

様式第1 - 1 (日本産業規格A列4番)

地 交 第 号
令和7年6月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 倉敷市地域公共交通会議
住 所 倉敷市西中新田640
代 表 者 氏 名 会長 堀越 信宏

地域公共交通計画認定申請書

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

本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和7年6月 日

倉敷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

人口減少やマイカー利用の増大により公共交通利用者は減少しているものの、運転免許を持たない高齢者や通学生など、いわゆる交通弱者の方々にとって公共交通は必要である。

本事業により、生活交通の確保・維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村又は県庁所在地を結ぶ基幹的なバス系統の運行を支援することで、通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段の確保・維持を図る。

事業者は、関係市町村と連携し、これらの系統を維持するために利用促進、利便性向上及び経費削減等への取組を行っているが、なお、欠損を生じる見込みであるため、地域公共交通確保維持事業による支援を行う必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果**(1) 事業の目標**

事業者と関係市町村との連携による利用促進や利便性向上への取組、経費削減への取組を行うことにより、

計画期間中、運行を継続し、利用者の利便性を確保すること

輸送人員について、原則として令和6年度実績値に沿線人口の増減率を乗じた値を上回る値とすること

経常収支差額（経常費用－経常収益）について、令和6年度実績値から1%以上改善することとし、令和7年度の国庫補助額（＝県補助額）を維持することを目標とする。（別紙1のとおり。）

(2) 事業の効果

地域間幹線系統を維持することにより、運転免許を持たない方々の通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段が確保される。

また、定量的な目標を導入することにより、持続可能な公共交通となるよう事業者と関係自治体が連携し、利用促進や利便性向上、経費の削減に取り組むことが期待できる。

3. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

株式会社井笠バスカンパニー

下津井電鉄株式会社

中鉄バス株式会社

中鉄北部バス株式会社

備北バス株式会社

両備ホールディングス株式会社

琴参バス株式会社

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
・山陽本線や井原線などの鉄道との乗り継ぎを確保する運行ダイヤの見直しを行い、利用しやすいダイヤを目指す。(株式会社井笠バスカンパニー) ・ホームページの改修により、Googleマップに主要施設を表示し、外出機会を促進する。(下津井電鉄株式会社) ・バスロケーションシステムを活用し、利便性の向上を図る。(中鉄バス株式会社) ・季節ごとに沿線の観光情報等を掲載した時刻表を作成して、関係自治体、観光関連団体及び観光施設等へ配布する。(中鉄北部バス株式会社) ・利用者アンケートによる、ニーズに合ったきめ細かなダイヤ改正を実施する。(備北バス株式会社) ・時刻表にバスロケーションシステムのQRコードを添付し、利用促進と利便性向上を図る。(両備ホールディングス株式会社) ・バス昇降口にセンサーを設置し、乗降者数データをバスロケーションシステムと連携させることで、混雑状況をリアルタイムで提供する。(両備ホールディングス株式会社) ・島々の魅力をPRするための企画及び1日乗車券作成への取組の検討を行う。(琴参バス株式会社) ・ハレカハーフにより利用促進を図る。(岡山市関係の各社)
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のとおり。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
表2のとおり
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
輸送人員や経常収支差額について、数値指標により評価
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】
別紙2のとおり。

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】
-
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】
障害のある人や高齢者等がバスを安全かつ円滑に利用できるよう、老朽化した車両の更新に当たっては、公共交通移動等円滑化基準に適合するノンステップバス等の導入を促進し、バリアフリー化及びノーマライゼーションを図る。 車両購入を行う事業者の路線バス事業は、運行欠損が生じており、事業者単独で車両購入を進めることは困難であるため、車両減価償却費等国庫補助金の活用が必要である。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
岡山県内におけるノンステップバス・ワンステップバス等の車両比率（令和6年3月末現在60.8%）を向上させる。
(2) 事業の効果
バリアフリー化車両により、障害のある人や高齢者等がバスを安全かつ円滑に利用できるようになり、外出機会が増大し、ノーマライゼーションに寄与する。 また、地域間幹線系統が維持され、運転免許を持たない方々の通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段の確保に寄与する。
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6、表7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】
-
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】
-

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
-
(2) 事業の効果
-
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】
-
18. 協議会の開催状況と主な議論
・令和7年6月 倉敷市地域公共交通計画認定申請書（案）について協議
19. 利用者等の意見の反映状況
地域公共交通会議終了後に記載予定 計画に基づき運行することにより、利用者の利便を確保するとともに、生産性向上の取組結果を検証し、今後の改善につなげることにより、交通弱者の方々の移動手段として必要なバス系統の確保・維持を図っていくこととする。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 倉敷市西中新田640番地

(所 属) 倉敷市建設局都市計画部交通政策課

(氏 名) 加藤 究

(電 話) 086-426-3545

(e-mail) lg-traffic-pol@city.kurashiki.lg.jp

令和8年度 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(別紙1)

No.	運行予定者	運行系統名	沿線市町村	路線維持の目的	輸送人員(人)			経常収支差額(経常費用－経常収益)					国庫補助額 (千円)
					令和6年度 実績	人口 増減率	令和8年度 目標 (上回るべき値)	令和6年度実績		令和8年度目標			
								収支差額 A (千円)	経常 収支率	収支 改善額 B (千円)	改善後 収支差額 A－B＝C (千円)	収支 改善率 B／A (%)	
1	株式会社井笠バスカンパニー	矢掛	笠岡市 矢掛町	矢掛町及び笠岡市北川・山口・吉田住民の笠岡市内、笠岡駅及び矢掛町内への通勤、通学等交通手段	62,125	－3.25%	60,104	38,841	29.32%	387	38,454	1.00%	4,379.0
2		井原・福山	井原市 福山市	井原市内住民の福山市内、福山駅への通勤・通学等及び福山市住民の通勤・通学等交通手段	57,516	－2.91%	55,845	25,782	38.48%	257	25,525	1.00%	1,270.5
3		井原	井原市 笠岡市	井原市内住民の笠岡市内・笠岡駅への通勤・通学等及び笠岡市内住民の井原市内への通勤・通学等の交通手段	137,542	－3.26%	133,063	40,797	45.19%	406	40,391	1.00%	9,185.5
4		篠坂・福山	笠岡市 福山市	福山市への通勤・通学・通院	36,322	－3.54%	35,034	7,503	51.15%	75	7,428	1.00%	16.0
(4系統) 小 計					293,505		284,046	112,923	39.50%	1,125	111,798	1.00%	14,851
5	下津井電鉄株式会社	A-2岡山線	岡山市 倉敷市	JR駅より離れている地区住民の岡山市中心部、倉敷市児島地区への通勤・通学・買い物等	133,995	0.09%	134,115	9,109	74.26%	91	9,018	1.00%	4,000.0
6		D-19茶屋町線	岡山市 倉敷市	岡山市南区興除、倉敷市茶屋町地区住民の倉敷市中心部への通院・通勤・通学・買い物等	105,493	－0.18%	105,304	10,138	68.96%	101	10,037	1.00%	3,927.5
(2系統) 小 計					239,488		239,419	19,247	71.72%	192	19,055	1.00%	7,927
7	中鉄バス株式会社	(佐)リハビリ	岡山市 吉備中央町	吉備中央町住民の岡山市内高校、病院への通学、通院、買い物等	112,886	－3.56%	108,865	20,934	65.39%	209	20,725	1.00%	11,310.5
(1系統) 小 計					112,886		108,865	20,934	65.39%	209	20,725	1.00%	11,310
8	中鉄北部バス株式会社	(イ)行方	津山市 奈義町	津山市、奈義町住民の津山市内高校や病院への通学・通院及び買い物等	70,193	－1.51%	69,133	31,006	36.65%	309	30,697	1.00%	4,127.0
9		(高)勝山	岡山市 高梁市 真庭市 吉備中央町	真庭市住民の真庭市内高校への通学及び沿線住民の岡山市内病院への通院、買い物等	32,872	－3.31%	31,783	14,418	76.81%	144	14,274	1.00%	11,818.0
(2系統) 小 計					103,065		100,916	45,424	59.13%	453	44,971	1.00%	15,945
10	備北バス株式会社	皆部	高梁市 真庭市	真庭市北房地域から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	12,263	－3.27%	11,861	22,171	18.75%	221	21,950	1.00%	1,138.0
11		吉川	高梁市 吉備中央町	吉備中央町から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	38,019	－3.70%	36,614	18,401	45.55%	184	18,217	1.00%	4,763.0
12		岡山	高梁市 総社市 岡山市	高梁市内から総社・岡山、総社市内から岡山への通院、買い物等の生活路線	22,714	－0.33%	22,637	29,948	31.03%	298	29,650	1.00%	5,823.5
13		地頭	高梁市	旧川上町から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	64,889	－3.74%	62,458	23,129	44.20%	231	22,898	1.00%	4,274.0
(4系統) 小 計					137,885		133,570	93,649	35.84%	934	92,715	1.00%	15,998
14	両備ホールディングス株式会社	76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓	岡山市 瀬戸内市	瀬戸内市牛窓地区、岡山市神崎地区から岡山市西大寺地区及び中心部への通勤、通学、通院等の必要なアクセス	61,827	－1.00%	61,206	44,618	34.17%	444	44,174	1.00%	5,041.0
15		217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、たまの病院前	岡山市 玉野市	玉野市山田・上山坂・鉢立地区・岡山市小串・甲浦地区から岡山市岡南地区・岡山市中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	119,079	－2.77%	115,781	72,215	42.80%	719	71,496	1.00%	22,339.0
16		119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	岡山市 玉野市	玉野市渋川、日比、和田、玉、玉原、荘内等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	117,155	－2.77%	113,910	13,888	77.72%	139	13,749	1.00%	766.5
17		152岡山駅～当新田～深山公園入口	岡山市 玉野市	玉野市槌ヶ原地区等各地から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通院、買い物利用、通勤、通学等のアクセス	82,881	－2.77%	80,585	19,581	55.91%	195	19,386	1.00%	704.0
18		154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前	岡山市 玉野市	玉野市宇野、田井、槌ヶ原地区等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	128,161	－2.77%	124,611	24,531	66.86%	245	24,286	1.00%	1,969.5
19		367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	岡山市 玉野市	玉野市玉、玉原、荘内等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	95,857	－2.77%	93,202	14,961	71.85%	149	14,812	1.00%	1,390.0
(6系統) 小 計					604,960		589,295	189,794	55.66%	1,891	187,903	1.00%	32,210
20	琴参バス株式会社	瀬戸大橋線(坂出駅前～与島PA～JR児島駅)	倉敷市 坂出市	榎石島、岩黒島、与島の島民の倉敷市児島地区への通勤・通学・通院・買い物等	18,090	－0.21%	14,828	28,438	14.55%	283	28,155	1.00%	304.0
(1系統) 小 計					18,090		14,828	28,438	14.55%	283	28,155	1.00%	304
合 計 (20系統)					1,509,879		1,470,939	510,409	50.62%	5,087	505,322	1.00%	98,545

※1 人口増減率は、平成27年国勢調査から令和2年国勢調査の増減率に2/5を乗じた数値である。

※2 人口増減率には県外市町村分を含めない。

※3 岡山市及び倉敷市を含む系統の人口増減率には岡山市分及び倉敷市分を含めない。(岡山市及び倉敷市のみが沿線市町村である系統を除く。)

(別紙2)

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組を行う場合にあって、当該取組内容、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

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
株式会社井笠バスカンパニー	矢掛	＜利用促進＞ 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 387千円 (1.00%)	R8.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在 (笠岡市、矢掛町)
	井原・福山	＜利用促進＞ 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 257千円 (1.00%)	R8.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在 (井原市)
	井原	＜利用促進＞ 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 406千円 (1.00%)	R8.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在 (笠岡市、井原市)
	篠坂・福山	＜利用促進＞ 他モードとの乗継確保、運行実態を反映した時分設定、定時制確保に沿ったダイヤの見直し	事業者	増収 75千円 (1.00%)	R8.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在 (笠岡市)
下津井電鉄株式会社	A-2岡山線	＜利用促進＞ ホームページを改修し、路線上の主要施設をGoogleマップにまとめ、外出機会を促進、併せてダイヤの改定	事業者	増収 91千円 (1.00%)	R7.10以降	
	D-19茶屋町線	＜利用促進＞ ホームページを改修し、路線上の主要施設をGoogleマップにまとめ、外出機会を促進	事業者	増収 101千円 (1.00%)	R7.10以降	岡山市興除地区及び倉敷市茶屋町地区から倉敷駅及び中心部への通学、通勤、通院に利用されており、地域住民の日常生活に必要な交通手段(岡山市、倉敷市)
中鉄バス株式会社	(佐)リハビリ	＜利用促進＞ 関係自治体と連携し、広報誌の活用等による利用促進	吉備中央町事業者	増収 209千円 (1.00%)	R8.4	
中鉄北部バス株式会社	(イ)行方	＜利用促進＞ 沿線の観光情報等を掲載した時刻表の作成・配布による利用促進	事業者	増収 310千円 (1.00%)	R7.10以降	奈義町・津山市間の学生や高齢者等の交通手段として不可欠であり、代替輸送手段への見直し困難 (津山市、奈義町)
	(高)勝山	＜利用促進＞ 高速道路上の乗り場の案内図及び沿線の観光情報等を掲載した時刻表の作成・配布による利用促進	事業者 真庭市	増収 144千円 (1.00%)	R7.10	真庭市内から岡山間を結ぶ唯一の直通路線であり、真庭市から岡山市への通学・通勤・通院の手段として必要不可欠 (岡山市、真庭市)

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な 効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
備北バス株式会社	皆部	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 真庭市 事業者	増収 221千円 (1.00%)	R7.10～R8.9	・高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市) ・高梁市方面への貴重な公共交通であり、通学など日常的な需要が一定程度存在 (真庭市)
	吉川	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 吉備中央町 事業者	増収 184千円 (1.00%)	R7.10～R8.9	・利用者の過半数は高校生であり、日常生活に欠かせない路線 (高梁市) ・高梁市内の高校生の通学に際し、地域で重要な路線 (吉備中央町)
	岡山	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	岡山市 総社市 高梁市 事業者	増収 298千円 (1.00%)	R7.10～R8.9	高梁市、総社市から岡山市へ通院・買い物等のために利用する路線として必要不可欠 (岡山市、総社市、高梁市)
	地頭	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 事業者	増収 231千円 (1.00%)	R7.10～R8.9	高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市)
両備ホールディングス株式会社	76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	＜利用促進＞ JR西日本が発行するデジタルフリーパスに参画	事業者	増収 444千円 (1.00%)	R7.10以降	瀬戸内市牛窓地区、鹿忍地区、岡山市神崎地区から岡山市西大寺地区及び中心部への通学、通勤、通院に利用され、日常生活に不可欠な交通手段 (岡山市、瀬戸内市)
	217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前・たまの病院前(小串銚立上山坂線)	＜利用促進＞ バス車内、沿線施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線学校、公共施設でのバスの乗り方教室の実施	事業者	増収 719千円 (1.00%)	R7.10以降	・玉野市銚立地区、岡山市小串・甲浦地区から岡山市岡南地区及び中心部への通学、通勤、通院に利用され、日常生活に不可欠な交通手段 (岡山市、玉野市)
	119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目(荘内渋川線)	＜利用促進＞ 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 139千円 (1.00%)	R7.10以降	
	152岡山駅～当新田～深山公園入口(深山公園線)	＜利用促進＞ 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 195千円 (1.00%)	R7.10以降	玉野市槌ヶ原地区等各地から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通院、買い物、通勤、通学等に利用され、日常生活に不可欠な移動手段 (岡山市、玉野市)

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な 効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
両備ホールディングス株式会社	154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前(玉野市役所線)	<利用促進> 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 245千円 (1.00%)	R7.10以降	
	367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前(荘内宇野駅線)	<利用促進> 玉野市内の施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 149千円 (1.00%)	R7.10以降	
琴参バス株式会社	瀬戸大橋線(坂出駅前～与島PA～JR児島駅)	<利用促進> 島々の魅力PR発信の企画や1日乗車券等により、新規利用者の需要を掘り起こす	事業者	増収 283千円 (1.00%)	R7.10～	児島地区～坂出地区間の島々を結ぶ唯一の公共交通機関(倉敷市)

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8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
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	4,379.0	
		(2) 井原・福山	1,270.5	
		(3) 井原	9,185.5	
		(4) 篠坂・福山	16.0	
	小 計	(4系統)	14,851	
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,000.0	
		(2) D-19茶屋町線	3,927.5	
	小 計	(2系統)	7,927	
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	11,310.5	
	小 計	(1系統)	11,310	
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,127.0	
		(2) (高)勝山	11,818.0	
	小 計	(2系統)	15,945	
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,138.0	
		(2) 吉川	4,763.0	
		(3) 岡山	5,823.5	
		(4) 地頭	4,274.0	
	小 計	(4系統)	15,998	
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	5,041.0	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、たまの病院前	22,339.0	
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	766.5	
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園入口	704.0	
		(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前	1,969.5	
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	1,390.0	
	小 計	(6系統)	32,210	
	琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	304.0	
	小 計	(1系統)	304	
合 計 (20系統)			98,545	

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

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	
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	4,392.5		
		(2) 井原・福山	1,274.0		
		(3) 井原	9,207.0		
		(4) 篠坂・福山	16.0		
	小 計	(4系統)	14,889		
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,000.0		
		(2) D-19茶屋町線	3,927.5		
	小 計	(2系統)	7,927		
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	11,330.5		
	小 計	(1系統)	11,330		
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,128.5		
		(2) (高)勝山	11,818.0		
	小 計	(2系統)	15,946		
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,139.0		
		(2) 吉川	4,680.0		
		(3) 岡山	5,809.0		
		(4) 地頭	4,295.5		
	小 計	(4系統)	15,923		
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	5,006.5		
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、たまの病院前	22,386.0		
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	768.0		
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園入口	705.5		
		(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前	1,973.0		
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	1,385.0		
	小 計	(6系統)	32,224		
		琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	304.0	
		小 計	(1系統)	304	
	合 計 (20系統)			98,543	

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10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	
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	4,400.0		
		(2) 井原・福山	1,276.5		
		(3) 井原	9,225.5		
		(4) 篠坂・福山	16.0		
	小 計	(4系統)	14,918		
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,000.0		
		(2) D-19茶屋町線	3,927.5		
	小 計	(2系統)	7,927		
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	11,357.0		
	小 計	(1系統)	11,357		
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	4,139.5		
		(2) (高)勝山	11,850.5		
	小 計	(2系統)	15,990		
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,142.0		
		(2) 吉川	4,689.0		
		(3) 岡山	5,828.5		
		(4) 地頭	4,302.5		
	小 計	(4系統)	15,962		
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	5,022.5		
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、たまの病院前	22,452.5		
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	770.5		
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園入口	707.5		
		(5) 154岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前	1,978.5		
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	1,388.0		
	小 計	(6系統)	32,319		
		琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	304.0	
		小 計	(1系統)	304	
	合 計 (20系統)			98,777	

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割合(地域間幹線系統用)

事業者名

下津井電鉄株式会社

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

営業収益

493,716 千円

営業費用

683,558 千円

営業損益

△ 189,842 千円

乗合バス事業

営業外収益

4,620 千円

営業外費用

9,458 千円

営業外損益

4,838 千円

経常収益(イ)

498,336 千円

経常費用(ロ)

693,016 千円

経常損益

△ 194,680 千円

経常収支率

71.90 %

補助対象期間の
前々年度の
実車走行キロ(ハ)

1,595,624.8 km

基準期間の前年度の
損益状況

営業収益

484,602 千円

営業費用

657,486 千円

営業損益

△ 172,884 千円

乗合バス事業

営業外収益

3,877 千円

営業外費用

8,666 千円

営業外損益

△ 4,789 千円

経常収益(イ')

488,479 千円

経常費用(ロ')

666,152 千円

経常損益

△ 177,673 千円

経常収支率

73.32 %

基準期間の前年度の
実車走行キロ(ハ')

1,672,683.8 km

基準期間の前々年度の
損益状況

営業収益

439,273 千円

営業費用

617,691 千円

営業損益

△ 178,418 千円

乗合バス事業

営業外収益

20,978 千円

営業外費用

10,909 千円

営業外損益

10,069 千円

経常収益(イ'')

460,251 千円

経常費用(ロ'')

628,600 千円

経常損益

△ 168,349 千円

経常収支率

73.21 %

基準期間の前々年度の
実車走行キロ(ハ'')

1,676,566.3 km

令和8年度
令和7.10年度
については、日
祝日等の日数に
よる運行回数
の違いを除き、変
更がないため省
略

(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÷1000	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'÷1000	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''÷1000
山陽	374円.93銭	398円.25銭	434円.32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÷1000	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニ－ヘ＝ケ	キロ当たり経常収益 イ×ハ＝ト
山陽	402円.50銭	419円.74銭	402円.50銭		312円.31銭

3. 旅客運賃の上乗率認可状況

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	決定率 コ

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特例措置	運行系統			計画運行日数	計画運行回数 ()	計画平均乗車密度	計画輸送量	系統キロ程	地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程の比率	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	他路線との統合部分に係るキロ程	他路線との統合率	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統合部分以外のキロ程の比率
			起点	主な経由地	終点												
山陽	1	無	A-2 山陽新幹線	大洲駅	汗川駅	365日	1,271.5回 (3.4)	8.2	27.8人	往：32.2km (平均) 復：31.7km	往：Km (平均) 復：Km	%	往：Km (平均) 復：Km	往：Km (平均) 復：Km	往：Km (平均) 復：Km		100.00%
	2	無	D-19 山陽新幹線	大洲駅	汗川駅	365日	3,749.0回 (10.2)	5.1	52.0人	往：10.0km 復：10.0km	往：Km 復：Km	%	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km		100.00%
						日	() 回		人	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km	%	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km		
						日	() 回		人	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km	%	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km		
合計	系統									往：Km 復：Km	往：Km 復：Km	%	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km	往：Km 復：Km		

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用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	計画実車走行キロ	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											補助対象経常収益の見込額			
						補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合	3カ年平均	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 円/キロ	実車走行 キロ	経常収益 円/キロ	実車走行 キロ	経常収益 円/キロ	実車走行 キロ	補助対象系統の 実車走行 キロ						
			$(\text{チー} + \text{リ} + \text{ス}) \div \text{グ}$	ワ	ヘ・フは下のロ	ロ	「と」のいずれか少ない組 ノ	「基準期間における実車走行キロに当り経常収益の平均値を算定したとき、かつ、前年度のキロ当たり経常収益ノ・ヘ・フは下のロ」	$(\text{デフ}) \div \text{ジ} = \text{フ}$	経常収益 円/キロ	実車走行 キロ	補助対象系統の 実車走行 キロに当り経常 収益 円/キロ ＝	経常収益 円/キロ	実車走行 キロ	補助対象系統の 実車走行 キロに当り経常 収益 円/キロ ＝	経常収益 円/キロ	実車走行 キロ	補助対象系統の 実車走行 キロに当り経常 収益 円/キロ ＝	ノ×フ以上の値:ヨ	
山陽	1	無	100.000%	81,277.6km	32,714,234円	304円.06銭			304円.06銭	21,992.695円	81,247.9km	270円.68銭	25,925.205円	61,275.7km	318円.97銭	26,287,290円	81,498.1km	322円.55銭	24,713.267	円
	2	無	100.000%	74,980.0km	30,179,450円	297円.73銭			297円.73銭	21,474,426円	74,950.0km	286円.51銭	23,041,648円	75,020.0km	307円.14銭	22,531,495円	75,220.0km	299円.54銭	22,323.795	円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	補助対象経費の戻渡額	又ははしのうちいずれか少ないほうの額	ノ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統合部分以外に係るもの	ノ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	損失額から固定補助額を控除した額
山陽	1	無	8,000,967 円	14,721,405 円	8,000,967 円	8,000,967 円	8,000,967 円	0 円	8,000 千円	4,000 千円	8,000,967 円	4,000,967 円
	2	無	7,855,655 円	13,580,752 円	7,855,655 円	7,855,655 円	7,855,655 円	0 円	7,855 千円	3,927.5 千円	7,855,655 円	3,928,155 円
合計			15,856,622 円	28,302,157 円	15,856,622 円	15,856,622 円	15,856,622 円	0 円	15,855 千円	7,927 千円	15,856,622 円	7,929,122 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ウの負担者とその負担割合							
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担	
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合
			4,000,000円	99.97 %	円	%	円	%	円	%
			3,927,500円	99.98 %	円	%	円	%	円	%
合計			7,927,500円	99.97 %	円	%	円	%	円	%

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	琴参バス株式会社	8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	98,308 千円	営業外収益	884 千円	経常収益(イ)	99,192 千円
	営業費用	419,123 千円	営業外費用	24 千円	経常費用(ロ)	419,147 千円
	営業損益	△ 320,815 千円	営業外損益	860 千円	経常損益	△ 319,955 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,377,795.3 km					経常収支率 23.67 %

基準期間の前年度 の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	91,383 千円	営業外収益	383 千円	経常収益(イ)	91,766 千円
	営業費用	422,945 千円	営業外費用	35 千円	経常費用(ロ)	422,980 千円
	営業損益	△ 331,562 千円	営業外損益	348 千円	経常損益	△ 331,214 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	1,364,529.0 km					経常収支率 21.70 %

基準期間の前々年度 の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	79,655 千円	営業外収益	271 千円	経常収益(イ)	79,926 千円
	営業費用	385,622 千円	営業外費用	51 千円	経常費用(ロ)	385,673 千円
	営業損益	△ 305,967 千円	営業外損益	220 千円	経常損益	△ 305,747 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,351,102.5 km					経常収支率 20.72 %

(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
四 国	285 円 45 銭	309 円 98 銭	304 円 21 銭
山 陽	285 円 45 銭	309 円 98 銭	304 円 21 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
四 国	299 円 88 銭	347 円 88 銭	299 円 88 銭	71 円 99 銭
山 陽	299 円 88 銭	419 円 74 銭	299 円 88 銭	71 円 99 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	特別 措置	運行 系統名	運行系統			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 おけるキロ程との比率	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 ル÷チ (チー(リ＋ヌ ル))÷チ＝ラ	補助ブロック外乗 入部分、同一補 助ブロック都道府 県外乗入部分及 び他路線との競 合部分以外のキ ロ程の比率				
				起点	主な 経由地	終点				チ	オ								オ÷チ＝ク	リ	ヌ	ル
山 陽	(3)	無	瀬戸 大橋線	坂出駅前	浦城	JR児島駅	365 日	1,700 (4,6) 回	1.3	5.9 人	往31.7Km 復32.8Km	32.2Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	往25.6Km 復26.7Km	(平均) 26.1Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	18,944		
							日	回		人	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	%				
							日	回		人	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	%				
							日	回		人	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	%				
							日	回		人	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	%				
合計			1系統								往31.7Km 復32.8Km	32.2Km	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 (「チー(リ+ヌ)」 +「テ」=「ツ」)	計画実車走行 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	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	タ又はしのうちい ずれか少ないほ うの額		
					力	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間								
						円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円					Km	円
山 陽	(3)	%	109,459.0 km	32,824,564 円	44.44	円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
		%	km	円		円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
		%	km	円		円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
		%	km	円		円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
		%	km	円		円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
		%	km	円		円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
		%	km	円		円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
		%	km	円		円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
		%	km	円		円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			
合計			km	32,824,564 円	44.44	円	Km	円	円	Km	円	円	Km	円	円	円	円			

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ウの負担者とその負担割合																	
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線	計画平均乗車密度が5人未満の路線	計画平均乗車密度が5人未満の路線	計画平均乗車密度が5人未満の路線	計画平均乗車密度が5人未満の路線	計画平均乗車密度が5人未満の路線	計画平均乗車密度が5人未満の路線	都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的な概要
												負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	(3)		2,798,227 円	円	608,310 円	608 千円	304.0 千円	27,960,207 円	27,656,207 円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
			円	円	円	千円	千円	円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		
合計			2,798,227 円	0 円	608,310 円	608 千円	304 千円	27,960,207 円	27,656,207 円	円	円	%	円	%	円	%	円	%		

「令和9年度、令和10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、変更がない為省略」

本計画で位置付けられている一部系統について（補足資料）

以下の系統については、地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有するとして、その確保・維持・改善に取り組んできたところであるが、新型コロナウイルス感染症拡大に起因する利用者減等により、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第6条に規定する1日当たり計画輸送量（15人）の基準を満たしていない。

本件に関し、令和8年度地域間幹線系統補助の地域公共交通計画認定申請においては、補助要件の緩和にある、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う運送収入の減収分を補填する目的により交付された地方公共団体等の補助金に該当するものではなく、計画輸送量の基準を満たすことができない。

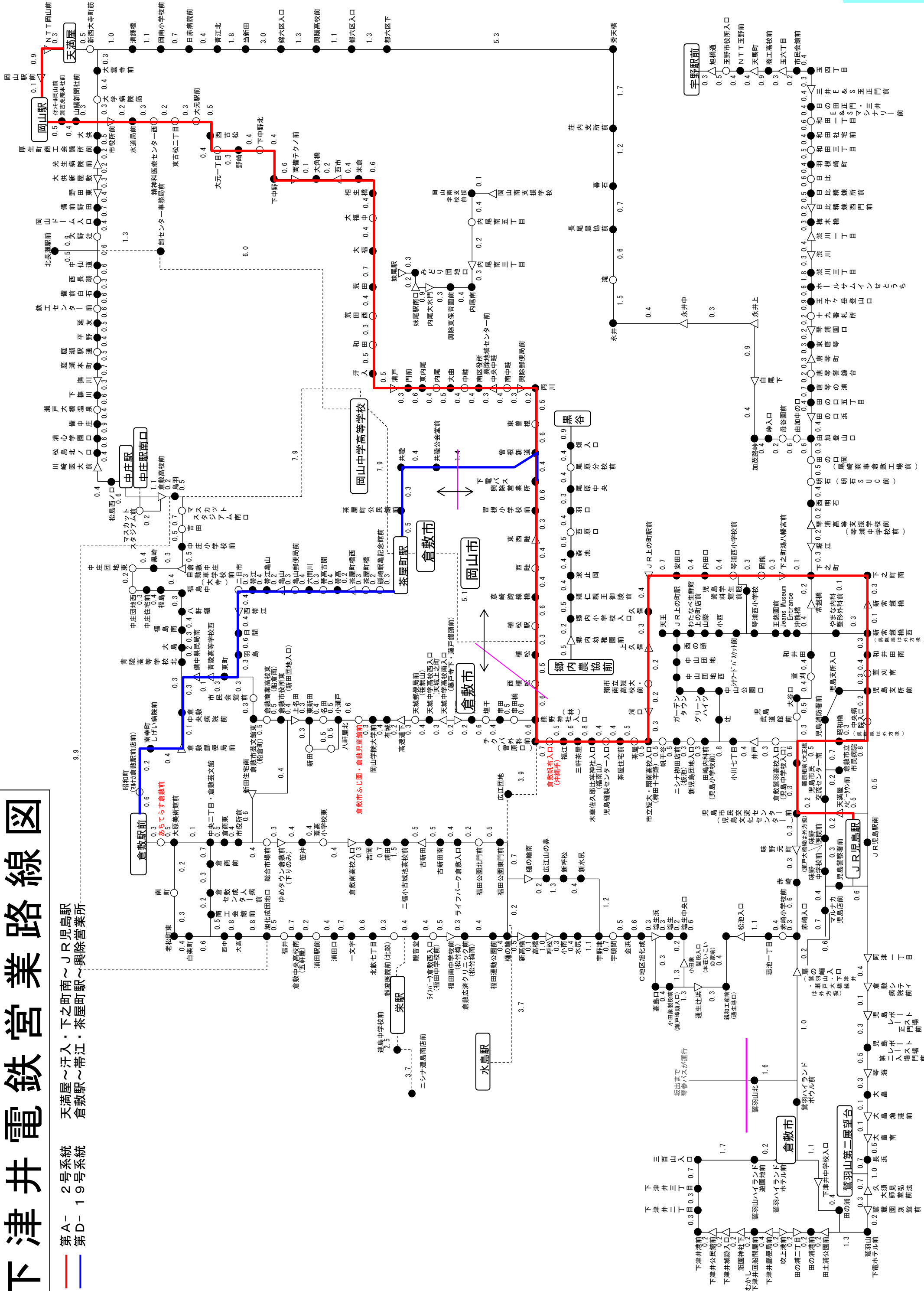
しかしながら、以下の系統については、これまで通勤、通学、通院、買い物などの生活交通に必要な系統であるとして、地域公共交通計画に位置付けられてきており、今後もその位置づけが変わることはないと考えていることから、本計画においても位置付けることとした。

なお、引き続き利用者増につながる需要喚起策や生産性の向上の取組により収支率の改善にも努めていくこととする。

【対象系統】

会社名	申請番号・ 系統名	計画運行 日数	計画運行 回数	計画乗車 密度	計画 輸送量	国庫 補助額
備北バス 株式会社	1 皆部	365 日	1,937.5 回 (5.3 回)	1.0 人	5.3 人	1,138.0 千円
備北バス 株式会社	3 岡山	362 日	1,209.0 回 (3.3 回)	3.4 人	11.2 人	5,823.5 千円
琴参バス 株式会社	1 瀬戸大橋	365 日	1,700.0 回 (4.6 回)	1.3 人	5.9 人	304.0 千円

第A-2号系統



【路線図】



令和8年度

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)			
岡山県	株式会社井笠バスカンパニー	5	4,101			
			(参考)	減価償却費	金融費用	合計
			岡山県	2,974	87	3,061
			広島県	1,021	19	1,040
	4,101					
	中鉄バス株式会社	1	2,300			
	中鉄北部バス株式会社	3	5,430			
両備ホールディングス株式会社	4	5,927				
琴参バス株式会社		1	968			
			(参考)	減価償却費	金融費用	合計
			岡山県	183	0	183
			香川県	785	0	785
968						
計		14	18,726			

令和9年度

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)				
岡山県	株式会社井笠バスカンパニー	4		(参考)	減価償却費	金融費用	合計
				岡山県	1,700	36	1,736
				広島県	567	5	572
							2,308
	中鉄バス株式会社	1			1,380		
	中鉄北部バス株式会社	3			4,508		
	両備ホールディングス株式会社	5			6,499		
	琴参バス株式会社	0			0		
				(参考)	減価償却費	金融費用	合計
				岡山県	0	0	0
			香川県	0	0	0	
						0	
	計	13				14,695	

令和10年度

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)																
岡山県	株式会社井笠バスカンパニー	1	820																
			<table><tr><td>(参考)</td><td>減価償却費</td><td>金融費用</td><td>合計</td></tr><tr><td>岡山県</td><td>810</td><td>10</td><td>820</td></tr><tr><td>広島県</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>820</td></tr></table>	(参考)	減価償却費	金融費用	合計	岡山県	810	10	820	広島県	0	0	0				820
	(参考)	減価償却費	金融費用	合計															
	岡山県	810	10	820															
	広島県	0	0	0															
				820															
	中鉄バス株式会社	1	828																
	中鉄北部バス株式会社	3	2,829																
	両備ホールディングス株式会社	6	7,357																
	琴参バス株式会社	0	0																
		<table><tr><td>(参考)</td><td>減価償却費</td><td>金融費用</td><td>合計</td></tr><tr><td>岡山県</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>香川県</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>0</td></tr></table>	(参考)	減価償却費	金融費用	合計	岡山県	0	0	0	香川県	0	0	0				0	
(参考)	減価償却費	金融費用	合計																
岡山県	0	0	0																
香川県	0	0	0																
			0																
	計	11	11,834																

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名	琴平バス株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

初年度(令和 8 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)	車両の種別			乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
補助ブロック名	申請番号			超低床	スロープ付き	標準仕様				
四国	1	美合線	1	超低床	スロープ付き	標準仕様	57	8.9	8 5 13	現金
四国	2	島田岡田線	2	超低床	スロープ付き	標準仕様	57	8.9	8 5 13	現金
四国	3	丸亀西線	6	超低床	スロープ付き	標準仕様	33	6.9	8 5 13	現金

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合計額から算定価格を控除した額(円)	AとB程度のうち少ない方の額(円)	普通償却限度額 (定率法) A×(0.3or0.4)→ (定額法)A×0.2→B	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	AとBのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 A×7÷12(月)→B	国庫補助金 内定申請額 (千円) C×1/2→D	*残存価格(円) E→F→G
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ→ニ											
1	21,458,200	2,308,450		23,766,650	23,766,649	15,000,000	3,000,000		3,000,000	4,860,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625,000	13,750,000
2	21,458,200	2,308,450		23,766,650	23,766,649	15,000,000	3,000,000		3,000,000	4,860,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625,000	13,750,000
3	16,979,000	2,204,000		19,183,000	19,182,999	15,000,000	3,000,000		3,000,000	3,960,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625,000	13,750,000
計				66,716,300	66,716,297	45,000,000	9,000,000		9,000,000	13,680,000	9,000,000		3,750 千円	1,875,000	41,250,000

【車両購入金融資費用】
○事業者の返済方法(元金均等or元金均等)

元金均等

申請番号	金酸費用補助対象額(円) Aの額以内	償還期間(月)	借入利率(%) 年利 レ	レと2.5%のうち低い方の率(%) ソ	補助対象経費 ツ	国庫補助金内定申請額(千円) ウ×1/2→E
1	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,680 円	23,800
2	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,680 円	23,800
3	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,230 円	23,615
計	45,000,000				142 千円	71,000

【所要経費】

補助対象経費(千円) カ+ウ	国庫補助金 内定申請額(千円) エ+F
3,892	1,946

【負担率とその負担割合】

申請 ブロック 番号 ク名	負担率とその負担割合									
	普通償却	市区町村 負担割合	市町村 負担割合	負担割合	負担割合	事業者自己負担 負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	その他の者の 負担割合
1	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
四国 2	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
3	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
合計	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%

2年目以降(令和 8 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)	当該年度	前年度
補助ブロック名	申請番号				
四国	4	島田・岡田線	2		3-2
四国	5	丸亀西線	6		3-6
四国	6	瀬戸大橋線	3		4-3
四国	7	美合線	1		4-1
四国	8	丸亀垂水線	4		4-4
四国	9	レオマ半多津線	5		4-5
四国	10	美合線	1		5-1
四国	11	美合線	1		5-1
四国	12	丸亀垂水線	4		6-4
四国	13	レオマ半多津線	5		6-5
四国	14	丸亀垂水線	4		7-4
四国	15	丸亀西線	6		7-6
四国	16	坂出市循環バスルート	7		7-7

【参考】負担割合	
香川県	81.056%
岡山県	18.944%

【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→ア	残存価額(円) 前年度への額→イ イの額→ロ	普通償却限度額 (定率法)イ×(0.3or0.4)→ (定額法)イ×0.2→ロ	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム+ウ→ノ	事業者償却額(円) オ	ノのうちの少ない方の額(円) ク	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)→マ	国庫補助金 内定申請額(千円) マ×1/2→ミ	*残存価格(円) ナ→フ
4	15,000,000	2,750,000	2,750,000		2,750,000	4,130,040	2,750,000	11	2,750,000 円	1,375,000	0
5	15,000,000	2,750,000	2,750,000		2,750,000	3,466,000	2,750,000	11	2,750,000 円	1,375,000	0
6	9,689,999	1,938,003	1,937,999		1,937,999	1,938,000	1,937,999	12	1,937,999 円	968,999	4
7	15,000,000	5,750,000	3,000,000		3,000,000	4,130,040	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	2,750,000
8	15,000,000	5,750,000	3,000,000		3,000,000	3,466,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	2,750,000
9	15,000,000	5,750,000	3,000,000		3,000,000	3,466,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	2,750,000
10	15,000,000	8,750,000	3,000,000		3,000,000	4,622,760	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	5,750,000
11	15,000,000	8,750,000	3,000,000		3,000,000	4,622,760	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	5,750,000
12	15,000,000	10,750,000	3,000,000		3,000,000	3,720,260	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	7,750,000
13	15,000,000	10,750,000	3,000,000		3,000,000	3,720,260	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	7,750,000
14	15,000,000	14,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	11,750,000
15	15,000,000	14,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	11,750,000
16	15,000,000	14,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,000	11,750,000
計	189,689,999	107,938,003	37,437,999	0	37,437,999	48,981,040	37,437,999		37,437 千円	18,718,000	70,500,004
うち香川県									37,070 千円	18,535,000	
うち岡山県									367 千円	183,000	

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

元金均等

申請番号	金融費用補助 対象額(円) ※の値以内＝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(%) ゼ	補助対象経費 7	国庫補助金 内定申請額(千円) 7×1/2＝サ	
			(自)	(至)					
4	2,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
5	2,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
6	1,938,003	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
7	5,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
8	5,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
9	5,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
10	8,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
11	8,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
12	10,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
13	10,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
14	14,750,000	60	1	12	1.00%	1.00%	132,831	円	66.4
15	14,750,000	60	1	12	1.00%	1.00%	132,831	円	66.4
16	14,750,000	60	1	12	1.00%	1.00%	132,831	円	66.4
計	107,938,003						398	千円	199
うち香川県							398	千円	199
うち岡山県							0	千円	0

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ＋7		国庫補助金 内定申請額(千円) 7＋サ	
37,835		18,917	
37,468	367	18,734	183
香川県	岡山県	香川県	岡山県

【負担者とその負担割合】

申請 ア コ 番号 シ	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
4	円	%	円	%	円	%	円	%
5	円	%	円	%	円	%	円	%
6	円	%	円	%	円	%	円	%
7	円	%	円	%	円	%	円	%
8	円	%	円	%	円	%	円	%
9	円	%	円	%	円	%	円	%
10	円	%	円	%	円	%	円	%
11	円	%	円	%	円	%	円	%
12	円	%	円	%	円	%	円	%
13	円	%	円	%	円	%	円	%
14	円	%	円	%	円	%	円	%
15	円	%	円	%	円	%	円	%
合計	円	%	円	%	円	%	円	%

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名	琴平バス株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

初年度(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)	車両の種別			乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
補助ブロック名	申請番号			超低床	スロープ付き	標準仕様				
四国	1	美合線	1	超低床	スロープ付き	標準仕様	57	8.9	9 5 13	現金
四国	2	島田岡田線	2	超低床	スロープ付き	標準仕様	57	8.9	9 5 13	現金
四国	3	丸亀垂水線	4	超低床	スロープ付き	標準仕様	33	6.9	9 5 13	現金

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合計額から算出価格を控除した額(円)	AとB程度のうち少ない方の額(円)	普通償却限度額(定率法) A×(0.5or0.4)→ (定額法)A×0.2→B	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	AとBのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 A×7÷12(月)→B	国庫補助金 内定申請額 (千円) C×1/2→D	*残存価格(円) E→F→G
	車両価格	附属品価格	改造費	合計											
1	21,458,200	2,308,450		23,766,650	23,766,649	15,000,000	3,000,000		3,000,000	4,860,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625,0	13,750,000
2	21,458,200	2,308,450		23,766,650	23,766,649	15,000,000	3,000,000		3,000,000	4,860,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625,0	13,750,000
3	16,979,000	2,204,000		19,183,000	19,182,999	15,000,000	3,000,000		3,000,000	3,960,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625,0	13,750,000
計				66,716,300	66,716,297	45,000,000	9,000,000		9,000,000	13,680,000	9,000,000		3,750 千円	1,875,0	41,250,000

【車両購入金融資費用】
○事業者の返済方法(元金均等or元金均等)

元金均等

申請番号	金酸費用補助対象額(円) への額以内	償還期間(月)	借入利率(%) 年利	しと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	国庫補助金内定申請額(千円) ウ×1/2→ネ
1	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,680 円	23,8
2	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,230 円	23,6
3	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,230 円	23,6
計	45,000,000				142 千円	71,0

【所要経費】

補助対象経費(千円) カ+ナ	国庫補助金 内定申請額(千円) ヨ+ネ
3,892	1,946

【負担者とその負担割合】

申請 ブロック 番号 ク名	負担者とその負担割合									
	総連府県	市区町村	その他の者	事業者自己負担	その他の者の 負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	その他の者の 負担割合
1	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
四国 2	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
3	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
合計	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%

2年目以降(令和 9 年度)		確保維持路線名称又は区間	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
四国	4	美合線	1	4-1
四国	5	丸亀垂水線	4	4-4
四国	6	レオマ宇多津線	5	4-5
四国	7	美合線	1	5-1
四国	8	美合線	1	5-1
四国	9	丸亀垂水線	4	6-4
四国	10	レオマ宇多津線	5	6-5
四国	11	丸亀垂水線	4	7-4
四国	12	丸亀西線	6	7-6
四国	13	坂出市循環バス西ルート	7	7-7
四国	14	美合線	1	8-1
四国	15	島田岡田線	2	8-2
四国	16	丸亀西線	6	8-6

【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(2年目のみ)の額→ウ	普通償却限度額 (定率法)ナ×(0.5or0.4)→ (定額法)ナ×0.2→ム	特別償却額(円) リ	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 ナ×ヤ÷12(月)→マ (最終年度)ク→マ	国庫補助金 内定申請額(千円) マ×1/2→キ	*残存価格(円) テ→マ→フ
4	15,000,000	2,750,000	2,750,000		2,750,000	4,130,040	2,750,000	12	2,750,000 円	1,375,0	0
5	15,000,000	2,750,000	2,750,000		2,750,000	3,466,000	2,750,000	12	2,750,000 円	1,375,0	0
6	15,000,000	2,750,000	2,750,000		2,750,000	3,466,000	2,750,000	12	2,750,000 円	1,375,0	0
7	15,000,000	5,750,000	3,000,000		3,000,000	4,622,760	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	2,750,000
8	15,000,000	5,750,000	3,000,000		3,000,000	4,622,760	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	2,750,000
9	15,000,000	8,750,000	3,000,000		3,000,000	3,720,260	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	5,750,000
10	15,000,000	8,750,000	3,000,000		3,000,000	3,720,260	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	5,750,000
11	15,000,000	10,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	7,750,000
12	15,000,000	10,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	7,750,000
13	15,000,000	10,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	7,750,000
14	15,000,000	13,750,000	3,000,000		3,000,000	4,860,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	10,750,000
15	15,000,000	13,750,000	3,000,000		3,000,000	4,860,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	10,750,000
16	15,000,000	13,750,000	3,000,000		3,000,000	3,960,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500,0	10,750,000
計	195,000,000	110,750,000	38,250,000	0	38,250,000	53,127,000	38,250,000		38,250 千円	19,125	
うち香川県									38,250 千円	19,125	
うち岡山県									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)

元金均等

申請番号	金融費用補助 対象額(円) ※の値以内＝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(%) ゼ	補助対象経費 7	国庫補助金 内定申請額(千円) 7×1/2＝サ	
			(自)	(至)					
4	2,750,000	60	－	－	0.00%	0.00%	0	円	0.0
5	2,750,000	60	－	－	0.00%	0.00%	0	円	0.0
6	1,938,003	60	－	－	0.00%	0.00%	0	円	0.0
7	5,750,000	60	－	－	0.00%	0.00%	0	円	0.0
8	5,750,000	60	－	－	0.00%	0.00%	0	円	0.0
9	5,750,000	60	－	－	0.00%	0.00%	0	円	0.0
10	8,750,000	60	－	－	0.00%	0.00%	0	円	0.0
11	8,750,000	60	13	24	1.00%	1.00%	103,584	円	51.7
12	10,750,000	60	13	24	1.00%	1.00%	103,584	円	51.7
13	10,750,000	60	13	24	1.00%	1.00%	103,584	円	51.7
14	13,750,000	60	5	16	1.00%	1.00%	123,478	円	61.7
15	13,750,000	60	5	16	1.00%	1.00%	123,478	円	61.7
16	13,750,000	60	5	16	1.00%	1.00%	122,315	円	61.1
計	104,938,003						680	千円	339
うち香川県							680	千円	339
うち岡山県							0	千円	

※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ＋7		国庫補助金 内定申請額(千円) 7＋サ	
38,930		19,464	
38,930	0	19,464	0
香川県	岡山県	香川県	岡山県

【負担者とその負担割合】

申請 ア コ 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	
イ 名称	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合
4	円	%	円	%	円	%	円	%
5	円	%	円	%	円	%	円	%
6	円	%	円	%	円	%	円	%
7	円	%	円	%	円	%	円	%
8	円	%	円	%	円	%	円	%
9	円	%	円	%	円	%	円	%
10	円	%	円	%	円	%	円	%
11	円	%	円	%	円	%	円	%
12	円	%	円	%	円	%	円	%
13	円	%	円	%	円	%	円	%
14	円	%	円	%	円	%	円	%
15	円	%	円	%	円	%	円	%
合計	円	%	円	%	円	%	円	%

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名	琴参バス株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

初年度(令和)		10 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	車両の種別		乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)	
四国	1	美合線	1	超低床	スロープ付き	標準仕様	57	8.9	9 9 12	現金
四国	2	丸亀垂水線	4	超低床	スロープ付き	標準仕様	33	6.9	9 9 12	現金
四国	3	丸亀西線	6	超低床	スロープ付き	標準仕様	33	6.9	9 9 12	現金

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合 計額から算定価格 を控除した額(円)		4と5程度額のうち 少ない方の額 (円)	普通償却限度 額 (定率法) A×(0.5or0.4)→ (定額法)A×0.2→B	特別償却額 (円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	AとBのうち少 ない方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 A×7÷12(月)→B	国庫補助金 内定申請額 (千円) C×1/2→D	★残存価格 (円) E→F→G
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ→ニ	二-1円→ホ		ヘ		チ	ト+チ→ス	ル	ヲ	リ			
1	21,458,200	2,308,450		23,766,650	23,766,649		15,000,000	3,000,000		3,000,000	4,860,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625.0	13,750,000
2	21,458,200	2,308,450		23,766,650	23,766,649		15,000,000	3,000,000		3,000,000	4,860,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625.0	13,750,000
3	16,979,000	2,204,000		19,183,000	19,182,999		15,000,000	3,000,000		3,000,000	3,960,000	3,000,000	5	1,250,000 円	625.0	13,750,000
計				66,716,300	66,716,297		45,000,000	9,000,000		9,000,000	13,680,000	9,000,000		3,750 千円	1,875.0	41,250,000

【車両購入金融資費用】
○事業者の返済方法(元金均等or元金均等)

元金均等

申請番号	金酸費用補助 対象額(円) への額以内	償還期間 (月)	借入利率(%) 年利 レ	レと2.5%のうち 低い方の率(%) ソ	補助対象経費 ツ	国庫補助金内定 申請額(千円) ウ×1/2→ネ
1	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,680 円	23.8
2	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,230 円	23.6
3	15,000,000	60	1.00%	1.00%	47,230 円	23.6
計	45,000,000				142 千円	71.0

【所要経費】

補助対象経費(千円) カ+ナ	国庫補助金 内定申請額(千円) ヨ+ネ
3.892	1.946

【負担者とその負担割合】

申請 ブ ロ ック 名	負担者とその負担割合									
	総連府県	市区町村	その他の者	事業者自己負担	その他の者の 負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合
1	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
四国 2	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
3	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%
合計	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%

2年目以降(令和)		10 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	
			当年度	前年度
四国	4	美合線	1	5-1
四国	5	美合線	1	5-1
四国	6	丸亀垂水線	4	6-4
四国	7	レオマ宇多津線	5	6-5
四国	8	丸亀垂水線	4	7-4
四国	9	丸亀西線	6	7-6
四国	10	坂出市循環バスルート	7	7-7
四国	11	美合線	1	8-1
四国	12	島田岡田線	2	8-2
四国	13	丸亀西線	6	8-6
四国	14	美合線	1	9-1
四国	15	島田岡田線	2	9-2
四国	16	丸亀垂水線	4	9-4

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

定額法

申請番号	補助対象限度 額(円) 初年度への額→ア	残存価額(円) 前年度(2年目の み)の額→イ	普通償却限度 額 (定率法)A×(0.5or0.4)→ B (定額法)A×0.2→C	特別償却額 (円) ウ	償却限度額 (円) ム+ウ→ノ	事業者償却額 (円) オ	ノとイのうち少 ない方の額(円) ク	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 A×ヤ÷12(月)→マ (最終年度)ク→マ	国庫補助金 内定申請額(千円) マ×1/2→リ	★残存価格 (円) テ→マ→フ
4	15,000,000	2,750,000	2,750,000		2,750,000	4,130,040	2,750,000	12	2,750,000 円	1,375.0	0
5	15,000,000	2,750,000	2,750,000		2,750,000	3,466,000	2,750,000	12	2,750,000 円	1,375.0	0
6	15,000,000	5,750,000	2,750,000		2,750,000	3,466,000	2,750,000	12	3,000,000 円	1,500.0	2,750,000
7	15,000,000	5,750,000	3,000,000		3,000,000	4,622,760	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	2,750,000
8	15,000,000	7,750,000	3,000,000		3,000,000	4,622,760	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	4,750,000
9	15,000,000	7,750,000	3,000,000		3,000,000	3,720,260	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	4,750,000
10	15,000,000	7,750,000	3,000,000		3,000,000	3,720,260	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	4,750,000
11	15,000,000	10,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	7,750,000
12	15,000,000	10,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	7,750,000
13	15,000,000	10,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	7,750,000
14	15,000,000	13,750,000	3,000,000		3,000,000	4,753,330	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	10,750,000
15	15,000,000	13,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	10,750,000
16	15,000,000	13,750,000	3,000,000		3,000,000	3,899,640	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	10,750,000
計	195,000,000	113,750,000	38,250,000	0	38,250,000	51,999,610	38,250,000		38,500 千円	19,250	
うち香川県									38,500 千円	19,250	
うち岡山県										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)

元金均等

申請番号	金融費用補助 対象額(円) ナの値以内＝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(%) ゼ	補助対象経費 7	国庫補助金 内定申請額(千円) 7 × 1/2 = 9	
			(自)	(至)					
4	2,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
5	2,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
6	5,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
7	5,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
8	7,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
9	7,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
10	7,750,000	60	-	-	0.00%	0.00%	0	円	0.0
11	10,750,000	60	17	28	1.00%	1.00%	94,137	円	47.0
12	10,750,000	60	17	28	1.00%	1.00%	94,137	円	47.0
13	10,750,000	60	17	28	1.00%	1.00%	93,290	円	46.6
14	13,750,000	60	5	16	1.00%	1.00%	123,478	円	61.7
15	13,750,000	60	5	16	1.00%	1.00%	123,478	円	61.7
16	13,750,000	60	5	16	1.00%	1.00%	122,315	円	61.1
計	113,750,000						650	千円	325
うち香川県							650	千円	325
うち岡山県							0	千円	

※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要
※借入なしの為不要

【所要経費】

補助対象経費(千円) 7+7		国庫補助金 内定申請額(千円) 7+9	
39,150		19,575	
39,150	0	19,575	0
香川県	岡山県	香川県	岡山県

【負担者とその負担割合】

申請 ア コ 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
4	円	%	円	%	円	%	円	%
5	円	%	円	%	円	%	円	%
6	円	%	円	%	円	%	円	%
7	円	%	円	%	円	%	円	%
8	円	%	円	%	円	%	円	%
9	円	%	円	%	円	%	円	%
10	円	%	円	%	円	%	円	%
11	円	%	円	%	円	%	円	%
12	円	%	円	%	円	%	円	%
13	円	%	円	%	円	%	円	%
14	円	%	円	%	円	%	円	%
15	円	%	円	%	円	%	円	%
合計	円	%	円	%	円	%	円	%

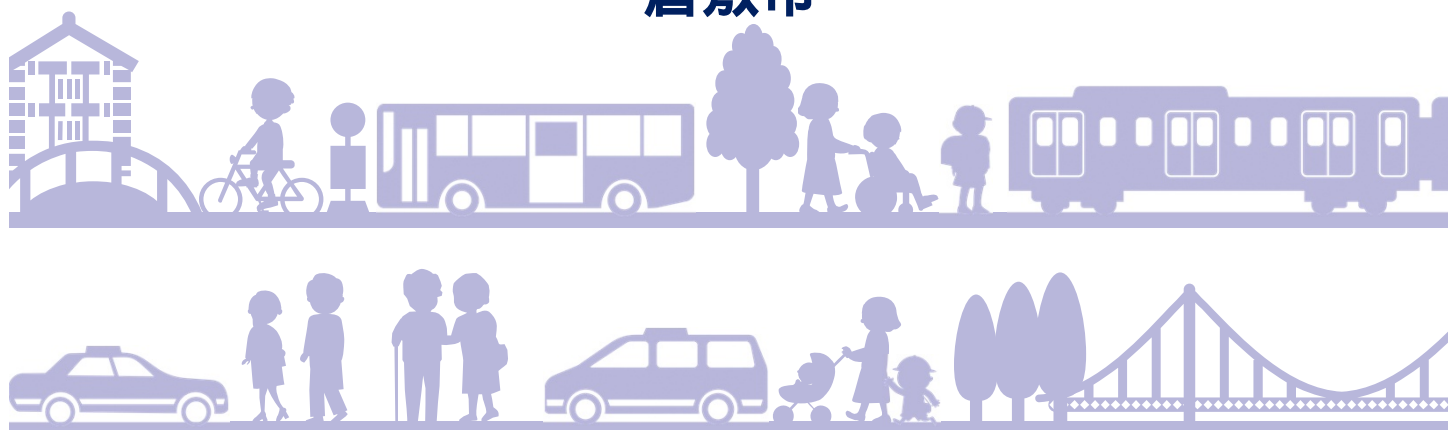
倉敷市地域公共交通計画

地域をつなぎ 暮らしを支え 市民に身近で 快適・便利な 地域公共交通

令和6年12月変更

令和5年3月

倉敷市

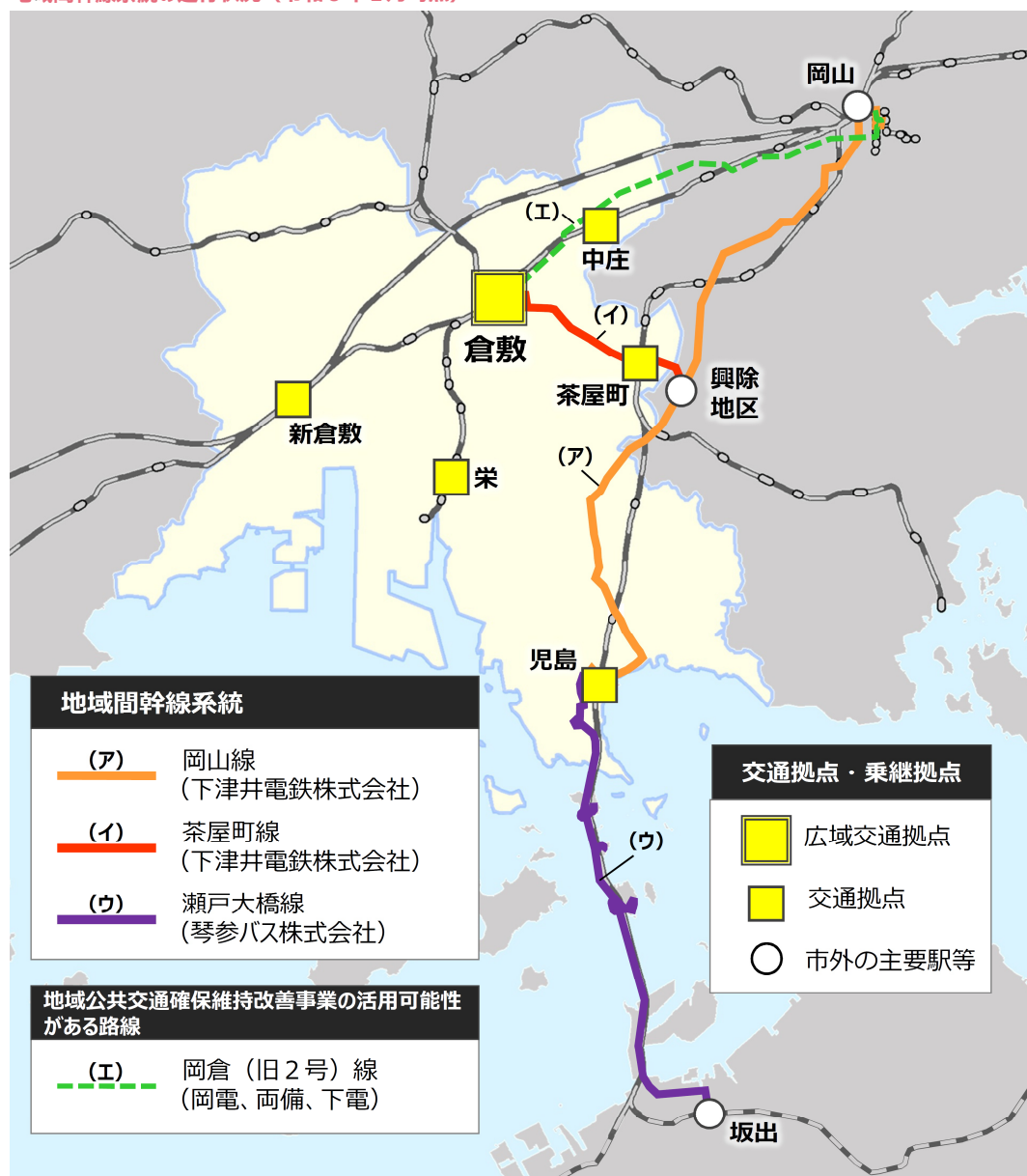


事業

地域公共交通確保維持改善事業の活用(地域間幹線系統の運行維持)

幹線の路線バスは、本市の玄関口となる倉敷地域と水島・児島・茶屋町等の各地域・地区や、水島地域と玉島地域など、地域・地区間を結ぶ公共交通として、重要な役割を担っています。このうち、岡山市や坂出市とを結ぶ路線は、事業者や市の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の地域公共交通確保維持改善事業の地域間幹線系統確保維持国庫補助金や車両減価償却費等国庫補助金の活用により、運行を維持する必要があります。

地域間幹線系統の運行状況(令和6年1月時点)



事業

地域公共交通確保維持改善事業として確保・維持を図る必要性

運行事業者	路線名	確保・維持を図る必要性
下津井電鉄株式会社	岡山線	岡山線は、JR駅から離れた地区の住民にとって、倉敷市児島地区、岡山市中心部への通勤・通学・買い物等のための移動手段として重要な役割を担っている。一方で、交通事業者や自治体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改善事業の地域間幹線系統確保維持国庫補助金の活用により運行を維持する必要がある。
	茶屋町線	茶屋町線は、倉敷市茶屋町、岡山市南区興除地区の住民にとって、倉敷市中心部への通勤・通学・買い物等のための移動手段として重要な役割を担っている。一方で、交通事業者や自治体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改善事業の地域間幹線系統確保維持国庫補助金の活用により運行を維持する必要がある。
琴参バス株式会社	瀬戸大橋線	瀬戸大橋線は、島内に生活利便施設がない島しょ部住民にとって、買い物、通院、通学といった日常生活のための、坂出市中心部や倉敷市児島方面への移動手段として重要な役割を担っている。一方で、交通事業者や自治体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改善事業の地域間幹線系統確保維持国庫補助金及び車両減価償却費等国庫補助金の活用により運行を維持する必要がある。

事業概要（事業認可区分：4条乗合、運行態様：路線定期運行）

路線名	起点	終点	実施主体	補助事業の活用
岡山線	天満屋	JR児島駅前	下津井電鉄株式会社	地域間幹線系統確保維持補助金
茶屋町線	倉敷駅	下電バス興除営業所		
瀬戸大橋線	坂出駅前	JR児島駅	琴参バス株式会社	地域間幹線系統確保維持補助金 ・車両減価償却費等国庫補助金

地域公共交通確保維持改善事業の活用可能性がある路線

運行事業者	路線名	確保・維持を図る必要性
岡山電気軌道(株) 岡備HD(株) 下津井電鉄(株)	岡倉（旧2号）線	岡倉（旧2号）線は、JR駅から離れた地区の住民にとって、倉敷市中心部、岡山市中心部への通勤・通学・買い物等のための移動手段として重要な役割を担っている。一方で、交通事業者や自治体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改善事業の地域間幹線系統確保維持国庫補助金の活用可能性がある。

実施主体 交通事業者

実施期間 令和6年度～令和9年度

6. 計画の達成状況の評価

6-1 評価指標の設定

本計画の達成状況进行评估するため、基本方針ごとに指標と目標値を設定します。

基本方針 | 誰もが手軽にいつでも利用できる地域公共交通

基本目標	目標 1 都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上 目標 2 地域の多様な輸送資源等の活用による誰もが利用できる移動手段の確保																																													
指標の定義	鉄道、路線バス、コミュニティタクシーの年間利用者数（人） 【算出方法】 交通機関ごとに以下の方法により算出し、これらを足し合わせた数値とする。 ・鉄道：（1日あたり乗降者数÷2）×365日 ※水島臨海鉄道、井原鉄道を対象 ・路線バス：各路線における年間輸送人員の合計（前年度の10/1～該当年度の9/30） 両備バス、下電バス、井笠バスを対象 ・コミュニティタクシー：年間利用者数 ※全運行地区を対象																																													
評価の時期	毎年																																													
現状値	3,859千人（令和3年度）																																													
目標値	5,640千人以上（令和9年度）																																													
目標値の考え方	平成26～30年度の最高値の水準を目指す。 （市第7次総合計画に示す目標値・・・平成26年度：5,640千人）																																													
データ取得方法	交通事業者からの報告により市が把握																																													
これまでの状況	鉄道、路線バス、コミュニティタクシーの年間利用者数 <table><thead><tr><th>年度</th><th>鉄道</th><th>路線バス</th><th>コミュニティタクシー</th><th>計</th></tr></thead><tbody><tr><td>H26</td><td>1,790</td><td>3,819</td><td>31</td><td>5,640</td></tr><tr><td>H27</td><td>1,871</td><td>3,524</td><td>29</td><td>5,424</td></tr><tr><td>H28</td><td>1,890</td><td>3,474</td><td>31</td><td>5,395</td></tr><tr><td>H29</td><td>1,919</td><td>3,297</td><td>31</td><td>5,247</td></tr><tr><td>H30</td><td>1,932</td><td>3,367</td><td>25</td><td>5,324</td></tr><tr><td>R1</td><td>1,961</td><td>3,366</td><td>27</td><td>5,354</td></tr><tr><td>R2</td><td>1,472</td><td>3,175</td><td>23</td><td>4,670</td></tr><tr><td>R3（年度）</td><td>1,466</td><td>2,372</td><td>21</td><td>3,859</td></tr></tbody></table> 資料：交通事業者からの報告により作成	年度	鉄道	路線バス	コミュニティタクシー	計	H26	1,790	3,819	31	5,640	H27	1,871	3,524	29	5,424	H28	1,890	3,474	31	5,395	H29	1,919	3,297	31	5,247	H30	1,932	3,367	25	5,324	R1	1,961	3,366	27	5,354	R2	1,472	3,175	23	4,670	R3（年度）	1,466	2,372	21	3,859
年度	鉄道	路線バス	コミュニティタクシー	計																																										
H26	1,790	3,819	31	5,640																																										
H27	1,871	3,524	29	5,424																																										
H28	1,890	3,474	31	5,395																																										
H29	1,919	3,297	31	5,247																																										
H30	1,932	3,367	25	5,324																																										
R1	1,961	3,366	27	5,354																																										
R2	1,472	3,175	23	4,670																																										
R3（年度）	1,466	2,372	21	3,859																																										

基本目標	目標 1 都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上 目標 2 地域の多様な輸送資源等の活用による誰もが利用できる移動手段の確保																																				
指標の定義	公的資金投入路線の収支（円） 【算出方法】 路線バス、コミュニティタクシーの収支を算出し、これらを足し合わせた数値とする。（収支に公的資金投入額は含まない） ・収支 = (経常収益) - (経常費用) バス路線維持費補助金と、コミュニティタクシー運行費補助金を投入している路線の収支を対象																																				
評価の時期	毎年																																				
現状値	-214,091千円（令和3年度）																																				
目標値	現状値（令和3年度）より改善																																				
目標値の考え方	指標 で、年間利用者数について令和3年度の1.1倍の水準以上となることを目指すこととしており、年間利用者数の増加に伴い収支は改善すると考えられることから、令和3年度の水準より改善することを目指す。																																				
データ取得方法	交通事業者からの報告により市が把握																																				
これまでの状況	公的資金投入路線の収支 <table><thead><tr><th>年度</th><th>路線バス</th><th>コミタク</th><th>計</th></tr></thead><tbody><tr><td>H26</td><td>-36,618</td><td>0</td><td>-36,618</td></tr><tr><td>H27</td><td>-84,199</td><td>0</td><td>-84,199</td></tr><tr><td>H28</td><td>-106,857</td><td>0</td><td>-106,857</td></tr><tr><td>H29</td><td>-103,525</td><td>0</td><td>-103,525</td></tr><tr><td>H30</td><td>-99,242</td><td>0</td><td>-99,242</td></tr><tr><td>R1</td><td>-103,848</td><td>0</td><td>-103,848</td></tr><tr><td>R2</td><td>-305,128</td><td>0</td><td>-305,128</td></tr><tr><td>R3</td><td>-214,091</td><td>0</td><td>-214,091</td></tr></tbody></table> （千円） ■ 路線バス ■ コミタク 計	年度	路線バス	コミタク	計	H26	-36,618	0	-36,618	H27	-84,199	0	-84,199	H28	-106,857	0	-106,857	H29	-103,525	0	-103,525	H30	-99,242	0	-99,242	R1	-103,848	0	-103,848	R2	-305,128	0	-305,128	R3	-214,091	0	-214,091
年度	路線バス	コミタク	計																																		
H26	-36,618	0	-36,618																																		
H27	-84,199	0	-84,199																																		
H28	-106,857	0	-106,857																																		
H29	-103,525	0	-103,525																																		
H30	-99,242	0	-99,242																																		
R1	-103,848	0	-103,848																																		
R2	-305,128	0	-305,128																																		
R3	-214,091	0	-214,091																																		

基本目標	目標 1 都市の骨格を形成する幹線交通のサービスレベルの維持・向上 目標 2 地域の多様な輸送資源等の活用による誰もが利用できる移動手段の確保
指標の定義	公的資金投入額（円） 【算出方法】 路線バス、コミュニティタクシーの運行に対する本市の財政負担額とする。 （バス路線維持費補助金と、コミュニティタクシー運行費補助金の合計）
評価の時期	毎年
現状値	91,801千円（令和3年度）
目標値	107,000千円（令和9年度）
目標値の考え方	指標 で、年間利用者数について令和3年度の1.1倍の水準以上となることを目指すこととしており、年間利用者数が増加し、収支が改善することにより、運行に対する補助額は減少すると考えられる。 バス路線維持費補助金は令和2年度が最大で77,528,033円…①、コミュニティタクシー運行費補助金は令和3年度が最大で29,436,499円…②となっている。 バス路線維持費補助金、コミュニティタクシー運行費補助金それぞれの最大値の合計額を目安として、公的資金を投入し、路線バスのサービスレベルの維持・向上及びコミュニティタクシー制度の普及促進を図る。 + = 106,964,532円 107,000千円
データ取得方法	市が把握
これまでの状況	公的資金投入額 （千円） （円/人） 250 200 150 100 50 0 180,000 170,000 160,000 150,000 140,000 130,000 120,000 110,000 100,000 90,000 80,000 70,000 60,000 50,000 40,000 30,000 20,000 10,000 0 95.6 113.6 118.2 120.2 104.9 121.0 216.2 191.8 46,241 54,945 57,148 58,049 50,558 58,252 104,007 91,801 H26 H27 H28 H29 H30 R1 R2 R3（年度） ■ コミュニティタクシー ■ 路線バス ● 市民一人当たりの負担額 資料：交通政策課資料、住民基本台帳（各年度末の人口）