



地域内フィーダー補助金の活用について

都市再生部 都市再生課
地域公共交通政策室

1. フィーダー補助の概要

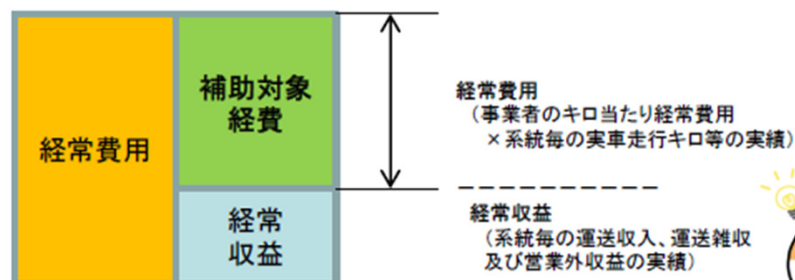
そもそも「フィーダー補助金」とは・・・??

- 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)発出される通知文の算定式を基に算出



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!)



令和 8 年 5 月 2 8 日

宗像市市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

宗像市においては、福岡市や北九州市といった東西方向への移動を鉄道（JR鹿児島本線）と路線バス（赤間急行線など）が担っており、市の南北方向には路線バス（津屋崎～鐘崎線など）や、それを補うためふれあいバス、コミュニティバス、オンデマンドバス、タクシーが、また大島・地島には市営渡船が運行（航）しています。

これらの公共交通については、通勤・通学をはじめ、買い物や通院など市民の日常生活機能を担い、また、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。

しかしながら、路線バスの減便・廃止とあわせて人口減少と自家用車の普及などによる公共交通機関の利用者減少や、高齢化に伴う交通需要の広範化などから、現状の交通ネットワークに様々な課題が発生している。

公共ライドシェアは、宗像市立地適正化計画における、中心拠点とその周辺地域において、買い物や通院などの日常生活における移動手段としての役割を担っています。自家用車に依存しない、誰もが利用しやすい高い利便性を目指し、令和 7 年 4 月より岬地区にて実証運行を開始しました。現在は市内 6 地区で本格稼働を開始しており、今後も運行地区を拡大する計画です。

当該サービスは、地域住民の日常生活に不可欠な移動手段としての機能に加え、JR赤間駅・東郷駅や西鉄バス、宮若・宗像線との接続により広域交通として、通勤・通学者の重要な移動手段としても機能しています。このように、地域の生活基盤を支え、公共交通ネットワークの結節点となる重要な役割を担っています。

また、大島地区においては西鉄バス路線の廃止に伴い、令和 7 年 10 月よりオンデマンドバスの運行を開始しました。島内では買い物や通院の機会が限られており、本島へのアクセスには大島航路への接続交通が不可欠です。このオンデマンドバスは島民の生活維持と観光振興の両面で重要な役割を果たします。

これらの交通サービスは、広域交通および幹線交通を補完する欠かせないフィーダー交通として機能しています。しかしながら、人口減少や利用者数の制約がある中で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保事業により運行を確保・維持する必要があります。

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

オンデマンドバスの年間利用者数 62,366 人
 公共ライドシェアの年間利用者数 14,430 人
 オンデマンドバスの収支率 40.5 %
 公共ライドシェアの収支率 27.2 %

（宗像市地域公共交通計画 P56 参照）

(2) 事業の効果

デマンド型の公共交通を整備することにより日常生活に必要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。また、利便性が向上することで公共交通利用者の増加や、外出促進・地域活性化にもつながる。

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

・若年層や、公共交通を利用していなかった生産年齢層、高齢者層に対し、イベントや公共交通の利用説明会などを行い、新たな利用や将来の継続利用、自家用車による移動からの転換など、各年齢層の行動変容や移動ニーズの創造につながる利用促進事業に取り組む。(宗像市) (宗像市地域公共交通計画 P 8 0 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
表 1 参照
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
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る大島のオンデマンドバスについては、その運行に係る費用総 14,835 千円について、宗像市から運行事業者への補助金額として、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。 また、公共ライドシェアについては事業者協力型として運行事業者に委託するものとし、その運行にかかる費用総額 85,202 千円に運行収入及び国庫補助金を運行費用から差し引いた額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
・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(車内でアンケートフォーム案内) ・住民ヒアリング(アプリ説明会や乗り方教室等) 等
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】
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８年５月２８日（第１回） 事業内容・費用負担について、計画全体について
19．利用者等の意見の反映状況
市のホームページにて本計画に関する意見を募集。市民を対象にしたアンケート調査やラストワンマイル交通需要調査の結果、デマンド交通などの利便性の高い公共交通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て追加を行った。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 福岡県東郷 1 丁目 1 番 1 号

(所 属) 宗像市 地域公共交通政策室

(氏 名) 藤田 匠平

(電 話) 0940 - 36 - 9777

(e-mail) kotsu@city.munakata.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、この様式によらなくて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○○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。

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9年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画運 行回数	利便 増進 特例 措置	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						運行態様の別	基準八で 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
宗像市	宗像市	(1) 公共ライドシェア 池野・岬地区線		池野・岬地区		.km .km	242日	1,694.0回			区域		補助対象地域間幹線系統である宗像市の玄海線BRTと公園通り二丁目にて接続	
	宗像市	(2) 公共ライドシェア 自由ヶ丘・赤間地区線		自由ヶ丘・赤間地区		.km .km	242日	1,694.0回			区域		補助対象地域間幹線系統である嵯筑豊観光の宮若・宗像線と森林都市にて接続	
	宗像市	(3) 公共ライドシェア 河東地区線		河東地区		.km .km	365日	4,380.0回			区域		補助対象地域間幹線系統である西日本鉄道㈱の津屋崎・鐘崎線と上福岡にて接続	
	みなとタクシー(株)	(4) オンデマンドバス 大島地区		大島地区		.km .km	365日	4,380.0回			区域	(1)	宗像市の大島航路と神湊港にて接続	
	宗像市	(5) 公共ライドシェア 玄海地区線		玄海地区		.km .km	365日	4,380.0回			区域		補助対象地域間幹線系統である西日本鉄道㈱の津屋崎・鐘崎線と宗像大社にて接続	
	宗像市	(6) 公共ライドシェア 南郷地区線		南郷地区		.km .km	365日	4,380.0回			区域		補助対象地域間幹線系統である嵯筑豊観光の宮若・宗像線と原町・かのこの里にて接続	
	宗像市	(7) 公共ライドシェア 吉武地区線		吉武地区		.km .km	242日	1,694.0回			区域		補助対象地域間幹線系統である宗像市の玄海線BRTと赤間駅にて接続	
	宗像市	(8) 公共ライドシェア 赤間西地区線		赤間西地区		.km .km	242日	1,694.0回			区域		補助対象地域間幹線系統である宗像市の玄海線BRTと赤間駅にて接続	
	宗像市	(9) 公共ライドシェア 東郷地区線		東郷地区		.km .km	242日	1,694.0回			区域		補助対象地域間幹線系統である宗像市の玄海線BRTと東郷駅にて接続	
						.km .km								

(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。

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	宗像市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	35,981
交通不便地域等	662

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
540	大島地区	離島振興法
122	玄海地区(地島)	離島振興法

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
地域公共交通計画	令和6年4月	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、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すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ (1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ (2)(実施要領の2.(1))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ (1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、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場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、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を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)