

長交協第 号
令和 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 長岡市地域公共交通協議会
住 所 新潟県長岡市大手通2丁目6番地
代表者氏名 会長 水 島 正 幸

地域公共交通計画変更認定申請書

地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

長岡市地域公共交通協議会

| 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------|---------|------------------|--|------|-----|---------|-----------------------|---|---------|------------------|-----------------------|---|---------|------------------|
| (変更なし) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (変更なし) | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2) 事業の効果 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (変更なし) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (変更なし) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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「表1」を添付</p> <p>【表1の概要】 (単位：千円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業者数</th> <th>系統数</th> <th>国庫補助申請額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R7年度補助 (R6.10～R7.9運行)</td> <td>2</td> <td>27 (26)</td> <td>95,171 (106,317)</td> </tr> <tr> <td>R8年度補助 (R7.10～R8.9運行)</td> <td>2</td> <td>27 (26)</td> <td>95,171 (106,317)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※括弧内は変更前</p> <p>①<u>予定している時刻表・系統図</u> 別紙を添付 (系統図)</p> <p>②<u>運行予定者決定の流れ</u> (変更なし)</p> <p>③<u>輸送量が15人～150人/日と見込んだ根拠となる算出式</u> 「様式1-5 平均乗車密度算定表」、「別紙 R5 補助年度_運送収入算出資料」を添付</p> | | | | | 事業者数 | 系統数 | 国庫補助申請額 | R7年度補助 (R6.10～R7.9運行) | 2 | 27 (26) | 95,171 (106,317) | R8年度補助 (R7.10～R8.9運行) | 2 | 27 (26) | 95,171 (106,317) |
| | 事業者数 | 系統数 | 国庫補助申請額 | | | | | | | | | | | | |
| R7年度補助 (R6.10～R7.9運行) | 2 | 27 (26) | 95,171 (106,317) | | | | | | | | | | | | |
| R8年度補助 (R7.10～R8.9運行) | 2 | 27 (26) | 95,171 (106,317) | | | | | | | | | | | | |
| 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「表2」を添付 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (変更なし) | | | | | | | | | | | | | | | |

| |
|---|
| 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】 |
| (変更なし) |
| 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】 |
| (変更なし) |
| 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】 |
| 「別紙 生産性向上の取組」のとおり |
| 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】 |
| (変更なし) |
| 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】 |
| (変更なし) |
| 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 |
| (変更なし) |
| (2) 事業の効果 |
| (変更なし) |
| 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】 |
| (変更なし) |

| |
|--|
| 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】 |
| （変更なし） |
| 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】 |
| （変更なし） |
| 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 |
| （変更なし） |
| （2）事業の効果 |
| （変更なし） |
| 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】 |
| （変更なし） |
| 18. 協議会の開催状況と主な議論 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○令和3年6月29日 <ul style="list-style-type: none"> ・和島地域における乗合タクシー本格運行について ・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書について ・一般旅客自動車運送事業用自動車等の停留所等への駐停車について ○令和3年10月6日（書面開催） <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画策定のアンケート調査について ・交通事業者ヒアリング調査について ○令和4年2月22日（書面開催） <ul style="list-style-type: none"> ・山古志地域・太田地区自家用有償旅客運送の更新登録について ・運行協力金路線の運行見直しについて ・令和4年度「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書変更について ・長岡市総合交通戦略の期間延長について ○令和4年6月24日 <ul style="list-style-type: none"> ・和島・寺泊地域におけるデマンド型乗合タクシーについて ・「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書について ○令和4年8月24日 <ul style="list-style-type: none"> ・長岡市地域公共交通計画策定について ○令和4年10月21日 <ul style="list-style-type: none"> ・長岡市地域公共交通計画策定について |

- 令和4年11月22日
 - ・長岡市地域公共交通計画策定について
- 令和5年2月22日
 - ・小国地域自家用有償運送の更新登録について
 - ・一般旅客自動車運送事業用自動車等の停留所等への駐停車について
 - ・長岡市地域公共交通計画策定について
- 令和5年6月14日
 - ・栃尾地域におけるデマンド型乗合タクシーの運行
 - ・「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」計画書
- 令和6年2月26日
 - ・川口地域自家用有償旅客運送の更新登録及び変更登録について
 - ・長岡市地域公共交通協議会規約の改正について
- 令和6年6月26日
 - ・地域公共交通計画認定申請書
 - ・長岡市公共交通計画の変更
- 令和7年2月21日
 - ・地域公共交通計画変更認定申請書
 - ・長岡市公共交通計画の変更

19. 利用者等の意見の反映状況

協議会の構成員には公共交通利用者も含まれ、協議会での意見を参考に計画している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県長岡市大手通2丁目6番地
フェニックス大手イースト8F
 (所 属) 長岡市都市整備部都市政策課
交通政策室
 (氏 名) 長谷川 誠
 (電 話) 0258-39-2267
 (e-mail) koutuu@city.nagaoka.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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

| 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) | 確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円) 【変更後】 | 特例措置 |
|----------------|-------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------------|------|
| 新潟県 (長岡市) | 越後交通株式会社 | (13) 長岡～三条 | 2,148.0 | 2,148.0 | |
| | | (14) 長岡～分水 | 5,643.0 | 5,643.0 | |
| | | (15) 長岡～今町 | 2,173.0 | 2,173.0 | |
| | | (16) (急行)長岡～栃尾① | 4,093.5 | 3,685.5 | 変更あり |
| | | (17) (急行)長岡～栃尾② | 4,002.0 | 4,011.0 | 変更あり |
| | | (18) (快速)長岡～栃尾① | 2,837.0 | 2,705.0 | 変更あり |
| | | (19) (快速)長岡～栃尾② | 1,942.0 | 1,760.0 | 変更あり |
| | | (20) 長岡～見付① | 1,876.5 | 1,251.0 | 変更あり |
| | | (21) 長岡～見付② | 3,135.5 | 2,524.0 | 変更あり |
| | | (22) 長岡～見付③ | 1,197.5 | 1,205.0 | 変更あり |
| | | (23) 長岡～寺泊 | 15,742.5 | 11,824.5 | 変更あり |
| | | (24) 長岡～小島谷 | 4,205.5 | 2,803.5 | 変更あり |
| | | (24-1) 長岡～与板③ | | 1,411.0 | 変更あり |
| | | (25) 長岡～十日町 | 6,117.5 | 5,350.5 | 変更あり |
| | | (26) 長岡～小千谷① | 1,489.0 | 1,452.5 | 変更あり |
| | | (27) 長岡～小千谷② | 7,437.5 | 7,233.0 | 変更あり |
| | | (28) 長岡～小千谷③ | 2,775.5 | 2,389.5 | 変更あり |
| | | (29) 長岡～出雲崎 | 5,945.5 | 4,954.5 | 変更あり |
| | | (30) 長岡～蓮花寺 | 2,028.5 | 2,028.5 | |
| | | (31) 長岡～与板① | 3,310.5 | 2,207.0 | 変更あり |
| | | (32) 長岡～柏崎① | 5,363.5 | 5,090.0 | 変更あり |
| | | (33) 長岡～柏崎② | 6,085.5 | 5,846.5 | 変更あり |
| | | (34) 長岡～与板② | 3,485.0 | 3,485.0 | |
| | | (35) 長岡～宮沢 | 2,619.0 | 1,931.0 | 変更あり |
| | | (36) 長岡～小国 | 8,410.5 | 8,410.5 | |
| | | (39) 小千谷～小国 | 1,706.0 | 1,100.5 | 変更あり |
| 事業者計 | | 26系統 | 105,769 | 94,623 | |
| | 南越後観光バス株式会社 | (41) 小千谷～小出 | 548.5 | 548.5 | |
| 事業者計 | | 1系統 | 548 | 548 | |
| 合 計 | | | 106,317 | 95,171 | |

(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 | 越後交通株式会社 | 令和7年度 |
|------|----------|-------|

※令和7年度、令和8年度については、令和6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

1. 申請事業者の概要

(1) 基準期間: R5年度実績 (R4.10.1~R5.9.30)

| 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 | 985,300 千円 | 営業外収益 | 4,930 千円 | 経常収益(イ) | 990,230 千円 |
| | 営業費用 | 1,773,746 千円 | 営業外費用 | 14,752 千円 | 経常費用(ロ) | 1,788,498 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 788,446 千円 | 営業外損益 | ▲ 9,822 千円 | 経常損益 | ▲ 798,268 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 5,111,344.8 km | | | | 経常収支率 | 55.36 % |

(2) 基準期間の前年度: R4年度実績 (R3.10.1~R4.9.30)

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | | | | |
|---------------------|----------------|--------------|-------|------------|---------|--------------|
| | 営業収益 | 939,312 千円 | 営業外収益 | 12,838 千円 | 経常収益(イ) | 952,150 千円 |
| | 営業費用 | 1,818,064 千円 | 営業外費用 | 16,525 千円 | 経常費用(ロ) | 1,834,589 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 878,752 千円 | 営業外損益 | ▲ 3,687 千円 | 経常損益 | ▲ 882,439 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | 5,434,898.8 km | | | | 経常収支率 | 51.89 % |

(3) 基準期間の前々年度: R3年度実績 (R2.10.1~R3.9.30)

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | | | | |
|-----------------------|----------------|--------------|-------|-----------|----------|--------------|
| | 営業収益 | 936,348 千円 | 営業外収益 | 30,005 千円 | 経常収益(イ') | 966,353 千円 |
| | 営業費用 | 1,852,378 千円 | 営業外費用 | 17,866 千円 | 経常費用(ロ') | 1,870,244 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 916,030 千円 | 営業外損益 | 12,139 千円 | 経常損益 | ▲ 903,891 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'') | 5,621,492.6 km | | | | 経常収支率 | 51.66 % |

(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) $\text{ロ}'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$ | 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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$ | 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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$ |
|---------|---|--|--|
| 羽越 | 332円.69銭 | 337円.55銭 | 349円.90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 $(\text{a}+\text{b}+\text{c})/3 = \text{ニ}$ | 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 $\text{イ} \div \text{ハ} = \text{ト}$ |
|---------|--|--------------------|--------------------------------|--|
| 羽越 | 340円04銭 | 378円29銭 | 340円04銭 | 193円73銭 |

(3) 負担者及び負担割合

| 特別措置 補助プログラム名 番号 | ソラマーズ ソラマーズ ソラマーズ | ソラマーズ ソラマーズ | ウの負担者とその負担割合 | | | | その他の者の負担割合 | 全体の平均 負担割合 |
|------------------------|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|-------|-------------|------------|---------------|
| | | | | | | | | | | 新浜県 | 市町村 | その他の者 | 事業者自己負担 | | |
| 補助プログラム名 番号 | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ | ソラマーズ |
| 13 | 6,159,808円 | 6,159,808円 | 4,296千円 | 2,148千円 | 15,946,757円 | 13,788,757円 | 2,148,000円 | 15.6% | 897,649円 | 6.5% | 8,890,317円 | 64.4% | 1,892,791円 | 13.5% | 44.25% |
| 14 | 12,979,862円 | 12,979,862円 | 11,286千円 | 5,643千円 | 15,851,275円 | 10,188,275円 | 5,643,000円 | 55.4% | 1,269,895円 | 12.5% | 1,583,128円 | 15.5% | 1,693,083円 | 16.6% | 90.00% |
| 15 | 4,781,432円 | 4,781,432円 | 4,346千円 | 2,173千円 | 5,934,380円 | 3,761,380円 | 2,173,000円 | 57.6% | 49,747円 | 1.3% | 1,103,207円 | 29.3% | 435,432円 | 11.6% | 81.41% |
| 16 | 7,371,107円 | 7,371,107円 | 7,371千円 | 3,685千円 | 13,227,811円 | 9,542,111円 | 3,685,500円 | 38.6% | 107,155円 | 1.1% | 5,748,884円 | 60.2% | 472円 | 0.0% | 56.53% |
| 17 | 10,750,412円 | 10,750,412円 | 8,022千円 | 4,011千円 | 23,410,627円 | 18,398,627円 | 4,011,000円 | 20.7% | 2,267,773円 | 11.7% | 10,384,468円 | 53.5% | 2,736,366円 | 14.1% | 55.64% |
| 18 | 5,410,858円 | 5,410,858円 | 5,410千円 | 2,705千円 | 5,410,858円 | 2,705,858円 | 2,705,000円 | 100.0% | 0円 | 0.0% | 0円 | 0.0% | 858円 | 0.0% | 100.00% |
| 19 | 3,520,327円 | 3,520,327円 | 3,520千円 | 1,760千円 | 3,520,327円 | 1,760,327円 | 1,760,000円 | 100.0% | 0円 | 0.0% | 0円 | 0.0% | 327円 | 0.0% | 100.00% |
| 20 | 4,378,703円 | 4,378,703円 | 2,502千円 | 1,251千円 | 7,417,012円 | 6,166,012円 | 1,251,000円 | 20.3% | 423,802円 | 6.6% | 2,815,313円 | 42.4% | 1,876,697円 | 30.4% | 64.73% |
| 21 | 7,067,676円 | 7,067,676円 | 5,048千円 | 2,524千円 | 11,899,159円 | 9,375,159円 | 2,524,000円 | 26.5% | 504,475円 | 5.4% | 4,327,010円 | 46.2% | 2,019,674円 | 21.5% | 63.63% |
| 22 | 3,977,617円 | 3,977,617円 | 2,410千円 | 1,205千円 | 7,050,524円 | 5,890,524円 | 1,205,000円 | 20.5% | 430,522円 | 7.3% | 2,686,886円 | 45.6% | 1,567,616円 | 26.6% | 62.13% |
| 23 | 33,897,126円 | 33,897,126円 | 23,648千円 | 11,824千円 | 46,320,626円 | 34,496,126円 | 11,824,500円 | 34.3% | 12,423,488円 | 36.0% | 0円 | 0.0% | 10,246,126円 | 29.7% | 100.00% |
| 24 | 9,613,120円 | 9,613,120円 | 5,607千円 | 2,803千円 | 11,432,245円 | 8,629,045円 | 2,803,500円 | 32.5% | 1,619,425円 | 18.8% | 0円 | 0.0% | 4,206,120円 | 48.7% | 100.00% |
| 24-1 | 5,645,262円 | 5,645,262円 | 2,622千円 | 1,411千円 | 7,139,663円 | 5,726,663円 | 1,411,000円 | 24.6% | 1,494,001円 | 26.1% | 0円 | 0.0% | 2,622,262円 | 49.3% | 100.00% |
| (25) | 10,701,458円 | 10,701,458円 | 10,701千円 | 5,350千円 | 51,648,063円 | 46,297,563円 | 5,350,500円 | 11.6% | 4,039,382円 | 8.7% | 38,307,701円 | 79.7% | 0円 | 0.0% | 28.51% |
| 26 | 4,939,267円 | 4,939,267円 | 2,906千円 | 1,452千円 | 8,394,030円 | 6,941,530円 | 1,452,500円 | 20.9% | 516,652円 | 7.4% | 2,937,911円 | 42.3% | 2,042,267円 | 29.3% | 65.00% |
| 27 | 14,466,919円 | 14,466,919円 | 14,466千円 | 7,233千円 | 31,798,115円 | 24,565,115円 | 7,233,000円 | 29.4% | 3,091,384円 | 12.6% | 14,239,021円 | 57.6% | 11,790円 | 0.0% | 55.25% |
| 28 | 5,416,881円 | 5,416,881円 | 4,779千円 | 2,389千円 | 12,345,640円 | 9,956,140円 | 2,389,500円 | 24.5% | 1,169,469円 | 11.7% | 5,755,167円 | 57.8% | 642,004円 | 6.4% | 53.38% |
| 29 | 12,485,749円 | 12,485,749円 | 9,909千円 | 4,954千円 | 19,899,821円 | 14,945,321円 | 4,954,500円 | 33.2% | 1,659,847円 | 11.1% | 5,754,422円 | 38.5% | 2,576,742円 | 17.2% | 71.08% |
| 30 | 6,894,076円 | 6,894,076円 | 4,057千円 | 2,028千円 | 6,741,950円 | 4,713,350円 | 2,028,500円 | 43.0% | 47,772円 | 1.0% | 0円 | 0.0% | 2,637,076円 | 55.8% | 100.00% |
| 31 | 6,842,605円 | 6,842,605円 | 4,414千円 | 2,207千円 | 7,121,182円 | 4,914,182円 | 2,207,000円 | 44.9% | 278,677円 | 5.7% | 0円 | 0.0% | 2,428,505円 | 49.4% | 100.00% |
| 32 | 10,180,877円 | 10,180,877円 | 10,180千円 | 5,090千円 | 25,645,514円 | 20,555,514円 | 5,090,000円 | 24.8% | 3,211,737円 | 15.6% | 12,252,914円 | 59.6% | 869円 | 0.0% | 52.22% |
| 33 | 11,693,799円 | 11,693,799円 | 11,693千円 | 5,846千円 | 36,925,173円 | 31,078,173円 | 5,846,500円 | 18.8% | 5,620,947円 | 18.1% | 9,610,749円 | 63.1% | 771円 | 0.0% | 46.89% |
| 34 | 8,829,263円 | 8,829,263円 | 6,970千円 | 3,485千円 | 8,829,263円 | 5,344,263円 | 3,485,000円 | 65.2% | 0円 | 0.0% | 0円 | 0.0% | 1,839,263円 | 34.8% | 100.00% |
| 35 | 5,536,676円 | 5,536,676円 | 3,862千円 | 1,931千円 | 5,536,676円 | 3,605,676円 | 1,931,000円 | 53.6% | 0円 | 0.0% | 0円 | 0.0% | 1,874,676円 | 46.4% | 100.00% |
| 36 | 22,204,747円 | 22,204,747円 | 16,821千円 | 8,410千円 | 29,940,959円 | 21,530,459円 | 8,410,500円 | 38.1% | 7,736,212円 | 35.8% | 0円 | 0.0% | 5,833,747円 | 25.0% | 100.00% |
| (39) | 3,412,862円 | 3,412,862円 | 2,201千円 | 1,100千円 | 9,340,653円 | 8,240,153円 | 1,100,500円 | 13.4% | 1,186,203円 | 14.4% | 4,741,502円 | 57.5% | 1,211,949円 | 14.7% | 49.23% |
| 合計 | 239,156,693円 | 239,156,693円 | 189,247千円 | 94,625千円 | 428,753,303円 | 334,129,303円 | 94,623,500円 | 28.3% | 50,045,314円 | 15.0% | 139,528,921円 | 41.8% | 49,932,468円 | 14.9% | |

新

様式第1-5 (日本工業規格A列4番)

| | | |
|----------|----------|-------|
| 事業者名 | 越後交通株式会社 | |
| 運行計画担当部門 | 運輸営業部 | 佐山 高生 |
| 補助金担当部門 | 運輸営業部 | 佐山 高生 |

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)

実施調査日 令和4年10月1日～令和5年9月30日 通年実施

| 申請番号 | 運行系統名 | 起点 | 主経由地 | 終点 | キロ程 (km) | 運行回数 (回) | 年間輸送実績 | | | | 経常収益 | | | 経常費用 | | | | 平均乗車密度算定 | | | 市町村による回数券購入等の有無 | 備考 |
|--------|---------|----------|-----------|---------|----------|----------|----------|---------------|-------------|--------------|-------------|-----------|---------------|---------------|--------------------|----------------------------|----------------|----------------|---------------|---|-----------------|----|
| | | | | | | | 輸送人員 (人) | 1人平均乗車キロ (km) | 輸送収入 (人キロ) | 乗車走行キロ (人キロ) | 運送雑収 (円) | 営業外収益 (円) | 計 (B)-(D)+(E) | 1系統当り経常費用 (円) | 運賃改定後の平均乗車キロ数 × 日数 | 適用運賃 × 日数 + 適用平均乗車キロ数 × 日数 | 平均乗車密度 (B)/(C) | 平均乗車密度 (D)/(F) | 輸送量 (A) × (G) | | | |
| 第13号 | 長岡～三条 | 長岡駅前 | 新国道 | 東三条駅前 | 28.7 | 4.4 | 21,671 | 8.3 | 179,869.3 | 6,386,005 | 41,634.6 | 372,442 | 32,500 | 6,790,947 | 14,567,963 | 37.34 | 35.41 | 4.1 | 18 | 有 | ○ | |
| 第14号 | 長岡～分水 | 長岡駅前 | 興野 | 分水駅前 | 28.0 | 4.5 | 42,191 | 9.4 | 396,596.3 | 14,223,749 | 83,761.6 | 226,156 | 72,388 | 14,522,292 | 29,308,169 | 36.95 | 35.14 | 4.5 | 20.2 | 有 | ○ | |
| 第15号 | 長岡～今町 | 長岡駅前 | 高見 | 今町5丁目 | 15.5 | 3.1 | 18,461 | 7.8 | 143,992.1 | 6,157,029 | 28,867.1 | 97,896 | 31,334 | 6,286,259 | 10,100,594 | 45.11 | 42.72 | 4.7 | 14.5 | 有 | ○ | |
| 第16号 | 長岡～柳屋① | (急行)長岡駅前 | 百束 | 柳屋駅前 | 25.9 | 5.6 | 34,004 | 9.9 | 336,641.7 | 12,268,166 | 60,008.4 | 195,063 | 62,436 | 12,525,665 | 20,996,944 | 38.77 | 36.43 | 5.2 | 29.1 | 有 | ○ | |
| 第17号 | 長岡～柳屋② | (急行)長岡駅前 | 百束・柳屋 | 柳屋駅前 | 25.7 | 6.8 | 34,119 | 9.3 | 317,302.6 | 11,745,865 | 71,671.6 | 166,768 | 59,778 | 11,992,401 | 25,077,882 | 39.01 | 36.97 | 4.2 | 28.5 | 有 | ○ | |
| 第18号 | 長岡～柳屋③ | (快速)長岡駅前 | 柳屋 | 柳屋駅前 | 20.4 | 3.7 | 29,649 | 12.4 | 367,647.6 | 13,440,789 | 56,307.2 | 213,707 | 68,404 | 13,722,900 | 19,701,889 | 42.47 | 36.47 | 5.6 | 20.7 | 有 | ○ | |
| 第19号 | 長岡～柳屋④ | (快速)長岡駅前 | 柳屋 | 柳屋駅前 | 18.2 | 4.9 | 40,876 | 11.6 | 474,161.6 | 18,649,917 | 65,150.8 | 296,532 | 94,915 | 19,041,364 | 22,796,264 | 41.47 | 39.31 | 6.9 | 33.8 | 有 | ○ | |
| 第20号 | 長岡～見附① | 長岡駅前 | 新町・見取 | 上里附車庫前 | 17.3 | 3.8 | 18,640 | 7.4 | 137,933.4 | 5,724,069 | 31,672.7 | 91,012 | 29,131 | 11,082,282 | 11,082,282 | 44.64 | 41.6 | 4.0 | 15.2 | 有 | ○ | |
| 第21号 | 長岡～見附② | 長岡駅前 | 新町・蒲瀬 | 上里附車庫前 | 17.6 | 7.8 | 35,424 | 8 | 283,388.9 | 11,875,540 | 64,225.1 | 188,820 | 60,438 | 12,124,797 | 22,472,355 | 44.75 | 41.7 | 4.1 | 31.9 | 有 | ○ | |
| 第22号 | 長岡～見附③ | 長岡駅前 | 麻生田 | 上里附車庫前 | 16.9 | 3.6 | 21,816 | 5.4 | 117,808.2 | 4,849,770 | 28,113.1 | 77,111 | 24,682 | 4,951,562 | 9,838,766 | 43.53 | 40.52 | 3.9 | 14 | 有 | ○ | |
| 第23号 | 長岡～幸油 | 長岡駅前 | 李崎・与板 | 坂井町 | 35.2 | 8.1 | 67,220 | 12.5 | 840,250.0 | 28,567,155 | 208,689.6 | 862,799 | 145,386 | 29,575,340 | 73,020,490 | 35.35 | 33.75 | ※1 | ※2 | 有 | ○ | |
| 第24号 | 長岡～小島谷 | 長岡駅前 | 小島谷 | 小島谷駅前 | 25.1 | 3.4 | 23,741 | 11.8 | 280,143.8 | 10,766,272 | 63,403.0 | 171,182 | 54,792 | 10,992,246 | 22,184,709 | 40.35 | 38.26 | 4.2 | 14.2 | 有 | ○ | |
| 第24-1号 | 長岡～与板③ | 長岡駅前 | 李崎 | 与板警察署前 | 16.8 | 0.9 | 4,089 | 7.3 | 29,849.7 | 1,312,225 | 11,995.2 | 20,864 | 6,678 | 1,339,767 | 4,197,120 | 48.01 | 43.29 | ※3 | ※4 | 有 | ○ | |
| 第25号 | 長岡～十日町 | 長岡駅前 | 小千谷・十日町 | 十日町車庫前 | 49.1 | 7.9 | 74,240 | 19.9 | 1,477,376.0 | 41,317,757 | 277,811.8 | 656,948 | 210,277 | 42,184,982 | 97,206,347 | 28.16 | 26.97 | 5.2 | 41 | 有 | ○ | |
| 第26号 | 長岡～小千谷① | 長岡駅前 | 新国道 | 小千谷インター | 20.0 | 4.2 | 8,533 | 9 | 76,792.6 | 3,001,983 | 17,643.8 | 47,731 | 15,278 | 3,065,002 | 6,173,581 | 41.61 | 38.9 | 4.0 | 16.8 | 有 | ○ | |
| 第27号 | 長岡～小千谷② | 長岡駅前 | 片貝・小栗田 | 小千谷車庫前 | 25.7 | 10.3 | 81,666 | 8.3 | 677,827.8 | 21,983,330 | 126,471.3 | 349,532 | 111,879 | 22,444,741 | 44,252,323 | 34.22 | 32.17 | 5.0 | 51.5 | 有 | ○ | |
| 第28号 | 長岡～小千谷③ | 長岡駅前 | 片貝・野野 | 小千谷車庫前 | 26.6 | 3.7 | 25,020 | 8.4 | 210,170.7 | 6,002,648 | 40,436.8 | 104,982 | 33,603 | 6,741,232 | 14,148,830 | 33.45 | 31.44 | 4.8 | 17.7 | 有 | ○ | |
| 第29号 | 長岡～出雲崎 | 長岡駅前 | 出雲崎 | 出雲崎車庫前 | 24.9 | 6.2 | 28,480 | 10.2 | 290,499.7 | 10,994,965 | 60,520.0 | 174,819 | 55,957 | 11,225,740 | 21,175,943 | 39.66 | 37.72 | 4.5 | 27.9 | 有 | ○ | |
| 第30号 | 長岡～蓮花寺 | 長岡駅前 | 中永 | 蓮花寺 | 17.6 | 3.4 | 17,485 | 7.9 | 138,133.4 | 6,138,708 | 31,808.6 | 97,604 | 31,241 | 6,267,553 | 11,129,827 | 47.1 | 43.9 | 4.0 | 13.6 | 有 | ○ | |
| 第31号 | 長岡～与板① | 長岡駅前 | 三ツ淵車庫・河原山 | 与板警察署前 | 19.4 | 3.1 | 24,683 | 8.7 | 214,742.1 | 8,663,816 | 43,902.2 | 140,933 | 45,110 | 9,049,859 | 15,361,379 | 43.47 | 41.02 | 4.6 | 14.2 | 有 | ○ | |
| 第32号 | 長岡～与板② | 長岡駅前 | 曹地 | 相崎駅前 | 36.0 | 5.8 | 52,439 | 15.9 | 833,780.1 | 27,743,688 | 153,499.9 | 441,121 | 141,194 | 28,326,003 | 53,709,614 | 34.27 | 32.86 | 5.2 | 30.1 | 有 | ○ | |
| 第33号 | 長岡～相崎② | 長岡駅前 | 西山 | 相崎駅前 | 38.6 | 6.2 | 34,212 | 14.7 | 502,919.3 | 15,326,409 | 89,408.0 | 243,688 | 78,000 | 15,648,097 | 31,283,852 | 31.25 | 29.95 | 5.4 | 33.4 | 有 | ○ | |
| 第34号 | 長岡～与板③ | 長岡駅前 | 関原三叉路 | 与板警察署前 | 21.3 | 3.7 | 19,319 | 6.8 | 131,366.6 | 5,332,659 | 27,549.9 | 84,789 | 27,139 | 5,444,587 | 9,639,715 | 42.56 | 40.22 | 4.5 | 16.6 | 有 | ○ | |
| 第35号 | 長岡～宮沢 | 長岡駅前 | 関原三叉路 | 宮沢 | 15.2 | 5.9 | 57,124 | 5.4 | 308,469.6 | 14,043,875 | 65,391.4 | 223,296 | 71,472 | 14,338,643 | 22,880,449 | 48.71 | 45.05 | 4.4 | 25.9 | 有 | ○ | |
| 第36号 | 長岡～小国 | 長岡駅前 | 川東 | 小国車庫前 | 30.0 | 6.7 | 57,460 | 10.8 | 620,568.0 | 21,670,282 | 147,117.0 | 344,555 | 110,286 | 22,125,123 | 51,476,238 | 36.28 | 34.57 | 4.0 | 26.8 | 有 | ○ | |
| 第39号 | 小千谷～小国 | 小千谷車庫前 | 七日町 | 小国車庫前 | 19.7 | 3.3 | 10,075 | 11.7 | 117,872.7 | 4,137,284 | 23,631.0 | 65,782 | 21,056 | 4,224,122 | 8,268,483 | 36.75 | 34.74 | 4.7 | 15.5 | 有 | ○ | |
| 合計 | | | | | 635.4 | | 882,636 | | 9,506,104 | 333,123,963 | 1,920,691.7 | 5,976,121 | 1,695,353 | 340,795,427 | 672,060,010 | | | | | | | |

※1～4は別紙「R5補助年度・運送収入算出資料」を参照

R5補助年度_運送収入算出資料

別紙

令和5補助年度(R4.10.1~R5.9.30)輸送実績より

| 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程 | 年間 実車キロ(km) | 運賃収入(円) | キロ当たり 運送収入(円) |
|----|--------------|----------------------------|------|----------------|--------------|------------------|
| 1 | 長岡駅前 | 李崎・与板 坂井町 | 34.9 | 134936.9 | 17,345,947 | 128.54 |
| 2 | 長岡駅前 | 李崎・与板 寺泊支所 坂井町 | 35.5 | 73752.7 | 11,221,208 | 152.14 |
| | 1+2 合計 | | | 208,689.6 | 28,567,155 | 136.88 |
| 3 | 長岡駅前 | 李崎・与板 大野積終 点 | 40.8 | 73875.0 | 8,894,399 | 120.39 |
| 4 | 長岡駅前 | 李崎・与板 寺泊支所 大野積終 点 | 41.4 | 24688.0 | 2,367,542 | 95.9 |
| | 3+4 合計 | | | 98,563.0 | 11,261,941 | 114.26 |
| 5 | 長岡駅前 | 李崎 与板警察 署前 | 16.8 | 11,995.2 | 1,312,225 | 109.39 |
| | 1+2+3+4+5 合計 | | | 319,247.8 | 41,141,321.0 | 128.86 |

キロ按

| 年間 実車キロ(km) | 運賃収入(円) |
|----------------|-----------|
| 63,192.0 | 7,608,199 |
| 21,169.0 | 2,030,138 |
| 84,361.0 | 9,638,337 |

高取二線(宇幸)坂井坂

| 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程 | 年間 実車キロ(km) | 運賃収入(円) | キロ当たり 運送収入(円) |
|----|----------|----------------------|------|----------------|--------------|------------------|
| 1 | 長岡駅前 | 李崎・与板 坂井町 | 34.9 | 198128.9 | 24,954,146 | 125.94 |
| 2 | 長岡駅前 | 李崎・与板 寺泊支所 坂井町 | 35.5 | 94921.7 | 13,251,346 | 139.6 |
| | 1+2 合計 | | | 293,050.6 | 38,205,492 | 130.37 |
| 5 | 長岡駅前 | 李崎 与板警察 署前 | 16.8 | 11,995.2 | 1,312,225 | 109.39 |
| | 1+2+3 合計 | | | 305,045.8 | 39,517,717.0 | 129.54 |

令和7年4月ダイヤ改正による運行回数

| 起点 | 主な経由地 | 終点 | R6.10~R7.3 | | R7.4~R7.9 | | |
|----|----------|-------------------|------------|----|-----------|----|---|
| | | | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 | |
| 1 | 長岡駅前 | 李崎・与板 坂井町 | 往路 | 6 | 10 | 2 | 4 |
| | | | 復路 | 7 | 9 | 2 | 3 |
| 2 | 長岡駅前 | 李崎・与板・寺泊支所 坂井町 | 往路 | 6 | 0 | 6 | 0 |
| | | | 復路 | 5 | 0 | 5 | 0 |
| | 1+2 合計 | 往路 | 12 | 10 | 8 | 4 | |
| | | 復路 | 12 | 9 | 7 | 3 | |
| 3 | 長岡駅前 | 李崎・与板 与板警察署前 | 往路 | 2 | 0 | 6 | 6 |
| | | | 復路 | 1 | 0 | 6 | 6 |
| | 1+2+3 合計 | 往路 | 14 | 10 | 14 | 10 | |
| | | 復路 | 13 | 9 | 13 | 9 | |

令和7年4月ダイヤ改正による運行本数を令和7補助年度(R6.10.1～R7.9.30)に当てはめた場合…運行回数按分に使用

| 起点 | 主な経過地 | 終点 | 減便前 | | 減便後 | | 合計 | 差引 | |
|----------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | | 平日240日 | 休日125日 | 平日240日 | 休日125日 | | | |
| 1 長岡駅前 | 李崎・与板 | 坂井町 | 往路 | 1,440 | 1,250 | 480 | 500 | 1,835 | -3,660 |
| | | | 復路 | 1,680 | 1,125 | 480 | 375 | | |
| 2 長岡駅前 | 李崎・与板・寺泊支所 | 坂井町 | 往路 | 1,440 | 0 | 1,440 | 0 | 2,640 | 0 |
| | | | 復路 | 1,200 | 0 | 1,200 | 0 | | |
| 1+2 合計 | | | 2,880 | 1,250 | 1,920 | 500 | 4,475 | -3,660 | |
| 3 長岡駅前 | 李崎・与板 | 与板警察署前 | 往路 | 2,880 | 1,125 | 1,680 | 750 | 4,380 | 3,660 |
| | | | 復路 | 480 | 0 | 1,440 | 750 | | |
| 1+2+3 合計 | | | 3,360 | 1,250 | 3,360 | 1,250 | 8,855 | 0 | |
| | | | 3,120 | 1,125 | 3,120 | 1,125 | 8,855 | 0 | |

(キロ程按分) (運行回数按分)

| 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程 | 実車キロ(km) | (キロ程按分) | | (運行回数按分) | | |
|----------|---------------|--------|------|---------------|-----------------------|----------------------|----------------|---------------------|-----------------|
| | | | | | 長岡駅～与板警察間 実車キロ(km) | 長岡駅～与板警察間 再編分(km) | 運賃収入(円) | 長岡駅～与板警察間 再編分(円) | |
| 1 長岡駅前 | 李崎・与板 | 坂井町 | 34.9 | (A) 198,128.9 | 95,374.3 | (C) 63,525.0 | (D) 24,954,146 | 12,012,310 | (F) 8,000,919.9 |
| 2 長岡駅前 | 李崎・与板 寺泊支所 | 坂井町 | 35.5 | 94,921.7 | 44,920.6 | 0.0 | 13,251,346 | 6,271,059 | 0 |
| 1+2 合計 | | | | 293,050.6 | 140,294.9 | | 38,205,492 | 18,283,369.0 | |
| 3 長岡駅前 | 李崎 与板警察署前 | 与板警察署前 | 16.8 | (B) 11,995.2 | 11,995.2 | | (E) 1,312,225 | 1,312,225 | |
| 1+2+3 合計 | | | | 305,045.8 | 152,290.1 | | 39,517,717 | 19,595,594.0 | |

令和5補助年度(R4.10.1～R5.9.30) 按分後の「仮の運賃収入」

| 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程 | R5補助年度 実車キロ(km) | R5補助年度 運賃収入(円) | R5補助年度 キロ当たり運賃収入(円) |
|--------|---------------|-----|------|--------------------|--------------------|------------------------|
| 1 長岡駅前 | 李崎・与板 | 坂井町 | 34.9 | (A)-(C) 134,603.9 | (D)-(F) 16,953,226 | 125.94 |
| 2 長岡駅前 | 李崎・与板 寺泊支所 | 坂井町 | 35.5 | 94,921.7 | 13,251,346 | 139.60 |
| 1+2 合計 | | | | 229,525.6 | 30,204,572 | (G) 131.59 |

令和5補助年度(R4.10.1～R5.9.30) 按分後の「仮の運賃収入」

| 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程 | R5補助年度 実車キロ(km) | R5補助年度 運賃収入(円) | R5補助年度 キロ当たり運賃収入(円) |
|--------|--------------|--------|------|--------------------|-------------------|------------------------|
| 3 長岡駅前 | 李崎 与板警察署前 | 与板警察署前 | 16.8 | (B)+(C) 75,520.2 | (E)+(F) 9,313,145 | 123.31 |
| 3 合計 | | | | 75,520.2 | 9,313,145 | (K) 123.31 |

令和7補助年度(R6.10.1～R7.9.30)「計画平均乗車密度」「輸送量」

| 計画平均賃率 | 計画平均乗車密度 | 計画運行回数 | 輸送量 |
|--------|-----------------------|--------|--------------|
| - | - | - | - |
| (H) | 35.35 (G)/(H)=(I) 3.7 | (J) | (I)×(J) 31.8 |

令和7補助年度(R6.10.1～R7.9.30)「計画平均乗車密度」「輸送量」

| 計画平均賃率 | 計画平均乗車密度 | 計画運行回数 | 輸送量 |
|--------|-----------------------|--------|--------------|
| - | - | - | - |
| (L) | 48.01 (K)/(L)=(M) 2.5 | (N) | (M)×(N) 15.0 |

↑
R7年度へ反映

↑
R7年度へ反映

| | |
|----------|------------------------|
| 事業者名 | 運行部(支店) 佐山 尚生 運輸事業部 |
| 運行計画担当部門 | 運行部(支店) 佐山 尚生 運輸事業部 |
| 補助金担当部門 | 運行部(支店) 佐山 尚生 運輸事業部 |

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表 (令和3・4年度)

算定調査日 令和2年10月1日～令和4年9月30日 通年実績

| 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 (回) | 年間輸送実績 | | | | 平均乗車密度算定 | | | | 市町村による回数券の取入等の有無 | 備考 | | |
|------|--------|------|-------|--------|----------|----------|----------|---------------|--------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|-----|------------------------|----------------------|
| | | | | | | | 輸送人員 (人) | 1人平均乗車キロ (km) | 輸送収入 (B) (円) | 実車走行キロ (C) (km) | 運送雑収入 (D) (円) | 営業外収益 (E) (円) | 計 (B)+(D)+(E) | 1系統当り経常費用 (円) | | | 運賃改定前の平均乗車密度 (A) × (G) | 平均乗車密度 (B)/(C) / (F) |
| R4 | 長岡～与板③ | 長岡駅前 | 李崎 | 与板警察署前 | 16.8 | 0.9 | 5,797 | 9.3 | 2,187,913 | 12,045.6 | 39,887 | 30,484 | 4,065,992 | 40.41 | 4.4 | 3.9 | 有・無 | |
| R3 | 長岡～与板③ | 長岡駅前 | 李崎 | 与板警察署前 | 16.8 | 1.1 | 4,611 | 10.0 | 1,892,801 | 14,179.2 | 35,905 | 61,878 | 4,717,278 | 40.41 | 3.3 | 3.6 | 有・無 | |
| 合計 | | | | | 33.6 | | 10,408 | | 4,080,714 | 26,224.8 | 75,792 | 92,362 | 8,783,270 | | | | | |

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 | 南越後観光バス株式会社 | 令和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

1. 申請事業者の概要

(1) 基準期間: R5年度実績(R4.10.1~R5.9.30)

| | | | | | | |
|-------------------------|----------------|--------------|-------|----------|---------|--------------|
| 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 | 149,532 千円 | 営業外収益 | 8,447 千円 | 経常収益(イ) | 157,979 千円 |
| | 営業費用 | 344,637 千円 | 営業外費用 | 1,035 千円 | 経常費用(ロ) | 345,672 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 195,105 千円 | 営業外損益 | 7,412 千円 | 経常損益 | ▲ 187,693 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 1,062,956.0 km | | | | 経常収支率 | 45.70 % |

(2) 基準期間の前年度: R4年度実績(R3.10.1~R4.9.30)

| | | | | | | |
|---------------------|----------------|--------------|-------|-----------|---------|--------------|
| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | | | | |
| | 営業収益 | 126,632 千円 | 営業外収益 | 11,642 千円 | 経常収益(イ) | 138,274 千円 |
| | 営業費用 | 351,568 千円 | 営業外費用 | 1,149 千円 | 経常費用(ロ) | 352,717 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 224,936 千円 | 営業外損益 | 10,493 千円 | 経常損益 | ▲ 214,443 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | 1,143,429.0 km | | | | 経常収支率 | 39.20 % |

(3) 基準期間の前々年度: R3年度実績(R2.10.1~R3.9.30)

| | | | | | | |
|-----------------------|----------------|--------------|-------|-----------|---------|--------------|
| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | | | | |
| | 営業収益 | 109,912 千円 | 営業外収益 | 10,538 千円 | 経常収益(イ) | 120,450 千円 |
| | 営業費用 | 367,155 千円 | 営業外費用 | 1,354 千円 | 経常費用(ロ) | 368,509 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 257,243 千円 | 営業外損益 | 9,184 千円 | 経常損益 | ▲ 248,059 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'') | 1,156,010.3 km | | | | 経常収支率 | 32.68 % |

(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)

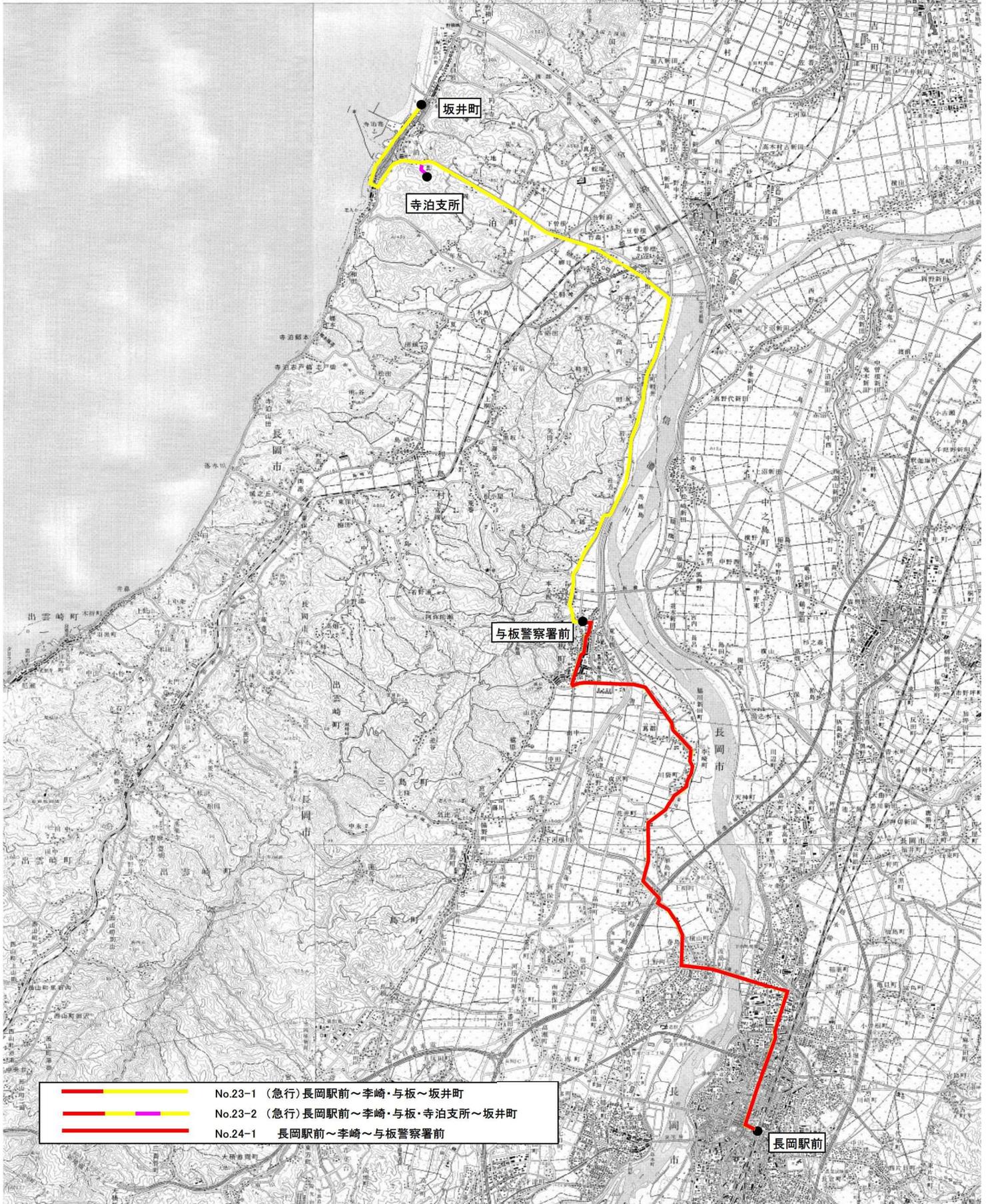
| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) $\text{ロ}'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$ | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$ | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$ |
|---------|---|--|--|
| 羽越 | 318円.77銭 | 308円.47銭 | 325円.19銭 |

※「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 $(\text{a}+\text{b}+\text{c})/3 = \text{ニ}$ | 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 $\text{イ} \div \text{ハ} = \text{ト}$ |
|---------|--|--------------------|--------------------------------|--|
| 羽越 | 317円47銭 | 378円29銭 | 317円47銭 | 148円62銭 |

路線図(越後交通株式会社)



参考：長岡市で想定する公共交通補助対象路線

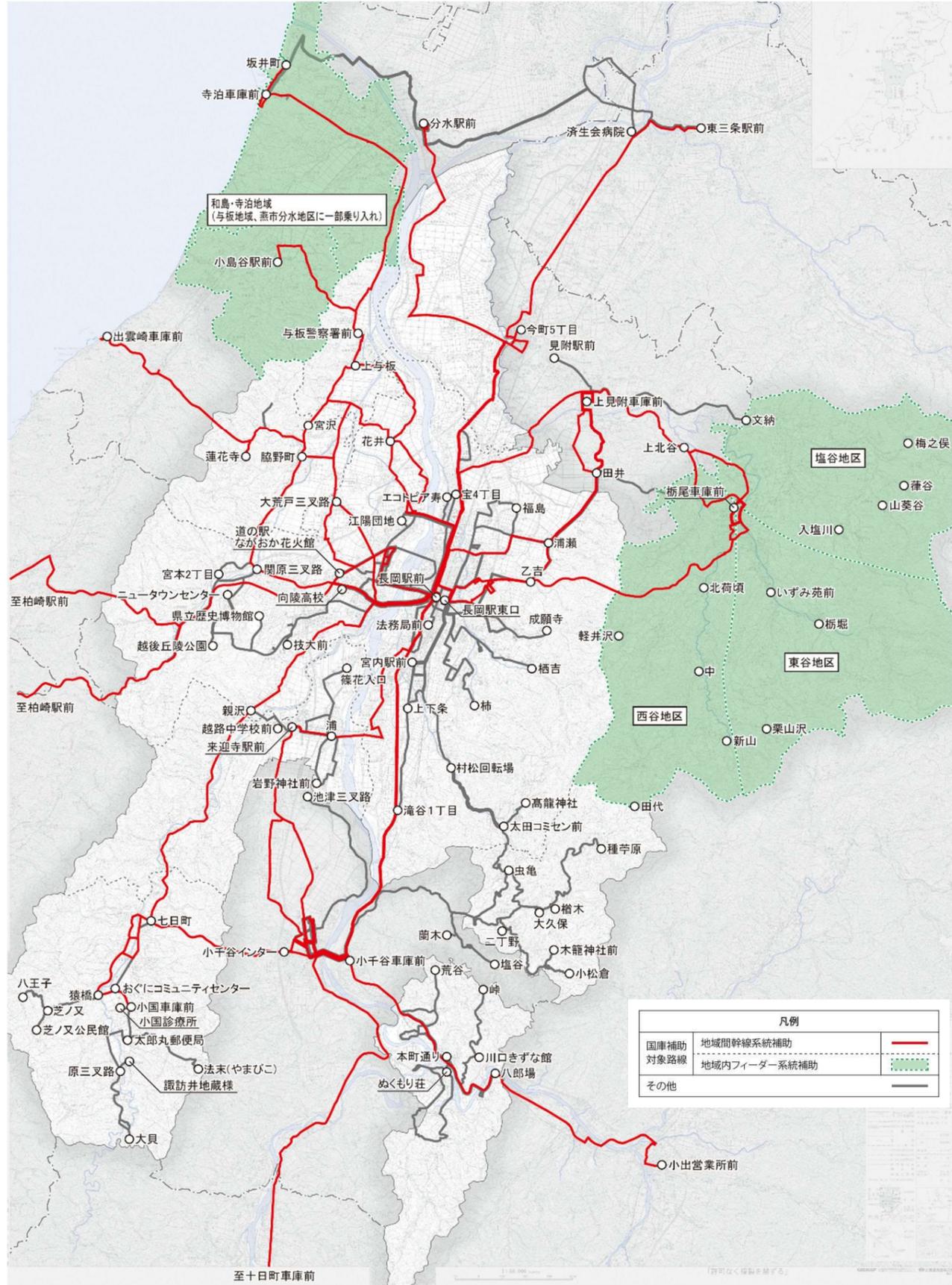


図 想定する補助対象路線の運行経路

参考：長岡市で想定する公共交通補助対象路線

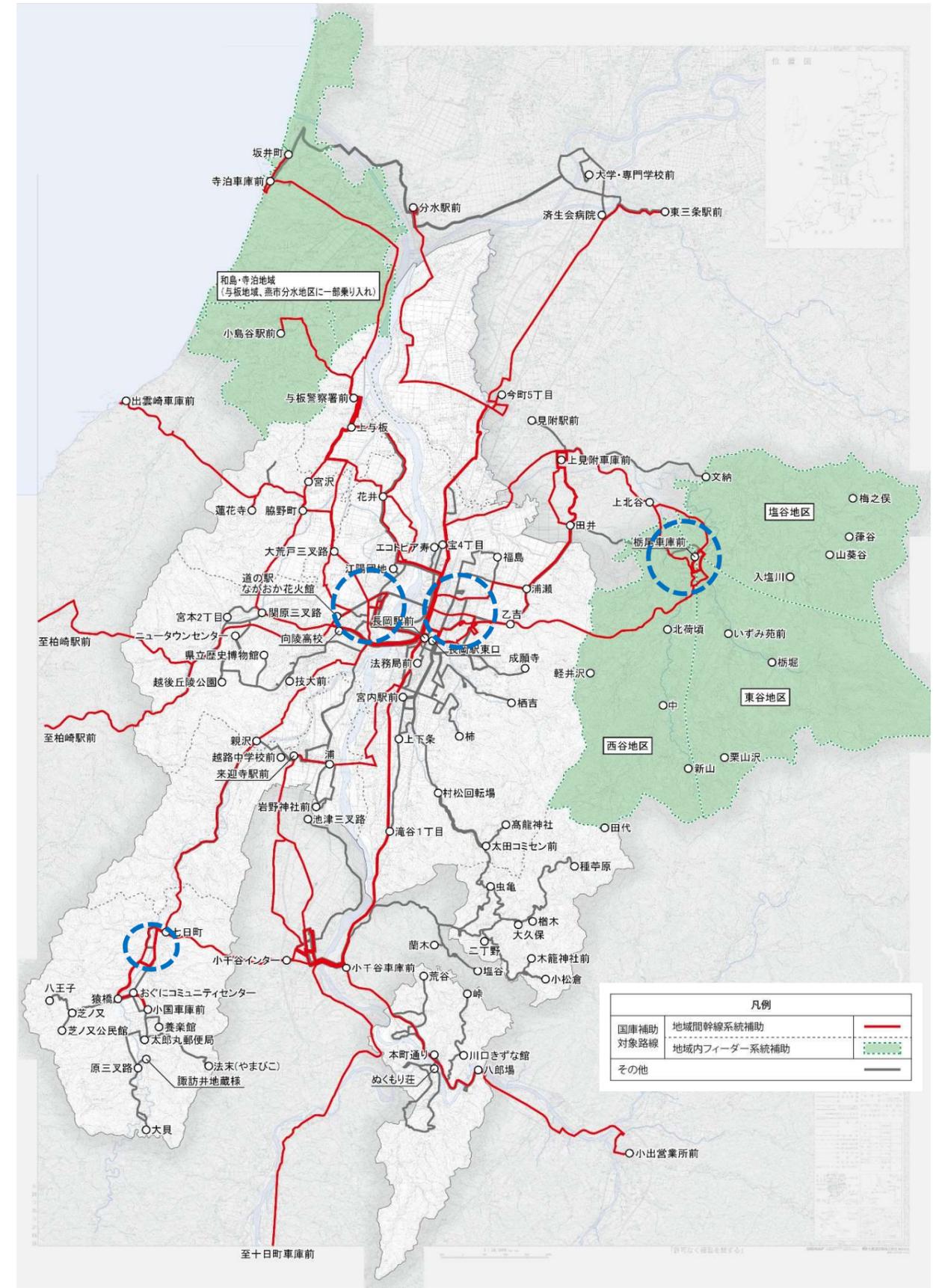


図 想定する補助対象路線の運行経路

| 活用補助事業 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 地域公共交通確保維持事業の必要性（位置づけ・役割を含む） |
|--------|-----------|-------|--------|--------|--------|-------|--|
| 幹線補助 | 長岡駅前 | 西山 | 柏崎駅前 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 交通事業者 | ・長岡市(長岡駅)から羽村の市街地を經由して柏崎市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに柏崎駅前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、羽村の中心部を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 長岡駅前 | 関原三叉路 | 与板警察署前 | | | | ・長岡駅から三島地域を經由して与板地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに与板警察署前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、三島地域の西側や三島地域の中心部を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 長岡駅前 | 関原三叉路 | 宮沢 | | | | ・長岡駅前で、鉄道等の他モードや他の路線バス等と連絡し、宮沢では周辺の居住地の移動手段として欠かせない路線となり、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 長岡駅前 | 川東 | 小国車庫前 | | | | ・長岡駅から越路地域を經由して小国地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、長岡地域の西側や越路地域の西側を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| ライター補助 | 小千谷車庫前 | 七日町 | 小国車庫前 | 4条乗合 | 区域運行 | 交通事業者 | ・小千谷市から長岡市(小国車庫前)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の小千谷車庫前(小千谷駅付近)並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、小千谷総合病院や小千谷インターを經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 小千谷総合病院 | 川口 | 小出営業所前 | | | | ・小千谷市から長岡市(川口地域)を經由して小出市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の小千谷総合病院並びに小出営業所前では、他の路線バス等と連絡し、途中、川口地域(長岡市)の中心部を經由し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 寺泊地域・和島地域 | — | — | | | | ・主に寺泊・和島地域内で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、病院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。一部燕市分水地区や与板地域の主要施設・バス停、寺泊駅、小島谷駅等へ予約制で運行し、幹線(幹線補助対象路線)への接続やこれまで公共交通空白地であった地区の解消等、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 西谷地区 | — | — | | | | ・栃尾車庫と田代集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、病院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。栃尾車庫など主要な停留所で幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 東谷地区 | — | — | | | | ・栃尾車庫と栗山沢集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、病院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。栃尾車庫など主要な停留所で幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 塩谷地区 | — | — | | | | ・栃尾車庫と栗山沢集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、病院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。栃尾車庫など主要な停留所で幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

| 活用補助事業 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 地域公共交通確保維持事業の必要性（位置づけ・役割を含む） |
|--------|-----------|-------|--------|--------|--------|-------|--|
| 幹線補助 | 長岡駅前 | 関原三叉路 | 与板警察署前 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 交通事業者 | ・長岡駅前から三島地域を經由して与板地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに与板警察署前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、三島地域の中心部を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 長岡駅前 | 関原三叉路 | 宮沢 | | | | ・長岡駅から三島地域を經由して与板地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、長岡地域の西側や越路地域の西側を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 長岡駅前 | 川東 | 小国車庫前 | | | | ・長岡駅から越路地域を經由して小国地域の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の長岡駅前並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、長岡地域の西側や越路地域の西側を經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 小千谷車庫前 | 七日町 | 小国車庫前 | | | | ・小千谷市から長岡市(小国車庫前)の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の小千谷車庫前(小千谷駅付近)並びに小国車庫前では、鉄道等の他モード(長岡駅のみ)や他の路線バス等と連絡し、途中、小千谷総合病院や小千谷インターを經由するなど、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| ライター補助 | 小千谷総合病院 | 川口 | 小出営業所前 | 4条乗合 | 区域運行 | 交通事業者 | ・小千谷市から長岡市(川口地域)を經由して小出市の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、病院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動を担う。起終点の小千谷総合病院並びに小出営業所前では、他の路線バス等と連絡し、途中、川口地域(長岡市)の中心部を經由し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 寺泊地域・和島地域 | — | — | | | | ・主に寺泊・和島地域内で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、病院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。一部燕市分水地区や与板地域の主要施設・バス停、寺泊駅、小島谷駅等へ予約制で運行し、幹線(幹線補助対象路線)への接続やこれまで公共交通空白地であった地区の解消等、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 西谷地区 | — | — | | | | ・栃尾車庫と田代集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、病院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。栃尾車庫など主要な停留所で幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 東谷地区 | — | — | | | | ・栃尾車庫と栗山沢集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、病院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。栃尾車庫など主要な停留所で幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| | 塩谷地区 | — | — | | | | ・栃尾車庫と栗山沢集落間で区域運行し、路線バスを補充し、主に買い物、病院等の日常生活行動など地域内の移動を担う。栃尾車庫など主要な停留所で幹線(幹線補助対象路線)へ接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。 |