

西東京バス報告事項

【7年度計画補助申請額変更】

新系統第5号小岩線
運送収入計画額変更による
みなしカット発生

2024.11現在

1. 「みなしカット」とは

【前提】 補助要件

- ・ 最低輸送量：15.0人 $\text{※輸送量} = \text{運行回数} \times \text{平均乗車密度}$
- ・ 最低運行回数：3.0回／日

→最低運行回数で輸送量要件をクリアするなら、平均乗車密度は必然的に5.0以上になるはず

→平均乗車密度が5.0を下回って輸送量要件をクリアしているということは
運行回数を増やしているから

(例：平均乗車密度4.0でも、運行回数が4.0なら $4.0 \times 4.0 = \text{輸送量} 16.0$ で要件クリア)

⇒平均乗車密度5.0未満の系統は、輸送量÷5を「みなし運行回数」としてそれ以上の分は「カット（補助対象外）」する＝**みなしカット**

2. 「みなしカット」発生時の計算方法例

★補助対象経費＝欠損額×（みなし運行回数／実運行回数）

【例 1】 運行回数4.0回 平均乗車密度4.0 欠損額10,000千円

* 輸送量＝運行回数4.0×平均乗車密度4.0＝**16.0**

* みなし運行回数＝輸送量16.0÷5＝3.2÷**3**（小数第一位切り捨て）

* 補助対象経費＝10,000×（3／4）＝7,500千円

→補助は10,000千円から7,500千円へ、**2,500千円減額**される

【例 2】 運行回数11.5回 平均乗車密度4.7 欠損額50,000千円

* 輸送量＝運行回数11.5×平均乗車密度4.7＝54.05÷**54.1**（小数第二位四捨五入）

* みなし運行回数＝輸送量54.1÷5＝10.82÷**10**（小数第一位切り捨て）

* 補助対象経費＝50,000×（10／11.5）＝43,478千円（小数第一位切り捨て）

→補助は50,000千円から43,478千円へ、**6,522千円減額**される

3. 「運送収入」と「経常収益」の関係（通常・実績）

運 行 系 統 年 間 輸 送 実 績				経 常 収 益		
申請 番号	運 行 系統名	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)
第1号	丹波線	18,219,090.0	70,324.8	437,269	907,313	19,563,672
第2号	小菅の湯線	17,973,059.0	75,325.2	468,946	973,040	19,415,045
第3号	鴨沢西線	18,154,896.0	65,492.2	407,659	845,873	19,408,428
第4号	数馬線	64,660,700.0	244,159.4	1,519,770	3,153,450	69,333,920
第5号	藤 倉 線	39,745,617.0	166,921.9	1,039,117	2,156,119	42,940,853
合計		158,753,362	622,223.5	3,872,761	8,035,795	170,661,918

運送収入 (B) + 運送雑収 (D) + 営業外収益 (E) = 経常収益

【運送収入】

現金・IC・定期券・シルバーパスの
系統ごとの収入
＝ **平均乗車密度**の算出に使用

【経常収益】

運送収入以外の収入（広告収入等）
も含めた収益
＝ 経常費用と差し引く **補助対象欠損額**
の算出に使用

運送収入 + （運送雑収 + 営業外収益）
 ＝ 経常収益

通常は **運送収入 < 経常収益**

4. 「運送収入」と「経常収益」の関係（計画策定時）

運 行 系 統		年 間 輸 送 実 績		経 常 収 益		
申請 番号	運 行 系 統 名	計 画 運送収入 B (円)	計 画 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 (円)
第1号	丹 波 線	19,987,043	77,149.2	-380,109	-1,315,631	18,291,303
第2号	鴨 沢 西 線	28,202,050	101,739.0	-501,353	-1,011,506	26,689,191
第3号	数 馬 線	63,688,521	240,497.4	-1,185,148	-3,848,463	58,654,910
第4号	藤 倉 線	24,885,688	104,517.8	-514,857	-77,759	24,293,072
合計		152,403,020	583,094.2	-2,873,085	-5,961,741	143,568,194

直近単年度

マイナスに
なることも

直近3ヶ年

【運送収入】

直近年度実績（単年）ベースで算出

【経常収益】

直近3ヶ年度実績平均で算出

運送収入・経常収益ともに積み上げではなく、個々に独立した算出方法が指定されている

算出方法が異なるので、年度によっては
運送収入 > 経常収益 となることもある

→ 運送雑収・営業外収益は、調整のため
マイナスになることも

5. 「運送収入」と「経常収益」の関係（新系統：当初）

運 行 系 統		年 間 輸 送 実 績		経 常 収 益		
申 請	運 行 系 統 名	計 画	計 画	運 送 雑 収	営 業 外 収 益	計
		運送収入	実車走行	D	E	B + D + E
番 号		B (円)	キロ C (km)	(円)	(円)	(円)
第1号	丹 波 線	19,987,043	77,149.2	-426,605	-1,269,135	18,291,303
第2号	鴨 沢 西 線	28,202,050	101,739.0	-562,681	-950,178	26,689,191
第3号	数 馬 線	63,688,521	240,497.4	-1,330,119	-3,703,492	58,654,910
第4号	藤 倉 線	24,885,688	104,517.8	-577,836	-14,780	24,293,072
第5号	小 岩 線	16,720,423	59,190.8	-327,290	-753,415	15,639,718
合計		153,483,725	583,094.2	-3,224,531	-6,691,000	143,568,194

【新系統（小岩線）経常収益】

要綱指定通り、
補助対象経常費用見込額の 11 / 20

→15,639,718円

【新系統（小岩線）運送収入】

運送収入 > 経常収益となる年度のため、
他系統平均の比率で運送雑収・営業外収
益をマイナス計上し、運送収入を算出

→16,720,423円（平均乗車密度5.0）

この金額で協議会審議、申請に進んだ

6. 「運送収入」と「経常収益」の関係（新系統：修正）

運 行 系 統		年 間 輸 送 実 績		経 常 収 益		
申 請	運 行 系 統 名	計 画	計 画	運 送 雑 収	営 業 外 収 益	計
		運送収入	実車走行	D	E	B + D + E
番 号		B	キロ C	(円)	(円)	(円)
		(円)	(km)			
第1号	丹 波 線	19,987,043	77,149.2	-380,109	-1,315,631	18,291,303
第2号	鴨 沢 西 線	28,202,050	101,739.0	-501,353	-1,011,506	26,689,191
第3号	数 馬 線	63,688,521	240,497.4	-1,185,148	-3,848,463	58,654,910
第4号	藤 倉 線	24,885,688	104,517.8	-514,857	-77,759	24,293,072
第5号	小 岩 線	15,639,718	59,190.8	0	0	15,639,718
合計		152,403,020	583,094.2	-2,581,467	-6,253,359	143,568,194

関東運輸局ご担当者様より指摘
「新設系統の運送収入は、経常収益と同額となるように調整すること。」

運送収入＝経常収益 となるよう修正

→運送収入・経常収益ともに
15,639,718円
(平均乗車密度5.0→**4.7**)

7. 7年度計画申請額の変更

当初

補助ブロック名	申請番号	特例措置	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	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
			ソ	ソ×ラ＝ツ	ナ	ナ×1/2＝ラ	
武蔵・相模	第1号		16,678,461円	10,746,766円	円	10,746千円	5,373.0千円
	第2号		21,994,394円	20,528,027円	円	20,528千円	10,264.0千円
	第3号		51,991,809円	51,991,809円	円	51,991千円	25,995.5千円
	第4号		22,595,128円	22,595,128円	19,094,474円	19,094千円	9,547.0千円
	第5号		12,796,133円	12,796,133円	円	12,796千円	6,398.0千円
合計			126,055,925円	118,657,863円	19,094,474円	115,155,000円	57,577千円

変更

補助ブロック名	申請番号	特例措置	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	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
			ソ	ソ×ラ＝ツ	ナ	ナ×1/2＝ラ	
武蔵・相模	第1号		16,678,461円	10,746,766円	円	10,746千円	5,373.0千円
	第2号		21,994,394円	20,528,027円	円	20,528千円	10,264.0千円
	第3号		51,991,809円	51,991,809円	円	51,991千円	25,995.5千円
	第4号		22,595,128円	22,595,128円	19,094,474円	19,094千円	9,547.0千円
	第5号		12,796,133円	12,796,133円	10,236,906円	10,236千円	5,118.0千円
合計			126,055,925円	118,657,863円	29,331,380円	112,595,000円	56,297千円

- ・ 第五号 みなしカット額 0円 → 2,559,227円
- ・ 第五号 補助申請額 6,398千円 → 5,118千円
- ・ 合計 補助申請額 57,577千円 → 56,297千円