

地域間幹線系統確保維持事業の概要

資料 4

- ・ 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

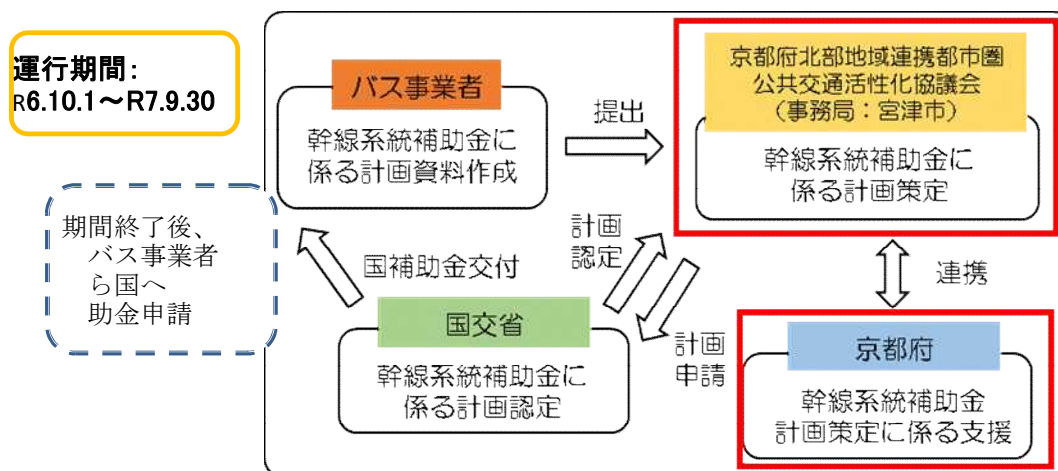
(1) 以下の要件を備えていること

- 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) 協議会が策定する「地域公共交通確保維持改善計画」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



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	スロープ又はリフト付き	1,300万円（消費税を除く）
ノンステップ型車両		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っ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

資料4－1

4－1. 計画路線（令和7年度：2事業者12系統）

事業者名	R7年度 系統数 ※1	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)
京都交通	4 (4)	11,931 千円	212 千円	4 (4)	11,719 千円
丹後海陸交通	8 (14)	65,212 千円	▲ 323 千円	8 (17)	65,535 千円
	12 (18)	77,143 千円	▲ 111 千円	12 (21)	77,254 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。

【参 考】

事業者名	対象路線名	系統数
京都交通	高浜線	1 (1)
	大江線1	1 (1)
	福知山線1	1 (1)
	夜久野線	1 (1)
	小計	4 (4)
丹後海陸交通	伊根線4	1 (2)
	蒲入線2	1 (1)
	与謝線2	1 (2)
	峰山線3	1 (2)
	海岸線3	1 (2)
	間人循環線3	1 (3)
	久美浜線	1 (1)
	丹後峰山線2	1 (1)
	小計	8 (14)

4－2. 車両購入に係る減価償却費（令和7年度：2事業者13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)
京都交通	2 (1)	4,800 千円	1,800 千円	1 (1)	3,000 千円
丹後海陸交通	11 (4)	23,316 千円	9,086 千円	9 (3)	14,230 千円
	13 (5)	28,116 千円	10,886 千円	10 (4)	17,230 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）

【丹後海陸交通】



計画の変更と協議会の開催について

地域間幹線系統確保維持計画の策定後に、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、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）>

（生活交通確保維持改善計画の変更）

第9条 都道府県協議会等は、前条の事業内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について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．確保維持改善計画の変更と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る、変更の都度、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、当該変更後の確保維持改善計画については、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。

同一の補助対象系統として取り扱う運行系統について

下記の補助対象系統について、地域公共交通確保維持改善事業実施要領 2. (1) ④イ. を適用し、同一の補助対象系統として取り扱う。

記

1 ①補助対象系統

峰山線（丹後海陸交通株式会社）

【主系統】

峰山線 3

野田川丹海前～京丹後大宮駅～マイン前～峰山駅（16.5km）

【補助系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う系統】

峰山線 2

野田川丹海前～京丹後大宮駅～峰山駅：マイン前を経由しない系統

（異なる区間 1.8km=10.9%）

②理由

利用者のニーズに応えるため、通勤・通学の時間帯と通院・買い物等の時間帯で運行回数及び経路を変更している系統であるため。

<地域公共交通確保維持改善事業実施要領（抄）>

④同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の範囲について

複数の系統がある場合に主系統とそれ以外の系統を比較した場合の差異が下記の基準の範囲内となっている場合は、両系統は同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

なお、主系統とは、補助対象系統を構成する運行系統群のうち、最も運行回数が多いもの（運行回数が同数の運行系統が複数ある場合は、最もキロ程が短いもの）をいう。

【同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の基準】

ア. 基本的な取り扱い

1) 略

2) 主系統のキロ程が10km以上の場合

主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の10%以内かつ10km以内の運行系統は、主系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

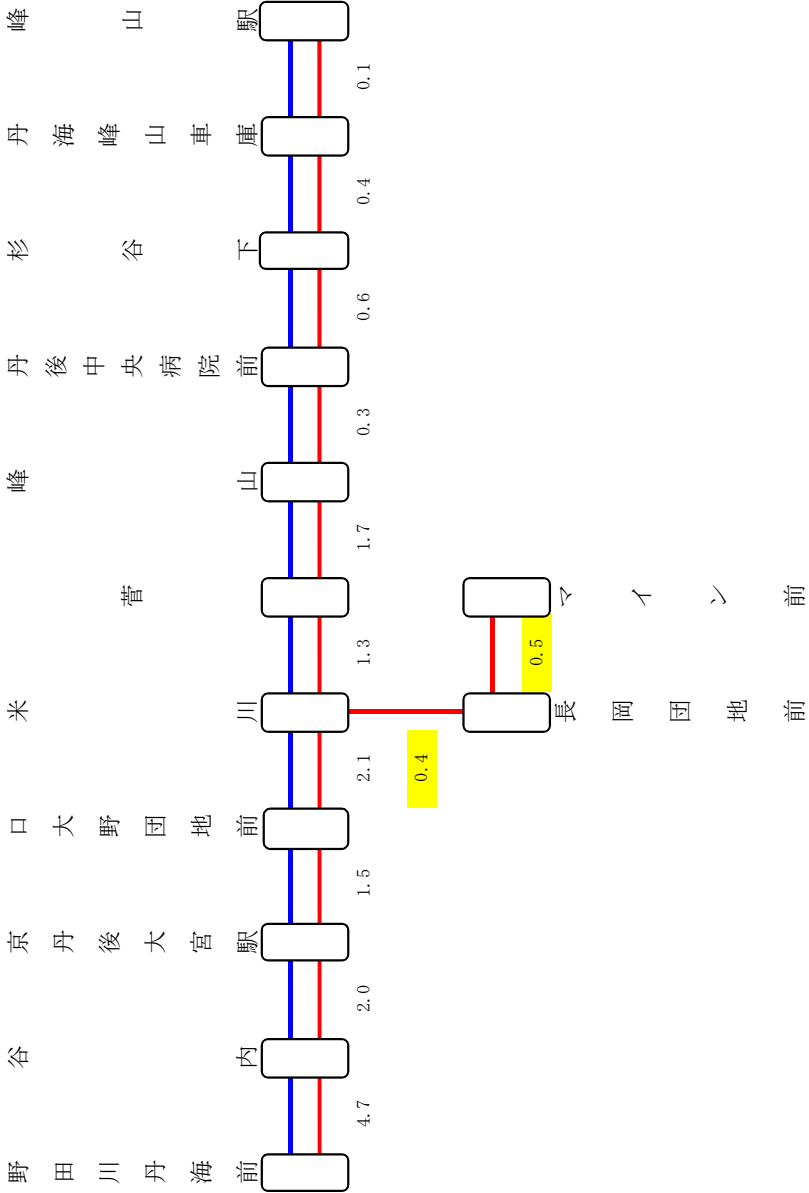
イ. 協議会が特に認める場合の取り扱い

上記ア. の基準は満たさないものの、地域の実情にかんがみ同一の補助対象系統に属するものとして取り扱うことが必要と協議会が認める運行系統については、上記ア. の（略）「10%以内かつ10km以内」を「20%以内かつ20km以内」に読み替えて適用する。

同一対象系統（峰山線）の区間キロ程

申請番号 第4号

	系統名		
■	【みなし】峰山線2（野田川丹海前～京丹後大宮駅～峰山駅）		
■	【主系統】峰山線3（野田川丹海前～京丹後大宮駅～マイン前～峰山駅）		
	系統キロ程	運行回数	
	14.7 km	1.0 回	
	16.5 km	5.5 回	



○主系統と異なる区間のキロ程と割合
①峰山線3－峰山線2 1.8 km 10.9%

2024年5月27日

京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会

会長 城崎 雅文 様

京都府宮津市字新浜1991番地の1

丹後海陸交通株式会社

代表取締役社長 廣 瀬 一 雄

令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）に係る地域間幹線系統確保維持計画の同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の適用承認依頼

下記の令和7年度地域間幹線系統確保維持計画の補助対象系統について、地域公共交通確保維持改善事業実施要領2.(1)④【同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の範囲について】の【イ. 活性化法定協議会が特に認める場合の取り扱い】を適用していただきたくお願い申し上げます。

記

○適用する補助対象系統

・申請番号 第4号 峰山線

【主系統】

峰山線3

野田川丹海前～京丹後大宮駅～メイン前～峰山駅（16.5km）

【同一の補助対象系統に属するものとして扱う系統】

峰山線2

野田川丹海前～京丹後大宮駅～峰山駅：メイン前を経由しない系統

（異なる区間 1.8km : 10.9%）

- ・理由：利用者のニーズに応えるため、通勤・通学の時間帯と通院・買い物等の時間帯で運行回数及び経路を変更している系統であるため。

以 上

平日 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上で足りると 認める運行系統について

下記の補助対象系統について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表 1 の補助事業の基準ホに基づき、平日 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上で足りる系統と認める。

記

1 ①補助対象系統

蒲入線 2（丹後海陸交通株式会社）

平日運行回数	3 回
土曜運行回数	2 回
日曜祝日運行回数	2 回

②生活交通の確保に支障がない理由

当該補助対象系統は、平日の利用者が多く、土日祝日の利用者が少ないこと、また、利用者の多い区間については伊根線 4 が運行しており、生活交通の確保に支障はない。

<地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（抄）>

（補助対象事業の基準）

第 6 条 本節における補助対象事業は、別表 1 に定める要件に適合する運行系統に係る運行であって、かつ、別表 2 に定めるところにより補助対象経費の額が算定されるものとする。

別表 1（第 6 条第 1 項関連）

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）

補助対象事業の基準

都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に掲載された運行系統の運行のうち、次のイからリまでの全てに適合するもの。

イ～ニ 略

ホ 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上のもの。ただし、活性化法法定協議会が認めた場合は、平日 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上のものとする。

令和 6 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会
住 所 京都府宮津市字柳縄手345-1
代 表 者 氏 名 会長（宮津市長） 城 崎 雅 文

地域公共交通計画認定申請書

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

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

補助要綱規定事項一覧表

団体名：京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会

計画名称：京都府北部地域連携都市圏公共交通計画

地域公共交通計画での記載箇所（頁）		
補助要綱第7条第1項に規定する事項	(第1号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割	P. 8～P. 10 「1. 6 計画策定の条件」
	(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. 10 「1. 6 計画策定の条件」 ○ 幹線バスについて
	(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. 10 「1. 6 計画策定の条件」 ○ 幹線バス路線の概要
	(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	「4. 1 計画の目標指標及び達成状況の評価」

京都府北部地域連携都市圏公共交通計画

2022(令和4)年3月

京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会

1. 6 計画策定の条件

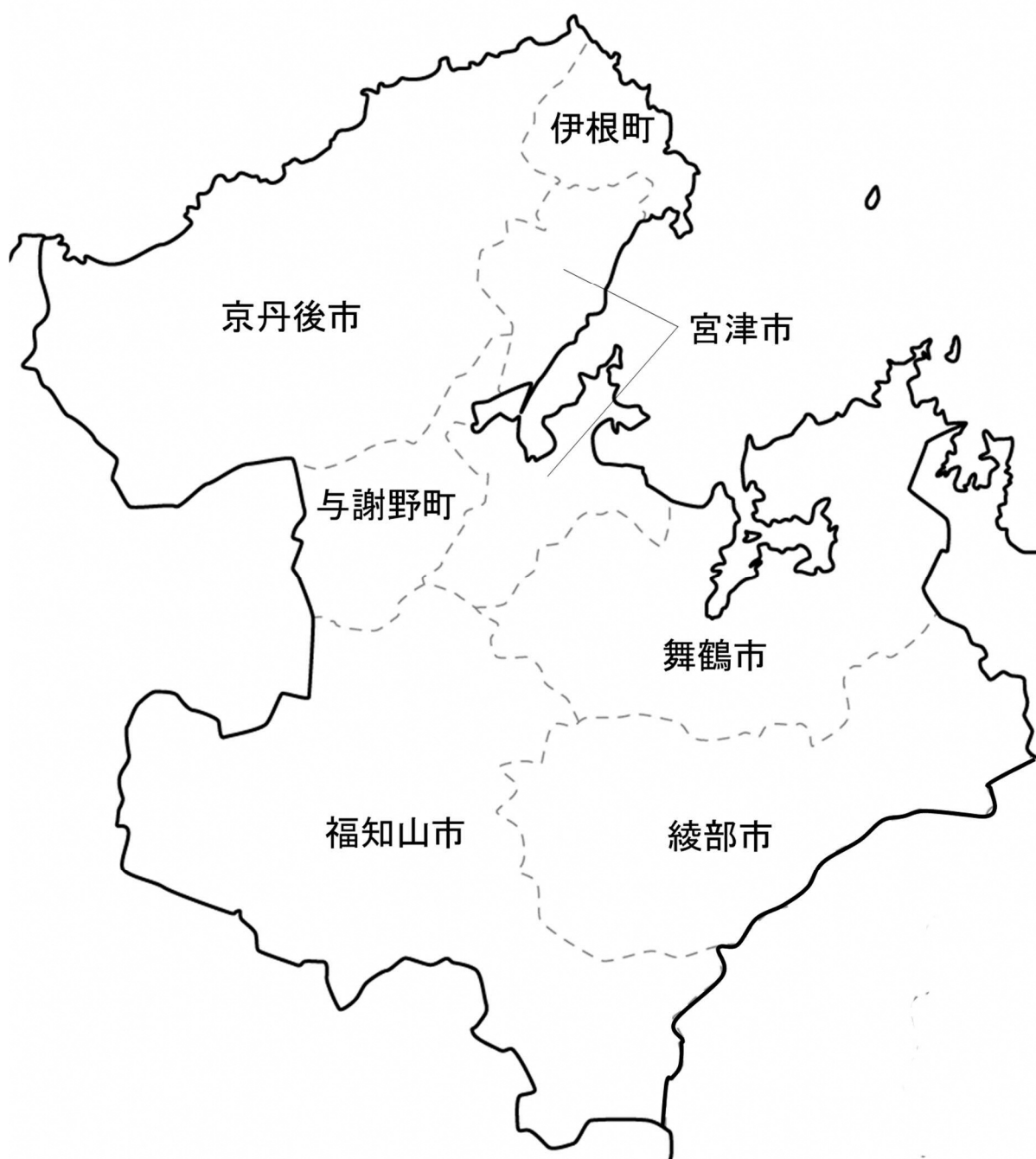
○計画期間

本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。なお、本計画の策定後、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた場合は、必要に応じ計画の見直しを行います。

○計画の区域

本計画の対象区域は、京都府北部地域連携都市圏域（京都府北部地域連携都市圏形成推進協議会の構成市町全域）とします。

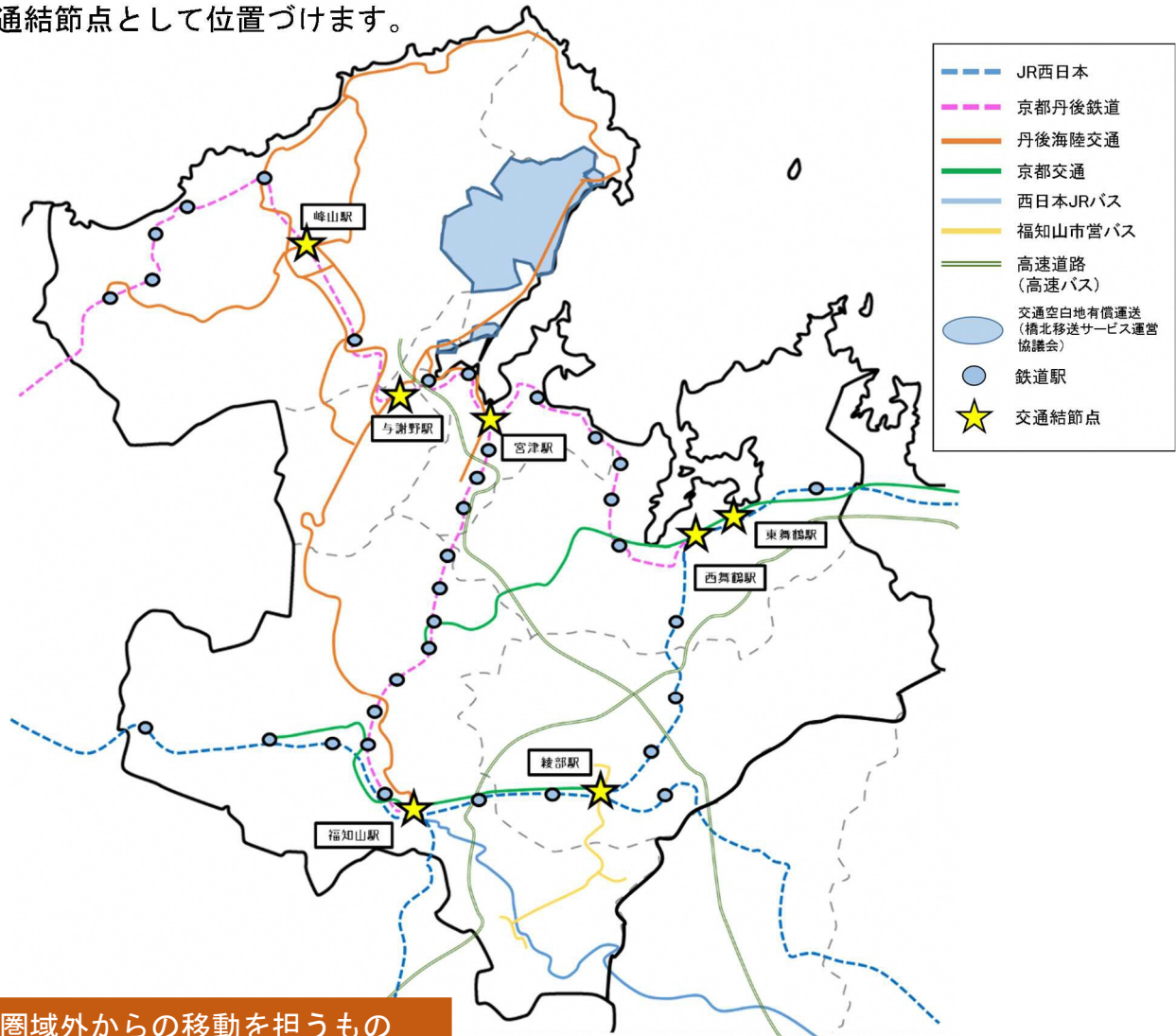
※構成市町：福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町



○交通機関の役割と計画での位置づけ（対象交通機関）

本計画においては、広域での移動を担う、「圏域外からの移動を担うもの」、「圏域内の市町間の移動を担うもの」について目標や実施施策を定め、取組を推進し、「市町内での移動を担うもの」については、各市町における地域公共交通計画において、あり方等を定めることとします。その際は、本計画との整合性が取れるよう調整することとします。

また、広域的な移動を担う、鉄道とバス等の交通機関の乗り継ぎ地点を本計画における交通結節点として位置づけます。



圏域外からの移動を担うもの

JR 西日本・京都丹後鉄道

・ 高速バス（丹後海陸交通・日本交通・大阪バス・WILLER EXPRESS）

圏域内の市町間の移動を担うもの

JR 西日本・京都丹後鉄道・幹線バス（丹後海陸交通・京都交通・西日本 JR バス）・丹海バス峰山四辻線・福知山市バス川合大原線・交通空白地有償運送（宮津市橋北地区）

市町内の移動を担うもの

タクシー・各市町コミュニティバス・デマンド交通・交通空白地有償運送

○幹線バスについて

本圏域において、圏域内の市町間の移動を担うものとして位置づけている、幹線バスについては、国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用し、運行を維持する中で、圏域の住民の通院、通学、買い物などにおいて、圏域内の広域的な移動手段として、重要な役割を担っています。

当該路線については、引き続き、国の支援策を活用しながら、交通事業者や住民を巻き込んだ、モビリティマネジメントや利用促進策を講じる中で、路線を維持していきます。

（本計画の P. 26 以降に具体的な実施施策を、P. 33 以降に定量的な目標を記載。）

○幹線バス路線の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程	便数 (便)
京都交通	高浜線	東舞鶴駅	松尾寺駅前	高浜駅前	16.7	4.6
京都交通	大江線	西舞鶴駅前	地頭	大江駅前	23.6	4.3
京都交通	福知山線	市民病院	石原	綾部駅前	15.2	8
京都交通	夜久野線	福知山駅前	牧	下夜久野駅前	17.2	3.8
西日本 JR バス	園福線	福知山	市ノ谷	桧山	34.8	7
丹後海陸交通	伊根線	上宮津公民館	与謝の海病院	伊根郵便局前	37.2	5.9
丹後海陸交通	蒲入線	上宮津	与謝の海病院	蒲入	48.4	4.5
丹後海陸交通	経ヶ岬線	上宮津	与謝の海病院	経ヶ岬	55.4	4
丹後海陸交通	与謝線	天橋立ケーブル下	与謝の海病院	与謝	22.5	6.9
丹後海陸交通	峰山線	野田川丹海前	京丹後大宮駅	峰山駅	16.5	6.3
丹後海陸交通	海岸線	マイン前	峰山駅	経ヶ岬	39.2	6.4
丹後海陸交通	間人循環線	峰山	間人	峰山駅	39.8	6.6
丹後海陸交通	久美浜線	マイン前	峰山駅	久美浜駅	25.0	5.3
丹後海陸交通	丹後峰山線	マイン前	峰山駅	経ヶ岬	38.9	4.6



3. 2 計画の実施施策

本計画における基本方針に沿って、目指すべき将来像を達成するために、「利用者の満足度がより高まる公共交通」、「だれもが公共交通の使い方を理解し、移動が楽しくなる圏域」、「自家用車に過度に頼らないまちづくりや広域観光と連携する公共交通」の実現を計画の目標として取組を推進します。

また、各施策の内容、実施主体、スケジュール、取組にあたっての課題を以降に示します。

なお、スケジュールについては、関係機関との協議が整い、実施の準備が整った施策から順次実施するものとします。

目標 1

公共交通利用者の満足度がより高まるサービスの実現

利用者の満足度を高めることで、移動手段として選ばれ新たな利用者がさらに生まれるような好循環を公共交通で実現するための取組を展開します。

方策 1 交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整

【施策内容】

本圏域の中での公共交通ネットワークを考えるうえで、広域的な通勤・通学、買い物、通院など日常生活の移動をスムーズに行えるようにする必要があります。そのために、鉄道とバス、バスとバスなど交通機関の乗り継ぎのストレスを軽減することで、利用者の満足度を向上させ、また初めての人でも使いやすい公共交通を目指します。

まずは、利用者ニーズや課題等の整理を行ったうえで、関係者間において、ダイヤを調整し、施策を進めていきます。

【実施スキーム】

ニーズを踏まえた
関係者間での調整

調整後ダイヤ
での運行

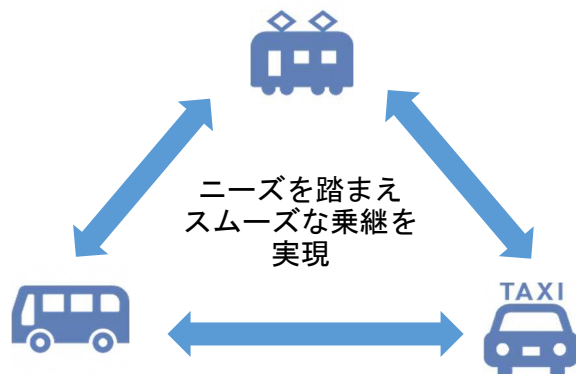
【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手



方策2 路線バス等の運行ルートの見直し

【施策内容】

方策1と同様に、本圏域の中での公共交通ネットワークを考えるうえで、広域的な通勤・通学、買い物、通院など日常生活の移動をスムーズに行えるようにすることや運行の効率化を図り、将来にわたって持続可能となる公共交通を確保していく必要があります。利用者のニーズや課題等の整理を行ったうえで、関係者間において調整し、必要に応じて運行ルートを見直します。

【実施スキーム】

ニーズを踏まえた
関係者間での調整

調整後ルート
での運行

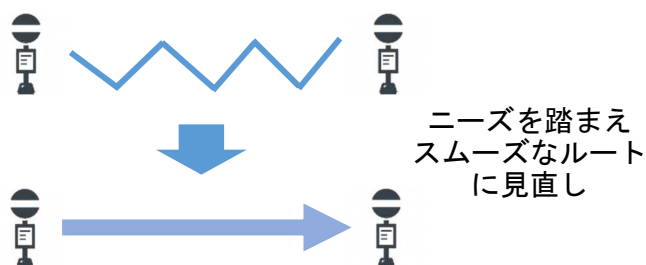
【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手



方策3 待合施設的环境整備（Wi-Fi や多言語表示の整備など）

【施策内容】

Wi-Fi の導入やスマートフォンの充電設備、フリースペースの設置、多言語表示など、利用者のニーズに合うように鉄道やバスの待合環境を整備し、ストレスなく公共交通が利用できるよう利便性や快適性を向上させる取組を実施する。

【実施スキーム】

対象の駅・
バス停の選定

ニーズを踏まえた
関係者間での調整

待合環境
を整備

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4 R5 R6 R7 R8

実施可能な取組から着手

例) バス停や駅へのWi-Fi 整備や
充電設備の整備





方策4 圏域の公共交通利活用ガイドの作成・活用

【施策内容】

公共交通を利用して圏域内を移動する際に、目的地まで何に乗っていただけるのか、発車時刻や到着時刻は何時なのかなど、ひとつずつ交通事業者のホームページを検索するのではなく、わかりやすく共通のフォーマットで案内できるような利活用ガイドを作成します。

【実施スキーム】

フォーマット
の検討

利用者の意見
の聴取

紙媒体や HP への
掲載・情報発信

【実施主体】

各自治体、交通事業者

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

作成

活用・情報発信



海の京都のガイドブックのように、圏域の交通が1冊で網羅できるような利活用ガイドブックの作成

方策5 MaaS など利用者目線での利用促進や新たな利用者の掘り起こし

【施策内容】

MaaS のフォーマットへの参画やバス路線の経路検索のためのデータフォーマット (GTFS) への対応など、先進技術を活用した取組により、利用者の利便性の向上を図ることや新たな需要を掘り起こすための取組を推進します。

【実施スキーム】

先進事例の
情報収集

実施に向けた
検討・協議

取組の
試行

試行結果
の検証

本格的な
取組実施

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な取組から着手



西日本をマスターしよう！

JR 西日本 MaaS アプリ
「WESTER」

WILLER による新しい
モビリティサービス
「mobi」



目標 2

だれもが公共交通の使い方を理解し、移動することが楽しくなる圏域の実現

公共交通「も」利用した移動手段を知ること、移動手段の選択弱者として誰も取り残されることなく、自家用車にはない移動の楽しさを実感できる取組を展開。

方策 6 高齢者や低年齢層を対象とした公共交通のお試し乗車会等の実施

【施策内容】

公共交通に対するマインドセットの転換を促すため、少しでも公共交通に触れていただく、使い方を知っていただくために、幅広い世代を対象とした、バス・鉄道・タクシーなど複数の交通手段を使ったお試し乗車会を交通安全や健康づくりなど、他のテーマと紐づけて実施します。

【実施スキーム】

乗車会の
内容検討

乗車会の実施

乗車会参加者の
意見や要望のフィードバック

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

年 3 回
実施

年 4 回
実施

年 5 回
実施

例) 子育て世帯へのお試し乗車会



方策 7 運転免許証返納前の段階における高齢者の利用促進

【施策内容】

運転免許証を返納したものの、公共交通の使い方がわからないということがないように、運転免許証を返納する前の段階で、敬老会等地域サークルへの出前講座や公安委員会と連携した運転免許証更新時の高齢者講習における公共交通の利用啓発などを実施します。

【実施スキーム】

実施
内容検討

関係者間
での調整

利用促進策
の実施

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

随時実施

免許返納前に使い方を知る



目標 3

自家用車に過度に頼らないまちづくりや広域観光と連携する公共交通の実現

本圏域で自家用車に頼り過ぎなくても移動可能となるように、街づくりや観光などと連携した利用しやすい移動手段となる公共交通を実現するための取組を展開します。

方策 8 公共交通による周遊観光ルートの検討

【施策内容】

京阪神などから来訪する観光客やマイクロツーリズムの促進のため、海の京都DMOとも協力しながら、新型コロナウイルス感染症収束後の観光客のニーズをとらえながら、公共交通を利用した周遊観光ルートを検討する。

【実施スキーム】

関係者間での
ルート検討

周遊観光ルートの
設定・情報発信

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な取組から着手



方策 9 医療や公共施設等広域拠点への効率的な運行ルートの検討

【施策内容】

圏域を一つの生活圏として、中核医療施設や公共施設の広域的な利用のため、必要となる公共交通でのアクセスについて関係者間で検討する。また、企業や病院等の送迎バスの利用など、あらゆる地域資源の活用を検討します。

【実施スキーム】

関係者間での
ルート検討

運行ルートの
設定

お試し乗車会等
での情報発信

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な取組から着手





方策 10 大規模災害時のリダンダンシー機能（代替機能）の確保

【施策内容】

近年、平成 30 年 7 月豪雨など甚大化している災害により、鉄道が寸断するなど本圏域においても大きな被害を受けた。災害により交通機関が不通となっても代替手段を検討しておくことで、安心して移動できる圏域となるように検討する。

【実施スキーム】

災害リスクの
情報収集

関係者間での
代替手段の検討

代替手段の
確保

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

実施可能な個所から着手

平成 30 年度 7 月豪雨での被害
(京都丹後鉄道 宮津～栗田)



方策 11 公共交通事業者の人材不足の解消

【施策内容】

深刻な人材不足が交通事業者の現状となっており、安全・安心で持続可能な交通サービスの維持のためにも、公共交通事業者の人材確保のため、運転士体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験、広報活動などに取り組む

【実施スキーム】

施策の検討

事業実施
情報発信

【実施主体】

各自治体、交通事業者、関係機関

【スケジュール】

R4

R5

R6

R7

R8

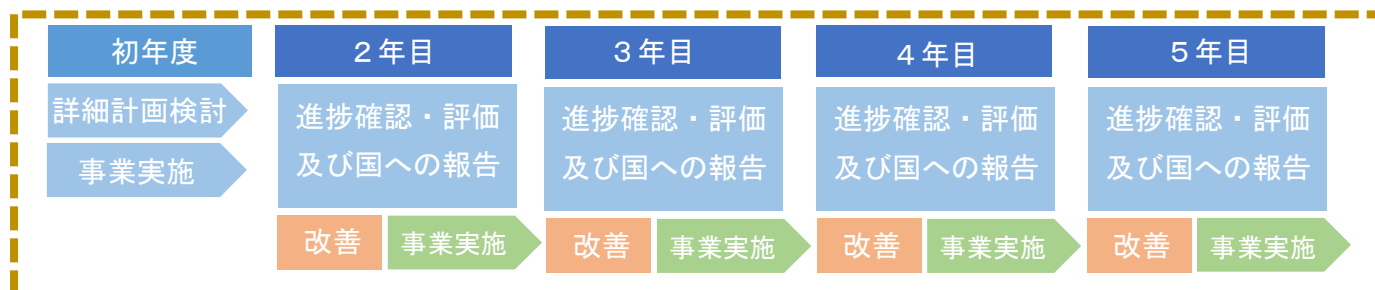
実施可能な個所から着手



4. 1 計画の目標指標及び達成状況の評価

(1) 評価方法

本計画に基づいて、各種施策を実施し、施策の進捗確認や評価及び評価結果の国への報告を2年目以降、毎年度実施して、都度、施策の見直しや改善を繰り返し行い、本圏域が目指す将来像実現のため、進捗管理を実施します。



(2) 評価項目

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4章に記載の標準指標及び本計画の中で特に重視している、公共交通の利用機会を増やすことの目標値として、お試し乗車会の実施件数・延べ参加人数を評価項目としている。

項目	目標値の考え方
①住民等の公共交通の利用者数	コロナ禍で落ち込んだ利用人員を徐々に戻していくため、令和3年度比で利用者数の5%向上を図る
②公的資金が投入されている公共交通の収支率	コロナ禍で落ち込んだ運賃収入を徐々に戻していくため、令和3年度比で収支率の5%改善を図る
③利用者一人当たりの公的資金投入額	利用者増による運賃収入の増加を図り、利用者一人当たりの公的資金投入額を、令和3年度比で5%縮小を図る
④圏域内のお試し乗車会の実施件数 ・延べ参加人数	圏域内で公共交通の利用機会を増やすため、徐々にお試し乗車会の実施件数も増やしていき、参加人数を令和8年度までに延べ740人にする。



①住民等の公共交通の利用者数（地域間幹線系統）

事業者名	系統名	現況利用者 （令和３年度）	目標利用者 （令和８年度）
京都交通	高浜線	25,920※	27,216
京都交通	大江線	26,236	27,547
京都交通	福知山線	57,455	60,327
京都交通	夜久野線	19,740	20,727
西日本 JR バス	園福線	123,976	130,174
丹後海陸交通	伊根線	103,870	109,063
丹後海陸交通	蒲入線	31,378	32,946
丹後海陸交通	経ヶ岬線	27,612	28,992
丹後海陸交通	与謝線	55,272	58,035
丹後海陸交通	峰山線	51,039	53,590
丹後海陸交通	海岸線	81,613	85,693
丹後海陸交通	間人循環線	74,008	77,708
丹後海陸交通	久美浜線	54,058	56,760
丹後海陸交通	丹後峰山線	58,285	61,199

※「舞鶴市地域公共交通計画」における目標数値との整合のため、令和２年度数値を記載

①住民等の公共交通の利用者数（その他路線）

事業者名	系統名	現況利用者 （令和３年度）	目標利用者 （令和８年度）
丹後海陸交通	峰山四辻線	19,935	20,931
福知山市営バス	川合大原線	14,051	14,753
橋北移送サービス運営協議会	養老・日ヶ谷・世屋 地区交通空白地有 償運送	687※	721

※令和２年度の数値

② 公的資金が投入されている公共交通の収支率（地域間幹線系統）

事業者名	系統名	収入額 (円)	支出額 (円)	現況収支率 (令和3年度)	目標収支率 (令和8年度)
京都交通	高浜線	7,256,000※	18,371,000	39.5%	43.4%
京都交通	大江線	11,879,752	23,323,846	50.9%	53.4%
京都交通	福知山線	16,410,817	27,728,798	59.2%	62.1%
京都交通	夜久野線	6,437,275	15,028,256	42.8%	44.9%
西日本 JR バス	園福線	68,896,231	197,776,075	34.8%	36.5%
丹後海陸交通	伊根線	8,602,705	51,477,450	16.7%	17.5%
丹後海陸交通	蒲入線	12,179,199	51,803,611	23.5%	24.6%
丹後海陸交通	経ヶ岬線	7,963,443	50,489,594	15.7%	16.4%
丹後海陸交通	与謝線	8,157,472	35,893,005	22.7%	23.8%
丹後海陸交通	峰山線	6,176,894	23,798,948	25.9%	27.1%
丹後海陸交通	海岸線	9,555,468	58,869,901	16.2%	17.0%
丹後海陸交通	間人循環線	12,128,585	61,998,194	19.5%	20.4%
丹後海陸交通	久美浜線	7,531,533	32,006,043	23.5%	24.6%
丹後海陸交通	丹後峰山線	6,809,265	41,786,166	16.2%	17.0%

※「舞鶴市地域公共交通計画」における目標数値との整合のため、令和2年度数値を記載

② 公的資金が投入されている公共交通の収支率（その他路線）

事業者名	系統名	収入額 (円)	支出額 (円)	現況収支率 (令和3年度)	目標収支率 (令和8年度)
丹後海陸交通	峰山四辻線	3,464,327	14,741,284	23.5%	24.6%
福知山市営バス	川合大原線	2,462,180	9,681,659	25.4%	26.6%
橋北移送サービス運営協議会	養老・日ヶ谷・ 世屋地区交通 空白地有償運 送	747,212	2,688,986	27.7%	29.0%

令和6年 月 日

（名称）京都府北部地域連携都市圏公共交通家政科協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

モータリゼーションの進展や人口減少、新型コロナウイルス感染症の拡大等の影響で、過疎地域を中心にバス交通の存続が危機に瀕しており、地域の特性や実情に応じた公共交通を確保・維持することを目的として当該事業を実施する。

特に、地域間幹線系統については、通学や通勤、通院、買い物等のための移動手段として、また、鉄道駅へのアクセス手段として、地域住民の日常生活に必要不可欠であり、府内で当該バス系統が地域外への唯一の交通機関となっている地域において、支援することが必要である。

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

令和4年度～7年度までは、令和2年度数値の現状維持、令和8年度に5%の数値改善を目指す。

○令和7年度目標

（公共交通利用者数の維持・確保：利用者数）

（事業効率の改善：収支率）

事業者名	系統名	目標利用者	目標収支率
京都交通	高浜線	25,920	39.5%
京都交通	大江線	26,236	50.9%
京都交通	福知山線	57,455	59.2%
京都交通	夜久野線	19,740	42.8%
丹後海陸交通	伊根線	103,870	16.7%
丹後海陸交通	蒲入線	31,378	23.5%
丹後海陸交通	与謝線	55,272	22.7%
丹後海陸交通	峰山線	51,039	25.9%
丹後海陸交通	海岸線	81,613	16.2%
丹後海陸交通	間人循環線	74,008	19.5%
丹後海陸交通	久美浜線	54,058	23.5%
丹後海陸交通	丹後峰山線	58,285	16.2%

※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画「4.1 計画の目標指標及び達成状況の評価」参照

（2）事業の効果

地域間幹線系統を確保・維持することにより、自らの運転により移動することが困難な方が安心して通学、通勤、通院、買い物等の日常生活を送る事ができ、また、地域外からの観光客等の利用も見込める。

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

方策1：交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整

方策2：路線バス等の運行ルートの見直し

方策3：待合施設の環境整備（Wi-Fiや多言語表示の整備など）

方策4：圏域の公共交通利活用ガイドの作成・活用

方策5：MaaSなど利用者目線での利用促進や新たな利用者の掘り起こし

方策6：高齢者や低年齢層を対象とした公共交通のお試し乗車会等の実施

方策 7：運転免許証返納前の段階における高齢者の利用促進

方策 8：公共交通による周遊観光ルートの検討

方策 9：医療や公共施設等広域拠点への効率的な運行ルートの検討

方策 10：大規模災害時のリダンダンシー機能（代替機能）の確保

方策 11：公共交通事業者の人材不足の解消

沿線自治体（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）、交通事業者及び関係機関が協力して実施

※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画 P.26～31 に記載

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

表 1 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

利用人員や収支の確認を行い、施策の進捗確認や評価を毎年度実施して、都度、施策の見直しや改善を繰り返し行い、本協議会が目指す将来像実現のため、進捗管理を実施

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

表 3 のとおり

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

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

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

【地域間幹線系統のみ】

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、通院、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。

なお、事業者においては、鉄道やその他バスとの乗り継ぎの快適性を考慮した運行ダイヤを設定し、系統の見直しや競合路線との調整を行い利便性の向上を図るとともに、事業者・沿線自治体が一丸となり補助対象期間中に 3. に記載の取組を実施し、2.（1）の目標を達成する。

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

※該当なし

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

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、各事業者においては、地域間幹線系統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

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

（１）事業の目標

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るとともに、ノンステップバス（スロープ付き）を導入す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 **【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】**

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）

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

（１）事業の目標

※該当なし

（２）事業の効果

※該当なし

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

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和 3 年 4 月 22 日 令和 3 年度第 1 回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会
・協議会の設置及び地域公共交通計画策定の趣旨について説明

令和 3 年 9 月 28 日 令和 3 年度第 1 回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会調整会議
・京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の現在の進捗状況及び方向性について協議

令和 3 年 11 月 26 日 令和 3 年度第 2 回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会調整会議
・京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の素案について協議

令和 4 年 2 月 15 日 令和 3 年度第 3 回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会調整会議
・京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の最終案及び事業評価について協議

令和 4 年 3 月 25 日 令和 3 年度第 1 回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会
・京都府北部地域連携都市圏公共交通計画について承認

令和 4 年 7 月 15 日 令和 4 年度第 1 回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会調整会議
・京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の令和 4 年度の進め方について協議

令和 4 年 8 月 9 日 令和 4 年度第 1 回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会
・京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の令和 4 年度の進め方について協議、承認

- 令和５年５月１１日 令和５年度第１回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会調整会議
・ 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の令和４年度実績と令和５年度の進め方について協議
- 令和５年５月２３日 令和５年度第１回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会
・ 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の令和４年度実績と令和５年度の進め方について協議、承認
- 令和６年４月２５日 令和６年度第１回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会調整会議
・ 令和７年度地域間幹線系統確保維持計画に係るワーキンググループ会議を開催し、生産性向上の取組等について協議
- 令和６年５月２９日 令和６年度第２回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会調整会議
・ 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の令和５年度実績と令和６年度の進め方について協議
・ 地域間幹線系統確保維持事業の計画認定申請について協議
- 令和６年６月５日 令和６年度第１回京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会
・ 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画の令和５年度実績と令和６年度の進め方について協議、承認
・ 地域間幹線系統確保維持事業の計画認定申請について協議、承認

19. 利用者等の意見の反映状況

計画の策定に当たっては、無作為抽出による住民アンケートや高校生へのアンケート、駅やバス停におけるヒアリングを実施し、公共交通へのマイナスな固定観念（マインドセット）の転換や利便性のさらなる向上を図るための実施施策を策定。

本協議の分科会である各市町の地域公共交通会議において、利用者及び運行事業者の希望に基づき、運行ダイヤ等の変更を協議、承認。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）宮津市字柳縄手 345-1

（所 属）宮津市企画財政部企画課企画政策係

（氏 名）中村 真由子

（電 話）0772-45-1664

（e-mail）k-tyousei@city.miyazu.kyoto.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、この様式によらずと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 (福知山市・舞鶴市・綾部市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町)	京都交通株式会社	(1) 高浜線1	1,233.0	
		(2) 大江線1	3,339.5	
		(3) 福知山線1	4,719.0	
		(4) 夜久野線1	2,640.0	
		小計	11,931	
	丹後海陸交通株式会社	(5) 伊根線4	21,196.0	
		(6) 蒲入線2	7,052.0	
		(7) 与謝線2	3,675.0	
		(8) 峰山線3	2,676.0	
		(9) 海岸線3	8,723.0	
		(10) 間人循環線3	11,357.0	
		(11) 久美浜線	4,271.0	
		(12) 丹後峰山線2	6,262.5	
		小計	65,212	
合 計				

注) 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を除き、変更がないため省略

注) 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

2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

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

事業者名

丹後海陸交通株式会社

7年度

国

1. 申請事業者の概要

令和5年度

乗合バス事業

補助対象期間の前々年度(基準期間 [※])の損益状況	営業収益	108,214 千円	営業外収益	3,775 千円	経常収益(イ)	111,989 千円
	営業費用	436,241 千円	営業外費用	1,715 千円	経常費用(ロ)	437,956 千円
	営業損益	△ 328,027 千円	営業外損益	2,060 千円	経常損益	△ 325,967 千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km	1,260,879.0			経常収支率	25.57 %

令和4年度

乗合バス事業

基準期間の前年度の損益状況	営業収益	90,984 千円	営業外収益	3,949 千円	経常収益(イ)	94,933 千円
	営業費用	434,803 千円	営業外費用	907 千円	経常費用(ロ)	435,710 千円
	営業損益	△ 343,819 千円	営業外損益	3,042 千円	経常損益	△ 340,777 千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ)	km	1,307,006.6			経常収支率	21.78 %

令和3年度

乗合バス事業

基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	80,499 千円	営業外収益	2,792 千円	経常収益(イ)	83,291 千円
	営業費用	409,108 千円	営業外費用	3,405 千円	経常費用(ロ)	412,513 千円
	営業損益	△ 328,609 千円	営業外損益	△ 613 千円	経常損益	△ 329,222 千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km	1,302,908.2			経常収支率	20.19 %

(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
北近畿	316円60銭	333円36銭	347円34銭

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3=ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北近畿	332円.43銭	416円.27銭	332円.43銭	88円81銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 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	他路線との割合 部分に係るキロ程	他路線 との割合 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 線との割合部 分以外のキロ 程の比率				
				起点	主な 経由地																
				終点																	
							①＝カ×コ内	②	①×②＝③	チ	オ	オ÷チ＝ウ	リ	ヌ	ル	ル÷チ					
北 近 畿	第1号		伊根線4	上宮津	当分の間、伊根線 沿線の各駅	伊根 駅前	365 日	3952.5 (10.8)	回	5.3	57.2 人	往35.8km 復35.8km	(平均) 35.8 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.00
	第2号		蒲入線2	上宮津	当分の間、蒲入線 沿線の各駅	蒲入	365 日	970.0 (3.0)	回	6.4	19.2 人	往48.6km 復48.6km	(平均) 48.6 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.00
	第3号		与謝線2	宇治川 駅前	当分の間、与謝線 沿線の各駅	宇治川 駅前	365 日	2550.0 (6.9)	回	2.4	16.5 人	往22.5km 復22.5km	(平均) 22.5 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.00
	第4号		峰山線3	野田川 丹海駅	当分の間、峰山線 沿線の各駅	峰山 駅前	365 日	2310.0 (6.3)	回	2.8	17.6 人	往16.5km 復16.5km	(平均) 16.5 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.00
	第5号		海岸線3	マイン前	当分の間、海岸線 沿線の各駅	経ヶ岬	365 日	2242.5 (6.1)	回	4.0	24.4 人	往39.9km 復39.9km	(平均) 39.9 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.00
	第6号		関人館線3	峰山	当分の間、関人館線 沿線の各駅	峰山駅前	365 日	2430.0 (6.6)	回	4.4	29.0 人	往41.3km 復41.3km	(平均) 41.3 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.00
	第7号		久美浜線	マイン前	当分の間、久美浜線 沿線の各駅	久美浜駅前	365 日	1940.0 (5.3)	回	3.3	17.4 人	往26.0km 復26.0km	(平均) 26.0 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.00
	第8号		丹後峰山線2	マイン前	当分の間、丹後峰山線 沿線の各駅	経ヶ岬	365 日	1575.0 (4.3)	回	4.0	17.2 人	往38.1km 復38.1km	(平均) 38.1 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.00
合計			系統									往268.7km 復268.7km	(平均) 268.7 km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . 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」(リ+ヌ)+「ハ ル」)÷「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 (「d+e+f」)/3=「ノ」	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象 経常収益 の見込額 「ノ」×「ワ」以上の額:ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額 カ-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	
						令和3年度			令和4年度			令和5年度							
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
						経常収益 「ヤ」 [※]	実車走行 キロ 「マ」 [※]	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」					
北 近 畿	第1号		%	283,383.0 km	94,205,010 円	83円.78銭	8,602,705 円	162,594.6 km	52円.90銭	14,063,587 円	162,118.1 km	86円.74銭	19,676,695 円	176,149.6 km	111円.70銭	23,741,828 円	70,463,182 円	42,392,254 円	42,392,254 円
	第2号		%	94,284.0 km	31,342,830 円	87円.84銭	12,179,201 円	163,624.8 km	74円.43銭	12,616,571 円	163,477.7 km	77円.17銭	29,304,032 円	261,820.0 km	111円.92銭	8,281,907 円	23,060,923 円	14,104,273 円	14,104,273 円
	第3号		%	113,010.0 km	37,567,914 円	94円.22銭	12,051,473 円	113,370.2 km	106円.30銭	11,544,953 円	112,987.4 km	102円.17銭	8,383,640 円	112,976.5 km	74円.20銭	10,647,803 円	26,920,111 円	16,905,561 円	16,905,561 円
	第4号		%	75,141.0 km	24,978,122 円	107円.93銭	8,574,095 円	75,170.4 km	114円.06銭	8,718,558 円	75,157.5 km	116円.00銭	7,036,735 円	75,054.9 km	93円.75銭	8,109,969 円	16,868,153 円	11,240,604 円	11,240,604 円
	第5号		%	177,856.5 km	59,124,836 円	67円.66銭	13,785,469 円	185,944.1 km	74円.13銭	13,212,514 円	185,191.4 km	71円.34銭	10,648,270 円	185,075.8 km	57円.53銭	12,033,771 円	47,091,065 円	26,606,176 円	26,606,176 円
	第6号		%	200,433.0 km	66,629,942 円	68円.52銭	13,208,586 円	195,825.0 km	67円.45銭	14,600,866 円	195,036.7 km	74円.86銭	12,334,095 円	194,923.9 km	63円.27銭	13,733,670 円	52,896,272 円	29,983,473 円	29,983,473 円
	第7号		%	100,880.0 km	33,535,538 円	67円.86銭	7,531,533 円	101,093.0 km	74円.50銭	6,473,516 円	101,088.7 km	64円.03銭	6,576,997 円	101,064.7 km	65円.07銭	6,845,717 円	26,689,821 円	15,090,992 円	15,090,992 円
	第8号		%	120,015.0 km	39,896,586 円	68円.24銭	9,614,065 円	131,384.1 km	72円.84銭	9,508,339 円	132,408.5 km	71円.81銭	7,947,775 円	132,300.8 km	60円.07銭	8,189,824 円	31,706,762 円	17,953,463 円	17,953,463 円
合計				1,165,002.5 km	387,281,778 円		85,547,127 円	1,129,698.2 km		90,738,904 円	1,127,476.9 km		101,908,239 円	1,239,389.2 km		91,584,489 円	295,697,289 円	174,276,796 円	174,276,796 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																
			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＝ホ	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	都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要	
										負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
北 近 畿	第1号		42,392,254円	円	円	42,392千円	21,196.0千円	70,463,182円	49,267,182円	19,746,000円	40.08%	29,521,182円	59.92%	円	%	円	%		
	第2号		14,104,273円	円	円	14,104千円	7,052.0千円	23,060,923円	16,008,923円	7,052,000円	44.05%	8,998,923円	55.95%	円	%	円	%		
	第3号		16,905,561円	円	円	7,350,243円	7,350千円	3,675.0千円	26,920,111円	23,245,111円	2,645,000円	11.38%	20,600,111円	88.62%	円	%	円	%	
	第4号		11,240,604円	円	円	5,352,668円	5,352千円	2,676.0千円	16,869,153円	14,193,153円	2,676,000円	18.85%	11,517,153円	81.15%	円	%	円	%	
	第5号		26,606,176円	円	円	17,446,672円	17,446千円	8,723.0千円	47,091,065円	38,368,065円	8,723,000円	22.74%	28,945,065円	77.26%	円	%	円	%	
	第6号		29,983,473円	円	円	22,714,752円	22,714千円	11,357.0千円	52,896,272円	41,539,272円	11,357,000円	27.34%	30,182,272円	72.66%	円	%	円	%	
	第7号		15,090,992円	円	円	8,542,070円	8,542千円	4,271.0千円	26,689,821円	22,418,821円	4,271,000円	19.05%	18,147,821円	80.95%	円	%	円	%	
	第8号		17,953,463円	円	円	12,525,671円	12,525千円	6,262.5千円	31,706,762円	25,444,262円	6,262,500円	24.81%	19,181,762円	75.39%	円	%	円	%	
合計			174,276,796円	円	円	73,932,076円	130,425千円	65,212千円	295,697,289円	230,484,789円	62,732,000円	27.22%	167,762,789円	72.78%	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)と相適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、自庶第151号、自頁第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。
- 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.「特別措置」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、特別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、「特別措置」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、(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(ツ)の金額を記載する。また、「特別措置」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(ツ)の金額に、(ツ)の金額から左記の場合の(ホ)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、「特別措置」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)。
- 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」)

表3 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、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

京都府

番号	系統名	理 由	運行回数	
			土曜	日曜祝日
第2号	蒲入線2	当該補助対象系統は、平日の利用者が多く、土日祝日の利用者が少ないこと、また、利用者の多い区間については伊根線4が運行しており、生活交通の確保に支障はない。	2	2

(記載要領)

- ・「番号」の欄には、今年度補助を受けようとする系統の一連番号から抽出して記載
- ・「系統名」の欄は、「番号」の欄に対応した系統を記載
- ・「理由」の欄は、生活交通の確保に支障がないとした理由を記載

表6 車両の取得計画の概要

R7年度

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
京都府 (舞鶴市・福知山市・綾部市・宮津市・京丹后市・伊根町・与謝野町)	京都交會社	2 (新規1両、継続1両)	4,800
	丹後海陸交通株式會社	11 (新規4両、継続7両)	23,316
	合 計 13両(新規5両、継続8両)		28,116

表6 車両の取得計画の概要

		R8年度	
都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
京都府 (舞鶴市・福知山市・綾部市・宮津市・京丹后市・伊根町・与謝野町)	京都交會社	2 (継続2両)	2,880
	丹後海陸交通株式会社	14 (新規3両、継続11両)	23,238
	合 計 16両(新規3両、継続13両)		26,118

表6 車両の取得計画の概要

		R9年度	
都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
京都府 (舞鶴市・福知山市・綾部市・宮津市・京丹后市・伊根町・与謝野町)	京都交通株式会社	2 (継続2両)	1,728
	丹後海陸交通株式会社	17 (新規3両、継続14両)	23,688
	合 計 19両(新規3両、継続16両)		25,416

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名	丹後湖陸交通株式会社
------	------------

1. 車両取得の概要

初年度(令和 7 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費用(千円)	補助金申請番号	車両の種類	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定年月	購入等の種別 (現金、前払、リース)
北近畿	第1号(7-1)	伊根線		第1号	ノンステップ スロープ付	56	8.9	6 . 10	現金
北近畿	第2号(7-2)	海岸線		第5号	ノンステップ スロープ付	56	8.9	6 . 10	現金
北近畿	第3号(7-3)	間人循環線		第6号	ノンステップ スロープ付	56	8.9	6 . 10	現金
北近畿	第4号(7-4)	丹後峰山線		第8号	ノンステップ スロープ付	56	8.9	6 . 10	現金

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定率法

申請番号	車両価格 イ	実費購入予定費(円)*消費税を除く 車両購入予定費合計額 から備忘価格を控除した 額(円)	合計 イ+ロ+ハ+ニ	普通償却限度 額 (定率法) △×(0.5or0.4)=△ (定額法)△×0.2=△	特別償却額 (円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	スとのうち少 ない方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 (円)	計画額 (千円)
第1号(7-1)	18,151,500	1,909,840	20,061,340	6,000,000		6,000,000	8,024,536	6,000,000	12	6,000,000	3,000.0
第2号(7-2)	18,151,500	1,909,840	20,061,340	6,000,000		6,000,000	8,024,536	6,000,000	12	6,000,000	3,000.0
第3号(7-3)	18,151,500	1,909,840	20,061,340	6,000,000		6,000,000	8,024,536	6,000,000	12	6,000,000	3,000.0
第4号(7-4)	18,151,500	1,909,840	20,061,340	6,000,000		6,000,000	8,024,536	6,000,000	12	6,000,000	3,000.0
計	72,606,000	7,639,360	80,245,360	24,000,000		24,000,000	32,098,144	24,000,000		24,000	12,000

* 減価償却 (円)	ヘ=タ
	9,000,000
	9,000,000
	9,000,000
	9,000,000
	36,000,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

元金均等

申請番号	金融費用補助 対象額(円)	償還期間 (月)	借入利率(%) 年利	償還期間 (月)	補助対象経費 額	計画額(千円)
	への額以内		レ	リ	リ	リ×1/2=ネ
					円	円
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カ+ツ	ヨ+ネ
24,000	12,000

【負担者とその負担割合】

補助 ブロック 番号	申請 番号	市町村	市町村	事業者自己負担 割合	その他の者 負担割合	その他の者 負担割合	負担者の 負担割合
1	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0

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		
		当該年度	前年度	前々年度
北近畿	第4号(6-1)	伊根線	第1号	6
北近畿	第5号(6-2)	海岸線	第5号	6
北近畿	第6号(6-3)	間人循環線	第6号	6
北近畿	第7号(5-1)	伊根線	第1号	5
北近畿	第8号(5-2)	間人循環線	第6号	5
北近畿	第9号(4-1)	伊根線	第1号	4
北近畿	第10号(4-2)	海岸線	第5号	4

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額(円) 初年度への額＝ナ	残存価額(円) 前年度7(2年目のみ)の額＝ウ	普通償却限度額 ナ×(定率法) (定額法)ナ×0.2＝ム	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム＋ウ＝ノ	事業者償却額(円) オ	ノとオのうち少ない方の額(円) ク	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)＝マ (最終年度)マ＝マ	計画額(千円) マ×1/2＝ケ	* 残存価格(円) ラ＝マ－ケ
第4号(6-1)	15,000,000	11,500,000	4,600,000		4,600,000	6,058,512	4,600,000	12	4,600,000 円	2,300.0	6,900,000
第5号(6-2)	15,000,000	11,500,000	4,600,000		4,600,000	6,058,512	4,600,000	12	4,600,000 円	2,300.0	6,900,000
第6号(6-3)	15,000,000	11,500,000	4,600,000		4,600,000	6,058,512	4,600,000	12	4,600,000 円	2,300.0	6,900,000
第7号(5-1)	15,000,000	6,900,000	2,760,000		2,760,000	3,319,897	2,760,000	12	2,760,000 円	1,380.0	4,140,000
第8号(5-2)	15,000,000	6,900,000	2,760,000		2,760,000	3,727,773	2,760,000	12	2,760,000 円	1,380.0	4,140,000
第9号(4-1)	15,000,000	4,140,000	1,656,000		1,656,000	1,856,745	1,656,000	12	1,656,000 円	828.0	2,484,000
第10号(4-2)	15,000,000	4,140,000	1,656,000		1,656,000	1,856,745	1,656,000	12	1,656,000 円	828.0	2,484,000
計	105,000,000	56,580,000	22,632,000		22,632,000	28,936,696	22,632,000		22,632 千円	11,316	33,946,000

【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 エ	エと2.5%のうち 低い方の率(%) テ	補助対象経費 7	計画額(千円) 7×1/2＝サ
			(白)	(至)				
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ＋ア	ケ＋サ
22,632	11,316

【負担者とその負担割合】

補助 プログラム 番号	負担者とその負担割合				事業者自己負担		その他の費 負担割合	その他の費の 負担者の概要 具体的な位置
	都道府県		市区町村		負担額	負担割合		
負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
4	0 円	0 %	円	%	円	%	円	%
5	0 円	0 %	円	%	円	%	円	%
6	0 円	0 %	円	%	円	%	円	%
7	1,380,000 円	50 %	円	%	円	%	円	%
8	1,380,000 円	50 %	円	%	円	%	円	%
9	828,000 円	50 %	円	%	円	%	円	%
10	828,000 円	50 %	円	%	円	%	円	%
合計	4,416,000 円	50 %	円	%	円	%	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。
 - 「車両の類別」の欄は、ワ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、小点数第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
 - 【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】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。
 - 実費購入予定費については、見積書等によるほか、車両価格、附属品価格、改造費それぞれ区分けした証拠書類を提出すること。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。
 - リース車両については当該記載要領を準用するが、リース総額の見積書・契約書で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
 - 【普通償却限度額】の欄は、平成24年4月1日以降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については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
 - 【普通償却限度額(△欄)】は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じ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却限度額(△欄)とする。なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(△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:0.500

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名	丹後海陸交通株式会社
------	------------

1. 車両取得の概要

初年度(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	確保維持路線車両補助金申請番号
北近畿	第1号(8-1)	伊根線	第1号
北近畿	第2号(8-2)	海岸線	第5号
北近畿	第3号(8-3)	間人循環線	第6号

車両の種類		乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定年月	購入等の種別(現金、割賦、リース)
ノンステップ	スロープ付	56	8.9	7 . 10	現金
ノンステップ	スロープ付	56	8.9	7 . 10	現金
ノンステップ	スロープ付	56	8.9	7 . 10	現金

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法・定額法)

定率法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く		実費購入予定費合計 から備忘価格を控除した 額(円)	もと限度額のうち 少ない方の額 (円)	普通償却限度 額 (定率法) A×(0.5a÷0.4)=B (定額法)A×0.2=B	特別償却額 (円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	スとLのうちの少ない方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 (円)	計画額 (千円)	*残存価格 (円)
	車両価格	附属品価格	改造費	合計 イ+ロ+ハ+ニ									
第1号(8-1)	18,151,500	1,909,840	ハ	20,061,340	20,061,339	20,061,339	15,000,000	6,000,000	8,024,536	6,000,000	円	3,000.0	9,000,000
第2号(8-2)	18,151,500	1,909,840		20,061,340	20,061,339	20,061,339	15,000,000	6,000,000	8,024,536	6,000,000	円	3,000.0	9,000,000
第3号(8-3)	18,151,500	1,909,840		20,061,340	20,061,339	20,061,339	15,000,000	6,000,000	8,024,536	6,000,000	円	3,000.0	9,000,000
計	54,454,500	5,729,520		60,184,020	60,184,017	60,184,017	45,000,000	18,000,000	24,073,608	18,000	千円	9,000	27,000,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等・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	レと2.5%のうち低い 方の率(%)	補助対象経費 額	計画額(千円)
	への額以内			リ	リ	ツ×1/2=ネ
					円	
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カーッ	ヨ+ネ
18,000	9,000

【負担者とその負担割合】

補助 ブロック 番号	都道府県		市区町村		負担者とその負担割合		事業者自己負担 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		
1	3,000,000	50 %	円	%	円	%	円	%
2	3,000,000	50 %	円	%	円	%	円	%
北 近 畿	3	3,000,000	円	50 %	円	%	円	%
合計	9,000,000	50 %	円	%	円	%	円	%

2年目以降(令和 8 年度)

補助プロジェクト名	申請番号	確保維持費国庫補助金申請番号	
		当該年度	初年度
北近畿	第4号(7-1)	第1号	7
北近畿	第5号(7-2)	第5号	7
北近畿	第6号(7-3)	第6号	7
北近畿	第7号(7-4)	第8号	7
北近畿	第8号(6-1)	第1号	6
北近畿	第9号(6-2)	第5号	6
北近畿	第10号(6-3)	第6号	6
北近畿	第11号(5-1)	第1号	5
北近畿	第12号(5-2)	第6号	5
北近畿	第13号(4-1)	第1号	4
北近畿	第14号(4-2)	第5号	4

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法の定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額(円) 初年度への額＝ナ	残存価額(円) 前年度7(2年目のみ)の額＝ウ	普通償却限度額 (定率法) ウ×(0.55×0.4)＝ム (定額法)ナ×0.2＝ム	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム＋ウ＝ノ	事業者償却額(円) オ	ノのうち少ない方の額(円) ウ	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)＝マ (最終年度)ノ＝マ	計画額(千円) マ×1/2＝ケ	*残存価額(円) ラ－マ＝フ
第4号(7-1)	15,000,000	9,000,000	3,600,000		3,600,000	4,814,722	3,600,000	12	3,600,000 円	1,800.0	5,400,000
第5号(7-2)	15,000,000	9,000,000	3,600,000		3,600,000	4,814,722	3,600,000	12	3,600,000 円	1,800.0	5,400,000
第6号(7-3)	15,000,000	9,000,000	3,600,000		3,600,000	4,814,722	3,600,000	12	3,600,000 円	1,800.0	5,400,000
第7号(7-4)	15,000,000	9,000,000	3,600,000		3,600,000	4,814,722	3,600,000	12	3,600,000 円	1,800.0	5,400,000
第8号(6-1)	15,000,000	6,900,000	2,760,000		2,760,000	3,635,106	2,760,000	12	2,760,000 円	1,380.0	4,140,000
第9号(6-2)	15,000,000	6,900,000	2,760,000		2,760,000	3,635,106	2,760,000	12	2,760,000 円	1,380.0	4,140,000
第10号(6-3)	15,000,000	6,900,000	2,760,000		2,760,000	3,635,106	2,760,000	12	2,760,000 円	1,380.0	4,140,000
第11号(5-1)	15,000,000	4,140,000	1,656,000		1,656,000	1,991,938	1,656,000	12	1,656,000 円	828.0	2,484,000
第12号(5-2)	15,000,000	4,140,000	1,656,000		1,656,000	2,236,664	1,656,000	12	1,656,000 円	828.0	2,484,000
第13号(4-1)	15,000,000	2,484,000	1,242,000		1,242,000	1,392,559	1,242,000	12	1,242,000 円	621.0	1,242,000
第14号(4-2)	15,000,000	2,484,000	1,242,000		1,242,000	1,392,559	1,242,000	12	1,242,000 円	621.0	1,242,000
計	165,000,000	69,948,000	28,476,000		28,476,000	37,177,926	28,476,000		28,476 千円	14,238	41,472,000

2年目以降(令和 9 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持費国庫補助金申請番号	
		当該年度	前年度
北近畿	第4号(8-1)	伊根線	第1号
北近畿	第5号(8-2)	海岸線	第5号
北近畿	第6号(8-3)	間人循環線	第6号
北近畿	第7号(7-1)	伊根線	第1号
北近畿	第8号(7-2)	海岸線	第5号
北近畿	第9号(7-3)	間人循環線	第6号
北近畿	第10号(7-4)	丹後峰山線	第8号
北近畿	第11号(6-1)	伊根線	第1号
北近畿	第12号(6-2)	海岸線	第5号
北近畿	第13号(6-3)	間人循環線	第6号
北近畿	第14号(5-1)	伊根線	第1号
北近畿	第15号(5-2)	間人循環線	第6号
北近畿	第16号(4-1)	伊根線	第1号
北近畿	第17号(4-2)	海岸線	第5号

【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)※法令で認められた増分を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価額(円)	普通償却限度額	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	とのおおな い方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 円×年÷12(月)÷マ (最終年度)円×マ	計画額(千円)	*残存価格 (円)
第4号(8-1)	15,000,000	9,000,000	3,600,000	り	△+り=ノ	4,814,722	3,600,000	12	3,600,000 円	1,800.0	5,400,000
第5号(8-2)	15,000,000	9,000,000	3,600,000			4,814,722	3,600,000	12	3,600,000 円	1,800.0	5,400,000
第6号(8-3)	15,000,000	9,000,000	3,600,000			4,814,722	3,600,000	12	3,600,000 円	1,800.0	5,400,000
第7号(7-1)	15,000,000	5,400,000	2,160,000			2,888,832	2,160,000	12	2,160,000 円	1,080.0	3,240,000
第8号(7-2)	15,000,000	5,400,000	2,160,000			2,888,832	2,160,000	12	2,160,000 円	1,080.0	3,240,000
第9号(7-3)	15,000,000	5,400,000	2,160,000			2,888,832	2,160,000	12	2,160,000 円	1,080.0	3,240,000
第10号(7-4)	15,000,000	5,400,000	2,160,000			2,888,832	2,160,000	12	2,160,000 円	1,080.0	3,240,000
第11号(6-1)	15,000,000	4,140,000	1,656,000			2,181,064	1,656,000	12	1,656,000 円	828.0	2,484,000
第12号(6-2)	15,000,000	4,140,000	1,656,000			2,181,064	1,656,000	12	1,656,000 円	828.0	2,484,000
第13号(6-3)	15,000,000	4,140,000	1,656,000			2,181,064	1,656,000	12	1,656,000 円	828.0	2,484,000
第14号(5-1)	15,000,000	2,484,000	1,242,000			1,493,954	1,242,000	12	1,242,000 円	621.0	1,242,000
第15号(5-2)	15,000,000	2,484,000	1,242,000			1,677,498	1,242,000	12	1,242,000 円	621.0	1,242,000
第16号(4-1)	15,000,000	1,242,000	1,242,000			1,392,560	1,242,000	12	1,242,000 円	621.0	0
第17号(4-2)	15,000,000	1,242,000	1,242,000			1,392,560	1,242,000	12	1,242,000 円	621.0	0
計	210,000,000	68,472,000	29,376,000			38,499,258	29,376,000		29,376 千円	14,688	39,096,000

【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)	今年償還回数		借入利率(%) 年利 エ	エと2.5%のうち 低い方の率(%) ㌥	補助対象経費 7	計画額(千円) 7×1/2=㉑
			(自)	(至)				
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ+7	計画額(千円) ケ+㉑
29,376	14,688

【負担者とその負担割合】

補助 事業 コード 事業

(1) 記載要領

1.申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1面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。

3.「車両の種別」の欄は、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、都市間連絡月車両の別がわかるように記載すること。

4.「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)。

5.「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。

6.【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、乗借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)

7.【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等の提出で足りることとする。

8.「計画額」の欄は、車両ごとに百万単位(0.1～0.9千円)まで記載すること。合計の千円未満の端数は切り捨てること。

9.乗貸納入予定費については、見積書等によるほか、車両面積、附属品面積、改造費それぞれ区分けした見積書等を提出すること。なお、2年目以降の車両については、見積書等により確認することとする。

10.リース車両についても当該記載要領を準用するが、リース総額の見積書、契約書によるほか、車両面積及び金融費用相当額がわかるものを提出すること。

11.【普通償却限度額(△欄)】は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。

12.普通償却限度額(△欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価(ナ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(△欄)とする。

なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(△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:0.500

事業 者 名			丹後海陸交通株式会社		
運行計画担当部門		(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)		
補助金担当部門		(担当部門の名称)	経営企画部		取締役経営企画部長 林 忠広
			経営企画部		取締役経営企画部長 林 忠広

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)

【冬季】 実施
【夏季】 実施
実施調査日

運 行 系 統										年 間 輸 送 実 績			経 常 収 益			平均乗車密度算定			輸送量 (A) × (G)	市町村に よる回数 券購入等 の有無	備 考			
申請 番号	運 行 系 統 名	起 点	主 な 経 過 地	終 点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送 人員 (人)	1人 平均 乗車 キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運 送 収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送 雑収 (D) (円)	営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E) (円)	1系統当り 經常費用 (円)	〔 運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数 × の平均賃率 × 日数 〕						平均 賃率 (F) (円)	平均乗 車密度 (B) $\frac{1}{(C) \times (F)}$ (G)	
																総 適 用 日 数	平均 賃率 (F) (円)	(C) × (F) (G)						
1	伊根線4	上宮津	与謝の海病院	伊根郵便局前	35.8	10.8	85,010	18.0	1,530,180.0	30,413,050	283,383.0	392,508	848,324	31,653,882	98,430,251	19.55 × 365 + 20.13 × 365 730	19.84	5.4	有 ・ 無					
2	蒲入線2	上宮津	与謝の海病院 道の駅伊豆の里伊豆川	蒲入	48.6	3.0	129,438	4.7	608,358.6	10,139,672	94,284.0	130,848	281,746	10,552,266	32,748,604	16.58 × 365 365	16.58	6.4	有 ・ 無					
3	与謝線2	天橋立 ケーブル下	与謝の海病院 道の駅伊豆の里伊豆川 野田川(丹海前)	与謝	22.5	6.9	52,506	5.2	273,031.2	7,890,607	113,010.0	156,806	337,929	8,385,342	39,252,893	28.39 × 365 + 28.50 × 365 730	28.44	2.4	有 ・ 無					
4	峰山線3	野田川 丹海前	京丹後大宮駅 メイン前	峰山駅	16.5	6.3	49,137	4.3	211,289.1	6,715,492	75,141.0	104,258	224,719	7,044,469	26,099,474	31.37 × 365 + 31.78 × 365 730	31.57	2.8	有 ・ 無					
5	海岸線3	メイン前	峰山駅 アミエ・小浜・網野町(丹海前)	経ヶ岬	39.9	6.1	72,059	9.9	713,384.1	9,453,423	177,856.5	247,616	531,046	10,232,085	61,776,676	13.50 × 365 + 12.84 × 365 730	13.17	4.0	有 ・ 無					
6	間人循環線3	峰山	間人 小浜 アミエ・網野町(丹海前)	峰山駅	41.3	6.6	90,175	9.8	883,715.0	11,803,843	200,433.0	278,991	598,562	12,681,396	69,618,398	13.85 × 365 + 13.25 × 365 + 12.87 × 365 1,095	13.32	4.4	有 ・ 無					
7	久美浜線	メイン前	峰山駅 久美浜病院前	久美浜駅	26.0	5.3	46,723	7.1	331,733.3	6,122,487	100,880.0	140,475	301,300	6,564,262	35,039,659	18.31 × 365 365	18.31	3.3	有 ・ 無					
8	丹後峰山線2	メイン前	峰山駅 間人	経ヶ岬	38.1	4.3	52,328	9.1	476,184.8	6,683,744	120,015.0	166,535	359,023	7,209,302	41,686,010	13.90 × 365 365	13.90	4.0	有 ・ 無					
合計							577,376		5,027,876.1	89,222,318	1,165,002.5	1,618,037	3,482,649	94,323,004	404,651,965									

【記載要領】

- この種類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 運行回数は、補助対象期間における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
- 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。
- 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
- 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 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。
- 1系統当たり經常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり經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計算し、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。
- 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)と計算し、その結果により算出すること。
- 備考欄には、補助対象期間中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
- 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
- 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。