

(案)

資料2-3

様式第1－3

令和 第 年 月 号 日

国土交通大臣 殿

堺市地域公共交通活性化協議会
(会長:波床 正敏)

堺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

人口減少に伴う通勤・通学利用の減少や運転士不足の恒常化に加えて、燃料費高騰等による運行コストの増大、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う働き方や人の行動変容など新しい生活スタイルにより、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	通勤、通学、買い物、通院等	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	南海バス(株)	天野山線	通勤、通学、買い物、通院等	特に、和泉市横山校区等の住民が、光明池駅等の鉄道駅、商業施設、病院等、生活交通アクセスとして利用していることに加え、広域的・幹線的な路線として交通弱者をはじめ様々な住民に利用されているため、生活交通手段として存続を図ることが必要である。	継続
3	南海バス(株)	北野田多治井線	通勤、通学、買い物、通院等	区内に鉄道駅のない美原区域住民(美原町)の強い意向を受け、バス事業者等と協議を重ねて設置された。 鉄道駅、病院、公共施設等へのアクセス、公共交通空白地域の改善、堺市域内の交通ネットワークに寄与しており、住民の強い存続意向もうかがえることから、地域の生活交通手段として存続を図ることが必要である。	継続
4	近鉄バス(株)	北野田線 (多治井系統)	通勤、通学、買い物、通院等	区内に鉄道駅のない美原区域住民(美原町)の強い意向を受け、バス事業者等と協議を重ねて設置された。 鉄道駅、病院、公共施設等へのアクセス、公共交通空白地域の改善、堺市域内の交通ネットワークに寄与しており、住民の強い存続意向もうかがえることから、地域の生活交通手段として存続を図ることが必要である。	継続

番号	事業者名	系統名	現状の目的	系統維持の必要性	種別
5	近鉄バス(株)	北野田線 (さつき野系統)	通勤、通学、買い物、 通院等	区内に鉄道駅のない美原区域住民(美原町)の強い意向を受け、バス事業者等と協議を重ねて設置された。 鉄道駅、病院、公共施設等へのアクセス、公共交通空白地域の改善、堺市域内の交通ネットワークに寄与しており、住民の強い存続意向もうかがえることから、地域の生活交通手段として存続を図ることが必要である。	継続
6	近鉄バス(株)	北野田線 (富田林系統)	通勤、通学、買い物、 通院等	特に、堺市の「木材団地」等各バス停周辺住民及び富田林市の富田林駅周辺住民、同駅利用客が、北野田駅等の鉄道駅、堺市内の病院、府立高校及び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、広域的、幹線的な路線として存続を図ることが必要である。 また、住民によりバス停の上屋やベンチの整備等、路線の維持に向けた取組が行われている。	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

各路線の利用促進・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、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)の社会参加やふだんの生活(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、梶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	南海バス(株)	天野山線	・収支率1%以上の改善 (ただし、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)	山間部の生活交通が維持され、自動車等を利用できない高齢者等(通学者を含む)の社会参加やふだんの生活(通学、通院、買い物等)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、光明池エリア及び河内長野エリアでの街頭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
3	南海バス(株)	北野田多治井線	・収支率1%以上の改善 (ただし、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の社会参加やふだんの生活に必要な移動手段、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、北野田エリアでの街頭PR活動を年間のべ12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
4	近鉄バス(株)	北野田線(多治井系統)	・収支率1%以上の改善 (ただし、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の社会参加やふだんの生活に必要な移動手段、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、バスマップの配布を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
5	近鉄バス(株)	北野田線(さつき野系統)	・収支率1%以上の改善 (ただし、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の社会参加やふだんの生活に必要な移動手段、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、バスマップの配布を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
6	近鉄バス(株)	北野田線(富田林系統)	・収支率1%以上の改善 (ただし、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の社会参加やふだんの生活に必要な移動手段、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、バスマップの配布を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

事業の実施主体については、「10. 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

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

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. 『主系統と同一の補助対象系統として取り扱うことが必要と協議会が認める運行系統』一覧
(地域公共交通確保維持改善事業実施要領2.(1)④イ.に基づく)

申請 番号	事業者名	運行系統名	運行系統			系統 キロ程	運行回数			主系統と異なる区間		協議会が同一の補助対象系統 として取り扱う理由
			起点	主な 経由地	終点		平日	土曜	休日	キロ程	主系統に 対する 割合	
9	近鉄バス	北野田線 (さつき野系統)	北野田駅前	平尾	さつき野東	5.8	36	25	25	1.4	-	・北野田線(さつき野系統)のうち美原区役所を経由する系統は、主系統と同様に鉄道駅、商業施設、公共施設等へのアクセス性向上に寄与する系統である。 ・この系統は、起終点及び経路の大部分が主系統と共通であり、同じ客層により利用されている。また、同じ時刻表に記載されており、同一系統として利用者に認識されている。 ・このため、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ことが必要である。
			北野田駅前	美原区役所	さつき野東	7.2	2	0	0			
10	近鉄バス	北野田線 (富田林系統)	富田林駅前	平尾	北野田駅前	8.4	17	16.5	15	1.4	-	・北野田線(富田林系統)のうち平尾西を経由する系統は、主系統と同様に鉄道駅、商業施設、府立高校等へのアクセス性向上に寄与する系統である。 ・この系統は、起終点及び経路の大部分が主系統と共通であり、同じ客層により利用されている。また、同じ時刻表に記載されており、同一系統として利用者に認識されている。 ・このため、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ことが必要である。
			富田林駅前	平尾西	北野田駅前	9.8	1.5	2	2			

上段: 主系統(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の多いもの)

下段: 同一の補助対象系統として取り扱う運行系統

【(協議会が特に認める場合)同一の補助対象系統として取扱い運行系統の基準】

- | | | |
|-------------------|-------|--|
| 1) 主系統のキロ程が10km未満 | | 主系統と異なる区間のキロ程が2km以内の運行系統 |
| 2) 主系統のキロ程が10km以上 | | 主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の20%以内かつ20km以内の運行系統 |

10. 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	③効果目標
1	南海バス(株) 美木多線	(1)おでかけ応援バス ① 取組内容 65歳以上の堺市民が、市内路線バスと阪堺電車を1乗車100円で利用できる制度により、利用促進を図る。 ・利用可能日：毎日(平成30年4月～) ・堺市境に近接する市外バス停のうち、5カ所を市内バス停扱いにし、制度を拡充。(令和元年9月～) ② 実施主体 堺市、南海バス ④ 実施時期 継続中(平成16年～)	・収支率1%以上の改善 (ただし、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)
		(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～	

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	③効果目標
		(3)南海バス専用ICカード「なっち」導入による利用促進 ① 取組内容 従来の磁気バスカードから専用ICカード(プリペイド式)へ代替し、割引率を変更(一部)。また、IC化にすることでスムーズな乗降ができるようになった。 【普通割引の変更点】 1,000円チャージに対して、120円分付与されるようになったため、下記の点が変更となった。 ■従来2,000円バスカード購入→2,200円利用可能(割引率9.0%) ■変更2,000円分チャージ→2,240円利用可能(割引率10.7%) 【昼間割引の変更点】 1,000円チャージに対して200円分付与される(割引率は従来通り)。 ■従来昼間割引のバスカード購入は3,000円のみ(3,600円利用可能) ■変更昼間割引のチャージは1,000円からチャージ可能(1,000円チャージの場合、1,200円利用可能) また、チャージ機を堺東駅前、榎・美木多駅前に設置し、対面販売以外でチャージできるようになり、利便性を高めた。 ② 実施主体 南海バス ④ 実施時期 平成28年10月～	
		(4)住民への広報・啓発による利用促進 ① 取組内容 [堺市] ・市ホームページにて利用啓発(H24年度～) ・英語・中国語版「バスの乗り方ガイド」を市ホームページに掲載(H27年12月～) ・「堺市バス路線マップ」を作成し市ホームページに掲載(H30.4～) ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 「①取組内容」に記載	
		(5)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 ・H29年度から運用を開始した同バスロケーションシステムについて、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施 ・バスロケーションシステムのQRコードをバス停付近にある病院等の施設内に掲出(堺市) ・「バスロケーションシステムの使い方」について市ホームページに動画掲載(堺市) ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 継続中	

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	③効果目標
		(6)通学における路線バスの利用に対する支援 ① 取組内容 堺市立美木多小学校区域の通学のバス利用に対して補助。 ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 継続中 (7)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～ (8)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～ (9)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～	

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	③効果目標
		(10)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～ (11)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～ (12)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～ (13)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」へ等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、堺市 ④ 実施時期 R4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	③効果目標
2	南海バス(株) 天野山線	(1)おでかけ応援バス ① 取組内容〔堺市〕 65歳以上の堺市民が、市内路線バスと阪堺電車を1乗車100円で利用できる制度により、利用促進を図る。 ・利用可能日：毎日(平成30年4月～) ・堺市境に近接する市外バス停のうち、5カ所を市内バス停扱いにし、制度を拡充。(令和元年9月～) ② 実施主体 堺市、南海バス ④ 実施時期 継続中(平成16年～) (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～	・収支率1%以上の改善 (ただし、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)

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	③効果目標
		(3)南海バス専用ICカード「なっち」導入による利用促進 ① 取組内容 従来の磁気バスカードから専用ICカード(プリペイド式)へ代替し、割引率を変更(一部)。また、IC化にすることでスムーズな乗降ができるようになった。 【普通割引の変更点】 1,000円チャージに対して、120円分付与されるようになったため、下記の点が変更となった。 ■従来2,000円バスカード購入→2,200円利用可能(割引率9.0%) ■変更2,000円分チャージ→2,240円利用可能(割引率10.7%) 【昼間割引の変更点】 1,000円チャージに対して200円分付与される(割引率は従来通り)。 ■従来 昼間割引のバスカード購入は3,000円のみ(3,600円利用可能) ■変更 昼間割引のチャージは1,000円からチャージ可能(1,000円チャージの場合、1,200円利用可能) また、チャージ機を堺東駅前、榑・美木多駅前に設置し、対面販売以外でチャージできるようになり、利便性を高めた。 【なっちの利用エリア拡大】 南海りんかんバス(株)エリアでの利用拡大 ② 実施主体 南海バス ④ 実施時期 平成28年10月～、令和2年3月～(南海りんかんバス(株)利用開始) (4)住民への広報・啓発による利用促進 ① 取組内容 [堺市] ・市ホームページにて利用啓発(H24年度～) ・英語・中国語版「バスの乗り方ガイド」を市ホームページに掲載(H27年12月～) ・「堺市バス路線マップ」を作成し市ホームページに掲載(H30.4～) ② 実施主体 堺市、南海バス ④ 実施時期 「①取組内容」に記載	

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	③効果目標
		(5) 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 ・H29年度から運用を開始した同バスロケーションシステムについて、市広報や市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施 ・バスロケーションシステムのQRコードをバス停付近にある病院等の施設内に掲出(堺市) ・「バスロケーションシステムの使い方」について市ホームページに動画掲載(堺市) ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 継続中 (6) 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～ (7) 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 HP: 令和2年3月26日～ 路線ガイド: 令和2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	③効果目標
		(8)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～ (9) 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～ (10) 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	③効果目標
3	南海バス(株) 北野田多治井線	(1)おでかけ応援バス ① 取組内容 65歳以上の堺市民が、市内路線バスと阪堺電車を1乗車100円で利用できる制度により、利用促進を図る。 ・利用可能日：毎日(平成30年4月～) ・堺市境に近接する市外バス停のうち、5カ所を市内バス停扱いにし、制度を拡充。(令和元年9月～) ② 実施主体 堺市、南海バス ④ 実施時期 継続中(平成16年～) (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～	・収支率1%以上の改善 (ただし、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)

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	③効果目標
		(3)南海バス専用ICカード「なっち」導入による利用促進 ① 取組内容 従来の磁気バスカードから専用ICカード(プリペイド式)へ代替し、割引率を変更(一部)。また、IC化にすることでスムーズな乗降ができるようになった。 【普通割引の変更点】 1,000円チャージに対して、120円分付与されるようになったため、下記の点に変更となった。 ■従来 2,000円バスカード購入→2,200円利用可能(割引率9.0%) ■変更 2,000円分チャージ →2,240円利用可能(割引率10.7%) 【昼間割引の変更点】 1,000円チャージに対して200円分付与される(割引率は従来通り)。 ■従来 昼間割引のバスカード購入は3,000円のみ(3,600円利用可能) ■変更 昼間割引のチャージは1,000円からチャージ可能(1,000円チャージの場合、1,200円利用可能) また、チャージ機を堺東駅前、榑・美木多駅前に設置し、対面販売以外でチャージできるようになり、利便性を高めた。 【なっちの利用エリア拡大】 南海りんかんバス(株)エリアでの利用拡大 ② 実施主体 南海バス ④ 実施時期 平成28年10月～、令和2年3月～(南海りんかんバス(株)利用開始) (4)住民への周知及び利用促進の実施 ① 取組内容 ・美原区広報記事及び市ホームページにて利用啓発(H24年度～) ・美原区民まつりにおけるバス利用啓発活動(H24年度～) ・美原区小学校におけるバス乗車体験の実施(H24年度～) ・美原区内の高校に対して学校のHPにバス通学の案内の掲載を依頼(R5.3～) ・「バスの乗り方ガイド(美原区)」を作成・公共施設等で配布(H26年度～) ・英語・中国語版「バスの乗り方ガイド」を市ホームページに掲載(H27年12月～) ・「堺市バス路線マップ」を作成し市ホームページに掲載(H30.4～) ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 「①取組内容」に記載	

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	③効果目標
		(5)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 ・南海バスロケーションシステム導入にあたって補助を実施 ・H29年度から運用を開始した同バスロケーションシステムについて、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施 ・バスロケーションシステムのQRコードをバス停付近にある病院等の施設内に掲出 ・「バスロケーションシステムの使い方」について市ホームページに動画掲載 ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 導入支援:平成28年度、PR:平成29年度～	
		(6)大規模開発に伴う利用促進策の検討 ① 取組内容 大型商業施設が令和4年度に開業されたため、当該路線の運行計画の変更及び利用を促進する方策について検討する(利用者の取込などの検討)。 ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 令和4年度～	
		(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～	
		(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 HP:令和2年3月26日～ 路線ガイド:令和2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	③効果目標
		(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～	

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	③効果目標
4	近鉄バス(株) 北野田線 (多治井系統)	(1) おでかけ応援バス ① 取組内容 65歳以上の堺市民が、市内路線バスと阪堺電車を1乗車100円で利用できる制度により、利用促進を図る。 ・利用可能日：毎日(平成30年4月～) ・堺市境に近接する市外バス停のうち、5カ所を市内バス停扱いにし、制度を拡充。(令和元年9月～) ② 実施主体 堺市、近鉄バス ④ 実施時期 継続中(平成19年～)	・収支率1%以上の改善 (ただし、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)
		(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 近鉄バス ④ 実施時期 導入：平成29年4月～ メール案内：平成31年4月～ Web遅延証明：令和2年4月～	
		(3) ICカードの割引率変更による利用促進 ① 取組内容 PiTaPaカードによる利用額割引の割引率を変更することで、利用促進を図る。 現行 1ヶ月の利用額が2,001円を超えた金額に対して10%引き 変更 1ヶ月の利用額が1,001円から2,000円までの金額に対して20%引き、2,001円を超えた金額に対して10%引き ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 割引率の変更：平成29年12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	③効果目標
		(4) 住民への周知及び利用促進の実施 ① 取組内容 ・美原区広報記事及び市ホームページにて利用啓発(H24年度～) ・美原区民まつりにおけるバス利用啓発活動(H24年度～) ・美原区小学校におけるバス乗車体験の実施(H24年度～) ・美原区内の高校に対して学校のHPにバス通学の案内の掲載を依頼(R5.3～) ・「バスの乗り方ガイド(美原区)」を作成・公共施設等で配布(H26年度～) ・堺市において、英語・中国語版「バスの乗り方ガイド」を市ホームページに掲載、(H27年12月～) ・「堺市バス路線マップ」を作成し市ホームページに掲載(H30.4～) ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 「①取組内容」に記載	
		(5) バスロケーションシステムのPR ① 取組内容 ・H29年度から運用を開始した近鉄バスロケーションシステムについて、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施 ・バスロケーションシステムのQRコードをバス停付近にある病院等の施設内に掲出 ・「バスロケーションシステムの使い方」について市ホームページに動画掲載 ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 H29年度～	
		(6) 大規模開発に伴う利用促進策の検討 ① 取組内容 大型商業施設が令和4年度に開業されたため、当該路線の運行計画の変更及び利用を促進する方策について検討する(利用者の取込などの検討)。 ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 令和4年度～	

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	③効果目標
		(7)スマートフォンアプリ「ミライロID」の取扱い開始 ①取組内容 スマートフォンアプリ「ミライロID」の携帯画面をご提示いただくことにより、身体障がい者手帳および療育手帳を提示いただく場合と同様の割引を適用することで利便向上を図る。(普通旅客運賃5割引) ②実施主体 近鉄バス ④実施時期 令和3年5月1日～ (8) 営業所電話対応時間延長 ①取組内容 電話対応時間を8:30～18:00を8:30～20:00まで2時間延長しお客様対応することで利便向上を図る。 ②実施主体 近鉄バス ④実施時期 令和3年7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	③効果目標
5	近鉄バス(株) 北野田線 (さつき野系統)	(1) おでかけ応援バス ① 取組内容 65歳以上の堺市民が、市内路線バスと阪堺電車を1乗車100円で利用できる制度により、利用促進を図る。 ・利用可能日：毎日(平成30年4月～) ・堺市境に近接する市外バス停のうち、5カ所を市内バス停扱いにし、制度を拡充。(令和元年9月～) ② 実施主体 堺市、近鉄バス ④ 実施時期 継続中 (平成19年～) (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 近鉄バス ④ 実施時期 導入：平成29年4月～ メール案内：平成31年4月～ Web遅延証明：令和2年4月～ (3) ICカードの割引率変更による利用促進 ① 取組内容 PiTaPaカードによる利用額割引の割引率を変更することで、利用促進を図る。 現行 1ヶ月の利用額が2,001円を超えた金額に対して10%引き 変更 1ヶ月の利用額が1,001円から2,000円までの金額に対して20%引き、2,001円を超えた金額に対して10%引き ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 割引率の変更：平成29年12月1日～	・収支率1%以上の改善 (ただし、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)

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	③効果目標
		(4) 住民への周知及び利用促進の実施 ① 取組内容 ・美原区広報記事及び堺市ホームページにて利用啓発(H24年度～) ・美原区民まつりにおけるバス利用啓発活動(H24年度～) ・美原区小学校におけるバス乗車体験の実施(H24年度～) ・美原区内の高校に対して学校のHPにバス通学の案内の掲載を依頼(R5.3～) ・「バスの乗り方ガイド(美原区)」を作成・公共施設等で配布(H26年度～) ・堺市において、英語・中国語版「バスの乗り方ガイド」を市ホームページに掲載。(H27年12月～) ・「堺市バス路線マップ」を作成し市ホームページに掲載(H30.4～) ・大阪狭山市広報に公共交通利用促進について掲載(H29年度～) ② 実施主体 堺市、大阪狭山市 ④ 実施時期 「①取組内容」に記載 (5) バスロケーションシステムのPR ① 取り組み内容 ・H29年度から運用を開始した近鉄バスロケーションシステムについて、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施 ・バスロケーションシステムのQRコードをバス停付近にある病院等の施設内に掲出 ・「バスロケーションシステムの使い方」について市ホームページに動画掲載 ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 H29年度～ (6) 大規模開発に伴う利用促進策の検討 ① 取組内容 大型商業施設が令和4年度に開業されたため、当該路線の運行計画の変更及び利用を促進する方策について検討する(利用者の取込などの検討)。 ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 令和4年度～	

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	③効果目標
		(7)スマートフォンアプリ「ミライロID」の取扱い開始 ① 取組内容 スマートフォンアプリ「ミライロID」の携帯画面をご提示いただくことにより、身体障がい者手帳および療育手帳を提示いただく場合と同様の割引を適用することで利便向上を図る。(普通旅客運賃5割引) ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 令和3年5月1日～ (8)営業所電話対応時間延長 ① 取組内容 電話対応時間を8:30～18:00を8:30～20:00まで2時間延長しお客様対応することで利便向上を図る。 ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 令和3年7月1日～ (9)スマホ定期券の導入およびPiTaPaカード登録型割引全線拡大による利用促進 ① 取組内容 ・「バスもり！」スマホ定期券 スマートフォンアプリから対象の定期券を購入でき、スマートフォン画面に表示された定期券を降車時に乗務員に呈示して利用する。 ・PiTaPa カード登録型割引サービスご利用の運賃額を事前登録することで、その運賃以内のどの区間を何度利用しても上限額を超えず、上限額に達しない場合は従来の利用額割引が適用される。 ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 ・「バスもり！」スマホ定期券 令和4年10月20日～ ・PiTaPa カード登録型割引サービス 令和4年9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	③効果目標
6	近鉄バス(株) 北野田線 (富田林系統)	(1) おでかけ応援バス ① 取組内容 65歳以上の堺市民が、市内路線バスと阪堺電車を1乗車100円で利用できる制度により、利用促進を図る。 ・利用可能日：毎日(平成30年4月～) ・堺市境に近接する市外バス停のうち、5カ所を市内バス停扱いにし、制度を拡充。(令和元年9月～) ② 実施主体 堺市、近鉄バス ④ 実施時期 継続中(平成19年～) (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 近鉄バス ④ 実施時期 導入：平成29年4月～ メール案内：平成31年4月～ Web遅延証明：令和2年4月～ (3) ICカードの割引率変更による利用促進 ① 取組内容 PiTaPaカードによる利用額割引の割引率を変更することで、利用促進を図る。 現行 1ヶ月の利用額が2,001円を超えた金額に対して10%引き 変更 1ヶ月の利用額が1,001円から2,000円までの金額に対して20%引き、2,001円を超えた金額に対して10%引き ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 割引率の変更：平成29年12月1日～	・収支率1%以上の改善 (ただし、原油価格・物価高騰の影響は別途考慮)

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	③効果目標
		(4) 住民への周知及び利用促進の実施 ① 取組内容 ・美原区広報記事及び堺市ホームページにて利用啓発(H24年度～) ・美原区民まつりにおけるバス利用啓発活動(H24年度～) ・美原区小学校におけるバス乗車体験の実施(H24年度～) ・美原区内の高校に対して学校のHPにバス通学の案内の掲載を依頼(R5.3～) ・「バスの乗り方ガイド(美原区)」を作成・公共施設等で配布(H26年度～) ・堺市において、英語・中国語版「バスの乗り方ガイド」を市ホームページに掲載、(H27年12月～) ・「堺市バス路線マップ」を作成し市ホームページに掲載(H30.4～) ・大阪狭山市広報に公共交通利用促進について掲載(H29年度～) ② 実施主体 堺市、大阪狭山市 ④ 実施時期 「①取組内容」に記載	
		(5) バスロケーションシステムのPR ① 取組内容 H29年度から運用を開始した近鉄バスロケーションシステムについて、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施 ・バスロケーションシステムのQRコードをバス停付近にある病院等の施設内に掲出(堺市) ・「バスロケーションシステムの使い方」について市ホームページに動画掲載(堺市) ② 実施主体 堺市 ④ 実施時期 平成29年度～	
		(6) 路線バスへの混乗化(病院送迎バスの一部廃止) ① 取組内容 PL病院が運行していた富田林駅～PL病院間(輸送人員300人/日と統合)の無料送迎バス2台を廃止し、路線バスに統合する。 ■統合する運行系統 ・北野田線(富田林駅前～北野田駅前) ・金剛東団地線(富田林駅前～藤沢台～富田林駅前) ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 平成30年4月から実施	

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	③効果目標
		(7)スマートフォンアプリ「ミライロID」の取扱い開始 ① 取組内容 スマートフォンアプリ「ミライロID」の携帯画面をご提示いただくことにより、身体障がい者手帳および療育手帳を提示いただく場合と同様の割引を適用することで利便向上を図る。(普通旅客運賃5割引) ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 令和3年5月1日～	
		(8)営業所電話対応時間延長 ① 取組内容 電話対応時間を8:30～18:00を8:30～20:00まで2時間延長しお客様対応することで利便向上を図る。 ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 令和3年7月1日～	
		(9)スマホ定期券の導入およびPiTaPaカード登録型割引全線拡大による利用促進 ① 取組内容 ・「バスもり！」スマホ定期券 スマートフォンアプリから対象の定期券を購入でき、スマートフォン画面に表示された定期券を降車時に乗務員に呈示して利用する。 ・PiTaPa カード登録型割引サービスご利用の運賃額を事前登録することで、その運賃以内のどの区間を何度利用しても上限額を超えず、上限額に達しない場合は従来の利用額割引が適用される。 ② 実施主体 近鉄バス ④ 実施時期 ・「バスもり！」スマホ定期券 令和4年10月20日～ ・PiTaPa カード登録型割引サービス 令和4年9月1日～	

11. 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

12. 車両の取得に係る目的・必要性

該当なし

13. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

該当なし

14. 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

15. 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

16. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

該当なし

18. 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

19. 協議会の開催状況と主な議論

- 令和4年12月22日 第1回 堺市地域公共交通活性化協議会
堺市地域公共交通活性化協議会規約の制定、堺市地域公共交通計画作成の進め方等について
- 令和5年3月9日 第2回 堺市地域公共交通活性化協議会（書面開催）
堺市地域公共交通活性化協議会規約の改正等について
- 令和5年4月28日 第3回 堺市地域公共交通活性化協議会
堺市における交通の現状と課題等について
- 令和5年8月1日 第4回 堺市地域公共交通活性化協議会
堺市地域公共交通計画の基本方針等について
- 令和5年10月23日 第5回 堺市地域公共交通活性化協議会
堺市地域公共交通計画骨子（案）等について
- 令和6年1月15日 第6回 堺市地域公共交通活性化協議会
堺市地域公共交通計画素案等について
- 令和6年1月23日 第7回 堺市地域公共交通活性化協議会（書面開催）
堺市地域公共交通計画素案等について
- 令和6年3月26日 第8回 堺市地域公共交通活性化協議会（書面開催）
令和6年度堺市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）等について
- 令和6年6月17日 第9回 堺市地域公共交通活性化協議会
堺市地域公共交通計画の策定、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請等について

20. 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。

21. 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、北野田線（さつき野系統）と北野田線（富田林系統）が跨がる大阪狭山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。

北野田線（さつき野系統）と北野田線（富田林系統）は主に堺市の住民の生活交通として必要なものであり、大阪狭山市の住民が当該路線を利用する可能性はあるものの、大阪狭山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、大阪狭山市の生活交通として計画に位置づける系統ではない。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）大阪府堺市堺区南瓦町3番1号

（所 属）堺市 建築都市局 交通部 公共交通担当

（氏 名）余野 湧亮

（電 話）072-228-7549

（e-mail）koko@city.sakai.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

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
堺市	南海バス(株)	(1)	美木多線 (堺市内運行分)	4,673.0	
	南海バス(株)	(2)	天野山線 (堺市内運行分)	439.5	
	南海バス(株)	(3)	北野田多治井線	4,265.5	
	小計			9,378	
	近鉄バス(株)	(4)	北野田線(多治井系統)	6,189.5	
	近鉄バス(株)	(5)	北野田線(さつき野系統) (堺市、大阪狭山市内運行分)	3,998.5	
	近鉄バス(株)	(6)	北野田線(富田林系統) (堺市、大阪狭山市内運行分)	6,751.5	
	小計			16,939	
				26,317	

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」)

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

令和7年度

事業者名	南海バス株式会社
------	----------

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	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
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	14,966,068.0 km					経常収支率 100.08 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	5,576,059 千円	営業外収益	155,258 千円	経常収益(イ)	5,731,317 千円
	営業費用	6,059,428 千円	営業外費用	7,199 千円	経常費用(ロ)	6,066,627 千円
	営業損益	△ 483,369 千円	営業外損益	148,059 千円	経常損益	△ 335,310 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	14,156,245.5 km					経常収支率 94.47 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	5,173,331 千円	営業外収益	29,091 千円	経常収益(イ')	5,202,422 千円
	営業費用	5,930,091 千円	営業外費用	17,673 千円	経常費用(ロ')	5,947,764 千円
	営業損益	△ 756,760 千円	営業外損益	11,418 千円	経常損益	△ 745,342 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	14,270,749.0 km					経常収支率 87.46 %

(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	416円. 78銭	428円. 54銭	427円. 74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 = 二	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二とホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
京阪神	424円. 35銭	554円. 21銭	424円. 35銭	428円. 10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. 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 (チー(リ＋ヌ ＋ル))÷チ＝ ヲ					
				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	
京阪神	1		美木多線	国分峠 東	梶美木多 駅 大森	堺東駅 前	365	日	3650.0 (10.0)	回	8.4	84.0	人	往 23.3km 復 23.0km	(平均) 23.1km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	0.000%	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	0.000%	100.000%
	2		天野山線	河内長 野駅前	天野山	光明池 駅	365	日	4015.0 (11.0)	回	4.3	47.3	人	往 17.7km 復 18.1km	17.9km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	100.000%
	3		北野田 多治井線	北野田 駅前	多治井 丹上	北野田 駅前	365	日	6205.0 (17.0)	回	2.8	47.6	人	往 13.6km 復 0.0km	6.8km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	100.000%
	合計			系統											往 54.6km 復 41.1km	47.8km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	

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)」÷ 「テ＝ヨ」)	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 カーヨ＝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
							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				
京 阪 神	1		100.000%	169,214.0 km	71,805,960 円	360円. 56銭	58,582,439 円	166,002.0 km	352円. 90銭	59,892,889 円	166,002.0 km	360円. 79銭	61,379,441 円	166,794.0 km	367円. 99銭	61,011,800 円	10,794,160 円	32,312,682 円	10,794,160 円
		堺市	86.580%	146,505.6 km	62,169,663 円	360円. 56銭	50,720,726 円	143,724.7 km	352円. 90銭	51,855,315 円	143,724.7 km	360円. 79銭	53,142,373 円	144,410.4 km	367円. 99銭	52,824,069 円	9,345,594 円	27,976,349 円	9,345,594 円
	2		100.000%	143,737.0 km	60,994,795 円	215円. 06銭	31,802,709 円	152,472.2 km	208円. 58銭	32,718,060 円	152,472.2 km	214円. 58銭	33,862,431 円	152,508.0 km	222円. 03銭	30,912,080 円	30,082,715 円	27,447,657 円	27,447,657 円
		堺市	3.911%	5,621.0 km	2,385,271 円	215円. 06銭	1,243,681 円	5,962.6 km	208円. 58銭	1,279,477 円	5,962.6 km	214円. 58銭	1,324,229 円	5,964.0 km	222円. 03銭	1,208,852 円	1,176,419 円	1,073,372 円	1,073,372 円
	3		100.000%	84,388.0 km	35,810,047 円	162円. 75銭	14,957,969 円	84,388.0 km	177円. 25銭	12,286,480 円	84,388.0 km	145円. 59銭	13,959,431 円	84,388.0 km	165円. 41銭	13,734,147 円	22,075,900 円	16,114,521 円	16,114,521 円
		堺市	100.000%	84,388.0 km	35,810,047 円	162円. 75銭	14,957,969 円	84,388.0 km	177円. 25銭	12,286,480 円	84,388.0 km	145円. 59銭	13,959,431 円	84,388.0 km	165円. 41銭	13,734,147 円	22,075,900 円	16,114,521 円	16,114,521 円
合計				397,339.0 km	168,610,802 円		105,343,117 円	402,862.2 km		104,897,429 円	402,862.2 km		109,201,303 円	403,690.0 km		105,658,027 円	62,952,775 円	75,874,860 円	54,356,338 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分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×ラ' =ツ'	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	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		10,794,160 円	10,794,160 円	円	10,794 千円	5,397.0 千円	10,794,160 円	5,397,160 円	0 円	0 %	4,672,594 円	86.58 %	0 円	0 %	724,566 円	13.42 %	
		堺市	9,345,594 円	9,345,594 円	円	9,346 千円	4,673.0 千円	9,345,594 円	4,672,594 円	0 円	0 %	4,672,594 円	100 %	0 円	0 %	0 円	0 %	
	2		27,447,657 円	27,447,657 円	22,457,173 円	22,457 千円	11,228.5 千円	30,082,715 円	18,854,215 円	0 円	0 %	0 円	0 %	0 円	0 %	18,854,215 円	100 %	
		堺市	1,073,373 円	1,073,373 円	878,215 円	879 千円	439.5 千円	1,176,419 円	736,919 円	0 円	0 %	0 円	0 %	0 円	0 %	736,919 円	100 %	
	3		16,114,521 円	16,114,521 円	8,531,217 円	8,531 千円	4,265.5 千円	22,075,900 円	17,810,400 円	0 円	0 %	17,810,400 円	100 %	0 円	0 %	0 円	0 %	
		堺市	16,114,521 円	16,114,521 円	8,531,217 円	8,531 千円	4,265.5 千円	22,075,900 円	17,810,400 円	0 円	0 %	17,810,400 円	100 %	0 円	0 %	0 円	0 %	
合計			54,356,338 円	54,356,338 円	30,988,390 円	41,782 千円	20,891 千円	62,952,775 円	42,061,775 円	0 円	0 %	22,482,994 円	53.5 %	0 円	0 %	19,578,781 円	46.5 %	

(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。
- 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（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（ネ）の金額又は（ツ）の金額に、（ツ）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、（ソ）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、いずれが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

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

令和7年度

事業者名	近鉄バス株式会社
------	----------

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	乗合バス事業					
	営業収益	3,495,496 千円	営業外収益	95,788 千円	経常収益(イ)	3,591,284 千円
	営業費用	4,087,068 千円	営業外費用	2,671 千円	経常費用(ロ)	4,089,739 千円
	営業損益	△ 591,572 千円	営業外損益	93,117 千円	経常損益	△ 498,455 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km 6,698,968.0				経常収支率	87.81 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	3,183,682 千円	営業外収益	139,365 千円	経常収益(イ)	3,323,047 千円
	営業費用	3,984,480 千円	営業外費用	545 千円	経常費用(ロ)	3,985,025 千円
	営業損益	△ 800,798 千円	営業外損益	138,820 千円	経常損益	△ 661,978 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	km 6,863,799.9				経常収支率	83.39 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	2,931,010 千円	営業外収益	245,130 千円	経常収益(イ)	3,176,140 千円
	営業費用	3,949,255 千円	営業外費用	6,722 千円	経常費用(ロ)	3,955,977 千円
	営業損益	△ 1,018,245 千円	営業外損益	238,408 千円	経常損益	△ 779,837 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	km 6,803,154.9				経常収支率	80.29 %

(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	581円. 49銭	580円. 58銭	610円. 50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	キロ当たり経常収益 イ÷ハ＝ト
京阪神	590円. 85銭	554円. 21銭	554円. 21銭	536円. 09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. 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					
			運行 系統名	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		北野田 線	北野田 駅前	多治井	北野田 駅前	365 日	5,840 (16.0)	回	3.2	51.2 人	往 13.6km 復 0.0km	(平均) 6.8km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	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	0.0km	0.000%	100.000%
		堺市	北野田 線	北野田 駅前	多治井	北野田 駅前	365 日	5,840 (16.0)	回	3.2	51.2 人	往 13.6km 復 0.0km	6.8km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	100.000%
	2		北野田 線	北野田 駅前	平尾	さつき野 東	365 日	12,232 (33.5)	回	2.3	77.0 人	往 5.8km 復 5.8km	5.8km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 2.9km 復 2.9km	2.9km	50.000%	50.000%
		堺市	北野田 線	北野田 駅前	平尾	さつき野 東	365 日	12,232 (33.5)	回	2.3	77.0 人	往 5.8km 復 5.8km	5.8km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 2.9km 復 2.9km	2.9km	50.000%	50.000%
	3		北野田 線	富田林 駅前	平尾	北野田 駅前	365 日	6,637 (18.1)	回	3.9	70.5 人	往 8.4km 復 8.4km	8.4km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.000%	100.000%
		堺市	北野田 線	富田林 駅前	平尾	北野田 駅前	365 日	6,637 (18.1)	回	3.9	70.5 人	往 8.4km 復 8.4km	8.4km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 2.2km 復 2.2km	2.2km	往 0.0km 復 2.9km	0.0km	0.000%	73.810%
合計			系統									往 27.8km 復 14.2km	21.0km	往 . Km 復 . Km	. Km		往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 2.9km 復 2.9km	2.9km		

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		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	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カーヨ＝タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20＝レ	タ又はのうちのいずれか 少ないほうの額 ソ
							基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間							
							経常収益 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%	79,424.0	km	44,017,575 円	211円. 60銭	19,589,216 円	79,424.0	246円. 64銭	14,809,890 円	79,424.0 km	186円. 46銭	16,019,828 円	79,424.0 km	201円. 70銭	16,806,119 円	27,211,456 円	19,807,908 円	19,807,908 円
		堺市	100.000%	79,424.0	km	44,017,575 円	211円. 60銭	19,589,216 円	79,424.0	246円. 64銭	14,809,890 円	79,424.0 km	186円. 46銭	16,019,828 円	79,424.0 km	201円. 70銭	16,806,119 円	27,211,456 円	19,807,908 円	19,807,908 円
	2		100.000%	143,229.6	km	79,379,276 円	294円. 91銭	50,860,139 円	143,855.2	353円. 55銭	37,161,682 円	143,698.8 km	258円. 60銭	39,299,204 円	144,168.0 km	272円. 59銭	42,239,842 円	37,139,434 円	35,720,674 円	35,720,674 円
		堺市	100.000%	143,229.6	km	79,379,276 円	294円. 91銭	50,860,139 円	143,855.2	353円. 55銭	37,161,682 円	143,698.8 km	258円. 60銭	39,299,204 円	144,168.0 km	272円. 59銭	42,239,842 円	37,139,434 円	35,720,674 円	35,720,674 円
	3		100.000%	113,211.0	km	62,742,668 円	345円. 29銭	41,973,092 円	113,306.2	370円. 43銭	38,358,609 円	113,307.6 km	338円. 53銭	37,059,028 円	113,353.8 km	326円. 93銭	39,090,627 円	23,652,041 円	28,234,200 円	23,652,041 円
		堺市	73.810%	84,008.2	km	46,558,185 円	345円. 29銭	31,145,442 円	84,077.0	370円. 43銭	28,463,496 円	84,078.4 km	338円. 53銭	27,498,740 円	84,111.4 km	326円. 93銭	29,007,192 円	17,550,993 円	20,951,183 円	17,550,993 円
合計				335,864.6	km	186,139,519 円		112,422,447 円	336,585 km		90,330,181 円	336,430.4 km		92,378,060 円	336,945.8 km		98,136,588 円	88,002,931 円	83,762,783 円	79,180,623 円

補助 ブ ロ ッ ク 名	申 請 番 号	特 例 措 置	ソのうち補助ブロック外乗入部 分、同一補助ブロック都道府 県外乗入部分及び他路線との 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×ラ' =ツ'	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	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		19,807,908 円	19,807,908 円	12,379,942 円	12,379 千円	6,189.5 千円	30,121,551 円	23,932,051 円	0 円	0 %	23,932,051 円	100 %	0 円	0 %	0 円	0 %		
	堺市		19,807,908 円	19,807,908 円	12,379,942 円	12,379 千円	6,189.5 千円	30,121,551 円	23,932,051 円	0 円	0 %	23,932,051 円	100 %	0 円	0 %	0 円	0 %		
	2		17,860,337 円	35,720,674 円	7,997,165 円	7,997 千円	3,998.5 千円	42,387,367 円	38,388,867 円	0 円	0 %	38,388,867 円	100 %	0 円	0 %	0 円	0 %		
	堺市		17,860,337 円	35,720,674 円	7,997,165 円	7,997 千円	3,998.5 千円	42,387,367 円	38,388,867 円	0 円	0 %	38,388,867 円	100 %	0 円	0 %	0 円	0 %		
	3		23,652,041 円	23,652,041 円	18,294,396 円	18,294 千円	9,147.0 千円	27,800,092 円	18,653,092 円	0 円	0 %	0 円	0 %	0 円	0 %	18,653,092 円	100 %		
	堺市		17,457,459 円	17,457,459 円	13,503,007 円	13,503 千円	6,751.5 千円	20,629,053 円	13,877,553 円	0 円	0 %	0 円	0 %	0 円	0 %	13,877,553 円	100 %		
合計			61,320,286 円	79,180,623 円	38,671,503 円	38,670 千円	19,335 千円	100,309,010 円	80,974,010 円	0 円	%	62,320,918 円	%	0 円	%	18,653,092 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。
- 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○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

表4 別表1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	堺市	堺市は、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。
大阪府	南河内地域広域行政圏	大阪狭山市	大阪狭山市は、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。