

2023/10/11

# 地域公共交通確保維持事業の活用について

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



### <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

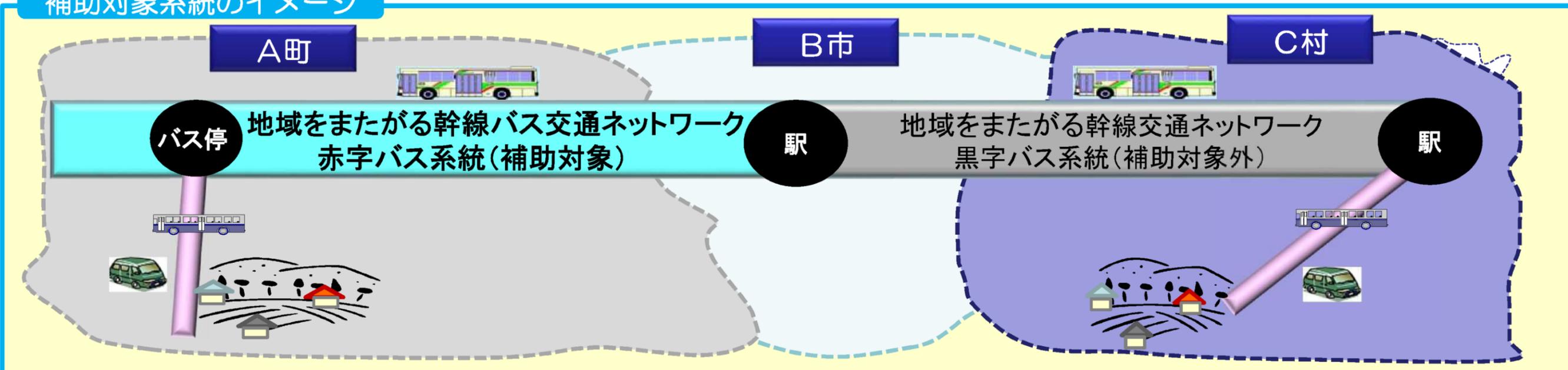
※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※ 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。

## 補助対象システムのイメージ



# 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）

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、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。

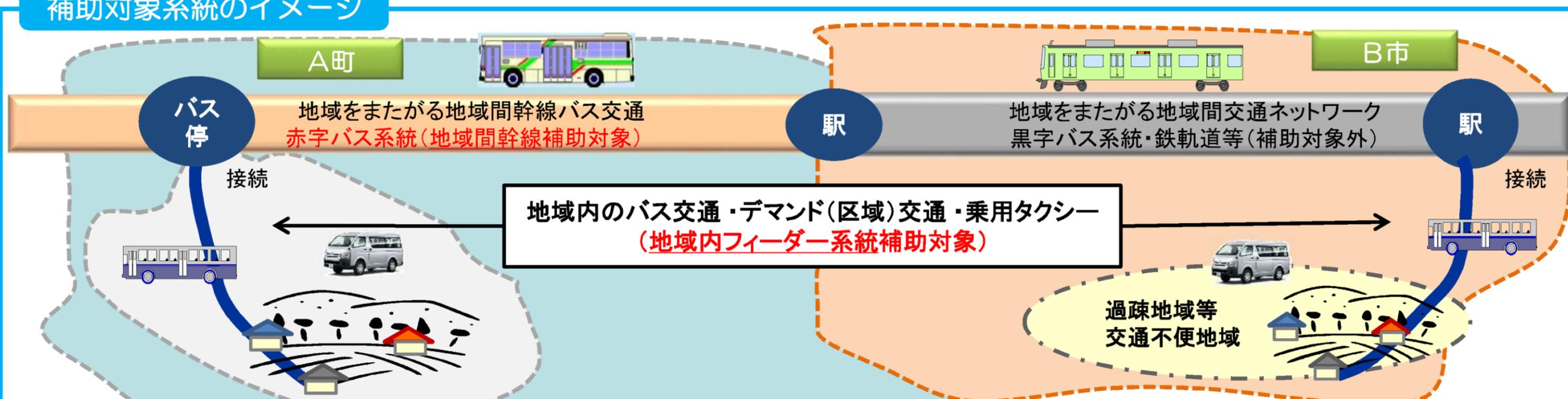
## 補助内容

- **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  
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- **補助対象経費**  
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- **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

## 補助対象系統のイメージ



※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

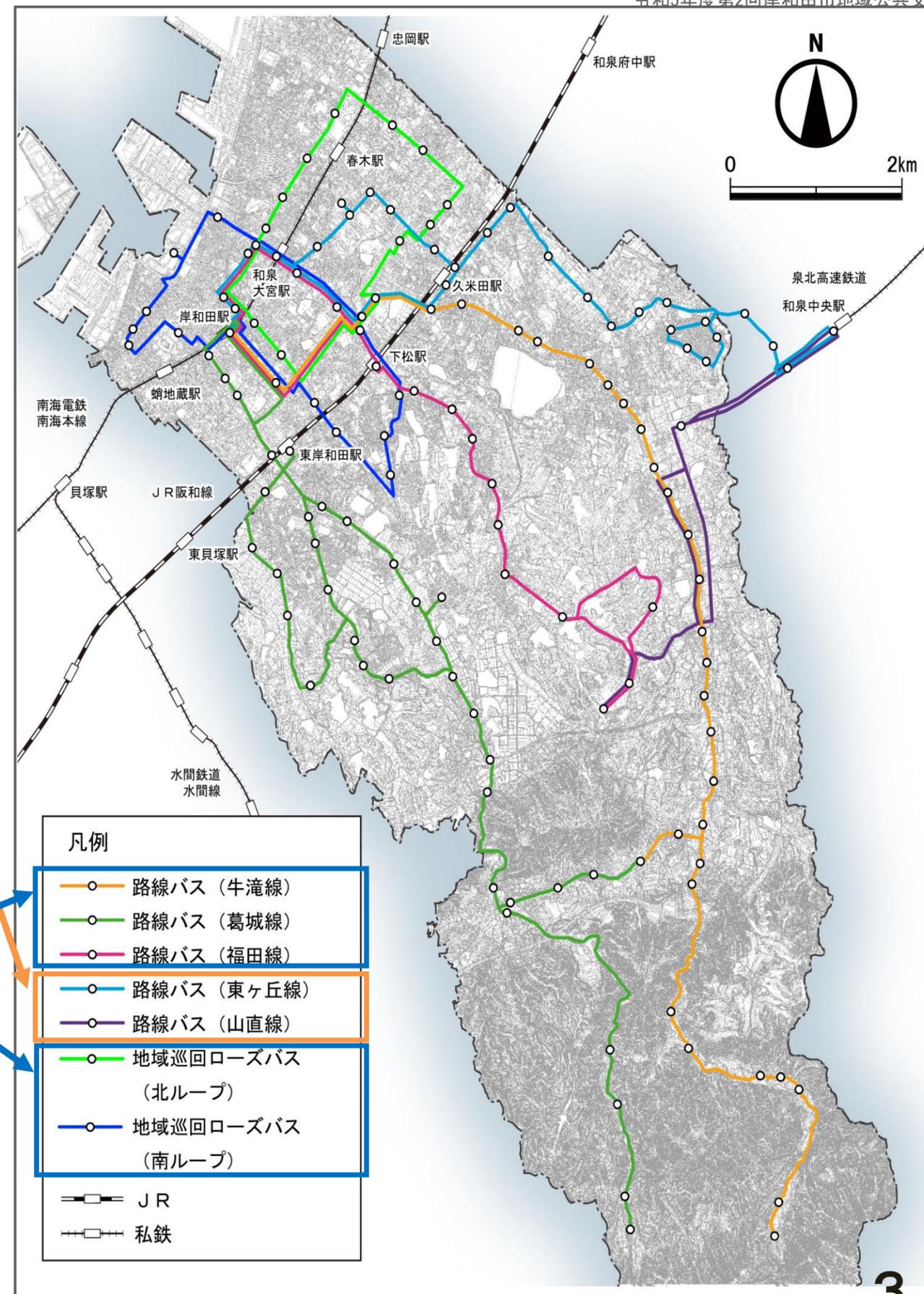
# 本市に検討路線について

## 地域間幹線系統

地域間幹線は市町村をまたがって運行する路線すべてを指します。

## 地域内フィーダー系統

地域間幹線バス系統に接続して支線として運行している路線を指しています。



# 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

## 第7条

陸上交通（地域間幹線系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における**位置付け・役割**
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の**必要性**
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービス（活性化法第1条に規定する地域旅客運送サービスをいう。以下同じ。）の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の**定量的な目標・効果及びその評価手法**

# 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

## 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割



「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット(国土交通省)」

**Check! 系統の記載**  
表内の系統名は図と整合させて記載してください。

**Check! 取組の方向性の記載**  
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

<表での整理イメージ>

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス 水色系統	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行
	乗合バス 赤系統		
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す
	乗合バス 青系統、黄緑系統		

<地図での整理イメージ>

**Check! 補助系統の位置**  
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。

**Check! 計画区域の設定**  
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。



**Check! 確保・維持策の記載**  
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

**Check! ネットワークの全体像**  
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

# 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

## 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性



### 記載例

事業必要性：

市内の拠点と市外の拠点を連絡し、通勤通学、買い物といった日常生活に係る移動や観光等に至る多様な目的での移動を支える路線として、将来にわたり存続させるためにも、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し維持改善を進める。また、沿線の状況や利用状況を踏まえて、継続的な改善に取り組み、広域的な視点での地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める。

## 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要



### 記載例

実施主体: 岸和田市地域公共交通協議会 岸和田市 交通事業者  
路線の運行 南海ウイングバス

# 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービス(活性化法第1条に規定する地域旅客運送サービスをいう。以下同じ。)の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法



「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット(国土交通省)」

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年
...				

**Check!** 数値指標・目標値  
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

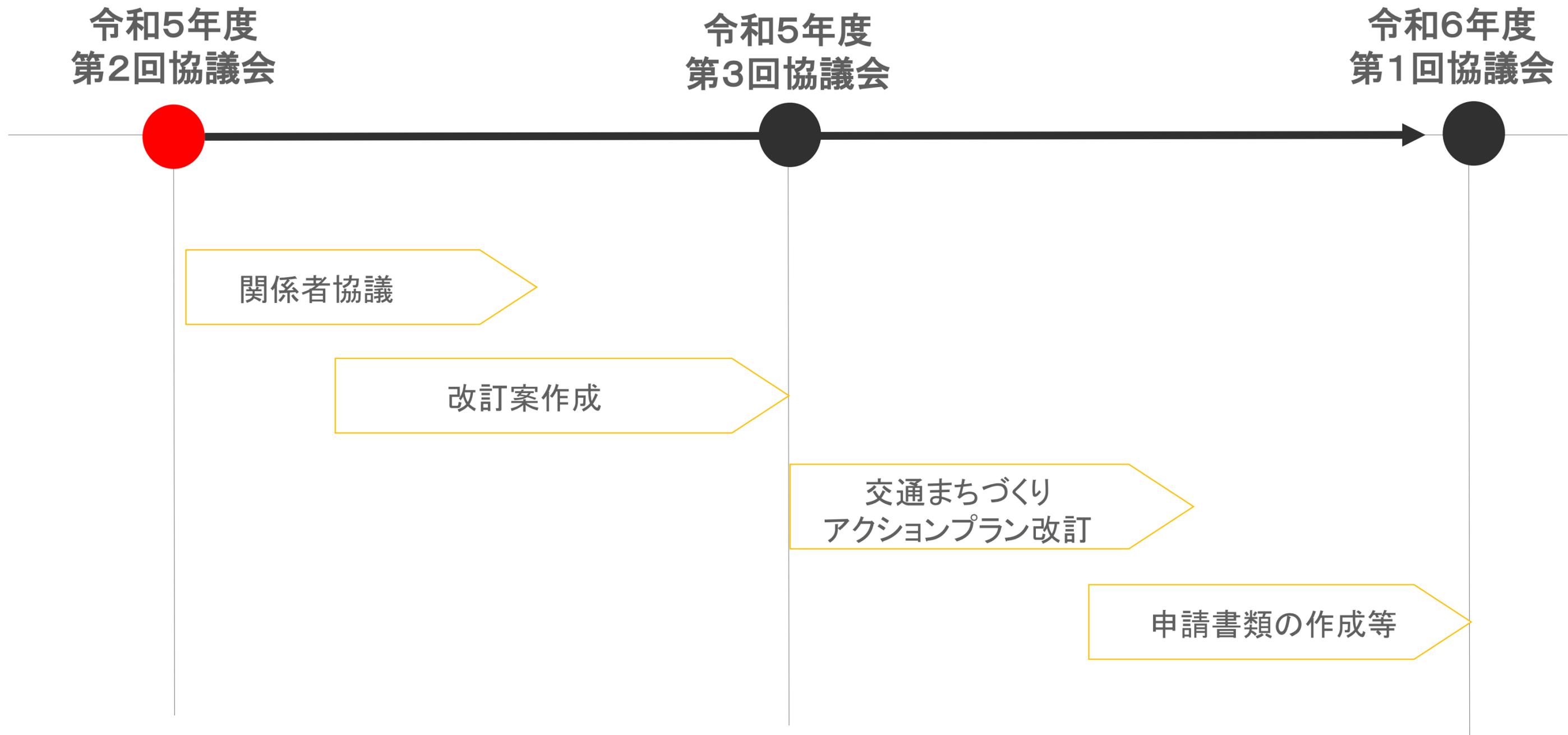
**Check!** 個別系統の目標  
基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

**Check!** 単位について  
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

**Check!** 収支について  
収支については、収支率でも差し支えありません。

**Check!** データ取得手法  
具体的なデータ取得方法について記載してください。

# 今後の予定



別表1（第6条第1項関連）

## 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）

補助対象事業者	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率
一般乗合旅客自動車運送事業者及び活性化法法定協議会	補助対象系統に係る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であって、別表2に定めるところにより算出される経費	<p>都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に掲載された運行系統の運行のうち、次のイからリまでの全てに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者であって、活性化法法定協議会で議論を経て、第7条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に記載されている運送予定者による運行であること。</p> <p>ロ 道路運送法施行規則第3条の3第一号に規定する路線定期運行に係るもの。</p> <p>ハ 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><u>ニ 次のいずれかの需要に対応して設定されるもの。</u></p> <p>① 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 都道府県庁所在地への需要</p> <p><u>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活性化法法定協議会が認めたものへの需要</u></p> <p>ホ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、活性化法法定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>ヘ 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。</p> $\text{計画平均乗車密度} \times \text{計画運行回数}$ <p>ト 補助対象期間に、当該運行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運行系統の補助対象経常費用の見込額に達しておらず、かつ、過去2ヶ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>チ 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っては、再編を行う日までに地域公共交通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</p>	1/2

		<p>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>リ 第7条第5項に規定する改善計画を実施する運行系統であつて、補助対象経費が別表2の1. に基づく補助対象経常費用の9/20に相当する上限額となる運行系統又は補助対象経費の算出にあつて別表2の5. の適用を受ける運行系統以外の運行系統にあつては、当該改善計画の期間終了時において当該改善計画で設定した目標値を達成したもの。(燃料高騰等のやむを得ない外的要因により目標値を達成しなかったと認められる場合を含む。)</p>	
--	--	---	--

(注)

1. 「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。)

$$\text{「計画平均乗車密度」} = \text{「計画運送収入」} \div \text{「計画実車走行キロ」} \div \text{「平均賃率」}$$

2. 「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、補助対象経常費用の11/20と活性化法法定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。

3. 「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。)

$$\text{「平均賃率」} = \text{「停留所相互間総運賃額」} \div \text{「停留所相互間総キロ」}$$

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。

$$\text{「平均賃率」} = (\text{「運賃改定前適用の平均賃率} \times \text{日数」} + \text{「運賃改定後適用の平均賃率} \times \text{日数」}) \div \text{「総適用日数」}$$