

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の一部改正について
 (令和6年度当初②：バス運賃改定増収分控除、能登半島地震陸上特例 等)

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正前欄及び改正後欄に対応して掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定（以下「対象規定」という。）は、当該対象規定を改正後欄に掲げるもののように改め、改正後欄に掲げる対象規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを加える。

改 正 後	改 正 前
第1編（略） 第2編 地域公共交通確保維持事業 第1章（略） 第2章 離島航路 第1節（略） 第2節 離島航路運営費等補助金 第27条～第36条（略） （補助金の交付決定及び額の確定） 第37条 大臣は、前条の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、提出された書類を審査の上、交付決定を行うとともに、第30条の算定方式及び第31条の規定に従って交付額を確定し、様式第2-10により補助対象事業者へ通知するものとする。ただし、第30条第4項に係る補助金の額については、航路運賃と協議会で決定された運賃との差額に離島住民の利用実績人員を乗じて得た額の1/2とする。	第1編（略） 第2編 地域公共交通確保維持事業 第1章（略） 第2章 離島航路 第1節（略） 第2節 離島航路運営費等補助金 第27条～第36条（略） （補助金の交付決定及び額の確定） 第37条 大臣は、前条の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、提出された書類を審査の上、交付決定を行うとともに、第30条の算定方式及び第31条の規定に従って交付額を確定し、様式第2-10により補助対象事業者へ通知するものとする。ただし、第30条第3項に係る補助金の額については、航路運賃と協議会で決定された運賃との差額に離島住民の利用実績人員を乗じて得た額の1/2とする。

2 (略)

(以下略)

別表 1 (略)

別表 2 (第 6 条第 1 項関連)

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 (補助対象経費の算出方法)

補助対象経費の算出方法

1. 補助対象経費の額は、補助対象経常費用と経常収益の見込み額との差額とする。ただし、補助対象経常費用の見込み額の $9/20$ に相当する額を限度とする。(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. 補助対象経常費用の見込額は、次式によって算出して得られた額以下の額とする。
当該運送予定者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額 \times 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 6 に基づく補助ブロック毎に定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額以下の額とする。(沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。)
地域キロ当たり標準経常費用 \times 当該補助対象系統の計画実車走行キロ
3. 経常収益の見込額は、次式によって算出して得られた額以上の額とす

2 (略)

(以下略)

別表 1 (略)

別表 2 (第 6 条第 1 項関連)

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 (補助対象経費の算出方法)

補助対象経費の算出方法

1. 補助対象経費の額は、補助対象経常費用と経常収益の見込み額との差額とする。ただし、補助対象経常費用の見込み額の $9/20$ に相当する額を限度とする。(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. 補助対象経常費用の見込額は、次式によって算出して得られた額以下の額とする。
当該運送予定者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額 \times 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 6 に基づく補助ブロック毎に定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額以下の額とする。(沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。)
地域キロ当たり標準経常費用 \times 当該補助対象系統の計画実車走行キロ
3. 経常収益の見込額は、次式によって算出して得られた額以上の額とす

る。

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

ただし、新設運行系統で実績額がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と活性化法定協議会が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額とする。

4. 補助対象系統が他の運行系統と競合し、その競合区間のキロ程の合計が当該補助対象系統の50%以上である場合にあっては、当該競合運行系統の輸送量の和が1日当たり150人を超えることが見込まれるものに係る補助対象経費の額は、次式により計算された額とする。

当該補助対象系統の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 ×
$$\left[\frac{\text{当該補助対象系統の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該補助対象系統の総キロ程}} \right]$$

5. 補助対象経費の額は、平均乗車密度の見込数値が5人未満の補助対象系統については、当該運行系統の輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額とする。ただし、過去に地域公共交通計画、生活交通確保維持改善計画又は被災地域生活交通確保維持計画において補助対象となっていない運行系統であって、別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす地域公共交通計画に位置付けられた補助対象系統にあっては、3年間に限り、この限りではない。

(注)

1. 「運送予定者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、運送予定者（地域公共交通計画に運送予定者として記載された者。以下この表において同じ。）の基準期間（※1）を含む過去3年間（※3）における乗合バス事業の経常費用を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（当該

る。

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

ただし、新設運行系統で実績額がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と活性化法定協議会が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額とする。

4. 補助対象系統が他の運行系統と競合し、その競合区間のキロ程の合計が当該補助対象系統の50%以上である場合にあっては、当該競合運行系統の輸送量の和が1日当たり150人を超えることが見込まれるものに係る補助対象経費の額は、次式により計算された額とする。

当該補助対象系統の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 ×
$$\left[\frac{\text{当該補助対象系統の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該補助対象系統の総キロ程}} \right]$$

5. 補助対象経費の額は、平均乗車密度の見込数値が5人未満の補助対象系統については、当該運行系統の輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額とする。ただし、過去に地域公共交通計画、生活交通確保維持改善計画又は被災地域生活交通確保維持計画において補助対象となっていない運行系統であって、別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす地域公共交通計画に位置付けられた補助対象系統にあっては、3年間に限り、この限りではない。

(注)

1. 「運送予定者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、運送予定者（地域公共交通計画に運送予定者として記載された者。以下この表において同じ。）の基準期間（※1）を含む過去3年間（※3）における乗合バス事業の経常費用を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（当該

期間における一時的な燃料費の高騰その他の特別の理由により算出された額をそのまま適用することが適当でないとき、大臣が適当と認める額を平均して得られた額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)

2. 「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)を含む過去3年間(※3)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平均して得られた額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)

なお、大臣は、地域キロ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場合には、これを補正した上で算出することとする。

3. 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」とは、運送予定者の基準期間(※1)を含む過去3年間(※3)における補助対象系統の経常収益を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収益を平均して得られた額をいう。

4. 前項の規定に関わらず、運賃改定が行われた補助対象系統における実車走行キロ当たり経常費用の見込額が、別表6に基づく補助ブロック毎に定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合の「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」は、当該運賃改定が行われた時期に応じて①～③によって算出される額を前項で得られる額から減じた額とする。

ただし、①～③によって算出される額が「当該運送予定者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額」と「地域キロ当たり標準経常費用」の差分を上回る場合は、当該差分を前項で得られる額から減じた額とする。

期間における一時的な燃料費の高騰その他の特別の理由により算出された額をそのまま適用することが適当でないとき、大臣が適当と認める額を平均して得られた額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)

2. 「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)を含む過去3年間(※3)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平均して得られた額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)

なお、大臣は、地域キロ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場合には、これを補正した上で算出することとする。

3. 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」とは、運送予定者の基準期間(※1)を含む過去3年間(※3)における補助対象系統の経常収益を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収益を平均して得られた額をいう。

(新設)

①基準期間に運賃改定が行われた場合

「基準期間における1キロメートル当たりの経常収益」 × 「当該運賃改定に係る運送予定者の運賃の平均値上げ率」

②基準期間の前補助対象期間に運賃改定が行われた場合

「①で算出される額」 × 2 ÷ 3

③基準期間の前々補助対象期間に運賃改定が行われた場合

「①で算出される額」 ÷ 3

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（昭和44年法律第79号）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条第三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。

別表3～6（略）

別表7（第16条第1項関連）

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）

補助	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率
----	--------	-----------	-----

4. 「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（昭和44年法律第79号）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条第三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。

別表3～6（略）

別表7（第16条第1項関連）

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）

補助	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率
----	--------	-----------	-----

対象事業者				対象事業者			
活性化法定協議会	<p>補助対象系統に係る補助対象経常費用と経常収益との差額（道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業（以下「乗用タクシー事業」という。）については、市区町村からの運賃低廉化に対する支援額）であって、別表8に定めるところにより算出される経費</p>	<p>都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載された運行系統の運行のうち、次のイからチまでの全てに適合するもの。ただし、乗用タクシー事業による運行の場合にあっては、イからトまで及びリの全てに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者若しくは道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業を営業者（以下「乗用タクシー事業者」という。）又は道路運送法第78条第二号に定める自家用有償旅客運送を行う者であって、活性化法法定協議会の議論を経て、第17条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に記載されている運送予定者による運行であること。</p> <p>ロ 道路運送法施行規則第3条の3に規定する路線定期</p>	<p>1 / 2 （市区町村から運賃低廉化の支援を受ける乗用タクシー事業に限り、上限100万円とする。）</p>	活性化法定協議会	<p>補助対象系統に係る補助対象経常費用と経常収益との差額（道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業（以下「乗用タクシー事業」という。）については、市区町村からの運賃低廉化に対する支援額）であって、別表8に定めるところにより算出される経費</p>	<p>都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載された運行系統の運行のうち、次のイからチまでの全てに適合するもの。ただし、乗用タクシー事業による運行の場合にあっては、イからトまで及びリの全てに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者若しくは道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業を営業者（以下「乗用タクシー事業者」という。）又は道路運送法第78条第二号に定める自家用有償旅客運送を行う者であって、活性化法法定協議会の議論を経て、第17条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に記載されている運送予定者による運行であること。</p> <p>ロ 道路運送法施行規則第3条の3に規定する路線定期</p>	<p>1 / 2 （市区町村から運賃低廉化の支援を受ける乗用タクシー事業に限り、上限100万円とする。）</p>

		<p>運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第49条第一号に定める交通空白地有償運送（「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）1に定める「交通空白地有償運送」をいう。）であって乗合旅客の運送に係るもの若しくは乗用タクシー事業による運行であること。（ただし、交通空白地有償運送にあつては、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第三号に規定する協議が調っているものに限る。）</p> <p>ハ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。</p> <p>① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統又は補助対象地域間幹線系統に接続する乗用タクシ</p>				<p>運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第49条第一号に定める交通空白地有償運送（「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）1に定める「交通空白地有償運送」をいう。）であって乗合旅客の運送に係るもの若しくは乗用タクシー事業による運行であること。（ただし、交通空白地有償運送にあつては、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第三号に規定する協議が調っているものに限る。）</p> <p>ハ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。</p> <p>① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統又は補助対象地域間幹線系統に接続する乗用タクシ</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>一による運行であること。 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。</p> <p>（附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統を新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は適用しない。また、補助対象期間中に政令指定都市等に指定された場合、次期補助対象年度より適用する。）</p> <p>② 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に接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに</p>					<p>一による運行であること。 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。</p> <p>（附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統を新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は適用しない。また、補助対象期間中に政令指定都市等に指定された場合、次期補助対象年度より適用する。）</p> <p>② 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に接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに</p>	
--	--	---	--	--	--	--	---	--

		<p>接続する乗用タクシーによる運行であること。</p> <p>(1) 以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること</p> <p>・過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(令和3年法律第十九号)第2条第1項及び第43条の適用される要件に該当する過疎地域(同法第3条第1項及び第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第41条第1項、第2項及び第3項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第42条に基づく「過疎地域とみなされる区域」及び同</p>					<p>接続する乗用タクシーによる運行であること。</p> <p>(1) 以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること</p> <p>・過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(令和3年法律第十九号)第2条第1項及び第43条の適用される要件に該当する過疎地域(同法第3条第1項及び第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第41条第1項、第2項及び第3項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第42条に基づく「過疎地域とみなされる区域」及び同</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>法第44条第4項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島 ・ 小笠原諸島振興開発特別措置法第4条第1項に規定する小笠原諸島に属する島 ・ 沖縄振興特別措置法 					<p>法第44条第4項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島 ・ 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 ・ 沖縄振興特別措置法 	
--	--	---	--	--	--	--	---	--

		<p>第3条第一号に規定する沖縄県の区域</p> <p>(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に接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること。</p> <p>ニ 当該運行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」(「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」(令和2年11月27日付け国自旅第315号)別添2)な</p>			<p>第3条第一号に規定する沖縄県の区域</p> <p>(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に接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること。</p> <p>ニ 当該運行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」(「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」(令和2年11月27日付け国自旅第315号)別添2)な</p>	
--	--	--	--	--	--	--

		<p>ども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや地域公共交通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>ホ 以下の①から③のいずれかに該当するもの。</p> <p>① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの（附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統を新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は新たに運行を開始するものとみなす。）</p> <p>② 既に運行を開始しているもので地域公共交通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</p> <p>③ 前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき</p>			<p>ども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや地域公共交通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>ホ 以下の①から③のいずれかに該当するもの。</p> <p>① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの（附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統を新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は新たに運行を開始するものとみなす。）</p> <p>② 既に運行を開始しているもので地域公共交通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</p> <p>③ 前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき</p>	
--	--	--	--	--	--	--

		<p>運行されているもの（第16条第2項及び同条第3項の規定による補助対象事業の基準の特例によるものを除く。）</p> <p>へ 補助対象期間に、当該運行系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用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運行系統を除く。</p> <p>ト 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地域公共交通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>				<p>運行されているもの（第16条第2項及び同条第3項の規定による補助対象事業の基準の特例によるものを除く。）</p> <p>へ 補助対象期間に、当該運行系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用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運行系統を除く。</p> <p>ト 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地域公共交通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>	
--	--	---	--	--	--	---	--

		<p>チ 次式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの（路線不定期運行、区域運行（自家用有償旅客運送にあつては路線を定めて不定期に行う運送及び路線を定めず行う運送）、乗用タクシー事業による運行及び附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行つた運行系統であつて新たに地域内フィーダー系統として運行する場合を除く。）。</p> <p>輸送人員 ÷ 運行回数</p> <p>リ 過去に乗合バス事業等により乗合旅客の運送を行つていた地域であつて、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた地域内の運行であること。</p>				<p>チ 次式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの（路線不定期運行、区域運行（自家用有償旅客運送にあつては路線を定めて不定期に行う運送及び路線を定めず行う運送）、乗用タクシー事業による運行及び附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行つた運行系統であつて新たに地域内フィーダー系統として運行する場合を除く。）。</p> <p>輸送人員 ÷ 運行回数</p> <p>リ 過去に乗合バス事業等により乗合旅客の運送を行つていた地域であつて、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた地域内の運行であること。</p>	
<p>(注)</p> <p>1. 「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運行系統をいう。この場合の、</p>				<p>(注)</p> <p>1. 「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運行系統をいう。この場合の、</p>			

「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。

2. 「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」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。
3. ハ①の補助対象地域間幹線系統が、エリア一括協定運行事業の実施により当該事業の補助対象系統の一部となった場合においても、引き続き補助対象地域間幹線系統とみなす。
4. 連続した補助対象期間において、エリア一括協定運行事業から第2節の補助対象事業に移行する場合には、ホ①の「新たに運行を開始するもの」として取り扱うものとする。

「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。

2. 「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」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。
3. ハ①の補助対象地域間幹線系統が、エリア一括協定運行事業の実施により当該事業の補助対象系統の一部となった場合においても、引き続き補助対象地域間幹線系統とみなす。
4. 連続した補助対象期間において、エリア一括協定運行事業から第2節の補助対象事業に移行する場合には、ホ①の「新たに運行を開始するもの」として取り扱うものとする。

別表8（略）

別表8（略）

別表9（第16条第2項関連）

別表9（第16条第2項関連）

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（利便増進計画に係る補助対象事業の基準）

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（利便増進計画に係る補助対象事業の基準）

補助対象事業者	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率
活性化 法定	補助対象系 統に係る補	利便増進計画に位置づけられた運 行系統であって、都道府県又は市町村	1 / 2

補助対象事業者	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率
活性化	補助対象系	利便増進計画に位置づけられた運	1 / 2

<p>協議会</p>	<p>助対象経常費用と経常収益との差額であって、別表8に定めるところにより算出される経費</p>	<p>が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載されたものの運行のうち、次のイからトまでの全額であってに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者又は道路運送法第78条第三号に定める自家用有償旅客運送を行う者であって、利便増進計画に記載されている運送予定者による運行であること。</p> <p>ロ 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条第一号に定める交通空白地有償運送（「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）1に定める「交通空白地有償運送」をいう。）であって乗合旅客の運送に係るものであること。（ただし、交通空白地有償運送にあつては、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第三号に規定する協議が調っているものに限る。）」</p>		<p>法 法 定 協 議 会</p>	<p>統に係る補助対象経常費用と経常収益との差額であって、別表8に定めるところにより算出される経費</p>	<p>行系統であつて、都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載されたものの運行のうち、次のイからトまでの全額であつてに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者又は道路運送法第78条第三号に定める自家用有償旅客運送を行う者であつて、利便増進計画に記載されている運送予定者による運行であること。</p> <p>ロ 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条第一号に定める交通空白地有償運送（「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）1に定める「交通空白地有償運送」をいう。）であつて乗合旅客の運送に係るものであること。（ただし、交通空白地有償運送にあつては、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第三号に規定する協議が調っているものに限る。）」</p>	
------------	--	--	--	------------------------	---	---	--

		<p>ハ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。</p> <p>① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統であること。</p> <p>② 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に接続するフィーダー系統であること。</p> <p>(1) 以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統であること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法第2条第1項及び第43条の適用される要件に該当する過疎地域（同法第3条第1項及び第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第41条第1項、第2項及び第3項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第42条に基づく「過疎地域とみなされる 					<p>ハ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。</p> <p>① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統であること。</p> <p>② 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に接続するフィーダー系統であること。</p> <p>(1) 以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統であること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法第2条第1項及び第43条の適用される要件に該当する過疎地域（同法第3条第1項及び第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第41条第1項、第2項及び第3項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第42条に基づく「過疎地域とみなされる 		
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>区域」及び同法第44条第4項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 半島振興法第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 ・ 山村振興法7条第1項の規定に基づき指定された振興山村 ・ 奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島 ・ 小笠原諸島振興開発特別措置法第4条第1項に規定する小笠原諸島に属する島 ・ 沖縄振興特別措置法第3条第一号に規定する沖縄県の区域 <p>(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</p>					<p>区域」及び同法第44条第4項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 半島振興法第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 ・ 山村振興法7条第1項の規定に基づき指定された振興山村 ・ 奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島 ・ 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 ・ 沖縄振興特別措置法第3条第一号に規定する沖縄県の区域 <p>(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</p>	
--	--	---	--	--	--	--	---	--

		<p>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に接続するフィーダー系統であること。</p> <p>ニ 当該運行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」（「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（令和2年1月27日付け国自旅第315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地域公共交通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>ホ 補助対象期間に、当該運行系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用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運行系統を除く。</p> <p>ヘ 補助対象期間の末日（9月30日）（補助対象期間の途中で利便増進計画に実施予定期間として定めら</p>					<p>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に接続するフィーダー系統であること。</p> <p>ニ 当該運行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」（「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（令和2年1月27日付け国自旅第315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地域公共交通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>ホ 補助対象期間に、当該運行系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用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運行系統を除く。</p> <p>ヘ 補助対象期間の末日（9月30日）（補助対象期間の途中で利便増進計画に実施予定期間として定めら</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>れた期間の末日が到来する場合にあっては、その日)において引き続き運行されるものであること。(補助対象期間の途中で補助対象システムの合併、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地域公共交通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、同一の補助対象システム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> <p>ト 次式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの(路線不定期運行及び区域運行(自家用有償旅客運送にあっては路線を定めて不定期に行う運送及び路線を定めず行う運送)を除く。)</p> <p>輸送人員 ÷ 運行回数</p>				<p>れた期間の末日が到来する場合にあっては、その日)において引き続き運行されるものであること。(補助対象期間の途中で補助対象システムの合併、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地域公共交通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、同一の補助対象システム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> <p>ト 次式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの(路線不定期運行及び区域運行(自家用有償旅客運送にあっては路線を定めて不定期に行う運送及び路線を定めず行う運送)を除く。)</p> <p>輸送人員 ÷ 運行回数</p>	
<p>(注)</p> <p>1. 「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運行系統をいう。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。</p>				<p>(注)</p> <p>1. 「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運行系統をいう。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。</p>			

2. 「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」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。
3. ハ①の補助対象地域間幹線系統が、エリア一括協定運行事業の実施により当該事業の補助対象系統の一部となった場合においても、引き続き補助対象地域間幹線系統とみなす。

2. 「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」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。
3. ハ①の補助対象地域間幹線系統が、エリア一括協定運行事業の実施により当該事業の補助対象系統の一部となった場合においても、引き続き補助対象地域間幹線系統とみなす。

別表10～24（略）

別表10～24（略）

別表25（第107条第2項）

別表25（第107条第2項）

地域公共交通調査事業（補助対象経費等）

	補助対象経費	補助率
地域公共交通計画策定	<p>(1) 第2条第1項第七号イ及びロに掲げる計画の策定調査に係る事業（訪日外国人旅行者を含む利用者の移動を円滑に行うための二次交通に関する調査を除く。）</p> <p>・計画策定のための調査に要する費用（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証</p>	1/2（上限額500万円、1,000万円、1,500万円（※）

地域公共交通調査事業（補助対象経費等）

	補助対象経費	補助率
地域公共交通計画策定	<p>(1) 第2条第1項第七号イ及びロに掲げる計画の策定調査に係る事業（訪日外国人旅行者を含む利用者の移動を円滑に行うための二次交通に関する調査を除く。）</p> <p>・計画策定のための調査に要する費用（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証</p>	1/2（上限額500万円、1,500万円（※地域公共交通協働トライアル推進事業に限る。）

事業	調査のための費用 等)	
補助金の額	次に掲げる額のうち、いずれか少ない額とする。 (1) 補助対象経費の実績額に、補助率を乗じて得た額 (2) 補助金交付決定額 (3) 補助対象経費から当該事業に係る収入に相当する額を控除した額に、補助率を乗じて得た額	

(注)

1. 補助対象経費には、土地の取得に要する費用を除く。
2. 補助対象経費に係る消費税のうち、仕入控除を行う場合における仕入れ控除の対象となる消費税相当分については、補助対象としないものとする。

また補助対象経費に係る消費税のうち、一部又は全部について仕入控除ができない場合は、その旨を記した理由書を申請書に添付し、補助対象経費に係る消費税相当額も補助対象とするものとする。上記により消費税相当額を含めて補助対象経費とした場合は、様式第5-14に当該補助対象事業完了年度の消費税の確定申告書等を添付して提出するものとする。

3. (※)の補助上限額については、次の表の左欄に掲げる事業について、それぞれ右欄に掲げるところにより適用する。

事業	補助上限額
① <u>他分野輸送(スクールバス・福祉送迎・貨物輸送等)を含めた地域公共交通計画</u>	<u>1,000万円</u>
② <u>立地適正化計画と一体的に策定する地域公共交通計画</u>	
<u>地域公共交通協働トライアル推進事業</u>	<u>1,500万円</u>

なお、地域公共交通協働トライアル推進事業は、交通圏全体を見据えた持続可能

事業	調査のための費用 等)	
補助金の額	次に掲げる額のうち、いずれか少ない額とする。 (1) 補助対象経費の実績額に、補助率を乗じて得た額 (2) 補助金交付決定額 (3) 補助対象経費から当該事業に係る収入に相当する額を控除した額に、補助率を乗じて得た額	

(注)

1. 補助対象経費には、土地の取得に要する費用を除く。
2. 補助対象経費に係る消費税のうち、仕入控除を行う場合における仕入れ控除の対象となる消費税相当分については、補助対象としないものとする。

また補助対象経費に係る消費税のうち、一部又は全部について仕入控除ができない場合は、その旨を記した理由書を申請書に添付し、補助対象経費に係る消費税相当額も補助対象とするものとする。上記により消費税相当額を含めて補助対象経費とした場合は、様式第5-14に当該補助対象事業完了年度の消費税の確定申告書等を添付して提出するものとする。

3. (※)

(新設)

な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数の市町村を構成員に含む活性化法法定協議会が主体となった協働による取組を行う事業であって、次に掲げる要件を満たすものをいう。この場合、補助対象事業者は、都道府県及び複数の市町村を構成員に含む活性化法法定協議会に限る。

イ 地域公共交通計画に、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額に加え、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等の観点からの目標値その他の定量的な目標値を記載すること。

ロ 交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直しについて検討し、地域公共交通計画に、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載すること。

ハ 地域公共交通計画に、都道府県及び複数の市町村の協働に関わる、組織・体制、費用負担その他の具体的な事項を記載すること。

地域公共交通協働トライアル推進事業は、交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数の市町村を構成員に含む活性化法法定協議会が主体となった協働による取組を行う事業であって、次に掲げる要件を満たすものをいう。この場合、補助対象事業者は、都道府県及び複数の市町村を構成員に含む活性化法法定協議会に限る。

イ 地域公共交通計画に、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額に加え、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等の観点からの目標値その他の定量的な目標値を記載すること。

ロ 交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直しについて検討し、地域公共交通計画に、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載すること。

ハ 地域公共交通計画に、都道府県及び複数の市町村の協働に関わる、組織・体制、費用負担その他の具体的な事項を記載すること。

別表 2 6 ~ 3 2 (略)

別表 2 6 ~ 3 2 (略)

別表 3 3 (第 1 4 9 条第 2 項関連)

別表 3 3 (第 1 4 9 条第 2 項関連)

エリア一括協定運行調査事業

補助対象経費	補助率
エリア一括協定運行事業の実施にあたっての調査に要する費用(路線再編の検討、対象系統	定額(上限 <u>1,500</u> 万円)

エリア一括協定運行調査事業

補助対象経費	補助率
エリア一括協定運行事業の実施にあたっての調査に要する費用(路線再編の検討、対象系	定額(上限 <u>1,000</u> 万円)

の選定、住民への交通ニーズ調査のための費用等)

(注)

1. 地域公共交通調査事業における地域公共交通計画策定事業又は地域公共交通利便増進事業における利便増進計画策定事業と本事業を同一の会計年度において並行して実施する場合、調査内容が重複する部分については、本事業以外のそれぞれの事業で実施する。
2. 補助対象経費には、土地の取得に要する費用を除く。
3. 補助対象経費に係る消費税のうち、仕入控除を行う場合における仕入れ控除の対象となる消費税相当分については、補助対象としないものとする。
また補助対象経費に係る消費税のうち、一部又は全部について仕入控除ができない場合は、その旨を記した理由書を申請書に添付し、補助対象経費に係る消費税相当額も補助対象とするものとする。上記により消費税相当額を含めて補助対象経費とした場合は、様式第21-10に当該補助対象事業完了年度の消費税の確定申告書等を添付して提出するものとする。

附 則（「国総地第141号、国鉄事第803号、国自旅第362号、国自技環第207号、国海内第178号、国空事第1134号」、「国総地第5号、国鉄事第65号、国自旅第13号、国自技環第5号、国海内第11号、国空事第26号」）

(準用規定)

第24条 (略)

統の選定、住民への交通ニーズ調査のための費用等)

(注)

1. 地域公共交通調査事業における地域公共交通計画策定事業又は地域公共交通利便増進事業における利便増進計画策定事業と本事業を同一の会計年度において並行して実施する場合、調査内容が重複する部分については、本事業以外のそれぞれの事業で実施する。
2. 補助対象経費には、土地の取得に要する費用を除く。
3. 補助対象経費に係る消費税のうち、仕入控除を行う場合における仕入れ控除の対象となる消費税相当分については、補助対象としないものとする。
また補助対象経費に係る消費税のうち、一部又は全部について仕入控除ができない場合は、その旨を記した理由書を申請書に添付し、補助対象経費に係る消費税相当額も補助対象とするものとする。上記により消費税相当額を含めて補助対象経費とした場合は、様式第21-10に当該補助対象事業完了年度の消費税の確定申告書等を添付して提出するものとする。

附 則（「国総地第141号、国鉄事第803号、国自旅第362号、国自技環第207号、国海内第178号、国空事第1134号」、「国総地第5号、国鉄事第65号、国自旅第13号、国自技環第5号、国海内第11号、国空事第26号」）

(準用規定)

第24条 (略)

附則（国総地第77号、国自旅第95号）

（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象経費の算出方法に係る経過措置）

第1条 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る補助対象経費の算出に際して、令和2年10月1日から令和3年9月30日までの間に行われた運賃改定に応じて補助対象経費を算出する場合に限り、別表2（注）4. 中「基準期間」とあるのは「基準期間の前補助対象期間」、「基準期間の前補助対象期間」とあるのは「基準期間の前々補助対象期間」、「基準期間の前々補助対象期間」とあるのは「基準期間の前々々補助対象期間」と読み替えるものとする。

（能登半島地震による地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内ファイダー系統確保維持費国庫補助金に係る地域公共交通計画の認定の申請等の経過措置）

第2条 令和6年能登半島地震によって甚大な被害を受けて、直ちに地域公共交通計画の策定が困難な地域として附則別表1に掲げる市町村等が組織する活性化法法定協議会については、地域公共交通計画の認定の申請において、第8条第2項中「会計年度の前年度の6月30日」とあるのは、令和7年事業年度に限り、「会計年度の9月30日」と読み替えるものとする。

2. 前項の規定により申請された地域公共交通計画においては、第10条第1項及び第2項中「補助対象期間の開始前」とあるのは、令和7年事業年度に限り、「補助金の交付を受けようとする会計年度の12月31日まで」と読み替えるものとする。

（新規）

（新規）

（新規）

(新型コロナウイルス感染症の影響による地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る補助対象事業の基準の特例等)

第3条 令和7年度事業において、別表1「補助対象経費」の「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つて、別表2に定めるところにより算出される経費」について、別表2の3.で定める経常収益の見込額の算出に用いる実車走行キロ当たり経常収益のうち、令和3年度及び令和4年度の補助対象系統の経常収益には、運送収入の実績額のほか、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(令和4年2月15日付国総地第61号他)附則第20条第2項及び同要綱(令和5年3月3日付国総地第91号他)附則第2条第2項に基づき交付された補助金額を算入するものとする。

(新規)

附則別表1 (令和6年6月14日改正附則第2条関連)

(新規)

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(能登半島地震被災市町村等の一覧表)

石川県

石川県、輪島市、穴水町、志賀町、内灘町、中能登町、七尾市、羽咋市