

## 補助要件(輸送量 15 人以上)を満たさない運行系統の取扱いについて

## 【協議事項】

令和5年度地域間幹線系統確保維持計画において運行を確保・維持する系統のうち補助対象事業の基準(輸送量15人以上)を満たさない下記系統について、国土交通省通知(令和4年4月25日付け事務連絡)により、補助対象に含めるよう個別協議を行うこととします。

## 記

## 1 個別協議の対象系統

事業者名	運行系統名	輸送量		個別協議書
		通常計算時 (補助金算入なし)	国・府補助金算入時	
京阪京都交通	神吉線1	2.2人	7.2人	資料4-1
	原・神吉線1	10.2人	—	
京都交通	夜久野線1	10.2人	12.9人	資料4-2

※補助対象路線全体の輸送量の詳細は別紙記載(資料4-3)

## 2 国土交通省通知の概要

過疎地等の地域において必要な移動手段を確保・維持するための乗合バス等については、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が減少している中で、地域の生活や産業を支えるサービスの継続が求められていることから、既定の補助要件にかかわらず、次のとおり取り扱う。

- ▶ R5年度計画で要件となる1日あたりの輸送量の計算において、令和3年度補正予算による国庫補助金額※を運送収入に算入できるものとする。
- 本措置により、輸送量15人以上となる系統(資料4-3参照):補助対象
- 本措置によってもなお、輸送量15人未満となる系統(上記1の3系統):個別協議

※R3年度の特例措置として、平均乗車密度5人未満の補助対象系統に対する査定減額分を追加補助(国庫補助要綱附則第20条第2項)。

資料4別紙

1 地域間幹線系統確保維持事業の補助要件（資料1 補助要件参照）

- ①複数市町村にまたがるもの（13年3月末日時点の状態）
- ②広域行政圏の中心市町村等への需要
- ③運行回数3回/日以上
- ④輸送量15人～150人/日

※対象の運行系統が運んでいる旅客の量（規模）

2 輸送量と運送収入の関係

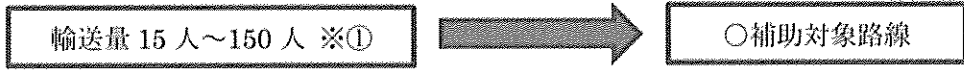
- ・輸送量＝平均乗車密度×運行回数
- ・平均乗車密度＝運送収入÷実車走行キロ÷平均賃率

<新型コロナウイルス感染症の影響>

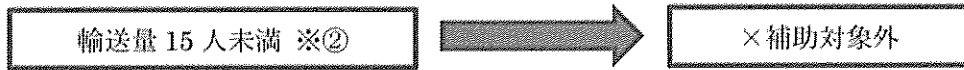
運送収入減少→平均乗車密度の減少→輸送量の減少

3 輸送量の確認方法

<例年補助要件>

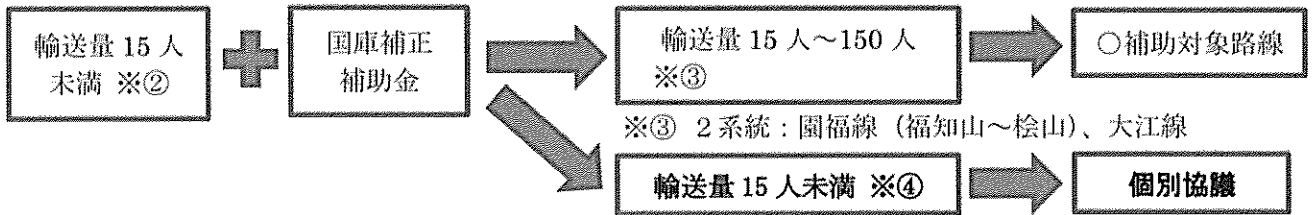


※① 14系統：和東木津線、八田線、園福線（桧山～園部）、高雄・京北線、高浜線、福知山線、伊根線、蒲入線、与謝線、峰山線、海岸線、間人循環線、久美浜線、丹後峰山線



※② 5系統：神吉線、原・神吉線、園福線（福知山～桧山）、大江線、夜久野線

<補助要件緩和>

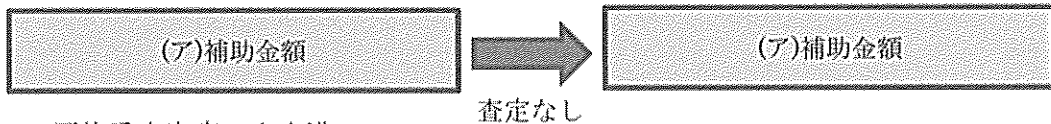


※④ 3系統：神吉線、原・神吉線、夜久野線

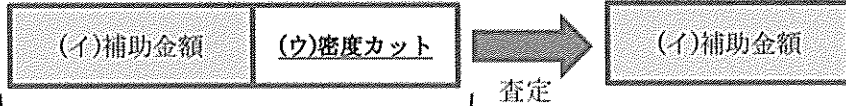
4 国庫補正補助金とは(令和3年度事業)

地域幹線系統補助金額の算定にあたり平均乗車密度が5人未満の路線（R3実績値）については減額（密度カット）されますが、国庫補助金（補正）はその「密度カットによる減額分（ウ）」を補助金として交付するもの。

<平均乗車密度5人以上>



<平均乗車密度5人未満>



(ア)補助金額全体

＜地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）に係る補助要件の緩和等について（抄）＞（令和４年４月２５日事務連絡）

１．地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について

（２）令和４年度、令和５年度及び令和６年度の生活交通確保維持改善計画について

ア 交付要綱別表１「補助対象事業の基準」の補助対象事業の基準「へ」の「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。」について、令和２年度及び令和３年度における実績輸送量が、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少等により１５人未満となっても、これにより、令和４年度、令和５年度及び令和６年度の生活交通確保維持改善計画において補助対象外とすることはない。

イ 交付要綱別表１「補助対象事業の基準」の補助対象事業の基準「へ」の「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」について、令和４年度、令和５年度及び令和６年度の生活交通確保維持改善計画において要件となる１日あたりの輸送量（以下「計画輸送量」という。）の計算においては、交付要綱別表１及び別表３の注意書き１～３における「計画運送収入」（交付要綱様式１－５の運送収入）に、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（令和３年２月１６日付国総地第９６号他）附則第２２条第２項及び同要綱（令和４年２月１５日付け国総地第６１号他）附則第２０条第２項の規定に基づき交付された補助金額のほか、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う運送収入の減収分を補填する等の目的により交付された地方公共団体等の補助金額を収入として算入できるものとする。なお同計算方法を採用した場合でも、計画輸送量が１日あたり１５人未満となる場合においては、実情を鑑み個別に判断することとする。

## 輸送量 15 人に満たない路線についての個別協議について

会社名： 京阪京都交通株式会社

路線名： 神吉線 1、原・神吉線 1

1 輸送量が 15 人に満たなかった原因、理由
<ul style="list-style-type: none"> <li>・運送収入の減少</li> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響により利用促進の取組が十分にできなかったこと</li> </ul>
2 コロナウイルスによる影響（コロナ禍前の状況との比較等）
<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出自粛等の影響により、令和 3 年度の運送収入が令和元年度との対比で、神吉線は約 30%、原・神吉線は約 5% 減少した</li> <li>・集客を伴うイベントの中止等により、利用促進活動の大幅な自粛を余儀なくされた</li> </ul>
3 路線の利用客、維持の必要性
<p><b>(1) 路線の利用客</b></p> <p>神吉線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南丹市八木町神吉地区から京都中部総合医療センターへの通院</li> <li>・南丹市八木町神吉地区から南丹市八木支所への移動</li> <li>・南丹市八木町神吉地区から八木中学校への通学</li> <li>・南丹市八木町神吉地区から J R 八木駅への通勤・通学のための移動</li> <li>・ J R 八木駅から亀岡市旭地区所在企業への通勤</li> <li>・亀岡市旭地区から J R 八木駅への移動</li> </ul> <p>原・神吉線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市右京区越畑・嵯原地区から京都中部総合医療センターへの通院</li> <li>・京都市右京区越畑・嵯原地区から J R 八木駅への移動</li> <li>・京都市右京区越畑・嵯原地区から買い物・金融機関等への移動</li> </ul> <p><b>(2) 維持の必要性</b></p> <p>両路線とも当該エリアにおいては唯一の公共交通機関であり、特に高齢者や学生など自ら交通手段を持たない交通弱者にとっては、日常生活を営む上での重要な移動手段として必要不可欠なものであるため。</p>
4 生産性向上の取組
<ul style="list-style-type: none"> <li>・無料体験乗車チラシによる利用促進を行い観光客の集客を図る。</li> <li>・沿線自治体から地域住民に向けて期間限定のフリーバスを発行し、バス利用の機会を創出すると共に路線バスの有用性、必要性を認識してもらう。</li> <li>・鉄道への接続が快適に行えるよう、ダイヤ調整を適宜行い利便性の確保に努める。</li> </ul>

## 輸送量15人に満たない路線についての個別協議について

会社名：京都交通株式会社

路線名：夜久野線1

## 1 輸送量が15人に満たなかった原因、理由

昨年に続き、コロナ禍の影響により、職場や買物、学校への外出自粛、出控えの影響などにより、バス利用が減った。

## 2 コロナウイルスによる影響（コロナ禍前の状況との比較等）

上記理由のほか、コロナ禍の影響によるイベントの中止や、利用促進などの取組の中止による影響が出ており、昨年比で-15.9%、一昨年比で26.3%に減っている。

## 3 路線の利用客、維持の必要性

旧夜久野町から福知山市街地を結ぶ路線であり、通学や通勤、通院、買い物等のための移動や 鉄道駅へのアクセス手段として 唯一の交通機関となっており、 地域住民の日常生活に必要不可欠である。

## 4 生産性向上の取組

コロナ終息後を見据えた取組について

沿線自治体と相談をしながら、地域住民へのバスへの関心を高める為の企画等参加及び利用促進を進める。具体的には「やくの高原まつり」を中心とした実行委員会に協力をいただき福知山市バスとの乗継を合わせて、夜久野線限定でイベント参加及び期間を限定にした、福知山市バス及び自主運行バスとの共通乗車券の発行などを行い、双方で利用促進を実施する。

事業者名	運行系統名	輸送量			補助金額
		通常時	国庫補助金算入	国・府補助金算入	
奈良交通	和東木津	20.1	—	—	国:8,863,000円 府:8,863,000円
京阪京都交通	八田線1	27.9	—	—	国:5,876,000円 府:5,876,000円
	神吉線1	2.2	4.9	7.2	国:1,175,500円 府:1,175,500円
	原・神吉線1	10.2	10.2 (国庫補助金なし)	10.2 (国庫・府補助金なし)	補助金なし
西日本 ジェイアールバス	園福線 (桧山～園部)	24.0	—	—	国:1,990,000円 府:1,990,000円
	園福線 (福知山～桧山)	8.5	16.5	—	国:8,961,000円 府:8,961,000円
	高雄・京北線	77.4	—	—	補助金なし
京都交通	高浜線1	15.1	—	—	国:613,000円 府:613,000円
	大江線1	11.6	13.3	15.0	国:1,307,000円 府:1,307,000円
	福知山線1	30.4	—	—	国:517,000円 府:517,000円
	夜久野線1	10.2	11.7	12.9	国:646,000円 府:646,000円
丹後海陸交通	伊根線	15.3	—	—	補助金なし
	蒲入線2	31.5	—	—	補助金なし
	与謝線2	16.5	—	—	国:3,894,200円 府:1,466,500円
	峰山線3	15.1	—	—	国:2,397,300円 府:2,396,500円
	海岸線2	22.4	—	—	国:4,230,000円 府:4,230,000円
	間人循環線	27.7	—	—	国:1,080,000円 府:1,080,000円
	久美浜線	20.1	—	—	補助金なし
	丹後峰山線	16.1	—	—	国:2,804,800円 府:2,804,500円

※「補助金なし」の路線は、平均乗車密度が5人以上のため国庫補助金(補正)の対象外路線。