

5.バス路線の確保・維持等に関する補助制度

5-1.国・県の補助制度

バス路線の確保・維持に関する補助制度として、下記の制度について整理しました。

表 5-1.バス路線の確保・維持に関する補助制度の概要

補助制度の名称	補助の概要	適用条件
地域公共交通確保維持事業 (地域間幹線系統補助) ※	欠損額に対して、1/2 を補助	・複数市町村にまたがる路線であること ・1日当たりの運行回数が3回以上、利用量が15人/日～150人/日が見込まれる路線 等
地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー補助) ※	欠損額に対して、1/2 以内を補助	・補助対象の地域間幹線系統等に接続するフィーダー系統であること ・経常赤字であること 等
地域公共交通調査等事業(利便増進計画推進事業、運送継続計画推進事業)	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基づく事業の経費の1/2の補助	・地域公共交通利便増進実施計画の策定又は地域旅客運送サービス継続実施計画の策定
沖縄県生活バス路線確保対策補助金	補助対象経費の9/20 を上限に補助	・キロ程が10km以上 ・市町村の補助が補助対象経費の1/2以上 等

※地域公共交通利便増進実施計画を策定することにより、下記に示す重点的な支援あり

地域公共交通利便増進実施計画に対する重点的な支援(バス交通) 国土交通省

需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバンやセダンといった車両へのダウンサイジングと合わせて増便や定時性の向上などのサービス改善やデマンド交通への転換を行う取組等に対して支援を拡充し、地域公共交通ネットワークの効率化・再編を推進(地域公共交通利便増進実施計画に基づく特例)

【地域間幹線系統】

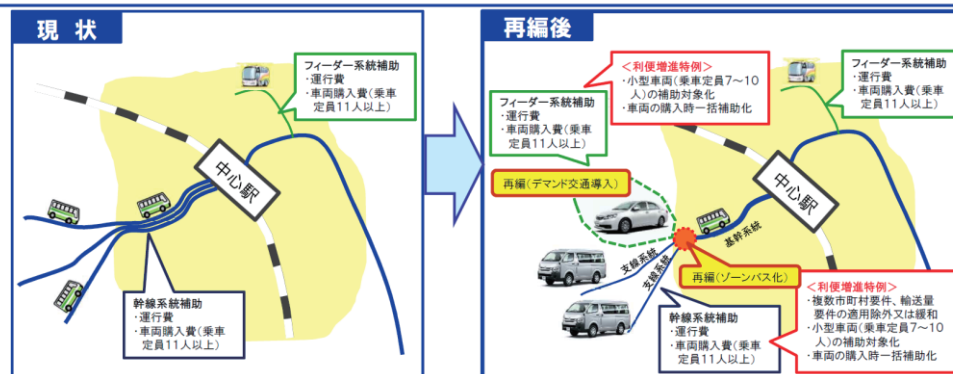
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7～10人)を補助対象化

【地域内フィーダー系統】

- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7～10人)を補助対象化

【共通】

- ・バス会社の資金繰りや金融費用削減のため、車両の購入時一括補助化

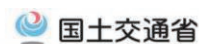


※「ゾーンバス化」運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。

出典:国土交通省資料

5-1-1.地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）



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

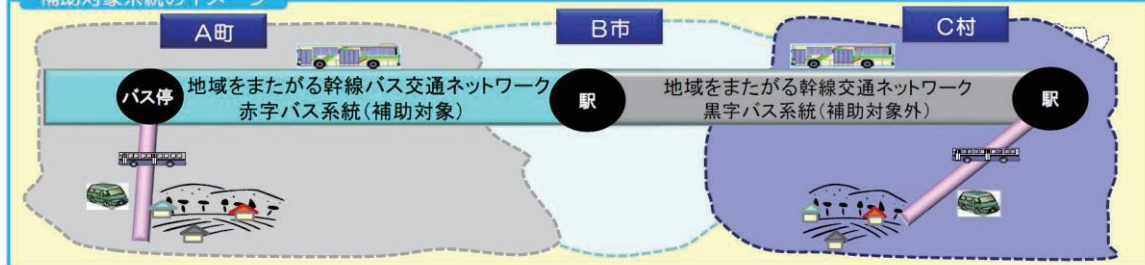
1/2

○ 主な補助要件

- 都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)。
- 一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- 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、補助対象期間中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、補助対象期間中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

※1:令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

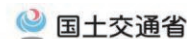
補助対象系統のイメージ



出典:国土交通省資料

5-1-2.地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー）

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）



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
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 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



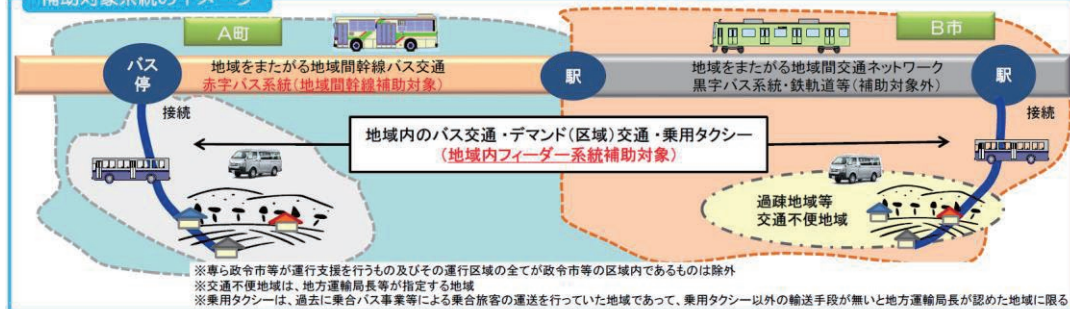
○ 補助率

1/2以内

○ 主な補助要件

- 市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
- 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用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
- 補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- 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回以上であること
- ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

出典:国土交通省資料

5-1-3.地域公共交通調査等事業（利便増進計画推進事業、運送継続計画推進事業）

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推進への支援
（利便増進計画推進事業、運送継続計画推進事業）

○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（法定協議会）

○補助率：1/2

○補助対象経費：国の認定を受けた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基づく事業として実施する利用促進及び事業評価に要する経費（公共交通マップ・総合時刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検証・評価のための費用等）

○補助対象期間：5年間

支援の対象となる利用促進のイメージ



公共交通マップ・総合時刻表の作成



企画切符の発行



ワークショップの開催



モビリティマネジメントの実施

出典：国土交通省資料

5-1-4.沖縄県生活バス路線確保対策補助金

表 5-2.沖縄県生活バス路線確保対策補助金の概要

項目	内容
適用条件	・キロ程が10km以上 ・1日当たりの輸送人員が3～150人（15人以上は国の補助事業対象） ・1日当たりの運行回数2回以上 ・経常収益が経常費用の11/20以上、または、市町村の補助を加えて11/20以上 ・市町村の補助が、補助対象経費の1/2以上 等
補助内容	・補助対象経費は補助対象経常経費と経常収益の差額 ・運行系統の50%以上が他の路線と競合し、競合輸送人員が150人以上の路線は、以下の算式で算定 $\frac{\text{補助対象経費} \times \text{単独の運行区間長}}{\text{総運行区間長}}$ ・補助金額は、補助対象経常費用の9/20を上限に、補助対象経費の1/2以内

参考：沖縄県生活バス路線確保対策補助金交付要綱

5-2.市町村独自の補助制度の事例

5-2-1.高校生等通学支援事業（群馬県高崎市）

表 5-3.高校生等通学支援事業の概要

項目	内容
補助対象	・公共交通機関の定期券（その額が1月当たり20,000円を超えるものに限る。）を使用して通学する高崎市に住所を有する高校生等の保護者に対して補助金を交付 ・定期券の区間が県内のものに限る ・「高校生等」とは、高等学校に通学する生徒のほか、中等教育学校（後期課程）、高等専門学校（第1学年から第3学年まで）など高等学校の3年間に相当する期間に通学する生徒をいう
補助額	・1か月当たりの定期券の額から20,000円を控除した額を補助 ・複数の定期券を使用して通学する場合はその合計額とするが、使用開始日が異なる場合は、合計額とは限らない
担当窓口	高崎市教育委員会教育総務課

参考：群馬県高崎市 HP

5-2-2.交通機関等利用児童・生徒通学費補助金（東京都八王子市）

表 5-4.交通機関等利用児童・生徒通学費補助金の概要

項目	内容
補助対象	・徒歩による通学が困難（通学距離が概ね2キロメートル以上）、身体的理由又は通学の安全確保のため、交通機関を利用して通学することについて、学校長の許可を得ている ・在籍校の通学区域内に居住し、今年度3か月（年度途中転入・転出者は1か月）以上交通機関を利用して通学している。また、利用開始以後継続して定期券を購入している ・要保護（生活保護）の認定を受けていない ※上記すべてを満たすことが要件
補助額	・通学定期運賃の2/3
担当窓口	八王子市学校教育課学務課

参考：東京都八王子市 HP

5-2-3.市内上限運賃・均一運賃制度（熊本県八代市）

表 5-5.市内上限運賃・均一運賃制度の概要

項目	内容
対象路線	・民間事業者が運行している路線バス ・市が委託して運行している市街地循環バス、乗合タクシー
運賃設定	・路線バスは、初乗運賃 180 円、250 円を上限とした距離制運賃 ・市街地循環バスは、180 円の均一運賃 ・乗合タクシーは、180 円の均一運賃
担当窓口	八代市総務企画部地域政策課

参考：熊本県八代市 HP

5-2-4.富山市地域自主運行バス事業補助

表 5-6.富山市地域自主運行バス補助事業の概要

項目	内容
補助対象事業	・事業者が運営主体となり運行する事業 ・一定の受益者負担を求める等、運行を継続するための収支計画が立案されている事業 ・公共交通の空白地域等において、市民の生活交通手段確保の目的で行なわれる事業で、市長が公益上、必要と認める事業
補助の内容	・試行実験の補助 ・運行費の補助（運行経費の 20 分の 9 を限度） ・バス車両の無償貸与
担当窓口	富山市活力都市創造部交通政策課

参考：富山市 HP

5-2-5.親子バス利用支援事業（岐阜県大垣市）

表 5-7.親子バス利用支援事業の概要

項目	内容
利用対象	・小学校 6 年生以下のお子さん、同一世帯の保護者等（父母、祖父母、兄姉） ・妊娠中の方、同一世帯の配偶者等 ※市内に住民登録が必要。
利用条件	・小学校 6 年生以下のお子さんと一緒に、市内にあるバス停で乗車・降車すること ・妊娠中の方と一緒に、市内にあるバス停で乗車・降車すること
利用方法	(1) 事前に市へ申請し、チケットを受け取る ※1 申請につき 5 セット（1 セットでチケット 10 枚）まで (2) 親子等でバスに乗車し、バス整理券を取る (3) チケットに「乗車バス停名」「降車バス停名」「乗車人数」を記入 (4) 降車時に、運転手にチケット利用を申し出て、確認を受ける (5) チケットとバス整理券を運賃箱に入れる
担当部署	大垣市子ども未来部子育て支援課

参考：岐阜県大垣市 HP

5-2-6.シルバーパスポート（福島市）

表 5-8.シルバーパスポートの概要

項目	内容
対象者	・市内に住民登録がある 75 歳以上の方 ・東日本大震災により市内に避難し、原発避難者特例法第 4 条の届出をしている 75 歳以上の方
利用対象の公共交通	【バス】 ・福島交通株式会社が運行する市内の全バス路線 ・ジェイアールバス東北株式会社が運行する「川俣高校前」線 ・有限会社カネハチタクシーが運行する「川俣松川」線、「川俣飯野」線 ※高速バス、臨時バス、季節運行バスは対象外 【鉄道】 ・福島交通飯坂線全区間 【タクシー】 ・市内に事業所がある法人タクシー
補助の内容	・パターン 1（バス・飯坂線とタクシーの併用） バス・飯坂線（利用上限 1 万円）＋タクシー（利用上限 1 万円） ※タクシーの利用にはマイナンバーカードを使用 ・パターン 2（バス・飯坂線のみ） バス・飯坂線のみ（利用上限 2 万円） ご自身に合った利用方法を選んで申請してください。 どちらの利用方法でも利用金額は、年間2万円です。 パターン① 年間1万円  バス／飯坂線 + 年間1万円  タクシー または パターン② 年間2万円  バス／飯坂線 バス・飯坂線（電車）1万円とタクシー1万円を 年間2万円まで利用できます。 これまでどおり、バス・飯坂線（電車）を 年間2万円まで利用できます。
利用方法	市から送付されるシルバーパスポートを乗降時に車載器にタッチ ※タクシーはマイナンバーカードを利用
担当窓口	福島市都市政策部交通政策課交通政策係

参考：福島市 HP