

様式第 1－1（日本産業規格 A 列 4 番）

守地交協第 号
令和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

守山市地域公共交通活性化協議会
滋賀県守山市吉身二丁目 5 番 22 号
会長 井上 学

地域公共交通計画認定申請書

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

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和 6 年 6 月 日

（名称）守山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

守山市においては、大津市に通じる基幹バス路線であるレインボーライン（木の浜線、琵琶湖大橋線）を軸に、市内域に路線バス、コミュニティバス、デマンド乗合タクシーにより構成される交通機関網が広がっている。

しかしながら、少子化・高齢化の進行によりバスを利用する層が減少傾向にあることに加え、自家用車の普及等により路線バスの利用者を確保することが年々困難になってきている。こうしたことから、採算に合わない既存バスの路線は減便を検討せざるを得ない状況となるなど、日常生活のうえで必要不可欠な地域公共交通の維持確保が極めて厳しい状況にある。

そうした中、学生や高齢者等にとって身近な交通手段であるバス交通の充実は、より一層の向上が求められており、公共交通の果たす役割は、益々重要なものとなっている。

加えて、令和 6 年 10 月からは、近江バスが服部線の一部減便を計画しており、河西・中洲学区の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な当該路線を存続していくことが必要である。

このため、地域公共交通確保維持事業により、服部線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

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**

市・地域住民・交通事業者・関係機関が連携して「将来にわたり誰もが安心して移動できる地域交通の実現」を目指す。

定量的な目標は以下のとおり。

- ・路線バスの利用者数（市内全路線）について、令和 10 年度中に 5,675 人/日以上（令和 4 年度実績 5,564/日の 2 % 増）とする。
- ・「路線バスを利用したことのない人」の割合を 39.5 %（平成 30 年アンケート結果）より下回ることとする。
- ・服部線の収支率を 41.0 %（令和 4 年度実績）以上とする。
（守山市地域公共交通計画 P 89 参照）

（２）事業の効果

服部線を維持することにより、中洲学区、河西学区の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、路線バスが運行していることで、市外への通勤・通学の移動手段を確保することができ、地域活性化にも寄与することができる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・基幹路線バスの利便性を高めるためにバス停付近にＢＴＳ（駐輪場）の設置（市） ・系統や便数、運行ダイヤの見直し（事業者） ・バス路線再編に向けた検討（市・バス事業者） ・行政、交通事業者を交えた「住民ワークショップ」等の開催（市・地域住民・バス事業者・関係行政機関ほか） （守山市地域公共交通計画 P90 および91 参照）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表 1 を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
運行経費から国庫補助金額を差し引いた分については近江鉄道株式会社が負担。 表 2 を添付。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・利用者アンケート（車内聞き取りアンケート等） ・住民ヒアリング（住民懇談会実施） ・市民アンケート
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】
表 5 を添付

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】 該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
路線の運行確保と車両の取得は一体不可分なものである。 服部線を運行するバス車両については、保守点検を重ねて使用しているところだが、車齢の高いものについては、安全性と費用効果率の面から適切な入れ替えが必要である。
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 市・地域住民・交通事業者・関係機関が連携して「将来にわたり誰もが安心して移動できる地域交通の実現」を目指す。 定量的な目標は以下のとおり。 ・路線バスの利用者数（市内全路線）について、令和 10 年度中に 5,675 人/日以上（令和 4 年度実績 5,564/日の 2 % 増）とする。 ・「路線バスを利用したことの無い人」の割合を 39.5%（平成 30 年アンケート結果）より下回ることとする。 ・服部線の収支率を 41.0%（令和 4 年度実績）以上とする。 （守山市地域公共交通計画 P 89 参照）
（２）事業の効果 服部線を維持することにより、中洲学区、河西学区の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、路線バスが運行していることで、市外への通勤・通学の移動手段を確保することができ、地域活性化にも寄与することができる。
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 および表 7 のとおり。
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11月21日	地域公共交通計画の策定について協議・承認
・ 令和5年4月11日	R4決算報告、R5事業計画および予算について書面により協議・承認
・ 令和5年6月12日	フィーダー系統確保維持計画の内容について協議・承認
・ 令和5年8月18日	地域公共交通計画の策定に向けた取り組み状況について（ヒアリング調査の結果、状況と課題および基本理念と基本方針、具体的施策）協議・承認
・ 令和5年11月14日	地域公共交通計画の策定について（計画素案）協議・承認
・ 令和6年2月26日	地域公共交通計画に係るパブリックコメントの結果および最終案について協議・承認
19. 利用者等の意見の反映状況	
守山市役所、公共施設、各地区会館、ホームページおよび市民説明会を行い本計画に関する意見を募集した。また、協議会の議論に住民および利用者の声を反映させるため、守山市自治連合会、守山市身体障害者連合会、守山市老人クラブ連合会の参画を得ている。 行政に寄せられる市民・利用者の声、意見等を協議会に報告することにより反映させている。	

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 守山市吉身二丁目5番22号

(所 属) 守山市役所都市計画・交通政策課

(氏 名) 小栗 絵梨奈

(電 話) 077-582-1132

(e-mail) toshikeikaku@city.moriyama.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。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域間幹線系統）（令和7年度）

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業 に要する国庫 補助額（千 円）	協働特 例措 置	再編特 例措 置
守山市	近江鉄道株式会社	(1) 服 部 線	2,619.0		
合計			2,619		

※国庫補助額は、小数点以下の端数が生じる場合は、原則切り捨てで記入。

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）	協働 特例 措置	再編 特例 措置
守山市	近江鉄道株式会社	(1) 服 部 線	2,606.5		
合計			2,606		

※国庫補助額は、小数点以下の端数が生じる場合は、原則切り捨てで記入。

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）	協働 特例 措置	再編 特例 措置
守山市	近江鉄道株式会社	(1) 服 部 線	2,619.0		
合計			2,619		

※国庫補助額は、小数点以下の端数が生じる場合は、原則切り捨てで記入。

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	近江鉄道株式会社
------	----------

7年度

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間※)の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	2,288,074 千円	営業外収益	75,791 千円	経常収益(イ)	2,363,865 千円
	営業費用	2,391,731 千円	営業外費用	2,421 千円	経常費用(ロ)	2,394,152 千円
	営業損益	△ 103,657 千円	営業外損益	73,370 千円	経常損益	△ 30,287 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	4,619,351.0 km				経常収支率	98.73 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	2,101,303 千円	営業外収益	93,840 千円	経常収益(イ)	2,195,143 千円
	営業費用	2,294,000 千円	営業外費用	6,395 千円	経常費用(ロ)	2,300,395 千円
	営業損益	△ 192,697 千円	営業外損益	87,445 千円	経常損益	△ 105,252 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	4,613,062.0 km				経常収支率	95.42%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,825,875 千円	営業外収益	89,675 千円	経常収益(イ)	1,915,550 千円
	営業費用	2,208,418 千円	営業外費用	6,810 千円	経常費用(ロ)	2,215,228 千円
	営業損益	△ 382,543 千円	営業外損益	82,865 千円	経常損益	△ 299,678 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	4,737,945.0 km				経常収支率	86.47%

(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
北近畿	467円. 55銭	498円. 66銭	518円. 28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
北近畿	494円. 83銭	416円. 27銭	416円. 27銭	511円. 73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 ()	計画平均乗車 密度	計画 輸送量	系統キロ程		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ 程		系統キロ程と地域公共交通再編 事業を実施する区域におけるキ ロ程との比率		補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線と の競合 率	補助ブロック外 乗入部分、同一 補助ブロック都 道府県外乗入 部分及び他路線 との競合部分以 外のキロ程の比 率		
				起点	主な 経由地	終点																				
①＝カッ コ 内	②	①×② ＝③	チ	オ	オ÷チ＝ク	リ	ヌ	ル	ル÷チ	チー(リ＋ヌ＋ ル)÷チ＝ヲ																
	9	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 (イオンタウン野洲)	365	日	2,541.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	(平均) 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 12.2km 復 12.2km	(平均) 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	0%	100%
	野洲市	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 (イオンタウン野洲)	365	日	2,541.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	(平均) 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 2.6km 復 2.6km	(平均) 2.6km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	0%	100%
	守山市	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 (イオンタウン野洲)	365	日	2,541.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	(平均) 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 9.6km 復 9.6km	(平均) 9.6km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	0%	100%
合計			系統								往 . Km 復 . Km		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 ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益 (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				
	9		100%	61293.8 . km	25,514,770円	214円. 83銭	15,764,134円	79,998.9Km	197円. 05銭	17,555,757円	77,362.4Km	226円. 92銭	15,674,678円	71,077.6Km	220円. 52銭	13,167,747円	12,347,023円	11,481,646円	11,481,646円
	野洲市		21%	13062.6 . km	5,437,573円	214円. 83銭	3,359,570円	17,049.0Km	197円. 05銭	3,741,391円	16,487.1Km	226円. 92銭	3,340,505円	15,147.7Km	220円. 52銭	2,806,240円	2,631,333円	2,446,907円	2,446,907円
	守山市		79%	48231.19 . km	20,077,197円	214円. 83銭	12,404,564円	62,950.0Km	197円. 05銭	13,814,366円	60,875.3Km	226円. 92銭	12,334,173円	55,929.9Km	220円. 52銭	10,361,507円	9,715,690円	9,034,739円	9,034,739円
合計				. km	円		円	. km		円	. km		円	. km		円	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×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	
	9		11,481,646円	11,481,646円	6,656,027円	6,656千円	3,328.0千円	17,162,264円	13,834,264円	0円	0.00%	0円	0.00%		%	13,834,264	100%	
	野洲市		2,446,907円	2,446,907円	1,418,497円	1,418千円	709.0千円	3,657,531円	2,948,531円	0円	0.00%	0円	0.00%	円	%	2,948,531	100%	
	守山市		9,034,739円	9,034,739円	5,237,529円	5,238千円	2619千円	13,504,733円	10,885,733円	0円	0.00%	0円	0.00%	円	%	10,885,733	100%	
合計			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	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	近江鉄道株式会社
------	----------

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	2,288,074 千円	営業外収益	75,791 千円	経常収益(イ)	2,363,865 千円
	営業費用	2,391,731 千円	営業外費用	2,421 千円	経常費用(ロ)	2,394,152 千円
	営業損益	△ 103,657 千円	営業外損益	73,370 千円	経常損益	△ 30,287 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	4,619,351.0 km				経常収支率	98.73 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	2,101,303 千円	営業外収益	93,840 千円	経常収益(イ)	2,195,143 千円
	営業費用	2,294,000 千円	営業外費用	6,395 千円	経常費用(ロ)	2,300,395 千円
	営業損益	△ 192,697 千円	営業外損益	87,445 千円	経常損益	△ 105,252 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	4,613,062.0 km				経常収支率	95.42%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,825,875 千円	営業外収益	89,675 千円	経常収益(イ)	1,915,550 千円
	営業費用	2,208,418 千円	営業外費用	6,810 千円	経常費用(ロ)	2,215,228 千円
	営業損益	△ 382,543 千円	営業外損益	82,865 千円	経常損益	△ 299,678 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	4,737,945.0 km				経常収支率	86.47%

（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
北近畿	467円. 55銭	498円. 66銭	518円. 28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
北近畿	494円. 83銭	416円. 27銭	416円. 27銭	511円. 73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 ()	計画平均乗車 密度	計画 輸送量	系統キロ程		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ 程		系統キロ程と地域公共交通再編 事業を実施する区域におけるキ ロ程との比率		補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線と の競合 率	補助ブロック外 乗入部分、同一 補助ブロック都 道府県外乗入 部分及び他路線 との競合部分以 外のキロ程の比 率		
				起点	主な 経由地	終点																				
						①＝カッ コ 内	②	①×② ＝③	チ		オ		オ÷チ＝ク		リ		ヌ		ル		ル÷チ	（チー（リ＋ヌ＋ ル））÷チ＝ヲ				
	9	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 （イオンタウン野洲）	365	日	2,529.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	（平均） 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	往 12.2km 復 12.2km	（平均） 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	0%	100%
	野洲市	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 （イオンタウン野洲）	365	日	2,529.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	（平均） 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	往 2.6km 復 2.6km	（平均） 2.6km	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	0%	100%
	守山市	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 （イオンタウン野洲）	365	日	2,529.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	（平均） 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	往 9.6km 復 9.6km	（平均） 9.6km	往 0.0km 復 0.0km	（平均） 0.0km	0%	100%
合計			系統								往 . Km 復 . Km		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 ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益 (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				
	9		100%	61000.2 . km	25,392,553円	214円. 83銭	15,764,134円	79,998.9Km	197円. 05銭	17,555,757円	77,362.4Km	226円. 92銭	15,674,678円	71,077.6Km	220円. 52銭	13,104,672円	12,287,881円	11,426,648円	11,426,648円
	野洲市		21%	13000.0 . km	5,411,527円	214円. 83銭	3,359,570円	17,049.0Km	197円. 05銭	3,741,391円	16,487.1Km	226円. 92銭	3,340,505円	15,147.7Km	220円. 52銭	2,792,798円	2,618,729円	2,435,186円	2,435,186円
	守山市		79%	48000.16 . km	19,981,026円	214円. 83銭	12,404,564円	62,950.0Km	197円. 05銭	13,814,366円	60,875.3Km	226円. 92銭	12,334,173円	55,929.9Km	220円. 52銭	10,311,874円	9,669,152円	8,991,462円	8,991,462円
合計				. km	円		円	. km		円	. km		円	. km		円	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×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	
	9		11,426,648円	11,426,648円	6,624,144円	6,624千円	3,312.0千円	17,080,057円	13,768,057円	0円	0.00%	0円	0.00%		%	13,768,057	100%	
	野洲市		2,435,186円	2,435,186円	1,411,703円	1,411千円	705.5千円	3,640,012円	2,934,512円	0円	0.00%	0円	0.00%	円	%	2,934,512	100%	
	守山市		8,991,462円	8,991,462円	5,212,441円	5,213千円	2606.5千円	13,440,045円	10,833,545円	0円	0.00%	0円	0.00%	円	%	10,833,545	100%	
合計			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	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	近江鉄道株式会社
------	----------

9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	2,288,074 千円	営業外収益	75,791 千円	経常収益(イ)	2,363,865 千円
	営業費用	2,391,731 千円	営業外費用	2,421 千円	経常費用(ロ)	2,394,152 千円
	営業損益	△ 103,657 千円	営業外損益	73,370 千円	経常損益	△ 30,287 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	4,619,351.0 km				経常収支率	98.73 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	2,101,303 千円	営業外収益	93,840 千円	経常収益(イ)	2,195,143 千円
	営業費用	2,294,000 千円	営業外費用	6,395 千円	経常費用(ロ)	2,300,395 千円
	営業損益	△ 192,697 千円	営業外損益	87,445 千円	経常損益	△ 105,252 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	4,613,062.0 km				経常収支率	95.42%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,825,875 千円	営業外収益	89,675 千円	経常収益(イ)	1,915,550 千円
	営業費用	2,208,418 千円	営業外費用	6,810 千円	経常費用(ロ)	2,215,228 千円
	営業損益	△ 382,543 千円	営業外損益	82,865 千円	経常損益	△ 299,678 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	4,737,945.0 km				経常収支率	86.47%

(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
北近畿	467円. 55銭	498円. 66銭	518円. 28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
北近畿	494円. 83銭	416円. 27銭	416円. 27銭	511円. 73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 ()	計画平均乗車 密度	計画 輸送量	系統キロ程		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ 程		系統キロ程と地域公共交通再編 事業を実施する区域におけるキ ロ程との比率		補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線と の競合 率	補助ブロック外 乗入部分、同一 補助ブロック都 道府県外乗入 部分及び他路線 との競合部分以 外のキロ程の比 率		
				起点	主な 経由地	終点																				
							①＝カッ コ 内	②	①×② ＝③		チ		オ		オ÷チ＝ク		リ		ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ＋ヌ＋ ル))÷チ＝ヲ		
	9	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 (イオンタウン野洲)	365	日	2,541.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	(平均) 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 12.2km 復 12.2km	(平均) 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	0%	100%
	野洲市	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 (イオンタウン野洲)	365	日	2,541.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	(平均) 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 2.6km 復 2.6km	(平均) 2.6km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	0%	100%
	守山市	無	服部線	守山駅	服部	錦の里 (イオンタウン野洲)	365	日	2,541.0 (6.9)	回	3	20.7	人	往 12.2km 復 12.2km	(平均) 12.2km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	%	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 9.6km 復 9.6km	(平均) 9.6km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	0%	100%
合計			系統								往 . Km 復 . 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= ヲ'	計画実車走行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益 (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				
	9		100%	61293.8 . km	25,514,770円	214円. 83銭	15,764,134円	79,998.9Km	197円. 05銭	17,555,757円	77,362.4Km	226円. 92銭	15,674,678円	71,077.6Km	220円. 52銭	13,167,747円	12,347,023円	11,481,646円	11,481,646円
	野洲市		21%	13062.6 . km	5,437,573円	214円. 83銭	3,359,570円	17,049.0Km	197円. 05銭	3,741,391円	16,487.1Km	226円. 92銭	3,340,505円	15,147.7Km	220円. 52銭	2,806,240円	2,631,333円	2,446,907円	2,446,907円
	守山市		79%	48231.19 . km	20,077,197円	214円. 83銭	12,404,564円	62,950.0Km	197円. 05銭	13,814,366円	60,875.3Km	226円. 92銭	12,334,173円	55,929.9Km	220円. 52銭	10,361,507円	9,715,690円	9,034,739円	9,034,739円
合計				. km	円		円	. km		円	. km		円	. km		円	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×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×ワーヨ＝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	
	9		11,481,646円	11,481,646円	6,656,027円	6,656千円	3,328.0千円	17,162,264円	13,834,264円	0円	0.00%	0円	0.00%		%	13,834,264	100%	
	野洲市		2,446,907円	2,446,907円	1,418,497円	1,418千円	709.0千円	3,657,531円	2,948,531円	0円	0.00%	0円	0.00%	円	%	2,948,531	100%	
	守山市		9,034,739円	9,034,739円	5,237,529円	5,238千円	2619千円	13,504,733円	10,885,733円	0円	0.00%	0円	0.00%	円	%	10,885,733	100%	
合計			円	円	円	千円	千円	円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	

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

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指定の理由
滋賀県	—	守山市	県立病院(総合病院、小児保健医療センター)や複数の高等学校等が立地することから、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。

表6 車両の取得計画の概要

(令和7年度)

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)
滋 賀 県	近江鉄道株式会社	継続1両	1,652
	合計		1,652

(令和8年度)

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)
滋 賀 県	近江鉄道株式会社	継続1両	991
	合計		991

(令和9年度)

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)
滋 賀 県	近江鉄道株式会社	継続1両	595
	合計		595

表7 車両の取得を行う事業者（車両減価償却費等国庫補助金）

事業者名	近江鉄道株式会社
------	----------

1. 車両取得の概要

初年度（令和 7 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）

【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）

定率法

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備忘価格を控除した額（円） ニ-1円=ホ	ホと限度額のうち少ない方の額（円） ヘ	普通償却限度額（円） （定率法）ヘ×0.4=ト （定額法）ヘ×0.2=ト	特別償却額（円） チ	償却限度額（円） ト+チ=ヌ	事業者償却額（円） ル	ヌとルのうち少ない方の額（円） ヲ	償却期間（月） ワ	補助対象経費 ヲ×ワ÷12（月）= カ	計画額（千円） カ×1/2=コ	＊残存価格（円） ヘ-カ=タ
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ											
計															

【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） ヘの額以内	償還期間（月）	借入利率（％） 年利 レ	レと2.5％のうち低い方の率（％） ロ	補助対象経費 ツ	計画額（千円） ツ×1/2=ネ
1					円	
A市					円	
B市					円	
計					千円	

【所要経費】

	補助対象経費（千円） カ+ツ	計画額（千円） コ+ネ

【負担者とその負担割合】

補助ブ ロック 名	申請 番号	負担者とその負担割合								
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「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	
北近畿										
合計		円	%	円	%	円	%	円	%	

2年目以降(令和 7 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北近畿	第2号(6-2)	服部線	第9号	第9号

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度

【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

定率法

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円) 前年度7(2年目の み々)の額=ラ	普通償却限度額 (円) (定率法) $ラ \times 0.4 = ル$ (定額法) $ラ \times 0.2 = ル$	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) $ル + ウ = ノ$	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 $ク \times ヤ \div 12$ (月) = マ (最終年度) $ク = マ$	計画額(千円) $マ \times 1/2 = ケ$	* 残存価格 (円) ラ-マ=フ
第2号(6-2)	15,000,000	10,500,000	4,200,000		4,200,000	7,093,944	4,200,000	12	4,200,000 円	2,100.0	6,300,000
野洲市	3,196,722	2,237,705	895,082		895,082	1,511,824	895,082	12	895,082 円	448.0	1,342,623
守山市	11,803,278	8,262,295	3,304,918		3,304,918	5,582,120	3,304,918	12	3,304,918 円	1,652.0	4,957,377
計	45,000,000	32,526,378	13,010,551		13,010,551	21,319,776	13,010,551		13,011 千円	6,505	19,515,827

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

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

【所要経費】

	補助対象経費(千円) マ+ア	計画額(千円) ケ+サ
	4,200	2,100
野洲市	895	448
守山市	3,305	1,652

【負担者とその負担割合】

補助ブ ロック 名	申請 番号	負担者とその負担割合								
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「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	
北近畿	第2号(6-2)	1,050,000円	%	円	%	円	%	3,943,944 円	%	
	野洲市	223,771円	%	円	%	円	%	840,054 円	%	
	守山市	826,230円	%	円	%	円	%	3,103,891 円	%	
	合計	3,252,638円	%	円	%	円	%	11,561,838 円	%	

3年目以降(令和 8 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北近畿	第2号(6-2)	服部線	第9号	第9号

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度

【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

定率法

申請番号	補助対象限度額 (円) 初年度への額=ナ	残存価額(円) 前年度7(2年目の みタ)の額=ラ	普通償却限度額 (円) (定率法) $ラ \times 0.4 = ム$ (定額法) $ナ \times 0.2 = ム$	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 $ク \times ヤ \div 12$ (月) = マ (最終年度) $ク = マ$	計画額(千円) $マ \times 1/2 = ケ$	* 残存価格 (円) $ラ - マ = フ$
第2号(6-2)	15,000,000	6,300,000	2,520,000		2,520,000	4,256,364	2,520,000	12	2,520,000 円	1,260.0	3,780,000
野洲市	3,196,722	1,342,623	537,049		537,049	907,094	537,049	12	537,049 円	269.0	805,574
守山市	11,803,278	4,957,377	1,982,951		1,982,951	3,349,270	1,982,951	12	1,982,951 円	991.0	2,974,426
計	75,000,000	37,515,827	15,006,331		15,006,331	23,304,960	15,006,331		15,006 千円	7,503	22,509,496

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

--

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

【所要経費】

	補助対象経費(千円) マ+ア	計画額(千円) ケ+サ
	15,006	7,503
野洲市	537	269
守山市	1,983	991

【負担者とその負担割合】

補助ブ ロック 名	申請 番号	負担者とその負担割合								
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「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	
北近畿	第2号(6-2)	630,000円	%	円	%	円	%	2,366,364 円	%	
	野洲市	134,262円	%	円	%	円	%	503,832 円	%	
	守山市	495,738円	%	円	%	円	%	1,862,532 円	%	

3年目以降(令和 9 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北近畿	第1号(6-1)	近江大橋線	第8号	第8号
北近畿	第2号(6-2)	服部線	第9号	第9号
北近畿	第3号(6-3)	岡屋線、日八線、御園線 神崎線、八幡アウトレット線	第1,2,3,4,5,6,7号	第1,2,3,4,5,6,7号

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
北近畿	第1号(7-1)	岡屋線、日八線、御園線 神崎線、八幡アウトレット線	第1,2,3,4,5,6,7号	第1,2,3,4,5,6,7号
北近畿	第2号(7-2)	岡屋線、日八線、御園線 神崎線、八幡アウトレット線	第1,2,3,4,5,6,7号	第1,2,3,4,5,6,7号

【購入車両減価償却費】

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

定率法

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円) 前年度7(2年目の み々)の額＝ラ	普通償却限度額 (円) (定率法) $ラ \times 0.4 = ム$ (定額法) $ラ \times 0.2 = ム$	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 $ク \times ヤ \div 12$ (月) = マ (最終年度) $ク = マ$	計画額(千円) $マ \times 1/2 = ケ$	* 残存価格 (円) ラ - マ = フ
第2号(6-2)	15,000,000	3,780,000	1,512,000		1,512,000	2,553,816	1,512,000	12	1,512,000 円	756.0	2,268,000
野洲市	3,196,722	805,574	322,230		322,230	544,256	322,230	12	322,230 円	161.0	483,344
守山市	11,803,278	2,974,426	1,189,770		1,189,770	2,009,560	1,189,770	12	1,189,770 円	595.0	1,784,656
計	15,000,000	3,780,000	1,512,000		1,512,000	2,553,816	1,512,000		1,512,000 千円	756	2,268,000

【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)

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

【所要経費】

	補助対象経費(千円) マ + ア	計画額(千円) ケ + サ
	1,512	756
野洲市	322	161
守山市	1,190	595

【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 具体的概要
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		
		負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
北近畿	第2号(6-2)	378,000円	%	円	%	円	%	1,419,816 円	%	
	野洲市	80,558円	%	円	%	円	%	302,699 円	%	
	守山市	297,443円	%	円	%	円	%	1,117,118 円	%	
合計		3,252,638円	%	円	%	円	%	11,561,838 円	%	

表 5 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、実施時期及びその他特記事項

路線	取組項目		取組年度	参画主体	取組内容	事業実績	R 4 年度計画期間の取組方針
服部線	守山市民対象の割安定期券等の販売	継続	H29年度～	市・バス事業者	・市内在住の学生を対象に定額（月額6,000円または9,000円）の学生定期券を販売 ・高齢者対象に月額2,000円で市内路線バスが乗り放題の乗車券を販売	・学生定期券R 5 年度販売実績 4,262ヶ月 ・高齢者おでかけパスR 5 販売実績 1,992ヶ月	引き続き取組を実施
	利用促進・啓発施策の展開	新規	R5年度～	野洲市	転入者に対し、市内路線バス時刻表のリーフレットかまたは民間路線バスのホームページにアクセス可能なQRコードを配布している。	R5年度実績 転入者配布数 1,105件	引き続き取組を実施
	全国共通交通系ICカードの導入	継続	R 1 年度～	近江鉄道	2021年3月27日より、全国共通交通系ICカード”ICOCA”を導入することで、利便性向上とキャッシュレス決済の推進による感染症対策により安全・安心・便利な交通機関を目指す。 また、定期券の区間式から金額式への移行により、新規利用者の掘り起しに努める。	R5年度 ICOCA利用率 定期外利用のみ：79.4% 定期券利用含む：87.7%	引き続き取組を実施

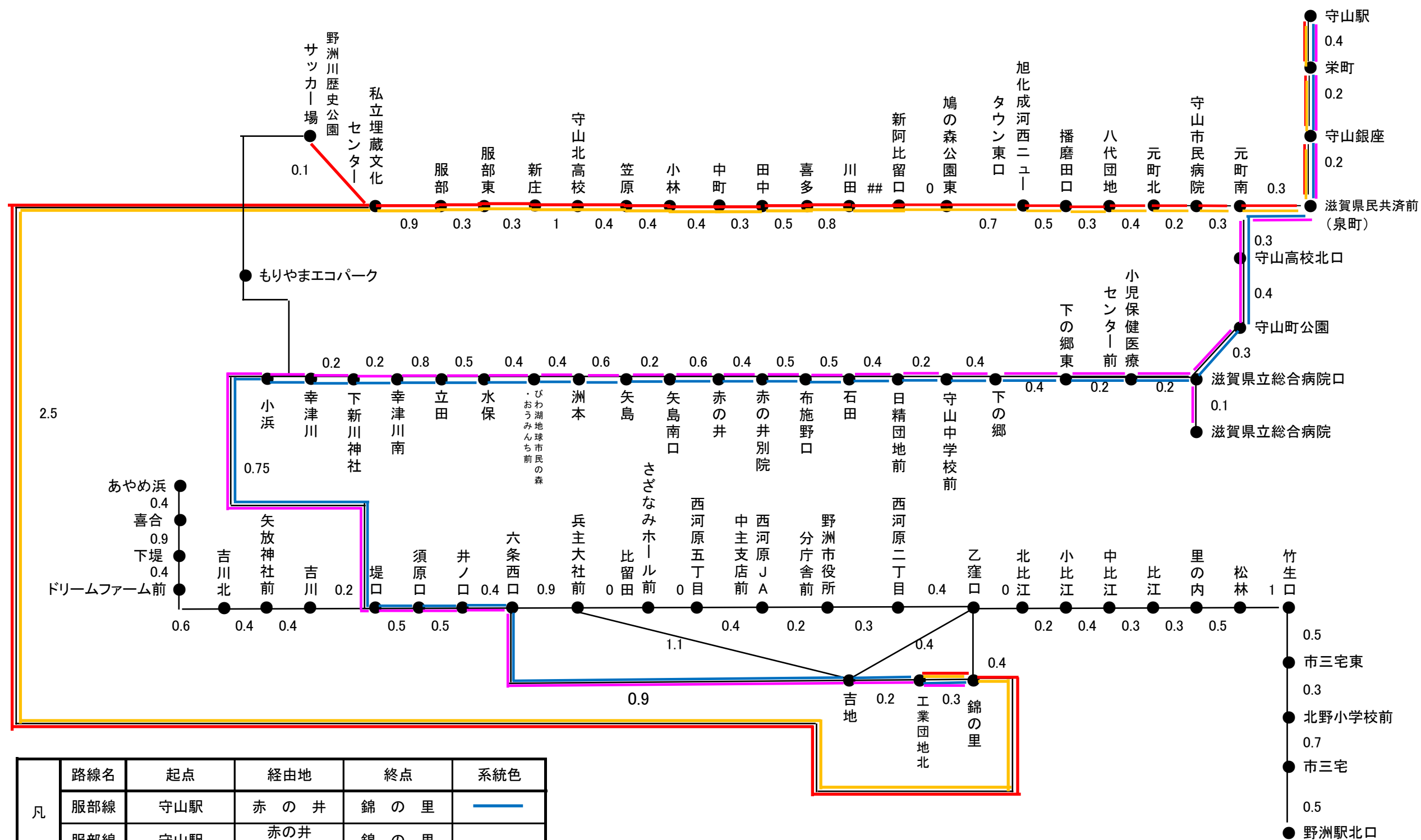
様式 1－5 （日本工業規格 A 列 4 番）

事 業 者 名			
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)	印
補助金担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)	印

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表

実態調査日 令和 年 月 日 実施																					
運行系統							年間輸送実績					経常収益				平均乗車密度算定				市町村による回数券購入等の有無	備考
申請番号	運 行 系統名	起 点	主 な 経由地	終 点	キロ程 (km)	運 行 数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1 人平均乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行キロ (C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E) (円)	運賃改定前 適用 の平均賃率×日数	運賃改定後 適用 の平均賃率×日数	平均賃率 (F) (円)	平均乗車密度 (B) (C) × (F) (G)	輸送量 (A) × (G)		
															総適用日数						
1	服部線	守山駅	服部	イオン	12.2	9.4	96433	3.8	369,338.3	16411006	83,618.7	657,243	1,371,347	18,439,596	70.32/1.1×366 366		63.92	3.0	28.2	無	
合計					12.2	9.4	96,433		369,338.3	16,411,006		657,243	1,371,347	18,439,596						有・無	

服部線 運行系統図



	路線名	起点	経由地	終点	系統色
凡 例	服部線	守山駅	赤 の 井	錦 の 里	
	服部線	守山駅	赤の井 総合病院	錦 の 里	
	服部線	守山駅	服 部	錦 の 里	
	服部線	守山駅	服部 野洲川歴史公園サッカー場	錦 の 里	

目標に対する評価や検証、施策の見直し等については「守山市地域公共交通活性化協議会」が主体となって実施します。

表 5-3 本計画の目標値

基本方針	評価指標	目標
Ⅰ.既存地域公共交通を活かした利便性の向上	路線バス利用者数	令和４年の１日あたり乗降者数を２％上回ります。 【令和４年実績】 → 【目標値】 5,564 人/日 → 5,675 人/日
	くるっとバス利用者数	令和４年の年間乗降者数を２％上回ります。 【令和４年実績】 → 【目標値】 42,115 人/年 → 42,957 人/年
	モーリーカー利用者数	令和４年度の１日あたり平均利用件数の約 20 件増加を目指します。 【令和４年実績】 → 【目標値】 42.1 件/日 → 60 件/日
	市民一人あたりの公的負担額（＝公的負担額÷守山市人口）	１年あたりの上昇率を 20％以下に抑えます。 【実績(R1～R4)】 → 【目標値】 約 21%/年 → 20%/年
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（経常収益÷経常費用）	下記の令和４年実績を上回ります。 【令和４年実績】 ・路線バス 服部線:41.0% 小浜線:32.7% ・くるっとバス 宅屋線:21.0% 大宝循環線:19.6% ・モーリーカー：16.5%
Ⅱ.子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり	地域公共交通の新たな利用者を獲得するための取組みの実施回数	年４回（令和４年度実績）以上の実施を目指します。
Ⅲ.きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大	「路線バスを利用したことのない人」の割合	平成 30 年アンケート調査結果の 39.5％を下回ります。
Ⅳ.地域の多様な関係者の共創による地域公共交通づくり	関係機関との共創事業の数	年 3 件以上の事業実施を目指します。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名: 守山市

計画名称: 守山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	P85～86 5.3. 地域公共交通の役割・機能 表5-1守山市内を運行する交通の位置づけ など
	（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	P85、87 5.3. 地域公共交通の役割・機能 表5-1守山市内を運行する交通の位置づけ など
	（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	P87 5.3. 地域公共交通の役割・機能 表5-2公的負担を伴う路線および交通施策 など
	（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	P89 5.4. 計画の目標 表5-3本計画の目標値

5.3. 地域公共交通の役割・機能

基本方針に従い地域公共交通の維持確保、活性化を進めるにあたり、守山市内を運行する各交通の位置付け、求められる役割・機能等を以下の表のとおり整理します。また、地域公共交通ネットワークのイメージを次ページに示します。

各交通手段が役割・機能を発揮し、連携することで、地域内の多様な移動ニーズに応えます。

表 5-1 守山市内を運行する交通の位置付け

位置付け	対象路線	役割・機能	主な利用目的	確保・維持
広域幹線軸	J R 琵琶湖線	守山市と他地域へのアクセスを担う	通勤・通学、生活圏外への観光・娯楽・買物・通院等	J R・沿線自治体・県等との協議により一定水準のサービスを確保
幹線軸	路線バス (レインボーライン)	守山市の拠点間を結ぶ幹線軸を運行する	通勤・通学、生活圏内の通院・買物・娯楽等、来訪者の二次交通等	交通事業者、法定協議会での協議により運行を確保
補助幹線軸	路線バス (その他の路線)	広域幹線軸、幹線軸の支線及び市内主要施設等へのアクセスを担う	通勤・通学、生活圏内の通院・買物・娯楽等、来訪者の二次交通等	交通事業者、法定協議会での協議により運行を確保 また、一部路線は地域公共交通確保維持事業(幹線補助、フィーダー補助)を活用
地域内路線 (線のカバー)	くるっとバス	済生会病院へのアクセスや路線バスが不便な地域内を運行する	地域内の日常的な通院・買物・娯楽等	草津市・栗東市及び法定協議会での協議により運行を確保 また、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用
地域内路線 (面的カバー)	モーリーカー	幹線・補助幹線を補完する	生活圏内の通院・買物・娯楽等	法定協議会での協議により運行を確保
その他	タクシー	個々のニーズに応じたドアツードアサービス	市民の個人目的での移動、来訪者の二次交通	事業者との協議により一定水準のサービスを確保
	施設送迎バス	特定施設への送迎サービス	特定目的地への通院・買物・娯楽等	施設運営主体によりサービスを確保
	福祉輸送	移動制約のある方に特化した輸送サービス	対象者の通院・買物・娯楽等	守山市福祉関連政策との連携によりサービスを確保

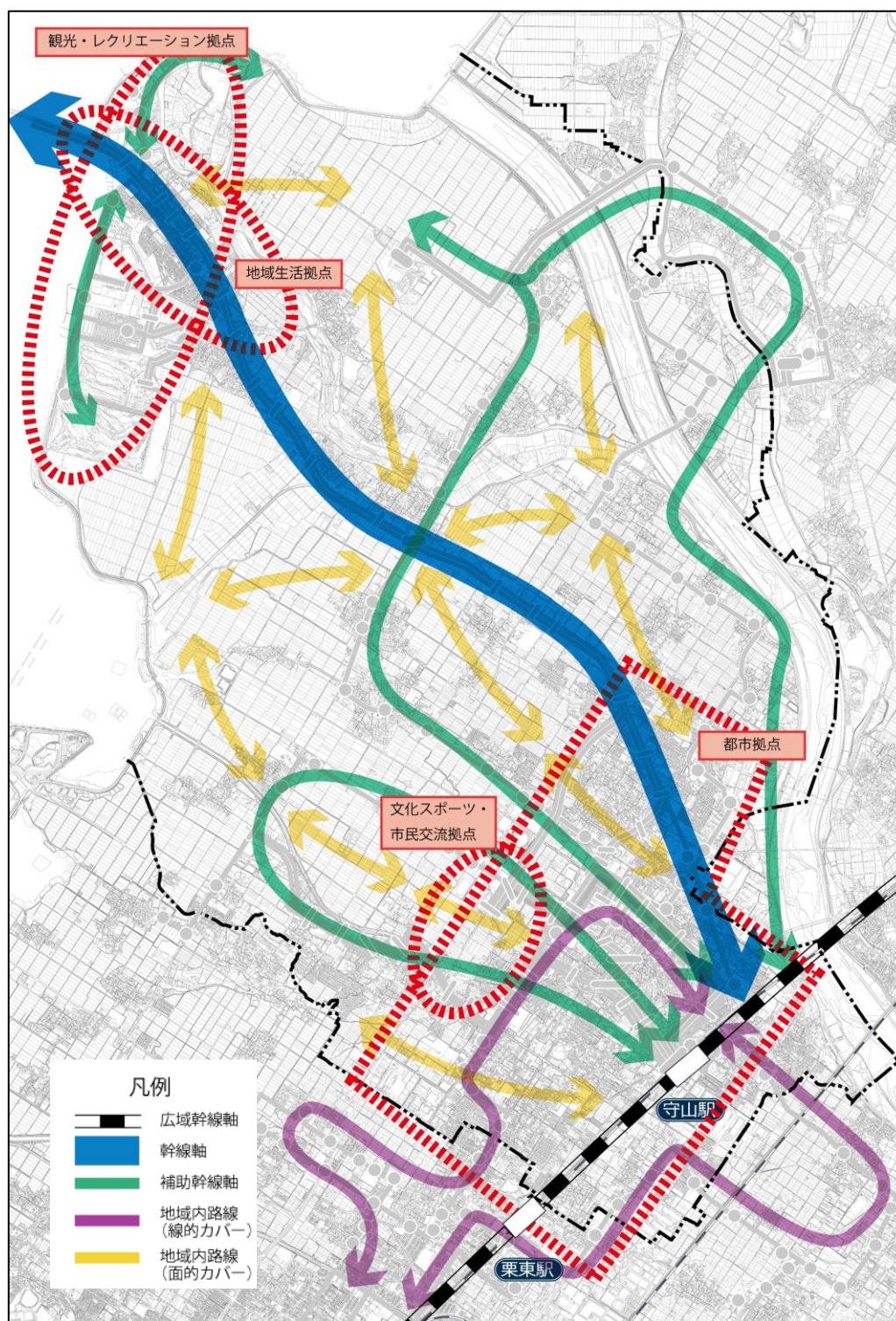


図 5-1 守山市の地域公共交通ネットワーク

守山市内における、公的負担を伴う路線および交通施策は次のとおりです。

表 5-2 公的負担を伴う路線および交通施策

種別	系統名	起点	終点	車両	実施主体	補助事業の活用
路線バス	服部線	守山駅	もりやまエコパーク	大型バス車両	交通事業者	幹線補助
		守山駅	錦の里			
	小浜線	守山駅	小浜（赤の井経由）		交通事業者	フィーダー補助 （市協調補助を含む）
		守山駅	小浜（もりやまエコパーク経由）			
		守山駅	もりやまエコパーク			
くるっとバス	大宝循環線	草津駅西口	守山駅西口	中型バス車両	草津市・栗東市・守山市（運行は交通事業者）	フィーダー補助
	宅屋線	草津駅西口	守山駅東口			
もーりーカー	エリア運行			タクシー車両	守山市	県補助金

路線バスの服部線および小浜線は、補助幹線軸として、地域住民、特に学生や高齢者といった、他に移動の手段を持たない人にとって欠くことのできない重要な役割を担っており、地域に欠かせない重要な公共交通です。

くるっとバスの大宝循環線と宅屋線については、地域内路線として、自動車を自由に利用できない交通弱者の日常生活における移動手段の確保およびバス交通網の空白・不便地域解消の役割を担っており、地域に欠かせない重要な公共交通です。

しかしながら、路線バス、くるっとバスともに、事業者の努力や本市の支援だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持改善事業などの継続した支援により運行を確保する必要があります。

また、もーりーカーについては、バス路線では対応困難な面的移動を可能とする役割を担っており、バス交通網を補完しています。

5.4. 計画の目標

本計画（Plan）に沿って、次章に示す各種施策を実施（Do）し、方針の評価・検証（Check）を行い、施策の見直し・改善（Action）を図ります。PDCA サイクルを繰り返し実施し、本計画で掲げる基本理念と基本方針の実現を目指します。

このうち、評価・検証においては、定量的な目標を定めて、それに対して達成・未達成の確認を行います。評価指標、目標値は以下のとおりとします。

「Ⅰ.既存地域公共交通を活かした利便性の向上」については、利便性向上策による効果として、路線バス、くるっとバスおよびモーターカーの利用者数を評価指標とします。路線バスとくるっとバスについては、現在の実績値が人口の伸びに比例し増加することを目標とします。人口の伸びは令和 2 年（2020 年）から令和 12 年（2030 年）にかけて 1 年あたり平均 0.32%増加するため、令和 4 年（2022 年）から計画期間の最終年次である令和 10 年（2028 年）までの 6 年間で 1.92%増加すると想定し、令和 4 年の実績値に 2%を乗じた値を目標値とします。モーターカーについては、過去 5 年間の実績と同等の増加を目標とします。また、公共交通にかかる経費、効率性に関しては、市民一人あたりの公的負担額（公共交通に係る公的負担額÷利用者数）および収支率（経常収益÷経常費用）を評価指標とします。公的負担額については、交通施策を充実させるには一定の増が見込まれるものの、運行の効率化等により、令和元年度から令和 4 年度の上昇率の実績値（約 21%）よりも抑制することを目標とします。収支率については、運行内容や運用方法の改善による効率化を図り、令和 4 年実績を上回ることを目標とします。

「Ⅱ.子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して利用できる環境づくり」については、説明会等の認知度向上に向けた取り組みや、バス待ち環境の改善等の利用しやすい環境づくりに向けた取り組みの実施回数を評価指標とします。令和 4 年度には合計 4 回実施しており、今後も同水準の実施を継続します。

「Ⅲ.きめ細かな情報提供とコミュニケーションによる関心と利用の拡大」については、路線バスを基幹とする公共交通の関心と利用拡大を目的とした取り組みのため、路線バスを利用したことのない人の割合を評価指標とします。コミュニケーション施策（アンケート調査等）の実施により利用状況を把握し、各種取り組みによる路線バス利用率の拡大を目標とします。

「Ⅳ.地域の多様な関係者の共創による地域公共交通づくり」については、多方面との共創による利用促進や維持確保を目的とした取り組みであることから、共創事業の数を評価指標とし、年あたり 3 事業を目標に設定します。