

## 目次

### 1. 地域公共交通計画について

1. 地域公共交通計画とは
2. 地域公共交通計画の意義
3. 地域公共交通計画の要件
4. 地域公共交通計画作成の過程
5. 計画策定に伴う協議会運営について
6. 計画と補助との連動化

### 2. 地域公共交通確保維持改善事業について

- 1-4. フィーダー系統補助について
5. 車両購入補助について

### 3. 観光フィーダーについて

1. 観光フィーダーについて
- 2-4. 観光フィーダー補助要件

### 4. 地域交通の再編（特定事業）について

1. 特定事業の概要と恩恵
2. 特定事業の恩恵を受けるために
3. 利便増進事業概要
4. サービス継続事業概要
- 5-7. エリア一括補助について

説明者 北海道運輸局交通企画課

# 1 地域公共交通計画とは

|    |                                                                          |
|----|--------------------------------------------------------------------------|
| 定義 | 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画<br>(地域公共交通活性化再生法第5条より) |
| 要請 | 全ての地方公共団体は、当該市町村の区域内について(中略)計画を作成するよう努めなければならない                          |
| 内容 | 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「法定協議会」において協議を行い作成するもの<br>(地域公共交通活性化再生法第5条第10項) |

## 利用の減少、運転者不足による路線バスの廃止、タクシー不足等が加速

- ◆ 2024問題、運転者の高齢化、地域の過疎化
- ◆ 自家用車がないと暮らせない町でよいのか

## 事業者単独での交通の維持は困難

- ◆ 補助金なし(黒字路線)で運行できるのは札幌圏等の一部のみ
- ◆ 民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担うことは困難

## 地域交通を専門として業務を行っている職員は僅少

- ◆ 役所全体がマンパワー不足
- ◆ 担当が変わると、どうしても交通への関わり方が変わる
- ◆ 複雑な補助制度を理解した途端に異動

現状整理

## 2. 地域公共交通計画の意義

### 主題

地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を描く  
将来図+現状の事業体系を記載する **マスタープラン**

### 役割

#### 地域公共交通政策の憲法

地域住民からの個別要望への対応/議会での答弁/予算要求の財政協議

#### まちづくり施策等との連携強化

まちづくり施策や観光施策と連携するよう活性化再生法に明記

### 効果

#### 関係者間の連携強化、役割の明確化

行政の動きや考えを明記→関係者の **アクションプラン** の歩調が合う

地域全体のネットワークのあり方を記載→方針を全員で考えることにより連携強化

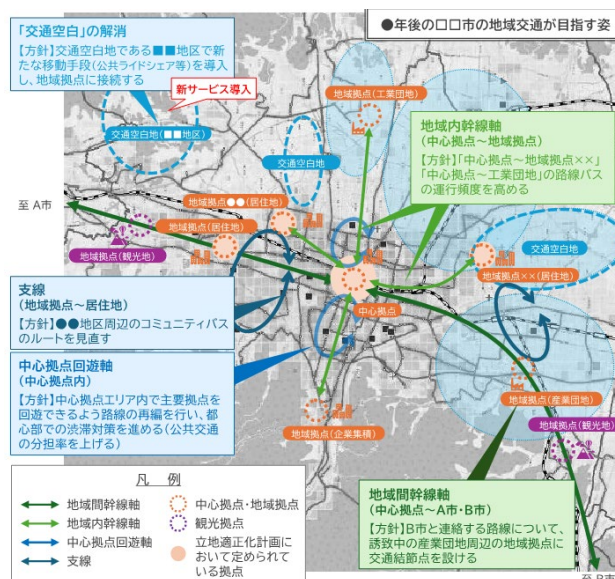
#### 公共交通事業の継続性

地域交通の「**引継書**」→担当が変わっても方針がブレない

計画に目標とPDCAを記載→定期的なチェック、モニタリング機能が働く

### 結論

**補助のために作成する計画ではない**



出典：MOBILITY UPDATE PORTAL

# 3. 地域公共交通計画の要件

## 根拠法令

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第五条

## 必須項目

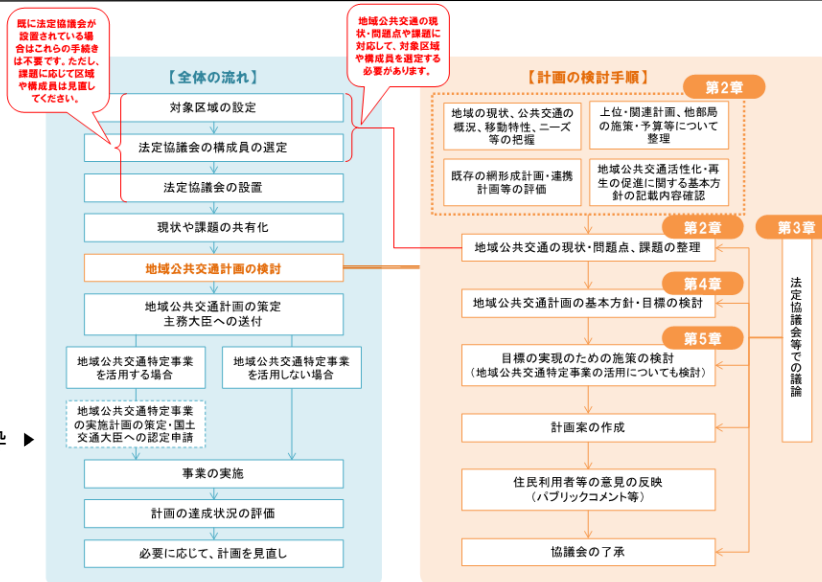
- 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 計画の区域
- 計画の目標
- 地域旅客運送サービスについての利用者数/収支/費用に対する国及び地方公共団体の負担額/その他必要な事項に定量的な目標設定
- 目標を達成するために行う事業/その実施主体
- 達成状況の評価に関する事項
- 計画期間
- その他必要と認める事項

## 努力項目

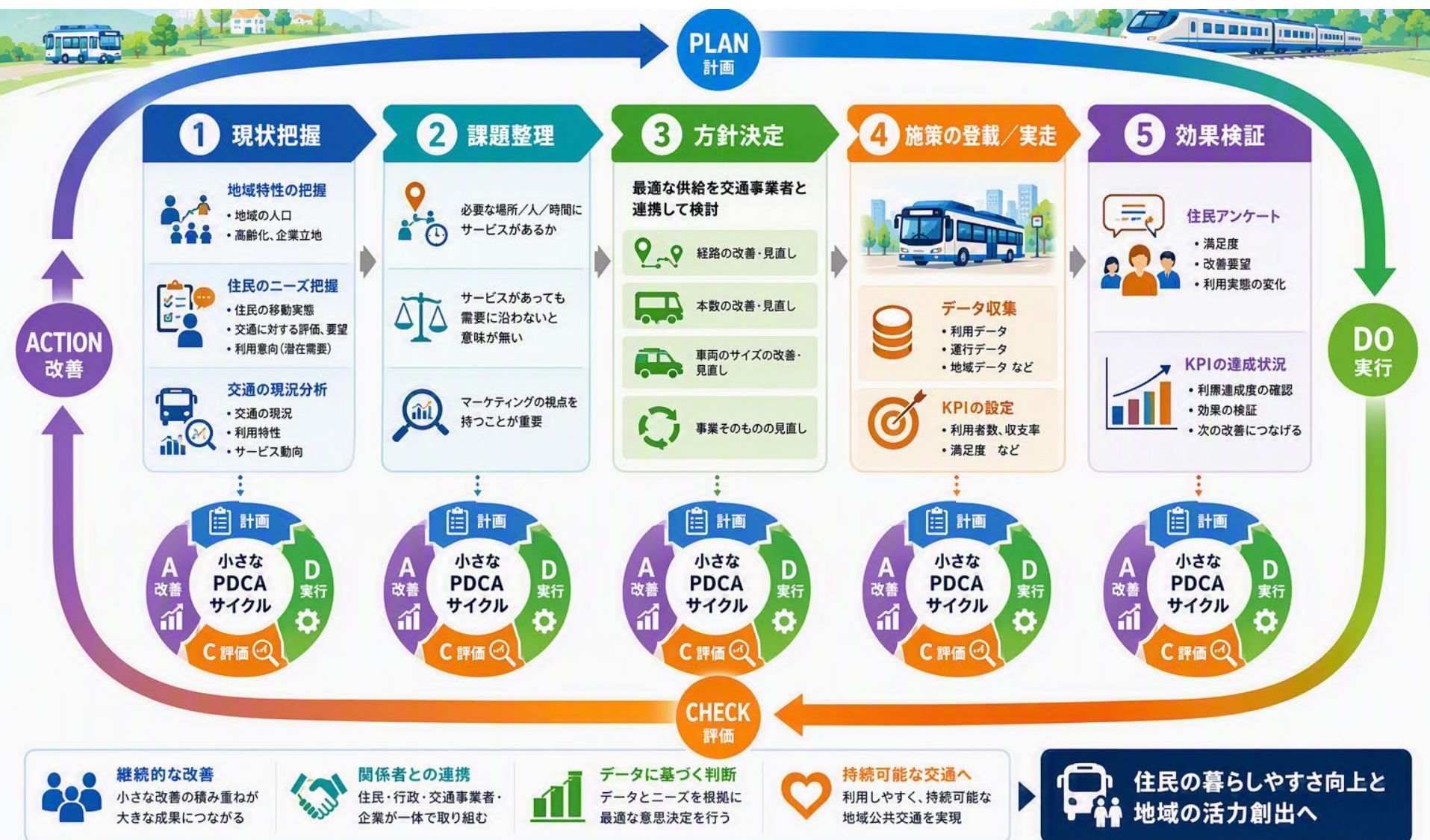
- 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- 上記のほか地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

➤ 都市計画との調和を図り、**住民／利用者の意見を反映させるための措置を講じた上で作成**

地域公共交通計画等の作成と運用の手引きより抜粋 ➤



# 4. 地域公共交通計画作成の過程



# 5. 計画策定に伴う協議会運営について



 地域交通とは：事業者まかせでも自治体の独断でもなく、地域に関わる全員で組み立てるもの

## 1 構成員

-  計画を作成しようとする地方公共交通団体
-  交通事業者 / 道路管理者 / 港湾管理者 / その他事業を実施すると見込まれる者
-  公安委員会
-  利用者
-  学識経験者、その他地方公共団体が認める者

## 2 協議事項

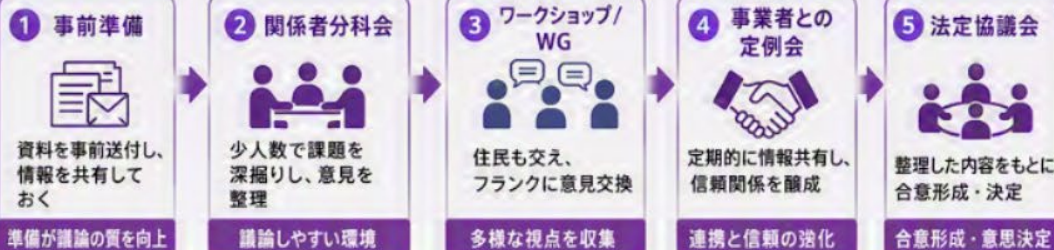
-  対象地域の現況
-  地域公共交通の問題点 / 課題の整理
-  基本的な方針 / 目標
-  目標達成のための事業、実施主体の検討
-  評価の手法

## 3 各項目の効果



-  **事前準備** 資料の事前送付 → 協議会の場でいきなり共有しても意見は出せない
-  **関係者分科会** 法定協議会下部組織 少人数で議論 → 議論しやすい環境づくり
-  **ワークショップ/WG** 住民参加型 フランクに意見交換 → 議論の内容を事前に整備
-  **事業者との定例会** 交通事業者と情報共有 信頼関係醸成 → 関係者間の認識の共有

## 4 運営方法 短い時間で有効な議論 / 確認



 議論しやすい環境づくり × 議論の内容を事前に整備 × 関係者間の認識の共有

## 5 事後のフォローアップ



数値目標のモニタリング / 評価



 PDCAサイクルで持続可能な地域交通を実現

地域の未来を支えるのは、  
一人ひとりの参加と協力です。



多様な関係者が協力する



意見を出し合い  
共に考える



地域に合った交通を  
つくり上げる



より良い地域の  
未来へつなぐ

# 6. 計画と補助との連動化



別紙：補助申請の際の添付書類

## 要請

従前、幹線やフィーダー補助について、地域公共交通計画の作成を要件としていなかった。  
現在、地域公共交通計画との連動を要件化  
法定協議会における地域の関係者の協議の上で、当該地域における補助系統の位置づけや必要性等について地域公共交通計画に位置付けることが必要

## 計法定記載事項

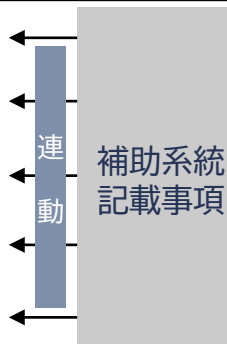
基本的な方針

計画の区域

計画の目標

目標を達成するために行う事業/実施主体

達成状況の評価に関する事項



## 補助系統記載事項

幹線/フィーダーの将来像、現在の取組の方向性を記載

幹線/フィーダーの位置付け(必要性)や役割を明示

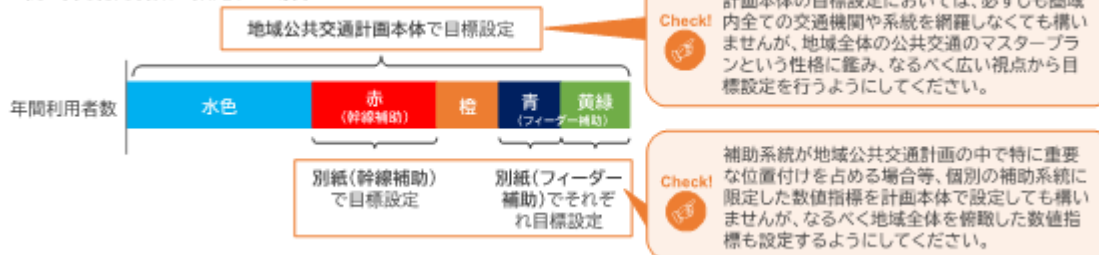
定量的な目標値を設定(系統毎の目標は別紙で記載)

補助系統を明示、その事業内容/主体を記載

目標値の評価手法について記載

## 目標設定

<例：年間利用者数を設定する場合>



## 本体と別紙の整合を図るポイント3選

### 数値指標を揃える

NG 本体：収支差  
別紙：収支率

### 評価手法を揃える

NG 本体：ICカードのデータ  
別紙：事業者の輸送実績報告書

### 目標設定の方針を揃える

NG 本体：利用者数現状維持  
別紙：人口減を見込んで1割減

## 評価

補助系統だけを見るのではなく、地域全体を対象として議論  
補助事業が、その他の交通や交通ネットワークをより良いものに役立っているかどうか  
結果に至る経緯を明らかにし、改善すべき点を具体的に評価する

# 1. 地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統補助）

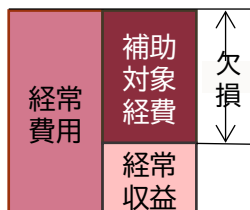
補助対象事業者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

補助対象経費： 補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額

補助率上限： 1／2以内

注）市町村ごとの国庫補助上限額は、年度ごとに上限額の算定式が示されるため1／2満額が補助されることはほぼない。

## 概要



### <補助対象経費算定方法>

#### 経常費用

（キロ当たり経常費用  
×系統毎の実車走行キロの実績）

#### 経常収益

（系統毎の運送収入、運送雑収  
及び営業外収益の実績）

## 要件 (イ)

### 運送予定者について

次の運送予定者による運行であること

・乗合バス（乗合タクシー）事業者/自家用有償旅客運送者/乗用タクシー事業者（運賃低廉化の支援を受ける場合）

北海道では事例なし

## 要件 (ロ)

### 運行形態について

次の運行形態であること

・路線定期運行、路線不定期運行、区域運行 ・交通空白地有償運送（乗合旅客） ・乗用タクシー事業

※交通空白地有償運送にあっては、補助対象期間の開始前に、国庫補助金の交付を申請することを示した上で、旅客から収受する対価について協議が整っていること。

## 要件 (ハ)

### 接続要件

①・②いずれかを満たすもの

①補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統であること。

※ただし、政令指定都市等が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く  
下線部のどちらかに該当したら補助対象外

②（１）又は（２）のいずれかを満たす交通不便地域における地域間ネットワークに接続するフィーダー系統であること。

（１）以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークのフィーダー系統

- ・過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法第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
- ・離島振興法第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
- ・半島振興法第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
- ・山村振興法7条第1項の規定に基づき指定された振興山村 等

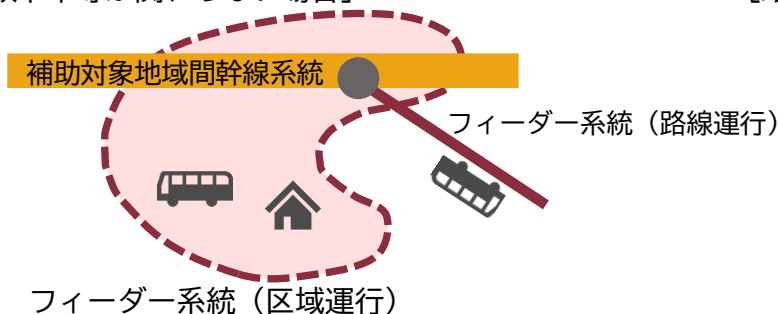
（２）半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統であること（北海道運輸局内では旭川市東旭川町瑞穂、米原、豊田、東桜岡のみ）

## 2. 地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統補助）

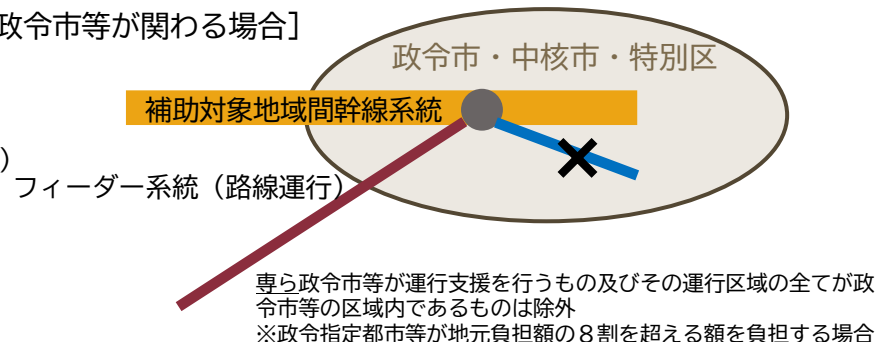
### 要件 (ハ) ① 詳細

①補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統であること。

[政令市等が関わらない場合]

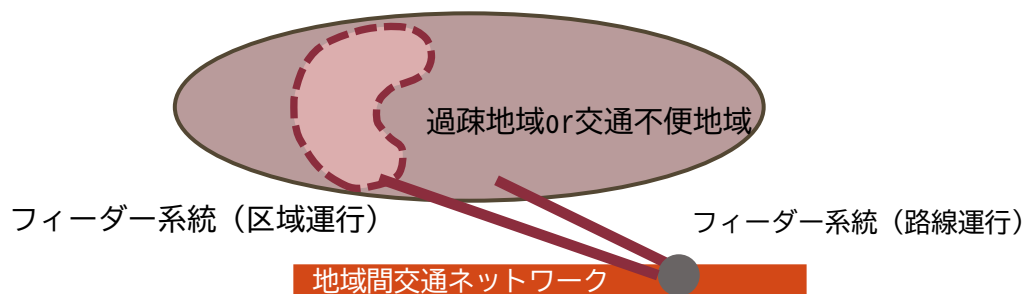


[政令市等が関わる場合]



### 要件 (ハ) ② 詳細

②（１）又は（２）のいずれかを満たす交通不便地域における地域間ネットワークに接続するフィーダー系統であること。



### 接続とは

「接続」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。

「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」は、複数市町村にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回（往復でいうと3往復）以上のものとする。

### 3. 地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統補助）

要件  
(二)

当該系統の運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（令和2年11月27日付け国自旅第315号）別添2）なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや地域公共交通計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られているもの

要件  
(ホ)

以下の①から③のいずれかに該当するもの

- ①当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの
- ②既に運行を開始しているもので地域公共交通計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの
- ③前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの

要件  
(ホ) ①

「新たに運行を開始する地域内フィーダー系統について」

以下は新たに運行開始するものと取り扱う。

- ア 実証運行を行った運行系統が本格運行に移行する場合 ※長期間実証運行を行っている場合や下記イに当たらない場合はNG
- イ 当該主系統のうち、既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合
- ウ 地域のニーズ等を踏まえた予約システムの改善等によるサービス改善に資する取組を行う場合

要件  
(ホ) ②

エ 新たに地域公共交通計画を策定し地方公共団体による支援を位置付けた場合は、補助対象の基準を満たすこととして取り扱う。 ただし、地域公共交通計画（網形成計画を含む）の変更の場合は除く。

要件  
(ホ) ③

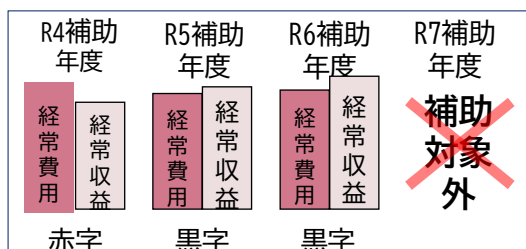
前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの

新規性要件

継続性要件

要件  
(ハ)

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が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用に達していないもの。ただし、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えた運行系統を除く。



R6. 6時点では黒字が確定していないため、認定申請は可

※補助対象期間は10月1日～翌年9月30日

## 4. 地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統補助）

要件  
(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。

要件  
(チ)

（輸送人員÷運行回数）で算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの  
※路線定期運行形態のみ 1回当たりの輸送量が2人未満の場合、当該年度は交付申請対象外

「地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数と実績運行回数に著しく乖離が生じた場合等における補助金交付申請の取り扱いについて」

- ア. 路線型（路線定期運行又は路線不定期運行）については、地域公共交通計画に記載された補助対象期間中の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった運行系統については、補助金交付申請の対象外とする。（当該年度のみ）
- イ. 区域型についても、待機時間を含めたサービス提供時間の割合にかかわらず、上記アと同様に、計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった場合は、補助金交付申請の対象外とする。（当該年度のみ）
- ウ. 1運行系統の補助金交付申請額が1千円未満の運行系統は、補助金交付申請の対象外とする。

要件  
(リ)

過去に乗合バス事業等により乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた地域内の運行であること。 ※乗用タクシー事業のみの追加要件（現在、北海道活用無し）

R8年度  
改正

### 新たにフィーダー系統に係る点検見直しを導入

点検・見直し等を経て、利用状況の改善に向けた目標設定と評価分析のサイクルを確立する

STEP 1

フィーダー補助対象の全ての系統において、利用状況等の実態調査を実施

- ・乗降調査
- ・アンケート調査 等、それぞれの事情に応じた調査手法により、各補助対象事業者（協議会）が利用状況を把握

STEP 2

調査結果に応じて、以下のいずれかの観点で具体的な目標を設定

- ・収支率の改善
- ・乗車人員の増加
- ・利用サービスの改善（路線見直し、ダイヤ改善等）

STEP 3

目標の達成状況を分析し、その効果を評価（必要に応じて目標の見直し）

改善目標の設定が行われない場合は、補助対象路線の対象外

## 5. 地域公共交通確保維持事業（車両購入補助）

観光フィーダーでは  
使用できません

### 概要

#### 減価償却補助

補助対象事業者：幹線系統 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  
フィーダー系統 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： 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額（地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可）  
補助率： 1/2

#### 公有民営補助

補助対象事業者：地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 ※補助対象経費の限度額  
補助対象経費： 補助対象車両購入費用  
補助率： 1/2

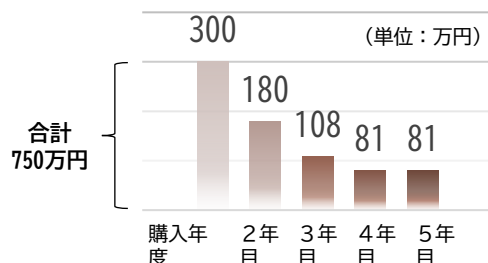
① ノンステップ型車両 : 1,500万円  
② ワンステップ型車両 : 1,300万円  
③ 小型車両 : 1,200万円  
④ 都市間連絡用車両 : 1,500万円

### 補助要件

補助対象期間中に新たに購入等を行うもの

- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
  - ① ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
  - ② ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
  - ③ 小型車両（①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両）
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準（座席ベルト、ABS等の設置）に適合した定員11人以上の車両

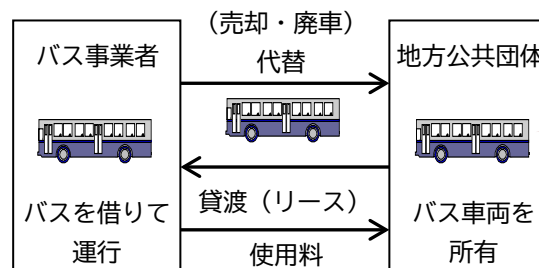
#### 減価償却補助



＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法（残存価額×0.4）を用いて5年間で償却する場合＞

#### 公有民営補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合＞



協議会で、  
老朽車両の代替を含む  
「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付  
1年目 375万円  
2年目 375万円

# 地域内フィーダー系統 まとめ

概要

補助対象事業者

補助対象経費

補助率

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

補助対象経費に係る経常費用から経常収益を控除した額

1/2以内

経常費用

補助対象経費

経常収益

↑

欠損

↓

注)市町村ごとの国庫補助上限額は、年度ごとに上限額の算定式が示されるため1/2満額が補助されることはほぼない。

|    |                       |                                                                                                                                                                                                   |
|----|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 要件 | (イ) 運送予定者<br>(ロ) 運行形態 | 運送予定者:乗合バス(乗合タクシー)事業者/自家用自動車有償運送/乗用タクシー事業者(運賃低廉化の支援を受ける場合)※北海道では事例なし<br>運行形態:路線定期、路線不定期、区域、交通空白地有償運送、乗用タクシー                                                                                       |
|    | (ハ) 接続                | 詳細は右欄                                                                                                                                                                                             |
|    | (ニ) 整合性               | 効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや地域公共交通計画の地域間幹線系統に係る部分の記載の調整・整合が図られているもの                                                                                              |
|    | (ホ) 新規性               | ① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの<br>② 既に運行を開始しているもので地域公共交通計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの<br>③ 前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの                                                                   |
|    | (ヘ) 収支                | 対象期間に、当該運行系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該運行系統補助対象経常費用に達していないこと。<br>ただし、過去2カ年度連続して経常収益が経常費用を超えた運行系統を除く。                                                                                                     |
|    | (ト) 継続運行              | 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こと。<br>※期間途中で合併・分割など再編を行う場合は、再編日までに地域公共交通計画の認定又は変更認定を受けて実施する場合、継続運行とみなす。                                                                                             |
|    | (チ) 運行回数<br>輸送量       | 計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%に満たなかった運行系統は、補助金交付申請の対象外(当該年度のみ)(路線・区域ともに適用)<br>1 運行系統の補助金交付申請額が1千円未満の運行系統は対象外。<br><br>(輸送人員÷運行回数)で算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であること。1回当たりの輸送量が2人未満の場合、当該年度は交付申請対象外(路線型のみ) |
|    | (リ) タクシー追加要件          | 過去に乗合バス事業等により乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長が認めた地域内の運行であること。※乗用タクシーのみ、現在北海道事例なし                                                                                              |

接続要件(ハ)

1 補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統であること

※ただし、政令指定都市等が専らその運行を支援するもの及びその運行区域の全てが政令指定都市等の区域内であるものを除く

【政令市等が関わらない場合】

補助対象地域間幹線系統

フィーダー系統(路線運行)

フィーダー系統(区域運行)

【政令市等が関わる場合】

補助対象地域間幹線系統

政令市・中核市・特別区

政令市・中核市・特別区のみを通る系統は×

2 (1)又は(2)のいずれかを満たす交通不便地域における地域間ネットワークに接続するフィーダー系統であること

(1)以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークのフィーダー系統

- 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に基づく過疎地域
- 離島振興法に基づく離島振興対策実施地域
- 半島振興法に基づく半島振興対策実施地域
- 山村振興法に基づく振興山村等

(2)半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークに接続するフィーダーであること  
(北海道運輸局内では旭川市東旭川町瑞穂、米原、豊田、東桜岡のみ)

接続とは

バスの近接・共有

乗り継ぎに適したダイヤ設定

乗り継ぎ割引の設定

など

地域間ネットワークとは

地域間幹線バス系統(平日3回/日以上)

鉄軌道路線

内航旅客船航路

国内定期航空路

ホ 詳細

①新たに運行を開始する場合

ア 実証運行を行った運行系統が本格運行に移行する場合  
※長期間実証運行を行っている場合やイに該当しない場合×  
イ 既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該系統の20%を超える場合又は3キロ以上の場合  
ウ 地域のニーズ等を踏まえた予約システムの改善等によるサービス改善に関する取組を行う場合

③継続性

前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの

②新たに支援を開始する場合

既に運行を開始しているもので、地域公共交通計画に基づき地方公共団体が新たに支援を開始するもの。

目標の達成状況を分析し、その効果を評価(必要に応じて目標の見直し)

改善目標の設定が行われない場合は、補助対象路線の対象外

R8年度改正 新たにフィーダー系統に係る点検見直しを導入

点検・見直し等を経て、利用状況の改善に向けた目標設定と評価分析のサイクルを確立する

STEP 1 実態調査

STEP 2 目標設定

STEP 3 評価・見直し

MLIT

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

# 1. 観光フィーダーについて

通常フィーダーよりもかなり有利な補助率となる見込み。

## 概要

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： 補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額  
 補助率上限： 1 / 2 以内  
 根拠となる要綱：観光振興事業費補助金交付要綱

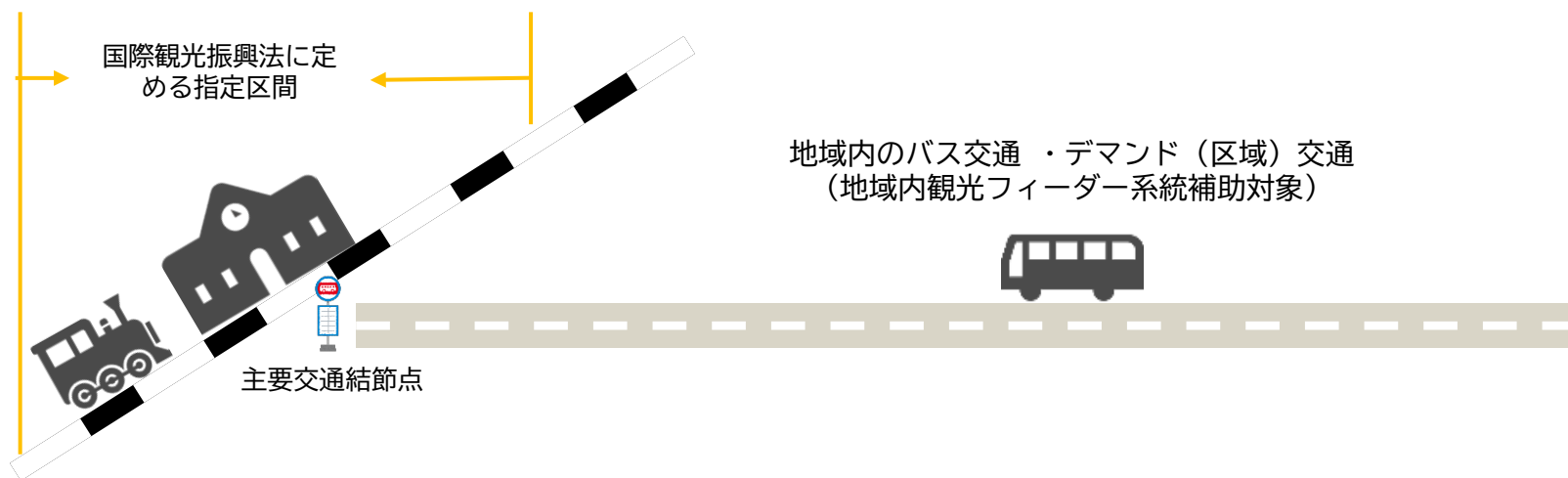
## 補助対象

市町村等が定めた地域公共交通計画に、地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として位置付けられた系統であり、

- ・一般乗合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
- ・国土交通省がリストアップする**主要交通結節点**及び国際観光振興法に定める**指定区間**（注）のいずれにも接続する系統であること
- ・多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施すること
- ・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運行（往復）以上であること
- ・経常赤字であること

※地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統補助との重複受給は認めない

（注）外国人観光旅客の利便の増進を図ることが特に必要な、多数の外国人観光旅客が利用する区間又は外国人観光旅客の利用の増加が見込まれる区間



## 2. 観光フィーダー補助要件

計画との  
連動

計法定  
記載事項

計画の区域

計画の目標

目標を達成するために行う事業/実  
施主体

達成状況の評価に関する事項

連  
動

補助系統  
記載事項

観光フィーダーにより運行する系統の地域の公共交通  
及び観光旅客の受入の必要性など観光施策における位  
置付け/役割/補助事業の必要性

定量的な目標値を設定

補助系統を明示、その事業内容/主体を記載

目標値の評価手法について記載

現行の地域内フィーダー系統補助における記載項目をベースに記載

主要交通  
結節点と  
は

国土交通省（観光庁）が行う調査に基づき、地域における主要な観光周遊の交通拠点として、国土交通大臣が別に定めるバス停留所、駅、海港又は空港等

観光庁が調査に基づきリストアップした全国の観光周遊の拠点（約1,000箇所）について一覧を共有予定

「主要交通結節点」と「指定区間」は、その両方に接続する必要があるが、同一地点が「主要交通結節点」かつ「指定区間」である場合は、当該1箇所への接続で要件を充足する。

指定区間  
とは

観光振興事業費補助金交付要綱 第2条

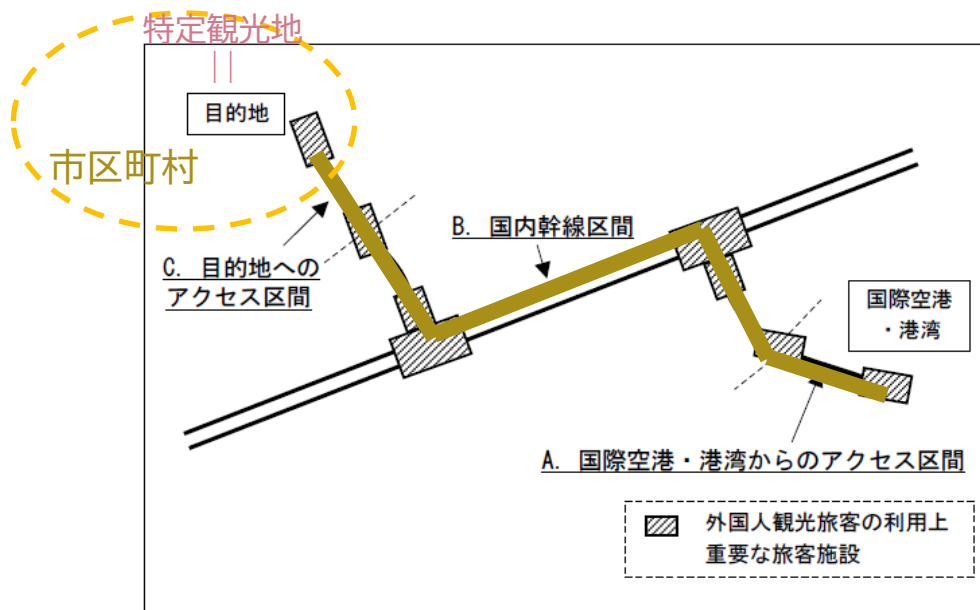
「観光先進国」の実現に向けて、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備を図るため、以下に掲げる事業を対象として補助金の交付を行うことにより、旅行環境整備を行うための対策を促進することを目的とする。

二 我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から、

訪日外国人旅行者の来訪が特に多い又はその見込みがある市区町村に係る観光地（以下「特定観光地」という。）に至るまでの公共交通事業者等の事業に係る交通サービス（外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成9年法律第91号）第8条第1項により観光庁長官が指定した区間に係るもの及びこれと一体となって利用環境を刷新することが効果的と考えられるものに限る。）の利用環境を刷新するため、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い取組等を一体的に進める事業又は利用者にとっての最適経路による移動手段と観光サービスを一括して提供することで特定観光地における周遊を促す事業（以下「公共交通利用環境の革新等事業」という。）

## 3. 観光フィーダー補助要件

指定区間  
つづき



国際観光振興法第8条第1項

観光庁長官は、公共交通事業者等の事業に係る路線又は航路について、外国人観光旅客の利便の増進を図ることが特に必要であると認めるときは、多数の外国人観光旅客が利用する区間又は外国人観光旅客の利用の増加が見込まれる区間であって、国土交通省令で定める要件に該当するものを外国人観光旅客利便増進措置を講ずべき区間として指定することができる。

指定区間の例

鉄道及び軌道

札幌～函館（函館線、千歳線、室蘭線）

札幌～稚内（函館線、宗谷線）等

バス及びバスターミナル

新千歳空港～十勝川温泉 等

受入環境  
に係る利  
便増進措  
置とは

- ◆ 外国語等による情報提供
- ◆ インターネットを利用した観光に関する情報を閲覧可能とするための措置（無線LAN）
- ◆ 座便式水洗便所設置
- ◆ クレジットカード対応の券売機の設置
- ◆ 交通系ICカードの環境整備
- ◆ 荷物置き場の設置
- ◆ インターネットによる予約環境の整備

- ◆ 地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化と MaaS の実装推進
- ◆ バス利用拠点の利便性を向上するための集約交通ターミナルの戦略的な整備、SA/PAを活用したバス乗換拠点の整備、地域バス停のリノベーションの推進等により、多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化



上記はあくまでも一例であり、これによらず、各地域における（簡易なものを含む）独自の取組も可能

## 4. 観光フィーダー補助要件

### 補助対象 期間

観光フィーダー補助の補助対象期間は10月～翌年9月の1年間（≠4月～翌年3月） ※通常フィーダーと同一

※ 補助対象期間を4月～翌年3月とすると、国の予算支払期限である4月に間に合わない。

観光フィーダー補助を受けようとする法定協議会（自治体）は、毎年6月末までに補助対象の観光フィーダー系統が位置づけられた「地域公共交通計画・別紙」を国に提出し、補助対象期間の開始前（9月末）までに認定を受けることになっている。

認定を受けた「地域公共交通計画・別紙」について、補助対象期間中に内容の変更がある場合は、軽微な変更を除き、その都度事前に変更認定を受ける必要がある。

### 申請負担 の軽減

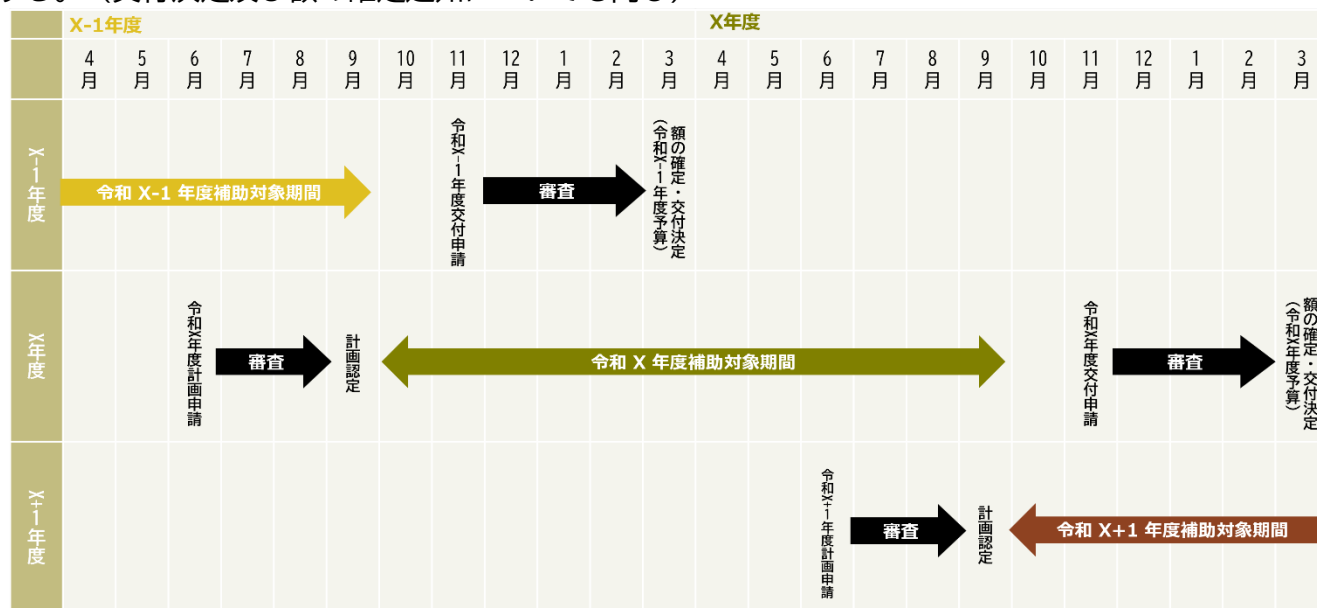
地域内観光フィーダー系統補助は、通常フィーダーとは予算科目が異なるため、本来は計画認定、交付申請、補助金の請求等は別々に提出する必要があるところ、申請者の負担軽減の観点から、以下の措置を講ずる

○サバイバル補助（通常フィーダー）における地域公共交通計画の申請の際、当該計画に観光フィーダーに関する記載も併せて行った場合は、当該申請をもって観光フィーダーに係る計画申請を行ったものとみなす。この場合、計画認定通知についても同様に取り扱うこととする。（計画変更についても同じ）

○交付申請書、補助金支払請求書については、要綱上の様式にかかわらず、両補助金を統合した様式をもって申請することを可能とする。（交付決定及び額の確定通知についても同じ）

### 特定事業の恩恵

観光フィーダー系統補助においても、利便特例、サー継特例は通常フィーダーと同様に措置





# 観光フィーダー系統の要件

観光需要に対応する二次交通として、地域公共交通と観光振興をつなぐ重要な路線



|                                           |                                                    |                        |                                      |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|
| <b>補助対象事業者</b><br>地域公共交通活性化<br>再生法に基づく協議会 | <b>補助対象経費</b><br>補助対象系統に係る<br>経常費用から経常収益を<br>控除した額 | <b>補助率上限</b><br>1/2 以内 | <b>根拠となる要綱</b><br>観光振興事業費<br>補助金交付要綱 |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|

## 1 補助対象となる系統の要件

- 一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用柵旅客運送者による運行であること
- 国土交通省がリストアップする**主要交通結節点**及び国際観光振興法に定める**指定区間**のいずれにも接続する系統であること
- 多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施すること
- 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運行（往復）以上であること
- 経常赤字であること
- 地域内フィーダー系統補助との重複受給は認めない



★ 通常フィーダーよりもかなり有利な補助率となる見込み。

（注）ただし、政令指定都市等が専らその運行を支援するもの及び運行区域の全てが政令市等の区域内であるものを除外

## 2 観光フィーダー補助の計画・記載要件

| 地域公共交通計画の法定記載事項（ベース） | 観光フィーダー補助系統の記載要項                                                                                                         |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 計画の区域                | 観光フィーダーにより運行する系統の地域の公共交通及び観光旅客の受入の必要性など観光施策における位置付け／役割／補助事業の必要性<br>定量的な目標値を設定<br>補助系統を明示し、その事業内容／主体を記載<br>目標値の評価手法について記載 |
| 計画の目標                |                                                                                                                          |
| 目標を達成するために行う事業／実施主体  |                                                                                                                          |
| 達成状況の評価に関する事項        |                                                                                                                          |



現行の地域内フィーダー系統補助における記載項目をベースに記載

### 主要交通結節点とは

国土交通省（観光庁）が行う調査に基づき、地域における主要な観光周遊の交通拠点として、国土交通大臣が別に定めるバスターミナル、駅、港湾又は空港等。

観光庁が調査に基づきリストアップした全国の観光周遊の拠点について一覧表を本日配布しています

### 指定区間とは

「観光先進国」の実現に向けて、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備を図るため、ゲートウェイから特定観光地に至るまでの公共交通のうち、外国人観光旅客の利便増進を図ることが特に必要な区間を、観光庁長官が指定。



### 指定区間の例

- 鉄道及び軌道
- 札幌～函館（西館線、千歳線、室蘭線）
- 札幌～稚内（西館線、宗谷線）等
- バス及びバスターミナル
- 新千歳空港～十勝川温泉 等

### 両方に接続が必要



## 3 受入環境に係る利便増進措置の例

**A あ**  
 多言語による情報提供

**Wi-Fi環境の整備**  
 （無料LAN）

**座席敷**  
 水洗便所の設置

**クレジットカード**  
 対応の券売機

**交通系ICカードの**  
 環境整備

**荷物置き場の設置**

**インターネットによる**  
 予約環境の整備

**MaaSの実証推進・**  
 観光地の魅力向上等

## 4 補助対象期間（※通常フィーダーと同一）

観光フィーダー補助の補助対象期間は  
**10月～翌年9月の1年間（＝4月～翌年3月）**

10月 補助対象期間 9月 10月

- 毎年6月末までに「地域公共交通計画・別紙」を国に提出し、9月末までに認定を受ける必要があります。
- 補助対象期間中に内容の変更がある場合は、軽微な変更を除き、その都度事前に変更認定を受ける必要があります。

## 5 申請負担の軽減措置

- 通常フィーダーと観光フィーダーは予算割合が異なるため、以下の措置により申請者の負担を軽減します。
- 計画申請の一本化**  
 地域公共交通計画の申請の際に、観光フィーダーに関する記載も併せて行った場合は、観光フィーダーの計画申請を行ったものとみなします（変更も同様）。
  - 申請様式の統合**  
 交付申請書・請求書は、両補助金を統合した様式での申請を可能とします（交付決定及び額の確定通知も同様）。

## 6 補助率（※通常フィーダーと同一）

**補助率上限**  
1/2 以内

**通常フィーダーより有利な補助率**

**利便特例**  
 利便増進の取組を行うことで、補助率の一部が緩和される特例措置を活用可能。

**サービス連携特例**  
 サービス提供のための取組を評価し、補助率の一部が緩和される特例措置を活用可能。



# 5. 地域内フィーダー・観光フィーダーの要件比較



|                                                                                              | ① フィーダー系統補助<br>                  | ② 観光フィーダー系統補助<br>                   | ③ 利便増進特例によるフィーダー系統補助<br>        | ④ 利便増進特例による観光フィーダー系統補助<br>      | ⑤ サービス継続特例によるフィーダー系統補助<br>  | ⑥ サービス継続特例による観光フィーダー系統補助<br> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 補助率<br>      | 1/2または市区町村毎に算定される国庫補助上限額のいずれか少ない方の額                                                                               | 1/2または市区町村毎に算定される国庫補助上限額のいずれか少ない方の額<br>※通常フィーダーよりも有利な算定式                                                             | 1/2または市区町村毎に算定される国庫補助上限額のいずれか少ない方の額<br>※上限額算定通知により市町村上限額をかさ上げ                                                    | 1/2または市区町村毎に算定される国庫補助上限額のいずれか少ない方の額<br>※上限額算定通知により市町村上限額をかさ上げ<br>※通常フィーダーよりも有利な算定式                                 | 1/2または市区町村毎に算定される国庫補助上限額のいずれか少ない方の額<br>※上限額算定通知により市町村上限額をかさ上げ                                                  | 1/2または市区町村毎に算定される国庫補助上限額のいずれか少ない方の額<br>※上限額算定通知により市町村上限額をかさ上げ<br>※通常フィーダーよりも有利な算定式                              |
| 輸送量要件<br>    | ○ 1回あたりの輸送量が2人以上であること                                                                                             | ○ 1回あたりの輸送量が2人以上であること                                                                                                | ○ 1回あたりの輸送量が2人以上であること                                                                                            | ○ 1回あたりの輸送量が2人以上であること                                                                                              | ○ 1回あたりの輸送量が2人以上であること                                                                                          | ○ 1回あたりの輸送量が2人以上であること                                                                                           |
| 政令市等要件<br>   | ○ 適用あり<br>ただし、政令市等が専らその運行を支援するもの及び運行区域のすべてが政令市等の区域内であるものを除外                                                       | ○ 適用あり<br>ただし、政令市等が専らその運行を支援するもの及び運行区域のすべてが政令市等の区域内であるものを除外                                                          | ✗ 適用なし                                                                                                           | ✗ 適用なし                                                                                                             | ○ 適用緩和<br>中核市のみ適用なし                                                                                            | ○ 適用緩和<br>中核市のみ適用なし                                                                                             |
| 接続性要件<br>    | ○ 補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること<br>・過疎地域等の交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること                                           | ○ 主要交通結節点及び指定区間への接続<br>(補助対象幹線系統への接続不要)                                                                              | ○ 補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること<br>・過疎地域等の交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること                                          | ○ 主要交通結節点及び指定区間への接続<br>(補助対象幹線系統への接続不要)                                                                            | ○ 地域間交通ネットワークへの接続<br>(補助対象幹線系統への接続不要)                                                                          | ○ 主要交通結節点及び指定区間への接続<br>(補助対象幹線系統への接続不要)                                                                         |
| 新規性要件<br>   | ○ ・新たに運行を開始するもの<br>・地域公共交通計画(生活交通確保維持改善計画)に基づき、新たに地方公共団体が支援を開始するもの                                                | ○ ・新たに運行を開始するもの<br>・地域公共交通計画(生活交通確保維持改善計画)に基づき、新たに地方公共団体が支援を開始するもの                                                   | ○ 適用緩和<br>過去から継続して運行している系統についても補助対象                                                                              | ○ 適用緩和<br>過去から継続して運行している系統についても補助対象                                                                                | ○ 適用緩和<br>過去から継続して運行している系統についても補助対象                                                                            | ○ 適用緩和<br>過去から継続して運行している系統についても補助対象                                                                             |
| ポイント解説<br> |  地域間の移動を支える幹線系統に接続するフィーダー路線を支援 |  観光地や観光拠点へのアクセス向上を目的としたフィーダー路線を支援 |  利便増進のための取組を行う系統に対し、要件を緩和して支援 |  利便増進のための取組を行う系統に対し、要件を緩和して支援 |  既存サービスの継続性を重視し、要件を緩和して支援 |  既存サービスの継続性を重視し、要件を緩和して支援  |

# 1. 特定事業の概要と恩恵

|           |                                                                                                    |                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                              |                                                          |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 概要        | 地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業<br>地域公共交通計画に事業の実施を記載し、別途当該計画を作成<br>国土交通大臣の認定を受けることで法律上の特例措置を受けることができる |                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                              |                                                          |
| 特定事業一覧    | 軌道運送高度化事業                                                                                          | 道路運送高度化事業                                                                                                                   | 海上運送高度化事業                                                                                                                                                                                          | 鉄道事業再構築事業                                                                                                                                                    | 自動車地域旅客運送サービス再構築事業                                       |
|           | 鉄道再生事業                                                                                             | 貨客運送効率化事業                                                                                                                   | 地域公共交通利便増進事業                                                                                                                                                                                       | 地域旅客運送サービス継続事業                                                                                                                                               | 海上運送利便確保事業                                               |
| 恩恵        | 幹線補助                                                                                               | 輸送量要件の緩和<br>1日あたりの輸送量下限15人→3人<br>競合カットの適用除外<br>他の運行系統と競合している場合の補助率引き下げがない<br>密度カットの適用除外<br>輸送量を満たすために走ったと見なされる運行の補助率引き下げがない | フィーダー補助                                                                                                                                                                                            | 補助率の上限アップ                                                                                                                                                    |                                                          |
|           |                                                                                                    |                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                    | 利便<br>新規性要件の緩和<br>既存系統を何も変更せずに補助対象には出来ない。認定に際し手を加える必要はあり<br>政令指定都市等要件の適用除外<br>サービス継続事業は一部適用あり                                                                | サー継<br>新規性要件の緩和<br>接続要件の簡素化<br>※過疎地域でなくとも地域間ネットワークとの接続で可 |
| 補助率の上限アップ | フィーダー補助額を計算する算定式の適用変更<br>(人口×90円)+180万円 → 赤字の1/2に変更<br>補正予算ありき<br>系統毎の収支次第だが、1千万近く補助額が変わる自治体も      |                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                    | ※一般的には「人口集中地区以外の人口と交通不便地域(過疎法等が適用される地域)の人口を比較し、多い人口が対象人口」となる<br>※「赤字」とは「フィーダー系統に係る補助対象経費」のことであり、「赤字の1/2」は令和7年度補正予算成立を受けて改定された算定式となり、次年度以降も同様の算定式が適用されるとは限らない |                                                          |
|           |                                                                                                    |                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                              |                                                          |
| 裏負担       | 国庫補助が嵩上げされたからといって、その分基礎自治体の支出を減らすだけでは事業者のメリットがない（しかも特定事業の縛りを受けることになる）ため、減らしたとしても別の支援を検討されたい        |                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                              |                                                          |
|           | 例) 車両購入の支援<br>バス運行にかかる設備（点呼の新システム、新型の運賃箱）<br>新規採用運転手への移住支援 等                                       |                                                                                                                             | <div><div>経常費用</div><div>補助対象経費</div><div>経常収益</div></div> <div>↑欠損↓</div> <div><div>自治体負担</div><div>国負担</div></div> <div>→</div> <div><div>自治体負担</div><div>国負担</div></div> <div>こうなるだけでは無意味</div> |                                                                                                                                                              |                                                          |

## 2. 特定事業の認定を受けるために

### 要請

利便計画やサービス継続計画の認定後の恩恵を受けるためには、計画本体にも位置付ける必要あり

### 利便

計画に位置付けるべき  
5つの視点



1



#### 地域戦略との一体性の確保

・ 運送サービスの持続可能な提供について、地域戦略との関係で具体的に考えられていること。（立地適正化計画が策定されている場合は、都市機能誘導区域や居住誘導区域を意識した計画となっていること。）

2



#### 地域全体を見渡した持続可能な提供の確保

・ 地域の公共交通全体をネットワークとして総合的に捉え、各交通機関における役割分担が合理的に整理され、かつ、路線ネットワークのみならず、運賃やダイヤ等の具体的なサービス面の検討もされていること。

3



#### 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

・ 自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、商業施設等の送迎サービスその他の地域の輸送資源も把握した上で、多様な交通サービスの有機的な組合せが構想されていること。

4



#### 住民の協力を含む関係者の連携と協働

・ 住民のニーズ（地域における潜在的な輸送需要も含む）を把握した上で、そのニーズに的確に対応するに当たり、地方公共団体や交通事業者、福祉・教育等の地域の関係者がどのように連携と協働を進めるか、具体的に考えられていること。

5



#### 計画への具体的な位置付け

・ 地域公共交通計画において、利便増進事業として、大まかな事業の実施エリア及び事業内容が記載されていること。  
・ 利便増進計画に記載されている事業の内容が、地域公共交通計画で構想されている利便増進事業を具体的に実施するものとなっていること。

#### サービス継続事業の実施にあたり 記載すべき内容

- ☒ サービス継続事業の実施エリア、対象路線を記載
- ☒ 関連して実施する事業がある場合、（利用促進の乗り方教室等）その内容について
- ☒ まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ☒ 地域全体を見渡した持続可能な提供の確保

#### 特定事業の種類と役割



#### 利便増進事業

運転者不足等を踏まえ、地方都市のバス路線等で単純な路線再編だけでなく、運賃、ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上させる事業



運賃見直し



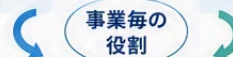
ダイヤ改善



路線再編



利便性向上



#### サービス継続事業

路線バスの撤退にあわせて、地域の関係者が一体となって廃止後の代替交通サービスを確保するため、公募により新たなサービス提供者を選定し地域における旅客運送サービスの継続を図る事業



路線バス撤退



公募・選定



代替サービス確保



サービス継続

### 道内認定事例



#### 利便増進事業

網路市 / 新十津川町 / 当別町 / 上川地域（旭川、士別、名寄、比布、和寒、剣淵、当麻、愛別、上川） / オホーツク地域（遠軽、湧別、紋別） / 池田町 / 余市町 / 奥尻町 / 岩宇地域（岩内、共和、泊、神恵内） / 上ノ国町 / 石狩市 / 中標津町 / オホーツク地域（北見、美幌、津別）



#### サービス継続事業

東部丘陵線（岩見沢） / 月形当別線（月形、当別） / 岩見沢月形線（岩見沢、月形） / 雷電線（岩内、蘭越、黒松内、寿都） / さんぽまち東部線（北広島）

## 3. 利便増進事業概要

### 必須項目

地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために  
行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

イ ① 路線等の編成の変更

② 事業の転換

③ 自家用有償旅客運送の導入若しくは変更

ロ ① 運賃又は料金の設定

② 運行回数又は運行時刻の設定

③ 共通乗車券の発行

※イもしくはロ（または双方）の取組を行うことが認定の必須条件

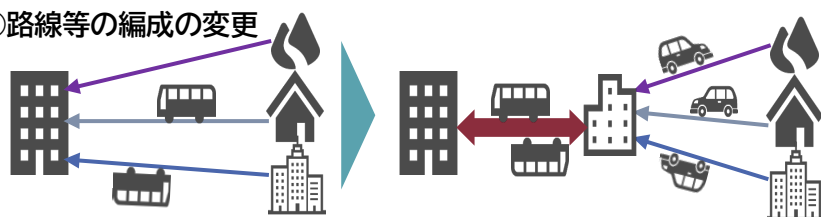
### 法定記載事項

・実施区域・事業の内容/実施主体・地方公共団体の支援の内容・実施予定期間・必要な資金の額・事業の効果  
・関連する事業があれば当該事項・その他利便増進事業に関する事項

上記イやロの取組を、過大でない区域で、地域公共交通計画本体の期間内で、事業の効果を定量的に示し、事業に必要な資金の額・調達方法を記載し、関係者の同意を得て、法定協議会に意見を聴取した上で策定し運輸局へ提出すること

### イの取組

① 路線等の編成の変更



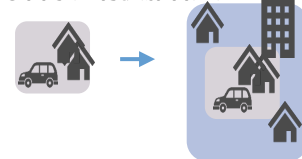
ハブ&スポークの再編/路線の新設

② 事業の転換



JRからバスへの転換

③ 自家用有償旅客運送の導入若しくは変更



### ロの取組

① 運賃又は料金の設定

定額制運賃、通し運賃等

② 運行回数又は運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤ等

③ 共通乗車券の発行

電車バス1日乗り放題切符等

### 努力項目

ハ イ、ロと併せて行う事業

- ・乗継を円滑にする運行計画の改善 ・交通結節点における乗降場の改善 ・乗継に関するわかりやすい情報提供
- ・運賃支払いのIC、クレカ、二次元コードの導入 ・利便の増進に資する新たな車両の導入
- ・利便の増進に資する経営の改善の措置 ・他、地域公共交通の利便の増進に資する措置



# 石狩市地域公共交通利便増進実施計画（概要）

- 石狩市では、南北に広い域内を縦断するように路線バスが運行していたが、利用者の減少や運転手不足により市街地以北の路線バス撤退を余儀なくされたため、地域住民の生活の足を確保・維持する事業として本町花川線／厚田花川線（デマンド交通）を新規導入し、地域内の移動円滑化を目指す。
- 市南西部の石狩湾新港地域では、令和5年度の路線バス撤退により、就業者の交通の足に課題を抱えており、自家用車がない者は就労できない状況であった。その対応策として“通勤デマンド”交通（AIデマンド交通）を本事業において導入・維持することで、操業事業者にも多角的な雇用の機会を保障し、経済的な見地からも市の発展に寄与することを目指す。
- 上記に加え、デマンド交通共通予約システム導入、交通結節点の停留所集約化等を図り、利便性の高いサービス提供を目指す。

## 事業の内容

### 事業Ⅰ 市内における公共交通の再編

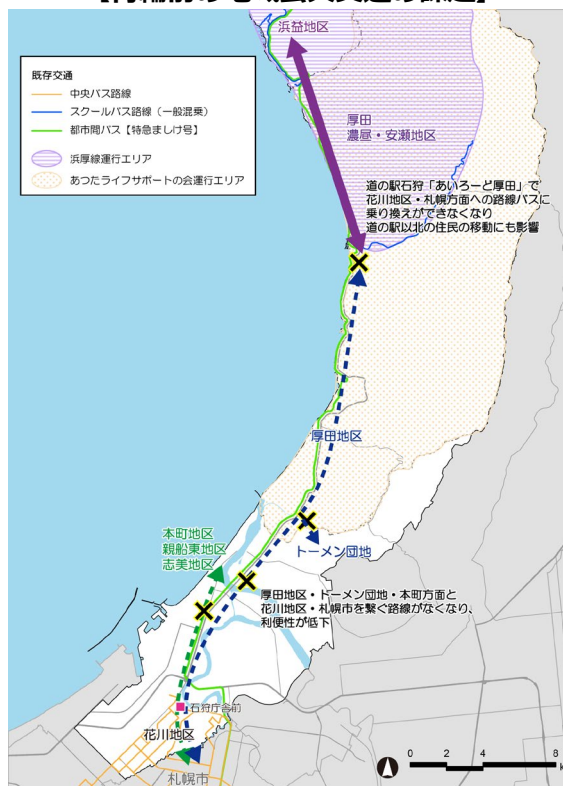
- 通勤デマンド／本町花川線／厚田花川線の新規運行（イ）
  - ・石狩湾新港の通勤需要に応える新交通の導入
  - ・路線バス廃止地区における生活交通の確保維持

### 事業Ⅱ 利便性の高いサービス提供

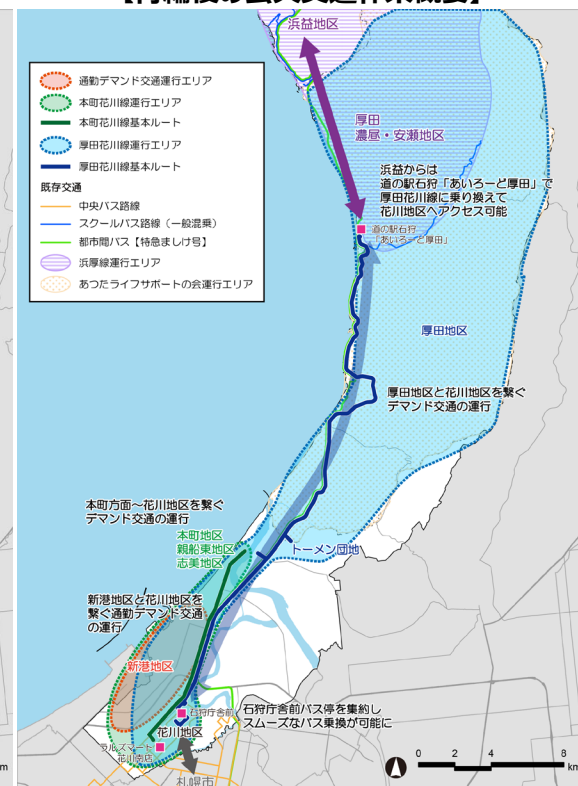
- 交通結節点となる石狩庁舎前のバス停を集約化（ハ）
- 共通予約システム導入（ハ）
  - ・デマンド交通が複数運行されるため、混乱を生じないよう予約方法を一つのシステムに一元化
- キャッシュレス決済・割引制度導入（ロ・ハ）

|          |                          |
|----------|--------------------------|
| 作成自治体    | 石狩市                      |
| 事業実施区域   | 石狩市全域                    |
| 事業実施予定期間 | 令和8年4月～令和13年3月           |
| 実施事業者    | 石狩市・石狩湾新港地域公共交通サービス推進協議会 |

### 【再編前の地域公共交通の課題】



### 【再編後の公共交通体系概要】



## 事業の効果

### 事業Ⅰ 市内における公共交通の再編

- ・地理的・時間的な交通空白の解消
- ・石狩湾新港への通勤手段確保による、自家用車がない方の就業意欲向上、操業事業者の送迎負担軽減
- ・市内医療・商業施設へのアクセス性の向上
- ・運行効率性向上による持続性向上

### 事業Ⅱ 利便性の高いサービス提供

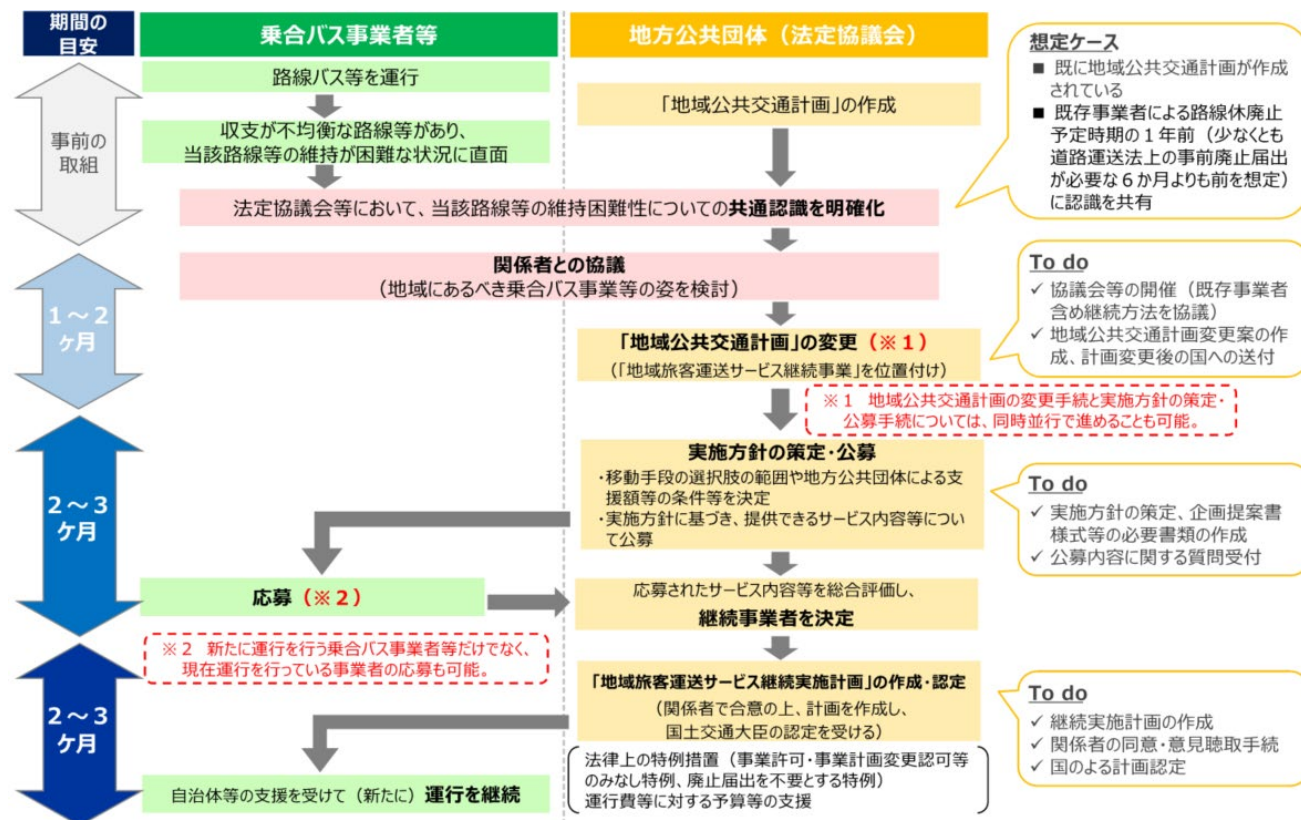
- ・シームレスな乗継環境・予約環境構築による利用者の利便性向上
- ・利用しやすい運賃体系・支払い方法や分かりやすい情報提供による利便性向上及び公共交通利用促進

## 4. サービス継続事業概要

### 必須項目

収支が不均衡な路線について、バス会社から撤退の意思表示がされること  
継続したい運送サービスの内容を網羅した実施方針を作成し、それを基に公募を行うこと  
応募された内容を評価し、継続事業者を決定すること  
関係者で合意形成を図り、サービス継続実施計画を運輸局へ提出すること

### 認定の 道程



### 留意点

路線を全区間引き継ぐ必要はない  
乗合事業から乗合事業への移行のみ（自家用有償での継続は認定不可）

#### 【実施方針におけるメニュー例】

- ・乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（区域の縮小・路線の変更含む）
- ・コミュニティバスによる継続
- ・デマンド交通（タクシー車両による乗合輸送（区域運行））による継続

※必要に応じて、上記のメニューに、福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等を組合せ。



# 北広島市地域旅客運送サービス継続実施計画

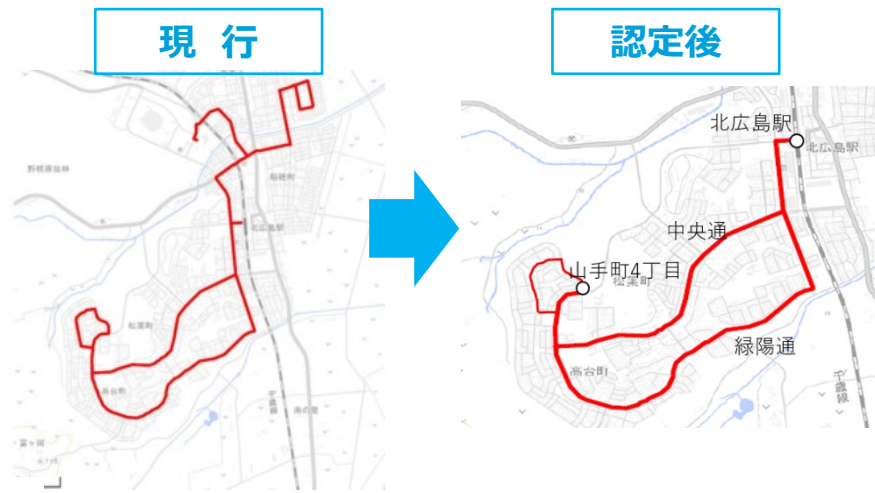
- 主に北広島団地地区を走る「さんぽまち・東部線」は、地域住民の生活交通として利用されるとともに、JR北広島駅へと接続することから、政令指定都市である札幌市や、新千歳空港への2次交通としての利用もあり、地域住民の暮らしにおいて、重要な役割を担っている。（年間利用者数およそ40万人）
- 一方、当該路線は人口減少や2024問題の影響等から、乗務員不足が深刻化し、運行事業者より令和8年4月以降のサービス維持が困難である旨の申し出があった。
- 当該路線は地域住民の足として重要な役割を担っており、今後も交通ネットワークとして維持・確保を図る必要があることから、北広島市地域公共交通活性化協議会での検討を経て、「地域旅客運送サービス継続実施計画」を策定し、利用促進や利用者ニーズへの対応にかかる取組を地域で連携して進めることとした。

## 事業の内容

- ・乗合路線定期運行による継続
- ・運賃：全区間240円
- ・地域内フィーダー系統（本計画認定により、国庫補助新規認定予定）
- ・車両：一般中型車およびタクシー車両（10人乗）
- ・運行回数：変更あり（下図のとおり）
- ・計画作成自治体：北広島市
- ・計画期間：令和8年4月1日～令和11年3月31日
- ・公募期間：令和7年11月5日～11月17日
- ▶継続事業者は富士交通(株)に決定
- ・路線名称を「北広島さんぽまち線」とし、地域や運行事業者と連携した利用促進の取組や、地域住民の公共交通への意識醸成を図る取組を実施

## 運行回数

| さんぽまち・東部線<br>(さんぽまちエリアの便数のみ) |              | 北広島さんぽまち線    |              |
|------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| 旧                            | 新            | 旧            | 新            |
| 平日                           | 平日           | 平日           | 平日           |
| 山手町→緑陽→北広島駅                  | 山手町→緑陽→北広島駅  | 山手町→緑陽→北広島駅  | 山手町→緑陽→北広島駅  |
| 山手町→中央→北広島駅                  | 山手町→中央→北広島駅  | 山手町→中央→北広島駅  | 山手町→中央→北広島駅  |
| 北広島駅→緑陽→山手町                  | 北広島駅→緑陽→山手町  | 北広島駅→緑陽→山手町  | 北広島駅→緑陽→山手町  |
| 北広島駅→緑陽→北広島駅                 | 北広島駅→緑陽→北広島駅 | 北広島駅→緑陽→北広島駅 | 北広島駅→緑陽→北広島駅 |
| 北広島駅→中央→北広島駅                 | 北広島駅→中央→北広島駅 | 北広島駅→中央→北広島駅 | 北広島駅→中央→北広島駅 |
| 北広島駅→緑陽→山手町                  | 北広島駅→緑陽→山手町  | 北広島駅→緑陽→山手町  | 北広島駅→緑陽→山手町  |
| 北広島駅→中央→山手町                  | 北広島駅→中央→山手町  | 北広島駅→中央→山手町  | 北広島駅→中央→山手町  |
| 山手町→緑陽→北広島駅                  | 山手町→緑陽→北広島駅  | 山手町→緑陽→北広島駅  | 山手町→緑陽→北広島駅  |
| 山手町→中央→北広島駅                  | 山手町→中央→北広島駅  | 山手町→中央→北広島駅  | 山手町→中央→北広島駅  |
| 始発～8時台                       | 始発～8時台       | 始発～8時台       | 始発～8時台       |
| 7便                           | 4便           | 7便           | 2便           |
| 8便                           | 3便           | 8便           | 2便           |
| 1便                           | 0便           | 1便           | 0便           |
| 9時～15時台                      | 9時～15時台      | 9時～15時台      | 9時～15時台      |
| 7便                           | 2便           | 7便           | 5便           |
| 14便                          | 3便           | 7便           | 1便           |
| 16時台～最終                      | 16時台～最終      | 16時台～最終      | 16時台～最終      |
| 14便                          | 6便           | 16時台～最終      | 0便           |
| 14便                          | 3便           | 16時台～最終      | 0便           |
| 1便                           | 0便           | 16時台～最終      | 0便           |
| 1便                           | 0便           | 16時台～最終      | 0便           |
| 土日祝                          | 土日祝          | 土日祝          | 土日祝          |
| 山手町→緑陽→北広島駅                  | 山手町→緑陽→北広島駅  | 山手町→緑陽→北広島駅  | 山手町→緑陽→北広島駅  |
| 山手町→中央→北広島駅                  | 山手町→中央→北広島駅  | 山手町→中央→北広島駅  | 山手町→中央→北広島駅  |
| 北広島駅→緑陽→山手町                  | 北広島駅→緑陽→山手町  | 北広島駅→緑陽→山手町  | 北広島駅→緑陽→山手町  |
| 北広島駅→緑陽→北広島駅                 | 北広島駅→緑陽→北広島駅 | 北広島駅→緑陽→北広島駅 | 北広島駅→緑陽→北広島駅 |
| 北広島駅→中央→北広島駅                 | 北広島駅→中央→北広島駅 | 北広島駅→中央→北広島駅 | 北広島駅→中央→北広島駅 |
| 北広島駅→緑陽→山手町                  | 北広島駅→緑陽→山手町  | 北広島駅→緑陽→山手町  | 北広島駅→緑陽→山手町  |
| 北広島駅→中央→山手町                  | 北広島駅→中央→山手町  | 北広島駅→中央→山手町  | 北広島駅→中央→山手町  |
| 山手町→緑陽→北広島駅                  | 山手町→緑陽→北広島駅  | 山手町→緑陽→北広島駅  | 山手町→緑陽→北広島駅  |
| 山手町→中央→北広島駅                  | 山手町→中央→北広島駅  | 山手町→中央→北広島駅  | 山手町→中央→北広島駅  |
| 始発～8時台                       | 始発～8時台       | 始発～8時台       | 始発～8時台       |
| 5便                           | 2便           | 5便           | 2便           |
| 6便                           | 2便           | 6便           | 2便           |
| 1便                           | 0便           | 1便           | 0便           |
| 9時～15時台                      | 9時～15時台      | 9時～15時台      | 9時～15時台      |
| 7便                           | 5便           | 7便           | 5便           |
| 7便                           | 1便           | 7便           | 1便           |
| 16時台～最終                      | 16時台～最終      | 16時台～最終      | 16時台～最終      |
| 10便                          | 0便           | 16時台～最終      | 0便           |
| 10便                          | 0便           | 16時台～最終      | 0便           |
| 1便                           | 0便           | 16時台～最終      | 0便           |
| 1便                           | 0便           | 16時台～最終      | 0便           |



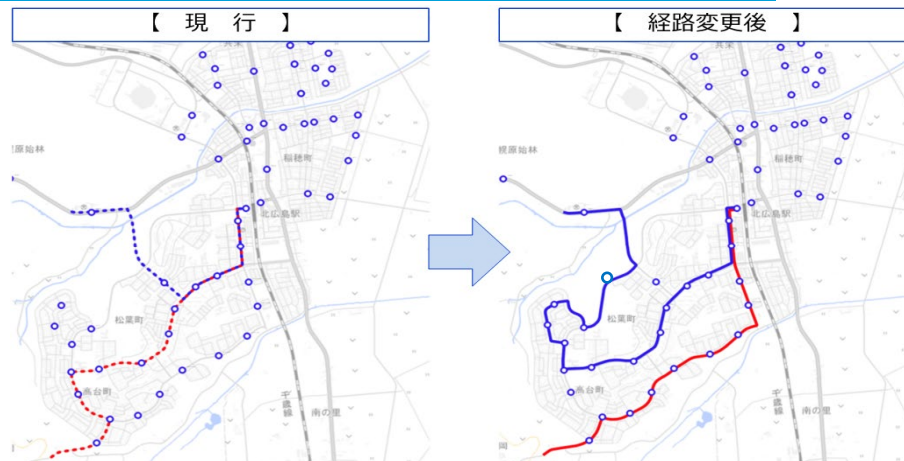
北広島市地域公共交通活性化協議会での検討の結果、新たな「北広島さんぽまち線」の運行のみでは、現行の「さんぽまち・東部線」と比べて便数が減少となるため、既存の別路線である「広島線」の経路変更を合わせて実施する予定。



# 北広島市地域旅客運送サービス継続実施計画

## 関連事業

さんぽまち・東部線の減便分は、広島線（右図青線および赤線）の経路変更により代替手段を確保



## 北広島さんぽまち線と広島線の変更後の路線図

【北海道中央バス】  
広島線・星槎道都大学経由便(青線)

福住駅 発着  
～星槎道都大学～山手町3丁目・山手町5丁目～  
中央通～  
～北広島駅 発着 / 東部中西 発着  
/ Fビレッジ入口・総合体育館 発着 の3系統

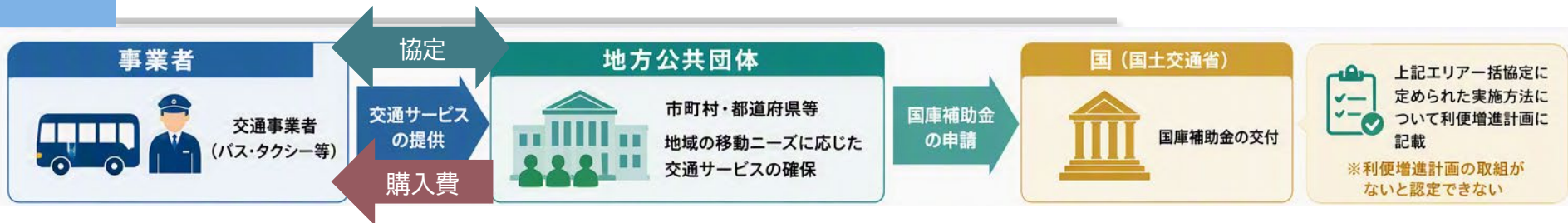
【富士交通】  
北広島さんぽまち線(水色線)

山手町4丁目 発着  
～山手町3丁目・山手町5丁目～  
～北広島駅 発着  
中央通経由、緑陽通経由の2系統  
(一部循環便)

【北海道中央バス】  
広島線・輪厚ゴルフ場経由便  
(赤線)

福住駅 発着 / 大曲 発着  
～輪厚ゴルフ場～高台町4丁目～緑陽通  
～北広島駅 発着 / 東部中西 発着  
の3系統

# 4 5. エリア一括補助について



## 補助の対象

|  |                             |                                                                                                                              |
|--|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>補助対象期間</b>               | 9月30日を末日とする<br>3年から5年までの単位<br>(計画本体および利便増進計画の期間内)                                                                            |
|  | <b>補助対象経費</b>               | エリア一括協定運行事業に係る<br>交通サービス購入費                                                                                                  |
|  | <b>補助対象系統</b>               | <ol style="list-style-type: none"> <li>前々年度において幹線もしくはフィーダー補助を受けていた系統</li> <li>利便増進計画の策定により新たに幹線/フィーダーの補助対象系統となるもの</li> </ol> |
|  | <b>国庫補助概算※<br/>(単年度交付額)</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>前々年度の基準額</li> <li>その年度の見込み額</li> </ol>                                                |

エリア一括協定に含めないが引き続き幹線/フィーダーの補助対象となる系統は、距離等によって按分しそれぞれ単年度毎に申請する

※フィーダーの場合は、前々年度において利便の認定があったと見なした数字

## 基準



補助対象事業の実施期間中においても補助対象期間の末日まで継続し、引き続き第6条 (幹線) 又は第16条 (フィーダー) の基準を満たす見込みのある運行であること



エリア一括補助の期間中も幹線やフィーダーの基準を維持する必要がある。

※前々年度の走り方と全く同一であることを求めない

## 参考



エリア一括協定に対する国庫補助額が上記算定方法で導かれるのであって、その他の黒字系統や国庫補助の対象となっていない交通サービスも含めることが可能。



事業者目線では、最初に期間内のサービス購入費という形で収入が安定するため、見込みの赤字額が減少した場合はその分インセンティブに働く。



中東情勢等により燃料が著しく高騰した場合は、追加で支払額を増やすという協定にすることも可能。



エリア一括補助の期間が終了した後も、従来の幹線/フィーダー系統に戻すことが可能。

## 計算方法

R8改正

エリア一括協定運行事業に係る運行系統のうち、補助金の交付を受けようとする補助対象期間が始まる前々補助対象期間において国庫補助金の交付を受けた運行系統 (前々補助対象期間において国庫補助金の交付を受けていなかった運行系統であって、利便増進計画の策定により新たに補助対象系統となる運行系統を含む。) について、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受けた場合に算出される交付見込額 (単年度交付額) の合計額に、補助対象期間の年数を乗じた額 (実施期間交付額総額) とする。

対象となる運行系統



=

単年度交付額の合計 (見込)

×

補助対象期間の年数 (3年~5年)

=

実施期間交付額総額 (エリア一括補助の国庫補助額)

前々補助対象期間

補助対象期間の開始

補助対象期間の末日 (9月30日)

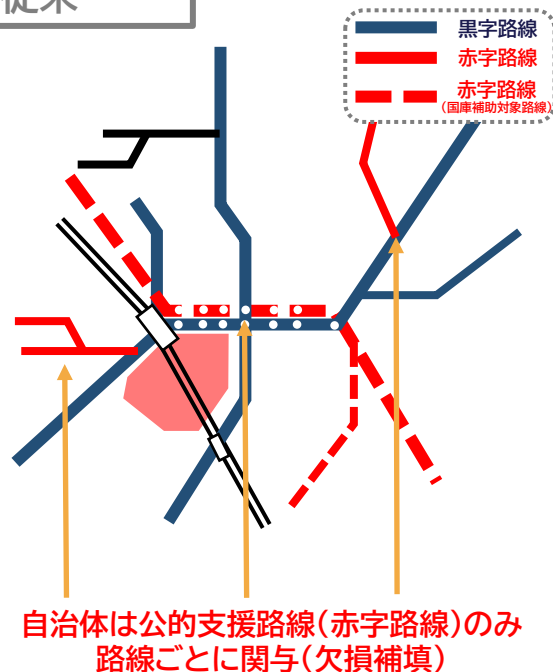
## ポイントまとめ

| 項目         | ポイント                                 |
|------------|--------------------------------------|
| <b>期間</b>  | 9月30日を末日とする3~5年の単位で実施                |
| <b>対象</b>  | 幹線・フィーダーの基準を満たす系統で、利便増進計画に基づく取組があること |
| <b>補助額</b> | 単年度交付額の合計 × 期間年数で算出                  |
| <b>効果</b>  | 事業者の収入安定とサービス改善のインセンティブにつながる         |

## 6. エリア一括補助概要図

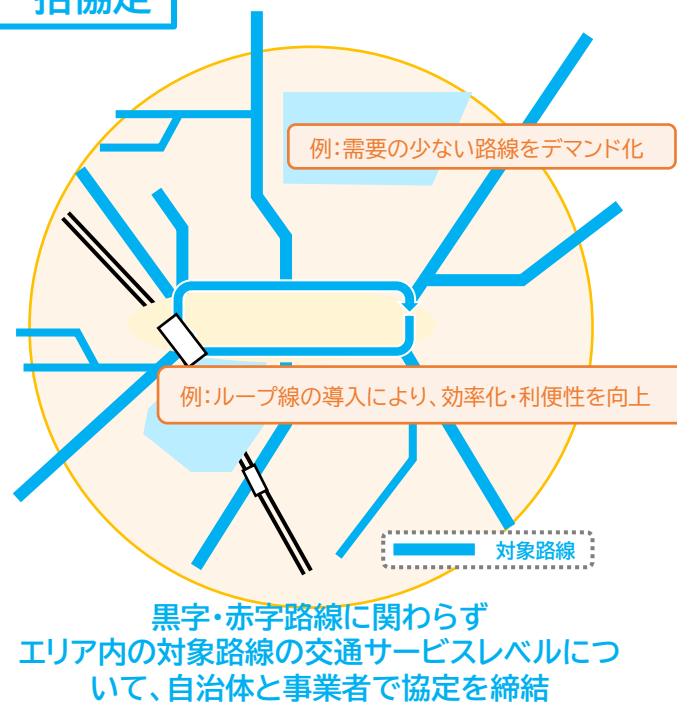
- 自治体と交通事業者は、複数年・エリア単位で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 自治体は一括運行の委託費用として交通サービス購入費を負担。  
国は交通サービス購入費の一部を、複数年(最長5年)定額で支援(複数年の支援総額を初年度に明示)
- 協定期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者に原則として帰属。

従来



<国の補助> 一定の要件を満たす路線について、  
生じた欠損額に応じて補助

エリア一括協定



<国の補助> 複数年(最大5年間)定額※を補助

※前々年度の国補助額(新規系統の場合は見込み額)に固定。事業が改善(欠損額が縮小)した場合も、国補助額を維持。

## 7. エリア一括補助先行事例

■重複路線の統合等により、運行の効率化を図る、利便増進実施計画を策定。

■利便増進事業と併せて、自治体・交通事業者間で安定的な運行を確保していくことに合意した路線(幹線補助系統のみ)について、一括して運行委託契約【エリア一括協定】を締結。

### 利便増進実施計画

**計画主体** 北海道・北見市・美幌町・津別町

**計画期間** 2年10ヶ月  
(令和7年12月～令和10年9月)

#### 《実施する事業》

##### ○重複する路線

➢利用の少ない区間(美幌BT-美幌療育病院間)に3系統が重複→廃止・統合により効率的に運行

##### ○利用者ニーズへの対応

➢美幌で乗り継ぎをする際に、従前と変わらない運賃で乗車できるよう割引設定  
➢新決済システム(モビリーデイズ)を導入し、スマホで乗車が可能に

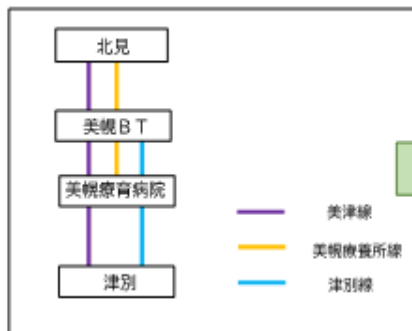
#### 《今後の見通し》

○令和10年10月より、Ⅱ期目の利便増進計画およびエリア一括補助を検討中

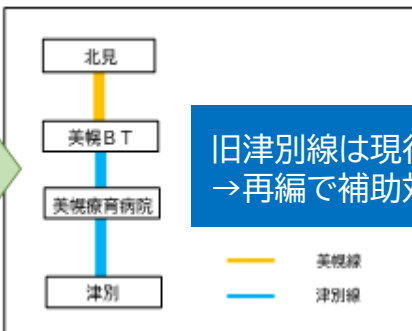
自治体・交通事業者間で  
対象路線について協議・合意



◆最適化前の運行路線(令和7年11月時点)



◆最適化後の運行路線(令和7年12月以降)



### エリア一括協定

#### 締結主体

北見市・美幌町・津別町・北海道北見バス(株)

#### 協定期間

2年6ヶ月  
(令和8年4月～令和10年9月)

#### 協定の概要

- 交通サービス購入費として、協定期間内の負担金上限額、負担金算定方法を規定
- 不可抗力による協定内容の履行遅滞について事業者は責任を負わない。
- 事業改善に伴うインセンティブは、一定額まで事業者へ帰属。一定額以上は応分に帰属(リスクも同様)

#### 交通サービス購入費

\*\*\*百万円/2年6ヶ月

| R8   | R9   | R10  |
|------|------|------|
| ***円 | ***円 | ***円 |

#### 国による支援額

エリア一括協定運行補助 + 特別交付税措置