

地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について

- 地域公共交通の「リ・デザイン」の全国での早期実装に向けて -

令和5年10月

国土交通省

総合政策局 / 都市局 / 鉄道局 / 物流・自動車局
公共交通政策部門

1. 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

2. 法律

地域交通法改正の概要

3. 予算・地方財政措置

- ① 地域公共交通リ・デザイン予算一覧（令和4年度補正予算・令和5年度予算）
- ② 地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）
- ③ 都市・地域交通戦略推進事業（社会資本整備総合交付金・補助金）
- ④ エリア一括協定運行事業（令和5年度予算）
- ⑤ 共創モデル実証プロジェクト（令和4年度補正予算）
- ⑥ 自動運転実証調査事業（令和4年度補正予算）
- ⑦ 交通・観光連携型事業（令和4年度補正予算）
- ⑧ 鉄道からバスへの転換に関する支援

4. 財政投融资

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

5. 税制特例措置

一般乗合旅客事業者運送事業者に係る税制特例措置の創設

6. 交通とまちづくりの一体的な検討について

1. 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する**「交通DX」**、車両電動化や再エネ地産地消など**「交通GX」**、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創の「3つの共創」**、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

交通DX

自動運転

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ついて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進

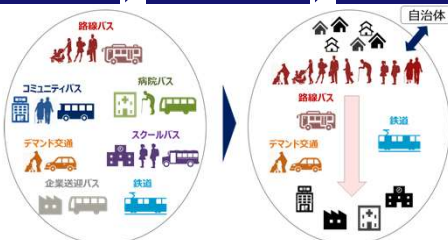


3つの共創

官民の共創

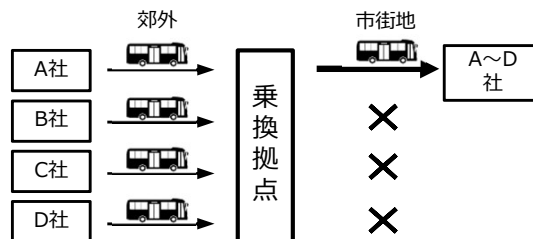
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



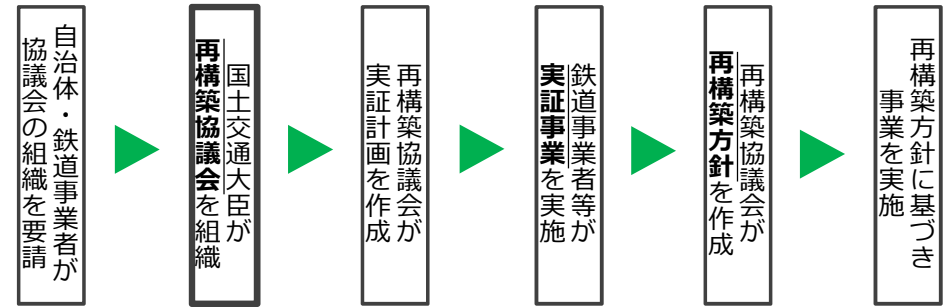
2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**国の努力義務**として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。 <予算>



(協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論)

※ J R 各社は、引き続き J R 会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。 <予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。 <予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
(※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。)

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築
(KPI) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

3. ①地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧(令和4年度補正予算・令和5年度予算)

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: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

●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



●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



自動運転バスの運行

●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



医療・介護×交通

エネルギー×交通

●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

●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、調査・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: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

交通・観光連携型事業 (令和4年度補正:200億円)

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



新規ツアー商品造成



地域交通活用イベント

訪日外国人受入環境整備(交通) (令和4年度補正:163億円)

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



キャッシュレス決済

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:約5492億円の内数等)

●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: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

3. ②社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)

基幹事業

- 道路
 - 港湾
 - 河川
 - 砂防
 - 下水道
 - 海岸
 - 都市公園
 - 市街地整備
 - 住宅
 - 住環境整備
- 等

➡令和5年度からの拡充

- 「**地域公共交通再構築**」を追加
- 「市街地整備」の「**都市・地域交通戦略推進事業**」を拡充

効果促進事業

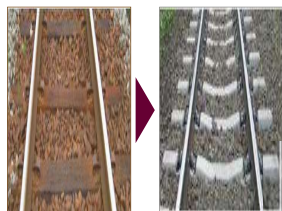
- 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- 全体事業費の2割目途**

地域公共交通再構築事業の概要

交付金事業者等 : 地方公共団体、補助対象経費の1/2

対象事業 : 地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備
※まちづくりとの相互連携等が要件

地方財政措置 : 鉄道施設 : 地方負担分について、地方債充当率100%、うち45%について交付税措置
バス施設 : 地方負担分について、特別交付税措置80%



軌道の強化
(高速化)



駅舎の
新改築・移設



既存施設の
撤去



GX/DX
鉄道車両



停留所
乗換所



営業所
車庫



充電施設
蓄電池



GX/DX
バス車両

3. ②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%を目途）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、再構築協議会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（原則輸送密度4,000人未満の線区）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

3. ③都市・地域交通戦略推進事業 - 社会資本整備総合交付金・補助金

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

- 補助対象者^{※1}：地方公共団体、法定協議会^{※2}、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
 - ※1 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（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
 - ※2 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）

路面電車・バス・鉄道等の公共交通の施設^{※3}

自由通路

ペDESTリアンデッキ

自転車駐車場

シェアサイクル設備

駐車場(P&R等)

駅舎の地域拠点施設への改修・減築

公共交通施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等

交通結節点整備

自立分散型エネルギー施設

バリアフリー交通施設

荷捌き駐車場

地区交通戦略に基づく街路空間再構築・利活用

社会実験

スマートシティの推進

情報化基盤施設^{※4}の整備

デジタルの活用に係る社会実験

交通まちづくり活動の推進

※3 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可能

※4 情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設、サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等

3. ③都市・地域交通戦略推進事業 - 社会資本整備総合交付金・補助金

- 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・具体的に位置つけた場合に、

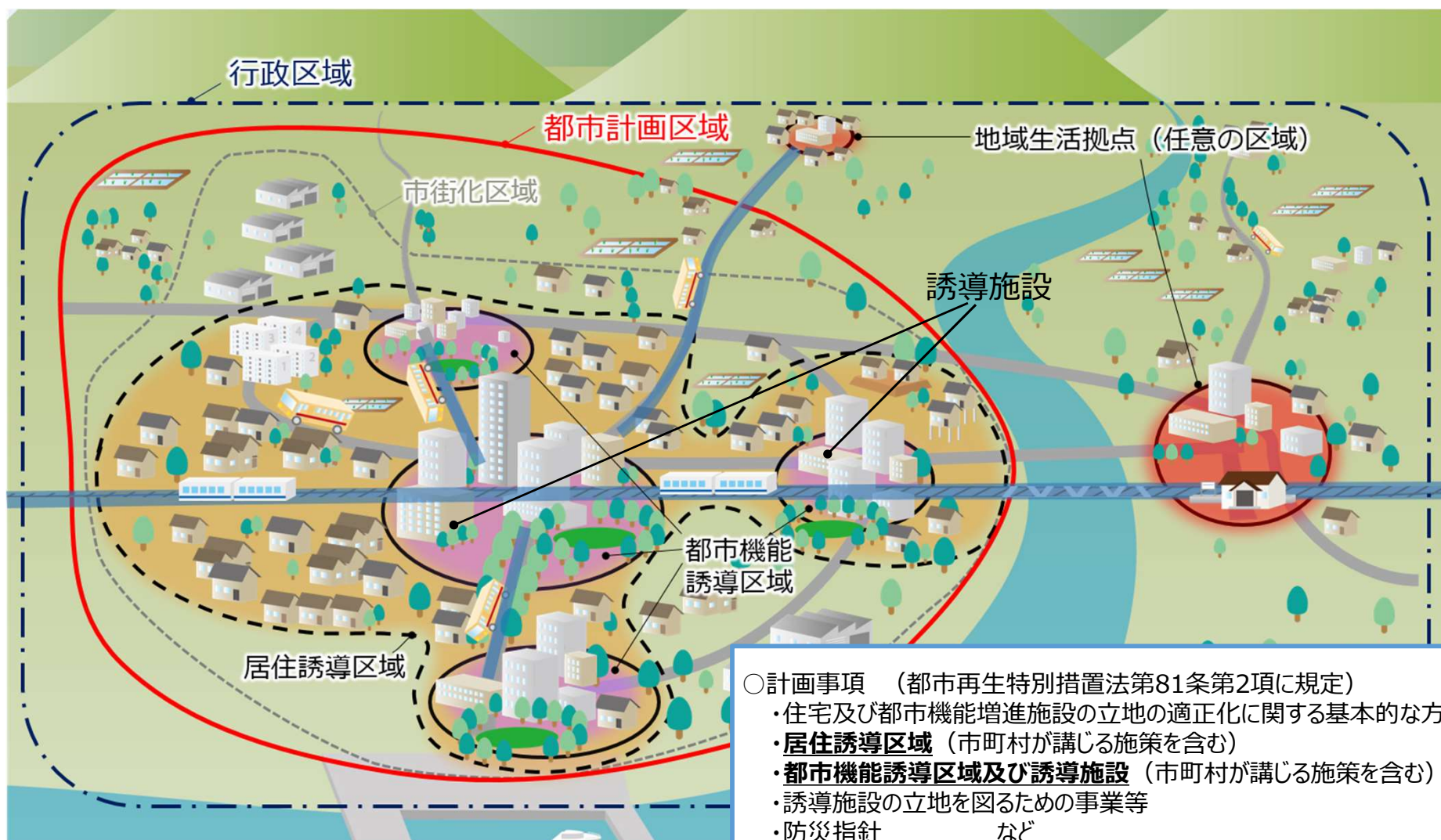
- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をかさ上げ（1 / 3 ⇒ 1 / 2）

※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



3. ③(参考)立地適正化計画とは

- 立地適正化計画は、都市計画区域が指定されている市町村において、市街化区域（非線引き都市計画区域においては都市計画区域）の範囲に居住誘導区域と都市機能誘導区域、防災指針を定め、持続可能な都市構造への転換を推進する制度。
- 区域を定めるのみならず、様々な事業を位置づけることが可能。
- 関連する市街化区域外（都市計画区域外を含む）の将来像についても、幅広く記載が可能。



3. ②地域公共交通再構築事業 - 要件・交付対象事業・国費の算定方法

○地域公共交通再構築事業

地域づくりの一環として、利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を実現するため、地域におけるまちづくりや観光の振興に関する施策と連携しつつ、中長期的に必要な地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備等を行う事業

①要件

- 一 本事業の実施自治体が、地域公共交通特定事業に関する事項が定められた **地域公共交通計画又は再構築方針を作成**していること
- 二 **地域公共交通特定事業の実施計画**（鉄道事業再構築事業実施計画、地域公共交通利便増進計画など）の **大臣認定**を受けていること
- 三 当該自治体が、地域公共交通の活用に関する取組が記載された、**まちづくり計画**（立地適正化計画その他のまちづくり・観光振興計画）を**作成**していること
- 四 地域公共交通特定事業の実施計画において、地域公共交通の**利用者数、事業収支、国・自治体の支出額に関する目標**が定められていること
- 五 地域公共交通特定事業の実施計画において、本事業による施設整備を含めた **地域公共交通の利用促進施策に関する事項が記載**されていること

②交付対象事業

- 一 **鉄道施設**の整備等に関する、駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備、その他の事業の実施に必要な施設整備に関する事業
- 二 **鉄軌道からバス等への転換を行う場合**の、停留所、車庫・営業所、バスロケ関連設備、EVバス関連設備、線路設備、電路設備、信号保安設備その他の事業の実施に必要な施設整備に関する事業
- 三 **バス施設**の整備等に関する、停留所、車庫・営業所、バスロケ関連設備、EVバス関連設備その他の事業の実施に必要な施設整備に関する事業

※三のバス施設は、**地域公共交通確保維持改善事業費補助金(欠損補助)の補助対象事業者に関する施設**に限定

- 四 **整備計画**の作成に関する事業

③国費の算定方法

<基幹事業の事業費>

- ・自治体を実施する事業 : 事業費*の1/2
- ・自治体の間接補助事業 : 事業費*の1/2を上限として、自治体補助額の1/2
- ※JR3社・大手民鉄の事業は、**事業費の2/3を事業費のベースとして算定**

<対象となる事業費>

- 一 **鉄道施設に関する事業**（②一）
鉄道事業再構築事業実施計画に基づく事業における、鉄道施設の設計費、施設整備費
- 二 **バス等転換に関する事業**（②二）
軌道運送高度化実施計画、**道路運送高度化実施計画**、**地域公共交通利便増進実施計画**に基づく事業における、設計費、施設整備費
- 三 **バス施設に関する事業**（②三）
道路運送高度化実施計画、**地域旅客運送サービス継続実施計画**、**地域公共交通利便増進実施計画**に基づく事業における、バス施設の設計費、施設整備費
- 四 **整備計画作成に関する事業**（②四）
現況調査、利用促進策・地域公共交通の活用方策等に関する総合的な計画の立案、整備手法の調査、交通実験等に要する費用

<効果促進事業の事業費>

社会資本整備総合計画の目標を実現するため基幹事業と一体となってその効果を一層高めるための必要な事業（**効果促進事業の合計額は、計画ごとに、交付対象事業の全体事業費の20/100を目途**）

- ・自治体を実施する事業 : 事業費*の1/2
- ・自治体の間接補助事業 : 事業費*の1/2を上限として、自治体補助額の1/2
- ※JR3社・大手民鉄の事業は、**事業費の2/3を事業費のベースとして算定**

※ 効果促進事業で導入可能な車両は、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両などの先進的な車両に限る。

3. ②先進車両導入関連事業の創設

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を創設。 ※対象車両は、地域公共交通再構築事業で導入する場合と同じ

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両など**先進的な車両**の導入や、その機能改良・高度化についての実証研究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、機能改良・高度化の実証研究に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業（ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業）

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両など**先進的な車両**であって、**観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等**を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、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、機能改良に関する経費 ※かつ、観光車両としての機能を備えた車両

（補助率） 補助対象経費の1/2

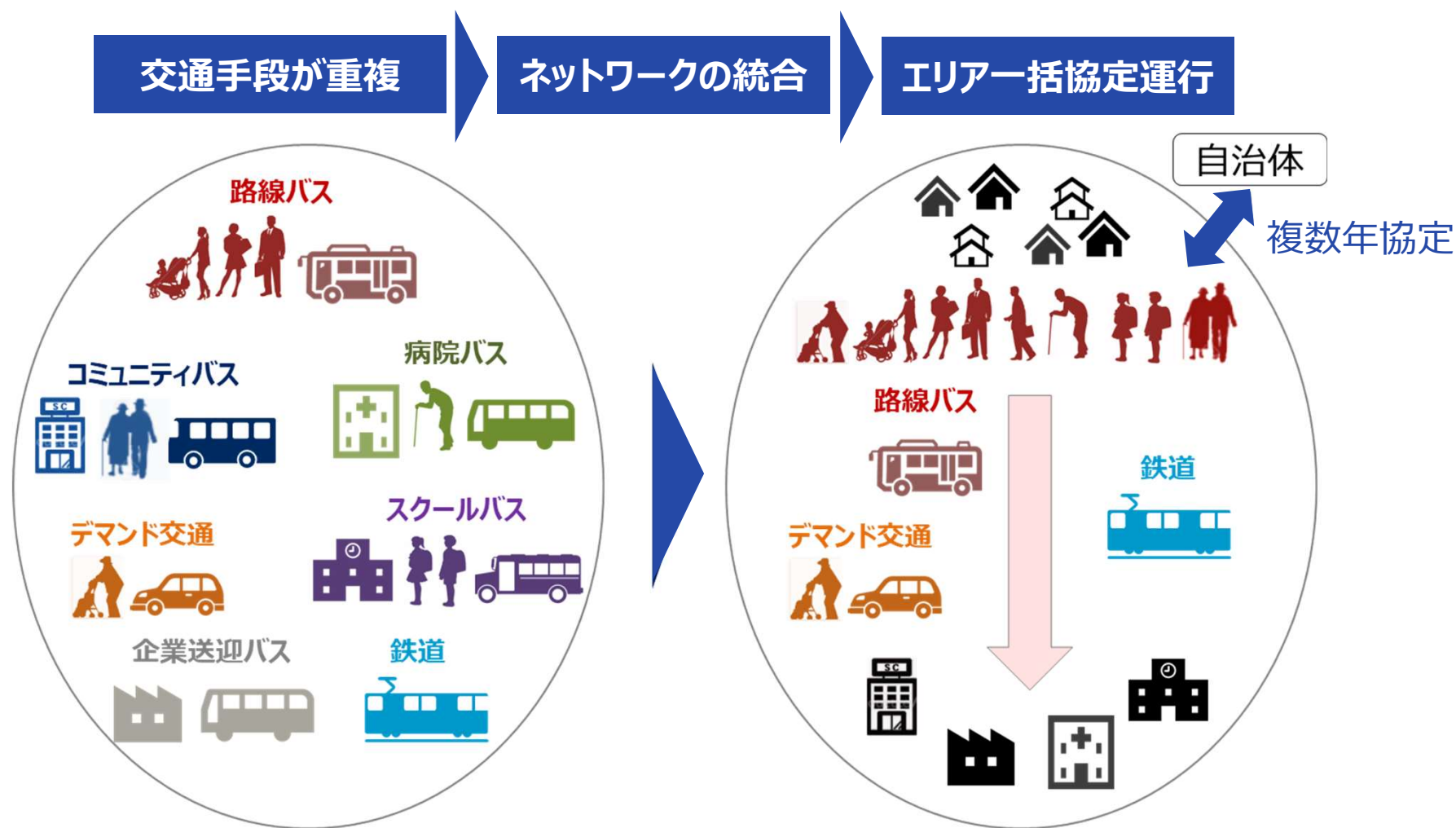
（補助対象事業者） 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※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）

3. ④エリア一括協定運行事業

- 自治体と交通事業者は、**複数年かつエリア単位**で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 国は、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該**支援額を初年度に明示**。
- 協定期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に帰属。次の協定期間には**要補助額が減少**。



3. ④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)

○補助金交付要綱に基づく申請フロー

- ①自治体が、地域公共交通計画に、エリア一括協定運行事業に係る地域公共交通利便増進事業に関する事項（事業概要、実施期間等）を定める
- ②自治体が、交通事業者との間で、エリア一括協定を締結する
- ③自治体が、地域公共交通利便増進実施計画の大臣認定を受ける
- ④法定協議会が、交付要綱に基づいて、エリア一括協定運行事業の補助を申請する

①エリア一括協定運行事業の定義（第18条の3）

- ・地方公共団体が、乗合バス事業者その他の交通事業者との間において、
- ・交通サービス購入費、実施区域、実施期間、運行系統、運行回数、費用負担その他の実施方法に関する協定を締結し、
- ・当該協定に基づいて運行系統を運行する事業であって、
- ・利便増進計画に当該協定に定められた実施方法に関する事項が記載されたもの

②補助対象事業者（第18条の4）

法定協議会（複数の法定協議会も可）

③補助対象期間（第18条の4）

エリア一括協定運行事業に関する協定に定められた、前年度10/1～当該年度9/30を1年間とする、3～5年の期間

④補助対象事業の基準（第18条の5）

補助対象経費＝交通サービス購入費

- ・利便増進計画に定める事項として協定に記載された、
- ・実施期間における運行実施者による交通サービスの提供の対価として地方公共団体が支払う費用であって、
- ・エリア一括協定運行事業の運行系統について、その欠損額の合計を基礎として、地方公共団体と運行実施者との間で取り決められた額

補助金交付額

補助対象事業の実施期間を通じた補助金交付額総額に相当する額として、以下の算定方法により交付

$$\left(\text{本事業対象の全運行系統のうち、直近年度（＝2年前）に旧補助系統（＝幹線・フィーダー補助を受けていた系統）の補助金総額} \right) \times \text{実施期間年数} = \text{補助金交付額総額}$$

⑤利便増進計画の作成主体の考え方

- (1)原則として、複数市町村で利便増進計画を作成（複数市町村に跨る旧補助系統を含む事業のため）
- (2)例外として、単独市町村で計画作成（不参加市町村がある場合）
→不参加市町村の旧補助系統の部分を、現行補助の特例として距離等按分により補助額を分割
- (3)例外として、隣り合う市町村で別の計画作成（異なる別のエリア一括実施の場合）
→各市町村に係る旧補助系統の部分を、距離等按分により補助額を分割

⑥地域公共交通計画・利便増進計画への記載事項（第18条の6）

（地域公共交通計画）

- ・本事業における運行系統の当該地域における位置付け、必要性
- ・当該運行系統に係る事業及び実施主体の概要

（地域公共交通利便増進実施計画）

- ・協定に定められた交通サービス購入費、実施区域、実施期間、運行系統、運行回数、費用の総額、負担額その他の事業の内容・実施主体の詳細
- ・実施期間における国の補助金交付額総額 等

⑦二期目のエリア一括協定運行事業（第18条の5第4項）

1期目終了後、翌年又は翌々年から、2期目のエリア一括協定運行事業を実施する場合には、2期目の単年度交付額を以下の算定方法により交付

$$\left(\text{過去3年間の旧補助系統の交付額（※現行補助の基準で算定）の3年平均額} \right) < \text{1期目の単年度交付額}$$

⑧エリア一括協定運行調査事業（第147条～第150条、別表33）

補助対象経費

本事業を実施するに当たっての路線再編やダイヤ改善の検討、エリア一括内における対象系統の選定、住民への交通ニーズ調査、利用者データの分析 等

補助上限 上限1,000万円

3. ⑥自動運転による地域公共交通実証事業

継続

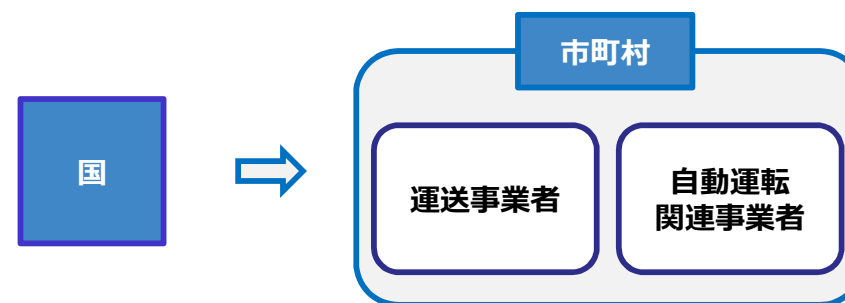
 令和5年度当初予算額 : 207億円の内数
 令和4年度二次補正予算額 : 415億円の内数

● 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の自動運転（レベル4）について、持続可能性（経営面、技術面、社会的受容性等）を検証するため、長期にわたり実証事業の実施が見込まれる事業を支援

<対象事業者（イメージ）>

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の検証
（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・運賃）
- ・ 自動運転技術の経営面、技術面の妥当性及び社会的受容性 等



自動運転・隊列走行BRT イメージ
(ソフトバンクHPより)

<対象事業のイメージ>

- ・ 鉄道の廃線跡における自動走行BRT
- ・ 定時定路線型の自動運転移動サービス
- ・ 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移動サービス

<補助対象経費>

- ・ 車両改造・自動運転システム構築費
- ・ 協議会・説明会開催経費
- ・ 実証運行の経費 等

3. ⑥自動運転による地域公共交通実証事業

- 自動運転について、**2025年度目途 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を達成**するため地方の実証事業を支援。**2023年度は30カ所程度**で実施できるよう支援。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略（2022年12月閣議決定）

2022年度

- 全国から22件の応募。うち、4件を採択。

長野県塩尻市



信号機等との連携

北海道上士幌町



雪の中での実証

滋賀県大津市



磁気マーク上を走行

愛知県日進市



市中心部での実証

2023年度

自動運転実装化元年

- 支援地域の拡大

支援地域数

4カ所⇒**30カ所程度**



自動運転・隊列走行BRT イメージ
(ソフトバンクHPより)

※このほか、次年度以降の実証を見据え5つの自治体に車両の技術開発費等の一部を補助（茨城県境町、茨城県常陸太田市、新潟県佐渡市、兵庫県三田市、沖縄県北谷町）

交通・観光連携型事業(地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化)

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、航空関係事業者等 最低1者)

【観光事業者】 (観光関係事業者等 最低1者)



バス事業者



鉄道事業者



旅客船事業者



航空関係事業者



宿泊施設



旅行会社



観光施設

支援事業例

事業費の1/2を補助 (イベント開催、企画乗車船券、プロモーション、実証運行、車両導入・改造等の経費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

3. ⑧鉄道からバスへの転換に対する支援

○バスへの転換にあたり、**地域のまちづくり**や**住民の生活様式**も踏まえ、**利便性の向上**を実現するために以下の支援を実施。

- ・通院通学需要や、他の交通機関との乗り継ぎを考慮した、**増便**や**きめ細やかなダイヤ**の設定
- ・地域の交流拠点や学校・病院の場所を踏まえた**停留所**の設定

項目	支援内容	補助メニュー		
①車両	バリアフリー対応バスの車両購入補助 (補助率：1 / 2等)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域公共交通確保維持改善事業 ➢ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 ➢ 社会資本整備総合交付金 [拡充] 		
②運行費	運行費の欠損補助 (補助率：1 / 2)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域公共交通確保維持改善事業 		
③施設	停留所、待合所、営業所、電気自動車の充電器等の整備補助 (補助率：1 / 3等)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 社会資本整備総合交付金[拡充] ➢ 地域公共交通確保維持改善事業 ➢ バス事業者の固定資産税の減免 [新規] 		
④デジタル化	ICカード、バス位置情報アプリ、Wi-fi、GTFS等の整備補助 (補助率：1 / 3)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 		
⑤電動バス自動運転	電動バス導入費、自動運転の実証運行経費の補助 (補助率：1 / 3等)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業 ➢ 地域公共交通確保維持改善事業等 		

4. 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）

※地域交通法に基づく制度

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）

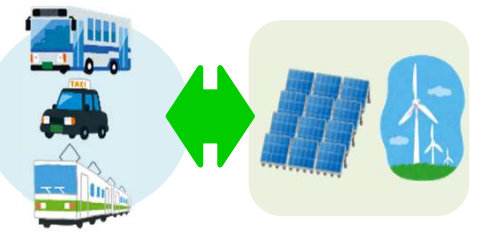
交通DXの支援対象（例）

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



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



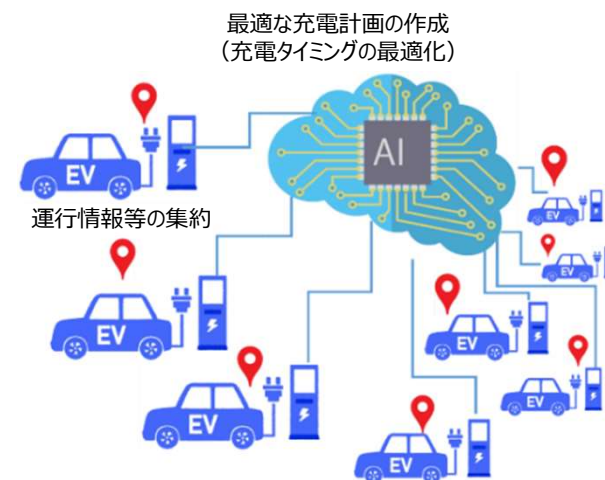
融資対象イメージ① (交通DX)

- 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を推進する。
- これにより、外国人旅行者を含む利用者のキャッシュレス決済環境の整備、窓口業務の効率化を図る。更に、利用者データを活用し運行路線・ダイヤの効率化等を実施する。
- これらを通じ、利用者の利便性向上や事業者の経営力強化を推進することによって、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る。



融資対象イメージ② (交通GX)

- EVタクシーの大規模導入と、その運用を可能にするための配車システムに給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を推進する。
- これにより、車両・充電設備の最適配置、給電時の機会損失減少、電気代低廉化等を図る。
- これらを通じ、事業者の経営効率化を通じた持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保を図るとともに、2035年の乗用車新車販売に占める電動車の割合を100%とする政府目標※1の達成に貢献する。

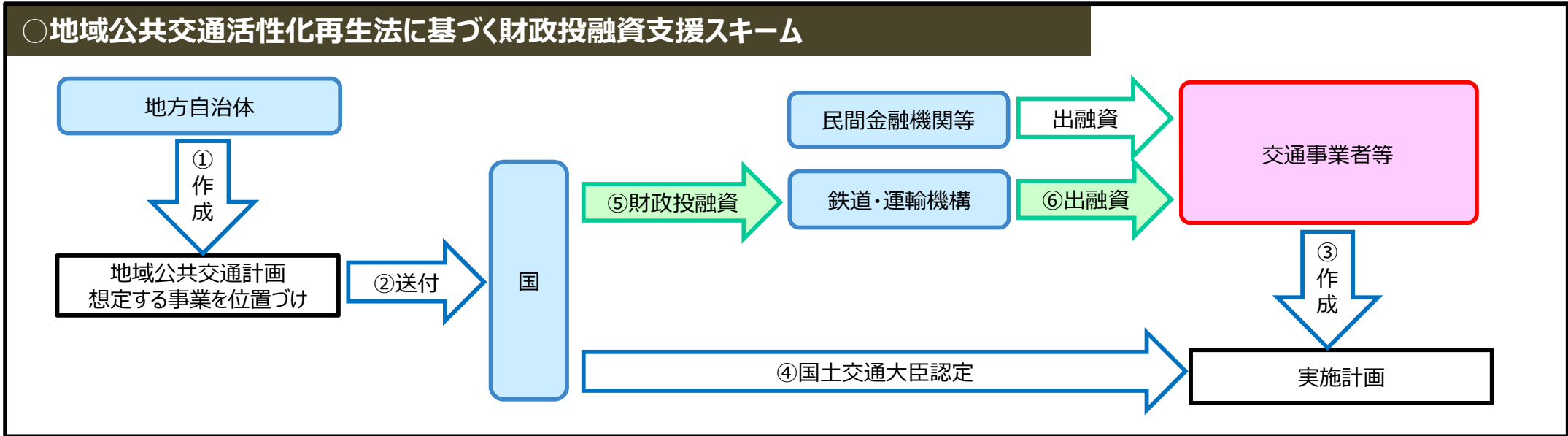


※1：グリーン成長戦略（令和3年6月18日策定）

4. 地域交通法に基づく支援の枠組み

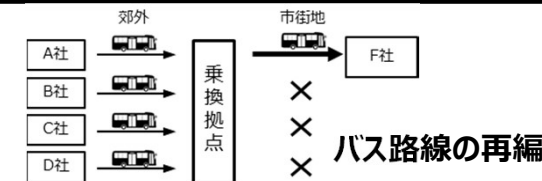
【制度の概要】

- 地域交通ネットワークの持続可能性を確保するため、道路運送サービスの高度化を図る事業や利便性の向上を図る事業を認定し、認定された事業の実施に必要な資金を鉄道・運輸機構を通じて支援する。



これまでの支援対象事業

- バス事業について、定時性、速達性、快適性等の向上を図る事業
- ・BRT (Bus Rapid Transit) の導入
 - ・バス路線の再編



追加された支援対象事業

バス、タクシー、鉄道等のDX・GXによる利便性向上と経営力強化を図る事業

- ・交通DX：汎用型キャッシュレス決済への刷新
- ・交通GX：EV車両、エネルギーマネジメントシステムの導入 等



電気バス



充電設備



汎用型キャッシュレス

(参考)よくあるご質問①

○DX・GXならどのような取組でも対象なのか。

→政策的意義の高い長期、多額、大規模な投資を支援するという財政投融資の性質上、思い切ったDX・GX投資へのチャレンジが対象になります。
(そのため、例えばEVを1台試しに導入するといった場合は補助制度をご活用ください。)

○地方自治体からの補助や同様の金融支援（いわゆる裏負担）は必要なのか。

→必要ありません。

○国の補助金や自治体の補助金と重ねて、財投を活用することはできるか。

→可能です。財投を活用する取組は、政策的意義の高いものであることから、国の補助金を併用するケースが多いと考えています。多くの補助金では、事業者の負担が生じるため、その部分にこの財投を活用いただくことも考えられるかと思えます。

○本制度の出資・貸付対象は交通事業者だけか。

→事業に対して出資・貸付が行われるため、対象は交通事業者に限りません。交通事業者と連携して取り組む事業者（例：IT事業者、車両リース会社、自治体等）も対象になります。

○地域公共交通計画への道路運送高度化事業に関する記載は、どの程度の分量になる想定か。

→例えば資金計画等の事業経営に関する記述は必要ありませんので、他の特定事業と同様、数ページ以内となるものと想定しています。具体的な案件に応じて個別にご相談ください。

(参考)よくあるご質問②

○道路運送高度化事業計画の大臣認定に必要な要件はどのようなものか。

→政策的意義に加えて、事業実施の確実性等を把握することになります。具体的には資金計画を含めた事業計画等を確認させていただくことになります。具体的な案件に応じて個別にご相談ください。

○計画の大臣認定を受ければ出融資を受けられるのか。

→財投機関たる（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構による金融審査が必要になります。融資契約は財投機関と締結することになります。

○財政投融资の貸付利率はどの程度か。

→貸付期間等により異なりますが、例えば、9月1日時点での、償還期限8年、固定金利、据置なしの場合は、0.3%です。利率については、毎月財務省が一定の計算式に基づき公表しています。

https://www.mof.go.jp/policy/filp/reference/flf_interest_rate/index.htm

これら以外のご質問や、個別の事業についてのご相談については、以下の担当者にお問合せください。

総合政策局 参事官（交通産業）室

松田、益塚、水口、渡辺

Tel : 03-5253-8275（直通）

5. 一般乗合旅客自動車運送事業者に係る税制特例措置(固定資産税・都市計画税)

地域公共交通の確保に取り組む乗合バス事業者が、カーボンニュートラル等への対応としてEVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地(当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。)に係る固定資産税及び都市計画税を軽減する特例措置(R5税制改正で新設)。

施策の背景

- 乗合バス事業は輸送人員の減少による厳しい経営環境にある中でも、「地域公共交通の最後の砦」として生活に必要な交通サービスを提供し続けることが期待される。
- EVバスは、低騒音による静穏な車内環境、円滑な加速性能による揺れの低減及び高齢者等の車内事故の防止などの点において利便性・安全性の高いものであり、EVバスの導入によって地域公共交通の活性化を実現することが期待される。

特例の内容

1. 対象資産

EVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地(当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。)

※地域公共交通計画で市町村が位置づけた路線のうち、EVバスが導入される営業所において運行する路線を維持することが一般乗合旅客自動車運送事業者が定める道路運送高度化実施計画で担保された場合に限る。

2. 特例率

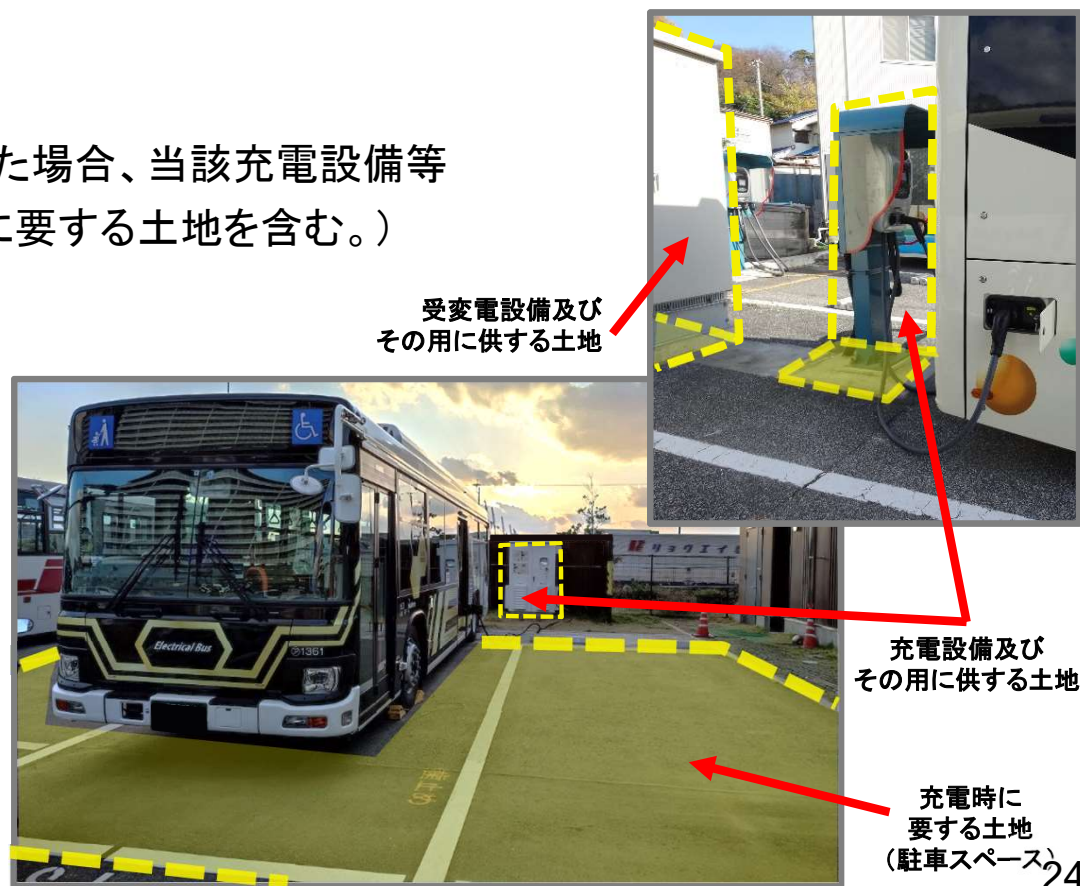
1/3 (最初の5年度分)

3. 適用期限

令和5年4月1日～令和10年3月31日(5年間)

4. その他

改正地域交通法の「道路運送高度化事業」にEVバスを用いた事業を新設(第2条第7号ハ)。



5. 一般乗合旅客自動車運送事業者に係る税制特例措置(固定資産税・都市計画税)

特例の内容

- ・本特例措置を受けるためには、改正地域交通法に基づき、地方公共交通計画及び道路運送高度化実施計画を作成する必要があります。
- ・地方公共交通計画は地方公共団体が作成し、道路運送高度化実施計画は乗合バス事業者が作成し国土交通大臣の認定を受けます。
- ・両計画に基づいて、乗合バス事業者がEVバスの充電施設を導入した場合に、①償却資産である充電施設及び②充電に必要な土地が固定資産税特例の対象（事業開始の翌年度から5年間固定資産税が1/3に減額）となります。

特例の対象

①償却資産である充電施設とは、

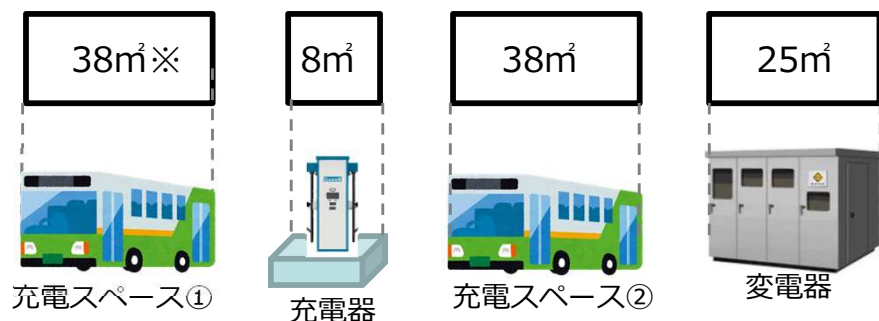
- ・電気自動車の充電のために必要な設備（例：キュービクルなどの変電施設や充電器）
 （充電施設等の償却資産は、改正地域交通法の施行日以後に取得したもの又は令和4年度補正予算若しくは令和5年当初予算の補助金で取得されたものを含みます。詳細は地方税法施行令をご覧ください。）

②充電に必要な土地とは、

- ・電気自動車の充電のために必要な設備を設置する土地（例：変電施設・充電施設が設置されている土地の面積）
- ・充電に際してバスを駐車するために必要な土地（例：EVバス駐車スペースのうち、充電施設のケーブルによって同時に充電施設に接続される台数分の土地の面積）

となります。

◆充電に必要な土地の例（同時に充電できる口数が2台分の場合）



- ・左記の例の場合、水平投影面積の $38+8+38+25=109\text{m}^2$ が充電に必要な土地の面積として、特例の対象になります。
- ・償却資産の土地面積は、変電施設・充電施設を設置するための台の水平投影面積になります。詳細は地方税法施行規則をご覧ください。

実施計画記載事項

①事業を実施する区域

- ・地域公共交通計画の区域内であること（〇〇県〇●●市区域内 等）

②事業の内容

- ・充電設備、変電設備およびE Vバス車両を配置する営業所の所在情報
- ・充電設備、変電設備および充電時の駐車スペースの配置や面積がわかる営業所の見取り図
- ・充電設備および変電設備の情報（数量、口数）
- ・電気自動車等の導入が予定されるバス路線の情報、（税制特例措置を受ける場合）上記営業所が管轄する路線情報
- ・E Vバス車両の台数および車両情報（大型車、中型車、小型車の車両区分）
- ・充電設備、変電設備およびE Vバス車両の導入に係るスケジュール

③事業の実施予定期間

- ・地域公共交通計画の期間内であること

④事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

- ・事業者の投資状況、国・地方公共団体の補助金
- ・（JRTTの出融資を受ける場合）見込み額、変電設備、充電器及びEVバスの取得額、調達主体
- ・（税制特例を受ける場合）見込み額、リースの有無、リースの減額見込み額

⑤事業の効果

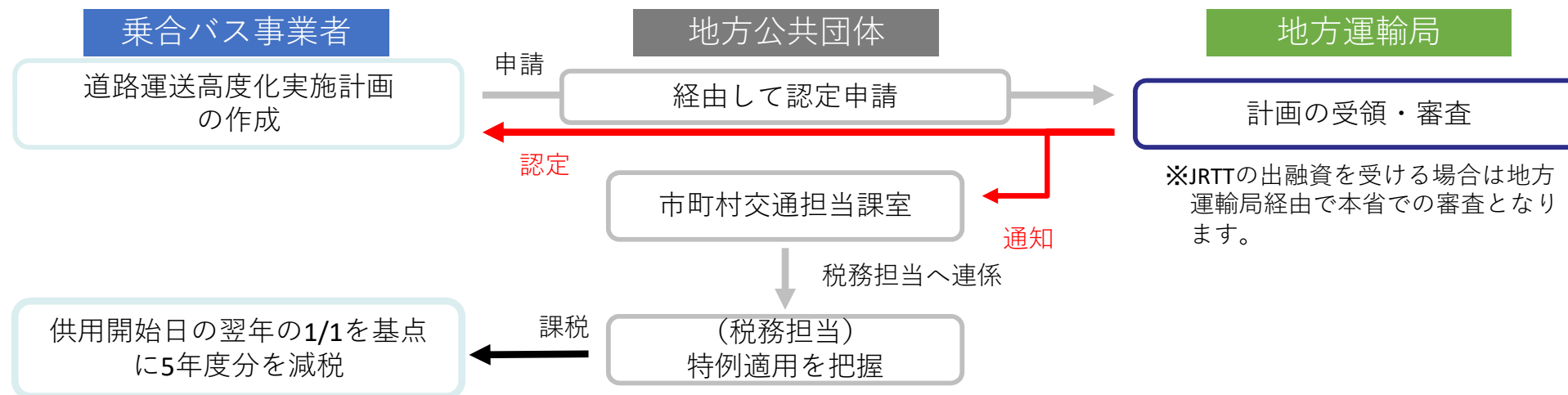
- ・地域交通法および基本方針の趣旨を満たす効果（定量的な目標が難しい場合は定性的に記載）
（例）EVの導入により、車内における安全性を向上させ、車内事故件数〇%の減少を図る。
（例）排気ガスを排出せず車内における静穏を確保するEVの導入により地域の環境負荷の低減（CO2削減など）

留意事項

- ・本税制特例の適用を受けるためには、乗合バス事業者が、地域公共交通計画で市町村が位置づけた路線のうち電気自動車が導入される営業所において運行する路線を、計画期間において継続して運行することを道路運送高度化実施計画に記載し、国土交通大臣の認定を受けることが必要です。
- ・計画通りの路線の維持ができない場合は勧告等の対象となり、最終的には認定の取消しもあり得ます。

道路運送高度化実施計画の作成スキーム

- 道路運送高度化実施計画は、乗合バス事業者が作成します。
- 地方公共団体は、道路運送高度化実施計画が地域公共計画に沿ったものになっているか確認の上、運輸局に申請します。



●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(抜粋)

(道路運送高度化実施計画の認定)

第十四条 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、道路運送高度化実施計画が地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を経由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該道路運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その道路運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

- 一 道路運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
- 二 道路運送高度化実施計画に定める事項が道路運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。
- 三 道路運送高度化実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業について、その内容が道路運送法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、同法第七条各号のいずれにも該当しない場合であること。

4 (略)

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。

6～9 (略)

(参考) 地域交通法・地方税法

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

七 道路運送高度化事業道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業(以下「一般乗合旅客自動車運送事業」という。)又は同法による一般乗用旅客自動車運送事業(以下「一般乗用旅客自動車運送事業」という。)について、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の運送サービスの質の向上を図るために行う事業であって、次に掲げるものをいう。

イ 一般乗合旅客自動車運送事業者が輸送力を増加させ、効率的に運送を実施するために行う事業であって、道路管理者、都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)その他国土交通省令で定める者が講ずる走行円滑化措置(車線の増設、優先通行帯の設置その他の自動車の円滑な走行に資する措置をいう。)と併せて、連節バス(二以上の車室が連結された自動車であってそれぞれの車室の間を旅客が往来できる構造のものをいう。)その他の輸送力の確保に資するものとして国土交通省令で定める要件を満たす自動車を用いるもの

ロ 一般乗合旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者が円滑な運送の実施を確保するために行う事業であって、運行経路指示システム(官民データ活用推進基本法(平成二十八年法律第百三号)第二条第二項に規定する人工知能関連技術を活用した情報システムであって運転者に対して目的地までの最も効率的な経路を指示するためのものをいう。)その他の先端的な技術を活用することにより旅客の運送に要する時間(運送の申込みから運送の開始までに要する時間を含む。)の短縮に資するものとして国土交通省令で定める要件を満たす設備を用いるもの

ハ 一般乗合旅客自動車運送事業者が車内における静穏を確保し、及び車内における安全性を向上させるために行う事業であって、電気自動車(専ら電気を動力源とする自動車をいう。)その他の車内における騒音及び振動の程度が低く、かつ、車内における旅客の転倒を防止する観点から優れた加速及び減速の性能を有する自動車を用いるもの

●地方税法

(固定資産税等の課税標準の特例)

附則第十五条

46 道路運送法第三条第一号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業を經營する者(同法第五条第一項第三号に規定する路線定期運行を行う者に限る。)が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第十四条第三項の規定による認定を受けた同法第十三条第一項に規定する道路運送高度化実施計画に基づき実施する同法第二条第七号に規定する道路運送高度化事業(同号ハに掲げるものに限る。以下この項において「特定道路運送高度化事業」という。)の用に供する電気自動車(電気を動力源とする自動車で内燃機関を有しないものをいう。)で総務省令で定めるものの充電の用に供する土地及び償却資産で政令で定めるものに対して課する固定資産税又は都市計画税の課税標準は、第三百四十九条、第三百四十九条の二又は第七百二条第一項の規定にかかわらず、当該土地及び償却資産が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和五年法律第十八号)附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日から令和十年三月三十一日までの期間内に最初に特定道路運送高度化事業の用に供された日(以下この項において「供用開始日」という。)の属する年の翌年の一月一日(供用開始日が一月一日である場合には、同日)を賦課期日とする年度から五年度分の固定資産税又は都市計画税に限り、当該土地及び償却資産に係る固定資産税又は都市計画税の課税標準となるべき価格の三分の一の額とする。

(参考) 地方税法施行令・地方税法施行規則

●地方税法施行令

(固定資産税等の課税標準の特例の適用を受ける固定資産の範囲等)

附則第十一条

50 法附則第十五条第四十六項に規定する土地で政令で定めるものは、次に掲げるものとする。

一 次項に規定する設備の用に供する土地で総務省令で定めるもの

二 法附則第十五条第四十六項に規定する電気自動車(次項において「電気自動車」という。)が次項に規定する設備による充電に際して駐車するため必要な土地として総務省令で定めるもの

51 法附則第十五条第四十六項に規定する償却資産で政令で定めるものは、電気自動車の充電のために必要な設備であつて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和五年法律第十八号)附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日以後に取得されたもの又は同日前に令和四年度の一般会計補正予算(第2号)若しくは令和五年度の当初予算により交付される補助金を受けて取得されたもので総務省令で定めるものとする。

●地方税法施行規則

(政令附則第十一条第二項第一号の倉庫等)

附則第六条

88 法附則第十五条第四十六項に規定する電気自動車で総務省令で定めるものは、電気自動車(燃料電池自動車を除く。)とする。

89 政令附則第十一条第五十項第一号に規定する土地で総務省令で定めるものは、同条第五十一項に規定する設備を設置するための台の水平投影面積に相当する土地とする。

90 政令附則第十一条第五十項第二号に規定する電気自動車が充電に際して駐車するため必要な土地として総務省令で定めるものは、次項に規定する充電設備により同時に充電することができる電気自動車(法附則第十五条第四十六項に規定する電気自動車をいう。次項において同じ。)の台数に三十八平方メートルを乗じて得た面積(当該面積が実際に要した面積と著しく異なる場合にあつては、市町村長が調査した面積)に相当する土地(当該土地が法附則第十五条第四十六項に規定する者が有料で借り受けたものである場合にあつては、当該土地が同項の規定の適用を受けたことにより減少した当該土地に係る固定資産税額及び都市計画税額に相当する額がその賃料から減額されていることにつき国土交通大臣の証明を受けたものに限る。)とする。

91 政令附則第十一条第五十一項に規定する償却資産で総務省令で定めるものは、電気自動車に動力源として用いる電気を充電するための充電設備及び変電設備(当該充電設備及び当該変電設備が法附則第十五条第四十六項に規定する者が有料で借り受けたものである場合にあつては、当該充電設備及び当該変電設備が同項の規定の適用を受けたことにより減少した当該充電設備及び当該変電設備に係る固定資産税額に相当する額がその賃料から減額されていることにつき国土交通大臣の証明を受けたものに限る。)とする。

6. 交通とまちづくりの一体化(地域における議論の活性化に向けて)

- 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」によりその維持・活性化に取り組む。
- その際に、『交通分野のデータ分析を地域の多様な関係者間の議論に活かしていきたい』
『地域暮らしと一体的にとらえるために、交通データと沿線状況のデータを一体的に分析したい』
- そのような地域の思いの実現に向けたモデル的な取り組みを実施 (取り組みを通じて各種相談に対応)

交通のデータ (バスや鉄道の利用者数等)

○一部公開されている情報は存在

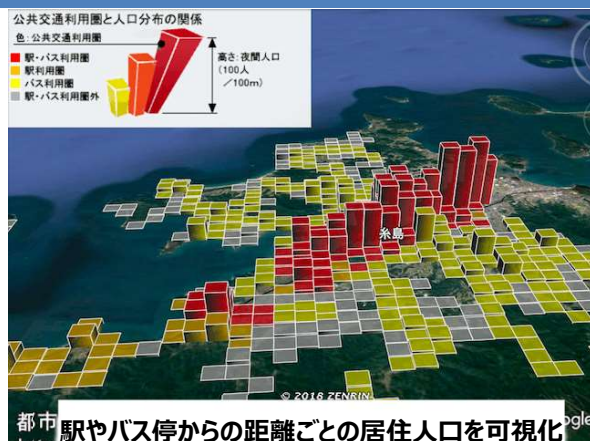
○地図等での可視化には加工が必要



事例：駅別乗降客データ (国土数値情報)

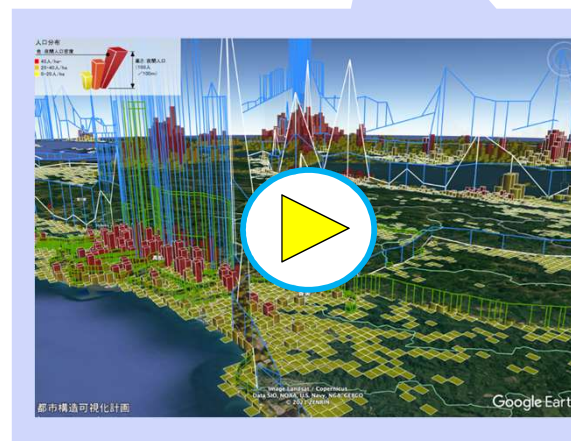
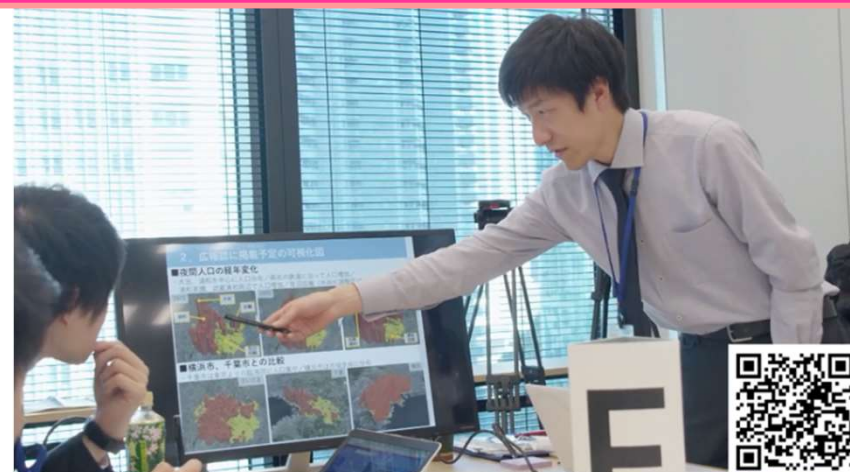
都市のデータ (沿線の状況など)

○比較的多くのデータが可視化され、一般公開



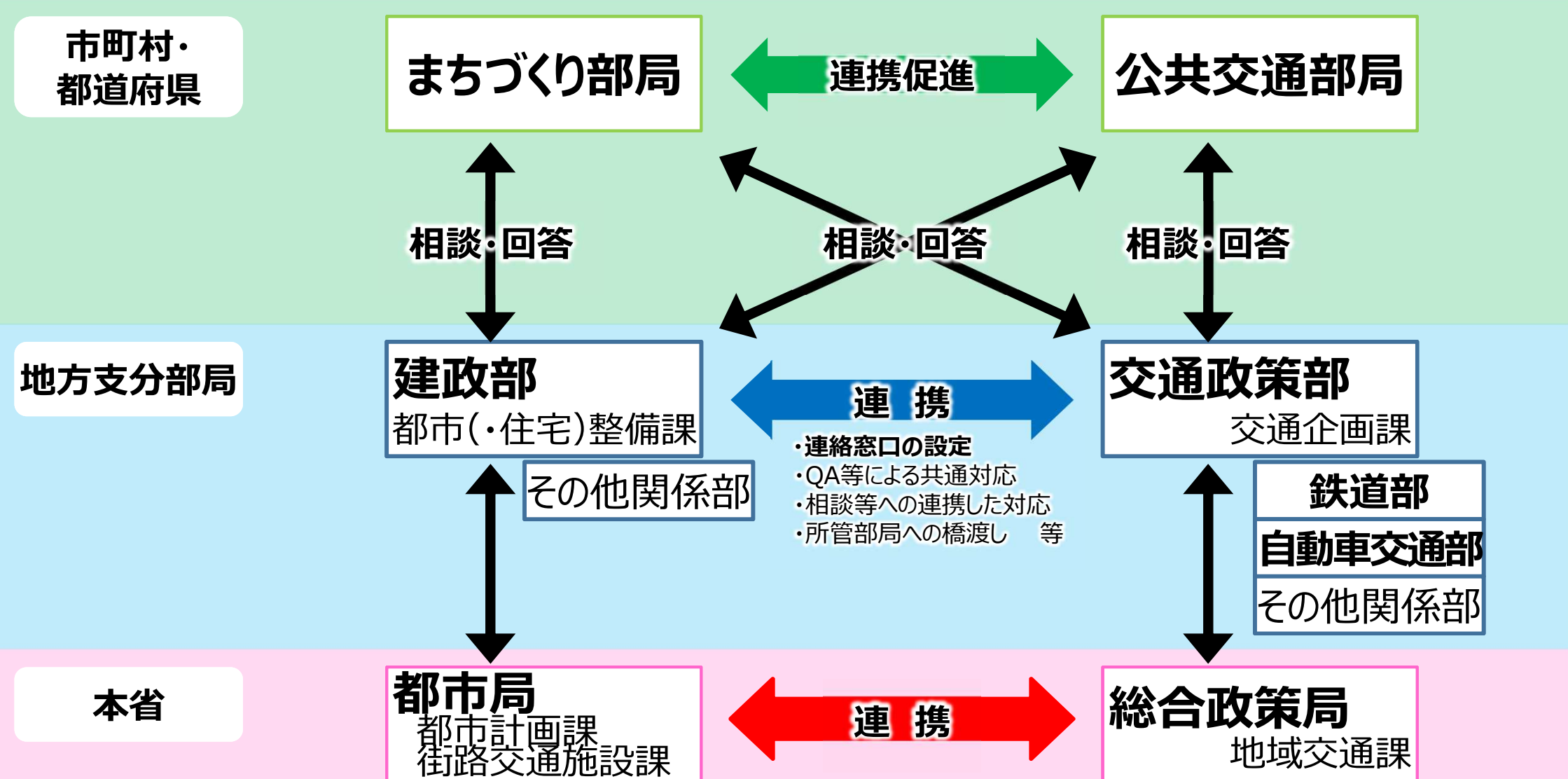
「都市構造可視化計画」で検索 (<https://v4.mieruka.city/>)

一体的に分析することで地域の特性・課題を把握



○ご関心を持った地域のご相談に、お応えします

- ・交通データの扱い方
- ・動画のような分析手法/これらを活用した議論等



※上記に限らず、地方整備局、地方運輸局のどちらの窓口で受けてもワンストップで対応が可能なよう、日頃から密に情報共有を図ってまいりますので、まずは、地方整備局建政部、地方運輸局交通政策部・鉄道部・自動車交通部など、普段お付き合いのある部署にご相談ください！

鉄道局 鉄道事業課
物流・自動車局 旅客課