

平成28年度

第31回 河内長野市地域公共交通会議次第

日時 平成28年5月25日（水）

午後3時から

場所 ノバティホール

1. 開会

2. 議題

- (1) 「平成27年度河内長野市地域公共交通会議決算報告」について
- (2) 「平成27年度各コミュニティバス等（モックルコミュニティバス、日野・滝畑コミュニティバス、楠ヶ丘地域乗合タクシー）」の利用状況について
- (3) 平成29年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）認定申請について
- (4) 平成28年度の公共交通の取り組みについて
- (5) その他

3. 閉会

1 歳入

(単位：円)

款 項 目	予算額	決算額	比較	説 明
1 負担金				
1 負担金	0	0	0	
1 負担金				
2 補助金				
1 補助金	7,449,000	4,189,105	-3,259,895	国補助金 1,012,749
1 補助金				市補助金 3,176,356
3 繰越金				
1 繰越金	0	0	0	
1 繰越金				
4 諸収入				
1 諸収入	1,000	13	-987	預金利子
1 雑入				
合 計	7,450,000	4,189,118	-3,260,882	

2 歳出

(単位：円)

款 項 目	予算額	決算額	比較	説 明
1 運営費	50,000	972	-49,028	
1 会議費	0	0	0	
1 会議費				
2 事務費	50,000	972	-49,028	事業費振込み手数料 972
2 事務費				
2 事業費				
1 事業費	7,399,000	4,188,146	-3,210,854	総合時刻表 1,300,000 総合時刻表戸別配布 484,498 企画乗車券PRチラシ 159,000 企画乗車券PRポスター 80,000 くすまる体験乗車チケット 2,000 地域におけるワークショップ講師謝礼※ 0 モックル上限200円および同伴者割引 1,953,863 千代田線上限200円 208,785 地域にあった公共交通の試行運行※ 0 ※地域の意向があり、本年度内の実施には至らず。
1 事業費				
3 予備費				
1 予備費	1,000	0	-1,000	
1 予備費				
合 計	7,450,000	4,189,118	-3,260,882	

収入総額 4,189,118 円
 支出総額 4,189,118 円
 差引残額 0 円

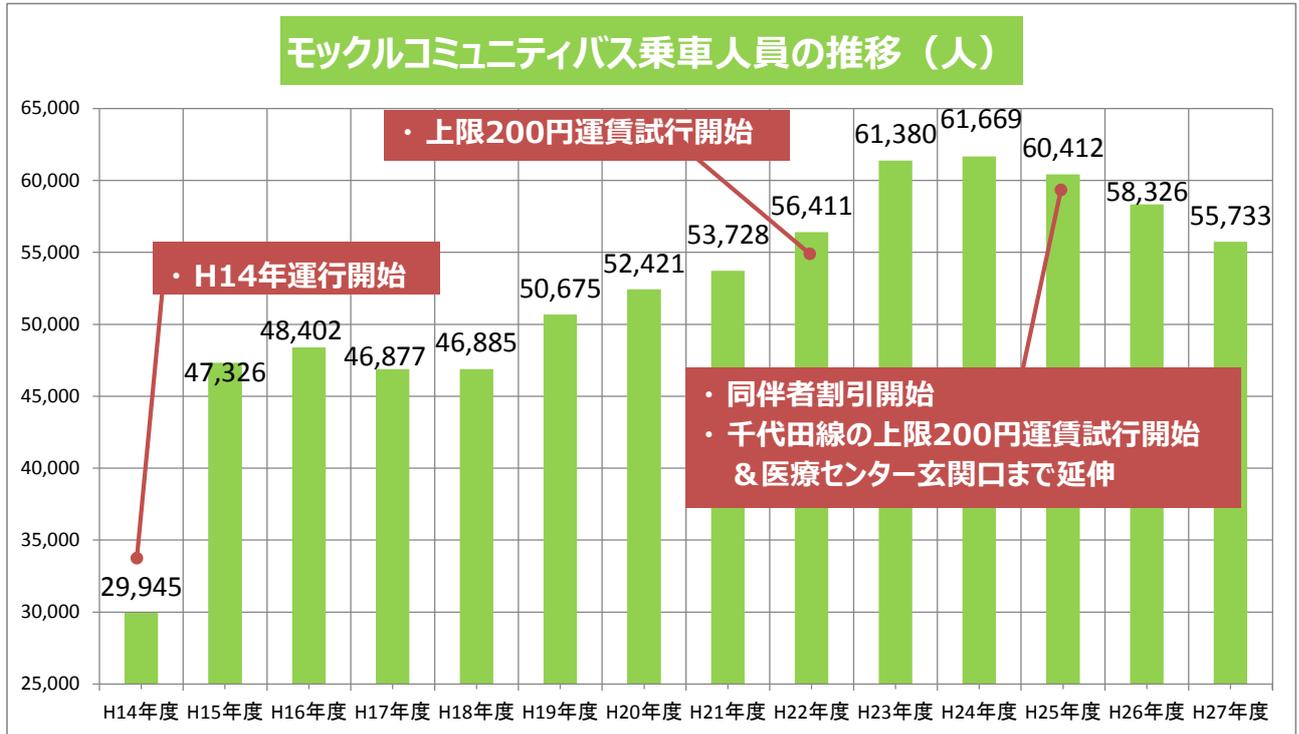
平成27年度河内長野市地域公共交通会議歳入歳出決算について歳入歳出差引簿及び関係証拠書類を審査したところ、全て正確かつ適正に処理されていると認められますので、ここに報告します。

平成28年5月20日
 河内長野市地域公共交通会議

監 事 廣門 久美子 ㊟
 監 事 井戸 清明 ㊟

平成 2 7 年度 モックルコミュニティバスの利用状況

① 利用者数の推移



年度 / 月	乗車人員 (人)			上限200円導入前との比較 (21年度比 (%))	前年比 (%)
	南行き	北行き	合計		
平成21年度 合計	25,737	27,991	53,728	—	102.5
平成22年度 合計	26,386	30,025	56,411	105.0	105.0
平成23年度 合計	28,872	32,508	61,380	114.2	108.8
平成24年度 合計	28,694	32,975	61,669	114.8	100.5
平成25年度 合計	27,793	32,619	60,412	112.4	98.0
平成26年度 合計	26,336	31,990	58,326	108.6	96.5
平成27年度 合計	25,638	30,095	55,733	103.7	95.6

【モックル】上限200円

【モックル】同伴者割引
【千代田線】

○上限運賃試行前 (H21年度) との比較では約 **3.7%増**、前年度比較では約 **4.4%減**
 ○並走する路線バス千代田線 (H28.2.24OD調査より)

- ・取組み【200円運賃&医療センター延伸】区間では、実施前より**利用者増 (約40%)**
- ・特に**大阪南医療センター-玄関口での乗降者数は好調**で昨年度よりさらに増
- ・『利用者全体』に占める『取組み区間利用者』の割合は**H24 : 17% → H27 : 28%**

② 日曜日の利用者数および同伴者割引利用者数の推移

日曜利用者数の推移（人）

	H25年度	H26年度	H27年度
日曜	5,219	5,281	5,266
日曜以外	55,193	53,045	50,467

同伴者割引利用者数（件）

H26年度	H27年度
417	366

- 『日曜日』の利用者数のほぼ横ばい
- 同伴者割引利用者数は前年と大きく変化なし
- 乗込み調査ではリピーターが多い

同伴者割引は外出を促す
一要因になっていると推測できる

③ 曜日別および便別平均利用者数の推移

 は前年度より乗車人数増。（ ）内の数値は前年度。

大阪南医療センター玄関口→美加の台駅(1便当たり発車時間別平均乗車人数)※H27年度実績(人)

発車時間	8:36	9:36	10:36	11:36	13:36	14:36	15:36	16:36
平日	4.9(5.8)	8.8(8.3)	11.1(12.0)	13.0(12.5)	11.3(11.8)	9.4(10.3)	12.1(11.9)	10.2(10.5)
土	4.3(4.3)	8.1(9.0)	8.1(9.7)	8.8(8.8)	8.0(8.9)	7.0(7.6)	7.1(9.0)	6.8(7.3)
日・祝	1.9(1.9)	5.8(4.5)	5.3(5.5)	5.8(5.6)	7.2(7.4)	5.4(5.8)	6.7(6.3)	6.6(5.9)

美加の台駅→大阪南医療センター玄関口(1便当たり発車時間別平均乗車人数)※H27年度実績(人)

発車時間	8:44	9:44	10:44	11:44	13:44	14:44	15:44	16:44
平日	18.4(18.9)	18.8(19.8)	15.4(15.8)	12.7(14.2)	10.1(10.7)	6.1(6.9)	6.3(7.5)	5.1(6.2)
土	10.3(9.3)	13.9(15.6)	11.1(11.8)	13.5(14.2)	8.6(8.5)	6.1(7.0)	5.3(5.5)	3.4(3.9)
日・祝	5.5(5.0)	10.9(9.9)	10.4(10.4)	10.1(10.8)	7.4(8.6)	7.0(6.0)	3.7(3.6)	2.3(3.5)

- 平日午前の北行きは利用者数が高い状態が続いている（必要性高い）
- 利用者数増は日曜日が多いものの、曜日別では日曜日の利用が1番少ない

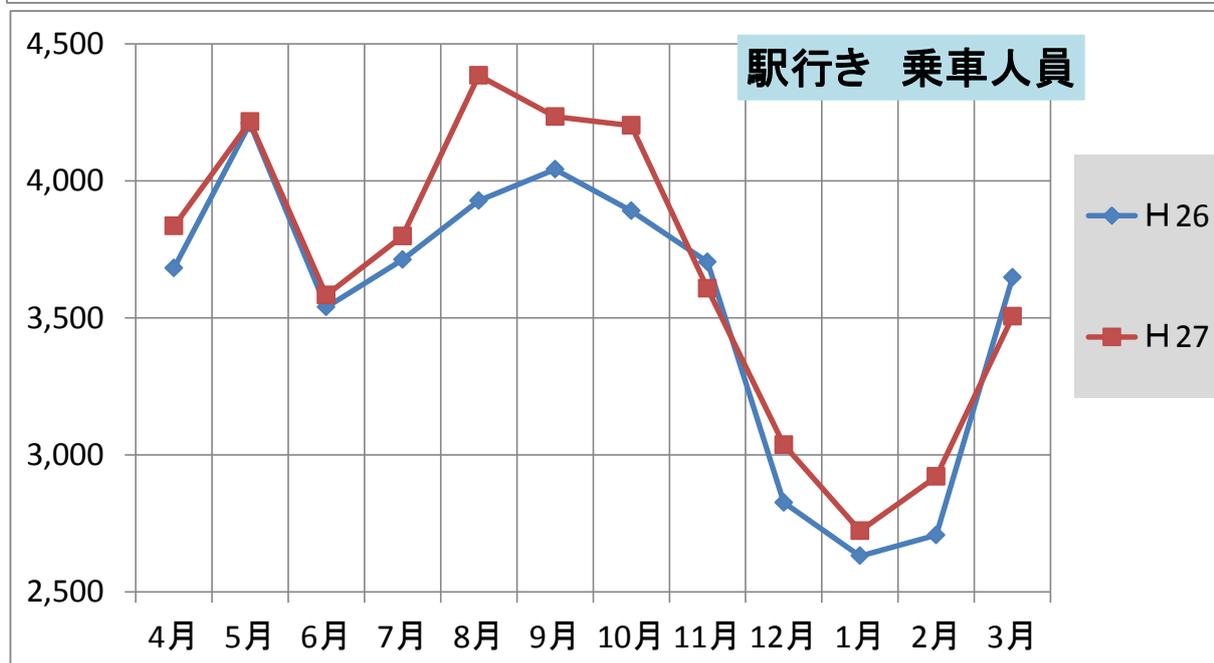
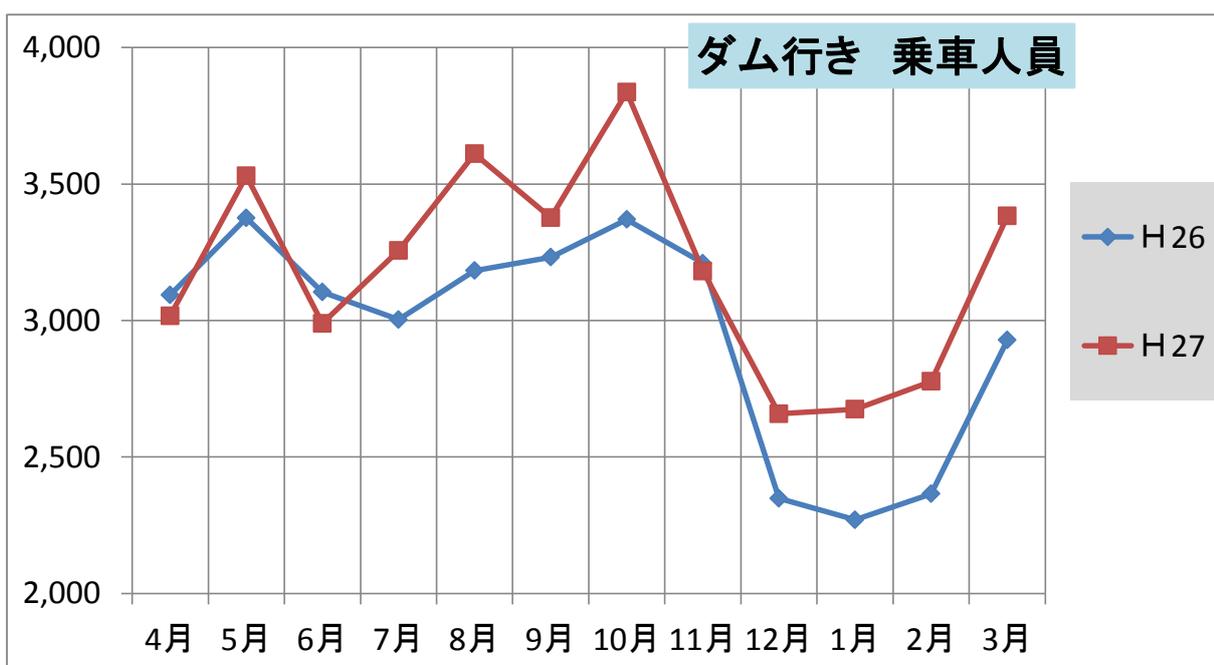


○平日と日曜で運行目的・コンセプトの整理が必要

平成27年度 日野・滝畑コミュニティバスの利用状況

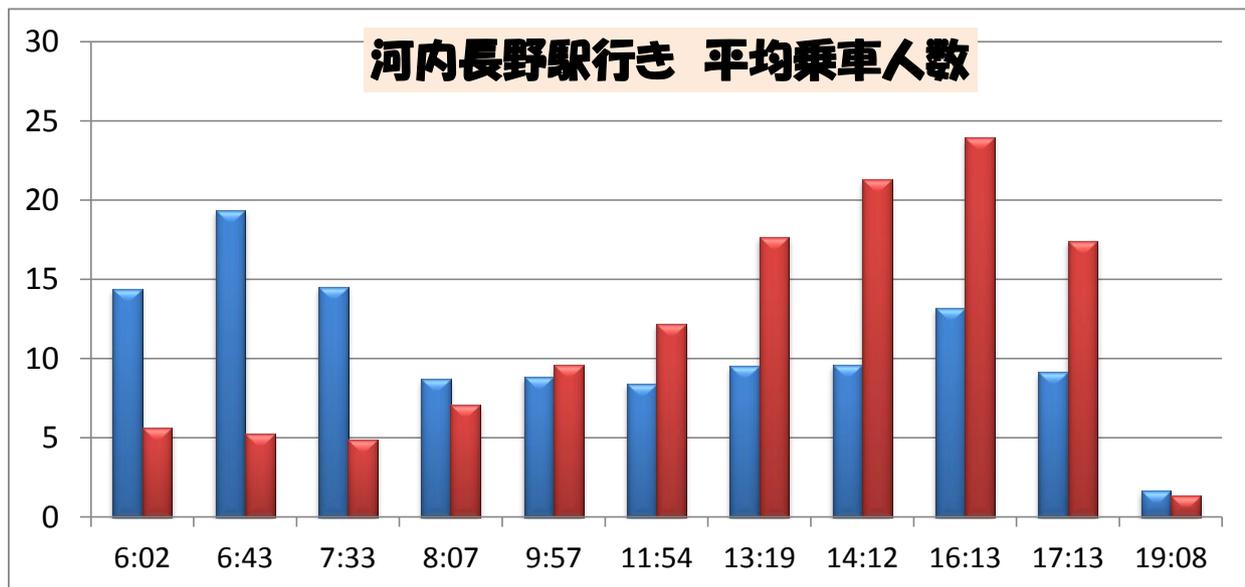
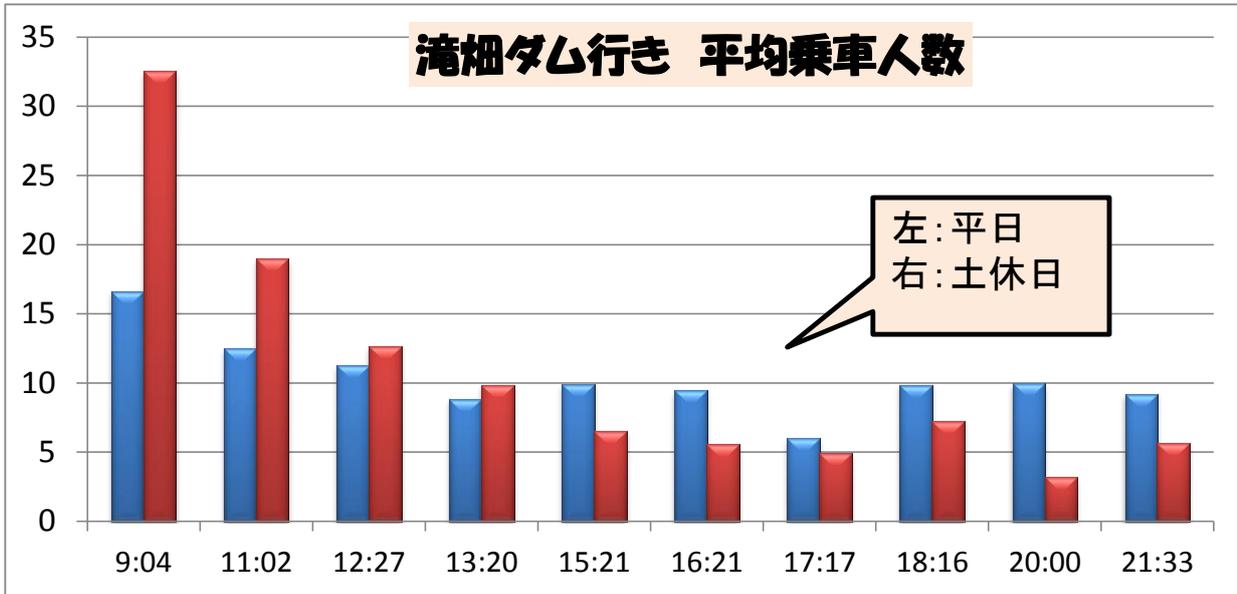
① 利用者数の推移

年度 / 月	乗車人員 (人)			前年比 (%) (前年同月比)
	滝畑ダム行き	河内長野駅前行き	合計	
平成22年度	38,928	44,106	83,034	97.6
平成23年度	39,181	44,048	83,229	100.2
平成24年度	38,046	42,852	80,898	97.2
平成25年度	37,463	43,862	81,325	100.5
平成26年度	35,483	42,519	78,002	95.9
平成27年度	38,290	44,046	82,336	105.6



② 曜日別の利用者数の推移

年度	土日の日数	乗車人員（人）			前年比（%）
		滝畑ダム行き	河内長野駅前行き	合計	
平成26年度	118	11,424	12,306	23,730	-
平成27年度	120	12,845	15,164	28,009	118



H27年度モックルカード利用特典実績

JAあすかてくるで 165件



花の文化園 19件

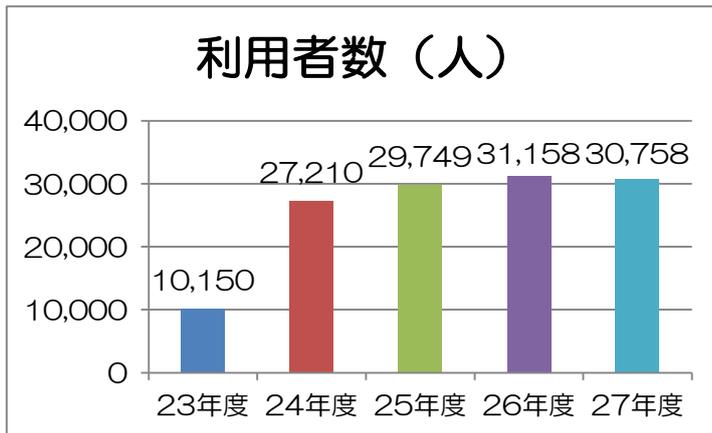
ビジターセンター 117件



関西サイクルスポーツセンター 34件

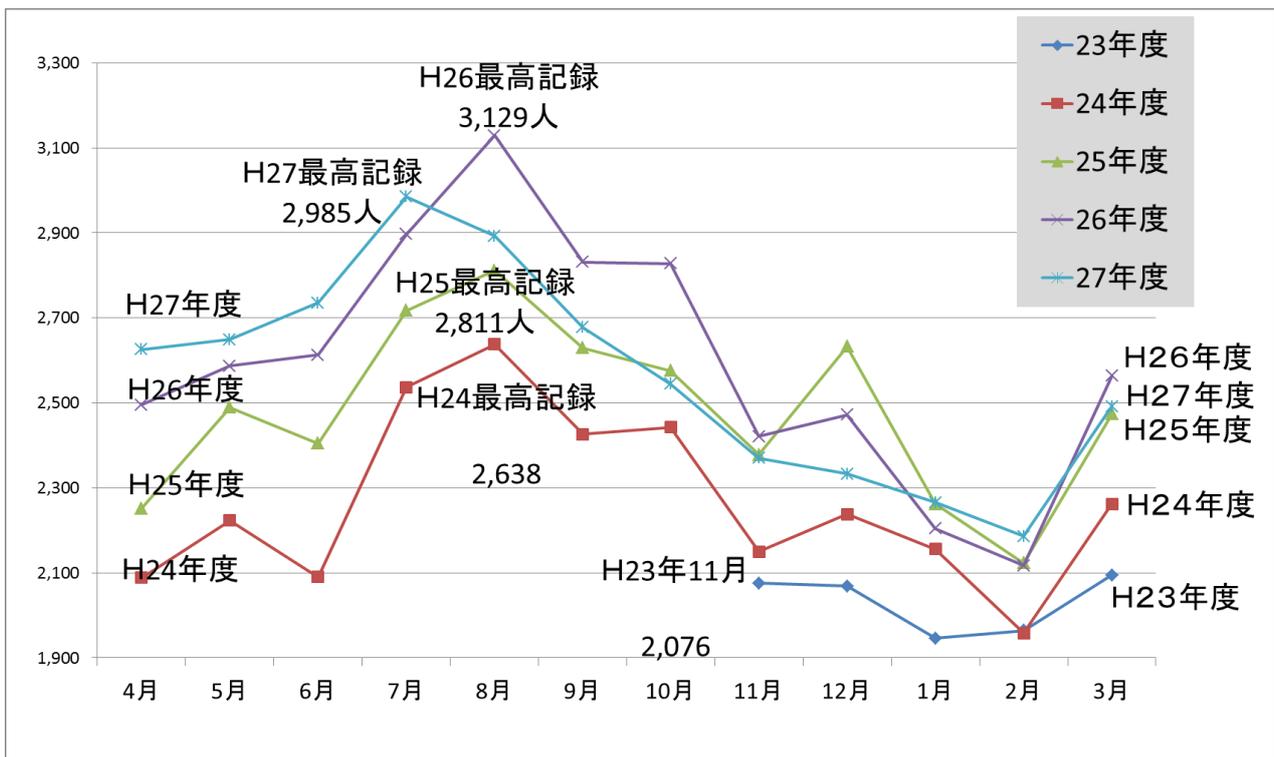
平成27年度 楠ヶ丘乗合タクシー【くすまる】の利用状況

① 利用者数の推移（平成23年11月～本格運行スタート）



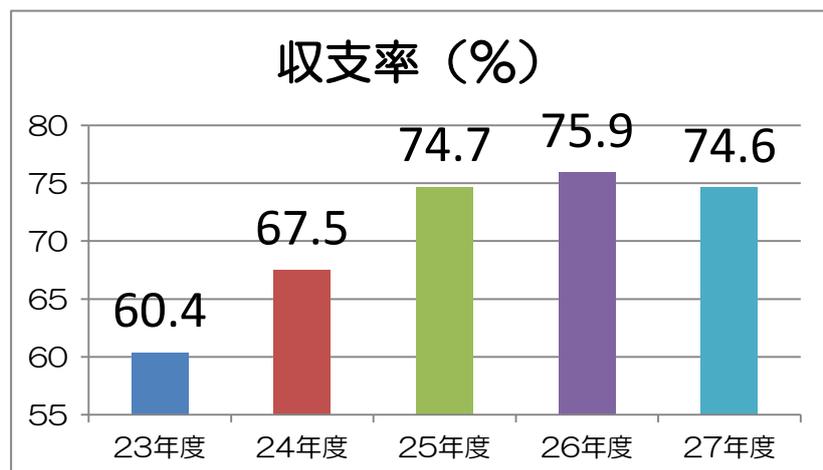
楠ヶ丘データ H27年12月末時点
（ ）内はH23年12月末時点

- 世帯数：983世帯（965世帯）
- 人口：2,419人（2,503人）
- 楠ヶ丘高齢化率：32%（27%）
- 市全体高齢化率：31%（25%）



② 収支率の推移

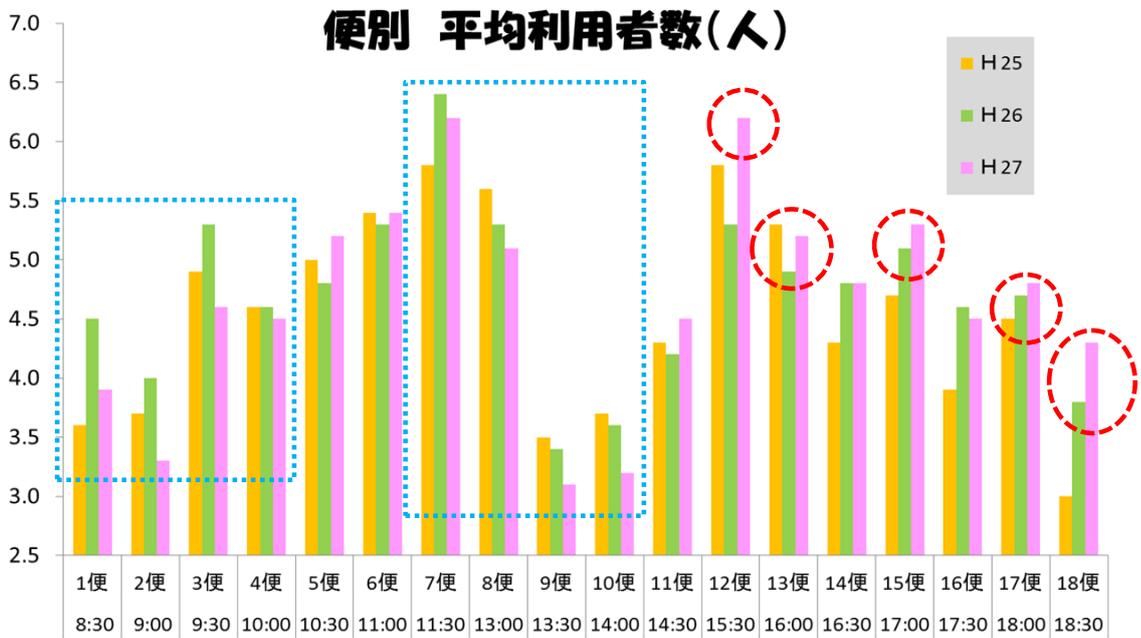
- 運行開始以来はじめて記録更新がストップ
 - 夏以降の利用者数が前年度を下回る
 - 利用率をあげるための地域の対策
- ・PRティッシュの配布
・お得な割引券を発行予定



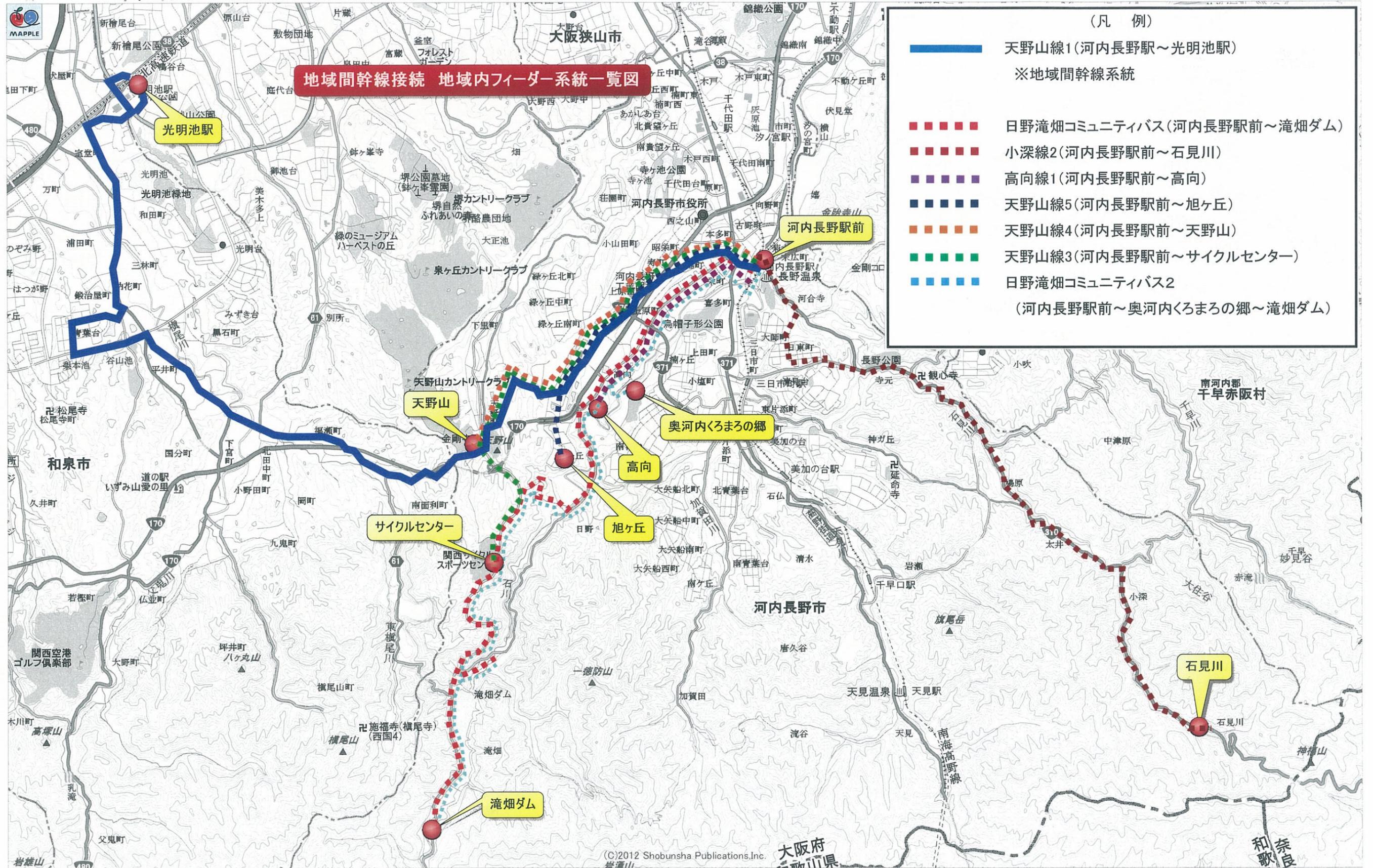
③ 利用状況

	合計利用者数（人）					1便平均利用者数（人）				
	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
4月	-	2,089	2,252	2,495	2,626	-	3.9	4.2	4.6	4.9
5月	-	2,223	2,489	2,587	2,649	-	4.0	4.5	4.6	4.7
6月	-	2,090	2,405	2,613	2,735	-	3.9	4.5	4.8	5.1
7月	-	2,537	2,717	2,897	2,985	-	4.5	4.9	5.2	5.3
8月	-	2,638	2,811	3,129	2,893	-	4.7	5.0	5.6	5.2
9月	-	2,426	2,629	2,831	2,678	-	4.5	4.9	5.2	5.0
10月	-	2,443	2,576	2,828	2,545	-	4.4	4.6	5.1	4.6
11月	2,076	2,150	2,378	2,421	2,370	3.8	4.0	4.4	4.5	4.4
12月	2,069	2,238	2,633	2,472	2,333	3.7	4.0	4.7	4.4	4.2
1月	1,946	2,156	2,262	2,204	2,266	3.5	3.9	4.1	3.9	4.1
2月	1,964	1,958	2,123	2,117	2,186	3.8	3.9	4.4	4.2	4.2
3月	2,095	2,262	2,474	2,564	2,492	3.8	4.1	4.4	4.6	4.5
合計・平均	10,150	27,210	29,749	31,158	30,758	3.7	4.1	4.5	4.7	4.7
前年比	-	-	109%	105%	99%					

④ 便別の平均利用者数 (H25,H26,H27)



- 特に午後便の利用が増傾向 ○
- 朝や昼食の時間帯の利用は減傾向 □



1 : 50,000 相当

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41秒 北緯 34度25分47秒

地域内フィーダー系統生活交通確保維持計画

(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>「河内長野市地域公共交通網形成計画」に基づき、バス乗り方教室等のイベント開催や企画乗車券の広報用のチラシ・ポスター等の作成、地域でのワークショップの実施、路線バス（千代田線）の上限200円運賃の試行運行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、日野・滝畑コミュニティバス2）における前年度実績の「運行回数の現状維持」及び「輸送人員の維持もしくは減少幅の抑制」を目指す。</p> <p>（輸送人員については、「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、日野・滝畑コミュニティバス2）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）の社会参加や普段の生活（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. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
申請番号1～7：南海バス株式会社
6. 補助金の交付を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定手法 （活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合に限る）
補助対象事業者が乗合バス事業者（南海バス株式会社）のため該当しない
7. 別表1及び別表3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該当なし

8. 別表1及び別表3の補助事業の基準に基づき、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 該当なし
9. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要
表5のとおり
10. 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
11. 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
12. 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。
13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画
車両の取得を行わないため該当しない。
14. 協議会の開催状況と主な議論
<p>○平成27年6月24日 第27回河内長野市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河内長野市地域公共交通会議副会長及び監事の指名について ・「平成26年度各コミュニティバス等（モックルコミュニティバス、日野 滝畑コミュニティバス、楠ヶ丘地域乗合タクシー）」の利用状況について ・平成28年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）認定申請及び平成27年度地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域公共交通調査事業（計画推進事業））について <p>○平成27年10月30日 第28回河内長野市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度河内長野市地域公共交通会議決算報告について ・平成27年度河内長野市地域公共交通会議予算の補正について ・総合時刻表入りバスマップ及び企画乗車券PRポスター、チラシについて ・公共交通に関する視察報告について（豊岡市、香芝市） <p>○平成28年1月13日 第29回河内長野市地域公共交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について ・総合時刻表入りバスマップ及び企画乗車券PRポスター、チラシについて ・コミュニティバスの利用促進の検討について ・公共交通不便地域（桐ヶ丘地域）の解消に向けた取り組みについて ～楠ヶ丘地域乗合タクシー（くすまる）の体験乗車及び意見交換会～ ・楠ヶ丘地域乗合タクシー（くすまる）に関する研究報告について <p>○平成28年3月30日 第30回河内長野市地域公共交通会議（書面開催）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「平成28年度河内長野市地域公共交通会議予算」（案）について
15. 利用者等の意見の反映状況
協議会に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。
16. 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	南海バス株式会社、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 (都市づくり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	保険福祉部長、環境経済部理事、都市づくり部長、総務部長、 総合政策部長

※４．（表２）及び１２．（表７及び表９）については、地域公共交通確保維持事業を行う事業者ごとに作成すること。

※６．については、活性化法法定協議会を補助対象事業者としない場合において、記入を要しない。

※７．（表３）及び８．（表４）については、要綱第１７条に基づく生活交通確保維持改善計画について、作成を要しない。

※９．（表５）については、地域内フィーダー系統確保維持事業を行う場合において、当該系統が運行される市町村について作成すること。

※１０．～１３．については、車両の取得を行わない場合において、記入を要しない。

※１３．については、減価償却費等国庫補助金の場合において、記入を要しない。

※１．～２．、６．～８．、１０．～１１．及び１４．～１６．については、再編特例の適用を受ける場合において、記入を要しない。

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

29年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型/ デマンド型の 別	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	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)
河内長野 市	南海バス 株式会社	(1) 日野・滝畑 コミュニティバス	7,444.5	2,175		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(2) 小深線2 (石見川系統)	4,879.0	1,422		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(3) 高向線1 (高向起終点系統)	2,331.0	685		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(4) 天野山線5 (旭ヶ丘系統)	2,592.0	761		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(5) 天野山線4 (天野山起終点系統)	495.0	145		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(6) 天野山線3 (サイクルセンター系統)	1,423.0	418		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(7) 日野・滝畑 コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由系統)	6,842.5	2,000		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
合 計				7,606					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				7,606			国庫補助 上限額 (千円)	7,606	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 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(地域内フィーダー系統)

30年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型/ デマンド型の 別	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	基準ニで該当 する要件 (別表7のみ)
河内長野 市	南海バス 株式会社	(1) 日野・滝畑 コミュニティバス	7,444.5	2,175		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(2) 小深線2 (石見川系統)	4,879.0	1,430		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(3) 高向線1 (高向起終点系統)	2,330.5	685		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(4) 天野山線5 (旭ヶ丘系統)	2,589.0	753		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(5) 天野山線4 (天野山起終点系統)	493.5	145		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(6) 天野山線3 (サイクルセンター系統)	1,435.0	418		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(7) 日野・滝畑 コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由系統)	6,842.5	2,000		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
合 計				7,606					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				7,606			国庫補助 上限額 (千円)	7,606	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 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(地域内フィーダー系統)

31年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型/ デマンド型の 別	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	基準ニで該当 する要件 (別表7のみ)
河内長野 市	南海バス 株式会社	(1) 日野・滝畑 コミュニティバス	7,444.5	2,175		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(2) 小深線2 (石見川系統)	4,879.0	1,422		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(3) 高向線1 (高向起終点系統)	2,330.0	685		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(4) 天野山線5 (旭ヶ丘系統)	2,586.0	753		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(5) 天野山線4 (天野山起終点系統)	492.0	145		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(6) 天野山線3 (サイクルセンター系統)	1,446.5	426		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
		(7) 日野・滝畑 コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由系統)	6,842.5	2,000		乗合バス型	①	河内長野駅前にて、南海バス(株)が運行する補助対象地域間幹線系統「天野山線」と接続する	③
合 計				7,606					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				7,606			国庫補助 上限額 (千円)	7,606	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 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(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名	南海バス株式会社	29年度
------	----------	------

1. 申請事業者の概要

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	6,962,068千円	営業外収益	38,756千円	経常収益(イ)	7,000,824千円
	営業費用	6,512,597千円	営業外費用	13,686千円	経常費用(ロ)	6,526,283千円
	営業損益	449,471千円	営業外損益	25,070千円	経常損益	474,541千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	17,190,222.0 km			経常収支率	107.27 %	
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	6,666,499千円	営業外収益	18,748千円	経常収益(イ')	6,685,247千円
	営業費用	6,588,541千円	営業外費用	3,661千円	経常費用(ロ')	6,592,202千円
	営業損益	77,958千円	営業外損益	15,087千円	経常損益	93,045千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	16,614,536.0 km			経常収支率	101.41 %	
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	6,765,139千円	営業外収益	32,374千円	経常収益(イ'')	6,797,513千円
	営業費用	6,480,540千円	営業外費用	30,660千円	経常費用(ロ'')	6,511,200千円
	営業損益	284,599千円	営業外損益	1,714千円	経常損益	286,313千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	16,614,536.0 km			経常収支率	104.39 %	

(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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{a}$	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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1) \div 2 = \text{d}$
京阪神	391円.89銭	396円.77銭	379円.65銭	▲1.53 %
	円 銭	円 銭	円 銭	%

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

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 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2))^2 = \text{ニ}$	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	373円.86銭	471円.61銭	373円.86銭	407円.25銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	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		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 (チ-(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	ル					
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	2007.5	往 14.8km (平均) 復 14.8km	14.8km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	59,422.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	2372.5	往 11.2km (平均) 復 11.2km	11.2km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	53,144.km
	3	高向線1(高向)	河内長野駅前	中高向	高向	365	日	6568.0	往 3.5km (平均) 復 3.5km	3.5km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	45,976.km
	4	天野山線5(旭ヶ丘)	河内長野駅前	清崎	旭ヶ丘	365	日	8686.5	往 4.4km (平均) 復 4.4km	4.4km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	76,441.2.km
	5	天野山線4(天野山)	河内長野駅前	清崎	天野山	365	日	787.5	往 5.6km (平均) 復 5.6km	5.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	8,820.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	123	日	676.5	往 7.6km (平均) 復 7.6km	7.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	10,282.8.km
	7	日野滝畑コミュニティ(くろまらの郷)	河内長野駅前	奥河内くろまらの郷	日野	滝畑ダム	365	日	1825.0	往 16.2km (平均) 復 16.2km	16.2km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%
合計	系統							往 63.3km 復 63.3km	63.3km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		313,216.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 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及び同一補助ブロック市区町村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 (ネ又はナのうちのいずれか少ないほうの額) ラ
京阪神	1	22,215,508円	123円.29銭	7,326,138円	14,889,370円	14,889,370円	14,889千円	7,444.5千円		
	2	19,868,415円	190円.23銭	10,109,583円	9,758,832円	9,758,832円	9,758千円	4,879.0千円		
	3	17,188,587円	272円.44銭	12,525,701円	4,662,886円	4,662,886円	4,662千円	2,331.0千円		
	4	28,578,307円	306円.04銭	23,394,064円	5,184,243円	5,184,243円	5,184千円	2,592.0千円		
	5	3,297,445円	261円.53銭	2,306,694円	990,751円	990,751円	990千円	495.0千円		
	6	3,844,327円	96円.99銭	997,328円	2,846,999円	2,846,999円	2,846千円	1,423.0千円		
	7	22,106,341円	142円.42銭	8,421,294円	13,685,047円	13,685,047円	13,685千円	6,842.5千円		
合計	117,098,930円	1392円.94銭	65,080,802円	52,018,128円	52,018,128円	52,014千円	26,007千円	7,606千円	7,606千円	

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×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラー=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」の具体的な概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
京阪神	1	14,889,370円										
	2	9,758,832円										
	3	4,662,886円										
	4	5,184,243円										
	5	990,751円										
	6	2,846,999円										
	7	13,685,047円										
合計	52,018,128円	44,412,128円	円	%	円	%	円	%	円	%		

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表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あつては、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日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。
- 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等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。なお、循環系統については、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載する等、循環系統であることがわかるようにすること。
- 「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」の欄は、(ノ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「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(基準期間)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、基準期間の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績により算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、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。
- 「平均増減率」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。
- 「キロ当たり経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(c)」の実績値とする場合には、「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)(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)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。

(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連書類(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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連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(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名	南海バス株式会社	30年度
------	----------	------

1. 申請事業者の概要

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	6,962,068千円	営業外収益	38,756千円	経常収益(イ)	7,000,824千円
	営業費用	6,512,597千円	営業外費用	13,686千円	経常費用(ロ)	6,526,283千円
	営業損益	449,471千円	営業外損益	25,070千円	経常損益	474,541千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	17,190,222.0 km			経常収支率	107.27 %	
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	6,666,499千円	営業外収益	18,748千円	経常収益(イ')	6,685,247千円
	営業費用	6,588,541千円	営業外費用	3,661千円	経常費用(ロ')	6,592,202千円
	営業損益	77,958千円	営業外損益	15,087千円	経常損益	93,045千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	16,614,536.0 km			経常収支率	101.41 %	
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	6,765,139千円	営業外収益	32,374千円	経常収益(イ'')	6,797,513千円
	営業費用	6,480,540千円	営業外費用	30,660千円	経常費用(ロ'')	6,511,200千円
	営業損益	284,599千円	営業外損益	1,714千円	経常損益	286,313千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	16,614,536.0 km			経常収支率	104.39 %	

(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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{a}$	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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1) \div 2 = \text{d}$
京阪神	391円.89銭	396円.77銭	379円.65銭	▲1.53 %
	円 銭	円 銭	円 銭	%

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

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 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2))^2 = \text{ニ}$	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	373円.86銭	471円.61銭	373円.86銭	407円.25銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	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		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 (チ-(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	ル						
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	2007.5	回	往 14.8km (平均) 復 14.8km	14.8km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	59,422.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	2372.5	回	往 11.2km (平均) 復 11.2km	11.2km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	53,144.km
	3	高向線1(高向)	河内長野駅前	中高向	高向	365	日	6566.5	回	往 3.5km (平均) 復 3.5km	3.5km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	45,965.5km
	4	天野山線5(旭ヶ丘)	河内長野駅前	清崎	旭ヶ丘	365	日	8677.0	回	往 4.4km (平均) 復 4.4km	4.4km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	76,357.6km
	5	天野山線4(天野山)	河内長野駅前	清崎	天野山	365	日	785.0	回	往 5.6km (平均) 復 5.6km	5.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	8,792.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	124	日	682.0	回	往 7.6km (平均) 復 7.6km	7.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	10,366.4km
	7	日野滝畑コミュニティ(くろまらの郷)	河内長野駅前	奥河内くろまらの郷	日野	滝畑ダム	365	日	1825.0	回	往 16.2km (平均) 復 16.2km	16.2km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%
合計	系統									往 63.3km 復 63.3km	63.3km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		313,177.5km

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額	補助対象系統のキロ当たり経常収益	補助対象系統の経常収益の見込額	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助上限額	国庫補助金内定申請額 (ネ又はナのうちいずれか少ないほうの額)
		ヘ×ヲ以下の額:ワ	ト	ト×ヲ以上の額:カ	ワーカ=ヨ	ヨ×ル=ソ				
京阪神	1	22,215,508円	123円. 29銭	7,326,138円	14,889,370円	14,889,370円	14,889千円	7,444.5千円		
	2	19,868,415円	190円. 23銭	10,109,583円	9,758,832円	9,758,832円	9,758千円	4,879.0千円		
	3	17,184,661円	272円. 44銭	12,522,840円	4,661,821円	4,661,821円	4,661千円	2,330.5千円		
	4	28,547,052円	306円. 04銭	23,368,479円	5,178,573円	5,178,573円	5,178千円	2,589.0千円		
	5	3,286,977円	261円. 53銭	2,299,371円	987,606円	987,606円	987千円	493.5千円		
	6	3,875,582円	96円. 99銭	1,005,437円	2,870,145円	2,870,145円	2,870千円	1,435.0千円		
	7	22,106,341円	142円. 42銭	8,421,294円	13,685,047円	13,685,047円	13,685千円	6,842.5千円		
合計	117,084,536円	1392円. 94銭	65,053,142円	52,031,394円	52,031,394円	52,028千円	26,014千円	7,606千円	7,606千円	

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×ラーカ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラ=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」の具体的な概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
京阪神	1	14,889,370円										
	2	9,758,832円										
	3	4,661,821円										
	4	5,178,573円										
	5	987,606円										
	6	2,870,145円										
	7	13,685,047円										
合計	52,031,394円	44,425,394円	円	%	円	%	円	%	円	%		

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表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あつては、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日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。
- 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等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。なお、循環系統については、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載する等、循環系統であることがわかるようにすること。
- 「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」の欄は、(ノ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「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(基準期間)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、基準期間の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績により算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、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。
- 「平均増減率」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。
- 「キロ当たり経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(c)」の実績値とする場合には、「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)(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)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。

(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連書類(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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連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(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名	南海バス株式会社	31年度
------	----------	------

1. 申請事業者の概要

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	6,962,068千円	営業外収益	38,756千円	経常収益(イ)	7,000,824千円
	営業費用	6,512,597千円	営業外費用	13,686千円	経常費用(ロ)	6,526,283千円
	営業損益	449,471千円	営業外損益	25,070千円	経常損益	474,541千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	17,190,222.0 km			経常収支率	107.27 %	
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	6,666,499千円	営業外収益	18,748千円	経常収益(イ')	6,685,247千円
	営業費用	6,588,541千円	営業外費用	3,661千円	経常費用(ロ')	6,592,202千円
	営業損益	77,958千円	営業外損益	15,087千円	経常損益	93,045千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	16,614,536.0 km			経常収支率	101.41 %	
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	6,765,139千円	営業外収益	32,374千円	経常収益(イ'')	6,797,513千円
	営業費用	6,480,540千円	営業外費用	30,660千円	経常費用(ロ'')	6,511,200千円
	営業損益	284,599千円	営業外損益	1,714千円	経常損益	286,313千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	16,614,536.0 km			経常収支率	104.39 %	

(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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{a}$	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) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	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) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1) \div 2 = \text{d}$
京阪神	391円.89銭	396円.77銭	379円.65銭	▲1.53 %
	円 銭	円 銭	円 銭	%

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

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 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2)) = \text{ニ}$	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	373円.86銭	471円.61銭	373円.86銭	407円.25銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	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		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 (チ-(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	ル					
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	2007.5	往 14.8km (平均) 復 14.8km	14.8km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	59,422.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	2372.5	往 11.2km (平均) 復 11.2km	11.2km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	53,144.km
	3	高向線1(高向)	河内長野駅前	中高向	高向	365	日	5565.0	往 3.5km (平均) 復 3.5km	3.5km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	45,955.km
	4	天野山線5(旭ヶ丘)	河内長野駅前	清崎	旭ヶ丘	365	日	8667.5	往 4.4km (平均) 復 4.4km	4.4km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	76,274.km
	5	天野山線4(天野山)	河内長野駅前	清崎	天野山	365	日	782.5	往 5.6km (平均) 復 5.6km	5.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	8,764.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	125	日	687.5	往 7.6km (平均) 復 7.6km	7.6km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	10,450.km
	7	日野滝畑コミュニティ(くろまらの郷)	河内長野駅前	奥河内くろまらの郷	滝畑ダム	365	日	1825.0	往 16.2km (平均) 復 16.2km	16.2km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	往 0.0km (平均) 復 0.0km	0.0km	100%	59,130.km
合計	系統							往 63.3km 復 63.3km	63.3km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		313,139.km	

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額	補助対象系統のキロ当たり経常収益	補助対象系統の経常収益の見込額	補助対象経常費用から経常収益を控除した額	ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助上限額	国庫補助金内定申請額 (ネ又はナのうちいずれか少ないほうの額)
		ヘ×ヲ以下の額:ワ	ト	ト×ヲ以上の額:カ	ワ-カ=ヨ	ヨ×ル=ソ				
京阪神	1	22,215,508円	123円. 29銭	7,326,138円	14,889,370円	14,889,370円	14,889千円	7,444.5千円	/	/
	2	19,868,415円	190円. 23銭	10,109,583円	9,758,832円	9,758,832円	9,758千円	4,879.0千円		
	3	17,180,736円	272円. 44銭	12,519,980円	4,660,756円	4,660,756円	4,660千円	2,330.0千円		
	4	28,515,797円	306円. 04銭	23,342,894円	5,172,903円	5,172,903円	5,172千円	2,586.0千円		
	5	3,276,509円	261円. 53銭	2,292,048円	984,461円	984,461円	984千円	492.0千円		
	6	3,906,837円	96円. 99銭	1,013,545円	2,893,292円	2,893,292円	2,893千円	1,446.5千円		
	7	22,106,341円	142円. 42銭	8,421,294円	13,685,047円	13,685,047円	13,685千円	6,842.5千円		
合計	117,070,143円	1392円. 94銭	65,025,482円	52,044,661円	52,044,661円	52,041千円	26,020千円	7,606千円	7,606千円	

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」の具体的な概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
京阪神	1	14,889,370円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	2	9,758,832円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	3	4,660,756円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	4	5,172,903円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	5	984,461円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	6	2,893,292円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	7	13,685,047円	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
合計	52,044,661円	44,438,661円	円	%	円	%	円	%	円	%		

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者については別表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日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。
- 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等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。なお、循環系統については、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載する等、循環系統であることがわかるようにすること。
- 「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」の欄は、(ノ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「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(基準期間)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、基準期間の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績により算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、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。
- 「平均増減率」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。
- 「キロ当たり経常費用(ヘ)」の算出に当たり、再編特例により、「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(ニ)」を、基準期間における「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(c)」の実績値とする場合には、「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)(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)(b)」及び「平均増減率(d)」は記載しないこと。

(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連書類(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通確保維持改善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連書類の添付を省略することができる。)

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

国庫補助上限額の算定

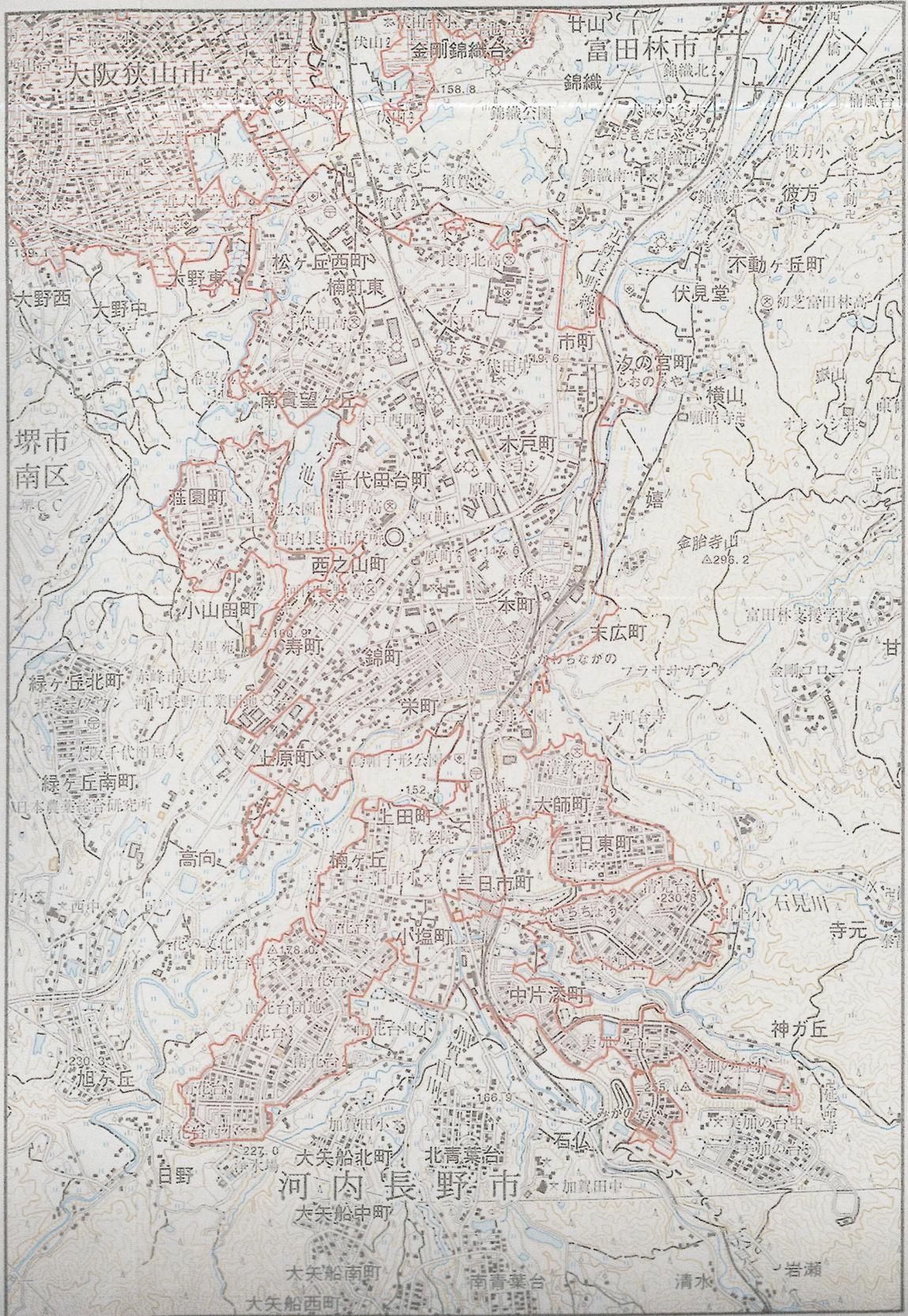
対象人口	算定式	国庫補助上限額
30,707	$30,707 \times 150\text{円} + 3,000\text{千円}$	7,606千円

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※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
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)



地域内フィーダー系統 運行本数

	平日ダイヤ (計242日)													
	①日野・滝畑コミュニティバス		⑦日野滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由)		②小深線2 (石見川起終点)		③高向線1 (高向起終点)		④天野山線5 (旭ヶ丘起終点)		⑤天野山線4 (天野山起終点)		⑥天野山線3 (サイクルセンター起終点)	
	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	石見川発	河内長野駅前発	高向発	河内長野駅前発	旭ヶ丘発	河内長野駅前発	天野山発	河内長野駅前発	サイクルセンター発
5									35					
6		2 43			56	26 59	36	2 26 55	44	0 26 36 53		42		
7		33				36	15	34 47	47	3 27 38		9		
8		7				2	1 45	22	40	8 34	14			
9			4				37	4 55	20 45	1 38				
10				3			15 37	55	10 51	13 30				
11			2				23	43	23	11 43				
12			30	0			50		9	30				
13			21	25	50		50		9	30				
14				19	50*		50	15	14 50	34				
15			21				50	15	14 50	11 34				
16	21			19	2# 58		58	15	10 52	10 33				
17	17	13			53	37	36	16	12 54	11 32				
18	16				36		0 37	18	25 57	13 45				
19		8			38		9 39	27	21	41	9			
20	0						29	50			9			
21	38				23		3		0		19			
22									0 24 40					
23									18					
本数	5	6	5	5	8	5	20	17	26	28	4	2	0	0
キロ程	14.8	14.8	16.2	16.2	11.2	11.2	3.5	3.5	4.4	4.4	5.6	5.6	7.6	7.6

*印:水曜日運行
#印:月火木金曜日運行

	土休ダイヤ (土曜日・日曜日・祝日・12月30日～1月3日・8月13日～16日 計123日)													
	①日野・滝畑コミュニティバス		⑦日野滝畑コミュニティバス2 (奥河内くろまろの郷経由)		②小深線2 (石見川起終点)		③高向線1 (高向起終点)		④天野山線5 (旭ヶ丘起終点)		⑤天野山線4 (天野山起終点)		⑥天野山線3 (サイクルセンター起終点)	
	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	滝畑ダム発	河内長野駅前発	石見川発	河内長野駅前発	高向発	河内長野駅前発	旭ヶ丘発	河内長野駅前発	天野山発	河内長野駅前発	サイクルセンター発
5														
6		2 43			30	15		11 59		4 45		59		
7		33			33	15	0 32	34 50	25	13 45				
8		7				15	0 40	21 58	9	30				
9			4				26 58	44	9	30			27 59	
10				3			40	16 58	9 58	30			26 51 34	
11			2		52		21	39	57	19				
12			30	0		29			57	18			0 49	
13			21	25					57	18				
14				19			9 51	31		18				
15			21					16	10	31			30	
16	21			19			58		20	41			15 45	
17	17	13			26		52	16	14 52	35			45	
18	16				51	3	51	10	22 58	10 40				
19		8			58	28	16 52	9 34	23	41				
20	0					35	52	10	22	40				
21	38							10	23					
22														
23														
本数	5	6	5	5	6	7	16	18	17	18	0	1	6	5

平成28年度の公共交通の取り組みについて

(1) 本市の現状について

- 裏面（資料4-2）参照

(2) 平成28年度交通会議予算について

- 資料4-3、4-4参照

(3) 庁内連携会議について

- 目的：

今後の公共交通について、これからも維持・充実できる公共交通となるよう、「福祉」「観光」両面での視点で、より効果的な施策の検討などを行うため、現在、福祉部局や産業観光部局と個別に庁内検討会議を立ち上げ検討している。

- 主な検討内容：

- ・モックルコミュニティバスの日曜日の運行ルート等の検討（福祉、産業観光両面で）
- ・更なる利用促進策の検討など

(4) 公共交通不便地域対策について

- 公共交通不便地域（向野町、桐ヶ丘など）の解消に向けた取り組み

①向野町地域

平成28年 3月 5日（土）勉強会

平成28年 5月 7日（土）勉強会

平成28年 7月 2日（土）勉強会

②桐ヶ丘地域

平成27年 7月11日（土）勉強会

平成27年 9月12日（土）勉強会

平成27年10月10日（土）勉強会

平成27年12月10日（木）くすまる体験乗車

平成28年 6月11日（土）勉強会（予定）

(5) 日野・滝畑コミュニティバスの乗り込み調査について

- 資料4-5、4-6参照

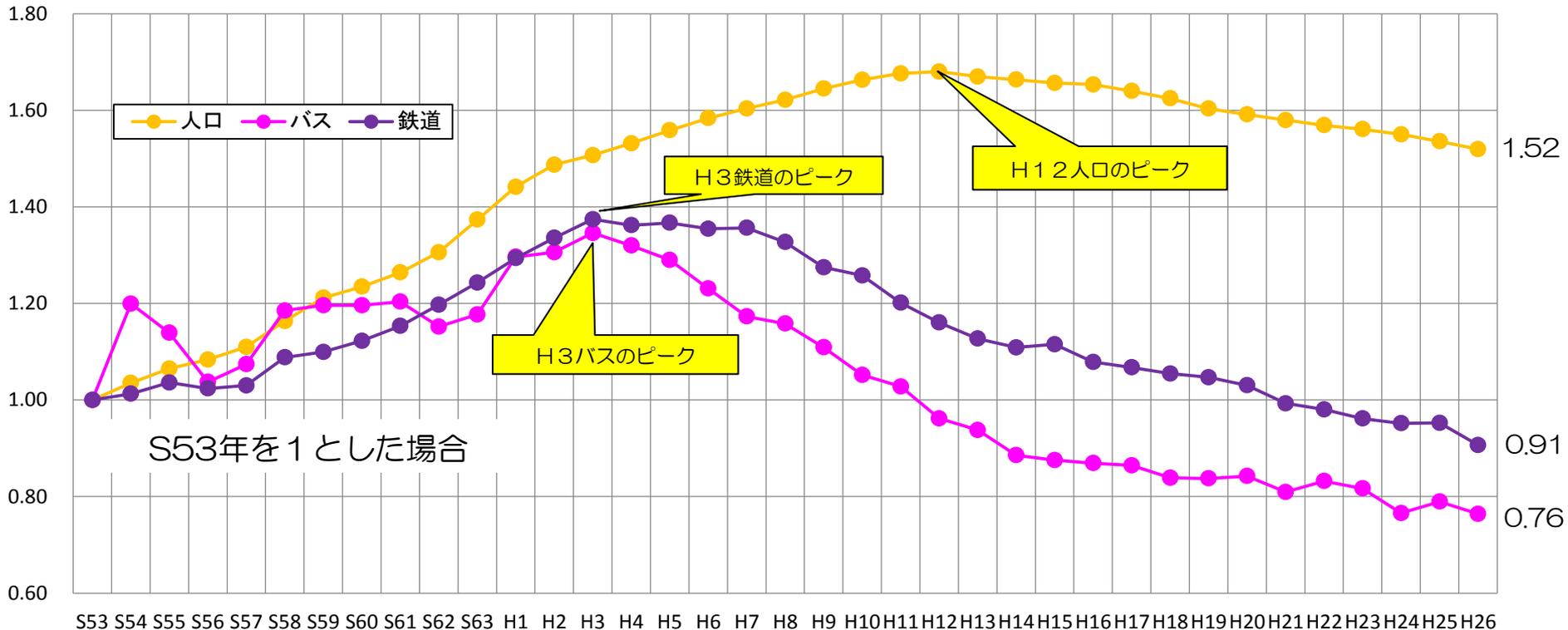
人口および公共交通利用者数等の推移

①平成23年～平成28年までの人口及び高齢者数の推移

各年3月31日現在 単位：人

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
人口	114,714	113,939	112,884	111,683	110,435	109,039
高齢者数	28,115	29,104	30,579	31,983	33,136	33,990
高齢化率	24.5%	25.5%	27.1%	28.6%	30.0%	31.2%

②S53年を「1」とした場合の人口及びバス・鉄道の利用者数の推移



(人口について)

- ◎H12にピークを迎え、以降減少し続けている
- ◎過去5年間で、5,675人減少している
- ◎過去5年間で、高齢者数は5,875人増加している
- ◎過去5年間で、高齢化率は6.7%増加している

(公共交通（バス）について)

- ◎人口のピークより9年前のH3に、既に利用者数のピークを迎えていた
- ◎S53年を「1」とした場合、H26のバス利用者数は24%減の「0.76」

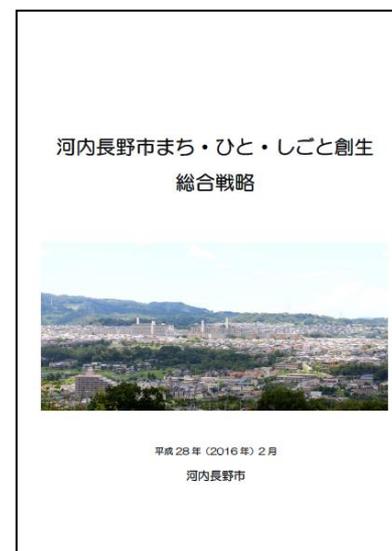
現在の取り組み

河内長野市第5次総合計画の策定
(平成28年度～平成37年度)



公共交通の充実

河内長野市まち・ひと・しごと創生総合
戦略 (平成27年度～平成31年度)



平成28年度 河内長野市地域公共交通会議予算

歳入予算額 6,709,000 円
 歳出予算額 6,709,000 円
 差 額 0 円

1 歳入

(単位：千円)

款 項 目	予算額	説明
1 負担金		
1 負担金		
1 負担金		
2 補助金	6,708	
1 補助金	6,708	
1 補助金	6,708	河内長野市補助金(6,383)、国土交通省補助金(325)
4 諸収入	1	
1 諸収入	1	
1 雑入	1	預金利子
合 計	6,709	

2 歳出

(単位：千円)

款 項 目	予算額	説明
1 運営費	50	
1 会議費	0	
1 会議費	0	
2 事務費	50	
1 事務費	50	
2 事業費	6,658	バス利用の手引き・バスマップの作成、配布、モックルコミュニティバス及び路線バス千代田線上限200円運賃の事業費など
1 事業費	6,658	
1 事業費	6,658	
3 予備費	1	
1 予備費	1	
1 予備費	1	
合 計	6,709	

平成28年度 地域公共交通会議歳出予算の詳細

資料4-4

(単位：円)

メニュー	内容	総事業費	国補助	市補助	積算根拠		
観光との連携	観光資源と路線バスを活用した取り組み（チラシの作成、配布など）の実施	608,000	304,000	304,000	PRチラシ・ポスターの作成経費		
地域におけるワークショップの開催	交通不便地域での勉強会での講師招へい	8,000	4,000	4,000	講師謝礼		
	バスの乗り方教室	30,000	15,000	15,000	展示用バスの借上げ料		
モビリティマネジメントの実施	交通不便地域の住民の桐ヶ丘乗合タクシー「くすまる」の体験乗車	4,000	2,000	2,000	200円×10人×往復（桐ヶ丘・自由ヶ丘・向野町）		
公共交通利用促進の啓発	バス利用の手引き・バスマップの作成、配布、交通イベント等の実施	623,000	-	623,000	バスマップ増刷費用、利用促進にかかるイベント実施経費等		
乗車運賃の割引	上限200円運賃の他路線（千代田線）への展開	1,507,000		1,507,000	上限200円運賃実施に伴う減収額の補填費用及び大阪南医療センター正面玄関延伸に伴う追加費用：1,507,000円		
乗車運賃の割引	モックルコミュニティバス上限200円運賃の試行運行 ※上限200円運賃の実施に伴う経費増加分を補助	2,693,000		2,693,000	運行経費	26,976,000	平成28年度見積り額
					運賃収入	7,628,045	平成28年度収入予想額
					差額	19,347,955 ≒19,348,000	19,348,000（H28赤字額）-16,655,000（市負担額） =2,693,000（交通会議負担額）
乗車運賃の割引	同伴者割引の試行運行	385,000		385,000	試行期間（1年間）での負担額：日曜日の日数（52日）×日曜日1日あたりの利用者数（100人）×148円（平均単価）×1/2（同伴者無料のため）=384,800円≒385,000円		
事務費	事務費	50,000		50,000	事務費		
地域に合った公共交通の試行運行	公共交通不便地域（桐ヶ丘・自由ヶ丘・向野町）での公共交通の試行運行	800,000	800,000	2,000円（1便）×8便（9時から17時運行、1時間に1本、1時間休憩）×90日（3ヶ月）×1/2（収支率50%）×1地域（向野町、桐ヶ丘・自由ヶ丘のうち1地域）+80,000円（諸経費：初期費用等）=800,000円 ※試行期間3ヶ月、運賃収入による収支率を50%と見込んでいる。			

合計 6,708,000 325,000 6,383,000

予備費	予備費	1,000		予備費
総合計		6,709,000		

日野・滝畑コミュニティバス乗り込み調査（報告）

資料4-5

① 調査の目的

- ◇バスの利用実態を把握するため
- ◇今後のバス路線の維持充実にに向けた資料とするため

② 調査日時

◇平成28年5月17日（水） 天気 雨のちはれ

③ 調査対象便数

◇滝畑ダム⇒河内長野駅前、河内長野駅前⇒滝畑ダム 各9便
※滝畑ダム発（6:02、6:43） 河内長野駅前発（21:38）は除く

④ 調査手法

- ◇都市創生課職員が当該バスに乗り込み、バス停ごとの乗降数を調査
- ◇可能な範囲でバス車内においてヒアリングを実施（別紙調査表参照）

⑤ 調査結果その1（バス停別乗降数:滝畑ダム⇒河内長野駅前）

各便	停留所	乗降	北行き																各便の乗車合計		
			河内長野駅前	錦町	むくの本	長野車庫	下高向	中高向	高向公民館前	奥河内くろまろの郷	上高向（花の文化園前）	高向	古塚	汐浜橋	中日野	滝畑ダム	滝畑ふるさと文化財の森センター前	滝畑ダム		夕月橋	滝畑ダム
①	7:33発	乗り 降り	12 1		6 5	1 1															18
②	8:07発	乗り 降り	1 6		2 1	2 1															7
③	10:03発	乗り 降り	7 7		1 1	1 1			2												7
④	12:00発	乗り 降り	7 7		1 1				4 1	1											8
⑤	13:25発	乗り 降り	22 1	2					19 2							2					25
⑥	14:19発	乗り 降り	33 33						32							1					33
⑦	16:19発	乗り 降り	3 3						3												3
⑧	17:13発	乗り 降り	1 1						3							4				1	5
⑨	19:08発	乗り 降り	2 2						1											1	2
			合計																	108	

⑥ 調査結果その2（バス停別乗降数:河内長野駅前⇒滝畑ダム）

各便	停留所	乗降	南行き																各便の乗車合計										
			河内長野駅前	錦町	むくの本	長野車庫	下高向	中高向	高向公民館前	奥河内くろまろの郷	上高向（花の文化園前）	高向	古塚	汐浜橋	中日野 <th>日野 <th>日野コミュニティセンター <th>日野口 <th>奥天野（ユースホステル前） <th>サイクルセンター <th>清掃工場前 <th>滝尻 <th>滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	日野 <th>日野コミュニティセンター <th>日野口 <th>奥天野（ユースホステル前） <th>サイクルセンター <th>清掃工場前 <th>滝尻 <th>滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	日野コミュニティセンター <th>日野口 <th>奥天野（ユースホステル前） <th>サイクルセンター <th>清掃工場前 <th>滝尻 <th>滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	日野口 <th>奥天野（ユースホステル前） <th>サイクルセンター <th>清掃工場前 <th>滝尻 <th>滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th></th></th></th></th></th>		奥天野（ユースホステル前） <th>サイクルセンター <th>清掃工場前 <th>滝尻 <th>滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th></th></th></th></th>	サイクルセンター <th>清掃工場前 <th>滝尻 <th>滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th></th></th></th>	清掃工場前 <th>滝尻 <th>滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th></th></th>	滝尻 <th>滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th></th>	滝尻口 <th>滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th></th>	滝畑ダムサイト <th>滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th></th>	滝畑ふるさと文化財の森センター前 <th>夕月橋 <th>滝畑ダム </th></th>	夕月橋 <th>滝畑ダム </th>	滝畑ダム	
①	9:04発	乗り 降り	5 36			1																1						3	5
②	11:02発	乗り 降り	36 17				3																					42	
③	12:30発	乗り 降り	17 7			3	3	2		5	2	1													1			17	
④	13:21発	乗り 降り	7 14			3				1	1												1			1		8	
⑤	15:21発	乗り 降り	14 8		1	4		2		1	1						1	2	1						2	5	22		
⑥	16:21発	乗り 降り	8 3			2	2																				2	9	
⑦	17:17発	乗り 降り	3 5			1				1															1			3	
⑧	18:16発	乗り 降り	5 9				1	2																			1	5	
⑨	20:00発	乗り 降り	9 1			1	2																					9	
			合計																	120									

⑦ 調査結果その4（乗降数や傾向など）

- ◇滝畑ダム⇒河内長野駅前 108名
- ◇河内長野駅前⇒滝畑ダム 120名
- ◇朝は滝畑ダムからの乗車は通勤・通学利用がほとんどであった。
- ◇平日にもかかわらず、花の文化園・奥河内くろまろの郷の利用者が多かった。
- ◇17時以降の滝畑ダム行きは、ほとんどが日野あたりまでで降車される方が多かった。

⑧ 調査結果その5（ヒアリング結果内容）

- ◇ヒアリング数 93名
- ◇いつもバスに乗っている方が多かった（通勤、通学の方）。
- ◇バスへの要望や不満は少なかった。
- ◇少数だが、「運行本数を多くして欲しい」「ダイヤを見直して欲しい」との意見があった。
- ◇バスカードなどの磁気カードの利用者が多かった。
- ◇児童生徒については、ダイヤの関係で、帰のみバス利用する方がいた。

日野滝畑コミュニティバス用

	調査日	平成28年5月17日（火）				調査員			
河内長野駅前⇒滝畑ダム	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	9:04	11:02	12:30	13:21	15:21	16:21	17:17	18:16	20:00
滝畑ダム⇒河内長野駅前	4	5	6	7	8	9	10	11	
	8:07	10:03	12:00	13:25	14:19	16:19	17:13	19:08	

調 査 票

問1 このバスはいつも乗っておられますか。

1. 乗っている。

2. 乗っていない。

問2 今日はこのバス停で降りられますか。

問3 このバスの利用頻度について教えてください。

1. 週4回以上 2. 週3回程 3. 週2回程 4. 週1回以下 5. これまで数回程

問4 このバスの利用目的についてお聞かせください。

1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院 5. 習い事 6. レジャー・観光 7. その他

問5 このバスの利用券種についてお聞かせください。

1. ICカード 2. 現金 3. 定期券 4. 磁気カード

問6 あなたのご意見をお聞かせください。(複数回答可<上限3択>)

1. 路線を維持してほしい。

2. 運行本数を多くしてほしい。

3. ダイヤを見直してほしい。

4. 運賃を安くしてほしい。

5. 停留所を増やしてほしい。

6. ノンステップバスの導入などバリアフリー化を推進してほしい。

7. バスロケーションシステムの導入など、バスの運行状況がわかるようにしてほしい。

8. 他の交通機関との乗り継ぎを改善してほしい。

9. その他のご意見。

問7 年代・性別について

年代: 1. 20歳以下 2. 21~65歳 3. 65歳以上 性別: 1. 男性 2. 女性

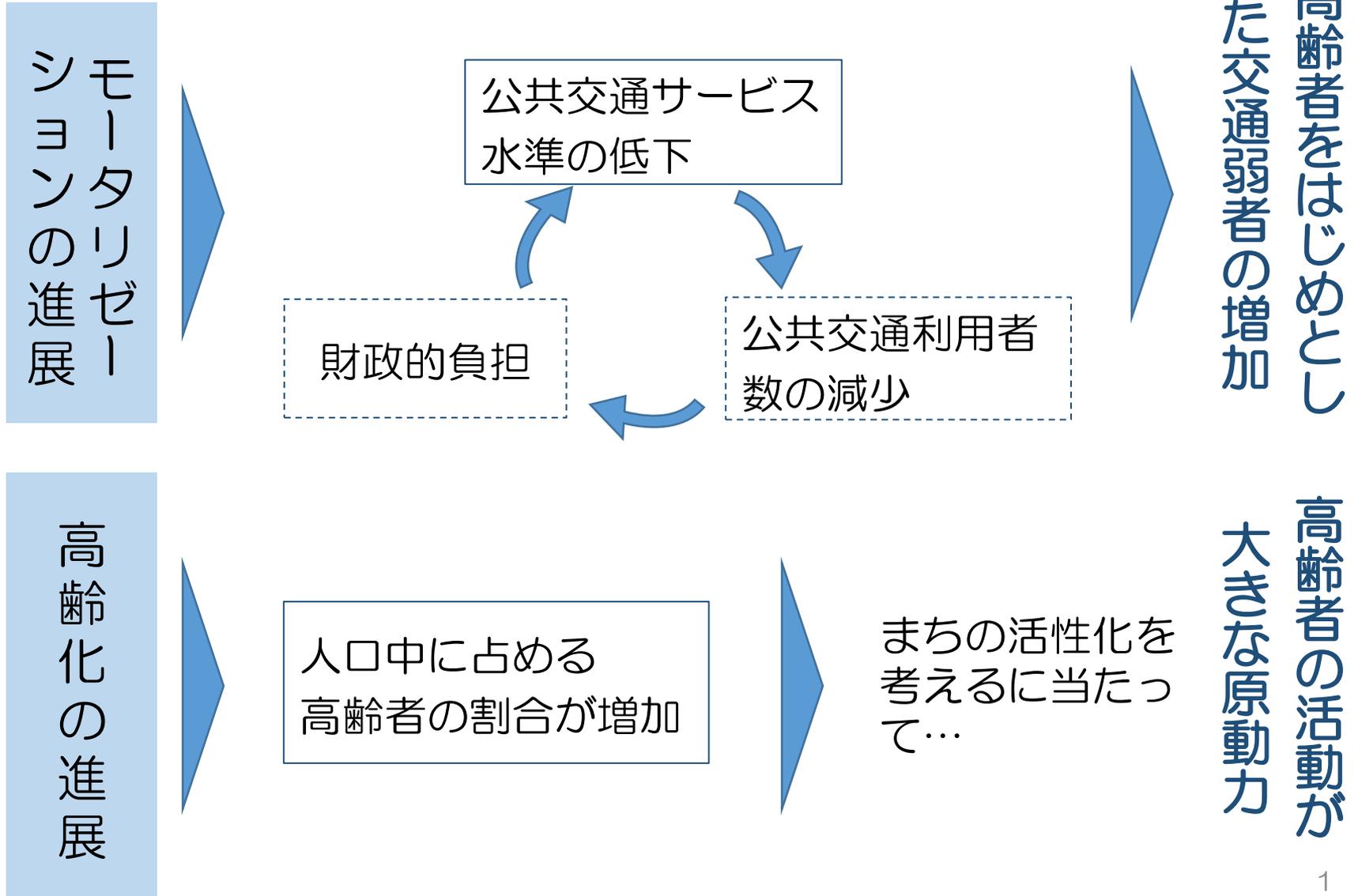
この系統について

バス交通について

移動活性化を目的とした バスサービス導入による効果評価の検討

大阪市立大学
高橋 佑輔

1.1 研究背景



1.2 研究対象

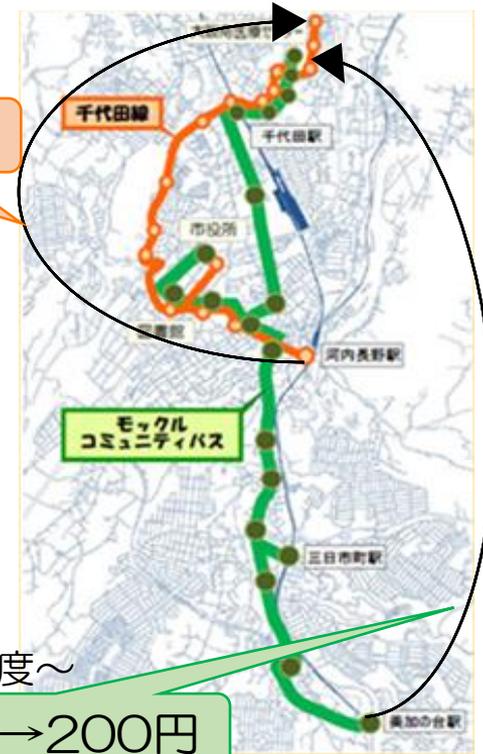
■ 高齢者の外出支援、まちの賑わいの達成を狙いとした大阪府河内長野市の2つのバスサービスを対象

平成25年度～

270円→200円

平成22年度～

350円→200円



コミバスと路線バスの路線図

対象としているバスサービス

サービスの種類	目的	概要
コミバス(モックルバス)の日曜同伴者割引	■バス利用機会の創出 ■同伴移動の利便性を実感	日曜日の利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料にする
路線バス(千代田線)の同一区間同一料金	■料金競合の見直しによるモックルバスを含めた利用の相乗効果	コミバスと一部並行の路線バスの運賃を同額にする

1.3 研究目的

目的

- ①2つのサービスによる利用者の**行動変化**の把握
↳ まちの活性効果の**構成要素**の抽出
- ②**バス利用者数**の推移からみた評価
- ③構成要素の定量的な評価

評価方法

2. 日曜同伴者割引の評価

モックルバス

- アンケート調査
- ヒアリング調査

3. 同一区間同一料金の評価

路線バス

- アンケート調査

4. サービスの効果評価

南海河内長野駅前

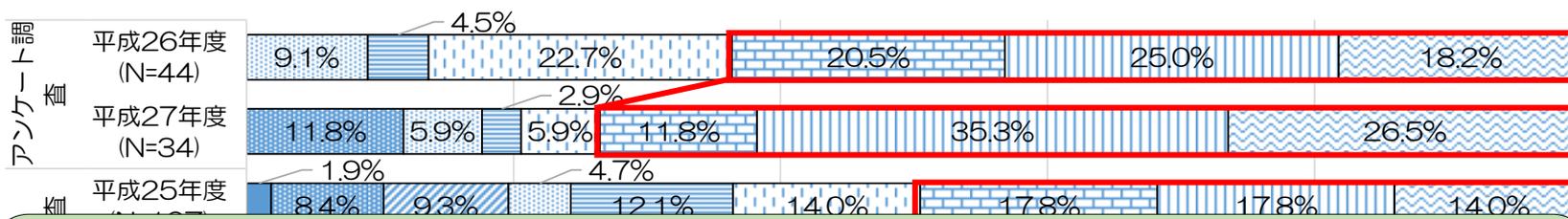
- アンケート調査
- + 河内長野市役所提供データ
- + モックルデータ

2. 日曜同伴者割引の評価(調査概要)

サービス開始	平成25年10月26日	
調査対象	モックルコミュニティバス	
調査方法	車内聞き取り	アンケート(郵送回収)
調査主体	河内長野市・大阪市立大学	
調査時期	平成28年1月10日(日)	平成27年12月20日(日)
回収部数	57部	34部(回収率47%)
調査項目	①個人属性(年齢・性別)	
	②乗降場所・外出目的・同伴者の有無	
	③普段の外出(同伴頻度・寄り道頻度・寄り道での消費行動)	
	④同伴者割引について(認知・利用の有無・利用意向・主体的関与意向)	
	⑤利用しない方にその理由	
	⑥今後のサービスの利用目的	
	⑦平日へのサービス拡大について(利用意向・利用方法)	



モックルコミュニティバス
(モックルバス)



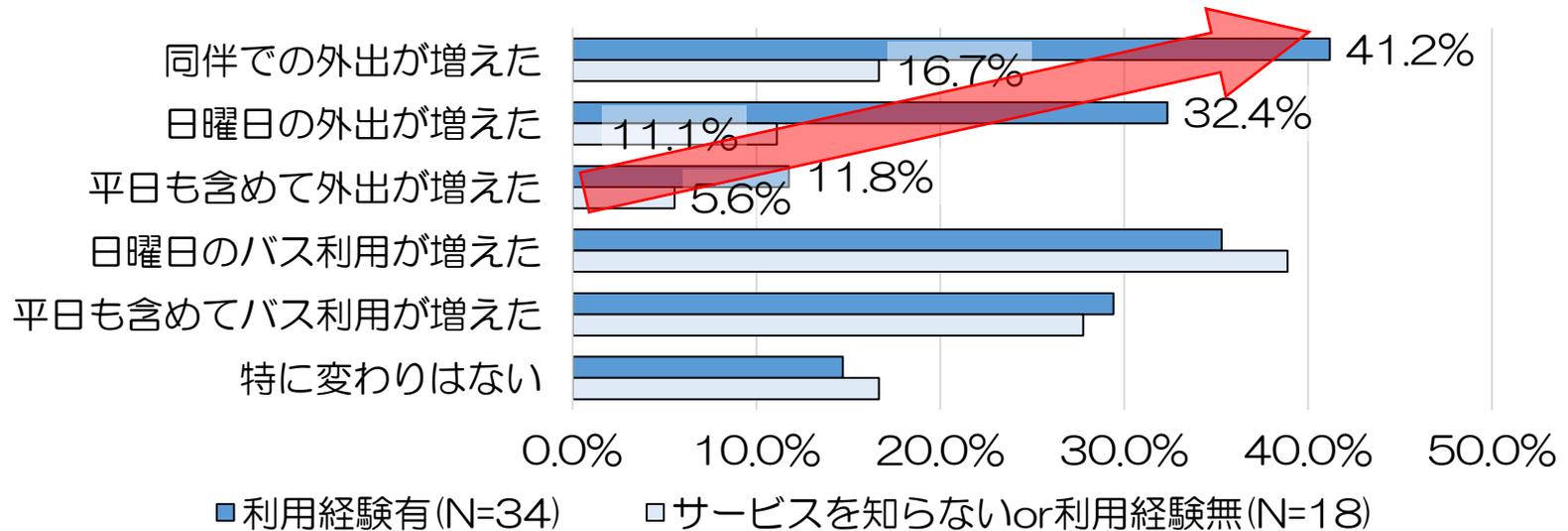
高齢者のバス利用が多い

→ 高齢者にとってバスは重要な交通手段

■ 10歳未満 ■ 10代 ■ 20代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代 ■ 70代 ■ 80歳以上

年齢構成割合

2.1 サービスによる生活変化



サービスの利用経験の有無での生活変化

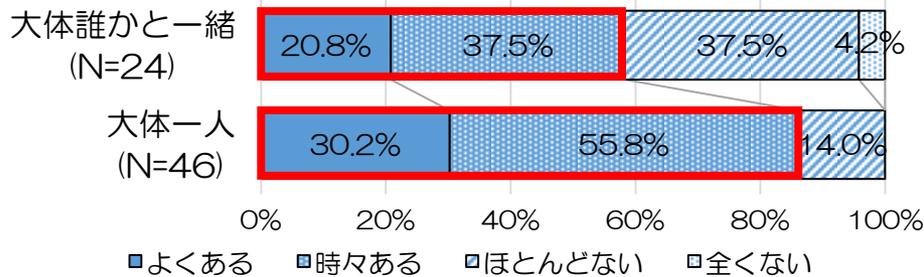
実際にサービスを利用することで

■ 同伴移動促進効果

■ 平日を含めた外出機会創出効果

が期待できる

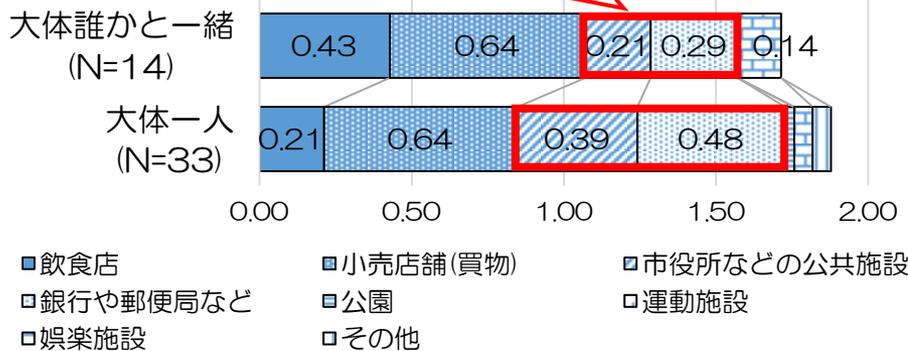
2.2 同伴移動による消費行動の変化



同伴頻度別の寄り道頻度

単独行動者ほど寄り道する傾向にある

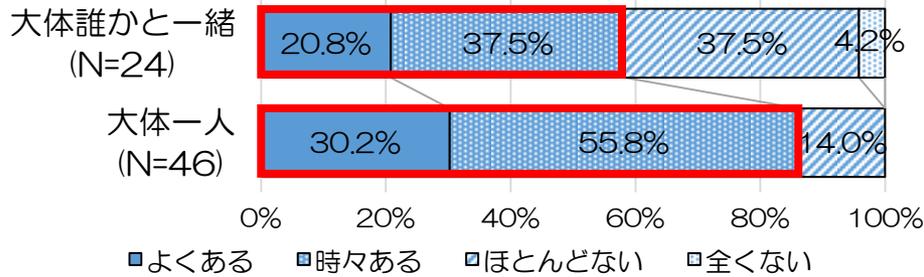
ついで利用の目的



同伴頻度別の寄り道先の回答数(一人当たり)

単独行動者は元々複数の目的を持った外出が多いため寄り道の頻度がより高くなった

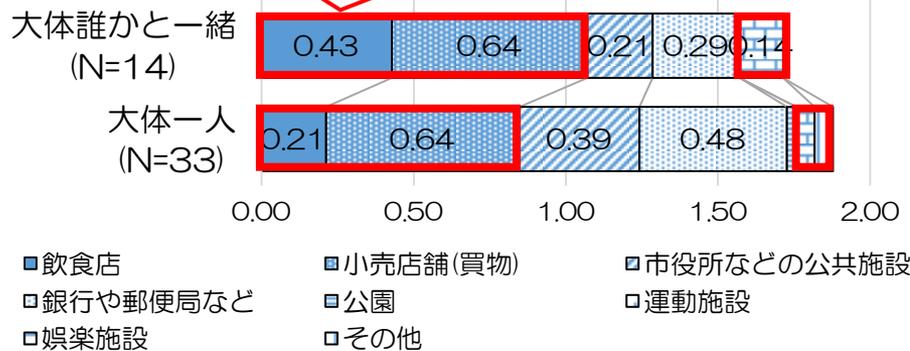
2.2 同伴移動による消費行動の変化



同伴頻度別の寄り道頻度

単独行動者ほど寄り道する傾向にある

飲食店等の消費施設



同伴頻度別の寄り道先の回答数(一人当たり)

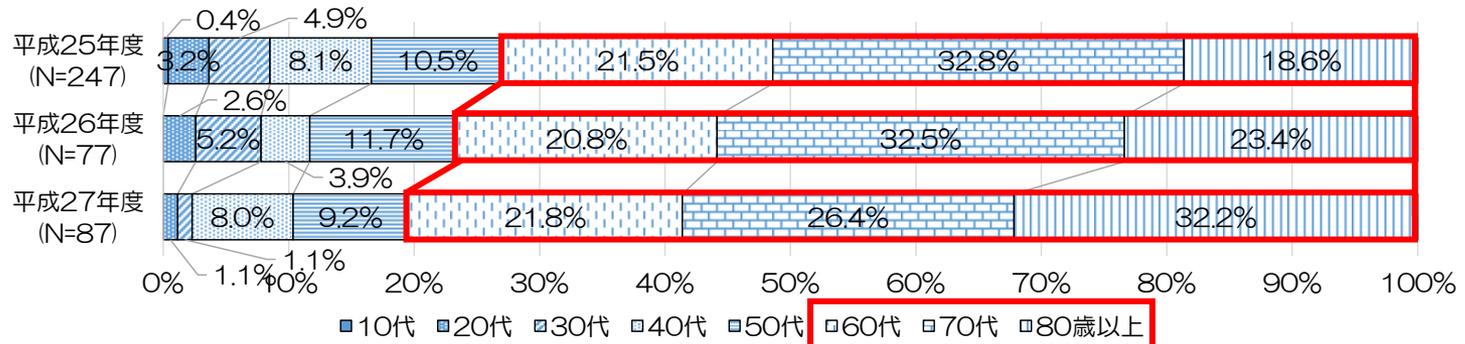
同伴行動者は偶発的寄り道が多い
 → 同伴移動の促進
 = 消費行動の促進につながる期待

3. 同一区間同一料金の評価

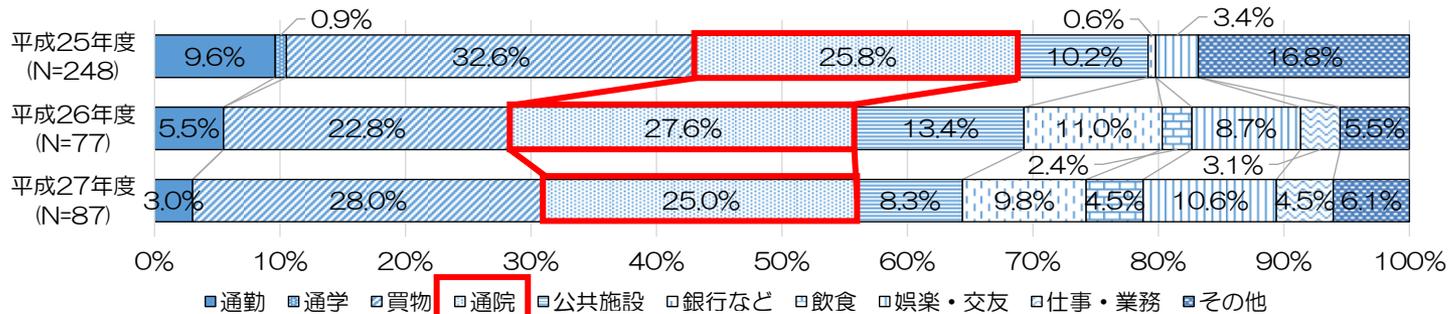
サービス開始	平成25年10月26日
調査対象	路線バス(千代田線)
調査方法	アンケート(郵送回収)
調査主体	大阪市立大学
調査時期	平成28年1月8日(金),12日(火) 午前9時半~午後4時半
回収部数	87部(回収率41%)



路線バス(千代田線)

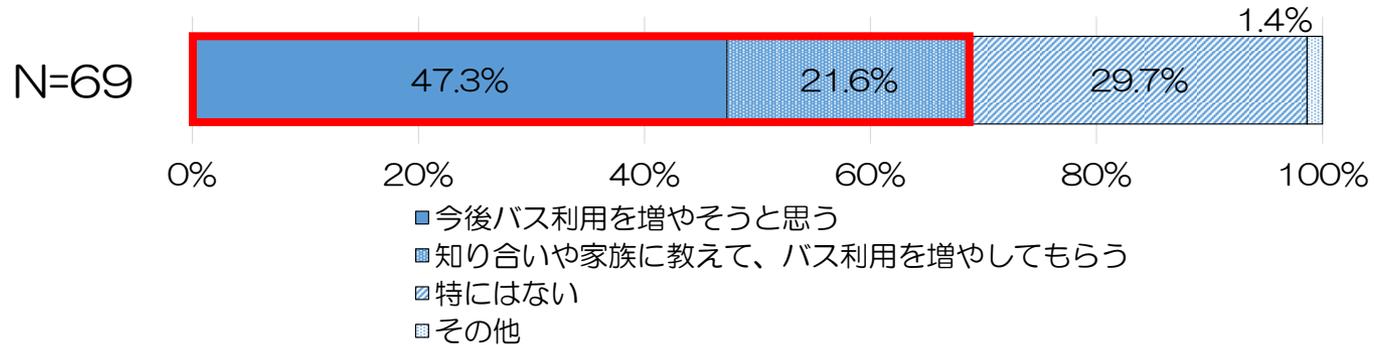


年齢構成割合

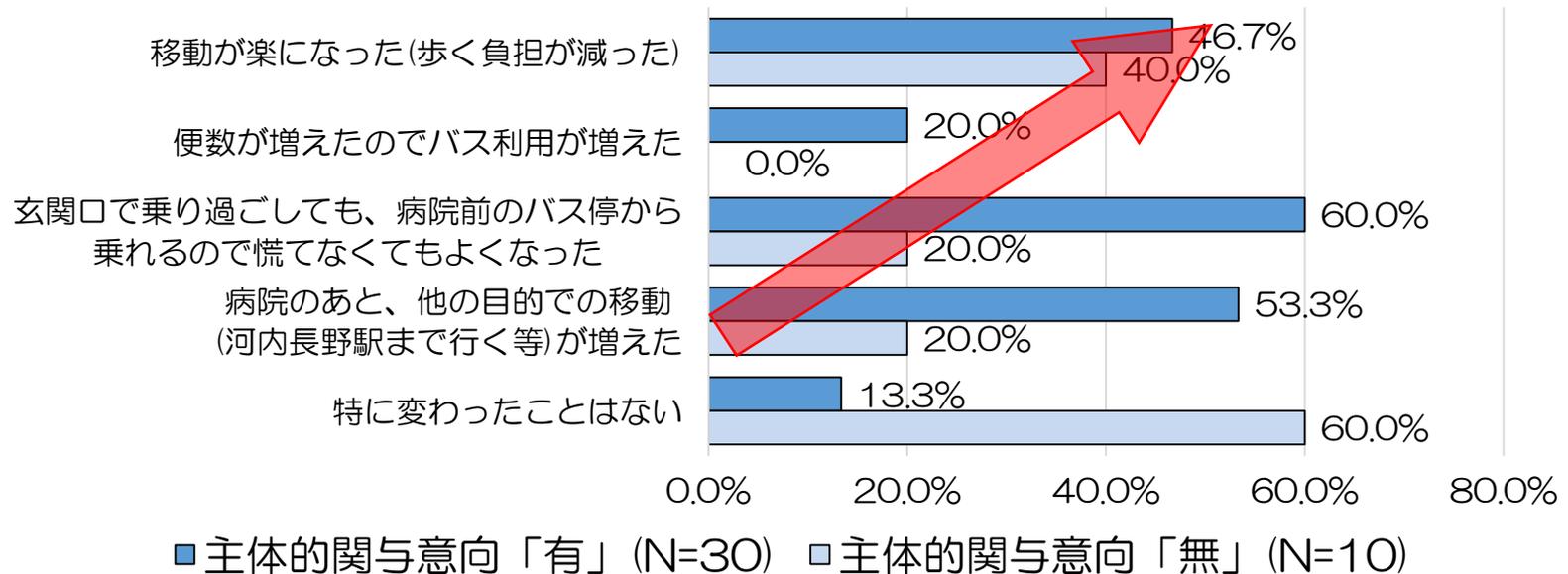


バス利用目的

3. 1 通院利用者の生活変化

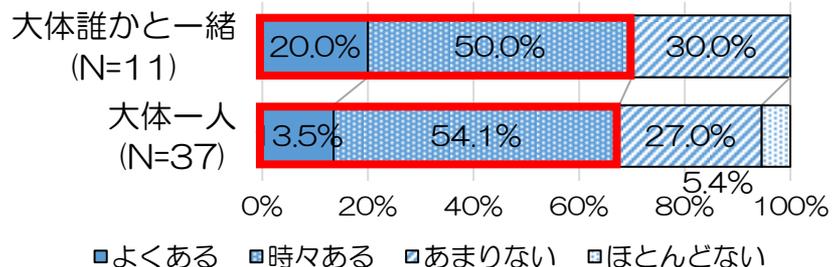


利用者のサービス継続のための主体的関与意向



通院目的利用者の生活変化(主体的関与意向の有無別)

3.2 同伴移動による消費行動の変化



同伴頻度別の寄り道頻度

同伴頻度別の寄り道する傾向に差異はあまりない

飲食店等の消費施設



同伴頻度別の寄り道先の回答数(一人当たり)

同伴行動者は偶発的寄り道が多い
 → 同伴移動の促進
 = 消費行動の促進につながる期待

4.2 同伴移動促進効果の評価

考え方

サービス導入による同伴移動促進効果の構成要素として
①外出頻度 ②寄り道頻度 ③消費行動(消費金額)
を取り上げそれぞれ単独・同伴行動者別に変化量をみる

使用データ

南海河内長野駅前の通行人を
対象としたアンケートデータ

調査対象	南海河内長野駅前の通行人
調査方法	アンケート(郵送回収)
調査主体	大阪市立大学
調査時期	平成27年12月19日(土),28日(月), 平成28年1月16日(水)
回収部数	351部(回収率35.4%)

集計・分析方法

問 普段の外出での同伴頻度

▶ 単独・同伴行動者の分類

問 普段の外出頻度
問 外出の際の帰りの寄り道頻度
問 寄り道した際の消費金額

▶ 単独・同伴行動者別に分析

※問2は記述式、問3,4は選択肢式

4.2 同伴移動促進効果の評価

同伴移動促進効果(休日・60歳以上対象)

	単独行動者				同伴行動者			
外出頻度	1.29[日/週] (N=42)				1.55[日/週]  (N=22)			
寄り道頻度 (「大体一人」の回答割合を「1」とする)	よくある (N=15)	時々ある (N=29)	あまりない (N=18)	ほとんどない (N=18)	よくある (N=7)	時々ある (N=19)	あまりない (N=7)	ほとんどない (N=2)
	1				1.07	1.5 	0.89	0.25 
消費金額	よくある (N=15)	時々ある (N=25)			よくある (N=7)	時々ある (N=19)		
	¥3,600	¥2,086			¥3,714	¥2,526		

同伴移動促進施策によって

- 外出頻度増加
- 寄り道頻度増加=消費行動促進



地域商業の活性化・健康の増進

4.3 同伴者割引の平日運用に伴う利用者動向

【使用データ】 モックルバスデータ(アンケート・ヒアリング)

【目的変数】 今後のサービスの利用意向 有/無 (平休日別)

【説明変数(ダミー変数)】 性別、年齢、同伴相手、目的

	今後、平日で 利用する人	今後、休日で 利用する人
男性か	-.121	.510
高齢者か	.106	-.625
夫婦	.922	.219
父母	.480	.106
子供	-.098	.228
孫	.394	-.035
友人	.707	.454
買物	.107	.462
通院	.482	.269
公共施設	.884	.343
飲食	-.019	.052
娯楽・交友	.696	.312

【休日】

高齢者以外の男性が利用し、友人
同士で買物利用する傾向

【平日】

夫婦・友人同士で公共施設や娯楽
交友に利用する傾向

4.3 同伴者割引の平日運用に伴う利用者動向

【使用データ】 モックルバスデータ(アンケート・ヒアリング)

【目的変数】 今後のサービスの利用意向 有/無 (平休日別)

【説明変数(ダミー変数)】 性別、年齢、同伴相手、目的

	今後、平日で 利用する人	今後、休日で 利用する人
男性か	-.121	.510
高齢者か	.106	-.625
夫婦	.922	.219
父母	.480	.106
子供	-.098	.228
孫	.394	-.035
友人	.707	.454
買物	.107	.462
通院	.482	.269
公共施設	.884	.343
飲食	-.019	.052
娯楽・交友	.696	.312

サービスの平日化によって

- **高齢者**の利便性の向上
- 「**夫婦**」や「**父母**」との利用増進
- 「**通院**」目的で利用する

高齢者の移動支援

特に**通院**目的での利用の支援につながる

5. 研究の成果と今後の展開

研究の成果

- ①各バスが高齢者の主たる交通手段となっている
- ②各バスサービスが高齢者をはじめとした活動を促進(下図)

同伴者割引	同一区間同一料金
<ul style="list-style-type: none">■利用者増加■同伴移動の促進■同伴に伴う消費行動の増加	<ul style="list-style-type: none">■利用者増加■通院利便性の増加■同伴に伴う消費行動の増加

- 日曜同伴者割引の効果評価を見据えた同伴移動促進効果を考察
- ③同伴行動による外出頻度・寄り道頻度の増加効果の具体化

今後の展開

- 本評価は利用者数・社会全体への効果からアプローチしたが、今後は事業者の収支面を加味した上でサービスの有用性を示す

参考文献

- 1) 長永久美：高齢者の外出ニーズと移動支援を目指した新たなバスサービスの評価, 土木学会関西支部年次学術講演梗概, 2014
- 2) 河内長野市地域公共交通会議：河内長野市地域公共交通網形成計画(案), 2015.6
- 3) 森田準一：利用者ニーズに対応した試行的バスサービス改善方策の効果評価に関する研究, 大阪市立大学, 土木学会関西支部年次学術講演梗概, 2013
- 4) 河内長野市ホームページ(最終閲覧日2016.5.30)
<http://www.city.kawachinagano.lg.jp/>