

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（R7 当初予算①（幹線・フィーダー、調査等事業、交通空白、DXGX、自動運転））

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。

次の表の左欄の内容を加える。なお、（参考）欄及び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追加附則及び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、（参考）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、当該対象規定を追加附則欄及び改正後欄に掲げるもののように改め、追加附則欄及び改正後欄に掲げる対象規定で（参考）欄及び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。

【本則：地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統（運賃改定実施時の計画平均乗車密度算定方法の見直し））】

改正後				改正前				備考（改正主旨等）
別表1（第6条第1項関連）				別表1（第6条第1項関連）				補助適否判定及び補助額計算に用いる「計画平均乗車密度」について、運賃改定を実施した事業者の数が実態より過小に算定されることから、見直し。
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）				地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（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	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	
一般乗合旅客自動車運送事業者及び活性化法定協議	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	都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に掲載された運行系統の運行のうち、次のイからヌまでの全てに適合するもの。 イ 乗合バス事業者であって、活性化法定協議会での議論を経て、第7条第1項各号に	1 / 2	一般乗合旅客自動車運送事業者及び活性化法定協議	補助対象系統に係る補助対象経常費用の見込額との	都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に掲載された運行系統の運行のうち、次のイからヌまでの全てに適合するもの。 イ 乗合バス事業者であって、活性化法定協議会での議論を経て、第7条第1項各号に	1 / 2	

<p>会</p>	<p>差額であ って、別 表 2 に定 めるところにより 算出され る経費</p>	<p>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。 ロ 道路運送法施行規則第 3 条の 3 第一号に規定する路線 定期運行に係るもの。 ハ 複数市町村にまたがるも の。ただし、この要件の成否 は、平成 13 年 3 月 31 日 における市町村の状態に応じて 決定するものとする。 ニ 次のいずれかの需要に対 応して設定されるもの。 ① 別表 5 に定める広域行政 圏の中心市町村への需要 ② 都道府県庁所在地への需 要 ③ 上記以外の市町村であっ て、総合病院等医療機関、学 校等の公共施設及び商業施 設等が存在するなど、広域 行政圏の中心市町村に準ず る生活基盤が整備されてい ると県協議会等が認めたも のへの需要</p>		<p>会</p>	<p>差額であ って、別 表 2 に定 めるところにより 算出され る経費</p>	<p>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。 ロ 道路運送法施行規則第 3 条の 3 第一号に規定する路線 定期運行に係るもの。 ハ 複数市町村にまたがるも の。ただし、この要件の成否 は、平成 13 年 3 月 31 日 における市町村の状態に応じて 決定するものとする。 ニ 次のいずれかの需要に対 応して設定されるもの。 ① 別表 5 に定める広域行政 圏の中心市町村への需要 ② 都道府県庁所在地への需 要 ③ 上記以外の市町村であっ て、総合病院等医療機関、学 校等の公共施設及び商業施 設等が存在するなど、広域 行政圏の中心市町村に準ず る生活基盤が整備されてい ると県協議会等が認めたも のへの需要</p>		
----------	---	--	--	----------	---	--	--	--

		<p>ホ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、活性化法法定協議会が認めた場合は、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。</p> <p>へ 次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が15人～150人と見込まれ、かつ、過去に2ヶ年度連続して1日当たりの実績輸送量が15人未満又は150人超ではないもの。</p> <p>計画平均乗車密度 × 計画運行回数</p> <p>ト 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の見込額が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用の見込額に達しておらず、かつ、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えていないもの。</p> <p>チ 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</p>			<p>ホ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、活性化法法定協議会が認めた場合は、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。</p> <p>へ 次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が15人～150人と見込まれ、かつ、過去に2ヶ年度連続して1日当たりの実績輸送量が15人未満又は150人超ではないもの。</p> <p>計画平均乗車密度 × 計画運行回数</p> <p>ト 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の見込額が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用の見込額に達しておらず、かつ、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えていないもの。</p> <p>チ 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</p>	
--	--	--	--	--	--	--

		<p>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つては、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>リ 第7条第5項に規定する改善計画を実施する運行システムであつて、補助対象経費が別表2の1. に基づく補助対象経常費用の9/20に相当する上限額となる運行システム又は補助対象経費の算出にあつて別表2の5. の適用を受ける運行システム以外の運行システムにあつては、当該改善計画の期間終了時において当該改善計画で設定した目標値を達成したもの。（燃料高騰等のやむを得ない外的要因により目標値を達成しなかったと認められる場合を含む。）</p>				<p>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つては、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>リ 第7条第5項に規定する改善計画を実施する運行システムであつて、補助対象経費が別表2の1. に基づく補助対象経常費用の9/20に相当する上限額となる運行システム又は補助対象経費の算出にあつて別表2の5. の適用を受ける運行システム以外の運行システムにあつては、当該改善計画の期間終了時において当該改善計画で設定した目標値を達成したもの。（燃料高騰等のやむを得ない外的要因により目標値を達成しなかったと認められる場合を含む。）</p>		
--	--	---	--	--	--	---	--	--

(注)

1. 「計画平均乗車密度」とは、次式によって算出された数値をいう。(小数点第1位まで算出。第2位以下切り捨て。)
「計画平均乗車密度」＝「計画運送収入」÷「計画実車走行キロ」÷「平均賃率」
2. 「計画運送収入」は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。実績額がない場合は、補助対象経常費用の11/20と活性化法法定協議会が算出する運送収入の見込額のうち、いずれか高い方の額を計画運送収入とする。
3. 「平均賃率」とは、次式によって算出された数値をいう。(銭単位まで算出。銭未満切り捨て。)

「平均賃率」＝「停留所相互間総運賃額」÷「停留所相互間総キロ」

なお、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額を用いて「計画運送収入」を算出する系統において、当該実績額を引用する期間の開始日以降に運賃改定を実施した場合は、次式によって算出することとする。

「平均賃率」＝（「運賃改定前適用の平均賃率×日数」＋「運賃改定後適用の平均賃率×日数」）
÷「実績引用期間の日数」

(注)

1. 「計画平均乗車密度」とは、次式によって算出された数値をいう。(小数点第1位まで算出。第2位以下切り捨て。)
「計画平均乗車密度」＝「計画運送収入」÷「計画実車走行キロ」÷「平均賃率」
2. 「計画運送収入」は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。実績額がない場合は、補助対象経常費用の11/20と活性化法法定協議会が算出する運送収入の見込額のうち、いずれか高い方の額を計画運送収入とする。
3. 「平均賃率」とは、次式によって算出された数値をいう。(銭単位まで算出。銭未満切り捨て。)

「平均賃率」＝「停留所相互間総運賃額」÷「停留所相互間総キロ」

なお、補助対象期間中に運賃改定が予定されている場合は、次式によって算出することとする。

「平均賃率」＝（「運賃改定前適用の平均賃率×日数」＋「運賃改定後適用の平均賃率×日数」）
÷「総適用日数」

別表3（第6条第2項関連）

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（利便増進計画及び運
送継続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
一般乗合旅客自動車運送事業者及び活性化法法定協議会	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4に定めるところにより算出される経費	利便増進計画又は運送継続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が定めた地域公共交通計画に掲載されたものの運行のうち、次のイからチまでの全てに適合するもの。 イ 乗合バス事業者であって、活性化法法定協議会での議論を経て、第7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。 ロ 道路運送法施行規則第3条の3第一号に規定する路線定期運行に係るもの。 ハ 以下の①から③のいずれ	1 / 2

別表3（第6条第2項関連）

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（利便増進計画及び運
送継続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
一般乗合旅客自動車運送事業者及び活性化法法定協議会	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4に定めるところにより算出される経費	利便増進計画又は運送継続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が定めた地域公共交通計画に掲載されたものの運行のうち、次のイからチまでの全てに適合するもの。 イ 乗合バス事業者であって、活性化法法定協議会での議論を経て、第7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。 ロ 道路運送法施行規則第3条の3第一号に規定する路線定期運行に係るもの。 ハ 以下の①から③のいずれ	1 / 2

		<p>かの要件を満たすもの。</p> <p>① 複数市町村にまたがるもの。ただし、この要件の成否は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定するものとする。</p> <p>② 再編の際現に地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象系統となっていた一の運行系統について、再編により運行系統の途中に乗換拠点を設け、複数の運行系統に分割したもの。</p> <p>③ 地域旅客運送サービス継続事業を実施する運行系統について、運行系統の途中に乗換拠点を設け、複数の運行系統に分割したもののうち、複数市町村にまたがるもの。</p> <p>二 次のいずれかの需要に対応して設定されるもの。</p> <p>① 別表5に定める広域行政圏の中心市町村への需要</p> <p>② 都道府県庁所在地への需要</p>				<p>かの要件を満たすもの。</p> <p>① 複数市町村にまたがるもの。ただし、この要件の成否は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定するものとする。</p> <p>② 再編の際現に地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象系統となっていた一の運行系統について、再編により運行系統の途中に乗換拠点を設け、複数の運行系統に分割したもの。</p> <p>③ 地域旅客運送サービス継続事業を実施する運行系統について、運行系統の途中に乗換拠点を設け、複数の運行系統に分割したもののうち、複数市町村にまたがるもの。</p> <p>二 次のいずれかの需要に対応して設定されるもの。</p> <p>① 別表5に定める広域行政圏の中心市町村への需要</p> <p>② 都道府県庁所在地への需要</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>③ 上記以外の市町村であつて、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると活性化法法定協議会が認めたものへの需要</p> <p>ホ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、活性化法法定協議会が認めた場合は、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。</p> <p>へ 次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が3人～150人と見込まれ、かつ、過去に2ヶ年度連続して1日当たりの実績輸送量が3人未満又は150人超ではないもの。(ハ②又はハ③の要件を満たす場合を除く。)</p> <p>計画平均乗車密度 × 計画運行回数</p> <p>ト 補助対象期間に、当該運行</p>				<p>③ 上記以外の市町村であつて、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると活性化法法定協議会が認めたものへの需要</p> <p>ホ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、活性化法法定協議会が認めた場合は、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。</p> <p>へ 次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が3人～150人と見込まれ、かつ、過去に2ヶ年度連続して1日当たりの実績輸送量が3人未満又は150人超ではないもの。(ハ②又はハ③の要件を満たす場合を除く。)</p> <p>計画平均乗車密度 × 計画運行回数</p> <p>ト 補助対象期間に、当該運行</p>		
--	--	---	--	--	--	---	--	--

		<p>システムの運行によって得る経常収益の見込額が同期間の当該運行システム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、利便増進計画に位置づけられた系統であって、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システムを除く。</p> <p>チ 補助対象期間の末日（9月30日）（補助対象期間の途中に利便増進計画に実施予定期間として定めら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予定のものであること。（補助対象期間の途中に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>システムの運行によって得る経常収益の見込額が同期間の当該運行システム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、利便増進計画に位置づけられた系統であって、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システムを除く。</p> <p>チ 補助対象期間の末日（9月30日）（補助対象期間の途中に利便増進計画に実施予定期間として定めら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予定のものであること。（補助対象期間の途中に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>		
--	--	---	--	--	--	---	--	--

(注)

1. 「計画平均乗車密度」とは、次式によって算出された数値をいう。(小数点第1位まで算出。第2位以下切り捨て。)
「計画平均乗車密度」＝「計画運送収入」÷「計画実車走行キロ」÷「平均賃率」

2. 「計画運送収入」は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。実績額がない場合は、補助対象経常費用の11/20と活性化法法定協議会が算出する運送収入の見込額のうち、いずれか高い方の額を計画運送収入とする。

3. 「平均賃率」とは、次式によって算出された数値をいう。(銭単位まで算出。銭未満切り捨て。)

「平均賃率」＝「停留所相互間総運賃額」÷「停留所相互間総キロ」

なお、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額を用いて「計画運送収入」を算出する系統において、当該実績額を引用する期間の開始日以降に運賃改定を実施した場合は、次式によって算出することとする。

「平均賃率」＝(「運賃改定前適用の平均賃率×日数」＋「運賃改定後適用の平均賃率×日数」) ÷「実績引用期間の日数」

(注)

1. 「計画平均乗車密度」とは、次式によって算出された数値をいう。(小数点第1位まで算出。第2位以下切り捨て。)
「計画平均乗車密度」＝「計画運送収入」÷「計画実車走行キロ」÷「平均賃率」

2. 「計画運送収入」は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。実績額がない場合は、補助対象経常費用の11/20と活性化法法定協議会が算出する運送収入の見込額のうち、いずれか高い方の額を計画運送収入とする。

3. 「平均賃率」とは、次式によって算出された数値をいう。(銭単位まで算出。銭未満切り捨て。)

「平均賃率」＝「停留所相互間総運賃額」÷「停留所相互間総キロ」

なお、補助対象期間中に運賃改定が予定されている場合は、次式によって算出することとする。

「平均賃率」＝(「運賃改定前適用の平均賃率×日数」＋「運賃改定後適用の平均賃率×日数」) ÷「総適用日数」

別表 28 (附則第 7 条関連)

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 (被災地域地域間幹線系統確保維持事業の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
一般乗合旅客自動車運送事業者一般貸切旅客自動車運送事業者一般乗用旅客自動車運送事業者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 29 に定めるところにより算出される経費	<p>県協議会等が定めた被災地域生活交通確保維持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、次のイからトまでの全てに適合するもの。ただし、次のホ③に適合する場合にあつては、イからへまでの全てに適合するもの。</p> <p>イ 東日本大震災指定被災市町村又は福島 12 市町村の需要に応じた運行系統の運行であつて、次のいずれかに係るもの。</p> <p>① 道路運送法施行規則第 3 条の 3 第 1 号及び第 2 号に規定する路線定期運行及び路線不定期運行</p>	1 / 2

別表 28 (附則第 7 条関連)

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 (被災地域地域間幹線系統確保維持事業の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
一般乗合旅客自動車運送事業者一般貸切旅客自動車運送事業者一般乗用旅客自動車運送事業者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 29 に定めるところにより算出される経費	<p>県協議会等が定めた被災地域生活交通確保維持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、次のイからトまでの全てに適合するもの。ただし、次のホ③に適合する場合にあつては、イからへまでの全てに適合するもの。</p> <p>イ 東日本大震災指定被災市町村又は福島 12 市町村の需要に応じた運行系統の運行であつて、次のいずれかに係るもの。</p> <p>① 道路運送法施行規則第 3 条の 3 第 1 号及び第 2 号に規定する路線定期運行及び路線不定期運行</p>	1 / 2

	<p>② 道路運送法第21条第2号に規定する乗合旅客の運送に係る運行</p> <p>③ 道路運送法第78条第2号に定める自家用有償旅客運送に係る運行</p> <p>ロ 複数市町村にまたがるもの。ただし、この要件の成否は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定するものとする。</p> <p>ハ 次のいずれかの需要に対応して設定されるもの</p> <p>① 別表5に定める広域行政圏の中心市町村への需要</p> <p>② 都道府県庁所在地への需要</p> <p>③ 上記以外の市町村であって、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると県協議会等が認めたものへの需要</p> <p>ニ 1日当たりの計画運行回</p>				<p>② 道路運送法第21条第2号に規定する乗合旅客の運送に係る運行</p> <p>③ 道路運送法第78条第2号に定める自家用有償旅客運送に係る運行</p> <p>ロ 複数市町村にまたがるもの。ただし、この要件の成否は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定するものとする。</p> <p>ハ 次のいずれかの需要に対応して設定されるもの</p> <p>① 別表5に定める広域行政圏の中心市町村への需要</p> <p>② 都道府県庁所在地への需要</p> <p>③ 上記以外の市町村であって、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると県協議会等が認めたものへの需要</p> <p>ニ 1日当たりの計画運行回</p>		
--	---	--	--	--	---	--	--

		<p>数が3回以上のもの。ただし、県協議会等が認めた場合は、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。</p> <p>ホ 次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が15人以上150人以下と見込まれるもの。ただし、次のいずれかに該当する運行系統については、補助対象期間の1日当たりの輸送量が150人以下と見込まれるものとし、次の③に該当する運行系統については福島12市町村の需要に応じたものに限るものとする。</p> <p>計画平均乗車密度×計画運行回数</p> <p>① バス運行対策費補助金交付要綱（平成13年5月15日国自旅第16号）第3条の規定に基づき平成22年度に大臣の承認を受けた生活交通路線維持確保3ヶ年計画に補助対象系統として記載されている運行系統</p>				<p>数が3回以上のもの。ただし、県協議会等が認めた場合は、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。</p> <p>ホ 次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が15人以上150人以下と見込まれるもの。ただし、次のいずれかに該当する運行系統については、補助対象期間の1日当たりの輸送量が150人以下と見込まれるものとし、次の③に該当する運行系統については福島12市町村の需要に応じたものに限るものとする。</p> <p>計画平均乗車密度×計画運行回数</p> <p>① バス運行対策費補助金交付要綱（平成13年5月15日国自旅第16号）第3条の規定に基づき平成22年度に大臣の承認を受けた生活交通路線維持確保3ヶ年計画に補助対象系統として記載されている運行系統</p>		
--	--	---	--	--	--	---	--	--

		<p>(補助対象系統の合併、分割その他の再編が行われる場合の再編後の運行系統を含む。)</p> <p>② 沿線に東日本大震災により被災した高校の仮設校舎、被災した商店街や大規模商業施設の仮店舗、被災した診療所の仮設診療所、被災した役場の仮設庁舎が存在する場合など、沿線に被災した生活関連施設や公共施設を代替・補完する施設が存在する運行系統であって、地域間幹線系統の機能を一時的に分担するものと県協議会等が認め、地方運輸局長が指定するもの</p> <p>計画平均乗車密度 × 計画運行回数</p> <p>③ 福島12市町村において整備された次のいずれかに該当する災害公営住宅から直線で1キロメートル以内を經由して運行するもの</p> <p>a. 激甚災害に対処するため</p>			<p>(補助対象系統の合併、分割その他の再編が行われる場合の再編後の運行系統を含む。)</p> <p>② 沿線に東日本大震災により被災した高校の仮設校舎、被災した商店街や大規模商業施設の仮店舗、被災した診療所の仮設診療所、被災した役場の仮設庁舎が存在する場合など、沿線に被災した生活関連施設や公共施設を代替・補完する施設が存在する運行系統であって、地域間幹線系統の機能を一時的に分担するものと県協議会等が認め、地方運輸局長が指定するもの</p> <p>計画平均乗車密度 × 計画運行回数</p> <p>③ 福島12市町村において整備された次のいずれかに該当する災害公営住宅から直線で1キロメートル以内を經由して運行するもの</p> <p>a. 激甚災害に対処するため</p>		
--	--	---	--	--	---	--	--

		<p>の特別の財産援助等に関する法律（昭和37年法律第150号。以下「激甚法」という。）第22条第1項の規定（福島復興再生特別措置法第27条第1項又は同法第39条第1項の規定により読み替えられた激甚法第22条第1項の規定を適用する場合を含む。）の適用を受けて建設又は買取りをする公営住宅</p> <p>b. 激甚法第22条第1項に規定する政令で定める地域にあった住宅であって激甚災害により滅失したものにその災害の当時居住していた低額所得者に転貸するため借上げをした公営住宅（同法第17条第3項ただし書に規定する戸数を超える分を除く。）又は福島復興再生特別措置法第27条第1項に規定する特定帰還者若</p>			<p>の特別の財産援助等に関する法律（昭和37年法律第150号。以下「激甚法」という。）第22条第1項の規定（福島復興再生特別措置法第27条第1項又は同法第39条第1項の規定により読み替えられた激甚法第22条第1項の規定を適用する場合を含む。）の適用を受けて建設又は買取りをする公営住宅</p> <p>b. 激甚法第22条第1項に規定する政令で定める地域にあった住宅であって激甚災害により滅失したものにその災害の当時居住していた低額所得者に転貸するため借上げをした公営住宅（同法第17条第3項ただし書に規定する戸数を超える分を除く。）又は福島復興再生特別措置法第27条第1項に規定する特定帰還者若</p>	
--	--	--	--	--	--	--

		<p>しくは同法第39条第1項に規定する居住制限者に転貸するため借上げをした公営住宅</p> <p>へ 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。</p> <p>ト 東日本大震災の被災者に対する災害救助法（昭和22年法律第118号）第2条の規定に基づく救助として供与された同法第4条第1項第1号の応急仮設住宅（賃貸住宅の居室の借上げによるものを除く）。から直線で1キロメートル以内を経由して運行するもの</p>				<p>しくは同法第39条第1項に規定する居住制限者に転貸するため借上げをした公営住宅</p> <p>へ 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。</p> <p>ト 東日本大震災の被災者に対する災害救助法（昭和22年法律第118号）第2条の規定に基づく救助として供与された同法第4条第1項第1号の応急仮設住宅（賃貸住宅の居室の借上げによるものを除く）。から直線で1キロメートル以内を経由して運行するもの</p>		
<p>(注)</p> <p>1. 「計画平均乗車密度」とは、次式によって算出された数値をいう。（小数点第1位まで算出。第2位以下切り捨て。） 「計画平均乗車密度」＝「計画運送収入」÷「計画実車走行キロ」÷「平均賃率」</p> <p>2. 「計画運送収入」は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額がある場合は、当該運行系統の</p>				<p>(注)</p> <p>1. 「計画平均乗車密度」とは、次式によって算出された数値をいう。（小数点第1位まで算出。第2位以下切り捨て。） 「計画平均乗車密度」＝「計画運送収入」÷「計画実車走行キロ」÷「平均賃率」</p> <p>2. 「計画運送収入」は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額がある場合は、当該運行系統の</p>				

<p>実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。ただし、これに抛り難い場合は、直近の実績額、類似系統の実績額等の適切な方法により算定できるものとする。</p> <p>3. 「平均賃率」とは、次式によって算出された数値をいう。(銭単位まで算出。銭未満切り捨て。)</p> <p>「平均賃率」＝「停留所相互間総運賃額」÷「停留所相互間総キロ」</p> <p>なお、<u>同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額を用いて「計画運送収入」を算出する系統において、当該実績額を引用する期間の開始日以降に運賃改定を実施した</u>場合は、次式によって算出することとする。</p> <p>「平均賃率」＝（「運賃改定前適用の平均賃率×日数」＋「運賃改定後適用の平均賃率×日数」）÷「<u>実績引用期間の日数</u>」</p>	<p>実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。ただし、これに抛り難い場合は、直近の実績額、類似系統の実績額等の適切な方法により算定できるものとする。</p> <p>3. 「平均賃率」とは、次式によって算出された数値をいう。(銭単位まで算出。銭未満切り捨て。)</p> <p>「平均賃率」＝「停留所相互間総運賃額」÷「停留所相互間総キロ」</p> <p>なお、<u>補助対象期間中に運賃改定が予定されている場合は、</u>次式によって算出することとする。</p> <p>「平均賃率」＝（「運賃改定前適用の平均賃率×日数」＋「運賃改定後適用の平均賃率×日数」）÷「<u>総適用日数</u>」</p>
---	--

【本則：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費国庫補助金（タクシー低廉化））】

改正後				改正前				備考（改正主旨等）
別表9（第16条第2項関係）				別表9（第16条第2項関係）				
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	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率	補助対象事業	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率	

者				者				
活性化 法法定 協議会	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（乗 用タクシ ー事業に 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>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てに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者若しくは乗用タクシー事業者又は道路運送法第 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、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</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 ー事業 に限り、 上限 100 万円と する。）	活性化 法法定 協議会	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>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</p>	1/2	<p>モード転換を行う場合についてはサービス継続事業の対象（※例えばバス→タクシーに転換する場合はサービス継続計画の認定を受ければタクシー低廉化補助を受けられていた）となっていたが、令和 5 年地域交通法の改正により、モード転換についてはサービス継続事業ではなく利便増進事業の対象に移し替えられたことから所要の改正を行うもの。</p>

		<p>の若しくは乗用タクシー事業による運行であること。</p> <p>(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ーによる運行であること。</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</p>				<p>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</p>		
--	--	---	--	--	--	--	--	--

		<p>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> <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。) ・ 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 				<p>ワークに接続する<u>フィーダー系統</u>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。) ・ 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 	
--	--	--	--	--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> ・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ァイダー系統又は地域間</p>				<ul style="list-style-type: none"> ・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<u>ファイダー系統であるこ</u></p>		
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p><u>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。</u></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>へ 補助対象期間の末日（9月</p>				<p>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>へ 補助対象期間の末日（9月</p>		
--	--	--	--	--	--	---	--	--

		<p>30日) (補助対象期間の途中に利便増進計画に実施予定期間として定めら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に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、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)及び乗用タクシー事業による運行を除く。)</p>				<p>30日) (補助対象期間の途中に利便増進計画に実施予定期間として定めら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に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>		
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		輸送人員 ÷ 運行回数				輸送人員 ÷ 運行回数			
<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>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回以上のものであるとする。</p> <p>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。</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>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回以上のものであるとする。</p> <p>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。</p>					
別表10（第16条第3項関連）				別表10（第16条第3項関連）					
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（運送継続計画に係る）				地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（運送継続計画に係る）					

補助対象事業の基準)				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	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
活性化法定協議会	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>運行継続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。</p> <p>イ 乗合バス事業者又は道路運送法第 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、運送継続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</p>	1/2	活性化法定協議会	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（ <u>乗用タクシー事業について</u> は、 <u>市区町村からの運賃低廉化に対する支援額</u> ）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>運行継続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。</p> <p>イ 乗合バス事業者若しくは乗用<u>タクシー事業者</u>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、運送継続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</p>	1/2（ <u>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。</u> ）

		<p>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>ハ 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。ただし、政令指定都市又は特別区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又は特別の区域内であるものを除く。</p> <p>(補助対象期間中に政令指定都市又は特別区に指定され</p>				<p>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 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。ただし、政令指定都市又は特別区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又は特別の区域内であるものを除く。</p> <p>(補助対象期間中に政令指定都市又は特別区に指定され</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>た場合、次期補助対象年度より適用する。)</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 運送継続計画に基づき地方公共団体が支援するもの。</p> <p>ヘ 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。</p> <p>ト 補助対象期間の末日(9月30日)(補助対象期間の途中に運送継続計画の末日が</p>				<p>た場合、次期補助対象年度より適用する。)</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 運送継続計画に基づき地方公共団体が支援するもの。</p> <p>ヘ 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。</p> <p>ト 補助対象期間の末日(9月30日)(補助対象期間の途中に運送継続計画の末日が</p>	
--	--	---	--	--	--	---	--

		<p>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</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)による運行を除く。))。</p> <p>輸送人員 ÷ 運行回数</p>				<p>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</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) <u>及び乗用タクシー</u>による運行を除く。))。</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>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</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>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</p>				

上のものとする。	上のものとする。	
----------	----------	--

【本則：地域公共交通確保維持事業（エリア一括協定運行事業）】

改正後	改正前	備考（改正主旨等）
別表10の3（第18条の5関連）	別表10の3（第18条の5関連）	
エリア一括協定運行事業（交付額の算出方法）	エリア一括協定運行事業（交付額の算出方法）	
交付額の算出方法	交付額の算出方法	
（交付額の算出方法） 1. 交付する額は、補助対象事業の実施期間を通じた補助金交付額総額に相当する額として、エリア一括協定運行事業に係る運行系統のうち、本節による補助金の交付を受けようとする補助対象期間が開始する前々補助対象期間において第2編第1章第1節又は第2節の補助金の交付を受けた運行系統（以下「前々期間補助系統」という。）について、 <u>地域公共交通利便増進実施計画の認定を受けた場合に算出される交付見込額</u> （以下この別表において「単年度交付額」という。）の合計額に、補助対象期間の年数を乗じた額（以下この別表において「実施期間交付額総額」という。）とする。 2. 補助金の交付は、補助対象期間の初年度から最終年度までの単年度ごとに行うものとし、単年度ごとに交付する補助金の額は、実施期間交付額総額を補助対象	（交付額の算出方法） 1. 交付する額は、補助対象事業の実施期間を通じた補助金交付額総額に相当する額として、エリア一括協定運行事業に係る運行系統のうち、本節による補助金の交付を受けようとする補助対象期間が開始する前々補助対象期間において第2編第1章第1節又は第2節の補助金の交付を受けた運行系統（以下「前々期間補助系統」という。） <u>について交付された額</u> （以下この別表において「単年度交付額」という。）の合計額に、補助対象期間の年数を乗じた額（以下この別表において「実施期間交付額総額」という。）とする。 2. 補助金の交付は、補助対象期間の初年度から最終年度までの単年度ごとに行うものとし、単年度ごとに交付する補助金の額は、実施期間交付額総額を補助対象	地域公共交通確保維持改善事業において、令和7年度当初予算において盛り込まれた、エリア一括協定運行事業の交付額の算定方法について地域公共交通利便増進実施計画の認定を受けた場合の交付見込額とする改正。

期間の年数で除した額とする。

(18条の5第2項の規定による地域間幹線系統補助等の交付額の算出方法)

3. 前々期間補助系統のうち、第18条の5第2項の規定によりエリア一括協定運行事業の補助対象系統とならない運行区間については、毎年度、当該前々期間補助系統の全部の運行区間をエリア一括協定運行事業の実施がなかったものとして第1節又は第2節の補助金としてそれぞれ同節に定めるところにより算定した補助金交付額に、当該全部の運行区間のうちエリア一括協定運行事業の補助対象系統とならない運行区間の占める割合を乗じた額を第1節又は第2節の補助金交付額とし、これを一の前々期間補助系統ごとに算定する。この場合において、1.の単年度交付額については、当該単年度交付額から、当該補助金交付額の合計額に相当する額を減額するものとする。

(18条の5第3項の規定による分割した運行区間の交付額の算出方法)

4. 前々期間補助系統のうち、第18条の5第3項の規定により異なる複数のエリア一括協定運行事業の補助対象系統に分割する運行区間については、当該前々期間補助系統の全部の運行区間をエリア一括協定運行事業の実施がなかったものとして第1節又は第2節の補助金としてそれぞれ同節に定めるところによ

期間の年数で除した額とする。

(18条の5第2項の規定による地域間幹線系統補助等の交付額の算出方法)

3. 前々期間補助系統のうち、第18条の5第2項の規定によりエリア一括協定運行事業の補助対象系統とならない運行区間については、毎年度、当該前々期間補助系統の全部の運行区間をエリア一括協定運行事業の実施がなかったものとして第1節又は第2節の補助金としてそれぞれ同節に定めるところにより算定した補助金交付額に、当該全部の運行区間のうちエリア一括協定運行事業の補助対象系統とならない運行区間の占める割合を乗じた額を第1節又は第2節の補助金交付額とし、これを一の前々期間補助系統ごとに算定する。この場合において、1.の単年度交付額については、当該単年度交付額から、当該補助金交付額の合計額に相当する額を減額するものとする。

(18条の5第3項の規定による分割した運行区間の交付額の算出方法)

4. 前々期間補助系統のうち、第18条の5第3項の規定により異なる複数のエリア一括協定運行事業の補助対象系統に分割する運行区間については、当該前々期間補助系統の全部の運行区間をエリア一括協定運行事業の実施がなかったものとして第1節又は第2節の補助金としてそれぞれ同節に定めるところによ

り算定した補助金交付額に、当該全部の運行区間のうち異なる複数のエリア一括協定運行事業の補助対象系統に分割する各運行区間の占める割合を乗じた額を、それぞれ異なる複数のエリア一括協定運行事業の単年度交付額の一部として算入し、これを一の前々期間補助系統ごとに算定する。

(注)

1. 「運行区間の占める割合」については、運行区間の距離のほか、各運行区間の利用者の数など、合意して定める事項に基づき割合とすることを妨げるものではない。

附 則（国総地第176号、国鉄都第151号、国鉄事第499号、国自旅第295号、国自技環第172号、国海内第209号、国空事第1125号）

第1条 この要綱の改正は、令和6年度第一次補正予算から施行する。

(交通DX・GXによる経営改善支援事業等)

第2条～第25条（略）

附則（国総地第11号、国鉄都第7号、国鉄事第25号、国自旅第3号、国自技環第5号、国海内第3号、国空事第14号）

第1条 この要綱の改正は、令和7年度予算から施行する。

り算定した補助金交付額に、当該全部の運行区間のうち異なる複数のエリア一括協定運行事業の補助対象系統に分割する各運行区間の占める割合を乗じた額を、それぞれ異なる複数のエリア一括協定運行事業の単年度交付額の一部として算入し、これを一の前々期間補助系統ごとに算定する。

(注)

1. 「運行区間の占める割合」については、運行区間の距離のほか、各運行区間の利用者の数など、合意して定める事項に基づき割合とすることを妨げるものではない。

附 則（国総地第176号、国鉄都第151号、国鉄事第499号、国自旅第295号、国自技環第172号、国海内第209号、国空事第1125号）

第1条 この要綱の改正は、令和6年度第一次補正予算から施行する。

(交通DX・GXによる経営改善支援事業等)

第2条～第25条（略）

(新規)

(新規)

<p><u>(エリア一括協定運行事業に係る補助対象事業の基準の特例等)</u></p> <p><u>第2条</u> 令和6年事業年度にエリア一括協定運行事業を含む地域公共交通計画の認定を受けた市町村に係る別表10の3第1項に定める「実施期間交付額総額」は、令和4年事業年度において第2編第1章第1節又は第2節の補助金の交付を受けた運行系統について、令和7年5月7日国総地第11号改正後の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表10の3第1項に基づき算出される交付見込額に、補助対象期間の年数を乗じた額とする。</p>	<p><u>(新規)</u></p>	
--	--------------------	--

【本則：地域公共交通確保維持事業（離島航路）】

改正後	改正前	備考（改正主旨等）
<p>(略)</p> <p>第2章 離島航路</p> <p>第1節 総則</p> <p>(定義)</p> <p>第26条 この章において「離島航路」とは、本土（本州、北海道、四国、九州及び沖縄をいう。）と離島（本土に附属する島をいう。）とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路をいう。</p> <p>2 この章において「離島航路事業」とは、離島航路における海上運送法（昭和24年法律第187号）第2条第4項に規定する旅客定期航路事業で同法の適用を受けるものをいい、「離島航路</p>	<p>(略)</p> <p>第2章 離島航路</p> <p>第1節 総則</p> <p>(定義)</p> <p>第26条 この章において「離島航路」とは、本土（本州、北海道、四国、九州及び沖縄をいう。）と離島（本土に附属する島をいう。）とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路をいう。</p> <p>2 この章において「離島航路事業」とは、離島航路における海上運送法（昭和24年法律第187号）第2条第4項に規定する旅客定期航路事業で同法の適用を受けるものをいい、「離島航路</p>	

<p>事業者」とは、離島航路事業を営む者をいう。</p> <p>3 前項の規定にかかわらず、第29条の事業の対象となっている離島航路において、<u>利便増進計画又は運送継続計画に基づき、旅客定期航路事業から海上運送法第2条7項に規定する貨客定期航路事業又は同法第2条第9項に規定する一般不定期航路事業に転換した場合については、これらの事業を離島航路事業とみなす。</u></p> <p>4 この章において「効率化船舶」とは、別表17に定める省エネルギー性能の向上に資する設備のいずれかを備える船舶、現在使用している船舶に比べて総トン数が10%以上小型化した船舶又は離島航路事業者が共同で利用する予備船舶をいう。</p> <p>5 この章において「離島航路構造改革事業」とは、離島航路の維持・改善のために、協議会において、当該航路の経営診断などで問題点や課題を正確に把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組をいう。</p> <p>(略)</p>	<p>事業者」とは、離島航路事業を営む者をいう。</p> <p>3 前項の規定にかかわらず、第29条の事業の対象となっている離島航路において、<u>利便増進計画又は運送継続計画に基づき、旅客定期航路事業から海上運送法第2条第3項に規定する貨物定期航路事業（人の運送をするものに限る。）又は同法第20条第2項に規定する人の運送をする不定期航路事業に転換した場合については、これらの事業を離島航路事業とみなす。</u></p> <p>4 この章において「効率化船舶」とは、別表17に定める省エネルギー性能の向上に資する設備のいずれかを備える船舶、現在使用している船舶に比べて総トン数が10%以上小型化した船舶又は離島航路事業者が共同で利用する予備船舶をいう。</p> <p>5 この章において「離島航路構造改革事業」とは、離島航路の維持・改善のために、協議会において、当該航路の経営診断などで問題点や課題を正確に把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組をいう。</p> <p>(略)</p>	<p>海上運送法改正に伴う修正。</p>
---	---	----------------------

【本則：地域公共交通調査事業（アップデート化推進事業等）】

改正後	改正前	備考（改正主旨等）				
<p>別表2（第6条第1項関連）</p> <p>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）</p> <table border="1" data-bbox="125 1267 925 1406"> <tr> <td data-bbox="125 1267 925 1316">補助対象経費の算出方法</td> </tr> <tr> <td data-bbox="125 1323 925 1406">1. 補助対象経費の額は、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。ただし、補助対象経常費用</td> </tr> </table>	補助対象経費の算出方法	1. 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。ただし、補助対象経常費用	<p>別表2（第6条第1項関連）</p> <p>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）</p> <table border="1" data-bbox="978 1267 1778 1406"> <tr> <td data-bbox="978 1267 1778 1316">補助対象経費の算出方法</td> </tr> <tr> <td data-bbox="978 1323 1778 1406">1. 補助対象経費の額は、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。ただし、補助対象経常費用</td> </tr> </table>	補助対象経費の算出方法	1. 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。ただし、補助対象経常費用	
補助対象経費の算出方法						
1. 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。ただし、補助対象経常費用						
補助対象経費の算出方法						
1. 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。ただし、補助対象経常費用						

<p>の見込額の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。)</p> <p>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。</p> <p>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 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ</p> <p>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。)</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>の見込額の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。)</p> <p>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。</p> <p>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 × 当該補助対象系統の計画実車走行キロ</p> <p>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。)</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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</p>	
---	---	--

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×

当該

補助対象系統の総キロ程－競合区間に係るキロ程

当該補助対象系統の総キロ程

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」と認

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×

当該

補助対象系統の総キロ程－競合区間に係るキロ程

当該補助対象系統の総キロ程

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」と認

められるときは、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

められるときは、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。

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」÷（1＋「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。

6. 「地域公共交通協働トライアル推進事業」とは、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。

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」÷（1＋「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。

（新規）

「地域公共交通協働トライアル推進事業」について、初出のため注釈を追記。

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。

(※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8（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（補助対象経費の算出方法）

補助対象経費の算出方法

(※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8（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（補助対象経費の算出方法）

補助対象経費の算出方法

<p>1. 補助対象系統が運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村毎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（ただし、乗用タクシー事業により運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村からの運賃低廉化に対する支援額の1/2と、タクシー運賃低廉化措置への国庫補助上限額の、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。）</p> <p>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と経常収益との差額とする。</p> <p>3. 補助対象経常費用は、次式によって算出して得られた額とする。 （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） $\text{運送実施者の実車走行キロ当たり経常費用} \times \text{当該補助対象系統の実車走行キロ}$ ただし、実車走行キロ当たり経常費用が、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とする。（沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。） $\text{地域キロ当たり標準経常費用} \times \text{当該補助対象系統の実車走行キロ}$ （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）</p>	<p>1. 補助対象系統が運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村毎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（ただし、乗用タクシー事業により運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村からの運賃低廉化に対する支援額の1/2と、タクシー運賃低廉化措置への国庫補助上限額の、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。）</p> <p>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と経常収益との差額とする。</p> <p>3. 補助対象経常費用は、次式によって算出して得られた額とする。 （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） $\text{運送実施者の実車走行キロ当たり経常費用} \times \text{当該補助対象系統の実車走行キロ}$ ただし、実車走行キロ当たり経常費用が、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とする。（沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。） $\text{地域キロ当たり標準経常費用} \times \text{当該補助対象系統の実車走行キロ}$ （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）</p>	
--	--	--

<p>運送実施者の時間当たり経常費用 × 当該補助対象系統のサービス提供時間</p> <p>ただし、事業者時間当たり経常費用が別表6に基づく補助ブロック毎に定める地域時間当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額とする。(沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。)</p> <p>地域時間当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統のサービス提供時間</p> <p>4. 経常収益は、補助対象期間における当該補助対象系統の実績額とする。</p> <p>5. 補助対象系統が存する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。ただし、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の対象区域内の市区町村にあつては、3年間に限り、当該市区町村毎の国庫補助上限額の合計額の範囲内で交付できるものとする。</p>	<p>運送実施者の時間当たり経常費用 × 当該補助対象系統のサービス提供時間</p> <p>ただし、事業者時間当たり経常費用が別表6に基づく補助ブロック毎に定める地域時間当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額とする。(沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。)</p> <p>地域時間当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統のサービス提供時間</p> <p>4. 経常収益は、補助対象期間における当該補助対象系統の実績額とする。</p> <p>5. 補助対象系統が存する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。ただし、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の対象区域内の市区町村にあつては、3年間に限り、当該市区町村毎の国庫補助上限額の合計額の範囲内で交付できるものとする。</p>	<p>別表25にトライアルの記載がなくなるため、参照を削除</p>
<p>(注)</p> <p>1. 「運送実施者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、運送実施者(地域公共交通計画に運送予定者として記載され、運行を行った者。以下この表において同じ。)の補助対象期間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の実績額を、補助対象期間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いう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)</p> <p>2. 「補助対象事業者の時間当たり経常費用」とは、運送実施者</p>	<p>(注)</p> <p>1. 「運送実施者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、運送実施者(地域公共交通計画に運送予定者として記載され、運行を行った者。以下この表において同じ。)の補助対象期間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の実績額を、補助対象期間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いう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)</p> <p>2. 「補助対象事業者の時間当たり経常費用」とは、運送実施者</p>	

の補助対象期間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の実績額を、補助対象期間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(※1)を含む過去3年間(※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、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。

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による当該補助ブロックを含む地域の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。

5. 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

の補助対象期間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の実績額を、補助対象期間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(※1)を含む過去3年間(※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、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。

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による当該補助ブロックを含む地域の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。

5. 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。

6. 「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条第三号に規定する離島をいう。

(※1) 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）の前々会計年度をいう。

(※2) 過去3年間とは、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
(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。）	1/2（上限額500万円、1,000万円、 <u>2,000万円</u> ）
・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、短期間の実証調査のための費用	(※)

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。

6. 「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条第三号に規定する離島をいう。

(※1) 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）の前々会計年度をいう。

(※2) 過去3年間とは、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
(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。）	1/2（上限額500万円、1,000万円、 <u>1,500万円</u> ）
・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、短期間の実証調査のための費用	(※)

「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」及び「立地適正化計画と一体的に策定する地域公共交通計画」については、いずれもアップ

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
地域公共交通アップデート化推進事業(市町村型)	1,000万円

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	1,000万円

データ化推進事業に含まれることから、当該記載を削除し、アップデート化推進事業に統合

アップデート化推進事業について、地域の公共交通リ・デザイン実現会議(議長・国土交通大臣)のとりまとめ(令和6年5月公表)において、地域に不可欠な社会基盤といえる地域交通の厳しい状況を踏まえ、地方公共団体や交通事業者に加え、他分野の関係者や住民等が、地域のあらゆる関係者が一体となって地域交通のリ・デザインと社会的課題の解決に取り組む連携・協働の取組を促進する方向性と、その方策の一つとして活性化法法定協議会、地域公共交通計画等の「アップデート」を促進する方針が

		②立地適正化計画と一体的に策定する地域公共交通計画		示されている。
地域公共交通アップデート化推進事業（広域型）	2,000万円	地域公共交通協働トライアル推進事業	1,500万円	
<p>地域公共交通アップデート化推進事業は、機動的・横断的な実行体制の下、モビリティ・データを利活用しつつ、今後の施策の実行及び評価等に係る項目を備えた地域公共交通計画の策定を推進する事業をいう。</p> <p>なお、地域公共交通アップデート化推進事業（広域型）は、上記のうち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事業をいい、補助対象事業者は、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。</p>		<p>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。</p> <p>イ 地域公共交通計画に、<u>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。</u></p> <p>ロ <u>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。</u></p> <p>ハ <u>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。</u></p>		<p>地域公共交通協働トライアル推進事業について、地域公共交通アップデート化推進事業（広域型）に統合</p>

【附則：「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト】

改正後	改正前	備考（改正主旨等）
<p>附 則（「国総地第172号、国自旅第291号」、「国総地第11号、国自旅第3号」）</p> <p>第1条 この要綱の改正は、令和6年度第一次補正予算から施行する。</p> <p>（「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト）</p> <p>第2条 大臣は、令和6年度補正予算及び令和7年度予算に限り、「交通空白」の早期解消・持続可能な地域交通の実現に向け、地域の暮らしと一体として捉え地域の多様な関係者が連携して行う「共創型交通」や、「交通空白」の早期解消に向けた地域の取組の立ち上げ支援のほか、地域の公共交通のり・デザインを加速化する「モビリティ支援人材の育成・確保」を図る事業や、マルチモーダルかつシームレスな移動体験を提供するMaaS(Mobility as a Service)の取組（以下「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトという。）を行う者に対し、この条から附則第5条までに定めるところにより、予算の範囲内において当該事業を行う者（以下この条から附則第20条までにおいて、「補助対象事業者」という。）に対し補助金を交付する。</p> <p>第3条～第5条（略）</p>	<p>附 則（国総地第172号、国自旅第291号）</p> <p>第1条 この要綱の改正は、令和6年度第一次補正予算から施行する。</p> <p>（「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト）</p> <p>第2条 大臣は、令和6年度補正予算に限り、「交通空白」の早期解消・持続可能な地域交通の実現に向け、地域の暮らしと一体として捉え地域の多様な関係者が連携して行う「共創型交通」や、「交通空白」の早期解消に向けた地域の取組の立ち上げ支援のほか、地域の公共交通のり・デザインを加速化する「モビリティ支援人材の育成・確保」を図る事業や、マルチモーダルかつシームレスな移動体験を提供するMaaS(Mobility as a Service)の取組（以下「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトという。）を行う者に対し、この条から附則第5条までに定めるところにより、予算の範囲内において当該事業を行う者（以下この条から附則第20条までにおいて、「補助対象事業者」という。）に対し補助金を交付する。</p> <p>第3条～第5条（略）</p>	<p>令和7年度当初予算において盛り込まれた「「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」への支援に関する規定を盛り込む旨の改正を行う。</p>

【附則：交通DX・GXによる経営改善支援事業等、自動運転社会実装推進事業】

改正後	改正前	備考（改正主旨等）
<p>附 則（「国総地第176号、国鉄都第151号、国鉄事第499号、国自旅第295号、国自技環第172号、国海内第209号、国空事第1125号」、「国総地第11号、国鉄都第7号、国鉄事第25号、国自旅第3号、国自技環第5号、国海内第3号、国空事第14号」）</p> <p>第1条 この要綱の改正は、令和6年度第一次補正予算から施行する。</p> <p>（交通DX・GXによる経営改善支援事業等）</p> <p>第2条 大臣は、令和6年度第一次補正予算及び令和7年度予算に限り、附則別表1及び附則別表2、附則別表3に掲げる地域公共交通事業者が交通DX・GXによる地域交通の経営改善支援事業等（以下「交通DX・GXによる経営改善支援事業等」という。）を行う場合においては、この条から附則第22条までに定めるところにより、予算の範囲内において当該事業を行う者（以下この条から附則第22条までにおいて「補助対象事業者」という。）に対し補助金を交付する。</p> <p>第3条～第22条（略）</p> <p>（自動運転社会実装推進事業）</p> <p>第23条 国土交通大臣は、令和6年度第一次補正予算及び令和7年度予算に限り、交通DX・GXによる経営改善支援事業等</p>	<p>附 則（国総地第176号、国鉄都第151号、国鉄事第499号、国自旅第295号、国自技環第172号、国海内第209号、国空事第1125号）</p> <p>第1条 この要綱の改正は、令和6年度第一次補正予算から施行する。</p> <p>（交通DX・GXによる経営改善支援事業等）</p> <p>第2条 大臣は、令和6年度第一次補正予算に限り、附則別表1及び附則別表2、附則別表3に掲げる地域公共交通事業者が交通DX・GXによる地域交通の経営改善支援事業等（以下「交通DX・GXによる経営改善支援事業等」という。）を行う場合においては、この条から附則第22条までに定めるところにより、予算の範囲内において当該事業を行う者（以下この条から附則第22条までにおいて「補助対象事業者」という。）に対し補助金を交付する。</p> <p>第3条～第22条（略）</p> <p>（自動運転社会実装推進事業）</p> <p>第23条 国土交通大臣は、令和6年度第一次補正予算に限り、交通DX・GXによる経営改善支援事業等のうち自動運転によ</p>	<p>令和7年度当初予算において盛り込まれた「交通DX・GXによる経営改善支援事業等」への支援に関する規定を盛り込む旨の改正を行う。</p> <p>令和7年度当初予算において盛り込まれた「自動</p>

<p>のうち自動運転による地域公共交通実証調査事業（以下「自動運転社会実装推進事業」という。）を行う者（以下この条から附則第24条までにおいて「補助対象事業者」という。）に対し予算の範囲内において補助金を交付する。</p> <p>第24条～第25条（略）</p>	<p>る地域公共交通実証調査事業（以下「自動運転社会実装推進事業」という。）を行う者（以下この条から附則第24条までにおいて「補助対象事業者」という。）に対し予算の範囲内において補助金を交付する。</p> <p>第24条～第25条（略）</p>	<p>「運転社会実装推進事業」への支援に関する規定を盛り込む旨の改正を行う。</p>
---	--	---

【附則：令和6年能登半島地震の被災地域におけ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】

【附則：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】

改正後	改正前	備考（改正主旨等）
<p>附 則（「国総地第11号、国自旅第3号」）</p> <p>第1条 この要綱の改正は、令和7年度予算から施行する。</p> <p>（令和6年能登半島地震の被災地域におけ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）</p> <p>第2条 令和6年能登半島地震により直接的に甚大な被害を受け、当該地域に係る地域間幹線系統の確保維持が特に必要であって、附則別表1に掲げる市町村（以下「令和6年能登半島地震被災市町村」という。）への需要に対応して運行される運行系統については、附則別表2の補助対象事業の基準に適合する場合にあっては、令和8年度予算から令和10年度予算までに係る補助対象事業に限り、第6条第1項中「別表1」とあるのは「附則別表2」と、「別表2」と</p>	<p>（新規）</p>	<p>地域間幹線系統補助について、令和6年能登半島地震の被災地域を対象に、熊本地震の際と同様の特例を設ける。</p>

<p>あるのは「附則別表3」と読み替えるものとする。</p> <p>2 令和6年度予算において、令和6年能登半島地震被災市町村に係る地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けていた系統のうち、令和6年度以降の補助対象期間における1日当たりの実績輸送量を15人未満と見込まれる系統に係る補助対象事業の基準については、別表1のへで規定する補助対象期間の1日当たりの輸送量は、令和8年度予算から令和10年度予算までに係る補助対象事業に限り、150人以下と見込まれるものとする。</p> <p>(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)</p> <p>第3条 令和8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って、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。</p> <p>附則別表1 (令和7年5月7日改正附則第2条関連)</p>		<p>地域間幹線系統補助について、令和2～4年度に特例を設けて赤字補填した額を、将来の年度の補助額算定の際に「収入」として整理するもの令和4～8年度における恒例改正内容</p>
---	--	--

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(令和6年能登半島地震被災市町村の一覧表)

富山県	石川県
高岡市、氷見市	金沢市、七尾市、輪島市、珠洲市、 羽咋市、かほく市、内灘町、志賀町、 中能登町、穴水町、能登町

附則別表2(令和7年5月7日改正附則第2条関連)

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(令和6年能登半島地震被災市町村に係る地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の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
一般乗合旅客自動車業者及び活性化法定協議会	補助対象経費の見込額との差額である	都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に掲載された運行系統の運行のうち、次のイからヌまでの全てに適合するもの。 イ 乗合バス事業者であって、活性化法定協議会での議論を経て、第7条第1項各号に掲げる事項を記載した地	1 / 2

<p>って、附則 別表 3 に 定めると ころによ り算出さ れる経費</p>	<p>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 令和 6 年能登半島地震被災 市町村の需要に応じた道路 運送法施行規則第 3 条の 3 第 1 号に規定する路線定期 運行に係るもの。</p> <p>ハ 複数市町村にまたがるも の。ただし、この要件の成否 は、平成 13 年 3 月 31 日に おける市町村の状態に応じ て決定するものとする。</p> <p>ニ 次のいずれかの需要に対応 して設定されるもの。</p> <p>① 別表 5 に定める広域行政圏 の中心市町村への需要</p> <p>② 都道府県庁所在地への需要</p> <p>③ 上記以外の市町村であって、 総合病院等医療機関、学校等 の公共施設及び商業施設等 が存在するなど、広域行政圏 の中心市町村に準ずる生活 基盤が整備されていると県 協議会等が認めたものへの 需要</p>			
---	---	--	--	--

		<p>ホ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、活性化法法定協議会が認めた場合は、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。</p> <p>ヘ 令和5年度に大臣の認定を受けた生活交通路線維持確保改善計画に補助対象系統として記載されていた運行系統（補助対象系統の合併、分割その他の再編が行われる場合の再編後の運行系統を含む。）であって、令和6年能登半島地震発生後から令和6年度予算に係る補助対象期間の末日（令和6年9月30日）までにおける経常収支が当該地震により悪化したものと認められるもの。</p> <p>ト 次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が150人以下と見込まれるもの。</p> <p>計画平均乗車密度 × 計画運行回数</p>		
--	--	--	--	--

		<p>チ 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。</p> <p>リ 令和6年能登半島地震の被災者に対する災害救助法（昭和22年法律第118号）第2条の規定に基づく救助として供与された同法第4条第1項第1号の応急仮設住宅（賃貸住宅の居室の借上げによるものを除く。）から直線で1キロメートル以内を經由して運行するもの。</p> <p>ヌ 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に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</p>		
--	--	--	--	--

中継して運行しているものとして取り扱う。)

(注)

1. 「計画平均乗車密度」とは、次式によって算出された数値をいう(小数点第1位まで算出。第2位以下切捨て。)

$$\text{「計画平均乗車密度」} = \frac{\text{「計画運送収入」}}{\text{「計画実車走行キロ」}} \div \text{「平均賃率」}$$

2. 「計画運送収入」は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。

3. 「平均賃率」とは、次式によって算出された数値をいう(銭単位まで算出。銭未満切り捨て。)

$$\text{「平均賃率」} = \frac{\text{「停留所相互間総運賃額」}}{\text{「停留所相互間総キロ」}}$$

なお、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績額を用いて「計画運送収入」を算出する系統において、当該実績額を引用する期間の開始日以降に運賃改定を実施した場合は、次式によって算出することとする。

$$\text{「平均賃率」} = \frac{(\text{「運賃改定前適用の平均賃率」} \times \text{「日数」}) + (\text{「運賃改定後適用の平均賃率」} \times \text{「日数」})}{\text{「実績引用期間の日数」}}$$

附則別表3 (令和7年5月7日改正附則第2条関連)

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(令和6年能登半島地震

被災市町村に係る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)

補助対象経費の算出方法

1. 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。ただし、補助対象経常費用の見込額の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 × 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

(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、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(※2)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

<p>適当でないと思められるときは、大臣が適当と思める額)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。)</p>		
<p>2. 「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(※2)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。</p>		
<p>(※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。</p>		
<p>(※2) 過去3年間とは、基準期間を最終年度とする連続した過去3年間をいう。</p>		