

地域公共交通確保維持事業費補助金交付要綱 の改正とフィーダー認定申請について

国土交通省 九州運輸局
交通企画課
令和3年5月



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう

地域公共交通活性化再生法改正の概要（令和2年改正）



国土交通省
九州運輸局

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

【R2改正のポイント】

✓ 「地域が自らデザインする地域の交通」

…… ・地域公共交通計画の作成の努力義務化 ・乗合バスの新規参入の通知 ・補助制度との連動化

✓ 「輸送資源の総動員による移動手段の確保」

…… ・地域旅客運送サービス継続事業の新設 ・事業者協力型自家用有償旅客運送制度の創設

✓ 「効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現」

…… ・地域公共交通利便増進事業の活用 ・MaaSの円滑な普及促進 ・貨客運送効率化事業

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要（努力義務化）**
- ・地域における協議の促進を図り、自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される活性化法定協議会を通じて作成

地域公共交通特定事業

- ・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。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。
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。

地域公共交通特定事業

- 地域旅客運送サービス継続事業
廃止予定路線の交通を維持
- 地域公共交通利便増進事業
ダイヤ、運賃等のサービス改善により利便性を向上
- その他、貨客混載の取組の円滑化等の各種事業

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実施
計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

- 新地域旅客運送事業
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- 新モビリティサービス事業
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。
新モビリティサービス協議会における議論が可能。

＜事業スキーム＞

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。
- ※地域公共交通計画への記載は不要。
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置。

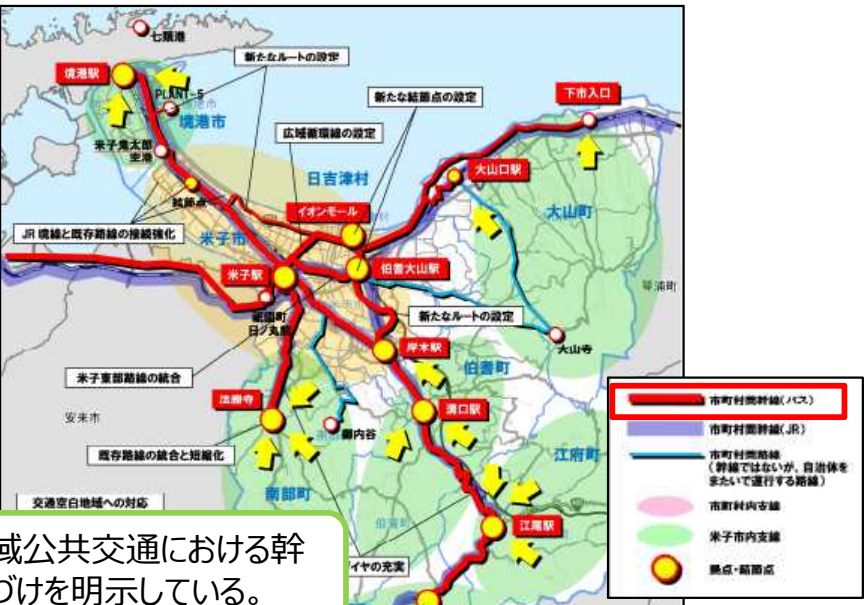
- ・現行の補助制度は、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としておらず**、別途、要綱に基づく補助計画を作成することとしている。乗合バス等への補助を法定計画と連動化することで、**公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助**を実施。
- ・**幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

幹線

作成主体：都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成
(※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり)
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- ・地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
(下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置づけが示されていればよい。)

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>



県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

支線

作成主体：市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、市町村が計画作成することを想定。
- ・地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
(フィーダーの位置づけについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。)

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

- これまでの補助制度：「生活交通確保維持改善計画」 → 新しい補助制度：「地域公共交通計画」に記載し認定。
- 幹線・フィーダー補助系統を地域公共交通に位置づける場合、
- 地域公共交通計画「**本体**」には、補助系統の地域の公共交通における位置付けや地域公共交通確保維持事業の必要性など、**マスタープランの内容とすべき事項を記載**するとともに、
 - 補助系統等に関する事項の詳細**については、原則として地域公共交通計画の「**別紙**」として位置づけることとする。
- 別紙について、地域公共交通計画の一部として法定協議会における協議の手続等を経るものとする。

地域公共交通計画「本体」

①基本的な方針：

地域が目指すべき将来像、公共交通が果たすべき役割を明確化

②区域：

通勤、通学、買い物等、日常生活が形成される交通圏が基本

③目標：

定量的な目標（利用者数、収支、行政負担額等）を設定

④目標を達成するために行う事業及びその実施主体：

地域における公共交通サービスの全体像を明記し、各交通モードや路線等ごとの事業・実施主体を具体的に記載

⑤達成状況の評価：

設定した具体的な目標を基に、各種事業の実施状況を適切に管理（PDCA）できるよう、評価手法を設定

各計画事項における補助関連の記載内容

幹線・支線の将来像や、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

補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置づけや役割を明示

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定
（個別の補助系統に関する目標は別紙に記載）

補助系統を明示するとともに、事業内容や実施主体を記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載。

地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載
（個別の補助系統の評価手法等は別紙に記載）

「別紙」の記載事項（補助申請時に毎年度提出）

- ・これまでの補助制度の「生活交通確保維持改善計画」の記載事項である**補助系統等に関する詳細な事項を記載**（※改正により追加された事項を含む）

毎年度、国が地域公共交通計画（本体の補助関係部分+別紙）を認定。事業実施後、事業評価を実施

見直し後の補助金執行について



国土交通省
九州運輸局

	現行		法定計画の有無	経過措置期間 (～令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画 (県単位)	乗合バス事業者	県法定計画あり	県法定計画 又は 県生活交通確保維持改善計画	県法定協議会 又は 乗合事業者	県法定計画	県法定協議会 又は 乗合事業者
			県法定計画なし 市町村法定計画あり	県生活交通確保維持改善計画 又は 市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			県・市町村法定計画なし	県生活交通確保維持改善計画	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画 (市町村単位)	乗合事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 活性化法法定協議会	市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画	乗合事業者等	補助対象外	

【参考】地域間幹線系統補助について

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

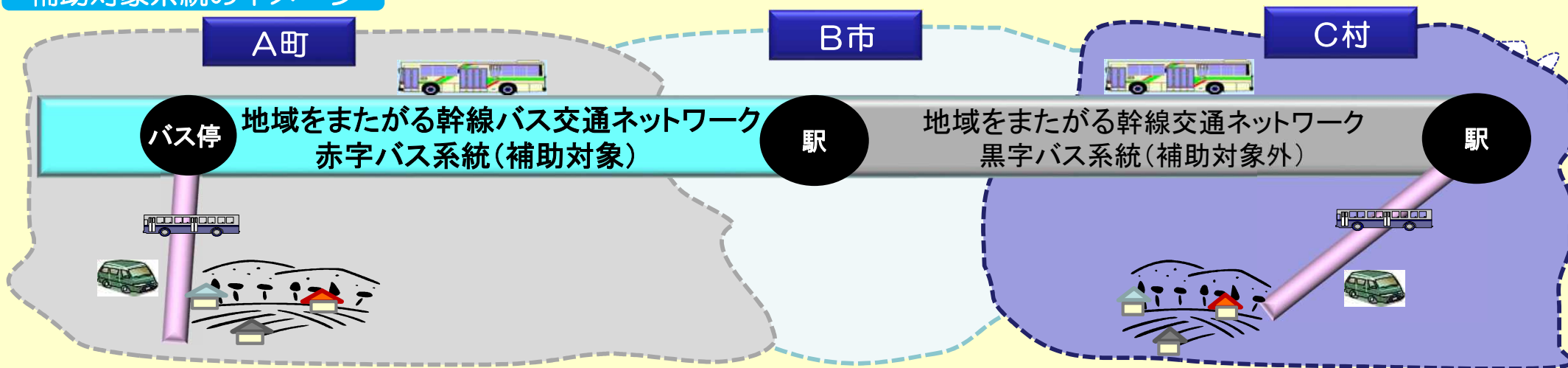
- ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること

※ 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

補助対象系統のイメージ



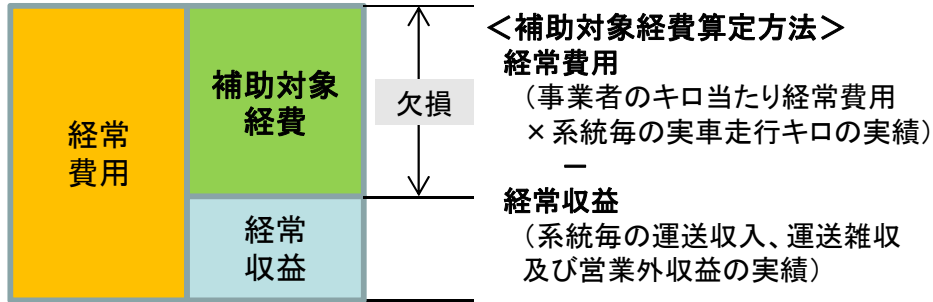
【参考】地域内フィーダー系統補助について

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、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
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者(令和6年度まで)

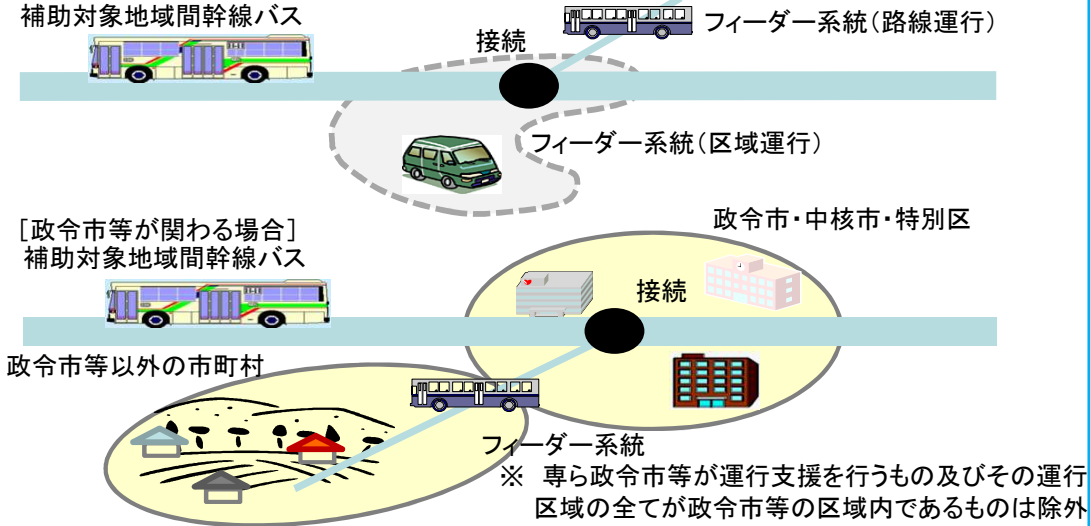
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



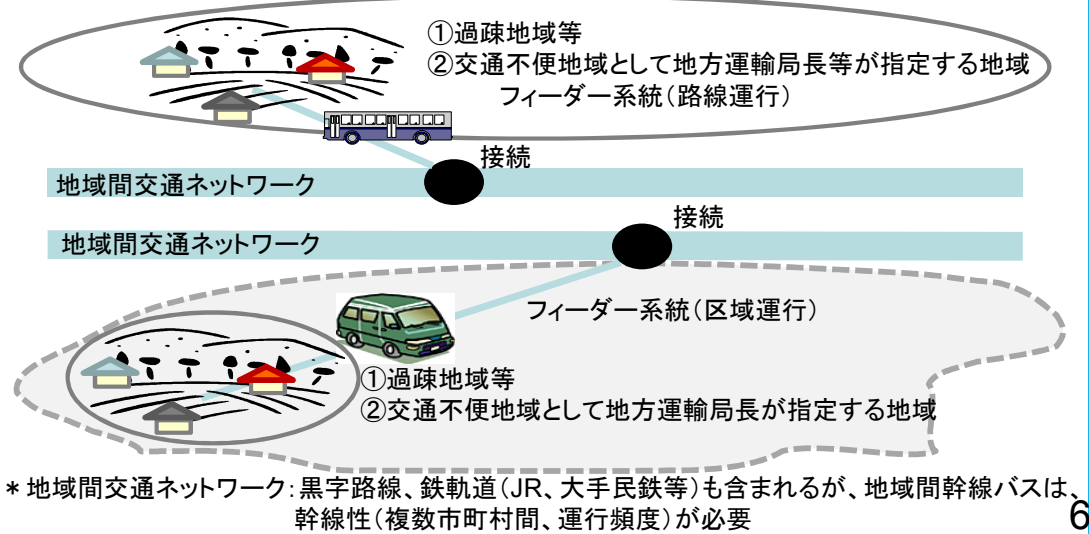
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
 - ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
 - ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
 - ・乗車人員が2人/1回以上であること(定時定路線型の場合に限る。)
 - ・経常収益が経常費用に達していないこと

補助対象系統のイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



(2) 交通不便地域



①地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統（運行費、車両補助）の 補助対象事業者と補助要件

- ・ 補助対象事業者を活性化法法定協議会とする ※幹線系統は引き続き乗合事業者を補助対象事業者とできる
- ・ 生活交通確保維持改善計画の策定・認定を補助の要件としていたが、活性化再生法に規定する地域公共交通計画における地域公共交通確保維持事業に関する内容の記載・認定を補助の要件とする。

②地域旅客運送サービス継続事業に関する補助制度の新設

- ・ 継続実施計画策定事業（補助対象：継続実施計画の策定調査に要する経費）
- ・ 継続実施計画推進事業（補助対象：利用促進に係る事業、計画の達成状況等の評価に係る事業）
- ・ 補助率 1 / 2

※継続実施計画策定事業の補助上限額は500万円

③乗用タクシーの運賃低廉化措置に関する補助制度の新設

- ・ 自治体が高齢者などに配布するタクシー運賃を補填するチケットなどを想定し、それらが交付要綱の要件に合致すれば、市町村が支出したチケット費用（運賃補填額、チケット発行費用等）に対して補助するもの ※地域内フィーダー系統となるため、新規性要件等あり
- ・ 補助率 1 / 2（上限100万円）

④経過措置

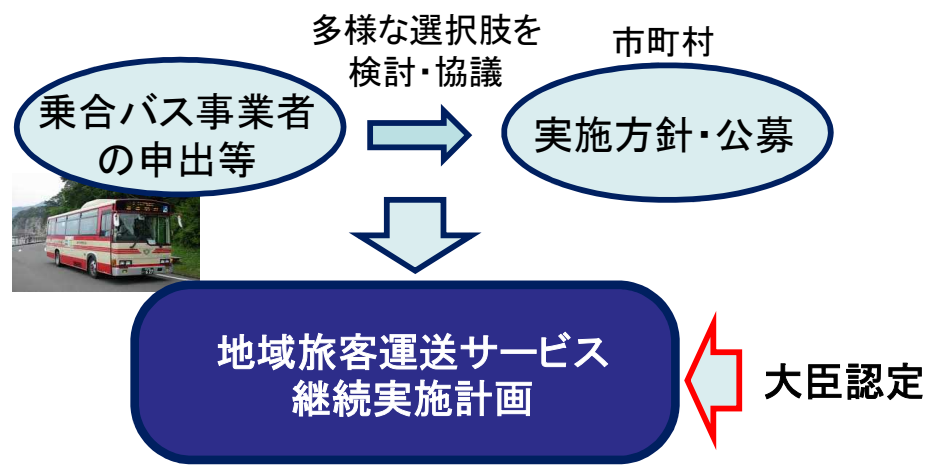
令和6年度予算に係る事業までの間は、従前の例によることができる旨規定

地域旅客運送サービス継続事業について

背景・目的

- 生活交通を担う路線バスが廃止される場合、現行法(6ヶ月前までの事前届出)ではサービスの維持について、十分な検討や調整ができず、サービスの廃止や代替となるコミュニティバス等導入による市町村等への負担となっている。
- そこで、廃止を検討する乗合バス事業者の申し出等を受け、関係者がサービス継続のあり方を協議し、公募により代替となるサービスへの転換を図る「地域旅客運送サービス継続事業」について、改正地域公共交通活性化再生法において創設したところであり、同事業の活用によるサービスの継続・効率化を支援。

サービス継続の例



(実施方針に定めるメニュー例)

- | | |
|---------------------------------------|---|
| ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む） |  |
| ② コミュニティバスによる継続 |  |
| ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続 |  |
| ④ タクシー（乗用事業）による継続 |  |
| ⑤ 自家用有償旅客運送による継続 |  |
| ⑥ 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の積極的活用 |  |

計画策定

- 【補助対象事業者】地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
- 【補助対象経費】地域旅客運送サービス継続実施計画策定に必要な経費（協議会開催等事務費、データ収集、短期間の実証調査等）
- 【補助率】1／2（上限500万円）

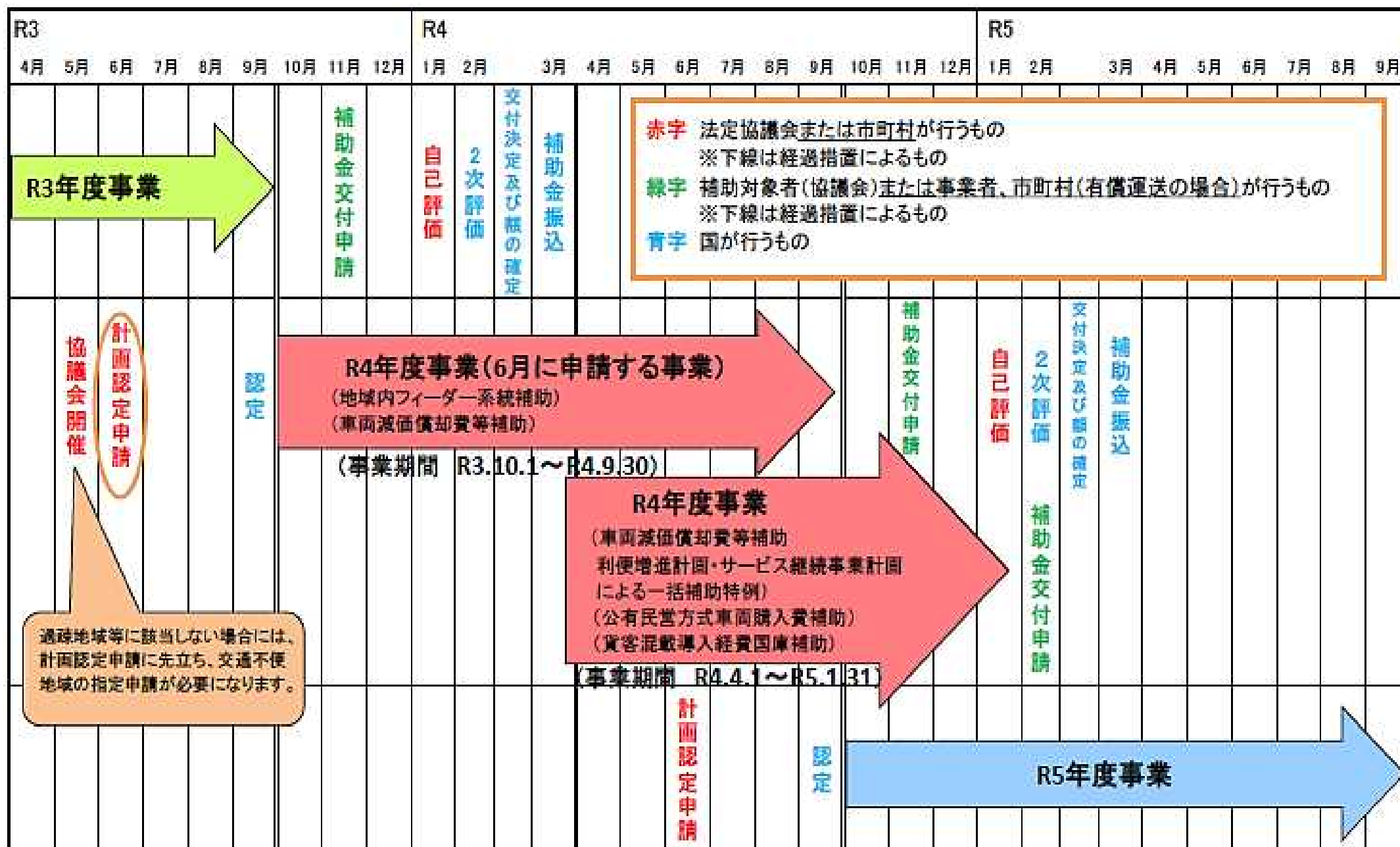
サービス継続事業に係る運行費補助

- 【補助対象事業者】地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
- 【補助対象経費】認定された地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく事業の総収支差
- 【補助率】1／2
※タクシー（運賃低廉化）については、市町村からの負担額を補助対象経費とし、100万円を上限として補助。
※サービス継続事業の認定を受けた系統については、フィーダー系統に係る運行費補助の要件を一部緩和。

フィーダー計画認定申請から補助金振込までのスケジュール



国土交通省
九州運輸局



※スケジュールは変更になる場合があります

令和4年度事業にかかる補助金交付までの流れ

①地域公共交通計画（別紙）または生活交通確保維持改善計画認定申請（令和3年6月30日まで）

※押印は不要です



②計画認定（令和3年9月下旬頃）



③事業実施期間

地域内フィーダー系統運行費補助、減価償却費等補助

→ 令和3年10月1日～令和4年9月30日

減価償却費等補助（利便増進計画・サービス継続事業計画による一括補助特例）および
公有民営方式車両購入費補助

→ 令和4年4月1日～令和5年1月31日



④途中、計画に変更が生じた場合は、事前に変更認定申請又は変更届出必要



⑤補助金交付申請

地域内フィーダー系統運行費補助、減価償却費等補助

→ 令和4年11月30日まで

減価償却費等補助（再編に伴う一括補助、自家用有償旅客運送）、公有民営方式車両購入費補助

→ 令和5年2月10日まで



⑥交付決定及び額の確定（令和5年2月下旬頃）



⑦補助金支払い（令和5年3月頃）

要注意!!

変更認定（届）をせずに運行した場合には、
補助が受けられない場合があります。

- ・ **地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）の策定がない自治体**
経過措置の令和6年事業年度（R5.10.1～R6.9.30事業分）が満了する前に、計画を策定しましょう。
（計画策定にあたっては、年単位の時間を要することが多いです）
- ・ **地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）を策定している自治体**
改正前の生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）を適用できるのは、令和6年事業年度まで。
今回申請する令和4年事業年度分は時間的な余裕がないため、新制度での申請は難しいと思いますが、経過措置満了後の3年後に慌てることがないように、令和5年事業年度分からは新制度で申請することを目標に準備を進めていきましょう。

新制度での申請にあたり準備（確認・変更）が必要と思われるもの

- ・ **地域公共交通計画（本体）の記載**
- ・ **協議会財務規定の制定**
- ・ **協議会口座の準備**
- ・ **協議会規約の見直し 等**



わからないことは、運輸局、各運輸支局へお問い合わせください

わからないことが出てきた場合は、ひとりで抱え込まず、気軽にご相談ください。
活用可能な国の補助制度や必要となる法律上の手続き、技術支援など、中立的な立場から総合的にアドバイスします。

運輸局

九州運輸局 交通政策部 交通企画課 (092) 472-2315 (直通)

各運輸支局

〔運輸支局（総合相談窓口）の連絡先〕

福岡運輸支局	: (092) 673-1190
佐賀運輸支局	: (0952) 30-7271
長崎運輸支局	: (095) 822-0010
熊本運輸支局	: (096) 369-3188
大分運輸支局	: (097) 558-2235
宮崎運輸支局	: (0985) 51-3824
鹿児島運輸支局	: (099) 222-5660

企画調整担当
までお問い合わせ
ください

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き



(入門編)



(詳細編)

- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。**(令和3年3月 第2版公表)**
- 本手引きは、特に、初めての公共交通計画で何から手を付けてよいかわからない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点からまとめております。

入門編：計画作成の背景やポイント、基本的な考え方を記載

詳細編：計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を記載

なるほど！！公共交通の勘どころ

なるほど！！公共交通の勘どころ
地域公共交通を創り・守り・育てるために



- 九州運輸局では、地方公共団体の初任者向けに地域公共交通の確保・維持・改善に向けての考え方や取組事例を示した手引きを作成しています。

(平成28年3月 平成27年度版公表)

- 本編：持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を計画的に実現するための考え方及び取組方法・事例等を記載
別冊：関係法令・支援制度等について記載
概要：本編のダイジェスト版



手引きは国交省HPに掲載 (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)
勘どころは九州運輸局HPに掲載 (https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html)