

## そもそも「フィーダー補助金」とは・・・??

- 正式名称は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」(通称:フィーダー補助)
- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つ
- 幹線系統を補完する、赤字の支線(フィーダー)の運行経費に対する補助
- 補助対象事業者は活性化法法定協議会



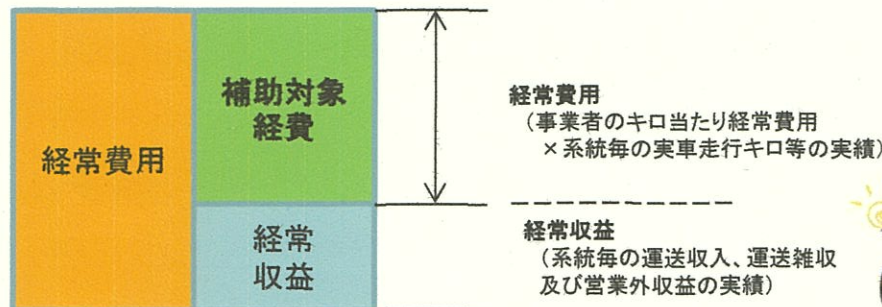
## 補助率は・・・??

- 補助率は補助対象経費※1の1/2

※1 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

- ただし、自治体毎に設けられる補助上限額と補助対象経費の1/2を比較し、金額が低い方が最終的な補助金額となる
- 自治体毎の補助上限額については毎年(9月頃)発出される通知文※2の算定式を基に算出

※2 昨年度通知文(<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000290343.pdf>)参照



補助対象経費算定方法 イメージ

赤字(経常費用>経常収益)の系統に対する補助金です。  
(系統毎に判断するため、運行事業者の事業全体の収支状況が赤字であることは要件ではありません!)



## 主な補助要件

- 地域公共交通計画に運行系統の位置付け・役割、確保維持改善事業の必要性、運行系統に係る事業及び事業の実施主体の概要、定量的な目標・効果及び評価手法の記載があること
- 一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者又は一般乗用旅客自動車運送事業者による運行  
(注意)道路運送法21条許可による運行は補助要件を全て満たしていたとしても一律補助対象外です！！
- 補助対象地域間幹線バス系統と接続※1するものであること／過疎地域等の交通不便地域を通り、地域間交通ネットワーク※2と接続するものであること(通称:接続性)
- 新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること(通称:新規性)※3
- 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
- 1回当たりの乗車人員が2人以上であること(定時定路線型の場合に限る。)
- 計画運行回数に対する実績の運行回数の運行割合が30%以上ある系統

※1「接続」とは同じ停留所を共有する他、近接、乗り継ぎを考慮されたダイヤ設定や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とられているもの

※2「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統(複数市町村にまたがる平日1日当たりの運行回数が3回以上のもの)、鉄道、航路、航空路

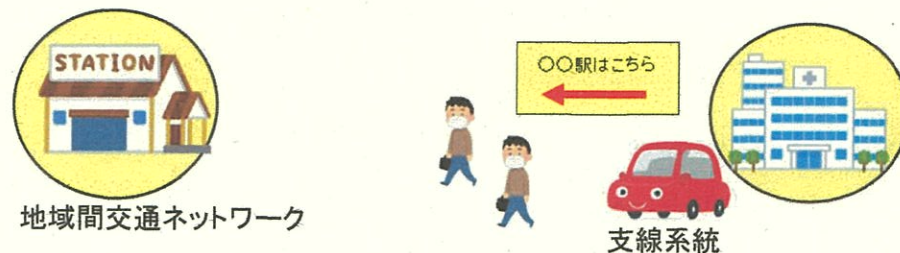
※3利便増進計画・運送継続計画に位置付けられた運行系統については新規性要件が緩和される(補助対象期間は各計画の認定期間に限る)

○「接続」イメージ…停留所等の共有



幹線系統と支線系統で同じ停留所を活用して、お互いの系統に乗り継ぎができます！

○「接続」イメージ…停留所等の近接



駅近くの病院まで行って、徒歩で駅まで行くことで乗り継ぎができます！

# 1. 補助要件

補助対象系統に係る補助要件を満たすほか、**地域公共交通計画において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等**を記載すること

## 地域公共交通計画(本体)へ記載する事項

1. 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

補助系統について、地域に存在する様々な公共交通全体の中でどのような位置付けとなるのか明示。(幹線・支線なのか、どのような役割を担っているのかなどを記載する想定)

2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

補助対象の地域の公共交通における位置付け・役割を踏まえて、**なぜ地域公共交通確保維持事業が必要となるのかを記載(補助系統の必要性ではないので要注意!!)**

3. 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

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

4. 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の利用者の数、収支、費用にかかる国又は地方公共団体の支出の額その他定量的な目標・効果及びその評価手法

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

## ※地域公共交通計画(別紙)に記載する事項

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組(幹線系統)
- ・その他、詳細な事項

- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項

⇒別紙には、補助系統等に関する詳細な事項を記載し、毎年度の認定申請の際に提出。

交通計画と補助金の連動については「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」  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480550.pdf> をご覧下さい！

次のページから具体の事例をご紹介します！



【参考】交通計画への位置づけの事例：千葉県勝浦市

## 地域公共交通計画（本体）へ記載する事項①

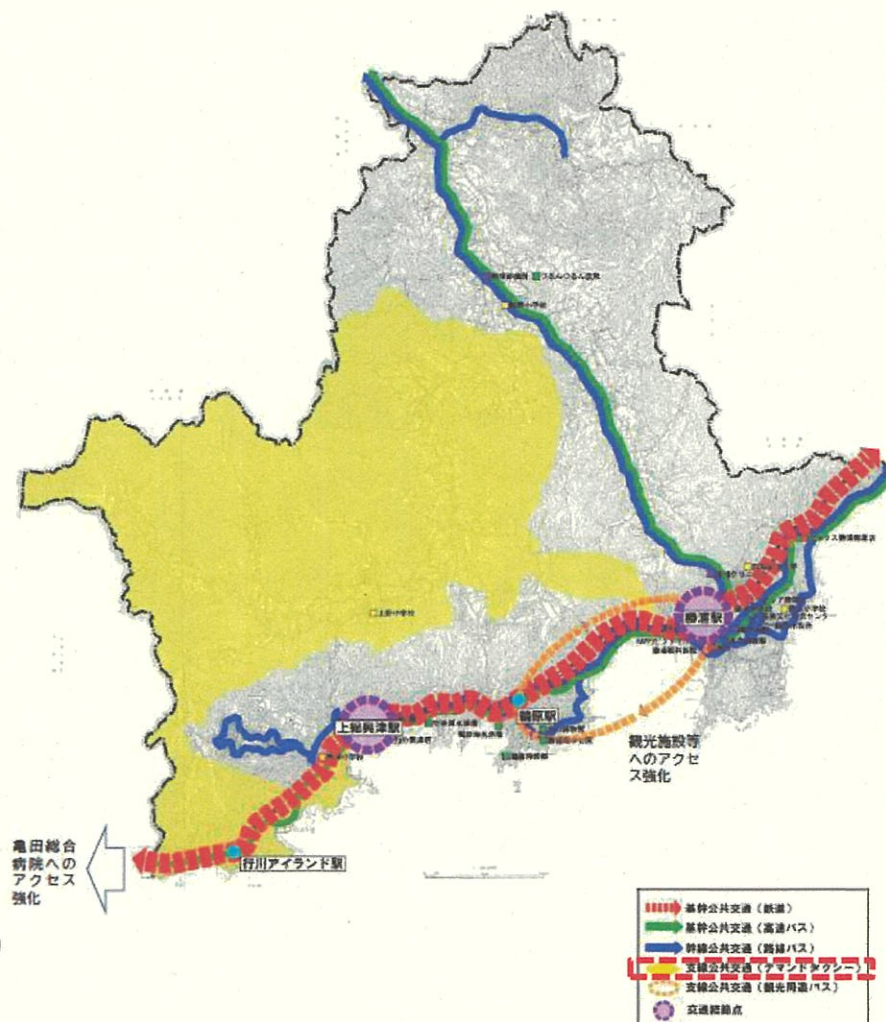
地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域公共交通における位置づけ・役割

■各公共交通機関の機能分担

分類	交通機関	位置付け・役割	移動量・距離※	
			都市間	市内
幹線	広域幹線公共交通 ・鉄道（JR 外房線） ・高速バス（安房小湊・御宿～東京線）	・都市間を連絡し、広域的な移動を担う交通	◎	△
	幹線公共交通 路線バス	・勝浦駅と市内や御宿駅、大多喜車を結ぶ移動を担う交通	○	○
支線	地域内公共交通 デマンドタクシー	・主に地域内の移動と公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消を担う交通	—	◎
補完公共交通	タクシー	・ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的や柔軟的に対応可能な交通	△	○
特定の利用者などの移動を担う交通	スクールバス、大多喜自動車学校送迎バス、東急ゴルフコース送迎バス、介護タクシー	・通学や教習所、ゴルフなど特定の利用者などの移動を担う交通	△	△

※移動量や距離の長さ…◎：多い（長い）、○：やや多い（やや長い）、△：少ない（短い）

当該地域の公共交通ネットワーク全体（補助系統以外も含む）の概要図や表により、各交通サービスの位置づけ・役割が示されているなかで、当該補助対象系統の位置づけや役割が示されていることがポイントです！



# 1. 補助要件

【参考】交通計画への位置づけの事例：千葉県勝浦市

## 地域公共交通計画（本体）へ記載する事項②

補助系統の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用したデマンドタクシーの位置付け

役割	主に地域内の移動と公共交通空白地域・公共交通不便地域の解消を担う交通で、また、市街地商店街等へのアクセス性の向上により、買い物支援の役割を担う重要な交通である。
維持・確保策	鉄道（JR 外房線）や路線バスとの連絡を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	公共交通空白地域等の解消と利用者要望を反映した公共交通体系の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、生活交通手段を確保・維持する必要がある。



なぜこの補助金を活用する必要があるのか、が示されていることがポイントです！

## 地域公共交通計画（本体）へ記載する事項③

補助系統に係る事業及び実施主体の概要

### 【事業1】デマンドタクシーの運行サービスの見直し

#### ①事業概要

デマンドタクシーについては、利用者数が増加傾向で行政負担額が増加傾向となっている中で、路線バスやタクシーとの役割分担を図りながら、運行地域においては、試乗会や利用方法に関する説明会を開催するなど、利用促進に向けた取組の実施を検討するとともに、利用者のニーズを的確に把握した上で、満足度の高い運行に向けたサービスの見直しを継続的に検討・実施する。

また、地域内公共交通として地域内の移動と交通不便地域の解消を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー補助）を活用し、財源の安定的な確保・維持を目指す。

②実施主体：勝浦市、バス事業者、地域

#### ③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）			
		令和5	令和6	令和7	令和8
デマンドタクシーの運行サービス見直し	検討、協議・調整	→			
	実施		→	→	→
	フィーダー補助の活用	→			

### ■現行のデマンドタクシー事業及び実施主体の概要

路線名	デマンドタクシー
地区	上野地区全域、大沢、浜行川、興津の一部、小松野、大楠、松部・串浜の一分
事業許可区分	一般乗合（区域運行）
運行態様	予約制・乗合
実施主体	勝浦市（交通事業者へ委託）
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）



補助対象系統に関して変更を行うとき、交通計画に記載している内容にも変更が生じる場合は、計画本体の改定も必要になるため、要注意です！

【参考】交通計画への位置づけの事例：千葉県勝浦市

## 地域公共交通計画（本体）へ記載する事項④

### 地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法

#### (5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定する。

基本方針	目標	評価指標	現状値	目標値	備考
1 広域アクセスや公共交通機関同士の相互連携による利便性の高い公共交通網の構築を目指す	①市内の移動支援の充実	デマンドタクシー1日平均利用者数	12.4人	15.0人	※1
		デマンドタクシーの利用者満足度	53.3%	60.0%	※2
	②移動ニーズに即した広域アクセスの強化	勝浦駅1日平均利用者数	661人	1,000人	※3
		市内停留所における高速バスの年間利用者数	14,633人	26,000人	※4
		③利便性の高い公共交通環境整備	交通結節点整備箇所数	-	2箇所
2 観光需要を考慮した誰もが利用しやすい環境整備による公共交通の利用促進を目指す	④観光施策と連携した移動支援及び利用促進	観光施設等との連携による利用促進活動の導入件数	-	1件以上	※6
		3 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す	乗り方教室開催回数	-	延12回
⑤地域全体で支える公共交通の構築	デマンドタクシー運行収支率		8.8%	10.5%	※8
	公共交通への公的資金投入額		2,090万円	2,090万円	※9

- ※1 勝浦市総合計画「基本計画」（令和4年度中策定予定）の目標値
- ※2 令和3年度デマンドタクシー利用者アンケート調査の総合的な満足度で「満足」+「やや満足」
- ※3 勝浦市総合計画「基本計画」（令和4年度中策定予定）の目標値
- ※4 勝浦市総合計画「基本計画」（令和4年度中策定予定）の目標値
- ※5 勝浦駅及び上総興津駅
- ※6 観光施設や商業施設との連携サービスを1件以上実施
- ※7 乗り方教室を市内小中学校（6校）を対象に各校2回実施
- ※8 令和2年度運行実績
- ※9 現況公的資金投入額：バス路線運行維持補助金1,385万円+デマンドタクシー705万円=2,090万円

#### (2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和8年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

#### ■評価スケジュール

(年度)

項目		令和5	令和6	令和7	令和8
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○
	市民アンケート調査				○
	路線バス利用者アンケート調査				○
	デマンドタクシー利用者アンケート調査	○		○	
事業実施状況の評価		○	○	○	○
目標達成度の評価		○	○	○	○
計画・目標値の見直し※					○
勝浦市地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

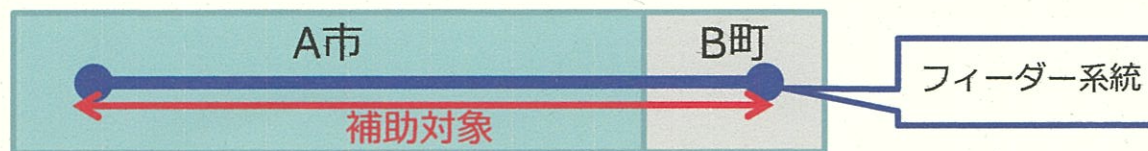
具体的な数値指標・目標値が示されているか、各数値指標の評価方法（いつ、どのように）が示されているか、がポイントです！（交通計画本体では、必ずしもフィーダー補助対象系統についての数値目標を設定する必要はありませんが、「計画別紙」に記載する補助対象系統の数値目標と矛盾のないようにしましょう）



## コラム：補助対象系統が複数市町村に跨がる場合の例外措置

- 補助対象系統の一部沿線自治体において法定計画を策定せず、または補助系統について法定計画に位置づけていない場合は、原則**全区間補助対象外**となります。
- ただし、**当該自治体の区間が補助対象外**となっている場合や、**当該自治体が補助対象系統に係る費用負担をしていない、当該自治体の住民の利用実態がないこと**等、当該自治体の計画に補助対象系統を位置付けない**合理的な理由を補助を受けようとする自治体の計画（本体・別紙いずれか）**において示している場合は、柔軟に対応します。

### 路線型の事例



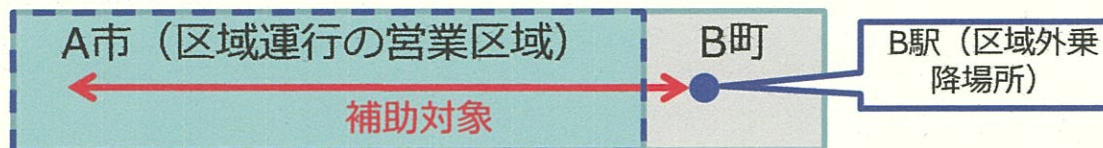
現状は、A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、協議会に参画するB町の合意のもと、B町内も含む全区間の補助を受けている。B町は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

#### 【B町の計画に位置づけない理由】

- 当該系統が主にA市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- B町は費用負担をしておらず、補助申請をしないこと

上記をA市の計画において示す。

### 区域型の事例



A市の区域運行は、A市内全域を営業区域としており、区域外乗降場所としてB町内のB駅を設定している。A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、B駅も含む全区間の補助を受けている。B町は当該区域運行に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

#### 【B町の計画に位置づけない理由】

- 当該区域運行が主にA市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること（利用者がA市住民に制限されるか否かは問わない）
- B町は費用負担をしていないこと

上記をA市の計画において示す。

補助対象系統が複数市町村に跨がる場合は、運輸局交通企画課へ個別にご相談ください！



## 接続性要件①: 補助対象地域間幹線バス系統と接続するものであること

- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の対象となっているバス系統と接続していること
- 補助対象外の幹線バス系統と接続するだけでは、この要件は満たさない
- 「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」は主に県で認定申請をしているため、補助対象幹線系統があるか不明な場合は県に確認
- この要件を満たせない場合は、次ページ以降の要件を満たせるか確認



※政令指定都市又は特別区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又は特別の区域内であるものを除く(補助対象期間中に政令指定都市又は特別区に指定された場合、次期補助対象年度より適用する。)

### ○補助対象地域間幹線バス系統への接続イメージ図



おさらいです！  
「接続」とは同じ停留所を共有する他、近接、乗り継ぎを考慮されたダイヤ設定や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とられているものです！

