

平成 28 年度 生活交通確保維持改善計画案
 (地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係)

平成 27 年 6 月 日
 (名称) 蒲郡市地域公共交通会議
 (代表者名) 会長 稲葉 正吉 印

0. 生活交通確保維持改善計画の名称

蒲郡市地域生活交通確保維持改善計画
 (地域内フィーダー系統確保維持計画)

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

○地域公共交通総合連携計画の策定の必要性・経緯

蒲郡市は三河湾の海岸線に沿って東西に長く、平野を取り巻くように山地が分布しており、平野部を走る JR 東海道本線、名鉄西尾・蒲郡線を軸として、まとまった市街地が形成されており、そこへ通じる交通機関として、路線バス、タクシーなどがある。しかし市の北部、特に山間部には公共交通空白地域が広がっており、この空白地域の早期解消が必要となっている。

国勢調査による平成 22 年度の総人口は 82,249 人で、昭和 60 年をピークに減少傾向に転じ、平成 12 年以降はほぼ横ばいの状態で推移している。このうち 65 歳以上の老年人口は 20,135 人で、平成 12 年比で 1.3 倍、昭和 60 年比で 2.3 倍となっており、高齢化率は 24.5%と愛知県内 37 市のうち 2 番目に高い数値となっている。蒲郡市では、平成 22 年度より高齢者割引タクシー制度を開始し、高齢者の足の確保に取り組んできているが、高齢化は今後も続くと見込まれ、自由な移動が困難な高齢者が増えることが予想される。

モータリゼーションの進展に伴い、市内の公共交通利用者は減少し、公共交通事業者の経営が圧迫され、公共交通事業者に任せているだけでは、地域が必要とする公共交通サービスを確保することが難しくなっており、このため蒲郡市では、交通サービス維持のため交通事業者に対し支援を行っているが利用は伸びず、バス路線の廃止、名鉄西尾・蒲郡線の存続問題と地域の公共交通体系に綻びがでてきている。

総合計画策定のため平成 21 年に実施された市民アンケートでは、公共交通の利便性の満足度が低いという結果がでており、第四次蒲郡市総合計画においてあげられた「子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系の確立」、「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系の形成」を目指し、公共交通体系を一体的に改善することを目標とした地域公共交通総合連携計画の策定を平成 26 年 3 月に策定した。

○交通空白地解消のための地域内フィーダー路線の構築

平成 26 年 3 月に策定した「地域公共交通総合連携計画」において、交通空白地解消のため、中学校区単位程度で「地域協議組織」が設置された地域については、当該組織での協議を通してフィーダー路線構築を行うこととしていた。

これにより、蒲郡市の南西部に位置する「形原地区」において、地域協議組織が設置され、地域主導でのフィーダー路線の事業構築が行われた。

こうした取り組みにより、平成 27 年 4 月 2 日より「形原地区支線バス」の実証運行が開始され、平成 27 年 7 月より蒲郡市地域公共交通会議での協議を経て、地域内フィーダー系統として位置付け、本格的に試験運行を開始するもの。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

○1年間の利用者数による事業目標

	H28年度	H29年度	H30年度
形原地区支線バス 年間利用者数	3,000人	3,100人	3,200人

※蒲郡市地域公共交通総合連携計画における、「人口変動率を考慮し現状値以上の利用者数を目指す」という目標管理に基づき、利用者増を目指す。

<実績>

実績	平成27年		
	4月	5月	12か月の見通し
月間利用者数 (1便当たり)	368人 (4.7人/便)	244人 (3.1人/便)	2,930人 (244×12=2,928人)

※運行便数=1日6便、月平均13日運行、年間936便

(2) 事業の効果

広域幹線系統の鉄軌道（名鉄西尾線）と民間路線バス（西浦温泉前・病院循環線）と接続しネットワークさせることで、効率的な運行体系が実現でき、蒲郡市形原地区内の交通空白地が解消できる。

加えて、公共交通ネットワーク整備により、自動車に頼らないで、形原地区内外との移動が可能となり、商業施設、病院、公共施設等の利用、地域活性化策につながる。

また、当該フィーダー路線の構築にあたり、地域住民が主体となった「形原地区公共交通協議会」が組成されており、利用促進活動においても当該組織が推進することを確認している。当該住民主体の組織による、事業の周知・利用促進活動など、地域公共交通の維持・活性化に波及していくことが予想される。

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 運送予定者

<運行系統の概要>

- ・添付の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「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」を参照

<路線図・時刻表>

- ・添付の時刻表・路線図を参照。地域内フィーダー系統の要件（地域間交通ネットワークと接続）である、鉄道駅の「名鉄形原駅」「名鉄三河鹿島駅」と接続し、鉄道及び民間路線バスとの乗り継ぎが可能。

<運行事業者の決定方法>

- ・地域協議組織の「形原地区公共交通協議会」にて原案作成した「形原地区支線バス試験運行計画」を「蒲郡市地域公共交通会議」（第8回会議：平成26年10月20日）にて承認。
- ・同日、事業者選定手続きに入る事を承認。
- ・実施要領に基づき、プロポーザルコンペを実施。形原地区公共交通協議会役員（地元住民）・市職員等からなる選定委員会にて、事業者を選定。
- ・募集要項の条件をすべて満たす地元事業者の「㈱かね一自動車」を選定した。

<運行予定期間>

- ・平成27年4月より実証運行を開始。3カ月間の実証運行を行い、安全安心な運行に支障がないかを評価。平成27年7月より蒲郡市地域公共交通総合連携計画の中間見直し年の平成28年まで試験運行事業を行う。

<地域間交通との整合性・新規性>

- ・添付の路線図を参照。鉄道駅「名鉄形原駅」「名鉄三河鹿島駅」と接続し、鉄道及び民間路線バスとの乗り継ぎが可能。乗り継いだ鉄道・民間路線バスにて、市内中心部の蒲郡駅と市役所・市民病院等まで移動可能となる。

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
・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2 地域公共交通確保維持改善事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額」参照
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【 <u>地域間幹線系統のみ</u> 】
※対象外
6. 別表4の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【 <u>地域間幹線系統のみ</u> 】
※対象外
7. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【 <u>地域内フィーダー系統のみ</u> 】
○交通不便地域人口：570人（局長指定） ・中部運輸局長等が指定する交通不便地域（字別人口集計・平成27年4月1日現在） ○人口集中地区以外人口：25,703人（平成22年国勢調査） （国勢調査人口82,249人・人口集中地区人口：56,546人）
8. 車両の取得に係る目的・必要性【 <u>車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※対象外
9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【 <u>車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
（1）事業の目標
※対象外
（2）事業の効果
※対象外
10. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者【 <u>車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※対象外
10-2. 地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等国庫補助金部分）に要する費用の総額、負担者及びその負担額【 <u>車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
※対象外

1 1. 協議会の開催状況と主な議論

【蒲郡市地域公共交通会議での協議経過】

<平成25年度（4～3月期）>

○H25.3.26（第1回）開催

- ・地域公共交通調査事業の確認

○H25.6.6（第2回）開催

- ・地域公共交通調査事業内容（案）の協議

○H25.9.20（第3回）開催

- ・現況分析、関係者ヒアリング結果の協議

○H25.11.13（第4回）開催

- ・市民アンケート、地域公共交通について語る会の結果の協議
- ・課題整理と対応方針案の協議

○H25.12.27（第5回）開催

- ・利用者アンケート調査等の協議
- ・地域公共交通総合連携計画（素案）の報告

○H26.2.10（第6回）開催

- ・地域公共交通総合連携計画（素案）の協議

○H26.3.28（第7回）開催

- ・地域公共交通総合連携計画（案）のパブリックコメント結果
- ・地域公共交通総合連携計画の承認

<平成26年度（4～3月期）>

○H26.6.19（第8回）開催

- ・交通空白地解消のためのモデル地区の選定協議

○H26.10.20（第9回）開催

- ・形原地区支線バス試験運行計画（案）についての協議

○H27.1.15（第10回）開催

- ・形原地区支線バス事業計画の承認
- ・愛称、シンボル、事業者選定、停留所設置費用等の報告

○H27.3.26（第11回）開催

- ・生活交通確保維持改善計画（旧・生活交通ネットワーク計画）案についての協議

12. 利用者等の意見の反映

【住民に対する意見聴取対応】

<平成25年度（4～3月期）の主な意見聴取>

○住民アンケート調査の実施

- ・市民6,000人に対する調査を実施。回収2,360人（39.3%）
- ・実施時期：平成25年9～10月
- ・「蒲郡市の将来的な公共交通のあり方」を確認。

○利用者アンケート調査の実施

- ・民間路線バスの利用者に対する調査 942人に調査票を配布。回収365人（38.7%）
- ・実施時期：平成25年10月27～28日
- ・利用状況やサービス水準に対する考え方等について確認。

○「公共交通について語る会」の実施

- ・蒲郡市内7会場にて、要望意見等を確認
- ・実施時期：平成25年10月 参加者数小計80人
- ・利用状況、公共交通の改善案などについて確認。

【パブリックコメント】

- ・H26.3 地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメントの実施

【形原地区における協議経過】

○H26.3.26 検討委員会 開催

- ・市のこれまでの検討内容等の経緯説明
- ・モデル地区の立候補の協議

○H26.5.20 形原地区公共交通協議会（第1回） 開催

- ・交通空白地におけるフィーダー路線の事業化の検討

○H26.6.17 形原地区公共交通協議会（第2回） 開催

- ・事業計画の内容協議

○H26.7.15 形原地区公共交通協議会（第3回） 開催

- ・形原地区公共交通支線バス試験運行計画の協議
（主に便数、ルート等）

○H26.8.19 形原地区公共交通協議会（第4回） 開催

- ・形原地区公共交通支線バス試験運行計画の協議
（主に停留所位置・ダイヤ等）

○H26.9.19 形原地区公共交通協議会（第5回） 開催

- ・形原地区公共交通支線バス試験運行計画の協議
（主にバスの愛称名、協賛方法、住民への周知方法等）

○H26.11.4 形原地区公共交通協議会（第6回） 開催

- ・交通会議に対する形原地区公共交通支線バス試験運行計画の上程結果

○H26.12.18 形原地区公共交通協議会（第7回） 開催

- ・試走結果報告、ダイヤ設定協議
- ・バス愛称名・シンボルマーク案の決定

○H27.2.12 形原地区公共交通協議会（第8回） 開催

- ・バス車両ラッピングの協議
- ・住民周知活動の経過報告
- ・4月2日出発式式典の協議

○H27.3.27 形原地区公共交通協議会（第9回） 開催

- ・法定協議会での協議経過の報告
- ・4月2日出発式式典の確認

13. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	愛知県地域振興部交通対策課
交通事業者・交通施設管理者等	名鉄バス東部(株) 豊鉄タクシー(株) (株)かねー自動車 公益社団法人愛知県バス協会 愛知県タクシー協会 愛知県交通運輸産業労働組合協議会 愛知県東三河建設事務所 愛知県蒲郡警察署
地方運輸局	中部運輸局愛知運輸支局
その他協議会が必要と認める者	愛知工科大学自動車短期大学自動車工業学科教授 名城大学工学部社会基盤デザイン工学科教授 総代連合会（会長・副会長） 身体障害者福祉協会 老人クラブ連合会 社会福祉協議会 小中学校PTA連絡協議会 商工会議所 観光協会 形原地区公共交通協議会

【本計画に関する担当者・連絡先】

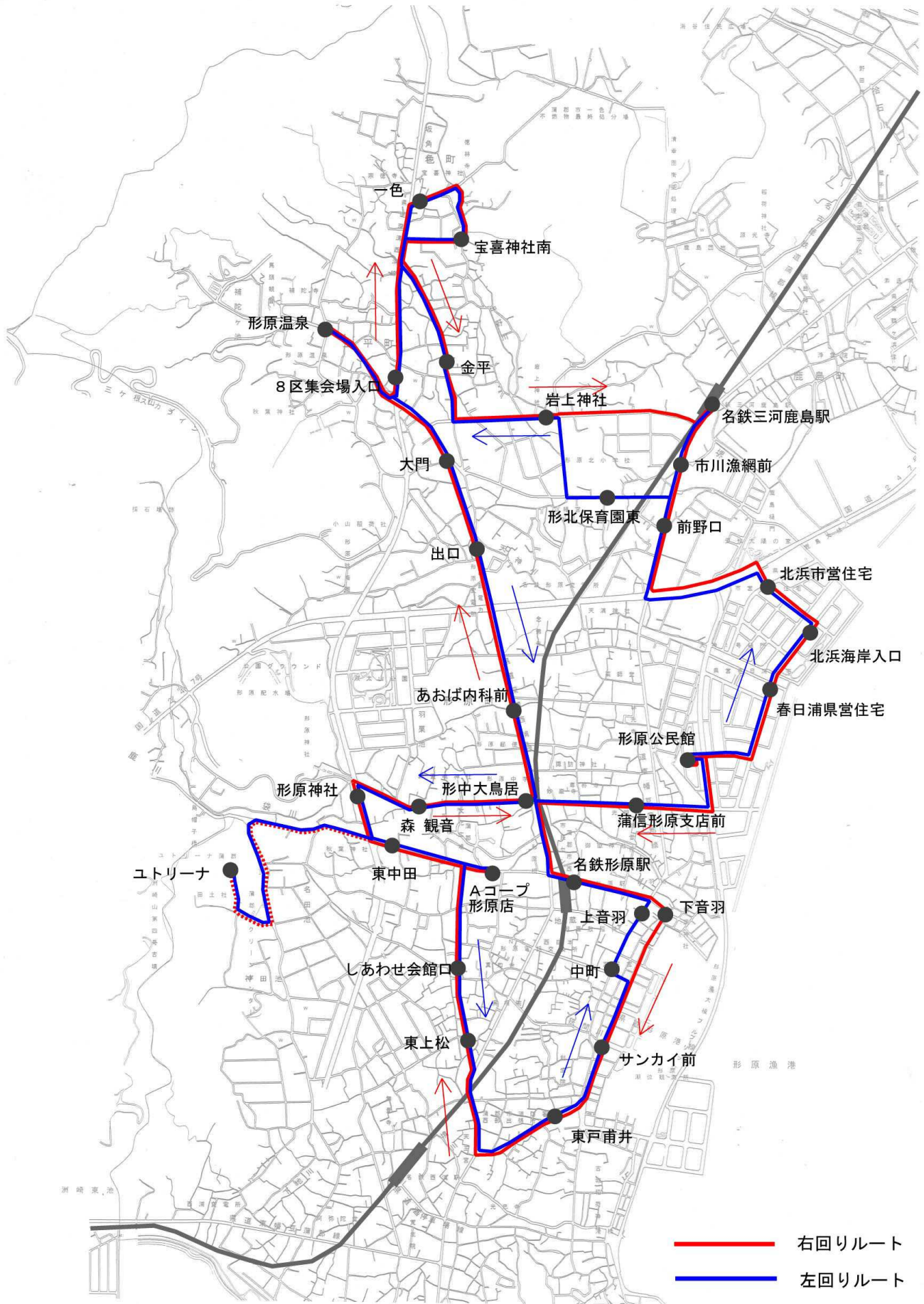
(住 所) _____
(所 属) _____
(氏 名) _____
(電 話) _____
(e-mail) _____

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

都道府県 (市町村)	運行予定者	運行系統名 (申請番号)	地域間幹線/ 地域内フィーダ ーの別	確保維持事業に要する国 庫補助額（千円）	幹 線 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表 6「補助対象の基準」)							
						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				
愛知県 蒲郡市	株式会社 かぬー自動車	形原地区支線バ ス	地域内 フィーダー	H28年度： H29年度： H30年度：		乗合バス型	①	名鉄三河形原駅・三河鹿島 駅にて接続。鉄道駅の待ち 合い環境が活用でき、鉄道 のダイヤとの接続に配慮。	①当該検討期間 中に新たに運行 を開始するもの				
合 計													

(表1 添付図) 運行系統

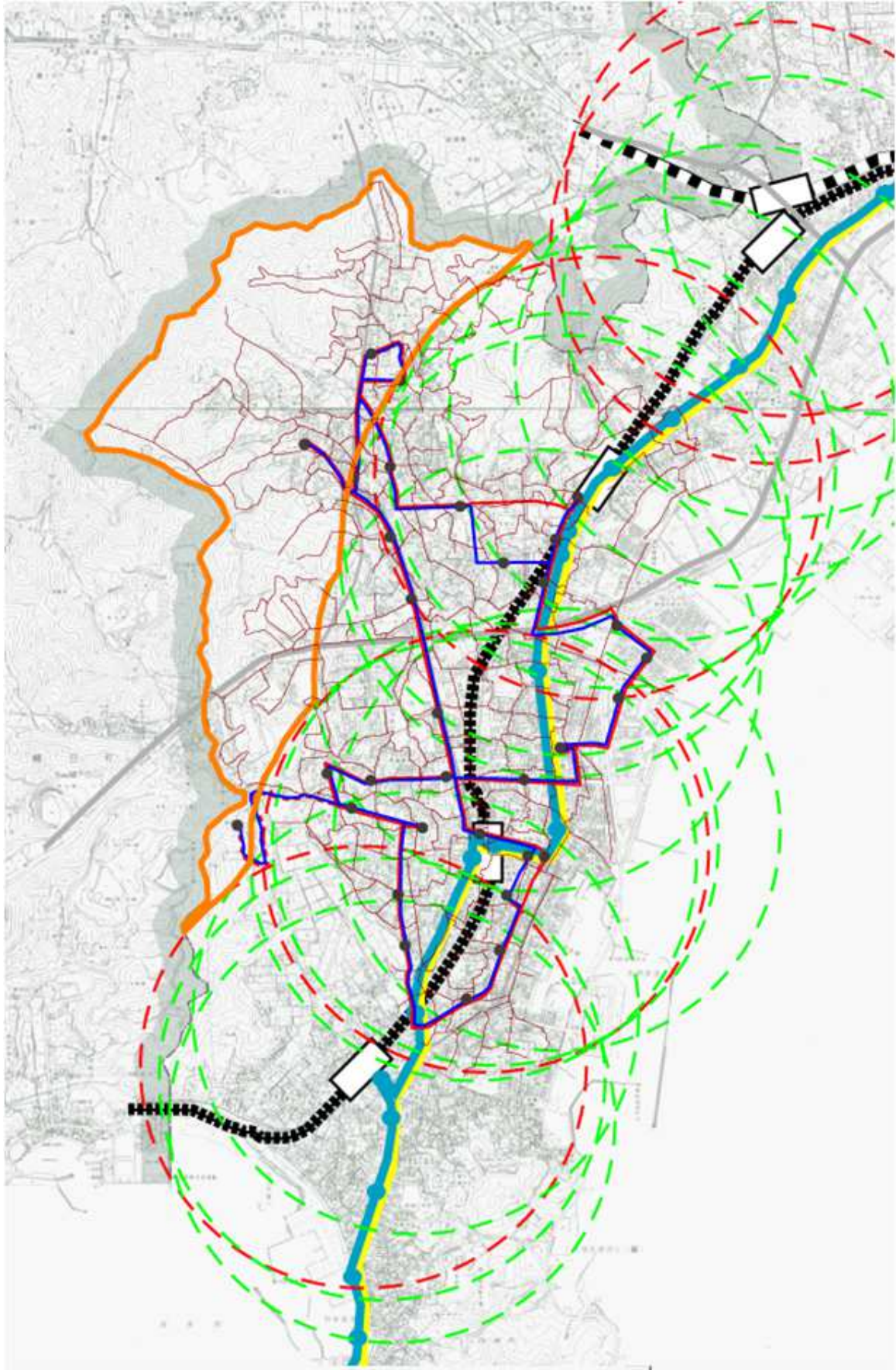
添付資料 (参考)



蒲郡市の交通不便地域

<設定条件>

- ・ 鉄道駅から半径 1km 以遠のエリア
- ・ 名鉄バス東部の定時定路線のバス停から半径 1km 以遠のエリア
- ・ 形原地区コミュニティバスのカバーエリア（形原地区）



交通不便地域の内訳

	人口
1 北山	4
2 福地	39
3 西山	4
4 坂角	16
5 丸山	29
6 野畔	0
7 中屋敷	40
8 狭間	8
9 松葉	86
10 西ノ谷	0
11 明德	14
12 北沢	50
13 寺中	8
14 奥山	0
15 上の坊	11
16 一の沢	20
17 植地	76
18 開戸	78
19 大廻	17
20 遊名田	4
21 牛転	3
22 角穴	1
23 大迫	0
24 杉那	35
25 烏帽子	27
小計	570

※平成27年4月1日住民基本台帳より

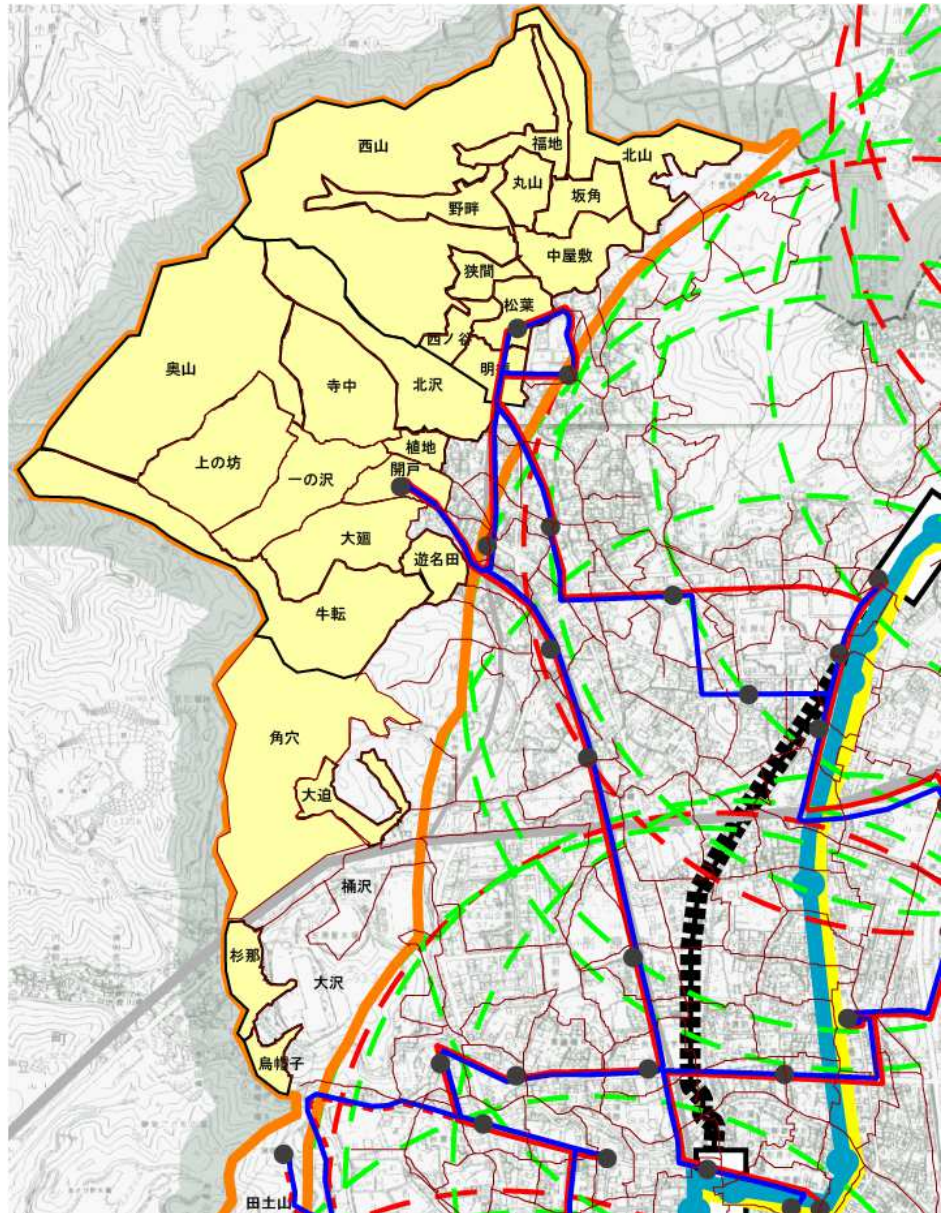


表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統【乗合バス型(路線定期・路線不定期)運行】用)

事業者名	▲▲バス株式会社	平成	年度
------	----------	----	----

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	乗合バス事業		自家用有償旅客運送		乗合バス事業		自家用有償旅客運送	
	営業収益	4,500千円	営業外収益	10千円	経常収益(イ)	4,510千円	営業外収益	10千円
	営業費用	13,800千円	営業外費用	20千円	経常費用(ロ)	13,820千円	営業外費用	20千円
	営業損益	▲9,300千円	営業外損益	▲10千円	経常損益	▲9,310千円	営業外損益	▲10千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	50,000.0 km			経常収支率	32.63 %			
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		乗合バス事業		自家用有償旅客運送	
	営業収益	4,200千円	営業外収益	10千円	経常収益(イ')	4,210千円	営業外収益	10千円
	営業費用	13,600千円	営業外費用	20千円	経常費用(ロ')	13,620千円	営業外費用	20千円
	営業損益	▲9,400千円	営業外損益	▲10千円	経常損益	▲9,410千円	営業外損益	▲10千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	50,000.0 km			経常収支率	30.91 %			
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		乗合バス事業		自家用有償旅客運送	
	営業収益	4,000千円	営業外収益	10千円	経常収益(イ'')	4,010千円	営業外収益	10千円
	営業費用	13,400千円	営業外費用	20千円	経常費用(ロ'')	13,420千円	営業外費用	20千円
	営業損益	▲9,400千円	営業外損益	▲10千円	経常損益	▲9,410千円	営業外損益	▲10千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	50,000.0 km			経常収支率	29.88 %			

(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) $a = \frac{\text{ロ}'}{\text{ハ}}$	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) $b = \frac{\text{ロ}''}{\text{ハ}'}$	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) $c = \frac{\text{ロ}}{\text{ハ}}$	平均増減率 $\frac{((b-a) \cdot 1) + ((c-b) \cdot 1)}{2} = d$
東海	268円.40銭	272円.40銭	276円.40銭	1.47 %
	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 $c \times (1 + (d \div 2)) = \text{ニ}$	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 \div ハ
東海	280円.47銭	361円.01銭	280円.47銭	90円.20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)) \div チ=ル	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な経由地	終点			往	復	往	復	往	復		
東海	1	〇〇線	A駅	B病院	C駅	240日	2,400回	往 8.0km 復 8.0km	(平均) 8.0km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	往 0.0km 復 0.0km	(平均) 0.0km	100.0%	38,400.0km
	2	××循環線	A駅	B病院、D役場	A駅	240日	500回	往 20.0km 循環	20.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	100.0%	10,000.0km
								往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.0%	0.0km
								往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	0.0%	0.0km
合計		系統						往 28.0km 復 8.0km	28.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km	往 0.0km 復 0.0km	0.0km		48,400.0km

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(ネ又はソのうちいずれか少ないほうの額) ラ
東海	1	10,770,048 円	52円.08銭	1,999,872 円	8,770,176 円	8,770,176 円	8,770千円	4,385. 千円		
	2	2,804,700 円	140円.50銭	1,405,000 円	1,399,700 円	1,399,700 円	1,399千円	699.5 千円		
		0 円	0円.00銭	0 円	0 円	0 円	千円	. 千円		
		0 円	0円.00銭	0 円	0 円	0 円	千円	. 千円		
合計		13,574,748 円		3,404,872 円	10,169,876 円	10,169,876 円	10,169 千円	5,084 千円	7,500千円	5,084 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	
東海	1	8,770,176 円										
	2	1,399,700 円										
		0 円										
		0 円										
合計		10,169,876 円	5,085,876 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6(附則第3条の適用を受ける事業者にあつては別表28)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節及び第5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(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。
- 「補助対象系統のキロ当たり経常収益(ト)」の欄は、基準期間における各補助対象系統の実車走行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。)

補助対象系統のキロ当たり経常収益算出根拠

実証運行期間の平成27年5月の実績を基に算出。4月は、運航開始月であり、利用が突出していると考えられるため除外。なお、利用者は全員大人料金での利用(100円)である。

1 左回りルートA

平成27年5月利用実績	18人
系統キロ程	13.0km
運行回数	13回

$$(100 \text{ 円} \times 18 \text{ 人}) \div (13.0 \text{ km} \times 13 \text{ 回}) = 10.65$$

2 左回りルートB

平成27年5月利用実績	93人
系統キロ程	15.2km
運行回数	26回

$$(100 \text{ 円} \times 93 \text{ 人}) \div (15.2 \text{ km} \times 26 \text{ 回}) = 23.53$$

3 右回りルート

平成27年5月利用実績	133人
系統キロ程	14.6km
運行回数	36回

$$(100 \text{ 円} \times 133 \text{ 人}) \div (14.6 \text{ km} \times 36 \text{ 回}) = 25.30$$