

00 地域公共交通確保維持事業に係る計画(フィーダー系統補助)について

－ 目 次 －

01 地域公共交通確保維持事業に係る計画

02 令和9年度からのフィーダー系統について

03 今後の補助申請について

01 地域公共交通確保維持事業に係る計画

01 地域公共交通確保維持事業に係る計画とは

国の「**地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金**」の交付を受けるために地域公共交通活性化協議会が策定する計画

02 地域内フィーダー系統とは

地域の特性、実情に応じた最適な移動手段の提供、交通不便地域の移動の確保等を目的とした取組に対して国が支援するもので、地域間幹線系統に接続するバス路線(フィーダー系統)を対象に補助を行う制度。(新規運行が条件である。)

地域間幹線系統とは

複数市町村にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上の系統

【北海道中央バス】

- 千歳線(千歳－札幌間)

【あつまバス】

- 千歳線(千歳－厚真間)

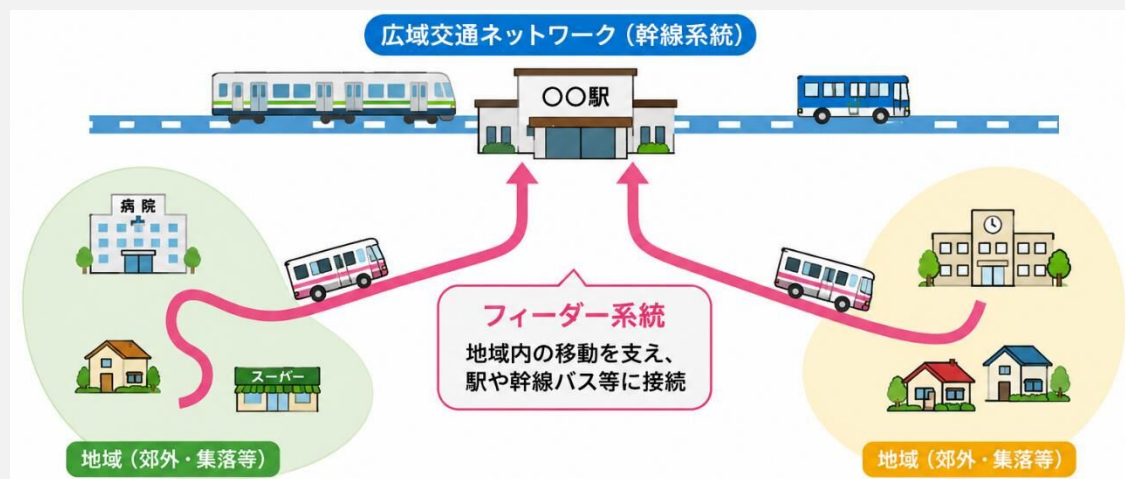
市内補助対象路線

【北海道中央バス】

- 桜木線(系統:1.2直2)
- みどり台線

【東千歳バス運行協議会】

- 東千歳デマンドバス



02 令和9年度からのフィーダー系統について

01 観光フィーダー系統の創設

観光庁が実施する「地域一体となった持続可能な観光地域づくりの推進」の取組の一環として、地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として、今年度、従来の地域内フィーダー系統に加え、新たに「**観光フィーダー系統**」が創設され、令和9年度申請分より適用される。

【フィーダー系統補助の分類】

地域内フィーダー系統

地域の特性、実情に応じた最適な移動手段の提供、交通不便地域の移動の確保等を目的とした取組に対して国が支援するもの

観光フィーダー系統

国交省がリストアップする空港・鉄道駅・バスターミナルなどの「主要交通結節点」及び「指定区間」のどちらにも接続する系統への補助

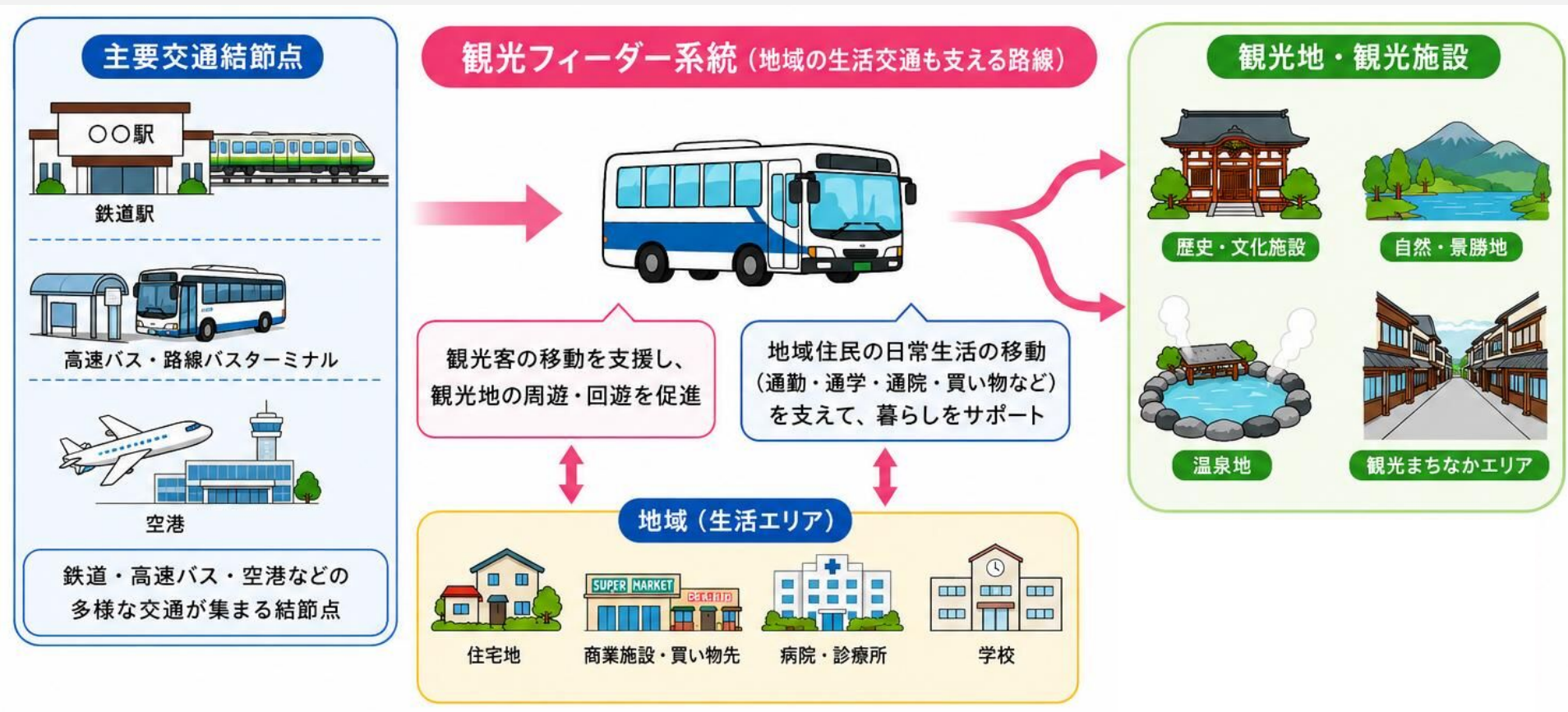
※同一地点が「主要交通結節点」かつ「指定区間」である場合は、当該1か所への接続で充足する。

新設

02 令和9年度からのフィーダー系統について

02 観光フィーダー系統とは

国交省がリストアップする空港・鉄道駅・バスターミナルなどの「**主要交通結節点**」と温泉地や観光施設、宿泊施設等を結ぶ公共交通路線の運行や整備を支援するものであり、地域住民の生活交通に加え、観光地における二次交通の確保や地域内周遊の促進を目的としている。



02 令和9年度からのフィーダー系統について

03 地域内フィーダー系統補助と観光フィーダー系統補助の比較

地域内フィーダー系統補助

既存の補助メニュー

鉄道駅や幹線バスなどの主要交通機関と、住宅地・病院・商業施設・学校などを結ぶ地域内の公共交通路線

地域住民の日常移動確保

住宅地・過疎地域・生活圏

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

新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるもの

- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1運行(往復)以上
- ・経常赤字

1/2以内
※ただし、市町村ごとの国庫補助上限額が限度となる

観光フィーダー系統補助

新設された補助メニュー

地域内の観光地や宿泊施設、鉄道駅・バスターミナルなどの**主要交通拠点**と**観光スポット**を結ぶ公共交通路線

地域住民の日常移動確保に加え観光地へのアクセス向上

住宅地・過疎地域・生活圏のほか観光地周辺

国土交通省がリストアップする**主要交通結节点**及び**国際観光振興法に定める指定区間**のどちらにも接続する観光フィーダー系統

新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるもの

- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1運行(往復)以上
- ・経常赤字
- ・**多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施**

1/2以内

制度の目的

運行エリア

補助対象の要件①

補助対象の要件②

補助対象の要件③

補助率

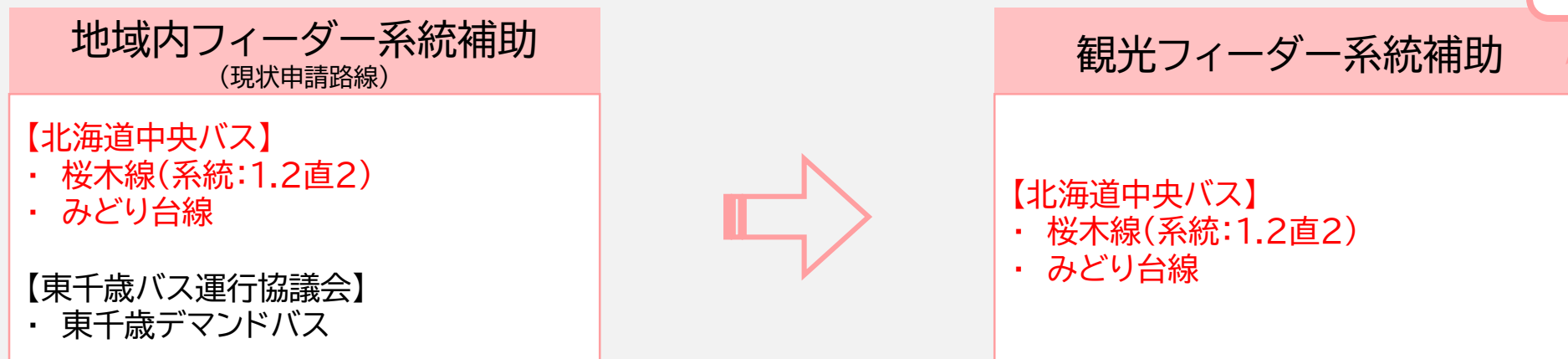
現在の地域内フィーダー系統路線の一部を**観光フィーダー系統に移行することにより、補助額が増加**

今後の補助申請について

観光フィーダー系統への移行

本市における市内バス路線の維持・確保については、市補助金や国庫補助の活用及び利用促進に取り組むことで維持に努めている。一方で、新千歳空港の利用者数が過去最多となるなど観光需要が拡大しており、市内路線バスにも観光客の移動手段として役割が求められている。

【 移行一例 】



申請路線の一部を観光フィーダー系統補助に移行したい

【 移行した際の補助金の変化 】

地域内フィーダーの場合
の補助額観光フィーダーの場合
の補助額

フィーダー系統分類	対象路線	補助対象経費(R7)	昨年度の補助額 (上限額あり)	1/2補助(上限額なし)
観光フィーダー	みどり台線	4,536千円	1,111千円	2,268千円
観光フィーダー	桜木線(系統:1.2)	7,142千円	1,750千円	3,571千円
観光フィーダー	桜木線(系統:直2)	754千円	184千円	377千円
地域内フィーダー	東千歳デマンドバス	729千円	181千円	365千円
	合計	13,160千円	3,226千円	6,580千円

補助額増加

現在の地域内フィーダー系統路線の一部を

観光フィーダー系統に移行することにより、補助額が増加

するため、上記のとおり振り分け、申請を行いたい。

令和8年6月 日

(名称)

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

千歳市においては、平成28年10月に「バス路線再編」の実施、初乗り100円運賃や高齢者運賃、バスロケーションシステムの導入等を行い、市民の利便性と交通事業者の採算性、行政における公共性のバランスがとれた交通ネットワークの構築を目指している。

今後、更なる高齢化社会を迎え、免許を返納する市民が増えることが予想され、路線バスの果たす役割がますます大きくなることから、市内バス路線の更なる充実や利便性の向上が必要不可欠となる。

しかしながら、路線バスの利便性の向上は、事業者の採算性を損なうリスクを抱えており、現在、バス事業者は、市の補助制度を活用しながら運行しているものの、現状として、その経営は大変苦しいものとなっている。

加えて、路線バスの運行が難しい東千歳地区では、代替交通手段として市が補助金を交付した上で、交通事業者に定時定路線による定期貸切タクシーの運行を委託してきたが、市の財政負担が課題となり、令和4年10月よりデマンド方式で運行している。

こうした状況を踏まえ、路線バスを基幹とする持続可能な交通ネットワークの構築と充実を図るため、地域公共交通確保維持事業を活用し、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

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

・令和8年補助年度申請における目標値を以下のとおり設定する。

①利用人数

<令和9年補助年度目標値> (対令和7年補助年度実績比+3%)

- ・桜木線 冬：383人/日、夏：324人/日
(R7.12実績：冬：372人/日、R8.4実績：夏：315人/日)
 - ・みどり台線 冬：225人/日、夏：159人/日
(R7.12実績：冬：218人/日、R8.4実績：夏：154人/日)
- ※路線バス乗降調査による実績

<令和9年補助年度目標値> (対令和8年補助年度実績比±0%)

- ・東千歳デマンドバス 396人/年
(令和7補助年度：396人/年(令和6年10月～令和7年9月))

【目標値における現状維持の理由】(東千歳デマンドバス)

進学等による固定利用者減少のため、現状の改善となっていない目標となっていますが、移住者や本交通を利用していない市民への周知等により利用者の維持・確保を行い、現状維持を目標とします。

②収支率

【桜木線、みどり台線】(対令和8年補助年度実績比+3%)

<令和9年補助年度目標値> 52.5%

<令和7年補助年度実績値> 49.5%(令和6年10月～令和7年9月)

【東千歳デマンドバス】(対令和7年度実績比 ±0%)

<令和9年補助年度目標値> 28.1%

<令和7年補助年度実績値> 28.1%(令和6年10月～令和7年9月)

【目標値における現状維持の理由】(東千歳デマンドバス)

進学等による固定利用者減少により収入の改善が難しいため、現状の改善となっていない目標となっていますが、移住者や本交通を利用していない市民への周知等により利用者の確保を行い、現状維持を目標とします。

③公的負担額

<令和9年事業年度目標値> (対令和7年度実績比-4%)

・千歳市路線バス補助金 108,036,480円 (令和7年度補助実績: 112,538,000円)

<令和9年事業年度目標値> (対令和7年度実績比±0%)

・東千歳デマンドバス補助金 2,761,439円 (令和7年度補助実績: 2,761,439円)

【目標値における現状維持の理由】(東千歳デマンドバス)

進学等による固定利用者減少により収入の改善が難しいため、現状の改善となっていない目標となっていますが、移住者や本交通を利用していない市民への周知等により利用者の確保を行い、現状維持を目標とします。

(千歳市地域公共交通計画 P69~70、74 参照)

(2) 事業の効果

- ①地域間幹線系統路線によって札幌圏と桜木地区、みどり台地区、東千歳地区が結ばれることで交通ネットワークが充実する。
- ②日常生活に必要な社会基盤が維持される。
- ③高齢者の社会参加が促進される。
- ④バス事業者等の収支改善が図られる。
- ⑤CO₂の抑制等、環境保全が図られる。
- ⑥行政コストを抑制する。

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

- ・バスの運賃制度や市内路線図が一目で分かるバスガイドマップの作成、配布【千歳市】
 - ・市内の路線別PR、シルバーおでかけパス、乗継チケット等の周知活動【千歳市、事業者】
 - ・GTF Sに対応したバスロケーションシステムの導入や利用促進に向けた周知活動【千歳市、事業者】
 - ・エコ通勤(ノーカーデー)の取組【千歳市】(千歳市地域公共交通計画 P.77 参照)
 - ・公立千歳科学技術大学と連携し、路線ごとのバスマップやバスの乗り方ガイドの作成及び設置、利用促進の取組の実施【千歳市、公立千歳科学技術大学】
- (千歳市地域公共交通計画 P73~78 参照)

4. 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

「運行系統の概要」

- ・別紙(表1)のとおり。
- ・その他の資料 ① 路線図 ② 時刻表

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

【桜木線・みどり台線】

- ・費用総額 70,809,327円
- ・負担額内訳
 - ①市補助金 24,703,167円
 - ②中央バス 8,598,353円
 - ③利用者(経常収入) 34,072,807円
 - ④国(フィーダー補助) 3,435,000円

※令和7年度(令和7年4月~令和8年3月)実績

※千歳市から運行事業者への補助金額については、地域キロ当たり標準経常費用と乗合バス事業者キロ当たり経常費用とを比較し、いずれか少ない方の額に運行路線の実車

走行キロ数を乗じて得た額から収入及び国庫補助金を差し引いた額としている。
 (同一のバス運行事業者が運行路線であって、共通する区間のキロ程が各路線のキロ程の50%以上である路線の場合は、一つの補助対象とする。)

【東千歳デマンドバス】

・費用総額	3,566,580円
・負担額内訳	
①市補助金	2,761,439円
②地域住民(協力金)	133,000円
③利用者(経常収入)	219,500円
④国(フィーダー補助)	181,000円
⑤東千歳バス運行協議会	271,641円

※令和7年度(令和7年4月～令和8年3月)実績

※千歳市から東千歳バス運行協議会への補助金額については、事業の実施に必要な経費及びその運営費から利用料収入及び地域協力金、並びに国庫補助金を差し引いた額としている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

年2回の乗降調査の実施や事業者による期間中の収支報告のほか、市路線バス補助金の実績をもとに、利用者数や収支、公的負担額について、数値指標による評価を実施する。

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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

【地域間幹線系統のみ】

※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

【地域間幹線系統のみ】

※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

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

表5を添付。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【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】

※該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【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】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【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】
※該当なし
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）
【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】
① 車両の代替による費用削減等の内容
※該当なし
② 代替車両を活用した利用促進策
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性
【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】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【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】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
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】
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・令和7年12月22日に千歳市地域公共交通活性化協議会を開催し、前年度の当該計画に関する事業評価の報告を行い、事業評価について承認済み。
- ・令和8年1月30日に千歳市地域公共交通活性化協議会を開催し、4月以降の市内バス路線の路線延長について承認済み。
- ・令和8年2月26日に千歳市地域公共交通活性化協議会を開催し、4月以降の新規路線の設置、次年度事業計画（案）について承認済み。
- ・令和8年6月17日に千歳市地域公共交通活性化協議会を開催し、当該計画を承認済み。

19. 利用者等の意見の反映状況

- ・年に2回（夏期/冬期）、市民の日常における移動状況や路線バスの利用実態など、市民ニーズを把握するため、市内全路線全便の乗降調査を実施し、路線再編に反映している。
- ・バスマップの作成やバスロケーションシステム機能改善の実施など、誰にでも分かりやすい公共交通情報の提供を行っている。
- ・令和7年度は、地域公共交通活性化協議会を6回開催（書面開催を含む）し、新規バス路線の設置や自動運転・AI オンデマンド交通の実証実験の実施についての検討のほか、公共交通の利用促進イベントの開催、バスロケーションシステムの機能改善などについて協議を行った。

令和7年度千歳市地域公共交通活性化協議会の開催日

- ・対面協議 : 6/23、9/9、12/22、2/26（4回）
- ・書面協議 : 10/1、1/30（2回）

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）千歳市東雲町2丁目34番地

（所 属）企画部交通政策課交通政策係

（氏 名）主任 木津 航佑

（電 話）0123-24-0897

（e-mail）koutsuuseisaku@city.chitose.lg.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び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、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整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」と記載して下さい。