

別表1（第4関係）

補助対象系統
<p>青森県バス交通等対策協議会（以下「協議会」という。）等が定めた生活交通確保維持改善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、次のイからリ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> <p>①国庫補助金交付要綱別表5に定める広域行政圏の中心市町村への需要</p> <p>②県庁所在地への需要</p> <p>③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協議会が認めたものへの需要</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、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2ヵ年度連続して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。</p> <p style="padding-left: 2em;">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費用の見込額に達しておらず、かつ、過去2ヵ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> <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つては、再編を行う日までに、国土交通大臣から生活交通確保維持改善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> <p>チ 経常収益が経常費用の11/20に満たない系統については、関係市町村が補助することにより経常収益及び当該市町村の補助額の合計額が経常費用の11/20に相当する額に達するもの。</p> <p>リ 協議会で定めた生活交通確保維持改善計画に記載されている市町村負担額（上記チ及び別表2の5及び6に規定する額）を関係市町村が補助するもの。ただし、市町村負担額について、事業者と市町村で協議した場合はこの限りではない。</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額がある場合は、当該運行系統の実車走行キロ当たり運送収入の実績額に計画実車走行キロを乗じて算出する。実績額がない場合は、補助対象経費用の11/20と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。
- 「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」

別表2（第5関係）

補助対象経費	
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。 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 ただし、実車走行キロ当たり経常費用の見込額が、国庫補助金交付要綱別表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、次式によって算出して得られた額以上の額とする。 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、基準期間（※1）の実績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）実績額がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と協議会等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。 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 × $\left[\frac{\text{当該補助対象系統の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該補助対象系統の総キロ程}} \right]$
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（以下「みなし運行回数」という。）分に相当する額とする。 このとき、別表1のりにある市町村負担額とは、運行回数とみなし運行回数の差分に相当する額とする。
6.	補助対象経費の額は、運行回数並びにみなし運行回数が10回を超える系統については、10回分に相当する額とする。ただし、スクールバス等輸送を乗合バスへ一元化を図る場合等当該運行回数が地域の生活交通として適当であると協議会での協議を踏まえ、知事が特別に認める場合はこの限りではない。 このとき、別表1のりにある市町村負担額とは、関係市町村並びに協議会での協議により運行回数が決定された場合における、運行回数並びに見なし運行回数と、補助対象運行回数との差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認められるときは、国土交通大臣が適当と認める額）を平均して得られた額をいう。（国庫補助金交付要綱第2編第1章第3節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。（国庫補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。）
- 「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年をいう。