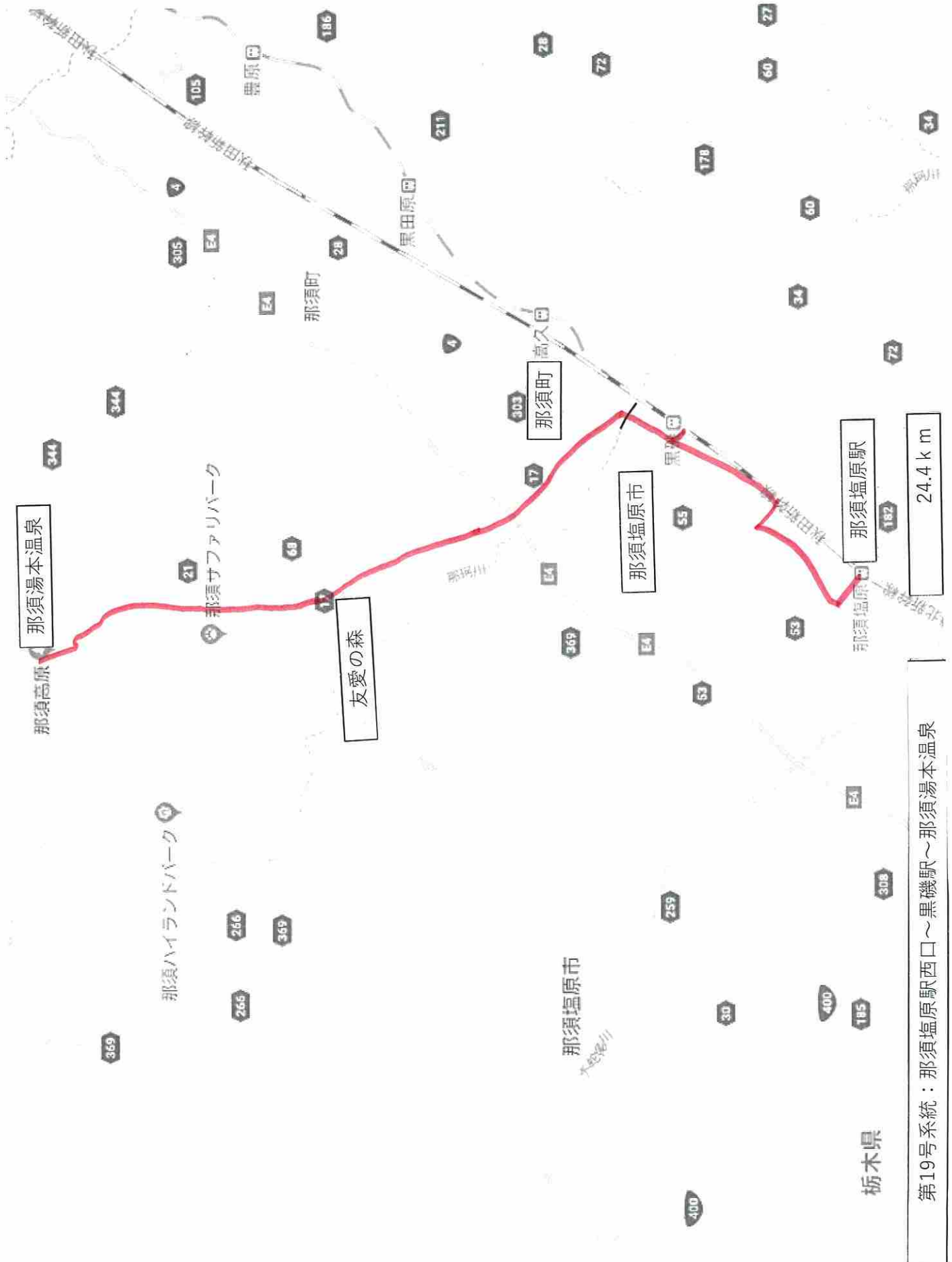
22.5 k m

第17号系統：西那須野駅東口～黒羽高校～五峰の湯



23.2 k m

第18号系統：大田原市役所～黒羽高校～五峰の湯



24.4 k m

第19号系統：那須塩原駅西口～黒磯駅～那須湯本温泉

