

B. 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業等:観光庁(LRT・BRT整備)

制度の概要

訪日外国人旅行者数 4,000 万人、6,000 万人の実現に向けて、滞在時の快適性及び観光地の魅力向上並びに観光地までの移動円滑化等を図るため、「交通サービスインバウンド対応支援事業」を対象として補助金の交付を行うことにより、訪日外国人旅行者の受入環境整備を行うための緊急対策を促進することを目的とした補助金となっている。

LRTの整備については地域公共交通確保維持改善事業により支援が行われていた補助金に代わって、本制度による補助金として平成 28 年 11 月に創設された。(平成 28 年度補正予算より適用される)

また、平成 29 年 3 月 15 日に訪日外国人旅行者の受入環境整備に資する BRT整備についても補助対象に加わった。

LRT・BRTの整備については、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業のうち、訪日外国人滞在時の快適性及び観光地の魅力向上並びに観光地までの移動円滑化等を図るための事業に対して支援される交通サービス利便向上促進事業が対象となっている。

表 LRT・BRT整備に関する補助率

事業名	補助率
交通サービス利便向上促進事業	1/3

補助対象者

LRT：鉄軌道事業者

BRT：一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗合旅客自動車運送事業者を構成員に含む団体、及び上記に準ずるものとして大臣が認定した者

補助の内容

LRTの場合

LRT整備計画に基づき実施されるLRTシステムの整備（訪日外国人旅行者の受入れについて計画的な推進を実施していると認められる地域に限る。）に要する経費（低床式車両の導入、停留施設整備、制振軌道整備、変電所整備、車庫整備、相互直通運転化施設整備等に要する経費のうち本工事費（資産の購入を含む。）、附帯工事費及び補償費）が補助対象となる。

BRTの場合

BRTシステムの整備（訪日外国人旅行者の受入れについて計画的な推進を実施していると認められる地域に限る。）に要する経費（連節車両の導入及びこれと一体として整備する停留施設、公共車両優先システム（PTPS）車載器）が補助対象となる。

※訪日外国人旅行者の受入れについて計画的な推進を実施していると認められる地域以下に規定する a～d のいずれかの地域とする。

a 広域観光周遊ルート形成計画の認定を受けている、又は認定を受ける見込みの地域

b 観光圏整備実施計画の認定を受けている、又は認定を受ける見込みの地域

c 地域資源を活用した観光地魅力創造事業の認定を受けている、又は認定を受ける見込みの地域

d その他、上記 a～c に準じて、訪日外国人旅行者の受入れについて計画的な推進を実施していると認められる地域

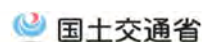
C. 地域公共交通確保維持改善事業：総合政策局(BRT整備)

制度の概要

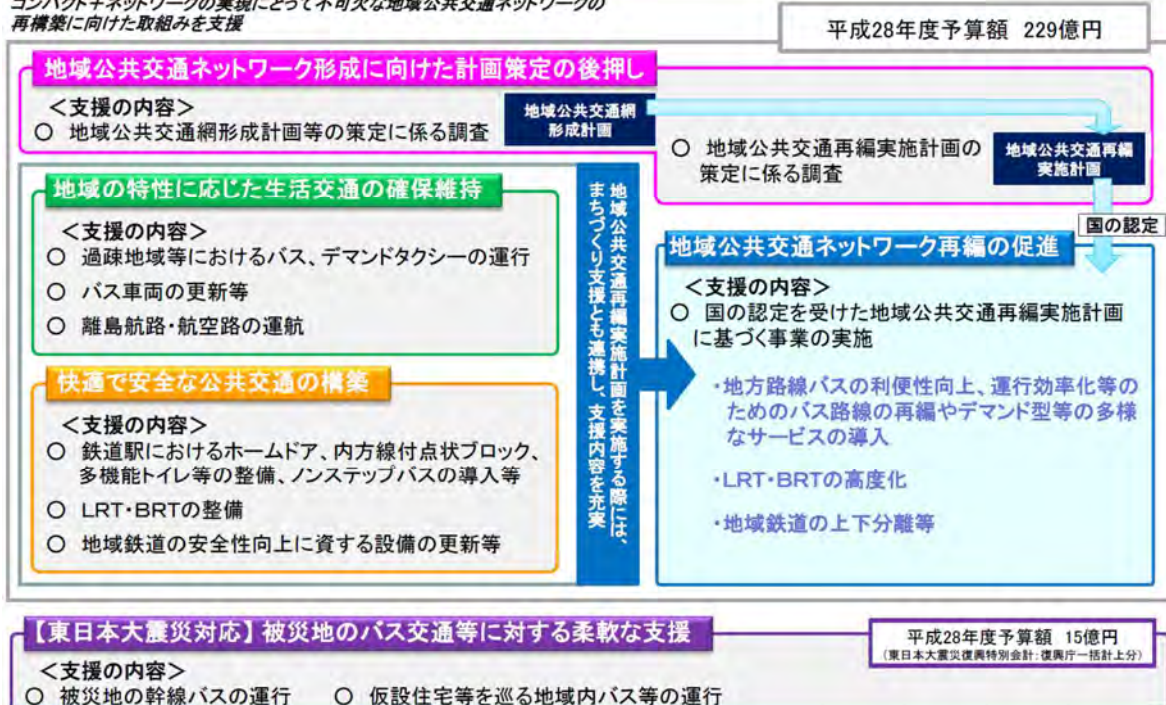
地域公共交通確保維持改善事業は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化や制約のより少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的としている。

地域公共交通確保維持改善事業補助金は、これまでのバス、タクシー、鉄道等個別モード毎の支援が行われていた地域公共交通活性化・再生総合事業補助金を廃止し、代わってこれら施策を抜本的に見直し、あらたに平成 23 年 4 月に創設された。

地域公共交通確保維持改善事業



コンパクト+ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援



出典：地域公共交通確保維持改善事業 事業全体の概要（国土交通省）

<<http://www.mlit.go.jp/common/001126307.pdf>>

図 地域公共交通確保維持改善事業の概要

	通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定等 【地域公共交通調査等事業】	計画策定 (定額:上限2,000万円)	計画策定 (定額:上限2,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※地域公共交通網形成計画については最大2年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通・地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ①及び③の要件の適用除外 = 支線系統における小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 ロ. イの対象となる系統以外の系統 ⇒ ③の要件の緩和(最低輸送量:3人/日) = 小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 【地域内フィーダー系統】 ①の要件:政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件:従前から運行している系統のみなし適合 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)
路線バスからデマンド型タクシーへの転換 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:予約型運行転換経費補助)】	—	デマンド型運行に用いる小型車両(乗車定員7～10人)・セダン型車両(乗車定員6人以下)の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化 (補助率:1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率:1/2)	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業(補助率:1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道交通安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

出典：地域公共交通確保維持改善事業 事業全体の概要（国土交通省）

<<http://www.mlit.go.jp/common/001126307.pdf>>

図 地域公共交通確保維持改善事業の支援内容

支線整備については、地域公共交通確保維持改善事業のうち、快適で安全な公共交通の構築のための地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境促進等事業）が対象となっている。

表 BRT整備に関する補助率

事業名	補助率
利用環境改善促進等事業 (地域公共交通確保維持改善事業)	1/3

補助対象者

事業者

補助の内容

バス利用のバリアフリー化等に資する利用環境改善を図る取り組み（連接ノンステップバス及びそれと一体的に整備する停留所施設、公共車両優先システム（PTPS）車載器、ICカードシステム、バスロケーションシステム等）に要する経費が補助対象となる。

3) まちづくり等と一体となった事業実施時のかさ上げ措置

①. 都市・地域交通戦略推進事業の場合(都市局)

平成 27 年度より従前 1/3 の補助率であった都市・地域交通戦略推進事業が都市・地域総合交通戦略にあわせて、立地適正化計画を策定することにより下表のとおりにかさ上げされている。

表 補助率のかさ上げに必要な計画

計画	補助率
立地適正化計画	1/2

②. 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(観光庁)及び地域公共交通確保維持改善事業(総合政策局)の場合

平成 26 年 11 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画(地域公共交通網形成計画の策定)や地域公共交通ネットワーク再編(地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施)の促進を図るため、支援内容の拡充がなされている。

具体的には、地域公共交通の活性化・再生に資する事業で従前 1/3 の補助率であったものが、地域公共交通網形成計画や都市・地域総合交通戦略等に位置付けられた L R T ・ B R T の整備については、下表のとおりにかさ上げされている。

表 補助率のかさ上げに必要な計画

計画	補助率
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業	2/5
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される事業	1/2
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに軌道運送高度化実施計画に基づいて実施される事業	1/2

(3) 運営・運行に関する支援制度

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律（平成 27 年法律第 28 号）の成立・公布に伴い、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）に基づく認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する出資等を独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行うことができるようになった。

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案 ＜予算関連法律案＞

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資等の業務を独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に行わせる等の措置を講ずるほか、独立行政法人に係る改革を推進するため、同機構について高度船舶技術に関する業務の廃止等の措置を講ずる。

背景と目的

- 地域公共交通活性化再生法に基づく、サービスレベルの向上・路線再編等により持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業（認定軌道運送高度化事業等）を進めるに当たって必要となる初期投資に対する支援が必要。
 - 一 そのため、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業について、中長期的な収益性が見込まれる場合には、産投出資を原資として鉄道建設・運輸施設整備支援機構が出資等を行うことにより、柔軟な資金調達を可能とするとともに、必要な民間資金を呼び込む。
- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務について、独立行政法人改革に関する閣議決定等を踏まえた適切な対応を図る。

法案の概要

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国土交通大臣の認可を受けた基準に従い、地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する出資等を行うこととする。



2. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部改正

- (1) 業務として、上記 1. の業務に関する規定を追加する。
- (2) 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成 25 年 12 月 24 日閣議決定)等に基づき、以下の措置を講ずる。
 - ① 高度船舶技術開発等業務、基礎的研究業務等の廃止
 - ② 上記 1. の業務等に係る役職員の秘密保持義務の創設

地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業を推進するために必要な支援を充実・多様化するとともに、独立行政法人改革にも的確に対応する。

出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案（国土交通省）＜<http://www.mlit.go.jp/common/001080117.pdf>＞

図 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による運営・運行に対する支援の概要

<計画制度、事業制度、支援制度のまとめ>

計画から整備、運営までの流れをまとめると下図の通りとなる。前述したとおり、支線整備に関する支援制度は大きく都市局系と総合政策局系・観光庁系の支援があることから、両者の支援を受けるためには都市・地域総合交通戦略、地域公共交通網形成計画それぞれの計画策定が必要となる。

また、立地適正化計画の策定などまちづくりと一体となった取り組みに対する支援の嵩上げ措置が近年拡充されたことにより、双方の支援に大きな差が出なくなっている。

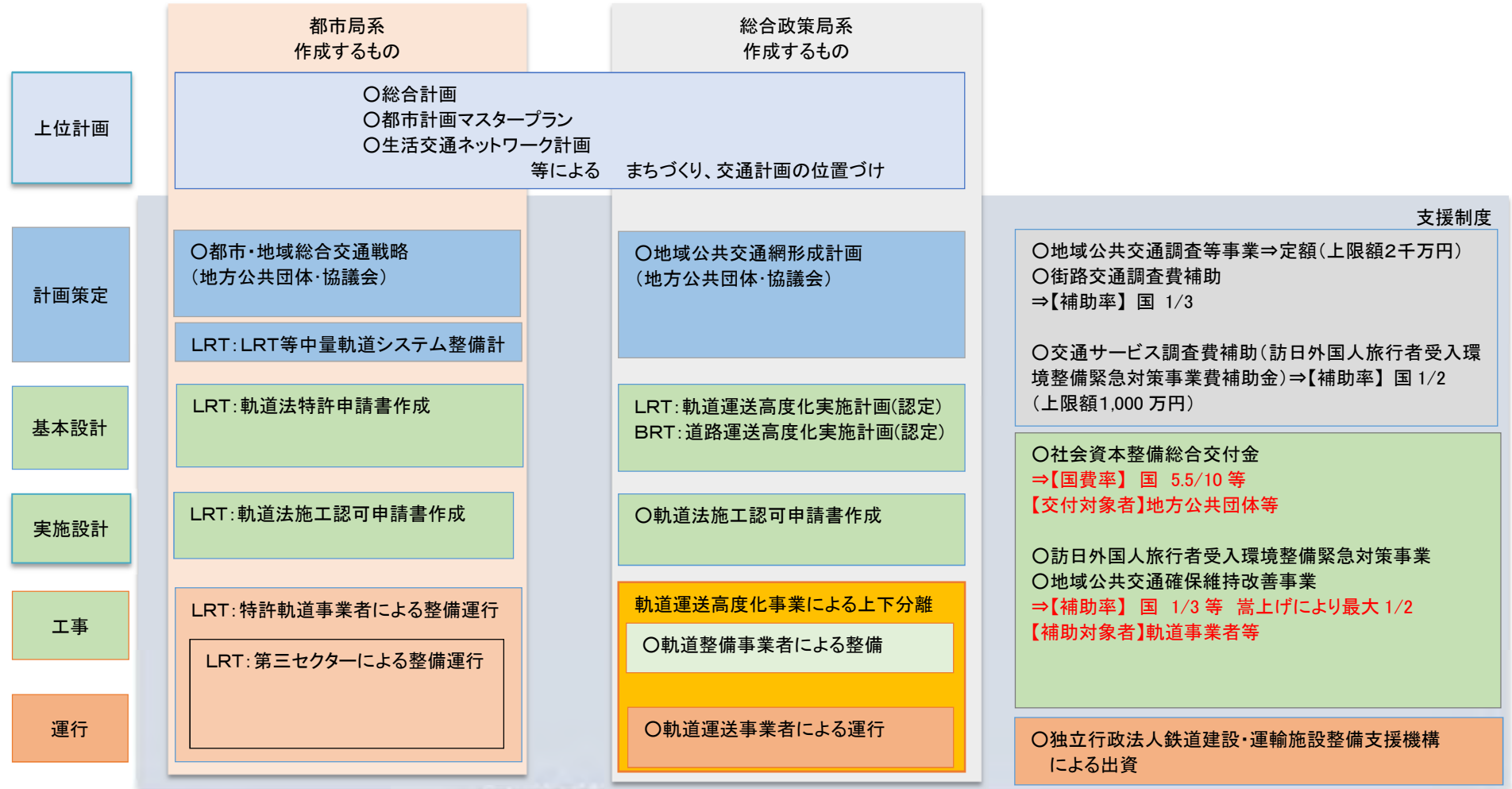


図 計画制度、事業制度、支援制度のまとめ

(4) 既存適用事例の収集整理

1) 新設LRTによる支線整備例(宇都宮ライトレール:計画中)

①. 位置づけ

本路線は、JR宇都宮駅及び中心市街地並びに東部の工業団地を東西に結ぶ基幹的公共交通軸として、さらに、宇都宮市東側の芳賀町工業団地へのアクセス軸としての位置づけを有するものである。また、地域を南北に走るJR東北新幹線、東北本線の支線(本調査における本線、支線の関係を示すための位置づけ)にもなっている。

この軸に、高い輸送力や定時制などを備え、人や環境にやさしく、産業の振興や沿線地域の活性化など将来の街づくりに多くの効果が期待できるLRTを導入しようとするものである。

現在の計画路線は全体計画路線のうち、第1期としてJR宇都宮駅から芳賀町工業団地までの区間を整備するものである。

表 本線・支線の関係

本線	支線
・JR東北新幹線 ・JR東北本線	・宇都宮ライトレール(新設LRT)

②. 適用計画制度・事業制度

本路線の整備にあたって適用された計画制度及び事業制度等は次のとおりである。

すなわち、計画制度としては地域公共交通網形成計画を策定しこれを基に、LRT計画について、軌道運送高度化実施計画を策定し、平成28年9月に当該計画の認定を受け、みなし特許を取得している。

現在、詳細設計を作成中であり、その結果を持って工事施工認可を申請する予定である。

また、これらの事業実施に当たり助成制度としては、社会資本整備総合交付金を取得する予定である。

表 適用計画制度と事業制度

制度区分	適用内容
1 適用計画制度	・地域公共交通網形成計画(平成27年11月)
2 適用事業制度	・軌道運送高度化事業 平成28年9月に軌道運送高度化実施計画が国土交通省より認定を受け、みなし特許を取得。現在、詳細設計を行い、工事施工認可の申請を準備中
3 適用助成制度	・社会資本整備総合交付金

③. 路線概要

本路線はJ R宇都宮駅東口から東方に位置する芳賀町工業団地の本田技研までの 14.6km を整備するものである。

車両基地は7 駅周辺の農業用地に確保し、快速運行を実施するため、途中に2 か所追い越し施設を持つ駅を配置する。

表 路線概要

起終点	路線長	停留場数	車両基地	変電所	追越施設
<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 宇都宮駅東口 (宇都宮市) ・ 本田技研北門 (芳賀町) 	14.6km	19	1 か所	4 か所	2 か所



出典：芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画
 <<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/senryaku/1006023.html>>

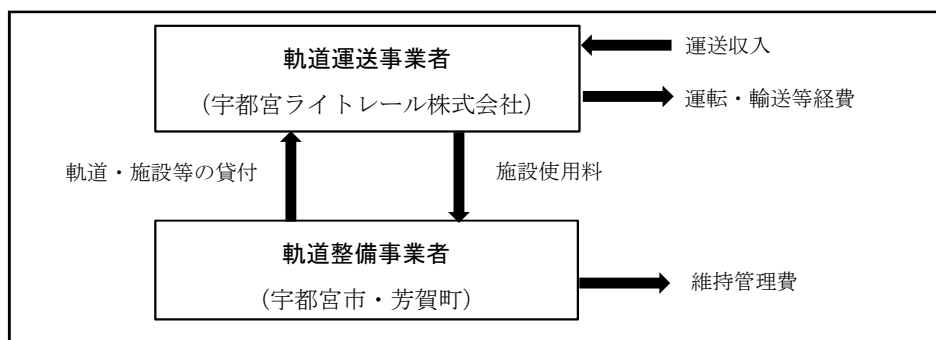
④. 整備スキーム

事業方式は「公設型上下分離方式」とし、施設の整備・保有は宇都宮市・芳賀町、運行等は新たに第三セクターとして設立された宇都宮ライトレール株式会社（LRT運営事業者）が行うこととしている。

本計画路線の概算工事費は45,800百万円（消費税は含まない。）とされており、このうち約246億円は社会資本整備総合交付金が予定されている。

表 整備スキーム

事業主体	役割分担
宇都宮ライトレール株式会社	軌道運送事業者として、軌道施設の運営を行い、LRTの運行による市民への公共交通サービスの提供に責任を持つ
宇都宮市・芳賀町	軌道整備事業者として、施設の整備・保有を行い、その維持・管理について責任を持つ



出典：芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

<<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/senryaku/1006023.html>>

図 事業スキーム

なお、第三セクターとして設立された「宇都宮ライトレール株式会社の資本金」は当初：1.5億円 3000株で、このうち 1530株（51%）が宇都宮市、芳賀町の出資となっている。

この資本金は、運営体制構築の本格化に合わせ、10億円規模に増資する予定である。

2) 在来鉄道路線のLRT化による支線整備例(富山ライトレール:整備中)

①. 位置づけ

運行頻度が少なく、結果として利用者数も少なかったJR富山港線を、JR北陸新幹線整備とJR北陸本線富山駅の高架化事業を契機として一部区間を道路上に敷設替えし、富山市北部地域の南北方向の基幹的公共交通軸としてLRT化を図ったものである。

表 本線・支線の関係

本線	支線
<ul style="list-style-type: none">・ JR北陸新幹線・ JR北陸本線	<ul style="list-style-type: none">・ 富山ライトレール (LRT化) (平成18年4月開業)

②. 適用計画制度・事業制度

本路線の整備にあたって適用された計画制度及び事業制度等は次のとおりである。

表 適用計画制度と事業制度

制度区分	適用内容
<ul style="list-style-type: none">・ 適用計画制度	<ul style="list-style-type: none">・ 都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・ 適用事業制度	<ul style="list-style-type: none">・ 路面電車走行空間改築事業・ 幹線鉄道等活性化事業・ 新設区間は軌道法で特許取得
<ul style="list-style-type: none">・ 適用補助制度	<ul style="list-style-type: none">・ 連続立体交差事業からの負担金・ LRTシステム整備費補助

③. 路線概要

本路線はJ R 富山駅から市北部の岩瀬浜までの7.6kmをLRT化するものである。
このうち、J R 富山駅からの1.1kmは道路上の軌道区間として整備された。

表 路線概要

起終点	路線長	停留場	車両基地	変電所
<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 富山駅 ・ 岩瀬浜 	7.6km 内併用軌道区間 1.1km	13 停留場 内新設 5 バスとの結節駅 2	既存のものを利用	2 か所



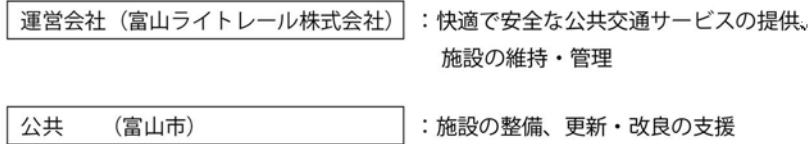
出典：富山港線路面電車化の概要（富山市）

<<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2573/1/toyamakousen.gaiyou.pdf>>

④. 整備スキーム

富山市が建設主体として国の補助金等を活用し、整備を実施している。

富山港線は建設から維持・管理及び更新に係る費用のすべてを公共で負担すれば、健全な運営が可能であったことから、運営会社として第三セクター(富山ライトレール株式会社)を設立し、公共(富山市)との役割を明確にした関係で事業を進めた。



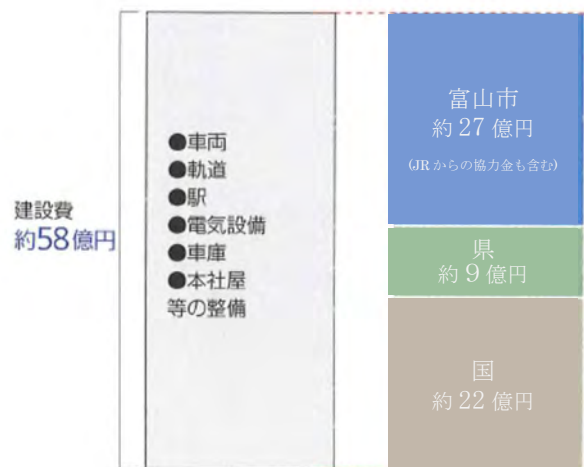
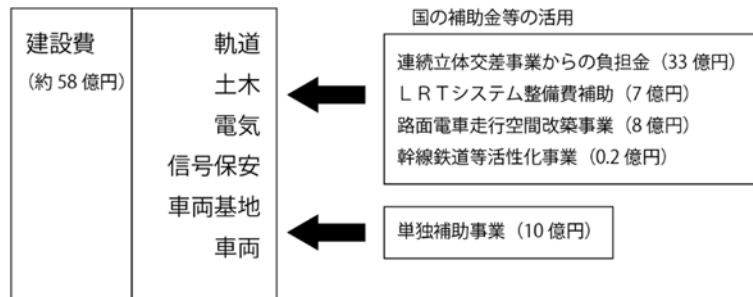
出典：富山港線路面電車化の概要（富山市）
<<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2573/1/toyamakousen.gaiyou.pdf>>

図 公共と運営会社の役割

富山市が建設主体として建設費 58 億円に対し国の補助金等（国：22 億円約 38%、県：9 億円約 16%）を活用し、公設民営方式で整備をしている。

この事業において、連続立体交差事業からの負担金が 33 億円と大きな割合を占める。

この負担金は北陸新幹線富山駅の整備と連続立体交差事業の施行による在来線支障移転のため、富山港線の機能が失われることから、路面電車化により従来の機能を確保することとし、機能を維持するための必要最小限の費用を連立事業が負担するものである。



出典：富山港線路面電車化の概要（富山市）
<<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2573/1/toyamakousen.gaiyou.pdf>>

図 整備スキーム