

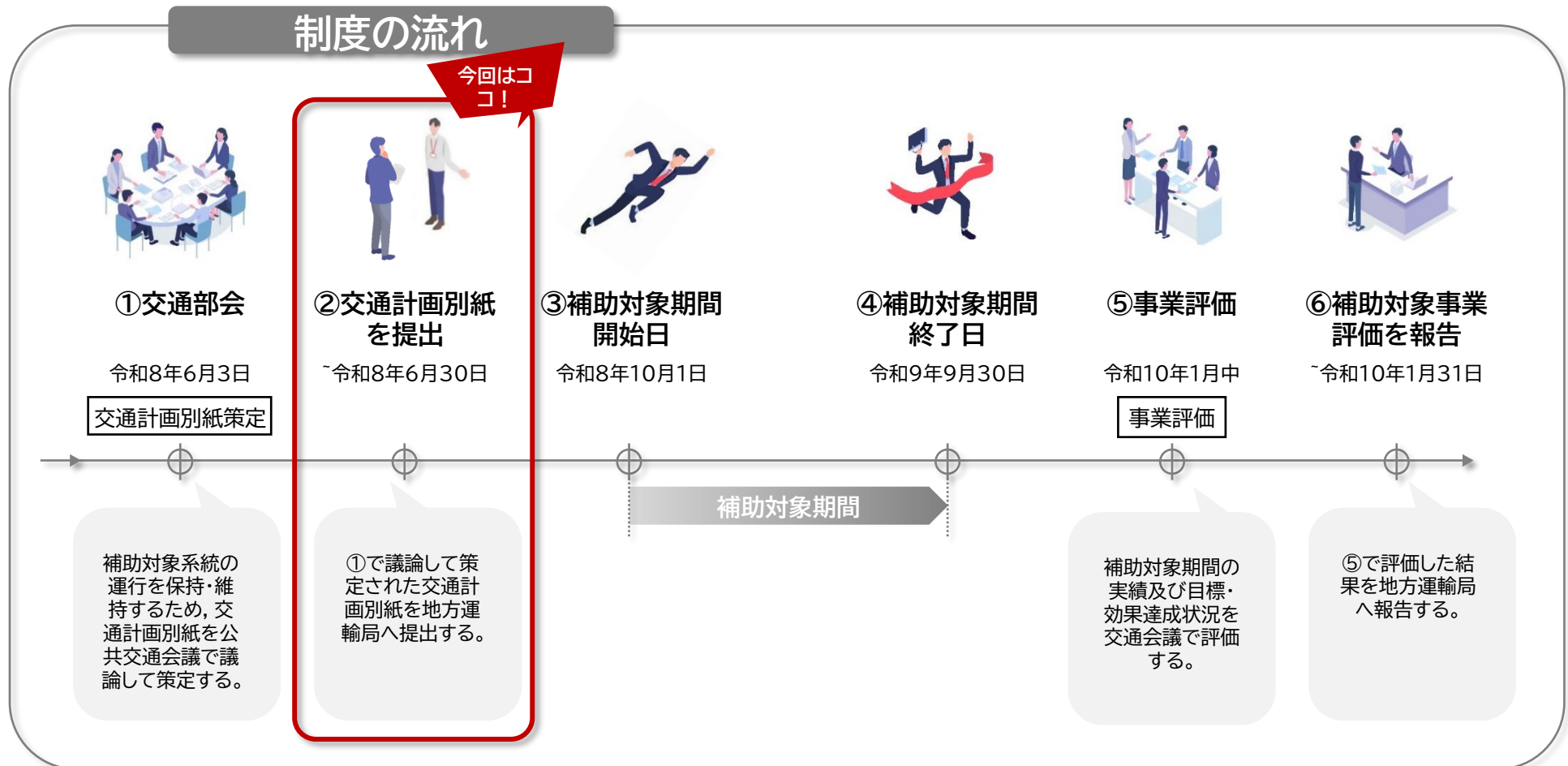
地域間幹線系統補助(国庫補助) 令和9年度計画について

地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)

1. 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金とは
2. 補助対象路線について
3. 北部循環線（京成バス(株)）の概要
4. 塩田喜多線（小湊鉄道(株)）の概要
5. おまご線（京成バス千葉イースト(株)）の概要
6. 地域運行協議会等の概要・協議会における検討状況

1.地域間幹線系統確保維持費国庫補助金とは

補助を受けた事業については、毎年度、協議会自らによる事業の実施状況の確認、評価を行い、結果を、地方運輸局に報告する必要があります。



1.地域間幹線系統確保維持費国庫補助金とは

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する制度(国庫補助金)

補助対象事業者



一般乗合旅客自動車運送事業者
(例:路線バス事業者) もしくは



地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
(例:千葉市地域公共交通部会)

補助対象経費



予測費用



補助対象
経費

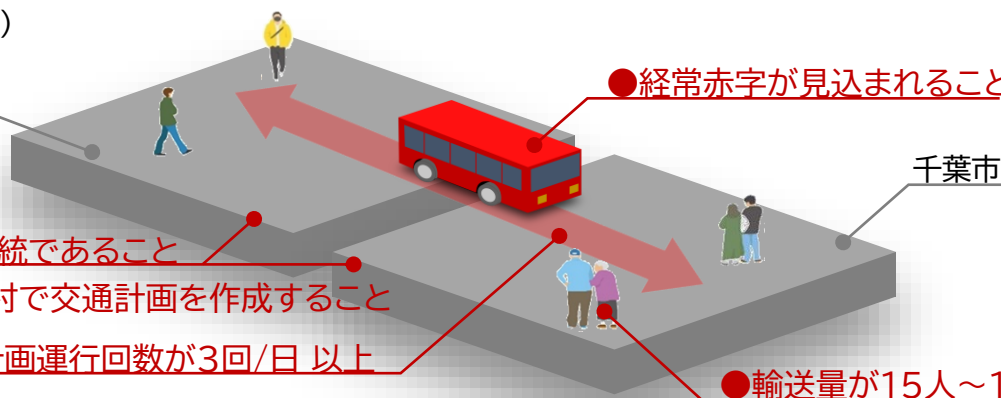
予測収益

赤字
部分

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
※補助率:1/2(予算の範囲内)

主な補助要件

八千代市(北部循環線)
市原市(塩田喜多線)
八街市(おまご線)



千葉市

●複数市町村にまたがる系統であること
+都道府県又は市区町村で交通計画を作成すること

●計画運行回数が3回/日以上

●輸送量が15人~150人/日で見込まれること

※各市町村は地域公共交通計画に幹線系統を位置付けた上で、年度ごとの地域公共交通計画別紙を作成し、国の認定を受けることが必要

1.地域間幹線系統確保維持費国庫補助金とは

「千葉市地域公共交通計画」個別施策として位置付け済み

目標	⑥移動に困難を抱える「地域」へのアウトリーチ				取組に関係する交通モード		
施策	O. 地域の生活路線の維持確保・効率化						
①施策の目的							
過去のバス路線の退出に伴って導入した「若葉区泉地域コミュニティバス」や、地域の通勤・通学や生活のために重要な役割を果たしている「複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス(地域間幹線系統)」といった、地域の生活路線の維持確保・効率化を図る。							
②取組の内容							
【No.44 複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス(地域間幹線系統)の維持確保・効率化】 地域の実状に応じた生産性向上の取組を検討し、バス事業者・国・県・市町村が連携して各路線の維持確保効率化を行う。地域の通勤通学や生活上重要な路線であり、特に維持が必要であることから、国及び千葉県の地域間幹線系統補助金の活用を継続し、路線を維持確保する。							
	系統名	①北部循環線	②塩田喜多線	③おまご線	 広域的な路線バスのイメージ(提供:国土交通省)		
	区域	花見川北部地域の循環	塩田～喜多間の往復	若葉区泉地域の循環			
	位置づけ	2市間幹線	2市間幹線	2市間幹線			
	目的	通勤・通学・生活用	通勤・通学・生活用	通勤・通学・生活用			
③主な実施エリア							
①北部循環線(千葉市～八千代市)、②塩田喜多線(千葉市～市原市)、③おまご線(千葉市～八街市)							
④取組の主体・役割	千葉市		①北部循環線	②塩田喜多線	③おまご線		
	交通事業者		・運行協議会事務局 ・生産性向上の取組み	・生産性向上の取組み	・運行協議会事務局 ・生産性向上の取組み		
	市民・企業		・運行管理、補助金申請 ・生産性向上の取組み	・運行管理、補助金申請 ・生産性向上の取組み	・運行管理、補助金申請 ・生産性向上の取組み		
	その他	近隣市	・運行協議会への参加 ・積極的なバスの利用	・積極的なバスの利用	・運行協議会への参加 ・積極的なバスの利用		
		国、県	・運行協議会への参加 ・生産性向上の取組み	・生産性向上の取組み	・運行協議会への参加 ・生産性向上の取組み		
			・各路線から提出される系統確保維持計画のとりまとめ、審査、支援				
⑤想定スケジュール			令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
	No.44 複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バス(地域間幹線系統)の維持確保・効率化		継続				

2.補助対象路線について

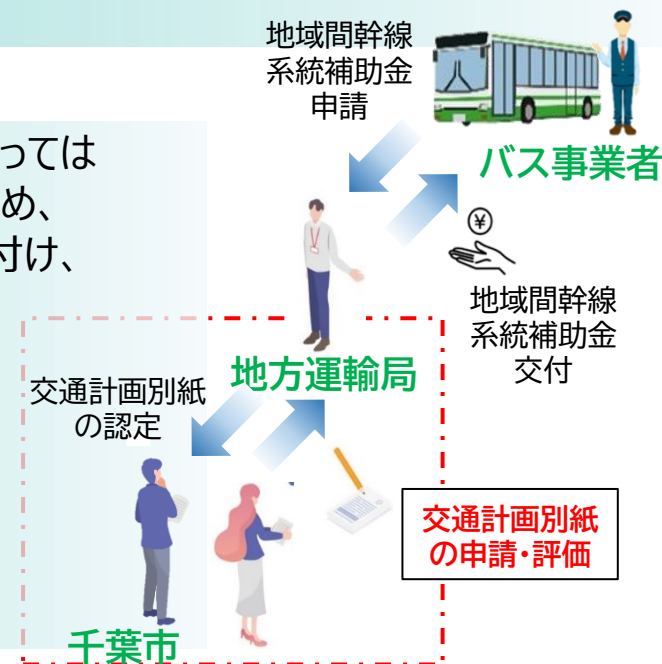
補助対象3路線は、千葉市内から鉄軌道駅などを結ぶ路線であり、沿線住民にとっては生活上重要な路線である一方、事業者の運営努力だけでは路線維持が困難なため、近隣自治体と千葉市において各市の地域公共交通計画に「路線の維持」を位置付け、目的・必要性等を記載した**地域公共交通計画別紙**を策定し、国の**地域間幹線系統確保維持費国庫補助金**を活用しています。

①千葉市地域公共交通計画別紙策定

…【本日】第12回地域公共交通部会で審議

②地域公共交通計画別紙の提出締切

…令和8年6月30日



補助対象事業者等	②事業概要	③事業実施の目的・必要性
小湊鉄道(株) 塩田喜多線	塩田営業所 ～浜野駅東口 ～喜多	・鉄道駅(ちはら台駅・浜野駅)に接続している交通手段であり、沿線住民の通勤通学等に必要である。 ・市原市から生浜高校への通学、及び神崎・喜多地区の湿津小・中学校への通学に必要である。
京成バス千葉セントラル(株) 北部循環線	草野車庫 ～八千代台駅 ～いきいきプラザ	・交通不便地域のバス路線の確保。 ・地域における主要駅である八千代台駅、京成大和田駅への交通手段。 ・千葉市への通勤通学のための交通手段。 ・公共施設「いきいきプラザ」等を利用される高齢者、子供への交通手段。
京成バス千葉イースト(株) おまご線	千城台駅～ 沖十文字バス乗換場 ・農政センター ～千城台駅	・地域住民の通勤通学などに必要であり、生活上重要な路線 ・モノレール千城台駅への交通手段及びモノレール利用を推進するために必要 ・八街市在住者の通学需要拡大及び利便性の向上のために必要

3. 塩田喜多線（小湊鉄道株）の概要

協議会名・補助対象事業者名

千葉県バス対策地域協議会
小湊鉄道株式会社

系統名

塩田喜多線

R9国庫補助申請額

2,349千円

事業の目的・必要性

- 生浜高校への通学
- 市原市の湿津小学校・中学校への通学
- 鉄道駅であるちはら駅及び浜野駅への移動手段

事業の概要・目標・効果

- 路線名 塩田喜多線
- 起点、経由地、終点 塩田営業所～喜多
- 系統キロ 11.45km
- 運行回数 7.1／日（平日8.0回、土日5.5回）
- 目標・効果 令和6年度と比較して収支率1%以上改善
- 利用促進・生産性向上の取り組み
市内への転入者や区間転居された方を対象に配布している「公共交通利用促進リーフレット」に「鉄道・モノレール・バス路線図」のQRコードを掲載するとともに、市HPなどに時刻表を掲載し、Web上での周知を図る。

●直近3ヶ年の推移

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
輸送人員（人）	73,315	78,165	88,076
経常収支（円）	▲2,009,206	▲3,516,706	▲8,531,384
収支率（%）	88.3	80.2	70.1
平均乗車密度（人）	3.9	4.1	5.2
補助金額（千円）	1,211	1,428	847

目標・効果の達成状況

【達成状況】

前年度と比べて、収支率は約10.1%減の70.1%悪化した。

【目標の達成状況の要因(分析)】

ダイヤ改正による利便性向上により利用者は増加したが、それを上回る広告収入の減や車両費・人件費・燃料費等の費用増加

今後の改善点

・引き続き、リーフレットへの路線図掲載や市HPでの時刻表掲載など利用促進を図るとともに、近隣自治体である市原市や運行事業者と課題等について協議を行っていく。

3. 塩田喜多線（小湊鉄道(株)）の概要

千葉市公共交通活性化協議会
地域公共交通部会

全体位置図



生浜高校
(最寄り：浜野駅)
(利用者数103人/日)

浜野駅
(利用者数103/日)

古市場大気

ちはら台駅入口

尾梨

神崎入口

湿津小学校
(最寄り：喜多)
(利用者数 25人/日)

喜多

系統概要(R6.10.1～R7.9.30)

キロ程	平均運行回数	輸送量	経常収支	収支率
11.45km	7.1/日	36.9人/日	▲8,531千円	70.1%

【競合区間】※自社路線

- ・塩田営業所～ロングウッド(塩田営業所～喜多)
- ・浜野～菊間団地(浜野～古市場大気)
- ・浜野駅～喜多(浜野駅～喜多)
- ・千葉駅～浜野駅東口(塩田営業所～浜野駅東口)

4.北部循環線(京成バス株)の概要

協議会名・補助対象事業者名

千葉県バス対策地域協議会
京成バス千葉セントラル株式会社

系統名

北部循環線

R9国庫補助申請額

5,218千円

事業の目的・必要性

- 交通不便地域のバス路線の確保。
- 地域における主要駅である八千代台駅、京成大和田駅への交通手段。
- 公共施設「いきいきプラザ」等を利用する高齢者、子どもの交通手段。
- 地元自治会、千葉市からのバス路線維持への強い要望。

事業の概要・目標・効果

- 路線名 北部循環線
- 起点、経由地、終点 草野車庫～八千代台駅～いきいきプラザ
- 系統キロ 16.6km
- 運行回数 9.9回／日(平日9.9回、土日祝9.9回)
- 目標・効果 令和6年度と比較して収支率1%以上改善
- 利用促進・生産性向上の取り組み
 - ・地元自治会、関係市、京成バス千葉セントラル株からなる三者協議会を開催し、利用促進や課題等について協議する
 - ・市内への転入者や区間転居された方を対象に配布している「公共交通利用促進リーフレット」に「鉄道・モノレール・バス路線図」のQRコードを掲載するとともに、市HPなどに時刻表を掲載し、Web上での周知を図る。

●直近3ヶ年の推移

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
輸送人員(人)	82,538	88,884	83,282
経常収支(円)	▲28,917,214	▲29,147,990	▲32,893,272
収支率(%)	33.2	34.9	31.7
平均乗車密度(人)	4.7	5.1	5.2
補助金額(千円)	5,133	5,776	5,206

目標・効果の達成状況

【達成状況】

前年度と比べて、収支率は約3.2%減の31.7%に悪化した。

【目標を達成できた要因(分析)】

改善基準対応や運転士確保の待遇改善のための人件費の増加や昨今の物価高等により運送コストが上昇し収支が悪化した。

今後の改善点

令和6年度同様、ルートマップの配布や市ホームページへの路線バス情報の掲載、リーフレットへの路線図のQRコードの掲載により利用促進を図るとともに、三者協議会にて利用促進や課題点について協議を行っていく。

4.北部循環線（京成バス千葉セントラル株）の概要

全体位置図



系統概要（R6.10.1～R7.9.30）

キロ程	平均運行回数	輸送量	経常収支	収支率
16.6km	9.9回／日 (11.0回／日)	51.5	▲ 32,894千円	31.7%

※R7.4.1から一部減便。()内運行回数は変更前のもの。



【競合区間】

- ・草野車庫～京葉自動車教習所入口
(あやめ台団地線、検見川線、八千代台線、宮野木小線、ファミリー ライツ、さつきが丘団地線、横戸線、長沼線)
- ・京葉自動車教習所入口～長沼
(八千代台線、ファミリー ライツ、検見川線、あやめ台団地線、横戸線、長沼線)
- ・長沼～いきいきプラザ(八千代台線)
- ・こてはし台中学校～こてはし第五(あやめ台団地線、こてはし団地線、検見川線)
- ・横橋中学校～千種町(ファミリー ライツ、検見川線、八千代台線)
- ・花見坂上～八千代台駅 (八千代台線)

5.おまご線(京成バス千葉イースト(株))の概要

千葉市公共交通活性化協議会
地域公共交通部会

協議会名・補助対象事業者名

千葉県バス対策地域協議会
京成バス千葉イースト株式会社

系統名

おまご線

R9国庫補助申請額

2,405千円

事業の目的・必要性

- 千城台高校、敬愛学園高校、鶴舞桜ヶ丘高校への通学
- 沿線の病院等(総泉病院)への移動手段
- 沿線の観光施設等(富田さとにわ耕園)への移動手段

事業の概要・目標・効果

- 路線名 おまご線
- 起点、経由地、終点 千城台駅～沖十文字バス乗換場～千城台駅
- 系統キロ 24.8km
- 運行回数 6.0回／日(平日・土日祝ともに6.0回)
- 目標・効果 令和6年度と比較して収支率1%以上改善
- 利用促進・生産性向上の取り組み
 - ・地元自治会、千葉市、京成バス千葉イースト(株)からなる運行協議会を開催し、利用促進策の検討や課題点等について協議する。
 - ・バス運行上のオープンデータ化により、Googleでの経路検索に対応させ、利用者への利便性向上を図っている。
 - ・モバイルチケットや乗継乗車券の活用PRを行い、利用促進を図る。

●直近3ヶ年の推移

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
輸送人員(人)	14,599	14,494	17,437
経常収支(円)	▲17,417,051	▲20,624,664	▲15,351,251
収支率(%)	20.3	18	25.8
平均乗車密度(人)	2.5	2.6	3.1
補助金額(千円)	1,604	1,632	2,316

目標・効果の達成状況

【達成状況】

前年度と比べて、収支率は7.8%増の25.8%に改善した。

【目標の達成状況の要因(分析)】

当該路線のパンフレット配布やモバイルチケットの導入など、利用促進や利便性向上を図ったことにより、利用者増による収入増となった。

今後の改善点

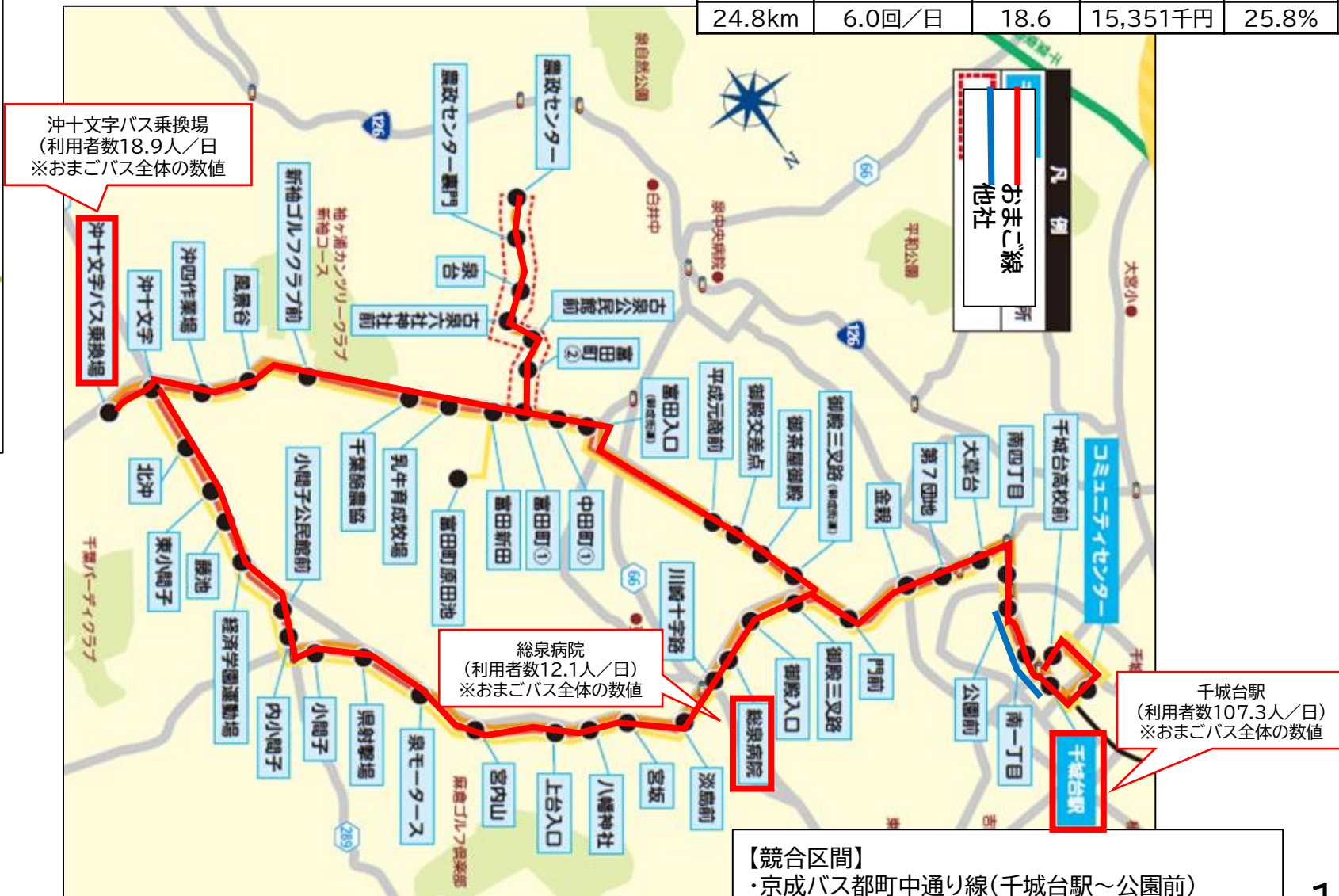
利用促進イベントなどを開催し、利用者の増加に努めるとともに、引き続き運行協議会にて利用促進策や課題について協議を行っていく。また、乗降調査や需要予測などを実施し、データに基づく運行の効率化を検討する。

5.おまご線（京成バス千葉イースト(株)）の概要

全体位置図

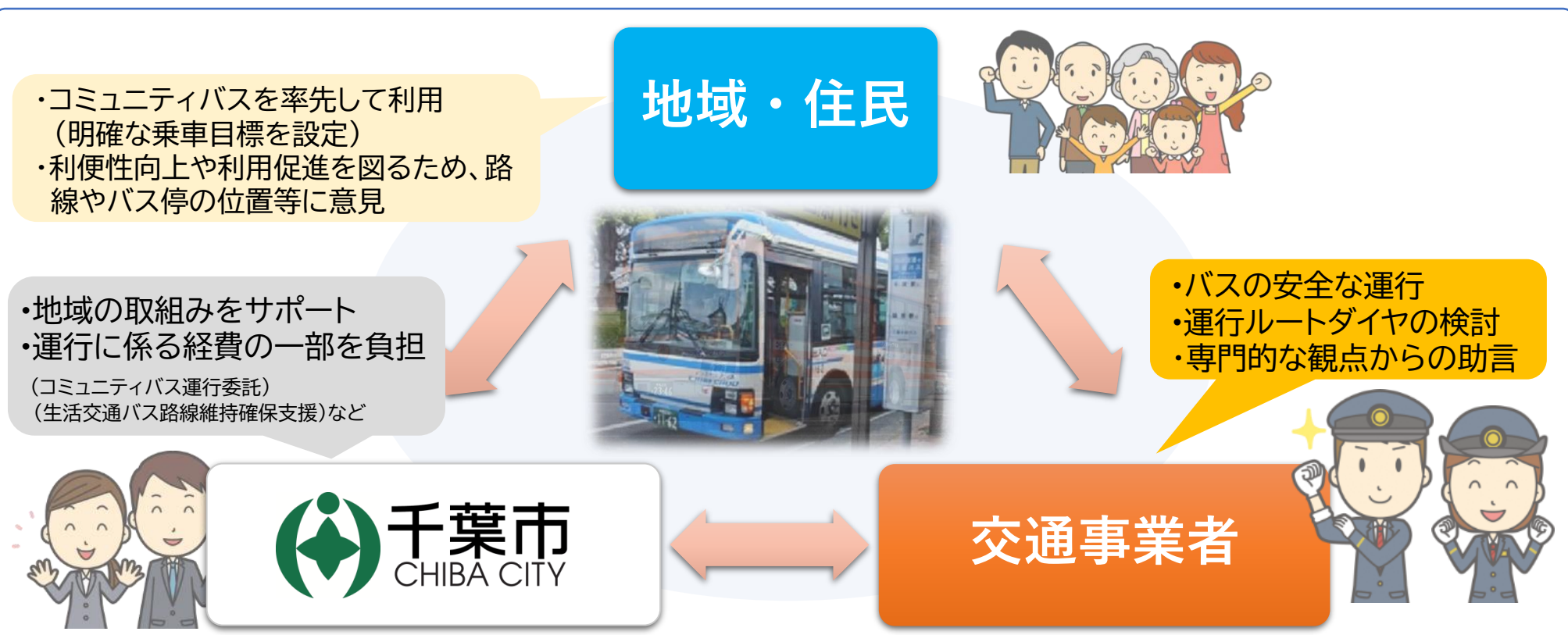


系統概要(R6.10.1～R7.9.30)				
キロ程	平均運行回数	輸送量	経常収支	収支率
24.8km	6.0回/日	18.6	15,351千円	25.8%



6.地域運行協議会の概要

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバス等を導入するスタイル
- 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する



6.各協議会等での検討状況

塩田喜多線

■市原市交通政策課と千葉市で今後の利用促進策や自治体間連携について議論。

【実施日】・令和7年6月11日
・令和7年11月19日

北部循環線

■花見川地区北部地域バス路線三者協議会で、利用促進策を議論し、ルートマップを沿線施設や自治会内で配布。

協議会には千葉県交通計画課や八千代市都市計画課がオブザーバーとして参加。

【開催日】・令和6年10月19日
・令和7年2月8日
・令和7年8月30日
・令和8年7月下旬に次回協議会開催予定

■バスの乗車方法や認知度を高めることを目的としたイベントを令和7年11月8日に実施



おまご線

■若葉区泉地域コミュニティバス運行協議会で、利用目標を設定の上、利用者増加に向けたモバイルチケットの導入やバス停名称変更など、利便性向上の取組みを議論。協議会には千葉都市モノレール(株)や八街市企画政策課がオブザーバーとして参加。

【開催日】・令和6年12月22日
・令和7年6月6日
・令和8年4月4日
・令和8年11月下旬に次回協議会開催予定

■協議会で議論した利用促進策であるバスの体験型イベント(バスの経路検索や割引制度を学べる)を企画
※12月21日に乗って応援バス体験DAY(雨天中止) ※R8年度に実施予定



参考.令和7年度事業評価

協議会名： 千葉市地域公共交通活性化協議会地域公共交通部会

評価対象事業名： 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
京成バス㈱ 北部循環線	草野車庫～八千代台駅 ～いきいきプラザ	・沿線にある集客施設と時刻表を記載したルートマップを作成し、自治会内で配布することで、地域の魅力とバスの利便性をPRした。 ・地元自治会、関係市、京成バス㈱からなる三者協議会を開催し、利用促進や課題点等について協議した。 ・市のホームページに路線バスに関する情報を掲載する等、公共交通の利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施されている。	C 【目標】 収支率を1%改善させる。(R6年度収支率34.9%) 【効果達成状況】 前年度と比べて、収支率は3.2%悪化し31.7%となった。 【目標を達成できなかった要因(分析)】 改善基準対応や運転士確保の待遇改善のための人件費の増加や、昨今の物価高等により運送コストが上昇し収支が悪化した。	令和6年度同様、ルートマップの配布や市ホームページへの路線バス情報の掲載、リーフレットへの路線図のQRコードの掲載により利用促進を図るとともに、三者協議会にて利用促進策や課題について協議を行っている。
小湊鉄道㈱ 塩田喜多線	塩田営業所～浜野駅東口 ～喜多	・千葉市内に転入してきた方などを対象に配布する「公共交通利用促進リーフレット」に「鉄道・モノレールバス路線図」のQRコードを掲載し、利用促進を図った。 ・市ホームページに路線バスに関する情報(時刻表等)を掲載し、公共交通の利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施されている。	C 【目標】 収支率を1%改善させる。(R6年度収支率80.2%) 【効果達成状況】 前年度と比べて、収支率は10.1%悪化し70.1%となった。 【目標を達成できなかった要因(分析)】 改善基準対応による利便性向上により利用者は増加したが、それを上回る広告収入の減や車両費・人件費・燃料費等の費用増加により収支が悪化した。	引き続き、リーフレットへの路線図掲載や市HPでの時刻表掲載など利用促進を図るとともに、市原市と連携し、課題等について協議を行っている。
京成バス千葉イースト株式会社 おまこ線	千城台駅～ 沖十文字バス乗換場・ 農政センター ～千城台駅	・地元自治会、千葉市、京成バス千葉イースト㈱からなる運行協議会を開催し、利用促進策や課題点等について協議した。 ・モバイルチケットを導入し、地域商業施設で利用できるクーポン付き乗車券を発行し、利用促進・利便性向上を図った。 ・路線沿線施設へのパンフレットを配布し、通信環境がない高齢者にも時刻表を配布できるよう対応した。	A 計画通り事業は適切に実施されている。	A 【目標】 収支率を1%改善させる。(R6年度収支率18%) 【効果達成状況】 前年度と比べて、収支率は7.9%改善し、25.9%となった。 【目標を達成できた要因(分析)】 パンフレット配布やモバイルチケット導入など、利用促進・利便性向上を図ったことや、フリー乗降区間を拡大したことにより、利用者が増加し、収支改善となった。	利用促進イベントなどを開催し、利用者の増加に努めるとともに、引き続き運行協議会にて、利用促進策や課題について協議を行っている。また、乗降調査や需要予測などを実施し、データに基づく運行の効率化を検討する。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。目標・効果達成状況については、概ね目標を達成しており評価できる。結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努めること。 ・モバイルチケットの導入や市HPの活用、パンフレットの配布等公共交通の利用促進を行い、デジタル／アナログ併用と沿線施設連携により、多様な利用者への到達性が高まった点を評価する。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県と市区町村の連携が重要であることから、さらなる連携を図り、引き続き利用状況等の需要動向の把握に努め、利用者が使いやすい地域公共交通の確保・維持が図られることを期待する。				
第三者評価委員会 における各委員からの意見	令和7年度地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会における委員による以下の助言は、今後の取組を行う上で必要な観点であり、考慮されたい。 ○公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況が続いているため、都県と市区町村においてより連携を図っていただくことが重要。 ○利用者は回復しているが収支が悪化している現状において、地域住民の需要動向を把握し、公共交通の位置づけを明確にした上で広域的な計画を検討していくことを期待する。				

R7年度補助対象期間（R6.10.1～R7.9.30）の各系統ごとの収支率など

- ・ 塩田喜多線 70.1% 1日当たりの利用者数 約37人/日
- ・ 北部循環線 30.7% 約52人/日
- ・ おまご線 25.8%（16便中6便に補助適用） 約19人/日

収支率1%以上改善した場合の年間利用者増（予測）

- ・ 塩田喜多線 約193人/年
- ・ 北部循環線 約618人/年
- ・ おまご線 約269人/年

	収支	利用者数	年間利用者数
塩田喜多線	70.1%	37	13,505
北部循環線	30.7%	52	18,980
おまご線	25.8%	19	6,935

目標収支	年間利用者数	収支1%増の年間利用者数
71.1%	13,698	193
31.7%	19,598	618
26.8%	7,204	269

$70.1:13505=71.1:X$