

様式第 1－3

7 木 交 協 第 号
令和 7 年 6 月 日

国土交通大臣 様

京都府木津川市木津南垣外 1 1 0 番地 9
木津川市地域公共交通総合連携協議会
会長 （木津川市長）谷口 雄一

地域間幹線系統確保維持計画認定申請書

地域間幹線系統確保維持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、別添の記載すべき事項を全て記した地域間幹線系統確保維持計画を添付すること。

令和 7 年 6 月 日

(名称) 木津川市地域公共交通総合連携協議会

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 9 千人の市である。

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、新たに「木津川市地域公共交通網形成計画」を策定、令和 2 年 3 月には「第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画」を策定し、令和 6 年 3 月には「木津川市地域公共交通計画」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。

今後も、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の定量的な目標・効果**(1) 事業の目標**

- ① コミュニティバスの乗車人員を年間 280,000 人（令和 6 年度：288,290 人）
- ② きんのつバス 1 便あたり利用者数を 1.25 人以上（路線定期運行の運行継続条件）
- ③ きんのつバスの単純収支率を 40%以上とする。（令和 6 年度：35.9%）

（木津川市地域公共交通計画 P 69～P 71）

(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. 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) 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) 運転免許返納者、障がい者等に対する移動支援

運転免許返納者、障がい者、子ども・子育て世代等、公共交通を必要とされる方への移動支援策を実施し、公共交通を利用して快適に移動できる環境を創出する。

実施事業：65歳以上運転免許返納者へのコミュニティバス1日フリー乗車券またはICOCAカードの付与、障がいのある方への運賃割引やユニバーサルデザイン車両導入

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) 観光施設や観光路線との連携

公共交通を活用した周遊を促進するため、市内の観光施設や市外からの来訪者が主な利用者であるバス路線と連携し、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：古寺巡礼バスの運行、観光施設へのアクセスサイン充実、観光路線バスと連携したPR、広域的な観光連携による利用促進

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、観光団体

(4) 情報提供の充実

総合的・横断的な公共交通に係る情報提供の充実を図り、市広報・ホームページ・公共交通だより等、多様な媒体を活用し、積極的な広報に努めます。情報提供にあたっては、利用状況や運営実態等も公開し、公共交通が直面する問題意識を共有することにより、利用促進を図ります。

実施事業：きづがわ公共交通だよりの毎月発行、時刻表（のるなび）の作成、木津川市公共交通マップの作成

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

(5) 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、様々なきっかけづくりを行います。利用機会がない方・少ない方には体験の場を提供し、乗継・周遊をされる利用者には1日フリー乗車券の案内・販売、さらに多分野との連携等により、利用促進を図ります。

実施事業：バス乗り方教室の実施、1日フリー乗車券の発行、公共交通利用促進イベントの実施

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

利用者数や収支率について、数値指標によるモニタリング・評価を実施。
実績値の増減理由について精査し、今後の継続的な運行に活かす。

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】

(1) 乗継利便性の向上

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

実施時期：令和 7 年 10 月～令和 8 年 3 月 ダイヤ改正の検討と実施

(2) 運転免許返納者、障がい者等に対する移動支援

実施事業：65 歳以上運転免許返納者へのコミュニティバス 1 日フリー乗車券または ICOCA カードの付与、障がいのある方への運賃割引やユニバーサルデザイン車両導入

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

実施時期：令和 7 年 10 月～令和 8 年 3 月 取組内容の検討、実施

(3) 観光施設や観光路線との連携

実施事業：古寺巡礼バスの運行、観光施設へのアクセスサイン充実、観光路線バスと連携した PR、広域的な観光連携による利用促進

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、観光団体

実施時期：令和 7 年 10 月～令和 8 年 3 月 取組内容の検討、実施

(4) 情報提供の充実

実施事業：きづがわ公共交通だよりの毎月発行、時刻表（のるなび）の作成、木津川市公共交通マップの作成

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

実施時期：令和 7 年 10 月～令和 8 年 3 月 取組内容の検討、実施

(5) 利用機会の提供

実施事業：バス乗り方教室の実施、1 日フリー乗車券の発行、公共交通利用促進イベントの実施

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

実施時期：令和 7 年 10 月～令和 8 年 3 月 取組内容の検討、実施

| |
|---|
| 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】 |
| 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

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| ・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 2 年 3 月 24 日（第 50 回） | 第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画について承認 |
| ・令和 6 年 3 月 19 日（第 66 回） | 木津川市地域公共交通計画について承認 |
| ・令和 6 年 6 月 26 日（第 67 回） | 木津川市地域公共交通計画の改訂について承認 |
| ・令和 7 年 6 月 30 日（第 72 回） | 令和 8 年度地域幹線系統確保維持計画について承認 |

19. 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き、利用者等の意見を反映して本計画を策定している。

20. 奈良県・奈良市において補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない理由

- ・きのつバスは主に木津川市の住民の生活交通として必要なものである。
- ・きのつバスの経路中、「高の原駅」のみが奈良市に位置しており、路線の大半は、木津川市になっている。
- ・奈良県・奈良市の住民が利用することもあり得るが、奈良県・奈良市においては費用負担をしておらず、奈良県・奈良市の生活交通として計画に位置付けるものではない。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）京都府木津川市木津南垣外 110 番地 9

（所 属）木津川市役所 学研企画課

（氏 名）豊原 大貴

（電 話）0774-75-1201

（e-mail）kikaku@city.kizugawa.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。

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和6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 | 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 の平均賃率 × 日 数 + 運賃改定後 の平均賃率 × 日 数 総適用日数 | 平均賃率 (円) | 平均乗車密度 ____(B) (C)×(F) (G) | (A)×(G) | | |
| 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 | 14.5 | 9.3 | 105,011 | 3.9 | 409,542.9 | 18,162,442 | 97,526.0 | 1,005,493 | 1,682,323 | 20,850,258 | 63,413,355 | $\frac{(48.74円 \times (1-10/110) \times 366日)}{366日}$ | 44.30 | 4.2 | 39.0 | 有・無 | 調査日:令和5年10月1日～令和6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 | 43,491 | 3.4 | 147,869.4 | 7,577,025 | 66,154.0 | 682,047 | 1,141,156 | 9,400,228 | 43,014,653 | $\frac{(55.84円 \times (1-10/110) \times 366日)}{366日}$ | 50.76 | 2.2 | 20.4 | 有・無 | 調査日:令和5年10月1日～令和6年9月31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 | 11.5 | 9.3 | 87,371 | 3.5 | 305,798.5 | 15,253,086 | 78,430.0 | 808,613 | 1,352,917 | 17,414,616 | 50,996,754 | $\frac{(54.80円 \times (1-10/110) \times 366日)}{366日}$ | 49.81 | 3.9 | 36.2 | 有・無 | 調査日:令和5年10月1日～令和6年9月32日 |
| 合 計 | | | | | | | 235,873 | | 863,210.8 | 40,992,553 | 242,110.0 | 2,496,153.0 | 4,176,396.0 | 47,665,102 | 157,424,762 | | | | | 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、ストライク、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。

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和8年度見込)

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 1系統当り経常費用(円) | 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 (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) | (B)+(D)+(E) | | 運賃改定前の平均賃率×適用日数+運賃改定後の平均賃率×適用日数 総適用日数 | 平均賃率 (F) (円) | 平均乗車密度 (B) (C)×(F) (G) | | | |
| 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 | 14.5 | 9.3 | 93,197 | 4.4 | 410,066.8 | 18,351,654 | 98,542.0 | 1,015,968 | 1,699,849 | 21,067,471 | 56,584,450 | $\frac{(48.74円 \times (1-10/110) \times 365日)}{365日}$ | 44.30 | 4.2 | 39.0 | 有・無 | 調査日:令和5年10月1日～令和6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 | 41,515 | 3.5 | 145,302.5 | 7,550,361 | 65,921.2 | 679,647 | 1,137,140 | 9,367,148 | 38,382,459 | $\frac{(55.84円 \times (1-10/110) \times 365日)}{365日}$ | 50.76 | 2.2 | 20.4 | 有・無 | 調査日:令和5年10月1日～令和6年9月31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 | 11.5 | 9.3 | 80,182 | 3.8 | 304,691.6 | 15,199,409 | 78,154.0 | 805,767 | 1,348,156 | 17,353,332 | 45,504,977 | $\frac{(54.80円 \times (1-10/110) \times 365日)}{365日}$ | 49.81 | 3.9 | 36.2 | 有・無 | 調査日:令和5年10月1日～令和6年9月32日 |
| 合計 | | | | | | | 214,894 | | 860,060.9 | 41,101,424 | 242,617.2 | 2,501,382.0 | 4,185,145.0 | 47,787,951 | 140,471,886 | | | | | 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(銭未満切り捨て)。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、ストライク、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)

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 |
|----------------|----------|-----------------|-----------------------------|------------------|
| 京都府 (木津川市) | 奈良交通株式会社 | (1) 梅谷高の原 | 9,135.0 | |
| | | (2) 鹿背山高の原 | 3,455.5 | |
| | | (3) 木津川台高の原 | 7,169.0 | |
| 合 計 | | | 19,760 | |

(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
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 地域公共交通確保持続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 | 8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 | 8,505,716 千円 | 営業外収益 | 278,180 千円 | 経常収益(イ) | 8,783,896 千円 |
| | 営業費用 | 10,427,407 千円 | 営業外費用 | 52,496 千円 | 経常費用(ロ) | 10,479,903 千円 |
| | 営業損益 | △ 1,921,691 千円 | 営業外損益 | 225,684 千円 | 経常損益 | △ 1,696,007 千円 |
| 補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ) | 16,117,364.8 km | | | | 経常収支率 | 83.81 % |

| 基準期間の前年度の 損益状況 | 乗合バス事業 | | | | | |
|-------------------------|-----------------|----------------|-------|------------|---------|----------------|
| | 営業収益 | 7,682,206 千円 | 営業外収益 | 293,043 千円 | 経常収益(イ) | 7,975,249 千円 |
| | 営業費用 | 9,507,967 千円 | 営業外費用 | 46,501 千円 | 経常費用(ロ) | 9,554,468 千円 |
| | 営業損益 | △ 1,825,761 千円 | 営業外損益 | 246,542 千円 | 経常損益 | △ 1,579,219 千円 |
| 基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ') | 16,448,052.0 km | | | | 経常収支率 | 83.47 % |

| 基準期間の前々年度の 損益状況 | 乗合バス事業 | | | | | |
|---------------------------|-----------------|----------------|-------|------------|---------|----------------|
| | 営業収益 | 7,109,161 千円 | 営業外収益 | 188,920 千円 | 経常収益(イ) | 7,298,081 千円 |
| | 営業費用 | 8,823,504 千円 | 営業外費用 | 43,643 千円 | 経常費用(ロ) | 8,867,147 千円 |
| | 営業損益 | △ 1,714,343 千円 | 営業外損益 | 145,277 千円 | 経常損益 | △ 1,569,066 千円 |
| 基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'') | 16,738,004.0 km | | | | 経常収支率 | 82.3 % |

（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 |
|---------|--|--|--|
| 京阪神 | 529円.76銭 | 580円.88銭 | 650円.22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 | キロ当たり経常費用の差 ニ－ヘ = ケ | キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト |
|---------|--|------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------|
| 京阪神 | 586円.95銭 | 558円.96銭 | 558円.96銭 | 27円.99銭 | 544円.99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 フ | 改定率 コ |
|---------|----------|--------------|------------------------------------|----------|
| 京阪神 | 令和 年 月 日 | 基準期間の 年度 | ／3 | % |
| | 令和 年 月 日 | 基準期間の 年度 | ／3 | % |
| | 令和 年 月 日 | 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

| 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 () | 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 | 他路線との競合部分に係るキロ程 | | 他路線との競合率 | 補助ブロックが乗入部分、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=ミラ |
|-------------|----------|------------------|-----------|------|----------|--------|-----------------------|-----------------|-----------|--------|----------------------|--------------------------|--------------------|------------------------------------|-----------------|--------------------|-----------------------|--------------------|------------|----------|---|
| | | | | 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 | 365 日 | 3,398.0 (9.3) 回 | 4.2 | 39.0 人 | 往 14.5km 復 14.5km | (平均) 14.5km | 往 0.0km 復 0.0km | (平均) 0.0km | % | 往 0.3km 復 0.3km | (平均) 0.3km | 往 0.0km 復 0.0km | (平均) 0.0km | 0.000 % | 97.931 % |
| | 第2号 | | 鹿背山高の原 | 高の原駅 | 山田川駅・木津駅 | 鹿背山 | 365 日 | 3,398.0 (9.3) 回 | 2.2 | 20.4 人 | 往 9.7km 復 9.7km | (平均) 9.7km | 往 0.0km 復 0.0km | (平均) 0.0km | % | 往 0.3km 復 0.3km | (平均) 0.3km | 往 0.0km 復 0.0km | (平均) 0.0km | 0.000 % | 96.907 % |
| | 第3号 | | 木津川高の原 | 高の原駅 | 木津駅・山田川駅 | 木津川台住宅 | 365 日 | 3,398.0 (9.3) 回 | 3.9 | 36.2 人 | 往 11.6km 復 11.4km | (平均) 11.5km | 往 0.0km 復 0.0km | (平均) 0.0km | % | 往 0.3km 復 0.3km | (平均) 0.3km | 往 0.0km 復 0.0km | (平均) 0.0km | 0.000 % | 97.391 % |
| 合計 | | | 1系統 | | | | | | | | 往 35.8km 往 35.6km | (平均) 35.7km | 往 0.0km 復 0.0km | (平均) 0.0km | | 往 0.9km 往 0.9km | (平均) 0.9km | 往 0.0km 復 0.0km | (平均) 0.0km | | |

| 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=ヲ) | 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 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ | | |
|-------------|----------|------------------|--|-------------------|---------------------------------------|-------------------|---|------------------------------|---|---------------------------|--------------|-----------------|---------------------------------------|--------------|------------------|-------------------------------------|--------------|---------------------------------------|-----------------|---|
| | | | | | | ノとノのいずれか少ない額 ノ | 補助金交付要綱別表2(注)4. の適用がある場合 | | | 3カ年平均 (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 =g | 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 ノー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=f |
| 京阪神 | 第1号 | | % | 98,542.0 . km | 55,081,036 円 | 202円.96銭 | 0円.00銭 | 0円.00銭 | 202円.96銭 | 202円.96銭 | 18,754,860 円 | 97,411.6 . km | 192円.53銭 | 19,732,415 円 | 97,411.6 . km | 202円.56銭 | 20,850,258 円 | 97,526.0 . km | 213円.79銭 | 20,000,085 円 |
| | 第2号 | | % | 65,921.2 . km | 36,847,313 円 | 138円.70銭 | 0円.00銭 | 0円.00銭 | 138円.70銭 | 138円.70銭 | 8,653,734 円 | 66,076.4 . km | 130円.96銭 | 9,453,326 円 | 66,076.4 . km | 143円.06銭 | 9,400,228 円 | 66,154.0 . km | 142円.09銭 | 9,143,271 円 |
| | 第3号 | | % | 78,154.0 . km | 43,684,959 円 | 149円.69銭 | 0円.00銭 | 0円.00銭 | 149円.69銭 | 149円.69銭 | 16,980,584 円 | 78,338.0 . km | 216円.76銭 | 16,850,370 円 | 78,338.0 . km | 215円.09銭 | 1,352,917 円 | 78,430.0 . km | 17円.24銭 | 11,698,873 円 |
| 合計 | | | | 242,617.2 . km | 135,613,308 円 | | | | | 44,389,178 円 | 241,826 . km | | 46,036,111 円 | 241,826 . km | | 31,603,403 円 | 242,110 . km | | 40,842,229 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 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 | 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×みなし運行回数／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－ラ＝ウ |
|-------------|----------|------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|--|--|---|-----------------|--------------------|---|-----------------------------------|
| 京阪神 | 第1号 | | 35,080,951 円 | 24,786,466 円 | 24,786,466 円 | 24,273,634 円 | | 18,270,477 円 | 18,270 千円 | 9,135.0 千円 | 37,839,141 円 | 28,704,141 円 |
| | 第2号 | | 27,704,042 円 | 16,581,290 円 | 16,581,290 円 | 16,068,430 円 | | 6,911,152 円 | 6,911 千円 | 3,455.5 千円 | 29,549,177 円 | 26,093,677 円 |
| | 第3号 | | 31,986,086 円 | 19,658,231 円 | 19,658,231 円 | 19,050,201 円 | | 14,338,860 円 | 14,338 千円 | 7,169.0 千円 | 34,173,617 円 | 27,004,617 円 |
| 合計 | | | 94,771,079 円 | 61,025,987 円 | 61,025,987 円 | 59,392,265 円 | | 39,520,489 円 | 39,519 千円 | 19,760 千円 | 101,561,935 円 | 81,802,435 円 |

(1) 記載要領

1.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。

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、自賃第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。

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。

6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。

7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3／3」、「前年度」の場合は「2／3」、「前々年度」の場合は「1／3」をそれぞれ記載すること。

8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。

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。

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。

9.「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。

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。

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。

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。

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「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。

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、(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(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、(ヅ)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。

19.「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○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

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。

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。

3. 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

4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し