

地域公共交通に関する補助制度について

令和2年7・8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. 日本版MaaS推進・支援事業

V. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

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)

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

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. 日本版MaaS推進・支援事業

V. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和2年度予算額 204億円
 (令和元年度補正予算額49億円
 を加え、前年度比1.15)

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援
 (上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みの強化などの見直しを検討)

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)

<支援の内容>

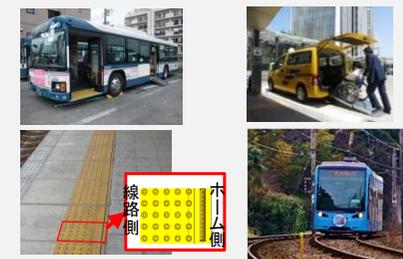
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



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実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑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>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等
- 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・基本構想の策定に係る調査

※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、まちづくりとも連携し、特例措置により支援

※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、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、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)

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)

令和2年度予算額 7億円
 (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. 地域公共交通における感染拡大防止対策

7. 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価制度

8. 今後の見直しの方向性

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

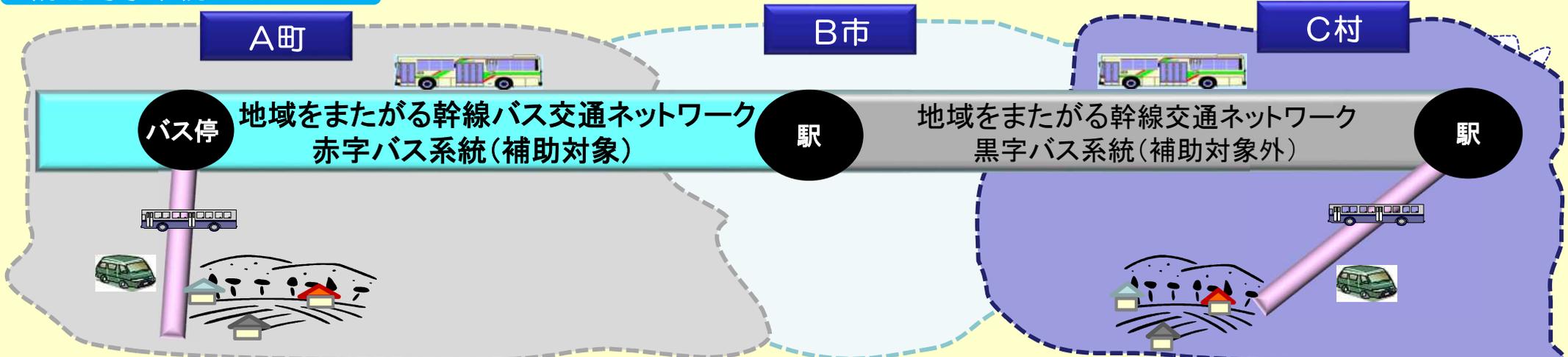


<補助対象経費算定方法>

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。

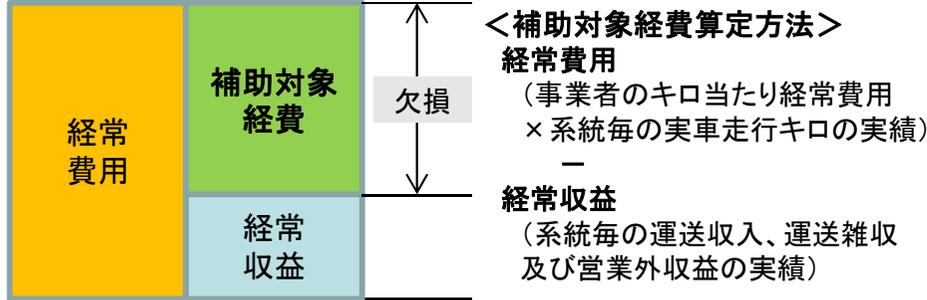
補助内容

○ 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

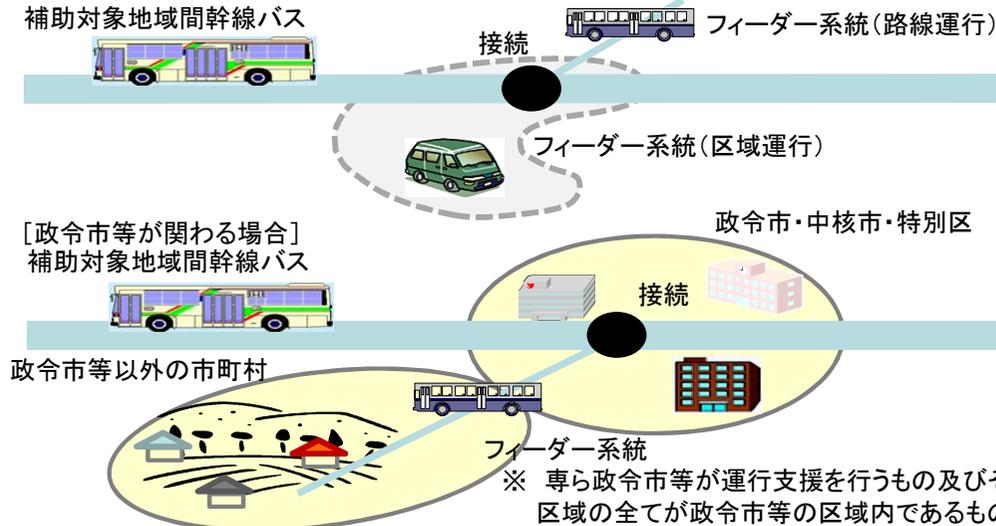
○ 主な補助要件

協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、

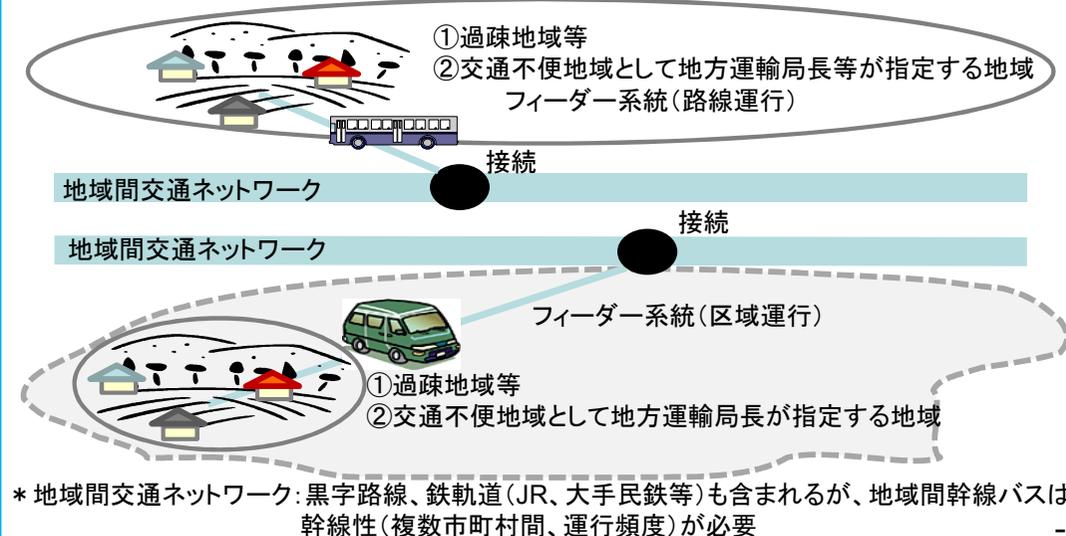
- ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
- ・経常赤字であること

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 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
	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"> 幼稚園送迎バス
災害のため緊急を要するときに行う運送 (法 § 78)				

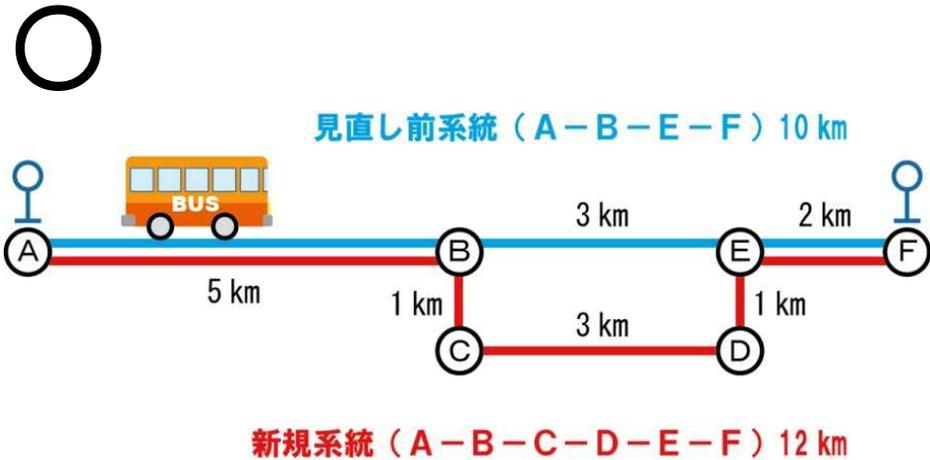
地域公共交通確保維持事業補助対象

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)】

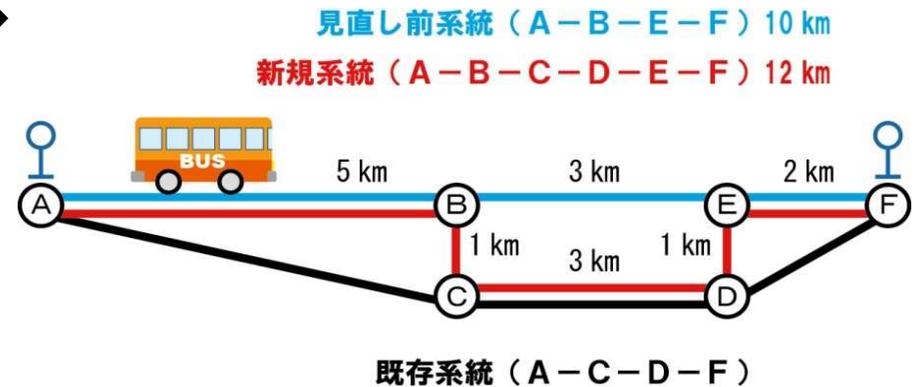
【ケース1: 基本パターン】



- ・ 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**。

【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**。

※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。

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)

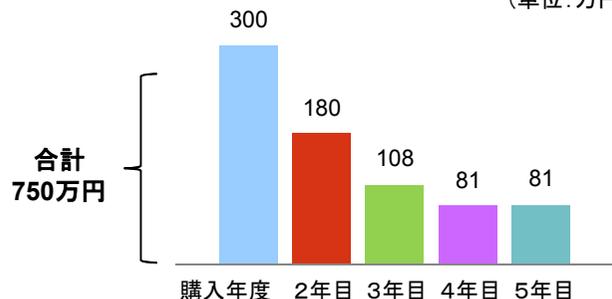
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

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)

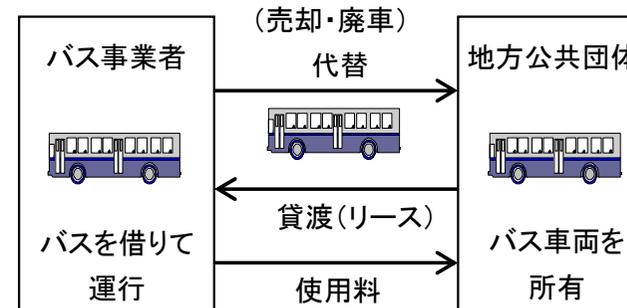


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 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

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 自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助【拡充】

- 過疎地域等における高齢者等の足を確保するためには、バス・タクシーと自家用有償旅客運送を適切な役割分担のもと組み合わせ、持続可能な地域交通を実現する必要がある。
- このため、「成長戦略実行計画」に基づき、自家用有償旅客運送の実施の円滑化のために制度を見直すこととあわせ、その導入を促進するために市町村、NPO等による車両購入等への支援の拡充を図る。

【自家用有償旅客運送の実施の円滑化】

(「成長戦略実行計画」(令和1年6月21日閣議決定)に位置づけ)

- 市町村が交通事業者(タクシー事業者等)に運行管理を委託するなどの連携を図る場合の法制を整備し、地域における合意形成手続きを容易化
⇒安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減
- 地域公共交通網形成計画に位置づけた場合は、手続きを簡素化
⇒広域的な取組を促進



地域の需要に応じて効率的な運行を促すため、小型車両の導入や運転者の講習受講料を支援

【補助対象事業者】地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会

【補助対象経費】●乗車定員10人以下の車両(一括補助)

●運転者の講習受講料

【補助率】1/2

【補助要件】●法定計画に位置づけられた確保維持事業(運行費補助)の対象システムの運行の用に供するもの

●自家用有償旅客運送の用に供するもの



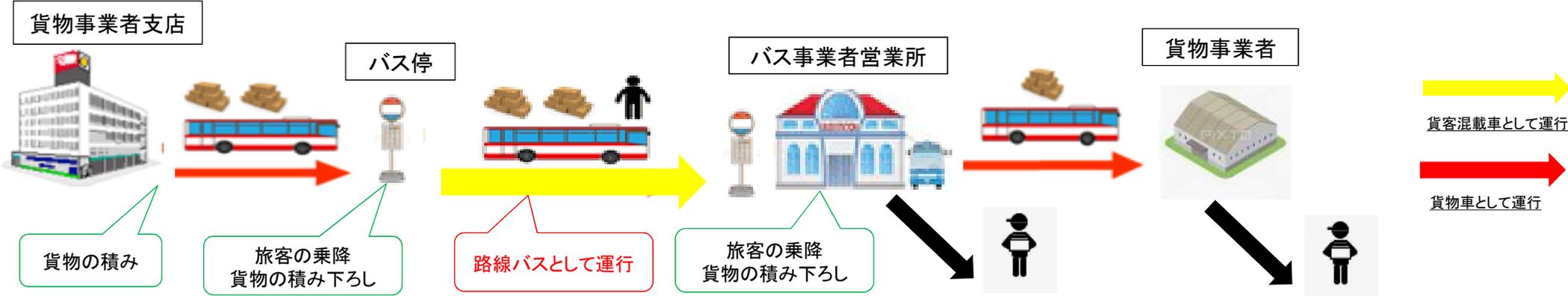
1.地域公共交通確保維持事業 (1)陸上交通:車両購入等に係る補助

貨客混載のための車両改造費補助【拡充】

背景・目的

- 人口減少・少子高齢化に伴う輸送需要の減少や自動車運送業の担い手不足により、過疎地域等において生活交通の確保・維持や物流サービスの持続可能性が深刻な課題となっている。
- このような中で、バス等の運行とあわせて貨物を輸送する「貨客混載」を導入することで、物流サービスの確保とあわせて、バス等の運行に係る生産性向上(収支改善)を図ることができ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現につながる。
- このため、今般の地域公共交通活性化再生法の見直しとあわせて、補助制度において、必要な車両の改造費等を支援することにより、貨客混載の導入を促進し、もってバス等の運行に係る収支改善につなげることとする。

貨客混載の例



車両改造費補助

【補助対象事業者】地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会

【補助対象経費】車両の改造費用(座席の撤廃、荷物置きと座席の隔壁設置、荷物固定のための柵購入及び設置等の費用)

【補助率】1/2

【補助要件】●法定計画に位置づけられた確保維持事業(運行費補助)の対象システムの運行の用に供するもの

●法定計画において貨客混載の導入による収支改善目標を記載

座席の撤廃等



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 126航路112事業者(令和2年4月1日)

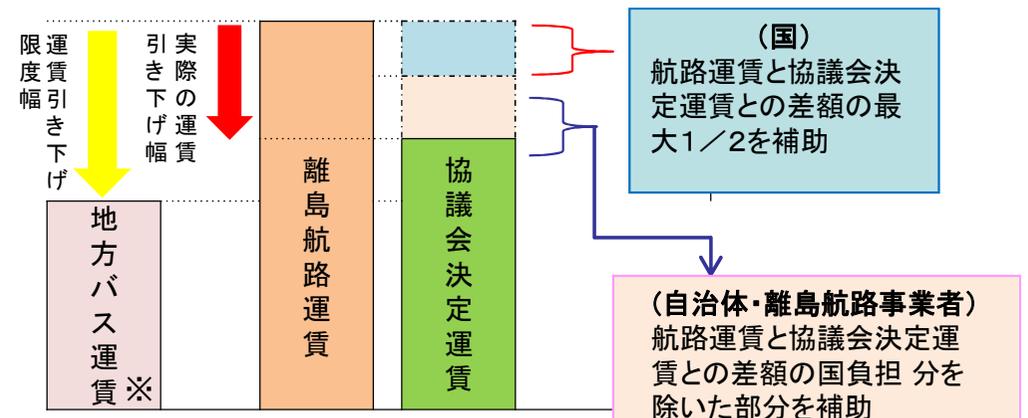
補助対象航路の主な基準

- 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

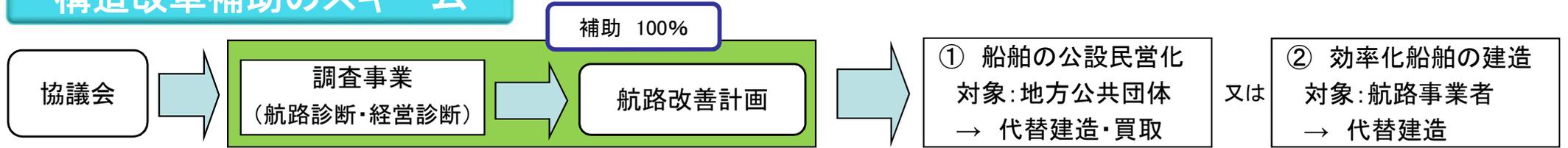
制度概要

- ・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

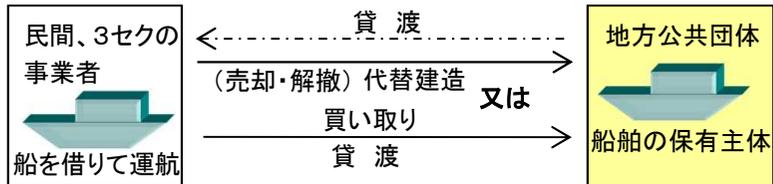
構造改革補助のスキーム



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

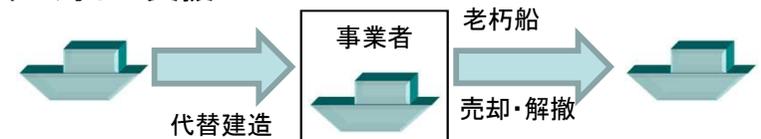
(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・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

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 14航空路5事業者(R1年度)

補助対象路線の主な基準

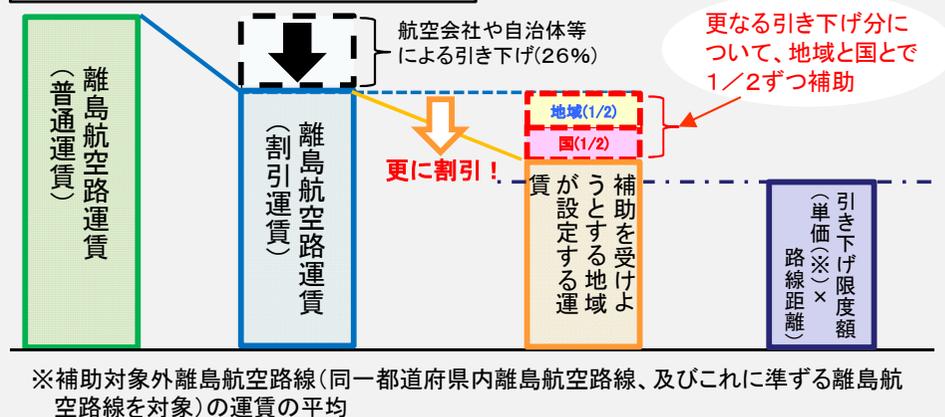
- 補助対象期間に経常損失が見込まれる離島航空路線において①～④の基準を満たすこと。
- ① 当該離島にとって最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること。
 - ② 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前項の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
 - ③ 二以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
 - ④ 当該離島航空路線に係る運航計画の内容が、当該離島航空路線の確保維持を図るため適切なものであって、その実施が確実であると認められること。

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



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（※）、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

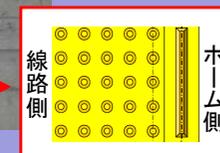
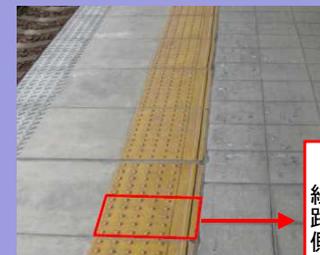
補助率：1／3



車椅子用階段昇降機



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

※駅等のエレベーター整備など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等において支援。

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

(注) 地域公共交通活性化再生法の改正法案により、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」に、「地域公共交通再編実施計画」は「地域公共交通利便増進実施計画」にそれぞれ見直し。

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

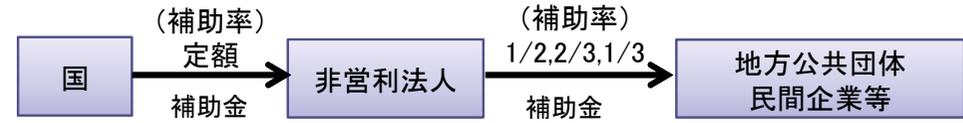
期待される効果

- 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



事業目的・概要等

- 【補助対象者】
地方公共団体、民間企業等
- 【補助割合】1/2,2/3,1/3
- 【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
・基幹ネットワークの充実・利便性向上(BRT・LRTの導入等)

イメージ



2. 地域公共交通バリア解消促進等事業 (3) 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

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



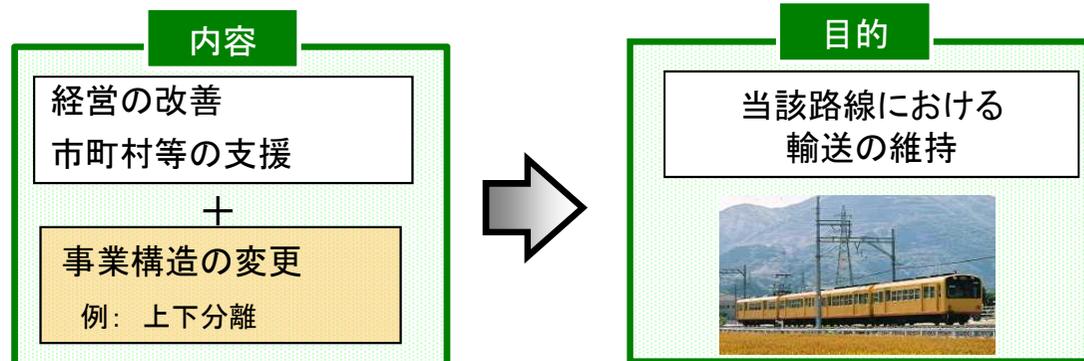
レールの修繕

(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>

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、養老鉄道



➤ 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。

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

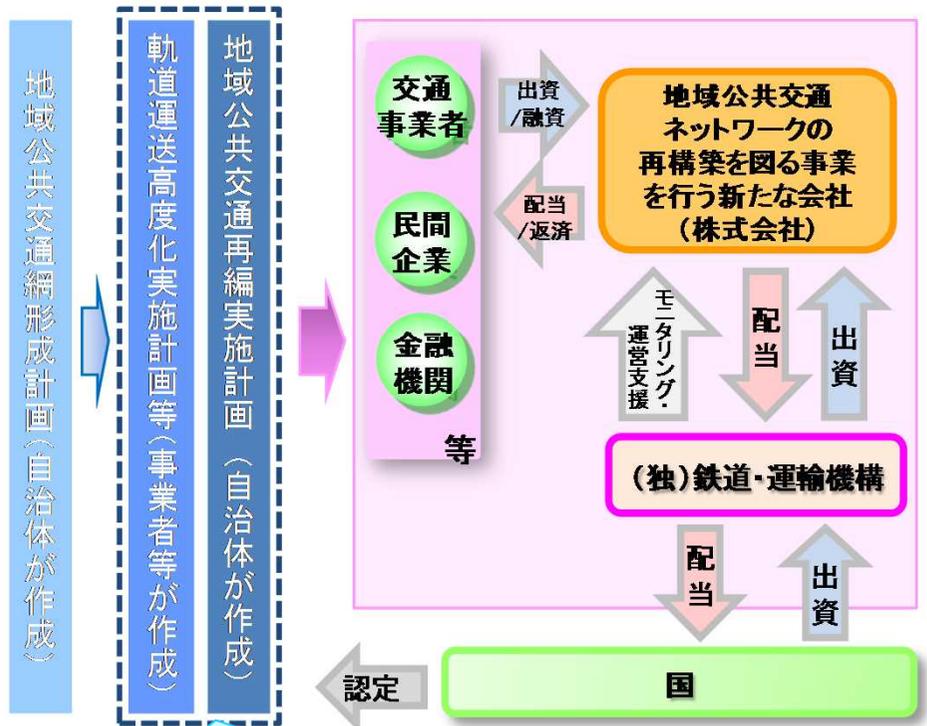


ATSの整備

(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)

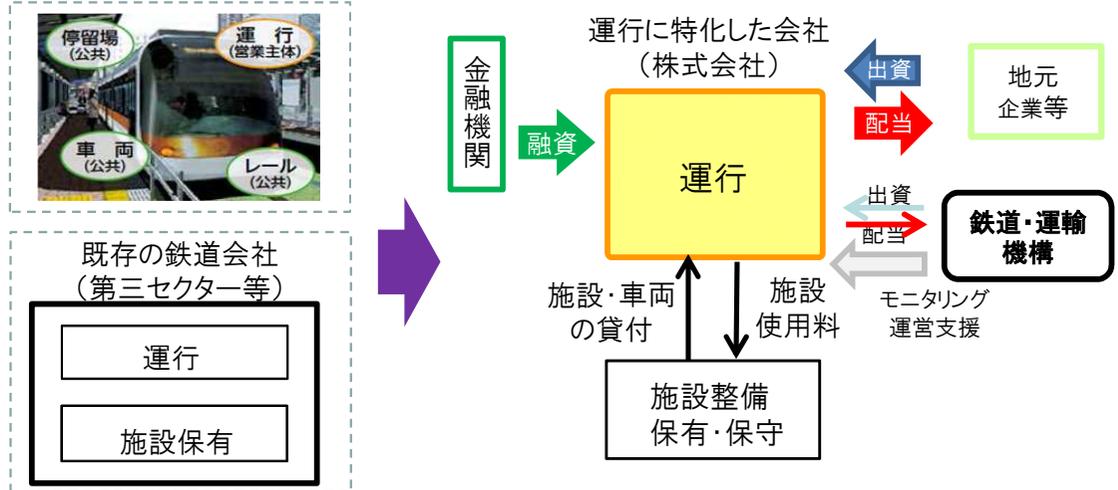


(ICカード)

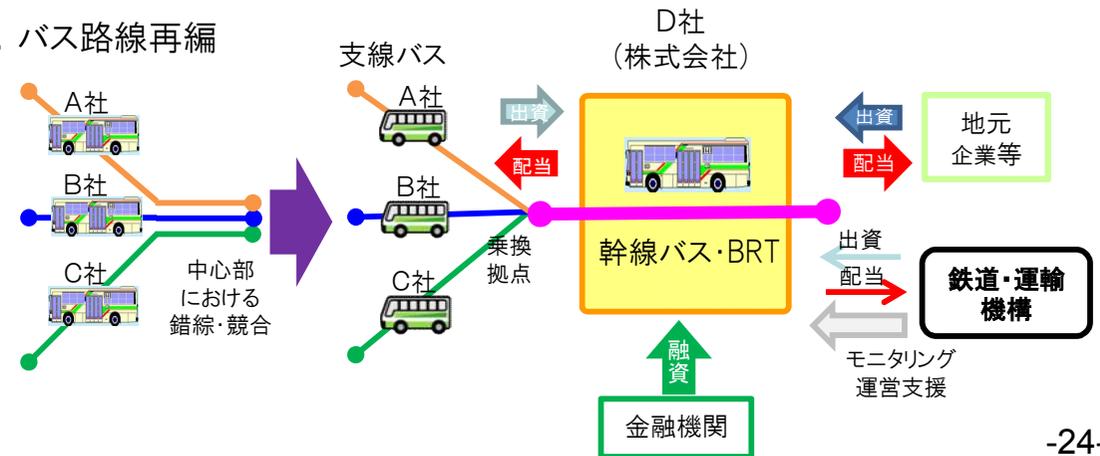
産業投資による支援対象となる新設事業運営会社のイメージ

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

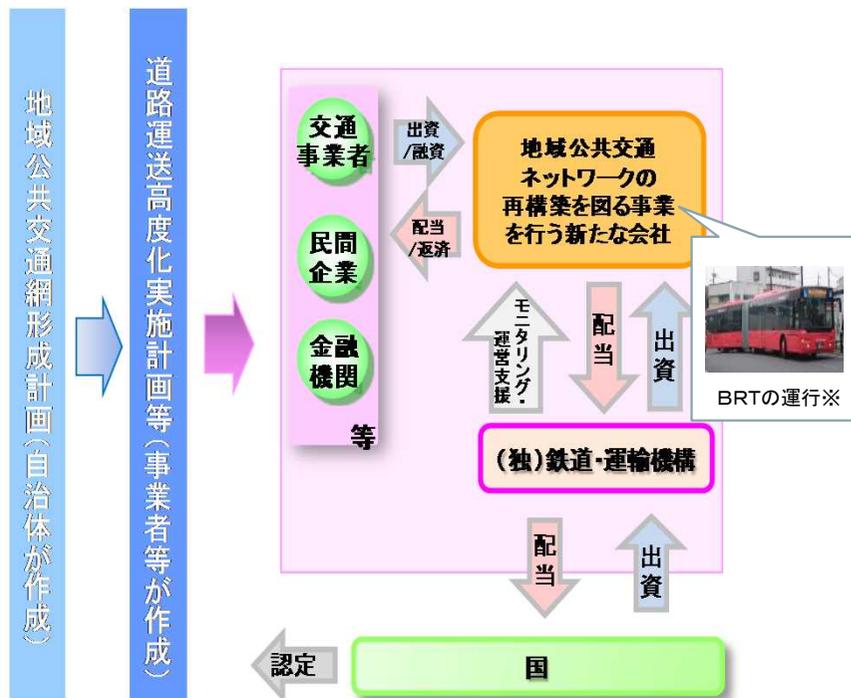


2. バス路線再編



- 財政投融资を活用し、地域公共交通活性化再生法等に基づき、鉄道・運輸機構が、新設される事業運営会社に民間事業者等と共同で出資する制度が設けられている。
- 令和2年度においては、東京都心と臨海地域とを結ぶBRT(東京BRT)事業に対し出資(1,000万円)を行う見込み。
- (独)鉄道・運輸機構の第4期中期計画に基づき、出資業務に必要な事務費として運営費交付金44百万円。

制度概要



※BRTのほか、LRTの整備・運行、上下分離による地方鉄道の再生等についても対象となる

東京BRT事業の概要

- 2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に伴う開発が進む臨海副都心部では、都心との間で交通需要の増加が見込まれる。
- 東京都では、**交通需要の増加に素早くかつ柔軟に対応**するため、**都心から臨海副都心に至る地域を結ぶBRTを整備**。
- 事業スキームは「**公設型上下分離方式**」により、公共が走行空間等を整備・保有し、**新設する民間の営業主体が運行・日常の維持管理を行う**。
- 2019年7月に新会社(東京BRT(株))を設立済みであり、2021年度の運行開始に向け、2020(令和2)年度に増資をする際、その一部に(独)鉄道・運輸機構の出資制度を活用する見込み。



2020年度
プレ運行(1次)
【既存事業者による運行】



2021年度
プレ運行(2次)
【既存事業者と新会社との共同運行】

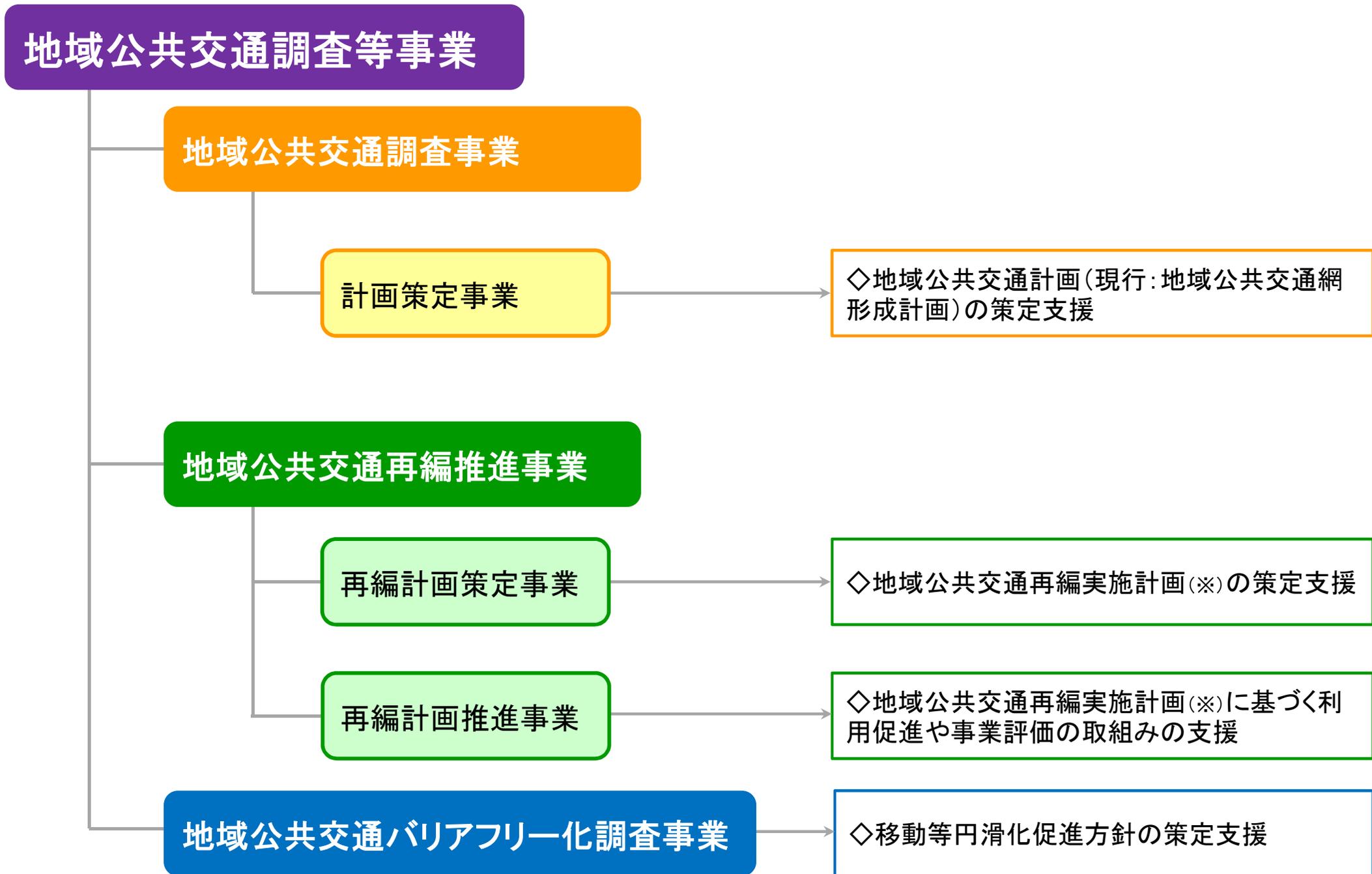


2022年度～
本格運行
【新会社による運行】

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



(※)改正後の地域公共交通利便増進実施計画

3. 地域公共交通調査等事業(地域公共交通計画等の策定への支援)

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)
- 補助対象経費: 地域公共交通計画(現行: 地域公共交通網形成計画)の策定に必要な経費(地域データの収集・分析の費用(※1)、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は、上限1,500万円)
- 補助要件: ①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つては、当該計画の作成を検討すること

地域公共交通計画(現行: 地域公共交通網形成計画)の記載事項(イメージ)

○計画の効果的な活用のために必要な視点

①地域戦略との
一体性の確保
(まちづくり、医療・福祉、
観光等との連携)

②モード間連携や
多様な輸送サービス
の活用

③地域の多様な
関係者の協働

④交通圏全体を
見据えた広域的な連携

⑤データによる状況把握、
効果的な目標設定・検証を設定

○定量的な目標値(公共交通の利用者数、収支率、公的負担等)、補助対象系統の位置づけ等を記載

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)
- 補助対象経費: 地域公共交通再編実施計画(※2)の策定に必要な経費(地域データの収集・分析の費用(※1)、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)
- 補助要件: ①地域公共交通再編実施計画(※2)に、利便性、効率性及び持続可能性の観点から、地域公共交通再編推進事業(改正後の公共交通利便増進事業)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つては、当該計画の作成を検討すること

地域公共交通再編実施計画(※2)のイメージ

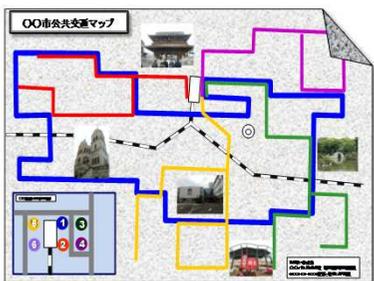


3. 地域公共交通調査等事業 (地域公共交通再編実施計画等に基づく利用促進 や事業評価の取組の支援)

国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画(改正後の地域公共交通利便増進実施計画)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)
- ・補助率: 1/2
- ・補助対象期間: 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(改正後の地域公共交通利便増進実施計画)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)

【補助対象経費】

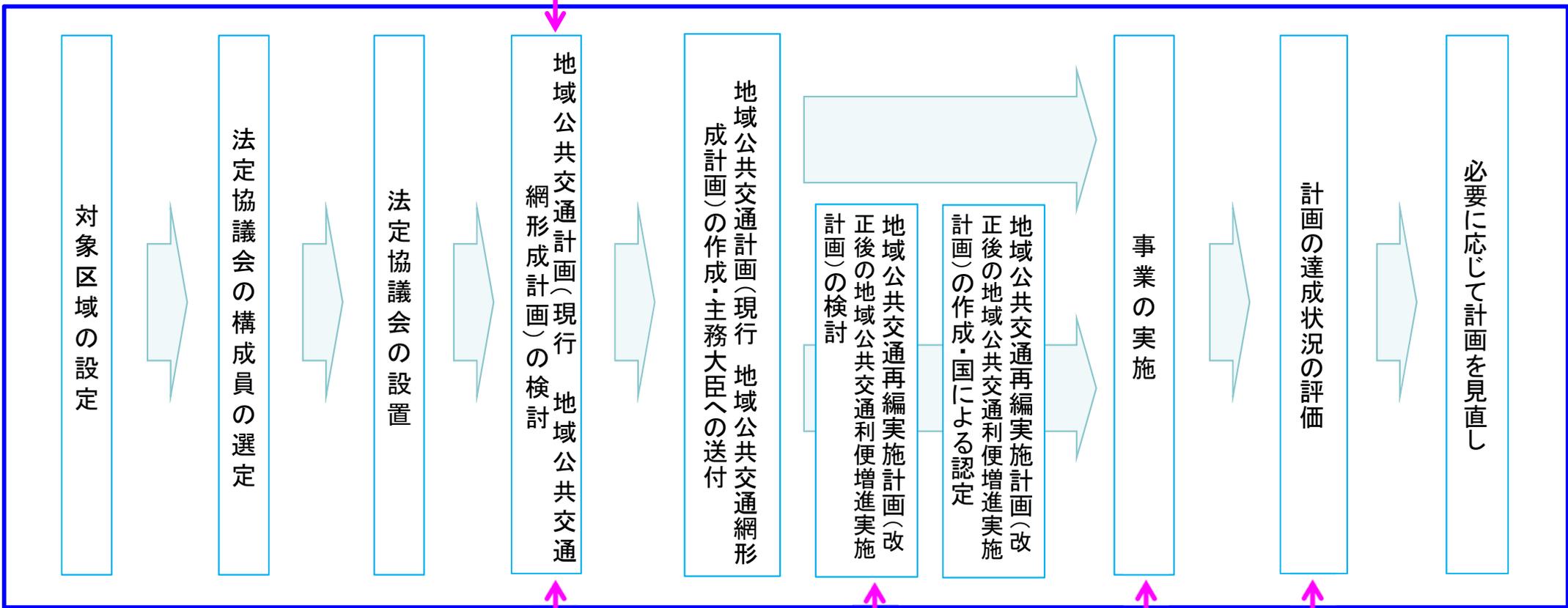
大分類	小分類	実施要領(具体的経費)
利用促進に係る事業	①公共交通マップ、総合時刻表等の作成に要する経費	・公共交通マップ、総合時刻表、公共交通機関の「乗り方」のガイド、パンフレット等(地域住民のみならず他地域からの来訪者を対象としたものも含む。)の作成・配布に要する経費
	②公共交通・乗継情報等の提供に要する経費	・WEBページ作成費(保守管理費を除く。)、ポスター等作成費、広報費、乗換案内情報等のコンテンツプロバイダーへの情報提供を目的とした時刻情報等の電子化に伴う初期費用
	③割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費	・割引運賃の設定、企画切符発行等のための経費(乗車券発行システム、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	・地域公共交通計画等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。

3.地域公共交通調査等事業の活用イメージ

ケース1

地域公共交通計画(現行: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)



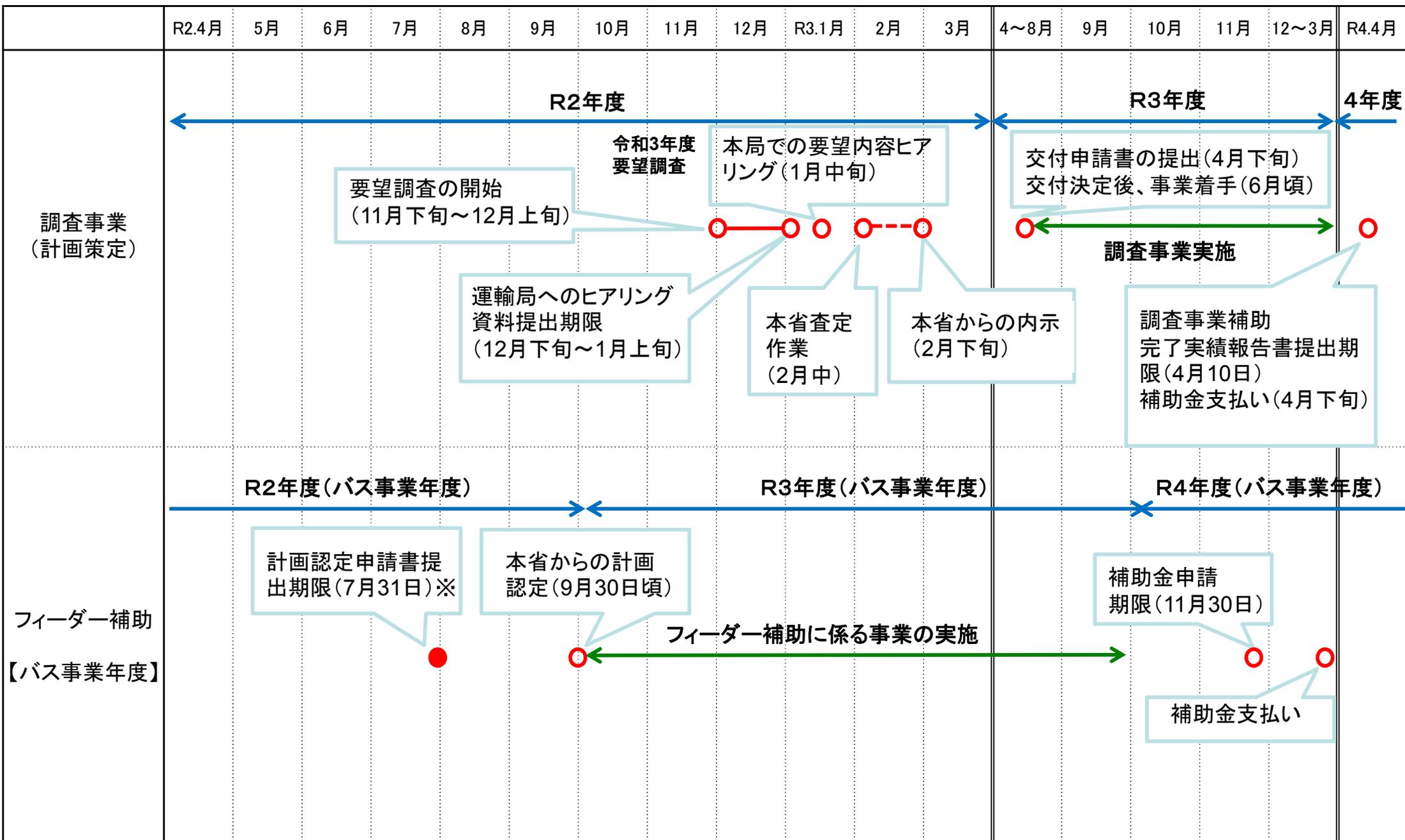
ケース2

地域公共交通計画(現行: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(改正後の利便増進実施計画)を策定

地域公共交通調査事業
 【補助内容】計画策定経費
 【補助率等】1/2(上限額500万円)

地域公共交通再編推進事業
 再編計画(改正後の利便増進実施計画)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)

地域公共交通再編推進事業
 再編計画(改正後の利便増進実施計画)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))



※新型コロナウイルスの影響により期間を1ヶ月延長。

(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)

令和2年度予算額
54億円の内数

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

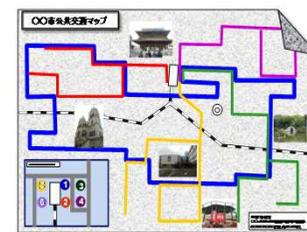
◇訪日外国人旅行者等の交通サービスの利用促進に係る事業及び当該事業の効果等の評価に係る事業
(二次交通対策に係るものに限る。)

■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

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく移動等円滑化促進方針及び基本構想（※）の策定に要する経費を支援。

※バリアフリー法の改正により、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、従来のハード整備に加え、心のバリアフリーに関する特定事業（教育啓発特定事業）を創設予定。公共交通特定事業（ハード整備）と併せて教育啓発特定事業（ソフト対策）を基本構想に位置づけ、ハード・ソフト一体となったバリアフリー化を推進する市町村を支援。

地域公共交通バリアフリー化調査事業（移動等円滑化促進方針策定事業、基本構想策定事業）

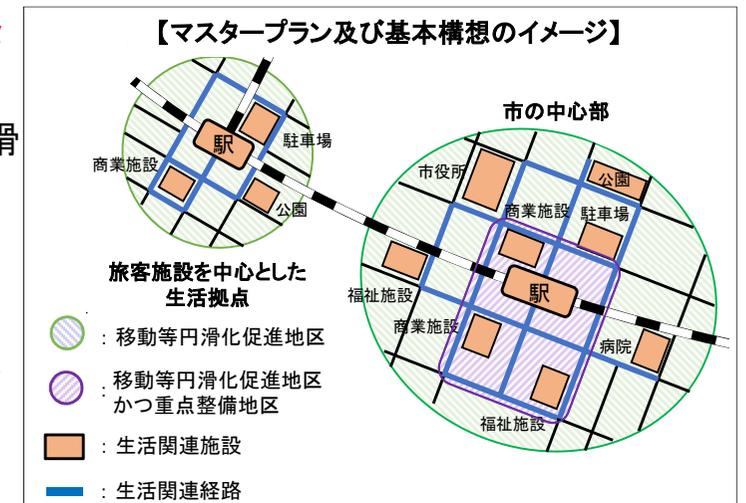
○補助対象者：市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）

○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又は基本構想（※）の策定に必要な経費

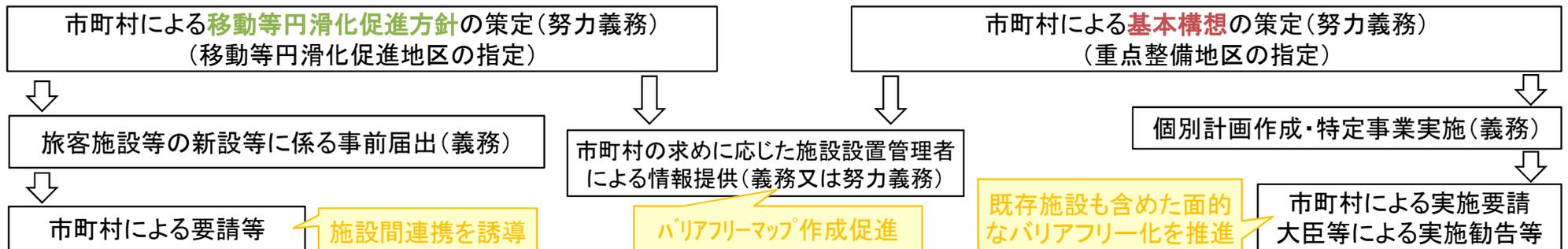
- ・ 協議会開催等の事務費
- ・ 地域のデータの収集・分析の費用
- ・ 住民・利用者アンケートの実施費用
- ・ 専門家の招聘費用
- ・ 短期間の実証調査のための費用 等

※基本構想については、公共交通特定事業（ホームドアの設置、ノンステップバスの導入等）に加え、心のバリアフリーに関する教育啓発特定事業（公共交通の利用疑似体験等）を位置づけ、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化を目指すものに限る。

○補助率：1/2（上限500万円）



《移動等円滑化促進方針・基本構想制度の概要》



《参考資料》

- 『移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン』 : 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

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(令和2年1月末までに541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

- 地域公共交通計画(現行: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

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

※以下の要件を満たす計画の策定を支援。

- 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. の要件を満たす地域公共交通計画(現行:地域公共交通網形成計画)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、地域公共交通計画(現行:地域公共交通網形成計画)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

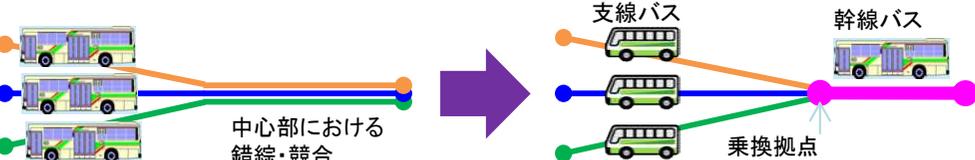
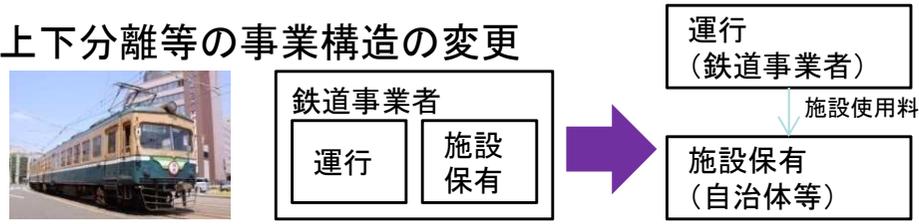
地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対して重点的な支援を実施。

- 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
- 地域鉄道の上分離等

地域公共交通計画(※1)

地域公共交通再編実施計画(※2)等

国の認定

<p>バス路線の再編</p>	<p>地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等</p> 
<p>デマンド型等の多様なサービスの導入</p>	<p>路線バス・定期航路事業からデマンド型タクシー・海上タクシー等への転換</p> 
<p>LRT・BRTの高度化</p>	<p>低床車両・連節バスの導入等</p>  <p>LRT (Light Rail Transit) : 低床式車両の活用等による地域の幹線交通システム</p> <p>BRT (Bus Rapid Transit) : 連節バス、バスレーン等を組み合わせた地域の幹線交通システム</p>
<p>地域鉄道の上分離等</p>	<p>上下分離等の事業構造の変更</p> 

支援内容の充実

(※1) 現行の地域公共交通網形成計画 (※2) 改正後の「地域公共交通利便増進実施計画」

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(※2)に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通計画(※1)・地域公共交通再編実施計画(※2)の策定等 【地域公共交通調査等事業】	地域公共交通計画(※1)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(※2)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. 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 ⇒ ・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. イ.の対象となる系統以外の系統 ⇒ ・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:政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件:従前から運行している系統のみなし適合 【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)
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、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

(※1) 現行の地域公共交通網形成計画 (※2) 改正後の「地域公共交通利便増進実施計画」

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】

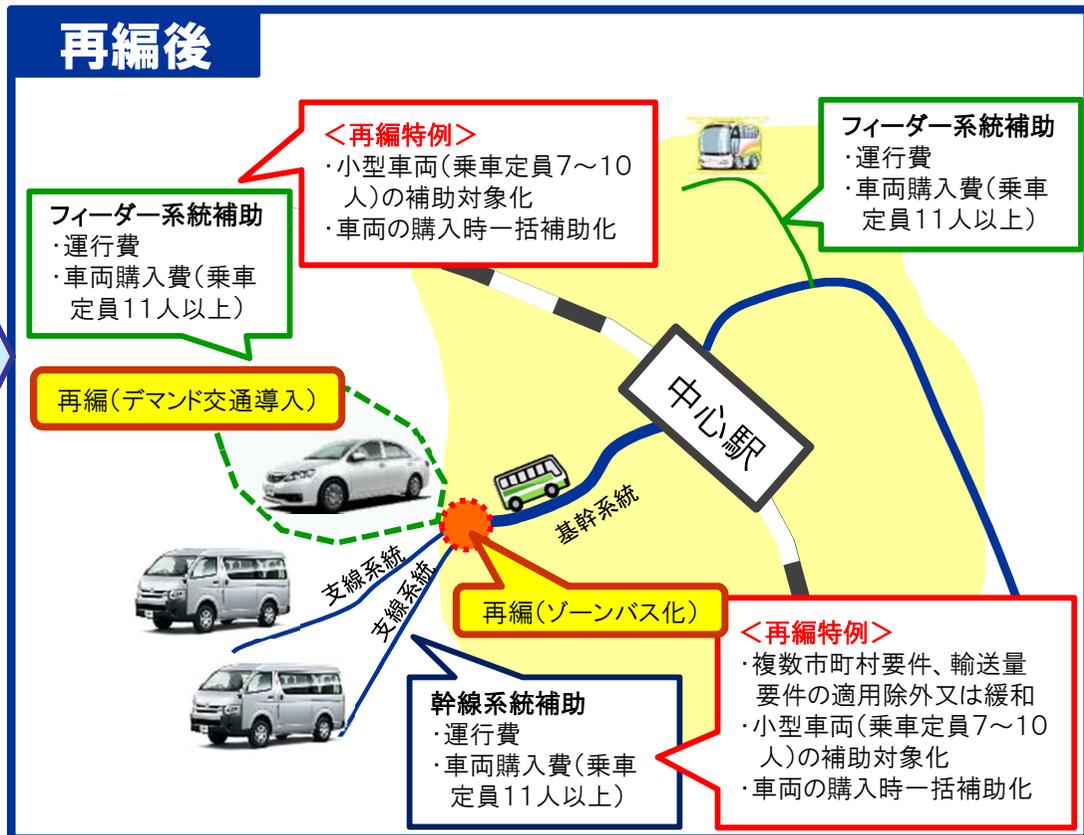
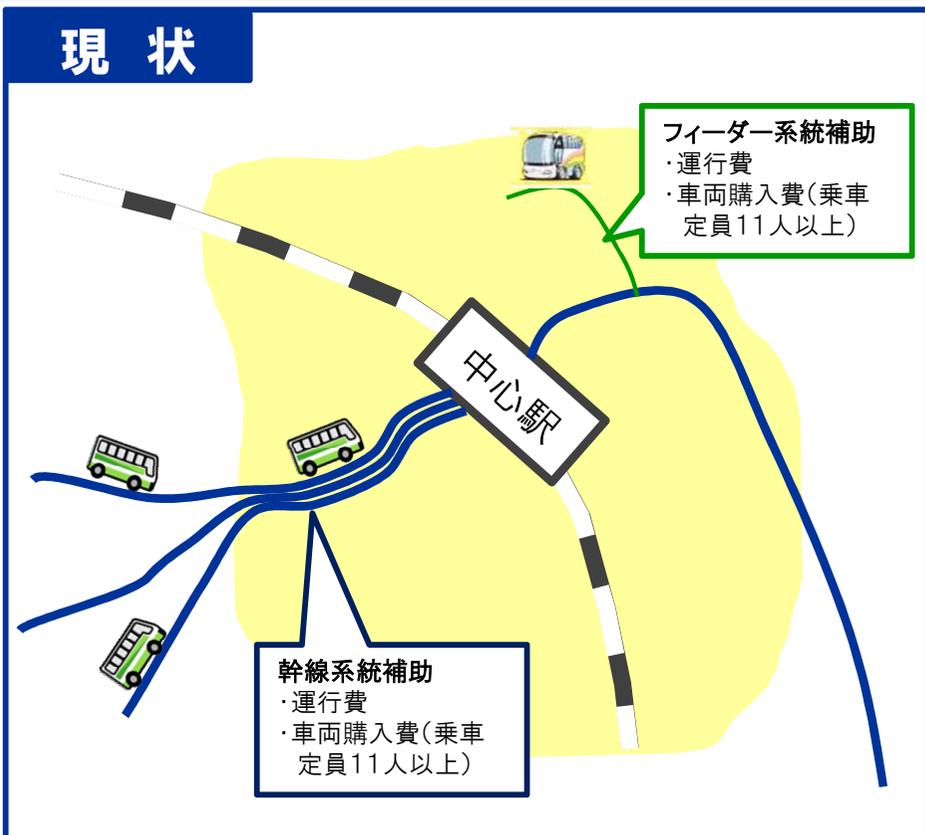
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【地域内フィーダー系統】

- ・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

【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。 -40-

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

6. 地域公共交通における感染拡大防止 対策

地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援。

補助対象経費

- 車両・船舶・航空機における抗菌・抗ウイルス対策
- 熱感知カメラ等の設置
- バス運転席仕切りカーテン隔壁の設置
- 混雑時の移動(密な移動)回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入
- 必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行
- 駅・ターミナルの衛生対策 等



ターミナル等の衛生対策



車内の抗菌・抗ウイルス対策



熱感知カメラ設置による感染者の公共交通利用自粛励行



バス運転席仕切りカーテン



車両の混雑具合を提供するシステムの導入(カナダ・transit)

補助対象事業者

- 鉄軌道事業者(地域鉄道)
- バス事業者(地域バス)
- 旅客船事業者(定期航路(生活航路))
- 航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

補助率

- 1/2等

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

7. 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

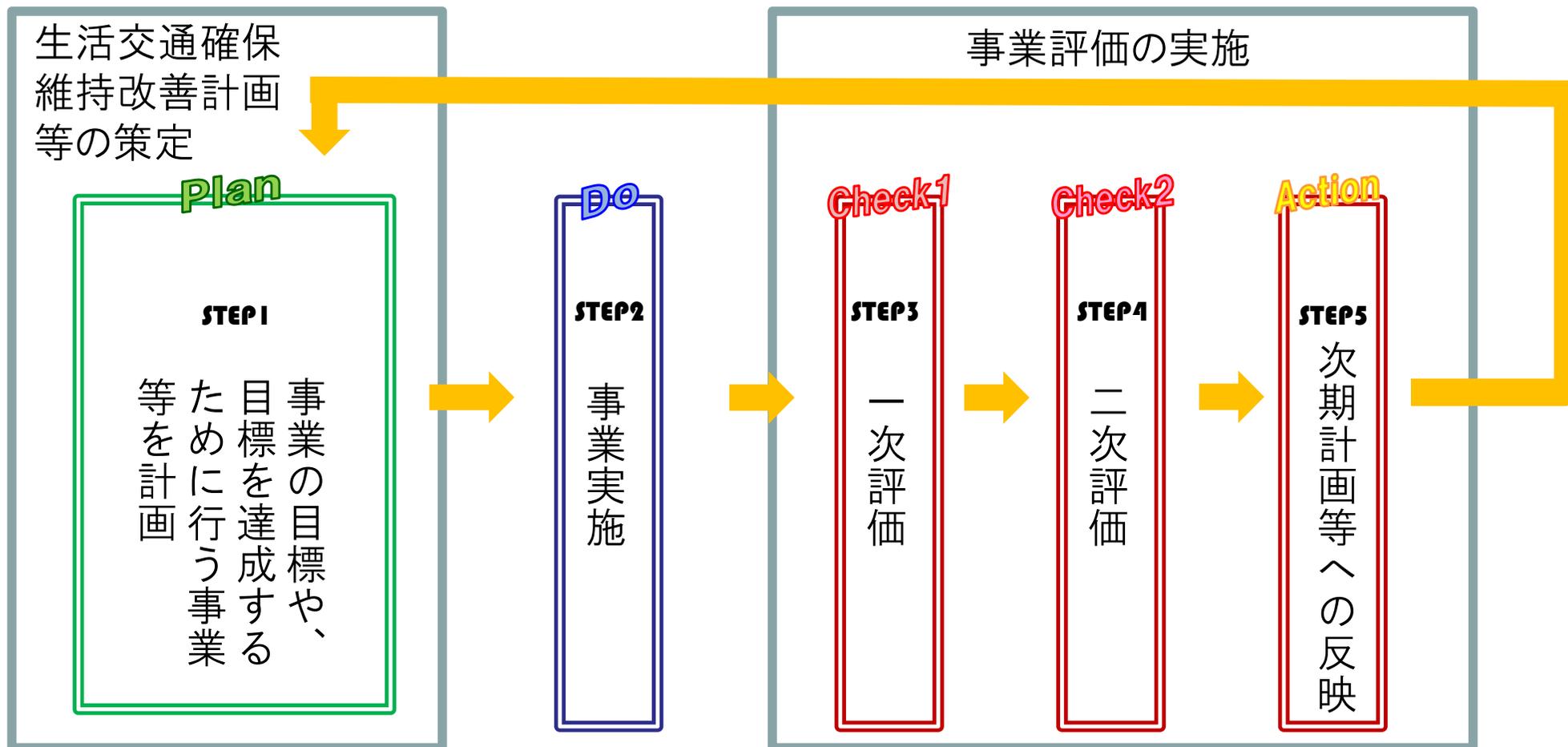
地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するもの

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

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

8. 今後の見直しの方向性

- 各府省が最終公表した行政事業レビューシートを基に、内閣官房行政改革推進本部事務局で点検の内容、結果の妥当性を精査したのち、更なる見直しの余地がある事業を対象として、行政改革推進会議の下「秋のレビュー」と呼ばれる公開検証を実施
- 令和元年度は「地域の公共交通の確保に向けた支援」をテーマに、「地域公共交通確保維持改善事業」について検証

概要

- 日時：令和元年11月12日(火)
- 評価者：伊藤 伸 政策シンクタンク構想日本 総括ディレクター(とりまとめ評価者)
 石堂 正信 公益財団法人交通協力会常務理事 伊藤 由希子 津田塾大学総合政策学部教授
 小林 航 千葉商科大学政策情報学部教授 吉田 誠 神戸山手大学教授

取りまとめ（令和元年12月11日 行政改革推進会議（第37回）了承）

- 日本全体の人口減少が進み、かつ地方から都市部への人口の流入が続いている中、地方のバス路線は赤字路線が拡大しており、今後の地方交通の在り方について、バス路線のみならず生活者の足の確保の観点で抜本的な改善策を早急に検討する必要がある。
- その際、地域の実情に応じてデマンド型の自家用有償旅客運送などに転換しやすくするなどの方策を検討していく必要がある。
- これまでの補助の仕組みでは赤字路線の拡大に歯止めをかけられていない。そのことを踏まえ、バス会社間の提携・合併等のスケールメリットによる合理化、バスに貨物を載せる貨客混載など、バス事業者の収支改善の取組を効果的に促すような仕組みに補助制度を見直すべきである。
- また、現行の制度が、地方の公共交通の現状に即したものとなっているのか検証し、病院や企業など既存の民間事業者が所有するバスなどとの連携をはじめとしたシェアリングエコノミーなどを行うことで、将来にわたって地域公共交通を維持するための方策を検討すべきである。

令和2年度予算政府案への反映等（令和2年2月4日 行政改革推進会議（第38回）了承）

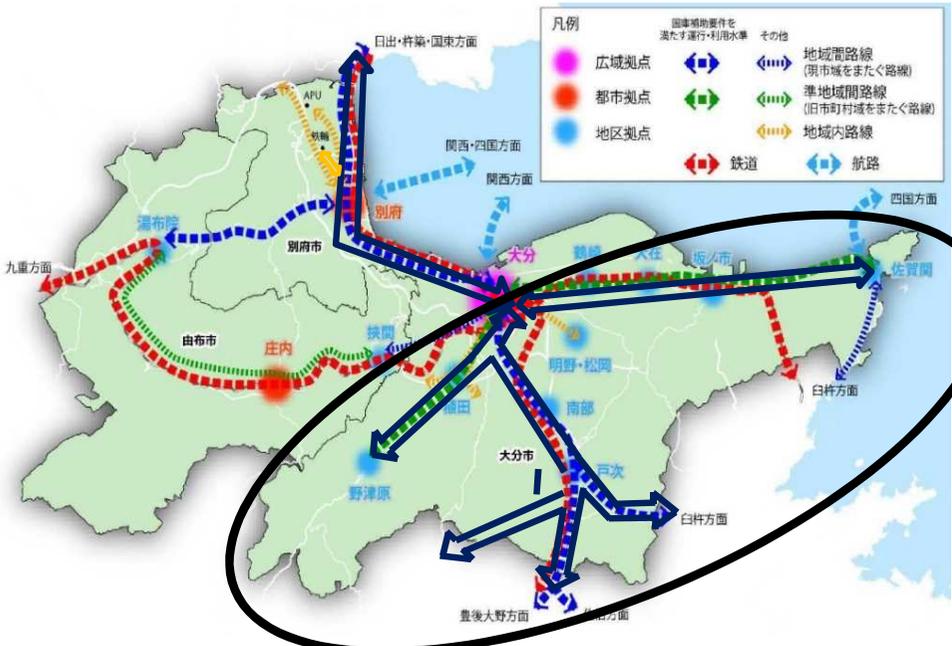
- 乗合バス等の運行費補助については、更に効果的・効率的に実施するため、地域公共交通活性化再生法に基づくマスタープラン（地域公共交通計画（仮称））と連動化する仕組みを導入。
- また、地方公共団体や事業者に対し、デマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送等への転換によるダウンサイジング、貨客混載の取組を効果的に促し、収支改善を図る。

- 現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。
- 実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等(※1)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。(※1)平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。(※2)平成30年7月末の状況。
- 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

大分県中部圏 網形成計画

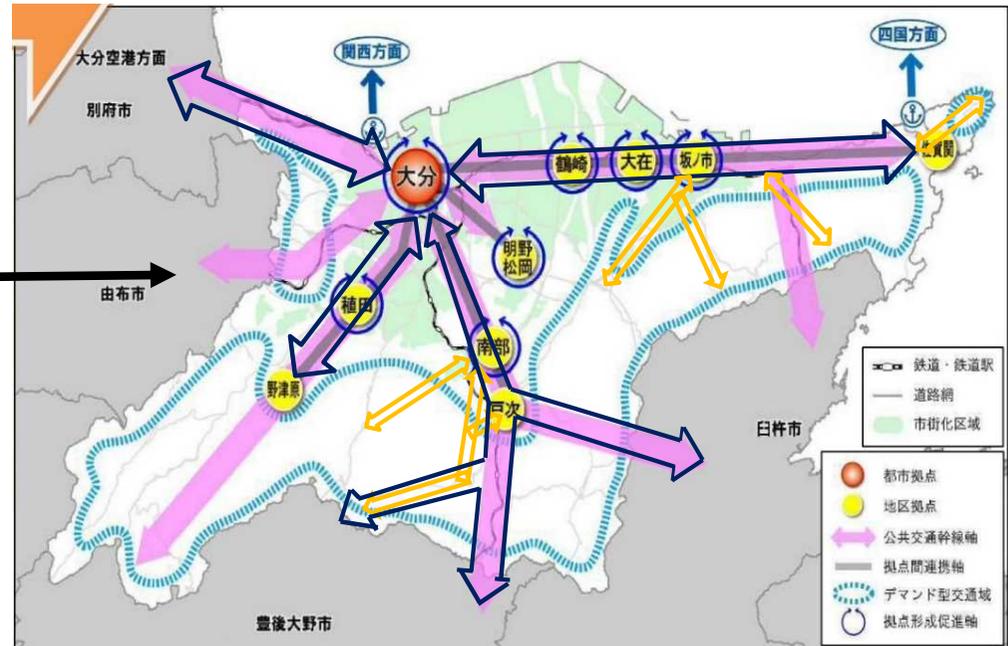
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



補助対象幹線系統

大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



補助対象幹線系統

補助対象フィーダー系統

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

1. 観光庁予算

(1) 公共交通利用環境の革新等事業

(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

2. グリーンスローモビリティ

IV. 日本版MaaS推進・支援事業

V. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

(1) 公共交通利用環境の革新等事業 制度の概要

令和2年度予算額 44億円
(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既存の公共交通機関等について、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推進。
- あわせて、**二次交通について、多様な移動ニーズにきめ細やかに対応する新たな交通サービスの創出等を促進**し、訪日外国人旅行者の移動手段の選択肢を充実させるとともに、「**観光地型MaaS**」の実装に向けて、**観光地の公共交通機関のweb等での検索を可能とするデータ化の取組等を支援**。

①～④をセットで整備

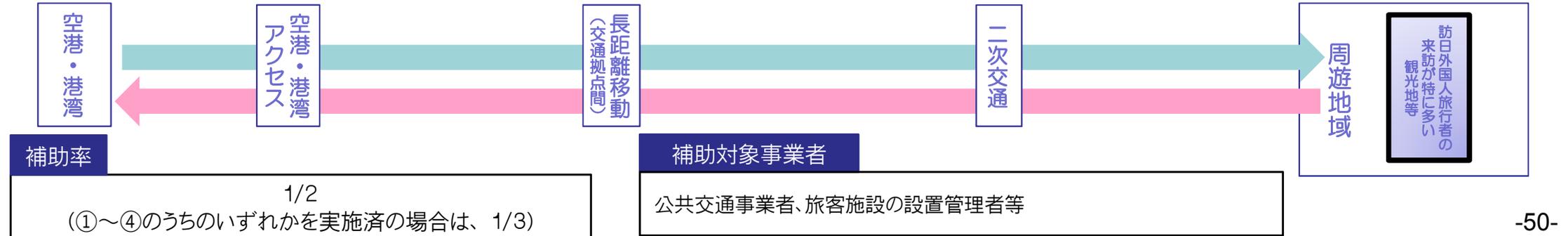
<p>①多言語対応(事故・災害時等を含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■多言語表記等 ■スマートフォンアプリの活用等による案内放送の多言語化 ■タブレット端末、携帯型翻訳機、多言語拡声装置等の整備 ■多言語バスロケーションシステムの設置 	<p>②無料Wi-Fiサービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ■旅客施設や車両等の無料Wi-Fiの整備 	<p>③トイレの洋式化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■洋式トイレ、多機能トイレの整備 	<p>④キャッシュレス決済対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ■全国共通ICカードの導入 ■ロードやクレジットカード対応、企画乗車券の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⑤～⑧を支援可能)

<p>⑤非常時のスマートフォン等の充電環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ■非常用電源装置・携帯電話充電設備等 	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> (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 	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ■観光列車 ■魅力ある観光バス ■サイクルトレイン 	<p>⑧多様なニーズに対応する新たな交通サービスの創出等</p> <ul style="list-style-type: none"> ■オンデマンド交通(予約システム、住民ドライバー研修費) ■超小型モビリティ・シェアサイクル等(サイクルポート等) ■手荷物配送(予約システム)
--	--	--	--

拡充



(1) 公共交通利用環境の革新等事業 支援の対象とする路線等

○平成30年10月に施行された改正国際観光振興法に基づき、地方の魅力ある観光地を結ぶ公共交通路線等を指定し、当該路線等のストレスフリーな移動環境の整備を集中的に支援。

○具体的には、以下の路線等を支援の対象とする。

(1) 国際観光振興法第8条第1項により観光庁長官が指定した区間に係る公共交通路線等

(2) (1) と一体となって利用環境を刷新することが効果的と考えられるもの

- ①貸切バス、タクシー、**オンデマンド交通（自家用有償旅客運送を含む）**：指定区間内の駅・ターミナル等を営業区域内等を含むもの
- ②旅客船（**海上タクシー**を含む）：指定区間内の駅・ターミナル等と接続する港を起点又は終点とする航路を含むもの
- ③ロープウェイ等：指定区間内の駅等を含む観光地内を発着するもの
- ④レンタカー、**超小型モビリティ、シェアサイクル・マイクロモビリティ**：指定区間内の駅・ターミナル等に営業所等があるもの
- ⑤旅客船ターミナル等：国際旅客船の利用に供され、若しくは供されることとなる埠頭における旅客船ターミナル又は多数の外国人観光旅客が利用する旅客船若しくは外国人観光旅客の利用の増加が見込まれる旅客船のターミナル及び当該ターミナルと指定区間内の駅等を結ぶ場合
- ⑥**手荷物配送**：指定区間内の駅・ターミナル等にカウンターがあるもの

※ 赤字部は拡充

※ 下線部は拡充



赤：指定区間、青：一体となって刷新することが効果的と考えられるもの

(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 制度の概要

令和2年度予算額 54億円

訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、観光地及び公共交通機関における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、地方自治体や観光地域づくり法人(DMO)、旅館・ホテル、交通事業者その他の民間事業者等が行う、多言語での観光情報提供機能の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

また、持続可能な観光の実現や災害等の非常時への対応能力の強化等に向けた、地域の先進的な取組をモデル事業として支援する。

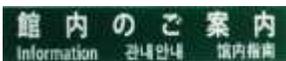
○地方での消費拡大に向けた取組を支援

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	案内標識の多言語化 	多言語翻訳システム機器の整備 	デジタルサイネージの整備 	無料公衆無線LAN環境の整備 	非常用電源装置 	等	観光スポットの段差の解消 
--------------------------------	--	---	--	---	--	---	---

注：補助対象は、観光地の「まちあるき」の満足度向上支援事業の対象となる地域を除き、着地型整備に積極的に取り組んでいる地域において実施されるものに限る

○宿泊施設での滞在時の快適性の向上に向けた取組を支援

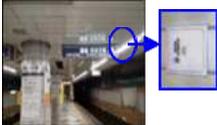
■基本的ストレスフリー環境整備

無料Wi-Fiの整備 	案内表示の多言語化 	国際放送設備の整備 	決済端末等の整備 	ムスリム受入マニュアル作成 	等
---	--	---	---	--	---

■バリアフリー環境整備

客室の大規模改修 	トイレのバリアフリー化 	手すりの設置 	エレベーターの設置 	スロープの設置 	等
--	---	---	---	---	---

○移動に係る利便性及び快適性の向上に向けた取組を支援

多言語表記 	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 	等
--	--	---	--	--	--	---

○実証事業の実施

- ・持続可能な観光の推進に関する調査
 - ・大規模地震等に備えた訪日外国人旅行者への情報の集約・提供方法に関する調査
- 等

(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 補助対象メニュー

令和2年度予算額 54億円の内数

○ 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関における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、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

交通サービスインバウンド対応支援事業

補助率
3分の1 等

事業主体
公共交通事業者等

多言語対応(事故・災害時等を含む)



・多言語表記等



・案内放送の多言語化



・タブレット端末、携帯型翻訳機等の整備



・多言語バスロケーションシステムの設置



・インバウンド対応型鉄軌道車両の導入

無料Wi-Fiサービス



・旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備



トイレの洋式化等



・洋式トイレ、多機能トイレの整備



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

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



旅客施設や車両等の移動円滑化(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)



・段差解消(エレベーター)



・LRTシステムの整備



・インバウンド対応型バス・タクシーの導入



・鉄道車両の荷物置き場の設置



・ジャンボタクシーの導入



・スロープ型タラップの整備



・船内座席の個室寝台化

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、サイクルシップ



レンタカーの外国人ドライバー支援



・ドライブ支援アプリによる情報提供



・専用ステッカーの普及

バス・タクシードライバーへの外国語接客研修



等

※上記の他、交通サービス調査事業(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・利用促進等)への支援を実施【補助率: 1/2 (調査については上限1,000万円)】

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

1. 観光庁予算

(1) 公共交通利用環境の革新等事業

(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

2. グリーンスローモビリティ

IV. 日本版MaaS推進・支援事業

V. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

- 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人乗り以上の電動パブリックモビリティ

【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。



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。
- 2018年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。

- 環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の足の確保や観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」として期待されているグリーンスローモビリティの地域での活用に向け、地方公共団体を対象に実証調査を実施

グリーンスローモビリティ

電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

- 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる「低速の小さな公共交通」
- ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む「乗って楽しい公共交通」
- 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現



事業内容

- グリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査の実施を希望する地方公共団体からの企画を募集
- 採択された地域に対して、2~4週間、車両を無償貸与するとともに、国土交通省が委託する外部専門機関による助言支援を実施

○ 審査のポイント

- ・ 地方公共団体が主体となり実証調査を行う意向があること
- ・ 予め警察署・地方運輸局・道路管理者との事前調整を行っていること
- ・ 実証調査終了後、事業化に向けた取り組み意向があること

○ 使用車両

- ゴルフカート (定員:4名又は7名):最大2台
- eCOM-8 (定員:10名):1台

事業スキーム

国土交通省総合政策局
環境政策課

① 業務委託

事務局(民間)

② 車両貸与
助言支援

採択地域(5地域程度)



○平成30年度 13地域から応募があり、5地域を選定。

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 【名古屋圏ニュータウンでの住民向けデマンド型ラストワンマイルモビリティ】
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ワンマイルモビリティ】
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】

○令和元年度 14地域から応募があり、7地域を選定。

千葉県松戸市	全世代型地域共生モビリティ実証事業with都市型介護予防モデル松戸プロジェクト 【郊外住宅地における介護予防・健康づくりを推進する定路線型モビリティ】
兵庫県明石市	地理的交通不便地域の生活を支える次世代モビリティの導入実験 【標高差のある住宅地と生活拠点・バス停を結ぶ定路線型モビリティ】
兵庫県朝来市	坂道の住宅団地を駆け巡るラストワンマイルモビリティ 【中山間地域の住宅地におけるシルバー人材が活躍する定路線型モビリティ】
岡山県笠岡市	知-な空間・知-な乗り物 ～期待に応えるモビリティ@笠岡諸島～ 【離島の住民の移動と観光周遊手段を兼ねるデマンド型・定路線型モビリティ】
山口県宇部市	“コンパクトシティに向けて” どこでも入れる「地域の足」まちなかグリーン知-なモビリティ実証事業 【中心市街地における高齢者の移動手段としての定路線型モビリティ】
宮崎県宮崎市	中心市街地の回遊性向上による波及効果を目指した新モビリティ実証調査事業 【駅とまちなかをつなぎ、市街地を活性化させる定路線型モビリティ】
宮崎県延岡市	自律性の高い集落形成を後押しする新モビリティ実証事業 【公共交通の空白地である三角州地帯の生活を支えるデマンド型モビリティ】

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 ※令和2年度の新規募集は行わない

■ 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



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



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. 日本版MaaS推進・支援事業

V. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることが可能



地域が抱える課題の解決

地域や観光地における移動の利便性向上

既存公共交通の有効活用

交通安全とマイカー依存からの脱却

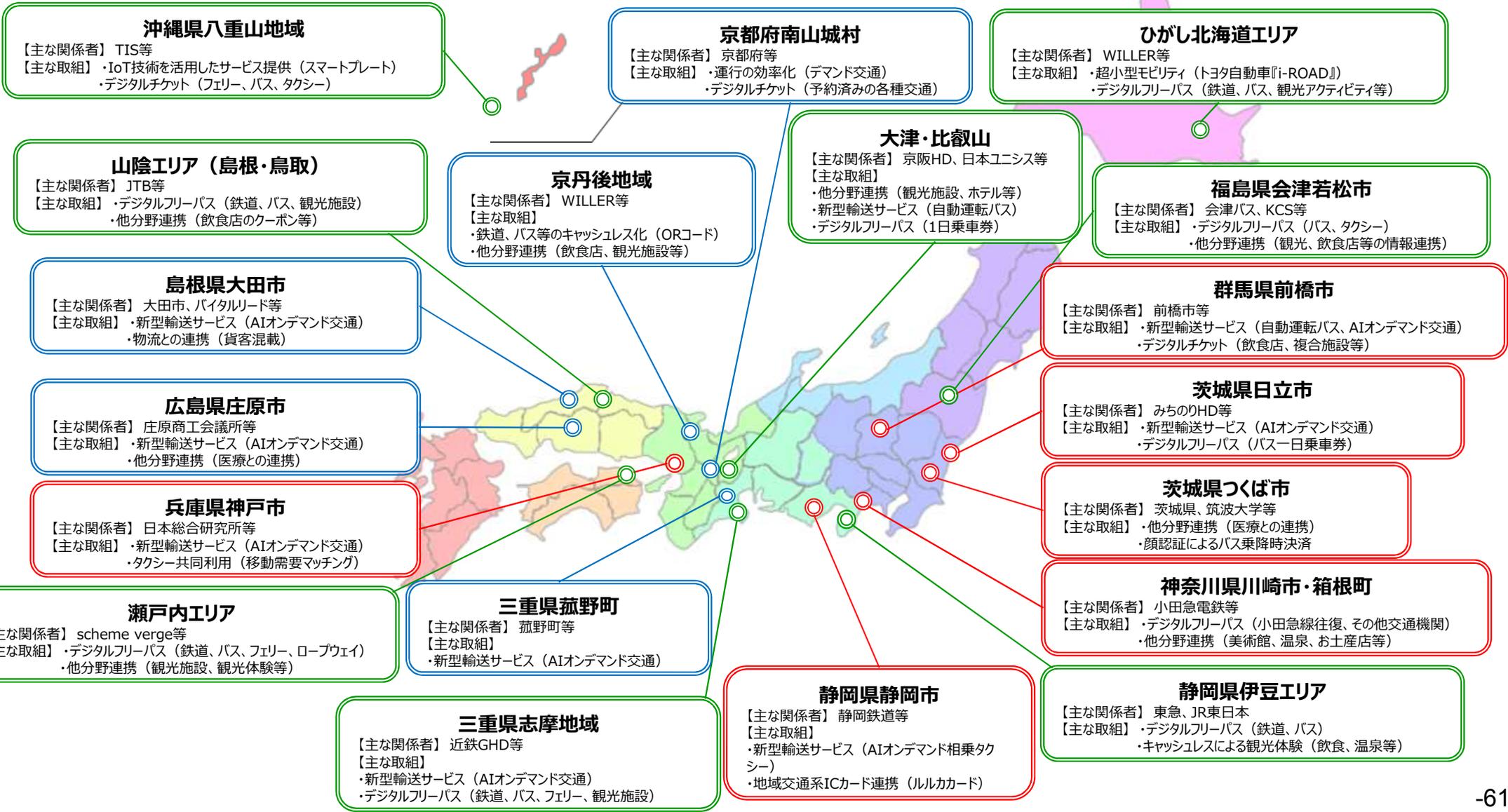
外出機会の創出と地域活性化

スマートシティの実現

地域におけるMaaSプロジェクトの推進

○ 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

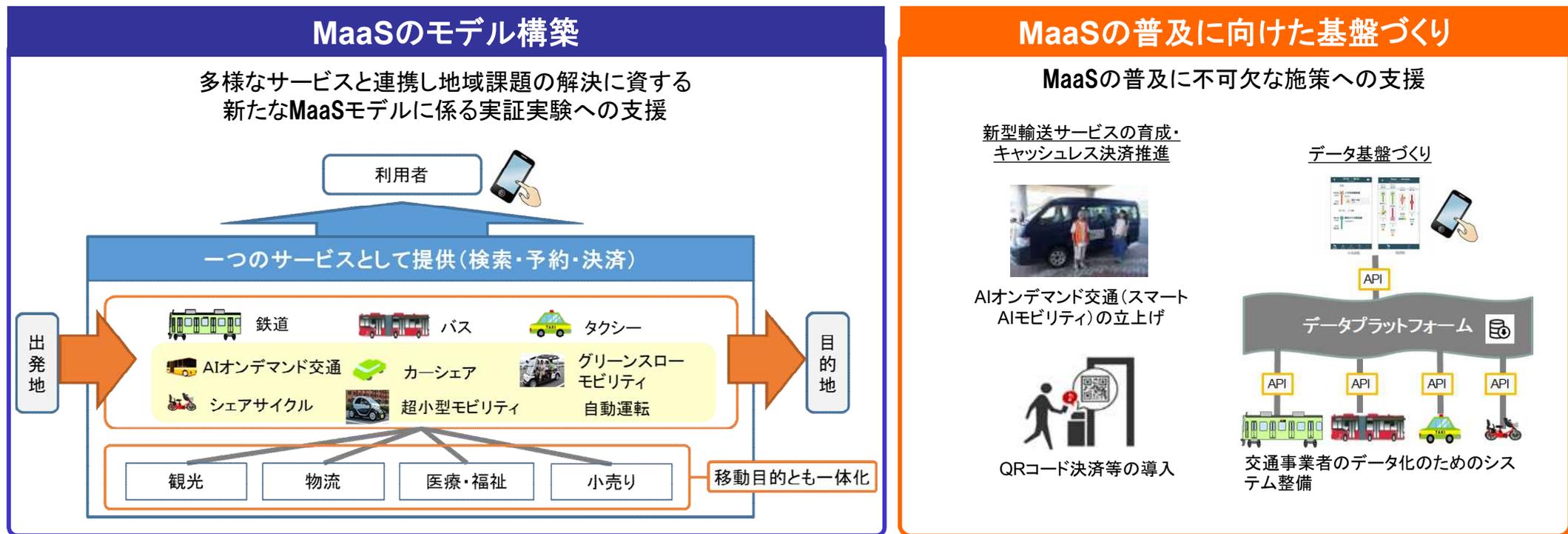
○ : 大都市近郊型・地方都市型(6事業) ○ : 地方郊外・過疎地型(5事業) ○ : 観光地型(8事業)



項目	概要	令和元年度 補正予算	令和2年度 当初予算	
		日本版MaaS推進・支援事業		公共交通利用環境の革新等事業 (観光地型MaaSの実装に向けた支援)
MaaS実証支援	MaaSの実証実験に係る費用		○	○
新型輸送サービス導入支援	AIオンデマンド交通の導入に要する経費	○	○	
地域交通キャッシュレス決済導入支援	キャッシュレス決済の導入に要する経費	○	○	
地域交通データ化推進	公共交通事業者における交通情報のデータ化のためのシステム整備に要する経費		○	○
合計		7.7億円の内数	1.4億円	44億円の内数

令和2年度予算額 9.06億円
※令和元年度補正予算含む

新たなモビリティサービスであるMaaS (Mobility as a Service) の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進めることを目的として、地域課題の解決に資するMaaSの実証実験やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行う。



全国各地でのMaaSの普及⇒日本版MaaSの実現

地域課題の解決
 (地域や観光地の移動手段の確保・充実、公共交通機関の維持・活性化 等)

AIオンデマンド交通とは

○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

AIの活用

○AIによる最適な運行ルート決定

- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



#西日本鉄道株式会社HPより

【オンデマンド交通の利用イメージ】



#株式会社NTTドコモより

概要

○AIオンデマンド交通における、利用者登録、利用者からの予約受付、最適な運行ルート検索・設定・運行等の一連の流れに必要なシステムの導入を支援



受付端末



車載器

補助対象事業者

○一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、地方公共団体、協議会

補助対象経費

- AIオンデマンド交通の導入に伴う、システム整備費
- AIオンデマンド交通のシステム導入に伴う導入設定、マニュアル作成、操作の習熟に係る費用
- AIオンデマンド交通に利用する車両に搭載する運行管理用機器の導入費
- AIオンデマンド交通の旅客乗降位置の標示又は標識の設置費

補助率

○1/3

概要

- 公共交通事業者においてキャッシュレス決済(QRコード、交通系ICカード、非接触型クレジットカード決済等)に対応するための、所要の設備やシステムの導入を支援



QRコード読取り機

補助対象事業者

- 公共交通事業者(鉄道事業者、軌道経営者、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、一般旅客定期航路事業者)、地方公共団体、協議会

補助対象経費

- 公共交通においてキャッシュレス決済の利用を可能とするシステム導入費及びシステム改修費
- 公共交通においてキャッシュレス決済の利用を可能とする端末費(旅客施設又は車両内・船内に決済端末機器(読み取り機等)を設置する費用)

補助率

- 1/3

概要

○交通事業者と経路検索事業者等との間のデータの受け渡しを容易にする、「標準的なバス情報フォーマット」、「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」等のGTFS(General Transit Feed Specification)形式でデータを作成し、出力を可能とするシステムの整備を支援

○システム化・データ化による、MaaS基盤の構築



システム導入

補助対象事業者

○公共交通事業者(鉄道事業者、軌道経営者、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、一般旅客定期航路事業者)、地方公共団体又はこれらを構成員とする協議会

補助対象経費

○交通事業者と経路検索事業者等との間のデータの受け渡しを容易にする特定のデータ形式でのデータ出力を可能とするシステム構築に要する経費

※「MaaS関連データの連携に関するガイドライン Ver.1.0」に準拠することが望ましい。

補助率

○1/2

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. 日本版MaaS推進・支援事業

V. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の拡充

新型コロナウイルス感染症への地方における様々な対応・取組を全力で支援するため、地域の実情に応じて、家賃支援を含む事業継続や雇用維持等への対応を後押しするとともに、「新しい生活様式」等への対応を図る観点から、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を拡充する。

1. **2次補正予算計上額** 2兆円（1次補正予算計上額と合わせて3兆円）

2. **所管** 内閣府（地方創生推進室） ただし、各府省に移し替えて執行

3. 交付対象等

(1) 交付対象 : 実施計画を策定する地方公共団体（都道府県・市町村）

(2) 交付方法 : 実施計画に掲載された事業（※）に対し、交付限度額を上限として交付金を交付

※ 第2次補正予算における国庫補助事業の地方負担分については、第1次補正予算の臨時交付金の未配分額により措置

(3) 交付限度額 : ① 家賃支援を含む事業継続や雇用維持等への対応分（1兆円程度）

人口・事業所数を基礎に、感染状況等に基づき算定

② 「新しい生活様式」を踏まえた地域経済の活性化等への対応分（1兆円程度）

人口、年少者・高齢者の比率、財政力等に基づき算定

4. 使途

地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに実施する

① 家賃支援を含む事業継続や雇用維持等への対応

〔家賃支援、休業要請に伴う協力金等、地域公共交通機関等の維持・確保、旅館・ホテル等の経営支援、臨時休校に伴う子供たちの心のケア、修学旅行等のキャンセル代への支援 等〕

② 「新しい生活様式」等への対応

〔地域公共交通機関等の3密対策、福祉施設・観光施設・学校・スポーツ・文化イベント等の「新しい生活様式」の下での再開に向けた支援、地元産品のオンライン販売促進、オンライン教育・テレワーク導入支援、農林水産物の販売促進、観光地の活性化 等〕

の事業に充当。

21. 宅配事業者支援事業

宅配便の再配達削減や利用者の利便性向上に資するため、接触機会を最小化することに配慮したうえで、宅配事業者が宅配デポに宅配ボックスを増設する際の奨励金や、個人に一定の数の宅配ボックスを配布し又は奨励金を支給するのに充当。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

■個人 ■事業・団体 ■施設・地域

住民全般、社会生活に必要な事業者/物流事業/都市部・公共施設

【目的】 交通や物流を守りたい

【主な関連】 国土交通省総合政策局物流政策課

23. 密集軽減のための輸送能力増強事業

他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、スクールバスなどを運用している者が、密集を避けるためのバスの増便・増車、少数・多頻度輸送を実施するのに必要な経費について、地域の実情に応じて支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

■個人 ■事業・団体 □施設・地域

子ども・学生・子育て/交通事業

【目的】 宿泊施設等を活用し、安心できる居場所を提供したい

【主な関連】 文部科学省初等中等教育局財務課

24.公共交通(バス、鉄道、旅客船、航空等) 応援事業

他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、経営に大きな影響を生じている公共交通機関及び関連事業者に対して、3密を避けるための運行に協力する場合や、収束後に利用を喚起するために便数や施設等の利用環境を整える場合に、奨励金等により支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

□個人 ■事業・団体 □施設・地域
交通事業

【目的】 交通や物流を守りたい

【主な関連】 国土交通省総合政策局地域交通課

25.地域公共交通機関の高度化支援事業

収束後の地域の移動を支えるため、経営に大きな影響を生じている地域公共交通機関に対し、他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、収束後の経営持続化に資する省メンテナンスで環境性能に優れた車両・船舶への入替や施設管理の効率化等に関する取組に要する経費の一部を支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

□個人 ■事業・団体 □施設・地域
交通事業

【目的】 交通や物流を守りたい

【主な関連】 国土交通省総合政策局交通政策課

30.地域宅配システム導入事業

地方公共団体が、地域の小規模事業者等の商品を宅配する事業を新たに行う事業者に対して、必要な機器や運営費の補助などの初期立ち上がり経費の一部を支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

■個人 ■事業・団体 □施設・地域
住民全般/食品・外食産業、物流事業

【目的】 交通や物流を守りたい

【主な関連】 国土交通省自動車局貨物課

35.社会システム維持のための衛生確保事業

他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、警察署や交番、公共交通機関、卸売市場、介護関連施設その他食品製造・販売、清掃、運送などの社会生活を維持するために必要な施設における感染症対策にかかる消毒や施設整備等を実施するために必要な経費の一部を支援又は充当。なお、消毒関連事業者が業務を拡大する際に、営業休止要請等の影響を受けている事業者を雇用した際には奨励金等により支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

□個人 □事業・団体 ■施設・地域
社会生活に必要な施設

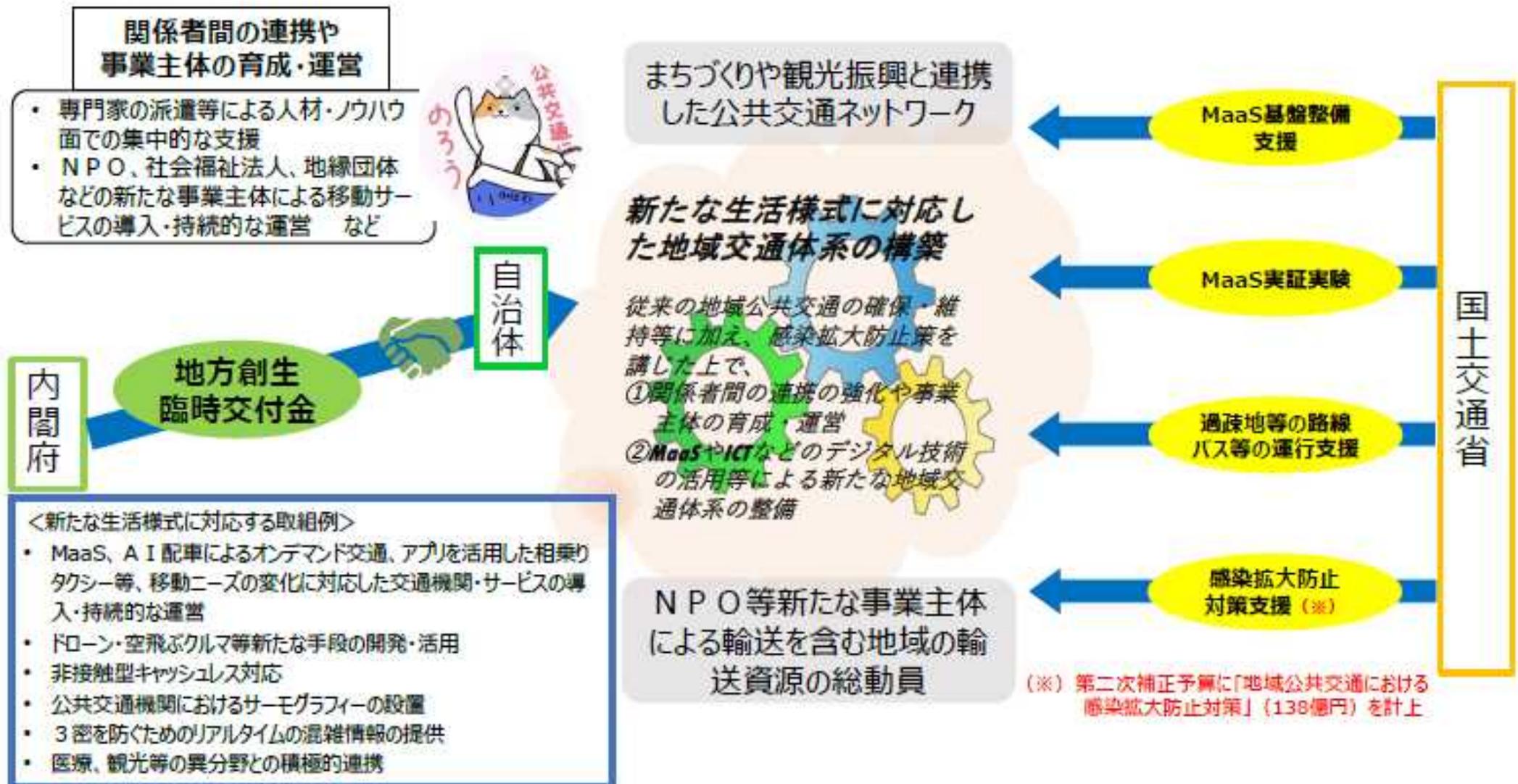
【目的】 公共空間での感染機会を削減したい

【主な関連】 内閣府地方創生推進室

<⑪地域交通体系>

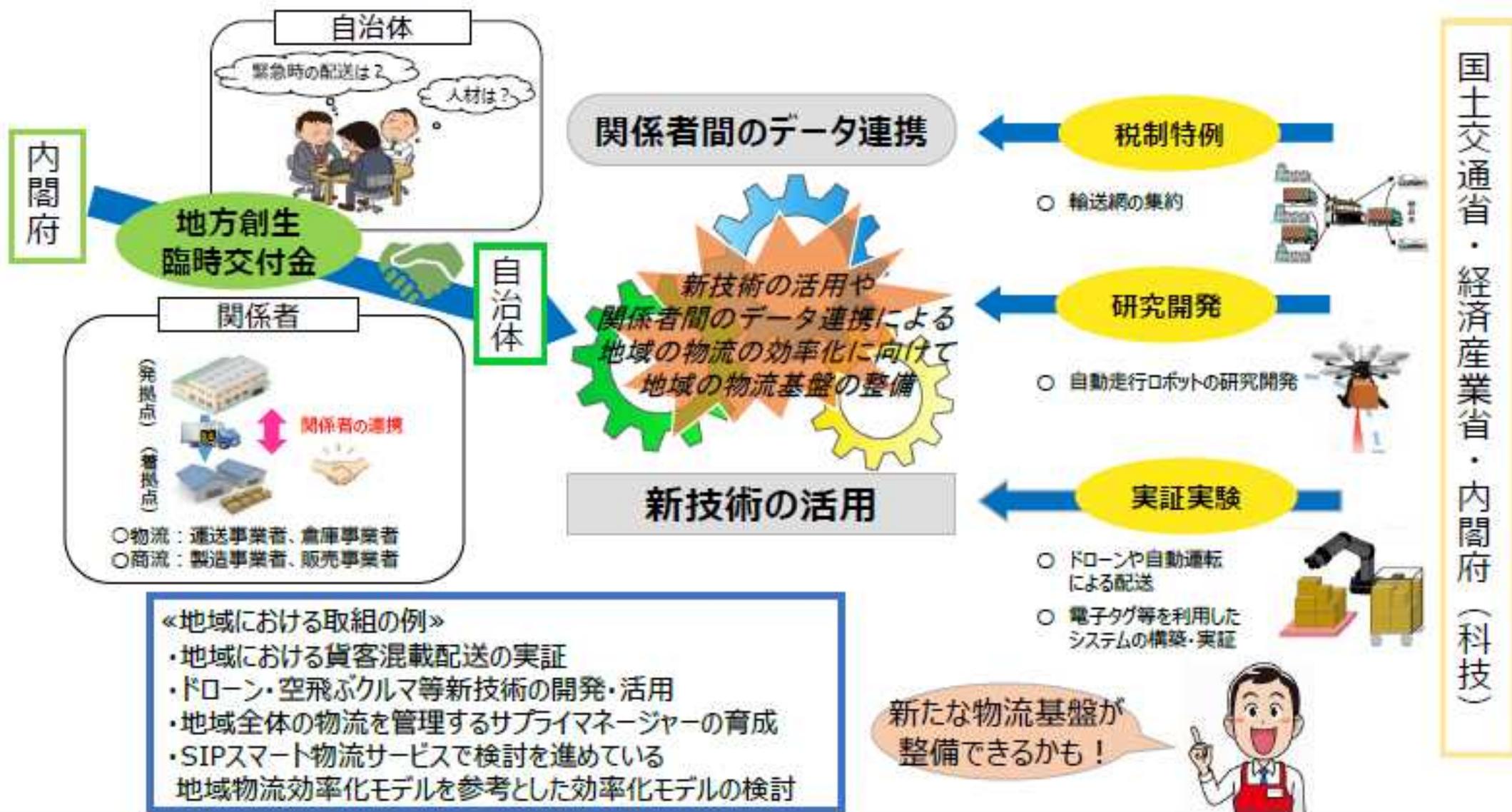
MaaSなどを取り込んだ新たな地域交通体系の整備

- 既に進めているMaaSの普及促進や地域公共交通の確保・維持に対する支援に加え、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた地域の移動ニーズの変化に対応するため、地方創生臨時交付金を活用して、関係者間の連携や事業主体の育成・運営、デジタル技術の積極的活用等を支援し、新たな生活様式に対応して地域が自らデザインする交通体系の整備を加速化する。



新技術を活用した地域内物流の効率化など物流基盤の整備

- 業種業態を超えた商流と物流に関するデータを共有・活用する仕組みを作るとともに、物流の効率化・高度化に資する新技術を活用することにより、地域のサプライチェーン全体の最適化を図り、「新たな日常」に対応するための物流基盤の整備を実現する。



「地域における取組の例」

- ・地域における貨客混載配送の実証
- ・ドローン・空飛ぶクルマ等新技術の開発・活用
- ・地域全体の物流を管理するサブライマネージャーの育成
- ・SIPスマート物流サービスで検討を進めている
- 地域物流効率化モデルを参考とした効率化モデルの検討

地域公共交通に対する地方公共団体の支援例

感染症防止対策

【高知県】

- バス、タクシーについて、マスク・消毒液の購入、セパレータカーテンの導入等車内や事業所での感染症対策を支援。（予算額）4,200万円

【石川県金沢市】

- 公共交通事業者が実施する感染症防止用設備の取得や車両等の消毒作業を支援（予算額）950万円

運行支援

【青森県】

- 路線バス、地域鉄道、フェリーについて、バス事業者への奨励金による支援や線路、船体等の維持費を支援（予算額）4億7,586万円

【茨城県龍ケ崎市】

- 路線バスについては運行系統数、タクシーについては車両保有台数、貸切バスについては事業者に対して一律に支援（予算額）1,970万円

その他

【沖縄県うるま市】

- タクシー事業者がテイクアウト商品を利用者に宅配した場合、宅配費用を支援