

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

通番:34

管理番号	95	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地方バス路線の運行費補助要件の緩和				
提案団体	岡山県				
制度の所管・関係府省庁	国土交通省				

求める措置の具体的内容

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象基準における「1日当たりの輸送量」の下限を、都道府県の判断によって緩和できるようにすることを求める。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【支障事例】

現行の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」においては、補助対象基準で輸送量は15人以上と定められているため、人口減少が著しい過疎地域等では、輸送量が15人に達せず、岡山県においても、補助対象系統は、平成20年度の36系統から、平成25年度は22系統と大幅に減少し、また、平均乗車密度が5人未満となり、補助金額が減額される場合も多くなっている。これらの地域間幹線系統は中山間地域等の住民にとって、高校への通学、地域の基幹病院への通院、買い物等の生活の足として不可欠であり、維持していく必要がある。

【制度の改正案】

こうした状況を踏まえ、都道府県が特別な支援が必要と考える条例等で指定する過疎地域等(例:岡山県中山間地域の振興に関する基本条例における中山間地域)においては、都道府県の判断で、国の定める範囲内(輸送量12~15人)で、補助対象基準を緩和できるようにすることを提案するものである。

【制度改革の効果】

バス路線だけではなく、他の交通手段や地理的な条件などを都道府県で勘案し、判断することにより実態に即した支援が可能となる。

根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第6条1項1号別表4

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

通番:34

管理番号	172	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業に係る要件の緩和				
提案団体	鳥取県、京都府、大阪府、徳島県				
制度の所管・関係府省庁	国土交通省				

求める措置の具体的内容

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について、地方の実情に合わせたバス補助制度となるよう要件の緩和など制度を見直す。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【制度改正の必要性】バス路線の維持・確保は社会政策としてとらえるべきだが、国の補助制度は全国一律に一定の運行規模や経営効率化の指標を基準とするため、乗客数の減少、収支率の悪化が続く中山間地のバス路線では指標が基準を下回り運行赤字の一部が補助対象外となっている。
特に中山間地における交通弱者にとってバスは基軸となる交通手段であることから、中山間地における補助要件の緩和等、地方の実情に合わせてバス補助制度を見直すこと。
また見直しに際しては地方の意見を十分に反映させること。

【支障事例】広域行政圏中心市へ繋がり複数市町村をまたがって運行する生活の重要路線でありながら、人口の少ない中山間地を含む系統では平均乗車密度が低いため補助要件を満たすことができず、バスの存続が難しくなっている。(採択条件である平均乗車率5人以上では、県内全28路線中、運行赤字全額対象となるのが1路線のみとなる。)

【効果】要件緩和により、人口が少ない中山間地域を結ぶ系統においても補助要件を満たすこととなり、生活の足を確保することが可能となる。(採択条件である平均乗車率を5人から3人に引き下げると、県内全28路線中、運行赤字全額対象となるのが1路線から13路線に拡大される。)

【求める要件緩和の内容】補助対象路線の1日当たり輸送量:15~150人について、中山間地域は「15人以上」の要件を9人(本県における平均的な平均乗車密度=3人程度であるため、最低運行回数3回を乗算)まで引き下げる。
補助対象経費の対象:平均乗車密度5人で運行赤字全額について、5人未満は人数按分して算出とされているものを中山間地域は「5人」の要件を3人まで引き下げる。

根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4及び別表5

平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

通番:34

管理番号	336	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業費補助制度の改善				
提案団体	山武市				
制度の所管・関係府省庁	国土交通省				

求める措置の具体的内容

地域公共交通確保維持改善事業費補助金制度について、現在、地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統であれば、仮に今後、地域間幹線系統が廃線となった場合であっても、従前の補助対象人口を国庫補助上限額の算定に使えるよう制度を見直していただきたい。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金の現行制度では、複数の自治体間を結ぶ地域間幹線系統に接続する地域内フィーダー系統でなければ、市内全域を交通不便地域とし、市内全人口を補助対象数とすることができないこととされている【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下要綱という。)、別表6、口、①・②】が、仮に民間バス路線等の廃止等により地域間幹線系統が無くなった場合、補助額算定の基礎となる補助対象人口が大幅に減少し、現状でも苦しい地域内フィーダー系統の維持がさらに困難になる。

地域間幹線系統が廃線となった場合であっても、交通空白地域等における公共交通の確保維持のため、地域内フィーダー系統については維持していかなければならない。この場合において、交通不便地域だけを対象人口として算定するのは不合理ではないかと考えるため、地域間幹線系統が廃線となった場合についても、他の地域間交通ネットワーク(鉄道路線等)に接続する地域内フィーダー系統については、従前の補助対象人口を国庫補助上限額の算定【要綱別表7、5】に使えるよう見直していただきたい。

(補助額算定の基礎となる対象人口の考え方は別添参照)

現状、山武市地域公共交通活性化協議会で実施している公共交通は、幸いにも地域間幹線系統に接続する地域内フィーダー系統であるため、対象人口は市内全域56,089人(平成22年実施の国勢調査時人口)であるが、今後もし地域間幹線系統が市内に無くなった場合、運輸局長指定交通不便地域のみが対象人口となる。この場合の想定される対象人口は14,190人である。

根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表6、口

別表6 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持関係）

補助対象事業者	補助対象経費	補助事業の基準	補助率
<p>一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者及び活性化法定協議会</p>	<p>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</p>	<p>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項の場合にあつては、口からへの全てに適合するもの。</p> <p>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日付け国自旅第141号）」1①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つ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3号に規定する協議が調っているものに限る。）</p> <p>ロ 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。</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の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のフィーダー系統であること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。） ・ 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 	<p>1/2</p>

		<p>地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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第3条第1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日付け国自旅第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①から③のいずれかに該当するもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの ② 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 ③ 前年度補助対象期間に本節による補助金の交付を受けたもの <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)

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。
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」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。

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.	<p>補助対象経常費用の見込額は、次式によって算出する。</p> <p>（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）</p> <p>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</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。）</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>（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>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</p> <p>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。）</p> <p>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</p>
4.	<p>経常収益の見込額は、次式によって算出する。</p> <p>（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）</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>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、新設系統で基準期間（※1）の実績額がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額とする。</p> <p>「実車走行キロ当たり経常収益の見込額」 =</p> $\left[\frac{\text{「基準期間（※1）における当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の実績額」} \times \left(1 + \frac{\text{当該補助対象系統の過去3年間（※3）の平均増減率}}{2} \right)^2}{1} \right]$ <p>（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>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</p> <p style="text-align: right;">× 当該補助対象事業者の計画サービス提供時間</p>
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）

- 「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（第15条第3項の規定により活性化法法定協議会が補助対象事業者となる場合にあっては、生活交通ネットワーク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）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」＝

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

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」＝

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

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。

事 務 連 絡
平成26年3月13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27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27年度補助金交付分)

$$\text{対象人口} \times 240.40\text{円} + 400\text{万円}$$

※千円未満切り捨て

(備考) 対象人口の考え方

- ① 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。
- ② 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 ロ②（2）関係。以下「運輸局長指定交通不便地域」という。）
- ③ 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。