

議案第 2 号

生活交通ネットワーク計画について

生活交通ネットワーク計画について別紙のとおり報告する。

平成25年 6 月28日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
会 長 久 野 時 男

平成 26 年度 生活交通ネットワーク計画（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 25 年 6 月 ○ ○ 日
（名称）飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
（代表者名）会長 久野 時男 印

0 . 生活交通ネットワーク計画の名称

飛島村地域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）

1 . 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

飛島村の公共交通は、鉄軌道はなく、村内を通過する民間路線バスも飛島村による欠損金補助によりなんとか維持され路線廃止の懸念があると共に、ルートの形状から一部の沿線住民しか利用できない交通空白地問題を抱えていた。特に飛島村には、総合病院や大型商業施設はなく、通勤通学先もほとんどが村外という状況から、住民ニーズは最寄りの中心市「名古屋市」等に移動できる公共交通サービスの向上が求められていた。

こうした問題解消を図るため、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき平成20年12月に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成21年度より実証運行を開始している。

連携計画の交通システムの狙いは、「名古屋市」に通じる鉄軌道（近鉄名古屋線・地下鉄名港線・あおなみ線）を「広域幹線系統」として、また鉄軌道の主要駅（近鉄名古屋線蟹江駅、地下鉄名港線名古屋港駅、あおなみ線稲永駅）に接続して定時定路線で運行する蟹江線・名港線を「地域間幹線系統」として、さらに、蟹江線・名港線に接続して、地域内をカバーするコミュニティバスを「地域内フィーダー系統」として位置付け、公共交通ネットワークを構築することで、公共交通の持続的確保と交通空白地の解消を目指している。特に、飛島村は、自動車交通に依存した地域であるため、将来のさらなる高齢化を鑑み、高齢者を始めとした人口約4,500人の住民が安心して移動できる環境を確保すると共に、住民の約3倍以上の昼間人口を誇る臨海部企業が存在するため、通勤時間帯の渋滞・排気ガス等の環境対策も含めた公共交通サービスの向上を目指している。

加えて、総合病院への足の確保は、移動制約者にとって必要不可欠であるため、事前予約制区域運行の「海南病院通院支援タクシー」をもって対応することとしている。

上記背景と平成20年策定の「飛島村地域公共交通総合連携計画」をふまえ、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が事業主体として運行している、蟹江線・名港線を「地域間幹線系統」として、コミュニティバスを「地域内フィーダー系統」として継続実施することが必要である。

2．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
< 地域内フィーダー系統 > ○ コミュニティバスの年間利用者数（同月期間比） (H26 年度) <u>1,600 人以上とする (H24.4～H25.3 の 12 ヶ月実績：1,594 人)</u> (H27 年度) <u>1,700 人以上とする</u> (H28 年度) <u>1,800 人以上とする</u>
(2) 事業の効果
< 地域内フィーダー系統 > コミュニティバスの確保により、幹線・支線のネットワーク網が構築でき、飛島村村内の交通空白地が解消できる。 地域間幹線系統（蟹江線）との接続により、幹線との乗り継ぎにより、相互の利用者増を図ることができる。 さらに、公共交通による村内移動が可能となり、ふれあいの郷（温泉）すこやかセンター（図書館・プール）商店、病院等の村内施設の利用による地域活性化策にもつながる。
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 > ・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」 < 路線図・時刻表 > ・ 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） コミュニティバス：地域間幹線系統（蟹江線）とバス停飛島村役場にて接続 < 運行事業者の決定方法 > ○ 地域内フィーダー系統（コミュニティバス） ・ 先行的に実施している蟹江線等との接続環境の確保や、車両の共用等事業コストの軽減を図るため、蟹江線の運行事業者である三重交通株式会社を選定した。 地域間幹線系統（蟹江線・名港線） ・ 地域公共交通総合連携計画に基づく実証運行を開始する際に、愛知県バス協会の協力を得て、公開のプロポーザルによる事業者選定を行い、三重交通株式会社を選定した。 < 運行予定期間 > ○ 地域内フィーダー系統（コミュニティバス） ・ 地域公共交通総合連携計画の計画期間（H21～H25 年度）を目安に、H25 年度末に事業評価を行い、事業継続を検証する。必要性を再確認し、事業改善を図り、事業継続を目指す。 (平成 25 年度は、地域公共交通総合連携計画の見直し検討を行う。) < 事業の新規性 > ・ 地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき平成20年12月に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成21年度より実証運行を開始している。 ・ 当該生活交通ネットワーク計画を契機に、平成 24 年度からの本格運行に移行した。

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 」
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> 】
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」認めた市町村の一覧【 <u>地域間幹線系統のみ</u> 】
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> 】
○人口集中地区以外人口（全域）：4,525 人（H22 国勢調査） （地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5 」の項目を転載）
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> 】
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
（ 2 ）事業の効果
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> 】
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> 】

1 1 . 協議会の開催状況と主な議論

< 飛島村地域公共交通会議（公共交通計画策定時）>

- ・平成 19 年 6 月 29 日（第 1 回） 交通会議設置、事業計画等の協議
- ・平成 19 年 10 月 22 日（第 2 回） 住民アンケート調査結果等の協議
- ・平成 20 年 1 月 29 日（第 3 回） 地域公共交通計画の協議・承認

< 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会 >

（平成 20 年度：地域公共交通総合連携計画時）

- ・平成 20 年 6 月 20 日（第 1 回） 規約改正、事業計画の協議
- ・平成 20 年 10 月 23 日（第 2 回） 地域公共交通総合連携計画案の協議
- ・平成 20 年 12 月 4 日（第 3 回） 地域公共交通総合連携計画の承認
- ・平成 21 年 3 月 27 日（第 4 回） 活性化再生総合事業認定申請の協議

（平成 21 年度：実証実験 1 年目）

- ・平成 21 年 6 月 26 日（第 1 回） 事業計画の協議
- ・平成 22 年 1 月 22 日（第 2 回） 事業評価結果・実証実験事業変更案の協議
- ・平成 22 年 3 月 23 日（第 3 回） H22 年度事業計画・予算の協議

（平成 22 年度：実証実験 2 年目）

- ・平成 22 年 6 月 29 日（第 1 回） 海南病院通院支援タクシーの実証運行の協議
- ・平成 23 年 1 月 25 日（第 2 回） 事業評価結果・実証実験事業変更案の協議
- ・平成 23 年 3 月 24 日（第 3 回） H23 年度事業計画・予算の協議

（平成 23 年度：実証実験 3 年目）

- 平成 23 年 6 月 14 日（第 1 回）
 - ・飛島公共交通バス利用実績、検討委員会の協議状況、生活交通ネットワーク計画の協議。
 - ・H22 年度の事業報告・収支決算についての議事（承認）
- 平成 24 年 1 月 27 日（第 2 回）
 - ・飛島公共バス利用実績、利用者アンケート調査、検討委員会の協議結果について協議。
 - ・H24 年 4 月からの事業変更内容、活性化再生事業の事業評価について議事（承認）
- 平成 24 年 3 月 28 日（第 3 回）
 - ・協議会の役割について協議。
 - ・H24 年度事業計画、生活交通ネットワーク計画の議事（承認）

法定協議以外にも下部組織の専門委員会を別途設置し協議実施。

（平成 23 年度の専門委員会の協議経過）

- 平成 23 年 6 月 10 日（第 1 回）
 - ・コミュニティバスの検討の方向性についての協議
 - 平成 23 年 8 月 4 日（第 2 回）
 - ・コミュニティバスの事業変更案についての協議
 - 平成 23 年 11 月 11 日（第 3 回）
 - ・コミュニティバスの事業検討についての協議
 - 平成 23 年 12 月 16 日（第 4 回）
 - ・コミュニティバスの事業検討についての協議・委員会としての承認
- 4 回の協議でコミバスの方向性を委員会として結論導出。協議会に報告。

（平成 24 年度：確保維持）

- 平成 24 年 6 月 14 日（第 1 回）
 - ・飛島公共交通バス利用実績、H24・25 年度生活交通ネットワーク計画の承認。
- 平成 25 年 3 月 27 日（第 2 回）
 - ・飛島公共交通バス利用実績、広報活動・アンケート調査結果報告。
 - ・H25 年度事業評価、H25 年度事業計画・予算協議、H26 年度生活交通ネットワーク計画の協議。

12. 利用者等の意見の反映

<平成 20 年度までの主な意見聴取>

○住民意識調査（平成 19 年 7 ～ 8 月）：957 票回収

- ・日常の交通行動実態
- ・新しい公共交通に対する意見聴取 等

○企業ニーズ調査（平成 18 年度）：96 社回収

- ・従業員の交通手段
- ・現状の公共交通に対する改善要望 等

主要企業 11 社に対しては追加的にヒアリング調査を実施

以上の意見より、「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定。実証運行に反映。

<平成 21 年度の主な意見聴取>

○利用者調査

- ・名港線利用者調査（平成 21 年 9 月）：64 票
 - ・蟹江線利用者調査（平成 21 年 9 月）：122 票
- 利用実態、サービス満足度、改善点について調査を実施

○住民ニーズ調査

- ・老人クラブ加入者調査（平成 21 年 9 月）：429 票
 - ・飛島村在住者調査（平成 21 年 10 月）：308 票
 - ・バスまつり来場者調査（平成 21 年 10 月）：77 票
- 利用実態、利用しない理由、改善要望等について確認

以上の意見より、蟹江線の最終便の増便、蟹江線・名港線のダイヤの一部改正、コミュニティバスの大幅な改善を検討。海南病院通院支援タクシーの運行を検討

<平成 22 年度の主な意見聴取>

○利用者調査

- ・名港線利用者調査（平成 22 年 9 月）：118 票
 - ・蟹江線利用者調査（平成 22 年 9 月）：154 票
- 利用実態、サービス満足度、改善点について調査を実施

○住民・企業ニーズ調査

- ・住民意識調査（平成 22 年 8 月）：622 票
 - ・事業所意識調査（平成 22 年 9 月）：186 票
- 地域交通の改善要望等について確認。

○愛知自動車整備専門学校からの要望：バス停設置

以上の意見より、蟹江線・名港線のダイヤの一部改正、専門学校前のバス停留所増設、海南病院通院支援タクシーの事業改善（区域運行化）を行う。コミュニティバスについては、継続検討を確認。

<平成 23 年度の主な意見聴取>

○利用者・住民ニーズ調査

- ・名港線利用者調査（平成 22 年 10 月）：99 票
 - ・蟹江線利用者調査（平成 22 年 10 月）：135 票
 - ・コミュニティバス利用者調査（平成 22 年 10 月）：8 票
 - ・老人クラブとの意見交換会（平成 22 年 8 月）
- 利用実態、サービス満足度、改善点について調査を実施

以上の意見より、蟹江線の休日ダイヤの改正、名港線バス停移設海南病院通院支援タクシーの停留所増設等対応を行う。コミュニティバスについては、専門委員会にて対応。

<平成 24 年度の主な意見聴取>

○住民ニーズ調査

- ・イベント開催時 バス P R ブース立ち寄り者（平成 24 年 11 月）：35 票
- 改善点等について意見聴取

以上の意見より、現状のサービス内容に対して一定の満足度は確認される。

ただし、利用者数の減少傾向を示しており、広く住民意見の把握の必要性が生じている。

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
関係市区町村	名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課 弥富市総務部 蟹江町政策推進室
交通事業者・交通施設管理者等	国土交通省中部整備局名古屋港湾事務所 三重交通株式会社 名古屋近鉄タクシー株式会社 公益社団法人愛知県バス協会 愛知県交通運輸産業労働組合協議会 愛知県海部建設事務所維持管理課 愛知県港警察署交通課 愛知県名古屋水上警察署地域交通課 愛知県蟹江警察署交通課 名古屋港管理組合企画調整室・港営部
地方運輸局	国土交通省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	愛知工業大学客員教授 飛島村議会議長 飛島村区長会長 名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会 偕行会リハビリテーション病院

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 愛知県海部郡飛島村竹之郷三丁目1番地

(所 属) 総務部企画課

(氏 名) 福 谷 晶

(電 話) 0567-52-1231

(e-mail) tb-kikaku@vill.tobishima.lg.jp

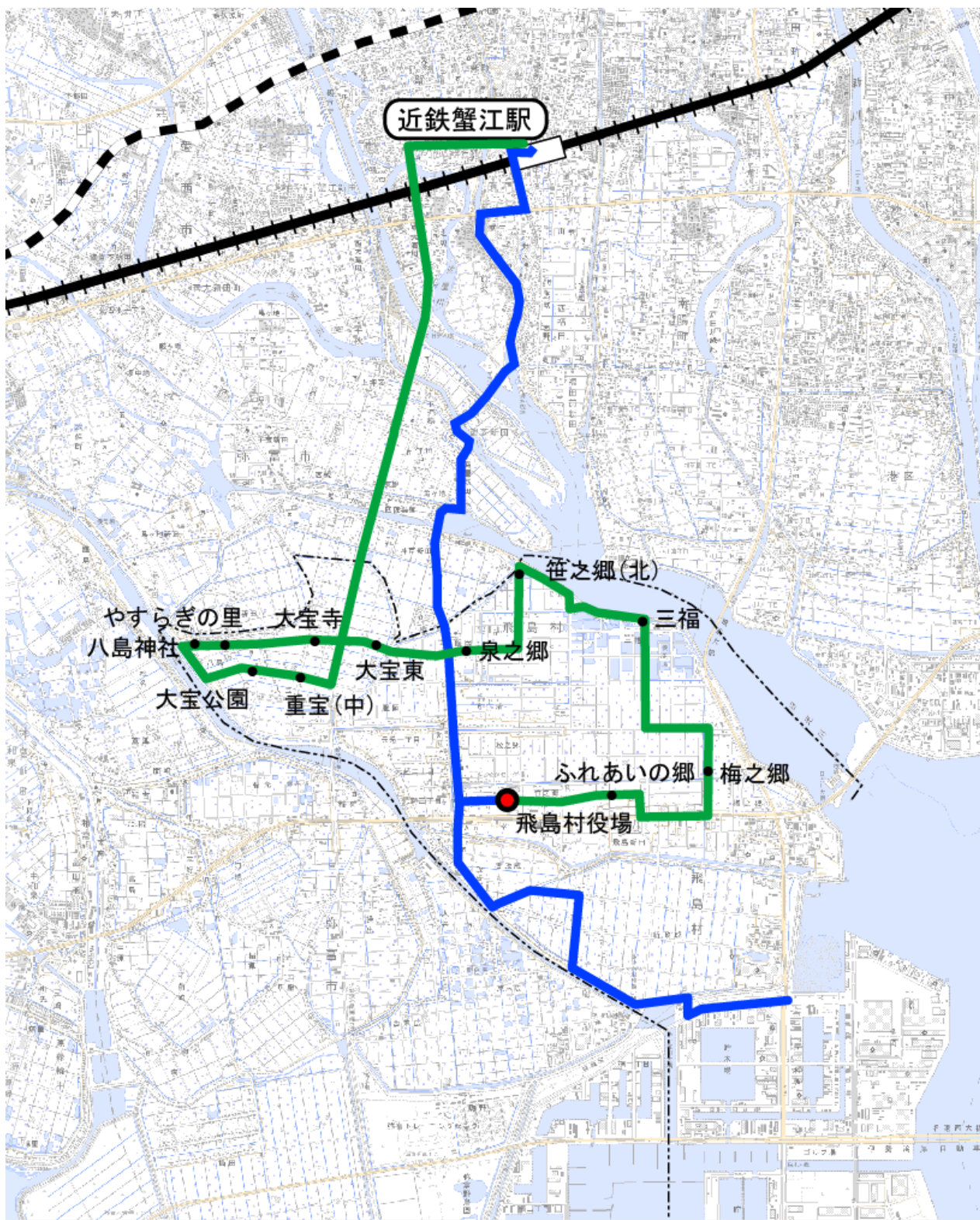
表 1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

都道府県 (市町村)	運行予定者	運行系統名	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)	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」)		
					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 飛島村	三重交通株式会社	コミュニティバス	地域内フィーダー	H26 : 5,393 H27 : 6,728 H28 : 6,797		飛島村役場にて地域間幹線 系統(蟹江線)と接続。飛 島村役場を待ち合い場所と して活用できる。	

< 路線図 >

- ・ 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）

コミュニティバス：地域間幹線系統（蟹江線）とバス停飛島村役場、近鉄蟹江駅前にて接続



○コミュニティバスの時刻表

飛島村役場行き	バス停	1便	2便	3便	4便
	近鉄蟹江駅	10:00	11:55	14:05	15:55
	重宝(中)	10:15	12:10	14:20	16:10
	大宝公園	10:16	12:11	14:21	16:11
	八島神社	10:17	12:12	14:22	16:12
	やすらぎの里	10:18	12:13	14:23	16:13
	大宝寺	10:19	12:14	14:24	16:14
	大宝東	10:22	12:17	14:27	16:17
	泉之郷	10:24	12:19	14:29	16:19
	笹之郷(北)	10:26	12:21	14:31	16:21
	三福	10:29	12:24	14:34	16:24
	梅之郷	10:33	12:28	14:38	16:28
	ふれあいの郷	10:38	12:33	14:43	16:33
	飛島村役場	10:40	12:35	14:45	16:35

近鉄蟹江駅行き	バス停	1便	2便	3便	4便
	飛島村役場	9:10	11:05	13:15	15:05
	ふれあいの郷	9:12	11:07	13:17	15:07
	梅之郷	9:17	11:12	13:22	15:12
	三福	9:21	11:16	13:26	15:16
	笹之郷(北)	9:24	11:19	13:29	15:19
	泉之郷	9:26	11:21	13:31	15:21
	大宝東	9:28	11:23	13:33	15:23
	大宝寺	9:31	11:26	13:36	15:26
	やすらぎの里	9:32	11:27	13:37	15:27
	八島神社	9:33	11:28	13:38	15:28
	大宝公園	9:34	11:29	13:39	15:29
	重宝(中)	9:35	11:30	13:40	15:30
	近鉄蟹江駅	9:50	11:45	13:55	15:45

○乗り継ぎダイヤ

- ・村内のコミバス停留所経由→蟹江線乗換→近鉄蟹江駅行きの利用ダイヤ

コミバス 飛島村役場着	10:40 着	12:35 着	14:45 着
	↓	↓	↓
蟹江線 近鉄蟹江行き	11:03 発	13:01 発	15:03 発

- ・蟹江線 近鉄蟹江駅→飛島村役場乗換→村内コミバス停留所

蟹江線 飛島村役場行き	12:59 着	14:59 着
	↓	↓
コミバス 近鉄蟹江駅行き	13:15 発	15:05 発

○飛島村役場での乗り継ぎ環境

- ・コミュニティバスと蟹江線の停留所を併設
- ・雨よけや役場内のトイレ・待ち合い所（ソファ、自動販売機、喫煙所等）の利用が可能



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)

事業者名

三重交通株式会社

平成26年度分

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間) の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	5,875,943 千円	営業外収益	43,143 千円	経常収益(イ)	5,919,086 千円
	営業費用	7,212,994 千円	営業外費用	34,933 千円	経常費用(ロ)	7,247,927 千円
	営業損益	1,337,051 千円	営業外損益	8,210 千円	経常損益	1,328,841 千円
補助対象期間の 前々年度の 家車走行キロ(ハ)	22,356,471.8	km			経常収支率	81.67 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	6,128,127 千円	営業外収益	30,486 千円	経常収益(イ')	6,158,613 千円
	営業費用	7,322,496 千円	営業外費用	28,168 千円	経常費用(ロ')	7,350,664 千円
	営業損益	1,194,369 千円	営業外損益	2,318 千円	経常損益	1,192,051 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	22,843,096.2	km			経常収支率	83.78 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	6,141,960 千円	営業外収益	36,261 千円	経常収益(イ'')	6,178,221 千円
	営業費用	7,270,005 千円	営業外費用	26,695 千円	経常費用(ロ'')	7,296,700 千円
	営業損益	1,128,045 千円	営業外損益	9,566 千円	経常損益	1,118,479 千円
基準期間の前々年度の 家車走行キロ(ハ'')	22,931,477.8	km			経常収支率	84.67 %

(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) $\square'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$	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) $\square' \div \text{ハ}' = \text{b}$	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」) $\square \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $\frac{(((\text{b} + \text{a}) - 1) + ((\text{c} + \text{b}) - 1)) \div 2 = \text{d}}$
東海	318円19銭	321円78銭	324円19銭	0.0093 %

'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. キロあ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 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2)) \div 2 = \text{ニ}$	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二とホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ イ÷ハ
東海	327円21銭	353円96銭	327円21銭	264円75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 都道府県外乗入 部分のキロ程	補助ブロック外乗入れ部分及び 同一補助ブロック市区町村外乗入 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								
東海	第1号	飛鳥 コミュニティバス	飛鳥村 役場	ふれあいの郷 八鳥神社	近鉄 磐井駅前	294	日	1,176.0 回	往 18.0 Km (平均) 復 18.0 Km	往 Km (平均) 復 Km	往 Km (平均) 復 Km	100.000%	42,336.0 Km
合計		1系統							往 18.0 Km 復 18.0 Km	往 0.0 Km 復 0.0 Km	往 0.0 Km 復 0.0 Km		42,336.0 Km

補助ブ ロ ッ ク 名	申請 番 号	補助対象 経常費用の 見込額	補助対象系統のキロ当たり 経常収益 (ノ)助	補助対象系統の経常収益 の見込額 ト×ラ以上の額:カ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 ワ・カヨ	3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 部分以外に属するもの 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 (本又はアのうちのいずれか 少ないほうの額) ラ
東海	第1号	13,852,762 円	8円26銭	349,695 円	13,503,067 円	13,503,067 円	13,503 千円	6,751.5 千円		
合計		13,852,762 円		349,695 円	13,503,067 円	13,503,067 円	13,503 千円	6,751 千円	5,393 千円	5,393 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-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		
東海	第1号	13,503,067 円											
合計		13,503,067 円											

(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) g	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 $\frac{(((\text{f} + \text{e}) - 1) + ((\text{g} + \text{f}) - 1)) \div 2 = \text{h}}$	補助対象系統の実車走 行キロ当たり経常収益 $\text{g} \times (1 + (\text{h} \div 2)) \div 2 = \text{ノ}$
東海	第1号	5円19銭	8円27銭	6円79銭	0.2072 %	8円26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
1.'補助ブロック名'の欄は、補助金交付要綱別表1(別則第12条の適用を受ける事業者には別表2)の名称を記載すること。
2.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部に係る経常費用を除くこと。
3.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。
4.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。
5.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。
6.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。
7.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
8.'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。
9.'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。
10.'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。
11.'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。
12.'補助対象経費'の欄は、(ソ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
13.'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。
14.'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。
15.'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。
16.'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もない場合は、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。
17.'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。

(2) 添付書類
1. 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部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連書類の添付を省略することが

10

資料 1 - 1 : 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 (様式 : 表 5)

市町村名	飛島村
------	-----

(単位 : 人)

	人口
人口集中地区以外	4,525 人 ・人口集中地区人口 : 0 人 ・H22 国勢調査人口 : 4,525 人
交通不便地域	-

交通不便地域の内訳

人口	対象地域	根拠法
-	-	補助金交付要綱 別表 6 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統確保維持関係) 口 「第 2 編第 1 章第 1 節の補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること」に該当。 幹線系統である蟹江線に近鉄蟹江駅・飛島村役場バス停で、接続している。

詳細は、後述資料参照

資料1 - 2 : 飛島村 (名古屋市港区) における人口集中地区 (H22 国勢調査)

