

南房総・館山地域公共交通運賃協議分科会の設置について

令和5年4月に改正された道路運送法の施行に伴い、令和5年10月1日以降、運賃等の協議を行う際は、地域公共交通会議ではなく、道路運送法第9条第4項で規定する協議会において、協議を行う必要があることから、「南房総・館山地域公共交通活性化協議会」の分科会として「運賃協議分科会」を新たに設置する。

●法改正前（～R5.9.30）⇒地域公共交通会議において協議を調え、国土交通大臣に届出

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

道路運送法【抜粋】 第9条

4 一般乗合旅客自動車運送事業が、旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、運賃等について関係者間の協議が調ったときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

道路運送法施行規則【抜粋】 第9条

第9条の2 法第九条第四項の協議が調ったときとは、地域公共交通会議又は協議会において協議が調っているときとする。

●法改正後（R5.10.1～）⇒・新たな「協議会」において協議を調え、国土交通大臣に提出
・公聴会の開催等により住民等の意見を聞く

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

道路運送法【抜粋】 第9条

4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線又は営業区域（以下この項において「路線等」という。）に係る運賃等について協議が調ったときは、当該協議が調った事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。当該協議会において当該運賃等の変更について協議が調ったときも、同様とする。

- 一 当該路線等をその区域に含む市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県
- 二 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 当該路線等を管轄する地方運輸局長
- 四 第一号に規定する市町村の長又は同号に規定する都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者

5 前項第一号に掲げる者は、同項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

※（委員の例）チョイソコ南房総・館山の運賃協議の場合

第9条第4項第1号	南房総市・館山市
第9条第4項第2号	鏡浦自動車株式会社
第9条第4項第3号	関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送）
第9条第4項第4号	南房総市住民利用者代表、館山市住民利用者代表

一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について

- 一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃制度について、協議を行う構成員が重要であることに鑑み、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加することとした
- また、上記協議の前に、住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための措置を講ずることを規定した

これまで

【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

旧 道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者が、旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、運賃等について関係者間の協議が調ったときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもつて足りる。

施行規則 9条の2概要

法第9条第4項の協議が調ったときは、地域公共交通会議又は（活性化）協議会において協議が調っているときとする。

令和5年10月1日以降

【公聴会の開催等により、住民等の意見を聞く】

※パブリックコメント募集、市政広報紙、地域住民へのアンケート調査、事業者や事業者団体へのヒアリング実施 など
を想定

新 道路運送法 9条5項概要

市町村又は都道府県は、前項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

【協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

新 道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線等に係る運賃等について協議が調ったときは、協議が調った事項を国土交通大臣に届け出るにより、当該運賃等を定めることができる。

- 一 市町村又は都道府県
- 二 当該一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 地方運輸局長
- 四 市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者

（運賃）協議会の進め方の例について

○開催方法

- ・一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃は、道路運送法第9条第4項に規定する協議会（以下、「運賃協議会」とする。）において協議を行う必要があります。
- ・運賃協議会の設置方法について、例えば以下の方法が考えられます。
地域公共交通会議の要綱に
 - ①「乗合旅客運送の運賃・料金に関する事項は別に定める構成員にて協議を行う」旨の規定の追加
 - ②「運賃協議分科会」や「運賃協議WG」にて協議を行う旨の規定の追加
 その他、運賃協議会を新たに設置する方法などが考えられます。
- ・独禁法に抵触しないよう構成員を限定して、地域公共交通会議とは別に開催する必要があります。
※地域公共交通会議と連続して協議を行う場合でも、地域公共交通会議の構成員を退室又は別室で行うなどの留意が必要です。また、地域公共交通会議の開催前に構成員のみで協議を行う方法も考えられます。
※複数事業者の運賃を協議する場合は、独禁法に抵触しないように1事業者毎に協議が必要となります。

○住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための措置について

・法令上の公聴会は例示にすぎないため、住民、利用者、利害関係者へ広く意見を求める手法であれば、以下の方法での意見聴取も可能です。

（例）※（ ）内は想定する対象者

- ①パブコメ（住民、利用者、利害関係者）
 - ②市政広報誌（住民、利用者、利害関係者）
 - ③自治会への説明会（住民、利用者）
 - ④業界団体を通じた事業者説明（利害関係者）
- ①と②はいずれかを実施、③と④は併せて実施。※①or②or③+④

【その他】

- ・ホームページへ意見募集の掲載
- ・地域住民に対するアンケート調査 等

○その他

- ・道路運送法の手続きにおいて、「協議会において協議が調った書類（以下、「証明書」。）」を提出いただくところですが、運賃協議会で協議が調った事項についても証明書を作成いただき、運賃及び料金の設定（変更）届出に添付下さい。
※事業計画や運行計画についての証明書とは別に協議運賃についての証明書を作成いただくイメージです。

南房総・館山地域公共交通運賃協議分科会規程 (案)

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項に規定される運賃等(以下、「協議運賃」という。)について協議するため、南房総・館山地域公共交通活性化協議会規約第12条の規定に基づき、南房総・館山地域公共交通運賃協議分科会(以下「分科会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 分科会は次の事務を所掌する。

- (1) 協議運賃に関すること
- (2) その他目的を達成するために必要な事項

(委員)

第3条 分科会は次の各号に掲げる者により構成する。

- (1) 南房総市及び館山市
- (2) 協議運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 地方運輸局長
- (4) 市民の意見を代表する者

2 委員の任期は、前項第2号に掲げる者にあつては当該協議運賃に係る協議が終了するまでとし、その他の者にあつては、南房総・館山地域公共交通活性化協議会の委員の任期と同様とする。

(委員長)

第4条 委員長は、前条第1項第1号に規定する者が務める。

(会議)

第5条 分科会の会議は、委員長が招集し、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

2 委員長は、会議の議長となる。

3 会議の議事は出席した委員の合議により決し、合議により決することができないときは、議長の決するところによる。

4 会議は、原則として非公開とする。

5 会議は、書面にて開催することができる。

(守秘義務)

第6条 委員は、職務上知り得た秘密を他にもらしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(庶務)

第7条 分科会の庶務は、南房総・館山地域公共交通活性化協議会事務局において処理し、会議の議事録を作成したうえで保管するものとする。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、分科会の運営に関し、必要な事項は、委員長が分科会に諮って定める。

附 則

この要綱は、令和6年6月7日から施行する。

地域公共交通計画（地域内フィーダー系統）認定申請書提出について

【はじめに：地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）とは？】
 通称「フィーダー補助」といい、国のバス運行等に対する補助メニューのひとつ。利用者が多く、地域の拠点間をつなぐ幹線路線バス（本地域では、富浦なむや～館山航空隊を結ぶ「館山市内線」等）を補完し、接続する赤字の支線が補助対象となる。補助要件を満たし交付が決まると、運行経費の最大2分の1の補助が受けられる。（ただし、市町村ごとに補助上限額が設けられる。この補助上限額と経費の2分の1を比較し、金額が低い方が最終的な補助金額となる）

1. 今年度の申請について

令和5年度より本格運行を行っている「チョイソコ南房総・館山」及び「館山市街地循環バス」について、昨年度に引き続きフィーダー補助の要件を満たすことから、補助申請を行っていく。

2. 手続きに関する概要

- ・今回は、令和7年度分（補助対象期間 R6.10～R7.9）について申請を行う。
- ・申請に先立ち提出が必要となる「地域公共交通計画（地域内フィーダー系統補助）認定申請書」について、本日の協議会で審議。
- ・内容に疑義や問題が無ければ、本日配布の計画案（認定申請書）を国に提出。（6月30日締切）
- ・計画が認定を受けた場合は、秋以降に補助金交付申請書を提出する。

3. 計画への位置づけ

2つの事業いずれも、南房総・館山地域公共交通計画の施策事業に位置付けられており、機能分担の整理でも、「地域内路線」や「フィーダー交通」に定めている。

- ・施策事業3「地域内路線の再編及び有効活用（丸線・平群線）」
⇒チョイソコ南房総・館山
- ・施策事業5「フィーダー交通・補完交通の整備」
⇒館山市街地循環バス

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

補助対象システムに係る経常費用から経常収益を控除した額

※令和6年度まではバス事業者等も対象



○ 補助率

1/2以内

○ 主な補助要件

市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人／1回以上であること
- ・経常赤字であること

補助対象システムのイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統）について

【はじめに：地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）とは？】

通称「幹線系統補助」といい、国のバス運行等に対する補助メニューのひとつ。利用者が多く、地域の拠点間をつなぐ幹線路線バス（本地域では、「館山市内線」「館山鴨川線」「南房州本線」が該当）が補助対象となる。輸送量が1日15人以上などの補助要件を満たし交付が決まると、予測費用の欠損額に対し、最大2分の1の補助が受けられる。

また、令和2年11月の法改正に合わる形で令和7年事業年度分から地域公共交通計画と補助制度の連動化が行われることになり、活性化再生法に基づく協議会等において協議が必要となったことから、今回の提出になります。

1. 今年度について

千葉県バス対策協議会安房分科会で協議路線となっている下記路線に係る地域公共交通計画別紙について審議するものです。

対象路線：館山市内線・館山鴨川線・南房州本線

2. 手続きに関する概要

- ・今回は、令和7年度分（補助対象期間 R6.10～R7.9）について協議を行う。
- ・申請に先立ち、千葉県バス対策協議会安房分科会において協議を行った「地域公共交通計画の別表」を基に計画別紙について、本日の協議会で審議。
- ・内容に疑義や問題が無ければ、本日配布の別紙案を国に提出。（6月30日締切）
- ・計画が認定を受けた場合は、秋以降に補助金交付申請書を提出する。

3. 計画への位置づけ

地域間幹線系統の3路線はいずれも、南房総・館山地域公共交通計画の施策事業に位置付けられており、機能分担の整理でも、「地域間幹線系統」に定めている。また、当該補助の活用についても明記している。

- ・施策事業1「地域間幹線系統（バス路線）の維持（市内線・南房州本線・館山鴨川線）」



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
 - 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額
- | | | |
|------|--------|----|
| 予測費用 | 補助対象経費 | 欠損 |
| | | ↓ |
| | 予測収益 | |

＜補助対象経費算定方法＞

予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

－

予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
- 補助率
1/2
 - 主な補助要件
 - ・都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
 - ・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
 - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
 - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
 - ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象系統のイメージ

