

令和 7 年 6 月 1 7 日

国土交通大臣 殿

あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会

奥多摩地域公共交通活性化協議会

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7年6月17日

(名称) あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会
奥多摩地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本事業における補助対象路線は、あきる野市・奥多摩町・檜原村をエリアとしている。
(あきる野・檜原地域公共交通計画P2、奥多摩地域公共交通計画P2 参照)
当該補助対象路線である数馬線、藤倉線、小岩線、鴨沢西線、丹波山村役場線は、鉄道駅など他に公共交通手段のない地域の唯一の足として学校・病院・商業施設の集積する地域をつなぐ地域内幹線系統の役割を担っており、地域の住民にとっては日常生活上なくてはならない生活交通路線である(あきる野・檜原地域公共交通計画P33・34、奥多摩地域公共交通計画P33・34参照)が、当該地域は、人口減少・高齢化の進行(あきる野・檜原地域公共交通計画P10・P11、奥多摩地域公共交通計画P9・P10 参照)により需要が減少(あきる野・檜原地域公共交通計画P18～P31、奥多摩地域公共交通計画P16～P31 参照)し、公共交通の維持・確保が重要な課題となっている。

以上から、後述の通り定量的な目標・効果を設定し、効果的に路線の収支改善に向け取り組みを推進しながら、地域住民の生活の足を維持・確保するために、当該補助事業の適用を必要とするものである。(あきる野・檜原地域公共交通計画P1、奥多摩地域公共交通計画P1 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

○路線バス運行の維持・確保

住民の生活維持及び観光の移動手段として必要な路線バス運行の維持・確保を実現するための方策を、関係者全体で取り組んでいく。

(あきる野・檜原地域公共交通計画 P37・38、奥多摩地域公共交通計画 P37・38 参照)

(2) 事業の効果

上記目標に基づく具体的な数値指標・数値目標を設定し取り組むことで、地域間幹線系統(補助対象系統)の利用者数増加や収支率改善、沿線自治体による財政負担減額が見込まれる。

(あきる野・檜原地域公共交通計画P38、奥多摩地域公共交通計画P38 参照)

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

【実施主体】 あきる野市・檜原村・奥多摩町・JR 東日本・タクシー事業者・西東京バス

【事業内容】

- (1) ニーズに合わせたダイヤ設定
- (2) JR 線との円滑な乗り継ぎ連携
- (3) 交通事業者間の情報連携の推進
- (4) 利用者への交通情報伝達性を向上させるため路線バス情報のオープンデータ化を推進
- (5) マイバス意識の醸成のためのモビリティ・マネジメント実施
- (6) 貨客混載事業の継続または検討
- (7) 環境対応車両の導入
- (8) 青梅線沿線における観光誘客の取組（奥多摩地域計画）

（あきる野・檜原地域公共交通計画 P41～43、奥多摩地域公共交通計画 P41～45 参照）

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

別紙「表 1」の通り

（あきる野・檜原地域公共交通計画 P48、奥多摩地域公共交通計画 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

別紙「表 2」のとおり

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会及び奥多摩地域公共交通活性化協議会により、PDCA サイクルに基づき、次回見直し時に計画の達成状況を把握・評価し、計画が適正に実施されるよう関係機関との調整を行い、計画の推進及び進捗状況の管理を行う。

各施策及び補助事業について、関係者等の協議の場において、施策等の具体化、モニタリング・進捗状況の確認及び施策等見直しを行う。また、本計画の見直し時に、施策及び補助事業の評価を行い、評価結果を踏まえて目標値の修正・施策の改善等を検討する。

（あきる野・檜原地域公共交通計画 P50、奥多摩地域公共交通計画 P52 参照）

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

【地域間幹線系統のみ】

別紙「表 4」のとおり

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】

別表様式 1－5－2 の通り

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
該当なし
11. 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
12. 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
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【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
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） 【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
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【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
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

国、都、市町村、バス事業者で構成される「あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会」及び「奥多摩地域公共交通活性化協議会」を開催し、各年度の地域公共交通確保維持事業に係る計画について協議を実施

19. 利用者等の意見の反映状況

「あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会」及び「奥多摩地域公共交通活性化協議会」開催後、地域公共交通確保維持事業に係る計画を事業者 HP に掲載し、利用者意見を募集

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

(所 属) 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課

(氏 名) 織田 智博

(電 話) 03-5618-4605

(e-mail) Tomohiro_Oda@member.metro.tokyo.jp

令和8年度

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、令和10年度については、令和8年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数の違いを除き、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
東京都	西東京バス(株)	(1) 丹波山村役場線	5,555.0	0
	西東京バス(株)	(2) 鴨沢西線	9,236.5	0
	西東京バス(株)	(3) 数馬線	25,215.0	0
	西東京バス(株)	(4) 藤倉線	11,525.0	0
	西東京バス(株)	(5) 小岩線	5,312.5	0
合 計			56,844	

(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
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	西東京バス株式会社	令和8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	5,803,562千円	営業外収益	48,425千円	経常収益(イ)	5,851,987千円
	営業費用	5,754,842千円	営業外費用	2,031千円	経常費用(ロ)	5,756,873千円
	営業損益	48,720千円	営業外損益	46,394千円	経常損益	95,114千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	11,003,823.3	km			経常収支率	101.65%

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	5,492,903千円	営業外収益	142,884千円	経常収益(イ')	5,635,787千円
	営業費用	5,573,044千円	営業外費用	9,309千円	経常費用(ロ')	5,582,353千円
	営業損益	△80,141千円	営業外損益	133,575千円	経常損益	53,434千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	11,058,518.7	km			経常収支率	100.96%

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	5,064,066千円	営業外収益	32,179千円	経常収益(イ'')	5,096,245千円
	営業費用	5,345,651千円	営業外費用	3,418千円	経常費用(ロ'')	5,349,069千円
	営業損益	△281,585千円	営業外損益	28,761千円	経常損益	△252,824千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	11,372,461.6	km			経常収支率	95.27%

(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
武蔵・相模	470円35銭	504円80銭	523円17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
武蔵・相模	499円44銭	578円97銭	499円44銭	0円0銭	531円81銭
	円銭	円銭	0円銭	円銭	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 フ	改定率 コ
武蔵・相模	令和5年3月7日	基準期間の前年度	2／3	14.39%
		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	特例措置	運行系統			計画運行 日数	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		
			運行系統名	起点	主な 経由地																			終点	
							①＝カッコ内	②	①×②＝③	チ		オ		オ÷チ＝ク		リ		ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ＋ヌ＋ル))÷チ＝ヲ		
武蔵・相模	第1号		丹波山村役場線	奥多摩駅	奥多摩湖村役場	365	日	1,605.0 (4.3)	回	5.8	24.9	人	往23.9km 復23.9km	(平均) 23.9km		(平均)		往8.5km 復8.5km	(平均) 8.5km		(平均)		(平均)		64.435%
	第2号		鴨沢西線	奥多摩駅	奥多摩湖鴨沢西	365	日	3062 (8.3)	回	6.3	52.2	人	往16.5km 復16.5km	16.5km				往1.1km 復1.1km	1.1km					93.333%	
	第3号		数馬線	五日市駅	人里 弘沢の滝やすらぎ数馬	365	日	4124 (11.2)	回	5.9	66.0	人	往27.4km 復27.4km	27.4km				往 , Km 復 , Km						100.000%	
	第4号		藤倉線	五日市駅	小岩 やすらぎ藤倉	365	日	2546.5 (6.9)	回	5.0	34.5	人	往20.1km 復20.1km	20.1km				往 , Km 復 , Km						100.000%	
	第5号		小岩線	五日市駅	弘沢の滝やすらぎ小岩	365	日	1825 (5.0)	回	4.9	24.5	人	往16.3km 復16.3km	16.3km				往 , Km 復 , Km						100.000%	
合計			系統									往104.2km 復104.2km	104.2km	往0.0km 復0.0km	0.0km		往9.6km 復9.6km	9.6km	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	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＋ ヌ))÷チ＝ ヲ'	計画実車走 行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×フ以下の額: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		
						補助金交付要綱別表2(注)4. の適用がある場合			3カ年平均	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間					
						基準期間に おける実車 走行キロ当 たり経常収 益の運賃改 定による増 収分 f×コ÷(1＋ コ)×フ=g	経常収益 控除額 ケとgのい ずれか少 ない額 h	補助金交 付要綱別 表2(注) 4. の適用 後のキロ当 たり経常収 益 ノ'－h＝ノ''	(d+e+f)/3 =ノ'	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	第1号	0	64.435%	76,719.0 km	38,316,537円	270円.36銭	24円.81銭	0円.00銭	270円.36銭	270円.36銭	15,410,105円	65,017.0 km	237円.01銭	19,563,672円	70,324.8 km	278円.19銭	20,911,639円	70,672.0 km	295円.89銭	20,741,748	円
	第2号	0	93.333%	101,046.0 km	50,466,414円	303円.56銭	29円.37銭	0円.00銭	303円.56銭	303円.56銭	19,604,220円	74,233.5 km	264円.08銭	19,408,428円	65,492.2 km	296円.34銭	22,718,383円	64,858.8 km	350円.27銭	30,673,523	円
	第3号	0	100.000%	226,298.0 km	113,022,273円	276円.59銭	24円.63銭	0円.00銭	276円.59銭	276円.59銭	63,785,740円	253,090.0 km	252円.02銭	69,333,920円	244,159.4 km	283円.96銭	70,338,734円	239,407.4 km	293円.80銭	62,591,763	円
	第4号	0	100.000%	102,563.5 km	51,224,314円	255円.77銭	22円.93銭	0円.00銭	255円.77銭	255円.77銭	39,715,736円	167,855.2 km	236円.60銭	42,940,853円	166,921.9 km	257円.25銭	45,580,461円	166,671.1 km	273円.47銭	26,232,666	円
	第5号	0	100.000%	59,095.7 km	29,514,756円	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	16,233,116	円
合計				565,722.2 km	253,029,538円						138,515,801円	560,195.7 km		151,246,873円	546,898.3 km		159,549,217円	541,609.3 km		140,239,700	円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額		補助対象経費 の限度額		タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額		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		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		計画額		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	
			カーヨ＝タ		カ×9/20＝レ		ソ		ソ×ヲ＝ツ		ソ×ヲ’＝ツ’				ナ		ナ×1/2＝ラ		ニ×ワ－ヨ＝ム		ムーラ＝ウ	
武蔵・ 相模	第1号	0	17,574,789	円	17,242,441	円	17,242,441	円	11,110,166	円	11,110,166	円		円	11,110	千円	5,555.0	千円	17,574,789	円	12,019,789	円
	第2号	0	19,792,891	円	22,709,886	円	19,792,891	円	18,473,298	円	18,473,298	円		円	18,473	千円	9,236.5	千円	19,792,891	円	10,556,391	円
	第3号	0	50,430,510	円	50,860,022	円	50,430,510	円	50,430,510	円	50,430,510	円		円	50,430	千円	25,215.0	千円	50,430,510	円	25,215,510	円
	第4号	0	24,991,648	円	23,050,941	円	23,050,941	円	23,050,941	円	23,050,941	円		円	23,050	千円	11,525.0	千円	24,991,648	円	13,466,648	円
	第5号	0	13,281,640	円	13,281,640	円	13,281,640	円	13,281,640	円	13,281,640	円	10,625,312	円	10,625	千円	5,312.5	千円	13,281,640	円	7,969,140	円
合計			126,071,478	円	127,144,930	円	123,798,423	円	116,346,555	円	116,346,555	円	10,625,312	円	113,688	千円	56,844	千円	126,071,478	円	69,227,478	円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特例 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	第1号	0	5,555,000円	46.2%	332,348円	2.8%	2,726,724円	22.7%	3,405,717円	28.3%	山梨県申請分
	第2号	0	9,236,500円	87.5%	0円	0.0%	576,576円	5.5%	743,315円	7.0%	山梨県申請分
	第3号	0	25,215,000円	100.0%	0円	0.0%		0.0%	510円	0.0%	
	第4号	0	11,525,000円	85.6%	1,940,707円	14.4%		0.0%	941円	0.0%	
	第5号	0	5,312,500円	66.7%		0.0%		0.0%	2,656,640円	33.3%	
合計			56,844,000円	82.1%	2,273,055円	3.3%	3,303,300円	4.8%	6,807,123円	9.8%	

(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.「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」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」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。
- 12.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当日計画運行回数又は平日1日当日計画運行回数のいずれかを記載する。
- 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。
- 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は（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い、当該補助ブロック内区間（系統キロ程（チ）－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））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「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、（ネ）（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。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）の金額に、（ヅ'）の金額から左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額を控除して得た金額に（ク）の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、（ヅ'）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
- 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」）

(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1－5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1－5。
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

令和7年6月17日
あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会

新設補助対象系統（第5号「小岩線」）計画経常収益見込額算出表

※「カナ」表記は、計画認定申請資料「表2」と合致。
「英字（アルファベット）」表記は、本表内のみで使用。

①補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額

計画事業者 キロ当たり経費 (円) ニ	第5号 計画実車 走行キロ (km) ヲ	第5号 補助対象経常 費用の見込額 (円) $\text{ニ} \times \text{ヲ} = \text{カ}$	補助対象経常 費用の見込額 の11/20 に相当する額 (円) $\text{カ} \times 11/20 = \text{A}$
499.44	59,095.7	29,514,756	16,233,116

②活性化法法定協議会が算出する経常収益の見込額

新設系統第5号小岩線は、既存系統第4号藤倉線の途中折り返し系統である為、
第4号藤倉線の計画収支率を基に経常収益の見込額を算出する。

第4号 計画実車 走行キロ (km) ヲ'	第4号 補助対象経常 費用の見込額 (円) $\text{ニ} \times \text{ヲ}' = \text{カ}'$	第4号 計画キロ当たり 経常収益単価 (円) ノ'	第4号 補助対象経常 収益の見込額 (円) $\text{ノ}' \times \text{ヲ}' = \text{ヨ}'$	第4号 計画経常収支率 (%) $\text{ヨ}' \div \text{カ}' = \text{B}$	活性化法法定協 議会が算出する 経常収益の見込 額 (円) $\text{B} \times \text{カ} = \text{C}$
102,563.5	51,224,314	255.77	26,232,666	51.21%	15,114,507

③ ①と②のいずれか高い額を使用

補助対象経常 費用の見込額 の11/20 に相当する額 (円) A	活性化法法定協 議会が算出する 経常収益の見込 額 (円) C	DとJのいずれか 高い額 $\text{A} = \text{ヨ}$
16,233,116	15,114,507	16,233,116

表 3 別表 1 及び別表 3 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

東京都				
番号	系統名	理 由	運行回数	
			土曜	日曜祝日
		該当なし		

- (記載要領)
- ・「番号」の欄には、今年度補助を受けようとする系統の一連番号から抽出して記載
 - ・「系統名」の欄は、「番号」の欄に対応した系統を記載
 - ・「理由」の欄は、生活交通の確保に支障がないとした理由を記載

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
東京都	西多摩地域広域行政圏	あきる野市	秋川流域のJR五日市線沿線に位置し、武蔵五日市駅は日の出町・檜原村からの交通拠点として商業施設等が集積している。また、同市には周辺市町村の総合病院としての役割を担っている公立阿伎留医療センターがあり、広域行政圏の中心市町に準ずると認められるため。
	西多摩地域広域行政圏	奥多摩町	多摩川流域のJR青梅線沿線に位置し、奥多摩駅はとの西武山間地域及び山梨県東部地域（丹波山村・小菅村）からの交通拠点として位置づけられていることから、広域行政圏の中心市町に準ずると認められるため。

事業者名	西東京バス株式会社
------	-----------

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績（R8年度）

協議会等名	申請 番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		備考
						計画	取組実績	
奥多摩地域 公共交通活 性化協議会	第1号	丹波山村 役場線	奥多摩駅	奥多摩湖	丹波山村 役場	【取組内容及び実施時期】 ①路線活性化 ◇第1号・第2号 令和4年11月から丹波山村と連携し、「狼伝承」にちなんだ特別な停留所名案内、車内BGM等の企画を実施している。路線活性化策として引き続き今後も検討・実施していく。 ◇第3号・第4号・第5号 令和5年3月より都内初的大型EVバスにて2台の運行を開始した。引き続き運行ノウハウを蓄積し、運行コスト削減効果などを見極め、生産性向上を図る。 ◇全系統共通 令和元年以来となる沿線PR広告を作成し、沿線店舗・施設等の認知度向上による沿線への訪問者増を図る。 上記をホームページなどで広くPRすることで、これまでメインだった登山客以外の新たな観光客の利用を目指す。（令和6年10月以降随時） ②適正運賃の検討 ◇全系統共通 令和5年3月に基準賃率改定に伴う全路線での上限運賃改定を実施し、令和6年4月、令和7年4月にも実施運賃の改定を実施した。引き続き適正な運賃を研究し、利用者に許容頂ける範囲内で運賃の改定を検討する。 ③地域の要望に合わせたダイヤの設定 ◇全系統共通 鉄道（JR青梅線・五日市線）との接続に係る利便性を維持するため、鉄道の時刻表を考慮したダイヤの調整を行う。また、沿線自治体と連携を図りながら、自治体の運営するフィーダーバスとの接続に係る利便性向上の為、ダイヤの調整を検討していく。これらのダイヤの調整及び改善により、利用者の取り込みを進めていく。（調整：令和8年3月 検討：令和7年10月以降随時） 【実施主体】 西東京バス株式会社、東京都、奥多摩町、あきる野市、檜原村 【効果目標】 令和6年度実績の各系統の経常収支率と比較し、全系統において1%の改善を図る。		
	第2号	鴨沢西線	奥多摩駅	奥多摩湖	鴨沢西			
あきる野・ 檜原地域公 共交通活 性化協議会	第3号	数馬線	武蔵 五日市駅	人里・ 弘沢の滝入口 ・やすらぎの里	数馬			
	第4号	藤倉線	武蔵 五日市駅	小岩 ・やすらぎの里	藤倉			
	第5号	小岩線	武蔵 五日市駅	弘沢の滝入口 ・やすらぎの里	小岩			

[記載要領]

- この書類は、生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。）の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 各欄は、補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 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。
- 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すること。
- 計画欄には、生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画を含む）に記載した補助対象期間に係る取組内容、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を、取組実績には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。