

2025 年 10 月 9 日
一般財団法人運輸総合研究所

「地域交通制度の革新の実行を求める要請」を 石破内閣総理大臣へ 10/9 に提出しました

～緊急提言の早期立法化に向けて～

一般財団法人運輸総合研究所（会長：宿利 正史、事務所：東京都港区）は、2025 年 10 月 9 日（木）に、2025 年 6 月 30 日（月）に公表しました緊急提言「地域交通制度の革新案」を具体化・実現するため、次期通常国会での立法化について、石破茂 内閣総理大臣に要請文（別紙 1）を提出しました。

首相官邸において、運輸総合研究所 宿利正史 会長、両備グループ 小嶋光信 代表、運輸総合研究所 城福健陽 特任研究員（元京都府副知事）の 3 名が、石破首相に要請文と緊急提言を手交し、その必要性等の説明を行いました。今回の要請は、2025 年 9 月 22 日（月）に行った中野洋昌 国土交通大臣への要請文提出に続き、緊急提言の早期立法化を求めるためのものです。

運輸総合研究所では、引き続き、法改正を含めた地域交通制度の革新が早期に実現するよう、関係各方面に働きかけて参ります。

○緊急提言について（ポイント版は別紙 2）

「地域交通制度の革新案 【緊急提言】 」

公表日 ：2025 年 6 月 30 日（月）

掲載場所：運輸総合研究所 WEB サイト

<https://www.jttri.or.jp/news/2025/20250630003061.html>



運輸総合研究所は日本財団の助成を受けて活動を行っております。 Supported by  日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

本件プレスリリースは、国土交通記者会、交通運輸記者会、建設専門紙記者会にお届けしています。

【お問い合わせ】

一般財団法人運輸総合研究所

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 3-18-19（UD 神谷町ビル）

TEL ：03-5470-8415 FAX：03-5470-8401

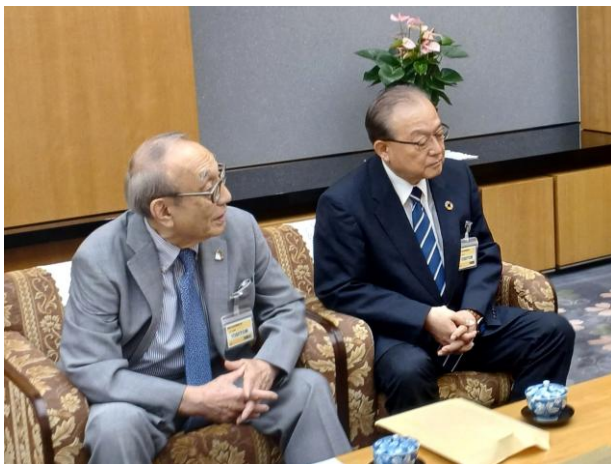
E-mail：prinfo@jttri.or.jp HP：https://www.jttri.or.jp/

担当：室井、伊達、福島

○要請文提出の様子



(写真左から) 両備グループ 小嶋光信代表、石破茂内閣総理大臣、
運輸総合研究所 宿利正史会長、同 城福健陽特任研究員



内閣総理大臣 石破 茂 様

地域交通制度の革新の実行を求める要請

地域交通を巡る状況は、言うまでもなく長期にわたる厳しい状況にあり、国においても法改正や予算措置など様々な施策を講じられているところである。

しかしながら、交通事業者の経営悪化は長期化しており、さらに運転士等不足は今後一層深刻化し、負のスパイラルに陥り、令和5年度には年間約2500キロものバス路線の廃止をはじめ減便・休止でサービスが縮小するなど地域交通事業の存立自体が困難な状況であり、持続可能な社会の実現の観点でも危機的状況にある。

また、コロナ禍の影響で移動需要は以前の水準に戻らず、この状況に追い打ちをかけている。

このような現状を打破するためには現行の法律・予算措置等の地域交通制度による対応は限界であり、抜本的な革新が喫緊に必要である。

このため、運輸総合研究所において令和5年の提言を含め約3年間にわたり交通事業者、有識者、行政関係者と議論を行い、今般、以下に掲げる事項を含め27の事項を内容とする地域交通制度の革新案の緊急提言をとりまとめた。

(※地域交通：地域における自動車交通、鉄軌道、海上交通等)

【地域交通制度の革新案（抄）】

○法律で定めることが必要な考え方と主要事項

1. 競争を前提とする現行の制度から、共創・協調により、利用者利益・利便の確保の観点及び健全な地域交通事業存立の観点の双方を実現するために必要不可欠な制度に転換すること。
2. 地域交通は、公共財であり、社会資本であること。
3. 地域交通の確保責任主体は自治体であること。
4. 国・自治体の公的負担の根拠は、支援（補助）ではなく、委託への対価であること。
5. 道路を活用した人の輸送に係るサービスを継続提供する事業は、全て自動車交通事業（仮称）として、シンプルで明快な事業制度に再整理すること。

等、詳細については、別添のとおり。

以上、次期通常国会において、この緊急提言の具体化・実現のための立法化を要請する。

令和7年10月9日

一般財団法人運輸総合研究所会長	宿利 正史
関西大学経済学部教授	宇都宮 浄人
広島電鉄株式会社代表取締役社長	仮井 康裕
両備グループ代表	小嶋 光信
名古屋大学大学院法学研究科教授	林 秀弥
株式会社みちのりホールディングス取締役会長	松本 順
西日本鉄道株式会社代表取締役 副社長執行役員	
自動車事業本部長	松本 義人
富山大学客員教授 前富山市長	森 雅志

地域交通の重要性

- 地域交通は、地球環境保全、国土強靱化、地方創生などの国家的課題、そして地域住民をはじめとする国民の生活の質(QOL)を向上させ、ウェル・ビーイングによる将来に向けた豊かな生活の実現などの国民的課題に貢献する「社会資本」であり、いわば「公共財」である。
- その地域交通を担う地域交通産業は、国家的・国民的・地域的に必要不可欠で重要な基盤産業である。

地域交通に関するこれまでの法制度改革

<運輸分野の需給調整規制廃止(1996(平成8)年:運輸省決定)
【競争により利用者利益の保護・利便増進】>

- ◆道路運送法 改正
 - ・貸切バス事業(2000(平成12)年施行)
 - ・乗合バス事業及びタクシー事業(2002(平成14)年施行)

人口減少等の
社会経済状況変化……

◆2006(平成18)年 道路運送法 改正(地域協議運賃・自家用有償旅客運送事業の創設等)

◆2007(平成19)年 地域公共交通活性化・再生法 制定

◆2013(平成25)年 交通政策基本法 制定

◆2014(平成26)年 地域公共交通活性化・再生法 改正

◆2020(令和2)年 地域公共交通活性化・再生法 改正

◆2023(令和5)年 地域公共交通活性化・再生法 改正

独占禁止法特例法 制定

競争から協調・共創へ

規制緩和から約四半世紀

社会経済状況の変化は止まらず……

地域交通産業の制度革新の必要性

制度革新を求める現場の声

- コロナ禍収束後も移動需要が以前まで戻らず、経営悪化が長期化。
- 2024年問題もあり運転手不足は今後一層深刻化。
- サービス縮小で国民の生活の質(QOL)は低下。ウェル・ビーイングによる豊かな生活が困難となり、持続可能な社会実現の観点でも危機的状況。

地域交通事業の存立自体が困難

【参考】(一財)地域公共交通総合研究所 第8回公共交通経営実態調査報告
(2025(令和7)年2月28日)における地域交通制度の革新の必要性について

経営を圧迫する要因(168社)	行政の支援や制度改善への期待(143社)
① 燃料高騰問題(37社・22%)	① 補助金・補助制度(30社・21%)
② 人手不足問題(31社・18%)	② 制度改善・規制緩和問題全般(26社・18%)
③ 人件費高騰問題(20社・12%)	③ 燃料費補助(25社・17%)
④ 利用者減少問題(20社・12%)	④ 人材確保対策(18社・13%)
⑤ 設備投資・修繕費の増加問題(17社・10%)	⑤ 車両購入・設備投資支援(15社・10%)

緊急提言！

地域交通制度の革新案

I. 目指すべき法制度のイメージ

国民の生活の質(QOL)向上の観点から、「需要」に対応する健全な事業の存立と、健全なサービスの確保・維持・継続等の「供給」を確保するため、「交通政策基本法」に基づき、道路運送、道路交通法、地域公共交通活性化・再生法をはじめ、地域交通に関するあらゆる法制度等の革新が必要。

II. 法律で定められることが必要な考え方(コンセプト)と事項(コンテンツ) 27項目

地域交通全般に共通の基本的な事項

- 地域交通が公共財であり、社会資本であること
- 地域交通の確保責任主体は自治体
- 法定協議会の設置及び法定計画策定の義務化
- 必要なサービス水準は国が交通政策基本計画等で明示
- 事業開始の許認可は法定協議会の合意を要件化
- 法定協議会の合意により手上げ方式で自治体が行うことも可能に

自動車交通事業の制度に関する事項

- 道路を活用した人の輸送に係るサービスを継続提供する事業はすべて自動車交通事業(仮称)(例:無償送迎、シェアサイクル、タクシーアプリ等も含め)
- シンプルで明快な事業制度に再整理

地域交通確保のための負担・財源等に関する事項

- 公的負担の根拠は支援(補助)ではなく、委託への対価
- 公的負担の法定協議会への一元交付化、地方交付税の地域交通充当額の明確化 等