

平成25年度

第18回 河内長野市地域公共交通会議次第

日時 平成25年7月3日（水）

午後3時30分から

場所 河内長野市役所 602会議室

1. 開会

2. 議題

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業（地域協働推進事業計画）について
- (2) 地域公共交通確保維持改善事業（生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】）について
- (3) 路線バス（千代田線）の上限200円運賃の試行運行について
- (4) 路線バス（南青葉台線）のフリー乗降の実施について
- (5) モックルコミュニティバス上限200円運賃の試行運行の利用状況等について
- (6) バス利用の手引き・バスマップの作成について
- (7) その他

3. 閉会

様式第 5 - 1 1 (日本工業規格 A 列 4 番)

第 号
平成 2 5 年 月 日

国土交通省近畿運輸局長 殿

住 所 大阪府河内長野市原町一丁目 1 番 1 号
氏名又は名称 河内長野市地域公共交通会議 印
会 長 向 井 一 雄

地域協働推進事業計画認定申請書

地域協働推進事業の実施にあたって、別紙のとおり地域協働推進事業計画を作成しましたので、認定されるよう申請します。

添付書類

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条第 1 項に基づく地域公共交通総合連携計画

河内長野市地域協働推進事業計画

平成25年7月

河内長野市地域公共交通会議

1. 協働推進事業を実施しようとする地域

河内長野市全域

2. 当該地域の公共交通の概況・問題点

概況

○本市の公共交通網の状況

鉄道は南海電気鉄道と近畿日本鉄道が運行しており、駅と郊外をつなぐように放射状にバス（南海バス）が運行されているが、一部公共交通の空白・不便地域が存在している。

○本市の基本とする交通体系

本市の交通体系は、鉄道の主要駅である千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺エリアを都市計画マスタープランにおいて都市核と位置付けており、この都市核を中心にバス路線網が形成されている。そして、これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っている。

問題点

○公共交通利用者数の減少

公共交通の利用者数は減少傾向にあり、今後、人口が減少するとともに、少子高齢化に伴い通勤・通学における移動も減少すると想定されることから、ますます公共交通利用者数が減少すると考えられる。利用者数の減少により、交通事業者の収支が悪化し、コスト削減による減便、路線廃止等によって利便性が低下、さらに利用者が減少するといった負のスパイラルに陥る可能性がある。

○公共交通空白・不便地域の存在

生活するためには買い物や通院等が必要であり、これには移動が生じることとなる。市内には公共交通空白・不便地域が存在しているが、これらの地域では車が運転できない場合は、こうした生活に必要な移動や外出機会が制約されることとなる。

○まちづくりとの連携

本市においては、移動の際の交通手段は自動車は半数弱に対して、鉄道及びバスの公共交通は2割弱と少なくなっている。これは、鉄道駅から離れている又は坂がある場所に住宅が立地している等、鉄道駅と住宅地の配置が関わっていると考えられる。公共交通が存在しない又は不便な地域は自動車への依存度が高くなり、これによって商業施設や生活関連施設等が鉄道駅周辺に集積するのではなく、幹線道路沿線等に拡散した自動車型のまちの構造となり、ますます自動車への依存度が高くなる恐れがある。

しかし、今後、高齢化が進行し、自動車で移動できなくなると、公共交通の重要性が高くなることから、公共交通を維持・発展させていく必要がある。

そのため、公共交通における具体的な取り組みを実施する際には、道路や住宅等の都市計画施策、環境面での取り組み、観光や商業施策など、様々なまちづくり施策と連携をして、実施する必要がある。

3. 当該地域において協働推進事業を実施する必要性

持続可能な公共交通を確保するためには、地域の関係者（行政、事業者、住民、地元商業施設等）が協働・連携しながら公共交通の利用促進につながる取り組みを進める必要がある。

4. 協働推進事業実施に際しての定量的目標

現状（平成23年度）のバス利用者数以上を確保

5. 地域協働推進事業を実施する期間

平成25年5月～28年3月

6. 協働推進事業において実施する事業

| 取組内容 | 年度 | | |
|---|--|--|--|
| | 1年目（平成25年度） | 2年目（平成26年度） | 3年目（平成27年度） |
| 地域に合った公共交通の試行運行の検討 【河内長野市地域公共交通会議】 | 公共交通空白・不便地域において、住民が主体的に取り組む要望のある地域にて、地域に合った公共交通について協議を進め、地域主体の公共交通の試行運行の検討 | 公共交通空白・不便地域において、住民が主体的に取り組む要望のある地域にて、地域に合った公共交通について協議を進め、地域主体の公共交通の試行運行の検討 | 公共交通空白・不便地域において、住民が主体的に取り組む要望のある地域にて、地域に合った公共交通について協議を進め、地域主体の公共交通の試行運行の検討 |
| バス利用の手引き・バスマップの作成、配布 【河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、南海バス】 | バス利用の手引き・バスマップの作成、配布 | バス利用の手引き・バスマップの作成、配布 | 25、26年度の実績を踏まえた上でニーズに合わせたバスマップの作成、配布 |
| 観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施 【河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、南海バス】 | 観光資源までのアクセス方法や周遊観光のモデルルートに記載したチラシの作成、配布 | 観光資源までのアクセス方法や周遊観光のモデルルートに記載したチラシの作成、配布 | 25、26年度の実績を踏まえた上でニーズに合わせたチラシの作成、配布 |

| | | | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 有料広告を掲載した時刻表・ルート図の作成、配布 【河内長野市地域公共交通会議、河内長野市】 | 有料広告を掲載したコミュニティバスの時刻表・ルート図の作成、配布 | 有料広告を掲載したコミュニティバスの時刻表・ルート図の作成、配布 | 有料広告を掲載したコミュニティバスの時刻表・ルート図の作成、配布 |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|

7. その他特記すべき事項

現在の「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」は、平成24年度から26年度までの取り組みである。
 したがって、平成27年度以降の取り組みは、2期計画の実績を検証しながら、「(仮称)第3期河内長野市地域公共交通総合連携計画」の策定過程において、反映させる予定。

(参考) 地域協働推進事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

| 1年目 (平成25年度) | 2年目 (平成26年度) | 3年目 (平成27年度) |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議予算額 1,453,600円 ・地域協働推進事業費補助金 1,453,600円 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議予算額 1,453,600円 ・地域協働推進事業費補助金 1,453,600円 ※平成25年度予算額を計上 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議予算額 1,453,600円 ※平成25年度予算額を計上 |

地域協働推進事業について (概要版)

平成25年5月
国土交通省

地域協働推進事業費補助金の創設について

平成25年度予算において、地域ぐるみの利用促進に係る取り組みに要する経費について、一定の要件の下で支援することができる「地域協働推進事業費補助金」を創設する。(地域公共交通確保維持改善事業の一環)

趣 旨

持続可能な地域公共交通体系を構築するためには、地域の関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けた取り組みを推進する必要。

→特に、地域ぐるみによる利用促進が必要かつ効果的であることから、これに係る取り組み及び公共交通サービスの情報提供等に要する経費等について、一定の要件の下、国が補助できることとする。

地域協働推進事業

地域ぐるみ(行政、事業者、住民、地元商店街等)による利用促進、公共交通サービスの情報提供等、地域公共交通の確保・維持に向けた**取り組みの継続的实施**

地域協働推進事業費補助金の概要

◇補助要件:

- ① 事業の実施に関する事項を記載した計画(地域協働推進事業計画)が、国から認定を受けていること
※事業の実施について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通総合連携計画」に位置づけること等が必要。
- ② 補助を受けようとする法定協議会の市町村の区域内において、地域公共交通確保維持改善事業を活用した地域公共交通の確保に向けた取組が行われていること。

◇補助対象経費:

公共交通サービスの情報提供等、地域ぐるみの利用促進に係る取り組みに要する経費(次ページ参照)

◇補助率:1/2

◇実施期間:最大2年間

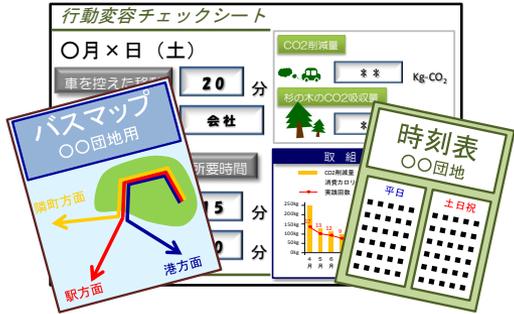
◇補助対象事業者:法定協議会(※) ※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会をいう。

地域協働推進事業費補助金の支援対象

地域協働推進事業費補助金の補助対象イメージは以下の通り。
 (複数事業を組み合わせ実施することも可能。)

補助対象事業のイメージ

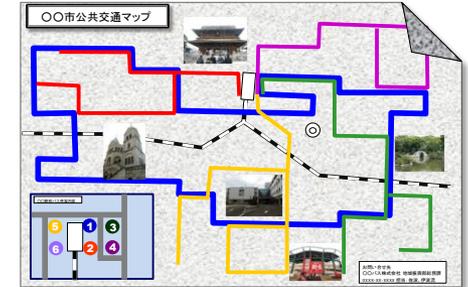
【内は関係者のイメージ】



①モビリティマネジメント実施
 【自治体・交通事業者・住民・学校等】



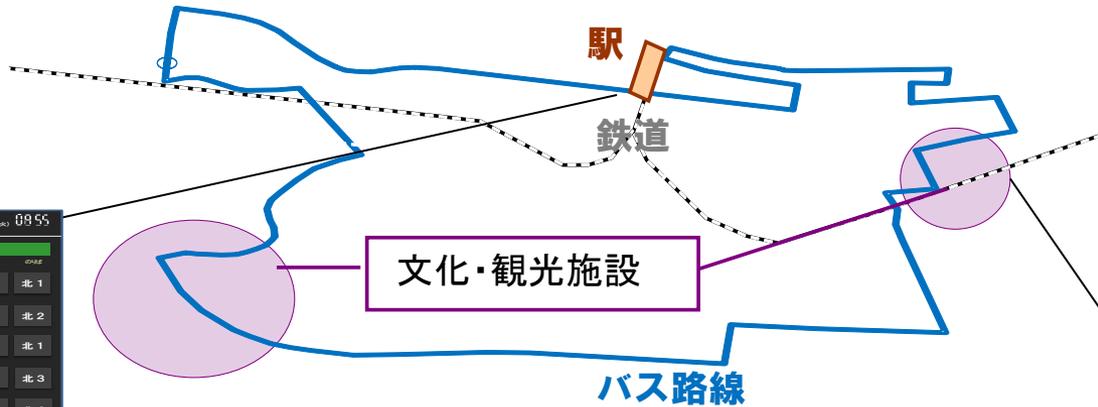
②地域ワークショップ開催
 【自治体・交通事業者・住民等】



③公共交通マップの作成
 【交通事業者・自治体等】

| 〇〇交通/バス乗車案内 | | | |
|-------------|----|---------|-----|
| 時刻 | 路線 | バス | 乗車 |
| 10:40 | 33 | ×門台団地 | 南 2 |
| 10:43 | 37 | ●山小学校 | 南 5 |
| 10:51 | 24 | ◎岡一丁目 | 南 4 |
| 10:56 | 8 | □川原栗所 | 南 1 |
| 11:01 | 32 | △バスセンター | 南 3 |
| 11:12 | 20 | △原工業団地 | 南 4 |
| 10:38 | 7 | 〇〇公園前 | 北 1 |
| 10:48 | 19 | ●緑化センター | 北 2 |
| 10:55 | 22 | ××台球場前 | 北 1 |
| 11:08 | 18 | △△高校下 | 北 3 |
| 11:21 | 17 | ●〇〇団地 | 北 2 |
| 11:33 | 7 | 〇〇公園前 | 北 1 |

④乗換情報の提供【交通事業者等】



⑤企画切符の発行【交通事業者等】

※1 モビリティマネジメント: 過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み (広報や情報提供による啓発活動等)

※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。

幹線バス交通等に対する支援の拡充

地域協働推進事業を実施する幹線バス交通等の系統について、地域協働推進事業計画について国から認定を受けることを前提とし、一定の要件の下、補助要件の緩和等を実施。

地域間幹線系統

(1) 輸送量要件の緩和

補助対象期間における1日当たりの輸送量が15人を下回ると見込まれる場合であっても、地域協働推進事業を実施する系統が、以下のいずれかの要件に該当する場合には補助対象とする特例措置を設ける。

(ア) 直近の5年間において1日当たり輸送量が15人以上の年があった系統

(イ) 直近の5年間の1日当たりの輸送量の伸び率を踏まえると、地域協働推進事業の実施により3年以内（補助対象期間3ヶ年目まで）に1日当たり輸送量が15人以上となることが推定される系統

(2) 競合カット・密度カットの緩和

補助対象期間における1日あたり輸送量が15人～150人と見込まれる系統で、競合カット及び密度カットが行われている場合であっても、地域協働推進事業を実施する系統は、競合カット及び密度カットについて、算式によりカット(減額)された額の1/2を補助対象経費とする

(結果、補助率が1/2であることから、当該内定補助額はカット対象額の1/4となる。)

(注)ただし、競合区間が80%を超える系統については、引き続き競合カットの適用対象とする。

地域内フィーダー系統

○地域内フィーダー系統確保維持事業について、国庫補助金(地域公共交通確保維持事業費補助金)を受けていない既存系統に関し、「新たに運行を開始するもの」に該当するものとみなす。

第2期 河内長野市地域公共交通総合連携計画
～乗ってはってん公共交通～
(発展)

【平成24年度～平成26年度】

平成24年11月

河内長野市

6. 事業の概要及び事業の実施主体に関する事項

方針に沿って目標を達成するために取り組むべき事業について、事業の対象別に下記の通り取り組みを示します。

| 方針 | 計画の目標 | 事業対象 | 分類 | 具体的な取り組み | |
|--------------------------------|---------------------|---------------------------------------|-------------------|------------------------------------|---------------------|
| 1. 公共交通利用促進策の実施 | バス利用者数の確保 | (1) 公共交通全般 | ①公共交通利用促進の啓発 | (a) バス利用の手引きの作成、配布等 | |
| | | | | (b) バスマップの作成・配布 | |
| | | | | (c) モデル的な取り組みの他地域へ啓発 | |
| | | | ②観光との連携 | 観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施 | |
| | | | ③商業施設との連携 | 商業施設等と連携した特典の提供等の検討 | |
| | | | ④福祉との協力 | (a) ノンステップバス導入の推進 | |
| | | | | (b) モックルコミュニティバスと福祉施設送迎バスとの乗り継ぎの検討 | |
| | | | | (c) 福祉有償運送と公共交通の連携の検討 | |
| | | | (2) 路線バス | ①料金支払い時の利便性向上 | ICカードシステム導入の検討 |
| | | | | ②乗車運賃の割引 | 上限200円運賃の他路線への展開を検討 |
| | | ③バス乗降箇所の拡大による利便性向上 | | フリー乗降の展開 | |
| | | ④新規路線導入の検討 | | (a) 深夜バスの運行を検討 | |
| | | | (b) 路線バスの運行 | | |
| | | (3) モックルコミュニティバス | ①利用促進PR | (a) 車内でのPR | |
| | | | | (b) 市役所、バス停周辺施設、店舗等でのPR | |
| | | ②乗車運賃の割引 | (a) 上限200円運賃の本格運行 | | |
| | | | (b) 同伴者割引の試行 | | |
| (4) 日野・滝畑コミュニティバス | ①運行ルートの見直し | 農の拠点をまわる運行ルートの検討 | | | |
| | ②沿線施設における割引特典の実施の検討 | 沿線施設、店舗などとのタイアップの検討 | | | |
| (5) モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス | 利用促進及び自主財源の確保 | 有料広告を掲載した時刻表・ルート図の作成及び配布、バス車内への有料広告掲載 | | | |
| 2. 公共交通を守り育てるための事業を実施 | 公共交通空白・不便地域の解消 | 公共交通 | 地域に合った公共交通の検討 | 地域に合った公共交通の試行運行を検討 | |

方針：1. 公共交通利用促進策の実施

計画の目標：バス利用者数の確保

事業対象：(1)公共交通全般

分類：①公共交通利用促進の啓発

(a) バス利用の手引きの作成、配布等

バスに乗りなれていない人は、バスの乗車方法や、運行時間、運賃等がわからないために利用していない可能性があります。そのため、バスを身近に感じてもらえるよう、バスの利用方法や回数券等のお得情報を周知すると共に、バスの利点をPRします。

● バス利用の手引きと回数券等のお得情報を掲載したチラシを市内各所で配布

バス停での確認事項、バスの乗車方法、降車方法、回数券等のお得情報等を掲載したチラシを作成し、市内各所で配布して周知し、初めてバスに乗る人にもわかるようにします。

〔南海バスの例〕

南海バスHPでバスの乗車、降車する方法、バスカード等のお得情報等を案内。

The screenshot displays the Nankai Bus website interface. On the left, there are sections for bus routes and schedules. The main area features a large image of a bus and text explaining bus services. On the right, there is a detailed section for 'なんかいバスカード' (Nankai Bus Card), listing various card types such as '2200', '3300', and '5500' with their respective benefits and prices. The cards are shown in a grid format with colorful backgrounds.

出典：南海バスHP

● 公共交通の利点を図を多用してHPやチラシでわかりやすくPR

公共交通の利点やノーマイカーデーをPRし、自動車に依存するのではなく、公共交通とのバランスがとれた適正な使い方を啓発します。

〔大阪府HPの例〕

大阪府HPで「かしこい公共交通の使い方」を紹介。

電車・バスは二酸化炭素排出量が少ない

普段、みなさんが利用している『電車・地下鉄』と『バス』と『自動車』の二酸化炭素排出量を比較してみると、

- ・『電車・地下鉄』は『自動車』の約1/9
- ・『バス』は『自動車』の約1/3

で済みます。

二酸化炭素の排出を減らすために自動車をエコカーに変えることも一つの方法ですが、

電車・地下鉄・バスなどの公共交通機関を利用することは、身近にできて地球の温暖化対策に大きく貢献できる方法の一つです。



出典：大阪府HP

実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議、交通事業者

分類：②観光との連携

観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施

河内長野市内は観光資源が点在しており、周遊するには自動車やバスによる移動が必要となります。そのため、観光資源と路線バスを活用し、バスの利用促進を図ります。

- 路線バスによる奥河内の観光資源までのアクセス方法や周遊観光のモデルルートを記載したチラシを配布

バスで観光資源にアクセスする場合は、バスの運行ルートや運行時間に合わせた行動が必要となるため、バスによるアクセス方法をPRし、市内の観光資源を活用して利用促進を図ります。

〔奈良 木簡型フリー乗車券のチラシ事例〕
バスが1日乗り放題の木簡切符で行ける施設と所要時間、バスの運行頻度をコンパクトにチラシにまとめて配布。

〈企画乗車券とセットで配布された観光施設の行き方を掲載したチラシ〉

木簡型一日フリー乗車券を使った主な行き方



提供：奈良中心市街地公共交通活性化協議会

| | |
|--------|--------------------------|
| 実施予定時期 | 平成24年度～ |
| 事業主体 | 河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、南海バス |

事業対象：(5)モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス

分類：利用促進及び自主財源の確保

有料広告を掲載した時刻表・ルート図の作成及び配布、バス車内への有料広告掲載

バス利用の促進及び自主財源の確保のため、有料広告を掲載した時刻表・ルート図の作成及び配布、バス車内への有料広告の掲載を実施します。

モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバスの時刻表・ルート図を作成及び配布して利用促進を図ります。この時刻表・ルート図やバス車内へ有料広告を掲載することにより、市の費用負担を抑えるとともに、広告掲載店の顧客増、売上増等による地域経済の活性化が期待されます。

〔清須市の事例〕

清須市ではコミュニティバスの時刻表・ルート図に有料広告を掲載し、バス車内有料広告も実施。

〈清須市コミュニティバス「きよす あしがるバス」の時刻表・ルート図の例〉

▼ウラ

有料広告掲載条件

| | 規格 | 掲載期間 | 掲載料 |
|------------|--------------------------|----------------------|---------------|
| 時刻表・全体ルート図 | 縦5cm×横7cm | 次回ダイヤ・ルート改正時まで(時期未定) | 1枠70,000円 |
| バス車内窓枠上部 | 縦36.4cm×横51.5cm (B3 サイズ) | 平成24年8月から平成25年3月(予定) | 1枠あたり月額2,000円 |

▼オモテ

出典：清須市HP

実施予定時期

平成25年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議、河内長野市

方針：2. 公共交通を守り育てるための事業を実施

公共交通空白・不便地域の解消

事業対象：公共交通

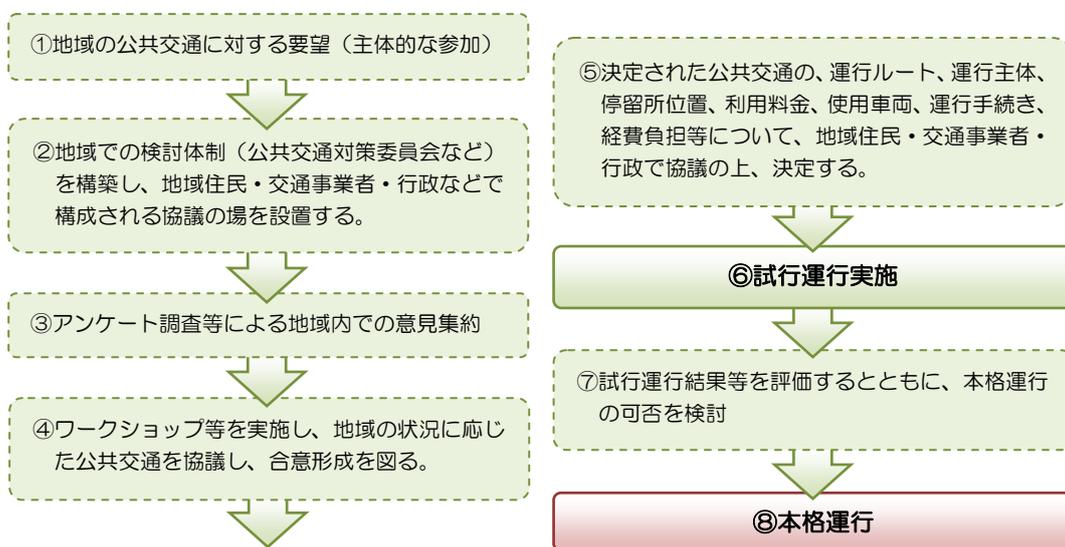
分類：地域に合った公共交通の検討

地域に合った公共交通の試行運行を検討

公共交通空白・不便地域において、地域の利便性向上及び利用促進を図るため、地域に合った公共交通についての協議を進め、試行運行を検討します。

連携計画(平成21年度～平成23年度)において試行運行から本格運行へ移行した楠ヶ丘地域での取り組みをモデルとし、住民が主体的に取り組む要望のある地域にて、地域に合った公共交通について協議を進め、地域主体の公共交通の試行運行を検討します。

楠ヶ丘地域での取り組みの流れ



(例) 公共交通空白地域において、連携計画（平成21年度～平成23年度）での結果を踏まえ、引き続き地域に合った公共交通について協議を行います。

実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議

様式第1-6（日本工業規格A列4番）

第 号
平成25年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 河内長野市地域公共交通会議
住 所 河内長野市原町一丁目1番1号
代表者氏名 会 長 向 井 一 雄 印

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持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。

生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】

(名 称) 河内長野市地域公共交通会議

(代表者名) 会長 向井 一雄

| |
|---|
| 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 |
| <p>公共交通は市民生活を支える大切な交通手段であるが、人口減少や少子高齢化、自動車への過度の依存などの要因により、路線バスやコミュニティバス等の公共交通利用者が年々減少を続けており、持続可能な公共交通を確保することが極めて厳しい状況にある。</p> <p>そのため、住民、交通事業者、行政などの関係者による協働の取り組みを進め、市内を運行する路線バスやコミュニティバス等の公共交通の維持・発展を図ることを目的とする。</p> |
| 2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果 |
| <p>○事業の目標</p> <p>「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」及び「地域協働推進事業」等に基づく、バスマップの作成・配布、地域でのワークショップの実施など様々な公共交通の利用促進につながる取り組みを実施することにより、各路線（日野・滝畑コミュニティバス、路線バス小深線2、高向線1、天野山線5・4・3）における対前年度比での運行回数の維持及び輸送人員の維持もしくは増加を目指す。</p> <p>別紙参考資料のとおり</p> <p>○事業の効果</p> <p>市内各地域と本市の主要駅である河内長野駅をつなぐ路線である当該路線（日野・滝畑コミュニティバス、路線バス小深線2、高向線1、天野山線5・4・3）を維持・発展させることにより、自動車等を利用できない高齢者など（通勤・通学者を含む）の社会参加やふだんの生活（通学、通院、買い物等）に必要となる移動手段、地域の利便性（主に鉄道駅のアクセス）が確保できる。</p> |
| 3. 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 |
| 別表1のとおり |
| 4. 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 |
| 別表2のとおり |
| 5. 別表4の補助事業の基準二に基づき、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 |
| 地域内フィーダー系統確保維持計画のため該当しない |
| 6. 別表4の補助事業の基準八に基づき、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 |
| 地域内フィーダー系統確保維持計画のため該当しない |
| 7. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要 |
| 別表5のとおり |
| 8. 車両の取得に係る目的・必要性 |
| 車両の取得を行わないため該当しない |

| | |
|--|---------------------------------------|
| 9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 | |
| 車両の取得を行わないため該当しない | |
| 10. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額 | |
| 車両の取得を行わないため該当しない。 | |
| 11. 協議会の開催状況と主な議論 | |
| <p>○平成25年4月24日 第17回河内長野市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（自己評価）について ・モックルコミュニティバス上限200円運賃の試行運行状況について ・楠ヶ丘地域乗合タクシーの利用状況等について ・バス利用の手引き・バスマップの作成について <p>○平成25年7月3日 第18回河内長野市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持改善事業について ・路線バス（千代田線）の上限200円運賃の試行運行について ・路線バス（南青葉台線）のフリー乗降の実施について ・モックルコミュニティバス上限200円運賃の試行運行の利用状況等について ・バス利用の手引き・バスマップの作成について | |
| 12. 利用者等の意見の反映状況 | |
| 地域住民又は利用者の代表として、2名の公募委員、河内長野市老人クラブ連合会、河内長野市観光協会及び河内長野市商工会より各々1名参加。 | |
| 13. 協議会メンバーの構成 | |
| 学識経験者 | 大阪市立大学、和歌山工業高等専門学校 |
| 国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局長が指名する者 | 大阪運輸支局総務企画部門、大阪運輸支局輸送部門 |
| 大阪府公安委員会が指名する者 | 大阪府河内長野警察署交通課 |
| 道路管理者が指名する者 | 大阪府富田林土木事務所 |
| 地域住民又は利用者の代表 | 河内長野市老人クラブ連合会、河内長野市観光協会、河内長野市商工会、公募市民 |
| 一般旅客自動車運送事業者 | 南海バス、大阪第一交通株式会社、近鉄タクシー株式会社 |
| 河内長野市副市長 （都市建設部を所管する副市長） | 副市長 |
| 一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体 | 南海バス株式会社労働組合 |
| その他交通会議が必要と認める者 | 大阪府 |
| その他市長が必要と認めるもの | 健康増進部長、産業振興部長、都市建設部長、総務部長、市長公室長 |

フィーダー系統申請 参考資料

輸送人員(人)

| | | 日野滝畑コミュニティ | 小深線2(石見川系統) | 高向線1(高向起終点系統) | 天野山線5(旭ヶ丘系統) | 天野山線4(天野山起終点系統) | 天野山3(サイクルセンター系統) |
|-----------|-----------|------------|-------------|---------------|--------------|-----------------|------------------|
| 24年補助設定期間 | 平成23年 10月 | 7,851 | 4,647 | 9,444 | 19,972 | 1,716 | 750 |
| | 平成23年 11月 | 8,090 | 4,329 | 9,363 | 19,881 | 1,507 | 588 |
| | 平成23年 12月 | 6,048 | 3,867 | 8,907 | 19,292 | 1,441 | 481 |
| | 平成24年 1月 | 5,411 | 3,815 | 8,586 | 17,933 | 1,282 | 396 |
| | 平成24年 2月 | 5,427 | 3,815 | 9,390 | 18,588 | 1,405 | 260 |
| | 平成24年 3月 | 7,311 | 4,020 | 9,573 | 19,604 | 1,408 | 555 |
| | 平成24年 4月 | 6,898 | 4,201 | 9,885 | 19,441 | 1,497 | 498 |
| | 平成24年 5月 | 7,676 | 3,881 | 9,426 | 18,972 | 1,504 | 450 |
| | 平成24年 6月 | 6,657 | 4,001 | 9,045 | 19,173 | 1,613 | 334 |
| | 平成24年 7月 | 6,974 | 3,968 | 9,738 | 19,767 | 1,590 | 341 |
| | 平成24年 8月 | 7,275 | 3,621 | 9,135 | 17,601 | 1,567 | 293 |
| | 平成24年 9月 | 6,895 | 3,692 | 9,129 | 17,134 | 1,362 | 527 |
| | 期間計 | 82,513 | 47,857 | 111,621 | 227,358 | 17,892 | 5,473 |

| | | | | | | | |
|-----------|-----------|--------|--------|--------|---------|-------|-------|
| 25年補助設定期間 | 平成24年 10月 | 7,698 | 4,294 | 9,960 | 19,232 | 1,643 | 449 |
| | 平成24年 11月 | 7,361 | 3,949 | 8,769 | 17,635 | 1,517 | 480 |
| | 平成24年 12月 | 5,770 | 3,793 | 8,637 | 17,831 | 1,444 | 422 |
| | 平成25年 1月 | 5,292 | 3,462 | 8,556 | 16,165 | 1,491 | 385 |
| | 平成25年 2月 | 5,416 | 3,271 | 8,691 | 16,734 | 1,438 | 249 |
| | 平成25年 3月 | 6,986 | 3,451 | 8,985 | 17,829 | 1,431 | 442 |
| | 計 | 38,523 | 22,220 | 53,598 | 105,426 | 8,964 | 2,427 |

| | | | | | | |
|----------|--------|--------|--------|---------|--------|-------|
| 24年 同期間計 | 40,138 | 24,493 | 55,263 | 115,270 | 8,759 | 3,030 |
| 昨対 | 96.0% | 90.7% | 97.0% | 91.5% | 102.3% | 80.1% |

【目標・効果における追記事項】

| 運行回数 | 現状維持 | 現状維持 | 現状維持 | 現状維持 | 現状維持 | 現状維持 |
|------|---|----------|----------|----------|----------|----------|
| 輸送人員 | 維持もしくは増加 | 維持もしくは増加 | 維持もしくは増加 | 維持もしくは増加 | 維持もしくは増加 | 維持もしくは増加 |
| その他 | 市民へのバスマップ配布、河内長野駅前でのPR活動(ポケット時刻表の配布など)を行い、利用者数の維持確保の取り組みに努める。 | | | | | |

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

平成25年度

| 都道府県 (市区町村) | 運行予定者名 | 運行系統名 | 地域間幹線／地域内ファイダーの別 | 確保維持事業に要する国庫補助額(千円) | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」) | | | | |
|----------------|---------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---|--|--|
| | | | | | 基準口で該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | | | |
| 河内長野市 | 南海バス(株) | 日野・滝畑コミュニティバス | 地域内ファイダー系統 | 1,224.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ① | | |
| | | 小深線2(石見川系統) | 地域内ファイダー系統 | 425.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ① | | |
| | | 高向線1(高向起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 67.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ① | | |
| | | 天野山線5(旭ヶ丘系統) | 地域内ファイダー系統 | 152.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ① | | |
| | | 天野山線4(天野山起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 59.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ① | | |
| | | 天野山線3(サイクルセンター系統) | 地域内ファイダー系統 | 142.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ① | | |
| | | 合 計 | | | | 2,070千円 | | | |

(注)

1. 「地域内ファイダー系統の基準適合」は地域内ファイダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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とどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統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行予定者

平成26年度

| 都道府県 (市区町村) | 運行予定者名 | 運行系統名 | 地域間幹線／地域内ファイダーの別 | 確保維持事業に要する国庫補助額(千円) | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」) | | | |
|----------------|---------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---|--|
| | | | | | 基準口で該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | | |
| 河内長野市 | 南海バス(株) | 日野・滝畑コミュニティバス | 地域内ファイダー系統 | 14,892.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 小深線2(石見川系統) | 地域内ファイダー系統 | 5,173.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 高向線1(高向起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 700.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線5(旭ヶ丘系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,878.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線4(天野山起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 752.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線3(サイクルセンター系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,568.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 合 計 | | | | 24,965千円 | | |

(注)

1. 「地域内ファイダー系統の基準適合」は地域内ファイダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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とどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統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行予定者

平成27年度

| 都道府県 (市区町村) | 運行予定者名 | 運行系統名 | 地域間幹線／地域内ファイダーの別 | 確保維持事業に要する国庫補助額(千円) | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」) | | | |
|----------------|---------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---|--|
| | | | | | 基準口で該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | | |
| 河内長野市 | 南海バス(株) | 日野・滝畑コミュニティバス | 地域内ファイダー系統 | 14,892.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 小深線2(石見川系統) | 地域内ファイダー系統 | 5,173.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 高向線1(高向起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 826.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線5(旭ヶ丘系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,876.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線4(天野山起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 750.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線3(サイクルセンター系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,581.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス備が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 合 計 | | | | 25,099千円 | | |

(注)

1. 「地域内ファイダー系統の基準適合」は地域内ファイダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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とどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

平成25年度

| | |
|------|----------|
| 事業者名 | 南海バス株式会社 |
|------|----------|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|---------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,521,077 | 千円 | 営業外収益 | 21,892 | 千円 | 経常収益(イ) | 6,542,969 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,389,372 | 千円 | 営業外費用 | 3,767 | 千円 | 経常費用(ロ) | 6,393,139 | 千円 |
| | 営業損益 | 131,705 | 千円 | 営業外損益 | 18,125 | 千円 | 経常損益 | 149,830 | 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 15,994,259.0 | km | | | | 経常収支率 | 102.34 | % | |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|---------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,565,293 | 千円 | 営業外収益 | 18,115 | 千円 | 経常収益(イ') | 6,583,408 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,219,421 | 千円 | 営業外費用 | 8,094 | 千円 | 経常費用(ロ') | 6,227,515 | 千円 |
| | 営業損益 | 345,872 | 千円 | 営業外損益 | 10,021 | 千円 | 経常損益 | 355,893 | 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | 16,012,746.0 | km | | | | 経常収支率 | 105.71 | % | |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|-----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,394,414 | 千円 | 営業外収益 | 29,377 | 千円 | 経常収益(イ'') | 6,423,791 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,112,214 | 千円 | 営業外費用 | 21,351 | 千円 | 経常費用(ロ'') | 6,133,565 | 千円 |
| | 営業損益 | 282,200 | 千円 | 営業外損益 | 8,026 | 千円 | 経常損益 | 290,226 | 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'') | 15,697,428.0 | km | | | | 経常収支率 | 104.73 | % | |

(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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}'} = \text{a}$ | 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) $\frac{\text{ロ}}{\text{ハ}} = \text{b}$ | 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) $\frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}''} = \text{c}$ | 平均増減率 $\frac{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{a}) - 1)}{2} = \text{d}$ |
|---------|--|---|---|---|
| 京阪神 | 390 円 73 銭 | 388 円 90 銭 | 399 円 71 銭 | 1.15 % |
| | 円 銭 | 円 銭 | 円 銭 | % |

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 $\frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}''} = \text{ニ}$ | 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 |
|---------|---|--------------------|--------------------------------|------------------|
| 京阪神 | 404 円 31 銭 | 451 円 23 銭 | 404 円 31 銭 | 409 円 8 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 | 運行系統名 | 運行系統 | | | 計画運行回数 | 系統キロ程 | 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 | | 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以外のキロ程の比率 (チ+ロ+ス)÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ |
|---------|------|-----------------|--------|-------|----------|--------|----------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|----------|---|---------------|
| | | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | チ | リ | ス | | | |
| 京阪神 | 1 | 日野滝畑コミュニティ | 河内長野駅前 | 日野 | 滝畑ダム | 30日 | 315.0回 | 往14.8km (平均) 復14.8km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 9,324.0 km | |
| | 2 | 小深線2(石見川) | 河内長野駅前 | 日東町東口 | 石見川 | 30日 | 195.0回 | 往11.2km (平均) 復11.2km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 4,368.0 km | |
| | 3 | 高向線1(高向) | 河内長野駅前 | 中高向 | 高向 | 30日 | 538.5回 | 往3.5km (平均) 復3.5km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 3,769.5 km | |
| | 4 | 天野山線5(旭ヶ丘) | 河内長野駅前 | 清崎 | 旭ヶ丘 | 30日 | 750.5回 | 往4.4km (平均) 復4.4km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 6,604.4 km | |
| | 5 | 天野山線4(天野山) | 河内長野駅前 | 清崎 | 天野山 | 30日 | 62.5回 | 往5.6km (平均) 復5.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 700.0 km | |
| | 6 | 天野山線3(サイクルセンター) | 河内長野駅前 | 天野山 | サイクルセンター | 30日 | 60.5回 | 往7.6km (平均) 復7.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 919.6 km | |
| | 7 | | | | | | | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | | | km |
| 合計 | | 6系統 | | | | | 往47.1km (平均) 復47.1km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | | | 25,685.5 km | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノ)の額 ト | 補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ | ヨ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以外に係るもの ヨ×ル=ソ | 補助対象経費 ツ | 補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ | 国庫補助上限額 ナ | 国庫補助金内定申請額(ネ又はナのうちいずれか少ない方の額) ラ |
|---------|------|---------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------------|---|-------------|-----------------------|--------------|------------------------------------|
| 京阪神 | 1 | 3,769,786 円 | 141 円 76 銭 | 1,321,770 円 | 2,448,016 円 | 2,448,016 円 | 2,448 千円 | 1,224.0 千円 | | |
| | 2 | 1,766,026 円 | 209 円 61 銭 | 915,576 円 | 850,450 円 | 850,450 円 | 850 千円 | 425.0 千円 | | |
| | 3 | 1,524,046 円 | 368 円 38 銭 | 1,388,608 円 | 135,438 円 | 135,438 円 | 135 千円 | 67.5 千円 | | |
| | 4 | 2,670,224 円 | 358 円 16 銭 | 2,365,431 円 | 304,793 円 | 304,793 円 | 304 千円 | 152.0 千円 | | |
| | 5 | 283,017 円 | 234 円 73 銭 | 164,311 円 | 118,706 円 | 118,706 円 | 118 千円 | 59.0 千円 | | |
| | 6 | 371,803 円 | 94 円 25 銭 | 86,672 円 | 285,131 円 | 285,131 円 | 285 千円 | 142.5 千円 | | |
| | 7 | 0 円 | 円 銭 | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | | |
| 合計 | | 10,384,902 円 | | 6,242,368 円 | 4,142,534 円 | 4,142,534 円 | 4,142 千円 | 2,070 千円 | 17,706 千円 | 2,070 千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ヲ-カ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---------|-------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|---------------|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 京阪神 | 1 | 2,448,016 円 | | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | |
| | 2 | 850,450 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 135,438 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 304,793 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 118,706 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 285,131 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 4,142,534 円 | 2,072,534 円 | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | | |

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) e | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間※) g | 平均増減率 (((f÷e)-1)+(g÷f)-1)÷2=h | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 g×(1+(h÷2))2=ノ |
|---------|------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|
| 京阪神 | 1 | 149 円 61 銭 | 144 円 76 銭 | 144 円 31 銭 | ▲ 1.77 % | 141 円 76 銭 |
| | 2 | 239 円 21 銭 | 204 円 94 銭 | 218 円 12 銭 | ▲ 3.94 % | 209 円 61 銭 |
| | 3 | 419 円 7 銭 | 381 円 84 銭 | 384 円 12 銭 | ▲ 4.14 % | 368 円 38 銭 |
| | 4 | 405 円 95 銭 | 388 円 43 銭 | 373 円 31 銭 | ▲ 4.10 % | 358 円 16 銭 |
| | 5 | 333 円 54 銭 | 290 円 53 銭 | 263 円 24 銭 | ▲ 11.14 % | 234 円 73 銭 |
| | 6 | 102 円 0 銭 | 82 円 17 銭 | 95 円 68 銭 | ▲ 1.49 % | 94 円 25 銭 |
| | 7 | 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。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱表1(附則第12条の適用を受ける事業者によっては別表2)の名称を記載すること。
 - 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。
 - 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ついては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
 - 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(自家用有償運送)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、原則として昭和52年5月17日付け自第338号、自第151号、自第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。
 - 申請番号は、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。
 - 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長が通知した数値によること。
 - 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
 - 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
 - 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
 - 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
 - 「計画実車走行キロ」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。
 - 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(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。
 - 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
 - 「補助対象期間の前々年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」「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。
 - 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
- 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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均乗車率」は、%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 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係書類(但し前年度補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関係書類の添付を省略することができる)。

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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

平成26年度

| | |
|------|----------|
| 事業者名 | 南海バス株式会社 |
|------|----------|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|---------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,521,077 | 千円 | 営業外収益 | 21,892 | 千円 | 経常収益(イ) | 6,542,969 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,389,372 | 千円 | 営業外費用 | 3,767 | 千円 | 経常費用(ロ) | 6,393,139 | 千円 |
| | 営業損益 | 131,705 | 千円 | 営業外損益 | 18,125 | 千円 | 経常損益 | 149,830 | 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 15,994,259.0 | km | | | | 経常収支率 | 102.34 | % | |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|---------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,565,293 | 千円 | 営業外収益 | 18,115 | 千円 | 経常収益(イ') | 6,583,408 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,219,421 | 千円 | 営業外費用 | 8,094 | 千円 | 経常費用(ロ') | 6,227,515 | 千円 |
| | 営業損益 | 345,872 | 千円 | 営業外損益 | 10,021 | 千円 | 経常損益 | 355,893 | 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | 16,012,746.0 | km | | | | 経常収支率 | 105.71 | % | |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|-----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,394,414 | 千円 | 営業外収益 | 29,377 | 千円 | 経常収益(イ'') | 6,423,791 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,112,214 | 千円 | 営業外費用 | 21,351 | 千円 | 経常費用(ロ'') | 6,133,565 | 千円 |
| | 営業損益 | 282,200 | 千円 | 営業外損益 | 8,026 | 千円 | 経常損益 | 290,226 | 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'') | 15,697,428.0 | km | | | | 経常収支率 | 104.73 | % | |

(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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}'} = \text{a}$ | 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) $\frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}''} = \text{b}$ | 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) $\frac{\text{ロ}}{\text{ハ}} = \text{c}$ | 平均増減率 $\frac{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1)}{2} = \text{d}$ |
|---------|--|---|---|---|
| 京阪神 | 390 円 73 銭 | 388 円 90 銭 | 399 円 71 銭 | 1.15 % |
| | 円 銭 | 円 銭 | 円 銭 | % |

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 $\frac{\text{ロ}}{\text{ハ}} = \text{イ}$ | 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 |
|---------|---|--------------------|--------------------------------|------------------|
| 京阪神 | 404 円 31 銭 | 451 円 23 銭 | 404 円 31 銭 | 409 円 8 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 | 運行系統名 | 運行系統 | | | 計画運行回数 | 系統キロ程 | 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 | | 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以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ))÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ |
|---------|------|-----------------|--------|-------|----------|----------------------|----------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|--------------|---|---------------|
| | | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | チ | リ | ヌ | | | |
| 京阪神 | 1 | 日野滝畑コミュニティ | 河内長野駅前 | 日野 | 滝畑ダム | 365日 | 往14.8km (平均) 復14.8km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 113,442.0 km | |
| | 2 | 小深線2(石見川) | 河内長野駅前 | 日東町東口 | 石見川 | 365日 | 往11.2km (平均) 復11.2km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 53,144.0 km | |
| | 3 | 高向線1(高向) | 河内長野駅前 | 中高向 | 高向 | 365日 | 往3.5km (平均) 復3.5km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 38,997.0 km | |
| | 4 | 天野山線5(旭ヶ丘) | 河内長野駅前 | 清崎 | 旭ヶ丘 | 365日 | 往4.4km (平均) 復4.4km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 81,426.4 km | |
| | 5 | 天野山線4(天野山) | 河内長野駅前 | 清崎 | 天野山 | 365日 | 往5.6km (平均) 復5.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 8,876.0 km | |
| | 6 | 天野山線3(サイクルセンター) | 河内長野駅前 | 天野山 | サイクルセンター | 365日 | 往7.6km (平均) 復7.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 10,115.6 km | |
| | 7 | | | | | | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | | km | |
| 合計 | 6系統 | | | | | 往47.1km (平均) 復47.1km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | | 306,001.0 km | | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノ)の額 ト | 補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ | ヨ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以外に係るもの ヨ×ル=ソ | 補助対象経費 ツ | 補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ | 国庫補助上限額 ナ | 国庫補助金内定申請額(ネ又はソのうちいずれか少ない方の額) ラ |
|---------|---------------|---------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------------|---|-------------|-----------------------|--------------|------------------------------------|
| 京阪神 | 1 | 45,865,735 円 | 141 円 76 銭 | 16,081,537 円 | 29,784,198 円 | 29,784,198 円 | 29,784 千円 | 14,892.0 千円 | | |
| | 2 | 21,486,650 円 | 209 円 61 銭 | 11,139,513 円 | 10,347,137 円 | 10,347,137 円 | 10,347 千円 | 5,173.5 千円 | | |
| | 3 | 15,766,877 円 | 368 円 38 銭 | 14,365,714 円 | 1,401,163 円 | 1,401,163 円 | 1,401 千円 | 700.5 千円 | | |
| | 4 | 32,921,507 円 | 358 円 16 銭 | 29,163,679 円 | 3,757,828 円 | 3,757,828 円 | 3,757 千円 | 1,878.5 千円 | | |
| | 5 | 3,588,655 円 | 234 円 73 銭 | 2,083,463 円 | 1,505,192 円 | 1,505,192 円 | 1,505 千円 | 752.5 千円 | | |
| | 6 | 4,089,838 円 | 94 円 25 銭 | 953,395 円 | 3,136,443 円 | 3,136,443 円 | 3,136 千円 | 1,568.0 千円 | | |
| | 7 | 0 円 | 円 銭 | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | | |
| 合計 | 123,719,262 円 | | 73,787,301 円 | 49,931,961 円 | 49,931,961 円 | 49,931 千円 | 24,965 千円 | 17,706 千円 | 17,706 千円 | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ヲ=カ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額 ム=ラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---------|--------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|---------------|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 京阪神 | 1 | 29,784,198 円 | | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | |
| | 2 | 10,347,137 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 1,401,163 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 3,757,828 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 1,505,192 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 3,136,443 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 49,931,961 円 | 32,225,961 円 | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | | |

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前々年度) e | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間※) g | 平均増減率 (((f÷e)-1)+(g÷f)-1)÷2=h | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 g×(1+(h÷2))2=ノ |
|---------|------|--------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|
| 京阪神 | 1 | 149 円 61 銭 | 144 円 76 銭 | 144 円 31 銭 | ▲ 1.77 % | 141 円 76 銭 |
| | 2 | 239 円 21 銭 | 204 円 94 銭 | 218 円 12 銭 | ▲ 3.94 % | 209 円 61 銭 |
| | 3 | 419 円 7 銭 | 381 円 84 銭 | 384 円 12 銭 | ▲ 4.14 % | 368 円 38 銭 |
| | 4 | 405 円 95 銭 | 388 円 43 銭 | 373 円 31 銭 | ▲ 4.10 % | 358 円 16 銭 |
| | 5 | 333 円 54 銭 | 290 円 53 銭 | 263 円 24 銭 | ▲ 11.14 % | 234 円 73 銭 |
| | 6 | 102 円 0 銭 | 82 円 17 銭 | 95 円 68 銭 | ▲ 1.49 % | 94 円 25 銭 |
| | 7 | 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。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱表1(附則第12条の適用を受ける事業者にとっては別表2)の名称を記載すること。
- 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。
- 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とっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 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(自家用有償運送)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、原則として昭和52年5月17日付け自第338号、自第151号、自第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。
- 申請番号は、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。
- 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長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
- 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(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。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」「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。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均乗車率」は、%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 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係書類(但し前年度補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関係書類の添付を省略することができる)。

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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

平成27年度

| | |
|------|----------|
| 事業者名 | 南海バス株式会社 |
|------|----------|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|---------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,521,077 | 千円 | 営業外収益 | 21,892 | 千円 | 経常収益(イ) | 6,542,969 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,389,372 | 千円 | 営業外費用 | 3,767 | 千円 | 経常費用(ロ) | 6,393,139 | 千円 |
| | 営業損益 | 131,705 | 千円 | 営業外損益 | 18,125 | 千円 | 経常損益 | 149,830 | 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 15,994,259.0 | km | | | | 経常収支率 | 102.34 | % | |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|---------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,565,293 | 千円 | 営業外収益 | 18,115 | 千円 | 経常収益(イ') | 6,583,408 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,219,421 | 千円 | 営業外費用 | 8,094 | 千円 | 経常費用(ロ') | 6,227,515 | 千円 |
| | 営業損益 | 345,872 | 千円 | 営業外損益 | 10,021 | 千円 | 経常損益 | 355,893 | 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | 16,012,746.0 | km | | | | 経常収支率 | 105.71 | % | |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|-----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,394,414 | 千円 | 営業外収益 | 29,377 | 千円 | 経常収益(イ'') | 6,423,791 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,112,214 | 千円 | 営業外費用 | 21,351 | 千円 | 経常費用(ロ'') | 6,133,565 | 千円 |
| | 営業損益 | 282,200 | 千円 | 営業外損益 | 8,026 | 千円 | 経常損益 | 290,226 | 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'') | 15,697,428.0 | km | | | | 経常収支率 | 104.73 | % | |

(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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}'} = \text{a}$ | 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) $\frac{\text{ロ}}{\text{ハ}} = \text{b}$ | 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) $\frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}''} = \text{c}$ | 平均増減率 $\frac{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{a}) - 1)}{2} = \text{d}$ |
|---------|--|---|---|---|
| 京阪神 | 390 円 73 銭 | 388 円 90 銭 | 399 円 71 銭 | 1.15 % |
| | 円 銭 | 円 銭 | 円 銭 | % |

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 $\frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}''} = \text{ニ}$ | 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 |
|---------|---|--------------------|--------------------------------|------------------|
| 京阪神 | 404 円 31 銭 | 451 円 23 銭 | 404 円 31 銭 | 409 円 8 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 | 運行系統名 | 運行系統 | | | 計画運行回数 | 系統キロ程 | 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 | | 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以外のキロ程の比率 (チー(リ+ス))÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ |
|---------|------|-----------------|--------|-------|----------|----------------------|----------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|--------------|---|---------------|
| | | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | チ | リ | ス | | | |
| 京阪神 | 1 | 日野滝畑コミュニティ | 河内長野駅前 | 日野 | 滝畑ダム | 365日 | 往14.8km (平均) 復14.8km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 113,442.0 km | |
| | 2 | 小深線2(石見川) | 河内長野駅前 | 日東町東口 | 石見川 | 365日 | 往11.2km (平均) 復11.2km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 53,144.0 km | |
| | 3 | 高向線1(高向) | 河内長野駅前 | 中高向 | 高向 | 365日 | 往3.5km (平均) 復3.5km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 45,986.5 km | |
| | 4 | 天野山線5(旭ヶ丘) | 河内長野駅前 | 清崎 | 旭ヶ丘 | 365日 | 往4.4km (平均) 復4.4km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 81,342.8 km | |
| | 5 | 天野山線4(天野山) | 河内長野駅前 | 清崎 | 天野山 | 365日 | 往5.6km (平均) 復5.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 8,848.0 km | |
| | 6 | 天野山線3(サイクルセンター) | 河内長野駅前 | 天野山 | サイクルセンター | 365日 | 往7.6km (平均) 復7.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 10,199.2 km | |
| | 7 | | | | | | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | | km | |
| 合計 | 6系統 | | | | | 往47.1km (平均) 復47.1km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | | 312,962.5 km | | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノ)の額 ト | 補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ | ヨ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以外に係るもの ヨ×ル=ソ | 補助対象経費 ツ | 補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ | 国庫補助上限額 ナ | 国庫補助金内定申請額(ネ又はナのうちいずれか少ない方の額) ラ |
|---------|---------------|---------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------------|---|-------------|-----------------------|--------------|------------------------------------|
| 京阪神 | 1 | 45,865,735 円 | 141 円 76 銭 | 16,081,537 円 | 29,784,198 円 | 29,784,198 円 | 29,784 千円 | 14,892.0 千円 | | |
| | 2 | 21,486,650 円 | 209 円 61 銭 | 11,139,513 円 | 10,347,137 円 | 10,347,137 円 | 10,347 千円 | 5,173.5 千円 | | |
| | 3 | 18,592,801 円 | 368 円 38 銭 | 16,940,506 円 | 1,652,295 円 | 1,652,295 円 | 1,652 千円 | 826.0 千円 | | |
| | 4 | 32,887,707 円 | 358 円 16 銭 | 29,133,737 円 | 3,753,970 円 | 3,753,970 円 | 3,753 千円 | 1,876.5 千円 | | |
| | 5 | 3,577,334 円 | 234 円 73 銭 | 2,076,891 円 | 1,500,443 円 | 1,500,443 円 | 1,500 千円 | 750.0 千円 | | |
| | 6 | 4,123,638 円 | 94 円 25 銭 | 961,274 円 | 3,162,364 円 | 3,162,364 円 | 3,162 千円 | 1,581.0 千円 | | |
| | 7 | 0 円 | 円 銭 | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | | |
| 合計 | 126,533,865 円 | | 76,333,458 円 | 50,200,407 円 | 50,200,407 円 | 50,200 千円 | 25,099 千円 | 17,706 千円 | 17,706 千円 | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ア-カ×ム | 損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ×ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---------|--------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|------|-------|------|-------|------|---------|------|---------------|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 京阪神 | 1 | 29,784,198 円 | | | | | | | | | | |
| | 2 | 10,347,137 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 1,652,295 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 3,753,970 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 1,500,443 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 3,162,364 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 50,200,407 円 | 32,494,407 円 | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | | |

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) e | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間※) g | 平均増減率 (((f÷e)-1)+(g÷f)-1)÷2=h | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 g×(1+(h÷2))2=ノ |
|---------|------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|
| 京阪神 | 1 | 149 円 61 銭 | 144 円 76 銭 | 144 円 31 銭 | ▲ 1.77 % | 141 円 76 銭 |
| | 2 | 239 円 21 銭 | 204 円 94 銭 | 218 円 12 銭 | ▲ 3.94 % | 209 円 61 銭 |
| | 3 | 419 円 7 銭 | 381 円 84 銭 | 384 円 12 銭 | ▲ 4.14 % | 368 円 38 銭 |
| | 4 | 405 円 95 銭 | 388 円 43 銭 | 373 円 31 銭 | ▲ 4.10 % | 358 円 16 銭 |
| | 5 | 333 円 54 銭 | 290 円 53 銭 | 263 円 24 銭 | ▲ 11.14 % | 234 円 73 銭 |
| | 6 | 102 円 0 銭 | 82 円 17 銭 | 95 円 68 銭 | ▲ 1.49 % | 94 円 25 銭 |
| | 7 | 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。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱表1(附則第12条の適用を受ける事業者によっては別表2)の名称を記載すること。
 - 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。
 - 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ついては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
 - 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(自家用有償運送)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、原則として昭和52年5月17日付け自第338号、自第151号、自第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。
 - 申請番号は、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。
 - 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長が通知した数値によること。
 - 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
 - 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
 - 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
 - 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
 - 「計画実車走行キロ」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。
 - 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(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。
 - 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
 - 「補助対象期間の前々年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」「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。
 - 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
- 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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均乗車率」は、%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 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係書類(但し前年度補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関係書類の添付を省略することができる)。

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

平成26年度

| 都道府県 (市区町村) | 運行予定者名 | 運行系統名 | 地域間幹線／地域内ファイダーの別 | 確保維持事業に要する国庫補助額(千円) | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」) | | | | |
|----------------|---------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---|--|--|
| | | | | | 基準口で該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | | | |
| 河内長野市 | 南海バス(株) | 日野・滝畑コミュニティバス | 地域内ファイダー系統 | 14,601.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | | |
| | | 小深線2(石見川系統) | 地域内ファイダー系統 | 5,289.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | | |
| | | 高向線1(高向起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 794.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | | |
| | | 天野山線5(旭ヶ丘系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,650.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | | |
| | | 天野山線4(天野山起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 606.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | | |
| | | 天野山線3(サイクルセンター系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,587.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | | |
| | | 合 計 | | | | 24,528千円 | | | |

(注)

1. 「地域内ファイダー系統の基準適合」は地域内ファイダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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とどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統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行予定者

平成27年度

| 都道府県 (市区町村) | 運行予定者名 | 運行系統名 | 地域間幹線／地域内ファイダーの別 | 確保維持事業に要する国庫補助額(千円) | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」) | | | |
|----------------|---------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---|--|
| | | | | | 基準口で該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | | |
| 河内長野市 | 南海バス(株) | 日野・滝畑コミュニティバス | 地域内ファイダー系統 | 14,601.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 小深線2(石見川系統) | 地域内ファイダー系統 | 5,289.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 高向線1(高向起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 936.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線5(旭ヶ丘系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,648.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線4(天野山起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 604.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線3(サイクルセンター系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,600.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 合 計 | | | | 24,680千円 | | |

(注)

1. 「地域内ファイダー系統の基準適合」は地域内ファイダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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とどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統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行予定者

平成28年度

| 都道府県 (市区町村) | 運行予定者名 | 運行系統名 | 地域間幹線／地域内ファイダーの別 | 確保維持事業に要する国庫補助額(千円) | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」) | | | |
|----------------|---------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---|--|
| | | | | | 基準口で該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | | |
| 河内長野市 | 南海バス(株) | 日野・滝畑コミュニティバス | 地域内ファイダー系統 | 14,641.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 小深線2(石見川系統) | 地域内ファイダー系統 | 5,304.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 高向線1(高向起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 939.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線5(旭ヶ丘系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,655.0 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線4(天野山起終点系統) | 地域内ファイダー系統 | 608.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 天野山線3(サイクルセンター系統) | 地域内ファイダー系統 | 1,587.5 | ① | 河内長野駅前停留所に、南海バス機が運行する天野山線1と接続 | ③ | |
| | | 合 計 | | | | 24,735千円 | | |

(注)

1. 「地域内ファイダー系統の基準適合」は地域内ファイダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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とどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

平成26年度

| | |
|------|----------|
| 事業者名 | 南海バス株式会社 |
|------|----------|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|---------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,606,350 | 千円 | 営業外収益 | 44,949 | 千円 | 経常収益(イ) | 6,651,299 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,452,639 | 千円 | 営業外費用 | 10,701 | 千円 | 経常費用(ロ) | 6,463,340 | 千円 |
| | 営業損益 | 153,711 | 千円 | 営業外損益 | 34,248 | 千円 | 経常損益 | 187,959 | 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 16,252,932.0 | km | | | | 経常収支率 | 102.90 | % | |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|---------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,521,077 | 千円 | 営業外収益 | 21,892 | 千円 | 経常収益(イ') | 6,542,969 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,389,372 | 千円 | 営業外費用 | 3,767 | 千円 | 経常費用(ロ') | 6,393,139 | 千円 |
| | 営業損益 | 131,705 | 千円 | 営業外損益 | 18,125 | 千円 | 経常損益 | 149,830 | 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(バ') | 15,994,259.0 | km | | | | 経常収支率 | 102.34 | % | |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|-------|-----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,565,293 | 千円 | 営業外収益 | 18,115 | 千円 | 経常収益(イ'') | 6,583,408 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,219,421 | 千円 | 営業外費用 | 8,094 | 千円 | 経常費用(ロ'') | 6,227,515 | 千円 |
| | 営業損益 | 345,872 | 千円 | 営業外損益 | 10,021 | 千円 | 経常損益 | 355,893 | 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(バ'') | 16,012,746.0 | km | | | | 経常収支率 | 105.71 | % | |

(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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}'} = \text{a}$ | 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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}} = \text{b}$ | 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) $\frac{\text{ロ}}{\text{ハ}} = \text{c}$ | 平均増減率 $\frac{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1)}{2} = \text{d}$ |
|---------|--|--|---|---|
| 京阪神 | 388 円 90 銭 | 399 円 71 銭 | 397 円 67 銭 | 1.13 % |
| | 円 銭 | 円 銭 | 円 銭 | % |

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 $\frac{\text{ロ}}{\text{ハ}} = \text{a}$ | 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 |
|---------|---|--------------------|--------------------------------|------------------|
| 京阪神 | 402 円 17 銭 | 466 円 46 銭 | 402 円 17 銭 | 409 円 23 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 | 運行系統名 | 運行系統 | | | 計画運行回数 | 系統キロ程 | 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 | | 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以外のキロ程の比率 (チ+ロ+ス)÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ |
|---------|------|-----------------|--------|-------|----------|--------|----------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|----------|---|---------------|
| | | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | チ | リ | ス | | | |
| 京阪神 | 1 | 日野滝畑コミュニティ | 河内長野駅前 | 日野 | 滝畑ダム | 365日 | 往14.8km (平均) 復14.8km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 113,442.0 km | |
| | 2 | 小深線2(石見川) | 河内長野駅前 | 日東町東口 | 石見川 | 365日 | 往11.2km (平均) 復11.2km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 53,144.0 km | |
| | 3 | 高向線1(高向) | 河内長野駅前 | 中高向 | 高向 | 365日 | 往3.5km (平均) 復3.5km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 38,997.0 km | |
| | 4 | 天野山線5(旭ヶ丘) | 河内長野駅前 | 清崎 | 旭ヶ丘 | 365日 | 往4.4km (平均) 復4.4km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 81,426.4 km | |
| | 5 | 天野山線4(天野山) | 河内長野駅前 | 清崎 | 天野山 | 365日 | 往5.6km (平均) 復5.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 8,876.0 km | |
| | 6 | 天野山線3(サイクルセンター) | 河内長野駅前 | 天野山 | サイクルセンター | 365日 | 往7.6km (平均) 復7.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 10,115.6 km | |
| | 7 | | | | | | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | | km | |
| 合計 | | 6系統 | | | | | 往47.1km (平均) 復47.1km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | | 306,001.0 km | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノ)の額 ト | 補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ | ヨ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以外に係るもの ヨ×ル=ソ | 補助対象経費 ツ | 補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ | 国庫補助上限額 ナ | 国庫補助金内定申請額(ネ又はナのうちいずれか少ない方の額) ラ |
|---------|------|---------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------------|---|-------------|-----------------------|--------------|------------------------------------|
| 京阪神 | 1 | 45,622,969 円 | 144 円 75 銭 | 16,420,729 円 | 29,202,240 円 | 29,202,240 円 | 29,202 千円 | 14,601.0 千円 | | |
| | 2 | 21,372,922 円 | 203 円 10 銭 | 10,793,546 円 | 10,579,376 円 | 10,579,376 円 | 10,579 千円 | 5,289.5 千円 | | |
| | 3 | 15,683,423 円 | 361 円 43 銭 | 14,094,685 円 | 1,588,738 円 | 1,588,738 円 | 1,588 千円 | 794.0 千円 | | |
| | 4 | 32,747,255 円 | 361 円 64 銭 | 29,447,043 円 | 3,300,212 円 | 3,300,212 円 | 3,300 千円 | 1,650.0 千円 | | |
| | 5 | 3,569,660 円 | 265 円 50 銭 | 2,356,578 円 | 1,213,082 円 | 1,213,082 円 | 1,213 千円 | 606.5 千円 | | |
| | 6 | 4,068,190 円 | 88 円 23 銭 | 892,499 円 | 3,175,691 円 | 3,175,691 円 | 3,175 千円 | 1,587.5 千円 | | |
| | 7 | 0 円 | 円 銭 | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | | |
| 合計 | | 123,064,419 円 | | 74,005,080 円 | 49,059,339 円 | 49,059,339 円 | 49,059 千円 | 24,528 千円 | 13,183 千円 | 13,183 千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ア-カ×ム | 損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ×ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---------|--------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|---------------|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 京阪神 | 1 | 29,202,240 円 | | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | |
| | 2 | 10,579,376 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 1,588,738 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 3,300,212 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 1,213,082 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 3,175,691 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 49,059,339 円 | 35,876,339 円 | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | | |

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) e | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間※) g | 平均増減率 (((f÷e)-1)+(g÷f)-1)÷2=h | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 g×(1+(h÷2))2=ノ |
|---------|------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|
| 京阪神 | 1 | 144 円 76 銭 | 144 円 31 銭 | 144 円 75 銭 | 0.00 % | 144 円 75 銭 |
| | 2 | 191 円 90 銭 | 195 円 30 銭 | 199 円 30 銭 | 1.90 % | 203 円 10 銭 |
| | 3 | 347 円 27 銭 | 351 円 96 銭 | 356 円 64 銭 | 1.34 % | 361 円 43 銭 |
| | 4 | 345 円 57 銭 | 350 円 90 銭 | 356 円 21 銭 | 1.52 % | 361 円 64 銭 |
| | 5 | 249 円 63 銭 | 254 円 92 銭 | 260 円 9 銭 | 2.07 % | 265 円 50 銭 |
| | 6 | 83 円 86 銭 | 85 円 27 銭 | 86 円 75 銭 | 1.70 % | 88 円 23 銭 |
| | 7 | 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。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱表1(附則第12条の適用を受ける事業者によっては別表2)の名称を記載すること。
- 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。
- 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ついては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 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(自家用有償運送)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、原則として昭和52年5月17日付け自第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。
- 申請番号は、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。
- 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長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
- 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(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。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」「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。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均乗車率」は、%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 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係書類(但し前年度補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関係書類の添付を省略することができる)。

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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

平成27年度

| | |
|------|----------|
| 事業者名 | 南海バス株式会社 |
|------|----------|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|----|---------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,606,350 | 千円 | 営業外収益 | 44,949 | 千円 | 経常収益(イ) | 6,651,299 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,452,639 | 千円 | 営業外費用 | 10,701 | 千円 | 経常費用(ロ) | 6,463,340 | 千円 |
| | 営業損益 | 153,711 | 千円 | 営業外損益 | 34,248 | 千円 | 経常損益 | 187,959 | 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 16,252,932.0 | | | km | | | 経常収支率 | 102.90 | % |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|---------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|----|----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,521,077 | 千円 | 営業外収益 | 21,892 | 千円 | 経常収益(イ') | 6,542,969 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,389,372 | 千円 | 営業外費用 | 3,767 | 千円 | 経常費用(ロ') | 6,393,139 | 千円 |
| | 営業損益 | 131,705 | 千円 | 営業外損益 | 18,125 | 千円 | 経常損益 | 149,830 | 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(バ') | 15,994,259.0 | | | km | | | 経常収支率 | 102.34 | % |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|----|-----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,565,293 | 千円 | 営業外収益 | 18,115 | 千円 | 経常収益(イ'') | 6,583,408 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,219,421 | 千円 | 営業外費用 | 8,094 | 千円 | 経常費用(ロ'') | 6,227,515 | 千円 |
| | 営業損益 | 345,872 | 千円 | 営業外損益 | 10,021 | 千円 | 経常損益 | 355,893 | 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(バ'') | 16,012,746.0 | | | km | | | 経常収支率 | 105.71 | % |

(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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}'} = \text{a}$ | 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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}} = \text{b}$ | 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) $\frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}''} = \text{c}$ | 平均増減率 $\frac{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1)}{2} = \text{d}$ |
|---------|--|--|---|---|
| 京阪神 | 388 円 90 銭 | 399 円 71 銭 | 397 円 67 銭 | 1.13 % |
| | 円 銭 | 円 銭 | 円 銭 | % |

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 $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}} = \text{ニ}$ | 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 |
|---------|--|--------------------|--------------------------------|------------------|
| 京阪神 | 402 円 17 銭 | 466 円 46 銭 | 402 円 17 銭 | 409 円 23 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 | 運行系統名 | 運行系統 | | | 計画運行回数 | 系統キロ程 | 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 | | 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以外のキロ程の比率 (チ+ロ+ス)÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ |
|---------|------|-----------------|--------|-------|----------|--------|----------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|----------|---|---------------|
| | | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | チ | リ | ス | | | |
| 京阪神 | 1 | 日野滝畑コミュニティ | 河内長野駅前 | 日野 | 滝畑ダム | 365日 | 往14.8km (平均) 復14.8km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 113,442.0 km | |
| | 2 | 小深線2(石見川) | 河内長野駅前 | 日東町東口 | 石見川 | 365日 | 往11.2km (平均) 復11.2km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 53,144.0 km | |
| | 3 | 高向線1(高向) | 河内長野駅前 | 中高向 | 高向 | 365日 | 往3.5km (平均) 復3.5km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 45,986.5 km | |
| | 4 | 天野山線5(旭ヶ丘) | 河内長野駅前 | 清崎 | 旭ヶ丘 | 365日 | 往4.4km (平均) 復4.4km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 81,342.8 km | |
| | 5 | 天野山線4(天野山) | 河内長野駅前 | 清崎 | 天野山 | 365日 | 往5.6km (平均) 復5.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 8,848.0 km | |
| | 6 | 天野山線3(サイクルセンター) | 河内長野駅前 | 天野山 | サイクルセンター | 365日 | 往7.6km (平均) 復7.6km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 100.000% | 10,199.2 km | |
| | 7 | | | | | | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | | km | |
| 合計 | | 6系統 | | | | | 往47.1km (平均) 復47.1km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | 往0.0km (平均) 復0.0km | | 312,962.5 km | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノ)の額 ト | 補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ | ヨ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以外に係るもの ヨ×ル=ソ | 補助対象経費 ツ | 補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ | 国庫補助上限額 ナ | 国庫補助金内定申請額(ネ又はソのうちいずれか少ない方の額) ラ |
|---------|------|---------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------------|---|-------------|-----------------------|--------------|------------------------------------|
| 京阪神 | 1 | 45,622,969 円 | 144 円 75 銭 | 16,420,729 円 | 29,202,240 円 | 29,202,240 円 | 29,202 千円 | 14,601.0 千円 | | |
| | 2 | 21,372,922 円 | 203 円 10 銭 | 10,793,546 円 | 10,579,376 円 | 10,579,376 円 | 10,579 千円 | 5,289.5 千円 | | |
| | 3 | 18,494,390 円 | 361 円 43 銭 | 16,620,900 円 | 1,873,490 円 | 1,873,490 円 | 1,873 千円 | 936.5 千円 | | |
| | 4 | 32,713,633 円 | 361 円 64 銭 | 29,416,810 円 | 3,296,823 円 | 3,296,823 円 | 3,296 千円 | 1,648.0 千円 | | |
| | 5 | 3,558,400 円 | 265 円 50 銭 | 2,349,144 円 | 1,209,256 円 | 1,209,256 円 | 1,209 千円 | 604.5 千円 | | |
| | 6 | 4,101,812 円 | 88 円 23 銭 | 899,875 円 | 3,201,937 円 | 3,201,937 円 | 3,201 千円 | 1,600.5 千円 | | |
| | 7 | 0 円 | 円 銭 | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | | |
| 合計 | | 125,864,126 円 | | 76,501,004 円 | 49,363,122 円 | 49,363,122 円 | 49,363 千円 | 24,680 千円 | 13,183 千円 | 13,183 千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ア-カ×ム | 損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ×ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---------|--------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|---------------|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 京阪神 | 1 | 29,202,240 円 | | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | |
| | 2 | 10,579,376 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 1,873,490 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 3,296,823 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 1,209,256 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 3,201,937 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 49,363,122 円 | 36,180,122 円 | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | | |

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) e | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間※) g | 平均増減率 (((f÷e)-1)+(g÷f)-1)÷2=h | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 g×(1+(h÷2))2=ノ |
|---------|------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|
| 京阪神 | 1 | 144 円 76 銭 | 144 円 31 銭 | 144 円 75 銭 | 0.00 % | 144 円 75 銭 |
| | 2 | 191 円 90 銭 | 195 円 30 銭 | 199 円 30 銭 | 1.90 % | 203 円 10 銭 |
| | 3 | 347 円 27 銭 | 351 円 96 銭 | 356 円 64 銭 | 1.34 % | 361 円 43 銭 |
| | 4 | 345 円 57 銭 | 350 円 90 銭 | 356 円 21 銭 | 1.52 % | 361 円 64 銭 |
| | 5 | 249 円 63 銭 | 254 円 92 銭 | 260 円 9 銭 | 2.07 % | 265 円 50 銭 |
| | 6 | 83 円 86 銭 | 85 円 27 銭 | 86 円 75 銭 | 1.70 % | 88 円 23 銭 |
| | 7 | 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。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱表1(附則第12条の適用を受ける事業者によっては別表2)の名称を記載すること。
- 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。
- 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ついては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 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(自家用有償運送)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、原則として昭和52年5月17日付け自令第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。
- 申請番号は、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。
- 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長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
- 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(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。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」「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。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均乗車率」は、%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 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係書類(但し前年度補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関係書類の添付を省略することができる)。

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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

平成28年度

| | |
|------|----------|
| 事業者名 | 南海バス株式会社 |
|------|----------|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|----|---------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,606,350 | 千円 | 営業外収益 | 44,949 | 千円 | 経常収益(イ) | 6,651,299 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,452,639 | 千円 | 営業外費用 | 10,701 | 千円 | 経常費用(ロ) | 6,463,340 | 千円 |
| | 営業損益 | 153,711 | 千円 | 営業外損益 | 34,248 | 千円 | 経常損益 | 187,959 | 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 16,252,932.0 | | | km | | | 経常収支率 | 102.90 | % |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|---------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|----|----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,521,077 | 千円 | 営業外収益 | 21,892 | 千円 | 経常収益(イ') | 6,542,969 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,389,372 | 千円 | 営業外費用 | 3,767 | 千円 | 経常費用(ロ') | 6,393,139 | 千円 |
| | 営業損益 | 131,705 | 千円 | 営業外損益 | 18,125 | 千円 | 経常損益 | 149,830 | 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(バ') | 15,994,259.0 | | | km | | | 経常収支率 | 102.34 | % |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----------|----|-------|--------|----|-----------|-----------|----|
| | 営業収益 | 6,565,293 | 千円 | 営業外収益 | 18,115 | 千円 | 経常収益(イ'') | 6,583,408 | 千円 |
| | 営業費用 | 6,219,421 | 千円 | 営業外費用 | 8,094 | 千円 | 経常費用(ロ'') | 6,227,515 | 千円 |
| | 営業損益 | 345,872 | 千円 | 営業外損益 | 10,021 | 千円 | 経常損益 | 355,893 | 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(バ'') | 16,012,746.0 | | | km | | | 経常収支率 | 105.71 | % |

(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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}'} = \text{a}$ | 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) $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}} = \text{b}$ | 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) $\frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}''} = \text{c}$ | 平均増減率 $\frac{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1)}{2} = \text{d}$ |
|---------|--|--|---|---|
| 京阪神 | 388 円 90 銭 | 399 円 71 銭 | 397 円 67 銭 | 1.13 % |
| | 円 銭 | 円 銭 | 円 銭 | % |

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 $\frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}} \times (1 + (\text{d} \div 2)) = \text{ニ}$ | 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 |
|---------|---|--------------------|--------------------------------|------------------|
| 京阪神 | 402 円 17 銭 | 466 円 46 銭 | 402 円 17 銭 | 409 円 23 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 | 運行系統名 | 運行系統 | | | 計画運行回数 | 系統キロ程 | 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 | | 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以外のキロ程の比率 (チー(リ+ス))÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ | | |
|---------|------|-----------------|--------|-------|----------|--------|----------|--------------------|-------------|-----------------------|------------|---|---------------|----------|--------------|
| | | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | チ | リ | ス | | | | | |
| 京阪神 | 1 | 日野滝畑コミュニティ | 河内長野駅前 | 日野 | 滝畑ダム | 366日 | 3,843.0回 | 往14.8km 復14.8km | (平均) 14.8km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 100.000% | 113,752.8 km |
| | 2 | 小深線2(石見川) | 河内長野駅前 | 日東町東口 | 石見川 | 366日 | 2,379.0回 | 往11.2km 復11.2km | (平均) 11.2km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 100.000% | 53,289.6 km |
| | 3 | 高向線1(高向) | 河内長野駅前 | 中高向 | 高向 | 366日 | 6,589.5回 | 往3.5km 復3.5km | (平均) 3.5km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 100.000% | 46,126.5 km |
| | 4 | 天野山線5(旭ヶ丘) | 河内長野駅前 | 清崎 | 旭ヶ丘 | 366日 | 9,281.5回 | 往4.4km 復4.4km | (平均) 4.4km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 100.000% | 81,677.2 km |
| | 5 | 天野山線4(天野山) | 河内長野駅前 | 清崎 | 天野山 | 366日 | 795.5回 | 往5.6km 復5.6km | (平均) 5.6km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 100.000% | 8,909.6 km |
| | 6 | 天野山線3(サイクルセンター) | 河内長野駅前 | 天野山 | サイクルセンター | 366日 | 665.5回 | 往7.6km 復7.6km | (平均) 7.6km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 100.000% | 10,115.6 km |
| | 7 | | | | | | | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | (平均) 0.0km | | km | |
| 合計 | | 6系統 | | | | | | 往47.1km 復47.1km | (平均) 47.1km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | 往0.0km 復0.0km | (平均) 0.0km | | 313,871.3 km |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額 ヘ×ヲ以下の額:ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノ)の額 ト | 補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ヲ以上の額:カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ | ヨ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以外に係るもの ヨ×ル=ソ | 補助対象経費 ツ | 補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ | 国庫補助上限額 ナ | 国庫補助金内定申請額(ネ又はソのうちいずれか少ない方の額) ラ |
|---------|------|---------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------------|---|-------------|-----------------------|--------------|------------------------------------|
| 京阪神 | 1 | 45,747,963 円 | 144 円 75 銭 | 16,465,717 円 | 29,282,246 円 | 29,282,246 円 | 29,282 千円 | 14,641.0 千円 | | |
| | 2 | 21,431,478 円 | 203 円 10 銭 | 10,823,117 円 | 10,608,361 円 | 10,608,361 円 | 10,608 千円 | 5,304.0 千円 | | |
| | 3 | 18,550,694 円 | 361 円 43 銭 | 16,671,500 円 | 1,879,194 円 | 1,879,194 円 | 1,879 千円 | 939.5 千円 | | |
| | 4 | 32,848,119 円 | 361 円 64 銭 | 29,537,742 円 | 3,310,377 円 | 3,310,377 円 | 3,310 千円 | 1,655.0 千円 | | |
| | 5 | 3,583,173 円 | 265 円 50 銭 | 2,365,498 円 | 1,217,675 円 | 1,217,675 円 | 1,217 千円 | 608.5 千円 | | |
| | 6 | 4,068,190 円 | 88 円 23 銭 | 892,499 円 | 3,175,691 円 | 3,175,691 円 | 3,175 千円 | 1,587.5 千円 | | |
| | 7 | 0 円 | 円 銭 | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | | |
| 合計 | | 126,229,617 円 | | 76,756,073 円 | 49,473,544 円 | 49,473,544 円 | 49,473 千円 | 24,735 千円 | 13,183 千円 | 13,183 千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ヲ-カ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|-------------|--------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|---------------|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 京 阪 神 | 1 | 29,282,246 円 | | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | |
| | 2 | 10,608,361 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 1,879,194 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 3,310,377 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 1,217,675 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 3,175,691 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 49,473,544 円 | 36,290,544 円 | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | 0 円 | 0.00% | | |

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) e | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間※) g | 平均増減率 (((f÷e)-1)+(g÷f)-1)÷2=h | 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 g×(1+(h÷2))2=ノ |
|-------------|------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|
| 京 阪 神 | 1 | 144 円 76 銭 | 144 円 31 銭 | 144 円 75 銭 | 0.00 % | 144 円 75 銭 |
| | 2 | 191 円 90 銭 | 195 円 30 銭 | 199 円 30 銭 | 1.90 % | 203 円 10 銭 |
| | 3 | 347 円 27 銭 | 351 円 96 銭 | 356 円 64 銭 | 1.34 % | 361 円 43 銭 |
| | 4 | 345 円 57 銭 | 350 円 90 銭 | 356 円 21 銭 | 1.52 % | 361 円 64 銭 |
| | 5 | 249 円 63 銭 | 254 円 92 銭 | 260 円 9 銭 | 2.07 % | 265 円 50 銭 |
| | 6 | 83 円 86 銭 | 85 円 27 銭 | 86 円 75 銭 | 1.70 % | 88 円 23 銭 |
| | 7 | 円 銭 | 円 銭 | 円 銭 | % | 円 銭 |

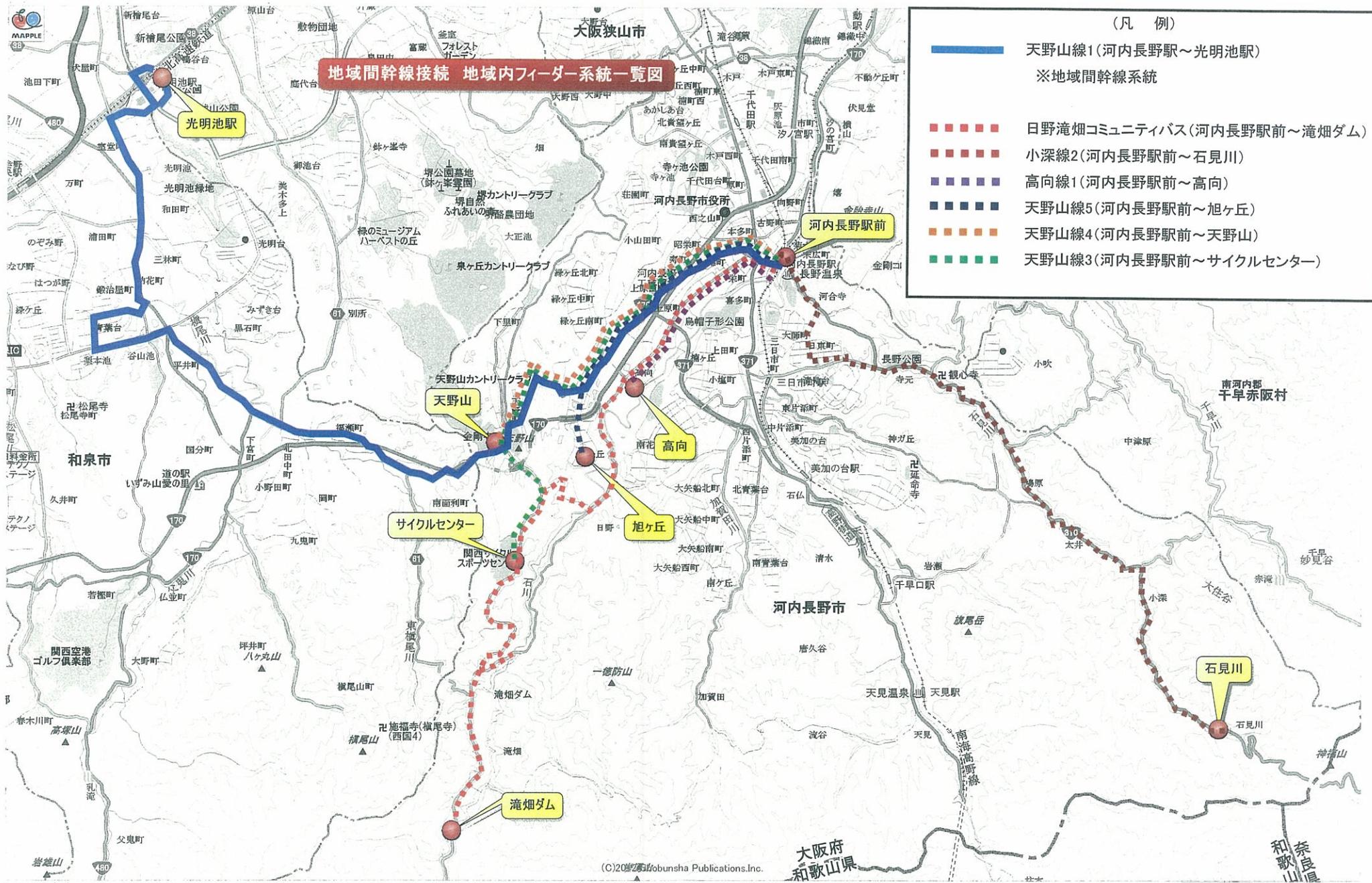
※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱表1(附則第12条の適用を受ける事業者にとっては別表2)の名称を記載すること。
- 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。
- 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とっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 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(自家用有償運送)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、原則として昭和52年5月17日付け自第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、その承認を求めると。
- 申請番号は、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。
- 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長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」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。
- 「同一補助ブロック市区町村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市区町村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市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」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。
- 「計画実車走行キロ」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。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(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。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」「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。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
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増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、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「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均乗車率」は、%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 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係書類(但し前年度補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関係書類の添付を省略することができる)。



地域間幹線接続 地域内フィーダー系統一覽図

- (凡例)
- 天野山線1 (河内長野駅～光明池駅)
※地域間幹線系統
 - 日野滝畑コミュニティバス (河内長野駅前～滝畑ダム)
 - 小深線2 (河内長野駅前～石見川)
 - 高向線1 (河内長野駅前～高向)
 - 天野山線5 (河内長野駅前～旭ヶ丘)
 - 天野山線4 (河内長野駅前～天野山)
 - 天野山線3 (河内長野駅前～サイクルセンター)

1 : 50,000 相当

(C)2013 obunsha Publications, Inc.

地図上の1センチは約500メートル
印刷中心は 東経 135度33分29秒 北緯 34度25分42秒

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

| | |
|------|-------|
| 市町村名 | 河内長野市 |
|------|-------|

(単位:人)

| | 人口 |
|----------|--------|
| 人口集中地区以外 | 30,707 |
| 交通不便地域 | |

交通不便地域の内訳

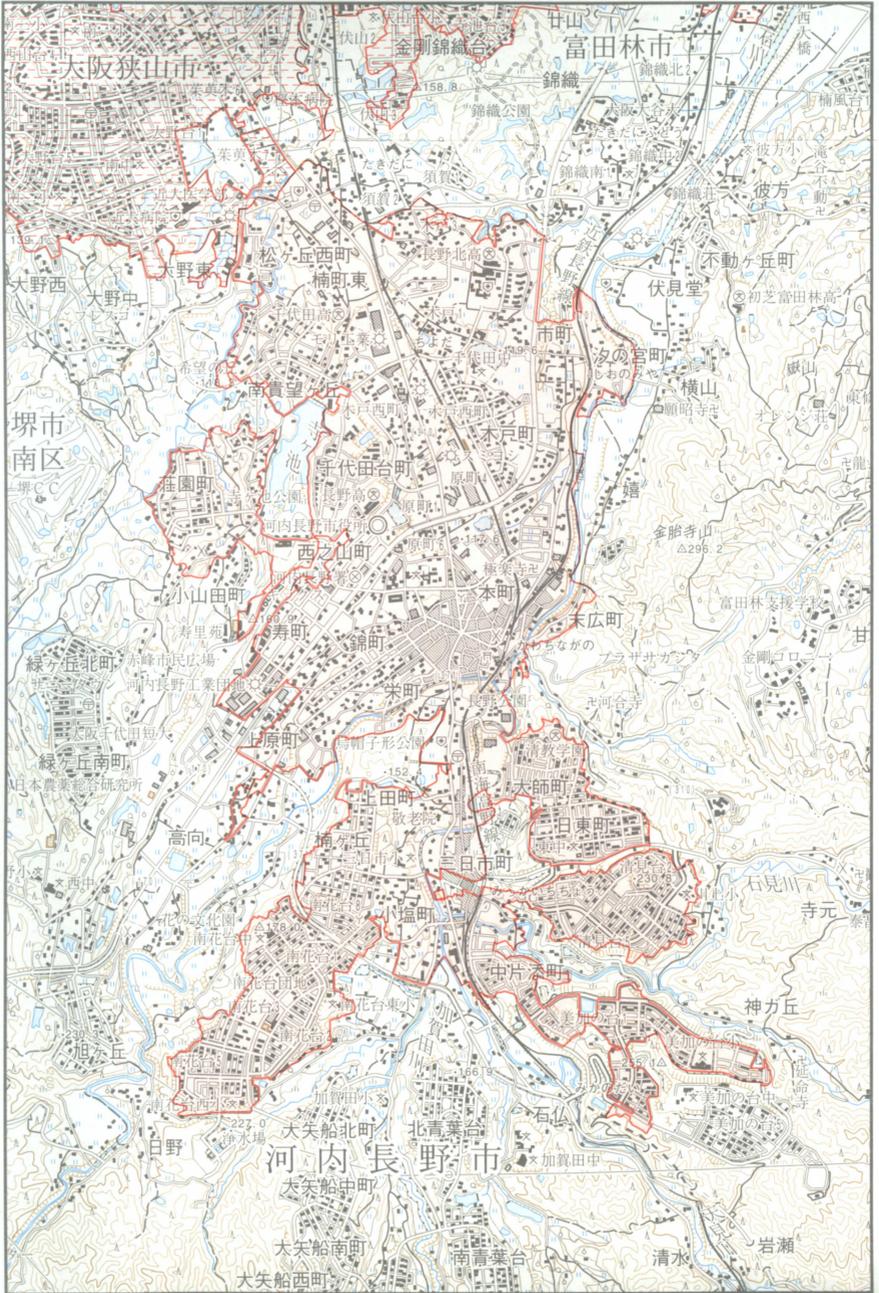
| 人口 | 対象地区 | 根拠法 |
|----|------|-----|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

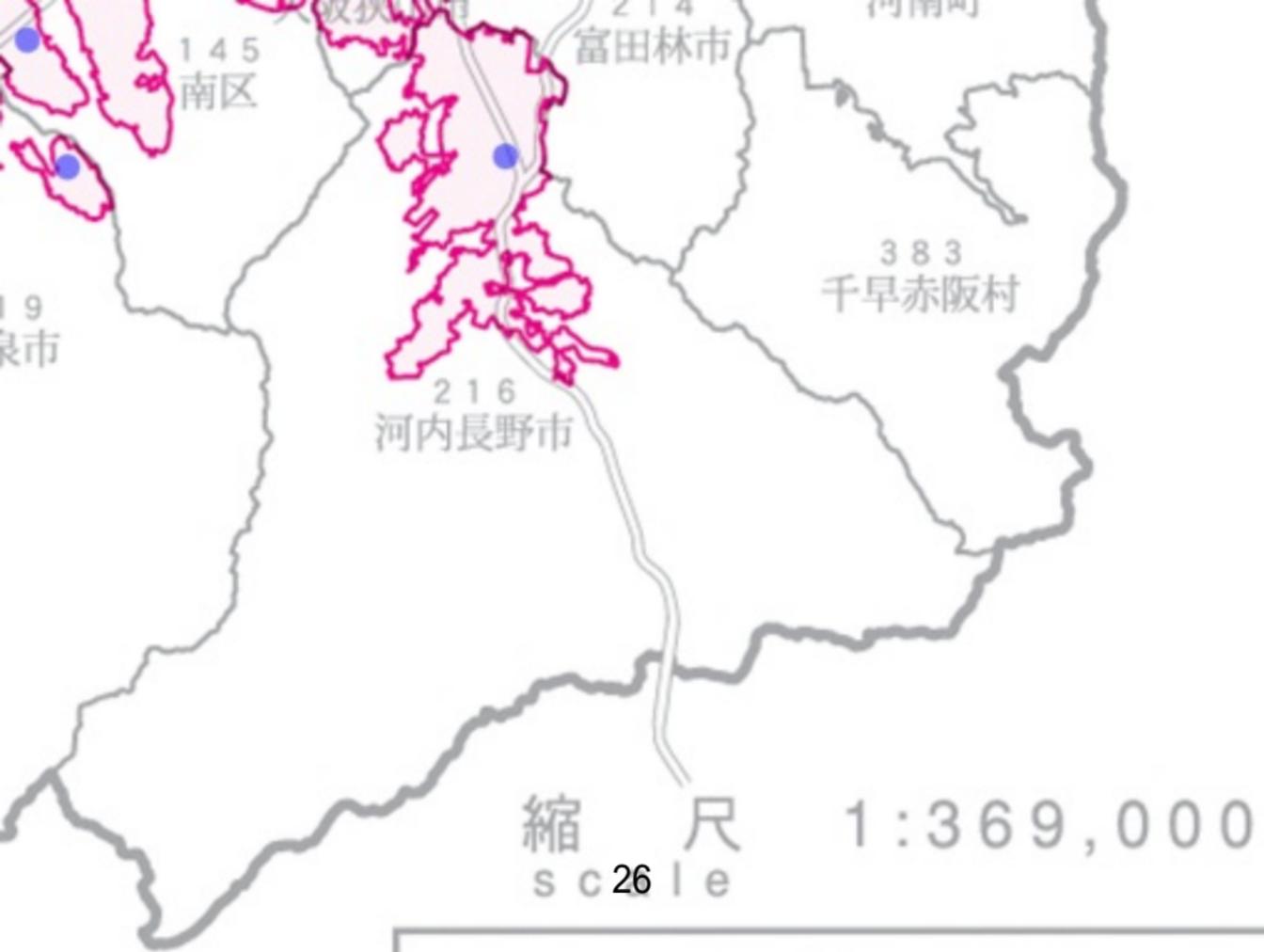
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
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」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑫)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上記3.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。

(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の区分が分かる地図





路線バス（千代田線）の上限200円運賃の試行運行について

○試行運行実施に伴う費用補填

【費用補填内容】

- ・ 200円を超える区間(210円区間・220円区間・270円区間)の差額の補填
- ・ 実施にあたっての初期費用 (各種データ修正等：396,000円)
(車内運賃データ・河内長野駅前看板及び標柱・車内運賃表・ホームページ・定期券発行機)
- ・ 大阪南医療センター正面玄関乗り入れに伴う延伸区間燃料費・人件費
(平成26年度以降)
- ・ 大阪南医療センター前ロータリーの改修費用 (1,080,000円)

○試行運行実施予定日：平成25年10月1日から

【参考】第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画の抜粋

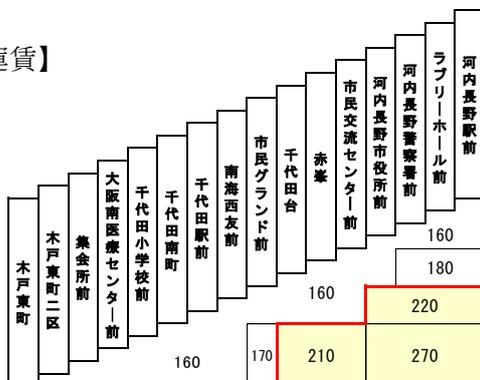
上限200円運賃の他路線への展開

モックルコミュニティバスと重複する路線の上限200円運賃の展開を検討します。

- 運賃の上限を設定して割引くことにより、バス利用を促進

路線バスのうち、千代田線(河内長野駅～木戸東町)はモックルコミュニティバスと半分程度が同じルートで、終点もほぼ同じであるにもかかわらず、大阪南医療センター前まで乗車すると運賃が270円となります。これではモックルコミュニティバスと路線バスが競合することとなることから、こうした路線についてモックルコミュニティバスと同様に上限200円運賃とし、利用促進を図ることを検討します。

【運賃】



実施予定時期

平成24年度～

事業主体

河内長野市地域公共交通会議、南海バス

路線バス「南青葉台」フリー乗降の実施について

1. フリー乗降実施背景

○バス事業の現状

- 輸送人員の減少
自家用車の利用増加や人口の減少等の要因により、バスの輸送人員は減少傾向に歯止めがかからない。
- 高齢化時代への対応(バス利用者の高齢化)
就学・就労人口が減少し、バス利用者が減少している。
高齢化の進行が出控え等につながり、バス利用者が減少している。

○お客さまより頂くお声

- ・坂がきつく自宅からバス停まで歩きたくない
- ・停留所を自宅付近に設置してほしい
(...しかし、ゴミを捨てられると迷惑なので自宅の前に設置するのはやめてほしい。)
- ・数十メートルでも歩くのが大変なので、手を挙げた所でバスを停めてほしい
- ・目的があれば外出したい
- ・タクシーのように目的地まで楽に行くことが出来て、かつ安価な移動手段が欲しい

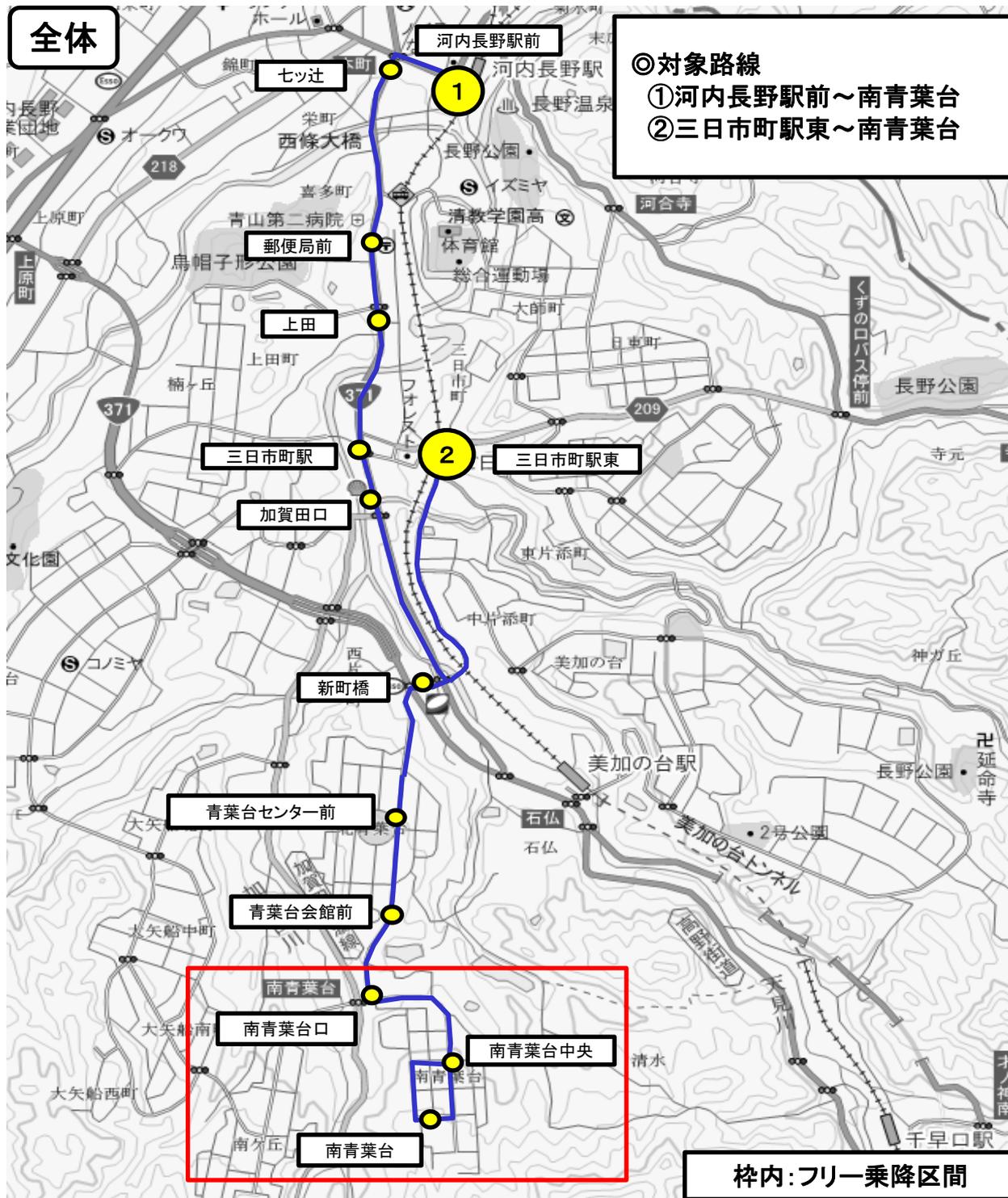


※高齢者のバス利用を促進し、輸送人員減少に歯止めをかける方法のひとつとして、フリー乗降制度が有効であると考えられる

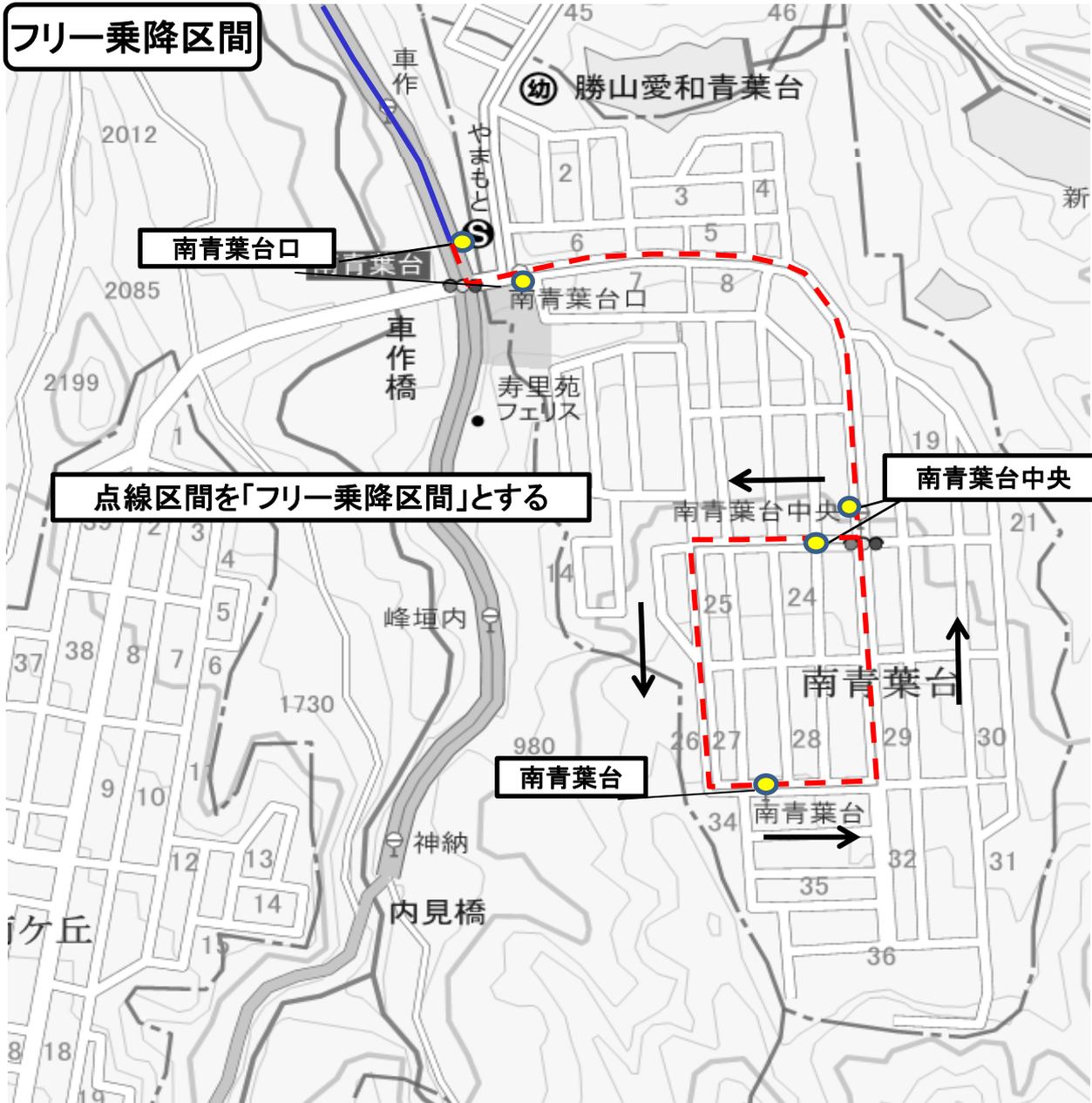
2. フリー乗降実施区間

「河内長野駅前～南青葉台」「三日市町駅東～南青葉台」の一部区間のみ

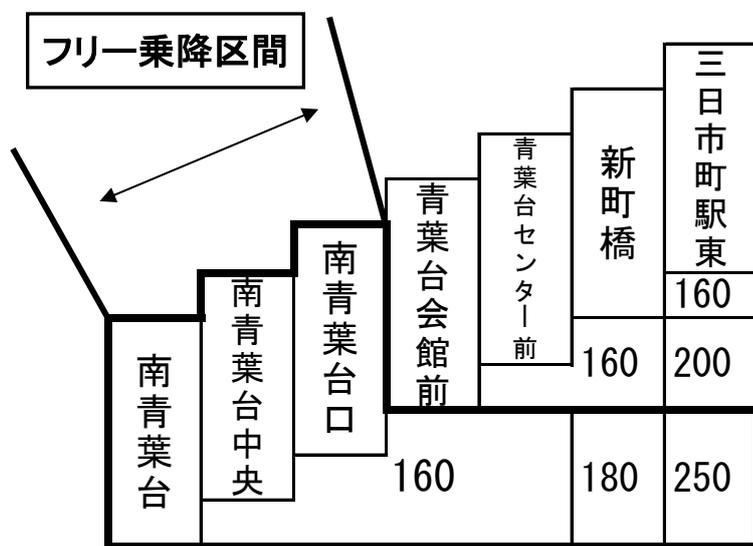
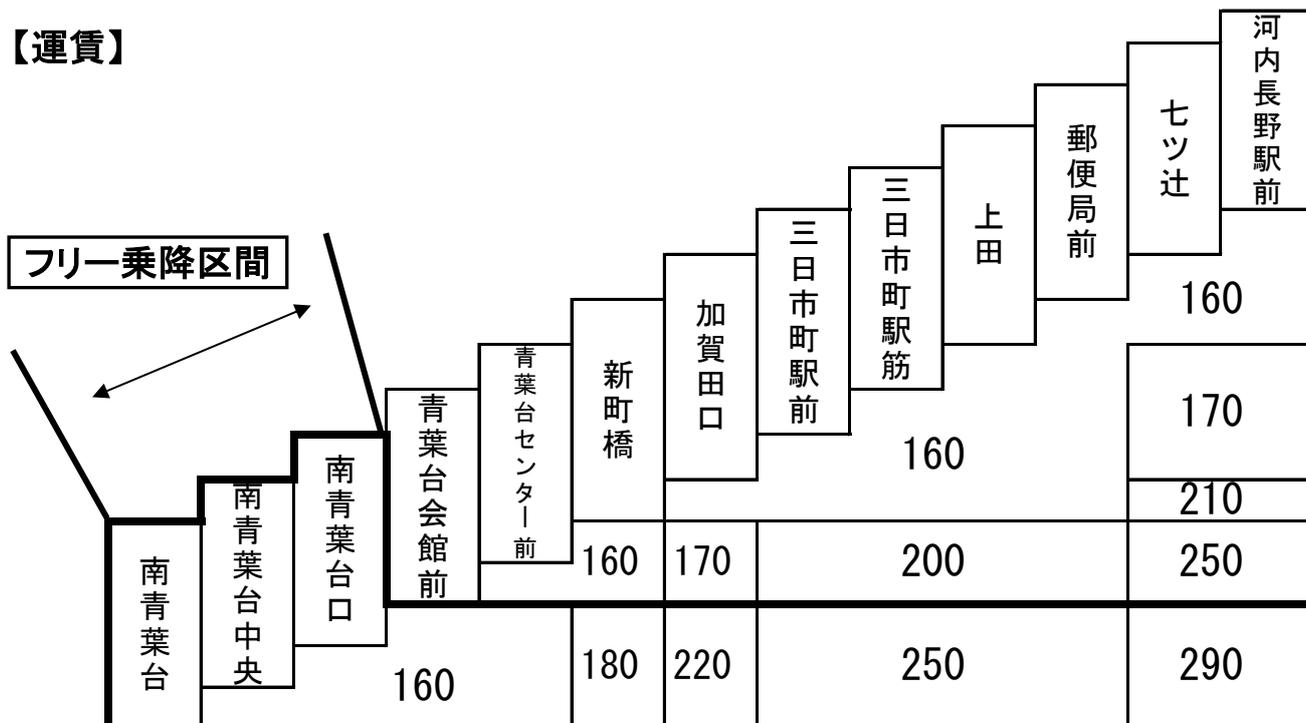
【路線図】



フリー乗降区間



【運賃】



3. 南青葉台エリアをフリー乗降区間に選定した理由

ア. 過去に上記内容の要望が自治会から寄せられている

イ. 停留所間の距離が比較的長い

| 区間 | 距離 |
|--------------|-------|
| 南青葉台口～南青葉台中央 | 約550m |
| 南青葉台中央～南青葉台 | 約450m |
| 南青葉台～南青葉台中央 | 約350m |

ウ. 停留所の新設が困難。

※バスを運行している道路の殆どが住宅の入り口に面している。

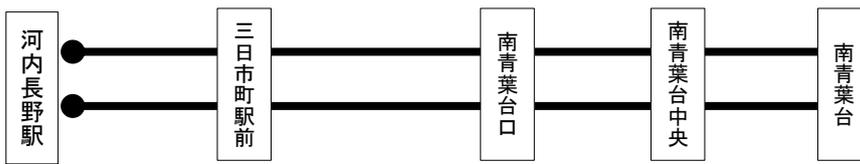
エ. 歩道柵が無く、フリー乗降に適している。

- オ. 当該区間は南青葉台の住民以外の一般車両の通行がほとんど無く、安全性を確保しやすい。
 - カ. 当該区間の運賃が、均一となっている。
 - キ. 他の地域と同様に、バス利用者の減少および高齢化が顕著に進んでいる。
- 別紙【参考資料】添付
- ク. バス利用者の殆どが南青葉台の住民であり、自治会様にご協力いただくことによりフリー乗降実施の周知を図りやすい。

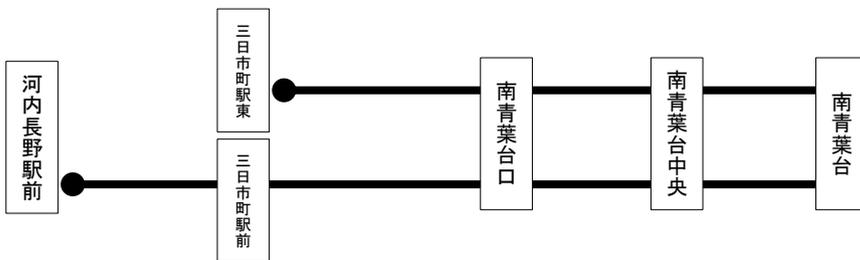
4. フリー乗降実施方法

(1). 下記系統の新設

①河内長野駅前～(南青葉台)～河内長野駅前(循環)



②三田市町駅前東～(南青葉台)～河内長野駅前(循環)



③三田市町駅前東～(南青葉台)～三田市町駅前東(循環)



④河内長野駅前～(南青葉台)～南青葉台中央



⑤三田市町駅前東～(南青葉台)～南青葉台中央



(2). 実施時間帯 終日実施【前乗り便を含む】

【南青葉台中央 ⇒ 三日市町駅東 / 河内長野駅前 方面】 発車予定時刻表

| 時刻 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
|-----|----|----------------------|----------------------|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----|----|----|--|
| 平日 | 57 | 14 27 44 57 | 11 23 35 47 | 9 31 51 | 13 39 | 13 40 | 14 40 | 14 40 | 15 43 | 15 43 | 15 43 | 16 45 | 17 44 | 11 41 | 26 | | | | | |
| 土休日 | | 34 | 9 33 | 9 33 | 12 36 | 14 36 | 19 43 | 19 43 | 19 43 | 19 43 | 19 43 | 19 43 | 19 55 | 18 41 | 18 42 | 15 41 | 15 | | | |

- … 前乗り
- 下線 … 三日市町駅東 行き
- 無印 … 河内長野駅前 行き

【河内長野駅前 ⇒ 南青葉台 方面】 発車予定時刻表

| 時刻 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|-----|---|----|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----|
| 平日 | | | | 48 | 15 49 | 15 49 | 15 49 | 15 50 | 18 50 | 18 50 | 18 50 | 18 50 | | | | | | | |
| 土休日 | | 45 | 8 44 | 8 47 | 9 47 | 9 52 | 16 52 | 16 52 | 16 52 | 16 52 | 16 52 | 16 52 | 28 51 | 14 51 | 15 50 | 16 50 | 17 50 | 14 42 | |

【三日市町駅東 ⇒ 南青葉台 方面】 発車予定時刻表

| 時刻 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|----|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----------------------|---------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------|---------|---------|
| 平日 | | | | | | | | | | | | | 13 28 38 56 | 2 14 26 40 | 1 11 21 31 48 | 2 11 21 31 46 | 1 11 19 29 | 1 25 | 1 15 |

※時刻等については実施時点で若干の変更を行う可能性があります。

(3). 運行時刻の案内 既存停留所(3停留所)

(4). 乗車方法

- ア. フリー乗降区間内の乗車扱いが可能な場所でお待ちいただき、バス乗務員に対し「挙手」等で乗車の意思表示をしていただく。
- イ. 現行どおり、既存停留所でバスをお待ちいただく。

(5). 降車方法

- ア. 既存停留所で降車いただく際は、現行どおり降車ボタンで乗務員にお知らせいただく。
- イ. 降車希望地点を乗務員に申告していただく。
※ただし、乗務員が、安全な停車(降車扱い)が困難と判断した場合、降車場所を変更する。

(6). 実施予定日

平成25年10月1日(火)

南青葉台の人口変動(河内長野市統計書から抜粋)

平成24年12月末現在

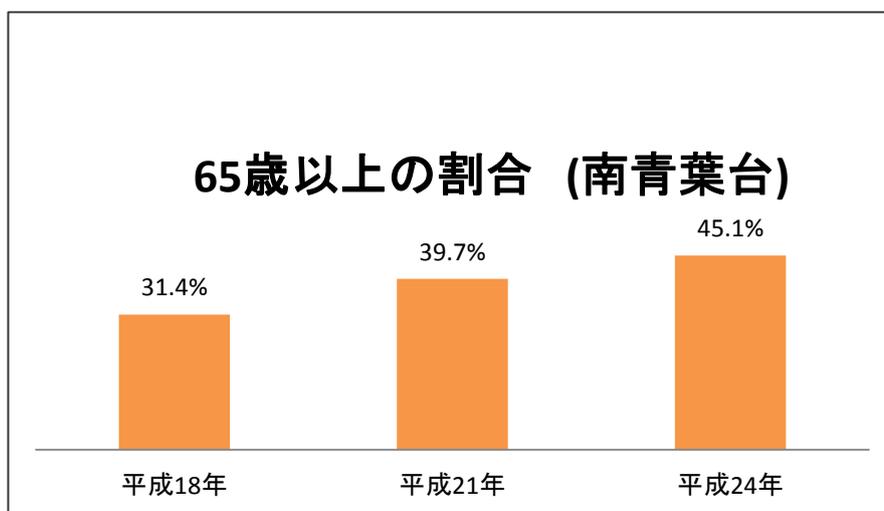
| 町名 | 世帯数 | 総数 | 男 | 女 | ～19歳 | 20～59歳 | 60歳～ | 65歳～ |
|-------------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 南青葉台 | 829 | 1,890 | 905 | 985 | 210 | 651 | 1,029 | 852 |
| | | | | | 11.1% | 34.4% | 54.4% | 45.1% |
| 河内長野市 全体 | 47,179 | 113,295 | 53,990 | 59,305 | 19,167 | 53,779 | 40,349 | 30,183 |
| | | | | | 16.9% | 47.5% | 35.6% | 26.6% |

平成21年12月末現在

| 町名 | 世帯数 | 総数 | 男 | 女 | ～19歳 | 20～59歳 | 60歳～ | 65歳～ |
|-------------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 南青葉台 | 824 | 1,968 | 930 | 1,038 | 217 | 743 | 1,008 | 782 |
| | | | | | 11.0% | 37.8% | 51.2% | 39.7% |
| 河内長野市 全体 | 46,119 | 115,582 | 55,125 | 60,457 | 20,564 | 57,447 | 37,571 | 27,332 |
| | | | | | 17.8% | 49.7% | 32.5% | 23.6% |

平成18年12月末現在

| 町名 | 世帯数 | 総数 | 男 | 女 | ～19歳 | 20～59歳 | 60歳～ | 65歳～ |
|-------------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 南青葉台 | 807 | 2,033 | 965 | 1,068 | 210 | 923 | 900 | 638 |
| | | | | | 10.3% | 45.4% | 44.3% | 31.4% |
| 河内長野市 全体 | 45,075 | 118,616 | 56,781 | 61,835 | 22,367 | 63,200 | 33,049 | 24,014 |
| | | | | | 18.9% | 53.3% | 27.9% | 20.2% |



荘園町のバス利用者の変動

平成24年12月13日

| 天候:晴 | 荘園橋 | | 荘園町 | | 荘園センター | |
|-------------|-----|----|-----|----|--------|----|
| | 乗 | 降 | 乗 | 降 | 乗 | 降 |
| ～6:59 | 9 | 0 | 10 | 0 | 14 | 0 |
| 7:00～7:29 | 4 | 0 | 7 | 0 | 6 | 0 |
| 7:30～7:59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00～8:29 | 21 | 0 | 4 | 0 | 2 | 0 |
| 8:30～8:59 | 1 | 0 | 4 | 0 | 3 | 0 |
| 9:00～9:59 | 0 | 1 | 6 | 0 | 2 | 1 |
| 10:00～10:59 | 3 | 0 | 2 | 4 | 5 | 2 |
| 11:00～11:59 | 1 | 0 | 2 | 1 | 2 | 4 |
| 12:00～12:59 | 0 | 1 | 3 | 1 | 3 | 2 |
| 13:00～13:59 | 1 | 0 | 2 | 5 | 3 | 3 |
| 14:00～14:59 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 15:00～15:59 | 0 | 0 | 3 | 2 | 3 | 4 |
| 16:00～16:59 | 0 | 2 | 1 | 5 | 0 | 4 |
| 17:00～17:29 | 0 | 2 | 11 | 1 | 1 | 3 |
| 17:30～17:59 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| 18:00～18:29 | 0 | 5 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 18:30～18:59 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 3 |
| 19:00～19:59 | 0 | 5 | 0 | 6 | 3 | 14 |
| 20:00～20:59 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 7 |
| 21:00～21:59 | 0 | 6 | 0 | 1 | 0 | 4 |
| 22:00～ | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| 小計 | 42 | 32 | 56 | 43 | 48 | 66 |

| | | |
|---------|--------|--------|
| 3停留所 合計 | 乗車 146 | 降車 141 |
| | 合計 | 287 |

平成21年12月14日

| 天候:晴 | 荘園橋 | | 荘園町 | | 荘園センター | |
|-------------|-----|----|-----|----|--------|----|
| | 乗 | 降 | 乗 | 降 | 乗 | 降 |
| ～6:59 | 8 | 0 | 7 | 0 | 14 | 0 |
| 7:00～7:29 | 2 | 0 | 3 | 1 | 8 | 0 |
| 7:30～7:59 | 3 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 |
| 8:00～8:29 | 1 | 0 | 6 | 0 | 5 | 1 |
| 8:30～8:59 | 3 | 0 | 3 | 0 | 6 | 0 |
| 9:00～9:59 | 1 | 0 | 7 | 0 | 4 | 2 |
| 10:00～10:59 | 0 | 0 | 1 | 0 | 7 | 3 |
| 11:00～11:59 | 0 | 1 | 6 | 1 | 4 | 2 |
| 12:00～12:59 | 1 | 0 | 3 | 4 | 5 | 4 |
| 13:00～13:59 | 1 | 1 | 0 | 2 | 3 | 5 |
| 14:00～14:59 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 6 |
| 15:00～15:59 | 1 | 0 | 0 | 6 | 4 | 4 |
| 16:00～16:59 | 2 | 5 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| 17:00～17:29 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 17:30～17:59 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| 18:00～18:29 | 0 | 4 | 0 | 5 | 0 | 4 |
| 18:30～18:59 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 11 |
| 19:00～19:59 | 0 | 3 | 0 | 7 | 0 | 8 |
| 20:00～20:59 | 0 | 7 | 0 | 3 | 1 | 3 |
| 21:00～21:59 | 0 | 3 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 22:00～ | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 小計 | 24 | 30 | 42 | 42 | 67 | 65 |

| | | |
|---------|--------|--------|
| 3停留所 合計 | 乗車 133 | 降車 137 |
| | 合計 | 270 |

平成18年11月21日

| 天候:晴 | 荘園橋 | | 荘園町 | | 荘園センター | |
|-------------|-----|----|-----|----|--------|----|
| | 乗 | 降 | 乗 | 降 | 乗 | 降 |
| ～6:59 | 7 | 0 | 6 | 0 | 12 | 0 |
| 7:00～7:29 | 4 | 0 | 7 | 0 | 11 | 0 |
| 7:30～7:59 | 10 | 0 | 2 | 0 | 5 | 0 |
| 8:00～8:29 | 4 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 |
| 8:30～8:59 | 0 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 |
| 9:00～9:59 | 0 | 0 | 6 | 1 | 7 | 0 |
| 10:00～10:59 | 3 | 0 | 8 | 1 | 3 | 0 |
| 11:00～11:59 | 1 | 0 | 5 | 3 | 1 | 1 |
| 12:00～12:59 | 1 | 5 | 4 | 4 | 3 | 4 |
| 13:00～13:59 | 1 | 2 | 6 | 1 | 7 | 2 |
| 14:00～14:59 | 0 | 2 | 5 | 8 | 1 | 6 |
| 15:00～15:59 | 0 | 0 | 7 | 10 | 1 | 8 |
| 16:00～16:59 | 4 | 1 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 17:00～17:29 | 1 | 0 | 2 | 3 | 1 | 2 |
| 17:30～17:59 | 0 | 6 | 1 | 2 | 0 | 2 |
| 18:00～18:29 | 0 | 1 | 3 | 6 | 0 | 4 |
| 18:30～18:59 | 0 | 4 | 3 | 5 | 0 | 3 |
| 19:00～19:59 | 0 | 8 | 11 | 7 | 0 | 11 |
| 20:00～20:59 | 0 | 6 | 2 | 5 | 0 | 6 |
| 21:00～21:59 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 5 |
| 22:00～ | 0 | 2 | 3 | 7 | 0 | 3 |
| 小計 | 36 | 37 | 96 | 65 | 59 | 65 |

| | | |
|---------|--------|--------|
| 3停留所 合計 | 乗車 191 | 降車 167 |
| | 合計 | 358 |

※平成18年から平成21年にかけて1日あたりの利用者数が88名減少していたが、平成21年から24年の3年間で利用者数が17名増加していることから、平成23年7月に開始したフリー乗降制度が利用者の利便向上に寄与したものと分析する。
減少率(cf. 平成18年)…「平成21年:約25%」→「平成24年:約20%」

南青葉台のバス利用者の変動

平成24年12月13日

| 天候:晴 | 南青葉台口 | | 南青葉台中央 | | 南青葉台 | |
|-------------|-------|----|--------|----|------|----|
| | 乗 | 降 | 乗 | 降 | 乗 | 降 |
| ～6:59 | 6 | 0 | 17 | 0 | 19 | 0 |
| 7:00～7:29 | 12 | 0 | 8 | 0 | 7 | 0 |
| 7:30～7:59 | 3 | 0 | 12 | 0 | 8 | 1 |
| 8:00～8:29 | 5 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 |
| 8:30～8:59 | 3 | 1 | 12 | 0 | 5 | 0 |
| 9:00～9:59 | 3 | 2 | 6 | 0 | 6 | 0 |
| 10:00～10:59 | 0 | 2 | 4 | 3 | 3 | 3 |
| 11:00～11:59 | 3 | 0 | 3 | 1 | 4 | 3 |
| 12:00～12:59 | 1 | 1 | 2 | 7 | 1 | 2 |
| 13:00～13:59 | 1 | 5 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 14:00～14:59 | 2 | 0 | 0 | 6 | 0 | 8 |
| 15:00～15:59 | 2 | 1 | 2 | 10 | 3 | 5 |
| 16:00～16:59 | 0 | 0 | 2 | 10 | 0 | 4 |
| 17:00～17:29 | 1 | 2 | 1 | 6 | 0 | 3 |
| 17:30～17:59 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 18:00～18:29 | 0 | 3 | 1 | 6 | 0 | 8 |
| 18:30～18:59 | 0 | 1 | 0 | 10 | 0 | 7 |
| 19:00～19:59 | 0 | 2 | 0 | 8 | 0 | 9 |
| 20:00～20:59 | 0 | 2 | 0 | 9 | 0 | 19 |
| 21:00～21:59 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 5 |
| 22:00～ | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 13 |
| 小計 | 42 | 25 | 77 | 94 | 63 | 96 |

| | | |
|---------|--------|--------|
| 3停留所 合計 | 乗車 182 | 降車 215 |
| | 合計 | 397 |

平成21年12月14日

| 天候:晴 | 南青葉台口 | | 南青葉台中央 | | 南青葉台 | |
|-------------|-------|----|--------|-----|------|----|
| | 乗 | 降 | 乗 | 降 | 乗 | 降 |
| ～6:59 | 7 | 0 | 15 | 0 | 10 | 0 |
| 7:00～7:29 | 14 | 0 | 17 | 0 | 20 | 0 |
| 7:30～7:59 | 4 | 0 | 11 | 0 | 10 | 0 |
| 8:00～8:29 | 1 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 |
| 8:30～8:59 | 3 | 1 | 10 | 0 | 3 | 0 |
| 9:00～9:59 | 7 | 5 | 10 | 4 | 5 | 1 |
| 10:00～10:59 | 5 | 0 | 9 | 3 | 8 | 1 |
| 11:00～11:59 | 1 | 3 | 6 | 6 | 3 | 10 |
| 12:00～12:59 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 4 |
| 13:00～13:59 | 1 | 2 | 3 | 9 | 5 | 3 |
| 14:00～14:59 | 1 | 1 | 0 | 6 | 2 | 3 |
| 15:00～15:59 | 2 | 3 | 0 | 7 | 1 | 8 |
| 16:00～16:59 | 3 | 2 | 2 | 9 | 2 | 8 |
| 17:00～17:29 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 17:30～17:59 | 0 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 |
| 18:00～18:29 | 0 | 6 | 1 | 7 | 0 | 13 |
| 18:30～18:59 | 0 | 3 | 0 | 6 | 0 | 5 |
| 19:00～19:59 | 1 | 5 | 0 | 7 | 0 | 7 |
| 20:00～20:59 | 0 | 2 | 0 | 17 | 0 | 9 |
| 21:00～21:59 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 3 |
| 22:00～ | 0 | 4 | 0 | 8 | 0 | 12 |
| 小計 | 52 | 40 | 93 | 109 | 72 | 92 |

| | | |
|---------|--------|--------|
| 3停留所 合計 | 乗車 217 | 降車 241 |
| | 合計 | 458 |

平成18年11月21日

| 天候:晴 | 南青葉台口 | | 南青葉台中央 | | 南青葉台 | |
|-------------|-------|----|--------|-----|------|----|
| | 乗 | 降 | 乗 | 降 | 乗 | 降 |
| ～6:59 | 8 | 0 | 11 | 0 | 19 | 0 |
| 7:00～7:29 | 11 | 0 | 23 | 0 | 13 | 0 |
| 7:30～7:59 | 11 | 1 | 15 | 0 | 12 | 0 |
| 8:00～8:29 | 5 | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 |
| 8:30～8:59 | 4 | 0 | 3 | 1 | 2 | 0 |
| 9:00～9:59 | 4 | 1 | 5 | 1 | 9 | 0 |
| 10:00～10:59 | 7 | 4 | 2 | 2 | 8 | 2 |
| 11:00～11:59 | 4 | 0 | 2 | 7 | 4 | 5 |
| 12:00～12:59 | 1 | 1 | 0 | 5 | 3 | 4 |
| 13:00～13:59 | 3 | 0 | 7 | 2 | 2 | 6 |
| 14:00～14:59 | 3 | 1 | 4 | 5 | 1 | 5 |
| 15:00～15:59 | 1 | 1 | 0 | 6 | 2 | 8 |
| 16:00～16:59 | 5 | 5 | 1 | 10 | 0 | 8 |
| 17:00～17:29 | 2 | 3 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 17:30～17:59 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 18:00～18:29 | 0 | 2 | 0 | 21 | 0 | 12 |
| 18:30～18:59 | 1 | 4 | 0 | 6 | 0 | 6 |
| 19:00～19:59 | 0 | 7 | 0 | 11 | 0 | 13 |
| 20:00～20:59 | 1 | 8 | 0 | 13 | 0 | 9 |
| 21:00～21:59 | 1 | 1 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 22:00～ | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 | 9 |
| 小計 | 72 | 39 | 78 | 115 | 76 | 99 |

| | | |
|---------|--------|--------|
| 3停留所 合計 | 乗車 226 | 降車 253 |
| | 合計 | 479 |

※平成18年からの6年間で1日あたり82名の利用者数が減少している。
減少率(cf. 平成18年)…「平成21年:約4%」→「平成24年:約17%」

分 類：③バス乗降箇所の拡大による利便性向上

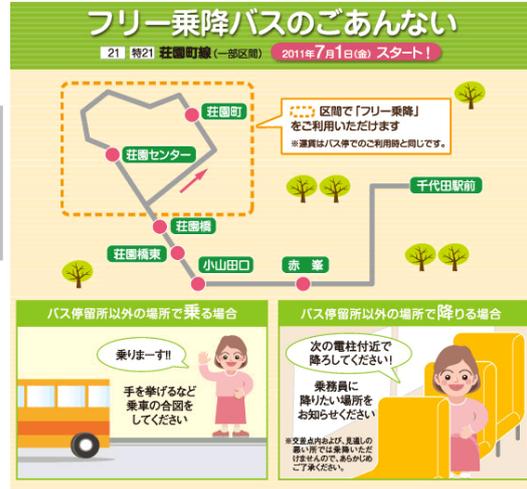
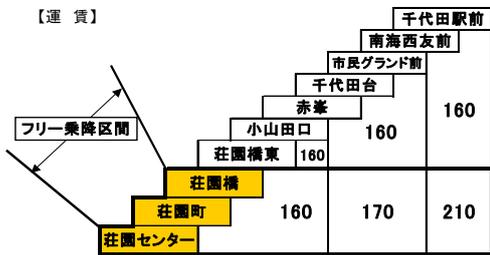
フリー乗降の展開

現在、荘園町で実施されているフリー乗降の他地域への展開を図ります。

- 荘園町における取り組みのメリットや利用者の声をPRし、他地域へ拡大

市内のバス停は距離間隔が空いている箇所があり、乗降箇所が増えることによって利便性が向上し、バスの利用が促進される可能性があることから、他地域への展開を検討します。

〔荘園町フリー乗降区間の事例〕
 荘園町では「自宅からバス停まで遠くて歩くのが大変」「タクシーのように玄関先で降ろしてもらいたい」といった声を受けて、フリー乗降区間を設定。



出典：南海バスHP

〈荘園町フリー乗降利用者の声〉
 「自宅近くで自由に降りられるようになって良かった。」

| | |
|--------|--------------------|
| 実施予定時期 | 平成 24 年度～ |
| 事業主体 | 河内長野市地域公共交通会議、南海バス |

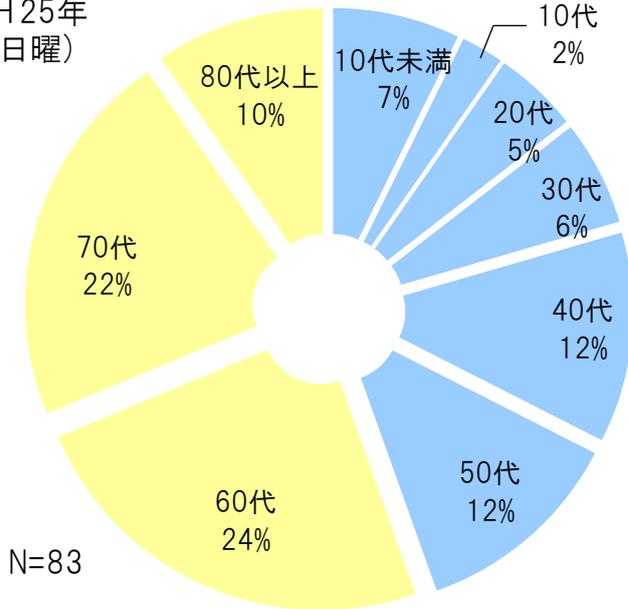
モックルコミュニティバス 乗込調査結果

実施日 : 平成25年5月26日(日曜日)
対象者 : モックルコミュニティバス利用者
回答者数 : 83名

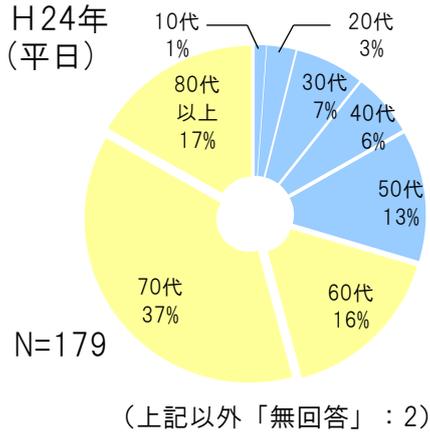


問1 年齢

H25年
(日曜)



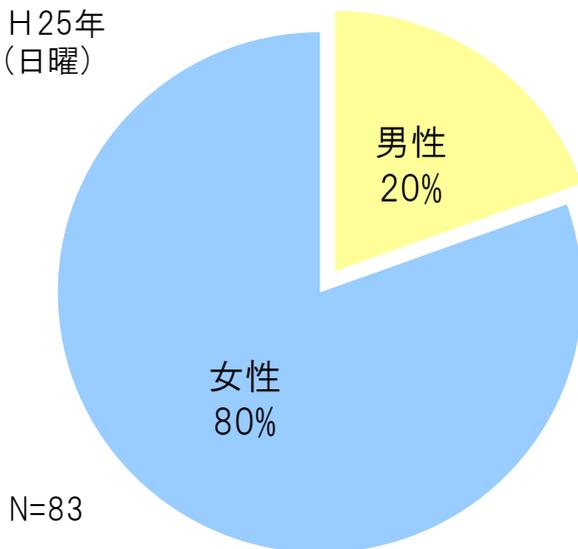
H24年
(平日)



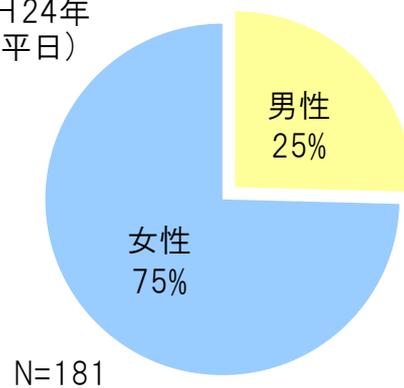
- 昨年(平日)に5割以上を占めた70、80代の利用者が減少している。
- 50代以下の利用者の比率が昨年(平日)より14%増加しており、日曜日は若年層の利用が比較的多くなる傾向が見られる。

問2 性別

H25年
(日曜)

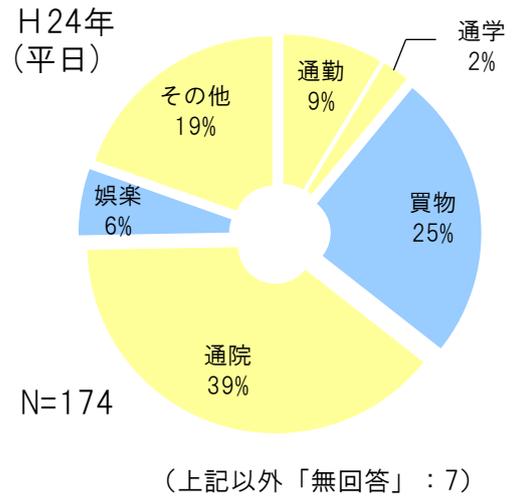
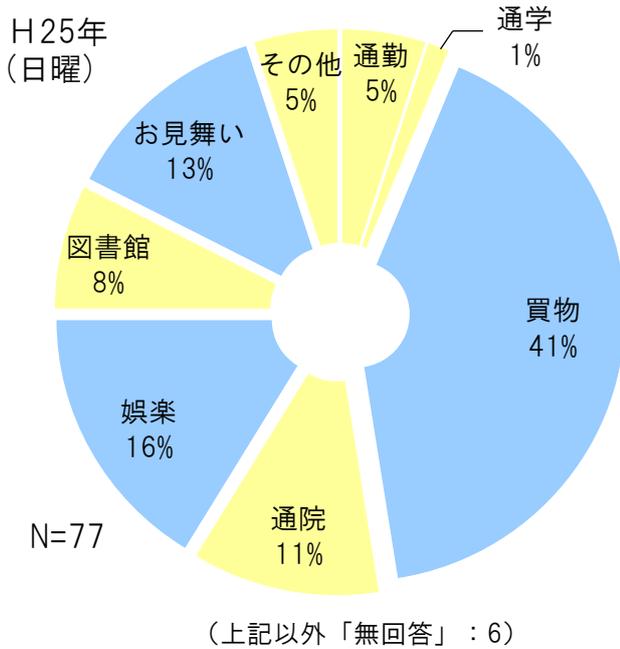


H24年
(平日)



- 女性の利用者が8割であり、傾向に変化は見られない。

問3 利用目的



■買物、娯楽、お見舞いでの利用が全体の7割を占める。

問4 乗降状況①

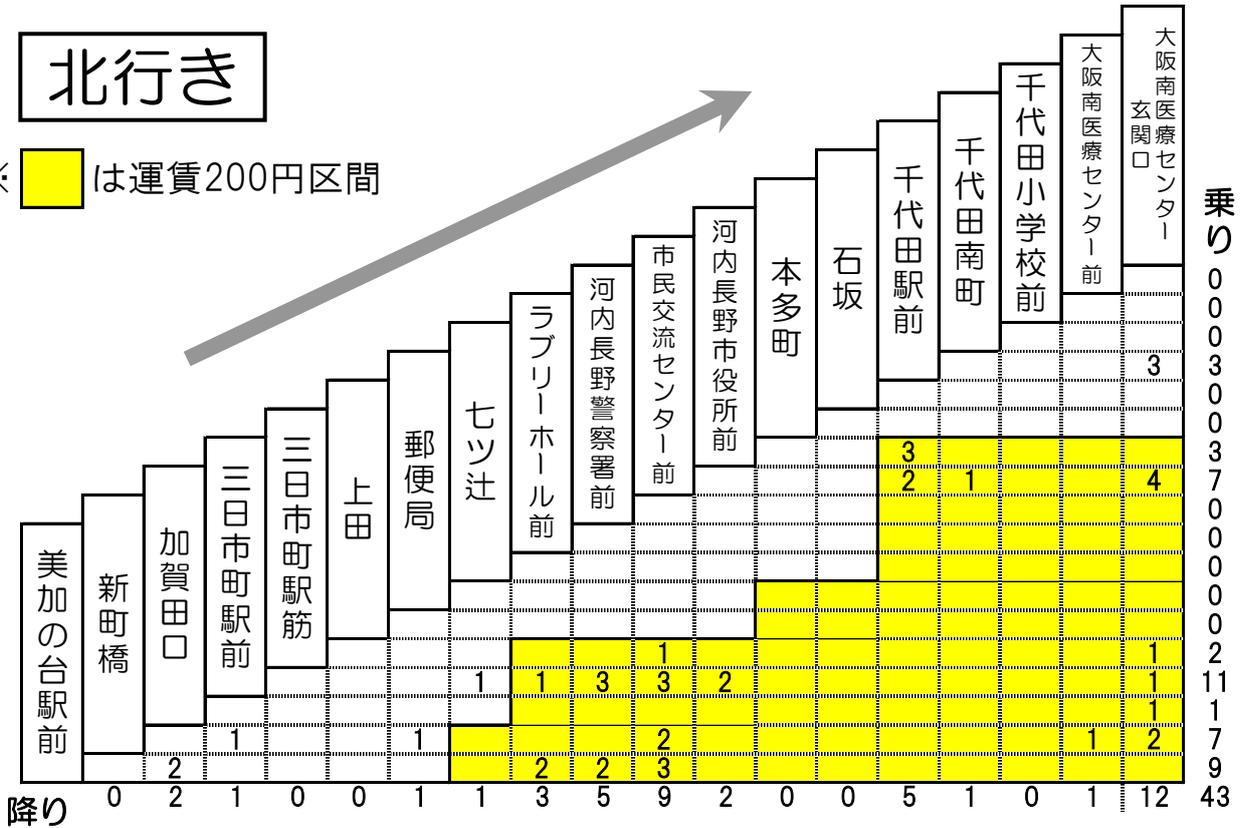
| 停留所 | 美加の台駅前 | 新町橋 | 加賀田口 | 三門市駅前 | 三門市町筋 | 上田 | 郵便局前 | 七ツ辻 | ラブリールホール前 | 河内長野警察署前 | 市民交流センター前 | 河内長野市役所前 | 本多町 | 石坂 | 千代田駅前 | 千代田南町 | 千代田小学校前 | 大阪南医療センター前 | 大阪南医療センター玄関口 |
|-----|--------|-----|------|-------|-------|----|------|-----|-----------|----------|-----------|----------|-----|----|-------|-------|---------|------------|--------------|
| 北行き | 乗車 | 9 | 7 | 1 | 11 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 降車 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 5 | 9 | 2 | 0 | 0 | 5 | 1 | 0 | 1 |
| 南行き | 乗車 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 6 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 | 1 | 19 |
| | 降車 | 4 | 0 | 1 | 8 | 0 | 2 | 2 | 4 | 1 | 3 | 5 | 2 | 1 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 |

■駅前、キックス、市役所、医療センター間の移動が多い。

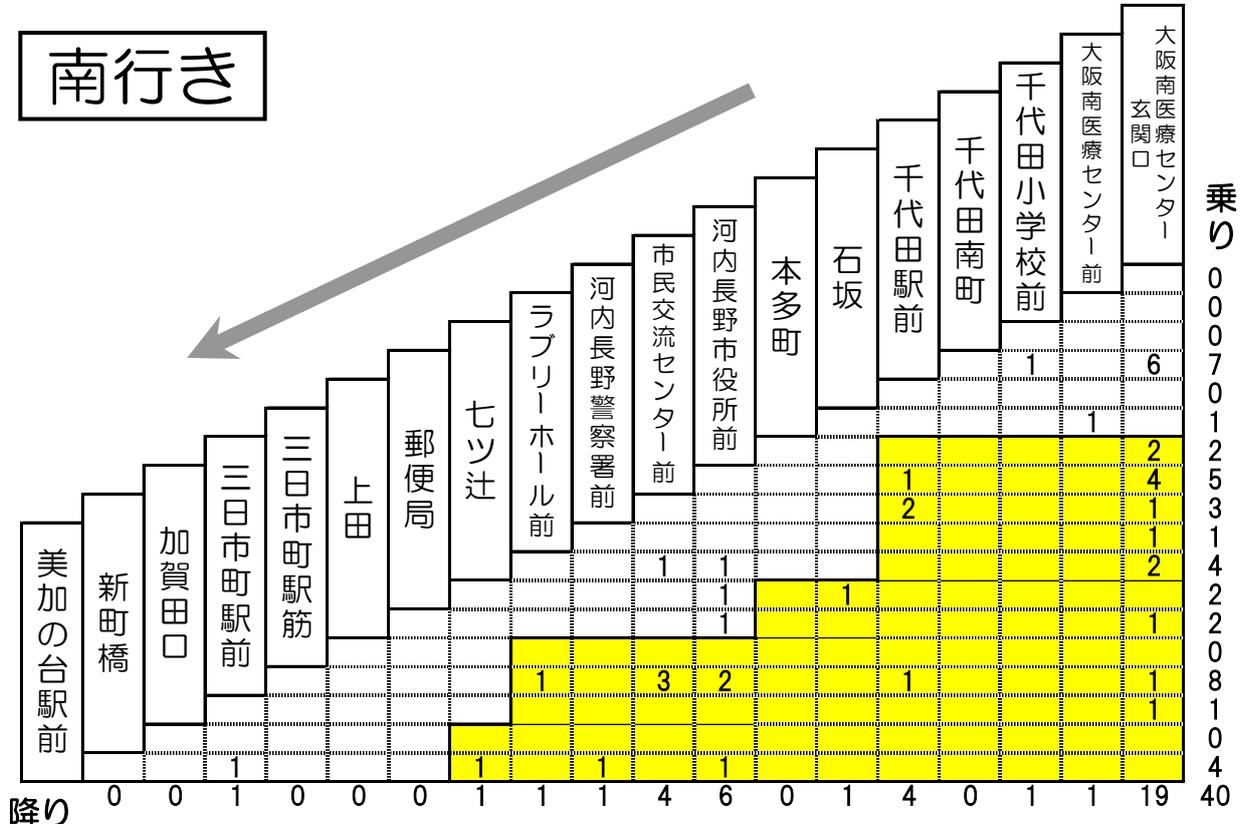
問4 乗降状況②（北行き・南行き）

北行き

※ は運賃200円区間



南行き

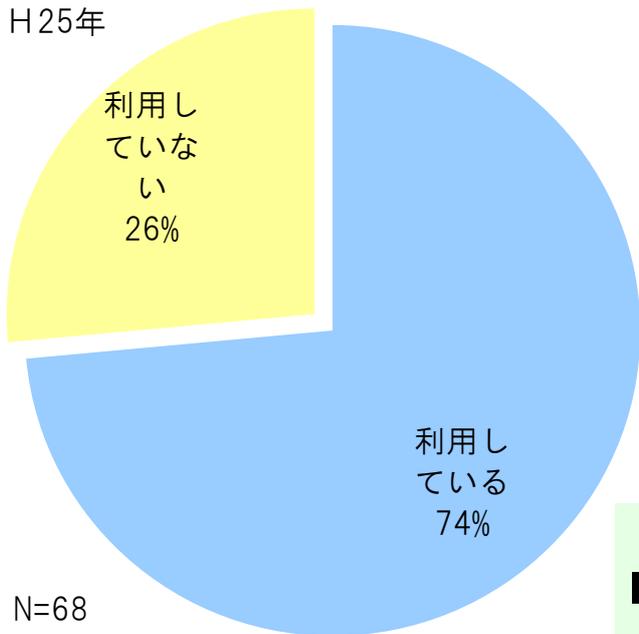


| | | 平成24年度 (平日) | | 平成25年度 (日曜) | |
|-----|----------|----------------|------|----------------|------|
| 北行き | 200円区間 | 64 | 69% | 35 | 81% |
| | 200円未満区間 | 29 | 31% | 8 | 19% |
| | 計 | 93 | 100% | 43 | 100% |
| 南行き | 200円区間 | 47 | 58% | 27 | 68% |
| | 200円未満区間 | 34 | 42% | 13 | 33% |
| | 計 | 81 | 100% | 40 | 100% |

■ 昨年(平日)より200円区間利用者の割合が高い。
→ 平日より長距離移動をする利用者が多い。

問5 平日にモックルコミュニティバスを利用していますか。

H25年



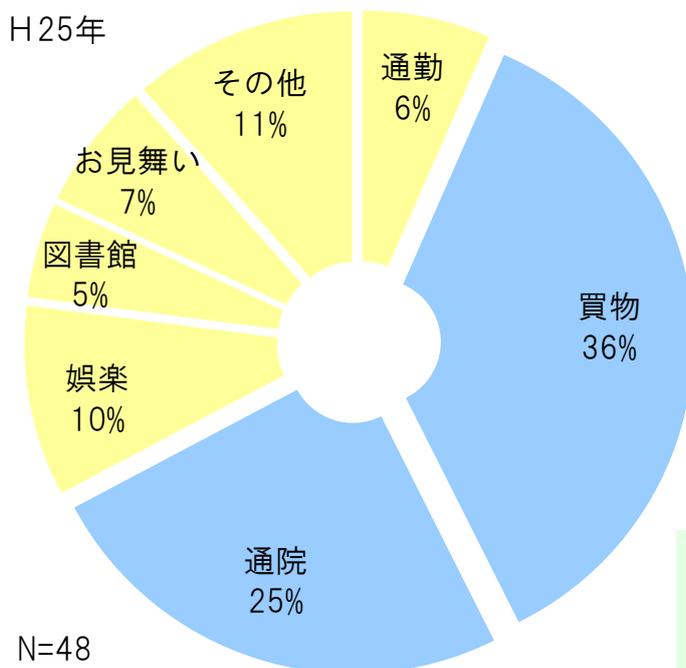
N=68

(上記以外「無回答」：15)

■日曜日利用者の7割以上が平日も利用している。

問5-2 平日のモックルコミュニティバスの利用目的 (問5で「利用している」と答えた方のみ)

H25年

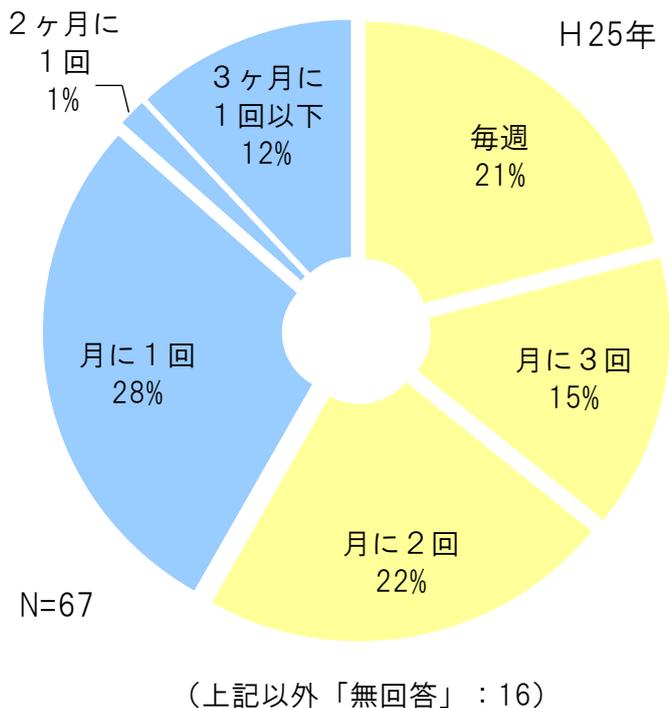


N=48

(上記以外「無回答」：35)

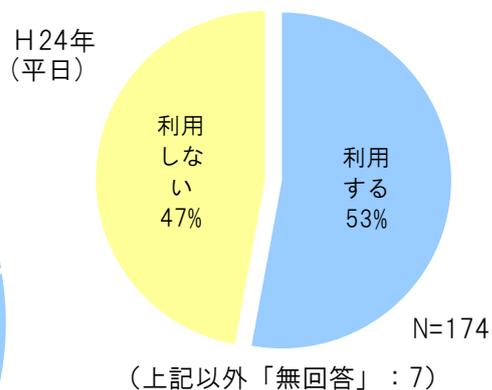
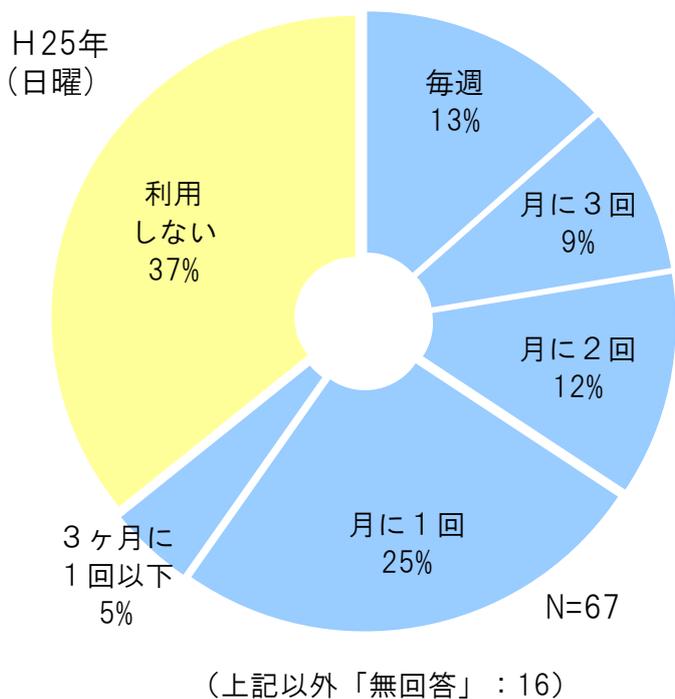
■買物、通院での利用が全体の6割を占める。

問6 日曜日にモックルコミュニティバスをどのくらい利用していますか。



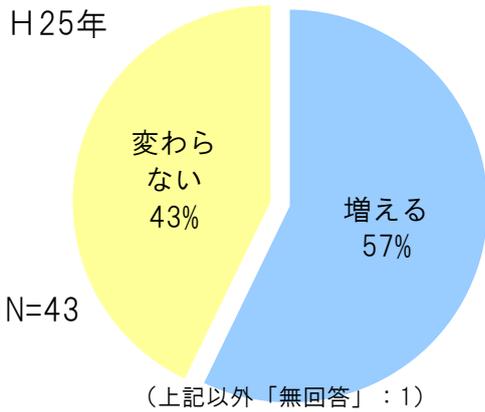
■月に1回以下の利用者が全体の4割以上を占める。

問7 「日曜日に利用者1人につき同伴者1人無料」というサービスを実施した場合、あなたはどのくらい利用すると思いますか。



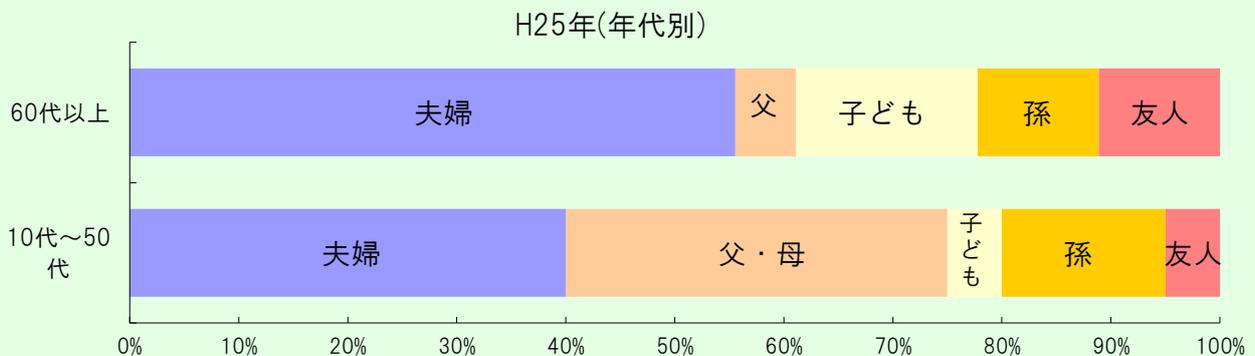
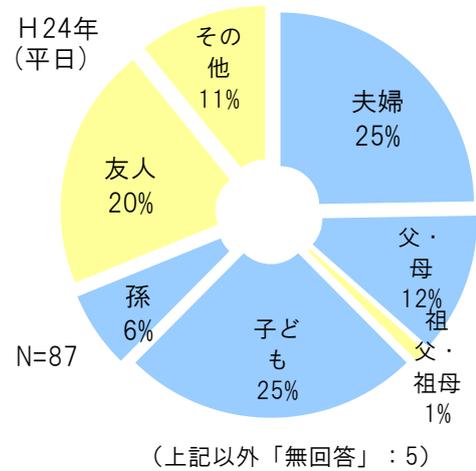
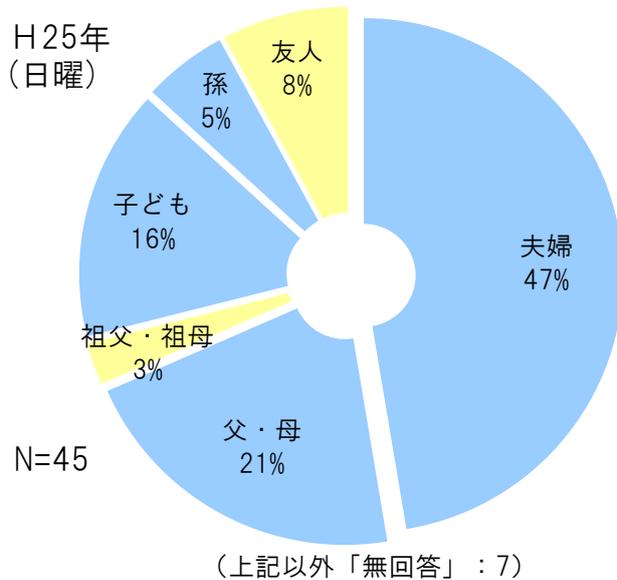
■6割以上が「利用する」と回答しており、昨年(平日)より増加している。

問8 サービス導入後、あなた自身の利用頻度（日曜日）は増えると思いますか。



■約6割が「増える」と回答。
→問7の結果と合わせて、サービス導入による日曜日の利用の増加が期待できる。

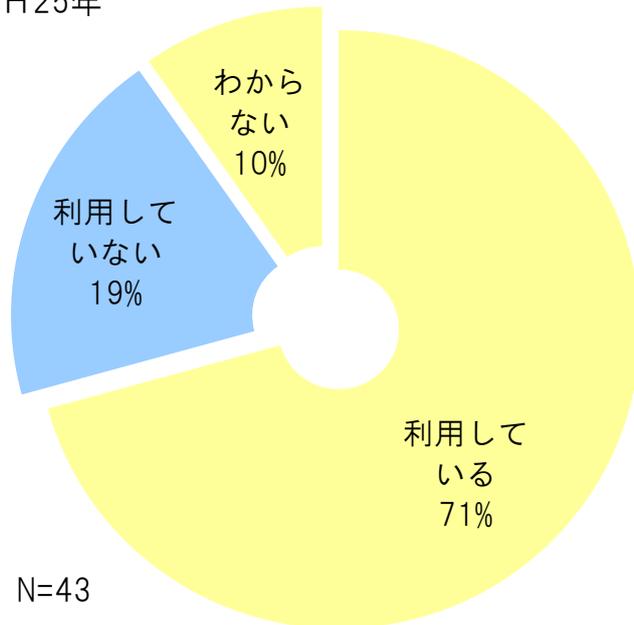
問9 このサービスをどなたと利用すると思いますか。



■60代以上は「夫婦」「子ども」「孫」、50代以下は「夫婦」「父・母」「孫」が多い。
→サービス導入により、高齢者だけでなく幅広い世代の利用の促進が期待できる。

問10 その方は日曜日にモックルコミュニティバスを利用していますか。

H25年



N=43

(上記以外「無回答」：2)

■全体の2割が「利用していない」と回答。

【総評】

- 昨年(平日)に比べ、50代以下の利用者の比率が高い。
→平日よりも幅広い年代の利用がある。
- 利用者数は平日の半数以下(46%)であり、日曜日の利用が月に1回未満の利用者が全体の4割以上を占めていた。
→日曜日の利用者が極端に少ない。
- 「日曜日に利用者1人につき同伴者1人無料」サービスについては6割以上が「利用する」と回答しており、前回調査時より10%増加している。また、同伴者についても幅広い世代の利用が考えられる。
→同サービスにより、日曜日の利用促進、新規需要の誘発が期待できることから、まずは試行を行い、検証する。

同伴者割引の試行について

■現状／課題

モックルコミュニティバスの利用状況として、平日と比較し日曜日の利用者が非常に少ないため、日曜日の利用者を増加させていくことが課題として挙げられる。

■内容／目的

第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画に基づき、利用者の少ない日曜日に限定して利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料とし、日曜日の利用者数の増加を目指す。これにより今まで利用のなかった新規需要の誘発や、人の移動の活性化を図り、まち全体の活性化へとつなげる。

■日曜日の乗込調査の経緯

これまで平成23年、24年に実施した乗込調査はいずれも平日であった。「日曜日に利用者1人につき同伴者1人無料」を試行するにあたり、日曜日の利用状況を把握する必要があるため、乗込調査を実施した。

■対象範囲

全年代の利用者

■全年代とする理由

60代以上の高齢者のみを対象とすると乗車時の判別が困難である。また、乗込調査において、50代以下の利用者の比率が平日の調査時より14%増加（40代以下については15%増加）しており、日曜日は若年層の利用が比較的多くなる傾向が見られる。以上のことから、試行での対象範囲については全年代とする。

■試行期間

平成25年10月1日～平成26年3月31日（6ヶ月間）

■今後のスケジュール

| | |
|-----------|-----------------|
| 平成25年7月3日 | 地域公共交通会議での協議、検討 |
| 9月（予定） | 地域公共交通会議での協議、検討 |
| 10月1日 | 試行開始 |

バスの乗り方

乗車時

1 バス停にある時刻表で発車予定時刻を確認します。



2 バスの行先表示を確認します。



3 バスの中扉より乗車します。



※ 一部区間や時間帯によっては、前扉から乗車、運賃先払いの路線もございます。

現金、回数券、定期券乗車券利用の場合

整理券を取ります。



バスカード利用の場合

バスカードを
カードリーダーに通します。

降車時

1 運賃表示機で運賃を確認します。



2 降車ボタンを押します。



3 運賃を支払います。

現金、回数券の場合

運賃箱に入れます。

バスカードの場合

バスカードをカード

定期券、乗車券の場合

整理券を運賃箱に入れ、定期券、乗車券を乗務員に提示します。

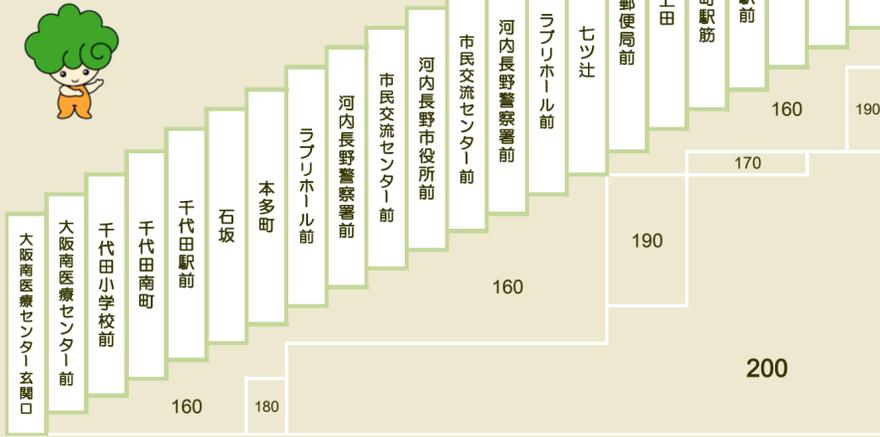


モックルコミュニティバス 運賃表 路線図 時刻表

平成25年 月現在

平成22年4月から、
上限 **200円** 運賃の試行運行を実施しています。

利用者が增加することで、
今後も引き続き上限200円運賃
での運行継続を検討できます。



積極的なご利用をお願いいたします。



| 停留所名 | 北行き | | | | | | | |
|-----------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 美加の台駅前 | 8:44 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:44 |
| 新町橋 | 8:47 | 9:47 | 10:47 | 11:47 | 13:47 | 14:47 | 15:47 | 16:47 |
| 加賀田口 | 8:49 | 9:49 | 10:49 | 11:49 | 13:49 | 14:49 | 15:49 | 16:49 |
| 三日市町駅前 | 8:52 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 |
| 三日市町駅前 | 8:54 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:54 |
| 上田 | 8:56 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 | 16:56 |
| 郵便局前 | 8:57 | 9:57 | 10:57 | 11:57 | 13:57 | 14:57 | 15:57 | 16:57 |
| 七ツ辻 | 8:59 | 9:59 | 10:59 | 11:59 | 13:59 | 14:59 | 15:59 | 16:59 |
| ラブリール前 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 14:01 | 15:01 | 16:01 | 17:01 |
| 河内長野警察署前 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 |
| 市民交流センター前(図書館前) | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 |
| 河内長野市役所前 | 9:10 | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 14:10 | 15:10 | 16:10 | 17:10 |
| 市民交流センター前(図書館前) | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 14:12 | 15:12 | 16:12 | 17:12 |
| 河内長野警察署前 | 9:14 | 10:14 | 11:14 | 12:14 | 14:14 | 15:14 | 16:14 | 17:14 |
| ラブリール前 | 9:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 14:16 | 15:16 | 16:16 | 17:16 |
| 本多町 | 9:18 | 10:18 | 11:18 | 12:18 | 14:18 | 15:18 | 16:18 | 17:18 |
| 石坂 | 9:20 | 10:20 | 11:20 | 12:20 | 14:20 | 15:20 | 16:20 | 17:20 |
| 千代田駅前 | 9:22 | 10:22 | 11:22 | 12:22 | 14:22 | 15:22 | 16:22 | 17:22 |
| 千代田南町 | 9:24 | 10:24 | 11:24 | 12:24 | 14:24 | 15:24 | 16:24 | 17:24 |
| 千代田小学校前 | 9:26 | 10:26 | 11:26 | 12:26 | 14:26 | 15:26 | 16:26 | 17:26 |
| 大阪南医療センター前 | 9:27 | 10:27 | 11:27 | 12:27 | 14:27 | 15:27 | 16:27 | 17:27 |
| 大阪南医療センター玄関口 | 9:28 | 10:28 | 11:28 | 12:28 | 14:28 | 15:28 | 16:28 | 17:28 |

| 停留所名 | 南行き | | | | | | | |
|-----------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 大阪南医療センター玄関口 | 8:36 | 9:36 | 10:36 | 11:36 | 13:36 | 14:36 | 15:36 | 16:36 |
| 大阪南医療センター前 | 8:37 | 9:37 | 10:37 | 11:37 | 13:37 | 14:37 | 15:37 | 16:37 |
| 千代田小学校前 | 8:38 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 13:38 | 14:38 | 15:38 | 16:38 |
| 千代田南町 | 8:40 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 | 16:40 |
| 千代田駅前 | 8:42 | 9:42 | 10:42 | 11:42 | 13:42 | 14:42 | 15:42 | 16:42 |
| 石坂 | 8:44 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:44 |
| 本多町 | 8:46 | 9:46 | 10:46 | 11:46 | 13:46 | 14:46 | 15:46 | 16:46 |
| ラブリール前 | 8:48 | 9:48 | 10:48 | 11:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 | 16:48 |
| 河内長野警察署前 | 8:50 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 13:50 | 14:50 | 15:50 | 16:50 |
| 市民交流センター前(図書館前) | 8:52 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 |
| 河内長野市役所前 | 8:57 | 9:57 | 10:57 | 11:57 | 13:57 | 14:57 | 15:57 | 16:57 |
| 市民交流センター前(図書館前) | 8:59 | 9:59 | 10:59 | 11:59 | 13:59 | 14:59 | 15:59 | 16:59 |
| 河内長野警察署前 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 14:01 | 15:01 | 16:01 | 17:01 |
| ラブリール前 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 |
| 七ツ辻 | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 |
| 郵便局前 | 9:07 | 10:07 | 11:07 | 12:07 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | 17:07 |
| 上田 | 9:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 14:08 | 15:08 | 16:08 | 17:08 |
| 三日市町駅前 | 9:09 | 10:09 | 11:09 | 12:09 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:09 |
| 三日市町駅前 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 14:12 | 15:12 | 16:12 | 17:12 |
| 加賀田口 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 14:15 | 15:15 | 16:15 | 17:15 |
| 新町橋 | 9:17 | 10:17 | 11:17 | 12:17 | 14:17 | 15:17 | 16:17 | 17:17 |
| 美加の台駅前 | 9:20 | 10:20 | 11:20 | 12:20 | 14:20 | 15:20 | 16:20 | 17:20 |

主要駅 バスのりば案内



| のりば | 系統番号 | 主な行先 |
|-----|------|----------------------------|
| 1 | 7 | 警察署前、赤峯、小山田南 |
| | 特7 | 警察署前、市役所前、赤峯、小山田南 |
| | 17 | 警察署前、市役所前、緑ヶ丘、小山田南 |
| | 18 | 警察署前、緑ヶ丘、小山田南、河内長野駅前 |
| | 15 | 警察署前、市役所前、赤峯、千代田駅前、木戸東町 |
| | 特15 | 警察署前、市役所前、赤峯、千代田駅前、木戸東町 |
| | 16 | 河内長野市役所前 |
| 2 | | 関西空港(リムジンバス) |
| 3 | 8 | 河合寺、昇峰坂、観心寺、小深、金剛山ロープウェイ前 |
| | 9 | 河合寺、東中学校前、観心寺、小深、石見川 |
| | 10 | 河合寺、東中学校前、観心寺、小吹台 |
| | 11 | 河合寺、東中学校前、小深、金剛山ロープウェイ前 |
| | 1 | 水落、天野山、横山高校前、和田南、光明池駅 |
| 4 | 2 | 水落、天野山、横山高校前、横尾中学校前 |
| | 4 | 水落、天野山、サイクルセンター |
| 特4 | 1 | 水落、天野山 |
| | 5 | 水落、旭ヶ丘 |
| 5 | 70 | 千代田駅前、貴望ヶ丘、近畿大学病院前、泉ヶ丘駅 |
| | 72 | 千代田駅前、貴望ヶ丘、近畿大学病院前、大野口 |
| | 12 | 三日市町駅前、加賀田小学校前、神納 |
| | 13 | 三日市町駅前、青葉台センター前、南青葉台 |
| | 14 | 三日市町駅前、南花台4丁目、南ヶ丘 |
| 6 | 36 | 三日市町駅前、南花台、大矢船橋、加賀田小学校前、神納 |
| | 6 | 長野車庫、高向 |
| 7 | 特6 | 長野車庫 |
| | 19 | 長野車庫、高向、日野、サイクルセンター、滝畑ダム |

| のりば | 系統番号 | 主な行先 |
|-----|--------|----------------------------|
| 1 | 12 13 | 三日市町駅前、郵便局前、河内長野駅前 |
| | 14 36 | 三日市町駅前、郵便局前、河内長野駅前 |
| 2 | 12 | 加賀田口、加賀田小学校前、神納 |
| | 13 | 加賀田口、青葉台会館前、南青葉台 |
| 3 | 31 | 加塩、大矢船橋、大矢船南町、南ヶ丘 |
| | 35 | 加塩、大矢船橋、大矢船南町、大矢船西町 |
| | 14 32 | 南花台4丁目、大矢船南町、南ヶ丘 |
| | 特32 | 南花台一丁目北、南花台4丁目 |
| | 33 | 南花台4丁目、大矢船南町、大矢船西町 |
| 4 | 37 38 | 加塩、南花台循環 |
| | 36 | 南花台、大矢船橋、加賀田小学校前、神納 |
| 5 | モックルバス | 北行き：大阪南医療センター 南行き：美加の台駅 |
| | 30 | 新町橋、青葉台会館前、南青葉台 |
| 6 | 34 | 三日市町駅前通り、近畿センター前、清見台回り |
| | 特34 | 三日市町駅前通り、川上小学校前、清見台1丁目 |
| ★ | | 楠ヶ丘地域乗合タクシー くすまる |

| のりば | 系統番号 | 主な行先 |
|-----|--------|---------------------------|
| 1 | 21 特21 | 市民グランド前・赤峰・荘園センター |
| | 20 | 市民グランド前・赤峰・東峰・緑ヶ丘北町 |
| 2 | 22 | 南海西友前、南貴望ヶ丘、貴望ヶ丘 |
| | 70 | 南海西友前、近畿大学病院前、プール学院前、泉ヶ丘駅 |
| | 72 | 石坂、本多町、河内長野駅前 |
| 3 | 70 72 | 石坂、本多町、河内長野駅前 |
| | 72 | 貴望ヶ丘、近畿大学病院前、南第二小学校前、大野口 |
| 4 | 15 特15 | 千代田南町、大阪南医療センター前、木戸東町 |
| | モックルバス | 千代田南町、大阪南医療センター玄関口 |
| 5 | 15 特15 | 市民グランド前、赤峰、市役所前、河内長野駅 |
| | モックルバス | 石坂、本多町、市役所前、三日市町駅前、美加の台駅 |

河内長野市バスマップについて

発行 河内長野市地域公共交通会議 発行日 平成 年 月 日
問い合わせ 河内長野市 都市建設部 交通政策課
TEL: 0721-53-1111 FAX: 0721-55-1435



バスカード

河内長野市内1日乗り放題
モックルカード

なんかいバスカード

2,000円(2,200円分)

3,000円(3,360円分)

5,000円(5,600円分)

●昼間割引カード(10:00~16:00)

3,000円(3,600円分)

●なんかいバスキッズカード

1,000円(1,100円分)

おとな 600円 こども 300円

河内長野・千早赤阪1日乗り放題
ワイドモックルカード

おとな 850円 こども 430円

| | |
|------|-----------------|
| 販売場所 | 南海バス車内(モックルバス含) |
| | 南海バス営業所 |
| | 営業時間 6:00~23:00 |

割引制度

| 割引対象 | 内容 |
|-----------------------------------|---|
| 小学生 | 小児運賃 大人運賃の半額10円単位に切り上げ |
| 幼児 1歳以上~小学校入学 | 1人目: 無料 2人目~: 小児運賃 |
| 0歳児 | 無料 |
| 身体障がい者 知的障がい者 児童福祉法の適用を受ける者 | 普通片道: 50%引き 5円の端数は10円単位に切り上げ 定期運賃: 30%引き 大人のみ適用 端数は10円単位に四捨五入 |

乗り継ぎ割引

※なんかいバスカード(昼間割引カードは除く)使用時のみ
バス乗り継ぎ時(2時間以内)に次の区間運賃を50円割引
(小児、身体障がい者等は20円)



河内長野市



河内長野駅周辺

C

- 観心寺 10
- 鳩の原
- 川上神社前
- 西端
- 太井
- 綿川
- 小深口
- 小深 8 11
- 上小深
- 石見川口
- 石見川 9
- 小吹台
- 小吹台西口
- 小吹台
- 千早大橋
- 金剛登山口
- 鱒釣場
- 金剛山ロープウェイ前

※河内長野駅を起終点とする路線
通る路線

- A**
- 下里口
- 門前
- 天野山
- 太井
- ブル学院前
- 下の宮
- 榎尾中学校前
- 泉ヶ丘駅
- B**
- 19 中日野
- 日野
- 日野コミュニティセンター
- 4 日野口
- 奥天野
- サイクルセンター
- 清掃工場前
- 滝尻口
- 滝尻
- 滝畑ダムサイト
- 清水
- 滝畑ふるさと文化館の森センター
- 夕月橋
- 滝畑ダム



凡例

- 学校
- 病院
- スーパー
- 郵便局
- 駐輪場
- 公共施設等
- 観光施設

※ 起点・のりばは全て河内長野駅前です。

| 経由 | 終点 | 系統番号 | のりば | 運賃 |
|----------|------------|------|-----|-------------|
| - | 小山田南 | 7 | 1 | 160円 ~ 230円 |
| 市役所 | 小山田南 | 特7 | | 160円 ~ 230円 |
| 市役所・小山田南 | 河内長野駅前 | 17 | | 160円 ~ 230円 |
| 小山田南 | 河内長野駅前 | 18 | | 160円 ~ 230円 |
| 市役所 | 木戸東町 | 15 | | 160円 ~ 270円 |
| 木戸東町・市役所 | 河内長野駅前 | 特15 | 3 | 160円 ~ 270円 |
| - | 河内長野市役所前 | 16 | | 160円 |
| 昇條坂 | 金剛山ロープウェイ前 | 8 | 3 | 160円 ~ 520円 |
| 日東町東口 | 石見川 | 9 | | 160円 ~ 490円 |
| 日東町東口 | 金剛山ロープウェイ前 | 11 | | 160円 ~ 520円 |
| 日東町東口 | 小吹台 | 10 | 4 | 160円 ~ 310円 |
| - | 光明池駅 | 1 | | 160円 ~ 620円 |
| - | 榎尾中学校前 | 2 | | 160円 ~ 470円 |
| - | サイクルセンター | 4 | | 160円 ~ 370円 |
| - | 天野山 | 特4 | | 160円 ~ 310円 |
| - | 旭ヶ丘 | 5 | 5 | 160円 ~ 260円 |
| 近畿大学病院前 | 泉ヶ丘駅 | 70 | | 160円 ~ 460円 |
| 近畿大学病院前 | 河内長野駅前 | 72 | | 160円 ~ 340円 |
| - | 南青葉台 | 13 | 6 | 160円 ~ 290円 |
| - | 神納 | 12 | | 160円 ~ 280円 |
| 南花台 | 神納 | 36 | 7 | 160円 ~ 280円 |
| - | 南ヶ丘 | 14 | | 160円 ~ 290円 |
| - | 高向 | 6 | | 160円 ~ 260円 |
| - | 長野車庫 | 特6 | 7 | 160円 |
| 日野 | 滝畑ダム | 19 | | 160円 ~ 530円 |

河内長野駅前 のりば案内



河内長野市



三日市町駅・美加の台駅周辺

※三日市町駅・美加の台駅を起終点とする路線
通る路線

- 大阪南医療センター玄関口
- 大阪南医療センター前
- 千代田小学校前
- 千代田南町
- 千代田駅前
- 石坂
- モ
- D



凡例

- 文 学校
- 十 病院
- S スーパー
- 〒 郵便局
- 駐 駐輪場
- 公共施設等
- 観光施設

| 起点 | 経由 | 終点 | 系統番号 | のりば | 運賃 |
|--------|-----|--------|------|-------|-------------|
| 河内長野駅前 | - | 神納 | 12 | 三日市町駅 | 160円 ~ 280円 |
| | - | 南青葉台 | 13 | 1・2 | 160円 ~ 290円 |
| | - | 南ヶ丘 | 14 | 三日市町駅 | 160円 ~ 290円 |
| 三日市町駅前 | 南花台 | 神納 | 36 | 1・3 | 160円 ~ 280円 |
| | 加塩 | 南ヶ丘 | 31 | 三日市町駅 | 160円 ~ 250円 |
| | | 大矢船西町 | 35 | 2 | 160円 ~ 250円 |
| | 南花台 | 南ヶ丘 | 32 | 三日市町駅 | 160円 ~ 250円 |
| | | 大矢船西町 | 特32 | | 160円 ~ 210円 |
| | | 三日市町駅前 | 33 | | 160円 ~ 250円 |
| | | | 37 | | 160円 ~ 210円 |
| | | | 38 | | 160円 ~ 210円 |

| 起点 | 経由 | 終点 | 系統番号 | のりば | 運賃 |
|--------|-----|--------|-----------|--------|-------------|
| 三日市町駅東 | - | 南青葉台 | 30 | 三日市町駅東 | 160円 ~ 250円 |
| | - | 清見台回り | 34 特34 | 三日市町駅東 | 170円 |
| 美加の台駅前 | 左回り | 美加の台駅前 | 40 41 | | 180円 |
| | 右回り | | | | 180円 |

楠ヶ丘・烏帽子台地域乗合タクシー くすまる

| | | | | | |
|--------|----------|--------|---|--------|------|
| 三日市町駅前 | 楠ヶ丘・烏帽子台 | 三日市町駅前 | モ | 三日市町駅★ | 200円 |
|--------|----------|--------|---|--------|------|

モックルコミュニティバス

| | | | | | |
|--------|---|-----------|---|----------------|-------------|
| 美加の台駅前 | - | 大阪南医療センター | モ | 三日市町駅 美加の台駅 | 160円 ~ 200円 |
|--------|---|-----------|---|----------------|-------------|

河内長野市



バス
BUS MAP マップ

千代田駅周辺

※千代田駅を 起終点とする路線
通る路線

E

70 72

大野

72

大野口

近畿大学病院前

大野台4丁

南中学校前

南第二小学校前

奥ニュータウンセンター

※西山台南

大野台5丁

大野台6丁

ブルー学院前

榎塚台3丁

榎塚台センター

榎塚台1丁

茶山台南口

茶山台2丁

泉ヶ丘駅

F

モ

新町橋

美加の台駅前



| 起点 | 経由 | 終点 | 系統番号 | のりば | 運賃 |
|--------|----------|-----------|------|-------------|-------------|
| 千代田駅前 | - | 荘園町 | 21 | 千代田駅 1 | 160円 ~ 210円 |
| | - | 荘園センター | 特21 | | |
| | - | 緑ヶ丘北町 | 20 | | |
| 河内長野駅前 | 市役所 | 木戸東町 | 15 | 千代田駅 4・5 | 160円 ~ 280円 |
| | 木戸東町・市役所 | 河内長野駅前 | 特15 | | |
| 美加の台駅前 | - | 大阪南医療センター | モ | 千代田駅 4・5 | 160円 ~ 200円 |

凡例

- 学校
- 病院
- スーパー
- 郵便局
- 駐輪場
- 公共施設等
- 観光施設



| 停留所名 | 北行き | | | | | | | |
|-----------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 美加の台駅前 | 8:44 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:44 |
| 新町橋 | 8:47 | 9:47 | 10:47 | 11:47 | 13:47 | 14:47 | 15:47 | 16:47 |
| 加賀田口 | 8:49 | 9:49 | 10:49 | 11:49 | 13:49 | 14:49 | 15:49 | 16:49 |
| 三日月町駅前 | 8:52 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 |
| 三日月町駅前 | 8:54 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:54 |
| 上田 | 8:56 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 | 16:56 |
| 郵便局前 | 8:57 | 9:57 | 10:57 | 11:57 | 13:57 | 14:57 | 15:57 | 16:57 |
| 七ツ辻 | 8:59 | 9:59 | 10:59 | 11:59 | 13:59 | 14:59 | 15:59 | 16:59 |
| ラブリーホール前 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 14:01 | 15:01 | 16:01 | 17:01 |
| 河内長野警察署前 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 |
| 市民交流センター前(図書館前) | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 |
| 河内長野市役所前 | 9:10 | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 14:10 | 15:10 | 16:10 | 17:10 |
| 市民交流センター前(図書館前) | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 14:12 | 15:12 | 16:12 | 17:12 |
| 河内長野警察署前 | 9:14 | 10:14 | 11:14 | 12:14 | 14:14 | 15:14 | 16:14 | 17:14 |
| ラブリーホール前 | 9:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 14:16 | 15:16 | 16:16 | 17:16 |
| 本多町 | 9:18 | 10:18 | 11:18 | 12:18 | 14:18 | 15:18 | 16:18 | 17:18 |
| 石坂 | 9:20 | 10:20 | 11:20 | 12:20 | 14:20 | 15:20 | 16:20 | 17:20 |
| 千代田駅前 | 9:22 | 10:22 | 11:22 | 12:22 | 14:22 | 15:22 | 16:22 | 17:22 |
| 千代田南町 | 9:24 | 10:24 | 11:24 | 12:24 | 14:24 | 15:24 | 16:24 | 17:24 |
| 千代田小学校前 | 9:26 | 10:26 | 11:26 | 12:26 | 14:26 | 15:26 | 16:26 | 17:26 |
| 大阪南医療センター前 | 9:27 | 10:27 | 11:27 | 12:27 | 14:27 | 15:27 | 16:27 | 17:27 |
| 大阪南医療センター玄関口 | 9:28 | 10:28 | 11:28 | 12:28 | 14:28 | 15:28 | 16:28 | 17:28 |

| 停留所名 | 南行き | | | | | | | |
|-----------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 大阪南医療センター玄関口 | 8:36 | 9:36 | 10:36 | 11:36 | 13:36 | 14:36 | 15:36 | 16:36 |
| 大阪南医療センター前 | 8:37 | 9:37 | 10:37 | 11:37 | 13:37 | 14:37 | 15:37 | 16:37 |
| 千代田小学校前 | 8:38 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 13:38 | 14:38 | 15:38 | 16:38 |
| 千代田南町 | 8:40 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 | 16:40 |
| 千代田駅前 | 8:42 | 9:42 | 10:42 | 11:42 | 13:42 | 14:42 | 15:42 | 16:42 |
| 石坂 | 8:44 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:44 |
| 本多町 | 8:46 | 9:46 | 10:46 | 11:46 | 13:46 | 14:46 | 15:46 | 16:46 |
| ラブリーホール前 | 8:48 | 9:48 | 10:48 | 11:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 | 16:48 |
| 河内長野警察署前 | 8:50 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 13:50 | 14:50 | 15:50 | 16:50 |
| 市民交流センター前(図書館前) | 8:52 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 |
| 河内長野市役所前 | 8:57 | 9:57 | 10:57 | 11:57 | 13:57 | 14:57 | 15:57 | 16:57 |
| 市民交流センター前(図書館前) | 8:59 | 9:59 | 10:59 | 11:59 | 13:59 | 14:59 | 15:59 | 16:59 |
| 河内長野警察署前 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 14:01 | 15:01 | 16:01 | 17:01 |
| ラブリーホール前 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 |
| 七ツ辻 | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 |
| 郵便局前 | 9:07 | 10:07 | 11:07 | 12:07 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | 17:07 |
| 上田 | 9:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 14:08 | 15:08 | 16:08 | 17:08 |
| 三日月町駅前 | 9:09 | 10:09 | 11:09 | 12:09 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:09 |
| 三日月町駅前 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 14:12 | 15:12 | 16:12 | 17:12 |
| 加賀田口 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 14:15 | 15:15 | 16:15 | 17:15 |
| 新町橋 | 9:17 | 10:17 | 11:17 | 12:17 | 14:17 | 15:17 | 16:17 | 17:17 |
| 美加の台駅前 | 9:20 | 10:20 | 11:20 | 12:20 | 14:20 | 15:20 | 16:20 | 17:20 |

バスの乗り方

乗車時

1 時刻表で発車予定時刻を確認します。

2 バスの行先表示を確認します。



3 バスの中扉より乗車します。



※ 一部区間や時間帯によっては、前扉から乗車、運賃先払いの路線もございます。

現金、回数券、定期券乗車券利用の場合

整理券を取ります。

バスカード利用の場合

バスカードを
カードリーダーに通します。



降車時

1 運賃表示機で運賃を確認します。



2 降車ボタンを押します。



3 運賃を支払います。

現金、回数券の場合
運賃箱に入れます。

バスカードの場合
バスカードをカード
リーダーに通します。

定期券、乗車券の場合

整理券を運賃箱に入れ、
定期券、乗車券を乗務員
に提示します。



バスカード

河内長野市内1日乗り放題
モックルカード

おとな **600円** こども **300円**

なんかいバスカード

2,000円 (2,200円分)
3,000円 (3,360円分)
5,000円 (5,600円分)

河内長野・千早赤阪1日乗り放題
ワイドモックルカード

おとな **850円** こども **430円**

●昼間割引カード(10:00~16:00)
3,000円 (3,600円分)
●なんかいバスキッズカード
1,000円 (1,100円分)

販売場所
南海バス車内(モックルバス含)
南海バス営業所
営業時間 6:00 ~ 23:00

割引制度

| 割引対象 | 内容 |
|-----------------------------------|---|
| 小学生 | 小児運賃 大人運賃の半額10円単位に切り上げ |
| 幼児 1歳以上~小学校入学 | 1人目: 無料 2人目~: 小児運賃 |
| 0歳児 | 無料 |
| 身体障がい者 知的障がい者 児童福祉法の適用を受ける者 | 普通片道: 50%引き 5円の端数は10円単位に切り上げ 定期運賃: 30%引き 大人のみ適用 端数は10円単位に四捨五入 |

乗り継ぎ割引

※なんかいバスカード(昼間割引カードは除く)使用時のみ
バス乗り継ぎ時(2時間以内)に次の区間運賃を
50円割引(小児、身体障がい者等は20円)

河内長野市バスマップについて

発行 河内長野市地域公共交通会議 発行日 平成 年 月 日

問い合わせ 河内長野市 都市建設部 交通政策課

TEL: 0721-53-1111 FAX: 0721-55-1435



その他
詳細の情報
については

南海バス
ホームページ

南海バス
携帯サイト

河内長野市 交通政策課
ホームページ