

～意識革新・制度改革・地域交通革新！～

運輸総合研究所
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』

提言の必要性

- 地域交通は、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、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、**持続可能な社会の実現に必要な公共財**(※)。
- 地域交通が基本的には民間企業にゆだねられている我が国では、その主たる担い手の民間企業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。さらに運転手不足で**地域交通事業の存続自体が厳しい状況**で、負のスパイラルの状況。コロナ禍の影響で収束後も以前の水準までは戻らない可能性もあり、**地域交通は危機的状況**。
- 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。
- 単に赤字補填を続けていっただけでは、地域交通を巡る状況の悪化は急速で地域交通の確保は困難。**現行制度での対応は既に限界**。
- **運転手不足**は高齢化、若者のマイカー離れ、インバウンド回復、さらには、「2024年問題」もあり、**今後一層深刻化**。運賃の見直しのみでは対応困難。

意識革新

(現状)

○ 地域交通は重要。しかし、

- 地域公共交通はバス・鉄道会社のビジネスですよね？
- そもそも地域交通の確保は誰の役割なの？バス会社、鉄道会社？自治体？国？
- 交通の計画は国の補助も必要であるし、法律もあり、近隣自治体も策定しているから策定。



(対応)

法律で地域交通の公共財として位置づけ、確保責任主体を明確に規定

- ◎ 交通政策基本法、社会資本整備重点計画法等でバス、タクシー等地域交通を『官民連携の社会資本』と規定。
- ◎ 交通政策基本法、地域交通活性化・再生法(「地域交通法」)で地域交通の第一義的な確保責任主体は市区町村、広域交通の確保責任主体は都道府県であることを規定。
- ◎ 地域交通法の法定計画の策定及び法定協議会の設置を自治体の義務とする。

地域交通イニシアティブの国全体のプロモーションの実行

- ◎ 国全体での取組みとして国と自治体による公的支援で、プロモーション期間、地域交通の乗り放題チケットの販売や無料化などの実施と確実な効果検証の実施。
- ◎ 子育て支援や高齢者支援などの国の政策として国の負担で、通園・通学の無料化など地域交通利用施策の支援を実現。
- ◎ カーボンプライシングの実現。企業連携と駐車・駐輪場施策、交通流対策とMMの一体実行。自治体トップも含めた公共交通利用の率先垂範。

制度改革

(現状)

- 現行の道路運送法の基本的理念は自由な競争だが、利用者の移動は交通事業の存在があって可能。
- 道路運送法の事業区分・事業規制・運賃規制など現行制度では、多くの地域では公的補助が無くてはサービスが困難など、全国の現状やニーズに的確・柔軟に対応することが困難。

(対応)

道路運送法の基本的理念の見直し

- 道路運送法の基本的理念に「公正で秩序ある競争を通じた利用者利便の確保が重要」、「事業自体の確保・維持継続等その存在自体が法定的実現の前提で必須」、さらに、労働・職場環境の適正な確保責任等「コーポレート市/庁」の適正な確保が必要」を追加。
- この基本的理念に基づいた諸規定の見直し。

道路運送法の抜本的見直しと道路運送車両法
道路交通法の一部見直し

【見直しの方向性】

- 限られた人材・人手・車両等を柔軟に融通可能とすることや、特例的・例外的措置ではなく地域の特性に応じた基本的・明確な制度に基づく安定した事業とする必要。
- 道路運送法の事業区分や事業規制等のあり方について、関連する道路運送車両法や運転資格を定める道路交通法等も一体として、地域交通の現状を正面から捉え、抜本的に法律を見直し、早急に法改正等で具体化する必要。

運賃規制の見直し

- 路線/バス、鉄軌道含め地域交通全体での運賃水準の実現のための地域の協議での届け出化等。

クリームスキミングの防止

- 道路運送法の事業許可要件に、新たな基本的理念に基づく見直しとともに、法定協議の合意を規定。

地域交通に係る地域の協議会の一元化

- 道路運送法体系の各種協議会は、地域交通法の法定協議会に法律上一元化。

地域交通の運転士の確保等

- 女性をはじめあらゆる人の活躍を推進する労働・職場環境の改革。

地域交通産業における基盤強化のための集約・協業、
事業規模拡大

公的支援等の財源負担のあり方

- カーボンニュートラルとの優位性等、国家的課題や国民的課題に対応する重要な社会インフラの観点、自治体の役割や地元企業等の社会貢献等を含めた財源のあり方の検討。地域交通の確保責任主体である市町村・都道府県の主体的役割を踏まえた地方交付税措置のあり方の検討。病院、学校、商業施設、従業員の通勤等が必要な地元企業等も含めた受益に対応した検討。
- 地域交通の確保に主体的に関与する施設に係る規制の緩和など都市計画等と連携で、企業インセンティブを付与し財源を捻出する仕組みの検討。
- 国土交通省を中心とし、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、こども家庭庁等と連携して、税別措置も含めて財源負担のあり方の検討。関係省庁の地域の移動に関連する各種の財源を一括して地域交通法の法定協議会に一旦集中し、配分する仕組みも必要。
- 自治体においては、教育、健康福祉、農林水産、商工、建設・都市まちづくり分野などの連携による補助等支援の検討。さらに、地域交通の維持・確保等のための目的税の導入の検討も必要。
- 学卒の定着率に依存する割引や年齢等に対する優待的割引等は、国の教育や子育て支援、高齢者等へのユニバーサルサービス政策として国の負担で行われることが必要。

公的支援等の補助のあり方

- 交通事業者の旅客輸送実績自体を補助の基本とする制度、燃費高騰、災害等突発的事由にも柔軟に対応する制度のような積極的な取組みを促進する補助制度の具体化。

バス事業等における多様な上下分離的運営の具体化

- 交通事業者の保有で市町村等がリース、市町村が固定資産税の減免を図る等の措置、事業の部分的な上下分離的運営なども含めて半公有の方式も有効。国と自治体で支援。
- 地域交通全体の車両等基盤施設の保有を行うとともに法定計画の策定、DX化等にも対応する専門人材が常任する、自治体と交通事業者等の官民一体組織も有効で法律に規定。国と自治体で支援。
- カーボンニュートラル対応のEV(電気自動車)やFCV(燃料電池自動車)バスは、車両価格が高額、国や自治体の公的支援の充実、(他)道路建設・運輸施設整備支援機構の上記組織への出資や、同機構自体が車両等の基盤施設を保有し、交通事業主体にリースする仕組みの導入。

公営交通の民間委託の促進

- 完全民営化が困難な場合において現行制度の路線バス事業の管理の受委託について委託者が自治体の場合は100%の受委託を可能とすることが必要。

地域交通のDX推進

- 地域交通事業のDX化に必要なシステム・データ等の基盤環境について、データの収集・活用・流通を可能とする形式・規格の統一化や連携ルールを制度化・明確化するともに、路線・ダイヤ・運賃等交通サービスの基礎データのオープン化の範囲等を明確化した上で、これらを法律で義務化。
- 道路運送法等地域交通関係法令に基づく申請等の手続きのDX化を前倒し実施。

～意識革新・制度革新・地域交通革新！～

運輸総合研究所
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』

地域交通革新（イメージ想定）

注：あくまでイメージであり委員会の議論等によるものではない

カテゴリA地域

※カテゴリA地域：民間によるサービス供給が公的補助が無くとも行われるとともに、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。

- 地域交通DX推進（データ流通・活用のため基本情報のオープン化等の義務化）
- 地域カテゴリ毎の新事業区分・新サービス車両分類・新運転士資格・新運賃

カテゴリB・C地域

※カテゴリB地域：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。
※カテゴリC地域：民間によるサービス供給が成立しない地域カテゴリ（過疎法認定地域等。）

国による補助や支援

＜ 国土交通省 厚生労働省 文部科学省 経済産業省 農林水産省 子ども家庭庁 警察庁（交通流対策） ＞

