

地域公共交通確保維持事業申請書類

1 計画別紙等の策定について

路線バスの運行に係る国補助事業である「地域公共交通確保維持事業」の補助を受けるためには、町の地域公共交通計画へ当該路線の位置づけ等を明記の上、毎年度「計画別紙（資料 P15～）を策定し、国土交通省に認定申請を行う必要があります。

事業には(1)広域にまたがる幹線系統の運行への補助、(2)バス車両の購入に対する補助、(3)幹線系統を保管するフィーダー系統の運行への補助の3つがあります。

今回、申請する補助事業は(1)広域にまたがる幹線系統の運行への補助です。

2 地域間幹線系統とは

地域間幹線系統とは、複数の市町にまたがって走る広域的なバス路線のことです。

3 補助対象期間

令和7年10月1日から令和8年9月30日まで（令和8年交通年度）

4 補助を申請する路線

現在本町を運行している路線のうち、補助対象要件に合致し、補助事業の活用を予定している路線は以下のとおりです。

(1) 相生駅～西後明～Spring-8

5 申請書類

(1)共通

補助要綱規定事項一覧表

(2)幹線補助

①計画別紙

②地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取り組み

③運行路線図

④表1、2、4



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

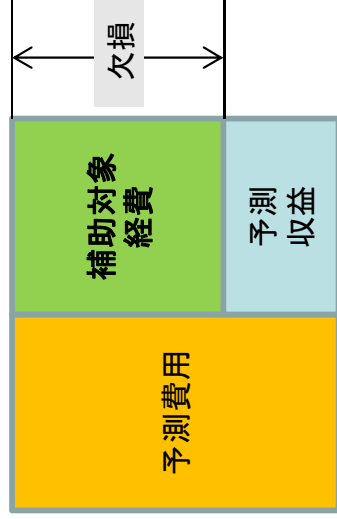
補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



<補助対象経費算定方法>

予測費用

(事業者のキロ当たり経常費用見込額)
× 系統毎の実車走行キロ

予測収益

(系統毎のキロ当たり経常収益見込額)
× 系統毎の実車走行キロ

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

- 都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)、一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- 複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
- 1日当たりの計画運行回数が3回以上のももの
- 輸送量が15人～150人/日と見込まれること

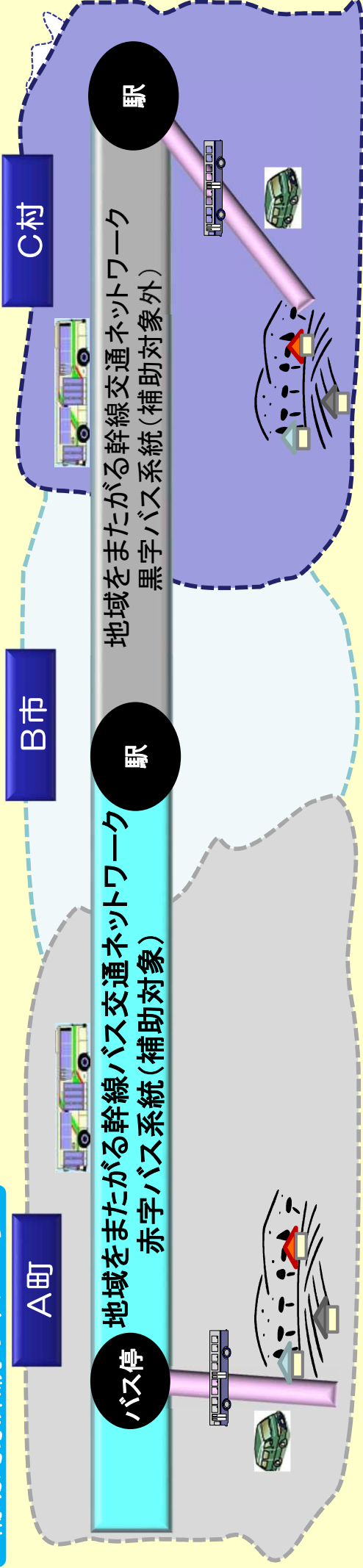
※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象系統のイメージ



国土交通大臣 殿

氏名又は名称 上郡町地域公共交通活性化協議会
住 所 兵庫県赤穂郡上郡町大持 278
代表者氏名 会長 北川博巳

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名：上郡町

計画名称：上郡町地域公共交通計画

		地域公共交通計画での記載箇所（頁）
補助要綱第7条 第1項に規定する事項	(第1号関係) 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地域の公共交通における位置付け・役割	(計画別冊P4) 2.1 運行系統一覧 表2.1.1 補助対象路線の役割 図2.1.1 補助対象路線図
	(第2号関係) 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性	(計画別冊P5) 2.2 地域公共交通確保維持事業の必要性
	(第3号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要	(計画別冊P5) 2.3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要 表2.3.1 補助対象路線の概要
	(第4号関係) 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法	(公共交通計画本編P55・56) 第4章 計画の方向性 3. 数値目標(1)～(3) (計画別冊P6) 3. 地域公共交通計画の数値目標算出方法

上郡町地域公共交通計画 別冊

令和 7 年 3 月

— 目次 —

	頁
1. 上郡町における公共交通の現状	1
1.1 上郡町における公共交通の変遷	1
1.2 バスの現状	3
2. 地域公共交通確保維持事業の対象	4
2.1 運行系統一覧	4
2.2 地域公共交通確保維持事業の必要性	5
2.3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要	5
3. 地域公共交通計画の数値目標算出方法	6

1. 上郡町における公共交通の現状

1.1 上郡町における公共交通の変遷

本町には、鉄道、路線バス、定住自立圏圏域バス（てくてくバス、ていじゅうろう）、コミュニティバス（愛のり号）、予約型乗合タクシー（ほほえみタクシー）、タクシーといった公共交通が運行しており、令和3年4月に策定した「上郡町地域公共交通計画」に基づきバス路線等の再編を実施してきた。

公共交通の変遷は、表 1.1.1 に示すとおりであり、令和6年12月時点の上郡町公共交通網図は図 1.1.1 に示すとおりである。

表 1.1.1 公共交通の変遷
(路線バス)

実施時期	見直し内容
令和4年10月1日	・上郡駅～上郡ネオポリス線 休止
令和6年4月1日	・上郡駅～赤穂市民病院線 休止

(定住自立圏圏域バス ていじゅうろう)

実施時期	見直し内容
令和4年10月1日	・運行ルートの変更（上郡町内）
令和6年4月1日	・運行ルートの変更（赤穂市内）

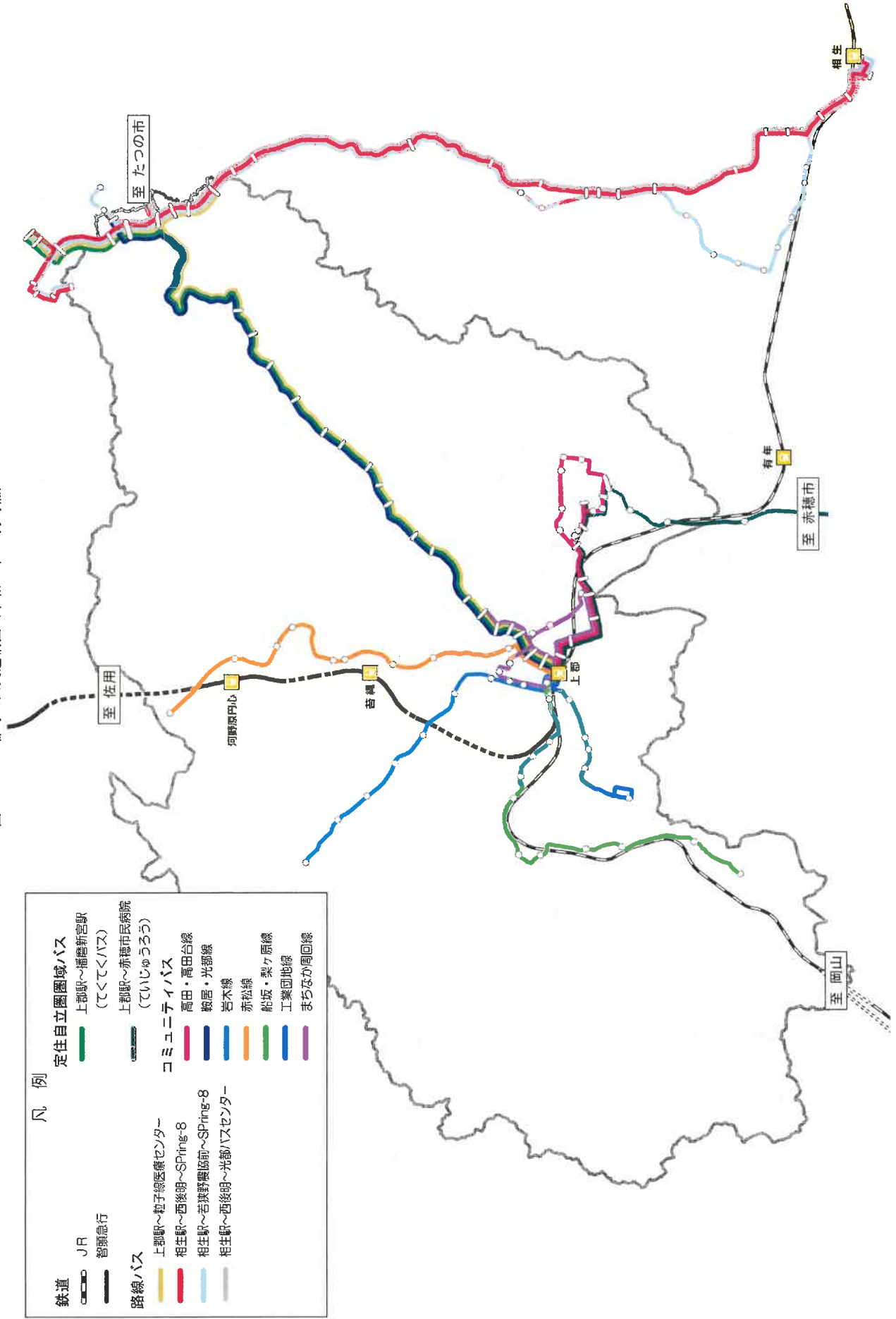
(コミュニティバス 愛のり号)

実施時期	見直し内容
令和4年10月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・系統数増加（2路線→7路線） ・運行車両の大型化 ・統一運賃導入（距離制運賃→200円）
令和5年10月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・岩木線の延伸及びバス停の追加（2箇所） ・赤松線にバス停を追加（1箇所） ・高田・高田台線にバス停を追加（1箇所）
令和5年12月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・交通系 IC カードが利用可能 ・割引サービス導入（乗り継ぎ割引、高齢者割引、障害者割引） ・1日乗車券の導入 ・1ヶ月定期券の導入

(予約型乗合タクシー ほほえみタクシー)

実施時期	見直し内容
令和4年10月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・運行エリアの変更 ・運行車両の大型化 ・統一運賃導入（距離制運賃→300円）

図 1.1.1 上郡町公共交通網図（令和6年12月時点）



1.2 バスの現状

上郡町では、路線バス（ウイング神姫）が2路線、コミュニティバスが町内各地域から上郡駅に向けて7路線、さらに、たつの市と上郡町を結ぶ播磨科学公園都市圏域定住自立圏圏域バス てくてくバスと、赤穂市と上郡町を結ぶ東備西播定住自立圏圏域バス ていじゅうろう（上郡ルート）が運行している。

< バスの概要 >

路線	運行本数/日	料金	
路線バス	上郡駅～粒子線医療センター (うち1本は県立大附属高校前止) 復路2本	210円～ 620円	
	相生駅～SPRING-8 (うち7本は光都バスセンター止) 復路29本	210円～ 780円	
コミュニティバス	まちなか周回線 (上郡駅～生涯学習支援センター～上郡駅) (上郡駅～ハイツあゆみ前～上郡駅)	各7本 [合計14本] (循環)	200円
	工業団地線 (上郡駅～工業団地～上郡駅)	7本 (循環)	200円
	高田・高田台線 (上郡駅～高田小学校前～高田台5丁目～上郡駅)	11本 (循環)	200円
	岩木線 (上郡駅～石戸)	往路5本 復路6本	200円
	赤松線 (上郡駅～楠)	往路4本 復路4本	200円
	鞍居・光都線 (上郡駅～光都バスセンター)	往路5本 復路4本	200円
	船坂・梨ヶ原線 (上郡駅～梨ヶ原)	往路4本 復路5本	200円
定住自立圏圏域バス ていじゅうろう	上郡駅～赤穂市民病院～赤穂車庫	往路2本 復路2本	200円
定住自立圏圏域バス てくてくバス	上郡駅～光都～播磨新宮駅	往路2本 復路2本	200円

※往路は上郡駅発または相生駅発

2. 地域公共交通確保維持事業の対象

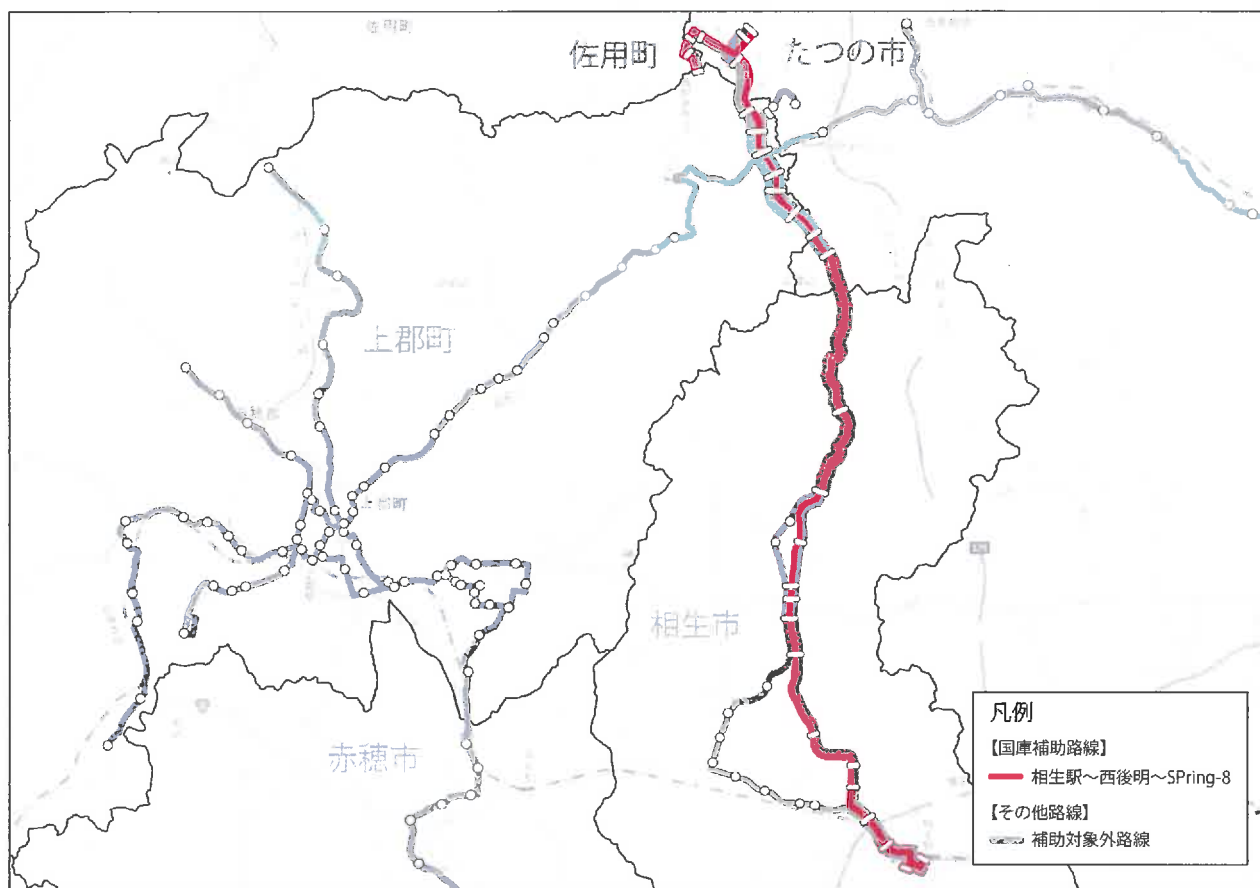
2.1 運行系統一覧

「1.2 バスの現状」で示した路線のうち、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持するバス交通は、表 2.1.1 及び図 2.1.1 に示すとおりである。

表 2.1.1 補助対象路線の役割

種別		系統		役割
広域連携交通	幹線	路線バス	相生～播磨科学公園都市線	JR 相生駅(相生市)と播磨科学公園都市(たつの市・上郡町・佐用町)を幹線交通で結ぶことにより、播磨科学公園都市内の企業、教育機関、医療機関等への通勤・通学・通院などを支える交通基盤としての役割を果たす。

図 2.1.1 補助対象路線図



出典：電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

2.2 地域公共交通確保維持事業の必要性

「2.1 運行系統一覧」に示した補助対象路線は、自治体及び交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

当該路線は、JR相生駅（相生市）と播磨科学公園都市（たつの市・上郡町・佐用町）間を移動するための重要な移動手段であり、また、相生駅と兵庫県立大学附属中学校・高等学校、兵庫県立大学、西播磨総合リハビリセンター、粒子線医療センターや播磨科学公園都市内に立地する企業や行政施設等をつなぐ路線として、地域にとって重要な役割を担っている。

2.3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

補助対象路線の概要は、表 2.3.1 に示すとおりであり、実施主体である交通事業者との連携により、運行を確保・維持する。

表 2.3.1 補助対象路線の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
相生～播磨科学公園都市線	相生駅	西後明	SPring-8	4条乗合	路線定期運行	ウイング神姫	幹線補助

3. 地域公共交通計画の数値目標算出方法

本町で令和3年4月に策定した地域公共交通計画において設定している数値目標は「15歳以上人口1人あたりのバス等年間利用回数」「公的資金が投入されている公共交通の収支率」「利用者1人あたりの公共交通への公的資金投入額」（公共交通計画本編 P55・P56に記載）であり、その算出方法及び算出に用いるデータの出典は、以下に示すとおりである。

数値目標1	15歳以上人口1人あたりのバス等年間利用回数
算出方法	バス等年間利用回数 = 公共交通年間利用者数 ÷ 当該年度の上郡町15歳以上人口
データ出典	・公共交通年間利用者数(交通事業者より提供) ・上郡町15歳以上人口(住民基本台帳人口)

数値目標2	公的資金が投入されている公共交通の収支率
算出方法	公的資金が投入されている公共交通の収支率 = 年間運賃収入 ÷ 年間運行経費
データ出典	・年間運賃収入(交通事業者より提供) ・年間運行経費(交通事業者より提供)

数値目標3	利用者1人あたりの公共交通への公的資金投入額
算出方法	利用者1人あたりの公共交通への公的資金投入額 = 上郡町負担額 ÷ 公共交通年間利用者数
データ出典	・上郡町負担額(上郡町で整理) ・公共交通年間利用者数(交通事業者より提供)

3. 数値目標

(1) 15歳以上人口1人あたりのバス等年間利用回数

本計画の基本理念である「みんなで支えあいながら、いきいきと快適にお出かけできるまち」の実現に向けて、3つの基本方針を着実に実施していくため、本計画の評価指標となる数値目標を設定しました。

人口が減少する中でも公共交通でおでかけしやすくすることで、15歳以上人口1人あたりのバス等^{※1}の利用回数を年間3回から4回を増やすことを目標値として設定します。

なお、2025年度の上郡町の15歳以上推計人口12,512人^{※2}の場合、バス等^{※1}利用者数約39,500人を約50,100人（約10,600人増）にすることに相当します。

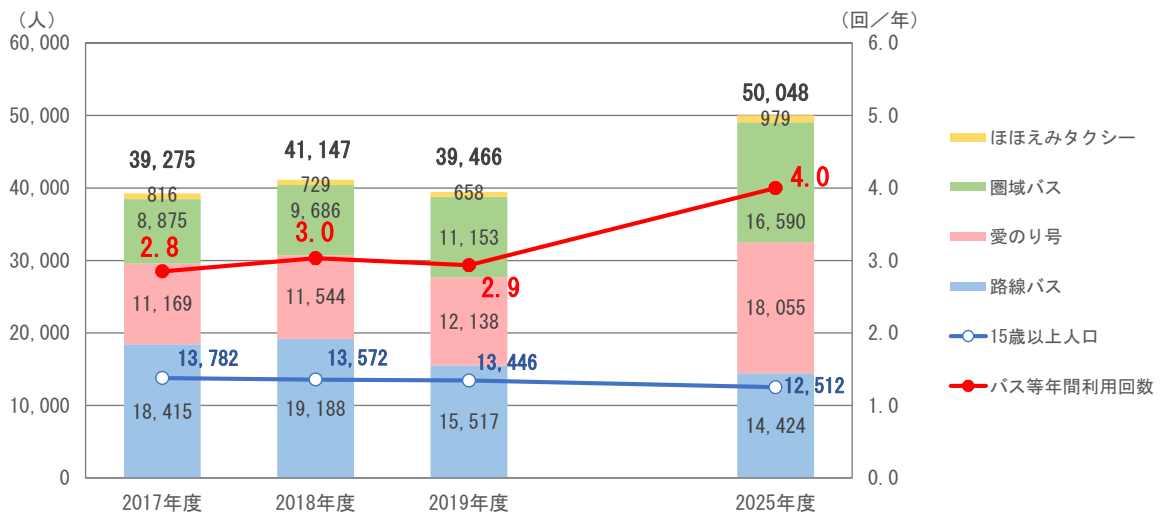
現在の公共交通の利用に加えて、年間1日多く利用することで達成可能です。

※1：路線バス、愛のり号、ていじゅうろう、てくてくバス、ほほえみタクシー

※2：2013年～2019年の住民基本台帳人口の推移から算出

指標名	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
15歳以上人口1人あたりの バス等年間利用回数	3回/年	4回/年

< バス等年間利用者数と15歳以上人口1人あたりの年間利用回数 >



(2) 公的資金が投入されている公共交通の収支率

公的投資が行われている公共交通は、民間事業者による運営が厳しい路線やエリアを運行している場合が多くなっています。

通常、これらの路線やエリアを運行する公共交通の収支率は、運賃収入より運行経費が上回っています。

ただし、新たに公共交通へ投資する際に、収支が悪化する場合、提供する公共交通サービスに対して、利用者が少なかったり、運賃が適正でないなど、何かしらの問題があると考えられます。

このため、適正な公共交通サービスの維持を目指し、公的投資が行われている公共交通の収支率の向上を目指します。

なお、収支率は、赤字路線を廃止することでも向上するため、単に赤字路線を廃止することがないように、公共交通圏の割合は維持することとします。

指標名	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
公的資金が投入されている公共交通の収支率	16.6%	20.0%

(3) 利用者1人あたりの公共交通への公的資金投入額

公共交通への公的資金投入額が大きすぎると公共交通が非効率になっていると考えられ、少なすぎると十分な公共交通サービスを提供することができません。

現状の上郡町の公共交通サービスは十分とは言えないことから、適切に行政支援を行いながら、本計画に示す各事業を着実に実行することで、より移動しやすい交通体系を構築していきます。

指標名	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
利用者1人あたりの公共交通への公的資金投入額	690円/人	800円/人

令和7年 月 日

(名称) 上郡町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>上郡町では、町南部をJR 山陽本線が東西に通過しており、南北には智頭急行が運行している。また、路線バス（ウイング神姫）が2路線、コミュニティバスが町内各地域から上郡駅に向けて7路線、さらに、たつの市と上郡町を結ぶ播磨科学公園都市圏域定住自立圏圏域バス てくてくバスと、赤穂市と上郡町を結ぶ東備西播定住自立圏圏域バス ていじゅうろう（上郡ルート）が運行している。</p> <p>当該路線は、JR相生駅（相生市）と播磨科学公園都市（たつの市・上郡町・佐用町）間を移動するための重要な移動手段であり、また、相生駅と兵庫県立大学附属中学校・高等学校、兵庫県立大学、西播磨総合リハビリセンター、粒子線医療センターや播磨科学公園都市内に立地する企業や行政施設等をつなぐ路線として、地域にとって重要な役割を担っている。</p>
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
令和8年度の事業目標は、対象路線における15歳以上人口1人あたりのバス等年間利用回数を1.3回とする。
(2) 事業の効果
地域間幹線系統を維持することにより、学生の通学手段、沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段が確保される。
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
<p>①学校や企業へのモビリティマネジメントの推進（上郡町、事業者）</p> <p>②広報や町ホームページでの地域公共交通ネットワークに関する情報発信（上郡町）</p> <p>③高齢者を対象とした免許返納制度の推進（上郡町、事業者）</p> <p>④系統や便数、運行ダイヤの見直し（事業者）</p>
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のとおり。
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のとおり。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
バス事業者保有のデータ（停留所ごとの乗降調査、系統別輸送実績等）により評価・測定する。
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】
表4のとおり。
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（令和8年度）」に記載 各事業者のすべての系統において生産性向上の取組を行い、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第7条に基づき、収支率1%以上改善することを目標としている。
10. 地域公共交通確保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7年5月23日 上郡町地域公共交通活性化協議会にて協議
19. 利用者等の意見の反映状況
町民又は利用者の代表を協議会の委員に加えており、計画についての合意を得ている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 兵庫県赤穂郡上郡町大持 278

(所 属) 地域振興課

(氏 名) 岡田慎平

(電 話) 0791-52-1162

(e-mail) chiiki@town.kamigori.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。

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組実績 (R8年度)

協議会等名	申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		備考
						計画	取組実績	
上郡町地域公共交通活性化協議会	5	相生～SP8	相生 駅	西後明	SPRING-8	<p>【取組内容】 ・播磨科学公園都市の利用実態にあわせて系統再編を行い収支の改善を図る。 【実施主体】 バス事業者、兵庫県、沿線自治体 【実施時期】 令和8年4月～ 【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。</p>		<p>【現在の検討状況】 ①貨客混載：該当無 ②路線再編：可 ③混乗化：該当無 ④観光利用：該当無</p>

【記載要領】

1. この書類は、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。)の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
2. 各欄は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)に係る内容(運行系統ごと)に記載すること。
3. 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。
4. 起点及び終点は停留所名をもって記載し、他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載すること。
5. 計画欄には、生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む)に記載した補助対象期間に係る取組内容、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を、取組実績には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
6. 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。

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8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
兵庫県 (上郡 町)	株式会社ウイング神姫	(1) 相生駅～西後明～Spring-8	377	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			377	

(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は、その旨を記載することにより足りるものとする。(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」)

運行路線図

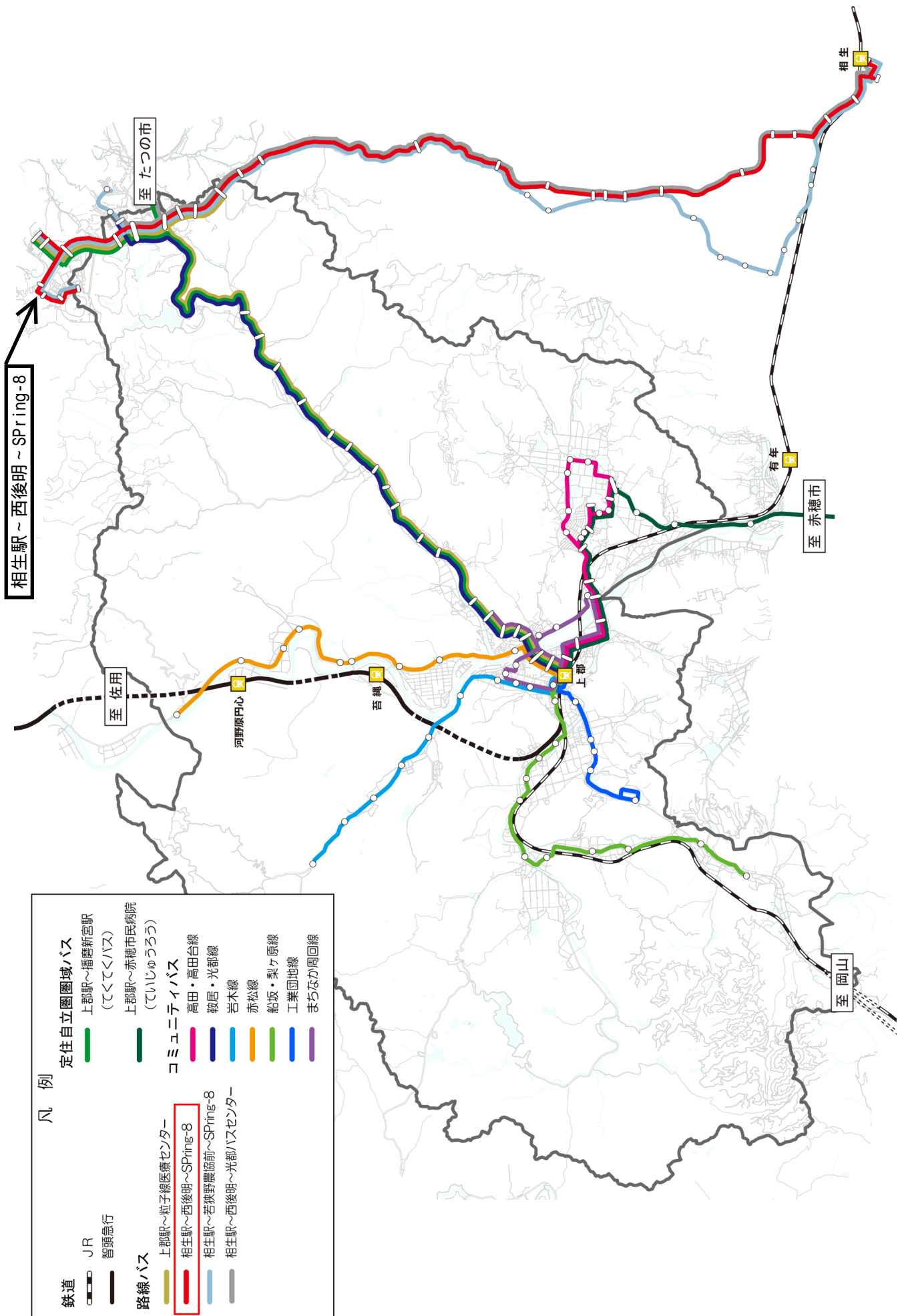


表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	株式会社ウイング神姫	令和8年
------	------------	------

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					
	営業収益	524,223 千円	営業外収益	4,472 千円	経常収益(イ)	528,695 千円
	営業費用	1,371,742 千円	営業外費用	933 千円	経常費用(ロ)	1,372,675 千円
	営業損益	▲ 847,519 千円	営業外損益	3,539 千円	経常損益	▲ 843,980 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	4,662,730.0 km				経常収支率	38.51 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	505,988 千円	営業外収益	1,865 千円	経常収益(イ)	507,853 千円
	営業費用	1,400,582 千円	営業外費用	1,941 千円	経常費用(ロ)	1,402,523 千円
	営業損益	▲ 894,594 千円	営業外損益	▲ 76 千円	経常損益	▲ 894,670 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	4,915,762.2 km				経常収支率	36.20 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	212,011 千円	営業外収益	2,036 千円	経常収益(イ)	214,047 千円
	営業費用	599,132 千円	営業外費用	1,340 千円	経常費用(ロ)	600,472 千円
	営業損益	▲ 387,121 千円	営業外損益	696 千円	経常損益	▲ 386,425 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	2,138,109.5 km				経常収支率	35.64 %

(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) □'÷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) □'÷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) □÷ハ=c
北近畿	280円.84銭	285円.31銭	294円.39銭
	円 銭	円 銭	円 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=c	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二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	286円.84銭	416円.27銭	286円.84銭	113円.36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			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-(リ+ヌ+ル))÷チ=ラ	
			運行系統名	起点	主な経由地				終点	テ			オ	リ	ヌ	ル				
北近畿	5	無	相生SP8	相生	西後明 Spring-8	365 日	2,375.回 6.5回	5.2	33.8	往. 21.3km 復. 21.3km	往. Km 復. Km	%	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	0%	100%
			相生市SP8	相生	西後明 Spring-8	365 日	2,375.回 6.5回	5.2	33.8	往. 21.3km 復. 21.3km	往. Km (平均) 復. Km	%	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	往. 12.6km 復. 12.6km	12.6km	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	0%	59.154
			たつの市SP8	相生	西後明 Spring-8	365 日	2,375.回 6.5回	5.2	33.8	往. 21.3km 復. 21.3km	往. Km (平均) 復. Km	%	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	往. 5.2km 復. 5.2km	5.2km	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	0%	24.413
			上郡町SP8	相生	西後明 Spring-8	365 日	2,375.回 6.5回	5.2	33.8	往. 21.3km 復. 21.3km	往. Km (平均) 復. Km	%	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	往. 3.1km 復. 3.1km	3.1km	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	0%	14.553
			佐用町SP8	相生	西後明 Spring-8	365 日	2,375.回 6.5回	5.2	33.8	往. 21.3km 復. 21.3km	往. Km (平均) 復. Km	%	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	往. 0.4km 復. 0.4km	0.4km	往. 0.0km 復. 0.0km	0.0km	0%	1.877
合計			系統							往. Km 復. Km	往. Km 復. Km		往. Km 復. Km		往. Km 復. Km		往. Km 復. Km			

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 (テ)÷(リ+ス)×100%	計画乗車走行キロ	補助対象経常費用の見込額	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	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経常費用の限度額	タ又はアのうちの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(R6)							
						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	5	無	100%	101,175.0km	28,021,037円	240円/98銭	35,330,762円	159,959.0km	220円/87銭	37,714,684円	159,324.0km	236円/71銭	34,808,071円	131,165.1km	265円/37銭	24,381,151円	4,639,886円	13,059,466円	4,639,886円
合計				. km	円		円	. km	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 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	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」の具体的な概要
										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	5	無	4,639,886円	4,639,886円		4,639千円	2,319.5千円	4,639,886円	2,320,386円	1,546,000円	67%	773,000円	33%	円	0%	1,386円	0%	
		相生市	2,744,678円	4,639,886円		2,744千円	1,372.0千円	2,744,678円	1,372,678円	915,000円	67%	457,000円	33%	円	0%	678円	0%	
		たつの市	1,132,735円	4,639,886円		1,132千円	566.0千円	1,132,735円	566,735円	377,000円	67%	188,000円	33%	円	0%	1,735円	0%	
		上郡町	675,242円	4,639,886円		675千円	337.5千円	675,242円	337,742円	225,000円	67%	112,000円	33%	円	0%	742円	0%	
		佐用町	87,090円	4,639,886円		87千円		87,090円	87,090円	58,000円	67%	29,000円	33%	円	0%	90円	0%	
合計			円	円	円	千円	27,626千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	

(1) 記載要領

- 乗合バス事業者の収益、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ついては、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308号、自旅第151号、自貨第56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」の欄は、補助対象期間中の全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日当り計画運行回数又は平日1日当り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、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(テ)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」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。
- 「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「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(ソ)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(ソ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ソ)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、(ソ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨て)。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄(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

- 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)及び(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1-5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)及び(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。
- 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

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
兵庫県				上郡町		上郡町には、兵庫県立大学附属中学校・高等学校や兵庫県立大学等の生活基盤が整備されているため				