

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)

令和 3 (2021) 年 6 月

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2年度は平均乗車密度が2.0であった。 運行回数確保と平均乗車密度2.5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	生産性向上に向けた具体的な取組内容					R2 輸送量	R2 平均 乗車 密度	バス系統として維持する理由 (個別具体的な理由)
			実施内容	想定される 実施主体	効果目標	実施時期	その他特記事項			
1 西那須野駅～塩原温泉	ジェイアールバス関東(株)	那須塩原市(旧西那須野町、旧塩原町)	列車、バス、旅館宿泊の パッケージ企画商品	バス事業者 JR大宮支社 JR提携旅館	増収額1%	通年	インバウンド専用企画商品の作成。(コロナ終息後にさらなる企画商品の検討)	19.2	2.0	西那須野駅から塩原地区を直接結ぶ唯一の公共交通機関であり、塩原地区における高校生の通学や高齢者の通院等に重要な路線となっている
			バス利用割引券	バス事業者 塩原温泉組合	増収額1%	令和3年 9月～	温泉組合と調整し、さつるの宿泊券送付の際、バス割引券を同封してもらい利用率を高める。			
			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4年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特例措置
栃木県	ジェイアールバス 関東	(1) 塩原本線(第1号)	4,550	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

※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)を添付する。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合には、その旨を記載することでも足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

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

事業者名 ジェイアールバス関東株式会社

令和4年度

1. 申請事業者の概要

乗合バス事業						
補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※]) の損益状況	営業収益	1,016,550千円	営業外収益	6,473千円	経常収益(イ)	1,023,023千円
	営業費用	1,502,747千円	営業外費用	1,868千円	経常費用(ロ)	1,504,615千円
	営業損益	▲486,197千円	営業外損益	4,605千円	経常損益	▲481,592千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km	3,465,595	経常収支率			67.99%

乗合バス事業						
基準期間の前年度の 損益状況	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
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	km	3,544,752	経常収支率			85.17%

乗合バス事業						
基準期間の前々年度の 損益状況	営業収益	1,222,370千円	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
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	km	3,445,152.0	経常収支率			89.63%

(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
	398円.08銭	426円.88銭	434円.15銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (a+b+c)÷3=ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北関東	419円.70銭	316円.72銭	316円.72銭	295円.19銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助 ブロック 名	申請 番号	特別 措置	運行 系統 名	運行 系統 の 起点	主 な 経 由 地	運行 系統 の 終 点	計画 運行 日 数	計画 運行 回 数 ()	計画 平均 乗 車 密 度	計画 輸 送 量	系統 キロ 程	地域公共交通再編事業を実施 する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再編事業 を実施する区域におけるキロ程との比 率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程	他路線との競合 部分に係るキロ程	他路線 との競 合率	補助ブロック外 乗入部分、同 一補助ブロック 都道府県外乗 入部分及び他 路線との競合 部分以外のキ ロ程の比率
北関東	第1号		常陸本線	関谷	塩津	365	3,891 (10.6)	2.0	21.2人	往21.7Km 復21.8Km	往21.7Km 復21.8Km	往21.7Km 復21.7Km	100%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	100%
							()		人	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%
							()		人	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%
							()		人	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%
合計	系統									往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km		

補助 ブロック 名	申請 番号	特別 措置	補助ブロック外 乗入部分 及び同一補 助ブロック都 道府県外乗 入部分以外 のキロ程の比 率 (チ-(リ+ヌ +ル))÷チ=マ	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ハ×マ以下の額 ホ	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×マ以上の額 ヨ	補助対象 経常費用から経 常収益を控除した額 カ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか 少ないほうの額 ソ	
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
						経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系 統の実車走 行キロ当た り経常収益 ヤ'÷マ'= ダ	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'= ダ	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'= ダ					
北関東	第1号		100%	169,258.5Km	53,607,552円	152円.88銭	25,401,501円	153,672.8.km	165円.29銭	25,419,506円	153,498.6.km	165円.80銭	19,563,445円	153,202.0.km	127円.69銭	25,872,854円	27,734,698円	24,123,398円	24,123,398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				169,258.5Km	53,607,552円		25,401,501円	153,672.8.km		25,419,506円	153,498.6.km		19,563,445円	153,202.0.km		25,872,854円	27,734,698円	24,123,398円	24,123,398円

補助 ブロック 名	申請 番号	特別 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×マ=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6人未満 の路線 ツ×メなし運行回数 ^① / 計画運行回数=ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワ=ヨ=ム	損失額から国庫補 助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合									
										都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」 の具体的な概要	
										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	第1号		24,123,398円	円	9,103,169円	9,102千円	4,551.1千円	45,164,938円	40,613,830円	4,551,085円	11.2%	円	%	円	%	36,062,745円	88.8%	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
合計			24,123,398円	円	9,103,169円	9,102千円	4,550千円	45,164,938円	40,613,830円	4,551,085円	11.2%	円	%	円	%	36,062,745円	88.8%	%	

※令和3、4年度は理日の違いによる運行回数以外に変更はありません。

(1) 記載要領

1. 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バスを除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3部に係る経常費用を除くこと。

2. 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者においては、補助対象期間の仮決算を行い、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、自費第95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。

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

様式第1-5(日本工業規格A列4番)

事業者名	ジェイアールバス関東株式会社		
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	西那須野支店	大貫 美隆
補助金担当部門	(担当者役職・氏名)	西那須野支店	大貫 美隆
運輸営業部	(担当部門の名称)	運輸営業部	村井 俊仁
運輸営業部	(担当者役職・氏名)	運輸営業部	村井 俊仁

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和4年度見込み)

申請番号		運行系統				年間輸送実績				経常収益			平均乗車密度算定			備考			
		運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程(km)	運行回数(A)(回)	輸送人員(人)	1人平均乗車キロ(km)	輸送人キロ(B)(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系統当り経常費用(F)(円)	平均賃率(F)(円)	平均乗車密度(O)×(F)(G)
第1号	塩原本線	西那須野	関谷宿	塩原温泉	21.7	10.6	53,863	10.4	560,175.2	22,207,667	169,256.5	3,501,481	163,706	25,872,854	71,037,792	52.55	2.4	25.4	有・無
合計					21.7		53,863		560,175.2	22,207,667	169,256.5	3,501,481	163,706	25,872,854	71,037,792				

実態調査日 令和1年6月26日実施

[記載要領]

- この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)並びに基準期間の前々年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前々年度及び基準期間の前々年度に係る様式第1-5の添付を省略することができる。)
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 運行回数は、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に記される1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
- 1人平均乗車キロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。
- 輸送人キロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。
- 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度(基準期間)の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
- 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 平均賃率は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の乗車走行キロを乗じたものとする。
- 平均乗車密度は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロにより計算し、乗車1人1キロ当たり乗車密度を算出すること(繰上り切り捨て)。
- 1系統当り経常費用は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロにより計算し、乗車1人1キロ当たり乗車密度を算出すること(繰上り切り捨て)。
- 平均乗車密度は(B)÷(O)×(F)と計算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
- 備考欄には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
- 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
- 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるもの有無について記載すること。
- (注)上記記載要領中3.以降において、前々年度(基準期間)とあるのは1.但し書きに該当しない場合は、基準期間の前々年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々年度を指し読み替えるものとする。

利用者意見について

事業者名 ジェイアールバス関東(株)西那須野支店

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	<p>①特に多かった意見で一般線もWi-Fiを入れてほしい</p> <p>②ICカード(totra)定期券が使えるようになり、便利になったが、那須塩原市内で購入出来るところが三か所しかない、販売箇所をもっと増やして欲しい。</p> <p>③バス料金は高いという意見はあるが、通学定期は改善したので定期券は喜ばれている 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</p> <p>④コロナ感染はバス安全ですか？コロナ対策はしているのですか？</p> <p>⑤本数が少なすぎて不便もっと運行本数を増やして欲しい</p>

住民意見について

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
<p>・市地域バス利用者、窓口、電話、市への提言（市ホームページ）等で寄せられた意見・要望（随時）。</p> <p>※例年、イベント開催時にアンケートを実施していたが、今年度はコロナの影響により、上記方法のみの収集になりました。</p>	<p>R2.6.1- R3.5.31実施</p>	<p>(1)全体への意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス車内の無料Wi-Fi設置。 ・運行本数を増やして欲しい。 ・鉄道や他のバスとの接続向上。 ・運賃を安くしてほしい。 ・停留所・路線の新設。 ・運行時間帯の拡大（深夜バス）。 ・病院や商業施設の直接乗入。 <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。 ・通学定期券が安くなり、利用しやすくなった。 ・ICカード決済が導入され便利になった。しかし、那須塩原市内の定期券発売箇所が3カ所しかないので、販売箇所を増やしてほしい。 ・コロナ感染対策は？バスは安全ですか？

※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。

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)西那須野支店

意見等		サービス向上策等
1	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。 お客様の利用がこれから増えるようなら検討も考える
2	ICカード(totra)定期券を使えるようになり、便利になったが、那須塩原市内で購入出来るところが三か所しかない、販売箇所をもっと増やして欲しい。	ICカード導入・定期券(totra)3/21～開始で改善されてたが、購入場所が確かに少なくお客様にとってはかなり不便ではある。 ICカードを発行する端末等設備費や管理についての課題があるため、販売力所を簡単に増やせない課題である。
3	バス料金は高いと言う意見は数件あるが、通学定期は改善したので定期券は地域で喜ばれている	バス料金の値段変更は難し。 通学定期乗車券額を地域限定で設定した。 (2020年9月より 那須塩原駅～塩原温泉区間 統一10,000円)
4	コロナ感染はバス安全ですか？コロナ対策はしているのですか？	対策は色々行っています。 お客様に注意喚起・マスクの着用・消毒実施の掲示 バス車内はオゾン発生機での消毒・塩素での毎日消毒を実施 バス車内にクレベリン・アルコール消毒液 設置
5	本数が少なすぎて不便もって運行本数を増やして欲しい	去年同様、今の収入や乗車状況では増便は難しい。 まして、コロナ禍で昨年より収入も乗車人数も約半分に落ちている



塩原温泉バススターミナル

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)

令和 3 (2021) 年 6 月

栃木県生活交通対策協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

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

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

- ・ 新たに下記のような取組を実施することなどにより1日平均200名の利用を目標とする。

利用者数の目標

200名/日

生産性向上の取組

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

生産性向上の取組について

栃木県生活交通対策協議会

路線名	事業者名	関係市町村	生産性向上に向けた具体的な取組内容				R2 平均 乗車 密度	R2 輸送量	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			
1 鬼怒川公園駅～下今市駅	日光交通㈱	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㈱	収支改善率1% 以上を目指す。	平成25年度～	日光市が「高齢者運転免許自主返納支援事業バス・タクシー共通利用券」を発券。当該システムの利用可。	11.5	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日フリーバス」の発売	日光交通㈱	紙・モバイルを合わせて、年間販売枚数240枚を目指す。	平成30年4月 販売開始	価格(税込) 大人1枚1,000円 小人1枚 500円		
			③企画乗車券「今市・鬼怒川1日フリーバス」のモバイルチケットでの販売	日光交通㈱ デジタルダン(株)	紙・モバイルを合わせて、年間販売枚数240枚を目指す。(月平均20枚)	令和3年2月 販売開始	昼間時間帯を中心に終点を沿線の大型商業施設(イオン今市店)まで延長。		
			④運行経路の見直し(延長)	日光交通㈱	収支改善率1%以上を目指す。	令和2年10月 実施	イオン今市店においてバス利用者に対し優待券や割引券などを配布予定。		
			今後の取組 ①沿線商業施設との連携によるバス利用者への特典(優待券・割引券)の付与	日光交通㈱ イオン今市店	収支改善率1%以上を目指す。	令和3年10月 予定			
			②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日フリーバス」の販売	日光交通㈱ イオン今市店	紙・モバイルを合わせて、年間販売枚数240枚を目指す。(月平均20枚)	令和3年10月 予定	価格(税込) 大人1枚1,000円 小人1枚 500円		
			③QRコード決済の導入	日光交通㈱	収支改善率1%以上を目指す。	令和3年10月 予定	PayPay・auPAY・メルペイ・d払いなどを導入予定。		

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」

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)	2,483.0	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			2,483	

(注)

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

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	59,361千円	営業外収益	14,554千円	経常収益(イ)	73,915千円
	営業費用	138,279千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	138,279千円
	営業損益	△78,918千円	営業外損益	14,554千円	経常損益	△64,364千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	398,283.2 km	経常収支率				53.45%

基準期間の前年度の 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
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	530,397.5 km	経常収支率				76.92%

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

(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	267円 03銭	279円 31銭	347円 18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 = 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 へ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北関東	297円 84銭	316円 72銭	297円 84銭	185円 58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×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=ヲ	
				起点	主な経由地	終点				往 . Km (平均)	復 . Km (平均)								
北関東	第1号	無	鬼怒川線	鬼怒川温泉駅	下市駅	イオン	365日	3870回 (10.6)	1.7	18.0人	往16.5Km 復16.5Km	16.5Km	往0.0Km 復0.0Km	0.0Km	往 . Km (平均) 復 . Km (平均)	往 . Km (平均) 復 . Km (平均)	往 . Km (平均) 復 . Km (平均)	100%	100%
											往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%
											往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%
											往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	%
合計			系統								往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km		

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ+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 (d+e+f)/3 = ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カー=ヨ=タ	補助対象経常費用の限度額 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	38,997,025円	85円 85銭	12,289,909円	136,407.1km	90円 09銭	12,191,244円	136,192.4km	89円 51銭	9,243,348円	118,579.8km	77円 96銭	11,240,581円	27,756,444円	17,548,661円	17,548,661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				130,932.8km	38,997,025円		12,289,909円	136,407.1km		12,191,244円	136,192.4km		9,243,348円	118,579.8km		11,240,581円	27,756,444円	17,548,661円	17,548,661円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	ソのうち補助ブロッ ク外乗入部分、同一補 助ブロック都道府県 外乗入部分及び他路 線との競合部分以外 に係るもの ソ×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 =ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補 助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合									
										都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」 の具体的概要	
										負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
北関東	第1号	無	17,548,661 円	17,548,661 円	4,966,602 円	4,966 千円	2,483.0 千円	27,756,444 円	25,273,444 円	2,483,000円	9.82%	10,207,762円	40.39%	0 円	0 %	12,582,662円	49.79%		
			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			17,548,661 円	17,548,661 円	4,966,602 円	4,966 千円	2,483 千円	27,756,444 円	25,273,444 円	2,483,000円	9.82%	10,207,762円	40.39%	0 円	0 %	12,582,662円	49.79%		

利用者意見について

事業者名 日光交通(株)

実施内容	実施日	意見やアンケート結果
<p>1 利用者から直接意見聴取。 鬼怒川温泉駅バス停 (ダイヤル営業所入口前)の 乗降者意見聴取内容 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>R3.4.10 ~R3.5.10</p>	<p>①・HPや電話での問い合わせ。 ②・ICカードなどを使えるようにしてほしい。 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カードなどを使えるようにしてほしい。	ICカード導入の検討に加え、QRコード決済の導入を進める。
②	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。
③	バス停に屋根・ベンチ・風よけ等が欲しい。	関係各所との協議のうえ、2020年に「鬼怒川レジャー公園前」バス停に上屋を設置。今後も自治体等との協議を継続し設置を検討していく。
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。
⑤	乗り継ぎがしやすくなるようダイヤの調整をしてほしい。	乗り継ぎの利便性を最大限考慮したダイヤ編成を検討する。

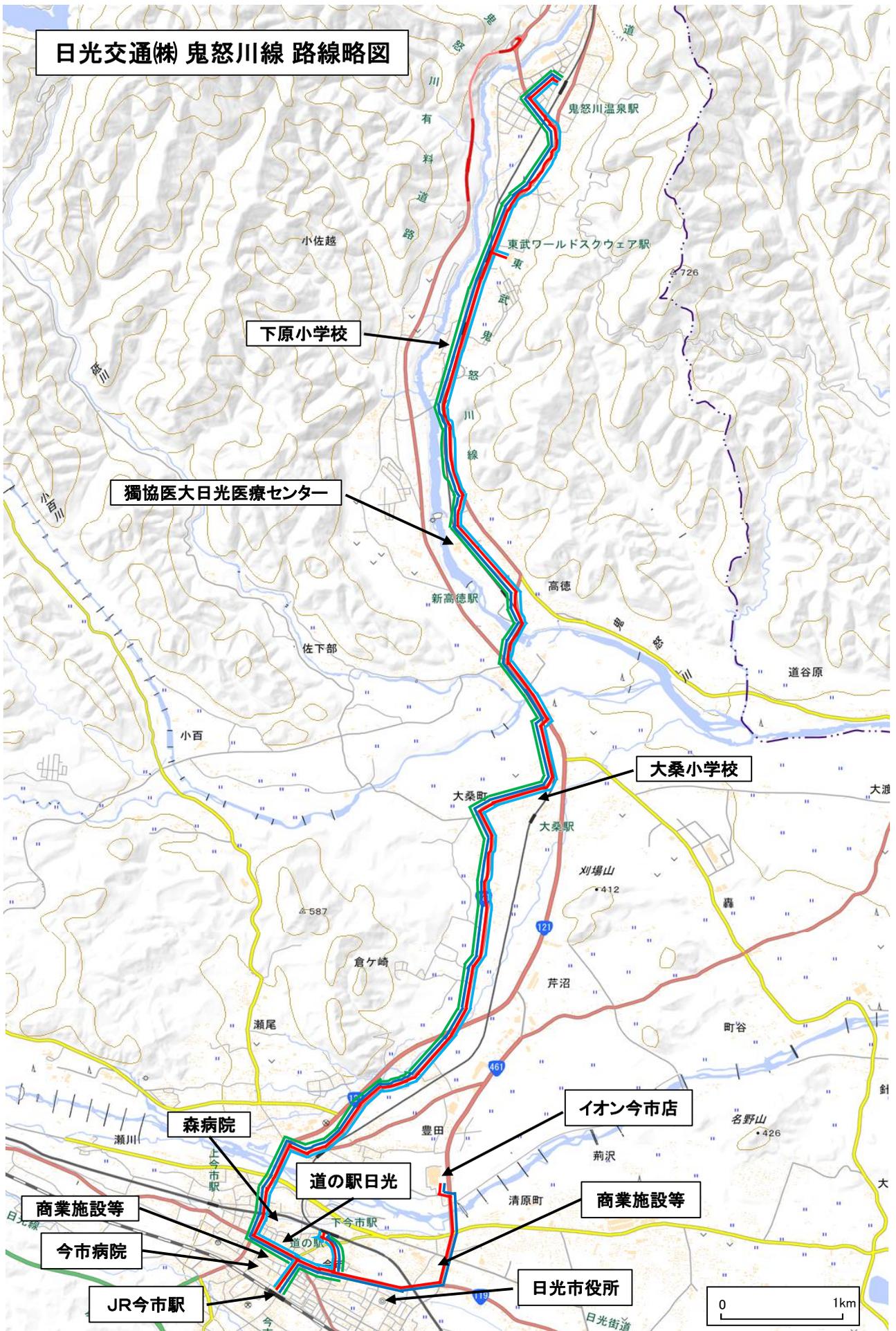
住民意見について

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
例 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。 ③乗り継ぎがしやすくなるよう、ダイヤの調整をしてほしい。</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。 ・交通弱者の移動手段であるため、継続した運行をお願いしたい。 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。</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㈱ 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131号
関交消行第29号
関自旅一第1390号
関海旅第621号
令和3年2月26日

栃木県生活交通対策協議会 会長 殿

関東運輸局長
(公印省略)

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計画を見直し、評価結果を同計画に反映されます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3年2月26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	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	・GTFSS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	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。	・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・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・バスロケーションシステムから得られたデータを運行計画に活用する取組については、地域のニーズと合った運行計画の策定が期待されることから進めていくことが望ましい。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県にイニシアチブを取っていただくことが重要であることから、市町村と連携を図ったうえで、データを活用しながらモニターを行い、必要に応じて改善していくなど、最適なネットワークの構築に向けて継続的に議論がなされることを期待する。	評価結果	評価結果
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			
				B	C	・ホームページやGTFSSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「totra」の導入により、更なる利便性向上を図る。			

関東自動車株式会社	西原車庫～ベルモール～真岡営業所	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画4,786回に対して、実績4,484回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標568人/日に対して、516人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画1,934回に対して、実績1,678回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	C	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標223人/日に対して、218人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	宇都宮東武～益子駅前	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画1,639回に対して、実績1,449回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	C	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標238人/日に対して、200人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	宇都宮東武～ベルモール～益子駅前	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画3,638回に対して、実績3,443回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標415人/日に対して、376人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	氏家駅～馬頭車庫	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画2,420回に対して、実績2,057回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	・目標141人/日に対して、151人/日となった。 ・理由は、乗客数の算出で用いている1人当たり平均支払額が目標設定時は540円であったものが、実績は360円となったため、運賃収入÷平均支払額＝みなし乗客数の値が増加したこと、及びおさぼり70の利用者数を運行キロにのりして各路線に配分するため、長大路線のためである。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	宇都宮東武～上野団地～岡本駅西口	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画3,372回に対して、実績2,438回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	C	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標230人/日に対して、203人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
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	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画3,506回に対して、実績2,999回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	C	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標181人/日に対して、144人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	那須塩原駅～那須湯本温泉	・GIFS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。	渋滞対策の臨時便運行により、計画6,588回に対して、実績6,597.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	A	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標393人/日に対して、353人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	大原市役所～五峰の湯	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画2,398回に対して、実績2,246回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標217人/日に対して、199人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	西那須野駅東口～五峰の湯	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画2,109.5回に対して、実績1,905.5回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	緊急事態宣言及び学校休校の影響により、目標215人/日に対して、195人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。
関東自動車株式会社	西那須野駅東口～馬頭車庫	・GIFS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。	緊急事態宣言を受け緊急的な減便を実施し、計画2,234.5回に対して、実績2,067.5回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	B	・系統の統合により、乗客が集約されたため、目標241人/日に対して、289人/日となった。	・ホームページやGIFSを活用した情報発信を継続していくこと併せて、ICカード「tetra」の導入により、更なる利便性向上を図る。

<p>栃木県生活交通対策協議会</p>	<p>ジェイアールバス関東株式会社</p>	<p>塩原本線 (西那須野～塩原温泉)</p>	<p>令和元年度はコロナの影響により企画乗車券の発売は令和元年度で2,915枚の発売に対し、令和2年度は1,619枚、発売収入は令和元年度5,450千円に対し、2年度は2,992千円の収入でしかなかった。 同様に、コロナの影響により利用客数は目標220人/日に対し、実績111人/日となり、目標を大幅に下回った。</p>	<p>企画乗車券を鉄道と合わせ鉄道会社窓口でも発売することを継続した。</p>	<p>A 計画どおり実施された。</p>	<p>B 台風19号の影響により令和元年10月12日に6日連続して運行回数が減少した。 計画:3,873回 実績:3,867回 差引:▲6回</p>	<p>①令和元年10月1日付で利用者への減っていた鬼怒川公園駅・鬼怒川温泉駅間を廃止した。なお、大型商業施設への乗入れは来期(令和3年度)に実施することになった。 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。 ③大型商業施設への乗入れを来期実施することになったため、商業施設と連携した施策もまた実施していない。</p>	<p>利用者目標:240人/日となり、目標を下回った。 目標不達成の要因:児童数減少の影響及び企画乗車券について周知が十分でなかったことに加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が大きかったと考えられる。</p>	<p>①大型商業施設への乗入れを始め、地域住民の需要に沿ったダイヤの見直しを図っていく。 また、商業施設と連携した増収のための施策を検討している。 ②運行経路の変更に伴い、終点となる大型商業施設(イオン今市店)での企画乗車券の販売を開始予定。 ③企画乗車券の販売箇所が少なくなっているため、販売数が増える原因となつていないと考えられる。 ④ホームページ等を利用し、公共交通の利用促進を図っていく。</p>	<p>令和2年度はコロナの影響により企画乗車券の発売は令和元年度で2,915枚の発売に対し、令和2年度は1,619枚、発売収入は令和元年度5,450千円に対し、2年度は2,992千円の収入でしかなかった。 同様に、コロナの影響により利用客数は目標220人/日に対し、実績111人/日となり、目標を大幅に下回った。</p>	<p>令和2年度はコロナの影響により企画乗車券の発売は令和元年度で2,915枚の発売に対し、令和2年度は1,619枚、発売収入は令和元年度5,450千円に対し、2年度は2,992千円の収入でしかなかった。 同様に、コロナの影響により利用客数は目標220人/日に対し、実績111人/日となり、目標を大幅に下回った。</p>	<p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果・達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・観光客を含めた交流人口への利用促進策について、来訪者の動向を調査し分析を行うことで、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県にインシニアチブを取っていただくことが重要であることから、市町村と連携を図りつつ、データを活用しながらモニターを行い、必要に応じて改善していくなど、最適なネットワークの構築に向けて継続的に議論がなされることを期待する。</p>	<p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果・達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・経路変更による利用状況等の検証を行うとともに、引き続き効果的な利用促進策を実施することを目指している。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県にインシニアチブを取っていただくことが重要であることから、市町村と連携を図りつつ、データを活用しながらモニターを行い、必要に応じて改善していくなど、最適なネットワークの構築に向けて継続的に議論がなされることを期待する。</p>	<p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果・達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・経路変更による利用状況等の検証を行うとともに、引き続き効果的な利用促進策を実施することを目指している。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県にインシニアチブを取っていただくことが重要であることから、市町村と連携を図りつつ、データを活用しながらモニターを行い、必要に応じて改善していくなど、最適なネットワークの構築に向けて継続的に議論がなされることを期待する。</p>	<p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果・達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・経路変更による利用状況等の検証を行うとともに、引き続き効果的な利用促進策を実施することを目指している。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県にインシニアチブを取っていただくことが重要であることから、市町村と連携を図りつつ、データを活用しながらモニターを行い、必要に応じて改善していくなど、最適なネットワークの構築に向けて継続的に議論がなされることを期待する。</p>	<p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果・達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・経路変更による利用状況等の検証を行うとともに、引き続き効果的な利用促進策を実施することを目指している。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県にインシニアチブを取っていただくことが重要であることから、市町村と連携を図りつつ、データを活用しながらモニターを行い、必要に応じて改善していくなど、最適なネットワークの構築に向けて継続的に議論がなされることを期待する。</p>	<p>・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果・達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・経路変更による利用状況等の検証を行うとともに、引き続き効果的な利用促進策を実施することを目指している。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県にインシニアチブを取っていただくことが重要であることから、市町村と連携を図りつつ、データを活用しながらモニターを行い、必要に応じて改善していくなど、最適なネットワークの構築に向けて継続的に議論がなされることを期待する。</p>
---------------------	-----------------------	-----------------------------	--	---	--------------------------	--	---	--	--	--	--	--	---	---	---	---	---

第三者委員会における各委員からの意見

令和2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。
○コロナによって日常の行動変容が起きているが、ポストコロナにおいても、人々の移動を戻していかねば、街の活性化はない。移動する仕掛けが必要であり、地域戦略が必要。
○地域公共交通会議の枠組みを最大限活用していただきたい。MaaSの発想、考え方でいろいろな交通手段や活動を繋げていくこと、あるいは、様々なデータをオープンにして共有し、課題を可視化することも公共交通会議で可能。
○デジタル化はニーズを捉える重要なツールであり、マーケティングのツールとしても非常に重要。

「とちぎの公共交通（令和2(2020)年度版）」について（概要）

令和3(2021)年6月15日

栃木県生活交通対策協議会

1 目的

公共交通の確保・充実を図るために必要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、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2(2020)年度版の状況

○公共交通サービスの人口カバー率は93.5%（R2(2020).3.31）となり、前年度に比べ0.8ポイントの上昇。

○鉄道・バスの輸送人員は、鉄道17.6万人/日（R1(2019)）、バス5.2万人/日（R1(2019)）。前年に比べ、鉄道は0.5万人減、バスは0.3万人減となっている。

○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23億6,700万円（R1(2019)）となり、前年度に比べて約1.1億円増加している。

○市町村生活交通については、全県における収支率は21%で、前年度と同様。また、全県における1人1回利用あたり公費負担額は708円/回となり前年度に比べ4円/回増加している。

3 現状と課題

○県内公共交通のサービス圏域は、コミュニティバスやデマンド交通の運行等により、上昇傾向にある。

○一方で、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、持続可能な生活交通の確保を図る必要がある。

「栃木県ABCプロジェクト」の推進について

R3（2021）. 6. 15 栃木県県土整備部交通政策課

1 「栃木県ABCプロジェクト」について

県では、R2（2020）年度～R5（2023）年度の間、「栃木県ABCプロジェクト」として、自動運転システム（Autonomous）を導入した路線バス（Bus）の本格運行を目指した挑戦（Challenge）を推進している。



※「栃木県ABCプロジェクト」ロゴマーク

(1) 背景

- ア 運転免許証を自主返納する高齢者の増加等により、地域住民の日常生活や観光地等における移動を支える公共交通の確保・充実の重要性が増大しているが、バス運転手の不足等により、地域住民や観光客の移動需要に応じたバス路線等の確保・充実が困難な状況にある。
- イ 国の「官民ITS構想・ロードマップ」では、R7（2025）年を目途に限定地域（過疎地等）での無人自動運転移動サービス（Lv4）の全国普及等に向けて、産業界は技術開発、国は法制度整備、地方公共団体は住民や交通事業者を巻き込んだ機運醸成等の役割が期待されている。
- ウ 県内では、これまで実証実験の実施が限定的であり、県内の公共交通への自動運転システムの導入に当たっては、更なる取組が必要な状況である。

(2) 目的

- ア 県内各地域の様々な社会的課題の解決に向けて、無人自動運転移動サービスの可能性を探る。
- イ 県内の公共交通において自動運転システムが導入された際に、利用者に安心して利用してもらえるよう、県内における社会的受容性の醸成を図る。
- ウ 無人自動運転移動サービスの全国普及を見据え、県内の公共交通への自動運転システムの導入に向けた課題の整理、必要なノウハウの蓄積等を図る。

2 プロジェクト（概要）について

(1) 実証実験の実施

- ア R7（2025）年度の県内路線における自動運転バスの本格運行を目指し、プロジェクト期間中における実証実験の実施計画（全体計画）に基づき、計画的に実証実験を実施する。
- イ 実証実験の実施に当たっては、地域の特性や課題に応じて、技術開発の進捗、現場の状況等を考慮しながら、段階的にレベルアップを図る。

(2) 県民の理解促進

- ア 実証実験を実施し、県民の乗車体験機会を創出し、県内における機運の醸成を図る。
- イ 特設サイトを設置し、自動運転の解説、実証実験の状況等について分かりやすく伝えるとともに、SNS等も活用しながら、効果的に普及啓発を行う。



※特設サイトQRコード

3 全体計画について

地域の特性や課題、地理的なバランス等を考慮して実験候補箇所 10 か所を選定し、栃木県無人自動運転移動サービス推進協議会における協議を経て、以下のとおり実証実験を実施する計画を策定した。

(1) ロードマップ

事業年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	《参考》 追加候補箇所	
地域特性分類	中山間地域 (道の駅もてぎ～茂木駅～ふみの森もてぎ) 市街地の周遊性向上 高齢者の移動手段確保		那須町 (黒田原駅周辺)		那須烏山市 (大金駅～藤田地区)	
				主要拠点間の周遊性向上 関係人口の創出等		中山間地域の移動手段確保 鉄道駅のラストマイル対策
	観光地		那須塩原市 (塩原温泉郷)	宇都宮市 (西川田駅～ 県総合運動公園)	日光市 (奥日光低公害バス 路線)	栃木市 (渡良瀬遊水地)
			観光地の二次交通充実 観光地の周遊性向上	イベント時の移動手段確保・ 公共交通利用促進等	観光地の二次交通充実 ビジネスモデル検証	イベント時の移動手段確保・ 公共交通利用促進等
			壬生町 (道の駅みぶ)			
			公園等のアクセス向上・ 周遊性向上等			
	市街地		小山市 (小山駅～白鷺大学)	足利市 (足利学校周辺)	下野市 (自治医大駅～ 自治医大病院)	真岡市 (真岡駅周辺)
			市街地の周遊性向上 通学手段の確保	市街地の周遊性向上 歩車共存空間の再配分	医療施設のアクセス向上 ビジネスモデルの検証	市街地の周遊性向上 鉄道駅のラストマイル対策
					芳賀町 (芳賀工業団地)	
					多様な交通モードの連携 ビジネスモデルの検証	
自動運転レベル (想定)	レベル2	(技術開発の進捗、現場の状況等を見ながらレベルアップ)		レベル4		
備考		東京オリンピック・ パラリンピック	とちぎ国体・大会			

※追加候補箇所…実験候補箇所での実施が困難になる場合等も想定し、実験候補箇所 10 か所とは別に 3 か所を選定

(2) 実証実験の実施に当たってのポイント

- ア 実証実験は、各地域が抱える社会的課題の解決を見据え、地元市町等と連携を図りながら、県が主体となって実施する。
- イ 実験内容については、地元市町等の意向を踏まえて検討を行うが、具体的な自動運転レベル、運行ルート等については、その時々の技術開発の進捗状況、法制度の整備状況等を踏まえて判断する。
- ウ プロジェクト期間終了後、県内の市町や交通事業者において自動運転システムの導入を検討する際の一助となるよう、実験終了後には、走行の安全性、社会的受容性、ビジネスの実現可能性等の観点から実験結果を検証し、今後の可能性や課題等について、県内全ての市町や交通事業者と情報共有を図る。

交通事業者を対象とした支援事業について

R2(2020).6.15 交通政策課

6月補正予算（案）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 255,000 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 路線バス運行支援事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予算額 264,000 千円 ・ 対 象 路線バス事業者 ・ 金 額 600 千円／台