

令和8年度 第1回
加古川市地域公共交通会議

議 案 書

日 時 令和8年6月19日（金） 午後2時
場 所 加古川市役所 新館10階 大会議室

会 議 次 第

1 開会

- ・会議の趣旨
- ・委員の紹介
- ・出席状況報告

2 議案

議案第1号 加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）に係る計画「別紙」の変更について【令和8年度】

議案第2号 加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）の改定及び計画「別紙」の策定について【令和9年度】

3 その他

4 閉会

議案第 1 号

加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）に係る計画「別紙」の変更について【令和 8 年度】

加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）に係る計画「別紙」の変更について、委員の意見を求めます。

[協議資料]

- ・加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）に係る計画「別紙」の変更について
- ・計画「別紙」
- ・神姫バス資料（変更分）

令和 8 年 6 月 19 日

加古川市長 岡田 康裕

加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）に係る
計画「別紙」の変更について【令和 8 年度】

1 提案理由

神姫バス株式会社の減価償却方法の取扱いが変更されたことに伴い、令和 8 事業年度（令和 7 年 10 月 1 日～令和 8 年 9 月 30 日）の、国の地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等国庫補助）における算出方法を見直すこととなったため。

2 変更の内容について

- ・協議会開催状況の追加 … P 7
- ・表 6 及び表 7 の差替え … P 8 ・ 9

3 今後の流れ

令和 8 年 6 月 30 日までに、兵庫陸運部に対して変更申請を行う。

以 上

令和7年6月
加古川市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

加古川市においては、民営路線バスは主に鉄道駅を中心に運行している。利用状況が芳しくない路線を減便する等で、収支率は維持しているが、運行が1時間に1本未満の路線もあり、便利にバスを活用できない地域がある。こうした地域からは路線バスの運行頻度や運行時間帯の拡大を求める声があり、地域の要望とニーズを踏まえた再編が必要となっている。

市域内には路線バスのほか乗合タクシー、コミュニティバス、市町村運営有償運送、乗合デマンドタクシーにより構成される公共交通機関網が広がっている。

これらの公共交通については、市内の鉄道駅や買い物施設、医療機関等が市民の日常生活機能を担う中で、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要な不可欠な交通として機能している。

民営路線バスが、市内の都市拠点間の移動や近隣市町への移動を支える幹線としての役割を果たしている。また、地域内の生活利便施設を結び、幹線に通じるコミュニティバス等が枝線の役割を果たしている。

しかしながら、少子高齢化に伴う人口減少や自家用車の普及に伴い、当市の公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。

また、JR山陽本線・加古川線及び山陽電鉄の各駅を中心に半径1km、各バス停を中心に半径500mを公共交通圏（徒歩圏）とすると、市民の約9割が公共交通圏に居住していることとなるが、鉄道・路線バスがまったく運行していない公共交通空白地域が約1割残っており、住民に不便を強いている状況にある。

このため、国の地域公共交通確保維持事業を活用して、市域内の幹線交通としての役割を果たす民営路線バスの維持・確保を図ることで、市民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

【対象路線】 ※令和8年度（R7.10～R8.9）

- ①土山駅～川北口～母里
- ②姫路駅前～法華山一乗寺～社
- ③上新田北口～天満小学校～土山駅
- ④加古川駅～水足～上新田北口

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

民営路線バス（地域間幹線系統）の利用者数を、令和6年度実績並みの48万人を維持する。

（2）事業の効果

民営路線バス（地域間幹線系統）を維持することにより、市民の通勤・通学・通院及び買い物等日常生活に必要な不可欠な交通手段が確保される。

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
・ 系統や便数、運行ダイヤの見直し、効率化の検討（事業者） ・ 市内の公共交通に係る路線図・運賃表等の作成及び配布（加古川市） ・ ホームページ等の多様なツールを活用した情報提供（加古川市・事業者） ・ 公共交通の利用促進イベントの実施（加古川市・事業者）
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
表2を添付 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る各路線について、その運行に係る費用に対しての加古川市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた額の内、各路線の全キロ程に対する加古川市のキロ程の割合に応じて負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
バス事業者保有のデータ（停留所ごとの乗降調査、系統別輸送実績等）による。
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別紙「地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容」を添付

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】
「土山駅～川北口～母里」路線及び「上新田北口～天満小学校～土山駅」路線を運行するバス車両については、耐用年数 5 年を大幅に上回る年数を経過し、機能劣化が進行し、旅客運送における安全性の確保や燃費性能の低下が懸念され、早急な買い換えが必要となっていた。 このため、当該幹線系統を運行する事業者の車両更新を支援することにより、輸送の安全確保を図るとともに、地球に環境にやさしいバス輸送を推進する。 また、計画的にノンステップバス等のバリアフリーに対応した車両を導入することにより、安全な運行につながるとともに、子どもから高齢者、障がいのある方がバスに乗りやすい環境整備につながる。
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
対象となる 2 路線について下記のとおりとする ・「土山駅～川北口～母里」路線 利用者数を 135,000 人以上（直近 R6 年度の実績 134,471 人） 収支率を 67%以上（直近 R6 年度の実績 66.9%） ・「上新田北口～天満小学校～土山駅」路線 利用者数を 239,000 人以上（直近 R6 年度の実績 238,197 人） 収支率を 82%以上（直近 R6 年度の実績 81.3%）
(2) 事業の効果
計画的にノンステップバス等のバリアフリーに対応した車両を導入することにより、安全な運行につながるとともに、子どもから高齢者、障がいのある方がバスに乗りやすい環境整備につながる。
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 及び表 7 を添付

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【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 6 年 2 月 15 日（R5 年度第 2 回） 「加古川市地域公共交通会議規則の改正について」（報告事項） →加古川市地域公共交通会議が、「道路運送法」に基づく地域公共交通会議としての機能と、地域公共交通計画の実施及び変更に関する事項を協議する「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会としての機能の両方を有することを明確化するため、規則の一部改正を行った旨の報告を行った。 ・ 令和 6 年 5 月 24 日（R6 年度第 1 回） 「加古川市地域公共交通会議規則の改正について」（報告事項） →国の地域公共交通確保維持事業を活用し、地域間幹線系統に令和 7 年度以降も補助を行うため、6 月中に補助対象路線を地域公共交通計画に位置付けること及び本別紙の内容について協議を行う旨説明の報告を行った ・ 令和 6 年 6 月 7 日（R6 年度第 2 回） 「加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）の改定について」（議案） →補助対象路線を地域公共交通計画に位置付けること及び本別紙の内容について協議を行った。

- ・ 令和 7 年 2 月 28 日（R6 年度第 3 回）
「加古川市地域公共交通活性化協議会の設置について」（報告事項）
→ 現行の加古川市地域公共交通プランは計画期間が平成 29 年度から令和 8 年度までの 10 年間となっており、令和 9 年度からの新たな地域公共交通計画の策定に向け、令和 7 年度から 2 カ年かけて調査及び策定にかかる事務を進める。事務を進めるにあたり、よりきめ細やかな議論を行うため、地域公共交通会議とは別組織として地域公共交通活性化協議会を設置し、国土交通省の補助事業である「地域公共交通調査等事業」の補助を受けることの報告を行った。
- ・ 令和 7 年 6 月 6 日（R7 年度第 1 回）
「地域公共交通計画「別紙」について」（議案）
→ 国の地域公共交通確保維持事業を活用し、地域間幹線系統に令和 8 年度も補助を行うため、本計画別紙の内容について協議を行った。
- ・ 令和 8 年 6 月 19 日（R8 年度第 1 回） ※予定
「加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）に係る計画「別紙」の変更について」（議案）
→ 神姫バス株式会社の減価償却方法の取扱いが変更されたことに伴い、地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等国庫補助）における算出方法を見直したため、本計画別紙の変更について協議を行った。

19. 利用者等の意見の反映状況

- ・ 民営路線バス（地域間幹線系統）を含め地域公共交通に関する意見は、市のスマイルメールシステムや窓口での対応等で随時聴取を行っている。
また、町内会との意見交換会や説明会等を行った際にも地域の意見を受けており、可能な限り地域公共交通計画へ反映している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 兵庫県 加古川市 加古川町北在家 2000 番地
 （所 属） 加古川市 都市計画部 都市計画課 交通政策・景観形成係
 （氏 名） 関 大志、松岡 史仁
 （電 話） 079-427-9732
 （e-mail） tokei@city.kakogawa.lg.jp

表6 車両の取得計画の概要

都 道 府 県 (市 区 町 村)	バ ス 事 業 者 等 名	補 助 対 象 車 両 数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
兵庫県 (加古川市)	神姫バス株式会社	1	9

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

事業者名	神姫バス株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

2年目以降(令和 8 年度)				
補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北近畿 京阪神	1	土山駅～母里 上新田北口～土山駅 明石駅前～西明石駅～土山駅	第10・11・19号	第12・13・22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)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額(円) 初年度への額＝ナ	残存価額(円) 前年度7(2年目のみ)の額＝ラ	普通償却限度額(円) (定率法)ラ×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	ノと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)ク＝マ	計画額(千円) マ×1/2＝ケ	* 残存価格(円) ラ－マ＝フ
1	15,000,000	3,960,000	3,000,000	0	3,000,000	649,618	649,618	12	649,618 円	324.8	3,310,382
計	15,000,000	3,960,000	3,000,000	0	3,000,000	649,618	649,618		650 千円	324	3,310,382

【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 ア	計画額(千円) ア×1/2＝サ
			(自)	(至)				
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ＋ア	計画額(千円) ケ＋サ
650	324

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	申請番号	負担者とその負担割合							
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担	
		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 京阪神	1	43,000円	13%	281,000円	87%			800円	
合計		43,000円		281,000円				800円	

- (1) 記載要領
- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
 - 「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
 - 「車両の種別」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、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
 - 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
 - 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下四捨入)まで記載すること。
 - 「実費購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確認できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
 - 【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
 - 【車両購入金融費用】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。
 - リース車両についても当該記載要領を準用し、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
 - 【普通償却限度額】のト欄は、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。
 - 【普通償却限度額(ム欄)】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(ム欄)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(ム欄)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

(2) 添付書類

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

議案第 2 号

加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）の改定及び計画「別紙」の策定について【令和 9 年度】

加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）の改定及び計画「別紙」の策定について、委員の意見を求めます。

[協議資料]

- ・加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）の改定及び計画「別紙」の策定について
- ・【改定後】地域公共交通プラン(抜粋)
- ・【改定前】地域公共交通プラン(抜粋)
- ・計画「別紙」
- ・神姫バス資料

令和 8 年 6 月 19 日

加古川市長 岡田 康裕

加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）の改定及び
「別紙」の策定について【令和 9 年度】

1 提案理由

令和 9 事業年度（令和 8 年 10 月 1 日～令和 9 年 9 月 30 日）運行分より、路線バスの「宝殿駅北口～北条営業所」系統が、国の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の対象となる。国からの補助を受けるためには、現行の加古川市地域公共交通プランに当該路線を位置付ける必要があるため、以下のとおり改定等を行う。

2 改定等の内容について

【地域公共交通プランの改定】 … P 12

- ・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を申請予定の 1 路線を追加
- ・改定年月の追加

【地域公共交通プラン「別紙」の策定】 … P 14～18

- ・令和 9 年度分を策定

3 参考資料

神姫バス作成資料 … P 19～30

4 今後の流れ

令和 8 年 6 月 30 日までに、兵庫陸運部に対して認定申請を行う。

以 上

事業2-1-1④

加古川西部・北西部（加古川右岸）

再編路線（案）

【再編方針】

- ・バス停別利用状況から、路線の縮小を検討します。
- ・市単独補助路線の見直し、枝線としての再編作業を進めます。
- ・かこタクシーの幹線としてのあり方を検討します。
- ・将来的には加古川駅北口から新橋梁を利用したルートに再編します。

【交通結節点】

- ・神姫バス：広尾東停留所・大沢口停留所・志方小学校前停留所
- ・かこタクシー：志方市民センター前停留所
- ・JR：神野駅・厄神駅
- ・商業施設等と連携した「バスの駅」の整備

【既存路線の個別方針（案）】

神姫バス（補）：市補助路線）

- ・補 北条線（北条営業所～宝殿駅北口 ※1）

原則維持します。

- ・志方線（宝殿駅～細工所北口）

幹線として維持すべき路線であり、今後の運行主体について交通事業者と検討を進めます。

- ・広尾線（加古川駅～広尾東）

短期的に維持し、小畑口～広尾東間について、枝線への転換を検討します。

- ・補 東神吉線（加古川駅～東神吉小学校～ウェルネスパーク）

廃止を含めた検討を行い、幹線から枝線への転換を検討します。

- ・都台線（加古川駅～都台）、補 社線（姫路駅前～法華山一乗寺～社 ※2）

原則維持します。

※1「北条営業所～宝殿駅北口」線

※2「姫路駅前～法華山一乗寺～社」線

広域連携の役割を担う路線で、本市北西部と加西・姫路をつなぐ移動に不可欠な路線である。

しかし、自治体や交通事業者の運営・経営努力のみでは当該路線の維持・確保が困難なため、国の地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や兵庫県の補助制度を活用し、運行を確保・維持する必要がある。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
北条営業所～宝殿駅北口	北条営業所	播磨農高前	宝殿駅北口	4条乗合	路線定期運行	神姫バス株式会社	幹線・準幹線補助
姫路駅前～法華山一乗寺～社	姫路駅前	法華山一乗寺	社	4条乗合	路線定期運行	神姫バス株式会社	幹線・準幹線補助

系統名	数値指標	データ取得方法	現況値(R7年度)	目標値(R8年度)
北条営業所～宝殿駅北口	市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	6,167千円	現状維持
	収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	46.3%	現状維持
姫路駅前～法華山一乗寺～社	市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	1,794千円	現状維持
	収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	37.2%	現状維持

かこタクシー

路線を幹線と枝線に分け、再編を進めます。

事業2-1-1④

加古川西部・北西部（加古川右岸）

再編路線（案）

【再編方針】

- ・バス停別利用状況から、路線の縮小を検討します。
- ・市単独補助路線の見直し、枝線としての再編作業を進めます。
- ・かこタクシーの幹線としてのあり方を検討します。
- ・将来的には加古川駅北口から新橋梁を利用したルートに再編します。

【交通結節点】

- ・神姫バス：広尾東停留所・大沢口停留所・志方小学校前停留所
- ・かこタクシー：志方市民センター前停留所
- ・JR：神野駅・厄神駅
- ・商業施設等と連携した「バスの駅」の整備

【既存路線の個別方針（案）】

神姫バス（補）：市補助路線）

- ・北条線（北条営業所～宝殿駅～高砂）
北条営業所から宝殿駅までの路線に縮小を検討します。
- ・志方線（宝殿駅～細工所北口）
幹線として維持すべき路線であり、今後の運行主体について交通事業者と検討を進めます。
- ・広尾線（加古川駅～広尾東）
短期的に維持し、小畑口～広尾東間について、枝線への転換を検討します。
- ・補 東神吉線（加古川駅～東神吉小学校～ウェルネスパーク）
廃止を含めた検討を行い、幹線から枝線への転換を検討します。
- ・都台線（加古川駅～都台）、補 社線（姫路駅前～法華山一乗寺～社 ※）
原則維持します。

※「姫路駅前～法華山一乗寺～社」線

広域連携の役割を担う路線で、本市北西部と姫路をつなぐ唯一の移動手段となる路線である。

しかし、自治体や交通事業者の運営・経営努力のみでは当該路線の維持・確保が困難なため、国の地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や兵庫県補助制度を活用し、運行を確保・維持する必要がある。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
姫路駅前～法華山一乗寺～社	姫路駅前	法華山一乗寺	社	4条乗合	路線定期運行	神姫バス株式会社	幹線・準幹線補助

数値指標	データ取得方法	現況値(R4年度)	目標値(R8年度)
市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	1,716千円	現状維持
収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	38.6%	現状維持

かこタクシー

路線を幹線と枝線に分け、再編を進めます。

令和8年6月
加古川市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

加古川市においては、民営路線バスは主に鉄道駅を中心に運行している。利用状況が芳しくない路線を減便する等で、収支率は維持しているが、運行が1時間に1本未満の路線もあり、便利にバスを活用できない地域がある。こうした地域からは路線バスの運行頻度や運行時間帯の拡大を求める声があり、地域の要望とニーズを踏まえた再編が必要となっている。

市域内には路線バスのほか乗合タクシー、コミュニティバス、市町村運営有償運送、乗合デマンドタクシーにより構成される公共交通機関網が広がっている。

これらの公共交通については、市内の鉄道駅や買い物施設、医療機関等が市民の日常生活機能を担う中で、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要な不可欠な交通として機能している。

民営路線バスが、市内の都市拠点間の移動や近隣市町への移動を支える幹線としての役割を果たしている。また、地域内の生活利便施設を結び、幹線に通じるコミュニティバス等が枝線の役割を果たしている。

しかしながら、少子高齢化に伴う人口減少や自家用車の普及に伴い、当市の公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。

また、JR山陽本線・加古川線及び山陽電鉄の各駅を中心に半径1km、各バス停を中心に半径500mを公共交通圏（徒歩圏）とすると、市民の約95%が公共交通圏に居住していることとなるが、鉄道・路線バスがまったく運行していない公共交通空白地域が約5%残っており、住民に不便を強いている状況にある。

このため、国の地域公共交通確保維持事業を活用して、市域内の幹線交通としての役割を果たす民営路線バスの維持・確保を図ることで、市民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

【対象路線】 ※令和9年度（R8.10～R9.9）

- ①土山駅～川北口～母里
- ②姫路駅前～法華山一乗寺～社
- ③上新田北口～天満小学校～土山駅
- ④加古川駅～水足～上新田北口
- ⑤北条営業所～播磨農業高校前～宝殿駅北口

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

民営路線バス（地域間幹線系統）の利用者数を、令和7年度実績並みの53万人を維持する。

（2）事業の効果

民営路線バス（地域間幹線系統）を維持することにより、市民の通勤・通学・通院及び買い物等日常生活に必要な不可欠な交通手段が確保される。

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
・ 系統や便数、運行ダイヤの見直し、効率化の検討（事業者） ・ 市内の公共交通に係る路線図・運賃表等の作成及び配布（加古川市） ・ ホームページ等の多様なツールを活用した情報提供（加古川市・事業者） ・ 公共交通の利用促進イベントの実施（加古川市・事業者）
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
表 2 を添付 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る各路線について、その運行に係る費用に対しての加古川市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた額の内、各路線の全キロ程に対する加古川市のキロ程の割合に応じて負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
バス事業者保有のデータ（停留所ごとの乗降調査、系統別輸送実績等）による。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別紙「地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容」を添付

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】
「土山駅～川北口～母里」路線及び「上新田北口～天満小学校～土山駅」路線を運行するバス車両については、耐用年数 5 年を大幅に上回る年数を経過し、機能劣化が進行し、旅客運送における安全性の確保や燃費性能の低下が懸念され、早急な買い換えが必要となっていた。 このため、当該幹線系統を運行する事業者の車両更新を支援することにより、輸送の安全確保を図るとともに、環境にやさしいバス輸送を推進する。 また、計画的にノンステップバス等のバリアフリーに対応した車両を導入することにより、安全な運行につながるとともに、子どもから高齢者、障がいのある方がバスに乗りやすい環境整備につながる。
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
対象となる 2 路線について下記のとおりとする ・「土山駅～川北口～母里」路線 - 利用者数を 136,000 人以上（直近 R7 年度の実績 134,397 人） - 収支率を 74%以上（直近 R7 年度の実績 73.3%） ・「上新田北口～天満小学校～土山駅」路線 - 利用者数を 252,000 人以上（直近 R7 年度の実績 250,771 人） - 収支率を 92%以上（直近 R7 年度の実績 91.5%）
(2) 事業の効果
計画的にノンステップバス等のバリアフリーに対応した車両を導入することにより、安全な運行につながるとともに、子どもから高齢者、障がいのある方がバスに乗りやすい環境整備につながる。
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 及び表 7 を添付

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【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 6 年 5 月 24 日（R6 年度第 1 回） 「加古川市地域公共交通会議規則の改正について」（報告事項） → 国の地域公共交通確保維持事業を活用し、地域間幹線系統に令和 7 年度以降も補助を行うため、6 月中に補助対象路線を地域公共交通計画に位置付けること及び本別紙の内容について協議を行う旨説明の報告を行った ・ 令和 6 年 6 月 7 日（R6 年度第 2 回） 「加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）の改定について」（議案） → 補助対象路線を地域公共交通計画に位置付けること及び本別紙の内容について協議を行った。 ・ 令和 7 年 2 月 28 日（R6 年度第 3 回） 「加古川市地域公共交通活性化協議会の設置について」（報告事項） → 現行の加古川市地域公共交通プランは計画期間が平成 29 年度から令和 8 年度までの 10 年間となっており、令和 9 年度からの新たな地域公共交通計画の策定に向け、令和 7 年度から 2 カ年かけて調査及び策定にかかる事務を進める。事務を進めるにあたり、よりきめ細やかな議論を行うため、地域公共交通会議とは別組織として地域公共交通活性化協議会を設置し、国土交通省の補助事業である「地域公共交通調

査等事業」の補助を受けることの報告を行った。

- ・令和 7 年 6 月 6 日（R7 年度第 1 回）
「地域公共交通計画「別紙」について」（議案）
→国の地域公共交通確保維持事業を活用し、地域間幹線系統に令和 8 年度も補助を行うため、本計画別紙の内容について協議を行った。
- ・令和 8 年 6 月 19 日（R8 年度第 1 回） ※予定
「加古川市地域公共交通プラン（地域公共交通網形成計画）の改定について」（議案）
→補助対象路線を地域公共交通計画に位置付けること及び本別紙の内容について協議を行った。

19. 利用者等の意見の反映状況

- ・民営路線バス（地域間幹線系統）を含め地域公共交通に関しての意見は、市のスマイルメールシステムや窓口での対応等で随時聴取を行っている。
また、町内会との意見交換会や説明会等を行った際にも地域の意見を受けており、可能な限り地域公共交通計画へ反映している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 兵庫県 加古川市 加古川町北在家 2000 番地

（所 属） 加古川市 都市計画部 都市計画課 交通政策・景観形成係

（氏 名） 松岡 史仁、松井 俊

（電 話） 079-427-9732

（e-mail） tokei@city.kakogawa.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

※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

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
兵庫県 (加古川市)	神姫バス株式会社	(1) 加古川駅～水足～上新田北口(9)	2,707.0	
		(2) 土山駅～川北口～母里(10)	404.0	
		(3) 上新田北口～天満小学校～土山駅(11)	222.5	
		(4) 姫路駅前～法華山一乗寺～社(21)	494.5	
		(5) 北条営業所～播磨農高前～宝殿駅北口(22)	1,982.5	
合 計			5,811	

(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」)

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	神姫バス株式会社
------	----------

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	集合バス事業					R7
	営業収益	10,827,028千円	営業外収益	75,696千円	経常収益(イ)	10,902,624千円
	営業費用	11,707,862千円	営業外費用	11,816千円	経常費用(ロ)	11,719,680千円
	営業損益	△ 880,834千円	営業外損益	63,778千円	経常損益	△ 817,056千円
					経常収支率	93.02 %
補助対象期間の						

		集合バス事業				R6
基準期間の前年度の 損益状況	営業収益	10,092,381千円	営業外収益	39,808千円	経常収益(イ')	10,132,189千円
	営業費用	11,325,571千円	営業外費用	20,915千円	経常費用(ロ')	11,346,486千円
	営業損益	△ 1,236,190千円	営業外損益	18,893千円	経常損益	△ 1,217,297千円
					経常収支率	89.27 %
基準期間の前年度の						

基準期間の前々年度の 損益状況	集合バス事業						R5
	営業収益	9,255,516千円	営業外収益	20,953千円	経常収益(イ'')	9,276,469千円	
	営業費用	10,699,346千円	営業外費用	8,954千円	経常費用(ロ'')	10,708,300千円	
	営業損益	△ 1,443,830千円	営業外損益	11,999千円	経常損益	△ 1,431,831千円	
					経常収支率	86.62 %	
基準期間の前々年度の							

(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	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＝d
北近畿	454円.82銭	486円.53銭	511円.32銭	511円.32銭
京阪神	454円.82銭	486円.53銭	511円.32銭	511円.32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＝二	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二とRのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 二－へ＝ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ＝ト
北近畿	484円.22銭	446円.82銭	446円.82銭	37円.40銭	475円.67銭
京阪神	484円.22銭	589円.52銭	484円.22銭		475円.67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	改定率 コ
北近畿・京阪神	令和5年10月30日	基準期間の 当 年度	3 / 3	
		基準期間の 前 年度	2 / 3	28.61%
		基準期間の 前々 年度	1 / 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

神姫バス株式会社

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		地域公共交通連携事業を 実施する区域におけるキロ 程	系統キロ程と地 域公共交通連携事業 実施する区域におけるキロ 程との比率	オ チ	オ チ	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	他路線との設 置に係るキロ程	他路線との設 置率	補助ブロック外乗 入部分のキロ程 と他路線との設 置率の比率 (オチ×100) ÷(チ×100)
	9		加古川駅～水足 ～上新田北口	起点	水足	上 新田北口	365日	3,643回 (99回)	3.2	31.6人	往8.5km 復9.3km	(平均) 9.4km	(平均)		(平均)						
			加古川市								往8.5km 復9.3km	9.4km						往5.1km 復6.1km			
			稲美町								往8.5km 復9.3km	9.4km						往3.3km 復3.3km			
	10		土山駅～川北口 ～母里	起点	川北口	母 里	365日	5,895回 (161回)	4.7	75.6人	往7.7km 復7.7km	(平均) 7.7km	(平均)		(平均)						
			加古川市								往7.7km 復7.7km	7.7km						往0.5km 復0.5km			
			稲美町								往7.7km 復7.7km	7.7km						往6.5km 復6.5km			
			稲美町								往7.7km 復7.7km	7.7km						往0.2km 復0.2km			
	11		上新田北口～天 王寺小学校～土山 駅	起点	上新田北口	土山駅	365日	7,592回 (208回)	6.7	139.2人	往8.4km 復8.4km	(平均) 8.4km	(平均)		(平均)						
			加古川市								往8.4km 復8.4km	8.4km						往0.5km 復0.5km			
			稲美町								往8.4km 復8.4km	8.4km						往7.2km 復7.2km			
			稲美町								往8.4km 復8.4km	8.4km						往0.2km 復0.2km			

北 近 畿

京 阪 神	21	姫路駅前～法華山一乗寺～社	法華山一乗寺	社	362日	1810回 (49回)	3.4	16.6人	往35.9km 復36.0km	(平均)		(平均)						% 100.000
	姫路市								往35.9km 復36.0km	35.9km					往12.1km 復12.2km	12.1km		% 33.704
	加古川市								往35.9km 復36.0km	35.9km					往2.3km 復2.3km	2.3km		% 6.406
	加西市								往35.9km 復36.0km	35.9km					往13.8km 復13.8km	13.8km		% 38.440
	加東市								往35.9km 復36.0km	35.9km					往7.7km 復7.7km	7.7km		% 21.448
	22	北条御養所～榎原高前～宝殿駅北口	北条御養所	榎原高前	宝殿駅北口	362日	1568.0回 (42回)	4.0	16.6人	往22.7km 復22.7km	(平均)		(平均)				(平均)	% 100.000
	加西市								往22.7km 復22.7km	22.7km					往13.3km 復13.3km	13.3km		% 58.590
	加古川市								往22.7km 復22.7km	22.7km					往9.1km 復9.1km	9.1km		% 40.088
	高砂市								往22.7km 復22.7km	22.7km					往0.3km 復0.3km	0.3km		% 1.321
	計	5系統							往84.2km 復84.1km	(平均)	往1.0km 復1.0km	(平均)				(平均)		/
	(10)	土山駅	川北口	母里	365日	5395.0回 (16.1回)	4.7	75.6人	往7.7km 復7.7km	(平均)		往7.2km 復7.2km	(平均)			(平均)	% 6.493	
	明石市								往7.7km 復7.7km	7.7km					往0.5km 復0.5km	0.5km		% 6.493
	(11)	上新田北口～天満小学校～土山駅	天満小学校	土山駅	365日	7592.5回 (20.0回)	6.7	139.5人	往8.4km 復8.4km	(平均)		往7.9km 復7.9km	(平均)			(平均)	% 5.952	
	明石市								往8.4km 復8.4km	8.4km					往0.5km 復0.5km	0.5km		% 5.952
	計	2系統							往16.1km 復16.1km	(平均)	往15.1km 復15.1km	(平均)				(平均)		/
	合計	7系統							往100.3km 復100.2km	(平均)	往16.1km 復16.1km	(平均)				(平均)		/

神姫バス株式会社

補助プロジェクト名	申請番号	特別措置	補助ブロック外車入部分及び同一補助ブロック部分の割合	計画乗車走行キロ	補助対象経常費用の見込額	補助対象系統のキロ当たり経常収益										補助対象系統の経常収益の見込額	
						3ヵ年平均	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間				
							補助金交付要綱別表2(注4.)の適用がある場合	補助対象系統の乗車走行キロ当りの経常収益		実車走行キロ	経常収益	実車走行キロ	経常収益	補助対象系統の乗車走行キロ当りの経常収益	実車走行キロ		経常収益
								乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益								
	9				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	
	10				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	
	11				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	
	21				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	
	22				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	
	合計				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	
	(10)				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	
	(11)				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	
	合計				ノとノのいずれか少ない額	ヘ×ワ以下の額：カ	ノとノのいずれか少ない額	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	乗車走行キロ当りの経常収益	

神姫バス株式会社

[illegible]

21		39,364,462円	25,206,130円	25,206,130円	25,206,130円	25,206,130円	15,432,千円	7,716.0千円	44,052,968円	38,336,968円							
	姫路市					8,495,474円	5,201,千円	2,801.0千円	14,847,612円	12,246,612円	346,800円	2.8%	2,254,200円	18.4%		9,645,812円	78.8%
	加古川市					1,614,704円	888,千円	494.5千円	2,822,039円	2,327,539円	65,933円	2.8%	428,567円	16.4%		1,833,033円	78.8%
	加西市					9,889,236円	5,832,千円	2,866.0千円	16,933,960円	13,967,960円	395,467円	2.8%	2,570,539円	16.4%		11,001,960円	78.8%
	加東市					5,406,210円	3,309,千円	1,654.5千円	9,446,480円	7,793,980円	220,600円	2.8%	1,433,900円	16.4%		6,139,480円	78.8%
22		18,604,907円	13,847,380円	13,847,380円	13,847,380円	9,890,985円	9,890,千円	4,945.0千円	21,180,600円	16,235,600円							
	加西市					8,113,179円	5,795,千円	2,897.5千円	12,409,719円	9,512,219円	386,334円	4.1%	2,511,168円	26.4%		6,614,713円	69.5%
	加古川市					5,551,137円	3,965,千円	1,982.5千円	8,490,878円	6,508,378円	264,339円	4.1%	1,718,167円	26.4%		4,525,878円	69.5%
	高砂市					182,929円	130,千円	65.0千円	279,795円	214,795円	8,666円	4.0%	56,334円	26.2%		149,795円	69.8%
計		96,076,394円	96,720,216円	73,842,102円	72,229,339円	45,290,772円	52,317,千円	26,161.0千円	112,249,082円	86,080,082円	3,488,131円	4.1%	22,672,689円	26.3%		59,927,082円	69.6%
(10)		13,344,183円	19,781,524円	13,344,193円	866,438円	807,240円	807,千円	403.5千円	13,344,198円	12,940,693円							
	明石市				866,438円	807,240円	807,千円	403.5千円	866,438円	482,938円	53,807円	11.6%	349,699円	75.5%		59,438円	12.9%
(11)		7,478,481円	27,793,888円	7,478,491円	445,119円		445,千円	222.5千円	7,478,491円	7,255,991円							
	明石市				445,119円		445,千円	222.5千円	445,119円	222,619円	29,667円	13.3%	192,833円	86.6%		119円	0.1%
計		20,822,664円	47,575,412円	20,822,684円	1,311,557円	807,240円	1,252,千円	626.0千円	1,311,557円	865,557円	83,468円	12.2%	542,532円	76.1%		59,557円	8.7%
合計		116,889,078円	144,295,631円	94,464,786円	73,640,886円	46,098,012円	53,569,千円	26,787千円	113,560,639円	86,773,639円	3,571,599円	4.1%	23,215,401円	26.8%		59,866,639円	69.1%

(1) 記載要領

- 1.乗合バス事業の収益、受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)を損益状況表に記載すること。
- 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62年5月17日付け自給第338号、自旅第151号、自算第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.「補助プロジェクト名の」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6.地域キロ当たり経常経常費用は、補助プロジェクトを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 7.「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。
- 8.「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。
- 9.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上乗率変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下四捨五入)にて記載すること。
- 10.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、系統が2つ以上の補助プロジェクトにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 11.「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6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 5、ただし書に該当する場合には「3」を記載する。
- 12.「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日当たり計画運行回数のいずれかを記載する。
- 13.「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、「補助プロジェクト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、各路線系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 14.「同一補助プロジェクト外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助プロジェクト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、補助プロジェクトが異なる都道府県外乗入部分とは(リ)に記載すること。
- 15.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、車の運行系統との競合区間の合計が90%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とし、当該補助プロジェクト内区間(系統キロ程(リ)ー同一補助プロジェクト外乗入部分のキロ程(リ))ー同一補助プロジェクト外乗入部分のキロ程(リ)に係るキロ程を記載すること。
- 16.「補助プロジェクト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、リのうち補助プロジェクト外乗入部分及び同一補助プロジェクト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。
- 17.「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を比べる「他路線との競合率」の欄、「補助プロジェクト外乗入部分、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、「補助プロジェクト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。
- 18.「計画乗車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「乗車走行キロ」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。
- 19.「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人で除いた数値(端数切り捨て)をいう。
- 20.「補助対象経費」の欄は、(ホ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は(ソ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ホ)の金額又は(ソ)の金額から左記の場合の(ホ)の金額又は(ソ)の金額を控除して得た金額に(ウ)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、(ソ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨て)。
- 21.「補助対象系統の乗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に相当する額に都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額の3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実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 22.「計画」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。
- 23.「計画上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 24.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賃等報告表第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々年度、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促進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る)、並びに基準期間の前々年度、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促進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並びに再編特例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.旅客運賃の上乗率変更認可を受け、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

		R 7	単位	備考
加古川駅～水足～上新田北口	①運行経費	35,572,276	円	対象年度の事業者単価×実車走行キロ
	②運送収入	16,984,026	円	対象年度の経常収益
	③経常損失	▲ 18,588,250	円	②－①
	④収支率	47.7%		②÷①
	⑤年間利用者数	59,517	人	対象年度の輸送人員実績
土山駅～川北口～母里	①運行経費	46,399,477	円	対象年度の事業者単価×実車走行キロ
	②運送収入	34,001,616	円	対象年度の経常収益
	③経常損失	▲ 12,397,861	円	②－①
	④収支率	73.3%		②÷①
	⑤年間利用者数	134,397	人	対象年度の輸送人員実績
上新田北口～天満小学校～土山駅	①運行経費	65,177,960	円	対象年度の事業者単価×実車走行キロ
	②運送収入	59,655,781	円	対象年度の経常収益
	③経常収支	▲ 5,522,179	円	②－①
	④収支率	91.5%		②÷①
	⑤年間利用者数	250,771	人	対象年度の輸送人員実績
姫路駅前～法華山一乗寺～社	①運行経費	64,081,025	円	対象年度の事業者単価×実車走行キロ
	②運送収入	20,767,970	円	対象年度の経常収益
	③経常収支	▲ 43,313,055	円	②－①
	④収支率	32.4%		②÷①
	⑤年間利用者数	49,681	人	対象年度の輸送人員実績
北条営業所～播磨農高前～宝殿駅北口	①運行経費	35,165,112	円	対象年度の事業者単価×実車走行キロ
	②運送収入	15,748,732	円	対象年度の経常収益
	③経常収支	▲ 19,416,380	円	②－①
	④収支率	44.8%		②÷①
	⑤年間利用者数	39,115	人	対象年度の輸送人員実績

※期間は補助年度に準ずる（前年度10月～補助年度9月）

R 9 年度申請における幹線系統（対象路線）の R 7 輸送人員 533,481 人
R 9 年度申請における幹線系統（対象路線）の R 7 収支率 59.7%

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容（令和９年度）

協議会等名	申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		実施主体と実施時期
						計 画	実施内容	
加古川市 稲美町	神姫 9	加古川駅～ 水足～ 上新田北口	加古川駅	水足	上新田北口	①バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ②接続するコミュニティバスとの自社ICカード（NicoPa）による乗車券共通化による需要喚起の継続 ③加古川市との運賃施策（市内上限運賃制度）の周知による利用促進 ④沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布。加古川駅に設置するデジタルサイネージに時刻表データを提供 ⑤稲美町デマンドタクシーとの連携による相互利用の促進 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②加古川市・神姫バス株式会社 ③加古川市・神姫バス株式会社 ④稲美町・加古川市・神姫バス株式会社 ⑤稲美町・神姫バス株式会社 <実施時期> 通年で実施
播磨町 明石市 加古川市 稲美町	神姫 10	土山駅～川 北口～母里	土山駅	川北口	母里	①バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ②沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布。土山駅前に設置するデジタルサイネージ、Web上「あかしーびじょん。」において時刻表データを提供 ③稲美町デマンドタクシーとの連携による相互利用の促進 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、対前年で収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②播磨町・明石市・稲美町・神姫バス株式会社 ③稲美町・神姫バス株式会社 <実施時期> 通年で実施
稲美町 加古川市 明石市 播磨町	神姫 11	上新田北口 ～天満小学 校～土山駅	上新田北口	天満小学校	土山駅	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布。土山駅前に設置するデジタルサイネージ、Web上「あかしーびじょん。」において時刻表データを提供 ④稲美町デマンドタクシーとの連携による相互利用の促進 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③播磨町・明石市・稲美町・神姫バス株式会社 ④稲美町・神姫バス株式会社 <実施時期> 通年で実施
姫路市 加古川市 加西市 加東市	神姫 21	姫路駅前～ 法華山一乗 寺～社	姫路駅前	法華山一乗寺	社	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による混雑緩和の継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③加西市との福祉施策（優待乗車施策）の継続 ④沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布 ⑤加東市との運賃施策（市内上限運賃制度）の周知による利用促進 ⑥西脇市・加東市内の地域内フィーダー交通との連携による需要創出 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、対前年で収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③加西市・神姫バス株式会社 ④加東市・加西市 ⑤加東市・神姫バス株式会社 ⑥加東市・西脇市・神姫バス株式会社 <実施時期> 通年で実施
加西市 加古川市 高砂市	神姫 22	北条営業所 ～播磨農高 前～宝殿駅 北口	北条営業所	播磨農高前	宝殿駅北口	①沿線の通学需要を考慮したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③加西市との福祉（優待乗車）施策の継続。 ④加西市との連携によるバス時刻表の作成・配布。 ⑤加古川市との運賃施策（市内上限運賃制度）の周知による利用促進。 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス ②神姫バス ③加西市・神姫バス ④加西市・神姫バス ⑤加古川市・神姫バス <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。対外的な調整が必要な案件は、実施の目的が立ち次第とする。

【記載要領】

- この書類は、生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。）の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 各欄は、補助対象期間（補助金交付要綱第５条で定める期間）に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 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こと。
- 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すること。
- 計画欄には、生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画を含む）に記載した補助対象期間に係る取組内容、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を、取組実績欄には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。

表6 車両の取得計画の概要

都 道 府 県 (市 区 町 村)	バ ス 事 業 者 等 名	補 助 対 象 車 両 数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
兵庫県 (加古川市)	神姫バス株式会社	1	9

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

事業者名	神姫バス株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

2年目以降(令和 9 年度)		確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
補助ブロック名	申請番号		当該年度	前年度
北近畿 京阪神	1	土山駅～母里 上新田北口～土山駅 明石駅前～西明石駅～土山駅	第10・11・18号	第12・13・21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)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価額(円)	普通償却限度額(円)	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	ノとオのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計画額(千円)	* 残存価格(円)
	初年度への額=ナ	前年度7(2年目のみナ)の額=ラ	〈定率法〉 $ナ \times 0.4 = ム$ 〈定額法〉 $ナ \times 0.2 = ム$	ウ	ム+ウ=ノ	オ	ク	ヤ	$ク \times ヤ \div 12$ (月)=マ (最終年度)ク=マ	マ×1/2=ケ	ラ-マ=フ
1	15,000,000	3,307,774	3,000,000	0	3,000,000	649,618	649,618	12	649,618 円	324.8	2,658,156
計	15,000,000	3,307,774	3,000,000	0	3,000,000	649,618	649,618		650 千円	324	2,658,156

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

--

申請番号	金融費用補助対象額(円)	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	エと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
			(自)	(至)				
	ナの額以内=コ				エ	テ	ア	ア×1/2=サ
							円	
							円	
計							千円	

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+ア	ケ+サ
650	324

補助ブロック名 申請番号		負担者とその負担割合							
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担	
		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 京阪神	1	43,000円	13%	281,000円	87%			800円	
合計		43,000円		281,000円				800円	