

# リ・デザインを進める等のための支援制度について

---

令和5年4月

北陸信越運輸局

交通政策部交通企画課

# 地域公共交通関係予算一覧

## 地域公共交通確保維持改善事業 (令和4年度補正:415億円 令和5年度予算案:207億円)

### ● 地域公共交通確保維持改善事業

- ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域公共交通計画などの策定支援

### ● 交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援

- ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通
- ・実証運行
- ・旅客運送事業者の人材確保

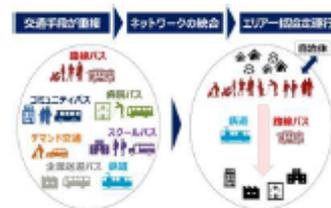


### ● 自動運転実証調査事業

- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業

### ● エリア一括協定運行事業

地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設



### ● 共創モデル実証プロジェクト

- ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（葉の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援）
- ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援



### ● 地域公共交通再構築調査事業 (ローカル鉄道再構築)

- ・ローカル鉄道の再構築協議会設置・実証事業

## 地域鉄道の安全対策 (令和4年度補正:29億円 令和5年度予算案:26億円) ・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

## 観光地の高付加価値化事業 (令和4年度補正:200億円) 訪日外国人受入環境整備 (令和4年度補正:163億円)

交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組

- ・ラッピング列車など観光イベントの開催
- ・新規ツアー商品造成



公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組

- ・多言語対応のデジタルサイネージ
- ・キャッシュレス決済設備導入等



## 地域公共交通再構築事業等 (社会資本整備総合交付金等) (令和5年度予算案:約5492億円の内数)

### ● 地域公共交通再構築事業

地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能

### ● 都市・地域交通戦略推進事業

都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備

### ※先進車両導入支援関連事業 (令和5年度予算案:17億円)

交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

# 地域公共交通確保維持改善事業の概要

## 地域公共交通確保維持事業

(地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

### ○地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行

- ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
- ・過疎地域等のコミュニティバス・デマンドタクシー・自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援



### ○離島航路・離島航空路の運航

- ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である、離島航路・離島航空路の運航等を支援



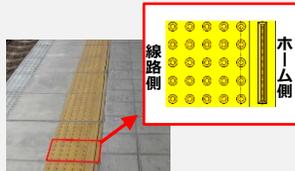
### ○エリア一括協定運行 **新設**

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

## 地域公共交通バリア解消促進等事業

(快適で安全な公共交通の実現)

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



## 地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査
- **ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築を促すため、協議会の開催、調査事業、実証事業等を支援** (地域公共交通再構築調査事業) **新設**

# 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>

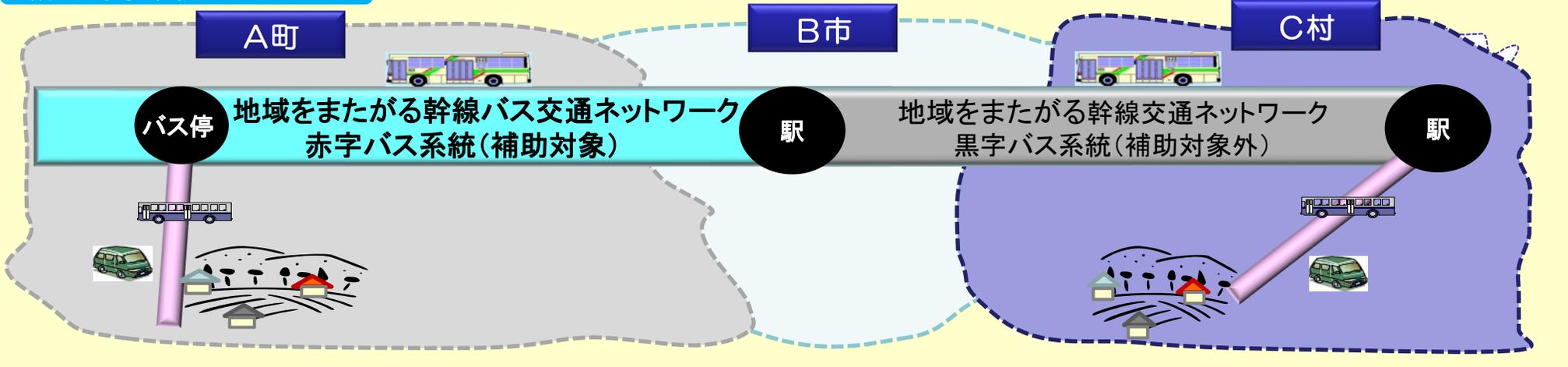
**予測費用**  
 (事業者のキロ当たり経常費用見込額  
 × 系統毎の実車走行キロ)  
 -  
**予測収益**  
 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額  
 × 系統毎の実車走行キロ)

○ 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

※令和6年度まではバス事業者等も対象

### ○ 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

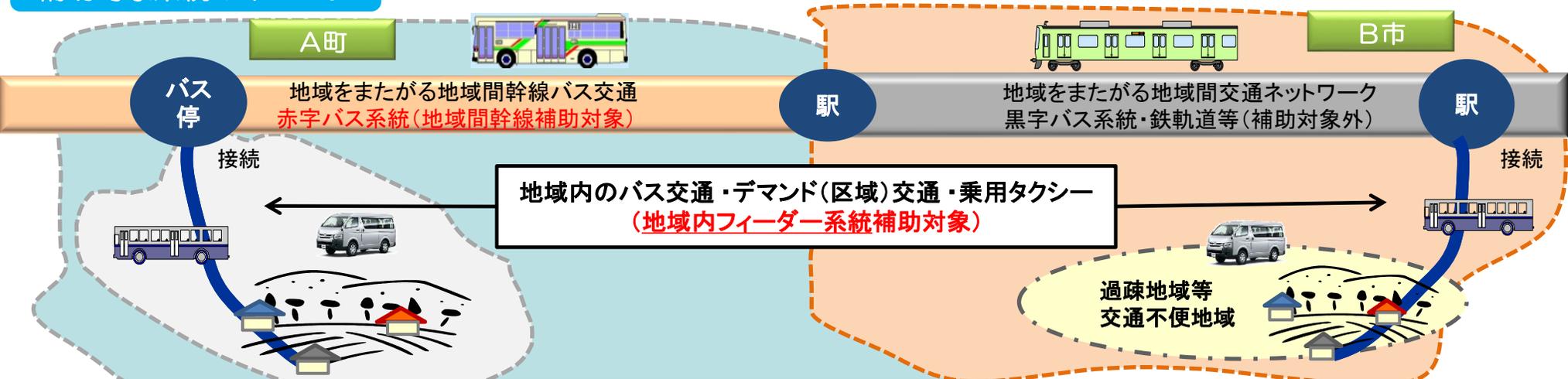
1/2以内

### ○ 主な補助要件

市町村等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
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・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
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

## 補助対象システムのイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

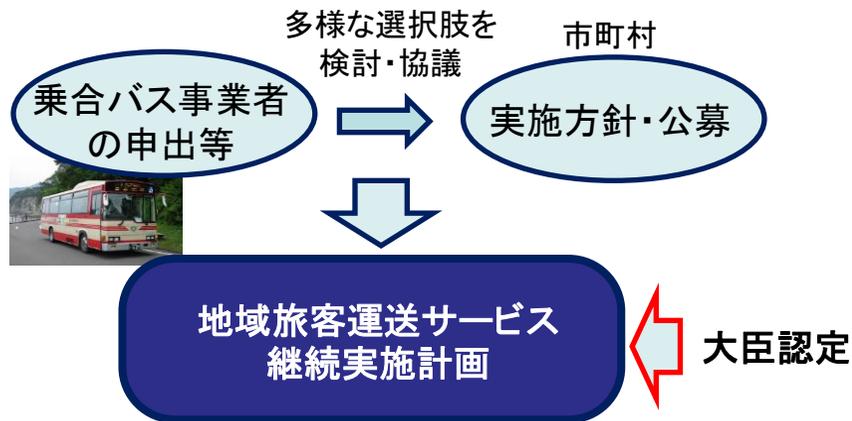
※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、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

## 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、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



## 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。

# 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年度までは乗合事業者も対象  
※ 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

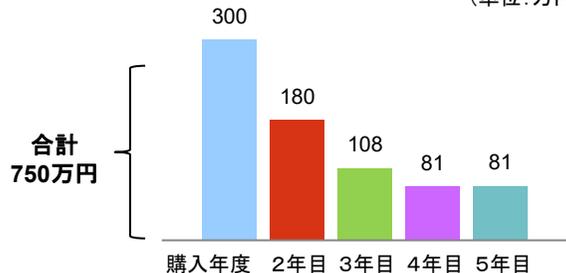
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
  - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11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)

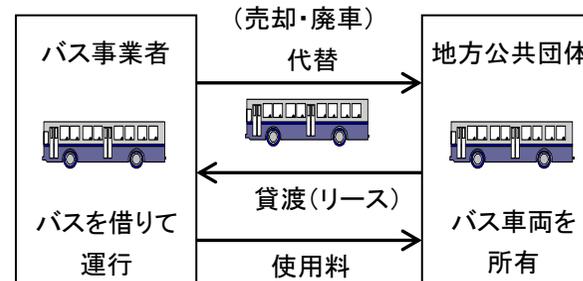


車両購入に係る  
減価償却費・金融費用を  
5年間にわたって交付

※ 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

## 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

(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)	貨客運送効率化事業	軌道運送高度化事業 (LRTの整備)	道路運送高度化事業 (BRTの整備)	海上運送高度化事業 (海上運送サービス改善)	鉄道事業再構築事業 (鉄道の上下分離等)	地域旅客運送サービス 継続事業	鉄道再生事業 (廃止届出がなされた鉄道の維持)
(事業者)	(事業者)	(事業者)	(事業者)	(事業者)	(事業者)	(事業者)	(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)	貨客運送効率化実施計画	軌道運送高度化実施計画	道路運送高度化実施計画	海上運送高度化実施計画	鉄道事業再構築実施計画	地域旅客運送サービス継続実施計画	鉄道再生実施計画
(地方公共団体)	(事業者)	(事業者)	(事業者)	(事業者)	(地方公共団体・事業者)	(地方公共団体)	(地方公共団体事業者)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣へ届出

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

<独占禁止法特例法  
にのびる措置>

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)

# 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

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

# 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

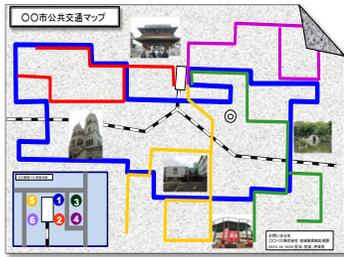
### 地域公共交通利便増進実施計画のイメージ



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)

# 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4年1月末までに671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(単都市町村等) 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

<イメージ> に配分。

	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**

# 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

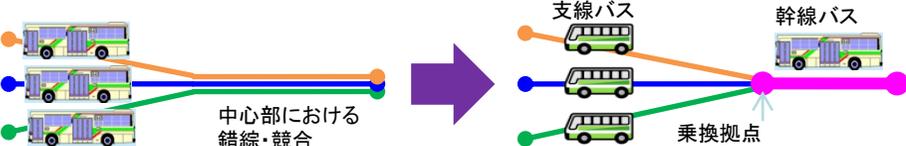
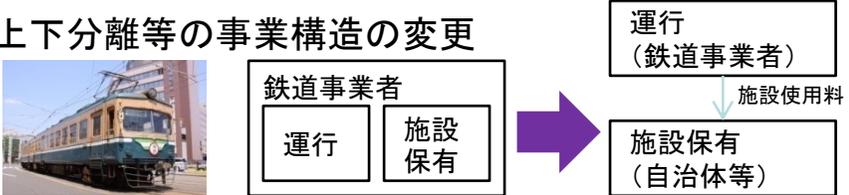
地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対して重点的な支援を実施。

- 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

地域公共交通特定事業

国の認定

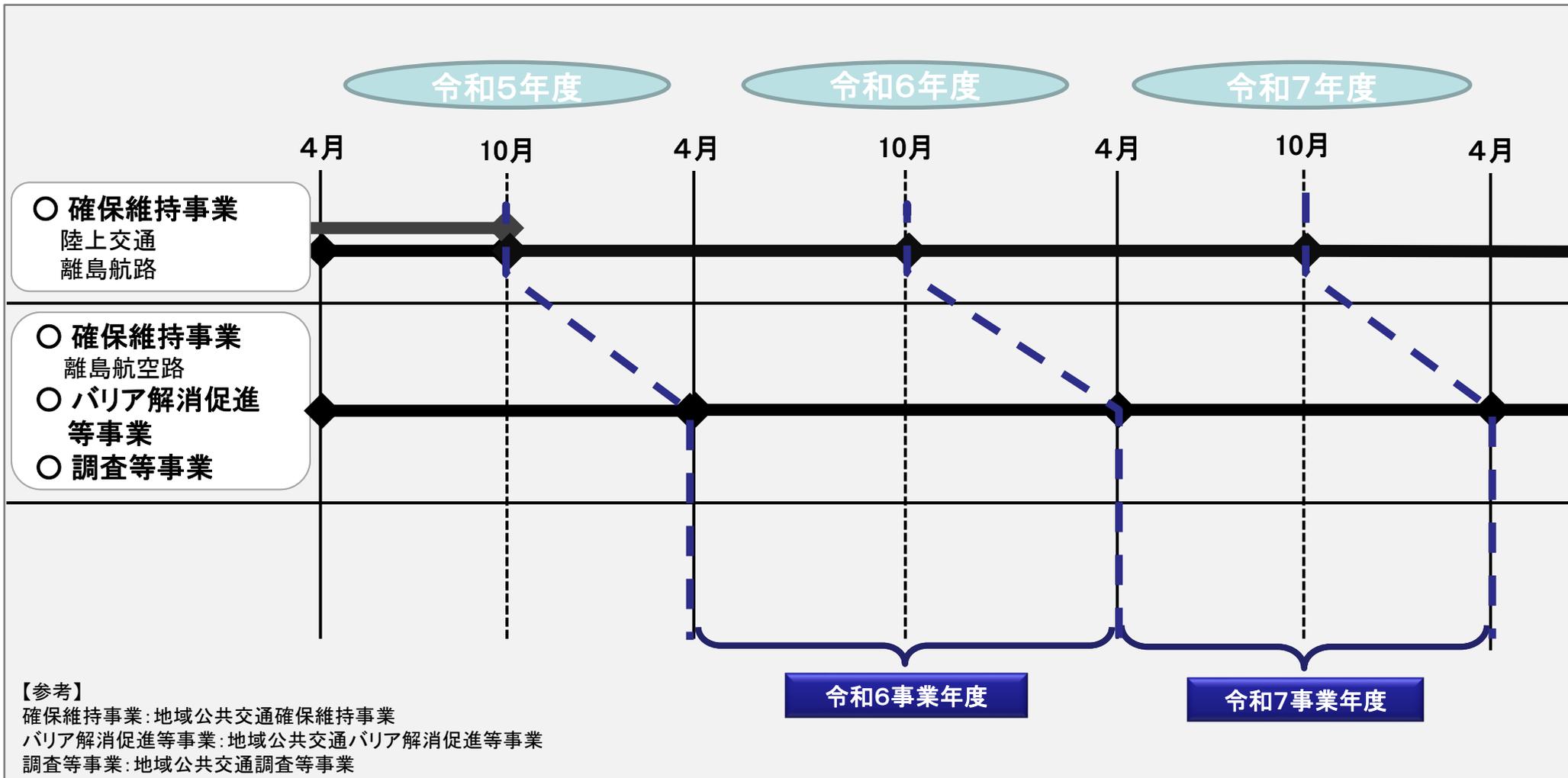
バス路線の再編	<p>地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等</p> 
デマンド型等の多様なサービスの導入	<p>路線バス・定期航路事業からデマンド型タクシー・海上タクシー等への転換</p> 
LRT・BRTの高度化	<p>低床車両・連節バスの導入等</p>  <p>LRT ( Light Rail Transit ) : 低床式車両の活用等による地域の幹線交通システム</p> <p>BRT ( Bus Rapid Transit ) : 連節バス、バスレーン等を組み合わせた地域の幹線交通システム</p>
地域鉄道の上分離等	<p>上下分離等の事業構造の変更</p> 

支援内容の充実

# 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. 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、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(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))

# 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

年度別スケジュール(自治体担当者向け)

4月に人事異動したばかりの方も多いと思います。行うべき作業を時系列で確認してください。事業年度の混同に注意。



R5年度												R6年度												R7年度		
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
R4※口座に入金される		R6※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出					R5※交付申請		R5※事業評価提出			R5※口座に入金される		R7※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出						R6※交付申請				R6※口座に入金される		R8※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出
R5 運行期間												R6 運行期間												R7 運行期間		

(補足)※は事業年度を表す。

# 公共交通のリ・デザインに資する支援について

---

- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、**交通DX・交通GX**による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る。

## 交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による**地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）**等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

### 【支援対象】 補助率1/2

#### ○公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギーマネジメント
- ・蓄電池・充電設備の共同利用 等



#### ○公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- ・AIオンデマンド交通
- ・GTFSによるバス情報標準化
- ・運行管理システム・配車アプリの導入
- ・自動運転（実証調査事業） 等



- 自動運転は、**Level 2** 相当の実証実験が各地で進んでいるところ、今後の技術進展や制度整備により、「**Level 4**」の取組が広がることが期待されることから、ドライバー不足・地域モビリティの確保等の問題を抱える中、**自動運転技術を有するゲームチェンジャーが、小さな単位のコミュニティにおいて「地域の足」を支える主体として発展する可能性**がある。
- そこで、**前年度に引き続き**、地方公共団体が地域づくりの一環として行う**バスサービス**において、自動運転の活用と持続可能性（経営面、技術面、社会的受容性等）に関する実証事業として支援。

想定プロジェクト

## ＜対象事業者＞

地方公共団体（市町村）及び道路運送事業者等

※将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であること。

## ○実証のポイント

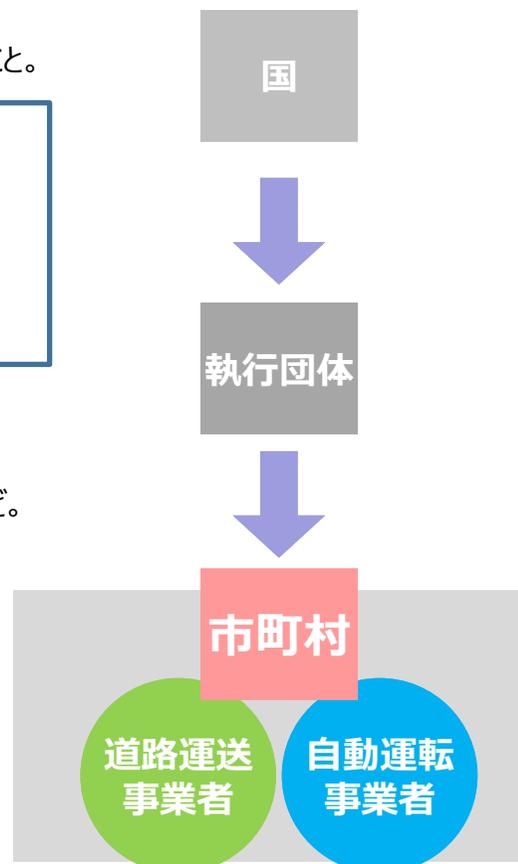
- ・自動運転による地域のモビリティ確保や財政的な持続可能性（公共交通のサービス形態・水準、事業実施に必要な体制・要員、資金調達や運賃）
- ・自動運転技術の経営面・技術面の妥当性・社会的受容性等

## ＜補助対象経費＞（定額補助）

- ・**事務経費、車両改造・自動運転システム構築費**  
※自動運転システムの開発、それに伴う車両改造、協議会・説明開催経費など。
- ・**実証運行の経費**  
※相当程度長期間にわたる運行を予定している場合に限る。

## ＜対象事業のイメージ＞

- ・定時定路線型の自動運転移動サービス  
※ミニバス、カート等をイメージ
- ・域内の特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転サービス  
※乗用車をイメージ



＜対象事業者＞

## 背景・必要性・概要

- これまでの取組により、全国各地で課題解決のためのMaaSの取組が進展・継続中。
- 今後は、エリアや事業を超えた、よりシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現を目指すため、各地のMaaSの取組の連携、各地域内における交通事業者のみならず他分野の事業者の連携等の促進を図る。

## MaaSの実装・連携

### ● エリアや事業を超えたシームレスな移動を実現するMaaSの実装

- 広域での連携を目指す取組や、マイナンバーカードの活用等幅広い事業者の連携を可能とする取組を重点的に支援。
- エリアや分野を跨いだ連携基盤の構築を目指し、必要な前提条件や要件・機能等を整理。

### ● 新モビリティサービス事業計画の策定、評価に取り組む事業者への支援

#### 九州における広域MaaS（同一PF/アプリ基盤の導入）



#### <取組事例>

左：九州全域において、同一PF・アプリ基盤を導入することで、シームレスなMaaSサービスを広域で提供。

右：前橋市において、マイナンバーカードと交通系ICカード連携による市民認証機能を実装し、公共交通の市民割引等を提供。

## MaaS実装に不可欠な交通事業者のデジタル化等の促進

### ● 交通情報データ化、混雑情報提供システム導入支援

- 地域内・広域でのデータ連携を実現するため、デジタル化が進んでいない中小事業者等の底上げ
- DXによる経営やサービスの効率化、高度化

### ● ICカードやQRやタッチ決済、顔認証等の新たな決済手段の導入支援

- 決済データ蓄積によりサービスの高度化を可能にするとともに、キャッシュレスによるシームレスな移動の実現

### ● AIオンデマンド交通の導入支援

### ● シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティの導入支援



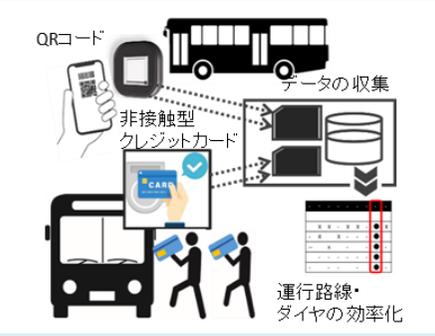
- 交通事業者は、従来からの厳しい経営環境に加え、**コロナ禍による需要減、カーボンニュートラル（CN）への対応、燃料費の高騰・不安定化等**によって危機に瀕しており、また、物流事業者についても、トラック・ドライバーの時間外労働時間規制（**物流の「2024年問題」**）や**CNへの対応等**の厳しい課題に直面している。
- こうした状況を打開するためには、**DXやGXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化**が不可欠であるが、それらの投資は**長期、多額、大規模**にもなり得、民間金融のみでは資金を賄うことが困難。
- このため、**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

**支援対象事業（交通）**

バス及びタクシーの交通DX・交通GXによる利便性向上と経営力強化を図る事業

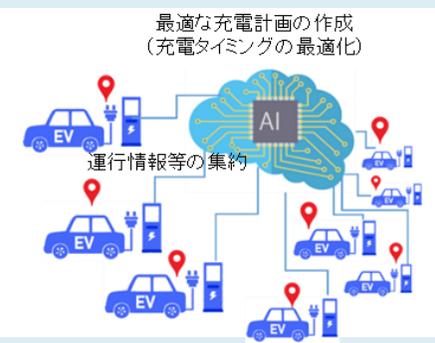
**交通DXの支援対象（例）**

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



**交通GXの支援対象（例）**

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



**支援対象事業（物流）**

物流DX・物流GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷低減を図る事業

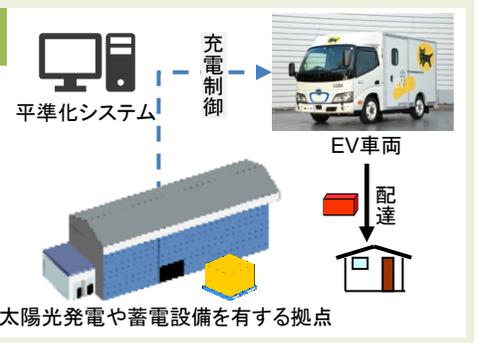
**物流DXの支援対象（例）**

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



**物流GXの支援対象（例）**

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



# 「エリア一括協定運行事業」の創設

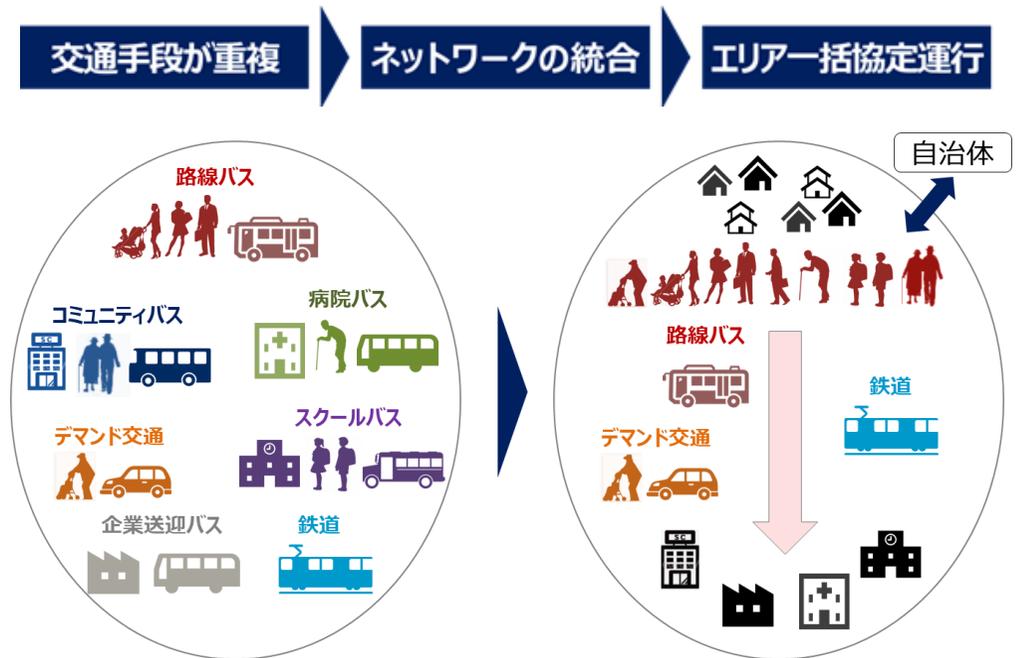
## 背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して**赤字補填を行い維持**。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、**事業改善インセンティブがなく赤字拡大**に歯止めがかからない恐れ。

## 概要

### エリア一括協定運行事業を創設。 (地域公共交通利便増進事業の拡充)

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の**協定を締結**。  
  - ・**交通サービス水準** (運賃、路線、運行回数等)
  - ・**費用負担** (上下分離も可能) 等
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、**複数年の支援額**を初年度に明示。(事業改善インセンティブ) <予算>



地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

## 1. 共創モデル実証運行事業

< 特設ウェブサイトでは、第1弾(令和4年度事業)の取組み事例を紹介しています >

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

### 【補助対象事業者】

交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等  
(「共創プラットフォーム」)

### 【補助対象経費】

- ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
- ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
- ・実証運行に要する経費

### 【補助率・上限額】

補助対象経費の2/3 (上限1億円)

※実証運行など、交通サービスの運行を伴う事業であることが必要です。

### プロジェクトイメージ (他分野共創の例)



医療×交通



介護×交通



エネルギー×交通



住宅×交通



教育×交通



農業×交通

事業に関与

自治体・金融機関

立ち上げ支援

共創モデル実証プロジェクト

## 2. 人材育成事業

共創の取組の促進・普及に向け、地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、交通関係団体、まちづくり団体等の民間事業者、NPO法人等

【補助対象経費】 地域交通分野におけるプロデュース・コーディネート人材育成に関する取組実施経費

【補助率・上限額】 定額 (上限3千万円)

公募期間 令和5年4月21日～6月20日16:00

問合せ先 事務局 (パシフィックコンサルタンツ株式会社)  
各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！

採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

地域交通 共創

検索

交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、観光イベントの実施、車両等の観光資源化・関連施設の高品質化等により、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、**地域観光の高付加価値化**を目指す事業の取組について支援を行い、もって、観光地の魅力向上と交通事業者の高品質化の両立を図る。

## 支援スキーム

交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、**観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化**に資するような取組等を支援。  
※いずれも観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。

**【交通事業者】** (バス、タクシー、鉄道、旅客船事業者等最低1者)



**【観光事業者】** (観光関係事業者等最低1者)



## 支援事業例

事業費の1/2を補助 (イベント開催経費、企画乗車船券、プロモーション経費、実証運行、車両改造費等から複数メニューを実施)

**【貸切バス・生活交通】**  
旅行会社等と連携した新規ツアーの実施



- 【支援対象例】
- ツアープロモーション経費
  - 旅行会社等と連携して造成する新規ツアーのために生じた運行経費 等

**【生活交通】**  
宿泊施設等と連携した観光の足としての生活交通の活用



- 【支援対象例】
- 宿泊施設と連携したダイヤ改正経費
  - 実験期間中の運行費
  - プロモーション費用 等

**【イベント】**  
地域交通を活用した観光イベント開催



- 【支援対象例】
- イベント列車改造経費
  - イベント列車運行費
  - プロモーション費用 等

# 交通・観光連携型事業(主な補助要件)

## 支援スキーム

交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、**観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化**に資するような取組等を支援。  
 ※いずれも観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。

### 【交通事業者】(バス、タクシー、鉄軌道、旅客船事業者等最低1者)

- ・バス事業者、貸切バス、タクシー事業者
  - ・鉄軌道事業者
  - ・旅客船事業者 等
- ※バス事業とともにパーク&ライドに取り組むための駐車場整備をする場合には、駐車場事業者とも連携



### 【観光事業者】(観光関係事業者等最低1者)

- ・自治体、DMO、観光協会
- ・旅行会社
- ・観光事業者(宿泊施設、観光施設等)

## 補助要件等

事業費の1/2を補助(イベント開催経費、企画乗車船券、プロモーション経費、実証運行、車両導入費等から複数メニューを実施)

**【要件】**申請者が交通事業者であり、構成員に観光分野の事業者又はその他観光関連の団体を、それぞれ1者以上含んでいること

**【主な支援メニュー】**※複数メニュー(駐車場整備以外の2つ以上)の実施を要件とする

- ・ **イベント開催経費** 【1/2: 1,000万円】
- ・ **プロモーション経費** 【1/2: 1,000万円】
- ・ **実証運行** 【1/2: 3,000万円】
- ・ **車両 / 船体導入費** 【1/2: 2,500万円(バス・タクシー)】 【1/2: 5,000万円(鉄軌道)】 【1/2: 25,000万円(旅客船)】
- ・ **バス乗り場整備** 【1/2: 1,000万円】
- ・ **駐車場整備** 【1/2: 250万円】

**【留意点】**自治体、DMO、観光協会等地域の観光施策を担う者の参画・協議を求めるなど、地域の観光地づくりに資する取組を優先的に支援。

○各交通事業者が、地域の観光地の高付加価値化や観光施設等の収益力向上に資する目的で行う、地域と連携した各種の取組について支援

#### (乗合バス関係)

- ・乗合バスを活用した観光イベントの開催
- ・企画乗車券の造成・プロモーションに要する経費
- ・観光需要にあわせた実証運行
- ・観光地の高付加価値化に資する先進的なバスの導入・整備
- ・パーク&バスライドに取り組むための駐車場整備

等

#### (貸切バス関係)

- ・観光需要にあわせた実証運行
- ・観光地の高付加価値化に資する先進的なバスの導入・整備
- ・パーク&バスライドに取り組むための駐車場整備

等

#### (タクシー関係)

- ・観光地の高付加価値化に資する先進的なタクシーの導入・整備
- ・観光需要にあわせた実証運行

等

#### (鉄軌道関係)

- ・鉄軌道を活用したイベントを開催するために要する経費
- ・企画乗車券の造成・プロモーションに要する経費
- ・観光目的で行う車両・駅の施設改修
- ・観光目的で行う、イベント運行・増便等についての実証運行

等

#### (海事関係)

- ・旅客船を活用した観光イベントを開催するために要する経費
- ・企画乗船券の造成・プロモーションに要する経費
- ・旅客船ターミナルの観光魅力向上に資する改修等
- ・観光目的で行う、イベント運航・増便等についての実証運行

等

# 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(公共交通)

○ 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

1/3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)



案内放送の多言語化



駅内外端末、携帯翻訳機等の整備



多言語バスローケータ全システムの設置



バウンド対応型鉄道車両の導入

### 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・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)



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



エアロタイプラップの整備



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



駅・車両の衛生対策

### レンタカーの外国人ドライバー支援



ドライブ対応アプリの多言語提供  
外国人の方が運転しています  
Heartful Friendship OHIWAIA 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



※上記のほか、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) 及び交通インバウンド環境革新等事業への支援を実施  
【補助率: 1/2, 1/3 (調査については上限1,000万円)】

等

# 地域公共交通再構築調査事業

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性・利便性・生産性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

## 地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

### 【支援対象】

#### ○ 協議会の運営

- ・協議会の開催に係る費用

#### ○ 線区評価のための調査事業の支援

- ・パーソントリップ調査の活用
- ・ビックデータ分析
- ・クロスセクター分析
- 等

#### ○ 実証事業の支援

- ・対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

### 鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

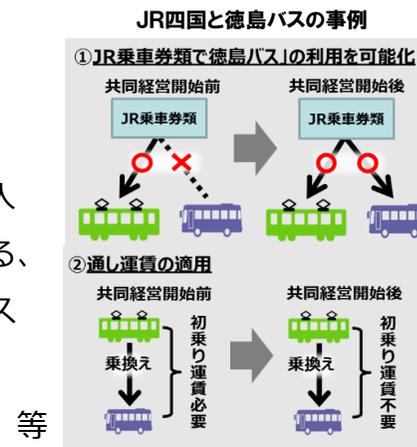
- ・増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・現行の技術・安全規制の検証
- ・サイクルトレインの実施
- ・駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・チケットレスシステムの導入
- 等

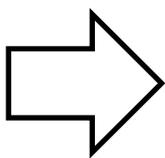


### バスとの共同運行やバス転換の検証

(事業例)

- ・並行路線バスとの共同運行
- ・鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入





整備計画に掲げる  
政策目標の達成  
(成果指標で事後評価)

## 住宅・社会資本の整備

### 基幹事業

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

#### (社会資本整備総合交付金の例)

- ・ 産業・観光振興等による活力ある地域の形成
- ・ 民間投資を誘発する取組

例) 都市公園の整備

例) 港湾施設の整備

例) PFI等を活用した下水汚泥固形燃料化施設等の導入



## 効果促進事業

- 計画の目標実現のため、基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務
- 全体事業費の2割目途

#### (社会資本整備総合交付金の例)

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



例) 観光案内情報板の整備

※このほか、社会資本整備円滑化地籍整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化等を図る観点から行う地籍整備事業)等がある。

# 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

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

## 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

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

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

【**補助率**】 1/2

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

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

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

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

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

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

### 【補助要件】

#### (1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

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

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

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

#### (3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

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

#### (4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

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



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

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

## 都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

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

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

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

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

#### 【既存制度】

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



#### 【制度拡充内容】

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

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

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援

