

# 香取市地域公共交通協議会 (第17回協議会資料)

## 目 次

議事1	香取市地域公共交通協議会設置要綱及び規約の一部改正について	… 1
議事2	香取市デマンド交通の継続について	…………… 4
議事3	地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について	…………… 9



●規約別表（第4条関係）

委 員	
関係運輸支局長又はその指名する職員	関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官 (輸送監査)
千葉県公共交通担当職員	千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長
乗合バス等関係事業者又は関係団体の代表者	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事
	一般社団法人千葉県タクシー協会 専務理事
	北総自動車株式会社 代表取締役
	株式会社千葉交タクシー 専務取締役
	千葉交通株式会社 専務取締役
	関鉄観光バス株式会社 代表取締役
	ジェイアールバス関東株式会社 八日市場支店長
東日本旅客鉄道株式会社 佐原駅長	
乗合バス等関係事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者	千葉交通労働組合 書記長
道路管理者	千葉県香取土木事務所 所長
関係警察署員	香取警察署 交通課長
地域住民を代表する者	佐原地区市民代表
	小見川地区市民代表
	山田地区市民代表
	栗源地区市民代表
地域福祉推進に携わる者	社会福祉法人香取市社会福祉協議会 事務局長
市長が必要と認める者	福田線バス路線をまもる会 会長
	香取市高齢者クラブ連合会 会長
副市長	香取市副市長

関係職員	
香取市	総務企画部 部長
	市民福祉部 部長
	経済環境部 部長
	建設水道部 部長
	教育部 部長
	小見川支所 支所長
	山田支所 支所長
栗源支所 支所長	

協議会規約別表（第4条関係）に係る委員名簿

委 員		
選出区分	所属、職名等	氏名
関係運輸支局長又はその指名する職員	関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官（輸送監査）	尾崎 行雄
千葉県公共交通担当職員	千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長	岡崎 晃士
乗合バス等関係事業者又は関係団体の代表者	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	花崎 幸一
	一般社団法人千葉県タクシー協会 専務理事	土屋 信乃夫
	北総自動車株式会社 代表取締役	金親 康祐
	株式会社千葉交タクシー 専務取締役	藤田 信一
	千葉交通株式会社 専務取締役	鶴澤 尚夫
	関鉄観光バス株式会社 代表取締役	廣瀬 貢司
	ジェイアールバス関東株式会社 八日市場支店長	角谷 真司
	東日本旅客鉄道株式会社 佐原駅長	廣川 勝俊
乗合バス等関係事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者	千葉交通労働組合 書記長	飯田 謙二
道路管理者	千葉県香取土木事務所 所長	岩船 保
関係警察署員	香取警察署 交通課長	山口 周一
地域住民を代表する者	佐原地区市民代表	松川 忠史
	小見川地区市民代表	八角 和爾
	山田地区市民代表	林 浩美
	栗源地区市民代表	本宮 敏雄
地域福祉推進に携わる者	社会福祉法人香取市社会福祉協議会 事務局長	石川 一美
市長が必要と認める者	福田線バス路線をまもる会 会長	平川 誠
	香取市高齢者クラブ連合会 会長	鈴木 喜満
副市長	香取市副市長	軸丸 真二

関係職員		
香取市	香取市総務企画部 部長	大堀 常昭
	香取市市民福祉部 部長	下川 裕之
	香取市経済環境部 部長	澁谷 武男
	香取市建設水道部 部長	塚原 康由
	香取市教育部 部長	林 高志
	香取市小見川支所 支所長	高橋 俊光
	香取市山田支所 支所長	鈴木 敏通
	香取市栗源支所 支所長	名上 栄江

【事務局】

香取市総務企画部企画政策課	課長 伊藤 勝弘
香取市総務企画部企画政策課企画調整班	班長 本宮 茂幸
香取市総務企画部企画政策課企画調整班	主査 安原 寿和
香取市総務企画部企画政策課政策班	主任主事 上野 太一郎

## 議事 2 香取市デマンド交通の継続について（協議）

平成 25 年 10 月 1 日より試験運行を開始している香取市デマンド交通について、試験運行期間が平成 27 年 9 月 30 日までとなっている。

今回、現在の香取市デマンド交通の運用状況等を踏まえ、今後の運行について協議する。

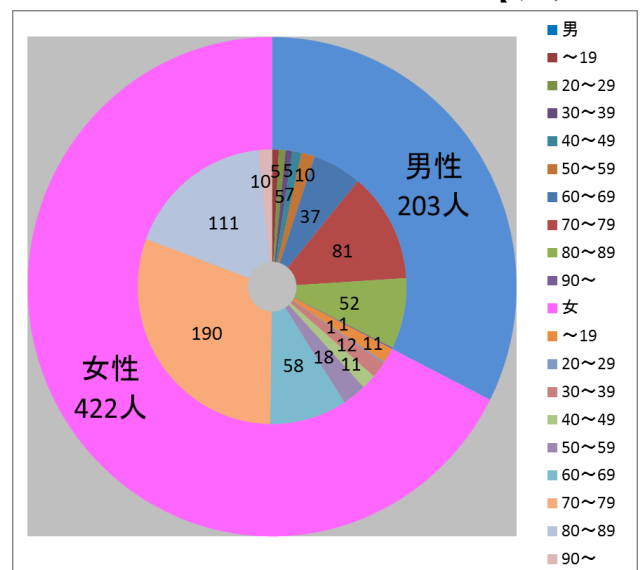
なお、各グラフ・表の数値については、試験運行開始の「平成 25 年 10 月から平成 27 年 4 月末（運行日：384 日）」までの間での集計となっている。

【グラフ 1】

### 1 登録状況について

平成 27 年 4 月末時点での登録者数は 625 人。

登録者の内訳は、右記【グラフ 1】の通り。登録者は女性の 70 歳代が一番多く、続いて女性の 80 歳代となっており、女性の高齢者が多い傾向がみられる。



【表 1】

地区	住所	全住民数	登録者数	登録割合
中央	小見川	5,765	189	3.3%
	八日市場	957	28	2.9%
	野田	2,142	41	1.9%
	本郷	313	18	5.8%
	下小川	709	14	2.0%
	南原地新田	376	5	1.3%
	羽根川	241	3	1.2%
	新々田	142	15	10.6%
	入会地	613	57	9.3%
小計		11,258	370	3.3%
東	阿玉川	980	54	5.5%
	下飯田	608	65	10.7%
	岡飯田	214	17	7.9%
	布野	74	3	4.1%
	川頭	110	6	5.5%
	北原地新田	74	7	9.5%
	小計		2,060	152
南	五郷内	502	40	8.0%
	和泉	114	13	11.4%
	貝塚	361	31	8.6%
	阿玉台	195	17	8.7%
	久保	129	2	1.6%
小計		1,301	103	7.9%
東南地区の計		3,361	255	7.6%
合計		14,619	625	4.3%

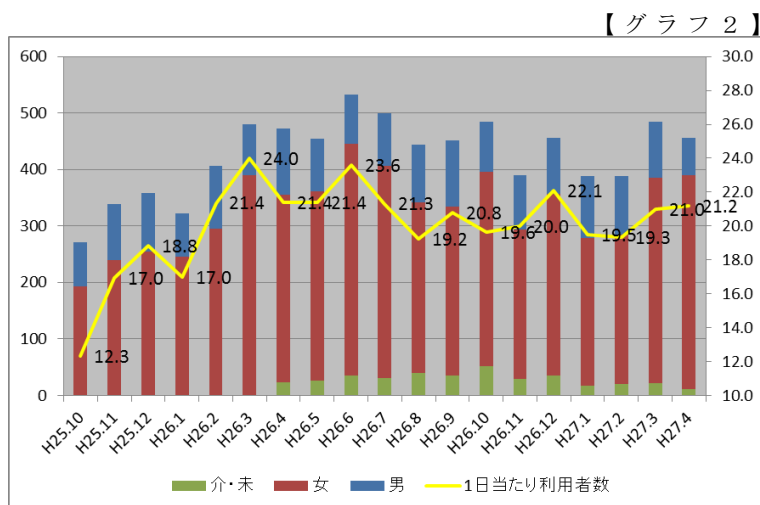
地区ごとの登録状況は、左記【表 1】のとおり。

対象となる、小見川中央・東・南地区の全住民 14,619 人の 4.3%。東南地区については、全住民 3,361 人のうち 7.6% (255 人) が登録済みとなっている。

## 2 利用状況について

利用状況の推移は右記【グラフ2】の通り。  
積み上げ棒グラフが「1か月の利用者数」、折れ線グラフが「1日あたりの平均利用者数」となっている。

おおむね 1日あたり20名程度の利用者で推移している。



【表2】

	1人	2人	3人	4人	運行数
8時便	335	167	81	34	617
9時便	302	219	107	22	650
10時便	267	213	146	47	673
11時便	297	224	89	32	642
12時便	263	95	24	1	383
13時便	293	199	93	30	615
14時便	351	145	38	13	547
15時便	238	74	19	3	334
16時便	381	36	28	1	446
合計	2,727	1,372	625	183	4,907

総運行人数 8,078

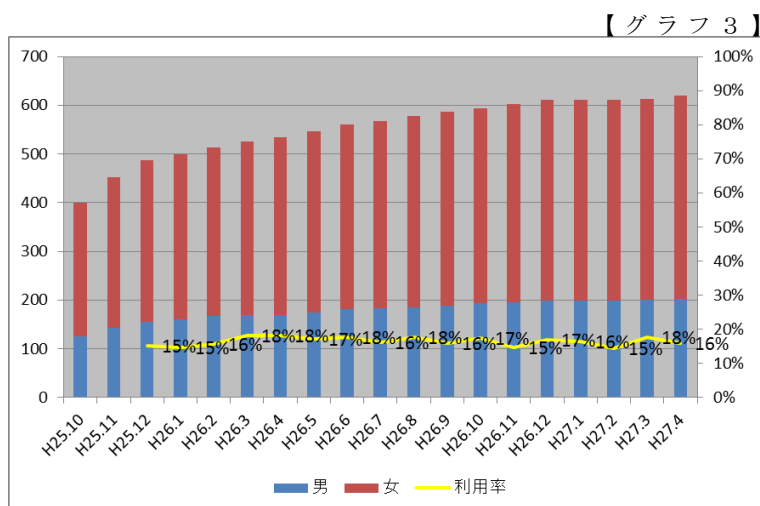
各便における、乗合の状況は左記【表2】のとおり。  
総運行人数÷運行数の「乗合率」については 1.65人/便。

登録者数の推移（積み上げ棒グラフ）に、登録者中の実利用者割合（折れ線グラフ）を加えたグラフが右記【グラフ3】の通り。

登録者の中での 実利用率は16.5%となっている。

このことから、実際にはある一定の固定登録者が多く利用しており、登録者全体の利用が定着しているものではないことがうかがえる。

地区ごとの内訳は次ページの通り。



登録者のうちの、地区ごとの利用者数（延べ）については下記【表3】の通り。

利用回数（延べ利用者数÷登録者数）は、平均12.2回となっている。

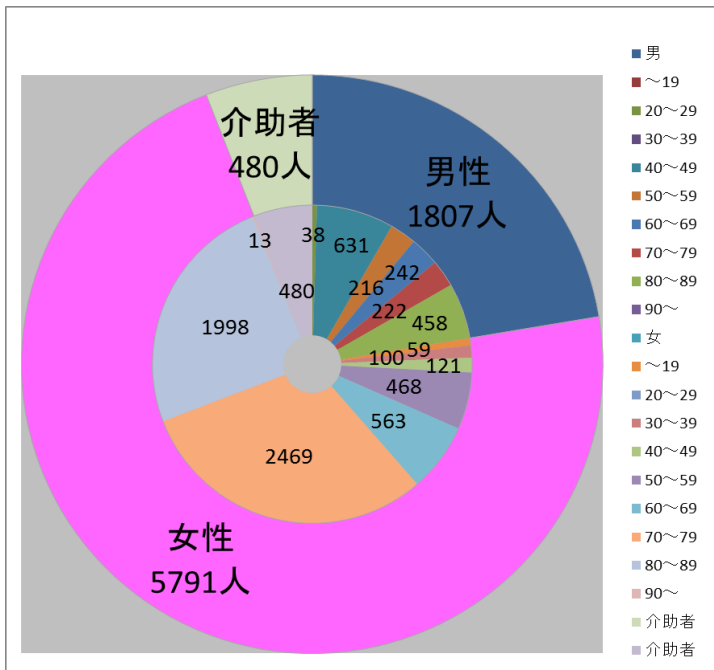
当初の循環バスからの移行という点で検討された、東地区・南地区では利用回数も多く、限られた利用者とはなるが、欠かせない生活の足として利用されていることがうかがえる。

【表3】

地区	住所	全住民数	登録者数	登録割合	延べ利用人数	利用回数
中央	小見川	5,765	189	3.3%	1,997	10.6
	八日市場	957	28	2.9%	41	1.5
	野田	2,142	41	1.9%	321	7.8
	本郷	313	18	5.8%	68	3.8
	下小川	709	14	2.0%	95	6.8
	南原地新田	376	5	1.3%	0	0.0
	羽根川	241	3	1.2%	2	0.7
	新々田	142	15	10.6%	1	0.1
	入会地	613	57	9.3%	637	11.2
小計		11,258	370	3.3%	3,162	8.5
東	阿玉川	980	54	5.5%	541	10.0
	下飯田	608	65	10.7%	638	9.8
	岡飯田	214	17	7.9%	214	12.6
	布野	74	3	4.1%	143	47.7
	川頭	110	6	5.5%	10	1.7
	北原地新田	74	7	9.5%	102	14.6
	小計	2,060	152	7.4%	1,648	10.8
南	五郷内	502	40	8.0%	520	13.0
	和泉	114	13	11.4%	46	3.5
	貝塚	361	31	8.6%	1,724	55.6
	阿玉台	195	17	8.7%	470	27.6
	久保	129	2	1.6%	28	14.0
小計		1,301	103	7.9%	2,788	27.1
東南地区の計		3,361	255	7.6%	4,436	17.4
合計		14,619	625	4.3%	7,598	12.2

※このほか、介助者の乗車が480人

【グラフ4】



総利用者の性別・年代別の内訳は、左記グラフ4のとおり。

登録者の状況と同じく、女性の利用者が多数をしめ、女性の70歳以上の利用が55.5%を占める。

### 3 事業改善要望について

昨年度は、香取市デマンド交通の利用登録者アンケートを実施し、利用登録者の利用状況や意識調査を行ったが、今年度は運行業者「株式会社千葉交タクシー」に対し、お客様から多く受ける要望や、運行上の問題点等についての、ヒアリングを行った。結果は、下記の通り。

#### 《お客様からの要望》

##### ●乗降場所の追加

共通乗降場所に、歯医者・介護関係事業所・葬儀場を追加できないか。

##### ●一時停車の希望

一度の乗車での途中停車（例：銀行に立ち寄ってから、買い物に行きたい）。

#### 《苦情・トラブル》

##### ●タクシーの勘違い

一般のタクシーや介護タクシーと勘違いし、一般タクシー予約電話番号に電話し、乗車後に乗合料金の支払いを行うケース。

##### ●介助者乗合の範囲

障害者手帳保持者の介助者は無料（登録も不要）だが、介助の範囲が不明瞭なため、介助不要と思われる方も介助者として同乗している様子もうかがえる。また、利用者からも「障害者及び障害者の介助者の料金設定が疑問である」との苦情を受けている。

といった点が挙げられた。



## 4 今後の運行について

香取市デマンド交通については、平成 25 年 10 月 1 日から 1 年間の予定で試験運行を開始し、その後 1 年間（平成 27 年 9 月 30 日まで）試験運行を延長している。

前述の登録・利用状況等を見ると、当初の計画値の 4,300 人を上回る 5,031 人の利用者（平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月）となっており、一定数の安定利用がある。

特に循環バスを休止している東地区・南地区の利用者にとっては「欠かせない生活の足」として利用されていることがうかがえる。ただし、「登録者のうちの利用者が限定されている」という課題もあり、昨年度のアンケートにあったように「これからは備えて登録だけ行った」といった意見も多く、登録者の高齢化等も考慮し、今後は「利用率の向上」が必要と思われる。

あわせて、運行事業者へのヒアリングからも、いくつかの課題があげられていることから、今後は課題の整理検討を行い、運行を継続することが必要と思われるので、下記の通り提案する。

### ●協議事項

運行方式： 本格運行への切り替え

運行内容： 共通乗降場所や介助者扱いについては、運行業者と調整を行っていくこととし、基本的には従前の運行を継続する。

### **議事 3** 地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について（協議）

小見川循環バス西ルート及び小見川乗合タクシーについては、国の支援策である地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用してきたところだが、引き続き補助を受けるためには地域内フィーダー系統確保維持計画を、関係者が参画する協議会の承認を経て、6月30日までに提出する必要がある。

については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第17条の規定に基づき「地域内フィーダー系統確保維持計画（案）」を作成したので協議する。

地域内フィーダー系統確保維持計画（生活交通ネットワーク計画）

平成 27 年 6 月 ● 日

名 称 : 香取市地域公共交通協議会

代表者名 : 会長 軸丸真二

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

平成 21 年 2 月に策定した香取市地域公共交通総合連携計画は、本市のまちづくりの指針となる「香取市総合計画」に掲げる「身近で利用しやすい公共交通体制の整備」を具体的に目指すための計画として策定したものであり、事業について効率的・効果的に実施していくため、計画期間中に優先的に取り組む事業を重点事業として位置づけ実施してきた。同計画において重点事業として実施した実証運行事業の成果を踏まえ、引き続き持続可能な運行を確保する必要があることから本計画を策定し、さらなる市内公共交通の維持・活性化を推進していく。

【小見川西地区】

公共交通空白地域かつ公共交通要望地区が集中していることから市内の公平性、均衡ある公共交通施策を推進するため導入した、小見川循環バスを引き続き運行することで、生活路線としての交通手段を確保し公共交通空白地域を削減、縮小する。(H21.10月～H24.3月実証運行、H24.4月～本格運行)

【小見川東・南・中央地区】

人口の減少、人口密度の低下や高齢者の増加といった社会の変化は進行しており、集落が分散している地区や道が狭隘な地区が多い本市では、従来大型車による路線定期運行のバスでは対応が困難になってきている。そこで、デマンド交通の有用性や持続可能性を検証、また、今後の公共交通体系全般についての検討につなげるため、小見川循環バス東南ルートを休止し、当該ルートの地域において乗合タクシーの試験運行を実施した結果、有用性や持続可能性の検証できたと判断し、本格運行へ移行し、公共交通空白地域の削減、縮小を促進する。(H25.10月～H27.9月実証運行、H27.10月～本格運行)

## 2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

### 【目標】

~~小見川循環バス利用者の円滑な乗合タクシーへの移行を基本に、小見川循環バス及び乗合タクシーのさらなる利用者数の増加を目標とする。~~

#### 《小見川西地区》

小見川循環バス西ルートを引き続き運行する一方、H25.10月から一部ルートを変更し、東南ルートの休止により困難となる高校生を主とした利用者の輸送に対応した。目標値はその要因を加味した上で段階的に利用者増を図る値を設定する。

小見川循環バス（西ルート）年間利用者数

~~平成27年度 12,300人（H26.10月～H27.9月）~~

平成28年度 12,500人（H27.10月～H28.9月）

平成29年度 12,700人（H28.10月～H29.9月）

平成30年度 12,800人（H29.10月～H30.9月）

#### 《小見川東・南・中央地区》

引き続き運行する小見川循環バス西ルートで対応する高校生を主とする利用者を除き、~~当該地区の現行循環バス利用者の円滑な乗合タクシーへの移行を図るとともに、乗合タクシーにより交通不便地域への面的な対応とドア・ツウ・ドアによる利便性向上、また利用率の向上により段階的な利用者増を図る。~~

小見川乗合タクシー年間利用者数

~~平成27年度 4,400人（H26.10月～H27.9月）~~ [試験運行]

平成28年度 4,500人（H27.10月～H28.9月） [本格運行]

平成29年度 4,600人（H28.10月～H29.9月） [本格運行]

平成30年度 4,700人（H29.10月～H30.9月） [本格運行]

### 【効果】

コミュニティバス及び乗合タクシーの運行により、小見川に存在する交通不便地域の一部（対象人口 約 ~~6,806,900~~人 ※平成 ~~27~~26年4月1日時点 住民基本台帳）が解消され、高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、交通結節点である小見川駅と結び、鉄道等との効果的な連携を推進することで、地域間の活発な交流を促進し地域の活性化に寄与する。

3. 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

別添の表1のとおり。

4. 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

別添の表2のとおり。

5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

千葉交通株式会社、株式会社千葉交タクシー

6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法

補助対象事業者が協議会ではないので記載せず。

7. 別表1又は3の補助事業の基準ニに基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

地域内フィーダー系統確保維持関係のため、記載せず。

8. 別表1又は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

地域内フィーダー系統確保維持関係のため、記載せず。

9. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

別添の表5及び「交通不便地域指定申請書」のとおり。

10. 車両の取得に係る目的・必要性

車両を取得しないので記載せず。

11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

車両を取得しないので記載せず。

12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額

車両を取得しないので記載せず。

13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持改善事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

車両を取得しないので記載せず。

14. 協議会の開催状況と主な議論

《平成 23 年 7 月 27 日（第 8 回）》

地域公共交通活性化・再生総合事業の後継である地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用を今後検討していく旨を説明

《平成 24 年 1 月 23 日（第 9 回）》

対象運転系統・計画策定スケジュール等の説明

《平成 24 年 6 月 19 日（第 10 回）》

計画策定の審議・合意

《平成 25 年 1 月 22 日（第 11 回）》

新しい運行形態（デマンド交通）の一部導入による見直し案を説明

《平成 25 年 3 月 21 日（第 12 回）》

新しい運行形態（デマンド交通）の一部導入による見直しについて審議・合意

平成 25 年度事業に関する事業評価について審議・承認

《平成 25 年 6 月 26 日（第 13 回）》

平成 26 年度計画の審議・合意

《平成 26 年 3 月 17 日（第 14 回）》

事業の実施状況について報告

《平成 26 年 6 月 18 日（第 15 回）》

平成 27 年度計画の審議・合意

《平成 27 年 1 月 26 日（第 16 回）》

事業の実施状況について報告

15. 利用者等の意見の反映状況
協議会の構成員には、市民、利用者主体組織の福田線バス路線をまもる会、社会福祉協議会、高齢者クラブ連合会の代表者が参画している。

16. 協議会メンバーの構成	
関係都道府県	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班長 岡崎 晃士
関係市区町村	香取市副市長 軸丸 真二
交通事業者・交通施設管理者等	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事 花崎 幸一 一般社団法人千葉県タクシー協会 専務理事 土屋 信乃夫 北総自動車株式会社 代表取締役 金親 康祐 株式会社千葉交タクシー 専務取締役 藤田 信一 千葉交通株式会社 専務取締役 鶴澤 尚夫 関鉄観光バス株式会社 代表取締役 廣瀬 貢司 ジェイアールバス関東株式会社 八日市場支店長 角谷 真司 東日本旅客鉄道株式会社 佐原駅 駅長 廣川 勝俊 千葉県香取土木事務所 所長 岩船 保 千葉県香取警察署 交通課長 山口 周一
地方運輸局	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官 尾崎 行雄
その他協議会が必要と認める者	千葉交通労働組合 書記長 飯田 謙二 福田線バス路線をまもる会 会長 平川 誠 香取市社会福祉協議会 事務局長 石川 一美 香取市高齢者クラブ連合会 会長 鈴木 喜満 市民代表（佐原地区） 松川 忠史 市民代表（小見川地区） 八角 和爾 市民代表（山田地区） 林 浩美 市民代表（栗源地区） 本宮 敏雄

17. 地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統確保維持事業の特例を受ける場合は、対象とする系統について、利用促進に向けた継続的かつ計画的な取組みの内容並びに当該取組の実施主体及び推進体制並びに当該系統の輸送量の増加目標
地域協働推進事業計画の認定を受けていないため記載せず。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 千葉県香取市佐原口2127  
 (所 属) 香取市総務企画部企画政策課  
 (氏 名) 安原 寿和  
 (電 話) 0478-50-1206  
 (e-mail) kikaku@city.katori.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

28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)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマ ン ド 型 の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
香取市	千葉交通株式会社	(1) 小見川循環バス(NC-10-1)				乗合バス型	②(2)	生活交通として、鉄道又は他のバス路線との乗り継ぎを考慮した運行時刻又は運行経路の設定	③
	千葉交通株式会社	(2) 小見川循環バス(NC-10-9)				乗合バス型	②(2)	生活交通として、鉄道又は他のバス路線との乗り継ぎを考慮した運行時刻又は運行経路の設定	③
	株式会社千葉交タクシー	(3) 小見川乗合タクシー				デマ ン ド 型	②(2)	休止した小見川循環バスを引き継ぎ、生活交通として、鉄道又は他のバス路線との乗り継ぎを考慮した共通乗降場所を設定	③
		(4)							
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計									
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)						国庫補助 上限額 (千円)	4,360		

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。



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(地域内フィーダー系統【乗合バス型(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名	年度
------	----

1. 申請事業者の概要

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km			経常収支率	%	

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ')	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ')	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	km			経常収支率	%	

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ'')	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ'')	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	km			経常収支率	%	

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

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) $\text{ロ}'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1) \div 2 = \text{d}$
	円 銭	円 銭	円 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収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2))^2 = \text{ニ}$	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ $\div$ ハ
	円 銭	円 銭	円 銭	円 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	運行系統名	運行系統			計画運行日数	計画運行回数	系統キロ程		補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程	補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ)) $\div$ チール	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な経由地	終点			往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)			
						日	回	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)		%	. km
						日	回	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)		%	. km
						日	回	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)		%	. km
						日	回	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)		%	. km
合計	系統							往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)		%	. km

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額 ヘ $\times$ ヲ以下の額:フ	補助対象系統のキロ当たり経常収益 ト	補助対象系統の経常収益の見込額 ト $\times$ ヲ以上の額:カ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワーカ=ヨ	ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの ヨ $\times$ ル=ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の1/2 ツ $\times$ 1/2=ネ	国庫補助上限額 ナ	国庫補助金内定申請額 (ネ又はナのうちのいずれか少ないほうの額) ラ
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	千円	千円		
合計		円	円 銭	円	円	円	千円	千円	千円	千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラ=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		
		円											
		円											
		円											
		円											
合計		円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6(附則第3条の適用を受ける事業者にあつては別表28)の名称を記載すること。
- 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節及び第5節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)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、原則として、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。
- 申請番号は、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。
- 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。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。なお、循環系統については、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載する等、循環系統であることがわかるようにすること。
- 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(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。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助対象系統のキロ当たり経常収益(ト)」の欄は、基準期間における各補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の実績により算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「キロ当たり経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(c)」の実績値とする場合には、「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)(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)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類(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事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。)

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(地域内フィーダー系統【デマンド型(区域)運行】用)

事業者名	年度
------	----

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗 合 バ ス 事 業 ・ 自 家 用 有 償 旅 客 運 送					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台	補助対象期間の 前々年度の 1台当たりサービス 提供時間(ニ)	時間	経常収支率	%	

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の 時間当たり経常費用 $ロ \div ハ \div ニ = ホ$	地域時間当たり 標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 $イ \div ハ \div ニ = チ$
	円 銭	円 銭	円 銭	円 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	運行 系統名	運行系統			計画運行 日数	計画運行 回数	1回あたりサービス提 供時間	リのうち補助ブロック外 乗入部分に係るサービス 提供時間	リのうち同一補助 ブロック 市区町村外乗入 部分に係るサービ ス提供時間	補助ブロック外乗り入 れ部分及び同一補助 ブロック市区町村外乗 り入れ部分以外のサー ビス提供時間の比率  (リ-(ヌ+ル))÷リ= ヲ	計画サービス提供時 間
			発地	営業 区域	着地							
	1				日	回	時間	時間	時間		時間	
	2				日	回	時間	時間	時間		時間	
	3				日	回	時間	時間	時間		時間	
	4				日	回	時間	時間	時間		時間	
合計		系統					時間	時間	時間		時間	

補助ブ ロック名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額	経常収益の 見込額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	タのうち補助ブ ロック外乗入部 分及び同一補助 ブロック市区町 村外乗入部分以 外に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助 上限額	国庫補助金 内定申請額 (ナ又はラのうち いずれか少ない ほうの額)
		ト×ワ以下の 額:カ	チ×ワ以上の 額:コ	カーヨ=タ	タ×ヲ=ツ	ネ	ネ×1/2=ナ	ラ	ム
	1	円		円	円	千円	千円		
	2	円		円	円	千円	千円		
	3	円		円	円	千円	千円		
	4	円		円	円	千円	千円		
合計		円	円	円	円	千円	千円	千円	千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ホ×ワーヨ＝ウ	損失額から国庫補助額を控除した額 ウーム＝ノ	ノ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	
0	1	円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	2	円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
0	3	円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	4	円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
合計		円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6(附則第3条の適用を受ける事業者にあつては別表28)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、サービス提供時間については、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節及び第5節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)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、原則として昭和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。
- 「補助対象期間の前々年度の保有車両台数」の欄は、事業者が保有する車両数でなく、生活交通確保維持改善計画に記載された運行システムを運行するにあつて必要な車両台数を記載すること。
- 申請番号は、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。
- 地域時間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。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「1回当たりサービス提供時間」(リ欄)については、【(1回あたり平均運行時間) + (1日あたり平均待機時間 / 1日あたり運行回数)】により算出すること。
- 「1回当たりサービス提供時間」、「補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間」及び「市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。また、合計の欄については、各申請系統のサービス提供時間の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(ヌ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のサービス提供時間の比率(ヲ)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画サービス提供時間」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。
- 「補助対象経費」の欄は、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(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。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象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。
- サービス提供時間とは、事業開始時間(運行開始時間)から事業終了時間(運行終了時間)までの間をいい、その間の待機時間、回送時間、予約受付にかかる時間についても含める。なお、サービス提供時間外に行われる予約受付等については、補助対象外とする。
- 待機時間とは、サービス提供時間のうち、実行しなかった時間をいう。但し、休憩時間及びその他事業に従事している時間は含めない。
- 回送時間について、乗客が降車した後、帰庫する際の回送運行は実運行時間として差し支えない。なお、回送運行中(帰庫途中)に乗用事業による配車指示があり乗用事業の運行を行った場合は、当該回送運行は実運行時間とは認められない。
- 複数系統を運行する車両(1台で3系統運行等)の待機時間については、明確に待機時間を算出することは困難である場合は、原則として、系統毎の計画サービス提供時間(ワ欄)を系統数の合計値で除す若しくは系統毎の運行回数に応じた算出方法により算出されたい。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度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

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	香取市
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	72,569
交通不便地域	6,802

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
6,802	小見川地区	局長指定

国庫補助上限額の算定

対象人口	算定式	国庫補助上限額
6,802	6,802人×200円+300万	4,360,000

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。  
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑫)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図  
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)