

(地域間幹線系統)

様式第 1 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

令和 8 年度	第 1 回
広域協議会	資料 2 - 3

令和 8 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村
地域公共交通活性化協議会
住 所 大阪府富田林市常盤町 1 番 1 号 富田林市役所内
代表者氏名 会長 吉村 善美

地域公共交通計画認定申請書

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

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名：富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会

計画名称：金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画

		地域公共交通計画での記載箇所（頁）
補助要綱第17条第1項に規定する事項	（第1号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割	P43「表 公共交通モード別の役割」
	（第2号関係） 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性	P44「金剛ふるさとバスにおける地域公共交通確保維持事業の必要性」
	（第3号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要	P12「表 コミュニティ交通の運行状況（令和6年11月1日現在）」
	（第4号関係） 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法	P46, 47「3. 計画の目標・目標指標(KPI)」

課題解決に向けた取組の視点

視点① 輸送資源の総動員による相互の連携強化

- 本地域には、多様な交通手段があります。会社員や学生の通勤・通学、高齢者の買い物や通院など、利用者の特性に応じた地域公共交通には公共交通の相互連携が不可欠です。限られた資源の中で効率的に必要な運送サービスを支援するために、多様な公共交通がそれぞれの役割を果たしながら相互に支え合う、持続可能な地域公共交通の実現を目指していきます。

表 公共交通モード別の役割

分類	公共交通モード	役割	確保・維持策	
地域公共交通	広域幹線交通 鉄道(橙系統) ・近鉄 長野線 ・近鉄 南大阪線 ・南海 高野線	地域公共交通ネットワークの骨格を形成し、他都市への広域移動を支える	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を維持	
	幹線交通	路線バス(緑系統) ・近鉄バス 北野田線 コミュニティバス(青系統・実線) ・南海バス(金剛ふるさとバス)千早線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)さくら坂循環線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)喜志循環線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)阪南線	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成し、鉄道駅への接続及び広域移動を支える	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線系統補助)を活用し、沿線市町村と連携して持続可能な運行を目指す
		路線バス(緑系統) ・近鉄バス 富田林線 ・南海バス こんごう福祉センター線	広域幹線・地域内幹線に接続する移動を支える	交通事業者・沿線市町村と連携してサービス水準を維持
		支線交通	コミュニティバス(青系統・破線) ・河南町(金剛ふるさとバス)北大伴線 ・河南町(金剛ふるさとバス)石川線 ・千早赤阪村(金剛ふるさとバス)千早線 ・河南町(金剛ふるさとバス)河内線 ・河南町(金剛ふるさとバス)白木線 ・河南町(金剛ふるさとバス)さくら坂循環線 ・南海バス(金剛ふるさとバス)東條線 ・近鉄バス(金剛ふるさとバス)東條線 ・河南町(金剛ふるさとバス)阪南線	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成し、鉄道駅への接続及び広域移動を支える
	コミュニティバス(黄色系統) ・たいしのってこバス ・カナちゃんバス ・千早赤阪村コミュニティバス 乗合タクシー(黄色系統) ・やまなみタクシー		居住地から中心部までの生活に係る移動を支える	路線バスとの輻輳区間を含め、路線の見直し・再編により、財源の効率化を目指す
	コミュニティバス(黄色系統) ・富田林市レインボーバス			
	面的交通	一般タクシー ・近鉄タクシー ・大阪第一交通	ドア・ツー・ドアや他交通の運行時間外への対応	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保
	その他輸送サービス	福祉交通 ・福祉有償旅客運送 ・福祉タクシー	移動に制約があり公共交通利用が難しい住民の移動を支える	関係部署・運行事業者と協議のうえ、サービス水準を維持
		補助的交通 ・スクールバス ・病院送迎バス ・民間送迎サービス	学生の通学、通院者、施設利用者等の移動を支える	

課題解決に向けた取組の視点

視点② まちづくりと一体となったネットワークの確保

- 本地域が目指すまちづくり方針を踏まえ、地域全体を見通した地域公共交通の将来像を定めます。本地域の住民の外出行動は地域間を跨ぐ移動も多いことから、既存公共交通(広域幹線・幹線・支線)の維持を図り、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を送ることができる環境の実現を目指します。

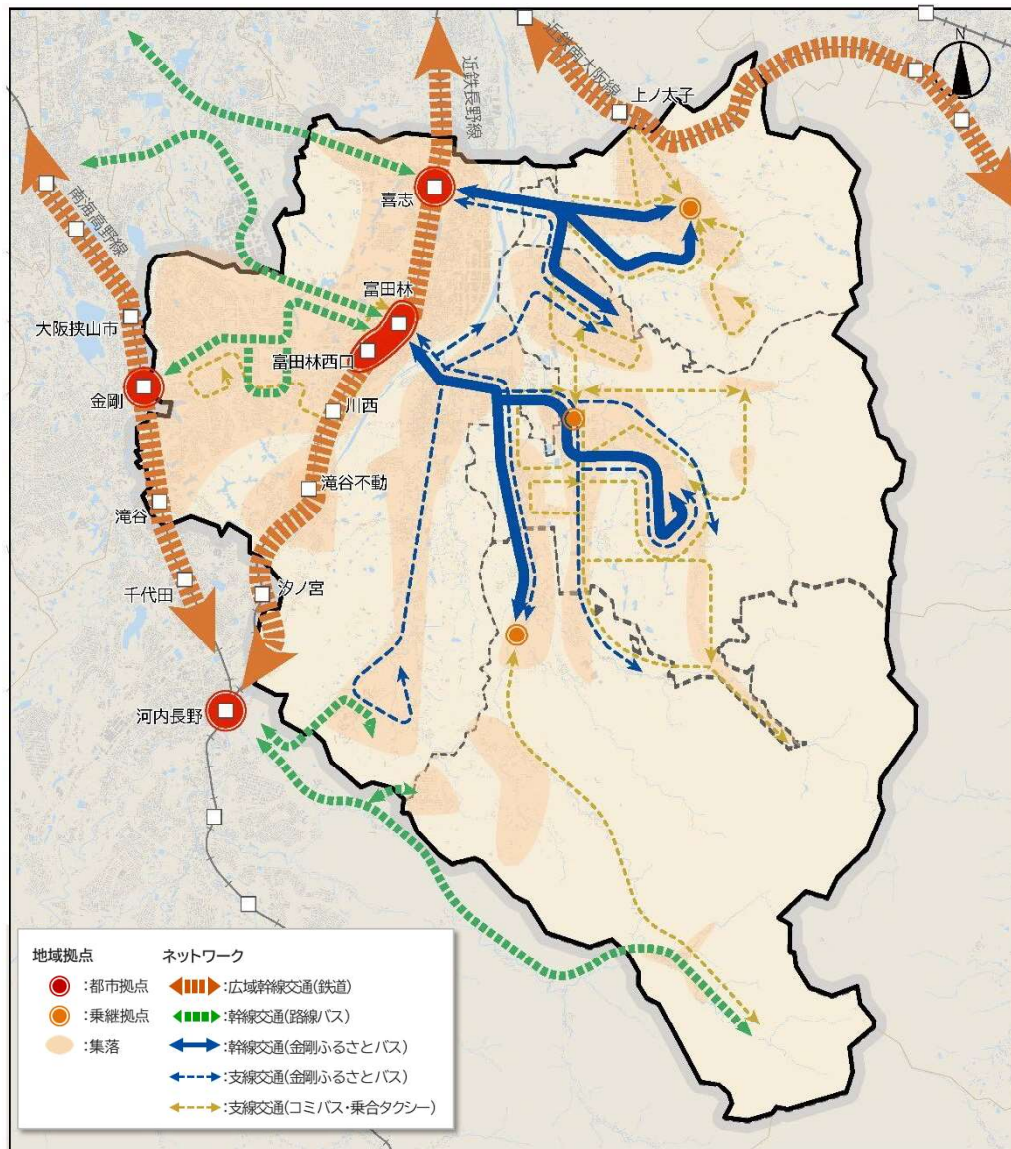


図 将来の交通ネットワークイメージ図

金剛ふるさとバスにおける地域公共交通確保維持事業の必要性

(青系統・実線)

本地域内外の拠点を連絡し、地域を跨ぐ移動を中心とし、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動や、観光・余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、本地域にとって重要な役割を担っています。

一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(幹線系統補助)の支援及び多様な関係者との連携強化により、本地域の地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。

(青系統・破線)

本地域の幹線交通を補完し鉄道駅と接続することで広域の移動も可能となり、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動や、観光・余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、重要な役割を担っています。

一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統補助)の支援及び多様な関係者との連携強化により、本地域の地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要があります。

表 コミュニティ交通の運行状況(令和6年11月1日現在)

交通モード	路線名	運行エリア	運行状況	
			平日	休日
金剛 ふるさと バス	北大伴線	富田林駅～北大伴	11便	11便
		北大伴～富田林駅	11便	11便
	石川線	東山～北大伴南口～富田林駅	1便	1便
		富田林駅～北大伴南口～近つ飛鳥博物館前	11便	11便
		近つ飛鳥博物館前～北大伴南口～富田林駅	10便	10便
	千早線	富田林駅～大伴～千早赤阪村立中学校前	19便	19便
		千早赤阪村立中学校前～大伴～富田林駅	19便	19便
	河内線	富田林駅～別井～河内	6便	6便
		河内～別井～富田林駅	6便	6便
	白木線	富田林駅～別井～寺田	1便	1便
		富田林駅～別井～東水分	6便	6便
		東水分～別井～富田林駅	6便	6便
	さくら坂循環線	富田林駅～別井～白木～さくら坂4丁目～富田林駅	12便	12便
		富田林駅～別井～白木～さくら坂4丁目	2便	2便
		さくら坂3丁目～白木～別井～富田林駅	2便	2便
	東條線	富田林駅～府立こんごう福祉センター前～甘南備～富田林駅	4便	4便
		富田林駅～府立こんごう福祉センター前～富田林駅	11便	11便
		府立こんごう福祉センター前～富田林駅	1便	1便
		富田林駅～府立こんごう福祉センター前	1便	1便
	喜志循環線	喜志駅～河南橋～太子町役場～喜志駅	15便	15便
阪南線	喜志駅～河南橋～東山～近つ飛鳥博物館前	19便	19便	
	近つ飛鳥博物館前～東山～河南橋～喜志駅	20便	20便	
富田林市レインボーバス		富田林駅前～金剛連絡所前～富田林駅前	3便	3便
たいし のってこバス	春日・畑線	上ノ太子駅前～太子カントリー倶楽部前	6便	6便
		太子カントリー倶楽部～上ノ太子駅前	6便	6便
	太子中央循環線	上ノ太子駅前～聖徳太子御廟前～上ノ太子駅前	5便	4便
		上ノ太子駅前～磯長小学校前～上ノ太子駅前	3便	3便
	上ノ太子駅町内周回線	上ノ太子駅前～松の木保育園～上ノ太子駅前	6便	7便
		上ノ太子駅前～聖和台4丁目～上ノ太子駅前	5便	5便
	畑・山田役場線	太子町役場～畑薬師山公園前～太子町役場	3便	3便
	総合福祉センター役場線	太子町役場～用明天皇陵前～太子町役場	3便	2便
太子町役場～いわき台～太子町役場		3便	2便	
太子・役場線	太子町役場～梅川橋～太子町役場	2便	4便	
カナちゃん バス	北部	かなんぴあ～大宝地区公民館北～かなんぴあ	8便	8便
	南部	かなんぴあ～さくら坂3丁目～かなんぴあ	8便	8便
やまなみ タクシー	A	かなんぴあ～平石地区・老人集会所～かなんぴあ	4便	-
	B	かなんぴあ～青崩東～かなんぴあ	4便	-
千早赤阪村コミュニティバス		金剛登山口～千早赤阪村立中学校前	12便	12便
		千早赤阪村立中学校前～金剛登山口	12便	12便

3. 計画の目標・目標指標(KPI)

- 本計画の取組を推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、具体的な目標値の達成を目指す指標として掲げます。

目標1 公共交通ネットワークの最適化【持続可能性・利便性】

- 地域間を跨ぐ住民の日常移動を支える広域的な地域公共交通の持続が必要です。将来にわたり、今ある地域公共交通を継承していくためには、限られた輸送資源の特徴を最大限に活かしたサービスの連携や、地域特性や利用実態等を見極めた運行の効率化、ターゲット層に合わせた利用促進や利用環境の整備に取り組むなど、広域連携(地域内市町村による連携)により“利用される公共交通”を目指します。

目標値1 幹線交通・支線交通の利用者数の維持

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R11)
路線バス※1の年間輸送人員	千人/年	2,111	➡	2,111以上
金剛ふるさとバス※2の年間輸送人員	千人/年	852	➡	852以上

〈目標値の考え方〉

- 日常的な広域移動を支える鉄道・路線バス・金剛ふるさとバスについては、少子高齢化や人口減少による利用者数の減少を踏まえ、乗り継ぎ強化や学生や会社員、来訪者等の主要な利用ターゲット層への利用促進を行うことで利用者数の維持を目指します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の年間輸送人員を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標値2 金剛ふるさとバスの収支率の改善及び負担額の縮減

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R11)
金剛ふるさとバス※2の収支率	%	48.7	➡	48.7以上
金剛ふるさとバス※2における1人あたりの行政負担額	円/人	315	➡	315以下

〈目標値の考え方〉

- 市町村間を結ぶ金剛ふるさとバスの持続可能な運行を実現するため、運行内容の見直しによる効率化を図り、収支率の改善や行政負担額の縮減を目指します。
- 持続可能な運行には、交通事業者の運行努力だけでなく、地域全体で協力して金剛ふるさとバスを支えることが重要となるため、公的負担と利用者負担の割合を1:1とすることを目標とします。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の輸送実績値を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標2 多様な関係者と一体となって取り組む利用促進【連携性】

- 住民の生活移動を支える公共交通は、地域全体の活力を維持・活性化するための重要な役割であり、行政や交通事業者だけでなく、住民や地域関係者なども一体となって連携・協力することで、**地域全体で支えていく体制の構築**を目指します。

目標値3 地域公共交通の維持に向けた取組の促進

〈指標・目標値〉

指標	単位	現状値(R5)		目標値(R11)
地域輸送資源のサービス見直し等の取組数	回	—	➡	10以上
金剛ふるさとバスに関する情報発信の取組数	回	—	➡	10以上
他の分野と連携した利用促進事業の取組数	回	—	➡	10以上

〈目標値の考え方〉

- 住民を含めた地域全体で支える地域公共交通の実現を目指し、輸送資源の総動員に向けたサービス見直しのほか、公共交通全体の周知や利用案内などの情報発信、利用促進事業など、将来にわたり地域公共交通を維持するための取組を促進することを目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 評価年次の取組状況^{※3}を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

※1 9路線

近鉄バス：金剛東団地線・北野田線・富田林線

南海バス：金剛団地線・金剛東団地線・PL病院線・こんごう福祉センター線・小吹台団地線・小深線

※2 9路線

北大伴線・石川線・千早線・河内線・白木線・さくら坂循環線・東條線・喜志循環線・阪南線

目標値は、令和5年度における輸送実績値を年間換算をした数値を活用

※3 計画期間(5年間)で2～3回の実施を目標値として設定

令和8年 月 日

(名称) 富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村
地域公共交通活性化協議会**1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性**

金剛ふるさとバスは、本地域の幹線交通を補完し鉄道駅と接続することで広域の移動も可能となり、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動や、観光・余暇活動等、多様な目的での移動を担っており、重要な役割を担っている。

一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の支援及び多様な関係者との連携強化により、本地域の地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める必要がある。

対象路線

- ・金剛ふるさとバス 喜志循環線 （運行主体：近鉄バス株式会社）
- ・金剛ふるさとバス 阪南線 （運行主体：近鉄バス株式会社）
- ・金剛ふるさとバス さくら坂循環線（運行主体：近鉄バス株式会社）
- ・金剛ふるさとバス 千早線 （運行主体：南海バス株式会社）

（金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画 P43-45 参照）

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**

金剛ふるさとバスの年間輸送人員を 852 千人／年以上とする。

金剛ふるさとバスの収支率を 48.7%以上とする。

金剛ふるさとバスにおける 1 人あたりの行政負担額を 315 円／人とする。

（金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画 P46 参照）

(2) 事業の効果

地域間幹線バス路線を維持することにより、沿線住民の通勤通学、買い物、通院等の日常生活に必要な移動手段を確保することができる。

また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

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

- ・広域幹線交通の利便性向上（4市町村、事業者）
- ・広域連携による幹線交通の維持（4市町村、事業者）
- ・持続可能な地域公共交通の構築（4市町村、大阪府、事業者、民間施設管理者等）
- ・支線交通の運行内容の見直し（4市町村、事業者）
- ・公共交通の利用環境改善と強化（4市町村、事業者、民間施設管理者等）
- ・地域内の公共交通に関するわかりやすい情報提供（4市町村、事業者）
- ・多様な関係者と連携した利用促進策の展開（4市町村、事業者、民間施設管理者等、住民）
- ・他分野との連携・住民協力による横断的な取組の促進（4市町村、福祉・観光等関連部署、住民）

（金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画 P50-59 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者
表1を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
表2を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<ul style="list-style-type: none"> ・年間輸送人員（輸送実績（OD 調査結果）より確認） ・収支率（各年輸送実績より確認） ・1人あたりの行政負担額（各年輸送実績より確認） <p>（金剛ふるさとバス沿線等地域公共交通計画 P62 参照）</p>
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
表4を添付
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】
<p>（1）取組内容</p> <p>①住民への周知及び利用促進の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4市町村の広報誌、ウェブサイト公共交通利用促進の広報活動を展開 ・地域公共交通計画の策定 ・広域バスガイドを作成し、公共施設等に配架 <p>②スマートフォンアプリ「ミライロID」の取扱い開始</p> <p>スマートフォンアプリ「ミライロID」の画面を提示することにより、身体障がい者手帳 および療育手帳を提示する場合と同様の割引（普通旅客運賃5割引）を適用</p> <p>③交通系ICカード導入による利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国共通交通系ICカードの導入により利用促進を図る。 <p>（2）実施主体</p> <p>近鉄バス株式会社、南海バス株式会社、協議会、4市町村</p> <p>（3）定量的な効果目標</p> <p>①～③の取組により、人口減少に応じた利用者数を維持し、収支率年1%の改善を目指す。</p>

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

○令和5年度

- ・令和5年10月5日（第1回） 協議会の組織について ほか
- ・令和5年10月19日（第2回） 新たな公共交通の検討について ほか
- ・令和5年10月26日（第3回） 新たな公共交通の素案について ほか
- ・令和5年11月16日（第4回） 新たな公共交通の協議について ほか
- ・令和6年2月2日（第5回） 令和6年度事業概要について ほか
- ・令和6年3月27日（第6回） 令和6年度予算について ほか※書面開催

○令和6年度

- ・令和6年8月23日（第1回） 令和5年度事業・決算報告について ほか
- ・令和6年10月23日（第2回） 地域公共交通計画の策定状況について ほか
- ・令和7年1月23日（第3回） 地域公共交通計画の素案について ほか
- ・令和7年3月27日（第4回） 地域公共交通計画の策定について ほか

○令和7年度

- ・令和7年5月7日（第1回） 規約の一部改正について ※書面開催
- ・令和7年5月20日（第2回） 地域公共交通計画の認定申請について ほか
- ・令和7年8月20日（第3回） 令和6年度事業・決算報告について ほか
- ・令和7年11月12日（第4回） 令和8年度事業概要について ほか
- ・令和8年2月20日（第5回） 令和8年度予算について ほか
- ・令和8年3月6日（第6回） ロゴマークの選定方法について ※書面開催

○令和8年度

- ・令和8年4月22日（第1回） 地域公共交通計画の認定申請について ほか
※令和8年度第1回協議会において、本申請内容について合意を得た。

19. 利用者等の意見の反映状況

市のホームページなどで本計画に関するアンケート調査を行った。運行本数の充実や、鉄道との乗り継ぎの改善を求める声があったため、そちらに考慮した計画とした。

募集期間：令和8年 月 日～ 月 日

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）

（所 属）

（氏 名）

（電 話）

（e-mail）

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。

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)

R9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
富田林市 太子町 河南町 千早赤阪村	近鉄バス株式会社	(4) 喜志循環線	5,352.0	
	近鉄バス株式会社	(5) 阪南線	637.0	
	近鉄バス株式会社	(6) さくら坂循環線	7,649.0	
	南海バス株式会社	(5) 千早線	4,143.0	
合 計			17,781.0	

令和10年度、令和11年度については、
令和9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

(注)
 1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
 2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
 3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

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	近鉄バス株式会社
------	----------

令和9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	3,740,543 千円	営業外収益	133,966 千円	経常収益(イ)	3,874,509 千円
	営業費用	4,573,492 千円	営業外費用	1,670 千円	経常費用(ロ)	4,575,162 千円
	営業損益	△ 832,949 千円	営業外損益	132,296 千円	経常損益	△ 700,653 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	5,985,880.4 km				経常収支率	84.69 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	3,752,586 千円	営業外収益	114,928 千円	経常収益(イ')	3,867,514 千円
	営業費用	4,433,584 千円	営業外費用	3,400 千円	経常費用(ロ')	4,436,984 千円
	営業損益	△ 680,998 千円	営業外損益	111,528 千円	経常損益	△ 569,470 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	6,509,155.7 km				経常収支率	87.17 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	3,495,496 千円	営業外収益	95,788 千円	経常収益(イ'')	3,591,284 千円
	営業費用	4,087,068 千円	営業外費用	2,671 千円	経常費用(ロ'')	4,089,739 千円
	営業損益	△ 591,572 千円	営業外損益	93,117 千円	経常損益	△ 498,455 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	6,698,968.0 km				経常収支率	87.81 %

(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	610円. 50銭	681円. 65銭	764円. 32銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常 費用 (a+b+c)/3 = 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	685円. 49銭	589円. 52銭	589円. 52銭	95円. 97銭	647円. 27銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 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5年10月16日	基準期間の前年度	2/3	18.30%
京阪神	令和6年5月7日	基準期間の前年度	2/3	14.95%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	/3	%

令和10年度、令和11年度については、
令和9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

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			計画運行日数	計画運行回数 () ①=カッコ内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×② =③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率	補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程	他路線との競合部分に係るキロ程		他路線との競合率 ル÷チ	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ+ル))÷チ=ヌ			
			運行系統名	起点	主な経由地					終点	チ			オ	リ		ヌ	ル					
京阪神	4		喜志循環線	喜志駅	上宮学園前内之町	喜志駅	365日	5,475回 (15.0)	6.2	93.0人	往 9.8km 復 0.0km	4.9km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	100.000%		
	富田林市	喜志循環線	喜志駅	上宮学園前内之町	喜志駅	365日	5,475回 (15.0)	6.2	93.0人	往 9.8km 復 0.0km	4.9km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 6.6km 復 0.0km	3.3km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	32.653%	
	太子町	喜志循環線	喜志駅	上宮学園前内之町	喜志駅	365日	5,475回 (15.0)	6.2	93.0人	往 9.8km 復 0.0km	4.9km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 3.2km 復 0.0km	1.6km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	67.347%	
	5		阪南線	喜志駅	河南橋東山	近つ飛鳥博物館	365日	5,292.5回 (14.5)	7.1	102.9人	往 5.0km 復 5.0km	5.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	100.000%
	富田林市	阪南線	喜志駅	河南橋東山	近つ飛鳥博物館	365日	5,292.5回 (14.5)	7.1	102.9人	往 5.0km 復 5.0km	5.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 3.4km 復 3.4km	3.4km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	32.000%	
	太子町	阪南線	喜志駅	河南橋東山	近つ飛鳥博物館	365日	5,292.5回 (14.5)	7.1	102.9人	往 5.0km 復 5.0km	5.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 4.0km 復 4.0km	4.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	20.000%	
	河南町	阪南線	喜志駅	河南橋東山	近つ飛鳥博物館	365日	5,292.5回 (14.5)	7.1	102.9人	往 5.0km 復 5.0km	5.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 2.6km 復 2.6km	2.6km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	48.000%	
	6		さくら坂循環線	富田林駅	山中田河南町役場さくら坂4丁目	富田林駅	365日	3,650回 (10.0)	10.4	104.0人	往 15.8km 復 0.0km	7.9km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	100.000%
	富田林市	さくら坂循環線	富田林駅	山中田河南町役場さくら坂4丁目	富田林駅	365日	3,650回 (10.0)	10.4	104.0人	往 15.8km 復 0.0km	7.9km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 9.2km 復 0.0km	4.6km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	41.772%	
	河南町	さくら坂循環線	富田林駅	山中田河南町役場さくら坂4丁目	富田林駅	365日	3,650回 (10.0)	10.4	104.0人	往 15.8km 復 0.0km	7.9km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 6.6km 復 0.0km	3.3km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	58.228%	
	合計										往 30.6km 復 5.0km	17.8km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	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))÷チニヲ	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	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		
						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-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	
																				ノとノ'のいずれか少ない額 ノ
4			100.000%	53,655.0 . km	31,630,695 円	390円.02銭	円 銭	円 銭	円 銭	390円.02銭	円	. km	円 銭				20,926,799 円	53,655.0 . km	390円.02銭	20,926,523 円
富田林市			32.653%	17,520.0 . km	10,328,390 円	390円.02銭	円 銭	円 銭	円 銭	390円.02銭	円	. km	円 銭				6,833,240 円	17,520.0 . km	390円.02銭	6,833,151 円
太子町			67.347%	36,135.0 . km	21,302,305 円	390円.02銭	円 銭	円 銭	円 銭	390円.02銭	円	. km	円 銭				14,093,558 円	36,135.0 . km	390円.02銭	14,093,372 円
5			100.000%	52,925.0 . km	31,200,346 円	565円.43銭	円 銭	円 銭	円 銭	565円.43銭	円	. km	円 銭				29,925,837 円	52,925.0 . km	565円.43銭	29,925,382 円
富田林市			32.000%	16,936.0 . km	9,984,111 円	565円.43銭	円 銭	円 銭	円 銭	565円.43銭	円	. km	円 銭				9,576,268 円	16,936.0 . km	565円.43銭	9,576,123 円
太子町			20.000%	10,585.0 . km	6,240,069 円	565円.43銭	円 銭	円 銭	円 銭	565円.43銭	円	. km	円 銭				5,985,167 円	10,585.0 . km	565円.43銭	5,985,076 円
河南町			48.000%	25,404.0 . km	14,976,166 円	565円.43銭	円 銭	円 銭	円 銭	565円.43銭	円	. km	円 銭				14,364,402 円	25,404.0 . km	565円.43銭	14,364,183 円
6			100.000%	57,670.0 . km	33,997,618 円	543円.05銭	円 銭	円 銭	円 銭	543円.05銭	円	. km	円 銭				31,318,198 円	57,670.0 . km	543円.05銭	31,317,693 円
富田林市			41.772%	24,090.0 . km	14,201,536 円	543円.05銭	円 銭	円 銭	円 銭	543円.05銭	円	. km	円 銭				13,082,285 円	24,090.0 . km	543円.05銭	13,082,074 円
河南町			58.228%	33,580.0 . km	19,796,082 円	543円.05銭	円 銭	円 銭	円 銭	543円.05銭	円	. km	円 銭				18,235,913 円	33,580.0 . km	543円.05銭	18,235,619 円
合計				164,250.0 . km	96,828,659 円						円	. km					82,170,833 円	164,250.0 . km		82,169,598 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の限度額	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数÷①計画運行回数=ネ	補助対象経費	計画額	経常費用から経常収益を控除した額	損失額から国庫補助額を控除した額
			カーヨ=タ	カ×9/20=レ	ソ	ソ×ラ=ツ	ソ×ラ'=ツ'		ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×ワ-ヨ=ム	ム-ラ=ウ
	4		10,704,172 円	14,233,812 円	10,704,172 円	10,704,172 円	10,704,172 円	0 円	10,704.0 千円	5,352.0 千円	15,853,442 円	10,501,442 円
		富田林市	3,495,239 円	4,647,775 円	3,495,239 円	3,495,239 円	3,495,239 円	0 円	3,495.0 千円	1,747.5 千円	5,176,633 円	3,429,133 円
		太子町	7,208,933 円	9,586,037 円	7,208,933 円	7,208,933 円	7,208,933 円	0 円	7,208.0 千円	3,604.0 千円	10,676,810 円	7,072,810 円
	5		1,274,964 円	14,040,155 円	1,274,964 円	1,274,964 円	1,274,964 円	0 円	1,274.0 千円	637.0 千円	6,354,176 円	5,717,176 円
		富田林市	407,988 円	4,492,850 円	407,988 円	407,989 円	407,989 円	0 円	408.0 千円	204.0 千円	2,033,336 円	1,829,336 円
		太子町	254,993 円	2,808,031 円	254,993 円	254,993 円	254,993 円	0 円	254.0 千円	127.0 千円	1,270,835 円	1,143,835 円
		河南町	611,983 円	6,739,274 円	611,983 円	611,982 円	611,982 円	0 円	612.0 千円	306.0 千円	3,050,005 円	2,744,005 円
	6		2,679,925 円	15,298,928 円	15,298,928 円	15,298,928 円	15,298,928 円	0 円	15,298.0 千円	7,649.0 千円	8,214,515 円	565,515 円
		富田林市	1,119,462 円	6,390,691 円	6,390,691 円	6,390,692 円	6,390,692 円	0 円	6,390.0 千円	3,195.0 千円	3,431,380 円	236,380 円
		河南町	1,560,463 円	8,908,237 円	8,908,237 円	8,908,236 円	8,908,236 円	0 円	8,908.0 千円	4,454.0 千円	4,783,135 円	329,135 円
		合計	14,659,061 円	43,572,895 円	27,278,064 円	27,278,064 円	27,278,064 円	0 円	27,276.0 千円	13,638 千円	30,422,133 円	16,784,133 円

京阪神

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	ウの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	4		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	富田林市		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	太子町		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	5		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	富田林市		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	太子町		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	河南町		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	6			円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	富田林市		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	河南町		0	円	0	%	契約に基づき負担	0	円	0	%	
	合計		0	円		%		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おいては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 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。
- 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、「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。
- 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 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。
- 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って、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(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「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

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

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	南海バス株式会社
------	----------

R9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	6,876,675 千円	営業外収益	70,395 千円	経常収益(イ)	6,947,070 千円	
	営業費用	6,823,759 千円	営業外費用	31,205 千円	経常費用(ロ)	6,854,964 千円	
	営業損益	52,916 千円	営業外損益	39,190 千円	経常損益	92,106 千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	13,501,339.1 km					経常収支率	101.34 %

令和10年度、令和11年度については、
令和9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

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	6,531,108 千円	営業外収益	174,905 千円	経常収益(イ')	6,706,013 千円	
	営業費用	6,874,473 千円	営業外費用	11,536 千円	経常費用(ロ')	6,886,009 千円	
	営業損益	△ 343,365 千円	営業外損益	163,369 千円	経常損益	△ 179,996 千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	14,011,405.0 km					経常収支率	97.38 %

基準期間の前々年度 の 損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	6,186,135 千円	営業外収益	220,955 千円	経常収益(イ'')	6,407,090 千円	
	営業費用	6,392,631 千円	営業外費用	9,004 千円	経常費用(ロ'')	6,401,635 千円	
	営業損益	△ 206,496 千円	営業外損益	211,951 千円	経常損益	5,455 千円	
基準期間の前々年度 の 実車走行キロ(ハ'')	14,966,068.0 km					経常収支率	100.08 %

(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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$
京阪神	427円. 74銭	491円. 45銭	507円. 72銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費 用 $(\text{a}+\text{b}+\text{c})/3 = \text{ニ}$	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 ヘ	キロ当たり経常費用 の差 $\text{ニ}-\text{ヘ} = \text{ケ}$	キロ当たり経常収益 $\text{イ} \div \text{ハ} = \text{ト}$
京阪神	475円. 63銭	589円. 52銭	475円. 63銭	0円0銭	514円. 54銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 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 6年 5月31日	基準期間の前年度	2/3	14.95%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	3/3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	3/3	%

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			計画運行回数 () ①=カッコ内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×②=③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率	補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程	他路線との競合部分に係るキロ程		他路線との競合率 ル÷チ	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率 (チ-(リ+ヌ+ル))÷チ=ラ					
			運行系統名	起点	主な経由地				終点	チ			オ	リ		ヌ	ル							
京阪神	5		千早線	富田林駅	寛弘寺	365	日	4380.0 (12.0)	回	4.4	52.8	人	往 6.6km 復 6.4km	(平均) 6.5km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	0.000%	100.000%	
			富田林市	千早線	富田林駅	寛弘寺	365	日	4380.0 (12.0)	回	4.4	52.8	人	往 6.6km 復 6.4km	6.5km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 4.1km 復 4.1km	(平均) 4.1km	0.000%	36.923%
			河南町	千早線	富田林駅	寛弘寺	365	日	4380.0 (12.0)	回	4.4	52.8	人	往 6.6km 復 6.4km	6.5km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 4.3km 復 4.1km	(平均) 4.2km	0.000%	35.385%
			千早赤阪村	千早線	富田林駅	寛弘寺	365	日	4380.0 (12.0)	回	4.4	52.8	人	往 6.6km 復 6.4km	6.5km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 4.8km 復 4.6km	(平均) 4.7km	0.000%	27.692%

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-(リ+ヌ+ル))÷チ=ラ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益											補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ														
						補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合			3カ年平均	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-h=ノ'	(d+e+f)/3 =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	5		100.000%	56,940.0	km	27,082,372	円	300円.99銭	円	銭	円	銭	円	銭	300円.99銭	円	. km	#DIV/0!	15,331,693	円	44,460.0	. km	344円.84銭	17,130,896	円	56,914.0	. km	300円.99銭	円	17,138,371	
			富田林市	36.923%	21,024.0	km	9,999,645	円	300円.99銭	円	銭	円	銭	円	銭	300円.99銭	円	. km	#DIV/0!	5,660,933	円	16,416.0	. km	344円.84銭	6,325,294	円	21,014.4	. km	300円.99銭	円	6,328,014
			河南町	35.385%	20,148.0	km	9,582,993	円	300円.99銭	円	銭	円	銭	円	銭	300円.99銭	円	. km	#DIV/0!	5,425,061	円	15,732.0	. km	344円.84銭	6,061,702	円	20,138.8	. km	300円.99銭	円	6,064,347
			千早赤阪村	27.692%	15,768.0	km	7,499,734	円	300円.99銭	円	銭	円	銭	円	銭	300円.99銭	円	. km	#DIV/0!	4,245,700	円	12,312.0	. km	344円.84銭	4,743,940	円	16,760.8	. km	300円.99銭	円	4,746,010
合計				56,940.0	km	27,082,372	円									円	. km		15,331,693	円	44,460.0	. km		17,130,896	円	56,914.0	. km		円	17,138,371	

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額		補助対象経費の限度額		タ又はレのうちいずれか少ないほうの額		ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの		ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの		計画平均乗車密度が5人未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から経常収益を控除した額	損失額から国庫補助額を控除した額											
			カー	ヨ	カ	9/20	レ	ソ	ソ	×	ラ	ソ	×					ラ	ツ	×	ミ	ナ	ナ	×	1/2	ラ	ニ	×
京阪神	5		9,944,001	円	12,187,067	円	9,944,001	円	9,944,001	円	9,944,001	円	8,286.667	円	8,286	千円	4,143.0	千円	9,944,001	円	5,801.001	円						
	富田林市		3,671,631	円	4,499,840	円	3,671,631	円	3,671,631	円	3,671,631	円	3,059.692	円	3,059	千円	1,529.5	千円	3,671,631	円	2,142.131	円						
	河南町		3,518,646	円	4,312,346	円	3,518,646	円	3,518,646	円	3,518,646	円	2,932.205	円	2,932	千円	1,466.0	千円	3,518,646	円	2,052.646	円						
	千早赤阪村		2,753,724	円	3,374,881	円	2,753,724	円	2,753,724	円	2,753,724	円	2,294.770	円	2,295	千円	1,147.5	千円	2,753,724	円	1,606.224	円						

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ウの負担者とその負担割合																
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要								
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合									
京阪神	5		0	円	0.0	%	5,801.001	円	100.0	%	0	円	0.0	%	0	円	0.0	%	
	富田林市		0	円	0.0	%	契約に基づき負担	100.0	%	0	円	0.0	%	0	円	0.0	%		
	河南町		0	円	0.0	%	契約に基づき負担	100.0	%	0	円	0.0	%	0	円	0.0	%		
	千早赤阪村		0	円	0.0	%	契約に基づき負担	100.0	%	0	円	0.0	%	0	円	0.0	%		

(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。
- 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、「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。
- 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。
- 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、「ノ」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、(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 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「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

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1-5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。
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

表4 別表1及び別表3の補助事業の基準に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指定の理由
大阪府	南河内地域広域行政圏	富田林市 太子町 河南町 千早赤阪村	医療機関や公共施設、商業施設等が整備されているため、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られる。