

# 地域間幹線系統補助、 地域内フィーダー系統補助等について



近畿運輸局 自動車交通部 旅客第一課  
神戸運輸監理部 兵庫陸運部

令和4年11月

令和4年度予算額  
207億円(前年度比1.01倍)

# 地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援  
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

## 地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

### <支援の内容>

- 幹線バス交通や地域内交通の運行
  - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
  - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
  - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
  - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



## 地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

### <支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



## 地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

### <支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査

## 被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

### <支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

令和4年度予算額 1億円  
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

# 1.地域公共交通確保維持事業 (1) 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

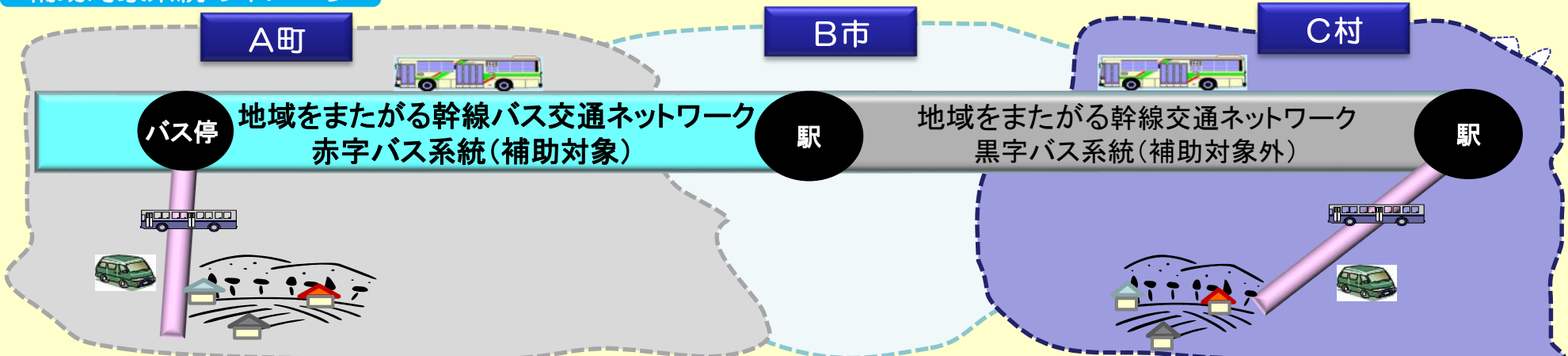


### <補助対象経費算定方法>

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
  - ・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



# 令和5年度幹線補助計画に係る補助要件の緩和等について

## 1. 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について

### (1) 令和4年度生活交通確保維持改善計画における補助について（確認）

- 令和4年度補助については、実績輸送量が減少して基準を割っても補助対象外となることはない。

### (2) 令和4年度、令和5年度及び令和6年度の生活交通確保維持改善計画について

- 令和2年度及び令和3年度の実績輸送量が、コロナの影響により15人未満となっても、過去2年連続の実績輸送量が15人未満として、補助対象外となることはない。
- 計画輸送量が15人を下回る場合においては、計画運送収入に国庫R3補正補助金及び自治体補助金を算入し、15人を上回れば補助対象とする。15人未満になる場合は、実情により個別判断。

※令和2年度若しくは令和3年度において補助対象となっている系統が対象

### (3) 生産性向上の取組みの取扱いについて

- 運送収入等の減少がコロナの影響である場合は、ただし書きの「外的要因」にあたるものとする。

## 2. 新型コロナウイルス感染症の影響により計画運行回数等を変更する場合の生活交通確保維持改善計画の変更について

コロナの影響により計画運行回数を変更しようとし、協議会の内諾を得た場合は通常事前変更申請のところ、補助金交付申請時に報告することとする。協議会によっては事後による変更申請をすることも可。ただし、計算の結果増額になる場合は事前申請が必要。

# 地域間幹線系統補助スケジュール (運行費、車両減価償却費)

(通常の会計年度)




R3年度

R4年度

R5年度

R3. 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3  
 月

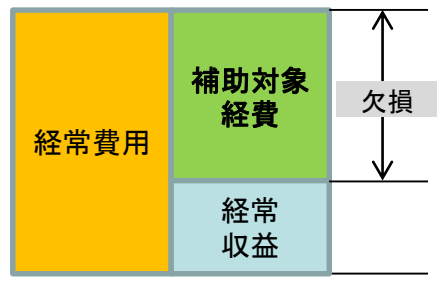
## 幹線補助年度

幹線補助年度	R4年度事業	計画認定申請 計画認定  補助金交付申請 事業評価 第三者評価委員会 交付決定 補助金交付
	R5年度事業	計画認定申請 計画認定  補助金交付申請 事業評価 第三者評価委員会 交付決定
	R6年度事業	計画認定申請 計画認定 

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。

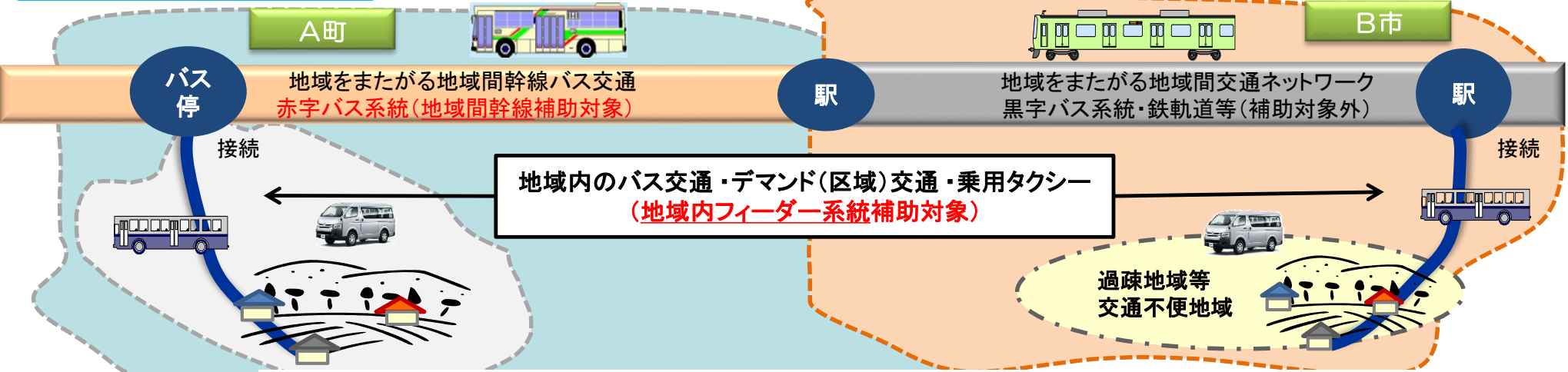
## 補助内容

- 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

## 補助対象システムのイメージ



※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

(通常の会計年度)

R3年度

R4年度

R5年度

R3. 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3  
月 月

フィーダー補助年度

R4年度事業	要望調査・申請 交通不便地域等 計画認定申請 計画認定 <b>R4年度事業(10/1~9/30)</b>													補助金交付申請	事業評価 第三者評価委員会	交付決定	補助金交付																		
R5年度事業															① 交通不便地域等 要望調査・申請	② 計画認定申請	③ 計画認定	<b>R5年度事業(10/1~9/30)</b>									④ 補助金交付申請	⑤ 事業評価	⑥ 第三者評価委員会	⑦ 交付決定					
R6年度事業																																			

● 計画認定申請について（申請期日：令和4年6月30日）

補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、補助要綱において規定された計画を作成し認定申請を行う必要がある。

## 申請方法

- 旧要綱に基づく申請の場合  
市区町村協議会等（※）が、  
「生活交通確保維持改善計画」又は「地域内フィーダー系統確保維持計画」  
の認定申請を行う。（※）協議会（活性化法法定協議会を含む）又は市区町村等
- 新要綱に基づく申請の場合  
活性化法法定協議会が、地域公共交通計画の認定申請を行う。

新要綱：現行（令和4年4月時点）の補助要綱  
旧要綱：令和3年4月5日改正以前の補助要綱

- ・新要綱に基づく申請には、地域公共交通計画の作成が必須。
- ・旧要綱に基づく申請は、令和6年事業年度まで可能。
- ・令和7年度事業年度からは新要綱に基づく申請。



	現行		法定計画の有無	経過措置期間 (改正法施行後3年程度を想定)		経過措置期間終了後 (令和7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 乗合バス事業者	県法定計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者
			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 乗合バス事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県・市町村法定計画なし	県生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者	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)	乗合バス事業者、 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 乗合バス事業者等	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	乗合バス事業者等	補助対象外	

## ●補助基準について

### ➤ 通常の補助基準 補助要綱「別表7」

以下の基準の特例を受ける場合には、補助基準が一部緩和されます。

### ➤ 利便増進特例

利便増進計画に基づいて、地域内フィーダー系統と位置付けられた運行系統については、当該計画に実施予定期間として定められた期間中に限り、「別表9」が適用。

### ➤ 運送継続特例

運送継続計画に基づいて、地域内フィーダー系統と位置付けられた運行系統については、当該計画に実施予定期間として定められた期間中に限り、「別表10」が適用。



## ●補助要綱「別表7」

「イ」

乗合バス事業者若しくは道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業を営業者（以下「乗用タクシー事業者」という。）又は道路運送法第78条第二号に定める自家用有償旅客運送を行う者であって、活性化法法定協議会の議論を経て、第17条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に記載されている運送予定者による運行であること。

「ロ」

道路運送法施行規則第3条の3に規定する路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第49条第一号に定める交通空白地有償運送（「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）1に定める「交通空白地有償運送」をいう。）であって乗合旅客の運送に係るもの若しくは乗用タクシー事業者による運行であること。（ただし、交通空白地有償運送にあつては、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、道路運送法施行規則第51条の15第三号に規定する協議が調っているものに限る。）



# 道路運送法の体系とフィーダー系統補助の対象

			具体例	
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線定期運行 (省 § 3の3)</li> <li>路線不定期運行 (省 § 3の3)</li> <li>区域運行 (省 § 3の3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般バス</li> <li>コミュニティバス</li> <li>定時定路線型乗合タクシー</li> </ul>
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス</li> </ul>
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド型乗合タクシー</li> </ul>
	特定旅客自動車運送事業(法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> <li>観光バス</li> <li>スクールバス</li> </ul>	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>ハイヤー</li> <li>タクシー</li> <li>福祉タクシー</li> </ul>
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送(法 § 21)			<ul style="list-style-type: none"> <li>特定の事業所への通勤用等の送迎バス</li> </ul>	
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 78)	交通空白地有償運送(省 § 51)	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通の確保が必要な場合に、要請等に基づき臨時的に運行を行うバス、乗合タクシー</li> <li>工事期間中の鉄道代行バス</li> <li>イベント送迎シャトルバス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村自らが行うコミュニティバス</li> <li>NPO等が過疎地域等において行うコミュニティバス</li> </ul>
		福祉有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村、NPO等が行う、身体障がい者や要介護者等の運送のための福祉バス</li> </ul>
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)		<ul style="list-style-type: none"> <li>幼稚園送迎バス</li> </ul>	
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)			

地域公共交通確保維持事業補助対象

法＝道路運送法  
省＝道路運送法施行規則

## ●補助要綱「別表7」

「ハ」

以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。

- ① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統又は補助対象地域間幹線系統に接続する乗用タクシーによる運行であること。  
ただし、政令指定都市、中核市及び特別区（以下、「政令指定都市等」という。）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。
- ② 以下の(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交通ネットワークに接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること。

(1)、(2)は次ページへ



●補助要綱「別表7」

「ハ」②(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に接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること

- ・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（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。）
- ・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
- ・山村振興法第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
- ・奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島
- ・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
- ・沖縄振興特別措置法第3条第一号に規定する沖縄県の区域



## ●補助要綱「別表7」

「ハ」②(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。

### 「地域間交通ネットワーク」

・ 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。

「地域間幹線バス系統」は、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回以上のものとする。



## ●補助要綱「別表7」

「二」当該運行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。

「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（第16条第2項及び同条第3項の規定による補助対象事業の基準の特例によるものを除く。）





## 【補足】「新たに運行を開始するもの」について

### ●実施要領2. (1)⑦新たに運行を開始する地域内フィーダー系統について

#### ア. 実証運行を行った運行系統に係る取り扱い

地域内フィーダー系統の補助対象事業の基準のうち「当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの（交付要綱別表7補助対象事業の基準ホ①関係）」について、実証運行を行った運行系統が本格運行に移行する場合は、「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。ただし、当該運行系統が実証運行であったことについて、報告書等により明確に確認できることが必要である。



## 実施要領2. (1)⑦新たに運行を開始する地域内フィーダー系統について



## イ. 運行系統見直しに係る取り扱い

地域のニーズ等を踏まえて運行系統の見直しを行う場合においては、新たに運行する運行系統の主系統と、当該主系統と運行区間が重複する既存系統（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む。また、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する。）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。（運行系統の見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間又は他の道路が存在する場合であっても、当該道路を車両が通行することが困難な区間がある場合は、これらの区間を除外して既存系統と重複していない区間のキロ程比率を算定することができる。）

## ウ. サービス改善に係る取り扱い

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（調査又は実証運行等の結果により、利用者数増加につながる有効性を合理的な根拠をもって説明可能なものに限る。）を行う場合については、「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。

## ●補助要綱「別表7」

- 「へ」 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。
- 「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で補助対象系統の合併、分割その他の再編を行う場合にあつては、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。）



## ●補助要綱「別表7」

「チ」次式によって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（路線不定期運行、区域運行（自家用有償旅客運送にあつては路線を定めて不定期に行う運送及び路線を定めず行う運送）、乗用タクシー事業による運行及び附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統であつて新たに地域内フィーダー系統として運行する場合を除く。）。

輸送人員 ÷ 運行回数

「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つて、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。



## ●協議会の構成員について

### ➤ 補助要綱に規定された協議会（補助要綱第3条）

- ・関係する都道府県及び市区町村のいずれも
- ・関係する交通事業者又は交通施設管理者等
- ・地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は地方航空局
- ・その他地域の生活交通の実状、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者

### ➤ 法定協議会（活性化再生法第6条第2項）

- ・法定計画を作成しようとする地方公共団体
- ・関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他法定計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- ・関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

※補助を受ける場合、補助要綱第3条により関係する都道府県及び市区町村のいずれも構成員に含める必要がある。

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

## 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】

※ 令和6年度までは乗合事業者も対象

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※ 令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

### ○ 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

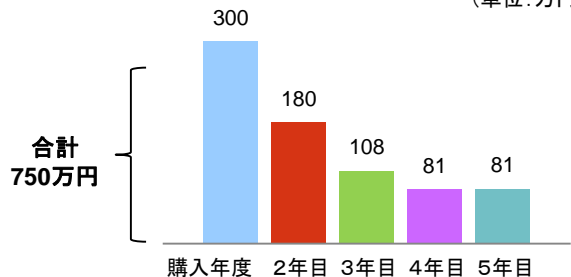
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
  - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11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

(単位:万円)

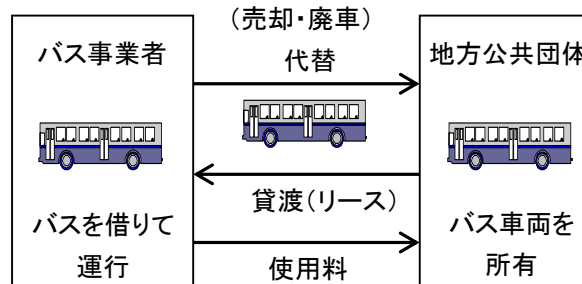


車両購入に係る  
減価償却費・金融費用を  
5年間にわたって交付

※ 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

# 1.地域公共交通確保維持事業 (1)陸上交通:車両購入に係る補助

## 自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助

- 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



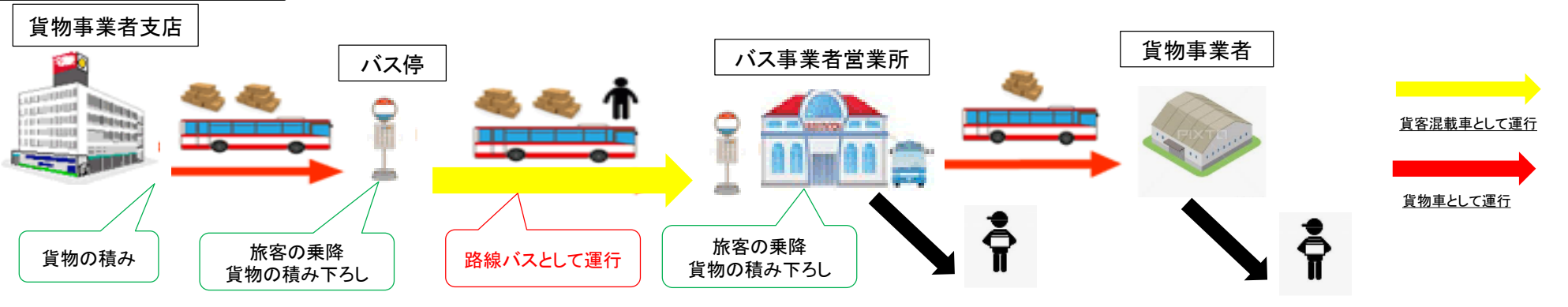
# 1. 地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通: 車両購入等に係る補助

## 貨客混載のための車両改造費補助

### 背景・目的

- 人口減少・少子高齢化に伴う輸送需要の減少や自動車運送業の担い手不足により、過疎地域等において生活交通の確保・維持や物流サービスの持続可能性が深刻な課題となっている。
- このような中で、バス等の運行とあわせて貨物を輸送する「貨客混載」を導入することで、物流サービスの確保とあわせて、バス等の運行に係る生産性向上(収支改善)を図ることができ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現につながる。
- このため、必要な車両の改造費等を支援することにより、貨客混載の導入を促進し、もってバス等の運行に係る収支改善につなげることとする。

### 貨客混載の例



### 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システム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





お疲れ様でした。

---

