

各地方運輸局交通政策部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

総合政策局地域交通課長

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額について

令和4年度における地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8に定める「補助対象系統が存する市区町村毎の国庫補助上限額」については、下記により算定することとしたので、関係者への周知方よろしくお取り計らい願います。

記

①通常の補助を受ける場合の算定式

i) 人口密度120人以上

対象人口 × 90円 × 0.7 (補正係数) + 200万円 (定額)

ii) 人口密度120人未満

対象人口 × 90円 × 1.0 (補正係数) + 200万円 (定額)

②地域公共交通計画を策定した場合の算定式

対象人口 × 120円 + 220万円 (定額)

③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。)の認定を受けた場合の算定式

対象人口 × 240円 + 400万円 (定額)

④地域旅客運送サービス継続実施計画 (以下「継続実施計画」という。)の認定を受けた場合の算定式

対象人口 × 240円 + 400万円 (定額)

⑤地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表8ただし書きに係る場合 (別表25の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす地域公共交通の対象区域内の市町村であって、都道府県及び当該市町村を構成員に含む活性化法法定協議会に対し交付する場合)

①～③の算定式を基に算出した市町村ごとの上限額の合算

なお、災害等により被災した市町村においては、上記算定式によらず特段の配慮を行うこととする。

※いずれの算定式も千円未満切り捨てとする。

※人口密度とは、最新の国勢調査結果による。なお、補助対象系統が存する市町村が複数あり、協議会が当該複数市町村により構成される場合には、それぞれの人口密度の平均値をとる。

以上

1. 対象人口の考え方

(1) 人口集中地区以外の人口と交通不便地域の人口（※）を比較し、多い人口を対象人口とする。

(2) 政令市、中核市の場合は、交通不便地域の人口（※）を対象人口とする。

※交通不便地域の人口とは、次に掲げる地域の人口の合計（重複する場合を除く。）とする。

- ① 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和3年法律第19号）第2条第1項及び第43条の適用される要件に該当する過疎地域（同法第3条第1項及び第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第42条に基づく「過疎地域とみなされる区域」及び同法第44条第4項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。）
- ② 離島振興法（昭和28年法律第72号）第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域
- ③ 半島振興法（昭和60年法律第63号）第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域
- ④ 山村振興法（昭和40年法律第64号）第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
- ⑤ 奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島
- ⑥ 小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島
- ⑦ 沖縄振興特別措置法第3条第1号に規定する沖縄県の区域
- ⑧ 交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域（以下「運輸局長指定交通不便地域」という。）

(3) 運輸局長指定交通不便地域の地域内フィーダー系統のみを申請する場合は、運輸局長指定交通不便地域の人口のみを対象人口とする。

2. 今後の国庫補助上限額の考え方

今後も必要な予算の確保に最大限努めるものの、国庫補助の上限額については、何らかの調整があり得る。

地域公共交通活性化再生法に規定する地域公共交通計画の策定を補助要件（令和6年度予算に係る事業までは経過措置あり）としていることを踏まえ、公的負担による確保維持が真に必要な地域内フィーダー系統に対し、効果的・効率的な補助を実施する観点から、国庫補助の上限額については、今後も必要な見直しを行うことがあり得る。

利便増進計画及び継続実施計画の認定を受けた場合の特例の期間については、最長5年間とすることとし、それ以降については、改めて認定を受けた場合を除き、②地域公共交通計画を策定した場合の算定式を適用する。