

フィーダー補助金のイロハ

令和7年5月26日

関東運輸局



公共交通利用促進キャラクター
「のりたろう」

1. 補助要件

- 1－2. 補助要件(経過措置終了後の留意点)
- 2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)
- 3. 計画認定申請書作成のポイント
- 4. 交付申請に備えて準備すること

そもそも「フィーダー補助金」とは・・・??

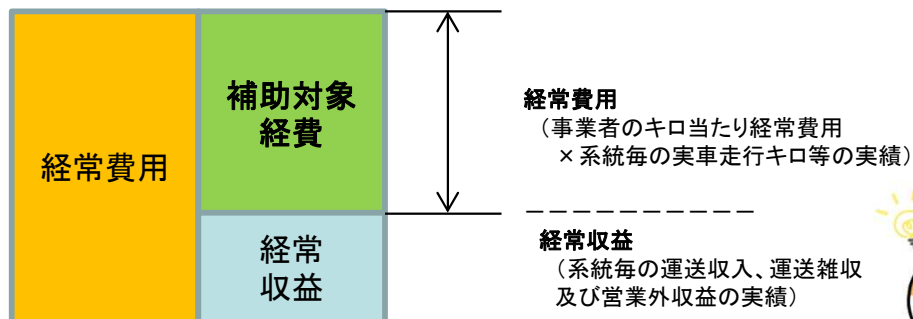
- 正式名称は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」(通称:フィーダー補助)
- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つ
- 幹線系統を補完する、赤字の支線(フィーダー)の運行経費に対する補助
- 補助対象事業者は活性化法法定協議会



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 通知文:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額について
(https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/kakuhoji/hojokin.html) 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

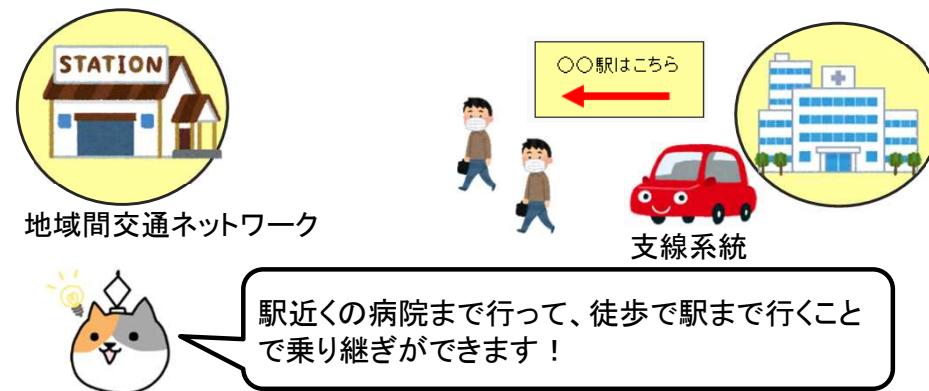
※2「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統(複数市町村にまたがる平日1日当たりの運行回数が3回以上のもの)、鉄道、航路、航空路

※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



○「接続」イメージ・・・停留所等の近接



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>)をご覧ください！

次のページから具体の事例をご紹介します！



- 基幹公共交通（鉄道）
- 基幹公共交通（高速バス）
- 幹線公共交通（路線バス）
- 支線公共交通（ダイヤモンドタクシー）
- 支線公共交通（観光周遊バス）
- 交通結節点

【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、奥津の一部、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	※5
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	⑤地域全体で支える公共交通の構築	乗り方教室開催回数	－	延12回	※7
		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

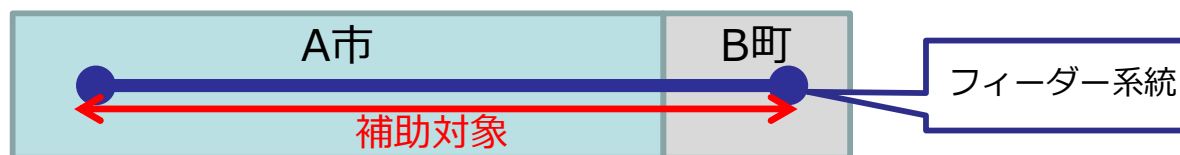
具体的な数値指標・目標値が示されているか、各数値指標の評価方法（いつ、どのように）が示されているか、がポイントです！（交通計画本体では、必ずしもフィーダー補助対象系統についての数値目標を設定する必要はありませんが、「計画別紙」に記載する補助対象系統の数値目標と矛盾のないようにしましょう）



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



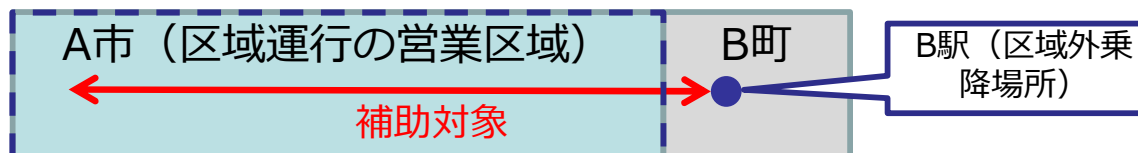
現状は、A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、協議会に参画するB町の合意のもと、B町内も含む全区間の補助を受けている。B町は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【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！



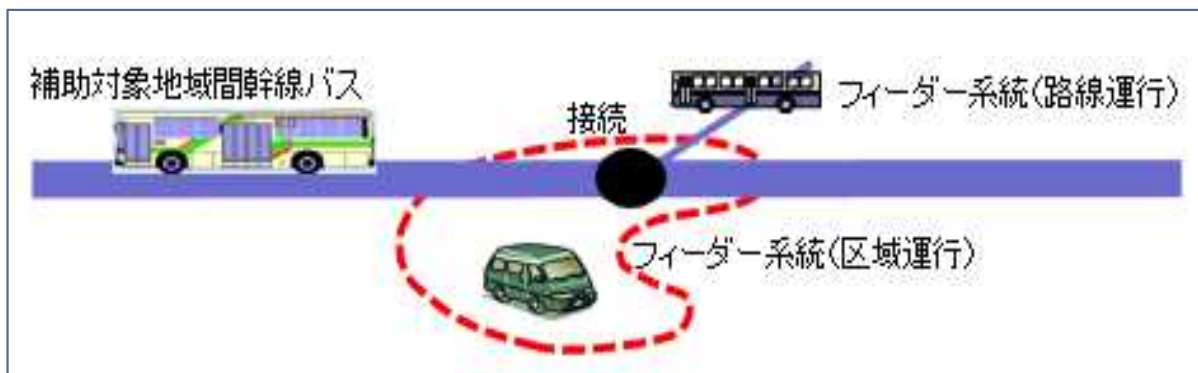
接続性要件①: 補助対象地域間幹線バス系統と接続するものであること

- ・「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」は主に県で取りまとめをしているため、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！



接続性要件②(1): 法律に基づく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と接続するものであること

- 法律に基づく過疎地域等は以下のとおり
 - 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
(https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/kasomain0.htm)
 - 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
(<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chirit/index.html>)
 - 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
(https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chisei/crd_chisei_tk_000013.html)
 - 山村振興法 第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
(https://www.maff.go.jp/j/nousin/tiiki/sanson/s_about/)
 - 小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島
- 上記の地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものが対象
- この要件を満たせない場合は、次ページの要件を満たせるか確認

交通不便地域における地域間交通ネットワークへの接続イメージ図

地域間ネットワークとは以下のいずれかを指します。

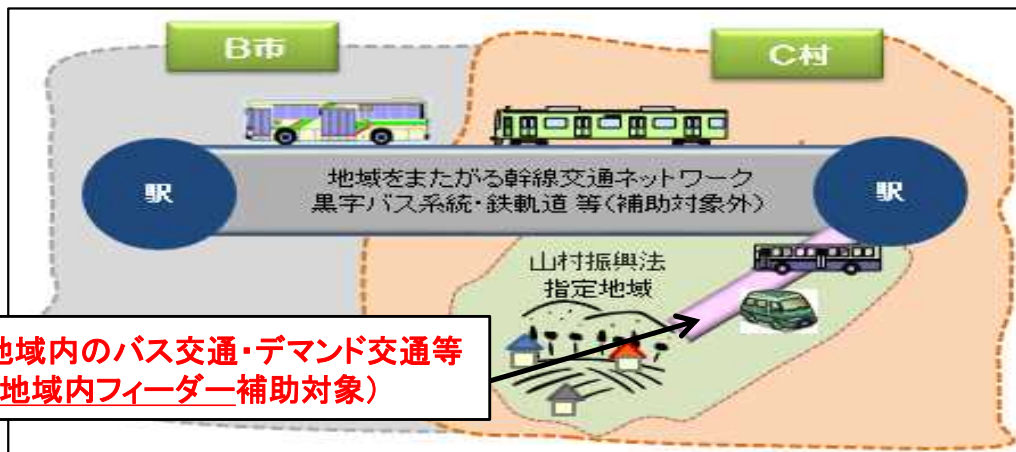
・地域間幹線バス系統

(複数市町村(ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。)にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの)

・鉄軌道路線

・内航旅客船航路

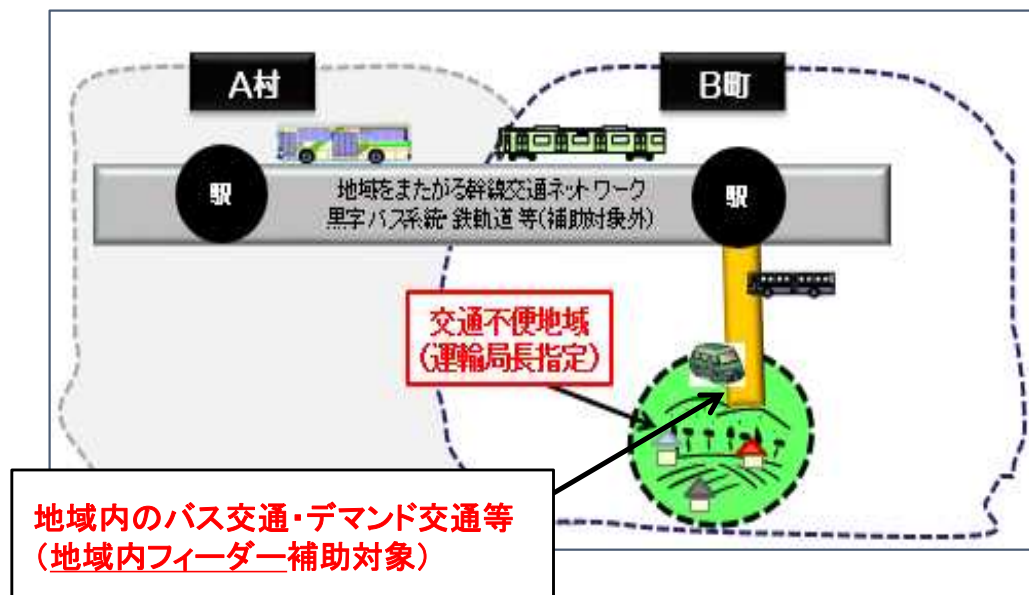
・国内定期航空路



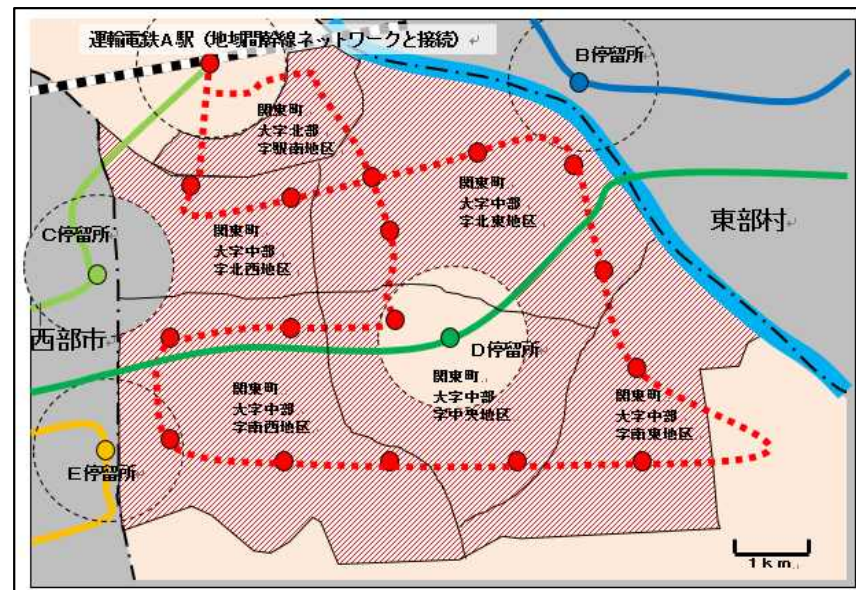
接続性要件②(2): 地方運輸局長等が指定する交通不便地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものであること

- 運輸局長指定の交通不便地域とは、フィーダー系統の利用を前提とする地域であって、半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港等が存しない地域
- 指定を受けた交通不便地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものが対象

局長指定の交通不便地域における地域間交通ネットワークへの接続イメージ図



局長指定の交通不便地域のイメージ図( = 交通不便地域)



運輸局長指定の交通不便地域の詳細については、令和3年5月14日付け「地域公共交通確保維持改善事業に関する交通不便地域の指定に係る審査方針について」(<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000239482.pdf>)をご確認ください！



新規性要件①: 補助対象期間中に新たに運行開始するもの

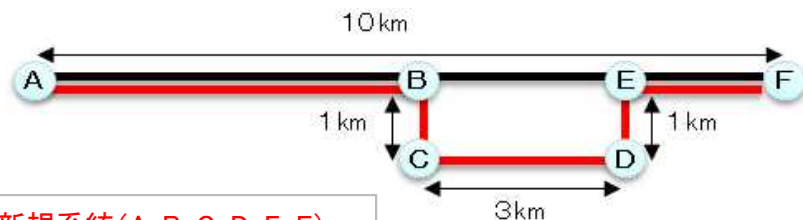
- 新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と運行区間が重複する既存系統を比較し、当該主系統のうち、**既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するもの**として取り扱う
- 運行系統の見直し、路線の再編**を行う場合でも上記の取扱いが適用される
- 自治体独自の実証運行を経て本格運行に移行する場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う(ただし、長期間実証運行を行っている場合を除く)

比較対象となる「既存系統」は新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含みます。
かつ重複する既存系統が複数ある場合には、すべての既存系統と比較する必要があります！



新たに運行開始するもの ケース1

既存系統(A-B-E-F)



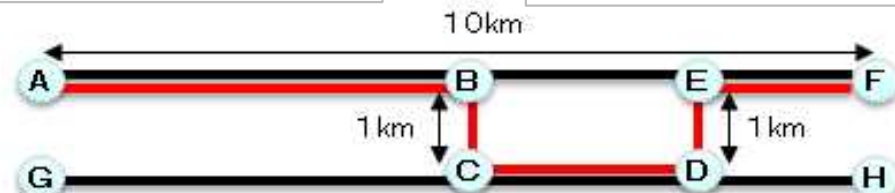
新規系統(A-B-C-D-E-F)

○ 新規系統(12km)の20%以上のキロ程 : 2.4km
既存系統と異なる区間のキロ程が5kmであるため、**新たに運行を開始するものとして取り扱える。**

新たに運行開始するもの ケース2

見直し前系統(A-B-E-F)

見直し後系統(A-B-C-D-E-F)



既存系統(G-C-D-H)

○ 新規系統(12km)の20%以上のキロ程 : 2.4km
見直し前系統及び既存系統と異なる区間のキロ程が2kmであるため、**新たに運行を開始するものとして取り扱えない。**

新規性要件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

- 現在、自治体から支援を受けていない自主路線に対し、自治体が支援を開始するものが対象
- 「支援」とは金銭支援が対象となり、利用者増加のために広報等を行うだけではこの要件は満たさない
- この要件を満たす場合、前ページの要件を満たす必要はない

新規性要件③: 前年度補助対象期間から地域公共交通計画に基づき運行されているもの

- 前事業年度フィーダー補助の計画認定を受けた系統については次年度以降も新規性要件①、②を再度満たす必要はない
- 前年度事業期間途中で補助対象外となった系統はこの要件を適用する事は不可。再度補助対象としたい場合は新規性要件①、②のいずれかを満たす必要がある。

現行の要綱上、補助対象期間末日まで運行を続けた系統については他の要件切れが無い限り、補助を継続的に受けられます！

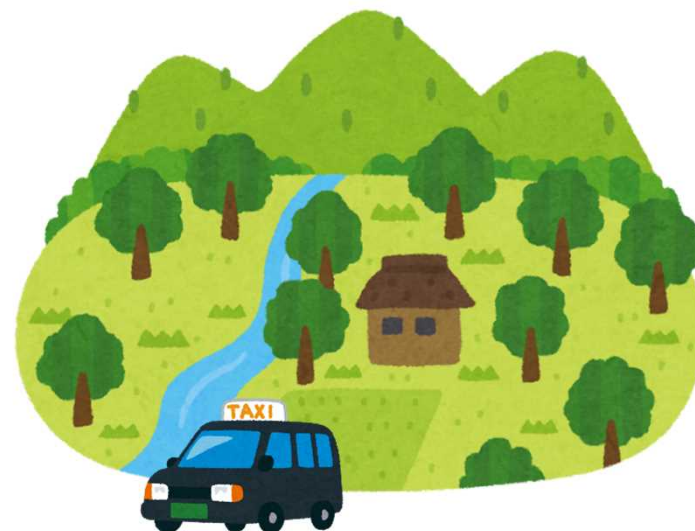


補足：一般乗用タクシーの運賃低廉化についてフィーダー補助を申請する場合

- 令和3年4月より市区町村からの運賃低廉化措置が行われている一般乗用タクシーについてもフィーダー補助対象として新たに追加
- 4ページの主な補助要件を全て満たし、さらに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の指定が必要



乗用タクシーについての不明点等は、
ご質問・ご相談ください！



1. 補助要件(車両購入費等に対する補助)

1. 車両減価償却費等国庫補助金

- 主として補助対象フィーダー系統を運行するための車両購入費に対する補助(新車に限る)
- 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)
- 補助率: 1/2
- 補助対象経費の限度額 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

2. 公有民営方式車両購入費国庫補助金

- 地方公共団体が取得した車両を運行予定者へ貸与し、かつ主として補助対象フィーダー系統を運行するための老朽車両の代替に対する補助(新車に限る)
- 対象車両、補助率、補助対象経費の上限額は車両減価償却費等国庫補助金と同様
- 車両を取得した日の属する会計年度及び翌年度の2年間で均等に分割して補助金を交付

3. 貨客混載導入経費国庫補助金

- 地域公共交通計画に位置付けされた運行系統の車両の貨客混載導入のための車両改造費用に対する補助
- 補助率: 1/2、補助対象経費の限度額: 実費改造費

詳細は次ページ以降をご参照下さい！



1. 補助要件(車両購入費等に対する補助)

車両減価償却費等国庫補助金、公有民営方式車両購入費国庫補助金

補助内容

○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

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

【公有民営補助】

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

【車両減価償却費等補助】

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実施計画又は地域旅客
運送サービス継続実施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)

【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

- 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

○ 補助率

1/2

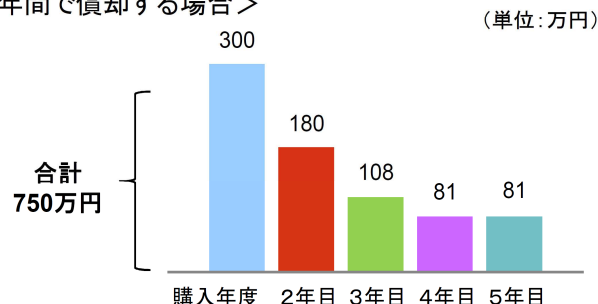
○ 主な補助要件

- ・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

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

＜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＞

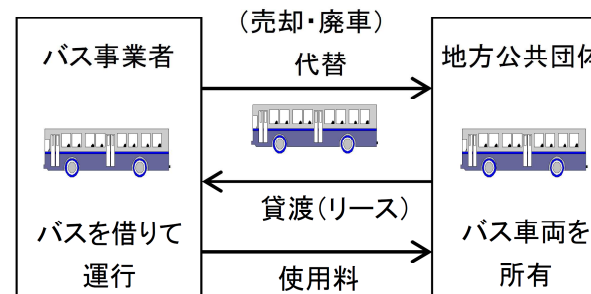


車両購入に係る
減価償却費・金融費用を
5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、
年2.5%が上限

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

車両減価償却費補助金は、5年間(=60か月)の償却費が補助対象となります(60ヶ月を超える期間分の償却費は補助対象外)。償却開始月が10月でない場合は、初年度と最終年度(6年目)は月割で補助金が交付されます。(例：償却開始月7月→初年度3ヶ月分、6年目9ヶ月分)



1. 補助要件(車両購入費等に対する補助)

車両減価償却費等国庫補助金(自家用有償運送に係る車両補助)

- 過疎地域等における高齢者等の足を確保するためには、バス・タクシーと自家用有償旅客運送を適切な役割分担のもと組み合わせ、持続可能な地域交通を実現する必要がある。
- このため、「成長戦略実行計画」に基づき、自家用有償旅客運送の実施の円滑化のために制度を見直すこととあわせ、その導入を促進するために市町村、NPO等による車両購入等を支援する。

【自家用有償旅客運送の実施の円滑化】

(「道路運送法」(令和2年6月3日改正)に位置づけ)

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化



地域の需要に応じて効率的な運行を促すため、小型車両の導入や運転者の講習受講料を支援

【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】●乗車定員10人以下の車両(一括補助)

●運転者の講習受講料

【補助率】1/2

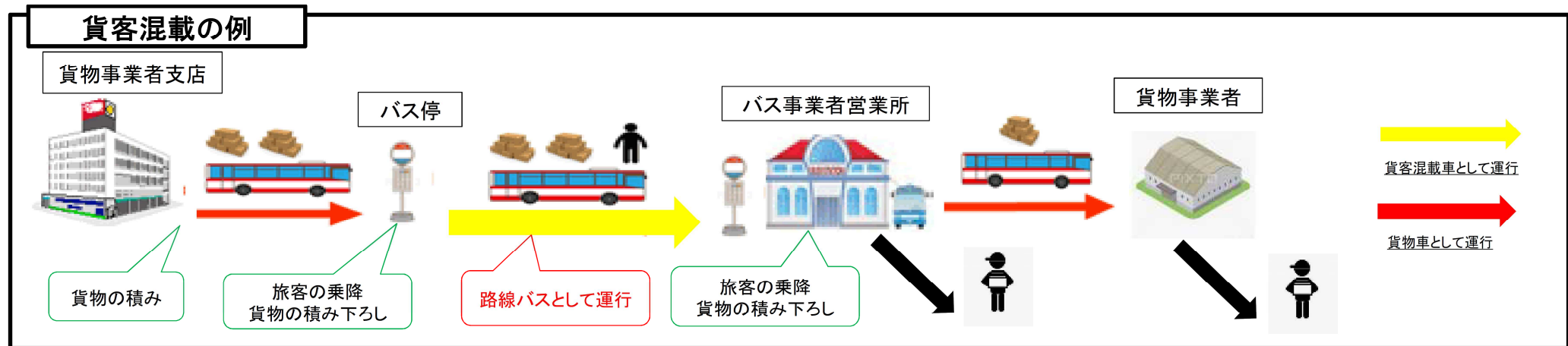
【補助要件】●法定計画に位置づけられた確保維持事業(運行費補助)の対象系統の運行の用に供するもの

●自家用有償旅客運送の用に供するもの



1. 補助要件(車両購入費等に対する補助)

貨客混載導入経費国庫補助金



車両改造費補助

【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】車両の改造費用(座席の撤廃、荷物置きと座席の隔壁設置、荷物固定のための柵購入及び設置等の費用)

【補助率】1/2

【補助要件】●法定計画に位置づけられた系統の運行の用に供するもの

●法定計画において貨客混載の導入による収支改善目標を記載

座席の撤廃等



1. 補助要件

1－2. 補助要件(経過措置終了後の留意点)

- 2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)
- 3. 計画認定申請書作成のポイント
- 4. 交付申請に備えて準備すること

1-2. 補助要件(経過措置終了後の留意点)

注意点: 令和7事業年度より、**補助対象事業者が活性化法法定協議会のみ**となりました。

令和7事業年度交付申請(令和7年11月末)より、**交付申請者が活性化法法定協議会となります**※フィーダー補助のみ
補助金を受領するための**法定協議会の口座開設が必要となるため、**
(原則、自治体の会計口座への振込は不可)口座開設に向けて準備を進めてください



口座開設に向けて、ご自身の自治体の財務規定や、法定協議会がどのような位置付けとなっているのかなど、まずはよく確認をしましょう。
※協議会としての口座開設が難しい場合はご相談下さい。

1. 補助要件

1ー2. 補助要件(経過措置終了後の留意点)

2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

3. 計画認定申請書作成のポイント

4. 交付申請に備えて準備すること

2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

フィーダー補助金は、おおまかには

- ①運行期間開始前に、補助申請しようとする系統の概要や目標等を記した計画の認定を受ける
- ②計画どおりに運行する（10月～9月末）
- ③運行期間終了後、実績に基づき、交付申請を行う

という流れで構成されています。この章では、フィーダー補助金に関するスケジュールの詳細を解説します。

当資料「3. 計画認定申請書作成のポイント」参照

各申請・作業の案内について

- 各申請・作業についてはその都度メールでご案内します。

- **必ず今年度の様式**でご提出ください。

- **押印不要**です。**データ形式**でご提出ください。

- **交通不便地域の申請は、協議会に諮る前に余裕を持って事前にご相談ください。**

紙提出の場合は**提出×切りが早くなります！**



令和8事業年度計画認定申請について

- 今年度の様式を送付するまでは、前年度の様式をベースに作成作業を進めてください。

※前年度の様式で協議会に諮ることも可。

提出の際は、忘れずに**新様式に差し替えてください。**



少し特殊な事業年度(10月始まり9月終わり)

- 今年(令和7年)6月に提出する計画認定申請は**令和8事業年度補助金**。

- **各事業年度は前年10月始まり9月終わり**（例：令和8事業年度：令和7年10月～令和8年9月）

次のスライドから

(1)事業年度別 と (2)年度別(4月始まり3月終わり)の2パターンでスケジュールを確認しましょう。



関東運輸局
Kanto District Transport Bureau

		R7年									R8年												R9年			
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
協議会				計画認定申請提出 (※交通不便地域申請提出)																						
国																										

10月1日に運行開始することは絶対条件ではなく、期間内の途中から運行開始してもOK

R8事業年度 補助対象運行期間
(R7年10月～ R8年9月)

交付申請提出

事業評価

入金

計画認定

交付決定・額の確定通知

補助金交付

指定期間は5事業年度。指定期間満了後、引き続き指定が必要な場合、再度申請が必要。

2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

(2) 年度別スケジュール(自治体担当者向け)

4月に人事異動したばかりの方も多いと思います。行うべき作業を時系列で確認してください。
事業年度の混同に注意。



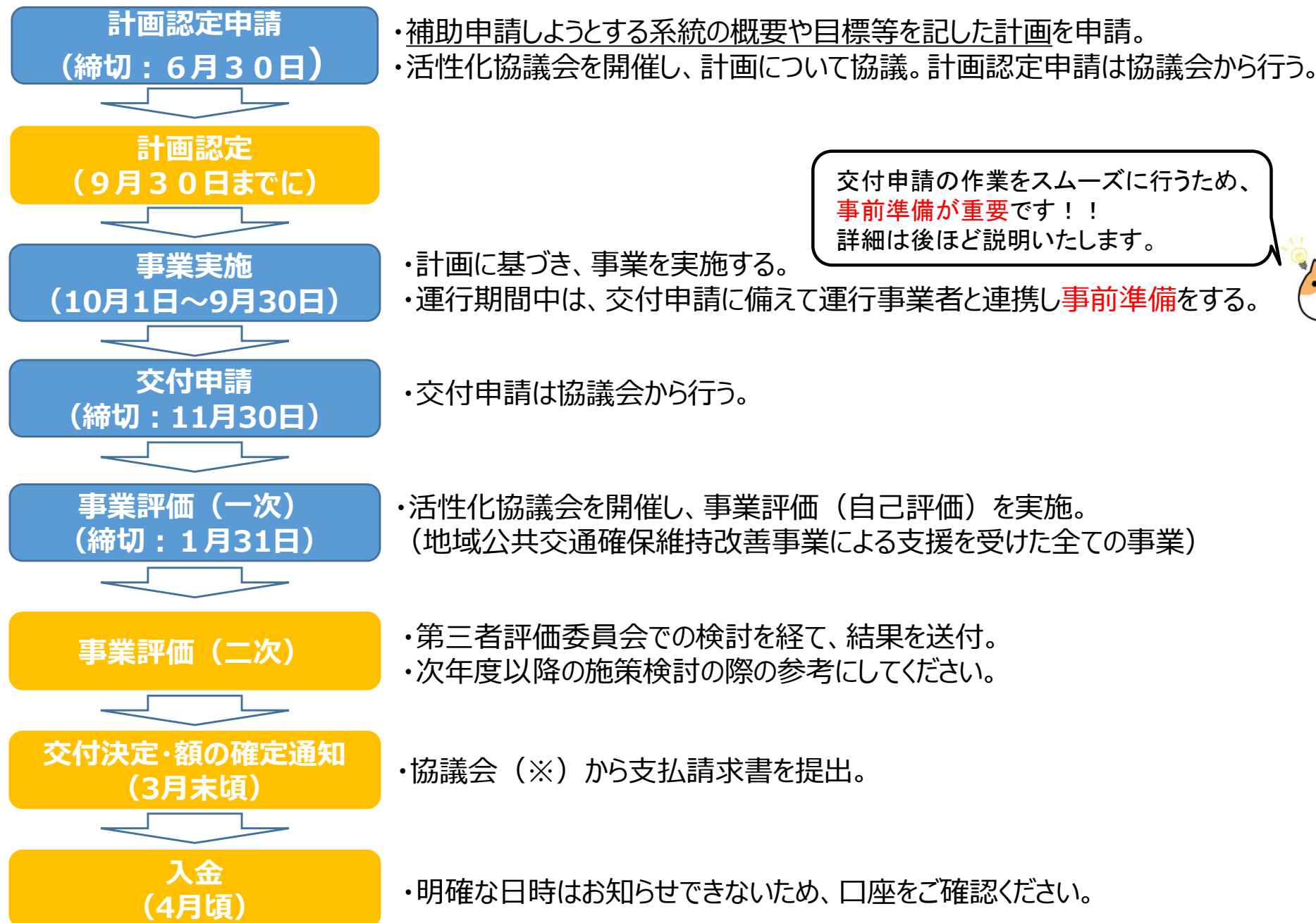
R7年度												R8年度												R9年度		
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
R6※口座に入金される		R8※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出					R7※交付申請		R7※事業評価提出			R7※口座に入金される		R9※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出					R8※交付申請		R8※事業評価提出			R8※口座に入金される		R10※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出
R7 運行期間												R8 運行期間												R9 運行期間		

(補足)※は事業年度を表す。

2. 年間スケジュール(計画認定申請～入金までの流れ)

(3) 実施フロー

→ 青色は協議会が実施、オレンジは国が実施する項目



交付申請の作業をスムーズに行うため、
事前準備が重要です！！
詳細は後ほど説明いたします。



(4) 計画認定申請提出期限の特例について

①地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の認定に伴い、特例の適用を受ける新規協議会

→提出期限: 特例適用開始月の前月10日

②前年度に地域公共交通調査事業の交付決定を受けて、当該調査を踏まえて当該年度4月以降に運行開始する新規協議会

→提出期限: 当該年度6月30日

③地域独自の実証運行を踏まえて、当該年度4月以降に本格運行を開始する新規協議会

→提出期限: 当該年度6月30日

(補足) 新規協議会とは

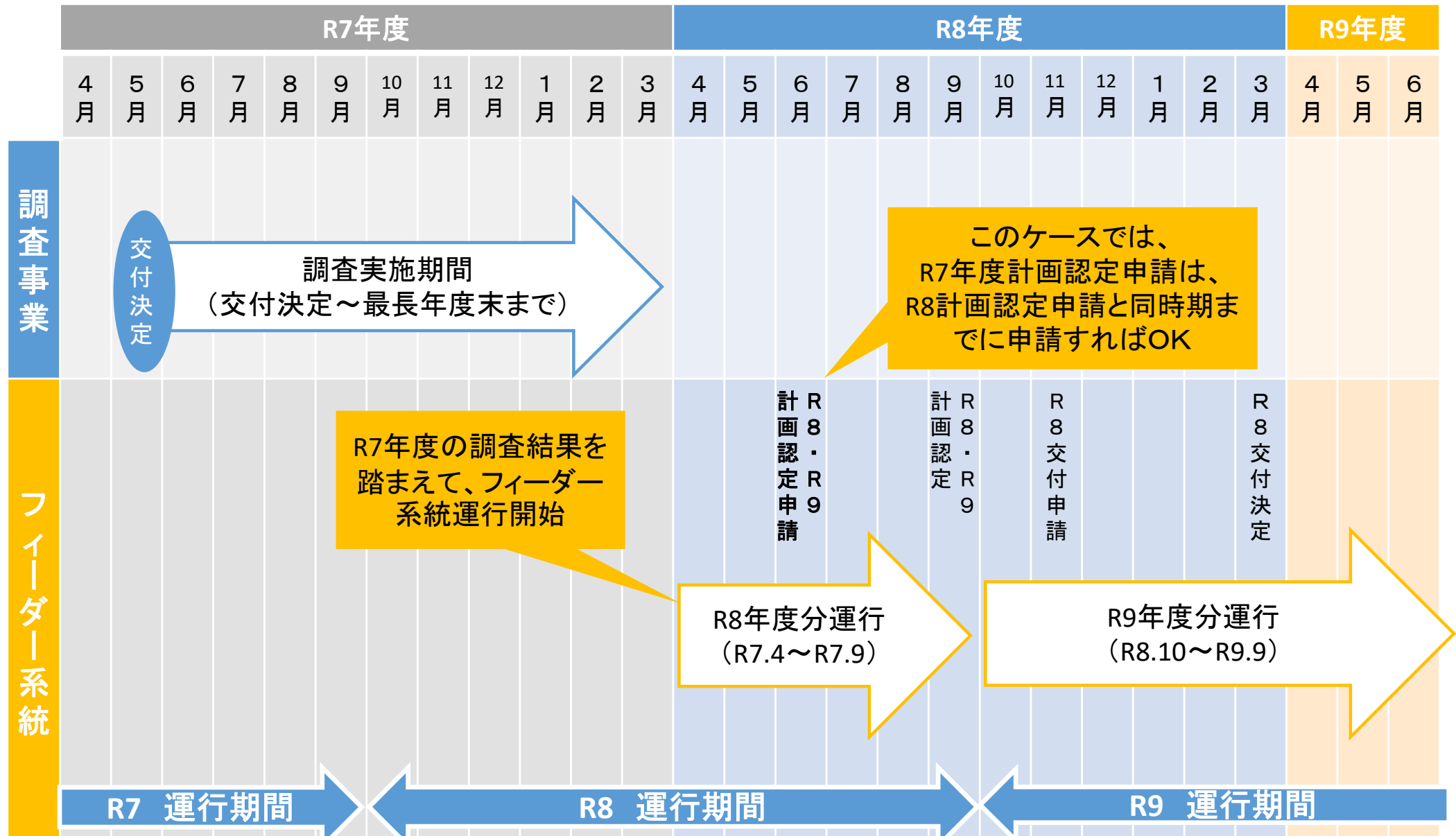
・初めて計画認定申請をする協議会を指します。

・他の路線で計画認定を受けている協議会は該当しません。

(この場合、変更申請又は変更届出で足りるため)

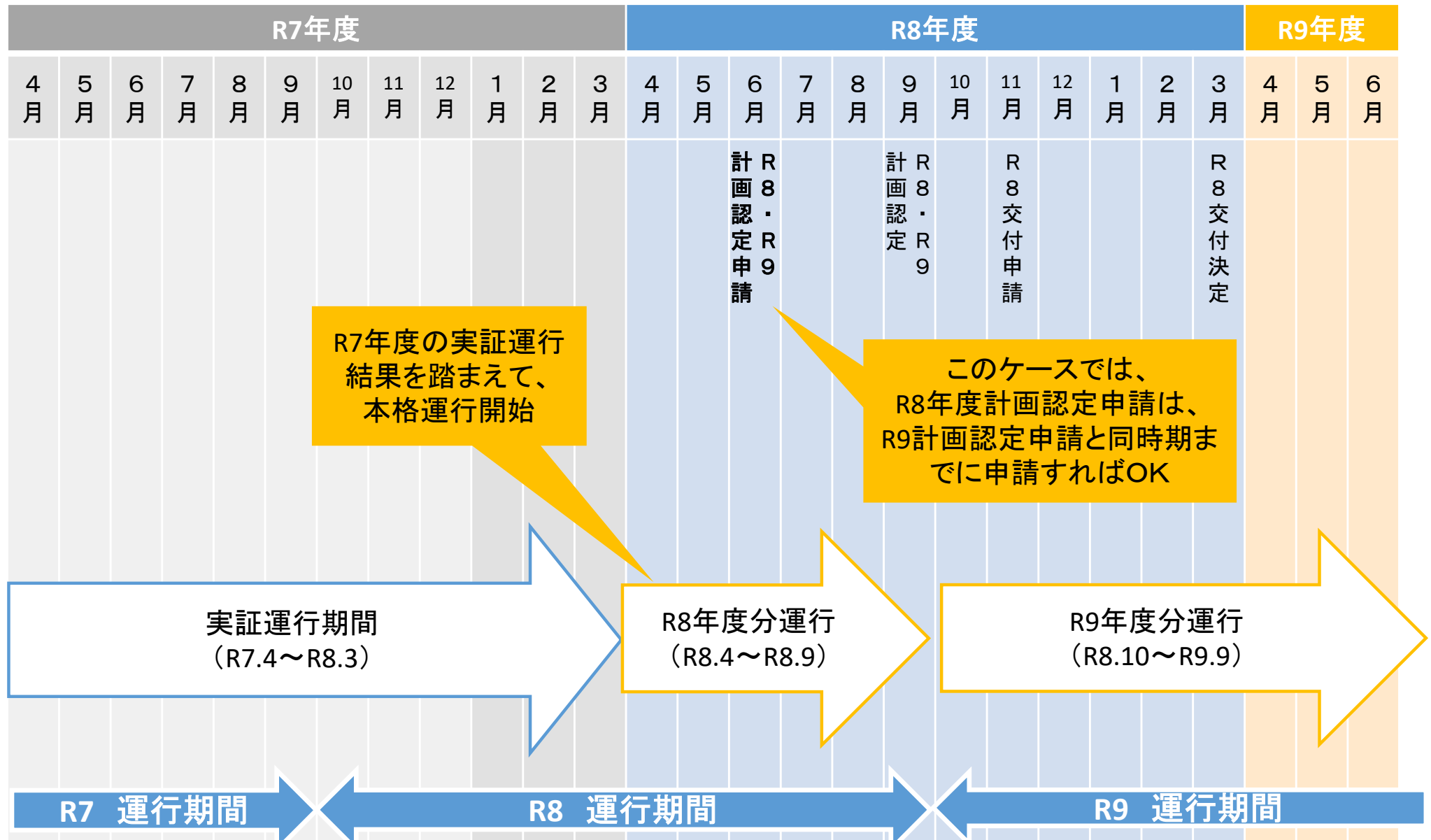
2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

(参考：特例②の例) 令和7年度に地域公共交通調査事業の交付決定を受けて、当該調査を踏まえて令和8年4月以降に運行開始する新規協議会→**提出期限：令和8年6月30日**



2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

(参考：特例③の例) 地域独自の実証運行を踏まえて、令和8年4月以降に本格運行を開始する自治体
→提出期限：令和8年6月30日



2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

(5) 車両にかかる補助について

車両にかかる補助は一部、**交付申請の提出期限が異なります。**

○車両減価償却費等補助金(特例無し)

→**提出期限:会計年度の11月30日(運行費補助と同様)※下図の①**

●車両減価償却費等補助金の特例(一括補助、自家用有償)

●公有民営方式車両購入費国庫補助金

●貨客混載導入経費国庫補助金

→**提出期限:会計年度の2月10日※下図の②**



車両の特例や公有民営・貨客混載は、事業実施期間も通常と異なります。活用を検討される場合は、事前に運輸局までご相談下さい！

R7年度												R8年度												R9年度		
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
		R8計画認定申請			R8計画認定														① R8交付申請				①・② R8交付決定	①・② R8補助金支払い		
																							②交付申請			

①運行費・車両減価償却費
実施期間(R7.10～R8.9)

②車両減価償却費等補助金の特例、公有民営、貨客混載
実施期間(R8.4～R9.1)

2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

(6) 計画の変更について(随時)

- 計画認定後に事業の内容を変更するときは、変更日までに(事前に)計画の変更について協議会の議論を経て(※)、**変更認定申請書または変更届出書を提出**する必要がある。
- **時期は定めず、随時受付**する。

※計画の策定後に鉄道のダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応、沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、予め協議会において事前に**包括的な合意が得られていることを前提**に、変更の都度、協議会を開催しなくてもよい場合があります。詳細は、実施要領2.(1)②アをご確認下さい。

変更認定申請

- 計画の目標など重要な事項の変更。
- 利便増進特例、運送継続特例など、地活化法の計画認定を受けてフィーダー補助の特例系統を補助対象に追加する場合

変更届出

- 変更認定申請に該当しない軽微な変更(詳細は運輸局にお問い合わせ下さい)。

変更申請・届出についての詳細は、「3. 計画認定申請書作成のポイント」でも説明しています。



1. 補助要件

1－2. 補助要件(経過措置終了後の留意点)

2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

3. 計画認定申請書作成のポイント

4. 交付申請に備えて準備すること

はじめに

申請書は令和7事業年度から
「地域公共交通計画認定申請書」のみとなります。

「生活交通確保維持改善計画認定申請書」は使えなくなりました。



新要綱バージョン

- ・地域公共交通計画を策定している。
- ・地域公共交通計画に交付要綱第17条第1項に基づいて記載されている。
(補助対象フィーダー系統が位置付けされている。)

(地域公共交通計画)

第17条 陸上交通(地域内フィーダー系統)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。(以下省略)

- 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

これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項以外については、計画の「別紙」として提出することとなりました。



計画認定申請についての注意事項

- ・今年度送付する書類を使用する（昨年の様式と変わりません。）
- ・活性化法法定協議会の協議・承認を経て策定
※利便増進特例又は運送継続特例の適用を受ける場合は、利便増進計画又は継続実施計画の作成・認定が必要。
- ・令和8年度地域公共交通計画認定申請書の提出・・・令和7年6月30日(月)〆切

申請書一式

- ① 様式第1-1地域公共交通計画認定申請書
- ②-1 地域公共交通計画別紙
- ②-2 地域公共交通計画（本体）関連書類（記載箇所一覧表）
- ③ 表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概要及び運行予定者 ●別途添付書類あり
- ④ 表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 ●別途添付書類あり
- ⑤ 表6 車両の取得計画の概要（車両減価償却費等補助金を活用する場合のみ）
- ⑥ 表8 車両の取得計画の概要（公有民営方式車両購入費国庫補助金を活用する場合のみ）
- ⑦ 表10 車両の取得計画の概要（自家用有償旅客運送により車両を購入する場合のみ）
- ⑧ 表12 貨客混載の導入に係る計画の概要（車両を改造する場合のみ）

網掛け⑤～⑧は、必要に応じて提出して下さい。



3. 計画認定申請書作成のポイント

① 様式第1-1地域公共交通計画認定申請書（申請書鑑）

様式第1-1（日本産業規格A列4番）

番 号
令和 年 月 日

国土交通大臣 殿

大臣の名前は記載不要

氏名又は名称 ○○○協議会
住 所 ○市○○1-1
代表者氏名 会長 交通 太郎

- ・ 番号が無い場合削除
- ・ 申請日は、協議会の承認日～提出締切日

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

- ・ 記載の順番は変えない
- ・ 押印は不要

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

②-1 地域公共交通計画別紙

★記載に関する注意事項★

- 様式は地域公共交通計画別紙の例であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても可。（項目の変更や削除ができないため、なるべく送付した様式を使用。）
- 地域公共交通計画（本体）部分で地域公共交通計画別紙の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上で写しの添付も可能。
- 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実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添○○計画△節のとおり、等として引用可能。
- 地域公共交通計画認定申請書は、**協議会における協議が調った上で提出される必要**があります。
- 該当のない項目は削除せず、「**該当なし**」と記載。

②-1 地域公共交通計画別紙

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
(記載例) ◇◇路線の利用者数を●人以上（直近年度の実績△人）とする。 ◇◇路線に係る収入を●以上、国からの支出を●以内、〇〇市からの支出を●以内とする。 ◇◇路線の収支率を●%以上（直近年度の実績△%）とする。
(〇〇地域公共交通計画 P● 参照)
※地域の上位計画等との整合性を図りつつ、「何のために地域公共交通を確保・維持・改善するのか」という目的を確認・整理した上で、目的の達成状況を計る定量的な目標を設定して下さい。 ※地域公共交通計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体と整合性のとれたものを記載して下さい。 ※3. に記載する系統・便数見直し等利用者利便の向上や事業採算性向上の改善策、バスマップ配布や広報誌掲載等利用促進の改善策などの効果を踏まえ、現状の改善を目指した目標値を設定して下さい。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
(記載例) ・系統や便数、運行ダイヤの見直し（事業者） ・鉄道や路線バスも含めた公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成・市内全戸配布（〇〇市） ・収支率に応じたトリガー制度を導入し、定期的に地域住民と各自治会での勉強会を行い実績に応じて利用促進策を検討する。（〇〇市） ・沿線の学校にモビリティマネジメントを行う。（〇〇市、事業者） （〇〇地域公共交通計画 P● 参照） ※地域公共交通計画等の目標と整合性のとれたものを設定して下さい。

・地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に特化した内容を記載。

・地域公共交通計画（本体）の目標と整合性のとれたものを記載。

目標について、地域公共交通計画（本体）の参照ページ数も記載して下さい。



3. 計画認定申請書作成のポイント

②-1 地域公共交通計画別紙

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額 (記載例) 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る〇〇路線について、その運行に係る費用総額●円のうち、〇〇市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 (記載例) ・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・OD調査 ・利用者アンケート（車内聞き取りアンケート等） ・住民ヒアリング（住民懇談会実施等）等 ※内容も含め具体的に記載して下さい。
7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u> ※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「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」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u> ※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u> ※該当なし

費用総額の具体的な金額を記載。

補助金の交付を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定手法について記載。

該当のない項目は削除せず
「該当なし」と記載。

②-1 地域公共交通計画別紙（車両補助関係）

11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u> (記載例) ◇◇路線を運行するバス車両については、耐用年数を大幅に上回る▽年を経過し、早急な買い換えが必要となっていることから、安全な輸送を確保するために～～車両を×台購入する必要がある。 ◆◆路線は新規に運行を開始する路線であり、当該路線を運行するための車両を手当てすることができないため、新たに～～車両を×台導入する必要がある。 ▲▲路線は、乗合バス事業者の撤退に伴い、□□市が新規に運行を開始する自家用有償旅客運送路線であり、当該路線を運行するために新たに～～車両を×台導入する必要がある。さらに運転者■名が認定講習を受講する必要がある。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u> (1) 事業の目標 (記載例) ◇◇路線の収支率を●%以上（直近年度の実績△%）とする。 ◇◇路線の利用者数/満足度を●以上（直近年度の実績△）とする。 (2) 事業の効果 (記載例) ◇◇路線を維持することにより、××集落の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。 購入予定の車両と既存車両と合わせて、××台を～～路線、～～路線に〇〇のように配車することで、効率的な運行形態を構築する。 ※（1）の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記載して下さい。

令和7事業年度以降、車両を購入する予定が計画作成時点で決定している場合は、「令和※※事業年度に～～車両を×台購入する予定である。」等、その旨を記載。

（1）の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記載。

※初年度だけでなく、補助対象期間は毎年度記載して下さい。



②-1 地域公共交通計画別紙（車両補助関係）

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <u>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u> ① 車両の代替による費用削減等の内容 ※本補助金により取得した車両の活用等によるバス事業者等が行う費用削減の取組やその効果等（例えば、燃費向上、修繕費削減等）について具体的に記載して下さい。 ② 代替車両を活用した利用促進策 （記載例） ・利用者のニーズに合わせた運行ダイヤの見直し。 ・ノンステップバスの車内を活用した地域コミュニティの創出 ・バス停周辺住民への「営業活動」の実施 ・バス利用者等からの意見を聞く場（モニター会議等）の設置・意見聴取
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u> （記載例） 利用者が年々減少傾向にある〇〇路線について、収支率の向上や路線の維持等を図る必要があるため、既存のバス車両を改造し、貨客混載を導入する必要がある。
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u> （1）事業の目標 （記載例） 〇〇路線の収支率を●%以上（直近年度の実績△%）とする。 （2）事業の効果 （記載例） 利用者が年々減少傾向にある〇〇路線だが、この路線を維持するために貨客混載を導入することで効率的に事業を行うことができる。これにより、収支率の向上も見込める。 ※（1）の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記載して下さい。

①本補助金により取得した車両の活用等によるバス事業者等が行う費用削減の取組やその効果等（例えば、燃費向上、修繕費削減等）について具体的に記載。

②本補助金による取得した車両の活用等によるバス事業者等が行う利用促進策を少なくとも2つ以上記載。補助対象事業者は策定した収支改善計画を着実に実施するとともに、2年目の補助金の交付申請時において、収支改善計画の実施内容及び自己評価の結果の報告が必要。

令和7事業年度以降、車両を改造する予定が計画作成時点で決定している場合は、「令和※※事業年度に車両の〇〇を改造する予定である。」等、その旨を記載。

（1）の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記載。

3. 計画認定申請書作成のポイント

②-1 地域公共交通計画別紙

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(記載例)

表12を添付。

なお、地域公共交通計画に位置付けた◇◇路線への貨客混載の導入について、改造費用総額●円のうち、〇〇市から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

18. 協議会の開催状況と主な議論

(記載例)

- ・令和〇年〇月〇日（第1回） 協議会設立、事業内容について協議
- ・令和〇年〇月〇日（第2回） 費用負担について議論、各者持ち帰り
- ・令和〇年〇月〇日（第3回） 費用負担について合意、計画全体について合意（令和〇年〇月〇日～〇日 持ち回り協議にて、全ての構成員から合意を得られた。）

19. 利用者等の意見の反映状況

(記載例)

市のホームページにて本計画に関する意見を募集した。▽▽を対象にしたアンケート調査や××を対象にした個別ヒアリング調査等の結果、〇〇駅～〇〇病院の系統について本数の充実を求める声が特に強かったため、そちらに重点を置いた計画とした。

協議会の開催経緯について、協議・合意した時点がわかるように記載。

◎重要◎

作成いただいている「地域公共交通計画別紙」等、認定申請書に関して、協議会において、その内容の協議・承認が行われている旨が記載されている必要があります。

意見を募集した方法、主な意見の内容、意見への対応について記載。

18. 協議会の開催状況と主な議論

地域公共交通計画の認定申請に際する協議会の開催に限らず、計画の変更に際する協議会の開催についても記載して下さい。



②-2 地域公共交通計画（本体）関連書類

★交付要綱第17条第1項に規定する事項の記載箇所（頁）を示した書類

〇〇市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

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づけ・役割
〇〇市地域公共交通計画 〇〇ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
〇〇市地域公共交通計画 〇〇ページ
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
〇〇市地域公共交通計画 〇〇ページ
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
〇〇市地域公共交通計画 〇〇ページ～〇〇ページ

各項目について、地域公共交通計画（本体）に記載されているページを示す。
該当ページの写しも添付。

補助対象系統が複数市町村に跨がる場合は、
跨がる市町村全ての計画について記載してください！



②-2 地域公共交通計画（本体）関連書類

★複数市町村に跨がる事例（計画に位置づけしない場合） 例：稲敷市

補助系統について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が、**合理的な理由**を計画（本体・別紙）にて示している場合は柔軟に対応します。
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！



稲敷市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

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づけ・役割	※1 稲敷エリア広域バスは、牛久市、阿見町を運行しており、牛久市は牛久市地域公共交通計画に記載している。阿見町については、バス停も無く通過するのみであり、阿見町民の利用はなく、また、阿見町は費用負担をしておらず、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助申請も行っていないため、交通計画に稲敷エリア広域バスの位置づけは行っていない。
2. 前号を踏まえた	※2 新利根・神崎線は、神崎町を運行しているが、主に稲敷市の住民の生活交通として必要であり、また、神崎町は費用負担をしておらず、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助申請も行っていないため、交通計画に新利根・神崎線の位置づけは行っていない。
3. 地域公共交通確保	
4. 地域公共交通計画又は地方公共団体の	

- ※1 稲敷エリア広域バスは、牛久市、阿見町を運行しており、牛久市は牛久市地域公共交通計画に記載している。阿見町については、バス停も無く通過するのみであり、阿見町民の利用はなく、また、阿見町は費用負担をしておらず、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助申請も行っていないため、交通計画に稲敷エリア広域バスの位置づけは行っていない。
- ※2 新利根・神崎線は、神崎町を運行しているが、主に稲敷市の住民の生活交通として必要であり、また、神崎町は費用負担をしておらず、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助申請も行っていないため、交通計画に新利根・神崎線の位置づけは行っていない。

（添付資料）

・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

計画への位置づけ

稲敷市・牛久市→あり

阿見町・神崎町→なし

3. 計画認定申請書作成のポイント

③ 表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概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

表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概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和〇年度

① 市区町村名	② 運行予定者名	③ 運行系統名等 (申請番号)	④ 運行系統			⑤ 系統 キロ程	⑥ 計画 運行 日数	⑦ 計画 運行 回数	⑧ 利便増進 特例措置	⑨ 運送継続 特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						⑩ 運行態様の別	⑪ 基準で該 当する要件 (別表7・9)	⑫ 補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	⑬ 基準で該 当する要件 (別表7のみ)
〇〇市 ※※市	〇〇バス(株)	(1) 〇〇線	〇〇駅	〇〇病院	△△駅	往 10.5 km 復 10.5 km	365日	1642.5回			路線定期運行	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	③
〇〇市	△△タクシー(株)	(2) △△地区デマンドタクシー		〇〇市内		往 km 復 km	154日	924回			区域運行	②(2)	〇〇駅で地域間交通 ネットワークである〇 〇線と接続	③
	●●タクシー(株)	(3) 〇〇市ふれあいタクシー		〇〇市内		往 km 復 km	365日	730回			乗用タクシー	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	②

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

3. 計画認定申請書作成のポイント

③ 表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概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

表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概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

① 市区町村名	② 運送予定者名	③ 運行系統名等 (申請番号)	④ 運行系統			⑤ 系統 キロ程	⑥ 計画 運行 日数	⑦ 計画 運行 回数	⑧ 運行 形態	⑨ 運行 種別	⑩ 地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			⑪ 基本 運行 条件 等	⑫ 補助 運行 条件 等	⑬ 基本 運行 条件 等
			起点	経由地	終点						⑩-1 運行形態の別	⑩-2 基本 運行 条件 等	⑩-3 補助 運行 条件 等			
〇〇市 ※※市	〇〇バス(株)	(1) 〇〇線	〇〇駅	〇〇病院	△△駅	往 10.5 km 復 10.5 km	365日	1642回	路線定期運行	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	③	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	③
〇〇市	△△タクシー(株)	(2) △△地区デマンドタクシー		〇〇市内		往 km 復 km	154日	324回	区域運行	②(2)	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	②	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	③	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	③
	●●タクシー(株)	(3) 〇〇市ふれあいタクシー		〇〇市内		往 km 復 km	365日	720回	乗用タクシー	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	②	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	②

① 市区町村名	② 運送予定者名	③ 運行系統名等 (申請番号)	④ 運行系統			⑤ 系統 キロ程
			起点	経由地	終点	
〇〇市 ※※市	〇〇バス(株)	(1) 〇〇線	〇〇駅	〇〇病院	△△駅	往 10.5 km 復 10.5 km
〇〇市	△△タクシー(株)	(2) △△地区デマンドタクシー		〇〇市内		往 km 復 km
	●●タクシー(株)	(3) 〇〇市ふれあいタクシー		〇〇市内		往 km 復 km

⑤循環の記載例

25.5 km
循環

①「市区町村名」

市区町村をまたぐ系統が存在する場合、またぐ市区町村名を全て記入。

②「運送予定者名」

運送事業者を記入。運送予定者が決定していない場合、認定申請時は「事業者未定」と記入し、事業者決定時に計画の変更届を提出。

③「運行系統名等」

乗用タクシーによる運行の場合、運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記入。

④「運行系統」

起点・経由地・終点を記載。区域型運行や乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記入。

⑤「系統キロ程」

「往」と「復」それぞれ小数点第1位（小数点第2位以下切り捨て）まで。

循環系統の場合、往の欄にキロ数を記載し、復の欄に「循環」を記入。

※区域型運行や乗用タクシーによる運行の場合、⑤は記載不要。

系統毎に記載し、欄が足りない場合は行を挿入して下さい。
また、入力内容によって行の高さを調整していただいて構いません！



3. 計画認定申請書作成のポイント

③ 表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概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

表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概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

① 市区町村名	② 運行予定者名	③ 運行系統名等 (申請番号)	④ 運行系統			⑤ 系統 キロ程	⑥ 計画 運行 日数	⑦ 計画 運行 回数	⑧ 運送 継続 特例 措置	⑨ 利便 増進 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						⑩ 運行態様の別	⑪ 基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	⑫ 補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	⑬ 基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
〇〇市 ※※市	〇〇バス㈱	(1) 〇〇線	〇〇駅	〇〇駅	△△駅	例: 10.5 km 実: 10.5 km	365日	1642.5回			路線定期運行	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	③
〇〇市	△△タクシー㈱	(2) △△地区デマンドタクシー		〇〇市内		例: km 実: km	154日	924回			区域運行	②(2)	〇〇駅で地域間交通 ネットワークである〇 〇線と接続	③
	●●タクシー㈱	(3) 〇〇市ふれあいタクシー		〇〇市内		例: km 実: km	365日	730回			乗用タクシー	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	②

⑥ 計画 運行 日数	⑦ 計画 運行 回数	⑧ 利便 増進 特例 措置	⑨ 運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
				⑩ 運行態様の別	⑪ 基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	⑫ 補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	⑬ 基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
365日	1642.5回			路線定期運行	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	③
154日	924回			区域運行	②(2)	〇〇駅で地域間交通 ネットワークである〇 〇線と接続	③
365日	730回			乗用タクシー	①	〇〇駅で補助対象地 域間幹線系統〇〇線 と接続	②

⑫ ※「補助対象地域間幹線系統」と接続している場合は、地域間幹線系統が補助対象の系統なのか今一度ご確認ください。



⑥ 「計画運行日数」

算出根拠が分かる資料に基づき記入。

⑦ 「計画運行回数」

【路線型運行】片道0.5回、往復で1.0回

【循環系統】1循環1回

【区域型運行】1運行1回

⑧ 「利便増進特例措置」

地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ「○」

⑨ 「運送継続特例措置」

地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ「○」

⑩ 「運行態様の別」

「路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシー」のいずれか

⑪ 「基準ハで該当する要件」（接続性要件）

「①、②(1)、②(2)」のいずれか

(P.10~12参照) 運送継続特例適用措置を受ける系統は記入不要。

⑫ 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」

地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記入。

⑬ 「基準ホで該当する要件」（新規性要件）

「①、②、③」のいずれかを記入。(P.13,14参照) 利便増進特例適用措置及び運送継続特例適用措置を受ける系統は記入不要。

3. 計画認定申請書作成のポイント

③ 表1 添付書類 系統図、接続要件を満たしていることがわかる書類

- 表1の接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策の内容を確認するため、「③申請番号」「③フィーダー補助系統の運行系統名」「結節点（接続バス停）」「⑫接続する幹線の運行経路や地域間交通ネットワーク」が記載された地図。
- 「結節点（接続バス停）」は、異なる停留所名や場所が若干離れている場合、乗継ぎが可能であることを確認するため、地図上に記載する等、バス停配置の状況がわかる資料。
- 既存資料の添付でもOKですが、**模式図は不可**。
- 区域型（デマンド）で市区町村全域の場合でも、区域図に接続する幹線系統や結節点が表示されたもの。

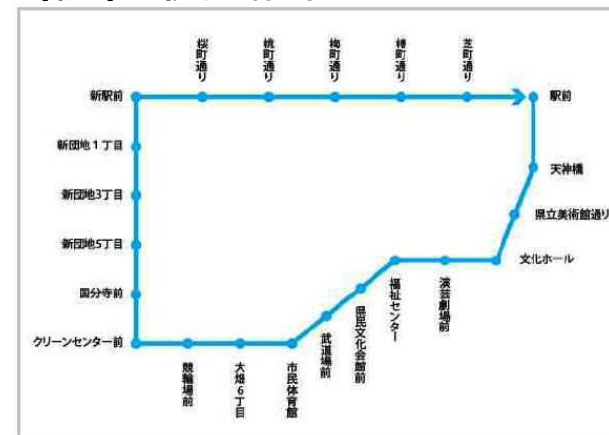
例年、地図の範囲が広すぎて運行経路や対象地区が見えづらいものが多いので、はっきりと分かるものを添付して下さい。



(例) 地図



(例) 模式図



③ 表1 添付書類 系統図、接続要件を満たしていることがわかる書類

(例) 既存の公共交通マップを活用する場合



・「③申請番号」
・「③フィーダー補助系統の運行系統名」
・「結節点（接続バス停）」
・「⑫接続する幹線の運行経路や地域間交通ネットワーク」
が分かるように記載

凡例等に、
どの路線が、補助対象地域内
フィーダー系統や補助対象地域
間幹線系統なのかを追記

表5の添付書類の人口集中地区や交通不便地域の区分がわかる地図を、この地図にまとめてお示ししてもかまいません。ただし、わかりづらくなる場合には別々にご提出下さい。



③ 表1 添付書類 計画運行回数等の算出根拠が分かる資料

申請を審査する上で、**1日当たり運行回数、年間運行回数の確認が必要**であるため、自治体で作成しているパンフレット等や、日数の計算の根拠となる資料等（運休日の設定がある場合は、その旨確認できるもの）の添付が必要。

- ・様式は任意で、月別や曜日別集計などの指定はなし。
- ・根拠がわかる既存の資料があればそれを添付でも可。

●路線型（路線定期・路線不定期）

○計画運行日数の算出

- ・年末等の**運休日**を除く。

○計画運行回数の算出

- ・**往路を0.5回、復路を0.5回**とカウント（往復で1.0回）

最終便が往路のみといった場合は、計画運行回数が「150.5回」等になる可能性があるので、小数点第1位まで。

- ・循環系統については**1循環で1回**。

●区域型（デマンド）

○計画運行日数の算出

- ・年末等の**運休日**を除く。

○計画運行回数の算出

- ・**1運行当たり1回**。

（例1） 1日の計画運行回数をもとに算出する場合
運行日数365日 運行時間7時～17時（最終降車） 毎時1回の場合
 $10\text{時間/日} \times 1\text{回/時} = 10\text{回/日}$ $10\text{回/日} \times 365\text{日} = 3650\text{回}$

（例2） 直近の実績をもとに算出する場合
運行日数365日 令和5年度実績 平均5回/日
 $5\text{回/日} \times 365\text{日} = 1825\text{回}$ となります。



③ 表1 添付書類 計画運行回数等の算出根拠が分かる資料

パンフレットの例です。



〇〇市 〇〇バス 時刻表

令和〇年〇月〇日改正
運行日 毎日

〇〇線 往路

停留所名	1便	2便	3便	4便	5便
1 □□	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
2 ▲▲	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
3 ××	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
4 ■■	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
5 ◇◇	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
6 ●●	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
7 ☆☆	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
8 ◆◆	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇

〇〇線 復路

停留所名	1便	2便	3便	4便
1 ◆◆	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
2 ☆☆	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
3 ●●	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
4 ◇◇	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
5 ■■	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
6 ××	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
7 ▲▲	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇
8 □□	〇:〇〇	〇:〇〇	〇〇:〇〇	〇〇:〇〇

〇〇バス

〇〇市 △△地区デマンドタクシーご利用案内

運行する日時

月・水・金(祝日も運行します)
9:00~15:00(15:00最終降車時間)

運休日

火・木 及び 年末年始 12/29~1/3

運行区域

△△地区

利用方法

- ・最初に利用登録して下さい。
- ・ご利用は予約が必要です。

予約受付

〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇
△△タクシー(株)

3. 計画認定申請書作成のポイント

③ 表1 添付書類 計画運行回数等の算出根拠が分かる資料

(例)

【計画運行回数の算出根拠資料】

運行予定者名	運行系統名等 (申請番号)	計画運行日数 (日)	1日当たり運行回数 (回/日)	計画運行回数 (回)
(株) ○○バス	(1) ○○線	365	① 4.5	1642.5
△△タクシー (株)	(2) △△地区デマンドタクシー	154	② 6	924

※1日当たり運行回数

(1) (株) ○○バス【○○線】

往路5便：5×0.5=2.5回

復路4便：4×0.5=2.0回 合計 4.5回 ①

(2) △△タクシー (株)【△△地区デマンドタクシー】

運行時間	計画運行回数
9:00~10:00	1
10:00~11:00	1
11:00~12:00	1
12:00~13:00	1
13:00~14:00	1
14:00~15:00	1
合計	6 ②

バス 時刻表
令和○年○月○日改正
運行日 毎日
2便 4便 6便

計画運行日数	計画運行日数 154日
154	
23 24 25 26 27 28 29 30 31	

運行する日時

月・水・金(祝日も運行します)

9:00~15:00(15:00最終降車時間)

デマンドの運行回数は、前年度の実績で算出することもできます。



3. 計画認定申請書作成のポイント

④ 表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	〇〇市
-------	-----

(単位:人)	
	人口
人口集中地区以外	20,000
交通不便地域等	400

交通不便地域等の内訳
内訳の合計値を記載

人口	対象地区	根拠法
150人	A地区	過疎法
250人	B地区	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
〇〇市地域公共交通計画	令和2年3月31日	
〇〇市地域公共交通利便増進実施計画	令和3年3月31日	令和4年度

「表5」に記載する人口が、市町村ごとのフィーダー補助金上限額の算定に用いる「対象人口」となります。(算定式は毎年度通達にてお知らせします)

最新の国勢調査(R2)の数値を使用。

人口集中地区以外人口=総人口-人口集中地区(DID)人口

(参考) 政府統計の総合窓口(e-Stat) <https://www.e-stat.go.jp/>

(政令指定都市、中核市、局長指定の交通不便地域のフィーダー系統のみを申請する場合を除く。)

地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載。
(令和8年度事業申請では、令和7年3月末)

地域公共交通計画の場合は空欄

利便増進実施計画・地域旅客運送サービス継続実施計画は策定しているが、適用を受けていない場合は、「-」と記載。

政令市、中核市の場合は、交通不便地域の人口(※)を対象人口とします。

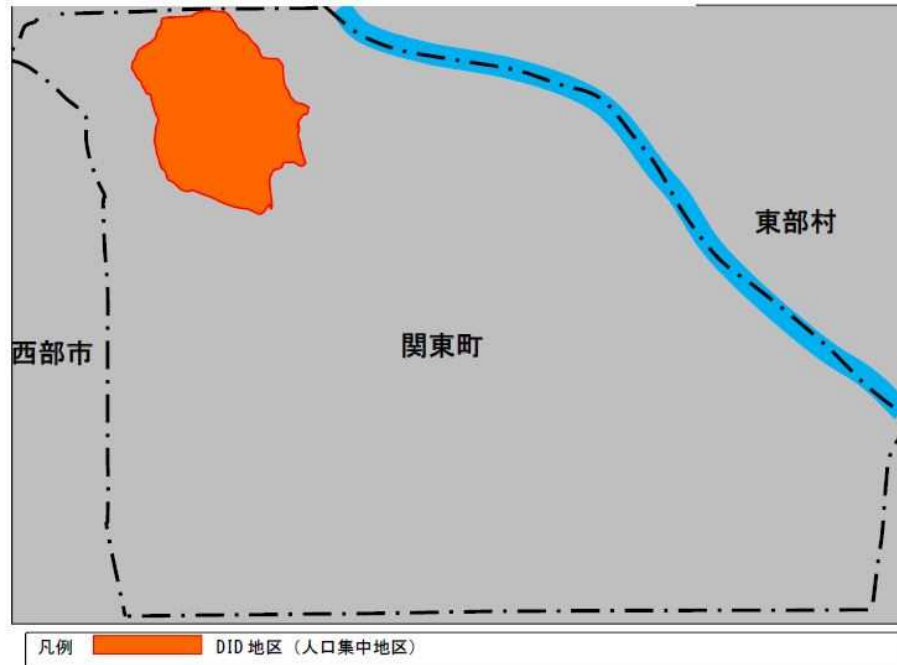
※交通不便地域等の人口とは、次に掲げる地域の人口の合計(重複する場合を除く。)とする。

- ① 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(令和3年法律第19号)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(同法第3条第1項及び第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第41条第1項、第2項及び第3項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第42条に基づく「過疎地域とみなされる区域」及び同法第44条第4項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。)
- ② 離島振興法(昭和28年法律第72号)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
- ③ 半島振興法(昭和60年法律第63号)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
- ④ 山村振興法(昭和40年法律第64号)第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
- ⑤ 交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域

3. 計画認定申請書作成のポイント

④ 表5 添付書類 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図

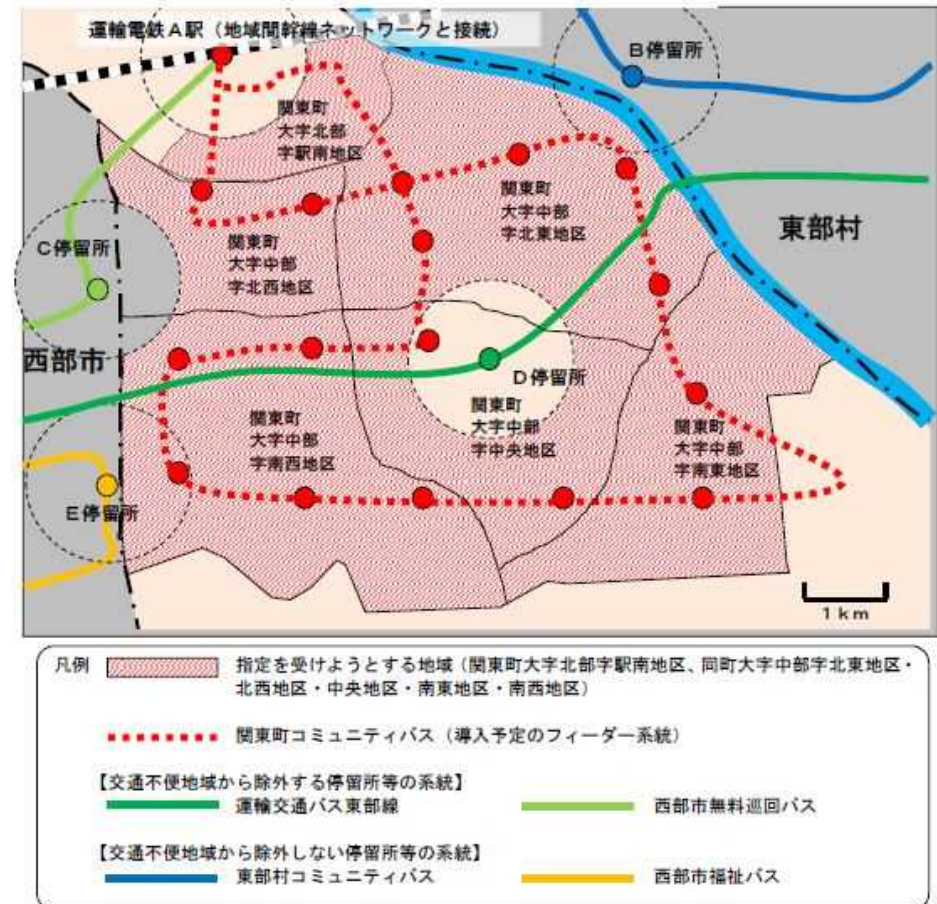
人口集中地区以外の地区の区分がわかる地図



人口集中地区がない場合には省略可能です！



交通不便地域等の区分がわかる地図



全域が交通不便地域等となる場合には省略可能です！



3. 計画認定申請書作成のポイント

⑤ 表6 車両減価償却費等補助金 ⑥ 表8 公有民営方式車両購入費国庫補助金

表6

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

市区町村名	バス事業者等名	① 申請 番号	② 運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	③ 補助対象車両の種別 イ ロ ハ	④ 乗車 定員	⑤ 購入年月	⑥ 利便 増進 特例 措置	⑦ 運送 継続 特例 措置	⑧ 購入等の種別
〇〇市	〇〇バス(株)	1	(1) 〇〇線	ノンステップ型 スロープ付き 標準仕様	20	R〇.△	○		一括
	△△タクシー(株)	2	(3) デマンドタクシー〇〇号	小型車両	14	R〇.△			リース
		3	()						
		4	()						
		5	()						

(注)

- 1.「補助対象車両の種別」については、イ欄(ノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別)、ロ欄(スロープ付き又はリフト付きの別)、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
- 2.「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
- 3.「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
- 4.「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、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実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
- 5.「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

表8

表8 車両の取得計画の概要(公有民営補助)(地域内フィーダー系統)

地方公共団体名	貸与を受ける事業者名	① 申請 番号	② 運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	③ 補助対象車両の種別 イ ロ ハ	④ 乗車 定員	⑤ 購入年月
〇〇市	〇〇バス(株)	1	(1) 〇〇線	ノンステップ型 スロープ付き 標準仕様	20	R〇.△
	〇〇バス(株)	2	(3) △△線	小型車両	14	R〇.△
		3	()			
		4	()			
		5	()			

(注)

- 1.「補助対象車両の種別」については、イ欄(ノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別)、ロ欄(スロープ付き又はリフト付きの別)、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
- 2.「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
- 3.「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。

※プティバスについては、表6車両減価償却費等補助金のうち、利便増進計画及び運送継続計画に係る補助対象事業の基準(交付要綱 別表11の2)をご確認下さい。

の別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス仕様の別を記載すること。
有面積0.14平方メートルで除した数とする



①「申請番号」

複数ある場合は連番で記載。

②「運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)」

補助対象系統名と申請番号は表1の記載内容と統一。

③「補助対象車両の種別」

イ欄…ノンステップ型、ワンステップ型、小型車両
又は※プティバスのいずれか

ロ欄…スロープ付き又はリフト付きのいずれか

ハ欄…標準仕様又は非標準仕様のいずれか

④「乗車定員」

座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数。

⑤「購入年月」

初年度については、購入予定年月を記載。

(変更があった場合、変更届出書を提出。)

⑥「利便増進特例措置」

地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」

⑦「運送継続特例措置」

地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」

⑧「購入等の種別」

一括、割賦又はリースのいずれか

(変更があった場合、変更届出書を提出)

③について、小型車両の場合は、ロ欄及びハ欄は記載不要です。



3. 計画認定申請書作成のポイント

⑦ 表10 自家用有償旅客運送により車両を購入する場合

表10 車両の取得計画の概要(自家用有償に係る車両購入)(地域内フィーダー系統)

○車両の取得		①	②	③	④	⑤
市区町村名	運送予定者名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種別	乗車定員	購入年月
〇〇市	〇〇バス(株)	1	(1) 〇〇線	小型自動車	10	R〇△
		2	()			
		3	()			
		4	()			
		5	()			

○講習の受講(車両を取得し、講習を受講する場合のみ)

受講予定者数	⑥
--------	---

(注)

1. 「補助対象車両の種別」については、小型自動車、軽自動車又は普通自動車の別を記載すること。(道路運送車両法施行規則 別表第一)
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。
なお、立席は座席を除いた面積を1人当たりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。

- ①「申請番号」
複数ある場合は連番で記載。
- ②「運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)」
補助対象系統名と申請番号は表1の記載内容と統一。
- ③「補助対象車両の種別」
小型自動車、軽自動車、普通自動車のいずれか。
※道路運送車両法施行規則 別表第一
- ④「乗車定員」
座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数。
- ⑤「購入年月」
初年度については、購入予定年月
- ⑥「講習の受講」
車両を取得し講習を受ける場合のみ、受講を予定している人数。

※車両補助※(表6、表8、表10、表12)
認定申請時には契約書、見積書等その他添付書類は不要です。全て交付申請時にご提出下さい。



3. 計画認定申請書作成のポイント

⑧ 表12 貨客混載の導入に係る計画の概要（車両を改造する場合のみ）

表12 貨客混載の導入に係る計画の概要

市区町村名	運送予定者名	① 申請 番号	② 運行の用に供する系統 名 (申請番号)	③ 車両改造の内訳	④ 乗車定員		⑤ 改造 年月	⑥ 登録 年月
					改造前	改造後		
〇〇市	〇〇バス(株)	1	(1) 〇〇線	座席の撤廃	10	8	R〇.△	R〇.△
		2	()					
		3	()					
		4	()					
		5	()					

(注)

1. 「車両改造の内訳」については、座席の撤廃、荷物置きと座席の隔壁設置及び荷物固定のための柵購入等の別を記載すること。

2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。

3. 「改造年月」については、車両を改造する予定年月を記載すること。

4. 「登録年月」については、初度登録年月を記載すること。

- ① 「申請番号」
複数ある場合は連番で記載。
- ② 「運行の用に供する補助対象系統名
(申請番号)」
補助対象系統名と申請番号は表1の記入内容と統一。
- ③ 「車両改造の内訳」
座席の撤廃、荷物置きと座席の隔壁設置、荷物固定のための柵の購入及び設置、その他の改造があれば簡潔に記入。
- ④ 「乗車定員」
改造前と改造後でそれぞれ分ける。座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数。立席は座席を除いた面積を1人当たりの専有面積0.14平方メートルで除した数。
- ⑤ 「改造年月」
車両を改造する予定年月
- ⑥ 「登録年月」
初度登録年月

補足 フィーダー補助金にかかる計画の変更について

フィーダー補助金にかかる計画を変更する際は、変更申請または変更届の提出が必要。

具体的には、次のような内容が想定されます。

- 地域公共交通計画本体に記載した「交付要綱第17条第1項に規定する事項」の変更（※）
 - 地域公共交通計画別紙に記載した内容の変更
 - 地域公共交通計画別紙 表1～12に記載した内容の変更
- （※）計画本体を変更した際には、別途、活性化法に基づく大臣への送付が必要です

【申請書】

- ・様式第1-2 地域公共交通計画変更認定申請書 (<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000246468.docx>)
(特に重要と認められる事業内容の変更)
- ・陸上交通様式第1 地域公共交通計画変更届出書 (<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000246469.docx>)
(上記以外の変更)

事業の目標に変更がある場合やその他特に重要と認められる場合は認定申請になります。



【添付書類】

- ・変更を反映した地域公共交通計画（別紙）
- ・変更箇所の該当ページの変更前と変更後
- 表1～13については、変更後の添付書類も忘れず提出。

計画変更の予定がある場合は、早めにご相談下さい。



【提出期限】

変更認定申請書については、大臣の認定を受ける必要があるため、運輸局へ早めに相談を。
変更届出書についても変更開始日前に提出。（事前届出）

（注）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の認定に伴う変更
→利便増進計画又は運送継続計画に記載された実施予定期間開始30日前までには運輸局に提出。

補足 補助対象期間中に計画の期間が満了する場合について

- 計画の期間が補助対象期間に満たない場合、原則認定申請不可
- ただし、「満たない期間が6ヶ月」で「合理的な理由がある」場合は、例外的に申請可能

具体的には以下の通りです。

- 満たない期間が6ヶ月
…3月末以降に計画期間が終わる場合(基本的には、年度末で切れることを念頭に置いています。)
- 合理的な理由の例
…現行計画満了後に「切れ目なく」次期計画をスタートさせる予定であり、その作業を進めていること、等

この場合、認定申請時に「合理的な理由」を記載した「理由書」をご提出下さい。



- 計画の改訂に伴い数値目標等を見直される場合、変更認定申請が必要になります。(実施要領2.(1)の⑬参照)

前のページのご説明のとおり、変更認定は変更日前までに大臣の認定を受ける必要があるため、お早めにご相談下さい！



1. 補助要件

1－2. 補助要件(経過措置終了後の留意点)

2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

3. 計画認定申請書作成のポイント

4. 交付申請に備えて準備すること

4. 交付申請に備えて準備すること

補助対象期間(開始月～9月)終了後の翌々月の11月に交付申請が控えています。この章では、交付申請前から準備できることについて紹介していきます。

4-1 交付申請書類について

主な交付申請書添付書類

○事業報告書(自家用有償旅客運送を除く)

○自家用有償運送収支計算書(自家用有償旅客運送)

4-3で紹介

4-4で紹介

運行系統別輸送実績(一部抜粋)

車両輸送実績					サービス提供時間(時間)				運送収入 (円)
輸送人員 (人)	1運行 当たり 輸送人員 (人/1人/1回)	1人平均 乗車キロ (km)	輸送 人キロ (人キロ)	実車走行 キロ (km)	実運行 時間	待機 時間	回送 時間	予約受付 時間	

4-5、4-6で紹介

補助対象
期間の
損益状況

運送収入

【路線型運行】
実車走行キロ

【区域型運行】
サービス
提供時間

交付申請書

②様式1-8(2.以降)

4-2で紹介

補助対象経費
を算出

①様式1-8(表紙)

4. 交付申請に備えて準備すること

交付申請書②様式1-8（2.以降）では、補助対象経費の算出を行います。

4-2 補助対象経費の算出に備えて

【算出方法】

補助対象経費（赤字額）＝ **運行事業者の費用単価** × 当該系統の実車走行キロ
（区域型はサービス提供時間）

【経常費用】

【経常収益】

－ 当該系統の運送収入＋
運送雑収、営業外収益の系統按分

交付申請書②様式1-8（2.以降）

補助対象期間の 運送状況	営業収益	営業外収益	経常収益	営業費用	営業外費用	経常費用	経常収支率
	5,000 千円	10 千円	5,010 千円	100,000 千円	510 千円	100,510 千円	4.98 %
補助対象期間のサービス提供 時間(ロ)	10,000.5 時間						

補助対象期間の 運送状況	営業収益	営業外収益	経常収益	営業費用	営業外費用	経常費用	経常収支率
	499 千円	5 千円	504 千円	5,000 千円	10 千円	5,010 千円	4.98 %
補助対象期間のサービス提供 時間(ロ)	10,000.5 時間						

補助対象期間のサービス提供 時間(ロ)	経常収益	経常費用	経常収支率
10,000.5 時間	5,010 千円	100,510 千円	4.98 %

補助対象期間のサービス提供 時間(ロ)	経常収益	経常費用	経常収支率
10,000.5 時間	5,010 千円	100,510 千円	4.98 %

補助対象経費
を算出

拡大

「運行事業者の費用単価」は、運行事業者の事業全体（補助対象外系統も含む）でかかった費用を、事業全体で走った距離（時間）で割って算出します。そのために、「事業報告書（自家用有償運送の場合は収支計算書）」の作成が必要です！



2. 補助対象期間における損益の実績【地域内フィーダー系統(区域型運行)】 (① ㈱〇〇バス)

補助対象期間の 損益状況	一 般 乗 合 旅 客 自 動 車 運 送 事 業 ・ 自 家 用 有 償 旅 客 運 送					
	営業収益	5,000 千円	営業外収益	10 千円	経常収益	5,010 千円
	営業費用	100,000 千円	営業外費用	510 千円	経常費用(イ)	100,510 千円
	営業損益	▲ 95,000 千円	営業外損益	△ 500 千円	経常損益	▲ 95,500 千円
補助対象期間のサービス提供 時間(ロ)	10,000.5 時間				経常収支率	4.98 %

交付申請書②様式1-8（2.以降）では上記のとおり(黄色の四角部分)、

【路線型運行】キロ当たり費用単価

【区域型運行】時間あたり費用単価

の算出のため、**補助対象期間の損益の実績を記入**します。

（時間あたり費用単価は「経常費用（イ）」÷「補助対象期間のサービス提供時間（ロ）」で算出）

この交付申請書②様式1-8（2.以降）は**路線型運行、区域型運行それぞれ作成**します。なお損益実績に関する数値は次ページで紹介する**事業報告書が根拠**となります。

運行実績・申請額等

4. 交付申請に備えて準備すること

4-3 事業報告書(自家用有償旅客運送を除く)の作成について

補助対象期間(開始月～翌年9月)終了後、補助対象期間と同一期間の事業報告書を作成します。
事業報告書は交付申請書②様式1-8(2.以降)に記載する損益の実績の根拠となります。
様式は毎年運輸支局輸送部門に提出する旅客自動車運送事業等報告規則に基づく報告書
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000113.htmlと同様です。



事業報告書(自家用有償旅客運送を除く)

第1号様式 (第2条関係) (日本工業規格JIS 4番) 第2表
事業報告書
種類 ☒ 乗合 ☐ 貸切 ☐ 乗用

一般旅客自動車運送事業損益明細表

〇 年 10 月 1 日から 〇 年 9 月 30 日まで

住 所 〇〇市〇〇1丁目23

事業報告書作成会社〇〇〇〇

営業収益	乗客運賃		4500
	その他		500
計			5000
営業費用	運送雑収		0
	合計		5000
営業費用	人件費		30000
	ガソリン費		5000
営業費用	燃料油脂費		0
	軽油費		0
営業費用	LPガス費		0
	その他		0
営業費用	計		5000
	事業用自動車		3000
営業費用	修繕費		0
	その他		0
営業費用	計		3000
	事業用自動車		5000
営業費用	減価償却費		0
	その他		0
営業費用	計		5000
	保険料		7000
営業費用	施設使用料		0
	自動車リース料		0
営業費用	施設賦課税		0
	事故賠償費		0
営業費用	道路使用料		0
	手数料等		0
営業費用	その他		20000
	計		27000
営業費用	人件費		30000
	その他		0
営業費用	計		30000
	一般管理費		0
合計			100,000
営業損益			95,000
営業外収益	金融収益		10
	その他		0
営業外収益	合計		10
	金融費用		0
営業外費用	その他		510
	合計		510
営業外費用	合計		510
	営業外損益		500
経常損益			95,500

備考 1 事業の種類ごとに別表とし、種別の欄には、該当する事項を○で囲むこと。
2 手数料等の欄には、一般貸切旅客自動車運送事業者に限り記入すること。

同様の様式ですが作成期間(3月決算や9月決算等)は異なる可能性が高いので気を付けましょう

一般乗合旅客自動車運送事業・自家用有償旅客運送					
営業収益	5,000 千円	営業外収益	10 千円	経常収益	5,010 千円
営業費用	100,000 千円	営業外費用	510 千円	経常費用(イ)	100,510 千円
営業損益	▲ 95,000 千円	営業外損益	△ 500 千円	経常損益	▲ 95,500 千円

一致

路線型運行(高速バス・定期観光バスを除く)・区域型運行ごとに損益明細書(左記参照)を作成します。また乗合事業と乗合以外の事業(乗用、貸切等)を、兼務している事業者は事業を明確に区別した、**乗合事業としての事業報告書を作成**します。

なお、事業報告書を根拠として上記の交付申請書②様式1-8(2.以降)の数値を記載しているため、数値が一致します。

事業報告書、交付申請書②様式1-8(2.以降)の一致する箇所については、それぞれ同色となっています

4. 交付申請に備えて準備すること

4-4 自家用有償運送収支計算書(自家用有償旅客運送)の作成について

前のスライドでは、事業報告書について記載しましたが、自家用有償旅客運送の場合は下記のとおり、自家用有償運送収支計算書を作成します。こちらも4-3と同様に、補助対象期間（開始月～翌年9月）終了後に、補助対象期間と同一の期間の自家用有償運送収支計算書を作成します。

自家用有償運送収支計算書 (自家用有償旅客運送)

協議会名:〇〇協議会
運送者名: NPO法人〇〇
補助対象期間:令和〇年10月1日～令和〇年9月30日

自家用有償運送収支計算書

(単位:千円)

	自家用有償運送 (路線型)	自家用有償運送 (区域型)	自家用有償運送 合計額(①+②)	その他事業 合計額
【営業収益】				
運送収入	500	0	500	
運送雑収入	0	0	0	
営業収益合計	500	0	500	0
【営業費用】				
人件費	500	0	500	0
燃料油脂費	200	0	200	0
修繕費	100	0	100	0
固定資産償却費	0	0	0	0
保険料	200	0	200	0
施設使用料	0	0	0	0
自動車リース料	0	0	0	0
道路使用料	0	0	0	0
施設賦課税	0	0	0	0
その他経費	1,000	0	1,000	0
運送費小計	2,000	0	2,000	0
一般管理費	1,000	0	1,000	0
営業費用合計	3,000	0	3,000	0
【営業損益】				
営業外収益	0	0	0	0
営業外費用	0	0	0	0
【営業外損益】				
【経常損益】				
	▲ 2,500	0	▲ 2,500	0

一致

下記表は自家用有償旅客運送のケースのため、前スライドとは別の数値を入力しており、自家用有償運送収支計算書作成の参考にしてください

一般乗合旅客自動車運送事業・自家用有償旅客運送					
営業収益	500 千円	営業外収益	0 千円	経常収益	500 千円
営業費用	3,000 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(イ)	3,000 千円
営業損益	▲ 2,500 千円	営業外損益	0 千円	経常損益	▲ 2,500 千円

自家用有償運送収支計算書を根拠として上記の交付申請書②様式1-8(2.以降)の数値を記載しているため、数値が一致します。

旅客運送以外の事業を行っている場合は、**他事業と明確に区別した費用及び収益が把握**できるよう算出した、自家用有償運送収支計算書を作成します。路線型・区域型を両方運行している場合は、それぞれ分けて計上します。

自家用有償運送収支計算書、交付申請書②様式1-8(2.以降)の一致する箇所についてそれぞれ同色となっています

運行系統別輸送実績(一部抜粋)

年間輸送実績							経常収益					
輸送人員 (B) (人)	1運行 当たり 輸送人員 (B)/(A) (人/回)	1人平均 乗車キロ (km)	輸送 人キロ (人・回)	実車走行 キロ (km)	サービス提供時間(時間)				運送収入 (C) (円)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収益 (E) (円)	計 (C)+(D)+(E)
					実運行 時間	待機 時間	回送 時間	予約受付 時間				
		(路線型のみ記入)			(区域型のみ記入)							0

運行回数や実車走行キロ(路線型)、サービス提供時間(区域型)については、以降で紹介するエクセルシートなどを活用し、日々のデータを積み上げることで、交付申請時に必要な数値をスムーズに把握することができます。



路線型運行：運行日数算出表(一部抜粋)

[illegible]

路線型運行の場合は、運行系統別輸送実績の作成にあたり「運行日数算出表」を使用して「運行回数」「運休回数」「実車走行キロ」を計算することができます。

運行日数算出表は、往復系統と循環系統により、エクセルのシートが分かれているので入力時に気を付けましょう。

4. 交付申請に備えて準備すること

4-6 運行系統別輸送実績の作成に備えて（区域型運行）

区域型運行の場合は、運行系統別輸送実績の作成にあたり「区域型運行サービス提供時間・運行回数内訳表」を使用して「サービス提供時間」とその内訳、「運行回数」を計算することができます。

区域型運行：区域型運行サービス提供時間・運行回数内訳表（一部抜粋）

令和7年度 地域内フィーダー系統補助 区域型運行 サービス提供時間・運行回数内訳表							
対象年月:		2024 年					
		10 月					
運行事業者名:		〇〇(株)		←土日			
補助対象系統(申請番号):		(1)△△地区 デマンドタクシー		←祝日		(単位:時間)	(単位:回)
日付	曜日	実運行時間	待機時間	回送時間	予約受付時間	サービス提供時間	運行回数
R6.10.1	火					0.00	
R6.10.2	水					0.00	

デマンド予約が無く、一般(乗用)タクシーの運行に切り替えた場合、当該時間は乗合タクシーの「サービス提供時間」に含めないでください！



○待機時間 実運行せず次回の補助対象事業の予約に備えて待機した時間(ただし休憩時間及びその他事業に従事した時間を除く)

※事務所、車庫等で次の運行まで待機している、または予約が入るまで待機している時間は待機時間に含まれません。補助対象事業の運行のために必要な作業時間(点検、点呼、清掃、給油、日報整理等)は待機時間に含まれます。

○予約受付時間 補助対象事業の予約を実際に受け付けた時間

※実際に予約受付の対応している時間(通話時間)は含まれるが、予約の電話を待っている時間は含まれません。

※同じ時間帯に行っているサービス提供時間を重複して積算することはできません。(例：実運行時間中の予約受付対応時間等)

サービス提供時間とは、事業開始時間から事業終了時間までの間をいい、実運行時間の他、待機時間、回送時間、予約受付時間を含めます。以下が、それぞれの定義となります。

○実運行時間 旅客が乗車して運行している時間

○回送時間 事業開始のため出庫もしくは終了した後に帰庫した時間(ただし、帰庫する途中に乗用事業等ほかの事業を行った場合の時間を除く)

4. 交付申請に備えて準備すること

4-7 (まとめ) 交付申請時に必要な数値項目

すべて、補助対象期間(開始月～翌年9月末)で集計します！



路線型

- 運行事業者の乗合事業全体(高速バス、定期観光バス、区域型は除く)の損益の状況(=事業報告書/自家用有償運送収支計算書)
 - 運行事業者の乗合事業全体(高速バス、定期観光バス、区域型は除く)の実車走行キロ
 - 補助対象系統ごとの運行回数
 - 補助対象系統ごとの運休回数と、その内数で天災その他やむを得ない事情により運休した回数
 - 補助対象系統ごとの輸送人員
 - 補助対象系統ごとの一人平均乗車キロ
 - 補助対象系統ごとの実車走行キロ
 - 補助対象系統ごとの運送収入
 - 補助対象系統ごとの運送雑収
 - 補助対象系統ごとの営業外収益
- 経常収益

区域型

- 運行事業者の乗合事業全体(路線型は除く)の損益の状況(=事業報告書/自家用有償運送収支計算書)
 - 運行事業者の乗合事業全体(路線型は除く)のサービス提供時間
 - 補助対象系統ごとの運行回数
 - 補助対象系統ごとの運休回数と、その内数で天災その他やむを得ない事情により運休した回数
 - 補助対象系統ごとの輸送人員
 - 補助対象系統ごとの実運行時間
 - 補助対象系統ごとの待機時間
 - 補助対象系統ごとの回送時間
 - 補助対象系統ごとの予約受付時間
 - 補助対象系統ごとの運送収入
 - 補助対象系統ごとの運送雑収
 - 補助対象系統ごとの営業外収益
- サービス提供時間
- 経常収益



事業報告書等作成時の注意事項...

- 他の事業(貸切、乗用など)と明確に区別し、一般乗合としての損益明細表を作成します(路線型・区域型両方運行している場合は分けて作成)。
- 補助対象であるか否かを問わず、当該事業者の全ての路線(他市のコミバス等も含む、高速バス・定期観光バスは除く)を対象に作成します。
- 収益や費用など、損益状況については、消費税相当額を控除した額を記載します。
- 「補助金」や「委託料」は、経常収益には含めないで下さい。(特別収益として計上)
- 車両減価償却費補助を活用する場合は、運行費補助の算出に際して作成する乗合事業全体の経常費用に、車両の補助対象経費分を計上しないで下さい。(['補助額'分ではないので注意。補助対象経費の上限を超える分は計上してもよい。)

おわりです。お疲れ様でした！



アンケートへのご協力をお願いいたします！
(来年度以降のカリキュラムの検討に際し、アンケートを参考に検討します。)

会議のURL送付の際にアンケートをお送りしておりますので、6月4日(水)までにご回答下さい。