Ⅶ　国における鉄道助成制度

鉄軌道事業者が実施する鉄道施設の耐震対策・浸水対策や、経営環境が厳しい地域鉄道事業者が行う安全な輸送の維持のために必要な設備の整備等に対して、国土交通省から直接助成が行われています。

1　鉄道施設の耐震対策

＜鉄道施設総合安全対策事業費補助＞

（１）制度の概要

阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、地震時における、より多くの鉄道利用者の安全確保や、社会・経済的影響の軽減を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進するため、鉄軌道事業者が実施する主要な鉄道駅の耐震補強に要する経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

①　補助対象経費

Ⅰ　鉄道駅耐震補強事業

乗降客数が一日一万人以上の高架駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅において、駅の建築物の安全性の向上のための耐震補強、及び駅の機能維持のために必要最小限の範囲の構造物で柱、基礎等の補強により耐震補強に要する経費。

Ⅱ　鉄道施設緊急耐震対策事業

その全部又は一部が首都直下地震又は南海トラフ地震で震度６強以上が想定される地域内にある路線の橋りょうのうち、地方自治体が指定する緊急輸送道路及び津波避難路（以下「緊急輸送道路等」という。）と交差又は並走する箇所において、緊急輸送道路等の機能維持のために柱、基礎等の補強や落橋防止工の整備により耐震補強に要する経費。

Ⅲ　首都直下地震・南海トラフ地震対策事業

その全部又は一部が首都直下地震又は南海トラフ地震で震度６強以上が想定される地域内にある、片道断面輸送量が一日一万人以上の路線であって、ピーク一時間あたりの片道列車本数十本以上の区間又は空港アクセス線上にある区間の橋りょう及びトンネルの安全性の向上のために柱、基礎等の補強や落橋防止工の整備により耐震補強を行う事業並びに乗降客一日一万人以上の駅（地平駅を除く。）において、駅の建築物の安全性の向上のための耐震補強、及び駅の機能維持のために必要最小限の範囲の構造物で柱、基礎等の補強により耐震補強に要する経費。

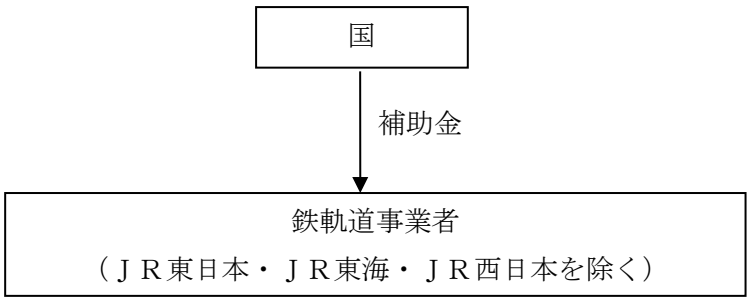
Ⅳ　首都直下地震・南海トラフ地震早期復旧対策事業

その全部又は一部が首都直下地震又は南海トラフ地震で震度６強以上が想定される地域内にある、片道断面輸送量が一日五万人以上の路線において、橋りょうの復旧性の向上のために柱、基礎等の補強により耐震補強に要する経費。

② 補助率

補助対象経費の１／３以内

③ 補助の仕組



④ 当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	4,588 の内数	5,035 の内数	4,514 の内数	4,529 の内数	4,540 の内数

施工前

施工後
（柱に鋼板を巻き補強）

２　豪雨対策

＜鉄道施設総合安全対策事業費補助＞

（１）制度の概要

近年、頻発化・激甚化する豪雨災害に適切に対応するため、河川に架かる鉄道橋りょうの流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策等について、鉄軌道事業者が実施する橋りょう補強、斜面対策等の豪雨対策に要する経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

①　補助対象経費

Ⅰ　鉄道河川橋りょう対策事業

片道断面輸送量が一日一万人以上十五万人未満の路線又は優等列車若しくは貨物列車の運行する路線（ＪＲ東日本、ＪＲ東海、ＪＲ西日本の路線は、片道断面輸送量が一日一万人未満の貨物列車の運行する路線に限る）にある、河川に架かる鉄道橋りょうにおいて、橋脚・橋台の基礎部分の補強、橋りょうの架替え、異常検知システムの導入に要する経費

Ⅱ　鉄道斜面対策事業

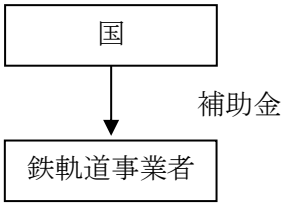
片道断面輸送量が一日一万人以上十五万人未満の路線又は優等列車若しくは貨物列車の運行する路線（ＪＲ東日本、ＪＲ東海、ＪＲ西日本の路線は、片道断面輸送量が一日一万人未満の貨物列車の運行する路線に限る）に隣接する斜面において、法面防護工、落石防護工等の整備に要する経費

②　補助率

補助対象経費の１／３以内

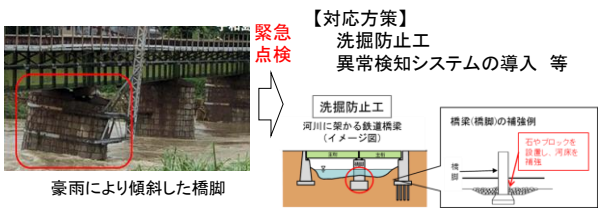
（ＪＲ東日本、ＪＲ東海、ＪＲ西日本は、１／４以内）

③　補助の仕組

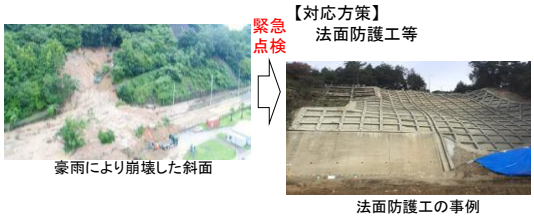


④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	4, 588 の内数	5, 035 の内数	4, 514 の内数	4, 529 の内数	4, 540 の内数



鉄道河川橋りょう対策事業



鉄道斜面対策事業

３　地下駅の浸水対策

＜鉄道施設総合安全対策事業費補助＞

（１）制度の概要

大都市圏では地下駅等の地下空間が数多く存在し、豪雨等による河川の氾濫や大地震に伴う津波等が発生すれば深刻な浸水被害が懸念されるため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等について、鉄軌道事業者が実施する出入口、トンネル等の浸水対策に要する経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

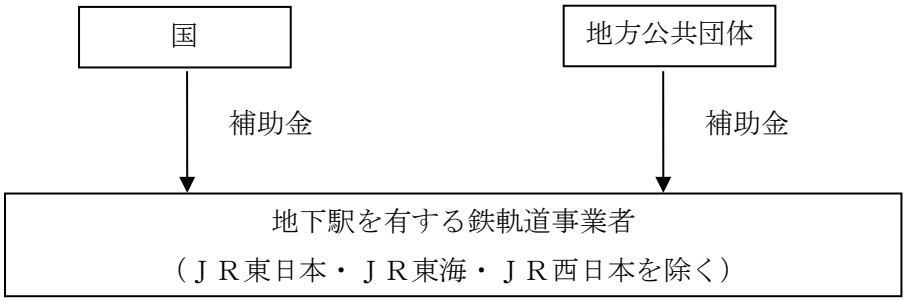
①　補助対象経費

駅出入口、トンネル坑口、換気口等の開口部、トンネル内及び電気設備において、止水板、防水扉、浸水防止機等の整備又は移設に要する経費

②　補助率

補助対象経費の１／３以内（地方公共団体による補助以内の額）ただし、電気設備の浸水対策に限り、地方公共団体の補助が得られない場合、補助対象経費の１／３以内

③　補助の仕組



④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	4,588 の内数	5,035 の内数	4,514 の内数	4,529 の内数	4,540 の内数

止水板

防水扉

防水ゲート

4　鉄道施設の戦略的維持管理・更新

＜鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策事業）＞

（１）制度の概要

鉄道事業者が保有している橋りょうやトンネル等の鉄道施設には、法定耐用年数を超えたものが多くあり、これら施設を適切に維持管理することが課題となっている。

このため、人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、初期費用はかかるものの、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良に要する経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

①　補助対象経費

橋りょうやトンネル等の土木構造物の長寿命化に資する補強・改良に要する経費

②　補助率

補助対象経費の１／３以内

③　補助の仕組

国

↓ 補助金

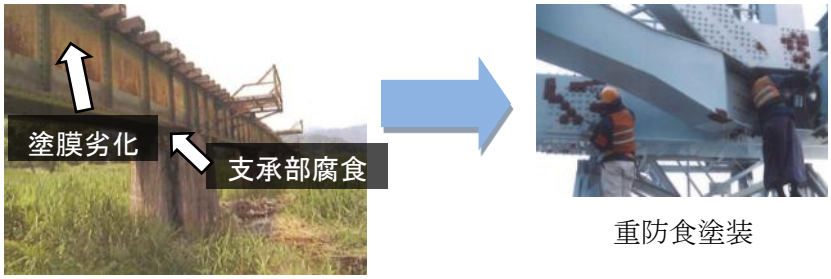
地方の鉄軌道事業者
（ＪＲ東日本・ＪＲ東海・ＪＲ西日本・ＪＲ貨物・大手民鉄・準大手民鉄・公営を除く）

④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	4,588 の内数	5,035 の内数	4,514 の内数	4,529 の内数	4,540 の内数

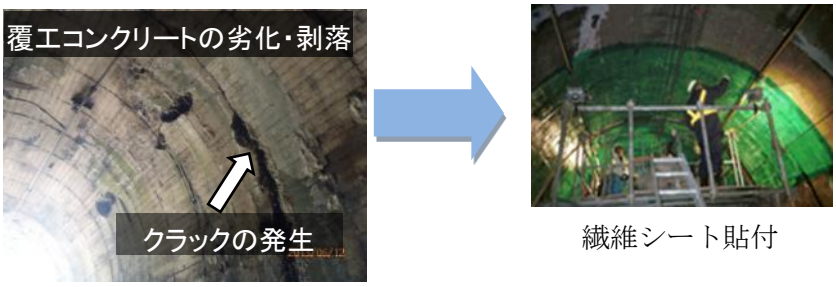
【老朽化する橋りょう、トンネルの長寿命化に資する改良事例】

・橋りょう



重防食塗装

・トンネル



繊維シート貼付

５　災害復旧

＜災害復旧事業費補助＞

Ⅰ　鉄道軌道整備法に基づく災害復旧補助

（１）制度の概要

洪水、地震その他の異常な天然現象により大規模の災害※を受けた鉄軌道事業者がその資力のみによっては当該災害復旧事業を施行することが著しく困難であると認めたときは、当該災害復旧事業に要する経費の一部を補助する。

※　異常な天然現象による災害とは、洪水、地震の外暴風雨、暴風雪、高潮、山崩、地すべり、津波、噴火等により生じた災害をいい、積雪のため運行休止した場合又は通常の火災により鉄道施設等が焼失した場合等は含まない。

（２）制度の内容

①　補助要件

＜法第３条第４号に定める災害の場合＞

ア　当該災害復旧事業の施行が、民生の安定上必要であること。

イ　当該災害復旧事業に要する費用の額が、前事業年度における当該災害を受けた鉄軌道の運輸収入の１割以上の額であること。

ウ　当該鉄軌道事業者が次のいずれにも該当するものであること。

(a)　被災年度前３年間における各年度の鉄軌道事業の損益計算において欠損若しくは営業損失を生じていること又は被災年度以降おおむね５年間を超えて各年度の鉄軌道事業の損益計算において欠損若しくは営業損失を生ずることが確実と認められること。

(b)　被災年度前３年間における各年度の全事業の損益計算において欠損若しくは営業損失を生じていること又は被災年度以降おおむね５年間を超えて各年度の全事業の損益計算において欠損若しくは営業損失を生ずることが確実と認められること。

(c)　当該災害復旧事業を補助を受けないで施行することとした場合に、その経営の安定に支障を生ずると見込まれること。

エ　当該災害を受けた鉄軌道の収益のみによっては、当該鉄軌道の運営に要する費用を償い、かつ、当該災害復旧事業に要する費用を回収することが困難であると認められること。（被災年度前３年間の平均輸送密度指数が８千人以上の鉄軌道は含まれないものとする。）

＜法第８条第５項に定める災害の場合＞

ア　当該災害復旧事業の施行が、民生の安定上必要であること。

イ　当該災害復旧事業に要する費用の額が、前事業年度における当該災害を受けた鉄軌道の運輸収入以上の額であること。

ウ　当該鉄軌道事業者が被災年度前３年間における各年度に欠損を生じている鉄道に係るものであること。

エ　１０年以上の長期的な運行の確保に関する計画を添付すること。

②　補助対象経費

災害復旧事業（原形復旧を原則）に係る工事のため直接必要な本工事費及び附帯工事費

③　補助率

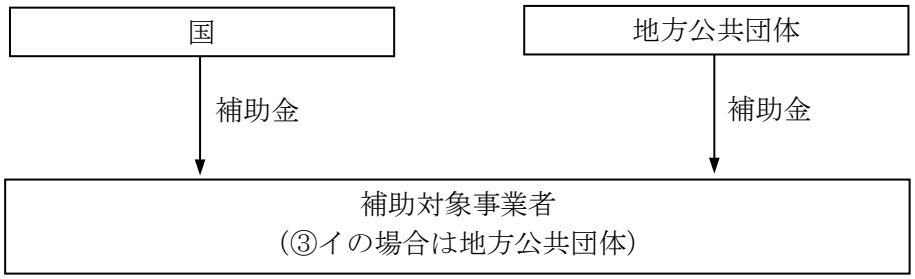
ア　法第３条第４号に定める災害の場合は、４分の１以内（関係地方公共団体と同額を補助）。

イ　法第８条第５項に定める災害の場合は、４分の１以内（(a)及び(b)の要件を満たす場合は、３分の１以内）

(a) 災害を受けた鉄道に代わる公共交通機関の確保が困難である場合

(b) 地方公共団体等が鉄道施設を保有する「公有民営」方式など、事業構造の変更による経営改善を図る場合

④　補助の仕組



⑤　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	974 の内数	985 の内数	1,000 の内数	1,000 の内数	1,000 の内数

Ⅱ　特定大規模災害等鉄道施設災害復旧補助

（１）制度の概要

特定大規模災害等により鉄軌道が被害を受けた場合であって、鉄軌道事業者の資力のみでは鉄軌道の施設の復旧を行うことが困難な場合において、鉄軌道の施設の災害復旧事業を支援することにより、その速やかな復旧を図り、もって民生の安定に寄与することを目的とし、当該災害復旧事業に要する経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

①　補助要件

一　当該災害復旧事業の施行が、民生の安定上必要であること。

二　当該災害復旧事業に要する費用の額（以下「復旧事業費」という。）が、当該災害を受けた日の属する事業年度（以下「基準事業年度」という。）の前事業年度末からさかのぼり１年間における当該災害を受けた鉄軌道の運輸収入（以下「運輸収入」という。）以上の額であること。

三　災害復旧事業を行う路線を運行する鉄軌道事業者が、次のいずれにも該当するものであること。

イ　基準事業年度の前事業年度末からさかのぼり３年間（以下「基準期間」という。）における各年度の鉄軌道事業の損益計算において経常損失若しくは営業損失を生じていること又は適切な経営努力がなされたとしても、当該災害を受けたことにより、基準事業年度以降おおむね５年間を超えて各年度の鉄軌道事業の損益計算において経常損失若しくは営業損失を生ずることが確実と認められること。

ロ　基準期間における各年度の鉄軌道事業者が経営するすべての事業（以下「全事業」という。）の損益計算において経常損失若しくは営業損失を生じていること又は適切な経営努力がなされたとしても、当該災害を受けたことにより、基準事業年度以降おおむね５年間を超えて各年度の全事業の損益計算において経常損失若しくは営業損失を生ずることが確実と認められること。

ハ　災害復旧事業を補助を受けないで施行することとした場合に、その経営の安定に支障を生ずると見込まれること。

四　復旧後の当該路線の長期的な運行（１０年以上の運行に限る。）が確保されることが確実と認められること。

五　当該災害を受けた鉄軌道の収益のみによっては、当該鉄軌道の運営に要する費用（当該災害復旧事業に要する費用を除く。）を償い、かつ、当該災害復旧事業に要する費用を回収することが困難であると認められること。

②　補助対象経費

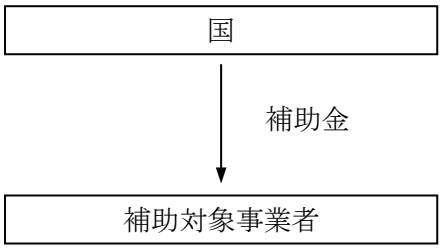
災害復旧事業（原形復旧を原則）に係る工事のため直接必要な本工事費及び附帯工事費

※補助対象に該当する鉄軌道事業者が鉄軌道事業の事業構造の変更を行い、かつ、当該災害復旧事業により復旧した鉄軌道の施設を、地方公共団体又は公共的団体等が保有する場合に限る。

③　補助率

２分の１以内

④　補助の仕組



⑤　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	974 の内数	985 の内数	1,000 の内数	1,000 の内数	1,000 の内数

６　鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援

＜鉄道技術開発費補助金（鉄道脱炭素施設等実装調査）＞

（１）制度の概要

鉄軌道事業者等によるカーボンニュートラル実現に向けた取組を推進するため、鉄軌道事業者等に対して、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等に関する調査検討に必要な経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

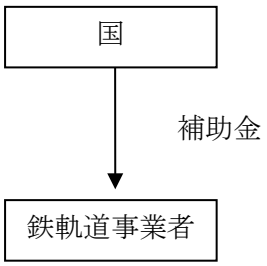
①　補助対象経費

鉄軌道事業者等が行う鉄軌道事業の脱炭素化及び鉄軌道事業者が所有する資産を活用した脱炭素化に資する施設等の整備等に関する調査・検討に要する経費

②　補助率

補助対象経費の１／２

③　補助の仕組



④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	０	５	５	４	４

７　大鳴門橋の維持修繕

＜新線調査費等補助金（本州四国連絡橋）＞

（１）　制度の概要

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持修繕に要する経費のうち、鉄道負担分（４．５％）に対して、実施した年度の翌年度に助成する制度である。

（２）　制度の内容

①　補助対象　　独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

②　補助率　　定額（全額国費負担）

③　補助の仕組

国
↓ 補助金
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	37	28	31	21	30

８　鉄道駅のバリアフリー化

＜地域公共交通確保維持改善事業費補助金（バリアフリー化設備等整備事業）＞

（１）制度の概要

本格的高齢社会の到来、障害者の社会参加に関する要請の高まり等を背景に、高齢者や障害者が鉄道又は軌道を安全かつ円滑に利用できるようにするため、鉄軌道事業者に対して、その駅におけるバリアフリー化設備等に要する経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

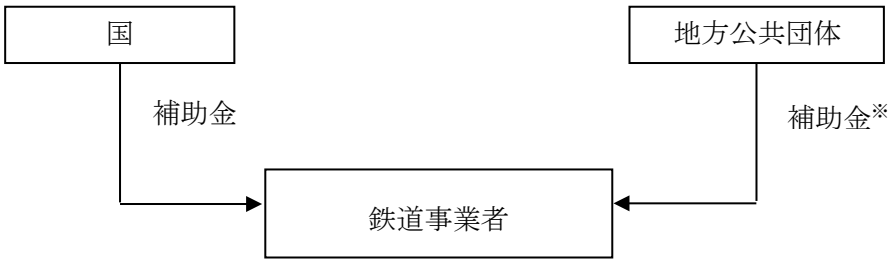
① 補助対象

既存の鉄軌道駅におけるバリアフリー化設備（内方線付き点状ブロック等）の整備に要する経費

② 補助率

補助対象経費の１／３以内

③ 補助の仕組



※地域の関係者で構成される協議会で負担割合を協議する。

④ 当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	20,733 の内数	20,692 の内数	21,405 の内数	20,905 の内数	20,560 の内数

９　ホームドア整備

＜鉄道施設総合安全対策事業費補助＞

（１）制度の概要

駅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・接触防止効果の高いホームドアを全ての利用者の安全性向上を図るための施設として、その整備に取り組む鉄軌道事業者に対して支援を行うことにより、更なる整備を促進する。

（２）制度の内容

①　補助対象経費

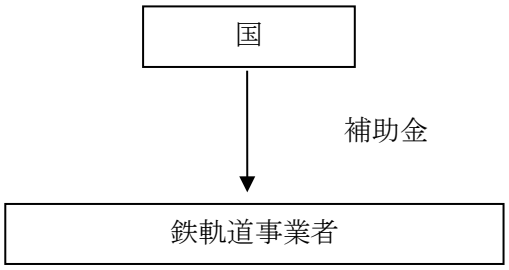
ホームドア又は可動式ホーム柵の整備に要する経費

②　補助率

補助対象経費の１／３以内

※バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅は１／２以内

③　補助の仕組



④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	4,588 の内数	5,035 の内数	4,514 の内数	4,529 の内数	4,540 の内数

ホームドア整備

１０　第４種踏切道の緊急対策

＜鉄道施設総合安全対策事業費補助（第４種踏切道の緊急対策推進事業）＞

（１）制度の概要

遮断機、警報機が設置されていない第４種踏切道における事故の発生を防止するためには、踏切の廃止や遮断機、警報機の設置による第１種踏切道化の対策が必要である。しかし、踏切廃止に伴う利便性低下、第１種踏切道化に要する費用の問題等から、対策の進捗が芳しくないところである。

そこで、第４種踏切道の廃止等の対策を実施するまでの間における緊急対策として、歩行者等の物理的な一旦停止及び左右確認を促すゲートや柵等の、第４種踏切道の安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備整備に要する経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

①　補助対象経費

第４種踏切道に歩行者等の物理的な一旦停止及び左右確認を促す設備の整備に要する経費

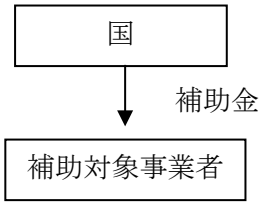
②　補助率

イ　整備事業の完了した年度の前年度における鉄道事業の損益計算において経常利益を生じている鉄道事業者にあっては、工事費決算確定額の１／３

ロ　前号に掲げる鉄道事業者以外の者（地方公共団体である鉄道事業者を除く）にあっては、工事費決算確定額の１／２

ハ　地方公共団体である鉄道事業者にあっては、工事費決算確定額の１／３

③　補助の仕組



④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ７	Ｒ８
予算額	4,529 の内数	4,540 の内数

１１　鉄道施設の戦略的維持管理・更新

＜鉄道施設総合安全対策事業費補助（地域鉄道メンテナンス体制強化事業）＞

（１）制度の概要

近年、地方ローカル鉄道において鉄道事故が多発しており、長期間運休するなど、社会生活にも著しく影響を与えている。

要因として、鉄軌道事業者の経営体力の低下や、不十分な技術継承、人材不足等による事業者自身の技術力の低下が挙げられることから、持続的・効率的なインフラメンテナンスの実現に向けて、当該鉄軌道事業者以外の鉄軌道事業者や高い技術力、専門的な知識を有する第三者と連携して、本事業を除く鉄道施設総合安全対策事業を実施するための保守実施計画策定、業務体制再構築を行う事業に要する経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

①　補助対象経費

地域鉄道メンテナンス体制強化事業を除く鉄道施設総合安全対策事業を実施するための保守実施計画策定、業務体制再構築を行うために要する経費

②　補助率

補助対象経費の２／５以内

③　補助の仕組

国

↓ 補助金

地方の鉄軌道事業者
（ＪＲ東日本・ＪＲ東海・ＪＲ西日本・ＪＲ貨物・大手民鉄・準大手民鉄・公営を除く）

④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ７	Ｒ８
予算額	4,529 の内数	4,540 の内数

１２　利用環境の改善（ＬＲＴシステム）

＜地域における受入環境整備促進事業補助金（交通サービス利便向上促進事業）＞
＜地域公共交通確保維持改善事業費補助金（利用環境改善促進等事業）＞

（１）制度の概要

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、地域公共交通の利用環境改善を促進するために行われる、ＬＲＴシステムの導入に必要な経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

① 補助対象

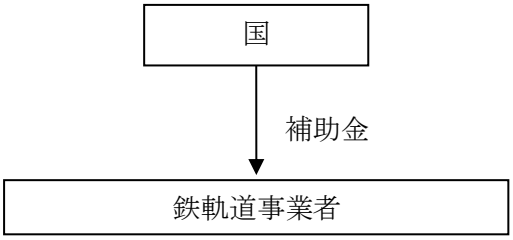
ＬＲＶ（低床式車両）、レール（制振軌道）、停留施設　等

※ＬＲＴ整備計画に基づき実施される整備であること。

② 補助率

補助対象経費の１／３以内等

③ 補助の仕組



④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	2,706 の内数	1,643 の内数	1,850 の内数	1,290 の内数	1,879 の内数

※令和３年度までは訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金及び観光振興事業費補助金の予算額。

※令和４年度は訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金の予算額。

※令和５年度はポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金の予算額。

※令和６年度及び令和７年度は地域における受入環境整備促進事業補助金及び観光振興事業費補助金の予算額。

低床式車両の導入

レールの制振性の向上

１３　地域鉄道事業者の安全性向上

＜鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）＞
＜地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）＞

（１）制度の概要

安全な鉄道輸送を確保するため、地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の整備等に必要な経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

①　補助対象

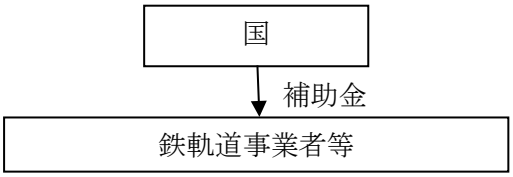
レール、マクラギ、落石等防止設備、ＡＴＳ、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両　等

（注）車両は地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）に限る。

②　補助率

補助対象経費の１／３以内等

③　補助の仕組



④　当初予算額の推移（単位：百万円）

１）鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	4,588 の内数	5,035 の内数	4,514 の内数	4,529 の内数	4,540 の内数

２）地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	20,733 の内数	20,692 の内数	21,405 の内数	20,905 の内数	20,560 の内数

軌道改良

車両の更新

１４　インバウンド対応（ＩＣカード、段差解消、多言語化等）

＜地域における受入環境整備促進事業補助金（交通サービス利便向上促進事業）＞

（１）制度の概要

訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性・安全性の向上の促進及び観光地までの移動円滑化等を図るため、ＩＣカード等のより制約の少ないシステムの導入やエレベーター等の段差解消設備等の設置、駅施設等の多言語化、無料公衆無線 LAN 環境整備等に必要な経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

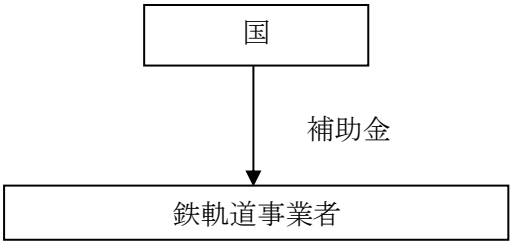
①　補助対象

全国共通ＩＣカード、ＱＲコード、クレジットカード、鉄軌道駅の段差解消、多言語化、多言語案内用タブレット端末等の整備、無料Wi-Fi整備等

②　補助率

補助対象経費の１／３以内。但し、非常用電源設備は１／２以内。

③　補助の仕組



④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	2,706 の内数	1,643 の内数	1,350 の内数	620 の内数	1,879 の内数

全国共通ＩＣカードの導入

エレベーター等の設置

案内表示装置の多言語化

１５　インバウンド対応（鉄軌道車両整備）

＜地域における受入環境整備促進事業補助金（インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業）＞

（１）制度の概要

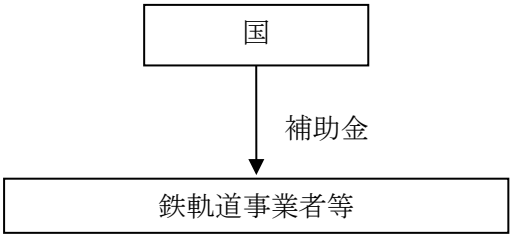
訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上の促進を図るため、鉄軌道車両設備の整備に必要な経費の一部を補助する。

（２）制度の内容

①　補助対象
インバウンド対応型鉄軌道車両の整備

②　補助率
補助対象経費の１／３以内等

③　補助の仕組



④　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７	Ｒ８
予算額	2,706 の内数	1,643 の内数	1,350 の内数	620 の内数	1,879 の内数

※ 令和４年度までは訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金の予算額。
※ 令和５年度はポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金の予算額。

インバウンド対応型鉄道車両の整備

１６　ローカル鉄道観光資源活用促進事業

＜観光振興事業費補助金（ローカル鉄道観光資源活用促進事業）＞

（１）制度の概要

インバウンド旅客の地方誘客を推進するため、ローカル鉄道を「地域の足」「観光の足」として持続可能性を高めるとともに、観光資源そのものとして活用した地域ぐるみでの取組を支援する。

（２）制度の内容

① 補助対象

イ）インバウンド誘致のために地域と連携して実施する取組に係る経費（委託費、広告宣伝費、開発費等）

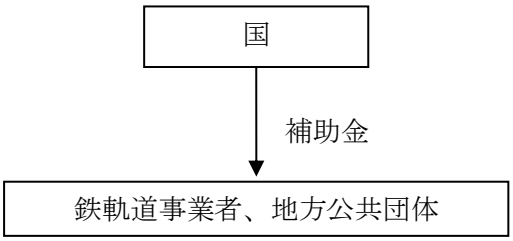
ロ）インバウンドの受入に対応した施設等の整備に関する経費（工事費、設計費等）

② 補助率

イ）については400万円まで定額、超える分は補助率 1/2（JR本州三社又は大手民鉄の路線（大都市圏は対象外）は1/3）

ロ）については補助率 1/2（JR本州三社又は大手民鉄の路線（大都市圏は対象外）は1/3）

③ 補助の仕組



④ 当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ８
予算額	4,600

地元の食材や沿線風景を楽しむ列車等の企画・商品造成

観光列車

１７　観光地における混雑緩和

＜観光振興事業費補助金（パーク＆レールライドによる観光地の混雑緩和事業）＞

（１）制度の概要

「観光先進国」の実現に向けて、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備を図るため、大量輸送機関である鉄道を活用したパーク＆レールライドによる自動車の観光地への流入抑制に資する取組を支援する事業を対象として補助金の交付を行うことにより、観光地における過度な混雑の緩和を促進する。

（２）制度の内容

①　補助対象

パーク＆レールライド駐車場の整備（Ⅰ）や、その利用促進に要する経費（Ⅱ）を支援。

Ⅰ又はⅡの実施を要件に、鉄道利用に伴う人流の混雑緩和を目的とする駅の改修（Ⅲ）や車両の増結・増便等（Ⅳ）に要する経費を支援。

②　補助率

補助対象経費の１／２

Ⅰ駐車場の整備　　補助上限　２０百万円

※複数の地方公共団体がパーク＆レールライドに協力して取り組む場合補助上限１００百万円

Ⅱ利用促進　　補助上限　１０百万円

Ⅲ駅の改修等　　補助上限１００百万円

Ⅳ車両の増結・増便等　補助上限　５０百万円

③　補助の仕組

国

↓ 補助金

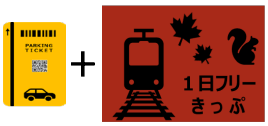
鉄軌道事業者（JR 本州 3 社除く）

協議会　※活性化法定協議会、自治体と鉄軌道事業者が当該事業を実施するために組成したもの 等

③　当初予算額の推移（単位：百万円）

年　度	Ｒ８
予算額	８７５

Ⅰ駐車場の整備



Ⅱ利用促進

Ⅲ駅の改修等

Ⅳ車両の増結・増便等

１８　鉄道事業者と地域の共創に対する支援
＜社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）＞

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　※JR本州3社又は大手民鉄の路線については1/3（補助対象経費は総事業費の2/3を上限とし、1/3は事業者の自己負担）

【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総合整備計画ごとに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

【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、「新会社が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

＜地域公共交通確保維持改善事業費補助金（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）

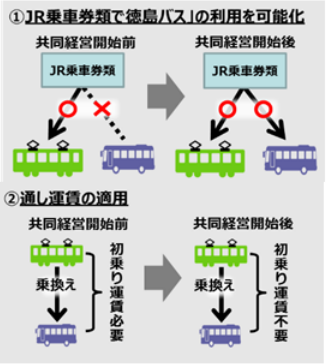
・並行路線バスとの共同運行

・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

等

JR四国と徳島バスの事例



＜地域公共交通確保維持改善事業費補助金（先進車両導入支援事業）＞
＜地域における受入環境整備促進事業補助金（インバウンド先進車両導入支援事業）＞

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、**先進的な車両を導入等**する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

1．先進車両導入支援事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

（対象事業）先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

2．インバウンド先進車両導入支援事業

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

（対象事業）先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費　※観光車両としての機能を備えた車両

（補　　助　　率）補助対象経費の1/2
（補助対象事業者）地方公共団体　※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

※地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）と同様の考え方
・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）

※ＪＲに関し、「新会社が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