



## 地域公共交通計画（地域公共交通確保維持事業）について

## 資料3

- 令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けが補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）されています。
- 補助事業の活用のために、補助系統の地域における位置付けや補助事業活用の必要性等について、地域公共交通計画（高梁市の場合は第2次高梁市地域公共交通網形成計画：以下計画）に記載をしたところであります。
- この度、令和7年度の下記対象路線における地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を国へ申請するにあたり、令和6年6月末までに高梁市地域公共交通会議において別添資料についての承認及び意見の反映を行う必要があります。
- つきましては、別添資料について下記対象路線が補助金を受ける目的、必要性、それらを達成するための生産性向上の取組についてご理解いただき、事業についての承認または不承認についてのご判断およびご意見等をいただきますようお願い申し上げます。
- 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します。

### <高梁市における対象路線>

（単位：千円）

運行系統名	起点	主な経由地	終点	運送事業者	R5地域間幹線系統補助額 (国・県補助額)		R5高梁市補助額
					国	県	
① 砦部	高梁駅	塩坪	砦部	備北バス(株)	国	2,192.5	9,506
					県	2,192.5	
② 吉川	高梁駅	リハビリ	吉川	備北バス(株)	国	3,005	3,212
					県	3,005	
③ 岡山	地頭	古町	岡山	備北バス(株)	国	5,584.5	5,061
					県	5,584.5	
④ 地頭	地頭	古町	高梁駅	備北バス(株)	国	2,460.5	16,489
					県	2,460.5	
⑤ (高) 勝山	天満屋BC	賀陽IC	勝山	中鉄北部バス(株) ※R2 開始	国	6,702.5	0
					県	6,702.5	

(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

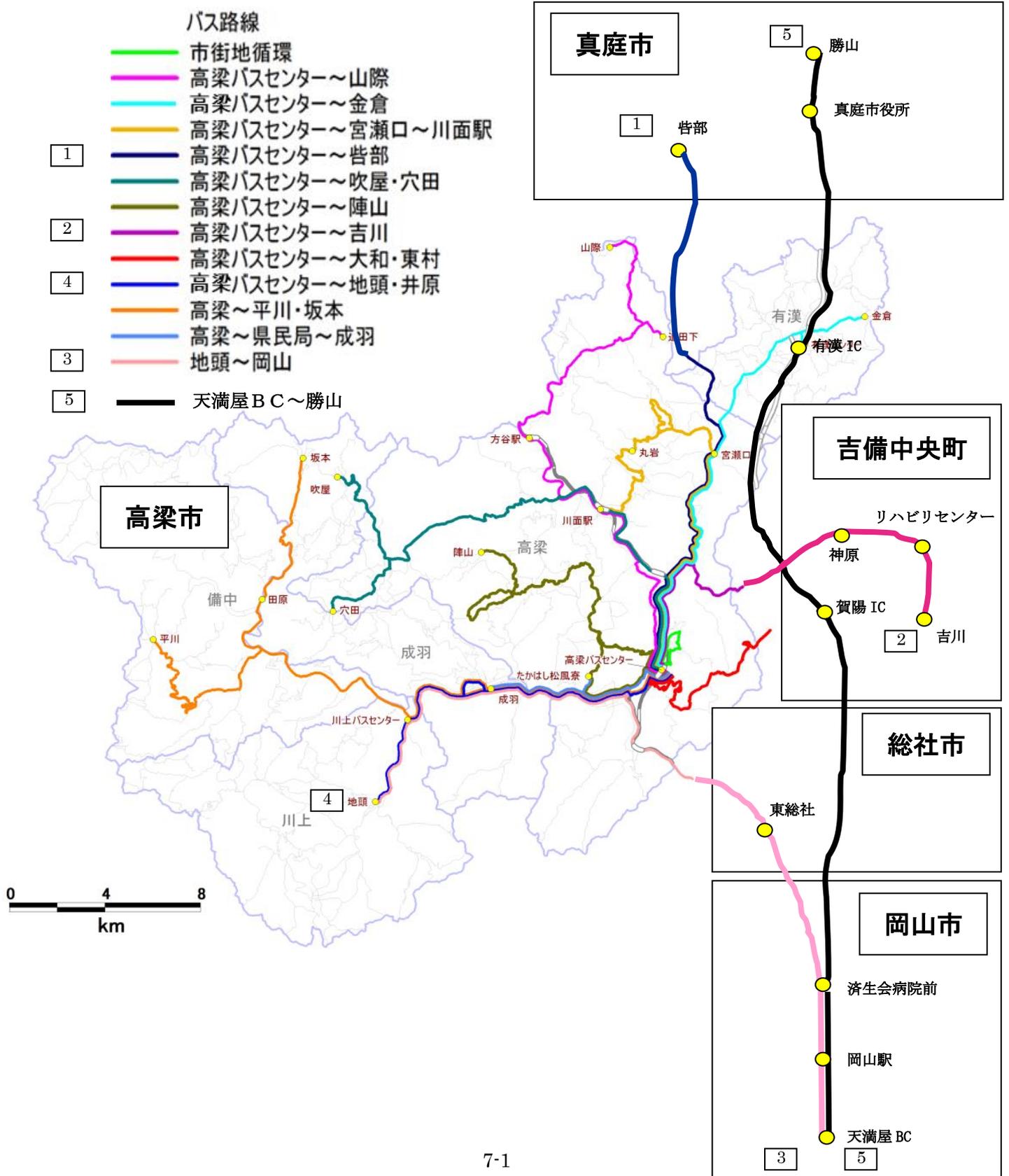
4. 計画の期間.....	56
5. 計画の目標.....	57
6. 目標を達成するために行う事業.....	59
7. 計画の目標と評価.....	67
資料編.....	69
用語解説.....	69
高梁市地域公共交通会議設置要綱.....	70
高梁市地域公共交通会議委員名簿.....	72

## 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。



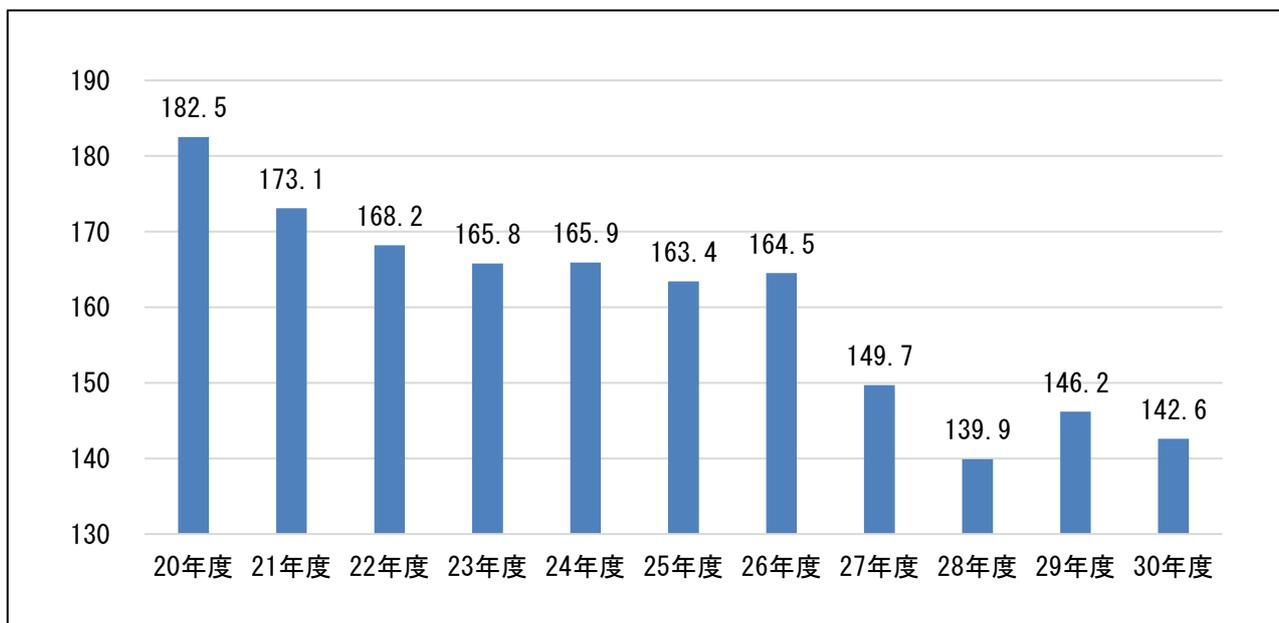
民間バス路線 一覽

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)	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)	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・買い物を主とし、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

(地域間幹線系統の位置付け部分を抜粋)

# 高梁市地域公共交通計画

令和7年3月

高梁市

# 目次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1. 計画策定の趣旨 .....	1
2. 計画の区域 .....	1
3. 計画の期間 .....	1
<b>第2章 地域の現状</b> .....	<b>2</b>
1. 位置・地勢 .....	2
2. 人口・世帯 .....	3
3. 通勤・通学流動 .....	5
4. 移動目的地となる施設の分布 .....	6
<b>第3章 まちづくりの方向性</b> .....	<b>8</b>
1. 上位計画 .....	8
2. 関連計画 .....	10
<b>第4章 地域公共交通の現状</b> .....	<b>13</b>
1. 公共交通体系 .....	13
2. タクシー・スクールバス .....	22
3. 公共交通利用に関する補助 .....	24
4. 公共交通関連財政支出 .....	25
5. 第2次高梁市地域公共交通網形成計画の進捗状況 .....	26
<b>第5章 地域公共交通に関する住民意識調査</b> .....	<b>28</b>
1. 調査概要 .....	28
2. 調査結果 .....	29
<b>第6章 地域公共交通の課題と計画の理念・目標</b> .....	<b>36</b>
1. 地域公共交通の課題 .....	36
2. 計画の基本理念 .....	39
3. 計画の基本目標 .....	40
<b>第7章 計画の目標を達成するために実施する事業</b> .....	<b>41</b>
1. 施策体系 .....	41
2. 地域公共交通の位置づけと確保・維持の方向性 .....	42
3. 実施する事業 .....	44
4. 計画の達成状況を評価する指標 .....	54
5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール .....	55
<b>資料</b> .....	<b>57</b>
高梁市地域公共交通会議設置要綱 .....	57
高梁市地域公共交通会議構成員名簿 .....	60

## 1. 計画策定の趣旨

---

人口減少や少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の拡大により生活様式が変化し、全国的に地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増していますが、学生や車を持たない高齢者にとって、地域公共交通の維持・確保は必要不可欠です。

また、移動ニーズの多様化により求められるサービスも様々である一方、公共交通サービスの担い手も慢性的に不足しているため、今の時代に合った本市の地域公共交通の在り方を模索していく必要があります。

令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行され、地域の輸送資源を総動員し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」（法定計画）の策定が地方公共団体の努力義務となりました。さらに、令和5年の改正では、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働による「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを「リ・デザイン」（再構築）する必要性が示されました。

こうしたことを受け、高梁市では、本市を取り巻く社会状況の変化や地域公共交通の課題を把握し、市民の移動手段を維持・確保するとともに、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するため、高梁市地域公共交通計画を策定します。

## 2. 計画の区域

---

高梁市全域とします。

## 3. 計画の期間

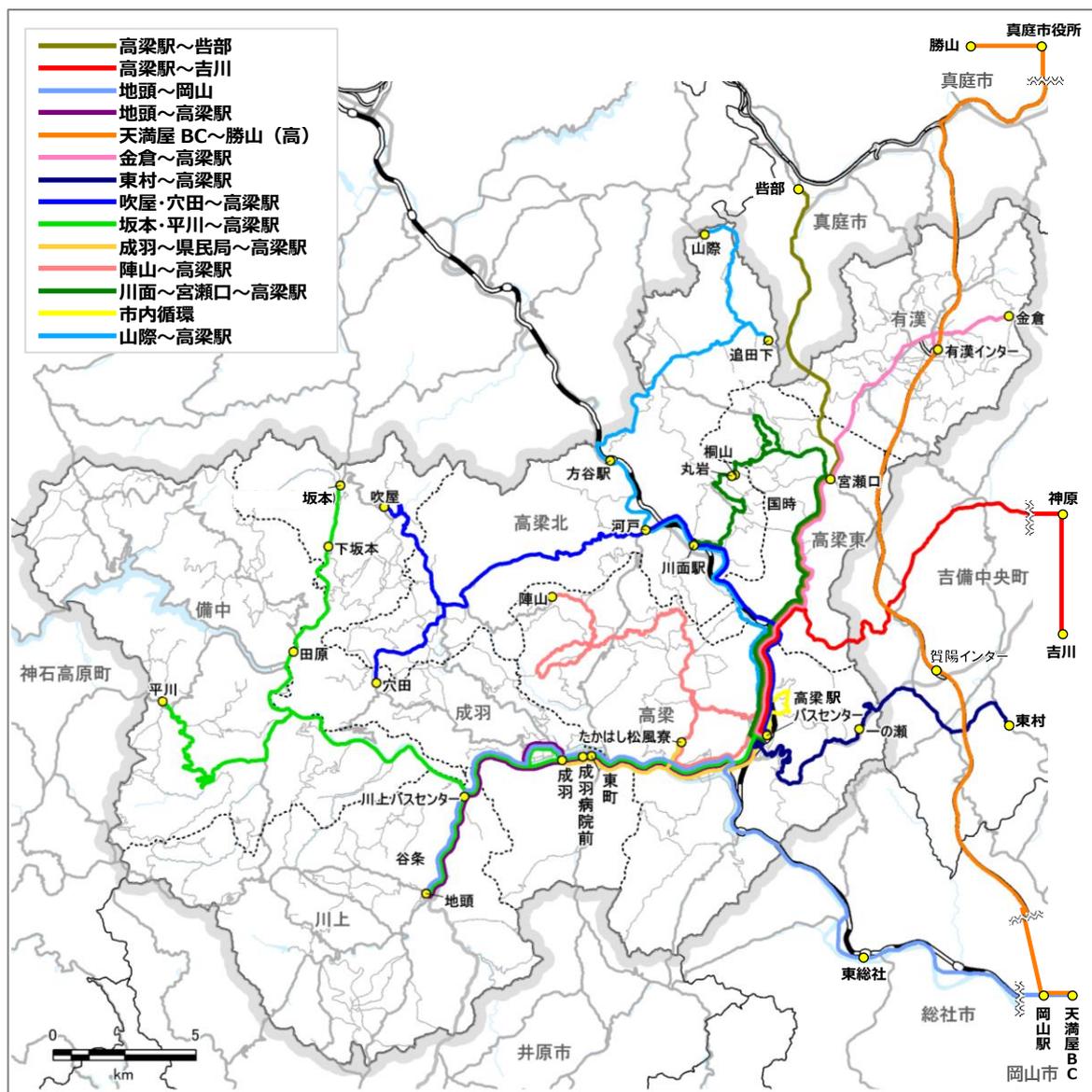
---

令和7年4月～令和14年3月までの7年間とします。



## 1-2 民間路線バス

- 民間路線バスは、備北バス 25 系統と中鉄北部バス 1 系統の計 26 系統あり、このうちの 7 系統（備北バス 6 系統、中鉄北部バス 1 系統）は、近隣市町と結んでいます。
- 5 系統が幹線補助（国庫補助）を受けています。
- 年間利用者数は、コロナ禍の影響を受けて令和 3 年度には約 304,500 人（平成 30 年度比 22%減）まで減少しましたが、令和 5 年度には約 316,000 人（平成 30 年度比 19%減）まで回復しています。



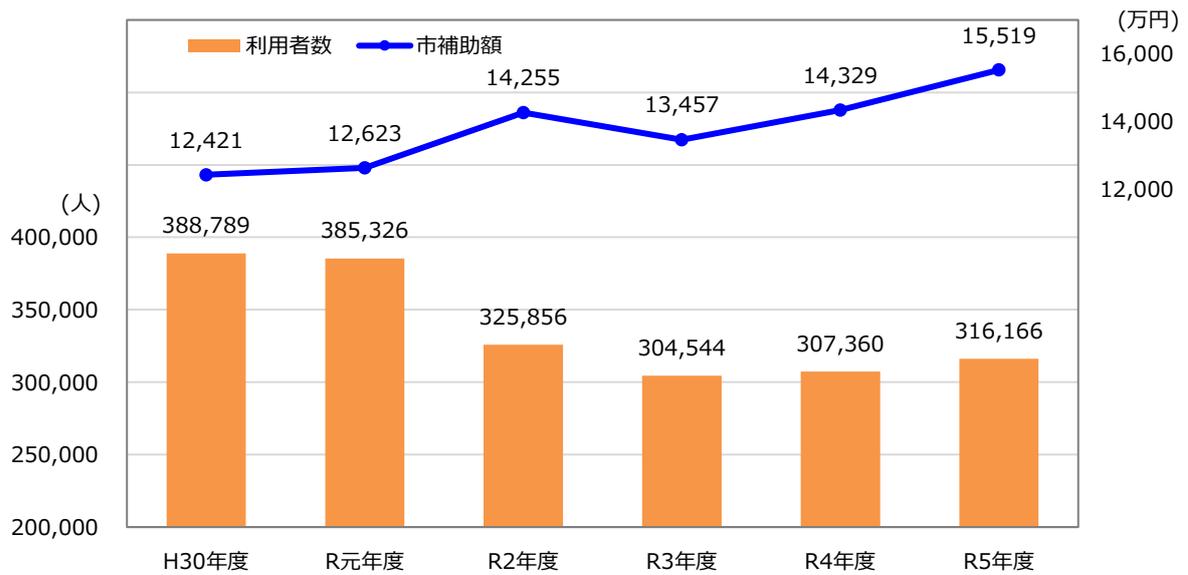
▲民間路線バス網

▼補助系統に関わる事業及び実施主体

区分・補助事業	系統名	起 点	経 由 地	終 点	事業許可区分	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)	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)を活用し持続可能な運行を行う</li> </ul>
	吉 川	高 梁 駅	リハビリ	吉 川					
	岡 山	地 頭	古 町	岡 山					
	地 頭	地 頭	古 町	高 梁 駅					
	(高)勝山	天満屋 BC	賀陽 IC	勝 山					
市単独路線(高梁市単独補助)	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					
	大 和	大 和	坂 本	高 梁 駅					
	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 本	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					
	陣 山	陣 山	三 本 松	高 梁 駅					
	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						

▼幹線補助系統の役割

運行系統名	役割
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・高梁城南高等学校・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。
吉川	吉備中央町(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・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。
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。
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・高梁城南高等学校)・通院・買い物を主とし、生活を営む為に必要な路線である。
(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。



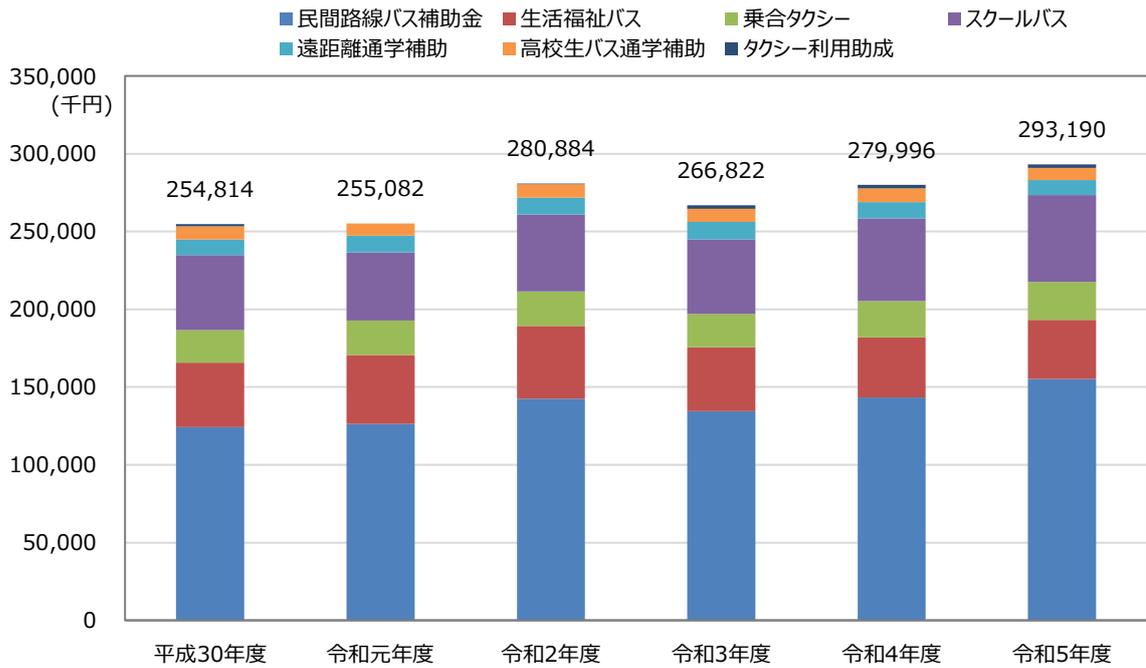
※年度：10月1日～翌年9月30日

資料：備北バス株式会社・中鉄北部バス株式会社

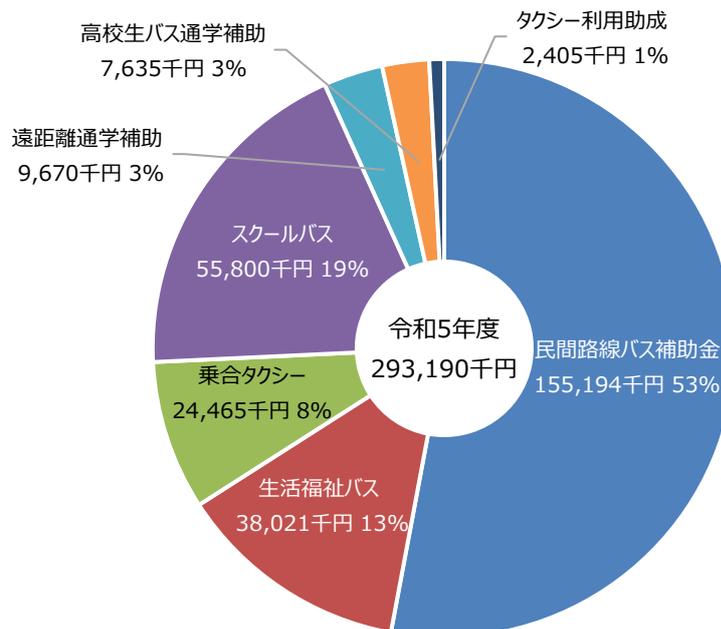
▲年間利用者数の推移

## 4. 公共交通関連財政支出

- 本市の公共交通関連財政支出は、平成30年度から令和5年までの5年間で15%増加しています。
- 令和5年度の公共交通関連財政支出額は約2億9,300万円で、このうち民間路線バス補助金が約1億5,500万円（53%）と最も多く、次いでスクールバス約5,600万円（19%）、生活福祉バス約3,800万円（13%）、乗合タクシー約2,400万円（8%）と続いています。



▲公共交通関連財政支出額の推移



▲令和5年度公共交通関連財政支出額内訳

## 5. 第2次高梁市地域公共交通網形成計画の進捗状況

令和2年3月に策定した第2次高梁市地域公共交通網形成計画の進捗状況及び数値目標の達成状況は、下表のとおりです。

### ▼目標を達成するために行う事業の進捗状況

事業	事業概要	進捗状況
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	運行見直し基準 <sup>(注)</sup> に基づく低利用バス路線の廃止・減便・路線短縮	低利用バス路線 ・民間路線バス3系統を廃止・減便 ※坂本・川合線、田原・平川線、高梁駅・川面駅線 廃止 ※高梁・地頭線最終便を繰り上げ ・生活福祉バス3系統を廃止 福松線（R3年1月） 西山・田原線（R3年9月） 黒鳥・布賀線（R3年9月）
	市街地循環線及び幹線路線の拡充	・民間路線バス1系統を増便 ※高校生の通学に対応した市内循環線の増便
	JRとの乗り継ぎ環境整備	JRのダイヤ改正に合わせて民間路線バスのダイヤ改定
②スクールバスの混乗化、効率的な運行	スクールバスを活用した一般混乗化	スクールバス1路線（東別れ・黒鳥線）を一般混乗化
	民間路線バスや生活福祉バス路線と運行ルートが重複するスクールバスの効率的な運行	・特になし
③乗合タクシーの運行方法の変更	運行見直し基準に基づく廃止を含めた見直し	・R3.1 畑上ふれあいタクシー廃止 ・R3.3 福地地区乗合タクシー廃止 ・R4.10 川上町佐屋地区へ井原市乗合タクシー「あいあいカー」を導入

(注) 運行見直し基準

民間路線バス：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

## 第7章

# 計画の目標を達成するために実施する事業

## 1. 施策体系

前章で掲げた目標を達成するため、以下に掲げる事業を関係者で実施します。

目 標	実施する事業	事業概要	対応する課題
基本目標 1. 地域とともに育む 地域公共交通	1-1 乗合タクシーの拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行区域の拡大</li> <li>● オンデマンド運行の導入</li> <li>● タクシーと乗合タクシーの併用運行へ転換</li> <li>● 定額運賃から距離制運賃へ変更</li> <li>● 利便増進実施計画の策定</li> <li>● 運行規程等の整備</li> <li>● 曜日運行の生活福祉バスの廃止</li> </ul>	1-1 1-2 1-3 1-4
	1-2 地域のバスや乗合タクシーに続く交通手段の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業化可能性調査</li> <li>● 自家用有償旅客運送の活用</li> <li>● 運行実施計画の策定</li> </ul>	1-1 1-2 1-3 1-4
	1-3 次世代型公共交通の研究・検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● GTFS-JP データの整備</li> <li>● 次世代モビリティに関する事例研究</li> <li>● MaaS の導入検討</li> </ul>	1-2 1-3 1-5
基本目標 2. 持続可能な地域 公共交通	2-1 路線バスの見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスの再編</li> <li>● 学校再編による路線バスの活用</li> <li>● スクールバス等運行委託先の確保</li> </ul>	1-2 1-3 1-4
	2-2 公共交通利用促進施策の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学支援制度の拡充</li> <li>● 公共交通網の周知・環境整備</li> <li>● 高梁市タクシー利用助成事業の見直し</li> </ul>	1-4 1-5

## 2. 地域公共交通の位置づけと確保・維持の方向性

本市の公共交通の位置づけ、役割および確保・維持の方向性は次に示すとおりです。

位置づけ	役割	交通手段	確保・維持の方向性
広域幹線	本市と近隣市町を結び、市民生活（通勤・通学、通院・買い物等）での移動を担う幹線交通	JR 西日本 (株) 伯備線 備北バス(株) 高梁駅～苜部線 高梁駅～吉川線 地頭～岡山線 地頭～高梁駅線 中鉄北部バス(株) 勝山～岡山線	本市と近隣市町を結ぶ公共交通であり、特に通学において重要な役割を担っています。 路線バスに関しては、民間事業者の経営努力だけでは維持が困難であるため、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し、維持・確保に努めます。
地域幹線	市内各地域の拠点間を結ぶとともに、中心市街地とを結び、市民生活（通勤・通学、通院・買い物等）での移動を担う幹線交通	備北バス(株) 16 系統 ※うち 3 系統は隣接する吉備中央町まで運行 生活福祉バス 5 路線（通学利用）	市民生活、特に通学において重要な役割を担っています。 乗務員不足、乗務員の長時間拘束の削減の視点から乗務員の効率的なシフト体制を踏まえた路線の再編を進め、維持・確保に努めます。
地域支線	集落と市内各地域の拠点や主要施設を結び、地域内での移動を担う支線交通	備北バス(株) 5 系統 生活福祉バス 11 路線（曜日運行） 乗合タクシー 川上ふれあいタクシー 備中ふれあいタクシー 玉川ふれあいタクシー 松原ふれあいタクシー	生活福祉バス（路線定期運行）から乗合タクシー（オンデマンド型区域運行）への転換を進めるとともに、運行区域を市内全域へ拡大し、利便性の向上と潜在需要の掘り起こしを図ります。 市内全域での乗合タクシーの運行は、市単独での維持が困難であるため、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金・車両減価償却費等国庫補助金）を活用し、維持・確保に努めます。



## 基本目標2. 持続可能な地域公共交通

### 事業 2-1 路線バスの見直し

#### 【事業の背景】

- 運行経費の増大

利用者の減少が続く中、人件費、燃料費等の上昇により、運行経費は今後も増加していくものと予想されます。

- 路線の見直し基準

第2次高梁市地域公共交通網形成計画では、4 条路線バスは収支率 30%未満、生活福祉バスは 1 便当たりの利用者数 3 人未満を路線の見直し基準としています。

路線バスの半数近くの路線が収支率 30%未満となっており、生活福祉バスのうち年間運行日数 200 日以上 の 5 路線すべてが 1 便当たり 3 人未満となっています。

▼民間路線バス収支率（令和5年度）

起点	主な経由地	終点	収支率	起点	主な経由地	終点	収支率
高梁駅	塩坪	皆部	32.1%	平川	古町	高梁駅	17.0%
高梁駅	リハ	吉川	46.7%	陣山	三本	高梁駅	21.3%
地頭	古町	岡山	39.9%	陣山	井谷	高梁駅	27.5%
地頭	古町	高梁駅	47.4%	大和	坂本	高梁駅	20.6%
山際	花木	川面	16.2%	丸岩	八石	川面	34.1%
金倉	有漢	IC高梁	35.8%	高梁	吉備	国際高梁	48.6%
神原	新町	高梁	44.8%	山際	川面	高梁	42.6%
東村	大和	高梁	17.6%	丸岩	祇園	高梁	47.7%
吹屋	川面	高梁	25.9%	丸岩	祇園	古瀬	20.5%
穴田	川面	高梁	10.2%	高梁	川関	口有漢	29.3%
穴田	笹尾	高梁	33.9%	川合	成羽	高梁	26.6%
宇治	ヒキ	谷穴	48.6%	坂本	成羽	高梁	22.6%
成羽	県民	局高梁	32.1%	天満	屋BC	賀陽	58.4%

※赤字は、収支率30%未満

▼生活福祉バス（曜日運行路線を除く）の1便当たりの利用者数（令和3年度）

運行地域	成羽	川上			
路線名	宇治	七地	正寺	高山市	光松
年間運行日数	238日	359日	359日	359日	359日
1便当たりの利用者数	2.27人	0.59人	0.19人	0.41人	0.03人

注) 利用者数は、一般利用者数（小中学生を除く）

- 貸切バス等の収益機会の逸失

インバウンド需要を含めた観光需要の急速な回復に合わせ貸切バス需要が拡大しています。しかし、バス事業者は、乗務員不足の中、路線バスの維持のため、貸切バス需要に対応しきれず、結果として多くの収益機会を逸しています。

- 一体的な交通再編

今後の公共交通利用者層の減少や運行経費の増大を見据えるとともに、乗務員不足の解消に向け、交通資源の適正配分の観点から、生活福祉バスや路線バスだけでなく、乗合タクシーやスクールバスを含めた一体的な交通再編が必要です。

## 【事業の内容】

### ◆ 路線バスの再編

- ▶ 生活福祉バスは、バス事業者へ運行を委託しています。そのため、民間路線バスと生活福祉バスを一体的に捉え、乗務員不足の解消、長時間拘束の削減の視点から乗務員の効率的なシフト体制に向けて、バス事業者と調整を図りながら路線を再編します。
- ▶ 乗合タクシーの拡充に伴い、路線バスの通院・買い物利用の多くは、乗合タクシーで補完できます。そのため、路線バスは主に通勤・通学利用を対象に、利用実態を詳細に把握した上で、利便性を考慮して再編を進めます。

### ◆ 学校再編による路線バスの活用

生活福祉バスのうち、川上地域と成羽地域の宇治線は通学利用がほとんどを占めています。また、路線バスにおいても通学利用がほとんどを占める路線がいくつかあります。通学利用者の利便性の向上及び効率的運行の観点から運行事業者、教育委員会、小中学校と調整を図りながら路線バスを登下校で活用できるよう検討します。

### ◆ スクールバス等運行委託先の確保

スクールバスや生活福祉バスの運行委託要件等を見直すとともに、運行管理規程、乗務員服務規程、利用者マニュアル等の整備など安全運行管理体制を整え、バス事業者に代わる新たな運行委託先の確保に努め、バス事業者の乗務員不足の緩和を図ります。

## 【期待される効果】

通学利用者の利便性の向上（通学に適した運行ダイヤ等）  
路線バス乗務員不足の緩和、公共交通関連財政支出の抑制

## 【実施主体】

高梁市、交通事業者、学校

## 【実施時期】

オンデマンド型乗合タクシーの導入に合わせて、対象地域ごとに実施します。

## 事業 2-2 公共交通利用促進施策の拡充

### 【事業の背景】

- 市では、高校生バス通学費補助金制度により、路線バス通学定期券購入費用の2分の1を補助しています。
- 高校に通学する生徒は、路線バスだけでなく JR も利用しているため、それぞれの公共交通機関に対して利用促進が必要です。
- 登校は保護者等が自家用車送迎、下校は路線バスを利用している生徒がいる一方で、反対に登校は路線バスを利用し、下校は部活動等の関係で保護者等の自家用車送迎の生徒も多くいます。
- 高校生の登下校の利便性を図るため、路線バスや JR へのダイヤ変更等の要望を行っています。

## 【事業の内容】

### ◆ 通学支援制度の拡充

- 高梁市高校生バス通学費補助金制度を拡充します。
- 高校生通学費補助金制度として、JR 通学定期券への適用拡充を検討します。
- 高校生バス通学費補助金制度は、市内在住者を対象としていますが、一部の路線については、市内の高校に通学する市外在住者への適用拡大を図ります。
- 片道通学定期券について、路線バス事業者と調整を図り、導入に努めます。

### ◆ 公共交通網の周知・環境整備

- 市ホームページや毎年発行を行う「高梁市公共交通時刻表」において、JR や路線バス等の時刻や運賃を周知します。
- 公共交通の運行や利用、収支についての説明を各地域や市ホームページにおいて行います。
- 路線バスの運行スケジュールを見直し、利用者のニーズ（例えば、通勤時間帯や学校の始業・終業時間に合わせたダイヤの調整や、主要な施設（病院、商業施設、観光地など）へのアクセスを強化）に応じたサービスを運行事業者とともに検討します。
- 高梁市における公共交通の中心乗降場所である高梁バスセンターやその他バス停留所、鉄道駅について、利用者の利便性に配慮した環境の改善整備（トイレやベンチ、待合所等）を進めます。

### ◆ 高梁市タクシー利用助成事業の見直し

公共交通再編の状況に応じ、高梁市タクシー利用助成の地域・助成額等を見直しを行います。

## 【期待される効果】

公共交通の利用促進、公共交通関連財政支出の適正化（利用に見合った支出）

## 【実施主体】

高梁市、交通事業者

## 【実施時期】

- 高校生バス通学費補助金制度の拡充及び片道定期券の導入については、関係部局、バス事業者との合意が整えば、令和7年度中に実施します。
- 公共交通における周知は毎年度、環境の改善整備は随時実施します。

## 4. 計画の達成状況を評価する指標

本計画の達成状況を把握するため、次のとおり評価指標と目標値を設定します。

指標	現状値（令和5年度）	目標値（令和12年度）
<b>指標1</b> 公共交通の 年間利用者数	325,681人／年	266,000人／年
	<u>考え方</u> アフターコロナにおける生活様式の変化や人口減少を考慮すると、現在の利用を維持していくことは厳しい状況ですが、地域住民への利用促進施策や乗合タクシー運行区域の拡大とオンデマンド化の推進により利用の減少を最小限にとどめます。	
	<u>データの取得方法</u> <民間路線バス> バス事業者保有系統別データ（集計期間は10月～9月） <生活福祉バス> 運行事業者実績報告（集計期間は4月～3月） <乗合タクシー> 運行事業者実績報告（集計期間は4月～3月）	
<b>指標2</b> 公共交通の 収支率	33.3%	35%
	<u>考え方</u> 利用者の減少や運行経費の上昇を見据えた交通再編により、交通資源の適正配分に努め、公共交通全体としての利便性を確保しつつ、現行の収支バランスの見直しに努めます。 ※収支率＝経常収益（補助金は含まない）／経常費用	
	<u>データの取得方法</u> <民間路線バス> バス事業者保有系統別データ（集計期間は10月～9月） <生活福祉バス> 運行事業者実績報告・市決算報告（集計期間は4月～3月） <乗合タクシー> 運行事業者実績報告・市決算報告（集計期間は4月～3月）	
<b>指標3</b> 市の公共交通 関連財政支出	2億9,319万円／年	2億9,000万円／年
	<u>考え方</u> 前述の収支バランスを見直しつつ、財政支出も現状の維持に努めます。	
	<u>データの取得方法</u> ・公共交通関連会計決算報告書	
<b>指標4</b> 公共交通 による 人口カバー率	89.3%	98%
	<u>考え方</u> 乗合タクシー運行区域の拡大により、交通空白地域の削減を図ります。	
	<u>データの取得方法</u> ・R2、R7 国勢調査に基づくメッシュ人口から算出	

## 5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール

### 5-1 事業の進捗管理・評価

目標の達成に向けて、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有するとともに、本市の公共交通がまちづくりと連動し、住民生活を支えるシステムとして確立するように事業を推進します。

事業の実施にあたっては、地域公共交通を取り巻く情勢変化（利用者層、利用ニーズ、技術革新、運行事業者等）に柔軟に対応する必要があります。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、高梁市地域公共交通会議において適宜見直しを行い、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、計画の中間年次、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。

長期的な事業進捗管理、評価スケジュール

	令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和12年度		令和13年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
事業実施	→									
目標達成状況の評価		→		→		→		→		
事業実施状況の評価		→		→		→		→		
改善・反映			→		→		→		→	

年間単位の進捗管理、評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業の実施	→											
	Do：事業の実施											
	Act：改善・反映			Plan：次年度実施事業の検討						Check：目標達成状況と事業実施状況の評価		
高梁市地域公共交通会議			●						●		●	

## 5-2 事業実施スケジュール

目 標	実施する事業	令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度		令和11年度		令和12年度		令和13年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
基本目標1 地域とともに育 む地域公共交 通	1-1 乗合タクシーの拡充	利便増進実施計画策定		諸規定整備		実証運行		本格運行		本格運行		本格運行		本格運行	
	1-2 地域のバスや乗合タ クシーに続く交通手 段の導入検討	事業化可能性調査		関係者の合意が整った地域にライドシェア等の導入を想定											
	1-3 次世代型公共交 通の研究・検討	GTFS-JPデータの整備		MaaSの導入検討		次世代モビリティに関する事例研究									
	2-1 路線バスの見直し	再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定	
基本目標2 持続可能な地 域公共交通	2-1 路線バスの見直し	再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定		再編計画策定	
	2-2 公共交通利用促進 施策の拡充	高校生への通学補助制度の実施・高梁市タクシー利用助成事業の見直し		公共交通網の周知・環境整備											

※ ◆：利便増進実施計画の更新

## 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システム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、これらのシステム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**

地域間幹線システム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な不可欠な路線 (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	玉野市槌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7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'ニ	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'ニ'	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÷ハニ
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÷ハニト
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 ( )	計 画 輸 送 量 ( )	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	33045 (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)	往 . Km (平均)	100%
												復 24.0km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	%
山陽	2	無	(ニ)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	往 . Km	100%
												復 84.9km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	復 . Km	%
合計			系統																

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×ホ下の額ホ	補助対象 経常費用 (d+e+f)÷3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 ノ×ワ以上の額ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額 カーヨ=タ	補助対象経費 の見込額 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%	194,710.5km	47,889,047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	19,911,096円	27,977,951円	21,550,071円	21,550,071円
							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	19,911,096円	27,977,951円	21,550,071円	21,550,071円
山陽	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
							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
合計				442,472.5km	108,826,110円		42,652,147円	442,017.7km		50,153,212円	441,771.8km		55,187,387円	439,847.9km		49,469,103円	59,357,007円	48,971,749円	48,971,749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=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		「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	負担額	負担割合		
山陽	1	無	21,550,071円	21,550,071円	21,550,101円	8,056千円	4,028.0千円	27,977,951円	23,949,951円	4,028.0千円	16.8%	円	%	円	%	円	%	円	%
			27,421,678円	27,421,678円	27,421,678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	%
合計			48,971,749円	48,971,749円		35,477千円	17,738千円	59,357,007円	41,618,507円	17,738千円	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	イオン津山駅前	行方	365日	3350 (10.7) 回	1.9	20.3人	往 24.1km (平均)	復 24.0km	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	往 . Km (平均)	復 . Km (平均)	100%
											往 84.8km	復 84.9km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	100%
山陽	2	無	(ニ)天満屋BC	天満屋BC	伊藤イオンセンター	勝山	365日	4800 (4.0) 回	5.1	20.4人	往 84.8km	復 84.9km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	100%
											往 km	復 km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	%
山陽	3	無	(ウ)山陽	山陽	山陽	山陽	365日	4800 (4.0) 回	5.1	20.4人	往 km	復 km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	%
											往 km	復 km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	%
合計	系統										往 108.9km	復 108.9km	往 . Km	復 . Km	往 . Km	復 . Km	往 . 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 (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%	194,732.9km	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
山陽	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	%
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)	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)	経常収支率 31.69%					
	1,659,891.6 km					

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)	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
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	経常収支率 32.42%					
	1,670,790.2 km					

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)	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)	経常収支率 40.89%					
	1,694,024.1 km					

(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	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 (チー(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	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	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	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	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	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界外乗入部分以外のキロ程の比率 (チー(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=ド	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=ド	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=ド					
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×ヨ=ミ	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×ミ÷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		11,902,294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	26,615千円	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×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 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	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 (チー(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 (チー(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=ホ	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 ホ×マ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ホ×マ-ヨ	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=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%	92,612.5km	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	141,338.4km	126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=ヅ	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×ナ=シ 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	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	1,939.0 (5.3)回	1.5	7.9人	往 23.9km (平均) 復 23.9km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	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%	100.00%
	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	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%	100.00%
	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	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%	100.00%
	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	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%	100.00%
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=ゼ	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 コーヨ=タ	補助対象経常費用の限度額 カ×9÷20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ	
						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%	92,684.2km	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	16,405,856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=ミ	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×ミ×ナ÷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		11,908,436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

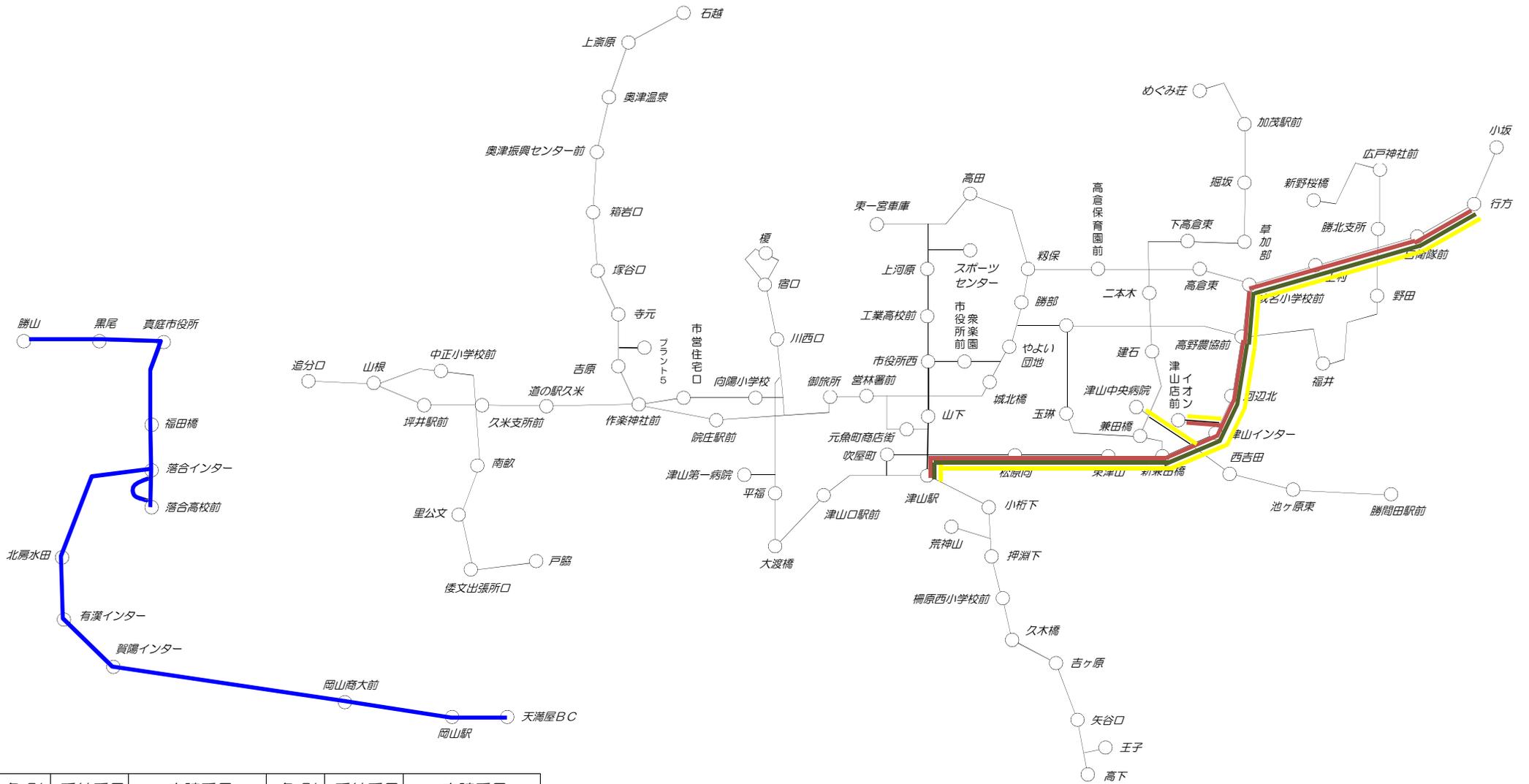
運行系統					年間輸送実績					経常収益			1系統当り 経常費用 (円)	平均乗車密度算定			輸送量 (A)×(G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備考			
申請 番号	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)		営業外 収益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率×日数+の平均賃率×日 数				平均賃率 (F) (円)	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)

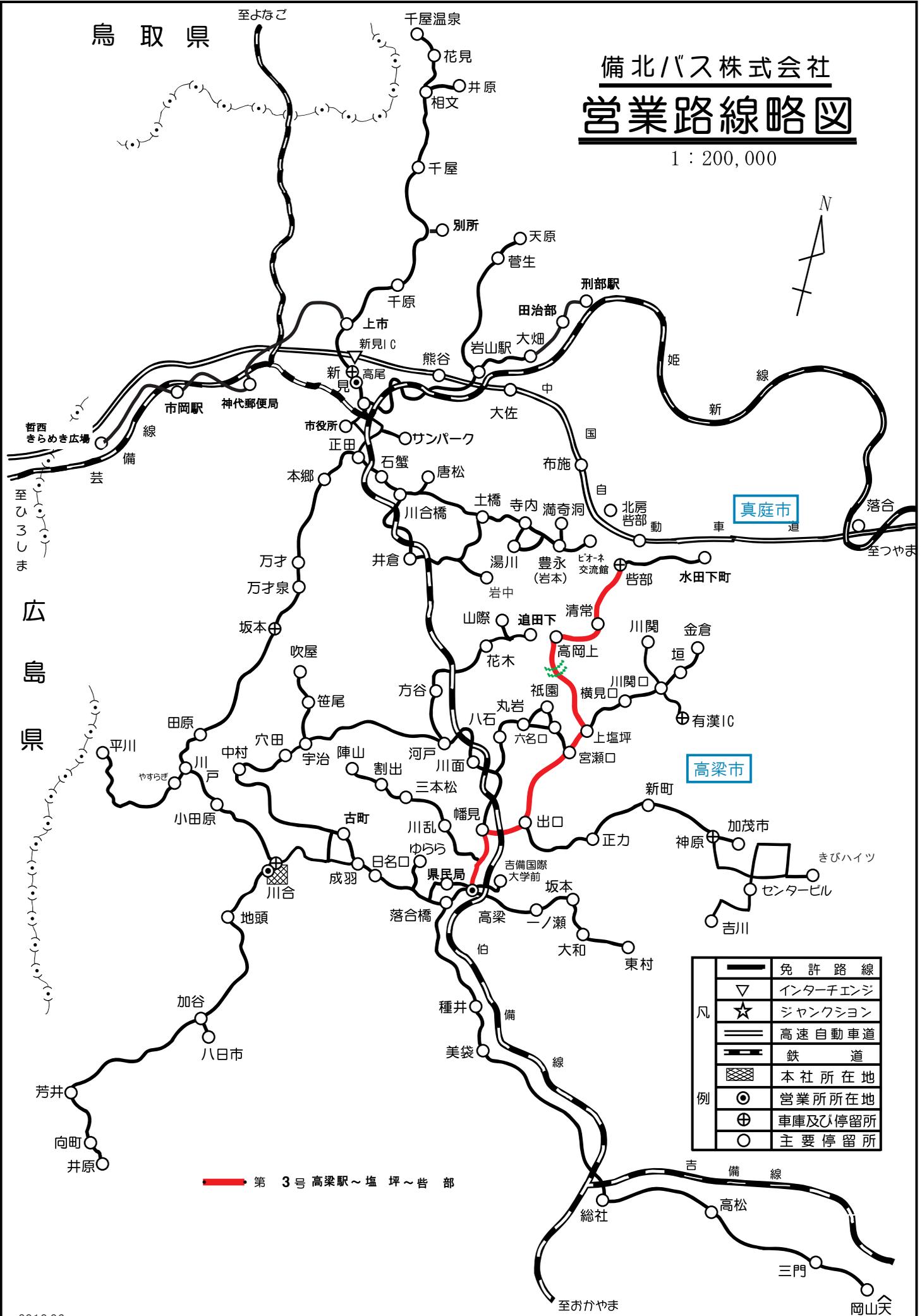


色別	系統番号	申請番号	色別	系統番号	申請番号
—	58	1	—	145	2
—	60	1			
—	85	1			

鳥取県

# 備北バス株式会社 営業路線略図

1 : 200,000



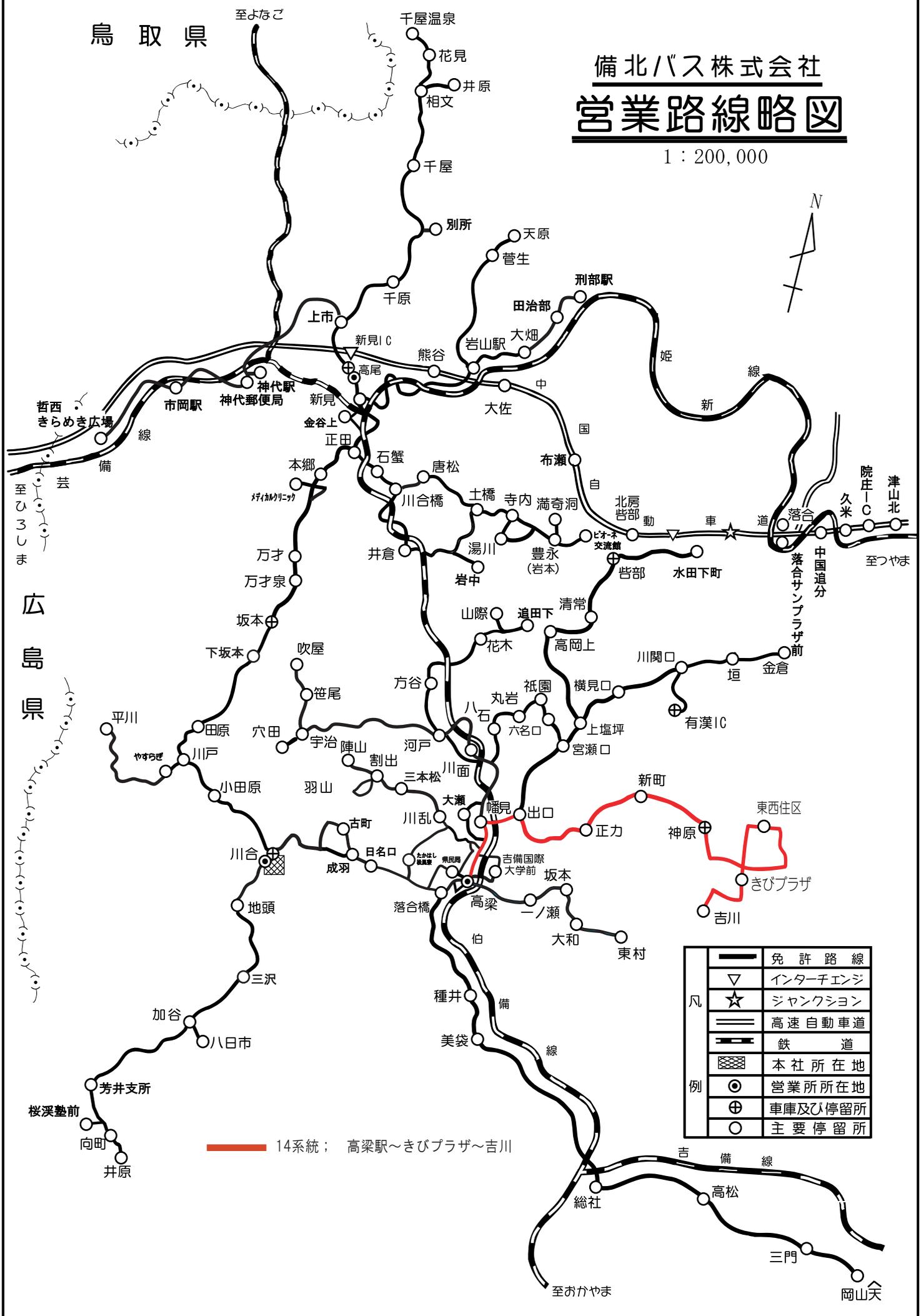
—	免許路線
▽	インターチェンジ
☆	ジャンクション
==	高速自動車道
—+—	鉄道
⊞	本社所在地
◎	営業所所在地
⊕	車庫及び停留所
○	主要停留所

第3号 高梁駅~塩坪~皆部

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

14系統：高梁駅～きびプラザ～吉川

広島県

中国道

中国道分

落合サンライザ前

東西住区

きびプラザ

吉川

東村

大和

一ノ瀬

坂本

吉備国際大学前

川面

大瀬

川乱

古町

成羽

日名口

川合

地頭

三沢

加谷

八日市

芳井支所

桜溪塾前

向町

井原

美袋

種井

備

東村

大和

一ノ瀬

坂本

吉備国際大学前

川面

大瀬

川乱

古町

成羽

日名口

川合

地頭

三沢

加谷

八日市

芳井支所

桜溪塾前

向町

井原

美袋

種井

備

東村

大和

一ノ瀬

坂本

吉備国際大学前

川面

大瀬

川乱

古町

成羽

日名口

川合

地頭

三沢

加谷

八日市

芳井支所

桜溪塾前

向町

井原

美袋

種井

備

東村

大和

一ノ瀬

坂本

吉備国際大学前

川面

大瀬

川乱

古町

成羽

日名口

川合

地頭

三沢

加谷

八日市

芳井支所

桜溪塾前

向町

井原

美袋

種井

備

東村

大和

一ノ瀬

坂本

吉備国際大学前

川面

大瀬

川乱

古町

成羽

日名口

川合

地頭

三沢

加谷

八日市

芳井支所

桜溪塾前

向町

井原

美袋

種井

備

東村

大和

一ノ瀬

坂本

吉備国際大学前

川面

大瀬

川乱

古町

成羽

日名口

川合

地頭

三沢

加谷

八日市

芳井支所

桜溪塾前

向町

井原

美袋

種井

備

東村

大和

一ノ瀬

坂本

吉備国際大学前

川面

大瀬

川乱

古町

成羽

日名口

川合

地頭

三沢

加谷

八日市

芳井支所

桜溪塾前

向町

井原

美袋

種井

備

東村

大和

一ノ瀬

坂本

吉備国際大学前

川面

大瀬

川乱

古町

成羽

日名口

川合

地頭

三沢

加谷

八日市

芳井支所

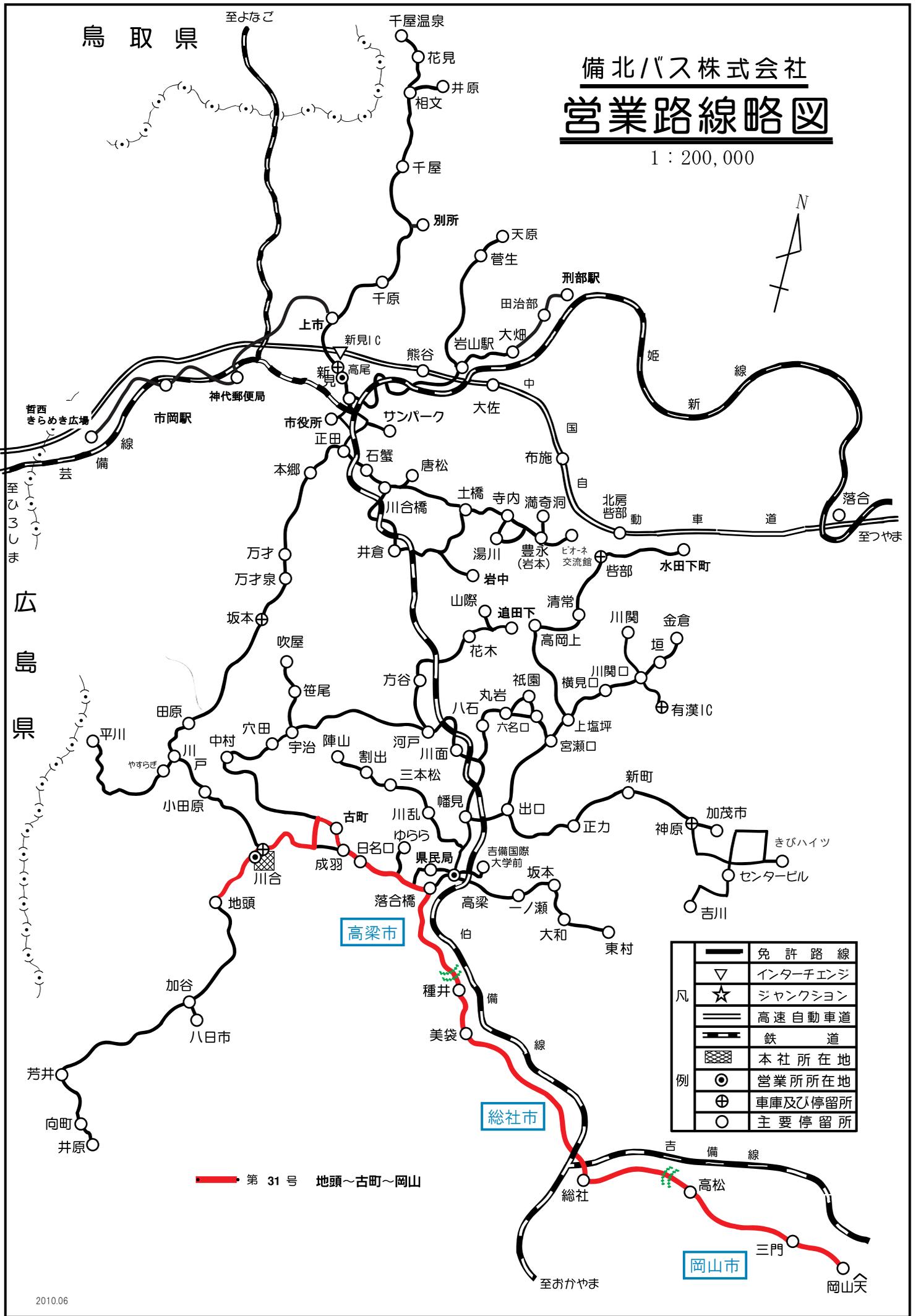
桜溪塾前

向町

井原

# 備北バス株式会社 営業路線略図

1 : 200,000



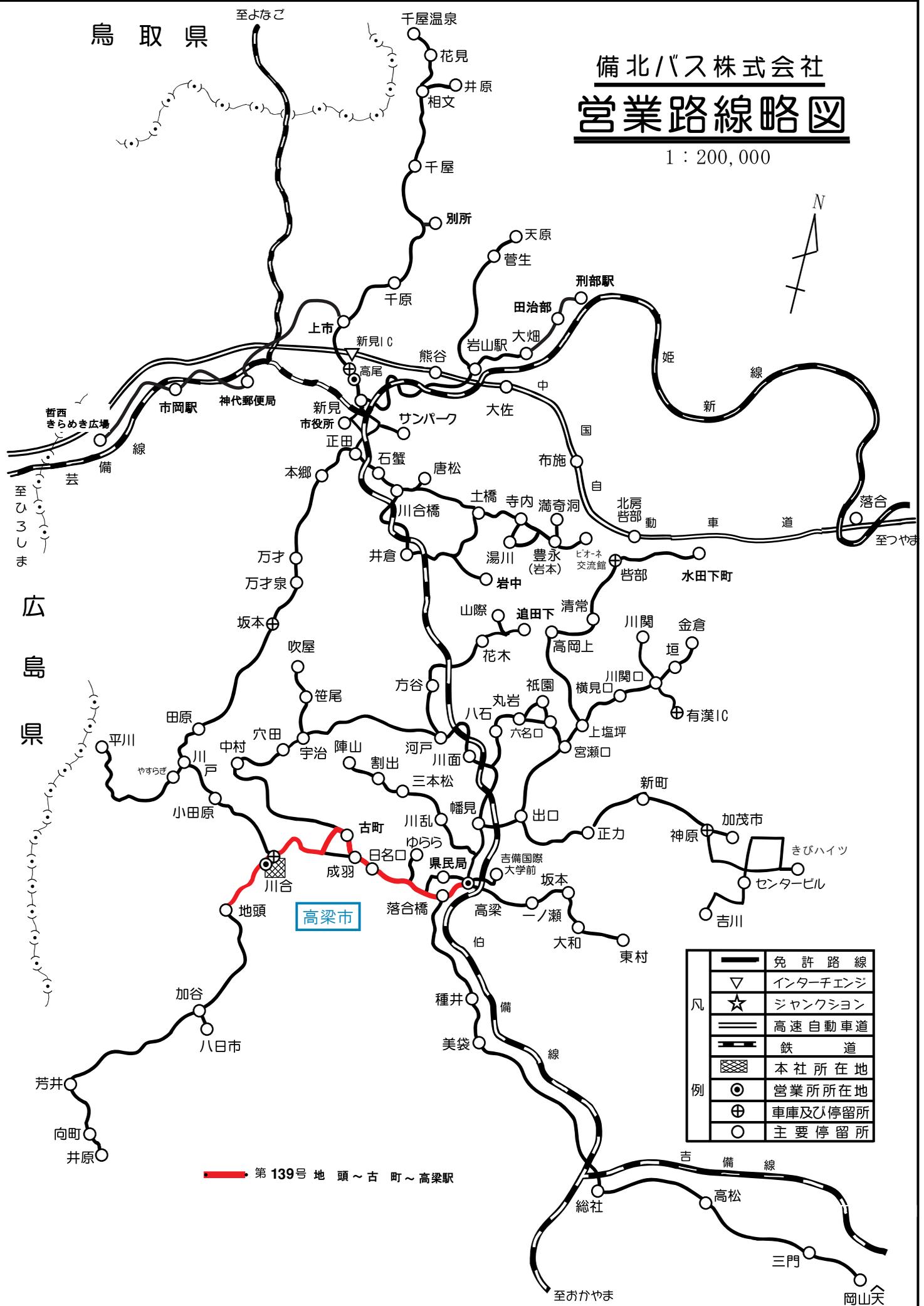
第 31 号 地頭～古町～岡山

凡	—	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
例	⊗	本社所在地
	◎	営業所所在地
	⊕	車庫及び停留所
	○	主要停留所

鳥取県

# 備北バス株式会社 営業路線略図

1 : 200,000



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			

令和9年度

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備忘価格を控除した額(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)ハ×0.4=ト (定額法)ハ×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	スとのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 キ×7÷12(月)=カ	計画額(千円) カ×1/2=コ	*残存価格(円) ヘ-カ=キ	
	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) ツ×1/2=ネ
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カ+ツ	コ+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	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)	ト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=コ	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) ア×1/2=サ
			(自)	(至)				
					エ		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	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)

【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 (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)

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)
			レ	ソ	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
	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)				
					エ	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		3,880,000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	円		
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) ツ×1/2=ネ
					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	%	
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) 初年度への額=ナ	残存価額(円) 前年度7(2年目のみ)の額=ラ	普通償却限度額 (定率法)ナ×0.4=ム (定額法)ナ×0.2=ム	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	ノとオのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)ク=マ	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)				
					エ		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 %	