

# 令和8年度国土交通省概算要求 (鉄道関係)概要について

---

令和7年9月11日  
東北運輸局鉄道部

# 「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8年度予算概算要求案)

## (地域交通課)

令和8年度予算概算要求額	26,905百万円 (20,905百万円 1.29倍)
・地域公共交通確保維持改善事業等	5,862億円の内数 (4,874億円の内数)
・社会資本整備総合交付金 (地域交通関係)	9億円の内数 (7億円の内数)
・訪日外国人旅行者受入環境整備	

- 運転者等の担い手不足等に起因して、減便・廃線等が相次ぐ中、地域の実情に応じた形で移動手段を確保し、持続可能性を担保していくことは喫緊の課題。
- 判明した全国約2,500の「交通空白」について、「取組方針2025」に基づき集中対策期間 (R7~9) での解消を図るため、地域の実情に応じてデマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入に加え、新たな制度的枠組みの構築と併せて、複数の自治体や交通事業者等の共同化・協業化等の地域における体制強化を強力に推進し、地域交通の「リ・デザイン」を全国に展開することで、持続可能な地域交通の実現を図る。

### 共同化・協業化等の自治体・事業者の体制強化

#### ■ 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保

- 交通サービス提供に当たって**複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化**を後押し  
(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、団体の立ち上げ、車両・システム・運行費等への支援)
- **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、移動手段の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)
- **事業者・他分野連携によるMaaS等の高度サービス実装支援**



複数事業者による共同化

#### ■ 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利活用**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

#### ■ 財政投融資 (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**

### 「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

#### ■ 集中対策期間における「交通空白」解消

- **都道府県の先導、多様な主体の連携・協働**によるものも含め、**デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保を総合的に後押し**  
(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)
- **「『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**  
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)
- **交通分野における人材確保支援**  
(2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援)



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

#### ■ 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**

### 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
- **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**
- **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**

## 何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

### 補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

### 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（悉皆ヒアリング調査・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車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用等）
- ③実証事業に要する費用（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）



【事業イメージ例】 R7年度（1次公募）：200事業・（2次公募）：36事業を採択

以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定

- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション等
- 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装・ラッピング、運転者募集等
- 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証等
- 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

### 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）

※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る）

※都道府県が主導するなど複数市町村が共同して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については定額の引き上げ（上限2,000万円）

※一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課等（別紙参照）

公募期間  
（3次公募）

令和7年9月8日（月）～9月30日（火）

【採択時期目安：令和7年10月下旬（予定）】

※1次公募：3月10日～4月7日

2次公募：6月13日～7月11日 に実施

※応募にあたっては、自治体が「交通空白」と認める地域で実施することが要件となります。

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

# 共創モデル実証運行事業

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※により

その維持・活性化に取り組む実証事業を支援します！ ※「共創」:「官民共創」・「交通事業者間共創」・「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

## 補助対象事業者

交通事業者等※を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等 **(共創プラットフォーム)**

※交通事業者等:一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体 等

(注) 単一の事業者のみでは補助対象となりません。



▲他分野共創の分類例

## 補助対象経費

新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費対して支援を実施

- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料 等）
- ②システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド 等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
- ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備 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 (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
500万円以下は <b>定額</b> 、 500万円超部分は <b>2/3</b>	補助率 <b>2/3</b>	補助率 <b>1/3</b>

【事業例】 ※R5年度:77事業、R6年度:256事業、R7年度（1次公募）:141事業・（2次公募）:13事業を採択

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との関係による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組 等



問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等（別紙参照）

公募期間  
(3次公募)

令和7年9月8日（月）～9月30日（火）

【採択時期目安: 令和7年10月下旬（予定）】

※1次公募: 3月10日～4月7日

2次公募: 6月13日～7月11日 に実施

※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていること、

事前に運輸局（運輸支局）と協議を行っていることが要件となります。

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

区分

B 地方中心都市など  
(人口10万人以上の自治体)

地域交通の担い手不足解消

他分野による交通事業の活用

医療・介護・福祉  
×交通

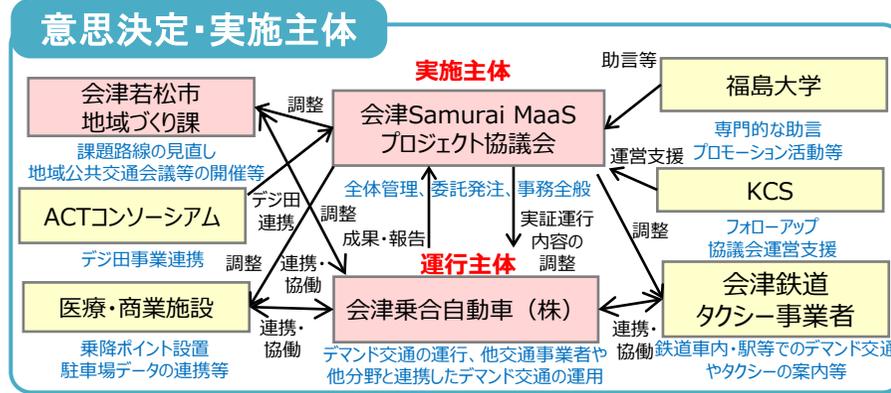
商業・農業  
×交通

### 対象地域

- 地域：福島県  
会津若松市
- 人口：117,376人
- 世帯数：49,022世帯
- 高齢化率：31.4%
- 面積：382.97km<sup>2</sup>

### 背景・お困りごと

- 路線バスのドライバー不足等によりバスネットワークの維持が困難であり、**タクシーも供給力不足**によりピーク時の需要に応えきれしていない
- R5実証では、千石・神明線の昼間時間帯を運休し代替交通としてデマンド交通を運行することで一定程度機能を確認できたが、**他の路線バスのデマンド交通化や配車効率、乗合利用率の向上の検討が必要**であった



### 実施内容

既存の路線バスの昼間時間帯を運休し、代替交通としてデマンド交通を運行するとともに鉄道乗り継ぎ等の共創の取り組み強化



### 概要

- モード：AIデマンド交通 (道路運送法第21条許可)
- 予約方法：アプリ、電話
- 料金：大人400円 (エリア外500円) 小人200円 (エリア外300円)

### 重要ポイント

- 鉄道への乗り継ぎやタクシーとの使い分けのために、鉄道とタクシーとデマンド交通の**セット乗車券の販売**や、デマンド交通とタクシーの**予約機能の統合**を行った
- デマンド交通の配車効率向上のために、利用の多いエリアにおいて**商業施設と連携し、車両の待機場所を確保**した
- 福祉施設との連携のため、**障がい者支援施設向けの説明会やデマンド交通のユニバーサルデザイン化の研究**等を行った
- 病院施設や商業施設では**デジタル事業と連携し、割引クーポンの配布**や病院の駐車場の満空情報の提供を行った

### 運行実績・成果

- 運行期間：2024/6/20～2024/9/30 (第1弾)  
2024/10/1～2025/1/31 (第2弾)
- 利用者数：8,924名 (226日) 平日：55名/日、土休日：26名/日
- 乗合率：約27% 39.5人/日

### 運行実績

収入	2,828,667円 (内訳 運賃収入:2,828,667円)
支出	16,429,580円 (車両購入費・改造費、チラシ作成費、配車システム改修費)
ランニングコスト	31,193,513円 (運行費用、電話受付オペレーター費用)
損益	▲44,794,426円※ (共創・MaaS実証プロジェクトを活用)

### 成果

- 利用者のうち**31%が「外出回数が増えた」**、さらに**41%が「外出時の目的地が増えた」**と回答しており、新たな外出需要を創出していると考えられる
- また、**56%が「路線バスが身近に感じられるようになった」**と回答しており、公共交通の利用促進に寄与していると考えられる

### 今後の事業展開

<今後の事業展開時の運行における根拠法令 (予定)：道路運送法第4条許可>

- 更なる自主路線のデマンド統合化や、事業により生じる多様な効果を踏まえた様々な主体からの財政的負担・支援のあり方 (他分野共創の深化)、会津圏域地域公共交通利便増進事業への位置づけ、立地適正化計画の誘導施策としての位置づけなどを検討する



## 事業目的・背景・課題

- コロナ後の国内外の観光需要の回復・成長軌道の中で、我が国では観光立国推進基本計画の下、地域の自然・文化・社会経済といった各分野における“**持続可能な観光**”に係る取組が全国各地で進められ始めているといえる水準まで増加しつつある。この間、世界市場における“持続可能な観光”に対するニーズは高まり続けており、引き続き取組を普及・深化させていくことが必要。
- 一方、**一部地域・時間帯における観光客の過度な集中やマナー違反行為等による地域住民の生活の質への懸念なども顕在化**してきており、こうした諸課題への対応に向け、行政・DMO・観光事業者・地域住民などによる地域一体となった協力体制の構築・拡張、データに基づく観光課題の原因・本質の所在の明確化、取組・実施スケジュールの具体化などの**観光地経営フローの構築・循環が重要**。
- 今後の地域一体となった観光地経営の実現や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、各地域における協力体制の構築・強化、データを活用した観光ビジョン・計画の見直し/具体化等を早急に図る必要がある。

## 事業内容・事業イメージ

### ①【調査事業】地域一体となった持続可能な観光地経営に向けた調査

観光産業の持続的な発展に向けて、これまでの各地域における“点”の取組や観光資源等の魅力、観光地として抱える課題及びその原因等を可視化するとともに、住民を含めた多様なプレイヤーの座組の下、課題解決を含めた将来の観光地像を描き、そこに向けた施策・ロードマップの策定といった観光地経営のフロー基盤の構築・強化を支援する。

※ 調査対象地域は、日本版持続可能な観光ガイドライン（JSTS-D）に基づくロゴマークを取得している地方公共団体・DMO等を中心とする地域を想定。



### ②【補助事業】地域における受入環境整備促進事業

- ・ オーバーツーリズムの未然防止・抑制や地域資源の保全・活用に向けた地域の取組を支援
- ・ 「観光の足」確保に向けた、入国から目的地までの移動を円滑に実施するための交通サービスの受入環境整備を支援

※ その他、必要な調査・実証費を計上

## 事業スキーム

- ・ 事業形態 : ①調査事業等、②直接補助事業（補助率 1/2、1/3等）
- ・ 請負先、補助対象 : ①民間事業者、②地方公共団体、DMO、民間事業者等
- ・ 事業期間 : ①令和4年度～、②平成28年度～

持続可能な観光地経営フロー



### 主な補助内容例（想定）

- ✓ ステークホルダー同士の関係性構築の補助
- ✓ 住民の意見の取り入れ方の提案
- ✓ 各ステークホルダーのリソースと役割分担の明確化、持続可能な協力体制の構築支援
- ✓ データに基づく地域の強み・課題を定量的に可視化
- ✓ フィールド調査や住民とのワークショップ開催等による現場の声の反映の支援
- ✓ SWOT分析等を活用した地域課題を構造化
- ✓ 観光客のニーズ分析に基づく独自性・ポテンシャルの特定
- ✓ 外部有識者等を活用した地域内で見落とされがちな魅力・観光資源の発掘
- ✓ 地域全体で共有できる価値の明瞭化・共通ブランド化
- ✓ 地域の強みや課題分析に基づく地域ならではの特徴や価値を活かしたビジョン策定補助
- ✓ ビジョンに応じたKGI・KPI・KSFの設定、到達度のモニタリング環境の提案
- ✓ 定めたビジョンや観光戦略に整合する施策の立案
- ✓ スケジュール、予算感、実行体制を明確にした事業構想計画の作成、地域内での理解・協力の醸成支援
- ✓ 地域資源の保全のための遊歩道整備や、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた混雑状況の可視化等の取組を支援
- ✓ 多言語表記、キャッシュレス決済対応等の公共交通機関等における取組を支援

## II. 地域交通ネットワークの再構築の推進

### 1. ローカル鉄道の再構築に対する支援

[社会資本整備総合交付金 586,153 百万円の内数]  
(地域公共交通再構築事業)

[総合政策局予算 26,905 百万円の内数]  
(地域公共交通確保維持改善事業)

[観光庁予算：910 百万円の内数]  
(地域一体となった持続可能な観光地経営推進事業)

JR・大手民鉄・地域鉄道を問わず、全国各地で多くのローカル線が沿線地域の人口減少等による長期的な需要減に直面している中、その再構築が課題となっており、地域が主体となった取組みの後押しを図る。

具体的には、鉄道事業者、沿線自治体等の関係者による再構築に向けた協議会の開催、調査事業、実証事業の実施に関する費用を支援する。

さらに、地域における協議・合意形成の過程を経て、地域が鉄道又は転換後のバス(BRT 含む)を地域の社会資本の一部として位置づけ、まちづくり・観光戦略の観点からその持続可能性と利便性・効率性を将来にわたって向上させるための取組みを主体的に実施する場合には、

- ・社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）
- ・先進車両導入支援事業

等により支援を行う。



## 2. 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進

### (1) 地域鉄道の安全性の向上

[事業費：41,039百万円の内数、国費：13,719百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[総合政策局予算：26,905百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

通勤・通学・通院のための利用など地域にとって欠くことの出来ない公共交通機関である地域鉄道等において、安全な鉄道輸送を確保するために行うレールやマクラギの更新、信号保安設備の整備など安全性の向上に資する設備の整備等に対して支援を行う。

#### 支援対象例

##### 線路設備（コンクリートマクラギ化）

[改良前]



木製マクラギ

[改良後]



コンクリート製  
マクラギ

##### 防護設備（法面（のりめん）固定）

土砂法面



コンクリート  
法面

##### 車両の更新等



## (2) 地域鉄道の利便性の向上・利用環境の改善

[観光庁予算：910百万円の内数]  
(地域一体となった持続可能な観光地経営推進事業)

訪日外国人旅行者等の利用者の移動に係る利便性向上や利用環境の改善を促進するため、インバウンド対応型鉄軌道車両の整備、低床式車両の導入を始めとするLRTシステムの整備及びICカードシステムの導入等に対して支援を行う。

(支援対象例)

### 【インバウンド対応型鉄軌道車両の整備】



車両設備の整備等



車内案内表示の多言語化



車体行先表示の多言語化

### 【LRTシステムの整備】



低床式車両（LRV）の導入



停留施設の整備

### 【ICカードの導入】



簡易型IC改札機

### 3. 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進

#### (1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

[事業費：70,353百万円の内数、国費：17,728百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：6,412百万円の内数、国費：2,372百万円の内数]  
(鉄道駅総合改善事業費補助)

[総合政策局予算：26,905百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

地域住民の日常生活や観光の拠点となっている鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、バリアフリートイレの設置等を推進し、ユニバーサル社会の実現や快適な旅行環境の整備を図る。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充しており、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る(鉄道駅総合改善事業費補助)。



エレベーター



内方線付き点状ブロック



バリアフリートイレ

#### ○段差解消等に関する整備目標等

##### ○バリアフリー法に基づく基本方針(現行(第3次目標))

- ・1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を令和7年度までに原則として全てバリアフリー化。その他、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて可能な限りバリアフリー化。

(注)交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)においても、上記「基本方針」の整備目標が位置づけられている。

(参考：駅における段差解消の進捗状況(令和5年度末))

- ・3,000人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上3,000人/日未満の鉄軌道駅：93.9%

##### ○「主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について」最終とりまとめ(令和7年6月)(抄)(バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会)

- ・1日当たりの平均利用者数3,000人以上の鉄軌道駅及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たりの平均利用者数2,000人以上鉄軌道駅のうちバリアフリー化されていない施設について、国、地方公共団体、鉄道事業者等の間でより一層の連携を図り、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえて、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化する。

また、これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

(目標期間：令和8年度から令和12年度までの5年間)

※鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を頂く制度(鉄道駅バリアフリー料金制度)も活用して整備を推進。

## (2) ホームドアの更なる整備促進

[事業費：70,353百万円の内数、国費：17,728百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：6,412百万円の内数、国費：2,372百万円の内数]  
(鉄道駅総合改善事業費補助)

[事業費：41,039百万円の内数、国費：13,719百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

ホームにおける転落・接触等は、視覚障害者のみならず一般利用者においても多く発生している。転落・接触等の防止効果の高いホームドアについて、一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として、更なる整備を促進する。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充しており、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る(鉄道駅総合改善事業費補助及び鉄道施設総合安全対策事業費補助)。



ホームドア

### ○ホームドアに関する整備目標等

#### ○バリアフリー法に基づく基本方針(現行(第3次目標))

- ・転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、令和7年度までに鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備。

(注)交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)においても、上記「基本方針」の整備目標が位置づけられている。

(参考：ホームドアの整備状況(令和5年度末))

- ・鉄軌道駅全体の整備済番線数：2,647番線、整備済駅数：1,129駅  
(うち10万人/日以上駅整備済番線数：559番線、整備済駅数：180駅)

#### ○「主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について」最終とりまとめ(令和7年6月)(抄)(バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会)

- ・ホームドア等については、目標を引き上げた上で、引き続き整備を推進することとしており、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、全体で4,000番線を整備する。そのうち、1日当たりの平均利用者が10万人以上の駅については、900番線を整備する。

(目標期間：令和8年度から令和12年度までの5年間)

※鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を頂く制度(鉄道駅バリアフリー料金制度)も活用して整備を推進。

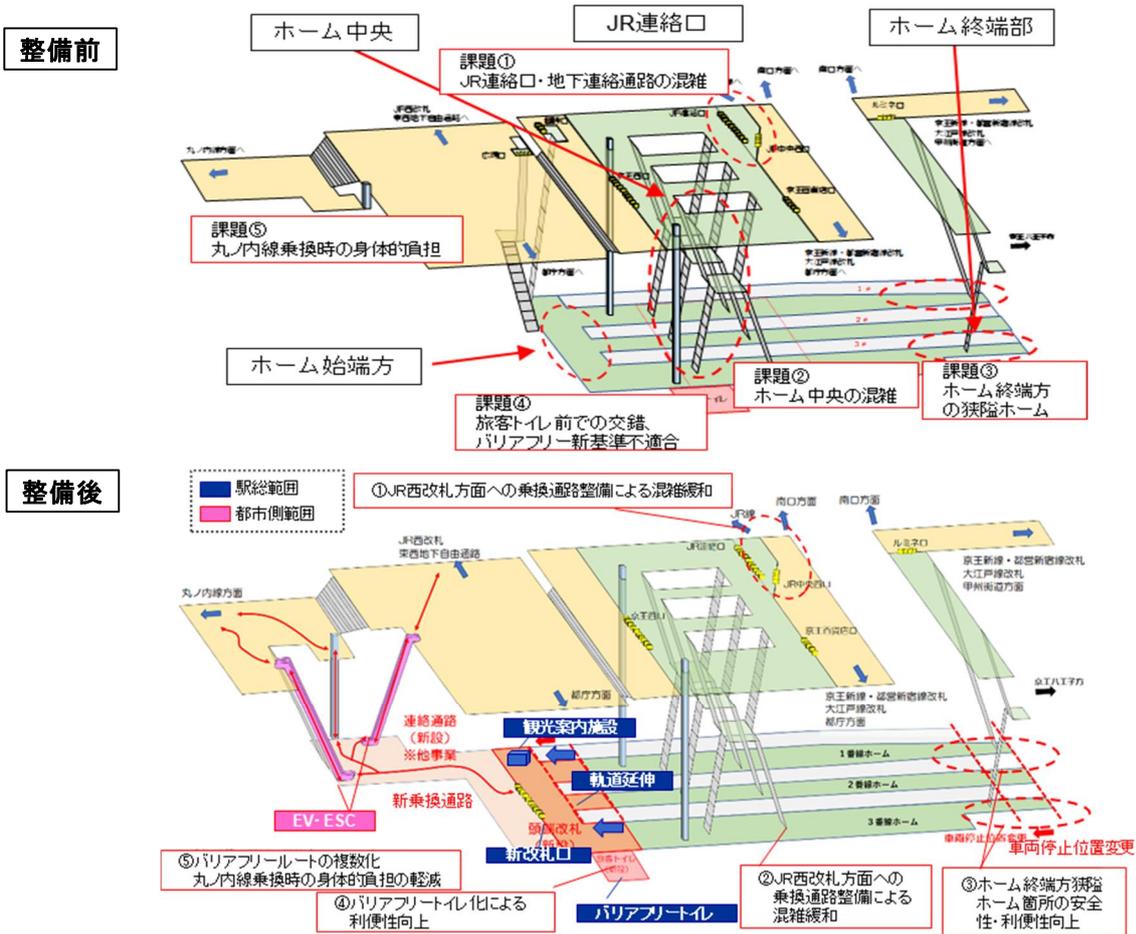
### (3) 駅空間の質的進化

[事業費：6,412百万円の内数、国費：2,372百万円の内数]  
(鉄道駅総合改善事業費補助)

駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある駅の創造を図るため、駅改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備について支援する。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充しており、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る。

#### 【事業例】京王電鉄 新宿駅



# 社会資本整備総合交付金-地域公共交通再構築事業の概要

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、令和5年度に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

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整備総合交付金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、「新会社と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

# 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

【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

