

様式第1-1（日本産業規格A列4番）

令和6年6月28日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 高梁市地域公共交通会議  
住 所 岡山県高梁市松原通 2043  
代表者氏名 会長 丹正 鎮夫

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。

(地域間幹線系統の位置付け部分を抜粋)

## 第2次高梁市地域公共交通網形成計画

令和6年 3月

高 梁 市

# 目次

序章	1
1. 計画策定の背景・目的	1
2. 第2次計画策定にあたっての基本的な考え方	1
3. 第2次計画策定にあたっての調査方法	1
第1章 高梁市の概況	2
1. 位置・地勢	2
2. 人口	3
3. 主要施設の分布	5
第2章 高梁市の公共交通の現状	6
1. 鉄道（JR 伯備線）	6
2. 民間バス路線	7
3. 生活福祉バス	8
4. 乗合タクシー	9
5. スクールバス	10
6. タクシー	11
7. 公共交通空白地域	11
8. 公共交通関連支出	12
第3章 公共交通に関するアンケート調査・ヒアリング調査	13
1. 住民アンケート調査	13
2. 中学生アンケート調査	18
3. ヒアリング調査	21
第4章 第1次計画目標の達成状況・計画事業の実施状況	27
1. 地域公共交通再編実施計画の実施状況	27
2. 計画目標の達成状況	30
3. 目標を達成するために行う事業の実施状況	41
第5章 地域公共交通の課題	51
1. 公共交通空白地域の解消	51
2. 公共交通利用者の減少	51
3. 公共交通関連財政支出の削減	51
4. 見直し基準の再設定	52
5. 住民意識の啓発	52
第6章 第2次高梁市地域公共交通網形成計画	54
1. 上位計画・公共交通関連計画	54
2. 基本方針	55
3. 計画の区域	56

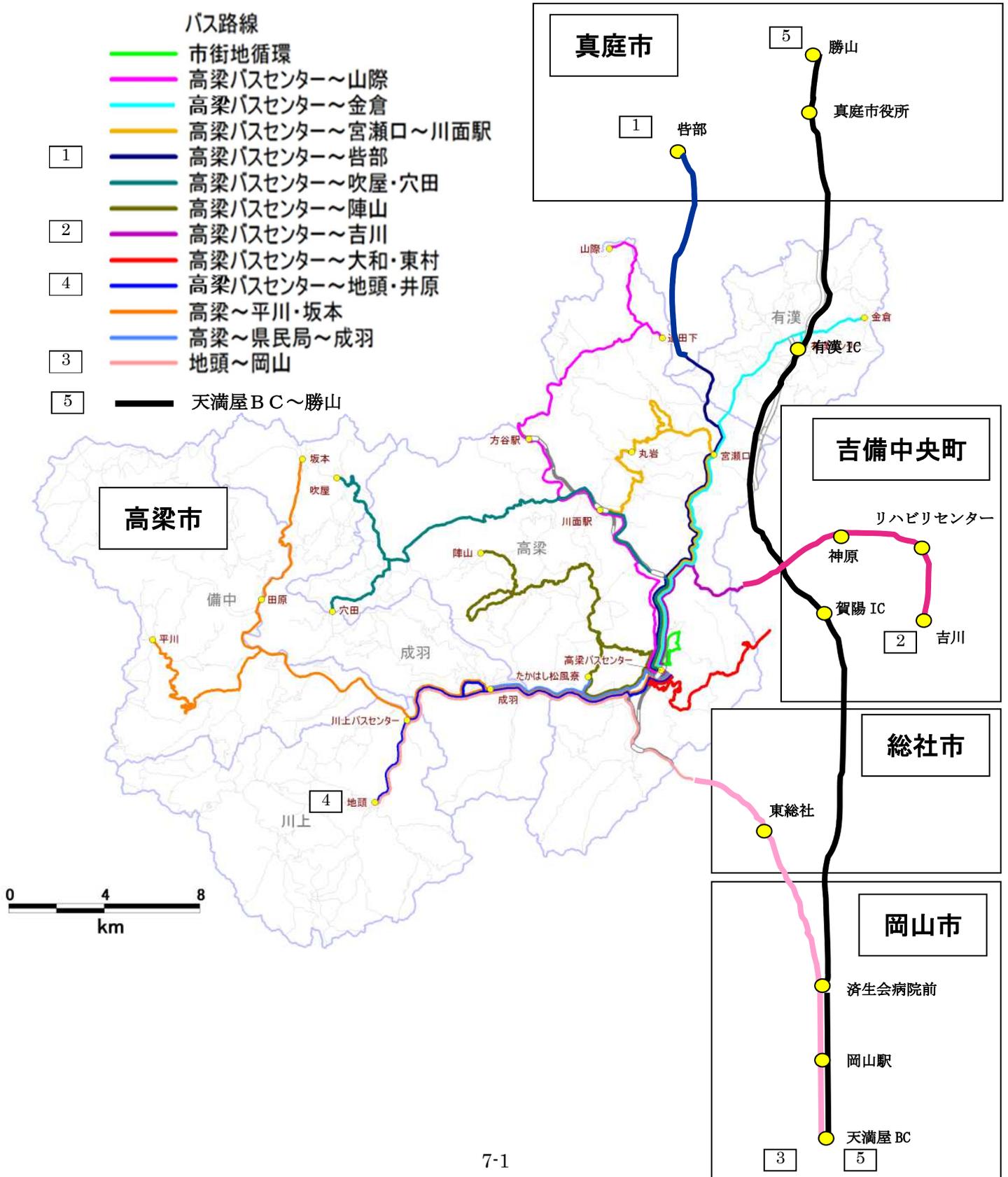
4. 計画の期間	56
5. 計画の目標	57
6. 目標を達成するために行う事業	59
7. 計画の目標と評価	67
資料編	69
用語解説	69
高梁市地域公共交通会議設置要綱	70
高梁市地域公共交通会議委員名簿	72

## 2. 民間バス路線

14 路線の民間バス路線が市全体を広くカバーするとともに、このうち 6 路線は、本市と他市町とを結んでいます。

再編実施計画により路線の再編を行いました。利用者数は、減少傾向にあります。

※**1**～**5**の各系統は地域公共交通確保維持事業で補助を受けようとする系統である。



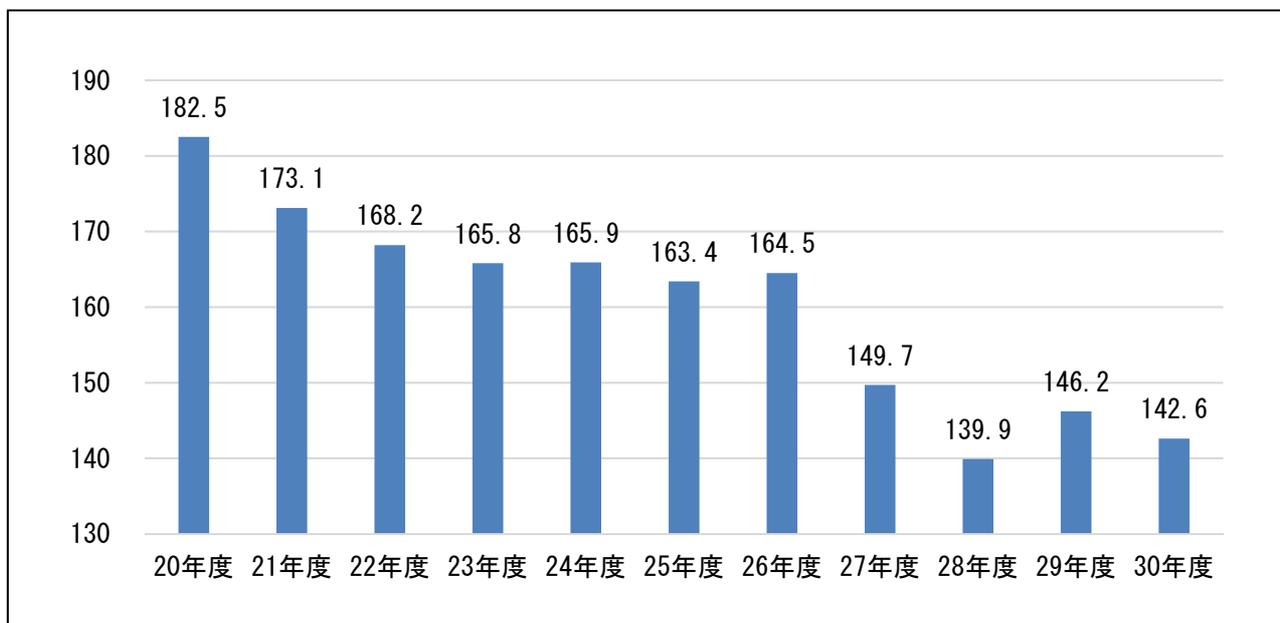
民間バス路線 一覽

区分 補助 事業	系統名	起点	経由地	終点	事業 区分	運行 態様	実施 主体	役割	確保 維持策			
生活交通路線 (幹線補助) (0系統)	①皆部	高梁駅	塩坪	皆部	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	次ページ参照	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保</li> <li>地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続運可能な運行を行う</li> </ul>			
	②吉川	高梁駅	川比里	吉川								
	③岡山	地頭	古町	岡山								
	④地頭	地頭	古町	高梁駅								
	⑤(高)勝山	天満屋BC	賀陽IC	勝山								
市単独路線 (高梁市単独補助) (21系統)	金倉	金倉	有漢IC	高梁駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	市内各地域を運行し、軸となる地域拠点(主に高梁バスセンター・各地域局・病院)に接続する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保</li> <li>運行にかかる費用総額のうち、経常収益および他補助を運行経費から差し引いた差額分を高梁市が補助金として運行事業者へ負担することとする</li> </ul>			
	神原	神原	新町	高梁駅								
	東村	東村	大和	高梁駅								
	吹屋	吹屋	川面	高梁駅								
	平川	平川	古町	高梁駅								
	※	坂本	田原	川合	廃止済							
	大和	大和	坂本	高梁駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者					
	有漢インター	高梁駅	川関口	有漢IC								
	坂本	坂本	成羽	高梁駅								
	方谷	山際	花木	川面駅								
	穴田	穴田	川面	高梁駅								
	穴田	穴田	笹尾	高梁駅								
	穴田	宇治	ヒキ谷	穴田								
	成羽	成羽	県民局	高梁駅								
	※	田原	川戸	平川						廃止済		
	※	高梁駅	祇園	川面駅						廃止済		
	陣山	陣山	三本松	高梁駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者					
	陣山	陣山	井谷	高梁駅								
	八石	丸岩	八石	川面駅								
	市内循環	高梁駅	吉備国大	高梁駅								
山際	山際	川面	高梁駅									
丸岩	丸岩	祇園	高梁駅									
丸岩	丸岩	祇園	宮瀬口									
川合	川合	成羽	高梁駅									

※系統については廃止済

運行系統名	役割
①皆部	真庭市旧北房町地域及び高梁市巨瀬町、津川町、有漢町各地域における、主に自動車運転免許証を持たない交通弱者である高齢者や学生の通学（高梁・城南高等学校・高梁市立高梁東中学校）・通院・買い物といった、生活を営む為に必要な路線である。
②吉川	吉備中央町内旧賀陽町地域及び高梁市津川町地域における、主に自動車運転免許証を持たない交通弱者である高齢者や学生の通学（高梁・城南高等学校）・通院・買い物といった、生活を営む為に必要な路線である。
③岡山	高梁市西部地域である成羽町・川上町・備中町住民の主に自動車運転免許証を持たない交通弱者である高齢者の通院・買い物（総社市や岡山市方面）といった、生活を営む為に必要な路線である。
④地頭	高梁市内の最重要幹線であり、高梁市西部地域である成羽町・川上町住民の通勤・通学（高梁・城南高等学校）・通院・買物を主とし、生活を営む為に必要な路線である。
⑤(高)勝山	高梁市北東部（主に高梁市松山、有漢町）における住民の岡山市内病院への通院、買い物等の利用のため必要な路線である。

▲民間バス路線網

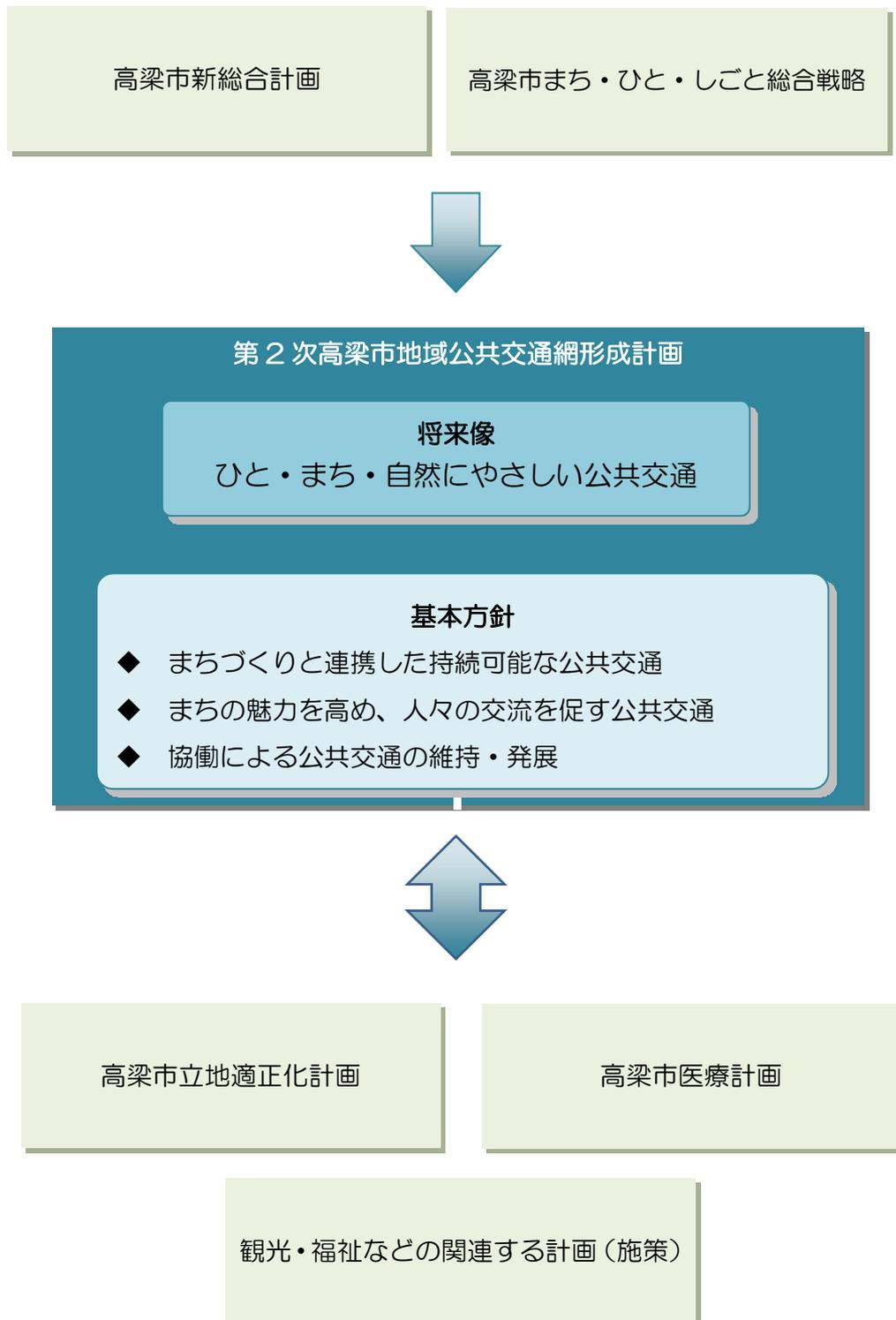


注) 日平均利用者数：乗車密度×平均運行回数

▲日平均利用者数の推移

## 2. 基本方針

高梁市新総合計画の目指す都市像や基本理念を踏まえるとともに、立地適正化計画等と連携しながら高梁市における公共交通の課題を踏まえ、計画が目指す将来像、基本方針を以下のとおりとし、地域公共交通網形成に取り組みます。



### 基本方針1 まちづくりと連携した持続可能な公共交通

#### 《施策展開》

- 地域公共交通の再編
- スクールバスの再編

### 基本方針2 まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通

#### 《施策展開》

- 公共交通を利用した中心市街地への来訪促進
- 観光振興のための公共交通の基盤強化

### 基本方針3 協働による公共交通の維持・発展

#### 《施策展開》

- 継続的かつ客観的に事業を推進していくための仕組みの構築
- また乗りたいと思わせる運行サービスの提供
- 公共交通を地域で支える体制づくり

## **3. 計画の区域**

---

計画の区域は、高梁市全域とします。

## **4. 計画の期間**

---

令和2年度から令和6年度までの5年間とします。

## 5. 計画の目標

基本方針	計画の目標	
基本方針1 まちづくりと連携 した持続可能な公 共交通	評価指標 1	公共交通に対する財政支出額
	具体的内容	公共交通に係る年間経費の抑制
	現在値	254,752 千円
	目標値	203,000 千円
	評価指標 2	高齢者などの交通弱者の移動手段確保
	具体的内容	タクシーを利用した移動手段の構築及び利用促進
	現在値	—
	目標値	実証期間を経て目標値を設定
	評価指標 3	地域公共交通サービスに関する満足度
	具体的内容	アンケート調査による「高梁市の地域公共交通全般への満足度」の5段階評価の平均点 ※満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1
	現在値	3.09 (R1 住民アンケート)
	目標値	3.30

基本方針	計画の目標	
基本方針2 まちの魅力を高 め、人々の交流を 促す公共交通	評価指標 1	市街地循環線の利用者数
	具体的内容	市街地循環線の年間利用者数
	現在値	27,095 人 (平成 30 年度)
	目標値	27,000 人
	評価指標 2	沿線の施設等と連携した公共交通の利活用
	具体的内容	医療機関や商業施設等と連携した公共交通利活用事例数
	現在値	1 件
	目標値	3 件
	評価指標 3	観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取組
	具体的内容	観光施設と連携した交通サービス事業件数
	現在値	4 件 (備中松山城シャトルバス、備中松山城観光乗合タクシー、備中松山城雲海展望台観光乗合タクシー、高梁市観光周遊タクシー)
	目標値	4 件

基本方針	計画の目標	
基本方針3 協働による公共交通の維持・発展	評価指標 1	公共交通に関する住民との情報・意見交換
	具体的内容	住民意見交換会等の開催回数
	現在値	年間 12 回（平成 29 年度から令和元年度の 3 カ年の平均）
	目標値	年間 15 回
	評価指標 2	バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
	具体的内容	住民アンケート調査における、バスや乗合タクシーなどの公共交通を利用したいと思う人の割合
	現在値	54.7%（バス等利用意向回答者数/全回答者数：R1 住民アンケート）
	目標値	60%
	評価指標 3	公共交通の利用者数
	具体的内容	路線バス、生活福祉バス・乗合タクシーの利用者数
	現在値	路線バス：日輸送量 142.6 人(平成 30 年度) 生活福祉バス・乗合タクシー：年間 13,393 人(平成 30 年度)
	目標値	路線バス：日輸送量 140 人 生活福祉バス・乗合タクシー：年間 13,000 人
	評価指標 4	公共交通の収支率等
	具体的内容	収支率の改善（路線バス・生活福祉バス）または 1 人あたりの経費の改善（乗合タクシー）
	現在値	民間バス路線の収支率 36.3%(令和 4 年度) 生活福祉バスの収支率 4.1%(令和 4 年度) 乗合タクシーの一人あたりの経費 4,890 円(令和 4 年度)
	目標値	民間バス路線の収支率 36.3%(令和 6 年度) 生活福祉バスの収支率 4.5%(令和 6 年度) 乗合タクシーの一人あたりの経費 4,500 円(令和 6 年度)

注）日輸送量（乗車密度×平均運行回数）は、実際の利用者数ではありません。

## 6. 目標を達成するために行う事業

### (1) 公共交通運行事業

①バス事業者との連携協議による路線バスや生活福祉バスの運行路線の見直し	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額 基本方針 2 評価指標 1 市街地循環線の利用者数 基本方針 3 評価指標 1 公共交通に関する住民との情報・意見交換 基本方針 3 評価指標 3 公共交通の利用者数
<b>【事業内容】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスは見直し基準により利用実態を詳細に把握した上で、低利用路線の廃止・減便、路線短縮等を行います。廃止・減便、路線短縮等で生じた余剰交通資源（車両・乗務員等）を高利用路線へ振り替えて、路線バス全体としての機能を向上し、利用者の増加を図ります。</li> <li>・生活福祉バスは見直し基準に従い廃止を含めた路線見直しを行います。</li> <li>・市街地循環線のダイヤを増便も含めて見直しし、JR や路線バスを利用して、中心市街地を訪れる人の中心市街地での移動性を向上します。</li> <li>・JR との連携・連絡体制を強化し、JR との乗り継ぎ環境を改善するとともに、JR のダイヤ改正等に合わせて、遅滞なく路線バスのダイヤを改正できるようにします。</li> <li>・民間路線バスは、広域通勤・通学利用など地域間を結ぶ幹線交通として、広域運行するとともに、備中高梁駅、成羽、地頭の 3 つの交通拠点間を高頻度で運行し、生活福祉バス利用者や乗合タクシー利用者の中心市街地への移動容易性を確保します。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者、学校
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、段階的に実施

②スクールバスの混乗化、効率的な運行	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額
<b>【事業内容】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクール専用バスは学区の見直し等を考慮し、一般混乗化を進めます。</li> <li>・民間路線バスや生活福祉バスと運行ルートが重複するスクールバスは、安全性の確保とともに、利用実態や運行経費等を比較し、より効率的な運行を検討します。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者、学校
実施時期	令和 2～3 年度で検討・実施

③乗合タクシーの運行方法の変更	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額 基本方針 3 評価指標 3 公共交通の利用者数
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーは見直し基準に従い廃止を含めた見直しを行います。</li> <li>乗合タクシーの運行は、車を持たない高齢者等の通院・買物利用を前提に、曜日運行や路線バスが運行していない昼間の時間帯の運行を基本とします。また、運行区域設定にあたっては、民間路線バスが充実している中心市街地や高頻度運行路線沿線を除きます。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、段階的に実施

#### ◎4 条路線バスなどの見直し基準

◆4条路線バス：	<u>収支率 30%未満</u>
◆生活福祉バス：	<u>1 便当たりの利用者数 3 人未満</u>
◆乗合タクシー：	<u>1 便当たりの利用者数 1.5 人未満</u>

※①～③の事業については、年次計画を定めて計画期間内に段階的に実施します。

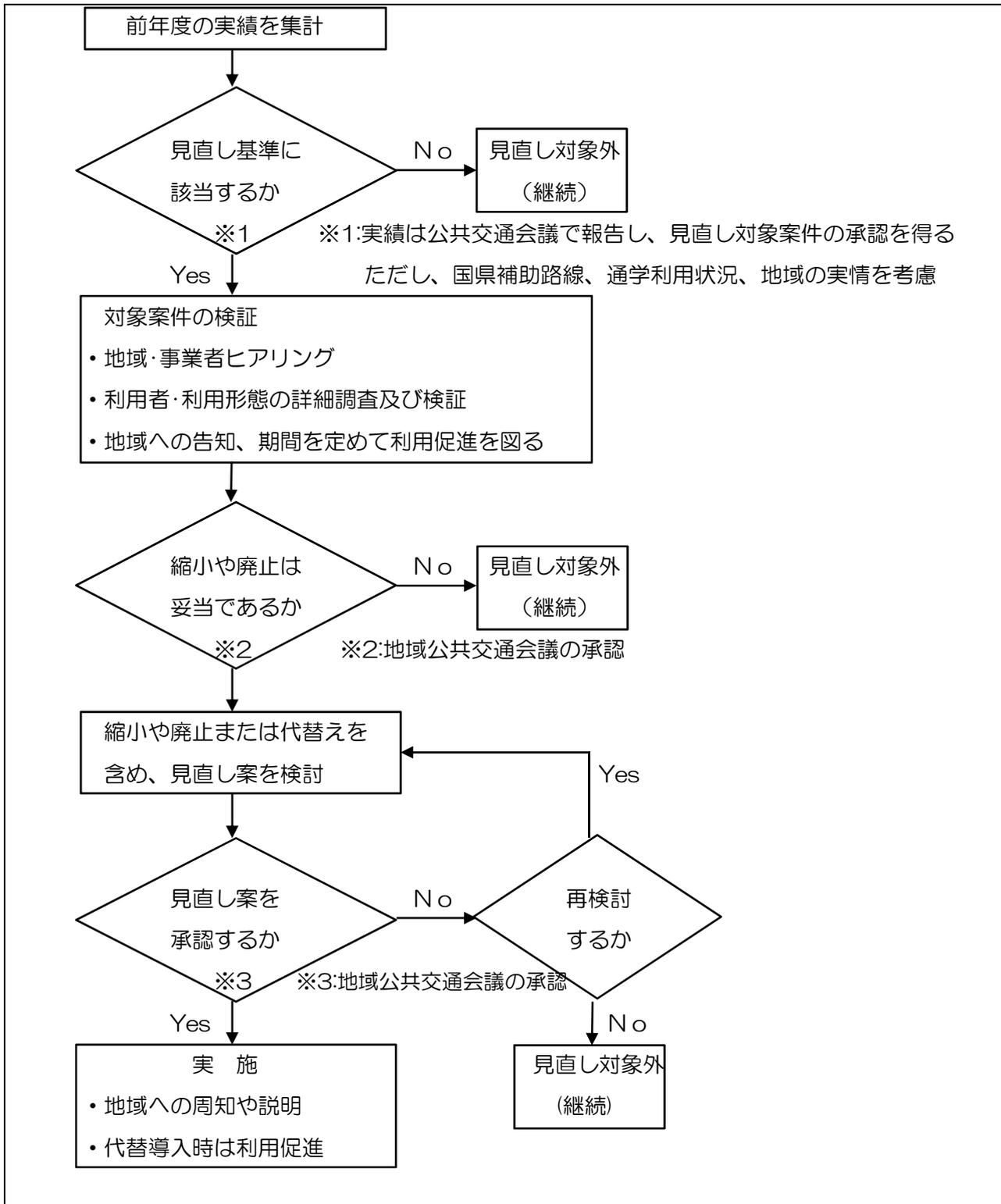
○見直し基準を下回った場合

[見直し基準]

◆4 条路線バス：収支率 30%未満

◆生活福祉バス：1 便当たりの利用者数 3 人未満

◆乗合タクシー：1 便当たりの利用者数 1.5 人未満



④災害に対する対応	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 早期復旧や代替え輸送、タイムラインの作成等について運行事業者と毎年度協議を行います。</li> </ul>
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施

⑤次世代型公共交通の研究（検討）	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度 基本方針 3 評価指標 2 バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自動運転や予約システム、AI を中心とした次世代型の公共交通の導入(MaaS 等)について研究、情報収集を行います。導入に際しては本市の地勢や公共交通体系に見合うものなのか、十分に検討します。</li> </ul>
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施

⑥高梁市公共交通（路線バス・生活福祉バス・乗合タクシー）の運行維持及び利用促進	
関連する目標	基本方針3 評価指標3 公共交通の利用者数 基本方針3 評価指標4 公共交通の収支率等
<p>【事業内容】</p> <p>&lt;生活交通路線（①皆部、②吉川、③岡山、④地頭）及び市単独路線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「高梁市公共交通時刻表」を毎年度作成・高梁市内へ全戸配布し、路線バスの利用周知を促進します。（高梁市）</li> <li>・高校生の通学定期券半額補助制度の広報及び制度の維持を行います。（高梁市）</li> <li>・利用者アンケートの実施等により、お客様のニーズにあったきめ細やかなダイヤ改正を実施します。（備北バス(株)）</li> <li>・往復利用運賃割引制度の周知により利用促進を行います。（生活交通路線のうち③岡山線：備北バス(株)）</li> <li>・岡山県警察と協力し“愛カード”の広報活動による利用促進を行います。（備北バス(株)）</li> <li>・事業者単独では路線維持が困難なため、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用します。（生活交通路線①～④：備北バス(株)）</li> </ul> <p>&lt;生活交通路線（⑤（高）勝山）&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の観光情報等を掲載した時刻表を作成して関係自治体、観光関連団体及び観光施設等へ配布し、利用促進を図ります。（中鉄北部バス(株)）</li> <li>・令和6年度より「高梁市公共交通時刻表」に路線を記載、作成後全戸配布し、利用周知を促進します。（高梁市）</li> <li>・事業者単独では路線維持が困難なため、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用します。（中鉄北部バス(株)）</li> </ul> <p>&lt;生活福祉バス・乗合タクシー&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「高梁市公共交通時刻表」を毎年度作成・高梁市内へ全戸配布し、生活福祉バスの利用周知を促進します。（高梁市）</li> <li>・地域からの要望により、公共交通の利用方法について説明会を開催し、新たな利用を促します。（高梁市）</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	令和5年度より毎年実施

## (2) 交通弱者支援事業

①タクシー等の活用に関する支援事業	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額 基本方針 1 評価指標 2 高齢者などの交通弱者の移動手段確保
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者等の交通弱者に対するタクシー利用助成制度を実施します。</li><li>・地域の活動組織と連携し、地域が主体となった乗合タクシーの運行拡大を推進し、地域の活動組織づくりに取り組みます。</li><li>・NPO 法人等が行う公共交通空白地有償運送に関する支援や地域団体が運営するボランティア運送などへの技術的助言や、地域団体との協議を行います。</li></ul>
実施主体	高梁市、交通事業者、住民
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、実証期間を含め段階的に実施

### (3) 利用促進事業

①公共交通案内ホームページ・パンフレットの作成	
関連する目標	基本方針 2 評価指標 1 市街地循環線の利用者数 基本方針 3 評価指標 3 公共交通の利用者数
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページの充実を図り、公共交通の利用を促進します。</li> <li>・JR とバスや乗合タクシーとの乗り継ぎ時刻を記載したパンフレット等を作成し、住民や学生に配布し公共交通の利用を促進します。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施

②観光施設との連携	
関連する目標	基本方針 2 評価指標 3 観光施設と連携した公共交通の魅力高める取組
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・備中高梁駅と市内の観光地との間や、観光地と観光地との間を結ぶ公共交通の導入に向け、ダイヤ、経路及び運行形態等について検討します。</li> <li>・交通事業者は外国人向けの表記の充実等のインバウンド対応や公共交通の魅力発信に努めます。</li> <li>・高梁市観光協会が web サイト等で提案している観光モデルコースと連携した交通サービス（雲海タクシー（備中松山城）等）を展開します。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者、その他の関係主体
実施時期	毎年度実施

③地域医療計画との連携	
関連する目標	基本方針 2 評価指標 2 沿線の施設等と連携した公共交通の利活用
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域医療計画と連携して医療機関への通院手段の確保について検討します。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者、その他の関係主体
実施時期	毎年度実施

④免許返納の促進	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 2 高齢者などの交通弱者の移動手段確保
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転免許自主返納への付加価値を設ける事業を検討します。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者、住民
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、段階的に実施

⑤交通拠点機能の向上	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 成羽複合施設の完成に合わせ、成羽バスセンターの移設を行います。</li> <li>・ 交通事業者において、停留所や待ち合い施設などのバリアフリーを含めた環境整備に努めます。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施 ※成羽バスセンターの移設は令和 2 年度

#### (4) マネジメント系事業

①モニタリングの実施	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度 基本方針 3 評価指標 1 公共交通に関する住民との情報・意見交換 基本方針 3 評価指標 2 バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス等の再編にあたっては、バス事業者が毎年定期的に行う乗降調査のほか、必要に応じて対象路線の個別調査を行い、利用状況を詳細に把握します。</li> <li>・ 生活福祉バス、乗合タクシーは、日々の利用状況を把握し、必要に応じて運行日、運行区域区分等の見直しを行います。</li> <li>・ 計画最終年度には、住民アンケート等を実施し、公共交通利用状況、ニーズ、満足度等を調査します。</li> <li>・ 公共交通の現状を積極的に情報提供し、公共交通利用者やまちづくり団体、地域と意見交換会を実施します。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施 ※令和 6 年度に住民アンケート実施

②評価・検証および改善実施	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度 基本方針 3 評価指標 1 公共交通に関する住民との情報・意見交換 基本方針 3 評価指標 2 バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>再編路線等の利用者や地域を対象としたアンケート調査や意見交換会を必要に応じて実施し、運行ダイヤ等の見直しに反映します。</li> <li>乗務員研修を実施し、交通事故のない安全な運行、時間どおりの運行（定時性の確保）とともに、車内での転倒事故等ゼロを基本に人にやさしい丁寧な運転の徹底を図ります。</li> <li>路線バスや乗合タクシー乗務員を対象に接客マナー向上研修を実施しサービスレベルの向上を図ります。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施 ※令和 6 年度に計画の全体評価実施

③事業者への支援	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額 基本方針 1 評価指標 2 高齢者などの交通弱者の移動手段確保
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>現行の事業者への支援の在り方を検討するとともに、新たに 2 種免許取得や事業所開設等に対する支援を行います。</li> <li>規制緩和等について国・県に対し、積極的に意見交換や要望を行います。</li> </ul>	
実施主体	高梁市、交通事業者、その他の関係主体
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、段階的に実施 ※意見交換等は毎年度実施

## 事業一覧

事業		実施主体				
		高梁市	交通事業者	住民	学校	その他の関係主体
(1) 公共交通運行事業	①事業者との連携協議による路線バスや生活福祉バスの運行路線の見直し	○	○		○	
	②スクールバスの混乗化	○	○		○	
	③ふれあいタクシーの運行方法の変更	○	○			
	④災害に対する対応	○	○			
	⑤次世代型公共交通の研究（検討）	○	○			
(2) 交通不便者支援事業	①タクシーの活用に関する支援事業	○	○	○		
(3) 利用促進事業	①公共交通案内ホームページ・パンフレットの作成	○	○			
	②観光施設との連携	○	○			○
	③地域医療計画との連携	○	○			○
	④免許返納の促進	○	○	○		
	⑤交通拠点機能の向上	○	○			
(4) マネジメント系事業	①モニタリングの実施	○	○			
	②評価・検証および改善実施	○	○			
	③事業者への支援	○	○			○

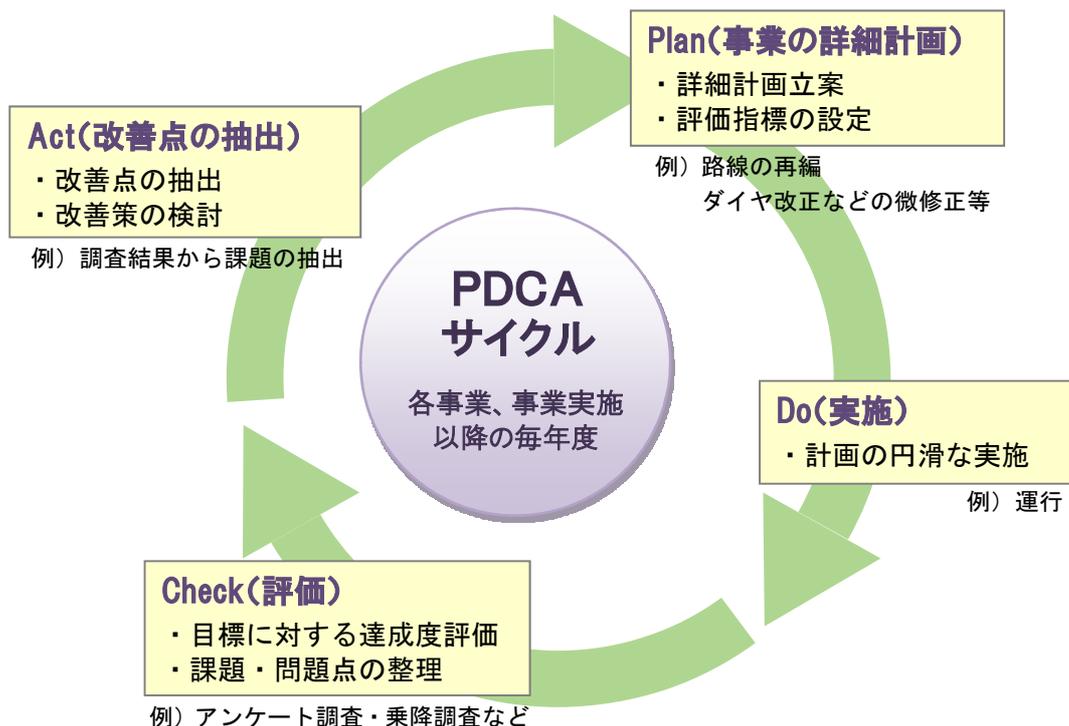
## 7. 計画の目標と評価

計画の推進にあたっては、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有し、本市の公共交通がまちづくりと連動し、市民の生活を支えるシステムとして確立するように計画を推進します。

事業実施にあたっては、社会環境の変化などにより市民のニーズが変化することも考えられ、運行再編の内容や公共交通を支える仕組みもより良いものに改善することが必要です。このため、各事業の実施においてはPlan（事業の詳細計画）・Do（実施）・Check（評価）・Act（改善点の抽出）によるPDCAサイクルを導入し、地域公共交通会議において適宜評価・見直しを行い、より良い取組となるよう改善します。具体的には、それぞれの事業の詳細計画立案及び評価指標を各事業の開始の際に設定し（Plan）、それに向けた取組の実施（Do）、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度の評価や新たに生じた課題・問題点の整理を行い（Check）、改善点の抽出により次年度の取組につなげていきます（Act）。

また、本計画全体に関しても、計画の最終年次に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行います。

事業実施におけるPDCAサイクル



## 計画目標評価

基本方針	計画の目標	評価 時期	評価するためのデータ
基本方針1 まちづくりと連携した 持続可能な公共交通	公共交通に対する財政支出額	毎年	住民基本台帳人口 市の保有するデータ
	高齢者などの交通弱者の移動手段確保	毎年	市の保有するデータ
	地域公共交通サービスに関する満足度	最終 年度	アンケート調査
基本方針2 まちの魅力を高め、 人々の交流を促す公共 交通	市街地循環線の利用者数	毎年	交通事業者の保有するデータ
	沿線の施設等と連携した公共交通の利活用	最終 年度	交通事業者や関係施設等への聞き取り調査
	観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取組	最終 年度	交通事業者や関係施設等への聞き取り調査
基本方針3 協働による公共交通の 維持・発展	公共交通に関する住民との情報・意見交換	毎年	市の保有するデータ
	バスや乗合タクシーをまた利用したいと思う人の割合	最終 年度	住民アンケート調査
	公共交通の利用者数 公共交通の収支率等	毎年	交通事業者の保有するデータ 市の保有するデータ

## 添 付 資 料

〔 色づけをしている項目については、  
色づけ箇所が当協議会の該当部分 〕

令和6年6月28日

(名称) 高梁市地域公共交通会議

**1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性**

人口減少やマイカー利用の増大により公共交通利用者は減少しているものの、運転免許を持たない高齢者や通学生など、いわゆる交通弱者の方々にとって公共交通は必要である。

本事業により、生活交通の確保・維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村又は県庁所在地を結ぶ基幹的なバス系統の運行を支援することで、通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段の確保・維持を図る。

事業者は、関係市町村と連携し、これらの系統を維持するために利用促進、利便性向上及び経費削減等への取組を行っているが、なお、欠損を生じる見込みであるため、地域公共交通確保維持事業による支援を行う必要がある。

**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**

事業者と関係市町村との連携による利用促進や利便性向上への取組、経費削減への取組を行うことにより、

- ① 計画期間中、運行を継続し、利用者の利便性を確保すること
- ② 輸送人員について、原則として令和5年度実績値に沿線人口の増減率を乗じた値を上回る値とすること
- ③ 経常収支差額（経常費用－経常収益）について、令和5年度実績値から1%以上改善することとし、令和7年度の国庫補助額（＝県補助額）を維持することを目標とする。（別紙1のとおり。）

**(2) 事業の効果**

地域間幹線系統を維持することにより、運転免許を持たない方々の通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段が確保される。

また、定量的な目標を導入することにより、持続可能な公共交通となるよう事業者と関係自治体が連携し、利用促進や利便性向上、経費の削減に取り組むことが期待できる。

**3. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称**

株式会社井笠バスカンパニー  
下津井電鉄株式会社  
中鉄バス株式会社  
中鉄北部バス株式会社  
備北バス株式会社  
両備ホールディングス株式会社  
琴参バス株式会社

## 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

- ・山陽本線や井原線などの鉄道との乗り継ぎを確保する運行ダイヤの見直しを行い、利用しやすいダイヤを目指す。(株式会社井笠バスカンパニー)
- ・沿線上の病院、学校、公共施設のホームページでの紹介、ホームページ改修により、Google マップに主要施設と最寄りバス停の位置や所要時間を表示し、外出機会を促進する。(下津井電鉄株式会社)
- ・バスロケーションシステムを活用し、利便性の向上を図る。(中鉄バス株式会社)
- ・「森の芸術祭 晴れの国・岡山」の開催にあわせ、関係自治体と連携して利用促進を図る。(中鉄北部バス株式会社)
- ・利用者アンケートによる、ニーズに合ったきめ細かなダイヤ改正を実施する。(備北バス株式会社)
- ・時刻表にバスロケーションシステムのQRコードを添付し、利用促進と利便性向上を図る。(両備ホールディングス株式会社)
- ・バス昇降口にセンサーを設置し、乗降者数データをバスロケーションシステムと連携させることで、混雑状況をリアルタイムで提供する。(両備ホールディングス株式会社)
- ・島々の魅力をPRするための企画及び1日乗車券作成への取組の検討を実施する。(琴参バス株式会社)
- ・ハレカハーフにより利用促進を図る。(岡山市関係の各社)

## 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システム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

輸送人員や経常収支差額について、数値指標により評価

## 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システムの概要

**【地域間幹線システムのみ】**

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

**【地域間幹線システムのみ】**

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

**【地域間幹線システムのみ】**

別紙2のとおり。

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
—
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
<p>障害のある人や高齢者等がバスを安全かつ円滑に利用できるよう、老朽化した車両の更新に当たっては、公共交通移動等円滑化基準に適合するノンステップバス等の導入を促進し、バリアフリー化及びノーマライゼーションを図る。</p> <p>車両購入を行う事業者の路線バス事業は、運行欠損が生じており、事業者単独で車両購入を進めることは困難であるため、車両減価償却費等国庫補助金の活用が必要である。</p>
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【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】</b>
(1) 事業の目標
<p>岡山県内におけるノンステップバス・ワンステップバス等の車両比率（令和5年3月末現在60.8%）を向上させる。</p>
(2) 事業の効果
<p>バリアフリー化車両により、障害のある人や高齢者等がバスを安全かつ円滑に利用できるようになり、外出機会が増大し、ノーマライゼーションに寄与する。</p> <p>また、地域間幹線系統が維持され、運転免許を持たない方々の通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段の確保に寄与する。</p>
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 <b>【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】</b>
表6、表7を添付。
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） <b>【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】</b>
—
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
—

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
—
(2) 事業の効果
—
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】
—
18. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"><li>・令和6年6月26日高梁市地域公共交通会議（書面決議）の協議事項として地域公共交通計画認定申請書（案）の協議（委員等16名中14名の承認、2名は意見なし）を行った。</li><li>・幹線系統を通過する関係市町村に対し協議会の協議結果を事後共有する旨報告あり。</li></ul>
19. 利用者等の意見の反映状況
<p>計画案について高梁市地域公共交通会議で意見聴取を行い、利用者代表の委員からも承認を得たところである。</p> <p>計画に基づき運行することにより、利用者の利便を確保するとともに、生産性向上の取組結果を検証し、今後の改善につなげることにより、交通弱者の方々の移動手段として必要なバスシステムの確保・維持を図っていくこととする。</p>

## 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 岡山県高梁市松原通2043

(所 属) 高梁市市民生活部市民課

(氏 名) 難波 吉豊

(電 話) 0866-21-0254

(e-mail) [shimin@city.takahashi.lg.jp](mailto:shimin@city.takahashi.lg.jp)

令和7年度 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(別紙1)

No.	運行予定者	運行系統名	沿線市町村	路線維持の目的	輸送人員(人)			経常収支差額(経常費用-経常収益)					国庫補助額(千円)
					令和5年度実績	人口増減率	令和7年度目標(上回るべき値)	令和5年度実績		令和7年度目標			
								収支差額A(千円)	経常収支率	収支改善額B(千円)	改善後収支差額A-B=C(千円)	収支改善率B/A(%)	
1	株式会社井笠バスカンパニー	矢掛	笠岡市 矢掛町	矢掛町及び笠岡市北川・山口・吉田住民の笠岡市内、笠岡駅及び矢掛町内への通勤、通学等交通手段	53,524	-3.25%	51,782	37,975	27.81%	380	37,595	1.00%	3,181.5
2		井原・福山	井原市 福山市	井原市内住民の福山市内、福山駅への通勤・通学等及び福山市住民の通勤・通学等交通手段	45,746	-2.91%	44,417	27,291	31.92%	273	27,018	1.00%	922.5
3		井原	井原市 笠岡市	井原市内住民の笠岡市内・笠岡駅への通勤・通学等及び笠岡市内住民の井原市内への通勤・通学等の交通手段	175,238	-3.26%	169,531	30,153	57.63%	302	29,851	1.00%	9,601.5
4		篠坂・福山	笠岡市 福山市	福山市への通勤・通学・通院	37,050	-3.54%	35,737	6,867	53.08%	69	6,798	1.00%	15.5
(4系統) 小計					311,558		301,467	102,286	42.69%	1,024	101,262	1.00%	13,721
5	下津井電鉄株式会社	A~2岡山線	岡山市 倉敷市	JR駅より離れている地区住民の岡山市中心部、倉敷市児島地区への通勤・通学・買い物等	120,706	0.09%	120,814	4,545	85.08%	46	4,499	1.01%	4,013.0
6		D-19茶屋町線	岡山市 倉敷市	岡山市南区興除、倉敷市茶屋町地区住民の倉敷市中心部への通院・通勤・通学・買い物等	105,980	-0.18%	105,790	5,084	81.92%	51	5,033	1.00%	3,301.5
(2系統) 小計					226,686		226,604	9,629	83.57%	97	9,532	1.01%	7,314
7	中鉄バス株式会社	(佐)リハビリ	岡山市 吉備中央町	吉備中央町住民の岡山市内高校、病院への通学、通院、買い物等	109,255	-3.56%	105,363	22,125	61.85%	221	21,904	1.00%	12,850.5
(1系統) 小計					109,255		105,363	22,125	61.85%	221	21,904	1.00%	12,850
8	中鉄北部バス株式会社	(イ)行方	津山市 奈義町	津山市、奈義町住民の津山市内高校や病院への通学・通院及び買い物等	60,653	-1.51%	59,737	31,691	36.38%	317	31,374	1.00%	4,028.0
9		(高)勝山	岡山市 高梁市 真庭市 吉備中央町	真庭市住民の真庭市内高校への通学及び沿線住民の岡山市内病院への通院、買い物等	31,875	-3.31%	30,819	26,439	58.37%	264	26,175	1.00%	13,710.5
(2系統) 小計					92,528		90,556	58,130	48.70%	581	57,549	1.00%	17,738
10	備北バス株式会社	皆部	高梁市 真庭市	真庭市北房地域から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	13,631	-3.27%	13,184	18,154	32.06%	182	17,972	1.00%	1,122.5
11		吉川	高梁市 吉備中央町	吉備中央町から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	34,942	-3.70%	33,650	17,679	46.70%	177	17,502	1.00%	3,069.5
12		岡山	高梁市 総社市 岡山市	高梁市内から総社・岡山、総社市内から岡山への通院、買い物等の生活路線	21,290	-0.33%	21,218	25,458	39.92%	255	25,203	1.00%	5,738.0
13		地頭	高梁市	旧川上町から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	68,489	-3.74%	65,924	21,409	47.45%	214	21,195	1.00%	3,377.5
(4系統) 小計					138,352		133,976	82,700	42.17%	828	81,872	1.00%	13,307
14	岡備ホールディングス株式会社	76・77西大寺~西大寺駅・神崎~牛窓	岡山市 瀬戸内市	瀬戸内市牛窓地区、岡山市神崎地区から岡山市西大寺地区及び中心部への通勤、通学、通院等の必要なアクセス	55,219	-1.00%	54,665	34,358	49.23%	344	34,014	1.00%	7,395.5
15		217・219岡山駅~小串・上山坂~宇野駅前、玉野市民病院入口	岡山市 玉野市	玉野市山田・上山坂・鉢立地区・岡山市小串・甲浦地区から岡山市岡南地区・岡山市中心部への通学、通勤、通院等のアクセス		-2.77%		令和6年度から路線見直し(延伸)					21,839.5
16		119岡山駅~当新田・荘内支所~渋川三丁目	岡山市 玉野市	玉野市渋川、日比、和木、玉原、荘内等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	112,403	-2.77%	109,290	10,812	82.19%	108	10,704	1.00%	3,403.5
17		152岡山駅~当新田~深山公園道の駅・深山公園入口	岡山市 玉野市	玉野市榎ヶ原地区等各地から岡山市芳泉地区及び中心部への通院、買い物利用、通勤、通学等のアクセス	79,497	-2.77%	77,295	21,938	53.73%	219	21,719	1.00%	3,493.5
18		154岡山駅~当新田・田井~玉野市役所前	岡山市 玉野市	玉野市宇野、田井、榎ヶ原地区等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	108,189	-2.77%	105,192	22,306	65.17%	223	22,083	1.00%	8,906.5
19		367岡山駅~当新田・荘内支所~宇野駅前	岡山市 玉野市	玉野市玉、玉原、荘内等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	82,084	-2.77%	79,810	14,395	69.75%	144	14,251	1.00%	5,866.0
(6系統) 小計					437,392		426,252	103,809	63.88%	1,038	102,771	1.00%	50,904
20	琴参バス株式会社	瀬戸大橋線(坂出駅前~与島PA~JR児島駅)	倉敷市 坂出市	榎石島、岩黒島等島民の倉敷市児島地区への通勤・通学・通院・買い物等	15,178	-0.21%	12,441	28,945	14.69%	289	28,656	1.00%	296.5
(1系統) 小計					15,178		12,441	28,945	14.69%	289	28,656	1.00%	296
<b>合計 (20系統)</b>					<b>1,330,949</b>		<b>1,318,147</b>	<b>407,824</b>	<b>53.29%</b>	<b>4,078</b>	<b>403,546</b>	<b>1.00%</b>	<b>116,130</b>

※1 人口増減率は、平成27年国勢調査から令和2年国勢調査の増減率に2/5を乗じた数値である。

※2 人口増減率には県外市町村分を含めない。

※3 岡山市及び倉敷市を含む系統の人口増減率には岡山市分及び倉敷市分を含めない。(岡山市及び倉敷市のみが沿線市町村である系統を除く。)

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つて、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

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
株式会社井笠バスカンパニー	矢掛	<利用促進> 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 380千円 (1.00%)	R7.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在(笠岡市、矢掛町)
	井原・福山	<利用促進> 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 273千円 (1.00%)	R7.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在(井原市)
	井原	<利用促進> 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 302千円 (1.00%)	R7.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在(笠岡市、井原市)
	篠坂・福山	<利用促進> 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 69千円 (1.00%)	R7.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在(笠岡市)
下津井電鉄株式会社	A-2岡山線	<利用促進> ホームページを改修し、路線上の主要施設をGoogleマップにまとめ、外出機会を促進、併せてダイヤの改定	事業者	増収 46千円 (1.01%)	R6.7以降	
	D-19茶屋町線	<利用促進> ・ホームページを改修し、路線上の主要施設をGoogleマップにまとめ、外出機会を促進	事業者	増収 51千円 (1.00%)	R6.7以降	岡山市興除地区及び倉敷市茶屋町地区から倉敷駅及び中心部への通学、通勤、通院に利用されており、地域住民の日常生活に必要不可欠な交通手段(岡山市、倉敷市)
中鉄バス株式会社	(佐)リハビリ	<利用促進> 関係自治体と連携し、沿線施設へのチラシ等の配布、広報誌の活用等による利用促進	吉備中央町事業者	増収 221千円 (1.00%)	R7.4	
中鉄北部バス株式会社	(イ)行方	<利用促進> 「森の芸術祭 晴れの国・岡山」の開催にあわせ、関係自治体と連携して利用促進	事業者	増収 317千円 (1.00%)	R6.9	奈義町・津山市間の学生や高齢者等の交通手段として不可欠であり、代替輸送手段への見直し困難(津山市、奈義町)
	(高)勝山	<利用促進> 「森の芸術祭 晴れの国・岡山」の開催にあわせ、関係自治体と連携して利用促進	事業者 真庭市	増収 264千円 (1.00%)	R6.9	真庭市内から岡山間を結ぶ唯一の直通路線であり、真庭市から岡山市への通学・通勤の手段として必要不可欠(岡山市、真庭市)

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
備北バス株式会社	皆部	<利用促進> 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 真庭市 事業者	増収 182千円 (1.00%)	R6.10~R7.9	・高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市) ・高梁市方面への貴重な公共交通であり、通学など日常的な需要が一定程度存在 (真庭市)
	吉川	<利用促進> 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 吉備中央町 事業者	増収 177千円 (1.00%)	R6.10~R7.9	・高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市) ・高梁市内の高校へ通学する学生に必要不可欠な路線 (吉備中央町)
	岡山	<利用促進> 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	岡山市 総社市 高梁市 事業者	増収 255千円 (1.00%)	R6.10~R7.9	高梁市、総社市から岡山市へ通院・買い物等のために利用する路線として必要不可欠 (岡山市、総社市、高梁市)
	地頭	<利用促進> 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 事業者	増収 214千円 (1.00%)	R6.10~R7.9	高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市)
岡備ホールディングス株式会社	76・77西大寺~西大寺駅・神崎~牛窓 (牛窓南線)	<利用促進> JR西日本が発行するデジタルフリーパスに参画	事業者	増収 344千円 (1.00%)	R6.10以降	瀬戸内市牛窓地区、鹿忍地区、岡山市神崎地区から岡山市西大寺地区及び中心部への通学、通勤、通院に利用され、日常生活に不可欠な交通手段 (岡山市、瀬戸内市)
	217・219岡山駅~小串・上山坂~宇野駅前・玉野市民病院入口(小串銚立上山坂線)	<利用促進> バス車内、沿線施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線学校、公共施設でのバスの乗り方教室の実施	事業者	令和6年度から路線見直し(延伸)	R6.10以降	・玉野市銚立地区、岡山市小串、甲浦地区から岡山市岡南地区及び中心部への通学、通勤、通院に利用され、日常生活に不可欠な交通手段 (岡山市、玉野市)
	119岡山駅~当新田・荘内支所~渋川三丁目(荘内渋川線)	<利用促進> 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 108千円 (1.00%)	R6.10以降	
	152岡山駅~当新田~深山公園道の駅・深山公園入口(深山公園線)	<利用促進> 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 219千円 (1.00%)	R6.10以降	玉野市榎ヶ原地区等各地から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通院、買い物、通勤、通学等に利用され、日常生活に不可欠な移動手段 (岡山市、玉野市)

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
両備ホールディングス株式会社	154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前(玉野市役所線)	<利用促進> 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 223千円 (1.00%)	R6.10以降	
	367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前(荘内宇野駅線)	<利用促進> 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 144千円 (1.00%)	R6.10以降	
琴参バス株式会社	瀬戸大橋線(坂出駅前～与島PA～JR児島駅)	<利用促進> 運行回数を見直し、新規利用者の需要を掘り起こす	事業者	増収 289千円 (1.00%)	R6.10～	児島地区～坂出地区間の島々を結ぶ唯一の公共交通機関 (倉敷市)

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

令和7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
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,181.5	
		(2) 井原・福山	922.5	
		(3) 井原	9,601.5	
		(4) 篠坂・福山	15.5	
		小 計	(4系統)	13,721
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,013.0	
		(2) D-19茶屋町線	3,301.5	
		小 計	(2系統)	7,314
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	12,850.5	
		小 計	(1系統)	12,850
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,028.0	
		(2) (高)勝山	13,710.5	
		小 計	(2系統)	17,738
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,122.5	
		(2) 吉川	3,069.5	
		(3) 岡山	5,738.0	
		(4) 地頭	3,377.5	
		小 計	(4系統)	13,307
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	7,395.5	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、玉野市民病院入口	21,839.5	
(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～洪川三丁目		3,403.5		
(4) 152岡山駅～当新田～深山公園道の駅・深山公園入口		3,493.5		
(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前		8,906.5		
(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前		5,866.0		
小 計		(6系統)	50,904	
琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	296.5		
	小 計	(1系統)	296	
合 計		(20系統)	116,130	

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

令和8年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特例措置
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,172.0	
		(2) 井原・福山	920.5	
		(3) 井原	9,579.0	
		(4) 篠坂・福山	15.5	
	小 計	(4系統)	13,687	
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,013.0	
		(2) D-19茶屋町線	3,301.5	
	小 計	(2系統)	7,314	
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	12,835.5	
	小 計	(1系統)	12,835	
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,027.0	
		(2) (高)勝山	13,710.5	
	小 計	(2系統)	17,737	
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,122.5	
		(2) 吉川	3,131.0	
		(3) 岡山	5,742.5	
		(4) 地頭	3,371.5	
	小 計	(4系統)	13,367	
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	7,377.5	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、玉野市民病院入口	21,808.5	
(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～洪川三丁目		3,399.5		
(4) 152岡山駅～当新田～深山公園道の駅・深山公園入口		3,489.0		
(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前		8,896.5		
(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前		5,880.0		
小 計	(6系統)	50,851		
琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	296.0		
	小 計	(1系統)	296	
合 計		(20系統)	116,087	

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

令和9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
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,181.5	
		(2) 井原・福山	922.5	
		(3) 井原	9,601.5	
		(4) 篠坂・福山	15.5	
		小 計	(4系統)	13,721
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,013.0	
		(2) D-19茶屋町線	3,301.5	
		小 計	(2系統)	7,314
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	12,858.5	
		小 計	(1系統)	12,858
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,028.5	
		(2) (高)勝山	13,710.5	
		小 計	(2系統)	17,739
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,123.0	
		(2) 吉川	3,076.5	
		(3) 岡山	5,728.5	
		(4) 地頭	3,388.5	
		小 計	(4系統)	13,316
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	7,327.0	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、玉野市民病院入口	21,854.5	
(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～洪川三丁目		3,405.5		
(4) 152岡山駅～当新田～深山公園道の駅・深山公園入口		3,495.5		
(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前		8,911.0		
(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前		5,859.0		
小 計		(6系統)	50,852	
琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	296.5		
	小 計	(1系統)	296	
合 計		(20系統)	116,096	



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 中鉄北部バス株式会社

令和8年度

1. 申請事業者の概要

		乗合バス事業					
補助対象期間の 前々年度(基準期間) <sup>※</sup> の損益状況	営業収益	122,841千円	営業外収益	661千円	経常収益(イ)	123,502千円	
	営業費用	361,678千円	営業外費用	804千円	経常費用(ロ)	362,482千円	
	営業損益	-238,837千円	営業外損益	-143千円	経常損益	-238,980千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,406,940.0 km					経常収支率	34.07%
		乗合バス事業					
基準期間の前年度の 損益状況	営業収益	114,118千円	営業外収益	535千円	経常収益(イ)	114,653千円	
	営業費用	351,592千円	営業外費用	568千円	経常費用(ロ)	352,160千円	
	営業損益	-237,474千円	営業外損益	-33千円	経常損益	-237,507千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	1,420,590.1 km					経常収支率	32.55%
		乗合バス事業					
基準期間の前々年度の 損益状況	営業収益	104,289千円	営業外収益	1,009千円	経常収益(イ')	105,298千円	
	営業費用	328,677千円	営業外費用	1,882千円	経常費用(ロ')	330,559千円	
	営業損益	-224,388千円	営業外損益	-873千円	経常損益	-225,261千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	1,422,745.4 km					経常収支率	31.85%

(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'÷エ	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''÷エ	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÷エ
山陽	232円.33銭	247円.89銭	257円.63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	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
山陽	245円.95銭	409円.53銭	245円.95銭	87円.78銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 別 措 置	運行系統			計 画 運 行 日 数 ( )	計 画 運 行 回 数 ( )	計 画 平 均 乗 車 密 度 (人)	計 画 輸 送 量 (人)	系統キロ程 テ	地域公共交通利便増進 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 通利便増進事業を実施 する区域におけるキロ程 との比率 オ÷テ=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 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÷テ	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 (テ×(リ+ヌ +ル))÷テ= ラ		
			起 点	主 な 経 由 地	終 点														
山陽	1	無	(イ)行方	津山駅前	イオン 津山店前	行方	365日	3333 (10.7)	回	1.9	20.3人	往 24.1km (平均)	往 . Km (平均)	往 . Km (平均)	往 . Km (平均)	往 . Km (平均)	往 . Km (平均)	%	100%
												復 24.0km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	%	100%
山陽	2	無	(ア)岡山	天満 屋BC	伊藤イ ンター フェ	勝山	365日	4800 (4.0)	回	5.1	20.4人	往 84.8km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	%	100%
												復 84.9km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	%	100%
												往 km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	%	%	
												復 km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	%	%	
												往 km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	%	%	
												復 km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	%	%	
合計		系統										往 108.9km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	往 . Km	%	%	
												復 108.9km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	%	%	

補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 別 措 置	補助ブロック 外乗入部分 及び同一補助 ブロック都道 府県外乗入 部分以外のキ ロ程の比率 (テ×(リ+ヌ +ル))÷テ=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 ホ	補助対象 経常費用 (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 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 経常費 の限度額 カ×9/20=シ	タ又はシのうち 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'	経常収益 ヤ''	実車走行 キロ マ''	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ							
山陽	1	無	100%	194,665.7km	47,878,028円	102円.26銭	22,762,660円	194,993.1km	116円.73銭	18,755,928円	194,663.7km	96円.35銭	18,122,130円	193,351.9km	93円.72銭	19,906,515円	27,971,513円	21,545,112円	21,545,112円
							19,889,487円	247,024.6km	80円.51銭	31,397,284円	247,108.1km	127円.05銭	37,065,257円	246,496.0km	150円.36銭	29,558,007円	31,379,056円	27,421,678円	27,421,678円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円
合計				442,427.7km	108,815,091円		42,652,147円	442,017.7km		50,153,212円	441,771.8km		55,187,387円	439,847.9km		49,464,522円	59,350,569円	48,966,790円	48,966,790円

補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 別 措 置	ソのうち補助ブロック 外乗入部分、同一補 助ブロック都道府県 外乗入部分及び他 路線との競合部分 以外に係るもの		ソのうち補助ブロック 外乗入部分、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		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=ル	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							
			ソ×ラ=ツ	ソ×ラ'=ツ'	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			
山陽	1	無	21,545,112円	21,545,112円	8,054,247円	8,054千円	4,027.0千円	27,971,513円	23,944,513円	4,027.0千円	16.8%	円	%	円	%	円	%	円	%
			27,421,678円	27,421,678円	円	27,421千円	13,710.5千円	31,379,056円	17,668,556円	13,710.5千円	77.6%	円	%	円	%	円	%	円	%
			円	円	円	千円	千円	千円	千円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
			円	円	円	千円	千円	千円	千円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
合計			48,966,790円	48,966,790円	円	35,475千円	17,737千円	59,350,569円	41,613,069円	17,737千円	42.6%	円	%	円	%	円	%	円	%

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 中鉄北部バス株式会社

令和9年度

1. 申請事業者の概要

		乗合バス事業					
補助対象期間の 前々年度(基準期間) <sup>※</sup> の損益状況	営業収益	122,841千円	営業外収益	661千円	経常収益(イ)	123,502千円	
	営業費用	361,678千円	営業外費用	804千円	経常費用(ロ)	362,482千円	
	営業損益	-238,837千円	営業外損益	-143千円	経常損益	-238,980千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,406,940.0 km					経常収支率	34.07%

		乗合バス事業					
基準期間の前年度の 損益状況	営業収益	114,118千円	営業外収益	535千円	経常収益(イ)	114,653千円	
	営業費用	351,592千円	営業外費用	568千円	経常費用(ロ)	352,160千円	
	営業損益	-237,474千円	営業外損益	-33千円	経常損益	-237,507千円	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	1,420,590.1 km					経常収支率	32.55%

		乗合バス事業					
基準期間の前々年度の 損益状況	営業収益	104,289千円	営業外収益	1,009千円	経常収益(イ')	105,298千円	
	営業費用	328,677千円	営業外費用	1,882千円	経常費用(ロ')	330,559千円	
	営業損益	-224,388千円	営業外損益	-873千円	経常損益	-225,261千円	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ')	1,422,745.4 km					経常収支率	31.85%

(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'×100	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'×100	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×100
山陽	232円.33銭	247円.89銭	257円.63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	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
山陽	245円.95銭	409円.53銭	245円.95銭	87円.78銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特別措置	運行系統			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		地域公共交通利便増進 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 通利便増進事業を実施 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÷ナ	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 ナル)÷テ=ラ	
			起点	主な経由地	終点				往 . Km (平均)	復 . Km (平均)		往 . Km (平均)	復 . Km (平均)						往 . Km (平均)
山陽	1	無	(イ)行方	津山駅前	イオン津山店前	行方	365日	3350 (10.7)回	1.9	20.3人	往 24.1km (平均)	往 . Km (平均)	復 24.0km	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	100%
											往 84.8km	往 . Km (平均)	復 84.9km	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	100%
	2	無	(ニ)山陽	天満屋BC	伊藤イオンターミナル	勝山	365日	4800 (4.0)回	5.1	20.4人	往 84.8km	往 . Km (平均)	復 84.9km	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	%
											往 km	往 . Km (平均)	復 km	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	%
合計	系統										往 108.9km	往 . Km (平均)	復 108.9km	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	%
											往 km	往 . Km (平均)	復 km	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	%

補助ブロック名	申請番号	特別措置	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+ヌナル)÷テ=ラ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ×下の係数	(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	補助対象経常費用の限度額 カ×9/20=シ	タ又はシ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'	経常収益ヤ	実車走行キロマ	経常収益ヤ	実車走行キロマ							
山陽	1	無	100%	194,732.9km	47,894,556円	102円.26銭	22,762,660円	194,993.1km	116円.73銭	18,755,928円	194,663.7km	96円.35銭	18,122,130円	193,351.9km	93円.72銭	19,913,387円	27,981,169円	21,552,550円	21,552,550円
							19,889,487円	247,024.6km	80円.51銭	31,397,284円	247,108.1km	127円.05銭	37,065,257円	246,496.0km	150円.36銭	29,558,007円	31,379,056円	27,421,678円	27,421,678円
	2	無	100%	247,762.0km	60,937,063円	119円.30銭	19,889,487円	247,024.6km	80円.51銭	31,397,284円	247,108.1km	127円.05銭	37,065,257円	246,496.0km	150円.36銭	29,558,007円	31,379,056円	27,421,678円	27,421,678円
							円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円
合計				442,494.9km	108,831,619円		42,652,147円	442,017.7km		50,153,212円	441,771.8km		55,187,387円	439,847.9km		49,471,394円	59,360,225円	48,974,228円	48,974,228円

補助ブロック名	申請番号	特別措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの		ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの		計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数÷①計画運行回数=ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ル	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							
			ソ×ラ=ツ	ソ×ラ'=ツ'	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			
山陽	1	無	21,552,550円	21,552,550円	8,057,028円	8,057千円	4,028.5千円	27,981,169円	23,952,669円	4,028.5千円	16.8%	円	%	円	%	円	%	円	%
			27,421,678円	27,421,678円	円	27,421千円	13,710.5千円	31,379,056円	17,668,556円	13,710.5千円	77.6%	円	%	円	%	円	%	円	%
	2	無	円	円	円	千円	千円	千円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
			円	円	円	千円	千円	千円	千円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	円
合計			48,974,228円	48,974,228円	円	35,478千円	17,739千円	59,360,225円	41,621,225円	17,739千円	42.6%	円	%	円	%	円	%	円	%

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 備北バス株式会社

令和7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 <sup>※</sup> ) の損益状況	乗合バス事業				
	営業収益	121,324千円	営業外収益	30,314千円	経常収益(イ)
営業費用	472,650千円	営業外費用	5,799千円	経常費用(ロ)	478,449千円
営業損益	△ 351,326千円	営業外損益	24,515千円	経常損益	△ 326,811千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,659,891.6 km	経常収支率		31.69%	

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業				
	営業収益	121,184千円	営業外収益	33,928千円	経常収益(イ)
営業費用	472,891千円	営業外費用	5,547千円	経常費用(ロ)	478,438千円
営業損益	△ 351,707千円	営業外損益	28,381千円	経常損益	△ 323,326千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	1,670,790.2 km	経常収支率		32.42%	

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業				
	営業収益	167,676千円	営業外収益	27,644千円	経常収益(イ)
営業費用	471,102千円	営業外費用	6,562千円	経常費用(ロ)	477,664千円
営業損益	△ 303,426千円	営業外損益	21,082千円	経常損益	△ 282,344千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,694,024.1 km	経常収支率		40.89%	

(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×100=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×100=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×100=c
山陽	281円.97銭	286円.35銭	288円.24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	キロ当たり経常収益イ÷ハ=ト
山陽	285円.52銭	409円.53銭	285円.52銭	91円.35銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特別措置	運行系統			計画運行回数 ( ) ①=カ×ロ ② ①×② =③	計画乗車密度	計画輸送量	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とオ	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界内部分のキロ程 ヌ	他路線との接続部分に係るキロ程 ル	他路線との接続率 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界外乗入部分及び他路線との接続部分以外のキロ程の比率 (チ-リ+ヌ+ル)÷チ=マ					
			運行系統名	起点	主な経由地												終点				
山陽	1		吉部	高梁駅	坂井	吉部	365日	1,938.0 (5.3)回	1.5	7.9人	往 23.9km (平均) 復 23.9km	23.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	0.0	100.00%
	2		吉川	高梁駅	リビリセンター	吉川	365日	1,753.5 (4.8)回	2.8	13.4人	往 32.7km (平均) 復 32.7km	32.7km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	0.0	100.00%
	3		岡山	地頭	吉部	岡山	362日	1,208.0 (3.3)回	3.7	12.2人	往 61.0km (平均) 復 61.0km	61.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	0.0	100.00%
	4		地頭	地頭	吉部	高梁駅	365日	3,928.5 (10.7)回	2.3	24.6人	往 17.9km (平均) 復 17.9km	17.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	0.0	100.00%
合計		系統									往 135.5km 復 135.5km	135.5km	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	特別措置	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界外乗入部分以外のキロ程の比率 (チ-リ+ヌ+ル)÷チ=マ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ハ×ワ×100=エ	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 マ×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	補助対象経常費用の限度額 カ×ヨ÷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(R3)			基準期間の前年度(R4)			基準期間(R5)							
						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=ニ	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=ニ	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=ニ					
山陽	1		100.00%	92,636.4km	26,449,544円	120円.94銭	13,641,947円	92,469.1km	147円.52銭	11,365,314円	92,469.1km	122円.90銭	8,567,787円	92,708.1km	92円.41銭	11,203,447円	15,246,097円	11,902,294円	11,902,294円
	2		100.00%	114,678.9km	32,743,119円	149円.80銭	18,422,165円	114,942.4km	160円.41銭	17,733,401円	114,842.4km	154円.41銭	15,488,303円	115,071.3km	134円.60銭	17,178,900円	15,564,219円	14,734,403円	14,734,403円
	3		100.00%	147,376.0km	42,078,795円	119円.81銭	16,396,910円	146,505.3km	111円.92銭	19,405,856円	146,505.3km	132円.45銭	16,916,644円	147,010.0km	115円.07銭	17,657,119円	24,421,676円	18,935,457円	18,935,457円
	4		100.00%	140,640.3km	40,155,618円	142円.96銭	19,846,651円	141,105.7km	140円.65銭	21,274,890円	141,105.7km	151円.48銭	19,330,329円	141,328.4km	126円.76銭	20,105,938円	20,049,680円	18,070,028円	18,070,028円
合計			495,331.6km	141,427,076円		68,307,673円	494,922.5km		69,879,463円	494,922.5km		60,304,073円	496,127.8km		66,145,404円	75,281,672円	63,642,182円	63,642,182円	

補助ブロック名	申請番号	特別措置	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界外乗入部分及び他路線との接続部分以外に係るもの ソ×ラ=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界外乗入部分以外に係るもの ソ×ロ=ミ	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×ミ×100÷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	ワ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	
										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
山陽	1		11,902,294円	11,902,294円	2,245,715円	2,245千円	1,122.5千円	15,246,097円	14,123,597円	1,122.5千円	7.36%	現時点では未定であります。					
	2		14,734,403円	14,734,403円	6,139,334円	6,139千円	3,069.5千円	15,564,219円	12,494,719円	3,069.5千円	19.72%	現時点では未定であります。					
	3		18,935,457円	18,935,457円	11,476,034円	11,476千円	5,738.0千円	24,421,676円	18,683,676円	5,738.0千円	23.49%	現時点では未定であります。					
	4		18,070,028円	18,070,028円	6,755,150円	6,755千円	3,377.5千円	20,049,680円	16,672,180円	3,377.5千円	16.84%	現時点では未定であります。					
合計		63,642,182円	63,642,182円	26,616,233円	26,616千円	13,307.0千円	75,281,672円	61,974,172円	13,307千円	17.67%							

## 本計画で位置付けられている一部系統について（補足資料）

以下の系統については、地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有するとして、その確保・維持・改善に取り組んできたところであるが、新型コロナウイルス感染症拡大に起因する利用者減等により地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第6条に規定する1日当たり計画輸送量（15人）の基準を満たしていない。

本件に関し、令和7年度地域間幹線系統補助の地域公共交通計画認定申請においては、補助要件の緩和にある、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う運送収入の減収分を補填する目的により交付された地方公共団体等の補助金に該当するものはなく、計画輸送量の基準を満たすことができない。

しかしながら、以下の系統については、これまで通勤、通学、通院、買い物などの生活交通に必要な系統であるとして、地域公共交通計画に位置付けられてきており、今後もその位置づけが変わることはないと考えていることから、本計画においても位置付けることとした。

なお、引き続き利用者増につながる需要喚起策や生産性の向上の取組により収支率の改善にも努めていくこととする。

### 【対象系統】

会社名	申請番号・ 系統名	計画運行 日数	計画運行 回数	計画乗車 密度	計画 輸送量	国庫 補助額
備北バス 株式会社	1 皆部	365 日	1,938.0 回 (5.3 回)	1.5 人	7.9 人	1,122.5 千円
備北バス 株式会社	2 吉川	365 日	1,753.5 回 (4.8 回)	2.8 人	13.4 人	3,069.5 千円
備北バス 株式会社	3 岡山	362 日	1,208.0 回 (3.3 回)	3.7 人	12.2 人	5,738.0 千円
琴参バス 株式会社	1 瀬戸大橋	365 日	1,704.0 回 (4.6 回)	1.4 人	6.4 人	296.5 千円

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 備北バス株式会社 令和8年度

1. 申請事業者の概要

		乗合バス事業				
補助対象期間の前々年度(基準期間 <sup>※</sup> )の損益状況	営業収益	121,324千円	営業外収益	30,314千円	経常収益(イ)	151,638千円
	営業費用	472,650千円	営業外費用	5,799千円	経常費用(ロ)	478,449千円
	営業損益	△ 351,326千円	営業外損益	24,515千円	経常損益	△ 326,811千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,659,891.6 km	経常収支率				31.69%

		乗合バス事業				
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	121,184千円	営業外収益	33,928千円	経常収益(イ)	155,112千円
	営業費用	472,891千円	営業外費用	5,547千円	経常費用(ロ)	478,438千円
	営業損益	△ 351,707千円	営業外損益	28,381千円	経常損益	△ 323,326千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,670,790.2 km	経常収支率				32.42%

		乗合バス事業				
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	167,676千円	営業外収益	27,644千円	経常収益(イ)	195,320千円
	営業費用	471,102千円	営業外費用	6,562千円	経常費用(ロ)	477,664千円
	営業損益	△ 303,426千円	営業外損益	21,082千円	経常損益	△ 282,344千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,694,024.1 km	経常収支率				40.89%

(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
山陽	281円.97銭	286円.35銭	288円.24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	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
山陽	285円.52銭	409円.53銭	285円.52銭	91円.35銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特別措置	運行系統			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 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 ヌ	他路線との接続部分に係るキロ程 ル	他路線との接続率 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接続部分以外のキロ程の比率 (チ-リ+ヌ+ル)÷チ=マ	
			運行系統名	起点	主な経由地												終点
山陽	1		吉部	高梁駅	坂井	吉部	365日	1,937.5 (5.3)回	1.5	7.9人	往 23.9km (平均) 復 23.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0%	100.0%
	2		吉川	高梁駅	リビリセンター	吉川	365日	1,751.5 (4.7)回	2.8	13.1人	往 32.7km (平均) 復 32.7km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0%	100.0%
	3		岡山	地頭	吉部	岡山	362日	1,209.0 (3.3)回	3.7	12.2人	往 61.0km (平均) 復 61.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0%	100.0%
	4		地頭	地頭	吉部	高梁駅	365日	3,922.0 (10.7)回	2.3	24.6人	往 17.9km (平均) 復 17.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0%	100.0%
合計		系統									往 135.5km 復 135.5km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0%	

補助ブロック名	申請番号	特別措置	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=マ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ハ×ワ×ホ①=ニ	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 ニ×ワ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ヨ	補助対象経費の限度額 カ×ヨ÷タ	タ又は上のいずれか少ないほうの額 ソ	
						基準期間の前々年度(R3)			基準期間の前年度(R4)			基準期間(R5)							
						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					
山陽	1		100.00%	92,612.5km	26,442,721円	120円.94銭	13,641,947円	92,469.1km	147円.52銭	11,365,314円	92,469.1km	122円.90銭	8,567,787円	92,708.1km	92円.41銭	11,200,556円	15,242,165円	11,899,224円	11,899,224円
	2		100.00%	114,548.1km	32,705,773円	149円.80銭	18,422,165円	114,942.4km	160円.41銭	17,733,401円	114,842.4km	154円.41銭	15,488,303円	115,071.3km	134円.60銭	17,159,306円	15,546,467円	14,717,597円	14,717,597円
	3		100.00%	147,498.0km	42,113,828円	119円.81銭	16,396,910円	146,505.3km	111円.92銭	19,405,858円	146,505.3km	132円.45銭	16,916,644円	147,010.0km	115円.07銭	17,671,736円	24,441,892円	18,951,132円	18,951,132円
	4		100.00%	140,407.6km	40,089,177円	142円.96銭	19,846,651円	141,105.7km	140円.65銭	21,274,890円	141,105.7km	151円.48銭	19,330,329円	141,328.4km	136円.76銭	20,072,671円	20,016,506円	18,040,129円	18,040,129円
合計			495,066.2km	141,351,299円		68,307,673円	494,922.5km		69,879,463円	494,922.5km		60,304,073円	496,127.8km		66,104,269円	75,247,030円	63,608,082円	63,608,082円	

補助ブロック名	申請番号	特別措置	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接続部分以外に係るもの ソ×ラ=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×ヨ=ヰ	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×ニ×コ÷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	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	
										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
山陽	1		11,899,224円	11,899,224円	2,245,136円	2,245千円	1,122.5千円	15,242,165円	14,119,665円	1,122.5千円	7.36%	現時点では未定であります。					
	2		14,717,597円	14,717,597円	6,262,807円	6,262千円	3,131.0千円	15,546,467円	12,415,467円	3,131.0千円	20.13%	現時点では未定であります。					
	3		18,951,132円	18,951,132円	11,485,534円	11,485千円	5,742.5千円	24,441,892円	18,699,392円	5,742.5千円	23.49%	現時点では未定であります。					
	4		18,040,129円	18,040,129円	6,743,973円	6,743千円	3,371.5千円	20,016,506円	16,645,006円	3,371.5千円	16.84%	現時点では未定であります。					
合計		63,608,082円	63,608,082円	26,737,450円	26,735千円	13,367.0千円	75,247,030円	61,879,530円	13,367千円	17.76%							

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 備北バス株式会社

令和9年度

1. 申請事業者の概要

		乗合バス事業				
補助対象期間の前々年度(基準期間 <sup>※</sup> )の損益状況	営業収益	121,324千円	営業外収益	30,314千円	経常収益(イ)	151,638千円
	営業費用	472,650千円	営業外費用	5,799千円	経常費用(ロ)	478,449千円
	営業損益	△ 351,326千円	営業外損益	24,515千円	経常損益	△ 326,811千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,659,891.6 km	経常収支率				31.69%

		乗合バス事業				
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	121,184千円	営業外収益	33,928千円	経常収益(イ)	155,112千円
	営業費用	472,891千円	営業外費用	5,547千円	経常費用(ロ)	478,438千円
	営業損益	△ 351,707千円	営業外損益	28,381千円	経常損益	△ 323,326千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,670,790.2 km	経常収支率				32.42%

		乗合バス事業				
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	167,676千円	営業外収益	27,644千円	経常収益(イ)	195,320千円
	営業費用	471,102千円	営業外費用	6,562千円	経常費用(ロ)	477,664千円
	営業損益	△ 303,426千円	営業外損益	21,082千円	経常損益	△ 282,344千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,694,024.1 km	経常収支率				40.89%

(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
山陽	281円.97銭	286円.35銭	288円.24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	キロ当たり経常収益イ÷ハ=ト
山陽	285円.52銭	409円.53銭	285円.52銭	91円.35銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特別措置	運行系統			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 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とオとの比率	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		同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程		他路線との割合部分に係るキロ程 ル	他路線との割合率 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割合部分以外のキロ程の比率 (チ-リ+ヌ+ル)÷チ=マ
			運行系統名	起点	主な経由地							終点	リ	ヌ				
山陽	1		吉部	高梁駅	坂井	吉部	365日	1,939.0 (5.3)回	1.5	7.9人	往 23.9km (平均) 復 23.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0	100.00%				
	2		吉川	高梁駅	リビリセンター	吉川	365日	1,757.5 (4.8)回	2.8	13.4人	往 32.7km (平均) 復 32.7km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0	100.00%				
	3		岡山	地頭	吉部	岡山	362日	1,206.0 (3.3)回	3.7	12.2人	往 61.0km (平均) 復 61.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0	100.00%				
	4		地頭	地頭	吉部	高梁駅	365日	3,941.5 (10.7)回	2.3	24.6人	往 17.9km (平均) 復 17.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0	100.00%				
合計		系統									往 135.5km 復 135.5km	往 0.0km 復 0.0km						

補助ブロック名	申請番号	特別措置	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)÷チ=マ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ハ×ワ×ホ=ニ	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 ニ×コ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 コ-ニ=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(R3)			基準期間の前年度(R4)			基準期間(R5)							
						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					
山陽	1		100.00%	92,684.2km	26,463,192円	120円.94銭	13,641,947円	92,469.1km	147円.52銭	11,365,314円	92,469.1km	122円.90銭	8,567,787円	92,708.1km	92円.41銭	11,209,228円	15,253,964円	11,908,436円	11,908,436円
	2		100.00%	114,940.5km	32,817,811円	149円.80銭	18,422,165円	114,942.4km	160円.41銭	17,733,401円	114,842.4km	154円.41銭	15,488,303円	115,071.3km	134円.60銭	17,218,087円	15,599,724円	14,768,014円	14,768,014円
	3		100.00%	147,132.0km	42,009,128円	119円.81銭	16,396,910円	146,505.3km	111円.92銭	15,405,856円	146,505.3km	132円.45銭	16,916,644円	147,010.0km	115円.07銭	17,627,895円	24,381,243円	18,904,107円	18,904,107円
	4		100.00%	141,105.7km	40,288,499円	142円.96銭	19,846,651円	141,105.7km	140円.65銭	21,274,890円	141,105.7km	151円.48銭	19,330,329円	141,338.4km	126円.76銭	20,172,471円	20,116,028円	18,129,824円	18,129,824円
合計			495,862.4km	141,578,630円		68,307,673円	494,922.5km		69,879,463円	494,922.5km		60,304,073円	496,127.8km		66,227,671円	75,350,959円	63,710,381円	63,710,381円	

補助ブロック名	申請番号	特別措置	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割合部分以外に係るもの ソ×ラ=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×ロ=ニ	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×ミ×コ÷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-ロ=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	
										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
山陽	1		11,908,436円	11,908,436円	2,246,874円	2,246千円	1,123.0千円	15,253,964円	14,130,964円	1,123.0千円	7.36%	現時点では未定であります。					
	2		14,768,014円	14,768,014円	6,153,339円	6,153千円	3,076.5千円	15,599,724円	12,523,224円	3,076.5千円	19.72%	現時点では未定であります。					
	3		18,904,107円	18,904,107円	11,457,034円	11,457千円	5,728.5千円	24,381,243円	18,652,743円	5,728.5千円	23.49%	現時点では未定であります。					
	4		18,129,824円	18,129,824円	6,777,504円	6,777千円	3,388.5千円	20,116,028円	16,727,528円	3,388.5千円	16.84%	現時点では未定であります。					
合計		63,710,381円	63,710,381円	26,634,751円	26,633千円	13,316.0千円	75,350,959円	62,034,459円	13,317千円	17.67%							

〔式第1-5(日本産業規格A列4番)〕

事業者名	中鉄北部バス株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名) 取締役 山崎 哲宏
補助金担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名) 取締役 山崎 哲宏

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和5年度)

実態調査日 令和4年10月13日~17日実施、令和5年 4月20日~24日実施

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系統当たり 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) 総適用日数				平均賃率 (F) (円)	平均乗車 密 度 (B) (C)×(F) (G)		
1	(イ) 行方	津山駅	イオン 津山店前	行方	24.0	10.7	60,653	6.3	382,113.9	17,590,370	193,351.9	440,880	90,880	18,122,130	49,813,249	$\frac{45.79 \times 365}{365}$	45.79	1.9	20.3	有(無)			
2	(高) 勝山	天満屋 BC	賀陽 インター	勝山	84.8	4.0	31,875	40.0	1,275,000.0	36,387,338	246,496.0	562,059	115,860	37,065,257	63,504,764	$\frac{28.48 \times 364}{364}$	28.48	5.1	20.4	有(無)			
																					有・無		
																						有・無	
合計					108.8		92,528		1,657,113.9	53,977,708	439,847.9	1,002,939	206,740	55,187,387	113,318,013								

[記載要領]

- この書類は、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、地域公共交通計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
- 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運送収入について、原則として年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系統当たり経常費用は、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、ストライキ、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)と算出し、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。

様式第1-5(日本産業規格A列4番)

事業者名	備北バス株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 営業部営業課	(責任者役職・氏名) 取締役部長 若本 弘美
補助金担当部門	(担当部門の名称) 営業部営業課	(責任者役職・氏名) 取締役部長 若本 弘美

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和5年度)

実態調査日 令和5年2月1日～令和5年2月29日実施

実態調査日 令和5年6月1日～令和5年6月30日実施

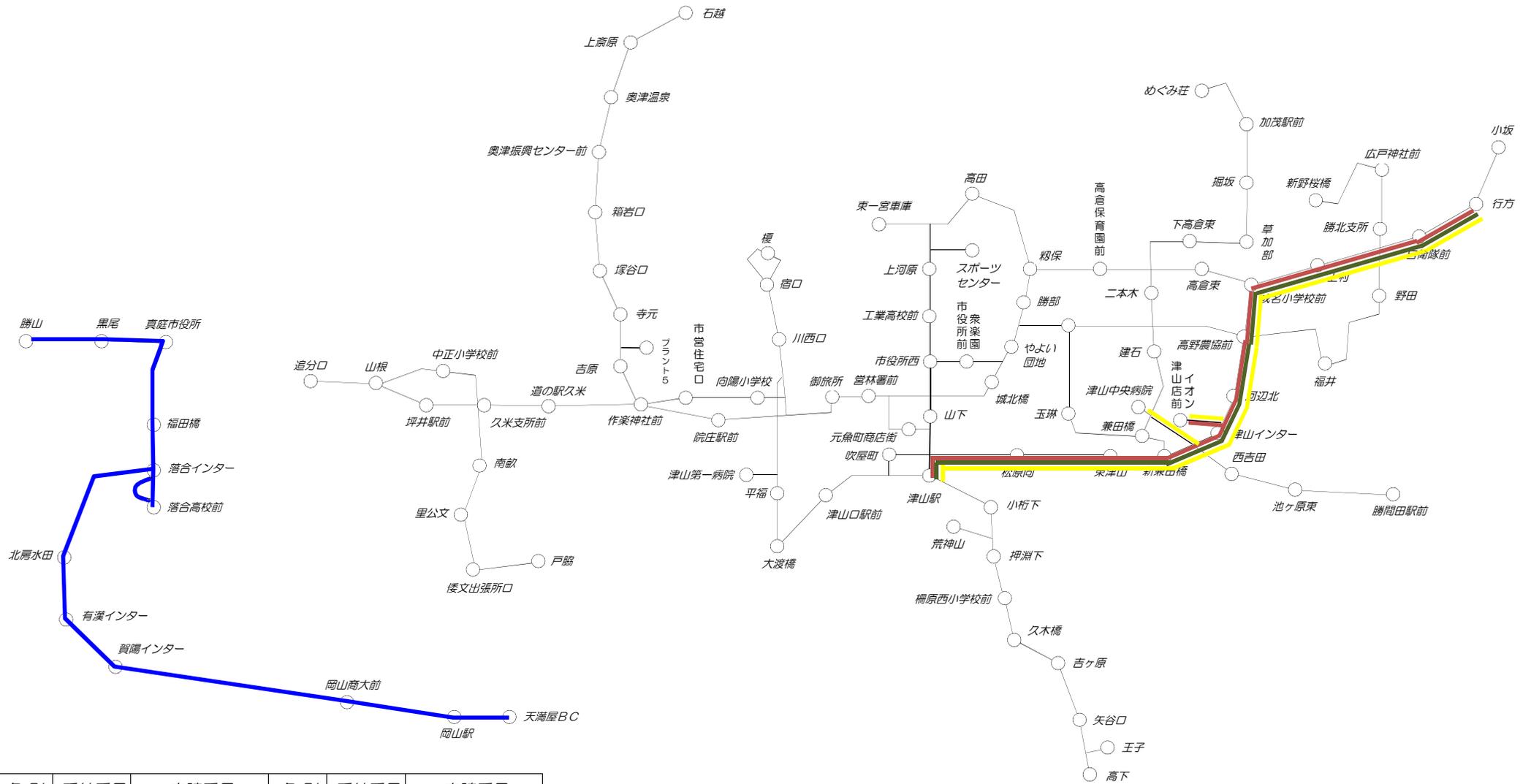
運行系統					年間輸送実績					経常収益			1系統当り 経常費用 (円)	平均乗車密度算定			輸送量 (A)×(G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備考			
申請 番号	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)		営業外 収益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率×日数+の平均賃率×日 数				平均賃率 (F) (円)	平均乗車 密度 $\frac{(B)}{(C) \times (F)}$ (G)	
																総適用日数						
1	皆部	高梁駅	塩坪	皆部	23.9	5.3	13,631	10.8	147,214.8	6,842,226	92,708.1	32,427	1,693,134	8,567,787	26,722,182	$\frac{(46.46 \times 365) + (00.00 \times 000)}{365}$	46.46	1.5	7.9	有 <del>(無)</del>		
2	吉川	高梁駅	リハビリセンター	吉川	32.7	4.8	34,942	9.5	331,949.0	13,347,490	115,071.3	40,250	2,101,563	15,489,303	33,168,151	$\frac{(40.36 \times 365) + (00.00 \times 000)}{365}$	40.36	2.8	13.4	有 <del>(無)</del>		
3	岡山地	頭古町	岡山地	頭古町	61.0	3.3	21,290	26.1	555,669.0	14,180,376	147,010.0	51,421	2,684,847	16,916,644	42,374,162	$\frac{(25.52 \times 362) + (00.00 \times 000)}{362}$	25.52	3.7	12.2	有 <del>(無)</del>		
4	地頭	地頭	古町	高梁駅	17.9	10.8	68,489	4.8	328,747.2	16,699,640	141,338.4	49,437	2,581,262	19,330,339	40,739,380	$\frac{(50.58 \times 365) + (00.00 \times 000)}{365}$	50.58	2.3	24.8	有 <del>(無)</del>		
合計					135.5		138,352		1,363,580.0	51,069,732	496,127.8	173,535	9,060,806	60,304,073	143,003,875							

[記載要領] 288.24

- この書類は、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、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
- 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運送収入について、原則として年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系統当たり経常費用は、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、ストライキ、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、補助対象期間中にストライキ、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。

# 中鉄北部バス株式会社

# 路線図 (系統図)

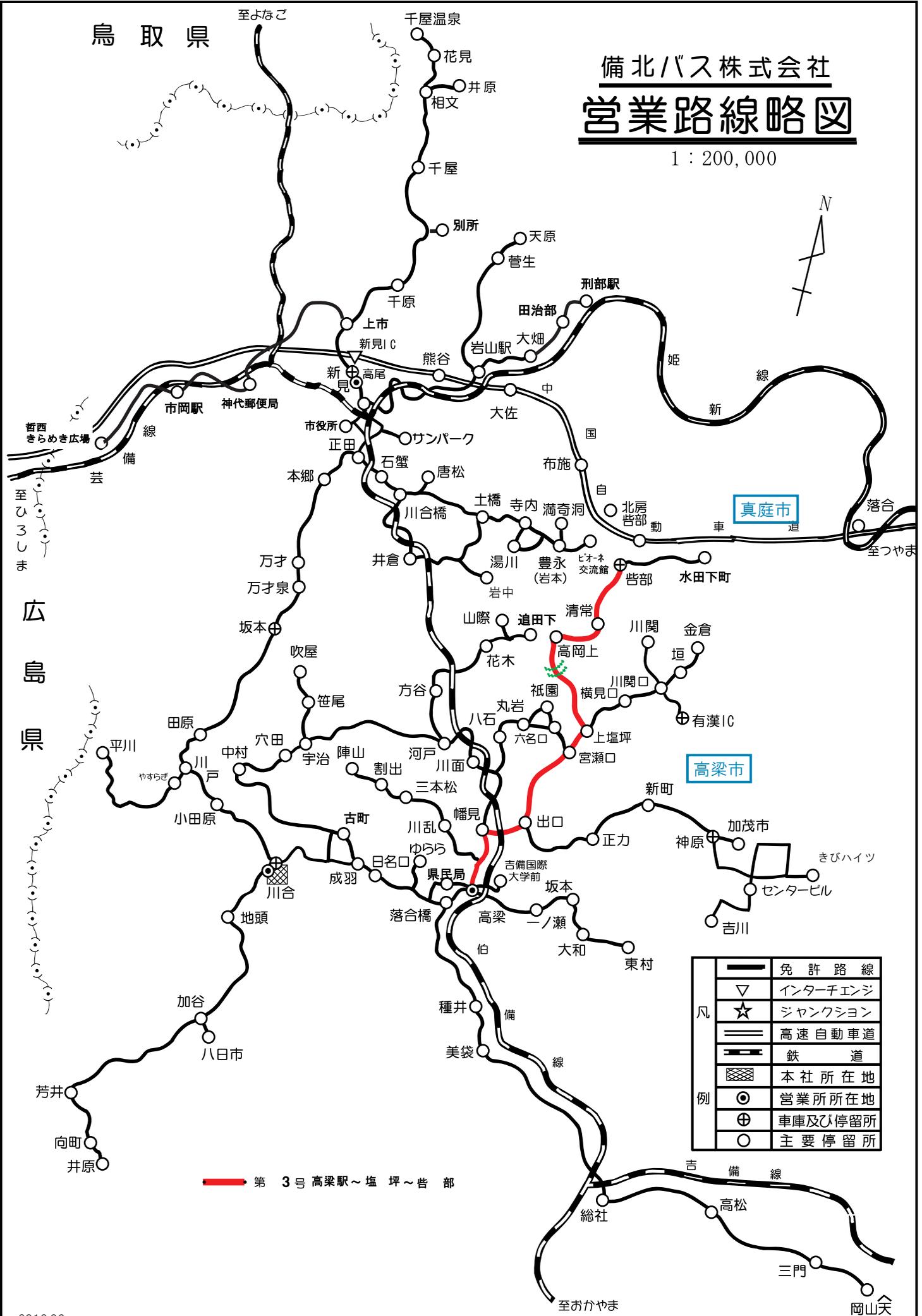


色別	系統番号	申請番号	色別	系統番号	申請番号
—	58	1	—	145	2
—	60	1			
—	85	1			

鳥取県

# 備北バス株式会社 営業路線略図

1 : 200,000

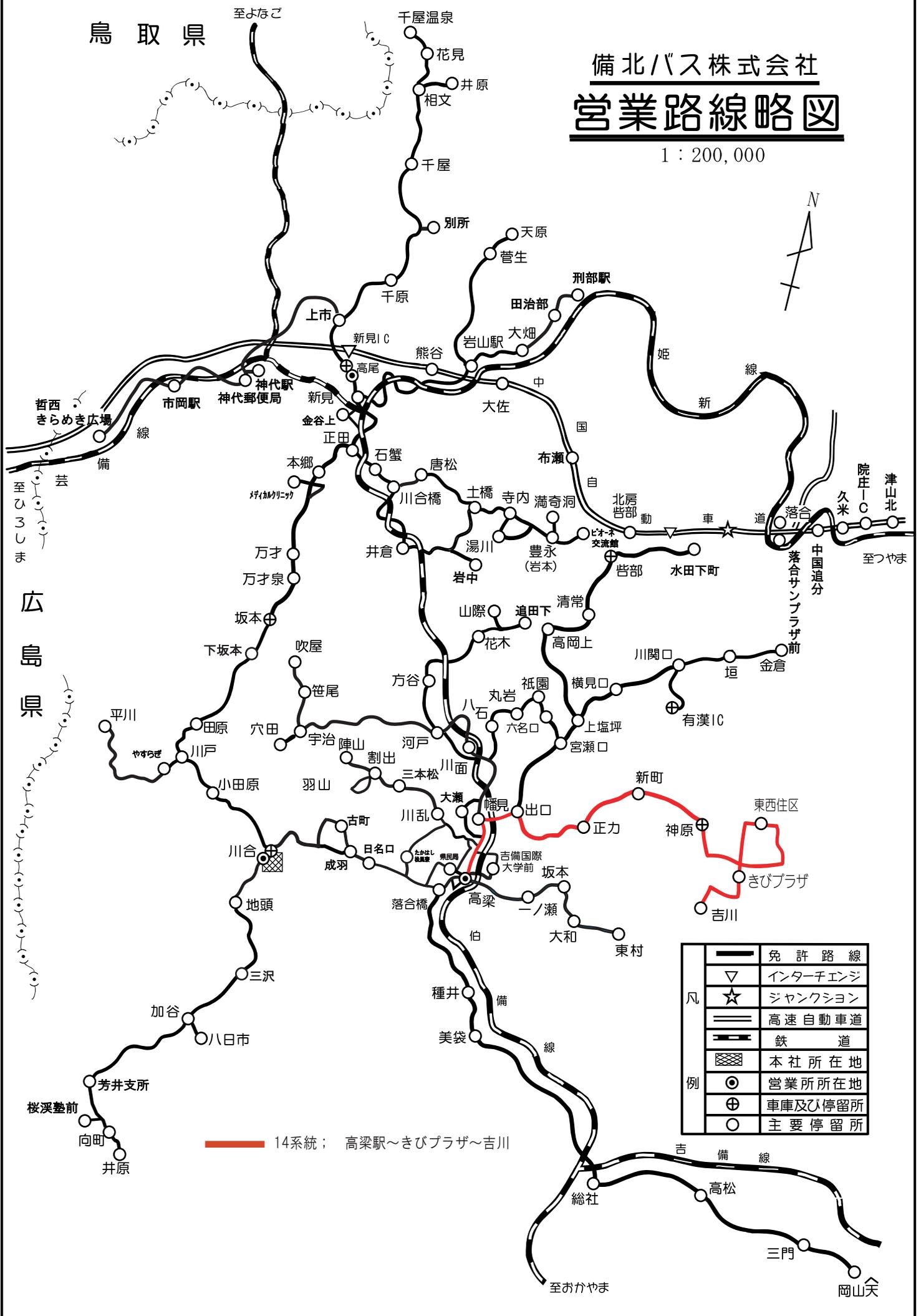


第 3号 高松駅~塩坪~備前市

鳥取県

# 備北バス株式会社 営業路線略図

1 : 200,000



14系統：高梁駅～きびプラザ～吉川

—	免許路線
▽	インターチェンジ
☆	ジャンクション
==	高速自動車道
—+—	鉄 道
⊞	本社所在地
◎	営業所所在地
⊕	車庫及び停留所
○	主要停留所

凡  
例

桜溪塾前  
向町  
井原

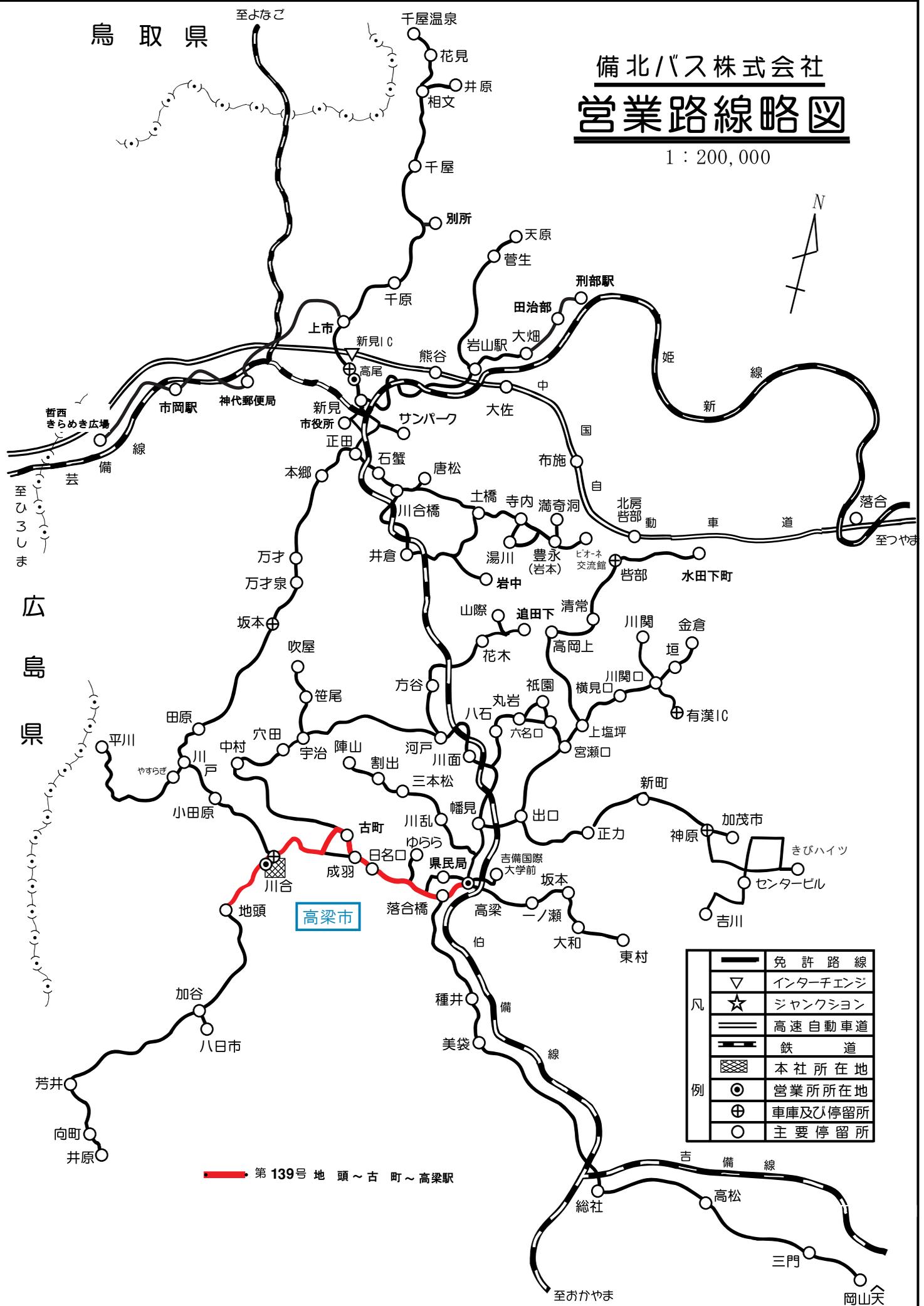
至おかやま  
吉備線  
高松  
三門  
岡山天



鳥取県

# 備北バス株式会社 営業路線略図

1 : 200,000



—	免許路線
▽	インターチェンジ
☆	ジャンクション
==	高速自動車道
—	鉄道
⊗	本社所在地
⊙	営業所所在地
⊕	車庫及び停留所
○	主要停留所

第139号 地頭～古町～高梁駅

表6 車両の取得計画の概要

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)			
岡山県	株式会社井笠バスカンパニー	7	5,985			
			(参考)	減価償却費	金融費用	合計
			岡山県	4,056	141	4,197
			広島県	1,728	60	1,788
						5,985
	中鉄バス株式会社	1	1,750			
	中鉄北部バス株式会社	2	4,050			
	両備ホールディングス株式会社	3	5,546			
	琴参バス株式会社	1	968			
			(参考)	減価償却費	金融費用	合計
		岡山県	183	0	183	
		香川県	785	0	785	
					968	
	計	14	18,299			

表6 車両の取得計画の概要

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)			
岡山県	株式会社井笠バスカンパニー	5	4,103			
			(参考)	減価償却費	金融費用	合計
			岡山県	2,538	79	2,617
			広島県	1,458	28	1,486
						4,103
	中鉄バス株式会社	1	2,300			
	中鉄北部バス株式会社	2	3,680			
	両備ホールディングス株式会社	4	5,927			
	琴参バス株式会社	1	968			
			(参考)	減価償却費	金融費用	合計
		岡山県	183	0	183	
		香川県	785	0	785	
					968	
	計	13	16,978			

表6 車両の取得計画の概要

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)			
岡山県	株式会社井笠バスカンパニー	3	2,579			
			(参考)	減価償却費	金融費用	合計
			岡山県	1,728	33	1,761
			広島県	810	8	818
						2,579
	中鉄バス株式会社	1	1,380			
	中鉄北部バス株式会社	2	2,208			
	両備ホールディングス株式会社	4	4,766			
	琴参バス株式会社	0	0			
			(参考)	減価償却費	金融費用	合計
		岡山県	0	0	0	
		香川県	0	0	0	
					0	
	計	10	10,933			

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 中鉄北部バス株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 7 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	確保維持費用国庫補助金申請番号	車両の種類	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)
山陽	07-1	(高)勝山	2	都市間連絡用	61	11.9	7 . 3	現金

【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資産価格を控除した額(円)	も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)A×0.4=B (定額法)A×0.2=C	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	スルのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 B×7÷12(月)=D	計画額(千円) E×1/2=F	*残存価格(円) E-G	
	車両価格	附属品価格	改造費												
07-1	35,034,000	0	0	35,034,000	35,033,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	14,013,600	6,000,000	7	3,500,000 円	1,750.0	11,500,000
計	35,034,000	0	0	35,034,000	35,033,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	14,013,600	6,000,000		3,500 千円	1,750	11,500,000

【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)

元金均等
------

申請番号	金融費用補助対象額(円) への額以内	償還期間(月)	借入利率(%) 年利	もと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カ+フ	ヨ+ネ
3,500	1,750

【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
山陽	07-1	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	
		1,750,000円	21.4 %	円	%	円	%	4,674,600円	57.2 %	
合計		1,750,000円	21.4 %	円	%	円	%	4,674,600円	57.2 %	

2年目以降(令和 7 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	確保維持費用国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
山陽	06-1	行方	1	1

【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)	残存価額(円)	普通償却限度額	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	もとオのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計画額(千円)	*残存価格(円)
06-1	15,000,000	11,500,000	4,600,000	0	4,600,000	7,145,333	4,600,000	12	4,600,000 円	2,300.0	6,900,000
計	15,000,000	11,500,000	4,600,000	0	4,600,000	7,145,333	4,600,000		4,600 千円	2,300	6,900,000

【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)

元利均等

申請番号	金融費用補助対象額(円) への額以内	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	もと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
			(自)	(至)				
					円			
計					千円			

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+ア	ケ+サ
4,600	2,300

【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
山陽	06-1	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	
		2,300,000円	32.2 %	円	%	円	%	2,545,333円	35.6 %	
合計		2,300,000円	32.2 %	円	%	円	%	2,545,333円	35.6 %	

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 中鉄北部バス株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和)	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	車両の種類	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)	未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)A×0.4=B (定額法)A×0.2=C	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	スルのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 B×7÷12(月)=D	計画額(千円) E×1/2=F	*残存価格(円) G-H-I
	車両価格	附属品価格	改造費	合計											
	イ	ロ	ハ	イ+ロ+ハ=ニ	ニ-1円=ホ	ヘ		チ	ト+チ=ヌ	ル	ヲ	リ			
計													千円		

【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)

元金均等

申請番号	金融費用補助対象額(円) への額以内	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	計画額(千円)
					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

【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		
山陽		円	%	円	%	円	%	円	%	
		円	%	円	%	円	%	円	%	
合計		円	%	円	%	円	%	円	%	

2年目以降(令和 8 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
山陽	06-1	行方	1	1
	07-1	(高)勝山	2	2

【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)	残存価額(円)	普通償却限度額	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	計画額(千円)	*残存価格(円)
	初年度への額=ナ	前年度7(2年目のみ)の額=ウ	(定率法)ナ×0.4=ム (定額法)ナ×0.2=ム	ウ	ム+ウ=ノ	オ	ク	ヤ	ク×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)ク=マ	マ×1/2=ケ	ラ=マ-F
06-1	15,000,000	6,900,000	2,760,000	0	2,760,000	4,287,200	2,760,000	12	2,760,000 円	1,380.0	4,140,000
07-1	15,000,000	11,500,000	4,600,000	0	4,600,000	10,743,760	4,600,000	12	4,600,000 円	2,300.0	6,900,000
計	30,000,000	18,400,000	7,360,000	0	7,360,000	15,030,960	7,360,000		7,360 千円	3,680	11,040,000

【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)

元利均等

申請番号	金融費用補助対象額(円) への額以内=コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	エと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
			(自)	(至)				
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+ア	ケ+サ
7,360	3,680

【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		
山陽	06-1	1,380,000円	32.2 %	円	%	円	%	1,527,200円	35.6 %	
	07-1	2,300,000円	21.4 %	円	%	円	%	6,143,760円	57.2 %	
合計		3,680,000円	24.5 %	円	%	円	%	7,670,960円	51.0 %	

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 中鉄北部バス株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 年度)		年度		申請番号		申請番号		申請番号		申請番号		申請番号	
補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持路線補助金申請番号	車両の種類	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)	未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)A×0.4=B (定額法)A×0.2=C	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	スルのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 B×7÷12(月)=D	計画額(千円) E×1/2=F	*残存価格(円) G-H
	車両価格	附属品価格	改造費	合計											
	イ	ロ	ハ	イ+ロ+ハ=ニ	ニ-1円=ホ	ヘ		チ	ト+チ=ヌ	ル	ヲ	リ			
計													千円		

【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) への額以内	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	計画額(千円)
					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

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	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		
申請番号	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	
山陽	円	%	円	%	円	%	円	%	
山陽	円	%	円	%	円	%	円	%	
合計	円	%	円	%	円	%	円	%	

2年目以降(令和 9 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	確保維持路線補助金申請番号	
			当該年度	初年度
山陽	06-1	行方	1	1
	07-1	(高)勝山	2	2

【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)	残存価額(円)	普通償却限度額(円)	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	計画額(千円) マ×1/2=ケ	*残存価格(円) ラ=マ=フ
06-1	15,000,000	4,140,000	1,656,000	0	1,656,000	2,572,320	1,656,000	12	1,656,000 円	828.0	2,484,000
07-1	15,000,000	6,900,000	2,760,000	0	2,760,000	6,446,256	2,760,000	12	2,760,000 円	1,380.0	4,140,000
計	30,000,000	11,040,000	4,416,000	0	4,416,000	9,018,576	4,416,000		4,416 千円	2,208	6,624,000

【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)

元利均等

申請番号	金融費用補助対象額(円) への額以内=コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	エと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円) ア×1/2=サ
			(自)	(至)				
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+ア	ケ+サ
4,416	2,208

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	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		
申請番号	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	
06-1	828,000円	32.2 %	円	%	円	%	916,320円	35.6 %	
07-1	1,380,000円	21.4 %	円	%	円	%	3,886,256円	57.2 %	
合計	2,208,000円	24.5 %	円	%	円	%	4,802,576円	51.0 %	

令和6年6月28日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 高梁市地域公共交通会議  
住 所 岡山県高梁市松原通 2043  
代表者氏名 会長 丹正 鎮夫

### 理由書

本年度申請する地域公共交通計画の認定の申請において、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第7条に規定する地域公共交通計画の計画期間が、補助対象期間に満たない期間が6月以下である理由については下記のとおりです。

### 記

第2次高梁市地域公共交通網形成計画の計画期間は、令和2年度から令和6年度（令和7年3月）までとなっており、補助対象期間に満たない期間が6月あります。令和7年4月以降の次期計画については、計画期間満了日までに策定することを確認し、認定申請いたします。