

令和６年６月２１日

（名称）小野市地域公共交通会議

１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

小野市には、公共交通として鉄道（JR、神戸電鉄、北条鉄道）、路線バス、コミュニティバスが運行しており、これらの公共交通機関は、市民の日常生活に必要不可欠な移動手段として利用されている。特に、地域間幹線系統として機能する路線バスにおいては、小野市域から県内都市部へ直通する移動手段としての役割だけでなく、災害等有事におけるリダンダンシー機能を鉄道と相互に補完する役割も有している。

しかしながら、少子高齢化の進展やモータリゼーションの進展による利用者の減少により、路線バスを含めた公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある。今後も更なる高齢化の進展が予想される中、活気があり、安心して生活できるまちづくりの推進には、路線バスを含め地域公共交通の必要性が一層高まると考えられる。

ついては、路線バスの確保・維持に向け、沿線他市と連携した路線バスの利用促進に努めるとともに、地域公共交通確保維持事業を活用して路線の維持確保を図る。

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

小野市を經由する路線バスにおける目標を以下のとおりとする。
なお、(2)はコミュニティバスの実績値を含む市内バス路線における目標値とする。

- (1) 市内乗車人数 726,000 人/日（令和７年度）
- (2) 公的資金投入額 253 円/人・年（令和７年度）
- (3) 収 支 率 53%（令和７年度）

※小野市地域公共交通計画 P88～91 参照

（２）事業の効果

地域間幹線系統である路線バスの維持により、市民の通勤・通学をはじめとする日常生活に不可欠な交通手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。

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

- (1) 実施事業：総合時刻表の作成（小野市地域公共交通計画 P78 参照）
事業内容：路線バス、コミュニティバス、デマンドバス、鉄道についての総合時刻表を作成することによる市内公共交通機関の利便性向上。
実施主体：小野市地域公共交通会議
- (2) 実施事業：ワーキンググループ会議（小野市地域公共交通計画 P85 参照）
事業内容：各自治体から選出されたワーキンググループ委員の方々と市内公共交通全般に関する協議を行うことにより、公共交通利用者の意向を反映した実効性の高い施策推進を図る。
実施主体：小野市地域公共交通会議

別 紙（地域間幹線系統）

(3) 実施事業：系統や便数、運行ダイヤの見直し

事業内容：地域間幹線系統のみならず、近接・並走する路線を含め必要に応じて利用実態に合わせた再編を検討し、幹線系統への需要集約を図る。

実施主体：神姫バス(株)

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

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

表 2 を添付

4 に記載する運行系統について、その運行に係る費用総額のうち、小野市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

(1) 評価手法：乗車実績（乗降人数）による定量評価

測定方法：運行事業者が日単位で利用実績（利用者数）を計測

(2) 評価手法：利用実績（利用者数）及び支援実績（補助額）による定量評価

測定方法：(1)における実績及び市から事業者への補助額により 1 人あたりの公的資金投入額を算出 ※コミュニティバスを含む

(3) 評価手法：利用実績（収支率）による定量評価

測定方法：運行事業者が 1 年度間に要した経費に対する運賃収入の割合を算出

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】

「地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容」を添付

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】

法定耐用年数 5 年を長期間上回って使用しているバス車両は、機能劣化が進行し、旅客運送における安全性の確保や燃費性能の低下が懸念される。

このため、主に当該幹線系統を運行する事業者の車両更新を支援することにより、輸送の安全確保を図るとともに、地球環境に優しいバス輸送を推進する。

特に、補助対象路線を走行している車両の老朽化は深刻であり、早急な買い替えが必要であったことから、利用者の安全性確保のために、令和 5 年度で 2 両を新規購入し、更新を行っている。

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

取得車両が運行する路線を含む路線バスにおける目標を以下のとおりとする。
なお、(2)はコミュニティバスの実績値を含む市内バス路線における目標値とする。

- | | |
|-------------|----------------------|
| (1) 市内乗車人数 | 726,000 人/日（令和 7 年度） |
| (2) 公的資金投入額 | 253 円/人・年（令和 7 年度） |
| (3) 収 支 率 | 53%（令和 7 年度） |

※小野市地域公共交通計画 P88～91 参照

(2) 事業の効果

地域間幹線系統である路線バスの維持により、市民の通勤・通学をはじめとする日常生活に不可欠な交通手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。

また、車両を計画的にノンステップバス等のバリアフリーに対応した車両を導入することにより、安全な運行につながるとともに、子どもから高齢者、障がいのある方がバスに乗りやすい環境整備につながる。

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 **【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】**

表 6 を添付。

なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する路線の車両の取得について、購入費用総額のうち、小野市から運行事業者への補助金額については、補助対象経費の限度額（15,000 千円/台）から国庫補助金を差し引いた差額分に対し、沿線市町で按分した当市相当額を負担することとしている。

別 紙（地域間幹線系統）

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

小野市地域公共交通会議開催状況

- ・ 令和 6 年 6 月 21 日 令和 6 年度歳入歳出予算について
令和 7 年度地域公共交通計画認定申請（幹線・フィーダー）について 等

19. 利用者等の意見の反映状況

各自治体から選出された委員と市内公共交通全般に関する協議を行う場であるワーキンググループ会議において、路線バスの利用等に係る意見を聴取した。委員からは、通勤・通学を主とした利用の現状と、路線存続を求める声が多数あったことから、これら意見を参考に計画を作成した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）兵庫県小野市中島町 531 番地

（所 属）小野市 総合政策部 交通政策グループ

（氏 名）坪田 陸

（電 話）0794-63-1404

（e-mail）kotu@city.hyogo-ono.lg.jp

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
兵庫県 (小野市)	神姫バス株式会社	(1) 社～三木営業所～ 明石駅前(12)	5,275.5	
		(2) 社～御坂～三宮 (16)	9,564.5	
		(3)		
		(4)		
		(5)		
合 計			14,840.0	

※ 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当のの違いを除き変更がないため省略

(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○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)

資料7－③

事業者名	神姫バス株式会社
------	----------

R7

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						R5
	営業収益	9,255,516千円	営業外収益	20,953千円	経常収益(イ)	9,276,469千円	
	営業費用	10,699,346千円	営業外費用	8,954千円	経常費用(ロ)	10,708,300千円	
	営業損益	△ 1,443,830千円	営業外損益	11,999千円	経常損益	△ 1,431,831千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	23,543,645.0 km					経常収支率	86.62 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						R4
	営業収益	8,519,275千円	営業外収益	19,431千円	経常収益(イ')	8,538,706千円	
	営業費用	10,367,750千円	営業外費用	11,512千円	経常費用(ロ')	10,379,262千円	
	営業損益	△ 1,848,475千円	営業外損益	7,919千円	経常損益	△ 1,840,556千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	23,751,397.0 km					経常収支率	82.26 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業						R3
	営業収益	7,832,145千円	営業外収益	22,917千円	経常収益(イ'')	7,855,062千円	
	営業費用	10,221,334千円	営業外費用	14,540千円	経常費用(ロ'')	10,235,874千円	
	営業損益	△ 2,389,189千円	営業外損益	8,377千円	経常損益	△ 2,380,812千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	23,593,051.0 km					経常収支率	76.74 %

(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
北近畿	433円.85銭	436円.99銭	454円.82銭
京阪神	433円.85銭	436円.99銭	454円.82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	キロ当たり経常収益 イ÷ハト
北近畿	441円.88銭	416円.27銭	416円.27銭	394円.01銭
京阪神	441円.88銭	554円.21銭	441円.88銭	394円.01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

神姫バス株式会社

R7

補助 ブロック 名	申 請 番 号	特 例 指 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		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	他路線との結合 部分に係るキロ程	他路線との結合 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 線との結合部分 以外のキロ程 の比率 (チー(リ+ヌ+ ル))÷チニヲ		
				起点	主な 経由地	終点					チ									オ	
											①＝カッコ内	①×② ＝③								チ	オ
北近畿																					
	12		社～三木営業 所～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	365日	3,755.0回 (10.2回)	6.3	642人	往36.5km 復36.5km	(平均) 36.5km		(平均)	往16.4km 復16.4km	(平均) 16.4km		(平均)	9%	55.068%	
			加東市								往36.5km 復36.5km	36.5km					往4.5km 復4.5km	4.5km		12.328%	
			小野市								往36.5km 復36.5km	36.5km					往10.1km 復10.1km	10.1km		27.671%	
			三木市								往36.5km 復36.5km	36.5km					往5.5km 復5.5km	5.5km		15.068%	
	16		社～御坂～三 宮	社	御坂	三宮	365日	5,047.5回 (13.8回)	6.2	855人	往46.7km 復46.5km	(平均) 46.6km		(平均)	往19.1km 復18.9km	(平均) 19.0km		(平均)	9%	59.227%	
			加東市								往46.7km 復46.5km	46.6km					往4.5km 復4.5km	4.5km		9.656%	
			小野市								往46.7km 復46.5km	46.6km					往10.1km 復10.1km	10.1km		21.673%	
			三木市								往46.7km 復46.5km	46.6km					往13.0km 復13.0km	13.0km		27.896%	
	計		2系統								往83.2km 復83.0km	(平均) 83.1km		(平均)	往35.5km 復35.3km	(平均) 35.4km	往47.7km 復47.7km	(平均) 47.7km		100.000%	
		###		社～三木営業 所～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	365日	3,755.0回 (10.2回)	6.3	642人	往36.5km 復36.5km	(平均) 36.5km		(平均)	往20.1km 復20.1km	(平均) 20.1km		(平均)	9%	100.000%
			神戸市								往36.5km 復36.5km	36.5km					往13.3km 復13.3km	13.3km		36.438%	
			明石市								往36.5km 復36.5km	36.5km					往3.1km 復3.1km	3.1km		8.493%	
###			社～御坂～三 宮	社	御坂	三宮	365日	5,047.5回 (13.8回)	6.2	855人	往46.7km 復46.5km	(平均) 46.6km		(平均)	往27.6km 復27.6km	(平均) 27.6km		(平均)	9%	100.000%	
			神戸市								往46.7km 復46.5km	46.6km					往19.1km 復18.9km	19.0km		40.772%	
計			2系統								往83.2km 復83.0km	(平均) 83.1km		(平均)	往47.7km 復47.7km	(平均) 47.7km	往16.4km 復16.4km	(平均) 16.4km			
合計			4系統								往166.4km 復166.0km	(平均) 166.2km		(平均)	往83.2km 復83.0km	(平均) 83.1km	往64.1km 復64.1km	(平均) 64.1km			

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」=「リ」)	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									補助対象系統 の経常収益 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				
							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				
北 近 畿	12		55.068%	274,115.0km	114,105,851円	277円.16銭	71,756,027円	261,788.1 km	274円.09銭	73,903,799円	268,285.5 km	275円.46銭	77,252,552円	274,005.5 km	281円.93銭	75,973,713円	38,132,138円		
	16		59.227%	471,183.5km	196,139,555円	220円.85銭	52,377,842円	286,194.6 km	183円.01銭	90,533,380円	405,280.8 km	223円.38銭	112,219,061円	438,075.2 km	256円.16銭	104,060,875円	92,078,680円		
合計				745,298.5km	310,245,406円		124,133,869円	547,982.7km		164,437,179円	673,566.3km		189,471,613円	712,080.7km		180,034,588円	130,210,818円		
京 阪 神	###		44.931%	274,115.0km	121,125,936円	277円.16銭	71,756,027円	261,788.1 km	274円.09銭	73,903,799円	268,285.5 km	275円.46銭	77,252,552円	274,005.5 km	281円.93銭	75,973,713円	45,152,223円		
	###		40.772%	471,183.5km	208,206,564円	220円.85銭	52,377,842円	286,194.6 km	183円.01銭	90,533,380円	405,280.8 km	223円.38銭	112,219,061円	438,075.2 km	256円.16銭	104,060,875円	93,692,953円		
合計				745,298.5km	329,332,500円		124,133,869円	547,982.7 km		164,437,179円	673,566.3 km		189,471,613円	712,080.7 km		180,034,588円	148,199,624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割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=ホ	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							
										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
北近畿	12		20,998,605円	20,998,605円		20,998 千円	10,499.0千円	45,152,223円	34,653,223円								
	加東市		4,700,929円	20,998,605円		4,700 千円	2,350.0千円	5,566,366円	4,272,049円	235,000円	5.5%	2,115,000円	49.5%			1,922,049円	45.0%
	小野市		10,551,543円	20,998,605円		10,551 千円	5,275.5千円	12,494,071円	9,588,893円	527,550円	5.5%	4,747,950円	49.5%			4,313,393円	45.0%
	三木市		5,745,750円	20,998,605円		5,745 千円	2,872.5千円	6,803,536円	5,221,547円	287,250円	5.5%	2,585,250円	49.5%			2,349,047円	45.0%
	16		52,275,407円	52,275,407円		52,275 千円	26,137.5千円	104,145,689円	78,008,189円								
	加東市		8,522,655円	52,275,407円		8,522 千円	4,261.0千円	10,056,307円	7,532,470円							7,532,470円	100.0%
	小野市		19,129,196円	52,275,407円		19,129 千円	9,564.5千円	22,571,495円	16,906,714円							16,906,714円	100.0%
	三木市		24,621,790円	52,275,407円		24,621 千円	12,310.5千円	29,052,481円	21,761,164円							21,761,164円	100.0%
	計		73,271,863円	219,822,036円		73,268 千円	36,634.0千円	86,544,256円	65,282,837円	1,049,800円	1.6%	9,448,200円	14.5%			54,784,837円	83.9%
	###		45,152,223円	20,267,345円		45,152 千円	22,576.0千円	45,152,223円	22,576,223円								
京阪神	神戸市		16,452,567円	20,267,345円		16,452 千円	8,226.0千円	16,452,567円	8,226,324円	822,600円	10.0%	7,403,400円	90.0%			324円	
	明石市		3,834,778円	20,267,345円		3,834 千円	1,917.0千円	3,834,778円	1,917,398円	191,700円	10.0%	1,725,300円	90.0%			398円	
	###		93,692,953円	38,200,490円		93,692 千円	46,846.0千円	104,145,689円	57,299,689円								
	神戸市		38,200,490円	38,200,490円		38,200 千円	19,100.0千円	42,462,280円	23,362,229円							23,362,229円	100.0%
	計		58,487,835円	78,775,180円		58,486 千円	29,243.0千円	62,749,625円	33,505,951円	1,014,300円	3.0%	9,128,700円	27.2%			23,362,951円	69.8%
合計			131,759,698円	298,597,216円		131,754 千円	65,877千円	149,293,881円	98,788,788円	2,064,100円	2.1%	18,576,900円	18.8%			78,147,788円	79.1%

(1) 記載要領

1. 乗客バス事業の収益、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）中の乗客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、自資第55号によると、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. 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とする。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。
8. 「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日改定附則第2条の規定に該当する場合に「2」を、補助金交付要綱別表2 5. たたし書きに該当する場合に「3」を記載する。
9. 「計画運行回数」の欄は、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日当たり計画運行回数又は平日1日当たり計画運行回数のいずれかを記載する。
10. 「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「他路線との割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。
11. 「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。
12. 「他路線との割合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との割合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該割合区間の輸送量が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域（系統キロ程（テ）一補助ブロック外乗入部分のキロ程（リ）一同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程（ス））に係るキロ程を記載すること。
13. 「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。
14. 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域」におけるキロ程の比率の欄、「他路線との割合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び他路線との割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。
15. 「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。
16. 「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の記載すること。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。
17. 「補助対象経費」の欄は、(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載すること。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(ホ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ)の金額から左記の場合の(ス)の金額又は(ツ)の金額を控除し得た金額に(ワ)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、(ホ)の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
18. 「補助対象系統の経常収益」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算出額の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。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。
19. 「計画額」の欄は、系統ごと百円単位（0.5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。
20. 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
21. 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」）

(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り）、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。

資料7-④

[illegible]

表7 車両の取得を行う事業者（車両減価償却費等国庫補助金）

事業者名 神姫バス株式会社

1. 車両取得の概要

2年目以降(令和7年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北近畿 京阪神	2	社～三木営業所～明石駅前	第12号	第14号
	3	社～三木営業所～明石駅前 三木営業所～養田～西神中央駅前	第12・15号	第14・17号

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価額(円)	普通償却限度額	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	ノとオのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計画額(千円)	*残存価格(円) ラ=マ=フ
	初年度への額=ナ	前年度7(2年目のみ7)の額=ウ	(定率法)ナ×0.4=ム (定額法)ナ×0.2=ム	ウ	ム+ウ=ノ	オ	ク	ヤ	ク×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)ク=マ	マ×1/2=ケ	
2	15,000,000	6,600,000	2,640,000	0	2,640,000	4,576,958	2,640,000	12	2,640,000 円	1,320.0	3,960,000
3	15,000,000	6,600,000	2,640,000	0	2,640,000	4,576,958	2,640,000	12	2,640,000 円	1,320.0	3,960,000
計	30,000,000	13,200,000	5,280,000	0	5,280,000	9,153,916	5,280,000		5,280 千円	2,640	7,920,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円) ナの額以内=コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 エ	エと2.5%のうち低い方の率(%) テ	補助対象経費 ア	計画額(千円) ア×1/2=サ
			(自)	(至)				
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ+ア	計画額(千円) ケ+サ
5,280	2,640

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	申請番号	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	
		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
北近畿 京阪神	2	132,000円	10%	1,188,000円	90%			円	
	3	132,000円	10%	1,188,000円	90%			円	
合計		264,000円		2,376,000円				円	

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容(令和7年度)

申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	生産性向上の取組に係る取組内容と定量的な効果目標	実施主体と実施時期
12	社～三木営業所～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③並走路線の再編による需要の集約検討 ④沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布。明石駅前に設置するデジタルサイネージ、Web上「あかしiビジョン」において時刻表データを提供 ⑤加東市・三木市との運賃施策(市内上限運賃制度)の周知による利用促進 ⑥西脇市・加東市内の地域内フィーダー交通との連携による需要創出 ⑦沿線の学校へのモビリティ・マネジメントによる利用促進 <定量的な効果目標> 上記の取組により、収支改善率1%以上を目標とする。	①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③神姫バス株式会社 ④加東市・小野市・三木市・明石市・神姫バス株式会社 ⑤加東市・三木市・神姫バス株式会社 ⑥加東市・西脇市・神姫バス株式会社 ⑦沿線5市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。⑦など対外的な調整が必要な案件は、実施の目途が立ち次第とする
16	社～御坂～三宮	社	御坂	三宮	①沿線の通勤・通学需要に対応したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③並走路線の再編による需要の集約検討 ④沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布 ⑤加東市・三木市との運賃施策(市内上限運賃制度)の周知による利用促進 ⑥北播磨地区の商品を都心部に輸送する貨客混載事業の実施 ⑦西脇市・加東市内の地域内フィーダー交通との連携による需要創出 <定量的な効果目標> 上記の取組により、収支改善率1%以上を目標とする。	①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③神姫バス株式会社 ④加東市・小野市・三木市 ⑤加東市・三木市・神姫バス株式会社 ⑥神姫バス株式会社 ⑦加東市・西脇市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。⑥など対外的な調整が必要な案件は、実施の目途が立ち次第とする。