

## 三重県地域間幹線系統確保維持費補助金等交付要領

三重県知事（以下「知事」という。）は、生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するため、補助対象事業者に予算の範囲内において補助金を交付するものとし、その交付については、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号）、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号。以下「国要綱」という。）、地域公共交通確保維持改善事業実施要領（平成23年4月1日国総計第5号、国鉄財第4号、国鉄業第4号、国自旅第20号、国海内第8号、国空環第5号）、三重県補助金等交付規則（昭和37年三重県規則第34号）及び地域連携・交通部関係補助金等交付要綱（平成24年三重県告示第241号）に定めるほか、この要領の定めるところによる。

（補助金の種類）

**第1条** 本要領に基づき交付する補助金の種類は、次の各号に掲げるとおりとする。

- （1）地域間幹線系統確保維持費補助金
- （2）車両減価償却費等補助金

（補助対象事業者、補助対象経費、補助事業の基準、補助率）

**第2条** 補助対象事業者、補助対象経費、補助事業の基準及び補助率は、別表1及び別表4のとおりとする。ただし、補助対象系統及び補助対象購入車両ごとの補助額は、国要綱に基づき三重県地域公共交通協議会（以下「県協議会」という。）が策定し国土交通大臣の認定を受けた地域公共交通計画（以下「県地域公共交通計画」という。）で定めた県の負担額を超えない額とする。

- 2 前項の規定は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という）第27条の16第1項に規定する地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進計画」という。）又は活性化法第27条の2第1項に規定する地域旅客運送サービス継続実施計画（以下「運送継続計画」という。）に地域間幹線系統と位置付けられた補助対象系統及び当該補助対象系統を運行するために必要な車両の取得については、当該利便増進計画又は当該運送継続計画に実施予定期間として定められた期間中に限り、「別表1」とあるのは「別表6」と、「別表4」とあるのは「別表8」と読み替えるものとする。

（補助対象期間）

**第3条** 補助対象事業の補助対象期間は、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度（財政法（昭和22年法律第34号）第11条に規定する会計年度をいう。以下同じ。）の9月30日を末日とする1年間とする。

（補助金の交付申請）

**第4条** 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとするときは、第1号様式又は第2号様式による申請書を、補助金の交付を受けようとする会計年度の11月20日までに

知事に提出しなければならない。

- 2 前項の規定は、利便増進計画又は運送継続計画に地域間幹線系統と位置付けられた補助対象系統を運行するために必要な車両の取得については、「11月20日」とあるのは「2月10日」と読み替えるものとする。

(補助金の交付決定及び額の確定等)

**第5条** 知事は、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、審査のうえ、交付決定及び額の確定を行い、第3号様式による交付決定及び額の確定通知書を補助対象事業者へ通知するものとする。

- 2 知事は、前項の通知に際して、次の各号に掲げる条件その他必要な条件を付すことができる。
  - (1) 三重県の交付する補助金等からの暴力団等排除措置要綱（以下「暴力団排除要綱」という。）別表に掲げる一に該当しないこと。
  - (2) 暴力団排除要綱第9条第1項に定める不当介入を受けたときは、警察に通報を行うとともに捜査上必要な協力を行うこと及び知事に報告すること。
- 3 補助対象事業者が、県地域公共交通計画に基づく補助対象事業の全部又は一部を実施しなかったときは、その実施しなかった割合に応じ、知事は第2条で算定した額から全部又は一部を減額して補助金の額を確定する。この場合において、補助対象期間の末日（9月30日）までに廃止又は休止された補助対象系統については、補助金の額の全部を減額するものとする。ただし、天災その他やむを得ない事情がある場合はこの限りではない。

(補助金の交付申請の取り下げ)

**第6条** 補助金の交付の申請をした事業者が、補助金の交付の決定の通知を受領した場合において、当該通知に係る補助金の交付の決定内容又はこれに付けられた条件に不服があり補助金の交付の申請を取り下げようとするときは、第4号様式による補助金交付申請取下届出書を、当該通知を受けた日から7日以内に知事に提出しなければならない。この場合、当該申請に係る交付の決定及び額の確定はなかったものとみなす。

(補助金の請求)

**第7条** 補助対象事業者は、補助金の支払いを受けようとするときは、第5号様式による補助金支払請求書を知事に提出しなければならない。

(補助金の整理)

- 第8条** 補助対象事業者は、補助対象経費に係る補助金について収入及び支出に関する帳簿を備え、他の経理と区別して補助金の使途を明らかにしておかなければならない。
- 2 補助対象事業者は、前項の帳簿とともにその内容を証する書類を整理して、補助対象事業の完了する日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

(補助金の交付の取り消し及び返還)

**第9条** 知事は、補助金の交付を受けた補助対象事業者が次の各号の一に該当すると認められたときは、補助金の交付の決定の全部若しくは一部を取り消し又は既に交付した補助金の全部若しくは一部の返還を命ずることができる。

- (1) 本要領の規定に違反したとき。
- (2) 補助金の交付の決定の条件に違反したとき。
- (3) 補助金交付申請書に虚偽の記載をしたとき。

(報告及び調査)

**第10条** 知事は、この補助事業等について必要があると認めるときは、補助金の交付を受けた者に対し報告を求め、又は職員にその事務所等に立ち入らせ、帳簿書類その他の物件を調査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

(取得財産等の処分の制限)

- 第11条** 補助対象事業者は、取得財産等（補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号）第13条第1号から第3号までに掲げる財産及び同条第4号又は第5号の規定により国土交通大臣が定める財産に限る。）について、補助金交付の目的及び減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和40年大蔵省令第15号）を勘案して、国土交通大臣が別に定める期間を経過するまでは、知事の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け又は担保（以下「処分」という。）に供してはならない。
- 2 補助対象事業者は、前項の処分をしようとするときは、あらかじめ第6号様式による財産処分承認申請書を提出して知事の承認を受けなければならない。
  - 3 知事は、前項の承認をしようとする場合において、交付した補助金のうち第1項の処分時から財産処分制限期間が経過するまでの期間に相当する分を原則として返還させるとともに、さらに、当該処分により補助対象事業者に利益が生じるときは、交付した補助金額の範囲内でその利益の全部又は一部を国に納付させることとする。

附 則

- 1 この要領は、平成24年度分の補助金から適用する。

(三重県バス運行対策費補助金交付要領に関する経過措置)

- 2 別表4補助事業の基準イ中「前年度までに購入等を行い、車両減価償却費等補助金の交付を受けている車両」とあるのは、「平成23年度までに三重県バス運行対策費補助金交付要領に基づく車両減価償却費等補助金の交付を受けた車両」と読み替えるものとする。

附 則

この要領は、平成24年11月1日から施行し、平成24年度分の予算に係る補助金から適用する。

附 則

この要領は、平成25年度分の予算に係る補助金から適用する。

## 附 則

この要領は、平成26年度分の予算に係る補助金から適用する。

## 附 則

この要領は、平成28年度分の予算に係る補助金から適用する。

## 附 則

この要領は、平成30年度分の予算に係る補助金から適用する。

## 附 則

この要領は、令和2年12月23日から施行する。

## 附 則

- 1 この要領は、令和3年3月23日から施行する。
- 2 令和2年度事業において、県生活交通確保維持改善計画に係る三重県地域間幹線系統確保維持費補助金については、別表1のホに掲げる基準中「15人～150人と見込まれ」とあるのは、「150人以下と見込まれ」と読み替えるものとする。
- 3 令和2年度事業において、県生活交通確保維持改善計画に係る三重県地域間幹線系統確保維持費補助金については、第2条の規定に関わらず、別表2の「4.」及び「5.」は適用しないものとする。
- 4 令和2年度事業において附則の規定に基づき補助金の交付を受けようとする場合において、補助対象事業者は、第4条の規定に関わらず、第1号様式による申請書を令和3年3月24日までに三重県知事に提出しなければならない。なお、令和2年度事業において、すでに第4条に基づく申請書を提出している補助対象事業者は、すでに提出した申請書との差額に関する資料を添付するものとし、その他の関係書類の添付は要しない。
- 5 令和2年度事業における附則の規定は、令和2年10月1日時点を基準とする。

## 附 則

- 1 この要領は、令和4年2月28日から施行する。
- 2 令和3年度事業において、県生活交通確保維持改善計画に係る三重県地域間幹線系統確保維持費補助金については、別表1のホに掲げる基準中「15人～150人と見込まれ」とあるのは、「150人以下と見込まれ」と読み替えるものとする。
- 3 令和3年度事業において、県生活交通確保維持改善計画に係る三重県地域間幹線系統確保維持費補助金については、第2条の規定に関わらず、別表2の「4」及び「5」は適用しないものとする。
- 4 令和3年度事業において附則の規定に基づき補助金の交付を受けようとする場合

において、補助対象事業者は、第4条の規定に関わらず、第1号様式による申請書を令和4年3月25日までに三重県知事に提出しなければならない。なお、令和3年度事業において、すでに同条に基づき申請書を提出している補助対象事業者は、すでに提出した申請書との差額に関する資料を添付するものとし、その他の関係書類の添付は要しない。

- 5 令和3年度事業において、附則の規定は、令和3年10月1日時点を基準とする。

#### 附 則

- 1 この要領は、令和5年3月22日から施行する。
- 2 令和4年度事業において、県生活交通確保維持改善計画に係る三重県地域間幹線系統確保維持費補助金については、別表1のホに掲げる基準中「15人～150人と見込まれ」とあるのは、「150人以下と見込まれ」と読み替えるものとする。
- 3 令和4年度事業において、県生活交通確保維持改善計画に係る三重県地域間幹線系統確保維持費補助金については、第2条の規定に関わらず、別表2の「5」は適用しないものとする。
- 4 令和4年度事業において附則の規定に基づき補助金の交付を受けようとする場合において、補助対象事業者は、第4条の規定に関わらず、第1号様式による申請書を令和5年3月24日までに三重県知事に提出しなければならない。なお、令和4年度事業において、すでに同条に基づき申請書を提出している補助対象事業者は、すでに提出した申請書との差額に関する資料を添付するものとし、その他の関係書類の添付は要しない。
- 5 知事は、令和4年度事業において附則の規定による申請書の提出があったときは、自動車局旅客課通知「令和4年度地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（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）における査定方針について」（令和5年2月28日付け事務連絡）を準用して査定の上、交付決定及び額の確定を行い、第3号様式による交付決定及び額の確定通知書を補助対象事業者に通知するものとする。
- 6 令和4年度事業において、附則の規定は、令和4年10月1日時点を基準とする。

#### 附 則

この要領は、令和5年4月1日から施行する。

#### 附 則

- 1 この要領は、令和6年4月1日から施行する。
- 2 令和6年度事業において、この要領に「地域公共交通計画」とあるのは、「生活交通確保維持改善計画」と読み替えるものとする。
- 3 令和6年度事業において、この要領に「県地域公共交通計画」とあるのは、「県生活交通確保維持改善計画」と読み替えるものとする。

別表1 地域間幹線系統確保維持費補助金

補助対象事業者	道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号イに定める一般乗合旅客自動車運送事業を経営する者であって、県地域公共交通計画に運送予定者として記載されている者
補助対象経費	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
補助事業の基準	<p>県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 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）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>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別表3に定める広域行政圏の中心市町村への需要</li> <li>・県庁所在地への需要</li> <li>・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が認めたものへの需要</li> </ul> <p>ニ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、県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>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～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人超でないもの。</p> <p style="text-align: center;">「計画平均乗車密度」×「計画運行回数」</p> <p>ヘ 補助対象期間の1日当たりの輸送のうち複数市町村をまたぐ輸送が30%以上又は10人以上と見込まれるもの。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>ト 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>

	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県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。）
補助率	2分の1以内

(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。（小数第1位まで算出。第2位以下切り捨て。）

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

- 2 「計画運送収入」は、同一の補助対象システムとして取り扱われる既存の運行系統の実績値がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績値に計画実車走行キロを乗じて算出する。実績値がない場合は、補助対象経常費用の20分の11と県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。）

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

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。

$$\text{「平均賃率」} = (\text{「運賃改定前適用の平均賃率} \times \text{日数」} + \text{「運賃改定後適用の平均賃率} \times \text{日数」}) \div \text{「総適用日数」}$$

別表2 地域間幹線系統確保維持費補助金

補助対象経費の算出方法	
1	<p>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20分の9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>
2	<p>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> $\text{「当該補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額」} \times \text{「当該補助対象系統の計画実車走行キロ」}$ <p>ただし、実車走行キロ当たり経常費用の見込額が、国要綱別表6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、次式によって算出して得られた額以下の額とする。</p> $\text{「地域キロ当たり標準経常費用」} \times \text{「当該補助対象系統の計画実車走行キロ」}$
3	<p>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> $\text{「当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の見込額」} \times \text{「当該補助対象系統の計画実車走行キロ」}$ <p>ただし、新設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20分の11に相当する額と県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>
4	<p>補助対象系統が他の系統と競合し、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。</p> $\text{「当該補助対象系統の補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額」} \times \left( \frac{\text{「当該補助対象系統の総キロ程」} - \text{「競合区間に係るキロ程」}}{\text{「当該補助対象系統の総キロ程」}} \right)$
5	<p>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。</p>

(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認められるときは、知事が適当と認める額)を平均して得られた額をいう。

(車両減価償却費等補助金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。(車両減価償却費等補助金に係る経常費用を除く。)

なお、知事は、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、これを補正したうえ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、補助対象事業者の基準期間(※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、国別表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

(※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 広域行政圏の中心市町の一覧表

上野市、松阪市、熊野市、伊勢市、津市、尾鷲市、大台町、鈴鹿市、桑名市、四日市市
---

(平成13年3月31日現在)

別表4 車両減価償却費等補助金

補助対象事業者	地域間幹線系統確保維持費補助金に係る事業を行う一般乗合旅客自動車運送事業者
補助対象経費	補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る補助対象金融費用の合計額（リース車両の場合は、これに相当する額）であって、別表5に定めるところにより算出される経費
補助事業の基準	<p>県地域公共交通計画に取得が必要として掲載された補助対象車両の取得のうち、次のイからニの全てに適合する車両（新車に限る。）</p> <p>イ 補助対象期間中に新たに購入等を行うもの。ただし、前年度までに購入等を行い、車両減価償却費等補助金の交付を受けている車両にあつては、耐用年数省令（昭和40年大蔵省令第15号）別表第一に規定する乗合自動車の耐用年数を満了するまでの間、引き続き補助対象とすることができる。</p> <p>ロ 主として地域間幹線系統確保維持費補助金の補助対象系統の運行の用に供するもの。</p> <p>ハ 地上から床面までの地上高が65センチメートル以下、かつ定員11人以上の車両であつて、次のいずれかに該当するもの。</p> <p>① ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）</p> <p>② ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）</p> <p>③ 小型車両（①及び②の類型に属さない、長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両）</p> <p>ニ ノンステップ型車両にあつては、原則として、標準仕様ノンステップバス認定要領（平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号）に基づく認定を受けたもの。なお、標準仕様ノンステップバス認定要領に基づく認定を受けた車両以外の車両を購入しようとする場合は、事前に知事にその理由を記載した書類を提出しなければならない。</p>
補助率	2分の1以内



別表6 地域間幹線系統確保維持費補助金（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	道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号イに定める一般乗合旅客自動車運送事業を営業者であつて、県地域公共交通計画に運送予定者として記載されている者
補助対象経費	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7に定めるところにより算出される経費
補助事業の基準	<p>利便増進計画又は運送継続計画に位置付けられた運行系統であつて、県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、次のイからトまでの全てに適合するもの</p> <p>イ 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）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>ロ 以下の①から③のいずれ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うち、複数市町村にまたがるもの。</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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別表3に定める広域行政圏の中心市町村への需要</li> <li>・県庁所在地への需要</li> <li>・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県協議会が認めたものへの需要</li> </ul> <p>ニ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、県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>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人超でないもの。</p>

	<p>「計画平均乗車密度」×「計画運行回数」</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。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系統を除く。</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で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県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>
補助率	2分の1以内

(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。（小数第1位まで算出。第2位以下切り捨て。）

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

- 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値がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績値に計画実車走行キロを乗じて算出する。実績値がない場合は、補助対象経常費用の20分の11と県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。）

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

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。

$$\text{「平均賃率」} = (\text{「運賃改定前適用の平均賃率} \times \text{日数」} + \text{「運賃改定後適用の平均賃率} \times \text{日数」}) \div \text{「総適用日数」}$$

別表7 地域間幹線系統確保維持費補助金（利便増進計画及び運送実施計画に係る補助対象経費の算出方法）

補助対象経費の算出方法	
1	<p>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20分の9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>
2	<p>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> $\text{「当該補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額」} \times \text{「当該補助対象系統の計画実車走行キロ」}$ <p>ただし、実車走行キロ当たり経常費用の見込額が、国要綱別表6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、次式によって算出して得られた額以下の額とする。</p> $\text{「地域キロ当たり標準経常費用」} \times \text{「当該補助対象系統の計画実車走行キロ」}$
3	<p>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> $\text{「当該補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の見込額」} \times \text{「当該補助対象系統の計画実車走行キロ」}$ <p>ただし、新設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20分の11に相当する額と県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>

(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）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、知事が適当と認める額）を平均して得られた額をいう。（車両減価償却費等補助金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。（車両減価償却費等補助金に係る経常費用を除く。）

なお、知事は、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、これを補正したうえ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、補助対象事業者の基準期間（※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。

（※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 車両減価償却費等補助金（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	地域間幹線系統確保維持費補助金に係る事業を行う一般乗合旅客自動車運送事業者
補助対象経費	補助対象購入車両の購入に係る費用であって、別表 9 に定めるところにより算出される経費
補助事業の基準	<p>県地域公共交通計画に取得が必要として掲載された補助対象車両の取得のうち、次のイからニの全てに適合する車両（新車に限る。）</p> <p>イ 補助金の交付を受けようとする会計年度の 4 月 1 日から翌年 1 月 31 日までの間に取得した車両。</p> <p>ロ 主として利便増進計画又は運送継続計画に地域間幹線系統と位置付けられた補助対象系統の運行の用に供するもの。</p> <p>ハ 地上から床面までの地上高が 65 センチメートル以下、かつ定員 11 人以上の車両であって、次のいずれかに該当するもの。</p> <p>① ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）</p> <p>② ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）</p> <p>③ 小型車両（①及び②の類型に属さない、長さ 7 メートル以下かつ定員 29 人以下の車両）</p> <p>④ プティバス型車両（乗車定員 7 人以上 10 人以下の車両であって、知事が認めるもの。ただし、原則として、地域間幹線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、乗換拠点から周辺地域への運行系統（支線系統）の運行の用に供するものとする。）</p> <p>ニ ノンステップ型車両にあっては、原則として、標準仕様ノンステップバス認定要領（平成 22 年 6 月 4 日付け国自技第 49 号又は平成 27 年 7 月 2 日付け国自技第 75 号）に基づく認定を受けたもの。なお、標準仕様ノンステップバス認定要領に基づく認定を受けた車両以外の車両を購入しようとする場合は、事前に知事にその理由を記載した書類を提出しなければならない。</p>
補助率	2 分の 1 以内

別表9 車両減価償却費等補助金（利便増進計画及び運送継続計画に係る補助対象経費の算出方法）

補助対象経費の算出方法	
補助対象車両購入費の額（利便増進計画又は運送継続計画に地域間幹線系統と位置付けられた補助対象系統の運行に必要な車両本体及び附属品の価格の合計）は、1両につき次のイ又はロのいずれか少ない額を限度とする。	
イ	車両の種別により、次のいずれかの額（それぞれ消費税を除く。）。
	・ノンステップ型車両：1,500万円
	・ワンステップ型車両：1,300万円
	・小型車両：1,200万円
	・プティバス型車両：500万円
ロ	実費購入予定費（消費税を除く。）から備忘価額として1円を控除した額。