

地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）について

令和6年6月25日

令和6年度第1回豊能町地域公共交通会議資料

地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）について

国土交通省が行っている事業で、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している。

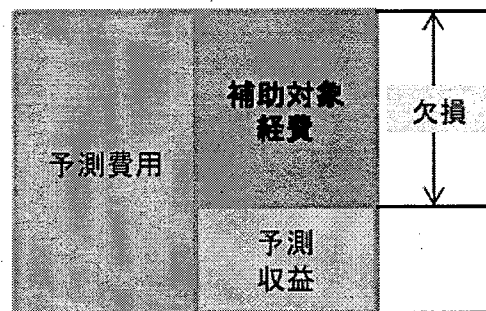
補助内容

○ 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>

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)

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)

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)

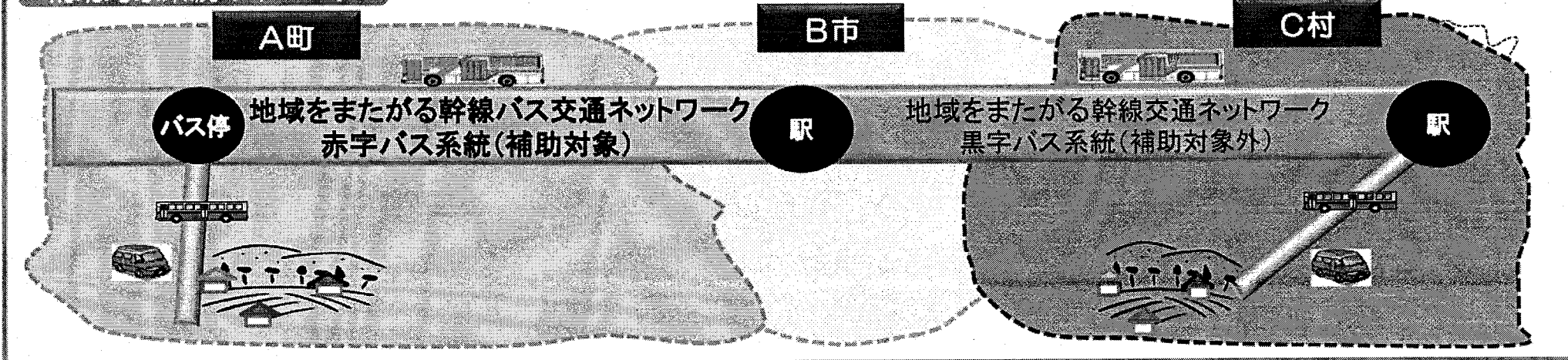
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること

※ 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経由系統のうち、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見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見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の活用について

令和6年3月に策定した「地域公共交通計画」において、阪急バス豊能西線をバス幹線と位置づけ、地域公共交通確保維持事業による運行の維持・確保が必要とし、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用することとしました。

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を受けるためには、補助系統に関する目標・効果等、補助系統に関する詳細な事項を記載した地域公共交通計画別紙を作成し、地域公共交通会議で協議の上、提出する必要があります。

・令和7年度地域公共交通確保維持事業のスケジュール

令和6年6月	令和7年度地域公共交通計画別紙の作成・協議・認定申請
令和6年9月	令和7年度地域公共交通計画の認定
令和6年10月～令和7年9月	令和7年度事業期間
令和7年11月	令和7年度補助金交付申請
令和8年1月	令和7年度事業に係る自己評価・事業評価書提出
令和8年3月	令和7年度補助金交付

地域公共交通確保維持事業に係る協議事項について

1. 地域公共交通計画別紙（地域公共交通確保維持事業）の認定申請について〔P4-8、参考 P14-19）〕
2. 「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」と認めることについて〔P9〕
3. 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について〔P10-11〕
4. 地域間幹線系統における生産性向上の取組みについて〔P12〕
5. 包括的な合意について〔P13〕

様式第1ー1（日本産業規格A列4番）

令和6年6月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称	豊能町地域公共交通会議
住 所	豊能町余野414番地の1
代 表 者 氏 名	会 長 猪 井 博 登

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。

令和6年6月 日

（名称）豊能町地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
豊能町西地区（ときわ台・東ときわ台・光風台・新光風台・吉川）は、山間部に位置していることから地形的勾配が急で、徒歩や自転車による移動が困難な地域となっている。また、当該地区の高齢化率は50.7%（令和6年5月31日現在）と非常に高く、自家用車での移動が年々困難となってきた。 当該地区には他市に跨る鉄道や路線バスなどの他、タクシー、町が運営するデマンド交通がある。幹線交通である鉄道の運行地域に限られており、町内外を連絡する路線バスは、通勤・通学や買い物や通院など地域間移動を担う重要な路線としての役割を担っている。 しかしながら、高齢化の進展と人口減少により、本町の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生しており、本町及び交通事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）により、対象路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていく必要がある。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（1）事業の目標 ・利用者数：119,998人（令和5年度実績116,165人） ・収支率53.8%以上（直近年度の実績52.0%） ※豊能町地域公共交通計画における計画最終年度（令和10年度）の利用者数・収支率の目標値に対し、各年の利用者数の増加率（3.3%）、収支率の改善（1.8ポイント）を鑑み、目標を設定する。 （豊能町地域公共交通計画 P77 参照）
（2）事業の効果
阪急バス豊能西線の運行を維持・確保することにより、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効果的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。
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
・停留所環境の改善、待合スペース確保（豊能町、交通事業者） ・生涯学習等による外出目的の創出（豊能町） ・停留所周辺のまちづくり（豊能町） ・小学校等における鉄道・バス乗り方教室の開催（豊能町、小中学校） ・鉄道、路線バス、デマンドタクシー等が一体となった地域公共交通マップを作成（豊能町、事業者） （豊能町地域公共交通計画 P82～85 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送予定者
表1を添付。

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	
運行に係る費用の全額を阪急バス株式会社が負担し、運行収入及び国庫補助金を阪急バス株式会社に受け入れ、運行経費から運行収入及び国庫補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を差し引いた金額（上限 35,000 千円）を本町が補助することとしている。 表 2 を添付。	
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法	
・利用者数や収支について評価を実施 ・OD 調査 ・利用者アンケート	
7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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】	
該当なし	
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】	
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	
【地域間幹線系統のみ】	③効果目標 輸送人員の 1 % の増加等による収支 1 % 以上の改善を図る（原油価格・物価高騰の影響は別途考慮）
(1) 住民への広報・啓発による利用促進	
①取組内容	
・広報紙及びホームページ等を活用し、公共交通利用促進を図る（令和 4 年 4 月～） ・豊能町地域公共交通ガイドの配布（令和 6 年 5 月～） ・阪急バスのノリセツ（バスの乗り方やお得な乗車券等の路線バスの案内を行う冊子）の配布（令和 3 年 6 月～）	
②実施主体 阪急バス、豊能町	
④実施時期 ①取組内容に記載	
(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、携帯電話で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。 また、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 コードを設置する。 さらに、バス接近を知らせるメール案内サービスの運用を開始。	
②実施主体 阪急バス	
④実施時期 平成 30 年 3 月～	

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フイーター系統のみ】

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】

該当なし

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

該当なし

(2) 事業の効果

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【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】

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）

【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

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要	
【地域内フイーター系統のみ】	
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】
該当なし	
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	
該当なし	
(2) 事業の効果	
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【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】	
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）	
【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4年7月26日
豊能町地域公共交通会議規則について協議、承認。
豊能町地域公共交通計画（策定概要、アンケート）について協議、承認。
- ・ 令和4年11月8日
豊能町地域公共交通計画（策定スケジュール、利用者意向調査）について協議、承認。
- ・ 令和5年3月24日
豊能町地域公共交通計画（たたき案）について協議、承認。
- ・ 令和5年7月25日
豊能町地域公共交通計画（たたき案）について協議、承認。
- ・ 令和5年12月22日
豊能町地域公共交通計画（素案）について協議、承認。
- ・ 令和6年3月21日
豊能町地域公共交通計画について協議、承認。
- ・ 令和6年6月25日
地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）について協議、承認。

19. 利用者等の意見の反映状況

豊能町地域公共交通計画策定時に、町民アンケート（令和4年10月）、地域公共交通利用者アンケート調査（令和6年11・12月）、及び地域公共交通計画に対するパブリックコメント（令和6年1・2月）を実施した。また、地域公共交通会議に住民代表（自治会長会、老人クラブ連合会、介護者家族の会）が委員として参画した。

町民アンケートでは、乗り継ぎしやすさを求める声が多く、続いて運行本数の多さ、運賃の安さ、運行継続を求める声が多く、地域公共交通利用者アンケートでは、運行継続を求める声が多く、乗り継ぎしやすさ、運行本数の多さ、運賃の安さを求める声が多かったことから、利用促進に努めながら、移動手段の確保、利便性の維持を図るため、本事業を活用する。

20. 補助対象系統がまたがる市町村の地域公共交通計画への位置づけについて

以下の理由から、阪急バス豊能西線が跨がる箕面市の地域公共交通計画には補助対象系統としては位置づけておりません。

阪急バス豊能西線は主に当町の住民の生活交通として必要なものであり、箕面市の住民が阪急バス豊能西線を利用する可能性はあるものの、箕面市においては費用負担しておらず、また補助申請も行わないものであり、箕面市の生活交通として計画に位置づける系統ではない。

2.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市町村の認定について

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱において、「総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、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本協議会が認めた市町村への需要」であることが、補助対象事業の要件の一つとされています。

ついで、豊能町を、豊能地域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ます。

<地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 抜粋>

別表1 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）

二 次のいずれかの需要に対応して設定されるもの。

- ① 別表5に定める広域行政圏の中心市町村への需要
- ② 都道府県庁所在地への需要
- ③ 上記以外の市町村であって、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、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活性化法法定協議会が認めたものへの需要

3.同一の補助対象系統に属するものとして取り扱うことについて

バスの運行は系統に分けられ、起点・経由地・終点が異なれば別系統となります。しかし、地域公共交通確保維持改善事業実施要領では、基準に合うものを同一系統とみなすことができるとされています。

ついては、次ページの系統を実施要領2(1)④イに基づき、「10%以内かつ10km以内」を「20%以内かつ20km以内」に読み替えて同一系統とみなします。

<地域公共交通確保維持改善事業実施要領2(1)④ 抜粋>

【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) 主系統のキロ程が10km未満の場合

主系統と異なる区間のキロ程が1km以内の運行系統

2) 主系統のキロ程が10km以上の場合

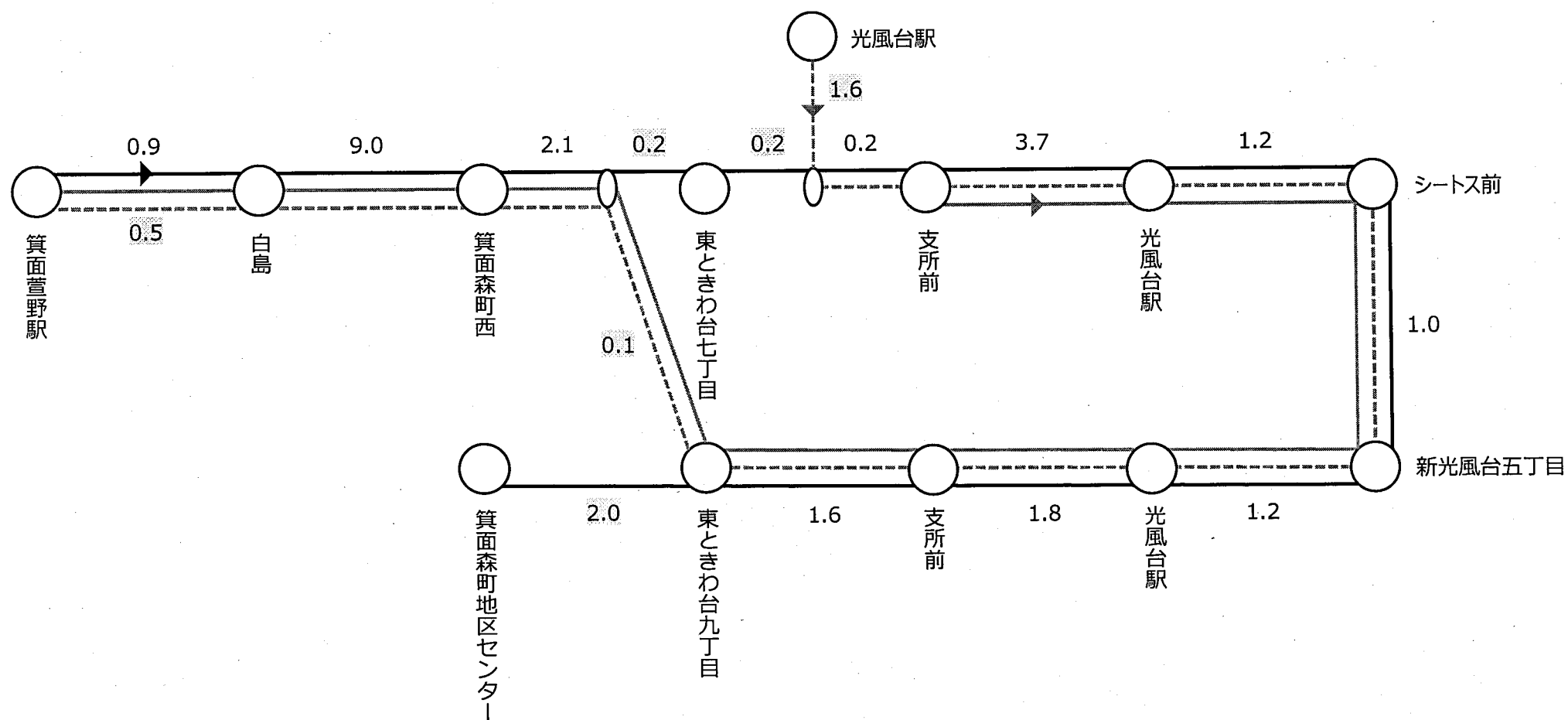
主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の10%以内かつ10km以内の運行系統

イ. 活性化法法定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「1km以内」を「2km以内」、「10%以内かつ10km以内」を「20%以内かつ20km以内」に、それぞれ読み替えて適用する。

同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う運行系統について

		キロ程	運行回数	異なるキロ程	
————	【主系統】箕面萱野駅～光風台駅～支所前～箕面森町地区センター	25.1km	2回	-	-
———	【みなし】光風台駅～支所前～光風台駅～箕面萱野駅	24.0km	1回	4.6km	18.3%
———	【みなし】支所前～光風台駅～箕面萱野駅	22.2km	0.5回	3km	12.0%



4.地域間幹線系統における生産性向上の取組みについて

平成29年6月12日付けで国土交通省自動車局旅客課から通知された「地域間幹線系統バス「生産性向上の取組」の進め方等について」において、示された事例1～4について、適用の可否を協議会において検討する必要があります。

事例1～4の適用は否として、地域公共交通計画別紙9に記載の取組を進めます。

取組事例	適用の可否	
【事例1】貨客混載の取組	否	物流事業者やその利用者からの具体的な要望がない。
【事例2】バス路線の再編	否	再編できるような重複するバス路線はない。
【事例3】路線バスへの混乗化	否	他に路線バスへ混乗できそうな交通手段は見当たらない。
【事例4】地域住民の生活利用と観光利用の混乗	否	この路線のエリアでは観光利用できそうな箇所は見当たらない。

5.包括的な合意について

地域公共交通確保維持改善事業実施要領において、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、条件を満たす軽微な変更に関り、協議会を開催しなくても協議会の議論を経たものとして取り扱う、と規定されています。

そこで、本協議会においても、包括的な合意を諮ります。

<地域公共交通確保維持改善事業実施要領2(1)② 抜粋>

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

地域間幹線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、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関り、変更の都度、協議会を開催しなくても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。

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

令和7年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
豊能町	阪急バス株式会社	(1) 豊能西線	12,188	
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

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」)

運行を確保・維持する運行系統図

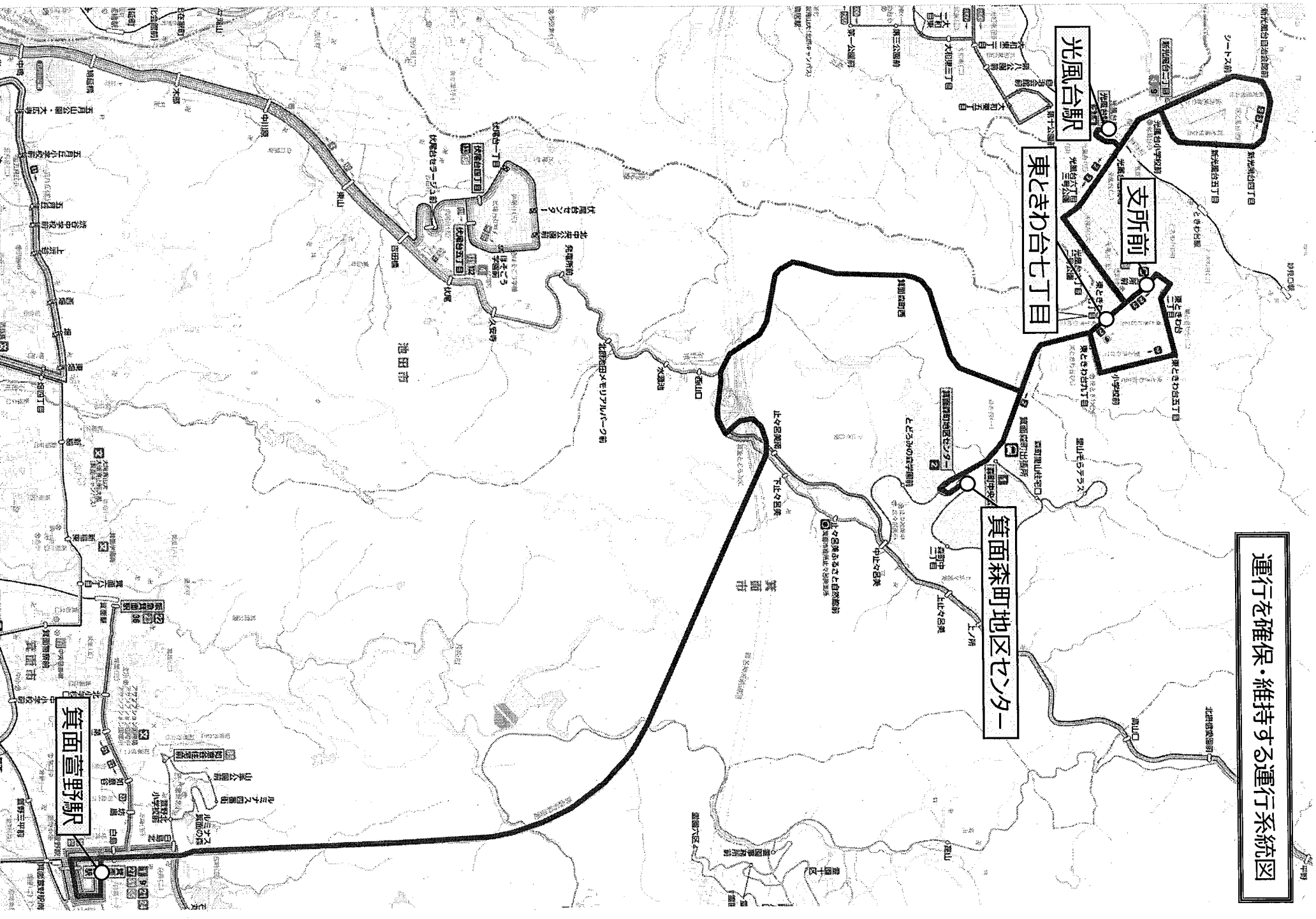


表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	阪急バス株式会社
------	----------

令和7年度

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間※) の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	13,921,250 千円	営業外収益	146,851 千円	経常収益(イ)	14,068,101 千円
	営業費用	14,861,423 千円	営業外費用	59,687 千円	経常費用(ロ)	14,921,110 千円
	営業損益	△ 940,173 千円	営業外損益	87,164 千円	経常損益	△ 853,009 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	24,254,139 km				経常収支率	94.28 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	12,990,421 千円	営業外収益	57,858 千円	経常収益(イ')	13,048,279 千円
	営業費用	14,803,142 千円	営業外費用	53,456 千円	経常費用(ロ')	14,856,598 千円
	営業損益	△ 1,812,721 千円	営業外損益	4,402 千円	経常損益	△ 1,808,319 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	24,738,698 km				経常収支率	87.82 %

基準期間の前々年度 の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	12,189,219 千円	営業外収益	80,671 千円	経常収益(イ'')	12,269,890 千円
	営業費用	15,022,000 千円	営業外費用	83,327 千円	経常費用(ロ'')	15,105,327 千円
	営業損益	△ 2,832,781 千円	営業外損益	△ 2,656 千円	経常損益	△ 2,835,437 千円
基準期間の前々年度 の 実車走行キロ(ハ'')	26,026,111 km				経常収支率	81.22 %

(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) $\text{ロ}'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$	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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$
京阪神	580円.39銭	600円.54銭	615円.19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 $(\text{a} + \text{b} + \text{c}) / 3 = \text{ニ}$	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 $\text{ニ} - \text{ヘ} = \text{ケ}$	キロ当たり経常収益 $\text{イ} \div \text{ハ} = \text{ト}$
京阪神	598円.70銭	554円.21銭	554円.21銭	44円.49銭	527円.44銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

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

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
	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			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							
							①=カッコ内										②	①×②=③	リ	ヌ	ル		
京阪神	1		豊能西線	箕面森町地区センター	光風台駅	箕面萱野駅	365 日	2,007.5 (5.5) 回	5.6	30.8 人	往 25.1km (平均) 復 0.0km 12.5km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0%	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km 0.0km	0%	100%				
							日	() 回		人	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	往 . Km 復 . Km . Km	%	%				
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	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＋ヌ))÷チー＝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	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＋ゴ)×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"		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%	97,747.0 km	54,172,364 円	304円.81銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	29,794,264 円
			%	. km	円	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	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×ヲ＝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×ヅ'＝ヅ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数／①計画運行回数＝ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2＝ラ	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ－ヨ＝ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム－ラ＝ウ
京阪神	1		24,378,100 円	24,377,563 円	24,377,563 円	24,377,563 円	24,377,563 円	円	24,377 千円	12,188.5 千円	28,726,864 円	16,538,364 円
			円	円	円	円	円	円	千円	千円	円	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		
京阪神	1		0 円	0 %	16,538,364 円	100 %	0 円	0 %	0 円	0 %		
			円	%	円	%	円	%	円	%		
合計			円	%	円	%	円	%	円	%		

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

[illegible]