

平成30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：国が地域の交通に関する取り組みを継続的に支援する事業

2. 対象路線 13路線（16系統）

・地域間幹線系統

①きのつバス

木-1、木-2、木-3（3系統）

・地域内フィーダー系統

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

3. 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

やましろバス山城線：株式会社ウイング

平成30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7万6千人の市で、宅地開発等により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、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】

225,000人

(2) 事業の効果

利用者数を増加させることで収支を改善し、持続的で安定的な路線の維持につながり、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

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

②車両の利便性の向上

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

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

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

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

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

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. 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組を行う場合にあって、当該取組内容、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
<p>1. きづがわ公共交通だよりの作成</p> <p>(1) 取組内容 公共交通を考えるきっかけづくりや、コミュニティバスを認知してもらい、公共交通を利用してもらえるように、利用状況や沿線観光情報等を掲載した公共交通だよりを毎月1回、市内全世帯に配布するほか、主要な公共施設やバス運行車両内に配架等をする。</p> <p>(2) 実施主体 木津川市地域公共交通総合連携協議会</p> <p>(3) 効果目標 新規利用者の増加による増収を目標とする。</p> <p>(4) 実施時期 平成20年9月1日より実施。</p> <p>2. 1日フリー乗車券の発行</p> <p>(1) 取組内容 コミュニティバスで1日乗り放題となる、1日フリー乗車券を作成し、利用者の利便性向上を図るとともに、コミュニティバスの利用を促す。</p> <p>(2) 実施主体 木津川市地域公共交通総合連携協議会</p> <p>(3) 効果目標 年間2,000枚以上の販売を行い、利用者の増加を目標とする。</p> <p>(4) 平成24年10月1日より実施。</p>
9. 別表1の補助事業の基準二に基づき、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
10. 別表1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
該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性
車両の取得を行わないため該当しない

1 2. 車両の取得に係る定量的な目標・効果	
車両の取得を行わないため該当しない	
1 3. 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	
車両の取得を行わないため該当しない	
1 4. 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	
1 5. 協議会の開催状況と主な議論	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・平成 29 年 6 月 19 日（第 37 回） 平成 30 年度生活交通確保維持改善計画について承認 	
1 6. 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、木津川市民生児童委員協議会副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。	
1 7. 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企画総務部企画振興室長 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鉄道本部企画統括部営業企画部課長 奈良交通株式会社乗合事業部長 株式会社ウイング取締役 京都タクシー業務センター事務局長 城南タクシー株式会社代表取締役 東洋タクシー株式会社取締役 加茂タクシー株式会社営業次長 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助教 木津川市観光協会理事 木津川市民生児童委員協議会副会長 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)

30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)	協働 特例 措置	再編 特例 措置
木津川市	奈良交通株式会社	(1) きのつバス 梅谷高の原線	6,412.5		
	奈良交通株式会社	(2) きのつバス 鹿背山高の原線	2,870.0		
	奈良交通株式会社	(3) きのつバス 木津川台高の原線	5,985.0		
		(4)			
		(5)			
		(6)			
		(7)			
合 計			15,267		

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。
2. 「協働特例措置」には、地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、特例措置15人未満の系統については「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する。
3. 「再編特例措置」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のみ、「○」を記載する。

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)

31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)	協働 特例 措置	再編 特例 措置
木津川市	奈良交通株式会社	(1) きのつバス 梅谷高の原線	6,409.0		
	奈良交通株式会社	(2) きのつバス 鹿背山高の原線	2,868.5		
	奈良交通株式会社	(3) きのつバス 木津川台高の原線	5,981.5		
		(4)			
		(5)			
		(6)			
		(7)			
合 計			15,259		

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。
2. 「協働特例措置」には、地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、特例措置15人未満の系統については「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する。
3. 「再編特例措置」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のみ、「○」を記載する。

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)

32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)	協働 特例 措置	再編 特例 措置
木津川市	奈良交通株式会社	(1) きのつバス 梅谷高の原線	6,424.0		
	奈良交通株式会社	(2) きのつバス 鹿背山高の原線	2,875.5		
	奈良交通株式会社	(3) きのつバス 木津川台高の原線	5,995.5		
		(4)			
		(5)			
		(6)			
		(7)			
合 計			15,295		

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。
2. 「協働特例措置」には、地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、特例措置15人未満の系統については「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する。
3. 「再編特例措置」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のみ、「〇」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
------	----------

平成30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	8,556,970 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			
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	19,515,190.9 km	営業損益	△ 1,235,939 千円	営業外損益	3,839 千円	経常損益	△ 1,232,100 千円	経常収支率	87.50 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業								
	営業収益	8,377,347 千円	営業外収益	74,049 千円	経常収益(イ')	8,451,396 千円			
	営業費用	9,343,778 千円	営業外費用	76,252 千円	経常費用(ロ')	9,420,030 千円			
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	19,300,723.4 km	営業損益	△ 966,431 千円	営業外損益	△ 2,203 千円	経常損益	△ 968,634 千円	経常収支率	89.71 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業								
	営業収益	8,645,392 千円	営業外収益	84,741 千円	経常収益(イ'')	8,730,133 千円			
	営業費用	9,498,002 千円	営業外費用	81,450 千円	経常費用(ロ'')	9,579,452 千円			
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	19,629,291.4 km	営業損益	△ 852,610 千円	営業外損益	3,291 千円	経常損益	△ 849,319 千円	経常収支率	91.13 %

(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	平均増減率 (((b÷a)-1)+((c÷b)-1))÷2 = d
京阪神	488円 01銭	488円 06銭	505円 34銭	1.77 %
	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 c × (1+(d÷2)) ² = 二	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
京阪神	514円 32銭	463円 50銭	463円 50銭	442円 21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	地域 協働 推進 事業 の特 例措 置の 有無	運行系統			計画運 行日 数	計画運 行回 数 () ①=カコ内	計画平均乗 車密 度 ②	計画輸 送量 ①×②= ③	系統キロ程		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 ヌ	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 (チー(リ ヌ+ル))÷ チ=ヲ	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 %		
			起点	主な 経由地	終点					往	復			往	復			往	復
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	3,404.0 (9.3)	3.5	32.5 人	往 14.3 km (平均) 復 14.3 km	14.3 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	%	%
	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	3,404.0 (9.3)	2.2	20.4 人	往 9.7 km (平均) 復 9.7 km	9.7 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	%	%
	第3号	木津川台高の原	高の原 駅	木津川駅・山 田川駅	木津川 台住宅	365 日	3,404.0 (9.3)	4.0	37.2 人	往 11.6 km (平均) 復 11.4 km	11.5 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	%	%
合計	3系統									往 35.6 km (平均) 復 35.4 km	35.5 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	地域 協働 推進 事業 の特 例措 置の 有無	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 ト	補助対象系統の経常 収益の見込額 ト×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×ヨ/2=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	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	国庫補助金 内定申請額 ナ×1/2=ラ
京阪 神	第1号		97,354.4 km	45,123,764 円	171円.17銭	16,664,153 円	28,459,611 円	20,305,693 円	20,305,693 円	19,879,679 円	12,825,599 円	12,825 千円	6,412.5 千円
	第2号		66,037.6 km	30,608,427 円	127円.98銭	8,451,493 円	22,156,934 円	13,773,792 円	13,773,792 円	13,347,768 円	5,740,975 円	5,740 千円	2,870.0 千円
	第3号		78,292.0 km	36,288,342 円	217円.49銭	17,027,728 円	19,260,614 円	16,329,753 円	16,329,753 円	15,903,709 円	11,970,533 円	11,970 千円	5,985.0 千円
合計			241,684.0 km	112,020,533 円	516円.64銭	42,143,374 円	69,877,159 円	50,409,238 円	50,409,238 円	49,131,156 円	30,537,107 円	30,535 千円	15,267 千円

補助ブ ロック名	申請 番号	地域 協働 推進 事業 の特 例措 置の 有無	経常費用から 経常収益を控除 した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助 額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
					都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「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		33,407,162 円	26,994,662 円	0 円	0.00%	8,701,347 円	32.23%	0 円	0%	18,293,315 円	67.76%	
	第2号		25,512,965 円	22,642,965 円	0 円	0.00%	15,976,507 円	70.55%	0 円	0%	6,666,458 円	29.44%	
	第3号		23,239,413 円	17,254,413 円	0 円	0.00%	6,671,272 円	38.66%	0 円	0%	10,583,141 円	61.33%	
合計			82,159,540 円	66,892,040 円	0 円	0.00%	31,349,126 円	46.86%	0 円	0%	35,542,914 円	53.13%	

(1) 記載要領

1.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6(附則第3条の適用を受ける事業者にあつては別表28)の名称を記載すること。

2.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。

3.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。

4.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、その承認を求めると。

5.申請番号は、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。

6.「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。

7.地域キロ当り標準経常費用は、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。

8.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

9.「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」、「都道府県外乗入部分のキロ程」及び「他路線との競合部分に係るキロ程」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。

10.「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。

11.「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。

12.「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(ヲ)」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。

13.「計画実車走行キロ」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。

14.「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。

15.「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(ヅ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。

16.「国庫補助金内定申請額」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。

17.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「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。

18.「補助対象系統の実車走行キロ当り経常収益」の欄は、基準期間における各補助対象系統の実車走行キロ当り経常収益の実績により算出すること。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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当り経常収益(ノ)」を算出することし、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「補助対象系統の実車走行キロ当り経常収益(ノ)」として記載すること。

19.「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

20.「地域協働推進事業の特例措置の有無」の欄は、地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合、特例措置15人未満の系統の場合は「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する

21.他路線との競合率は、%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。

22.「キロ当り経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当り経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当り経常費用(セ)」の実績値とする場合には、「補助対象事業者の実車走行キロ当り経常費用(基準期間の前々年度)(ア)」、「補助対象事業者の実車走行キロ当り経常費用(基準期間の前年度)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。

(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(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。)

2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、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1-5(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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。)

3. 地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受ける場合は、特例措置を受けようとする補助対象期間(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)並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度に係る様式第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)(但し、過去に補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画等の添付書類として当該年度分を既に提出している場合は、様式第1-5の添付を省略することができる。)

4.地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域協働推進事業に係る認定申請書及び認定通知書

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
------	----------

平成31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	8,556,970 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	△ 1,232,100 千円	
補助対象期間の 前々年度 の実車走行キロ(ハ)	19,515,190.9 km					経常収支率	87.5 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	8,377,347 千円	営業外収益	74,049 千円	経常収益(イ')	8,451,396 千円	
	営業費用	9,343,778 千円	営業外費用	76,252 千円	経常費用(ロ')	9,420,030 千円	
	営業損益	△ 966,431 千円	営業外損益	△ 2,203 千円	経常損益	△ 968,634 千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	19,300,723.4 km					経常収支率	89.71 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	8,645,392 千円	営業外収益	84,741 千円	経常収益(イ'')	8,730,133 千円	
	営業費用	9,498,002 千円	営業外費用	81,450 千円	経常費用(ロ'')	9,579,452 千円	
	営業損益	△ 852,610 千円	営業外損益	3,291 千円	経常損益	△ 849,319 千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	19,629,291.4 km					経常収支率	91.13 %

(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	平均増減率 (((b ÷ a) - 1) + ((c ÷ b) - 1)) ÷ 2 = d
京阪神	488円 01銭	488円 06銭	505円 34銭	1.77 %
	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 c × (1 + (d ÷ 2)) ² = 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
京阪神	514円 32銭	463円 50銭	463円 50銭	442円 21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	地域協働推進事業の特例措置の有無	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		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 ヌ	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 (チ=(リ+ヌ+ル)) ÷ チ=ヲ	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
			起点	主な経由地	終点				往	復			往	復		
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	3,402.0 (9.3)	3.5	32.5	往 14.3 km (平均) 復 14.3 km	往 0.3 km (平均) 復 0.3 km	往 km (平均) 復 km	往 km (平均) 復 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	365	3,402.0 (9.3)	2.2	20.4	往 9.7 km (平均) 復 9.7 km	往 0.3 km (平均) 復 0.3 km	往 km (平均) 復 km	往 km (平均) 復 km	% 0	% 96.907
	第3号		木津川台高の原	高の原駅	木津川駅・山田川駅	木津川台住宅	365	3,402.0 (9.3)	4.0	37.2	往 11.6 km (平均) 復 11.4 km	往 0.3 km (平均) 復 0.3 km	往 km (平均) 復 km	往 km (平均) 復 km	% 0	% 97.391
合計		3系統								往 35.6 km (平均) 復 35.4 km	往 0.9 km (平均) 復 0.9 km	往 km (平均) 復 km	往 km (平均) 復 km			

補助ブロック名	申請番号	地域協働推進事業の特例措置の有無	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 ト	補助対象系統の経常 収益の見込額 ト×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-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×ラ=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	国庫補助金 内定申請額 ナ×1/2=ラ
京阪神	第1号		97,297.2 km	45,097,252 円	171円.17銭	16,654,362 円	28,442,890 円	20,293,763 円	20,293,763 円	19,867,999 円	12,818,063 円	12,818 千円	6,409.0 千円
	第2号		65,998.8 km	30,590,443 円	127円.98銭	8,446,527 円	22,143,916 円	13,765,699 円	13,765,699 円	13,339,925 円	5,737,602 円	5,737 千円	2,868.5 千円
	第3号		78,246.0 km	36,267,021 円	217円.49銭	17,017,723 円	19,249,298 円	16,320,159 円	16,320,159 円	15,894,366 円	11,963,501 円	11,963 千円	5,981.5 千円
合計			241,542.0 km	111,954,716 円	516円.64銭	42,118,612 円	69,836,104 円	50,379,621 円	50,379,621 円	49,102,290 円	30,519,166 円	30,518 千円	15,259 千円

補助ブロック名	申請番号	地域協働推進事業の特例措置の有無	経常費用から 経常収益を控除 した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補 助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
					都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「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		33,387,533 円	26,978,533 円	円	0.00%	円		円	%	26,978,533 円	100.00%	
	第2号		25,497,975 円	22,629,475 円	円	0.00%	円		円	%	22,629,475 円	100.00%	
	第3号		23,225,759 円	17,244,259 円	円	0.00%	円		円	%	17,244,259 円	100.00%	
合計			82,111,267 円	66,852,267 円	円	0.00%	円		円	%	66,852,267 円	100.00%	

(1) 記載要領

- 1.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6(附則第3条の適用を受ける事業者にあつては別表28)の名称を記載すること。
 - 2.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。
 - 3.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。
 - 4.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。
 - 5.申請番号は、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。
 - 6.「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。
 - 7.地域キロ当り標準経常費用は、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。
 - 8.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
 - 9.「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」、「都道府県外乗入部分のキロ程」及び「他路線との競合部分に係るキロ程」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。
 - 10.「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。
 - 11.「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。
 - 12.「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(ヲ)」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。
 - 13.「計画実車走行キロ」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。
 - 14.「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。
 - 15.「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(千円未満の端数は切り捨てること)。
 - 16.「国庫補助金内定申請額」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。
 - 17.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「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。
 - 18.「補助対象系統の実車走行キロ当り経常収益」の欄は、基準期間における各補助対象系統の実車走行キロ当り経常収益の実績により算出すること。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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当り経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当り経常収益(ノ)」として記載すること。
 - 19.「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。
 - 20.「地域協働推進事業の特例措置の有無」の欄は、地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合、特例措置15人未満の系統の場合は「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する
 - 21.他路線との競合率は、%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。
 - 22.「キロ当り経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当り経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当り経常費用(c)」の実績値とする場合には、「補助対象事業者の実車走行キロ当り経常費用(基準期間の前々年度)(a)」、「補助対象事業者の実車走行キロ当り経常費用(基準期間の前年度)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。
- (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(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。)
 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、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1-5(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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。)
 3. 地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受ける場合は、特例措置を受けようとする補助対象期間(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)並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度に係る様式第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)(但し、過去に補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画等の添付書類として当該年度分を既に提出している場合は、様式第1-5の添付を省略することができる。)
- 4.地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域協働推進事業に係る認定申請書及び認定通知書

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
------	----------

平成32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	8,556,970 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	△ 1,232,100 千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ')	19,515,190.9 km					経常収支率	87.5 %

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	8,377,347 千円	営業外収益	74,049 千円	経常収益(イ')	8,451,396 千円	
	営業費用	9,343,778 千円	営業外費用	76,252 千円	経常費用(ロ')	9,420,030 千円	
	営業損益	△ 966,431 千円	営業外損益	△ 2,203 千円	経常損益	△ 968,634 千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	19,300,723.4 km					経常収支率	89.71 %

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	8,645,392 千円	営業外収益	84,741 千円	経常収益(イ')	8,730,133 千円	
	営業費用	9,498,002 千円	営業外費用	81,450 千円	経常費用(ロ')	9,579,452 千円	
	営業損益	△ 852,610 千円	営業外損益	3,291 千円	経常損益	△ 849,319 千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ')	19,629,291.4 km					経常収支率	91.13 %

(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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{a}$	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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $\frac{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1)}{2} = \text{d}$
京阪神	488円 01銭	488円 06銭	505円 34銭	1.77 %
	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 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2)) = \text{ニ}$	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へ	キロ当たり経常収益イ÷ハ
京阪神	514円 32銭	463円 50銭	463円 50銭	442円 21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	地域協働推進事業の特例措置の有無	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		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	
				起点	主な経由地	終点				往	復						
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	3.4100 回	3.5 32.5 人	往 14.3 km (平均) 復 14.3 km	14.3 km	往 0.3 km (平均) 復 0.3 km	0.3 km	往 km (平均) 復 km	往 km (平均) 復 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	3.4100 回	2.2 20.4 人	往 9.7 km (平均) 復 9.7 km	9.7 km	往 0.3 km (平均) 復 0.3 km	0.3 km	往 km (平均) 復 km	往 km (平均) 復 km	% 0	% 96.907
	第3号		木津川台高の原	高の原駅	木津川台・山田川駅	木津川台住宅	366 日	3.4100 回	4.0 37.2 人	往 11.6 km (平均) 復 11.4 km	11.5 km	往 0.3 km (平均) 復 0.3 km	0.3 km	往 km (平均) 復 km	往 km (平均) 復 km	% 0	% 97.391
合計			3系統							往 35.6 km (平均) 復 35.4 km	35.5 km	往 0.9 km (平均) 復 0.9 km	0.9 km	往 km (平均) 復 km	往 km (平均) 復 km		

補助ブロック名	申請番号	地域協働推進事業の特例措置の有無	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 ト	補助対象系統の経常収益の見込額 ト×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	補助対象経常費用の限度額 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×ラ=ツ	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ソ×みなし運行回数÷① 計画運行回数=ネ	補助対象経常費用 ナ	国庫補助金内定申請額 ナ×1/2=ラ
京阪神	第1号		97,526.0 km	45,203,301 円	171円.17銭	16,693,526 円	28,509,775 円	20,341,485 円	20,341,485 円	19,914,720 円	12,848,206 円	12,848 千円	6,424.0 千円
	第2号		66,154.0 km	30,662,379 円	127円.98銭	8,466,389 円	22,195,990 円	13,798,070 円	13,798,070 円	13,371,295 円	5,751,094 円	5,751 千円	2,875.5 千円
	第3号		78,430.0 km	36,352,305 円	217円.49銭	17,057,741 円	19,294,564 円	16,358,537 円	16,358,537 円	15,931,742 円	11,991,633 円	11,991 千円	5,995.5 千円
合計			242,110.0 km	112,217,985 円	516円.64銭	42,217,656 円	70,000,329 円	50,498,092 円	50,498,092 円	49,217,757 円	30,590,933 円	30,590 千円	15,295 千円

補助ブロック名	申請番号	地域協働推進事業の特例措置の有無	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
					都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「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		33,466,046 円	27,042,046 円	円	0.00%	円		円	%	27,042,046 円	100.00%	
	第2号		25,557,936 円	22,682,436 円	円	0.00%	円		円	%	22,682,436 円	100.00%	
	第3号		23,280,376 円	17,284,876 円	円	0.00%	円		円	%	17,284,876 円	100.00%	
合計			82,304,358 円	67,009,358 円	円	0.00%	円		円	%	67,009,358 円	100.00%	

(1) 記載要領

- 1.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6(附則第3条の適用を受ける事業者にあつては別表28)の名称を記載すること。
 - 2.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。
 - 3.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。
 - 4.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。
 - 5.申請番号は、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。
 - 6.「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。
 - 7.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。
 - 8.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
 - 9.「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」、「都道府県外乗入部分のキロ程」及び「他路線との競合部分に係るキロ程」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。
 - 10.「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。
 - 11.「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。
 - 12.「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(ヲ)」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。
 - 13.「計画実車走行キロ」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。
 - 14.「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。
 - 15.「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(千円未満の端数は切り捨てること)。
 - 16.「国庫補助金内定申請額」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。
 - 17.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「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。
 - 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄は、基準期間における各補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の実績により算出すること。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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
 - 19.「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。
 - 20.「地域協働推進事業の特例措置の有無」の欄は、地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合、特例措置15人未満の系統の場合は「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する
 - 21.他路線との競合率は、%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。
 - 22.「キロ当たり経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(c)」の実績値とする場合には、「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)(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)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。
- (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(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。)
 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、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1-5(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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。)
 3. 地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受ける場合は、特例措置を受けようとする補助対象期間(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)並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度、基準期間の前々々年度、基準期間の前々々々年度に係る様式第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)(但し、過去に補助対象期間に係る生活交通確保維持改善計画等の添付書類として当該年度分を既に提出している場合は、様式第1-5の添付を省略することができる。)
- 4.地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域協働推進事業に係る認定申請書及び認定通知書

平成30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7万6千人の市で、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、地域間幹線系統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する。

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。

②路線定期運行（通学線1、2、3）

コミュニティバスの運行目標を次のとおりとする。

利用者数：1便あたり1.25人以上の利用者数

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する。

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。

(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やましるバス山城線（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

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

②車両の利便性の向上

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

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

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

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

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

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. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

別表5のとおり

9. 車両の取得に係る目的・必要性

車両の取得を行わないため該当しない	
10. 車両の取得に係る定量的な目標・効果	
車両の取得を行わないため該当しない	
11. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者	
車両の取得を行わないため該当しない	
12. 老朽車両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	
13. 協議会の開催状況と主な議論	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・平成29年6月19日（第37回） 平成29年度生活交通確保維持改善計画について承認 	
14. 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、木津川市民生児童委員協議会副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。	
15. 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企画総務部企画振興室長 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鉄道本部企画統括部営業企画部課長 奈良交通株式会社乗合事業部長 株式会社ウイング取締役 京都タクシー業務センター事務局長 城南タクシー株式会社代表取締役 東洋タクシー株式会社取締役 加茂タクシー株式会社営業次長 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助教 木津川市観光協会理事 木津川市民生児童委員協議会副会長 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)

30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	245日	980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	199日	99.5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
		(4) かもバス通学線2	恭仁 宮跡	仏生寺	奥畑	往 2.8km 復 0.0km	117日	58.5回		路線定期運行	①	JR「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	199日	120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	往 7.3km 復 0.0km	245日	980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	棚倉駅	木津 駅	往 7.1km 復 0.0km	245日	980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	47日	49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
	(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	134日	227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	25日	30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	57日	76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	189日	432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	174日	286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)

31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	1167.5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	198日	99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	115日	57.5回		路線定期運行	①	JR「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	198日	120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	往 7.3km 復 0.0km	244日	976回		路線定期運行	②(2)	JR「棚倉駅」「上粕駅」 「木津駅」と接続	③
		(7) やましろバス山城線南行	渋川	棚倉駅	木津 駅	往 7.1km 復 0.0km	244日	976回		路線定期運行	②(2)	JR「棚倉駅」「上粕駅」 「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	47日	49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
	(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	134日	227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	25日	30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	57日	76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	189日	432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	174日	286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)

32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	1171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	243日	972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	201日	100.5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
		(4) かもバス通学線2	恭仁 宮跡	仏生寺	奥畑	往 2.8km 復 0.0km	118日	59.0回		路線定期運行	①	JR「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	201日	121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	往 7.3km 復 0.0km	243日	972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	棚倉駅	木津 駅	往 7.1km 復 0.0km	243日	972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	47日	49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
	(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	134日	227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	25日	30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	57日	76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	189日	432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	174日	286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	_____

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
_____	木津川市山城町綺田	局長指定
_____	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人 × _____円 + _____円	_____円

(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)