

(平成26年度版)
地域公共交通確保維持改善事業の
生活交通ネットワーク計画認定申請手続きについて
《フィーダー系統確保維持費》

国土交通省九州運輸局
企画観光部交通企画課
平成25年6月14日

地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～

25年度予算額 333億円
(対前年度比1.00)

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

< 効率運行(航)を前提に、事前に算定された収支差を補助。離島航路、離島航空路の島民割引運賃の取組等も補助。 >

都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持 等

市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援 ()



地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、
鉄道駅、旅客ターミナルの
バリアフリー化
等を支援



利用環境の改善

バリアフリー化されたまちづくりの
一環として、LRT、BRT、ICカード
の導入等公共交通
の利用環境改善
を支援



地域鉄道の 安全性の向上

地域鉄道の安全
性
向上に資する設備
整備等を支援

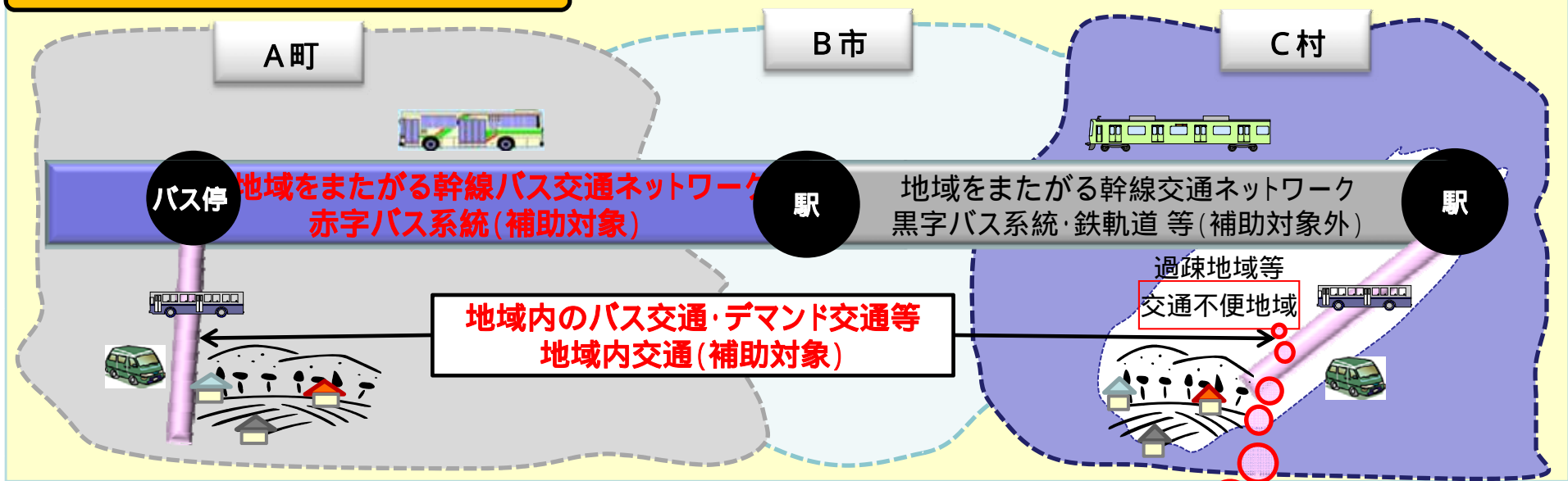
地域公共交通 調査等事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査支援
- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援
- ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援 ()

() 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される27億円を含む。

補助対象となるバス交通ネットワークのイメージ

補助対象となるバス交通のイメージ



地域をまたがる幹線バス交通ネットワークに対する補助の主な要件

1,762系統(H24.9末現在)

(24年度予算分)(予定)

Point

- ・地域の実状に応じて運輸局長指定
- ・高低差の大きい郊外団地
- ・川により分断されている地域
- ・サービスレベルが極めて低い等

地域内のバス交通・デマンド交通等に対する補助の主な要件

2,031系統(H24.9末現在)

(24年度予算分)(予定)

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」
： 補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること。
- ・幹線アクセス性 : 幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性 : 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。 等

地域内フィーダー系統確保維持事業の新規性要件

「新たに運行を開始するもの（新規性要件）」の取扱いについて、
新設系統により運行を開始するもののほか、既存系統の見直しにより新規性・サービス充実性が図られるもの等については、新たに運行を開始するものとして取り扱うこととしている。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」二】

【地域公共交通確保維持事業実施要領の2.(1)】

系統見直しに係る取扱い

地域のニーズ等を踏まえて系統の見直しを行う場合

新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と最も運行区間が重複する既存系統(新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含む。)を比較し、異なる区間のキロ程が当該既存系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う。(系統の見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間がある場合は、異なる区間のキロ程比率の算定上、当該他の道路が存在しない区間を除外することができる。)

増便によるサービス改善に係る取扱い

地域のニーズ等を踏まえて既存系統の増便によるサービス改善を図る場合

当該増便を行う補助対象期間の前年度中の運行内容を勘案し、当該増便に係る運行については「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。この場合において、当該増便の運行に係る費用増とみなすことができる経費について、補助対象とする。

実証運行等を行った系統に係る取扱い

地域公共交通活性化・再生総合事業による実証運行(1)又は地域公共交通調査事業による1~2か月の実証調査若しくは特定被災地域公共交通調査事業による実証運行を行った系統

あくまで実証的な調査のための運行であることから「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。

1: 地域公共交通活性化・再生総合事業による実証運行を行った系統については、原則として、平成24年度予算に係る本事業の補助対象期間中までに本事業の支援を活用して運行を開始するものに限る。

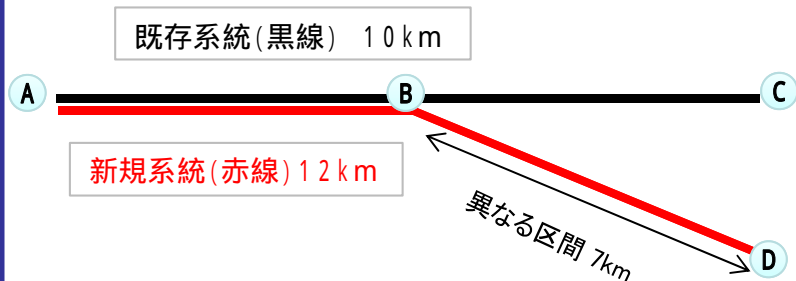
本事業の活用を前提として実証運行を行った系統(2)

本事業の支援を受けた本格運行を行うための準備として行うものであると認められることから、「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。

2: 「確保維持改善事業の活用を前提としているか否か」「実証運行であるか否か」については、地方議会での議事録、実証運行を利用者に知らせるパンフレット等で明らかであることが必要。

新規性要件（システム見直しの場合のイメージ）

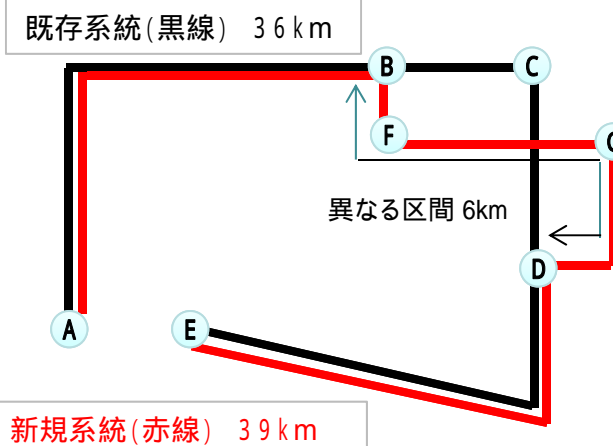
ケース1



- ・既存システム(黒線) A-B-C間のキロ程：10 km
- ・新規システム(赤線) A-B-D間のキロ程：12 km
- ・既存システムのキロ程の20%のキロ程：2 km
(10km × 20%)
- ・異なる区間B-D間のキロ程：7 km

本ケースは、既存システムと異なる区間のキロ程が7 kmであり、既存システムの20%以上のキロ程2 km以上であるため、新規システムA-B-D間の運行は、新たに運行を開始するものとして取り扱う。

ケース2



- ・既存システム(黒線) A-B-C-D-E間のキロ程：36 km
- ・新規システム(赤線) A-B-F-G-D-E間のキロ程：39 km
- ・既存システムのキロ程の20%のキロ程：7.2 km
(36km × 20%)
- ・異なる区間B-F-G-D間のキロ程：6 km

本ケースは、既存システムと異なる区間のキロ程が6 kmであり、既存システムの20%以上のキロ程7.2 km以上はないが3 km以上であるため、新規システムA-B-F-G-D-E間の運行は、新たに運行を開始するものとして取り扱う。

新たに運行するシステムの主系統と、当該主系統と最も運行区間が重複する既存システム(新規システムの運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行システムを含む。)を比較し、異なる区間のキロ程が当該既存システムのキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う。(システムの見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間がある場合は、異なる区間のキロ程比率の算定上、当該他の道路が存在しない区間を除外することができる。)

新規性要件の特例措置について（協働推進事業）

特例措置の要件

以下の要件を全て満たすものであること。

(注)

地域協働推進事業計画の認定を受けていること

活性化法法定協議会が前述の地域協働推進事業計画を策定し、地方運輸局長等から認定を受けていること。
(計画内容が、特例措置を受けようとする既存系統（地域内フィーダー系統）と関連する場合に限る。)

なお、地域協働推進事業費補助金の交付を受けることは要件としない。

生活交通ネットワーク計画に地域協働推進事業の実施について記載されていること

市町村協議会等から提出される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を含む。）
に、地域協働推進事業に関する下記事項について、全て記載されていること。

地域協働推進事業の実施とあわせ、バス交通のサービスレベルの見直し内容

運行ダイヤ、経路、接続の改善など何らかのサービスレベルの見直しが図られていること。

(注) 当該見直しは、地域協働推進事業の結果を受けたものである必要はなく、地域協働推進事業と並行して行われれば足りる。

地域協働推進事業の実施とあわせて地域内フィーダー系統確保維持事業を実施することによる効果目標
輸送量、輸送密度、利用率、利用者満足度等について、事業実施以前の状況を上回る数値目標を設定されること。

(注) 地域協働推進事業計画の認定については、交付要綱、実施要領をご確認下さい。

地域内フィーダー系統に係る補助額算定に関する基本的な考え方

地域内フィーダー系統における補助額算定の考え方(乗合バス型)

補助額:事前算定による**予測収支差の1/2**

予測収支差:経常費用見込額 - 経常収入見込額

経常収入見込額:

系統の実車走行キロ当たり経常収益の見込額 × 系統の計画実車走行キロ

経常費用見込額: どちらか低い額

事業者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額 or 標準単価 × 系統の計画実車走行キロ

自治体ごとに
上限額あり

【経常収入に計上される収益】
(主なもの)

- 運送収入
 - 旅客運賃
 - 手荷物運賃
 - 小荷物運賃
 - 手回品料金 等

- 運送雑収
 - 物品管理料
 - 広告料
 - 諸手数料
 - 諸貸付料 等

金融収益(営業活動に付随して行われる財務活動、投資活動によって得た収益)

- 預貯金利息
- 受取手形利息
- 有価証券利息 等

その他の営業外収益

- 流動資産売却益
- 車両売却益
- 不用品売却代
- 諸手数料 等

一の事業者が、他の一般旅客運送事業とともに実施している場合は、**一定のルール**により費用・収益を配分して区分経理
自家用有償運送の場合、自治体職員が他の職務を兼務している場合は**フィーダー業務に従事した時間の割合に応じて**人件費を算出

【経常費用に計上される費用】
(主なもの)

- 運送費
 - 現業部門の人件費
 - 燃料油脂費
 - 修繕費
 - 減価償却費
 - 保険料(自賠責、火災保険等)
 - 施設使用料(借地料、借家料等)
 - 自動車リース料
 - 施設賦課税(固定資産税、自動車2税、不動産取得税等)
 - 事故賠償費
 - 道路使用料
 - その他現業部門に係る経費

一般管理費(管理部門関係)

- 人件費
- 減価償却費
- 保険料
- 施設使用料
- 施設賦課税
- 広告宣伝費 等

金融費用

- 支払利息
- 社債利息 等

その他の営業外費用

- 流動資産売却損
- 車両売却損
- 車両除却損
- 貸倒償却 等

地域内フィーダー系統における補助額算定の考え方(デマンド型)

補助額:事前算定による**予測収支差の1/2**

予測収支差:経常費用見込額 - 経常収入見込額

経常収入見込額:

1両の1時間当たり経常収益の見込額 × 事業者の計画サービス提供時間

経常費用見込額: どちらか低い額

事業者の時間当たり経常費用の見込額 or 標準単価 × 事業者の計画サービス提供時間

自治体ごとに
上限額あり

【経常収入に計上される収益】
(主なもの)

- 運送収入
 - 旅客運賃
 - 手荷物運賃
 - 小荷物運賃
 - 手回品料金 等

運送雑収

- 物品管理料
- 広告料
- 諸手数料
- 諸貸付料 等

金融収益(営業活動に付随して行われる財務活動、投資活動によって得た収益)

- 預貯金利息
- 受取手形利息
- 有価証券利息 等

その他の営業外収益

- 流動資産売却益
- 車両売却益
- 不用品売却代
- 諸手数料 等

【経常費用に計上される費用】
(主なもの)

- 運送費
 - 現業部門の人件費
 - 燃料油脂費
 - 修繕費
 - 減価償却費
 - 保険料(自賠責、火災保険等)
 - 施設使用料(借地料、借家料等)
 - 自動車リース料
 - 施設賦課税(固定資産税、自動車2税、不動産取得税等)
 - 事故賠償費
 - 道路使用料
 - その他現業部門に係る経費

無形固定資産
(ソフトウェア等)もここ

一般管理費(管理部門関係)

- 人件費
- 減価償却費
- 保険料
- 施設使用料
- 施設賦課税
- 広告宣伝費 等

金融費用

- 支払利息
- 社債利息 等

その他の営業外費用

- 流動資産売却損
- 車両売却損
- 車両除却損
- 貸倒償却 等

補助申請に係る減価償却費について

事業などの業務のために用いられる車両、建物等の資産(有形固定資産だけでなく、無形固定資産もある)は、一般的には時の経過等によってその価値が減っていく。

使い始めた瞬間に価値が0になるという考え方はしない

価値の減少分を毎事業年度(申請においては10月から翌年9月分)に減価償却費として計上。

価値の減少分の算出は、耐用年数をベースに定額法と定率法がある。

耐用年数については、事業者の判断において設定。

日本公認会計士協会において、「資産」の単なる物理的使用可能期間ではなく、**経済的使用可能予測期間に見合ったもの**でなければならず、**各企業が自己の「資産」につき、経済的使用可能予測期間を見積もって自主的に決定すべき**(減価償却に関する当面の監査上の取扱い、平成19年4月25日)との見解が示されている。

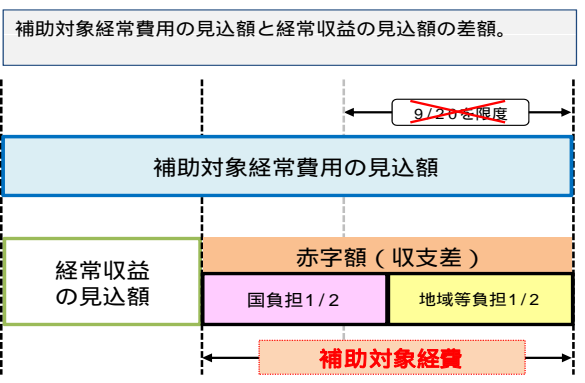
ただし、**自家用有償における申請については、減価償却資産の耐用年数等に関する省令に基づき減価償却費を計上**

【減価償却のイメージ】(出典:国税庁HP)

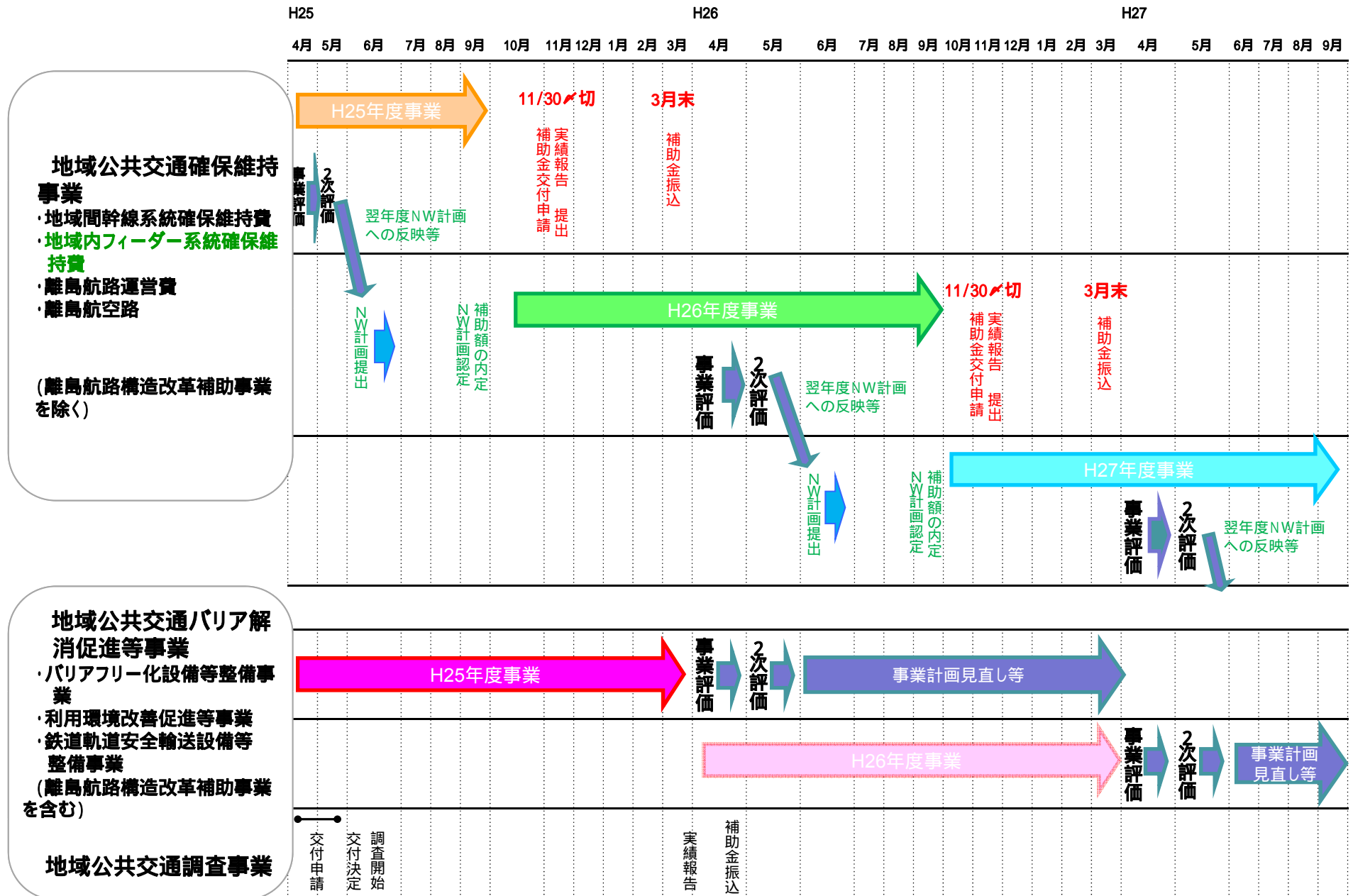
| 耐用年数 | 定額法 |
|------|--------|
| 1年 | 100% |
| 2年 | 50% |
| 3年 | 33.33% |
| 4年 | 25% |
| 5年 | 20% |
| 6年 | 16.67% |
| 7年 | 14.29% |
| 8年 | 12.5% |
| 9年 | 11.11% |
| 10年 | 10% |

【重要】イメージしやすいように税法上の取扱いのケースを明示

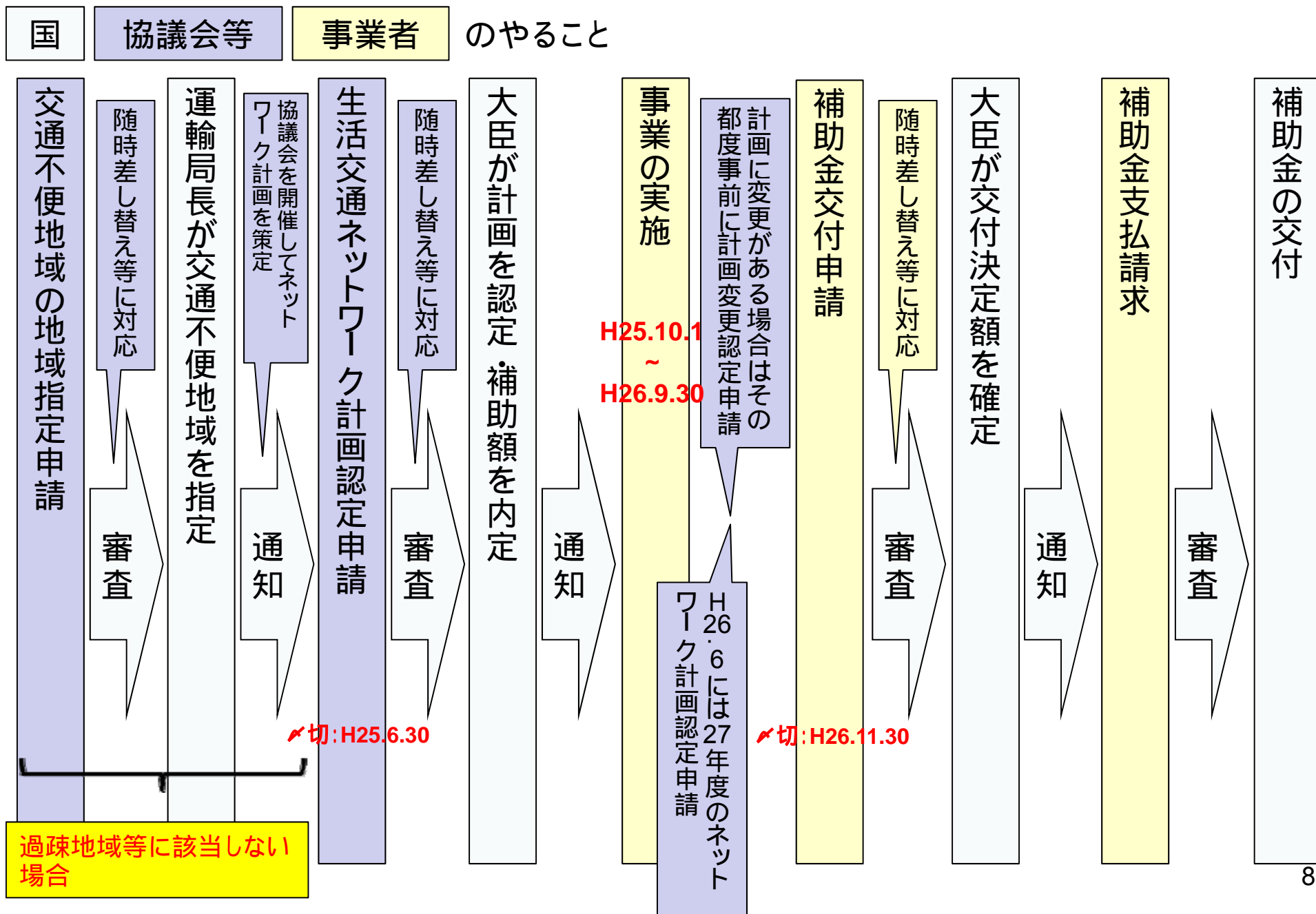
企業会計上は、日本公認会計士協会において、残存価額は「固定資産の耐用年数到来時において予想される**当該資産の売却価格又は利用価格**から解体、撤去、処分等の**費用を控除した金額**であり、耐用年数と同様に、**各企業が当該資産の特殊の条件を考慮して合理的に見積りを行うべきもの**」(減価償却に関する当面の監査上の取扱い、平成19年4月25日)との見解が示されている。



地域公共交通確保維持改善事業のスケジュール（案2）



申請から補助金交付までの流れ（H26年度）



NW計画認定申請書の作成

(提出書類)

提出書類

- 地域内フィーダー系統確保維持費
- 申請書かがみ(様式1-1or様式1-6)
- 生活交通ネットワーク計画 **3ヶ年分記載**
 - ・時刻表、運行予定表、その他参考資料
- 表1 **3ヶ年分作成**
 - ・系統図
- 表2 **3ヶ年分作成**
 - (乗合バス型)
 - ・事業報告書(損益明細表のみでも可)(平成22年度より3ヶ年度分) **4条事業者**
 - ・自家用有償運送収支計算書(平成22年度より3ヶ年度分) **市町村有償運送事業者**
 - ・計画運行回数(続行便を含む)、計画実車走行キロの算出根拠 **任意様式**
 - ・交通不便地域指定通知書(写) **該当する自治体のみ**
 - ・その他必要となる書類
 - (デマンド型)
 - ・事業報告書(損益明細表のみでも可)(平成24年度分) **4条事業者**
 - ・自家用有償運送収支計算書(平成24年度分) **市町村有償運送事業者**
 - ・計画運行回数(続行便を含む)、1回当たりのサービス提供時間、計画サービス提供時間の算出根拠 **任意様式**
 - ・交通不便地域指定通知書(写) **該当する自治体のみ**
 - ・その他必要となる書類
- 表5 **3ヶ年分**
 - ・「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域」の区分がわかる地図

ここでいう年度とはフィーダー補助に係る年度を指します。
例 平成24年度:H23.10.1~H24.9.30

車両減価償却費

- 表6
- 表7
 - ・様式下欄の(1)記載要領(2)添付書類 に注意して下さい。 **個別に対応します**

提出先と提出部数

正本3部or正本1部+副本2部を運輸支局に提出。
(あわせて電子データでも運輸支局に提出)

NW計画認定申請書の作成 (申請書鑑)

➤ 申請書鑑(様式第1-1)

様式第1-1 (日本工業規格A列4番)

番号がない場合は削除可 — 番 号
平成 年 月 日

国土交通大臣 殿
大臣の氏名は記載不要

氏名又は名称
住 所
代表者氏名 印

平成 年度 生活交通ネットワーク計画認定申請書

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

自治体内の交通全般に関する計画を策定した場合はこちらを使用

本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した生活交通ネットワーク計画を添付すること。
協議会が申請する場合は、住所、代表者氏名及び印は省略することができる。

➤ 申請書鑑(様式第1-6)

様式第1-6 (日本工業規格A列4番)

番号がない場合は削除可 — 番 号
平成 年 月 日

国土交通大臣 殿
大臣の氏名は記載不要

氏名又は名称
住 所
代表者氏名 印

平成 年度 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。

地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー系統)に限定した計画を策定した場合はこちらを使用

本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。
協議会が申請する場合は、住所、代表者氏名及び印は省略することができる。

消さないで下さい

NW計画認定申請書の作成

- 1 (生活交通ネットワーク計画)

生活交通ネットワーク計画
(地域公共交通確保維持事業のうち地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統関係)

平成 年 月 日
(名称)
(代表者名)

| |
|--|
| 0. 生活交通ネットワーク計画の名称 |
| (記載例) 地域生活交通ネットワーク計画 地域間幹線系統確保維持計画 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 |
| (記載例) 市においては、市へ通じる唯一の幹線交通である鉄道(バス)を軸に、市内に広範に路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、市の総合病院・大規模な商店等が当市民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が市に向かう唯一の手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。また、この幹線交通に通じる支線の役割を果たしている。しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また一部地域では、幹線交通とコミュニティバスの乗り継ぎが不十分であったり、××集落はそもそも交通手段が確保されていなかったり、住民に不便を強いている状況にある。 加えて、平成 年度からは、バスが～路線の廃止を表明しており、地区の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な当該路線を存続していくことが必要である。 このため、地域公共交通確保維持事業により、～路線及び 路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。 |
| 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果 |
| (1) 事業の目標 |
| (記載例) 路線の運行コストを1km当たり 円以内とする。 路線の収支率を %以上とする。 路線の利用者数/満足度(その他地域で設定した目標値)を～以上とする。 |
| (2) 事業の効果 |
| (記載例) 路線を維持することにより、××集落の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。 |

記載する際の注意

- ・本様式はあくまで参考であり、補助要綱(第2節、第3節)の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。
- ・地域公共交通総合連携計画等既存計画が活用できる場合は、当該計画から該当部分を転記したり、別添 計画 節のとおり、等として引用したりすることも可能です(ただし、ネットワーク計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。
- ・実際の計画作成にあたっては、補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。
- ・**該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。**

1. 地域公共交通確保維持改善事業に係る目的・必要性の欄

- ・学校再編・病院移転、乗り継ぎ拠点整備など、個別の理由がある場合はできる限り具体的に盛り込んで下さい。
- ・補助を受けようとする路線が生活交通として必要不可欠である背景がわかるようにできる限り具体的に記述して下さい。

2. 地域公共交通確保維持改善事業の定量的な目標・効果の欄

- (1) 事業の目標
 - ・計画期間(3年)における具体的かつ定量的な目標を設定して下さい。
 - ・路線ごとに目標を設定することが望ましい
- (2) 事業の効果
 - ・(1)の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記述して下さい。

| |
|---|
| 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 |
| 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付 |
| 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」を添付 なお、市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。 |
| 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られた系統の概要【 地域間幹線系統のみ 】 |
| 該当なし |
| 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」認められた市町村の一覧【 地域間幹線系統のみ 】 |
| 該当なし |
| 7. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【 地域内フィーダー系統のみ 】 |
| 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付 |
| 8. 車両の取得に係る目的・必要性【 車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ 】 |
| (記載例) 路線を運行するバス車両については、耐用年数を大幅に上回る年を経過し、早急な買い換えが必要となっていることから、安全な輸送を確保するために～車両を×台購入する必要がある。 路線は新規に運行を開始する路線であり、当該路線を運行するための車両を手当てすることができないため、新たに～車両を×台導入する必要がある。 |
| 9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【 車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ 】 |
| (1) 事業の目標 |
| (記載例) 路線の運行コストを1km当たり 円以内とする。 路線の収支率を %以上とする。 路線の利用者数/満足度(その他地域で設定した目標値)を～以上とする。 |
| (2) 事業の効果 |
| (記載例) 路線を維持することにより、××集落の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。 購入予定の車両と既存車両と合わせて、××台を～路線、～路線に のように配車することで、効率的な運行形態を構築する。 |

記載する際の注意

3. 地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する運行系統及び運行予定者の欄

・表1のほか、以下の書類を添付(様式自由)
 予定している時刻表・運行予定期間
 運行事業者の決定の経緯
 地域内フィーダー系統の補足資料(既存交通や地域間交通との関係や整合性を図っている旨(要綱別表6の八)の説明等の資料)

系統の再編・見直しや、増便によるサービス改善においては、新旧の系統図、時刻表など補助の対象が明確にわかる資料
 ・上記のほか、特段必要な補足資料があれば合わせて添付願います。

・地域内フィーダー系統について、別表6の注でいう運行回数は、1往復を1回、循環系統の場合は1循環で1回とします。

4. 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の欄

・以下には実際の補助金の流れを記載願います。

8. 車両の取得に係る目的・必要性の欄

・車両の取得が必要となる理由・背景等について記述して下さい。

9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果の欄

(1) 事業の目標

・具体的かつ定量的な目標を設定して下さい。

(2) 事業の効果

・(1)の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記述して下さい。

NW計画認定申請書の作成

- 3 (生活交通ネットワーク計画)

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【車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6及び表7」を添付
 なお、市から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

11. 協議会の開催状況と主な議論

(記載例)
 ・平成23年 月 日(第1回) 協議会設立、事業内容について協議
 ・平成23年 月 日(第2回) 費用負担について議論、各者持ち帰り
 ・平成23年 月 日(第3回) 費用負担について合意、計画全体について合意
 (平成23年 月 日～ 日 持ち回り協議にて、全ての構成員から合意を得られた。)

12. 利用者等の意見の反映

(記載例)
 市のホームページにて本計画に関する意見を募集した。 を対象にアンケート調査を実施した。××を対象に、個別にヒアリング調査を実施した。 駅～ 病院の系統について本数の充実を求める声が特に強かったため、そちらに重点を置いた計画とした。

13. 協議会メンバーの構成員

| | |
|----------------|-------------------|
| 関係都道府県 | 県 局 課 |
| 関係市区町村 | 市 部 課 |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | バス タクシー 国道事務所 警察署 |
| 地方運輸局 | 運輸支局 |
| その他協議会が必要と認める者 | 大学教授、商工会議所、利用者代表等 |

【本計画に関する担当者・連絡先】

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

記載する際の注意

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の欄

・以下には実際の補助金の流れを記載願います。

11. 協議会の開催状況と主な議論の欄

・協議会の開催経緯について、合意した時点がわかるように記述して下さい。

12. 利用者等の意見の反映の欄

・意見を募集した方法、主な意見の内容、意見への対応について記載。

13. 協議会メンバーの構成員の欄

・協議会の構成員をすべて記載

担当者・連絡先の欄

・担当者は、本申請についてすぐに確認できる担当者を記載して下さい。

・電話やメールアドレスについてはできるだけ直通電話やすぐに確認できるアドレスを記載して下さい。

NW計画認定申請書の作成 (表1)

26年度、27年度、28年度の3ヶ年度分作成

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

| 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I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IIで該当 する要件 |
| 県 | 会社 | 線 | 地域内フィー ダー | | (1) | 地域間幹線系統である バスの線と停 留所にて接続 | |
| | | | | | | | |
| 合 計 | | | | 0 | | | |

系統毎に記載欄が足りない場合は行を挿入して下さい

表2と同じ系統名を記載

表2で計算した額を入力

幹線との接続方法を具体的に記載

(地域間幹線系統と接続)
 (1)(過疎地、離島、半島、山村、奄美群島のいずれか)
 (2)(九州運輸局長が交通不便地域として指定した地域)のいずれかを記載

(新たに運行を開始)
 (既存系統で新たに自治体が支援を開始)
 (すでにフィーダーの補助を受けたことがある系統)のいずれかを記載

自動計算(端数切り捨て)

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィー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。
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。

19Pに例を記載

NW計画認定申請書の作成 - 1 (表2 乗合バス型)

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(地域内フェーダシステム(乗合バス型運行)用)

| 事業者名 | | 平成26年度 | | | | | | | | | | |
|--|--|---------------------------------|--------------------------------|---|--|---|---|-------------|-----------------|----------------------|---|--------------------------------|
| 1. 申請事業者の概要 | | | | | | | | | | | | |
| 補助対象期間の前々年度(基準年度)の損益状況 | 乗合バス事業 | 営業収益 | 0千円 | | | | | | | | | |
| | 乗合バス事業 | 営業費用 | 0千円 | | | | | | | | | |
| | 乗合バス事業 | 営業損益 | 0千円 | | | | | | | | | |
| 補助対象期間の前々年度の営業走行キロ(ハ) | | 0.0 km | 経常収支率 0.00% | | | | | | | | | |
| 2. 申請事業者の概要 | | | | | | | | | | | | |
| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業 | 営業収益 | 0千円 | | | | | | | | | |
| | 乗合バス事業 | 営業費用 | 0千円 | | | | | | | | | |
| | 乗合バス事業 | 営業損益 | 0千円 | | | | | | | | | |
| 基準期間の前年度の営業走行キロ(ハ) | | 0.0 km | 経常収支率 0.00% | | | | | | | | | |
| 3. 補助対象事業者の概要 | | | | | | | | | | | | |
| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の営業走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) | 補助対象事業者の営業走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) | 補助対象事業者の営業走行キロ当たり経常費用(本年度) | | | | | | | | | |
| 北九州 | 円 銭 | 円 銭 | 円 銭 | | | | | | | | | |
| 平均増減率 $\frac{((b-a) \div (a+b-1)) \times 2}{2} \times 100$ % | | | | | | | | | | | | |
| 4. 申請事業者の概要 | | | | | | | | | | | | |
| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の営業走行キロ当たり経常費用 $c \times (1 + (d-2))$ | 地域キロ当たり標準経常費用 c | キロ当たり経常費用 c | | | | | | | | | |
| 北九州 | 円 銭 | 349 円 81 銭 | 円 銭 | | | | | | | | | |
| 5. 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町村外乗入部分のキロ程 | 補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市町村外乗入部分のキロ程の比率 $\frac{F}{(F+G)+H} \times 100$ % | 計画実車走行キロ |
| | | | | | | チ | リ | ヌ | | | | |
| 北九州 | 1 | | | 0日 | 0回 | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | #DIV/0! | 0.0 km |
| 北九州 | 2 | | | 0日 | 0回 | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | #DIV/0! | 0.0 km |
| 合計 | 2系統 | | | 0日 | 0回 | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | 往 0.0km(平均) | #DIV/0! | 0.0 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程(の欄) | 補助対象系統の経常収益の見込額 | 補助対象経常収益から経常費用を控除した額 | こ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町村外乗入部分に属するもの | | | 補助対象経常費用 | 補助対象経常費用の1/2 | 国庫補助上限額 | 国庫補助金内定申請額(又はそのうち1/5以内の少ない方の額) |
| | | | | | | ワ | カ | キ | | | | |
| 北九州 | 1 | 0円 | 円 銭 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | | |
| 北九州 | 2 | 0円 | 円 銭 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | | |
| 合計 | 2 | 0円 | 円 銭 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0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 | 損失額から国庫補助額を控除した額 | こ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町村外乗入部分に属するもの | | | | | | | | |
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | | | |
| 北九州 | 1 | 0円 | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 北九州 | 2 | 0円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 2 | 0円 | | | | | | | | | | |
| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象系統の営業走行キロ当たり経常収益(基準期間の前々年度) | 補助対象系統の営業走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) | 補助対象系統の営業走行キロ当たり経常収益(本年度) | 平均増減率 $\frac{((a+b) \div (a+b-1)) \times 2}{2} \times 100$ % | | 補助対象系統の営業走行キロ当たり経常収益 $c \times (1 + (d-2))$ | | | | | |
| | | | | | 円 銭 | 円 銭 | | | | | | |
| 北九州 | 1 | | | | 0.00% | | 円 銭 | | | | | |
| 北九州 | 2 | | | | 0.00% | | 円 銭 | | | | | |
| 合計 | 2 | | | | 0.00% | | 円 銭 | | | | | |

作成する際の注意

- ・事業者ごと、事業形態(乗合バス型、デマンド型)ごとに作成。
- ・平成26年度、27年度、28年度の3ヶ年度分作成。年度で違うのは運行回数のみ。経費や収益については全て一緒。
- 黄色、青色以外のセルは全て自動計算なので入力しないこと。**

黄色のセルの手入力する。

事業者名
24年度の損益状況、実車走行キロを入力。
(損益状況は4条事業者の場合は事業報告書の損益明細表、自家用有償運送事業者の場合は自家用有償運送収支計算書の額を転記。損益明細表等については21Pで説明。実車走行キロについては23Pで説明。)

23年度の損益状況、実車走行キロを入力。
22年度の損益状況、実車走行キロを入力。
プルダウンリストより選択

福岡県、佐賀県、長崎県、大分県→北九州
熊本県、宮崎県、鹿児島県→南九州
プルダウンリストより選択

北九州の4条事業者→34981
北九州の自家用有償運送事業者→37611
南九州の4条事業者→25432
南九州の自家用有償運送事業者→27344
・運行系統ごとに系統名、キロ数等を入力。

- ・申請番号は事業者ごとに番号を付すのではなく、1つの協議会において連続した番号で記載。
- ・系統名は表1と同じ系統名を記載。
- ・運行回数は往復で1回、循環線の場合1循環で1回でカウント。
- ・「リ」「ヌ」の欄は市町村をまたがった系統の場合に入力します。
- ・系統キロ程、計画運行日数、計画運行回数については算出根拠となる資料を添付(20P)。

国庫補助上限額を計算し(対象人口×299.07円+400万円)、事業者ごとに配分した額を記載。対象人口については表5で説明
国庫補助金以外で事業者の損失をどこが負担するか、を記載。
22年度、23年度、24年度のキロ当たり経常収益を記載。

青色のセルは場合によっては手入力
往路と復路の運行回数が違う場合は計画実車走行キロ数を手入力
補助対象経常費用の見込額が自動計算で入るが、自治体の見込額がそれを下回る場合は手入力
補助対象系統の経常収益の見込額が自動計算で入るが、自治体の見込額がそれを上回る場合は手入力
この場合、見込額算出根拠がわかるものを添付。

【 について】
該当年度に運行していない場合は空欄で、25年度以降に運行開始の場合は基準年度(24年度)の欄に見込を入力。 についても同様。

NW計画認定申請書の作成

- 2 (表2 デマンド型)

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(デマンド型運行)用)

事業者名 **タクシー株式会社** 平成26年度

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の 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 | 0 千円 | 営 業 外 収 益 | 0 千円 | 経 常 収 益 (イ) | 0 千円 |
| | 営 業 費 用 | 0 千円 | 営 業 外 費 用 | 0 千円 | 経 常 費 用 (ロ) | 0 千円 |
| 補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ) | 0 千円 | 0 千円 | 0 千円 | 0 千円 | 経 常 損 益 | 0 千円 |
| | 0 千円 | 0 千円 | 0 千円 | 0 千円 | 経 常 収 支 率 | #DIV/0! |

補助対象期間の
前々年度の
保有車両数
(ハ) 1 台

補助対象期間の
前々年度の
1台あたりサービス提供
時間(ニ) 0.0 時間

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の時間当たり 経常費用 ロ÷ハ×ニ=ホ | 地域時間当たり 標準経常費用 ヘ | 時間当たり経常費用 ホ÷ヘのいずれか少ない額 ト | 時間当たり経常収益 イ÷ハ×ニ=チ |
|---------|----------------------------------|------------------------|--------------------------------|----------------------|
| 南九州 | #DIV/0! | 2,624 円 29 銭 | #DIV/0! | #DIV/0! |

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 | 1回当たりサービス提供 時間 | リのうち補助ブロック外 乗入部分に係るサービス 提供時間 | リのうち同一補助ブ ロック 市区町村外乗入 部分に係るサービス 提供時間 | 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 り入れ部分以外の サービス提供時間の 比率 | 計画サービス 提供時間 | |
|-----------------|----------|-----------|------|------|----|------------|-------------------|------------------------------------|--|---|----------------|--------|
| | | | 発地 | 営業区域 | 着地 | | | | | | | |
| 南九州 | 1 | | | | | 0 日 | 0 日 | 0.0 時間 | 0 時間 | 0 時間 | 100 % | 0.0 時間 |
| | | | | | | 0 日 | 0 日 | 0.0 時間 | 0 時間 | 0 時間 | 100 % | 0.0 時間 |
| | | | | | | 0 日 | 0 日 | 0.0 時間 | 0 時間 | 0 時間 | 0 時間 | 100 % |
| 合計 | 1系統 | | | | | | 0.0 時間 | 0 時間 | 0 時間 | | 0.0 時間 | |

4. 補助対象経常費用の見込額

| 補助ブ ロック 名 | 申請 番号 | 補助対象 経常費用の 見込額 | 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 | リのうち補助ブ 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 (リ又はリのうちいずれ か少ないほうの額) |
|-----------------|----------|----------------------|--------------|------------------------------|---|---------|----------------|-------------|--|
| 南九州 | 1 | #DIV/0! | 円 銭 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | | |
| | | #DIV/0! | 円 銭 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | | |
| | | #DIV/0! | 円 銭 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | | |
| 合計 | #DIV/0! | 円 銭 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! | 0千円 | #DIV/0! |

5. 負担者とその負担割合

| 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 | 損失額から国庫補助 額を控除した額 | リ 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 | | | |
| 南九州 | 1 | #DIV/0! | | | | | | | | | | | |
| | | #DIV/0! | | | | | | | | | | | |
| | | #DIV/0! | | | | | | | | | | | |
| 合計 | #DIV/0! | #DIV/0! | | 円 | % | 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | 円 | % |

作成する際の注意

- ・事業者ごと、事業形態(乗合バス型、デマンド型)ごとに作成。
 - ・平成26年度、27年度、28年度の3ヶ年度分作成。年度で違うのは運行回数のみ。経費や収益については全て一緒。
- 黄色、青色以外のセルは全て自動計算なので入力しないこと。**

黄色のセルの手入力する。 事業者名

24年度の損益状況、保有車両数、1台あたりサービス提供時間を入力。
(損益状況は4条事業者の場合は事業報告書の損益明細表、自家用有償運送事業者の場合は自家用有償運送収支計算書の額を転記。損益明細表等については21Pで説明。サービス提供時間については23Pで説明。) **25年度以降に運行開始の場合
は見込を入力。**

プルダウンリストより選択

福岡県、佐賀県、長崎県、大分県→北九州
熊本県、宮崎県、鹿児島県→南九州

プルダウンリストより選択

4条事業者→262429

自家用有償運送事業者→282162

・運行系統ごとに系統名、計画運行回数、1回当たりのサービス提供時間等を入力。計画運行回数の算出の際には25Pに記載してある事項に注意すること。

・申請番号は事業者ごとに番号を付すのではなく、1つの協議会において連続した番号で記載。

・系統名は表1と同じ系統名を記載。

・「又」「ル」の欄は市町村をまたがった系統の場合に入力します。

・1回当たりのサービス提供時間、計画運行日数、計画運行回数、1日当たり待機時間については算出根拠を添付(20P)。

国庫補助上限額を計算し(対象人口×299.07円+400万円)、事業者ごとに配分した額を記載。対象人口については表5で説明

国庫補助金以外で事業者の損失をどこが負担するか、を記載。

青色のセルは場合によっては手入力

補助対象経常費用の見込額が自動計算で入るが、見込額がそれを下回る場合手入力

補助対象系統の経常収益の見込額が自動計算で入るが、見込額がそれを上回る場合手入力

この場合、見込額算出根拠がわかるものを添付。

NW計画認定申請書の作成

- 3 (表2 共同運行)

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 | 共同運行(Aタクシー-株、B交通社、Cタクシー-株、D交通社) | | 乗合バス型 | 平成26年度 | | |
|---|---|--|--|-----------------------------------|---------|--------|
| 1. 申請事業者の概要 【Aタクシー 株式会社】 | | | | | | |
| 補助対象期間の 前々年度の(基準期間) 損益状況 | 営業収益 | 50千円 | 営業外収益 | 0千円 | 経常収益(イ) | 50千円 |
| | 営業費用 | 200千円 | 営業外費用 | 0千円 | 経常費用(ロ) | 200千円 |
| | 営業損益 | 150千円 | 営業外損益 | 0千円 | 経常損益 | 150千円 |
| 補助対象期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ) | | 1,000.0 km | | | 経常収支率 | 25.00% |
| 基準期間の前年度の 損益状況 | 営業収益 | 11千円 | 営業外収益 | 0千円 | 経常収益(イ) | 11千円 |
| | 営業費用 | 201千円 | 営業外費用 | 0千円 | 経常費用(ロ) | 201千円 |
| | 営業損益 | 190千円 | 営業外損益 | 0千円 | 経常損益 | 190千円 |
| 基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ) | | 999.0 km | | | 経常収支率 | 5.47% |
| 基準期間の前々年度の 損益状況 | 営業収益 | 12千円 | 営業外収益 | 0千円 | 経常収益(イ) | 12千円 |
| | 営業費用 | 199千円 | 営業外費用 | 0千円 | 経常費用(ロ) | 199千円 |
| | 営業損益 | 187千円 | 営業外損益 | 0千円 | 経常損益 | 187千円 |
| 基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ) | | 1,001.0 km | | | 経常収支率 | 6.03% |
| 【B交通 株式会社】 | | | | | | |
| 補助対象期間の 前々年度の(基準期間) 損益状況 | 営業収益 | 50千円 | 営業外収益 | 0千円 | 経常収益(イ) | 50千円 |
| | 営業費用 | 200千円 | 営業外費用 | 0千円 | 経常費用(ロ) | 200千円 |
| | 営業損益 | 150千円 | 営業外損益 | 0千円 | 経常損益 | 150千円 |
| 補助対象期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ) | | 900.0 km | | | 経常収支率 | 25.00% |
| 基準期間の前年度の 損益状況 | 営業収益 | 20千円 | 営業外収益 | 0千円 | 経常収益(イ) | 20千円 |
| | 営業費用 | 201千円 | 営業外費用 | 0千円 | 経常費用(ロ) | 201千円 |
| | 営業損益 | 181千円 | 営業外損益 | 0千円 | 経常損益 | 181千円 |
| 基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ) | | 900.0 km | | | 経常収支率 | 9.95% |
| 基準期間の前々年度の 損益状況 | 営業収益 | 20千円 | 営業外収益 | 0千円 | 経常収益(イ) | 20千円 |
| | 営業費用 | 199千円 | 営業外費用 | 0千円 | 経常費用(ロ) | 199千円 |
| | 営業損益 | 179千円 | 営業外損益 | 0千円 | 経常損益 | 179千円 |
| 基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ) | | 900.0 km | | | 経常収支率 | 10.05% |
| 補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間における実車走行キロ当たり経常費用等 | | | | | | |
| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ÷ハ ¹ =イ | 補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ÷ハ = b | 補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ = c | 平均値率 (((b+a)×1)+(c+b)×1)÷2 = d | | |
| 南九州 | 209 円 95 銭 | 212 円 26 銭 | 211 円 11 銭 | 0.27% | | |
| Aタクシー-株 | 198 円 80 銭 | 201 円 20 銭 | 200 円 00 銭 | | | |
| B交通社 | 221 円 11 銭 | 223 円 33 銭 | 222 円 22 銭 | | | |
| ¹ 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指す。 | | | | | | |
| 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 × (1+(d-2)) ² = ニ | 地域キロ当たり 標準経常費用 ホ | キロ当たり経常費用 ニとのいづれか少ない額 ハ | キロ当たり経常収益 イ = ハ | | |
| 南九州 | 211 円 68 銭 | 349 円 81 銭 | 211 円 68 銭 | 円 銭 | | |

共同運行とは

同じ系統を運行するものであれば、同一時期に運行していなくても共同運行とみなします。
(例: 10月～3月がA、4月～9月がBが運行しても共同運行)

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(デマンド型運行)用)

| 事業者名 | 共同運行(Aタクシー-株式会社、有会社Bタクシー) | | デマンド型 | 平成26年度 | | |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------------|---------|-----|
| 1. 申請事業者の概要 【Aタクシー 株式会社】 | | | | | | |
| 補助対象期間の 前々年度の 損益状況 | 営業収益 | 0千円 | 営業外収益 | 0千円 | 経常収益(イ) | 0千円 |
| | 営業費用 | 0千円 | 営業外費用 | 0千円 | 経常費用(ロ) | 0千円 |
| | 営業損益 | 0千円 | 営業外損益 | 0千円 | 経常損益 | 0千円 |
| 補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ) | 1 台 | 補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ) | 0.0 時間 | 経常収支率 | #DIV/0! | |
| 【有会社 Bタクシー】 | | | | | | |
| 補助対象期間の 前々年度の 損益状況 | 営業収益 | 0千円 | 営業外収益 | 0千円 | 経常収益(イ) | 0千円 |
| | 営業費用 | 0千円 | 営業外費用 | 0千円 | 経常費用(ロ) | 0千円 |
| | 営業損益 | 0千円 | 営業外損益 | 0千円 | 経常損益 | 0千円 |
| 補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ) | 1 台 | 補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ) | 0.0 時間 | 経常収支率 | #DIV/0! | |
| 2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益 | | | | | | |
| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の時間当たり 経常費用 ロ÷ハ×ニ=ホ | 地域時間当たり 標準経常費用 ヘ | 時間当たり経常費用 ホとのいづれか少ない額 ト | 時間当たり経常収益 イ÷ハ×ニ=チ | | |
| 南九州 | #DIV/0! | 1,972 円 58 銭 | #DIV/0! | #DIV/0! | | |
| Aタクシー-株 | #DIV/0! | | | #DIV/0! | | |
| 有Bタクシー | #DIV/0! | | | #DIV/0! | | |

乗合バス型、デマンド型ともに1.「申請事業者の概要」、2.「キロ当たり補助対象経常費用及び収益」以外は単独運行と同じ。
ここでは共同運行の場合に注意する点のみ記載する。

【乗合バス型】

事業者名は、「共同運行(Aバス株式会社、株式会社Bタクシー)」のように記載。

各事業者名を記載の上、事業者ごとに損益状況、実車走行キロを入力。
事業者名のみ入力。
運行割合に関係なく、各社のキロ当たり経常収益の平均値を入力

【デマンド型】

事業者名は、「共同運行(Aバス株式会社、株式会社Bタクシー)」のように記載。

事業者名のみ入力。

NW計画認定申請書の作成 (表5)

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

[平成26・27・28年度]

| | |
|----------|--|
| 市町村名 | |
| (単位:人) | |
| 人口集中地区以外 | |
| 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。
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))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

作成する際の注意

黄色のセルに入力。

市町村名

平成22年度国勢調査による非DID地域の人口を記載(政令指定都市、中核市、局長指定の交通不便地域のフィーダー系統のみを申請する場合は除く)

以下に掲げる地域の人口の合計(重複する場合は除く)を記載。

- ・過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域
- ・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
- ・奄美群島振興開発特別措置法に規定する奄美群島に属する島
- ・交通不便地域として九州運輸局長が指定した地域

に記載した交通不便地域について内訳を記載。交通不便地域として九州運輸局長が指定した地域の場合は根拠法の欄に「局長指定」と記載。

国庫補助上限額について

表2に記載する国庫補助上限額は、以下の式で計算する。

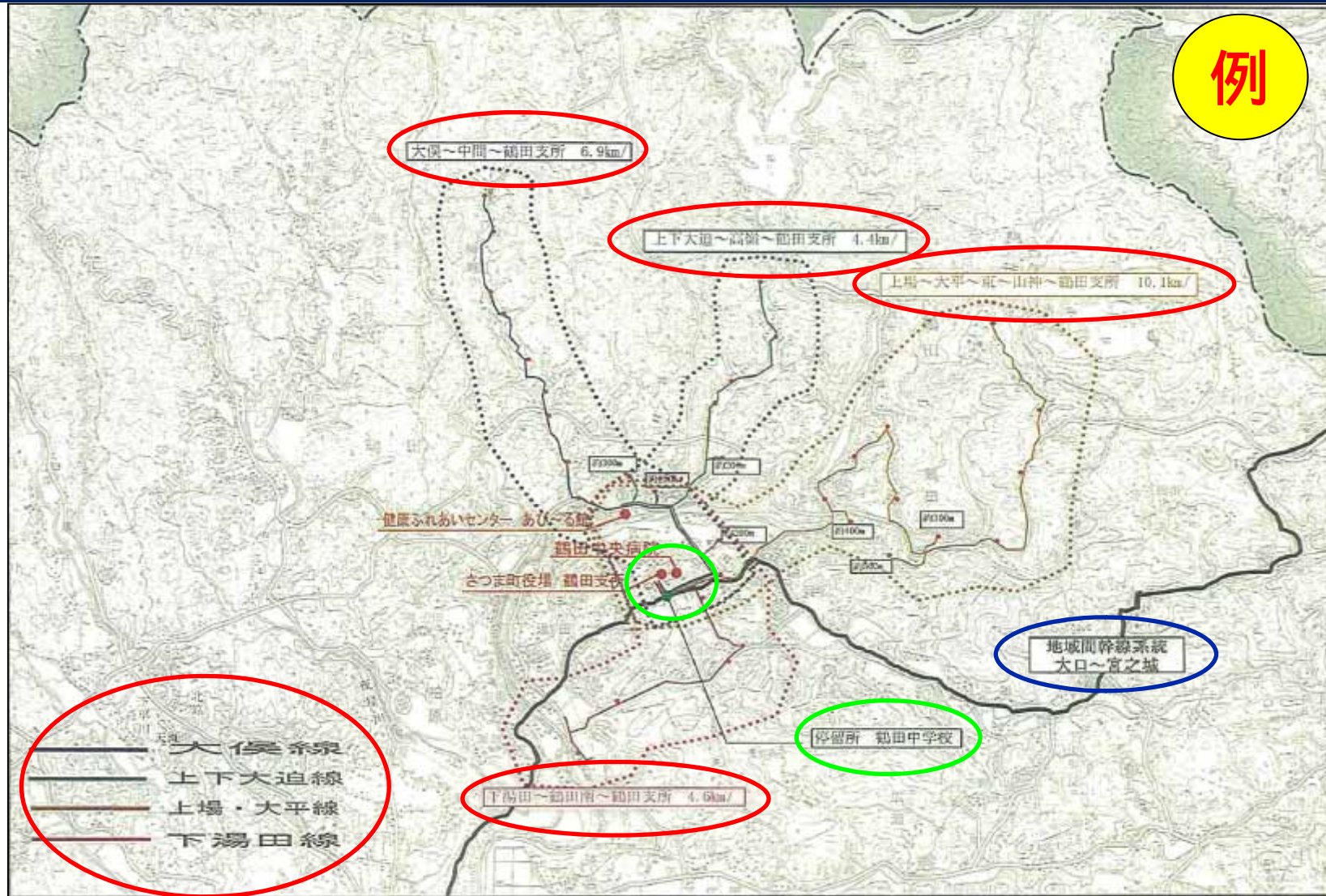
$$\text{対象人口} \times 299.07 \text{円} + 400 \text{万円}$$

ここで言う対象人口とは、左の表のと のいずれが多い方となる。
(政令指定都市、中核市、局長指定の交通不便地域のフィーダー系統のみを申請する場合は の数)

例:対象人口が1万人の場合

$$1 \text{万} \times 299.07 \text{円} + 400 \text{万円} = 699 \text{万} 700 \text{円}$$

ここで計算した国庫補助上限額を、各事業者ごとに配分して表2に入力する。(配分方法は指定しない。(補助対象額の比、実車走行キロの比など))



補助系統(フィーダー系統)(赤)と、接続する幹線系統(青)、結節点(緑)が記載された地図を添付すること。(模式図不可)既存の資料があればそれを添付して構わない。

NW計画認定申請書の作成

- 2 (添付資料：計画キロ数などの算出根拠を示した書類)

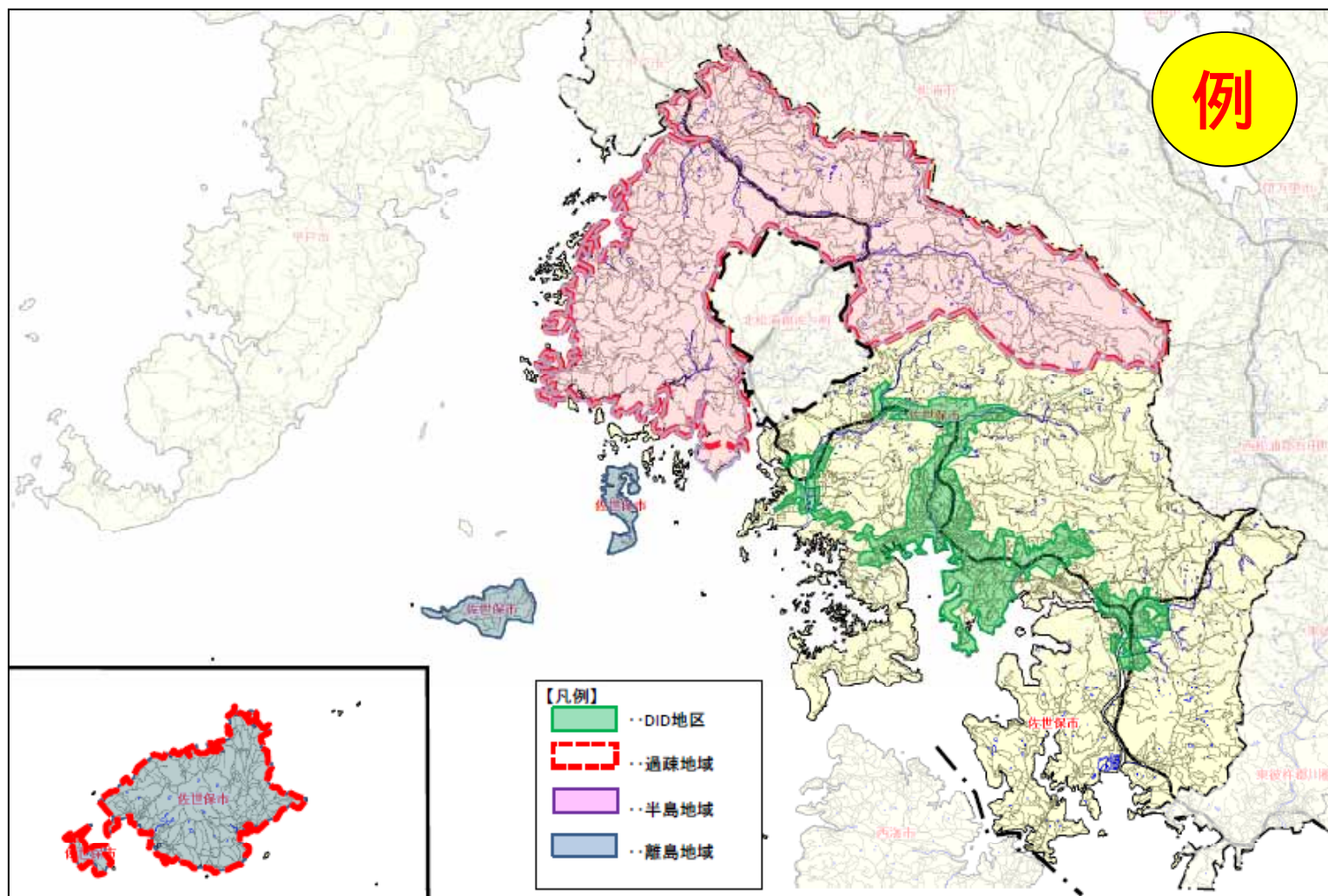
| 申請 番号 | 系統名 | キロ程 | 平成26年度 運行計画 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 備考 (運休日、増便減便の内容、 補助対象の便数など) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-----------------------|------|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|------|----|----|----|----|---|----|-----|----|----|-----------------------------------|------------|------------|--------------|----|---|---|---|---|---|-------|---------|----------|------------------|--|--|--|--|----------|--|--|
| | | | 1日当り 運行回数 | | | | | | | | | | 運行日数 | | | | | | | | | | | 計画 運行日数 | 計画 運行回数 | 計画実車 走行キロ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 祝日 | その他 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 | 祝日 | その他 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 線(25.10.1～26.2.28) | 13.6 | - | - | 2.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 22 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 22.0 | 44.0 | 1,196.8 | | | | | | | | |
| | 線(26.3.1～26.9.30) | 14.8 | - | - | 2.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 30 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 30.0 | 60.0 | 1,776.0 | | | | | | | | |
| | 計 | 14.2 | | | | | | | | | | | - | - | 52 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 52.0 | 104.0 | 2,972.8 | 増回分のみ補助対象(2回/4回) | | | | | | | |
| 2 | 線(25.10.1～26.2.28) | 21.4 | 2.0 | - | - | - | 2.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 22 | - | - | - | 21 | - | - | - | - | - | - | - | 43.0 | 86.0 | 3,680.8 | | | | | | | | |
| | 線(26.3.1～26.9.30) | 22.0 | 2.0 | - | - | - | 2.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 31 | - | - | - | 31 | - | - | - | - | - | - | - | 62.0 | 124.0 | 5,456.0 | | | | | | | | |
| | 計 | 21.7 | | | | | | | | | | | 53 | - | - | - | 52 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 105.0 | 210.0 | 9,136.8 | | | | | | | | |
| 3 | 線(25.10.1～26.2.28) 循環 | 4.1 | 6.0 | - | 6.0 | - | 6.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 22 | - | 22 | - | 21 | - | - | - | - | - | - | - | 65.0 | 390.0 | 1,590.0 | | | | | | | | |
| | 線(26.3.1～26.9.30) 循環 | 4.3 | 6.0 | - | 6.0 | - | 6.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 31 | - | 30 | - | 31 | - | - | - | - | - | - | - | 92.0 | 552.0 | 2,373.6 | | | | | | | | |
| | 計 | 4.2 | | | | | | | | | | | 53 | - | 52 | - | 52 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 157.0 | 942.0 | 3,972.6 | | | | | | | | |
| 4 | 線(25.10.1～26.2.28) 循環 | 26.8 | - | 3.0 | - | 3.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 22 | - | 22 | - | - | - | - | - | - | - | - | 44.0 | 132.0 | 3,537.6 | | | | | | | | |
| | 線(26.3.1～26.9.30) 循環 | 27.6 | - | 3.0 | - | 3.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 30 | - | 30 | - | - | - | - | - | - | - | - | 60.0 | 180.0 | 4,968.0 | | | | | | | | |
| | 計 | 27.2 | | | | | | | | | | | - | 52 | - | 52 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 104.0 | 312.0 | 8,505.6 | | | | | | | | |
| 5 | 線 循環 | 28.2 | - | 3.0 | - | 3.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 52 | - | 52 | - | - | - | - | - | - | - | - | 104 | 312.0 | 8,798.4 | | | | | | | | |
| 6 | 線 循環 | 15.8 | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 6.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 52 | 51 | 51 | 51 | 52 | 51 | 51 | - | - | - | - | - | 359 | 2,154.0 | 34,033.2 | 12/29～1/3運休 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 67,419.4 | | |

↓ デマンド型(月別に集計した場合)
 ↑ 乗合バス型(曜日別に集計した場合)

| 申請 番号 | 系統名 | 1回当 たり サービ ス提供 時間 | 平成26年度 運行計画 | | | | | | | | | | | | | | 備考 (運休日、増便減便の内容、 補助対象の便数など) | | | | | | |
|----------|--------------------|-------------------------------|-------------|-----------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|-----------------------------------|----------------|---|---|---------|---------|-------------------------|
| | | | 計画 運行日数 | 月別 運行回数 | | | | | | | | | | | | 計画 運行回数 合計 | | 計画サービス 提供時間 | | | | | |
| | | | | H25 10 | 11 | 12 | H26 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | | | | | | | | |
| 1 | 線(25.10.1～26.3.31) | 1.5 h | 122.0 | 120.0 | 120.0 | 126.0 | 114.0 | 126.0 | 126.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 732.0 | 1,098.0 | |
| | 線(26.4.1～26.9.30) | 1.4 h | 122.0 | - | - | - | - | - | - | 140.0 | 147.0 | 147.0 | 147.0 | 140.0 | 133.0 | - | - | - | - | - | 854.0 | 1,195.6 | |
| | 計 | 1.5 h | 244.0 | 120.0 | 120.0 | 126.0 | 114.0 | 126.0 | 126.0 | 140.0 | 147.0 | 147.0 | 147.0 | 140.0 | 133.0 | - | - | - | - | - | 1,586.0 | 2,293.6 | 土日祝、12/31～1/3、8/13～15運休 |
| 2 | 線(25.10.1～26.3.31) | 1.2 h | 48.0 | 48.0 | 54.0 | 48.0 | 48.0 | 48.0 | 48.0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 294.0 | 705.6 | |
| | 線(26.4.1～26.9.30) | 1.1 h | 50.0 | - | - | - | - | - | - | 56.0 | 56.0 | 63.0 | 63.0 | 56.0 | 56.0 | - | - | - | - | - | 350.0 | 770.0 | |
| | 計 | 1.2 h | 98.0 | 48.0 | 54.0 | 48.0 | 48.0 | 48.0 | 48.0 | 56.0 | 56.0 | 63.0 | 63.0 | 56.0 | 56.0 | - | - | - | - | - | 644.0 | 1,475.6 | 土日祝、12/31～1/3、8/13～15運休 |
| | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3,769.2 | | |

様式は任意で、集計も月別
 や曜日別などは指定しない。
 根拠がわかる既存の資料が
 あればそれを添付して構わ
 ない。 自治体で作成して
 いるパンフレット等があれば
 参考に添付して頂きたい。

NW計画認定申請書の作成 - 4 (添付資料：非DID地区、交通不便地域を示した地図)



過疎地域、離島地域、半島地域、山村地域、奄美群島、運輸局長指定の交通不便地域をそれぞれ色分けするなどして各地域が分かりやすい地図を作成、添付すること。

NW計画認定申請書の作成

(実車走行キロとサービス提供時間)

実車走行キロについて

乗合バス型の運行をしている事業者は、対象年度の実車走行キロを表2に記載する必要があります。

ここでいう実車走行キロとは、補助対象系統だけでなくその事業者が運行している路線全ての合計を指す。事業者は毎月の実績を持っているのでそれを足しあげて対象年度の実車走行キロを計算すること。

平成24年10月以降に新たに運行する(している)事業者については、実車走行キロは見込みで出すことになる、その際、運行系統が補助系統のみである場合は、「1.申請事業者の概要」の実車走行キロの数値と、「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」の計画実車走行キロの数値は同一になる。

サービス提供時間の考え方

- ・サービス提供時間とは、事業開始から事業終了時間までの間をいい、そのうち、待機時間、回送時間、予約受付にかかる時間についても含める。なお、上記時間外に行われる予約受付等は補助対象外とする。
- ・待機時間とは、サービス提供時間のうち、実運行開始の時から実運行終了までの実運行しなかった時間をいう。ただし、休憩時間およびその他事業に従事している時間は含めない。
- ・回送時間について、乗客が降車した後、帰庫する際の回送運行は実運行時間として差し支えない。なお、回送運行中(帰庫途中)に乗用事業による配車指示があって乗用事業の運行を行った場合は、当該回送運行は実運行時間とは認められない。
- ・複数系統を運行する車両(例：1台で3系統運行)の待機時間については、明確に待機時間を算出することは困難である場合は、系統ごとの計画サービス提供時間を3で除す若しくは系統ごとの運行回数に応じた待機時間を算出し、それに応じた値で除すなどの方法で算出されたい。
- ・表2(デマンド型)「リ」の欄の1回当たりのサービス提供時間については、**「(1回当たりの平均実運行時間) + (1日当たりの平均待機時間 / 1日当たりの運行回数)」**により算出すること。(少数点第1位(第2位以下切り捨て))

(例)

8:45~9:00 回送(出庫)
9:00~9:30 第1便
9:45~10:15 第2便 > 15分待機
10:30~11:00 第3便 > 15分待機
11:00~11:30 回送(帰庫)
14:45~15:00 回送(出庫)
15:00~15:30 第4便 > 15分待機
15:45~16:15 第5便 > 15分待機
16:30~17:00 第6便
17:00~17:30 回送(帰庫)

という運行計画の場合、サービス提供時間は右の通りとなる。

サービス提供時間：8:45~11:30、14:45~17:30
の計5時間30分
待機時間：15分待機×4の計1時間
回送時間：30分×2 + 15分×2の計1時間30分
実運行時間：30分×6の3時間 + 回送時間1時間30分の計4時間30分
1回当たりの平均実運行時間：
実運行時間4時間30分 / 運行回数6回の45分
1回当たりのサービス提供時間：
(1回当たりの平均実運行時間(45分)) + (1日当たりの平均待機時間(1時間) / 1日当たりの運行回数(6回))
= 55分 0.9時間

様式2の申請者の概要の欄への記載方法

1. 申請事業者の概要 の欄の、「補助対象期間の前々年度のサービス提供時間(二)」についてですが、
2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益 欄で、時間当たりの経常費用・収益を出すに当たってはまず台数で割ってからサービス提供時間で割っています。

従いまして、1.「補助対象期間の前々年度のサービス提供時間(二)」欄には、「1台あたり平均サービス提供時間」を記載していただく必要がありますので、記載する際はご注意ください。

例) 3台の車両で、それぞれ、補助対象期間の前々年度のサービス提供時間(前々年度がない場合は補助対象期間中の見込み時間)

- ・A車両は1日当たり3時間で補助対象期間の運行日数は100日
 - ・B車両は1日当たり9時間で補助対象期間の運行日数は260日
 - ・C車両は1日当たり6時間で補助対象期間の運行日数は150日
- であった場合、

1. 「補助対象期間の前々年度のサービス提供時間(二)」欄 は、

3×100 (A車両分) + 9×260 (B車両分) + 6×150 (C車両分) = 3540時間 (3台分のサービス提供時間)

$3540 \text{時間} \div 3 \text{(台)} = 1180 \text{時間}$ これを「二」欄に記入すること

NW計画認定申請書の作成 (他事業を営んでいる場合の配分方法)

国土交通省 *Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*

自総第三三八号・自旅第一五一号・自貨第五五号
昭和五二年五月一七日

各陸運局長・沖縄総合事務局長あて

運輸省自動車局長通達

自動車運送事業に係る収益及び費用並びに固定資産の配分基準について

今般、業務上必要のため、自動車運送事業相互間及び自動車運送事業とその他の事業とに関連する収益及び費用並びに固定資産の配分基準を、旅客自動車運送事業については別紙1のとおり、貨物自動車運送事業については別紙2のとおり定めるとし、昭和五二年四月一日以降に開始する事業年度に係る財務諸表に適用することとしたので、関係事業者に対し周知徹底をはかるとともに、事務処理上遺漏のないよう取り計らわれたい。

なお、昭和五〇年一〇月二四日付/自総第六七九号/自旅第二九六号/自貨第一三七号/「自動車運送事業に係る収益及び費用並びに固定資産の配分基準について」は廃止し、昭和五〇年四月四日付自総第二一一号「一般自動車運送事業会計規則及び自動車運送事業等報告規則の一部を改正する省令の取扱いについて」別記3(1)6中「昭和五〇年一〇月二四日付/自総第六七九号/自旅第二九六号/自貨第一三七号/「自動車運送事業に係る収益及び費用並びに固定資産の配分基準について」は、「昭和五二年五月一七日付/自総第三三八号/自旅第一五一号/自貨第五五号/「自動車運送事業に係る収益及び費用並びに固定資産の配分基準について」に改める。

また、社団法人日本バス協会、社団法人全国乗用自動車連合会及び社団法人全日本トラック協会あて同旨の通知をしたので、了知されたい。

(別紙1)

旅客自動車運送事業に係る収益及び費用並びに固定資産の配分基準

一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業及びその他の事業に関連する収益及び費用並びに固定資産(無形固定資産及び投資等を除く。)は、その属する勘定科目ごとに、それぞれ次の基準によって各事業に配分する。また運賃原価算定等において、同一種類の旅客自動車運送事業部門内部の配分を必要とする場合についても、この基準を準用する。ただし、地方鉄道業又は軌道業を兼営するものにおいては、当分の間その事業について定める基準によるものとする。

なお、当該収益及び費用並びに固定資産が極めて少額である場合、又は主たる事業に比較して兼営する事業の割合が小さいため、配分基準の算定が困難である場合には、その金額を主たる事業に負担させるものとする。

I 収益
営業外収益 営業収益の比率

II 費用
1 営業費
(1) 運送費
イ 人件費 従業員の実働日数の比率ただし技工の人件費については車両修繕費の比率
ロ 燃料油脂費 当該事業在籍車両の総走行キロの比率(注1)
ハ 修繕費

車両修繕費 総走行キロの比率ただし、外注修繕費、部品費等については、当該事業在籍車両の総走行キロの比率
その他修繕費 期末有形固定資産額(車両及び土地を除く。)の比率
ニ 固定資産償却費
車両償却費 当該事業在籍車両の総走行キロの比率
その他償却費 期末有形固定資産額(車両及び土地を除く。)の比率
ホ 保険料
自賠責保険料 当該事業在籍車両の総走行キロの比率
車両保険料 同上
その他保険料 期末有形固定資産額(車両及び土地を除く。)の比率
ヘ 施設使用料 实在延日車数の比率
ト 施設賦課税 期末有形固定資産額(車両を除く。)の比率
事業用車両にかかるものは当該事業在籍車両の総走行キロの比率
チ その他経費
事故賠償費
道路使用料
その他経費 実働延日車数の比率
(2) 一般管理費 運送費(又は営業費から一般管理費を控除した金額)から減価償却費を控除した金額の比率
2 営業外費用
イ 金融費用 {営業費(減価償却費を除く。)の比率 + 期末有形固定資産額の比率} × 1 / 2
ロ その他の費用 営業費(減価償却費を除く。)の比率
III 固定資産
1 全事業部門から旅客自動車運送事業部門への配分
(営業収益の比率 + 期末専属有形固定資産額の比率) × 1 / 2
2 旅客自動車運送事業部門内の配分
イ 車両
事業用車両 当該事業在籍車両の総走行キロの比率
その他の車両 実働延日車数の比率
ロ 建物
営業所等現業関係の建物 实在延日車数の比率
その他の建物 従業員数の比率
ハ 構築物 实在延日車数の比率
ニ 機械装置 実働延日車数の比率
ホ 工具器具備品 同上
ヘ 土地 实在延日車数の比率
ト 建設仮勘定 同上

(注)1 「当該事業在籍車両の総走行キロの比率」とは、事業計画上当該事業に配置されている車両が、当該事業以外の他の事業のために使用された場合において、当該事業に配置されている全車両の総走行キロと、これから他事業に係る部分の総走行キロを除いた、純当該事業に係る総走行キロの比率をいう。
(注)2 金融収益又は金融費用の各事業への配分にあたっては、次に掲げる金額はあらかじめ控除して配分を行い、配分後に「その他事業」の金融収益又は金融費用として計上すること。
(1) 不動産事業を営んでいる事業者が、商品土地・建物に係る借入金利息を金融費用として計上している場合の当該借入金利息の金額
(2) イに掲げる事業者(経営する事業が一事業のものを含む。)は、ロに掲げる金額
イ 事業年度終了の日において、投融資額が固定資産の部の合計額の十分の一をこえる事業者
ロ 金融収益.....投融資額に係る受取配当金及び受取利息
金融費用.....{(期首投融資額 + 期末投融資額) × 1 / 2} × 実績借入金利率
投融資額は、固定資産の投資等の合計額のうち、長期前払費用及び破産債権等並びに支払保険料、敷金その他の直接収入を生じないものは除き、流動資産である短期貸付金及び有価証券を含めたものとする。

NW計画認定申請書の作成

(その他の取扱いについて)

地域内フィーダー系統確保維持事業のネットワーク計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数と実績運行回数に著しく乖離が生じた場合等における補助金交付申請の取扱いについて

地域内フィーダー系統確保維持事業は、地域の実情やニーズを踏まえて策定されたネットワーク計画により、地域の生活交通ネットワークの計画的な確保・維持の取組みに対して支援を実施するものであるが、本事業の適切な実施を図り、より効果的かつ効率的な支援を実施する観点から、補助金交付申請について次のとおり取り扱うこととする。

1. 乗合バス型（路線型）については、ネットワーク計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった系統については補助金交付申請の対象外とする。
2. デマンド型バスについても、待機時間を含めたサービス提供時間の割合にかかわらず、上記1.と同様に、計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった場合は、補助金交付申請の対象外とする。
3. 一系統の補助金交付申請額が1千円未満の系統は、補助金交付申請の対象外とする。

注：本取り扱いは、平成26年度補助対象期間（H25.10.1～H26.9.30）から適用する。

<参考>

運行割合を30%未満とした根拠について

デマンド型の場合は、予約に応じて運行されるものであるため、計画通りの運行を行うことが難しい実情が認められる。このため、デマンド型の24年度実績を踏まえて、補助金交付申請の対象外とする運行割合を下記のとおり設定することとした。

デマンド型の24年度実績を見ると、計画に対する平均的な運行割合は約65.2%（全国ベース）であった。デマンド型の特性も考慮した上で、平均的な運行割合の1/2程度にも満たないものは、計画と著しく乖離しているものとして、補助金交付申請の対象外とする運行割合を30%未満とした。

なお、乗合バス型（路線型）の場合は、ほぼ計画通りに運行されるものと想定できるものの、補助金交付申請の取扱いについて、同一性を求めることが適切と判断されることから、デマンド型と同様の取扱いとした。

地方運輸局長等による交通不便地域指定の取扱いについて

市町村協議会等からの申請に基づく地方運輸局長等による交通不便地域の指定については、当初の指定以降に交通不便地域エリアの拡大・縮小などの変更がない限り、平成27事業年度末まで、継続して指定されたものと見なすこととする。

平成28事業年度以降については、5事業年度を1つの単位として、上記と同様に取り扱うこととし、市町村協議会等は、引き続き交通不便地域の指定が必要な場合、再度、交通不便地域指定の申請を行い、地方運輸局長等による交通不便地域の指定を受けることとする。

なお、地方運輸局長等は、適宜、指定した交通不便地域の状況を調査し、明らかに交通不便地域の状況が改善され、その後の継続指定の必要がないと判断される場合には、速やかに当該交通不便地域の指定を解除することとする。

注：本取り扱いは、平成26年度補助対象期間（H25.10.1～H26.9.30）から適用する。

地域内フィーダー系統の生活交通ネットワーク計画申請において、交通不便地域の補助対象人口は、毎年度、必ず記載することとし、生活交通ネットワーク計画を申請する事業年度の前年度の3月末現在の人口を住民基本台帳から算出されたい。

すでに交通不便地域の指定を受けている協議会は、26年度申請時に改めて指定を受ける必要はない。

特にデマンドの場合、ある程度の見込みで計画運行回数を出さないと、補助が受けられない可能性があるので注意。
計画運行回数の算出方法は問わないが(実績や目標など)、算出根拠を別紙で添付すること。

NW計画認定申請書の作成 (Q & A 抜粋)

(消費税の控除)

Q. 表2の補助対象期間の前々年度の損益状況の「経常費用」について、消費税抜きの額を算出することとなりますが、地方自治体であっても課税対象となるのか。

A. 消費税については、地方自治体がバス事業の収支において特別会計で処理している場合は課税対象となりますが、費用(仕入れ)も収益(売上げ)も一般会計として処理している場合は課税対象外となる。なので、課税対象の有無は自治体によって違うため、自治体に確認して控除するかしないかを判断。

(損益明細表)

Q. 事業報告書の仮決算が、事業者にとって負担になっている。作成するのに経費がかかるため、損益明細表で足りることとしてもらえないか。

A. 補助対象事業者の事業報告書(仮決算)の作成のために時間と経費がかかり、補助金の申請を断念する自治体(協議会)がいくつかあることから、事業者の負担軽減や使い易い補助制度とするため、フィーダーに限り、ネットワーク計画申請や交付申請書について、損益明細書でも足りることとします。なお、これは補助金の申請に限った措置であり、旅客自動車運送事業報告規則に定める報告書については、この限りではないのでご注意ください。

(経常費用)

Q. 経常費用の見込額算出について

A. 実績がないから単に地域標準経常費用を用いることは、NGです。乗合運送を行う上でかかる経費を算出していただく必要があります。なお、損益明細書の算出根拠については、特に求めておりませんが、対外的に説明できる必要があります。もちろん、算出の結果、事業者の経常費用>標準経常費用となれば、標準経常費用にて補助金額を計算することになります。運行予定事業者と調整の上、損益明細書を作成して下さい。

(フィーダーのネットワーク計画の認定申請)

Q. 6月末現在で、運行事業者、コース、運行回数等が決まっていない場合の取扱いはどうなるのか。

A. 結論から言えば、表1・表2がきっちり作成できれば申請可能です。

平成26年4月本格運行開始を例に整理すると、

・運行事業者が未定:

協議会で算出する経常費用、経常収益等にて申請可能です。事業者が決まり次第変更申請等にて対応しますが、遅くともお盆をメドに運行事業者を決定して下さい。

・運行時刻が未定:

乗合バス型は申請可。

デマンド型は、1回当たりのサービス提供時間、計画サービス提供時間の算出が可能であれば申請可。

・運行回数が未定: x

計画実車走行キロ、1回当たりのサービス提供時間、計画サービス提供時間が算出できないので申請困難。

・運行系統(コース)が未定: x

計画実車走行キロ、1回当たりのサービス提供時間、計画サービス提供時間が算出できないので申請困難。

(経常費用の算出(乗合バス型))

Q. 時系列トレンド化にかかる改正理由は、

A. 従前の前々年度の実績を使用した経費算定にあっても、前年度の急激な経費増大に対応できないという意味では変わらないが、今般の改正は補助対象期間の単価を推計し、より使用単価の適正化を図るもの。

(経常収益の算出(乗合バス型))

Q. 補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表について、3ヶ年の実績を記載することとなっているが、年度途中で路線の再編を行った場合、実績の記載方法は如何にするのか。

A. 路線再編後も同一路線と見なせるならば、通年の実績を記載して下さい。路線再編後に同一と見なせないほどの変更がなされていれば、当該路線の実績はないものとして扱って下さい。

(実績がない場合の取扱い)

Q. 実績が、基準期間を最終年度として連続した過去2年以下の期間しかない場合の取扱いは、

例: H23.7.1に新規許可を受けて運行している場合、H23.10-H24.9.30の実績は出せるが、その前がない。また、H23.7.1-H23.9.30までの実績は勘案すべきか。

A. 以下のとおり。

・基準期間も含めて実績がない場合は、協議会等が算出する見込額をキロ当たり経常費用、経常収益とする。

・基準期間のみ実績がある場合は、基準期間の実績をそのまま使用。

・基準期間と基準期間の前年度のみ実績がある場合は、基準期間と基準期間の前年度の増減率をそのまま平均増減率とする。

・また、1年間(10.1-9.30)に満たない期間しか運行実績がなければ、その年度の実績はないものとして扱う。

(車両減価償却費について)

Q. 補助要綱上、補助期間中に購入することが要件となっており、その根拠日として「自動車登録事項等証明書」の登録日で確認することとなっているが、この度、始めてフィーダー補助活用予定の系統に補助年度開始の10月1日と同時に新たな車両で運行する計画がある。この場合、補助対象期間中の登録は不可能であるが、どうしたらよいか。

A. 当該補助金の補助対象期間が10月1日~9月末までであることから鑑み、10月1日から運行を開始する計画が策定された場合、車両にかかる契約手続、登録、引き渡し等は、補助対象期間開始前に完了する必要がある。事業者が当該車両が固定資産として位置づけられる月は、車両の登録日若しくは引き渡し日からなる可能性もあるが、車両の減価償却費として、事業者の決算書類に計上される月は、「事業に供した日(月)」から計上されるものと考えられる。これらの点から、補助金も事業者が減価償却費として計上された月から補助対象とするのが一般的であって、事業者の減価償却費を計上した月と補助金の算定となる起算日(起算月)が異なることは対外的にも難しい。以上の内容を踏まえ、補助対象期間前に行う車両の登録などの手続は、やむを得ないものであり、本補助要綱に合致しないと判断するものではない、と取り扱うこととする。

NW計画認定申請書の作成 (参考：交付要綱別表6)

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事業）

| 補助対象事業者 | 補助対象経費 | 補助事業の基準 | 補助率 |
|----------------------------|---|---|-----|
| 一般乗合旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者 | 補助対象系統に係る補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額であって、別表7に定めるところにより算出される経費 | 市区町村協議会等が定めた生活交通ネットワーク計画に確保又は維持が必要として掲載された補助対象系統の運行のうち、次のイからへの全てに適合するもの。ただし、第15条第2項の場合にあっては、口からへの全てに適合するもの。 イ 道路運送法施行規則第3条の3に規定する路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第49条第1号に定める市町村運営有償運送（「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（平成18年9月15日付国自旅第141号）」1に定める「交通空白輸送」に限る。）若しくは同条第2号に定める過疎地有償運送であって乗合旅客の運送に係るものであること。（ただし、過疎地有償運送にあっては、補助対象期間の開始前に、国庫補助金の交付を申請することを示した上で、道路運送法施行規則第51条の15第3号に規定する協議が調っているものに限る。） ロ 以下の又はのいずれかの要件を満たすもの。 第2編第1章第1節の補助対象地域幹線系統のフィーダー系統であること。ただし、政令指定都市、中核市及び特別区（以下、「政令指定都市等」という。）が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。 以下の（1）又は（2）のいずれかを満たす交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。 （1） 以下に掲げる過疎地等或のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること ・過疎地自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条第1項及び第32条の適用される要件に該当する過疎地等（同法第33条第1項に基づく「過疎地等とみなされる市町村」及び同法第33条第2項に基づく「過疎地等とみなされる区域」を含む。） ・離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同法の離島振興対策実施地等 ・半島振興法（昭和60年法律第63号）第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地等 ・山村振興法（昭和40年法律第64号）第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村 ・奄美群島振興特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島 | 1/2 |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>・沖縄振興特別措置法第3条第1号に規定する沖縄県の区域（2）半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること</p> <p>ハ 当該系統の運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年9月15日付国自旅第161号）別添2）なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られているもの。</p> <p>ニ 以下のから、のいずれかに該当するもの。 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの 既に運行を開始しているもので生活交通ネットワーク計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの 平成23年度以降に本節による補助金の交付を受けたことがあるもの。</p> <p>ホ 補助対象期間に、当該系統の運行によって得る経常収益の見込額が同期間の当該系統の補助対象経常費用の見込額に達していないもの。ただし、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えた系統を除く。</p> <p>ヘ 補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行される予定のものであること。（補助対象期間の途中で補助対象系統の合併、分割その他の再編を行う場合にあっては、再編を行う日までに生活交通ネットワーク計画の認定又は変更の認定を受けて実施する場合に限り、同一の補助対象系統が補助対象期間中継続して運行しているものとして取り扱う。）</p> |
|--|--|--|

(注)

- 「フィーダー系統」とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいう。この場合の、「接続」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
- 「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」とは、複数市町村（ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。）にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

NW計画認定申請書の作成 (参考：交付要綱別表7)

別表7 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等関係）

| 補助対象経費の算出方法 | |
|-------------|---|
| 1. | 補助対象系統が運行する各市町村毎の国庫補助金の交付額は、各市区町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費の合計額の1/2と、当該各市区町村毎に算定される国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。（補助対象期間中に補助対象系統の合併・分割その他の再編が予定されている場合は、再編前後の運行予定日数に応じて算出した額の合計額とする。） |
| 2. | 補助対象経費の額は、次式によって算出される補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。 |
| 3. | 補助対象経常費用の見込額は、次式によって算出する。 （路線を定めて行う乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合） 当該補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ ただし、実車走行キロ当たり経常費用の見込額が、別表1又は別表2に基づく補助ブロックごとに定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出する。（沖縄県及び離島に係る系統を除く。） 地域キロ当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ （上記以外の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合） 事業者時間当たり経常費用 × 当該補助対象事業者の計画サービス提供時間 ただし、事業者時間当たり経常費用が別表1又は別表2に基づく補助ブロックごとに定める地域時間当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって計算する。（沖縄県及び離島に係る系統を除く。） 地域時間当たり標準経常費用 × 当該補助対象事業者のサービス提供時間 |
| 4. | 経常収益の見込額は、次式によって算出する。 （路線を定めて行う乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合） 当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の見込額 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ 実車走行キロ当たり経常収益の見込額は、次式により計算して得られた額以上の額により算出するものとする。ただし、新規システムで基準期間（1）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とする。 「実車走行キロ当たり経常収益の見込額」 = 「基準期間（1）における当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の実績額」 × $\left[1 + \frac{\text{当該補助対象事業者の過去3年間（3）の平均増減率}}{2} \right]^2$ （上記以外の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合） 当該補助対象期間の車両1両に係る1時間当たり経常収益の見込額 × 当該補助対象事業者の計画サービス提供時間 |
| 5. | 補助対象系統が存する各市区町村毎の国庫補助上限額は、当該市区町村の人口等を基準として国土交通大臣が算定する額とする。 |

（注）

1. 「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、補助対象事業者の基準期間（1）における乗合バス事業又は自家用有償旅客運送の経常費用を、基準期間（1）における実車走行キロの実績値で除した1キロメートル当たりの経常費用を基礎として、次式により計算して得られた額をいう。（第2編第1章第3節に係る経常費用及び被災地域車両取得事業

に係る経常費用を除く。）

「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用」 =

「補助対象事業者の基準期間（1）における実車走行キロ当たり経常費用の実績額」 ×
$$\left[1 + \frac{\text{補助対象事業者の過去3年間（3）の平均増減率}}{2} \right]^2$$

2. 「補助対象事業者の時間当たり経常費用」とは、補助対象事業者の補助対象期間の前々年度における車両1両当たりの平均費用を、補助対象期間の前々年度におけるサービス提供時間の実績値で除した1時間当たりの経常費用をいう。（第2編第1章第3節に係る経常費用及び被災地域車両取得事業に係る経常費用を除く。）

3. 「地域キロ当たり標準経常費用」とは、乗合バス事業の運賃原価算定基準により算定された基準年度（2）における乗合バス事業の標準原価に基づき算出される地方民営乗合バス事業者の当該補助ブロックを含む地域の実車走行キロ1キロメートル当たりの標準経常費用を基礎として、次式により計算して得られた額をいう。（第2編第1章第3節に係る経常費用及び被災地域車両取得事業に係る経常費用を除く。）なお、自家用有償旅客運送に係る地域キロ当たり標準経常費用は、乗合バス事業者に係る地域キロ当たり標準経常費用を基礎として、注4に係る地域時間当たり標準経常費用の乗合バス事業と自家用有償旅客運送との差額を基礎として算出された額をいう。

「地域キロ当たり標準経常費用」 =

「基準年度（2）における地域キロ当たり標準経常費用の実績額」 ×
$$\left[1 + \frac{\text{地域の過去3年間（3）の平均増減率}}{2} \right]^2$$

4. 「地域時間当たり標準経常費用」とは、毎年度の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の費用に係る実態調査を基として、算出される当該補助ブロックを含む地域の車両1両1時間当たりの標準経常費用を基礎として算出された額をいう。（第2編第1章第3節に係る経常費用及び被災地域車両取得事業に係る経常費用を除く。）なお、当分の間、当該補助ブロックは全国一律のものとする。

なお、大臣は、地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用の算出に当たり、当該地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用の対象期間における燃料価格その他地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用を構成する要素が直近の値と著しく乖離しており、適切な設定ができないと認める場合には、これを補正した上で算出することとする。

5. 「離島」とは、離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域に含まれる島、奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島及び小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島並びに沖縄振興特別措置法第3条第3号に規定する離島をいう。

（1）基準期間とは、補助対象期間（10月1日～翌9月末日）の前々補助対象期間をいう。

（2）基準年度とは、補助金の交付を受けようとする会計年度（4月1日～翌3月末日）の前々々会計年度をいう。

（3）過去3年間とは、基準期間又は基準年度を最終年度とする連続した過去3年間をいう。

NW計画認定申請書の作成 (参考：地域標準経常費用)

平成26年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(確保維持事業費補助金)計画認定申請に係る地域標準経常費用

| 地域区分 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 平均増減率 (((B/A)-1)+ ((C/B)-1))/2 = D | 路線型運行 | | | | デマンド型運行 | | | | 適用地域 |
|-------|----------|----------|----------|--|-----------------------------------|----------|---------------|----------|-----------------|---|-----------------|------------|--------------------|
| | | | | | 一般乗合旅客運送事業 | | 自家用有償旅客運送 | | 一般乗合旅客運送事業 | | 自家用有償運送 | | |
| | | | | | 地域キ口当たり標準経常費用 C × ((1 + D/2)²) | (前年度単価) | 地域キ口当たり標準経常費用 | (前年度単価) | 1時間・1台当たり標準経常費用 | (前年度単価) | 1時間・1台当たり標準経常費用 | (前年度単価) | |
| 北海道 | A 257.54 | B 260.51 | C 264.36 | 0.0131 | 267.83 | (261.60) | 267.97 | (253.85) | 2,624.29 | (2,699.31) | 2,821.62 | (2,619.31) | 旭川、帯広、釧路及び北見運輸支局管内 |
| 北海道 | 329.27 | 338.61 | 345.00 | 0.0236 | 353.19 | (339.55) | 379.75 | (329.49) | | 札幌、函館及び室蘭運輸支局管内 | | | |
| 東北 | 280.64 | 287.73 | 295.90 | 0.0268 | 303.88 | (284.43) | 326.73 | (276.00) | | 青森県、岩手県、宮城県及び福島県 | | | |
| 羽越 | 293.66 | 303.65 | 308.46 | 0.0249 | 316.18 | (303.43) | 339.95 | (294.44) | | 秋田県、山形県及び新潟県 | | | |
| 長野 | 390.91 | 392.99 | 391.55 | 0.0008 | 391.86 | (383.61) | 421.33 | (372.24) | | 長野県 | | | |
| 北関東 | 278.15 | 286.73 | 281.68 | 0.0066 | 283.54 | (285.81) | 304.86 | (277.34) | | 群馬県、栃木県及び茨城県 | | | |
| 千葉 | 454.19 | 449.87 | 439.99 | 0.0157 | 433.10 | (441.67) | 465.67 | (428.58) | | 千葉県 | | | |
| 武蔵・相模 | 487.20 | 481.17 | 485.45 | 0.0017 | 484.62 | (470.69) | 521.06 | (456.74) | | 埼玉県、東京都三多摩地区及び神奈川県(京浜及び山梨・静岡ブロックに属する地域を除く。) | | | |
| 京浜 | 537.94 | 536.86 | 526.55 | 0.0106 | 520.98 | (527.34) | 560.15 | (511.71) | | 東京都特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、川崎市及び横浜市 | | | |
| 山梨・静岡 | 343.09 | 348.16 | 345.20 | 0.0031 | 346.27 | (345.06) | 372.31 | (334.83) | | 山梨県、静岡県及び神奈川県西部 | | | |
| 東海 | 336.89 | 344.82 | 348.16 | 0.0166 | 353.96 | (348.76) | 380.58 | (338.42) | | 愛知県、三重県及び岐阜県 | | | |
| 北陸 | 349.48 | 347.77 | 350.33 | 0.0012 | 350.75 | (343.64) | 377.12 | (333.46) | | 福井県、石川県及び富山県 | | | |
| 北近畿 | 363.88 | 368.29 | 371.91 | 0.0109 | 375.97 | (368.80) | 404.24 | (357.87) | | 滋賀県、京都府及び兵庫県(京阪神に属する地域を除く。) | | | |
| 南近畿 | 408.40 | 416.16 | 412.50 | 0.0051 | 414.60 | (417.45) | 445.78 | (405.08) | | 奈良県及び和歌山県 | | | |
| 京阪神 | 442.07 | 447.11 | 458.18 | 0.0180 | 466.46 | (451.23) | 501.53 | (437.86) | | 大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)及び兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域) | | | |
| 山陰 | 245.44 | 244.56 | 253.56 | 0.0166 | 257.78 | (241.95) | 277.16 | (234.78) | | 鳥取県及び島根県 | | | |
| 山陽 | 323.01 | 326.60 | 328.53 | 0.0085 | 331.32 | (323.24) | 356.23 | (313.66) | | 岡山県、広島県及び山口県 | | | |
| 四国 | 289.38 | 291.67 | 290.42 | 0.0018 | 290.94 | (285.66) | 312.82 | (277.19) | | 香川県、愛媛県、徳島県及び高知県 | | | |
| 北九州 | 346.58 | 349.95 | 348.73 | 0.0031 | 349.81 | (346.18) | 376.11 | (335.92) | | 福岡県、佐賀県、長崎県及び大分県 | | | |
| 南九州 | 236.60 | 243.21 | 248.26 | 0.0243 | 254.32 | (240.71) | 273.44 | (233.58) | | 熊本県、宮崎県及び鹿児島県 | | | |
| 沖縄 | 191.39 | 195.75 | 197.79 | 0.0166 | 201.08 | (193.77) | 216.20 | (188.03) | 沖縄県 | | | | |

注) は会計年度(4月～3月)である。

NW計画認定申請書の作成（参考：事務連絡）

事務連絡
平成25年4月22日

国土交通省総合政策局
公共交通政策部交通支援課長

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 別表7の5. に定める「補助対象系統が存する市区町村毎の国庫補助上限額」について

標記について、平成26年度補助金交付分における当該市区町村の人口等を基準として国土交通大臣が算定する額は、次により算定する額とし、これを「補助対象系統が存する各市区町村毎の国庫補助上限額」とすることとしたので通知する。

（算定式：平成26年度補助金交付分）

対象人口 × 299.07円 + 400万円
千円未満切り捨て

（備考）対象人口の考え方

人口集中地区以外の人口と交通不便地域の人口（ ）を比較し、多い人口を対象人口とする。

政令市、中核市の場合は、交通不便地域の人口（ ）を対象人口とする。

交通不便地域の人口とは、次に掲げる地域の人口の合計（重複する場合を除く。）とする。

- (1) 過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条第1項及び第32条の適用される要件に該当する過疎地域（同法第33条第1項に基づく「過疎地域とみなされる市町村」及び同法第33条第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。）
- (2) 離島振興法（昭和28年法律第72号）第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域
- (3) 半島振興法（昭和60年法律第63号）第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域
- (4) 山村振興法（昭和40年法律第64号）第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
- (5) 交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域（交付要綱別表6の（2）関係。以下「運輸局長指定交通不便地域」という。）

運輸局長指定交通不便地域の地域内フィーダー系統のみを申請する場合は、運輸局長指定交通不便地域の人口のみを対象人口とする。

事務連絡
平成24年4月27日

各地方運輸局企画観光部交通企画課

御中

沖縄総合事務局運輸部企画室

総合政策局公共交通政策部交通支援課

補助対象経費にかかる消費税の取扱いについて

地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助対象経費にかかる消費税の取扱いについて下記のとおりとするので、関係自治体等に対し周知徹底をはかるとともに、事務処理上遺漏ないよう取り扱われたい。

（補助対象経費の税抜き額による算出について）

消費税（地方消費税を含む。以下同じ。）は、事業者が課税取引となる取引を行った場合に納税義務が生ずるが、生産及び流通の各段階で重ねて課税されないように、確定申告において、課税売上高に対する消費税額から課税仕入れにかかる消費税額を控除（以下、この控除を「仕入税額控除」という。）する仕組みが採られている。

「地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）」（以下、「本事業」という。）における補助対象事業者についても納税義務者となり得るが、これはあくまでも売上に付随して消費者から預かった売上消費税から、仕入（経費・固定資産購入を含む）に付随して立替払いした仕入消費税を差し引いたものを未納税額として納付することとなる。

本事業では、生活交通ネットワーク計画の策定時に、補助対象期間の前々年度の損益状況に応じて補助対象経費を算出し、補助対象期間終了後、運行実績に応じて補助額を決定することとしている。

平成24年度以降の補助対象期間における生活交通ネットワーク計画の補助対象経費については、「経常費用」及び「経常収益」それぞれ消費税抜きの額により算出することとし、消費税相当額を補助対象としないこととする。

すでに平成24年度生活交通ネットワーク計画の認定及び補助額の内定を受けた協議会については、必要な変更申請を行うこととされたい。

（課税対象となる補助対象事業者について）

課税売上高が1,000万円を超える一般旅客自動車運送事業者やNPO法人等の自家 用有償運送者