

令和７年６月 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８年度）
- (2) 公的資金投入額 253 円/人・年（令和８年度）
- (3) 収 支 率 53%（令和８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二に基づき、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 8 年度） |
| (2) 公的資金投入額 | 253 円/人・年（令和 8 年度） |
| (3) 収 支 率 | 53%（令和 8 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について 等
- ・ 令和 7 年 6 月 18 日 令和 7 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。

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9年度、令和10年度については、令和8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

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)	6,448.5	
		(2) 社～御坂～三宮(16)	9,322.0	
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			15,770.5	

(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)

R8

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						R6
	営業収益	10,092,381千円	営業外収益	39,808千円	経常収益(イ)	10,132,189千円	
	営業費用	11,328,571千円	営業外費用	20,915千円	経常費用(ロ)	11,349,486千円	
	営業損益	△ 1,236,190千円	営業外損益	18,893千円	経常損益	△ 1,217,297千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	23,327,301.0 km	経常収支率				89.27 %	

基準期間の前年度の 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	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	23,543,645.0 km	経常収支率				86.62 %	

	乗合バス事業					R4
基準期間の前々年度の 損益状況	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
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	23,751,397.0 km				経常収支率	82.26 %

(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施走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) $\square \div \Delta = a$	補助対象事業者の実施走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) $\square \div \Delta = b$	補助対象事業者の実施走行キロ当たり経常費用 (基準期間) $\square \div \Delta = c$
北近畿	436円.99銭	454円.82銭	486円.53銭
京阪神	436円.99銭	454円.82銭	486円.53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事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	キロ当たり経常費用の差 ニ－ヘ=ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北近畿	459円.44銭	426円.56銭	426円.56銭	32円.88銭	434円.34銭
京阪神	459円.44銭	558円.96銭	459円.44銭		434円.34銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合	改定率 コ
北近畿・京阪神	令和5年10月30日	基準期間の 当 年度	3 / 3	28.61%
		基準期間の 年度	/ 3	
		基準期間の 年度	/ 3	

4. 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

R8

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	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		他路線との競合 率 ル÷チ	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 (チー(リ＋ヌ＋ ル))÷チ＝ヲ		
				起点	主な 経由地	終点					チ	オ				オ÷チ＝ク	リ	ヌ	ル				
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	3,745.0回 (10.2回)	7.0	71.4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)		(平均)	%	% 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	4,800.5回 (13.1回)	6.6	86.4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)		(平均)	%	% 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		(平均) 47.7km		(平均)			
	京 阪 神	(12)		社～三木営業所 ～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	365日	3,745.0回 (10.2回)	7.0	71.4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)		(平均)	%	% 44.931
		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	
(16)			社～御坂～三宮	社	御坂	三宮	365日	4,800.5回 (13.1回)	6.6	86.4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)		(平均)	%	% 40.772	
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		(平均) 16.4km		(平均)				
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		(平均) 64.1km		(平均)				

神姫バス株式会社															R8					
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=ラ'	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	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				
						補助金交付要綱別表2(注)4. の適用がある場合			3ヵ年平均 (d+e+f)/3=ノ'	基準期間の前々年度			基準期間の前年度				基準期間			
						基準期間における 実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定によ る増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=e	経常収益控除額 ケとgのいずれか少 ない額 h	補助金交付要綱 別表2(注)4. の 適用後のキロ当 たり経常収益 ノ'-h=ノ''		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=i	
北 近 畿	12		55.068%	273,385.0km	116,615,105円	256円.07銭	68円.84銭	32円.88銭	256円.07銭	288円.95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	84,857,920円	274,188.0 km	309円.48銭	70,005,696円
	16		59.227%	448,133.3km	191,155,740円	217円.85銭	60円.65銭	32円.88銭	217円.85銭	250円.73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	128,008,297円	469,465.8 km	272円.66銭	97,625,839円
合計				721,518.3km	307,770,845円						164,437,179円	673,566.3km		189,471,613円	712,080.7km		212,866,217円	743,653.8km		167,631,535円
京 阪 神	(12)		44.931%	273,385.0km	125,604,004円	288円.95銭	68円.84銭		288円.95銭	288円.95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	84,857,920円	274,188.0 km	309円.48銭	78,994,595円
	(16)		40.772%	448,133.3km	205,890,363円	250円.73銭	60円.65銭		250円.73銭	250円.73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	128,008,297円	469,465.8 km	272円.66銭	112,360,462円
合計				721,518.3km	331,494,367円						164,437,179円	673,566.3 km		189,471,613円	712,080.7 km		212,866,217円	743,653.8 km		191,355,057円

補助 ブ ロ ッ ク 名	申 請 番 号	特 例 措 置	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額	補助対象経費 の限度額	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	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	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除した 額	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		「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	
北 近 畿	12		46,609,409円	52,476,797円	46,609,409円	25,666,869円	25,666,869円			25,666 千円	12,833.0千円	55,598,308円	42,765,308円									
	加東市					5,746,007円				5,746 千円	2,873.0千円	6,854,159円	3,981,159円	383,067円	9.6%	2,489,933円	62.5%			1,108,159円	27.9%	
	小野市					12,897,289円				12,897 千円	6,448.5千円	15,384,607円	8,936,107円	859,800円	9.6%	5,588,700円	62.5%			2,487,607円	27.9%	
	三木市					7,023,105円				7,023 千円	3,511.5千円	8,377,553円	4,866,053円	468,200円	9.6%	3,043,300円	62.5%			1,354,553円	27.9%	
	16		93,529,901円	86,020,083円	86,020,083円	50,947,114円	50,947,114円			50,947 千円	25,473.5千円	108,264,524円	82,791,024円									
	加東市					8,306,099円				8,306 千円	4,153.5千円	10,454,022円	6,300,522円	553,800円	8.8%	3,599,700円	57.1%			2,147,022円	34.1%	
	小野市					18,643,132円				18,643 千円	9,322.0千円	23,464,170円	14,142,170円	1,242,933円	8.8%	8,079,067円	57.1%			4,820,170円	34.1%	
	三木市					23,996,162円				23,996 千円	11,998.0千円	30,201,471円	18,203,471円	1,599,733円	8.8%	10,398,267円	57.1%			6,205,471円	34.1%	
	計			140,139,310円	138,496,880円	132,629,492円	76,611,794円	76,613,983円			76,611 千円	38,306.5千円	94,735,982円	56,429,482円	5,107,533円	9.1%	33,198,967円	58.8%			18,122,982円	32.1%
京 阪 神	(12)		46,609,409円	56,521,801円	46,609,409円	20,942,073円	20,942,073円			20,942 千円	10,471.0千円	46,609,409円	36,138,409円									
	神戸市					16,983,536円				16,983 千円	8,492.0千円	16,983,536円	8,491,536円	1,132,267円	13.3%	7,359,269円	86.7%					
	明石市					3,958,537円				3,958 千円	1,979.0千円	3,958,537円	1,979,537円	263,866円	13.3%	1,715,134円	86.6%			537円	0.1%	
	(16)		93,529,901円	92,650,663円	92,650,663円	37,775,528円	37,775,528円			37,775 千円	18,887.5千円	93,529,901円	74,642,401円									
	神戸市					37,775,528円				37,775 千円	18,887.5千円	38,134,011円	19,246,511円	2,518,333円	13.1%	16,369,167円	85.1%			359,011円	1.8%	
	計			140,139,310円	149,172,464円	139,260,072円	58,717,601円	58,717,601円			58,716 千円	29,358.5千円	59,076,084円	29,717,584円	3,914,466円	13.2%	25,443,570円	85.6%			359,548円	1.2%
合計			280,278,620円	287,669,344円	271,889,564円	135,329,395円	135,331,584円			135,327 千円	67,665千円	153,812,066円	86,147,066円	9,021,999円	10.5%	58,642,537円	68.1%			18,482,530円	21.4%	

(1) 記載要領

- 乗合バス事業の収益、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。
- 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おいては、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。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合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、自貨第55号によること。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、その承認を求めること。
- 「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、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「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。
- 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。
- 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。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。
- 「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。
- 「計画運行回数」の欄には、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日当日計画運行回数又は平日1日当日計画運行回数のいずれかを記載する。
- 「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「他路線との競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。
- 「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。
- 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が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間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー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。
- 「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。
- 「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」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、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」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」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。
- 「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「実車走行キロ」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。
- 「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。
- 「補助対象経費」の欄は、(ネ) (計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。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(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)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、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」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見込額の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し、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。
- 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)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。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 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」)

(2) 添付書類

- 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等報告規則第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。
- 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ー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る)、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ー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。
- 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は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

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8年度)案

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> 上記の取組みにより、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加東市・小野市・三木市・明石市・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> 上記の取組みにより、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。

表6 車両の取得計画の概要

[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 8 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 大阪神	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 (円)	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)
	初年度への額＝ナ	前年度7(2年目のみ ク)の額＝ラ	(定率法)5×0.4＝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	ラ－マ＝フ
2	15,000,000	3,960,000	1,980,000	0	1,980,000	2,888,060	1,980,000	12	1,980,000 円	990.0	1,980,000
3	15,000,000	3,960,000	1,980,000	0	1,980,000	2,888,060	1,980,000	12	1,980,000 円	990.0	1,980,000
計	30,000,000	7,920,000	3,960,000	0	3,960,000	5,776,120	3,960,000		3,960 千円	1,980	3,960,000

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

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ＋ア	ケ＋サ
3,960	1,980

【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 大阪神	2	132,000円	13%	858,000円	87%			円	
	3	132,000円	13%	858,000円	87%			円	
合計		264,000円		1,716,000円				円	

(1) 記載要領

- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 「実費購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確認できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
- 【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 【車両購入金融費用】は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書等の提出で足りることとする。
- 「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1～0.9千円)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。
- リース車両についても当該記載要領を準用し、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
- 【普通償却限度額】のト欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
- 普通償却限度額(ム欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(ム欄)とする。
なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(ム欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

(2) 添付書類

- 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあつては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあつては、認定書の写し)
- 補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
- 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。