

2025 年 6 月 30 日
一般財団法人運輸総合研究所

緊急提言発表「地域交通制度の革新案」

- 地域交通の主な担い手である民間企業は、厳しい経営状況に加えて、運転士などの不足が一層深刻化しています。地域交通事業の存立自体が困難となり、地方部のみならず都市部でもサービスを縮小している危機的状況です。
- この状況を食い止め、将来にわたってバスなどの地域交通サービスが確保・維持されるためには、法制度などの抜本的見直しによる地域交通制度の革新が喫緊に必要です。
- 運輸総合研究所は緊急提言を発表し、①地域交通確保の責任主体は自治体、②公的負担の根拠は支援（補助）ではなく委託への対価、などの考え方に基づく、法改正を含めた制度革新が早期に実現されるよう、国や自治体などに対して働きかけていきます。

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）では、「地域交通制度革新に関する検討委員会」（座長：屋井鉄雄 運輸総合研究所所長、東京科学大学特任教授）での議論をふまえ、地域交通の制度革新のため、27 の事項をはじめとする制度案を緊急提言としてとりまとめました。

本提言は、2023 年 9 月の「地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する検討委員会〈提言〉『～地域交通革新～』」において「引き続き、検討し、早急に具体化することが必要」とされた、地域交通産業の基盤強化・事業革新のためにめざすべき法制度等地域交通制度の革新案について、現状では地域交通事業の存在・存立自体が困難となり、持続可能な社会の実現が危機的な状況であることから、緊急に提言するものです。

1. 提言概要

「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>



○提言のポイントを、本プレスリリースの別紙にまとめています

- ・ **別紙 1** 地域交通制度の革新案【緊急提言】＜ポイント版＞
- ・ **別紙 2** 地域交通制度の革新案【緊急提言】＜概略版＞

その他の資料（①～③）は、上記の WEB サイトでご覧いただけます

- ・ ① 地域交通制度の革新案【緊急提言】＜全文＞
 - ② 別冊 1 地域交通確保・維持・改善のために法改正を待たずに対応すべき事項
 - ③ 別冊 2 提言事項と交通政策基本法との関係

（参考）本研究調査の経緯・成果は下記 URL 又は QR コードにてご覧いただけます。

<https://www.jttri.or.jp/research/transportation/local-transportation.html>



2. シンポジウムの開催について

5月28日にお知らせしました通り、7月7日（月）に、地域交通シンポジウム「緊急提言～地域交通制度の革新案～」を開催します。緊急提言をまとめた全国各地のバス等の交通事業者の委員がパネリストとして登壇し、地域交通の現場の視点から、制度の革新案について議論します。

○開催概要

地域交通シンポジウム「緊急提言～地域交通制度の革新案～」

日 時：2025年7月7日（月）13:30～16:30（開場 13:00）

会 場：イイノカンファレンスセンター Room A（東京メトロ各線 霞ヶ関駅 C4 出口直結）
及び オンライン配信（Zoom ウェビナー）

参加費：無料

申込み：下記 URL よりお申し込みください

<https://krs.bz/jterc/m/symposium250707>

*** 来場参加申込は、定員に達したため締め切りました**

*** オンライン配信視聴は直前まで受け付けております**



※6月30日現在、会場・オンラインを合わせて
1,000名を超えるお申込みをいただいております

○プログラム・登壇者のご紹介

別紙3 をご覧ください。

※ 来場取材される報道関係者は、上記リンク先の「申込み」フォームより、

「報道関係者（来場取材）」を選択し、登録をお願いします。

（WEB フォームでは7月4日（金）12時まで受け付けております）

※ 最新の情報は当研究所 HP（<https://www.jttri.or.jp/>）でご確認ください。

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 THE NIPPON
財団 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、建設専門誌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：坂本、伊達

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……

競争から協調・共創へ

- ◆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 独占禁止法特例法 制定
- ◆2023(令和5)年 地域公共交通活性化・再生法 改正

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

地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言(2023年(令和5年)9月)に基づく
「地域交通制度革新に関する検討委員会」〈提言〉

地域交通制度の革新案

【緊急提言】

<概略版>

2025年7月7日
運輸総合研究所

Supported by 日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

はじめに ～提言の概略～

- ◎ 本提言は、2023(令和5)年9月の「地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する検討委員会〈提言〉『～地域交通革新～』」において「引き続き、検討し、早急に具体化することが必要」とされた**地域交通産業の基盤強化・事業革新のためにめざすべき法制度等地域交通制度の革新案**について、現状では**地域交通事業の存在・存立自体が困難となり、持続可能な社会の実現が危機的な状況**であることから、**緊急に提言**するものである。
- ◎ 「地域交通制度革新に関する検討委員会」での議論をふまえ、バス・タクシー等の自動車交通分野、鉄道軌道分野、海上交通分野等の地域交通全般に共通の基本的事項、自動車交通分野の事業制度に関する事項、及び地域交通確保の負担・財源等に関する事項の、**27の事項をはじめとする制度案**について、地域交通の制度革新のためにとりまとめた。

「地域交通制度革新に関する検討委員会」委員名簿(敬称略・50音順)

委員	宇都宮 浄人	関西大学 経済学部 教授
委員	飯井 康裕	広島電鉄株式会社 代表取締役社長
委員	小嶋 光信	両備グループ代表兼CEO 一般財団法人 地域公共交通総合研究所 代表理事
委員	林 秀弥	名古屋大学大学院 法学研究科教授
委員	松本 順	株式会社 みちのりホールディングス 代表取締役 グループCEO
委員	松本 義人	西日本鉄道株式会社 専務執行役員 自動車事業本部長
委員	森 雅志	富山大学 客員教授
委員	宿利 正史	一般財団法人 運輸総合研究所 会長
委員	上原 淳	一般財団法人 運輸総合研究所 理事長
委員(座長)	屋井 鉄雄	一般財団法人 運輸総合研究所 所長 東京科学大学 特命教授・名誉教授
委員	奥田 哲也	一般財団法人 運輸総合研究所 専務理事 ワシントン国際問題研究所長・アセアン・インド地域事務所長
委員	金山 洋一	一般財団法人 運輸総合研究所 主席研究員 研究統括 富山大学 学術研究部 都市デザイン学系 特別研究教授
委員	藤崎 耕一	一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員・研究統括
委員	城福 健陽	元京都府副知事 一般財団法人 運輸総合研究所 特任研究員

I. 地域交通産業の重要性

1. 地域交通の国家的・国民的・地域的重要性

(地域交通の国家的重要性)

- 地域交通は、カーボンニュートラルの実現等の地球規模での環境問題、近年頻発する大規模台風・震災等の激甚災害や、国家・経済安全保障に対応する国の強靱性の向上、地方創生・分散型国土づくりなどの国家的課題に貢献する重要な社会基盤である。

(地域交通の国民的重要性)

- モータリゼーションの進展による都市部等での慢性的な道路渋滞や交通事故などへの対応を含めて、国民のウェル・ビーイングによる豊かな生活の実現などの国民的課題に貢献する重要な社会基盤である。

(地域交通の地域社会における重要性)

- 地域住民の通勤・通学、通院等の日常生活や経済活動の基盤であるとともに、地域住民のウェル・ビーイングを実現し、シビックプライドを向上させるまちづくりの重要なツールであり、地域の魅力・地域力による定住移住にも貢献する地域社会の維持・存続に必要不可欠な重要な社会基盤である。
- 地域産業を支えるのみならず、観光等の地域交流などを支える地域経済活性化に貢献するとともに、それ自体が地域の重要産業でもある、地域の重要な社会基盤である。
- 地域に必要な不可欠で重要な社会基盤である地域交通が、より利便性の高いサービスを提供することは、高齢者の健康生活をはじめとする地域の生活の質(QOL)の向上をもたらすのみならず、移動機会の拡大による生活・経済活動の活発化につながり、まちの活性化で地域の価値を向上させ、結果的に自治体の財政にも貢献する等、地域全体の発展という循環を創出する。この循環により、さらなる地域交通の改善も可能となり、それが地域全体の発展につながる、という正のスパイラルが生み出され、地域の発展により、ひいては国家の発展に資する重要な社会基盤である。

2

I. 地域交通産業の重要性

(地域交通は公共財)

- 以上から、地域交通は国家的・国民的・地域的課題に貢献する重要な社会基盤のソフトの社会資本であり、公共財である。

※公共財：社会全体の共通の利益・幸福の実現のために国民に等しく提供されるサービスであって、国民の生活・経済を支え、国や地域社会存続のために必要な基盤となる財(サービスを含む。)であることを表す。《令和5年提言に基づく定義》

2. 地域交通産業の国家的・国民的・地域的重要性

- (1)のとおり、国家的・国民的・地域的に重要な社会基盤であり、公共財である地域交通は、我が国においては、基本的には民間企業にゆだねられている社会資本である。
- 従って、重要な社会資本であり公共財である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。

3

Ⅱ. 地域交通産業の法制度革新の喫緊の必要性及びその社会的背景

〈運輸分野の需給調整規制廃止(1996(平成8)年:運輸省決定)〉

【競争により利用者の利益の保護及び利便の増進を図る。】

◆道路運送法の改正

・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)

社会経済状況
の変化

- 高度経済成長から経済低迷
- 三大都市圏以外の地域から三大都市圏への人口移動
- 過疎地域(地域カテゴリーC地域)の拡大(地方部の疲弊)
- 少子高齢化の急速な進展
- 人口拡大から縮小へ
- 生産年齢人口の減少

民間交通事業者は人口減少等で採算が取れず長期にわたり赤字が拡大し、路線の廃止等も拡大

〈競争から協調・共創へ〉

【地域協議運賃・自家用有償旅客運送事業の創設等により、地域交通の利便性を向上する。】

◆道路運送法の改正(2006(平成18)年施行)

【連携と協働の推進により、個性豊かで活力に満ちた地域社会を実現する。】

◆地域公共交通活性化・再生法(2007(平成19)年制定)

(2014(平成26)年・2020(令和2)年、2023(令和5)年改正)

【交通は社会・経済活動基盤であることを明確化、機能の確保・向上の施策の推進を図る。】

◆交通政策基本法(2013(平成25)年制定)

【地域交通等国民生活・経済活動の基盤事業の経営力の強化・生産性の向上等により、サービスの提供の維持を図ることで、地域住民の生活の向上を図り、その利益を確保する。】

◆独占禁止法特例法(2020(令和2)年制定)

しかし……

4

Ⅱ. 地域交通産業の法制度革新の喫緊の必要性及びその社会的背景

【地域交通の危機的状況】

- 人口減少等で長期にわたり赤字が拡大、路線の廃止等も拡大
- コロナ禍収束後も移動需要は以前の水準に戻らず、影響は長期化
- 特に運転士等不足は「2024年問題」もあり、今後一層深刻化

地域交通事業の存立自体が厳しい現状

【規制緩和から約四半世紀】

- 地域交通は重要な社会基盤であり公共財であるにもかかわらず、我が国では主に民間企業がサービス提供を担うため、地域・国全体で見てもその認識は希薄
- 運転士等不足は今後も一層深刻化、資格制度、労働環境整備等を含め抜本的対応が必要
- 単に赤字補填を続けていくだけでは地域交通の確保は困難。現行制度での対応は既に限界

サービスの縮小等で地域・国民生活(QOL)の質は低下
ウェル・ビーイングによる豊かな生活の実現を困難にすることで
持続可能な社会の実現の観点でも危機的状況

【制度革新を求める現場の声】

【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)

- ① 燃料高騰問題(37社・22%)
- ② 人手不足問題(31社・18%)
- ③ 人件費高騰問題(20社・12%)
- ④ 利用者減少問題(20社・12%)
- ⑤ 設備投資・修繕費の増加問題(17社・10%)

行政の支援や制度改善への期待(143社)

- ① 補助金・補助制度(30社・21%)
- ② 制度改善・規制緩和問題全般(26社・18%)
- ③ 燃料費補助(25社・17%)
- ④ 人材確保対策(18社・13%)
- ⑤ 車両購入・設備投資支援(15社・10%)

そこで！

5

Ⅱ. 地域交通産業の法制度革新の喫緊の必要性及びその社会的背景



- 地域住民の生活の質(QOL)を向上させ、ウェル・ビーイングによる豊かな生活を実現させる交通サービスを提供・維持できる、コーポレートガバナンスを適正に行う**健全な地域交通事業者による健全な地域交通事業の存在自体が利用者の利益・利便の前提**。
- 地域特性等を勘案しつつ、地域交通の担い手の地域交通産業の事業構造を抜本的に変革し、基盤強化することで、地域交通産業の持続を可能とするとともに、その生産性の向上等によって魅力を高める。
- **カーボンニュートラル、国の強靱性向上、地方創生などの国家的課題、そして地域や国民のウェル・ビーイングによる豊かな生活の実現などの国民的課題**に対応し、地域の経済・社会を支え、**QOLを向上させるとともに、活力ある地域産業等の地域経済活動に貢献**することで、持続可能な社会を実現させる。



- 「**利用者の利益・利便**」が主目的の法制度から、競争から協調・共創への転換で、活力ある地域経済活動の実現は当然のこと、利用者・地域住民の利益・利便も含めたQOLを向上させる「需要」を充足し、さらなるQOLの向上を実現する健全な地域交通事業者によるサービス「供給」を可能とするため、**QOL向上の観点で潜在需要も含めた「需要」に確実に対応する健全な事業の存続自体と健全なサービスの確保・維持等の「供給」の確保を可能とする法制度等とすることが必要**。
- このため、公共政策及び産業政策として、「需要」の充足及び「供給」の確実な確保の双方を目的とする、「**需給最適実現**」の法制度等とするため、「**交通政策基本法**」に基づく法制度等**地域交通制度の革新が喫緊に必要**。

6

Ⅲ. 地域交通制度の革新に関連する現行法制度 (改正等の措置が想定される法律例)

地域交通に関する中核的法律	地域交通の重要性等を定める法律
交通政策基本法 道路運送法 道路運送車両法 道路交通法 独禁法特例法 地域公共交通活性化・再生法 バリアフリー法 交通安全対策基本法 自動車ターミナル法	社会基本整備重点計画法 (※鉄道のみ) 災害対策基本法 大規模地震対策特別措置法 都市再生特別措置法 中心市街地活性化法 地球温暖化対策推進法 都市の低炭素化促進法 観光立国推進基本法 観光圏整備法 国土強靱化基本法 武力攻撃事態関連2法 へき地教育振興法

○ 地域交通に関する法制度等制度の革新による地域交通産業の抜本的かつ包括的な基盤強化・事業革新には、交通政策の基本法である『**交通政策基本法**』に基づき、本提言の「Ⅳ. めざすべき法制度のあり方」及び「Ⅴ. 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)(案)」を具体化するため、**上に掲げる地域交通に関連する現行法制度全般について検討するのみならず、これら以外であっても関連する諸制度についても検討し、必要な措置を講じることが必要である**。

○ 具体的には、『**交通政策基本法**』に基づき、自動車交通の事業制度を定める『**道路運送法**』の**抜本的な見直し(※)**をはじめ、同法と密接な車両等について定める『**道路運送車両法**』及び運転免許等について定める『**道路交通法**』は当然のこと、自動車交通分野等の**地域交通を定める関連の諸法**について、本提言を具体化するための措置を、諸法の目的・関係性を的確に勘案・検討し、**必要な見直し等の措置を講じること**で、地域交通産業の基盤強化・事業革新のためにめざすべき法制度のあり方を具体化し、**地域交通の制度革新を実現することが必要である**。(※)抜本的見直し:検討による名称等含めた全面改正等も含めた措置も想定される。

○ 特に、「2024年問題」もあり、**今後一層深刻化する運転手不足の問題**については、上述の『**道路運送法**』や『**道路交通法**』等**地域交通関連の諸法の制度に止まることなく、福祉・労働環境等をはじめ、その対応に必要な幅広い制度の見直し等を行い、措置を講じることが必要である**。

7

Ⅳ. めざすべき法制度等制度の基本的なイメージ

- 自動車交通分野をはじめとする地域交通(※1)は国家的・国民的・地域的に必要不可欠で重要な社会・経済の基盤である社会資本であり、公共財である。
- 自動車交通分野等の地域交通を巡る社会経済状況は、自由な競争を通じて利用者の利益の保護及び利便の増進等を目的としている現行の道路運送法の施行以降も、長期にわたり厳しく、コロナ禍が追い打ちをかける等、サービスの提供を担うバス等の地域交通産業においては事業者の経営面及び運転士等の確保等労働面の双方が疲弊しており、現在においては、地域交通のサービスの存続自体、さらには、その担い手である地域交通事業者の存在・存立自体が困難な状況に陥っている。
- 特に、「2024年問題」等もあり、運転士等不足は今後一層の深刻化が見込まれる。
- これらにより、利用者をはじめとする地域住民など国民の生活の質(QOL)の低下をもたらし、ウェル・ビーイングによる豊かな生活の実現を困難にするものであり、持続可能な社会の実現の観点でも危機的な状況である。
- このような状況等を踏まえ、現行の道路運送法が目的とする安全の確保などの利用者の利益の保護・利便の増進に加え、利用者が不便を被ってはならないとする法の基本理念からも、めざすべき法制度等制度の基本的なイメージは以下のとおり。

(※1)地域交通:地域公共交通・活性化再生法(「地域交通法」以下同じ。)の自動車交通、海上交通、鉄道・軌道などの地域の移動サービスの総体(以下同じ。)

8

Ⅳ. めざすべき法制度等制度の基本的なイメージ

- ◆ 国民の生活の質(QOL)を向上させ、Ⅱ. 2. (1)の国家的課題への対応も含めウェル・ビーイングの豊かな生活とともに、地域産業・観光の振興等活力ある地域経済活動を実現するために必要である、潜在のものも含めた量・質の地域交通サービスの需要を確実に充足することが必要であることが法律の目的において明確に定められるとともに、法律に定める制度全般においてその趣旨が明確であること等、公共政策として重要な制度であることが明確であること。
- ◆ 当該需要サイドの観点に加え、その需要を充足する地域交通のサービスを提供する地域交通事業者の存在・存立自体が法の前提であること。
- ◆ 地域交通サービスの担い手は地域との共生をはじめとするコーポレートガバナンスを適正に行える健全な地域交通事業者であること。
- ◆ 健全な地域交通事業者の存立を可能とする地域交通事業の事業革新・基盤強化を図ること等、産業政策としての供給サイドの観点も、法律の目的において明確に定められるとともに、法律に定める制度全般においてその趣旨が明確であること等、産業政策として重要な制度であることが明確であること。

○以上のとおり、上述の需要サイドの観点及び供給サイドの観点の双方の目的を、実現する公共政策及び産業政策として重要かつ必要不可欠な法制度等制度であることが必要である。

9

Ⅳ. めざすべき法制度等制度の基本的なイメージ

- また、上述のとおり、自動車交通に関する現行法制度の制定以降における社会構造等の大きな変化及び運転士等不足は今後一層深刻化することが見込まれる現状においては、**自動車交通事業(※2)**、さらには、その担い手である**自動車交通事業者の存在・存立自体が、現行法制度等の制度によってでは困難な状況**となっている。
- このような状況を踏まえ、**上述の国民の生活の質(QOL)を向上させる需要に確実に対応することを可能とするためには、地域交通事業者・労働提供主体それぞれの観点から、地域の特性等(※3)及び運転士等不足に的確かつ柔軟に対応して、地域交通の維持・確保が可能となるような、シンプルで明快な自動車交通事業の基盤を、『交通政策基本法』に基づき、定める法制度等制度であることが必要**である。
- このためには、**国、市町村や都道府県の自治体、民間交通事業者の責任を明確に定めた上で、限られた人材・人手・車両等の資源や資金を、事業間や地域を超えて、柔軟に融通・活用することを可能とし、交通不便地域等においても、地域の総意による創意工夫により、地域交通事業を行うインセンティブも誘発するような法制度等制度であることが必要**である。
- さらには、**近年の激甚災害等の頻発等、災害・非常時の対応における役割の重要性及びコミュニティバス等の担い手としての重要性を踏まえ、現行法制度における貸切バスについても、既述の国民の生活の質(QOL)の向上面の需要サイドの観点及び供給サイドの観点の双方の目的を、実現する法制度等制度であることが必要**である。

(※2)自動車交通事業(仮)：地域交通事業のうち自動車を活用して人の輸送サービスを提供する事業(以下同じ。)

【※自動車交通事業の定義は、Ⅴ.の18.】

(※3)地域の特性等：提言における地域カテゴリー想定や、地域の自然状況、地理・地勢、社会経済状況、利用者ニーズ等

10

Ⅴ. 法律で定められることが必要な考え方と事項等の提案

- バス・タクシー等の自動車交通分野、鉄道軌道分野、海上交通分野等の地域交通全般に共通の事項及びバス・タクシー等の自動車交通分野の事業制度に関し、**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)等について、『27』の事項にとりまとめた。**

地域交通(※)全般に共通の基本的な事項

※現行のバス・タクシー・自家用有償旅客運送等自動車交通分野、鉄道軌道分野及び海上交通分野の地域経済・社会の基盤として地域交通法の法定計画に定める地域交通含め移動サービスの総体。

➡ 1.~17.

自動車交通事業の制度に関する事項

➡ 18.~23.

地域交通確保のための負担・財源等に関する事項

➡ 24.~27.

(注) 1. **各事項の[]は、当該事項の交通政策基本法の根拠条文番号。**

例：[6、9-1]は、第6条及び第9条第1項。

2. ◎は補足説明等。

11

地域交通全般に共通の基本的な事項

1. 本章の事項等地域交通の法制度等制度の革新のための措置は交通政策基本法に基づき措置であることが明確に定められていること。

12

2. 地域交通は、カーボンニュートラル等地球環境保全、震災対応等国土強靱化、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し、通勤・通学、通院等の国民の日常生活や、地域産業・観光振興等の活力ある地域経済活動、さらには地域間交流や災害時対応などを支え、持続可能な社会の実現に必要な国民の日常生活・社会生活・経済活動等の基盤である「社会資本」であり、国民の生活においていわば「公共財」ともいふべきものであることが定められていること。

[16、20、21、22、23、24、25、26]

◎ 「公共財」：『劇場、音楽堂等の活性化に関する法律（平成24年法律第49号）』前文に規程あり。

◎ 地域交通：IV. の地域交通法の海上交通、鉄道・軌道を含め地域の移動サービスの総体（自動車交通事業については、地域交通法に定めるもののほか、地域の観光・災害対応等に重要な役割を担う現行制度における貸切事業等も含む。以下同じ。）

13

3. 地域交通に対する『需要』とは、「潜在的な需要も含め、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・ビーイングによる豊かな生活を実現する等国民生活の安定向上、及び地域産業・観光等の振興による活力ある地域経済活動を実現する等国民経済の健全な発展に必要な水準の量・質での地域交通サービスの需要(※1)であることを、確実に広く社会の共通認識とすることが必要であることから、解釈運用ではなく、法律において入念・明確に定められていること。併せて、『潜在的な需要』等の需要には、持続可能な社会の実現に向けた、2. のカーボンニュートラルの地球環境保全、震災対応等の国土強靱化、地方創生・分散型国土づくりなどへの対応のための需要とともに、17. などによるカーボンニュートラルのためのマイカー利用からの転換やモビリティ・マネジメントにより創出される需要も含まれていることが、同様の理由により、法律において入念・明確に定められていること。

従って、『地域交通サービスの需要』とは、これらを踏まえて、8. により策定される地域公共交通計画(※2)等に定める地域の将来像を踏まえたものであることが必要であることが定められていること。

[16、20、21、22、23、24、25、26]

※1. 当該需要は、多様性を包摂した持続可能な社会の実現のための、バリアフリー・ユニバーサルデザイン等のだれもがバリアなく安全に移動する需要は当然の前提として含むものであり、以下同じ。

※2. 「地域公共交通計画」：地域交通法に基づく法定計画

◎ ウェル・ビーイング(Well-being)は、個人や社会の良い状態。健康と同じように日常生活の一要素であり、社会的、経済的、環境的な状況によって決定される。

◎ 地域交通の「需要」については、その充足の必要性が現行の交通政策基本法等においても、定められているが、地域交通の社会資本としての重要性等の明確化とともに、需要の具体内容についても、その重要性に鑑み、広く社会一般の共通認識とするため、解釈運用によるのではなく、法律において入念・明確に規定をすることが必要である。

14

4. 地域交通のサービスは、3.の地域交通の需要を、確実に充足する水準での量・質のもの(※)であることが必要であることが定められるとともに、このサービスは、地域との共生をはじめとするコーポレートガバナンスを適正に行える健全な地域交通事業者が提供することが必要であることが目的において定められていること。

[16、17の2、18、20、21、22]

※潜在的な需要の観点も踏まえた、3. の需要を充足するために必要な地域交通のサービスの量・質等の水準は、10. により、3. の考え方も含め、国が交通政策基本計画等において定め、明確に提示されることが必要。

◎ 『需要』は、3. に定義する需要であり、以下同じ。

◎ 3. 4. 5. を定めることで、需要サイドの観点及び供給サイドの観点の双方の目的を実現する、公共政策及び産業政策として重要かつ必要不可欠な法制度等であることが必要である。

15

5. 4. のためには、国民の地域交通に対する需要が多様化する状況においても、あらゆる地域で、それぞれの地域の自然的・経済的・社会的諸条件に即した日常生活・社会生活・経済活動及び地域交流・災害時対応の基盤としての社会資本であり公共財である地域交通に対する3.の需要が確実に充足されることが必要であることから、地域交通のサービスを安定的に確保・維持・提供することができる、健全な地域交通事業者の存在及び存立が法律の前提であることが目的において定められていること。

そして、当該健全な地域交通事業者の存在・存立、発展を可能とする事業の革新及び基盤強化のための制度を定めるものであることが目的において定められていること。

[16、17の2、18、20、21、22]

- ◎ 3. 4. 5. を定めることで、需要サイドの観点及び供給サイドの観点の双方の目的を実現する、公共政策及び産業政策として重要かつ必要不可欠な法制度等であることが必要である。
- ◎ 利用者をはじめとする地域住民・国民の生活の質(QOL)を向上等させる、安全・利便確保は当然の前提で、運転士等現場労働力の確保、生産性の向上、サービスの質・量の向上等を可能とする制度であること。
- ◎ 自治体の確保責任の下で、この5. の目的の確実な実現のためには、単なる既存事業者保護とならないよう、Ⅱ. 3. (2)も踏まえ19. の事業者の具備要件が定められていることが必要である。

16

6. 地域交通の国及び地域における重要性を明確化するため、地域交通は社会資本(※)であるとの定義をソフトの地域交通のみならずハードの社会基盤を定める、あらゆる法律及び自治体の総合計画等で具体化されること。

併せて、この重要性の具現化のための国と自治体間、さらに幅広い関係省庁間、自治体内部部局間の幅広い関係分野間の協働を義務化すること。

[6、12、24、25、26、27]

※地域交通は、自治体の確保責任のもと、具体的な便益(サービス)提供は自ら、あるいは民間等、最も効果的・効率的に便益を実現する主体が担う社会資本である。

- ◎ 地域交通は、持続可能な社会の実現に必要な社会資本であり、カーボンニュートラル等地球規模での環境問題対応、激甚災害等の災害対応や安全保障に関する国の強靱性の向上、国民の生活の質(QOL)の向上によるウェル・ビーイングの実現などに、必要不可欠な重要なツールであり、これらへの対応を含めた国・地域がめざす将来像を確実に実現するための、まちづくり・地域づくりの基本的かつ重要な社会資本であることから、Ⅲ. (参考)に掲げる関連する法律等においても、地域交通がこれらに対応する重要な社会資本であることが定義されることが必要である。
- ◎ 具体的には、交通政策基本法、社会資本整備重点計画法、災害対策基本法、地球温暖化対策推進法等社会基盤に関する法律(※)及び自治体の総合計画等において、地域交通法に基づく、地域公共交通の提供するサービスを含めた総体を、地域社会の基盤である社会資本として定められていること。
※他の法律例：武力攻撃事態関連2法、大規模地震対策特別措置法、国土強靱化基本法、都市の低炭素化促進法、中心市街地活性化法、都市再生特別措置法、へき地教育振興法等

(注)なお、各種の法定計画については、「計画策定等における地方分権改革の推進について(計画策定等における地方分権改革の推進について～効率的・効果的な計画行政に向けたナビゲーション・ガイド～ (令和5年3月31日閣議決定)」において、関連する既存の計画等の統廃合等について盛り込まれている。

17

7. ① 地域交通の確保責任主体は自治体であること。

② 自治体の確保責任の対象である地域交通とは、地域経済・社会の社会資本であり公共財として、地域交通計画等に定める地域の将来像を踏まえた3. の「需要」(※1. 2. 3)を充足する量・質の水準(※4)のものであることが、明確に定められていること。 [9-1, 32]

- ※1. 「需要」とは、潜在的な需要も含め、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・ビーイングによる豊かな生活を実現する等国民生活の安定向上、及び地域産業・観光等の振興による活力ある地域経済活動を実現する等国民経済の健全な発展に必要な水準の量・質での地域交通サービスの需要であること。【再掲】
- ※2. 当該需要は、多様性を包摂した持続可能な社会の実現のための、バリアフリー・ユニバーサルデザイン等のだれもがバリアなく安全に移動する需要は当然の前提として含むものである。【再掲】
- ※3. 潜在的な需要には、持続可能な社会の実現に向けた、2. のカーボンニュートラルの地球環境保全、震災対応等の国土強化、地方創生・分散型国土づくりなどへの対応のための需要とともに、17. などによるカーボンニュートラルのためのマイカー利用からの転換やモビリティ・マネジメントにより創出される需要も含まれていること。【再掲】
- ※4. 地域交通サービスの需要を充足するために必要な量・質等の水準は、10.により国が交通政策基本計画等において定め、明確に提示されること。

◎ 地域交通の第一義的な確保責任主体は市町村、市町村をまたがる広域交通等の場合は都道府県と定められていること。

18

8. ① 自治体の地域交通法(地域公共交通活性化・再生法)に定める法定協議会の設置及び法定計画(地域公共交通計画。以下同じ。)策定の義務化。併せて、地域交通に関する地域協議会の法定協議会への一元化が定められること。

② 自治体首長の法定協議会における総合調整権限及び地域交通サービス提供要請権限が定められていること。併せて、これらについての参加者の応諾義務が定められていること。

※自治体首長の総合調整権限等の根拠は、首長は住民の直接選挙で選ばれ、住民の代表者として、その信託に応え自治体を負担する責任を負っており、自治体を統括し、代表する責任者であることによる。

③ 地域交通に関する取組みは公的負担も含め地域住民の総意に基づくものであることを明確化するため、法定協議会の設置や法定計画の策定等について、地方議会の議決を経ること(※)等が、法律において明確に定められていること。

※現行においても地域交通に関する条例を定めることにより、法定協議会の設置、法定計画の策定等を行う自治体もある。

[9-1, 10, 12, 16, 32]

- ◎ 地域交通法の法定計画(「法定計画」)策定及び法定協議会(「法定協議会」)の設置が自治体の義務であることが定められていること、併せて、現行制度において、ガイドライン等運用で一元化が望ましいとされている各種の地域交通に関する地域の協議会の法定協議会への一元化が、法律で明確に定められることが必要である。
- ◎ 法定協議会の主宰者であり、地域交通の確保責任主体である自治体の首長は、住民の直接選挙で選ばれ、住民の代表者として、その信託に応え自治体を負担する責任を負っており、自治体を統括し、代表する責任者であることを正当な根拠として、首長に事業実施等に関する法定協議会の総合調整権限が付与され、また、首長の総合調整権限による措置への既存関係事業者の応諾義務が定められていることが必要である。
- ◎ さらに、地域で輸送を行う者に対して、地域交通サービスの提供を要請する権限が自治体の長について定められていることが必要である。

19

9. 法定協議会を地域交通に関する企画・基盤強化の専門機能を有する協同組織体(※)とすることが選択として可能となること、当該協同組織体を別途設けることも可能となること、及びその機能の発揮が確実に可能となる方策が定められていること。

法定協議会及び協同組織体の活動が地域の将来を見すえた取組みであること等について、地域の住民をはじめとする地域の関係者の判断に資するように情報が開示されること。

[9-1、10、12、16、32]

※協同組織体については、16. ①のとおり。

- ◎ 専門人材が常任する官民一体の組織として法定協議会を活用できるよう、選択として法定協議会が法律に基づく協同組織体として取組みが可能となる制度、別途協同組織体を設けることも可能であることが定められていることが必要である。
(なお、25. の現在の補助金の受け入れ等は現行の制度においても可能である。)
- ◎ 法定協議会及び協同組織体の議論・活動等取組みの見える化の措置が定められていることが必要である。

10. ①法定協議会が法定計画を定める等に当たって踏まえるべき、潜在的な需要の観点も踏まえた、3. の需要を充足するために必要な地域交通のサービスの量・質等の水準を、3. の考え方も含め、国が交通政策基本計画等において定め、明確に提示されること。

- ②交通政策基本計画等において国が提示する地域交通サービスの水準を踏まえ、法定協議会において各地域の地域交通サービス水準を確定することが必要であることが定められていること。

[16、17、17の2、18、20、22、23、26]

- ◎ 持続可能な社会の実現のための地域の社会・経済活動等を可能とするため、地域住民の生活の質(QOL)を向上させ、ウェル・ビーイングによる豊かな生活、活力ある地域経済等を実現するために必要な、3. の潜在的なものも含めた需要を充足する地域交通のサービスの量・質等の水準について、3. の考え方も含め国がサービスの品質、量、運賃等の水準を交通政策基本計画等、法律に基づき提示することが定められていることが必要である。
- ◎ 交通政策基本計画等における国の提示水準を踏まえ、法定協議会において各地域の地域交通サービス水準を確定することが定められていることが必要である。
- ◎ 当該サービス水準及びその実現は、25. により、地域交通確保責任主体である自治体の地域交通事業者への委託において明確化することが定められていること。(※25. を参照)

11. 自治体のまちづくりに関する計画(※)における法定計画の活用を義務化すること。

[9-1、20、22、23、24、25、26、27、32]

※まちづくりの計画:国の制度に基づくもの及び自治体が独自に定めるもの。

- ◎ 地域が望む将来のまちの姿からバックキャストで地域交通施策に取り組まれるよう、交通政策基本法第25条に基づき、都市・地域総合交通戦略推進事業等の自治体が国の方針に基づいて定める、あるいは自主的に定める中長期のまちづくりに関する計画には、法定計画を活用することを自治体の義務として定めることが必要である。

(注)(※)については、6. の(注)に同じ。

22

12. ①法定計画事業の確実かつ的確な実行(※1)のため、地域交通サービスの提供(地域交通事業)開始の13. の許認可に当たっては、法定協議会の合意を要件とする(クリームスキミング防止)等の明確かつ確実な措置が講じられていること。(※2)

※1. 25. の地域交通事業の自治体の委託に係る契約の確実な実行の担保措置としても、地域交通事業開始等の許認可に当たっては、法定協議会の合意が必要。

※2. 全ての自治体における法定計画策定までの間の暫定措置を含め講じることが必要。

- ②①の法定協議会の合意に当たっては、7. ②の地域交通計画等に定める地域の将来像を踏まえた3. の『需要』の充足に資するものであるか、雇用確保のための安定的経営基盤を有し、地域社会との共生の実行等が可能な19. の具備要件を備えた健全な地域交通事業者によるサービスであるか等について、法定計画との適合性の確認を行い、これらを満たす場合には、合意すべきことが定められていること。(健全な新規参入の不当な拒否の排除。)

※これにより、①の法定協議会の合意に当たって、必要となる場合の8. の自治体首長の総合調整権限等も、当然に②を踏まえて行われることとなる。

[5、9-1、10、12、16、21、27、32]

◎ 補足は次ページ参照。

23

- ◎ 法定計画の策定を全ての自治体において義務とするとともに、クリームスキミングの定義を見直すとともに、その防止を確実に行う等により当該法定計画を確実に実行するために、法定計画対象地域での地域交通のサービスの提供等を行う地域交通事業の開始等の許認可については、法定協議会の合意を要件とすることが必要である。
- ◎ また、法定計画を確実に実行するためには、25. の自治体と地域交通事業者との間の地域交通サービス提供の委託契約を確実に安定したものとするためにも、法定協議会の合意は必要である。
- ◎ 法定計画の策定が実現するまでの間においても、当面の措置として、法定協議会が想定する法定計画対象地域について、いわゆるクリームスキミング防止等の対応が可能となるよう措置されることが必要である。
- ◎ 地域交通サービスの提供開始の許認可に当たっては、7. ②の地域交通計画等に定める地域の将来像を踏まえた3. の「需要」に資するものであるか、雇用確保のための安定的経営基盤を有し、地域社会との共生の実行が可能な19. の具備要件を備えた健全な地域交通事業者によるサービスであるか等について、3. による法定計画との適合性の確認及び当該確認の結果を踏まえた法定協議会の合意が定められていることが必要である。
併せて、単なる既存事業者の保護等健全な新規参入の不当な拒否を排除するため、これらを満たす場合には、法定協議会は合意を行うべきことが定められていることが必要である。
(事業計画・運行計画の変更についても、同様の措置が定められていること。)
- ◎ 法定計画事業の確実実行を阻害する禁止行為事項や事業改善命令の対象となる事項を定める場合、地域の実情を考慮する観点、地域交通事業の健全な発達の阻害防止の観点等を定めるとともに、事業改善命令等の発令に当たっての法定協議会の発意及び協議等が定められていることが必要である。

13. ①自動車交通事業(※1)等地域交通事業の開始の許認可(安全確保・コンプライアンスの徹底関係は除く。)は、法定協議会の合意に基づき自治体が行うことができる選択制であること。(※2、※3)

- ※1. 自動車交通事業の定義は、18. のとおり。
- ※2. 自治体が法定協議会の合意に基づき、自動車交通事業の許認可を行うに当たっては、8. ③のとおり、地方議会の議決を経るものであることが適切である。
- ※3. 自動車交通事業のサービスが一市町村の範囲を超え複数市町村の区域を範囲とする場合や、県を跨る場合等の許認可の制度のあり方については、要検討。

②①の許認可に当たっては、12. ②の厳正な確認が行われることが定められていること。(国による許認可の場合も同じ。)

[9-1、12、32]

- ◎ 法定協議会の合意に基づき、自治体が自ら選択する場合、安全確保・コンプライアンスの徹底関係を除き、自動車交通事業等地域交通事業の開始の許認可を自治体が行うことができることが定められていることが必要である。(手上げ方式)
- ◎ 安全確保・コンプライアンスの徹底関係については、国が確認することとすることが必要である。

14. ①自動車交通事業等地域交通事業の運賃・料金は、②を前提に、柔軟に定めるものであることが明確に定められていること。

※実際の運賃・料金の設定については、15. によるものであること。

②地域交通の運賃・料金の水準は、地域交通が地域経済・社会の重要な社会資本であり公共財であることから、その確実な機能の発揮が必要であり、運転士等不足の問題も含めた労働力の確保や燃料費高騰、災害対応等の国家的問題への対応は常に必要であるため、人件費・燃油費等の適正かつ確実な確保が可能なコストを反映したものであること等の遵守すべき基本的なあり方が明確に定められるとともに、その実行が確実に確保されるための措置が明確に定められていること。

③なお、併せて、25. の自治体の委託に係る契約において、自治体が地域の社会資本で公共財としての地域交通について、その運賃・料金の水準を設定する場合であっても、自治体は、②の基本的な考え方によるコストを反映した対価を、実際の委託の対価として適正に支払わねばならないことが明確に定められるとともに、その実行が確実に確保されるための措置が明確に定められていること。

[21]

◎ 補足は次ページ参照。

◎ 地域交通は国家的・国民的・地域的に必要不可欠で重要な社会・経済の基盤である社会資本で公共財であることを踏まえ、今後一層深刻化する運転士等不足の問題も含めた労働力の確保や、燃料費高騰等の国家的問題への対応は常に必要であることから、人件費・燃油費等の適正かつ確実な確保が可能なコストを反映した運賃設定の必要性を、社会的共通認識とするとともに、その設定を実現するため、国が法律において、遵守すべき運賃・料金の水準の基本的な考え方を定めることが必要であるとともに、併せて、その実行が確実に確保されるための措置を定めることが必要である。

◎ 実際の運賃・料金は、この基本的なあり方を遵守した上で、地域の特性やMaaSのサービス概念進展に適時適切に対応できるよう、ダイナミック・プライシング、モードを跨るサブスクリプション等も含め、多様で柔軟なプライシングを可能とするよう、現行の国の許認可等の判断ではなく、15. により、法定協議会において柔軟に確定されるものであることが必要である。

◎ なお、25. の自治体と地域交通事業者との間における委託に係る契約において、自治体が地域の社会資本で公共財としての地域交通について、その運賃・料金の水準を設定する場合であっても、自治体は、②の基本的な考え方によるコストを反映した対価を、実際の委託の対価として適正に支払わねばならないことを、国が法律において明確に定めることが必要であるとともに、併せて、その実行が確実に確保されるための措置を明確に定めることが必要である。

15. ①自動車交通・海上交通・鉄道軌道等の地域交通事業の運賃は、国の判断による許認可に係るものでなく、法定協議会の判断により合意する②に基づく地域運賃であること。

②国は、法定協議会が合意に当たって踏まえるべき地域運賃のあり方について、14. を前提として、同種のサービスの同一地域・同一運賃の原則などを含め利用者にわかり良く、地域全体で整合ある運賃であること等の観点を、法律に基づき提示することが定められていること。

[18、21、24]

- ◎ 現行制度において地域の協議による届出となっているコミュニティバスと路線バスの運賃の整合、郊外でのサービスを主とする事業者が都市中心のサービスを主とする事業者とともに、都市部の需要の充足のためのサービスを行う場合の運賃の整合といった観点等も踏まえ、同種のサービスの同一地域・同一運賃の原則など、利用者にわかり良く、地域全体で整合ある運賃の実現のため、国が地域の運賃のあり方を提示するとともに、地域交通事業の運賃は、このあり方を踏まえた法定協議会の協議に基づく届出とすることが必要である。
- ◎ 14. を前提に、地域の特性やMaaSのサービス概念進展に適時適切に対応できるよう、ダイナミック・プライシング、地域交通の自動車交通、鉄道軌道分野、海上交通分野のモードを跨るサブスクリプション等も含め、多様で柔軟なプライシングが可能となる、地域の実情に迅速・確実に対応する制度とするためにも、8. による法定協議会における自治体の長の総合調整権限が定められていることは重要である。

28

16. 自動車交通事業(※1)等地域交通事業の事業革新及び基盤強化の方策として、以下のような事項が定められていること。

- ①法定協議会が地域交通に関する企画・基盤強化の専門機能を有する協同組織体とすることが選択として可能となること、当該協同組織体を別途設けることも可能となること、及びその機能の発揮が確実に可能となる方策。
- ②上下分離的運営について準公有(※2)等の多様な方策及びその実行のための特例措置等の明確な位置づけ。
- ③公営の地域交通事業の民営化の促進のための措置。
- ④協働・協業、集約・統合を円滑・迅速に実行可能とする措置(独禁法特例法の適用除外の恒常・一般化等)。
- ⑤鉄道施設・運輸施設整備支援機構の地域交通事業に係る車両・船舶等基盤施設保有及び労働環境改善や特定技能制度活用を含めた運転士等の確保支援をはじめとする地域交通への支援強化の措置。

[4、9-1、10、11、12、16、17、17の2、18、20、21、29、32]

※1. 自動車交通事業の定義は、18.

※2. 準公有：市町村等の基盤施設の保有負担として、基盤施設の全面的な公有が困難な際、交通事業者の保有のもと市町村等へリースする、あるいは、市町村が固定資産税の減免を図る等の措置も有効、また、事業の部分的な上下分離的運営なども含めた方式。【令和5年提言】

◎ 補足は次ページ参照。

29

- ◎ 法定計画の策定のみならず、地域交通全体でのサービス水準の確定、車両等基盤施設の保有、DX化等についても、対応する専門人材が常任する官民一体の協同組織体を、選択として、法定協議会を活用すること及び別途設けることで、組成することを可能とすることで、協同組織体が、一例として、例えば、欧州の運輸連合のような取組み等が可能となる制度、及びその選択が可能であることが定められていることが必要である。
- ◎ 自動車交通事業(例:バス、タクシー)等において、鉄道分野と同様、運行サービスの提供等は民営で行い、車両や車庫・営業所、停留所等の基盤施設の保有負担は市町村等が担う上下分離的運営(例:準公有等を含め。)を法定協議会が選択する場合、官民が協働で円滑・迅速に実現できる特例措置等が定められていることが必要である。
- ◎ 公営交通について、自動車交通事業の管理は、100%の受委託が可能とされることが必要である。
- ◎ 10年以内に廃止とされる時限立法である独占禁止法特例法について、恒久法化し、また、路線バスのみならず地域交通全体が対象化されることが必要である。
- ◎ 基盤強化の目的のため自動車交通事業をはじめとする地域交通事業の協業・集約が必要な場合、法定協議会の要請に基づき、自治体の長が協議を促す等の措置が定められていることが必要である。
- ◎ EV(電気自動車)やFCV(燃料電池自動車)バスの導入をはじめ車両・船舶等地域交通の基盤施設について、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」)が自治体との役割分担の上、基盤施設を保有し、事業主体にリースする仕組み等が導入されることが必要である。
- ◎ 機構の現行の船舶共有建造事業についても、自治体負担の場合の制度充実等が必要である。
- ◎ 「2024年問題」対応等のため、機構が重要な社会資本のエッセンシャル・ワーカーである運転士等確保のため、運転士等の労働環境の改善に資する投資支援や特定技能制度を活用した人材育成等による運転士等の派遣などの仕組み等の導入による運転士等の確保支援を行うことが必要である。

17. 地域交通の重要性の理解促進及び利用促進に関する国・自治体の啓発活動 (大規模プロモーション)の実施が制度化されていること。

[8-2、9、9-2、11、27、32]

- ◎ 地域交通は国家的・国民的・地域的に必要不可欠で重要な社会・経済の基盤である社会資本であり、公共財であることをはじめ、災害対応等も含め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・ビーイングによる豊かな生活を実現させるとともに、活力ある地域経済の実現に貢献することで持続可能な社会を実現するものである等の重要性や、現行の国の役割のみならず、地域住民をはじめとする国民の積極的利用など主体的役割及び必要性等について明確化し、潜在需要の顕在化の観点も含め、認識の定着と具体化を図り、地域交通利用促進のムーブメントを創出するため、国全体でのプロモーションの実施が制度化されることが必要である。
- ◎ 具体的には、国と自治体による公的支援で、プロモーションとして一定の期間、あらゆる地域交通を乗り放題とすることや大幅割引、さらには無料化等を行い、利用経験の創出や、利用促進の取組み等をその効果検証とともに実施できるよう、国の支援や特例措置が定められていることが必要である。

自動車交通事業の制度に関する事項

18. 道路を活用した人の輸送に係るサービスを継続して提供する事業は全て自動車交通事業(仮称※)として位置付けること。

※事業名称については、下記も踏まえ要検討。

[16、17、18、21、22、23、24、25、26]

- ◎ 教育機関によるスクールバスや、商業・病院・宿泊施設等がいわゆる 自家用として無償で継続してサービスを行う場合も、安全確保のための 運行管理等が必要な自動車交通事業として位置付けられることが必要である。
- ◎ シェアサイクル、電動キックボードレンタル等のサービスを提供する事業についても、安全確保対応の観点から、自動車交通事業として位置付けられることが必要である。
- ◎ 輸送サービス提供主体と利用者をマッチングする事業(MaaSサービス等をはじめ オンラインのものを含む。)も、地域交通に関する事業基盤・利用動向等で 地域交通のあり方に主体的に関与することから、自動車交通事業として位置付けられることが必要である。

32

19. 自動車交通事業を提供する自動車交通事業者が備えるべき 基本的な具備要件は、従前からの安全確保、事業遂行能力に加え、法令遵守責任は当然のこと労働・職場環境の適正な確保責任、3. の地域交通に対する 需要(※)を充足する量・質のサービスの提供の責任、地域との共生等の社会的な責任の実行が定められていること。

つまり、IV. のめざす法制度等の基本的なイメージを実現する健全な事業者であること。

[10、12、17、17の2、18、21、22、23、25、26]

※当該需要は、多様性を包摂した持続可能な社会の実現のための、バリアフリー・ユニバーサルデザイン等のだれもがバリアなく安全に移動する需要は当然の前提として含むものである。【再掲】

- ◎ 事業主体の安全・安心の確保責任、コンプライアンスの徹底に加え、地域の雇用主体としての労働・職場環境の適正な確保責任をはじめとする法令遵守・社会的責任の実行、需要の充足のために要求される水準に適合する交通サービスの量的・質的確保及び向上、地域との共生が実現できる、コーポレートガバナンスの適正な確保と徹底が担保できる基本具備要件が定められていることが必要である。
- ◎ これは、IV. を実現することを可能とする内容であることが必要であり、この具備要件を備えた事業者が健全な自動車交通事業者であることを明確にすることが必要である。

33

20. 自動車交通分野の技術進歩・革新及び自動車交通事業が提供するサービスの現状を踏まえた運転資格、車両、安全管理体制が定められていること。

[21、29]

- ◎ 19. を当然の前提として、現行の道路運送法、道路運送車両法及び道路交通法に定められる内容に相当する、自動車交通事業の運転資格、自動車交通事業のための車両や安全管理体制に関して、自動車交通事業のための特別の規制を行う場合の規則や安全管理体制については、車両等における技術進歩・革新や地域におけるサービスの現状を十分に踏まえ、IV. のめざす法制度等の基本的なイメージを実現する内容が定められることが必要である。

34

21. 「2024年問題」もあり、今後一層深刻化することが見込まれる運転士等不足問題への対応を踏まえた検討がなされた制度が定められていること。

[21、29]

- ◎ 20. の運転資格については、道路交通法の運転免許の第一種免許及び第二種免許の区分、大型・中型・普通の自動車の種類による区分のあり方について、20. のとおり、道路運送車両法の車両等における技術進歩・革新や、地域におけるサービスの現状を十分に踏まえ、真に必要な要件内容とすることが必要であるとともに、本地域交通制度革新による自動車交通事業のあり方との整合が確保された内容であることも必要である。
- ◎ また、運転士等は社会資本である自動車交通事業を支えるエッセンシャル・ワーカーであることに鑑み、その確保のため、国土交通省及び厚生労働省等の関係省庁・自治体の協働による自動車交通事業者における給与水準向上・労働環境改善・育成支援の取組みを支援する制度を設けることが必要である。
- ◎ 既に導入されている出入国管理法の特定技能制度についても、その導入状況等を踏まえて、引き続き、適切な拡充等所要の措置を講じることが必要である。
- ◎ これらの運転士等不足問題への対応について、「2024年問題」への対応による労働環境の改善とともに、労働の供給の状況及び地域交通サービス提供の状況を常にフォローアップし、きめ細かく措置を講じる体制を、国土交通省、厚生労働省、法務省等の関係省庁・自治体及び地域交通事業者等により、常設体制で官民一丸となり協働するため、構築することが必要である。

35

22. 自動車交通事業の事業制度はシンプルで明快な制度であること。

[12、16、17、18、20、21、22、23、24、25、26、29]

(1) 事業制度の考え方の背景と基本の考え方

- ◎ 現行の道路運送法におけるバス、タクシー等の事業区分・事業規制、運賃規制等の事業制度の原則の適用では、現在の全国各地域の地域交通サービスの現状やニーズに的確・柔軟に対応することが困難となっている。
- ◎ 特に、令和5年提言における地域カテゴリーBやC（※）のような地域においては、協議会運賃制度や自家用有償旅客運送など、現行事業制度においては特例的な制度の活用が一般的となっている。
- ◎ 現在の全国各地域の道路運送法に基づくバス等の事業の経営状況及び国のバス等の事業の補助等の状況を踏まえれば、提言にもあるとおり、カテゴリーAに該当する地域は三大都市圏や大都市圏の一部であるものと考えられ、全国各地域は大部分がカテゴリーBやCに該当するものと考えられる。
- ◎ 従って、自動車交通事業の制度については、全国各地域の大部分を占めるカテゴリーBやCの地域においても、地域の特性等に応じた需要に的確・確実に対応する地域交通サービスが提供されるよう、健全な自動車交通事業者の存立・発展及び自動車交通事業の確保・維持・改善が可能となる、(2)のようなシンプルで明快な自動車交通事業制度であることが必要である。
- ◎ また、近年の激甚災害の頻発等を踏まえ、災害時対応及び地域交流の基盤としての需要が確実に充足されることが必要であることから、現行制度上の貸切バス事業者が健全な自動車交通事業者として存立・発展を可能とする自動車交通事業制度であることが必要である。

【(※)地域カテゴリー想定案(令和5年提言)】

- ・カテゴリーA:民間によるサービス供給が公的補助が無くとも行われ、商業ベースの競争等で利便性の向上等が期待される地域
- ・カテゴリーB:民間によるサービス供給が行われているものの、一定の公的補助が必要と考えられる地域
- ・カテゴリーC:民間によるサービス供給が成立しない地域(過疎法認定地域等)

36

(2) 事業分類の制度の想定等

- ◎ 自動車交通事業制度の中核となる事業分類については、あらゆる地域の特性に対応できる観点も踏まえ、シンプルで明快なものであることが必要であり、地域の社会基盤であることの観点、対価性の観点、ビジネス性の観点から、例えば、以下の1種～4種サービスのような事業分類とする制度を想定。
- ◎ 新たな事業分類に併せて、現行の道路運送法による事業区分に関連する車両定員や対応する運転免許についての見直し、リモートでの安全確保業務の積極導入による事業実施体制の見直しを行い、20.、21. や23. を踏まえ、新たな自動車交通事業の事業分類に対応した内容を定めること。

【自動車交通事業は、例えば以下のような分類とされること。】

【1種サービス】

- ・地域の社会基盤として法定計画に定められた自動車交通事業で対価性がなく、広く一般に提供されるもの

→いわゆる自家用のスクールバスで混乗も想定するもの、商業・病院等施設の送迎バス、ボランティア輸送等のサービス

【2種サービス】

- ・地域の社会基盤として法定計画に定められた自動車交通事業で対価性があり、広く一般に提供されるもの

→地域の日常生活の移動基盤であるバス、タクシー、災害時対応・地域交流の基盤である貸切バス、地域の経済社会に必要な空港バス等、現行の旅客自動車運送事業、貨客混載等のサービス

【3種サービス】

- ・地域の社会基盤として法定計画に定められるが、介護・健康福祉、通学等専用の自家用スクール・通勤バス等、特定の需要等に対応した、輸送量・利用者の両面において限定的で、広く一般に提供されるものではないもの

【4種サービス】

- ・自動車交通分野の輸送サービス提供主体と利用者をマッチングするもの

→いわゆるタクシー・MaaSアプリ等

37

23. 自動車交通事業の事業分類間・地域間で運転士・車両の柔軟・融通が可能であること。[12、21、29]

- ◎ 22. の1種サービス、2種サービス及び3種サービスの事業分類及び地域を跨いだリソース(運転士・車両・営業所等)の融通等が可能であること。

地域交通確保のための負担・財源等に関する事項

24. 地域交通は、2. のとおり、持続可能な社会の実現に必要な国民の日常生活・社会生活・経済活動等の基盤である「社会資本」であり、国民の生活において、いわば「公共財」ともいうべきものであるため、本提言に基づく「めざすべき法制度等」の制度の具体化を、交通政策基本法第13条に基づく必要な法制上の措置を講じること等により図るとともに、その確実な実行を確保するためには、同じく同法同条に基づき、地域交通が社会資本としての役割を確実に実現するために、必要かつ十分な財政上の措置を確実に講じることが必要である。

このため、財政上の措置の確実な実行を促す観点から、現在においても、離島航路整備法及び鉄道軌道整備法においては、国による補助が法定されているところ、自動車交通分野も含め、地域交通の各分野に対する財政上の措置について、これら地域交通分野の法律のみならず、6. の地域交通を社会資本として位置付けるあらゆる法律において、財政上の措置が明確に位置付けられ、定められていること。

[13(法制上の措置、財政上の措置)]

25. ①地域交通事業の運行(航)に対する自治体の公的負担の根拠は、支援(補助)ではなく、自治体の地域交通確保責任実行の委託(※1)への対価であることが明確に定められるとともに、委託内容・対価の適正水準が明確に定められ、その実行が確実に確保されるための措置が明確に定められていること。(※2、※3)

②この委託への対価は26. のとおり法定協議会に交付すること。(※4)

③国の地域交通に対する公的負担は、交通政策基本法第21条に基づく地域交通事業の健全な発展を図るための事業基盤の強化、労働条件の改善を含む人材の確保への支援等の国の施策実行義務の実行委託への対価であることが明確に定められるとともに、交付対象は26. のとおり法定協議会とすること。

[9-1、12、13(財政上措置)、21、27、32]

※1. 自治体の地域交通事業の委託に係る契約については、地域の取組みに資するよう、国が法律に基づき、16. の上下分離的運営の場合をはじめとして法定協議会の合意によりPFI事業における混合型の契約など地域の実情に対応した多様なパターンを呈示することが必要である。

※2. 委託に係る契約は、19. の具備要件の確保の徹底は当然のこと、3. の需要の充足及び10. のサービス水準の実現を可能とするサービスの提供義務等、地域の社会資本としての2. の役割の実現のための内容の契約であることが明確に定められていることが必要である。

※3. 委託対価の水準は、人件費・燃油費等の社会的要因に適正かつ確実に対応することが可能なコストを反映したものであること等、上記の地域の経済・社会の重要な社会資本としての役割等を実現・実行するために必要かつ十分に適正な水準であることが、明確に定められ、その実行が確実に確保されるための措置が明確に定められていることが必要である。

※4. 自治体は、14. ③のとおり、※3. の水準の委託対価を適正に支払わねばならないことが明確に定められるとともに、その実行が確実に確保されるための措置が明確に定められていること。

【再掲】

◎ 自治体が地域交通確保の責任主体であることを明確に定めることに併せ、自治体の地域交通事業者の運行(航)への公的負担の根拠は、支援(運行費補助等)ではなく、当該確保責任実行のための委託の対価であることが明確に定められていることが必要である。(離島航路、鉄軌道分野は既存の国の法定補助との併存を前提とすること等に留意。)

40

26. ①地域交通に対する公的負担については、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省、環境省、こども家庭庁等の各省、及び教育、健康福祉、農水、商工、建設・都市等の自治体各部局における幅広い施策において、個別に行われている現状を踏まえ、6. の法律上の措置に併せ、明瞭かつ効果的に地域交通に関する施策を推進するため、地域交通関連の公的負担について、これら各種の財源を一括して法定協議会に一旦一元化し、配分する仕組みが必要である。このため、地域交通に係る国や自治体の各省・各分野の公的負担の法定協議会への一元交付化が定められていること。

②地方交付税の地域交通充当額を明確に提示することが定められること。

[9-1、12、13(財政上措置)、21、27、32]

◎ 総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省、環境省、こども家庭庁等の各省、及び教育、健康福祉、農水、商工、建設・都市等の自治体各部局における地域交通関連の公的負担について、各種財源を一括して法定協議会に一旦一元化し、配分する仕組みが定められていることが必要である。

◎ これに併せ、法定協議会において地方交付税措置を把握可能とするため、地方交付税の地域交通への充当額を明確に提示することが定められることが必要である。

41

27.国の教育・子育て支援、高齢者等への福祉・ユニバーサルサービス実現のための通学定期券や福祉割引等は、国の負担で行うことが明確化されること。

[13(財政上措置)、16、17、18、21]

- ◎ 通学定期券に係る割引や高齢者等に対する福祉的割引等は、国の教育・子育て支援や、高齢者等へのユニバーサルサービス政策として行われるべきものであることから、国の委託として、国の負担により行われることが定められることが必要である。

42

追補：地域交通確保・維持・改善のために法改正を待たずに対応すべき事項

- ◎ 本提言実現までの間においても、喫緊かつ迅速に措置することが求められる現行道路運送法の運用の柔軟化等の措置について、地域の道路運送事業者等のサンプルのヒアリングを受け、委員会での意見等も踏まえ、以下の事項を「地域交通確保・維持・改善のために法改正を待たずに対応すべき事項」として例示する。なお、事業者によっては対応できないものもあることに留意が必要。

1. 自家用有償旅客運送制度での一種免許運転士等による運行

- ・ 自家用有償旅客運送制度により、大型一種免許を有し国交大臣講習を受講した運転士による運行を行うべき
- ・ 定員29人以下の車両運転は、2007年以前の普通免許取得者も中型限定解除により積極的に活用すべき
- ・ 10人乗りと同サイズの14人乗りワゴンは、旅客運送事業者等は普通免許で運転可能とすべき
- ・ 自動運転の導入を図るべき(高齢者等の乗降介助人材の確保、又は当該人材への転用にも留意)

2. バス会社社員の大型二種免許の早期取得等

- ・ 大型二種免許の第一段階(所内)技能教習を指定教習所外のバス会社等でも行い、取得者を確保すべき
- ・ AT限定大型二種免許・中型二種免許の導入準備が進んでおり、積極的に活用すべき
- ・ 外国人運転士の登用を図るべき

3. 運賃設定のあり方の見直し等

- ・ バス事業者が疲弊している状況を改善するため、運賃設定のあり方を見直すべき
 - ① 同一路線同一運賃
 - ② 賃率の異なる他社競合路線には、主体事業者の賃率、又は主体事業者と競合事業者との平均賃率を適用
 - ③ 市内運賃は、郊外型事業者が参入する場合も都市型事業者の運賃に調整
- ・ ブロック毎の運賃上限と下限を国が決定し、設定手続きは簡素化するなど、運賃設定の弾力化を図るべき
- ・ インバウンド旅客に対し地域住民よりも高い運賃の設定、荷物料金の設定等も検討するべき

4. その他

- ・ 旅客自動車運送事業運輸規則等の改正によるカスタマーハラスメント事案の対応策の強化
- ・ 同一事業・異なる会社の遠隔点呼の早期実現、異なる事業間の遠隔点呼の早期検討・実施
- ・ 通達等の整理
- ・ 連節バス等の導入支援の充実

43

地域交通シンポジウム 「緊急提言～地域交通制度の革新案～」

- 主 催：一般財団法人運輸総合研究所
 ○日 時：2025年7月7日(月) 13:30～16:30 (開場:13:00)
 ○会 場：イイノカンファレンスセンターROOM A および オンライン配信 (Zoomウェビナー)

プログラム 注) プログラムは変更になる可能性があります。

主なSDG s 関連項目



【開会挨拶】宿利 正史 運輸総合研究所 会長

【来賓挨拶】寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議官

【提言報告】「地域交通制度の革新案 (緊急提言)」

城福 健陽 元京都府副知事、運輸総合研究所 特任研究員

【パネルディスカッション】

モデレーター 宇都宮 浄人 関西大学 経済学部 教授

パネリスト 仮井 康裕 広島電鉄株式会社 代表取締役社長

小嶋 光信 両備グループ 代表 兼 CEO、
一般財団法人地域公共交通総合研究所 代表理事

松本 順 株式会社みちのりホールディングス 取締役会長

松本 義人 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

城福 健陽 元京都府副知事、運輸総合研究所 特任研究員

【閉会挨拶】和田 浩一 運輸総合研究所 理事長

会場アクセス

イイノカンファレンスセンター 4階 Room A

<https://www.iino.co.jp/hall/access/>

東京メトロ 日比谷線・千代田線 「霞ヶ関」駅 C4出口直結
 東京メトロ 丸ノ内線 「霞ヶ関」駅 B2出口 徒歩5分
 東京メトロ 銀座線 「虎ノ門」駅 9番出口 徒歩3分
 東京メトロ 有楽町線 「桜田門」駅 5番出口 徒歩10分
 JR山手線・京浜東北線・東海道線・横須賀線、
 都営地下鉄浅草線、ゆりかもめ 「新橋」駅 徒歩10分
 都営地下鉄 三田線 「内幸町」駅 A7出口徒歩3分

〒100-0011

東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビルディング4階



登壇者のご紹介



提言報告 兼 パネリスト 城福 健陽

元京都府副知事、運輸総合研究所 特任研究員

<略歴>

1988年3月京都大学経済学部卒業。運輸省入省以降、JNTO（ニューヨーク事務所）次長、経済産業省商務情報政策局参事官（観光・集客サービス）、国土交通省総合政策局交通支援課長、航空局参事官（近畿圏・中部圏空港担当）、総合政策局公共交通政策部長、海事局次長、運輸安全委員会事務局長等。2015年～2018年京都府副知事。2023年5月より現職。

【専門分野】

地域交通政策（需給調整規制廃止から地域公共交通活性化・再生法、地域最適な地域交通展開、協働・連携による地域交通展開と独禁法、補助制度、日本版MaaS）鉄道（地域・都市鉄道）航空（関空・伊丹コンセッションと神戸空港との3空港一体運用）観光（ラグジュアリー・トラベル・マーケット、地域連携DMO、地域・地域資源ブランディング）サービス産業（JCSI(日本版顧客満足度指数)、ディスプレイ産業、展示会産業)



モデレーター 宇都宮 浄人

関西大学経済学部 教授

<略歴>

1984年京都大学経済学部卒業。1991年マンチェスター大学修士（経済学）、2021年京都大学博士（経済学）。1984年日本銀行に入行。2003年日本銀行調査統計局物価統計課長、2010年同金融研究所歴史研究課長などを歴任。2011年から現職。2017年度、2024年度上期、ウィーン工科大学客員教授を兼任。

主著に『持続可能な交通まちづくり』（柴山多佳児氏との共著、筑摩書房、2024年刊、第50回交通図書賞受賞<2025年>）、『地域公共交通の統合的政策』（東洋経済新報社、2020年刊、日本交通学会賞<2021年>、第42回国際交通安全学会賞受賞<2021年>）、『地域再生の戦略』（筑摩書房、2015年刊、第41回交通図書賞受賞<2016年>）、『鉄道復権』（新潮社、2012年刊、第38回交通図書賞受賞<2013年>））、など。

2021年日本交通学会副会長。専門は交通経済学、経済統計学。



パネリスト 仮井 康裕

広島電鉄株式会社 代表取締役社長

<略歴>

1983年立命館大学経営学部を卒業後、広島電鉄に入社し、主にバス事業の企画業務や本社での人事労務管理業務などに従事。

1999年に新設した広島市西部エリアのバス事業子会社「エイチ・ディー西広島」の社長として、地域密着型経営を定着させた。

2012年の呉市交通局のバス路線全面移管にあたっては準備段階から携わり、執行役員呉バスカンパニープレジデントとして呉エリアでのバス事業再生に道筋をつけた。

2020年に常務取締役、2022年に専務取締役に昇任、2023年からは代表取締役専務として日本初のABT方式を採用した新乗車券システムの開発など交通政策分野や、DX・IT分野のかじ取りを担う。2024年に現職に就任。

登壇者のご紹介



パネリスト 小嶋 光信

両備グループ 代表 兼 CEO、一般財団法人 地域公共交通総合研究所 代表理事

<略歴>

1968年慶應義塾大学経済学部 卒業。慶應義塾大学ビジネススクール（現：同大学大学院経営管理研究科）修了。（株）三井銀行[現・三井住友銀行]勤務を経て、73年両備運輸(株)常務、99年両備バス(株)社長、2007年両備ホールディングス(株)社長、11年両備ホールディングス(株)会長兼CEO、13年（一財）地域公共交通総合研究所 代表理事に就任。

現在、両備グループ約50社の代表のほか（一社）中国旅客船協会 代表理事、（公社）岡山県バス協会 代表理事、（一社）日本旅客船協会 副会長、（公社）日本バス協会 理事、（一社）日本民営鉄道協会 理事などを務める。

「忠恕」を経営理念として、猫の[たま駅長]でシンボル化された和歌山電鐵や中国バス等の再生と交通関連の法制化を通して地域公共交通の活性化に取組み、2016年に交通文化賞を受賞。「歩いて楽しいまちづくり」を目指して「エコ公共交通大国構想」を提唱中。

著書：『日本一のローカル線をつくる』学芸出版社(2012)、『地方交通を救え!』交通新聞社(2014)、『地域モビリティの再構築 監修：家田仁／小嶋光信』薫風社(2021)



パネリスト 松本 順

株式会社みちのりホールディングス 取締役会長

<略歴>

1961年生まれ、仙台市出身。上智大学法学部卒業後、GM系投資会社などを経て、2003年産業再生機構執行役員に就任。九州産業交通、関東自動車などの事業再生案件を統括。機構解散後、2007年に経営共創基盤（IGPI）の設立に参画（現在も共同経営者）交通・観光事業の経営改革や再生を行うプロジェクトに関与。2009年IGPI傘下に設立したみちのりホールディングス代表取締役就任。また、2024年に日本共創プラットフォーム（JPiX）代表取締役社長に就任。

その他に、岩手県北自動車・みちのりホテルズ・福島交通・佐渡汽船の取締役会長、会津乗合自動車・関東自動車・茨城交通・湘南モノレールの取締役を兼任。

経済産業省 デジタルライフライン全国総合整備実現会議構成員、JR四国経営改善委員会委員、一般社団法人東北経済連合会地域政策委員会幹事などを務める。



パネリスト 松本 義人

西日本鉄道株式会社 副社長執行役員 自動車事業本部長

<略歴>

1991年 九州大学法学部卒業後、西日本鉄道入社。

2015年 自動車事業本部営業企画部長

2017年 まちづくり推進本部まちづくり・交通企画部長

2019年 執行役員都市開発事業本部副本部長兼まちづくり推進部長

2020年 常務執行役員まちづくり推進部長

2021年 常務執行役員自動車事業本部長

2024年 専務執行役員自動車事業本部長

2025年 副社長執行役員自動車事業本部長（現職）