

令和2(2020)年度 第1回 栃木県生活交通対策協議会 次第

日 時：令和2(2020)年7月6日(月) 14:00～

場 所：栃木県庁北別館4階 402会議室

1 開 会

2 あいさつ

3 議 題

【協議事項】

- (1) 令和3(2021)年度地域圏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」(令和元(2019)年度版)の発行について【資料2】

【説明事項】

- (1) 地域公共交通活性化再生法等の改正及び地域公共交通における感染拡大防止対策について【資料3】

【その他】

- (1) 交通事業者を対象とした支援事業について【資料4】
- (2) バス運行情報見える化事業について【資料5】

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

R2(2020)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	

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である。

2 事業者から提出された計画概要

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	28	6	91,733
ジェイアールバス関東株式会社	1	0	5,335
日光交通株式会社	4	3	2,207
合計	33	9	99,275

3 主な補助対象基準

- 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。
- 複数市町にまたがるもの。（平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定）
- 広域行政圏の中心市町村への需要、都道府県所在地への需要、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のいずれかに該当するもの。
- 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、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。

4 みなし系統について

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以下の基準の範囲内の場合は、両系統は同一の補助系統に属するものとして扱う。

- 主系統のキロ程が10km未満の場合は、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扱う。
- 主系統のキロ程が10km以上の場合は、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。
- 地域の実情に鑑み、同一の補助対象系統に属するものとして取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。
- みなし系統の対象は下記のとおり。

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
	駒生営業所・田原・グリーンタウン	駒生営業所～健康の森～グリーンタウン
日光交通	鬼怒川温泉～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオン	鬼怒川温泉～下今市駅
		鬼怒川温泉駅～下今市駅～イオン
		鬼怒川温泉駅～東武ワールドスクウェア～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 **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
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

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22）

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2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（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（ロ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

ハ 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、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つては、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つては、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。）を経営する者（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経営する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、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ニただし書（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ニただし書）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ハ（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。
- 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、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つては、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つては、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關す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

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 項の場合にあっては、口からチまでの全てに適合するもの。</p> <p>イ <u>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。</u></p> <p>ロ <u>複数市町村にまたがるもの。</u>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。</p> <p>① <u>別表 5 に定める広域行政圏の中心市町村への需要</u></p> <p>② <u>都道府県庁所在地への需要</u></p> <p>③ <u>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。</u>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。</p> <p>ホ <u>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。</u></p> $\text{計画平均乗車密度} \times \text{計画運行回数}$ <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 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>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。)

$$\text{「計画平均乗車密度」} = \text{「計画運送収入」} \div \text{「計画実車走行キロ」} \div \text{「平均賃率」}$$

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。)

$$\text{「平均賃率」} = \text{「停留所相互間総運賃額」} \div \text{「停留所相互間総キロ」}$$

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。

$$\text{「平均賃率」} = (\text{「運賃改定前適用の平均賃率} \times \text{日数」} + \text{「運賃改定後適用の平均賃率} \times \text{日数」}) \div \text{「総適用日数」}$$

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、 <u>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。</u> (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 **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
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

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、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、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. に掲げる場合におい

R3(2021)年度 運行事業者と対象市町一覧

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	R2(2020):10.1~	宇都宮駅・日光東照宮	R3(2021)年度車両減価償却補助金対象系統	宇都宮市、日光市(旧今市市、旧日光市)
2	関東自動車線	R2(2020):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	R2(2020):10.1~	宇都宮駅・船生	R3(2021)年度車両減価償却補助金対象系統	宇都宮市、日光市(旧今市市)、塩谷町
4	関東自動車線	R2(2020):10.1~	宇都宮駅・免許センター・楡木車庫		宇都宮市、鹿沼市
5	関東自動車線	R2(2020):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	R2(2020):10.1~	駒生営業所・屋板・上三川車庫		宇都宮市、上三川町
7	関東自動車線	R2(2020):10.1~	駒生営業所・田原・玉生車庫	R3(2021)年度車両減価償却補助金対象系統	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	R2(2020):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	R2(2020):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	R2(2020):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	R2(2020):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	R2(2020):10.1~	西原車庫・ベルモール・石法寺・真岡営業所	R3(2021)年度車両減価償却補助金対象系統	宇都宮市、真岡市
13	関東自動車線	R2(2020):10.1~	宇都宮東武・橋場・真岡営業所		宇都宮市、芳賀町、真岡市
14	関東自動車線	R2(2020):10.1~	宇都宮東武・東高橋・益子駅		宇都宮市、芳賀町、市貝町、益子町
15	関東自動車線	R2(2020):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
16	関東自動車線	R2(2020):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
17	関東自動車線	R2(2020):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)
18	関東自動車線	R2(2020):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)
19	関東自動車線	R2(2020):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
20	関東自動車線	R2(2020):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)
21	関東自動車線	R2(2020):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)
22	関東自動車線	R2(2020):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、旧黒羽町)
23	関東自動車線	R2(2020):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)
24	関東自動車線	R2(2020):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)
25	関東自動車線	R2(2020):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)
26	関東自動車線	R2(2020):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)
27	関東自動車線	R2(2020):10.1~	駒生営業所・健康の森・上三川車庫	駒生営業所・屋板・上三川車庫のみなし系統	宇都宮市、上三川町
28	関東自動車線	R2(2020):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)
29	シエールバス関東線	R2(2020):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)
30	日光交通線	R2(2020):10.1~	鬼怒川温泉～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオン	鬼怒川温泉～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオンのみなし系統	日光市(旧藤原町、旧今市市)
31	日光交通線	R2(2020):10.1~	鬼怒川公園駅～下今市駅	鬼怒川温泉～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオンのみなし系統	日光市(旧藤原町、旧今市市)
32	日光交通線	R2(2020):10.1~	鬼怒川公園駅～下今市駅～イオン	鬼怒川温泉～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオンのみなし系統	日光市(旧藤原町、旧今市市)
33	日光交通線	R2(2020):10.1~	鬼怒川公園駅～東武ワールドスクウェア～下今市駅	鬼怒川温泉～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオンのみなし系統	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		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～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)	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。

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)	○か×	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。	○
14	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。	○
15	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。	○
16	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。	○
17	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。	○
18	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。	○
19	関東自動車(株)	西那須野駅東口～馬頭車庫	有	無	那須塩原市、大田原市及び那珂川町での通勤、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。	○
20	関東自動車(株)	西那須野駅東口～福祉大～五峰の湯	有	無	那須塩原市及び大田原市での通勤、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。	○
21	関東自動車(株)	大田原市役所～福祉大～五峰の湯	有	無	大田原市(旧大田原市、旧黒羽町)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)	那須塩原駅～黒磯駅～那須湯本温泉	有	無	那須塩原市及び那須町での通勤、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。	○
23	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。	○
24	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。	○
25	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。	○

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	
			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)	(○か×)	その理由 (具体的に記載すること)
26	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。
27	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。
28	関東自動車(株)	駒生営業所～健康の森～宝井～グリーンタウン【⑪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。
29	ジェイアールバス関東(株)	西那須野駅～塩原温泉	有・無	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。
30	日光交通(株)	鬼怒川温泉～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオン	有・無	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。
31	日光交通(株)	鬼怒川公園駅～下今市駅【⑩のみなし系統】	有・無	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。
32	日光交通(株)	鬼怒川公園駅～下今市駅～イオン【⑩のみなし系統】	有・無	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。
33	日光交通(株)	鬼怒川温泉～東武ワールドスクウェア～下今市駅【⑩のみなし系統】	有・無	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～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、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	関東自動車株	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、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	関東自動車株	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。 宇都宮市民の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。 宇都宮市民の塩谷町方面への通勤・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	関東自動車株	宇都宮駅～免許センター～榎木車庫	有・無	奈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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有が図れている。 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	関東自動車株	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有が図れている。 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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有が図れている。 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。
7	関東自動車株	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有が図れている。 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	関東自動車株	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。	○	ダイヤ改正などについて適時適切に情報の共有が図れている。 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 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)
9	関東自動車株	駒生営業所～田原～グリーンタウン	④・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。
10	関東自動車株	駒生営業所～平松～本郷台西汗	④・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。
11	関東自動車株	駒生営業所～宝井～グリーンタウン	④・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。
12	関東自動車株	宇都宮駅～篠井～日光東照宮	④・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。
13	関東自動車株	宇都宮駅～篠井～JR日光駅	④・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。
14	関東自動車株	宇都宮駅～JR日光駅	④・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。
15	関東自動車株	宇都宮駅～篠井～今市車庫	④・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	
			(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×)	その理由 (具体的に記載すること)
16	関東自動車株	駒生営業所～健康の森～上三川車庫	有・無	機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	関東自動車株	駒生営業所～健康の森～宝井～グリーンタワー	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	関東自動車株	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。
19	関東自動車株	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。
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。
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。
22	関東自動車株	宇都宮東武～上野田地～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。
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。

【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		
1	関東自動車(株)	宇都宮駅～免許センター～榎木車庫	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	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)
			有	無		
1	関東自動車	JR宇都宮駅～日光東照宮	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	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	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	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・石法寺～真岡営業所	有・無	真岡市中心市街地から宇都宮市中心部へアクセスしており、通勤や買い物のほか、真岡北陵高、真岡工業高への通学のための重要な交通手段になっているため。 ●R1実績：1日平均約680人利用	○	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	真岡市中心市街地から宇都宮市中心部へアクセスしており、清原工業団地への通勤、真岡女子高への通学、その他通勤や買い物のための重要な交通手段となっているため。 ●R1実績：1日平均約270人利用	○	

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	JRを利用して市外に通勤する会社員や、通学する高校生徒の重要な交通手段であるため。 また、那珂川町方面より黒羽高校に通学する生徒の重要な交通手段である。	○	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(株)	西那須野駅(東口)～福祉大～五峰の湯	有・無	JRを利用して市内に通勤する会社員や黒羽高校、国際医療福祉大学に通学する生徒・学生の重要な交通手段であるため。	○	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。
3	関東自動車(株)	大田原市役所～福祉大～五峰の湯	有・無	市内から黒羽高校・国際医療福祉大学に通学する生徒・学生の重要な交通手段であるため。	○	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。

【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)
			(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	市民及び那須地域定住自立圏の住民が駅(那須塩原・黒磯・病院(菅間記念・那須神経外科等)・商業施設・勤務先)に向かうための重要な路線である	○	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	市民及び那須地域定住自立圏の住民が、学校(那須塩原・大田原方面)・病院(那須日赤)・駅(西那須野)に向かうための重要な路線である	○	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	市民及び那須地域定住自立圏の住民が、学校(那須塩原・大田原方面)・病院(那須日赤)・駅(西那須野)に向かうための重要な路線である	○	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	ジェイアールバス関東(株)	西那須野～塩原温泉	有・無	塩原地区と西那須野地区を直接結ぶ唯一の公共交通機関であり、塩原地区住民が地区外へ通院・通学・買物等のために必要不可欠な路線である	○	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

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)
			(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)	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運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 (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)	JR氏家駅～喜連川～馬頭車庫	有・無	○	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。

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 (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)	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。
2	関東自動車(株)	駒生営業所・平松・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。

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 (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	益子～宇都宮	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 市貝町

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)
			有	無		
1	ジェイアールバス関東(株)	作新学院前～茂木	有	無	○	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	○	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		
1	関東自動車(株)	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	有	無	○	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	○	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	○	随時バス事業者と情報の共有化が図られている。路線の見直し時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)
			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。

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)
			有	無		
1	関東自動車(株)	那須塩原駅～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)
			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)	JR氏家駅・喜連川・馬頭車庫	(有)・無	那珂川町とさくら市を結ぶ路線で、両市町間及び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ため。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。	○	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)	西那須野駅東口・馬頭車庫	(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ため。また、上記同様、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。	○	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。

※「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.宇都宮市・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	宇都宮市・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392名の利用を目標とする。
第2号	宇都宮駅・今市車庫	1.宇都宮市・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	宇都宮市・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335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、現行の運行回数維持し、一日平均388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	1.宇都宮市・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	宇都宮市・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196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・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	宇都宮市・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274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、現行の運行回数維持し、一日平均262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)・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、現行の運行回数維持し、一日平均360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)・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、現行の運行回数維持し、一日平均176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、現行の運行回数維持し、一日平均320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	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、現行の運行回数維持し、一日平均220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	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、現行の運行回数維持し、一日平均156名の利用を目標とする。

申請番号	運行系統名	目的・必要性	定量的な目標・効果
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。	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、現行の運行回数を維持し、一日平均676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	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・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268名の利用を目標とする。
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。	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295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	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534名の利用を目標とする。
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。	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201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	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。	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271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	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。	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204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	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。	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869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	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236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	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247名の利用を目標とする。
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院、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220名の利用を目標とする。

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					R1 輸送量	R1 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㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	40.2	5.1	
2 宇都宮駅・今市車庫	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	37.7	5.9	
3 宇都宮駅・船生	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	43.4	5.3	
4 宇都宮駅・免許センター・楡木車庫	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	25.3	4.7	
5 宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	31.0	4.5	
6 駒生営業所・屋敷・上三川車庫	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	33.0	5.7	
7 駒生営業所・田原・玉生車庫	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	33.8	4.9	
8 駒生営業所・田原・今里	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	32.4	5.7	
9 駒生営業所・田原・グリーンタウン	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	21.6	4.8	
10 駒生営業所・平松・本郷台西汗	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	37.1	6.4	
11 駒生営業所・宝井・グリーンタウン	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2017年3月 ②2019年2月 ③2021年3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)	17.7	5.9	
12 西原車庫・ベルモール・真岡営業所	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	55.9	4.3	
13 宇都宮東武・楊場・真岡営業所	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	24.4	4.7	
14 宇都宮東武・楊場・益子駅前	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	27.1	5.9	
15 宇都宮東武・ベルモール・益子駅前	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	47.5	4.8	
16 宇都宮東武・御幸ヶ原元町・岡本駅東口	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	27.5	2.9	
17 宇都宮東武・上野団地・岡本駅西口	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	40.0	4.4	
18 氏家駅・馬頭車庫	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	16.2	2.5	
19 西那須野駅・馬頭車庫	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	15.6	4.0	
20 西那須野駅・五峰の湯	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	27.3	4.8	
21 大田原市役所・五峰の湯	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	24.7	3.8	
22 那須塩原駅・那須湯本温泉	関東自動車㈱	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㈱	収支改善率 1%	①2020年3月 ②2020年3月 ③2021年3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)	58.5	3.9	

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、令和5年度については、令和3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	10,706.5	
	関東自動車株式会社	(2) 宇都宮駅・今市車庫	1,742.5	
	関東自動車株式会社	(3) 宇都宮駅・船生	1,818.0	
	関東自動車株式会社	(4) 宇都宮駅・免許センター・榎木車庫	2,129.5	
	関東自動車株式会社	(5) 宇都宮駅・荒針・鹿沼営業所	1,126.0	
	関東自動車株式会社	(6) 駒生営業所・屋板・上三川車庫	2,536.0	
	関東自動車株式会社	(7) 駒生営業所・田原・玉生車庫	6,527.5	
	関東自動車株式会社	(8) 駒生営業所・田原・今里	816.5	
	関東自動車株式会社	(9) 駒生営業所・田原・グリーンタウン	996.0	
	関東自動車株式会社	(10) 駒生営業所・平松・本郷台西汗	366.5	
	関東自動車株式会社	(11) 駒生営業所・宝井・グリーンタウン	1,298.0	
	関東自動車株式会社	(12) 西原車庫・ベルモール・真岡営業所	11,097.5	
	関東自動車株式会社	(13) 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	4,853.5	
	関東自動車株式会社	(14) 宇都宮東武・橋場・益子駅前	1,104.5	
	関東自動車株式会社	(15) 宇都宮東武・ベルモール・益子駅前	8,418.5	
	関東自動車株式会社	(16) 宇都宮東武・御幸ヶ原元町・岡本駅東口	2,001.0	
	関東自動車株式会社	(17) 宇都宮東武・上野団地・岡本駅西口	1,247.0	
	関東自動車株式会社	(18) 氏家駅・馬頭車庫	4,754.0	
	関東自動車株式会社	(19) 西那須野駅・馬頭車庫	7,925.5	
	関東自動車株式会社	(20) 西那須野駅・五峰の湯	5,857.0	
	関東自動車株式会社	(21) 大田原市役所・五峰の湯	4,531.0	
	関東自動車株式会社	(22) 那須塩原駅・那須湯本温泉	9,881.0	
合 計			91,733.0	

(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」)

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競合部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ+ル))÷チ=ヲ	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	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨ=タ	補助対象経費の限度額 カ×9/20=レ	
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間						
						経常収益ヤ"	実車走行キロマ"	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ"÷マ"=d	経常収益ヤ'	実車走行キロマ'	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ'÷マ'=e	経常収益ヤ	実車走行キロマ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ÷マ=f				
						(d+e+f)/3=ノ												
1			100%	227,950.4Km	69,276,406円	209円 97銭	45,730,161円	226,381.9Km	202円 00銭	47,470,734円	227,968.4Km	208円 23銭	50,046,984円	227,813.4Km	219円 68銭	47,862,745円	21,413,661円	31,174,382円
2			45%	151,544.6Km	46,055,919円	253円 21銭	35,187,643円	147,203.9Km	239円 04銭	38,203,538円	151,390.1Km	252円 35銭	40,500,456円	150,981.2Km	268円 24銭	38,372,608円	7,683,311円	20,725,163円
3			45%	185,894.4Km	56,495,167円	260円 11銭	47,902,769円	185,894.4Km	257円 68銭	49,715,636円	185,585.4Km	267円 88銭	47,160,549円	185,091.0Km	254円 79銭	48,352,992円	8,142,175円	25,422,825円
4			100%	85,263.9Km	25,912,551円	249円 96銭	20,782,752円	85,327.8Km	243円 56銭	21,227,526円	85,327.8Km	248円 77銭	21,960,243円	85,263.9Km	257円 55銭	21,312,564円	4,599,987円	11,660,647円
5			44%	102,389.4Km	31,117,162円	246円 77銭	25,324,495円	102,469.8Km	247円 14銭	24,996,025円	102,469.8Km	243円 93銭	25,520,011円	102,389.4Km	249円 24銭	25,266,632円	5,850,530円	14,002,722円
6			100%	97,228.2Km	29,548,622円	251円 74銭	23,513,947円	97,294.4Km	241円 67銭	25,171,913円	97,360.6Km	258円 54銭	24,789,128円	97,197.6Km	255円 03銭	24,476,227円	5,072,395円	13,296,879円
7			100%	174,949.5Km	53,168,902円	218円 09銭	37,509,224円	175,087.5Km	214円 23銭	38,266,729円	174,984.0Km	218円 68銭	38,706,259円	174,846.0Km	221円 37銭	38,154,736円	15,014,166円	23,926,005円
8			50%	95,896.8Km	29,143,996円	269円 84銭	24,988,859円	96,033.6Km	260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	25,876,792円	3,267,204円	13,114,798円
9			45%	69,576.1Km	21,144,872円	233円 02銭	15,990,253円	69,617.9Km	229円 68銭	16,377,975円	69,597.0Km	235円 32銭	16,291,858円	69,597.0Km	234円 08銭	16,212,622円	4,932,250円	9,515,192円
10			31%	92,270.4Km	28,041,897円	277円 90銭	24,323,074円	92,336.0Km	263円 41銭	25,446,871円	92,227.2Km	275円 91銭	27,118,809円	92,120.0Km	294円 38銭	25,641,944円	2,399,953円	12,618,853円
11			100%	51,391.6Km	15,618,421円	253円 39銭	12,614,988円	51,390.8Km	245円 47銭	13,105,810円	51,298.0Km	255円 48銭	13,237,381円	51,065.6Km	259円 22銭	13,022,117円	2,596,304円	7,028,289円
12			100%	279,298.0Km	84,881,455円	209円 27銭	52,093,469円	277,443.0Km	187円 76銭	60,843,734円	277,385.0Km	219円 34銭	61,509,592円	278,655.6Km	220円 73銭	58,448,692円	26,432,763円	38,196,654円
13			100%	121,193.6Km	36,831,946円	197円 78銭	21,895,411円	121,706.4Km	179円 90銭	23,163,327円	121,580.8Km	190円 51銭	26,878,534円	120,567.6Km	222円 93銭	23,969,670円	12,862,276円	16,574,375円
14			100%	105,028.0Km	31,919,059円	282円 87銭	27,959,743円	105,121.0Km	265円 97銭	30,183,759円	104,966.0Km	287円 55銭	30,766,859円	104,253.0Km	295円 11銭	29,709,270円	2,209,789円	14,363,576円
15			100%	236,545.6Km	71,888,573円	225円 61銭	50,642,997円	235,450.8Km	215円 08銭	52,497,762円	235,450.8Km	222円 96銭	56,488,722円	236,545.6Km	238円 80銭	53,367,052円	18,521,521円	32,349,857円
16			100%	69,875.2Km	21,235,772円	198円 52銭	13,882,063円	76,320.0Km	181円 89銭	12,669,801円	63,180.0Km	200円 53銭	13,393,306円	62,838.0Km	213円 14銭	13,871,624円	7,364,148円	9,556,097円
17			100%	63,198.0Km	19,206,504円	256円 54銭	12,325,842円	53,704.2Km	229円 51銭	17,916,030円	70,009.2Km	255円 90銭	19,625,928円	69,051.2Km	284円 22銭	16,212,814円	2,993,690円	8,642,926円
18			100%	152,964.0Km	46,487,289円	125円 25銭	17,731,681円	152,964.0Km	115円 92銭	19,921,521円	152,712.0Km	130円 45銭	19,631,040円	151,704.0Km	129円 40銭	19,158,741円	27,328,548円	20,919,280円
19			100%	141,410.0Km	42,975,913円	108円 26銭	8,464,176円	86,166.2Km	98円 23銭	9,371,461円	86,037.0Km	108円 92銭	10,758,997円	91,450.4Km	117円 64銭	15,309,046円	27,666,867円	19,339,160円
20			100%	97,648.8Km	29,676,446円	105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	11,853,562円	97,857.6Km	121円 13銭	10,347,843円	19,328,603円	13,354,400円
21			100%	107,685.0Km	32,726,548円	89円 79銭	8,937,235円	108,135.0Km	82円 64銭	9,545,978円	107,662.5Km	88円 66銭	10,565,414円	107,707.5Km	98円 09銭	9,669,036円	23,057,512円	14,726,946円
22			100%	320,616.0Km	97,438,408円	224円 66銭	42,481,597円	180,316.0Km	235円 59銭	54,969,115円	244,805.2Km	224円 54銭	57,267,719円	267,765.6Km	213円 87銭	72,029,590円	25,408,818円	43,847,283円
合計				3,029,817.5Km	920,791,828円		579,800,952円	2,824,454.2Km		627,130,953円	2,895,866.4Km		650,416,106円	2,920,475.6Km		646,645,357円	274,146,471円	414,356,309円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	タ又はレのうち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競合部分以外に係るもの	ソ×ラ=ツ ツ×みなし運行回数/① 計画運行回数=ネ	計画平均乗車密度が5人未満の路線	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		その他の者丁の具体的な概要
															負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
北 関 東	1		21,413,661円	21,413,661円			21,413 千円	10,706.5 千円	39,011,431円	28,304,931円	10,706,500円	37.825%	円	0.000%	円	0.000%	17,598,431円	62.175%					
	2		7,683,311円	3,485,719円			3,485 千円	1,742.5 千円	19,382,554円	17,640,054円	1,742,500円	9.878%	円	0.000%	円	0.000%	15,897,554円	90.122%					
	3		8,142,175円	3,636,311円			3,636 千円	1,818.0 千円	22,493,222円	20,675,222円	1,818,000円	8.793%	円	0.000%	円	0.000%	18,857,222円	91.207%					
	4		4,599,987円	4,599,987円	4,259,247円		4,259 千円	2,129.5 千円	11,182,360円	9,052,860円	2,129,500円	23.522%	円	0.000%	円	0.000%	6,923,360円	76.478%					
	5		5,850,530円	2,590,533円	2,252,637円		2,252 千円	1,126.0 千円	13,754,992円	12,628,992円	1,126,000円	8.915%	円	0.000%	円	0.000%	11,502,992円	91.085%					
	6		5,072,395円	5,072,395円			5,072 千円	2,536.0 千円	12,578,412円	10,042,412円	2,536,000円	25.252%	円	0.000%	円	0.000%	7,506,412円	74.748%					
	7		15,014,166円	15,014,166円	13,055,796円		13,055 千円	6,527.5 千円	28,520,267円	21,992,767円	6,527,500円	29.680%	円	0.000%	円	0.000%	15,465,267円	70.320%					
	8		3,267,204円	1,633,602円			1,633 千円	816.5 千円	10,670,437円	9,853,937円	816,500円	8.286%	円	0.000%	円	0.000%	9,037,437円	91.714%					
	9		4,932,250円	2,241,931円	1,992,827円		1,992 千円	996.0 千円	10,303,525円	9,307,525円	996,000円	10.701%	円	0.000%	円	0.000%	8,311,525円	89.299%					
	10		2,399,953円	733,318円			733 千円	366.5 千円	9,523,228円	9,156,728円	366,500円	4.002%	円	0.000%	円	0.000%	8,790,228円	95.998%					
	11		2,596,304円	2,596,304円			2,596 千円	1,298.0 千円	6,563,735円	5,265,735円	1,298,000円	24.649%	円	0.000%	円	0.000%	3,967,735円	75.351%					
	12		26,432,763円	26,432,763円	22,195,449円		22,195 千円	11,097.5 千円	47,994,568円	36,897,068円	11,097,500円	30.076%	円	0.000%	円	0.000%	25,799,568円	69.924%					
	13		12,862,276円	12,862,276円	9,707,378円		9,707 千円	4,853.5 千円	22,218,422円	17,364,922円	4,853,500円	27.950%	円	0.000%	円	0.000%	12,511,422円	72.050%					
	14		2,209,789円	2,209,789円			2,209 千円	1,104.5 千円	10,317,951円	9,213,451円	1,104,500円	11.987%	円	0.000%	円	0.000%	8,108,951円	88.013%					
	15		18,521,521円	18,521,521円	16,837,746円		16,837 千円	8,418.5 千円	36,782,841円	28,364,341円	8,418,500円	29.679%	円	0.000%	円	0.000%	19,945,841円	70.321%					
	16		7,364,148円	7,364,148円	4,002,254円		4,002 千円	2,001.0 千円	12,758,513円	10,757,513円	2,001,000円	18.600%	円	0.000%	円	0.000%	8,756,513円	81.400%					
	17		2,993,690円	2,993,690円	2,494,741円		2,494 千円	1,247.0 千円	7,872,575円	6,625,575円	1,247,000円	18.821%	円	0.000%	円	0.000%	5,378,575円	81.179%					
	18		20,919,280円	20,919,280円	9,508,763円		9,508 千円	4,754.0 千円	39,137,369円	34,383,369円	4,754,000円	13.826%	6,409,268円	18.640%	円	0.000%	23,220,101円	67.534%					
	19		19,339,160円	19,339,160円	15,851,770円		15,851 千円	7,925.5 千円	38,583,719円	30,658,219円	7,925,500円	25.851%	8,327,707円	27.163%	円	0.000%	14,405,012円	46.986%					
	20		13,354,400円	13,354,400円	11,714,385円		11,714 千円	5,857.0 千円	26,867,091円	21,010,091円	5,857,000円	27.877%	5,974,203円	28.434%	円	0.000%	9,178,888円	43.689%					
	21		14,726,946円	14,726,946円	9,062,736円		9,062 千円	4,531.0 千円	31,370,794円	26,839,794円	4,531,000円	16.881%	8,330,566円	31.038%	円	0.000%	13,978,228円	52.081%					
	22		25,408,818円	25,408,818円	19,762,414円		19,762 千円	9,881.0 千円	50,160,373円	40,279,373円	9,881,000円	24.531%	円	0.000%	円	0.000%	30,398,373円	75.469%					
合計			245,104,727円	227,150,718円	142,698,143円	183,467 千円	91,733.0 千円	508,048,379円	416,314,879円	91,733,500円	22.034%	29,041,744円	6.975%	円	0.000%	295,539,635円	70.991%						

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	4,400
	関東自動車株式会社	1	1,320
	関東自動車株式会社	2	1,980

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)	申請番号	確保維持路線名称又は区間	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)

定率法

申請番号	実質購入予定額(円)*消費税を除く		普通償却限度額 (定率法)へ×0.4=ト (定額法)へ×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	スレのうちの少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 ヲ×ワ÷12(月)=ホ	計画額(千円) カ×1/2=コ	*残存価格(円) ヘ-カ=タ
	車両価格	改造費									
イ	ロ	ハ	ニ-1円=ホ	チ	ト+チ=ス	ル	ヲ	7	円		
計									0	千円	

【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)への額以内	償還期間(月)	借入利率(%)(年利)	レと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
			レ	リ	ツ	ヅ×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】

補助対象者	負担者とその負担割合		「その他の者」の負担割合	
	負担額	負担割合	負担額	負担割合
市町村				
都道府県				
事業者自己負担				
合計	0	0%	0	0%

2年目以降(令和 3 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	確保維持事業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・今市車庫線	12	12
北関東ブロック	2	西原車庫・ベルギー・丸・重岡営業所 宇都宮東武・橋場・真岡営業所	12.13	12.13
北関東ブロック	3	宇都宮駅・船生線	3	12.13
北関東ブロック	4	宇都宮駅・日光東照宮線 宇都宮駅・今市車庫線	12	12
北関東ブロック	5	駒生営業所・玉生車庫線	7	7

【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)	普通償却限度額(円)	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	ととのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費(円)	計画額(千円)	*残存価格(円)
1	15,000,000	11,000,000	4,400,000	0	4,400,000	7,596,500	4,400,000	12	4,400,000	2,200	6,600,000
2	15,000,000	11,000,000	4,400,000	0	4,400,000	7,596,500	4,400,000	12	4,400,000	2,200	6,600,000
3	15,000,000	6,600,000	2,640,000	0	2,640,000	4,541,676	2,640,000	12	2,640,000	1,320	3,960,000
4	15,000,000	1,980,000	1,980,000	0	1,980,000	1,979,999	1,979,999	12	1,979,999	990	1
5	15,000,000	1,980,000	1,980,000	0	1,980,000	1,979,999	1,979,999	12	1,979,999	990	1
計	75,000,000	32,560,000	15,400,000	0	15,400,000	23,694,674	15,399,998		15,399	7,700	17,160,002

【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)	今年度償還回数		借入利率(% 年利)	Eと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
			(目)	(至)				
					E		7	7 × 1/2 = 3.5
計								

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+7	7,700
15,399	

【負担者ごとの負担割合】

補助ブロック名	都道府県		市区町村		負担者ごとの負担割合		「その他の者」の 具体的概要
	申請番号	負担割合	負担割合	負担割合	事業者自己負担	負担割合	
北関東ブロック	1	0%	0%	0%	0%	0%	100%
北関東ブロック	2	0%	0%	0%	0%	0%	100%
合計		0%	0%	0%	0%	0%	100%

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	令和元年10月 ～ 令和2年5月	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数を増やしてほしい。 ・ICカードを導入してほしい。 ・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3月	<ul style="list-style-type: none"> ・関東自動車バス停と旧東野バス停は一緒にした方がいい。 ・バスが時間通りに来ないのをどうにかしてほしい。

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	「LRT 事業に関するオープンハウス」来訪者に対して意見聴取を実施	令和2年3月 ～ 4月	<p>該当系統に関する主な意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行本数が少なく困る ・住んでいるところは、1時間に1本しかバスがなく不便 ・芳賀方面に行くバスが少なく不便 ・陽東地区を巡回する右回り、左回りのバスが廃止になるかも聞いた。どちらかでもいいので残して欲しい。 ・ミヤバスのような巡回バスを郊外にも走らせてもらえば、もっとバスを利用しやすくなる ・岡本・御幸方面からベルモールに行けるバスが欲しい <p>バスに関する一般的な意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全盲の方などが乗車するときにすごく大変そうだったので、バリアフリー化したほうがいい ・宇都宮のバスは現金かバスカードでの支払いなので不便 ・LRT が完成したら、バスとの連携をスムーズにしてほしい ・バスは本数も少なく値段も高い ・駅東側のバスの本数が少なすぎる ・ミニバスを市内にもっと走らせるべきだ

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。 ③Suica などの IC カードを使えるようにして欲しい。 <p>事業者別</p> <p>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な運賃を下げたい。 ・運転手の対応や運転マナーをもと丁寧にして欲しい。

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	塩谷町地域公共交通会議にて、利用促進の観点で意見聴取	令和元年 1 月	①高齢者等の交通弱者にの移動手段となっており、買物や通院等で利用する方が多いと聞いている。現状どおりの運行を願いたい。 ②本町から宇都宮市内に通う高校生の通学手段となっており、部活動等もあるため、継続して運行を願いたい。
2	高齢者向け公共交通利用促進活動にて意見聴取	令和元年 10 月	・免許返納した方や、運転に不安がある方のために、通院や買い物等の移動手段として必要であるため、現状どおりの運行を願いたい。
3	PTA 連絡協議会にて意見聴取	令和 2 年 2 月	①もっと遅い時間まで運行してもらいたい。 ②便数を増やしてほしい。

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	ゆうがおバスアンケート 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 2 年 1 月 令和 2 年 3 月 実施	・ショッピングモールにアクセスできる公共交通手段の充実をしてほしい ・定刻に来ない経験が重なったので定刻運行をしてほしい ・IC カードでの決済やアプリ等の導入を進めてほしい。 ・子供の送迎ができないときに、使えるというだけで安心する

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	公共交通全体の利用促進の観点で実施 ※「市政に関する世論調査」内 質問内容 1 まちづくりで特に重点をおくべきと思う事項について（市の施策 4 1 項目から選択） 2 電車時刻表の検索方法について 3 キャッシュレス決済の浸透度について	令和元年 9 月 実施	1 まちづくりにおける重点項目上位 5 項目 ①人口減少対策への対応 26.4% ②公共交通機関の整備 26.1% ③道路・歩道の整備 25.6% ④子供の遊び場の整備 21.2% ⑤高齢者福祉の充実 19.8% 2 時刻表検索方法 ①乗換サイト・アプリ 58.9% ②駅で直接確認 21.8% ③運行事業者の HP 8% 3 キャッシュレス決済の利用実態 ①電子マネー（Suica 等） 38.1% ②クレジットカード 37.1% ③利用していない 25.2% ④今後の利用を検討中 11.7% ⑤QR コード 9.4% ⑥スマホを持っていない 9.1%

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	・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>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ふれあい祭りアンケート 日程：令和元年7月8日（日）</p> <p>②「バスの日イベント」アンケート 日程：令和元年9月15日（日） 場所：ゆーバス車内（全便）</p>	<p>令和元年5月 ～ 令和2年5月</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 ・運賃を安くして欲しい ・鉄道や他のバスとの接続 ・停留所・路線の新設 ・病院や商業施設の敷地内への乗入 ・交通系 IC カードを利用できるようにして欲しい ・運行時間帯の拡大（夜間の便の増加） <p>関東自動車への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光案内所での運行情報を得られるようにして欲しい ・黒磯駅～那須塩原駅間の運行本数が増えたのは良かった

市町村名：市貝町

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	<p>窓口に来庁者に、利用促進の観点で簡易アンケートを実施</p> <p>質問内容</p> <p>1 バス全体</p> <p>①バス利用頻度（週1回以上、月1-3回、年に数回、全くない）</p> <p>②バスに乗る時、ダイヤをどうやって調べますか（バス停で見る、HPで検索する、営業所に電話で聞く、その他）</p> <p>③どのようなサービスがあれば、バスをもっと利用できますか（自由意見）</p> <p>2 事業者別</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関東自動車（株）の路線について 	<p>令和元年4月 ～ 令和2年5月 実施</p>	<p>1 全体への意見</p> <p>①バス利用は、通勤通学で利用する方が多く週5位の頻度であるが、全く利用しない方もいる。</p> <p>②バスダイヤは、通勤通学で利用する方は、バス停での確認が多く、頻度が少ない方はHPで検索する方が多い。</p> <p>③Suica など IC カードを使えば便利、朝夕ラッシュにあたり、到着が1時間近く遅れる時もあり、小さくてもバス停に電光掲示板でお知らせがあると便利</p> <p>2 事業者別</p> <p>○関東自動車（株）への意見</p> <p>宇都宮行に最終便が早い 土日の最終便を遅らせて欲しい。</p>

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>「令和元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"> ・人口減少対策の有効な手段として、「公共交通の充実度」 ・町の事業に対する意見・要望 <p>※公共交通に関する質問のみ抜粋</p>	<p>令和2年1月 ～ 2月実施</p>	<p>〈子育てに負担や不安を感じている点〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校進学後の交通手段 ・高校への送迎が負担 ・どこに行くにも子供の送迎に負担がかかる ・（公共交通が不足しているため）朝の送迎や塾の送迎などで、仕事を続けることが難しい <p>〈町の事業に対する意見〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の充実をお願いしたい ・中学校までの交通手段に充実、LRTの早期整備 ・運転免許を持っていないので交通面で非常に不便を感じる。居住地から LRT 停留場までの交通手段を充実させてほしい <p>〈「公共交通の充実」に対する重要度指数と満足度指数〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要度 76.1 満足度 40.3

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	市民意向調査 市民 3,000 人対象（無作為抽出）、 毎年実施 調査内容 「公共交通」に関する質問を抜粋 ① バス・鉄道等の利用しやすさ 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	令和元年 4 月 ～ 5 月実施	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 27%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 46%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	公共交通を利用している方を 対象とした利用アンケート 大田原市役所の窓口及び大田原市営バス 車内にアンケート用紙及び回収箱を設置 し、公共交通利用者を対象に実施。 回答数は 36 件 ○調査内容 (1)居住地域 (2)外出状況 (3)利用する交通機関 (4)改善点 (5)要望	R2. 5. 11～ R2. 5. 17 実施	・公共交通アンケート結果 (1)居住地域 大田原市 25 名 那須塩原市 6 名 那珂川町 1 名 その他 2 名 (2)外出状況 通勤・通学 週 5～6 日 18 名 買い物 週 1～2 日 15 名 通院 月 1～5 回 7 名 その他（趣味等）月 1～5 回 10 名 (3)利用する交通機関 大田原市営バス 61 件 関東バス 34 件 デマンド交通 5 件 鉄道・近隣自治体のバス 34 件 (4)改善点 運行本数を増やす 21 件 運行時間を早める 8 件 （夕方、新幹線への乗り継ぎ改善） 運行時間を延ばす 6 件 （休日ダイヤ） 行き先・経路を分かりやすく 4 件 待合環境を整備する 4 件 乗継時間を見直す 4 件 (5)要望 通勤先の近くへの停留所設置 通勤時間帯（朝・夕）の増便

実施内容	実施日	意見やアンケート結果
<p>2. 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>市営バス、関東バス、大田原市デマンド交通について、黒羽高校生のうちバス通学者を対象に実施。</p> <p>回答数は170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>R2.5.8～</p> <p>R2.6.5</p> <p>実施</p>	<p>(1) 居住地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大田原市 48.8% ・那須塩原市 48.2% ・矢板市 1.2% ・那須町 1.8% <p>(2) 利用する公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バス 35.9% ・関東バス 51.5% ・デマンド交通 1.2% ・鉄道と市営バス 5.4% ・鉄道と関東バス 1.8% ・市営バスと関東バス 2.4% ・関東バスとデマンド交通 0.6% <p>(3) 要望</p> <p>市営バス 雲巖寺線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登校時間の便を増やしてほしい。 <p>市営バス 黒磯駅・黒羽高校線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登校時間の便を増やしてほしい。 ・下校時間の便を増やしてほしい。 <p>(12～13時の便、16～17時の便)</p> <p>関東バス 西那須野駅-五峰の湯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下校時の時刻を早めてほしい。 ・登校時の台数を増やしてほしい。 <p>関東バス 大田原市役所-五峰の湯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登校時の台数を増やしてほしい。 ・下校最終便の出発時間の見直し。

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> <p>1 主な行先について</p> <p>2 利用頻度について</p> <p>3 乗継について</p> <p>4 運賃サービスについて</p> <p>5 自由意見</p>	令和2年5月	<p>1 主な行先</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅 9件 参考（出発地） <ul style="list-style-type: none"> ・病院 2件 ・商業施設 3件 ・職場 1件 ・福祉施設 1件 ・友人宅 1件 ・無回答 1件 ・商業施設 1件 参考（出発地） <ul style="list-style-type: none"> ・自宅 <p>2 利用頻度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週 1、2回 3件 ・週 3、4回 3件 ・週 5回 2件 ・月数回 1件 ・初利用 1件 <p>3 乗継</p> <ul style="list-style-type: none"> ・しやすい 3件 ・しづらい 1件 ・乗継なし 4件 <p>4 運賃サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・知っている 3件 参考（使用サービス） <ul style="list-style-type: none"> ・おでさぼ 70所持 1件 ・定期券所持 1件 ・回数券所持 1件 ・知らなかった 7件 <p>5 自由意見</p> <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 ・16時台の下り方面の便が欲しい ・車内のエアコン調整を良くして欲しい
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> <p>1 居住地域について</p> <p>2 主な行先について</p> <p>3 乗継について</p> <p>4 時刻表等の情報収集について</p> <p>5 自由意見</p>	令和2年5月	<p>1 居住地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関東 1件 参考（都道府県等） <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県久喜市 1件 <p>2 主な行先</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宿泊施設 1件 <p>3 乗継</p> <ul style="list-style-type: none"> ・しづらい 1件 <p>4 情報収集</p> <ul style="list-style-type: none"> ・情報収集していない 1件 <p>5 自由意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし

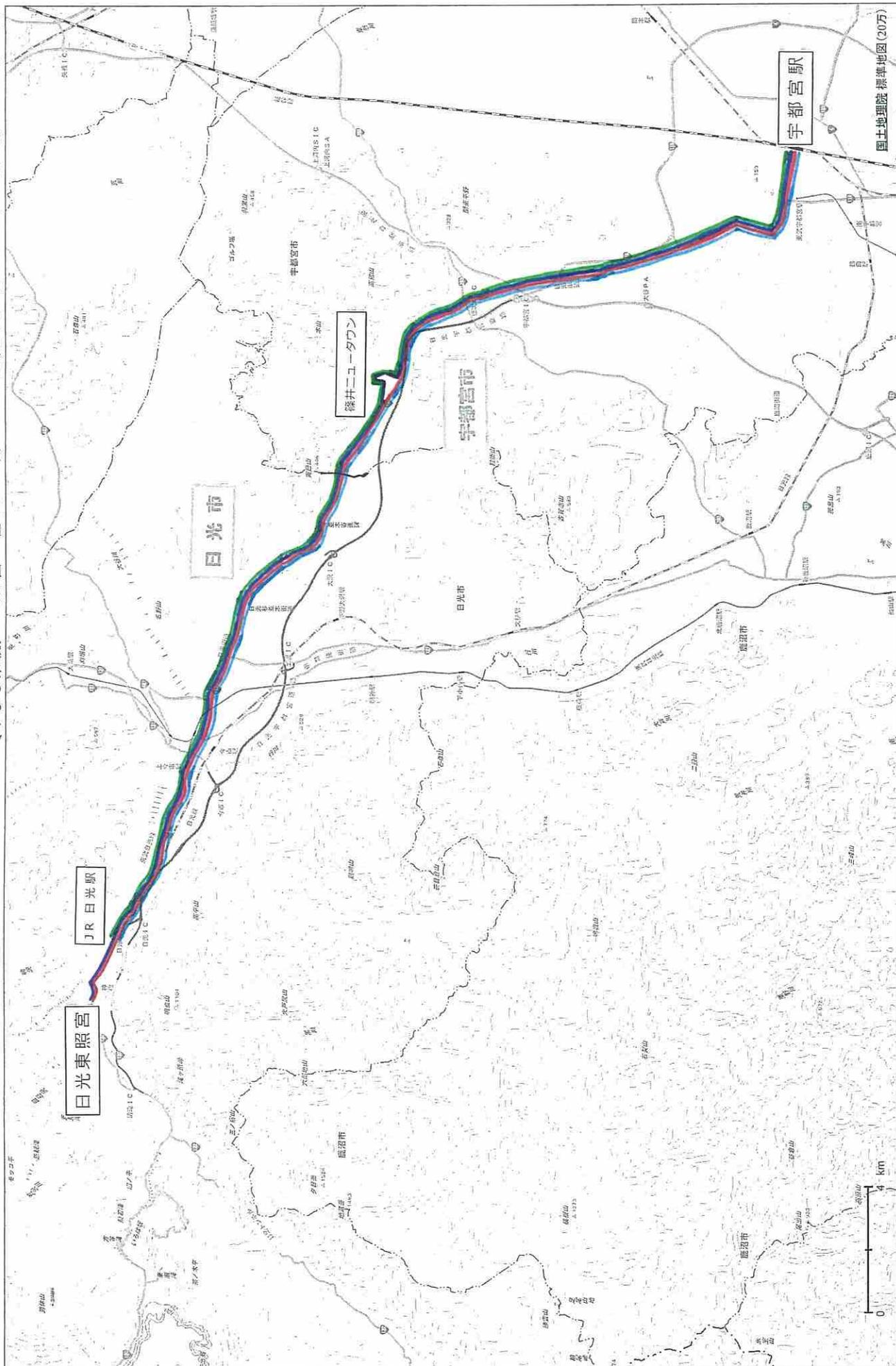
サービス向上策について

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	・ICカードの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・導入に向けて検討している。
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。 ・バスロケーションシステム導入車両を拡大していく。
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。

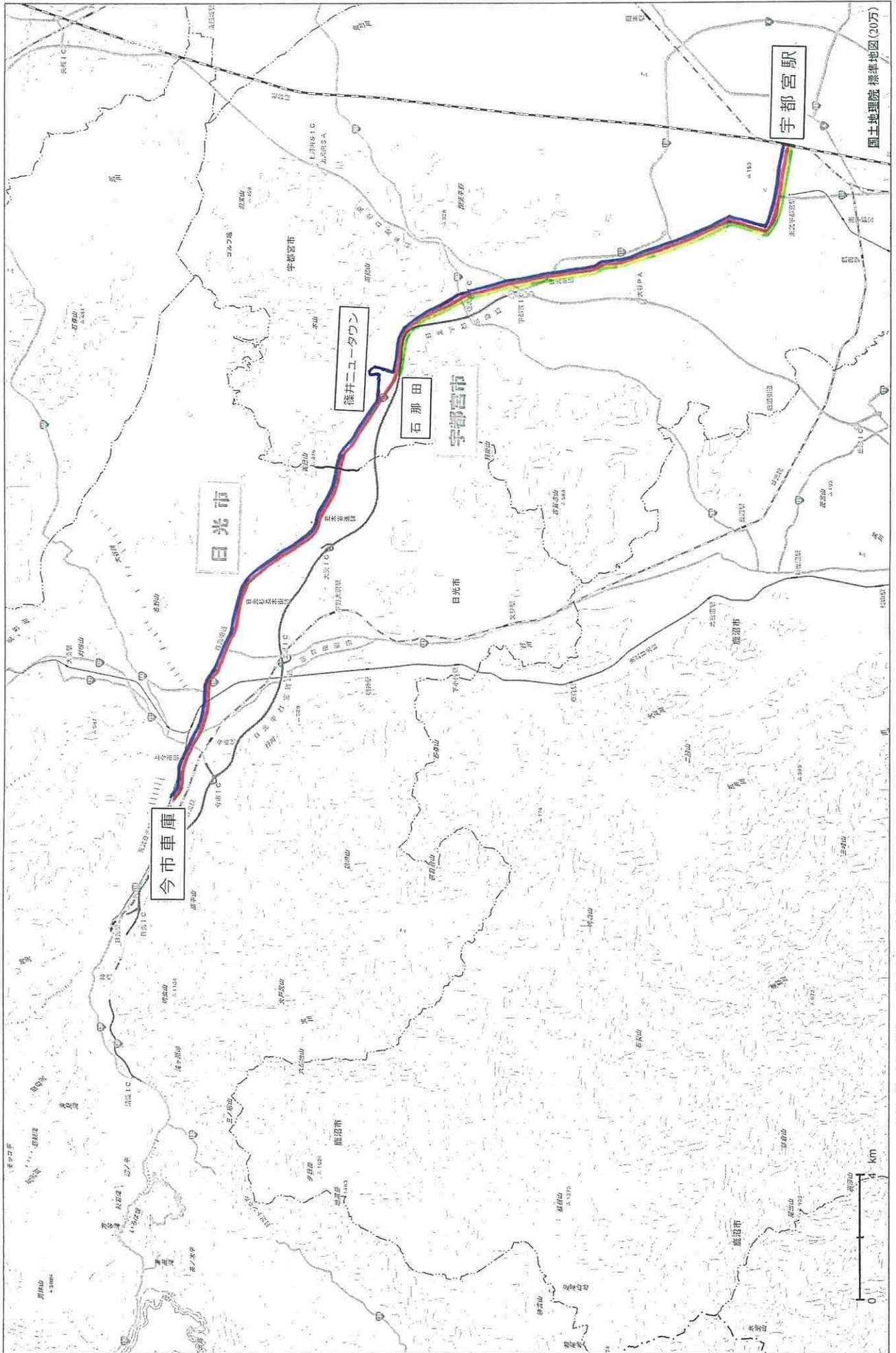
- (主体系統) 39.0km
- (みなし系統) 5.1回
- (みなし系統) 1.6回
- (みなし系統) 0.8回
- (みなし系統) 0.3回

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

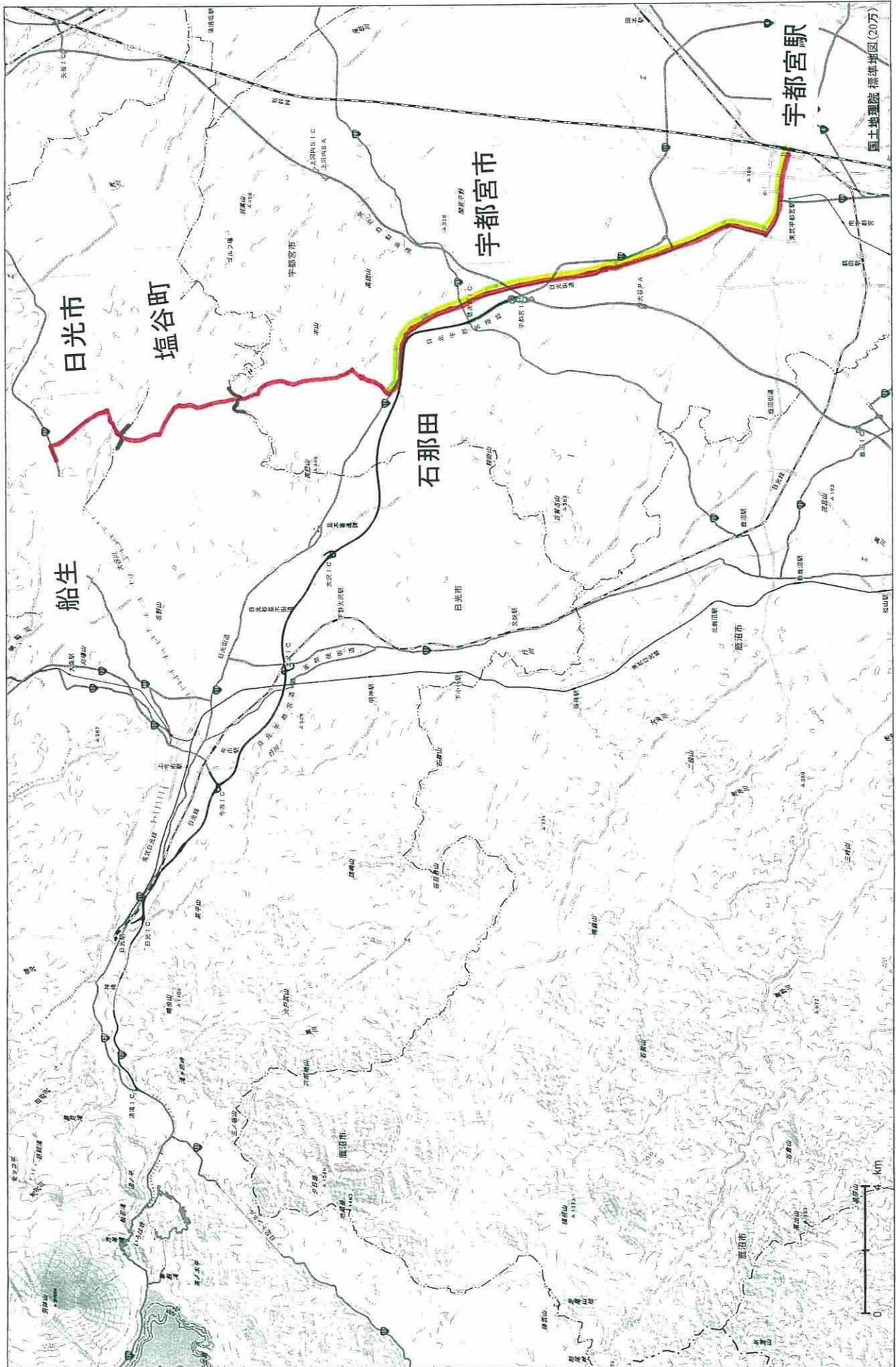
競合区間：宇都宮駅～石那田 間 17.1km



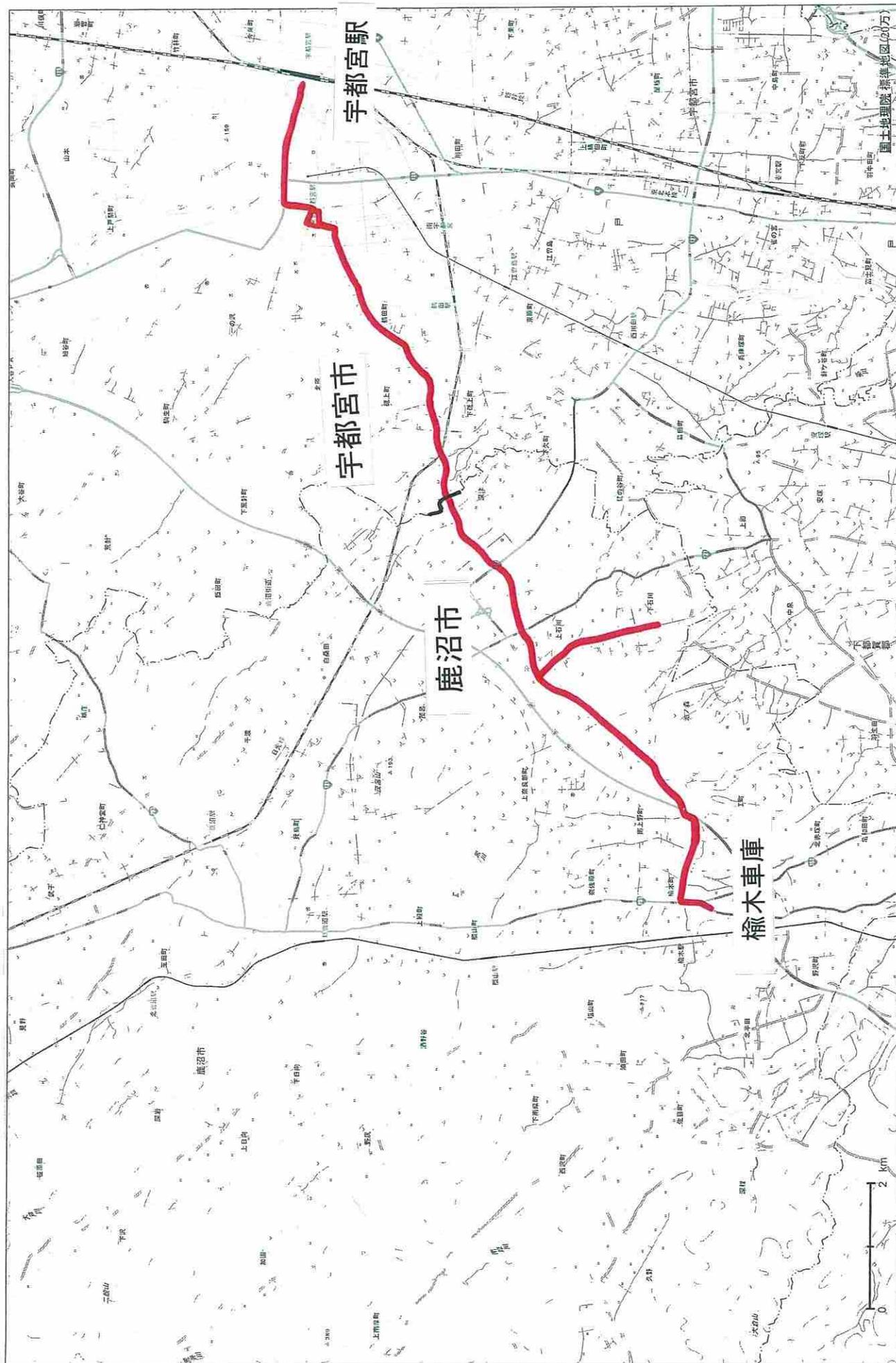
(主体系統) 3.4回 31.3km
 (みなし系統) 2.9回 33.3km 重複区間 29.5km (88.6%)

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



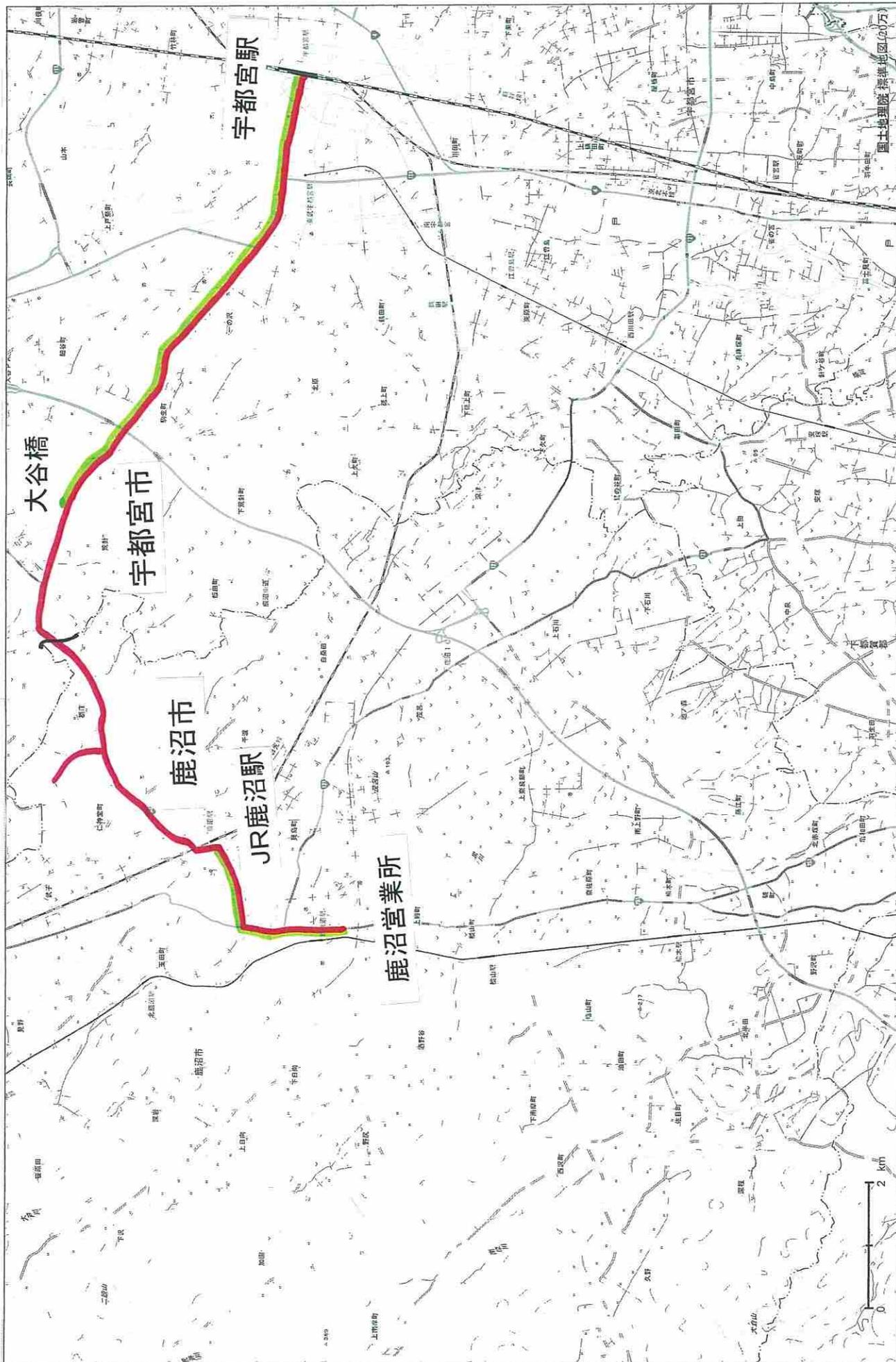
第5号系統：宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所

競合区間：宇都宮駅～大谷橋

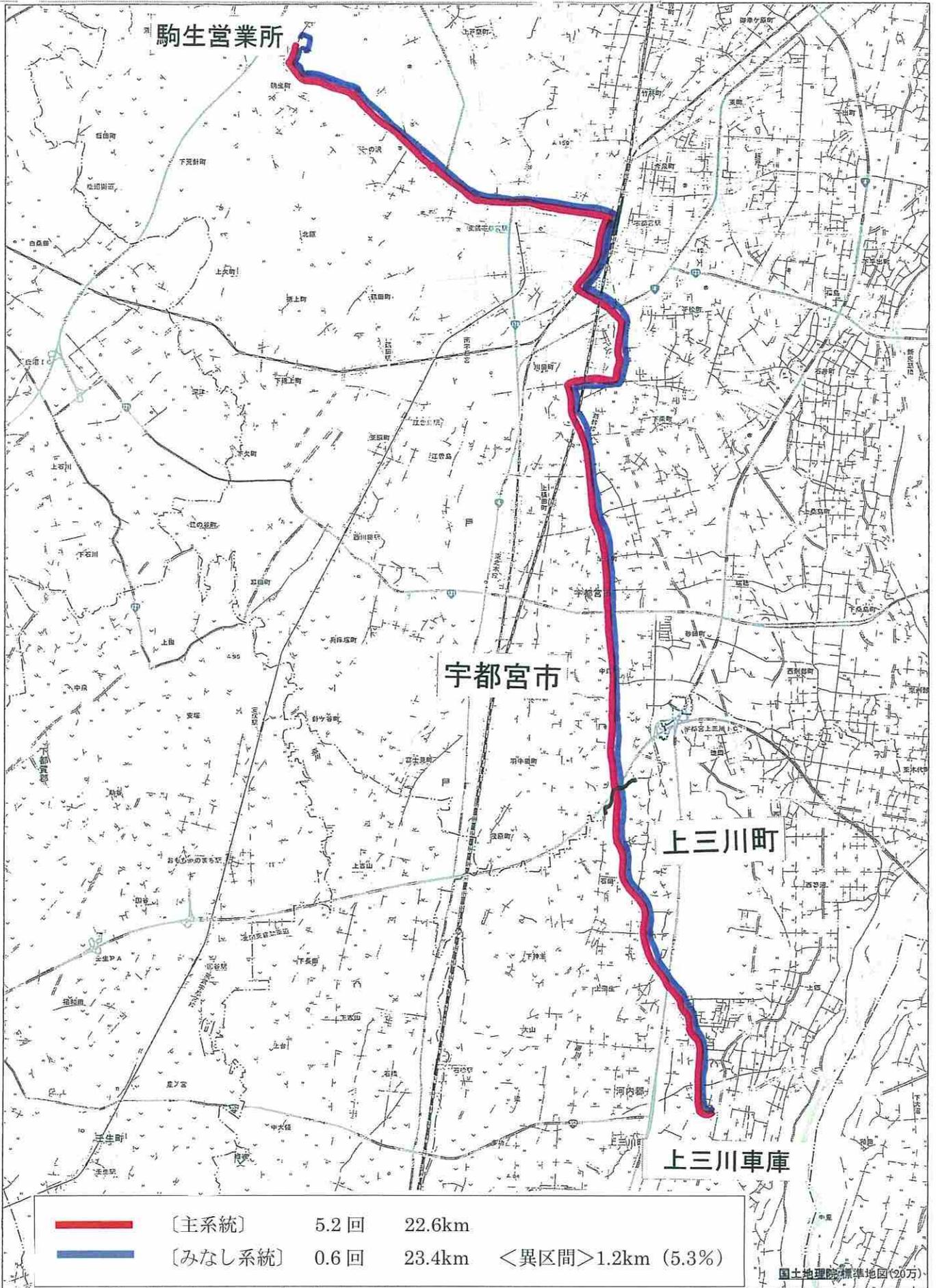
間 8.0km

競合区間：鹿沼駅～鹿沼営業所

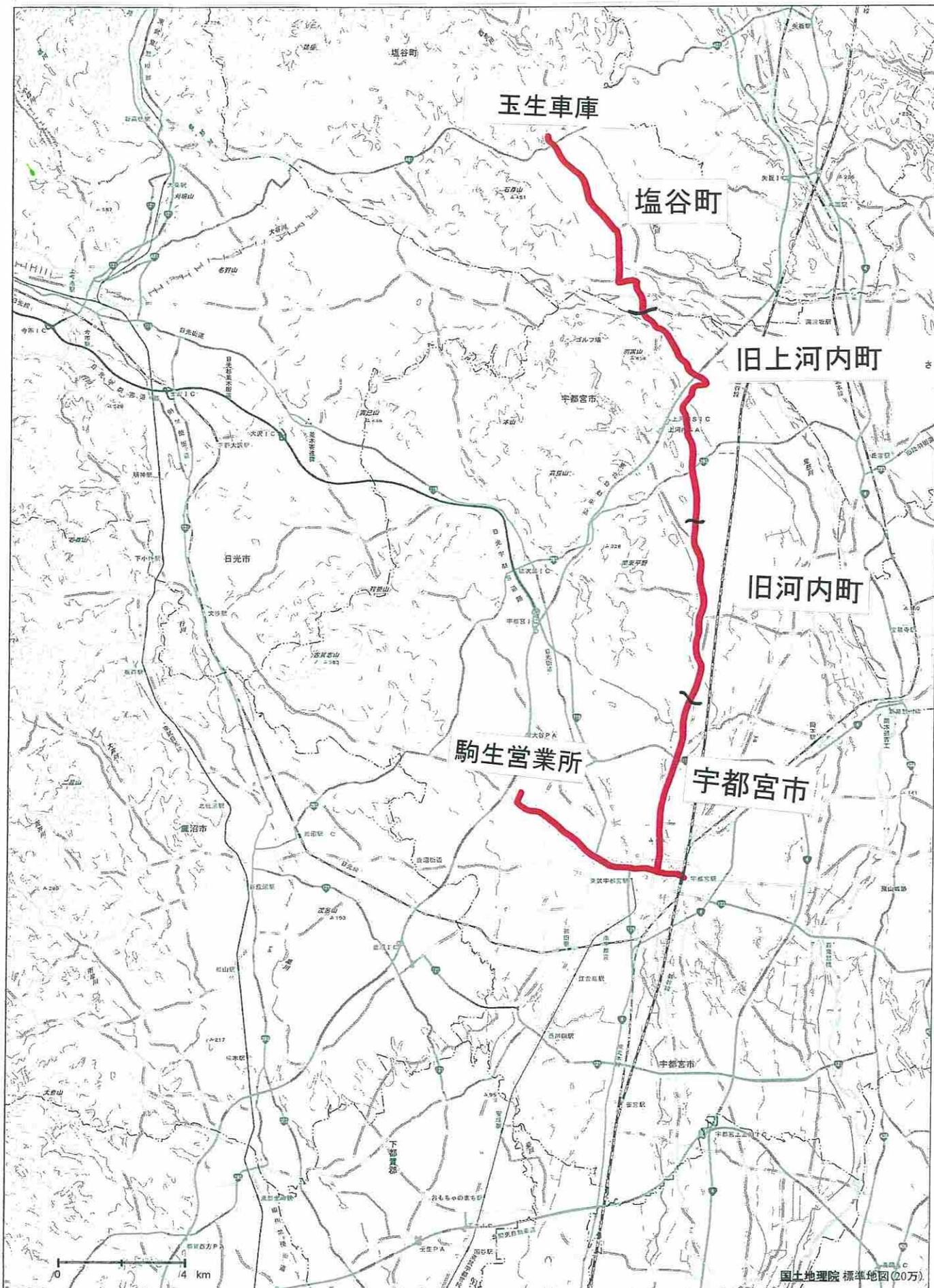
間 3.2km



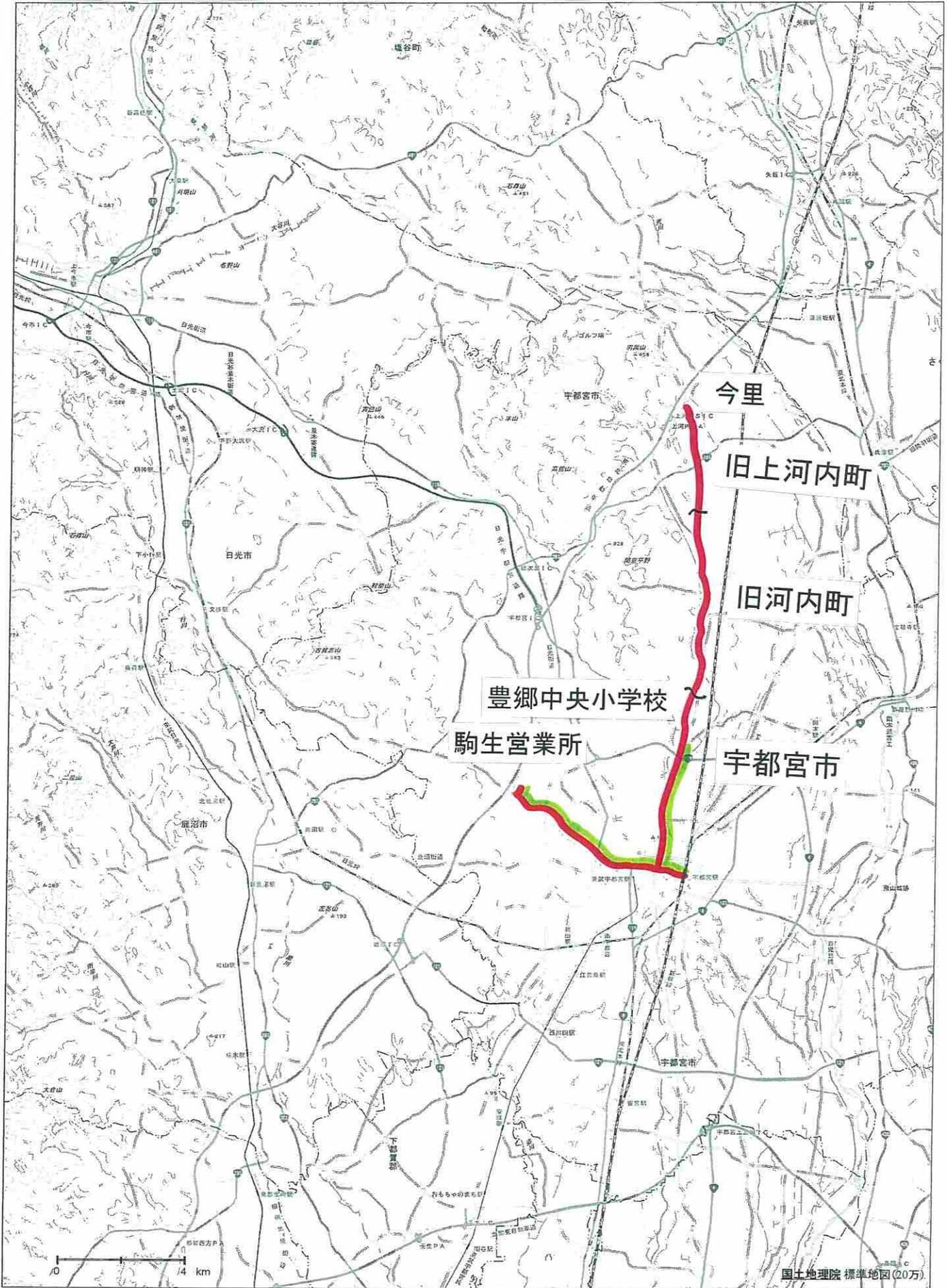
第6号系統：駒生営業所～屋根～上三川車庫



第7号系統：駒生営業所～田原～玉生車庫

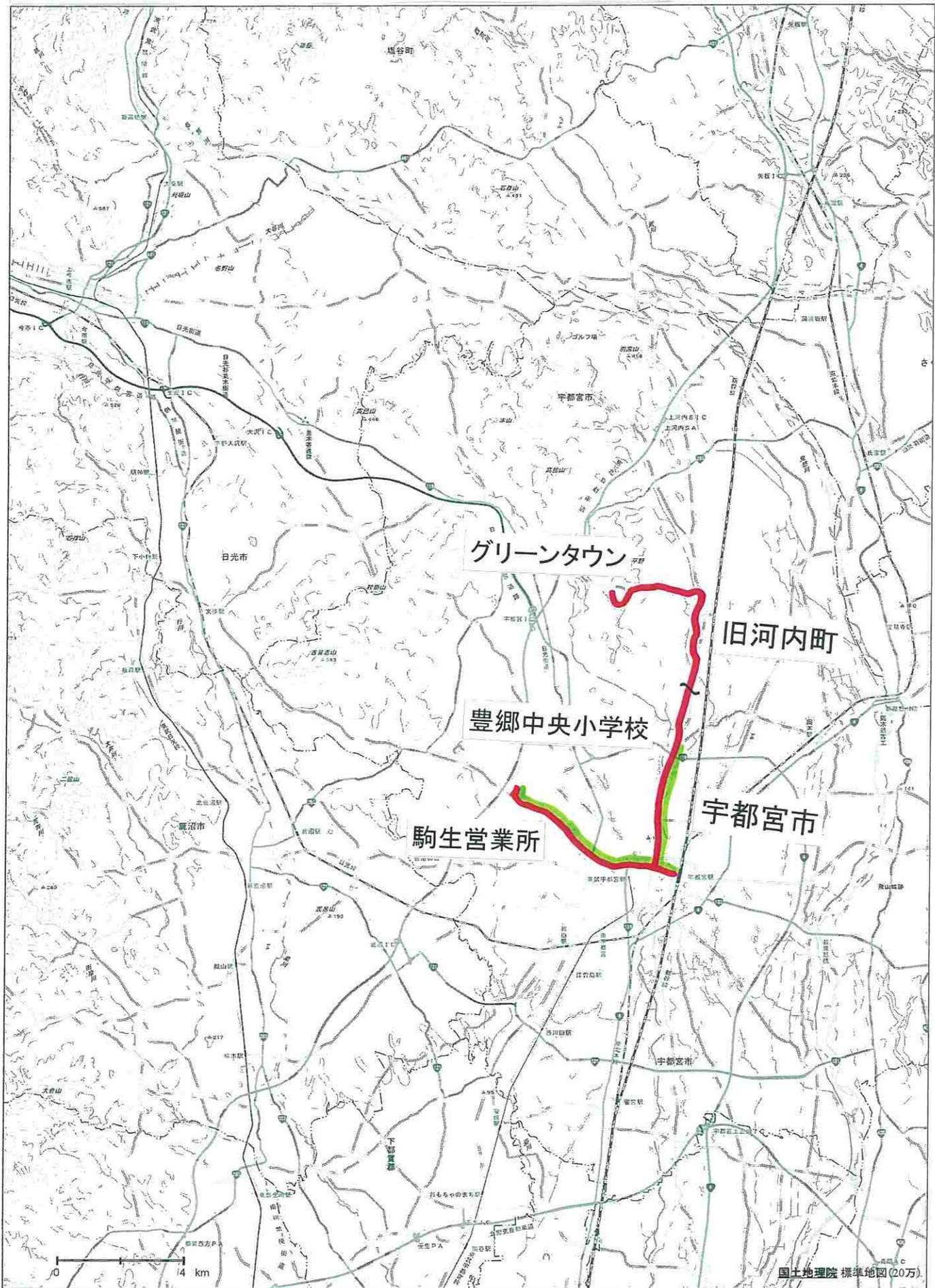


第8号系統：駒生営業所～田原～今里



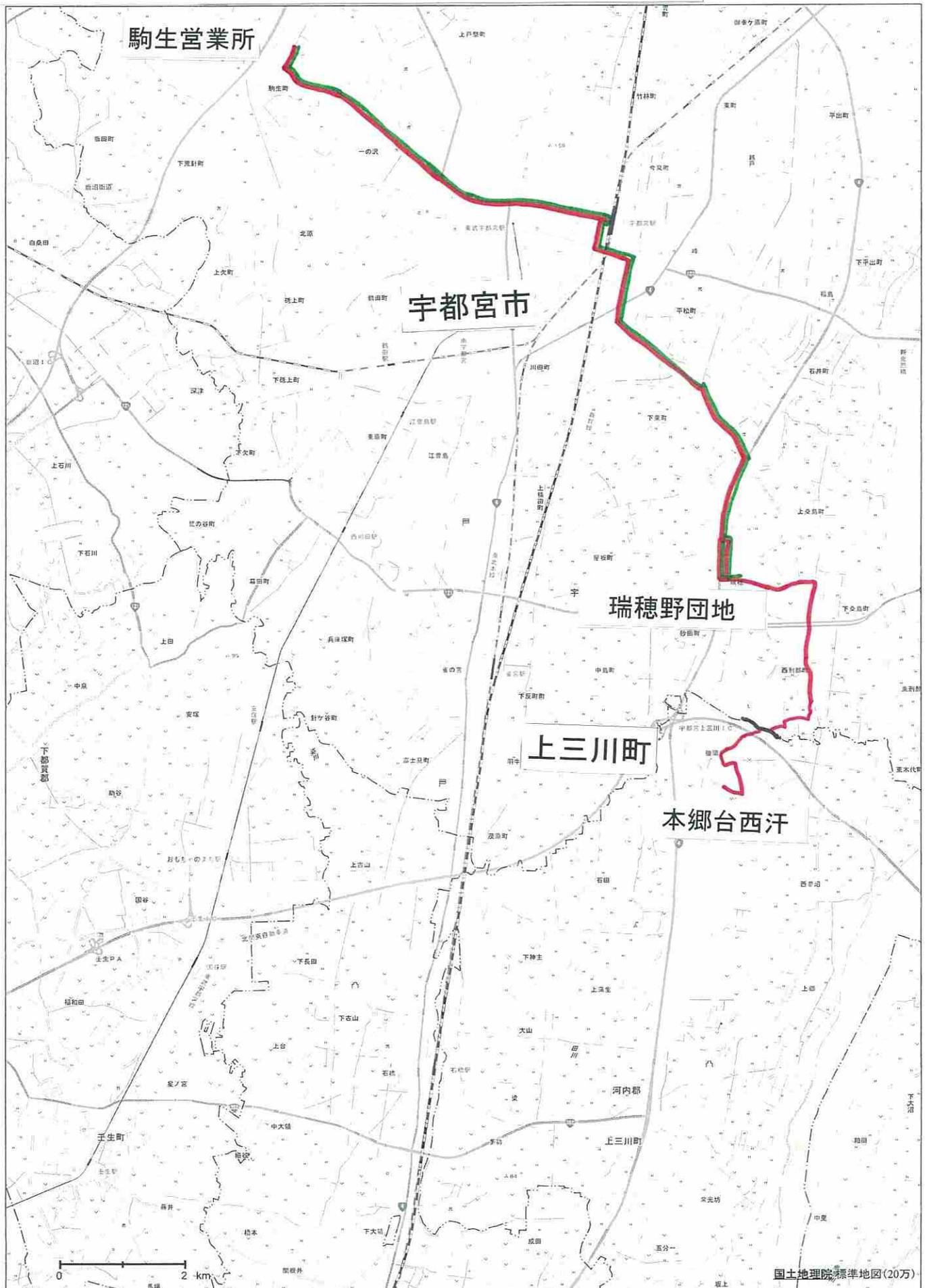
競合区間：駒生営業所～豊郷中央小学校前 11.4km ——

第9号系統：駒生営業所～田原～グリーンタウン



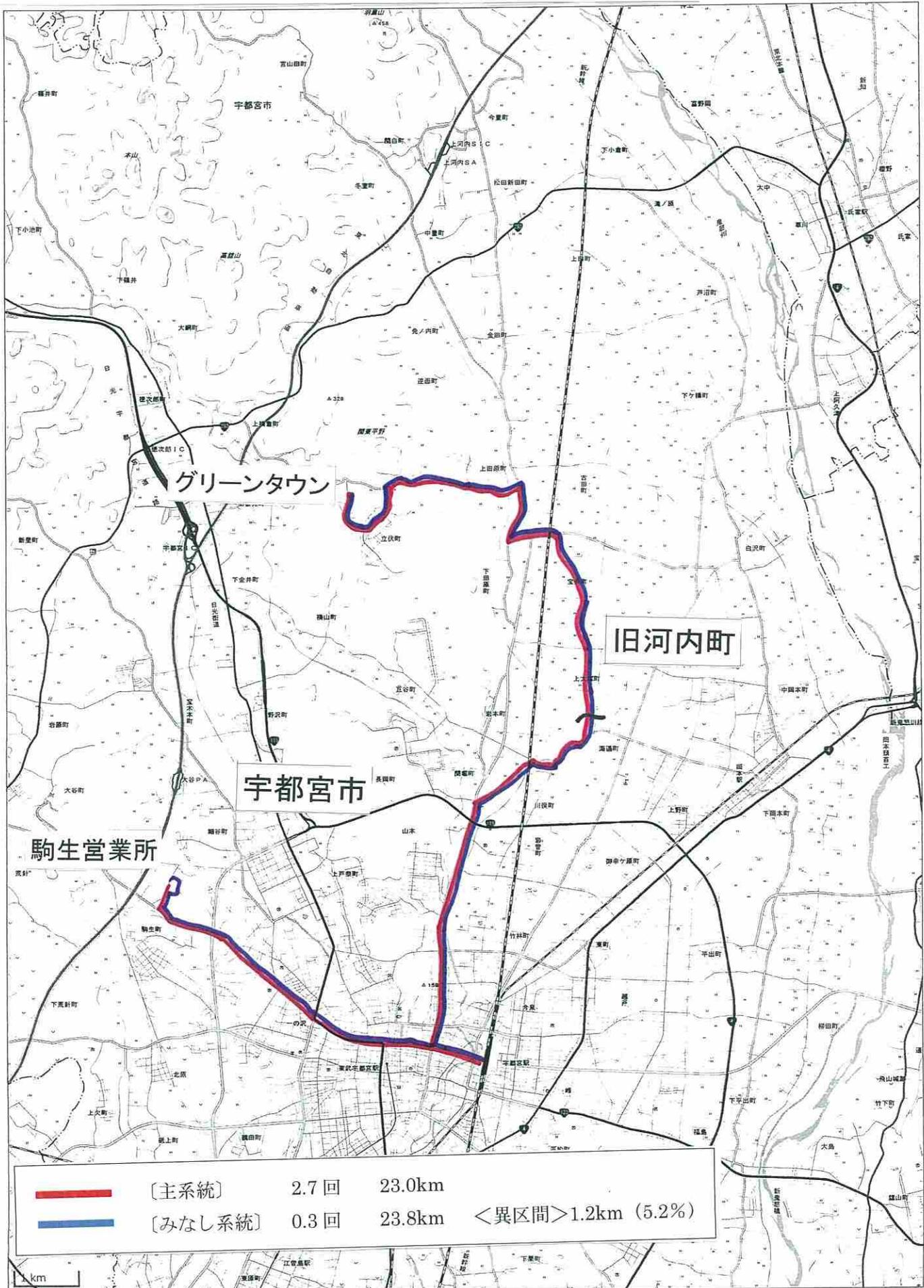
競合区間：駒生営業所～豊郷中央小学校前 11.4km ——

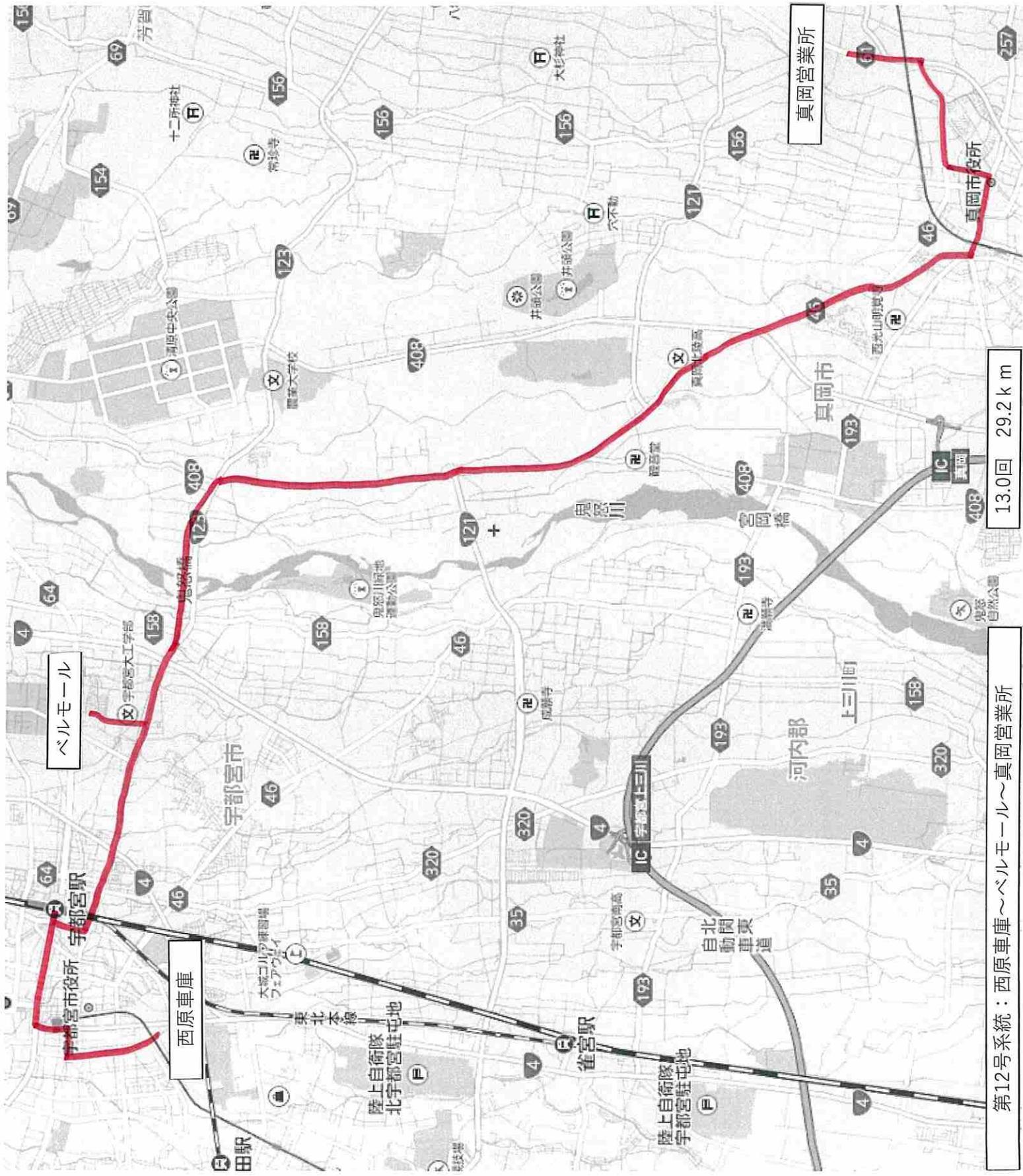
第10号系統：駒生営業所～平松～本郷台西汗



競合区間：駒生営業所～瑞穂野団地 15.0km

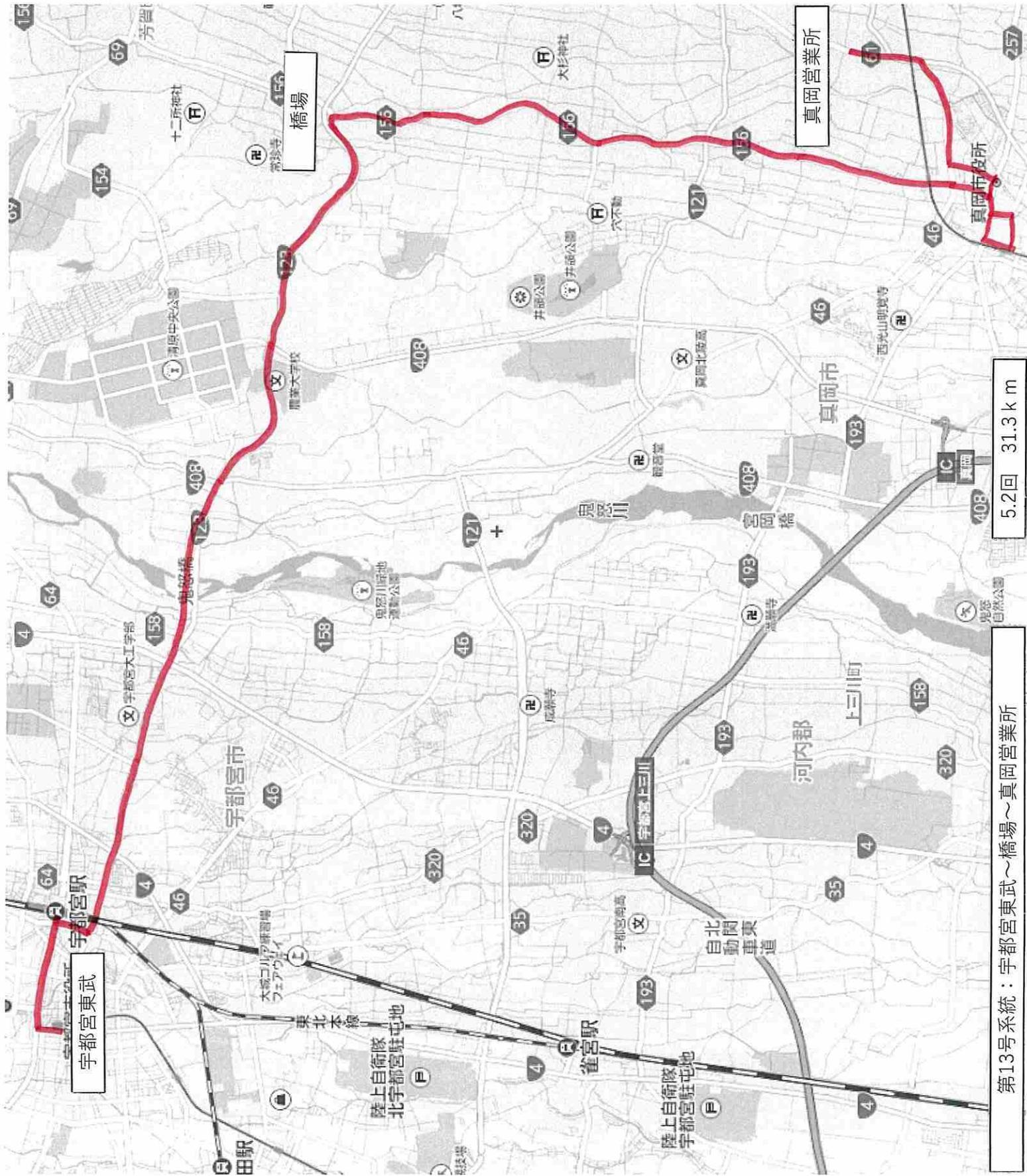
第11号系統：駒生営業所～宝井～グリーンタウン





第12号系統：西原車庫～ベルモール～真岡営業所

13.0回 29.2 k m



5.2回 31.3 km

第13号系統：宇都宮東武～橋場～真岡営業所

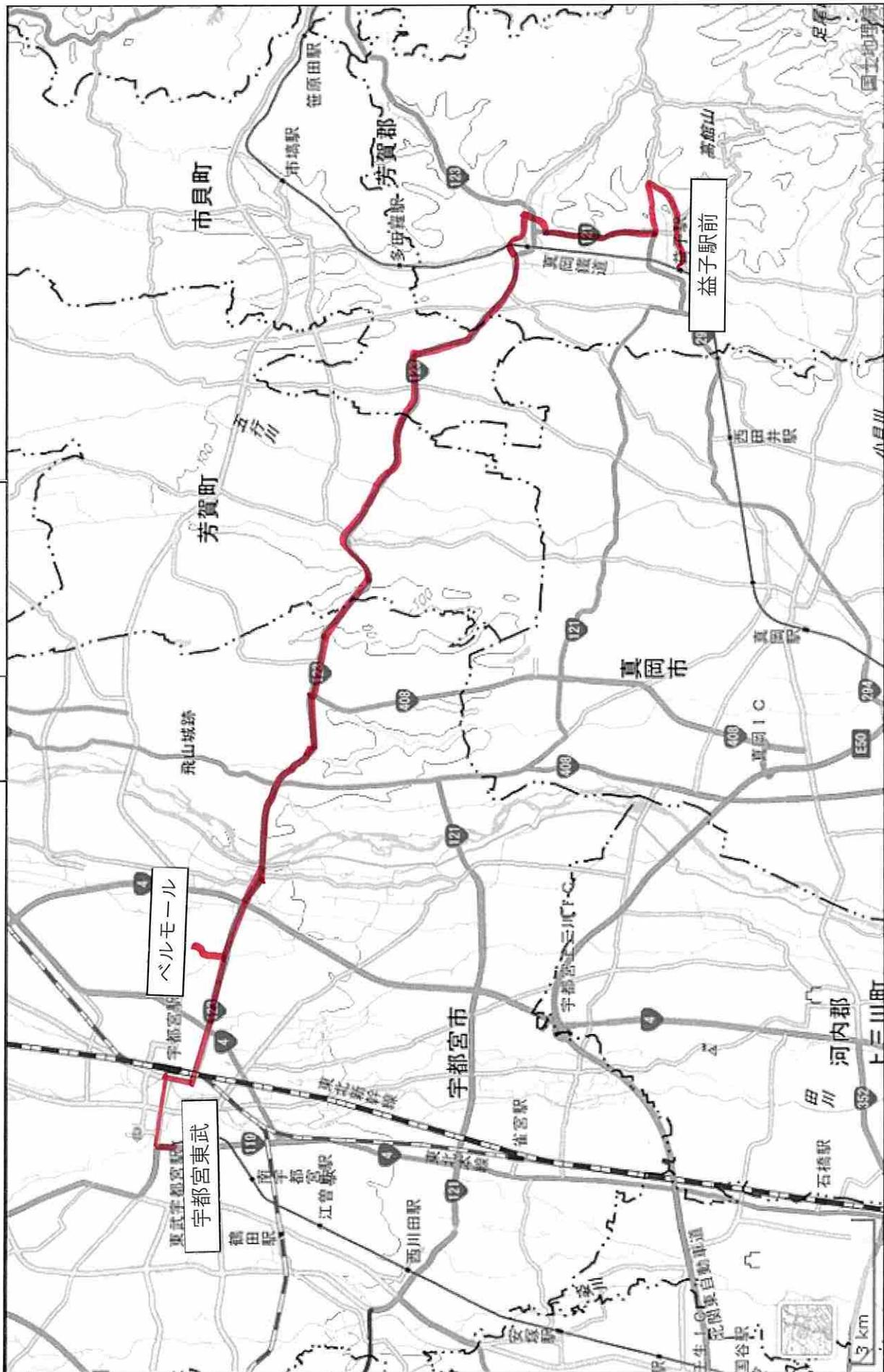
第14号系統：宇都宮東武～橋場～益子駅前

4.6回 31.0 k m



第15号系統：宇都宮東武～ベルモール～益子駅前

9.9回 32.6 km



第16号系統：宇都宮東武～御幸ヶ原元町～岡本駅東口

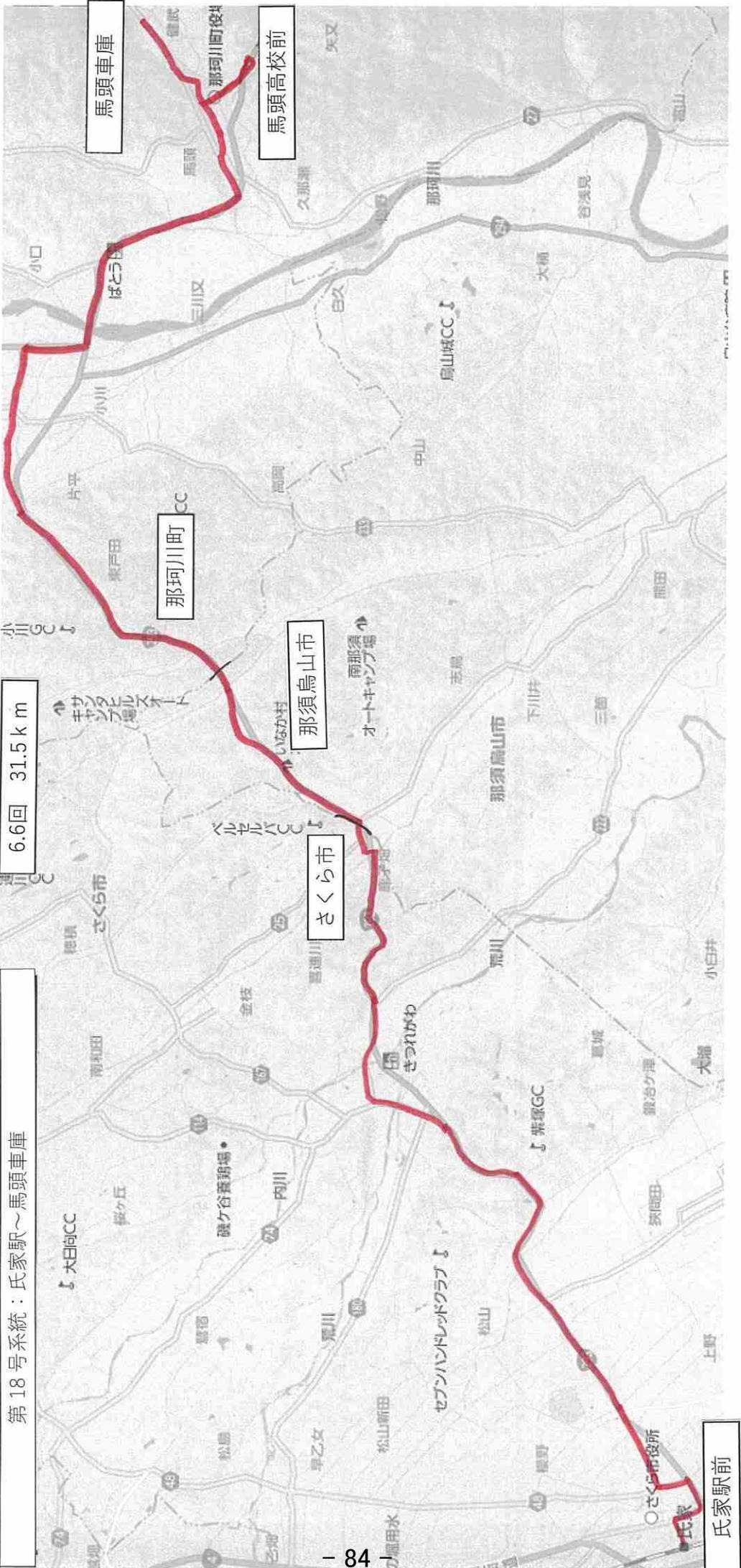
9.5回 9.0 k m



第17号系統：宇都宮東武～上野団地～岡本駅西口

9.2回 10.3 k m





第 18 号系統：氏家駅～馬頭車庫

6.6回 31.5 k m

馬頭車庫

馬頭高校前

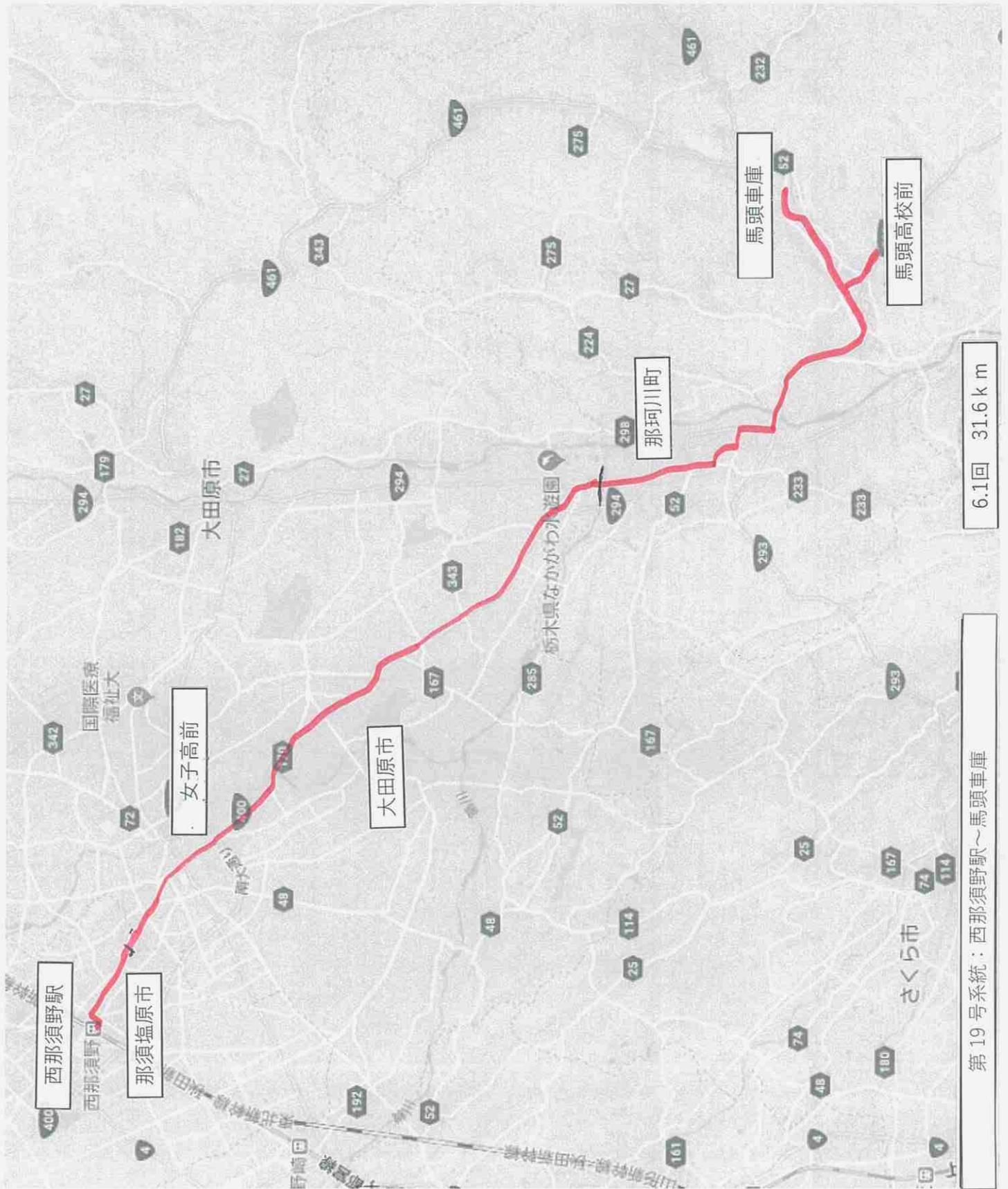
那珂川町 CC

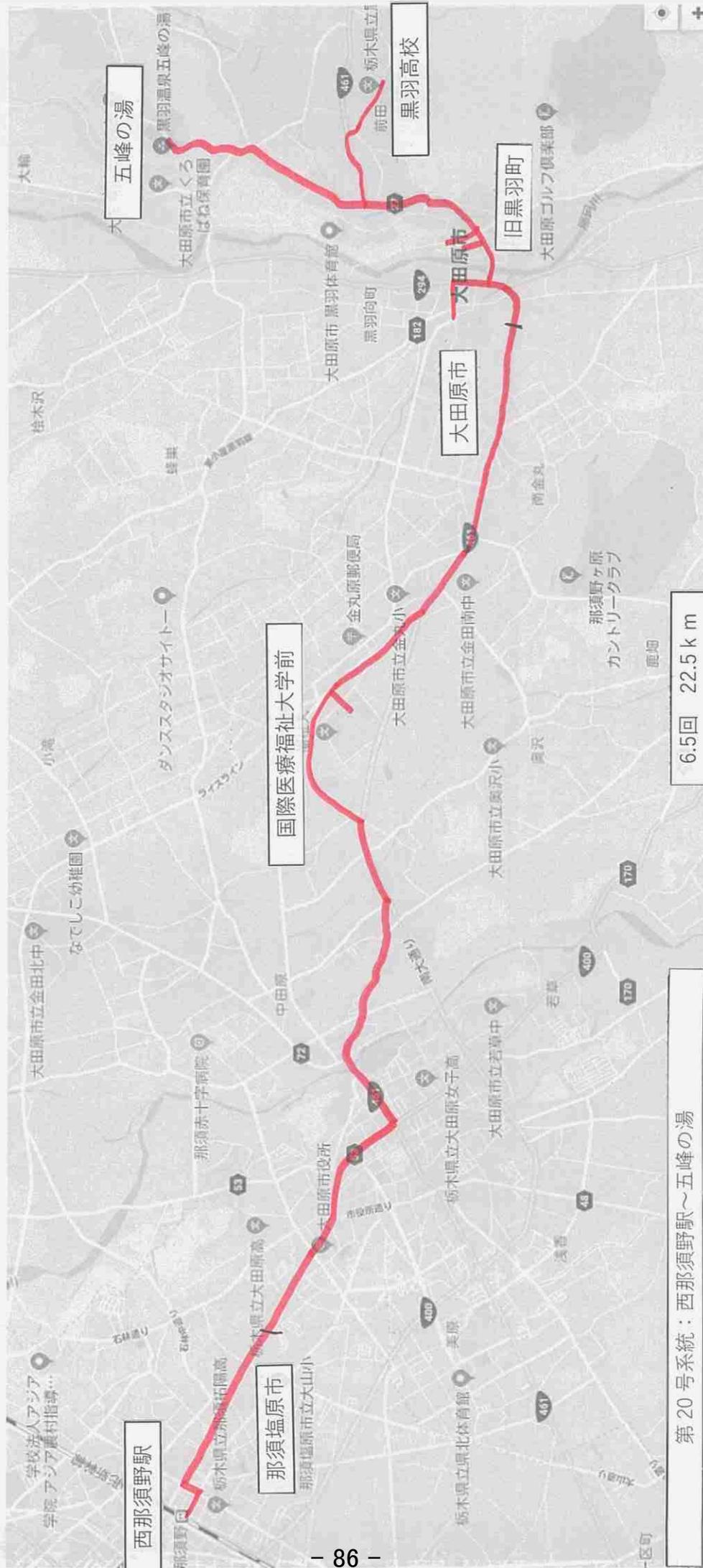
那須烏山市

さくら市

氏家

氏家駅前





西那須野駅

那須塩原市

大田原市

旧黒羽町

黒羽高校

五峰の湯

第20号系統：西那須野駅～五峰の湯

6.5回 22.5 km

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	令和元年度は平均乗車密度が2.8であった。 運行回数確保と平均乗車密度3以上の利用 を目標とする

生産性向上の取組について

路線名	事業者名	関係市町村	【バス事業者回答欄】生産性向上に向けた具体的な取組内容						H31 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	H31 輸送量		
1 西那須野駅～塩原温泉	ジ・エイトバス関東(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	増収額1%	通年	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を増加させることを引き続き実施していく	21.3	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つている	
			ふるさと納税返礼品 (バス乗車券)	バス事業者 那須塩原市	増収額1%	令和2年 9月～	さとふるサイトを活用し、二日間有効のフリーきっぷを返礼品として提供する。 ※滞っていただくため再活用する。			
			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1%	通年	引き続き実施する。			

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	ジェイアールバス 関東	(1) 塩原本線(第1号)	5,335	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

※令和4年度、令和5年度については、令和3年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

(注)

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

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) の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,285,326 千円	営業外収益	3,411 千円	経常収益(イ)	1,288,737 千円
	営業費用	1,511,779 千円	営業外費用	1,440 千円	経常費用(ロ)	1,513,219 千円
	営業損益	▲ 226,453 千円	営業外損益	1,971 千円	経常損益	▲ 224,482 千円
補助対象期間の 実車走行キロ(ハ)	km	3,544,752	経常収支率		85.17 %	

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	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
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	km	3,445,152	経常収支率		89.63 %	

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	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
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	km	3,547,222.0	経常収支率		83.32 %	

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

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ÷ハ=c
	403円.14銭	398円.08銭	426円.88銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度をいう。

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	409円.37銭	303円.91銭	303円.91銭	363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			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		他路線との結合部分に係るキロ程 ル		他路線との結合部分以外のキロ程の比率 ル÷チ (チ×(リ+ヌ+ル))÷チ=マ	
			運行系統名	起点	主な経由地				終点	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
北関東	第1号		塩原本線	高根線	関谷線	塩原線	365 日	3,530 (9.6) 回	2.9	27.8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	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	100%
							() 回			往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. 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	%	
							() 回			往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. 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	%	
							() 回			往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. 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						() 回			往 . Km 復 . Km	21.7Km	往 . Km 復 . Km	21.7Km		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×(リ+ヌ+ル))÷チ=マ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ以下の額カ (dhe+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×ワ以上の額コ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カ-ヨ=タ	補助対象経常費用の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ	
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
						経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=d	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=f					
北関東	第1号		100%	153,202.Km	46,558,619円	170円.19銭	29,839,311 円	153,672.9 km	184円.17銭	25,401,501 円	153,672.8 km	165円.29銭	23,199,176 円	153,498.6 km	151円.13銭	26,073,448 円	20,486,171 円	20,951,829 円	20,486,171 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				153,202.Km	46,558,619円	170円.19銭	29,839,311 円	153,672.9 km	184円.17銭	25,401,501 円	153,672.8 km	165円.29銭	23,199,176 円	153,498.6 km	151円.13銭	26,073,448 円	20,486,171 円	20,951,829 円	20,486,171 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との結合部分以外に係るもの ソ×ラ=ツ	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの ソ×ラ'=ツ'	計画平均乗車密度が9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		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									
						ナ		ナ×1/2=ラ		ニ×ワ-ヨ=ム		ム-ラ=ウ		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要	
						負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	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	負担額	負担割合
北関東	第1号		20,486,171 円	円	10,669,880円	10,670 千円	5,335 千円	36,642,344 円	31,307,404 円	5,334,940 円	17.04 %	円	%	円	%	円	%	25,972,464円	83 %	%			
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%		
合計			20,486,171 円	円	10,669,880円	10,670 千円	5,335 千円	36,642,344 円	31,307,404 円	5,334,940 円	17.04 %	円	%	円	%	円	%	25,972,464円	83 %	%			

※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。

表4 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

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

利用者意見について

事業者名 ジェイアールバス関東(株)

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	<ul style="list-style-type: none"> ①高速線のように一般線もWi-Fiを入れてほしい ②ICカードを使えるようにしてほしい。 ③通学定期券運賃と料金が高いので安価にしてほしい。 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。 ⑤現在一時間に一本しか運行していないので、もっと運行本数を増やして欲しい

住民意見について

市町村名 那須塩原市

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ふれあい祭りアンケート 日程:令和元年7月28日(日)</p> <p>②「バスの日イベント」アンケート 日程:令和元年9月15日(日) 場所:ゆーバス車内(全便)</p>	<p>R1.5.16～ R2.5.18</p>	<p>(1)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 ・ 運賃を安くして欲しい ・ 鉄道や他のバスとの接続の向上 ・ 停留所・路線の新設 ・ 病院や商業施設の敷地内への乗入 ・ 交通系ICカードを利用できるようにしてほしい ・ 運行時間帯の拡大(夜間の便の増加) ・ 手を上げたら乗れるようにしてほしい(フリー乗降) <p>(2)ジェイアールバス関東(株)への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 西那須野駅から医師会塩原温泉病院までへの直通運行 ・ 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 ・ 高校生(学生)定期代の値引き

※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

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	高速線のように一般線もWi-Fiを入れてほしい	Wi-Fiを導入する予定は今の所はない。
2	ICカード導入	2021年地域連携suicaの導入を予定している。
3	通学定期券運賃と料金が 高いので安価にして ほしい。	基準運賃によらない、割引率の高い通学定期乗車券額を地域別に設定し、利用促進とすることを検討している。
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。	観光旅客に対しての利便性は向上するが、地域利用を考慮するため慎重に考えたい。
5	現在一時間に一本しか 運行してないので、 もっと運行本数を増や して 欲しい	今の収入や乗車状況では増便は難しい。



塩原温泉バスターミナル

塩原温泉病院

もみじ谷大吊橋

アグリパル塩原

千本松牧場

ジェイアールバス関東(株)塩原本線 路線略図

西那須野駅

地域間幹線系統確保維持計画 (日光交通株式会社)

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
運行経路を見直し、昼間時間帯のダイヤについて大型商業施設まで終点を延長することで、買い物客等の利用者増を図る。

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						R1 輸送量	R1 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-共通利用券」を発売。当該系統での使用可。	15.7	1.5	今市地域と藤原地域を結ぶ路線であり、沿線には病院や商業施設、小学校もあり、高齢者の通院や買い物、小学生の通学の重要な足となっているため。	
			②定年者を継続雇用し人件費を削減している。			今後も継続	令和2年3月末現在バス運転士24名中4名が定年前の給料の約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 240枚を目指す (120,000 円の増収)	平成30年4月1 日 ～発売開始	月平均20枚×12ヶ月= 240枚 1枚1,000円 (カット率50%=500 円) 240枚×500円= 120,000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したことで利用者が減少している鬼怒川公園駅～鬼怒川温泉駅間を短縮し、平均乗車密度増及び経費削減を図る。	日光交通(株)	平均乗車密度 の向上及び収 支改善率1%以 上を目指す。	令和元年10月 実施済	R1年度実績の実車キロ 136,192.4 [※] ・R2年度計画の実車キロ118,763.8 [※] [※] = 17428.6 [※] 減				
			今後の取組 ①運行経路の見直し(延長) 昼間時間帯限定で終点を沿線の大型商業施設(イオン今市店)まで延長し、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。		平均乗車密度 の向上及び収 支改善率1%以 上を目指す。	令和2年10月 予定	実車キロ⇒2.4 [※] 増 運行回数⇒7回 新設予定バス停⇒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4年度、令和5年度については、令和3年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

令和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)	2,207	
		(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に限り、その旨を記載することにより足りるものとする。(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4年度、令和5年度については、令和3年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

令和3年度

事業者名 日光交通株式会社

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間※) の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	112,258 千円	営業外収益	1,712 千円	経常収益(イ)	113,970 千円
	営業費用	148,150 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ)	148,150 千円
	営業損益	△ 35,892 千円	営業外損益	1,712 千円	経常損益	△ 34,180 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	530,397.5 km				経常収支率	76.93 %

基準期間の前年度の 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
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	528,842.3 km				経常収支率	77.38 %

基準期間の前々年度の 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
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ')	529,369.9 km				経常収支率	93.83 %

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

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ'÷ハ'=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ÷ハ=c
北関東	240円 41銭	267円 03銭	279円 31銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度をいう。

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	262円 25銭	303円 91銭	262円 25銭	214円 87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 () ①=カッコ内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×②=③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率		補助ブロック外乗入部分のキロ程	同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程	他路線との競合部分に係るキロ程	他路線との競合率 ル÷チ	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ+ル))÷チ=ラ
				起点	主な経由地	終点				チ	オ		オ÷チ=ク	リ					
北関東	第1号	無	鬼怒川線 湯泉駅	下市駅	イオン	365 日	3870 回 (10.5)	1.6	16.8 人	往16.9Km (平均) 復16.9Km	16.9Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	0.0Km	0	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	100%	100%
						() 日	() 回	人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%	
						() 日	() 回	人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%	
合計	系統								往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. 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+ル))÷チ=ラ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ以下の額: (d+e+f)/3 = ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額: ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カ-ヨ=タ	補助対象経常費用の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ	
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
						経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=d	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=f					
北関東	第1号	無	100%	130,932.8km	34,337,126円	91円 69銭	13,020,910円	136,401.2km	95円 46銭	12,289,909円	136,401.2km	90円 10銭	12,191,244円	36,192.4km	89円 51銭	12,005,229円	22,331,897円	15,451,706円	15,451,706 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																			

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×ラ=ツ	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの ソ×ラ'=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=ホ	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	損失額から在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	15,451,706 円	15,451,706 円	4,414,773 円	4,414 千円	2,207.0 千円	22,331,897 円	20,124,897 円	2,207,000円	10.97%	6,880,190円	34.18%	0 円	0 %	11,037,707円	54.85%	
			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

- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バスを除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者については、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、自放第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、その承認を求めこと。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第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」を記載すること。
- 「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)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ))-同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ)に係るキロ程を記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数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(ホ)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(ホ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ)の金額から左記の場合の(ホ)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)こと。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

利用者意見について

事業者名 日光交通(株)

実施内容	実施日	意見やアンケート結果
<p>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 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>R2.4.13 ~R2.5.10</p>	<p>①・HPや電話での問い合わせ。 ②・ICカードが使えるようにしてほしい。 ・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、悪天候の日などに不便。</p>

利用者や住人意見に対してのサービス向上策について

事業者名 日光交通(株)

意見等		サービス向上策等
①	ICカードが使えるようにしてほしい。	ICカード導入の検討。
②	バス停に屋根・ベンチ・風よけ等が欲しい。	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。
④	路線図、時刻表をもっとわかりやすくしてほしい。	路線図及び時刻表の記載方法について検討する。

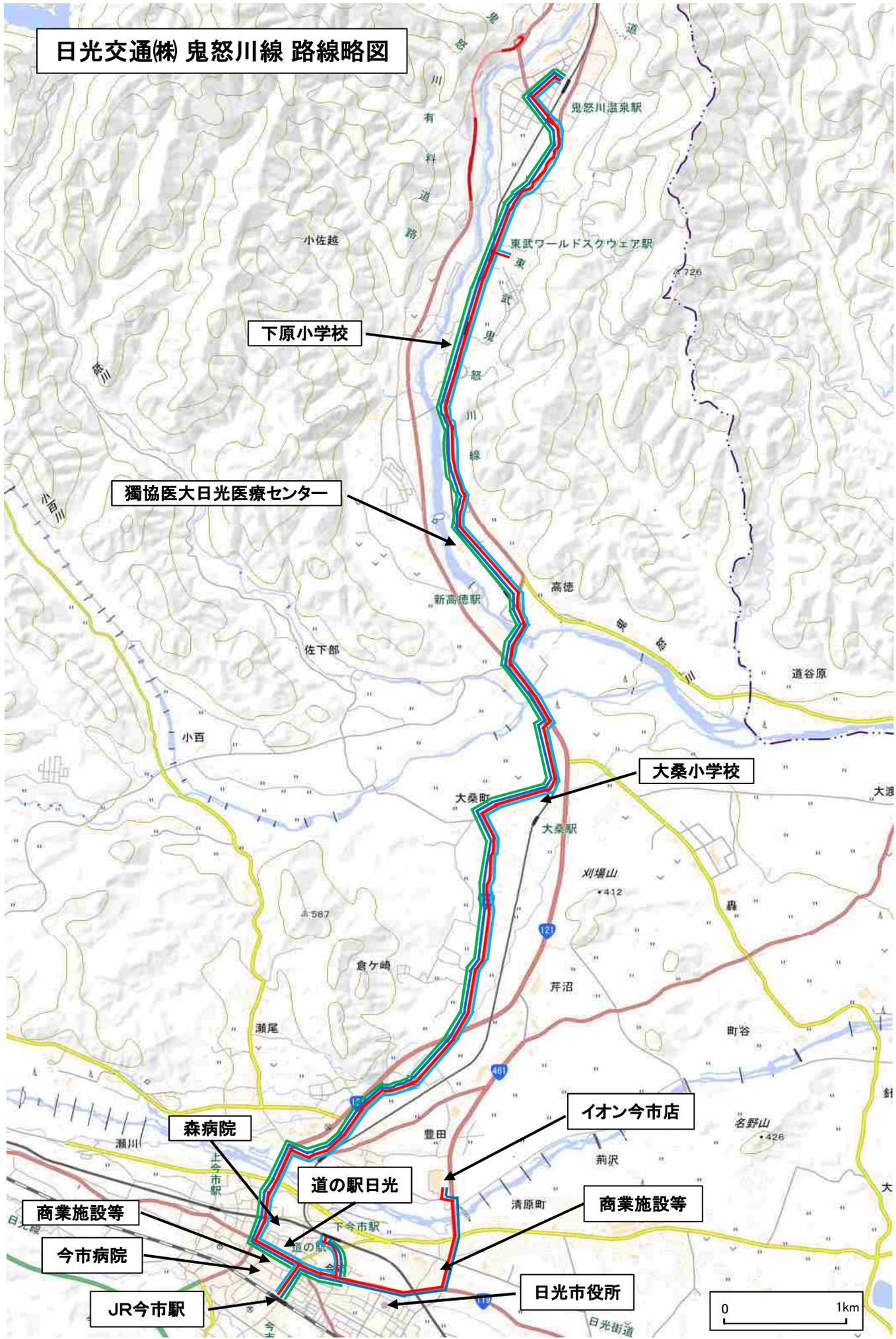
住民意見について

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>(1)全体への意見 ①バスの路線図、時刻表をもっとわかりやすくしてほしい。 ②バスの運行本数を増やしてほしい。 ③SuicaなどICカードを使えるようにしてほしい。</p> <p>(2)事業者別 関東自動車(株)への意見 ・需要に対応するバスを運行してほしい。 ・高齢者が継続して利用できるよう運賃を下げしてほしい。 ・運転手の対応や運転マナーをもっと丁寧にしてほしい。 日光交通(株)への意見 ・高齢者等の交通弱者の移動手段となっているため、引き続き現状どおりの運行をしてもらいたい。 ・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。

日光交通(株) 鬼怒川線 路線略図

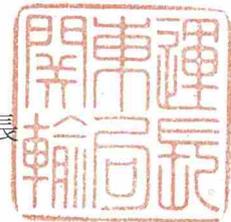


—	【主系統】	< 鬼怒川温泉駅～東武ワールドスクウェア～下今市駅～イオン >	5.5回	17.9km		
—	【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅 ～ 下今市駅 >	2.5回	15.1km	重複区間	15.1km (100%)
—	【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅 ～ 下今市駅～イオン >	1.5回	17.5km	重複区間	17.5km (100%)
—	【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅～東武ワールドスクウェア～下今市駅 >	1.0回	15.5km	重複区間	15.5km (100%)

関交企第76号
関自旅一第1636号
関交消行第34号
令和2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）7.（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するようお願いいたします。

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

令和2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用庫補助金

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						
関東自動車株式会社	宇都宮駅～日光東照宮	宇都宮駅～今市車庫	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B	改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,912.5回に対して、実績2,910回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A	・目標391人/日に対して、392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PRIに努める。	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、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、需要動向や事業の実施状況の把握に努めること。 ・新たにGTFS-RTを活用した情報提供を開始する等、利用者利便の向上に努めていることが認められる。 ・最適な公共交通ネットワークの構築には、都県と市区町村の連携が重要であることから、さらなる連携を図り、引き続き利用状況等の需要動向の把握に努め、利用者にとって使いやすい地域公共交通が確保維持されることを期待する。				
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,349.5回に対して、実績2,342回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A	・目標310人/日に対して、336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PRIに努める。
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画3,005回に対して、実績2,995回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A	・目標388人/日に対して、389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PRIに努める。
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,003回に対して、実績2,001.5回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	・目標197人/日に対して、196人/日となり、目標を下回った。	・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PRIに努める。
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,549回に対して、実績2,547回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	・目標266人/日に対して、275人/日となり、目標を下回った。	・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PRIに努める。
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,143回に対して、実績2,142回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	・目標264人/日に対して、262人/日となり、目標を下回った。	・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PRIに努める。
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,537回に対して、実績2,534回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	・目標377人/日に対して、361人/日となり、目標を下回った。	・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PRIに努める。
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,105回に対して、実績2,099回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	・目標283人/日に対して、280人/日となり、目標を下回った。	・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PRIに努める。
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画1,685.5回に対して、実績1,665回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A	・目標177人/日に対して、177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PRIに努める。
						B					改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,135.5回に対して、実績2,131.5回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A	・目標309人/日に対して、321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PRIに努める。

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	駒生営業所～宝井～グリーンタウン	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画1,111.5回に対して、実績1,106回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B ・目標157人/日に対して、156人/日となり、目標を下回った。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	西原車庫営業所	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画4,781.5回に対して、実績4,771.5回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A ・目標570人/日に対して、677人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画1,994回に対して、実績1,926回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A ・目標250人/日に対して、268人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～益子駅前	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画1,690.5回に対して、実績1,681.5回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A ・目標260人/日に対して、295人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～ベルモール～益子駅前	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画3,633.5回に対して、実績3,628回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A ・目標480人/日に対して、534人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～御幸ヶ原元町～岡本駅東口	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画3,506回に対して、実績3,491回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A ・目標200人/日に対して、202人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～上野回地～岡本駅西口	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画3,377回に対して、実績3,352回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A ・目標230人/日に対して、271人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	西那須野駅東口～五峰の湯	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,110回に対して、実績2,109回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A ・目標210人/日に対して、247人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	大田原市役所～五峰の湯	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	B 改元に伴う祝日の増加と正月ダイヤの拡大により、計画2,397回に対して、実績2,393.5回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	A ・目標210人/日に対して、236人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			
	関東自動車株式会社	那須塩原駅～那須湯本温泉	・GTFSを活用し、各検索サイトでの情報公開・リアルタイム情報の発信。	A 計画5,475回に対し実績5,481回となり、適切に実施された。	A ・目標360人/日に対して、370人/日となった。	・今後も効果的な運行を継続し、路線図、HP等を通じてさらなるPRに努める。			

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 塩原本線 (西那須野～塩原温泉)	①バス会社独自で現地で発売していた企画乗車券を、鉄道と合わせ鉄道会社窓口でも発売してもらったことにより、発売枚数が増加した。 ②敬老商品券でバス乗車券の購入が出来るようになった。	A ①②ともに2018年10月実施計画とし、①②計画どおり10月から実施した。	C ①平成30年度に比べ令和1年度は571枚の発売増となり965,750円の増収となった。 ②発売実績なし。 上記のとおり、企画乗車券の発売実績は前年度と比べて増加したが、乗車人員については目標220人/日と比べて143人/日と目標に達しなかった。	①観光協会・JR東日本と連携強化を図る。 ②車内掲示等で幅広く商品のアピールをしていく。	①利用者の減っている鬼怒川公園駅・鬼怒川温泉駅間の廃止及びルート変更(大型商業施設への乗入れ)を始めた。ダイヤの見直しを図った。②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。 ③大型商業施設への乗入と絡めて、企画乗車券の販売促進に図れないか商業施設との連携を検討していく。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果達成状況については、設定した目標を大きく下回る結果となった。結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努めること。 ・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。 ・最適な公共交通ネットワークの構築には、都県と市区町村の連携が重要であることから、さらなる連携を図り、引き続き利用状況等の需要動向の把握に努め、利用者にとって使いやすい地域公共交通が確保維持されることを期待する。	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果達成状況については、設定した目標を大きく下回る結果となった。結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努めること。 ・ルート変更も含めたダイヤの見直しの検討にあたっては、利用者の動向やニーズ等の把握に努めた上で、進めていくことが望ましい。 ・最適な公共交通ネットワークの構築には、都県と市区町村の連携が重要であることから、さらなる連携を図り、引き続き利用状況等の需要動向の把握に努め、利用者にとって使いやすい地域公共交通が確保維持されることを期待する。	

第三者委員会における各委員からの意見

令和元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。

○公共交通の活性化を図るには、交通の目的地的地である施設の活性化を図るなど、地域の活性化と同時に進めていくことが重要。

○利用促進策については、結果を分析し効果を把握したうえで、次の施策につなげていくことが重要。

○交流人口の取り込みには、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策を行うことが重要。

○指標については、達成、未達成の要因を長期にわたり分析していくことが重要。

「とちぎの公共交通（令和元(2019)年度版）」について（概要）

令和2（2020）年7月6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 令和元(2019)年度版の状況

- 公共交通サービスの人口カバー率は92.7%（R元(2019).3.31）となり、前年度に比べ0.3ポイントの上昇。
- 鉄道・バスの輸送人員は、鉄道18.1万人/日（H30(2018)）、バス5.5万人/日（H30(2018)）。近年は下げ止まっており、前年に比べ、鉄道は0.1万人増、バスは0.1万人減となっている。
- 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22億5,300万円（H30(2018)）となり、前年度に比べて約1,000万円増加している。
- 市町村生活交通については、平均収支率が21%となり、前年度から1%増加。1本利用あたり公費負担額の全市町平均が701円/回となり前年度に比べ5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。

地域公共交通活性化再生法等の改正について

関東運輸局 旅客第一課

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
2. 地域公共交通活性化再生法等の見直しの方向性

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

これまでの地域公共交通に関する政策について

- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備してきたところ。

各事業の規制緩和等

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシ事業（道路運送法）の規制緩和
- H18年10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年11月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

地域公共交通活性化再生法の制定(平成19年)

- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRTの整備、BRTの普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画(関連法の特例など)を講じ、一定の効果より実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件 ※平成26年11月末時点)



地域公共交通活性化再生法(平成26年)の改正

- 平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

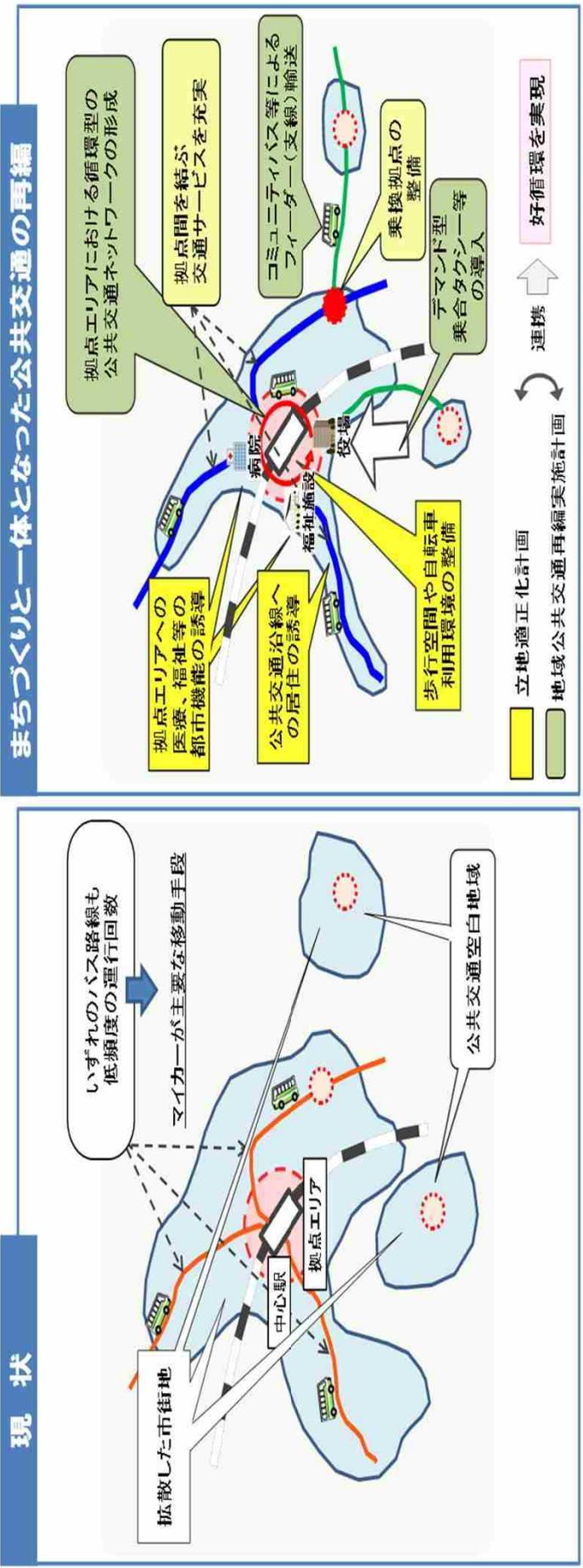


○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- ポイント
- ① 地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

コンパクトシティのための計画制度(立地適正化計画制度の創設)



平成26年8月1日施行

背景

- 地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●立地適正化計画(市町村)

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

- ◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進
- 誘導施設への**税財政・金融上の支援**
- ・整備に対する補助 **予算**
- ・整備に対する民間都市開発機構の出資等 **予算**
- ・**税制**の特例(例: 外から内(まちなか)への移転に係る買換特例)
- 公的不動産・低未利用地の有効活用**
- ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場
合、国が直接支援 **予算**
- 医療施設等の建替等のための容積率等の緩和**
- ・誘導施設について容積率等の緩和が可能

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- ・誘導したい機能の区域外での立地について、
届出、市町村による働きかけ
- ・誘導したい機能の区域内での休廃止について、
届出、市町村による働きかけ

◆歩いて暮らせるまちづくり

- ・附置義務駐車場の集約化も可能
- ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場
の設置について、届出、市町村による働きかけ
- ・歩行空間の整備支援 **予算**

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

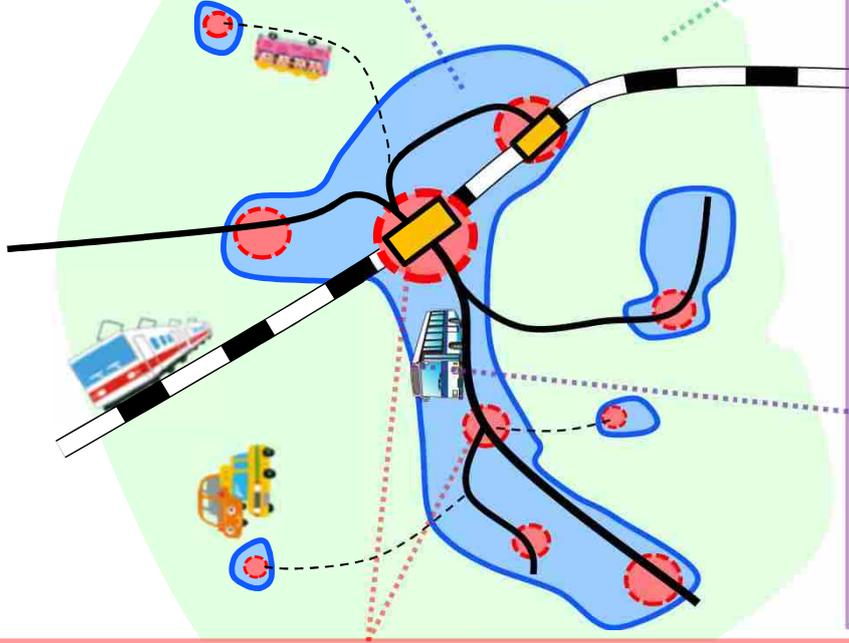
- ◆区域内における**居住環境の向上**
- ・公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却
費の補助 **予算**
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度
(例: 低層住居専用地域への用途変更)

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届
出、市町村による働きかけ
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村
による働きかけ
- ・都市再生推進法人等(NPO等)が跡地管理を行う
ための協定制度
- ・協定を締結した跡地の適正管理を支援 **予算**



公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

- ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援(地域公共交通活性化再生法)
- ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「**地域公共交通網形成計画**」を策定(マスタープラン)。
- 「**地域公共交通網形成計画**」に、「**地域公共交通再編事業**」等の「**特定事業**」を記載し、**実施計画**(「**地域公共交通再編実施計画**」等)について国の認定を受けた場合には、**法律の特例措置等で支援**。

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画 (地方公共団体が策定)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成)



地域公共交通特定事業

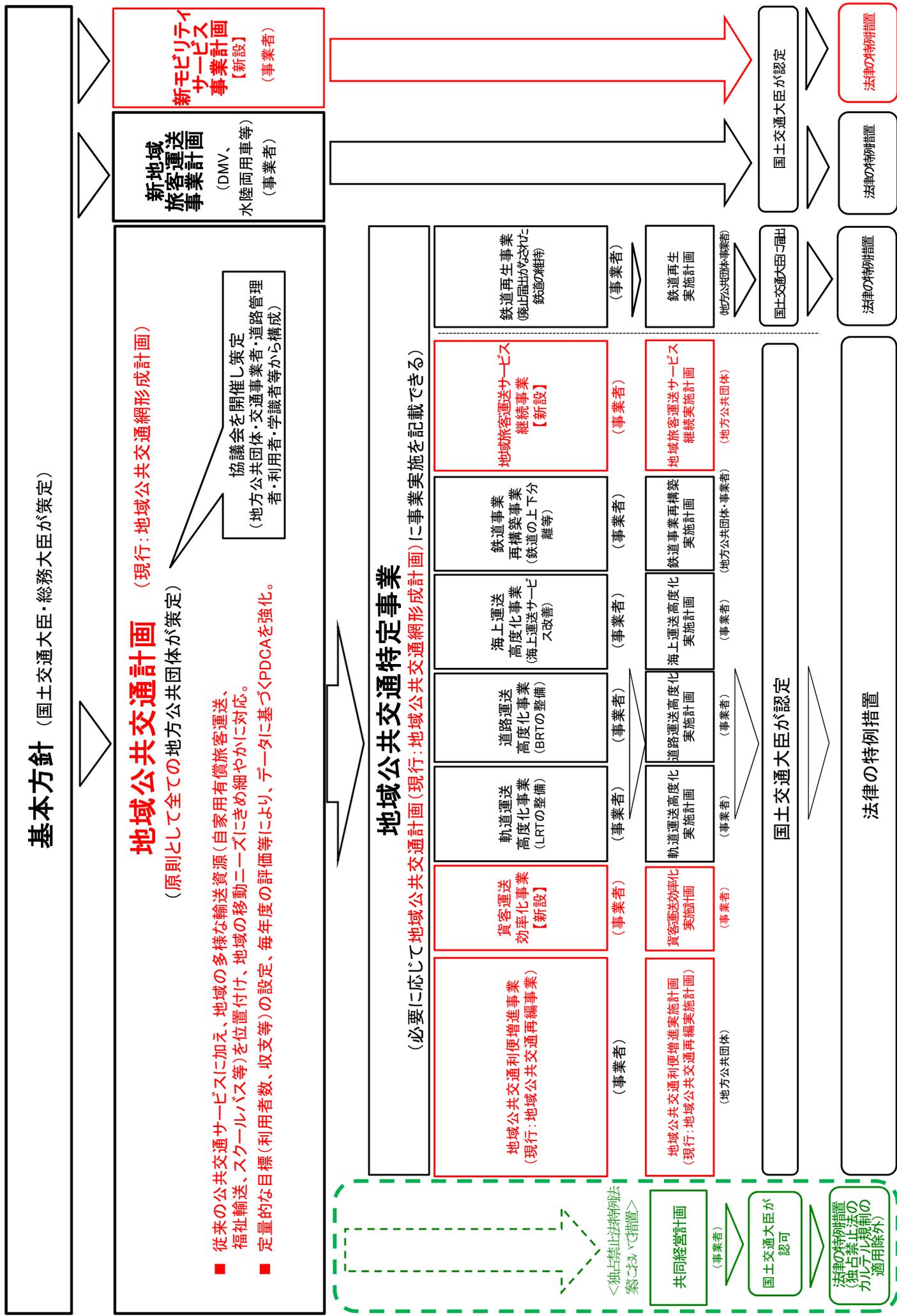
(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)



法律の特例措置等により計画の実現を後押し

2. 地域公共交通活性化再生法等の見直しの方向性

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(改正案)



○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進 (作成経費を補助 ※予算関連)
- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応 (情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
- ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域公共交通網形成計画(H26改正)
(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

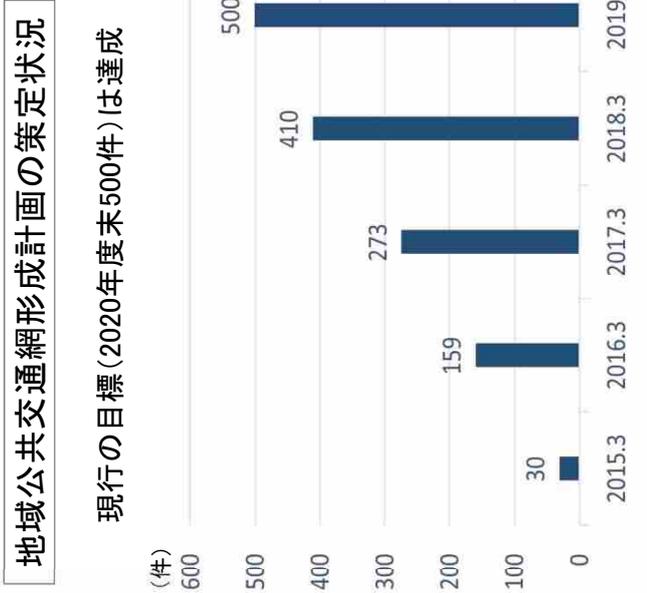
地域公共交通計画(今回改正後)
(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成

+

地域における
輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保



定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

【目標設定】

■「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担額」については、2割程度にとどまる。

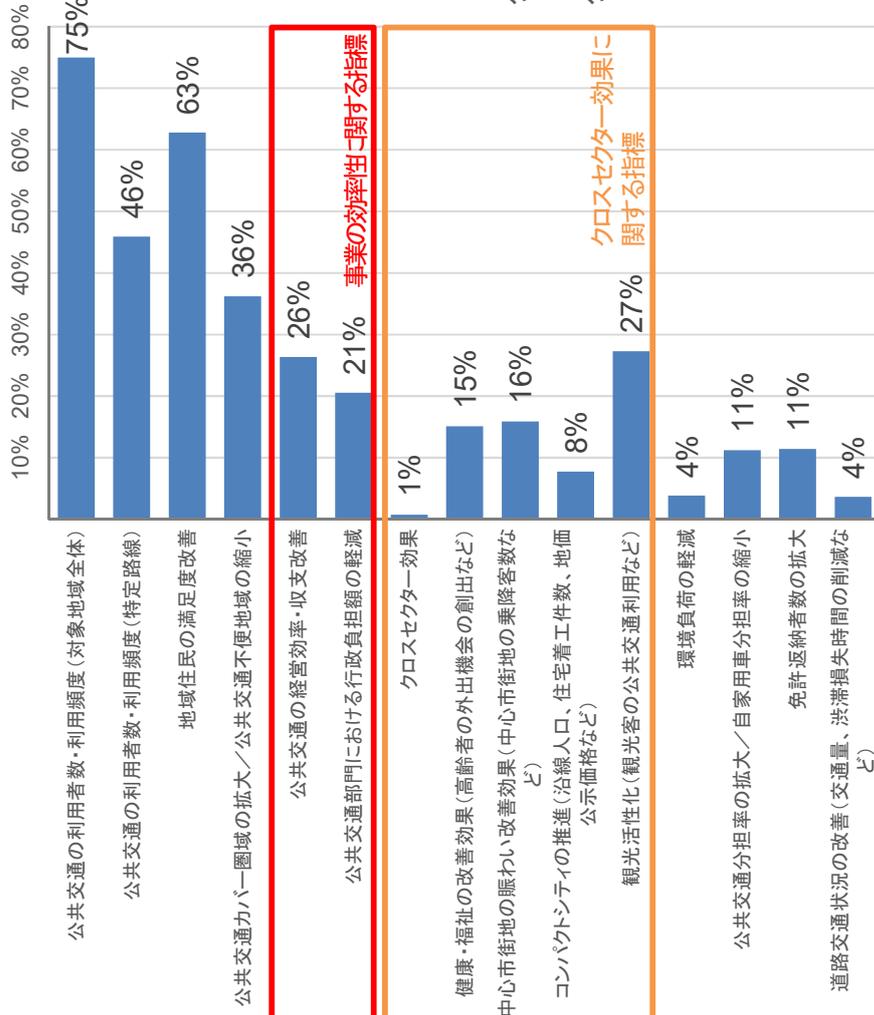
■人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、福祉、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要。

【実施状況の分析・評価】

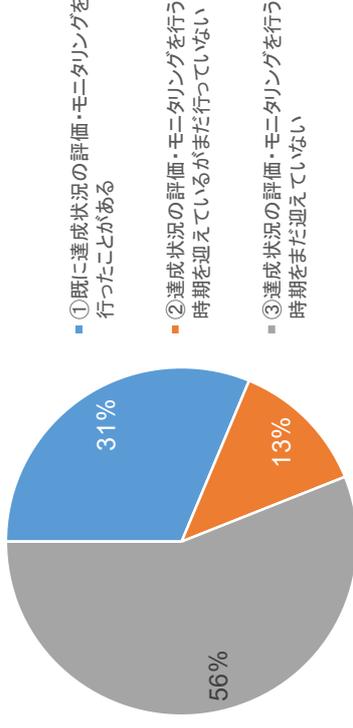
■既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているもの、評価を未実施の地域もある。

■「利用者数」「収支」について、毎年度評価を実施していない地域も見られる。

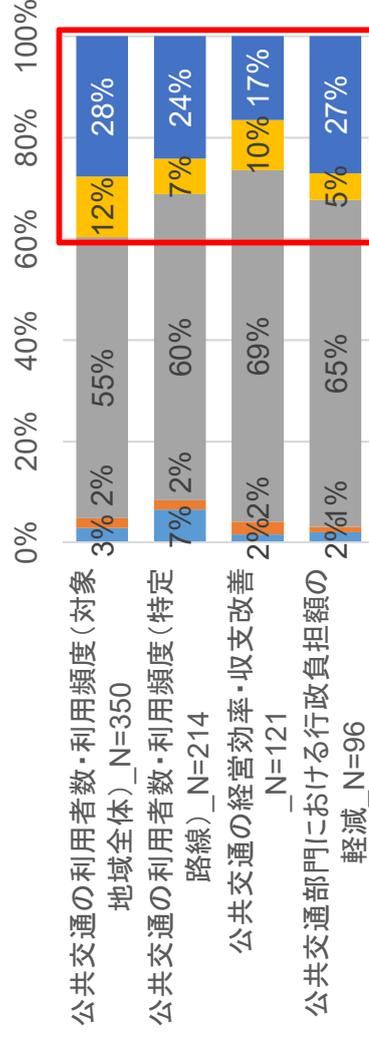
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



■ 毎月 ■ 数ヶ月に1度 ■ 毎年 ■ 数年に1度 ■ 計画期間中に1度

※令和元年度国土交通省アンケート調査より

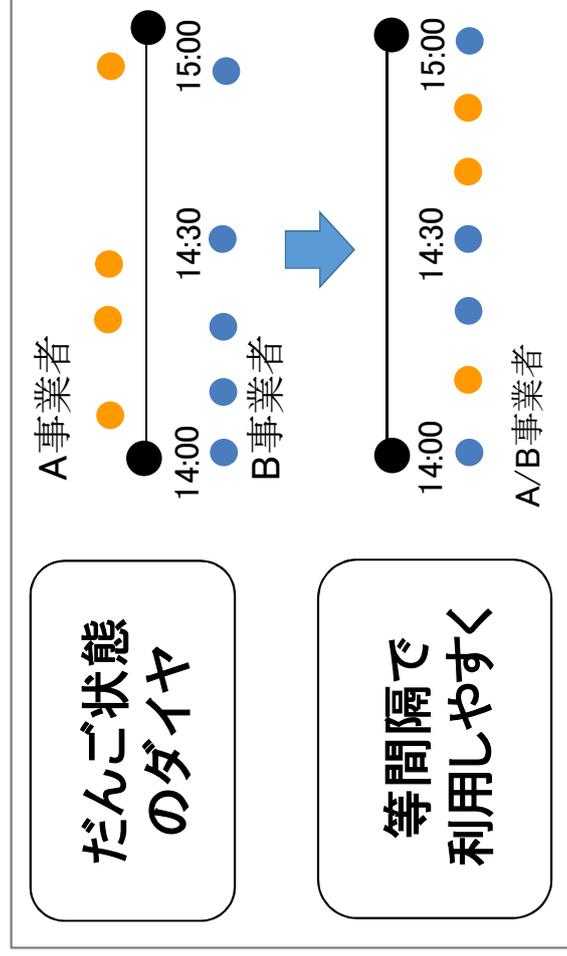
既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線による路線の改善、運賃の設定）

【現状】

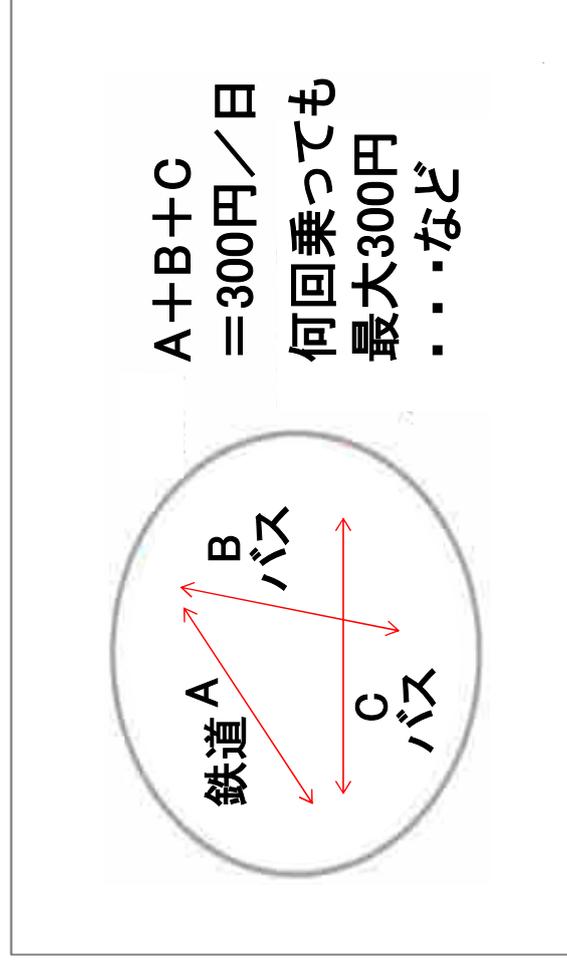
- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

【改正案】

- 「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
⇒ 路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃（通し運賃）**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法案（内閣官房提出）**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



等間隔運行



定額制乗り放題運賃

(地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律案)

※内閣官房提出法案

目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

1. **総則** - 法律の目的（上記）、定義（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
 - 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
 - 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
 - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議
 - 国土交通大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. **附則** - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

輸送資源の総動員による移動手段の確保（地域に最適な旅客運送サービスの継続）

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設**

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて以下のメニュー例の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービス**の実現

手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する
乗合バス事業者等の申し出



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と、多様な選択肢を検討・協議し、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定。



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、**国土交通大臣の認定**を受けた場合は法律上の特例措置（事業許可等のみなし特例等）

実施方針に定めるメニュー例

- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
- 困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

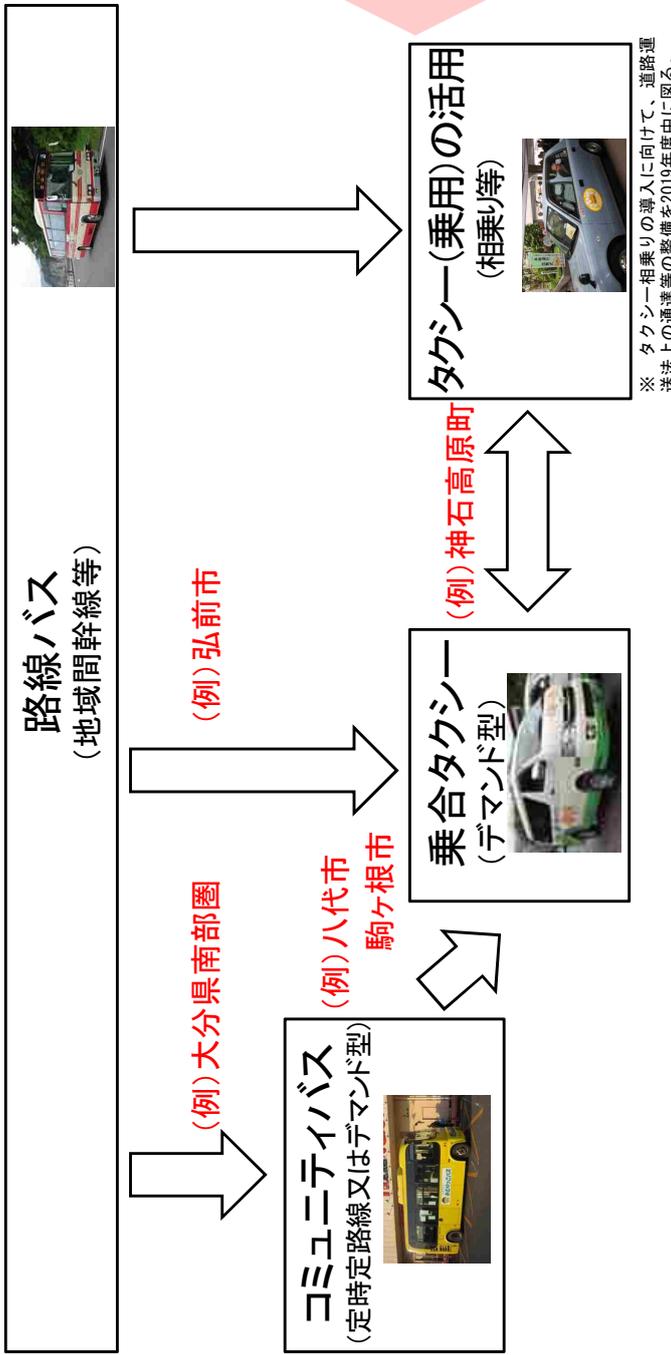
③ デマンド交通（タクシーストーションによる乗合運送（区域運行））による継続

④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
 - ・路線バスについては生産性の向上を図るとともに、
 - ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
 - ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施
バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例)鳥取県西部、八幡浜市

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の
送迎サービス等の積極的活用

需要規模に応じた 効率的・効果的な運行

定時定路線

路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒ 目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒ 利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

バス等のコミュニティバス中心を軸とした地域内での運行が、必要に応じて運行するモデル

バス等の定時定路線が、地域内での運行モデル

口 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

概要

住民等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)

身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送 (452団体)
公共交通空白地有償運送 (124団体)
(平成31年3月31日時点)



【501市町村において実施】

※平成27年4月より、事務権限(登録、指導・監督)の市町村長等への移譲(手上げ方式)を開始。
平成31年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体(8県、11市区町村)を指定済み。



実施団体数：
市町村運営有償運送 (109団体)
福祉有償運送 (2482団体)
(平成31年3月31日時点)

登録要件

① **バス、タクシーによることが困難、かつ、**
② **地域の関係者(※)により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識**

※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等

登録等

③ **必要な安全体制の確保(運行管理・整備管理の責任者を選任等)**

有効期間

2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

輸送資源の総動員による移動手段の確保（自家用有償旅客運送の実施の円滑化）

○ 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
 ⇒ 運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化

○ 地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化
 ⇒ インバウンドを含む観光ニーズへも対応

交通事業者協力型自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送者
 （市町村等）

過疎地域等の
 交通事業者
 （バス・タクシー）



市町村等が使用権原を有する自家用自動車

運行管理
 車両整備管理

住民ドライバー

ノウハウを活用して協力

（協力の形態）

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

【期待される効果】

【利用者】

安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】

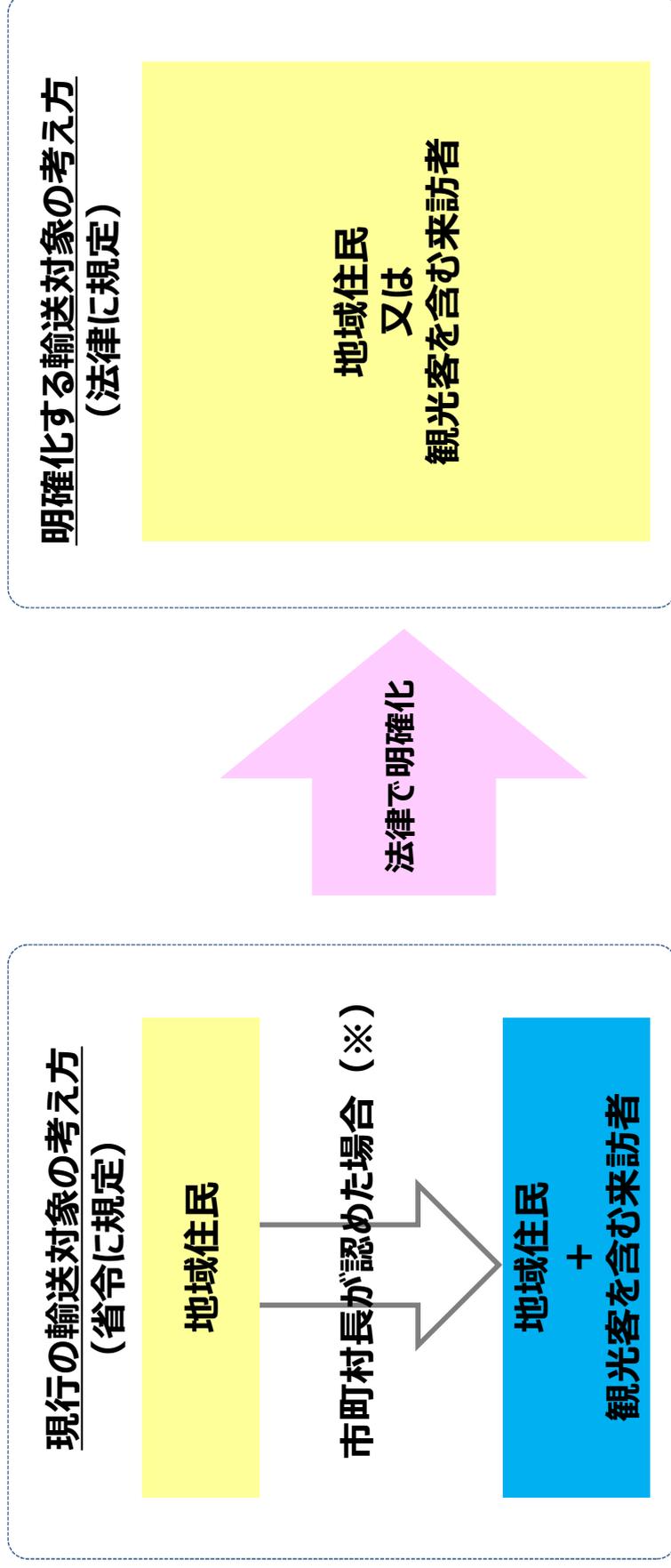
業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】

委託費の確保等

観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化。



(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

輸送資源の総動員による移動手段の確保（貨客混載に係る手続の円滑化）

○鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
⇒旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**

貨客混載の効果

人流

地方部における輸送
減による収支の悪化

課題

物流

担い手不足

地方部における
物流サービスの確保

新たな収入源の確保

効果



貨客混載(鉄道)



貨客混載(乗合バス)

「**貨客運送効率化事業**」を創設し、
国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置
することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、
地域における旅客運送サービスの提供の確保を実現

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることが可能



地域が抱える課題の解決

- 地域や観光地における移動の利便性向上
- 既存公共交通の有効活用
- 交通安全とマイカー依存からの脱却
- 外出機会の創出と地域活性化
- スマートシティの実現

既存の公共交通サービスの改善の徹底（MaaSの円滑な普及促進に向けた措置）

○MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設

⇒ 交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化

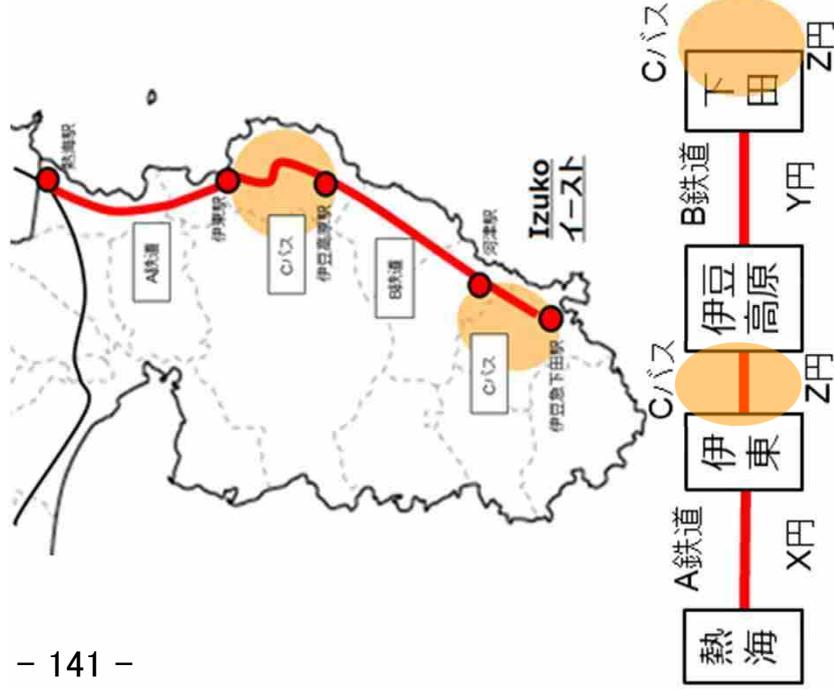
○MaaSのための協議会制度を創設

⇒ 参加する幅広い関係者の協議・連携を促進

※MaaS: Mobility as a Service

MaaSの目的・内容

MaaSの事例（伊豆地域）



- MaaSとして提供するサービス
 - ・ 複数交通モード横断の経路検索
 - ・ 複数交通モード横断のフリーパスの購入
 - ・ 観光施設チケットの購入
 - ・ AIオンデマンド交通の予約 等

○地域課題の解決

- ・ 移動の利便性向上・公共交通の維持・活性化
- ・ 高齢者の移動機会の創出
- ・ 観光地での周遊促進・観光消費の拡大

＜予算関連法律＞

地域が自らデザインする地域の交通

○ 地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成
 ・ 地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成を努力義務化
 ⇒ 国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進 (作成経費を補助 ※予算関連)
 ・ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクーラーバス等)も計画に位置付け

⇒ バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応
 (情報基盤の整備・活用やコミュニティ化の推進にも配慮)
 ・ 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 ⇒ データに基づきPDCAを強化

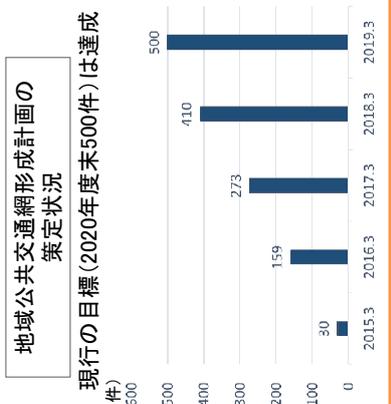
○ 地域における協議の促進
 ・ 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
 ・ 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通の利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
 地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成
 地域における輸送資源の総動員
 メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

実施例におけるメニュー例

- 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続 (縮小・変更含む)
- コミュニティバスによる継続
- デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
- タクシー(乗用事業)による継続
- 自家用有償旅客運送による継続
- 福祉輸送、スクーラーバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

○ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設
 ⇒ 従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる旅客運送サービスの継続を要する

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

交通事業者協力型自家用有償旅客運送

交通事業者が提供するサービス(バス、タクシー)
 ナワホクを活用して、運行管理・車両整備管理に協力

期待される効果
 【利用者】安全、安心な交通サービスの提供
 【自家用有償主体(市町村等)】業務負担の軽減、運行ノウハウの活用
 【交通事業者】人手不足への対応、委託費の確保

自家用有償旅客運送者(市町村等)
 市町村等が使用権限を有する自家用自動車

運行管理
 車両整備管理

住民ドライバー

貨客混載に係る手続の円滑化

○ 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設
 ⇒ 旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進

貨客混載

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

○ 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
 また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難

○ 【改正案】「地域公共交通利便増進事業」を創設
 ⇒ 路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進
 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設

等間隔運行
 定額制乗り放題運賃

MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

MaaSの事例(伊豆地域)
 ※MaaS: Mobility as a Service

○ MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設
 ⇒ 交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化

○ MaaSのための協議会制度を創設
 ⇒ 参加する幅広い関係者の協議・連携を促進

図表: 伊豆地域の交通ネットワークとMaaSサービスの実現状況

交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○ 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加 (※予算関連)
 ・ 地域公共交通活性化再生法に基づき認定を受けた鉄道の整備
 ⇒ 交通ネットワークを充実
 ・ 物流総合効率化法に基づき認定を受けた物流拠点(トラックターミナル等)の整備
 ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進

物流拠点
 鉄道インフラ

【令和2年度2次補正予算：13,805百万円】

地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができ、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援。

補助対象経費

- 車両・船舶・航空機における抗菌・抗ウイルス対策
- 熱感知カメラ等の設置
- バス運転席仕切りカーテン隔壁の設置
- 混雑時の移動(密な移動)回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入
- 必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行
- 駅・ターミナルの衛生対策 等



ターミナル等の衛生対策



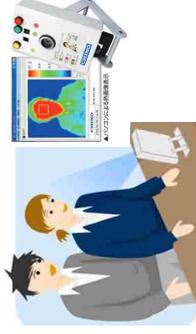
車内の抗菌・抗ウイルス対策

補助対象事業者

- 鉄道事業者(地域鉄道)
- バス事業者(地域バス)
- 旅客船事業者(定期航路(生活航路))
- 航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

補助率

○ 1/2等



熱感知カメラ設置による感染者の公共交通利用自粛励行



バス運転席仕切りカーテン

車両の混雑具合を提供するシステムの導入(カナダ・transit)

交通事業者を対象とした支援事業について

R2(2020)7.6 交通政策課

6月補正予算のうち、交通事業者を対象とした支援事業は下記のとおり。

事業名	支援の概要
地域公共交通等支援事業費	<p>地域公共交通事業者等の事業継続に対する支援金の支給</p> <p>1 タクシー・貸切バス事業者支援事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予算額 265,500 千円 ・ 対 象 タクシー事業者、貸切バス事業者 ・ 金 額 タクシー：50 千円／台 貸切バス：150 千円／台 <p>2 第三セクター鉄道支援事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予算額 55,000 千円 <p>3 路線バス運行支援事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予算額 282,000 千円 ・ 対 象 路線バス事業者 ・ 金 額 600 千円／台
路線バス感染症予防広告掲出事業費	<p>感染症予防の普及・啓発のための路線バスへの広告掲出に要する経費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予算額 18,920 千円 ・ 掲載期間 令和2(2020)年8月～令和3(2021)年3月(予定)
貸切タクシー活用おでかけリフレッシュ促進事業費	<p>貸切タクシーによる県内周遊を促進するための利用助成に要する経費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予算額 56,000 千円 ・ 実施期間 令和2(2020)年8月～令和3(2021)年3月(予定) ・ 割引額 利用料金の1/2(上限3万円、1万円以上の利用料金を対象) ・ 割引対象者 障害者、65歳以上の高齢者

バス運行情報見える化事業について

R2(2020).7.6 交通政策課

【概要・現状】

- 1 鉄道や自家用車、徒歩での移動経路は、インターネット上の google マップやその他の経路検索サービスに広く反映されており、利用者はいつでもスマホで検索できる。
- 2 しかしバスについては、経路検索サービスへの対応が遅れている。県内では、民間バス路線で対応が進んでいるが、コミュニティバスの対応は4市町にとどまっている。
- 3 コミュニティバスをより多くの方に利用してもらうためには、利便性の向上が不可欠である。そこで、県内市町のG T F S（バス情報の標準的フォーマット）整備を支援する「バス運行情報見える化事業」を実施する。
- 4 R 2 (2020)年度事業の内容
 - (1)事業内容 G T F S-J Pデータの整備を検討しているが、作成能力等に課題がある市町等に対し、専門家による講習会を開催し、実践的な指導・助言を行う。
(R2 年度限り)
 - (2)対象市町 11 市町
(栃木市、日光市、小山市、真岡市、大田原市、矢板市、那須塩原市、那須烏山市、塩谷町、那須町、那珂川町)
 - (3)委 託 先 乗換検索サービス事業者
 - (4)実施方法 一からデータ入力方法を学び整備まで完了させる「基礎編」、自力整備済みの市町に対し応用的な内容の講習を行う「応用編」の2つに分けて実施する。各市町のニーズに合わせ支援を行い、県内全域でのG T F S-J P整備完了を目指していく。

【G T F S (General Transit Feed Specification) とは】

- バス情報の標準的フォーマットのこと。
- バスの時刻表やバス停座標情報等をG T F S形式のデータに変換して、Google に提供することで、Google マップでバスの経路を検索することが可能となる。
- また、G T F Sデータをオープンデータとして公開することで、ナビタイムや駅すぱあと等のコンテンツプロバイダが自社の経路検索サイトに反映させることができる。
- G T F S-J P（静的データ）、G T F S-R T（動的データ）の2種類がある。これらを組み合わせることで、リアルタイムの遅延情報やバスの現在位置が分かるようになる。