

佐賀県くらしを支える移動手段支援事業費奨励金交付の手引き
(令和7年度版)

令和7年4月1日

佐賀県 地域交流部 交通政策課 地域交通システム室

目 次

1. 趣旨	1 頁
2. 交付対象者	1 頁
3. 欠格事項	1 頁
4. 交付の条件	2 頁
5. 交付金額	3～4 頁
6. 利用促進計画の提出	5 頁
7. 奨励金の申請	5 頁
8. 交付の決定	6 頁
9. 奨励金の請求及び交付	6 頁
10. 交付の決定の取り消し及び奨励金の返還	6 頁
11. 受給権の譲渡又は担保の禁止	6 頁
12. 検査等	6 頁
13. 雑則	6 頁
別表 1 (対象路線又は区域)	7～8 頁
様式第 1 号 (利用促進計画)	9 頁
様式第 1 号の 2 (誓約書)	10 頁
様式第 2 号 (利用促進計画の変更)	11 頁
様式第 3 号 (交付申請書)	12 頁
様式第 4 号 (交付請求書)	13 頁
Q&A	14～21 頁

1. 趣旨

住民の暮らしを支えるコミュニティバスやデマンドタクシーを、より利用しやすく持続可能なものとするため、利用促進や利便性向上に取り組む市町に対し、この手引きに定めるところにより奨励金を交付する。

なお、本奨励金は、運行経費への補助ではなく、利用促進や利便性向上に取り組む市町を後押しするための制度である。

2. 交付対象者

奨励金の交付対象者（以下「対象者」という。）は、市町（市町地域公共交通会議、市町法定協議会を含む。）とする。

3. 欠格事項

対象者は、自己又は組織の構成員等が、次の各号のいずれにも該当する者であってはならない。また、次の各号に掲げる者が、その経営に実質的に関与している法人その他の団体又は個人であってはならない。

- （1）暴力団（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第2号に規定する暴力団をいう。以下同じ。）
- （2）暴力団員（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律第2条第6号に規定する暴力団員をいう。以下同じ。）
- （3）暴力団員でなくなった日から5年を経過しない者
- （4）自己、自社若しくは第三者の不正な利益を図る目的又は第三者に損害を与える目的をもって暴力団又は暴力団員を利用している者
- （5）暴力団又は暴力団員に対して資金等を提供し、又は便宜を供与する等直接的又は積極的に暴力団の維持運営に協力し、又は関与している者
- （6）暴力団又は暴力団員と社会的に非難されるべき関係を有している者
- （7）暴力団又は暴力団員であることを知りながらこれらを利用している者

4. 交付の条件

奨励金の交付に付する条件は、次の各号をすべて満たすものとする。

(1) 市町が運行するコミュニティバスの路線又はデマンドタクシーの区域ごとに利用促進計画（別紙1）（※1）を立てて、実施すること。

(2) 利用促進計画に記載した路線又は区域の正規運賃を100円以上下げること（※2）又は100円以上の値下げと同等の回数券等の対応を実施すること。

ただし、現行の正規運賃が100円以下の場合は、(2)は不要とし、(1)のみを実施することで、奨励金の対象とする。

また、運賃の値下げ等を実施した年度の翌年度以降も継続して奨励金の交付を受けようとする場合には、値下げした運賃の維持又は引き続き100円以上の値下げと同等の回数券等の対応を行い、利用促進の取組を行うことで奨励金の交付対象とする。

※1…利用促進計画については、コミュニティバスやデマンドタクシーにおける利用者の増加のために、具体的な取組や数値目標等を定める計画をいう。数値目標は利用人数や利用率の増加についての目標設定であり、県と協議の上決定する。

※2…現行の正規運賃が101円～199円の場合は、値下げ後の運賃が100円となれば可。

5. 交付金額

交付金額は、算出対象となる路線又は区域（別表Ⅰのいずれかに該当するもの）の対象期間（※１）における欠損額（経常費用から経常収益を差し引いた金額）から、以下の方法で算定を行うこととする。（P4図Ⅰ）

※１…対象期間については、令和７年度においては、令和６年１０月１日から令和７年９月３０日までとする。

【目標（※２）達成の場合】

$(\text{欠損額} - \text{国庫補助金}(\text{※３})) \times 13\%$

【目標未達成の場合】

$(\text{欠損額} - \text{国庫補助金}) \times 8\%$

※２…目標は利用人数や利用率増加などの数値とし、県と協議し決定した上、利用促進計画（別紙Ⅰ）に記載するものとする。

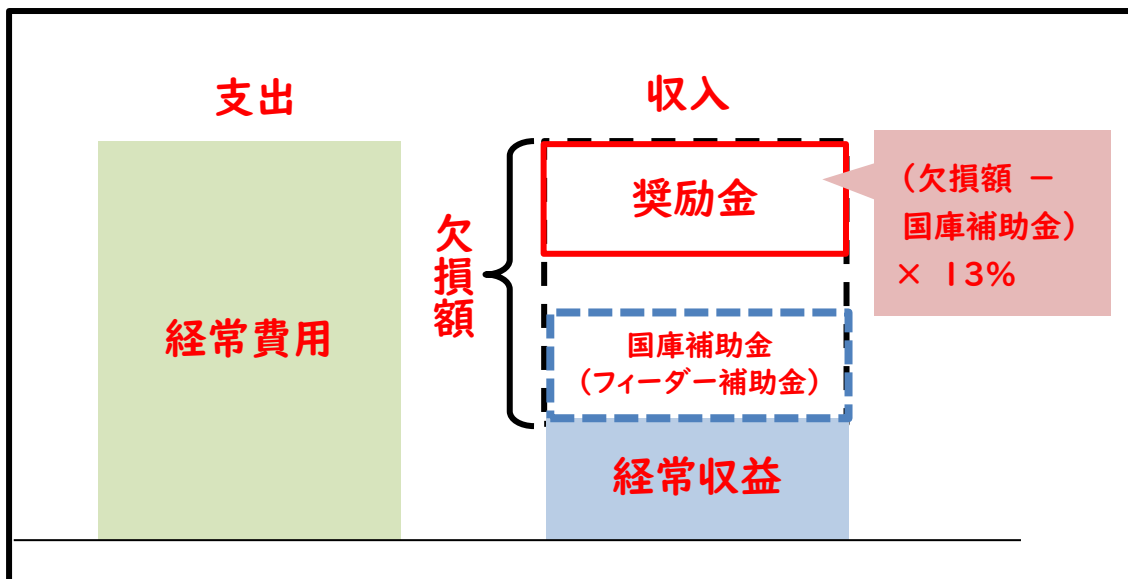
※３…国庫補助金とは、地域公共交通確保維持改善事業における地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（以下「フィーダー補助金」という。）をいう。令和６年度においては、令和７年度事業（令和６年１０月１日～令和７年９月３０日）として申請され、令和８年２月頃に交付決定予定のフィーダー補助金額が対象となる。

ただし、各市町の算出対象となる路線又は区域における前年度の実績等をもとに算定した、県の予算の範囲内を上限とする。

また、算定された金額に１,０００円未満の端数が生じた場合には、これを切り捨てるものとする。

なお、令和５年１０月１日から令和６年９月３０日までの実績がない路線又は区域等で対象期間の欠損額を算出することが困難な場合においては、実証運行時の実績値等を参考とし、県が別途決定する。

図 1 目標達成の場合



目標未達成の場合

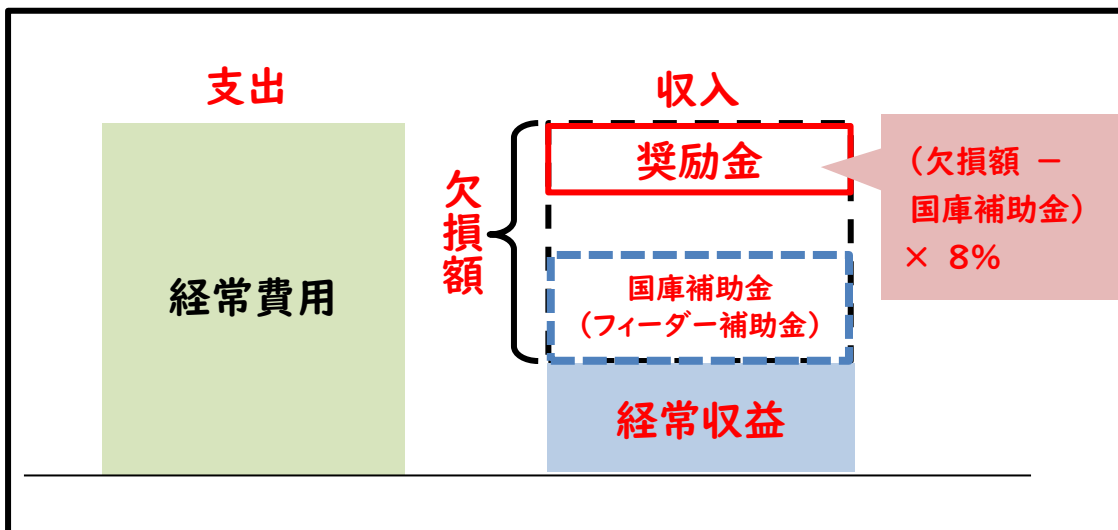


図 2

	前々年度 (R 5)	前年度 (R 6)	事業年度 (R 7)
R 7 年度奨励金の 申請にかかる 収支の対象期間		← 10月	9月 2月頃 フィーダー補助金

8. 交付の決定

交付申請書（様式第3号）により奨励金の申請があった場合は、その内容を審査し適当と認めたときは、交付すべき奨励金の額を決定し、その決定の内容を交付決定通知書により申請者に通知する。

9. 奨励金の請求及び交付

県から交付決定通知を受けた後、交付請求書（様式第4号）を県に提出すること。
請求書受理後、奨励金を交付する。

10. 交付の決定の取消し及び奨励金の返還

申請者が「3. 欠格事項」に掲げるいずれかに該当するに至ったとき又は虚偽その他の不正の手段により奨励金の交付を受けた場合は、奨励金の交付の決定を取消し、既に奨励金が交付されているときは、その返還を求めることができる。

11. 受給権の譲渡又は担保の禁止

奨励金の交付を受ける権利は、譲り渡し、又は担保に供してはいけない。

12. 検査等

必要があると認めるときは、申請者に対し必要な検査を行う。

13. 雑則

この手引きに定める事項のほか、奨励金の交付について疑義が生じた場合には、必要に応じ、県と市町で協議のうえ定めるものとする。

別表Ⅰ

運行形態	対象路線又は区域
Ⅰ. コミュニティバス	以下のいずれかの条件を満たすもの (1) 市町が道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）第 3 条第 1 号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業を営業者者に運行の委託を行い、運行している路線 (2) 法第 3 条第 1 号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業を営業者者が運行している路線のうち、市町が補助を行い、かつ、市町においてコミュニティバスとして運行されている路線 (3) 市町が補助を行っている廃止路線代替バス路線 (4) 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号。以下「法施行規則」という。）第 49 条第 1 号に規定する自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）で運行されている路線 (5) 地域が主体となった地域交通のうち、以下のすべての条件を満たす路線 ア. 地域の生活を支え、かつ、地域住民が広く利用できる形で運行されていること イ. 許可又は登録を受けた運行形態で運行されていること ウ. 市町の交通担当課が事業者又はまちづくり協議会等へ補助等を行っていること (6) その他知事がコミュニティバスとして認める路線
Ⅱ. デマンドタクシー	以下のいずれかの条件を満たすもの (1) 市町が法第 3 条第 1 号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業を営業者者に運行の委託又は補助を行い、運行している区域 (2) 法第 3 条第 1 号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業を営業者者が運行している区域のうち、市町が補助を行い、かつ、市町においてデマンドタクシーとして運行されている区域 (3) 法施行規則第 49 条第 1 号に規定する自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）で運行されている区域 (4) 地域が主体となった地域交通のうち、以下のすべての条件を満たす区域 ア. 地域の生活を支え、かつ、地域住民が広く利用できる形で運行されていること イ. 許可又は登録を受けた運行形態で運行されていること ウ. 市町の交通担当課が事業者又はまちづくり協議会等へ補助等を行っていること

	(5) その他知事がデマンドタクシーとして認める区域
--	----------------------------

＜留意事項＞

1. 佐賀県バス運行対策費補助金交付要綱第2条第5号に定められている生活交通路線については、対象外とする。
2. 市町が運行しているスクールバスについては、学生に限らず、一般の住民も利用できる状態で運行している場合は対象とする。ただし、学生のみ利用を限定している場合は対象外とする。

様式第Ⅰ号

番 号
年 月 日

佐賀県知事 様

申請者 住 所
氏 名

佐賀県くらしを支える移動手段支援事業費奨励金にかかる利用促進計画について（提出）

佐賀県くらしを支える移動手段支援事業費奨励金の事業実施にあたり、別紙のとおり利用促進計画について提出します。

誓 約 書

私は、下記の事項について誓約します。

なお、県が必要な場合には、佐賀県警察本部に照会することについて承諾します。

また、照会で確認された情報は、今後、私が県と行う他の契約等における身分確認に利用することに同意します。

記

- 1 自己又は自社の役員等が、次のいずれにも該当する者ではありません。
 - (1) 暴力団（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第2号に規定する暴力団をいう。以下同じ。）
 - (2) 暴力団員（同法第2条第6号に規定する暴力団員をいう。以下同じ。）
 - (3) 暴力団員でなくなった日から5年を経過しない者
 - (4) 自己、自社若しくは第三者の不正な利益を図る目的又は第三者に損害を与える目的をもって暴力団又は暴力団員を利用している者
 - (5) 暴力団又は暴力団員に対して資金等を提供し、又は便宜を供与するなど、直接的若しくは積極的に暴力団の維持運営に協力し、又は関与している者
 - (6) 暴力団又は暴力団員と社会的に非難されるべき関係を有している者
 - (7) 暴力団又は暴力団員であることを知りながらこれらを利用している者
- 2 1の(2)から(7)に掲げる者が、その経営に実質的に関与している法人その他の団体又は個人ではありません。

年 月 日

佐 賀 県 知 事 様

住 所

〔法人、団体にあつては事務所所在地〕

（氏名欄は記名押印又は署名）（ふりがな）

氏 名

〔法人、団体にあつては法人・団体名、代表者名〕

生年月日 （明治・大正・昭和・平成） 年 月 日

様式第2号

番 号
年 月 日

佐賀県知事

様

申請者 住 所
氏 名

佐賀県くらしを支える移動手段支援事業費奨励金にかかる利用促進計画の変更について
(提出)

佐賀県くらしを支える移動手段支援事業費奨励金の事業実施にあたり、別紙のとおり利用促進計画の変更について提出します。

番 号
年 月 日

佐賀県知事

様

申請者 住 所
氏 名

佐賀県くらしを支える移動手段支援事業費奨励金交付申請書

標記事業にかかる奨励金を交付されるよう、下記のとおり、関係書類を添えて申請します。

記

申請金額

金 円

【関係書類】

- 1 算定書（別紙2）
- 2 算定の根拠となる資料
（フィーダー補助金の確定通知、事業者への支出票、運行経費・運賃収入が分かるもの）
- 3 利用促進計画の実績報告書（別紙3）
- 4 利用促進を実施したことが分かる写真（別紙4）
- 5 運賃の値下げ又は同等の対応を実施したことが分かる資料
（運賃表や運賃変更の届けなどの写し）

番 号
年 月 日

佐賀県知事 様

申請者 住 所
氏 名

佐賀県くらしを支える移動手段支援事業費奨励金交付請求書

令和 年 月 日付け 第 号で交付決定通知があった佐賀県くらしを支える移動手段支援事業として、下記金額を交付されるよう請求します。

記

1 請求金額

金 円

2 振込先

金融機関名	
支 店 名	
預 金 種 別	
口 座 番 号	
フ リ ガ ナ	
口 座 名 義	

Q&A

1. 奨励金の考え方について

番号	問	回答
1-1	1つの路線又は区域において、本事業を実施するだけで、市町における全ての路線と区域が奨励金の対象となるのか。	なりません。 利用促進計画に記載した路線又は区域ごとに奨励金を支払うこととしています。
1-2	コミュニティバスだけ本事業を活用し、デマンドタクシーは活用しないといった対応は可能か。	可能です。
1-3	運賃が無料で運行している場合も奨励金の対象になるのか。	無料で運行している場合も、利用促進の取組を行うことで奨励金の対象になります。
1-4	実証運行は奨励金の対象になるのか。また、実証運行時に設定した運賃を値下げして本格運行を実施した場合には、奨励金の対象になるのか。	実証運行は対象になりません。 また、実証運行時に設定した運賃に対し、本格運行スタート時に値下げ又は同等の回数券等の対応を実施しても、奨励金の対象にはなりません。 奨励金の対象となるためには、本格運行開始後、値下げ又は同等の対応を行い、利用促進の取組を行うことで対象となります。なお、本格運行開始後から運賃値下げまでの期間については、特に縛りはありません。

2. 運賃の値下げ又は同等の回数券等の発行に関する対応について

番号	問	回答
2-1	150 円の運賃を下げる場合は、50 円にする必要があるのか。	101 円～199 円に設定された運賃については、交付の条件としては、100 円分の値下げまでは求めません。 運賃を 100 円に設定していただくことで奨励金の対象となります。 なお、100 円以上の値下げをすることを妨げるものではありません。

2-2	距離制運賃の値下げはどのように対応すべきか。	距離制運賃の値下げについては、101 円～199 円までは 100 円に、200 円以上は各金額から 100 円ずつ値下げすることが交付の条件です。 【例】160 円区間→100 円 200 円区間→100 円 220 円区間→120 円 ただし、101～199 円の運賃について、100 円未満に値下げすることを妨げるものではありません。
2-3	100 円の値下げと同等の回数券等とはどのようなものになるのか。	例えば、2,000 円分の回数券を 1,000 円で購入できるチケットの販売というようなものを想定しています。 100 円以上の値下げと同等ということで、誰もが（※）その回数券等を使って、コミュニティバスやデマンドタクシーを利用することが必要です。（※回数券等が利用できる対象者について、高齢者、学生といった条件で限定しない、という意味です。） 誰もが気軽に回数券等を購入して使用できるよう、車内で販売を行う等、販売促進の対応もお願いしますが、結果として回数券等の購入をされずに、現金でお支払いいただく方がいても可とします。
2-4	距離制運賃の路線に対し、2,000 円分の回数券を 1,000 円で購入できるチケットを販売する場合、割引率が区間によって異なっても問題ないのか。	割引率が異なっても問題はないと国（佐賀運輸支局）に確認しております。
2-5	距離制運賃において、回数券等の対応を行う場合、以下の例のとおり、区間ごとの回数券を販売し、200 円券は 200 円区間でしか使えず、300 円券は 300 円区間でしか使えない（つまり、200 円券を 300 円区間で使用することはできない）という運用は可能か。 【例】 200 円券×10 枚＝1,000 円で販売	国（佐賀運輸支局）に確認したところ、回数券に限らず協議運賃（運賃協議会等での協議、又は交通会議で報告された運賃）については、合理的かつ利用者に明確な手法により設定することが望ましいとされているため、回数券がその区間でしか使用できず、区間毎に回数券を購入する必要があるという運用については、合理的な手法とは言いがたいとのこ

	300 円券×10 枚=2,000 円で販売	とでした。 そのため、100 円券×20 枚=1,000 円の回数券を販売し、どの区間でも使用できるといった対応が必要になるかと思います。
2-6	100 円の乗車券を市町が費用負担して、乗客に無料配布することは可能か。	国（佐賀運輸支局）に確認したところ、乗車券分の運賃を市が負担し、運行事業者が正規運賃（国に届け出た運賃）を正確に収受できるのであれば、道路運送法上の手続きを要せず実施できるとのことです。
2-7	100 円の値下げと同等の回数券等の発行については、対象者を高齢者のみに限定しても奨励金の対象とみなされるのか。	回数券等を利用できる対象者が限定されている場合は、奨励金の対象にはなりません。
2-8	既存の回数券等は対象となるのか。	既存の回数券等は対象になりません。
2-9	高齢者割引や障害者割引も 100 円以上の値下げを求められるのか。	奨励金交付の条件としては、高齢者等の割引運賃まで 100 円以上の値下げは求めません。ただし、これまで各市町で実施してきた割引の考え方に準じ、高齢者等の割引運賃を設定することは可能です。
2-10	定期券の対応はどうなるのか。	価格や割引率等は、これまでの各市町の設定方法に準じて御対応ください。 また、値下げ前に購入された定期券の払戻しが必要な場合には、各市町で対応をお願いします。
2-11	廃止路線バス代替路線のように、複数の市町をまたがって運行している路線について、A 市では運賃の値下げを実施し、B 町では運賃の値下げを実施しないという対応も可能か。	今回の奨励金については、利用者にとって使いやすい交通となるようにという趣旨であるため、市町によって運賃の差をつけることは利用者にとっては不利益であると考えます。 市町をまたがって運行している路線について、運賃の値下げを検討される場合には、沿線市町で協議の上、全区間での値下げを行っていただくことが必要です。
2-12	一度値下げをした路線又は区域につ	一度値下げをした路線又は区域におい

	いては、翌年度もさらに値下げをしなければならぬのか。	ては、翌年度にさらに値下げをする必要はありません。 翌年度以降も奨励金をもらうためには、値下げした運賃を据え置き、引き続き利用促進の取組を実施することで対象となります。
2-13	既存のデマンドの運賃を、例えば 300 円から 200 円に下げた場合、新しく設置するデマンドの運賃も既存デマンドの運賃に合わせて 200 円に設定した場合、奨励金の対象となるか。	値下げした区域のみ（この場合は既存デマンド区域のみ）を対象とします。

3. 対象期間や算定期間について

番号	問	回答
3-1	運賃の値下げや同等の回数券の対応の実施について、翌年度 4 月 1 日に値下げを実施する場合の奨励金の申請はどうなるのか。	運賃の値下げや 100 円の値下げと同等の回数券の対応については、各市町の運賃協議会等で協議されること、交通会議において報告されたことを意味するのではなく、実際に運賃を下げた状態で運行されていることや回数券等を使用できる状態で運行されていることを意味します。 そのため、翌年度 4 月 1 日から値下げ等を実施する場合には、翌年度に奨励金の対象となります。 もし、年度内に奨励金を受け取りたい場合には、その年度の 2 月末日までに値下げ等を実施する必要があります。
3-2	新しく運行を開始した路線又は区域において、奨励金の対象となる場合、算定の対象期間はどうか。	令和 7 年 4 月～9 月の間で運行を開始した場合は、その期間にかかった欠損額を対象として奨励金を算出しますが、令和 7 年 10 月～令和 8 年 3 月に運行を開始した場合は、算定期間内の欠損額が発生しないため、奨励金の対象となるのは、翌年度からとなります。
3-3	本格運行開始当初から運賃が 100 円であれば、奨励金の対象となるのか。	本格運行開始当初から運賃が 100 円であれば、利用促進を行うことで奨励金の対

		象となります。ただし、令和7年度に運行を開始した場合、令和6年度奨励金の対象となるのは、上記3-2に記載のとおり、令和7年4月～9月の間で運行を開始した路線又は区域です。
3-4	年度の途中で運賃の値下げを実施した場合、運賃の値下げを実施した後の期間分しか奨励金を受け取ることができない等の影響があるのか。	年度の途中で運賃の値下げを実施した場合でも、奨励金の算定には令和6年10月～令和7年9月までの欠損額を用いるため、奨励金の額には影響しません。

4. 利用促進計画について

番号	問	回答
4-1	令和7年度に初めて、奨励金を申請する場合、利用促進の取組については、既存の取組も対象としてよいのか。	既存の取組については、引き続き実施していただいておりますが、既存の取組のみを利用促進計画に掲げるだけでは交付の対象外とします。 新たな取組を1つ以上実施してください。 ただし、既存の取組に対し、新たな内容を追加して実施する場合には、内容によっては新たな取組と認める場合もあります。(例：待合環境の改善のため、ベンチを設置するという既存取組に加え、高齢者サロンなどでベンチ設置の周知及びバスの利用を呼び掛ける取組を新たに実施する場合 等)
4-2	利用促進はどのような取組を行えばよいのか。	今回の奨励金に関する利用促進の取組としては、時刻表・利用ガイドブックの全戸配布や広報誌・行政放送での広報といった行政側からの一方的な利用促進ではなく、利用者や住民に直接働き掛ける利用促進に取り組んでいただきたいと思います。 例えば、以下のような取組を想定しております。

		・コミュニティバスやデマンドタクシーの乗車体験会の開催 ・コミュニティバスを使った買い物ツアーの企画 ・買い物施設等と協力し、コミュニティバス利用者限定のクーポン券の発行
4-3	利用促進計画で提出した内容を予定どおりに実施できなくなった場合はどうするのか。	利用促進計画の内容を変更する場合には、事前に県と協議を行ってください。天災等でやむを得ず実施できない場合を除き、計画に記載の取組を実施できなかった場合は、奨励金の交付対象外となります。
4-4	過年度から奨励金を申請し、令和7年度以降も引き続き、奨励金を受け取るために利用促進の取組を行う場合には、毎年新たな取組を1つ以上実施する必要があるのか。	令和7年度以降も新たな取組の実施を求めることまではしませんが、過年度に実施した取組の成果が得られなかった場合には、令和7年度に新たな取組を検討いただく場合があります。
4-5	手引きP5「6. 利用促進計画の提出」に「利用促進計画に記載する取組については令和8年2月末日までに完了させるものを対象とする。」とあるが、値下げ（若しくは回数券の設定）については2月末日までに実施する必要があるということか。	値下げ（若しくは回数券の設定）の手続きが令和8年2月末日までに完了していることを意味します。ただし、2月末日までに値下げを行うが、令和8年3月1日から値下げを行わない（値下げ前の運賃に戻す）場合は奨励金の要件の対象外となります。
4-6	利用促進計画に記載する目標はどう設定すればよいか。	利用人数や利用率を「増加」させる目標を御設定ください。なお、前年度から便数や運行形態に変更がなければ、1年間や1日あたりの利用人数（総数）としたり、前年度から便数や運行形態に変更があれば、1便ごとの利用人数とするなど、状況に応じて県と協議の上、設定していただきます。

5. その他

番号	問	回答
5-1	経常費用や経常収益については、どのような費用が含まれるのか。	欠損額を算出するにあたっては、国のフィーダー補助金を参考とするため、以下の九州運輸局が発行されているフィーダー補助金に関する認定申請書の手引きの4ページに掲載されている費用を対象とすることを想定しています。 https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000325689.pdf
5-2	フィーダー補助金によって、市町の負担額はゼロとなる場合でも奨励金の対象となるか？	奨励金の制度上、 【欠損額－フィーダー補助金】×8%又は13%で計算するため、【】内の金額がゼロ又はマイナスとなるのであれば、奨励金はゼロ円となります。
5-3	交付申請書（様式第3号）の申請金額には別紙2の①奨励金額（R6.10～R7.9の期間で算定）又は別紙2の②上限額のどちらを記載するのか。	別紙2の①奨励金額と②上限額を比較した際に、小さい額を申請額として記載してください。 ※対象路線や区域が複数ある場合は路線や区域ごとの①申請額と②上限額を比較し、それぞれの路線における小さい額を合算した金額を記載してください。（別紙2の③申請額の合計を申請金額として記載してください。）

5 - 4	運賃が無料の場合の算定書における取り扱いについて	県が運行事業者に運賃を補助している場合（例：イベント時の無料デー等）は、「経常収入」として算定してください。（県が利用者に代わって運賃を支払っているため） 市町独自で行う運賃が無料になる施策の場合（例：独自の無料デー、無料乗車券等）は、市町（協議会）が運賃を負担している場合は、「経常費用」として算定してください。 なお、事業者へ委託料を支払っており、運賃無料の施策を行ったとしても市町（協議会）から事業者へ補填していない場合は特に「経常費用」「経常収入」のどちらにも含めません。
-------	---------------------------------	---