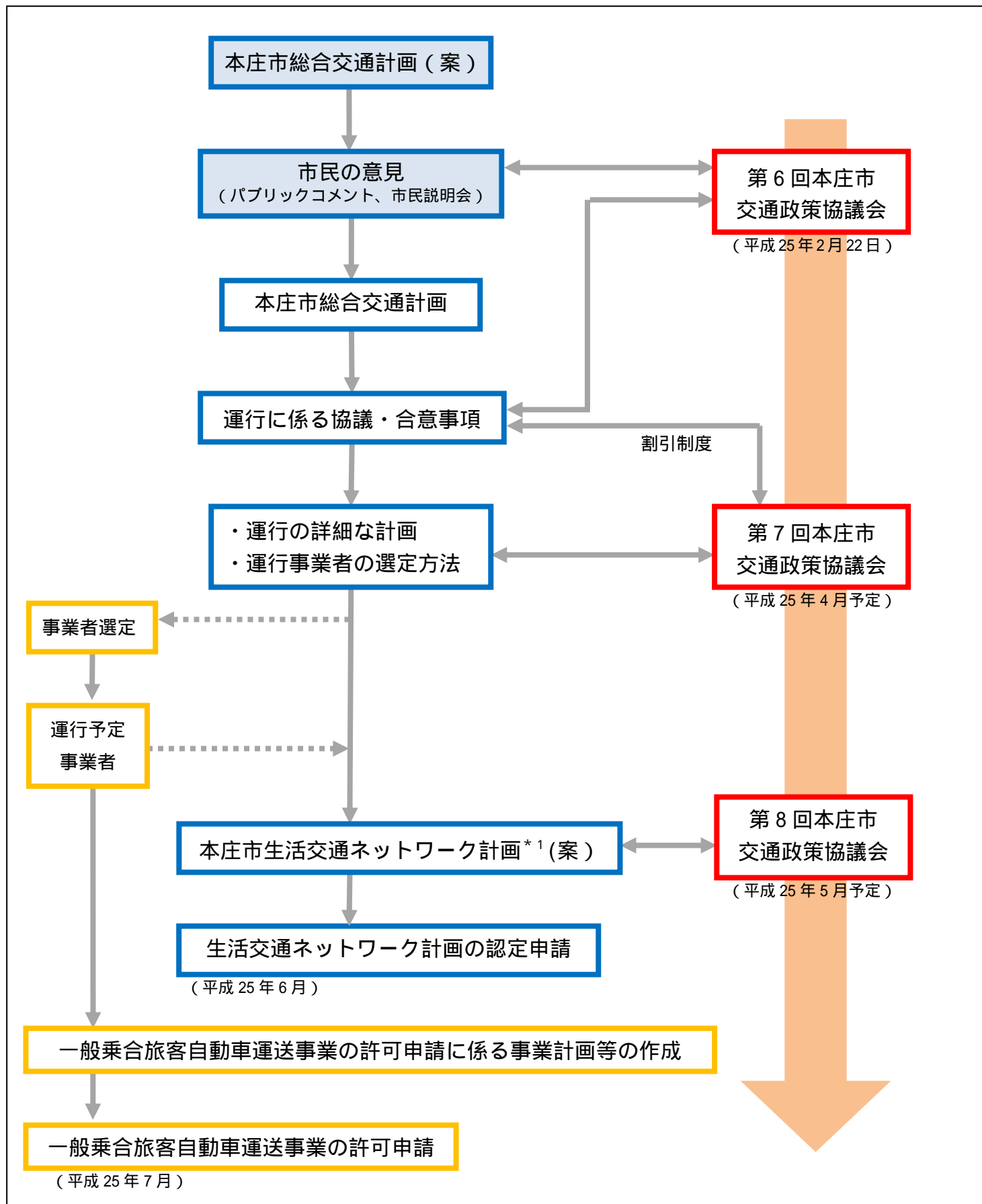


「今後のスケジュール」及び「運行にあたって協議・合意が必要な事項」

1. 今後のスケジュール



2. 運行にあたって協議・合意が必要な事項

区分	協議・合意が必要な事項	内容	背景
共通	運賃の設定 (一般乗合旅客 自動車運送 事業の運賃 及び料金)	<p><シャトル便> おとな 200 円 小学生以下 100 円</p> <p><デマンド交通> おとな 300 円 小学生以下 150 円</p> <p style="border: 1px solid red; padding: 2px;">割引制度</p>	<p>地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該運送に係る運賃等について合意しているときは、 当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、上限運賃やその範囲での運賃設定に関する規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。</p>
シャトル便 (路線定期運行)	事業用自動車	<p>11 人未満車両(乗車定員 9 名、バリアフリー対応車)で必要な輸送力が確保される。</p>	<p>乗車定員は、11人以上であり、かつ、事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足るものであること。 ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の实情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には11人未満の乗車定員とすることができる。</p>
	最低車両数	<p>市との協定に基づき運行する交通事業者の実状を踏まえて、最低1両の常用車及び1両の予備車を配置する。</p>	<p>1営業所ごとに、最低5両の常用車及び1両の予備車を配置するものとする。 ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の实情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合はこの限りでない。</p>
デマンド交通 (区域運行)	区域運行に関する事業の適切性	<p>地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っている。</p>	<p>区域運行に関する審査基準として、「利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられている」が挙げられている。</p>
	事業用自動車	<p>11 人未満車両(乗車定員 9 名、バリアフリー対応車)、セダン(乗車定員 4 名)で必要な輸送力が確保される。</p>	<p>乗車定員は、11人以上であり、かつ、事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足るものであること。 ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の实情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には11人未満の乗車定員とすることができる。</p>
	最低車両数	<p>市との協定に基づき運行する交通事業者の実状を踏まえて、最低1両の常用車及び1両の予備車を配置する。</p>	<p>1営業所ごとに、最低3両の常用車及び1両の予備車を配置するものとする。 ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合等、地域の实情に応じて事業計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合はこの限りでない。</p>

注)「背景」の記載内容は、以下による。

道路運送法第9条条文

一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の審査基準について(平成13年12月27日公示)

「一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の審査基準について」の細部取扱について

導入予定車両（乗車定員 11 人未満の車両）

○シャトル便の利用者は平日、休日で大きな差が生じる。時間ピーク率を 10%程度と仮定すると、1 時間当たり平日で 5~10 人、休日で 7~17 人となり、最小運転間隔 30 分が可能であることから、11 人未満の小型車両を導入する。

○デマンド交通は、現行の市内循環バスが 1 便当たり 5~6 人程度輸送していることを踏まえ、11 人未満の小型車両を導入する。

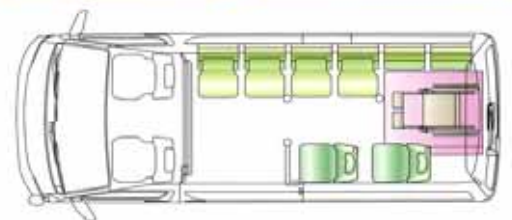
本庄市域を 4 つの地区に分割し、車両は 1 地区 1 台の割合で配置するが、実証運行の間は、こうした需要を見極める時観点から、配置車両数 4 台のうち、2 台を 11 人未満車両、2 台をタクシー/セダン車で運行する。

シャトル便は路線定期運行を行うことから「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の対象となり、必要な装備を有することが求められる。

デマンド車両はサービスの統一性を図ることから同様の 11 人未満車両を導入する



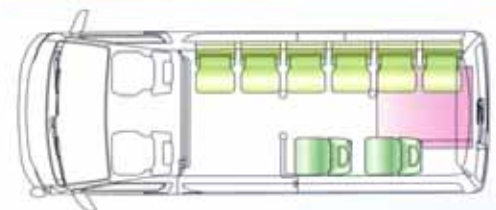
🚗 × 1 名 + 🧑 × 8 名



車いすご利用の方が乗車される場合は、横向きシートの後側2脚は使用できません。

※車いす用リフトは、ロングセッパ用(幅820mm)となります。

🧑 × 10 名



※福祉タクシー仕様車は、「ワーストレイアウトおよび電動機械式ステップを廃棄してご利用になった場合、別途部品に追加交換をおすすめする部品があります。詳しくは販売店におたずねください。



* 1 : 本庄市生活交通ネットワーク計画 (案)

- 1 . 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 (自由記述)
- 2 . 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果 (自由記述)
 - (1) 計画目標の位置づけと目標達成に向けた公共交通再構築の考え方
 - (2) 公共交通 (地域内フィーダー系) 利用者数の目標値及び期待される効果
- 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 (表 1)
 - (1) 運行系統
 - 1) 本庄北地域デマンド (運行区域、運行日時、運賃)
 - 2) 本庄南地域デマンド (運行区域、運行日時、運賃)
 - 3) 児玉市街地デマンド (運行区域、運行日時、運賃)
 - 4) (仮称)デマンドいずみ号 (運行区域、運行日時、運賃)
 - 5) (仮称)本庄シャトル便 (路線図、運行日時、運賃)
 - (2) 運行予定者
運行予定者の決定方法についても記述する。
 - (3) 運行に至る経緯
- 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 (表 2)
事業者ごとに作成する。
- 5 . 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要 (表 5)
- 6 . 協議会の開催状況と主な議論 (自由記述)
生活交通ネットワーク計画が合意に至るまでの経緯を記述する。
- 7 . 利用者等の意見の反映状況 (自由記述)
アンケート等の計画への反映状況を記述する。
- 8 . 協議会メンバーの構成

		運行系統名	地域 内フィー ダーの別	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
[Ä]Š™¢	"p	Š™z•→ÄÚİÄ	•→° ÑŸ"¼"	f	•→ δ¢%w.w\μ y tq€ ¢Ü€£	f
	#p	Š™Æ•→ÄÚİÄ	•→° ÑŸ"¼"	f	•→ δ¢%w.w\μ y tq€ ¢Ü€£	f
	\$p	ÇÄ¢—•→ÄÚİÄ	•→° ÑŸ"¼"	f	•→ δ¢%w.w\μ y tq€ ¢Ü€£	f
	%p	>¶ ÄÚİÄ y y y y y y M c ^ ¢	•→° ÑŸ"¼"	f	•→ δ¢%w.w\μ y tq€ ¢Ü€£	f
	&p	>¶ Š™³βÄ¢(•→° ÑŸ"¼"	f	•→ δ¢%w.w\μ y tq€ ¢Ü€£	f
合 計						

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(基準期間※)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実車走行キロ(ハ')	km			経常収支率	%	
基準期間の前年度の損益状況	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
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	km			経常収支率	%	
基準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
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
ア ~ イウ	円 銭	円 v 銭	円 銭	円 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

â S e ;
w a j & x ... ;

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	計画実車走行キロ
			起点	主な 経由地	終点						
						往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km		%	. km
						往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km		%	. km
						往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km		%	. km
						往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km		%	. km
合計	系統					往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km			. km

補助ブロック名	申請番号	補助対象 経常費用 の見込額	補助対象 系統のキロ 当たり 経常収益 (ノの額)	補助対象 系統の経常 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	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	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 (本又はナのうちい ずれか少ないほうの額)
		ヘ×ヲ以下の 額:フ	ト	ト×ヲ以上の 額:カ	ワーカ=ヨ	ヨ×ル=ソ	ツ	ツ×1/2=ネ	ナ	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	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×ヲーカ=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	%	円	%								

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

補助ブロック名	申請番号	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間の前々年度) e	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間の前年度) f	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (基準期間 [※]) g	平均増減率 $\frac{((f \div e) - 1) + ((g \div f) - 1)}{2} = h$	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $g \times (1 + (h \div 2))^2 = \text{ノ}$
		円 銭	円 銭	円 銭	%	円 銭
		円 銭	円 銭	円 銭	%	円 銭
		円 銭	円 銭	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。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)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、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。
- 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長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。
- 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、(ソ)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(0.5千円)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。
- 「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。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、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。
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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「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。

(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ネットワーク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。)

