

地域公共交通に関する補助制度について

令和8年5月
北陸信越運輸局
交通政策部 交通企画課



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

- 地域公共交通に関する予算の全体像
- 地域公共交通の確保・維持に関する支援
- 「交通空白」解消等に向けたり・デザインに関する支援
(直近の補正予算等)

スライドごとの注目度 (凡例)

重要

しっかり押さえていただきたい

R8新

今年から加わった新たな内容

発展

余裕があれば押さえていただきたい

- 地域公共交通に関する予算の全体像
- 地域公共交通の確保・維持に関する支援
- 「交通空白」解消等に向けたり・デザインに関する支援
(直近の補正予算等)

スライドごとの注目度 (凡例)

重要

しっかり押さえていただきたい

R8新

今年から加わった新たな内容

発展

余裕があれば押さえていただきたい

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開

(令和7年度補正・令和8年度予算)

重要

- 急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大。
- 地域の「暮らし」と「安全」を守るための基盤としての地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通のリ・デザインを引き続き全面展開する。『「交通空白」解消に向けた取組方針 2025』に基づき、集中対策期間における全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段的確保・維持の取組を進める。

地域公共交通確保維持改善事業等
令和7年度補正 352億円、令和8年度 206億円

- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
：令和7年度補正 510億円の内数、令和8年度 4,597億円の内数
- ・鉄道施設総合安全対策事業費
：令和7年度補正 50億円の内数、令和8年度 45億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備
：令和7年度補正 78億円の内数、令和8年度 19億円の内数

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

- 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保
 - 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し
(運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、車両・システム・運行費等への支援)
 - 『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム』パイロット・プロジェクト推進
(複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等)
 - 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化
(地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段的提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援)
 - デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進
 - 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援
 - 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの活用や、共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更 への支援
 - 共同化してサービスを提供するための事業計画策定 等への支援
 - 財政投融资（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）
- ※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施
- 集中対策期間における「交通空白」解消
 - デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段的確保の後押し
(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)



複数事業者による共同化



公共ライドシェア

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

- 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）
 - 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
 - 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
 - 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

- 自動運転の事業化に向けた重点支援
- 地域交通DX(COMmmONS等)による生産性等の向上
(システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援)
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



自動運転バス

- ローカル鉄道再構築
(再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援)
- 地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）
(地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援)



ハイブリッド気動車イメージ
新造車両・ICカードの導入

地域公共交通の維持・確保等

- 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等
 - 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
 - バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
 - 地域鉄道における安全対策
 - 安全に問題があるバス停の移設等

簡単に整理すると・・・

- 急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大。
- 地域の「暮らし」と「安全」を守るための基盤としての地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通の「リ・デザイン」を引き続き全面展開する。『「交通空白」解消に向けた取組方針 2025』に基づき、集中対策期間における全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。

地域公共交通確保維持改善事業等
令和7年度補正 352億円、令和8年度 206億円

- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
 : 令和7年度補正 510億円の内数、令和8年度 4,597億円の内数
- ・鉄道施設総合安全対策事業費
 : 令和7年度補正 50億円の内数、令和8年度 45億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備
 : 令和7年度補正 78億円の内数、令和8年度 19億円の内数

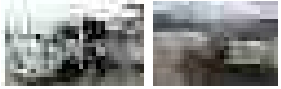
「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

交通空白の解消や、各地の様々な分野の共創によるくらしのための交通の創出や持続を図るための新たなチャレンジに対する支援
 ※令和8年度においては複数主体での共同化・協業化を強力に推進
 ※4ポツ目 ■ 集中対策期間における「交通空白」解消も同様

各種計画策定・変更へ向けたデータ収集等の支援

出資もしくは融資による支援

- ※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施
 - 集中対策期間における「交通空白」解消
 - デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し（調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援）



公共ライドシェア

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

他言語表記、無料Wi-Fiなどインバウンドにかかる新たな取り組みへの支援

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

自動運転、EV車両など先進技術導入に向けた取組への支援

鉄道やバスのインフラ整備への複数年度単位の支援

地域公共交通の維持・確保等

地域にとって大事な生活路線等に対する赤字補填、改善支援

- 地域公共交通に関する予算の全体像
- 地域公共交通の確保・維持に関する支援
- 「交通空白」解消等に向けたり・デザインに関する支援
(直近の補正予算等)

スライドごとの注目度 (凡例)

重要

しっかり押さえていただきたい

R8新

今年から加わった新たな内容

発展

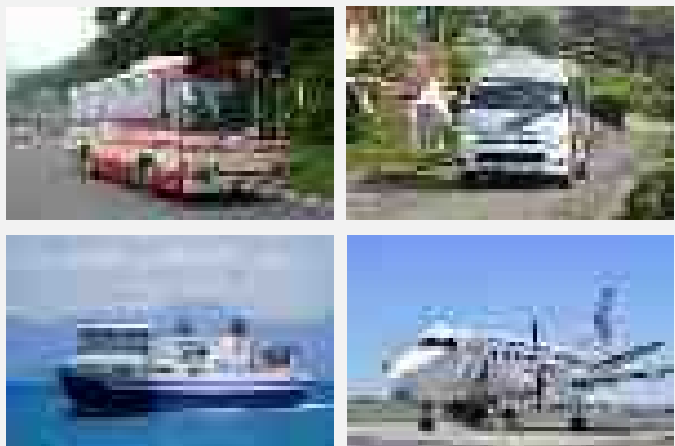
余裕があれば押さえていただきたい

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

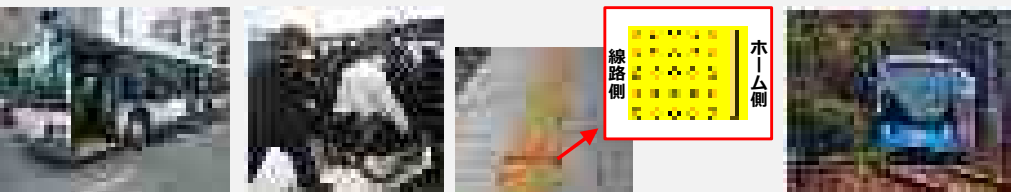
- ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である、離島航路・離島航空路の運航等を支援

○エリア一括協定運行

- ・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**) する場合には
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)

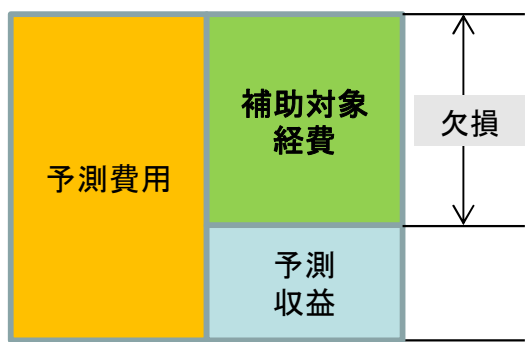
- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査
- **ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築**を促すため、**協議会の開催、調査事業、実証事業**等を支援
(地域公共交通再構築調査事業)

地域公共交通確保維持事業 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

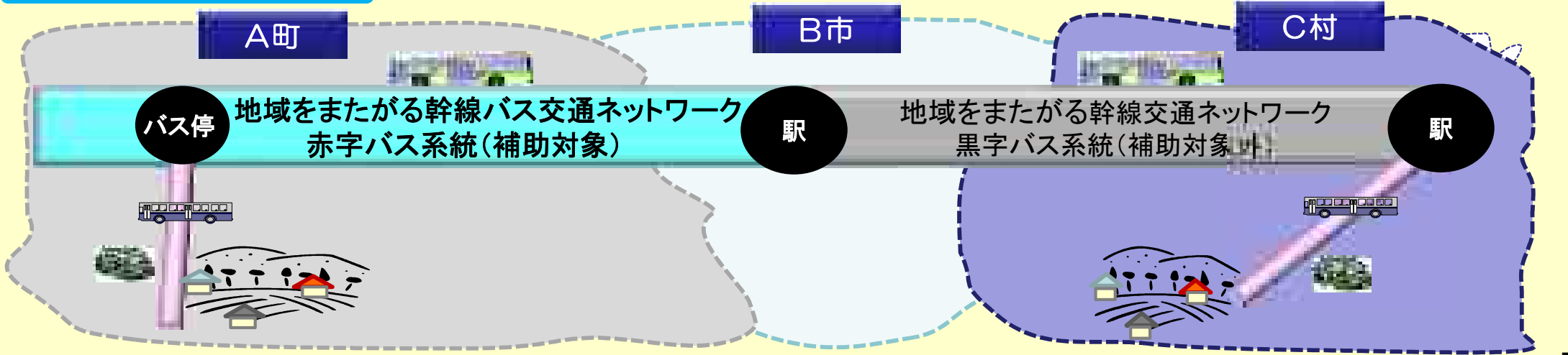
- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



<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

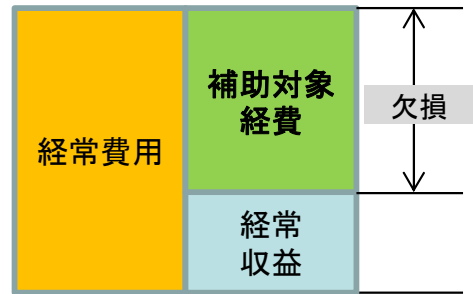


地域公共交通確保維持事業 地域内フィーダー系統補助

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、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。

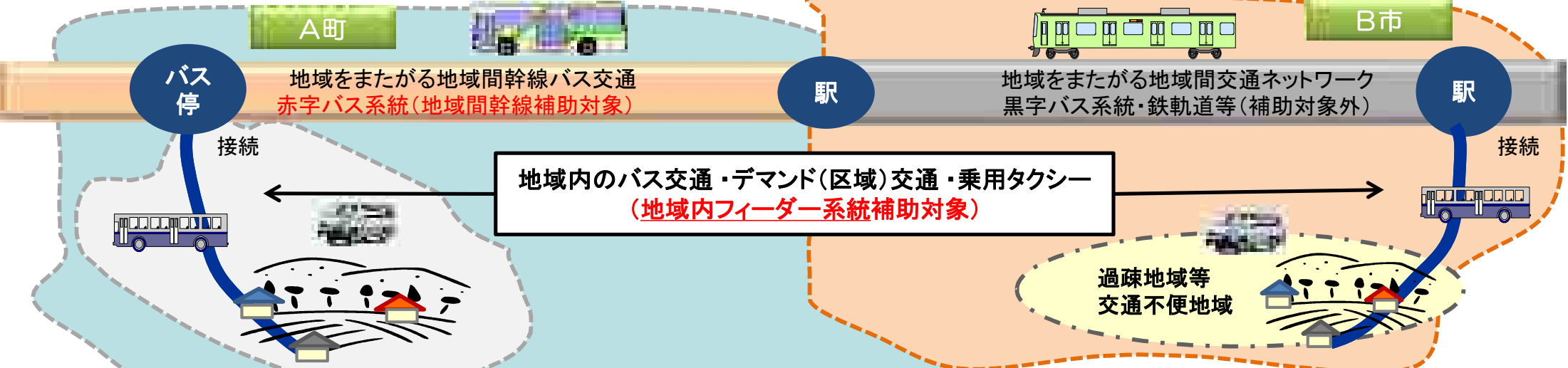
補助内容

- 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



- 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

地域公共交通確保維持事業 エリア一括協定運行事業

- 自治体と交通事業者は、複数年・エリア単位で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 自治体は一括運行の委託費用として交通サービス購入費を負担。
国は交通サービス購入費の一部を、複数年（最長5年）定額で支援（複数年の支援総額を初年度に明示）
- 協定期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者に原則として帰属。

従来



＜国の補助＞ 一定の要件を満たす路線に対し、
生じた欠損額に応じて補填

エリア一括協定



＜国の補助＞ 複数年（最大5年間）定額を支援助

※前々年度の交付系統が利便増進実施計画の認定を受けた場合の交付見込額に固定。事業が改善（欠損額が縮小）した場合も、国補助額を維持。

地域交通に関する主な特別交付税等について

	国庫補助	国庫補助の受負担に対する特別交付税措置		自治体独自補助 (地方単独事業) <small>(国庫補助の「受負担」を除く)</small>	自治体独自補助に対する特別交付税措置	
		対象	措置率		対象	措置率
幹線・フィーダー	幹線系統補助 + フィーダー系統補助 【事後確定】	国庫補助の受負担部分	0.8	欠損補填 【事後確定】	欠損補填分	0.8 × 財政力補正
エリア一括協定 運行事業	エリア一括協定運行事業 【事前確定】	国庫補助の受負担部分	0.8	交通サービス購入費 【事前確定】	交通サービス 購入費分	0.8 × 財政力補正

※エリア一括協定運行事業の場合、自治体は交通事業者が算定した交通サービス購入費に付するものではありません。



フィーダー補助の年間スケジュール

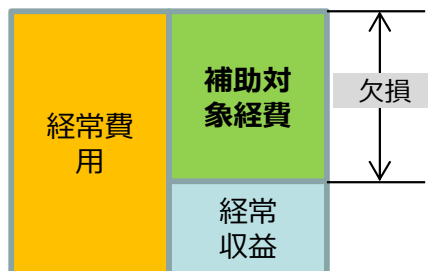
① 国土交通省から地域「フェーダー」自治体へ補助金の交付



オーバーツーリズム、「交通空白」などの課題解決を通じた“持続可能な観光”の更なる推進に向けて、生活交通に加え、観光の主要交通結節点等における二次交通としての役割が期待される地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

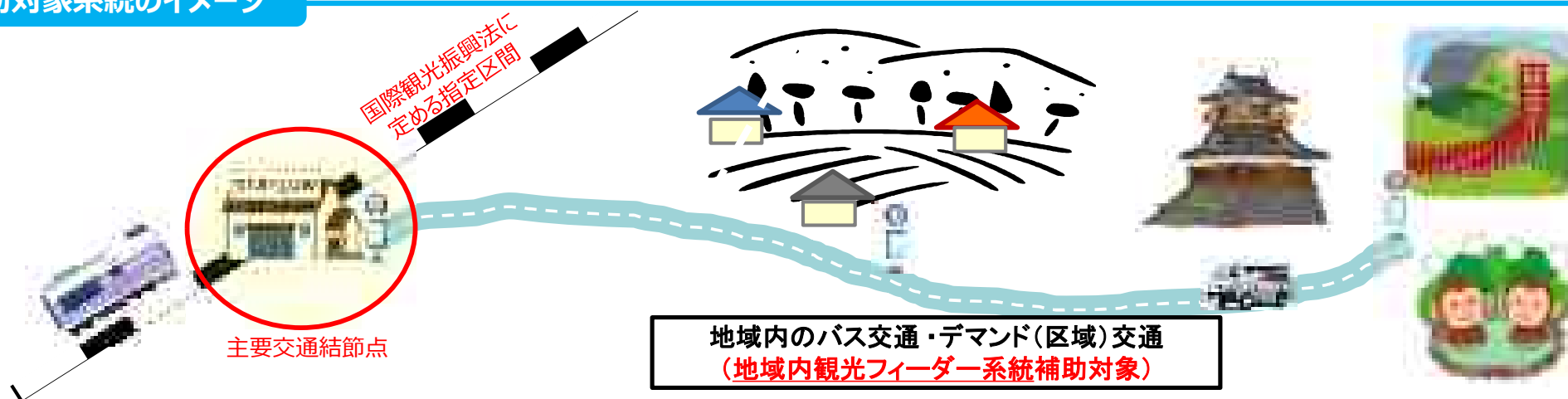
- **補助対象事業者**
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- **補助対象経費**
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- **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、**地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として**位置付けられた系統であり、
 - ・一般乗合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
 - ・国土交通省がリストアップする主要交通結節点及び国際観光振興法に定める指定区間（注）のいずれにも接続する系統であること
 - ・多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施すること
 - ・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運行（往復）以上であること
 - ・経常赤字であること
- ※地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統補助との重複受給は認めない

（注）外国人観光旅客の利便の増進を図ることが特に必要な、多数の外国人観光旅客が利用する区間又は外国人観光旅客の利用の増加が見込まれる区間

補助対象系統のイメージ



従前の地域内フィーダー系統補助との相違点

地域内フィーダー系統

地域公共交通計画への位置づけ

- サバイバル事業による運行の確保・維持が必要として位置づけ

運送主体

- 一般乗合、公共ライドシェア等

接続性要件

- 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

新規性要件

- 新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるもの

その他の要件

- 路線定期運行の場合、輸送量が2人/1運行（往復）以上
- 経常赤字

観光フィーダー系統

地域公共交通計画への位置づけ

- 地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として位置づけ

運送主体

- 一般乗合、公共ライドシェア等 ※タクシー低廉化は措置しない

接続性要件

- 国土交通省がリストアップする主要交通結節点及び国際観光振興法に定める指定区間のどちらにも接続する観光フィーダー系統

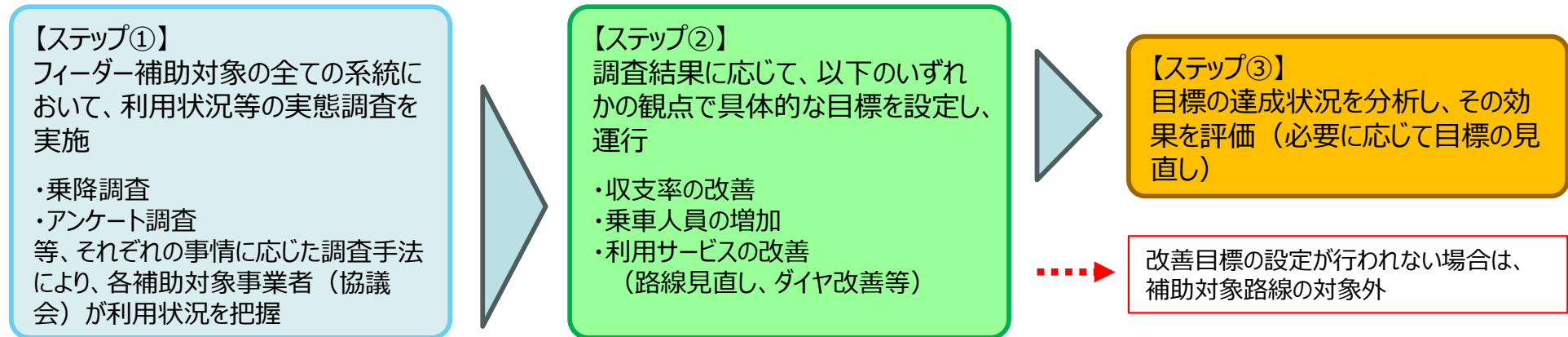
新規性要件

- 新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるもの ※地域内フィーダーからの移行は新規性ありとみなし

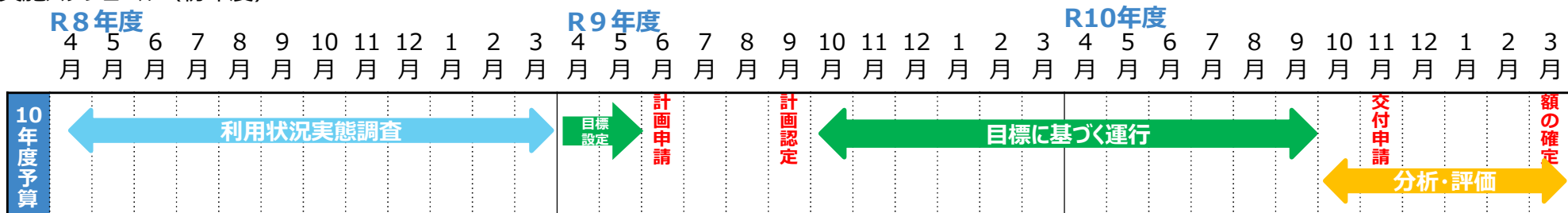
その他の要件

- 路線定期運行の場合、輸送量が2人/1運行（往復）以上
- 経常赤字
- 多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施

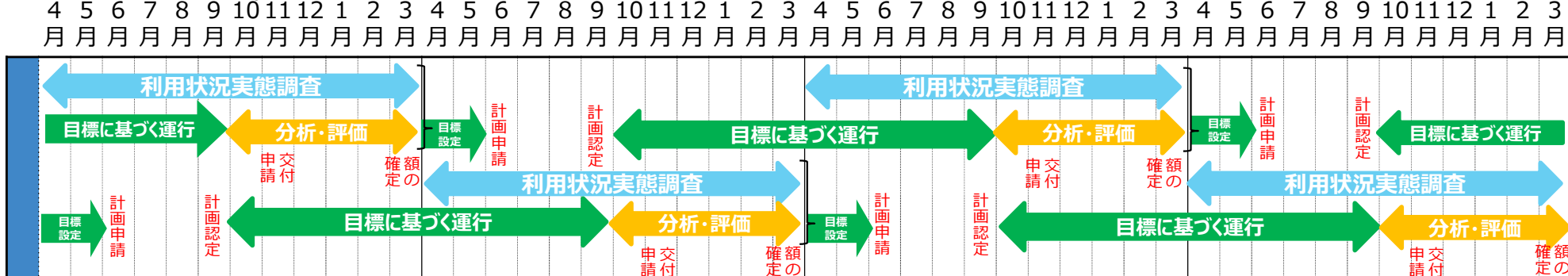
新たにフィーダー系統に係る点検見直しを導入
 点検・見直し等を経て、**利用状況の改善に向けた目標設定と評価分析のサイクルを確立する**



○実施スケジュール（初年度）

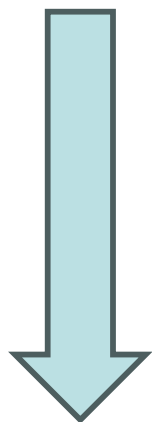


○実施スケジュール（平年度）



エリア一括協定運行事業の取扱いの是正

中核市等、利便増進計画を策定することにより新たにフィーダー補助の対象となる系統が生じる場合に、エリア一括協定運行事業については補助対象期間が開始する前々補助対象期間において国庫補助金の交付を受けていた運行系統のみが国庫補助対象となることから、新たにフィーダー補助の対象となる系統が直ちにはエリア一括協定運行事業の補助対象系統とすることができず、当該系統については別途サバイバル補助金の交付を申請しなければならない問題があった。



○上記の点につき、令和7年度における地方分権改革提案において、以下の通り決定

「令和7年の地方からの提案等に関する対応方針」(R7.12.23地方分権改革推進本部決定)(抜粋)

【国土交通省】

(33) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平19法59)

地域公共交通計画(5条1項)及び地域公共交通利便増進実施計画(27条の14第1項)については、両計画の記載内容や策定手続等を定める手引、地方運輸局等における伴走支援、エリア一括協定運行事業(「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」(平23国土交通省)18条の3)に係る補助金の取扱いなどについて、地方運輸局等を通じて地方公共団体へ令和8年中に周知する。

→これらを踏まえ、以下の通り措置する。

「補助対象期間が開始する前々補助対象期間において、国庫補助金の交付を受けていた運行系統 **(前々補助対象期間において国庫補助金の交付を受けていなかった運行系統であって、利便増進計画の策定により交付要綱別表9に読み替えられることをもって新たに補助対象系統となる運行系統を含む。)** を、補助対象系統とする。

○補助対象経費の計算

エリア一括協定運行事業に係る運行系統のうち、補助金の交付を受けようとする補助対象期間が開始する前々補助対象期間において国庫補助金の交付を受けた運行系統(前々補助対象期間において国庫補助金の交付を受けていなかった運行系統であって、利便増進計画の策定により新たに補助対象系統となる運行系統を含む。)について、**地域公共交通利便増進実施計画の認定を受けた場合に算出される交付見込額**(単年度交付額)の合計額に、補助対象期間の年数を乗じた額(実施期間交付額総額)とする。

地域公共交通確保維持事業 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

○ 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

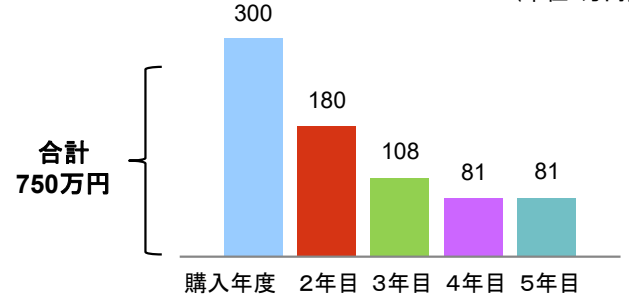
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上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

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)

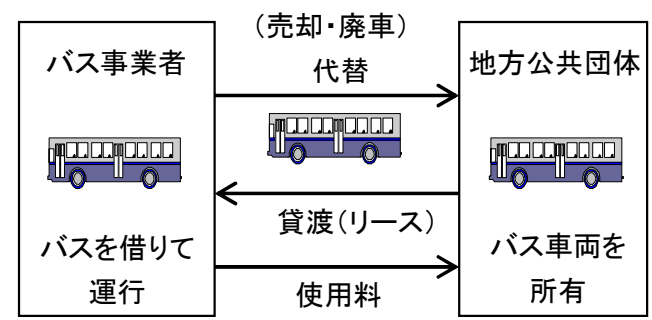


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 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

地域交通法の概要

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

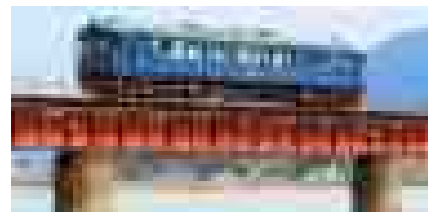
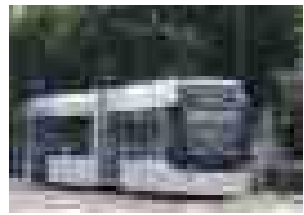
「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通マスタープラン** cf.都市計画マスタープラン

- **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1206件（2026年1月末時点）
- 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

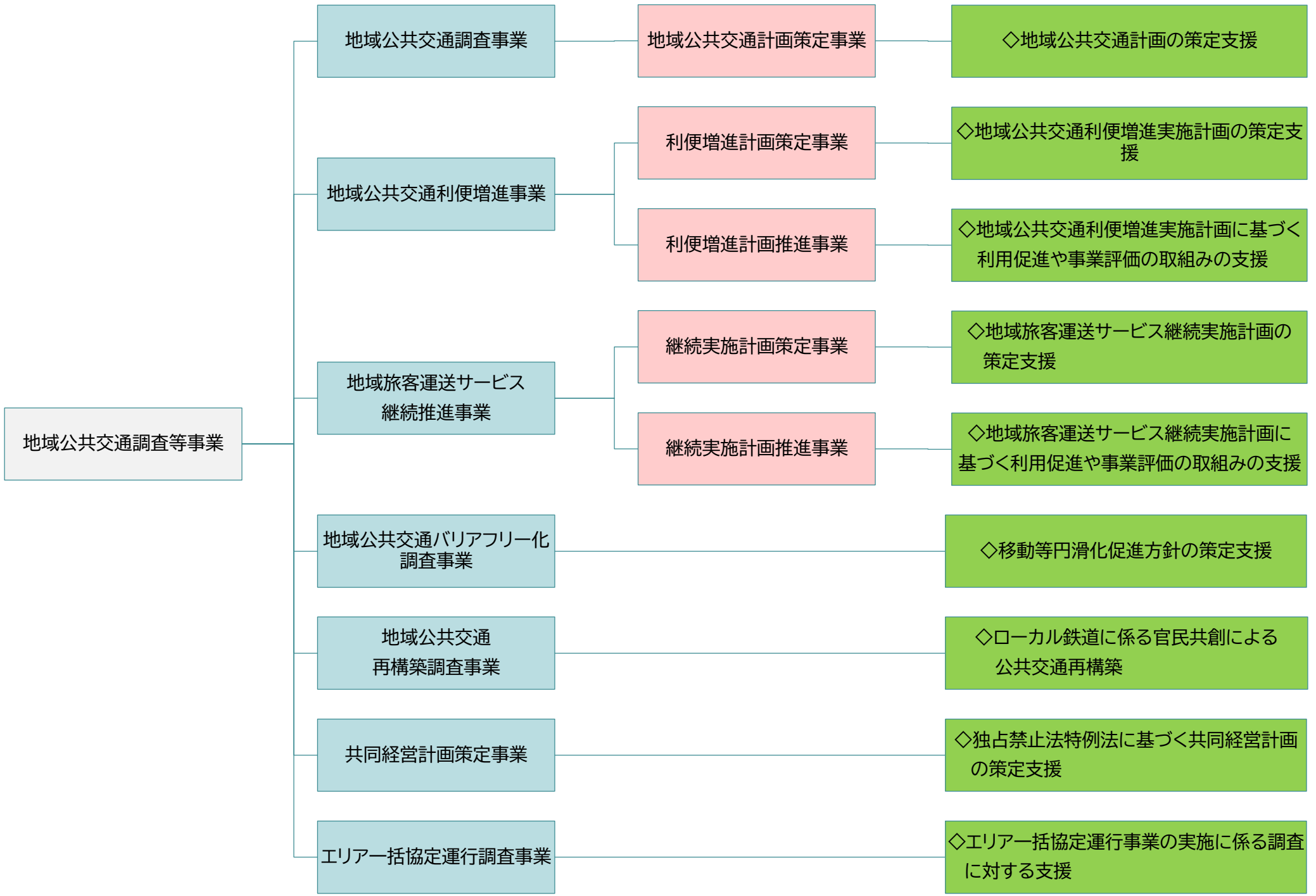
- | | | |
|--|---|---|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



実施計画

- 個々の**特定事業**について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

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1,000、2,000万円(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



地域公共交通調査等事業(計画の策定等に対する支援)

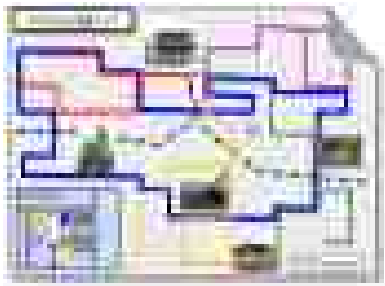
地域公共交通計画の策定に対する支援			【補助対象事業者】 法定協議会
<p style="text-align: center; margin: 0;">地域公共交通計画策定事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 「市町村」、「複数市町村」又は「都道府県と市町村」での作成 補助上限額 500万円 (補助率1/2) <p>【補助対象経費】</p> <ul style="list-style-type: none"> 協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート、MMの実施、短期間の実証運行 	<p style="text-align: center; margin: 0;">地域公共交通アップデート化推進事業 【市町村型】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「市町村」での作成 補助上限額 1,000万円 (補助率1/2) <p>【補助対象経費】</p> <ul style="list-style-type: none"> 協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート、MMの実施、短期間の実証運行 (左記に同じ) 移動需要に関するデータ(ビッグデータといわれる携帯電話の基地局データやGPSデータ) ICカード等から取得したデータ分析に係るシステム導入経費、GTFS-JP作成にかかる費用 	<p style="text-align: center; margin: 0;">地域公共交通アップデート化推進事業 【広域型】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「都道府県と市町村」又は「複数市町村」での作成 補助上限額 2,000万円 (補助率1/2) 	

特定事業関係に対する支援			【補助対象事業者】 法定協議会
<p style="text-align: center; margin: 0;">利便増進計画策定事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利便増進実施計画の策定に対する支援 補助上限額 1,000万円 (補助率1/2) <p>【対象経費】協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート等</p>	<p style="text-align: center; margin: 0;">運送継続計画策定事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域旅客運送サービス継続実施計画の策定に対する支援 補助上限額 500万円 (補助率1/2) 	<p style="text-align: center; margin: 0;">エリア一括協定運行調査事業</p> <ul style="list-style-type: none"> エリア一括協定運行事業の実施に係る調査に対する支援 補助上限額 1,500万円 (定額) 【対象経費】路線再編の検討、対象系統の選定、住民への交通ニーズ調査のための費用 等 	
<p style="text-align: center; margin: 0;">利便増進計画推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利便増進実施計画の推進に対する支援 (計画策定後5年以内) 補助上限額 設定なし (補助率1/2) <p>【対象経費】利用促進に係る事業(マップ作成等)、計画の達成状況等の評価に係る事業</p>	<p style="text-align: center; margin: 0;">運送継続計画推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域旅客運送サービス継続実施計画の推進に対する支援 (計画策定後5年以内) 補助上限額 設定なし (補助率1/2) 		
			<p style="text-align: center; margin: 0;">共同経営計画策定事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の策定に対する支援 補助上限額 1,000万円 (補助率1/2) 【対象経費】協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用 等

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、持続可能性と利便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。

【補助対象事業者】 協議会又は自治体

【補助率】 1 / 2 (一部直轄調査を含む)

【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

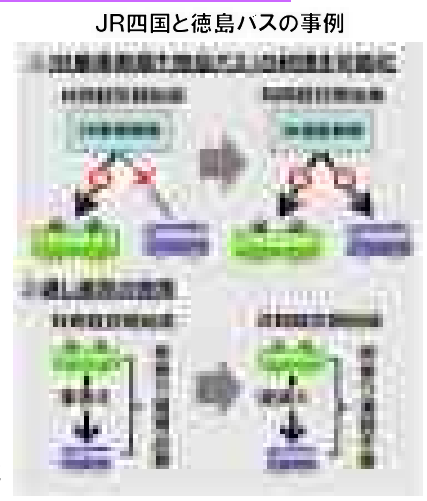
鉄道輸送の高度化に向けた検証

- (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



等

利便増進実施計画及びサービス継続計画の認定に係る補助の特例措置

	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	国の認定を受けた地域旅客運送サービス継続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	地域旅客運送サービス継続実施計画策定 (補助率:1/2 上限500万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2 上限500万円)※最大5年間
バス・デマンド型タクシー等の運行経費【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)	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】 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)	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))	-

- 地域公共交通に関する予算の全体像
- 地域公共交通の確保・維持に関する支援
- 「交通空白」解消等に向けたり・デザインに関する支援
(直近の補正予算等)

スライドごとの注目度 (凡例)

重要

しっかり押さえていただきたい

R8新

今年から加わった新たな内容

発展

余裕があれば押さえていただきたい

令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化、デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）、地方公共団体の体制整備**等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。
【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（1.または2.のみ）】
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

1. 「交通空白」解消タイプ

POINT
産業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる場合、**定額の引き上げ**（上限750万円）

- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等、人口減少・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までトータルで支援**
- 補助率：**500万円まで定額**、500万円を超える部分は**2 / 3（上限1億円）**
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1 / 1（定額無し）

2. 共同化・協業化促進タイプ

POINT
複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への**運送サービス提供者**による地域旅客運送サービスの**共同化・協業化等も通じた連携の取組**により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を**調査から運行までトータルで支援**
補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は**2 / 3（上限1億2,000万円）**

POINT
複数の自治体・交通事業者で**共同でのサービス提供**を行う事業について、**重点的**に支援

3. 地域交通DX推進タイプ

POINT
国の定める標準仕様に基づき、**デジタル技術活用**による事業者・他分野連携を支援

- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や国の定める標準仕様に基づく**システム統合、標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて**1 / 2～2 / 3（上限1億円）**
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

4. モビリティ人材・組織育成タイプ

POINT
地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない**持続可能な地域交通を実現するための体制整備**に必要な、**人材や組織の育成**等を行う**人材や組織の育成**等を支援
補助率：**定額（上限3,000万円）**

POINT
持続可能な地域交通を実現するための組織の立ち上げも支援

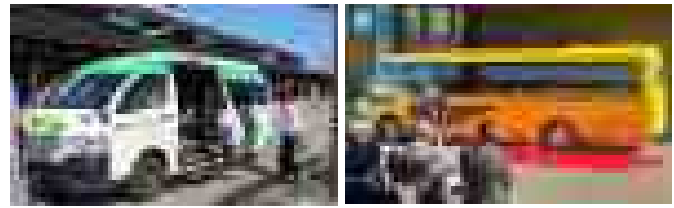


○ 「『交通空白』解消に向けた取組方針」に基づき、令和7～9年度の集中対策期間において、全国に存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、**「交通空白」地区等において**、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までをトータルで支援**。

対象主体

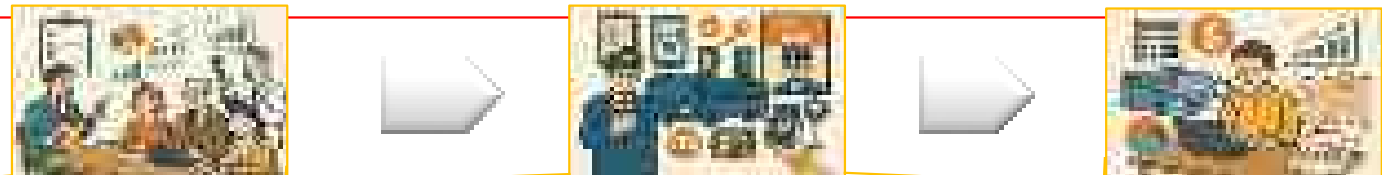
地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等又はこれらを含む協議会・連携スキーム

- ※ 「交通空白」リストアップに記載のある地域を実施エリアに含む事業を対象とする。
- ※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
- ※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。



▲各地の取組例
左：被災地へのデマンド交通導入（石川県輪島市）
右：交通結節点からの「観光の足」確保（熊本県人吉市～鹿児島県霧島市）

補助対象経費



①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
 (ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等)

②サービス提供のために必要となる輸送施設の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、③サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
 (輸送施設の設置、リースによる取得、仕切板・ドライブレコーダー等の設置等の改造、運転者を募集するための広告費用 等)

④サービス提供に際し実施する要する費用
 (運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等)

補助率

500万円まで定額、それを超える場合は2 / 3（上限1億円）

- ※ 東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は補助率1 / 3（定額無し）
- ※ 車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限り）
- ※ 商業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる（人的・物的・金銭的）場合、定額の引き上げ（上限750万円）

スケジュール

応募期間：令和8年2月27日～令和8年3月27日

事業実施期間：交付決定～令和9年2月26日



- 運転者等の担い手不足に伴い減便・廃路線が相次ぐ中、**複数の地方公共団体や交通事業者等の共同化・協業化を推進**する事業を支援することで、交通サービスの**導入・運行の効率化を促し、持続可能な地域交通の実現を図る。**
- 運転者等の地域の輸送資源を複数の自治体や交通事業者で共同してサービス提供を行う事業については、地方公共団体・協議会・交通事業者等による通常の公共ライドシェア等の導入と比べて**重点支援**。

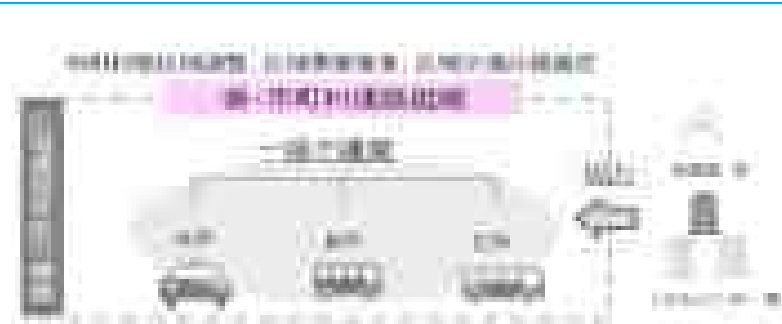
対象主体

地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等又はこれらを含む**協議会・連携スキーム**

- ※ **2以上の地方公共団体又は交通事業者が主体**となり、自治体間または交通事業者間が連携して事業を実施する場合に限る
(地方自治体は、そのすべてが「交通空白」リストアップ調査への回答が必須。また、交通事業者は、施設等への運送サービス提供者を含み、地域内の事業者が連携して旅客運送サービスを実施するものも対象とする)
- ※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
- ※ 輸送施設、運転手、システム等の輸送資源を共同してサービス提供している場合に限る
- ※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする

補助対象経費

- ① 事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
(ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等)
- ② **輸送資源の共同化の体制構築に係る経費 (有識者招聘を含む)**
- ③ 共同で使用する輸送施設やICTシステムの導入 (共同化に伴うシステムの改修・共有化を含む)、ドライバー確保等に係る経費
- ④ サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
- ⑤ 輸送資源を共同してサービス提供する場合の運行経費 等



補助率

1,000万円まで定額、それを超える場合は2 / 3 (上限1.2億円)

※都道府県の主導のもと、2以上の地方自治体が共同でサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①・②については定額の引き上げ (上限2,000万円)

スケジュール

応募期間：令和8年2月27日～令和8年3月27日

事業実施期間：交付決定～令和9年2月26日



○ 全国の「交通空白」を解消するとともに、**新たに「交通空白」を生み出さない体制を整備**するため、地方公共団体において、効率的な地域交通への見直しを含む**企画・立案**を行い、交通事業者や地元住民等の**関係者との調整**を進める**人材・組織の育成**等を行う取組への支援を行う。

対象主体

- **地方公共団体**又は地方公共団体を含めた**協議会**（都道府県が主体となり市区町村の職員等を対象に実施する場合も含む）
- **地方公共団体と連携し**、当該地方公共団体への知識・スキル等の習得を実施する**事業者** ※首長からの推薦が必須
- ※ 「交通空白」リストアップ調査へ回答している地方公共団体を対象とする取組に限る。
- ※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
- ※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。

補助対象経費

地方公共団体等が行う持続可能な地域公共交通を実現するために必要な**企画・立案を行う人材又は組織を育成する**事業に要する経費
(①・②については、いずれかの実施を必須とする)

※必須

①組織の立ち上げ支援に関する費用

…人材採用経費、業務委託費、研修費、立ち上げ期の人件費（年度内に限る）、交通事業者や住民との調整・エンゲージング等

②持続的な地域交通の検討に関する費用

…現地調査、データ購入・データ解析、データ提供委託・ツール導入等



③人材育成に関する費用

…ワークショップ開催費、研修講師謝金、教材作成費等

④関係者との連携体制構築に関する費用

…会議開催経費（自費費、会場使用料、旅費等）、住民説明会費等

⑤外部専門人材の費用

…事業目的・目標達成のために適切なノウハウやスキルを有する外部人材を雇用する際の人件費（費用の半額）

補助率

定額補助（上限3,000万円）

スケジュール

応募期間：令和8年2月27日～令和8年3月27日

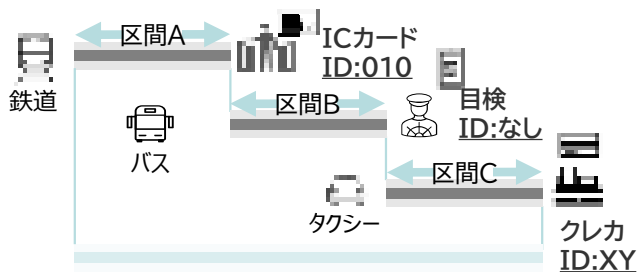
事業実施期間：交付決定～令和9年2月26日

- 「移動の足」の確保や外出機会創出、公共交通分担率向上など持続可能な地域交通を実現するため、**連携・協働によるデータ活用やシステム統合、業務プロセス標準化など、共同化・協業化を円滑化する観点から事業者・事業種を横断したDXを加速し、事業生産性やサービス品質の向上を実現していく必要。**
- このため、事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用や国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入など、デジタル技術を活用した高度サービスの実装を推進。**

事業概要（補助対象経費）

① データ統合によるモード横断のデータ活用

交通モードごと/事業者ごと/決済手段ごとに分断されているデータを統合するため、標準データ仕様に準拠した共通ID化や認証システム改修などを支援



サービス/決済手段を横断するデータ統合を実現

② システム統合による業務効率の向上

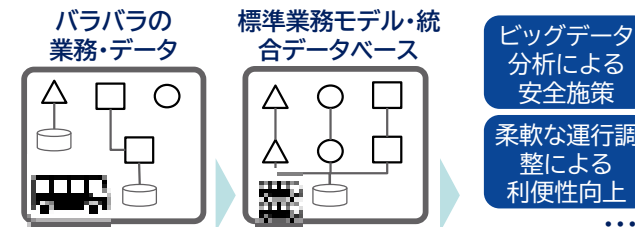
タクシー配車管理システムやデマンドバス配車システムなど多様化するシステムの連携・統合による業務効率向上を推進するため、標準APIの導入を支援



標準APIによりタクシーやデマンドバスの配車アプリ-配車管理Sysを統合・一元化

③ 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上

データ活用等によるオペレーションの高度化などサービス品質向上を推進するため、標準業務モデルに基づくシステムリプレイス及び標準システム導入を支援



標準データモデルの導入によるオペレーションの高度化

事業要件

【補助対象事業者】

複数の都道府県、市町村、民間事業者による共同事業体又はこれらを構成員とする協議会
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。

【補助対象経費】

- ・ システムの開発・購入・利用・改修費用
- ・ システム導入に伴い発生するその他費用（研修、マニュアル作成等）
- ・ 地域交通へのキャッシュレス導入費用
- ・ 交通情報のデータ化に要する費用
- ・ 効果検証等のための調査経費 等

【補助率】

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【三大都市圏の政令指定都市】
500万円まで定額、 500万円を超える部分については2/3 (上限1億円)	2/3 (上限1億円)	1/2 (上限1億円)

スケジュール

応募期間：令和8年2月13日～令和8年3月6日

事業実施期間：交付決定～令和9年2月26日

オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする観光地の受入環境整備の促進

事業目的・背景・課題

令和8年度予算額 10,000百万円

観光庁予算

- 一部の地域・時間帯における観光客の過度な集中やマナー違反問題など、我が国における観光課題が顕在化している状況。
- インバウンドの更なる受入れに対する国民の不安を払拭し、観光を我が国における「戦略産業」として持続的に発展させていくためには、局所的・短期的な対応が中心となっていたこれまでの対策に加えて、地域の方々の理解の下、中長期的な視点からより実効性のある面的な対策を一層促進していく必要がある。

事業内容

①補助事業

- 地域における観光施策のとりまとめ・旗振り役である**地方公共団体、観光地域づくり法人（DMO）が中心となり**、各地域が現在直面している課題／今後抱える課題に**地域一体で行う様々な取組^{※1}を面的・総合的に支援する**。また、民間事業者をはじめ、個別の受入環境整備に係る取組についても、きめ細やかな支援を行う。

※1 ハード整備の他、調査・実証に係る取組を含む

- 特に、ソフト的・対症療法的な対策のみならず、中長期的な視点から安定的・持続的に支援できるよう、**複数年にわたる取組についても支援することとする**。また、**検討段階から観光庁・地方運輸局が伴走支援を行い**、地域の方々の理解の下、**より実効性のある対策の加速化を図っていく**。

②調査事業

- 我が国における観光課題の情報を収集し、生じている地域・エリアに提供することで、スピード感をもった対策の造成を支援するほか、多様な媒体を通じたマナー啓発、手ぐら観光サービスの普及・浸透に向けた調査等を実施する。

事業イメージ



事業スキーム

- ・事業形態：①間接補助事業（補助率 2 / 3（補助上限額：2億円）、1 / 2（補助上限額：0.5億円）、②調査事業等
- ・補助対象：①国→民間事業者→地方公共団体、登録DMO、民間事業者等 ②民間事業者等 ・事業期間：令和8年度～

スケジュール

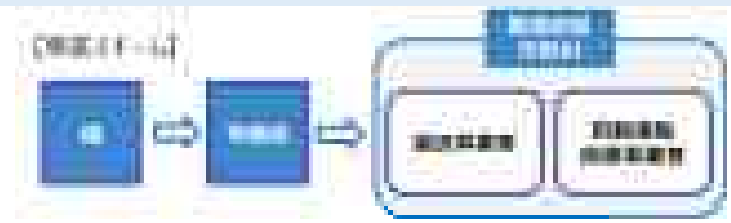
応募期間：令和8年2月13日～令和8年5月29日（事前着手届出制度を利用する場合4月17日）

事業実施期間：交付決定～令和9年2月26日

令和8年度 自動運転社会実装推進事業

- 自動運転は、人手不足や交通事故の削減等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段の一つとして期待
- 地方公共団体による、レベル4 自動運転移動サービス実装に係る初期投資を支援

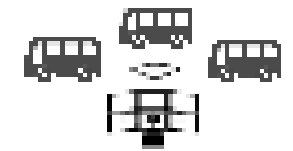
対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）
補助率	4 / 5
申請条件等	<ul style="list-style-type: none"> ・遅くとも2027年度末までに L4 実装（全区間） ・未達成となった場合には、補助金の一部を返還
対象事業イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線型の自動運転移動サービス ・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス 等
補助対象経費	<ul style="list-style-type: none"> ・車両購入費 ・車両改造費 ・自動運転システム構築費 ・リスクアセスメント、ルート選定等の調査費 等
支援の枠組み	<p>（1）重点支援（補助上限額：4億円）</p> <p>○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業</p> <p>（2）一般支援（補助上限額：2億円）</p> <p>○上記を除く、早期にレベル4 達成が見込まれる事業</p>
<p>省人化支援（補助上限額：0.2億円）※補助率2/5</p> <p>レベル4 自動運転移動サービス実装に係る初期投資として、L4実現後も自動運転サービスの省人化向上に資する技術的課題解決の取組みを支援</p>	



自動運転大型バス



自動運転タクシー



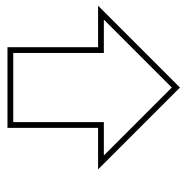
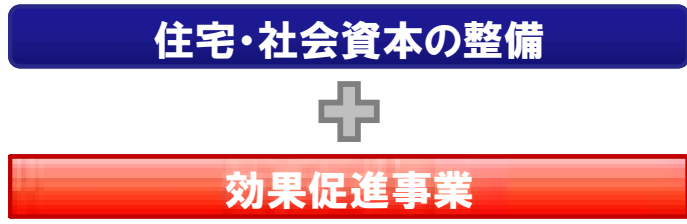
1人が複数車両を遠隔監視する「1対N」

スケジュール

公募期間：令和8年3月27日～令和8年4月17日

事業実施期間：交付決定～令和9年2月26日

社会資本整備総合交付金の対象事業



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
- (※都市・地域交通戦略推進事業を含む)
- 等
- (※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

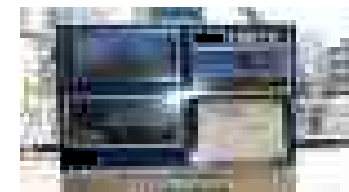


効果促進事業

- 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。32

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金 -

地方公共団体が立地適正化計画をはじめとするまちづくり計画等において公共交通の利活用を位置づけ、地域公共交通計画に基づく特定事業として実施する地域公共交通ネットワークの再構築を支援。

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金の対象事業は、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者が実施するものも含まれる

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

【交付対象事業】

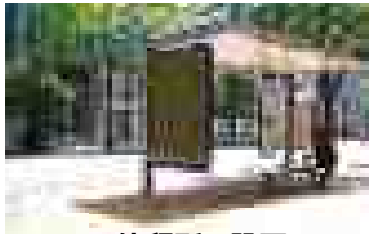
地域公共交通特定事業※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※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

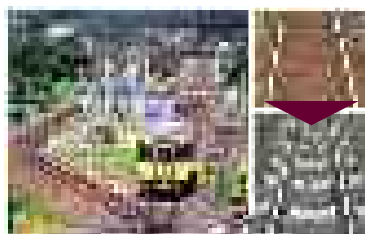
※上記とあわせて、**効果促進事業**（自治体が作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象総事業の20%を目途）で、**先進的な鉄道・バス車両**の導入も支援



停留所の設置



EVバス充電施設の設置



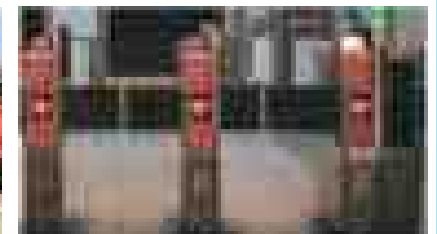
高速化（軌道強化）



信号機更新



駅舎・ホーム改修



ICカード対応改札改修

【地方財政措置】

・鉄道施設：地方負担分について、うち45%について交付税措置（第三種鉄道事業者（地方公共団体）又は第三セクター鉄道の場合、地方債充当率100%）

・バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%

スケジュール

要望調査：令和8年6月 各種計画策定：令和9年2月まで
交付申請：令和9年4月～（交付決定後事業着手）

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

都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

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

【補助対象者※】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能
 【補助率】 1 / 3 (ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は 1 / 2 にかさ上げ)

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

【既存制度】

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





【制度拡充内容】

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

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

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



都市の骨格を支える交通インフラの整備（支援イメージ）

先進車両導入支援事業

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

先進車両導入支援事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両の導入等に関する経費

(補助率) 補助対象経費の1/2

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

⇒補助対象事業の要件については、地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）と同様の考え方

※JR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

スケジュール

要望調査：令和8年6月 各種計画策定：令和9年2月まで

交付申請：令和9年4月～（交付決定後事業着手）

交通事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援

- 交通事業者は、従来からの厳しい経営環境に加え、**コロナ禍による需要減、燃料費の高騰・不安定化等**によって危機に瀕しており、加えて、**カーボンニュートラル（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、**財政投融资を活用**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）。

主な支援要件

【対象事業者】

・認定を受けた道路運送高度化実施計画等に基づく事業を行う交通事業者等（バス・タクシー・鉄道事業者や、エネルギー・IT・リース会社等の共創事業者を含む）

【貸付条件】

- ・償還確実性が認められること
- ・融資の額が総事業費の50%を超えないこと

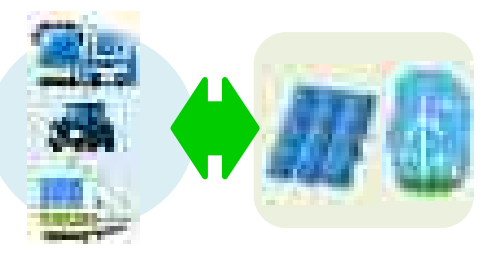
交通DXの支援対象（例）

効率的なルート決定が可能となる**AIオンデマンド交通**の導入や、**路線バスや鉄道への非接触型クレジットカード決済手法・QRコード決済手法**の大規模導入と定期券購入のオンライン化



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**エネルギー管理システム**の構築

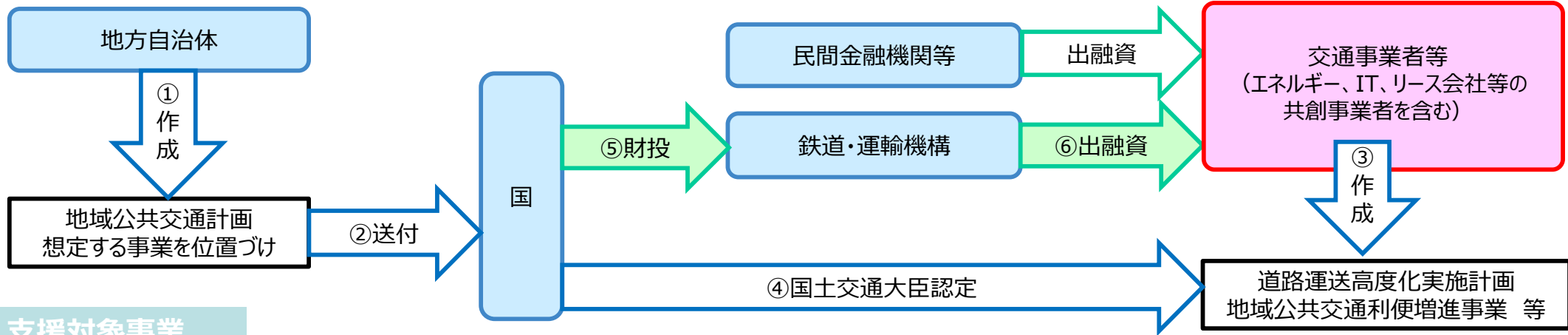


※貸付の実行にあたっては（独）鉄道・運輸機構による審査が必要

交通事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援

- 交通事業者は、従来からの厳しい経営環境に加え、**コロナ禍による需要減、燃料費の高騰・不安定化等**によって危機に瀕しており、加えて、**カーボンニュートラル（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、**財政投融资を活用**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）。

地域交通法に基づく財投支援スキーム



支援対象事業

バス・タクシー・鉄道等に係る交通DX・交通GXによる利便性向上と経営力強化を図る事業（出資・融資により支援）

交通DXの支援対象（例）

効率的なルート決定が可能となる**AIオンデマンド交通**の導入や、**路線バスや鉄道への非接触型クレジットカード決済手法・QRコード決済手法**の大規模導入と定期券購入のオンライン化

AIオンデマンド交通
(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



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



補助金全般についてよくある質問

Q 補助金の採択を受けた事業が年度内に完了できない場合、次年度に繰り越すことは可能ですか？

A 社会資本整備総合交付金など一部を除き、補助金の採択を受けた事業は当該年度中にすべて完了する必要があります(単年度補助)。

Q 交付決定を受けた事業の内容が当初の予定から変更になった場合、どうすればいいですか？

A 変更の手続きが必要になります。変更後の事業内容が補助金の趣旨から外れてしまうことのないよう注意が必要です。

Q 補助率1/2の事業で、事業規模を1,000万円とし、1/2の500万円の補助をもらうつもりでしたが、査定により減額され補助額300万円となってしまいました。700万円を自己負担するのは難しいので事業規模を縮小することは可能ですか？

A 減額があったことによる事業規模の縮小は可能ですが、この例の場合あくまでも補助率は1/2ですので事業対象経費に対して1/2を超える補助金をもらうことはできません。例えば事業規模を600万円に縮小した場合、採択どおり300万円の補助をもらえますが、事業規模を500万円に縮小した場合はもらえる補助は250万円になってしまいます。

※上記Q&Aはあくまでも原則です。補助金ごとに細かいルールは異なりますので、詳細についてはそれぞれの要綱・要領を参照するか運輸局までお問い合わせください。

○地域公共交通利便増進実施計画（利便増進計画）とは？

【対象】

- ・ **交通ネットワークの見直し**（路線の見直し、モード転換（路線バス→デマンド）、自家用有償の導入/変更等）
- ・ **使いやすいダイヤ・運賃の改善**（エリア定額運賃、パターンダイヤなど）

【手続き】

- ①地域公共交通計画を作成・変更し、概要を位置付ける
- ②地方公共団体が作成し、交通事業者の同意を得る
- ③国土交通大臣の**認定**を受ける

【ポイント】

- ・ 短期的な利便性向上のみならず、**中長期的な利便性向上**（効率化）でも対象とできる
- ・ 利便増進計画には、（地域公共交通計画に比べて）路線・ダイヤなどを**詳しくに記載**
- ・ 計画そのものは、**分量を多く記載する必要はない**（例：10ページ程度の計画もあり）

▶▶▶ **まず運輸局に相談を！** ◀◀◀

地域公共交通利便増進実施計画 作成のススメ

利便増進計画を作成すると、以下の支援を受けることができます！

○運行費補助（確保維持事業）の特例

幹線系統：人数要件の緩和（3人以上） ※通常：15人～150人/日

フィーダー系統：地域要件の緩和（政令市、中核市でも対象に）、補助上限額引き上げ、
新規性要件の緩和 ※通常：補助期間中に新規に運行を開始するもの

○社会資本整備総合交付金による支援

バス停・バスロケの整備、EV設備の導入などが対象

○エリア一括協定運行事業補助金による支援

複数年支援、国庫補助路線以外の自治体負担に対する特別交付税

○その他各種補助に関する補助率引き上げ、計画策定に係る調査経費支援など・・・。

▶▶様々な補助制度の要件を**まとめてクリア**！

■こんな方におすすめ■

- ・人手不足、赤字運営での**路線見直し**を検討している・・・
- ・行政主体で住民・来訪者が使いやすい**移動サービスの設計**に取り組みたい・・・
→持続性・利便性を少しでも高める取組であれば広く対象にできる可能性。

【参考】公共交通に関する支援メニューまとめ

【関東運輸局】

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/support_menu.html



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

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)。

- ・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

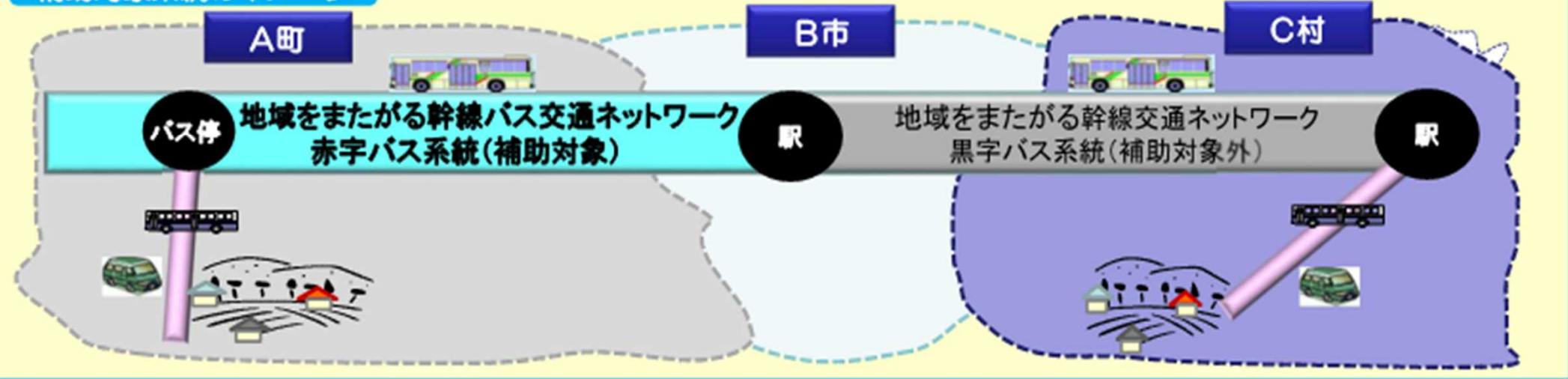
※1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※ 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

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象システムのイメージ



① コロナ特例における要件緩和の一部厳格化

・コロナ特例により「1日当たり輸送量見込み」(基準期間の実績から算定)15人以上が緩和され、15人未満でも対象となっていた。

→令和6年度(2年前)は既にコロナ禍から明けているが、激変緩和の観点から、令和8年度計画においては「1日当たり輸送量見込み」が5人以上であることを必須とした。ただし、令和9年度計画においては10人以上であることを必須化になる予定。



重要

② 運賃改定を行った際の補助額算定方法の変更

・「ブロック毎の標準キロ単価」を「キロ当たりの経常費用単価」が上回っている事業者が対象
・基準期間、基準期間の前年度、前々年度に運賃改定を行っている場合、当該運賃改定による収入の増加分を収入から控除する。

※1年目:増加分を控除
2年目:増加分の2/3控除
3年目:増加分の1/3控除

③ 「平均賃率」算定方法の見直し

・「平均賃率」
改正前:停留所相互間総額運賃(補助対象期間)÷停留所相互総キロ) だったものを、
改正後:停留所相互間総額運賃(基準期間)÷停留所相互総キロ) に変更。

・運賃改定を行った際の計画平均乗車密度への悪影響を軽減。

○コロナ特例について

以下の幹線補助要件について令和4～7年度事業において特例により緩和

- ①「1日当たり輸送量見込み」(2年前実績をもとに算定)が15人以上であること
- ②2～4年前の3年間のうち2ヶ年連続で「1日当たり輸送量実績」が15人を下回っていないこと

○令和8年度以降のコロナ特例の適用について

令和8年度の2年前(令和6年度)は既にコロナから明けているため、段階的に特例を廃止する

コロナ特例①の算定に使用

		事業年度	2年前	3年前	4年前
		コロナ特例 適用	令和3年度 (R2.10～R3.9)	令和元年度	平成30年度
令和4年度 (R3.10～R4.9)	令和2年度		令和元年度	平成30年度	
令和5年度 (R4.10～R5.9)	令和3年度		令和2年度	令和元年度	
令和6年度 (R5.10～R6.9)	令和4年度		令和3年度	令和2年度	
令和7年度 (R6.10～R7.9)	令和5年度		令和4年度	令和3年度	
コロナ特例 一部適用	令和8年度 (R7.10～R8.9)	令和6年度	令和5年度	令和4年度	
	令和9年度 (R8.10～R9.9)	令和7年度	令和6年度	令和5年度	
	令和10年度 (R9.10～R10.9)	令和8年度	令和7年度	令和6年度	

コロナ特例②の判定に使用

※赤字は新型コロナウイルス感染症の位置づけが「2類相当」だった期間

以下の状況を考慮し、

- 令和8年度のコロナ特例については部分的に適用を厳格化
- 以後も段階的に適用を廃止

(考慮する状況)

- ・令和5年5月をもって、新型コロナウイルス感染症の位置づけが「2類相当」から除外
- ・令和6年度の輸送量が増加傾向

【令和8年度の見直し内容】

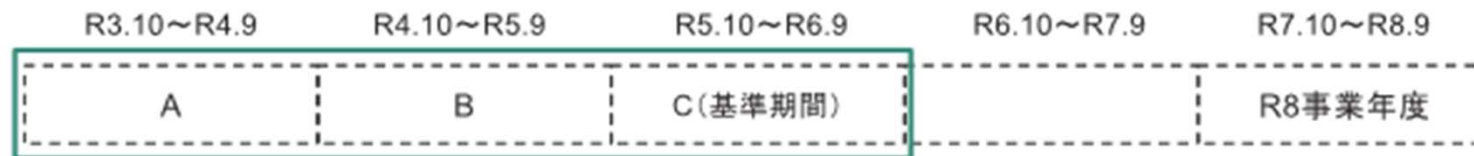
- ①「1日当たり輸送量見込み」(2年前の実績から算定)が15人以上であること
→令和6年度(2年前)は既にコロナ禍から明けているが、激変緩和の観点から、令和8年度計画においては「1日当たり輸送量見込み」が5人以上であることを必須とする
(ただし、令和9年度計画においては10人以上であることを必須化する予定)
- ②2～4年前の3年間のうち2ヶ年連続で「1日当たり輸送量実績」が15人を下回っていないこと
→令和4～5年度はコロナ禍中のため、「令和4～5年度」又は「令和5～6年度」の2ヶ年連続で「1日当たりの輸送量実績」が15人を下回っていても補助対象とする

○ 補助対象期間の基準期間を含む3年間に上限運賃の変更認可を受け、運賃改定を実施した事業者が運行する補助対象系統に係る補助対象経費の算定方法について、以下の通り規定することにより、支援を強化。

※ ある運賃ブロックにおいて、上限運賃変更の認可を受けた場合、当該運賃ブロック内の補助対象系統に係る補助対象経費が対象

令和8事業年度の補助対象経費の算定方法

基準期間を含む3年間に上限運賃変更の認可を受けた場合※



- ① Cの期間(R3.10~R4.9)中に運賃改定を実施
→基準期間(C)における「改定による増収分」の全額を収入から控除
※基準期間(C)における収入額×(改定率÷(1+改定率))
- ② Bの期間(R4.10~R5.9)中に運賃改定を実施
→基準期間(C)における「改定による増収分」の2/3を収入から控除
- ③ Aの期間(R5.10~R6.9)中に運賃改定を実施
→基準期間(C)における「改定による増収分」の1/3を収入から控除

※対象となる運賃改定

- ・対象となるのは、あくまで当該運賃ブロック(一部エリアの場合は当該エリアを通る系統のみ)での上限運賃の変更認可を受けた場合です。
- ・次のような場合は対象となりません。
(対象外)実施運賃の変更、協議運賃の変更、軽微運賃の変更
- ・補助対象系統が「協議運賃」又は「軽微運賃」を適用するものでも、当該運賃ブロックで上限運賃の変更認可を受けた場合、対象になります。
- ・なお、新設系統については、過去の当該系統の収益をもとに補助対象経費を算定していないことから、そもそも対象外です。

② 幹線補助額の算出方法の見直し

- 現行制度においては、費用から収入を控除した額が補助対象経費とされるのが原則。
- ただし、費用が、地域キロ当たり標準経常費用(ブロック単価)を上回る場合には、「ブロック単価制度に基づくカット措置」が適用され、この場合、費用のうちブロック単価を超える部分(A)はカットされ、一律に事業者の持ち出しとなる。
- この制度を見直し、補助対象期間の前々補助対象期間(基準期間)に運賃改定を行った事業者については、当該運賃改定による収入の増加分(X)を収入から控除することにより補助対象とすることとし、事業者の持ち出しは、Xの大きさ分減少することとなる。
- 基準期間より前の期間の運賃改定による収入の増分については、運賃改定後逡減していくものとみなして、2カ年目は2/3、3カ年目は1/3を乗じて、補助額算定に用いる。
R3事業年度に運賃改定を実施した事業者については、R6事業年度からR8事業年度にかけて同様の算定を行う旨を附則に記載。
- なお、実際には、XがAより大きくなることもあるため、カット措置がなくなり、コストの全額が補助されるケースもある。

※ 次ページ以降、R6事業年度、R7事業年度及びR8事業年度のそれぞれにおける補助対象経費の算定方法を図示しているので参照されたい。

〔交付要綱の改正内容〕

(別表2 (注))

3. 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」とは、運送予定者の基準期間を含む過去3年間における補助対象系統の経常収益を実車走行キロの実績値で除した1キロメートル当たりの経常収益を平均して得られた額をいう。

(以下、新規追加)

4. 前項の規定に関わらず、運賃改定が行われた補助対象系統における実車走行キロ当たり経常費用の見込額が、別表6に基づく補助ブロック毎に定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合の「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」は、当該運賃改定が行われた時期に応じて①～③によって算出される額を前項で得られる額から減じた額とする。

ただし、①～③によって算出される額が「当該運送予定者の実車走行キロ当たり経常費用の見込額」と「地域キロ当たり標準経常費用」の差分を上回る場合は、当該差分を前項で得られる額から減じた額とする。

①基準期間に運賃改定が行われた場合

「基準期間における1キロメートル当たりの経常収益」×「当該運賃改定に係る運送予定者の運賃の平均値上げ率」÷(1+「当該運賃改定に係る運送予定者の運賃の平均値上げ率」)

②基準期間の前補助対象期間に運賃改定が行われた場合

「①で算出される額」×2÷3

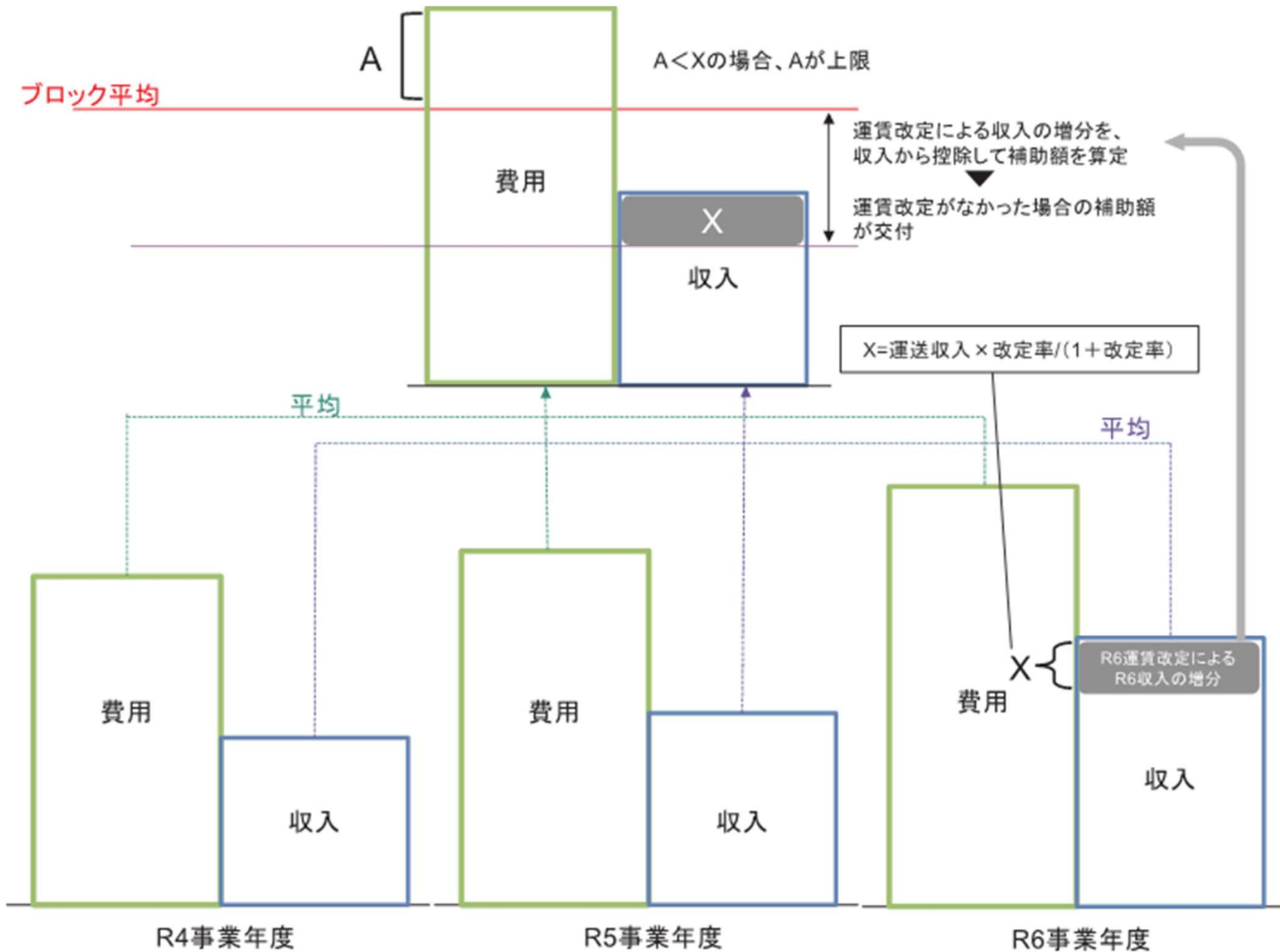
③基準期間の前々補助対象期間に運賃改定が行われた場合

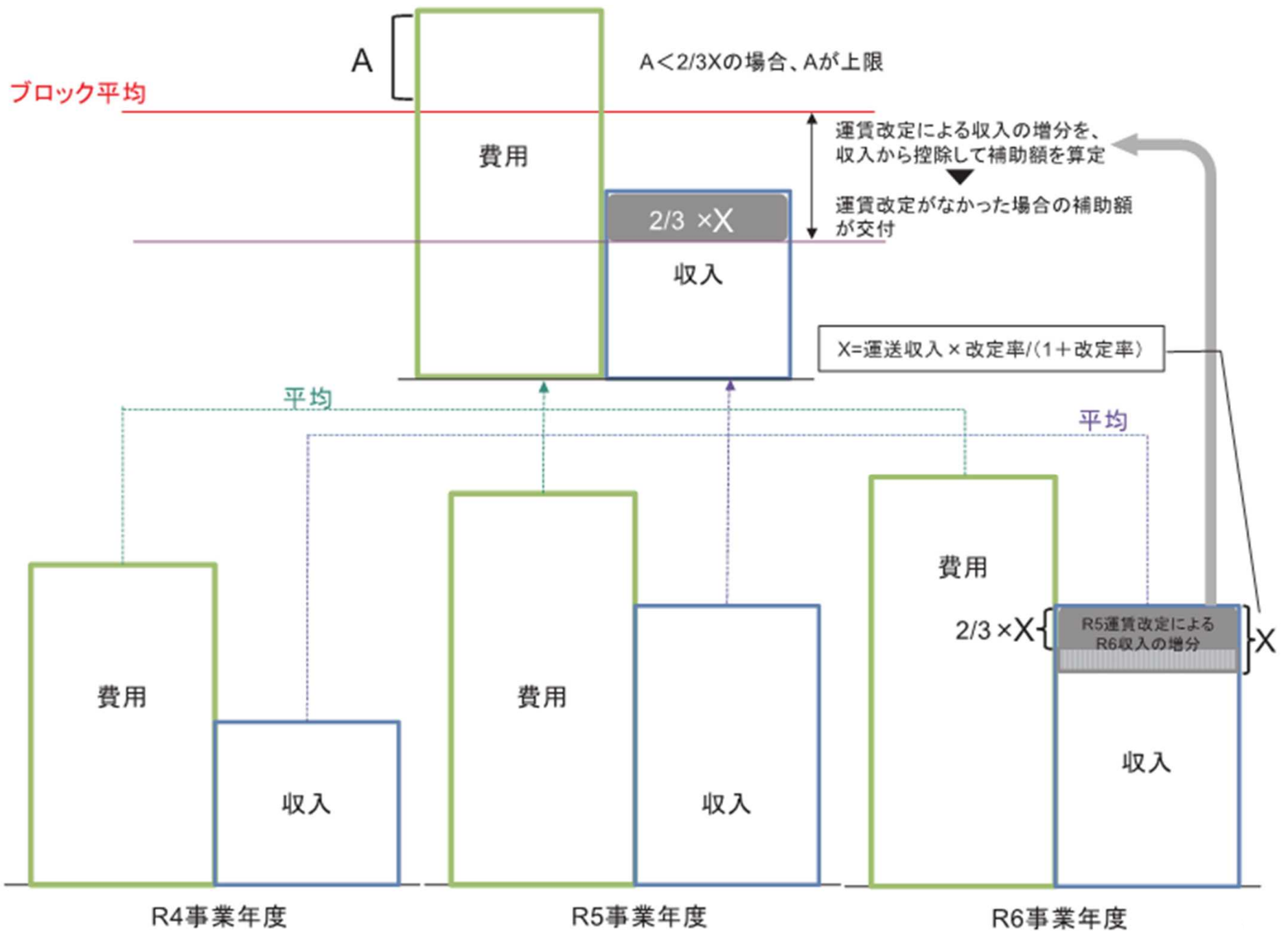
「①で算出される額」÷3

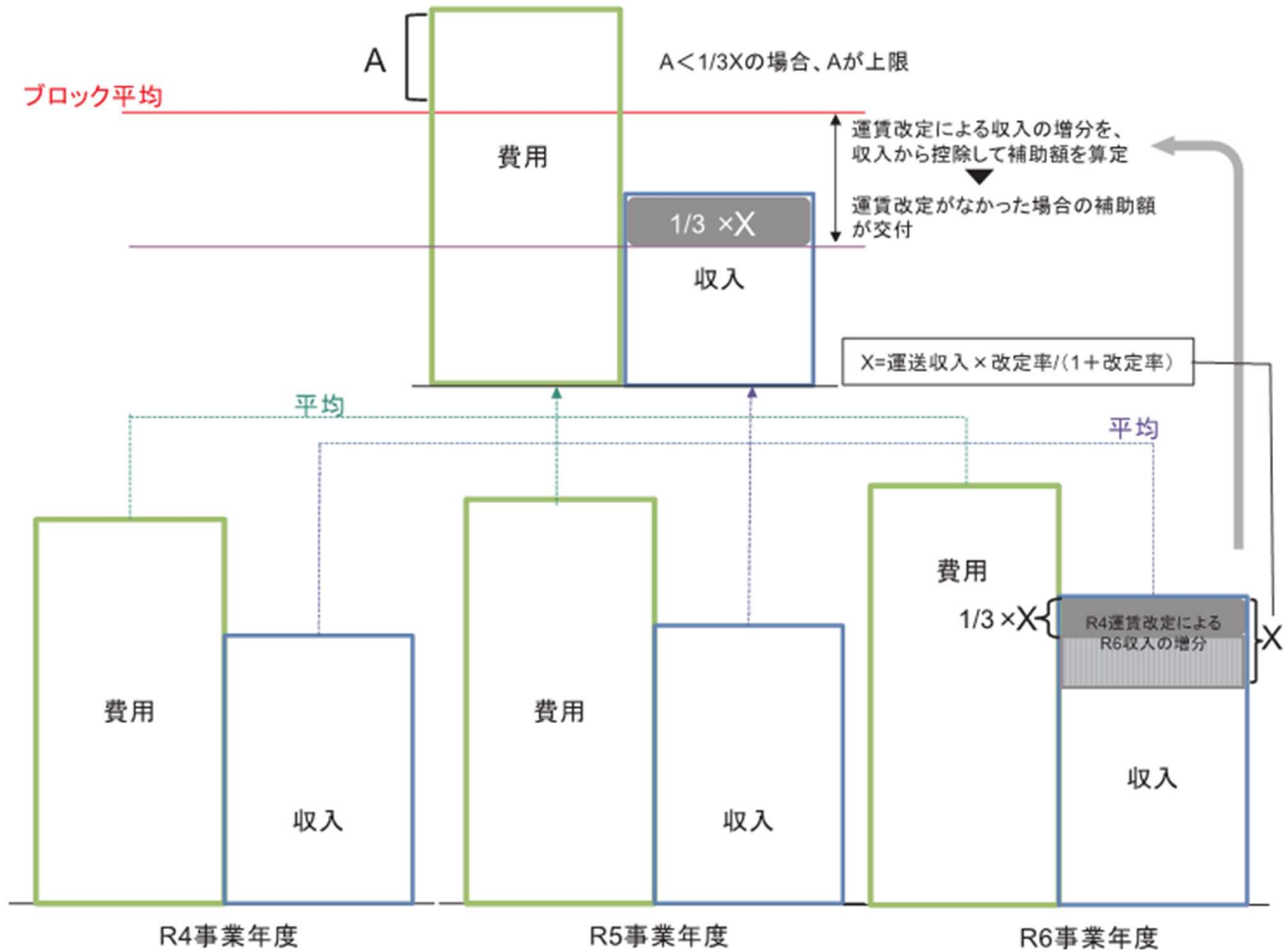
(附則)

(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助対象経費の算出方法に係る経過措置)

第1条 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る補助対象経費の算出に際して、令和2年10月1日から令和3年9月30日までの間に行われた運賃改定に応じて補助対象経費を算出する場合に限り、別表2(注)4.中「基準期間」とあるのは「基準期間の前補助対象期間」、「基準期間の前々補助対象期間」とあるのは「基準期間の前々補助対象期間」、「基準期間の前々々補助対象期間」と読み替えるものとする。







キロ当たり費用(3カ年平均)	420円
標準ブロック単価	400円
系統キロ当たり収益(3カ年平均)	250円 (R4事業年度 225円、R5事業年度 250円、R6事業年度 275円)
実車走行キロ	20,000km
運賃改定の実施状況	令和6年9月に上限変更認可(平均改定率10%)、同年10月に実施運賃を改定

支援強化がない場合の補助対象経費は以下のとおり

経費 標準ブロック単価 400円 × 実車走行キロ 20,000km = 8,000千円

収益 系統キロ当たり収益(3カ年平均) 250円 × 実車走行キロ 20,000km = 5,000千円

補助対象経費 8,000千円 - 5,000千円 = 3,000千円

(支援強化を受けた際の補助対象経費の算定)

○令和6年9月は以下の図のCに該当することから、基準期間(R6事業年度)における改定による増収分全額を、算定に用いる収益から控除
 基準期間(R6事業年度)における改定による増収分(キロ当たり) = 275円 × 0.1 / (1 + 0.1) = 25円

○ただし、25円はキロ当たり費用(3カ年平均)のカット額20円(420円 - 400円)を超過していることから、控除額はカット額と同額の20円となる。

○系統キロ当たり収益(3カ年平均)は、250円から20円を控除した「230円」として補助対象経費を計算

経費	標準ブロック単価 400円 × 実車走行キロ 20,000km = 8,000千円
収益	系統キロ当たり収益(3カ年平均) 230円 × 実車走行キロ 20,000km = 4,600千円
補助対象経費	8,000千円 - 4,600千円 = 3,400千円

(ポイント)

- ・支援強化の対象となる「運賃改定の時期」はあくまで、「上限変更の認可」を受けた日で判断(実施運賃の変更日ではない)
- ・控除額はブロック単価カットを受けている金額が上限



キロ当たり費用(3カ年平均)	430円
標準ブロック単価	400円
系統キロ当たり収益(3カ年平均)	240円(R4事業年度 210円、R5事業年度 240円、R6事業年度 270円)
実車走行キロ	20,000km
運賃改定の実施状況	令和5年3月に上限変更認可(平均改定率20%)、同年4月に実施運賃を改定

支援強化がない場合の補助対象経費は以下のとおり

経費 標準ブロック単価 400円 × 実車走行キロ 20,000km = 8,000千円

収益 系統キロ当たり収益(3カ年平均) 240円 × 実車走行キロ 20,000km = 4,800千円

補助対象経費 8,000千円 - 4,800千円 = 3,200千円

(支援強化を受けた際の補助対象経費の算定)

○令和5年3月は以下の図のBに該当することから、基準期間(R6事業年度)における改定による増収分の2/3を、算定に用いる収益から控除
 基準期間(R6事業年度)における改定による増収分(キロ当たり)の2/3 = 270円 × 0.2 / (1 + 0.2) × 2/3 = 30円

※この場合、控除額とカット額は同額となっている

○系統キロ当たり収益(3カ年平均)は、240円から30円を控除した「210円」として補助対象経費を計算

経費 標準ブロック単価 400円 × 実車走行キロ 20,000km = 8,000千円

収益 系統キロ当たり収益(3カ年平均) 210円 × 実車走行キロ 20,000km = 4,200千円

経費と収益の差額 8,000千円 - 4,200千円 = 3,800千円

ただし、補助対象経費は経費の9/20が上限である。

経費の9/20 8,000千円 × 9/20 = 3,600千円

経費と収益の差額が経費の9/20を超過していることから、**補助対象経費**は経費の9/20である「3,600千円」となる。

(ポイント)

・図のBに該当する期間における運賃改定であっても、控除するのはCの期間における改定による増収分の2/3

・補助対象経費は、経費の9/20が上限



キロ当たり費用(3カ年平均)	532.31円
標準ブロック単価	412.33円
系統キロ当たり収益(3カ年平均)	350.21円(R4事業年度 325.12円、R5事業年度 350.33円、R6事業年度 375.19円)
実車走行キロ	310,013.3km
運賃改定の実施状況	令和4年9月に上限変更認可(平均改定率13.34%)、同年10月に実施運賃を改定 令和6年9月に上限変更認可(平均改定率12.33%)、同年10月に実施運賃を改定

支援強化がない場合の補助対象経費は以下のとおり

経費	標準ブロック単価	412.33円	×	実車走行キロ	310,013.3km	=	127,827千円
収益	系統キロ当たり収益(3カ年平均)	350.21円	×	実車走行キロ	310,013.3km	=	108,569千円
補助対象経費	127,827千円 - 108,569千円 = 19,258千円						

小数点3位以下四捨五入

(支援強化を受けた際の補助対象経費の算定)

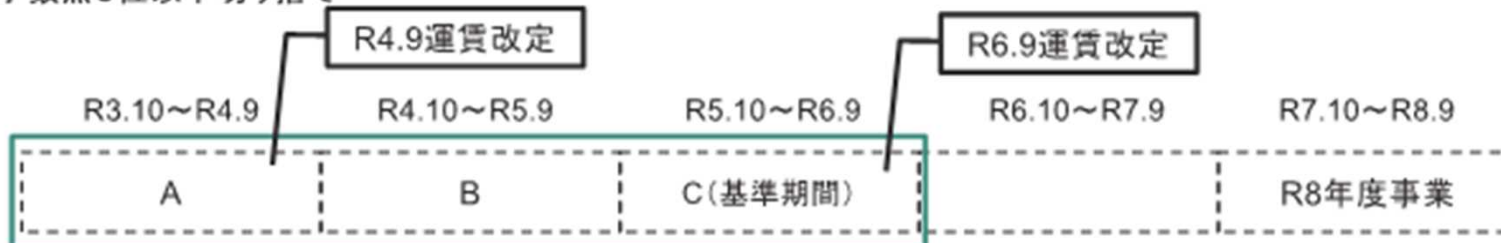
- 令和4年9月は以下の図のAに該当することから、基準期間(R6事業年度)における改定による増収分の1/3を、算定に用いる収益から控除
基準期間(R6事業年度)における改定による増収分(キロ当たり) = $375.19円 \times 0.1334 / (1 + 0.1334) / 3 = 14.71円$ (小数点3位以下切り捨て)
- 令和6年9月は以下の図のCに該当することから、基準期間(R6事業年度)における改定による増収分全額を、算定に用いる収益から控除
基準期間(R6事業年度)における改定による増収分(キロ当たり) = $375.19円 \times 0.1233 / (1 + 0.1233) = 41.18円$ (小数点3位以下切り捨て)
- 控除額は「14.71円 + 41.18円 = 55.89円」となる。

○系統キロ当たり収益(3カ年平均)は、350.21円から55.89円を控除した「294.32円」として補助対象経費を計算

経費	標準ブロック単価	412.33円	×	実車走行キロ	310,013.3km	=	127,827千円
収益	系統キロ当たり収益(3カ年平均)	294.32円	×	実車走行キロ	310,013.3km	=	91,243千円
補助対象経費	127,827千円 - 91,243千円 = 36,584千円						

(ポイント)

- ・3年間で複数回運賃改定している場合は、それぞれの控除額を足し上げ
- ・平均改定率は、小数点3位以下四捨五入
- ・控除額は、小数点3位以下切り捨て



令和8年度計画において、以下の状況の系統が1～3のそれぞれ時期に運賃改定を実施した場合の「平均賃率」を算定

【系統の状況】

停留所相互間総額運賃(運賃改定前)	20,000 円
停留所相互間総額運賃(運賃改定後)	25,000 円
停留所相互間総キロ	1,000 km

【運賃改定実施時期】

1. 令和6年4月1日(基準期間中)に実施した場合
2. 令和7年4月1日(基準期間終了後～補助対象期間開始前)に実施した場合
3. 令和8年4月1日(補助対象期間中)に実施した場合

「平均賃率」算定方法見直しによる「計画平均乗車密度」への影響例

【令和8年度計画】

実車走行キロ当たりの運送収入(令和6年度実績)	100 円/km	①
停留所相互間総額運賃(令和6年度時点)	20,000 円	②
停留所相互間総額運賃(令和8年度時点※)	25,000 円	②'
停留所相互間総キロ	1,000 km	③
計画実車走行キロ	100,000 km	④

※令和7年4月1日に運賃改定を実施し、停留所相互間総額運賃が②から②'に変更された想定

【新旧要綱共通】

$$\begin{aligned} \text{「計画運送収入」} &= \text{「①実車走行キロあたり運送収入」} \times \text{「④計画実車走行キロ」} \\ &= 1,000 \text{万円} \quad \text{⑤} \end{aligned}$$

【改正前要綱での計算】

$$\begin{aligned} \text{「平均賃率」} &= \text{「②'停留所相互間総額運賃(令和8年度時点)」} \div \text{「③停留所相互総キロ」} \\ &= 25 \text{円/km} \quad \text{⑥'} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{「計画平均乗車密度」} &= \text{「⑤計画運送収入」} \div \text{「⑥'平均賃率」} \div \text{「④計画実車走行キロ」} \\ &= 4.0 \text{人} \end{aligned}$$

【改正後要綱での計算】

$$\begin{aligned} \text{「平均賃率」} &= \text{「②停留所相互間総額運賃(令和6年度時点)」} \div \text{「④停留所相互総キロ」} \\ &= 20 \text{円/km} \quad \text{⑥} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{「計画平均乗車密度」} &= \text{「⑤計画運送収入」} \div \text{「⑥平均賃率」} \div \text{「④計画実車走行キロ」} \\ &= 5.0 \text{人} \end{aligned}$$

【系統の状況】

停留所相互間総額運賃(運賃改定前)	20,000 円
停留所相互間総額運賃(運賃改定後)	25,000 円
停留所相互間総キロ	1,000 km

【運賃改定実施時期】

1. 令和6年4月1日(基準期間中)に実施した場合

○令和7年度以前の要綱での計算

$$\begin{aligned}\text{「平均賃率」} &= \text{「停留所相互間総額運賃(補助対象期間)」} \div \text{「停留所相互間総キロ」} \\ &= 25,000\text{円} \div 1,000\text{km} \\ &= 25.00\text{円}\end{aligned}$$

○令和8年度以降の要綱での計算

$$\begin{aligned}\text{「運賃改定前適用の平均賃率」} &= 20,000\text{円} \div 1,000\text{km} = 20.00\text{円} \quad \text{日数} \quad 183\text{日間(R5.10.1} \sim \text{R6.3.31)} \\ \text{「運賃改定後適用の平均賃率」} &= 25,000\text{円} \div 1,000\text{km} = 25.00\text{円} \quad \text{日数} \quad 183\text{日間(R6.4.1} \sim \text{R6.9.30)}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{「平均賃率」} &= (\text{「運賃改定前適用の平均賃率} \times \text{日数」} + \text{「運賃改定後適用の平均賃率} \times \text{日数」}) \\ &\quad \div \text{「実績引用期間の日数」} \\ &= (20.00\text{円} \times 183\text{日間} + 25.00\text{円} \times 183\text{日間}) \div 366\text{日間} \\ &= 22.50\text{円}\end{aligned}$$

【系統の状況】

停留所相互間総額運賃(運賃改定前)	20,000 円
停留所相互間総額運賃(運賃改定後)	25,000 円
停留所相互間総キロ	1,000 km

【運賃改定実施時期】

2. 令和7年4月1日(基準期間終了後～補助対象期間開始前)に実施した場合

○令和7年度以前の要綱での計算

$$\begin{aligned}\text{「平均賃率」} &= \text{「停留所相互間総額運賃額(補助対象期間)」} \div \text{「停留所相互間総キロ」} \\ &= 25,000\text{円} \div 1,000\text{km} \\ &= 25.00\text{円}\end{aligned}$$

○令和8年度以降の要綱での計算

$$\begin{aligned}\text{「平均賃率」} &= \text{「停留所相互間総額運賃額(基準期間)」} \div \text{「停留所相互間総キロ」} \\ &= 20,000\text{円} \div 1,000\text{km} \\ &= 20.00\text{円}\end{aligned}$$

【系統の状況】

停留所相互間総額運賃(運賃改定前)	20,000 円
停留所相互間総額運賃(運賃改定後)	25,000 円
停留所相互間総キロ	1,000 km

【運賃改定実施時期】

3. 令和8年4月1日(補助対象期間中)に実施した場合

○令和7年度以前の要綱での計算

「運賃改定前適用の平均賃率」= 20,000円 ÷ 1,000km = 20.00円 日数 182日間(R7.10.1~R8.3.31)

「運賃改定後適用の平均賃率」= 25,000円 ÷ 1,000km = 25.00円 日数 183日間(R8.4.1~R8.9.30)

$$\begin{aligned}\text{「平均賃率」} &= (\text{「運賃改定前適用の平均賃率} \times \text{日数} + \text{「運賃改定後適用の平均賃率} \times \text{日数}) \\ &\quad \div \text{「実績引用期間の日数} \\ &= (20.00\text{円} \times 182\text{日間} + 25.00\text{円} \times 183\text{日間}) \div 365\text{日間} \\ &= 22.50\text{円}\end{aligned}$$

○令和8年度以降の要綱での計算

$$\begin{aligned}\text{「平均賃率」} &= \text{「停留所相互間総運賃額(基準期間)」} \div \text{「停留所相互間総キロ} \\ &= 20,000\text{円} \div 1,000\text{km} \\ &= 20.00\text{円}\end{aligned}$$

◎R8年度 交通DX・GXによる経営改善支援事業等事務局
NTTドコモビジネス株式会社

◎事務局特設HP : <https://www.kotsu-dxgx-hojo.go.jp/>
国交省HP : https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr3_000029.html

交通DX・GXによる経営改善支援事業

運行管理や自動シフト作成、勤怠管理システムの導入により、現場のDX化を支援します

旅客自動車運送事業における人材確保支援事業

採用イベントへの参加や実技講習、運転士向け研修の実施による人材確保を支援します

バリアフリー化設備等整備事業

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入、乗り場の環境整備を支援します

交通サービス利便向上促進事業

多言語案内タブレットやサイネージ、キャッシュレス決済機器の導入を支援します

地方ゲートウェイの刷新事業

空港や駅の乗り場の新設や環境改善、WEBカメラやサイネージの導入を支援します

観光二次交通の高度化事業

車両導入/配車管理システム、公共・日本版ライドシェアの運転者募集や端末導入を支援します

補助事業内容

対象事業者 **交通サービス提供事業者**
※詳細は公募要領をご確認ください

支援内容 補助率 原則 **1/4～2/3** まで
※各補助事業によって異なります。詳細は公募要領をご確認ください

アカウント登録 2026年 **4月27** 日(月) 14:00～**5月22** 日(金) 15:00 締切
※交付申請の前に「アカウント登録」が必要となります。必ず期間内にアカウント登録を事前に行ってください

交付申請期間 2026年 **4月27** 日(月) 14:00～**5月29** 日(金) 15:00 締切
※交付申請期間内に、アカウント登録と交付申請の両方を完了している必要があります
※上記期間外はいかなる事情においても、交付申請の受付はできかねます

実績報告期限 2027年 **2月26** 日(金) 15:00 締切
※事業開始は交付決定を受けた後に実施可能です
※補助事業者は、補助事業終了後、事業完了実績報告フォームから期限までに必ず事業完了実績報告を行ってください

☑ 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DX・GX等による経営改善に資する取組に対して支援します。

補助対象事業者 乗合バス関係・貸切バス関係・タクシー関係・公共ライドシェア関係・日本版ライドシェア関係

補助対象内容

各種システム等

運行管理支援、業務日報自動作成、車両動態管理、運行計画作成支援、ODデータ・乗降人数など自動集計システム、その他別表に記載されているメニュー、もしくは"経営改善に資する"システムの導入

補助率 1/2

決済機器の導入

クレジット決済機器、交通IC決済機器、二次元コード決済機器、その他キャッシュレス決済機器の導入

補助率 1/3

※詳細は公募要領・別表をご確認ください。

事業申請書

準備中です。

☎ 旅客自動車運送事業における人材確保支援事業

二種免許取得、採用活動など、人材確保のために行う取組を支援します。

補助対象事業者 **乗合バス関係・貸切バス関係・タクシー関係・公共ライドシェア関係・日本版ライドシェア関係**

補助対象内容

二種免許取得のための教習

教習所の受講費用、試験費用、免許取得に伴う関連費用など、タクシー・バス運転士等の確保を目的とする事業

補助率 1/2または1/3

採用活動

求人広告費（Web広告、求人媒体掲載）、採用サイト制作・改修、会社説明会の実施費用など※一部対象外

補助率 1/2または1/3

設備の整備

女性運転士の確保のため、女性用トイレ、仮眠施設等の改修にかかる費用

補助率 1/2または1/3

※詳細は公募要領・別表をご確認ください。

事業申請書

準備中です。

バリアフリー化設備等整備事業

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性向上の促進等を図るための取組を支援します。

補助対象事業者 乗合バス関係・タクシー関係

補助対象内容

ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率 1/4又は通常車両価格との差額の1/2のいずれか少ない額

※メニューによって上限金額等が異なります。別表をご確認ください。

福祉タクシーの導入(UDタクシー含む)

補助率 1/3

※メニューによって上限金額・上限台数が異なります。別表をご確認ください。

バスターミナル及びタクシー乗り場の移動円滑化、待合・乗継環境の向上、情報提供

段差の解消(※)、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、バス・タクシー車両の移動円滑化に要する改造費等

補助率 1/3

※詳細は公募要領・別表をご確認ください。

事業申請書

準備中です。

交通サービス利便向上促進事業

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、キャッシュレス決済の普及等に関する個別の取組に対して支援します。

補助対象事業者 乗合バス関係・貸切バス関係・タクシー関係・公共ライドシェア関係・レンタカー関係

補助対象内容

リフト付きバス

補助率 1/4又は通常車両価格との差額の1/2のいずれか少ない額

※通常車両価格はリフトを取り付けない同型車両の価格とする

ジャンボタクシー

補助率 1/3

※1両当たりの補助上限は60万円。補助対象は新車に限る

電源装置

情報端末への電源供給機器、非常用電源装置

補助率 1/2

その他利便向上促進事業

連節バス、PTPS車載器等、BRTの停留施設の整備、サイクルバス、水陸両用バス、オープントップバス、上記以外のバス、多言語案内用タブレット、多言語翻訳システム機器、決済機器の導入等 その他別表に記載されているメニューの導入

補助率 1/3

※詳細は公募要領・別表をご確認ください。

事業申請書

準備中です。

☎ 地方ゲートウェイの刷新事業

二次交通への円滑なアクセスに資する乗場環境の整備・改善に資する以下の取組に対して支援します。

- ・ 二次交通への円滑なアクセスに資する乗り場の設置
- ・ 既存の乗場の改良等二次交通への円滑なアクセスを目的とした乗り場環境の改善整備
- ・ 乗場の混雑状況確認のための監視カメラの設置
- ・ 乗場の混雑状況を表示するためのサイネージの設置 等

補助対象事業者 乗合バス関係・貸切バス関係・タクシー関係・公共ライドシェア関係・日本版ライドシェア関係・レンタカー関係

補助対象内容

二次交通への円滑なアクセスに資する乗り場の設置、二次交通への円滑なアクセスを目的とした乗車環境の整備改善(その他機器の設置・導入)

補助率 1/3

※メニューによって上限金額等が異なります。別表をご確認ください。

WEBカメラ／サイネージの設置・導入

補助率 1/3

※メニューによって上限金額等が異なります。別表をご確認ください。

※詳細は公募要領・別表をご確認ください。

事業申請書

準備中です。

観光二次交通の高度化事業

訪日外国人旅行者が円滑に移動できる環境を整備するため、観光地における二次交通の充実に資する日本版ライドシェア・公共ライドシェアの導入を支援します。

補助対象事業者 **公共ライドシェア関係・日本版ライドシェア関係**

補助対象内容

車両導入(購入・リース)

配車管理システムの構築・導入に係る諸費用 車体標示の導入、ドライブレコーダーの設置・導入 その他の運行に必要な整備の導入等

補助率 2/3

※車両を購入する場合は上限があります。別表をご確認ください。

多言語対応機能等の端末の構築・導入に係る諸費用、公共・日本版ライドシェア導入時における運転者募集

補助率 2/3

※詳細は公募要領・別表をご確認ください。

事業申請書

準備中です。