

地域公共交通計画認定申請について

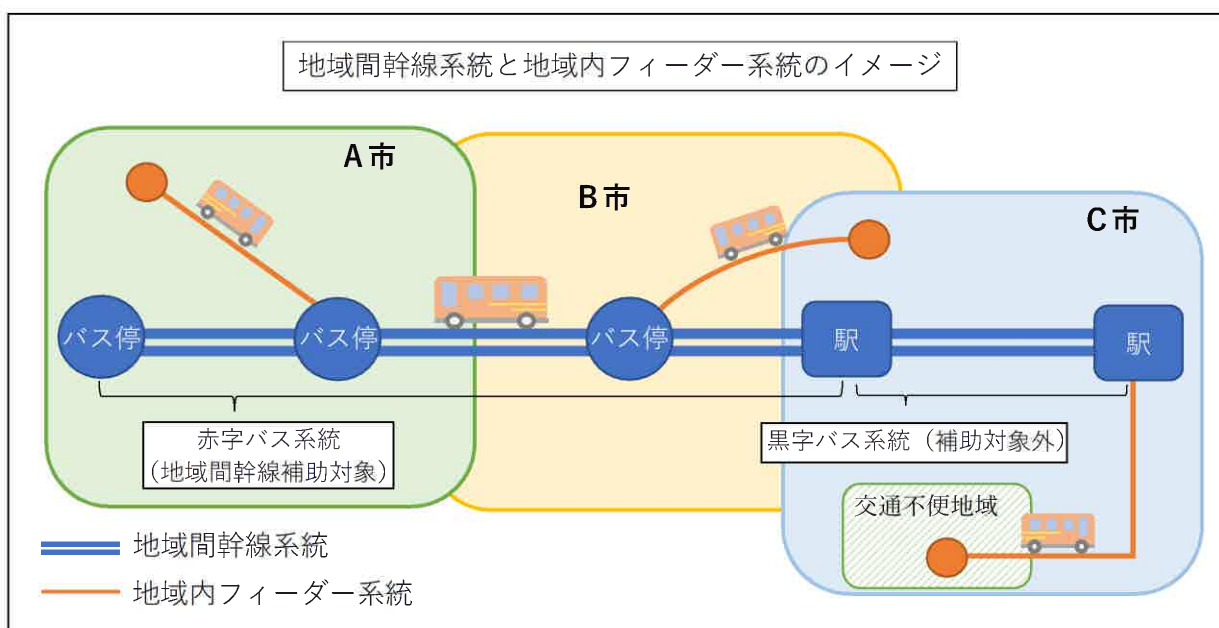
1 令和7年度計画別紙等の策定について

路線バスの運行に係る国の補助事業である「地域公共交通確保維持改善事業」の補助を受けるためには、各市の地域公共交通計画本体へ該当路線の位置づけ等を明記のうえ、毎年度「計画別紙（資料 P.16～）」を策定し、国土交通省に認定申請を行う必要があります。事業には、(1)広域にまたがる幹線系統の運行への補助、(2)バス車両の購入に対する補助、(3)幹線系統を補完するフィーダー系統の運行への補助の3種類があります。

2 地域間幹線系統・地域内フィーダー系統とは

地域間幹線系統とは、複数の市町にまたがって走る広域的なバス路線のことです。

地域内フィーダー系統とは、地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線を指します。



3 補助対象期間

令和6年10月1日～令和7年9月30日（令和7交通年度）

4 補助を申請する路線

現在本市を運行している路線のうち、補助対象要件に合致し、本補助事業の活用を予定している路線¹は以下のとおりです（いずれも神姫バス株式会社運行）。

¹ 地域間幹線系統及び車両購入にかかる補助は、昨年度まで兵庫県で計画を策定・申請していたところ、地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴い、今年度以降は各市町協議会で計画策定・申請を実施することとなっています。

(1) 地域間幹線系統（社三宮線・社明石線・社姫路線 3 路線）

- ① 社～御坂～三宮
- ② 社～三木営業所～明石駅前
- ③ 姫路駅前～奥猫尾～社

(2) 車両購入（社明石線・社姫路線 2 系統）

- ① 社～三木営業所～明石駅前
- ② 姫路駅前～奥猫尾～社

(3) 地域内フィーダー系統（社西脇線 4 系統）

- ① 西脇（アピカ）～滝野～社（車庫前）
- ② 西脇（アピカ）～滝野～やしろショッピングパーク Bio 前
- ③ 西脇市役所～滝野～社（車庫前）
- ④ 西脇市役所～滝野～やしろショッピングパーク Bio 前

以上の路線について、国の提示する補助要件を満たすことから、昨年度に引き続き、運行の確保・維持に取り組み、地域住民の生活交通手段の確保と地域の活性化を図るため、本計画を策定・申請します。

5 申請書類（資料 p.3～記載）

共通

- ・ 補助要綱規定事項一覧表（p.3-p.15）

幹線・車両補助

- ・ 計画別紙（地域間幹線系統）（p.16-20）
- ・ 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取り組み（p.21）
- ・ 運行路線図（p.22）
- ・ 表 1、2、4、6、7（p.23-30）²

フィーダー補助

- ・ 計画別紙（地域内フィーダー系統）（p.31-34）
- ・ 運行路線図（p.35）
- ・ 表 1、5（p.36-39）²

² 今後様式変更の可能性があることと積算に必要な地域標準単価の国による公表が 6 月以降となることから一部未確定

補助要綱規定事項一覧表

自治体名: 加東市

計画名称: 加東市地域公共交通計画

地域公共交通計画での記載箇所 (頁)	
補助要綱第17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 第8章 「1 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ」 表 将来の地域公共交通ネットワークの位置付け・役割・必要性等 (資料p. 4-5、計画本体p. 88-89)
	(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 第8章 「1 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ」 表 将来の地域公共交通ネットワークの位置付け・役割・必要性等 (資料p. 4-5、計画本体p. 88-89)
	(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 第8章 「将来の交通ネットワークのイメージ」 表 地域公共交通の事業及び実施主体の概要 (資料p. 6-9、計画本体p. 91-94) 第9章 「路線バスの維持・確保及びルート等の見直し」 (資料p. 10-11、計画本体p. 101-102)
	(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の数、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 ・利用者の数 第8章 「計画の目標」 2 計画の数値目標 【指標①】 地域公共交通の利用者数 (資料p. 12、計画本体p. 98) ・収支及び公的資金投入額 第8章 「計画の目標」 2 計画の数値目標 【指標⑤】 市民1人当たりの路線バス補助金額 (資料p. 13、計画本体p. 99) ・評価手法 第10章 「計画の進行管理・評価」 (資料p. 14-15、計画本体p. 117-118)

第8章 計画の目標

1 将来の地域公共交通ネットワークのイメージ

将来の地域公共交通ネットワークの形成にあたり、鉄道や高速バス、路線バスなどの各路線を広域幹線、フィーダー路線、準広域幹線及び地域支線の4つに機能分担します。

表 将来の地域公共交通ネットワークの位置付け・役割・必要性等

No	具体の路線	位置付け	役割・必要性等
①	JR 加古川線	広域幹線 (鉄道・ 高速バス)	広域連携の役割を担う路線で、大阪や神戸、姫路、加古川方面等への移動を可能とします。 地域公共交通ネットワークの主軸として、通勤や通学、通院、買い物、観光等に必要な路線となります。
②	高速バス		
③	社姫路線	広域幹線 (路線バス)	広域連携の役割を担う路線で、大阪や神戸、姫路、加古川方面等への移動を可能とします。 地域公共交通ネットワークの主軸として、通勤や通学、通院、買い物、観光等に必要な路線となります。 しかし、自治体や鉄道・バス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両購入補助）や県単独補助により運行を確保・維持する必要があります。
④	社明石線		
⑤	西脇三宮線 (社三宮線)		
⑥	社西脇線 (西脇市役所・西脇（アピカ）～社（車庫前）・やしろショッピングパーク Bio 前)	フィーダー 路線	広域幹線である社明石線と接続し、補完するフィーダー路線の役割を持ちます。 地域住民の通勤・通学、通院等に必要な路線となります。 しかし、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

⑤	社西脇線（三草経由）	準広域幹線	近隣市町との連携を担う路線で、加東市と隣接する西脇市、加西市、小野市、三木市、神戸市、三田市及び丹波篠山市への移動を可能とします。 通勤や通学、通院、買い物等に必要な路線となります。 しかし、自治体や鉄道・バス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業や県単独補助により運行を確保・維持する必要があります。
⑥	社西脇線 （三草経由・電鉄小野駅行）		
⑦	社加西線		
⑧	天神電鉄小野駅線		
⑨	相野清水線		
⑩	社三田線 （嬉野台生涯教育センター経由）		
⑪	社三田線（久米経由）※		
⑫	社三田線（厚利経由）	地域支線	市内連携を担う路線で、社地域、滝野地域及び東条地域の相互移動や地域内移動を可能とします。 通院や買い物等に必要な路線となります。
㊦	加東市乗合タクシー「伝タク」		
㊧	米田ふれあい線		
㊨	きよみず線		
㊩	とうじょうあいあい線		
㊪	福田ふくふく線		

※令和5年4月1日から厚利経由へルート変更。

表 地域公共交通の事業及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	補助事業 の活用	事業許可 区分	運行態様	実施主体
JR 加古川 線	加古川	-	西脇市 ・谷川	なし	第一種 鉄道事業	路線 定期運行	交通 事業者
高速バス	西脇 市役所	-	大阪駅	なし	4 条乗合	路線 定期運行	交通 事業者
	アスティ アカさい	-	大阪駅				
	アスティ アカさい	-	新大阪駅				
	津山駅	-	大阪駅				
	津山駅	-	USJ				
	社（車庫 前）	-	大阪駅				
	神戸三宮	-	山崎				
社姫路線	姫路駅前	法華山一 乗寺	社町駅	幹線補助 (国庫)	4 条乗合	路線 定期運行	交通 事業者
	姫路駅前	奥猫尾	社町駅	幹線補助 (国庫) 車両補助			
	姫路駅前	法華山 一乗寺	社（車庫 前）	幹線補助 (国庫・ 県)			
	姫路駅前	奥猫尾	社（車庫 前）	幹線補助 (国庫・ 県) 車両補助			
社加西線	アスティ アカさい	別府・社	嬉野台生 涯教育セ ンター	準幹線補 助(県)			
	アスティ アカさい	別府・ 社町駅	社（車庫 前）	なし			
社三田線	社町駅	社（車庫 前）	社高校前	なし			

路線名	起点	経由地	終点	補助事業 の活用	事業許可 区分	運行態様	実施主体
	社町駅	上厚利	三田駅	準幹線補 助(県)			
社三田線	三田駅	上厚利・ 加東市民 病院	社町駅	準幹線補 助(県)	4 条乗合	路線 定期運行	交通 事業者
	社町駅	社高校前	嬉野台 生涯教育 センター	準幹線補 助(県)			
	社高校前	-	社（車庫 前）	なし			
	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	上厚利	三田駅	準幹線補 助(県)			
	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	加東 市民病院 ・上厚利	三田駅	準幹線補 助(県)			
	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	嬉野台 生涯教育 センター	三田駅	準幹線補 助(県)			
	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	嬉野台 生涯教育 センター	みなぎ台	準幹線補 助(県)			
	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	上厚利	みなぎ台	準幹線補 助(県)			
	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	上厚利	渡瀬	準幹線補 助(県)			
	嬉野台 生涯教育 センター	社高校前	社（車庫 前）	市単独 補助			

路線名	起点	経由地	終点	補助事業 の活用	事業許可 区分	運行態様	実施主体
社明石線	社（車庫 前）	三木 営業所	明石駅	幹線補助 （国庫） 車両補助			
社西脇線	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	三草橋	西脇 市役所	なし			
社西脇線	西脇（ア ピカ）	三草橋 ・加東市民 病院	社（車庫 前）	なし	4 条乗合	路線 定期運行	交通 事業者
	電鉄 小野駅	社（車庫前） ・三草橋	西脇（ア ピカ）	なし			
	西脇 市役所	社（車庫 前）	社高校前	なし			
	西脇 市役所	滝野	社（車庫 前）	フィーダ ー補助 準幹線補 助(県)			
	西脇（ア ピカ）	滝野	社（車庫 前）	フィーダ ー補助 準幹線補 助(県)			
	西脇 市役所	滝野	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	フィーダ ー補助 準幹線補 助(県)			
	西脇（ア ピカ）	滝野	やしろショ ッピングパ ーク Bio 前	フィーダ ー補助 準幹線補 助(県)			
西脇 三宮線 （社三宮 線）	社（車庫 前）	御坂	三宮	幹線補助 （国庫）			
	西脇 市役所	滝野社 インター	三宮	なし			

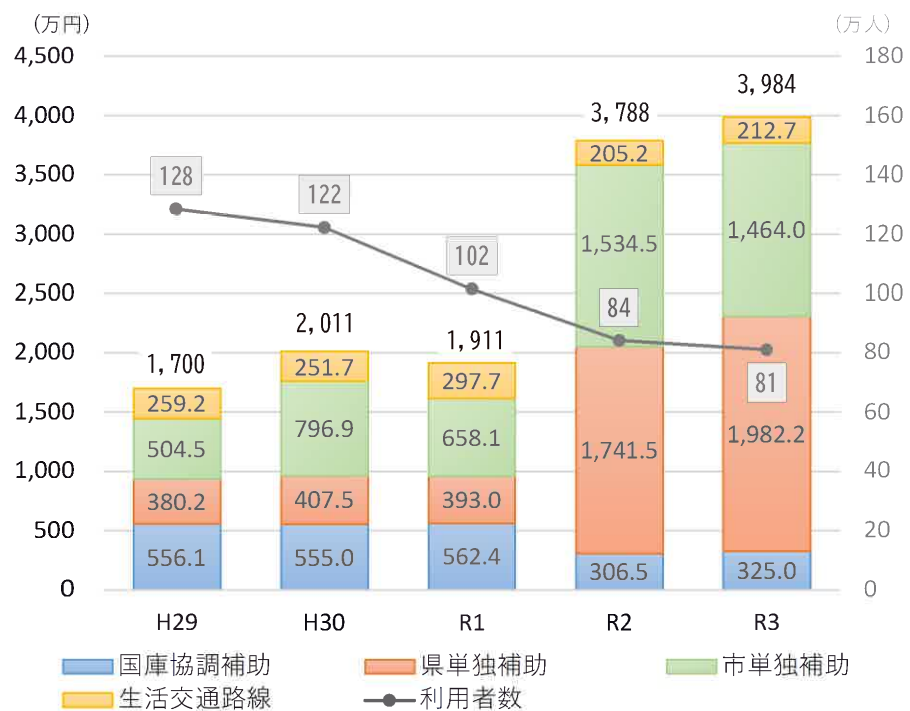
路線名	起点	経由地	終点	補助事業 の活用	事業許可 区分	運行態様	実施主体
	西脇 市役所	御坂・ 新神戸駅前	三宮	なし			
	滝野農協 前	御坂・ 新神戸駅前	三宮	幹線補助 (国庫)			
	三宮	神戸複産 団地東	社（車庫 前）	なし			
天神電鉄 小野駅線	天神	古川	電鉄 小野駅	市単独 補助			
相野 清水線	清水寺	-	相野駅	なし			
	清水	-	相野駅	なし			
加東市乗合 タクシー 「伝タク」	社市街地内（滝野社 IC 経由）			なし	4 条乗合	路線 定期運行	加東市（運 行は交通事 業者に委 託）
米田ふれ あい線	米田地域内			なし	公共交通 空白地有 償運送	自家用有 償旅客運 送	加東市（運 行は各地域 協議会に委 託）
きよみず 線	鴨川地域内						
とうじょ うあいあ い線	東条西地域内						
福田ふく ふく線	福田地域内						

基本方針1：地域公共交通ネットワークの形成

1. 路線バスの維持・確保及びルート等の見直し

- 路線バスは、通勤、通学などの広域移動や日常生活を支える重要な移動手段ですが、利用者は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響で、さらに利用者数が低迷しています。
- 路線バスの利用者数の減少は、路線バスの廃止・休止や減便に繋がり、路線の維持確保が困難になる可能性があります。西脇市役所から社(車庫前)までの停留所間では、利用者数の減少などにより路線が減便となり、滝野地域や西脇方面への移動に影響が生じています。また、路線バスを維持確保するための補助金も増額となるため、市の財政状況を圧迫することにもなります。
- 社三田線について、久米経由から厚利経由に変更した場合の利用者への影響や、具体的なバス停の位置・運行ダイヤ等について、神姫バス(株)と検討・協議を進めています。また、天神電鉄小野駅線については、通勤・通学に必要な路線を継続して運行していますが、引き続き、地域に合った移動のあり方について検討する必要があります。
- 各地域公共交通同士の乗継のための待ち時間が長い停留所が複数みられます。

現状と課題



資料：加東市資料

図 路線バス事業者への補助額及び補助路線利用者数の推移

- 社三田線については、東条地域と社地域の移動ルートの充実を図るため、久米経由から厚利経由への変更に向けて、引き続き、地域やバス事業者と協議・調整を進めていきます（令和5年4月1日ルート変更）。

取組内容

- 天神電鉄小野駅線について、一律運賃制度の導入による利用しやすい料金体系の構築や、社地域と東条地域の移動の充実と小野方面へのアクセス性の向上を図ったうえで、利用状況等を見極めながら、地域やバス事業者と協議を進め、今後のあり方についての判断を行います。
- 西脇三宮線の西脇市役所から社（車庫前）までの停留所間について、滝野地域や西脇方面への重要な移動手段であることから、便数の充実に向けて、引き続き、バス事業者と協議・検討を進めていきます。また、その他の路線についても同様に、路線の維持と便数の充実に向け、バス事業者と協議・検討を行います。
- 路線バスの運行ルートや停留所の変更にあたっては、利用状況等を踏まえ、地域やバス事業者と協議をしながら、地域に合った見直し・改善を図ります。
- それぞれの路線バスや鉄道、高速バス等、他の地域公共交通への乗継を考慮した運行ダイヤ等を見直し・改善を図ります。
- 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象幹線系統と位置付けられた路線については、国庫協調補助（幹線補助・車両購入補助）や県単独補助を活用しつつ、兵庫県や沿線市町と連携して維持・強化を図ります。また、西脇市役所・西脇（アピカ）から社（車庫前）・やしろショッピングパーク Bio 前停留所間の路線は、地域内フィーダー系統補助を活用し維持・確保を図ります。なお、路線バス利用者の増加に向けた取組により、財政負担の軽減を目指しますが、路線バスの維持・確保に財政的支援が必要と判断する場合は、十分な精査を行ったうえで、引き続き適正な支援を行います。

実施主体

行政	交通事業者			市民及び地域	企業・団体
	鉄道	バス	タクシー		
○		○		○	

実施時期

R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
天神電鉄小野駅線のあり方協議				
	社三田線の再編			
ルート・ダイヤ等を見直し				

2 計画の数値目標

【指標①】 地域公共交通の利用者数

—— 基本方針1・2・3に関連

<鉄道・路線バスの利用者数>

鉄道や路線バスは、市内の移動だけでなく、近隣市町など広域的な通勤、通学に欠かすことができない移動手段です。新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少していますが、路線の維持・確保のため、地域公共交通の利用を促し、新型コロナウイルス感染症拡大以前の利用者水準の維持を目指します。

指 標	基準値	目標値
鉄道の利用者数	281 千人/年 (R1 年度)	281 千人/年 (R8 年度)
路線バスの利用者数	1,015 千人/年 (R1 年度)	1,015 千人/年 (R8 年度)

※路線バスの各年度の期間は、前年 10 月 1 日から当年 9 月 30 日まで。

<社市街地乗合タクシーの利用者数>

地域公共交通を利用して中心市街地を訪れた人や社市街地周辺の市民にとって、社市街地乗合タクシーが、中心市街地内にある各主要施設間の有効な移動手段となるよう、運行ルートや運行ダイヤの見直しを行い、利用者数の増加を目指します。

指 標	基準値	目標値
社市街地乗合タクシーの利用者数	5人/日 (R3.4~R3.12)	20 人/日 (R8 年度)

【指標②】 バスターミナルにおける地域公共交通の乗降者数 —— 基本方針1・2・3に関連

令和 4 年 10 月に供用開始を予定しているバスターミナルについて、市内外への移動に係るアクセス性の向上や交流拠点としての機能強化などにより、地域公共交通によるバスターミナルの乗降者数の増加を目指します。

指 標	基準値	目標値
バスターミナルにおける 地域公共交通の乗降者数	115 人/日 (R4 年度)	10%増 (R8 年度)

※乗降者数は乗降調査の結果を使用し、R4 年度乗降調査での乗降者数を 100%とした増加率を目標値とする。

※基準値となる R4 年度については、路線バス、高速バス、社市街地乗合タクシー及び自家用有償旅客運送の乗降者数を用いる。

※目標値の R8 年度については、その時点で運行をしている地域公共交通（タクシーを除く。）の乗降者数とする。

【指標③】公共交通機関を利用する市民の割合

—— 基本方針1・2・3に関連

生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症の影響などにより、地域公共交通利用者は減少傾向にあります。市民の移動手段である地域公共交通を維持するため、利便性の向上や利用促進に取り組み、地域公共交通をできるだけ利用するよう意識している市民の割合の向上を目指します。

指 標	基準値	目標値
地域公共交通機関 を利用する市民の割合	21.7% (R2 年度)	26.5% (R7 年度)

※総合計画に関する市民意識調査（アンケート）の結果を使用。

【指標④】地域公共交通の人口カバー率

—— 基本方針1に関連

自家用車を利用できない場合でも、地域公共交通を利用して、生活に必要な移動ができるよう、地域公共交通の人口カバー率の拡大（公共交通空白地の移動手段の確保）を目指します。

指 標	基準値	目標値
地域公共交通の人口カバー率	60.9% (R3 年度)	80.0% (R8 年度)

※人口カバー率とは、総人口に対する、地域公共交通のサービス圏域（駅から半径1km、停留所から半径300mの範囲）内の人口の割合。

【指標⑤】市民1人当たりの路線バス補助金額

—— 基本方針1に関連

限られた財源の中で、持続可能な地域公共交通とするために、利用者の増加に向けた取組を推進し、市民生活を支える地域公共交通の維持・確保のために必要となる財政的支援については、十分な精査を行ったうえで、引き続き適正な支援を行います。

指 標	基準値	目標値
市民1人当たりの 路線バス補助金額(市負担分)	461 円 (R3 年度)	479 円 (R8年度)

※市民1人当たりの路線バス補助金額

＝路線バス補助金に係る市負担額÷住民基本台帳人口(4月1日現在)

※国庫協調補助分及び県単独補助分の負担割合について、R3年度は県2：市1であることに対し、県政改革方針により、R6年度からは県1：市1に見直すことが示されている。このため、当該指標は路線バス補助金（県・市の合計額）の現状維持を目標とするが、基準値と比較して増額となる。

【指標⑥】市が実施する地域公共交通に関する出前講座等の回数 — 基本方針3に関連

市民の地域公共交通に対する認知度を高め、地域公共交通を地域で守り育てていくという意識を醸成するため、継続的な情報発信に取り組みます。

指 標	基準値	目標値
市が実施する地域公共交通に 関する出前講座等の回数	—	15 回 (R4～R8 年度の累計)

第10章 計画の進行管理・評価

策定した計画（Plan）を着実に推進するため、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協力しながら、具体的な施策の取組を進め（Do）、設定した目標の達成状況とあわせて評価・検証（Check）を行い、必要に応じて施策等の改善・見直し（Action）を行います。

また、社会情勢の変化により、市民ニーズなど地域公共交通を取り巻く環境は常に変化することから、加東市地域公共交通活性化協議会を定期的に開催し、各施策の実施状況や各種データから目標値の達成状況を踏まえたうえで、社会情勢の変化などに対応する必要があると判断した場合は、加東市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、計画の見直しを行います。

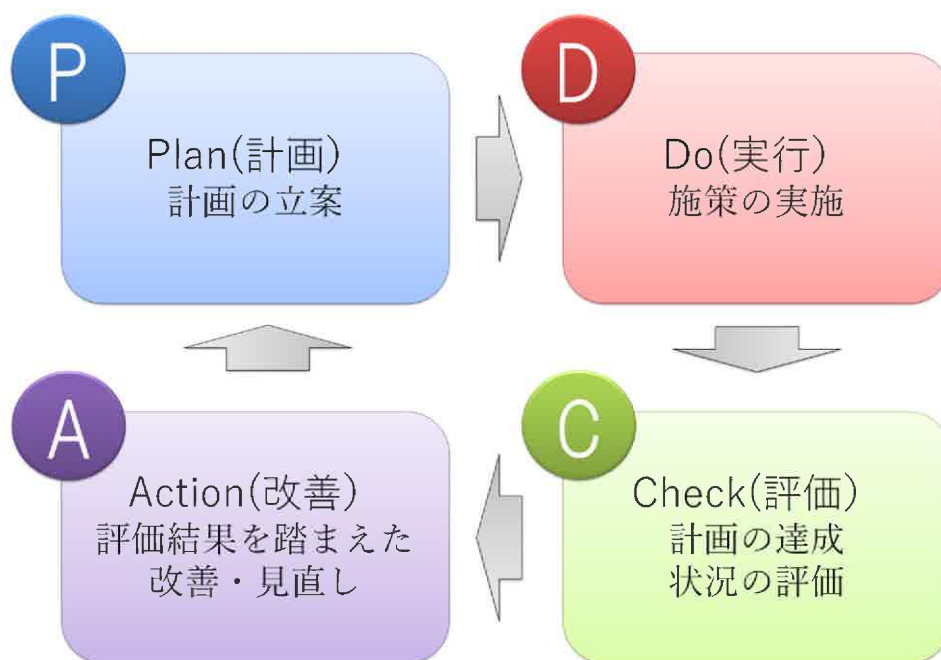


図 PDCA サイクル

表 進行管理体制

担い手	各主体における取組内容と役割
加東市地域公共交通 活性化協議会	● PDCA サイクルによる定期的な評価・検証 ● 地域公共交通に関する協議及び連携・協力の要請
行政	● 積極的な情報発信 ● 交通事業者や地域等が協議を行う機会の創出 ● 財政的な支援
交通事業者	● 持続的な運営 ● 安全で安心なサービスの提供 ● 計画推進への協力と参画
市民・地域	● 積極的な地域公共交通の利用 ● 地域公共交通に対する理解 ● 公共交通事業への参画
企業・団体	● 地域公共交通に対する理解 ● 計画推進への協力と参画

令和6年5月30日

（名称）加東市公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

加東市では、市内西部を走るJR加古川線に加え、神姫バス株式会社の「社(車庫前)」及び「やしろショッピングパークBio前」を基点とし南北を縦断して市外へつながる社三宮線・社明石線と、東西を横断して市外へつながる社姫路線を主軸として広域への地域公共交通網が構成されており、その他の準広域幹線となる路線バスや乗合タクシー、自家用有償旅客運送などの地域支線により市内の地域公共交通網が広がっている。

本計画の対象となる幹線系統は、高速バス及び鉄道を除き、当該地域から神戸・明石・姫路等の都市圏との間の移動を可能とする市内唯一の公共交通手段であり、該当の地域へ通勤・通学する利用者にとって欠かせない系統である。また、車を運転できない高齢者等が通院や買い物等で広域の移動をする場合にも、必要不可欠な交通手段となっている。

以上のとおり、本系統は地域間幹線系統としての役割を果たしており、本系統がなければ、移動手段を持たない学生は市域を越えた通学の手段を奪われ、高齢者等は都市圏へ外出することが容易にできず、生活の維持が非常に困難な状況となる。

しかしながら、人口減少や自家用車の普及、運転手不足、収支の悪化などにより、利用者の減少や行政負担の増加など、運行に様々な問題が生じている。

このため、地域公共交通確保維持事業による支援を活用しつつ、本系統の運行の確保・維持に取り組み、地域住民の生活交通手段の確保と地域の活性化を図ることを目的として、本計画を策定する。

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

国、県、沿線市町の地域幹線系統補助事業を活用し、対象路線における輸送人員を令和5年度実績(571,755人)と同等以上確保することとする。

(加東市地域公共交通計画 p.98 指標①と連動)

(2) 事業の効果 ア 学生の中長距離通学手段の確保 イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持 ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保 エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上 オ 広域的な交通ネットワークの確保維持
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 ア 65 歳以上の高齢者を対象とした免許返納制度の推進(加東市・神姫バス株式会社) イ 広報や市ホームページ、公共交通ガイドブック等による地域公共交通ネットワークに関する情報発信(加東市) ウ 学校などへのモビリティ・マネジメントの実施(加東市・神姫バス株式会社) エ 系統や便数、運行ダイヤの見直し(神姫バス株式会社)
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 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る該当の幹線系統について、その運行に係る費用総額のうち、加東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差額を沿線市町で按分した額を負担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 バス事業者保有のデータ(停留所毎の乗降調査、系統別輸送実績等)により評価・測定する。 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 【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ニに基づき、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】 「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7年度)」に記載。 すべての系統において生産性向上の取組を行い、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第7条に基づき、収支率を1%改善することを目標としている。
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】 補助対象路線を走行している車両の老朽化が進んでおり、早急な買い換えが必要となっていたことから、利用者の安全性確保のために令和5年度で2両、令和6年度で4両を新規購入し、更新を行なっている。
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 国、県、沿線市町の地域幹線系統補助事業を活用し、対象路線における輸送人員を令和5年度実績(385,646人)と同等以上確保することとする。 (加東市地域公共交通計画 p.98 指標①と連動) (2) 事業の効果 ア 学生の中長距離通学手段の確保 イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持 ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保 エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上 オ 広域的な交通ネットワークの確保維持
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を添付。

なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する社姫路線及び社明石線の車両の取得について、購入費用総額見込 49,060 千円のうち、加東市から運行事業者への補助金額については、補助対象経費の限度額(15,000 千円/台)から国庫補助金を差し引いた差額分に対し、沿線市町で按分した当市相当額(令和 7 年度見込;602 千円)を負担することとしている。

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30日(第1回) 令和 7 年度計画について説明・協議(・承認)

19. 利用者等の意見の反映状況

市民又は利用者の代表が協議会の委員となっており、計画についての合意を得ている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 加東市社 50 番地

(所 属) まちづくり政策部企画政策課

(氏 名) 大畠 一輝

(電 話) 0795-43-0389

(e-mail) kikaku@city.kato.lg.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、この様式によらなくて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。

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7年度）

申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	生産性向上の取組に係る取組内容と定量的な効果目標	実施主体と実施時期
4	姫路駅前～ 奥猫尾～社	姫路駅前	奥猫尾	社	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による混乗化の継続 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「バス旅ひょうご」「しろのまちめぐり2DAYきっぷ」をはじめとする観光需要を取り込む施策の実施。多言語化に対応可能なアプリケーション「Mobers」を通じた路線バス電子乗車券の販売による利用促進 ⑥北条鉄道とのセット企画券の発売による新規需要創出 ⑦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 ⑧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神姫バス株式会社 ⑥神姫バス株式会社 ⑦加東市・神姫バス株式会社 ⑧加東市・西脇市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。⑥など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。
13	社～三木営業所～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	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並走路線の再編による需要の集約検討 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・三木市との運賃施策（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 ⑦沿線の学校へのモビリティ・マネジメントによる利用促進 <定量的な効果目標> 上記の取組により、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神姫バス株式会社 ④加東市・小野市・三木市・明石市 ⑤加東市・三木市・神姫バス株式会社 ⑥加東市・西脇市・神姫バス株式会社 ⑦沿線5市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。⑦など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。
17	社～御坂～三宮	社	御坂	三宮	①沿線の通勤・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並走路線の再編による需要の集約検討 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・三木市との運賃施策（市内上限運賃制度）の周知による利用促進 ⑥北播磨地区の商品を都心部に輸送する貨客混載事業の実施 ⑦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神姫バス株式会社 ④加東市・小野市・三木市 ⑤加東市・三木市・神姫バス株式会社 ⑥神姫バス株式会社 ⑦加東市・西脇市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。⑥など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。



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）

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
		(1)		
		(2)		
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

(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は、その旨を記載することにより足りるものとする。（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		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	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km				経常収支率	%

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ')	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ')	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	km				経常収支率	%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ'')	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ'')	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	km				経常収支率	%

(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) □''÷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) □'÷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) □÷ハ=c
	円 銭	円 銭	円 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 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
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 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 () ①＝カッコ 内	計画平均乗 車密度 ②	計画 輸送量 ①×② ＝③	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							
							日 () 回		人	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	%	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	%	%	
							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	%	%	
							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	%	%	
							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))÷チニ 等	計画実車走 行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×フ以下の額: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×フ以上の額:ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額 カーヨニタ	補助対象経費 の限度額 カ×ヨ/20ニレ	タ又はレのうちいづれ 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'' ニ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' ニ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÷マニf				
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円
合計				. km	円		円	. km		円	. km		円	. km		円	円	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	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	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	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	
合計			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	

- (1) 記載要領
- 1乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 2補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 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、(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、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 18「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 19「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

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

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

都道府県名	広域行政圏名	市	町	村	名	指 定 の 理 由
兵庫県	播磨内陸			加東市		平成18年に合併（新設）し誕生した、人口約4万人の市。県民局総合庁舎（北播磨）や県立高校等がある。
	播磨内陸			三木市		平成17年に合併（編入）し誕生した、人口約8万人の市。県立高校や大型商業施設（イオン三木店）等がある。
				明石市		人口30万人を有する市で、県立病院や大型商業施設（イオン明石ショッピングセンター）等がある。
<参考> 県庁所在地		神戸市				
<参考> 広域行政圏の中心市街		加古川市、西脇市、小野市、加西市、姫路市				

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 (加東市)	神姫バス株式会社	2	250
	神姫バス株式会社	4	352

2年目以降(令和 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	確保維持車庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度

【購入車面減価償却費】

○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

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×0.4＝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 (繰上年度)ノ＝マ	計画額(千円) マ×1/2＝ケ	*残存価格(円) ラ＝マ＝フ
									円		
									円		
計									千円		

【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(%) 7	補助対象経費 7	計画額(千円) 7×1/2＝イ
			(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＋イ

【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								「その他の者」 の 具体的な概要
		市町村		事業者自己負担		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	
		円	%	円	%	円	%	円	%	
		円	%	円	%	円	%	円	%	
合計		円	%	円	%	円	%	円	%	

(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. 「車両の種類」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。
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. 「実質購入予定額」の欄は、車両価格、付属品価格、改造費それぞれを確定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。
7. 「車両購入金融費用」の欄は、車両価格、付属品価格、改造費それぞれを算出した額を計上すること。（補助上限：年2.5%）
8. 「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。
9. 「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。
10. 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。
11. 「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（△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（△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

(2) 添付書類

1. 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
2. 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
3. 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
4. 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）
5. 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）
6. 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。

令和 6 年 月 日

（名称）加東市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

加東市では、神姫バス株式会社の「社（車庫前）」及び「やしろショッピングパークBio前」を基点として市内の南北と東西に繋がる路線バス及び、市内西部を走るJR加古川線を中心に地域公共交通網が構成されており、その他の準広域幹線となる路線バスや乗合タクシー、自家用有償旅客運送などの地域支線により市内の地域公共交通網が広がっている。

神姫バス株式会社が運行する路線「西脇市役所・西脇（アピカ）～滝野～社・やしろショッピングパークBio前線（以下「本系統」という。）」は、西脇市内の主要施設である「アピカ」や「西脇市役所」と、地域間幹線系統の起終点となる「社（車庫前）」や「やしろショッピングパークBio前」を結ぶ系統であり、本系統中の「滝駅前」はJR加古川線の滝駅付近に設置されており、鉄道駅とも接続するフィーダー系統としての機能を有している。

また、本系統は、地域間幹線系統との乗継により、当該地域から神戸・姫路方面への移動だけでなく、当該地域から近隣市、あるいは近隣市から当該地域への移動など、中長距離の移動が可能になることから、通勤・通学の利用が多く、特に、学生にとっては通学に必要な移動手段として、非常に重要な系統となっている。加えて、加東市内において本系統の運行エリアとなっている滝野地域では、地域間幹線系統との乗継によって、通院や買物等の移動範囲が広がることになり、自家用車の運転が困難な高齢者等、地域住民の生活に密接した必要不可欠な系統である。

以上のとおり、本系統は地域間幹線系統のフィーダー系統としての役割を果たしており、本系統がなければ、移動手段を持たない学生は市域を越えた通学の手段を奪われ、高齢者等は外出することが容易にできず、生活の維持が非常に困難な状況となる。

しかしながら、人口減少や自家用車の普及、運転手不足、収支の悪化などにより、減便や行政負担の増加など、運行に様々な問題が生じている。

このため、地域公共交通確保維持事業による支援を活用しつつ、本系統の運行の確保・維持に取り組み、地域住民の生活交通手段の確保と地域の活性化を図ることを目的として、本計画を策定する。

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 本系統の乗車人数を直近年度の実績 14,328 人と同等以上とする。 (加東市地域公共交通計画 p. 98 の指標①と連動) 本系統の経常収支率を直近年度の実績 25.5%と同等以上とする。 (加東市地域公共交通計画 p.99 の指標⑤と連動)
(2) 事業の効果 ア 学生の中長距離通学手段の確保 イ 沿線地域住民の通院や買物、公共施設等への移動手段の確保による生活水準の維持 ウ 移動手段を持たない高齢者等の外出機会の確保 エ 沿線地域住民の公共交通の利便性の向上による満足度の向上 オ 地域間幹線系統との連携による広域的な交通ネットワークの確保維持
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
ア 65 歳以上の高齢者を対象とした免許返納制度の推進(加東市・神姫バス株式会社) イ 広報や市ホームページ、公共交通ガイドブック等による地域公共交通ネットワークに関する情報発信(西脇市・加東市) ウ 学校などへのモビリティ・マネジメントの実施(西脇市・加東市・神姫バス株式会社) エ 系統や便数、運行ダイヤの見直し(神姫バス株式会社)
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
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「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
運行事業者(神姫バス株式会社)の経常損益額(運行経費－運行収入)から国庫補助金を差し引いた差額分を西脇市・加東市が負担する。 【運行経費の見込み】 兵庫県のバス対策費補助事業にならい、令和 6 年度計画キロ×最新の北近畿ブロック公示単価で算出。
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(停留所毎の乗降調査、系統別輸送実績等)により評価・測定する。

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】
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】
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 【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付
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5月26日 地域内フィーダー系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和5年2月20日 地域内フィーダー系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和5年5月26日 地域内フィーダー系統確保維持計画について説明・協議・承認 令和6年5月30日 地域内フィーダー系統確保維持計画について説明・協議
19. 利用者等の意見の反映状況
市民又は利用者の代表が協議会の委員となっており、計画についての合意を得ている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 兵庫県加東市社50番地

(所 属) 加東市まちづくり政策部企画政策課

(氏 名) 大畠 一輝

(電 話) 0795-43-0389

(e-mail) kikaku@city.kato.lg.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、この様式によらなくて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。

1. 西脇(アピカ)～滝野～社
2. 西脇(アピカ)～滝野～やしろショッピングパークBio前

系統キロ程 往:8.5km 復:8.6km

系統キロ程 往:9.3km 復:9.4km

3. 西脇市役所～滝野～社
4. 西脇市役所～滝野～やしろショッピングパークBio前

系統キロ程 往:10.2km 復:10.3km

系統キロ程 往:11.0km 復:11.1km

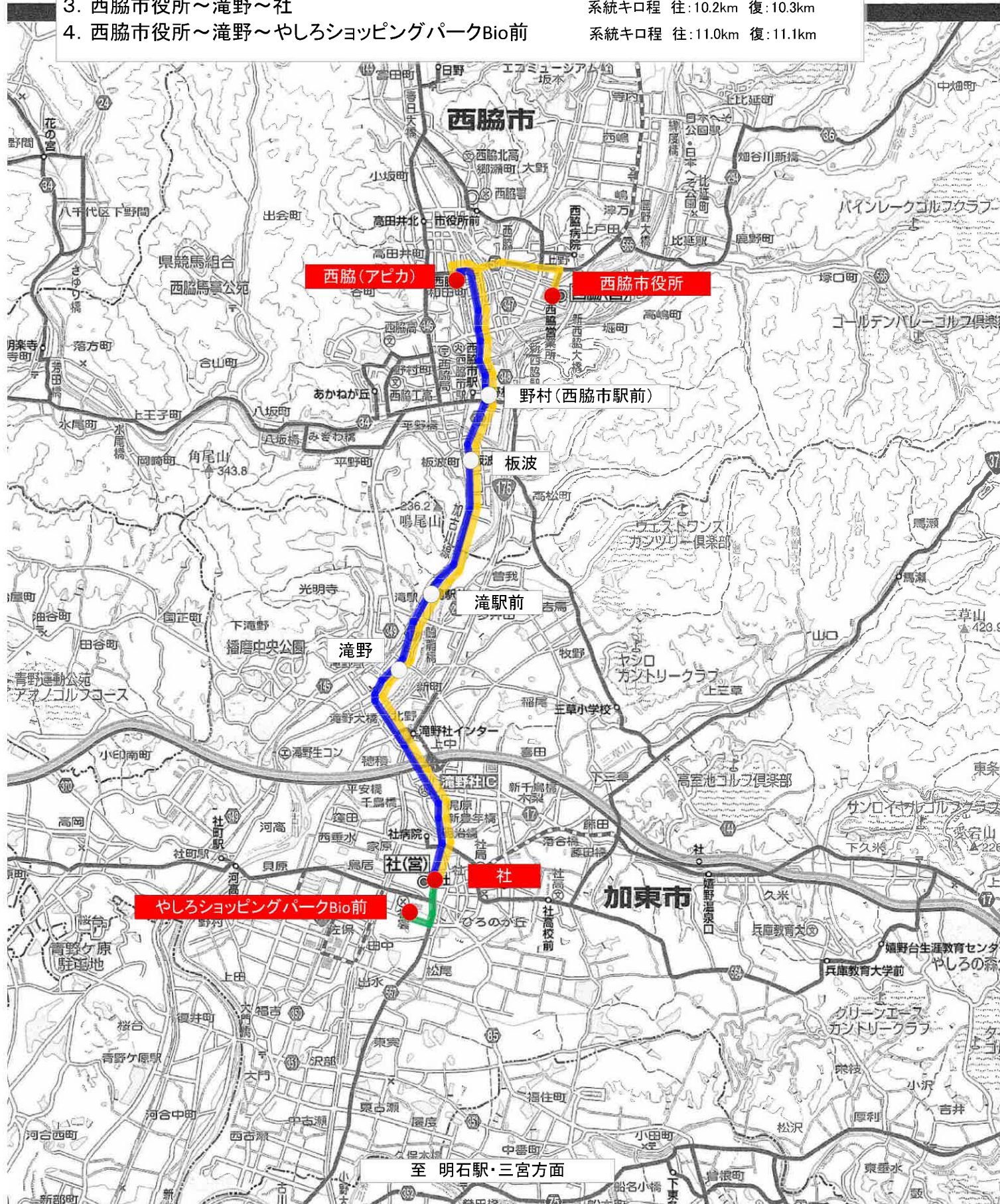


表 1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
加東市 (西脇市)	神姫バス株式会社	(7) 西脇(アピカ)～滝野～社	西脇(アピカ)	滝野	社	往8.5km 復8.6km	240日	600回			路線定期	①	「社」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(8) 西脇(アピカ)～滝野～やしろジョッピングパークBio前	西脇(アピカ)	滝野	Bio	往9.3km 復9.4km	240日	360回			路線定期	①	「社」「Bio」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(9) 西脇市役所～滝野～社	西脇市役所	滝野	社	往10.2km 復10.3km	365日	422.5回			路線定期	①	「社」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(10) 西脇市役所～滝野～やしろジョッピングパークBio前	西脇市役所	滝野	Bio	往11.0 km 復11.1km	365日	667.5回			路線定期	①	「社」「Bio」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③

2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。

3. 「系統キロ程」については、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらからの欄に「循環」と記載すること。

4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。

5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。

6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。

7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。

8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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送予定者（地域内フィーダー系統）

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 （申請番号）	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 （別表7・別表9・別表10）			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 （別表7・9）	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 （別表7のみ）
加東市 （西脇市）	神姫バス株式会社	(7) 西脇（アピカ）～滝野～社	西脇（アピカ）	滝野	社	往8.5km 復8.6km	238日	595回			路線定期	①	「社」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(8) 西脇（アピカ）～滝野～やしろショッピングパークBio前	西脇（アピカ）	滝野	Bio	往9.3km 復9.4km	238日	357回			路線定期	①	「社」「Bio」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(9) 西脇市役所～滝野～社	西脇市役所	滝野	社	往10.2km 復10.3km	365日	420.5回			路線定期	①	「社」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(10) 西脇市役所～滝野～やしろショッピングパークBio前	西脇市役所	滝野	Bio	往11.0 km 復11.1km	365日	666.5回			路線定期	①	「社」「Bio」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③

2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「系統キロ程」について記載を要しない。

3. 「系統キロ程」については、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。

4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。

5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。

6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークなどのように接続を確保するかについて記載すること。

7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。

8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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送予定者（地域内ファイダー系統）

令和9年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 （申請番号）	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内ファイダー系統の基準適合 （別表7・別表9・別表10）			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 （別表7・9）	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 （別表7のみ）
加東市 （西脇市）	神姫バス株式会社	(7) 西脇（アピカ）～滝野～社	西脇（アピカ）	滝野	社	往8.5km 復8.6km	241日	602.5回			路線定期	①	「社」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(8) 西脇（アピカ）～滝野～やしろショッピングパークBio前	西脇（アピカ）	滝野	Bio	往9.3km 復9.4km	241日	361.5回			路線定期	①	「社」「Bio」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(9) 西脇市役所～滝野～社	西脇市役所	滝野	社	往10.2km 復10.3km	365日	423.5回			路線定期	①	「社」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③
		(10) 西脇市役所～滝野～やしろショッピングパークBio前	西脇市役所	滝野	Bio	往11.0 km 復11.1km	365日	668回			路線定期	①	「社」「Bio」で補助対象地域間幹線系統である神姫バス社～明石駅前線と接続	③

2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「系統キロ程」について記載を要しない。

3. 「系統キロ程」については、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。

4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。

5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。

6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークなどのように接続を確保するかについて記載すること。

7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。

8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	加東市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	34,790
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定
年月日及び
特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
加東市地域公共交通計画	令和4年3月30日策定 令和6年3月28日改正	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）