

地域間幹線系統確保維持事業に係る富津市地域公共交通計画別紙（案）
の策定について

富津市内を運行する地域間幹線系統である路線バス富津線について、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用するため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第8条の規定により、富津市地域公共交通計画を基に作成した富津市地域公共交通計画別紙を提出する。

なお、国土交通省への計画認定申請は、各市の活性化法法定協議会により作成した計画別紙を千葉県バス対策地域協議会にてとりまとめの上、提出することとされている。

【参考】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 抜粋
(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・実情に応じた最適の移動手段の提供、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。

(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つ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。

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

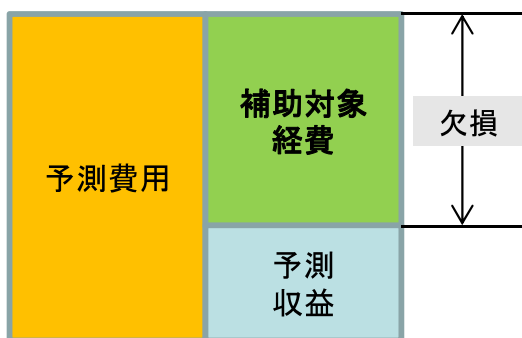
補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



<補助対象経費算定方法>

予測費用

(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

－

予測収益

(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること

※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

- ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象系統のイメージ

A町

B市

C村

バス停

地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク
赤字バス系統(補助対象)

駅

地域をまたがる幹線交通ネットワーク
黒字バス系統(補助対象外)

駅



1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>富津市においては、市外に通じる幹線交通である鉄道や地域間幹線を運行する路線バスを軸に、市域内に広範に廃止代替バス等により構成される公共交通機関網が広がっている。</p> <p>これらの公共交通については、商業施設や医療機関が集中している富津市北部や市から北に位置する木更津市の総合病院及び君津市の大規模な商店等が当市民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が君津市等に向かう唯一の手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。</p> <p>また、この幹線交通に通じる廃止代替バス等が支線の役割を果たしている。しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生し、一部地域では、幹線交通と廃止代替バス等の乗り継ぎが不十分であったり、幹線道路から離れている集落については、そもそも交通手段が確保されていなかったり、住民に不便を強いている状況にある。</p> <p>このため、地域間幹線系統である路線バス富津線の運行を地域公共交通確保維持事業により確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
<p>（1）事業の目標</p> <p>・年間バス利用者数（富津線） 令和9年度（R8.10.1～R9.9.30） 15万人</p> <p>※目標設定の根拠 利用者の利便増進を図る新たなサービス等実施の効果の一方、減便等の影響を考慮し、富津市地域公共交通計画で設定した2026年度目標値と同数の利用者を確保することを目指して設定</p> <p>※参考 令和7年度（R6.10～R7.9）利用者数 13万3千人</p> <p>（富津市地域公共交通計画 P.83）</p>
<p>（2）事業の効果</p> <p>市街地の居住地や生活利便施設、観光地、学校等を連絡する近距離の交通手段で、主に日常生活行動での移動手段としての役割を担う交通となる。また、地域間交通の乗降場所とのアクセスを担う交通として持続することが可能となる。</p>
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
<p>・利用しやすいダイヤの見直し（路線バス事業者）</p> <p>・路線情報（ダイヤ・運賃）の効果的な発信（路線バス事業者）</p> <p>・協議調整、周知広報（富津市、沿線自治体）</p> <p>（富津市地域公共交通計画 P.86）</p>
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
<p>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</p>

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			
事業者から利用者数及び運行実績の報告を受け、評価を実施			
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			
【地域間幹線系統のみ】			
該当なし			
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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			
【地域間幹線系統のみ】			
該当なし			
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			
【地域間幹線系統のみ】			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 定量的な効果目標 令和8年度と比較して、収支率1%以上改善 ・ 取組内容、実施時期及び実施主体 次表のとおり 			
系統名	取組内容	実施時期	実施主体
富津線	タウン誌への路線情報の掲載	令和8年10月以降実施	日東交通
	JRダイヤ改正にあわせて運行計画の変更を検討する。また、利用者の動向の把握に努めニーズに沿った運行計画も検討	令和8年10月以降実施	日東交通
	路線バス乗り方教室及びPRイベントの実施	令和8年10月以降実施	日東交通、富津市、沿線自治体
	路線バスを利用する際の利点、交通事業者が実施している高齢者や免許証返納者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和8年10月以降実施	富津市、沿線自治体
	商業施設・観光施設等との連携サービスの実施	令和8年10月以降実施	富津市
	公共交通マップの配布	令和8年10月以降実施	富津市
(令和9年度地域間幹線系統確保維持計画から抜粋)			
10. 車両の取得に係る目的・必要性			
【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】			
該当なし			

11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【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】	
(1) 事業の目標	該当なし
(2) 事業の効果	該当なし
12. 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 【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】	
	該当なし
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） 【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】	
	該当なし
14. 協議会の開催状況と主な議論	
令和5年3月30日	地域公共交通計画策定について協議が調った。
令和6年6月20日	令和7年度地域公共交通計画別紙について協議が調った。
令和7年6月27日	令和8年度地域公共交通計画別紙について協議が調った。
令和8年5月 日	令和9年度地域公共交通計画別紙について協議が調った。
15. 利用者等の意見の反映状況	
	ホームページ上で地域公共交通確保維持事業に係る取組内容等に関する意見募集を実施

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)

(所 属)

(氏 名)

(電 話)

(e-mail)

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
富津市	日東交通株式会社	(1) 富津線	8,830	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			8,830	

(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、地域公共交通利便増進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	日東交通株式会社
------	----------

令和 9 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	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				
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				
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) 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
千葉	円 銭	円 銭	円 銭
千葉	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
千葉	373 円 95 銭	538 円 35 銭	373 円 95 銭	0 円 0 銭	円 銭
千葉	373 円 95 銭	538 円 35 銭	373 円 95 銭	0 円 0 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	改定率
		基準期間の 年度	3	
		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	特別措置	運行系統	計画運行回数 日数	計画平均乗車密度 ()	計画輸送量 ①×②=③	系統キロ程 チ	地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程 オ	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 オ÷チ=ク	補助ブロック外乗入部分のキロ程 リ	同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程 ヌ	他路線との統合部分に係るキロ程 ル	他路線との統合率 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統合部分以外のキロ程の比率 (チ-リ+ヌ+ル)÷チ=ワ	
															①=カ×コ内
千葉	8	富津	本郷西口 青柳駅 富津駅前	365 日	4734.5 (12.9)	4.4	56.7 人	往15.1km 復15.1km	(平均) 15.1km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	往0.0km 復0.0km	往0.0km 復0.0km	100.00%
合計		系統						往15.1km 復15.1km	15.1km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	往0.0km 復0.0km	往0.0km 復0.0km	

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=ワ	計画実車走行キロ フ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×フ=ロ	補助対象経常費用の上限額 タ又はロのうちいずれか少ないほうの額 ソ	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 ソ×フ=ツ									
							補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合 基準期間における実車走行キロ当たり経常収益の増加分 (×コ-1+コ)×フ=エ	3カ年平均 (d+e+f)/3 = ノ	基準期間の前々年度 経常収益 ヤ	基準期間の前年度 実車走行キロ マ		基準期間 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'×マ'=ド	基準期間 経常収益 ヤ	基準期間 実車走行キロ マ'	基準期間 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'×マ'=ド					
千葉	8	0	100.00%	143,474.9 km	53,852,438円	229円,60銭	0円,00銭	0円,00銭	229円,60銭	229円,60銭	39,135,706円	176,525.4 km	221円,70銭	35,928,083円	159,931.8 km	224円,64銭	34,757,402円	143,338.7 km	242円,46銭	32,941,837 円
合計				143,474.9 km	53,852,438円						39,135,706円	176,525.4 km		35,928,083円	159,931.8 km		34,757,402円	143,338.7 km		32,941,837 円

補助ブロック名	申請番号	特別措置	補助対象経常収益を控除した額 カ-ヨ=タ	補助対象経常費用の上限額 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統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 ゾメ又は、運行回数 ゾメ×ゾナ=ネ	補助対象経常費用 ナ	計画経 ナ×1/2=ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ=ヨ=ム	損失経から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ
千葉	8		20,710,601 円	24,143,597 円	20,710,601 円	20,710,601 円	20,710,601 円	17,660,202 円	17,660 千円	8,830 千円	20,710,601 円	11,880,601 円
合計			20,710,601 円	24,143,597 円	20,710,601 円	20,710,601 円	20,710,601 円	17,660,202 円	17,660 千円	8,830 千円	20,710,601 円	11,880,601 円

補助ブロック名	申請番号	特別措置	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	
千葉	8		8,830,000円	74.3%	0円	0.0%	0円	0.0%	3,050,601円	25.7%	
合計			8,830,000円	74.3%	0円	0.0%	0円	0.0%	3,050,601円	25.7%	

(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.地球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.の適用割合の欄は、「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.改定率の欄は、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」を記載すること。
- 12.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全日数における総計画運行回数を記載すること。また、カッコ内には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記載すること。
- 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(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、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(テ)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(文))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」の欄、「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、(ホ)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)の金額を記載すること。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)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除した(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載すること。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨て)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」)

(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る)、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

