

令和6年度 第1回 南丹市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時 令和6年6月20日（木） 地域公共交通会議終了後  
場所 南丹市役所 2号庁舎 3階 301会議室

1. 開会

2. 議案

第1号議案 令和5年度事業報告・決算報告について

第2号議案 令和6年度事業計画について

第3号議案 地域間幹線系統補助金及び地域内フィーダー系統補助金に係る申請  
について

3. その他

4. 閉 会

南丹市地域公共交通活性化協議会委員（敬称略・順不同）

	氏名	備考
1	仲村 学	南丹市議会 総務常任委員会 委員
2	奥村 安治	園部町地域選出
3	橋本 みゆき	八木町地域選出
4	吉田 辰男	日吉町地域選出
5	山名 英夫	美山町地域選出
6	川勝 久美子	南丹市女性会 副会長
7	川勝 芳明	南丹市PTA連絡協議会 理事
8	榎原 克幸	南丹市社会福祉協議会 事務局長
9	野谷 五三男	南丹市老人クラブ連合会 副会長
10	湯浅 裕晃	南丹市校園長会 中学校代表 八木中学校長
11	森 昭夫	南丹市福祉シルバー人材センター 理事長
12	佐野 清	南丹市身体障害者福祉会 会長
13	阪本 和宏	京阪京都交通株式会社 代表取締役社長
14	中藪 裕介	京都府タクシー協会
15	俣野 健二	京阪京バス労働組合 執行委員長
16	吉田 敦巨	西日本旅客鉄道株式会社 京滋支社 地域共生室担当室長
17	野中 好	有限会社 中京交通 代表取締役
18	上原文 和	公募委員
19	日高 政美	近畿運輸局 京都運輸支局 首席運輸企画専門官
20	中西 正樹	京都府南丹土木事務所 施設保全課長
21	下野 且久	京都府南丹警察署 交通課長
22	小石 直生	京都府南丹広域振興局 地域連携・振興部 企画・連携推進課長
23	松中 亮治	京都大学大学院 工学研究科 准教授
24	山内 守	南丹市 副市長
25	國府 常芳	南丹市 教育長

（令和6年6月20日現在）

## 議案第 1 号

## 南丹市地域公共交通活性化協議会 令和 5 年度事業報告（案）

令和 5 年度に実施した事業の概要は、下記のとおりである。

年月日	主 な 内 容	備 考
令和 5 年 4 月 2 5 日	令和 5 年度第 1 回南丹市地域公共交通活性化協議会を開催し、規約、予算等について承認	
6 月 1 9 日	令和 5 年度南丹市地域公共交通計画策定支援業務プロポーザルを実施し、計画策定に係る事業者を選定	一般社団法人システム科学研究所
8 月 2 2 日	令和 5 年度第 2 回南丹市地域公共交通活性化協議会を開催し、アンケート、ワークショップの実施方針について承認。	
9 月～1 0 月	住民及び高校生へのアンケート調査、ワークショップ、事業者ヒアリング調査等を実施。	
1 0 月 3 0 日	令和 5 年度第 3 回南丹市地域公共交通活性化協議会を開催し、交通計画（素案）について承認。	
1 2 月 2 1 日	令和 5 年度第 4 回南丹市地域公共交通活性化協議会を開催し、交通計画（案）及びパブリックコメントについて承認。	
1 2 月 2 7 日～ 令和 6 年 1 月 2 2 日	パブリックコメントの実施。	提出意見数 5 件
3 月 7 日	令和 5 年度第 5 回南丹市地域公共交通活性化協議会を開催し、パブリックコメントを受けての交通計画の修正について承認。	
3 月 2 8 日	南丹市地域公共交通計画の公表	

## 【資料 1-2】

## 令和 5 年度南丹市地域公共交通活性化協議会決算書 (案)

## 収 入

(単位：円)

科目	予算額	決算額	増減	備 考
補助金	7,067,500	5,565,770	▲1,501,730	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (国庫補助金) 1,413,500 南丹市地域公共交通計画策定事業補助金 (市補助金) 4,152,270
諸収入	0	0	0	
合 計	7,067,500	5,565,770	▲1,501,730	

## 支 出

(単位：円)

科目	予算額	決算額	増減	備 考
会議費	685,000	0	▲685,000	
事業費	5,654,000	5,555,000	▲99,000	南丹市地域公共交通計画策定支援業務委託料 5,555,000
事務費	728,500	10,770	▲717,730	役務費 (印紙代) 10,000 手数料 (振込手数料) 770
合 計	7,067,500	5,565,770	▲1,501,730	

収入 5,565,770円

支出 5,565,770円

差引額 0円

南丹市地域公共交通活性化協議会

# 監 査 報 告

令和5年度における南丹市地域公共交通活性化協議会の事業内容及び収支決算を監査したところ、帳簿及び証拠書類は整備され適正に処理されており、決算額に誤りが無いことを認めます。

令和6年6月14日

南丹市地域公共交通活性化協議会

監 事 森 昭 夫 

監 事 榎 原 克 幸 

## 議案第2号

## 令和6年度 南丹市地域公共交通活性化協議会 事業計画(案)

施策名	施策	取り組み内容	令和6年度事業
京都中部総合医療センターの移転建替を契機にした市全体の交通体系の見直し	①-1	市全体の交通体系の見直し	ニーズ把握、事業者調整
園部駅や八木駅のアクセス交通の充実	②-1	ぐるりんバスの見直し	ニーズ把握、事業者調整
	②-2	JR遅延時のぐるりんバスとの連携	事業者調整
	②-3	八木地区のデマンドバスの見直し	ニーズ把握、事業者調整
	②-4	神吉線の運行空白時間帯でのデマンドバスの運行	国・府との実現可能性の協議
	②-5	新たな移動手段の導入	実現可能性の検討
公共交通のわかりやすさの向上	③-1	園部駅の公共交通サインの整備	順次実施
	③-2	分かりやすいバス停の整備	順次実施
園部駅や八木駅の待合環境の向上	④-1	園部駅や園部駅周辺での待合環境の向上	駅ビルでの交通機能強化整備
	④-2	八木駅の交通結節機能の強化及び待合環境の向上	関係者協議
南丹市営バスや園福線等その他路線バスのルート・ダイヤ等の見直し	⑤-1	商業施設や医療施設の敷地内でのバス停設置	ニーズ把握、事業者調整
	⑤-2	南丹市営バスのルート・ダイヤ等の見直し	ニーズ把握、事業者調整
	⑤-3	南丹市営バスの車内アナウンス・マイクの整備	車内設備との調整
	⑤-4	園福線や京阪京都交通の路線の見直し	必要に応じて検討・実施
若者や子育て世代向けの利用環境の整備	⑥-1	子どもの通学・帰宅のための利便性向上	ニーズ把握、事業者調整
	⑥-2	駅から学校までの街頭の整備	関係者協議
	⑥-3	デジタル化の導入等による利便性向上	検討
	⑥-4	子育て世代の利用促進に向けた環境整備	制度設計、事業者調整
日吉・美山地区の個別輸送の見直しや維持、確保	⑦-1	日吉デマンドバスのフリー乗降区間の拡大や運行ルート等の見直し	制度設計、事業者調整
	⑦-2	美山デマンドバスのルート固定型の見直し	制度設計、事業者調整
	⑦-3	日吉地区のタクシーの維持・確保に向けた連携	仕組みづくりの検討
公共交通での観光のしやすさ向上	⑧-1	日吉駅での観光客向けサービス機能の導入	制度設計、事業者調整
	⑧-2	観光客向け交通情報提供の強化	関係者間での調整
モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動	⑨-1	使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行	企画
	⑨-2	ターゲットにあわせた利用促進活動の実施	企画
	⑨-3	公共交通の初心者講習会・体験会	企画
	⑨-4	行政職員向けのモビリティ・マネジメントの実施	企画
地域住民が主体となった利用促進活動の支援	⑩-1	地域主体の利用促進活動への支援	企画
	⑩-2	マニュアルづくり、地域住民を対象とした勉強会の開催	企画
	⑩-3	地域住民などによる駅・バス停周辺の美化活動や見回り活動への支援	制度設計
公共交通に対する意見を収集する体制づくり	⑪-1	学生や地域住民とのワークショップ	順次実施
	⑪-2	交通事業者やドライバーとの定期的な意見交換会	順次実施
ドライバー確保に向け支援	⑫-1	ドライバーの新規獲得に向けた支援	制度設計、事業者調整

議案第 3 号

地域間幹線系統補助金及び地域内フィーダー系統補助金に係る申請について

【地域間幹線系統補助】

南丹市内を運行する京阪京都交通路線バス（八田線、神吉線、原・神吉線）の令和 7 年度事業年度（R6. 10. 1～R7. 9. 30）について、別添のとおり国土交通大臣へ申請します。

○令和 7 年事業年度の概要

- ・ 運行主体：京阪京都交通株式会社
- ・ 運行期間：令和 6 年 10 月 1 日～令和 7 年 9 月 30 日
- ・ 運 行 日：毎日
- ・ 運行路線：京阪京都交通路線バス 3 路線
- ・ 運賃　　：190 円～1,300 円

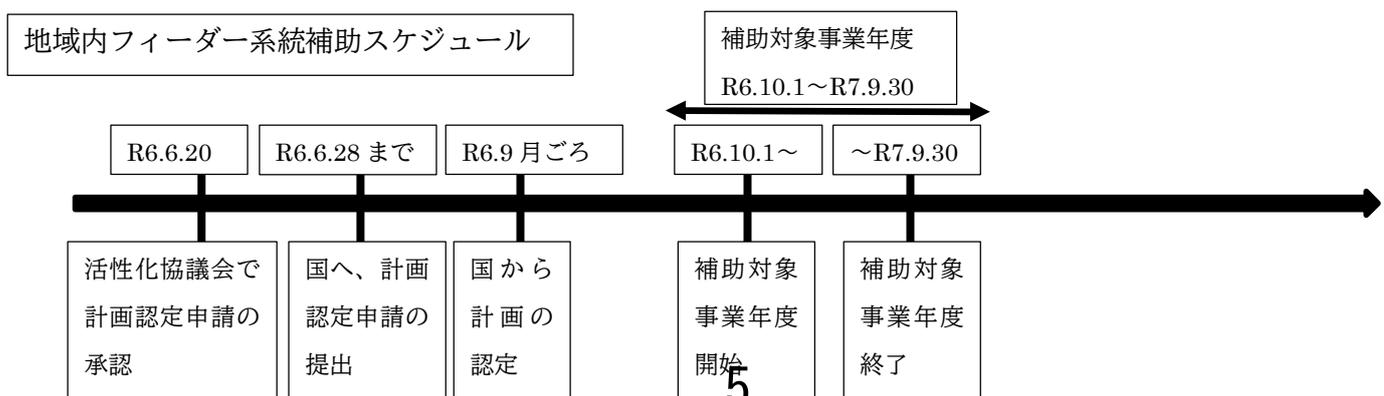
【地域内フィーダー系統補助】

南丹市が直営で運行する南丹市営バス及び南丹市が委託し運行するぐるりんバスの令和 7 年事業年度（R6. 10. 1～R7. 9. 30）について、別添のとおり国土交通大臣へ申請します。

○令和 7 年事業年度の概要

- ・ 運行主体：南丹市（南丹市営バス）
- ・ 運行期間：令和 6 年 10 月 1 日～令和 7 年 9 月 30 日
- ・ 運 行 日：毎日（令和 6 年 12 月 29 日～令和 7 年 1 月 3 日は運休）
- ・ 運行路線：南丹市営バス 11 路線
- ・ 運賃　　：300 円～1,200 円（割引パスにより 150 円～600 円）

- ・ 運行主体：南丹市（ぐるりんバス）
- ・ 運行期間：令和 6 年 10 月 1 日～令和 7 年 9 月 30 日
- ・ 運 行 日：毎日
- ・ 運行路線：ぐるりんバス 4 路線
- ・ 運賃　　：150 円



# 地域公共交通確保維持事業 陸上交通：地域間幹線系統補助

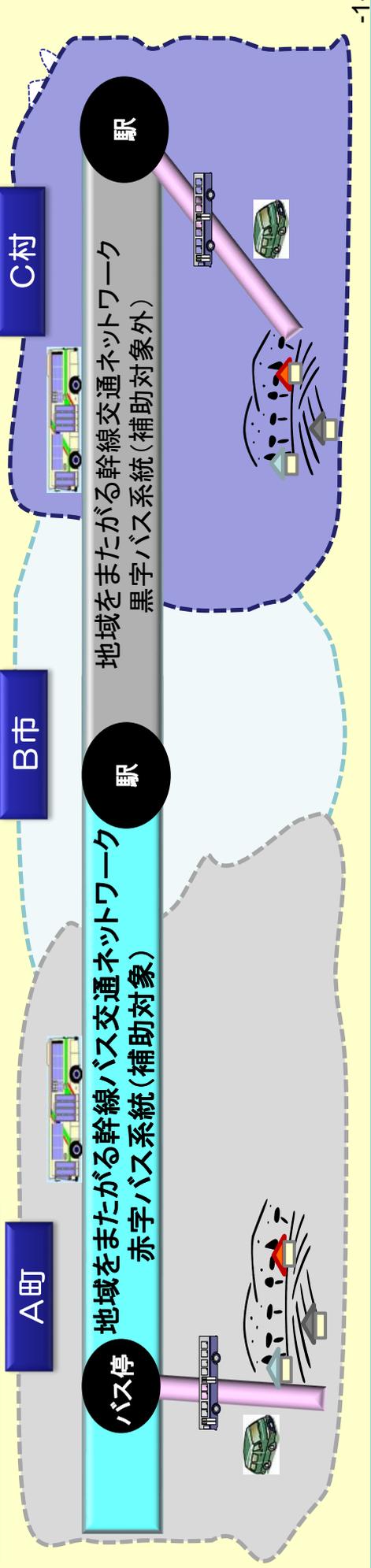
地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

## 補助内容

- 補助対象事業者  
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
  - 補助対象経費  
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額
- <補助対象経費算定方法>

<p>予測費用 (事業者のキロ当たり経常費用見込額 × 系統毎の実車走行キロ)</p>	<p>欠損</p>	<p>補助対象経費</p>
<p>予測収益 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額 × 系統毎の実車走行キロ)</p>		<p>予測収益</p>
- 補助率  
1/2
  - 主な補助要件
    - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
    - ・複数市町村にまたがる系統であること  
(平成13年3月31日時点で判定)
    - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
    - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
    - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
    - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非經由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量原込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量原込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
  - ・経常赤字が見込まれること

## 補助対象系統のイメージ



# 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダーシステム補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

## 補助内容

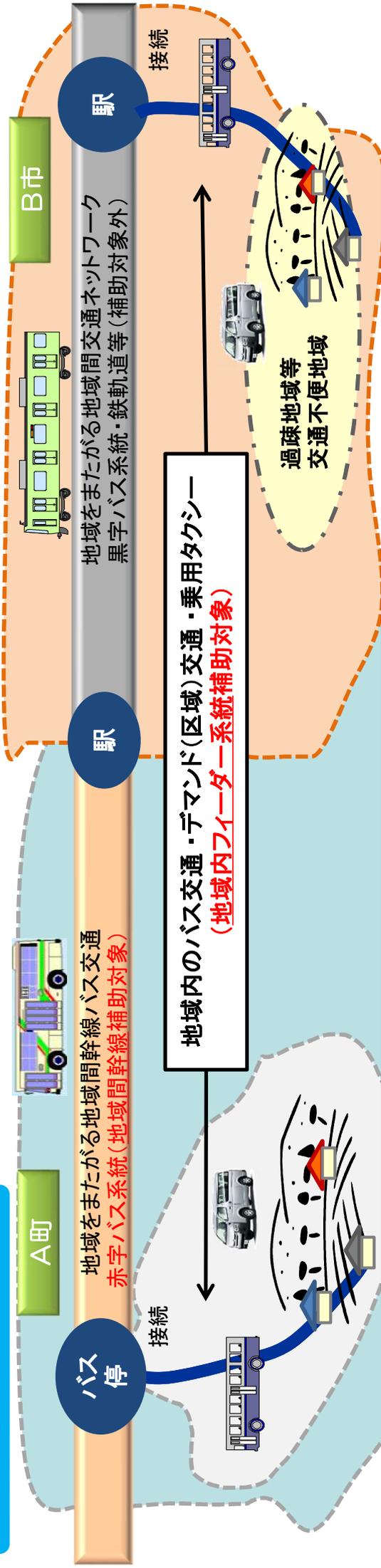
- 補助対象事業者  
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費  
補助対象システムに係る経常費用から経常収益を控除した額



- 補助率  
1/2以内
- 主な補助要件  
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、  
・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、  
自家用有償旅客運送者による運行であること  
・補助対象地域間幹線バスシステム等に接続するフィーダーシステムであること  
・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること  
・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること  
・経常赤字であること

7

## 補助対象システムのイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

# 1. 地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通：車両購入に係る補助

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

## 補助内容

### ○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

ファイダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

### 【公有民営補助】

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※ 令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

### ○ 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】

○ 補助対象購入車両減価償却費及び

当該購入に係る金融費用の合計額

(地域公共交通利便増進計画に位置付けられた

系統については、車両購入費の一括補助も可)

### 【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

① ノンステップ型車両：1,500万円

② ワンステップ型車両：1,300万円

③ 小型車両：1,200万円

④ 都市間連絡用車両：1,500万円

### ○ 補助率

1/2

### ○ 主な補助要件

・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの

・主として地域間幹線又は地域内ファイダーの補助対象系統の運行の用に供するもの

・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの

① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ

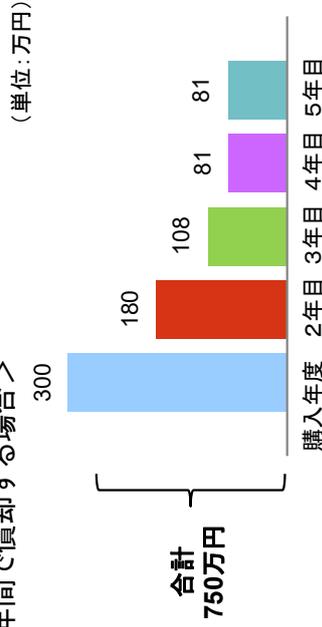
定員29人以下の車両)

・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

## 補助方式のイメージ

### 車両減価償却費等補助

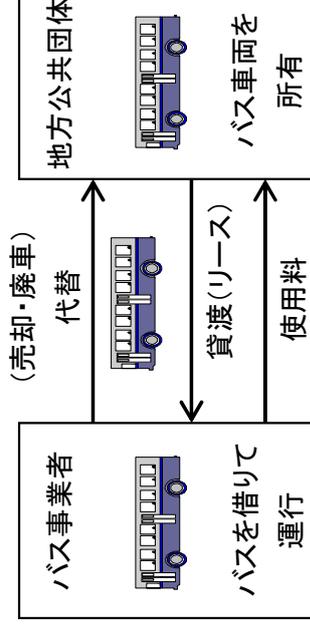
<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合>



※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

### 公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付  
1年目 375万円  
2年目 375万円

# 地域間幹線系統確保維持事業の概要

- ・補助対象期間の見込み欠損額を事前に算定し、その1/2を国が補助
- ・京都府と沿線自治体は、独自に必要なと認める幹線路線に対し協調支援

## 1. 路線要件

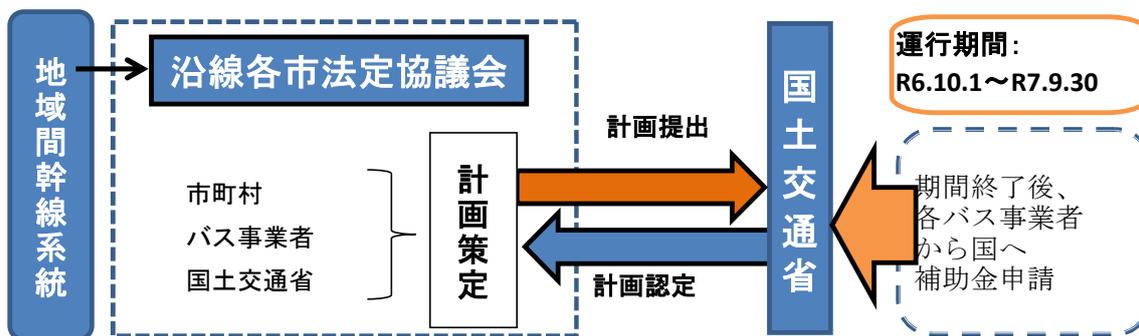
(1) 以下の要件を備えていること

- ① 複数市町村にまたがるもの（13年3月末日時点の状態）
- ② 広域行政圏の中心市町村等への需要
- ③ 運行回数3回/日以上
- ④ 輸送量15人～150人/日 等

(2) 沿線各市の法定協議会が策定する「地域公共交通計画」に記載されていること

## 2. 計画対象期間

補助金を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間



※国の要綱改正により、計画の策定主体が都道府県から法定協議会に変更されたため、各沿線市法定協議会において計画を策定し、国へ申請する必要があります。

## 3. 補助金算定の内容

### ■路線維持費

- (1) 見込み欠損額は、前々年度までの3年間(R3-R5)の経常費用平均及び前々年度までの3年間(R3-R5)の経常収益平均を勘案して算出  
(経費は、当該事業者キロ当たり単価と地域標準単価のいずれか少ない額を採用)
- (2) 補助対象経費限度額は、経常費用の9/20
- (3) 平均乗車密度が5人未満の場合、減額

### ■車両減価償却費（リース車両も同様）

(1) 補助対象経費：

$$\text{車両費の額} \times \frac{\text{減価償却率} \times \text{使用月数}}{12 \text{ (月)}} + \text{購入に係る金融費用 (年2.5\%を上限)}$$

(2) 補助対象車両費の限度額：次の①又は②のいずれか少ない方の額

①	種別	補助対象車両費の額	
	ワンステップ型車両	1,300万円（消費税を除く）	
	ノンステップ型車両		
	スロープ又はリフト付き	1,500万円（消費税を除く）	
	小型車両	長さ7m以下かつ定員29人以下	1,200万円（消費税を除く）

② 実購入費から備忘価額として1円を控除した額（消費税を除く）

<留意点> ・償却期間5年、償却率は定率法40%、定額法20%

- ・特別償却を行う場合にあつては当該償却率を乗じた額を上乗せ可能
- ・リース車両の減価償却費及び金融費用の算出方法についても同様の取扱い

4-1. 計画路線（令和7年度：6系統）

事業者名	R7年度 系統数	R7年度計画 申請額(ア)	増減 (ア-イ)	R6年度 系統数 ※1	R6年度計画 申請額(イ)
京阪京都交通(株) 八田線 神吉線 原・神吉線	3 (3)	15,337 千円	183 千円	3 (3)	15,154 千円
	3 (3)	15,337 千円	183 千円	3 (3)	15,154 千円

※1 系統数は主系統（同一の補助対象系統を1とする）の数。（ ）は主系統とそれ以外の系統も含めた合計数。

4-2. 車両購入に係る減価償却費（令和7年度：6両）

事業者名	R7年度補助対象 車両台数※2	R7年度計画 申請額(ア)	増減 (ア-イ)	R6年度補助対象 車両台数 ※2	R6年度計画 申請額(イ)
京阪京都交通(株)	6 (0)	9,000 千円	0 千円	6 (0)	9,000 千円
	6 (0)	9,000 千円	0 千円	6 (0)	9,000 千円

※2 （ ）は、補助対象車両のうち新規購入車両数。（リース含む）

様式第1-1（日本産業規格A列4番）

6南地公協第1号  
令和6年6月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称	南丹市地域公共交通活性化協議会
住 所	京都府南丹市園部町小桜町47番地
代表者氏名	会長 松中 亮治

## 地域公共交通計画認定申請書（地域間幹線系統補助）

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。

令和6年6月 日

(名称) 南丹市公共交通活性化協議会

**1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性**

南丹市を取り巻く公共交通は、JR山陰本線、園福線、八田線、神吉線、原・神吉線といった広域的な交通と、旧町の中心地を拠点として運行しているぐるりんバスや南丹市営バス、デマンドバスなどの身近な生活を支える交通により成り立っているが、マイカーの普及や人口減少の進展等により公共交通の利用者数が減少しており、今後地域公共交通の維持・存続ができなくなることが懸念される。また、JR山陰本線・嵯峨野線の減便や園福線の元運行主体であった西日本ジェイアールバスの撤退等、南丹市を取り巻く公共交通は非常に厳しい局面を迎えている。これらの課題解決のため、持続可能かつ効率的で安定的な公共交通体系を構築し、人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちの実現を目指すため策定した「南丹市地域公共交通計画」に基づいた事業を行うことが求められている。

これらのことから、地域公共交通確保維持事業により、八田線、神吉線、原・神吉線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

**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**

- ・南丹市全体の公共交通利用者数 7,582人/日(R10) ※8,234人/日(R4)
- ・南丹市が公的資金を投入している地域公共交通の収支率 16.1%(R10) ※16.7%(R4)
- ・南丹市の地域公共交通への公的資金投入額 214,000,000円/年(R10) ※175,000,000円/年(R4)

(南丹市地域公共交通計画 P44 参照)

## (2) 事業の効果

八田線を維持することにより、JR 園部駅と JR 亀岡駅とのアクセスが確保され、園部町西本梅地域の住民の鉄道駅への交通手段が確保できる。

また神吉線、原・神吉線を維持することにより、神吉地域を中心として JR 八木駅へのアクセスが確保され、中学生の通学や、高齢者など車を使用できない地域住民の鉄道駅や病院への交通手段が確保でき、公共交通のネットワークが連携することで、外出促進・地域活性化につながる。

### 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・園福線や京阪京都交通の路線の見直し（南丹市、事業者）  
（南丹市地域公共交通計画 P56 参照）  
利用実態等を鑑み必要に応じてルート・ダイヤの見直しの検討。
- ・ターゲットにあわせた利用促進施策の実施（南丹市）  
（南丹市地域公共交通計画 P62 参照）  
バスの乗り方の周知、中学3年生、高校3年生へ向けたバス利用の啓発活動、利用シーンに合わせた情報発信の強化等。
- ・公共交通の初心者講習会・体験会（南丹市）  
（南丹市地域公共交通計画 P63 参照）  
バスの乗り方教室や体験会、公共交通お試し券の配布、諸中学生向けの公共交通学習の実施等。

### 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

運賃収入や乗車人数など毎月の数字を把握し効果を検証する。

<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要  <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧  <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>※該当なし</p>
<p>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  <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>当該補助の対象となっている地域間幹線系統は、自らの運転により移動することが困難な交通弱者が通学、通勤、買い物等の日常生活を送るうえで欠かせない移動手段であるため、現行の定時定路線による運行を確保、維持する必要がある。</p> <p>事業者においては、JRのダイヤ改正に合わせ、接続調整のための時刻改正を行い、利便性の向上を図る。</p> <p>南丹市は、ダイヤ改正に併せた改正後の時刻表を各戸へ配布するとともに、八木駅ヤギ駅長と関連した利用促進の取組や沿線地域でのお試し乗車券、アンケート等地域住民向けのMMを実施し、また、沿線自治体、事業者と協働して、イベント等においてアンケートを実施し、お試し乗車券付チラシ等の配布を行う。</p>

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>
※該当なし
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>
路線の運行確保と車両の取得は一体不可分なものであり、事業者においては地域間幹線の運行に係る車両について、保守点検を重ねて使用しているところだが、車齢の高いものについては、安全性と費用効率化の面から適切な入れ替えが必要である。
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
修繕費と購入費に係る費用のバランスを考慮したうえで新しい車両を導入し、安全性を向上させる。
(2) 事業の効果
新しい車両を導入することにより車内環境が改善され、運行の安全性及び利便性の向上が図られる。
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のとおり
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>
※該当なし
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>
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <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>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和5年度第1回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年4月25日（火）

場所 南丹市役所 本庁 301会議室

第1号議案 南丹市地域公共交通活性化協議会規約について

第2号議案 役員の選出について

第3号議案 南丹市地域公共交通活性化協議会事務局規定について

第4号議案 南丹市地域公共交通活性化協議会会計事務取扱規程について

第5号議案 令和5年度事業計画及び予算書の承認について

上記、原案のとおり承認。

令和5年度第2回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年8月22日（火）

場所 南丹市園部文化会館「アスエル園部」3階大研修室

第1号議案 地域公共交通計画策定事業について

第2号議案 南丹市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の実施方針について

第3号議案 南丹市地域公共交通計画策定に係るワークショップの実施方針について

上記、原案のとおり承認。

報告事項 令和5年度 南丹市地域公共交通計画策定支援業務の事業者について

令和5年度第3回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年10月30日（月）

場所 南丹市役所 日吉支所 4階市民ホール

第1号議案 南丹市地域公共交通計画素案について

第2号議案 南丹市地域公共交通計画の実施事業（案）について

上記、原案のとおり承認。

報告事項 アンケート調査の結果について、ワークショップの結果について

令和5年度第4回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年12月21日（木）

場所 南丹市役所 本庁 301会議室

議案 南丹市地域公共交通計画（案）及びパブリックコメントについて

上記、原案のとおり承認。

令和5年度第5回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和6年3月7日（木）

場所 南丹市役所 本庁 301会議室

議案 南丹市地域公共交通計画（案）の修正について

上記、原案のとおり承認。

令和6年5月29日 生産性向上の取組に係るワーキンググループ会議を開催  
（生産性向上の取組内容について協議）

## 19. 利用者等の意見の反映状況

計画策定にあたっては、

- ①市民へ広くアンケートの実施
- ②地元住民を交えたワークショップ及びヒアリングの実施
- ③地元高校生へのアンケートの実施
- ④交通事業者へのヒアリングの実施
- ⑤パブリックコメントを南丹市 HP や広報誌等で周知し、実施を行い、誰もが使いやすい公共交通の策定に活かした。

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 京都府南丹市園部町小桜町47番地

(所 属) 南丹市 地域振興部 地域振興課

(氏 名) 坪井 裕輝

(電 話) 0771-68-0019

(e-mail) tsuboi528@city.nantan.lg.jp

**注意：** 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2・3については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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)

R7年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する国庫補助額 (千円)	特例措置
京都府 (南丹市)	京阪京都交通株式会社	(1) 八田線1	9,323	
	京阪京都交通株式会社	(2) 神吉線1	2,452	
	京阪京都交通株式会社	(3) 原・神吉線1	3,562	
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			15,337	

令和8年度、令和9年度については、令和7年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違い

(注)

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

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	京阪京都交通株式会社
------	------------

令和 7 年度

計画

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	1,186,218 千円	営業外収益	4,587 千円	経常収益(イ)	1,190,805 千円
	営業費用	1,223,548 千円	営業外費用	1,612 千円	経常費用(ロ)	1,225,160 千円
	営業損益	-37,330 千円	営業外損益	2,975 千円	経常損益	-34,355 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	2,943,973.2 km				経常収支率	97.19 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,123,833 千円	営業外収益	10,759 千円	経常収益(イ)	1,134,592 千円
	営業費用	1,189,221 千円	営業外費用	1,668 千円	経常費用(ロ)	1,190,889 千円
	営業損益	-65,388 千円	営業外損益	9,091 千円	経常損益	-56,297 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	3,015,145.3 km				経常収支率	95.27 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,038,708 千円	営業外収益	38,597 千円	経常収益(イ)	1,077,305 千円
	営業費用	1,195,133 千円	営業外費用	2,896 千円	経常費用(ロ)	1,198,029 千円
	営業損益	-156,425 千円	営業外損益	35,701 千円	経常損益	-120,724 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	2,957,420.4 km				経常収支率	89.92 %

(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) □'÷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) □'÷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) □÷ハ'=c
京阪神	405 円 09 銭	394 円 96 銭	416 円 15 銭
北近畿	405 円 09 銭	394 円 96 銭	416 円 15 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の前年度をいう。

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 = 二	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
京阪神	405 円 40 銭	554 円 21 銭	405 円 40 銭	404 円 48 銭
北近畿	405 円 40 銭	416 円 27 銭	405 円 40 銭	404 円 48 銭

系統キロのパーセンテージを基に各市の相当額を算出  
 全体 17.8km  
 京都市 3.7km  
 亀岡市 2.5km  
 算出方については表内の数式をご参照ください

各市のキロ程を直接的に表記して良いのであれば、「又」欄ではなく「子」欄に表記がベターでしょうか？  
 (国通知資料の記載例とは異なりますが・・・)

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 名	運 行 系 統			計 画 運 行 日 数	計 画 運 行 回 数 ( ) ①=カッコ内	計 画 平 均 乗 車 密 度 ②	計 画 輸 送 量 ①×②=③	系 統 キ ロ 程		地 域 公 共 交 通 再 編 事 業 を 実 施 す る 区 域 に お け る キ ロ 程	茶 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=ウ	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÷子	補 助 ブ ロ ッ ク 外 乗 入 部 分 、 同 一 補 助 ブ ロ ッ ク 都 道 府 県 外 乗 入 部 分 及 び 他 路 線 と の 競 合 部 分 以 外 の キ ロ 程 の 比 率 (チ-(リ+ヌ+ル))÷チ=ワ
				起 点	主 な 経 由 地	終 点					往	復			往	復	往	復	往	復		
京 阪 神	1		八田線1	JR 亀岡駅 南口	奥条・ 大谷	JR 園部駅 西口	365 日	3,395.0 (9.3)	2.8	26.0 人	往 28.0 km (平均) 復 28.0 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	往 14.7 km (平均) 復 14.7 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	47,500 %			
	2		神吉線1	JR 八木駅	西所	神吉口	365 日	1,642.5 (4.5)	3.5	15.7 人	往 12.6 km (平均) 復 12.0 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	往 10.1 km (平均) 復 9.5 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	20,325 %			
	3		原・神吉線1	JR 八木駅	神吉上	原	365 日	1,095.0 (3.0)	5.1	15.3 人	往 18.1 km (平均) 復 17.5 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	往 11.9 km (平均) 復 11.3 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	34,831 %			
				京都市 原・神吉線1			365 日									3.7 km (平均) 復 3.7 km (平均)				20,786 %		
			亀岡市 原・神吉線1			365 日									2.5 km (平均) 復 2.5 km (平均)				14,044 %			
北 近 畿	1		八田線1	JR 亀岡駅 南口	奥条・ 大谷	JR 園部駅 西口	365 日	3,395.0 (9.3)	2.8	26.0 人	往 28.0 km (平均) 復 28.0 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	往 13.3 km (平均) 復 13.3 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	52,500 %			
	2		神吉線1	JR 八木駅	西所	神吉口	365 日	1,642.5 (4.5)	3.5	15.7 人	往 12.6 km (平均) 復 12.0 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	往 2.5 km (平均) 復 2.5 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	79,674 %			
	3		原・神吉線1	JR 八木駅	神吉上	原	365 日	1,095.0 (3.0)	5.1	15.3 人	往 18.1 km (平均) 復 17.5 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	往 6.2 km (平均) 復 6.2 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)	%	65,168 %			
合 計			系 統								往 117.4 km (平均) 復 115.0 km (平均)	往 km (平均) 復 km (平均)		往 58.7 km (平均) 復 57.5 km (平均)	往 km (平均) 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 例 措置  (チー(リ+ヌ) ÷チネラ)	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	計画乗車 走行キロ  ワ	補助対象 経常費用 の見込額  ヘ×フ以下の額 力	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×フ以上の額:ヨ	補助対象経常 収益から経常 収益を控除した額  カーヨ=タ	補助対象経費 の限度額  カ×9/20=レ	タ又はのうちの 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	実車走行 キロ	補助対象系統 の実車走行キ ロ当たり経常 収益	経常収益	実車走行 キロ	補助対象系統 の実車走行キ ロ当たり経常 収益	経常収益	実車走行 キロ	補助対象系統 の実車走行キ ロ当たり経常 収益					
					(d+e+f)/3=ノ	ヤ"	マ"	ヤ'÷マ'=d	ヤ'	マ'	ヤ'÷マ'=e	ヤ	マ	ヤ÷マ=f					
京阪神	1		47.500 %	190,120.0 km	77,074,648 円	179円62銭	37,697,877 円	189,814.2 km	198円60銭	33,567,092 円	189,156.0 km	177円45銭	30,858,582 円	189,527.6 km	162円81銭	34,149,355 円	42,925,293 円	34,683,591 円	34,683,591 円
	2		20.325 %	40,332.5 km	16,350,795 円	179円89銭	3,262,933 円	40,423.5 km	80円71銭	9,895,439 円	40,295.1 km	245円57銭	8,527,358 円	39,961.0 km	213円39銭	7,255,414 円	9,095,381 円	7,357,857 円	7,357,857 円
	3		34.831 %	39,055.0 km	15,832,897 円	203円95銭	4,823,470 円	38,982.2 km	123円73銭	10,030,499 円	38,784.2 km	258円62銭	8,222,023 円	38,435.8 km	229円52銭	7,965,268 円	7,867,629 円	7,124,803 円	7,124,803 円
北近畿	1		52.500 %	190,120.0 km	77,074,648 円	179円62銭	37,697,877 円	189,814.2 km	198円60銭	33,567,092 円	189,156.0 km	177円45銭	30,858,582 円	189,527.6 km	162円81銭	34,149,355 円	42,925,293 円	34,683,591 円	34,683,591 円
	2		79.674 %	40,332.5 km	16,350,795 円	179円89銭	3,262,933 円	40,423.5 km	80円71銭	9,895,439 円	40,295.1 km	245円57銭	8,527,358 円	39,961.0 km	213円39銭	7,255,414 円	9,095,381 円	7,357,857 円	7,357,857 円
	3		65.168 %	39,055.0 km	15,832,897 円	203円95銭	4,823,470 円	38,982.2 km	123円73銭	10,030,499 円	38,784.2 km	258円62銭	8,222,023 円	38,435.8 km	229円52銭	7,965,268 円	7,867,629 円	7,124,803 円	7,124,803 円
合計			539,015.0 km	218,516,680 円		91,568,560 円	538,439.8 km		106,986,060 円	536,470.6 km		96,415,926 円	535,848.8 km		98,740,074 円	119,776,606 円	98,332,502 円	98,332,502 円	

補助 ブロック名	申請 番号	特 例 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 部分以外の 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 分及び他路 線との割合部 分以外に係る もの  ソ×ラ'=ツ'	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線  ソ×ミなし運行回 数 ①計画運行回 数 =ホ	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×ウ=ヨ=ム	損失額から庫 補助 額を控除した 額  ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
										都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」 の 具体的概要
										負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
京阪神	1		16,474,705 円	16,474,705 円	8,857,368 円	8,857 千円	4,428.5 千円	42,925,293 円	33,602,293 円	4,428,500 円	27.75%	11,531,808 円	72.25%	0 円		781 円	0.00%	
	2		1,495,484 円	1,495,484 円	996,989 円	996 千円	498.0 千円	9,095,381 円	6,643,381 円	498,000 円	36.88%	851,151 円	63.04%	0 円		1,116 円	0.08%	
	3		2,481,640 円	2,481,640 円	2,481,640 円	2,481 千円	1,240.5 千円	7,867,629 円	4,305,629 円	1,240,500 円	82.72%	258,733 円	17.25%	0 円		460 円	0.03%	
	京都市		1,480,979 円	1,480,979 円	1,480,979 円	1,480 千円	740.0 千円	1,635,406 円	894,990 円			154,405 円	10.30%					
	亀岡市		1,000,661 円	1,000,661 円	1,000,661 円	1,000 千円	500.0 千円	1,105,004 円	604,723 円			104,328 円	6.96%					
北近畿	1		18,208,885 円	18,208,885 円	9,789,723 円	9,789 千円	4,894.5 千円	42,925,293 円	33,602,293 円	4,894,500 円	27.74%	12,745,893 円	72.25%	0 円		811 円	0.00%	
	2		5,862,298 円	5,862,298 円	3,908,198 円	3,908 千円	1,954.0 千円	9,095,381 円	6,643,381 円	1,954,000 円	36.92%	3,338,354 円	63.07%	0 円		760 円	0.01%	
	3		4,643,091 円	4,643,091 円	4,643,091 円	4,643 千円	2,321.5 千円	7,867,629 円	4,305,629 円	2,321,500 円	82.74%	484,084 円	17.25%	0 円		352 円	0.01%	
合計		49,166,103 円	49,166,103 円	30,677,009 円	30,674 千円	15,337.0 千円	119,776,606 円	89,102,606 円	15,337,000 円		29,210,023 円				4,280 円			

※ウ欄：ム-（京阪神・北近畿）。系統全体の損失額から系統全体に係る在庫補助額を控除。

※ウ×ラ：ウ欄で算出した系統全体の損失額（在庫補助額控除済み）を、キロ程比率で京阪神ブロック・北近畿ブロックに分け。

(1) 記載要領

1. 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バスを除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
2. 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者については、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況（千円未満の端数は切り捨て）を損益状況欄に記載すること。
3. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めると。
4. 「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
5. 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
6. 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
7. 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
8. 「特例措置」の欄は、地域公共交通利便促進実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5。ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
9. 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
10. 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との割合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
11. 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分（リ）に記載すること。
12. 「他路線との割合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との割合部分の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該割合部分の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをい、当該補助ブロック内区間（系統キロ程（チ）-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））に係るキロ程を記載すること。
13. 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
14. 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との割合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との割合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。
15. 「計画乗車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。
16. 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）をいう。
17. 「補助対象経費」の欄は、(ホ)（計画平均乗車密度が5人未満の路線）に記載がある場合は(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は(ソ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ホ)の金額又は(ソ)の金額に、(ツ)の金額から左記の場合の(ホ)の金額又は(ソ)の金額を乗じた金額(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、「ツ」の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
18. 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
19. 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位（0.5千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
20. 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
21. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。（記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」）

(2) 添付書類

1. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
2. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限る）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認可通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

事業者名	京阪京都交通株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 管理部 企画課	(責任者役職・氏名) 取締役管理部長 栗山 準一
補助金担当部門	(担当部門の名称) 管理部 企画課	(責任者役職・氏名) 取締役管理部長 栗山 準一

計画

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和7年度)

輸送実績データに基づき計上

運行 申請 番号	運行 系統名	起 点	主 な 経 由 地	終 点	キロ程 (km)	運行 回数 (回)	送 入 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 走 行 キロ(C) (km)	運 送 雑 収 (D) (円)	業 務 外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 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
1	八田線1	JR亀岡駅南口	興条・大谷	JR園部駅西口	28.0	9.3	82,485	6.7	552,649.5	29,765,187	190,120.0	893,564	296,587	30,955,338	79,118,438	2.8	26.0	無	
2	神吉線1	JR八木駅	西所	神吉口	12.3	4.5	23,121	6.1	141,038.1	8,354,486	40,332.5	189,563	62,919	8,606,968	16,784,369	3.5	15.7	有	
3	原・神吉線1	JR八木駅	神吉上	原	17.8	3.0	27,635	7.3	201,735.5	8,717,072	39,055.0	183,559	60,926	8,961,557	16,252,738	5.1	15.3	有	
$\frac{54.08 \times 365}{365} = 54.08$ $\frac{(59.20 \times 365) + (58.64 \times 365)}{730} = 58.92$ $\frac{(43.38 \times 365) + (43.13 \times 365)}{730} = 43.24$																			
合計										46,836,745	269,507.5	1,266,686	420,432	48,523,863					

[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(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(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算出すること(銭未満切捨て)。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合は、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)と運算し、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は運賃改定がなか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。

事業者名		京阪京都交通株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 管理部門 企画課	(責任者役職・氏名) 取締役管理部長	栗山 準一 印
補助金担当部門	(担当部門の名称) 管理部門 企画課	(責任者役職・氏名) 取締役管理部長	栗山 準一 印

実績

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)

輸送実績データに基づき計上

運行申請番号	運行系統名	行		系		年		間		輸送		実績		績		経		常		収		算		備考
		起点	主な経由地	終点	キロ程(km)	運行回数(A)	輸送人員(人)	1人平均乗車キロ(km)	輸送人キロ(人キロ)	輸送収入(B)	実車走行キロ(C)	運送雑収(D)	営業外収益(E)	計(B)+(D)+(E)	1系統当たり経常費用(円)	総適用日数	平均乗車密度(B) (C)×(F) (G)	輸送量(A)×(G)	市町村による回数券購入等の有無					
1	八田線1	JR亀岡駅南口	興桑・大谷	JR園部駅西口	28.0	9.2	82,485	7.4	610,389.0	29,672,139	189,527.6	890,780	295,663	30,858,582	78,871,910	48.64	3.2	29.4	無					
2	神吉線1	JR八木駅	西所	神吉口	12.3	4.4	23,121	6.8	157,222.8	8,277,203	39,961.0	187,816	62,339	8,527,358	16,629,770	52.95	3.9	17.1	有					
3	原・神吉線1	JR八木駅	神吉上	原	17.8	2.9	27,635	8.0	221,080.0	8,581,414	38,435.8	180,649	59,960	8,822,023	15,995,058	38.80	5.7	16.5	有					
12																								
合計					58.1	133,241			988,691.8	46,530,756	267,924.4	1,259,245	417,962	48,207,963										

[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、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まで算出すること(残未滿切捨て)。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合は、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。
- 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、運行系統ごとに実績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回以上実績調査を実施し、その結果により算出すること。また、実績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乗車走行キロを乗じたものとする。
- 平均乗車密度は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロにより算出すること(残未滿切捨て)。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合は、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)と運賃率、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は運賃改定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について記載すること。

表6 車両の取得計画の概要

R7

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却等に要する国庫補助額(千円)
京都府 (南丹市)	京阪京都交通株式会社	6 (継続6両)	9,000

表6 車両の取得計画の概要

R8

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却等に要する国庫補助額(千円)
京都府 (南丹市)	京阪京都交通株式会社	6 (継続6両)	9,000

表6 車両の取得計画の概要

R9

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却等に要する国庫補助額(千円)
京都府 (南丹市)	京阪京都交通株式会社	9 (新規3両、継続6両)	9,000

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名 京阪京都交通株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 7 年度)		確保維持費国庫補助金		車両の種類別		乗車定員(人)		車両の長さ(m)		購入等予定		購入等の種別	
補助ブロック名	申請番号	確保維持費国庫補助金申請番号	確保維持費国庫補助金申請番号	車種の種別	車種の長さ(m)	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定	購入等の種別	(現金、前払、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)

--

申請番号	実費購入予定費(円) * 消費税を除く		普通償却限度額 (円) (定率法)A×0.4=ト (定額法)A×0.2=ト	特別償却額(円)	償却期間 (月)	償却期間 スとのうち少ない方の額(円)	事業者償却額 (円)	補助対象経費 ア×ウ÷12(月)=カ	計画額 (千円) カ×1/2=コ	* 残存価格 (円) ヘ-カ=タ
	車両価格	改造費								
0	イ	ロ	ハ	ニ-1円=ホ	チ	ト+チ=ヌ	ル	ヲ	0円	0
0									0円	0
計									0千円	0

【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)	償還期間(月)	借入利率(%) 年利	しと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
	ヘの額以内		レ	リ	ツ	ウ×1/2=ネ
					円	0.0
					円	0.0
計					千円	0

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カーゴ	ヨ+ネ
0	0

補助ブロック名	負担者とその負担割合				申請番号	「その他の者の負担割合」 具体的な概要
	市区町村		事業者自己負担			
	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
京阪神・北近畿	0円	50.0%	0円	50.0%	1	%
合計	0円	50.0%	0円	50.0%	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	確保維持費用庫補助金	
			申請番号	初年度
京阪神・北近畿	第1号(4-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R4
京阪神・北近畿	第2号(4-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R4
京阪神・北近畿	第3号(4-3)	八田線1	第1号	R4
京阪神・北近畿	第4号(5-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第5号(5-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第6号(5-3)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5

【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

**定額法**

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円) 前年度2/2年目のみ の額=ア	普通償却限度額 (円) (定率法) ア×0.55or0.6=A (定額法)ア×0.2=A	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=カ	*残存価格 (円) ラ=マ=7
第1号(4-1)	15,000,000	6,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000	1,500.0	3,750,000
第2号(4-2)	15,000,000	6,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000	1,500.0	3,750,000
第3号(4-3)	15,000,000	6,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,141,688	3,000,000	12	3,000,000	1,500.0	3,750,000
第4号(5-1)	15,000,000	9,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000	1,500.0	6,750,000
第5号(5-2)	15,000,000	9,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000	1,500.0	6,750,000
第6号(5-3)	15,000,000	9,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000	1,500.0	6,750,000
計	90,000,000	49,500,000	18,000,000	0	18,000,000	19,194,553	18,000,000		18,000	9,000	31,500,000

【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)

申請番号	金融費用補助対象額(円) ナの額以内=コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	補助対象経費	計画額(千円) 7×1/2=ナ
			(自)	(至)			
					エ	7	0.0
							0.0
							0.0
							0.0
							0.0
							0.0
計							0.0

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+7	ケ+ナ
18,000	9,000

補助プロジェクト名	都道府県		市区町村		負担者とその負担割合		「その他の者」の負担割合		「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	
	円	%	円	%	円	%	円	%	
京阪神・北近畿	1	1,500,000	50.0						
	2	1,500,000	50.0						
	3	1,500,000	50.0						
	4	1,500,000	50.0						
	5	1,500,000	50.0						
	6	1,500,000	50.0						
合計		9,000,000	50.0						

【所要経費(R7年度別合計)】

18,000,000円	9,000,000円
-------------	------------

(1) 記載要領

- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 「確保維持費(車両補助金申請番号)」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 「車両の種類」の欄には、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 「実費購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
- 「車両購入金融費用」の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 「車両購入金融費用」の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。なお、初年度については、見積書等の提出で足りることとする。
- 「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「普通償還限度額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「普通償還限度額」の欄は、平成24年4月1日以降に取得された償還額(ナ欄)に保証率を乗じた償還額(ト欄)に改定償還率を乗じた償還額(ム欄)とする。なお、改定償還率を乗じた償還額を普通償還限度額とした場合、次年度において償還を行う必要がある場合は、普通償還限度額(ム欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。

(2) 添付書類

- 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両については、認定書の写し
- 移動円滑化のために必要な座席施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
- 補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
- 過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。



2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	確保維持費用庫補助金	
			申請番号	初年度
京阪神・北近畿	第1号(4-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R4
京阪神・北近畿	第2号(4-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R4
京阪神・北近畿	第3号(4-3)	八田線1	第1号	R4
京阪神・北近畿	第4号(5-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第5号(5-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第6号(5-3)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5

【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

**定額法**

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円) 前年度2/2年目のみ の額=ア	普通償却限度額 (円) (定率法) ア×0.556040=イ (定額法)ア×0.2=エ	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 キ×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)キ=マ	計画額(千円)	*残存価格 (円) ラ=マ=7
第1号(4-1)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	750,000
第2号(4-2)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	750,000
第3号(4-3)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,141,688	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	750,000
第4号(5-1)	15,000,000	6,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	3,750,000
第5号(5-2)	15,000,000	6,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	3,750,000
第6号(5-3)	15,000,000	6,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	3,750,000
計	90,000,000	31,500,000	18,000,000	0	18,000,000	19,194,553	18,000,000		18,000 千円	9,000 千円	13,500,000

【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)

申請番号	金融費用補助対象額(千円) 千の額以内=コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	補助対象経費	計画額(千円) ア×1/2=イ
			(自)	(至)			
					エ	7	7 × 1/2 = 伊
							0.0
							0.0
							0.0
							0.0
							0.0
							0.0
計							0.0

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
ア+7	ケ+サ
18,000	9,000

補助プロジェクト名	都道府県		市区町村		負担者とその負担割合		「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
	円	%	円	%	円	%	円	%
京阪神・北近畿	1	1,500,000	50.0					
	2	1,500,000	50.0					
	3	1,500,000	50.0					
	4	1,500,000	50.0					
	5	1,500,000	50.0					
	6	1,500,000	50.0					
合計		9,000,000	50.0					

【所要経費(R8年度別合計)】

18,000,000 円	9,000,000 円
--------------	-------------

(1) 記載要領

- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 「確保維持費(国庫補助金申請番号)の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 「車両の種類」の欄には、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 「実費購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
- 「車両購入金融費用」の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 「車両購入金融費用」の「償還期間」は、売買契約書の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「普通償還限度額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「普通償還限度額」の欄は、普通償還限度額(△千円)に保証率を乗じた償還額と、平成24年4月1日以降に取得された償還額(△千円)に保証率を乗じた償還額を普通償還限度額(△千円)とする。なお、改定償還率を乗じた償還額を普通償還限度額とした場合、次年度において償還を行う必要がある場合は、普通償還限度額(△千円)は計算式によらずに前年度と同額とする。

※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償還率:0.500

(2) 添付書類

- 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両については、認定書の写し
- 移動円滑化のために必要な座席施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあつては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあつては、認定書の写し)
- 補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
- 過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名 京阪京都交通株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 9 年度)		確保持続費国庫補助金		車両の種類		購入等予定		購入等の種別	
補助ブロック名	申請番号	確保持続費路線名称又は区間	申請番号	車両の種類	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	年月	(現金、割賦、リース)	
京阪神・北近畿	第1号(9-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	ノンステップ	57	9.0	R9.1	リース	
京阪神・北近畿	第2号(9-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	ノンステップ	57	9.0	R9.1	リース	
京阪神・北近畿	第3号(9-3)	八田線1	第1号	ノンステップ	77	10.4	R9.1	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)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く		普通償却限度額 (円) <small>(定率法)ハ×0.4=ト (定額法)ハ×0.2=ト</small>	ホと限度額のうち少ない方の額(円)	特別償却額(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 (円) ヲ×リ÷12(月)÷カ	計画額 (千円) カ×1/2=ヨ	* 残存価格 (円) ヘ-カ=タ		
	車両価格 イ	改造費 ハ											
第1号(9-1)	15,070,500	982,368	0	16,052,868	16,052,867	15,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	9	2,250,000	1,125
第2号(9-2)	15,070,500	982,368	0	16,052,868	16,052,867	15,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	9	2,250,000	1,125
第3号(9-3)	14,831,600	876,841	0	15,708,441	15,708,440	15,000,000	0	3,000,000	3,141,688	3,000,000	9	2,250,000	1,125
計				47,814,177	47,814,174	45,000,000	0	9,000,000	9,562,834	9,000,000		6,750	3,375

【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)

所要経費

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	シと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	0.0
						円	0.0
						円	0.0
計						千円	0

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	都道府県		市区町村		負担者とその負担割合		「その他の者」の負担割合	
	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
1	1,125,000	50.0 %	円	%	円	%	円	%
2	1,125,000	50.0 %	円	%	円	%	円	%
3	1,125,000	50.0 %	円	%	円	%	円	%
合計	3,375,000	50.0 %	円	%	円	%	円	%

補助対象経費(千円)カ+ツ	計画額(千円)ヨ+ネ
6,750	3,375

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	確保維持費国庫補助金	
			当該年度	初年度
京阪神・北近畿	第1号(4-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R4
京阪神・北近畿	第2号(4-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R4
京阪神・北近畿	第3号(4-3)	八田線1	第1号	R4
京阪神・北近畿	第4号(5-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第5号(5-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第6号(5-3)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5

【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

**定額法**

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円) 前年度(2年目のみ) 分の額ニテ	普通償却限度額 (円) (定率法) $\frac{7}{12} \times (0.5 \times 0.4) = A$ (定額法) $7 \times 0.2 = 4$	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム+ウ=ノ	事業者償却額 (円) オ	とちのち少な い方の額(円)	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 $ク \times Y + 12(月) = マ$ (償却年度) $ク = マ$	計画額(千円) $マ \times 1 / 2 = ケ$	*残存価格 (円) ラ-マ=7
第1号(4-1)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	802,646	750,000	3	750,000 円	375.0 千円	0
第2号(4-2)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	802,646	750,000	3	750,000 円	375.0 千円	0
第3号(4-3)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	785,423	750,000	3	750,000 円	375.0 千円	0
第4号(5-1)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	750,000
第5号(5-2)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	750,000
第6号(5-3)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円	750,000
計	90,000,000	13,500,000	11,250,000	0	11,250,000	12,022,434	11,250,000		11,250 千円	5,625 千円	2,250,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元金均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円) 千の額以内=○	償還期間 (月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	Eと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
			(自)	(至)				
					E	7	7 × 1 / 2 = 4	0.0
								0.0
								0.0
								0.0
								0.0
計								0.0

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+7	ケ+サ
11,250	5,625

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
	負担者		市区町村		事業者自己負担		
	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	
京阪神・北近畿	1	375,000 円	50.0 %	円	円	%	%
	2	375,000 円	50.0 %	円	円	%	%
	3	375,000 円	50.0 %	円	円	%	%
	4	1,500,000 円	50.0 %	円	円	%	%
	5	1,500,000 円	50.0 %	円	円	%	%
	6	1,500,000 円	50.0 %	円	円	%	%
合計		5,625,000 円	50.0 %	円	円	%	%

【所要経費(R9年度別合計)】

18,000,000 円	9,000,000 円
--------------	-------------

(1) 記載要領

1. 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
2. 「確保維持費(国庫補助金申請番号)」の欄には、補助申請車両の記号・予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。付記欄に別記記載すること。
3. 「車両の種類」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはフラット付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはフラット付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
4. 「乗車定員」の欄は、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
5. 「車両の長さ」の欄は、小教点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
6. 「実費購入予定費」の欄は、小教点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
7. 「車両購入金融費用」の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を提出すること。(補助上限:年2.5%)
8. 「車両購入金融費用」は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書の提出で足りることとする。
9. 「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てることとする。
10. 「リース車両」については当該運転委託を準用し、リース契約書、見積書による他、車両等価格及び登録費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
11. 「普通償還限度額」の欄は、平成24年4月1日以後に取得された減価償却資産で、定率法により償却された償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償還限度額(△欄)とする。
12. 「普通償還限度額(△欄)」は、補助対象限度額(△欄)に保証率を乗じた場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償還限度額(△欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。  
なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償還限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償還限度額(△欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。  
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.5000

(2) 添付書類

1. 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
2. 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
3. 低床型車両のノンステップ型、標準仕様以外の車両については、その理由を記載した書類
4. 移動円滑化のために必要と認められる場合、構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
5. 補助対象事業者ごとの、車両購入後の専念(車両数、平均車令)
6. 過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)

事業者名 京阪京都交通株式会社

年度	車両数	平均車令
令和7年度	102	12.7
令和8年度	102	13.7
令和9年度	102	14.1

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 南丹市地域公共交通活性化協議会  
住 所 京都府南丹市園部町小桜町 4 7 番地  
代表者氏名 会長 松中 亮治

地域公共交通計画認定申請書 (地域間フィーダー系統補助)

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。

令和6年6月 日

(名称) 南丹市公共交通活性化協議会

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

南丹市を取り巻く公共交通は、JR山陰本線、園福線、八田線、神吉線、原・神吉線といった広域的な交通と、旧町の中心地を拠点として運行しているぐるりんバスや南丹市営バス、デマンドバスなどの身近な生活を支える交通により成り立っているが、マイカーの普及や人口減少の進展等により公共交通の利用者数が減少しており、今後地域公共交通の維持・存続ができなくなることが懸念される。また、JR山陰本線・嵯峨野線の減便や園福線の元運行主体であった西日本ジェイアールバスの撤退等、南丹市を取り巻く公共交通は非常に厳しい局面を迎えている。これらの課題解決のため、持続可能かつ効率的で安定的な公共交通体系を構築し、人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちの実現を目指すため策定した「南丹市地域公共交通計画」に基づいた事業を行うことが求められている。

## 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

- ・南丹市全体の公共交通利用者数 7,582人/日(R10) ※8,234人/日(R4)
- ・南丹市が公的資金を投入している地域公共交通の収支率 16.1%(R10) ※16.7%(R4)
- ・南丹市の地域公共交通への公的資金投入額 214,000,000円/年(R10) ※175,000,000円/年(R4)

(南丹市地域公共交通計画 P44 参照)

## (2) 事業の効果

## 【南丹市営バス】

南丹市営バスは、市の交通拠点である園部駅や日吉駅などと、周辺の各地区の居住地とを結ぶ路線である。日常生活を送るうえで、地域内の移動手段として欠かせない役割を担っており、また、園部駅でJR山陰本線や園福線(幹線補助)との接続により、広域への移動も可能とするなど、広域的な公共交通を補完する路線として欠かせない役割を担っており、地域の移動手段を確保できる。

## 【ぐるりんバス】

ぐるりんバスは、市の中心地である園部駅を中心とした地域を運行する路線である。日常生活を送るうえで、園部駅を中心とした地域の移動手段として欠かせない役割を担っており、また、園部駅でJR山陰本線や園福線との接続により、広域への移動も可能とするなど、広域的な公共交通を補完する欠かせない路線であり、地域の移動手段を確保できる。

<p>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</p>
<p>【南丹市営バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市全体の交通体系の見直し（南丹市、鉄道・バス・タクシー事業者）</li> <li>・南丹市営バスのルート・ダイヤ等の見直し（南丹市）</li> <li>・南丹市営バスの車内アナウンス・マイクの見直し（南丹市）</li> <li>・デジタル化の導入等による利便性向上（南丹市）</li> <li>・使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行（南丹市）</li> <li>その他</li> </ul> <p>【ぐるりんバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市全体の交通体系の見直し（南丹市、鉄道・バス・タクシー事業者）</li> <li>・ぐるりんバスの見直し（南丹市、バス事業者）</li> <li>・分かりやすいバス停の整備（南丹市、バス事業者）</li> <li>・JR遅延時のぐるりんバスとJRの連携（南丹市、バス事業者）</li> <li>・園部駅や園部駅周辺での待合環境の向上（南丹市）</li> <li>その他</li> </ul>
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者</p>
<p>表1を添付。</p>
<p>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</p>
<p>【南丹市営バス】</p> <p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る南丹市営バスの各路線について、運行に要した費用から路線ごとに按分し費用を算出する。運賃収入及び国庫補助金、京都府補助金を運行経費から差引いた差額分を南丹市が負担する。</p> <p>【ぐるりんバス】</p> <p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るぐるりんバスの各路線について、各路線の委託料から費用を算出する。運賃収入及び国庫補助金、京都府補助金を運行経費から差引いた差額分を南丹市が負担する</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<p>【南丹市営バス】</p> <p>運賃収入や乗車人数など毎月の数字を把握し効果を検証する。</p> <p>【ぐるりんバス】</p> <p>運賃収入や乗車人数など毎月の数字を把握し効果を検証する。</p>
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期  
及びその他特記事項  
**【地域間幹線系統のみ】**

※該当なし

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>
表5を添付。
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>
路線の運行確保と車両の取得は一体不可分なものであり、運行にあたり、保守点検を重ねて使用しているところだが、車齢の高いものについては、安全性と費用効率化の面から適切な入れ替えが必要である。
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
修繕等に伴うランニングコストと購入に係る費用のバランスを考慮したうえで新しい車両を導入し、安全性を向上させる。
(2) 事業の効果
新しい車両を導入することにより車内環境が改善されるとともに、ノンステップバスが導入されることでバリアフリー化が促進され利便性の向上が図られる。
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のとおり
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>
※該当なし
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>
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <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>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和5年度第1回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年4月25日（火）

場所 南丹市役所 本庁 301会議室

第1号議案 南丹市地域公共交通活性化協議会規約について

第2号議案 役員の選出について

第3号議案 南丹市地域公共交通活性化協議会事務局規定について

第4号議案 南丹市地域公共交通活性化協議会会計事務取扱規程について

第5号議案 令和5年度事業計画及び予算書の承認について

上記、原案のとおり承認。

令和5年度第2回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年8月22日（火）

場所 南丹市園部文化会館「アスエル園部」3階大研修室

第1号議案 地域公共交通計画策定事業について

第2号議案 南丹市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の実施方針について

第3号議案 南丹市地域公共交通計画策定に係るワークショップの実施方針について

上記、原案のとおり承認。

報告事項 令和5年度 南丹市地域公共交通計画策定支援業務の事業者について

令和5年度第3回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年10月30日（月）

場所 南丹市役所 日吉支所 4階市民ホール

第1号議案 南丹市地域公共交通計画素案について

第2号議案 南丹市地域公共交通計画の実施事業（案）について

上記、原案のとおり承認。

報告事項 アンケート調査の結果について、ワークショップの結果について

令和5年度第4回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年12月21日（木）

場所 南丹市役所 本庁 301会議室

議案 南丹市地域公共交通計画（案）及びパブリックコメントについて

上記、原案のとおり承認。

令和5年度第5回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和6年3月7日（木）

場所 南丹市役所 本庁 301会議室

議案 南丹市地域公共交通計画（案）の修正について

上記、原案のとおり承認。

## 19. 利用者等の意見の反映状況

計画策定にあたっては、

- ①市民へ広くアンケートの実施
- ②地元住民を交えたワークショップ及びヒアリングの実施
- ③地元高校生へのアンケートの実施
- ④交通事業者へのヒアリングの実施
- ⑤パブリックコメントを南丹市 HP や広報誌等で周知し、実施を行い、誰もが使いやすい公共交通の策定に活かした。

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 京都府南丹市園部町小桜町47番地

(所 属) 南丹市 地域振興部 地域振興課

(氏 名) 坪井 裕輝

(電 話) 0771-68-0019

(e-mail) tsuboi528@city.nantan.lg.jp

**注意：** 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成にあたっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2・3については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名：南丹市

計画名称：南丹市地域公共交通計画

地域公共交通計画での記載箇所（頁）	
<p>(第1号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割</p>	<p>P39～P40 「地域公共交通の位置づけと役割」</p>
<p>(第2号関係) 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性</p>	<p>P41～P42 「地域公共交通確保維持事業の必要性」</p>
<p>(第3号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要</p>	<p>P43 「地域公共交通の事業及び実施主体」</p>
<p>(第4号関係) 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法</p>	<p>P44 「計画の目標と数値指標の考え方」 P67 「推進体制」 P68 「計画の評価スケジュール」</p>

補助要綱第17条第1項に規定する事項

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送予定者(地域内ファイダー系統)

R8年度～計画期間最終年度については、R7年度事業から運行内容に変更がないため省略

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該当 する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
	南丹市	(1) 知井線1-1、1-2	和泉	深見	知井小学前	往23.3km 復17.9km	243日	729回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(2) 知井線1-1、1-2	和泉	深見	知井小学前	往23.3km 復17.9km	50日	100回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(3) 芦生・佐々里線2-1、2-2	知見口	出合	佐々里	往14.8km 復22.0km	243日	1336.5回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(4) 芦生・佐々里線2-1、2-2	知見口	出合	佐々里	往14.8km 復22.0km	50日	175回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(5) 芦生・佐々里線2-3	知見口	田歌	田歌	往 5.5km 復 km	243日	121.5回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(5) 芦生・佐々里線2-3	知見口	田歌	田歌	往 5.5km 復 km	50日	25回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(6) 大野線3-1、3-2	和泉	川谷	大野ダム	往12.1km 復18.1km	243日	486回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(7) 大野線3-1、3-2	和泉	川谷	大野ダム	往12.1km 復18.1km	50日	100回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(8) 大野線3-3	和泉	川谷	和知駅	往26.8km 復26.8km	243日	486回			路線定期運行	②(1)	和知駅でJR山 陰本線と接続	③
	南丹市	(9) 大野線3-3	和泉	川谷	和知駅	往26.8km 復26.8km	50日	100回			路線定期運行	②(1)	和知駅でJR山 陰本線と接続	③
	南丹市	(10) 大野線3-4	和泉	川谷	下檜原	往16.3km 復 km	243日	121.5回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(11) 大野線3-4	和泉	川谷	下檜原	往16.3km 復 km	50日	25回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③
	南丹市	(12) 大野線3-5	和知駅	和泉	宮脇	往25.4km 復25.4km	66日	198回			路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別 措置法に該当する過疎 地域を沿線に含む。	③

南丹市	(13)	鶴ヶ岡線4-1	和泉		鶴ヶ岡	往5.7km 復5.7km	243日	1093.5回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(14)	鶴ヶ岡線4-1	和泉		鶴ヶ岡	往5.7km 復5.7km	50日	125回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(15)	鶴ヶ岡線4-2	鶴ヶ岡		洞	往3.9km 復3.9km	243日	972回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(16)	鶴ヶ岡線4-2	鶴ヶ岡		洞	往3.9km 復3.9km	50日	50回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(17)	鶴ヶ岡線4-3	鶴ヶ岡	福居	洞	往15.3km 復15.3km	243日	364.5回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(18)	鶴ヶ岡線4-3	鶴ヶ岡	福居	洞	往15.3km 復15.3km	50日	50回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(19)	鶴ヶ岡線4-1	和泉		鶴ヶ岡	往5.7km 復5.7km	66日	33回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(20)	知見線5-1	知見口		知見	往5.4km 復5.4km	243日	850.5回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(21)	知見線5-1	知見口		知見	往5.4km 復5.4km	50日	125回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(22)	知見線5-2	知見口		河内谷	往2.8km 復2.8km	243日	850.5回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(23)	知見線5-2	知見口		河内谷	往2.8km 復2.8km	50日	75回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(24)	知見線5-3	知見口		知見	往7.9km 復7.9km	243日	364.5回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(25)	知見線5-3	知見口		知見	往7.9km 復7.9km	50日	50回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(26)	福居線6-1	鶴ヶ岡		福居	往6.7km 復6.7km	243日	850.5回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(27)	福居線6-1	鶴ヶ岡		福居	往6.7km 復 km	50日	25回		路線定期運行	①、②(1)	過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域を沿線に含む。	③
南丹市	(28)	京北線7-1	和泉	下佐々江	周山	往22.4km 復22.4km	243日	486回		路線定期運行	②(1)	周山/バス停で地域間幹線系統高雄京北線と接続	③

南丹市	(29)	京北線7-1	和泉	下佐々江	周山	往22.4km 復22.4km	50日	100回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(30)	京北線7-1	和泉	下佐々江	周山	往22.4km 復22.4km	66日	132回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(31)	京北線7-2	和泉		宮脇	往4.6km 復4.6km	243日	1701回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(32)	京北線7-2	和泉		宮脇	往4.6km 復4.6km	50日	225回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(33)	京北線7-2	和泉		宮脇	往4.6km 復4.6km	66日	198回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(34)	京北線7-3	和泉	下佐々江	東北側駅前	往15.0km 復15.0km	243日	364.5回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(35)	京北線7-3	和泉	下佐々江	東北側駅前	往15.0km 復15.0km	50日	75回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(36)	京北線7-3	和泉	下佐々江	東北側駅前	往15.0km 復15.0km	66日	33回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(37)	京北線7-4	和泉	安掛	東北側駅前	往17.1km 復17.1km	243日	243回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(38)	京北線7-4	和泉	安掛	東北側駅前	往17.1km 復17.1km	50日	50回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(39)	京北線7-5	宮脇	下佐々江	東北側駅前	往11.8km 復11.8km	66日	66回		路線定期運行	②(1)	周山バス停で地域 間幹線系統高雄京 北線と接続	③
南丹市	(40)	世木線8-1	日吉駅		日吉山の家	往7.5km 復7.5km	243日	607.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(41)	世木線8-1	日吉駅		日吉山の家	往7.5km 復7.5km	50日	75回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(42)	世木線8-2	日吉駅		上谷	往5.5km 復5.5km	243日	364.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(43)	世木線8-2	日吉駅		上谷	往5.5km 復5.5km	50日	50回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(44)	世木線8-2	日吉駅		上谷	往5.5km 復5.5km	51日	76.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③

南丹市	(45)	世木線8-3	白音ことし	小道津	上谷	往15.8km 復15.8km	51日	25.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(46)	世木線8-6	上谷	小道津	日吉駅	往7.2km 復7.2km	192日	96回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(47)	世木線8-6	上谷	小道津	日吉駅	往7.2km 復7.2km	242日	121回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(48)	胡麻・志和賀線9-1	日吉駅	胡麻駅	畑郷	往9.2km 復9.2km	243日	121.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(49)	胡麻・志和賀線9-1	日吉駅	胡麻駅	畑郷	往9.2km 復9.2km	50日	25回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(50)	胡麻・志和賀線9-3	日吉駅	広野	畑郷	往13.1km 復13.1km	243日	121.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(51)	胡麻・志和賀線9-4	日吉駅	後野	畑郷	往12.0km 復12.0km	243日	243回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(52)	胡麻・志和賀線9-4	日吉駅	後野	畑郷	往12.0km 復12.0km	50日	75回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(53)	胡麻・志和賀線9-5	日吉駅	新町	畑郷	往8.9km 復8.9km	243日	486回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(54)	胡麻・志和賀線9-5	日吉駅	新町	畑郷	往8.9km 復8.9km	50日	50回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(55)	胡麻・志和賀線9-6	日吉駅		志和賀	往4.0km 復4.0km	243日	850.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(56)	胡麻・志和賀線9-6	日吉駅		志和賀	往4.0km 復4.0km	50日	125回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(57)	美山園部線10-1	旧知井小前	上佐々江	園部駅西口	往43.3km 復43.3km	243日	121.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(58)	美山園部線10-1	旧知井小前	上佐々江	園部駅西口	往43.3km 復43.3km	50日	25回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(59)	美山園部線10-2	園部駅	下佐々江	旧知井小前	往38.9km 復38.9km	243日	243回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(60)	美山園部線10-2	園部駅	下佐々江	旧知井小前	往38.9km 復38.9km	50日	50回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③

南丹市

南丹市	(61) 美山園部線10-3	日吉駅	下深見	旧知井小前	往38.9km 復38.9km	243日	121.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(62) 美山園部線10-3	日吉駅	下深見	旧知井小前	往38.9km 復38.9km	50日	25回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(63) 美山園部線10-4	旧知井小前	下深見	大学病院前	往42.4km 復42.4km	243日	243回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(64) 美山園部線10-5	旧知井小前	上佐々江	大学病院前	往37.0km 復37.0km	243日	1093.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(65) 美山園部線10-6	旧知井小前	下佐々江	大学病院前	往32.6km 復32.6km	243日	486回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(66) 美山園部線10-7	旧知井小前	上佐々江	日吉駅	往34.1km 復34.1km	243日	364.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(67) 美山園部線10-7	旧知井小前	上佐々江	日吉駅	往34.1km 復34.1km	50日	175回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(68) 美山園部線10-7	旧知井小前	下佐々江	日吉駅	往29.7km 復29.7km	243日	121.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(69) 美山園部線10-8	旧知井小前	下佐々江	日吉駅	往29.7km 復29.7km	50日	125回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(70) 美山園部線10-9	大学病院前	下深見	旧知井小前	往39.7km 復39.7km	243日	121.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(71) 美山園部線10-10	日吉駅	下深見	旧知井小前	往39.5km 復39.5km	50日	25回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(72) 美山園部線10-11	上佐々江		日吉駅	往14.0km 復14.0km	243日	243回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(73) 美山園部線10-11	上佐々江		日吉駅	往14.0km 復14.0km	50日	25回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(74) 美山園部線10-12	知見口		宮脇	往12.7km 復12.7km	66日	66回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(75) 美山園部線10-13	自然文化村		日吉駅	往33.9km 復33.9km	66日	396回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③
南丹市	(76) 美山園部線10-14	旧知井小前	下佐々江	日吉駅	往29.9km 復29.9km	243日	121.5回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本 線と接続	③

南丹市	(77) 美山園部線10-15	田知井/小前	下深見	日吉駅	往35.1km 復35.1km	50日	25回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本線と接続	③
南丹市	(78) 日吉ダム線11-1	日吉駅	小道津	ひよし温泉	往2.6km 復2.6km	242日	726回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本線と接続	③
南丹市	(79) 日吉ダム線11-2	日吉駅	町筋	ひよし温泉	往3km 復 km	50日	25回		路線定期運行	②(1)	日吉駅でJR山陰本線と接続	③
(有)中京交通	(80) 西本梅スクール・癒しの森線1-1	榎	大河内八坂	南八田	往19.3km 復19.3km	241日	120.5回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(81) 西本梅スクール・癒しの森線1-2	榎	大河内八坂	南八田	往9.5km 復9.5km	241日	120.5回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(82) 西本梅スクール・癒しの森線1-3	西小前	八坂	南八田	往23.8km 復23.8km	365日	423.5回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(83) 西本梅スクール・癒しの森線1-4	南八田	榎 るり溪橋	榎	往4.1km 復4.1km	241日	120.5回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(84) 西本梅スクール・癒しの森線1-5	南八田	八坂	八坂	往11.8km 復11.8km	365日	182.5回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(85) 西本梅スクール・癒しの森線1-6	奥るり溪	榎 るり溪橋	南八田	往6.8km 復6.8km	124日	124回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(86) 西本梅スクール・癒しの森線1-7	南八田	八坂 大河内	奥るり溪	往12.2km 復12.2km	124日	124回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(87) 西本梅スクール・癒しの森線1-8	南八田	農芸高校 大河内	八坂	往21.6km 復21.6km	241日	120.5回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(88) 西本梅スクール・癒しの森線1-9	南八田	農芸高校 八乙女	西小前	往10.2km 復10.2km	124日	62回		路線定期運行	①、②(1)	南八田/バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③
(有)中京交通	(89) 市街地循環線2-1	園部駅西口	上本町	園部駅西口	往6.1km 復6.1km	365日	1581回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
(有)中京交通	(90) 市街地循環線2-1	園部駅西口	市役所前	園部駅西口	往 km 復 km	365日	1702回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
(有)中京交通	(91) 摩気・園部東部線3-1	園部駅西口	横田	園部駅西口	往9.6km 復9.6km	365日	304回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
(有)中京交通	(92) 摩気・園部東部線3-2	園部駅西口	熊崎口	園部駅西口	往19.1km 復19.1km	365日	182回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③

(有)中京交通	(93) 摩気・園部東部線3-3	園部駅西口		船岡駅	往12.4km 復12.4km	365日	121回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
(有)中京交通	(94) 摩気・園部東部線3-4	園部駅西口		半田口	往4.5km 復4.5km	243日	790回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
(有)中京交通	(95) 新光悦村線5-1	園部駅西口	小山西 市役所前	曾我谷	往11.1km 復11.1km	365日	790回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
(有)中京交通	(96) 新光悦村線5-2	園部駅西口	大学校前 市役所前	曾我谷	往10.1km 復10.1km	365日	182回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
(有)中京交通	(97) 新光悦村線5-3	園部駅西口	小山西町 市役所前	曾我谷 <small>新光悦工業駅前</small>	往6.8km 復6.8km	365日	729回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
(有)中京交通	(98) 新光悦村線5-4	園部駅西口	木崎町	木崎町 <small>新光悦工業駅前</small>	往3.3km 復3.3km	365日	1094回		路線定期運行	②(1)	園部駅でJRと接続	③
					往 km 復 km	日	回					
					往 km 復 km	日	回					

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「系統キロ程」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ライダーシステムに係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ライダーシステムが接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	南丹市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	23,586
交通不便地域等	31,629

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
31,629	南丹市全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画	令和4年3月25日	
南丹市地域公共交通計画	令和6年3月27日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2))(実施要領の2.(1)⑩))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内ファイダーシステム)

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種類		乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
				イ	ロ					
南丹市	南丹市営バス	1	美山園部線 <small>(071-07)</small>	ノンステップ型	スロープ付き	56	令和8年1月(予定)			一括
	南丹市営バス	2	美山園部線 <small>(071-07)</small>	ノンステップ型	スロープ付き	56	令和10年1月(予定)			一括
		3	( )							
		4	( )							
		5	( )							

(注)

1. 「補助対象車両の種類」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、「地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内ファイダーシステムに係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

## 【その他資料】

### 計画の変更と協議会の開催について

地域公共交通計画の策定後に、運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更等が生じ、計画を変更する場合、あらかじめ計画の変更について法定協議会の議論を経て大臣の認定を受ける必要があります（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第9条第1項）。

ただし、以下の要件を満たす場合においては、法定協議会の議論を経たものとして取り扱うことにします。

1 軽微な変更（地域公共交通確保維持改善事業実施要領2.-(1)-②-ア）

次のいずれをも満たす場合

- ・ 補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・ 補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・ 補助対象系統のキロ程の10%以内の増減
- ・ 補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

---

## <地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（抄）>

（地域公共交通計画の変更）

第9条 活性化法法定協議会は、前条の規定により申請された地域公共交通計画に記載された地域公共交通確保維持事業の内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について当該活性化法法定協議会の議論を経て大臣の認定を受けるものとする。ただし、軽微な変更についてはこの限りでない。

## <地域公共交通確保維持改善事業実施要領（抄）>

### ②協議会について

#### ア. 地域公共交通計画の変更と活性化法法定協議会の開催について

陸上交通（地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統）について記載した地域公共交通計画の策定後に鉄道のダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応、沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、予め活性化法法定協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、次のいずれをも満たす軽微な変更に限り、変更の都度、活性化法法定協議会を開催しなくても交付要綱第9条第1項（第18条の規定により準用する場合を含む。）の活性化法法定協議会の議論を経たものとして取り扱う。

- ・各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・各補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあってはサービス提供時間）の10%以内の増減
- ・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

ただし、当該変更後の地域公共交通計画については、活性化法法定協議会構成員において情報共有されることが必要である。