

令和 3 年 3 月 1 2 日

山形県

生活交通確保維持改善計画の名称

山形県地域間幹線系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本県では、総人口が減少する一方で65歳以上の高齢者数が年々増加する中、平成29年3月の改正道路交通法の施行を契機に自動車運転免許の返納も増加傾向にあるなど、移動手段を公共交通に頼らざるを得ない、いわゆる交通弱者が増加することが見込まれている。

一方では、学校、病院、行政機関の再編統合、郊外型大型店舗の進出に伴う地元商店街の衰退等により、県民の生活圏が拡大しており、地域間幹線系統のバス路線は、通院、通学、通勤、買い物等の日常生活を行う上で不可欠な移動手段となっている。

しかしながら、少子高齢化やモータリゼーションの進展等により、本県におけるバス利用者数は、この30年間で8割以上減少し、現在も減少傾向に歯止めがかからない状況にあり、更に今年はコロナ禍によりバス事業者は極めて厳しい経営環境に置かれている。

これらのことから、一定規模の乗合バス事業をバス事業者が単独で継続運行することが困難な状況になっており、国、県による地域公共交通確保維持事業による支援が必要となっている。

今回、当該計画において認定申請する幹線バス系統は、鉄道、幹線系統以外の路線バス、市町村が維持に努めるバスやデマンド型交通との接続や、各地域の中核的な医療機関や高等学校等の公共施設など利用者のニーズに対応しているものである。特に、鉄道のない市町村については、移動手段の確保に特段の配慮を行っている。

本協議会としては、県民が安心して社会生活を送り、積極的に社会参加でき、活力ある地域へとつながるよう、今後とも複数市町村にまたがる広域的・幹線的なバス系統の確保・維持に努めていく。

また、増加傾向にある補助金の抑制を図るため、バス事業者や沿線の市町村と連携し、運行の効率化のための路線の再編や便数の適正化の検討、貨客混載等による新たな収益の確保、利用者増につながるモビリティ・マネジメント等の生産性の向上に向けた取組みを進めるものとする。

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

第4次山形県総合発展計画実施計画（令和2年度～6年度）の重要業績評価指標（KPI）における地域公共交通に係る目標は、人口減少、少子高齢化が進展する中において、県民一人当たりの県の支援対象のバス路線（地域間幹線系統を含む）の利用回数を現状維持の4.2回/年と設定している。

この目標を達成するためには、特に地域間幹線系統の維持・利用拡大が不可欠であり、各系統において後述の生産性向上の取組みを進めながら、表2に記載する計画輸送量の達成を目標とする。

(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不可欠な交通手段が確保される。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、県民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

定量的な事業目標を導入することにより、運行費用の抑制や効率的な運行を促進し、適切な受益者負担やサービス水準へ誘導することが期待できる。

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

- ・観光需要を取り込むための企画乗車券の販売
(鶴岡市、新庄市、長井市、金山町、大蔵村、白鷹町、山交バス、新庄輸送サービス、庄内交通)
- ・定期券利用のPR、新たな定期券の販売(天童市、白鷹町、山交バス、庄内交通)
- ・沿線の地域や学校にモビリティ・マネジメントを実施
(山形市、新庄市、上市市、金山町、山交バス、庄内交通)
- ・わかりやすい案内表示、バスマップの作成・配布(新庄市、金山町、山交バス、庄内交通)
- ・その他(経路の一部見直し、鉄道や市町村営バスとの乗継改善、便数の適正化、市町村における新たな利用補助の検討など)

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行予定者

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、令和2年4月27日から5月18日までに県ホームページ上で募集を行った結果、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3者(山交バス(株)、(株)新庄輸送サービス、庄内交通(株))を選定。

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. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

山交バス株式会社、株式会社新庄輸送サービス、庄内交通株式会社

7. 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方法

【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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】

(9)山交ビル(県立中央病院・高楯)天童温泉

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3」を添付。

9. 別表1の補助対象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」認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

- ・東根市

<p>10. 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></p>
<p>別添資料「幹線系統バスの生産性向上に係る取組み一覧」のとおり</p>
<p>11. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>12. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費補助等国庫補助金・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></p>
<p>地域間幹線系統路線を運行するバス車両については、使用開始から20年以上を経過するなど耐用年数を大幅に上回っており、老朽化に伴い修繕費も年々増加していることから、早急な買い換えが必要となっている。</p> <p>しかしながら、幹線系統の路線バス事業は運行欠損を生じており、事業者単独で車両の取得を押し進めていくことは困難であり、車両減価償却費等国庫補助金の活用により、取得を進めるものである。</p> <p>取得にあたっては、高齢者等の移動等の円滑化に配慮するものとし、令和3年度は上記のうちノンステップバス3台を購入するものである。</p>
<p>13. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費補助等国庫補助金・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></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>やまがた長寿安心プラン（平成29年度策定）における 平成32年度末の乗合バスのノンステップ化率 70%</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>老朽化した車両の更新として車両を取得することにより地域間幹線バス系統の維持が図られるとともに、特にノンステップバスの導入促進によって地域で生活する高齢者をはじめとする移動制約者の日常生活に必要な移動手段の確保の一助となる。さらには、県民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。</p>
<p>14. 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</p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6及び表7」を添付。 なお、山形県は国庫補助金と同額を負担。</p>

16. 協議会の開催状況と主な議論

- ・令和2年7月15日 第2回山形県地域公共交通活性化協議会
- ・令和2年11月5日 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第9条及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要領2.(1)④イの規定より、軽微な変更該当するため協議会の議論を経たものと見なして申請
- ・令和3年1月28日 第4回山形県地域公共交通活性化協議会を開催し、令和2年度の事業評価について合意
- ・令和3年3月12日 (書面協議成立時) 山形県地域公共交通活性化協議会村山、最上、置賜及び庄内地域別部会を書面協議により開催し、計画の変更について合意(意見なし)
併せて、生産性向上の取組みについても協議し、別添一覧のとおり変更

17. 利用者等の意見の反映状況

- ・令和元年中に、各市町村の地域交通担当者が集約した、住民の生活交通利用に関する意見について聴取を行った。
代表的な意見は以下のとおりである。
 - ・利用者の高齢化により、介助を必要とする方が増加している。今後、輸送のみでなく、福祉部門と連携をしながら取り組んでいく必要がある。
 - ・路線バスと町営バスが重複し、料金差が発生する地域がある。
 - ・既存の交通網がニーズに合っているかどうか検討すべき。
- 集約した意見を参考に、今後も協議会等で検討を重ねていく。

18. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	山形県みらい企画創造部総合交通政策課長
関係市区町村	県内市町村地域公共交通担当課長 (全 35 市町村)
交通事業者・交通施設管理者等	国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所交通対策課長 山形県県土整備部道路保全課長 山形県県土整備部空港港湾課長 関係バス事業の代表者 東日本旅客鉄道株式会社 仙台支社 山形鉄道株式会社
地方運輸局	東北運輸局山形運輸支局長

その他協議会が必要と認める者	一般社団法人山形県バス協会会長 一般社団法人山形県ハイヤー協会会長 山形県ハイヤー・タクシー協会会長 山形県交通運輸産業労働組合協議会議長 山形県警察本部交通部交通企画課長 各総合支庁総務企画部総務課連携支援室長
----------------	---

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 山形県山形市松波二丁目 8-1

(所 属) 山形県みらい企画創造部総合交通政策課

(氏 名) 主事 上村 愛実

(電 話) 023-630-3417

(e-mail) ykotsu@pref.yamagata.lg.jp

補助ブロック名	申請番号	特例措置 (チー(リ+文)÷チ=ブ)	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	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	補助対象経常費用の限度額 カ×ヨ/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 ニ	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 ニ					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 ニ
						(d+e+f)/3=ノ	ヤ×ニ/マ=d	ニ×ニ/マ=e	ヤ×ニ/マ=d	ニ×ニ/マ=e	ヤ×ニ/マ=d					ニ×ニ/マ=e	ニ×ニ/マ=e	ニ×ニ/マ=e
第1号			199,999.2 km	61,462,809 円	144円02銭	30,264,907 円	207,263.0 km	146円02銭	29,378,940 円	202,300.6 km	145円22銭	28,855,039 円	204,871.2 km	140円84銭	28,717,472 円	32,745,337 円	27,658,264 円	27,658,264 円
第2号			192,080.5 km	59,206,893 円	197円02銭	36,185,793 円	191,246.5 km	189円21銭	37,786,583 円	191,868.0 km	196円94銭	39,188,431 円	191,230.5 km	204円92銭	37,843,700 円	21,363,193 円	26,643,101 円	21,363,193 円
第3号			102,867.7 km	31,707,939 円	201円81銭	18,480,221 円	95,006.4 km	194円51銭	20,826,399 円	102,776.8 km	202円63銭	21,390,865 円	102,696.1 km	208円29銭	20,759,730 円	10,948,209 円	14,268,572 円	10,948,209 円
第4号			216,448.0 km	66,717,931 円	261円90銭	52,317,914 円	216,448.0 km	241円71銭	59,327,159 円	216,296.0 km	274円28銭	58,214,907 円	215,840.0 km	269円71銭	56,687,731 円	10,030,200 円	30,023,068 円	10,030,200 円
第5号			87,985.2 km	27,120,558 円	146円80銭	13,179,200 円	93,359.5 km	141円16銭	13,509,928 円	93,246.4 km	144円88銭	14,287,526 円	92,907.1 km	153円78銭	12,888,630 円	14,221,928 円	12,204,251 円	12,204,251 円
第6号			95,584.0 km	29,462,812 円	194円59銭	50,537,005 円	267,548.9 km	188円88銭	52,624,339 円	267,241.2 km	196円91銭	52,727,146 円	266,318.1 km	197円98銭	18,599,690 円	10,863,122 円	13,258,265 円	10,863,122 円
第7号			273,246.2 km	84,225,408 円	176円59銭	15,423,850 円	93,189.4 km	165円54銭	16,096,365 円	92,956.8 km	173円15銭	17,641,432 円	92,319.0 km	191円09銭	48,252,546 円	35,972,862 円	37,901,433 円	35,972,862 円
第8号			91,548.0 km	28,218,755 円	145円54銭	35,558,034 円	243,265.6 km	146円16銭	35,732,975 円	243,100.8 km	146円98銭	13,073,602 円	91,116.0 km	143円48銭	13,323,895 円	14,894,860 円	12,698,439 円	12,698,439 円
第9号			34,776.3 km	10,719,446 円	247円13銭	8,492,542 円	34,776.3 km	244円20銭	8,643,899 円	34,632.0 km	249円59銭	8,468,667 円	34,199.1 km	247円62銭	8,594,267 円	2,125,179 円	4,823,750 円	2,125,179 円
第10号			291,142.2 km	89,741,671 円	190円24銭	31,613,753 円	165,677.7 km	190円81銭	31,142,597 円	165,537.6 km	188円13銭	56,493,123 円	294,570.6 km	191円78銭	55,386,892 円	34,354,779 円	40,383,751 円	34,354,779 円
第11号			116,534.8 km	35,920,686 円	173円67銭	20,865,738 円	116,534.8 km	179円05銭	20,153,006 円	116,342.0 km	173円22銭	19,536,200 円	115,763.6 km	168円75銭	20,238,598 円	15,682,088 円	16,164,308 円	15,682,088 円
合計			1,701,612.1 km	524,504,908 円		312,918,957 円	1,724,296.1 km		325,222,190 円	1,726,298.2 km		329,876,938 円	1,701,831.3 km		321,303,151 円	203,201,757 円	236,027,202 円	193,900,586 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ノ×マ=ツ	ソ×ヨ=ヅ	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×メなし運行回数(ノ)計画運行回数=ホ	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	
第1号			27,658,264 円		14,063,524 円	14,063 千円	7,031.5 千円	32,745,337 円	25,713,837 円	7,031,500 円	27.3%	0 円	0%	0 円	0%	18,682,337 円	72.7%	
第2号			21,363,193 円		17,279,053 円	17,279 千円	8,639.5 千円	21,363,193 円	12,723,693 円	8,639,500 円	67.9%	0 円	0%	0 円	0%	4,084,193 円	32.1%	
第3号			10,948,209 円		8,294,097 円	8,294 千円	4,147.0 千円	10,948,209 円	6,801,209 円	4,147,000 円	61.0%	0 円	0%	0 円	0%	2,654,209 円	39.0%	
第4号			10,030,200 円			10,030 千円	5,015.0 千円	10,030,200 円	5,015,200 円	5,015,000 円	100.0%	0 円	0%	0 円	0%	200 円	0.0%	
第5号			12,204,251 円			12,204 千円	6,102.0 千円	14,221,928 円	8,119,928 円	6,102,000 円	75.1%	0 円	0%	0 円	0%	2,017,928 円	24.9%	
第6号			10,863,122 円		9,699,216 円	9,699 千円	4,849.5 千円	10,863,122 円	6,013,622 円	4,849,500 円	80.6%	0 円	0%	0 円	0%	1,164,122 円	19.4%	
第7号			35,972,862 円		24,230,425 円	24,230 千円	12,115.0 千円	35,972,862 円	23,857,862 円	12,115,000 円	50.8%	0 円	0%	0 円	0%	11,742,862 円	49.2%	
第8号			12,698,439 円		5,521,060 円	5,521 千円	2,760.5 千円	14,894,860 円	12,134,360 円	2,760,500 円	22.7%	0 円	0%	0 円	0%	9,373,860 円	77.3%	
第9号			2,125,179 円			2,125 千円	1,062.5 千円	2,125,179 円	1,062,679 円	1,062,500 円	100.0%	0 円	0%	0 円	0%	179 円	0.0%	
第10号			34,354,779 円		24,003,339 円	24,003 千円	12,001.5 千円	34,354,779 円	22,353,279 円	12,001,500 円	53.7%	0 円	0%	0 円	0%	10,351,779 円	46.3%	
第11号			15,682,088 円			15,682 千円	7,841.0 千円	15,682,088 円	7,841,088 円	7,841,000 円	100.0%	0 円	0%	0 円	0%	88 円	0.0%	
合計			193,900,586 円			143,130 千円	71,565.0 千円	203,201,757 円	131,636,757 円	71,565,000 円	54.4%	0 円	0%	0 円	0%	60,071,757 円	45.6%	

表2 地域公共交通確保持続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 株式会社 新庄輸送サービス

R3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						
	営業収益	73,468千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	73,468千円	
	営業費用	73,175千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	73,175千円	
	営業損益	293千円	営業外損益	0千円	経常損益	293千円	
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	100.40%
	238,671						

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	70,398千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	70,398千円	
	営業費用	61,267千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	61,267千円	
	営業損益	9,131千円	営業外損益	0千円	経常損益	9,131千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	km					経常収支率	114.90%
	230,720						

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	57,880千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	57,880千円	
	営業費用	46,566千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	46,566千円	
	営業損益	11,314千円	営業外損益	0千円	経常損益	11,314千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	km					経常収支率	124.29%
	172,910						

(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
羽越	269円 30銭	265円 54銭	306円 59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
羽越	280円 47銭	344円 52銭	280円 47銭	307円 82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			計画運行回数 () ①=カッコ内	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=ユ		
			運行系統名	起点	主な経由地				終点	チ								オ	オ÷チ=ク
羽越	第12号	無	県立病院-肘折	清水	肘折温泉	364日	2,081回 (5.6)	3.1	17.3人	往30.9Km(平均)復30.9Km	30.9Km	往 . Km(平均)復 . Km	%	往 . Km(平均)復 . Km	往 . Km(平均)復 . Km	往 . Km(平均)復 . Km	0.0Km	%	100%
合計			系統							往30.9Km復30.9Km	30.9Km	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))÷チ=ユ	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:コ	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=シ	タ又はシ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'=ニ	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'=ニ'	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'=ニ					
羽越	第12号	無	100%	127,483.2km	35,755,213円	62円.82銭	3,436,777円	64,016.8km	53円.68銭	8,027,927円	127,173.5km	63円.12銭	9,082,185円	126,709.3km	71円.67銭	8,008,494円	27,746,719円	16,089,845円	16,089,845円
合計				127,483.2km	35,755,213円		3,436,777円	64,016.8km		8,027,927円	127,173.5km		9,082,185円	126,709.3km		8,008,494円	27,746,719円	16,089,845円	16,089,845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		
羽越	第12号	無	16,089,845円		8,619,560円	8,619千円	4,309.5千円	26,012,947円	21,703,447円	4,309,000円	19.9%	17,394,447円	80.1%						
合計			16,089,845円		8,619,560円	8,619千円	4,309.5千円	26,012,947円	21,703,447円	4,309,000円	19.9%	17,394,447円	80.1%						

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)

R3 年度

事業者名	庄内交通株式会社
------	----------

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	216,230 千円	営業外収益	2,122 千円	経常収益(イ)	218,352 千円
	営業費用	472,942 千円	営業外費用	1,135 千円	経常費用(ロ)	474,077 千円
	営業損益	△ 256,712 千円	営業外損益	987 千円	経常損益	△ 255,725 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,412.8542 km			経常収支率	46.06 %	

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	200,958 千円	営業外収益	3,274 千円	経常収益(イ')	204,232 千円
	営業費用	444,136 千円	営業外費用	2,664 千円	経常費用(ロ')	446,800 千円
	営業損益	△ 243,178 千円	営業外損益	610 千円	経常損益	△ 242,568 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	1,407.5195 km			経常収支率	45.71 %	

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	200,544 千円	営業外収益	1,760 千円	経常収益(イ')	202,304 千円
	営業費用	394,472 千円	営業外費用	687 千円	経常費用(ロ')	395,159 千円
	営業損益	△ 193,928 千円	営業外損益	1,073 千円	経常損益	△ 192,855 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ')	1,371.8436 km			経常収支率	51.20 %	

(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
羽越	288円 04銭	317円 43銭	335円 54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
羽越	313円 67銭	344円 52銭	313円 67銭	154円 54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			計画運行回数 () ①=カッコ内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×②=③	系統キロ程 チ	地域公共交通確保維持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確保維持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	他路線との競合部分に係るキロ程 ル	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-(リ+ヌ+ル))÷チ=ヲ	
			運行系統名	起点	主な経由地												終点
羽越	13	鶴岡(キール・イン)三川(白根)酒田	外内島	エスエール・イオン三川・白根海病院・イオン酒田商店	ゆたか町	365 日	2,660 回	2.9	20.8 人	往38.4Km(平均) 復38.9Km	38.6Km	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	%	%
	14	鶴岡(ゆほか羽山山頂)	エスエール	ゆほか荒川	羽黒山頂	365 日	2,428 回	3.9	25.7 人	往25.2Km 復24.9Km	25.0Km	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-(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	補助対象経常費用の見込額 (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=シ	タ又はシ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				
羽越	13		%	206,002.0km	64,616,647円	114,200円	21,859,117円	208,330.6km	104.92円	22,446,097円	207,942.5km	107.94円	26,780,134円	206,390.1km	129.75円	23,525,428円	41,091,219円	29,077,491円	29,077,491円
	14		%	120,937.8km	37,934,559円	171,480円	18,961,862円	121,533.6km	156.02円	17,608,913円	121,786.7km	144.58円	25,985,246円	121,509.6km	213.85円	20,738,413円	17,196,146円	17,070,551円	17,070,551円
合計				326,939.8km	102,551,206円		40,820,979円	329,864.2km		40,055,010円	329,729.2km		52,765,380円	327,899.7km		44,263,841円	58,287,365円	46,148,042円	46,148,042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	補助対象経常費用 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	
羽越	13		29,077,491円	円	16,154,161円	16,154 千円	8,077.0 千円	41,091,219円	33,014,219円	8,077,000円	24.5%	円	%	円	%	24,937,219円	75.5%	
	14		17,070,551円	円	12,932,235円	12,932 千円	6,466.0 千円	17,196,146円	10,730,146円	6,466,000円	60.3%	円	%	円	%	4,264,146円	39.7%	
合計			46,148,042円	円	29,086,396円	29,086 千円	14,543 千円	58,287,365円	43,744,365円	14,543,000円	33.2%	円	%	円	%	29,201,365円	66.8%	