

令和 4 年 12 月 21 日
大臣官房会計課

令和 5 年度予算大臣折衝について

本日行われました令和 5 年度予算大臣折衝の結果について
お知らせします。

【お問い合わせ先】

総合政策局

交通政策課 企画官 本村
代表 03-5253-8111 (内線 54705)
直通 03-5253-8275
FAX 03-5253-1513

地域交通課 企画調整官 阪場
代表 03-5253-8111 (内線 54802)
直通 03-5253-8396
FAX 03-5253-1559

都市局

総務課 企画官 川端
代表 03-5253-8111 (内線 32102)
直通 03-5253-8395
FAX 03-5253-1584

街路交通施設課 課長補佐 松岡
代表 03-5253-8111 (内線 32852)
直通 03-5253-8417
FAX 03-5253-1592

鉄道局

総務課 企画官 松平
代表 03-5253-8111 (内線 40102)
直通 03-5253-8520
FAX 03-5253-1633

鉄道事業課 企画調整官 高橋
代表 03-5253-8111 (内線 40503)
直通 03-5253-8538
FAX 03-5253-1635

自動車局

旅客課 企画調整官 北川
代表 03-5253-8111 (内線 41203)
直通 03-5253-8571
FAX 03-5253-1636

令和5年度予算
大臣折衝結果

令和4年12月21日
国土交通省

令和 4 年 12 月 21 日
国 土 交 通 省

令和 5 年度予算大臣折衝の結果

○地域公共交通確保維持改善事業における「エリア一括
協定運行事業」の創設

認められた。

○社会資本整備総合交付金における地域公共交通再構築
事業の創設等

認められた。

エリア一括協定運行事業の創設

- これまで、路線バス事業等については、主として民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行う手法を基本として、その維持を図ってきたところ。
- 地域における路線の維持に効果がある一方、多くの交通事業者が厳しい経営状況にあり、事業改善インセンティブの課題や利用者減少局面における赤字拡大等、持続可能性の点で懸念があった。
- 持続可能性と利便性・効率性の高い地域公共交通ネットワークへのリ・デザイン（再構築）を推進するため、交通事業者のインセンティブも引き出す「従来とは異なる実効性ある支援」として、複数年にわたる長期安定的な支援を可能とするエリア一括協定運行事業の創設を要求。
- 折衝の結果、財務大臣より、要求どおり認められることとなった。

エリア一括協定運行事業の創設

背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して**赤字補填を行い維持**。
- こうした手法は、地域における路線維持に効果がある一方、**事業改善インセンティブ**の課題や**利用者減少局面における赤字拡大等、持続可能性に懸念**。

概要

⇒ 自治体と交通事業者が**協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業**に対する補助制度を創設

- 地域の協議会における議論を踏まえ、**自治体と交通事業者**との間でサービス水準（運賃、路線、運行回数）、自治体の費用負担、官民の役割分担等を内容とした**協定を締結**。
- 自治体は、事業者に対し当該運行に対する「**交通サービス購入費用**」としての対価を支払い、事業者は**協定に基づき複数年にわたり運行**。
- 国は、事業初年度に**事業期間全体の支援額を明示**し、期間を通じて**予算面で支援**。

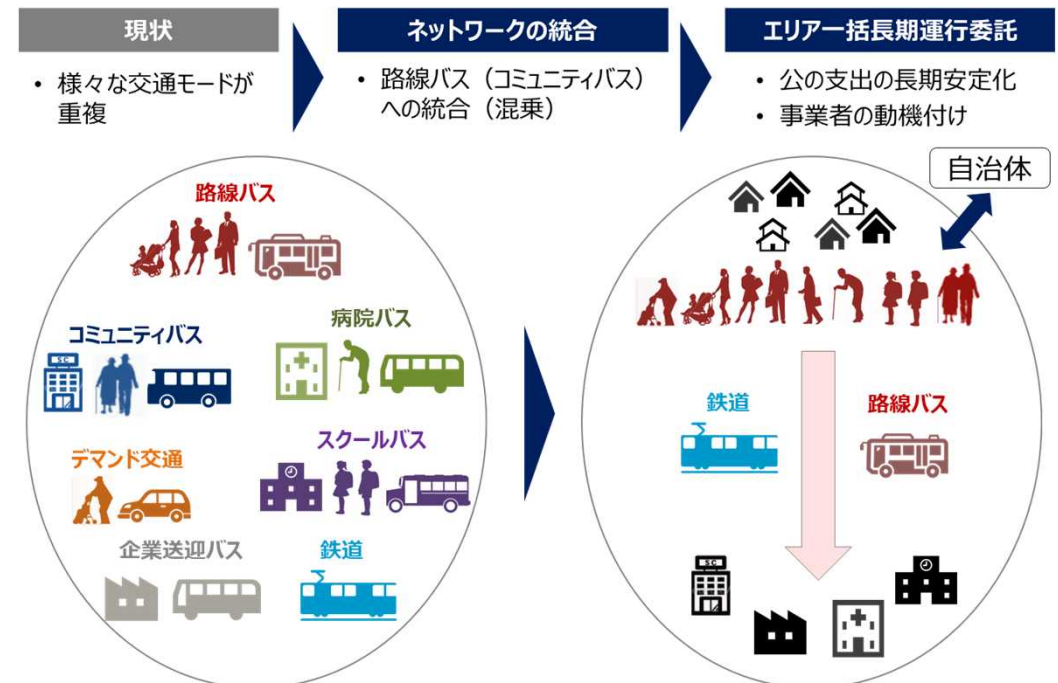
メリット①：コンパクト・プラス・ネットワークを高質化・多様化

メリット②：地域全体としての中長期的な経営戦略が可能

メリット③：ネットワークの統合により生産性を向上

メリット④：事業者と自治体が連携して地域交通を改善するインセンティブを付与

官民連携によるエリア一括協定運行事業のイメージ



地域公共交通再構築事業の創設等

- ローカル鉄道やバス等の地域公共交通は、利用者の大幅減等により、路線によっては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。
 - このような中で、本年6月に閣議決定した骨太の方針において、地域公共交通ネットワークの再構築について「従来とは異なる実効性ある支援等を実施」することとされている。
 - 地域づくりの一環として、「地域公共交通ネットワーク」再構築に必要なインフラ整備に取り組む自治体への支援を可能とするため、新たに社会資本整備総合交付金の基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設することを要求。
 - また、既存の「都市・地域交通戦略推進事業」においても、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸の再構築について、既存のLRT・BRT等に加え、鉄道の走行空間の整備を支援対象に追加することを要求。
 - 折衝の結果、財務大臣より、要求どおり認められることとなった。
- (※) なお、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。

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

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、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 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

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総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）において、車両に対する支援も可能

※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、赤字路線であって再構築協議会（仮称）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



都市・地域交通戦略推進事業 - 社会資本整備総合交付金・補助金

- 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。
- 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援

【補助対象者】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 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 / 3 (ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は 1 / 2 にかさ上げ)

【拡充事項】 立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援



【制度拡充内容】

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間 (レール・架線等) の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をかさ上げ (1 / 3 ⇒ 1 / 2)

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



「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」について

平成13年にＪＲ本州三社、平成28年にＪＲ九州が、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の対象から除外。

国鉄改革の趣旨を踏まえた事業経営の確保のため、

国土交通大臣は、法附則第２条に基づき、ＪＲ本州三社・ＪＲ九州が踏まえるべき事業経営の指針を策定、公表

（本州三社）国土交通省告示第1622号（平成13年11月）

（ＪＲ九州）国土交通省告示第1272号（平成27年12月）

【 指針〔配慮すべき事項〕の主な内容 】

1. ＪＲ会社間における連携及び協力の確保に関する事項

- 他の会社の営業路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金を定める場合の配慮（通算制、遠距離遞減）
- 鉄道線路を貨物会社に使用させる場合、追加的に発生する経費相当額を基礎とする（アボイダブルコストルール）
- 他の会社との駅、鉄道線路その他の鉄道施設の使用その他の鉄道事業に関する協定は、他の会社の鉄道事業の健全かつ円滑な経営及び利用者の利便に配慮した内容とする

2. 路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

- 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
- 路線を廃止しようとするときは、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地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明
- 駅等の整備にあたっては、バリアフリー法の移動円滑化のため必要な措置を講ずるなど、利用者の利便の確保に配慮

3. 中小企業者への配慮に関する事項

- 地域において当該新会社が営む事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮

- ・国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保する必要があるときは、会社に対し**指導及び助言**（法附則第３条）
- ・国土交通大臣は、正当な理由がなくて指針に反する事業経営等を行ったときは、会社に対し**勧告及び命令**（法附則第４条）
- ・命令に違反した場合は、違反行為をした会社の取締役又は執行役に対し**罰則（過料）**（法附則第５条）