

令和5年8月31日

総合政策局・鉄道局・自動車局

「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」を公表

本年4月28日に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和5年法律第18号）の施行に向けて、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」を変更し、本日公表しました。

1. 背景

地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、本年4月28日に公布されました。

今般、同法の施行に向けて、地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標や、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）に関する基本的な事項等を定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」について、変更を行いました。

2. 概要

主な変更点は以下のとおりです。詳細は別紙をご参照ください。

- ・「連携と協働」の促進のため必要な事項の追加、まちづくりとの連携に関する記載の充実
- ・地域公共交通利便増進事業の留意事項の追加
- ・鉄道事業再構築事業の定義変更及び留意事項の追加
- ・再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加

3. スケジュール

公布：令和5年 8月31日（木）

施行：令和5年10月 1日（日）

【問い合わせ先】

総合政策局 地域交通課 星野、只埜 TEL:03-5253-8111(内線 54-808) 03-5253-8987(直通)

※ローカル鉄道の再構築に関する内容（鉄道事業再構築事業、再構築方針等）については、以下へお問い合わせください。

鉄道局 鉄道事業課 田中、奈須 TEL:03-5253-8111(内線 40-254) 03-5253-8530(直通)

「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の 主な変更点について

1. 「連携と協働」の促進のため必要な事項の追加、まちづくりとの連携に関する記載の充実等

(1) 連携と協働の必要性等の位置付け

- ・ 交通DX・GX、地方公共団体や民間の多様な主体との共創、地域経営における連携強化等を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」を進める必要があること等を記載。【前文ほか】
- ・ 国の役割として、地域の関係者相互間の連携と協働の促進を図ることを記載。また、関係省庁間の連携強化を図ることを記載。【八1(1)⑤、八2】
- ・ 地域公共交通の「リ・デザイン」を進めるため、国は、地域の関係者間の協議が円滑に進むよう、積極的に関与していくことが必要であり、とりわけ、本省の地域公共交通の担当部局とまちづくりの担当部局並びに地方運輸局と地方整備局及び北海道開発局が連携を強化し、地方公共団体等への助言等を行っていくことをより一層推進することを記載。【八1(1)⑤】

(2) 地域公共交通計画の作成及び記載事項等

- ・ 地域経営の視点から、立地適正化計画をはじめとするまちづくり、観光振興等に関する地域戦略と一体で地域公共交通を考えることが必要であることを記載。【二1(1)①】
- ・ 持続可能な都市の実現のためには、沿線の需要の創出を図ることにより、都市全体としての価値を高めていくことが重要であり、その実現のためには、他分野との垣根を越えた連携と協働などを一体的に進めることが不可欠であることを記載。【二1(1)①】
- ・ 各種施策の具体化に当たっては、構想・計画策定段階から、まちづくりとコンパクト・プラス・ネットワークの根幹である公共交通を一体的に捉え、地域一丸となって検討・推進することが重要であることを記載。【二1(1)①】
- ・ 公共交通は、都市の装置として重要なものであり、コンパクト・プラス・ネットワークの根幹をなすものであることから、地域公共交通計画と立地適正化計画は一体的に作成することが望ましい旨を記載。【二2】
- ・ 地域の多様な関係者が連携と協働を行い、分野の垣根を越えて、地域における潜在的な輸送需要に的確に対応することで、地域の既存の人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保が期待される旨を記載。【二1(1)④】

- ・ 地域公共交通計画に定められた事業の実施に当たっては、国庫補助金（地域公共交通確保維持改善事業等）だけでなく、社会資本整備総合交付金や財政投融资の活用、他分野との連携による資金の確保、民間からの投資・融資、寄附金の受入など、多様な資金の調達方策を検討・活用することが重要であることを記載。
【二 1 (4)】

(3) 法定協議会【二 3】

- ・ 地域公共交通計画の作成・実施に当たって、連携と協働を効果的に推進していくため、法定協議会には、次代の地域社会を担う若者やまちづくりの推進を図る活動を行う団体等の多様な主体の参画が重要であることを記載。
- ・ 地域における公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けては、協議会の運営方法等の一層の工夫によって、協議会が有効に機能し、地域の多様な関係者間での協議が活発に行われることが重要であることを記載。
- ・ 地域公共交通に関する専門的な知識の有無にかかわらず、幅広い分野からの参画を促すには、地域の公共交通の活性化及び再生に向けた検討・議論の材料となるデータについて、協議会で共有することが効果的であることを記載。
- ・ 協議会の運営に当たっては、速やかな議事録の公開など、最大限の透明化を図るべきことを記載。

(4) 「アウトカム」に関する記載の充実

- ・ 交通がクロスセクター効果を有することを踏まえ、多様な関係者の主体的な参画を促すため、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望ましいことを記載。【二 1 (3)】
- ・ また、達成状況の評価においても、アウトカム指標の状況の検討を通じて、PDCAサイクルを回すことが必要であることを記載。【二 1 (5) 、七】

2. 地域公共交通特定事業等に係る必要な事項の追加

- ・ 各地域公共交通特定事業の実施計画等について、軽微な変更については、変更認定を要しないこととしているが、その場合であっても軽微変更の届出は必要であり、その他個別事業法に基づくものも含め、必要な手続が行われるよう留意する必要があることを記載。【三 1 (1)】

(1) 鉄道事業再構築事業の定義変更及び留意事項の追加【三 1 (5)】

- ・ 鉄道事業再構築事業の定義について、事業継続が困難となり、又は困難となるおそれのある赤字の鉄道事業者のみならず、JR各社や大手民鉄（十六社）の口

一カル路線の区間も対象となること、及び今般の定義変更の趣旨を記載。

- ・ 鉄道事業再構築事業の対象となる「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある」区間について、旅客輸送密度 4,000 人未満が目安となることを記載。
- ・ 事業構造の変更については、重要な資産の譲渡及び譲受や事業の実施主体の変更等、様々な形態が含まれること、及びそれらが事業構造の変更に該当するかについて確認する際の観点について記載。
- ・ 鉄道事業再構築実施計画については、認定後、実施予定期間中の事業内容の変更や実施予定期間の更新が可能であることを記載。
- ・ JR各社のローカル路線の区間のうち、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間については、当面、再構築協議会の対象としない一方、地域公共交通計画に位置付けられることにより、鉄道事業再構築事業の対象となり得る旨を記載。【四 1 (2) でも記載】

(2) 地域公共交通利便増進事業の拡充等【三 1 (9)】

- ・ 地域公共交通利便増進事業は、鉄道路線の全部又は一部の区間を廃止し、これに併せてバス等により新たな公共交通体系を実現しようとする場合も、活用が可能であることを明記。
- ・ 地方公共団体と交通事業者が協定を締結して、エリア内の路線を一括して複数年にわたって運行する「エリア一括協定運行事業」に取り組もうとする場合には、利便増進実施計画に、交通サービス水準、費用負担等、実施方法に関する事項を記載することができる旨を記載。
- ・ エリア一括協定運行事業を実施する区域においても同様に、新規参入等の申請があった場合、それが計画阻害行為に該当するか否かの審査については、当該協定で定められたサービス水準による運行の実施見込み等を踏まえ、判断することを記載。また、地方公共団体が当該申請に対する意見を提出する場合には、このような観点を踏まえることが望ましい旨を記載。

3. 再構築方針の作成に関する基本的な事項の追加【四 (新設)】

(1) 再構築協議会に関する事項

- ・ 「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある」区間の判断基準としては、鉄道事業再構築事業の要件と同様、旧国鉄再建特措法施行令に基づくバス転換の基準であった旅客輸送密度 4,000 人未満の区間であるか否かが目安となる旨を記載。
- ・ ただし、再構築協議会の対象は、「交通手段再構築を実施するためには関係者相

互間の連携と協働の促進が特に必要」と認められる区間に限られることから、当面、旅客輸送密度 1,000 人未満の区間を中心に、早急な改善が求められる区間を優先することとする旨を記載。

- ・ 旅客輸送密度 1,000 人未満の区間については、早急な改善が求められることから、沿線の地方公共団体が主体的に法定協議会その他の協議の場を設けるか、国が組織する再構築協議会において協議を行うか、いずれかの対応をとることが期待される旨を記載。
- ・ 一の都道府県の区域内にのみ存する路線であっても、他の路線と接続して二以上の都道府県の区域にわたる鉄道網を形成するものとして国土交通大臣が定めるものについては再構築協議会の対象になり得ること、そうした路線は、個別具体的に指定の必要性を確認して国土交通大臣が当該路線及びその区間を告示する旨を記載。
- ・ ローカル路線の区間の沿線の地方公共団体又は鉄道事業者から再構築協議会の組織の要請があった場合、国土交通大臣は、当該要請があった区間の沿線の地方公共団体に対し、意見聴取を行い、再構築協議会を組織する必要性及び対象区間を個別具体的に判断することを記載。市町村の圏域にまたがる路線を対象とする場合には、市町村を包括する広域の地方公共団体である都道府県の意見を聴くこととする旨を記載。
- ・ 再構築協議会の組織の判断に当たっては、JR 上場 4 社は、JR 会社法の規定に基づく大臣指針により、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努めるとともに、路線を廃止しようとするときは、地方公共団体等に対して事情の変化を十分に説明することとされていることに留意する必要があるとあり、単に路線の収支が赤字ということのみでは、再構築協議会を組織する理由とならない旨を記載。ただし、JR 上場 4 社の経営努力のみでは避けられない要因により大幅に輸送需要が減少している場合には、輸送需要に見合った、より利便性と持続可能性の高い地域旅客運送サービスの実現を図るために、交通モードの最適化に向けた協議を行うことは否定されず、再構築協議会における協議の対象となり得る旨を併せて記載。

JR 各社のローカル路線の区間について、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間については、当面、再構築協議会の対象としない旨を記載。

- ・ 地域の実情に応じて多様な意見が反映されるよう、再構築協議会の構成員の考え方を記載。
- ・ 関係する地方公共団体及び公共交通事業者等に求める必要な協力に関する事項を記載。
- ・ 再構築協議会における協議に当たっては、廃止ありき、存続ありきという前提

を置かず、具体的なファクトとデータに基づき議論を進めるとともに、会議開催後速やかに議事録を公開するなど、最大限透明化を図る旨を記載。

- ・ 再構築協議会において、協議開始後3年以内を一つの目安とする合理的な期限内に、地方公共団体と鉄道事業者が合意の上、再構築方針を作成すべきことを記載。また、合理的な期限内に結論が出ない場合でも、真摯な協議が行われている場合には協議を打ち切ることなく丁寧な合意形成に努めるべき旨を併せて記載。
- ・ 再構築協議会の事務局は地方運輸局が担いつつ、必要経費については、国を含む関係者が協議により応分の負担をすることを基本とする旨を記載。

(2) 交通手段再構築実証事業に関する事項

- ・ 再構築協議会においては、再構築方針の作成に向けて、交通手段再構築の方策案の有効性を検証するため、交通手段再構築実証事業を行うことができる旨を記載。

(3) 再構築方針に関する事項

- ・ 再構築協議会において協議が調ったときは、協議結果として、地域のまちづくりや観光振興等の取組に不可欠なものとしての鉄道輸送を維持した上で利用者利便を確保するか、輸送需要の実態に合わせて鉄道の全部又は一部をバス等の交通モードに最適化して利用者利便を確保するか、どちらの措置を実施するかを再構築方針に記載すべき旨を記載。
- ・ 関係者の合意に基づかない再構築方針の作成は行わないことを明示。
- ・ 再構築方針には、関係者において十分に協議した上で、地域におけるまちづくりや観光振興等の取組の方向性と最も整合的な地域公共交通のあるべき姿を定めるべきであり、地方公共団体、鉄道事業者を含めた関係者は、鉄道を維持する場合も、バス等の他の交通モードに最適化する場合も、その実現に最大限協力すべき旨を記載。
- ・ 交通手段再構築を実施する区域の考え方を記載。
- ・ 再構築方針に記載する交通手段再構築に関する基本的な事項に即して、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定するよう努めるべき旨を記載。当該目標は、必ずしも大量輸送特性の回復を目指す必要はないものの、地域のまちづくりや観光振興等の取組の方向性と整合的なものでなければならない旨を記載。
- ・ 設定した交通手段再構築の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項を記載。
- ・ 交通手段再構築の実施時期について、交通手段再構築の方策の決定後可能な限り速やかに設定すべき旨を記載。
- ・ 都市計画等との調和に関する事項を記載。

- ・ 再構築方針の作成に当たり、住民、利用者等の利害関係者の意見を適切に反映するため、公聴会の開催やアンケート調査等の措置を議論の進展状況に応じて複数回講じるなど、地域の実情に応じて適切に対応すべきことを記載。

(4) その他留意事項

- ・ 再構築方針において、バス等の他の交通モードに最適化し、利用者利便を確保する措置が定められる場合においても、特にJR各社は、地域のモビリティを長年にわたって担ってきた経緯等を踏まえ、その持続的な運行及び利便性の確保や、観光を含めた地域振興等に十分に協力すべき旨について記載。
- ・ 再構築協議会における協議に当たっては、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があることを記載。
- ・ 協議運賃については、認可された上限運賃を超えた運賃の設定も想定されるが、その場合、利便性の向上等、地域の利用者の理解を得るための取組を行うことが前提となることを記載。

【参考】

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（目次）

前文

一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

（地域公共交通の活性化及び再生の意義、目標）

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

（地域公共交通計画の記載事項、他の分野の計画との連携、協議会等）

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

（各特定事業に関する留意事項）

四 再構築方針の作成に関する基本的な事項（新設）

四五 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

五六 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項

六七 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

七八 その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

（国、都道府県、市町村、公共交通事業者等、住民、公共交通の利用者の役割、関連する施策との連携）

※赤字：今般、目次関係で変更した箇所