

○和歌山県生活交通対策地域協議会の概要

和歌山県では、平成12年4月の道路運送法改正法の衆・参議院附帯決議、並びに平成12年6月29日付け運輸省自動車交通局企画課長通知により、県内における生活交通としての自動車交通について、協議、調整を行うため、和歌山県生活交通対策地域協議会を設置しています。

【協議事項】

協議会では、原則として複数の市町村にまたがる自動車交通に関する次の事項について協議します。

- (1) 生活交通の確保方策に関する事
- (2) 生活交通のあり方に関する事
- (3) その他必要な事項

【構成員】

協議会は紀北・紀中・紀南の3区域に地域協議会があり、それぞれの区域を運行するバス事業者と沿線市町村をはじめとして次の委員が構成員となっています。

会 長:和歌山県企画部長

副会長:国土交通省近畿運輸局和歌山運輸支局長

委 員:近畿運輸局自動車交通部長

県内全市町村長

県内全乗合バス事業者

(社)和歌山県バス協会会長

和歌山県交通運輸産業労働組合協議会バス部会長

(社)和歌山県タクシー協会会長

和歌山県生活学校連絡協議会会長

【その他】

協議会の円滑な運営を図るため必要に応じて部会を設置することができます。また、市町村は地域協議会の分科会として地域公共交通会議を開催することができます。

※和歌山県生活交通対策地域協議会設置要綱

別表1 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持関係）

1 補助対象経費等

| 補助対象経費 | 補助事業の基準 | 補助率 |
|--|--|------------|
| <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2に定めるところにより算出される経費</p> | <p>県協議会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 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 国要綱別表3に定める広域行政圏の中心市町村への需要に対応して設定されるもの、県庁所在地への需要に対応して設定されるもの又は、それ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もの。</p> <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人と見込まれるもの。ただし、過去2か年度連続して1日当たりの実績輸送量が15人未満又は150人超であったものを除く。</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か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>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、再編を行う日の30日前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>1/2</p> |

(注)

- 「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」
- 「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11/20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。）。

「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」

2 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、次式によって算出する。 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、国要綱別表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。 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 |
| 3. | 経常収益の見込額は、次式によって算出する。 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 実車走行キロ当たり経常収益の見込額は、前々年度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直近の実績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。 |
| 4. | 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。 $\text{当該補助対象系統の補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額} \times \left(\frac{\text{当該補助対象系統の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該補助対象系統の総キロ程}} \right)$ |
| 5. | 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。 |

(注)

- 「補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、補助対象事業者の補助対象期間の前々年度における乗合バス事業の経常費用を補助対象期間の前々年度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章に係る経常費用を除く。）。
- 「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補助金の交付を受けようとする会計年度の前々年度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章に係る経常費用を除く。）。

「地域キロ当たり標準経常費用」＝「地域実績キロ当たり標準経常費用」×

$$1 + \left(\frac{\text{地域の過去3年間の平均増減率}}{2} \right)$$

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。

別表2 地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等関係）

1 補助対象経費等

| 補助対象経費 | 補助事業の基準 | 補助率 |
|--|--|------------|
| <p>補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額であって、別表2の2に定めるところにより算出される経費</p> | <p>県協議会が定めた生活交通ネットワーク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、次のイからニまでの全てに適合する車両。</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、本章による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 主として補助対象システム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15年12月26日付け国自技第211号又は平成18年3月10日付け国自技第254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> | <p>1/2</p> |

2 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とする。
2. 補助対象購入車両減価償却費に係る車両費の額（車両本体及び第2章の補助対象システムの運行に必要な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額とする。
 - イ 車両の種別により、次のいずれかの額（それぞれ消費税及び地方消費税の額を除く。）
 - ・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
 - ロ 実費購入予定費（消費税及び地方消費税の額を除く。）から備忘価額として1円を控除した額。
3. 補助対象減価償却費は、耐用年数省令第3条又は第5条に規定する償却率に基づき次式により計算した額と、補助対象事業者が任意に設定した償却率に基づき算出した額のいずれか低い方の額を限度額とする（リース車両についても同様の取扱いとする）。
$$\text{補助対象購入減価償却費に係る車両費の見込額} \times \left[\frac{\text{当該車両の償却率} \times \text{補助対象期間中に使用する予定の月数}}{12 \text{ (月)}} \right]$$
4. 補助対象金融費用は、年2.5%を上限とする（リース車両についても同様の取扱いとする。）。
5. 特別償却制度の適用を受ける場合にあつては、3で算出した限度額に、特別償却額を加えることができる。