

栃木県地域公共交通計画 添付書類 (ジェイアールバス関東株式会社)

令和8(2026)年6月
栃木県生活交通対策部会

別添

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	塩原本線	・塩原地区と西那須野地区(西那須野駅を結節点とした移動を含む)を結ぶ、地域住民の日常生活(通勤・通学・通院・買い物等)を支える移動手段。 ・塩原地区への旅行者の移動手段	運行回数の確保と平均乗車密度3.6以上の利用を目標とする。

生産性向上の取組について

栃木県 交通政策課

	路線名	事業者名	関係市町村	【バス事業者回答欄】 生産性向上に向けた具体的な取組内容					R7 輸送量	R7 平均 乗車 密度	バス系統として維持する理由 (個別具体的な理由)
				実施内容	想定される 実施主体	効果目標	実施時期	その他特記事項			
1	西那須野駅～塩原温泉バスターミナル	ジェイアールバス関東(株)	那須塩原市（旧西那須野町、旧塩原町）	Web（スマホ）定期券の継続販売	ジェイアールバス関東(株)	収支改善率1%	通年	「バスもり！」アプリにて購入。 降車時に携帯電話の画面を提示。	37.1	3.5	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、通勤・通学や通院など、地域の生活を支える重要な路線である。
				特殊定期券（通学定期券）の継続販売	ジェイアールバス関東(株)	収支改善率1%	通年	全区間11,000円で利用可能。			
				バスの乗り方教室の実施	ジェイアールバス関東(株) 那須塩原市	収支改善率1%	令和9年6月	高齢者を対象として実施予定。			

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

令和9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)	7,723	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			7,723	

※令和5年度、令和6年度については、令和4年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

(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○年度、令和○年度については、令和○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 9 年度

R7

R6

R5

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

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 = 二		地域キロ当たり 標準経常費用 ホ		キロ当たり経常費用 二とホのいずれか少ない額 ヘ		キロ当たり経常費用 の差 二－ヘ = ケ		キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト	
北関東	547	46 銭	368	37 銭	368	37 銭	179	9 銭	483	22 銭
	円	銭	円	銭	0 円	0 銭	円	銭	円	銭

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合	改定率 コ
北関東	令和7年3月7日	基準期間の 当 年度	3 / 3	10.00%
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	

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 日数	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	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				
				起点	主な経由地	終点					チ	オ											
栃木	1	無	塩原本線	西部東野駅	関谷南	塩原温泉ET	365	日	3,980.0 (10.6)	回	3.5	37.1	人	往21.7km 復21.8km	(平均) 21.7km		(平均)		(平均)		(平均)		100.00%
								日	(0.0)	回		0.0	人										
								日	(0.0)	回		0.0	人										
合計			系統	/	/	/	/	/	/	/	/	往21.7km 復21.8km	21.7km	往0.0km 復0.0km	0.0km	/	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	/

補助 ブロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助ブロック 外乗入部分 及び同一補 助ブロック都 道府県外乗 入部分以外 のキロ程の比 率 (チー(リ+ ヌ))÷チ= ブ	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×フ以下の額:カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益												補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ			
						補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合			3力年平均 (d+e+f)/3 =ノ'	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間					
						基準期間に おける実車 走行キロ当 たり経常収 益の運賃改 定による増 収分 f×コ÷(1+ コ)×フ=g	経常収益 控除額 ケとgのい ずれか少 ない額 h	補助金交 付要綱別 表2(注) 4.の適用 後のキロ当 たり経常収 益 ノ'-h=ノ''		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		
栃木	1	無	100.000%	169,215.0 km	62,333,729円	230円.14銭	25円.03銭	25円.03銭	230円.14銭	255円.17銭	40,698,422円	169,302.0 km	240円.38銭	42,386,659円	169,693.5 km	249円.78銭	46,596,096円	169,215.0 km	275円.36銭	38,943,140	円
	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
0	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
合計				169,215.0 km	62,333,729円						40,698,422円	169,302.0 km		42,386,659円	169,693.5 km		46,596,096円	169,215.0 km		38,943,140	円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カー=ヨタ	補助対象経費の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ	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×マ'=ツ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数 ノ①計画運行回数=ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ
栃木	1	無	23,390,589 円	28,050,178 円	23,390,589 円	23,390,589 円	23,390,589 円	15,446,615 円	15,446 千円	7,723.0 千円	53,695,303 円	45,972,303 円
	0	0	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	円	千円	千円	0 円	#VALUE! 円
0	0	0	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	円	千円	千円	0 円	#VALUE! 円
合計			23,390,589 円	28,050,178 円	23,390,589 円	23,390,589 円	23,390,589 円	15,446,615 円	15,446 千円	7,723 千円	53,695,303 円	#VALUE! 円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	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	
栃木	1	無	7,723,000円	16.8%		0.0%		0.0%	38,249,303円	83.2%	
	0	0									
0	0	0									
									0円		
合計			7,723,000円		0円		0円		38,249,303円		

(1) 記載要領

- 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 7.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。
- 8.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3／3」、「前年度」の場合は「2／3」、「前々年度」の場合は「1／3」をそれぞれ記載すること。
- 9.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下四捨五入)にて記載すること。
- 10.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。
- 11.「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。
- 12.「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。
- 13.「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。
- 14.「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。
- 15.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50％以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ))ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ス))に係るキロ程を記載すること。
- 16.「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。
- 17.「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。
- 18.「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。
- 19.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 20.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ヅ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ヅ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 21.「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。
- 22.「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。
- 23.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 24.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○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限り)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

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・那須太陽高校)・大規模商業施設(イオンタウン・ヨークベニマル)を有する

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	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
栃木県	ジェイアールバス関東株式会社	1	1,500

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 ジェイアールバス関東株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 9 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	確保維持費国庫補助金申請番号	車両の種別			乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
北関東	1	塩原本線	1	ノンステップ	スロープ付き		73	10.28	9 . 10	現金

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合計額から備忘価格を控除した額(円) ニ-1円=ホ	ホと限度額のうち少ない方の額(円) ヘ	普通償却限度額 (定率法)ヘ×0.4=ト (定額法)ヘ×0.2=ト	特別償却額(円) チ	償却限度額(円) ト+チ=ヌ	事業者償却額(円) ル	ヌとルのうち少ない方の額(円) ヲ	償却期間(月) ワ	補助対象経費 ヲ×ワ÷12(月)=カ	計画額(千円) カ×1/2=コ	* 残存価格(円) ヘ-カ=タ
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ											
1	26,100,000	0	0	26,100,000	26,099,999	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	5,220,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	12,000,000
													円		
計	26,100,000	0	0	26,100,000	26,099,999	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	5,220,000	3,000,000	-	3,000 千円	1,500	12,000,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円) への額以内	償還期間(月)	借入利率(%) 年利 レ	レと2.5%のうち低い方の率(%) ソ	補助対象経費 ツ	計画額(千円) ツ×1/2=ネ
					円	
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) カ+ツ	計画額(千円) ヨ+ネ
3,000	1,500

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	申請番号	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		
東北	1	0 円	0 %	0 円	0 %	0 円	0 %	0 円	0 %		
		円	%	円	%	円	%	円	%		
合計		0 円	0 %	0 円	0 %	0 円	0 %	0 円	0 %		

2年目以降(令和 10 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	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北関東	1	塩原本線	1	1

【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

定額法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価額(円)	普通償却限度額	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	ノとオのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費		計画額(千円)	* 残存価格(円)
	初年度への額=ナ	前年度7(2年目のみ)の額=ウ	(定率法)ラ×0.4=ム (定額法)ナ×0.2=ム						ク×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)ク=マ	マ×1/2=ケ		
1	15,000,000	12,000,000	3,000,000	0	3,000,000	5,220,000	3,000,000	12	3,000,000	円	1,500.0	
										円		
計	15,000,000	12,000,000	3,000,000	0	3,000,000	5,220,000	3,000,000	-	3,000	千円	1,500	9,000,000
												9,000,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

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

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+ア	ケ+サ
3,000	1,500

【負担者とその負担割合】

補助 ブ ロ ッ ク 名	申請 番号	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					
東北	1	1,500,000	円	0	%	0	円	0	%	0	円	0	%	
			円		%		円		%		円		%	
合計		0	円	0	%	0	円	0	%	0	円	0	%	

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 2.「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 3.「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 4.「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 5.「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 6.「実費購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確認できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
- 7.【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 8.【車両購入金融費用】は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書等の提出で足りることとする。
- 9.「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1～0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 10.リース車両についても当該記載要領を準用し、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
- 11.【普通償却限度額】の欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
- 12.普通償却限度額(△欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(△欄)とする。
なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(△欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

(2) 添付書類

- 1.補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 2.標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 3.低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 4.移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
- 5.補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
- 6.過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

様式第1－5(日本工業規格A列4番)

本省提出用(電子版)

事業 者 名		
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)
	西那須野支店	支店長・室井 敏明
補助金担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)
	営業部	部長・杉田 雄一

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和7年度)

運 行 系 統															年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			1系統当り 経常費用 (円)	平 均 乗 車 密 度 算 定			輸 送 量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備 考
申請 番号	運 行 系統名	起点	主 な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数+の平均賃率 × 日数		平均賃率 (F) (円)	平均乗車 密 度 (B) (C) × (F) (G)											
															総適用日数														
1	塩原本線	西那須野駅	関谷宿	塩原温泉バ スターミナル	21.7	10.6	62,868	13.1	823,570.8	32,936,592.0	169,215.0	13,374,908	284,596	46,596,096	89,259,220	$\frac{52.55 \times 182+57.93 \times 183}{365}$		55.24	3.5	37.1	有 無								
合計					21.7		62,868		823,570.8	32,936,592	169,215.0	13,374,908	284,596	46,596,096	89,259,220														

[記載要領]

1. この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る様式第1－5の添付を省略することができる。)

なお、様式1－8に基づく申請については当該年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。

2. 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。

3. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。

4. 運行回数は、補助対象期間の前々年度(基準期間)中における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。

5. 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。

6. 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。

7. 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度(基準期間)の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。

8. 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。

9. 1系統当り経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。

10. 平均賃率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切り捨て)。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。

11. 平均乗車密度は(B) ÷ (C) ÷ (F)と連算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。

12. 備考欄には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。

13. 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。

14. 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

(注)上記、記載要領中3.以降において、前々年度(基準期間)とあるのは1.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度を追加して読み替えるものとし、2.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度を追加して読み替えるものとする。

意見等		サービス向上策等
1	ホテルからのチェックアウトの時間帯には本数を増やして欲しい。	臨時便を運行することで対応している。
2	土休日の最終バスを後1時間遅くして欲しい。	お客様の利用状況を踏まえ検討していく。
3	千本松(下り)バス停に屋根を設置して欲しい。	屋根の設置が困難なため、将来的なバス停移設も視野に入れ、関係機関と協議していく。
4	1時間に1本の運行では不便である。	お客様の利用状況を踏まえ検討していく。
5	那須塩原駅発のバスを増やして欲しい。	お客様の利用状況を踏まえ検討していく。
6	クレジットカードで精算できるようにして欲しい。	現在、交通系ICカードが利用可能となっているが、お客様の利便性向上の観点から、クレジットカード決済についても検討していきたい。
7	車両を新しくしてもらいたい。	順次、老朽化取替えを行っていく。

住民意見について

市町村名 那須塩原市

ジェイアールバス関東株式会社

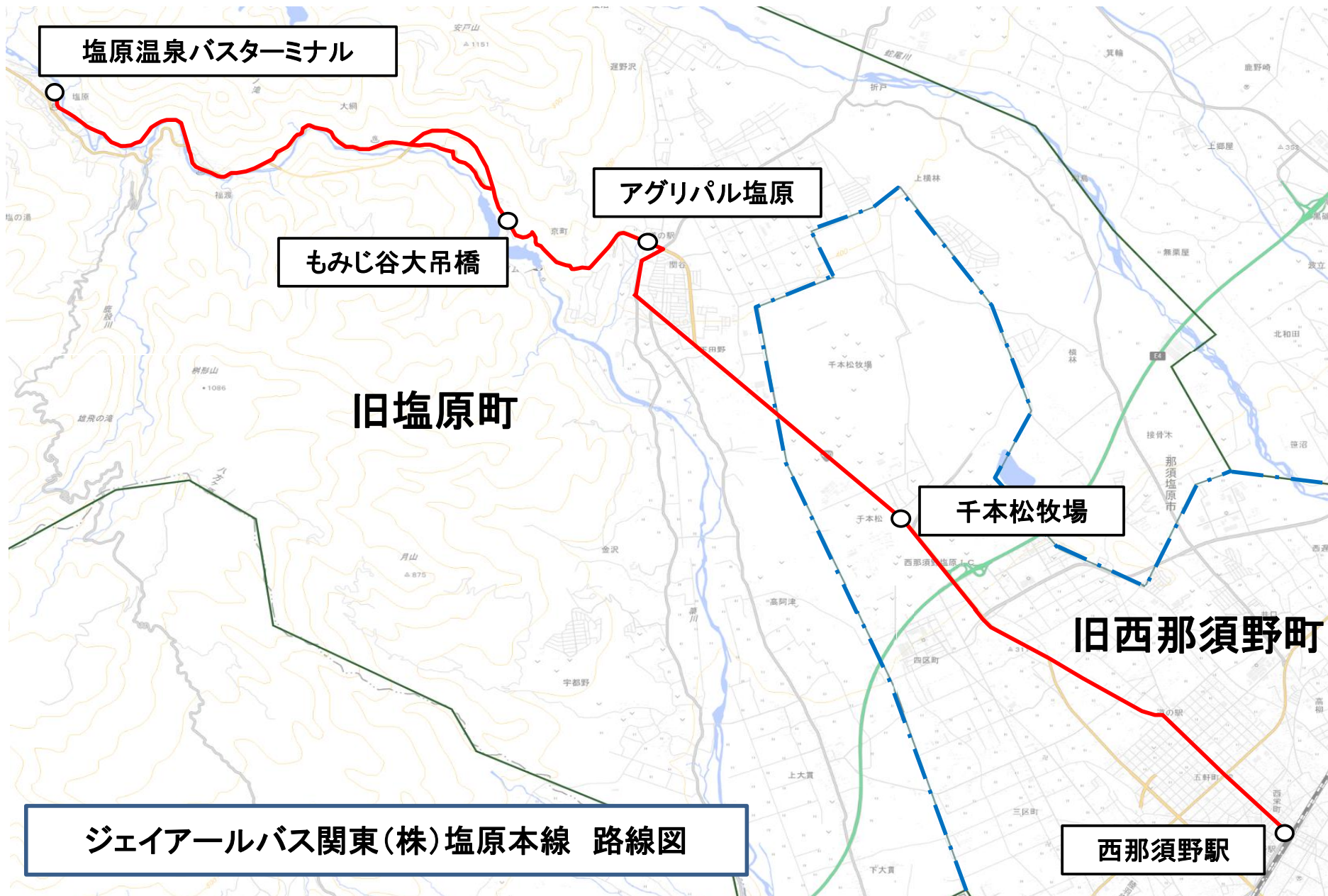
実施内容	実施日	意見やアンケート結果
・市地域バス利用者、窓口、電話、市への提言（市ホームページ）等で寄せられた意見・要望（随時） ・通学方法に関する高校生アンケート調査を実施（那須定住自立圏域内県立高校9校に通う生徒）	R7.10.1－ R8.4.30実施	(1)全体への意見 ・登下校時の運行本数を増やして欲しい ・鉄道や他のバスとの接続向上 ・運賃に関する意見 ・バス車内の無料Wi-Fi設置 ・新設商業施設の直接乗入 ・利用者の多い停留所には上屋が欲しい ・那須塩原駅のバスのりばに縁石があり、高齢者にとって乗降が不便である (2)ジェイアールバス関東株式会社への意見 ・新幹線を利用し那須塩原駅から塩原温泉に行く午後の便がダイヤ改正により便利になった ・アグリパル塩原でのゆーたくへの乗継ぎなど調整が出来るようになり便利になった ・西那須野駅から医師会温泉病院を經由して欲しい

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

利用者意見について

事業者名 ジェイアールバス関東(株)西那須野支店

実施内容		実施日	意見
1	乗務員、窓口対応のお客さまからのご意見を収集	随時	①ホテルからのチェックアウトの時間帯には本数を増やして欲しい。 ②土休日の最終バスを後1時間遅くして欲しい。 ③千本松(下り)バス停に屋根を設置して欲しい。 ④1時間に1本の運行では不便である。 ⑤那須塩原駅発のバスを増やして欲しい。 ⑥クレジットカードで精算できるようにして欲しい。 ⑦車両を新しくしてもらいたい。



栃木県地域公共交通計画 添付書類

(日光交通株式会社)

令和8(2026)年6月
栃木県生活交通対策部会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

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

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

- ・ 新たに下記のような取組を実施することなどにより 1 日平均 2 0 0 名の利用を目標とする。

利用者数の目標

2 0 0 名／日

生産性向上の取組

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

生産性向上の取組について

栃木県生活交通対策協議会

	路線名	事業者名	関係市町村	生産性向上に向けた具体的な取組内容					R7 輸送量	R7 平均 乗車 密度	バス系統として維持する理由 (個別具体的な理由)
				実施内容	想定される 実施主体	効果目標	実施時期	その他特記事項			
1	鬼怒川温泉駅～下今市駅 ～イオン今市	日光交通(株)	日光市（旧藤原町、 旧今市市）	現在(これまで)の取組 ①運転免許自主返納者支援事業	日光市 日光交通(株)	収支改善率1% 以上を目指す。	平成25年度～	日光市が「高齢者運転免許証自主返納支援事業バス・タクシー共通利用券」を発券。当該系統での利用可。	14.9	1.4	今市地域と藤原地域を結ぶ路線であることに加え、沿線には病院や商業施設、小学校もあり、高齢者の通院や買い物、小学生の通学の重要な足となっているため。
				②企画乗車券「今市・鬼怒川1日フリーパス」の発売	日光交通(株)	紙・モバイルを合わせて、年間販売枚数1,200枚を目指す。 (月平均100枚)	平成30年4月販売開始	価格(税込) 大人1枚1,200円 小人1枚 600円			
				③企画乗車券「今市・鬼怒川1日フリーパス」のモバイルチケットでの販売	日光交通(株) ジョルダン(株)		令和3年2月販売開始				
				④沿線商業施設(イオン今市店)での企画乗車券「今市・鬼怒川1日フリーパス」の販売	日光交通(株) イオン今市店		令和3年10月実施				
				⑤沿線商業施設との連携によるバス利用客への特典(優待券・割引券)の付与	日光交通(株) イオン今市店	収支改善率1%以上を目指す。	令和3年10月実施	イオン今市店においてバス利用客に対し優待券や割引券などを配布。			
				⑥沿線大型病院(獨協大学日光医療センター)の移転に伴う運行経路の見直し	日光交通(株)	収支改善率1%以上を目指す。	令和5年1月実施	平日・土曜のみ朝夕1往復ずつの1日2往復乗り入れ。			
				今後の取組 ①QRコード決済の導入 ②クレカタッチ決済の導入準備	日光交通(株)	収支改善率1%以上を目指す。	令和8年10月予定	PayPay・auPAY・メルペイ・d払い等導入予定及びDX補助金を活用クレカタッチ決済の導入準備			

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)

9年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
栃木県 (日光市)	日光交通株式会社	(1) 鬼怒川線(1)	1,822.0	無
		(2)		0
		(3)		0
		(4)		0
		(5)		0
		(6)		0
		(7)		0
合 計			1,822	

(注)

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

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	日光交通株式会社	令和9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	105,593 千円	営業外収益	4,875 千円	経常収益(イ)	110,468 千円
	営業費用	124,262 千円	営業外費用	455 千円	経常費用(ロ)	124,717 千円
	営業損益	△ 18,669 千円	営業外損益	4,420 千円	経常損益	△ 14,249 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	408,334.7 km					経常収支率 88.57 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	84,257 千円	営業外収益	4,622 千円	経常収益(イ')	88,879 千円
	営業費用	132,047 千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ')	132,047 千円
	営業損益	△ 47,790 千円	営業外損益	4,622 千円	経常損益	△ 43,168 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	408,210.2 km					経常収支率 67.31 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	75,366 千円	営業外収益	5,843 千円	経常収益(イ'')	81,209 千円
	営業費用	117,397 千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ'')	117,397 千円
	営業損益	△ 42,031 千円	営業外損益	5,843 千円	経常損益	△ 36,188 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	385,438.3 km					経常収支率 69.17 %

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

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
北関東	304 円 58 銭	323 円 47 銭	305 円 42 銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常費用 の差 ニ－ヘ=ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北関東	311 円 15 銭	368.37 円 銭	311 円 15 銭	0 円 0 銭	270 円 53 銭
	円 銭	円 銭	0 円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象 期間	補助金交付要綱別 表2(注)4.の適用 割合 フ	改定率 コ
北関東	令和6年7月21日	基準期間の 前 年度	2 / 3	13.50%
		基準期間の 年度	/ 3	
		基準期間の 年度	/ 3	

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	運 行 系 統 名	運行系統			計画運行 回数 ()	計画平均乗 車密度	計画 輸送量	系統キロ程		地域公共交通再編事 業を実施する区域にお けるキロ程	系統キロ程と地域公共 交通再編事業を実施す る区域におけるキロ程と の比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線 との競 合率	補助ブロック 外乗入部分、 同一補助ブ ロック都道府 県外乗入部分 及び他路線と の競合部分と のキロ程の 比率			
				起点	主な 経由地	終点																		
																						①＝カッコ 内	②	①×② ＝③
北 関 東	1	無	鬼怒川線	奥日光駅	下今市駅	イオン 今市日 光	365	日	3,341.0 (10.7)	回	1.4	14.9	人	往17.5km (平均) 復17.5km 17.5km	往0.0km (平均) 復0.0km 0.0km	0.000%		(平均)		(平均)		(平均)		100.000%
								日	(0.0)	回		0.0	人											
								日	(0.0)	回		0.0	人											
								日	(0.0)	回		0.0	人											
								日	(0.0)	回		0.0	人											
								日	(0.0)	回		0.0	人											
								日	(0.0)	回		0.0	人											
合計			系統										往17.5km 復17.5km 17.5km	往0.0km 復0.0km 0.0km		往0.0km 復0.0km 0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km 0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km 0.0km	0.0km			

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＋ ス))÷チ＝ ブ	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
						補助金交付要綱別表2(注)4. の 適用がある場合			3カ年平均		基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間				
						基準期間に おける実車 走行キロ当 たり経常収 益の運賃 改定による 増収分 f×コ÷(1＋ コ)×フ＝g	経常収益 控除額 ケとgのい ずれか少 ない額 h	補助金交 付要綱別 表2(注) 4. の適用 後のキロ当 たり経常収 益 ノ'－h＝ノ''	(d+e+f)/3＝ノ'	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	1	無	100.000%	139,244.2 km	43,325,832円	91円.13銭	7円.75銭	0円.00銭	91円.13銭	91円.13銭	10,246,742円	115,191.1 km	88円.95銭	12,075,479円	139,438.4 km	86円.80銭	13,610,337円	139,093.2 km	97円.85銭	12,689,323	円
	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
合計				139,244.2 km	43,325,832円						10,246,742円	115,191.1 km		12,075,479円	139,438.4 km		13,610,337円	139,093.2 km		12,689,323	円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カーヨ＝タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20＝レ	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額 ソ	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 ソ×ヲ＝ツ	ソのうち補助ブ ロック外乗入部分 及び同一補助ブ ロック都道府県 外乗入部分 以外に係るもの ソ×ヅ'＝ヅ''	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×みなし運行回数 ／①計画運行回数 ＝ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2＝ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワ－ヨ＝ム	損失額から国庫 補助額を控除し た額 ム－ラ＝ウ
北 関 東	1	無	30,636,509 円	19,496,624 円	19,496,624 円	19,496,624 円	19,496,624 円	3,644,228 円	3,644 千円	1,822.0 千円	30,636,509 円	28,814,509 円
	0	0	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	円	千円	千円	0 円	#VALUE! 円
	0	0	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	円	千円	千円	0 円	#VALUE! 円
	0	0	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	円	千円	千円	0 円	#VALUE! 円
	0	0	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	円	千円	千円	0 円	#VALUE! 円
	0	0	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	円	千円	千円	0 円	#VALUE! 円
	0	0	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	円	千円	千円	0 円	#VALUE! 円
合計			30,636,509 円	19,496,624 円	19,496,624 円	19,496,624 円	19,496,624 円	3,644,228 円	3,644 千円	1,822 千円	30,636,509 円	#VALUE! 円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	ウの負担者とその負担割合								「その他の 者」の具 体的概 要
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
北 関 東	1	無	1,822,000円	6.3%	10,411,178円	36.1%		0.0%	16,581,331円	57.5%	
	0	0									
	0	0									
	0	0									
	0	0									
	0	0									
	0	0									
合計			1,822,000円		10,411,178円		0円		16,581,331円		

様式第1－5(日本工業規格A列4番)

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

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和7年度)

実態調査日

令和7年6月28日・29日・30日実施

運 行 系 統							年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			経常費用	平 均 乗 車 密 度 算 定			輸 送 量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備 考	
申請 番号	運 行 系統名	起点	主 な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (円)	運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数 + の平均賃率 × 日数		平均賃率 (F) (円)				平均乗車 密 度 (B) (C) × (F) (G)
																総適用日数						
1	鬼怒川線	鬼怒川温泉駅	下今市駅	イオン今市	17.5	10.8	55,620	5.2	289,224.0	13,009,788	139,093.2	0	600,549	13,610,337	42,481,845	((56.46 × 0) + (65.21 × 365) / 365)		65.21	1.4	15.1	有 無	
																					有・無	
																					有・無	
																					有・無	
合計					17.5		55,620		289,224.0	13,009,788	139,093.2	0	600,549	13,610,337	42,481,845							

[記載要領]

1. この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る様式第1－5の添付を省略することができる。)
なお、様式1－8に基づく申請については当該年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。

2. 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。

3. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。

4. 運行回数は、補助対象期間の前々年度(基準期間)中における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。

5. 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。

6. 輸送人キロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。

7. 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度(基準期間)の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。

8. 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。

9. 1系統当り経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。

10. 平均賃率は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切捨て)。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日から除くものとする。

11. 平均乗車密度は(B)÷(C)÷(F)と連算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。

12. 備考欄には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。

13. 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。

14. 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

(注)上記、記載要領中3.以降において、前々年度(基準期間)とあるのは1.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度を追加して読み替えるものとし、2.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度を追加して読み替えるものとする。

利用者意見について

事業者名 日光交通(株)

実施内容		実施日	意見やアンケート結果
1	利用者から直接意見聴取。 鬼怒川温泉駅バス停 (ダイヤル営業所入口前)の 乗降者意見聴取内容 ①運行ルート・運行時刻等について。 ②不便に感じている事。 ③ご利用時の感想など	R8.4.5 ～R8.5.4	①・ベシア方面へのルートは運行しないのか。 ①・夕方時間帯に本数が増えると利用しやすい。 ②・医療センター行きの本数が少なすぎる(朝1本・夕1本)為、乗継をしないと鬼怒川方面に行けない。 ②・1日フリーパスは大変お得で便利だが、電子マネー等が利用できない。 ③・乗務員さんの対応も良くなってきているが、不愛想な方もいる。 ③・古い車両があり、ガタガタうるさい事がある。

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)

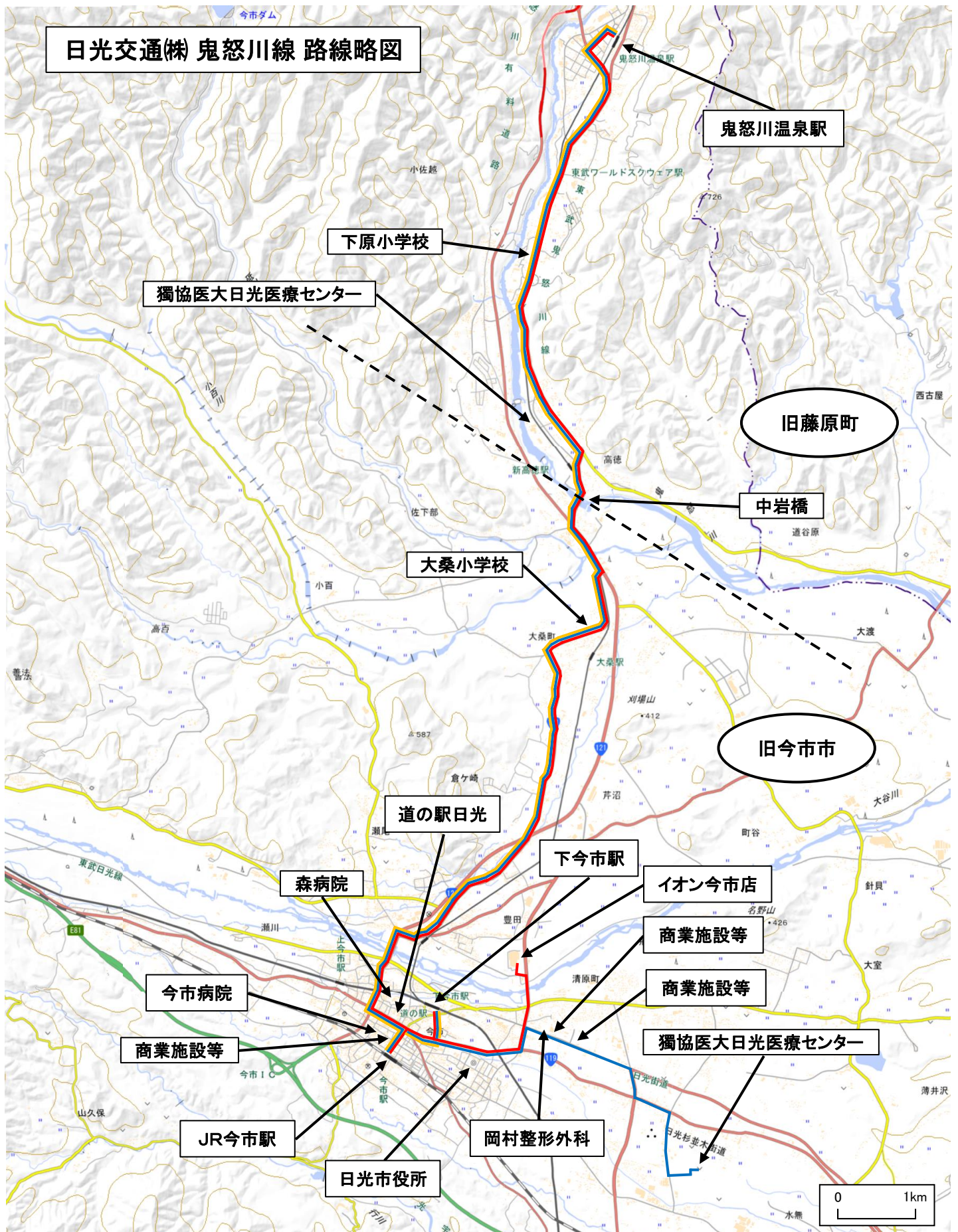
意見等		サービス向上策等
①	ベイシア方面へのルートは運行しないのか。	運行経路の変更等、利便性の向上を検討する。
②	夕方の時間帯に本数が増えると利用しやすい。	限られた運行本数の中で、利用者のニーズの答えるよう検討する。
③	医療センター方面の本数が少なすぎる。 (鬼怒川方面に変える場合、乗継が必要)	日中の時間帯に運行出来ないか、検討している。
④	電子マネー等が利用できない。	ICカード導入の検討、及びQRコード決済の導入を進める。
⑤	相変わらず不愛想な乗務員さんがいる。	接客マナー向上に努め改善を図る。
⑥	全体的に車両が古い。	古い車両から順次代替を進める。

住民意見について

市町村名 日光市

実施内容(例)		実施日	意見やアンケート結果
1	市役所、地区センター及び出張所、ホームページ等において、市民からの要望や苦情等の意見を聴取	通年	(1)全体への意見 ・鉄道やデマンドとも乗り継ぎがしやすくなるよう、ダイヤの調整をしてほしい。 ・土沢に移転した病院(獨協日光医療センター)へ行きやすくしてほしい。 ・本数を増便してほしい。 ・運転手の対応や運転マナーをもっと丁寧にしてほしい。
			(2)事業者別 <u>関東自動車(株)への意見</u> ・運賃を安くしてほしい。 ・バスロケーションシステムが便利でわかりやすい。 ・宇都宮に向かう貴重な移動手段であるため、継続して運行してほしい。 ・インターネットでしか時刻表が見られないようなので、紙の時刻表が欲しい。 ・定期券の発売箇所がなく不便。
			<u>日光交通(株)への意見</u> ・土沢に移転した病院(獨協日光医療センター)へ行けることができて良い。朝と夕方だけでなく日中も行けるようにしてほしい。 ・大型商業施設や、移転した中央公民館に行ける唯一のバスなので、活用していきたい。 ・フリーパスがお得にできるのがありがたい。 ・本数を増やしてくれるととても良い。 ・交通系ICカード(Suica、Pasmo)や、キャッシュレス決済で利用できるようにしてほしい。 ・高齢者等の交通弱者の移動手段となっているため、継続した運行を望む。 ・黄色信号を突っ込んだり、運転が荒いと感じる。

日光交通(株) 鬼怒川線 路線略図



— 【主 系 統】	< 鬼怒川温泉駅 ~ 下今市駅 ~ イオン今市 >	8.2回	17.5km		
— 【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅 ~ 下今市駅 ~ 獨協医大日光医療センター >	1.6回	19.9km	重複区間	17.5km (88%)
— 【みなし系統】	< 鬼怒川温泉駅 ~ 下今市駅 >	0.9回	15.1km	重複区間	15.1km (100%)

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

令和8年1月20日

協議会名: 栃木県地域公共交通活性化協議会生活交通対策部会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

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)
関東自動車株式会社	宇都宮駅～日光東照宮	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B 運行ダイヤの変更により、計画 2,050.5回に対して、実績 2,030.5回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A 目標251人/日に対して、283人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮駅～篠井～今市車庫	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	A 運行ダイヤの変更により、計画 1,505.0回に対して、実績 1,515.0回となり、計画していた 運行回数を達成した。	A 目標158人/日に対して、190人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮駅～船生	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B 運行ダイヤの変更により、計画 2,354.0回に対して、実績 2,352.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A 目標280人/日に対して、332人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B 運行ダイヤの変更により、計画 2,347.0回に対して、実績 2,342.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A 目標249人/日に対して、277人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮駅～免許センター～榎 木車庫	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B 運行ダイヤの変更により、計画 1,749.0回に対して、実績 1,747.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A 目標157人/日に対して、184人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮駅～石橋駅	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B 運行ダイヤの変更により、計画 3,041.5回に対して、実績 3,033.5回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A 目標287人/日に対して、371人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～今里	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B 運行ダイヤの変更により、計画 2,167.0回に対して、実績 2,162.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A 目標253人/日に対して、293人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～塩谷町役 場	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B 運行ダイヤの変更により、計画 1,931.5回に対して、実績 1,927.5回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A 目標271人/日に対して、290人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持

関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～宇都宮グリーンタウン	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 1,239.5回に対して、実績 1,238.5回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A	目標137人/日に対して、143人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	駒生営業所～屋板～上三川車庫	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 1,956.0回に対して、実績 1,955.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	B	目標263人/日に対して、260人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	駒生営業所～平松～西汗	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 1,662.0回に対して、実績 1,646.5回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A	目標226人/日に対して、264人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	石橋駅～上三川小学校～真岡営業所	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	A	計画3,207.5回に対して、実績 3,210.5回となり、計画していた 運行回数を達成した。	A	目標160人/日に対して、182人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮東武～ベルモール～真岡営業所	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 3,735.5回に対して、実績 3,726.5回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A	目標413人/日に対して、472人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 1,283.5回に対して、実績1272.5 回となり、計画していた運行回 数に届かなかった。	A	目標136人/日に対して、138人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮東武～ベルモール～益子駅前	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 3,101.0回に対して、実績 3,093.5回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A	目標373人/日に対して、378人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	氏家駅～馬頭車庫	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	計画1,944.0回に対して、実績 1,940.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A	目標45人/日に対して、51人/ 日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	西那須野駅東口～馬頭車庫	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 2,149.0回に対して、実績 2,145.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	B	目標220人/日に対して、189人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	西那須野駅東口～五峰の湯	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 1,725.0回に対して、実績 1,717.5回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	B	目標149人/日に対して、140人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	大田原市役所～五峰の湯	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 1,936.0回に対して、実績 1,923.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A	目標92人/日に対して、121人/ 日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持

関東自動車株式会社	那須塩原駅～那須湯本温泉	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	A	計画5,108.0回に対して、実績 5,135.5回となり、計画していた 運行回数を達成した。	A	目標237人/日に対して、352人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
関東自動車株式会社	宇都宮駅東口～上野団地～岡 本駅西口	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基に ダイヤ設定を行い、質の高い輸送 サービスを提供	B	運行ダイヤの変更により、計画 7,825.0回に対して、実績 7,817.0回となり、計画していた 運行回数に届かなかった。	A	目標349人/日に対して、457人 /日となった。	ピーク時間帯の運行の維持 付加サービス(バスロケ・アプリ・サ イネージ)の維持
ジェイアールバス関東株式 会社	塩原本線 (西那須野駅～塩原温泉バス ターミナル)	・ふるさと納税の返礼品として 企画乗車券の提供を行うとともに、 宿泊券送付時にバス利用 割引券(300円)を同封する取 組を継続した。 ・2つのWebサイト(JR東日本、 ウェルネット)において、企画乗 車券の発売を行った。 ・特殊定期券(学生)の発売を 継続し、利用促進を図った。	A	計画:3,890回 実績:3,890回 適切に実施された	B	平均乗車密度の目標3. 8 に対し実績は3. 5となり、 目標を達成できなかった。 ※参考:昨年度3. 6	・関係自治体、観光協会、関係 事業者との連携を一層強化し、 イベントや観光施策と連動した 利用促進に取り組む。 ・Web乗車券(企画乗車券)の 販売促進に努め、利便性向上 および利用者増加を図る。
日光交通株式会社	路線名:鬼怒川線 起点:鬼怒川温泉駅 経由地:JR今市駅、下今市駅 終点:イオン今市 系統キロ:17.5km 運行回数:10.8回	①QRコード決済の導入は準備 に時間を要し、導入が次年度 にずれ込むこととなった。 ②ホームページ等を利用し、よ り分かりやすい情報発信に努 めることで、利用促進を図っ ている。	A	計画:3,942.0回 実績:3,942.0回 差引:±0回	C	利用者目標:200人/日に対 し、実績152人/日となり、目 標を下回った。 目標不達成の要因:少子化 及びコロナ禍以後のライフ スタイル変化による定期客 の減	①利用客の利便性向上のため PayPayなどのQRコード決済を 導入し、新規顧客層の開拓を 図っていく。 ②ホームページ等を利用し、公 共交通の利用促進を図ってい く。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	・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。 ・自社アプリの開発や企画乗車券の発売等利用促進策の実施について評価する。引き続き関係自治体・関係機関・事業者において連携し生産性向上の取組の実 施を期待する。 ・広域な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 者が使いやすい地域公共交通の確保・維持が図られることを期待する。						
第三者評価委員会におけ る各委員からの意見	令和7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、今後の取組を行う上で必要な観点であり、考慮されたい。 ○公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況が続いているため、都県と市区町村においてより連携を図っていただくことが重要。 ○利用者は回復しているが収支が悪化している現状において、地域住民の需要動向を把握し、公共交通の位置づけを明確にした上で広域的な計画を検討してい くことを期待する。						

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

平成 2 3 年	3 月 3 0 日	国総計第 9 7 号 国鉄財第 3 6 8 号 国鉄業第 1 0 2 号 国自旅第 2 4 0 号 国海内第 1 4 9 号 国空環第 1 0 3 号
平成 2 3 年	5 月 2 7 日	国総計第 1 4 号 国空事第 1 1 8 号
平成 2 3 年	7 月 2 2 日	国総支第 4 号 国自旅第 1 1 号
平成 2 3 年	9 月 3 0 日	国総支第 2 0 号 国自旅第 5 0 号
平成 2 4 年	3 月 3 0 日	国総支第 6 0 号 国自旅第 2 0 1 号 国空環第 9 1 号
平成 2 4 年	4 月 1 6 日	国総支第 7 号 国自旅第 3 6 号
平成 2 4 年	1 1 月 1 9 日	国総支第 4 3 号 国自旅第 3 2 5 号
平成 2 5 年	5 月 8 日	国総支第 8 号 国鉄事第 2 8 号 国自旅第 2 1 号 国海内第 1 0 号
平成 2 5 年	7 月 1 9 日	国総支第 3 5 号 国自旅第 7 0 号
平成 2 6 年	3 月 2 8 日	国総支第 8 7 号 国鉄都第 1 3 1 号 国鉄事第 3 9 7 号 国自旅第 6 1 9 号 国海内第 9 3 号 国空環第 9 4 号
平成 2 6 年	5 月 2 1 日	国総支第 1 2 号
平成 2 7 年	4 月 9 日	国総支第 6 5 号 国鉄都第 1 3 1 号 国鉄事第 3 3 0 号 国自旅第 3 8 0 号 国海内第 1 1 8 号 国空環第 9 1 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7253号 国空環第 76号
平成28年	11月28日	国総支第 45号 国鉄都第 75号 国鉄事第200号 国自旅第210号 国海内第109号 国空環第 56号
平成29年	6月 9日	国総支第 15号 国鉄都第 38号 国鉄事第 57号 国自旅第 51号 国海内第 39号 国空事第208号
平成29年	8月 2日	国総支第 31号 国自旅第103号
平成30年	4月19日	国総支第 68号 国鉄都第195号 国自旅第308号 国海内第195号 国空事第1111号
平成30年	10月25日	国総支第 33号 国総安政第65号
平成31年	2月25日	国総支第 46号 国鉄都第128号 国鉄事第324号 国自旅第249号
平成31年	4月24日	国総支第 1号 国自旅第 2号
令和 2年	2月 5日	国総地第 57号 国総交第 97号 国鉄都第111号 国鉄事第361号 国自旅第253号
令和 2年	4月 2日	国総地第 80号

			国鉄都第 2 6 5 号
			国自旅第 3 3 4 号
令和	2 年	6 月 2 2 日	国総地第 3 3 号
			国総安政第 2 2 号
令和	2 年	7 月 1 日	国総地第 3 4 号
			国総㐂第 1 6 号
			国鉄事第 8 7 号
			国自旅第 7 8 号
			国海内第 2 9 号
			国空事第 4 1 4 号
令和	3 年	2 月 1 6 日	国総地第 9 6 号
			国鉄事第 6 3 3 号
			国自旅第 4 0 6 号
			国海内第 2 0 8 号
			国空事第 1 6 2 7 号
令和	3 年	4 月 5 日	国総地第 1 2 1 号
			国自旅第 5 0 4 号
			国海内第 2 3 4 号
令和	4 年	2 月 1 5 日	国総地第 6 1 号
			国鉄総第 3 8 5 号
			国鉄都第 1 5 5 号
			国自旅第 4 6 2 号
			国自技環第 1 5 8 号
			国海内第 2 7 2 号
令和	4 年	2 月 1 8 日	国総地第 6 3 号
			国鉄事第 6 3 2 号
			国自旅第 4 6 8 号
			国海内第 2 7 5 号
			国空事第 1 3 1 7 号
令和	4 年	3 月 2 9 日	国総地第 7 5 号
			国自旅第 5 1 6 号
令和	4 年	5 月 2 3 日	国総地第 1 9 号
			国自旅第 5 3 号
令和	4 年	6 月 6 日	国総地第 2 3 号
			国総バ第 5 8 号
			国自旅第 6 7 号
			国自技環第 2 6 号
令和	5 年	3 月 3 日	国総地第 9 1 号
			国自旅第 4 7 6 号
令和	5 年	3 月 9 日	国総地第 9 5 号

			国自旅第490号
令和	5年	3月24日	国総地第107号
			国鉄総第492号
			国鉄都第218号
			国鉄事第827号
			国自旅第530号
			国自技環第208号
			国海内第241号
			国空事第1249号
令和	5年	3月28日	国総地第120号
令和	5年	6月30日	国総地第43号
			国鉄事第223号
			国自旅第79号
			国自技環第55号
令和	5年	8月1日	国総地第57号
			国自旅第97号
令和	5年	9月6日	国総地第74号
令和	6年	2月21日	国総地第118号
令和	6年	3月12日	国総地第121号
			国自旅第339号
令和	6年	3月18日	国総地第131号
			国自旅第349号
令和	6年	3月18日	国総地第133号
令和	6年	3月21日	国総地第138号
			国自旅第356号
令和	6年	3月21日	国総地第141号
			国鉄事第803号
			国自旅第362号
			国自技環第207号
			国海内第178号
			国空事第1134号
令和	6年	4月18日	国総地第5号
			国鉄事第65号
			国自旅第13号
			国自技環第5号
			国海内第11号
			国空事第26号
令和	6年	6月14日	国総地第77号
			国自旅第95号
			国海内第46号

令和 6年	9月11日	国総地第118号
令和 6年	9月30日	国総地第121号
		国自旅第194号
令和 7年	1月21日	国総地第158号
		国自旅第258号
令和 7年	2月21日	国総地第172号
		国自旅第291号
令和 7年	3月 4日	国総地第176号
		国鉄都第151号
		国鉄事第499号
		国自旅第295号
		国自技環第172号
		国海内第209号
		国空事第1125号
令和 7年	5月 7日	国総地第11号
		国鉄都第7号
		国鉄事第25号
		国自旅第3号
		国自技環第5号
		国海内第3号
		国空事第14号
令和 7年	12月24日	国総地第189号
		国自旅第151号
令和 8年	2月13日	国総地第203号
		国鉄都第88号
		国鉄事第580号
		国自旅第167号
		国自技環第186号
		国海内第179号
		国空事第1105号
令和 8年	3月24日	国総地第248号
		国自旅第196号
令和 8年	4月 9日	国総地第1号
		国鉄都第8号
		国鉄事第29号
		国自旅第1号
		国自技環第1号
		国海内第2号
		国空事第3号

地域公共交通確保維持改善事業費補助金（以下「補助金」という。）の交付については、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和３０年法律第１７９号。以下「適正化法」という。）及び同法施行令（昭和３０年政令第２５５号。以下「適正化法施行令」という。）並びに離島航路整備法（昭和２７年法律第２２６号）及び同法施行規則（昭和２７年運輸省令第７１号）その他の法令及び関連通知のほか、この要綱の定めるところによる。

目次

第１編 共通事項（第１条―第３条）

第２編 地域公共交通確保維持事業

第１章 陸上交通（第４条―第２５条の１６）

第１節 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

第２節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

第２節の２ エリア一括協定運行事業

第３節 車両減価償却費等国庫補助金

第４節 公有民営方式車両購入費国庫補助金

第５節 貨客混載導入経費国庫補助金

第２章 離島航路（第２６条―第５８条）

第１節 総則

第２節 離島航路運営費等補助金

第３節 離島航路構造改革補助金

第３章 離島航空路（第５９条―第７３条）

第３編 地域公共交通バリア解消促進等事業

第１章 バリアフリー化設備等整備事業（第７４条―第９１条）

第２章 利用環境改善促進等事業（第９２条―第９７条）

第３章 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（第９８条―第１０５条）

第４編 地域公共交通調査等事業

第１章 地域公共交通調査事業（第１０６条―第１２３条）

第１節 地域公共交通計画策定事業

第２章 地域公共交通利便増進事業（第１２７条―第１３２条）

第１節 利便増進計画策定事業

第２節 利便増進計画推進事業

第３章 地域旅客運送サービス継続推進事業（第１３２条の２―第１３２条の７）

第１節 運送継続計画策定事業

第２節 運送継続計画推進事業

第４章 地域公共交通バリアフリー化調査事業

第１節 移動等円滑化促進方針策定事業（第１３３条―第１３５条）

第２節 移動等円滑化基本構想策定事業（第１３６条―第１３８条）

第5章 地域公共交通再構築調査事業（第139条―第143条）

第6章 共同経営計画策定事業（第144条―第146条）

第7章 エリア一括協定運行調査事業（第147条―第150条）

第1編 共通事項

（目的）

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

（定義等）

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

- 一 「生活交通確保維持改善計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（第3条第2項を除き、以下「協議会」という。）又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適な移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。
- 二 「地域公共交通確保維持事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実情に最適な交通手段を確保・維持するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。）第5条第1項に規定する地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画及び離島航空路確保維持計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 三 「地域公共交通バリア解消促進等事業」とは、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るために実施される事業であって、「バリアフリー化設備等整備事業」、「利用環境改善促進等事業」及び「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」をいう。
- 四 「バリアフリー化設備等整備事業」とは、公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 五 「利用環境改善促進等事業」とは、バリアフリー化されたまちづくりの一環としてより制約の少ないシステムの導入等地域公共交通の利用環境改善を促進するために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。

六 「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」とは、鉄道及び軌道による輸送の安全を確保するために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。

七 「地域公共交通調査事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。

イ 地域公共交通確保維持事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通確保維持改善計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業（ロ、次号イ及び第九号イに掲げるものを除く。）

ロ 地域公共交通計画を策定するために必要な調査を行う事業

八 「地域公共交通利便増進事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。

イ 活性化法第27条の14第1項に規定する地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進計画」という。）を策定するために必要な調査を行う事業

ロ 利便増進計画（活性化法第27条の15の規定により大臣の認定を受けたものに限る。第128条及び別表26-1の利便増進計画策定事業に係る補助対象経費の欄を除き、以下同じ。）に基づいて実施される利用促進に係る事業及び当該計画の達成状況等の評価に係る事業

九 「地域旅客運送サービス継続推進事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。

イ 活性化法第27条の2第1項に規定する地域旅客運送サービス継続実施計画（以下「運送継続計画」という。）を策定するために必要な調査を行う事業

ロ 運送継続計画（活性化法第27条の3の規定により大臣の認定を受けたものに限る。第132条の3及び別表26-2の運送継続計画策定事業に係る補助対象経費の欄を除き、以下同じ。）に基づいて実施される利用促進に係る事業及び当該計画の達成状況等の評価に係る事業

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

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

ロ バリアフリー法第25条第1項に規定する移動等円滑化基本構想を策定するために必要な調査を行う事業

十一 「地域公共交通再構築調査事業」とは、鉄道路線の全部又は一部の区間における、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を図るために実施される事業をいう。

十二 「共同経営計画策定事業」とは、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（令和2年法律第32号）に基づく共同経営計画を策定するために必要な調査を行う事業をいう。

2 協議会、都道府県又は市区町村は、住民、地域公共交通の利用者、その他利害関係者の意見を反映させるため、前項第一号の生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画、離島航空路確保維持計画及び生活交通改善事業計画を含む。）を策定しようとするときは、あらかじめ協議会への当事者の参加、

アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行わなければならない（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を除く。）。

- 3 協議会、都道府県又は市区町村は、第1項第一号の生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画、離島航空路確保維持計画を含む。）を策定するに当たって、外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成9年法律第91号）第5条の外客来訪促進計画が策定されているときは同計画と整合性のとれたものでなければならない。

（協議会）

第3条 前条第1項第一号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
 - 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
 - 三 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は航空局
 - 四 その他地域の生活交通の実情、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者
- 2 第2編第1章の陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成する都道府県又は市町村が組織する活性化法第6条第1項に規定する協議会（以下「活性化法法定協議会」という。）にあっては、地域間幹線系統は地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有すること、地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するものであることから、これらを踏まえ、的確かつ効果的な計画の策定が可能となるよう関係する都道府県及び市区町村がともに参加すること。
 - 3 第2編第2章の離島航路に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画を含む。）を策定する協議会にあっては、離島航路が地域の幹線交通であるとともに生活交通であることから関係する都道府県及び市町村がともに参加すること。
 - 4 地方運輸局等及び航空局は、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条第一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。）であって、活性化法法定協議会での議論を経て、第8条第1項に基づき定めた地域公共交通計画に運送予定者として記載されている者又は地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成した活性化法法定協議会とする。

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

（補助対象期間）

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

（補助対象事業の基準）

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

- 2 前項の規定は、利便増進計画又は運送継続計画に地域間幹線系統と位置付けられた運行系統については、当該利便増進計画又は当該運送継続計画に実施予定期間として定められた期間中に限り、「別表1」とあるのは「別表3」と、「別表2」とあるのは「別表4」と読み替えるものとする。

（地域公共交通計画）

第7条 陸上交通（地域間幹線系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。ただし、次条第1項の認定の申請に必要な地域公共交通計画の計画期間が、補助対象期間に満たない場合について、その満たない計画期間が6月以下である場合には、合理的理由があると認められるときは、当該地域公共交通計画の計画期間内とみなす。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービス（活性化法第1条に規定する地域旅客運送サービスをいう。以下同じ。）の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手

法

- 2 前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した書類を添付するものとする。
 - 一 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
 - 二 前項第一号の運行系統の概要及び運送予定者
 - 三 前項第一号の運行系統の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
 - 四 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
 - 五 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書（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ホただし書）に基づき、活性化法法定協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた運行系統にあっては、当該運行系統の概要
 - 六 別表 1 の補助対象事業の基準ニ（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）に基づき、活性化法法定協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村への需要に対応して設定された運行系統にあっては、当該市町村の一覧
 - 七 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（取組内容、実施主体、定量的な効果目標（収支改善率 1 % 以上を原則）、実施時期及びその他特記事項）
- 3 第 6 条第 2 項の規定による補助対象事業の基準の特例（以下この節において「利便増進特例」又は「運送継続特例」という。）を受けようとする場合においては、第 1 項及び第 2 項の規定にかかわらず、第 1 項及び第 2 項に掲げる事項のうち利便増進計画又は運送継続計画に記載された事項については、記載を省略することができる。
- 4 活性化法法定協議会は、第 2 項第二号の運行系統に係る運送予定者の選定に当たっては、これに抛りがたい事情があると大臣が認める場合を除き、サービスの品質・企画内容、価格等を総合的に比較考慮するため、企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により行わなければならない。なお、一の補助対象期間を分割して又は複数の補助対象期間にまたがって運送予定者を選定することを妨げない。
- 5 補助対象期間の前々補助対象期間及び前々々補助対象期間において、第 2 項第七号に規定する定量的な効果目標の達成度合いが著しく悪い状況（当該補助対象期間の収支率がいずれもその前年度の補助対象期間の収支率を下回る状況）となった運行系統にあっては、同号における生産性を向上させる取組の実施状況を踏まえ、当該運行系統の収支率を改善させるための具体的な取組内容及び収支率の改善目標値を記載した「改善計画（2 ヶ年計画）」を策定し、地域公共交通計画に添付するものとする。ただし、燃料高騰等のやむを得ない外的要因により当該目標の達成度合いが著しく悪い状況となったと認められる場合を除く。
- 6 補助対象期間の前補助対象期間の終了時において、前補助対象期間、前々補助対象期間及び前々々補助対象期間のいずれもが、定量的な効果目標の達成度合いが著しく悪い状況となった運行系統にあっては、前項の改善計画を実施するものとする。ただし、燃料高騰等のやむを得ない外的要因により当該目標の達成度合いが著しく悪い状況となったと認められる場合を除く。

(地域公共交通計画の認定の申請)

第8条 活性化法法定協議会は、本節の補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、当該活性化法法定協議会の議論を経て策定された、前条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に、同条第2項各号に掲げる事項を記載した書類を添付し、大臣に認定を申請するものとする。

2 前項の認定の申請は、様式第1-1による地域公共交通計画認定申請書を毎年、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の6月30日（補助金の交付を受けようとする前年度に第109条第1項に基づき地域公共交通調査事業の交付決定を受けた場合その他の当該期限までに提出しないことについて合理的な理由があると大臣が認める場合にあ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 活性化法法定協議会は、前項の提出をするときは、次に掲げる書類を添付するものとする。ただし、過去に地域公共交通計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

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

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

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

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

4 活性化法法定協議会は、地域公共交通計画の計画期間が補助対象期間に満たない場合における前条第1項ただし書の合理的な理由がある場合には、地域公共交通計画に、合理的な理由を記載した書類を添付し、大臣に認定を申請するものとする。

(地域公共交通計画の変更)

第9条 活性化法法定協議会は、前条の規定により申請された地域公共交通計画に記載された地域公共交通確保維持事業の内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について当該活性化法法定協議会の議論を経て大臣の認定を受けるものとする。ただし、軽微な変更についてはこの限りでない。

2 前項の認定の申請は、様式第1-2による地域公共交通計画変更認定申請書を大臣に提出して行うものとする。

3 前条第3項の規定は、本条において準用する。

(地域公共交通計画の認定)

第10条 大臣は、活性化法法定協議会から第8条第2項の規定に基づく地域公共交通

計画認定申請書又は前条第2項に基づく地域公共交通計画変更認定申請書の提出があったときは、これを第6条の補助対象事業の基準に従って審査の上、補助対象期間の開始前（第8条第2項の規定に基づき大臣が指定する日までに行われた認定申請にあつては大臣が別途指定する日、計画変更の認定申請にあつては予定変更日前。次項において同じ。）に認定を行い、当該活性化法法定協議会に通知するものとする。

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

3 前項の運送予定者は、活性化法法定協議会から同項の通知があったときは、当該通知の内容に基づき、補助対象期間における運行を行うものとする。

（補助金交付申請）

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

2 補助対象事業者は、前項の提出をするときは、前条第3項の規定により運行を行った運送予定者（以下「運送実施者」という。）に関して、次の各号に掲げる書類を添付するものとする。

- 一 補助対象期間に係る旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）第2条第2項の事業報告書及びこれに関連する必要な事項を記載した書類
- 二 様式第1－5による補助対象期間に係る運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象系統に係るものに限る。）
- 三 様式第1－5－2による補助対象期間に係る地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績

（交付の決定及び額の確定等）

第12条 大臣は、前条第1項の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、審査の上、交付決定及び額の確定を行い、様式第1－9による交付決定及び額の確定通知書を補助対象事業者に通知するものとする。

2 大臣は、運送実施者が、認定を受けた地域公共交通計画に基づく補助対象事業の全部又は一部を実施しなかったときは、その実施しなかった割合に応じ、当該計画に記載された金額から全部又は一部を減額して補助対象事業者に対する補助金の額を確定する。この場合において、補助対象期間の末日（9月30日）までに廃止又は休止された補助対象系統については、補助金の額の全部を減額するものとする。ただし、天災その他やむを得ない事情がある場合はこれらの限りではない。

（補助金の請求）

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

(補助金の整理)

第14条 補助対象事業者は、補助対象経費に係る補助金について収入及び支出に関する帳簿を備え、他の経理と区別して補助金の使途を明らかにしておかなければならない。

2 補助対象事業者は、前項の帳簿とともにその内容を証する書類を整理して、補助対象事業の完了する日の属する年度の終了後5年間保存しなければならない。

第2節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

(補助対象事業者等)

第15条 本節における補助対象事業者は、活性化法法定協議会とする。

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

(補助対象事業の基準)

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

2 前項の規定は、利便増進計画に基づいて、地域内フィーダー系統と位置付けられた運行系統については、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7」とあるのは「別表9」と読み替えるものとする。

3 第1項の規定は、運送継続計画に基づいて、地域内フィーダー系統と位置付けられた運行系統については、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7」とあるのは「別表10」と読み替えるものとする。

(地域公共交通計画)

第17条 陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。ただし、次条において準用する第8条第1項の認定の申請に必要な地域公共交通計画の計画期間が、補助対象期間に満たない場合について、その満たない計画期間が6月以下である場合には、合理的理由があると認められるときは、当該地域公共交通計画の計画期間内とみなす。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

2 前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した書類を添付するものとする。

一 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細

二 前項第一号の運行系統の概要及び運送予定者

三 前項第一号の運行系統の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法

四 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

五 補助対象系統の利用状況を改善させる取組（取組内容、実施主体、効果目標及びその他特記事項）

3 第16条第2項又は第3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おいては、第1項及び第2項の規定にかかわらず、第1項及び第2項に掲げる事項のうち利便増進計画又は運送継続計画に記載された事項については、記載を省略することができる。

4 第2項第五号の規定により添付する取組には、補助対象期間の前々補助対象期間において実施した取組の結果を、前々補助対象期間終了後の達成状況の評価・分析を踏まえて、適切に反映させるものとする。

（準用規定）

第18条 第5条、第7条第4項、第8条（同条第3項第一号及び第二号を除く。）から第10条まで、第11条第1項、第12条第1項、第13条及び第14条までの規定は、本節において準用する。この場合において、第10条第1項中「第6条」とあるのは「第16条」と読み替えるものとする。

（電子情報処理組織による申請等）

第18条の2 補助対象事業者は、第18条において準用する第11条第1項の規定による交付申請については、電子情報処理組織を使用する方法（適正化法第26条の3第1項の規定に基づき大臣が定めるものをいう。）により行うことができる。

第2節の2 エリア一括協定運行事業

（補助対象事業者等）

第18条の3 本節におけるエリア一括協定運行事業（地方公共団体が乗合バス事業者その他の交通事業者との間において、交通サービス購入費、実施区域、実施期間、運行系統、運行回数、費用負担その他の実施方法に関する協定を締結し、当該協定に基づいて運行系統を運行する事業であって、利便増進計画に当該協定に定められた実施方法に関する事項が記載されたものをいう。以下同じ。）の補助対象事業者は、活性化法法定協議会とする。

- 2 大臣は、第18条の5の補助対象事業に係る補助金交付額を、補助対象事業者に対し交付するものとする。

(補助対象期間)

第18条の4 本節における補助対象事業の補助対象期間は、利便増進計画に定める事項としてエリア一括協定運行事業に係る協定に記載された実施期間であって、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日を1年間の末日とする3年から5年までの年単位の期間とする。

(補助対象事業の基準等)

第18条の5 本節における補助対象事業について、その補助対象経費は、利便増進計画に定める事項としてエリア一括協定運行事業に係る協定に記載された交通サービス購入費とし、その補助金交付額は、補助対象事業の実施期間を通じた補助金交付額総額に相当する額として、別表10の2に定める要件に適合する運行系統に係る運行であって、別表10の3に定めるところにより算定された額とする。

- 2 本節による補助対象期間が開始する前々補助対象期間において第1節又は第2節による補助金の交付を受けていた運行系統（前々補助対象期間において第2節による補助金の交付を受けていなかった運行系統であって、利便増進計画の策定により第16条第2項の適用を受けて新たに補助対象系統となる運行系統を含む。以下この条において同じ。）について、その運行区間の一部のみを本節によるエリア一括協定運行事業の補助対象系統とする場合には、その余の運行区間については、毎年度、別表10の3に定めるところにより各運行区間の距離その他の事項に基づき按分して算定し、第1節又は第2節の補助金交付額としてそれぞれ同節の補助金の交付を受けることができるものとする。
- 3 本節による補助対象期間が開始する前々補助対象期間において第1節又は第2節による補助金の交付を受けていた運行系統について、本節による異なる複数のエリア一括協定運行事業の補助対象系統としてその運行区間を分割する場合には、別表10の3に定めるところにより各運行区間の距離その他の事項に基づき按分して算定し、それぞれ第1項の規定を適用する。
- 4 本節による補助金の交付を受けていた補助対象期間の終了後、翌補助対象期間又は翌々補助対象期間から再び本節における補助対象事業を実施する場合の補助金交付額については、第1項の規定にかかわらず、別表10の4に定める要件に適合する運行系統に係る運行であって、別表10の5に定めるところにより算定された額とする。
- 5 第2項及び第3項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、「別表10の3」とあるのは「別表10の5」と読み替えるものとする。

(地域公共交通計画)

第18条の6 エリア一括協定運行事業を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。ただし、次条の認定の申請に必要な地域公共交通計画の計画期間が、補助対象

期間に満たない場合について、その満たない計画期間が6月以下である場合には、合理的理由があると認められるときは、当該地域公共交通計画の計画期間内とみなす。

一 エリア一括協定運行事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

二 前号を踏まえたエリア一括協定運行事業の必要性

三 エリア一括協定運行事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

2 前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した利便増進計画を添付するものとする。

一 第18条の3第1項の協定に定められた交通サービス購入費、実施区域、実施期間、運行系統、運行回数並びに費用の総額、負担者及びその負担額その他エリア一括協定運行事業の内容及び実施主体に関する詳細

二 実施期間における国の補助金交付額総額

三 前項第一号の運行系統の概要及び運送実施者

四 前項第一号の運行系統の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法

(地域公共交通計画の認定の申請)

第18条の7 活性化法法定協議会は、本節の補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、前条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に、同条第2項各号に掲げる事項を記載した利便増進計画を添付し、大臣に認定を申請するものとする。

2 前項の認定の申請は、様式第1-23による地域公共交通計画認定申請書を毎年、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の6月30日（補助金の交付を受けようとする前年度に第109条第1項に基づき地域公共交通調査事業の交付決定を受けた場合その他の当該期限までに提出しないことについて合理的な理由があると大臣が認める場合にあ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 活性化法法定協議会は、前項の提出をするときは、次に掲げる書類を添付するものとする。ただし、過去に地域公共交通計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

一 運送実施者それぞれの、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 運送実施者それぞれの、様式第1-24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（第18条の3第1項の協定に定められた運行系統のうち様式1-24で求める系統に係るものに限る。）

4 活性化法法定協議会は、地域公共交通計画の計画期間が補助対象期間に満たない場合における前条第1項ただし書の合理的な理由がある場合には、地域公共交通計画に、合理的な理由を記載した書類を添付し、大臣に認定を申請するものとする。

(地域公共交通計画の変更)

第18条の8 活性化法法定協議会は、前条の規定により申請された地域公共交通計画に記載された地域公共交通確保維持事業の内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について大臣の認定を受けるものとする。ただし、軽微な変更についてはこの限りでない。

2 前項の認定の申請は、様式第1-25による地域公共交通計画変更認定申請書を大臣に提出して行うものとする。

(地域公共交通計画の認定)

第18条の9 大臣は、活性化法法定協議会から第18条の7第2項の規定に基づく地域公共交通計画認定申請書又は前条第2項に基づく地域公共交通計画変更認定申請書の提出があったときは、これを第18条の5の補助対象事業の基準に従って審査の上、補助対象期間の初年度から最終年度までの年度ごとの開始前（第18条の7第2項の規定に基づき大臣が指定する日までに行われた認定申請にあっては大臣が別途指定する日、計画変更の認定申請にあっては予定変更日前。次項において同じ。）に認定を行い、当該活性化法法定協議会に通知するものとする。

2 活性化法法定協議会は、前項の通知があったときは、当該通知に係る地域公共交通計画に運送実施者として記載されている者に対し、補助対象期間の初年度から最終年度までの年度ごとの開始前に通知しなければならない。

3 前項の運送実施者は、活性化法法定協議会から同項の通知があったときは、当該通知の内容に基づき、補助対象期間のうち当該年度における運行を行うものとする。

(補助金交付申請)

第18条の10 補助対象事業者は、補助対象期間の初年度から最終年度までの年度ごとの補助金の交付を受けようとするときは、様式第1-26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するものとする。

2 補助対象事業者は、前項の提出をするときは、第18条の9第3項の規定により運行を行った運送実施者に関して、次の各号に掲げる書類を添付するものとする。

- 一 補助対象期間に係る旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）第2条第2項の事業報告書及びこれに関連する必要な事項を記載した書類
- 二 様式第1-24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（第18条の3第1項の協定に定められた運行系統のうち様式1-24で求める系統に係るものに限る。）

(交付の決定及び額の確定等)

第18条の11 大臣は、前条第1項の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、審査の上、交付決定及び額の確定を行い、様式第1-27による交付決定及び額の確定通知書を補助対象事業者に通知するものとする。

2 大臣は、運送実施者が、認定を受けた地域公共交通計画に基づく補助対象事業の補

助対象系統のうち、別表１０の２の補助対象事業の基準二の運行系統が、補助対象期間の末日までに廃止され、又は休止された場合には、補助金の算定の基礎を失うものとして当該運行系統に係る補助金の額の全部を減額するものとする。ただし、同等の水準の代替運行系統の確保、災害の発生その他の合理的な理由がある場合には、この限りではない。

（補助金の請求）

第１８条の１２ 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１－２８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１８条の１３ 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。

（補助対象期間の初年度の特例）

第１８条の１４ 第１８条の４の規定にかかわらず、本節における補助対象事業の補助対象期間の初年度の開始日を、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の４月１日とし、その末日を９月３０日とする補助対象事業の実施に合理的な理由があると認められる場合には、補助対象期間の初年度を半年間として、本節の規定を適用する。この場合において、第１８条の７第２項中「６月３０日」とあるのは、「１２月２８日」と読み替えるものとする。

２ 前項の場合において、活性化法法定協議会は、１８条の７の規定によるもののほか、地域公共交通計画に、前項の合理的な理由を記載した書面を添付し、大臣に認定を申請するものとする。

３ 第１項の規定を適用する場合において、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の９月３０日までを補助対象期間とする第１節又は第２節の補助対象事業を実施していた場合には、当該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の前年度の３月３１日を末日とする半年間として、第１節又は第２節の規定を適用する。この場合において、第５条（第１８条において準用する場合を含む。）及び第１２条第２項中「９月３０日」とあるのは「３月３１日」と読み替えるものとする。

４ 前項の場合において、補助対象事業者は、第９条第１項（第１８条において準用する場合を含む。）の変更の申請を行うものとする。

第３節 車両減価償却費等国庫補助金

（補助対象事業者等）

第19条 本節における補助対象事業者は、第6条の基準に適合する補助対象事業を行う乗合バス事業者若しくは活性化法法定協議会のいずれか又は第16条若しくは第18条の5の基準に適合する補助対象事業を行う活性化法法定協議会とする。

2 大臣は、予算の範囲内において、次条の補助対象事業に係る補助対象経費の1/2に相当する額以内の額を、補助対象事業者に対し交付する。

(補助対象事業の基準)

第20条 本節における補助対象事業は、地域公共交通計画に記載された補助対象系統を運行するために必要な車両の取得であつて、別表11に定める要件に適合し、かつ、別表12に定めるところにより経費の額が算定されるものとする。

2 前項の規定は、第6条第2項又は第16条第2項若しくは第3項の規定による補助対象事業の基準の特例を受ける運行系統を運行するために必要な車両の取得については、当該特例を受ける期間中に限り、「別表11」とあるのは「別表11の2」と、「別表12」とあるのは「別表12の2」と読み替えるものとする。

3 第1項の規定は、地域公共交通計画に記載された補助対象系統を自家用有償旅客運送により運行するために必要な車両（乗車定員10人以下であつて大臣が認めるものに限る。）の取得については、「別表11」とあるのは「別表11の3」と、「別表12」とあるのは「別表12の3」と読み替えるものとする。

(地域公共交通計画)

第21条 活性化法法定協議会は、本節による補助を受けようとする場合には、第7条第2項各号、第17条第2項各号又は第18条の6第1項各号に掲げる事項に加え、次に掲げる事項を具体的に記載したものを、地域公共交通計画に添付するものとする。

- 一 車両の取得に係る目的・必要性
- 二 車両の取得に係る定量的な目標・効果
- 三 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者
- 四 車両の取得に要する費用の総額、負担者とその負担額

(地域公共交通計画の認定)

第22条 車両減価償却費等国庫補助金については、第10条（第18条による読み替え後の規定を含む。）及び第18条の9の規定を準用する。この場合において、地域公共交通計画の認定の通知は第10条（第18条による読み替え後の規定を含む。）又は第18条の9の規定に基づく通知と併せて行うものとする。

(補助金交付申請)

第23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1-10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 前項の規定は、第20条第2項又は第3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「車両減価償却費等利便増進特例等」という。）を受けようと

する場合にあっては、「１１月３０日」とあるのは「２月１０日」と読み替えるものとする。

（交付の決定及び額の確定等）

第２４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１－１１による交付決定及び額の確定通知書を補助対象事業者へ通知するものとする。

（準用規定）

第２５条 第５条、第９条、第１３条及び第１４条の規定（第１８条による読み替え後の規定を含む。）並びに第１８条の４、第１８条の８、第１８条の１２及び第１８条の１３の規定は、本節において準用する。ただし、車両減価償却費等利便増進特例又は車両減価償却費等運送継続特例を受けようとする場合にあっては、第５条中「９月３０日を末日とする１年間」とあるのは、「４月１日から翌年１月末日までの間」と読み替えるものとし、第２５条の５から第２５条の８までの規定を準用する。

第４節 公有民営方式車両購入費国庫補助金

（補助対象事業者等）

第２５条の２ 本節における補助対象事業者は、第６条、第１６条又は第１８条の５の基準に適合する補助対象事業を行う活性化法法定協議会とする。

２ 大臣は、予算の範囲内において、補助対象事業者に対し、次条の補助対象事業に係る補助対象経費の１／２に相当する額以内の額を、当該事業に係る車両を取得した日の属する会計年度及び翌年度の２年間で均等に分割して交付する。

（補助対象事業の基準）

第２５条の３ 本節における補助対象事業は、地域公共交通計画に記載された補助対象システムを運行するために必要な車両の取得であって、当該車両の取得が活性化法法定協議会の構成員である地方公共団体が取得した車両を地域公共交通計画に運送予定者として記載された者に貸与することを目的としたものであり、別表１３に定める要件に適合し、かつ、別表１４に定めるところにより経費が算定されるものとする。

（地域公共交通計画及び収支改善計画）

第２５条の４ 活性化法法定協議会は、本節の補助を受けようとする場合には、第７条第２項各号、第１７条第２項各号又は第１８条の６第１項各号に掲げる事項に加え、次に掲げる事項を具体的に記載したものを、地域公共交通計画に添付するものとする。

- 一 車両の取得に係る目的・必要性
- 二 車両の取得に係る定量的な目標・効果
- 三 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う地方公共団体
- 四 車両の取得に要する費用の総額、負担者とその負担額

地域公共交通確保維持改善事業実施要領

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

			国空事第7273号
			国空環第 77号
改正	平成28年11月28日		国総支第 46号
			国鉄都第 76号
			国鉄事第201号
			国自旅第211号
			国海内第111号
			国空環第 57号
改正	平成29年 6月 9日		国総支第 16号
			国鉄都第 37号
			国鉄事第 58号
			国自旅第 50号
			国海内第 40号
			国空事第209号
改正	平成29年 8月 2日		国総支第 32号
			国自旅第104号
改正	平成30年10月25日		国総支第 34号
			国総安政第66号
			国空事第882号
改正	平成31年 2月25日		国総支第 47号
			国鉄都第129号
改正	令和 2年 2月 5日		国総地第 58号
			国総交第 98号
改正	令和 2年 4月 2日		国総地第 81号
			国鉄都第266号
			国自旅第335号
改正	令和 2年 6月22日		国総地第 33号
			国総安政第22号
改正	令和 2年 7月 1日		国総地第 35号
			国自旅第 79号
改正	令和 3年 2月16日		国総地第 98号
			国鉄事第635号
			国自旅第408号
			国海内第209号
			国空事第1628号
改正	令和 3年 4月 1日		国総地第122号
			国自旅第505号
改正	令和 4年 2月15日		国総地第 62号
			国鉄総第384号

				国鉄都第156号
				国自旅第463号
				国自技環第159号
				国海内第271号
改正	令和	4年	2月18日	国総地第64号
				国鉄事第633号
				国自旅第467号
				国海内第274号
				国空事第1318号
改正	令和	4年	3月30日	国総地第76号
				国自旅第517号
改正	令和	4年	5月23日	国総地第20号
				国自旅第54号
改正	令和	4年	6月6日	国総地第24号
				国自旅第66号
				国自技環第27号
改正	令和	5年	3月3日	国総地第92号
				国自旅第477号
改正	令和	5年	3月24日	国総地第110号
				国鉄総第493号
				国鉄都第217号
				国鉄事第834号
				国自旅第529号
				国自技環第209号
				国海内第242号
				国空事第1250号
改正	令和	5年	3月28日	国総地第122号
改正	令和	5年	6月30日	国総地第44号
				国鉄事第224号
				国自技環第56号
改正	令和	5年	8月1日	国総地第58号
				国自旅第98号
改正	令和	5年	9月6日	国総地第75号
改正	令和	6年	3月18日	国総地第134号
改正	令和	6年	3月21日	国総地第139号
				国自旅第357号
改正	令和	6年	3月21日	国総地第142号
				国鉄事第804号
				国自旅第363号

				国自技環第208号
				国海内第179号
				国空事第1135号
改正	令和	6年	6月14日	国総地第78号
				国自旅第96号
				国海内第47号
改正	令和	7年	2月21日	国総地第173号
				国自旅第292号
改正	令和	7年	3月4日	国総地第177号
				国鉄都第152号
				国鉄事第500号
				国自旅第296号
				国自技環第173号
				国海内第210号
				国空事第1126号
改正	令和	8年	2月13日	国総地第204号
				国自旅第168号
				国空事第1106号

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

1. 共通事項

（1）地域公共交通計画の策定について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。）第5条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」という。）のうち、陸上交通の確保維持事業に係るものを策定する場合には、とりわけ当該事業が地域の様々なモードの交通に関係することから、当該事業に係る地域公共交通計画には、地域の生活交通の望ましいあり方から導き出される、地域において目指す地域間、地域内の生活交通ネットワークのあり方の考え方や方向性が明示されることが必要であるとともに、この考え方や方向性を前提として、本事業により確保維持すべき生活交通の具体的内容が定められることが必要である。

なお、活性化法第27条の14第1項に規定する地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進計画」という。）等にも、当該地域において目指す生活交通ネットワークのあり方の考え方や方向性、具体的な目標等が明記されることがとなるところ、交付要綱において確保維持改善計画に記載する事項とされている事項のうち、地域公共交通計画や利便増進計画等に記載の

あるものは、それを活用しつつ、不足する事項を追記又は記載した書類を添付することをもって、地域公共交通計画や利便増進計画等を交付要綱に定めた確保維持改善計画として取り扱う。

(2) 協議会について

交付要綱第3条第1項において協議会の構成員を定めているが、同項第四号に掲げる者については、例えば、道路管理者、利用者の代表、労働組合の代表などがこれに該当する。

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

また、協議会については、計画策定のために新たに設置する必要はなく、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、当該地域において交付要綱第3条第2項に規定する活性化法法定協議会を設置する場合には、地域公共交通計画や利便増進計画等に係る議論と地域公共交通確保維持改善事業の実施に係る議論は一体的に行われ、これらの計画を推進し、地域公共交通ネットワークを再構築するため、効果的な支援が行われるようにすべきものであることにも留意する必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業について

(1) 陸上交通に係る確保維持事業

①地域公共交通計画の認定申請日等

ア. 申請日

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

- 1) 利便増進計画及び運送継続計画に係る補助対象事業の基準の特例を受けようとする場合
利便増進計画及び運送継続計画に係る補助対象事業の基準の特例（以下「利便増進特例等」という。）の適用を初めて受けて補助金の交付を受けようとする会計年度（以下①において「初年度」という。）にあっては、適用開始月の前月10日とし、利便増進特例等に係る2年目以降の会計年度においては、各会計年度の前年度の6月30日とする。ただし、初年度の利便増進特例等の適用開始月が8月又は9月であって、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っては、2年目に限り、1年目の認定申請と同時とする。

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

補助金の交付を受けようとする会計年度の6月30日

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

補助金の交付を受けようとする会計年度の6月30日

4) 交付要綱附則第20条により準用することとされた第109条の規定により特定被災地域公共交通調査事業の交付決定を受け、当該調査を踏まえて4月以降に運行を開始する地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画について認定申請を行おうとする場合

補助金の交付を受けようとする会計年度の6月30日

イ. 認定を行う日

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

1) ア. 1) の場合

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

2) ア. 2) ～4) の場合

補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日

②協議会について

ア. 地域公共交通計画の変更と活性化法法定協議会の開催について

陸上交通（地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統）について記載した地域公共交通計画の策定後に鉄道のダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応、沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、予め活性化法法定協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、次のいずれをも満たす軽微な変更に関し、変更の都度、活性化法法定協議会を開催しなくても交付要綱第9条第1項（第18条の規定により準用する場合を含む。）の活性化法法定協議会の議論を経たものとして取り扱う。

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

ただし、当該変更後の地域公共交通計画については、活性化法法定協議会構成員において情報共有されることが必要である。

③企画競争その他これに準ずる競争性のある方法による運送予定者の選定について

地域公共交通計画策定に伴い運送予定者を選定するに当たっては、企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により行わねばならないことを交付要綱第7条第4項（第18条において準用する場合を含む。）において定めている。これは、事業者選定に当たっては、価格だけでなく、サービスの品質や地域のニーズに沿った運行、安全性の確保などを総合的に考慮して、企画競争等により選定し、選定の意思決定について不透明な行為を抑止し、地域への説明責任を果たすことを目的とするものであって、その選定方法については企画競争に限定するものではない。

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

なお、利便増進計画又は運送継続計画には地域公共交通利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）又は地域旅客運送サービス継続事業（以下「サービス継続事業」という。）の実施主体を記載することとされており、地域公共交通計画の策定段階においては運送予定者を選定済みであることも考えられる。このため、この場合については、交付要綱第7条第4項に規定する「これに拠りがたい事情」に該当するものとし、利便増進計画又は運送継続計画に実施主体として記載された者を運送予定者として記載することができるものとする。

④同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の範囲について

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

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

【同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の基準】

ア. 基本的な取り扱い

1) 主系統のキロ程が10km未満の場合

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

2) 主系統のキロ程が10km以上の場合

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

イ. 活性化法法定協議会が特に認める場合の取り扱い

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

⑤地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等における輸送量の算出等について

ア. 活性化法法定協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた運行系統の「平日」の取り扱いについて

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

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

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

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、必要に応じ活性化法法定協議会において「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地域公共交通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 日当たり計画運行回数又は平日 1 日当たり計画運行回数のいずれかを（ ）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（活性化法法定協議会が、平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りるものと認めた場合は、平日 1 日当たり平均運行回数）の実績を記載すること。

- 3) 「様式第 1-8」の「4. 地域間系統の運行状況」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. 利便増進計画に係る補助対象事業の基準の特例（以下「利便増進特例」という。）について

- 1) 利便増進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「利便増進計画に地域間幹線系統と位置付けられた運行系統」（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。）及び第 16 条第 2 項の「利便増進計画に基づいて、地域内フィーダー系統と位置付けられた運行系統」とは、認定を受けた利便増進計画に活性化法第 2 条第 13 号イに該当する事業（形状等の変更を伴わないものを除く。）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）が利便増進計画の区域内に存する運行系統とする。

2) 利便増進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④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ては、それぞれに規定する取り扱いとする。

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

a. 主系統と他系統について行う事業が、のそれぞれについて活性化法第 2 条第十三 1 3 号イの事業に該当し、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱う場合
主系統を利便増進特例として交付要綱第 6 条第 2 項の規定により補助対象経費を算定するものとする。

b. 主系統について行う事業のみがについて活性化法第 2 条第十三 1 3 号イの事業に該当し、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱う場合
主系統を交付要綱第 6 条第 1 項の規定により補助対象経費を算定するものとする。

なお、主系統について行う事業のみがについて活性化法第 2 条第 1 3 号イからハの事業のいずれかに該当し、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱わない場合は、主系統のみ利便増進特例として交付要綱第 6 条第 2 項の規定により補助対象経費を算定することとなる。

c. 他系統のみについて行う事業のみが活性化法第 2 条第十三 1 3 号イの事業に該当し、他系統を主系統と同一の補助対象系統として取り扱う場合
主系統を交付要綱第 6 条第 1 項の規定により補助対象経費を算定するものとする。

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

カ. 被災地域生活交通確保維持計画の認定申請について

交付要綱附則第 7 条に基づく別表 2 8 において定める「応急仮設住宅」及び「災害公営住宅」については、関係地方公共団体における公表等又は関係地方公共団体への確認により把握した応急仮設住宅への入居状況に基づき、認定申請時点において入居者が認められるものとする。

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

さらに、特に、応急仮設住宅については、定期的に入居状況及び集約・撤去状況を把握することとし、補助対象事業期間中、補助対象系統において 1 キロメートル以内を経由する応急仮設住宅が 1 戸以上存在しない場合（入居者が認められない場合も含む。）には、交付要

綱附則第 11 条第 1 項及び第 10 条第 1 項の規定により被災地域生活交通確保維持計画及び地域公共交通計画の変更申請を行うものとする。

キ. 熊本地震被災市町村に係る生活交通確保維持改善計画の認定申請について

上記カ. の規定は、熊本地震被災市町村に係る生活交通確保維持改善計画の認定申請についても準用する。この場合において、上記カ. 中「附則第 7 条に基づく別表 28」とあるのは、「平成 29 年 8 月 2 日改正附則第 2 条に基づく附則別表 2」と、「「応急仮設住宅」及び「災害公営住宅」とあるのは、「「応急仮設住宅」と、「被災地域生活交通確保維持計画」及び「被災地域生活交通確保維持計画及び地域公共交通計画」とあるのは、「地域公共交通計画」と、「「応急仮設住宅、災害公営住宅」及び「応急仮設住宅及び災害公営住宅」とあるのは、「応急仮設住宅」と読み替えるものとする。

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

⑥政令指定都市等が専らその運行を支援する地域内フィーダー系統について

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

⑦新たに運行を開始する地域内フィーダー系統について

ア. 実証運行を行った運行系統に係る取り扱い

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

また、交付要綱附則第 17 条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統が新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は、「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。

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

イ. 運行系統見直しに係る取り扱い

地域のニーズ等を踏まえて運行系統の見直しを行う場合においては、新たに運行する運行系統の主系統と、当該主系統と運行区間が重複する既存系統（新規系統の運行の開始の日の直前の 1 年間に運行されていた運行系統を含む。また、重複する既存系統が複数ある場合に

は、すべての既存系統とする。)を比較し、当該主系統のうち、既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う。(運行系統の見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間又は他の道路が存在する場合であっても、当該道路を車両が通行することが困難な区間がある場合は、これらの区間を除外して既存系統と重複していない区間のキロ程比率を算定することができる。)

ウ. サービス改善に係る取り扱い

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

⑧地域間交通ネットワークについて

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

⑨地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金における運行回数等の算出等について

ア. 様式第1-1、2、6、7に添付する「表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)」の記載について

1) 計画運行日数について

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

2) 計画運行回数について

補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。

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

1) 計画運行回数について

補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。

2) 実績運行回数について

原則として、補助対象期間中の全暦日数における総実績運行回数を記載する。なお、同期間中に上記⑤のイ.の天災その他やむを得ない事情が認められ、減便・運休した場合には、該当する運休回数を「運休回数のうち12条2項ただし書によりやむを得ないとして大臣が認めた回数」欄に記載することとする。

⑩地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数と実績運行回数に著しく乖離が生じた場合等における補助金交付申請の取り扱いについて

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

ア. 路線型（路線定期運行又は路線不定期運行）については、地域公共交通計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が 30%に満たなかった運行系統については、補助金交付申請の対象外とする。

イ. 区域型についても、待機時間を含めたサービス提供時間の割合にかかわらず、上記ア. と同様に、計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が 30%に満たなかった場合は、補助金交付申請の対象外とする。

ウ. 1 運行系統の補助金交付申請額が 1 千円未満の運行系統は、補助金交付申請の対象外とする。

⑪地方運輸局長等による交通不便地域指定の取扱いについて

活性化法法定協議会からの申請に基づく地方運輸局長等による交通不便地域の指定については、当初の指定以降に交通不便地域エリアの拡大・縮小などの変更がない限り、平成 28 事業年度末まで、継続して指定されたものとみなすこととする。

平成 29 事業年度以降については、5 事業年度を 1 つの単位として、上記と同様に取り扱うこととし、活性化法法定協議会は、引き続き交通不便地域の指定が必要な場合、再度、交通不便地域指定の申請を行い、地方運輸局長等による交通不便地域の指定を受けることとする。

なお、地方運輸局長等は、適宜、指定した交通不便地域の状況を調査し、明らかに交通不便地域の状況が改善され、その後の継続指定の必要がないと判断される場合には、速やかに当該交通不便地域の指定を解除することとする。

注：地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画申請において、交通不便地域の補助対象人口は、毎年度、必ず記載することとし、地域公共交通計画を申請する年度の前年度の 3 月末現在の人口を住民基本台帳から算出するものとする。

⑫運行系統が複数市町村にまたがる場合の地域公共交通計画への位置づけについて

複数市町村にまたがる運行系統について地域公共交通確保維持事業の補助を受ける場合は、都道府県又は当該系統がまたがる全ての市町村は当該系統を地域公共交通計画に位置付けなければならない。

ただし、補助を受ける地方公共団体の計画において、当該系統の一部沿線市町村の計画に当該系統を位置付けない合理的理由を示している場合にあっては、この限りではない。なお、合理的理由の例として、以下に掲げるア～ウのいずれかに該当すれば良いものとして取り扱う。

ア. 当該市町村の区間が補助対象外となっている場合

イ. 当該市町村が当該系統に係る費用負担を行っていない場合

ウ. 当該市町村の住民の利用実態がない場合

⑬地域公共交通計画等の軽微な変更に係る取扱いについて

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。）に定める軽微な変更に係る陸上交通に係る地域公共交通計画の取扱いについては、以下のとおりとする。

ア. 変更届出で足りる場合

事業内容の変更に際し、地域間幹線系統補助に係る計画額の変更を生じない場合及び地域内フィーダー系統補助に係る変更である場合にあっては、大臣に陸上交通に係る地域公共交通計画の変更を届け出ることをもって足りる（イ. に定める場合を除く。）。ただし、同計画に記載する事業の目標その他の特に重要と認められる事業内容の変更を行う場合にあってはこの限りでない。

（変更届出で足りる例）

- ・ 起点、主な経由地又は終点のいずれかが変更になるものの、運行系統キロ程に変更を生じない場合

（様式）

- ・ 当該届出に係る様式は、陸上交通様式第1から第3までに定めるところによる。

イ. 特段の手続きを要しない場合

事業内容の変更に際し、陸上交通に係る地域公共交通計画の記載事項（表1から表9までの各表の記載事項を含む。）に変更を生じない場合にあっては、特段の手続きを要しない。

（手続きを要しない例）

- ・ 添付書類を変更する場合
- ・ 計画外により一時的に補助を受けずに増便する場合

⑭エリア一括協定運行事業における旧補助系統との同一性について

交付要綱別表10の2注1. 及び別表10の4注1. における、ハの運行系統、すなわち、地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統に係る補助対象系統（＝旧補助系統）と、エリア一括協定運行事業実施期間中の二の運行系統の同一性については、以下のとおりとする。

ア. 基本的な考え方

旧補助系統との同一性については、エリア一括協定運行事業実施後も、旧補助系統について、おおむね同等の利便が確保されることが必要である。この点、例えば、イに示すようなケースについて、同一性が確保されるものとして判断して差し支えないものとし、このほかのケースについては、個別具体的に判断するものとする。

イ. 同一性を許容する例

- 1) 旧補助系統が、エリア一括協定運行事業実施後に、輸送量・運行回数が減じられる場合であっても、旧補助系統以外のバス系統とあわせて、旧補助系統と同等の輸送量・運行回数がおおむね確保されるもの
- 2) 旧補助系統が、エリア一括協定運行事業実施後に、路線の短縮化・ルート変更等により、

その形状が変更された場合であっても、旧補助系統以外のバス系統とあわせて、おおむね同等の利便性が確保されるもの

ウ. 備考

交付要綱第18条の5第4項（第5項において準用する場合を含む。）に規定する、いわゆる2期目事業においては、交付要綱別表10の5の1. のイに規定するとおり、エリア一括協定運行事業がなかったものとして、過去3年間の各年度における地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統に係る補助金の算定基準にしたがって、補助金交付額を算出した上で、その3年の平均額を算定するものであることから、イにおいて同一性が許容されたものであったとしても、2期目事業においては、引き続き、当該旧補助系統のみを算定基礎として算定を行うものあることに留意する必要がある。

⑮ 2期目のエリア一括協定運行事業に係る交付額の算出方法について

交付要綱別表10の5の1. のイに基づき、過去3年間の各年度において、地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統補助に係る補助金の算定基準にしたがって補助金交付額を算出する場合において、過去3年間のうち、当該算定基準に照らして、要件を満たさず、補助金交付額を算出できない年がある場合は、その年を除いて平均額を算定するものとする。（すなわち、2年分の補助金交付額を算出できる場合には、2年平均の補助金交付額を算定する。）

ただし、過去3年間とも要件を満たさない場合には、交付額を算出できないため、いわゆる2期目のエリア一括協定運行事業による補助を実施することができない。

⑯ 車両減価償却費等国庫補助金及び公有民営方式車両購入費補助国庫補助金に係る車両の付属品の取扱い等について

ア. 付属品の取扱い

本補助金における車両の取得に際し、次に掲げる付属品（当該付属品を起動・操作・固定するための器具及び部品を含む。）の取得に要する費用については、交付要綱別表12、別表12の2、別表12の3、別表14及び別表16に定める補助対象経費の額に含めるものとする。

- ・ 運賃箱、両替機
- ・ カードリーダー、ライター（ＩＣカード対応のものは除く。）
- ・ 運賃表示器
- ・ 整理券発行機
- ・ 行き先表示器
- ・ 停留所名表示器
- ・ 乗降中表示灯
- ・ 放送装置
- ・ バックカメラ・バックカメラ専用モニター
- ・ 集中操作盤
- ・ アイドリングストップ装置
- ・ ニーリング装置

- ・ABS
- ・押ボタン
- ・手すり
- ・補助ステップ
- ・車椅子用スロープ板
- ・車椅子固定装置
- ・車内滑り止め（凍結防止装置を含む。）
- ・ボディー塗装（広告用の塗装を除く。）

イ. 補助ステップを取り付けた場合の取扱い

「地上から床面までの地上高が65センチメートル以下」（交付要綱別表11 補助対象事業の基準ハ、別表11の2 補助対象事業の基準ハ及び別表13 補助対象事業の基準ニ関係）については、自家用有償旅客運送者が運行の用に供する車両で、乗降を補助する目的で車両に一体的に取り付けられた補助ステップを有するものにあつては、当該補助ステップが地上から床面までの高さを補正するものとして、当該補助ステップを地上とみなす。

なお、高さの測定に当たっては、乗降の用に供される状態によるものとする。

⑰ 公有民営方式車両購入費国庫補助金の収支改善計画の取扱いについて

ア. 収支改善計画の記載事項について

1) 車両の代替による費用削減等の内容

補助対象事業者は、公有民営方式車両購入費国庫補助金により取得した車両の活用等によるバス事業者等が行う費用削減の取組やその効果等について、具体的に記載するものとする。

2) 代替車両を活用した利用促進策

補助対象事業者は、公有民営方式車両購入費国庫補助金により取得した車両の活用等によるバス事業者等が行う二以上の利用促進策について、具体的に記載するものとする。

【利用促進策の例】

- ・利用者のニーズに合わせた運行ダイヤの見直し、路線の再編
- ・ノンステップバスの車内を活用した地域コミュニティの創出
- ・バス停周辺住民への「営業活動」の実施
- ・バス利用者等からの意見を聞く場（モニター会議等）の設置・意見聴取

イ. 収支改善計画の実施及び評価について

補助対象事業者は、策定した収支改善計画を着実に実施するとともに、2年目の補助金の交付申請時において、収支改善計画の実施内容及び自己評価の結果を報告するものとする。

その際、国土交通省は、その実施内容及び自己評価の結果を踏まえ、必要に応じ計画の修正を指示するものとする。