

コロナ禍により地域間幹線系統への直接的な支援が必要に!

地域間幹線系統は、国や県からの補助金によって赤字を補填して運行を継続していますが、赤字額を全て補助金でまかなえるとは限りません。

補助金をもらっても不足する赤字分については、沿線市町村が負担している場合もありますが、多くはバス事業者が他部門で得た利益で補填する「内部補助」を行っています。

内部補助の原資は、高速バスや貸切バスなど、収益性の高い部門の利益でしたが、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、高速バスや貸切バスの利用が低迷し、これまでのような利益を出すことができなくなっています。このため、バス事業者の内部補助によって**地域間幹線系統やその他の赤字路線を維持することは困難な状況**になっています。従って、地域にとって必要な地域間幹線系統であっても存続が危うくなっており、従来から行われてきた利用促進策の実施のような間接的な関与だけでなく、沿線市町村が協力して赤字補填するなど、**今後は路線維持のための直接的な支援が必要**にならざるを得ないと予想されます。

また、単に赤字補填を増額するだけでなく、このような状況を契機として、地域公共交通ネットワークをより良くするため、地域間幹線系統が自分たちの**地域にとってどのような価値や役割があり、どのように活用していくべきか**を改めて考えていく必要があります。



みんなで考え! みんなで守ろう! 広域バス路線

鉄道がない地域など中山間地域では、通院や通学などの移動には自治体をまたいで運行する路線バスが欠かせません。路線バスが走り続けることは、これら地域に住み続けるために必要なことです。



「地域間幹線系統」は地域の安心を支えるバス路線

地域の中心都市と周辺の市町村をつなぐバス路線のうち、バス事業者が運賃収入のみでは維持できない一定の要件を満たすバス路線は、国や県の補助を受けて運行しています。これらのバス路線を「**地域間幹線系統**」と言います。

「地域間幹線系統」は、総合病院や商業施設、学校などへのアクセスを担っており、地域にとって重要な基幹的公共交通です。

各市町村が運行するコミュニティバスやオンデマンド交通なども国の補助（地域内フィーダー系統補助）を受けられますが、その補助要件として「**地域間幹線系統に接続すること**」があり、**市町村の公共交通施策にも関わりの深いバス路線**と言えます。

地域間幹線系統が補助を受けられなくなったり、廃止になれば、沿線市町村は**代替交通手段を確保**する必要があるだけでなく、**フィーダー系統補助を受けられなくなるため、財政的な負担が増大**し、フィーダー系統の存続にも影響を及ぼします。

地域の公共交通ネットワークを維持するため、地域間幹線系統の活性化は重要な取組の一つです。

用語解説

地域間幹線系統：複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスのうち、運送収入（運賃）のみでは事業採算が確保できない系統

フィーダー系統：地域間幹線系統に接続して地域の公共交通を担うコミュニティバスやデマンド交通



【お問合せ先】

中部運輸局 052-952-8006 愛知運輸支局 052-351-5311
静岡運輸支局 054-261-2939 岐阜運輸支局 058-279-3716
三重運輸支局 059-234-8411 福井運輸支局 0776-34-1601

【発行】

国土交通省 中部運輸局
TEL：052-952-8006 / Fax：052-952-8085
令和4年3月発行

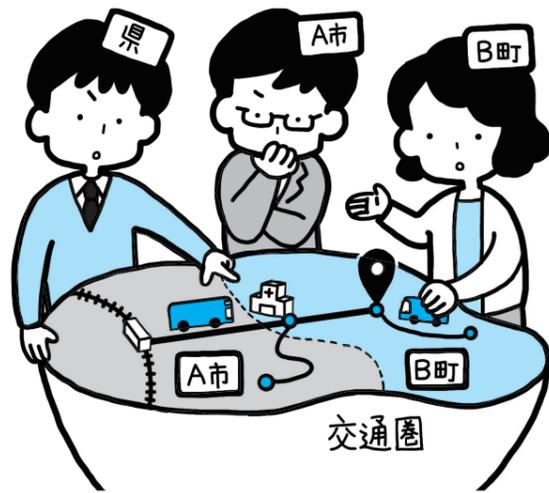
「地域間幹線系統」のために 県・市町村ができること

バス路線維持の議論は日頃から！

地域間幹線系統は沿線市町村にとって大切な存在であるにも関わらず、主に国・県の補助とバス事業者の負担で維持されており、市町村で利用状況等が把握されておらず、バス事業者から廃止申出を受けてから対応を迫られることが珍しくありません。このような状況を防ぐため、日頃から県と市町村が協力して以下のような対策を講じていくことが大切です。

01

各種ツールを活用した 活性化の取組の実施



- 地域間幹線系統について、日頃から県と沿線市町村で活性化の取組を検討・実施できるよう、中部運輸局では、以下のようなツールを用意しています。
- これらの各種ツールを活用しながら、地域間幹線系統の関係者が活性化に向けた取組を実施することが求められています。

地域間幹線系統の検討ツール

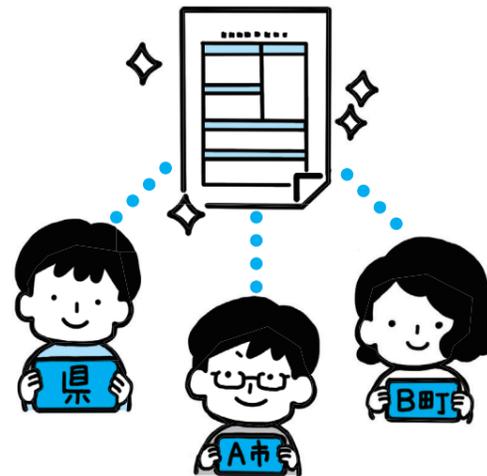
- 中部の交通圏
- 地域間幹線バスが地域で役立つようにするために
- 地域間幹線系統分析シート (次の項目を参照)



中部運輸局ライブラリー 🔍

02

「地域間幹線系統分析シート」の 活用による運営状況の共有



- 県と市町村が協力して路線の輸送状況や関係主体の取組を「地域間幹線系統分析シート」として整理しましょう。
- 中部運輸局では、輸送量が補助要件の下限に近い系統 (15-20人) や収支率が低い系統 (25%以下) について、関係者間で議論しやすいよう、シート作成を推奨しています。シートを基に、バス事業者、県、沿線市町村で情報を共有し、それぞれが果たすべき役割について合意形成しましょう。

地域間幹線系統分析シート



- [記載項目]
- 系統の概要
 - 地域幹線系統補助に係る指標
 - 当該系統の必要性
 - 接続する地域内フィーダー
 - 今後の取組予定

様式のダウンロードはこちら /
中部運輸局ライブラリー 🔍

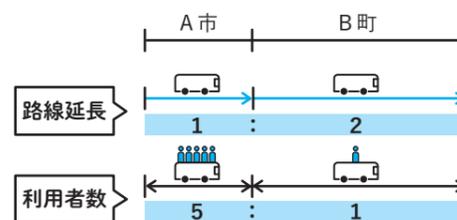
03

関係者間の費用負担の調整



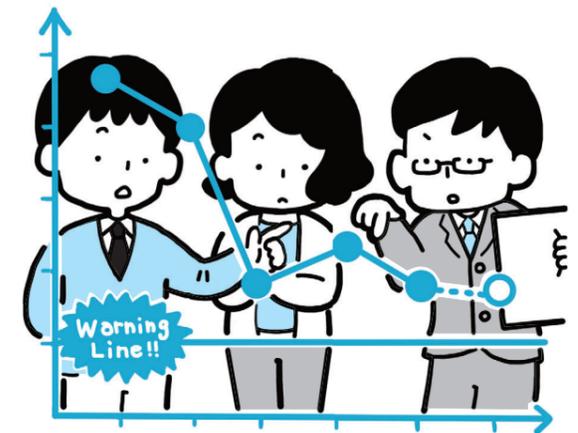
- 複数市町村にまたがる地域間幹線系統への赤字補填や代替バス運行を行う場合、各市町村の費用負担の決定が難しいケースが多くみられます。
- 費用負担の考え方は、路線延長や実車走行距離の比率による配分が代表的ですが、OD調査に基づき利用者数で配分する方法なども考えられます。
- 路線の維持によって、沿線市町村が受けるメリットを考慮し、費用分担の方法について関係者同士が納得できるようなルールを作りましょう。

費用負担の考え方(例)



04

モニタリングによる 早めの検討開始



- 補助基準を満たさなくなった後に代替交通の検討を開始すると、時間が足りず関係者間の費用負担の調整や代替手段の検討が十分にできません。
- 「地域間幹線系統分析シート」では、特に補助要件に関する「輸送量」「運行回数」「平均乗車密度」の過去5年間の推移を整理できます。これらの推移を把握することで、補助基準を満たさなくなる前から対応策の検討を始めましょう。

具体的な検討は協議会で

県が設置する
地域協議会やその分科会



市町村の
地域公共交通会議

