

# 九州運輸局



# 令和5年度 予算概算要求概要(脱炭素関連)

## ○地域公共交通サービスの確保等に対する支援 「地域公共交通確保維持改善事業」 (要求額 26,324百万円) 《資料1》

- ・地域の多様な主体の連携・協働による、地域のくらしや産業に不可欠な交通サービスの確保等に向けた取組を支援する。
- ・地域公共交通活性化再生法を活用し、地域に最適な交通サービスの構築・継続のための取組を支援する。

## ○地域交通の運行確保及び再構築等に向けた支援 (事項要求) 《資料2》

- ・新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保に向けた支援や官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへの再構築等に向けた支援については、公共交通のグリーン化の要請や、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要、政府全体の動向等も踏まえつつ、予算編成過程で検討する。

## ○次世代モビリティ・物流DXの推進 (要求額 244百万円)

- ・エリアや事業を超えた、よりシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現を目指すため、各地のMaaSの取組の連携、各地域内における交通事業者のみならず他分野の事業者の連携等の促進を図る。
- ・物流DXやグリーン物流の推進等を図るため、物流総合効率化法の枠組みの下、物流の効率化を図る取組を支援するほか、物流の標準化に資する調査等を行う。

## ○地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業 (要求額 1,201百万円) 《資料3》

- ・自動車分野のカーボンニュートラルの実現に向けて、電気自動車、燃料電池自動車など次世代の事業用自動車の普及促進のため、地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や買い替えの促進を支援する。

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援  
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

令和5年度概算要求額  
26,324百万円(前年度比1.27倍)

## 地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

### <支援の内容>

- 幹線バス交通や地域内交通の運行
  - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
  - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
  - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
  - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



## 地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

### <支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域の鉄道の安全性向上に資する設備の更新
- 障害者用ICカードシステムの導入 等



## 地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

### <支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査

○ その他、新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保及び官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへの再構築等に向けた支援について事項要求を行っている。



## 検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

## 提言の概要

### 1. はじめに

- 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

### 2. 基本的考え方

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性ある支援措置を講ずるべき。

### 3. 具体的な検討の方向性

- (1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

### 4. まとめ

- 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

## 構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授  
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授  
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授  
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門  
(オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

## 概要

拡充

要求額: 1,201百万円

● 自動車分野のカーボンニュートラルの実現に向けて、電気自動車、燃料電池自動車など次世代の事業用自動車の普及促進のため、地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や買い替えの促進を支援する。

- 事業用自動車(バス、タクシー、トラック等)は、自家用車に比べて1台当たりの走行距離が大きく使用年数も長いことから、次世代自動車への積極的な代替が重要。
- 事業用自動車は、それぞれの使用方法に適した次世代自動車の開発と普及の促進が重要。

✓ 地域の計画と連携した次世代の事業用自動車の導入を支援  
 ✓ 普及と車両価格の低減に応じて、補助額を段階的に設定

	【 第 I 段階 】	【 第 II 段階 】	【 第 III 段階 】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助上限	車両・充電設備等価格の1/3 又は通常車両との差額の2/3	車両・充電設備等価格の1/4~1/6	通常車両との差額の1/3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス 	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー 	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック 

地域・事業ごとに最適な次世代自動車の導入

自動車メーカーによる開発の促進