

国庫補助制度に係る計画認定申請について

令和 7 年度
地域間幹線系統に係る計画策定

令和 6 年 6 月 2 4 日

飯能市地域公共交通対策協議会

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 飯能市地域公共交通対策協議会
住 所 埼玉県飯能市大字双柳 1－1
代表者氏名 会長 飯能市長 新 井 重 治

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和6年6月24日

(名称) 飯能市地域公共交通対策協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

国際興業バス名郷線、湯の沢線は、名栗村合併前から現在に至るまで飯能駅、東飯能駅を中心とする市街地と山間部を結ぶ路線として住民の生活を支えてきました。沿線には多くの住民がおり、通勤・通学、買い物、通院等幅広い目的で利用されています。また、名栗地区をはじめ沿線には多くの観光資源を抱えており、本市を訪れるハイキング客をはじめとした観光客の移動手段としても重要な役割を果たしています。沿線の少子化や人口減少が進み利用者が減少する中、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難なため、地域公共交通確保維持事業の活用により、今後も沿線住民だけでなく観光客等の来訪者の移動手段として路線を維持・確保していくことが必要です。

(第2次飯能市地域公共交通計画 P50 参照)

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果**(1) 事業の目標**

地域間幹線バス系統の目標値として、輸送人員について、令和5年度の実績値を上回る値とする。

事業者名	系統名	輸送人員数
国際興業	飯能駅～名郷線	246,471 人
合計		246,471 人

(2) 事業の効果

地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な交通手段が確保される。具体的には、飯03系統のバス路線が維持確保されることとなり、補助対象期間中、延べ約25万人の住民の生活に必要な移動手段の確保が見込まれる。

また、広域的・幹線的系統と地域的・支線的系統の有機的な連携により、効率的なバスネットワークが形成され、沿線住民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・彩京のびのびバスのPRを強化[国際興業(株)]
- ・名栗ふるさとまつり、ノーラ名栗周辺イベントの開催[飯能市]

4. 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

運行系統の概要については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表1」を添付。

また、運行予定者は、輸送サービスの品質、運賃、運行内容等を総合的に勘案して、現行のバス事業者を選定。

(第2次飯能市地域公共交通計画 P50 参照)

5. 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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表2」を添付。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・事業終了後、輸送人員数の実績値とその増減の要因を運送事業者に提出してもらい、評価を実施する。
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表4」を添付。
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別添資料「生産性向上の取組について」のとおり。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
14. 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） <u>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>

※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和6年6月24日 令和6年度第1回飯能市地域公共交通対策協議会
19. 利用者等の意見の反映状況
○利便性等に関する意見 ・バスの運行本数を増やしてほしい。 ・電車との接続を考慮した時刻にしてほしい。 ・大型ノンステップバスを導入してほしい。 ○路線維持に関する意見 ・バスがあって助かっている。 ・バスは欠かすことのできない交通手段の一つであり、今後も維持してほしい。 これらの意見を踏まえ、市民の生活交通として必要なバス路線について、引き続き維持確保を図っていくこととする。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 埼玉県飯能市大字双柳1番地の1

(所 属) 飯能市市民生活部交通政策課

(氏 名) 山岸 豊

(電 話) 042-978-8162

(e-mail) kotsu@city.hanno.lg.jp

第2次飯能市地域公共交通計画 該当箇所

7.2 既存路線の役割の整理

既存路線の役割について以下に示します。

表 7-1 各交通路線の位置づけ・役割・維持確保について

位置づけ	系統等	維持・確保施策
広域幹線	役割：都市拠点から市外への広域交通を担う。 ○各鉄道路線 ・西武池袋線 ・西武秩父線 ・JR 八高線	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
地域幹線	役割：飯能駅を発着地として、市内の各拠点を連絡する。 ○国際興業バス（名栗本線） ・湯の沢線（飯 01、01-2） ・名栗車庫線（飯 02、02-2） ・名郷線（飯 03、03-2） ・上赤沢線（飯 06） ○国際興業バス（その他幹線） ・西武飯能日高線（飯 07） ・双柳循環線（飯 15、飯 15-2） ○西武バス ・美杉台線 ○3 社共同 ・メツァ直通線	・市と交通事業者との協定に基づき、該当系統について市の補助金等により維持確保する。このうち名郷線、湯の沢線については、地域公共交通確保維持改善補助金（ <u>幹線補助</u> ）をあわせて活用する。 ・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保するとともに、路線の最適化により持続可能な運行を目指す。 ・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 ・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
支線	役割：市内各地域を運行し、広域幹線、地域幹線（地域拠点）に接続する。 ○国際興業バス ・中沢線（飯 04） ・中藤（青石橋）線（飯 05） ○飯能市乗合ワゴン ・原市場地区行政センター系統（原市場 01、01-2） ・新寺系統（原市場 02、02-2） ○飯能市乗合ワゴン ・小学校系統（南高麗 01） ・南高麗地区行政センター系統（南高麗 02、02-2） ○飯能市乗合ワゴン ・苅生系統（南高麗 03） ○飯能市乗合ワゴン ・精明東系統 ・精明西系統 ・加治系統 ○自家用有償旅客運送 ・奥武蔵らくらく交通（区域運行） ○路線バス ・その他の系統	・ <u>地域旅客運送サービス継続事業</u> として路線の最適化を行う。 ・地域公共交通確保維持改善補助金（ <u>フィード一補助</u> ）を活用し、持続可能な運行を目指す。 ・ <u>地域旅客運送サービス継続事業</u> として路線の最適化を行う。 ・地域公共交通確保維持改善補助金（ <u>フィード一補助</u> ）を活用し、持続可能な運行を目指す。 ・交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保する。 ・地域公共交通確保維持改善補助金（ <u>フィード一補助</u> ）を活用し、持続可能な運行を目指す。 ・道路開通等による路線の見直しを検討する。 ・NPO 法人と連携した取組により、持続可能な運行を目指す。 ・交通事業者及び沿線の他自治体と連携した取組により一定以上の需要を確保する。

第2次飯能市地域公共交通計画 該当箇所

(1) 地域間幹線系統の維持・確保

1) 地域公共交通確保維持事業の必要性

国際興業バス名郷線、湯の沢線は、名栗村合併前から現在に至るまで飯能駅、東飯能駅を中心とする市街地と山間部を結ぶ路線として住民の生活を支えてきました。沿線には多くの住民がおり、通勤・通学、買い物、通院等幅広い目的で利用されています。また、名栗地区をはじめ沿線には多くの観光資源を抱えており、本市を訪れるハイキング客をはじめとした観光客の移動手段としても重要な役割を果たしています。沿線の少子化や人口減少が進み利用者が減少する中、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難なため、地域公共交通確保維持事業の活用により、今後も沿線住民だけでなく観光客等の来訪者の移動手段として路線を維持・確保していく必要があります。

表 7-2 補助系統に係る事業及び実施主体

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	実施主体 運行事業者
名郷線 (飯 03、飯 03-2)	飯能駅	東飯能駅 (駅前広場)	名郷	4 条乗合	国際興業(株)
湯の沢線 (飯 01、飯 01-2)	飯能駅	東飯能駅 (駅前広場)	湯の沢	4 条乗合	国際興業(株)

※詳細は「埼玉県地域間幹線系統確保維持計画」を参照

(2) 支線となる路線バスの最適化

地域旅客運送サービス継続事業を活用し、地域旅客運送サービス継続実施計画を作成、国土交通大臣の認定を受けた上で、路線の最適化を行います。また、地域内フィーダー系統として位置づけます。

表 7-3 支線となる路線バス

実施区域	対象路線 (再編前)	再編後
原市場 (中藤・中沢) 地区	・ 国際興業バス 中沢線 ・ 国際興業バス 中藤線	▶ ・ 飯能駅系統 ・ 原市場地区行政センター系統 ・ 新寺系統
南高麗地区	・ 国際興業バス 間野黒指線	▶ ・ 小学校系統 ・ 南高麗地区行政センター系統

※詳細は、別紙「飯能市地域旅客運送サービス継続実施計画」を参照

7.4 各施策の取組内容

7.4.1 基本目標1に関する取組

基本目標1に関する取組について以降に示します。

基本目標1 みんなでまもり、育てる公共交通 ～利用促進・意識啓発・担い手支援～

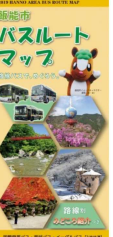
公共交通を積極的に使ってもらい、残していくための事業を展開する

基本目標1 みんなでまもり、育てる公共交通 ～利用促進・意識啓発・担い手支援～

施策1 地域主体の利用促進事業

現状と課題	【現状】 お散歩マーケットを代表する各種エコツアー、わくわく名栗クラブによる川遊び体験、路線バス途中下車の旅の会による各事業をはじめ、多くの利用促進事業が実施されています。				
	【課題】 令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により事業の開催が難しい状況となっていますが、今後予想されるさらなる人口減少や少子化を踏まえ、引き続き地域主体の公共交通の利用促進事業の展開が必要です。				
					
	△お散歩マーケット		△わくわく名栗クラブ川遊びイベント		
取組内容	①地域団体による利用促進 路線バスをはじめとした公共交通の利用促進を目的として、公共交通を使ったイベントやスタンプラリー等を実施します。 (実施主体) 地域、市、交通事業者				
	②エコツアーなど観光施策による利用促進 飯能エコツアーなどを通して環境にやさしいバス利用を促進するとともに、観光イベントによる鉄道や路線バスの利用促進など観光施策と連携した公共交通の利用促進を実施します。 (実施主体) 地域、市、交通事業者				
実施期間	R5	R6	R7	R8	R9
	① 随時実施				
	② 随時実施				

第2次飯能市地域公共交通計画 該当箇所

施策3 市主体のモビリティ・マネジメント					
現状と課題	【現状】 市では、公共交通を身近に感じてもらえるための「バスの乗り方教室」や、市内事業者を巻き込んでマイカーに依存したライフスタイルの見直しを目指す「ノーマイカーデー」など、公共交通の利用促進を目的として様々な事業を展開しています。 また、バス路線をはじめ市内の公共交通をわかりやすく見せるため「飯能市バスルートマップ」を配布し、飯能駅北口にはバスで行ける観光スポットを紹介した「バス観光案内図」を設置しています。 【課題】 公共交通の利用者が減少する中、路線の維持確保のため、引き続き公共交通の重要性について広く理解してもらい、バス路線沿線の地域に対してはマイバス意識を醸成するための取組を行う必要があります。 また、現在の飯能市バスルートマップなどを更新しながら、普段路線バスを使わない人や初めて来訪する人にとって行き先や乗り場などが分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた市民意識醸成が必要です。				
	 △ノーマイカーデーの実施 △飯能市バスルートマップの配布				
取組内容	①公共交通を理解してもらう取組の実施 公共交通を身近に感じてもらい、乗りたくなるような事業を継続して実施するとともに、人口減少や新型コロナウイルス感染症の感染拡大など、厳しい状況に置かれている公共交通事業者の現状などを知ってもらう事業を実施します。また、市民を対象とした「出前講座」など公共交通や地域の移動手段についての勉強会を実施します。 (実施主体) 市、地域、交通事業者 ②わかりやすい情報発信 公共交通マップの配布などにより、市民や観光客が市内路線バスなどを利用しやすいよう引き続きわかりやすい公共交通を目指した取組を実施します。 (実施主体) 市、交通事業者				
実施期間	R5	R6	R7	R8	R9
	① 随時実施				
	② 随時実施				

第2次飯能市地域公共交通計画 該当箇所

7.5 目標指標

それぞれの基本目標に対して達成状況を評価するための評価指標を設定します。また、各指標の算出方法等を次頁に示します。

表 7-1 基本目標に対する目標指標

	指標	基準値 R4 年(2022 年)	目標 R9 年(2027 年)
基本目標 1 : みんなでまもり、 育てる公共交通	指標 1-1 実車走行距離あたり利用者数 (市内全路線)	1.62 人／km (※R3 年数値)	基準値以上
	指標 1-2 実車走行距離あたり利用者数 (地域幹線)	1.77 人／km (※R3 年数値)	基準値以上
基本目標 2 : みんなが使いやすい 公共交通	指標 2-1 将来(10 年後)の外出に不安を 感じる人の割合	63%	63%未満
	指標 2-2 路線バスを年間 1 回以上利用 した割合	34%	40%以上
基本目標 3 : みんなでつくる 公共交通	指標 3-1 飯能市乗合ワゴン(精明地区・ 加治地区)の収支率	15.0%	20.0%
	指標 3-2 公共交通利便地域の人口割合	65.2%	現状維持

※公共交通利便地域とは、1 時間に 1 本以上飯能駅方面に運行している路線のバス停から 300m、
鉄道駅から 800m に含まれる地域のことを示します。

第2次飯能市地域公共交通計画 該当箇所

表 7-2 各目標指標の算出方法等

指標 1-1、指標 1-2	実車走行距離あたり利用者数（市内全路線・地域幹線）
算出方法	市内を運行する交通事業者から利用者数のデータを入手し、算出します。 ※路線運行をしているスクールバス系統も算出対象とします。
算出頻度	毎年度
指標 2-1 指標 2-2	将来（10 年後）の外出に不安を感じる人の割合 路線バスを年間 1 回以上利用した割合
算出方法	市民アンケート調査により取得します。
算出頻度	次回計画改訂時
指標 3-1	飯能市乗合ワゴン（精明地区・加治地区）の収支率
算出方法	運行事業者からデータを入手し、算出します。 算出式 収支率 = 経常収入／経常経費 経常収入：運送収入、その他収入 ※公費補助を除く 経常経費：人件費、燃料油脂費等の運行に係る経費
算出頻度	毎年度
指標 3-2	公共交通利便地域の人口割合
算出方法	国勢調査の人口メッシュデータを使用し、算出します。
算出頻度	随時（指標数値に変化があった場合）

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)

7年度

令和8年度、令和9年度については、令和7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
飯能市	国際興業(株)	(1) 飯能駅～名郷線	32,814.0	
	国際興業(株) 小計		32,814.0	
合 計			32,814.0	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を
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」)

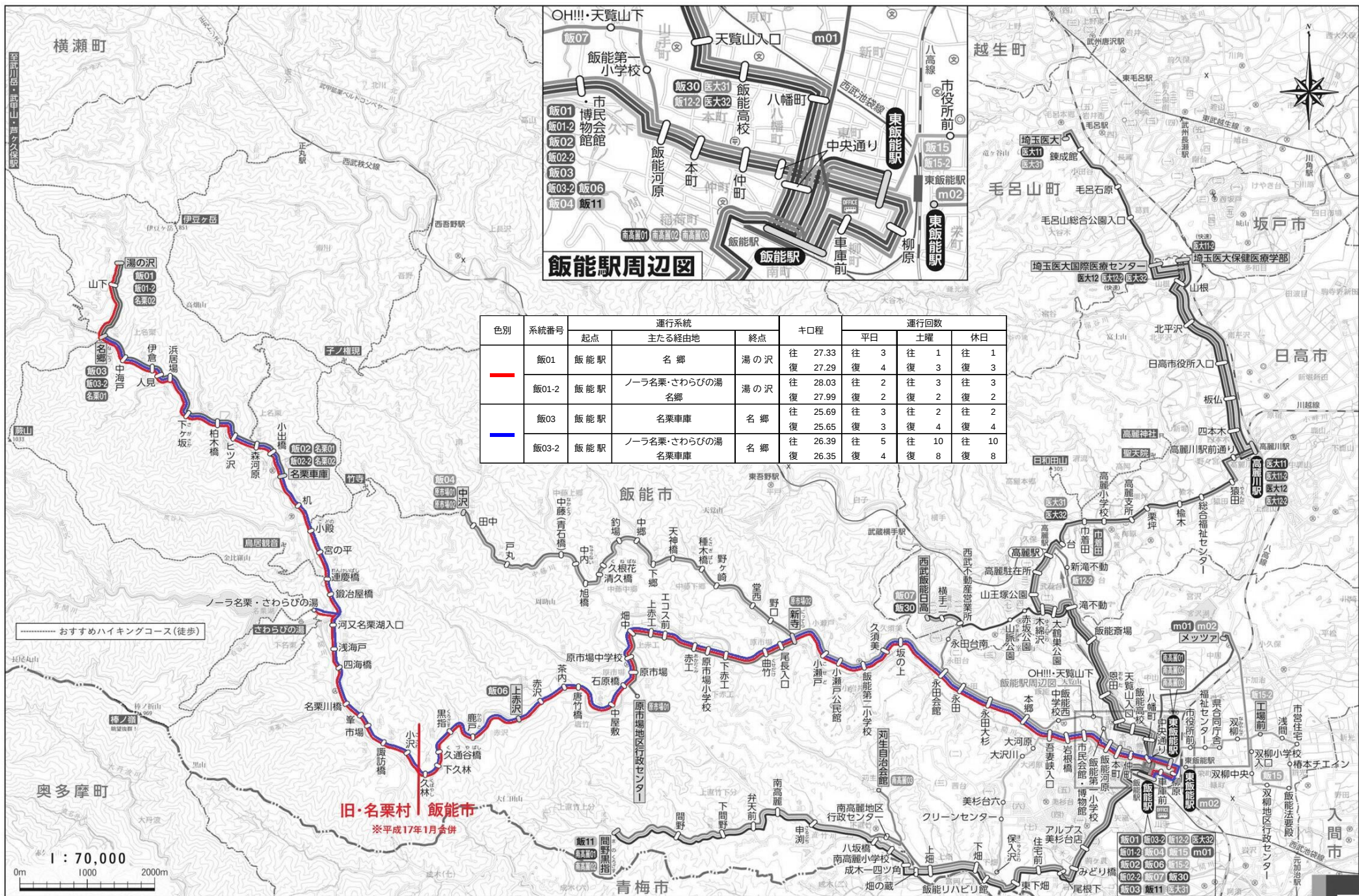


表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)
「令和8年度、令和9年度については、令和7年度事業から 土日・祝日の日数分の運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

事業者名	国際興業株式会社	7年度
------	----------	-----

1. 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	地域キロ当たり標準経常費用 へ
武蔵・相模	557円. 81銭

2. 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以外のキロ程の比率						
				起点	主な経由地	終点				チ						オ				リ		ヌ		ル	
										①＝カッコ内	②					①×②＝③	人			人	人	人	人	人	人
武蔵・相模	1	無	飯03-2	飯能駅	名栗車庫	名郷	365	5,170.0 (14.1)	回	7.3	102.9	人	往26.8km (平均) 復26.8km	往0.0km (平均) 復0.0km	0%	往0.0km (平均) 復0.0km	往0.0km (平均) 復0.0km	往0.0km (平均) 復0.0km	往0.0km (平均) 復0.0km	0.000%	100.000%				
								日	回			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26.8km (平均) 復26.8km	往 . Km 復 . Km		往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往0.0km (平均) 復0.0km	往0.0km (平均) 復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(リナ ヌ)」÷「チニ ヌ」)	計画実車走 行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額(カ)	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額(ヨ)	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額 カーヨ＝タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20＝レ	タ又はレのうちいづれ 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					
武蔵・ 相模	1	無	100.0%	275,760.7km	153,822,076円	319円. 82銭	102,837,061円	289,463.4km	355円.26銭	82,643,379円	277,051.5km	298円.29銭	84,550,115円	276,379.9km	305円.91銭	88,193,788円	65,628,288円	69,219,934円	65,628,288円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
合計				275,760.7km	153,822,076円		102,837,061円	289,463.4km		82,643,379円	277,051.5km		84,550,115円	276,379.9km		88,193,788円	65,628,288円	69,219,934円	65,628,288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×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×ヲ' =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	
武蔵・ 相模	1	無	65,628,288円	65,628,288円	円	65,628千円	32,814.0 千円	91,897,252円	59,083,252円	円	%	円	%	円	%	59,083,252	100.0%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
合計			65,628,288円	65,628,288円	円	65,628千円	32,814 千円	91,897,252円	59,083,252円	円	%	円	%	円	%	59,083,252	100.0%	

様式第1－5（日本工業規格A列4番）

事 業 者 名	国際興業株式会社
---------	----------

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（7年度）

実態調査日 令和 年 月 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	飯03-2	飯能駅	名栗車庫	名郷	26.8	14.1	257,329	8.7	2,238,762.3	86,351,950	275,760.7	998,598	843,239	88,193,787	180,091,040		42.40	7.3	102.9	有(無)	
									0.0					0						有・無	
									0.0					0						有・無	
									0.0					0						有・無	
合計					26.8		257,329		2,238,762.3	86,351,950	275,760.7	998,598	843,239	88,193,787	180,091,040						

[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)と算出し、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。

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	国際興業株式会社
------	----------

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（令和5年度）

実態調査日 令和 5 年 9 月 30 日実施

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	飯03-2	飯能駅	名栗車庫	名郷	26.8	14.1	246,471	8.7	2,144,297.7	82,708,278	276,379.9	998,598	843,239	84,550,115	188,024,009	(39.84 × 166+42.40 × 199)/365		41.23	7.2	101.5	有(無)	
									0.0					0							有・無	
									0.0					0							有・無	
合計					26.8		246,471		2,144,297.7	82,708,278	276,379.9	998,598	843,239	84,550,115	188,024,009							

〔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。

様式第1－5（日本工業規格A列4番）

事 業 者 名	国際興業株式会社
---------	----------

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）

実績調査日

令和4年9月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) (円)	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	飯03-2	飯能駅	名栗車庫	名郷	26.8	14.1	232,080	8.7	2,019,096.0	75,903,749	277,051.5	923,071	4,914,559	81,741,379	187,469,667			39.84	6.8	95.8	有 無	
																					有・無	
																					有・無	
																					有・無	
合計					26.8		232,080		2,019,096.0	75,903,749	277,051.5	923,071	4,914,559	81,741,379	187,469,667							

[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、地域公共交通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位までで記載すること。

4. 運行回数は、補助対象期間における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系統当たり経常費用は、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)と算出し、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。

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
埼玉県	埼玉県西部第二広域行政圏	飯能市	飯能市内に位置する東飯能駅及び飯能駅周辺には、総合病院等の医療機関、小・中学校等の公共施設、商店街やスーパーマーケット等の商業施設が存在するなど、住民の生活を支える生活基盤が整備されている。
	比企広域市町村圏	小川町	通勤・通学に利用される東武東上線小川町駅（池袋への直通列車の始発駅）、JR八高線小川町駅があるほか、商店街やスーパーマーケット、総合病院（小川赤十字病院）など、住民の生活を支える生活基盤が整備されている。
	埼玉県利根広域行政圏	幸手市	幸手市内に位置する東武日光線幸手駅周辺には、総合病院等の医療機関、小学校等の公共施設、スーパーマーケット等商業施設が存在するなど、住民の生活を支える生活基盤が整備されている。

生産性向上の取組について

事業者名：国際興業株式会社

系統名：飯 03-2

運行区間：飯能駅～ノーラ名栗・さわらびの湯～名郷

1 取組内容

- (1) 彩京のびのびバスPR強化による発売枚数増の取組
→沿線住民で住民数に対して発売枚数が少ない地区へのPR強化
- (2) 飯能市によるバス利用促進の取組

2 実施主体

国際興業株式会社
飯能市

3 定量的な効果目標

1の取組を実施することにより、年間2,221千円の収入増を図る。

- (1) 彩京のびのびバスPR強化による発売枚数増の取組
 $22,000 \text{ 円} \div 1.1 \times 3 \text{ 枚} \times 2 \text{ (上期・下期)} = 120,000 \text{ 円}$
→税抜 120,000 円

- (2) 飯能市によるバス利用促進の取組
飯能市によるバス利用促進の取組

① 名栗ふるさとまつりの開催

昨年度に引き続き「名栗ふるさとまつり」を開催する。「名栗ふるさとまつり」は、市外にも広く情報発信する予定であり、「名栗ふるさとまつり」来場者の路線バス利用が見込まれる。

- ・名栗ふるさとまつり（集客2,000人（令和5年度来場者数）、1回予定）
→1/2の来場者が路線バス（飯能駅～ノーラ名栗・さわらびの湯間往復）を利用したものとする。
- ・名栗ふるさとまつり $2,000 \text{ 人} \times 1/2 \times 1,340 \text{ 円} \times 1 \text{ 回} = 1,340,000 \text{ 円}$
→税抜 1,218,182 円

② ノーラ名栗周辺でのイベント開催

飯能市の施設である「ノーラ名栗」において集客イベントを年間数回開催する。各イベントは、市外にも広く情報発信する予定であり、イベント参加者の路線バス利用が見込まれる。

○イベント予定

- ・マルシェイベント（集客50人、3回予定）
- ・マルシェイベント（集客500人、1回予定）
- ・サウナイイベント（集客100人、5回予定）
- ・音楽イベント（集客300人、1回予定）
→各イベントとも1/2の来場者が路線バス（飯能駅～ノーラ名栗・さわらびの湯間往復）を利用したものとする。

- ・マルシェイベント 50人×1/2×1,340円×3回 = 100,500円 →税抜 91,364円
- ・マルシェイベント 500人×1/2×1,340円×1回 = 335,000円 →税抜 304,545円
- ・サウナイイベント 100人×1/2×1,340円×5回 = 335,000円 →税抜 304,545円
- ・音楽イベント 300人×1/2×1,340円×1回 = 201,000円 →税抜 182,727円
- 計 883,181円

①+② = 2,101,363円

4 実施に向けたスケジュール

- (1) 令和6年7月～9月 発売が少ない地区へのPR（自治会等）
令和6年10月～令和7年3月 同上
- (2) 令和6年10月～令和7年9月 各イベント開催に向けた検討・準備・PR活動・開催

5 実施時期

- (1) 令和6年9～10月、令和7年3～4月
- (2) ① 令和6年10月開催
② 随時検討・企画・開催

6 目標収支率

1の取組により収支改善を図る。

収支率 取組前57.33%→取組後58.78%（+1.45%）

	経常収益	経常費用	経常収支	収支率
取組前	88,193,788	153,822,076	-65,628,288	57.33%
取組後	90,415,151	153,822,076	-63,406,925	58.78%
差	+2,221,363	+0	+2,221,363	+1.45%