

參考資料

参考資料目次

1．昨今の公共交通を巡る議論の動向	1- 1
（1）公共交通の利用円滑化に関する懇談会	1- 1
（2）自由民主党地域公共交通小委員会	1- 3
（3）社会資本整備審議会都市計画・歴史風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会中間とりまとめ	1- 6
2．関係法律	2- 1
（1）都市鉄道等利便増進法	2- 1
（2）高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	2- 2
（3）道路運送法の一部改正	2- 3
3．公共交通に関する主な国の補助制度等	3- 1

1. 昨今の公共交通を巡る議論の動向

(1) 公共交通の利用円滑化に関する懇談会 平成17年5月27日 報告書とりまとめ

公共交通の利用円滑化に関する懇談会は、近年の社会情勢の変化に伴い、従来の公共交通政策の基本的枠組みに加え、多様な主体の参画と事業者相互間の連携による協働スキームを構築することにより、我が国の公共交通の利用円滑化を図ることを目的とし、そのための各主体の役割分担の考え方や必要な施策のあり方について検討を行ってきた。

以下に検討経緯および懇談会の具体的内容を示す。

懇談会での検討経緯

有識者・国土交通省内関係者を懇談会メンバーとして平成16年10月から検討を開始。NPO、自治体、交通事業者等（全11団体）に対するヒアリングを実施し意見を聴取。地方運輸局等を活用して、地域公共交通の担い手である全国のNPO、自治体、交通事業者等（全78団体）に対するヒアリングを実施し、意見・要望等を把握。

全6回にわたる懇談会における議論
を踏まえ、報告書として取りまとめ

ユニバーサルデザイン政策大綱に反映

公共交通利用円滑化の必要性と基本的考え方

公共交通の維持・改善は、以下の観点から重要な役割を有する。

- 高齢社会、地球温暖化問題、地域再生等の課題への対応
- 「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」のユニバーサルデザインの考え方に基づく国民生活の質の向上の実現

一方で、下記のような課題もある。

- 既存の交通事業者が不採算路線から撤退しようとする動きに対し、国、地方とも財政難である中で、財政的支援に依存するのみでは生活交通の維持確保にも限界があるほか、地域住民の主体的かつ積極的に利用しようという意欲の向上に必ずしも結びつかないこと
- 競争関係にある事業者相互間では、異なる交通事業者相互間の乗継等に問題が生じやすい状況も見られる

以上のような状況を踏まえ

このため、「交通事業者の取組みを必要に応じて、国、地方自治体が支える」という従来からの枠組みに加え、

地域の公共交通の維持・改善における地域住民等の主体的な参画

駅などの交通結節点における地域の関係者や異なる交通事業者相互の協力・連携によるサービス改善の取組み

を促進することが必要との認識のもと、必要となる施策の枠組みや支援のあり方について検討

具体的な施策展開の方向性

交通事業者等と公共交通の利用促進に資する活動を実施する地域住民の団体等の協働による利便性向上に向けた取組みの促進

- ・ 既存の路線バスが撤退した地域において、生活の足の確保のため、地域住民が NPO 法人を設立してコミュニティバスを運行
- ・ まちの賑わいの創出や地域環境の改善を図るため、鉄道事業者と沿線の商店街等との連携により、鉄道利用者に買物割引特典を付与するサービスを実施 等

交通結節点における公共交通の利用に関する利便性向上等の措置

- ・ 駅前広場におけるバス・タクシー等の乗場について、交通事業者本位でなく利用者本位の立場から分かりやすい配置を実施
- ・ 駅における乗継案内や情報提供の充実やそのあり方の改善
- ・ 乗場及びその周辺の混雑によりバス・タクシー等の円滑な乗入れに支障が生じている状況の改善 等

異なるモード、異なる交通時業者間による乗継円滑化措置

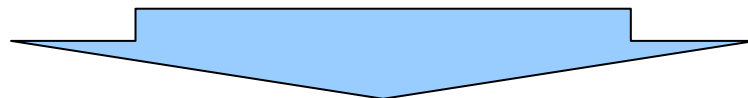
- ・ 共通乗車券や IC カード、乗継割引等の導入に対する支援の拡充・重点化
- ・ 乗継の対象となる交通機関間のダイヤ調整の促進のための環境整備 等

公共交通の利用に関する情報提供等の推進

- ・ 全国のモデル的な取組みに関する情報提供、公共交通サービスの提供に関する評価制度の導入、国における情報提供手法等のあり方の検討

関連する事業等（公共施設の整備、交通規制、中心市街地の活性化、まちづくり等）との連携の推進

- ・ 公共交通の利用円滑化に向けた関係者の合意形成プロセスとこれに関連する各種施策、事業等の連携確保のための方策の検討



このような公共交通利用円滑化の取組みは多数の関係者が主体者として組み込まれていく過程であり、このようなプロセスが円滑に進むことで我が国において大きな課題となっている社会的な合意形成のコストの低減が図られるとともに、過程の中で発生した関係者の合意が、必要な総合的な取組みに発展することも期待される

(2) 自由民主党地域公共交通小委員会 平成18年6月13日 提言

自由民主党地域公共交通小委員会は、地域公共交通(鉄道、バス等)の活性化等に向けて、国、地方公共団体、事業者、住民が一体となった総合的な支援策等を検討するため、平成17年7月に設置され、行政・事業者・学識経験者等へのヒアリングを中心に計16回開催された。

同委員会では、地域公共交通の現状と課題を整理した上で、「便利で乗りたくなる鉄道・バス・新交通へ」と題した提言を取りまとめている。

開催状況

平成17年

- 7月28日 【第1回】国土交通省ヒアリング
- 10月5日 【第2回】学識経験者ヒアリング
(今城大東文化大学経営学部長、寺田東京海洋大学教授)
- 10月14日 【第3回】交通事業者ヒアリング (三岐鉄道、神奈川中央交通)
- 10月26日 【第4回】事業者団体ヒアリング
(日本民営鉄道協会、第三セクター協議会、日本バス協会)
- 11月1日 【第5回】JR3島会社ヒアリング (JR北海道・四国・九州)
- 11月10日 【第6回】中間提言とりまとめ
- 11月17日 国土交通部会に中間提言を報告
- 11月21日 財務大臣に要請
- 12月13日 国土交通大臣に要請

平成18年

- 2月8日 【第7回】18年度地域公共交通関係予算について(国土交通省)
PTPSについて(警察庁)
- 2月22日 【第8回】新世代交通システムについて
(鬼頭慶應大学非常勤講師、トヨタ自動車(株))
- 3月8日 【第9回】公共交通の活性化事例について
(上田電鉄(株)、上毛電気鉄道(株))
- 3月29日 【第10回】公共交通の活性化事例について
(名古屋ガイドウェイバス、土屋正忠議員・関東バス、浜松市)
- 4月12日 【第11回】LRTについて (富山ライトレール、広島電鉄)
- 4月17日 JR北海道札幌苗穂工場におけるDMV(デュアルモードビークル)視察
- 4月26日 【第12回】モビリティマネジメントについて
(藤井東工大助教授(当時)、京都府)
- 5月17日 【第13回】BRT・LRT等の海外事例について
(中村文彦横浜国立大学教授、中島啓雄議員)
- 5月24日 【第14回】熊本電鉄のLRT化計画について(熊本電鉄)
次世代公共交通システムの導入について(木村仁議員)
四国地域の鉄道等の活性化計画について(JR四国)
- 6月7日 【第15回】提言案骨子について
- 6月13日 【第16回】提言案について
国土交通部会に報告
- 6月15日 自民党幹事長に要請
- 6月20日 国土交通大臣、財務大臣、総務大臣、自民党総務会長、自民党政調会長
に要請

地域公共交通活性化・再生のための提言（ポイント）

- 便利で乗りたくなる交通機関を目指して -

・ 前文

委員会設立の経緯。委員会での議論を継続する予定。

・ 地域公共交通の現状と課題

1. 現状

わが国の地方公共交通は危機的な状況にあるが、様々な施策によって、活性化しつつある例あり。

2. 公共交通はなぜ衰退したか

モータリゼーションの進展、人口減少と少子高齢化等の外部要因だけでなく、事業者側の努力不足、地方自治体や住民側の無関心等の要因も寄与。衰退抑止のためには、シームレス化、交通ネットワークの改善、交通機関相互の連携強化等様々な工夫が必要。

3. 公共交通はなぜ必要か

地方の都市・町村において、公共交通機関は、交通弱者にとって日常の移動手段として不可欠。観光客等来訪者の移動手段、環境対策としても重要。都市・地域計画と一体となった交通システムの整備は地域の活性化にも貢献。

4. 活性化・再生は可能か

委員会において各事業者、学識経験者から説明のあった鉄道、バスに関連する活性化・再生事例の概要紹介。

5. 新しい取組み

FITS、IMTS、DMV、BRT、LRT 等の新しい交通システム、地域交通改善の構想に関する事例について概要紹介。

6. 欧米の地域公共交通政策

地域のモビリティの確保のため基礎施設投資のみならず運行費も公的部門が負担する、欧米諸国（アメリカ、ドイツ、フランス）の事例を紹介。

7. 政府の取組み

地域公共交通の活性化・再生支援のため、様々な取組がなされているが、欧米諸国の例に較べ少ない金額。総合的な交通改善施策のためには改善が必要。

・ 提言

- 便利で乗りたくなる鉄道・バス・新交通へ -

1. 交通機関相互の連携、乗継の円滑化

地域の総合的なまちづくり、交通計画の一環として、交通事業者と地域の自治体・住民が協働して、シームレスで使いやすい交通システムを創る視点、既存の道路交通関係資産を有効活用する視点が必要。

2. 各交通機関の活性化・再生、新しい交通システム

各交通機関においても、新しい技術やノウハウを取り入れ、利用者本位の速くて確実に便利で快適で、コストが安く環境にも優しい交通機関への脱皮が必要。

3. 地域・まちづくりとの連携、自家用自動車から公共交通機関利用へ

国・地方の適切な関与・支援と交通事業者の自助努力を期待。具体的には、国に対し、自治体等と協働した総合的な交通計画策定、公共交通システムの総合的な体系化、先進的な取組事例等の情報のデータベース化による検討に対する支援を期待。

4. 安全・安心・防災

事業者側における安全・安心意識の徹底とともに運転・保安設備強化、災害復旧・大規模施設取替等への国の適切な指導と支援が必要。

5. 行財政・税制上の措置

公共交通機関の整備のための財政、税制上の措置の充実・強化を期待。道路特定財源の見直しに際し、公共交通維持・活性化への特段の配慮を期待。地方独自の課税、LRT整備等の起債対象化、PFI、PPP方式等による公共交通整備、JR三島の経営安定対策も要検討。新しい交通システム導入のための調査、技術開発、各種規制の見直し推進のための措置も必要。

・ 資料編

委員会経過概要、委員名簿、統計等

(3) 社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会

都市交通・市街地整備小委員会中間とりまとめ 平成18年6月 中間とりまとめ

平成17年6月30日に国土交通大臣より社会資本整備審議会に対して「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。」についての諮問がなされた。

その中の具体的な検討課題の一つである「持続可能な都市を構築するための都市・生活インフラの整備の推進方策」のうち、都市交通施策や市街地整備のあり方と整備推進方策を専門的に検討するため、都市計画部会に都市交通・市街地整備小委員会が設置された。

以下は、同小委員会において、本年3月16日以降3回の審議を経てとりまとめたものである。

中間取りまとめの概要

(1) 位置づけ

本中間とりまとめは、都市交通・市街地の現状と課題を踏まえ、拡散型都市構造に起因する諸問題に対して、集約型都市構造を選択する都市圏における都市像とその実現に向けた戦略的な取組みの方向性、国としての支援の考え方、今後検討すべき課題を示したものである。

(2) 拡散型から集約型都市構造への転換

1) 拡散型都市構造を放置した場合の問題

生活に支障を来す高齢者等の増大

今後本格化する少子・超高齢社会において、日常の買物や通院に際して、自動車の運転ができなくなることにより、不自由な生活を強いる高齢者等の増大

中心市街地の一層の衰退

広域的な都市機能の無秩序な拡散した立地は、中心市街地の一層の衰退を招くばかりか、「まち」の質の低下と防災、防犯、子育て環境など、多様な問題を増大

環境負荷の高まり

都市機能が拡散、散在することで、自動車利用の一層の高まりや移動距離の増大などによるCO2排出量の増加が環境への負荷がより高まる懸念

都市財政の圧迫

都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大を招く恐れ

2) 目指すべき都市像(集約型都市構造)の姿

都市圏内の中心市街地及び駅周辺等を都市機能の集約を促進する拠点(集約拠点)と都市圏内のその他の地域を結ぶ公共交通を軸としたアクセシビリティを確保し、

集約拠点について、市街地整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能の集積を図り、

その他の地域においては、市街地の密度を高めることなく、また、密度が低下し空洞化する市街地については、自然・田園環境の再生にも取り組む。

(3) 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

1) 多様な主体及び施策の連携による「総力線」へ

目指すべき都市像、あるいは生活像を実現するためには、土地利用、都市交通、福祉施策を始めとする多様な分野、市民を問わない施策が、ひとつの目標を共有して展開される、いわば「総力戦」としての取り組みへ。

2) 都市交通施策と市街地整備の役割と連携の方向

都市交通施策と市街地整備は、集約型都市構造に基づく都市像を実現するための「土台」となる環境と条件を整えることが役割であり、また、集約拠点等を結ぶ公共交通の整備や集約拠点における市街地整備が密接に連携。

3) 都市交通施策の戦略的な取組のあり方

公共交通は、集約型都市構造の実現にとって必要不可欠なものであり、交通事業として成立するか否かのみによって存廃や導入の有無等が決定されることは適切ではないと考えられるため、「市場への働きかけ(適切な公的関与)」を行い、公共交通機関の適正な利用が図られるよう総合的な支援が必要。

(例えば)

バス専用レーン設置やLRTの導入など、道路空間を公共交通で優先的に利用
交通事業者のみの負担で採算性を確保されないものの、公益性が高い路線については、
効率性を確保しつつ、公益の範囲で税その他による財政支援や地域による支援等を行
い整備・運営を成立。

(4) これからの都市交通施策のあり方

1) 基本的な考え方

これまで、わが国の都市交通施策は、自動車交通に対応する道路整備を中心に進められてきたが、今後は、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」という考え方に基づき、都市全体をユニバーサルデザイン化することを目指す。

2) 集約型都市構造を実現するための「都市交通戦略」の確立

都市交通は、市街地の構造や土地利用と相互に密接に関係しており、目指すべき都市像を実現するためには、多岐にわたる関係者・担い手を連携させ、地方公共団体(特に市町村)が中心となった協議会において、将来の都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で、必要となる都市交通施策や、実施プログラム等を内容とする「都市交通戦略」を策定。

それに基づいて関係者がそれぞれの責任のもとに総合的に施策を推進するとともに、国がこうした取組を総合的・一体的に支援。

(主要な取組テーマ)

歩行者空間の意義とその復権

都市内においては、自動車を優先させた道路整備から、面的に各階層の道路が担うべき役割を明確にし、生活道路の使い方も視野に歩行者優先の道路整備へ転換。

公共交通の再生

公共交通を都市交通戦略において「都市の装置」と位置づけ、市街地整備や交通管理施策と連携し、ハード・ソフト両面からの再生を図る。

道路整備の重点化「選択と集中」

渋滞対策、歩行者等のための空間の実現に効果の大きい環状道路等へ投資を集中。

(5) これからの市街地整備施策のあり方

1) 集約型都市構造を目指した戦略的取組

主要な駅等において、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地を形成する。また、徒歩、自転車交通圏内に各種都市機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成を図る。

2) 負の遺産の解消と新しい価値の創造

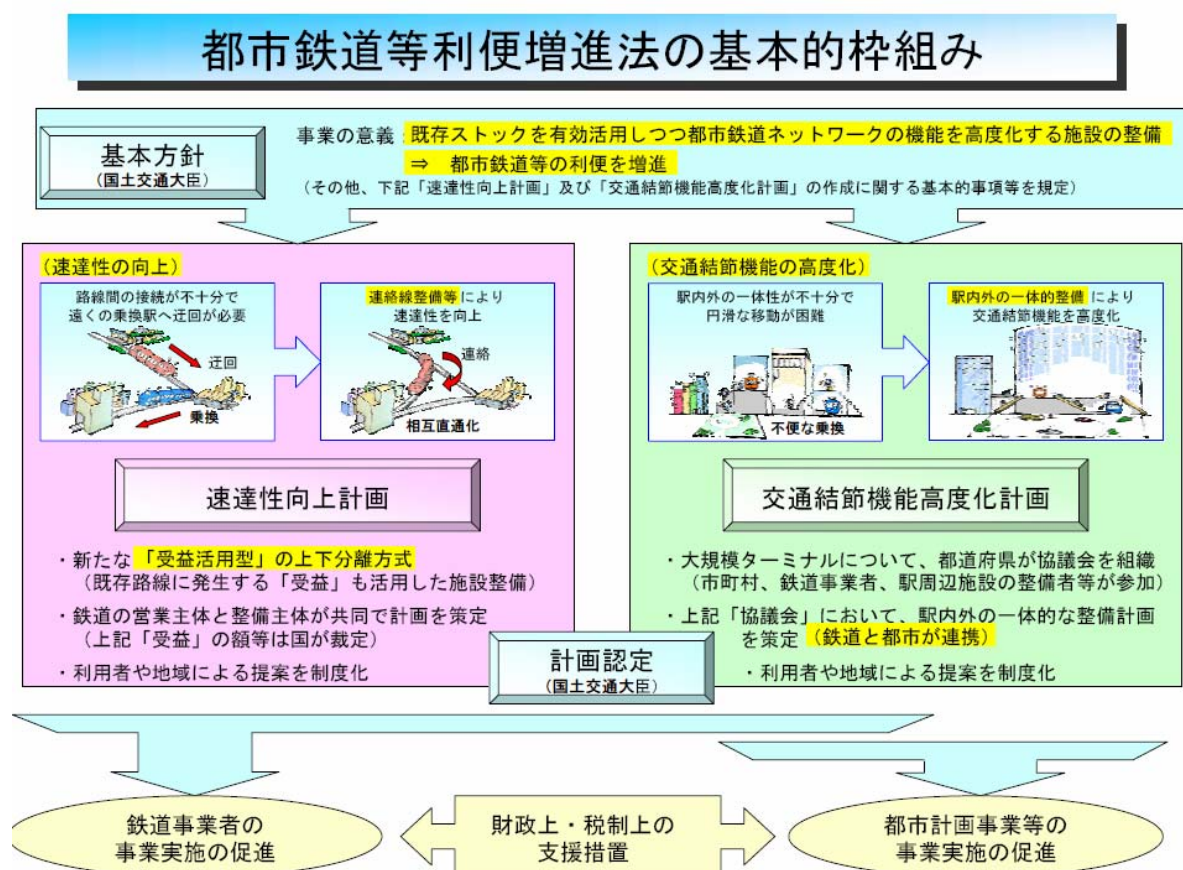
既成市街地については、基盤整備が遅れた環境水準の低い市街地も広範に存在しており、環境改善を同時に進める。また、今後、人口減少に伴い、既成市街地、郊外部にかかわらず、歯抜け状に市街地密度が低下していくことも予想されることから、農地や低未利用地を活用して、環境の劣化を防ぎ、新しい時代に対応した市街地空間の形成と環境改善を進める必要がある。

その際、「都市美空間」、「安全で安心な都市の構築医」、「省エネルギー・省資源型都市の形成」等を目指していく。

2. 関係法律

(1) 都市鉄道等利便増進法 平成17年5月6日公布、平成17年8月1日施行

都市鉄道等の利用者の利便を増進するため、既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設等を行うことによる速達性の向上及び駅施設の整備を駅周辺施設の整備と一体的に行うことによる交通結節機能の高度化を図るための計画制度を創設する等所要の措置を講じている。



1. 速達性向上計画・交通結節機能高度化計画の作成及び国土交通大臣の認定
 - ・鉄道整備主体及び鉄道営業主体が作成した短絡線の整備等に関する「速達性向上計画」の認定
 - ・都道府県が組織する協議会が作成した駅施設及び駅周辺施設の一体的な整備に関する「交通結節機能高度化計画」の認定
2. 国土交通大臣の裁定・事業実施命令
 - ・計画の作成に当たって協議が不調の場合における鉄道事業者間の裁定
 - ・計画の認定を受けた鉄道事業者が事業を実施していない場合における命令
3. 鉄道事業法・軌道法・都市計画法の特例
 - ・計画の認定を鉄道事業の許可とみなす、計画に基づく都市計画決定を義務づける等事業実施の促進のための特例

(2) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）

平成18年6月21日公布、平成18年12月20日施行予定

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定められた。

（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）

基本方針の策定

- ・ 主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

移動等の円滑化のために施設管理者が講ずべき措置

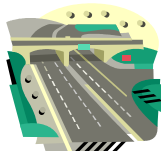
- ・ 下記の施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務
- ・ 既存の下記の施設について、基準適合の努力義務 等

旅客施設及び車両等

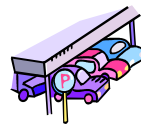
(福祉タクシーの基準を追加)



道路



路外駐車場



都市公園



建築物

(既存建築物の基準適合努力義務を追加)

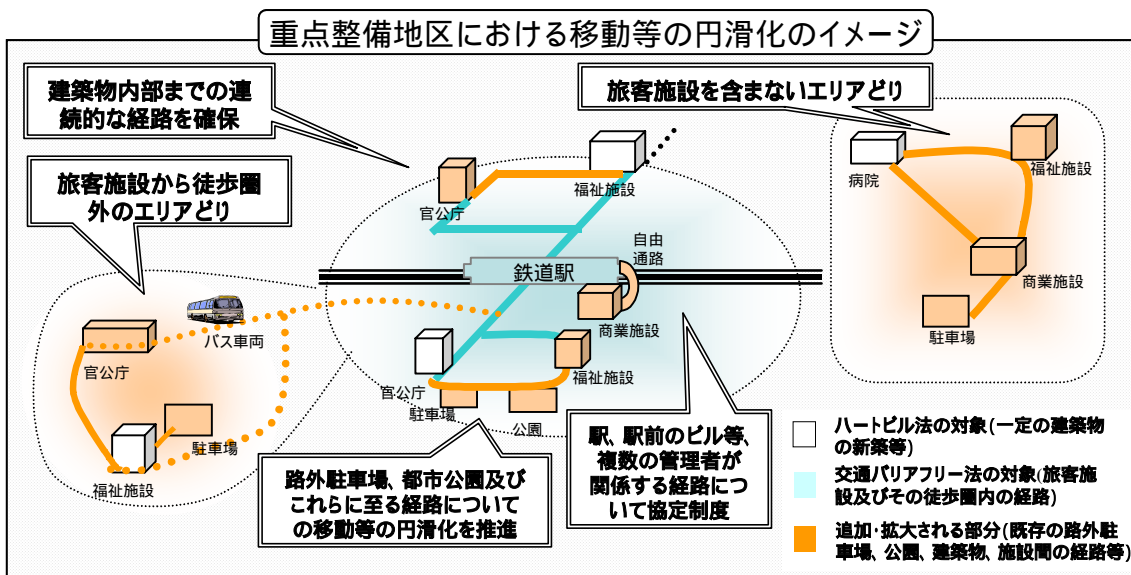


重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

- ・ 市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度 等

住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置

- ・ 基本構想策定時の協議会制度の法定化
- ・ 住民等からの基本構想の作成提案制度を創設



(3) 道路運送法の一部改正 平成18年5月19日公布、平成18年10月1日施行


近年、過疎化が進行し少子高齢化が進展する中で「どこでも、だれでも、自由に使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた交通政策の展開が求められている。このため、現在各地で導入されつつあるコミュニティバス、乗合タクシー、市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送などの新たな運送サービスが地域の多様なニーズに的確に対応しつつ、安全・安心なものとして提供されるための措置を講じる。具体的には、コミュニティバスや乗合タクシーの普及を促進するため、一般乗合旅客自動車運送事業(乗合バス事業)の対象を拡大するとともに、地域の需要に応じた乗合旅客の運送を行う場合に、地域の関係者がその運賃及び料金について合意しているときは、上限認可を事前届出とすることとする。また、地域住民の生活に必要であって、バス、タクシー事業者では対応しきれない旅客輸送を確保するため、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送を可能とする登録制度を創設する。

コミュニティバス、乗合タクシー等の普及促進

改正内容

多様な乗合旅客のニーズへの柔軟な対応を可能に
 デマンドバスや乗合タクシーといった定期路線以外の乗合旅客の運送についても「乗合事業」の許可でサービス提供が可能に

地域のニーズに応じた運賃・料金の設定・変更が可能に
 地方公共団体、地域住民等地域の関係者の合意がある場合には、上限認可が不要となり、ニーズに応じた柔軟な運賃設定が可能に



地域住民との協働により、地域のニーズに柔軟に対応したコミュニティバスや乗合タクシー等の普及を促進



市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化

改正内容

過疎地における住民の生活交通や移動制約者の移動手段など、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等地域の関係者が必要と合意した場合、市町村、NPO等による運送サービス提供を可能に

過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保



→ 地域の多様なニーズに的確に対応した安全・安心な運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現

3. 公共交通に関する主な国の補助制度等

(1) 交通結節点・事業者連携対策

鉄道駅総合改善事業費補助

) 都市一体化

制度の概要

鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善する。

助成内容

- ・補助率 国 20%以内
- 地方 20%以内
- 地方公共団体も国と同等の出資又は補助

補助対象経費		
補助金	補助金、または出資金	借入金・出資金
国 (20.0%)	地方 (20.0%)	(60.0%)

} 100%

助成対象事業者

第三セクター

適用事例

対象事業	事業主体	事業期間
横浜駅 (京浜急行電鉄本線)	横浜高速鉄道(株)	H13～19年度
京急蒲田駅 (京浜急行電鉄本線)	蒲田開発事業(株)	H13～24年度
日暮里駅 (京成電鉄本線)	日暮里駅整備(株)	H14～21年度
東長崎駅 (西武鉄道池袋線)	東長崎駅整備(株)	H16～19年度
下井草駅 (西武鉄道新宿線)	下井草駅整備(株)	H16～18年度
三日市町駅(南海電気鉄道高野線)	三日市町駅整備(株)	H17～18年度
江古田駅 (西武鉄道池袋線)	江古田駅整備(株)	H18～21年度

）移動円滑化

制度の概要

鉄道駅における高齢者、身体障害者等の移動の円滑化を図るために必要となる施設を整備する事業に要する経費の一部を国が補助することにより、鉄道利用に係る高齢者、身体障害者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上等を図る。

助成内容

- ・補助率 補助対象経費の 1/3 以内の額、かつ、地方公共団体の補助額以内の額

補助対象経費		
補助金		負担金等
国	地方	
(33.33%) 地方補助額以内の額	(33.33%)	(33.33%)

100%

助成対象事業者

- ・第三セクター

適用事例

- ・平成 18 年度 31 駅

公共交通移動円滑化事業

制度の概要

高齢者、身体障害者等の移動制約者を含めた誰もが公共交通機関を利用して円滑に移動できるようにするため、公共交通機関の利便性向上の施策（ノンステップバスの導入、福祉輸送普及促進モデル事業、バスカメラを活用したバス走行円滑化、鉄道駅周辺等のバスターミナルのバリアフリー化等）、公共交通機関相互の乗継ぎ円滑化を図る施策（バス・鉄道相互の共通ICカードの整備等）、外国人観光客が利用しやすいバス交通の実現に向けた事業（外国語表記等の実証実験）に係る費用の一部を地方公共団体と協調して補助する。

制度の内容

1 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者（乗合バス事業者）、一般乗合旅客自動車運送事業者に当該事業の用に供するバス車両を貸与する者、バスターミナル事業を営む者、一般乗用旅客自動車運送事業者（タクシー事業者）等

2 事業の内容及び補助率

ノンステップバスの導入	: 通常車両価格との差額の1/2
	< 価格：約2,100万円、通常車両価格：約1,700万円 >
福祉輸送普及促進モデル事業	
（共同配車センター設置）	: 国1/3 地方1/3
（福祉車両の導入）	: 国1/2 地方1/2
乗継等情報提供システムの整備	: 国1/4 地方1/4
共通ICカードの普及促進	: 国1/4 地方1/4
バスターミナルのバリアフリー化	: 国1/3 地方1/3
マイカー流入規制	: 国1/3 地方1/3
バスカメラ	: 国1/3 地方1/3
外国人観光客が利用しやすいバス交通の実現に向けた実証実験	: 国1/4 地方1/4

都市鉄道利便増進事業費補助

制度の概要

概成しつつあるネットワーク(既存ストック)を有効活用した都市鉄道の利便増進のため、利用者・地域ニーズの反映及び錯綜する利害の調整の仕組みを活用し、連絡線等の整備による速達性の向上、周辺整備と一体的な駅整備を推進する。

対象事業等

対象地域

以下のいずれかの地域及びその周辺地域

- ・ 首都圏の既成市街地又は近郊整備地帯
- ・ 中部圏の都市整備区域
- ・ 近畿圏の既成市街地又は近郊整備区域
- ・ 上記のほか、政令指定都市

対象事業

都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく以下の事業

- ・ 既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設
- ・ 複数の路線の間を連絡するために必要となる都市鉄道施設の整備
- ・ 列車が追越しを行うために必要となる都市鉄道施設の整備
- ・ 既存の駅施設における乗継ぎ等を円滑にするための都市鉄道施設の整備 等

都市鉄道利便増進事業の財政上・税制上の支援措置

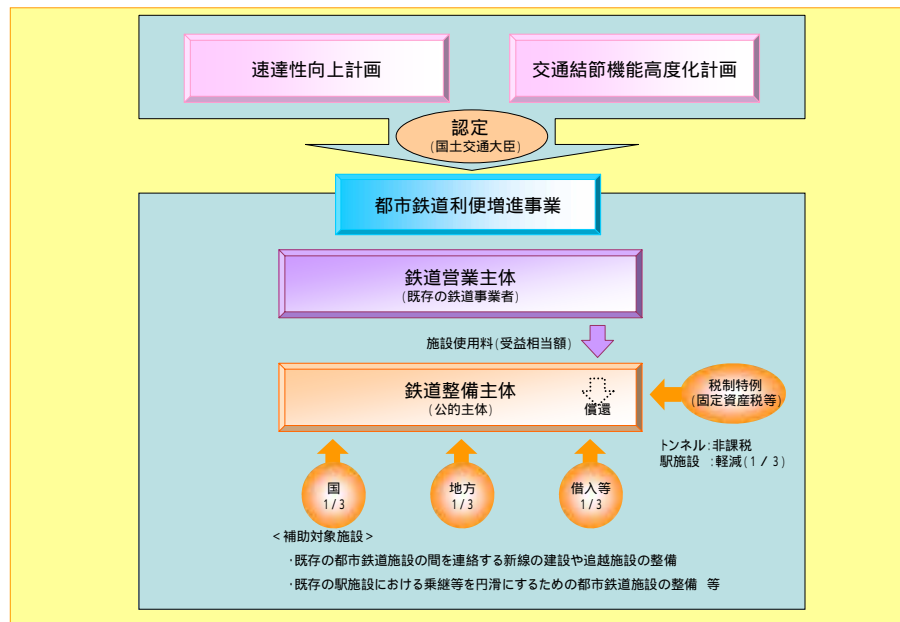


図 都市鉄道等利便増進事業の財政上・税制上の支援措置

助成内容

< 補助率 >

国 1/3、地方 1/3

補助対象経費		
補助金		借入金等
国	地方	
(33.33%)	(33.33%)	(33.33%)

100%

助成対象事業者

第三セクター等公的主体 (対象事業を整備する主体)

適用事例

) 三宮駅（阪神電気鉄道本線）の改良

三宮駅の整備

1. 事業概要

三宮駅（阪神電鉄本線）において、駅施設の改良（駅東改札口の新設、ホーム拡張、駅構内の配線変更、バリアフリー化等）を、駅周辺の都市側事業と整合をとりつつ実施し、駅施設の利用円滑化と交通結節機能の高度化を図る。

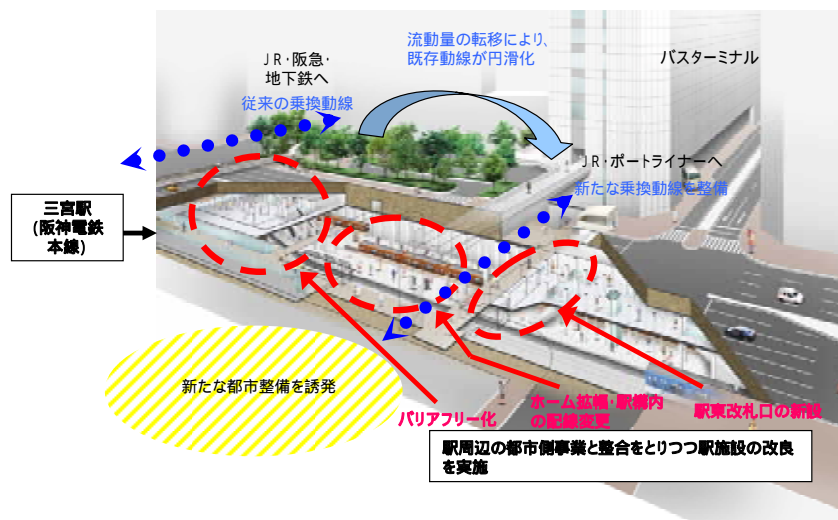
2. 計画概要

（平成18年3月2日 計画認定）

（1）整備対象駅 三宮駅（阪神電鉄本線）

（2）概算事業費 130億円

（3）工事期間 平成17年度～平成24年度



資料：国土交通省鉄道局資料

都市再生交通拠点整備事業

制度の概要

大都市のターミナル駅、地方都市の中心駅等においては、様々な交通が集中輻輳しており、渋滞緩和・快適性の向上が求められているほか、鉄道や幹線道路によって市街地が分断され、都市の発展の阻害要因となっている。そのため、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間を総合的に整備し、交通処理の円滑化、公共交通機関の利便性の向上、高齢者を含む歩行者の移動の快適性を向上させ、都市交通の再編を図るとともに、都市交通の結節拠点として、都市施設や土地利用の再編による都市再生を推進する。

創設の経緯

- | | |
|--------|---|
| 平成元年度 | 複合空間基盤施設整備事業の創設 |
| 平成2年度 | 複合交通拠点整備事業の創設 |
| 平成5年度 | 複合空間基盤施設整備事業、複合交通拠点整備事業を統合し、複合交通空間整備事業を創設 |
| 平成6年度 | 複合交通空間整備事業を拡充し、都心交通改善事業を創設 |
| 平成7年度 | 路面電車に関する補助を拡充 |
| 平成8年度 | 対象地区要件、都市情報提供システムに関する補助を拡充 |
| 平成9年度 | 公共交通機関の利用促進に資する施設、障害者支援施設に関する補助を拡充し、整理・統合化 |
| 平成10年度 | 全体事業費を1億円以上とする(整備計画作成を除く) |
| 平成11年度 | 整備計画の一環として都市交通の再編プログラムの策定を採択要件に追加 |
| 平成12年度 | 都心交通改善事業を拡充し、都市再生交通拠点整備事業を創設
(拡充内容) <ul style="list-style-type: none">・整備計画の作成に関する事業に、整備計画策定の一環として行う交通・情報実験を追加・整備計画の作成に関する事業の補助事業者に、NPO、まちづくり協議会を追加・公共的空間等の整備に関する事業に、駐車場整備(排他性のないパークアンドライド用として利用される駐車場を含む)、駐車場有効利用システムの整備を追加 |
| 平成13年度 | 公共的空間の整備に関する事業に「バリアフリー交通施設の整備」を追加 |

対象事業

及び に掲げる条件に該当する地区又は に掲げる条件に該当する地区とする。
当該地区が、次に掲げる地域内に存すること。

- イ 首都圏整備法に規定する既成市街地、近郊整備地帯又は都市開発区域
- ロ 近畿圏整備法に規定する既成都市区域、近郊整備区域又は都市開発区域
- ハ 中部圏開発整備法に規定する都市整備区域又は都市開発区域
- ニ 道府県庁所在都市
- ホ 人口 10 万人以上の都市圏

当該地区が、イ、ロ、ハ又はニに掲げる要件に該当すること。ただし、 のホに該当する人口 25 万人未満の都市圏にあっては、都市圏内にある乗降客が最大の駅周辺の地区に限る。

- イ 道路、鉄道等の公共施設又は大規模建築物群により市街地が分断される地区で、交通計画上又は市街地整備上一体化の必要性が高い地区であること。
- ロ 公園、広場等の公共空間が少なく、市街地環境上及び防災上の観点から、公共空間確保の必要性が高い地区であること。
- ハ 1 日の駅乗降客数がおおむね 1 万人以上の駅又は 1 日の乗降客数がおおむね千人以上のバス若しくは路面電車の停留所を中心とする地区であること。
- ニ 土地の高度利用が図られる必要のある商業地、ターミナル地区などの中心市街地のうち、鉄道駅、地下鉄等の公共公益施設又は主要な建築物の地下階、地下駐車場等の民間施設を道路等の公共施設の地下を利用し一体的に連絡する必要のある地区であること。

高齢者、身体障害者などの公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成 12 年法律第 68 号)第 6 条第 1 項に規定する基本構想において定められている又は定められることが確実と見込まれる同条第 2 項の区域。

助成内容

次の各号に掲げる事業とする。ただし、以下のロ及びハについては、全体事業費1億円以上(バリアフリー交通施設の整備のみを実施する場合は50百万円以上)の事業とする。

- イ 整備計画の作成に関する事業
- ロ 公共的空間等の整備に関する事業
- ハ 公共的空間又は、公共空間の整備に併せて実施される次の事業
 - a 都市情報提供システムの整備
 - b 地下交通ネットワークの管理安全施設の整備
 - c 公共交通機関の利用促進に資する施設の整備

ロについては、地方公共団体又は都市基盤整備公団、イ、ハについては、地方公共団体に対して直接補助、イについては、地方公共団体がNPO、まちづくり協議会、又は公共交通事業者に対して補助する場合、ロ及びハのcについては、地方公共団体が地方公共団体又は、都市基盤整備公団以外のものに補助する場合、イ及びハのa、bについては、地方公共団体が第三セクターに対して補助する場合に間接補助(補助率1/3)

平成11年度より、都心交通改善事業を行う地区においては、整備計画の一環として、都市交通の再編プログラムを策定することとしていたが、平成12年度より、都市再生交通拠点整備事業を行う地区においては、整備計画策定の前に、駅周辺交通環境改善計画を策定することとした。

助成対象事業者

地方公共団体、都市基盤整備公団、第三セクター、NPO、まちづくり協議会、民間

適用事例

静岡県焼津駅他多数。

交通連携推進事業

制度の概要

(出典;国土交通省道路局ホームページ http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-yosan/h17hai/3_08.html)

鉄道、空港、港湾等すべての交通機関を支える道路の役割は大きいことから、国土交通省発足に伴い、空港・港湾等の拠点とのアクセス強化、他の交通機関との連携及び結節機能強化等を道路整備事業において積極的に推進することを目的とし、空港・港湾等アクセス道路、交通結節点改善事業、連続立体交差事業、モノレール等整備を交通連携推進事業として実施している。

交通連携の性質を踏まえ、従来の交通連携推進事業の体系を以下の通り再編・拡充し、各交通機関間の連携の総合的な強化を推進するために、以下の事業に対し重点配分を行っている。

予算配分の内容（平成 17 年度）

・物理的な交通連携を推進する事業

駅等交通結節点の改善

交通結節点強化のための駅前広場、自由通路、交通連携情報施設、自転車駐車場の整備

・機能面での交通連携を推進する事業

公共交通機関の支援

公共交通機関の利用を促進するための都市モノレール等の整備及び路面電車やバスの走行空間の改善(地下鉄インフラ整備を含む)

・効果面での交通連携を推進する事業

交通渋滞の解消、事故の防止、地域分断の解消を図るため、下記の事業により踏切道の改良と周辺市街地の整備を実施

踏切除却・改良事業

踏切道の立体交差化、構造改良等による改良

連続立体交差事業

市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間の高架化または地下化(連続立体交差関連公共施設整備事業を含む)

所要事業の予算配分状況（平成 17 年度）

区分	事業費（億円）	前年度比率
交通連携	4,106	0.98
交通結節点改善	789	0.96
踏切関連及び公共交通支援	3,316	0.99
うち連続立体交差	1,694	1.00
うち地下鉄インフラ整備	3,050	1.13

交通施設バリアフリー化設備整備費補助

制度の概要

鉄道事業者又は軌道経営者が行う駅におけるバリアフリー化設備整備事業に要する経費の一部を国が補助することにより、高齢者、障害者等の移動の円滑化を促進し、もって高齢社会の到来に備えるとともに、障害者の自立と社会参加の要請に応えること等を目的とする。

助成内容

- ・補助率 補助対象経費の 1/3 以内の額、かつ、地方公共団体の補助額以内の額

補助対象経費		
補助金		借入金等
国	地方	
(33.33%)	(33.33%)	(33.33%)

100%

助成対象事業者

鉄道事業者、軌道経営者（東京地下鉄株式会社及び地下高速鉄道を営む地方公共団体を除く。）

適用事例

平成 18 年度 83 駅

〔関連する主な税制の内容〕

既設の駅に設置する高齢者、障害者等の利用に配慮したエレベーター・エスカレーターについて、取得価格の 15% の特別償却を認める。
(平成 10 年度～)

幹線鉄道等活性化事業費補助（乗継の円滑化）

制度の概要

鉄道路線間等における乗継負担の軽減を目的として、鉄道路線間の相互直通運転化等のための鉄道施設整備に対し、国及び地方の助成措置を講じる。

助成内容

- ・ 補助率 国 20%以内
地方 20%以内
地方公共団体も国と同等の補助

補助対象経費		
補助金		借入金・出資金
国 (20.0%)	地方 (20.0%)	(60.0%)

100%

助成対象事業者

第三セクター

適用事例

対象事業	事業主体	事業期間
尼崎駅他（阪神本線・西大阪線と近鉄奈良線）	神戸高速鉄道㈱	H13～20年度
西桑名駅（三岐鉄道北勢線と近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）	北勢線施設整備㈱	H18～20年度

(2) 生活交通対策

幹線鉄道等活性化事業費補助（まちづくり事業と連携した在来幹線鉄道の高速化）

制度の概要

広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系の形成を促進するため、既存の鉄道施設を最大限有効活用して、線路の曲線改良、単線区間の複線化等による在来幹線鉄道の高速化を図る。また、駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携した在来線の高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図る。

助成内容

- ・補助率 1/3

助成対象事業者

第三セクター

適用事例

）宇野線・本四備讃線 岡山～児島間

宇野線・本四備讃線は、本州と四国を結ぶ重要な幹線鉄道であるが、このうち岡山～茶屋町間の部分複線化、茶屋町～児島間の曲線改良を行い、高速化（所要時間の短縮（岡山～高松間で現行1時間弱 50分程度））を図るとともに、まちづくりに資する事業と連携して相乗的な地域の活性化を図る。（平成20年度完成予定）

）三岐鉄道北勢線 西桑名～阿下喜間

北勢線は、桑名市と北勢町（現いなべ市）を結ぶ路線であり、名古屋都市圏の一部を形成している。本事業では曲線改良、行き違い設備の増設、信号保安設備の改良等の高速化工事により、所要時間の短縮（約10分）等を図るとともに、まちづくりに資する事業と連携して、相乗的な地域の活性化を図る。（平成20年度完成予定）

鉄道軌道近代化設備整備費補助金

制度の概要

経営基盤の脆弱な中小鉄道事業者に対し、鉄道軌道の近代化を促進し、安全性、設備、運行の保安度の向上や、その経営収支・サービスの改善を図るため、安全対策投資、近代化設備の整備に要した費用の一部を補助する。

助成内容

・補助率

国 1/5 地方 1/5 (鉄軌道事業で経常損失、かつ、無配当の事業者が行う安全対策設備整備については、国 1/3 地方 1/3)

[緊急安全対策]: 16 年度～

緊急保全整備事業費 5 年間に限る

安全性緊急評価の結果を踏まえ、緊急に改善を要する設備のうち、ATS の新設・改良、落石等防止設備等、橋梁の改修、トンネルの改修、コンクリート枕木化、軌道道床硬質構造化、重軌条交換、分岐器の重軌条化、制動装置の新設・改良については国 2/5 地方 2/5 (一定の要件に該当する黒字路線の事業者にあつては、緊急に改善を要する橋梁等の整備について国 1/3 地方 1/3、その他の安全対策設備について国 1/5 地方 1/5)

安全対策教育指導費 3 年間に限る

国 1/3 地方 1/3

[再生関連対策]: 17 年度～

事業者が地域の関係者と連携して策定する「再生計画」に基づいて行う、利用者利便の向上に資する設備であつて再生計画の実現に著しい効果が期待できるものの整備費 国 1/3 地方 1/3

[脱線防止対策]: 18 年度

ATS の緊急整備等脱線防止対策に資する施設整備費 国 2/5 地方 2/5

助成対象事業者

原則として、赤字路線(経常損失)、かつ、全事業で赤字又は一定規模の黒字事業者

LRT システム整備費補助

制度の概要

速達性に優れ、バリアフリーや環境にも優しい利用者本位の交通体系の構築を促進する観点から、まちづくりと連携した LRT システムの整備を推進するため、低床式車両その他 LRT システムの構築に不可欠な施設の整備を行う鉄軌道事業者に対して支援を行う。

助成内容

- ・補助率 補助対象経費の 1/4 ただし、地方公共団体の補助する額以内

助成対象事業者

鉄軌道事業者

補助対象経費

LRT システムの構築を促進するため、鉄道事業者または軌道経営者、地方公共団体、その他関係者から構成される協議会等により策定された計画に基づき行う、次に掲げる設備の整備等に要した経費（本工事費、附帯工事費、補償費）

ア 低床式車両の導入

- ・車両本体及び車載機器類

イ 停留施設の整備

- ・車両床との段差が解消された停留場又は駅施設の新設・改良

ウ 制振軌道の整備

- ・制振性能の高い軌道施設の新設・改良

エ 変電所の整備

- ・低床式車両の導入と併せた変電所等の新設及び増強改良

オ 車庫の整備

- ・低床式車両の導入と併せた車庫及び車両検査修繕施設の新設及び改良

カ IC カード乗車券システムの導入

- ・車載機器、改札機器、データ処理機（センターシステムを含む）

キ 相互直通運転化施設の整備

- ・他の鉄道又は軌道との相互直通運転を行うために必要となる軌道施設、停留施設、運転保安設備、電気設備等の新設及び改良

路面電車走行空間改築事業

制度の概要

自動車交通からの転換による道路交通の円滑化、環境負荷の軽減や中心市街地の活性化などを図るため、路面電車の新設・延伸を支援する。

創設の経緯

平成9年度 路面電車走行空間改築事業 創設

対象事業

路面電車の走行路面、停留所等の整備に必要となる道路改築費(用地補償費を除く)について、所要の負担又は補助を行う。レール及び架線柱・架線等の占用物件の整備に係る費用については対象外である。

採択基準

既存の道路区域内において路面電車の延伸・新設に係る走行路面、停留所等の整備を行う改築事業であり、次の基準のすべてに該当するもの(ただし、交通結節点改善事業に該当するものを除く)。

路面電車の活用により道路交通の円滑化を図ることが可能となるものであること。

路面電車が走行する路線の大部分が都市計画区域に存し、その都市計画区域に存する部分については、都市計画において定めるものであること。

〔補助率〕 1/2等

事業主体

地方公共団体

バス利用促進等総合対策事業

制度の概要

自動車事故を防止し、安全な自動車交通の実現を図ることが喫緊の課題であり、自動車交通の安全は、交通需要や交通の円滑性と密接な関連を有するものである。このため、車両点検・整備講習等の自動車事故防止対策と合わせて、バス等公共交通機関の利用促進、トラック輸送の効率化等の施策を推進し、自家用車、公共交通機関などのバランスのとれた交通体系を確立していくことが必要なことから、国土交通省は、バス利用の促進、共同輸配送の促進等の都市交通の安全・円滑化に資する施策を実施するため、「バス利用促進等総合対策事業」を推進している。バスを中心としたまちづくりを推進するオムニバスタウンの整備をはじめ、コミュニティバスなどの交通システムの整備やバスの走行環境改善等バスの利用を促進する事業等の実施に要する経費の一部を地方公共団体と協調して補助する。

制度の内容

事業名	事業内容	補助率（国と地方の協調補助）
1. オムニバスタウン整備 総合対策事業	オムニバスタウン計画を策定し、これに基づいて事業を実施する場合、必要な調査、施設整備等事業全体に対して補助	国：1/3 地方公共団体：1/3 （但し、調査については、国：1/2）
2. 交通システム対策事業	パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、コミュニティバス、シャトルバス、共同輸配送システム及びITS等先駆的事业の整備に対して補助	国：1/4 地方公共団体：1/4
3. 個別対策事業	ターミナル等施設整備、バスロケーションシステムやバス走行環境改善システム等のシステム整備及びバス利用促進等の啓発活動等の施設整備等に対して補助	国：1/5 地方公共団体：1/5 （ただし、安全性及び利便性の向上に特に配慮したバスターミナルの整備については国：1/3、地方公共団体：1/3）
4. 調査事業、実証実験・実証運行事業 (1) 調査事業	パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、コミュニティバス、シャトルバス及び共同輸配送システムについての計画査定のための調査に対して補助	国：1/2
(2) 実証実験・実証運行事業	パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、レールアンドバスライド、トランジットモール（バス路線導入型）、コミュニティバス、シャトルバス及び共同輸配送システムについて、実証実験又は実証運行（2年間以内）を行うことにより、当該施策を円滑に実施するための事業に対して補助	国：1/2 （実証運行については、赤字かつ年間補助限度額1000万円が条件） 地方公共団体：1/2

オムニバスタウン指定自治体

都道府県	自治体	指定日	主なバス事業者
岩手県	盛岡市	2000年2月1日	岩手県交通・岩手県北自動車
宮城県	仙台市	2002年3月29日	仙台市営バス・宮城交通
神奈川県	鎌倉市	2000年3月10日	江ノ島電鉄・京浜急行バス・神奈川中央交通
静岡県	静岡市	2000年12月26日	しずてつジャストライン
静岡県	浜松市	1997年12月25日	遠州鉄道
岐阜県	岐阜市	2002年12月20日	岐阜乗合自動車
石川県	金沢市	1999年2月19日	北陸鉄道・西日本JRバス
奈良県	奈良市	2000年12月26日	奈良交通
岡山県	岡山市	2002年12月20日	岡山電気軌道・中鉄バス・下津井電鉄・両備バス
島根県	松江市	1999年2月19日	松江市交通局・一畑バス
愛媛県	松山市	2005年3月30日	伊予鉄道
熊本県	熊本市	2000年12月26日	九州産業交通・熊本市交通局・熊本電気鉄道・熊本バス

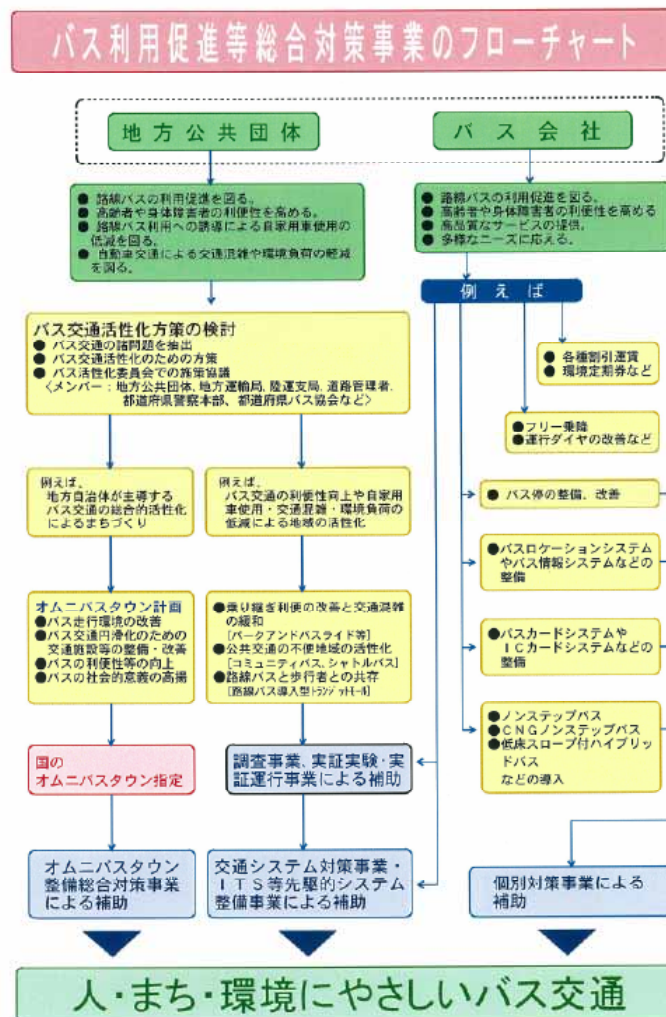


図 バス利用促進等総合対策事業のフローチャート

地方バス路線維持費補助制度

1. 生活交通路線維持に係る補助

生活交通路線（複数市町村にまたがり、キロ程が10km以上、1日の輸送量が15人～150人、1日の運行回数が3回以上、広域行政圏の中心市町村等にアクセスする広域的・幹線的な路線）に係る補助

「生活交通路線」は地域協議会にて維持・確保が必要と認められ、都道府県知事が指定した路線

国は都道府県と協調して乗合バス事業者に対して補助（負担率：国1/2、都道府県1/2。都道府県が交付する額以内の額）

区分	補助対象事業者の要件	補助対象経費（国+都道府県分）	備考
路線維持費補助		補助対象経常費用と経常収益の差額（補助対象路線ごと）ただし、補助対象経常費用の9/20を限度	・都道府県及び市町村の負担 経常収益が経常費用の11/20に満たない路線については、都道府県及び市町村が負担する
車両購入費補助	乗合バス事業者	車両費用の全額、ただし、下記を限度とする 大型車...1両当たりの補助限度額：800万円 中・小型車...1両当たりの補助限度額：950万円 低床型車...1両当たりの補助限度額：1,450万円	・車両の種別 大型車両...長さ9m以上又は乗車定員61人以上 小型車両...長さ7m以下かつ乗車定員29人以下 中型車両...大型車両及び小型車両以外 低床型車両...地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であって、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両

（注）1 「補助対象経常費用」とは、地域キロ当たり標準経常費用と乗合バス事業者キロ当たり経常費用とを比較し、いずれか少ない方の額に、補助対象路線の実車走行キロ数を乗じて得た額をいう。

2 「車両費用の全額」とは、実購入費から残存価額として10%を控除した額をいう。

2. 生活交通再生路線に係る補助

生活交通再生路線（前年度に生活交通路線維持費補助金を受けた路線を短縮し、その短縮により生活交通路線ではなくなる区間を効率的な他の運送方法により、運行を継続して行う路線。）に係る補助

「生活交通再生路線」は地域協議会にて必要と認められ、都道府県知事が指定した路線

国は都道府県等と協調して乗合バス事業者等に対して補助

区分	補助対象事業者の要件	補助対象経費（国+都道府県+市町村分）	補助率	補助対象期間
路線運行費補助	乗合バス事業者及び市町村（貸切バス事業者に委託する場合を含む）	補助対象費用と運送収益の差額（補助対象路線ごと）ただし、650万円を限度とする。	国：1/2 県+市町村：1/2	生活交通再生路線として運行を開始した日から1年間を限度
設備整備費補助		下記の設備整備費用 ・デマンド運行管理に必要なシステム整備費用及びソフト開発費用 ・旅客の乗継のために設置する設備整備費用	国：1/4 県+市町村：1/4	平成18年4月1日から平成19年1月31日まで
車両購入費補助		小型車両費用の全額。ただし、下記を限度とする（1両当たりの補助限度額：950万円）	国：1/2 県+市町村：1/2	

（注）「システム整備費用」及び「ソフト開発費用」ならびに「小型車両費用の全額」とは、実費から残存価格として10%を控除した額をいう。

3. 特別指定生活路線に係る補助

特別指定生活路線（生活交通路線又は鉄道駅等の乗継施設に接続する路線において先駆的な取り組みを行う路線）に係る補助

「特別指定生活路線」は地域協議会にて必要と認められ、都道府県知事が指定した路線
国は都道府県等と協調して乗合バス事業者等に対して補助

区 分	補助対象事業者の要件	補助対象経費（国＋都道府県＋市町村分）	補助率	補助対象
路線運行費補助	乗合バス事業者及び市町村（貸切バス事業者に委託する場合を含む）	補助対象費用と運送収益の差額（補助対象路線ごと）ただし、650万円を限度とする。	国：1/2 県＋市町村：1/2	平成17年度までに採択された特別指定生活路線（平成18年度以降新規路線の採択は行わない。）

離島航路補助制度

制度の概要

離島航路の維持・改善を図るため「離島航路整備法」に基づき、離島航路事業者に対し、その欠損の一部を補助するとともに、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、これに要する費用の一部を補助する。

) 離島航路補助

補助対象航路の主な要件

- ・本土と離島（準離島を含む。）又は離島相互間を結ぶ航路であり、かつ、他に交通機関がないか他の交通機関によることが著しく不便となること。
- ・当該航路において関係住民のほか、郵便物又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。

対象額

- ・標準的な賃率や経費単価に基づき算定する標準化した欠損額

) バリアフリー化建造費補助

補助対象船舶の主な要件

- ・「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」に基づくバリアフリー施設を有する船舶であること
- ・船舶の代替建造、バリアフリー化改造工事

対象額

- ・バリアフリーに係る工事費の50%

(3) まちづくり交付金

制度の概要

地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的としており、市町村が作成した都市再生整備計画に基づき実施される事業の費用に充当するために交付される交付金である。

創設の経緯

平成 16 年度 まちづくり交付金創設

交付金の概要

市町村が作成した都市再生整備計画に基づいて実施される事業の費用に充当するために交付される交付金である。

都市再生整備計画の作成

市町村は地域の特性を踏まえ、まちづくりの目標¹とそれを実現するために実施する各種事業を記載した都市再生整備計画を作成する。

交付金の交付

国は、市町村が作成した都市再生整備計画が都市再生基本方針に適合している場合、年度ごとに交付金を交付する。

事後評価

国は、交付期間終了時、市町村に目標の達成状況等に関する事後評価²を求めることとし、その結果等について確認し公表する。

- 1 まちづくりの目標とその達成状況を評価する指標を設定。
- 2 数値化された指標の達成状況を評価。

交付対象

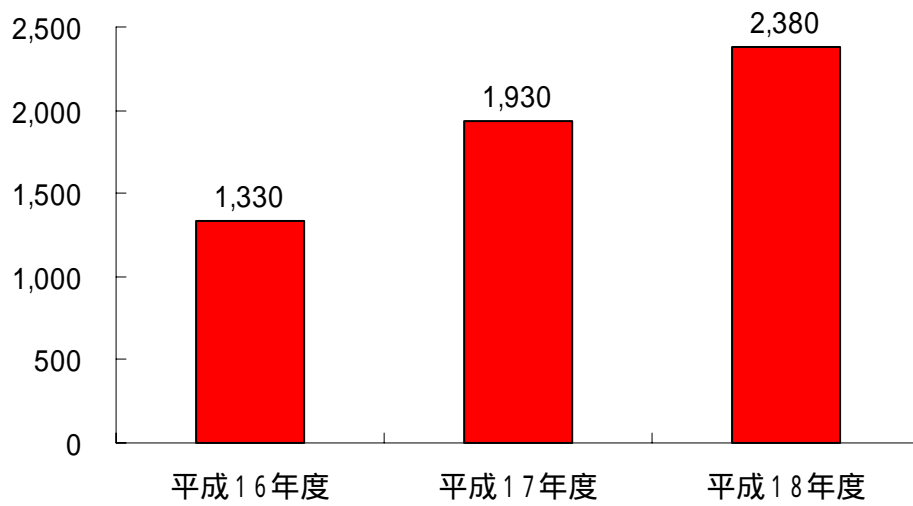
都市再生整備計画に位置付けられたまちづくりに必要な幅広い施設等を対象とする。

- 道路、公園、河川、下水道、多目的広場、駐車場、地域防災施設、修景施設、歩行支援施設、地域交流センター、人工地盤、既存建造物活用事業、都市再生交通拠点整備事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、人にやさしいまちづくり事業、優良建築物整備事業 等
- 高齢者向け優良賃貸住宅、特定優良賃貸住宅、公営住宅、住宅地区改良事業、住宅市街地総合整備事業、街なみ環境整備事業 等
- 市町村の提案に基づく事業
- 各種調査や社会実験のソフト事業

交付金の額の算定

交付額は一定の算出方法により算出。(事業費の概ね4割を交付金として交付)

交付額の推移(億円)



交通運輸行政にかかわるまちづくり交付金実施地区概要

	市町村名	旧市町村名	地区名	交付期間		概要(2~3行)	備考(トピックス)
				開始	終了		
青森県	青森市	浪岡町	浪岡駅周辺地区	16	20	JR浪岡駅の交通結節点機能を強化するため、駅前広場・パークアトラクト駐車場等を整備するほか、駅前公営住宅・駅舎と合築した地域交流センター等を整備し、中心市街地の活性化を図る。	駅周辺の環境整備
岩手県	矢巾町		矢幅駅西地区	16	20	鉄道により分断されている駅東西地区の連携強化とアクセス性向上及び、交通結節点機能強化を図るため、駅の橋上化と自由通路・交通広場・アクセス街路等を整備する。	駅東西地区連携によるまちの活性化
岩手県	滝沢村		菓子駅地区	17	19	新たな駅を設置することにより、村の重要な交通拠点の形成や周辺市街地と一体となった施設整備を行い、豊かな自然環境を保全しつつ盛岡北部研究学園都市としてふさわしい環境の形成を目指す	交通結節点としてのまちづくり
宮城県	栗原市	一迫町	真坂地区	16	20	デマンド交通システムの構築を契機として、交通広場・地域交流センター・案内板等を整備し、まちの活性化を図る。	デマンド交通を契機としたまちづくり
秋田県	由利本荘市	西目町	湯端地区	16	20	JR西目駅を中心とした町の玄関口の賑わいを再生するため、駅舎改築・駅前広場等を整備するほか、駅前バスと公共施設への連携強化のため、自由通路を整備改善し、利便性の向上を図る。	町の玄関口としての駅周辺の活性化
東京都	府中市		西府地区	16	20	JR南武線新駅設置と周辺の計画的な土地利用転換による安心・安全・快適な市街地の形成及び地域資源等を活用した個性あるまちづくりの推進を図る。	新駅設置と地域資源等を活用したまちづくり
長野県	長谷村		非特	16	20	生きがい交流施設整備と地域循環バス導入により、地域コミュニティの再生を図るとともに、村営住宅の整備により、若者の定住、流入を図り地域の再生に寄与する。	健康・福祉の先進地づくりと地域内外交流
長野県	上田市		上田城下町地区	17	21	上田駅環状道路、幹線道路、公共交通機関及び河川等の整備を進め、利便性と快適性を高める都市基盤を形成するとともに、市民協働による中心市街地の再生を目指す。	都市基盤整備と市民協働による中心市街地の再生
神奈川県	横浜		金沢文庫駅周辺地区	16	20	称名寺や金沢文庫など鎌倉時代からの歴史資源を活用した散策路ネットワークの形成及び地区の玄関口となる金沢文庫駅及び駅周辺の交通環境の改善、バリアフリー化の推進	歴史資源を活かしたまちづくり
富山県	富山市		富山市中心市街地地区	16	20	富山駅南側の中心市街地エリアにおいて、城址公園の施設整備や市民が気軽に利用できるようなおでかバス(乗合バスを低廉化)を試行し、中心市街地の活性化を図る。	おでかバスを活かしたまちづくり
富山県	魚津市		魚津中央地区	16	19	魚津市中心エリアにおいて、歴気楼等の観光資源を活かし、コミュニティタクシーバスの運行、歩行空間整備を実施し、賑わいとやすらぎのあるまちづくりを図る。	歴気楼や祭りを活かしたまちづくり
富山県	滑川市		滑川駅周辺地区	16	19	JR滑川駅周辺エリアにおいて、はたるいかわ海洋深層水等の観光資源を活かし、市民交流プラザ整備やコミュニティバスのルート検討・社会実験等を実施し、中心市街地の再生を図る。	はたるいかわ海洋深層水の観光施設を活かしたまちづくり
静岡県	藤枝市		藤枝中心市街地活性化地区	17	21	駅を中心とした当地区において、土地区画整理事業、道路、公園、橋上駅の整備により、東西の市街地を結び一体的なまちづくりを行い中心市街地の活性化を図る。	中心市街地の活性化
静岡県	島田市		島田中央第三地区	16	20	橋上駅、自由通路、アンダーパス、区画道路などの整備により、交通環境を改善・充実するとともに、質の高い中心市街地へと再生することで、安心・安全・快適なまちづくりを目指す。	交通環境改善による、安心・安全・快適なまちの創造
愛知県	長久手町		東部丘陵線沿線地区	16	20	自動車交通主体の地域において、新交通システム東部丘陵線を中心とした公共交通主体の交通体系の確立を図るとともに、東部丘陵線で結ばれる都市部と農村部という対照的な地域の交流の促進	東部丘陵線の利用促進
三重県	東員町		東員駅周辺地区	16	20	当該地区内に北勢線統合新駅が設置されることを踏まえ、交通結節点整備とともにコミュニティバスネットワークの形成を図り、鉄道を行かしたまちづくりを推進する。	交通ネットワークの形成
滋賀県	大津市		石山駅周辺地区	16	18	本地区は大津市の重要な交通拠点になっており、現在JRと京阪電車の接続改善等の交通結節点改善事業に取り組んでいます。この事業を補完することにより、更なる利便性、快適性の向上を図る。	アクセスしやすいまちづくり
滋賀県	長浜市		長浜地区	16	20	長浜駅舎の改築橋上化と駅東西を結ぶ自由通路の整備を契機として、市の玄関口にふさわしい、駅前の基盤整備を図るとともに、駅を中心とした既存市街地の歴史や文化遺産に磨きをかけて、街の魅力と賑わいを創出する。	生活と観光のバランスのとれたまちづくり
京都府	久御山町		森地区	17	21	鉄道駅のない町として、公共交通の利便性向上を図るためのバス交通結節点の整備、及び、交流人口を創出するための便利で魅力ある機能の整備を一体的に行う。	バス交通結節点の整備による利便性の向上
京都市	京都市		太秦東部地区	17	20	地下鉄天神川駅(仮称)を交通の結節点とし、右京区の新しい「顔」となる街並みを形成するため、京福新駅等の整備による交通の利便性向上と公共公益施設の整備による賑わいのある都市空間の創出を図る。	交通拠点の形成に合わせた右京区の新しいこぎわい空間づくり
岡山県	倉敷市		倉敷駅周辺地区	17	21	コミュニティバスの運行などの人になやみやすい施策や夜間景観照明の設置などの観光資源を再構築させる施策を実施することにより、中心市街地の活性化と「まち」の魅力度の向上を図る。	中心市街地活性化と観光資源の再構築による魅力度の向上
岡山県	総社市	清音村	清音駅東地区	17	20	清音駅東口の開設と駅前広場やアクセス道路などの駅前地区の整備を行い、新たな生活都市づくりを進めるとともに鉄道利用者の利便性の向上を図る。	清音駅東口の開設と駅前地区の整備
岡山県	新見市	神郷町	高瀬地区	17	20	四季を通じ優れた自然環境を活かし、観光交流センターや人工造雪機などの整備を行い、山村と都市の交流促進を図る。	自然環境を活用した山村と都市の交流拠点づくり
高知県	四万十市	中村市	中村地区	17	21	歴史・文化を基調とした拠点の整備を行い、中心市街地への集客を創出することで地域経済の活性化を図り、道路網のネットワーク化や都市施設を整備し、安全で快適な都市空間の創出を図る。	中心市街地の活性化による賑わいの創出と土佐の小京都を育むまちづくり
福岡県	久留米市		花畑駅周辺地区	17	20	駅広等の整備により駅周辺市街地の賑わいの再生を行い、鉄道の立体化や区画整理により住環境整備を行い賑わいある都市の再生を行う。	駅を中心とした憩いや賑わいの有る都市再生