

都市・地域交通戦略推進事業制度要綱

第1条 目的

本要綱は、都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、国が地方公共団体等に対し必要な助成を行う制度を確立し、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与することを目的とする。

第2条 定義

「都市・地域交通戦略推進事業」とは、本要綱で定めるところに従って行われる都市交通システム整備事業をいう。

「都市交通システム整備事業」とは、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（以下「都市交通システム」という。）を明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図るとともに、都市施設整備や土地利用の再編により、都市再生を推進するため、本要綱に定めるところに従って行われるものをいう。

第3条 整備地区

都市交通システム整備事業を実施する整備地区は、第一号又は第二号に掲げる条件に該当する地区とする。

- 一 次の要件のいずれかに該当する地区であること。
- イ 都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第81条第1項に規定する立地適正化計画（同条第2項第2号に規定する居住誘導区域（以下「居住誘導区域」という。）及び同項第3号に規定する都市機能誘導区域（以下「都市機能誘導区域」という。）を定めたものに限る。当該立地適正化計画と一体となって都市計画区域外に関する事項を定めたものを含む。）（以下「立地適正化計画」という。）を策定している区域又は都市計画区域外における地域の拠点となる区域であり、かつ、以下の要件のいずれかに該当する区域（都市機能誘導区域を定めた立地適正化計画を有する市町村（以下「基幹市町村」という。）の都市機能誘導区域から公共交通により概ね30分で到達できる範囲に限る。）（以下「地域生活拠点」という。）
 - （1）基幹市町村が作成した立地適正化計画において、基幹市町村における拠点として位置付けられた区域
 - （2）基幹市町村及び都市計画区域を有しない市町村（以下「連携市町村」という。）を含む都市圏を対象とした広域的な立地適正化の方針（※1）（以下「広域的な立地適正化の方針」という。）において、連携市町村における拠点として位置付けられた区域。
 - （3）基幹市町村が作成した立地適正化計画と整合した、市町村管理構想又は地域管理構想（※2）において、基幹市町村における拠点として位置付けられた区域
 - （4）基幹市町村及び連携市町村を含む都市圏を対象とした広域的な立地適正化の方針と整合した、連携市町村による市町村管理構想又は地域管理構想において、連携市町村における拠点として位置付けられた区域

(※1) 広域的な立地適正化の方針とは、市町村間の広域連携を促進するため、都道府県が作成するもの又は都道府県と市町村が共同して作成するものであって、都市圏における拠点や施設の立地等に関する方針を記載したものをいう。

(※2) 市町村管理構想又は地域管理構想は「国土の管理構想」（令和3年6月国土交通省国土政策局策定）に基づくものをいう。

ロ 基幹市町村における都市機能誘導区域と地域生活拠点を結ぶ公共交通ネットワークを含む区域

ただし、大規模災害からの復興に関する法律に基づく特定大規模災害等を受けて復興計画等（任意計画。以下同じ）を作成した市町村は、以下の①②の要件を満たす場合に限り、立地適正化計画を策定している区域に関する整備地区要件について、立地適正化計画を策定することが確実と見込まれ-

- ① 当該市町村が作成した復興計画等に、都市機能や居住の立地・誘導に関する方針が記載されていること
- ② 当該市町村が、被災した年度の次年度から起算して2年以内に立地適正化計画の作成に着手し、かつ、立地適正化計画の作成に着手した年度の次年度から起算して2年以内に立地適正化計画を策定することが確実であること

二 都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）を策定している又は策定することが確実と見込まれる区域

第4条 整備計画

都道府県知事、市町村長、協議会、都市再生推進法人又は認定地域来訪者等利便増進活動実施団体は、都市交通システム等の整備に関する事項、その他必要な事項を定めた都市交通システム整備事業の整備計画を策定することとする。

第5条 協議会等に対する国の補助

- 1 国は、予算の範囲内において、法定協議会、法定化を見据えた任意協議会（法定協議会の設立を見据えていることについて規約やホームページ等で確認できるもの）、都市再生推進法人又は認定地域来訪者等利便増進活動実施団体に対し、整備計画の作成に要する費用の一部を補助することができる。
- 2 国は、予算の範囲内において、法定協議会、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又は独立行政法人都市再生機構に対し、整備計画に基づいて行われる事業の実施に要する費用の一部を補助することができる。
- 3 前2項において、法定協議会とは、次のイからトまでの法律に基づく協議会に限る。
 - イ 中心市街地の活性化に関する法律（平成10年法律第92号）
 - ロ 都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）
 - ハ 都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）
 - ニ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）
 - ホ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）
 - ヘ 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（平成20年法律第40号）

ト 踏切道改良促進法（令和２年法律第３１号）

第６条 監督・責務等

国土交通大臣は、都市・地域交通戦略推進事業が実施される場合には、協議会、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又は独立行政法人都市再生機構に対し、本要綱の施行のために必要な限度において、本事業の適正な執行を確保するため、必要な措置を命じ、又は必要な勧告、助言若しくは援助を行うことができる。

第７条 運用

都市・地域交通戦略推進事業の運用については、本要綱に定めるところによるほか、別に定める都市・地域交通戦略推進事業費補助交付要綱及び関係局長の定めるところによる。

附則

１ 施行期日

この要綱は、平成２０年４月１日から施行する。

附則

１ 施行期日

改正後の本要綱は、平成２１年４月１日から施行する。

２ 廃止

この要綱の施行に際し、都市再生推進事業制度要綱（平成１２年３月２４日建設省経宅発第３７－２号、建設省都計発第３５－２、建設省住街発第２３号）第４編に基づく都市交通システム整備事業は廃止する。

３ 経過措置

この要綱の施行の際、都市再生推進事業制度要綱（平成１２年３月２４日建設省経宅発第３７－２号、建設省都計発第３５－２号、建設省住街発第２３号）に基づき、既に施行中の都市交通システム整備事業は、本要綱で定める都市交通システム整備事業であるものとみなす。

附則

１ 施行期日

改正後の本要綱は、平成２７年４月９日から施行する。

附則

１ 施行期日

改正後の本要綱は、平成２８年４月１日から施行する。

２ 経過措置

イ 平成２８年度末までに事業を開始する場合は、平成２８年度中に都市機能誘導区域を設定することを、平成３０年度中に居住誘導区域を設定することを前提に、立地適正化計画を策定している区域とみなす。

ロ 平成３０年度末までに事業を開始する場合であって、都市機能誘導区域が設定されている場合には、平成３０年度中に居住誘導区域を設定することを前提に、立地適正化計画を策定している区域とみなす。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、平成31年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和3年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和4年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和5年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和7年4月1日から施行する。

2 経過措置

令和8年度末までに事業を開始する場合は、令和5年4月1日施行の要綱に基づき支援を受けることができるものとする。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和8年4月7日から施行する。

2 経過措置

第3条一イにおいて、広域的な立地適正化の方針の定義を、都道府県が策定するもの又は都道府県と市町村が共同して策定するものとしていることについて、令和8年度末までに作成される広域的な立地適正化の方針は、複数の市町村が共同して作成したものを含む。

都市・地域交通戦略推進事業費補助交付要綱

第1条 通則

都市・地域交通戦略推進事業費補助（以下「補助金」という。）の交付に関しては、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）、国土交通省所管補助金等交付規則（平成12年12月21日総理府・建設省令第9号）、都市・地域交通戦略推進事業制度要綱（平成20年4月1日。以下「制度要綱」という。）及び関係通達の定めるところによるほか、本要綱に定めるところにより行うものとする。

第1条の2 定義

本要綱において次の各号に掲げる用語の定義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

1 地区交通戦略

エリアを限定してきめ細やかな都市交通システムの整備や街路空間づくりを戦略的に進めるために策定された計画をいう。

2 立地適正化計画等

制度要綱第3条第一号イに掲げる立地適正化計画及び同号イに掲げる広域的な立地適正化の方針を併せて「立地適正化計画等」という。

第2条 補助対象

1 対象事業

補助金の交付対象は、次の各号に掲げる事業とする。

以下のロ及びハについては、地区交通戦略に即地的かつ具体的に位置づけられた事業とする。

ただし、以下のロ（9）又は（10）のみを実施する事業を除く。）及びハについては、全体事業費1億円以上の事業とする。

なお、都市再生整備計画事業、都市構造再編集集中支援事業、まちなかウォークアブル推進事業、地域公共交通再構築事業について、地区交通戦略に即地的かつ具体的に位置づけられた事業は、事業費を全体事業費に含めることができる。

また、立地適正化計画に位置付けられていない事業については、鉄道、バス等でピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上ある公共交通に係るものに限る。ただし、以下の事業については、この限りではない。

- ① 平成30年度末までに提出される整備計画に基づく事業であって、市街化区域又は区域区分が定められていない都市計画区域において設定される用途地域内の事業。
- ② 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（平成20年法律第40号）第5条第8号の規定に基づく認定を受けた歴史的風致維持向上計画（以下、「歴まち計画」という。）の重点区域内であり、かつ、同計画に位置づけられた事業（ただし、フリンジ駐車場の整備など、歴まち計画の重点区域内の取組に資する事業については、区域周辺で実施する事業を含む。（以下、本要綱において同じ。））であって、駐車場の配置適正化や立地規制、歩行空間化、車両の流入抑制等の取組と連携して実施する事業。

イ 整備計画の作成等に関する事業

- (1) 整備計画の作成に関する事業
- (2) 交通まちづくり活動推進事業
- (3) スマートシティの推進に資する社会実験

ロ 公共的空間等の整備に関する事業

- (1) 公共的空間等が整備される敷地の整備
- (2) 公共的空間の整備
- (3) 歩行空間の整備
- (4) 駐車場の整備
- (5) 駐車場有効利用システムの整備
- (6) 観光バス駐車場の整備
- (7) 荷捌き駐車施設の整備
- (8) 二輪車等駐車場の整備
- (9) バリアフリー交通施設の整備
- (10) シェアモビリティ設備の整備
- (11) 分散型エネルギーシステム及び再生可能エネルギー施設等の整備
- (12) LRT・BRT・路面電車・バス等の公共交通に関する施設の整備
- (13) (1)から(10)までの施設の代替となる又は(1)から(12)までと一体となった鉄道施設等の整備

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

- (1) 都市情報提供システムの整備
- (2) 地下交通ネットワークの管理安全施設の整備
- (3) 歩行活動の増加に資する施設の整備
- (4) 公共交通機関の利用促進に資する施設の整備
- (5) 案内標識の整備
- (6) スマートシティの推進に資する情報化基盤施設等の整備
- (7) こども連れ環境施設の整備

2 協議会等に対する国の補助対象

国は、予算の範囲内において、イについては法定協議会、法定化を見据えた任意協議会（法定協議会の設立を見据えていることについて規約やホームページ等で確認できるもの）、都市再生推進法人、又は認定地域来訪者等利便増進活動実施団体、ロについては法定協議会、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、又は独立行政法人都市再生機構、ハについては法定協議会、都市再生推進法人、又は認定地域来訪者等利便増進活動実施団体に対して補助することができる。

第3条 補助金の額

補助金の額は、予算の範囲内において、次の第1項から第3項までに定める事業に要する費用の3分の1以内とする。ただし、次のイからへまでに掲げる事業については、2分の1以内

とする。

また、2のワ（i）における事業にあつては、次に掲げる式により算定した額のうちいずれか少ない額を限度とする。

1) $a \leq x - b$

2) $a \leq b / 2$

a：補助金の額

b：都市施設と鉄道施設の整備を一体的に行うために関係者が策定した合理的な計画に基づき整備を行う場合に、第2条の1のロの(1)から(10)までの施設の整備に要する費用に対する補助金の額

x：現況の鉄道施設を前提に、第2条の1のロの(1)から(10)までの施設の整備を行うと想定した場合に算定される補助金の額

イ 立地適正化計画等に位置付けられた事業のうち、次に掲げる事業

(1) 居住誘導区域内で人口密度40人/h a以上の区域において実施する事業

(2) 居住誘導区域外において実施する事業のうち、次の(i)又は(ii)の要件を満たす都市機能誘導区域を結ぶバス路線等の公共交通に係る事業（ただし、都市計画区域外においては、次の(i)又は(ii)の要件を満たす都市機能誘導区域と地域生活拠点を結ぶバス路線等の公共交通に係る事業に限る。）

(i) 以下のすべての要件を満たす区域

- ① 国勢調査の結果に基づく人口集中地区内（今後、直近の国勢調査の結果に基づく人口集中地区に含まれると見込まれる区域を含む。）
- ② 鉄道・地下鉄駅（ピーク時間運行本数（片道）が3本以上）から半径1kmの範囲内又はバス・軌道の停留所・停車場（ピーク時間運行本数（片道）が3本以上）から半径500mの範囲内
- ③ 公共用地率15%以上の地域内（今後、公共用地率が15%以上となることが確実である地域を含む。）

(ii) 以下のすべての要件を満たす区域

- ① 都道府県が作成するもの又は都道府県と市町村が共同して作成した立地適正化計画（※）に定められた都市機能誘導区域内
（※）都道府県が作成するもの又は都道府県と市町村が共同して作成した「広域的な立地適正化の方針（居住誘導区域・都市機能誘導区域の概ねの配置、誘導する都市機能増進施設に関する方針、市町村間の連携及び役割分担に関する方針を記載）」に基づく立地適正化計画をいう
- ② 中心拠点区域に接続する鉄道・地下鉄駅（ピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上あるものに限る。）から半径1kmの範囲内又はバス・軌道の停留所・停車場（ピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上あるものに限る。）から半径500mの範囲内
- ③ 中心拠点区域の中心から半径30kmの範囲内
- ④ 市街化区域内、又は区域区分が定められていない都市計画区域において設定される用途地域内

- ⑤ 公共用地率 15%以上の地域内（今後、公共用地率が 15%以上となることが確実である地域を含む。）

(3) 地域生活拠点において実施する事業

- ロ 都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）第 46 条第 2 項第五号に規定する滞在快適性等向上区域（以下「滞在快適性等向上区域」という。）へのアクセス等に寄与し、歩道又は自転車道の整備等と一体的に整備する都市交通施設の整備に係る事業（ただし、都市構造上の理由等（市街化区域内の人口密度が 40 人/ha 以上あり、当該人口密度が統計上今後も概ね維持される等）により立地適正化計画によらない持続可能な都市づくりを進めている市区町村に限定する）
- ハ 滞在快適性等向上区域又は都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）第 2 条第 3 項に規定する都市再生緊急整備地域において法定協議会が行う地区交通戦略（ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。）に位置付けられた事業
- ニ 地域と暮らしに密接に関わる民生部門の電力消費に伴う二酸化炭素排出について 2030 年度までに実質ゼロを実現することなどに先行的に取り組む地域等として環境省が選定した地域等（脱炭素先行地域）において実施する事業
- ホ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）第 25 条第 1 項に規定する基本構想において定められている同条第 2 項第 1 号の区域で行われるバリアフリー交通施設の整備
- ヘ 歴まち計画の重点区域内であり、かつ、同計画に位置づけられた事業であって、駐車場の配置適正化や立地規制、歩行空間化、車両の流入抑制等の取組と連携して実施する事業

1 整備計画の作成等に関する事業

イ 整備計画の作成に関する事業

現況調査、基本構想の立案、土地利用及び都市施設等についての総合的な計画の立案、整備手法の調査、駐車場整備に係る計画の策定、駐車場有効利用促進計画の策定並びに整備計画策定の一環として行う交通・情報実験（第 2 条第 1 項のロ及びハで整備を行う施設の位置、規模等を検討するものに限る。）に要する費用とする。

ロ 交通まちづくり活動推進事業

公共交通の利用を効果的に促進するための公共交通実態分析、アンケート調査、専門家の派遣、社会実験等に要する費用とする。

ハ スマートシティの推進に資する社会実験

スマートシティ官民連携プラットフォームの加入者が行うものであり、デジタル技術の活用にかかる社会実験（公共交通における自動運転バスの実装、シェア型モビリティの実装、自動運転技術の活用等）に要する費用とする。

2 公共的空間等の整備に関する事業

公共的空間等の整備に関する事業にあつては、次に掲げる費用（事務費を含む。）の合計額

とする。

イ 公共的空間等が整備される敷地の整備

建築物等の除却及び敷地に要する費用のうち次の式により算定される費用。

$$A = B \times (S1 / S2)$$

A : 建築物等除却費及び整地費の補助対象額

B : 建築物等除却費及び敷地の総額

S1 : 公共的空間及び都市情報システム等の床面積の合計

S2 : 建築物の延べ床面積

ロ 公共的空間の整備

歩行者通路、広場、人工地盤、公開空地等の整備及び駅舎の地域拠点施設への改修や減築に要する費用のうち次に掲げるもの。ただし、建築物内において建築物利用者と共同利用される通路等については、これに4分の3を乗じた額。

(1) 設計費

① 地盤等調査費

公共的空間の設計及び建設に必要な地盤等調査に要する費用

② 基本設計費

公共的空間の基本設計に要する費用

③ 実施設計費

公共空間の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

① 建設費

公共空間の工事に要する費用

ハ 歩行空間の整備

歩行空間の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

歩行空間の基本設計に要する費用

② 実施設計費

歩行空間の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

歩行空間の整備に要する費用

ニ 駐車場の整備

次の(i)から(iii)までのいずれかの条件を満たす駐車場の整備に要する費用のうち、(1)から(3)までに掲げるもの。ただし、人口5万人以上の地方公共団体が、概算事業費10億円以上と見込む施設を新設する場合は、「多様なPPP/PFI手法導入を優先的に検討するための指針」(令和7年6月4日民間資金等活用事業推進会議決定)に基づき、地方公共団体が策定している、優先的検討規定等によるPPP/PFI手法の導入について検討することを要件とする。(なお、令和9年度以前に着手しているものは改正前の要綱に基づき支援が受けられるものとする。)

(i) 都市の低炭素化の促進に関する法律(平成24年法律第84号)第7条に基づき市町村が作成する低炭素まちづくり計画(以下「低炭素まちづくり計画」という。)において位置付けられている又は位置付けられることが確実と見込まれる駐車台数が概ね100台以上(計画において複数箇所で一体の駐車施設を形成している場合は、合計で概ね100台以上)の駐車施設。ただし、台数に関する規定については、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点(本項においてモビリティハブと呼ぶ)と一体的に整備する場合は、この限りではない。

(ii) 低炭素まちづくり計画において位置付けられている又は位置付けられていることが確実と見込まれる駐車場のうち、総合交通戦略及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第27条の16第一項に基づき地方公共団体が作成する地域公共交通利便増進実施計画(以下「利便増進実施計画」という。)に位置付けられた地域公共交通利便増進事業に係る停留所等に設置するパーク・アンド・ライド用の駐車施設及び自動二輪車専用の駐車施設。

(iii) 地区交通戦略(ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。)に位置付けられている駐車場。

(1) 実施設計費

駐車場の実施設計に要する費用の4分の1に相当する額

(2) 土地整備費

次に掲げる費用の4分の1に相当する額

① 建築物除却費

事業地区内にある建築物及びそれに付随する工作物の解体除却工事及び引移転工事に要する費用

② 整地費

建築物除却後の土地の整備に要する費用

(3) 施設整備費

当該駐車場の工事に要する費用で建設費の4分の1に相当する額

ホ 駐車場有効利用システムの整備

駐車場の有効利用システムの整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 実施設計費

駐車場有効利用システムの実実施設計に要する費用の4分の1に相当する額

(2) 基幹施設整備費

駐車場有効利用システムの運営センター整備に要する費用で施設整備の4分の1に相当する額

ヘ 観光バス駐車場の整備

観光バスの駐車のための施設(以下「観光バス駐車場」という。)の不足により円滑な道路交通の確保に著しい支障が生じている区域において、地方公共団体が作成する観光バス受入計画に基づき観光バス駐車場(駐車台数が5台以上(当該計画において複数箇所で一体の駐車施設を形成している場合は、合計で5台以上)の駐車施設。)を整備する

場合における当該整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

観光バス駐車場の基本設計に要する費用

② 実施設計費

観光バス駐車場の実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

観光バス駐車場の工事に要する費用

ト 荷捌き駐車施設の整備

1 ha 以上の区域又は10店舗以上の地上権者等を対象とする、荷捌きのための駐車施設（以下「荷捌き駐車施設」という。）の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。（複数箇所ので一体の荷捌き駐車施設を形成している場合は、合計で当該要件を満たす場合も対象とする。）

(1) 設計費

① 基本設計費

荷捌き駐車施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

荷捌き駐車施設の実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

① 建設費

荷捌き駐車施設の工事に要する費用

チ 二輪車等駐車場の整備

自転車駐車場（駐車台数200台以上（整備計画に位置づけられ、複数箇所ネットワークを形成している場合は合計で200台以上）（シェアリングポートを含めてエリア全体で一体的に整備する場合を除く。））の駐車施設の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。ただし、立地適正化計画又は総合交通戦略（ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。）、及び利便増進実施計画に位置付けられた地域公共交通利便増進事業に係る停留所等に設置する二輪車等駐車場は、50台以上（複数箇所設置の場合は合計で50台以上）の駐車施設の整備に要する費用とする。ただし、台数に関する規定については、モビリティハブと一体的に整備する場合は、この限りではない。

(1) 設計費

① 基本設計費

二輪車等駐車場の基本設計に要する費用

② 実施設計費

二輪車等駐車場の実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

二輪車等駐車場の工事に要する費用

リ バリアフリー交通施設の整備

エレベーター、エスカレーター、動く歩道、ユニバーサルデザイン対応駐車場等の施設

の整備（第2条第一号ロ又はハの事業の一部として整備されるものを除く。）に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

バリアフリー交通施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

バリアフリー交通施設の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

バリアフリー交通施設の工事に要する費用

ヌ シェアモビリティ設備の整備

シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 実施設計費

シェアモビリティ設備の実実施設計に要する費用

(2) 設備整備費

シェアモビリティ設備の整備に要する費用

ル 分散型エネルギーシステム及び再生可能エネルギー施設等の整備

分散型エネルギーシステム（コージェネレーションシステム、電力自営線、熱導管及びその付帯施設）及び公共公益施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等（太陽光発電・小型水力発電・小型風力発電・バイオマス発電等再生可能エネルギー設備、未利用熱活用施設、及びEVステーション・蓄電池・蓄熱槽等施設）の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 実施設計費

分散型エネルギーシステム及び再生可能エネルギー施設等の実施設計に要する費用

(2) 設備整備費

分散型エネルギーシステム及び再生可能エネルギー施設等の整備に要する費用

ヲ LRT・BRT・路面電車・バス等の公共交通に関する施設の整備

路面電車・バス等の公共交通（総合交通戦略（ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。）に位置付けられているもの又は立地適正化計画等に都市の骨格となる基幹的な公共交通軸として即地的かつ具体的に位置づけられているものに限る。ただし、いずれの場合も事業に必要な特許等を受けている又は受けることが確実なものに限る。）に関する停留所、車両基地、軌道（軌道緑化を含む。）及び架線等の施設（車両（車両改造を含む。）を除く。）の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。ただし、立地適正化計画、戦略（ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。）及び利便増進実施計画に位置付けた地域公共交通利便増進事業に係るもの限り、停留所の整備に要する費用に民間建築物との合築や民間施設の一部を購入する費用を含むものとする。

(1) 設計費

① 基本設計費

公共交通に関する施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

公共交通に関する施設の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

公共交通に関する施設の整備に要する費用

ワ 第2条の1のロの(1)から(10)までの施設の代替となる又は第2条の1のロの(1)から(12)までの施設と一体となった鉄道施設等の整備

(i) 都市施設と鉄道施設の整備を一体的に行うために関係者が策定した合理的な計画に基づく第2条の1のロの(1)から(10)までの施設の代替となる鉄道施設等の移設及び改築に要する費用（公共交通事業者が負担すべきものを除く。）のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

次に掲げる費用の5分の3に相当する額

① 基本設計費

鉄道施設等の移設及び改築を行うための基本設計に要する費用

② 実施設計費

鉄道施設等の移設及び改築を行うための実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

鉄道施設等の移設及び改築の工事に要する費用の5分の3に相当する額

(ii) 総合交通戦略（ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。）に位置づけられているもの又は立地適正化計画等に都市の骨格となる基幹的な公共交通軸として即地的かつ具体的に位置づけられているものであって、第2条の1のロの(1)から(12)までの施設と一体となって整備する駅施設の整備に要する費用（公共交通事業者が負担すべきものを除く。）のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

施設の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

施設の整備に要する費用

(iii) 総合交通戦略（ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。）に位置づけられているもの又は立地適正化計画等に都市の骨格となる基幹的な交通軸として即地的かつ具体的に位置づけられているものであって、第2条の1のロの(1)から(12)までの施設と一体となって整備する架線、レール及び枕木等の鉄道施設等（車両（車両改造を含む。）を除く。）の整備に要する費用（公共交通事業者が負担すべきものを除く。）のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

施設の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

施設の整備に要する費用

3 公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業

公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業にあたっては、次に掲げる費用(事務費を含む。)の合計額とし、1地区におけるロに係る補助金の額の合計額(設計費を除く。)は、400,000千円を限度とする。

イ 都市情報提供システムの整備

交通、施設案内、経路案内、イベント、防災等に関する情報を映像により、又は視覚障害者に提供するために整備される施設(以下「都市情報提供システム」という。)の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

都市情報提供システムの基本設計に要する費用

② 実施設計費

都市情報提供システムの実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

① 都市情報提供システムの整備費

都市情報提供システムの工事に要する費用

② 都市情報関連機器等の整備費

都市情報関連機器の整備に要する費用(他の情報通信システムと複合利用を行う場合にあっては、各々の機器を専用のもので整備した場合に要する費用により按分した額とする。)及び外部の通信幹線と都市情報提供システムを結ぶケーブル類の整備に要する費用

ロ 地下交通ネットワークの管理安全施設の整備

地下交通ネットワークの管理情報システム、防災施設、空調施設の整備又は道路等公共施設の地下に設けられる地下ネットワークの出入口として民有地に設けられる共同利用施設(以下「地下交通ネットワークの管理安全施設」という。)の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

地下交通ネットワークの管理安全施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

地下交通ネットワークの管理安全施設の実実施設計に要する費用

(2) 地下交通ネットワークの管理安全施設整備費

① 管理情報センターの建設費

管理情報センターの建設に要する費用。ただし、他の施設と複合施設にあっては、

全体建築工事費を当該管理情報センターの占有する床面積により按分した額

② 管理情報システム機器の整備費

地下交通ネットワーク及び管理情報センター内に設置する管理情報システム機器の整備に要する費用（他の情報通信システムと複合利用を行う場合にあっては、各々の情報通信システムを専用のもので整備した場合に要する費用により按分した額とする。）及び外部の通信幹線と管理情報センターとを結ぶケーブル類の整備に要する費用

③ 防災施設等整備費

防災施設等（防災施設、空調施設）の工事に要する費用

④ 共同利用施設整備費

共同利用施設（階段、エレベーター、エスカレーター等）の工事に要する費用

ハ 公共空間等の利活用の増進に資する施設の整備

ベンチ等の休憩施設や植栽施設、電源設備、給排水設備、パークレット等の景観形成又は街路空間の利活用の増進に資する施設（以下「公共空間等の利活用の増進に資する施設」という。）の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

公共空間等の利活用の増進に資する施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

公共空間等の利活用の増進に資する施設の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

公共空間等の利活用の増進に資する施設の工事に要する費用

ニ 公共交通機関の利用促進に資する施設の整備

路面電車・バス等の路面公共交通機関に係る停留所の施設及びシェルター、架線柱、高度な交通結節機能を有するトランジットセンター等の歩行の円滑化に資する施設（以下「公共交通機関の利用促進に資する施設」という。）の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

公共交通機関の利用促進に資する施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

公共交通機関の利用促進に資する施設の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

公共交通機関の利用促進に資する施設の工事に要する費用

ホ 案内標識の整備

案内標識の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

案内標識の基本設計に要する費用

② 実施設計費

案内標識の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

案内標識の工事に要する費用

へ スマートシティの推進に資する情報化基盤施設等の整備

公共公益施設と一体的に整備する情報化基盤施設（センサー、ビーコン、画像解析カメラ、スマートライト等）の整備、戦略等の目標を達成するために必要なサービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のためのシステム基盤整備（自治体又は官民連携の協議会等による都市交通施設に係る既存データのデジタル化及びオープン化のためのデータベース構築を含む）、公共交通における自動運転バスの実装に必要な自動運行を補助する施設（磁気マーカ等）の整備に要する費用。ただし、情報化基盤施設については、整備される情報化基盤施設を通じて取得・分析される情報が、公共的な取組・活動等（公共公益施設の設計、整備、利用促進・活用、維持管理、事業効果分析等）の用に供するものとし、かつ、スマートシティ官民連携プラットフォームの加入者が整備する施設に限る。

ト こども連れ環境施設の整備

授乳室、キッズスペース、こども連れにも配慮した公共トイレ、ベビーカーシェアポート、まちなか見守りカメラ等、こども及びこども連れが外出する際における特有の課題に対応する施設の整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

(1) 設計費

① 基本設計費

こども連れ環境施設の基本設計に要する費用

② 実施設計費

こども連れ環境施設の実実施設計に要する費用

(2) 施設整備費

こども連れ環境施設の工事に要する費用

第4条 指導監督事務及び指導監督事務費

1 指導監督事務

都道府県知事は、都市・地域交通戦略推進事業の円滑な進捗を図るため、協議会、都市再生推進法人、又は認定地域来訪者等利便増進活動実施団体に対し、必要な指示を行い、報告書の提出を命じ、又は検査しなければならない。

2 指導監督事務費

国は、都道府県知事が行う前項の指導監督に要する費用として、当該年度における都道府県の区域内で行う都市・地域交通戦略推進事業に要する費用のうち、国土交通大臣が定める割合に相当する額を都道府県に交付する。ただし、この額によることが著しく不相当である場合は、この率によらないことができる。

第5条 補助金等の経理

1 補助事業者又は都道府県知事は、国の補助金について経理を明かにする帳簿を作成し、都

市・地域交通戦略推進事業の完了後5年間保存しなければならない。

- 2 補助事業者が「補助事業等における残存物件の取扱について」(昭和34年3月12日付建設省会発第74号)に定められている備品を購入した場合は、台帳を作成し、当該備品の購入年月日、数量、価格等を明らかにしておかなければならない。

附則

- 1 施行期日

この要綱は平成20年4月1日から施行する。

附則

- 1 施行期日

改正後の本要綱は、平成21年4月1日から施行する。

- 2 廃止

この要綱の施行に際し、都市再生推進事業交付要綱(平成12年3月24日建設省経宅発第37-3号、建設省都計発第35-3号、建設省住街発第24号)第4編に基づく都市交通システム整備事業は廃止する。

- 3 経過装置

この要綱の施行の際、都市再生推進事業交付要綱(平成12年3月24日建設省経宅発第37-3号、建設省都計発第35-3号、建設省住街発第24号)に基づき、既に施行中の都市交通システム整備事業は、本要綱で定める都市交通システム整備事業であるものとみなす。

附則

- 1 施行期日

改正後の本要綱は、平成27年4月9日から施行する。

- 2 経過措置

イ 平成28年度末までに事業を開始する場合は、平成28年度中に都市機能誘導区域を記載している立地適正化計画を策定することを前提に、当該見込地を都市機能誘導区域とみなす。

ロ 平成30年度末までに事業を開始する場合は、平成30年度中に居住誘導区域を記載している立地適正化計画を策定することを前提に、当該見込地を居住誘導区域とみなす。

ハ 平成30年度末までに事業を開始する場合は、平成28年度中に都市機能誘導区域を設定することを、平成30年度中に居住誘導区域を設定することを前提に、立地適正化計画に位置付けられた事業とみなす。

附則

- 1 施行期日

改正後の本要綱は、平成28年4月1日から施行する。

- 2 経過措置

平成30年度末までに事業を開始する場合であって、都市機能誘導区域が設定されている場合には、平成30年度中に居住誘導区域を設定することを前提に、立地適正化計画に位置付けられた事業とみなす。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、平成30年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、平成31年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和2年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和3年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和4年4月1日から施行する。

2 経過措置

本改正要綱の施行（令和4年4月1日）までに策定された本要綱の改正前の要綱第1条の2第1項に規定する交通ターミナル戦略に基づき実施する事業については、交通ターミナル戦略に関する規定に限り、当該改正前の要綱をなお効力を有するものとみなして運用することができる。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和5年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和6年4月1日から施行する。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和7年4月1日から施行する。

2 経過措置

令和8年度末までに事業を開始する場合は、令和6年4月1日施行の要綱に基づき支援を受けることができるものとする。

附則

1 施行期日

改正後の本要綱は、令和8年4月7日から施行する。

2 経過措置

第3条イにおいて、広域的な立地適正化の方針の定義を、都道府県が策定するもの又は都道府県と市町村が共同して策定するものとしていることについては、令和8年度末までに作

成される広域的な立地適正化の方針については、複数の市町村が共同して作成したものを含む。