

地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和5年度概算決定額
20,692百万円（前年度1.00倍）

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)

○地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行

- ・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・離島航空路の運航

- ・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・離島航空路の運航等を支援

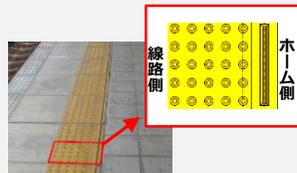


○エリア一括協定運行 **新設**

- ・交通事業者が一定のエリアを一括して運行（**エリア一括協定運行**）する場合における長期安定的な支援

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)

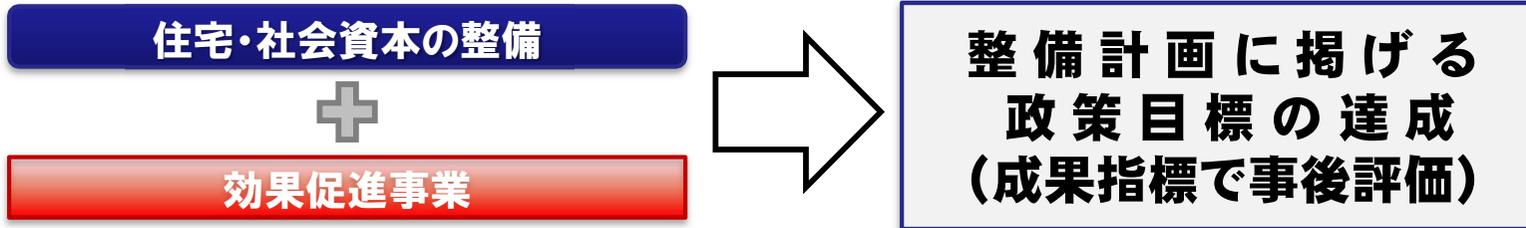
- バリアフリー化のためのノンステップバス・福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域の鉄道の安全性向上に資する設備の更新
- 障害者用ICカードの導入 等



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)

- 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
- **ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築を促すため、協議会の開催、調査事業、実証事業等を支援**
(地域公共交通再構築調査事業) **新設**



住宅・社会資本の整備

効果促進事業

基幹事業

効果促進事業

- 道路
 - 港湾
 - 河川
 - 砂防
 - 下水道
 - 海岸
 - 都市公園
 - 市街地
 - 住宅
 - 住環境整備
 - **地域公共交通再構築** 等
- (※都市・地域交通戦略推進事業を含む)
- (※基幹事業の追加は創設以来初めて)

○計画の目標実現のため、基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務

○全体事業費の2割目途

(社会資本整備総合交付金の例)

(社会資本整備総合交付金の例)

・ 産業・観光振興等による活力ある地域の形成

・ 民間投資を誘発する取組

例) 都市公園の整備

例) 港湾施設の整備

例) PFI等を活用した下水汚泥固形燃料化施設等の導入



- ・ アーケードモールの設置・撤去
- ・ 観光案内情報板の整備
- ・ 社会実験(レンタサイクル、道路の歩行者優先化等)
- ・ 計画検討・策定(景観計画、住生活基本計画等)



例) 観光案内情報板の整備

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目的）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

- 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。
- 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援

【補助対象者※】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1 / 3 (ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は 1 / 2 にかさ上げ)

【拡充事項】 立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援



【制度拡充内容】

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をかさ上げ（1 / 3 ⇒ 1 / 2）

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



都市の骨格を支える交通インフラの整備（支援イメージ）

先進車両導入関連事業の創設

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、**先進的な車両を導入等**する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業（ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業）

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費 ※観光車両としての機能を備えた車両

(補助率) 補助対象経費の1/2

(補助対象事業者) 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）と同様の考え方

・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

交通・物流事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援

- 交通事業者は、従来からの厳しい経営環境に加え、**コロナ禍による需要減、カーボンニュートラル（CN）への対応、燃料費の高騰・不安定化等**によって危機に瀕しており、また、物流事業者についても、トラック・ドライバーの時間外労働時間規制（**物流の「2024年問題」**）や**CNへの対応等**の厳しい課題に直面している。
- こうした状況を打開するためには、**DXやGXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化**が不可欠であるが、それらの投資は**長期、多額、大規模**にもなり得、民間金融のみでは資金を賄うことが困難。
- このため、**財政投融資を活用**し、投資の促進を図る（（独）鉄道・運輸機構を通じた金融支援の実施）。

支援対象事業（交通）

バス及びタクシーの交通DX・交通GXによる利便性向上と経営力強化を図る事業

交通DXの支援対象（例）

路線バスへの非接触型クレジットカード決済手法やQRコード決済手法の大規模導入、定期券購入のオンライン化等



交通GXの支援対象（例）

EV車両の大規模導入と、その運用を可能にするための運行管理システムに充電管理を一体的に実施する機能を加えたエネルギーマネジメントシステムの構築



支援対象事業（物流）

物流DX・物流GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷低減を図る事業

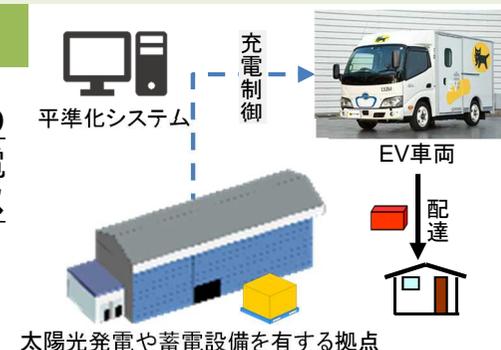
物流DXの支援対象（例）

物流拠点における、**AIを搭載したロボットやシステムの導入、倉庫内作業の効率化のための立体自動倉庫や無人搬送車（AGV）等の導入**



物流GXの支援対象（例）

各物流拠点における、**EVトラックの大規模導入と、太陽光発電や蓄電施設等を活用したエネルギーマネジメントシステムの構築**



エリア一括協定運行事業の創設

背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して**赤字補填を行い維持**。
- こうした手法は、地域における路線維持に効果がある一方、**事業改善インセンティブ**の課題や**利用者減少局面における赤字拡大等、持続可能性に懸念**。

概要

⇒ 自治体と交通事業者が**協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業**に対する補助制度を創設

- 地域の協議会における議論を踏まえ、**自治体と交通事業者**との間でサービス水準（運賃、路線、運行回数）、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした**協定を締結**。
- 自治体は、事業者に対し当該運行に対する「**交通サービス購入費用**」としての対価を支払い、事業者は**協定に基づき複数年にわたり運行**。
- 国は、事業初年度に**事業期間全体の支援額を明示し、期間を通じて予算面で支援**。

メリット①：コンパクト・プラス・ネットワークを高質化・多様化

メリット②：地域全体としての中長期的な経営戦略が可能

メリット③：ネットワークの統合により生産性を向上

メリット④：事業者と自治体が連携して地域交通を改善するインセンティブを付与

官民連携によるエリア一括協定運行事業のイメージ

