

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 4 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 3 年 3 月 16 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)	国庫補助金算入時	
京阪京都交通	神吉線 1	6.3 人	9.0 人	資料 4-1
	原・神吉線 1	9.9 人	—	
京都交通	夜久野線 1	12.1 人	13.3 人	資料 4-2
丹後海陸交通	与謝線 2	13.8 人	—	資料 4-3

※補助対象路線全体の輸送量の詳細は別紙記載（資料 4-4）

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。

- ▶ R4 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 2 年度第 3 次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 4-4 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 4 系統）：個別協議

※R2 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を追加補助（国庫補助要綱附則第 22 条第 2 項）。

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>

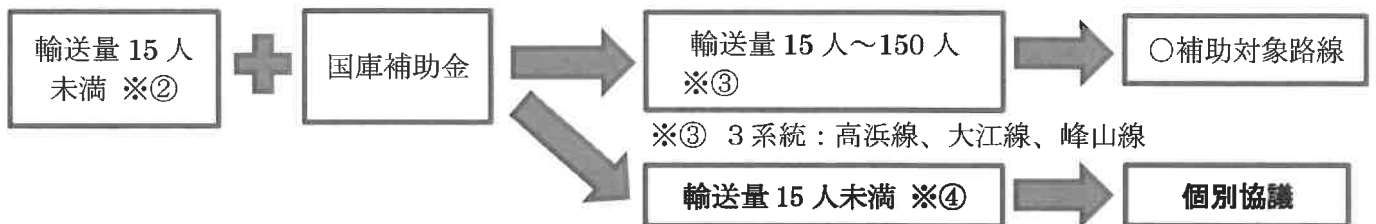


※① 13系統：和束木津線、八田線、園福線（2系統）、高雄・京北線、福知山線、伊根線、蒲入線、経ヶ岬線、海岸線、間人循環線、久美浜線、丹後峰山線



※② 7系統：神吉線、原・神吉線、高浜線、大江線、夜久野線、与謝線、峰山線

<補助要件緩和>



※④ 4系統：神吉線、原・神吉線、夜久野線、与謝線

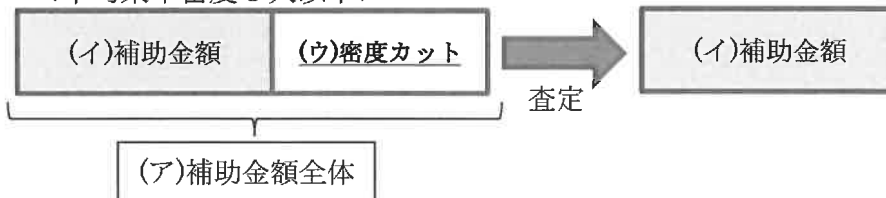
4 国庫3次補正補助金とは

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（R2実績値）については減額（密度カット）されますが、国庫3次補正はその「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人以下>



＜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3年3月16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年度及び令和5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「ホ」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年度及び令和5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「ホ」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年度及び令和5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

- ・ 運送収入の減少
- ・ 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

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）

- ・ 外出自粛等の影響により、令和 2 年度運送収入が令和元年度との対比で約 20% 減少
- ・ 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

3 路線の利用客、維持の必要性

(1) 路線の利用客

神吉線

- ・ 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
- ・ 南丹市八木町神吉地区から南丹市八木支所への移動
- ・ 南丹市八木町神吉地区から八木中学校への通学
- ・ 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
- ・ J R 八木駅から亀岡市旭地区所在企業への通勤
- ・ 亀岡市旭地区から J R 八木駅への移動

原・神吉線

- ・ 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
- ・ 京都市右京区越畑・嵯原地区から J R 八木駅への移動
- ・ 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

(2) 維持の必要性

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。

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）

- ・ 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。
- ・ 沿線住民に向けて外出機会を増やすような取組が行えるよう、沿線自治体と協働していく。
- ・ 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。

資料 4 - 2

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

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、具体的には、3月4月5月及び8月の利用者が約25%～30%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の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。

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：丹後海陸交通株式会社

路線名：与謝線 2

1 輸送量が 15 人に満たなかった原因、理由

令和 2 年度より幹線系統の競合解消等を実施したが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言の発出によって、外出自粛による通院、買い物利用、学校休校による通学利用が減少し、輸送量が 15 人を満たすことが出来なかった。

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）

上記以外に、コロナ禍以前に行っていたイベントでの利用促進事業が、イベント中止により実施できず、運送収入がコロナ禍前と比較して、令和 2 年 4 月は 41%減少、令和 2 年 5 月は 44%減少、令和 2 年 9 月は 16%減少、令和 3 年 1 月は 9%減少となった。

3 路線の利用客、維持の必要性

与謝線は、通勤、通学、通院や買い物等のための移動手段かつ、与謝野駅へのアクセス手段として、地域住民の日常生活に必要不可欠であり、当該系統が唯一の交通手段となっている。

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）

沿線市町と連携しながら、バスへの関心を高める下記の取組を実施する。

- ・高齢者、学生、未就学児童を対象としたバスの乗り方教室の開催
- ・宿泊施設や商業施設、飲食店との連携
- ・バス待ち環境の改善
- ・車内アナウンス、バス停のナンバリング及びバス停表記の多言語化
- ・企画乗車券の造成・販売
- ・沿線市町と事業者が連携し、イベント等でバス利用促進事業を展開
- ・時刻表の作製、配布

令和4年度計画輸送量算定表(補助対象路線運行系統別)

資料4-4

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	和束木津	23.9	—	—	国:8,663,000円 府:8,663,000円
京阪京都交通	八田線1	26.9	—	—	国:4,457,500円 府:4,457,500円
	神吉線1	6.3	9.0	11.2	国:1,168,500円 府:1,168,500円
	原・神吉線1	9.9	9.9 (国庫補助金なし)	—	補助金なし
西日本JRバス	園福線	36.4	—	—	国:1,810,000円 府:1,810,000円
	園福線	16.8	—	—	国:6,577,500円 府:6,577,500円
	高雄・京北線	87.7	—	—	補助金なし
京都交通	高浜線1	12.8	15.1	—	国:1,235,000円 府:599,000円
	大江線1	14.1	15.9	—	国:1,234,000円 府:1,234,000円
	福知山線1	31.2	—	—	国:489,500円 府:489,500円
	夜久野線1	12.1	13.3	14.8	国:615,500円 府:615,500円
丹後海陸交通	伊根線	19.4	—	—	国:1,446,500円 府:824,500円
	蒲入線2	24.7	—	—	補助金なし
	経ヶ岬線2	17.2	—	—	補助金なし
	与謝線2	13.8	13.8 (国庫補助金なし)	—	補助金なし
	峰山線3	13.2	18.9	—	国:2,098,000円 府:2,098,000円
	海岸線2	22.4	—	—	国:3,819,000円 府:3,819,000円
	間人循環線	30.3	—	—	補助金なし
	久美浜線	25.9	—	—	補助金なし
	丹後峰山線	15.6	—	—	国:1,762,000円 府:1,762,000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3次補正時、補助対象外路線。