



国土交通省

広域的な公共交通利用転換 に関する実証実験

マイカーから公共交通への利用転換を促進して我が国のCO₂排出量削減に貢献する新しい実証実験制度です。

京都議定書に基づく運輸分野でのCO₂削減策の必要性

2010年までに鉄道利用者を年平均0.15%ずつ増加させていくことが必要

現 状

自家用自動車のCO₂排出量は
1995～1999年に11%増



京都議定書の義務を達成するためには
公共交通への利用転換を
進めることが不可欠

実証実験

公共交通機関による実験



ICカードを活用した鉄道・バス乗継ぎに係る新タイプの
割引など様々な先進的な工夫により増客を図る取組み

対前年0.15%の増客効果が実証された
取組みについては経費の一部を助成
(補助率1/3)

国の支援

実証実験制度の概要

1. 実証実験の目的

…環境負荷の低減

(京都議定書を踏まえたCO₂排出量削減)

運輸部門では2010年までに現行水準から年当たり約4,600万トンのCO₂排出量削減の達成が求められています。

このため、2010年までに鉄道利用者を年平均0.15%ずつ増加させていくことが必要です。

これは渋滞発生の有無とは関係なく達成すべき目標であり、本実証実験では渋滞の解消・緩和を要件とはしていません。

2. 実証実験の内容

本制度は、マイカー交通からのシフトにつながるような新しいアイデアによる公共交通利便性向上策の実験に対して国が助成を行うものです。

公共交通利便性向上策の例

- ・鉄道・バス共用のICカードシステムの導入と、同システムを活用した新タイプの乗継割引運賃の設定
- ・鉄道・バスを利用して買い物に出かけたときの買い物割引、運賃割引等
- ・飛行機におけるマイレージカードのような特典制度
- ・家族割引、閑散時間帯割引 等

3. 実証実験の認定

申請主体: 交通事業者

- ・交通事業者であれば、民間企業、第3セクター、地方自治体のいずれでも対象となります。

認定者: 国土交通省総合政策局長

- ・申請のあった案件のうち、有識者懇談会の推薦を受けたものの中から、国土交通省総合政策局長が認定します。

認定要件: 自家用車からの旅客の転移により一定のCO₂削減効果が見込まれ、先進的で他地域でも応用可能なこと(有効性・先進性・展開性)

- ・これらの要件の有無については、申請後に有識者懇談会及び国土交通省が審査します。
- ・CO₂削減効果の有効性については、地域の状況(自家用車の利用状況、公共交通機関の状況等)、実験における公共交通利便性向上策の内容等を総合的に判断します。なお、実験開始後に実際の増客効果を調べる必要があります。

4. 補助対象経費

基本的には実証実験の実施に要するソフト経費が補助対象です。

例) 運賃割引に伴う減収相当額(ただし増客による増収分は控除)、
運賃表示板等の改修費、広報費、効果測定・分析等に要する経費 等

ただし、ICカードシステムの共同導入を伴う場合に限り、機器減価償却費も補助対象とします。

・もちろん、ICカードシステムを使用しない実験についても認定の対象になります。

補助期間は2年間を限度とします。

・例えば、平成15年7月～平成17年6月の実験であれば、年度は3年度にまたがっているものの、暦年では2年以内におさまっているため、全期間が補助期間となり得ます。

他の国庫補助制度の対象となっている経費は、本制度の補助対象経費とはなりません。

・ただし、例えば、ICカードシステムの導入費用について他の国庫補助制度を利用し、利便性向上のための運賃割引制度の導入による減収相当額について本制度の助成を受けることは可能です。

5. 補助率

国庫補助率 1 / 3 (事業者負担 2 / 3)

・地方自治体の協調補助を受けることもできます。

ただし、実験開始後に対前年比0.15%の増客効果を実証することが必要となります。

・この検証は、実験の対象となる鉄道、バスなどの路線、区間、駅などについて利用者数の変化を見るものであり、実験の狙いどおりに利用者が増えたことをチェックします。

お問合せ先

国土交通省総合政策局交通計画課

03 - 5253 - 8275

