

# 平成 2 6 年度都留市地域公共交通会議 第1回会議

日 時：平成 2 6 年 6 月 2 6 日（木）

午前 1 0 時 3 0 分から

場 所：都留市ふるさと会館 3 階会議室

## 次 第

1. 開 会
2. 委員委嘱の報告
3. 市長あいさつ
4. 協議事項
  - （1）第2期都留市地域公共交通総合連携計画策定方針(案)について
  - （2）その他
5. その他
6. 閉 会

資料                    都留市地域公共交通会議委員名簿

第 2 期都留市地域公共交通総合連携計画策定方針（案）

## 都留市地域公共交通会議委員名簿

任期：H25～26年度

(下線は委員の交代があった者)

No.	区 分	役 職 名	氏 名
1	学識経験者	学識経験者	天野友一
2		学識経験者	田中一利
3	各種団体の代表	都留市老人クラブ連合会長	北村忠義
4		都留市校長会	<u>三枝泰子</u>
5		都留市協働のまちづくり推進会長	吉澤政次
6	住民又は利用者を代表する者	市民代表者(公募)	花田武
7		市民代表者(公募)	田邊清志
8	一般乗合旅客自動車運送事業者	富士急山梨バス株式会社 取締役社長	篠原 勇
9	一般乗用旅客自動車運送事業者	富士急山梨ハイヤー株式会社 取締役社長	三浦政秀
10		ツルタクシー株式会社 取締役社長	高部知幸
11	大月警察署又はその指名するもの	山梨県大月警察署交通課長	<u>田中浩二</u>
12	山梨県知事又はその指名するもの	山梨県リニア交通局交通政策課長	廣瀬久文
13	山梨運輸支局長又はその指名する者	関東運輸局山梨運輸支局 首席運輸企画専門官	<u>岡村清二</u>
14	運転者の団体を代表する者	富士急山梨バス(株)鶴の会運転手代表	河村裕一
15	市長又はその指名する職員	都留市役所総務部長	<u>山口稔幸</u>

## 幹事

No.	区 分	役 職 名	氏 名
都留市		市役所市民・厚生部長	高部 晋
		市役所産業・建設部長	相川 泰
		教育委員会教育次長	杉田健二

## 庶務 総務部政策形成課

区 分	役 職 名	氏 名
事務局長	総務部政策形成課長	紫村 聡仁
事務局員	総務部政策形成課長補佐	山口 哲央
	総務部政策形成課企画担当リーダー	笠井 貴志
	総務部政策形成課企画担当	秋山英一郎
	総務部政策形成課企画担当	佐藤 知哉

## 第 2 期都留市地域公共交通総合連携計画 策定方針(案)

都留市地域公共交通会議



## 1. 計画策定の基本的な考え方

### (1) 「都留市地域公共交通総合連携計画」について

現在、都留市では「都留市地域公共交通総合連携計画」に基づく公共交通施策が平成24年度から開始し、平成26年度までの3年間を計画期間としている。この計画は、高齢者等の交通弱者対策や、交通渋滞の解消、環境問題への対応及び自動車事故防止など、誰もが生き生きと暮らせるまちづくりの観点から策定されている。

### (2) 公共交通の役割と計画の視点

現在の公共交通は、人口減少やマイカーの普及などによりバス等の公共交通利用者の減少することで不採算路線が発生し、それに伴う運行便数の減少がさらなる利用者の減少に繋がる負の連鎖が全国的に起きている。

しかし、公共交通は、自動車を運転することのできない住民に対し、通学、通院、買い物などの日常生活維持に向けて確保しなければならない最低限の条件（＝シビルミニマム）であり、障害や年齢等に関係なく、誰もが生き生きと暮らせるまちづくりの整備（＝ノーマライゼーション）のために充実していく必要がある。市民一人ひとりのライフステージに合わせ、健康ではつらつと暮らせる環境をつくるため、都留市が掲げる「夢かなう都留市」のコンセプトの一つである「やさしさのまちづくり」の実現に向け、誰もが安心して暮らせる社会環境の整備を促進する計画づくりを目指す。

さらに、少子高齢社会の到来や住民の価値観・生活様式の多様化、環境問題などに対し、公共交通は柔軟に対応しながら、持続可能な交通システム体系を構築しなければならないことから、新たな「都留市地域公共交通連携計画」は、これまでの総合連携計画の目標を踏襲しながら、以下に挙げる公共交通の役割を意識しながら策定する。

#### ① 現行計画の目標

- a. 利用者と地域の実情を踏まえた効率的な運行体系の構築
- b. 利用しやすい環境整備
- c. 地域活性化に資する地域公共交通体系の構築
- d. 地域公共交通を地域で支えるための仕組みの構築

#### ② 公共交通がまちづくりに果たす役割

##### a. 暮らしやすいまちづくり

日常生活維持に必要な移動手段を提供し、利便性が高く生活しやすいまちを形成することで市外への転出を防止し、転入を促進する。

##### b. にぎわいあるまちづくり

買物客、観光客等への移動手段を提供し、人が集まりやすいまちを形成することで、商業・業務機能の集積などのにぎわいづくりに貢献する。

c.高齢者や障害者に優しいまちづくり

日常生活維持に必要な移動手段を高齢者・障害者に提供し、高齢者・障害者が外出しやすいまちづくりに貢献する。

d.環境負荷を軽減するまちづくり

自動車やバイク利用者に代替移動手段を提供し、自動車に依存しないまちづくりを図り、環境負荷の軽減に貢献する。

e.地域の安全を高めるまちづくり

定期的に地域をバス等の車両が運行することで、パトロール機能や高齢者による運転減少、災害等の緊急時における移動手段の確保に繋がり、まちの防犯、交通安全、防災に貢献する。

f.地域の一体性を強化するまちづくり

公共交通によって地域同士を結び、市内の移動がしやすいまちづくりを形成することで、市の一体性の強化や住民相互の交流促進に貢献する。

(3) 第1期計画目標の達成状況調査及び地域の実情にあった公共交通の構築計画は、第1期計画目標の達成状況調査や運行実績調査、アンケート等の実施により地域の現状把握を行い、地域の実態に合った公共交通体系を構築する。

(4) 上位計画との関係

公共交通は、市の将来像の実現を後押しするための有力なツールとして活用でき、市民が暮らしやすいまちづくりに貢献することができる。このことから、新たに定める「都留市地域公共交通総合連携計画」は、市の将来像を定める「都留市長期総合計画」のまちづくりの目標に照らし合わせ、連動して策定する。長期総合計画の前期計画期間は、平成28年度から平成30年度までであることから、次期都留市地域公共交通総合連携計画は、平成27年度から平成30年度までを計画期間とする。

## 2. 都留市地域公共交通総合連携計画の検討の流れ

### (1) 地域全体の公共交通の診断

○現状分析

- ・ まちの現状把握
- ・ 公共交通の現状把握

○課題抽出

- ・ まちづくりの目的との整合性検討

ポイント

- ・ 地域の課題を把握し、論点を明確化
- ・ ニーズ調査を踏まえた事業計画の検討
- ・ 事業実施による課題解決の目標設定

## (2) 計画の構想づくり

○計画策定  
上位計画からの必要性の検討

### ポイント

- ・まちづくり、福祉など他施策との連携

## (3) 地域公共交通網の計画づくり

○基本コンテンツの検討  
運賃、ダイヤ、乗降場所、路線の検討

### ポイント

- ・実情に応じた最適化の検討

## (4) 事業の実施

### 3. 計画策定の体制

実施施策の成果や今後の動向などを継続的に評価・検討し、改善を図りながら、計画を着実に推進するため、市全体を総括的に考える「都留市地域公共交通会議」と、地域・エリア単位で具体的に議論する地域組織が一体となり、計画を策定する。

計画の見直しにあたっては、市民、交通事業者、関係団体、行政の連携・協働体制と役割分担が必要になることから、計画に掲げる実施主体が責任を持って PDCA サイクルを活用し取り組む。

### 4. 計画策定スケジュール

- 7月 利用状況等実績調査
- 8月 調査取りまとめ
- 9月 市民意識調査の実施
- 10月 調査取りまとめ
- 11月 計画素案の作成
- 12月 計画案の審議
- 1月 パブリックコメントの実施
- 2月 計画の決定

# 平成26年度都留市地域公共交通活性化協議会 第1回会議

日 時：平成26年6月26日（木）

午前10時30分から

場 所：都留市ふるさと会館 3階会議室

## 次 第

1. 開 会
2. 会長あいさつ
3. 議題
  - （1）平成25年度都留市内循環バス事業及び予約型乗合タクシー事業報告について
  - （2）都留市予約型乗合タクシーの運行形態の変更について
  - （3）平成27年度都留市生活交通ネットワーク計画について
4. その他
5. 閉 会

## 資料

会議資料1	都留市地域公共交通活性化協議会委員名簿
会議資料2	平成25年度都留市内循環バス事業及び予約型乗合タクシー事業報告
会議資料3	都留市予約型乗合タクシーの運行形態変更（案）
会議資料4	平成27年度都留市生活交通ネットワーク計画（案）
参考資料	市内循環バス時刻表 予約型乗合タクシー時刻表

## 都留市地域公共交通活性化協議会委員名簿

(任期 H25～26年度)

No.	区 分	役 職 名	氏 名
1	学識経験者	学識経験者	天野友一
2		学識経験者	田中一利
3	各種団体の代表	都留市老人クラブ連合会長	北村忠義
4		都留市校長会	三枝泰子
5		都留市協働のまちづくり推進会長	吉澤政次
6	住民又は利用者を 代表する者	市民代表者(公募)	花田 武
7		市民代表者(公募)	田邊清志
8	一般乗合旅客自動 車運送事業者	富士急山梨バス株式会社 取締役社長	篠原 勇
9	一般乗用旅客自動 車運送事業者	富士急山梨ハイヤー株式会社 取締役社長	三浦政秀
10		ツルタクシー株式会社 取締役社長	高部知幸
11	大月警察署又はそ の指名するもの	山梨県大月警察署交通課長	田中浩二
12	山梨県知事又はそ の指名するもの	山梨県リニア交通局交通政策課長	廣瀬久文
13	山梨運輸支局長又 はその指名する者	関東運輸局山梨運輸支局 首席運輸企画専門官	岡村清二
14	運転者の団体を 代表する者	富士急山梨バス(株)鶴の会運転手代表	河村裕一
15	その他会長が必要 と認めるもの	富士急行株式会社 交通事業部鉄道担当課長	奥田壮一
16	市長又はその指名 する職員	総務部長	山口稔幸
17		市民・厚生部長	高部 晋
18		産業・建設部長	相川 泰
19		教育委員会教育次長	杉田健次

# 平成25年度都留市内循環バス事業及び予約型乗合タクシー事業報告

## 平成25年度 取り組み状況

### ① 市内循環バス運行について

運行内容：定期定路線運行（定期路線バス運行）

運行本数：（右回り、左回り）各 3 本/日

運行経路：（右回り）都留市駅—市立病院—赤坂—月待ちの湯—都留文科大学駅—  
田原入口—都留市駅—市立病院

（左回り）市立病院—都留市駅—田原入口—都留文科大学駅—月待ちの湯—  
赤坂—市立病院—都留市駅

運行日：毎日運行（年末、年始を除く）

料金（一乗車）：大人[中学生以上]200 円、小人[小学生]100 円、乳幼児 無料

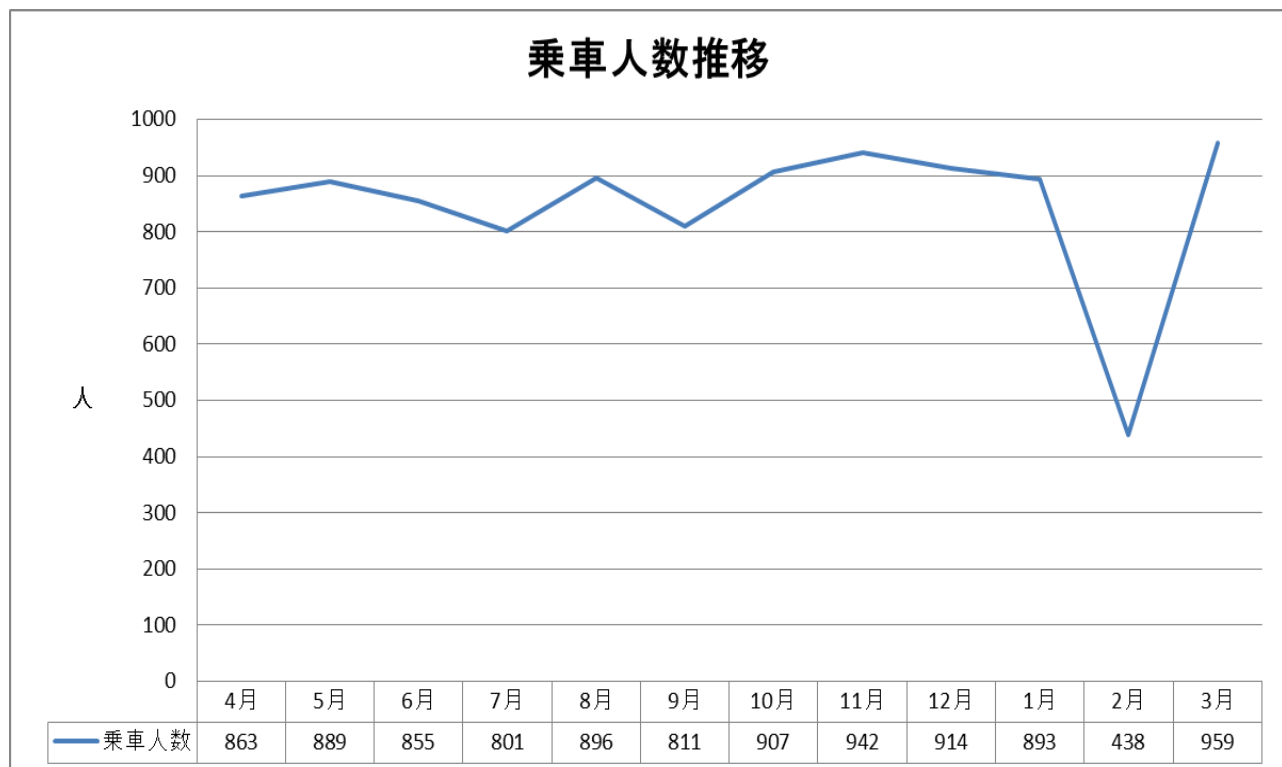
回数券（11 枚綴り：2,000 円）販売

運行事業者：富士急山梨バス株式会社

## ○運行実績

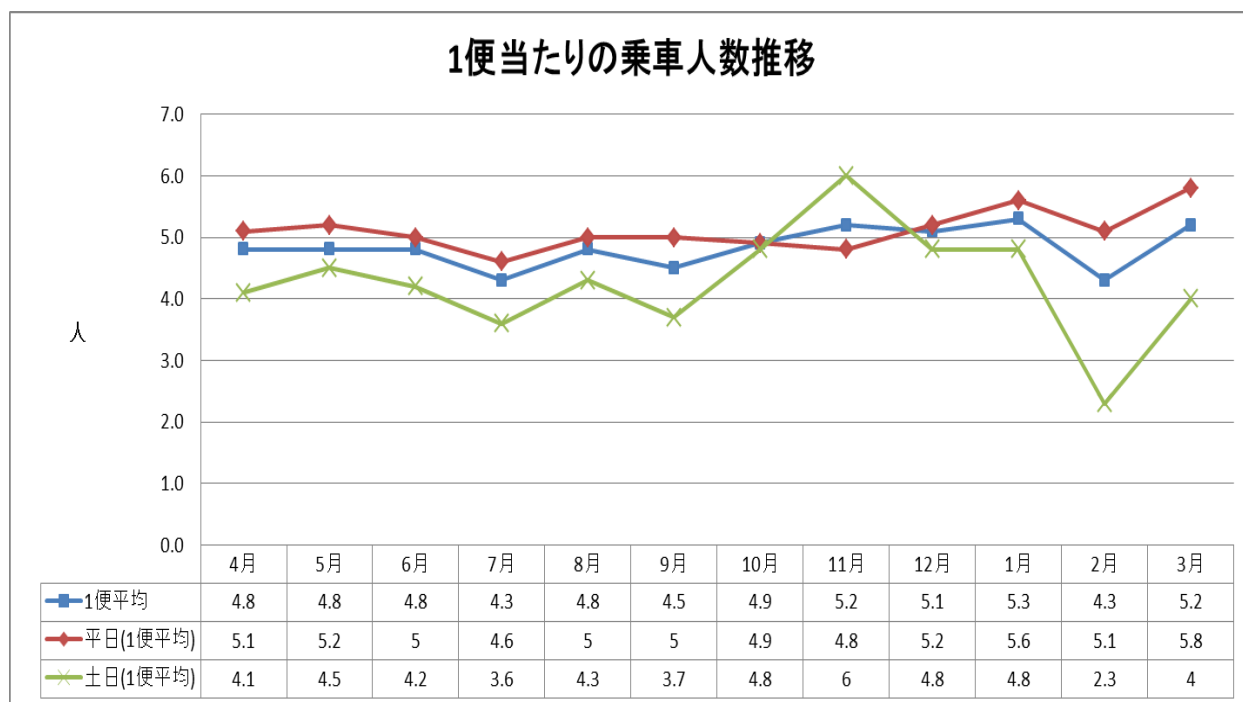
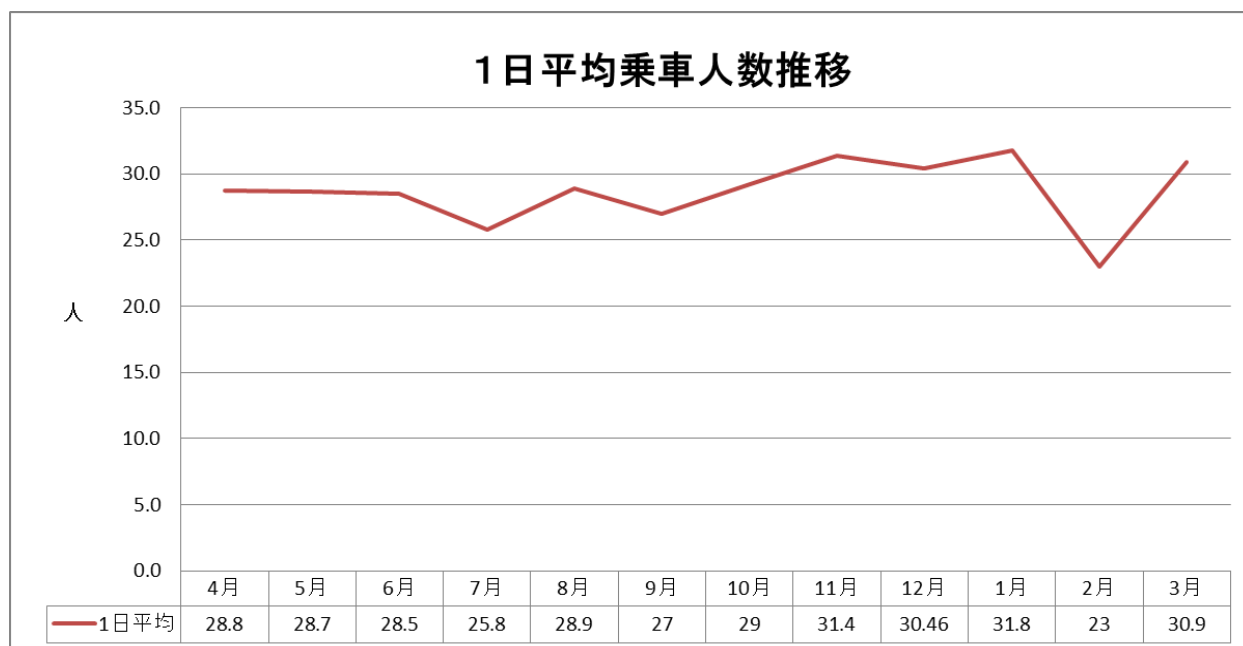
### ・乗車人数について

	平成 25 年度												
	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	合計
乗車人数	863	889	855	801	896	811	907	942	914	893	438	958	10,168



・ 平均乗車人数

	平成 25 年度												
1 日平均	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	平均
	28.8	28.7	28.5	25.8	28.9	27	29	31.4	30.5	31.8	23	30.9	28.7
1 便平均	4.8	4.8	4.8	4.3	4.8	4.5	4.9	5.2	5.1	5.3	4.3	5.2	4.8
平日(1 便平均)	5.1	5.2	5	4.6	5	5	4.9	4.8	5.2	5.6	5.1	5.8	5.1
土日(1 便平均)	4.1	4.5	4.2	3.6	4.3	3.7	4.8	6	4.8	4.8	2.3	4	4.3
左回り 1 便	7.6	7.2	7.5	6.1	8.3	7.7	8.3	9.0	9.8	8.4	5.9	7.6	7.8
左回り 2 便	5.2	4.6	5.8	4.6	4	4.3	5.2	4.5	5.6	5.1	4	5.9	4.9
左回り 3 便	3.2	3.7	2.8	3.2	3.6	3.3	2.8	3.6	2.6	3.6	2.6	3.2	3.2
右回り 1 便	2.3	2.1	2.2	1.5	2	2.1	2.8	3.0	3.3	2.3	1.8	2	2.3
右回り 2 便	6	5.4	5.8	6.2	6.6	4.8	4.6	4.6	5.3	7.4	4.5	7	5.7
右回り 3 便	4.4	5.6	4.3	4.2	4.4	4.8	5.6	6.7	3.9	5	4	5.2	4.8



② 予約型乗合タクシー

運行内容：不定期定路線運行（デマンド型乗合交通）

運行本数：（往路、復路）各3便/日

運行経路：東桂地区（既存のバス路線及び境地区を含む）～市立病院

盛里地区（既存のバス路線及び大平地区を含む）～赤坂～市立病院

～都留市駅

料金（一乗車）：大人[中学生以上]300円、小人[小学生]150円、乳幼児 無料

回数券（11枚綴り：3000円）販売

運行日：毎日運行（年末、年始を除く）

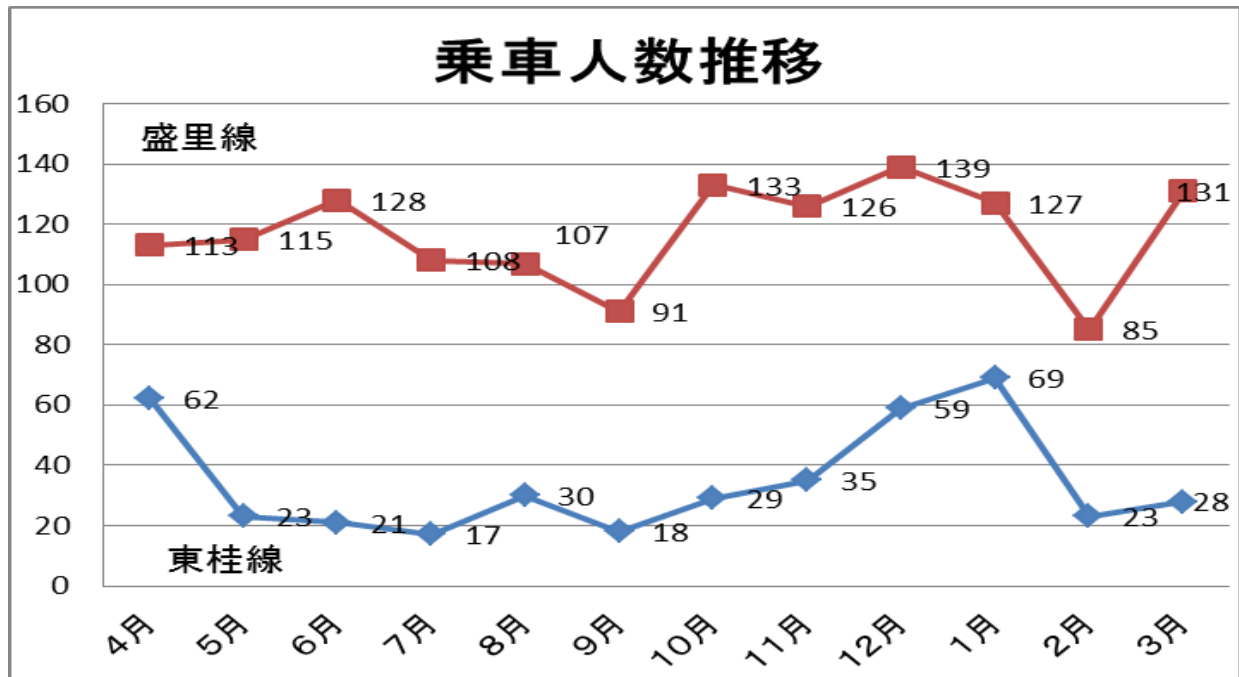
説明会の開催：東桂コミュニティセンターを活用する団体に対し、出前講座を実施

運行事業者：富士急山梨ハイヤー

## ○運行実績

### ・乗車人数について

乗車人数	平成25年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
東桂	62	23	21	17	30	18	29	35	59	69	23	28	575
盛里	113	115	128	108	107	91	133	126	139	127	85	131	2,134



### ・平均乗車人数について

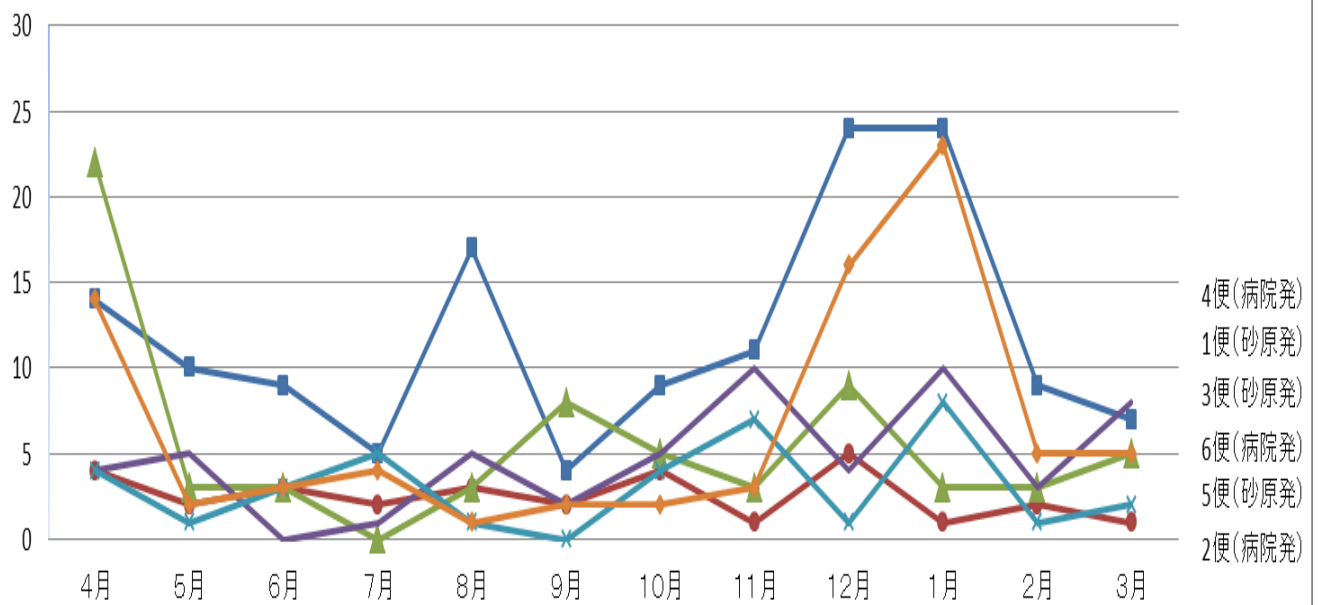
		平成25年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
東桂	運行数	50	20	16	13	21	13	25	30	46	56	19	20	25.7
	乗車人数	62	23	21	17	30	18	29	35	59	69	23	28	34.5
	平均乗車人数	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.3	1.2	1.2	1.4	1.2
盛里	運行数	66	69	67	69	73	60	79	82	87	74	52	75	69.8
	乗車人数	113	115	128	108	107	91	133	126	139	127	85	131	117
	平均乗車人数	1.7	1.7	1.9	1.6	1.5	1.5	1.7	1.5	1.6	1.7	1.6	1.7	1.7

・便別乗車人数

		平成25年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
東桂	1便(砂原発)	14	10	9	5	17	4	9	11	24	24	9	7	11.4
	2便(病院発)	4	2	3	2	3	2	4	1	5	1	2	1	2.6
	3便(砂原発)	22	3	3	0	3	8	5	3	9	3	3	5	5.7
	4便(病院発)	4	5	0	1	5	2	5	10	4	10	3	8	4.4
	5便(砂原発)	4	1	3	5	1	0	4	7	1	8	1	2	2.7
	6便(病院発)	14	2	3	4	1	2	2	3	16	23	5	5	5.1
盛里	1便(曾雌東発)	47	49	64	52	41	40	64	53	50	56	38	62	54.6
	2便(病院発)	14	20	33	28	20	14	16	17	16	18	12	20	18.8
	3便(曾雌東発)	20	6	12	5	17	8	11	18	22	11	9	13	11.8
	4便(病院発)	16	20	8	10	14	14	19	11	7	14	9	9	13.3
	5便(曾雌東発)	6	11	1	5	7	5	4	4	15	7	5	11	7.2
	6便(病院発)	10	9	10	8	8	10	19	23	29	21	12	16	12.9

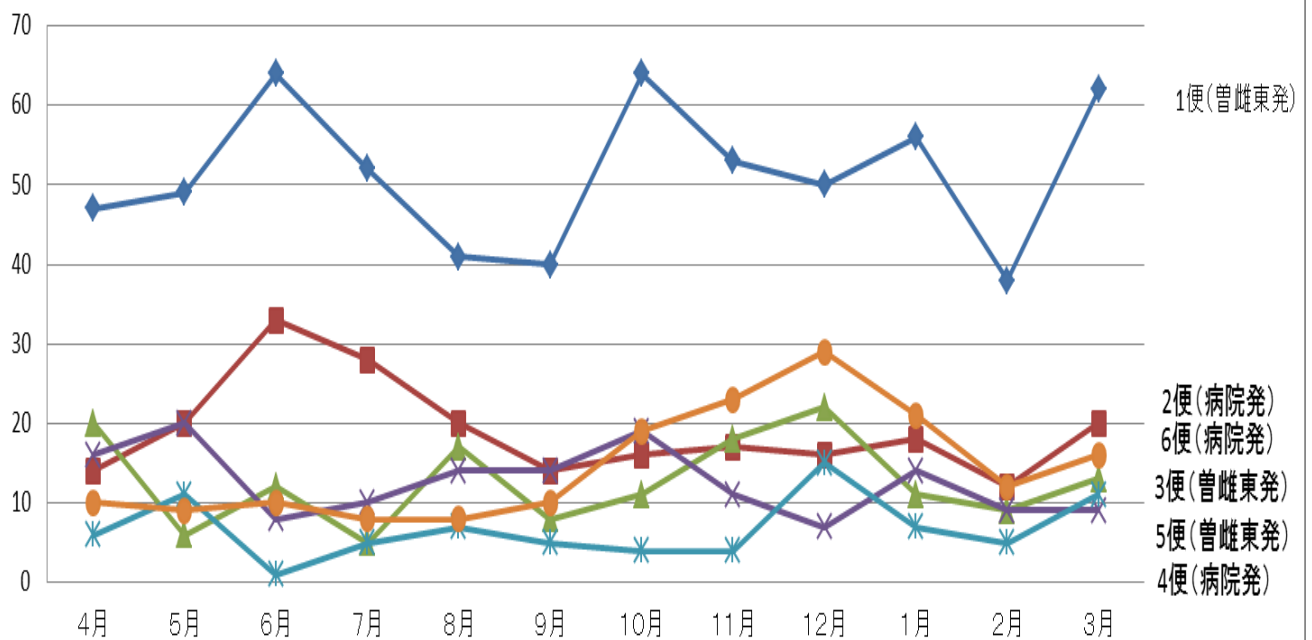
・東桂便別乗車人数

## 東桂線 便別乗車人数



### ・盛里便別乗車人数

## 盛里線 便別乗車人数



## 都留市予約型乗合タクシーの運行形態の変更について

### 1. 都留市予約型乗合タクシー運行経緯

現在、運行している予約型乗合タクシーは、利用者が減少していたバス路線の代替として、今後とも生活路線を維持し、交通弱者等の交通手段を確保するため、平成24年10月より本格運行を開始した。

### 2. 都留市予約型乗合タクシー運行内容

- ・運行区間は、東桂地区及び盛里地区。
- ・運行は、予約がある便についてのみのみ行い、決められた路線に沿って運行する。

### 3. 国の補助金交付基準の変更

現行の予約型乗合タクシーは、決められた路線について予約を受けて運行する「路線不定期運行」の形態で補助申請を行っている。今回、国の補助金交付基準が変更となり、これまでの運行形態である「路線不定期運行」で補助申請を行うと、これまでと同等水準の補助額を受け取れず、運行サービスの低下を招く恐れがある。

### 4. 現行の運行形態「路線不定期運行」について

現行の運行形態である「路線不定期運行」は、定時運行によるため旅客の把握がしやすいというメリットがあるが、通過する必要のない停留所も経由しなくてはならないため、利用者にとっては遠回りして目的地に向かわなくてはならないことや、事業者にとっては経費の削減が図れないなどのデメリットもある。

### 5. 新たな運行形態「区域運行」の検討

以上のことから、本市の予約型乗合タクシーの運行形態として、現行の運行サービスの質と内容を維持するため、「路線不定期運行」に代わる運行形態である「区域運行」の導入について検討した。

「区域運行」を導入するにあたっては、「都留市地域公共交通総合連携計画」の基本方針に基づき、利用者の利便性及び効率性の向上、さらには安全性を確保するとともに、持続可能な公共交通機関とするため、現行の利用者が利用しやすくなるだけでなく、落ち込んでいたニーズに対し、新たな需要喚起が図られることが必要となる。

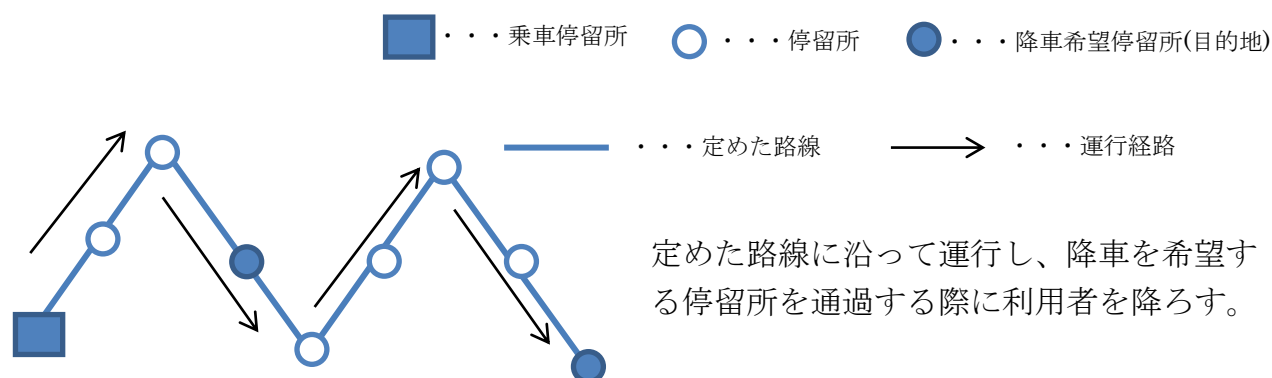
これらの視点から、「路線不定期運行」と「区域運行」との比較検討結果等については、次のとおりである。

#### (1) 「路線不定期運行」と「区域運行」の比較

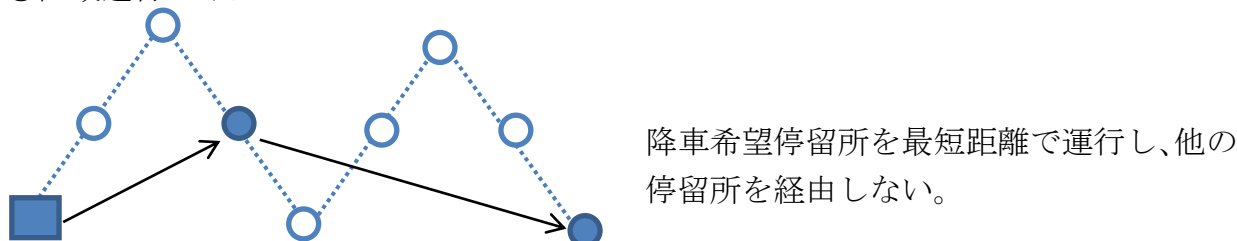
「区域運行」は、予約状況に応じて、最短距離で目的地まで運行する形態である。「路線不定期運行」と「区域運行」の違いは以下の表のとおりである。

運行形態		路線不定期運行	区域運行
補助内容	～H25	待機時間経費を含む	待機時間経費を含む
	H26～	待機時間経費を含まない	待機時間経費を含む
概要		予約を受け、決められた路線に沿って運行する。	予約状況に応じて、最短距離で目的地まで運行する。
利用者のメリット		運行ルートが決められているため、停留所到着時間があまり変動しない。	利用者の乗車位置から目的地まで最短ルートで移動できる。
利用者のデメリット		運行ルートが決められているため、利用しない停留所も通過しなければならない。	予約・乗合状況によっては、停留所到着時間が変動する場合がある。
事業者のメリット		運行ルートが固定されているため、運行管理が行いやすい。	利用者の乗車位置から目的地まで最短ルートで移動できるため、運行経費を削減できる。
事業者のデメリット		経費の削減が図れない。	予約状況に応じて、運行ルートをもその都度設定する必要がある。

#### ◎路線不定期運行のイメージ



#### ◎区域運行のイメージ



#### (2) 本市において「区域運行」を導入することの利点

本市の場合、現在の予約型乗合タクシーが走行する路線は、山間部及び街中のいずれについても、ほぼ直線状に停留所が並んでいる。この路線をそのまま活用して「区域運行」に変更すれば、現行の利用方法をほとんど変更することなく、利便性の向上及び事業費の削減等を行うことができ、より持続可能となる公共交通の構築が図られるものと考ええる。

## 6. 都留市予約型乗合タクシーの新たな「運行形態」(案)について

「路線不定期運行」に代わる新たな運行形態として「区域運行」による運行とする。  
なお、現行の運行形態との違いは下線部となる。

### ●運行方法について

- ・予約方式による乗合運行。
- ・予約のない便は運行しない。
- ・既存の予約型乗合タクシー路線を基本運行路線として設定し、利用者の降車は基本運行路線上であれば、定めた停留所の他に降車できる。予約のあった便のみ運行し、予約のない経路、停留所は経由せず、目的地を最短で運行する。

### ※別紙1 「都留市予約型乗合タクシー基本運行経路図(案)」

### ●運行地域について

- ・「つる〜と東桂」：東桂地域[鹿留沖―境―都留市立病院―都留市駅]
- ・「つる〜と盛里」：盛里地域、禾生地域 [曾雌―大平―禾生駅前―都留市立病院―都留市駅]

### ●基本運行経路、停留所について

- ・既存の予約型乗合タクシーのルートをそのまま活用する。
- ・停留所の変更、新設、廃止はなし。

### ●運送時刻について

- ・両ルートとも、一日6便(往路3便、復路3便)を運行する。
- ・停留所ごとの通過予定時刻は既存の別紙「運行時刻表」のままとする。

### ●利用方法について

- ・予約：乗車する日、乗車する便、乗車停留所、降車停留所あるいは利用区間などを予約する。
- ・乗車：予約した停留所で、運行時刻表で定められた時刻に乗車する。
- ・降車：予約した停留所あるいは基本運行路線上の希望する場所で降車する。

### ●運賃について

これまでどおり、大人300円、子ども150円、乳幼児無料。

### ●運行開始時期

平成26年10月1日から

### ●新運行方法の周知方法

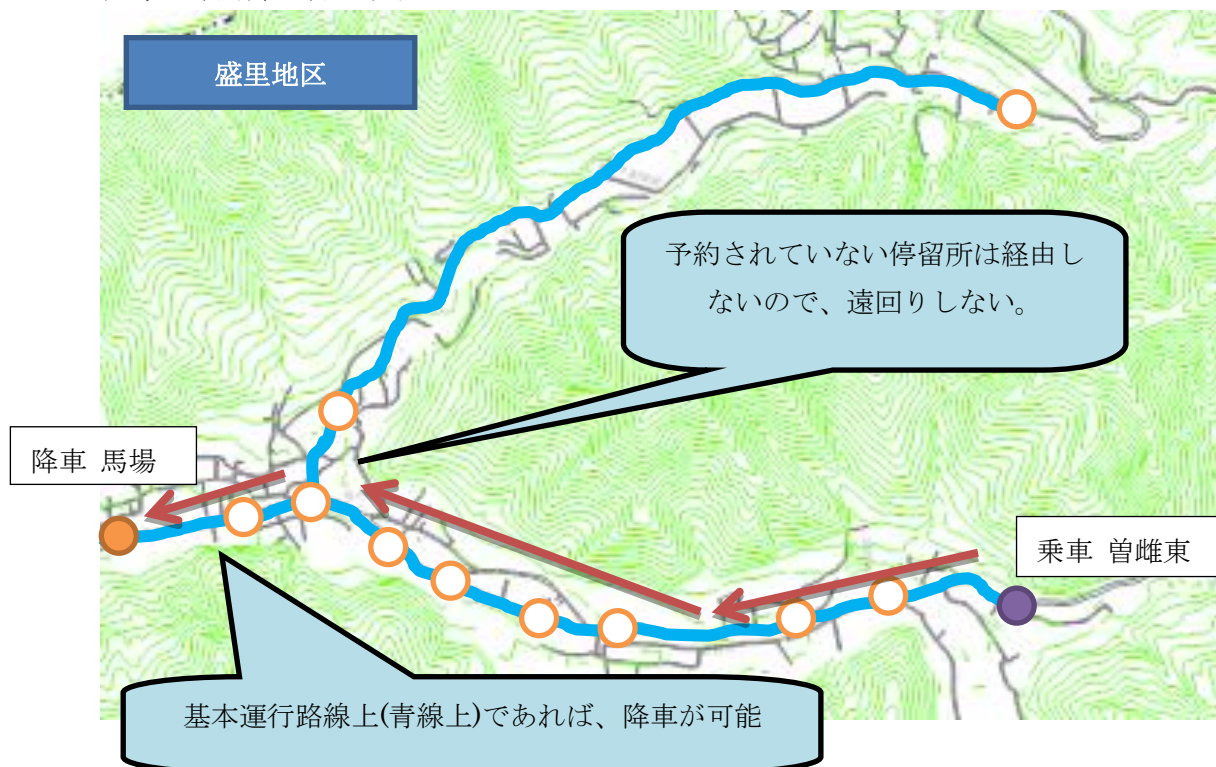
広報、市ホームページ、運行地域における説明会等

## 都留市における「路線不定期運行」と「区域運行」の比較の具体例

### ・路線不定期運行(現運行方法)



### ・区域運行(新運行方法)



平成 26 年度都留市生活交通ネットワーク計画認定申請について

**平成 27 年度 都留市生活交通ネットワーク計画（案）**  
**（地域公共交通確保維持事業のうち地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統関係）**

（策定年月日）平成 26 年 月 日

（協議会名称）都留市地域公共交通活性化協議会

**生活交通ネットワーク計画の名称**

都留市地域生活交通ネットワーク計画

**1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性**

行政運営における財務状況も厳しい中、財政的にも負担の少ない効率的な公共交通体系の構築が求められるが、路線バスの平成22年度の年間乗車人口は、極端な落ち込みを見せており、この危機的状況に市民、事業者、行政等公共交通に関わる主体が、連携して、早急に地域にふさわしい公共交通体系を「創り、愛し、守る」という観点から検討し、維持、改善していくことが必要である。

これらを踏まえ、平成24年3月に都留市では市民、事業者、行政が協働して今後の地域公共交通を維持、活性化させるための方策として「都留市地域公共交通総合連携計画」を策定し、今後3年間に於いて現状の公共交通を地域の実情に合ったものとするため、路線の運行内容、利用環境の向上を図るとともに、公共交通を地域の足として積極的に利用する対策など持続可能な公共交通体系を構築するための方策を定めた。

この計画の中で目標とする「利用者と地域の実情を踏まえた効率的な運行体系の構築」及び「利用しやすい環境の整備」の実現には、地域の特性、実情に対応した移動手段の提供を行うため、現状のバス路線の再編が必要であり、特に路線バスの運行本数の減少により、交通不便地帯となっている曾雌・秋山線並びに砂原線においては、赤字額の抑制を考慮しつつ、さらには同地域にある交通空白地帯を結ぶ公共交通について、地域の実情を十分に把握する中、新たな運行形態において公共交通の維持を行う必要がある。また、公共施設が点在する市内に於いて、現状の公共交通空白地帯に新たに路線を伸ばし、市内中心部とこれらの地域を結ぶ路線の新設により、市民にとって利便性の良い交通体系とすることが必要である。

これらの状況を考慮し、高齢化社会への対応として交通弱者対策及びまちづくりの活性化の面から、市内の中心部を運行し地域間を結ぶ鉄道及への乗り換えの利便性を向上しつつ、現状のバス路線を再編し路線ごとに地域の実情に応じた運行体系を構築するため、地域公共交通維持改善事業に取り組む必要があることから、平成24年8月から都留市内循環バスを、平成24年10月から都留市予約型乗合タクシーを本格運行させた。この新たな2つの交通体系の構築により、地域公共交通の維持確保について一定の効果を果たしたが、利用者の利便性をさらに高め、今後も変化を続ける利用者ニーズに柔軟に対応できる公共交通を構築するため、都留市予約型乗合タクシーを「路線不定期運行」から「区域運行」に変更し、稼働させる。

## 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】事業の目標

「都留市地域公共交通総合連携計画」に掲げた目標のうち、地域の特性、実情に対応した移動手段の提供向け、以下の目標に取り組みます。

(目標)

- (1) 利用者と地域の実情を踏まえた効率的な運行体系の構築
- (2) 利用しやすい環境の整備

(指標)

評価指標	現在	目標（平成27年度）
① 補助対象路線利用者数	(平成23年度) 25,665人／年	38,000人／年
② 循環バスの利用者数	5,642人／年	16,500人／年
③ デマンド型乗合タクシーの1台当たりの乗車数	1.66人／台	2.5人／台
④ 公共交通サービスの満足度 「満足」「やや満足」と回答した人の割合	(平成23年度) 8.6%	50%
⑤ 公共交通の改編により、公共交通の利用頻度が増加した人の割合	(平成23年度) 28%	50%
⑥ 路線全体の平収支率	(平成23年度) 13%	20%

### 【効果】

砂原線、曾雌・秋山線を新たな運行形態により公共交通を維持、改善することにより、東桂地域、盛里、禾生地域の交通弱者等の通院、買い物、通学などの日常生活に必要な移動手段の確保がなされる。

また、鉄道及び既存の路線バスやその他市内地域の支線を結ぶ循環路線の構築により、幹線、支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現でき、これに伴い外出の促進や地域活性化が促される。

## 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

- ・富士急山梨バス株式会社
- ・富士急山梨ハイヤー株式会社

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
毎月、事業者より乗降者数等の利用状況を記録した記録簿を提出
7. 別表4の補助事業の基準二に基づき、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4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事業における収支の改善に係る計画
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6月28日      平成23年度    第1回会議 ・現状の確認      ・実証運行計画について 11月15日      平成23年度    第2回会議 ・計画の骨子の検討 ・アンケート調査内容の検討 平成24年 1月11日      平成23年度    第3回会議 ・実証運行実施結果の検証 ・各種調査事業の実施とデータの分析

	・計画(素案)への意見収集と調整 (H24.1月)
1月31日	平成23年度 第4回会議
	・都留市地域公共交通総合連携計画(素案)について
	・都留市生活交通ネットワーク計画の策定について
2月27日	平成23年度 第5回会議
・計画(案)の承認 (H24~26年) (H24.2月)	
6月20日	平成24年度 第1回会議
	・運行事業者の選定
	・計画の決定
平成25年6月28日	平成25年度 第1回会議
	・平成24年度地域公共交通確保維持事業にかかる事業評価
	・都留市生活交通ネットワーク計画認定申請について
平成26年2月13日	平成25年度 第2回会議
	・消費増税に係る乗車料金について
	・乗継割引制度について
	・地域商店街との連携について

15. 利用者等の意見の反映状況	
平成23年	
11月25日	路線バス利用者アンケート調査
11月28日~12月16日	10月17日から2ヶ月間実施した新たな運行体系、新たな運行経路による実証運行における実施利用者アンケートの実施
11月28日	事業者ヒアリング調査
12月5日~19日	市内公共交通に関する地域懇談会の開催 (三吉地域、開地地域、東桂地域、禾生地域、谷村地域、宝地域、盛里地域)
平成24年	
1月13日	市内タクシー事業者アンケート調査
2月6日~23日	パブリック・コメントの実施
2月17日~22日	未来を拓く都留まちづくり会議の開催
平成25年	
9月2~19日	都留市東桂地域コミュニティセンターにて、利用者増加に向けた地元説明会を開催。予約型乗合タクシーの運行方法等に対する意見聴収を行った。
「都留市地域公共交通総合連携計画(素案)」への意見聴取	
○このほか平成22年度に都留市において実施した「都留市低炭素地域づくり面的対策推進事業報告書」における都留市民を対象とした公共交通に関するアンケート調査に対する回答内容を反映した。	
※意見については、地域の公共交通のあり方として運行内容(経路、ダイヤ、料金等)及び公共交通利用の活性化に対する意見が出された。これについて、計画の中で運行時間帯、料金等の運行内容について意見を反映した。	

16. 協議会メンバーの構成	
一般乗合旅客自動車運送事業者	富士急山梨バス(株)取締役社長
一般乗用旅客自動車運送事業者	富士急山梨ハイヤー(株)取締役社長 ツルタクシー(株)取締役社長
その他会長が必要と認めるもの	富士急行(株)交通事業部鉄道担当
山梨運輸支局長又はその指名する者	関東運輸局山梨運輸支局首席運輸企画専門官
運転者の団体を代表する者	富士急山梨バス(株)鶴の会運転手代表
住民又は利用者を代表する者	税理士(学識経験者) 商工会会長(学識経験者) 市民代表者(公募)
各種団体の代表	都留市老人クラブ連合会長 都留市校長会 都留市協働のまちづくり推進会長
大月警察署又はその指名するもの	山梨県大月警察署交通課長
山梨県知事又はその指名するもの	山梨県リニア交通局交通政策課長
市長又はその指名する職員	都留市役所総務部長 都留市役所市民・厚生部長 都留市役所産業・建設部長 都留市教育委員会教育次長

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

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線／地域内フィーダーの別	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	幹線特例措置	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」)			
						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
都留市	富士急山梨バス株式会社	市内循環線	地域内フィーダー系統	2,837.5		乗合バス型	②(2)	隣接の乗降場所における乗換時刻の調整	③
	富士急山梨ハイヤー株式会社	東桂線	地域内フィーダー系統	2,089.2		デマンド型	②(2)	隣接の乗降場所における乗換時刻の調整	③
	富士急山梨ハイヤー株式会社	盛里線	地域内フィーダー系統	2,089.2		デマンド型	②(1)	隣接の乗降場所における乗換時刻の調整	③
合 計				7,015					

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「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。
3. 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。
4. 「幹線特例措置」には、地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、特例措置15人未満の系統については「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する。

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【乗合バス型(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名	富士急山梨バス株式会社	27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	1,046,024 千円	営業外収益	1,701 千円	経常収益(イ)	1,047,725 千円
	営業費用	1,068,005 千円	営業外費用	4,254 千円	経常費用(ロ)	1,072,259 千円
	営業損益	▲ 21,981 千円	営業外損益	▲ 2,553 千円	経常損益	▲ 24,534 千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		3,371,666.3 km	経常収支率		97.71%	

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	956,166 千円	営業外収益	3,589 千円	経常収益(イ')	959,755 千円
	営業費用	1,018,955 千円	営業外費用	3,945 千円	経常費用(ロ')	1,022,900 千円
	営業損益	▲ 62,789 千円	営業外損益	▲ 356 千円	経常損益	▲ 63,145 千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		3,218,261.2 km	経常収支率		93.83%	

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	912,859 千円	営業外収益	2,455 千円	経常収益(イ'')	915,314 千円
	営業費用	993,179 千円	営業外費用	20,459 千円	経常費用(ロ'')	1,013,638 千円
	営業損益	▲ 80,320 千円	営業外損益	▲ 18,004 千円	経常損益	▲ 98,324 千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		3,252,609.6 km	経常収支率		90.30%	

(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	平均増減率 (((b÷a)-1)+(c÷b)- 1))÷2 = d
山梨・静岡	311円 63銭	317円 84銭	318円 02銭	1.02 %
	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 c×(1+(d÷2)) <sup>2</sup> =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
山梨・静岡	321円 27銭	347円 18銭	321円 27銭	310円 74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))÷チ=ル	計画実車走行キロ  ヲ
			起点	主な 経由地	終点			チ	リ	ヌ		
山梨・ 静岡	1	都留市循環線	都留市立寄	上戸沢	都留市立寄	361	日	往18.3Km (平均) 復18.3Km	往 . Km (平均) 復 . Km	往 . Km (平均) 復 . Km	100%	39,637.8km
							日	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	. km
							日	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	. km
							日	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	%	. km
合計		系統						往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . Km	往 . Km 復 . 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  ヘ×ヲ以下の 額:ワ	補助対象 系統のキロ 当たり 経常収益 (ノ)の額  ト	補助対象 系統の経常 収益の見込額  ト×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×ル=ソ	補助対象経費  ツ	補助対象経費の1/2  ツ×1/2=ネ	国庫補助 上限額  ナ	国庫補助金 内定申請額 (ネ又はナのうちい ずれか少ないほうの額)  ラ
山梨・静岡	1	12,734,436 円	178円 08銭	7,058,699円	5,675,737 円	5,675,737 円	5,675 千円	2,837.5千円		
		円 銭	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		12,734,436 円	178円 08銭	7,058,699円	5,675,737 円	5,675,737 円	5,675 千円	2,837 千円	3894千円	2,837千円

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 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							
山梨・静岡	1	5,675,737	円															
			円															
			円															
			円															
合計		5,675,737	円	2,818,237	円	円	%	1,972,765	円	70	%	円	%	845,472	円	30	%	

(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 (((f÷e)-1)+(g÷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×(1+(h÷2)) <sup>2</sup> = ノ
山梨・静岡		円 銭	146円. 06銭	177円. 71銭	0.21 %	178円. 08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

- 1.「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)にあっては別表2)の名称を記載すること。
- 2.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。
- 3.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ついては、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。
- 4.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。
- 5.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。
- 6.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。
- 7.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 8.「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。
- 9.「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。
- 10.「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。
- 11.「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。
- 12.「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)。
- 13.「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。
- 14.「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。
- 15.「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。
- 16.「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。
- 17.「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

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(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。)

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	富士急山梨ハイヤー株式会社	27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	452 千円	営業外収益	20 千円	経常収益(イ)	472 千円
	営業費用	8,811 千円	営業外費用	18 千円	経常費用(ロ)	8,829 千円
	営業損益	▲ 8,359 千円	営業外損益	2 千円	経常損益	▲ 8,357 千円
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台 2	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 1,841.1		経常収支率	5.35%

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益 単位:円

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÷ハ÷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÷ハ÷ニ=チ
山梨・静岡	2,397.75	2,699.31	2,397.75	128.18
	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  ワ
			発地	営業 区域	着地							
山梨・静岡	1	盛里線	曽雌	市立病院	都留市駅	361 日	2,166 回	0.85 時間	時間	時間	100%	1841.1 時間
	2	東桂線	砂原	都留市駅	市立病院	361 日	2,166 回	0.85 時間	時間	時間	100%	1841.1 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						1.7 時間	時間	時間		3682.2 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 (ナ又はアのう 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:ヨ	カーヨ=タ	タ×ヲ=ツ	ネ	ネ×1/2=ナ	ラ	ム
山梨・静岡	1	4,414,498 円	236,000 円	4,178,498 円	4,178,498 円	4,178 千円	2,089.2 千円		
	2	4,414,498 円	236,000 円	4,178,498 円	4,178,498 円	4,178 千円	2,089.2 千円		
	3	円		円	円	千円	千円		
	4	円		円	円	千円	千円		
合計		8,828,995 円	472,000 円	8,356,995 円	8,356,995 円	8,357 千円	4,178.5 千円	6,091千円	4,178 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	損失額から国 庫補助額を控 除した額	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			
		ホ×ワーヨ＝ウ	ウーム＝ノ	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	負担額	負担割合	
山梨・静岡	1	4,178,500 円												
	2	4,178,500 円												
0	3	円												
	4	円												
合計		8,357,000 円	4,178,502 円	円	%	3,133,877 円	75 %	円	%	1,044,626 円	25 %			

(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、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、生活交通ネットワーク計画に記載された運行系統を運行するにあたっ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（又）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、実運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	都留市
------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	24903
交通不便地域	4834

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
2183	三吉地域	地方運輸局長の指定
1224	東桂地域	地方運輸局長の指定
1427	盛里地域	山村振興法第7条第1項

(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。  
※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)