

(案)

様式第1-3

第 号
令和8年6月30日

国土交通大臣 殿

和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
(委員長:森吉 豊)

和泉市地域間幹線系統確保維持計画認定申請書

地域間幹線系統確保維持計画を別添のとおり定めたので、関係書類を添えて
申請します。

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

計画全体の目的・必要性

少子高齢化やマイカーの普及による通勤・通学利用の減少や、コロナ過の影響による乗務員不足や2024年問題に加え、燃料費の高騰など乗合バスが営利サービスとして成り立たなくなっている現状から、地域住民の生活交通手段を確保する必要がある。このため、地域住民の生活交通手段として不可欠な乗合バスの確保維持を行うことを目的とする。

番号	事業者名	系統名	現状の目的	系統維持の必要性	種別
1	南海バス(株)	美木多線	通学、通勤、通院、 買い物等	特に、堺市の「野々井」「別所南」等及び和泉市の「国分峠東」「北田中」等各バス停周辺住民が堺東駅等の鉄道駅や市立小学校、堺市内の病院、商業施設等へのアクセスとして利用していることに加え、一団の公共交通空白地域の解消(※)に寄与しているとともに、自動車の利用が困難な生徒や高齢者等により、日常生活を営むため利用されている。 また、沿線住民の存続意向の強さもうかがえ、地域の必要不可欠な交通手段として存続を図ることが必要である。 (※)小学校区域に一部該当。 一定の通学利用あり。	継続
2	南海ウイングバス(株)	山直線	通勤、通院、買い物 等	和泉中央駅を起点に岸和田市内と結ぶ生活交通として広域的な役割を持ち、通勤通学、買い物といった日常生活に係る移動や観光等に至る多様な目的で移動を支える路線として存続を図ることが必要である。	継続
3	南海ウイングバス(株)	東ヶ丘線	通勤、通院、買い物 等	和泉中央駅を起点に岸和田市内と結ぶ生活交通として広域的な役割を持ち、通勤通学、買い物といった日常生活に係る移動や観光等に至る多様な目的で移動を支える路線として存続を図ることが必要である。	継続

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
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

計画全体の目標・効果

各路線の利便性向上施策等を行うことで、輸送人員を維持もしくは増加させることを目標とし、地域住民の生活交通手段として不可欠な乗合バスの確保維持に努める。

番号	事業者名	系統名	目標	効果	事業	種別
1	南海バス(株)	美木多線	・収支率1%以上の改善(ただし、新型コロナウイルス感染症、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)	自動車等を利用できない高齢者等(通学者を含む)の社会参加や普段の生活(通学、通院等)に必要な移動手段、地域の利便性(主に鉄道駅アクセス)が確保される。	沿線住民への認知度を高めるため、梅美木多及び堺東エリアでの街頭PR活動を年間のべ24回以上行う等の利用促進の取組に努めるとともに、「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」に定める取組を実施する。	継続
2	南海ウイングバス(株)	山直線	・収支率1%以上の改善(ただし、新型コロナウイルス感染症、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)	地域間幹線系統を確保、維持することにより、住民の日常生活に必要な不可欠な通勤通学、買い物及び地域外からの観光客に至る移動手段を確保することができる。また、幹線・支線が連携することで、効率的な運行体系が実現でき、外出促進・地域活性化にもつ	利便性向上に向けたダイヤ改正の検討、利用者ニーズに対応した路線編成等の検討、実施等の利用促進の取組に努めるとともに、「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」に定める取組を実施する。	継続
3	南海ウイングバス(株)	東ヶ丘線	・収支率1%以上の改善(ただし、新型コロナウイルス感染症、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)	地域間幹線系統を確保、維持することにより、住民の日常生活に必要な不可欠な通勤通学、買い物及び地域外からの観光客に至る移動手段を確保することができる。また、幹線・支線が連携することで、効率的な運行体系が実現でき、外出促進・地域活性化にもつ	利便性向上に向けたダイヤ改正の検討、利用者ニーズに対応した路線編成等の検討、実施等の利用促進の取組に努めるとともに、「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」に定める取組を実施する。	継続

事業の実施主体については、「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」参照

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

添付「表1」参照

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

添付「表2」参照

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・輸送人員、収支率について、数値指標による評価を実施
- ・目標達成に向け実施した生産性向上の取組に係る取組内容の評価を実施

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

該当なし

8. 別表1の補助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

表4を添付

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
1	南海バス(株) 美木多線	(1)高齢者公共交通利用促進事業 ① 取組内容〔和泉市〕 令和2年6月より、公共交通の利用促進や高齢者の移動支援等を目的に、市内在住の75歳以上の方を対象にバスやタクシーの利用料金が軽減される助成券(おでかけ支援チケット)の配布を実施し、「南海バスサービス券」への引換を促すとともに、料金負担の軽減を図ることで、バスの利用促進に取り組んだが、令和8年3月で助成券の配布が終了となった。 ② 実施主体 和泉市、南海バス ④ 実施時期 令和2年6月～令和8年3月 (2)バスロケーションサービスの導入による利用促進 ① 取組内容 パソコン、スマートフォン、携帯電話からHPにてバスの運行状況がリアルタイムで確認できるサービスを導入することにより、バス待ち環境の改善を行うことで利用促進を図る。 さらに、H29年4月よりバス停やバス車内、HPにてPRを行い、平成29年8月より、各バス停にそのバス停を通過するバスの運行状況がスマートフォン等で確認できるQRコードを設置した。加えて、同サービスを利用できるスマートフォン専用アプリケーションを運用開始。 また、平成29年11月より、利用方法が詳細に記載されているパンフレットを作成し、各ターミナル等で配布することにより、利用者への周知を図っている。 ② 実施主体 南海バス ④ 実施時期 HP:平成29年4月～、QR:平成29年8月下旬～ アプリ:平成29年8月31日～、パンフレット:平成29年11月～ (3)住民への広報・啓発による利用促進 ① 取組内容 〔和泉市〕 ・市ホームページにおいて、和泉市総合スポーツセンター利用者に対しバス利用の啓発を行う。 ・バス停「横山高校前」から「国分峠東」へ名称変更するにあたり、「和泉市総合スポーツセンター」を副名称とし、施設利用者に対しバス利用の啓発を行っている。(R2年3月～) ・地域住民、学校、転入者等に対するMMを実施(R1年度～) ・学校教育と連携しバスの乗り方教室を実施(R1年度～) ・和泉市内地域公共交通の総合マップを作成し配布(R1年度～) ② 実施主体 和泉市 ④ 実施時期 「①取組内容」に記載	・輸送人員の1%の増加等による収支率1%以上の改善を図る(ただし、新型コロナウイルス感染症、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮) ・磁気カードからICカードへの転換を促し、将来的に磁気カードシステムを廃止すれば費用削減が期待できる。

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
		(4)バスロケーションシステム導入支援およびPR ① 取組内容 ・バスロケーションシステムのQRコードを掲載した総合マップを市広報(R1.12)に折込み全戸配布するとともに、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施(和泉市) ② 実施主体 和泉市 ④ 実施時期 継続中 (5)地域公共交通網形成計画の策定 ① 取組内容 本系統と他の路線や鉄道等との接続も考慮する等、地域公共交通ネットワークのあり方を検討する。 ② 実施主体 和泉市 ④ 実施時期 平成30年度3月 策定 (6)路線の再編による利用促進 ① 取組内容 再編前においては、横山高校前～堺東駅前間は、西区役所で乗継ぎが必要な路線を運行していたが、当路線に集約することにより、利便性向上に伴う利用促進を見込む。 ■再編前(平日の運行回数) 横山高校前～堺東駅前(当路線) 3.0回/日 横山高校前～西区役所前(堺東駅前へは乗継必要) 7.0回/日 ■再編後(平日の運行回数) 横山高校前～堺東駅前(当路線) 10.0回/日 また、JR鳳駅前ターミナルの共用開始に伴い、乗り入れ開始により、利便向上による利用促進を見込む。 ② 実施主体 南海バス ④ 実施時期 平成29年8月26日～、令和元年9月23日～ (7)新系統番号の運用開始による識別性向上 ① 取組内容 すべての利用者に対して、バス系統番号の案内をわかりやすくするため、国土交通省のガイドラインに基づき、系統番号の変更により、行先経由地等の識別性向上を図る。 ② 実施主体 南海バス ④ 実施時期 令和2年3月1日～	

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
		(8)ホームページおよび路線ガイドのリニューアルによる利便性の向上 ① 取組内容 南海バスホームページの全面的なリニューアルにより、地図データ上から停留所選択や住所、ランドマークの直接入力から停留所選択が可能となり、多言語ページを追加(英語、韓国語、中国語)。路線ガイドのリニューアルでは、従来は路線図のみのパンフレットで、利用者からはわかりにくい部分もあったため、一般的な地図上に路線図を記載することにより、出発地点や目的地の最寄りのバス停を見つけやすくし、バスの利用へのハードルを低くすることで、利便性の向上を図る。 ② 実施主体 南海バス ④ 実施時期 令和2年3月26日～ 路線ガイド: 令和2年4月1日～ (9)スマートフォン向け障害者手帳アプリ「ミライロID」の取り扱い開始 ①取組内容 バス利用時に障害者割引の適用を行なうためには、乗務員に障害者手帳の提示が必要であり、障害者手帳には生年月日や住所等が記載されていることや障害者手帳を提示すること自体に利用者の心的負担があった。そこで、障害者手帳アプリ「ミライロID」の利用を認め、障害者手帳と同様の取り扱いを認めることで、障害者手帳に替わり、スマートフォンのアプリに表示される情報を以って、減額処置を行なう。個人情報公開や障害者手帳自体提示することへの心的負担を軽減し、外出の促進を目指す。 ②実施主体 南海バス ④実施時期 令和3年4月1日～ (10)Googleマップへのリアルタイム遅延情報の表示を開始 ①取組内容 バスの遅延情報を確認する際はバスロケーションシステムのアプリから確認する必要があったが、バスロケーションシステムデータをGoogleマップと連携させることで、経路検索とともにバスの遅延情報も確認できるようにすることで、利用者のさらなる利便性向上を目指す。 ②実施主体 南海バス ④実施時期 令和3年7月12日～ (11)モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」の導入 ①取組内容 従来の「南海バス全線一日フリーカード」を購入する際には、購入者は営業時間内に南海バス窓口等へ出向く必要があり、利用前に購入の手間があった。そこで、モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」を導入することで、購入者は場所と時間に制限されず好きな時間にスマートフォンのアプリ上からパスを購入できるようになり、購入者の手間の省略を行うことで、利便性の向上を図り、利用促進を目指す。 ②実施主体 南海バス ④実施時期 令和3年7月19日～	

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
		(12)モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」への沿線施設の特典クーポンの付与 ①取組内容 沿線自治体の協力を得てモバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」へ当路線の沿線施設の特典クーポンを付与し、バスの利用促進を図る。 ②実施主体 南海バス 和泉市 ④実施時期 令和4年9月～	
		(13)地域公共交通計画の策定 ①取組内容 本系統と他の路線や鉄道等との接続も考慮する等、地域公共交通ネットワークのあり方を検討し、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする指針として、平成31年3月に策定した「和泉市地域公共交通網形成計画」を更新。 ②実施主体 和泉市 ④実施時期 令和6年3月策定	
		(14)スマホ定期券サービスによる利用促進 ①取組内容 従来、定期券発売窓口にまで出向いて発行しなければならなかった定期券をスマホアプリより購入できるサービスを開始し、決済手段についても現金のみであったところ、クレジット決済や電子マネー決済にも対応し、利用促進を図る。 ②実施主体 南海バス ④実施時期 令和5年9月～	
2	南海ウイングバス(株) 山直線	(1)バスロケーションサービスの導入による利用促進 ① 取組内容 パソコン、スマートフォン、携帯電話からHPにてバスの運行状況がリアルタイムで確認できるサービスを導入することにより、バス待ち環境の改善を行うことで利用促進を図る。さらに、H29年4月よりバス停やバス車内、HPにてPRを行い、平成29年8月より、各バス停にそのバス停を通過するバスの運行状況がスマートフォン等で確認できるQRコードを設置した。加えて、同サービスを利用できるスマートフォン専用アプリケーションを運用開始。また、平成29年11月より、利用方法が詳細に記載されているパンフレットを作成し、各ターミナル等で配布することにより、利用者への周知を図っている。 ② 実施主体 和泉市、南海ウイングバス ④ 実施時期 HP:平成29年4月～、QR:平成29年8月下旬～、アプリ:平成29年8月31日～、パンフレット:平成29年11月～	・輸送人員の1%の増加等による収支率1%以上の改善を図る(ただし、新型コロナウイルス感染症、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮) ・磁気カードからICカードへの転換を促し、将来的に磁気カードシステムを廃止すれば費用削減が期待できる。

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
		(2)バスロケーションシステム導入支援およびPR ① 取組内容 ・バスロケーションシステムのQRコードを掲載した総合マップを市広報(R1.12)に折込み全戸配布するとともに、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施(和泉市) ② 実施主体 和泉市 ④ 実施時期 継続中	
		(3)新系統番号の運用開始による識別性向上 ① 取組内容 すべての利用者に対して、バス系統番号の案内をわかりやすくするため、国土交通省のガイドラインに基づき、系統番号の変更により、行先経由地等の識別性向上を図る。 ② 実施主体 南海ウイングバス ④ 実施時期 令和2年3月1日～	
		(4)ホームページおよび路線ガイドのリニューアルによる利便性の向上 ① 取組内容 南海バスホームページの全面的なリニューアルにより、地図データ上から停留所選択や住所、ランドマークの直接入力から停留所選択が可能となり、多言語ページを追加(英語、韓国語、中国語)。路線ガイドのリニューアルでは、従来は路線図のみのパンフレットで、利用者からはわかりにくい部分もあったため、一般的な地図上に路線図を記載することにより、出発地点や目的地の最寄りのバス停を見つけやすくし、バスの利用へのハードルを低くすることで、利便性の向上を図る。 ② 実施主体 南海ウイングバス	
		(5)スマートフォン向け障害者手帳アプリ「ミライロID」の取り扱い開始 ①取組内容 バス利用時に障害者割引の適用を行なうためには、乗務員に障害者手帳の提示が必要であり、障害者手帳には生年月日や住所等が記載されていることや障害者手帳を提示すること自体に利用者の心的負担があった。そこで、障害者手帳アプリ「ミライロID」の利用を認め、障害者手帳と同様の取り扱いを認めることで、障害者手帳に替わり、スマートフォンのアプリに表示される情報を以って、減額処置を行なう。個人情報公開や障害者手帳自体提示することへの心的負担を軽減し、外出の促進を目指す。 ②実施主体 南海ウイングバス ④実施時期 令和3年4月1日～	

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
		(6) Googleマップへのリアルタイム遅延情報の表示を開始 ①取組内容 バスの遅延情報を確認する際はバスロケーションシステムのアプリから確認する必要があったが、バスロケーションシステムデータをGoogleマップと連携させることで、経路検索とともにバスの遅延情報も確認できるようにすることで、利用者のさらなる利便性向上を目指す。 ②実施主体 南海ウイングバス ④実施時期 令和3年7月12日～ (7) モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」の導入 ①取組内容 従来の「南海バス全線一日フリーカード」を購入する際には、購入者は営業時間内に南海バス窓口等へ出向く必要があり、利用前に購入の手間があった。そこで、モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」を導入することで、購入者は場所と時間に制限されず好きな時間にスマートフォンのアプリ上からバスを購入できるようになり、購入者の手間の省略を行うことで、利便性の向上を図り、利用促進を目指す。 ②実施主体 南海ウイングバス ④実施時期 令和3年7月19日～ (8) 地域公共交通計画の策定 ①取組内容 本系統と他の路線や鉄道等との接続も考慮する等、地域公共交通ネットワークのあり方を検討し、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする指針として、平成31年3月に策定した「和泉市地域公共交通網形成計画」を更新。 ②実施主体 和泉市 ④実施時期 令和6年3月策定 (9) スマホ定期券サービスによる利用促進 ①取組内容 従来、定期券発売窓口にまで出向いて発行しなければならなかった定期券をスマホアプリより購入できるサービスを開始し、決済手段についても現金のみであったところ、クレジット決済や電子マネー決済にも対応し、利用促進を図る。 ②実施主体 南海ウイングバス ④実施時期 令和5年9月～	

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
3	南海ウイングバス(株) 東ヶ丘線	(1)バスロケーションサービスの導入による利用促進 ① 取組内容 パソコン、スマートフォン、携帯電話からHPIにてバスの運行状況がリアルタイムで確認できるサービスを導入することにより、バス待ち環境の改善を行うことで利用促進を図る。さらに、H29年4月よりバス停やバス車内、HPIにてPRを行い、平成29年8月より、各バス停にそのバス停を通過するバスの運行状況がスマートフォン等で確認できるQRコードを設置した。加えて、同サービスを利用できるスマートフォン専用アプリケーションを運用開始。また、平成29年11月より、利用方法が詳細に記載されているパンフレットを作成し、各ターミナル等で配布することにより、利用者への周知を図っている。 ② 実施主体 和泉市、南海ウイングバス ④ 実施時期 HP:平成29年4月～、QR:平成29年8月下旬～、アプリ:平成29年8月31日～、パンフレット:平成29年11月～ (2)バスロケーションシステム導入支援およびPR ① 取組内容 ・バスロケーションシステムのQRコードを掲載した総合マップを市広報(R1.12)に折込み全戸配布するとともに、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施(和泉市) ② 実施主体 和泉市 ④ 実施時期 継続中 (3)新系統番号の運用開始による識別性向上 ① 取組内容 すべての利用者に対して、バス系統番号の案内をわかりやすくするため、国土交通省のガイドラインに基づき、系統番号の変更により、行先経由地等の識別性向上を図る。 ② 実施主体 南海ウイングバス ④ 実施時期 令和2年3月1日～ (4)ホームページおよび路線ガイドのリニューアルによる利便性の向上 ① 取組内容 南海バスホームページの全面的なリニューアルにより、地図データ上から停留所選択や住所、ランドマークの直接入力から停留所選択が可能となり、多言語ページを追加(英語、韓国語、中国語)。路線ガイドのリニューアルでは、従来は路線図のみのパンフレットで、利用者からはわかりにくい部分もあったため、一般的な地図上に路線図を記載することにより、出発地点や目的地の最寄りのバス停を見つけやすくし、バスの利用へのハードルを低くすることで、利便性の向上を図る。 ② 実施主体 南海ウイングバス	・輸送人員の1%の増加等による収支率1%以上の改善を図る(ただし、新型コロナウイルス感染症、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮) ・磁気カードからICカードへの転換を促し、将来的に磁気カードシステムを廃止すれば費用削減が期待できる。

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
		(5)スマートフォン向け障害者手帳アプリ「ミライロID」の取り扱い開始 ①取組内容 バス利用時に障害者割引の適用を行なうためには、乗務員に障害者手帳の提示が必要であり、障害者手帳には生年月日や住所等が記載されていることや障害者手帳を提示すること自体に利用者の心的負担があった。そこで、障害者手帳アプリ「ミライロID」の利用を認め、障害者手帳と同様の取り扱いを認めることで、障害者手帳に替わり、スマートフォンのアプリに表示される情報を以って、減額処置を行なう。個人情報公開や障害者手帳自体提示することへの心的負担を軽減し、外出の促進を目指す。 ②実施主体 南海ウイングバス ④実施時期 令和3年4月1日～ (6)Googleマップへのリアルタイム遅延情報の表示を開始 ①取組内容 バスの遅延情報を確認する際はバスロケーションシステムのアプリから確認する必要があったが、バスロケーションシステムデータをGoogleマップと連携させることで、経路検索とともにバスの遅延情報も確認できるようにすることで、利用者のさらなる利便性向上を目指す。 ②実施主体 南海ウイングバス ④実施時期 令和3年7月12日～ (7)モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」の導入 ①取組内容 従来の「南海バス全線一日フリーカード」を購入する際には、購入者は営業時間内に南海バス窓口等へ出向く必要があり、利用前に購入の手間があった。そこで、モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」を導入することで、購入者は場所と時間に制限されず好きな時間にスマートフォンのアプリ上からバスを購入できるようになり、購入者の手間の省略を行うことで、利便性の向上を図り、利用促進を目指す。 ②実施主体 南海ウイングバス ④実施時期 令和3年7月19日～ (8)地域公共交通計画の策定 ①取組内容 本系統と他の路線や鉄道等との接続も考慮する等、地域公共交通ネットワークのあり方を検討し、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする指針として、平成31年3月に策定した「和泉市地域公共交通網形成計画」を更新。 ②実施主体 和泉市 ④実施時期 令和6年3月策定	

番号	事業者名 系統名	生産性向上の①取組内容、②実施主体、④実施時期 等 (※「年度」:4月～翌年3月)	③効果目標
		(9)スマホ定期券サービスによる利用促進 ①取組内容 従来、定期券発売窓口にまで出向いて発行しなければならなかった定期券をスマホアプリより購入できるサービスを開始し、決済手段についても現金のみであったところ、クレジット決済や電子マネー決済にも対応し、利用促進を図る。 ②実施主体 南海ウイングバス ④実施時期 令和5年9月～	

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

該当なし

11. 車両の取得に係る目的・必要性

該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

該当なし

13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額

該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・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

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- 令和5年11月2日 第1回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会移動支援検討分科会
和泉市地域公共交通計画の骨子案について
- 令和5年11月2日 第2回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会路線網検討分科会
和泉市地域公共交通計画の骨子案について
- 令和5年11月24日 第2回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
和泉市地域公共交通計画素案について
- 令和6年3月27日 第4回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
和泉市地域公共交通計画策定について
- 令和6年6月20日 第1回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会（書面開催）
和泉市地域間幹線系統確保維持計画の策定について
- 令和6年8月9日 第2回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
路線バスの一部見直しと代替交通案の検討について
- 令和6年11月27日 第3回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
路線バスの一部見直しと代替交通案の検討について
- 令和7年3月28日 第4回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
路線バスの一部見直しと代替交通案の検討について
- 令和7年6月23日 第1回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
和泉市地域間幹線系統確保維持計画の策定について
- 令和7年12月2日 第2回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
和泉市地域間幹線系統確保維持計画の策定について
- 令和8年3月30日 第3回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
和泉市地域間幹線系統確保維持計画の策定について
- 令和8年6月30日 第1回 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会
和泉市地域間幹線系統確保維持計画の策定について

19. 利用者等の意見の反映状況

地域間を結ぶ生活交通路線として維持確保が必要とされるバス路線に対して、利用者やその周辺住民の意見をくみ取るため、大阪府、バス事業者、関係市町村が協力してホームページによるアンケート調査を実施した。アンケートの結果として、「通勤」や「買物」等の日常生活での利用者が多くを占め、また、「路線を維持してほしい」という意見が最も多かったことから、当該路線は地域住民の生活交通手段として必要な路線であり、路線の維持確保を図る必要がある。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 大阪府和泉市府中町二丁目7番5号

（所 属） 和泉市 都市デザイン部 都市政策室 交通担当

（氏 名） 荒木

（電 話） 0725-99-8145

（e-mail） kotsu@city.osaka-izumi.lg.jp

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
和泉市	南海バス(株)	(1) 美木多線	1,107.5	
	小 計		1,107.5	
	南海ウイングバス(株)	(3) 山直線	364.0	
	南海ウイングバス(株)	(4) 東ヶ丘線	950.0	
	小 計		1,314.0	
合 計			2,421.5	

令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○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	南海バス株式会社	R9年度
------	----------	------

1. 申請事業者の概要

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

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

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

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
京阪神	427円. 74銭	491円. 45銭	507円. 72銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニ－ヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
京阪神	475円. 63銭	589円. 52銭	475円. 63銭	0円0銭	514円. 54銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合 フ	改定率 コ
京阪神	令和 6年 5月31日	基準期間の前年度	2／3	14.95%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	運 行 系 統 名	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		地 域 公 共 交 通 再 編 事 業 を 実 施 す る 区 域 に お け る キ ロ 程	系 統 キ ロ 程 と 地 域 公 共 交 通 再 編 事 業 を 実 施 す る 区 域 に お け る キ ロ 程 と の 比 率	補 助 ブ ロ ッ ク 外 乗 入 部 分 の キ ロ 程	同 一 補 助 ブ ロ ッ ク 都 道 府 県 外 乗 入 部 分 の キ ロ 程	他 路 線 と の 競 合 部 分 に 係 る キ ロ 程	他 路 線 と の 競 合 率	補 助 ブ ロ ッ ク 外 乗 入 部 分 、 同 一 補 助 ブ ロ ッ ク 都 道 府 県 外 乗 入 部 分 及 び 他 路 線 と の 競 合 部 分 以 外 の キ ロ 程 の 比 率						
				起 点	主 な 経 由 地	終 点					チ	オ								オ ÷ チ ＝ ク	リ	ヌ	ル	ル ÷ チ	(チー(リ＋ヌ ＋ル))÷チ＝ ヲ
京 阪 神	1		美木多線	国分神楽	樹・美木多駅	堺東駅前	365	日	3650.0 (10.0)	回	9.2	92.0	人	往 23.0km (平均) 復 23.0km 23.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	100.000%					
	和泉市			美木多線	国分神楽	樹・美木多駅	堺東駅前	365	日	3650.0 (10.0)	回	9.2	92.0	人	往 23.0km (平均) 復 23.0km 23.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 19.9km (平均) 復 19.9km 19.9km	0.000%	13.478%				
	堺市			美木多線	国分神楽	樹・美木多駅	堺東駅前	365	日	3650.0 (10.0)	回	9.2	92.0	人	往 23.0km (平均) 復 23.0km 23.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 3.1km (平均) 復 3.1km 3.1km	0.000%	86.522%				
	2		河内長野市	河内長野駅前	日置町東口	河内長野駅前	365	日	3347.0 (9.1)	回	6.6	60.0	人	往 13.8km (平均) 復 13.8km 13.8km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	100.000%					
	河内長野市			河内長野駅前	河内長野駅前	日置町東口	河内長野駅前	365	日	3347.0 (9.1)	回	6.6	60.0	人	往 13.8km (平均) 復 13.8km 13.8km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 4.1km (平均) 復 4.1km 4.1km	0.000%	70.290%				
	千早赤阪村			河内長野駅前	河内長野駅前	日置町東口	河内長野駅前	365	日	3347.0 (9.1)	回	6.6	60.0	人	往 13.8km (平均) 復 13.8km 13.8km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 9.7km (平均) 復 9.7km 9.7km	0.000%	29.710%				
	3		堺市	北野田多治井線	北野田駅前	多治井 丹波	北野田駅前	365	日	6205.0 (17.0)	回	2.9	49.3	人	往 13.6km (平均) 復 0.0km 6.8km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	100.000%				
	堺市			北野田多治井線	北野田駅前	多治井 丹波	北野田駅前	365	日	6205.0 (17.0)	回	2.9	49.3	人	往 13.6km (平均) 復 0.0km 6.8km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	100.000%				
	4		富田林市	千早線	富田林駅	寛弘寺	富田林駅前	365	日	4380.0 (12.0)	回	4.4	52.8	人	往 6.6km (平均) 復 6.4km 6.5km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	100.000%				
	富田林市			千早線	富田林駅	寛弘寺	富田林駅前	365	日	4380.0 (12.0)	回	4.4	52.8	人	往 6.6km (平均) 復 6.4km 6.5km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 4.1km (平均) 復 4.1km 4.1km	0.000%	36.923%				
	河南町			千早線	富田林駅	寛弘寺	富田林駅前	365	日	4380.0 (12.0)	回	4.4	52.8	人	往 6.6km (平均) 復 6.4km 6.5km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 4.3km (平均) 復 4.1km 4.2km	0.000%	35.385%				
	千早赤阪村			千早線	富田林駅	寛弘寺	富田林駅前	365	日	4380.0 (12.0)	回	4.4	52.8	人	往 6.6km (平均) 復 6.4km 6.5km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 4.8km (平均) 復 4.6km 4.7km	0.000%	27.692%				
	5		河内長野市	河内長野駅前	河合寺	河内長野駅前	365	日	4745.0 (13.0)	回	1.6	20.8	人	往 4.1km (平均) 復 4.1km 4.1km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0.000%	100.000%					
	河内長野市			河内長野駅前	河内長野駅前	河合寺	河内長野駅前	365	日	4745.0 (13.0)	回	1.6	20.8	人	往 4.1km (平均) 復 4.1km 4.1km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 2.3km (平均) 復 2.3km 2.3km	0.000%	43.902%				
	富田林市			河内長野駅前	河内長野駅前	河合寺	河内長野駅前	365	日	4745.0 (13.0)	回	1.6	20.8	人	往 4.1km (平均) 復 4.1km 4.1km	往 0.0km 復 0.0km 0.0km	0.000%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 1.8km (平均) 復 1.8km 1.8km	0.000%	56.098%				

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助ブロック 外乗入部分 及び同一補 助ブロック都 道府県外乗 入部分以外 のキロ程の比 率 (チー(リ＋ ヌ))÷チ＝ ヲ'	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	ノとノ'のいずれか 少ない額 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
							補助金交付要綱別表2(注)4. の適用 がある場合			3カ年平均	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間				
							基準期間に における実車 走行キロ当 たり経常収 益の運賃改 定による増 収分 f×コ÷(1＋ コ)×フ＝g	経常収益 控除額 ケとgのい ずれか少 ない額 h	補助金交付 要綱別表2 (注)4. の適 用後のキロ 当たり経常 収益 ノ'－h＝ノ''	(d＋e＋f)/3＝ノ'	経常収益 ヤ''	実車走行 キロ マ''	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり経 常収益 ヤ''÷マ'' ＝d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ' ＝e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ'＝f		
京 阪 神	1		100.000%	167,900.0 km	79,856,277 円	377円. 72銭	円 銭	円 銭	円 銭	377円. 72銭	61,376,441 円	166,794.0 . km	367円. 99銭	62,874,300 円	169,677.6 . km	370円. 55銭	66,516,761 円	168,555.2 . km	394円. 64銭	63,419,188 円	
	和泉市		13.478%	22,630.0 km	10,763,506 円	377円. 72銭	円 銭	円 銭	円 銭	377円. 72銭	8,272,881 円	22,480.9 . km	367円. 99銭	8,474,362 円	22,869.6 . km	370円. 55銭	8,965,571 円	22,718.3 . km	394円. 64銭	8,547,804 円	
	堺市		86.522%	145,270.0 km	69,094,770 円	377円. 72銭	円 銭	円 銭	円 銭	377円. 72銭	93,109,360 円	144,313.1 . km	367円. 99銭	54,399,938 円	146,808.0 . km	370円. 55銭	97,993,180 円	145,836.9 . km	394円. 64銭	54,871,384 円	
	2		100.000%	92,377.2 km	43,937,367 円	369円. 77銭	円 銭	円 銭	円 銭	369円. 77銭	36,490,861 円	87,216.0 . km	349円. 14銭	31,546,346 円	87,547.2 . km	360円. 33銭	34,917,834 円	87,326.4 . km	399円. 85銭	34,158,318 円	
	河内長野市		70.290%	64,931.8 km	30,883,512 円	369円. 77銭	円 銭	円 銭	円 銭	369円. 77銭	21,402,957 円	61,304.0 . km	349円. 14銭	22,173,881 円	61,536.8 . km	360円. 33銭	24,542,765 円	61,381.6 . km	399円. 85銭	24,009,832 円	
	千早赤阪村		29.710%	27,445.4 km	13,053,855 円	369円. 77銭	円 銭	円 銭	円 銭	369円. 77銭	9,047,034 円	25,912.0 . km	349円. 14銭	9,372,465 円	26,010.4 . km	360円. 33銭	10,354,169 円	25,944.9 . km	399円. 85銭	10,148,486 円	
	3		100.000%	84,388.0 km	40,137,464 円	164円. 63銭	円 銭	円 銭	円 銭	164円. 63銭	13,999,451 円	84,388.0 . km	165円. 41銭	14,053,620 円	84,619.2 . km	166円. 08銭	13,796,319 円	84,388.0 . km	162円. 41銭	13,892,797 円	
	堺市		100.000%	84,388.0 km	40,137,464 円	164円. 63銭	円 銭	円 銭	円 銭	164円. 63銭	13,999,451 円	84,388.0 . km	165円. 41銭	14,053,620 円	84,619.2 . km	166円. 08銭	13,796,319 円	84,388.0 . km	162円. 41銭	13,892,797 円	
	4		100.000%	56,940.0 km	27,082,372 円	300円. 99銭	円 銭	円 銭	円 銭	300円. 99銭		. km	#DIV/0!	15,331,693 円	44,460.0 . km	344円. 84銭	17,130,886 円	56,914.0 . km	300円. 99銭	17,138,371 円	
	富田林市		36.923%	21,024.0 km	9,999,645 円	300円. 99銭	円 銭	円 銭	円 銭	300円. 99銭		. km	#DIV/0!	5,660,933 円	16,416.0 . km	344円. 84銭	6,325,254 円	21,014.4 . km	300円. 99銭	6,328,014 円	
	河南町		35.385%	20,148.0 km	9,582,993 円	300円. 99銭	円 銭	円 銭	円 銭	300円. 99銭		. km	#DIV/0!	5,425,061 円	15,732.0 . km	344円. 84銭	6,061,702 円	20,138.8 . km	300円. 99銭	6,064,347 円	
	千早赤阪村		27.692%	15,768.0 km	7,499,734 円	300円. 99銭	円 銭	円 銭	円 銭	300円. 99銭		. km	#DIV/0!	4,245,700 円	12,312.0 . km	344円. 84銭	4,743,940 円	15,760.8 . km	300円. 99銭	4,746,010 円	
	5		100.000%	38,909.0 km	18,906,267 円	179円. 58銭	円 銭	円 銭	円 銭	179円. 58銭	1,285,753 円	8,298.4 . km	154円. 93銭	5,480,866 円	33,013.2 . km	166円. 02銭	6,359,348 円	32,923.0 . km	193円. 15銭	6,987,279 円	
	千早赤阪村		43.902%	17,082.0 km	8,124,711 円	179円. 58銭	円 銭	円 銭	円 銭	179円. 58銭	564,477 円	3,643.2 . km	154円. 93銭	2,406,234 円	14,493.6 . km	166円. 02銭	2,791,909 円	14,454.0 . km	193円. 15銭	3,067,586 円	
	富田林市		56.098%	21,827.0 km	10,381,576 円	179円. 58銭	円 銭	円 銭	円 銭	179円. 58銭	721,276 円	4,655.2 . km	154円. 93銭	3,074,632 円	18,519.6 . km	166円. 02銭	3,567,439 円	18,469.0 . km	193円. 15銭	3,919,693 円	
	合計				#REF! km	#REF! 円					#REF! 円	#REF! . km		#REF! 円	#REF! . km		#REF! 円	#REF! . km		#REF! 円	

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助対象経常 収益を控除した額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額	ソのうち補助ブロッ ク外乗入部分、同 一補助ブロック都 道府県外乗入部 分及び他路線との 競合部分以外に係 るもの	ソのうち補助ブロッ ク外乗入部分及び同 一補助ブロック都道府 県外乗入部分以外に係 るもの	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×みなし運行回数 ／①計画運行回数 =ネ	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を 控除した額	損失額から国庫 補助額を控除した 額
			カーヨ=タ	カ×9/20=レ	ソ	ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ' =ツ'	ナ	ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×ワ-ヨ=ム	ムーラ=ウ
京 阪 神	1		16,439,089 円	35,936,224 円	16,439,089 円	16,439,089 円	16,439,089 円	円	16,439 千円	8,219.5 千円	16,439,089 円	8,219,589 円
	和泉市		2,215,702 円	4,843,577 円	2,215,702 円	2,215,703 円	2,215,703 円	円	2,215 千円	1,107.5 千円	2,215,702 円	1,108,202 円
	堺市		14,223,386 円	31,092,647 円	14,223,386 円	14,223,386 円	14,223,386 円	円	14,224 千円	7,112.0 千円	14,223,387 円	7,111,387 円
	2		9,779,049 円	19,771,815 円	9,779,049 円	9,779,049 円	9,779,049 円	円	9,779 千円	4,889.5 千円	9,779,049 円	4,889,549 円
	河内長野市		6,873,680 円	13,897,580 円	6,873,680 円	6,873,679 円	6,873,679 円	円	6,873 千円	3,436.5 千円	6,873,680 円	3,437,180 円
	千早赤阪村		2,905,369 円	5,874,234 円	2,905,369 円	2,905,370 円	2,905,370 円	円	2,906 千円	1,453.0 千円	2,905,369 円	1,452,369 円
	3		26,244,667 円	18,061,858 円	18,061,858 円	18,061,858 円	18,061,858 円	9,562,160 円	9,562 千円	4,781.0 千円	26,244,667 円	21,463,667 円
	堺市		26,244,667 円	18,061,858 円	18,061,858 円	18,061,858 円	18,061,858 円	9,562,160 円	9,562 千円	4,781.0 千円	26,244,667 円	21,463,667 円
	4		9,944,001 円	12,187,067 円	9,944,001 円	9,944,001 円	9,944,001 円	8,286,667 円	8,286 千円	4,143.0 千円	9,944,001 円	5,801,001 円
	富田林市		3,671,631 円	4,499,840 円	3,671,631 円	3,671,631 円	3,671,631 円	3,059,692 円	3,059 千円	1,529.5 千円	3,671,631 円	2,142,131 円
	河南町		3,518,646 円	4,312,346 円	3,518,646 円	3,518,646 円	3,518,646 円	2,932,205 円	2,932 千円	1,466.0 千円	3,518,646 円	2,052,646 円
	千早赤阪村		2,753,724 円	3,374,881 円	2,753,724 円	2,753,724 円	2,753,724 円	2,294,770 円	2,295 千円	1,147.5 千円	2,753,724 円	1,606,224 円
	5		11,519,008 円	8,327,829 円	8,327,829 円	8,327,829 円	8,327,829 円	2,562,408 円	2,562 千円	1,281.0 千円	11,519,008 円	10,238,008 円
	千早赤阪村		5,057,125 円	3,656,119 円	3,656,119 円	3,656,120 円	3,656,120 円	1,124,960 円	1,124 千円	562.0 千円	5,057,125 円	4,495,125 円
	富田林市		6,461,883 円	4,671,709 円	4,671,709 円	4,671,709 円	4,671,709 円	1,437,448 円	1,438 千円	719.0 千円	6,461,883 円	5,742,883 円

補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 例 措 置	ウの負担者とその負担割合									
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具 体的概要	
			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		0円	0.0%	7,111,387円	86.5%	0円	0.0%	1,108,202円	13.5%		
	和泉市		0円	0.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	1,108,202円	100.0%		
	堺市		0円	0.0%	7,111,387円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%		
	2		0円	0.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	4,889,549円	100.0%		
	河内長野市		0円	0.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	4,437,180円	100.0%		
	千早赤阪村		0円	0.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	4,452,369円	100.0%		
	3		0円	0.0%	21,463,667円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%		
	堺市		0円	0.0%	21,463,667円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%		
	4		0円	0.0%	5,801,001円	100.0%	0円	0.0%	0円	0.0%		
	富田林市		0円	0.0%	契約に基づき負担		100.0%	0%	0円	0.0%		
	河南町		0円	0.0%	契約に基づき負担		100.0%	0%	0円	0.0%		
	千早赤阪村		0円	0.0%	契約に基づき負担		100.0%	0%	0円	0.0%		
	5		0円	0.0%	0円	0.0%	10,238,008円	100.0%	0円	0.0%	社会福祉法人 大阪府障害者 福祉事業団	
	千早赤阪村		0円	0.0%	0円	0.0%	4,495,125円	100.0%	0円	0.0%		
	富田林市		0円	0.0%	0円	0.0%	5,742,883円	100.0%	0円	0.0%		

(1) 記載要領

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

(2) 添付書類

1. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
2. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1－5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限る）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1－5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2（注）4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

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

事業者名	南海ウイングバス株式会社	令和9年度
------	--------------	-------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間※) の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	933,461 千円	営業外収益	8,389 千円	経常収益(イ)	941,850 千円
	営業費用	902,255 千円	営業外費用	6,044 千円	経常費用(ロ)	908,299 千円
	営業損益	31,206 千円	営業外損益	2,345 千円	経常損益	33,551 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km 2,379,445					経常収支率 103.69% %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	915,914 千円	営業外収益	39,780 千円	経常収益(イ')	955,694 千円
	営業費用	851,910 千円	営業外費用	226 千円	経常費用(ロ')	852,136 千円
	営業損益	64,004 千円	営業外損益	39,554 千円	経常損益	103,558 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	km 2,361,976					経常収支率 112.15% %

基準期間の前々年度 の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	900,274 千円	営業外収益	29,082 千円	経常収益(イ'')	929,356 千円
	営業費用	854,496 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ'')	854,496 千円
	営業損益	45,778 千円	営業外損益	29,082 千円	経常損益	74,860 千円
基準期間の前々年度 の 実車走行キロ(ハ'')	km 2,402,018					経常収支率 108.76% %

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
京阪神	355円74銭	360円77銭	381円72銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニ－ヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
京阪神	366円7銭	589円52銭	366円7銭	0円 0銭	395円82銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象 期間	補助金交 付要綱別 表2(注) 4. の適用 割合 フ	改定率 コ
京阪神	令和5年2月1日	基準期間の前々年度	1/3	10.06%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	運行 系統 名	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			地域公共交通再編事業を実施 する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再 編事業を実施する区域におけ るキロ程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程			同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程			他路線との競合 部分に係るキロ程			他路線 との競 合率	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 部分の比率		
				起点	主な 経由地	終点					チ	オ	オ÷チ＝ク			リ	ヌ	ル										
			東ヶ丘線	岸和田 駅	荒木町 徳洲会	和泉中 中央	365	日	5232 (14.3)	回	3.3	47.1	人	往13.4Km 復13.4Km	(平均) 13.4Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	100%		
			岸和田市	東ヶ丘線	岸和田 駅	荒木町 徳洲会	和泉中 中央	365	日	5232 (14.3)	回	3.3	47.1	人	往13.4Km 復13.4Km	(平均) 13.4Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往2.1Km 復2.1Km	(平均) 2.1Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	84.328%	
			和泉市	東ヶ丘線	岸和田 駅	荒木町 徳洲会	和泉中 中央	365	日	5232 (14.3)	回	3.3	47.1	人	往13.4Km 復13.4Km	(平均) 13.4Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往11.3Km 復11.3Km	(平均) 11.3Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	15.672%	
			18		山直線	道の駅 愛彩ラ ンド	山直東	和泉中 中央	365	日	6753 (18.5)	回	1.2	22.2	人	往6.5Km 復6.4Km	(平均) 6.4Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	100%
			岸和田市	山直線	道の駅 愛彩ラ ンド	山直東	和泉中 中央	365	日	6753 (18.5)	回	1.2	22.2	人	往6.5Km 復6.4Km	(平均) 6.4Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往1.5Km 復1.5Km	(平均) 1.5Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	76.563%	
			和泉市	山直線	道の駅 愛彩ラ ンド	山直東	和泉中 中央	365	日	6753 (18.5)	回	1.2	22.2	人	往6.5Km 復6.4Km	(平均) 6.4Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	往5.0Km 復4.9Km	(平均) 4.9Km	往0.0Km 復0.0Km	(平均) 0.0Km	0%	23.437%	
合計			系統												往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km		往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km			

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助ブロック外乗入部分 及び同一補助 ブロック都 道府県外乗 入部分以外 のキロ程の比 率 (チー(リ十 ヌ))÷チニ ブ	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	ノとノ'のいずれか 少ない額 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	
							補助金交付要綱別表2(注)4. の適用がある 場合			3カ年平均 (d+e+f)/3 = ノ'	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間			
							基準期間に おける実車 走行キロ当 たり経常収 益の運賃改 定による増 収分 f×コ÷(1十 コ)×フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付 要綱別表2 (注)4. の適 用後のキロ 当たり経常 収益 ノーh=ノ''		経常収益 ヤ''	実車走行 キロ マ''	補助対象系 統の実車走 行キロ当た り経常収益 ヤ''÷マ''=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系 統の実車走 行キロ当た り経常収 益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ		補助対象系 統の実車走 行キロ当た り経常収 益 ヤ÷マ=f
京阪神	17		100%	140204.2 . km	51,324,551 円	228円57銭	円 銭	円 銭	円 銭	228円57銭	31,207,011 円	136948 . km	227円87銭	32,378,576 円	140552.6 . km	230円36銭	31,885,813 円	140164 . km	227円48銭	32,046,473 円
	岸和田市		84.328%	118231.4 . km	43,280,969 円	228円57銭	円 銭	円 銭	円 銭	228円57銭	26,316,248 円	115485.5 . km	227円87銭	27,304,206 円	118525.2 . km	230円36銭	26,888,668 円	118197.5 . km	227円48銭	27,024,151 円
	和泉市		15.672%	21972.8 . km	8,043,582 円	228円57銭	円 銭	円 銭	円 銭	228円57銭	4,880,763 円	21462.5 . km	227円87銭	5,074,370 円	22027.4 . km	230円36銭	4,997,145 円	21966.5 . km	227円48銭	5,022,322 円
	18		100%	87107.3 . km	31,887,369 円	121円47銭	円 銭	円 銭	円 銭	121円47銭	9,188,768 円	78038.6 . km	117円74銭	10,832,458 円	87345.9 . km	124円1銭	10,686,516 円	87107.3 . km	122円68銭	10,580,923 円
	岸和田市		76.563%	66692.0 . km	24,413,940 円	121円47銭	円 銭	円 銭	円 銭	121円47銭	7,035,196 円	59748.7 . km	117円74銭	8,293,655 円	66874.6 . km	124円1銭	8,181,917 円	66692.0 . km	122円68銭	8,101,077 円
	和泉市		23.437%	20415.3 . km	7,473,429 円	121円47銭	円 銭	円 銭	円 銭	121円47銭	2,153,572 円	18289.9 . km	117円74銭	2,538,803 円	20471.3 . km	124円1銭	2,504,599 円	20415.3 . km	122円68銭	2,479,846 円
合計				. km	円					円	. km		円	. km		円	. km		円	

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カ－ヨ＝タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20＝レ	タ又はレのうちい ずれか少ないほうの額 ソ	ソのうち補助ブ ロック外乗入部 分、同一補助ブ ロック都道府県 外乗入部分及び 他路線との競合 部分以外に係る もの ソ×ラ＝ツ	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×ヲ'＝ツ'	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×ミなし 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
	17		19,278,078 円	23,096,047 円	19,278,078 円	19,278,078 円	19,278,078 円	12,133,056 円	12,133 千円	6,066 千円	19,278,078 円	13,212,078 円
	岸和田市		16,256,818 円	19,476,436 円	16,256,818 円	16,256,818 円	16,256,818 円	10,231,564 円	10,232 千円	5,116 千円	16,256,818 円	11,140,818 円

京阪神		和泉市	3,021,260	円	3,619,611	円	3,021,260	円	3,021,260	円	3,021,260	円	1,901,492	円	1,901	千円	950	千円	3,021,260	円	2,071,260	円
	18		21,306,446	円	14,349,316	円	14,349,316	円	14,349,316	円	14,349,316	円	3,102,555	円	3,102	千円	1,551	千円	21,306,446	円	19,755,446	円
		岸和田市	16,312,863	円	10,986,273	円	10,986,273	円	10,986,273	円	10,986,273	円	2,375,410	円	2,375	千円	1,187	千円	16,312,863	円	15,125,863	円
		和泉市	4,993,583	円	3,363,043	円	3,363,043	円	3,363,043	円	3,363,043	円	727,145	円	727	千円	364	千円	4,993,582	円	4,629,582	円
合計				円		円		円		円		円		円		千円		千円		円		円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	ウの負担者とその負担割合										
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担			「その他 の者」の具 体的概要	
			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	17		円	%	円	%	円	%	13,212,078	円	100	%	
		岸和田市	円	%	円	%	円	%	11,140,818	円	100	%	
		和泉市	円	%	円	%	円	%	2,071,260	円	100	%	
	18		円	%	19,755,446	円	100	%	円	%	円	%	
		岸和田市	円	%	山直線は岸 和田市が負 担	円	100	%	円	%	円	%	
		和泉市	円	%		円	%	円	%	円	%		
合計			円	%	円	%	円	%	円	%			

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

- (2) 添付書類
1. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
2. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限り）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2（注）4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

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

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指定の理由
大阪府	泉北地域広域行政圏	和泉市	和泉市は、医療機関や公共施設、商業施設等が整備されているため、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると認められる。