

地域公共交通に関する補助制度について

令和元年5・6月
北陸信越運輸局
交通政策部 交通企画課

I. 地域公共交通関係の支援制度

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

III. 関連する支援制度

IV. 新モビリティサービス推進事業

I. 地域公共交通関係の支援制度

地域公共交通確保維持改善事業

1. 地域公共交通確保維持事業

幹線バス交通、コミュニティバス・デマンドタクシー、離島航路・航空路の運行(航)等

2. 地域公共交通バリア解消促進等事業

○公共交通のバリアフリー化

○利用環境の改善

○地域鉄道の安全性向上

3. 地域公共交通調査等事業

地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査等

(参考)関連する支援制度等

【インバウンド対応】

公共交通利用環境の革新等
(観光庁・国際観光旅客税充当事業)【新規】

地方への外国人旅行者の誘客に向けたシームレスな公共交通の利用環境の整備の支援。

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(観光庁)

観光地や公共交通機関、宿泊施設における訪日外国人旅行者の円滑かつ快適な受入環境整備の支援。

【LRT・BRT導入】

低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業
(環境省・国土交通省連携事業)

低炭素型の社会を目指し、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを促進。

【地域鉄道の安全性向上】

鉄道施設総合安全対策事業(鉄道局)

【地域公共交通ネットワークの再構築】

(独)鉄道・運輸機構への出資制度

【新たなモビリティサービスの創出】

新モビリティサービス推進事業【新規】

I. 地域公共交通関係の支援制度

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

III. 関連する支援制度

IV. 新モビリティサービス推進事業

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

平成31年度予算額 220億円
(対前年度比 1.05)

地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

地域公共交通確保維持事業 (地域の特性に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通の運行
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を支援。
- 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・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・航空路の運航等を支援。



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構築)

<支援の内容>

- 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、ホームドアの設置 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業

(地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

平成31年度予算額 9億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

1. 地域公共交通確保維持事業

- (1) 陸上交通：地域間幹線系統 / 地域内フィーダー系統
- (2) 離島航路
- (3) 離島航空路

2. 地域公共交通バリア解消促進等事業

- (1) バリアフリー化設備等整備事業
- (2) 利用環境改善促進等事業
- (3) 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

3. 地域公共交通調査等事業

4. 地域公共交通協働トライアル推進事業

5. 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援

6. 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価制度

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

1. 地域公共交通確保維持事業

- (1) 陸上交通：地域間幹線系統 / 地域内フィーダー系統
- (2) 離島航路
- (3) 離島航空路

1. 地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通: 地域間幹線系統補助

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。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
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

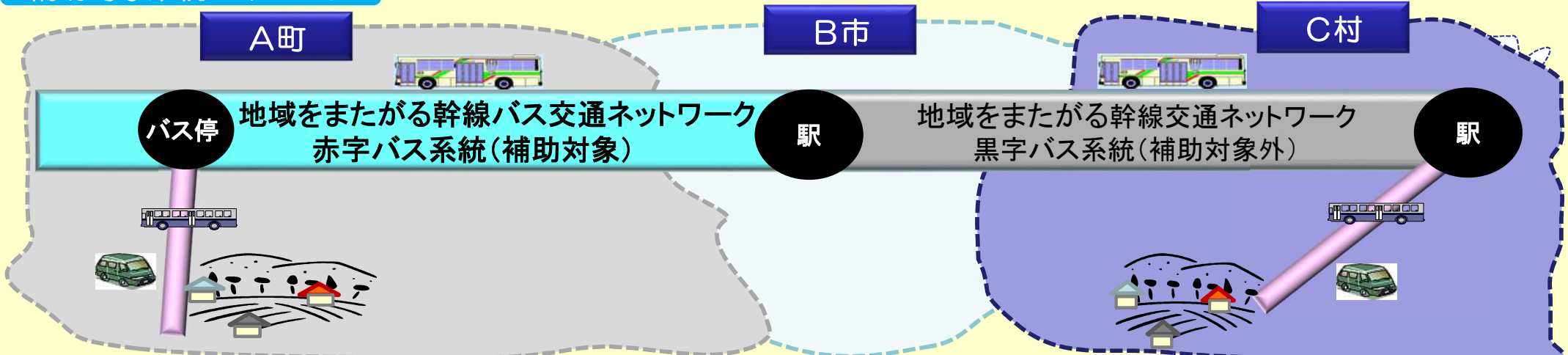


<補助対象経費算定方法>

予測費用
 (事業者のキロ当たり経常費用見込額
 × 系統毎の実車走行キロ)
 -
予測収益
 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額
 × 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率
1/2
 - 主な補助要件
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
 ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



1. 地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通: 地域内フィーダーシステム補助

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、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

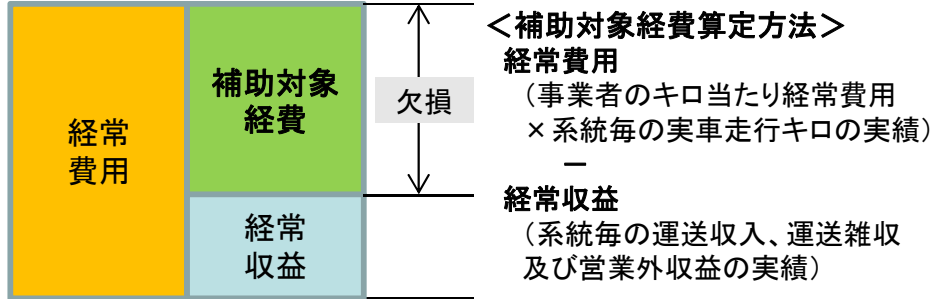
補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

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



○ 補助率

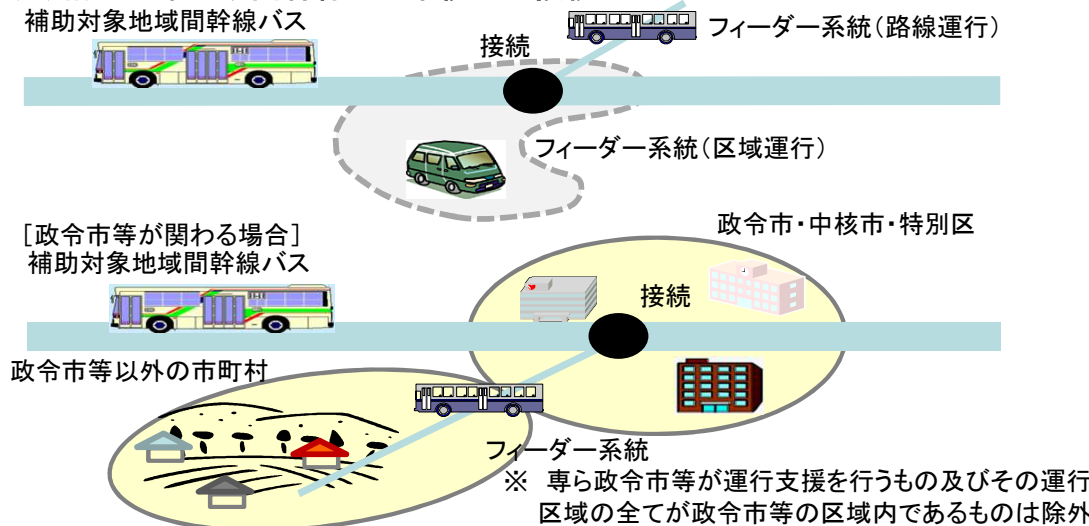
1/2

○ 主な補助要件

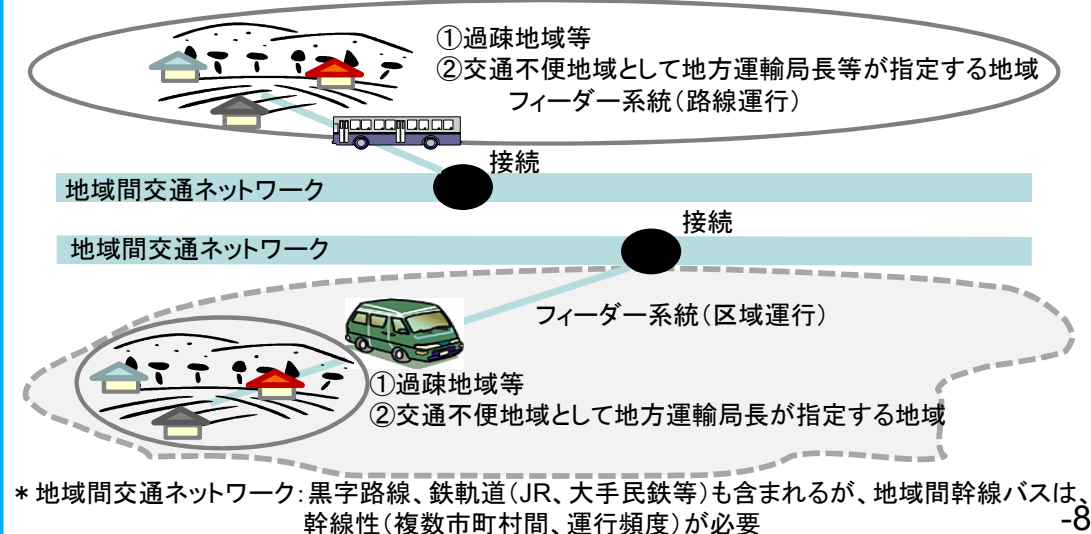
- ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
- ・経常収益が経常費用に達していないこと

補助対象システムのイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



(2) 交通不便地域



道路運送法の体系とフィーダー系統補助の対象

			具体例	
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 3)	<ul style="list-style-type: none"> 路線定期運行 (省 § 3の3) 路線不定期運行 (省 § 3の3) 区域運行 (省 § 3の3) 	<ul style="list-style-type: none"> 一般バス コミュニティバス 定時定路線型乗合タクシー
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合タクシー
	特定旅客自動車運送事業(法 § 3)			<ul style="list-style-type: none"> 観光バス スクールバス
				<ul style="list-style-type: none"> ハイヤー タクシー 福祉タクシー
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送(法 § 21)			<ul style="list-style-type: none"> 特定の事業所への通勤用等の送迎バス 	
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 78)	市町村運営有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保が必要な場合に、要請等に基づき臨時的に運行を行うバス、乗合タクシー 工事期間中の鉄道代行バス イベント送迎シャトルバス
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> 市町村自らが行うコミュニティバス
		福祉有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> NPO等が過疎地域等において行うコミュニティバス
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)			<ul style="list-style-type: none"> NPO等が行う、身体障がい者や要介護者等の運送のための福祉バス
災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)			<ul style="list-style-type: none"> 幼稚園送迎バス 	

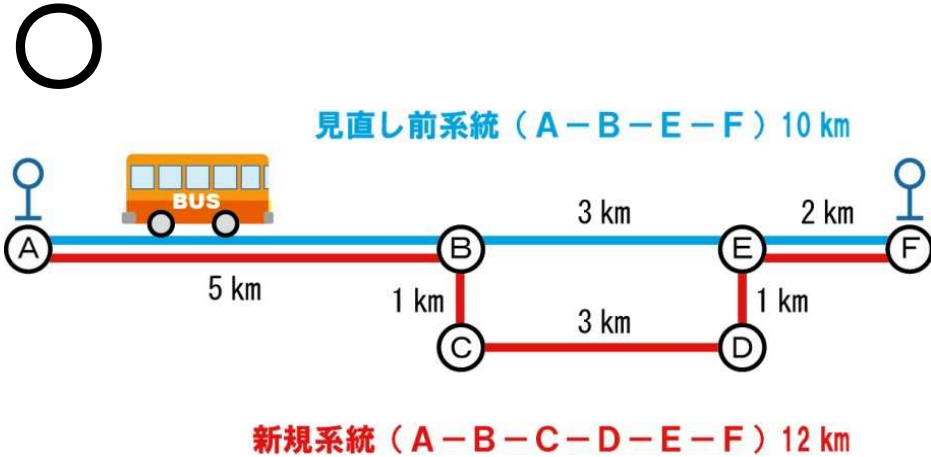
地域公共交通確保維持事業補助対象

法＝道路運送法
省＝道路運送法施行規則

(参考) 新たに運行するもの(「新規性要件」とは

【新規性要件 (系統見直しの場合のイメージ)】

【ケース1：基本パターン】



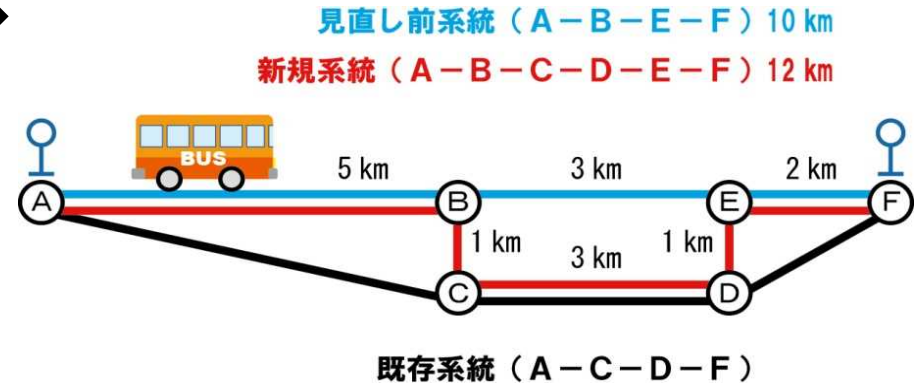
- ・見直し前系統 (青線) A-B-E-F間のキロ程【10 km】
- ・新規系統 (赤線) A-B-C-D-E-F間のキロ程【12 km】
- ・新規系統のキロ程の20%のキロ程【2.4 km (12km×20%)】
- ・見直し前系統と異なる区間B-C-D-E間のキロ程【5 km】

○本ケースは、既存系統と異なる区間のキロ程が5 kmであり、**新規系統の20%を超える**ため、新規系統A-B-C-D-E-F間の運行は、**新たに運行を開始するものとして取り扱います**。

※新規性要件の基準(実施要領P11より抜粋)

既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該系統のキロ程の20%を超える場合又は3km以上の場合は、新たに運行を開始するものとして取り扱う。

【ケース2：既存系統があるパターン】



- ・見直し前系統 (青線) A-B-E-F間のキロ程【10 km】
- ・新規系統 (赤線) A-B-C-D-E-F間のキロ程【12 km】
- ・新規系統のキロ程の20%のキロ程【2.4 km (12km×20%)】
- ・見直し前系統及び既存系統と異なる区間B-C、D-E間のキロ程【2 km】

○本ケースは、見直し前系統及び既存系統と異なる区間のキロ程が2 kmであり、**新規系統の20%以下**であり、**3 km以上でもない**ため、新規系統A-B-C-D-E-F間の運行は、**新たに運行を開始するものとして取り扱えません**。

参考:九州運輸局「認定申請書作成の手引き」

1. 地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通: 車両購入に係る補助

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び

当該購入に係る金融費用の合計額

(地域公共交通再編実施計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可)

【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

① ノンステップ型車両：1,500万円

② ワンステップ型車両：1,300万円

③ 小型車両：1,200万円

④ 都市間連絡用車両：1,500万円

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの

・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの

・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの

① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)

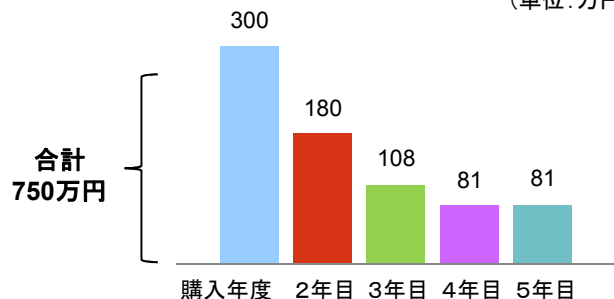
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合>

(単位:万円)

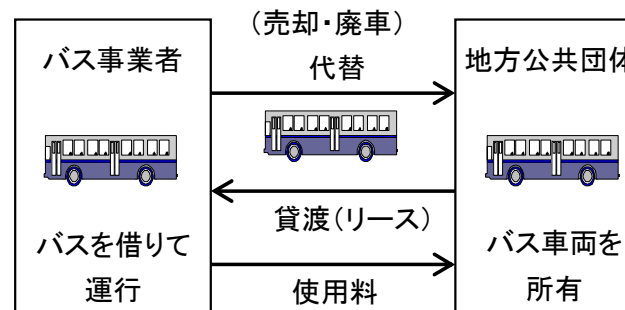


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付
1年目 375万円
2年目 375万円

	H30年度					H31年度					R2年度																													
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月																
30年度事業	市町村毎の 国庫補助上限額の通知(※)					確保維持改善計画策定					確保維持改善計画認定					31年度事業					補助金交付申請					交付決定及び額の確定					補助金交付									
31年度事業						市町村毎の 国庫補助上限額の通知(※)					確保維持改善計画策定					確保維持改善計画認定					令和2年度事業					補助金交付申請					交付決定及び額の確定					補助金交付				
32年度事業																市町村毎の 国庫補助上限額の通知(※)					確保維持改善計画策定					確保維持改善計画認定					3年度事業									

※国庫補助上限額の通知については、地域内フィーダー系統補助のみ

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。

離島航路運営費等補助

制度概要

- ・補助対象は唯一かつ赤字の航路
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1/2
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 120航路108事業者(H29年度)

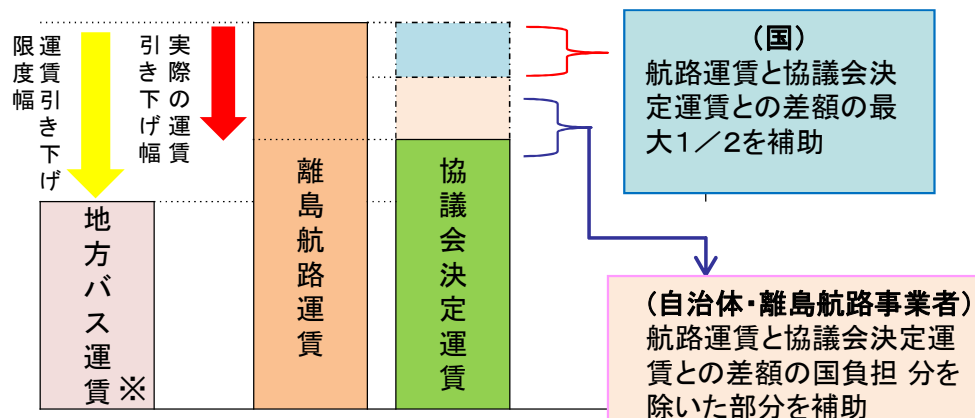
補助対象航路の主な基準

- ① 離島振興法第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。
- ② 本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。
 - イ) 他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。
 - ロ) 同一離島に複数航路が存在する場合、同一離島について起点港を異にし、終点が同一市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- ③ 陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。
- ④ 関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- ⑤ 航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められること。

離島住民運賃割引補助

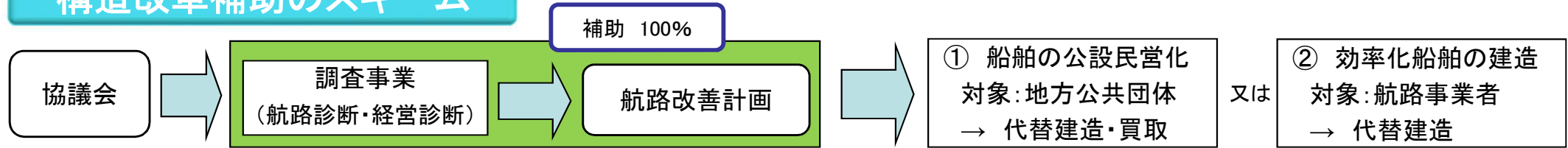
制度概要

- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域(自治体等)による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・運営費補助の中で、協議会で決定された運賃引き下げ額の1/2を含め、国が補助



離島航路の維持・改善のため、協議会において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組みを支援

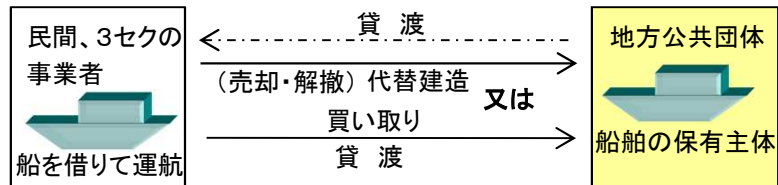
構造改革補助のスキーム



① 船舶の公設民営化

制度概要

・民間、3セクの航路事業者に対して貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援



30%
(補助)

70%
(過疎債又は辺地債の活用が可能であり、過疎債は70%、辺地債は80%の充当が可能。)

公設民営化の補助要件

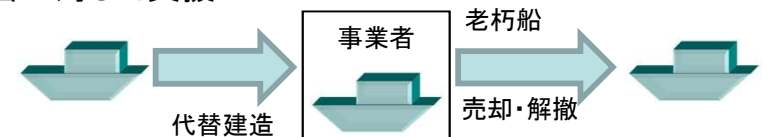
(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・離島航路事業者に代わり、地方公共団体が代替建造する船舶
- ・離島航路に就航する船舶のうち、地方公共団体が買取を行うもの

② 効率化船舶の建造

制度概要

・省エネルギー設備機器を要する船舶等効率化船舶へ代替建造する航路事業者に対して支援



10%
(補助)

90%
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度の活用が可能。同機構の負担部分は、事業者が共有期間を通じて毎月、船舶使用料として支払う。)

効率化船舶の補助要件

(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・省エネルギー設備機器※を要する船舶
- ・既存船舶のトン数を10%以上小型化した船舶
- ・離島航路事業者が共同で利用する予備船舶

※ 省エネルギー設備機器: ターボチャージャー、推進効率改善に寄与するプロペラ設備、特殊舵、バルバスバウキャップ、燃料改質器

1. 地域公共交通確保維持事業 (3) 離島航空路: 離島航空路補助

離島住民の日常生活に重要な役割を果たしている離島航空路について、安定的な輸送の確保のため運航費補助を実施するとともに、人の往来に要する費用の低廉化のため離島住民運賃割引補助を実施。

離島航空路運航費補助

制度概要

- ・補助対象路線は、経常損失が見込まれる離島路線のうち、地域の協議会で決定された最も日常拠点性を有する路線
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費は、実績損失見込み額と標準損失額のいずれか低い方
- ・補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- ・補助対象期間は4月から翌年3月までの1年間
※補助対象航空路 17航空路7事業者(H29年度)

補助対象路線の主な基準

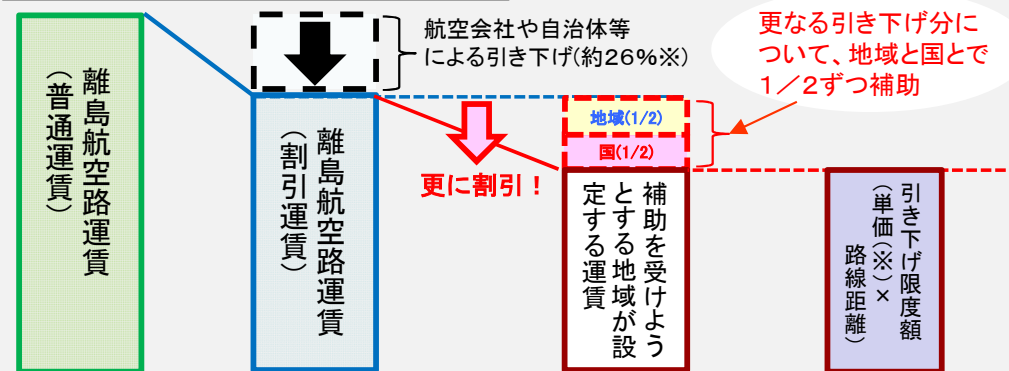
- 補助対象期間に経常損失が見込まれる離島航空路線において①～④の基準を満たすこと。
- ① 当該離島にとって最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること。
 - ② 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前項の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
 - ③ 二以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
 - ④ 当該離島航空路線に係る運航計画の内容が、当該離島航空路線の確保維持を図るため適切なものであって、その実施が確実であると認められること。

離島住民運賃割引補助

制度概要

- ・離島住民に対する割引運賃を設定する場合に、運賃引き下げによる損失額の1/2を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- ・引き下げ限度額は、同一都道府県内離島航空路線及びこれに準ずる路線(県庁所在地までの路線よりも距離が短い県外路線)のうち、補助対象外路線の平均単価に路線距離を乗じた金額
- ・一定の要件を満たす路線については、最も日常拠点性を有する路線に加え、これに準ずる路線についても補助対象とする
- ・実際の運賃水準は協議会において決定

○離島住民割引補助のイメージ



※補助対象外離島航空路線(同一都道府県内離島航空路線、及びこれに準ずる離島航空路線を対象)の運賃の平均

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

2. 地域公共交通バリア解消促進等事業

- (1) バリアフリー化設備等整備事業
- (2) 利用環境改善促進等事業
- (3) 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

2.地域公共交通バリア解消促進等事業 (1) バリアフリー化設備等整備事業

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等 ・補助率：1／3等

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

補助率：1／3



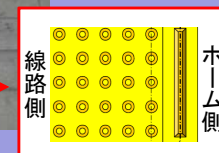
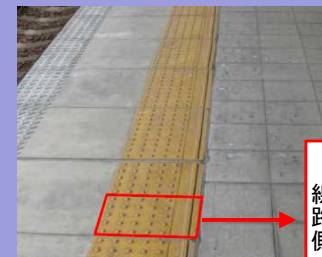
車椅子用階段昇降機



ホームドア



視覚障害者誘導用ブロック



○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1／2のいずれか低い方(上限140万円)



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率：1／3



福祉タクシー

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境改善を支援。

- ・補助対象事業者：交通事業者等
- ・補助率：1／3等

支援対象メニュー(例)

○LRTシステムの導入に要する経費



<低床式車両の導入>



<停留施設の整備>

※ LRT: 低床式路面電車による幹線的な交通システム

○BRTシステムの導入に要する経費



<連節バスの導入>

※ BRT: 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

◆LRT・BRTの導入について、下表の左欄に掲げる事業は、それぞれ右欄のとおり補助率をかさ上げ。

事業	補助率
「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業	2／5
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される事業	1／2
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに軌道運送高度化実施計画又は道路運送高度化実施計画に基づいて実施される事業	1／2



背景・目的

低炭素型の社会を目指し、マイカーへの依存度が高い地方都市部を中心に、公共交通ネットワークの再構築や利用者利便の向上に係る面的な取組を支援し、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを促進する。

事業概要

省CO2を目標に掲げた公共交通に関する計画に基づく取組の経費について支援

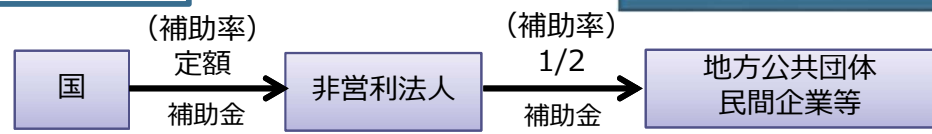
期待される効果

- マイカーから公共交通へのシフトによる自動車の使用抑制及び渋滞緩和によるCO2排出削減
- 地域における公共交通へのシフトの取組をモデル事業として全国に周知することで同種の取組を拡大



富山県高岡市 撮影:(公財)とやま環境財団

事業スキーム



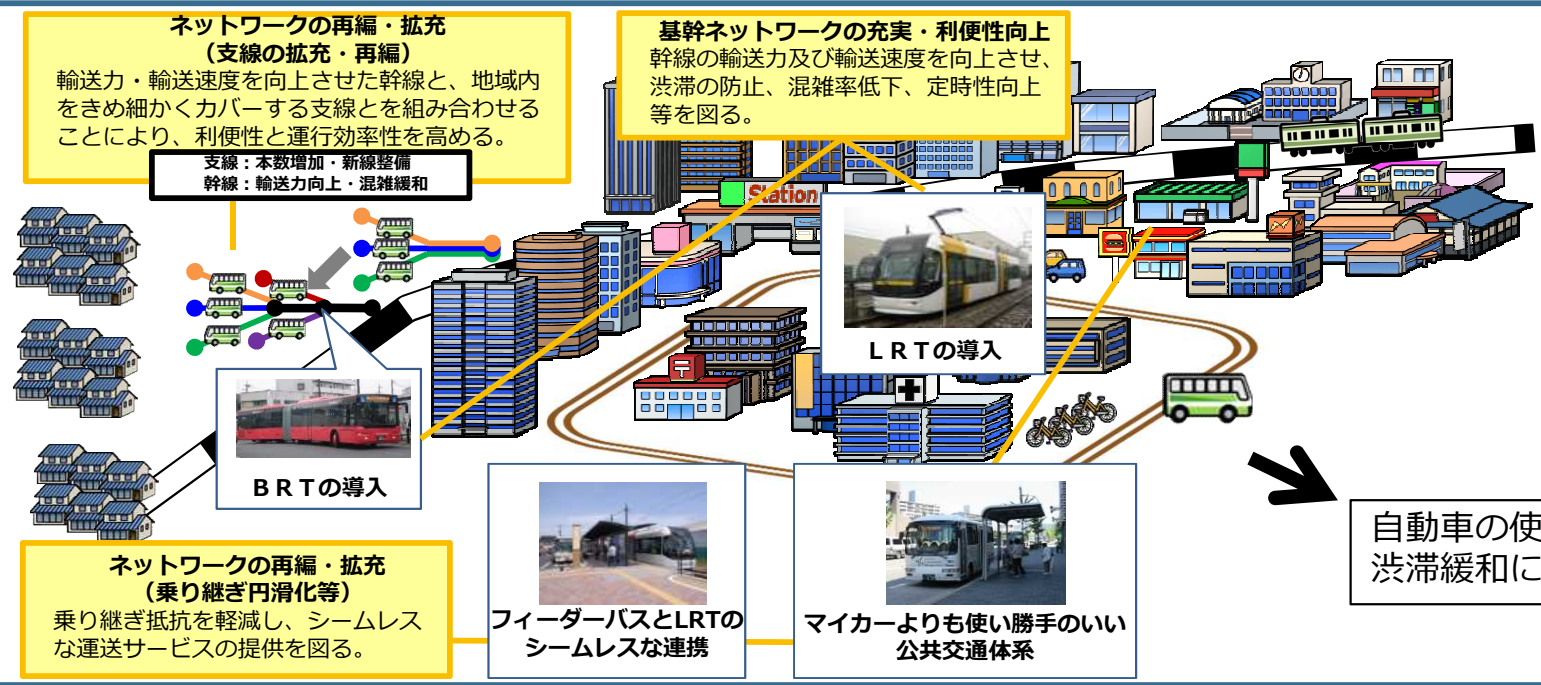
【補助対象者】
 地方公共団体、民間企業等

【補助割合】 1 / 2

【実施期間】 2018年度～2021年度

- 【補助の対象となる取組】
- バス高速輸送システム (BRT) ・次世代型路面電車システム (LRT) を中心とした公共交通利用転換事業
 1. 基幹ネットワークの充実・利便性向上 (BRT・LRTの導入等)
 2. ネットワークの再編・拡充 (支線の再編・拡充、乗り継ぎ円滑化等)

事業目的・概要等



イメージ

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援。

■ 補助対象事業者：鉄軌道事業者

■ 補助対象事業

- ・車両設備の更新・改良
- ・レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル等の修繕 ※1

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、上記設備の整備も支援

■ 補助率：国 1/3 または 1/2 ※2

※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、財政
状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、
補助率 1/2



車両の更新



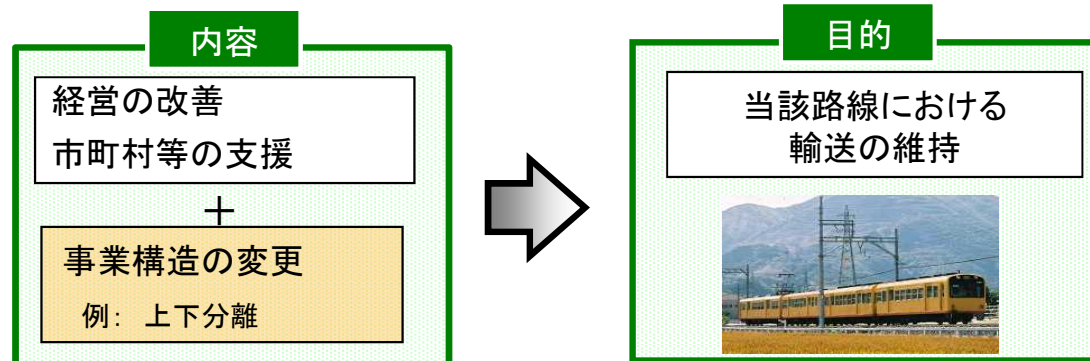
レールの修繕

(参考) 鉄道事業再構築事業

- 継続が困難又は困難となるおそれのある
旅客鉄道事業の経営改善を図る
- 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、
国土交通大臣による認定を経て実施

<実施中の事業者>

わかさ
福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道、信楽高原鐵道、
北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろう鉄道、山形
鉄道、伊賀鉄道



➤ 自治体が鉄道施設を保有し、設備更新経費を負担する等して支援

※地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業においても支援。

平成31年度予算額 66億円の内数
(対前年度比 1.66)

鉄道施設総合安全対策事業費補助(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業) (公共)

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新を支援

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助率 国 : 1 / 3 または 1 / 2 (※)
3. 補助対象設備 レール、マクラギ、落石等防止設備、
ATS、列車無線設備、防風設備 等

※ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業のうち財政状況(財政力指数要件)の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率 1 / 2 等



軌道改良



法面固定

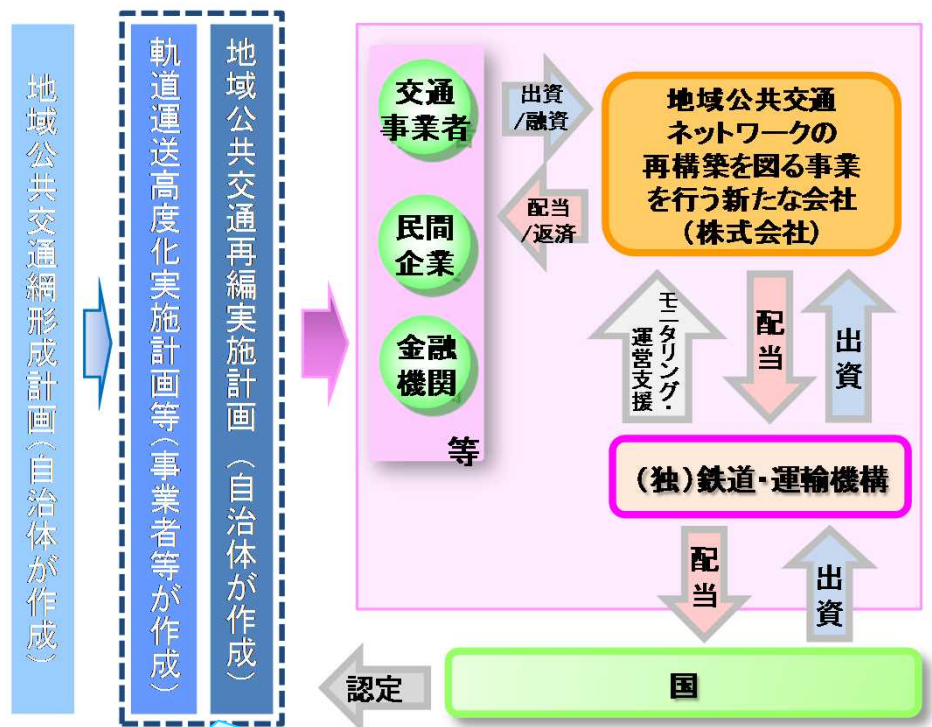


ATSの整備

(参考) (独)鉄道・運輸機構の出資制度の概要

○ 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して(独)鉄道・運輸機構が出資

基本スキーム



- ① LRT・BRTの整備・運行
- ② 上下分離による地方鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等



(LRT)



(BRT)

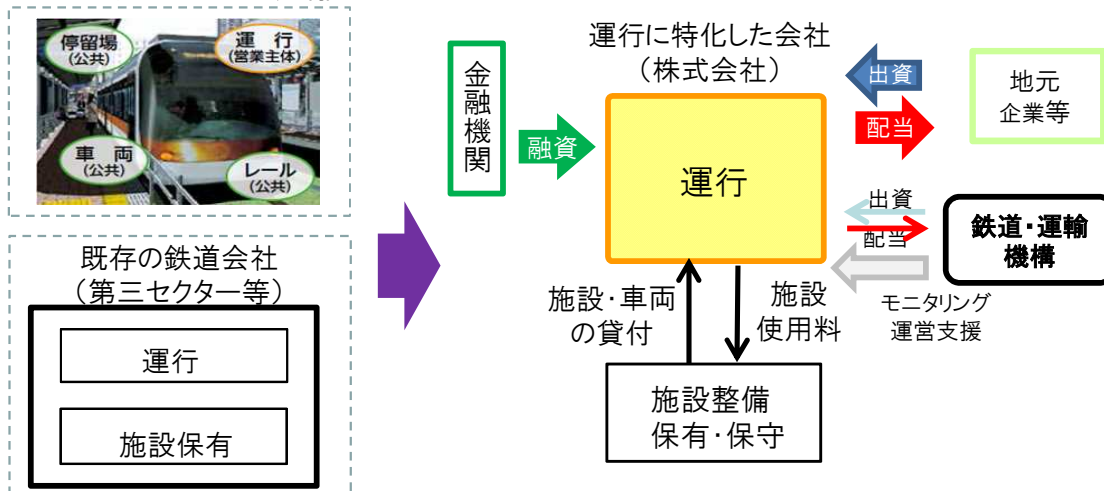


(ICカード)

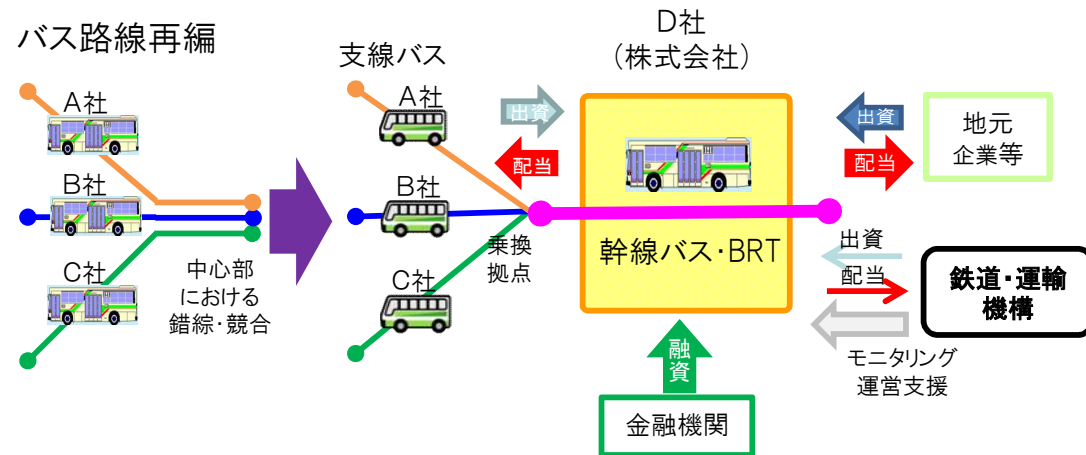
産業投資による支援対象となる新設事業運営会社のイメージ

鉄道・運輸機構による出資が、地元企業等・金融機関の出融資の呼び水としての効果を発揮

1. LRTの整備・運行／地方鉄道の上下分離



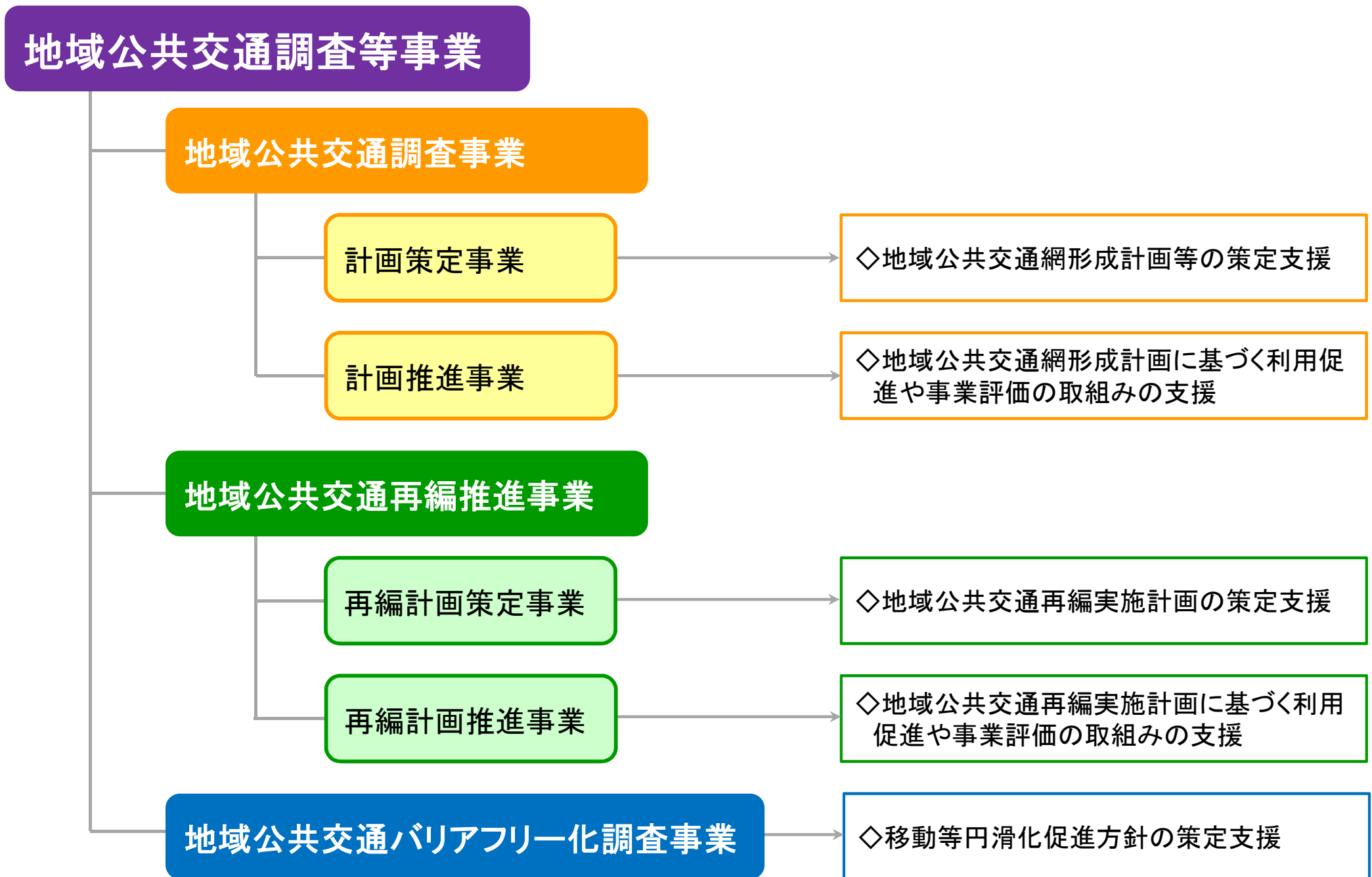
2. バス路線再編



II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

3. 地域公共交通調査等事業

地域公共交通調査等事業の体系



3. 地域公共交通調査等事業 (地域公共交通調査事業(計画策定事業)・地域公共交通再編推進事業(再編計画策定事業))

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画等の策定に要する経費を支援。

地域公共交通調査事業(計画策定事業)

○補助対象者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、多様な地域の関係者により構成される協議会、地方公共団体

地域公共交通網形成計画等

○補助対象経費：地域の公共交通の確保維持改善に係る計画(地域公共交通再編実施計画を除く。)の策定に必要な経費
(地域データの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)

○補助率：1/2(上限額500万円。交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数の市町村を構成員に含む法定協議会が主体となった協働による取組を行う場合(補助対象事業者は、都道府県及び市町村を構成員に含む法定協議会に限る)は、上限1,500万円)

○要件の追加：①地域公共交通網形成計画に、公共交通の利用者数、収支率その他の定量的な目標値を記載し、当該目標値と実績値を比較して当該計画の達成状況の評価を行うこと
②都市再生特別措置法に規定する立地適正化計画を策定していない市町村にあっては、当該計画の作成を検討すること

地域公共交通再編推進事業(再編計画策定事業)

○補助対象者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、地方公共団体

○補助対象経費：地域公共交通再編実施計画の策定に必要な経費
(地域データの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)

○補助率：1/2(上限額1,000万円)

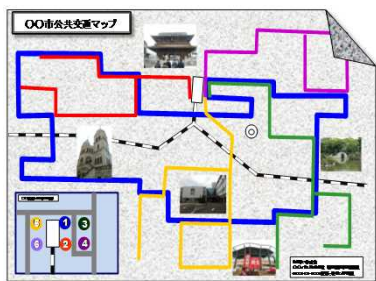
○要件の追加：①地域公共交通再編実施計画に、利便性、効率性及び持続可能性の観点から、地域公共交通再編事業の効果を定量的に記載し、同計画を公表すること
②都市再生特別措置法に規定する立地適正化計画を策定していない市町村にあっては、当該計画の作成を検討すること

3. 地域公共交通調査等事業 (地域公共交通調査事業(計画推進事業)・地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業))

地域公共交通網形成計画又は国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価(協議会運営・フォローアップ等)に要する経費を支援

- ・補助対象事業者: 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、地方公共団体
- ・補助率: 1/2
- ・補助対象期間: 地域公共交通調査事業(計画推進事業): 地域公共交通網形成計画の策定から最大2年間
 地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業): 地域公共交通再編実施計画の認定から最大5年間
 (認定期間内に限る。)

支援の対象となる利用促進のイメージ



公共交通マップ・総合時刻表の作成(※1)



企画切符の発行(※2)



ワークショップの開催



モビリティマネジメントの実施(※3)

- ※1 地域住民を対象としたもののみならず、他地域からの来訪者を対象とした総合時刻表や外国語表記の公共交通マップも対象
- ※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。
- ※3 モビリティマネジメント: 過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み

支援の対象となる事業評価のイメージ



協議会の運営



地域の検討会・説明会開催

- ・事業実施に係る目標達成状況の把握・検証
(満足度調査、OD調査等)
- ・検証結果を踏まえた目標達成状況の評価
(協議会委員の旅費・日当等)

3.地域公共交通調査等事業 (地域公共交通調査事業(計画推進事業)・地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業))

【補助対象経費】

大分類	小分類	実施要領(具体的経費)
利用促進に係る事業	①公共交通マップ、総合時刻表等の作成に要する経費	・公共交通マップ、総合時刻表、公共交通機関の「乗り方」のガイド、パンフレット等(地域住民のみならず他地域からの来訪者を対象としたものも含む。)の作成・配布に要する経費
	②公共交通・乗継情報等の提供に要する経費	・WEBページ作成費(保守管理費を除く。)、ポスター等作成費、広報費、乗換案内情報等のコンテンツプロバイダーへの情報提供を目的とした時刻情報等の電子化に伴う初期費用
	③割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費	・割引運賃の設定、企画切符発行等のための経費(乗車券発行システム、収入管理システム等の改修に要する費用を除く。)、広報費、調査費等(割引運賃設定に伴う減収分の補填については、含まない。)
	④地域におけるワークショップ等の開催に要する経費	・会場借料、講師招聘費(謝金、旅費等)、資料作成費用等(活性化法法定協議会の主催により、地域公共交通の利用促進のための検討、周知又は理解促進のために実施するものに限り、イベント開催費用を含まない。ただし、次に掲げる費用はこの限りでない。) ・イベント等における地域公共交通の利用方法の説明会(いわゆる「乗り方教室」)において用いるバス等の借料(体験乗車等の旅客の運送に係るものを除く。)及びそれらと一体的に実施するスタンプラリー等において用いるスタンプカード等の印刷に要する経費
	⑤モビリティマネジメントの実施に要する経費	モビリティマネジメント(居住地域、学校、職場、特定路線等のターゲットを絞り、大規模かつ個別的な働きかけにより自発的な行動変容を促すコミュニケーション施策。以下「MM」という。)実施に係る以下に掲げる経費をいう。 ・現況等の調査(MMの一環としての事前調査・行動調査等をいう。)に要する経費 ・MM対象者に対するコミュニケーションアンケートの一環としての情報提供、行動プラン表の作成・配布・回収及びフィードバック等の実施に要する経費 ・MM対象者に対する体験乗車チケットの発行(いわゆる「お試し用」として配布するものに限り、運賃制度に組み込まれて恒常的に実施するものを含まない。)に要する経費 ・MM対象者に対するノベルティの作成(コミュニケーションアンケートの回収率の向上等を目的として提供するボールペンなどを対象とし、高額なものを含まない。)に要する費用
計画の達成状況等の評価に係る事業	①効果検証のためのOD調査や満足度調査等のフォローアップ調査費	・地域公共交通網形成計画(又は地域公共交通再編実施計画)に定められている目標等の効果検証のための調査に要する経費
	②協議会開催等の事務費	・会場借料、専門家招聘費(謝金、旅費等)、資料作成費用等(活性化法法定協議会の主催により、評価を実施するものに限る。) ※当該費用のみを対象とした事業については、補助金を交付しない。

※地域公共交通調査事業(計画推進事業)と地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業)で補助対象経費は同様

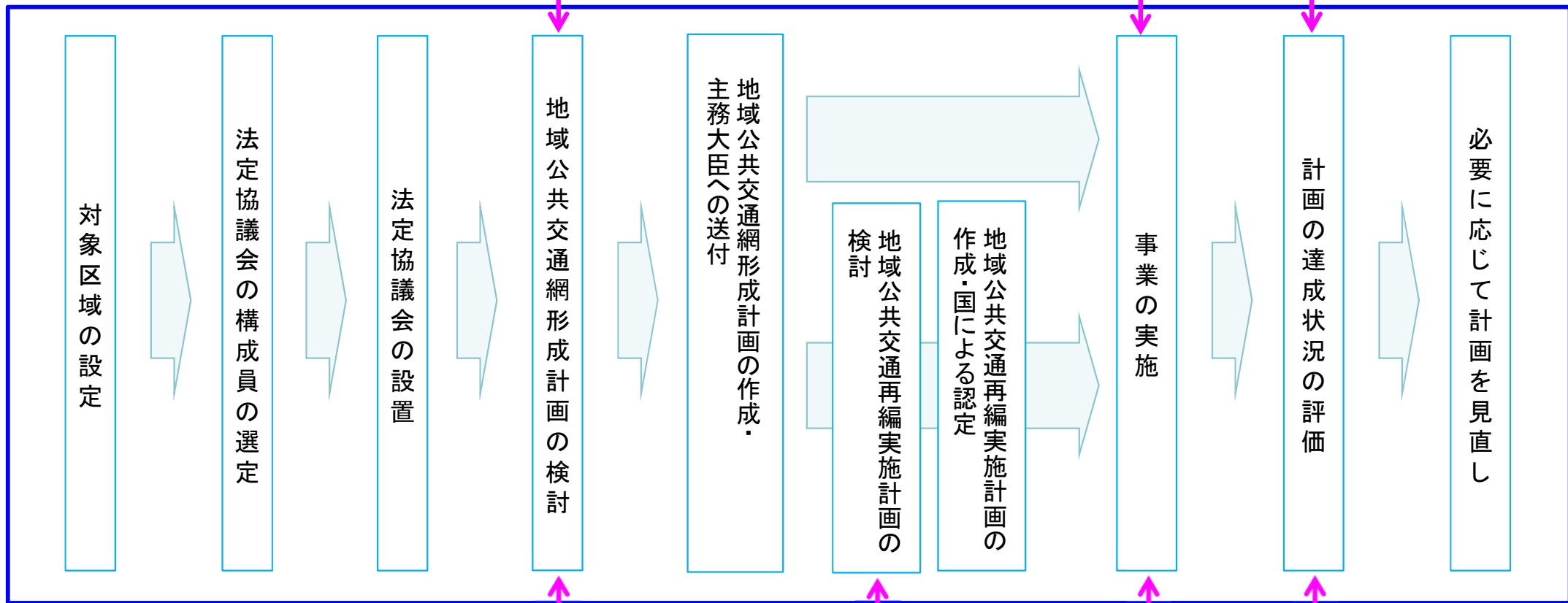
【活用イメージ】

ケース1

地域公共交通網形成計画を策定

地域公共交通調査事業

計画策定事業 【補助内容】 計画策定経費 【補助率等】 1/2 (上限額500万円)	計画推進事業 【補助内容】 利用促進・事業評価経費 【補助率等】 1/2 (2年間)
---	---



ケース2

地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を策定

【補助内容】 計画策定経費
【補助率等】 1/2 (上限額500万円)

地域公共交通調査事業

再編計画策定事業

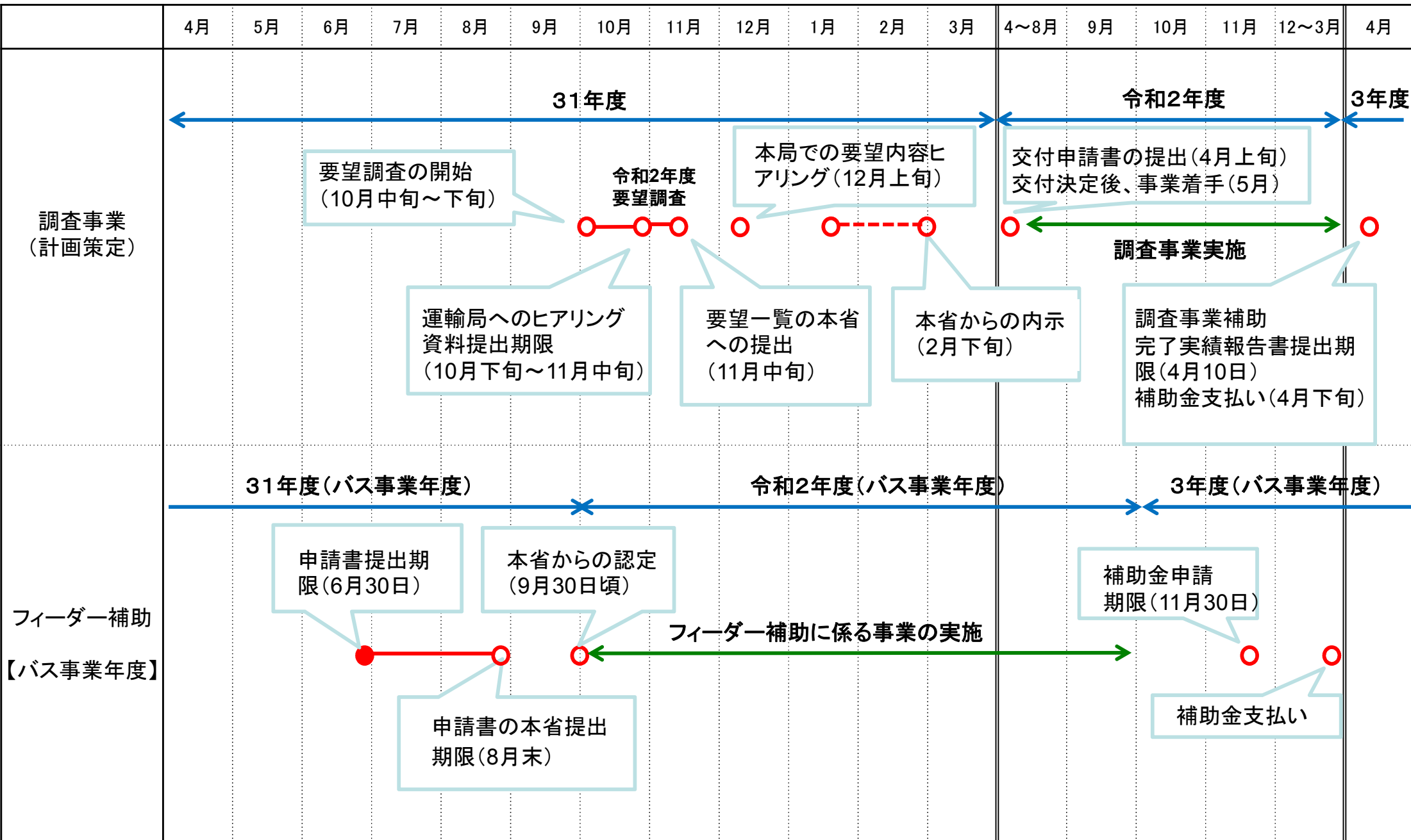
【補助内容】 計画策定経費
【補助率等】 1/2 (上限額1,000万円)

再編計画推進事業

【補助内容】 利用促進・事業評価経費
【補助率等】 1/2 (認定期間内(最大5年間))

地域公共交通再編推進事業

※同一年度において、地域公共交通調査事業(計画推進事業)と地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業)の併用はできない。



※最新のスケジュール等については、必ず運輸局や運輸支局にお問い合わせください。-29-

(参考)交通サービスインバウンド対応支援事業(交通サービス調査事業)

平成31年度予算額
55億円の内数

交通サービス調査事業

調査事業

◇訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査に係る事業(二次交通対策に係るものに限る。)

- 補助対象者:多様な地域の関係者により構成される協議会、地方公共団体
- 補助率:1/2(上限額1,000万円)
- 補助対象経費:地域データの収集・分析の費用、訪日外国人旅行者を含む利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等

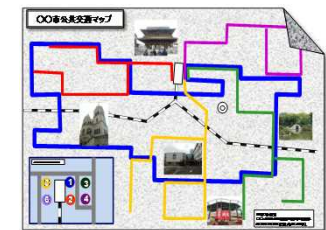
利用促進事業

◇訪日外国人旅行者等の交通サービスの利用促進に係る事業及び当該事業の効果等の評価に係る事業
(二次交通対策に係るものに限る。)

- 補助対象事業者:多様な地域の関係者により構成される協議会、地方公共団体
- 補助率:1/2

■利用促進に対する支援の例

外国語版公共交通マップ・総合時刻表の作成、多言語表記の公共交通機関の乗り方ガイド、パンフレット
乗り換え案内情報等のコンテンツプロバイダーへの情報提供を目的とした時刻情報等の電子化に伴う初期費用 等



(外国語版公共交通マップ・総合時刻表の作成)

※二次交通対策:公共交通であって観光地に直接アクセスするもの(複数の交通機関を乗り継いで移動する場合を含む)に係る取組

活用事例

- ・訪日旅行者の二次交通に関するニーズ調査
- ・二次交通案内整備のための調査
- ・路線バスへのFIT等の移動需要の取り込み方策検討のための調査
- ・ICカードの利用環境調査
- ・多言語版観光交通案内HPの作成 等

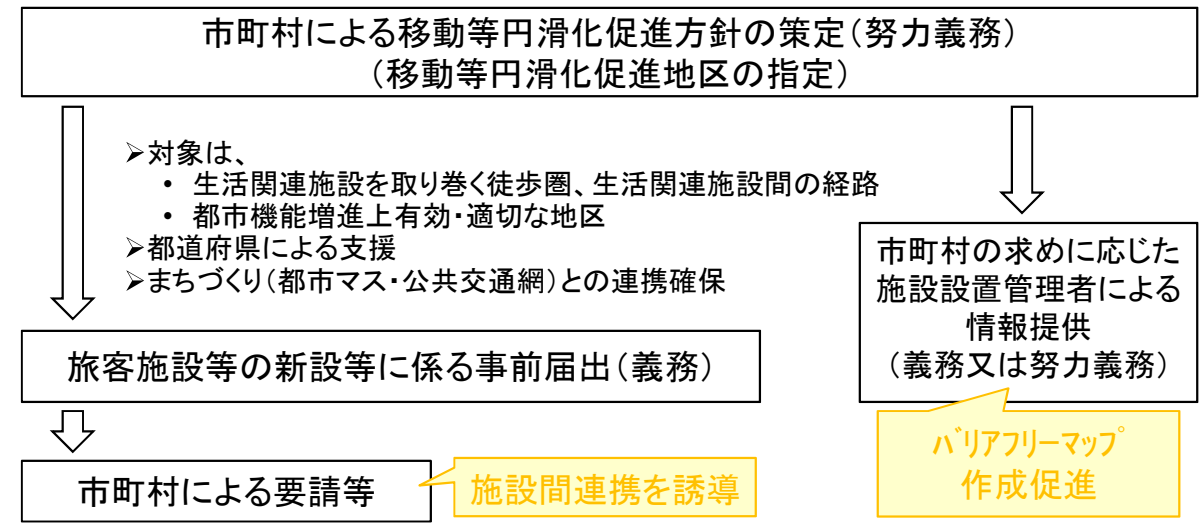
3. 地域公共交通調査等事業（地域公共交通バリアフリー化調査事業）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく、**移動等円滑化促進方針の策定**に要する経費を支援。

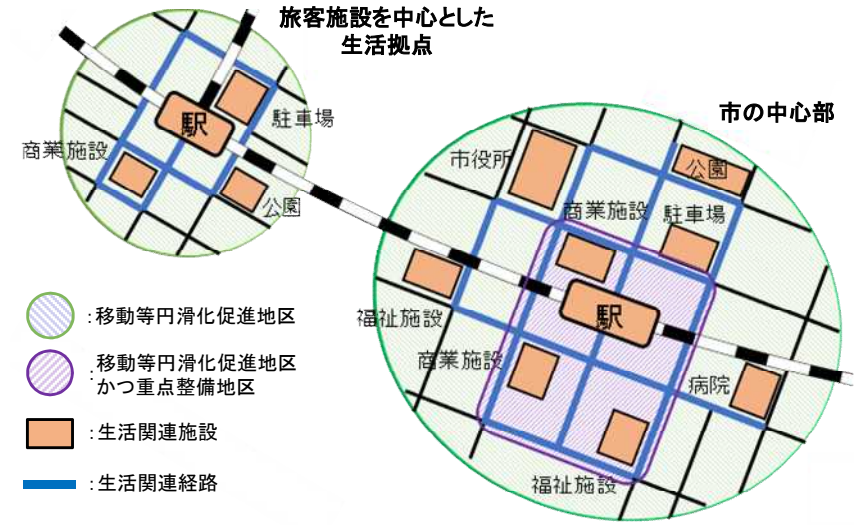
地域公共交通バリアフリー化調査事業

- 補助対象者：バリアフリー法第24条の4第1項に規定する協議会の構成員である市町村
- 補助対象経費：地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に必要な経費
 - ・協議会開催等の事務費
 - ・住民・利用者アンケートの実施費用
 - ・短期間の実証調査のための費用
 - ・地域のデータの収集・分析の費用
 - ・専門家の招聘費用
 - 等
- 補助率：1/2(上限500万円)

<<移動等円滑化方針制度の概要>>



移動等円滑化促進方針及び基本構想のイメージ



<<参考資料>> ・『移動等円滑化方針作成に関するマニュアル』 : http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html
 ・『交付要綱・実施要領』 : http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

4. 地域公共交通協働トライアル推進事業

4. 地域公共交通協働トライアル推進事業

趣旨

- 平成26年に改正された地域公共交通活性化再生法に基づき、市町村を中心に地域公共交通網形成計画の策定が進む(平成29年度末までに410件)一方で、都道府県の主導による交通圏全体を見据えた網形成計画の策定は、一部の先進的な地域に限られている。
- 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増しているとともに、地域住民の広域的な移動ニーズ、災害の広域化、長大鉄道路線の廃止等を踏まえ、これまで以上に広域的な地域公共交通ネットワークが重要となっている。
- このため、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画策定やバス等の運行への支援の特例措置により、インセンティブを付与して後押しすることで、交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指す。

概要

1. 地域公共交通調査等事業の特例

○地域公共交通網形成計画の策定への支援について補助上限額を緩和

平成30年度	平成31年度～
補助率 1/2 (上限1,000万円)	<p>都道府県及び複数の市町村を構成員に含む法定協議会 補助率 1/2 (上限1,500万円) (※)</p> <p>上記以外(単独市町村等) 補助率 1/2 (上限500万円)</p>

※以下の要件を満たす網形成計画の策定を支援。

- ①公共交通の利用者数、収支率に加え、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等の観点からの目標値その他の定量的な目標値を記載
- ②交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直しについて検討し、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載
- ③都道府県及び複数の市町村の協働に関わる、組織・体制、費用負担その他の具体的な事項を記載

⇒交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた計画を策定・推進

2. 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統、地域内フィーダー系統)の特例

○1. の要件を満たす網形成計画を策定した法定協議会に対し、インセンティブを付与

(1) 地域内フィーダー系統

【原則】・**市町村毎に設定する補助上限額**の範囲内とする。

【特例】・3年間に限り、**網形成計画の対象区域内の複数の市町村について、市町村毎に設定する補助上限額(原則と同様)の合計額**の範囲内で、法定協議会に対し補助金を交付し、柔軟に配分。

<イメージ>

	原則			特例
	A市	B市	C町	交通圏(A市・B市・C町)
上限額	100	50	50	200
補助申請額	120	50	10	180
交付額	100	50	10	180

(2) 地域間幹線系統

・3年間に限り、みなし運行回数によるカット措置を適用除外とする。(過去に補助対象となっていない系統に限る。)

⇒複数市町村にまたがる交通圏全体を見据え、幹線交通とフィーダー交通との最適な組合せを柔軟に検証

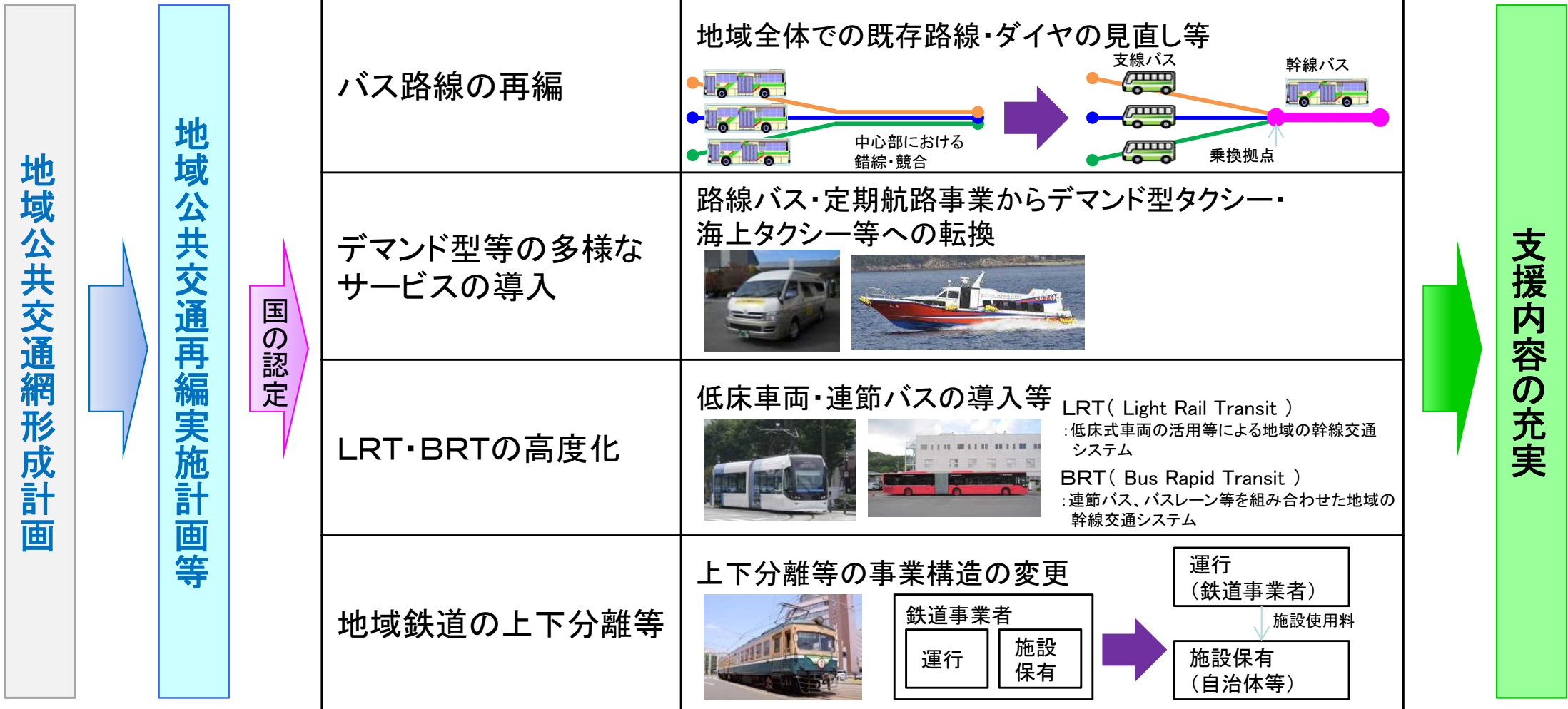
II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

5. 地域公共交通ネットワークの再編に 対する重点的な支援

5. 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対して重点的な支援を実施。

- 地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入
- LRT・BRTの高度化
- 地域鉄道の上区分離等



5.地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援(バス交通)

需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバンやセダンといった車両へのダウンサイジングと合わせて増便や定時性の向上などのサービス改善やデマンド交通への転換を行う取組等に対して支援を拡充し、地域公共交通ネットワークの効率化・再編を推進(地域公共交通再編実施計画に基づく特例)

【地域間幹線系統】

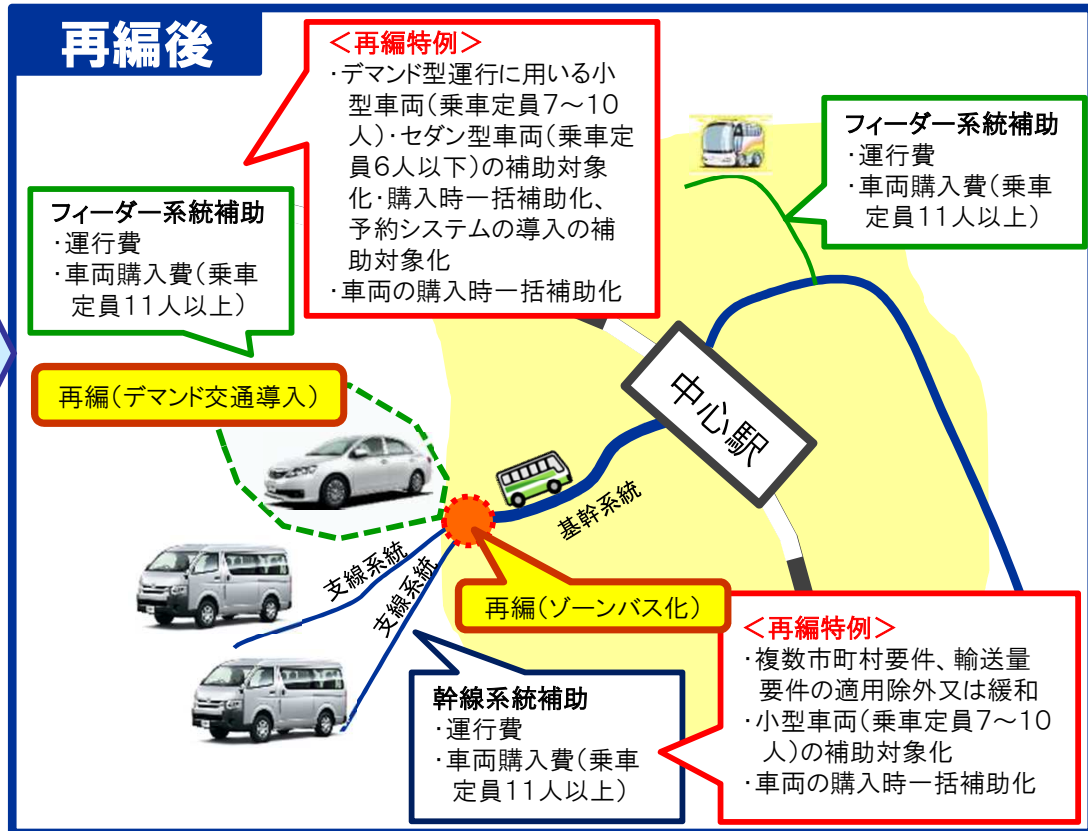
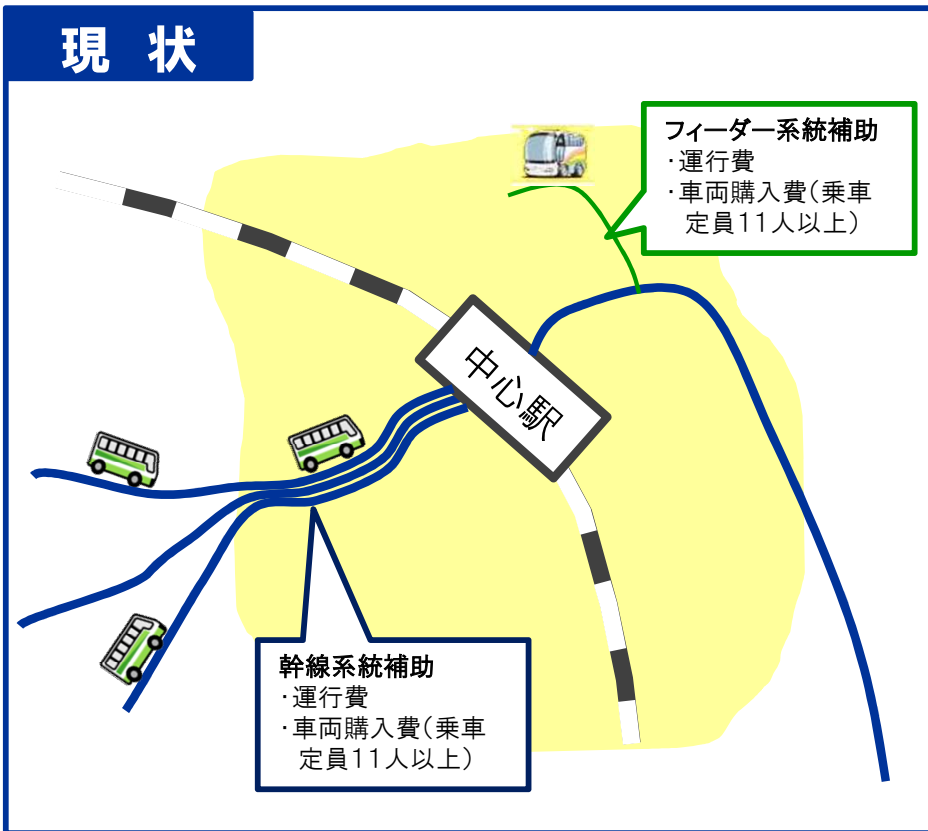
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【地域内フィーダー系統】

- ・路線バスからデマンド型運行への転換に関し、小型車両(乗車定員7~10人)及び予約システムの導入を支援。
- ・地域の実情に応じた効率的な運行を実現するため、セダン型車両(乗車定員6人以下)を補助対象化

【共通】

バス会社の資金繰りや金融費用削減のため、車両の購入時一括補助化



※「ゾーンバス化」:運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。

5. 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援 (バス交通)

地域公共交通再編実施計画に基づく路線バスからデマンド型運行への転換に関し、小型車両(セダン型車両を含む。)及び予約システムの導入を支援

小型車両の導入

デマンド型交通を導入しようとする地域は道幅が狭隘な道路等も多いことから、小回りも利き、効率的な運行にも適した小型の車両が多く用いられている状況に鑑み、デマンド型運行に用いる小型車両(セダン型車両を含む。)の導入を支援

【補助対象事業者】

一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

【補助対象経費】

乗車定員10人以下の車両(セダン型車両を含む。)の購入に係る経費(上限500万円)
 (※)バリアフリー化対応のための改造費を含む。

【補助率】

1/2



予約システムの導入

デマンド型運行において、利用者登録、利用者からの電話等による予約受付、最適運行ルート検索・設定・運行等一連の流れについて、関連機器一式(共有サーバ(クラウド方式)、PC、車載器)により一括管理し、ドアツードアの効率的なサービス提供を可能とする予約システムの導入を支援

【補助対象事業者】

一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

【補助対象経費】

予約システム導入に係る経費(関連システム開発、機器導入、オペレーター研修に要する経費)(上限1,300万円)

【補助率】

1/2

○初期経費イメージ



受付端末、オペレーター研修



車載器

5. 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援(特例措置)

	通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定等 【地域公共交通調査等事業】	地域公共交通網形成計画策定 (補助率: 1/2 上限500万円。都道府県が、交通圏ごとに区域内の市町村と協働して策定する場合は上限1,500万円) 利用促進・事業評価 (補助率: 1/2) ※最大2年間	地域公共交通再編実施計画策定 (補助率: 1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率: 1/2) ※最大5年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通: 地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率: 1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. <u>路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統</u> ⇒ ・①及び③の要件の適用除外 ⇒ ・支線系統における小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 ロ. <u>イ. の対象となる系統以外の系統</u> ⇒ ・③の要件の緩和(最低輸送量: 3人/日) 【地域内フィーダー系統】 ①の要件: <u>政令市等以外とする地域限定の解除</u> ②の要件: <u>従前から運行している系統のみなし適合</u> 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率: 1/2)
路線バスからデマンド型タクシーへの転換 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通: 予約型運行転換経費補助)】	ー	<u>デマンド型運行に用いる小型車両(乗車定員7～10人)・セダン型車両(乗車定員6人以下)の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化</u> (補助率: 1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路: 唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率: 1/2)	対象航路: 唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、 <u>左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業</u> (補助率: 1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率: 1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率: 2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率: 1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率: 1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、 <u>自治体が負担する費用負担相当分については1/2)</u>)

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

6. 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価制度

地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価制度①

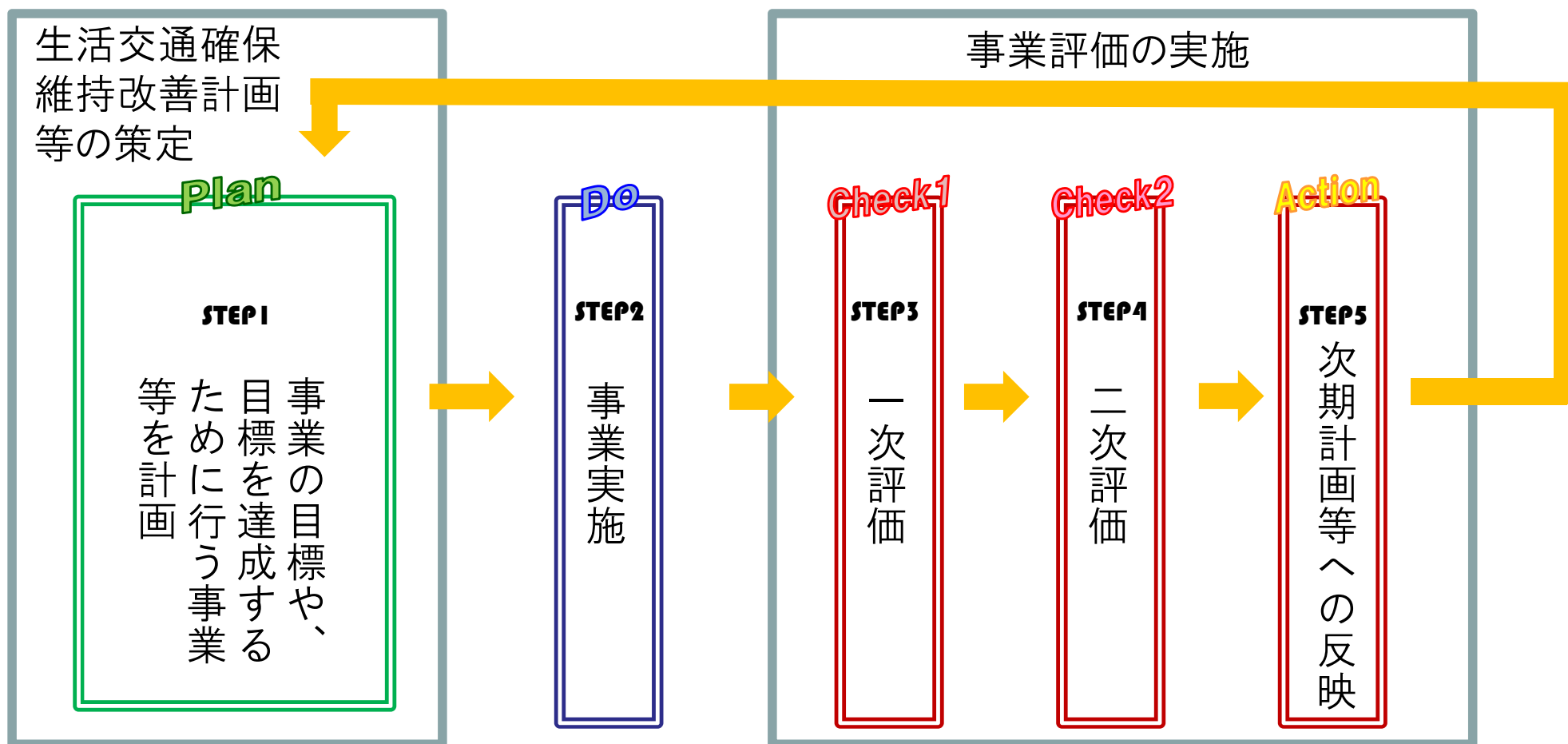
地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するもの

継続的事业（確保維持事業）

評価を行うことで、課題が発見され、次の事業で何を改善し、どうすれば効果的・効率的な事業実施となるかが明確になる

単年度事業（バリア解消促進等・調査等事業）

実施した事業の意義を確認し、今後のより効果的・効率的な事業実施につなげる



Plan

STEP1 目標や取り組み事業の計画

地域が“目指す姿”を踏まえて計画を策定した上で、それを実現するために実際に実施する事業の目的を明確にし、それに合った目標を設定する。

Do

STEP2 事業実施

Check1

STEP3 一次評価(自己評価) ※1月末まで

協議会が自ら評価を実施し、事業実施状況の確認や改善点の把握を行う。

Check2

STEP4 二次評価 ※2月末まで

各地方運輸局等に設置された第三者評価委員会において、一次評価の結果に対し、客観性・妥当性の検証及び、今後に向けてのアドバイスを受ける。

Action

STEP5 次期計画等への反映

一次評価及び二次評価の結果を、次期生活交通確保維持改善計画や、今後の地域の取組(後続事業・類似事業)へ反映させる

I. 地域公共交通関係の支援制度

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

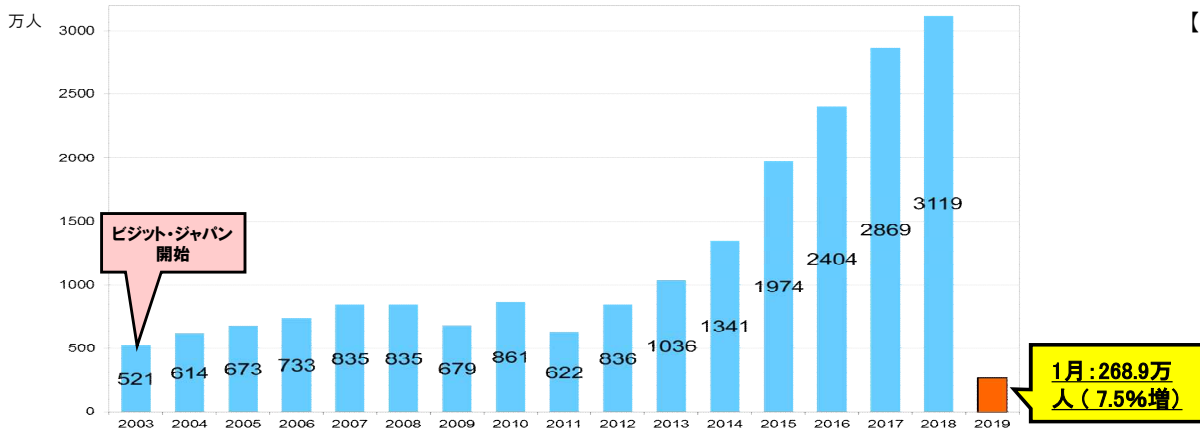
III. 関連する支援制度

IV. 新モビリティサービス推進事業

訪日外国人旅行者の受入に向けた取組状況

- 「明日の日本を支える観光ビジョン」(以下「観光ビジョン」という。)において、2020年に訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円、地方部での外国人延べ宿泊数7,000万人泊等の目標を設定し、観光施策を推進。2018年は、訪日外国人旅行者数は3,119万人、訪日外国人旅行消費額は約4.5兆円。地方部における外国人延べ宿泊数は3,266万人泊(2017年)。
- 訪日外国人旅行者の個人旅行(FIT)化が進展する中、こうした旅行形態の変化に対応しつつ、1人当たりの旅行消費額や地方部における宿泊人数の増加を進めていくことが喫緊の課題。
- そのためにも、到着空港・港湾から、乗り換え拠点を通じて地方の観光地に至るまで、公共交通機関により訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に移動できる環境の整備を強力に推進していくことが必要。

【訪日外国人旅行者数の推移】



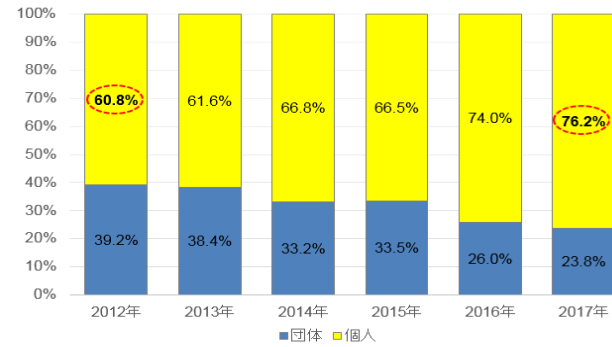
注) 2017年以前の値は確定値、2018年1月～11月の値は暫定値、2018年12月～2019年1月の値は推計値、%は対前年同月比
出典：日本政府観光局(JNTO)

【訪日外国人旅行消費額の推移】

年	訪日外国人旅行消費額
2012年(平成24年)	1兆846億円
2013年(平成25年)	1兆4,167億円
2014年(平成26年)	2兆278億円
2015年(平成27年)	3兆4,771億円
2016年(平成28年)	3兆7,476億円
2017年(平成29年)	4兆4,162億円
2018年(平成30年)	4兆5,064億円

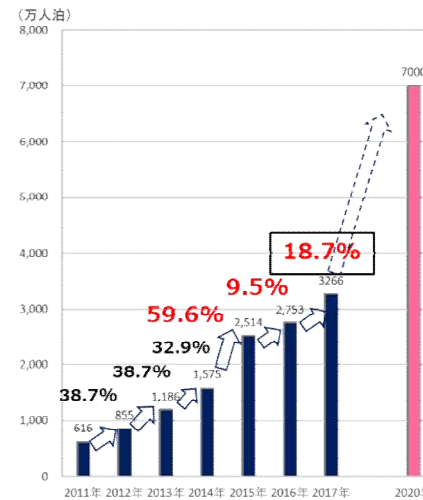
資料：訪日外国人消費動向調査(観光庁)
注1) 従来は空港を利用する旅客を中心に調査を行っていたが、短期滞在の傾向があるクルーズ客の急増を踏まえ、2018年からこうした旅客を対象とした調査も行い、調査結果に反映したところ。従来ベースの推計方法で2018年の旅行消費額を推計すると、4兆8千億円となる。
注2) パーセンテージは、訪日外国人旅行消費額全体に対する割合。
注3) 速報値につき、今後、数値が更新される可能性がある。

【団体旅行(パッケージツアー)から個人旅行(FIT)への移行】

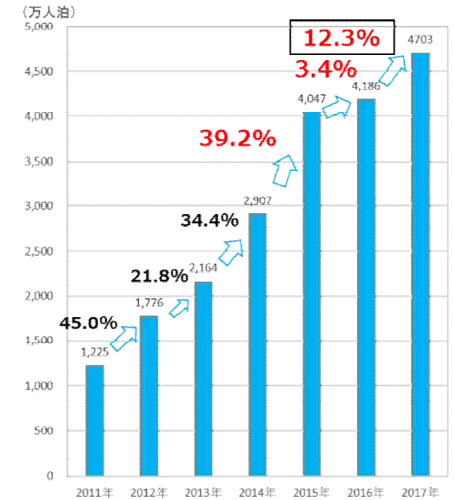


出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」【観光・レジャー目的】

地方部における外国人延べ宿泊数の伸び率の推移



三大都市圏における外国人延べ宿泊数の伸び率の推移



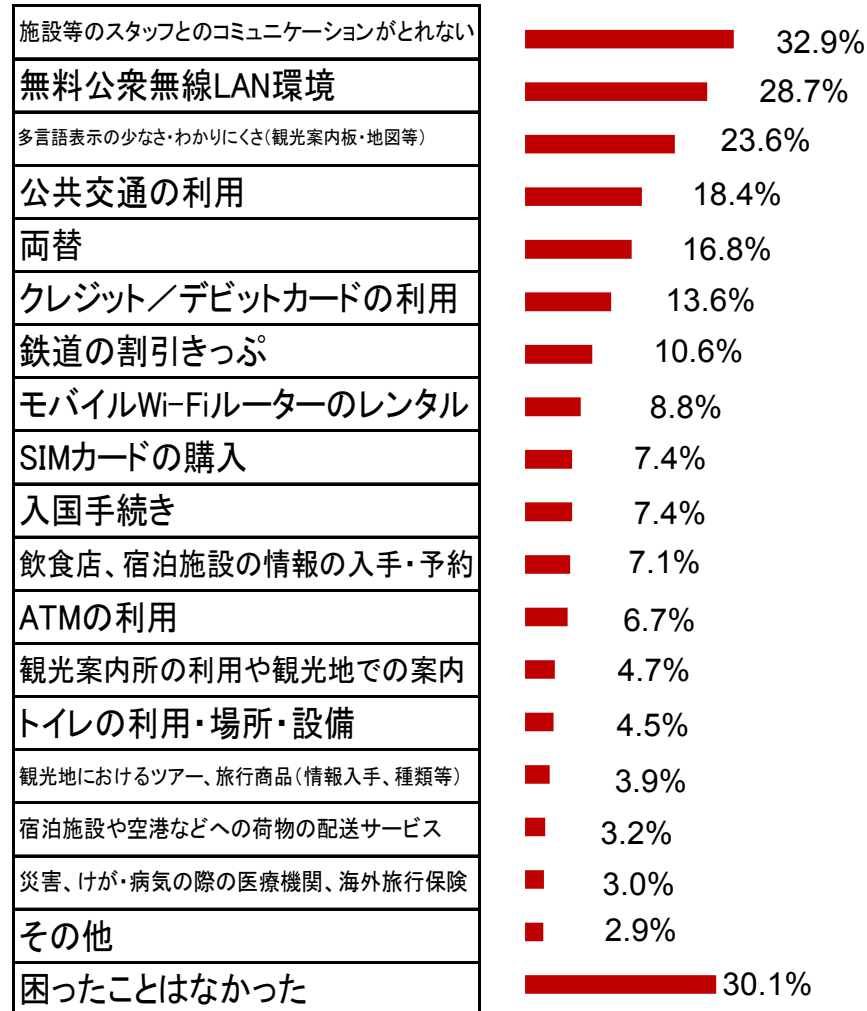
※ 三大都市圏とは、「東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、大阪、京都、兵庫」の8都府県をい、地方部とは、三大都市圏以外の都府県をいう。
※ 延べ宿泊者数とは、宿泊した人の宿泊数の合計をいう。(例)1人の宿泊者が3泊すると3人泊となる。
(出典)観光庁「宿泊旅行統計調査」

訪日外国人旅行者の国内における受入環境整備に関するアンケート」調査結果

旅行中に困ったこと

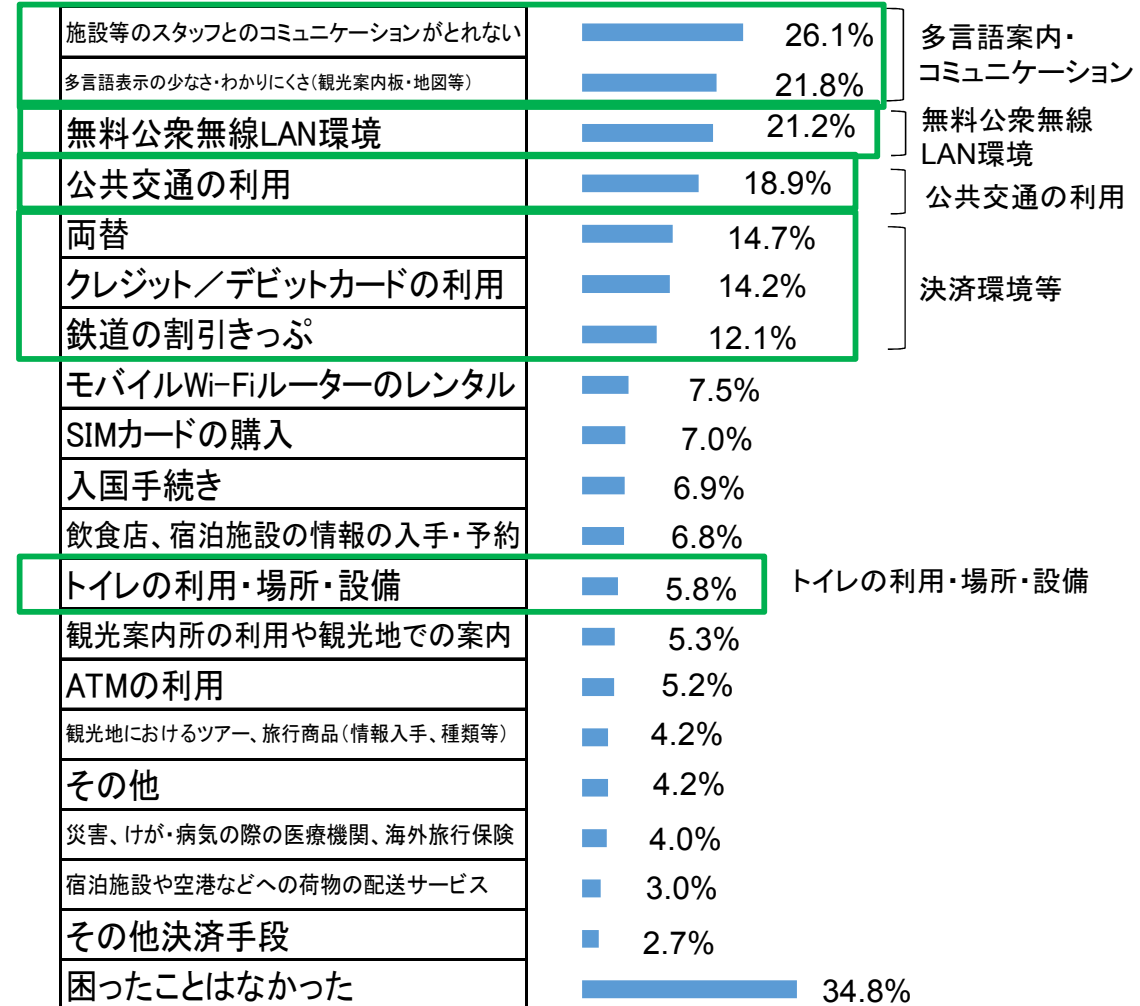
- 旅行中困ったこととして、平成29年度調査においても「多言語案内・コミュニケーション」、「無料公衆無線LAN環境」、「公共交通の利用」、「決済環境等」、「トイレの利用・場所・設備」への不満が多く挙げられている。

【平成28年度調査】



n=5,332

【平成29年度調査】



n=3,225

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

平成31年度予算額 55億円

○全国各地の観光地において、訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、地方自治体や民間事業者等が行う外国人観光案内所の機能強化、トイレの洋式化、公共交通機関の移動円滑化、旅館・ホテルのバリアフリー化等の個別の取組を支援する。あわせて、外国人観光案内所等の災害等の非常時の対応能力の強化を図る。

地方での消費拡大に向けたインバウンド対応支援事業

- 外国人観光案内所等の整備・改良等及び災害等の非常時対応の強化
- 公衆トイレの洋式便器の整備及び機能向上
- 手ぶら観光カウンターの機能向上
- 多様な宗教・生活習慣への対応力の強化 等

・外国人観光案内所等の整備・改良等及び災害等の非常時対応



・公衆トイレの洋式便器の整備及び機能向上



・手ぶら観光カウンターの機能向上



・多様な宗教・生活習慣への対応力の強化



宿泊施設インバウンド対応支援事業

○基本的ストレスフリー環境整備

- ・Wi-Fiの整備
- ・案内表示の多言語化
- ・決済端末の整備



・自社サイト多言語化等



・ムスリム受入マニュアル作成



○バリアフリー環境整備

- ・トイレのバリアフリー化
- ・手すりの設置



・段差解消(エレベーター等)



・出入口の改修



交通サービスインバウンド対応支援事業

- 多言語表記、多言語案内用タブレット端末の整備
- 旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備
- 旅客施設や車両等のトイレの洋式化及び機能向上
- 全国共通ICカード、QRコード決済等の導入
- 旅客施設や車両等の移動円滑化 等

・多言語表記等



・多言語案内用タブレット端末等の整備



・無料Wi-Fiの整備



・トイレの洋式化及び機能向上



・全国共通ICカード、QRコード決済等の導入



・移動円滑化



実証事業

- 災害発生時における外国人観光案内所の初動対応マニュアルの作成
- ナイトタイムエコノミー等の新たなニーズに対応した交通サービスの推進に向けた調査 等

補助率

定額、2分の1、5分の2、3分の1、4分の1

事業主体

- (1) 地方公共団体(港務局を含む)
- (2) 民間事業者(公共交通事業者等を含む。)
- (3) 航空旅客ターミナル施設を設置し、又は管理する者
- (4) 協議会等

外国人観光旅客利便増進措置の概要

背景

- 個人手配型旅行への急速なシフト等旅行形態が多様化する等、**外国人観光旅客は量的・質的両面で大きく変化。**
- 観光先進国の実現は地方創生の柱であり、訪日外国人旅行者2020年4,000万人等の目標達成には、外国人観光旅客の地方への来訪、滞在の更なる拡大とともに、**単なる情報提供に留まらない多面的な受入環境整備の拡充が急務。**
- 特に公共交通事業者については、**利用者の目線を第一とした更なるサービス向上方策について、自ら検討し、速やかに実施**に移すことが必要。
- このため、国際観光振興法における枠組みを活用して、公共交通分野における更なるインバウンド受入環境を整備。

外国人観光旅客利便増進措置の概要

- 公共交通事業者等(※)に対し、従来の多言語による情報提供に加え、無料Wi-Fi環境整備、洋式トイレ化等外国人観光旅客の利便を増進するために必要な措置**(外国人観光旅客利便増進措置)の実施を努力義務化。**
- 多数の外国人観光旅客の利用が見込まれる路線等については、外国人観光旅客利便増進措置を実施するための**計画の作成及び当該計画に基づく措置の実施を義務化。**

(※) 国際観光振興法第2条における公共交通事業者等は、以下のとおり。

鉄道事業者、バス事業者、バスターミナル事業者、旅客船事業者、港湾管理者、エアライン、空港ビル事業者

外国人観光旅客利便増進措置の内容(法第7条)

- ・多言語による情報提供、・Wi-Fi利用環境整備、・洋式トイレ化、
- ・その他の外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置



【車両における無料Wi-Fi環境整備の例】

(参考)外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律の改正

- 公共交通事業者等は、観光庁長官が定める基準に従い、**外国人観光旅客利便増進措置を講ずるよう努めなければならない。**(第7条関係)
- 観光庁長官は、公共交通事業者等の事業に係る路線又は航路について、外国人観光旅客の利便の増進を図ることが特に必要であると認めるときは、**外国人観光旅客利便増進措置を講ずべき区間として指定することができる。**(第8条関係)
- 指定された区間において事業を営んでいる公共交通事業者等は、**外国人観光旅客利便増進実施計画を作成し、これに基づき、当該外国人観光旅客利便増進措置を実施しなければならない。**(第9条関係)
- 観光庁長官は、公共交通事業者等が実施計画に基づき**外国人観光旅客利便増進措置を実施していないと認めるときは、勧告・公表することができる。**(第10条関係)

平成31年度予算額 55億円(新規)
(国際観光旅客税財源充当事業)

○ 地方部への訪日外国人旅行者の誘致の加速化に向け、我が国へのゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取組を一気呵成に進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現する。

①～④をセットで整備

①多言語対応(事故・災害時等を含む)

- 多言語誌等
- スマートフォンアプリの活用等による案内放送の多言語化
- タブレット端末、携帯型翻訳機、多言語拡声装置等の整備
- 多言語マロケーションシステムの設置

②無料Wi-Fiサービス

- 旅客施設や車両等の無料Wi-Fiの整備

③トイレの洋式化

- 洋式トイレ、多機能トイレの整備

④キャッシュレス決済対応

- 全国共通ICカードの導入
- QRコードやクレジットカード対応、企画乗車船券のICカード化
- 企画乗車船券の発行
- レンタカーのキャッシュレス対応

※通常は整備が想定されない場合(例：②無料Wi-Fiサービス(レンタカー等)、③トイレの洋式化(バス、タクシー、レンタカー等)等)については、適用除外とする。
※①及び④については、少なくともいずれか1つ実施。

✦ (あわせて⑤～⑦を支援可能)

⑤非常時のスマートフォン等の充電環境の確保



■非常用電源装置・携帯電話充電設備等

or

⑥大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上



(旅客施設の段差解消) (LRTシステムの整備) (インバウンド対応型タクシー) (インバウンド対応型バス) (荷物置き場の設置)
■段差解消やスーツケース置き場の確保

or

⑦移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応



■観光列車 ■魅力ある観光バス ■サイクルトレイン

空港・港湾

空港・港湾
アクセス

(長距離移動
交通拠点間)

二次交通

周遊地域

訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等

補助率

1/2

(①～④のうちのいずれかを実施済の場合は、1/3)

補助対象事業者

公共交通事業者、旅客施設の設置管理者等

- 近時、既存の交通手段を補完する新たな輸送サービスとして、狭小な道や高台の住宅団地等における地域住民のラストワンマイル等の役割を果たすグリーンスローモビリティの活用が進められているところ。

※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行する場合は、既存の制度による支援が可能。

グリーンスローモビリティ: 時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上の電動モビリティ

【グリスロの5つの特長】

- ① Green…CO2排出量が少ない電気自動車
- ② Slow…ゆっくりなので、観光にぴったり
- ③ Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可

- ④ Small…小型なので狭い道でも問題なし
- ⑤ Open…窓がない開放感が乗って楽しい

※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行可



4人乗り



7人乗り



10~16人乗り



【活用場面の例】地域住民のラストワンマイルとして。観光客向けの新しいモビリティとして。



京都府伊根町

- 離合が難しい狭小な道。観光客が増えたが、道が狭く歩行者も危険。
- 地域住民のラストワンマイル、観光客の移動モビリティとして、伊根町観光協会が自家用有償旅客運送による有償実証実験を2018年11月に実施



広島県福山市

- 古くからの地割を残す狭隘な道。急な坂道が多い。
- 地域住民の移動、観光客の移動モビリティとして、国交省の実証調査を実施。タクシー事業として2019年4月から事業開始予定



大分県姫島村

- 瀬戸内海の完全離島。道は狭く坂は急。公共交通空白地域。
- 7月からレンタカー事業を開始。
- 今後、高齢者の移動手段、観光客向けのガイトモビリティとしても活用予定。



東京都豊島区

- 池袋エリアのまちづくり、ブランディングの推進。
- 中心市街地を周遊する観光客向けの周遊バスとして、2019年11月から乗合バス事業を開始予定。

地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの導入を同時に進められる「グリーンスローモビリティ」の地域での活用に向けて、地方自治体を対象に実証調査地域を募集したところ13地域から応募がありました。審査の結果、5地域を選定し、実証調査を行いました。2019年度も新たに地域を募集し、同様の実証調査を実施する予定です。

提案者	事業名称
福島県いわき市	被災復興地域の経済循環促進に向けた地域交通イノベーション実証事業 【被災地中心市街地での観光客向け定期周遊モビリティ】
三重県東員町	高齢化が進む住宅団地で共助によるモビリティサービスの実現 【名古屋圏圏域での住民向けデマンド型ラストマイルモビリティ】
岡山県備前市	鶴海お出かけちょい乗りカート運行事業 【福祉と連携した中山間高齢者向けデマンド型ラストマイルモビリティ】
広島県福山市	しおまち（潮待ち）モビリティ実証事業～国内随一の近世港町「鞆の浦」の暮らしとおもてなしをつむぐ～ 【住民の暮らし、観光客のおもてなし、離島のお出かけモビリティ】
熊本県天草市	低炭素型モビリティを活用した世界遺産と住環境の保全支援事業 【世界遺産集落で住民生活と共存する住民・観光向けモビリティ】

【平成30年度実証実験の様子】



背景・目的

- 「SDGs」(持続可能な開発目標)や「パリ協定」を踏まえ、脱炭素イノベーションによる地域社会・経済システムの変革が不可避。
- このため、各地域がその特性を活かした強みを発揮し、地域ごとに異なる資源が循環する自立・分散型の社会を形成しつつ、それぞれの地域の特性に応じて近隣地域等と共生・対話し、より広域的なネットワークを構築していく「地域循環共生圏」の創造が必要。
- 特に、脱炭素と関連の深い地域エネルギーや地域交通分野において、民間の知見・資金を最大限活用した経済合理性、持続可能性を有する自立・分散型地域エネルギーシステムや脱炭素型地域交通モデルの確立を目指す。

■ 先進技術を用いた導入方法の実証 (委託)

(1) 地域エネルギー、地域交通分野での地域循環共生圏構築のための検討経費のうち

2. CNF、IoT技術等の先進技術を活用したグリーンスローモビリティの導入実証事業

車体へのCNF(※)部材の導入やIoTを活用したモビリティサービスの構築など、交通のさらなる低炭素化の実現を目的とした、複数テーマにおけるグリーンスローモビリティに関する実証を実施。

※CNF(セルロースナノファイバー)：木材等をナノ単位まで細分化して得られる素材で、鋼鉄の5分の1の軽さで5倍の強度があり、次世代素材として期待されている。

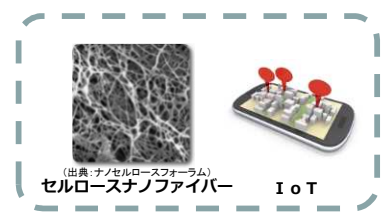
実施期間：2019年度～2023年度

事業スキーム



IoTとグリーンスローモビリティを組み合わせた導入による、地域課題の解決と交通の大幅な低炭素化の同時達成

イメージ



■ 計画策定・導入に係る費用の支援 (補助)

(2) 地域再エネ等の活用による持続可能な自立・分散型地域エネルギーシステムや脱炭素型地域交通モデルの構築支援事業のうち

3. 自動車CASE活用による脱炭素型地域交通モデル構築事業

自動車CASE(※)、電動モビリティを活用した脱炭素交通モデルの構築を目的とした、

① 事業性が見込まれる電動モビリティ(EV、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、電動二輪等)を活用した地域交通脱炭素化に向けた計画策定

② ①で策定した事業計画等に基づく脱炭素型地域交通モデル構築に必要な設備等の導入に係る費用の一部を支援。

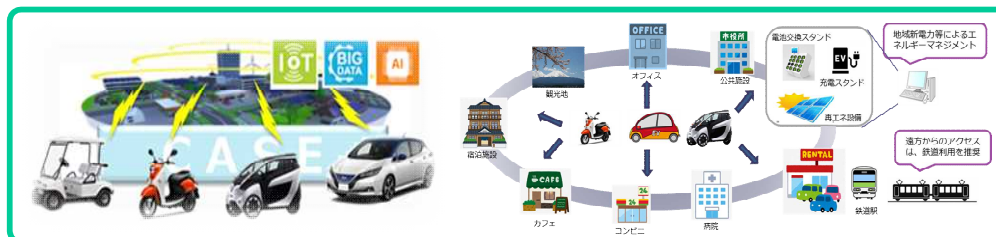
※CASE：Connected(接続)、Autonomous(自律走行)、Shared(共有)、Electric(電動)の略。これらを組み合わせたサービスは次世代の地域交通の姿として注目されつつある。

実施期間：2019年度～2023年度

事業スキーム



イメージ



I. 地域公共交通関係の支援制度

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

III. 関連する支援制度

IV. 新モビリティサービス推進事業



2014年、ヘルシンキ市において域内の
自家用車を2025年までにゼロにする
ロードマップが示された。
⇒2016年、様々な公共交通を一括で
検索・予約・決済できるアプリ
「Whim」がスタート

WHAT IF ALL
TRANSPORTATION
WAS
CONVERGED...

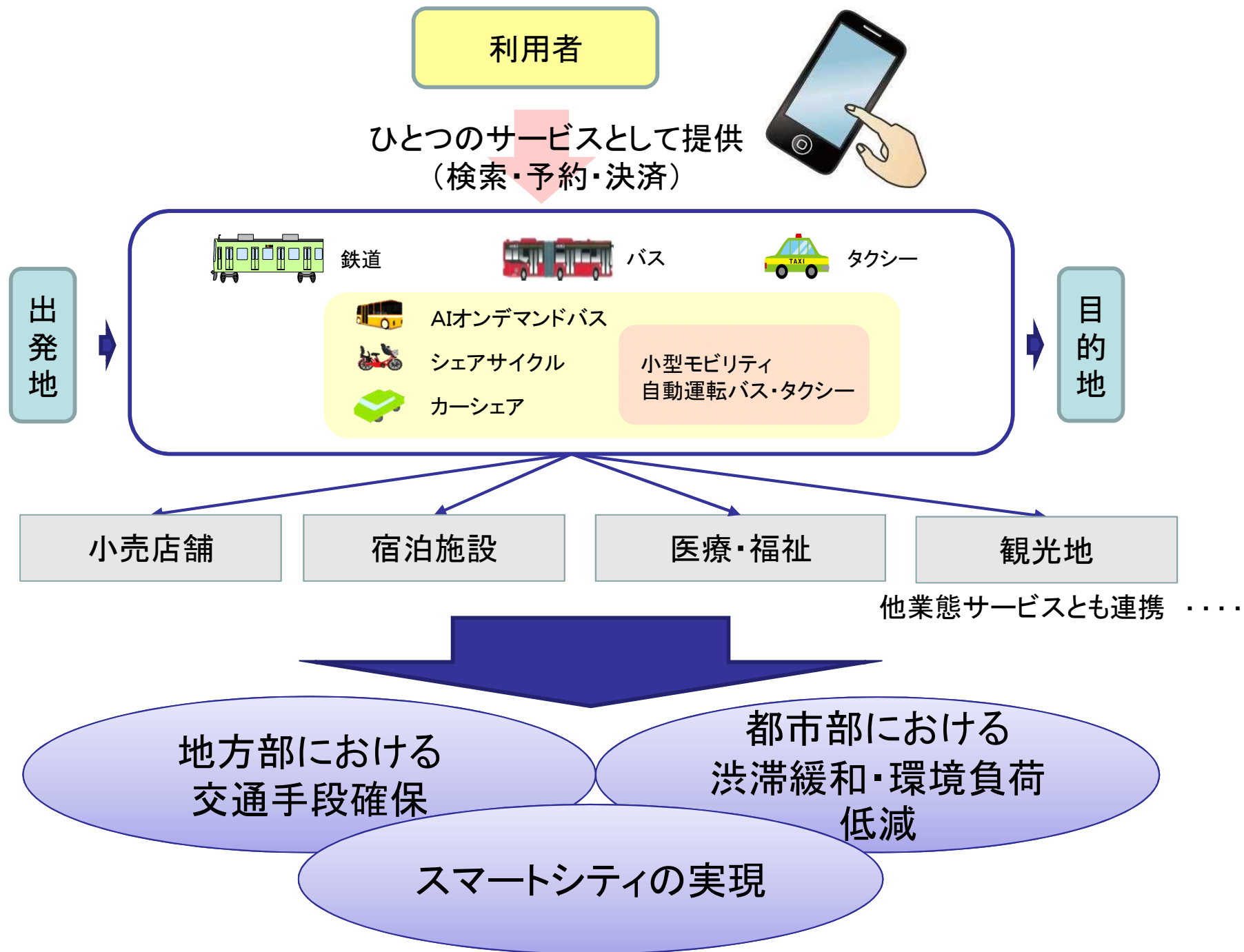
スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)

※未来投資会議 構造改革徹底推進会合 地域経済・インフラ会合(平成30年4月17日)
計量計画研究所 牧村氏発表資料より抜粋

効果

- 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキでのWhimユーザー:48%→74%)
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集(→路線の再編)

出典: MaaS ALLIANCE "White Paper"
ERTICO "VISION PAPER"



1. 開催の趣旨

- 地域交通においては、都市部では道路混雑やドライバー不足、地方部では高齢化の深刻化等に伴う地域の交通サービスの縮小や移動そのものの縮小等、様々な問題が存在。
- 昨今、交通事業者がMaaS、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスの取組を開始。これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野での新たな事業展開の可能性を広げるとともに、新たな都市の装置として都市のあり方にも大きなインパクトをもたらす可能性。
- このため、近年の諸外国、我が国の官民における様々な取組も踏まえながら、我が国における望ましいMaaSのあり方、バス・タクシー分野でのAI・自動運転の活用に応じた課題抽出・今後の取組の方向性などを検討するため、有識者等による「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催。

2. メンバー

【有識者】

石田 東生	筑波大学特命教授
伊藤 昌毅	東京大学生産技術研究所助教
鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
川端 由美	自動車ジャーナリスト、株式会社ローランド・ベルガー
須田 義大	東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター教授
高原 勇	筑波大学未来社会工学開発研究センター長 トヨタ自動車株式会社未来創生センターBR未来社会工学室長
森本 章倫	早稲田大学社会環境工学科教授
矢野 裕児	流通経済大学流通情報学部教授
吉田 樹	福島大学経済経営学類准教授

【事務局】

総合政策局公共交通政策部交通計画課
都市局都市計画課都市計画調査室
道路局企画課評価室

3. スケジュール

- 第1回 10月17日(水)
 - ・現状の把握と検討の方向性
- 第2回～第4回 11月～12月
 - ・MaaSに関する事業者ヒアリング
- 第5回 12月13日(木)
 - ・中間整理
- 第6回 1月17日(木)
 - ・その他サービス革新、技術革新の取組に関する事業者ヒアリング
- 第7回 2月19日(火)
 - ・中間とりまとめの審議
- 第8回 3月14日(木)
 - ・中間とりまとめ

検討の背景・必要性

- 都市部と地方部では交通に係る現状や課題が大きく異なり、例えば都市部では混雑、地方部ではサービスの維持が課題である。
- 一方サービス面では、技術革新を受け、IoTやAIを活用したMaaS等の新たなモビリティサービスへの取組が活発になっている。
- MaaSは交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりのあり方までも変え得る。
- 「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指して、「日本版MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要である。

地域横断的な取組

MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進

- 連携データの範囲及びルールの整備
 - オープン化すべきデータ(協調領域のデータ)とそれ以外のデータ(競争領域のデータ)の線引きを早急に国が提示
- データ形式の標準化
 - 交通事業者に対して、国の推奨データ形式によるデータ整備を奨励
- API仕様の標準化・設定の必要性
 - セキュリティや個人情報保護に留意しながら、交通事業者とMaaS事業者間のデータ共有用のAPI仕様を標準化
- データプラットフォームの実現
 - 入手可能なデータと利用条件が明示されるデータプラットフォームを実現
 - 交通事業者へのフィードバックの仕組みや他産業との連携機能も設計
- 災害時の情報提供等データの公益的利用
 - 災害時にも利用者に運行情報が適時適切に提供されるよう設計

運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- 事前確定運賃について
 - 利用者の予見可能性を高めるため、タクシーに事前確定運賃を早急に導入
- サブスクリプション(定額制)について
 - 利用者ニーズに沿ったきめ細やかなサービスの導入を奨励
- ダイナミックプライシングについて
 - 実証実験等を通じた社会受容性の確認から検討
- 現時点のMaaSに関する法制上の整理
 - サービス形態は様々なものが想定されるため、旅行業法の適用の有無に留意
- MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討
 - MaaSの適正運用と事業者の負担低減のために法令を含む制度のあり方を検討
- 決済について
 - キャッシュレス対応の決済システムや乗車時の確認手段に必要な投資への支援

まちづくり・インフラ整備との連携

- 都市・交通政策との整合化
 - 立地適正化計画や地域公共交通網形成計画等、都市・交通政策との整合がとれたサービス設計
- 多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成)
 - 乗り換え抵抗の低減など、シームレス化に必要な交通結節点の改善
 - 新たなモビリティサービス普及に対応可能な官民連携による交通拠点の整備
- 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備(ネットワーク形成)
 - 自動走行に対応した道路空間の基準等を整備
- まちづくり計画への移動データの活用
 - MaaS経由の移動データと様々な統計データを組み合わせることが可能な都市データプラットフォームを整備
 - まちづくりでのデータ活用方法を整理

新型輸送サービスの推進

- 実証実験に対する支援
- 自動運転による交通サービスの提供拡大に必要な施策の検討

その他の取組の方向

- 競争政策の見直し
- 人材育成
- 国際協調

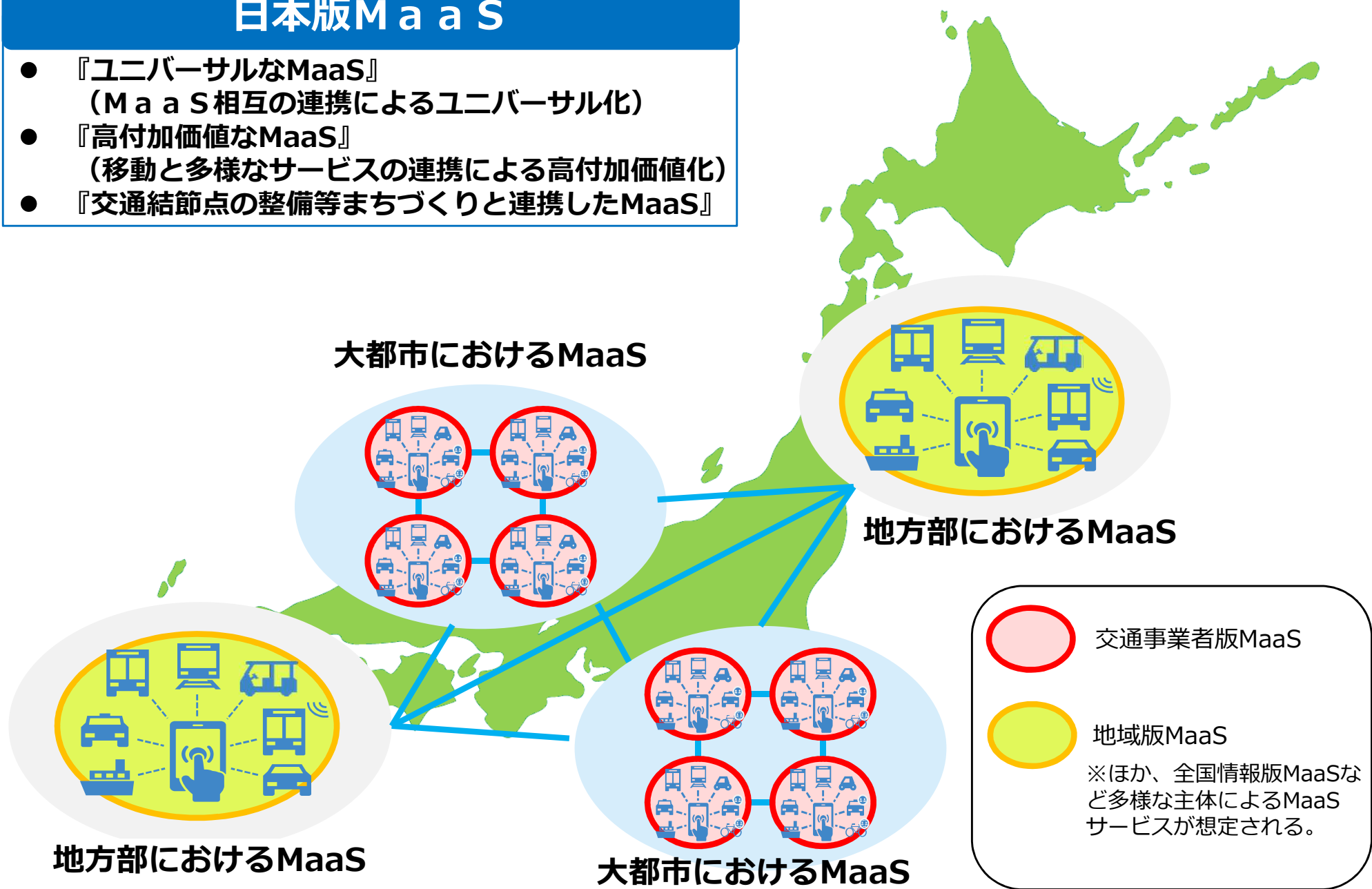


地域ごとに異なる課題に対応するため、「大都市型」「大都市近郊型」「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」「観光地型」の5つの地域類型を設定し、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に向けた今後の取組の方向性を整理

日本版MaaSのイメージ

日本版MaaS

- 『ユニバーサルなMaaS』
(MaaS相互の連携によるユニバーサル化)
- 『高付加価値なMaaS』
(移動と多様なサービスの連携による高付加価値化)
- 『交通結節点の整備等まちづくりと連携したMaaS』



大都市におけるMaaS

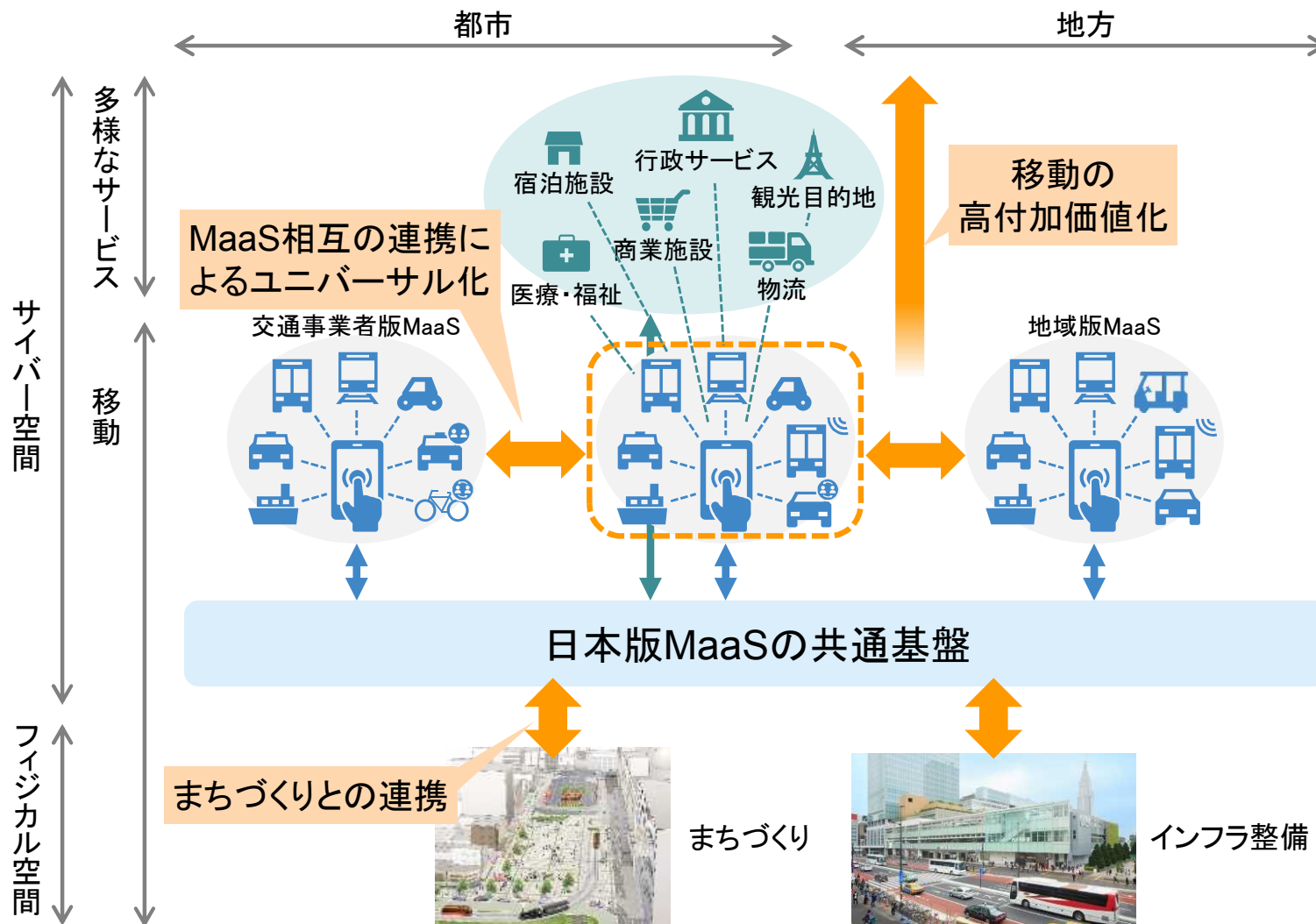
地方部におけるMaaS

地方部におけるMaaS

大都市におけるMaaS

● 交通事業者版MaaS
● 地域版MaaS
 ※ほか、全国情報版MaaSなど多様な主体によるMaaSサービスが想定される。

■ 都市と地方、高齢者・障がい者等を含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組みとして、「日本版MaaS」の早期実現を目指すべきである。



【取組の視点】
 「必要なとき、必要なだけ」、「利用しやすい価格」で利用できるなど、利用者目線で取り組むことが必要
 KPI(アウトカム指標、施策ごとのアウトプット指標)を設定するための検討が必要

アウトカム指標例

- ・外出率
- ・平均移動時間
- ・公共交通の分担率
- ・鉄道の混雑率
- ・渋滞損失時間

▶ 目指すべき姿: 「MaaS相互の連携によるユニバーサル化」と「移動の高付加価値化」が望ましいまちづくりの実現に資する形で位置づけられた「日本版MaaS」の早期実現

地域特性ごとの取組

	(1)大都市型	(2)大都市近郊型	(3)地方都市型	(4)地方郊外・過疎地型	(5)観光地型
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> 人口:大 人口密度:高 交通体系:鉄道主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:大 人口密度:高 交通体系:鉄道/自動車 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:中 人口密度:中 交通体系:自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:低 人口密度:低 交通体系:自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:— 人口密度:— 交通体系:—
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズの多様化への対応 潜在需要の掘り起こし 日常的な渋滞や混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト/ラストマイル交通手段の不足 イベントや天候等による局所的な混雑 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 公共交通の利便性・事業採算性の低下 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 地域交通の衰退 交通空白地帯の拡大 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足の深刻化 	<ul style="list-style-type: none"> 地方部における二次交通の不足、観光交通の実現 急増する訪日外国人の移動円滑化 多様化する観光ニーズへのきめ細やかな対応
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> 全ての人にとっての移動利便性の向上 日常的な混雑の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト/ラストマイルサービスの充実 特定条件下での局所的な混雑の解消 	<ul style="list-style-type: none"> 地域活性化に向けた生活交通の利便性向上 域内の回遊性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保・維持 交通空白地での交通網・物流網の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客の回遊性の向上 訪日外国人の観光体験の拡大・向上
実現イメージ(例)	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・MaaS相互間の連携 ・多様なモード間の交通結節点の整備 ・ユニバーサルデザインへの配慮 ・多言語での情報提供など ○新型輸送サービス ・相乗りタクシー、超小型モビリティ、シェアサイクルなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・大都市MaaSとの連携 ・基幹交通とファースト/ラストマイル交通の統合 ・生活サービスとの連携 ・多様な決済・乗車確認手段の提供など ○新型輸送サービス ・カーシェア、オンデマンド交通、将来的な自動運転サービスなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・他地域MaaSとの連携 ・新たな乗換拠点の創出 ・複数交通モードでの定額制サービス ・生活サービスとの連携 ・多様な決済・乗車確認手段の提供など ○新型輸送サービス ・オンデマンド交通、カーシェアなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・近隣MaaS等との連携 ・地域内の様々な輸送資源の統合 ・生活サービスとの連携など ○新型輸送サービス ・過疎地域における貨客混載、道の駅等の小さな拠点を核とした自動運転サービスなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS ・空港アクセス交通、都市間幹線交通含むMaaSとの連携 ・手荷物配送サービスとの統合 ・観光サービスとの連携など ○新型輸送サービス ・オンデマンド交通、グリーンスローモビリティなど
今後の取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な事業者間のデータ連携の実現 ・持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 ・交通事業者同士の連携・協働 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民視点での持続可能なサービスの実現 ・持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者間の持続的な連携・協働 ・各地域のMaaSの相互運用性の実現

背景

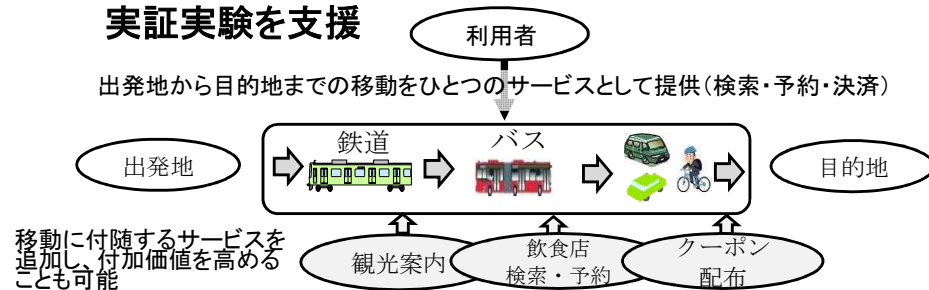
- 近年の交通分野においては、大都市圏における道路混雑、過疎地域における少子高齢化等に伴う交通サービスの縮小や移動そのものの縮小、さらにはドライバー不足が発生するなど、交通サービスに様々な問題が生じている。
- 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発などが進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS(Mobility as a Service)の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。国土交通省では、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、日本型MaaSのあり方、今後の取組の方向性を検討中。

都市部・地方部において、新たなモビリティサービスの創出を目指す。

多様な地域での実証実験の支援×オープンデータの実証実験 による新モビリティサービスの共通基盤の実現

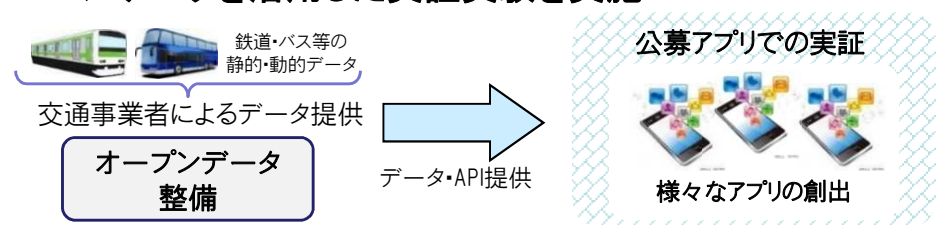
新モビリティサービス実証実験の支援

- 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援



オープンデータ実証事業

- 公共交通分野における民間の主体的なオープンデータ化の推進に向けて諸課題を検討するため、オープンデータを活用した実証実験を実施



日本型MaaSの共通基盤の構築の実現に向けた検討

- 新モビリティサービス実証実験の支援やオープンデータ実証事業の成果を踏まえつつ、日本型MaaS共通基盤の実現に向けたデータ連携のあり方等の検討を行う。