

本資料は地域間幹線系統に関するものです。
 【該当する系統（運行事業者）】
 長辰～燕三条駅（越佐観光バス(株)）
 長岡駅～分水駅（越後交通(株)）

令和6年6月 日

燕・弥彦地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

燕市・弥彦村の乗合バス利用者は、マイカーの普及や少子化などにより近年は横ばいで推移している。

乗合バス事業者の経営環境は、運転手不足を筆頭に、年々厳しくなり、路線の縮小等へつながっている。

当該地域間幹線系統のような地域をまたがる広域的・幹線的なバス路線は、通勤、通学、通院といった日常生活だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での行動の維持に欠かせないものとなっている。

また、鉄道や他の路線バス等と連絡し、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、地域公共交通確保事業により運行を確保・維持する必要がある。

よって、燕市・弥彦村では、地域内フィーダー系統などとの接続などにより、利便性の高い、効果的、効率的な公共交通ネットワークを確保することを目的に、広域的・幹線的なバス路線について、地域間幹線系統確保維持事業を実施している。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

（1）事業の目標

【越佐観光バス(株)（長辰～燕三条駅（燕市循環バス「スワロー号」））】

①圏域住民一人当たりの公共交通に対する行政負担額 111 円を維持（R4 実績）

②公共交通の収支率 11%を維持（R4 実績）

【越後交通(株)（長岡駅～分水駅）】

①圏域住民一人当たりの公共交通に対する行政負担額 3 円を維持（R4 実績）

②公共交通の収支率 43%を維持（R4 実績）

（燕・弥彦地域公共交通網形成計画 P. 67 参照）

（2）事業の効果

市内の広域的・幹線的生活交通路線の確保維持を行うことにより、圏域住民等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、地域間幹線系統と地域内フィーダー系統のネットワークが連携することで、効果的、効率的な運行体系が実現できる。さらには、住民の社会参加の促進や外出機会の創出につながり、地域の活性化や健康寿命延伸にもつながる。

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

■系統見直し

- ・ 運行経路の見直し

■ダイヤ調整

- ・ 競合路線との時刻調整
- ・ ダイヤ改正（路線バスとの乗継ダイヤの設定）

■運賃

- ・ 1 日乗り放題券の活用による輸送人員の拡大
- ・ 免許返納者に対する利用促進

■その他

- ・ バスロケーションシステムの導入・運用による利用促進

上記取組みについて、運行事業者と自治体が連携を図りながら実施する。

（燕・弥彦地域公共交通網形成計画 P. 71～72 を参照）

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

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

【表 1 の概要】

	事業者数	系統数	国庫補助申請額
R7 年度補助（R6. 10～R6. 9 運行）	2	2	6, 197
R8 年度補助（R7. 10～R8. 9 運行）	2	2	6, 197
R9 年度補助（R8. 10～R9. 9 運行）	2	2	6, 197

①予定している時刻表・系統図

別紙を添付（系統図）

②運行予定者決定の流れ

○県内乗合バス事業者へ本計画に登載を希望する系統について、調査を実施
（新潟県ホームページ及び市町村を通じて周知）

○以下の点から現在運行しているバス事業者を運行事業者に決定

- ・ バス事業者は、一つの事業者が継続して運行することで地域の交通手段を安定的に確保できるとともに、雇用面も含め地域経済の安定に資すると考えられる。
- ・ 当該系統を現に運行している事業者は、当該系統の運行に関する知識・経験を有し、地域住民の信頼を得られており、安全・安心な輸送が期待できる。
- ・ 運行系統の近隣に事業所を有しているため、大雪など不足の辞退にも迅速に対応でき、円滑な運行が期待できる。

③輸送量が 15 人～150 人/日と見込んだ根拠となる算出式

「表 1－5」を添付（平均乗車密度算定表）

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

- ・ 運行事業者ヒアリング及び市村の保有データにより測定実施

（燕・弥彦地域公共交通網形成計画 P. 67 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】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 3」を添付
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】
該当なし
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】
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
・ 令和 6 年 6 月 21 日（令和 6 年度第 2 回） 地域公共交通計画（別紙）について承認
19. 利用者等の意見の反映状況
（令和 6 年 6 月 21 日の会議の結果を記載）

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県燕市吉田西太田 1 9 3 4 番地

(所 属) 燕市都市整備部都市計画課

(氏 名) 山口 優太

(電 話) 0 2 5 6 - 7 7 - 8 2 6 3

(e-mail) toshikei@city.tsubame.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)

令和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)	特 例 措 置
燕市	越佐観光バス株式会社	(1) 長辰～燕三条駅	5,570	
	事業者計	1系統	5,570	
	越後交通株式会社	(2) 長岡～分水	627	
	事業者計	1系統	627	
合 計		2系統	6,197	

(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○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」)

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	越佐観光バス株式会社	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	21,238 千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	21,238 千円
	営業費用	51,853 千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	51,853 千円
	営業損益	▲ 30,615 千円	営業外損益	千円	経常損益	▲ 30,615 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	146,644.0 km				経常収支率	40.95 %

(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	19,725 千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	19,725 千円
	営業費用	39,972 千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	39,972 千円
	営業損益	▲ 20,247 千円	営業外損益	千円	経常損益	▲ 20,247 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	146,043.0 km				経常収支率	49.34 %

(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	19,561 千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	19,561 千円
	営業費用	39,172 千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	39,172 千円
	営業損益	▲ 19,611 千円	営業外損益	千円	経常損益	▲ 19,611 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	146,173.0 km				経常収支率	49.93 %

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''= a	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'= b	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
羽越	267円.98銭	273円.70銭	353円.59銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費 用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
羽越	298円42銭	378円29銭	298円42銭	144円82銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

(1) 系統概要

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	運行系統名	運行系統			計画運行日 数	計画運行回数 () ①=カッコ内	計画平均乗 車密度 ②	計画輸送量 ①×②=③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ程 オ	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 オ÷チ=ク	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		他系統との競 合率 ル÷チ (チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ	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					チ	オ			リ	ヌ	ル	%	%				
羽越	1		長辰～燕三条 駅	長辰	吉田駅	燕三条駅	244 日	1708.0 (7.0) 回	4.0	28.0人	往 34.0km 復 34.0km	(平均) 34.0km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	% 0.000	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	% 0.000	% 100.000
合計			1系統								往 34.0km 復 34.0km	34.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		

(2) 補助対象経費の算定

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×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=タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちい ずれか少ないほうの額 ソ
							基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間						
							経常収益 ヤ”	実車走行 キロ マ”	補助対象系 統の実車走 行キロ当たり 経常収益 ヤ”÷マ”=d	経常収益 ヤ’	実車走行 キロ マ’	補助対象系 統の実車走 行キロ当たり 経常収益 ヤ’÷マ’=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系 統の実車走 行キロ当たり 経常収益 ヤ÷マ=f				
羽越	1		100.000%	116,144.0km	34,659,692 円	27円.88銭	4,359,200 円	161,838.0 km	26円.93銭	4,589,400 円	161,838.0 km	28円.35銭	5,106,611 円	179,937.0 km	28円.37銭	3,238,094 円	31,421,598 円	15,596,861 円	15,596,861 円
合計				116,144.0km	34,659,692 円		4,359,200 円	161,838.0km		4,589,400 円	161,838.0km		5,106,611 円	179,937.0km		3,238,094 円	31,421,598 円	15,596,861 円	15,596,861 円

(3) 負担者及び負担割合

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×ワーヨ=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								
										新潟県		市町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具 体的概要
										負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
羽越	1		15,596,861 円	15,596,861 円	11,140,615 円	11,140千円	5,570.0千円	31,421,598 円	25,851,598 円	5,570,000 円	21.5%	15,824,737 円	61.2%	0 円	0.0%	4,456,861 円	17.2%	
合計			15,596,861 円	15,596,861 円	11,140,615 円	11,140千円	5,570千円	31,421,598 円	25,851,598 円	5,570,000 円	21.5%	15,824,737 円	61.2%	0 円	0.0%	4,456,861 円	17.2%	

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) ロ''÷ハ''= a	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'= b	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
羽越	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 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
羽越	340円04銭	378円29銭	340円04銭	193円73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

(1) 系統概要

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 (全体キロ)		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		他系統との競合率	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																			
				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											
羽越	(14)		長岡～分水	長岡駅前	興野	分水駅前	365	日	1695.0 (4.6)	回	4.8	22.0人	往 27.9km 復 28.1km	28.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 25.2km 復 25.2km	25.2km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	% 0.000	% 10.000
合計 (新)			28系統									往 27.9km 復 28.1km	28.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 25.2km 復 25.2km	25.2km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km			

(2) 補助対象経費の算定

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×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=タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額 ソ
							基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間						
							経常収益 ヤ”	実車走行 キロ マ”	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ”÷マ”=d	経常収益 ヤ’	実車走行 キロ マ’	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ’÷マ’=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ÷マ=f				
羽越	(14)		10.000%	94,245.0km	32,047,069 円	172円.06銭	15,303,463 円	102,330.3 km	149円.54銭	18,763,197 円	97,080.5 km	193円.27銭	16,135,880 円	93,068.4 km	173円.37銭	16,215,794 円	15,831,275 円	14,421,181 円	14,421,181 円
合計				94,245.0km	32,047,069 円		15,305,158 円	102,335.1km		18,763,225 円	97,080.5km		16,135,880 円	93,068.4km		16,215,794 円	15,831,275 円	14,421,181 円	14,421,181 円

(3) 負担者及び負担割合

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							
										新潟県		市町村		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
羽越	(14)		1,442,118 円	1,442,118 円	1,254,015 円	1,254千円	627.0千円	15,831,275 円	15,204,275 円	627,000 円	4.1%	141,009 円	0.9%	14,248,148 円	93.7%	188,118 円	1.2%
合計			1,442,118 円	1,442,118 円	1,254,015 円	1,254千円	627千円	15,831,275 円	15,204,275 円	627,000 円	4.1%	141,009 円	0.9%	14,248,148 円	93.7%	188,118 円	1.2%

様式第 1－5（日本工業規格 A 列 4 番）

本省提出用（電子版）

事 業 者 名	越佐観光バス株式会社
---------	------------

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）

実態調査日

令和5年5月12日実施

運 行 系 統							年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			1 系統当り 經常費用 (円)	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 人キロ (人× (人× (円)	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)		運賃改定前適用 運賃改定後適用 の平均賃率×日数+の平均賃率×日数		平均賃率 (F) (円)				平均乗車 密 度 (B) (C) × (F) (G)
																総適用日数						
1	長辰～ 燕三条駅	長辰	吉田駅	燕三条駅	33.3	5.0	25,327	11.2	283,662.4	2,382,500.0	81,252.0	0	0	2,382,500	28,729,894	(187×6.85) + (57×6.95) 244		6.87	4.2	21.0	有 ☒ 無 ☐	
合計					33.3		25,327		283,662.4	2,382,500	81,252.0	0	0	2,382,500	28,729,894							

〔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年度、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。
- 平均賃率は、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。
- 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、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、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、基準期間の前年度、基準期間の前々年度を追加して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を追加して読み替えるものとする。

事業者名	越後交通株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 運輸営業部	(責任者役職・氏名) 次長 佐山 尚生
補助金担当部門	(担当部門の名称) 運輸営業部	(責任者役職・氏名) 次長 佐山 尚生

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）

実態調査日 令和4年10月1日～令和5年9月30日 通年実施

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 (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 人キロ (人・km)	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 系統当り 経常費用 (円)	運賃改定前 適用 の平均賃率 × 日数	運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数				平 均 賃 率 (F) (円)	平均乗車 密 度 (B) / (C) / (F) (G)
2	長岡～分水	長岡駅前	興野	分水駅前	28.0	4.5	46,879	9.4	440,662.6	15,804,165	93,068.4	251,284	80,431	16,135,880	32,564,632			35.14	4.8	21.6	有・ 無	
合計					28.0		46,879			15,804,165	93,068.4	251,284	80,431	16,135,880	32,564,632							

- 〔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。
 - 運行回数は、補助対象期間の前々年度中における 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 系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
 - 平均賃率は、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（銭未満切捨て）。ただし、補助対象期間中の前々年度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、スト及び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中に運行回数の変更があった場合、スト及び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。

表3 運行回数3回以上の要件緩和を希望する系統の概要

[illegible]

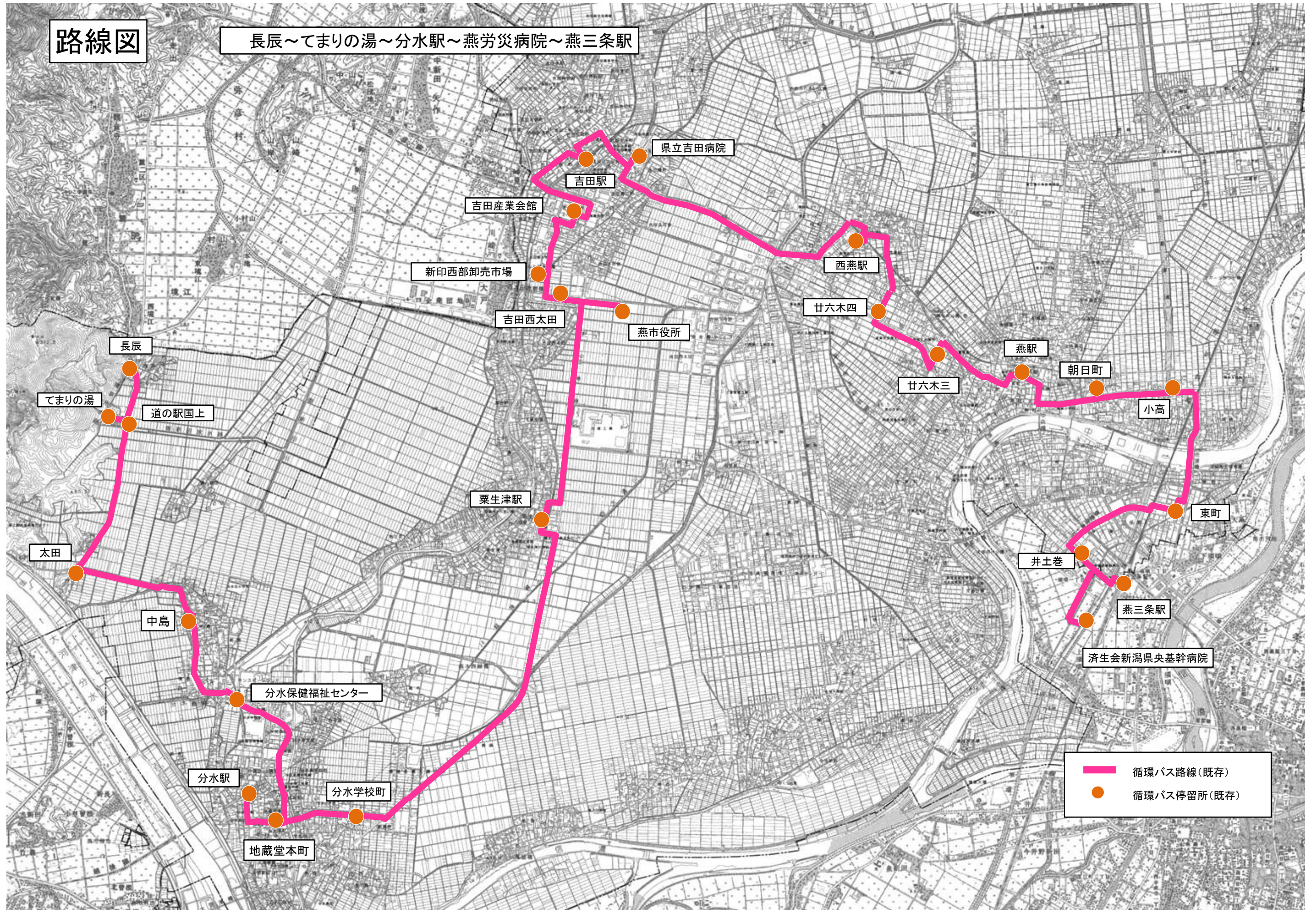
別紙 生産性向上の取組

都道府県	運行予定者名	番号	運行系統名	系統毎の取組	取組の実施主体	効果目標	実施に向けたスケジュール	実施時期
新潟県	越佐観光バス株式会社	1	長辰～燕三条駅	⑭、⑳(バスロケシステム導入)、㉓	燕市	R5年度比10%以上の輸送人員の増(2,500人の増)	⑭適時 ㉒バスロケ導入プロポ R6.6 導入準備R6.7～R6.9 運用開始R6.10～	⑭R6.10～ ㉒R6.10～ ㉓見直しは必要に応じて
	越後交通株式会社	14	長岡～分水	⑤、⑪	越後交通株式会社	R5年度収支率101%の158,041円増加を目標	実施時期までに検討	令和7年春

系統毎の取組
系統見直し ①複数系統を統合するなどによる輸送量の向上 ②運行経路(路線の短縮)の見直し(路線の短縮) ③コミュニティバスからの乗り継ぎ利便性の向上(系統見直し) ④その他()
ダイヤ調整 ⑤競合路線との時刻調整 ⑥コミュニティバスからの乗り継ぎ利便性の向上(ダイヤ調整) ⑦ダイヤ改正(路線バスとの乗継ダイヤの設定) ⑧その他()
貨客混載、混乗化 ⑨物流事業者と連携した貨物輸送 ⑩その他()
運賃、企画乗車券 ⑪1日乗り放題券の活用による輸送人員の拡大 ⑫ノーマイカーデーを実施し実施日は1割引きの運賃を設定 ⑬ICカードの普及促進 ⑭免許返納者に対する割引を導入し利用促進 ⑮乗継割引実施により利便性を向上させ利用促進 ⑯その他()
イベント、観光、広告宣伝 ⑰観光施策との連携による利用促進 ⑱子供向けの「乗り方教室」、 老人クラブを対象に高齢者向け「乗り方教室」を実施 ⑲商業施設のイベントと連携した需要喚起 ⑳広告(ポスター、車体ラッピング)による収入増 ㉑バス路線マップの作成及び配布による利用促進 ㉒その他()
調 査 ㉓利用実態を把握し、必要に応じ見直し ㉔その他()
その他追加項目があれば ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚系統の見直しを実施せず、引き続き、 幹線系統として運行する理由 系統番号 [理 由]

路線図

長辰～てまりの湯～分水駅～燕労災病院～燕三条駅



路線図(越後交通株式会社)

申請番号 2

分水駅前

済生会病院

東三条駅前

今町5丁目

道の駅パティオにいがた

長岡駅前

- No.13-1 長岡駅前～新国道～東三条駅前
- No.13-2 長岡駅前～新国道・病院～東三条駅前
- No.14-1 長岡駅前～興野～分水駅前
- No.14-2 長岡駅前～高見工業団地・興野～分水駅前
- No.15-1 長岡駅前～高見～今町5丁目
- No.15-2 長岡駅前～高見・道の駅パティオにいがた～今町5丁目