

地域公共交通に関する補助制度について

令和3年7月7日

国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官部門

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. MaaSの推進

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・運輸機構による出資制度

○地域公共交通確保維持改善事業

- ・サービス継続事業の創設【P10,38】

○公共交通利用環境の革新等事業(観光庁予算)

- ・公共交通機関における感染症拡大防止対策事業への支援(拡充)【P54,60,61】

○感染症の拡大を踏まえた混雑回避等の新たなニーズに対応したMaaSの推進(新モビリティサービス推進事業)

- ・MaaSについて、これまでの「実証実験」への支援から、より「実装」段階のものへの支援へ明確化【P70】
- ・混雑情報提供(混雑を分散させる取組)、パーソナル性が高い新型輸送サービス(シェアサイクル、マイクロモビリティ等)への支援を拡充【P75,76】

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. MaaSの推進

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和3年度予算額 206億円
(前年度比 1.01倍)

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を強化(令和2年11月27日施行))

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>

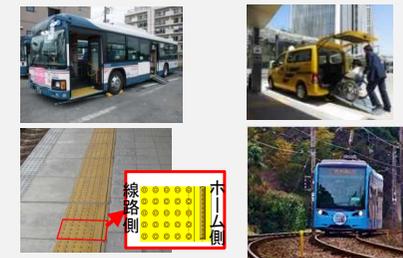
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



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 (持続可能な地域公共交通の実現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「地域公共交通計画」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、地域公共交通利便増進実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、利便性向上・運行効率化等のためのバス路線の再編、旅客運送サービス継続のための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3年度予算額 4億円
(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(被災地特例)

7. スケジュール

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

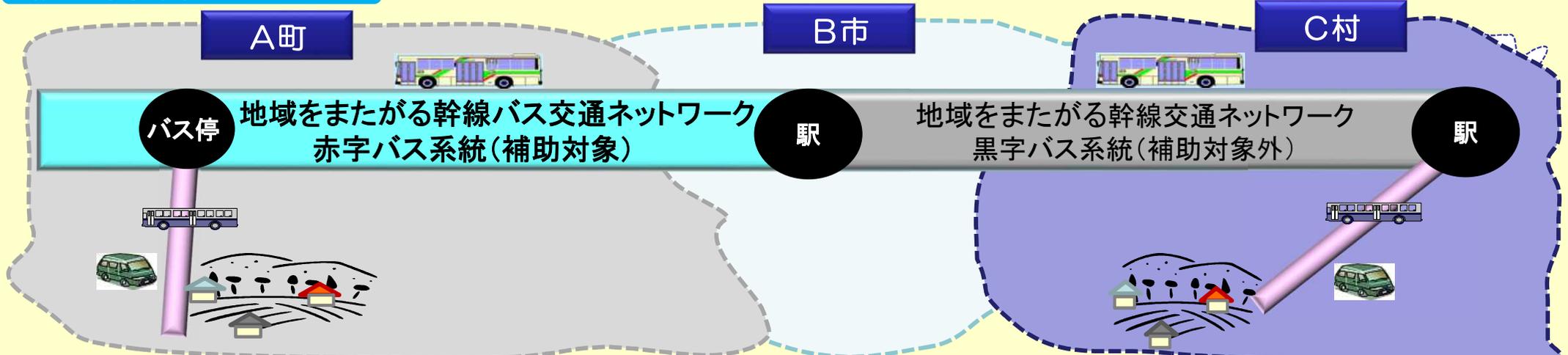


<補助対象経費算定方法>

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
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
 - ・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



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
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
- ※ 令和6年度まではバス事業者も対象

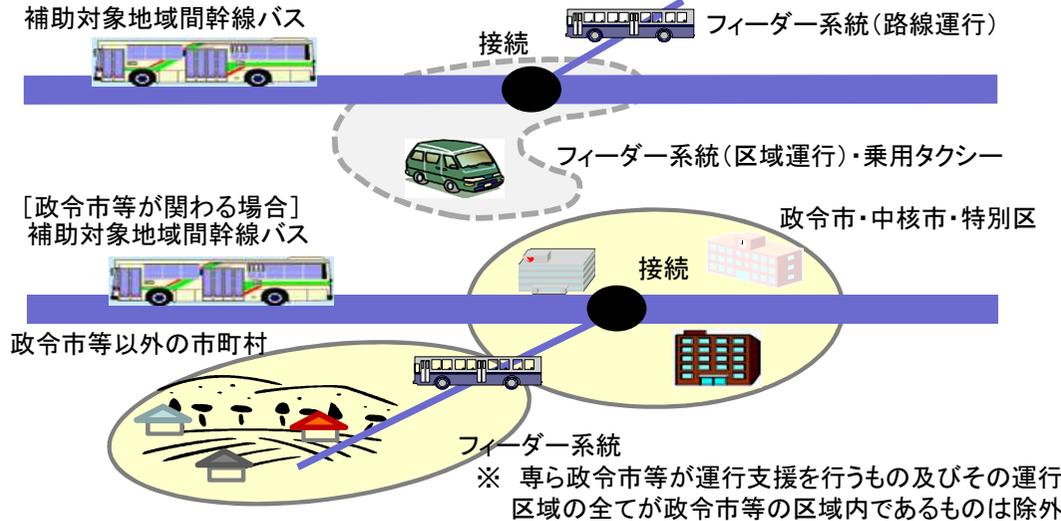
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
都道府県または市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者(※)、自家用有償旅客運送者による運行であること
 - (※)過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る。
 - ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
 - ・新たに運行を開始するもの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
(路線不定期運行、区域運行及び乗用タクシーによる運行を除く。)
 - ・経常赤字であること



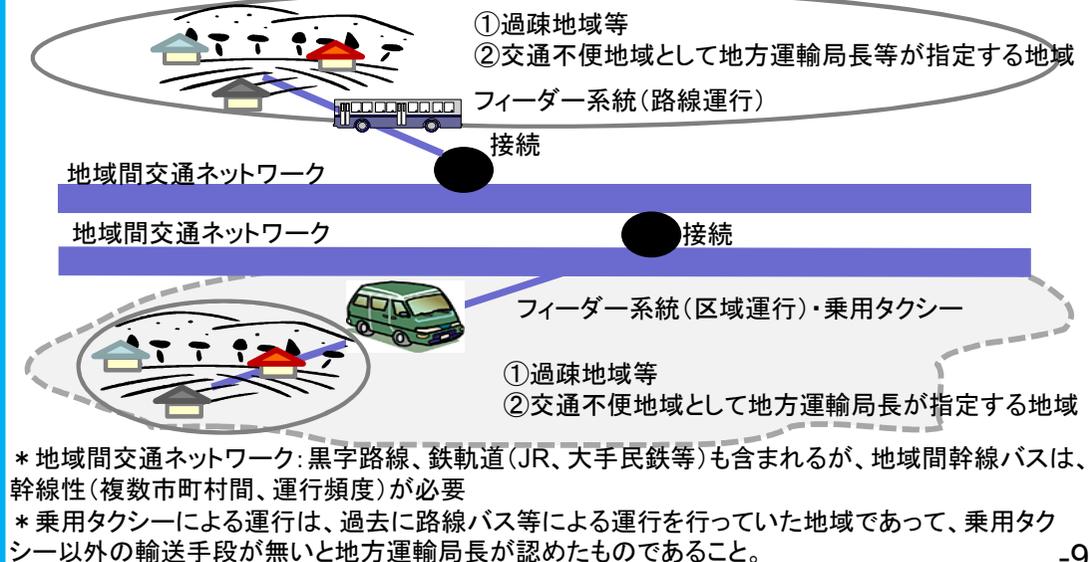
<補助対象経費算定方法>
経常費用
 (事業者のキロ当たり経常費用 × 系統毎の実車走行キロの実績)
経常収益 —
 (系統毎の運送収入、運送雑収及び営業外収益の実績)

補助対象系統のイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



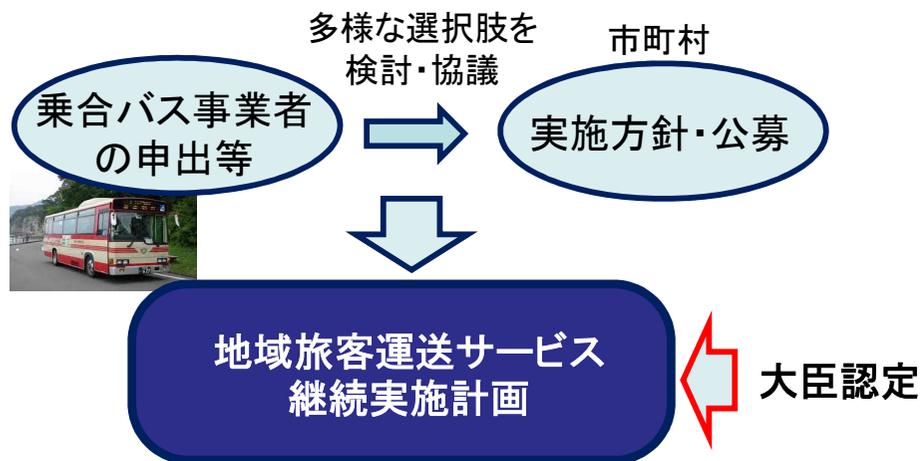
(2) 交通不便地域



背景・目的

- 生活交通を担う路線バスが廃止される場合、現行法(6ヶ月前までの事前届出)ではサービスの維持について、十分な検討や調整ができず、サービスの廃止や代替となるコミュニティバス等導入による市町村等への負担となっている。
- そこで、廃止を検討する乗合バス事業者の申し出等を受け、関係者がサービス継続のあり方を協議し、公募により代替となるサービスへの転換を図る「地域旅客運送サービス継続事業」について、改正地域公共交通活性化再生法において創設したところであり、同事業の活用によるサービスの継続・効率化を支援。

サービス継続の例



(実施方針に定めるメニュー例)

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続 (縮小・変更含む) 
- ② コミュニティバスによる継続 
- ③ デマンド交通 (タクシー車両による乗合運送 (区域運行)) による継続 
- ④ タクシー (乗用事業) による継続 
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続 
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用 

計画策定

- 【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】 地域旅客運送サービス継続実施計画策定に必要な経費 (協議会開催等事務費、データ収集、短期間の実証調査等)
- 【補助率】 1/2 (上限500万円)

サービス継続事業に係る運行費補助

- 【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】 認定された地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく事業の総収支差
- 【補助率】 1/2
- ※タクシー(運賃低廉化)については、市町村からの負担額を補助対象経費とし、100万円を上限として補助。
- ※サービス継続事業の認定を受けた系統については、フィーダー系統に係る運行費補助の要件を一部緩和。

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：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】

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※ 令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

○ 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

(地域公共交通利便増進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)

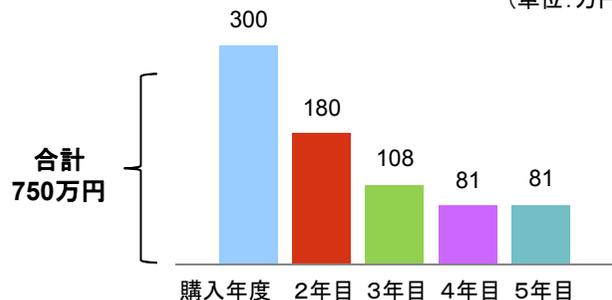
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

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)

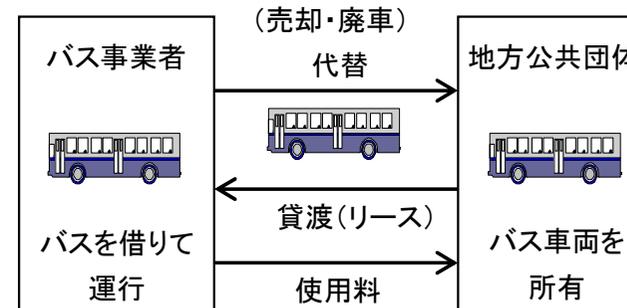


車両購入に係る
減価償却費・金融費用を
5年間にわたって交付

※ 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

- 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を支援する。

【自家用有償旅客運送の実施の円滑化】

(「道路運送法」(令和2年6月3日改正)に位置づけ)

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化



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



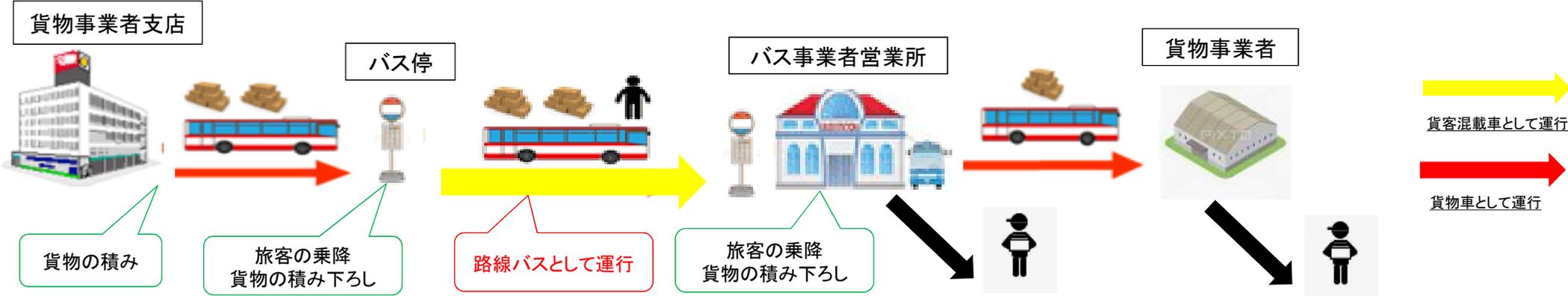
1.地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通:車両購入等に係る補助

貨客混載のための車両改造費補助

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、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系統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



(参考)地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)①

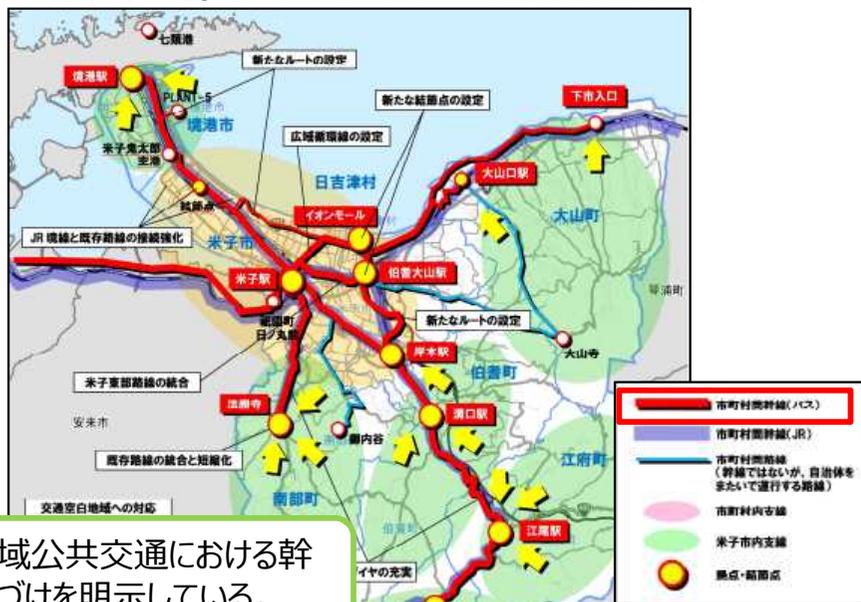
・現行の補助制度は、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としておらず**、別途、要綱に基づく補助計画を作成することとしている。乗合バス等への補助を法定計画と連動化することで、**公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助**を実施。

・**幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

幹線 作成主体：都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成
(※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり)
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- ・地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
(下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置づけが示されていればよい。)

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>

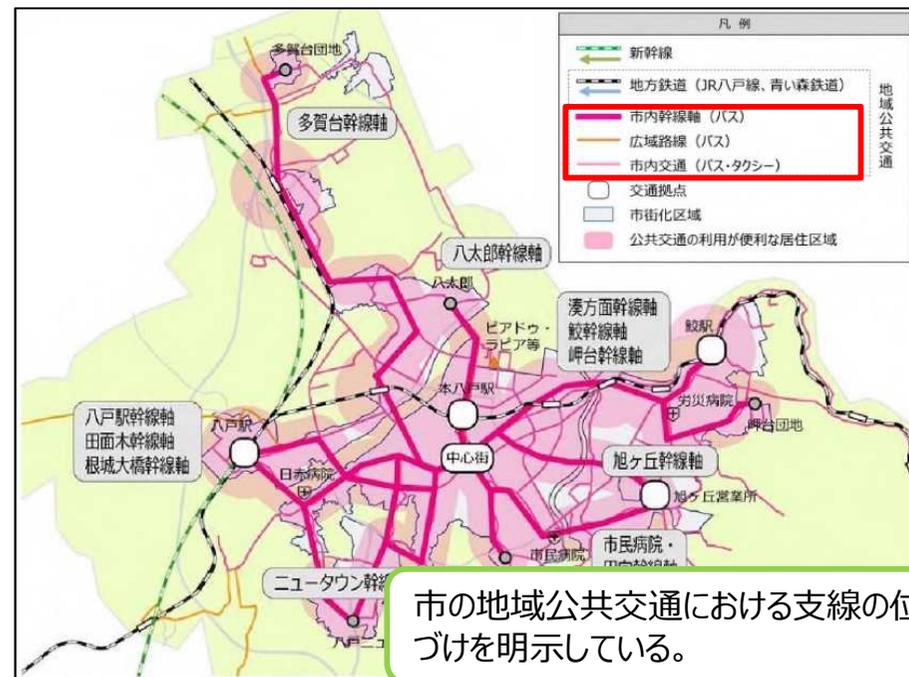


県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

支線 作成主体：市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、**市町村が計画作成**することを想定。
- ・地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
(フィーダーの位置づけについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。)

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

(参考)地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)②

- **特に幹線補助については、関係自治体が多くなる**ため、地域の実情に応じて、**様々な策定主体のパターンが想定**される。
- 例えば、① **2～3程度の市町村を跨いでいる幹線系統**については**単独市町村が個々に計画策定**、② **4以上の市町村を跨いでいる幹線系統**については**複数市町村が共同して計画策定(中核的な市が主導)**、③ **複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県**については**都道府県が全域又はブロックごとに計画策定**をするなど、その地域の特色に応じて策定主体を考える必要がある。

幹線補助に係る計画策定主体の考え方の例

① 2～3程度の市町村を跨いでいる幹線系統

例) 茨城県常陸太田市・日立市 (馬場八幡前～大甕駅前線)
⇒ 単独市町村が個々に計画策定



② 4以上の市町村を跨いでいる幹線

例) 大分県大分市、別府市、日出町、杵築市、国東市 (国大線)
⇒ 複数市町村が共同して計画策定 (中核的な市が主導)



③ 複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県

例) 茨城県、栃木県、佐賀県など
⇒ 都道府県による全域又はブロックごとでの計画策定

- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
 - ・地域公共交通計画本体には、**補助系統の地域の公共交通における位置付け**や**地域公共交通確保維持事業の必要性**など、**マスタープランの内容とすべき事項を記載**するとともに、
 - ・これまで補助計画に位置付けられてきた**補助系統等に関する事項の詳細**については、原則として、**地域公共交通計画の「別紙」として位置づける**こととする。
- 別紙について、**地域公共交通計画の一部**として、**法定協議会における協議の手続等を経る**ものとする。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る**目的・必要性**
- ・地域公共交通確保維持事業の**定量的な目標・効果**
- ・目標を達成するために行う**事業及び実施主体**
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統の概要及び運行予定者**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者及びその負担額**
- ・補助を受けようとする手続に係る**利用状況等の継続的な測定手法**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の**地域の公共交通における位置づけ・役割**
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持**事業の必要性**
- ・補助系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- ・地域公共交通計画**全体の定量的な目標・効果とその評価手法**※
(※令和2年活性化再生法改正により義務付け)

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項(毎年度提出)

- ・地域公共交通確保維持**事業の内容及び実施主体に関する詳細**
- ・**補助系統の概要及び運送予定者**
- ・補助系統に関する**定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者、負担額**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**(幹線系統のみ)
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

(参考)地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)④

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画において、**補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等**について設定する必要がある。このため、これまでの補助計画のように補助事業のみについて記載するのではなく、これらの事項について、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要。

地域公共交通計画 (全体)

①基本的な方針：

地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載

②区域：

住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定

③目標：

定量的な目標（利用者数、収支、行政負担額等）を設定し、データに基づくPDCAを強化

④目標を達成するために行う事業及びその実施主体：

地域における公共交通サービスの全体像を明記し、それぞれの交通モードや路線等ごとの事業・実施主体を具体的に記載

⑤達成状況の評価：

事業実施後、設定した具体的な目標を基に、各種事業の実施状況を適切に管理（PDCA）できるよう、評価手法を設定

各計画事項における補助関連の記載内容

補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載（幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定）

補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置づけや役割を明示

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定（個別の補助系統に関する目標は別紙に記載）

補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載。

地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載（個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載）

別紙における記載事項（補助申請時に毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（幹線系統）
- ・その他、詳細な事項

- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項

⇒別紙には、補助系統等に関する詳細な事項を記載し、毎年度の認定申請の際に提出。

	現行		法定計画の有無	経過措置期間 (改正法施行後3年程度を想定)		経過措置期間終了後 (令和7年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画 (県単位)	乗合バス事業者	県法定計画あり	県法定計画 又は 県生活交通確保維持改善計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者	県法定計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県法定計画なし 市町村法定計画あり	県生活交通確保維持改善計画 又は 市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県・市町村法定計画なし	県生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画 (市町村単位)	乗合バス事業者、自家用有償旅客運送者 又は 活性化法法定協議会	市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者等	補助対象外	

○交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 中間とりまとめ（令和2年1月）

「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方
～地域交通のオーバーホール～」

3. 課題・テーマ（解決の方向性）と「地域交通のオーバーホール」の具体策

(4) 計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

地方公共団体を中心に、協議会方式により策定された計画については、利便性が高く、持続可能な地域交通の実現に向け、実効性をもって取組の具体化を図る必要がある。また、公共交通確保・維持のための地方公共団体の負担が増加している中で、財政面も含めサービスの持続性を重視して取り組むことが必要である。

【具体策③】「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化等

現行の乗合バス等の運行費等への補助制度は、法定計画（網形成計画）の策定を補助要件として求めておらず、別途に補助金交付要綱に基づく補助計画を策定することとしている。また、法定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市町村のうち、法定計画を策定しているのは約半数にすぎない状況である。

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・効率的な支援を実施していくためには、**地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度を連動化**し、鉄道を含む幹線と支線の役割分担など、地域の多様な旅客運送サービスを**地域公共交通計画（仮称）**に位置づけ、**原則として法定協議会に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとするべき**である。

これにより、地域公共交通計画（仮称）における定量的な目標設定や実施状況の分析・評価と相まって、地域の関係者による取組の継続的な改善が期待される。なお、地域公共交通計画（仮称）の作成又は変更に当たっては、地域における課題整理等の準備が必要であり、**特に地域間幹線系統補助については、都道府県や複数の市町村等による調整が必要であることを踏まえ、補助の要件とする同計画の策定までの猶予期間（経過措置）を設ける等の配慮が必要**である。

また、(3)のとおり、郊外・過疎地等における移動手段を確保するためには、車両のダウンサイジングや運営効率化を進める必要があり、そのためのインセンティブを補助制度等において設定することが重要である。

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)

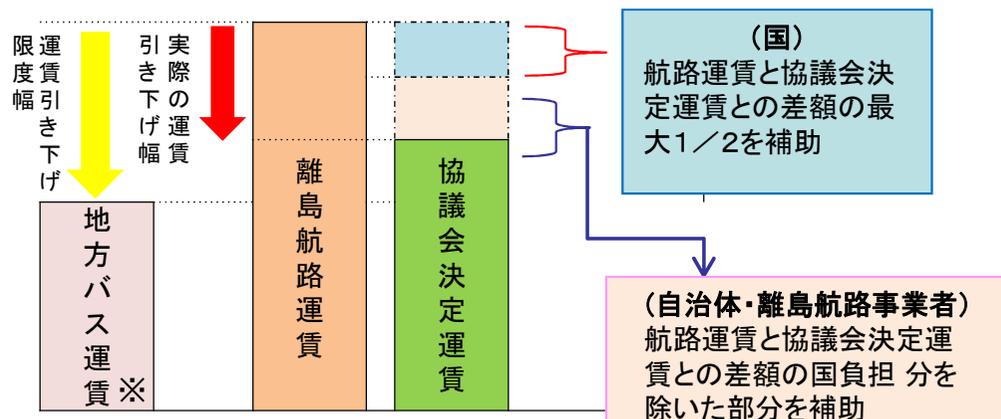
補助対象航路の主な基準

- 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

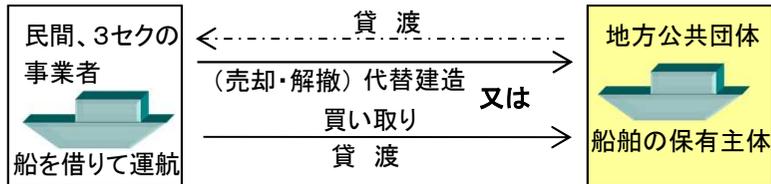
構造改革補助のスキーム



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

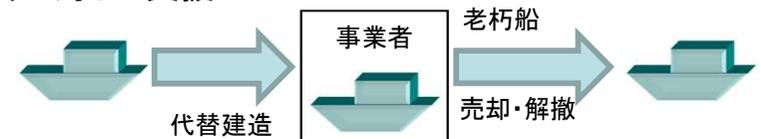
(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・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

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 14航空路6事業者(R2年度)

補助対象路線の主な基準

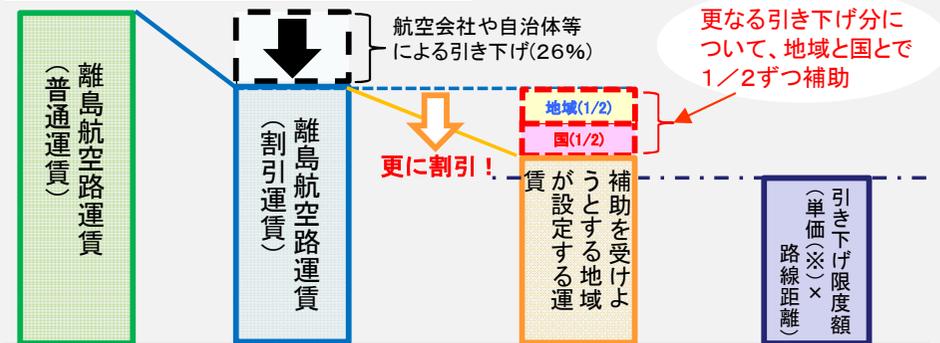
- 補助対象期間に経常損失が見込まれる離島航空路線において①～④の基準を満たすこと。
- ① 当該離島にとって最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること。
 - ② 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前項の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
 - ③ 二以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
 - ④ 当該離島航空路線に係る運航計画の内容が、当該離島航空路線の確保維持を図るため適切なものであって、その実施が確実であると認められること。

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（※）、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

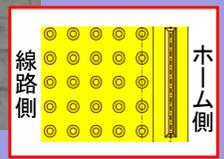
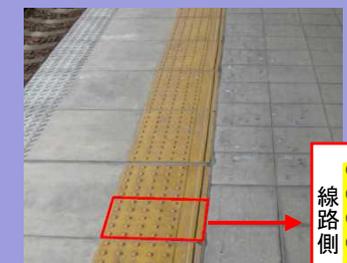
補助率：1／3



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
「地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画に基づいて実施される事業	2／5
地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進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
地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進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

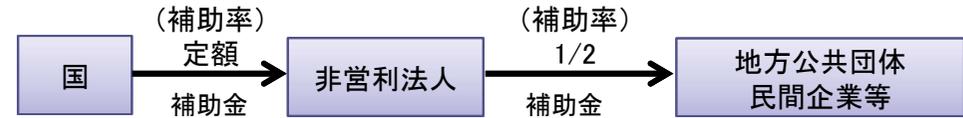
期待される効果

- 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



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

【実施期間】令和元年度～令和5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



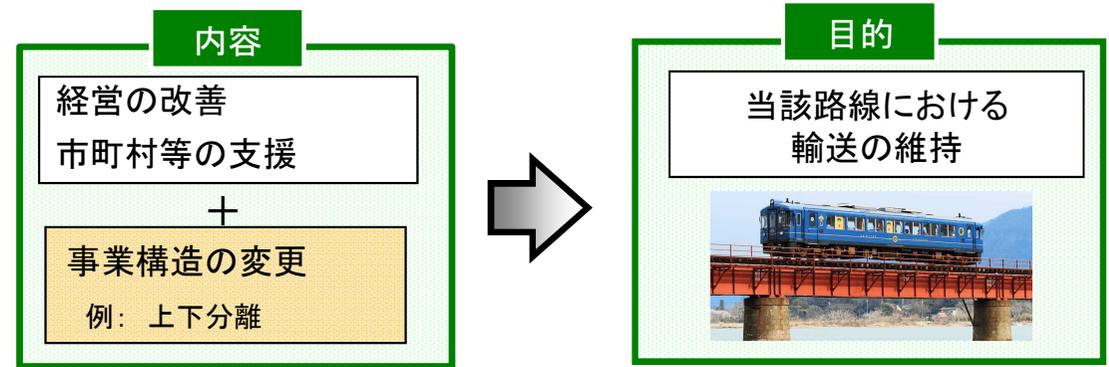
車両の更新



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、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



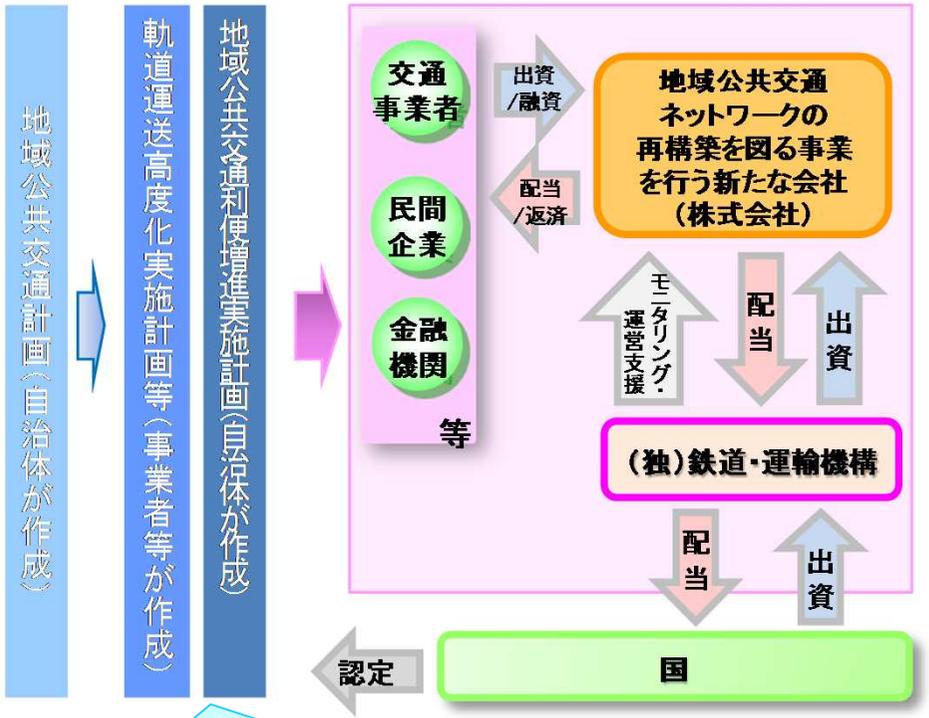
ATSの整備

令和3年度は予算計上無し
(令和2年度予算額 1千万円)

(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、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が出資

基本スキーム



- LRT・BRTの整備・運行
- 上下分離による地方鉄道の再生
- バス路線網の再編
- 利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定 等



(LRT)

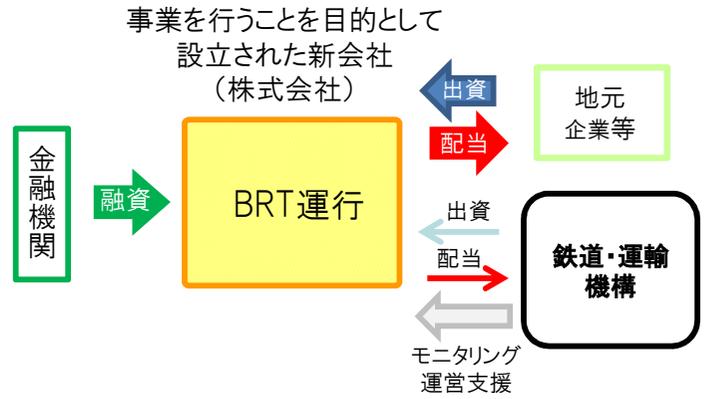


(BRT)

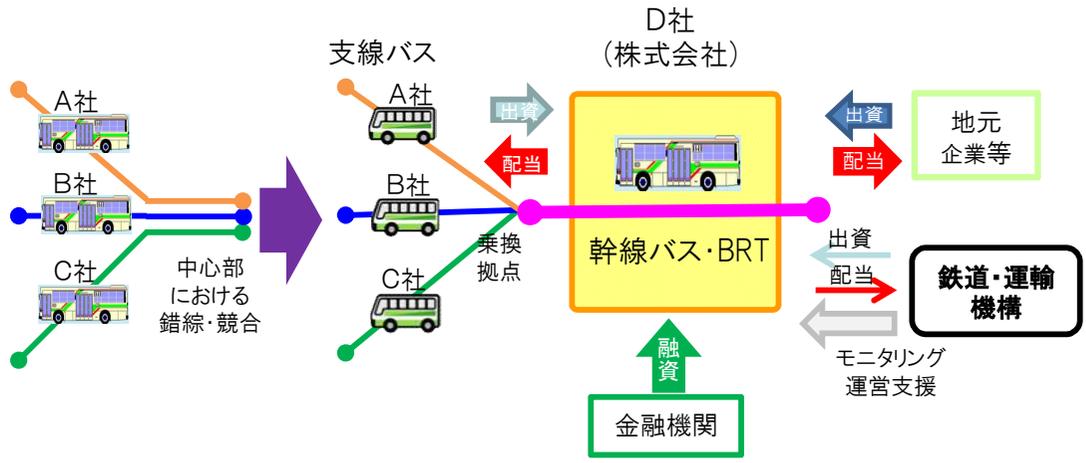
出資制度による支援対象となる新設事業運営会社のイメージ

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. BRTの整備・運行



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

■ 「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

(地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化 (国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進 (作成経費を補助))
- ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源 (自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等) も計画に位置付け
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等 (データに基づく PDCAを強化)

地域公共交通計画の考え方

 まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成

 地域における
輸送資源の総動員

網形成計画と同様

今般新たに追加

**メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保**

地域旅客運送サービス



基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画 (改正前:地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域旅客運送事業計画

(DMV、水陸両用車等)
(事業者)

新モビリティサービス事業計画

【新設】
(事業者)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前:地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)

地域公共交通利便増進事業 (改正前:地域公共交通再編事業) (事業者)	貨客運送効率化事業 【新設】 (事業者)	軌道運送高度化事業 (LRTの整備) (事業者)	道路運送高度化事業 (BRTの整備) (事業者)	海上運送高度化事業 (海上運送サービス改善) (事業者)	鉄道事業再構築事業 (鉄道の上下分離等) (事業者)	地域旅客運送サービス 継続事業 【新設】 (事業者)	鉄道再生事業 (廃止届出がなされた鉄道の維持) (事業者)
地域公共交通利便増進実施計画 (改正前:地域公共交通再編実施計画) (地方公共団体)	貨客運送効率化実施計画 (事業者)	軌道運送高度化実施計画 (事業者)	道路運送高度化実施計画 (事業者)	海上運送高度化実施計画 (事業者)	鉄道事業再構築実施計画 (地方公共団体・事業者)	地域旅客運送サービス継続実施計画 (地方公共団体)	鉄道再生実施計画 (地方公共団体・事業者)

<独占禁止法特例法において措置>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置
(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣へ届出

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

(参考)コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながらか、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画 (市町村が作成) 【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

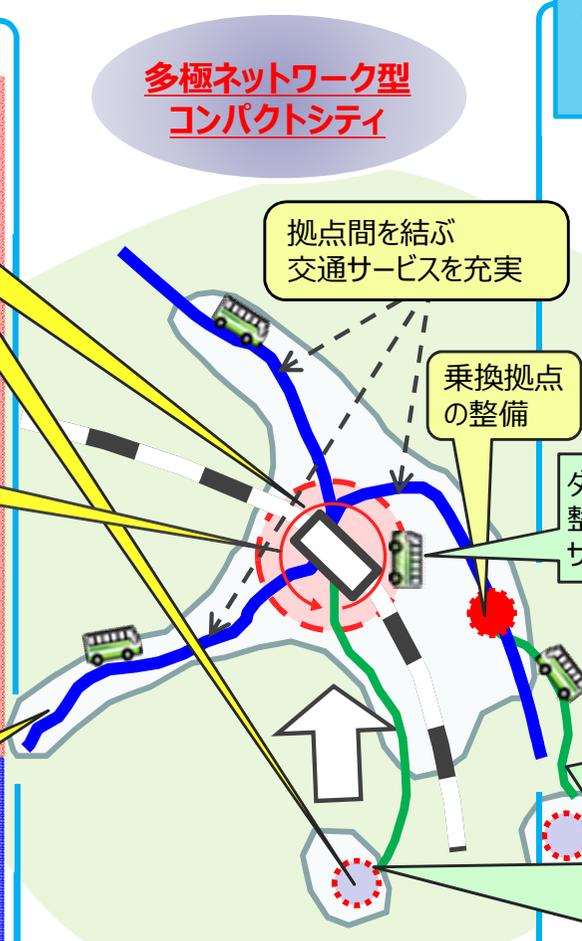
◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型コンパクトシティ



地域公共交通計画 (市町村・都道府県が作成) 【改正地域公共交通活性化再生法】 (令和2年11月27日施行)

- ◆ まちづくりとの連携
- ◆ 地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進

①地域公共交通利便増進実施計画

- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービスを促進等

②地域旅客運送サービス継続実施計画

- 路線バス等の維持が困難な場合に、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により代替する輸送サービス(コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を導入

立地適正化計画

地域公共交通計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

地域公共交通調査等事業の体系

地域公共交通調査等事業

地域公共交通調査事業

地域公共交通計画策定事業

◇地域公共交通計画の策定支援

地域公共交通利便増進事業

利便増進計画策定事業

◇地域公共交通利便増進実施計画の策定支援

利便増進計画推進事業

◇地域公共交通利便増進実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組みの支援

地域旅客運送サービス継続推進事業【新規】

継続実施計画策定事業

◇地域旅客運送サービス継続実施計画の策定支援

継続実施計画推進事業

◇地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組みの支援

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の策定支援

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)

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定への支援
(交通計画策定事業、利便増進計画策定事業、旅客運送サービス継続計画策定事業)

- 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)
- 補助対象経費:地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続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500万円又は1,500万円(地域公共交通計画)、1,000万円(地域公共交通利便増進実施計画)、500万円(地域旅客運送サービス継続実施計画))

地域公共交通計画の記載事項(イメージ)

○計画の効果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

地域公共交通利便増進実施計画、旅客運送サービス継続計画の推進への支援
(利便増進計画推進事業、旅客運送サービス継続計画推進事業)

- 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)
- 補助対象経費:国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続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に要する経費(公共交通マップ・総合時刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検証・評価のための費用等)
- 補助率:1/2
- 補助対象期間:5年間

地域公共交通利便増進実施計画のイメージ

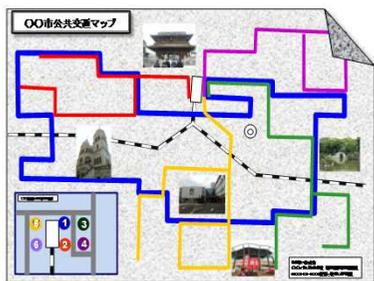


3. 地域公共交通調査等事業 (地域公共交通利便増進実施計画等に基づく利用促進や事業評価の取組の支援)

地域公共交通計画又は国の認定を受けた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: 地域公共交通利便増進推進事業(利便増進計画推進事業): 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

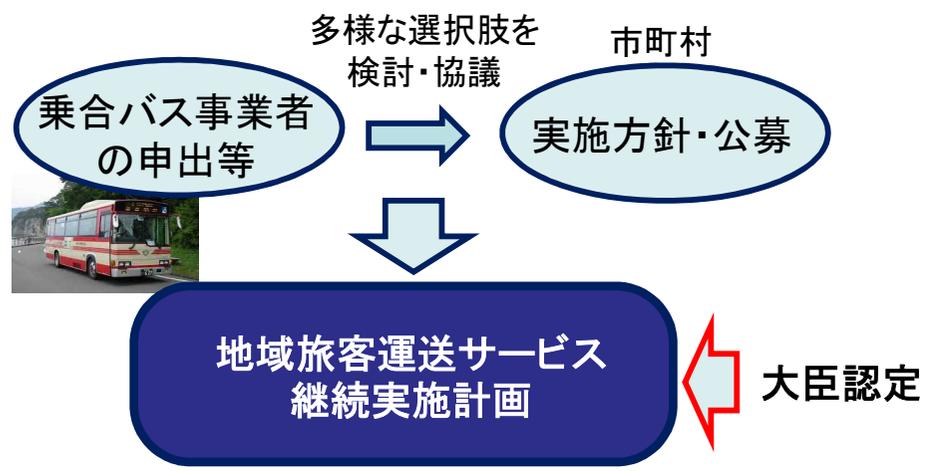
- ・事業実施に係る目標達成状況の把握・検証(満足度調査、OD調査等)
- ・検証結果を踏まえた目標達成状況の評価(協議会委員の旅費・日当等)

3. 地域公共交通調査等事業 (地域公共交通利便増進実施計画等に基づく利用促進や事業評価の取組の支援)【新規】

背景・目的

- 生活交通を担う路線バスが廃止される場合、現行法(6ヶ月前までの事前届出)ではサービスの維持について、十分な検討や調整ができず、サービスの廃止や代替となるコミュニティバス等導入による市町村等への負担となっている。
- そこで、廃止を検討する乗合バス事業者の申し出等を受け、関係者がサービス継続のあり方を協議し、公募により代替となるサービスへの転換を図る「地域旅客運送サービス継続事業」について、改正地域公共交通活性化再生法において創設したところであり、同事業の活用によるサービスの継続・効率化を支援。

サービス継続の例



(実施方針に定めるメニュー例)

- | | |
|---------------------------------------|--|
| ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続 (縮小・変更含む) | |
| ② コミュニティバスによる継続 | |
| ③ デマンド交通 (タクシー車両による乗合運送 (区域運行)) による継続 | |
| ④ タクシー (乗用事業) による継続 | |
| ⑤ 自家用有償旅客運送による継続 | |
| ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用 | |

計画策定

- 【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】 地域旅客運送サービス継続実施計画策定に必要な経費 (協議会開催等事務費、データ収集、短期間の実証調査等)
- 【補助率】 1/2 (上限500万円)

サービス継続事業に係る運行費補助

- 【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】 認定された地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく事業の総収支差
- 【補助率】 1/2
- ※タクシー(運賃低廉化)については、市町村からの負担額を補助対象経費とし、100万円を上限として補助。
- ※サービス継続事業の認定を受けた系統については、フィーダー系統に係る運行費補助の要件を一部緩和。

3.地域公共交通調査等事業（地域公共交通利便増進実施計画等に基づく利用促進や事業評価の取組の支援）

【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。

※地域公共交通利便増進事業(利便増進計画推進事業)と地域旅客運送サービス継続推進事業(継続実施計画推進事業)とで補助対象経費は同様

3.地域公共交通調査等事業の活用イメージ

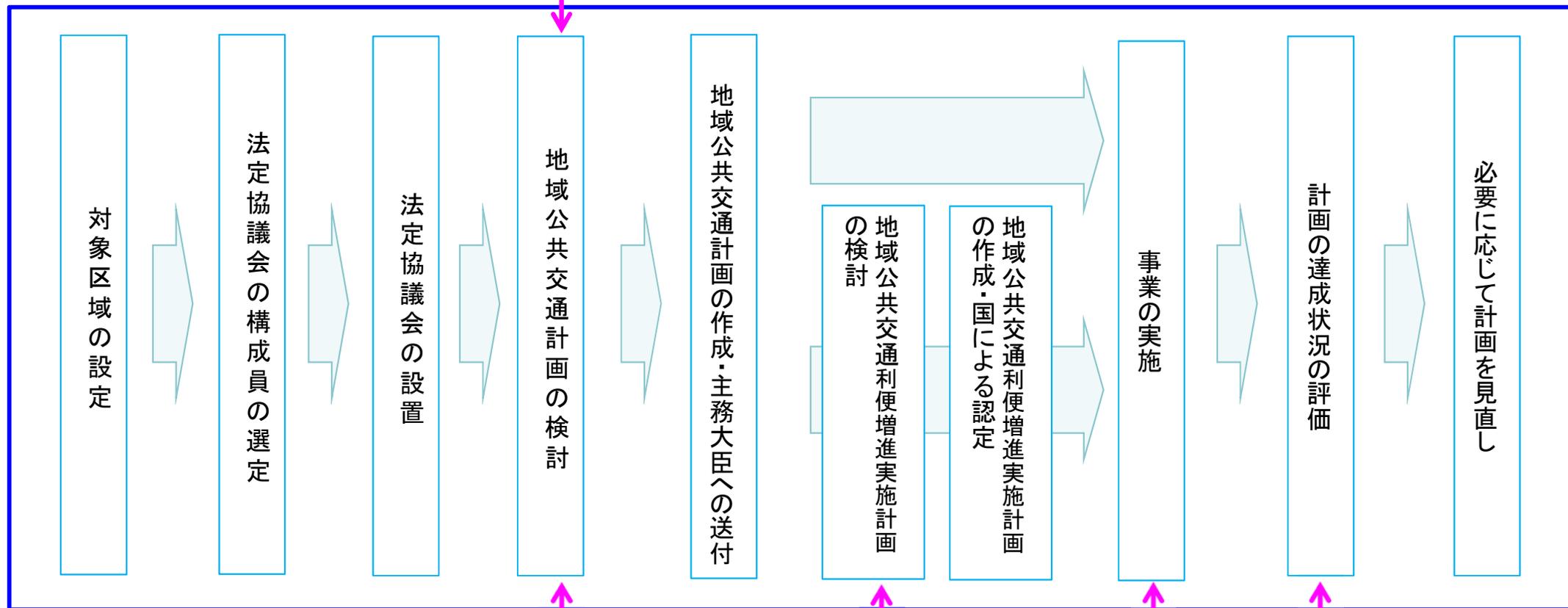
地域公共交通調査事業

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1

地域公共交通計画を策定



ケース2

地域公共交通計画及び
地域公共交通利便増進実施計
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

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)

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))

地域公共交通利便増進推進事業

(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3年度予算額 3,383百万円
の内数

交通サービス調査事業

調査事業

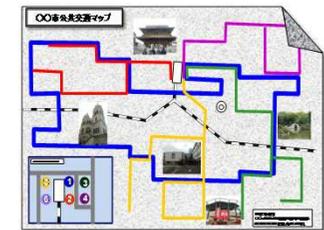
◇訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査に係る事業(二次交通対策に係るものに限る。)

- 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（※）の策定に要する調査経費を支援。

※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）

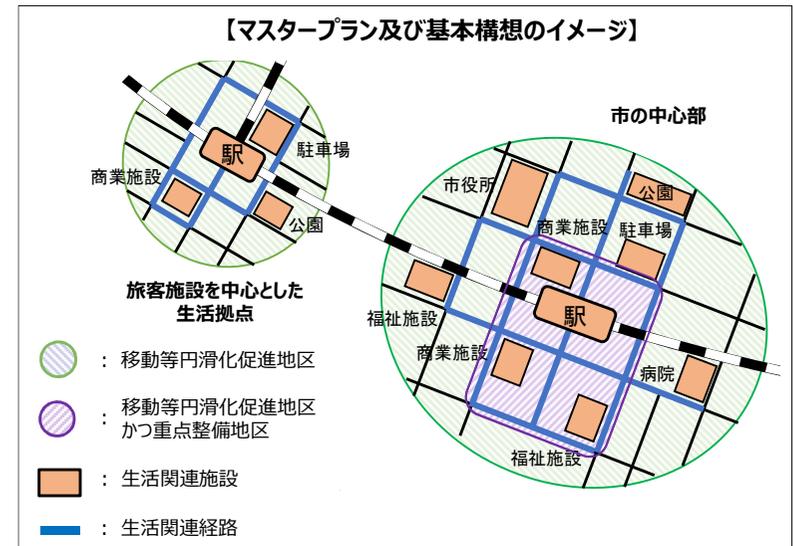
○補助対象者：市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）

○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（※）の策定に必要な調査経費

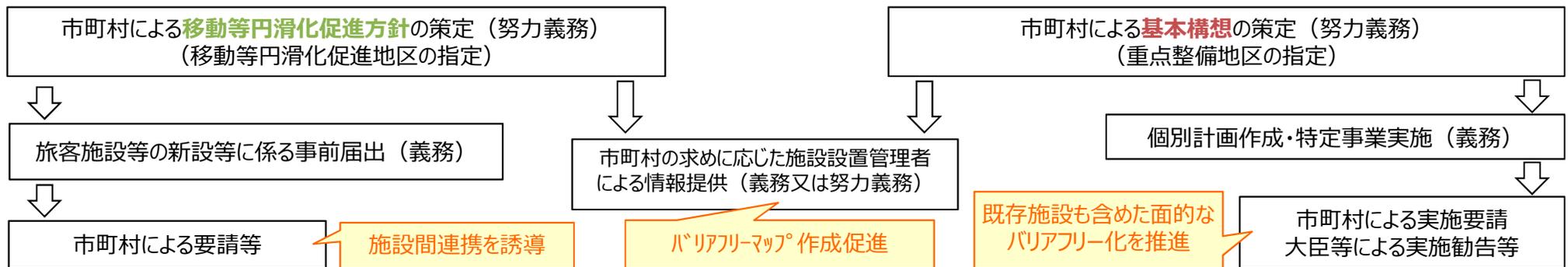
- ・ 協議会開催等の事務費
- ・ 住民・利用者アンケートの実施費用
- ・ 短期間の実証調査のための費用 等
- ・ 地域のデータの収集・分析の費用
- ・ 専門家の招聘費用

※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計画(旧地域公共交通網形成計画)の策定が進む(令和3年4月末までに638件)一方で、都道府県の主導による交通圏全体を見据えた地域公共交通計画の策定は、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

- 地域公共交通計画の策定への支援について補助上限額を緩和

令和元年度～
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)(※)
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

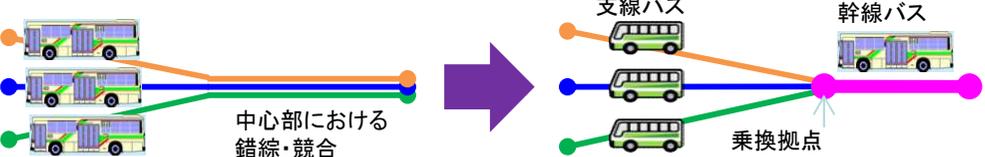
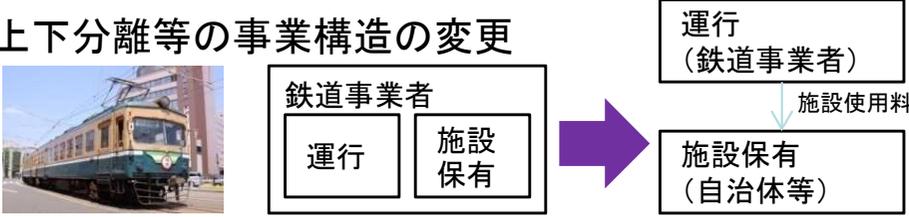
地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対して重点的な支援を実施。

- 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

地域公共交通利便増進実施計画等

国の認定

バス路線の再編	地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等 
デマンド型等の多様なサービスの導入	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 
LRT・BRTの高度化	低床車両・連節バスの導入等  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 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
地域鉄道の上分離等	上下分離等の事業構造の変更 

支援内容の充実

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利便増進実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通計画・地域公共交通利便増進実施計画の策定等 【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複数の市町村と協働して策定する場合は上限1,500万円)	地域公共交通利便増進実施計画策定 (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: 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、 <u>自治体が負担する費用負担相当分については1/2</u>))

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(地域公共交通利便増進実施計画に基づく特例)

【地域間幹線系統】

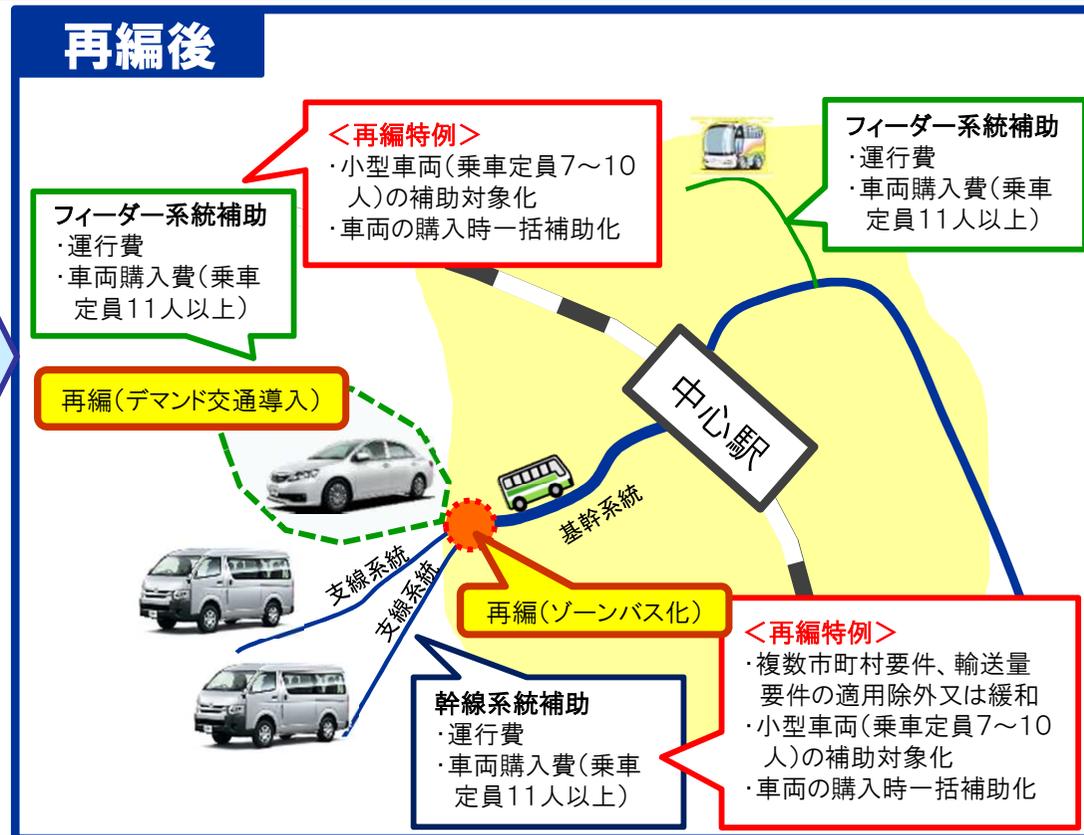
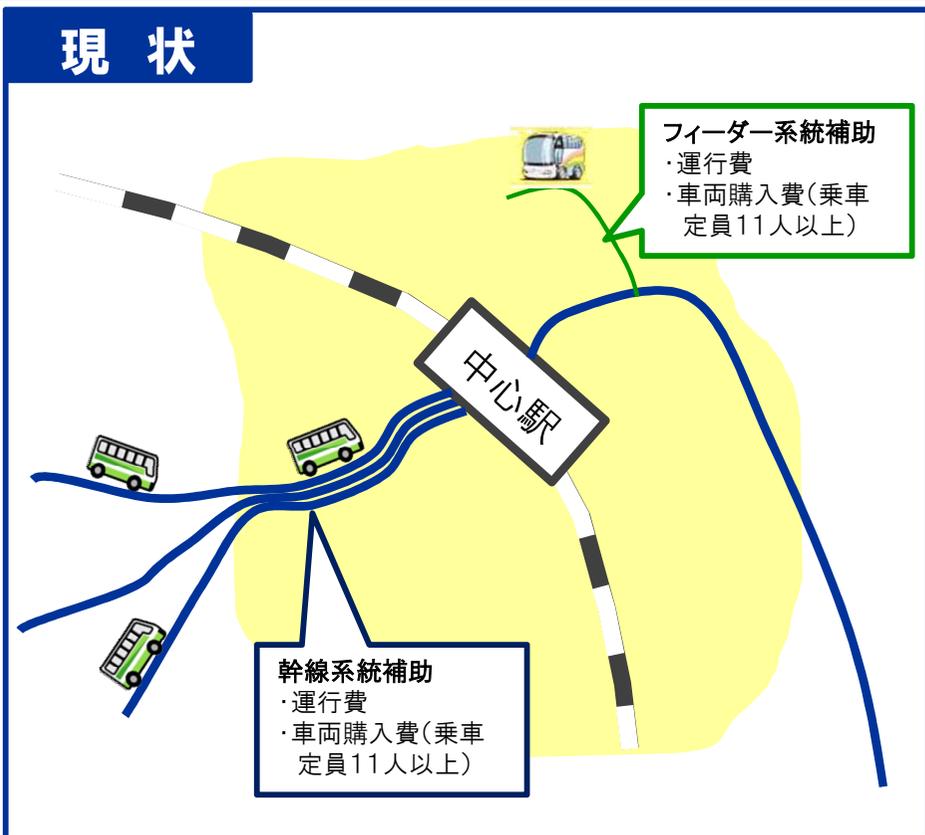
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【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。 -48-

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 (被災地特例)

- 復旧・復興の状況に応じた柔軟な対応により、被災地のバス交通、乗合タクシー等の確保・維持を支援。

地域間輸送

(被災地域地域間幹線系統確保維持事業)

○補助対象事業

- ・「地域間幹線系統確保維持事業」の各種要件等を緩和した地域間輸送
(①東日本大震災被災地域における応急仮設住宅経由系統、②福島県の原子力災害被災地域における災害公営住宅経由系統)
- ・輸送量要件の緩和:「1日あたり輸送量15人以上」の要件を緩和
- ・補助対象経費算定方法の緩和:補助対象限度額の非適用等
- ・バス車両補助の弾力化:車両購入費の補助対象化(※上記②の運行に係る車両に限る。)

(1)補助率

収支差等の1/2

(2)対象地域

- ①岩手県(令和2年度末(予定)の応急仮設住宅の供与終了までの間に限る)、福島県内の市町村
- ②避難指示・解除区域市町村(福島県内)



地域内輸送

(特定被災地域公共交通調査事業)

○補助対象事業

- ・応急仮設住宅と、病院、商店、公的機関等との日常生活の移動確保を目的とする有償の地域内輸送等

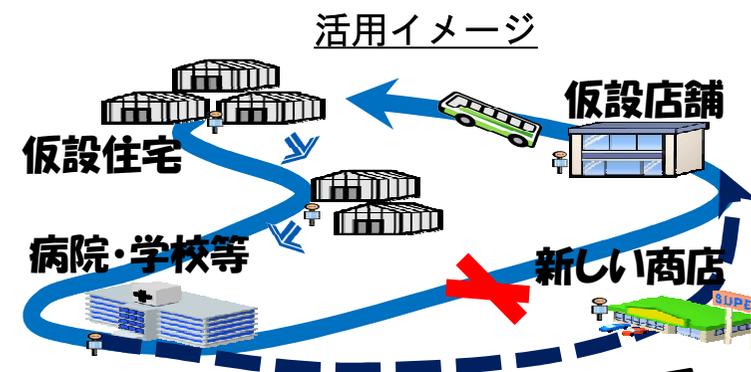
(1)補助率

定額補助

応急仮設住宅の箇所数に応じて上限額を設定
(30力所未満の場合は3500万円)

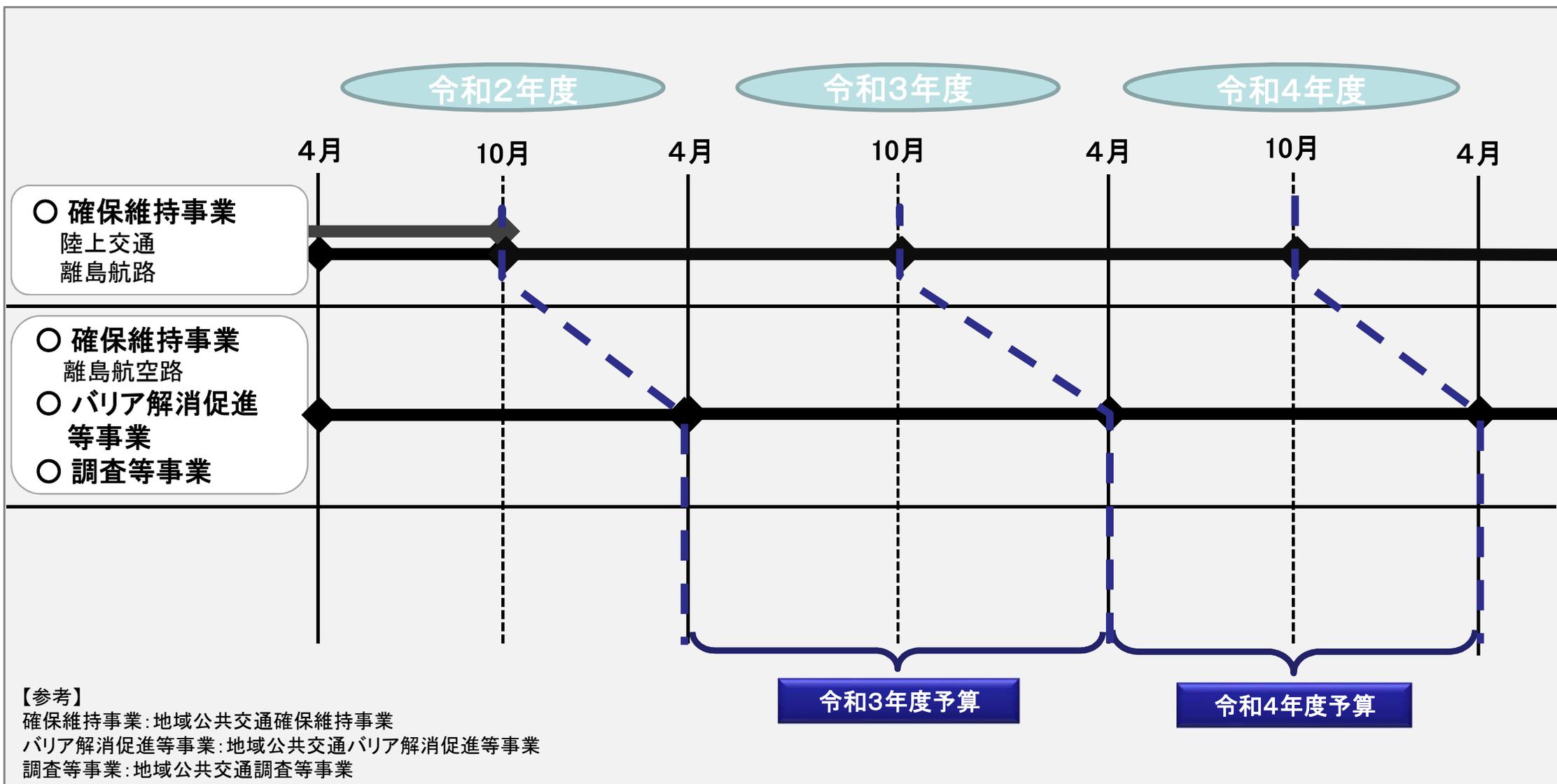
(2)対象地域

避難指示・解除区域市町村(福島県内)



復興とともに、刻一刻と変化する病院や商店等の位置、被災者の移動ニーズの変化を把握しつつ、適時適切にバス路線の運行経路や便数等を見直し

地域公共交通確保維持改善事業のスケジュール



- 事業年度(補助対象期間)
 陸上交通及び離島航路に係る確保維持事業：10月～9月
 上記以外の事業：4月～3月

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) 背景

(2) 公共交通利用環境の革新等事業

(3) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

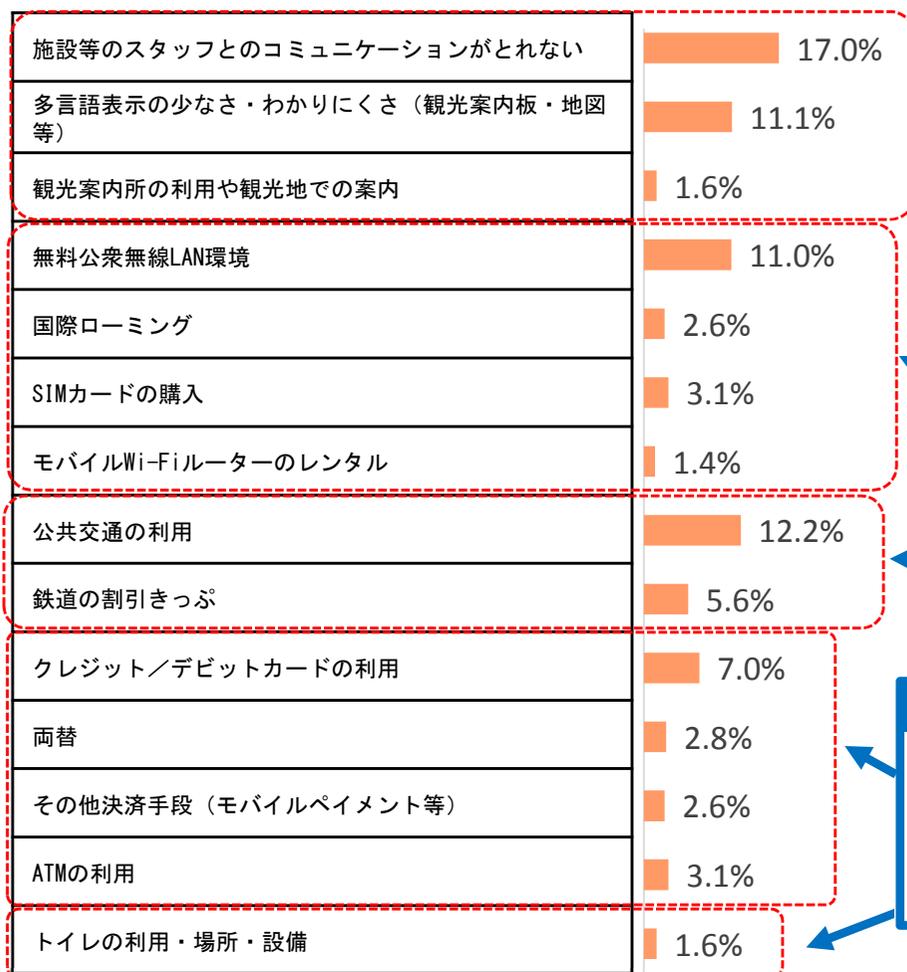
2. グリーンスローモビリティ

IV. MaaSの推進

(1) 背景 (訪日外国人の不平不満)

○ 外国人旅行者へのアンケート調査の結果より、訪日外国人旅行者の主な困りごとは「多言語対応」「無料Wi-Fi環境」「キャッシュレス対応」「公共交通」「トイレ利用環境」。これらの調査結果を踏まえ、空港・港湾、公共交通等の移動手段、観光地に至るまで、より一層快適でストレスフリーな旅行環境の実現が必要。

旅行中に困ったこと



主な取組

多言語対応

- 観光案内所、デジタルサイネージ等の案内板、スマートフォンを通じたトータルでの多言語情報提供体制を整備



タブレット端末を活用した対応



4か国語による表記

無料Wi-Fi環境

- 公共交通機関、観光地における無料Wi-Fiサービスの提供範囲を拡大



公共交通

- 目的地までの経路検索、乗車券の決済が一括できる「観光Maas(Mobility as a Service)」の導入・普及を進める



MaaSの利用イメージ

キャッシュレス対応

- QR決済を含め、訪日外国人旅行者の母国において普及しているキャッシュレス決済システムの導入・普及を促す



トイレ利用環境

- 公衆トイレの洋式化、多機能化、清潔化を促進



出典：令和元年度「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」(観光庁)

○ 新型コロナウイルス感染症の事態収束を見据えた反転攻勢に転じつつ、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、**感染症拡大防止対策**を講じた上で、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する。

○ 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。

①～⑤をセットで整備 (3点以上)

緩和

拡充

①多言語対応(事故・災害時等を含む)

- 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

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画素決済のICカード化
- レンタカーのキャッシュレス対応

⑤感染症拡大防止対策

- 車内の抗菌・抗ウイルス対策
- ターミナル等の衛生対策

※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、④、⑤については、少なくともいずれか1つ実施。

✦ (あわせて⑥～⑨を支援可能)

⑥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

⑦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

or

- (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

⑧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

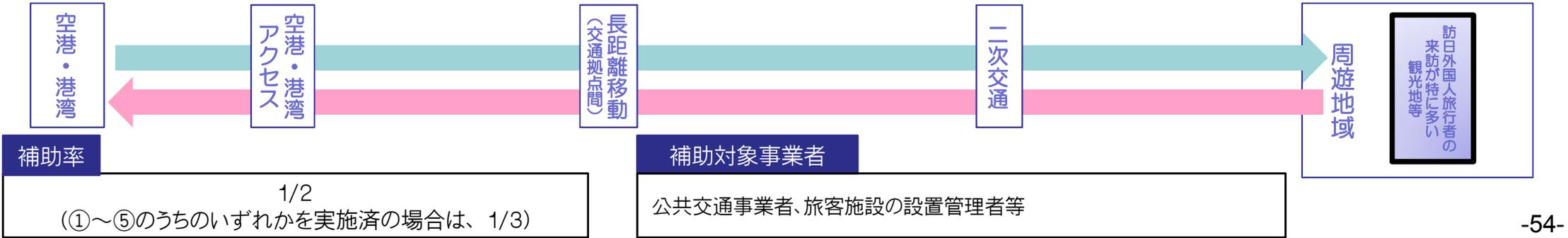
or

- 観光列車
- 魅力ある観光バス
- サイクルトレイン

⑨多様なニーズに対応する新たな交通サービスの創出等

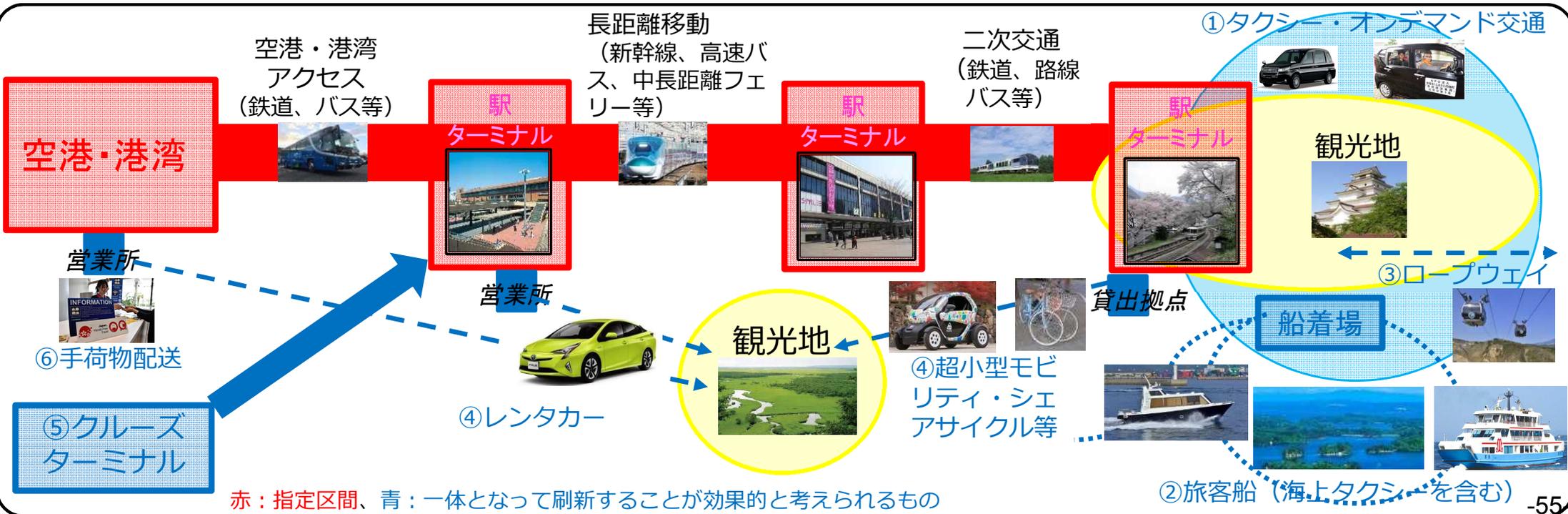
or

- 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)



(2) 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・電動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



交通モード等	補助対象事業者	①～④をセットで整備、あわせてモード別にサービス立上げ費用を支援 【補助率:1/2 (①～④のうちいずれかを実施済の場合は、1/3)】	
		共通(※)	モード別の立上げ費用
オンデマンド交通(自家用有償旅客運送を含む)	地方公共団体、管理・運営団体(地域協議会・NPO等)、一般乗合旅客自動車運送事業者、車両リース事業者	①多言語対応 ②無料Wi-Fiサービス ③キャッシュレス決済対応 ④感染症拡大防止対策	・デマンド予約システム ・自家用有償旅客運送の運転者募集・訪日外国人旅行者に対応するための接客研修(法定講習を除く)
相乗りタクシー	一般乗用旅客自動車運送事業者、車両リース事業者		・利用者マッチングシステム ・相乗り精算等管理システム
海上タクシー	人の運送をする不定期航路事業者		・デマンド予約システム ・最適料金計算システム ・操船者の最適配乗システム ・洋上船舶管理システム
超小型モビリティ	地方公共団体、協議会等、民間事業者(レンタカー事業者、車両リース事業者等)		・貸出・返却システム ・走行位置管理システム((GPS機器(車載器、管理端末)、通信機器) ・配置場所整備費、充電設備等
シェアサイクル・マイクロモビリティ	貸出拠点の設置管理者		・貸出・返却システム ・サイクルポート間需給調整システム ・サイクルポート
手荷物配送	手ぶら観光カウンターの設置管理者		・配送予約システム

(※) 通常は整備が想定されない場合(例:②無料Wi-Fiサービス(超小型モビリティ、シェアサイクル・マイクロモビリティ))については、適用除外とする。

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



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」に準拠すること。

補助率

○1/2

概要

○観光地での消費額の増加につなげるため、地域のメジャー観光施設以外の観光施設への公共交通機関での周遊や観光消費の増加を促すサービスを提供する地域を支援



- 交通機関と観光施設のフリーパスの設定による、公共交通機関によるメジャー観光施設以外への周遊促進及び地域の観光消費の増加
- アプリ等での地域の観光施設の情報発信及び当該施設へのルート検索を可能とすることによる、メジャー観光施設以外の観光施設への周遊促進

補助対象事業者

○以下の事業について、補助対象事業の実施に関係する者により構成される協議会、地方公共団体又は地方公共団体と連携した民間事業者に対し補助

補助対象経費

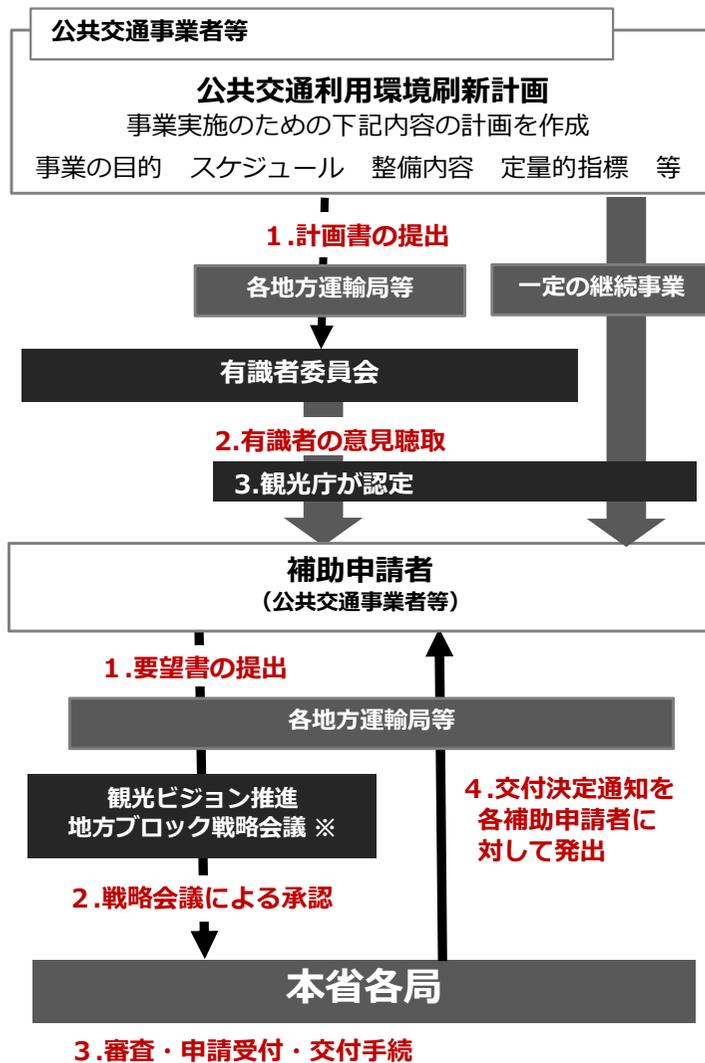
- 利用者が使いやすいソフトウェア(アプリ)の開発(仕様設計含む)
- 複数の交通事業者等のデータを連携させるためのシステムの開発

補助率

○1/2

公共交通利用環境刷新計画の認定

補助事業 交付手続



■ 申請スキーム

公共交通利用環境の革新等事業を実施しようとする訪日外国人旅行者の我が国のゲートウェイとなる空港・港湾から特定観光地に至るまでの公共交通事業者等は、公共交通利用環境刷新計画（以下「刷新計画」という。）を作成

1. 地方運輸局等を経由して観光庁に刷新計画を提出
2. 外部有識者の意見聴取
3. 観光庁が支援対象とする刷新計画を認定
(一定の要件を満たした継続事業は、刷新計画の提出をもって認定を受けたものとみなす)

補助対象事業者は、設定された刷新計画に記載された補助事業に関わる要望書を作成

1. 補助申請者は、地方運輸局等に要望書を提出
2. 観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議による承認
3. 本省各局が要望書を審査し、申請受付・交付決定手続を実施
4. 本省各局より、交付決定のあったものに対し、交付決定通知を各補助申請者に対して発出

※ 観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議：「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標の実現に向け、全国10ブロックにおいて地方整備局、地方運輸局等が中心となり、国の他の出先機関や知事・政令市長、地元経済界の代表等を交えて地方ブロック戦略について意見交換を行う

(3) 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

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、「新しい生活様式」に対応した感染症対策等に関する個別の取組を支援する。

また、最新の知見を踏まえた観光分野における感染症対策や持続可能な観光の実現に向けた、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	感染症対策
							<ul style="list-style-type: none"> ■サーモグラフィ等の導入 ■非接触式等の先進的決済環境の整備 ■公衆トイレの洋式便器の整備及び清潔等機能向上等 ■混雑状況の「見える化」

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。また、非常用電源装置と感染症対策については、地域要件の対象外。

○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	タブレット端末の整備	決済端末等の整備等	サーモグラフィ等の導入	混雑状況の「見える化」

■バリアフリー環境整備

客室のバリアフリー化	浴室のバリアフリー化	食堂の段差の解消	トイレのバリアフリー化等	非接触型チェックインシステムやキーレスシステムの導入	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	感染症対策	等

○実証事業の実施

- ・訪日外国人旅行者の安全安心な旅行促進調査
- ・訪日外国人旅行者向け受入環境整備に関する調査

等

補助率： 1/2 1/3 等
 (例：非常用電源等) (例：案内標識の多言語化等)

(3) 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 国土交通省

○ 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

※オンデマンド交通、自家用有償旅客運送を対象に加える【拡充】

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



感染症対策【拡充】



・駅・車両の衛生対策

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離脱提供



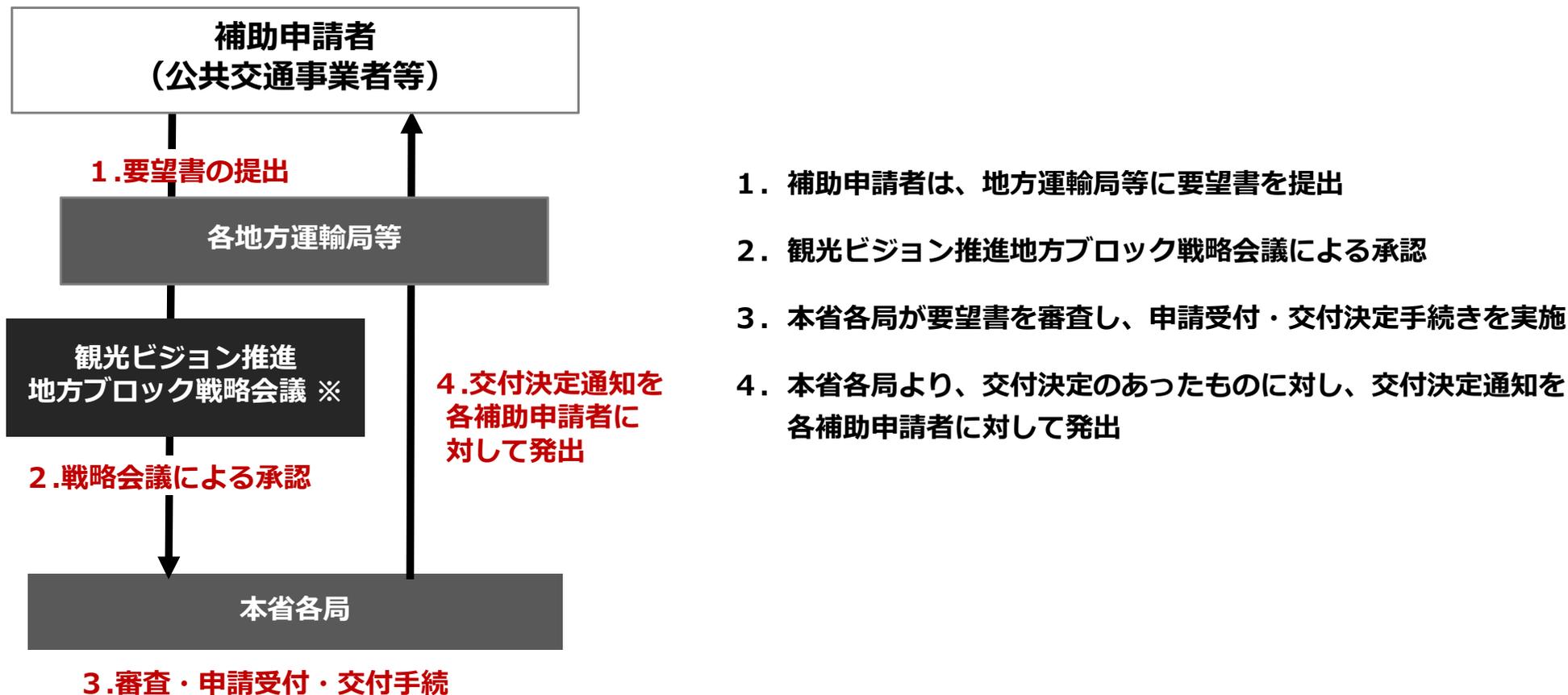
・専用ステッカーの普及

バス・タクシードライバーへの外国語接客研修



※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)】等

(3) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 申請スキーム



※ **観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議：**

「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標の実現に向け、全国10ブロックにおいて地方整備局、地方運輸局等が中心となり、国の他の出先機関や知事・政令市長、地元経済界の代表等を交えて地方ブロック戦略について意見交換を行う

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) 観光庁予算の背景

(2) 公共交通利用環境の革新等事業

(3) 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. MaaSの推進

- 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。高齢者も運転しやすい

- ④ Small…小型なので、狭い道でも通行可
- ⑤ Open…窓がない開放感があり、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事業化が可能



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。



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。



東京都町田市

- 小高い丘の上の大規模団地。長い急な坂道があり、高齢者は団地の中心にある商店街に行くのも困難。
- 高齢の団地居住者を対象に、自家用有償旅客運送を2019年12月に開始。



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。



島根県松江市

- 高齢化が進む、市内近郊部の高台団地。
- 社会福祉法人が松江市と協力し、2019年5月にデマンド型の無償運行を開始。
- 2020年4月からは、一部を自家用有償旅客運送として運行。

グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業 国土交通省 (国交省単独)

- 環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段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

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

- 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	被災地中心市街地での観光客向け定期周遊型モビリティ
三重県東員町	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	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	住民の暮らし、観光客のおもてなし、離島のお出かけ型モビリティ
熊本県天草市	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	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	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	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	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	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	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	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

○令和2年度 20地域から応募があり、6地域を選定

岩手県陸前高田市	災害復興公営住宅と生活拠点・観光拠点間を結ぶ定路線型モビリティ
茨城県日立市	高齢化の進む団地内外における半デマンド型・定路線型モビリティ
千葉県千葉市	モールの2次交通としてグリッドを活用する地域主体の定路線型モビリティ
千葉県四街道市	高齢化の進む郊外住宅団地における定路線型モビリティ
福岡県北九州市	点在する観光スポットの周遊性を向上させる定路線型モビリティ
長崎県西海市	離島住民の移動と観光スポットまでの移動手段を兼ねる定路線型モビリティ

【令和3年度予算額 8,000百万円の内数(8,000百万円の内数)】

【令和2年度3次補正予算4,000百万円の内数】

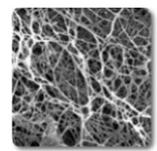
実施期間(予定) 令和元年度～令和5年度

① 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

■ 事業目的

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方法の実証を実施する。 **※令和3年度の新規募集は行わない**

■ イメージ



セルロースナノファイバー (CNF)



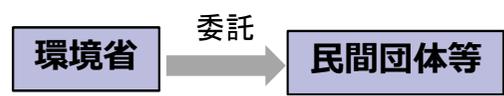
IoT



グリーンスローモビリティ

■ 事業スキーム

・ CNF等を活用したグリーンスローモビリティの導入実証



・ IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証

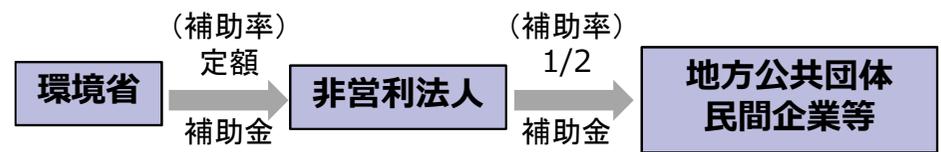


② グリーンスローモビリティ導入促進事業

■ 事業目的

地域課題の解決と交通の脱炭素化の同時解決を目指したグリーンスローモビリティの導入に対し、支援を行う。

■ 事業スキーム、補助率



■ 補助対象者

- ・ 民間企業
- ・ 地方公共団体
- ・ 一般社団法人・一般財団法人
- ・ 特定非営利活動促進法(平成10年法律第7号)第2条第2項に規定する特定非営利活動法人
- ・ 道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第48条第二号から第八号に掲げる者
- 等

お問合せ先： 環境省地球環境局地球温暖化対策事業室 0570-028-341

I. 地域公共交通関係の支援制度

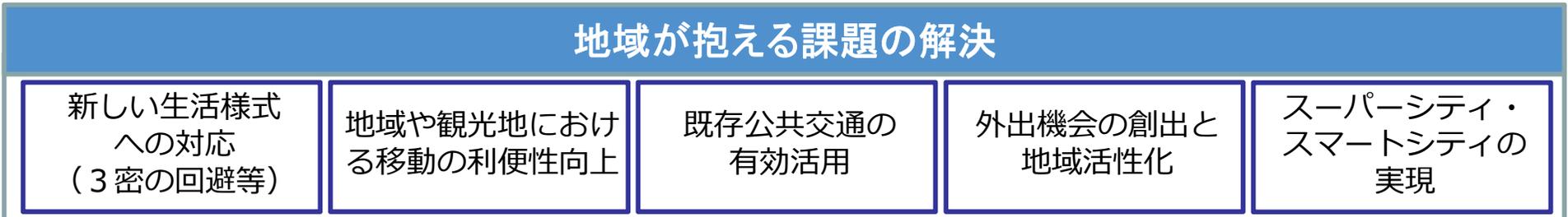
II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

III. 関連する支援制度

IV. MaaSの推進

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・決済等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



令和3年度当初予算:1億円／令和2年度第3次補正予算:305億円の内数

混雑を回避した移動や、パーソナルな移動など、with/afterコロナにおける新たなニーズにも対応したMaaSを推進するため、公共性の高い取組への支援の他、MaaSの実現に必要な基盤整備や、法改正で新設された計画認定・協議会制度の活用等について支援等を行う。

MaaSの社会実装

混雑、接触回避などの公共性の高い取組などを含んだMaaS（システム構築など）への支援



新たなニーズに対応した取組の推進

実証実験の成果や、新たなニーズ・課題への対応

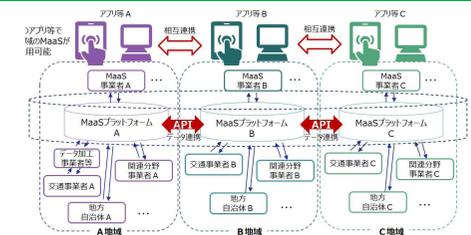
- ✓ 混雑を分散させる取組
⇒混雑情報提供システムの導入
- ✓ 接触を避ける取組
⇒キャッシュレス決済の導入（タッチ決済、QRコード、顔認証等）
- ✓ パーソナルな移動環境の充実のための取組
⇒AIオンデマンド交通やシェアサイクル、電動キックボード等の導入



MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり

MaaSの円滑な普及への基盤となる施策への支援

- ✓ 交通事業者におけるデータ化のためのシステム整備支援（GTFS対応）
- ✓ 新モビリティサービス事業計画の策定支援（計画策定のための調査や達成状況等の評価費用）



概要

- 感染症の拡大を踏まえ、公共交通機関の混雑緩和・利用分散を図るため、車内の混雑状況の情報をwebやスマートフォンアプリ等で提供することを可能とする機器・システムの導入を支援



Transit社(カナダ)が米国等で提供するシステム

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

- 公共交通における混雑情報(予測を含む。)をリアルタイムに提供するシステムの導入に要する経費等
- ※バスにおける混雑情報の提供方法等については「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン(バス編)」に準拠すること。
- ※バスを対象とし、鉄軌道については検討中。

補助率

- 最大1/2

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、最適な運行ルートを検索・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
- パーソナルな移動を可能とするシェアサイクル、マイクロモビリティ等を運用するために必要な機器やシステムの導入を支援



受付端末



車載器



電動キックボード

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
- シェアサイクル、マイクロモビリティ等の貸出拠点を設置し、又は管理する者

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
- シェアサイクル、マイクロモビリティ等の貸出・返却に必要なシステム整備・改良費
- シェアサイクル、マイクロモビリティ等の貸出・返却を行う場所であって、舗装や柵、精算機等の設置を含めたシェアサイクル、マイクロモビリティ等を駐車するために必要な環境の整備・改良費
- 利用者の利便に資する、各貸出拠点におけるシェアサイクル、マイクロモビリティ等の需要と供給を管理するシステムの整備・改良費

補助率

- 最大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、顔認証等)に対応するための、所要の設備やシステムの導入を支援



非接触型クレジットカード
決済読み取り機

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

- 最大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



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」に準拠すること。

補助率

○最大1/2

概要

- 新モビリティサービス事業計画の策定に必要な調査や、当該計画の達成状況等の評価に係る事業への支援

補助対象事業者

- 新モビリティサービス事業を実施しようとする者(新モビリティサービス事業者)

補助対象経費

- 計画策定のための調査に要する経費
(協議会開催等の事務費、地域のデータ収集・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、地域住民への啓発事業、短期間の実証調査のための費用等)
- 計画の達成状況等の評価に要する経費
(効果検証のための調査や満足度調査等のフォローアップ調査費、協議会開催、ワークショップ開催等に要する事務費)

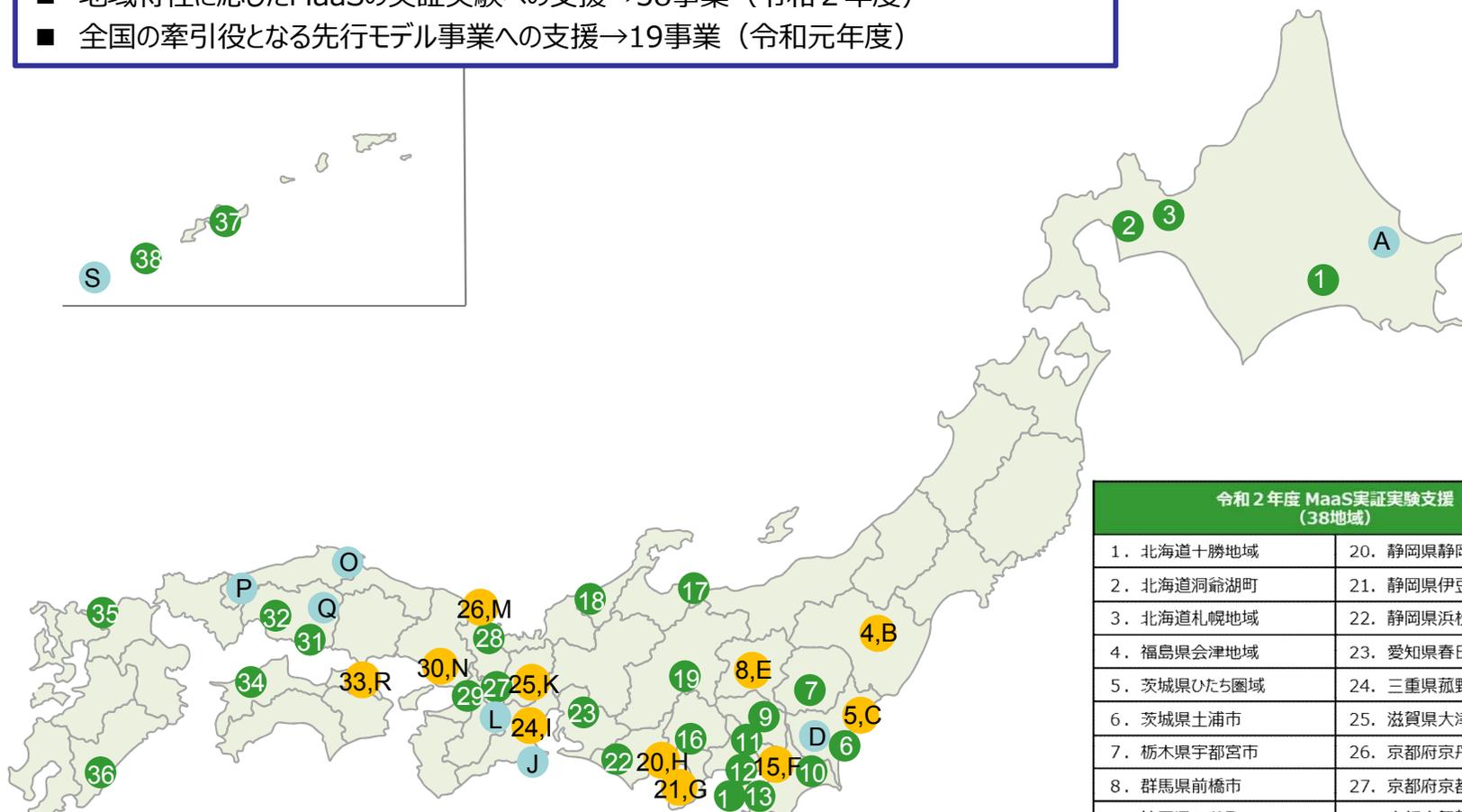
補助率

- 最大1/2

新モビリティサービス推進事業関連予算の整理

取組項目	事業	概要	令和2年度 第3次補正予算	令和3年度 当初予算	
			ポストコロナ時代を見据えた地域公共交通活性化・継続事業	新モビリティサービス推進事業	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の導入	日本版MaaS推進・支援事業	混雑を回避するルート提示等、公共性の高い取組を含んだMaaSのシステム導入等に要する経費	○	○	○
新たなニーズに対応した取組の推進	混雑情報提供システム導入支援事業	車内の混雑具合に関する情報をアプリ等で提供することを可能とするシステム導入に要する経費	○	○	
	地域交通キャッシュレス決済導入支援事業	キャッシュレス決済の導入（タッチ決済、QRコード、顔認証等）の導入に要する経費	○	○	
	新型輸送サービス導入支援事業	AIオンデマンド交通やパーソナルな移動手段の導入に要する経費	○	○	○ (MaaSと連携したシェアサイクル・電動キックボード等の導入)
MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり	地域交通データ化推進事業	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	○	○	○
	新モビリティサービス事業計画策定支援事業	計画の策定や事業評価に要する経費	○	○	
合計			305億円の内数	1億円	12.4億円の内数

- 地域特性に応じたMaaSの実証実験への支援→38事業（令和2年度）
- 全国の牽引役となる先行モデル事業への支援→19事業（令和元年度）



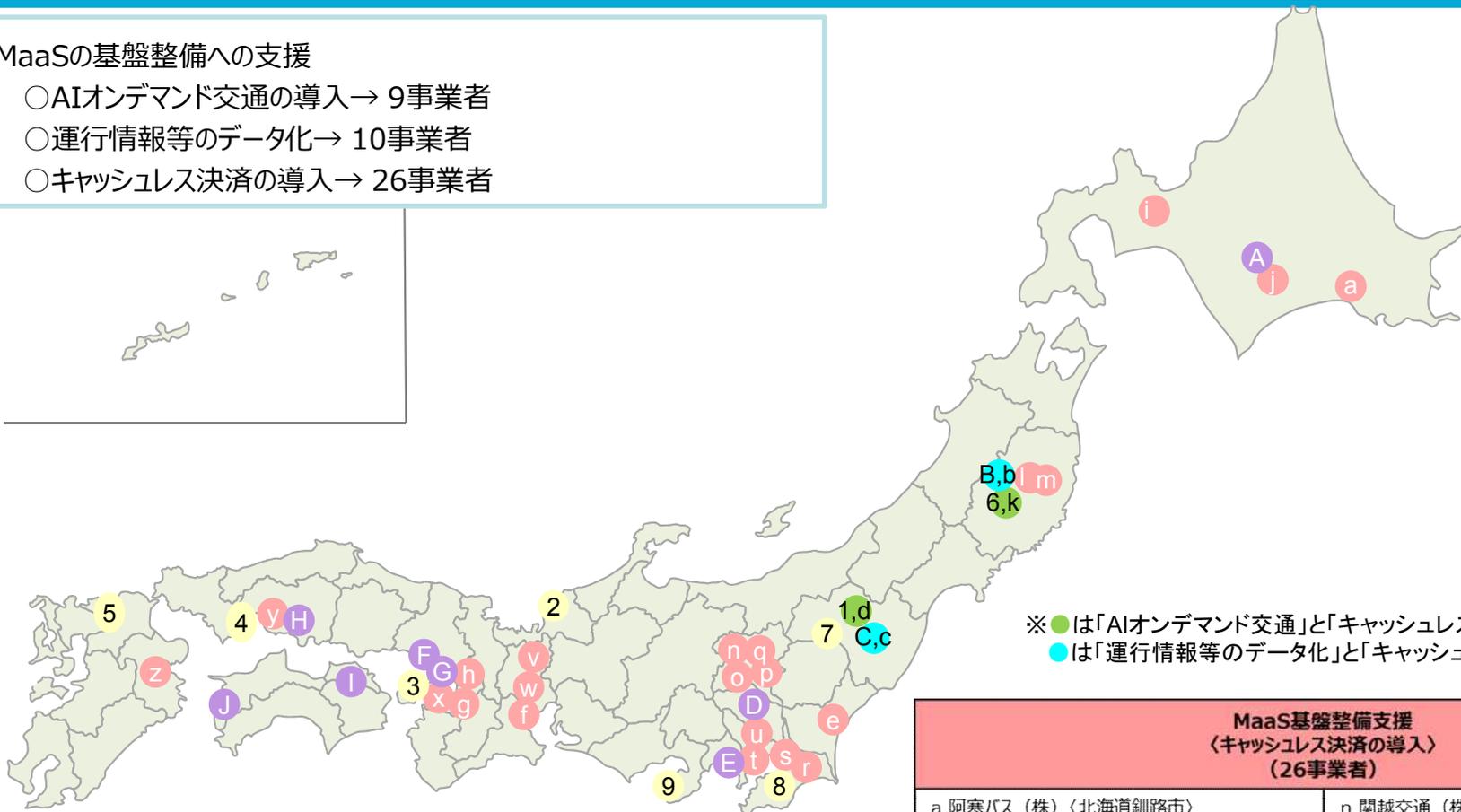
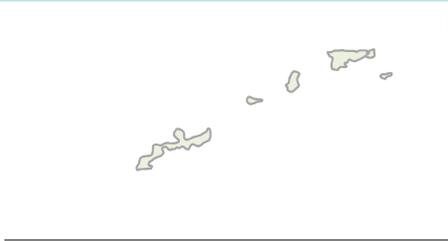
令和2年度 MaaS実証実験支援 (38地域)	
1. 北海道十勝地域	20. 静岡県静岡市
2. 北海道洞爺湖町	21. 静岡県伊豆半島
3. 北海道札幌地域	22. 静岡県浜松市
4. 福島県会津地域	23. 愛知県春日井市
5. 茨城県ひたち園域	24. 三重県菟野町
6. 茨城県土浦市	25. 滋賀県大津市
7. 栃木県宇都宮市	26. 京都府京丹後市
8. 群馬県前橋市	27. 京都府京都市
9. 埼玉県三芳町	28. 京都府舞鶴市
10. 千葉県千葉市	29. 大阪府池田市
11. 東京都東村山市	30. 兵庫県神戸市
12. 神奈川県横浜市周辺	31. 広島県福山市
13. 神奈川県横須賀市周辺	32. 広島県広島市
14. 神奈川県三浦半島	33. 香川県高松市
15. 神奈川県川崎市	34. 愛媛県南予地域・松山市
16. 神奈川県南足柄市	35. 福岡県糸島市
17. 富山県朝日町	36. 宮崎県宮崎市・日南市
18. 石川県加賀市	37. 沖縄県全域
19. 長野県茅野市	38. 沖縄県宮古島市

令和元年度 MaaS実証実験支援 (19事業)
A.ひがし北海道エリア
B.福島県会津若松市
C.茨城県日立市
D.茨城県つくば市
E.群馬県前橋市
F.神奈川県川崎市・箱根町
G.静岡県伊豆エリア
H.静岡県静岡市
I.三重県菟野町
J.三重県志摩地域
K.大津・比叡山
L.京都府南山城村
M.京丹後地域
N.兵庫県神戸市
O.山陰エリア（島根・鳥取）
P.島根県大田市
Q.広島県庄原市
R.瀬戸内エリア
S.沖縄県八重山地域

※●は令和元年度、令和2年度でともに採択された地域

■ MaaSの基盤整備への支援

- AIオンデマンド交通の導入 → 9事業者
- 運行情報等のデータ化 → 10事業者
- キャッシュレス決済の導入 → 26事業者

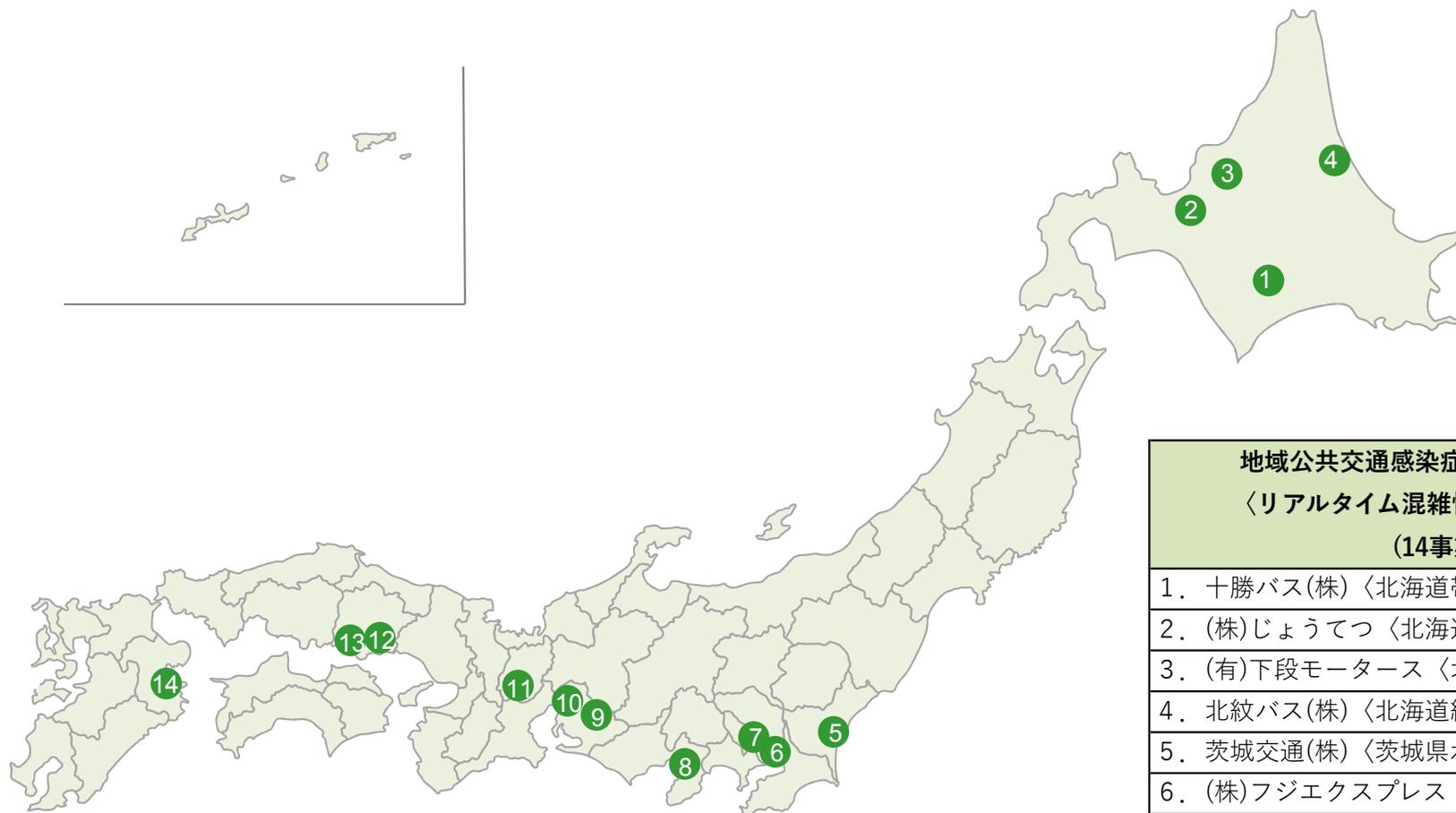


※ ● は「AIオンデマンド交通」と「キャッシュレス決済」で支援
 ● は「運行情報等のデータ化」と「キャッシュレス決済」で支援

MaaS基盤整備支援 (AIオンデマンド交通の導入) (9事業者)
1. 会津乗合自動車(株)〈福島県会津若松市〉
2. 福井交通(株)〈福井県福井市〉
3. WILLER EXPRESS(株)〈大阪府大阪市〉
4. 広島電鉄(株)〈広島県広島市〉
5. 西日本鉄道(株)〈福岡県福岡市〉
6. (株)ヒノヤタクシー〈岩手県紫波町〉
7. 会津交通(株)〈福島県南会津町〉
8. 千葉中央バス(株)〈千葉県いすみ市〉
9. (株)東海バス〈静岡県下田市〉

MaaS基盤整備支援 (運行情報等のデータ化) (10事業者)
A. 北海道拓殖バス(株)〈北海道帯広市〉
B. 岩手県北自動車(株)〈岩手県盛岡市〉
C. 福島交通(株)〈福島県郡山市〉
D. 川越観光自動車(株)〈埼玉県川越市〉
E. 横浜市交通局〈神奈川県横浜市〉
F. 兵庫県地域公共交通MaaS推進協議会〈兵庫県神戸市〉
G. みなと観光バス(株)〈兵庫県神戸市〉
H. (公社)広島県バス協会〈広島県広島市〉
I. こどもバス(株)〈香川県高松市〉
J. 宇和島自動車(株)〈愛媛県宇和島市〉

MaaS基盤整備支援 (キャッシュレス決済の導入) (26事業者)	
a. 阿寒バス(株)〈北海道釧路市〉	n. 関越交通(株)〈群馬県渋川市〉
b. 岩手県北自動車(株)〈岩手県盛岡市〉	o. 高崎第一交通(株)〈群馬県高崎市〉
c. 福島交通(株)〈福島県福島市〉	p. 県都第一交通(株)〈群馬県前橋市〉
d. 会津乗合自動車(株)〈福島県会津若松市〉	q. 群北第一交通(株)〈群馬県渋川市〉
e. 茨城交通(株)〈茨城県水戸市〉	r. 参光タクシー(株)〈千葉県成田市〉
f. 津エアポートライン(株)〈三重県津市〉	s. (株)都市交通〈千葉県印西市〉
g. 近鉄バス(株)〈大阪府東大阪市〉	t. 国際自動車(株)〈東京都港区〉
h. 大阪空港交通(株)〈大阪府豊中市〉	u. 東都タクシー無線協同組合〈東京都豊島区〉
i. 北都交通(株)〈北海道札幌市〉	v. 滋賀中央観光バス(株)〈滋賀県長浜市〉
j. 豊頃交通〈北海道豊頃町〉	w. 滋賀中央交通(株)〈滋賀県長浜市〉
k. (株)ヒノヤタクシー〈岩手県紫波町〉	x. 南海電気鉄道(株)〈大阪府大阪市〉
l. 盛岡タクシー(株)〈岩手県盛岡市〉	y. 瀬戸内シーライン(株)〈広島県広島市〉
m. 富士タクシー(有)〈岩手県盛岡市〉	z. 別府大分合同タクシー(株)〈大分県別府市〉



**地域公共交通感染症拡大防止対策事業
〈リアルタイム混雑情報提供システム〉
(14事業者)**

- | |
|---------------------------|
| 1. 十勝バス(株)〈北海道帯広市〉 |
| 2. (株)じょうてつ〈北海道札幌市〉 |
| 3. (有)下段モータース〈北海道石狩郡〉 |
| 4. 北紋バス(株)〈北海道紋別市〉 |
| 5. 茨城交通(株)〈茨城県水戸市〉 |
| 6. (株)フジエクスプレス〈東京都港区〉 |
| 7. 東急バス(株)〈東京都渋谷区〉 |
| 8. 富士急シティバス(株)〈静岡県沼津市〉 |
| 9. 瀬戸自動車運送(株)〈愛知県瀬戸市〉 |
| 10. あおい交通(株)〈愛知県小牧市〉 |
| 11. 帝産湖南交通(株)〈滋賀県草津市〉 |
| 12. 岡山電気軌道(株)〈岡山県岡山市〉 |
| 13. 両備ホールディングス(株)〈岡山県岡山市〉 |
| 14. 大分バス(株)〈大分県大分市〉 |