

令和 2 年度地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について

1. 地域公共交通確保維持改善事業とは

施 行：平成 23 年度

内 容：公共交通の存続が困難な地域において、地域の特性や実状に応じ、最適な交通手段を確保・維持するため、生活交通確保維持計画に基づいて実施される事業。

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国庫補助金）」の交付を受けるには、生活交通確保維持計画の策定及び計画の実施等が必要。

計画期間：令和元年 10 月～令和 2 年 9 月

2. 計画の策定・申請等について

要綱に定められた内容を記載し（別紙計画のとおり）、協議会で承認を受けた後、6 月末までに管轄する運輸支局に提出。

3. 対象路線 13 路線（16 系統）

・地域間幹線系統【複数市町村にまたがる幹線バス】

①きのつバス

木ー 1、木ー 2、木ー 3（3 系統）

・地域内フィーダー系統【幹線と接続して支線の役割をもって運行される路線バス】

①かもバス（路線定期運行）

当尾線・奥畑線・通学線 1、2、3

②かもバス（路線不定期運行）

山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線

③やましろバス（路線定期運行）

山城線北行・南行

4. 生活交通確保維持改善計画の概要

①目的・必要性

地域間交通ネットワークや地域内のバス・デマンド交通を維持することにより、広域的な移動手段を確保する。

②定量的な目標・効果

・ 路線定期運行

1 便あたり 1.25 人以上の利用を目標とする。 1.25 人に満たない場合は、実態に即した運行を行う（通学線は除く）

・ 路線不定期運行

1日あたり1.5人以上の利用を目標とする。1.5人に満たない場合は、運行の見直し及び検討を行う。

③運行予定者

きのつバス：奈良交通株式会社

かもバス当尾線：奈良交通株式会社

かもバス（定時定路線）：株式会社ウイング

かもバス（デマンド）：加茂タクシー株式会社

やましるバス山城線：株式会社ウイング

④生産性向上の取組に係る取組、定量的な効果目標等（地域間幹線系統のみ）

（1）バス路線再編の検討・実施

（2）観光利用促進の検討・実施

（3）高齢者に対する利用促進

（4）1日フリー乗車券の販売

上記（1）～（4）の取組みを実施することにより、令和2年度のきのつバス実績収支率を、平成31年度比1%以上の改善を目標とする。

（参考：平成30年度収支率33.6%）

5. 補助金申請額について

- | | |
|-------------|-----------|
| ・地域間幹線系統 | 15,964 千円 |
| ・地域内フィーダー系統 | 4,956 千円 |

6. 備考

地域内フィーダー系統の補助金申請額については、運輸局より補助金上限の計算方法を示した通知が届いていないため、前年度計画時の計算式で試算しており、変更になる可能性があります。（6月17日時点）

令和２年度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】

(名 称) 木津川市地域公共交通総合連携協議会

(代表者名) 会長 河井 規子

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

木津川市は、京都府南部に位置する人口 7 万 7 千人の市で、宅地開発等により年々人口が増加している。

木津川市地域公共交通総合連携協議会では、平成 21 年 3 月に「木津川市地域公共交通総合連携計画」を策定、平成 27 年 3 月には、新たに「木津川市地域公共交通網形成計画」を策定し、活力と魅力あるまちづくりを推進し、地域特性はもとより環境負荷の軽減、地域活性化、交通弱者等が安心安全に移動できる生活環境に配慮した地域公共交通サービスの充実を図ることを目的として、木津川市コミュニティバス「きのつバス（梅谷高の原線・鹿背山高の原線・木津川台高の原線）」の運行を行っている。

しかしながら、近年では、一部地域での少子高齢化による外出機会の減少や自家用車の普及により、利用者数が毎年減少している状況である。

このような状況下において、移動手段を持たない高齢者や学生、免許返納者等の交通弱者にとって必要不可欠な公共交通を維持し、地域間交通ネットワークとして路線を維持することにより広域的な移動手段を確保することを目的とする。

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

本協議会で策定した、「コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドライン」に定める、運行継続条件の数値を確保することを基本に、前々年度以上の利用者数を目標とする。

【ガイドラインに定めている運行継続条件】

利用者数が 1 便あたり 1. 25 人以上とする。

【前々年度の利用者数】

220, 509 人（平成 29 年 10 月～平成 30 年 9 月）

(2) 事業の効果

利用者数の増加により、収支を改善し、持続的で安定的な路線の維持をすることで、住民の移動手段が確保される。

3. 全号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

【木津川市地域公共交通網形成計画 P31～36 参照】

(1) 乗継利便性の向上

市内各地の移動や市外との移動の円滑化のため、鉄道との乗継を考慮したダイヤを検討し、必要に応じてダイヤ改正を実施する。

実施事業：鉄道との接続を考慮したダイヤ改正

実施主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

(2) 車両の利便性の向上

高齢者や障がい者が利用しやすい車両の導入や、愛着のあるデザインによるラッピング化等を検討する。

実施事業：バリアフリー車両の導入促進検討、
バス車両デザインの検討

実施主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

(3) 情報提供の充実

公共交通に係る情報提供の充実及び市民の意識喚起を図るため、ホームページやきづがわ公共交通だよりなど、多くの媒体を活用し、積極的な広報に努める。また、乗り継ぎや公共交通機関を利用したお出かけ情報等を提供する。

①実施事業：きづがわ公共交通だよりの発行

実施主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会

②実施事業：時刻表の作成、バス停留所デザインの検討、
交通結節点における情報提供の実施、
ホームページによる情報提供の充実

事業主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

(4) 利用機会の提供

日々の生活の中で公共交通を利用できるよう、利用経験が少ない児童や生徒に対し、バスの乗車体験学習の場を提供するとともに、乗継ぎ運賃の負担軽減を目的とした1日フリー乗車券の作成・販売を継続する。

実施事業：乗り物体験学習、スタンプラリーの充実、
おでかけマップの作成

事業主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

実施事業：1日フリー乗車券の発行 事業主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会 (5) 市民意識の変革 市民が公共交通の必要性やあり方を考えていくことができるよう、ワークショップや座談会を通して働きかけを行う。 実施事業：地域ワークショップ、座談会の開催、乗り方教室 事業主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者 (6) 魅力の発信 公共交通を活用した周遊を促進するため、市外からの来訪者等に対して公共交通利用を促す情報提供を行う。 実施事業：観光施設へのアクセスサイン充実、急行バスと連携したPR 実施主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者
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行予定者
別表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
別表2のとおり
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
奈良交通株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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
該当なし
9. 別表1の補助対象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」認めた市町村の一覧
該当なし
10. 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
(1) バス路線再編の検討・実施 ① 取組内容 協議会での利用者代表の意見や市民アンケート結果を参考に、鉄道及び路線バスとの接続を考慮したダイヤ編成を行うことで、乗り継ぎ

利便性を向上し、利用者を増加させ、路線収益の増加を図る。

また、バス待ち環境の強化として奈良交通株式会社が路線バスで導入しているバスロケーションシステムをきのつバスにも運用が可能か検討する。

②実施主体

木津川市地域公共交通総合連携協議会、奈良交通株式会社

③実施に向けたスケジュール

令和元年10月～令和2年3月 ダイヤ改正の検討・実施

令和元年10月～令和2年9月 バスロケーションシステム
導入検討・協議

(2)観光利用促進の検討・実施

①取組内容

市観光部署や観光協会と連携し、市内で行われるイベントにおけるバス利用のPR、バスを利用した観光ルートの作成や観光情報の発信強化、臨時便の検討を行い、路線収益の増加を図る。

②実施主体

木津川市地域公共交通総合連携協議会

③実施に向けたスケジュール

令和元年10月～令和2年9月 取組内容の検討、実施

(3)高齢者に対する利用促進

①取組内容

木津川市で実施している運転免許証自主返納事業について広く周知し、バス利用の呼びかけを行うことで、利用者を増加させ、路線収益の増加を図る。

②実施主体

木津川市地域公共交通総合連携協議会、木津川市

③実施に向けたスケジュール

令和元年10月～令和2年9月 取組内容の検討、実施

(4)1日フリー乗車券の販売

①取組内容

コミュニティバスが1日乗り放題となる、フリー乗車券を作成し、公共交通だより等で広く周知し、市内の公共施設、協力店舗等で販売することにより、バス利用者の利便性向上、観光利用の増加を図る。

②実施主体

木津川市地域公共交通総合連携協議会 ③実施に向けたスケジュール 令和元年10月～令和2年9月 取組内容の検討、実施 ◎定量的な効果目標 上記の(1)～(4)の取組みを実施することにより、令和2年度の全系統(梅谷高の原線・鹿背山高の原線・木津川台高の原線)実績収支率を、平成31年度比1%以上の改善を目標とする。 参考：平成30年度収支率 33.6%
(6)系統の見直しの検討について 木津川市地域公共交通総合連携協議会では、「コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドライン」を策定し、運行における継続条件(1便あたり1.25人)を定めており、運行系統については、路線バス会社と調整・協議を行い、交通空白地の解消及び交通弱者へ配慮した最適なルートを運行している。 上記の理由から、予約型乗合タクシー等の代替輸送手段への見直しは、継続条件を満たしていない場合に行うこととし、引き続き現行の形態のまま幹線系統として運行する。
11. 外客来訪促進計画との整合性
該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
該当なし
13. 車両の取得に係る目的・必要性
年数経過や、走行距離の累積により老朽化している車両については、走行中の故障や不具合が生じる恐れがあり、安全運行を行う上で、車両の更新が必要となっている。 新規車両を導入することにより、バスの平均車令を引き下げるとともに、バリアフリー対応車両の導入により、高齢者等の乗降時の事故防止が期待できる。
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
(1) 定量的な目標 老朽車両の置き換えによる安全性の向上及び平均燃費の向上 (2) 効果

老朽車両と置き換えることで、車両故障のリスクの軽減し、利用者がより安全かつ快適に乗車することができるとともに、燃費の改善によるランニングコストの減少を目指す。 また、平成28年排出ガス規制適合車両を導入することにより、木津川市環境基本計画に記載されている地球温暖化防止対策に寄与していく。	
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額	
別表6及び別表7のとおり	
16. 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）	
該当なし	
17. 協議会の開催状況と主な議論	
・平成20年5月28日（第1回） ・平成21年3月11日（第6回） ・平成27年3月12日（第29回） ・令和元年6月27日（第45回）	協議会設立、事業内容について協議 木津川市地域公共交通総合連携計画について承認 木津川市地域公共交通網形成計画について承認 令和2年度生活交通確保維持改善計画について承認
18. 利用者等の意見の反映状況	
協議会規約に基づき、市民代表として利用者委員、公募委員、木津川市観光協会理事、加茂民生児童委員協議会会長及び木津川市老人クラブ連合会会長から参画いただいております。利用者等の意見を反映して本計画を策定している。	
19. 協議会メンバーの構成	
関係都道府県	京都府山城広域振興局総務室長 京都府山城広域振興局建設部山城南土木事務所技術次長 京都府木津警察署交通課長
関係市区町村	木津川市長 木津川市副市長 木津川市建設部長
交通事業者 交通施設管理者 等	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部大阪支社総務企画課長 近畿日本鉄道株式会社総合企画本部計画部課長 奈良交通株式会社自動車事業本部乗合事業部統括部長 株式会社ウイング取締役 一般社団法人京都府タクシー協会専務理事 城南タクシー株式会社代表取締役 加茂タクシー株式会社次長

	東洋タクシー株式会社代表取締役 奈良交通労働組合執行委員長
国土交通省	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官 近畿地方整備局京都国道事務所計画課長
その他協議会が必要と認める者	富山大学 副学長 京都大学大学院工学研究科准教授 木津川市観光協会理事 加茂民生児童委員協議会会長 木津川市老人クラブ連合会会長 利用者委員 公募委員

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) 2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
京都府 (木津川市)	奈良交通株式会社	(1) 梅谷高の原	6,705.0	
		(2) 鹿背山高の原	3,001.0	
		(3) 木津川台高の原	6,258.0	
合 計			15,964	

(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」を記載する。

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	奈良交通株式会社	2年度
------	----------	-----

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	8,687,030 千円	営業外収益	65,410 千円	経常収益(イ)	8,752,440 千円
	営業費用	10,040,713 千円	営業外費用	54,761 千円	経常費用(ロ)	10,095,474 千円
	営業損益	△ 1,353,683 千円	営業外損益	10,649 千円	経常損益	##### 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km				経常収支率	86.69 %
	19,740,441.6					

基準期間の前年度の 損益状況	乗 合 バ ス 事 業					
	営業収益	8,637,919 千円	営業外収益	75,262 千円	経常収益(イ)	8,713,181 千円
	営業費用	9,928,095 千円	営業外費用	81,549 千円	経常費用(ロ)	10,009,644 千円
	営業損益	△ 1,290,176 千円	営業外損益	△ 6,287 千円	経常損益	##### 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	km				経常収支率	87.04 %
	19,753,201.7					

基準期間の前々年度の 損益状況	乗 合 バ ス 事 業					
	営業収益	8,556,970 千円	営業外収益	72,897 千円	経常収益(イ)	8,629,867 千円
	営業費用	9,792,909 千円	営業外費用	69,058 千円	経常費用(ロ)	9,861,967 千円
	営業損益	△ 1,235,939 千円	営業外損益	3,839 千円	経常損益	##### 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km				経常収支率	87.50 %
	19,515,190.9					

(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
京阪神	505円.34銭	506円.73銭	511円.41銭

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
京阪神	507円.82銭	484円.35銭	484円.35銭	443円.37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 系統名	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 チ	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 リ	同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程 ス	他路線との競合 部分に係るキロ程 ル	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+ス+ル)) ÷チ=ヲ
				起点	主な 経由地	終点											
京阪神	第1号		梅谷高の原	高の原駅	山田川 駅・木津 駅	梅谷	366 日	3,406.0 (9.3) 回	3.5	32.5 人	往 14.3 km (平均) 復 14.3 km 14.3 km	往 km (平均) 復 km km	% 往 0.3 km (平均) 復 0.3 km 0.3 km	往 km (平均) 復 km km	往 km (平均) 復 km km	% 0	% 97.902
	第2号		鹿背山高の原	高の原駅	山田川 駅・木津 駅	鹿背山	366 日	3,406.0 (9.3) 回	2.3	21.3 人	往 9.7 km (平均) 復 9.7 km 9.7 km	往 km (平均) 復 km km	% 往 0.3 km (平均) 復 0.3 km 0.3 km	往 km (平均) 復 km km	往 km (平均) 復 km km	% 0	% 96.907
	第3号		木津川台高の原	高の原駅	木津駅・ 山田川 駅	木津川台住宅	366 日	3,406.0 (9.3) 回	3.9	36.2 人	往 11.6 km (平均) 復 11.4 km 11.5 km	往 km (平均) 復 km km	% 往 0.3 km (平均) 復 0.3 km 0.3 km	往 km (平均) 復 km km	往 km (平均) 復 km km	% 0	% 97.391
合計		3系統								往 35.6 km (平均) 復 35.4 km 35.5 km	往 km (平均) 復 km km	往 0.9 km (平均) 復 0.9 km 0.9 km	往 km (平均) 復 km km	往 km (平均) 復 km 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 (チー(リ+ス)) ÷チ=ヲ'	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 へ×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					
京阪神	第1号		%	97,411.6 km	47,181,308 円	169円.37銭	16,713,693 円	97,639.3 km	171円.17銭	16,473,204 円	97,411.6 km	169円.10銭	16,323,131 円	97,241.9 km	167円.86銭	16,498,603 円	30,682,705 円	21,231,588 円	21,231,588 円
	第2号		%	66,076.4 km	32,004,104 円	130円.86銭	8,476,911 円	66,231.6 km	127円.98銭	8,679,237 円	66,076.4 km	131円.35銭	8,789,845 円	65,960.0 km	133円.26銭	8,646,758 円	23,357,346 円	14,401,846 円	14,401,846 円
	第3号		%	78,338.0 km	37,943,010 円	212円.89銭	17,226,419 円	79,204.8 km	217円.49銭	16,726,898 円	79,019.2 km	211円.68銭	16,378,923 円	78,172.4 km	209円.52銭	16,677,377 円	21,265,633 円	17,074,354 円	17,074,354 円
合計				241,826.0 km	117,128,422 円	513円.12銭	42,417,023 円	243,075.7 km		41,879,339 円	242,507.2 km		41,491,899 円	241,374.3 km		41,822,738 円	75,305,684 円	52,707,788 円	52,707,788 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×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×ミなし運行回数÷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 ムーラ=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		「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	
京阪神	第1号		20,786,149 円	円	13,410,418 円	13,410 千円	6,705.0 千円	32,968,955 円	26,263,955 円	円	%	9,794,397 円	37.3 %	円	%	16,469,558 円	62.7 %	
	第2号		13,956,396 円	円	6,002,750 円	6,002 千円	3,001.0 千円	24,908,159 円	21,907,159 円	円	%	17,608,242 円	80.4 %	円	%	4,298,917 円	19.6 %	
	第3号		16,628,884 円	円	12,516,364 円	12,516 千円	6,258.0 千円	23,104,226 円	16,846,226 円	円	%	7,282,623 円	43.2 %	円	%	9,563,603 円	56.8 %	
合計			51,371,429 円	円	31,929,532 円	31,928 千円	15,964 千円	80,981,340 円	65,017,340 円	0 円	0.0 %	34,685,262 円	53.3 %	0 円	0.0 %	30,332,078 円	46.7 %	

(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。
- 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1/日付付目録第338号、目次第191号、目録第99号によること。なお、これにより算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つて、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(ヌ))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「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、(ヅ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ヅ)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、(ヅ)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並びに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

事業者名	奈良交通株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 自動車事業本部乗合事業部	(責任者役職・氏名) 統括課長 木村 一朗 印
補助金担当部門	(担当部門の名称) 自動車事業本部乗合事業部	(責任者役職・氏名) 統括課長 木村 一朗 印

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（平成30年度）

実態調査日：下記のとおり

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 キロ)	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 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						
木 津 川 市 第 1 号	梅谷高の原	高の原駅	山田川駅・木津駅	梅谷	14.3	9.3	86,632	3.9	337,864.8	15,412,948	97,241.9	588,313	321,870	16,323,131	49,730,480	<u>(48.74円 × (1-8/108) × 365日)</u> 365日		45.12	3.5	32.5	有 ・ 無	調査日：平成29年10月1日～平成30年9月30日
木 津 川 市 第 2 号	鹿背山高の原	高の原駅	山田川駅・木津駅	鹿背山	9.7	9.3	45,937	3.4	156,185.8	8,172,460	65,960.0	399,058	218,327	8,789,845	33,732,603	<u>(55.84円 × (1-8/108) × 365日)</u> 365日		51.70	2.3	21.3	有 ・ 無	調査日：平成29年10月1日～平成30年9月30日
木 津 川 市 第 3 号	木津川台高の原	高の原駅	木津駅・山田川駅	木津川台住宅	11.6	9.3	87,946	3.5	307,811.0	15,647,230	78,172.4	472,943	258,750	16,378,923	39,978,147	<u>(55.84円 × (1-8/108) × 365日)</u> 365日		50.74	3.9	36.2	有 ・ 無	調査日：平成29年10月1日～平成30年9月30日
合 計							220,515		801,862	39,232,638	241,374.3	1,460,314.0	798,947.0	41,491,899	123,441,230						有 ・ 無	

〔記載要領〕

- この種類は、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況に応じて、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、様式第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）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（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（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。

表6 車両の取得計画の概要(令和2年度)

都 道 府 県 (市 区 町 村)	バ ス 事 業 者 等 名	補 助 対 象 車 両 数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
木津川市	奈良交通株式会社	1台	1,701

表6 車両の取得計画の概要(令和3年度)

都 道 府 県 (市 区 町 村)	バ ス 事 業 者 等 名	補 助 対 象 車 両 数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
木津川市	奈良交通株式会社	1台	1,021

表6 車両の取得計画の概要(令和4年度)

都 道 府 県 (市 区 町 村)	バ ス 事 業 者 等 名	補 助 対 象 車 両 数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
木津川市	奈良交通株式会社	1台	765

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	奈良交通株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

初年度(令和 2 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	車両の種別			乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)

【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)

定率法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合計額から備忘価格を控除した額(円)	ホと限度額のうち少ない方の額(円)	普通償却限度額(円) (定率法) ハ×(0.5or0.4)=ト (定額法)ハ×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	ヌとルのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 ヲ×ワ÷12(月)=カ	計画額(千円) カ×1/2=コ
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ										
				0			0	0	0		0		0 円	0.0
計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0 千円	0

* 残存価格(円) ヘ-カ=タ
0
0
0

事業者償却費 ル×ワ÷12	事業者残存価格 ル×ワ÷12
0	0
0	0
0	0

【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)	借入利率(%) 年利	レと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	国庫補助金内定申請額(千円)
	への額以内		レ	ソ	ツ	ツ×1/2=ネ
					円	
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) カ+ツ	計画額(千円) コ+ネ
0	0

【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		「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		
京阪神	1	円	%	円	%	円	%	0 円	####	%	
			%	円	%	円	%	円		%	
合計		0 円	#DIV/0!	%	円	%	円	%	0 円	####	%

2年目以降(令和 2 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
京阪神	1	梅谷高の原線 鹿背山高の原線 木津川台高の原線	木津川市第1号 木津川市第2号 木津川市第3号	第1号 第2号 第3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) 初年度への額＝ナ	残存価額(円) 前年度フ(2年目のみ タ)の額＝ウ	普通償却限度額 (円) (定率法) ラ×(0.5or0.4)＝ム (定額法)ナ×0.2＝ム	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 ク×ヤ÷12(月)＝マ (最終年度)ク＝マ	国庫補助金 内定申請額(千円)
1	14,182,499	8,509,500	3,403,800	0	3,403,800	3,403,800	3,403,800	12	3,403,800 円	1,701.9
									円	
									円	
計	14,182,499	8,509,500	3,403,800	0	3,403,800	3,403,800	3,403,800		3,403 千円	1,701

* 残存価格 (円)
ラ－マ＝フ
5,105,700
0
0
5,105,700

【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
3,403	1,701

【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		「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	
京阪神	1	円	0.00	%	円	%	円	%	1,701,900 円	50.0	%
		円		%	円	%	円	%	円	%	
		円		%	円	%	円	%	円	%	
		円		%	円	%	円	%	円	%	
		円		%	円	%	円	%	円	%	
合計		0 円	0.00	%	円	%	円	%	1,701,900 円	####	%

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、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。
- 2.「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。
- 3.「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。
- 4.「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)。
- 5.「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。
- 6.【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%)
- 7.【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。
- 8.「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。
- 9.実費購入予定費については、見積書等によるほか、車両価格、附属品価格、改造費それぞれ区分した証拠書類を提出すること。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。
- 10.リース車両についても当該記載要領を準用するが、リース総額の見積書・契約書によるほか、車両等価格及び金融費用相当額がわかるものを提出すること。
- 11.【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。
- 12.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

- 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1節及び第2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
- 2.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書類((1)7,9,10関連)
- 3.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
- 4.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
- 5.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っては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し。)
- 6.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)
- 7.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。

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	奈良交通株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

初年度(令和 3 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	車両の種別			乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)

【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)

定率法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合計額から備忘価格を 控除した額(円)	木と限度額のうち少 ない方の額(円)	普通償却限度額 (円) (定率法) へ×(0.5or0.4)=ト (定額法)へ×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	ヌとルのうち少 ない方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 ヲ×ワ÷12(月)=カ	計画額 (千円) カ×1/2=ヨ	* 残存価格 (円) へ-カ=タ
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ											
1				0			0	0	0		0		0 円	0.0	
計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0 千円	0	0

【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)	借入利率(%) 年利	レと2.5%のうち 低い方の率(%)	補助対象経費	国庫補助金内定 申請額(千円)
	への額以内		レ	ソ	ツ	ツ×1/2=ネ
					円	
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カ+ツ	ヨ+ネ
0	0

【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									「その他の者」の 具体的概要
		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		
京阪神		0 円	#DIV/0! %	円	%	円	%	0 円	#### %		
		円	%	円	%	円	%	円	%		
合計		0 円	#DIV/0! %	円	%	円	%	0 円	#### %		

2年目以降(令和 3 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
京阪神	1	梅谷高の原線 鹿背山高の原線 木津川台高の原線	木津川市第1号 木津川市第2号 木津川市第3号	第1号 第2号 第3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) 初年度への額＝ナ	残存価額(円) 前年度フ(2年目のみ タ)の額＝ラ	普通償却限度額 (円) (定率法) ラ×(0.5or0.4)＝ム (定額法)ナ×0.2＝ム	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム＋ウ＝ノ	事業者償却額 (円) オ	ノとオのうち少 ない方の額(円) ク	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)＝マ (最終年度)ク＝マ	国庫補助金 内定申請額(千円) マ×1/2＝ケ
1	14,182,499	5,105,700	2,042,280	0	2,042,280	2,042,280	2,042,280	12	2,042,280 円	1,021.1
									円	
									円	
計	14,182,499	5,105,700	2,042,280	0	2,042,280	2,042,280	2,042,280		2,042 千円	1,021

* 残存価格 (円)
ラ－マ＝フ
3,063,420
0
0
3,063,420

【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
2,042	1,021

【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			「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				
京阪神		円	0.00	%	円	%	円	%	1,021,180	円	50.1	%		
		円	%		円	%	円	%	円	%				
		円	%		円	%	円	%	円	%				
		円	%		円	%	円	%	円	%				
		円	%		円	%	円	%	円	%				
合計		0	円	0.00	%	円	%	円	%	1,021,180	円	50.1	%	

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、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。
- 2.「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。
- 3.「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。
- 4.「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)。
- 5.「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。
- 6.【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%)
- 7.【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。
- 8.「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。
- 9.実費購入予定費については、見積書等によるほか、車両価格、附属品価格、改造費それぞれ区分した証拠書類を提出すること。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。
- 10.リース車両についても当該記載要領を準用するが、リース総額の見積書・契約書によるほか、車両等価格及び金融費用相当額がわかるものを提出すること。
- 11.【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。
- 12.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

- 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1節及び第2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
- 2.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書類((1)7,9,10関連)
- 3.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
- 4.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
- 5.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っては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し。)
- 6.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)
- 7.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。

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	奈良交通株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

初年度(令和 4 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	車両の種別			乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)

【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)

定率法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合計額から備忘価格を 控除した額(円)	木と限度額のうち少 ない方の額(円)	普通償却限度額 (円) (定率法) へ×(0.5or0.4)=ト (定額法)へ×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	ヌとルのうち少 ない方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 ヲ×ワ÷12(月)=カ	計画額 (千円) カ×1/2=ヨ	* 残存価格 (円) へ-カ=タ
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ											
					ニ-1円=ホ	ヘ	0	0	0		0		0 円	0.0	
計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0 千円	0	0

【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)	借入利率(%) 年利	レと2.5%のうち 低い方の率(%)	補助対象経費	国庫補助金内定 申請額(千円)
	への額以内		レ	ソ	ツ	ツ×1/2=ネ
					円	
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カ+ツ	ヨ+ネ
0	0

【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								「その他の者」の 具体的概要						
		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							
京阪神		0	円	#DIV/0!	%		円	%		0	円	####	%			
合計		0	円	#DIV/0!	%		円	%		円	%	0	円	####	%	

2年目以降(令和 4 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
京阪神	1	梅谷高の原線 鹿背山高の原線 木津川台高の原線	木津川市第1号 木津川市第2号 木津川市第3号	第1号 第2号 第3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) 初年度への額＝ナ	残存価額(円) 前年度フ(2年目のみ タ)の額＝ラ	普通償却限度額 (円) (定率法) ラ×(0.5or0.4)＝ム (定額法)ナ×0.2＝ム	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム＋ウ＝ノ	事業者償却額 (円) オ	ノとオのうち少 ない方の額(円) ク	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)＝マ (最終年度)ク＝マ	国庫補助金 内定申請額(千円) マ×1/2＝ケ
1	14,182,499	3,063,420	1,531,710	0	1,531,710	1,531,710	1,531,710	12	1,531,710 円	765.8
									円	
									円	
計	14,182,499	3,063,420	1,531,710	0	1,531,710	1,531,710	1,531,710		1,531 千円	765

* 残存価格 (円)
ラ－マ＝フ
1,531,710
0
0
1,531,710

【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
1,531	765

【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		「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		
京阪神		円	%	円	%	円	%	765,910	円 50.1	%	
		円	%	円	%	円	%	円	%		
		円	%	円	%	円	%	円	%		
		円	%	円	%	円	%	円	%		
		円	%	円	%	円	%	円	%		
合計		0 円	0.00 %	円	%	円	%	765,910	円 50.1	%	

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、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。
- 2.「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。
- 3.「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。
- 4.「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)。
- 5.「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。
- 6.【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%)
- 7.【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。
- 8.「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。
- 9.実費購入予定費については、見積書等によるほか、車両価格、附属品価格、改造費それぞれ区分した証拠書類を提出すること。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。
- 10.リース車両についても当該記載要領を準用するが、リース総額の見積書・契約書によるほか、車両等価格及び金融費用相当額がわかるものを提出すること。
- 11.【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。
- 12.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

- 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1節及び第2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
- 2.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書類((1)7,9,10関連)
- 3.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
- 4.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
- 5.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。)
- 6.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)
- 7.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。

令和２年度生活交通確保維持改善計画
【地域内フィーダー系統確保維持計画】

（名 称）木津川市地域公共交通総合連携協議会
（代表者名）会長 河井 規子

１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

木津川市は、京都府南部に位置する人口 7 万 7 千人の市で、木津地域では宅地開発により人口が増加している一方、加茂地域及び山城地域では人口が減少傾向となっており、地域により人口密度の格差が顕著に現れている。

木津川市地域公共交通総合連携協議会では、平成 21 年度から木津川市地域公共交通総合連携計画、平成 27 年度からは木津川市地域公共交通網形成計画に基づき、活力と魅力あるまちづくりを推進し、地域特性はもとより環境負荷の軽減、地域活性化、交通弱者等が安心安全に移動できる生活環境に配慮した地域公共交通サービスの充実を図ることを目的として実証運行を行った。

しかしながら、近年では、利用者数が毎年減少している状況である。

このような状況下において、高齢者の増加や移動手段を持たない交通弱者にとって必要不可欠な公共交通を維持し、幹線交通である鉄道や路線バスと接続するフィーダー路線を維持することにより広域的な移動手段を確保することを目的とする。

２．地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

（１）事業の目標

①路線定期運行（当尾線、奥畑線、山城線）

コミュニティバスの定期運行維持の考え方を次のとおりとし、前々年度以上の利用者数を目標とする。

【運行維持】

利用者数：１便あたり 1. 25 人以上の利用者数

路線運行：１便あたり 1. 25 人に満たない場合、コミュニティバス等の持続可能な運行の為のガイドラインに基づき、実態に即した運行への見直しを行う。

【前々年度の利用者数】

当尾線：17, 810 人

奥畑線：2, 554 人

山城線：12, 817 人

②路線定期運行（通学線 1、2、3）

コミュニティバスの運行を次のとおりとし、前々年度以上の利用者数を目標とする。

【運行目標】

利用者数：1 便あたり 1. 2 5 人以上の利用者数

【前々年度の利用者数】

2, 9 6 4 人

③路線不定期運行（山田線、大畑線、南加茂台線、観音寺線、銭司線、西線）

路線維持の考え方を次のとおりとし、前々年度以上の利用者数を目標とする。

【路線維持】

利用者数：1 日あたり 1. 5 人以上の利用者数

路線運行：1 日あたり 1. 5 人の利用者数を超えていない場合、コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインに基づき、運行の見直し、検討を行う。

【前々年度の利用者数】

山田線 : 7 9 人

大畑線 : 1 1 5 人

観音寺線 : 1 6 人

南加茂台線 : 7 2 人

銭司線 : 5 3 4 人

西線 : 4 6 6 人

（2）事業の効果

①かもバス（山田線、大畑線、南加茂台線、観音寺線、奥畑線、銭司線、西線

移動手段を持たない方等、日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線と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。さらには、高齢者の外出促進や地域活性化にもつながる。

②かもバス通学線（通学線 1、通学線 2、通学線 3）

児童、生徒の通学手段が確保される。また、混乗による運行のため、一般の利用者にとっては、地域間幹線と接続することで、広域的な移動手段が確保される。

③かもバス当尾線

地域間幹線とのネットワークが連携することで広域的な移動手段が確保さ

れ、市内観光施設への来訪が期待できる。このことにより、市外からの来訪者数が向上することで、地域の活性化につながる。また、高齢者等の交通弱者にとって必要不可欠な移動手段が確保される。

④やましろバス山城線（山城線北行、山城線南行）

新たな公共交通手段が提供されることにより、公共交通空白地帯が解消され、高齢者等の交通弱者の移動手段が確保される。また、主要幹線と接続することで広域的な移動手段が確保され、生活環境が向上するとともに地域の活性化が促進される。

3. 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

【木津川市地域公共交通網形成計画 P31～36 参照】

（1）乗継利便性の向上

市内各地の移動や市外との移動の円滑化のため、鉄道との乗継を考慮したダイヤを検討し、必要に応じてダイヤ改正を実施する。

実施事業：鉄道との接続を考慮したダイヤ改正

実施主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

（2）車両の利便性の向上

高齢者や障がい者が利用しやすい車両の導入や、愛着のあるデザインによるラッピング化等を検討する。

実施事業：バリアフリー車両の導入促進検討、
バス車両デザインの検討

実施主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

（3）情報提供の充実

公共交通に係る情報提供の充実及び市民の意識喚起を図るため、ホームページやきづがわ公共交通だよりなど、多くの媒体を活用し、積極的な広報に努める。また、乗り継ぎや公共交通機関を利用したお出かけ情報等を提供する。

①実施事業：きづがわ公共交通だよりの発行

実施主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会

②実施事業：時刻表の作成、バス停留所デザインの検討、
交通結節点における情報提供の実施、
ホームページによる情報提供の充実

事業主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

(4) 利用機会の提供

日々の生活の中で公共交通を利用できるよう、利用経験が少ない児童や生徒に対し、バスの乗車体験学習の場を提供するとともに、乗継ぎ運賃の負担軽減を目的とした1日フリー乗車券の作成・販売を継続する。

実施事業：乗り物体験学習、スタンプラリーの充実、
おでかけマップの作成

事業主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

実施事業：1日フリー乗車券の発行

事業主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会

(5) 市民意識の変革

市民が公共交通の必要性やあり方を考えていくことができるよう、ワークショップや座談会を通して働きかけを行う。

実施事業：地域ワークショップ、座談会の開催、乗り方教室

事業主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

(6) 魅力の発信

公共交通を活用した周遊を促進するため、市外からの来訪者等に対して公共交通利用を促す情報提供を行う。

実施事業：観光施設へのアクセスサイン充実、
急行バスと連携したPR

実施主体：木津川市地域公共交通総合連携協議会、交通事業者

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行予定者

別表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負担者

・木津川市

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

- ・奈良交通株式会社（当尾線）
- ・株式会社ウイング（奥畑線、通学線、山城線）
- ・加茂タクシー株式会社（山田線、大畑線、南加茂台線、観音寺線、銭司線、西線）

7. 補助を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定方法

該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準にただし書に基づき、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

該当なし
9. 別表 1 の補助対象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
該当なし
10. 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
該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性
該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
別表 5 のとおり
13. 車両の取得に係る目的・必要性
該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行なう事業者、要する費用の負担者
該当なし
16. 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）
該当なし
17. 協議会の開催状況と主な議論
・平成 20 年 5 月 28 日（第 1 回） 協議会設立、事業内容について協議 ・平成 21 年 3 月 11 日（第 6 回） 木津川市地域公共交通総合連携計画について承認 ・平成 27 年 3 月 12 日（第 29 回） 木津川市地域公共交通網形成計画について承認 ・令和元年 6 月 27 日（第 45 回） 令和 2 年度生活交通確保維持改善計画について承認
18. 利用者等の意見の反映状況
協議会規約に基づき、市民代表として利用者委員、公募委員、木津川市観光協会理事、加茂民生児童委員協議会会長及び木津川市老人クラブ連合会会長から参画いただいております、利用者等の意見を反映して本計画を策定しています。
19. 協議会メンバーの構成

関係都道府県	京都府山城広域振興局総務室長 京都府山城広域振興局建設部山城南土木事務所技術次長 京都府木津警察署交通課長
関係市区町村	木津川市長 木津川市副市長 木津川市建設部長
交通事業者 交通施設管理者等	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部大阪支社総務企画課長 近畿日本鉄道株式会社総合企画本部計画部課長 奈良交通株式会社自動車事業本部乗合事業部統括部長 株式会社ウイング取締役 一般社団法人京都府タクシー協会専務理事 城南タクシー株式会社代表取締役 加茂タクシー株式会社次長 東洋タクシー株式会社代表取締役 奈良交通労働組合執行委員長
国土交通省	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官 近畿地方整備局京都国道事務所計画課長
その他協議会が 必要と認める者	富山大学 副学長 京都大学大学院工学研究科准教授 木津川市観光協会理事 加茂民生児童委員協議会会長 木津川市老人クラブ連合会会長 利用者委員 公募委員

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(地域内フィーダー系統)

令和2年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
木津川市	奈良交通株式会社	(1) かもバス当尾線	加茂駅 東口	岩船寺	加茂山 の家	往 9.4km 復 9.4km	366日	1169回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
	株式会社ウイング	(2) かもバス奥畑線	加茂支 所	加茂駅 西口	奥畑	往 5.9km 復 5.9km	241日	964回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(3) かもバス通学線1	奥畑	加茂駅 西口	加茂支 所	往 9.9km 復 0.0km	204日	102回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(4) かもバス通学線2	恭仁宮 跡	仏生寺	奥畑	往 2.8km 復 0.0km	121日	60.5回		路線定期運行	①	「恭仁宮跡」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(5) かもバス通学線3	加茂支 所	加茂駅 西口	銭司	往 4.2km 復 0.0km	204日	122.5回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(6) やましろバス山城線北行	木津駅	棚倉駅	渋川西	往 7.4km 復 0.0km	241日	964回		路線定期運行	②(2)	JR「棚倉駅」「上狛 駅」 「木津駅」と接続	③
		(7) やましろバス山城線南行	渋川西	棚倉駅	木津駅	往 7.2km 復 0.0km	241日	964回		路線定期運行	②(2)	JR「棚倉駅」「上狛 駅」 「木津駅」と接続	③
	加茂タクシー株式会社	(8) かもバス山田線	加茂支 所	加茂駅 東口	山田	往 6.5km 復 6.5km	48日	53回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(9) かもバス大畑線	加茂支 所	加茂駅 東口	大畑	往 8.6km 復 8.6km	102日	164回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(10) かもバス観音寺線	加茂支 所	加茂駅 東口	観音寺	往 3.9km 復 3.9km	21日	23回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(11) かもバス南加茂台線	加茂支 所	加茂駅 東口	東山公 園	往 3.6km 復 3.6km	52日	67回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(12) かもバス銭司線	加茂支 所	加茂駅 西口	銭司	往 5.8km 復 5.8km	194日	439回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(13) かもバス西線	加茂支 所	加茂駅 西口	西	往 4.0km 復 4.0km	188日	337回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。

2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。

3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。

4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。

5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。

6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

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(地域内フィーダー系統)

令和3年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
木津川市	奈良交通株式会社	(1) かもバス当尾線	加茂駅 東口	岩船寺	加茂山 の家	往 9.4km 復 9.4km	365日	1165.5回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
	株式会社ウイング	(2) かもバス奥畑線	加茂支 所	加茂駅 西口	奥畑	往 5.9km 復 5.9km	244日	976回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(3) かもバス通学線1	奥畑	加茂駅 西口	加茂支 所	往 9.9km 復 0.0km	204日	102回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(4) かもバス通学線2	恭仁宮 跡	仏生寺	奥畑	往 2.8km 復 0.0km	123日	61.5回		路線定期運行	①	「恭仁宮跡」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(5) かもバス通学線3	加茂支 所	加茂駅 西口	銭司	往 4.2km 復 0.0km	204日	123回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(6) やましろバス山城線北行	木津駅	棚倉駅	渋川西	往 7.4km 復 0.0km	244日	976回		路線定期運行	②(2)	JR「棚倉駅」「上狛 駅」 「木津駅」と接続	③
		(7) やましろバス山城線南行	渋川西	棚倉駅	木津駅	往 7.2km 復 0.0km	244日	976回		路線定期運行	②(2)	JR「棚倉駅」「上狛 駅」 「木津駅」と接続	③
	加茂タクシー株式会社	(8) かもバス山田線	加茂支 所	加茂駅 東口	山田	往 6.5km 復 6.5km	48日	53回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(9) かもバス大畑線	加茂支 所	加茂駅 東口	大畑	往 8.6km 復 8.6km	103日	166回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(10) かもバス観音寺線	加茂支 所	加茂駅 東口	観音寺	往 3.9km 復 3.9km	21日	24回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(11) かもバス南加茂台線	加茂支 所	加茂駅 東口	東山公 園	往 3.6km 復 3.6km	52日	68回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(12) かもバス銭司線	加茂支 所	加茂駅 西口	銭司	往 5.8km 復 5.8km	196日	444回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(13) かもバス西線	加茂支 所	加茂駅 西口	西	往 4.0km 復 4.0km	190日	342回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

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(地域内フィーダー系統)

令和4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
木津川市	奈良交通株式会社	(1) かもバス当尾線	加茂駅 東口	岩船寺	加茂山 の家	往 9.4km 復 9.4km	365日	1163.5回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
	株式会社ウイング	(2) かもバス奥畑線	加茂支 所	加茂駅 西口	奥畑	往 5.9km 復 5.9km	242日	968回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(3) かもバス通学線1	奥畑	加茂駅 西口	加茂支 所	往 9.9km 復 0.0km	204日	102回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(4) かもバス通学線2	恭仁宮 跡	仏生寺	奥畑	往 2.8km 復 0.0km	120日	60回		路線定期運行	①	「恭仁宮跡」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(5) かもバス通学線3	加茂支 所	加茂駅 西口	銭司	往 4.2km 復 0.0km	204日	123回		路線定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(6) やましろバス山城線北行	木津駅	棚倉駅	渋川西	往 7.4km 復 0.0km	242日	968回		路線定期運行	②(2)	JR「棚倉駅」「上狛 駅」 「木津駅」と接続	③
		(7) やましろバス山城線南行	渋川西	棚倉駅	木津駅	往 7.2km 復 0.0km	242日	968回		路線定期運行	②(2)	JR「棚倉駅」「上狛 駅」 「木津駅」と接続	③
	加茂タクシー株式会社	(8) かもバス山田線	加茂支 所	加茂駅 東口	山田	往 6.5km 復 6.5km	48日	53回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(9) かもバス大畑線	加茂支 所	加茂駅 東口	大畑	往 8.6km 復 8.6km	102日	164回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(10) かもバス観音寺線	加茂支 所	加茂駅 東口	観音寺	往 3.9km 復 3.9km	21日	23回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(11) かもバス南加茂台線	加茂支 所	加茂駅 東口	東山公 園	往 3.6km 復 3.6km	52日	67回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(12) かもバス銭司線	加茂支 所	加茂駅 西口	銭司	往 5.8km 復 5.8km	194日	441回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③
		(13) かもバス西線	加茂支 所	加茂駅 西口	西	往 4.0km 復 4.0km	188日	339回		路線不定期運行	①	JR「加茂駅」にて奈良 交通(株)が運行する和 東木津線と接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	木津川市
-------	------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	35,192
交通不便地域	1,313

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
808	木津川市山城町綺田	局長指定
505	木津川市山城町椿井	局長指定

国庫補助上限額の算定

対 象 人 口	算定式	国庫補助上限額
35,192	$35,192 \times 120 \times 0.7 + 2,000,000$	4,956,000

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2. (1)⑭)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)