

(案)

令和6年6月 日

寒川町地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

【寒川町】

寒川町では、高齢化の進行等により交通弱者の増加が予想され、地域における公共交通の重要度は年々高まっています。このため、利便性の高い公共交通の確保・維持を図るとともに、地域において持続可能な公共交通体系を構築することが喫緊の課題となっています。また、人口減少に伴う公共交通サービス需要の縮小や交通事業従事者（運転手等）不足など公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっており、既存交通サービスの維持確保について計画的に対応する必要があります。当町では地域間幹線系統バスとして、海老名駅寒川駅間路線バスを運行しており、町における交通空白地域の解消と持続可能な公共交通の実現に必要不可欠な路線と捉えています。

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

各系統の年間輸送人員及び収支率について、以下のとおり目標を設定する。

事業者名	運行系統名 (起点～終点)	目標年間 輸送人員	目標収支 率
神奈川中央交通株式会社・相鉄バス株式会社	海老名駅寒川駅線 (海老名駅～東今里・十二天～寒川駅)	66,000人	32.82%

(寒川町地域公共交通計画 P73 参照) ※令和7年度における目標値の記載なし。

(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、定量的な事業目標を導入することにより、①運行費用を抑制し、標準的な費用へ誘導すること、②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

- ・利用時のサービス向上のため、乗務員に対する教育を実施（事業者）
- ・バス運行のチラシを作成しイベントにおいて配布し、またバス停付近の店舗に配布を依頼している。（事業者、海老名市、寒川町）

(寒川町地域公共交通計画 P73 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
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。
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
利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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4」を添付。
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
これまでの取組によって、利用促進につながっている路線もあることから、引続き実施していくほか、運行の継続や改善に向けた取組を検討するため、令和5年度計画についても、関係市町村と事業者と連携し、地域に利用促進に向けた啓発等や路線のダイヤ改正、運行区間の見直し等を行っていく。 系統別についての取組内容と目標については、別紙参照。
10. 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>
該当なし。

11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
【神奈川中央交通株式会社・相鉄バス株式会社】 「海老名駅寒川駅線」の確保維持を目的とする。 当該地域間幹線系統確保維持のため、老朽化した車両の更新を支援する必要がある。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(1) 事業の目標
【神奈川中央交通株式会社・相鉄バス株式会社】 老朽化した車両を更新し、地域間幹線を確保維持する。 ※ 県内バスのバリアフリー化（R5.3月末時点） バス車両 5,408 両のうちノンステップバスは、3,663 両（67.7%） （「かながわバス・ポシエット 2024」神奈川県バス協会抜粋）
(2) 事業の効果
【神奈川中央交通株式会社・相鉄バス株式会社】 新車両を取得することにより、地域間幹線系統が確保維持される。
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 <u>【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】</u>
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。
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） <u>【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>
該当なし。
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
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
※会議終了後、実績に基づいて記入
19. 利用者等の意見の反映状況
寒川町地域公共交通計画の策定にあたり、令和6年1月4日から2月2日にかけて意見聴取を行った結果、補助路線に係る意見は無かった。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)	寒川町宮山 165 番地
(所 属)	寒川町都市建設部都市計画課 都市計画・開発指導担当
(氏 名)	鈴木 正人
(電 話)	0467-74-1111 (内 321)
(e-mail)	toshikei@town.samukawa.lg.jp

令和7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）

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
	神奈川県 相模鉄道(株)	(1) 海老名駅寒川駅線	5,991.5	
合 計			5,991.5	

(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」）

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）
「令和8年度、令和9年度、令和7年度」については、令和7年度事業から土曜・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」

事業者名	神奈川中央交通株式会社／相鉄バス株式会社（令和7年度）
------	-----------------------------

令和7年度

1. 申請事業者の概要
(省略)

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 = 二	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 へ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ＝ト
武蔵・相模	664円.63銭	545円.18銭	545円.18銭	670円.86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	特 例 措 置	運行 系統 名	運行系統			計画運行 回数 日数	計画運行 回数 ()	計画平均乗 車密度	②	①×② ＝③	子	オ	オ÷チ＝ク 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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
				起点	主な 経由地	終点									往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km			往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 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＋又))÷チニヲ、	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	(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 カーヨニタ	補助対象経常費用の限度額 カ×9/20＝レ	タ又はしのうちいずれか少ないほうの額	
							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
武蔵・相模	第1号		100%	70,011.6km	38,168,924円	211円.97銭	13,067,402円	70,116.4km	186円.36銭	16,149,527円	70,120.4km	230円.31銭	15,395,463円	70,215.0km	219円.26銭	14,840,358円	23,328,566円	17,176,015円	17,176,015円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
合計				. km	円		円	. km		円	. km		円	. km		円	円	円	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								「その他の者」の真体的概要
										都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		
										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		17,176,015円	17,176,015円	11,983,266円	11,983千円	5,991.5千円	31,691,451円	25,699,951円	円	%	円	%	円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
合計			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	

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
神奈川県		海老名市	海老名市には、商業施設・総合病院・学校等の生活基盤が整備されているとともに、小田急線・相鉄線・JR相模線の交通結節点にもなっているため。

表6 車両の取得計画の概要

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
神奈川県	神奈川中央交通(株)	2両	1,000
	相鉄バス(株)	2両	3,000
	計		4,000

事業者名	神奈川県中央交通株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 運輸計画部 運転担当	(責任者役職・氏名) 次長 井手 正一郎
補助金担当部門	(担当部門の名称) 運輸計画部 生活交通担当	(責任者役職・氏名) 課長 橋山 英人
事業者名	相鉄バス株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 運輸部 計画課	(責任者役職・氏名) 課長 福田 有二
補助金担当部門	(担当部門の名称) 運輸部 営業課	(責任者役職・氏名) 課長 福永 克実

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)

運 行 系 統										年 間 輸 送 実 績				経 常 収 益			経 常 費 用	平 均 乗 車 密 度 算 定			輸 送 量	市町村による 回数券購入 等の有無	備 考
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 (A) (回)	輸 送 人 員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人 千 口 (人 千 口)	運 送 収 入 (B) (円)	実 車 走 行 キ ロ (C) (km)	運 送 雑 収 (D) (円)	営 業 外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (円)	運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均乗車×日数+の平均乗車×日数 総適用日数	平均乗車 密 度 $\frac{(B)}{(C) \times (F)}$ (G)	平均乗車率 (F) (円)	(A) × (G)				
第1号	海老名駅 寒川駅線	海老名駅	東今里・ 十二天	寒川駅	11.1	8.6	62,664	4.9	307,053.6	14,793,925	70,215.0	525,697	75,841	15,395,463	45,381,646	$(45.81 \times 209) + (53.41 \times 134) \pm (46.24 \times 22)$ 365 + $(45.81 \times 251) \pm (53.41 \times 92) \pm (46.24 \times 22)$ 365 $\times 1/2$	4.3	48.18	36.9	有(無)			
合計					11.1		62,664		307,053.6	14,793,925	70,215.0	525,697	75,841	15,395,463	45,381,646								

実施調査日 令和4年10月28日

〔記載要領〕

- この書類は、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)並びに基準期間の前々年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前々年度及び基準期間の前々年度に係る様式第1－5の添付を省略することができる。)なお、様式1－8に基づく申請については当該年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
- 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。
- 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し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 運行回数には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
- 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。
- 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度(基準期間)の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
- 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。
- 1系統当り經常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり經常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
- 平均乗車率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切り捨て)。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均乗車率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
- 平均乗車密度は(B) ÷ (C) ÷ (F)と運算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
- 備考欄には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
- 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収入及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
- 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

(注)上記、記載要領中3.以降において、前々年度(基準期間)とあるのは1. 但し書きに該当しない場合は、基準期間の前々年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度、基準期間の前々々々々年度と読み替えるものとし、2. 但し書きに該当しない場合は、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度、基準期間の前々々々々年度と読み替えるものとする。

事 業 者 名	神奈川中央交通株式会社		
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 運輸計画部	運転担当	(責任者役職・氏名) 課長 木村 弘明
補助金担当部門	(担当部門の名称) 運輸計画部	生活交通担当	(責任者役職・氏名) 課長 橋山 英人
事 業 者 名	相鉄バス株式会社		
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 運輸部	計画課	(責任者役職・氏名) 課長 福田 有二
補助金担当部門	(担当部門の名称) 運輸部	営業課	(責任者役職・氏名) 課長 福永 克実

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和7年度)

実態調査日 令和4年10月28日																				
運 行 系 統					年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			平 均 乗 車 密 度 算 定			輸 送 量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備 考		
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 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 入キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	乗車走行 キロ (C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (円)				$\frac{\left(\begin{array}{l} \text{運賃改定前 適用 平均乗車} \times \text{日数} + \text{運賃改定後 適用} \\ \text{の平均乗車} \times \text{日数} + \text{の平均賃率} \times \text{日数} \end{array} \right)}{\text{総適用日数}}$	$\frac{\text{平均乗車} \text{密度} \text{(B)}}{\text{(C)} \times \text{(F)}} \text{(G)}$
第1号	海老名駅 寒川駅線	海老名駅	東今里・ 十二天	寒川駅	11.1	8.6	54,093	4.9	265,055.7	14,175,249	70,011.6	515,827	149,282	14,840,358	46,531,809	$\frac{(53.41 \times 310) + (53.91 \times 55)}{365}$	3.7	31.8	有 無	
合計					11.1		54,093		265,055.7	14,175,249	70,011.6	515,827	149,282	14,840,358	46,531,809					

[記載要領]

- この書類は、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）並びに基準期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること（補助対象系統のみ記載すること）。
（但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画の添付書類につい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及び基準期間の前々年度と係る様式第1～5の添付を省略することができる。）
- なお、様式1～8に基づき申請については当該年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること（補助対象系統のみ記載すること）。
- 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。
 - 起点及終点は、停留留所名をもつて記載し、主な経路内では他の運行系統と区別できる停留留所名をもって記載すること。
 - 運行区間は、補助対象期間の前々年度（基準期間）中における1日の平均を小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とする。
 - 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
 - 1人平均乗車キロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。
 - 輸送キロロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。
 - 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度（基準期間）の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
 - 実車走行キロロは、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。
 - 1系統当り座席利用は、補助対象事業者の実車走行キロロに於て1席常利用に当該系統の乗客乗車を乗じたものとする。
 - 平均賃率は、停留留相互間総運賃額÷停留留相互間総キロロにより計算単位まで算出すること（銭未満切捨て）。ただし、補助対象期間の前々年度（基準期間）に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
 - 1人平均乗車密度は(B)÷(C)÷(F)と連算し、その値について、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出すること。
 - 備考欄には、補助対象期間の前々年度（基準期間）中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
 - 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送キロロ、運送収入、実車走行キロロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
 - 市町村による有無は、運送収入に含まれるもの有無について記載すること。
（注上）市町村による有無は、運送収入に含められるもの有無について記載すること。
- （注上）年度、記載要領中3以降において、前々年度（基準期間）とあるのは1. 但し書きに該当しない場合は、基準期間の前々年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々年度を追加上読み替えるものとし、2. 但し書きに該当しない場合は、基準期間の前々年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々年度を追加上読み替えるものとする。

(注)上記、記載要領中3.以降において、前々年度(基準期間)とあるの
前々々年度、基準期間の前々々々年度を追加して読み替えるものとする。

地域公共交通計画（別紙）（案）における生産性向上の取組
海老名駅～寒川駅（神奈川中央交通株式会社・相鉄バス株式会社）

1 これまでの改善等に向けた取組

当該系統は、地域住民の通勤、通学、通院や買い物等の生活交通として利用されており、必要な路線である。

これまでも利用促進に向け次の取組を実施している。

- ・利用時のサービス向上のため、乗務員に対する教育を実施（事業者）
- ・これまで海老名市コミュニティバス本郷ルート、寒川町コミュニティバス北ルートとして運行してきた路線を見直し、平成26年10月に新規路線として現在の海老名駅～寒川駅線を運行しているため、バス運行のチラシを新たに作成しイベントにおいて配布し、またバス停付近の店舗に配布を依頼している。（事業者、海老名市、寒川町）
- ・運行開始以降、バス停を2箇所追加したほか、寒川神社へアクセスできる路線としてPRするため、バス停名称の変更・行き先の表示方法を変更した。（事業者、海老名市、寒川町）
- ・沿線の施設において、当該系統を利用することで受けられる優待イベントを実施し、海老名駅周辺にチラシを設置した。（事業者・海老名市）
- ・寒川町の町境に隣接する藤沢市の一部地域に最寄りのバス停への案内チラシを配布し、公民館での配布も依頼した。（寒川町）
- ・市の広報に、外出時の移動手段として掲出した。（海老名市）
- ・寒川町産業まつりにおいて、当該路線を周知するチラシを配布した。（寒川町）
- ・薬局、喫茶店、公民館、診療所などにチラシを配架した。（寒川町）
- ・利用促進の一環として、市内小学校の学校連絡専用アプリを通じてこども運賃の案内を配信した。（海老名市）
- ・市の広報の公共交通の特集企画にて利用啓発を図った。（海老名市）

2 今後の取組

- ・利用時のサービス向上のため、乗務員に対する教育を実施。（事業者）
- ・バス運行のチラシを作成しイベントにおいて配布し、またバス停付近の店舗に配布を依頼している。（事業者、海老名市、寒川町）
- ・通勤需要の取込みのため、PRチラシ等を作成し周知を図る。（海老名市、寒川町）
- ・ご利用されるお客様の利便性向上を目的に、周辺道路混雑時の計画的迂回運行による遅延回避を図る。（事業者、海老名市、寒川町）

年度	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R7
運行回数(回/日)	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6
路線キロ程(km)	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1
年間実車走行キロ(km) ※R7は年間計画実車走行キロ(km)	70,303.8	70,281.2	69,931.8	69,991.3	70,116.4	70,120.4	70,215.0	70,011.6
経常費用 A(千円) ※R7は見込額	41,034	41,799	42,987	44,210	44,994	46,499	48,381	46,531
経常収益 B(千円) ※R7は見込額	12,889	13,514	14,560	11,778	11,567	14,223	15,395	13,700
収支率 B÷A(%) ※R7は目標収支率 下記(2)参照	31.41	32.33	33.87	26.64	25.71	30.58	31.82	32.82
年間輸送人員 D(人) ※R7は目標年間輸送人員 下記(1)参照	56,790	57,008	63,547	50,797	49,954	59,689	62,664	66,000

※本路線はH29. 4. 1から補助対象となる。

(1) 目標年間輸送人員

本路線はH29. 4. 1から補助路線としているが、運行はH27からの運行実績があるため、これを基に算出した年間輸送人員を基準とする。

①運行回数 1 回当たりの利用者を 1 人増やす

→1人×8. 6回×365日＝3, 139人

②基準値

直近 3 年間（R3～R5）の年間輸送人員の平均値、またはR5の年間輸送人員と比較し高いものとする。

→57, 436人（R3～R5平均）＜ 62, 664人（R5年間輸送人員）

③R7目標年間輸送人員設定（①＋②）

→3, 139人＋62, 664人＝65, 803人

→百の単位を四捨五入、66, 000人を目標値とする。

・設定理由

利用者、住民に分かりやすい目標とするため「運行回数 1 回当たりの利用者を増やす」という設定にした。

(2) 目標収支率

①年間事業収支率を 1 %改善する

②基準値

直近 3 年間（R3～R5の収支率の平均値またはR4の収支率のいずれか大きいほうとする。

→29. 37%（R3～R5平均）＜ 31. 82%（R5収支率）

③R6目標収支率設定（①＋②）

→31. 82%＋1%＝32. 82%

・設定理由

収支率が改善していくことにより、将来的に補助金額の圧縮が期待できることから目標収支率を設定した。

(参考 補助金交付実績額の内訳 単位:千円)

年度	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
国	2,268	5,427	5,415	7,859	8,064	6,734	4,920
市・町	12,337	23,667	22,948	20,438	20,235	22,211	25,301
合計	14,605	29,094	28,363	28,297	28,299	28,945	30,221

補助対象路線図

- 補助対象路線
- 市町境界線

