

第 55 回 国土交通省政策評価会 議事次第

〔 令和 5 年 6 月 5 日(月) 9:30 ~ 12:00
於 : 2 号館 12 階国際会議室 〕

1. 開会

2. 議題

(1) 報告事項

- (1) - 1 政策評価制度の見直しの動きについて
- (1) - 2 令和 5 年度政策レビューの進め方
- (1) - 3 令和 5 年度政策評価会スケジュール

(2) 審議事項

- (2) - 1 令和 5 年度取りまとめ政策レビューの取組方針について
 - ① 第 7 次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍整備の推進
 - ② 河川空間を活かした賑わい創出の推進
 - ③ 地方部の鉄道の維持・活性化
 - ④ 内航未来創造プランの進捗状況
 - ⑤ 地域防災力強化を支援する気象防災業務

3. 閉会

国土交通省政策評価会委員

(50音順、敬称略)
令和5年6月5日現在

座長	上山 信一	慶應義塾大学名誉教授
	大串 葉子	梶山女学園大学現代マネジメント学部教授
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
	工藤 裕子	中央大学法学部教授
	佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
	白山 真一	上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士
	田辺 国昭	国立社会保障・人口問題研究所所長
	松田 千恵子	東京都立大学経済経営学部教授

資料一覧

- 資料 1 - 1 政策評価制度の見直しの動きについて
- 資料 1 - 2 令和 5 年度政策レビューの進め方
- 資料 1 - 3 令和 5 年度政策評価会スケジュール

- 資料 2 - 1 第 7 次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍整備の推進 (土地政策審議官)
- 資料 2 - 2 河川空間を活かした賑わい創出の推進 (水管理・国土保全局)
- 資料 2 - 3 地方部の鉄道の維持・活性化 (鉄道局)
- 資料 2 - 4 内航未来創造プランの進捗状況 (海事局)
- 資料 2 - 5 地域防災力強化を支援する気象防災業務 (気象庁)

- 参考資料 1 国土交通省政策評価会の開催について
- 参考資料 2 政策評価に関する基本方針
- 参考資料 3 政策評価の実施に関するガイドライン

政策評価に関する基本方針（閣議決定）の一部変更について

総務省公表資料

【基本的考え方】

- ・ 複雑困難な課題に対応するためには、**機動的かつ柔軟な政策展開**が有効であり、そのために政策評価の機能を発揮していく。
- ・ 政策評価の機能を最大限活用した**新たな挑戦や前向きな軌道修正を積極的に行う**ことが、**行政の無謬性にとらわれない望ましい行動として高く評価される**ことを目指す。
- ・ 各府省は、次期基本計画期間を**試行的取組の期間**と位置付け、政策の特性に応じた評価を試行

【主な内容】

1 政策効果の把握・分析機能の強化

- ・ 有効性の観点からの評価を一層重視し、**政策効果の把握・分析機能を強化**。そのため、**画一的・統一的な制度運用を転換**し、政策の特性に応じた評価が可能となるよう評価方式等を見直し

2 意思決定過程での活用

- ・ 政策評価や行政事業レビュー等の評価関連情報を集約することで、評価書等の質的充実を図り、**意思決定過程における活用を推進**

3 制度官庁の役割

- ・ 評価手法の改善や知見を随時整理・共有し、データ利活用・人材育成支援等を含め、**政策評価の取組の継続的な改善を促進**
- ・ 各府省での新たな評価手法の導入や意思決定過程での活用等の試行的取組を整理・分析。結果を「**新ガイドライン**」に反映し、更に各府省の取組の質を高めていく**政策評価制度のPDCAサイクルを確立**

各府省

- ・ **政策の特性に応じた評価手法導入**
→ 目的に対応した形で政策効果の把握ができ、政策の改善に有益な情報を得られる。
- ・ **意思決定過程での活用**
→ 政策評価や行政事業レビュー等の評価関連作業からの有益な情報を意思決定過程で活用

機動的かつ柔軟な政策展開の実現

新ガイドライン策定

(令和5年度内めど)

評価手法（適切な目標・指標設定の考え方等）や意思決定過程における活用方法を提示して、各府省の政策評価を後押し（策定後も**随時改定**）

総務省（行政評価局）

- ・ 政策評価の取組の継続的な改善を促進
- ・ 政策効果の把握・分析手法を研究

政策評価審議会

有効性の観点からの評価手法や各府省の意思決定過程における政策評価の活用の在り方を整理・分析

- 「政策評価に関する基本方針」の変更にあわせ、「政策評価の実施に関するガイドライン」(政策評価各府省連絡会議了承)についても、令和5年3月に一部改正。

主な改正部分抜粋

2 評価の方式

基本方針に掲げられている「事業評価方式」、「実績評価方式」及び「総合評価方式」の三つの評価の方式も参考として、政策の特性等に応じ、政策の見直しや改善を含む意思決定に有益な情報が得られるよう、評価の方式の不断の見直しを行うこととする。その際、基本方針に基づき、各行政機関において、試行的取組の期間等に新たな政策評価の手法の導入や意思決定過程における活用方法等の試行的な取組を行うに当たっては、目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン(平成25年12月20日政策評価各府省連絡会議了承)に定められた考え方、内容等に限らず、評価の目的や評価の対象とする政策等を踏まえた方式を模索していくこととする。

(1)～(3) 略

(4) その他

- ① (1)～(3)に掲げる評価の方式に限らず、企画立案時に行った評価結果が記載された審議会答申、白書、計画のフォローアップ、予算編成プロセスで活用される行政事業レビューシート(「行政事業レビューの実施等について」(平成25年4月5日閣議決定)に基づく行政事業レビューの取組において作成されるもの。)等の評価関連作業についても、意思決定に有益な情報を提供するものであり、これら評価関連作業から得られる情報が、政策評価結果と内容が重複していたり、評価に活用できたりするものであることも考えられる。有効性の観点からの評価を充実させ、意思決定に有益な情報を得られる評価の実施に注力する上で、評価関連作業や政策評価から得られる情報の活用の在り方を整理し、効率的に評価を実施していくことも必要である。そのため、重複しているものや活用できるものがある場合には、評価関連作業において作成したものを評価書として代替又は活用することを推奨する。
- ② 評価書は、内容を簡潔に記述することにより、評価の結果を分かりやすく示すものとするよう留意する。評価書が既に簡潔で分かりやすいものとなっている場合には、当該評価書を要旨と兼ねるものとして位置付け得るものとする。 2

令和5年度政策評価会スケジュール（予定）

○第1回政策評価会（本日）

- ・ 政策評価制度の見直しの動きについて
- ・ 令和5年度政策レビューの進め方
- ・ 令和5年度政策評価会スケジュール
- ・ 令和5年度取りまとめ政策レビューの取組方針について

○第2回政策評価会（6月26日）

- ・ 令和5年度政策チェックアップ評価書 等

○第3回政策評価会（10月下旬（11月上旬）頃）

- ・ 令和5年度政策レビューの中間報告
- ・ 令和5年度政策評価会スケジュール
- ・ 令和元年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況

○第4回政策評価会（翌年2月頃）

- ・ 基本計画案について

「第7次国土調査事業十箇年計画 に基づく地籍整備の推進」

令和5年6月5日

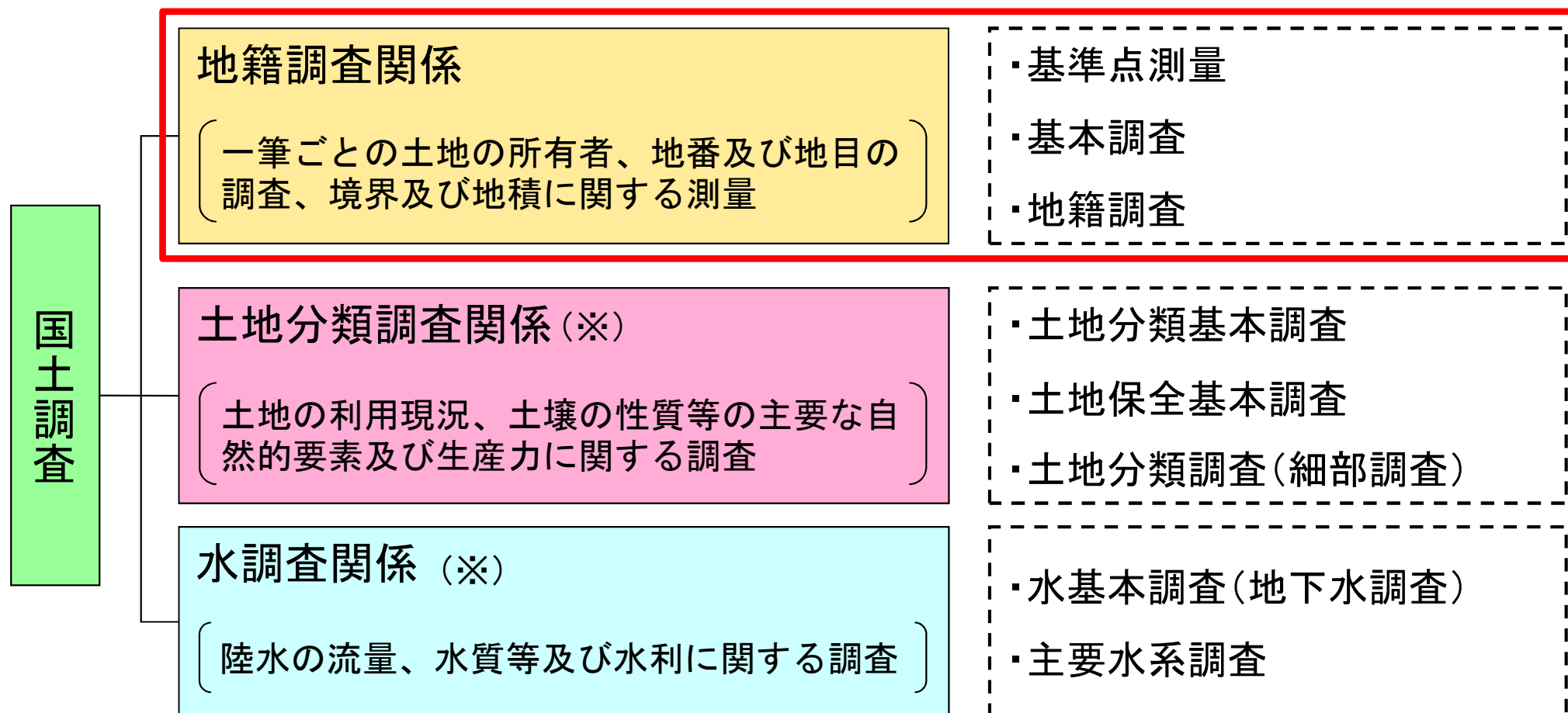
国土交通省 土地政策審議官

政策レビューの取組方針

テ ー マ 名	第7次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍整備の推進
対象施策の概要	地籍整備は、土地に関する最も基礎的な情報である境界、面積等を明確化するものであり、主に市町村が実施主体となって調査を進めている。地籍整備を推進することは、土地取引の円滑化、災害からの迅速な復旧・復興、公共事業・まちづくりの効率的な実施などのために重要であり、国(国土交通省)は、国土調査法等の諸規定や第7次国土調査事業十箇年計画(令和2年5月26日閣議決定。以下「第7次計画」という。)に基づき、地籍調査及び各取組を計画的に推進している。
評価の目的、必要性	地籍調査の更なる円滑化・迅速化に向けて、第7次計画(令和2年度～令和11年度)の中間年にあたる令和6年度に計画の中間見直しを実施予定であるため、政策レビューを実施し、その評価結果を活用することを目的とする。 また、第7次計画の中で、地籍調査の円滑化・迅速化に向け、令和2年3月の国土調査法等改正により措置した新たな調査手続及び効率的な調査手法の導入を位置づけていることから、これらの取組について、その活用実態や課題等を把握し、その効果を検証する必要がある。
評 価 の 視 点	中間見直しに先立ち、第7次計画に基づく地籍整備の推進状況の評価として、第7次計画に位置付けられている各事項の実績及び効果を検証する。
評 価 手 法	既存のデータ及び地方公共団体へのアンケート調査等により得られたデータの分析により評価を行う。
政策への反映の方向	第7次計画の中間見直しをはじめとする施策の企画立案に評価結果を活用する。
検 討 状 況	施策の実施状況に係る各種データの収集及び令和3・4年度に行った自治体アンケートや各種ヒアリング結果等を分析・検証中。
第三者の知見の活用	国土交通省政策評価会及び個別指導におけるご意見・ご助言を活用する。
備 考	

2-1. 対象政策の概要(国土調査の分類)

- 国土調査は、国土調査法及び国土調査促進特別措置法に基づき、国土の開発及び保全並びにその利用の高度化に資するとともに、あわせて地籍の明確化を図るため、国土の実態を科学的かつ総合的に調査するもの
- 国土調査は、その性格上からは、地籍調査関係、土地分類調査関係及び水調査関係の3つに大きく分けることができる



※土地分類調査及び水調査は国土政策局総合計画課が担当

2-1. 対象政策の概要(国土調査法等の沿革)

昭和26年 国土調査法制定

- 地籍調査を開始

昭和32年 国土調査法の一部改正

- 法目的に「地籍の明確化を図る」旨が追加
- 地籍調査成果が登記情報の変更に利用可能となる

昭和37年 国土調査促進特別措置法制定

- 十箇年計画方式を導入（翌年から第1次十箇年計画開始）

令和2年

– 国土調査法及び国土調査促進特別措置法の一部改正

- 新たな十箇年計画の策定、現地調査等の調査手続の見直し、地域特性に応じた効率的調査方法の導入（令和2年3月31日公布）

– 第7次国土調査事業十箇年計画の策定

- 閣議決定（令和2年5月26日）

2-1. 対象政策の概要 (第7次国土調査事業十箇年計画 地籍関係部分の概要 (R2~R11年度))

【R2.5/26閣議決定】

1. 「迅速かつ効率的な実施を図るための措置」を位置付け

- 令和2年の国土調査法等の改正に基づき、新たな調査手続の活用や、地域の特性に応じた効率的な調査手法の導入を促進する旨を記載

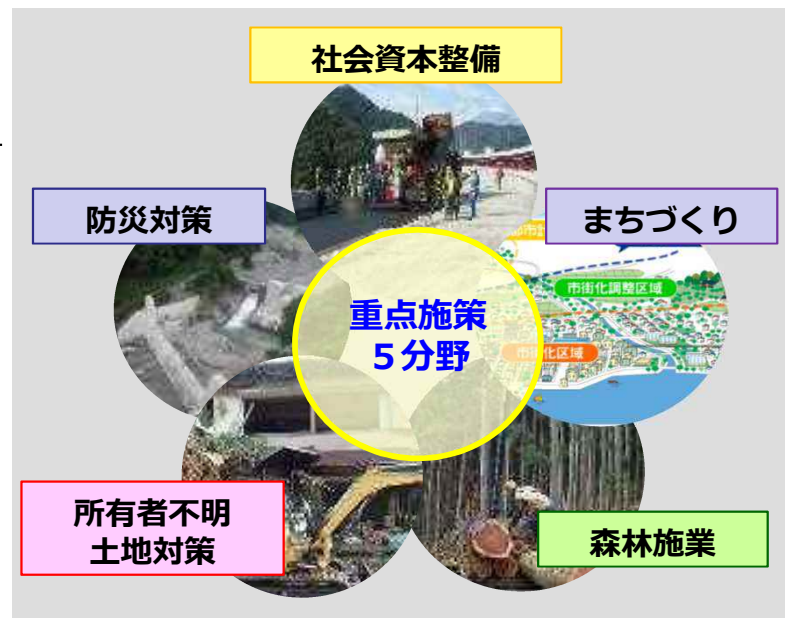
2. 地籍調査の円滑化・迅速化を見込んだ事業量を設定

- 効率的な調査手法の導入により、第6次十箇年計画における実績事業量約10,000km²の1.5倍の進捗を目指した事業量を設定
- 調査の実施にあたっては、防災対策、社会資本整備、まちづくり、森林施業・保全、所有者不明土地対策等の施策と連携

3. 新たな指標（優先実施地域での進捗率）の提示

- 優先度の高い地域から地籍調査を実施し、第6次十箇年計画で導入した「調査対象地域での進捗率」に加え、「優先実施地域での進捗率」を新たに設定

※上記のほか、民間等の測量成果の活用や、未着手・休止市町村の解消等も計画に位置付け



計画事業量

□ 十箇年間での調査面積 第6次：10,000km² → **第7次：15,000km²**

進捗率目標

□ 優先実施地域での進捗率 当初：79% → **R11年度末：87%** (約9割)

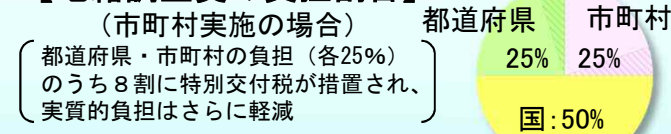
□ 調査対象地域全体での進捗率 当初：52% → **R11年度末：57%** (約6割)

2-1. 対象政策の概要(地籍調査の概要)

【地籍調査とは】

- 国土調査法に基づき主に市町村が実施。
- 一筆ごとの土地の境界や面積等を調査。
- 調査の成果は登記所に送付され、登記簿が修正され、登記所備付地図になる。

【地籍調査費の負担割合】



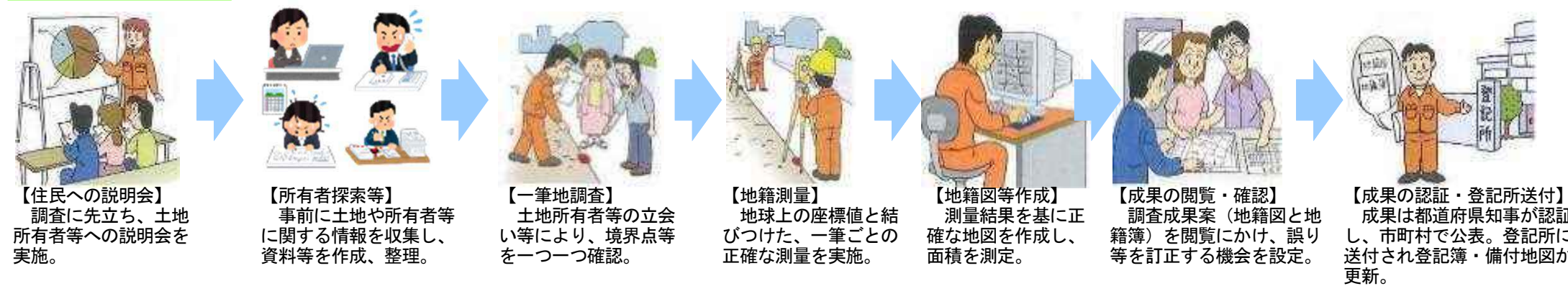
地籍調査前



地籍調査後



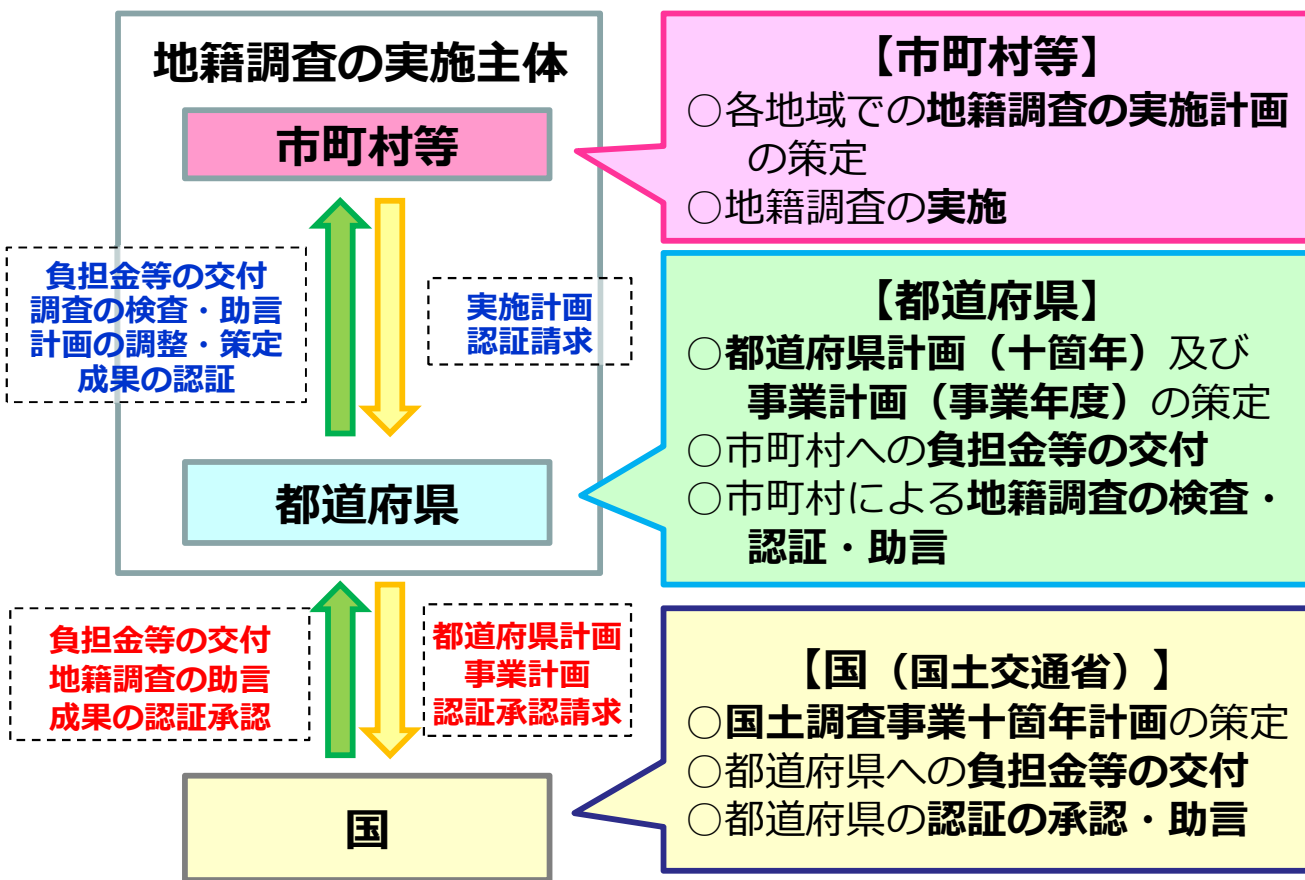
地籍調査の流れ



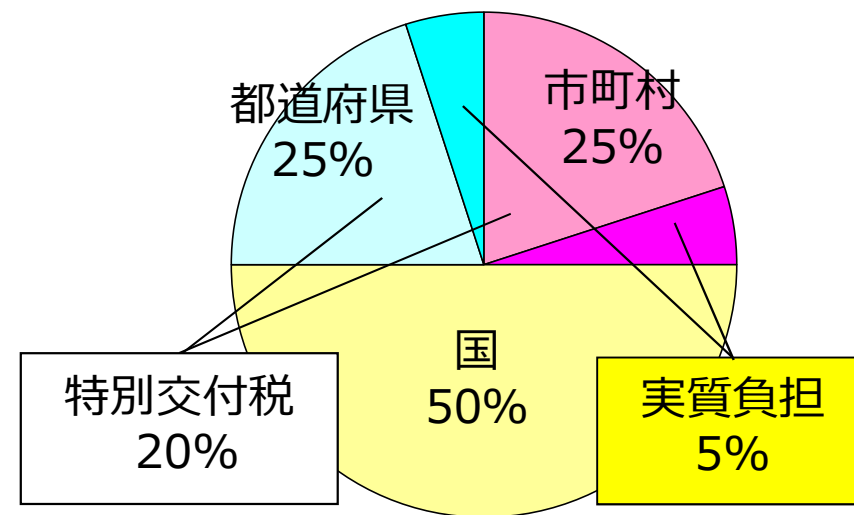
2-1. 対象政策の概要(地籍調査の実施体制及び費用負担)

- 地籍調査は、自治事務として市町村等が実施。
- 都道府県の役割：市町村に対する負担金等の交付、地籍調査成果の認証、事業計画の調整・策定等
 国の役割：都道府県に対する負担金等の交付、地籍調査成果の認証の承認等
- 事業費の負担割合：国1/2、都道府県1/4、市町村1/4（市町村が実施する場合）
 地方公共団体の負担分のうち8割については特別交付税の交付対象

地籍調査の実施体制



地籍調査の負担割合



(出典) 国土調査法第9条の2

2-1. 対象政策の概要(地籍調査の早期実施の必要性)

地籍調査の効果

地籍調査の実施により、①土地に関する情報(境界、面積等)が正確なものに改められ、②その情報を基に土地の境界を現地に復元することが可能となる。

土地取引の円滑化はもとより、災害発生時における早期の復旧・復興、社会資本整備・まちづくりの効率化などの様々な効果が創出される。

<東日本大震災からの復興>

■防災集団移転促進事業
(宮城県名取市下増田地区)

約7ヶ月で事業を実施。地籍調査未実施の場合(推定)と比較して、**半年~1年の縮減効果。**

移転元 (地籍調査未実施) → 移転先 (地籍調査実施済)

<豪雨災害の復旧>

■平成30年西日本豪雨における直轄砂防事業
(広島県呉市天応地区)

県内で地籍調査未実施の地区と比べて境界確認が不要となり、**約3ヶ月早く事業に着手。**

砂防堰堤のイメージ | 境界確認の状況

<社会資本整備>

■西九州自動車道(伊万里松浦道路)
(長崎県松浦市)

事業地区において地籍調査が実施済みだったため、**事業期間が少なくとも約2年(推計)短縮された。**

実施済	用地買収	道路工事
未実施	用地買収	道路工事

今撮のインターチェンジ付近

近年における地籍調査の必要性の高まり

大規模災害発生のおそれ

今後30年以内に70%という確率で南海トラフ地震、首都直下地震の発生が懸念されており、甚大な被害が生じるおそれ
(内閣府政策統括官(防災担当)HPより)

気候変動等による豪雨災害の激甚化・頻発化

- ・令和3年7月豪雨 (静岡県熱海市における土砂災害等)
- ・令和元年台風第19号 (長野県千曲川浸水等)

R3年7月豪雨による土砂災害

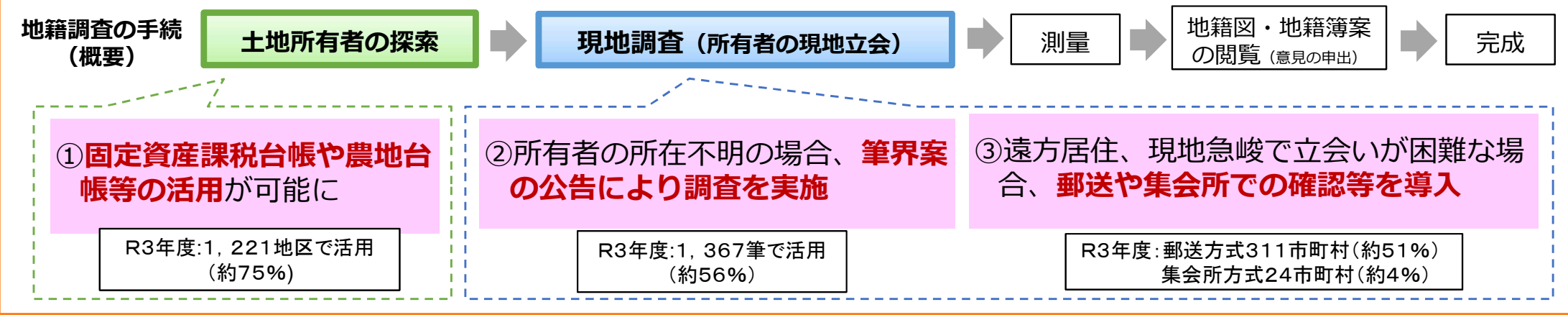


防災に資する施設の円滑な整備、被災後の迅速な復旧・復興に貢献する地籍調査の早期の実施が不可欠。

2-2. 評価の目的・必要性(第7次国土調査事業十箇年計画の推進)

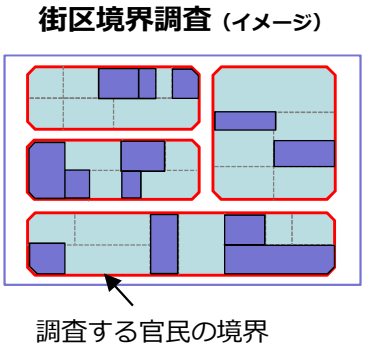
令和2年の国土調査法等の改正及び第7次国土調査事業十箇年計画(令和2年5月閣議決定)に基づき、新たな調査手続・調査手法の導入等を推進し、地籍調査の円滑化・迅速化を図る。

(1) 現地調査等の手続の見直し



(2) 都市部の地籍調査の迅速化

- 防災やまちづくりの観点から、道路等と民地との境界(官民境界)を先行的に調査
- 国土調査法上の認証を行い、成果の公的な位置づけを明確化



※街区を形成する道路等の管理者等とも更に連携

R3年度:28市町で実施

(3) 山村部の地籍調査の迅速化

- 航空レーザ等のリモートセンシングデータを活用した新手法を導入
- 現地での立会や測量作業の負担を軽減し、調査を効率化



R3年度:17市町で実施

リモセンデータから作成した筆界案を集会所等で確認

2-2. 評価の目的・必要性(全国における地籍調査の進捗率(面積ベース))

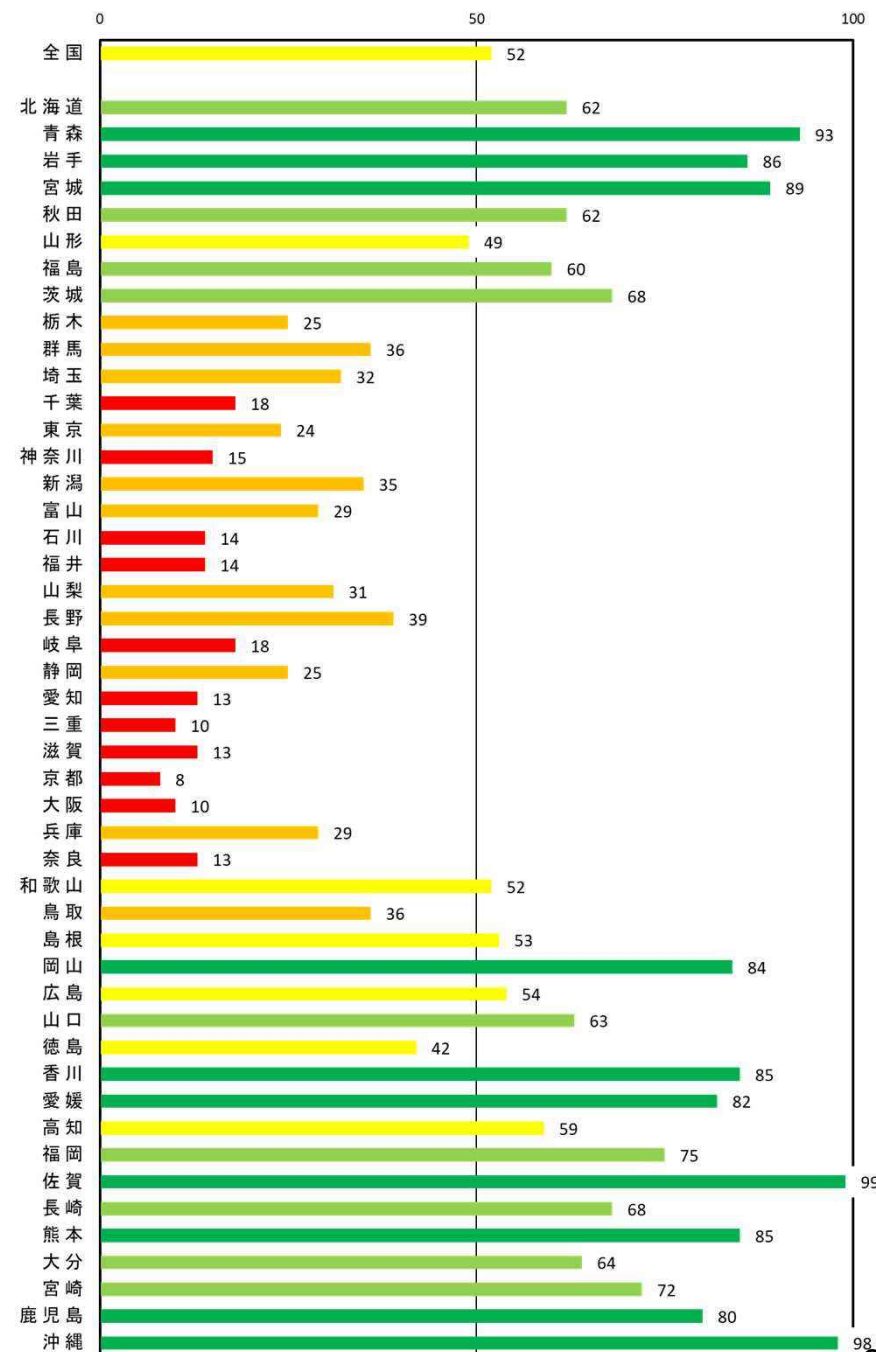
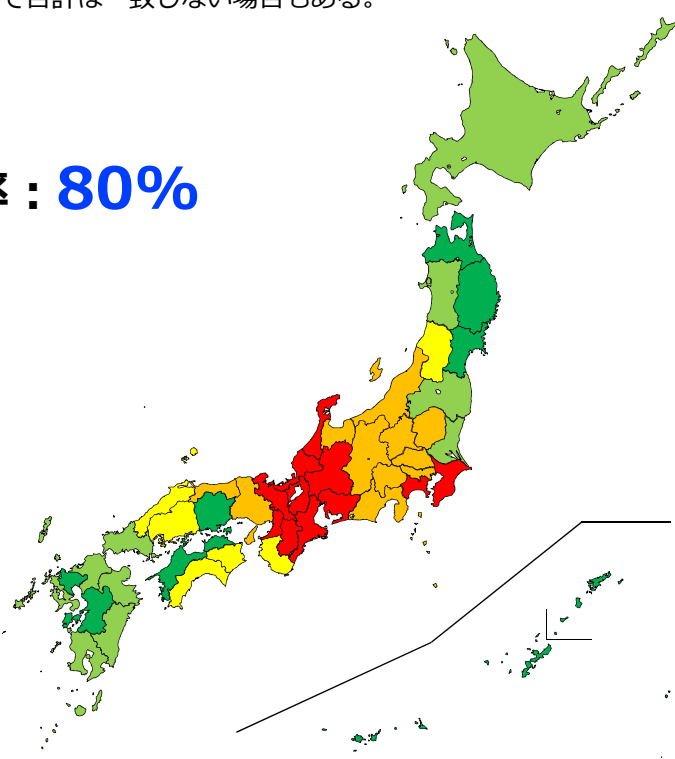
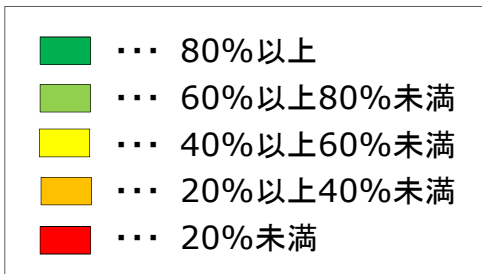
地籍調査の対象面積とこれまでの実績 (R3年度末) R4.6/27公表

		対象面積 (km ²)	実績面積 (km ²)	進捗率 (%)
全国		287,966	150,153	52
内訳	DID (都市部)	12,673	3,347	26
	宅地	19,453	9,994	51
	農用地	77,690	54,818	71
	林地 (山村部)	178,150	81,993	46

- 対象面積は、全国土面積 (377,974km²) から国有林野及び公有水面等を除いた面積
- DIDは、国勢調査による人口集中地区のこと。Densely Inhabited Districtの略。人口密度4,000人/km²以上の国勢調査上の基本単位区が互いに隣接して、5,000人以上の人口となる地域。
- 宅地、農用地及び林地についてはDID以外の地域におけるもの
- 計数は、それぞれ四捨五入によっているので合計は一致しない場合もある。

全国の進捗率 : 52%

優先実施地域※の進捗率 : 80%



※土地区画整理事業等により一定程度、地籍が明確化された地域を除く地域 (188,694km²)

2-2. 評価の目的・必要性(第7次国土調査事業十箇年計画の中間見直しの方向性)

- ◆ 地籍調査の更なる円滑化・迅速化のため、令和6年度に中間見直し
- ◆ 自治体キャラバンで把握した制度の課題や自治体のニーズを踏まえ、具体的な方向性について検討を進める

令和4年度

(令和4年度に実施した措置)

- ・ 令和2年に導入した新たな調査手続等について、手引きの作成や研修会の開催等で活用促進
- ・ 地方整備局等と連携した「自治体キャラバン」
- ・ 自治体への「アンケート調査」
- ・ その他関係団体や民間事業者等へのヒアリング等

既存の制度に関する課題や新たな制度措置に関するニーズの収集及び整理

令和5～6年度

- 令和4年度までの結果を踏まえ、第7次十箇年計画（令和2～11年度）の中間年（令和6年度）までに**課題・ニーズに応じた計画の中間見直し**

国土審議会（国土調査のあり方に関する検討小委員会）における審議

課題・ニーズに対する見直しの方向性を提示

決定した方向性を踏まえて中間見直し

2-3. 評価の視点及び評価手法

評価の視点

第7次計画に基づく地籍整備の推進状況の評価を行うとともに、地籍整備を推進させるための課題・ニーズについて検証を行う。

- ◆ 第7次国土調査事業十箇年計画において実施した取組の状況
- ◆ 地籍整備を推進させるための課題・ニーズの把握

評価手法

- ◆ 地籍調査の円滑化・迅速化のための新たな調査手続・効率的な調査手法等の活用実績（令和4年度末時点）
- ◆ 地方公共団体や民間事業者への現場のニーズに関するアンケート結果（令和3・4年度実施分）

2-4. 検討状況

評価実施体制

不動産・建設経済局地籍整備課において、これまでに実施した地方公共団体への調査及びアンケート結果から実績及び課題を把握・分析し、必要に応じて関係機関（法務省、林野庁）と調整しつつ実施する。

スケジュール

- ◆令和5年 6月末 令和4年度実績及びアンケート結果とりまとめ
- ◆令和5年 7月～ 上記結果を踏まえた分析等
- ◆令和5年11月～ 国土交通省政策評価会等を踏まえた検討

参考資料



対象政策の概要(国土調査十箇年計画(地籍関係部分))

国土調査事業十箇年計

令和2年5月26日
閣議決定

国土調査促進特別措置法(昭和37年法律第143号)第3条第1項に規定する国土調査事業十箇年計画を次のとおり定める。

1 地籍調査

地籍調査の優先実施地域¹を中心に地籍の明確化を促進するため、令和2年度からの十箇年間に実施すべき国土調査事業の量及び調査の迅速かつ効率的な実施を図るための措置に関する事項は、次のとおりとする。

(事業の量)

- ・ 地方公共団体又は土地改良区その他の国土調査促進特別措置法施行令(昭和45年政令第261号)第1条各号に掲げる者が行う地籍調査の調査面積は、15,000平方キロメートルとする。
- ・ 国の機関が地籍調査の基礎とするために行う基本調査の調査面積は、450平方キロメートルとする。

(調査の迅速かつ効率的な実施を図るための措置に関する事項)

- ・ 土地基本法等の一部を改正する法律(令和2年法律第12号)により改正された国土調査法(昭和26年法律第180号)等に基づき、地籍調査の迅速かつ効率的な実施を図る。具体的には、所有者探索のための固定資産課税台帳等の情報の利用、筆界案の公告による調査、地方公共団体による筆界特定の申請など、所有者不明等の場合でも調査を進められるような新たな調査手続の活用や、都市部における官民境界の先行的な調査(街区境界調査)、山村部におけるリモートセンシングデータの活用など、地域の特性や技術の進展に応じた効率的な調査手法の導入を、関係省庁において連携を図りつつ促進する。
- ・ 新たな調査手続や効率的な調査手法の導入に当たっては、地籍調査に関する助言を行う有識者等の地方公共団体等への派遣、基本調査の実施による効率的な調査手法の実施事例の蓄積及びその普及、地方公共団体と法務局との連携の促進などを通じ、地方公共団体等への継続的な支援に取り組む。
- ・ 防災に関する計画、社会資本整備に関する計画、森林及び林業に関する計画、経済財政に関する計画その他の国の基本的な計画の趣旨を踏まえつつ、防災対策、

社会資本整備、まちづくり、森林施業・保全、所有者不明土地対策等の施策と連携した地籍調査を戦略的に推進する。

あわせて、民間事業者、公物管理者等の測量成果も活用した地籍整備の推進を図るため、国土調査以外の測量及び調査の成果について国土調査と同等以上の精度又は正確さを有するものとして国土交通大臣等が指定する制度の更なる活用を促進するとともに、街区を形成する道路等の管理者等との更なる連携を図る。

これらにより、地籍調査対象地域²全体での進捗率³を全国で52%(令和元年度末時点)から57%(令和11年度末時点)とし、特に人口集中地区においては26%から36%、人口集中地区以外の地域のうち林地においては45%から52%とすることを目標とする。

また、優先実施地域での進捗率⁴を全国で79%から87%とし、特に人口集中地区においては33%から46%、人口集中地区以外の地域のうち林地においては78%から88%とすることを目標とする。

このほか、地籍調査に未着手の市町村又は休止中の市町村について、それぞれの地域の実情を踏まえた対策等を講じることにより、その解消を目指す。

2 土地分類調査 略

3 計画の見直し

この計画は、今後の社会・経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、中間年にその実施状況を検証するとともに、当該検証を踏まえ、必要に応じて見直すものとする。

² 「地籍調査対象地域」とは、全国土から国有林野、公有水面等を除いた地域である。

³ 「地籍調査対象地域全体での進捗率」とは、地籍調査対象地域全体の面積に対する地籍調査実施地域の面積の割合である。

⁴ 「優先実施地域での進捗率」とは、地籍調査の優先実施地域の面積に対する地籍調査実施地域の面積の割合である。

¹ 「優先実施地域」とは、土地画整理事業等の実施により地籍が一定程度明らかになっている地域及び大規模な国・公有地等の土地取引が行われる可能性が低い地域(防災対策、社会資本整備等のために調査の優先度が高い地域を除く。)を、地籍調査対象地域(脚注2参照)から除いた地域である。

国土調査事業十箇年計画の経緯(地籍関係部分のみ)

第1次計画 (S38年度～S47年度)	第2次計画 (S45年度～S54年度)	第3次計画 (S55年度～H元年度)
<ul style="list-style-type: none"> ・国の機関が地籍調査の基礎とするために行なう基準点の測量の数は6,500点とする。 ・地方公共団体又は土地改良区等が行なう地籍調査の調査面積は、42,000平方キロメートルとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国の機関が地籍調査の基礎とするために行なう基準点の測量の数は36,500点とする。 ・地方公共団体又は土地改良区等が行なう地籍調査の調査面積は、85,000平方キロメートルとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国の機関が地籍調査の基礎とするために行う基準点の測量の数は、25,500点とする。 ・地方公共団体又は土地改良区等が行う地籍調査の調査面積は、60,000平方キロメートルとする。
第4次計画 (H2年度～H11年度)	第5次計画 (H12年度～H21年度)	第6次計画 (H22年度～R元年度)
<ul style="list-style-type: none"> ・国の機関が地籍調査の基礎とするために行う基準点の測量の数は、21,200点とする。 ・地方公共団体又は土地改良区等が行う地籍調査の調査面積は、49,200平方キロメートルとする。 ・都市地域については、都市部地籍調査促進事業を導入し、調査の促進を図るものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国の機関が地籍調査の基礎とするために行う基準点の測量の数は、14,000点とする。 ・地方公共団体又は土地改良区等が行う地籍調査の調査面積は、34,000平方キロメートルとする。 ・民間の能力・成果を活用し、調査の一層の促進を図るものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国の機関が地籍調査の基礎とするために行う基準点の測量の数は、人口集中地区以外の地域を対象に、8,400点とする。 ・上記に掲げる基準点の測量を除き、国の機関が地籍調査の基礎とするために行う基本調査の調査面積は、3,250平方キロメートルとする。 ・地方公共団体又は土地改良区等が行う地籍調査の調査面積は、21,000平方キロメートルとする。 ・国土調査法第19条第5項の規定に基づく国土調査の成果と同等以上の精度又は正確さを有する国土調査以外の測量及び調査の成果等についても活用を促進する。 ・地籍調査対象面積に対する地籍調査実施地域の面積の割合を49%から57%とし、特にDIDにおける地籍調査実施面積の割合を、21%から48%とし、DID以外の林地における地籍調査実施面積の割合を、42%から50%とすることを目標とする。 ・中間年を目標に、地籍調査について、調査未着手の市町村又は調査休止中の市町村の解消を目指す。

○災害後の迅速な復旧・復興、社会資本整備、土地取引の円滑化等のためにも重要である土地の境界等を明確にする地籍整備の推進のため、第7次国土調査事業十箇年計画(令和2年5月閣議決定)に基づく地籍調査等に係る経費を計上。

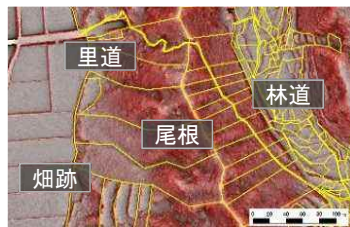
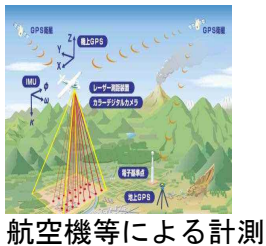
第7次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍調査の推進

- 重点施策分野に関する事業実施予定地域等を対象として地籍調査を推進



- 新たな調査手続の活用、効率的な調査手法の導入の促進

[リモートセンシングデータ(航空レーザー測量等)の活用 等]



作成した筆界案を
集会所等で確認

第7次国土調査事業十箇年計画の計画事業量・進捗率目標

- 計画事業量 □ 十箇年間で **15,000km²**
- 進捗率目標 □ 調査対象地域全体での進捗率
当初: 52% → **10年後: 57%** (約6割)
- 優先実施地域での進捗率
当初: 79% → **10年後: 87%** (約9割)

予算の効率的・効果的な執行

- 予算配分の重点化
社会資本整備事業の実施が予定される地域、防災上重要な地域(土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーン地域)への予算優先配分
- 社会資本整備との連携強化
令和3年度に新たに創設した個別補助制度の推進のため、Q&A集を発売し、研修等で周知することで効果的な活用を促進
自治体内の地籍調査部局と、社会資本整備事業実施部局との連携に関するガイドライン(先進事例等)を発売し、適切に連携するよう働きかけを強化

地籍調査の更なる迅速化・円滑化を図り、進捗を加速化

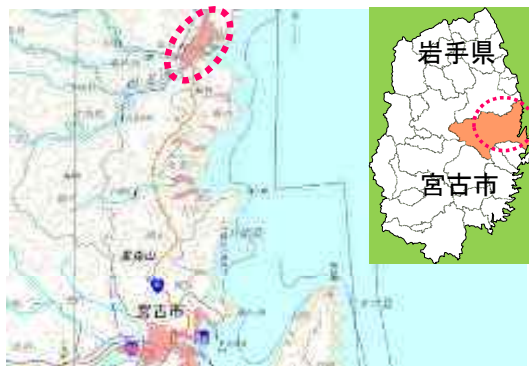
復興事業と連携した地籍調査の効果事例(岩手県宮古市)

○東日本大震災からの復旧・復興において、岩手県宮古市では、高台移転先の造成地で地籍調査が実施済みだったため、造成(用地取得)に係る期間が地籍調査未実施の場合と比較して約8か月短縮され、早期復旧・復興に寄与した。

位置図

【岩手県宮古市】

- ・人口 : 5.1万人
 - ・地籍調査の進捗率 : 43%
 - (参考 岩手県全体:86%)
- 令和元年度末時点



図面出典: 国土地理院



移転先造成地

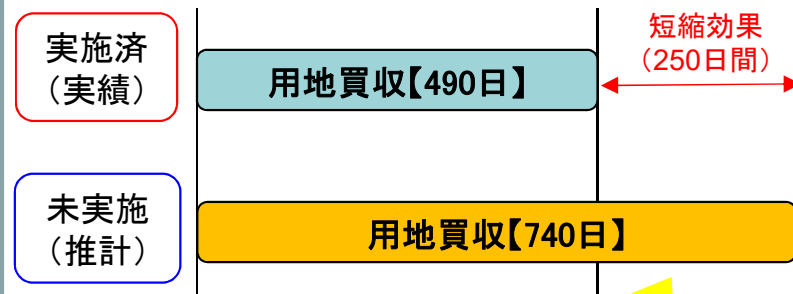
被災地から
高台の造成地に集団移転



被災直後

※【防災集団移転促進事業】 移転先造成地面積:23.5ha
用地調査面積:23.5ha

用地調査期間



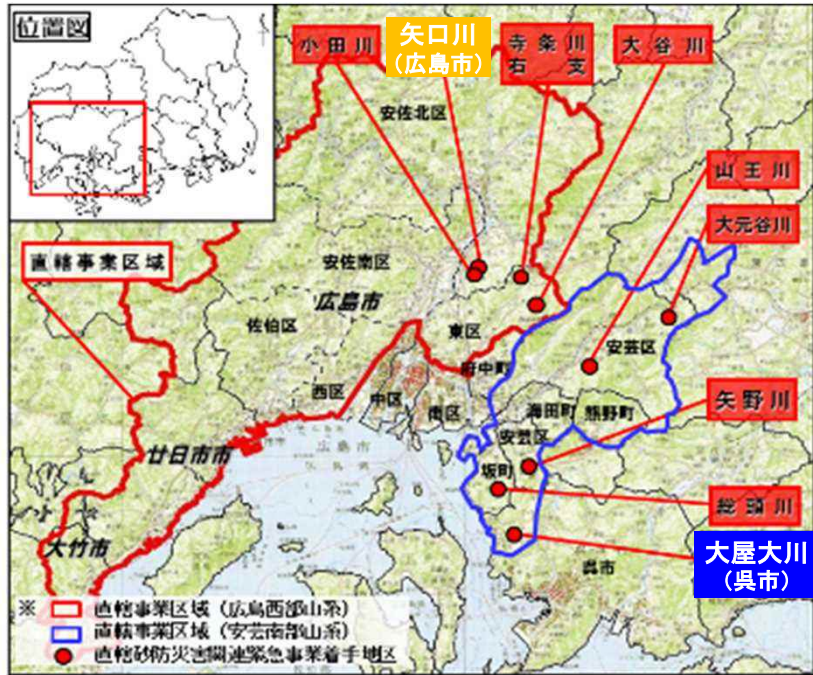
高台移転先の造成地の境界測量
に要する期間を大幅に短縮

大規模災害が発生した場合に、
早期復旧・復興が可能
(8ヶ月以上の日数短縮効果)

地籍調査による防災対策への効果事例(H30.7西日本豪雨の直轄砂防工事)

○ 平成30年7月豪雨(西日本豪雨)により甚大な被害を受けた広島県内において、緊急的な直轄砂防工事を実施するにあたり、地籍調査が実施されている箇所では、境界確定が速やかにできたため、約3か月、早期に工事着手できた。

位置図



地籍調査実施済みによる効果

土砂災害の被災地において、緊急的な直轄砂防工事が必要となったが、地籍調査実施済地域と未実施地域との間で、工事着手までの期間に約3ヶ月の差が生じた。

地籍調査実施済みの場合

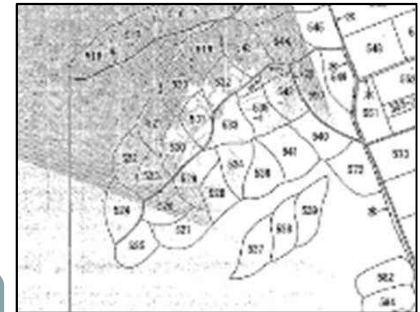
- ・ 呉市(大屋大川)では、地籍調査が実施済みで正確な地籍図があったため、境界座標の復元により、境界確定が速やかにできた。
- ・ 地籍調査の際に土地の所有者等が立ち会っていたことから、地権者からの同意をスムーズに得ることができた。



▲地籍図(呉市 大屋大川)

地籍調査未実施の場合

- ・ 広島市(矢口川)では、地籍調査が未実施であったことから、境界が不明確な地図(公図)しかなかった。
- ・ このため、土地の所有者等の意見等を参考に、公図を基にして境界点を調査、測量するなど、工事着手前に必要な境界確定に時間を要した。



▲公図(広島市 矢口川)

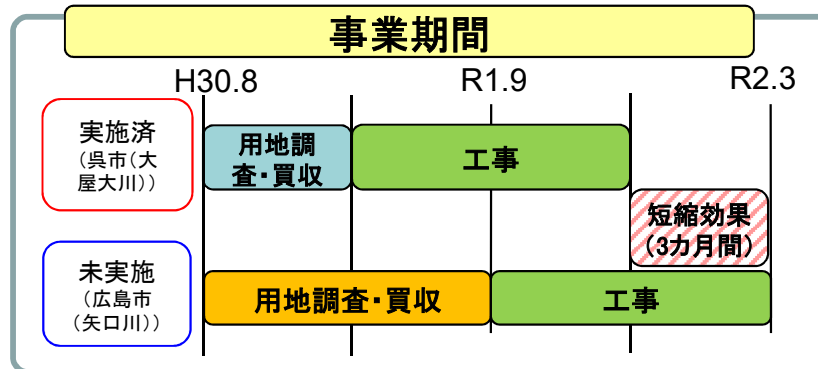
○H30.7豪雨被災地状況



○砂防堰堤の整備



事業期間



土地境界確認状況

○西九州自動車道今福IC～調川IC区間(延長2.6km)では、平成18年度から2カ年(調査面積3.15km²)で地籍調査完了済みだったため、最低でも2年以上の事業期間の短縮につながった。

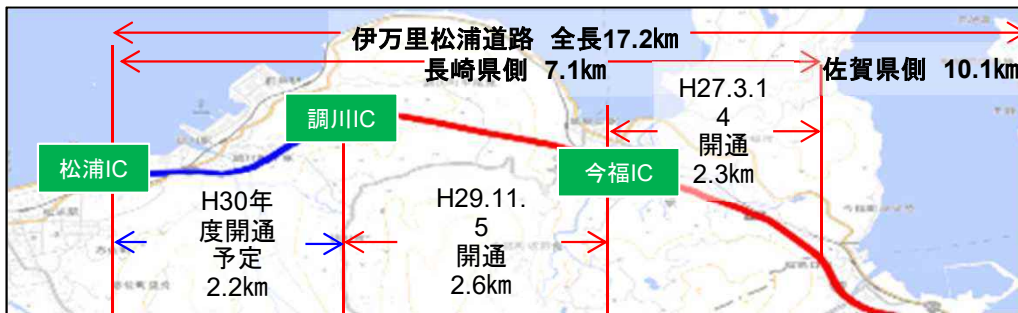
位置図

【長崎県松浦市】

- ・人口 : 2.3万人
 - ・着手年度 : 昭和44年度(旧鷹島町)
 - ・地籍調査の進捗率 : 61%
- (参考 長崎県全体:67%)
令和元年度末時点



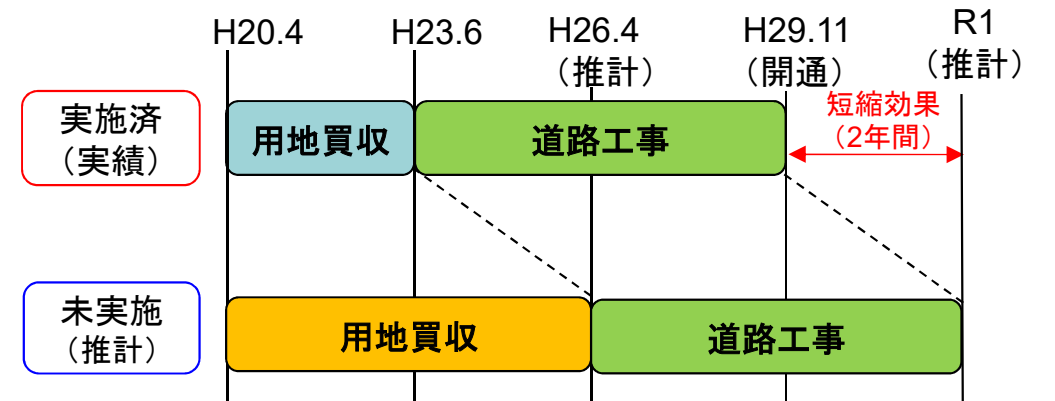
【高規格道路「西九州自動車道」 開通後写真・路線図】



地籍調査実施による効果

- ・「西九州自動車道」の伊万里松浦道路区間(全体延長約17km)の工事は、平成18年度から19年度に地籍調査を了したことで用地買収が円滑に進み、平成29年11月に区間延伸を経て、平成30年度に松浦インターまでが開通した。
- ・従来は、伊万里市～松浦市間(国道204号)で所要時間40分だったところ、伊万里松浦道路開通により10分に短縮され、さらに福岡市へのアクセスについても60分短縮された。また、唯一の幹線国道(国道204号)の代替路線としての機能も有しており、地域活性化に大きく寄与している。

工事期間(用地買収・工事)の事業期間



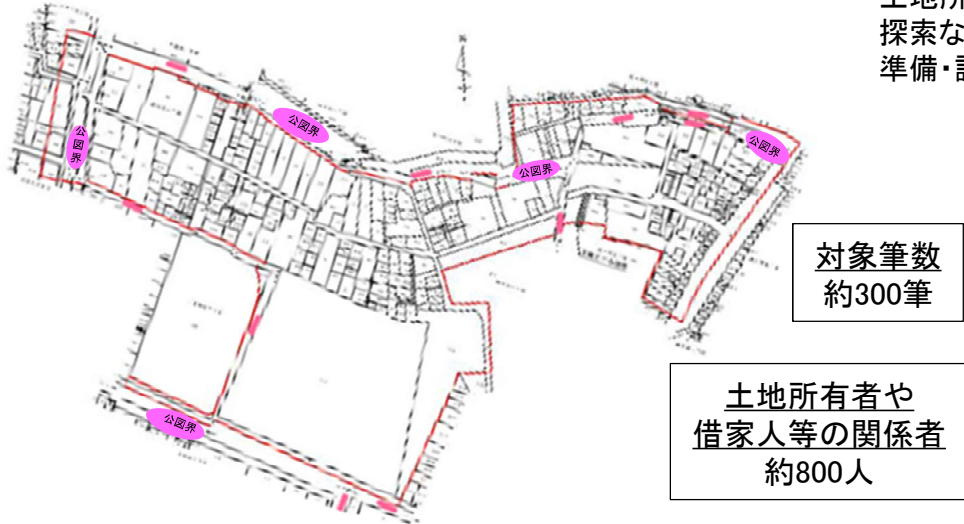
民間都市開発における地籍調査未実施による支障事例(虎ノ門・麻布台地区)

- 虎ノ門・麻布台地区市街地再開発事業では、約8.1haの土地を第一種市街地再開発事業として整備。
- 事業規模等地区の特性を踏まえ、都市計画決定以降の事業円滑化を図るべく、土地の境界確認に向けた動きを早期に実施したが、境界に係る資料検討や土地所有者の探索等に多大な期間を要した。

【従前の空中写真】赤線で囲んだ部分が対象土地



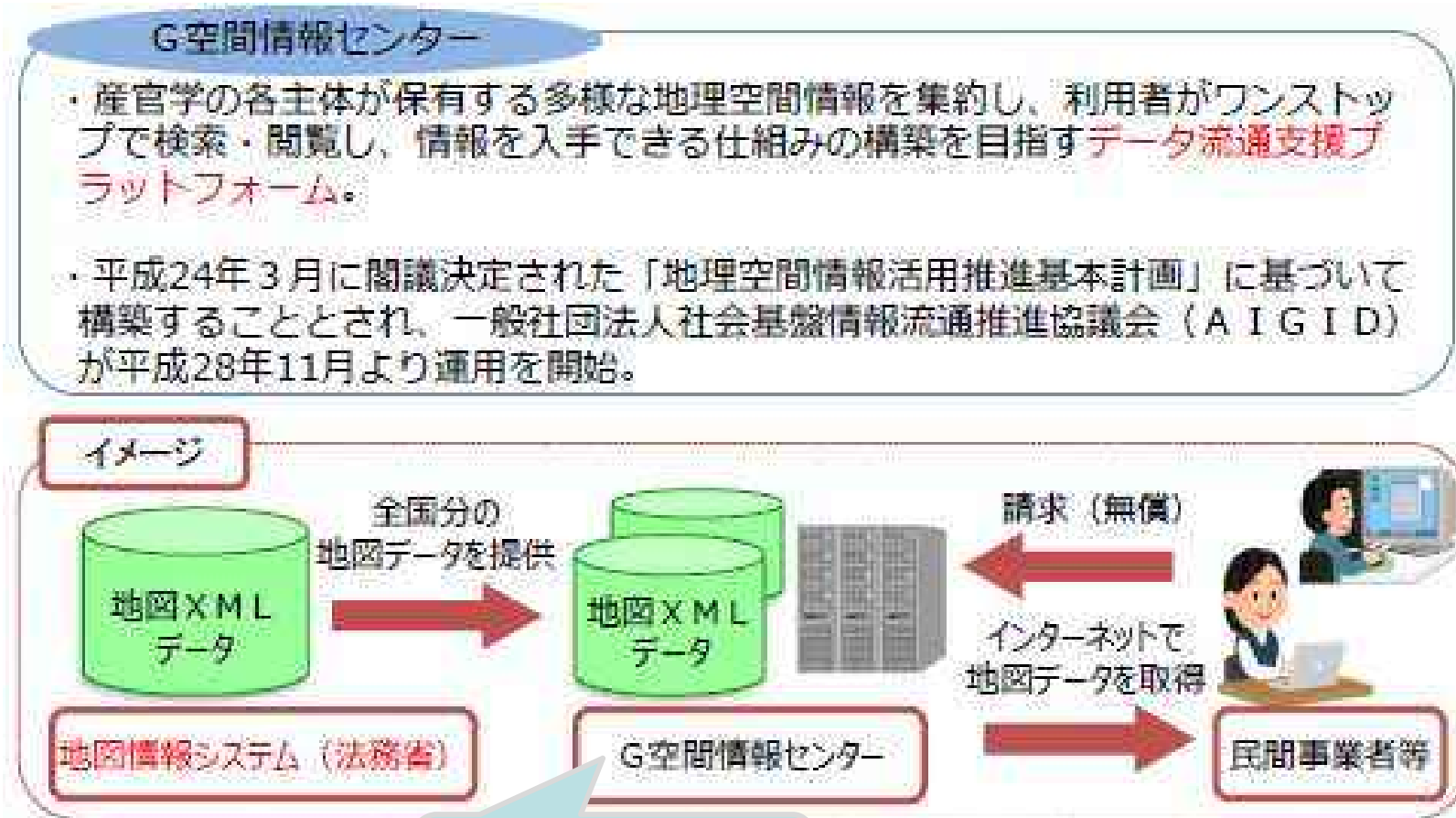
【従前の公図(謄写)】公図界が多数あり、図の境界で不連続が発生



- 主に以下の作業が難航し、土地の境界の確認や地積の確定に、多大な手間と期間(約10年)を要した
- **所在不明の土地所有者等の特定**(住所変更や相続の登記未了)
 - **土地所有者等との調整**(境界の根拠資料となる測量図や境界確認書等が少ない)
 - **登記所地図の訂正手続**(公図と現況が大きく異なっていた)

地籍調査の効果事例(登記所備付地図データのG空間情報センターを介した一般公開)

- 法務省では、G空間情報センターを介してインターネットで、登記所備付地図の電子データの一般に無償公開を開始（令和5年1月23日～）。データは加工可能な形式で公開されており、誰でも自由な利用が可能。
- 地籍調査の成果は、登記所備付地図として活用されており、今般のオープンデータ化により、都市計画・まちづくり、災害対応などの様々な分野でのさらなる活用に期待。



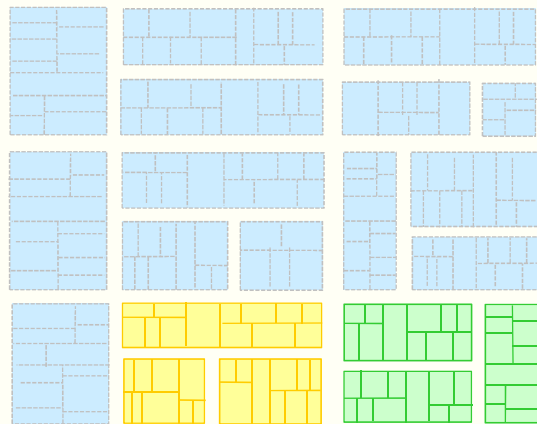
※ 図は法務省作成

街区境界調査の活用

- 都市部では、道路に囲まれた街区の周囲の道路と民地との境界（官民境界）だけでも明確になっていれば、災害が発生した場合に道路等のライフラインの復旧を早期に進めることが可能となる。
- このため、官民境界の調査を先行して実施し、国土調査法に基づく認証を経て公表する「街区境界調査」を新たに導入した。

街区境界調査の進め方（イメージ）

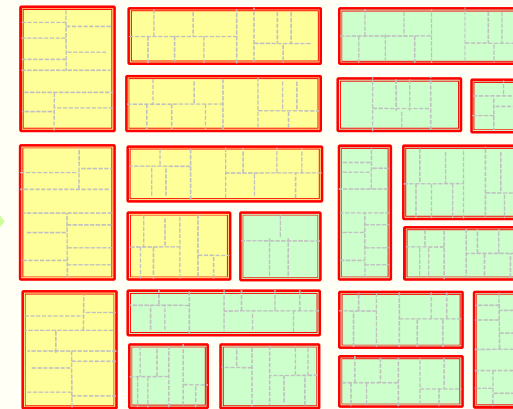
通常の手法で地籍調査を実施



■ 1～3年目 ■ 未着手地域
■ 4～6年目

- 地域を街区等のまとまりを単位とする複数地区に分割し、順番に地籍調査を実施。
- 地籍調査の実施により、街区の周囲と内部の民地間の境界をすべて調査・測量し、地籍図を作成。
- 街区内の民地間の境界で所有者間の合意形成が進んでいなければ、調整に手間取り、地籍調査の推進に多大な手間と時間を要することに。

官民境界（街区境界）を先行的に調査・測量



- 道路に囲まれた街区の周囲の官民境界（街区境界）を先行して調査・測量。
- 成果について、国土調査法上の認証を行った上で公表。

■ 1～3年目 調査完了 } 官民境界 (□) の測量を短期間で先行的に推進
■ 4～6年目 調査完了

都市部における地籍調査の効果の早期発現及び調査の円滑化・迅速化

通常の地籍調査との比較

	測量		所有者による境界確認	成果の登記所送付
	境界	地積		
通常の地籍調査	全ての境界を測量	一筆ごとの地積を測量	あり	あり(不登法14条1項地図備付)
街区境界調査	街区境界のみ測量	街区面積のみ測量	あり	あり

リモセンデータを活用した山村部での地籍調査の推進

山村部での地籍調査の課題等

- 土地所有者等の高齢化が進み、急峻かつ広大な土地が多い山村部では、**現地立会や測量作業が大きな負担**であるほか、**事故のリスクも高い**
- 近年の測量技術の進展により、空中写真測量や航空レーザ測量から得られる**高精度なリモートセンシングデータが活用できる環境**が整いつつある



リモセンデータ活用による新手法（航測法）の導入

① 現地立会の負担軽減

微細な地形や植生等をリモセンデータで把握した上で筆界案を作成し、集会所等に集まった土地所有者等に境界確認をしてもらい同意を得る

→**現地立会に必要な期間や人員等を大幅に削減**



現状
土地所有者等が現地立会
土地の境界位置を確認



集会場等に集まり、リモセン
データから土地境界位置を確認

② 測量作業の効率化

空中写真等から解析したリモセンデータを用いて
机上により筆界点の位置座標等を測量

→**現地での測量作業によるコストを大幅に削減**

→**従来よりも広範囲の測量が可能に**



現状
現地に測量機器を設置し、
土地の境界点の座標値を測量



主要な基準点のみ現地測量し、
上空からの写真や画像上から
土地の境界点の座標値を算出

山村部における地籍調査の円滑化・迅速化を推進！

地方公共団体等への支援

○新たな調査手続・調査手法の普及等による地籍調査の円滑化・迅速化を図るため、地籍アドバイザーや国職員の派遣、新たな調査手法に関するマニュアルの整備等により、実施主体(市町村等)への支援を実施。

地籍アドバイザーや国職員の派遣

地籍アドバイザー

派遣・助言

市町村等
(現地等)



○市町村等からの要請に応じて「地籍アドバイザー」*を派遣し、課題に対する助言などの支援を実施。

(R4年度から、電話やメールで助言する方式を追加)

○都道府県・市町村等の地籍調査担当者を対象に、国土交通省職員や有識者を講師とした研修等を実施。

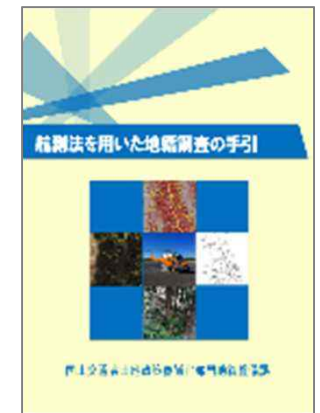
※地方公共団体職員(退職者を含む)、測量士(測量業者の社員等)、土地家屋調査士等が登録

新たな調査手法に関するマニュアル等の整備

○航測法を用いた地籍調査の手引

【手引の内容】

- ・航測法の効果
 - ・調査の進め方
 - ・収集情報の種類、住民説明、アンケート内容
 - ・リモセンデータの要求精度
 - ・基礎資料及び筆界案の作成
 - ・集会所等での筆界確認方法
- 等



○航測法を用いた地籍調査のポイント

○街区境界調査の手引

等

地籍調査の効果等に関する優良事例の横展開

○地籍調査を実施したことによる効果発現の事例を整理し、地籍調査の「効果事例集」として市町村等に提供。

○新たな手続きや手法に関する事例を随時収集し情報提供。



包括委託制度(10条2項制度)に関する情報提供

○包括委託制度は、地籍調査に精通した民間事業者等の法人に対し、地籍調査作業の全般にわたって委託することを可能とする制度(国土調査法第10条第2項)。

○活用事例集を作成し、市町村等に提供。

【包括委託制度の活用実績】

(単位:市区町村数)

H28	H29	H30	R元	R2	R3
106	113	131	142	181	190

「河川空間を活かした賑わい創出の推進」

令和5年6月5日

国土交通省 水管理・国土保全局

1. 政策レビューの取組方針

テーマ名	河川空間を活かした賑わい創出の推進
対象政策の概要	河川空間は地域住民や自治体等により多様な形で利活用がなされており、川が持つ豊かな自然や美しい風景を活かして観光等により地域振興を図ろうとする動きも活発化している。川を訪れ、自然環境などの川の「恵み」と水難事故や自然災害などの「災い」について知ることは、環境や防災に対する意識醸成の観点からも非常に重要であることから、地域の景観、歴史、文化、観光基盤などの「資源」や、地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、自治体・民間事業者・地元住民と河川管理者の連携のもと、安全等に配慮しつつ、河川空間を活かした賑わい創出の取組を推進している。
評価の目的、必要性	河川空間を活かした賑わいの創出に向け、平成21年度に「河川空間」と「まち空間」が融合した良好な空間形成を目指した「かわまちづくり」支援制度を創設するとともに、平成23年度及び28年度には河川敷地占用許可準則を改正し規制緩和を行ってきた。また、全国の水辺に興味を持つ市民や民間企業等を中心に、水辺活用を推進するミズベリングの取組も進んでおり、行政以外にも水辺活用の取組が広がってきたところである。このように制度制定から10年以上経過し、取組が一定程度進んできたことから、これまでの河川空間を活かした賑わいの創出の取組状況について政策レビューを実施し、河川空間活用施策の一層の展開につなげる。
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの「かわまちづくり支援制度」や「河川敷地占用許可準則の緩和」等の取組実績に基づく施策の有効性 ・河川空間を活かした更なる賑わいの創出に向けて今後検討すべき課題の明確化の視点から評価する。
評価手法	既存のデータ及び地方公共団体へのアンケート調査により得られたデータの分析により評価を行う。
政策への反映の方向	評価結果を踏まえ、今後推進すべき施策を検討した上で、関係機関等と連携し、今後の施策に反映する。
検討状況	既存のデータの整理・分析を行うとともに、追加的な調査等について検討中。
第三者の知見の活用	国土交通省政策評価会における本テーマに対する意見及び個別指導の際の助言を活用する。
備考	

2. 対象政策の概要、評価の目的・必要性

対象施策の概要

河川空間は地域住民や自治体等により多様な形で利活用がなされており、川が持つ豊かな自然や美しい風景を活かして観光等により地域振興を図ろうとする動きも活発化している。川を訪れ、自然環境などの川の「恵み」と水難事故や自然災害などの「災い」について知ることは、環境や防災に対する意識醸成の観点からも非常に重要であることから、地域の景観、歴史、文化、観光基盤などの「資源」や、地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、自治体・民間事業者・地元住民と河川管理者の連携のもと、安全等に配慮しつつ、河川空間を活かした賑わい創出の取組を推進している。

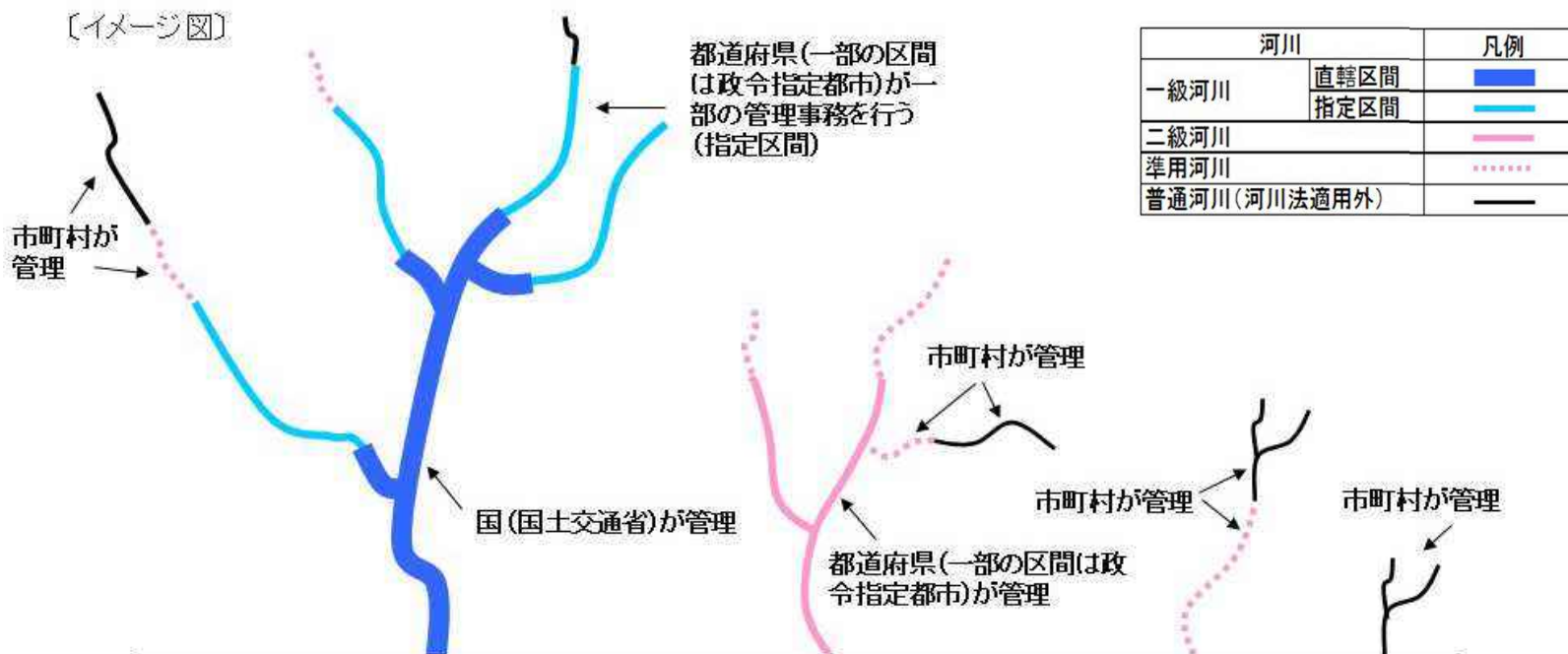
評価の目的・必要性

河川空間を活かした賑わいの創出に向け、平成21年度に「河川空間」と「まち空間」が融合した良好な空間形成を目指した「かわまちづくり」支援制度を創設するとともに、平成23年度及び28年度には河川敷地占用許可準則を改正し規制緩和を行ってきた。また、全国の水辺に興味を持つ市民や民間企業等を中心に、水辺活用を推進するミズベリングの取組も進んでおり、行政以外にも水辺活用の取組が広がってきたところである。このように制度制定から10年以上経過し、取組が一定程度進んできたことから、これまでの河川空間を活かした賑わいの創出の取組状況について政策レビューを実施し、河川空間活用施策の一層の展開につなげる。

河川空間の利活用について

日本における河川管理の枠組み

○ 日本の河川は国土保全上の重要性等により、国が管理する一級河川、都道府県が管理する二級河川、市町村長が管理する準用河川がある。



	一級水系の河川	二級水系の河川	準用水系の河川	その他の水系の河川
水系数	109水系	2,710水系		
管理延長	88,089km (うち国管理 10,607km)	35,867km	20,064km	
流域面積	240,725km ²	107,087km ²		

河川法に基づく許可が必要な行為(土地の占用許可) 国土交通省

河川法第24条(土地の占用の許可)

河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。)を占有しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。

河川敷を排他・独占的に使用する場合

→ **河川法第24条に基づき、河川管理者による土地の占用の許可が必要**

河川敷地占用許可準則(河川法第24条の許可の審査基準)

- 占用主体 原則として、国、地方公共団体、公共交通事業者、公共インフラ事業者、公益法人 等
- 占用施設 原則として、公園、運動場、道路、橋梁、電柱、遊歩道 等
- 一般的基準 治水上、利水上の支障を生じないこと、他者の利用を著しく妨げないもの、河川整備計画などに沿ったものであること 等



野球場



鉄道橋



親水公園

※他者の自由な河川使用を妨げない散歩、自然観察等の行為は、自由使用として原則許可を要しない。

河川空間の利活用を促進するための取組

「かわまちづくり」とは、「河川空間とまち空間が融合した、賑わいある良好な空間形成を目指す取り組み」のこと。

- 「かわ」とそれにつながる「まち」を活性化するため、
- 地域の景観、歴史、文化、観光基盤などの「資源」や、地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、自治体・民間事業者・地元住民と河川管理者の連携のもと、
- 地域の「顔」、そして「誇り」となるような空間形成を目指す

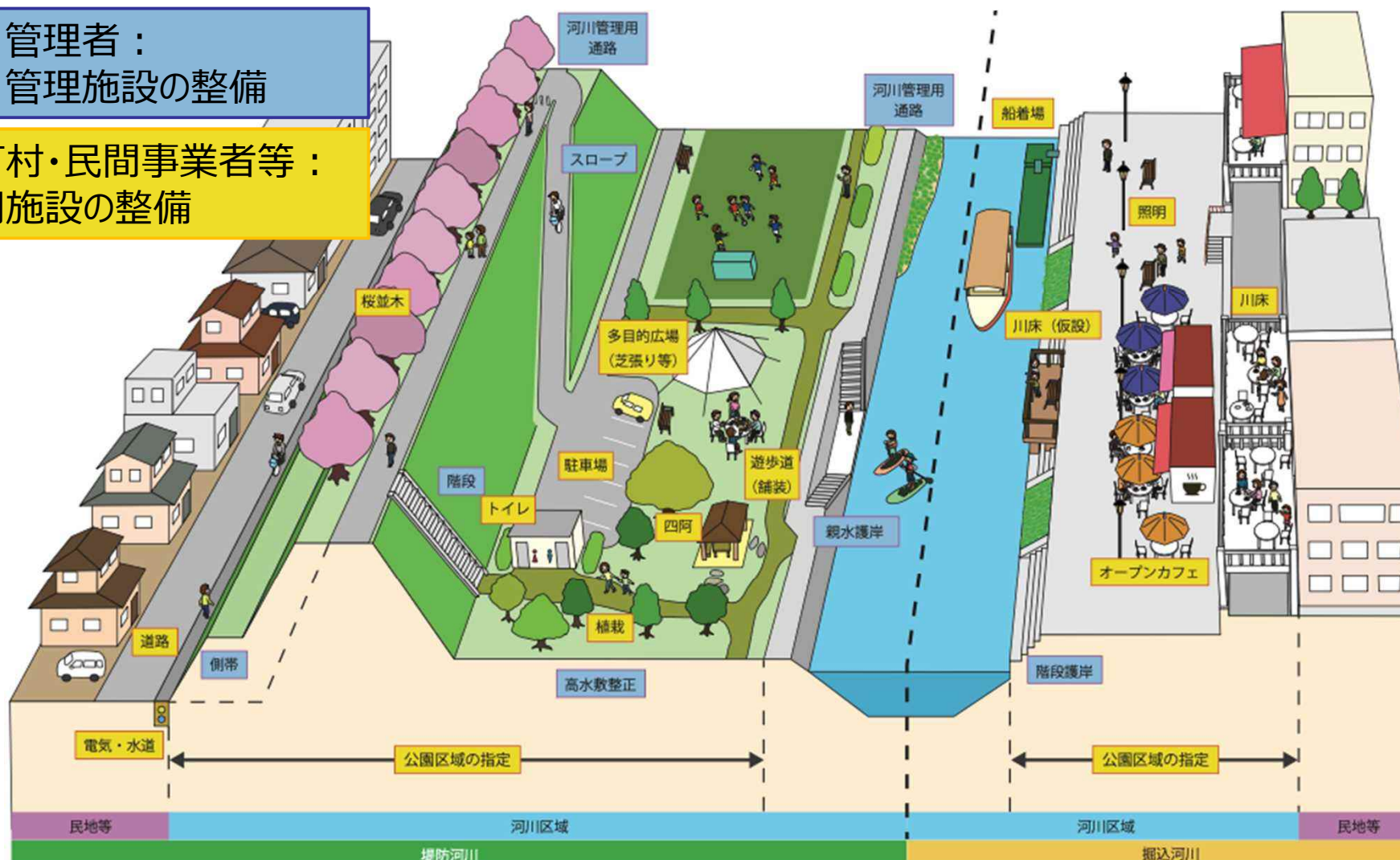


「かわまちづくり」支援制度とは

- 地域の「かわまちづくり」の取組を河川管理者が支援する制度。
- 市町村・民間事業者等の推進主体は「かわまちづくり計画」を河川管理者と共同で作成し、支援制度に登録された当該計画に基づき、必要なソフト施策・ハード施策を実施。

河川管理者：
河川管理施設の整備

市町村・民間事業者等：
利用施設の整備



【ソフト施策】

- 『「かわまちづくり」に必要な調査・検討』
- 『全国的良好事例に関する情報提供』
- 『都市・地域再生等利用区域の指定』等を支援



先進的な取組の
情報提供



都市・地域再生
等利用区域の指
定の適用事例

【ハード施策】

- まちづくりと一体となった治水上及び河川利用上の安全・安心に係る河川管理施設の整備。
- 登録後概ね5年間で積極的に整備推進。



親水護岸



河川管理用通路

市町村・民間事業者等による取組

【ソフト施策】

- イベントの実施
- 水辺の利活用に関する情報提供、広報等



イベントの実施



サイクリングマップの作成

【ハード施策】

- 河川を利活用するための施設整備を実施。



オープンカフェ



トイレ



多目的広場
(芝刈り等)

事例：益田市高津川かわまちづくり(高津川：島根県益田市)

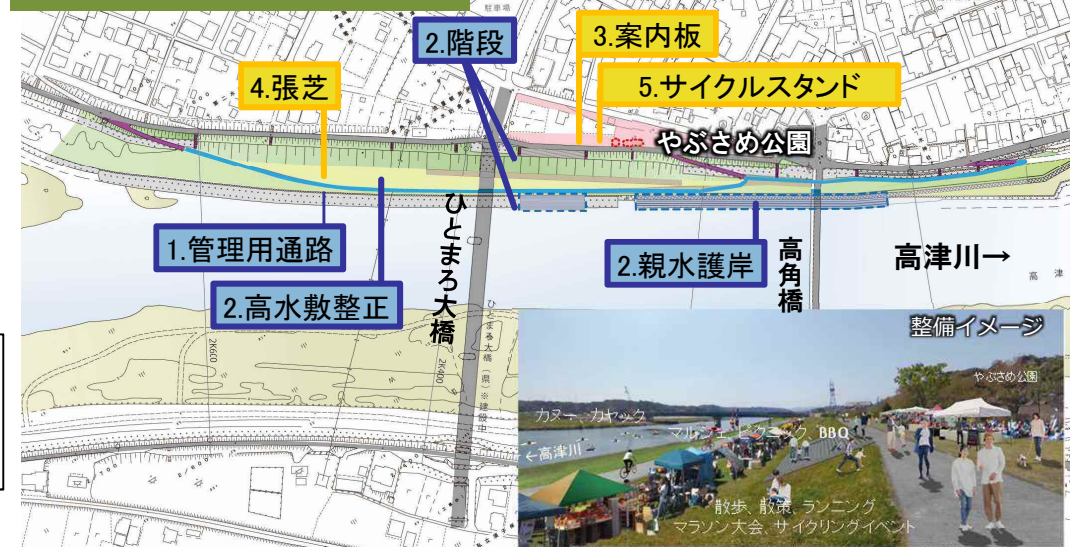
総事業費：約724百万円
(国：687百万円、市：37百万円)

事業期間：令和5年度～令和14年度

凡例	
	：国整備
	：益田市整備

- 整備内容
- 1. 管理用通路(国)**
 サイクリングや高水敷利用等ができるように管理用通路(スロープを含む通路)を整備する。
 - 2. 高水敷整正、親水護岸等(国)**
 水辺空間を活用したレクリエーションやイベントが可能な多目的利用の場として、高水敷や傾斜の緩やかな親水護岸等を整備する。
 - 3. サイン・案内板(益田市)**
 サイクリングコースのサイン(路面標示等)や水辺拠点の利用案内板を整備する。
 - 4. 張芝(益田市)**
 快適に高水敷利用ができるように芝を張る。
 - 5. 利用施設(益田市)**
 サイクリストが休憩時に利用するサイクルスタンドを設置。水辺利用者が利用しやすくなるよう既存トイレを改修する。

水辺拠点の創出【やぶさめ公園付近】



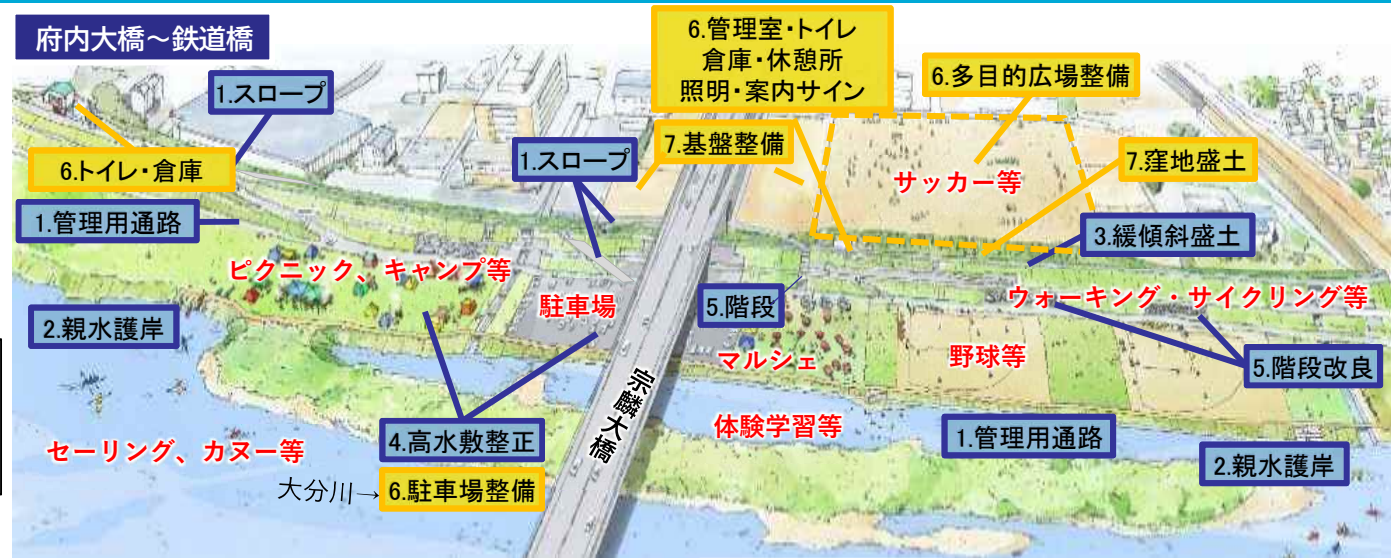
水辺拠点の創出【豊田公民館付近】



事例：大分川下流域かわまちづくり(大分川：大分県大分市)

総事業費：約1,590百万円
 国：1,290百万円 市：300百万円
 事業期間：令和5年度～14年度

凡例	
	： 国整備
	： 大分市整備



整備内容

1. 管理用通路(国)

日常のウォーキングやサイクリング、車いすマラソンの練習等で、上下流及び堤防の内外を安全に往来できるよう通路、スロープ、階段工を整備する。

2. 親水護岸(国)

カヌー等の利用のため水際に安全にアクセスできるよう親水護岸を整備する。

3. 緩傾斜盛土(国)

サッカー大会やイベント等で川裏部の多目的広場と河川空間を一体的に利用できるよう川裏の堤防法面を緩傾斜にする。

4. 高水敷整正(国)

キャンプやマルシェなどに活用できるスペース(高水敷)を整備する。

5. 階段拡幅(国)

艇庫からカヌー等を安全に運搬できるよう階段を拡幅する。

6. 利用施設(大分市)

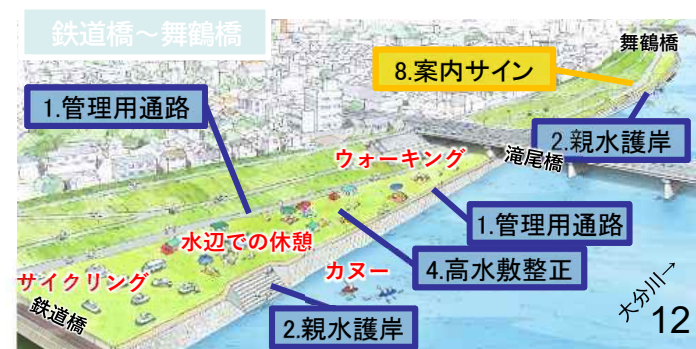
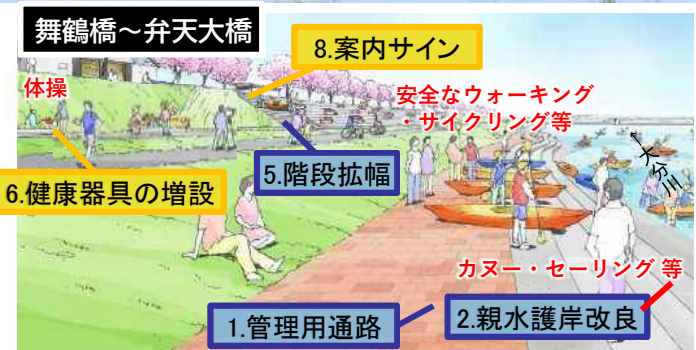
堤防(側帯)や高水敷に河川利用のための施設(トイレ、照明、管理棟、屋外トレーニング器具、駐車場等)を整備する。

7. 川裏部の整備(大分市)

川裏部と河川空間を一体的に利用できるよう窪地盛土を行う。

8. 案内サイン(大分市)

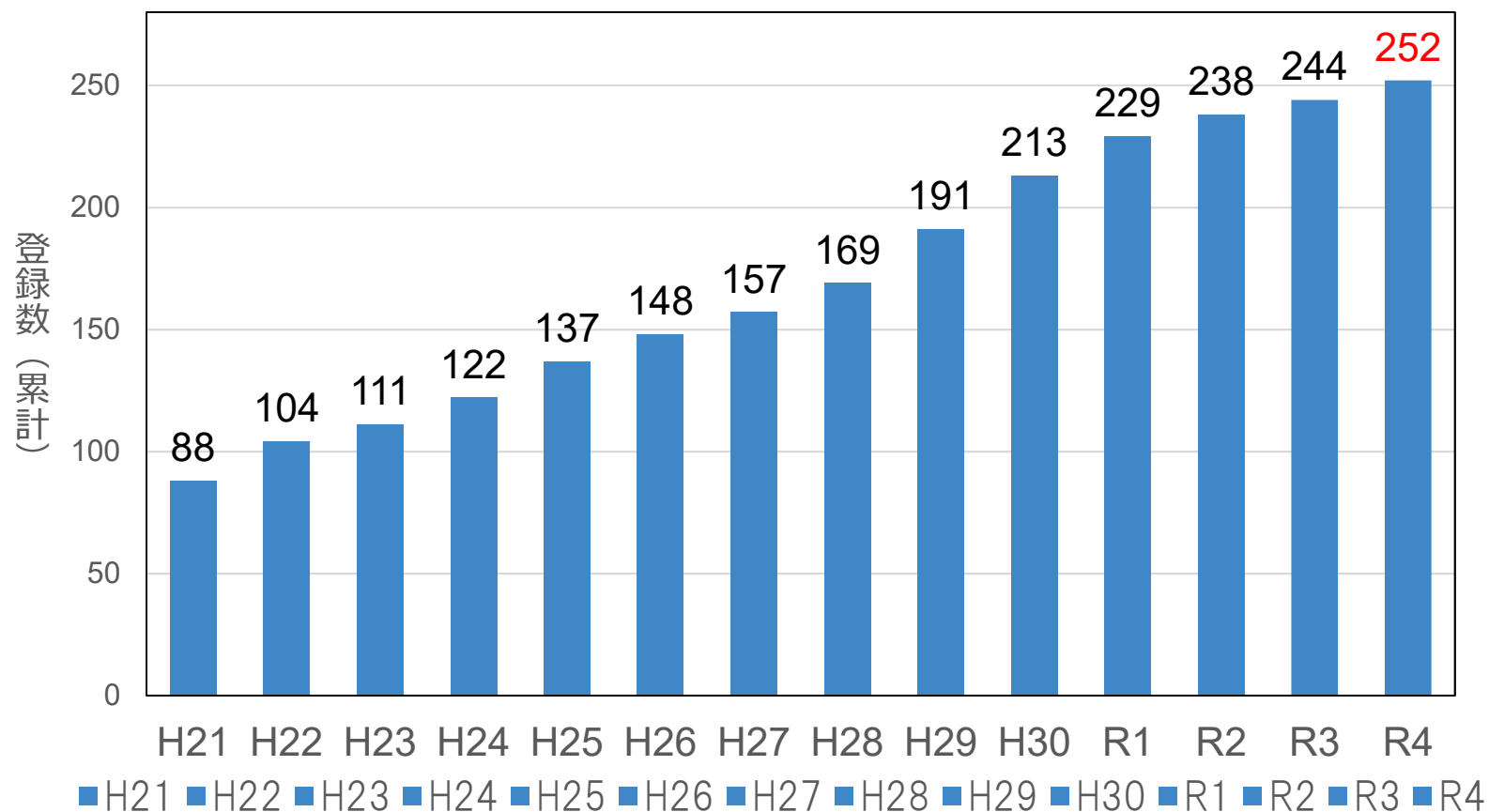
河川の案内板や管理用通路の路面標示などを適切な位置に設置する。



かわまちづくり計画の登録件数の推移

「かわまちづくり」支援制度は平成21年度(2009年度)の制度設立以降、初年度の登録後、毎年10~20件程度が登録されている。

「かわまちづくり計画」の登録の推移



河川空間のオープン化について

<概要>

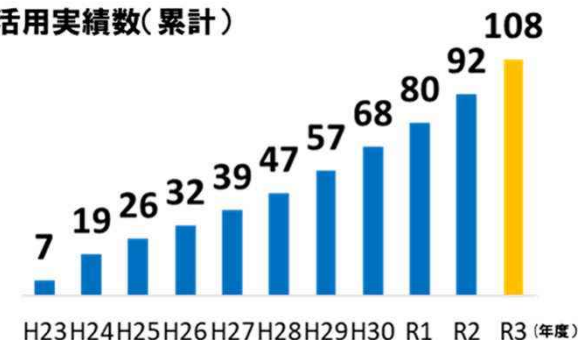
河川敷地の占有主体は原則として公共性・公益性を有する者であるが、河川敷地をにぎわいのある水辺空間として積極的に活用したいというニーズの高まりを受け、平成23年に河川敷地占有許可準則を改正し、一定の要件を満たす場合、「都市・地域再生等利用区域」を指定して、営業活動を行う事業者等も河川敷地の利用を可能としたもの。（河川空間のオープン化）

<オープン化の適用要件>

- ・ 河川敷地を利用する区域、施設、主体について地域の合意が図られていること。
- ・ 通常の占有許可でも満たすべき各種基準に該当すること。
（治水上及び利水上の支障がないこと等）
- ・ 都市・地域の再生及び河川敷地の適正な利用に資すること。

河川空間のオープン化 (R4.3.31現在)

活用実績数(累計)

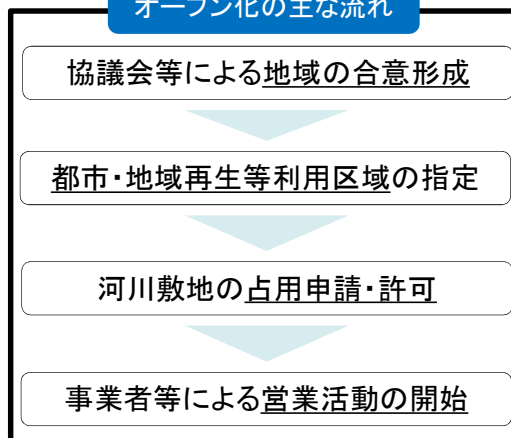


<占有可能施設>

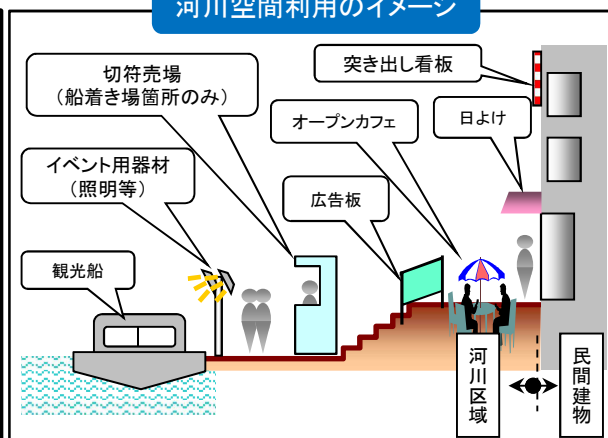
- 広場、イベント施設、遊歩道、船着場
- 前述の施設と一体をなす飲食店、売店、オープンカフェ、広告板、広告柱、照明・音響施設、キャンプ場、バーベキュー場、切符売場、案内所、船舶修理場 等

占有主体の種類	占有許可期間		
	～H23	H23～H28	H28～
営業活動を行う事業者等	×	3年以内	10年以内
公共性・公益性を有する者	10年以内		

オープン化の主な流れ



河川空間利用のイメージ



河川空間のオープン化の事例



民間事業者等が河川敷地にオープンカフェやバーベキュー場等を設置することが可能に。

河川敷地の更なる規制緩和『RIVASITE』始動!

リバサイト

RIVA
SITE

- 河川敷地における更なる規制緩和によって民間事業者の参入を促進する“**RIVASITE**”を始動
- 更なる民間投資の促進により「地域の活性化」と「河川管理の効率化」を実現

■ 現状

○河川敷において地域の活性化と河川管理の効率化を両立するにあたっては、以下の課題がある。

- ・ 民間事業者の占有許可期間の上限が10年以内となっており、建築物などを活用した**長期的な経営戦略**がたてられない。
- ・ 民間事業者の占有許可が施設毎となっており、施設周辺も含めた**エリア一体での経営戦略**がたてられない。
- ・ 民間事業者にとって建築物などの**占有が可能**なサイトが分からない。
- ・ 民間事業者による**収益を河川管理施設に還元する仕組み**がない。

■ RIVASITEの概要

○更なる規制緩和※

- 占有期間満了後の更新を保証
(ex. 10年→10年+10年)
- 民間事業者による占有範囲を**施設毎の占有からエリア一体の占有に拡大**

河川管理施設整備や占有区域外の清掃・除草等を実施することが条件となります。

○民間事業者への情報発信

ポテンシャルリストの公表

(民間事業者の参入の参考となる河川裏の河川敷地における活用可能な河川敷地の一覧表)

※河川敷地占有許可準則に基づく社会実験を活用

規制緩和の対象サイト (河川裏)

ex. 清掃・除草範囲

堤防天端

【河川管理施設整備や清掃・除草に充当】

※イメージ

【ポテンシャルリストの公表】

都道府県	市町村	地区名	河川名	場所	利用条件	担当事業者・部署	問合せ先
○×市	△地区	○河川	左岸 24950付近 (延長約110m 幅3m以上)	・盛土による土地造成が必要	○河川事務所 調査課	○○○○-○○-○○○○	

※公表イメージ

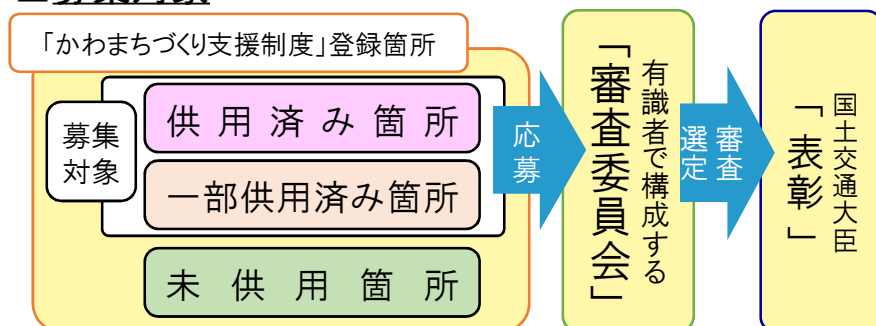
河川空間のオープン化活用事例

(令和4年3月末現在)

No.	河川管理者	河川名	所在地	区域名称	主な利用形態	占用主体	準則第22第4項各号の別	区域指定日	かわまちづくり計画	ページ	
1	北海道開発局長	1級 沙流川水系	沙流川(さるがわ)	北海道平取町	平取地域イオール再生事業	水辺空間	平取町長	第1号	H24.4.1	○	12
2	北海道開発局長	1級 十勝川水系	十勝川(とちがわ)	北海道音更町	十勝川温泉(アクアパーク)	広場、イベント施設	音更町長	第1号	H28.4.19	○	14
3	北海道開発局長	1級 十勝川水系	十勝川(とちがわ)	北海道音更町	十勝川温泉(エコロジーパーク)	広場、イベント施設	北海道知事、音更町長	第1号	R1.10.25	○	14
4	北海道開発局長	1級 十勝川水系	十勝川(とちがわ)	北海道帯広市	十勝川河川敷多目的施設	広場、イベント施設	帯広市長	第1号	R1.9.2	○	16
5	北海道開発局長	1級 石狩川水系	豊平川(とよひらがわ)	北海道札幌市	豊平川ウォーターガーデン	広場、イベント施設	札幌市長	第1号	R2.1.27		18
6	北海道開発局長	1級 石狩川水系	石狩川(いしかりがわ)	北海道砂川市	砂川オアシスパーク(砂川遊水地)	広場、イベント施設	砂川市長	第1号	R2.11.11	○	20
7	北海道開発局長	1級 網走川水系	網走川(あばしりがわ)	北海道網走市	網走湖呼人地域	広場、イベント施設	オホーツク農山漁村活用体験型ツーリズム推進協議会	第2号	R3.10.27		22
8	東北地方整備局長	1級 最上川水系	置賜野川(おきたまのがわ)	山形県長井市	長井ダム及びダム湖周辺地区(飲食店等)	長井ダム周辺河川敷広場及び河川敷と一体をなす船着き場等、飲食店、売店等	長井市長	第1号	R2.2.20		24
9	東北地方整備局長	1級 名取川水系	名取川(なとりがわ)	宮城県名取市	関上かわまちづくり	多目的広場、親水エリア、堤防天端道路及び法面、遊歩道、船着場、河川防災ステーション	名取市長	第1号	R3.3.18	○	26
10	関東地方整備局長	1級 利根川水系	首都圏外郭放水路(しゅとけんがいかくほうすいろ)	埼玉県春日部市	首都圏外郭放水路	施設見学、広場	首都圏外郭放水路活用協議会	第1号	H30.3.20		28
11	関東地方整備局長	1級 相模川水系	宮ヶ瀬ダム(みやがせだむ)	神奈川県相模原市	宮ヶ瀬ダム	食品貯蔵、イベント及びオープンカフェ等	地域連携DMO 公益財団法人 宮ヶ瀬ダム周辺振興財団	第1号	R2.4.8		32
12	関東地方整備局長	1級 多摩川水系	多摩川(たまがわ)	東京都世田谷区	二子玉川駅周辺地区	飲食施設、アウトドアオフィス等	都市再生推進法人 一般社団法人 二子玉川エリアマネジメンツ	第1号	R3.2.5		34
13	関東地方整備局長	1級 利根川水系	ハッ場ダム(やんばだむ)	群馬県長野原町	ハッ場ダム	イベント施設、船着場、売店等	長野原町長	第1号	R3.3.25		36
14	群馬県知事	1級 利根川水系	利根川(とねがわ)	群馬県みなかみ町	道の駅「みなかみ水紀行館」周辺	広場、イベント施設、オープンカフェ等	みなかみ町長	第1号	R1.5.30	○	38
15	埼玉県知事	1級 荒川水系	都幾川(ときがわ)	埼玉県ときがわ町	ときがわ町「川の広場」	バーベキュー場	ときがわ町長	第1号	H25.5.24		40
16	埼玉県知事	1級 荒川水系	入間川(いるまがわ)	埼玉県飯能市	名栗弁天河原河川広場	バーベキュー場	飯能市長	第1号	H25.5.24		42
17	埼玉県知事	1級 利根川水系	大落古利根川(おおおとしふるとねがわ)	埼玉県春日部市	大落古利根川河川広場	オープンカフェ、イベント利用	春日部市長	第1号	H26.5.23		44
18	埼玉県知事	1級 荒川水系	荒川(あらかわ)	埼玉県寄居町	かわせみ河原	バーベキュー場	寄居町長	第1号	H26.5.23		46
19	埼玉県知事	1級 荒川水系	荒川(あらかわ)	埼玉県皆野町	親鳥橋河原河川広場	バーベキュー場	皆野町長	第1号	H27.2.20		48
20	埼玉県知事	1級 利根川水系	神流川(かんながわ)	埼玉県神川町	秩父神流パークバーベキュー場	バーベキュー場	神川町長	第1号	H28.3.25		50
21	埼玉県知事	1級 荒川水系	横瀬川(よこせがわ)	埼玉県横瀬町	道の駅あしがくぼバーベキュー場	バーベキュー場	横瀬町長	第1号	H28.6.8		52
22	埼玉県知事	1級 荒川水系	入間川(いるまがわ)	埼玉県飯能市	飯能河原及び周辺	キャンプ場、バーベキュー場	飯能市長	第1号	H29.3.23		54
23	埼玉県知事	1級 荒川水系	都幾川(ときがわ)	埼玉県ときがわ町	都幾川河川敷(ときがわ町グランピングプロジェクト)	キャンプ場、バーベキュー場	ときがわ町長	第1号	H30.1.11		56
24	埼玉県知事	1級 荒川水系	荒川(あらかわ)	埼玉県秩父市	秩父ジオグラフィティパーク	スカイウォーク、キャニオンスイミング、ジップライン、ハンジーキャンプ施設	秩父市長	第1号	H30.8.27		58
25	埼玉県知事	1級 荒川水系	入間川(いるまがわ)	埼玉県狭山市	入間川河川敷中央公園(入間川にこにこテラス)	飲食店(オープンカフェ)	狭山市長	第1号	R1.5.31		60
26	埼玉県知事	1級 利根川水系	綾瀬川(あやせがわ)	埼玉県さいたま市	大門上池調節池底面広場	イベント施設	さいたま市長	第1号	R2.4.1	○	62
27	埼玉県知事	1級 利根川水系	大落古利根川(おおおとしふるとねがわ)	埼玉県杉戸町	大落古利根川河畔	広場、イベント施設	杉戸町長	第1号	R3.4.1		64

- 河川空間を活用し地域の賑わいを創出した、他の模範となる先進的な取組を「かわまち大賞」として国土交通大臣が表彰し、その取組を全国に周知。
- [先進性][継続性][創意工夫][連携性][効果(地域の活性化)]の5つの観点で評価が行われ、表彰状・表彰楯が贈呈されるほか、全国規模のイベントなどでPRされる。

■募集対象



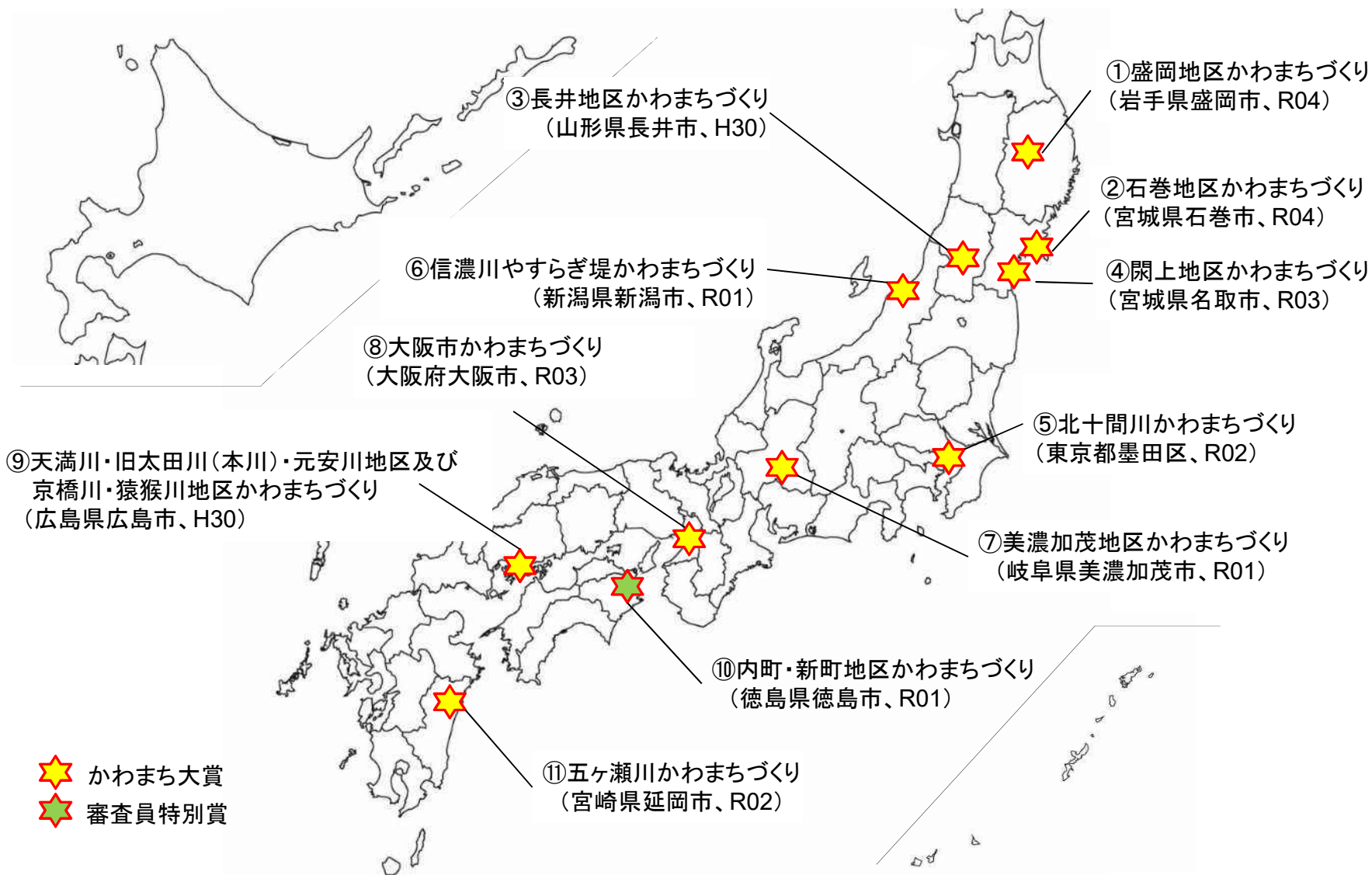
■評価の観点

- ★ **先進性**
「全国で初めてのオープンカフェ」「全国の〇〇事業の先駆け」など。
- ★ **継続性**
民間事業者の利益の一部を用いた維持管理や環境改善など。
- ★ **創意工夫**
地域の方々が積極的にボランティアガイドに参加したり、まち側とかわ側とで連携したイベントを実施するなど
- ★ **連携性**
関係主体の役割が具体的で、定期的に情報共有を行いながら、活発的・安定的な利活用・維持管理を行っている場合など
- ★ **効果(地域の活性化)**
観光者の増加や地域の活動の活発化、当該施設だけでなく、まち全体の訪問者数が増加するといった波及効果が確認できるなど。



ミズベリングフォーラムでのPR

H30～R04 かわまち大賞受賞箇所位置図



R4大賞

- 市内中心部を流れる北上川・中津川の河川空間を活用し、まちなかの賑わい創出や伝統的な行事など観光振興に繋げる多くの取組を市民、地域団体、民間、国、市が連携し実施。
- 北上川沿いの木伏緑地においては、東北地方初となる**民間資金を活用した公園整備 (Park-PFI)** と併せ、**河川空間を一体的に再整備**することで、「かわ」と「まち」との一体的な賑わいを創出できおり、まちなかへの波及効果が出ている。



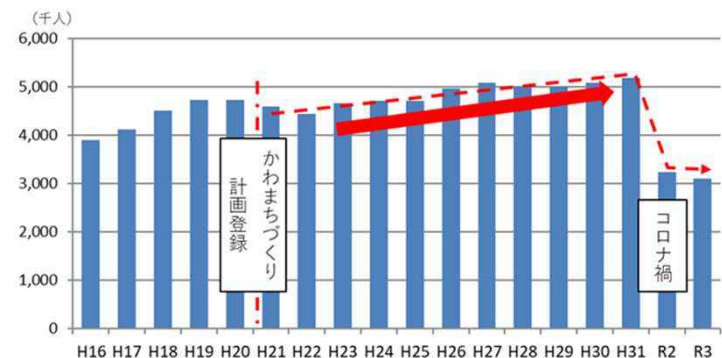
木伏緑地



チャグチャグ馬コ(中津川)



中津川の日常利用



盛岡市の年間入込客数の推移

事例：石巻地区かわまちづくり(旧北上川：宮城県石巻市)

- 東日本大震災後、無堤区間への堤防整備と併せてかわまちづくりを実施。**堤防背面への盛土と直立擁壁の整備により創出した「堤防一体空間」に商業施設を設置**し、かわとまちを繋げた賑わい・憩いの水辺づくりを実現。
- 背後地の住宅整備と併せて河川空間が整備されたことで、観光客だけでなく、**市民にも日常利用されており、かわまちづくりの取組が復興まちづくりに大きく寄与**していると評価。
- 構造的に優れたデザイン、石や素材の選び方など、細部にまで様々な工夫が施されている。



堤防背面盛土上の商業施設



堤防の利用の様子

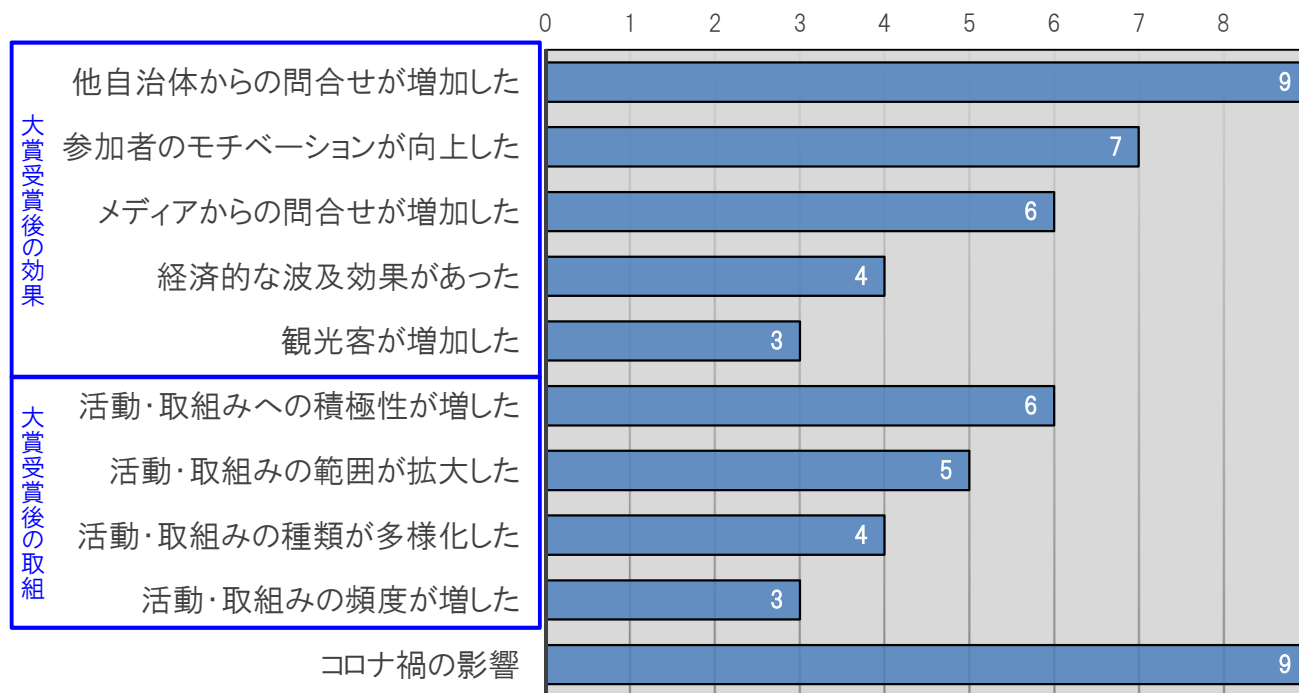


石巻市全体観光客入込数推移

かわまち大賞受賞後の取組

- 大賞受賞の効果として、他自治体からの問合せの増加、参加者のモチベーション向上等が見られる。
- 大賞受賞後の取組として、活動・取組への積極性の増加や範囲拡大等が見られる。
- 全箇所でもコロナ禍の影響を受けており、感染拡大後に施設閉鎖やイベント中止等に伴い、利用者数やイベント参加者数が減少し、沿川店舗の売り上げも減少している。

「かわまち大賞」受賞後の効果及び取組(9箇所)



3. 評価の視点及び評価手法、検討状況

評価の視点

- ・これまでの「かわまちづくり支援制度」や「河川敷地占用許可準則の緩和」等の取組実績に基づく施策の有効性
- ・河川空間を活かした更なる賑わいの創出に向けて今後検討すべき課題の明確化の視点から評価する。

評価手法

既存のデータ及び地方公共団体へのアンケート調査により得られたデータの分析により評価を行う。

検討状況

既存のデータの整理・分析を行うとともに、追加的な調査等について検討中。

(整理・分析予定のデータ)

- ・かわまちづくり、河川空間のオープン化に取り組んでいる自治体数、河川数
- ・河川管理者・推進主体(自治体・民間企業)の費用負担の状況
- ・当該箇所における賑わい創出効果

かわまち大賞受賞事例

R4大賞

- 市内中心部を流れる北上川・中津川の河川空間を活用し、まちなかの賑わい創出や伝統的な行事など観光振興に繋げる多くの取組を市民、地域団体、民間、国、市が連携し実施。
- 北上川沿いの木伏緑地においては、東北地方初となる**民間資金を活用した公園整備 (Park-PFI)** と併せ、**河川空間を一体的に再整備**することで、「かわ」と「まち」との一体的な賑わいを創出できおり、まちなかへの波及効果が出ている。



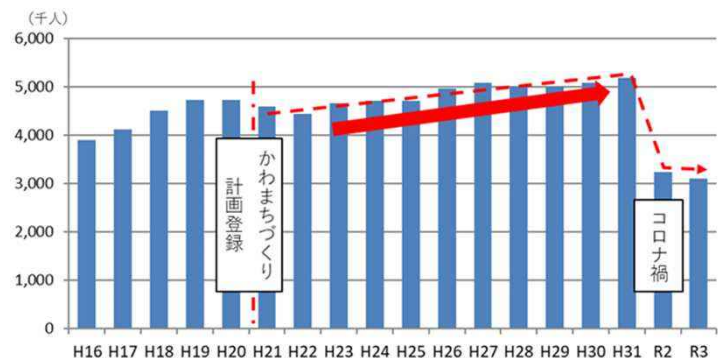
木伏緑地



チャグチャグ馬コ(中津川)



中津川の日常利用



盛岡市の年間入込客数の推移

事例：石巻地区かわまちづくり(旧北上川：宮城県石巻市)

- 東日本大震災後、無堤区間への堤防整備と併せてかわまちづくりを実施。**堤防背面への盛土と直立擁壁の整備により創出した「堤防一体空間」に商業施設を設置**し、かわとまちを繋げた賑わい・憩いの水辺づくりを実現。
- 背後地の住宅整備と併せて河川空間が整備されたことで、観光客だけでなく、**市民にも日常利用されており、かわまちづくりの取組が復興まちづくりに大きく寄与**していると評価。
- 構造的に優れたデザイン、石や素材の選び方など、細部にまで様々な工夫が施されている。



堤防背面盛土上の商業施設



堤防の利用の様子



石巻市全体観光客入込数推移

事例：^{ゆりあげ} 関上地区かわまちづくり(名取川：宮城県名取市)

- 東日本大震災からの復興事業の中で、河川堤防と同じ高さに整備した側帯上に、被災事業者が中心となって設立したまちづくり会社が商業施設を建設・運営し、地域の拠点として賑わいを創出。
- 河川とまち・運河・港が連携し、商業施設とともに、舟運事業、河川防災ステーションや震災復興伝承事業館の整備等を実施し、**復興事業の中で拠点整備と河川整備を上手く組み合わせた。**



整備された商業施設



運河・港と連携した舟運の社会実験



「かわまちてらす関上」の来客者数の推移

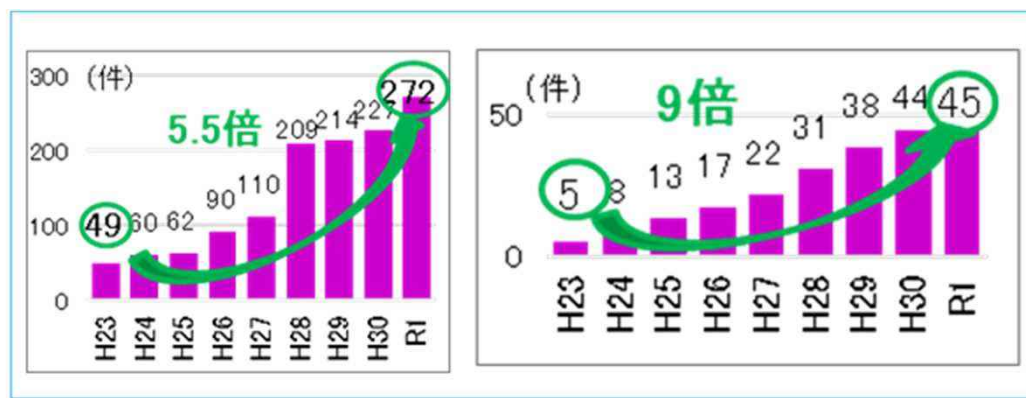
事例：大阪市かわまちづくり(道頓堀川：大阪府大阪市)

R3大賞

- 行政間の連携だけでなく、**全国に先駆けて先進的な規制緩和のスキームを使い**、民間等による沿川地域の開発と連携した一体的な水辺遊歩道や橋梁、船着場等を整備、個性的な水辺空間を創造。
- 公募で選定した民間事業者が周辺一帯を包括的に占用**し、イベントの実施やオープンカフェの誘致、舟運の活性化等により、水辺空間の賑わいを創出。



河川沿いのオープンカフェ



イベント実施件数

オープンカフェ設置件数

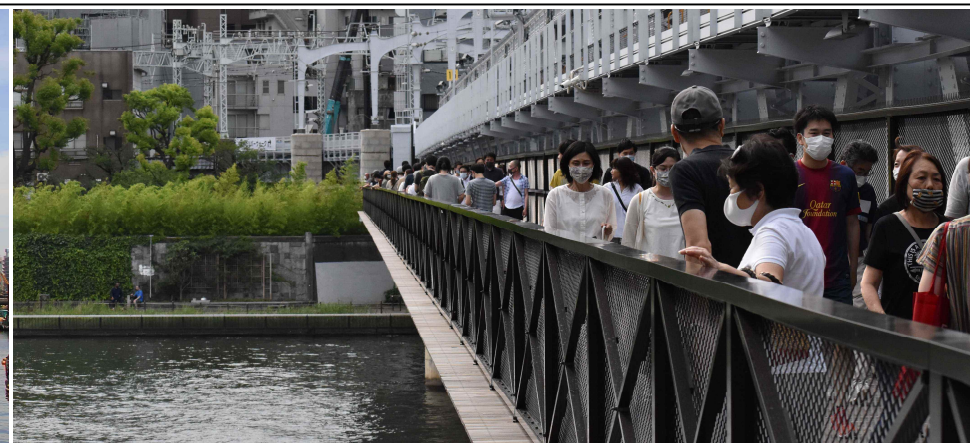
事例：北十間川かわまちづくり(北十間川：東京都墨田区)

R2大賞

- 官民連携により地区全体のデザイン指針をまとめて共有する等、水辺・鉄道高架下・道路・公園が隣接する立地を活かした**一体的空間づくりを実現**。
- 民間企業の積極的な関与により、**官民連携で水辺の利活用を考え**、河川敷地内に遊歩道、商業施設等の**民間によるハード整備**を行うことで、観光拠点間の回遊性向上を図り、新たな賑わいを創出する取組が行われている。



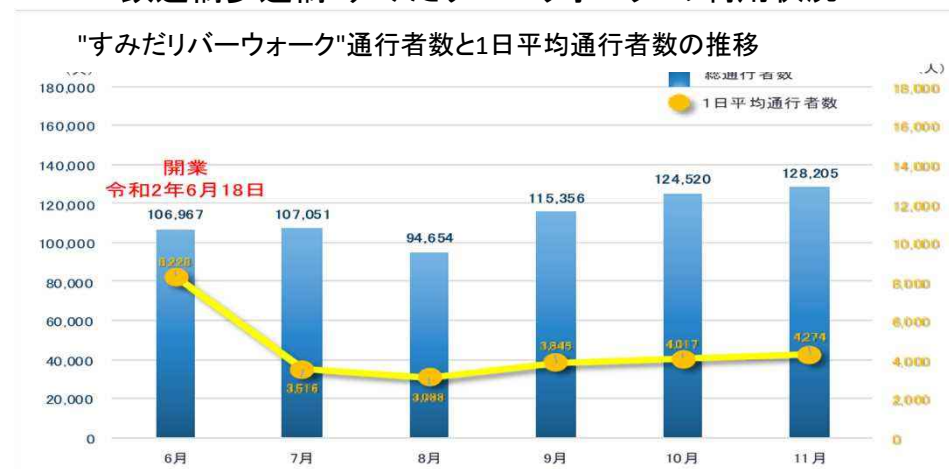
鉄道高架下施設"東京ミズマチ"の様子



鉄道橋歩道橋"すみだリバーウォーク"の利用状況



隅田公園・コミュニティ道路の賑わいの様子



事例：五ヶ瀬川かわまちづくり(五ヶ瀬川：宮崎県延岡市)

- 300年以上の歴史を持つ地域資源「鮎やな」を中心とした拠点施設を整備し、食事処の設置や、水防歴史文化である「畳堤」の常設展示、記念碑の建立、畳堤に絵を差し込み展示する青空美術館の開催など、**歴史・文化を活かした、多種多様な賑わい創出の取組**が行われている。
- 高校生が河川でのイベント運営にボランティアとして参加**する等、継続性の観点からも高く評価された。



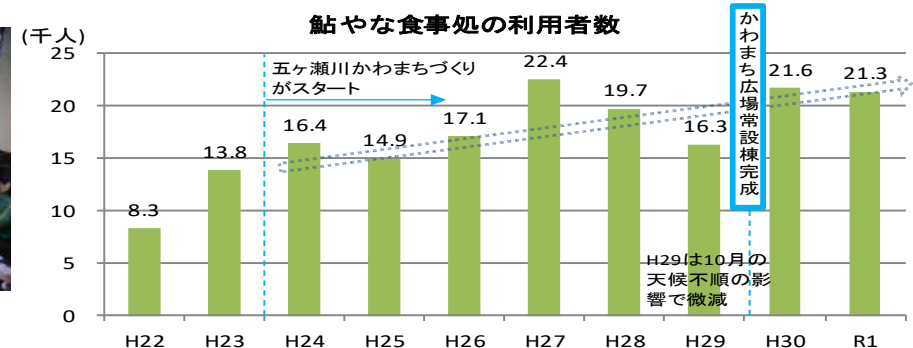
かわまち交流館



畳堤を活用した青空美術館



鮎やな食事処のにぎわいの様子



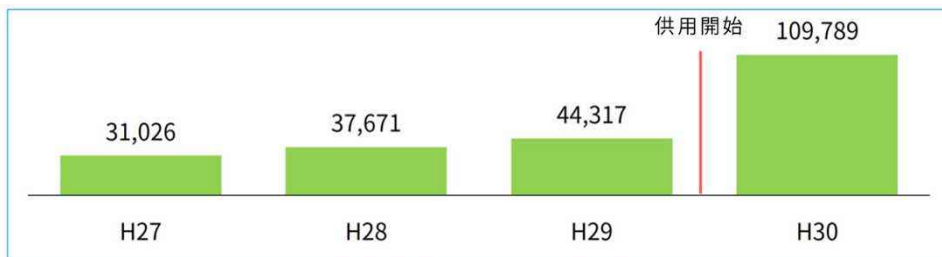
- 川遊びやBBQ、川のリスクマネジメント、プレイパークなどの地域資源を活かしたプログラムを官民共同で考え、それらを繋げるように公園・建築をデザインし、人と人、人と自然、多世代・多文化が交わる交流拠点を整備。
- 民間企業の意欲的参加により、都市部で民間企業がかわまちづくりに参加するメリットを体現し且つ新たな観光スポットとなり経済的な成果を出している。



ウッドデッキとテントからなる快適なBBQスペース



活動の拠点となるビジターセンター

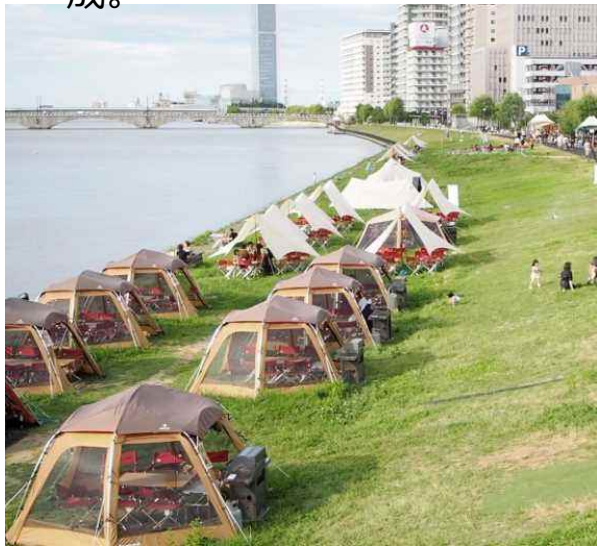


来訪者数 (人) の推移

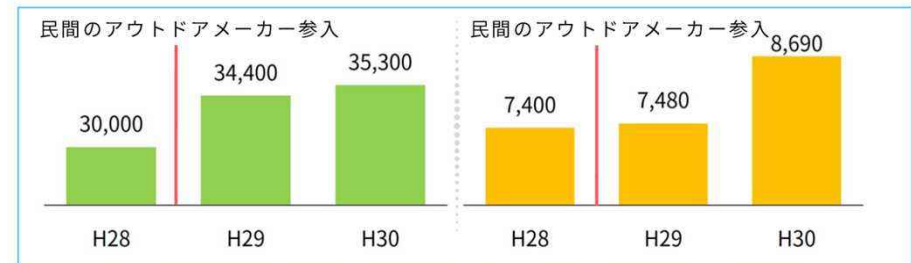
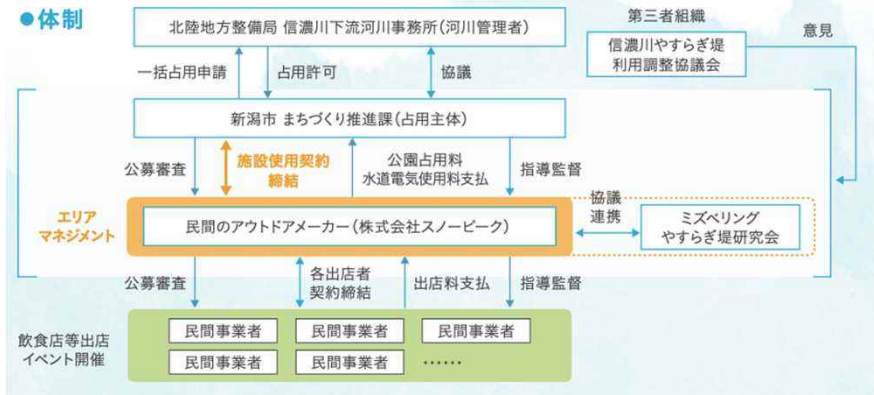
事例：信濃川やすらぎ堤かわまちづくり(信濃川：新潟県新潟市)

R1大賞

- 地域、市、国等の多様な主体が連携し、ミズベリングや商業活動の取組等と一体となり水辺に更なる賑わいを創出することで、川とまちが融合した魅力的なまちづくりを推進。
- 平成29年度からは**民間のアウトドアメーカーが「アウトドアと健康」をテーマに全体のマネジメントを担い**、水辺の賑わいと経済効果を創出しており、民間事業者が参加運営する模範的なモデルを形成。



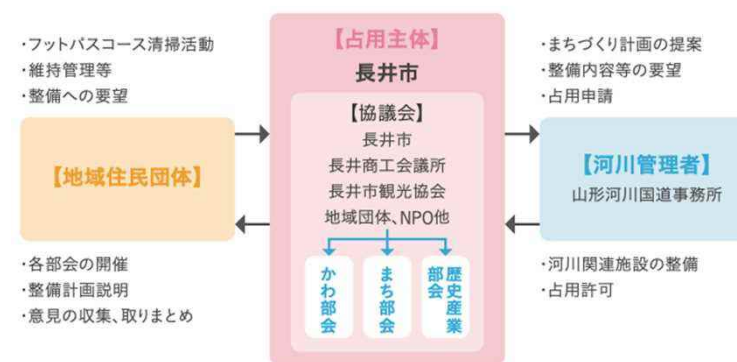
●体制



左：来場者数（人）の推移、右：売上（万円）の推移

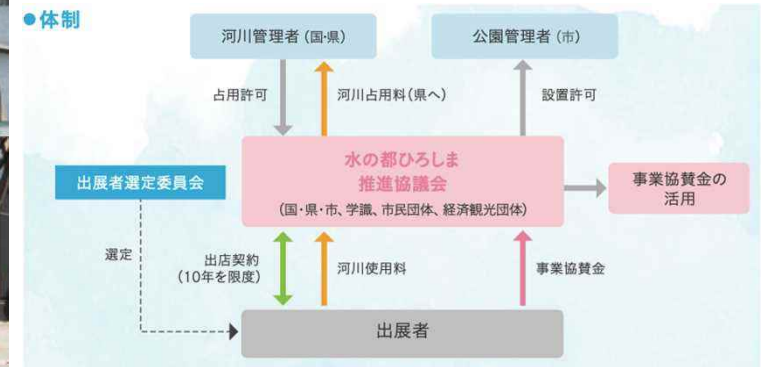
事例：長井地区かわまちづくり(最上川：山形県長井市)

- 「かわ」と「まち」を繋げ回遊性を高めるため、地域住民と連携を取りながら、河川管理用通路を**全国**の先駆けとなる**フットパス**として整備。
- フットパスマップの作成など計画時から継続して地域が積極的に関わり、イベント開催やボランティアガイドの養成を進めている
- フットパスにより「**河川空間**」と「**まち空間**」が連携し、さらにそれをつなげる役割を**ボランティアガイドが担う**ことで、かわとまちの回遊性を向上させる取組が際立って優れている。



事例：天満川・旧太田川（本川）・元安川地区及び京橋川・猿猴川地区 かわまちづくり（水系元安川・京橋川：広島県広島市）

- 河川区域における民間事業者による**常設のオープンカフェ**としては京橋川が日本で初めてであり、約15年の実績があり、それが今なお継続され、まち側への波及効果をもたらしている。
- 出店者から預かる**事業協賛金をカフェ周辺的环境整備に活用**し、カフェへの誘客を図るとともに、地域の景観向上に還元しており、全国のモデルとして他地域に波及している。



「地方部の鉄道の維持・活性化」

令和5年6月5日
国土交通省 鉄道局

1. 政策レビューの取組方針

テーマ名	「地方部の鉄道の維持・活性化」
対象政策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国における鉄道は、全国各地をネットワークで結び、大量輸送機関として、通勤・通学等の国民の日常生活のみならず、ビジネス、観光・インバウンド、物流といった我が国の社会経済活動を支える重要な役割を担っている。 ○ その中で、我が国の鉄道事業は、地方部も含めて、原則として民間事業者による上下一体型の運営が行われてきた。 ○ 他方、地方部の鉄道においては、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化など、鉄道事業者の経営努力のみでは避けられない事情により利用者が大幅に減少し、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できていない状況が見られる。 ○ こうした状況において、鉄道が本来の期待された役割を発揮するためには、鉄道事業者と沿線自治体との連携・協働を通じて、利便性と持続可能性を回復していくことが重要になっている。 ○ 国においては、こうした連携・協働を促すため、これまで、地域公共交通活性化再生法に基づき鉄道事業再構築事業を創設するなど、累次の施策を講じてきているが、そのような事例が広く拡がっているとは言い難い状況である。 ○ 今国会においては、地域公共交通活性化再生法を改めて改正し、国が主体的に関与しつつ関係者の協議を促す新たな枠組を設けるとともに、鉄道の再構築に主体的に取り組む自治体に対する支援措置として社会資本整備総合交付金の活用を可能とするなど、こうした連携・協働を促すための追加的な対策を講じることとしたところ。
評価の目的、必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用者の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道特性が十分に発揮できていない地方部の鉄道が、引き続き本来の期待された役割を発揮するためには、鉄道事業者と沿線自治体が連携・協働し、役割分担しながらその活性化を図っていくことが不可欠。とりわけ地域のまちづくりや観光振興等の取り組みとの連携が鍵。 ○ 今後、新たな制度を活用して、どのようにして実際に鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例を増やしていくかが課題となっている。
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省としては、今般の新しい法制度や財政支援の枠組みを十分に活用し、「官民連携の新しい事業モデル」の普及を目指していくこととしている。 ○ そのため、今般の政策評価においては、鉄道事業者、沿線自治体へのアンケート調査を実施し、以下の事例を収集、要因分析した上で、どうすれば官民連携の好事例を拡大していくことができるのか、今後の方策を整理していく。 <ul style="list-style-type: none"> ・ これまでに再構築事業の認定を受けた事例をはじめ、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働により地方部の鉄道の再生が図られた事例 ・ そうした連携・協働に至っていない、あるいはその効果が十分に発現していない事例
評価手法	既存のデータ及びJR各社や地域鉄道事業者などの鉄道事業者、沿線自治体へのアンケート調査により得られたデータを整理、分析しこれまでの取組の評価を行う。
政策への反映の方向	今般の法改正による新制度の運用に、地方部の鉄道に関するこれまでの取組についての評価結果の方向性を反映させることで、JR各社や大手民鉄線区も含め、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働による地方部の鉄道の利便性と持続可能性の向上に活かしていく。
検討状況	既存のデータのとりまとめを行うとともに、アンケート案の詳細について検討中。
第三者の知見の活用	国土交通省政策評価会における本テーマに対する意見及び個別指導の際の助言を活用する。

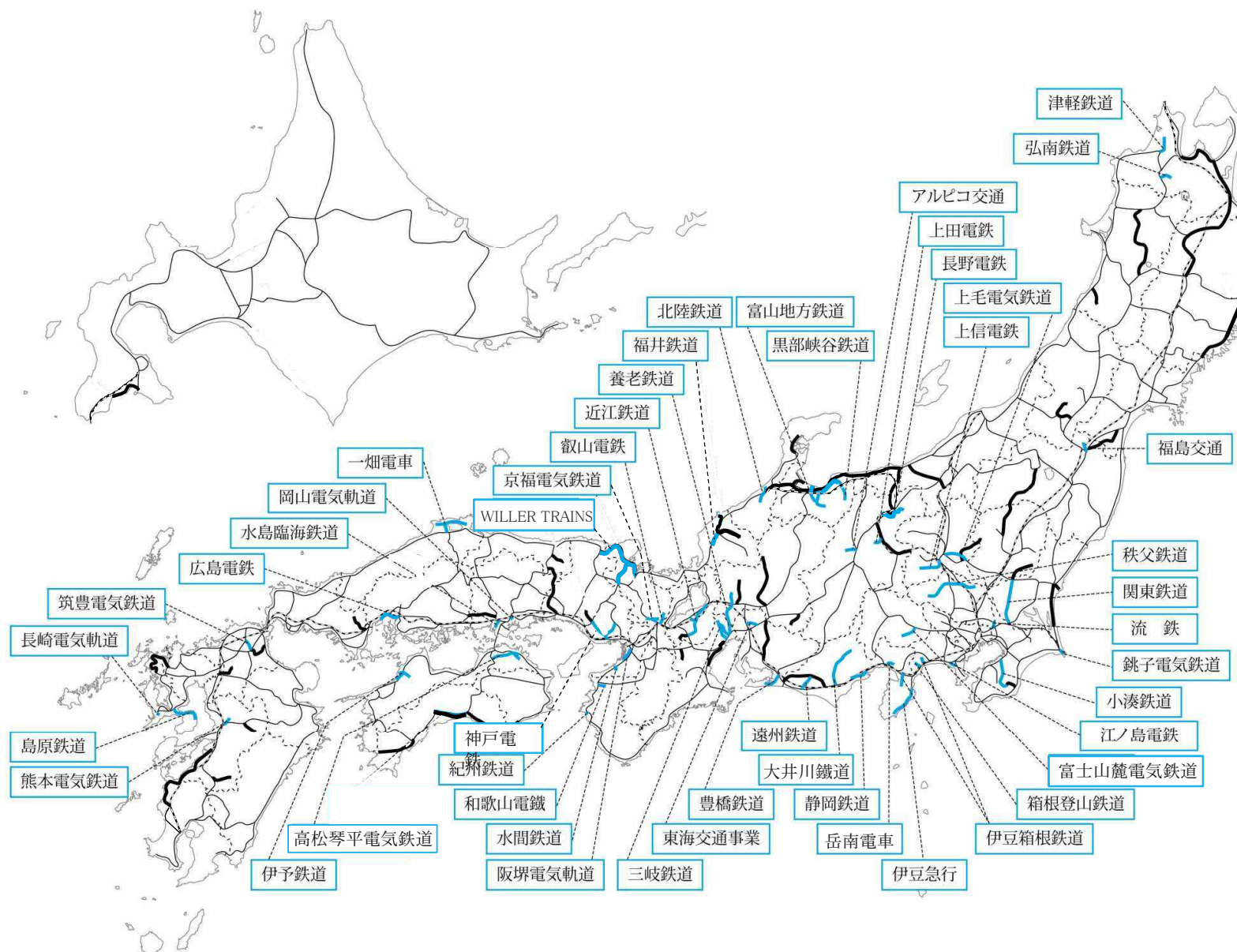
地方部の鉄道とは

- 地方部の鉄道は、以下の通り、民間事業として運営されてきているが、通勤や通学の足として沿線住民の暮らしを支えるとともに、観光等地域間の交流を支える基幹的な公共交通としての役割を果たしてきている。
- これらが安全運行を前提として、利便性と持続可能性の高い輸送サービスを提供し、本来期待されている役割を十分に発揮できる環境を整備することが重要。

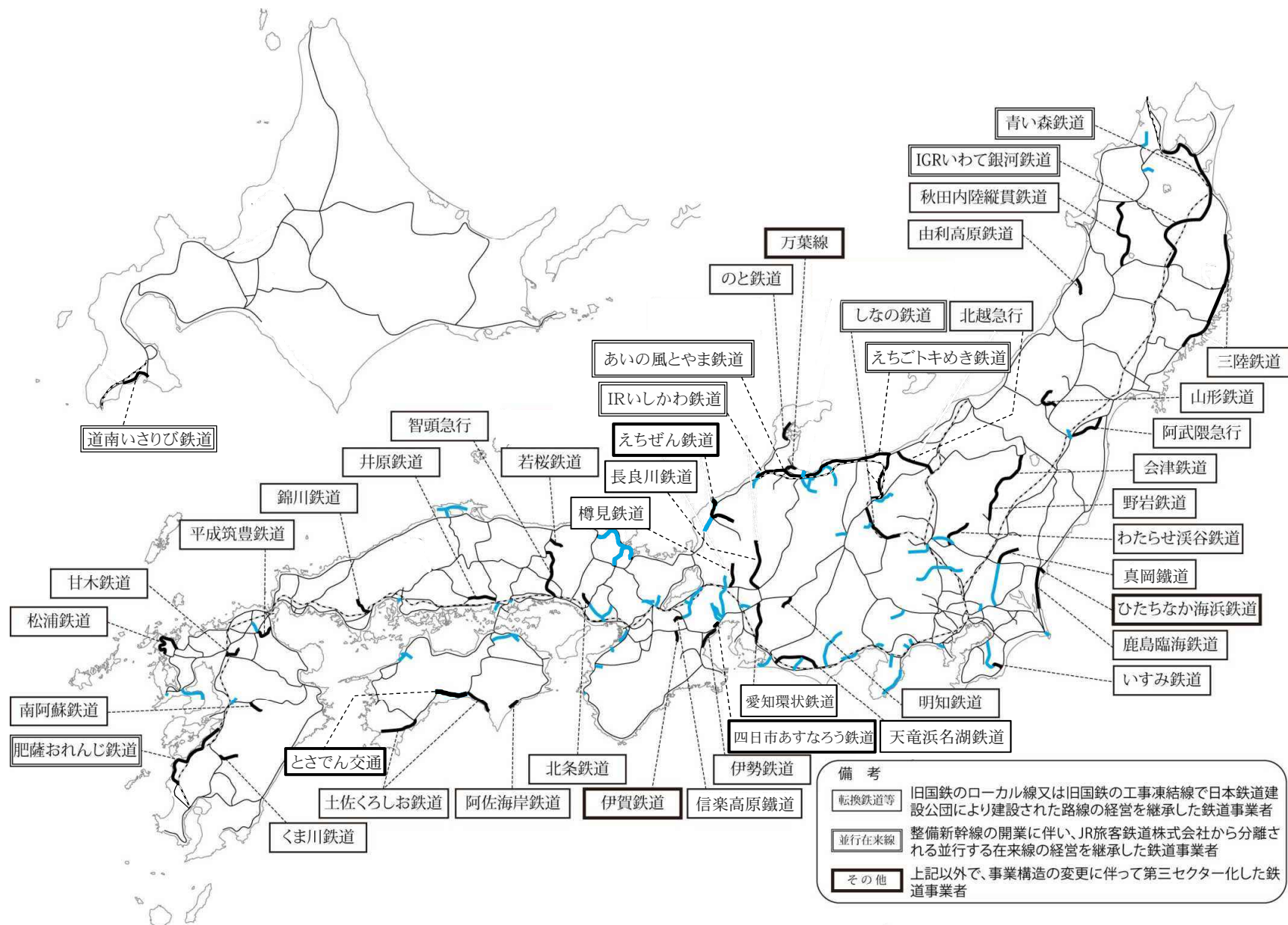
(参考) 該当路線

種別	路線数									
① JR・大手民鉄のローカル線区	輸送密度4,000人以下(旧国鉄再建特措法に基づく「特定地方交通線」の基準の一つ)のものは、 9社 87路線									
② 中小民鉄	49社 61路線									
③ 旧国鉄の特定地方交通線等を引き継いだ 第三セクター鉄道	<table border="0"> <tr> <td>旧特定地方交通線</td> <td>32社</td> <td>33路線</td> </tr> <tr> <td>並行在来線</td> <td>8社</td> <td>9路線</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>6社</td> <td>6路線</td> </tr> </table>	旧特定地方交通線	32社	33路線	並行在来線	8社	9路線	その他	6社	6路線
旧特定地方交通線	32社	33路線								
並行在来線	8社	9路線								
その他	6社	6路線								

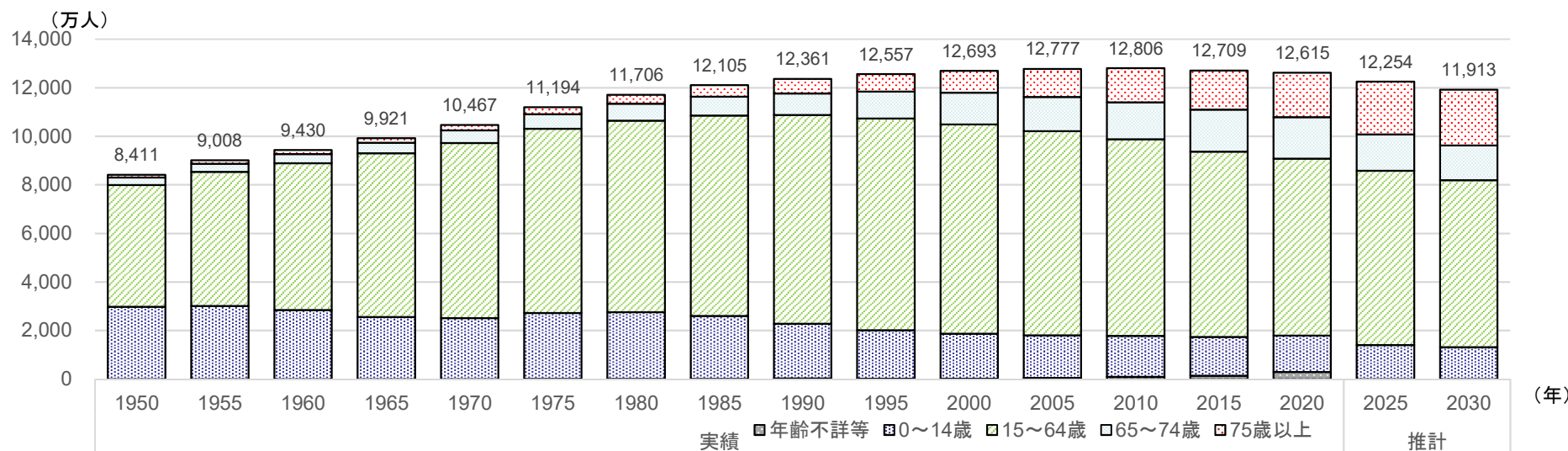
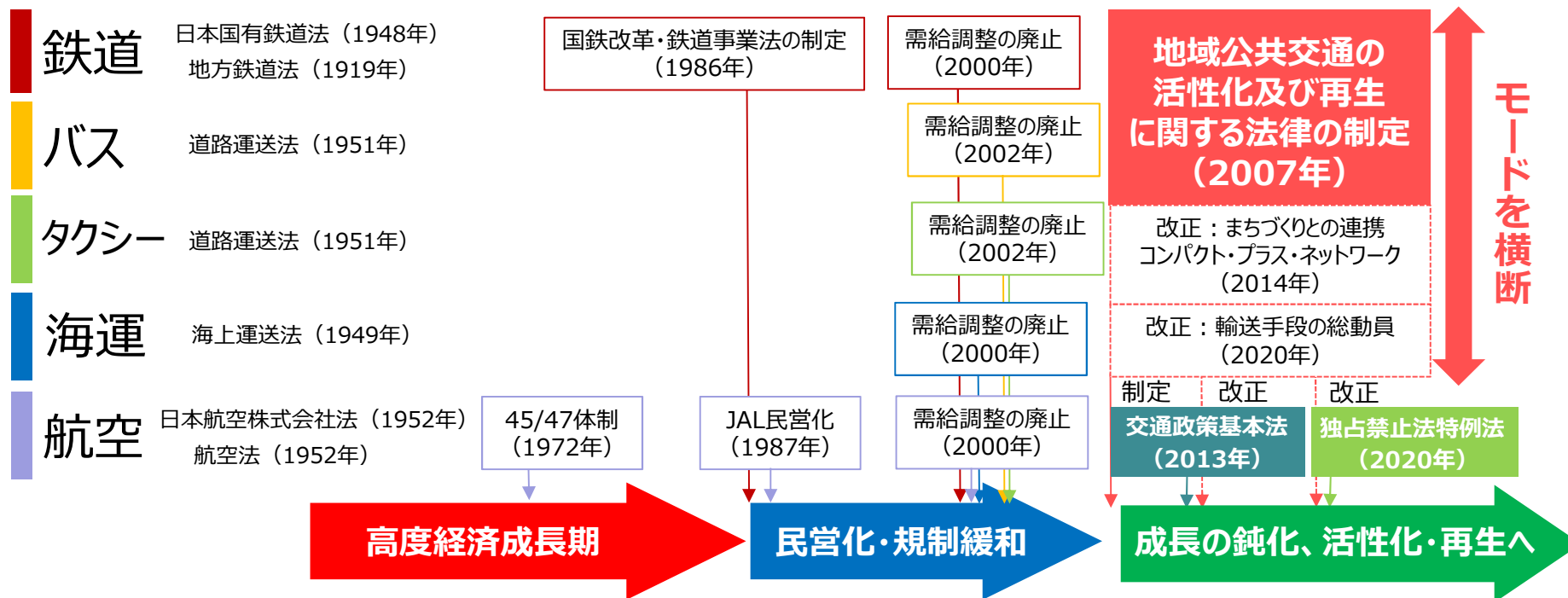
中小民鉄49社 位置図【R5.4.1現在】



第三セクター鉄道46社 位置図【R5.4.1現在】



高度経済成長期以来の公共交通政策の変遷



鉄道法制度

補助制度

- 1987年 国鉄改革
鉄道事業法 制定（1986年）
〔国鉄改革に伴い、日本国有鉄道法と地方鉄道法に代わって制定された法律〕
- 1999年 鉄道事業法 改正
〔参入許可制、休廃止届出制、運賃上限認可制等の規制緩和に係る改正〕
- 2007年 地域公共交通活性化再生法 制定
- 2008年 地域公共交通活性化再生法 改正
特定事業に鉄道事業再構築事業を追加
- 2013年 交通政策基本法 制定
- 2023年 地域公共交通活性化再生法 改正
鉄道事業再構築事業 改正

- (1969年度 地方鉄道軌道合理化設備整備費補助金創設 以降 適宜改正)
- 1987年度 鉄道軌道近代化設備整備補助金 創設
- 1997年度 鉄道軌道整備法に基づく、欠損補助制度の終了
- 2008年度 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金 創設
- 2009年度 幹線鉄道等活性化事業費補助に総合連携計画事業を追加
- 2010年度 鉄道軌道輸送対策事業費補助金 創設
- 2011年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 創設
(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)
- 2016年度 鉄道施設総合安全対策事業費補助に鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を追加
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金 創設
- 2023年度 社会資本整備総合交付金に地域公共交通再構築事業を追加

【鉄道事業法（昭和61年法律第92号）】

→ 鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。（第1条）

体系

- ◇ **参入（許可）**
種別・路線ごとに許可
事業基本計画の提出
- ◇ **工事の施行（認可）**
工事計画の提出
事業基本計画・技術基準への適合性を確認
工事の完成検査
- ◇ **車両（確認）**
技術基準への適合性を確認
- ◇ **運賃・料金（上限認可・届出）**
能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないか
実施運賃の届出
- ◇ **運行計画（届出）**
- ◇ **事業の譲渡及び譲受、合併及び分割（認可）**
- ◇ **事業の休止／廃止（届出）** 等

参考：他モードの規制内容

鉄道のみならず、他の交通モードにおいても需給調整規制の廃止に伴い参入・退出規制が緩和された。

- 乗合バス事業（道路運送法）
参入（許可）
退出（届出）
- 国内航空運送（航空法）
参入（許可）
退出（届出）
- 国内旅客船事業（海上運送法）
参入（許可）
退出（届出）

平成11年に成立した鉄道事業法の一部を改正する法律により、参入に際して需給調整規制を行わない許可制としたほか、退出について許可制から事前届出制とするなど規制緩和を実施

交通政策基本法における関係者の役割

○交通政策基本法における関係者の役割

【国の責務（第8条）】

- ・ 交通に関する施策についての基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。
- ・ 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

【地方公共団体の責務（第9条）】

- ・ 基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- ・ 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

【交通関連事業者及び交通施設管理者の責務（第10条）】

- ・ 基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
- ・ 基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

【国民等の役割（第11条）】

- ・ 基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

【関係者の連携及び協力（第12条）】

- ・ 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

地域交通法における関係者の役割

○地域公共交通活性化再生法における関係者の役割（第4条）

【国の努力義務】

- ・地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う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を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

【都道府県の努力義務】

- ・市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う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を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に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取り組むよう努めなければならない。

【市町村の努力義務】

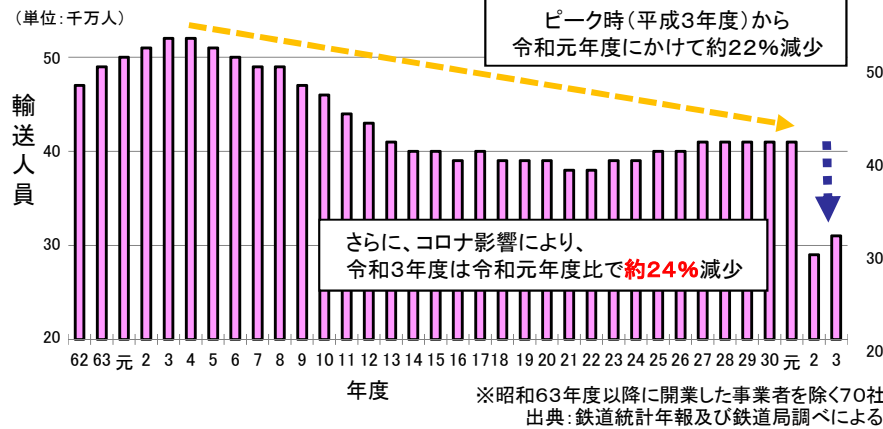
- ・公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

【公共交通事業者等の努力義務】

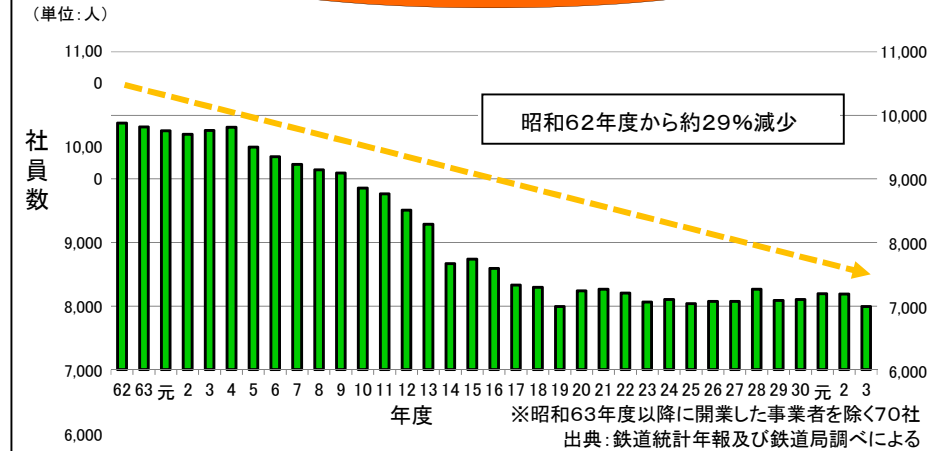
- ・自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

地域鉄道の現状

輸送人員の推移

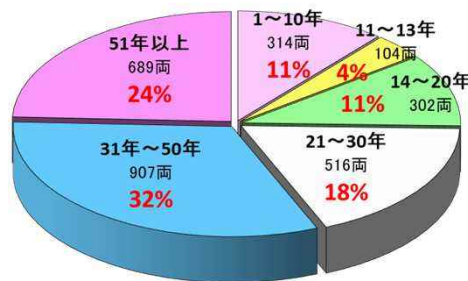


鉄軌道部門社員数の推移



車齢

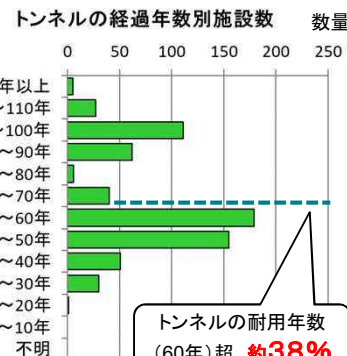
内燃車の耐用年数 11年
電車の耐用年数 13年



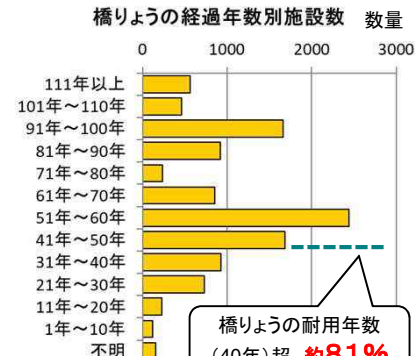
※鉄道局調べ(令和3年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

施設の現状



トンネル・橋りよの経過年数別施設数

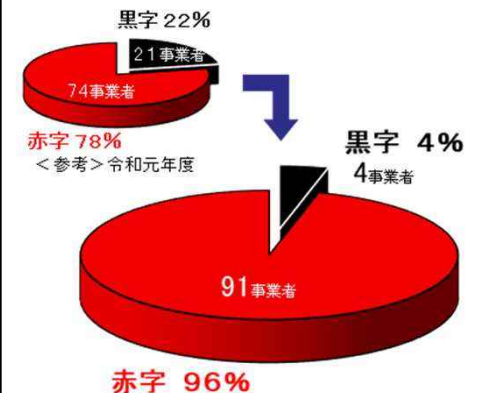


※鉄道局調べ(令和3年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

※割合は不明分を除く
※トンネル・橋りよの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

経常収支

令和3年度(鉄軌道事業)



※鉄道局調べ(令和3年度実績) 地域鉄道事業者(95社)

地域鉄道等に対する支援の概要

1. 安全輸送の確保

■ 鉄道施設総合安全対策事業費補助金【公共】
《 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【非公共】
《 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 》

○ 安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等に対し、支援を行う。

○ 補助率 国:1/3、1/2



3. 利便性の向上

■ 幹線鉄道等活性化事業費補助【公共】
《 地域公共交通計画事業（コミュニティ・レール） 》

○ 潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、利用者の利便性向上を図るための施設の整備に対し、支援を行う。

○ 補助率 国:1/3 地方:1/3



2. 移動の利便性向上・利用環境の改善

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金【非公共】
（令和5年度より「ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金」）

○ 訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上や利用環境の改善を促進するため、LRTシステムの整備やICカードの導入、鉄軌道車両設備の整備等に対し、支援を行う。 ○ 補助率 国:1/3、1/2

《 インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業 》

(例)



車両の更新



車内案内表示の多言語化



車体の行先表示の多言語化

《 交通サービス利便向上促進事業 》

(例)



全国共通ICカードの導入



低床式車両(LRV)導入



停留施設の整備

■ 公共交通利用環境の革新等【非公共】 ※ 国際観光旅客税財源

○ 空港等から訪日外国人旅行者の特に多い地域への公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人ニーズの高い下記①～⑤のうち3つ以上とセットで整備する場合に、ICカード、LRT整備等に対し、支援を行う。 ※ R4補正予算では、上記の訪日外国人予算で措置

○ 補助率 国:1/3、1/2



観光列車
サイクルトレイン

※ 一部整備済みの場合も含む



①多言語対応



③洋式トイレ



②無料Wi-Fi

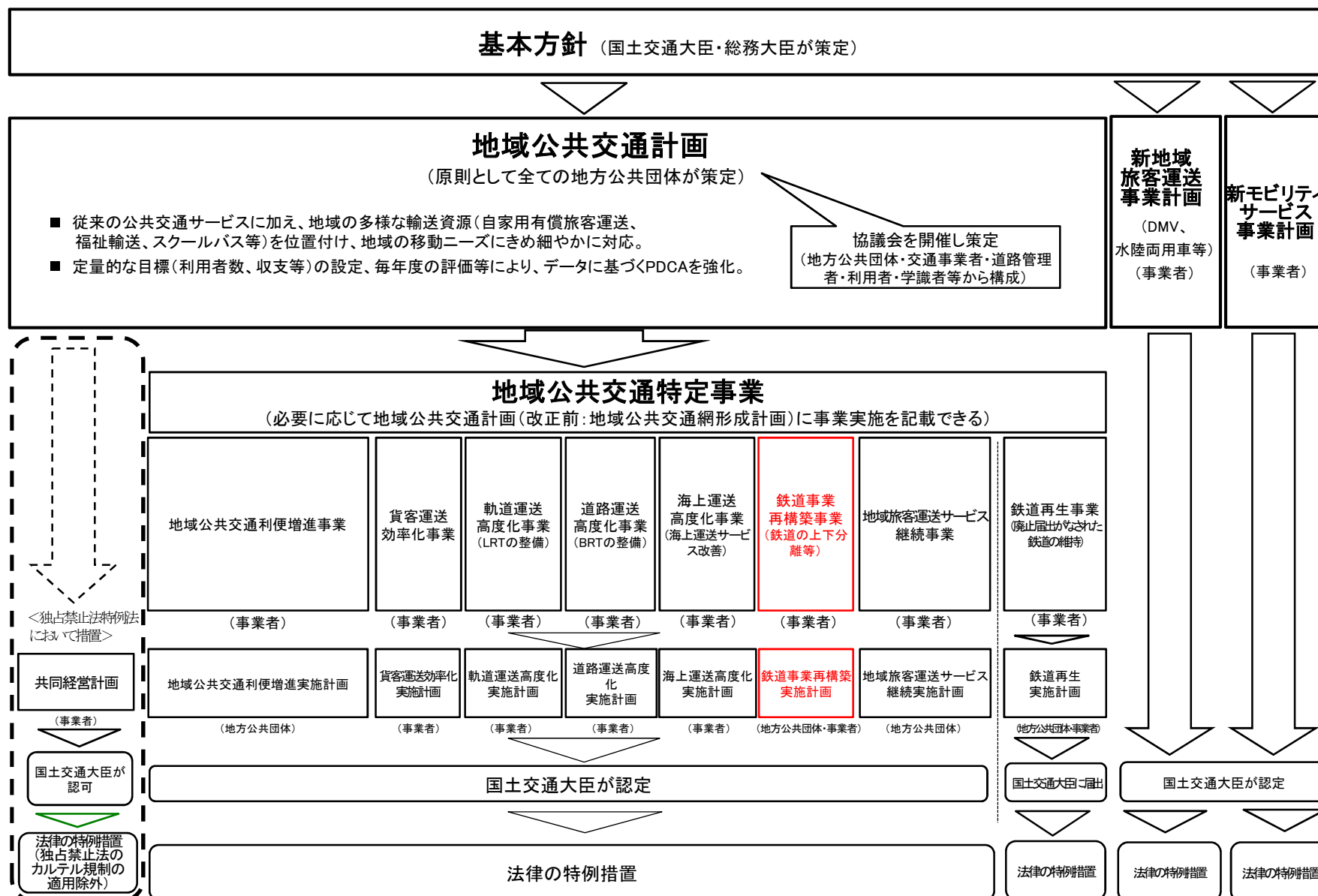


④キャッシュレス

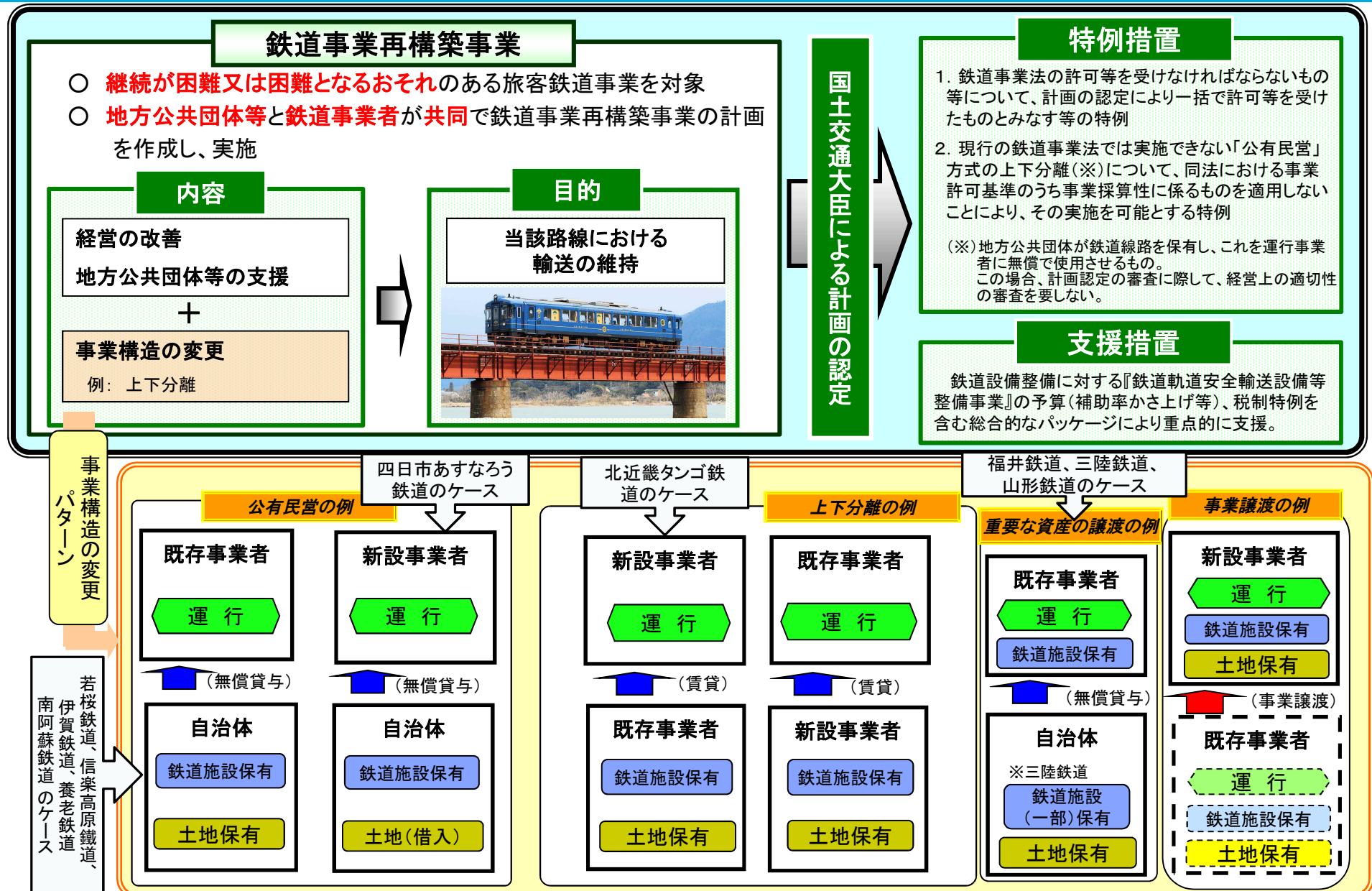


⑤感染症拡大防止対策

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム



鉄道事業再構築事業の概要



鉄道事業再構築事業一覧

No	鉄道事業者		事業構造の変更内容	実施計画期間	
	実施前	実施後			
1	第一種: 福井鉄道	第一種: 福井鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・福井鉄道が鉄道用地を福井市、鯖江市、越前市に有償譲渡。 → 福井鉄道へ無償貸付。		H21.3~H30.3 (10年間)
2	第一種: 若桜鉄道	第二種: 若桜鉄道 第三種: 若桜町、八頭町	【上下分離(公有民営)】 ・若桜鉄道が鉄道用地・鉄道施設を若桜町、八頭町へ無償譲渡(H28より車両も含む)。 → 若桜鉄道へ無償貸付。		H21.4~H31.3 (10年間)
3	第一種: 三陸鉄道	第一種: 三陸鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・三陸鉄道が鉄道用地を沿線8市町村(※)に無償譲渡。 → 三陸鉄道へ無償貸付(変更後は、震災から復旧した施設等も含む)。 (※)久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市	当初	H21.12~H26.3(5年間)
				変更	H21.12~H31.3(10年間)
4	第一種: 信楽高原鐵道	第二種: 信楽高原鐵道 第三種: 甲賀市	【上下分離(公有民営)】 ・信楽高原鐵道が鉄道用地・鉄道施設・車両を甲賀市へ無償譲渡。 → 信楽高原鐵道へ無償貸付。		H25.4~R5.3 (10年間)
5	第一種: 北近畿タンゴ鐵道	第二種: WILLER TRAINS 第三種: 北近畿タンゴ鐵道	【上下分離(民営分離)】 ・運行主体としてWILLER TRAINSを設立。 ・北近畿タンゴ鐵道が鉄道用地・鉄道施設・車両を保有。 → WILLER TRAINSへ有償貸付。		H27.4~R7.3 (10年間)
6	第一種: 近鉄 (内部・八王子線)	第二種: 四日市あすなろう鐵道 第三種: 四日市市	【上下分離(公有民営)】 ・運行主体として四日市あすなろう鐵道を設立。 ・近鉄(内部・八王子線)が四日市市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。 → 四日市あすなろう鐵道へ無償貸付。		H27.4~R7.3 (10年間)
7	第一種: 山形鐵道	第一種: 山形鐵道	【重要な資産の譲渡】 ・山形鐵道が鉄道用地を長井市、南陽市、白鷹町、川西町に無償譲渡。 → 山形鐵道へ無償貸付。		H28.12~R3.3 (5年間)
8	第二種: 伊賀鐵道 第三種: 近鉄(伊賀線)	第二種: 伊賀鐵道 第三種: 伊賀市	【上下分離(公有民営)】 ・近鉄(伊賀線)が伊賀市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。 → 伊賀市が伊賀鐵道へ無償貸付。		H29.4~R9.3 (10年間)
9	第二種: 養老鐵道 第三種: 近鉄(養老線)	第二種: 養老鐵道 第三種: (一社)養老線管理機構	【上下分離(公有民営)】 ・施設保有主体として沿線7市町(大垣市、桑名市、津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町)が養老線管理機構を設立。 ・近鉄(養老線)が養老線管理機構へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を有償(公租公課相当)で貸付。 → 養老線管理機構が養老鐵道へ無償貸付。		H30.1~R9.3 (10年間)
10	第一種: JR東日本 (山田線: 宮古~釜石間)	第一種: 三陸鐵道 (※移管後はリアス線)	【事業の実施主体の変更】 ・リアス線の運営に必要な鉄道施設・鉄道用地をJR東日本からリアス線沿線4市町(宮古市、山田町、大槌町、釜石市)に無償譲渡。 → 三陸鐵道へ無償で譲渡・貸付。 リアス線と一体的に運営がなされる南北リアス線も含めた計画として認定		H31.3~R11.3 (10年間)
11	第二種: 南阿蘇鐵道	第三種: 南阿蘇鐵道管理機構	【上下分離(公有民営)】 ・施設保有主体として沿線3自治体(熊本県、高森町、南阿蘇村)が南阿蘇鐵道管理機構を設立。 ・南阿蘇鐵道が南阿蘇鐵道管理機構へ鉄道施設・車両・鉄道用地を無償譲渡。 → 南阿蘇鐵道管理機構が南阿蘇鐵道へ無償貸付。		R5.4.1~R15.3.31 (10年間)

鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例(中小民鉄・三セク)①

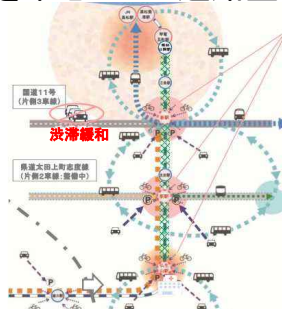
新駅の設置と一体的に「交通結節点としての整備」・「アクセス向上のための整備」を実施

駅前広場の整備(高松琴平電気鉄道・伏石^{ふせいし}駅)



駅前広場の整備に伴い、バスターミナルとしての活用、バス路線再編(ダイヤ改正、経路変更等)

駅を中心とした道路整備(高松琴平電気鉄道)



新駅を交通結節点として活用することにより、
 ・地域内交通の連携強化
 ・都市間交通との連携強化を図る。

既存バス路線の再編(高松琴平電気鉄道)

【再編前(現況)】



【再編後】



新駅(太田～仏生山駅間)にアクセスするバスのピーク時運行本数
21本/h

既存駅(太田駅)には駅前広場を整備するスペースがないため、新駅(伏石駅等)を整備することでターミナルとして活用できる駅前広場を整備。

これにより、交通結節点として複数バス路線の接続や渋滞緩和を実現。

新駅の設置と一体的に利便性向上のための施設整備を実施

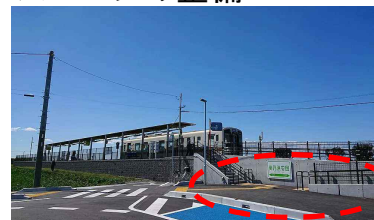
パーク&ライド駐車場の整備



JR可部線(可部駅)

駅前広場において、自家用車駐車スペースを整備

スロープの整備



ひたちなか海浜鉄道(美乃浜学園駅)



鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例(中小民鉄・三セク)②

- 南阿蘇鉄道は、再構築事業(上下分離)を実施の上、令和5年7月15日に全線運転再開
- 沿線自治体が連携し、トロッコ列車の運行等、利用促進のため観光を主とした取組を推進

路線図



経緯

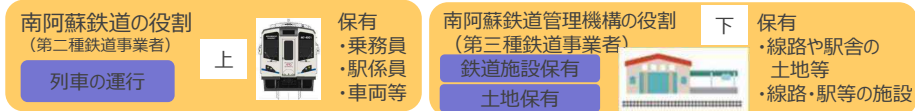
2016(平成28)年 4月
熊本地震により被災し運行休止

2022(令和4)年 4月
一般社団法人南阿蘇鉄道管理機構
設立(熊本県、高森町、南阿蘇村)

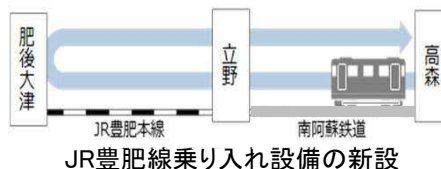
2023(令和5)年 3月
鉄道事業再構築実施計画認定

2023(令和5)年 7月
全線運転再開

上下分離スキーム



支援策



新型車両の導入



立野駅周辺整備事業



高森駅周辺整備事業

被災状況

被害状況



第一白川橋りょうの変形

復旧状況



犀角山トンネル



第一白川橋りょう

地域の取組



トロッコ列車ゆうすげ号

熊本県、高森町、南阿蘇村の沿線自治体と連携し、駅舎を活用した賑わいづくりを行うほか、トロッコ列車の運行を軸とした鉄道の観光資源化、熊本型観光Maas導入に向けた検討を行うなど、様々な利用促進の取組を実施している。

「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、遠距離逓減)
- 鉄道線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 (アポイントメント)
- 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

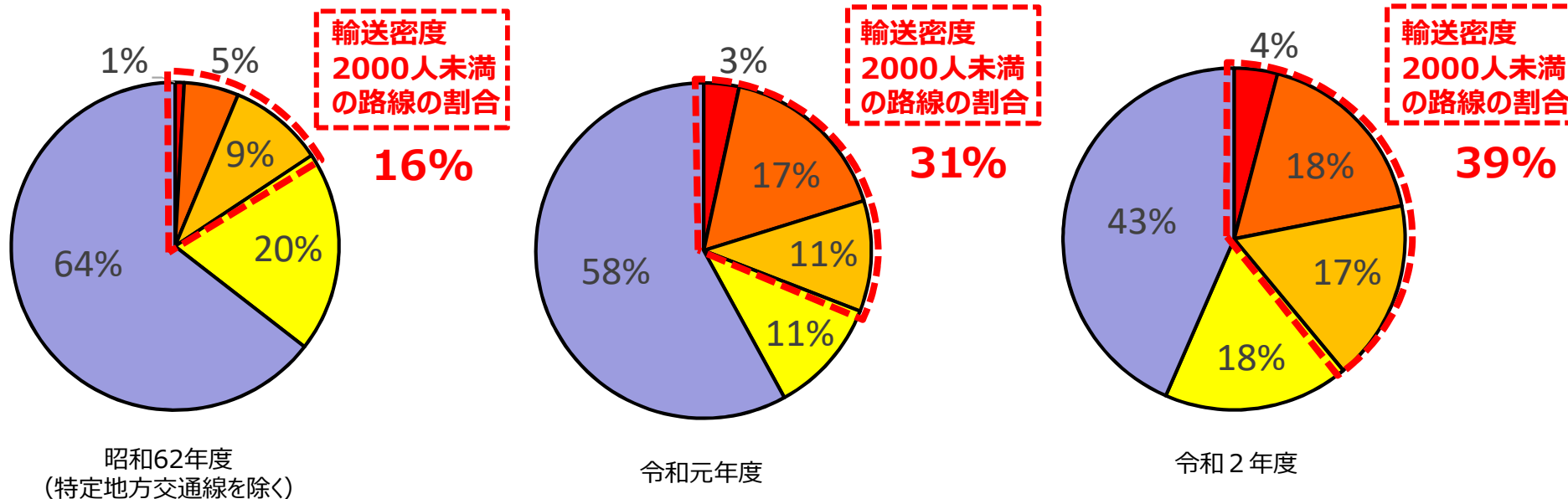
- 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて、現に営業する路線の適切な維持に努める
- 路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明
- 駅等の整備にあたっては、バリアフリー法の移動円滑化のため必要な措置を講ずるなど、利用者の利便の確保に配慮

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)

JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合

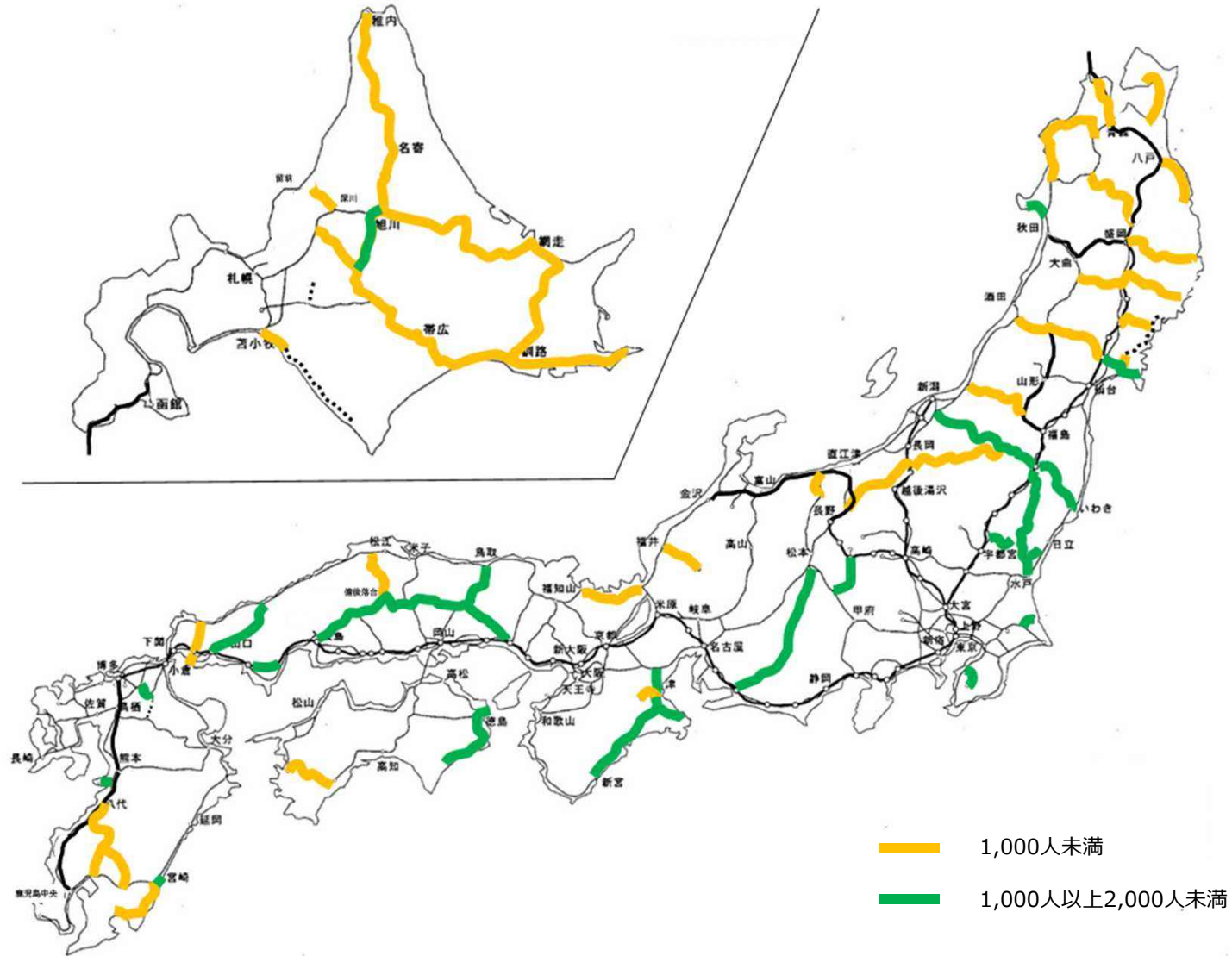


- ※営業キロベース（路線単位での計算）
- ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
- ※新幹線を除く
- ※輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員

凡例	輸送密度	昭和62年度 (特定地方交通線を除く)	令和元年度	令和2年度
■	200人未満	1%	3%	4%
■	200人～1,000人	5%	17%	18%
■	1,000人～2,000人	9%	11%	17%
■	2,000人～4,000人	20%	11%	18%
■	4,000人以上	64%	58%	43%

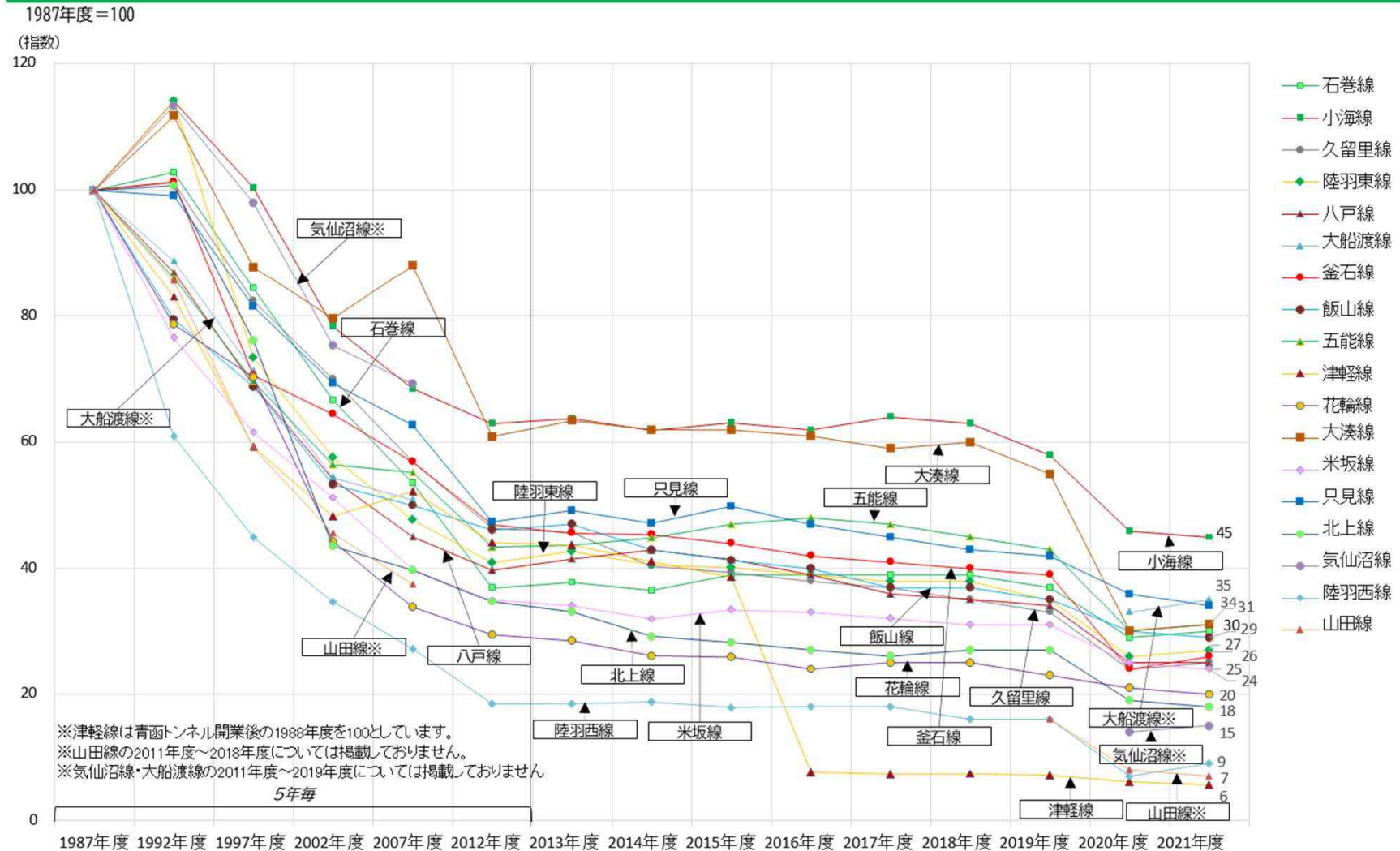
(100%) (100%) (100%) 18

JR旅客6社における路線別の輸送密度 ※令和元年度実績(会社別)



JR東日本 路線別平均通過人員推移グラフ

路線別平均通過人員の推移(在来線④)



※1987年度、1992年度、1997年度、2002年度、2007年度(5年毎)と2012～2021年度(直近10年度分)を掲載しています。

鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例(JR)①

JR姫新線では、自治体・JR・地元企業が連携して、新車導入、軌道強化、駅整備、駅周辺開発、利用促進に一体的に取り組んだことで、通勤需要等を取り込み利用者を大きく増加

○ 輸送改善事業(H18~H21) ※

目的
新車両導入による速達性・快適性の向上



効果
速達性の向上：姫路駅～上月駅間 **9分短縮**

(車両費)		(地上設備費)
JR 34億円	JR 10億円	自治体 35億円 県：23億円 地元市町：12億円
自治体 無利子貸付		

おおいち
姫新線 太市駅周辺整備 ※

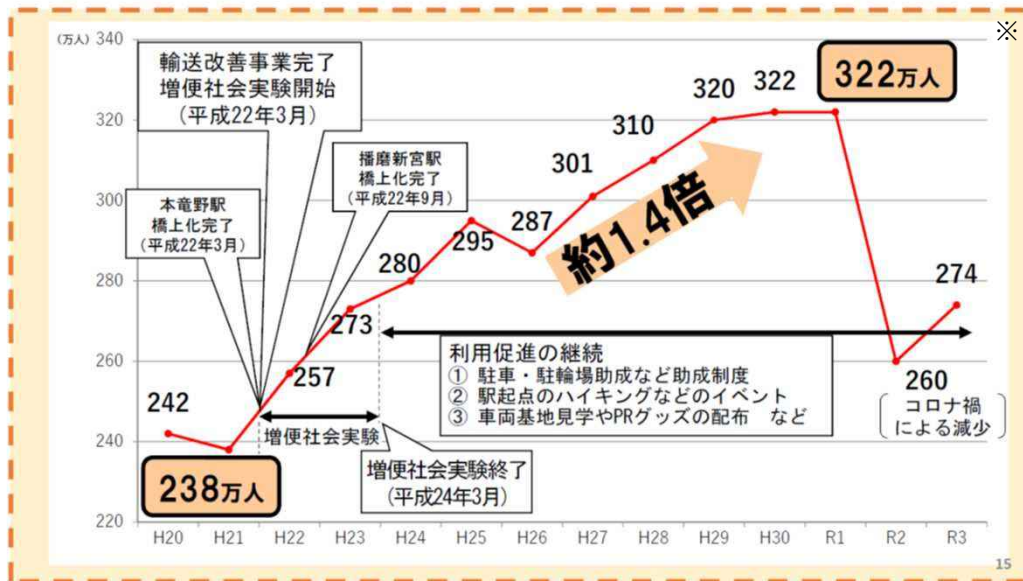
【事業経緯】
H27 地元が主体となり太市地区の将来像を検討
H28 まちづくり協議会の発足（連合自治会、市、JR等）
R2 賑わいづくりに向けた連携協定の締結（市、JR、民間企業、連合自治会）

【事業の概要】
① 新駅舎の完成(R3.3)
② 新社屋の完成(R3.10)
③ 駅前広場の完成(R4.3)

シンプルな新駅舎

凡例
— 事業区間
= 複線区間 (電化・高速化済)
— 単線区間

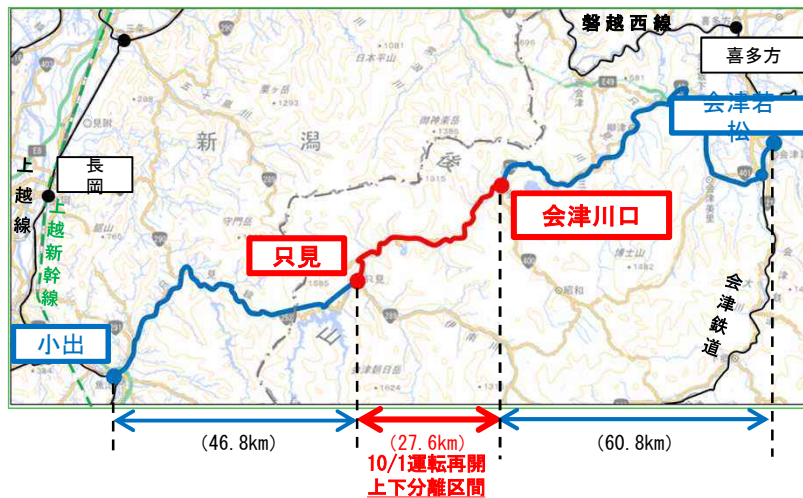



※ 令和4年6月24日 第1回 JRローカル線維持・利用促進検討協議会（兵庫県）資料より抜粋・加工

鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働事例(JR)②

- 被災した只見線は、只見～会津川口間を上下分離の上、令和4年10月1日に全線運転再開
- 只見線の利用促進のため、沿線自治体が連携し、観光を主とした取組を推進

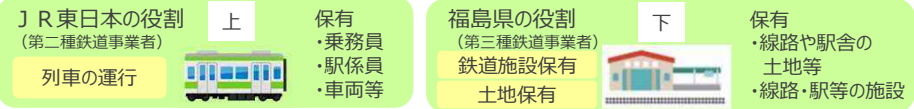
路線図



経緯

平成23年 7月 新潟・福島豪雨により被災
 平成29年 6月 福島県とJR東日本が、只見線(只見～会津川口間)に上下分離方式を導入し、鉄道で復旧することを合意
 平成30年 6月 復旧工事に着手(復旧費約91億円)
 (負担割合: 国1/3・県及び沿線市町村1/3・JR東1/3)
令和4年10月1日 全線運転再開

上下分離スキーム



地域の取組

福島県を含む沿線自治体により只見線利活用計画を策定し、只見線ポータルサイトの立ち上げや企画列車の運行など、全線再開にあわせて様々な利用促進の取組を実施している。



只見線利活用計画に基づくアクションプログラムの取組



只見線ポータルサイトによる広報



記念ロゴマーク



企画列車の運行、車内でのおもてなし



プロモーションの強化

2016年11月 JR北海道が単独維持困難線区を公表

2019年12月 新型コロナウイルス感染症の発生

2020年5月 JR九州が線区別収支を公表

(新型コロナウイルス感染症の影響により、JR・大手民鉄の令和2年度決算は連結ベースで全社で赤字となり合計で約1.5兆円の赤字となった。)

2021年8月 23道県知事による地方の鉄道ネットワークを守る緊急提言
(JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援など)

2022年2月 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 発足

2022年4月 JR西日本が線区別収支を公表

2022年5月 JR四国が線区別収支を公表

2022年7月 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 提言とりまとめ

JR東日本が線区別収支を公表

2023年2月 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 中間とりまとめ
(地域公共交通活性化再生法の計画制度をはじめ、今後の地域公共交通政策のあり方についての審議)

2023年4月 地域公共交通活性化再生法 改正

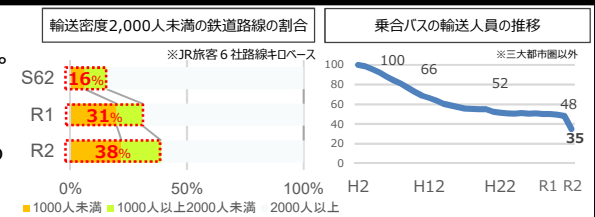
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

<令和5年法律第18号>

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**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**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「リ・デザイン」することが必要。



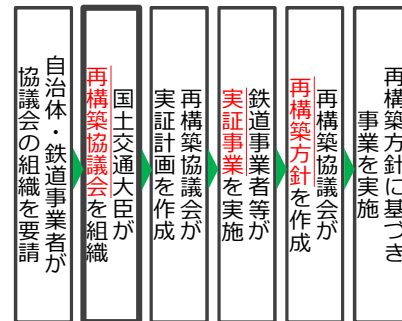
法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド**、**キャッシュレス決済**、**EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築
（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域公共交通活性化再生法】

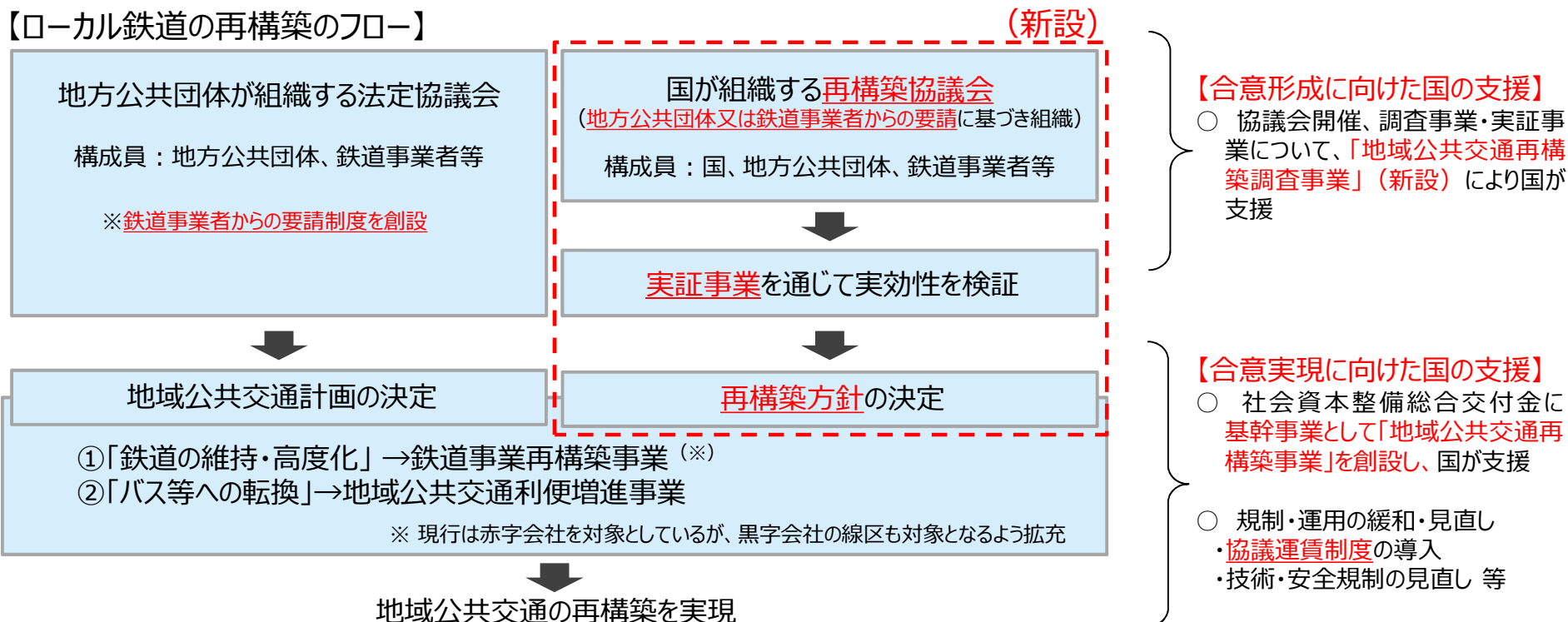
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

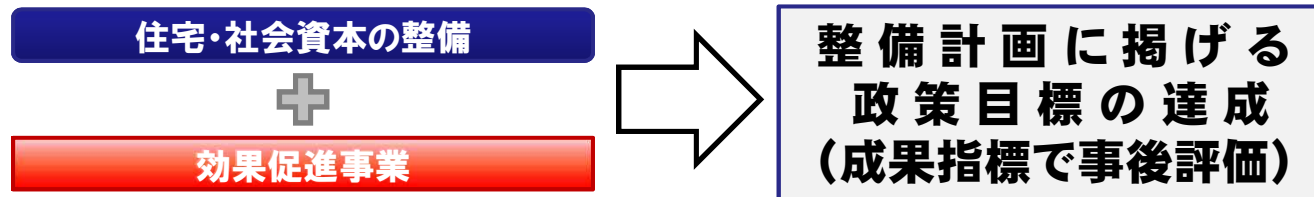
概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】



社会資本整備総合交付金の対象事業



住宅・社会資本の整備	効果促進事業
基幹事業	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路 ○ 下水道 ○ 住宅 ○ 港湾 ○ 海岸 ○ 住環境整備 ○ 河川 ○ 都市公園 ○ 地域公共交通再構築 <small>(※基幹事業の追加は創設以来初めて)</small> ○ 砂防 ○ 市街地 <small>(※都市・地域交通戦略推進事業を含む)</small> <p style="text-align: center;">等</p> <div style="border: 1px solid #0099cc; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>(社会資本整備総合交付金の例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 産業・観光振興等による活力ある地域の形成 ・ 民間投資を誘発する取組 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>例) 都市公園の整備</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>例) 港湾施設の整備</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>例) PFI等を活用した下水汚泥固形燃料化施設等の導入</p>  </div> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 計画の目標実現のため、基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務 ○ 全体事業費の2割目途 (社会資本整備総合交付金の例) <ul style="list-style-type: none"> ・ アーケードモールの設置・撤去 ・ 観光案内情報板の整備 ・ 社会実験(レンタサイクル、道路の歩行者優先化等) ・ 計画検討・策定(景観計画、住生活基本計画等) <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>例) 観光案内情報板の整備</p> </div>

※このほか、社会資本整備円滑化地籍整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化等を図る観点から行う地籍整備事業)等がある。

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き、**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%を目的）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※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



※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

新技術等を活用した今後のローカル鉄道の活性化方策①

1. 車両・軌道・信号等の低コスト化・効率化

■ 鉄道の自動運転

有識者検討会において、鉄道分野における生産性革命にも資する自動運転の導入について、安全性や利便性の維持・向上を図るための技術的要件を検討。特に、香椎線（JR九州）において、運転士以外の係員が前頭に乗務する自動運転の実現を目指し、実証運転を実施。



香椎線車両



自動運転の実証実験

■ 低コスト化・GXに対応する車両への転換

従来型気動車よりも軽量化され、構造がシンプルで機械的な要素が少ない、燃料電池鉄道車両等のモーターで駆動する車両等へ転換することにより、メンテナンス時の負担を軽減とコスト削減を図る。



旧国鉄型気動車



H100形「DECMO」
電気式気動車



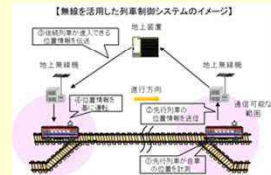
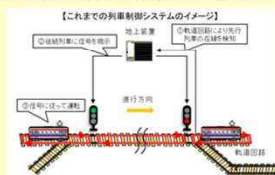
BEC819系「DENCHA」
蓄電池電車



FV-E991系「HYBARI」
水素ハイブリッド電車

■ 新たな信号システム（無線式列車制御）の導入

近年、無線通信技術が進化している中、地方鉄道向けに、こうした技術を活用した「無線式列車制御システム」の技術開発を実施。本システムにより、信号設備や踏切等の地上設備の削減にも寄与。



■ 車両の検査周期の延伸

車両の検査周期について、耐久性等の性能が基準期間以上に確保できることを証明する際、他の鉄道事業者が証明した機器と、構造上の相違や使用条件等の比較によることが可能。今後、車両の標準化が進めば、同等の車両を有する他社の結果を活用することで維持コストを削減。

■ メンテナンスの省力化・効率化

カメラを活用した鉄道施設等の状態監視及び車両モニタリングによるCBM（コンディション・ベース・メンテナンス）により、検査・修繕を行う職員を省力化・省人化。



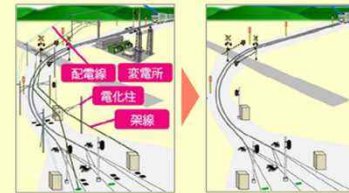
車両の状態監視（JR西日本HPより）



沿線の状態監視



また、設備の統廃合によるスリム化や地上設備の構造強化等により、保守量を削減。



例）架線レス化
電化区間における架線・電力設備等のスリム化
（第1回モビリティ検討会 JR 東日本資料から一部抜粋）



地域鉄道に適した
ロングレール軌道構造

■ 標準化車両の開発・共同購入・リース方式の導入

車両の標準化を進め、設計費用等のコストを削減。広く標準化車両が導入されれば、鉄道事業者同士の共同購入による更なるコスト削減や車両保有会社によるリース方式も追求。



■ 携帯電話の活用による通信設備の撤去 ※制度・運用の見直し

現在、駅や指令所等、保安上必要な箇所間では直通電話を設置することが求められており、専用のメタルケーブルや搬送装置を全線にわたって設置することが必要となっている。

保安通信設備に携帯電話網による通信を含めることで、固定設備を縮小し、維持管理・更新コストの軽減を図る。
※ 携帯電話の通信エリアの確保が必要

新技術等を活用した今後のローカル鉄道の活性化方策②

2. 利用者利便性の向上・利用促進

■ MaaS (Mobility as a Service) ・スマート化

MaaSやスマート化により、「安価で」「簡易に」移動できる環境を整備。

トヨタファイナンスサービス my route アプリ

チケットのQRコード化 (近鉄) クレジットカードのタッチ決済 (JR九州)

1. マルチモーダルルート検索 (乗換の順序を指定することで検索)
2. 予約・決済
3. 店舗・イベント情報検索

■ 駅のスマート化

駅係員がいない駅などに自動券売機、自動改札機、自動精算機、チャージ機、インターホンなどを設置し、利用者からの問い合わせなどを係員のいる駅から案内する、駅集中管理システムを導入。 (名古屋鉄道の例)



■ パターンダイヤ化

普通列車の発車時刻を概ね統一 (パターンダイヤ化) し、わかりやすく、利用しやすいダイヤに見直し。

JR四国：徳島線 (徳島～穴吹間)



■ 簡易な停留所の追加設置

簡易な停留所を駅間に追加設置し、利用機会を拡大。乗降客の有無に応じて停車できる自動運行システムを技術開発。 (福井鉄道の例)



■ 跨線橋の撤去と構内踏切化によるコスト削減、バリアフリー化 ※運用の見直し

対面駅において跨線橋の維持管理・更新費用を軽減するとともにバリアフリー化を実現するため、プラットフォーム間移動の安全が確認できたものについて、構内踏切化を検討。



■ 他線区の観光列車の導入

他の鉄道事業者が保有する観光列車を自社線区において運行。



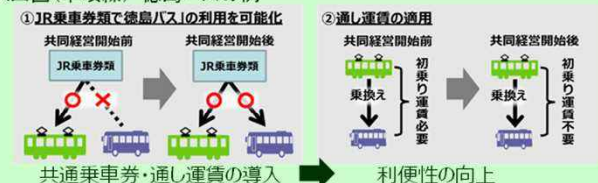
(東急(株)が運営する「THE ROYAL EXPRESS」がクルーズ・トレインとしてJR北海道内線区を走行)

3. 他の交通分野との連携

■ バスとの共同運行化・役割分担

独占禁止法特例法に基づく大臣認可を受け、鉄道とバスの間での共通運賃・通し運賃等を実施し、地域間移動の利便性向上を図る。

JR四国(牟岐線)・徳島バスの例



■ 貨客混載輸送

集配トラックを旅客列車や路面電車を活用した貨客混載輸送に転換。



新技術等を活用した今後のローカル鉄道の活性化方策③

4. 官民連携の推進

■ 地域全体で取り組む事業構造の改革

地域が創意工夫を活かし、事業者と一体となって鉄道の活用・利便性向上のための様々な施策を展開。

ふたたび、はじまる。
再会、只見線



2022.10.1
只見線全線運転再開



沿線の観光地とを結び
周遊バスの運行

自治体等が鉄道資産を分割保有

事業者の役割
(第二種鉄道事業者)

列車の運行



乗務員・駅係員・
車両等の保有

自治体の役割
(第三種鉄道事業者)

鉄道施設保有

土地保有

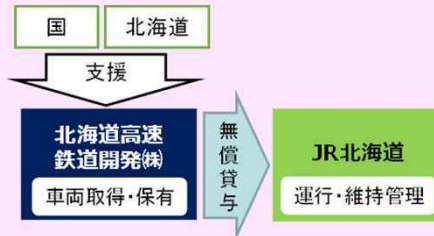


線路や駅舎の土地
線路・駅等の施設
の保有

■ 新造車両の導入促進

地域住民の生活路線における快適性向上や、観光列車やイベント列車の運行など、鉄道の利用を更に拡大する取組を戦略的に推進するため、観光列車等の取得に対し、国と地域が協力して支援する。

例) JR北海道における観光列車の導入(国と北海道が連携して支援)



【特急車両・ラベンダー編成】

■ 地域協議運賃の導入 ※第211回通常国会に関連法案を提出

利用者利便の向上につながる、交通モードの垣根を越えた交通事業者間の連携を後押しする観点から、地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度を構築。

■ 高速化

高速車両の走行が可能となるよう、インフラ設備を改良し、所要時間の短縮を実現。



JR西日本：山陰本線の一線スルー化



マクラギを木からコンクリートへ

■ バス等との乗り継ぎ利便性向上(対面乗り換え化等)

鉄道の乗降ホームから、直接バス等へ乗車が可能になることで、シームレスな交通体系が構築され、利用者の利便性が向上。

日田彦山線(JR九州)添田駅(イメージ)

気仙沼線・大船渡線(JR東日本) 鉄道⇄BRT



■ 外部資源を活用した駅の活性化

利用目的の異なる公共施設等と複合化し、多様なサービスを提供することで、利用者の利便性が向上するとともに、新たな需要を創出。

江見駅(JR東日本)
郵便局

湯浅駅(JR西日本)
町立図書館・地域交流センター

長井駅(山形鉄道)
長井市役所



■ まちづくりと連携した駅の新設・移設

新設：ひたちなか海浜鉄道
沿線の5小中学校統合に併せて、
新駅を設置し、利便性を向上。

移設：JR北海道・宗谷線
地元からの要望により、駅を高校付
近まで移設し、利便性が向上。



今後の進め方について

評価の考え方

- 地方部の鉄道の意義や役割は、単純に事業収支や輸送密度だけで判断できるものではなく、路線や地域の特性を踏まえ、丁寧に整理を行っていく必要がある。
- 他方、利用者の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道特性が十分発揮できていない地方部の鉄道が、引き続き本来期待された役割を発揮するためには、鉄道事業者と沿線自治体が連携・協働し、役割分担しながらその活性化を図っていくことが不可欠。とりわけ、地域のまちづくりや観光振興等の取り組みとの連携が鍵。
- これまで、累次の政策的対応を図ってきているが、現状ではそうした事例は限られているところ。

評価の進め方

- 国土交通省としては、今般の新しい法制度や財政支援の枠組みを十分に活用し、「官民連携の新しい事業モデル」の普及を目指していくこととしている。
- そのため、今般の政策評価においては、鉄道事業者、沿線自治体へのアンケート調査を実施し、以下の事例を収集、要因分析した上で、どうすれば官民連携の好事例を拡大していくことができるのか、今後の方策を整理していく。
 - ・ これまでに再構築事業の認定を受けた事例をはじめ、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働により地方部の鉄道の再生が図られた事例
 - ・ そうした連携・協働に至っていない、あるいはその効果が十分に発現していない事例

参考資料

検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎ 竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
 - ・ 板谷和也 流通経済大学経済学部教授
 - ・ 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
 - ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
 - ・ 宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
 - ・ 森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）
- ※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

<スケジュール>

- ・ 第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・ 第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・ 第3回：論点整理（4/18）
- ・ 第4回：とりまとめの方向性の議論（5/13）
- ・ 第5回：とりまとめ案の議論（7/25）

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要①

基本原則

- 危機的状況のローカル鉄道については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力。【A】

JR各社のローカル線

- JR各社は、JR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、「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」ことが前提。

【参考】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（平成13年11月7日 国土交通省告示）（抄）

- ・新会社は、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
- ・新会社は、現に営業している路線の全部又は一部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関係地方公共団体及び利害関係者に対して十分に説明するものとする。

※国土交通大臣は、JR会社法附則に基づき、会社に対し勧告・命令（違反した場合の罰則（過料）有り）が可能

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きJR各社による維持を強く期待。
- 以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が新たな協議の場（特定線区再構築協議会（仮称））を設置。【B】
 - ① 「再構築の必要性」：利便性及び持続可能性の回復に向けて公共交通の再構築に取り組む対策を講じることが必要。（輸送密度が1,000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けて判断。ただし「基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」は対象外。）
 - ② 「広域的調整の必要性」：上記の基本原則がうまく機能せず、広域的な調整が必要であることを関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて判断。

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要②

再構築のポイント

- ・国が関係自治体や鉄道事業者の意見を聞かずに、一方的に協議の場を立ち上げることはない。
- ・協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議。
- ・一定の輸送需要を下回っているという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見て行く必要。
- ・「実証事業」の実施を通じて、対策の検証と関係者の合意形成を後押し。
- ・鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、BRTやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保。
- ・関係者間の合意に基づき、新たな輸送手段への転換を含め、JR各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。

