

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～』

2023（令和5）年9月

運輸総合研究所

## 地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言

### I. 提言を行う基本認識

地域交通産業の基盤強化・事業革新の必要性について . . . . . 1

### II. 地域交通産業の基盤強化・事業革新のための基本的な取組み事項について

1. 地域交通の位置づけの明確化について . . . . . 2

2. 地域交通に関する道路運送法等現行法制度の革新について . . . . . 4

(1) 地域交通の確保責任主体の明確化・制度化について . . . . . 4

(2) 道路運送法の抜本的見直し等現行法制度の革新方策について . . . . . 4

①道路運送法の基本的理念の見直しの方向性 . . . . . 6

②道路運送法の事業区分・事業規制等の抜本的な見直しの方向性 . . . . . 7

③運賃規制の見直しの方向性 . . . . . 9

④クリームスキミングの防止のあり方 . . . . . 10

⑤地域交通に係る地域の協議会の一元化 . . . . . 11

⑥地域交通法の法定協議会の議論の深度化と見える化 . . . . . 11

⑦地域交通に係る制度運用の積極的サポート . . . . . 12

⑧自家用車に過度に依存しなくても移動できるサービスのあり方 . . . . . 13

(3) 地域交通の範囲・サービス水準の明確化等について . . . . . 14

①まちづくりの対象となる地域交通の範囲 . . . . . 14

②まちづくりの対象となる地域交通サービスの地理的範囲 . . . . . 14

③地域交通のサービス水準の明確化 . . . . . 14

3. 地域交通に対する公的支援について

(1) 公的支援等の財源負担のあり方について . . . . . 15

(2) 公的支援等の補助のあり方について . . . . . 16

4. 地域交通の企画・検討等の専門人材の育成、運転士の確保等について	16
(1) 地域交通の専門人材の育成について	16
(2) 地域交通の運転士の確保等について	17
①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	17
②所得水準の向上等処遇改善に向けた取組み等	17
5. 地域交通産業における基盤強化のための集約・協業、事業規模拡大について	17
6. 地域交通の国全体でのプロモーションについて	18
7. まちづくりとの一体性の確保について	19
8. 地域交通を統括する国の組織のあり方等について	20

### Ⅲ. 地域交通産業の基盤強化・事業革新のための個別の取組み事項について

1. バス事業等における上下分離的運営の具体的措置について	21
2. 公営交通の民間委託の促進について	22
3. 地域交通のDX推進に必要な措置等について	22
4. エリア一括協定運行について	24
(1) クリームスキミングの防止について	24
(2) エリア一括協定対象サービスの範囲について	24
(3) エリア一括協定対象の取組みの範囲について	24
(4) 雇用の継続確保等について	24
(5) 補助制度間の整理等について	25
①エリア一括運行の協定・補助のあり方	25
②幹線バス補助等の補助額への影響回避	25
③幹線バス補助の安定確保	25
5. 過疎地域における地域交通確保のための取組みについて	25

<b>参考</b> 委員名簿等	27
-----------------	----

## I. 提言を行う基本認識

### 地域交通産業の基盤強化・事業革新の必要性について

地域交通は、カーボンニュートラルの実現等地球規模での環境問題、近年頻発する台風等激甚災害や国家・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とともに、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、地域・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。

地域交通サービスが基本的には民間企業にゆだねられている我が国において、地域の維持存続・発展に必要不可欠な交通サービスをいかに確保し改善していくかという課題は、人口の都市への移動、モータリゼーション、さらには少子化による地方の人口減少の加速によって顕在化してきたが、コロナ禍によっていよいよ待ったなしの喫緊の課題となっている。

従前より、地域交通サービスの主たる担い手である民間企業は、人口減少等により採算が取れず、赤字が拡大し、路線の廃止も進むなど、その存続が厳しい状況となっている。その結果、サービス水準が低下し更なる需要の減少を招くという、負のスパイラルに陥っている。それに加え、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、危機的な状況となっている。

地域交通（※）は、上述のとおり、カーボンニュートラルの実現等の国家的課題に貢献する社会基盤であるだけでなく、Ⅱ. 1. でも述べるとおり、地域住民の通勤・通学、通院等の日常生活や経済活動さらには、観光等の地域交流などを支える公共財（※）であり、さらに地域の魅力・地域力による定住移住にも貢献する地域社会の基盤でもある。

このように地域交通は、生活の質（QOL）や地域の価値、さらには地域の将来を決定づける社会基盤であるにもかかわらず、そのサービスの提供を主に民間が担っている我が国では、その認識は希薄である。

そのような認識のもと、運転手不足とともに、独立採算を前提とした民間企業によるバス、タクシー等の経営は益々厳しく、地域交通の担い手主体の確保や地域の交通サービス水準の維持が困難な地域が広がってきており、単に赤字補填を続けていくだけでは地域社会に見合った交通サービス水準の確保につながらず、限界がある。

特に、地域交通産業における運転手等人手・人材不足については、高齢者や若者のマイカー離れ、インバウンド回復等の進展もある中、さらには、働き方改革関連法の2024年4月からの適用への対応（「2024年問題」）もあり、今後、一層の深刻化が見込まれ、地域交通の維持・確保のためには、運賃の見直し等のみではその対応は困難である。このため、女性をはじめあらゆる人の活躍を推進する労働・職場環境の改革や所得水準の向上等処遇改善に向けた官民あがりの取組みが急務である。

一方で、地域の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も創出するものであり、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も生み出される。

従前より、国においても「地域公共交通活性化・再生法」（以下「地域交通法」）や「交通政策基本法」の制定・改正等、地域交通の施策を充実しており、自治体の取組みをはじめ全国各地域でも地域交通の確保・維持・改善の取組みが展開されているが、現在の地域交通を巡る諸状況の悪化は急速であるため、現行の地域交通に関する枠組みに基づく施策や取組みでは、地域の重要な社会基盤である地域交通が直面する危機的状況には対応が困難となっている。

このような状況を踏まえれば、現段階は、地域交通に関する国の施策や、自治体、地域住民等関係者の地域交通に関する認識と関与等の抜本的な変革が急務の段階にあり、交通政策基本法に定める法制上・財政上の措置等を時機を逸することなく実行する段階にある。

このため、地域特性等を勘案しつつ、人材や経営、情報通信などの事業基盤が整うよう地域交通の担い手の事業構造を抜本的に変革し、産業としての持続可能性と魅力を高めることが必要であり、地域交通の担い手である交通産業の事業構造の変革・基盤強化が強く求められていることから、地域交通に関する法制度や財政措置等の全面的な再構築等による、地域の持続的な発展を支えるサービスを確保する抜本的かつ包括的な基盤強化・事業革新の方策について、以下のとおり提言する。

(※) 地域交通とは、地域交通法第一条第一号を踏まえた、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される事業とサービスの総体。

(※) 本提言においては、「公共財」とは、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・経済活動を支え、国や地域社会の存続のために必要な基盤となる財（サービスを含む。）であることを表し、厳密な経済学上の用法によるものではない。

## **Ⅱ. 地域交通産業の基盤強化・事業革新のための基本的な取組み事項について**

### **1. 地域交通の位置づけの明確化について**

我が国が、Ⅰ. で述べたカーボンニュートラルの実現等地球規模での環境問題や国の強靱性の向上などに対応しつつ、人口減少・超高齢社会の進展、三大都市圏とその他地域との経済格差の拡大等といった固有の社会構造の中で、多様性を包摂する持続可能な社会のもと、社会的・経済的に発展するためには、国民が将来にわたり安全・安心・安定した社会生活を営み、経済活動を維持・継続することが必要である。

人々が安全・安心・安定した社会生活・経済活動を持続して営むためには、全国の地域において、日常の生活・活動の場である「まち」が、上記の社会課題にも対応しつつ、将来にわたり、

人々のウェル・ビーイングを実現し、不断に生活の質を向上させるとともに、まちの中心部での道路渋滞の解消や交通事故のない安全な移動がバリアなくだれにも確保されるなど自家用車に過度に依存しないまちづくり等、暮らしやすく、地域ニーズに対応した社会・経済活動を可能とする環境であることが求められる。

このためには、地域の生活・活動を支える社会基盤がこのような要請に的確に対応し、持続可能な社会の実現に資するよう確保・維持・改善されていることが重要である。

このような社会基盤の確保・維持・改善は、地域に暮らす人々が、ウェル・ビーイング等の実現を可能とする地域の将来像を、人口等地域社会の構造変化の予測も踏まえ、自ら考え、地域の総意で取り組むまちづくりの中で形成されることで実現するものであり、具体的には、ハード・ソフト両面の社会インフラが、地域の将来像を見据えた地域の総意に基づき、確保・維持・改善されることが必要である。

このような社会インフラの中でも、人々の日常生活や経済活動を支えるバリアの無い移動を可能とする、まちの基本機能を実現するためのインフラとしては、道路等のハードのインフラのみならず、地域のバス・タクシー等の地域交通は、まちづくりの基本的かつ重要な、ソフトのインフラの公共財であり、その確実な確保・維持・改善そして活性化が必要である。

しかしながら、我が国においては、地域交通は、実態上、一部地域では公営交通によるサービスはあるものの、多くの地域では公的補助等は受けつつも、民間サービスに委ねられていることから、「公共」交通との位置づけはされつつも、ハード面の社会インフラとは異なり、その公共財としての位置づけが不明瞭であった。

このため、地域交通の国・地域の将来・現在にとっての公共財（※）としての重要性についての我々国民の認識も希薄な状況である。

従って、地域交通は、I. で述べたカーボンニュートラル等地球規模での環境問題や国の強靱性の向上に対応した多様性を包摂した持続可能な社会と、そのもとでのウェル・ビーイング、生活の質の向上を実現する重要なツールであり、ユニバーサルサービスを実現し、国・地域が望む将来像を確実に実現するためには、地域交通がまちづくりの基本的かつ重要な社会インフラであり公共財であることを、コロナ禍後も見据えた地域交通産業の基盤強化等の観点からも、より明確・制度的に国・自治体の政策に位置づけることが必要である。

その際には、地域交通における民間サービスの重要性に鑑み、官民連携による社会インフラとしての位置づけを明確にする必要がある。

具体的には、例えば、交通政策基本法、社会資本整備重点計画法等の法律等において、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官民連携の社会資本として位置づけることが必要と考える。

## 2. 地域交通に関する道路運送法等現行法制度の革新について

### (1) 地域交通の確保責任主体の明確化・制度化について

I. やII. 1. も踏まえ、地域交通が地域の将来に大きな役割を果たすまちづくりの基本的かつ重要な社会インフラとして、持続可能な社会の実現に資するよう確保・維持・改善、活性化されるためには、官民連携の社会資本であることの明確化とともに、現在制度上明確である地域交通に関する関係主体の役割に加えて、地域交通の第一義的な確保責任の主体及びサービスの提供・実施主体の明確化・制度化が必要である。

具体的には、地域交通政策は、市区町村（以下「市町村」）が取り組む都市政策等まちづくり政策の基本ツールであるとともに、地域交通は市町村・都道府県の行政責務である地域住民の安全・安心な生活の確保、生活の質の向上やシビックプライドの醸成の実現においても、基本的かつ重要な基盤であることから、交通政策基本法及び地域交通法において地域交通の第一義的な確保責任主体は、地域住民の生活確保等の行政責任を担う基礎自治体である市町村であること等を明確化することが必要である。

これに伴い、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（※）の義務とすることも必要である。

(※) 1. 本提言における「自治体」とは、地域交通の第一義的な確保責任主体である市町村及び市町村のサポートを担い広域交通等の確保責任主体でもある都道府県。

2. 法定計画の策定及び法定協議会の設置は、単一の市町村・都道府県のみならず、生活交通圏を単位とする複数の市町村・都道府県、市町村と都道府県の連携等、地域の実情に対応して単一あるいは複数の自治体が行う。

### (2) 道路運送法の抜本的見直し等現行法制度の革新方策について

各地域において、地域交通が持続可能な社会の実現に資するよう確保・維持・改善、活性化されるためには、(1)を前提とした上で、地域交通が地域交通産業に支えられている現状において、今後も地域交通産業の発展をめざすことが重要であることから、地域交通の確保・維持・改善、活性化の手法については、本委員会での地域カテゴリー想定（※）なども含めた地域特性を踏まえて、民間企業主導、自治体・民間企業との協働、自治体主導等の多様な手法で安定したものとして具体化されることが可能となる方策を、引き続き、検討し、早急に具体化することが必要である。

具体的には、市町村・都道府県を地域交通の確保責任主体として明確化する等、市町村及び都道府県の役割明確化も踏まえ、バスやタクシー等の事業制度自体を定める自動車交通事業の基盤である道路運送法におけるバス等の事業区分・事業規制、運賃規制等の現行の基本的な制度が、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状況から、経過措置的な配慮もしつつ、少子高齢化による人手不足や、事業の担い手不足・事業承継者の不在等の問題にも対応し、車両に係る技術の進展・多様化、DXの進展等技術革新・変化の動向も踏まえ、地域特性に柔軟に対応し、地域のウェル・ビーイングを実現する法律等制度のあり方を、以下のような観点で、抜本的に見直し、

法改正等で具体化する必要があると考える。

現段階においても、地域において、事業の確保・維持継続等について検討が行われる場合には、本提言を踏まえるとともに、事業採算性等の観点だけでなく、国家的課題や国民的課題への対応貢献等を十分に踏まえて、議論等が行われるべきであることを、自治体等地域関係者に促すことが必要である。

また、Ⅰ. や上記等も十分に踏まえた議論の上で、持続可能な社会を実現する地域特性に応じた地域交通の確保のため、鉄軌道からバス等への転換、バス等から鉄軌道への転換等を検討する場合においては、地域のウェル・ビーイング、生活の質の向上等を実現することが必要であり、例えば運行頻度・運賃、速達性、接続利便や、どのような地域でも誰もが等しく利用が可能なユニバーサルサービスとして、サービスの質や水準が向上することが必要であることも、国土交通省は、自治体等地域関係者に周知し、実現するように対応することが必要である。

なお、Ⅰ. やⅡ. 1. で述べたとおり、地域交通を担う鉄軌道や離島航路をはじめとする海上交通も、バスやタクシー等と同様に、国の強靱性の向上、地方創生等の国家的課題、豊かな生活の実現等の国民的課題に対応する重要な社会インフラであり、これらの課題解決を可能とするためには、以下の①のとおり、事業自体の確保・維持継続が前提であることが必須であるため、現行の鉄道事業法、軌道法や海上運送法についても、国土交通省において、以下の①をはじめとする観点で、そのあり方の検証を行うことが必要であるとともに、自治体においては、上記（1）により策定する地域交通法の法定計画は、鉄軌道や海上交通も含めた地域交通全体を対象として策定することが必要であり、国土交通省は、その旨を制度的に明確化することが必要である。

さらに、鉄軌道や海上交通の事業基盤強化の取組みについても、本提言を踏まえ、国土交通省において検討することが必要である。この場合、特に、鉄軌道や海上交通に対する公的支援のあり方については、本提言に加え、鉄軌道については鉄道軌道整備法において、海上交通については離島航路整備法において、国の補助を法定していることや、海上交通が国道の一部区間として指定される、いわゆる海上国道が存在すること等も踏まえ、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の現行の制度も含め、改めて検討することが必要である。

（※）地域カテゴリー想定：参考資料参照。あくまでも地域のカテゴリーのイメージを見える化するため、データ収集が可能であった特定の自治体の可住地人口密度と公共交通利用率から指数を算出して、モデル9県の市町村に当てはめてカテゴリー分類したものであり、実際のモデル地域の地域交通の実情等を示すものではない。

- ・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ー。
- ・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。
- ・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カテゴリー（過疎法認定地域等。）



## ①道路運送法の基本的理念の見直しの方向性

### (現状)

現行の道路運送法は、交通運輸分野の需給調整規制の廃止による市場原理の導入と自己責任原則の導入で、交通事業者の創意工夫と市場における自由な競争を通じた事業活動の効率化・活性化を図り、サービスや運賃の多様化等で利用者利便の増進を目的としており、その際には、安全の確保と消費者の保護が重要な課題であるとし、利用者が不利益を被ることがあってはならない、ということを経験的・政策的理念としている。

現在のバス、タクシー等地域交通を巡る状況は、I. の提言を行う基本認識とともに、後述の地域カテゴリーのBやCの地域での道路運送法の特例的・例外的措置の通常化や、多くの地域では公的補助等を受けて、さらに、事業規模や現行制度での事業区分で見ても、いわゆる大手の事業者から自家用車有償旅客運送事業者等までの多様な事業主体のサービスにより、ようやく地域交通が確保されている状況となっている。

また、このように事業主体は多様になっており、安全・安心の確保を含めコンプライアンス意識を高め、持続可能な社会を実現する公共財としての地域交通サービスを提供する組織能力を確実にするコーポレートガバナンスが不十分であることも想定される。

### (見直しの方向性)

カテゴリーBやCの地域では、公的補助を受けて交通事業が維持されていた従前とは異なり、公的補助を受けても交通事業自体の存在自体が厳しい状況である。この現状を踏まえれば、その基盤強化のためには、現行の道路運送法の基本的理念においても利用者が不利益を被ることがあってはならないとされていることにも鑑み、地域住民等の移動は交通事業の存在があつて可能となるものであるため、道路運送法の基本的理念について、公正で秩序ある競争を通じた利用者利便の確保、さらにはI. の国家的課題等への対応のためにも、事業自体の確保・維持継続等その存在自体が法目的実現の前提で必須である旨を追加するアップデートが必要である。

さらに、その事業自体の確保・維持継続のためには、現状で多様な事業主体によるサービスが必要となっている状況を踏まえ、将来に向けて安全・安心で、地域社会に信頼される事業であることが必要である。

このため、基本的理念のアップデートに当たっては、事業主体の安全・安心の確保責任は当然のこと、4. (2) ②のような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、交通サービスの質的向上が実現できるようなコーポレートガバナンスの適正な確保が必須である旨を追加することも必要である。

以上から、道路運送法の抜本的な見直しに当たっては、このアップデートされた基本的理念に基づいて、同法の諸規定の見直しを検討することが必要である。

## ②道路運送法の事業区分・事業規制等の抜本的な見直しの方向性

### (現状)

地域交通は、かつては、乗合サービスは、大型の車両の定時定路線のバス、個別ニーズへのサービスは、タクシーが担うという状況が通常であり、乗合交通といえば、大型バスによる路線バス事業者の商業ベースのサービスとのイメージであり、現行の法制度の原則の形は、このような状況を想定しつつ、一方で地域カテゴリーBやCの現状のように、地域交通の商業ベースでの維持が困難で、自治体等地域が主体となり地域交通確保の取組みが行われる都度、それが可能となるよう追認・事後的に運用内容の拡大や所要の制度改正が行われ対応されている。

しかしながら、近年は、定時定路線型のコミュニティーバスとして、いわゆる貸切事業者や、タクシー事業者もサービスを提供し、また、乗合サービスとして、現行の事業区分に関連する車両定員の規制によれば、いわゆる路線バス事業者の大型車両によるもののみならず、タクシー事業者によるワンボックスカーの中型車両やセダン等の小型車両によるサービスも提供されているほか、会員制の乗合サービスや、さらに、デマンド交通の広がりにより、個別ニーズの集合による乗合運行や面的運行なども通常に行われており、現行制度上は、特例的・例外的なサービスが、地域カテゴリーのBやCの地域においては、通常となっている。

地域のスクールバス等についても、外形上同じ人数、同じ車両で、継続・定期的に運送が行われているにもかかわらず、自家用か交通業者に委託するかの違いで、安全管理などが異なることもある。市町村や公共施設の自家用車での送迎サービスや任意の謝礼や実費支払いを受けるボランティア輸送なども、地域で反復的な輸送サービスが行われているが、無償制の観点で道路運送法の適用除外とされている。

地域カテゴリーのCの過疎地域や交通空白地域などで広く取り組まれる自家用有償運送についても、タクシー事業者等との連携などが認められているところであるが、過疎地域などでは、そもそもの担い手の不在や、NPO等の属人性に依存することも多く、その継続性等の課題もあり、地域の将来に向けては不安定な状況である。

一方、安全性の確保の観点では、自動運転も視野に入れた車両の安全技術の進歩や、また、道路運送法上のいわゆるタクシー事業の定員とされる10名が乗車可能な車両も座席配置によっては11名以上乗車可能であるなど車両車種も多様化するほか、業務のDX化やリモート化の進展等などは安全確認での活用の可能性も高まっていると考えられる。

さらには、従来は、旅客運送に係る許認可は国のみが行っていたが、自家用有償運送の登録等に関しては自治体も手上げ方式で行うことができることとされている。

### (見直しの方向性)

このような地域交通の事業実施の多様化の現状等を踏まえれば、限られた人材・人手・車両等を柔軟に融通することを可能とする等、効果的に活用でき、さらには、交通不便地

域等においても、創意工夫によりサービスを提供しようとするインセンティブにも期待し、地域の特性に応じて緩和された規制により行うことが可能な事業が、特例的・例外的措置として追認されるのではなく、基本的・明確な制度に基づく、事業として行うことが可能となるように、技術進歩・革新等も踏まえての確実な安全の確保のあり方も含め、道路運送法の事業区分や事業規制（運賃、安全確保の措置も含む。）など制度のあり方について、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て、根本的な検討を行い、抜本的に制度等を見直し、早急に法改正等で具体化することが必要と考える。

具体的には、見直しに当たっての視点として、地域交通の確保責任主体としての自治体の役割明確化や、車両の安全性の向上も踏まえ、現行の事業区分に関連する車両定員や対応する運転資格の内容、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含め、例えば地域カテゴリーA、B、Cの区分に対応した、シンプルで明瞭な事業分類・制度とすることが必要である。

特に、地域カテゴリーBやCの地域においては、当該事業分類のもと、商業ベースでの事業の成立が厳しい現状も踏まえ、有償性の有無を法対象とする第一の判断基準とするのではなく、地域の移動ニーズに安全に対応することを、法対象とする第一の判断基準として、スクールバスや商業・病院・宿泊施設等が継続してサービスを行う事業についても、運行管理制度の充実等安全確保対応を前提として、地域交通として法律に位置づけるとともに、従来の乗合事業について、いわゆる営業区域制度等の見直しをはじめ、現在、各地域において、地域協議が整えば認められている、自家用車の活用も含めた地域特性に対応した特例的事業規制による事業実施の実態・ニーズを調査する等により、対応する事業規制内容、運転士資格等のあり方を、白地ベースで検証する視点が必要である。

また、併せて、安全の確保対応を前提として、上述の商業施設等のサービスも含め地域で個別に提供される多種多様な移動サービスについて、統合・集約の視点が必要である。

さらには、現在、地域の協議の場において、交通不便地域等であっても、鉄軌道、バス、タクシー等既存関係事業者が蓋然性の観点から、自らサービスを行わないにもかかわらず、事業区分の異なる事業者等が新たな事業を行うことについて、事業収益の減少の可能性等に対する危惧から反対し、協議が整わないため、制度上、事業実施が不可能となり、交通不便な状況が継続する事例もある。

しかしながら、地域交通は生活の基盤であり、移動に制約がある交通不便地域の解消は、市町村・都道府県の地域の価値や地域社会の将来にも影響する地域全体に係る公共性の高い優先課題であるため、既存関係事業者の危惧が現実となる場合には、当該問題には個別の雇用補償等を行うこととし、地域全体の公共性の高い課題に、迅速に対応することが求められる。

具体的には、地域住民の安心・安定の生活確保の観点から、このような場合、地域交通法の法定協議会等の主催者でもあり、地域交通の確保責任主体である自治体の長に、事業実施に関する総合調整権限を付与すること、自治体の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等を法律上明確に規定するとともに、所要の雇用対策等を併せて

講じることで、地域住民等のウェル・ビーイング実現にとって、必要な交通サービスの確保を実現する仕組みを導入することが必要と考える。

また、この自治体の長の総合調整権限等の仕組みを活用することにより、地域の他モードの交通事業者や上述の商業施設等の参画を求めることにより、必要な交通サービスを確保するための取組みを進めることも可能となることから、当該仕組みを導入することが必要である。

### ③運賃規制の見直しの方向性

#### (現状)

地域の通常の路線バスに係る運賃制度は、総括原価方式の原則のもと、上限運賃について、運輸審議会への諮問、消費者庁への協議の後、国土交通大臣（一定規模以下の路線に係る場合は、運輸局長）の認可を受けることとなっており、上限運賃に含まれる人件費等のコストは地域ブロックの標準原価を基本に判断されている。このため、交通事業者の企業判断による望ましい人件費や設備投資等のために、迅速かつ柔軟に運賃を決定することは困難である。

また、交通事業者独自での運賃値上げ申請は、地域の反発を受ける恐れがある中で、公的補助の減額となることから、交通事業者は、独自に値上げすることに躊躇することも想定される。

一方で、地域のコミュニティーバス等で路線バス事業者が、地域における需要に応じ、地域住民の生活に必要なサービス等旅客の利便の増進を図るためにサービスを提供する場合には、道路運送法による地域公共交通会議で協議が整えば、届出で良いこととなっている。

#### (見直しの方向性)

地域カテゴリーBやCの地域では、通常の路線バスも、地域の需要に応じ、地域住民の生活に必要なサービスを公的な補助も受けつつサービスを提供しているものであり、また、同一地域で同一の交通事業者が、路線バスを運行し、コミュニティーバスも受託することが、通常であることや、コスト原価の異なる郊外中心のバス事業者と都市部中心のバス事業者が同一都市部でサービスを提供している場合なども含め、鉄軌道を含めて地域の交通全体を総合的に捉えて、運賃水準も含めたサービス水準を、確定することが必要である。

具体的には、地域の乗合交通の運賃規制のあり方については、地域の実情に応じた柔軟な運賃設定が可能となり、かつ、路線バスとコミュニティーバスや郊外型と都市型のバス事業者等が、協働して地域の生活を支えることが安定して可能となるよう、同一路線・同一運賃を基本として両者の運賃水準の整合も図る必要があることから、路線バスの運賃についても、地域の協議による届出とすることが必要と考える。

さらに、運賃規制の考え方については、自治体委託の100円バス等の流行りなどもあ

り、通常の路線バス等についても、人件費等適正なコストを反映した運賃設定への地域の理解を得ることが困難となっていることも考えられることから、国においては、運賃の上限よりむしろ、下限の水準の考え方が重要であることを明確にする制度とすることが必要である。

運賃のあり方については、人手不足の問題や、燃料費高騰などに対して適切に対応できるよう、国においては、総括原価方式における地域ブロックの平均による標準原価の考え方を見直すことや、燃油サーチャージの別立て導入などを行うことが必要と考える。

#### **④クリームスキミングの防止のあり方**

現在、地域交通法に基づく地域公共交通計画（以下「法定計画」）に、国土交通大臣が認定する利便増進事業の実施計画が定められた場合に限り、新規参入事業の許可申請があったときには、道路運送法の許可に当たっては、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあるときには、一定の手続きを経て、許可を取り消すことができることとなっている。

しかしながら、地域交通法の法定計画が策定された地域においては、本来、地域の交通のあり方について、地域の関係主体が合意し、協議結果を尊重する義務を負い、地域交通の確保・維持や活性化に計画的に取り組むものであり、低運賃等による新規参入により、計画事業を行う交通事業者の路線の収支の悪化により法定計画に基づく取り組みが継続不可能となる場合も想定される。

このため、地域交通の社会基盤としての将来にわたる安定の重要性に鑑み、2.（1）のとおり、法定計画策定を全ての自治体の義務とするとともに、法定計画対象地域での新規参入に当たっての道路運送法の事業許可要件に、地域の選択の判断としての法定協議会の合意を規定することが必要である。

さらに、法定計画の策定には一定の期間を要することから、全ての自治体の法定計画策定の実現までの間においては、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も、当該対応が可能となるよう措置することが必要である。

併せて、道路運送法の事業許可要件について、同法の抜本の見直しにおいて、上記①にあるとおり、公正で秩序ある競争を通じた利用者利便の確保、さらにはI.の国家的課題等への対応のためには、事業自体の確保・維持継続等その存在自体が法目的実現の前提で必須である旨の基本的理念に基づいた、見直しを検討することが必要であると考えられる。

なお、このような仕組みの導入に当たっては、法定協議会での適切な対応が可能となるよう、新規参入に関する事前の情報等を把握した、国土交通省の運輸局や整備局、自治体の道路整備・管理等を担当する部局や都市政策等を担当する部局、警察などの関連主体が、それぞれの主体間での情報共有、さらに現場レベルと本局等との情報共有等を積極的に行う体制を、国土交通省は、8.も踏まえ、警察庁、自治体と連携して整えることも必要である。

また、本措置により、交通事業者は法定計画に基づく事業を計画的に安定して行うことが可能となることから、全ての自治体の法定計画策定の実現までの間において、当該交通

事業者が法定計画が未策定の地域において行う事業に注力することも可能となる観点からも、地域交通の確保・維持・確保・改善、活性化に資することも期待される。

### **⑤地域交通に係る地域の協議会の一元化**

現在、地域の交通について検討し、合意形成を図る協議会として、道路運送法に基づき同法の省令において地域協議会、地域公共交通会議、運営協議会が、それぞれ規定されており、地域交通法においては、法定計画を議論し、策定する法定協議会が規定されている。

これらの協議会については、制度創設の時期の相違等もあり、法令的には別組織として規定されているが、実際の運用に当たっては法定協議会に地域公共交通会議の機能を併せ持たせる等の運用も推奨されており、また、地域の交通に係る調整についても、当然に地域の将来を見据え、地域の交通全体を考える中で行われるべきものであり、さらに、法定計画に係る国土交通省の補助金については、法定協議会を交付対象としていること等を踏まえた上で、地域の関係者にとって地域交通に関する制度は明瞭であることが必要である。

このため、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、法律上一元化することを明確化することが必要である。

### **⑥地域交通法の法定協議会の議論の深度化と見える化**

地域交通法の法定計画を策定し、また、⑤のように法定計画に定める地域交通事業に対する補助を受け入れる、同法の法定協議会については、現行法では、関係する警察、インフラ管理主体等公的主体、交通事業者、学識経験者のほか、利用者や自治体が必要と認める者が参加して、合意形成を図ることとともに、結果尊重義務や必須メンバーには参加要請応諾義務が規定されている。

法定協議会の議論への幅広い意見の反映等その運営等については、国土交通省がマニュアルを策定して周知等しており、現行においてもマニュアルに沿ってパブリックコメントが実施される等しているが、法定協議会の設置義務化により、I. や1. の地域交通の重要性に鑑み、法定協議会における、まちの将来の姿や生活の質の向上等を踏まえた議論が、地域において一層重要となる。

このため、7. を前提としつつ、利用者等の参画等については、現在は自治会や老人会の代表者のみであること等も多いが、高齢者、子育て世代、次世代を担う若者、学生等の年代ごと、さらには、通勤利用の企業、商業・観光施設、病院・福祉施設、学校等教育機関等の利用目的別の関係主体ごとの参画や、まちづくり関係団体や福祉・介護関係団体等の参画等、明確な分類による幅広い意見が反映される制度とすることが必要である。その際、法定協議会において、地域交通の集約・協業を議論するような場合には、5. にあるとおり、金融機関や弁護士等の参加を求める等、議論の内容に応じた実務的な知見のある専門家の意見反映が重要であることを明確化することも必要である。

さらには、現行においても、自治体においては、法定協議会の議論等については、ホームページで情報発信する等しているところであるが、一層の地域住民・企業等への積極広報等、議論の見える化が重要となることから、法定協議会の議論の見える化の積極的取り組みの義務化を規定することや、現行法の利用者をはじめ幅広い関係者が、法定通計画の策定や修正を提案することができる提案制度について、国土交通省及び自治体は一層の周知徹底等で活用を促進すること等が必要である。

ただし、幅広い多様な関係主体の意見に基づく合意形成については、法定協議会の柔軟な運営は当然のこと、法定計画は、あくまでも地域交通の確保・維持・改善、活性化の実行・実現のためのものであることから、②に述べたような、地域交通の確保責任主体である自治体長に最終的に総合調整権限があることを規定する等の仕組みを、併せて、同法に導入することが必要と考える。

### ⑦地域交通に係る制度運用の積極的サポート

持続可能な社会を実現する地域特性に応じた地域交通の確保のためには、現場において、地域交通の確保・維持・改善、活性化に取り組む自治体と交通事業者のニーズに対応するよう、上記①から⑥のような制度改正等が行われた場合には、その改正制度的確な運用が、あるいは、改正等までの間においても、各地域での特例的な運用も踏まえた柔軟な制度運用が行われることが必要である。

このためには、これら制度を所管する国土交通省が、本省、運輸局本局・支局の各レベルにおいて、地域交通の確保等に取り組む、自治体、交通事業者のニーズを実現できるような制度運用等を積極的にアドバイスすることが必要である。

運輸局についても20年を超えて企画部門の充実、地域のサポートを業務の基本としているところではあるが、一方で、未だ事業の許認可の従来運用を厳密に行うことが優先され、自治体や交通事業者からの前例のない新たな試みの提案等が難しく、イノベーティブな取り組みが生まれにくい。

このような状況を踏まえれば、具体的には、国土交通省においては、制度改正がなされた場合には、改正制度と、その柔軟な運用を、現行制度下においても、①で調査すべきとした、各地域で行われている特例的事業実施の実態等を、本省、運輸局本局・支局の各レベルにおいて、十分に共有・理解し、熟知することが、まずは必要である。

さらには、既述のとおり、地域交通はまちづくりの基本的かつ重要な社会インフラであるため、国土交通本省内における地域交通部局とまちづくり等関係部局との協働は当然のこと、地方組織においても運輸局は整備局のまちづくり等の施策を十分に理解し、整備局と協働で自治体、交通事業者をサポートする体制を構築することが必要である。

併せて、同様に、8. のとおり、本省、地方組織のそれぞれにおいて、地域交通に関連する各省庁との連携の体制も構築することも必要である。

その上で、国土交通省の役割は、自治体と交通事業者等が取り組む地域交通の確保・維持・改善、活性化をサポートし、その安全な実現に貢献することであることを、本省、運輸局本局・支局の各レベルにおいて、改めて確実に認識し、許認可は、その役割を遂行す

るために、行うものであるという目的意識を改めて徹底するとともに、制度の柔軟な運用や、全国のあらゆる知見を総動員して、地域交通の確保・維持・改善、活性化の取組みをサポートすることが必要である。

## **⑧自家用車に過度に依存しなくても移動できるサービスのあり方**

I. や1. で述べたとおり、カーボンニュートラルの実現など持続可能な社会を実現する地域特性に応じた地域交通の確保が必要であり、上記観点での現行制度の抜本的見直しが必要であるとともに、ユニバーサルサービスの実現の観点からも、自家用車に過度に依存しなくても移動できる環境であることが必要である。

このためには、6. や7. にある、カーボンプライシングの実現やモビリティ・マネジメント（MM）の取組みの充実等のソフト面、バス等地域交通の速達性向上に向けた走行空間・結節ターミナルの整備等のハード面や、公共交通の優先信号の整備等による交通流対策についても、国において積極的に支援することが必要である。

特に、地域カテゴリーBやCの地域では、自家用車への依存度が三大都市圏に比べて大きい現状等を踏まえれば、自家用車に過度に依存しなくても移動が確保できるという観点から、②による道路運送法の事業区分・事業規制等の抜本的な見直し等で、持続可能な社会を実現する地域特性に応じた地域交通サービスのあり方を検討し、具体化することも必要である。

この場合、地域カテゴリーBの都市圏等においては、現状、一定規模の需要に対応した路線バス等の民間交通事業者のサービスが提供されているが、公的補助を受けても事業採算性は厳しく地域社会に見合った交通サービス水準の確保が困難な現状である。このような現状を踏まえれば、当該交通事業者の生産性の向上を進めるとともに、地域交通の公共財としての役割を確保するための公的支援の強化を含め地域交通産業の基盤強化を図ることで、自家用車の自由度・利便性に近いサービス水準に向上させること等が可能となる制度とすることが必要である。

また、地域カテゴリーCの過疎地域等、需要が小規模な地域においては、地域交通サービス提供の担い手となる交通事業者が見込めない場合等も多いが、Ⅲ. 5. も踏まえ、自治体主導あるいは、官民連携のもと、小規模な需要に対応する自家用車の自由度・利便性に近い地域交通サービスを実現することが必要である。このような地域では、例えば、本研究所の高齢者等の移動手段確保方策検討委員会において、地域交通のサービスの不足等から、自家用車を手放せない高齢ドライバーによる、事故の増加等の状況への対応方策として、自家用車に代わる移動手段への転換に必要な、自家用車運転の自由度・利便性に近い移動手段に焦点化した提言を行っており、この提言を踏まえたサービスの実現を可能とする制度とすることが必要である。具体的には、この提言においては、このようなサービスを、AIシステムを用いたデマンドによる乗合運行、定額乗り放題制の料金プランによるサービスと想定するとともに、サービス提供事業者の事業性確保の観点から、自家用車の維持費等の水準を意識した料金設定の重要性、個々の利用者のニーズに対応できるサービスレベルに応じた料金負担を基本としてサービスレベルと利用料金の組み合わせの提供な



どを提示しており、これらを踏まえて、地域において検討する地域交通サービスが実現できる制度であることが必要である。

### **(3) 地域交通の範囲・サービス水準の明確化等について**

地域交通は、地域の将来も見据えて、誰でも、どこでも安全・安心に移動するため、さらには、生活の質の向上を支える、まちづくりの重要な社会インフラであることから、その範囲、サービスの水準・品質等内容については、法令等において、明確化することが必要である。

具体的には、以下について、交通政策基本法や交通政策基本計画、地域交通法等の地域交通関連法令や、まちづくり関連法令や計画等において、明確に位置づけることが必要と考える。

#### **①まちづくりの対象となる地域交通の範囲**

まちづくりの対象となる地域交通とは、マイカーの利用状況を踏まえ、モード単位、路線単位ではなく、地域に存在し、地域の生活圏の基盤である、鉄軌道、海上交通、バス（※）、タクシー、自家用有償運送等のいわゆる公共交通全体のみならず、自転車、電動キックボードやカーシェアリング、シェアサイクル、病院・商業・宿泊施設の送迎サービス、介護輸送等の福祉関係輸送等が総体として発揮する機能に着目した地域の交通の総体であることを明確にすることが必要である。

（※）路線バスのほか、地域住民の生活や地域経済を支える高速バス、貸切バスも含む。

#### **②まちづくりの対象となる地域交通サービスの地理的範囲**

まちづくりの対象となる地域交通のサービスの地理的範囲は、生活圏や経済圏などの地域特性を踏まえて、地域（※）が確定することを明確にすることが必要である。

#### **③地域交通のサービス水準の明確化**

地域の人々の豊かな暮らしや、経済活動等を可能とする地域がめざすまちのあり方を的確に実現する地域交通のサービス水準について、まずは国が、交通政策基本計画において、サービスの品質、サービスの量、運賃水準等について、ガイドライン的な水準を提示することが必要である。その際には、ユニバーサルサービスの実現は当然として地域の豊かな生活に貢献し、移動自体に楽しみや生活の一部としての価値を見いだせるサービス品質等であることが必要であることも明確にする必要がある。

各地域の実際の地域交通のサービス水準については、国のガイドライン水準も踏まえ、各地域において、協議結果の尊重義務のかかる地域交通法の法定計画は当然のこと、まちづくりの計画においても、地域特性を踏まえて、地域が確定し、明示することが必要である。

なお、実際のサービス水準を確実に実現するためには、自治体の補助要綱や自治体と交通事業者の協定において、確実に実行されることが確保されるような要件とする等の措置が必要である。

(※) (2) ⑦、(3) ②及び③等、本提言の主体としての「地域」とは、地域交通の確保責任主体であり、地域交通の法定計画を策定する自治体（法定計画を策定する法定協議会の主催者である単一・複数の市町村・都道府県、市町村と都道府県の共同等。）

### **3. 地域交通に対する公的支援について**

#### **(1) 公的支援等の財源負担のあり方について**

1. 及び2. を検討する場合、当該検討を踏まえた公的支援等も含めた地域交通の確保・維持・改善・、活性化のための財源負担のあり方等について、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て、地域交通確保への地方交付税措置のあり方や、病院、学校、商業・宿泊施設等のみならず、従業員の通勤等が必要な地元企業等も含めた、地域交通サービスの受益に対応した検討や、このほか、例えば、地域交通の確保のための負担等主体的に関与する施設等に対する立地等規制の緩和等都市計画などまちづくり施策との連携による企業インセンティブ付与による財源負担の仕組みの検討など、国においては、国土交通省が中心となり、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、役割、受益に整合した税制措置も含めて財源負担のあり方の検討を行うことが必要である。

さらに、市町村・都道府県においても、教育、健康福祉、農林水産、商工、建設・都市等まちづくり分野などの連携による地域交通に対する補助等支援のあり方の検討のみならず、地域交通の確保責任主体の主体的役割として、地域交通の確保・維持・改善、活性化のための目的税の導入等の検討や、上記のまちづくり施策との連携による財源捻出など自主財源の創出の仕組みや税制措置の検討を行うことも必要と考える。

これらの場合、I. で述べたような地域交通のカーボンニュートラル上の優位性等、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であるという観点を踏まえた、国や自治体の政策上の役割、地元企業等の社会貢献等を含めた地域の主体毎の役割や受益に対応した、財源のあり方の検討を行うことが必要である。

また、観光二次交通等、観光地域での地域交通の財源等を含めた、そのあり方については、DMOの役割も含めて、本研究所において、今後検討することとしており、本提言も踏まえて、引き続き、検討し、早急に具体化することが必要である。

なお、持続可能な社会を実現する地域交通の確保のためには、通学の定期券に係る割引や高齢者等に対する福祉的割引等は、現在、交通事業者の自主的経営努力によりボランティアに行われているところであるが、本来、国の教育や子育て支援や、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必要がある。

## (2) 公的支援等の補助のあり方について

現行の国による地域交通の確保・維持・改善、活性化の補助の考え方は、新たなエリア一括協定に対する場合も含め、交通事業における実績ベースの収支差を前提とした制度となっているが、この場合、2. (2) ③の運賃規制とも連動し、交通事業者にとっては、現行水準の補助を受けつつ運行を維持することが穏当との判断になる誘因ともなるため、上記(1)の通学割引等の負担の場合のように、旅客輸送の量的実績を基本とする補助等と同様にすることで、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や、交通事業者の設備投資・修繕費や人的投資等について、その実績を前提とするのではなく、地域の実情等から必要と想定される規模の投資水準等を前提とした引当金等をコスト計上した収支差を補助対象とするような制度の検討とともに、燃油費高騰、災害等突発的事由にも柔軟に対応するような、事業者の前向きで、積極的な取組みを促進する補助制度について、引き続き、検討し、具体化する必要がある。

この場合、併せて、2. (3) ①及び3. (1)や8. も踏まえ、関係省庁の各種の財源を一括して地域交通法の法定協議会等に一旦集中し、配分する仕組みを検討することも必要である。

## 4. 地域交通の企画・検討等の専門人材の育成、運転士の確保等について

将来にわたり、人々のウェル・ビーイングを実現し、不断に生活の質を向上させるとともに、暮らしやすく、地域ニーズに対応した社会・経済活動を可能とするためには、地域の社会基盤である地域交通が、持続可能な社会の実現に資するよう確保・維持・改善されることが必要である。

### (1) 地域交通の専門人材の育成について

このためには、自治体が、都市計画や道路等の整備・維持・管理等と同様に、その重要性を認識し、継続的・専門的に取り組む必要がある。

しかしながら、コミュニティーバスの運行などを行っていても、多くの市町村等自治体では、未だソフトのインフラである地域交通の専門部局・担当者が無い現状や、そもそも大学等での地域交通の専門人材の育成も限定的である現状も踏まえれば、地域交通の実情、交通計画の企画や実務に精通した専門人材を、長期的視点で育成することが必要である。

具体的には、国土交通省が関係省庁、自治体とも連携し、フィールドワークが可能な地域の大学等の地域交通の専門人材育成に支援を行うとともに、現在活動する専門人材も含めて、大学等教育機関、自治体、コンサルタント、地域交通産業界等とのネットワーク体制を整え、各組織にまたがるキャリアパスの見える化モデルを構築し、キャリア・アップ等の具体事例を早急に実現し、大学等教育機関をはじめとする関係者に提示することが必要と考える。

## (2) 地域交通の運転士の確保等について

### ①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運転士等人手不足の対応のためには、①と同時に、バス運転士の長時間労働や女性運転士の活躍が限定的である現状等を踏まえれば、働き方改革関連法への確実な対応による長時間労働の是正等は当然のことであるが、女性をはじめあらゆる人が運転士等現場で活躍する機会が拡大するような、魅力ある働く場とするための労働・職場環境の改革が、喫緊に必要なものである。

このため、既に、一定の交通事業者においては、女性運転士の働きやすい職場環境づくりや積極的採用等をはじめ、運転士の働きやすい職場・労働環境づくりに取り組まれているところであるが、本提言で縷々述べたとおり、地域交通は国・地域の重要な社会基盤であり、公共財であることに鑑みれば、国土交通省は、厚生労働省等関係省庁、関係団体と協働体制を構築し、各モードの特性に対応し事業規模に関わることなく、地域交通産業における交通事業者等の労働・職場環境の改善の取組みを積極的に支援する仕組みを導入し、地域交通産業の労働・職場環境の改革を主導することが必要である。

### ②所得水準の向上等処遇改善に向けた取組み等

1. でも述べたとおり、地域交通産業における運転士等人手不足については、今後、一層の深刻化が見込まれ、地域交通の確保・維持継続等のための所得水準の向上等処遇改善は、運賃の見直し等のみでは困難である。このような状況について効率的なオペレーションの実現等生産性向上を図ることは当然であるが、公的補助を受けても事業採算性が厳しい現状を踏まえれば、公的支援の強化も含めた地域交通産業の基盤強化による所得水準の向上等処遇改善に向けた官民あげての取組みが急務である。

このため、2. (2) の道路運送法の抜本的見直しや、一体として道路運送車両法及び道路交通法の見直しを早急に法改正等で具体化し、限られた人材・人手・車両等を柔軟に融通することを可能とするとともに、車両の安全技術の向上も踏まえた運転士の資格の見直しや、運賃規制の見直しを図り、さらに、本提言を踏まえ公的支援の強化も含めて地域交通産業の基盤強化のための具体的取組みを実行することが、喫緊に必要なものである。

国土交通省は、8. で述べるように、関係省庁、自治体、産業界とも協働体制を構築し、地域交通産業の所得水準の向上等処遇改善による運転士の確保等の取組みを主導することが必要である。

## 5. 地域交通産業における基盤強化のための集約・協業、事業規模拡大について

地域交通事業者の生産性向上等事業基盤の強化を目的として、交通事業者の集約・協業・交通連合を図ることや、スケールメリットを確保する事業規模を拡大するため、経営統合や共同

経営を行うことも有効であり、交通事業者が、一般乗合旅客自動車運送事業等に係る独禁法の特例法の活用を検討する場合、交通事業者の迅速な計画策定、実施が可能となるよう、国土交通省の各運輸局及本省においては、積極的なサポート、手続きの迅速化等に努めることが必要である。

さらに、共同経営計画の国土交通大臣の認可に際しての公正取引委員会との協議等について、国土交通省は、迅速かつ円滑に実行可能となるよう、積極的な情報提供等に努めるとともに、公正取引委員会においても、独禁法の特例法が一般消費者の利益の確保を目的とするものである趣旨を踏まえて対応することが必要である。

また、地域において交通事業者の集約・協業等を図ることで地域交通事業者の生産性向上等事業基盤の強化が図られ、地域の生活の質の向上などを具体化する地域交通の確保で持続可能な社会の実現に資することが見込まれるものの、オーナー・親族経営等の交通事業者が対象となる場合、集約・協業によるオーナー・親族の生業の喪失の考え方や地元での体面・評判の観点から、協議が困難な状況も想定されるため、このような場合でも、公共的な観点から地域における取組みを促すことができる仕組みが必要であると考えられる。

具体的には、このような場合には、地域全体の公共性の高い問題への対応であることに鑑み、地域交通法の法定協議会において、金融機関や弁護士等の参加を求め、当該問題には個別の対応の提案を行うことなども含め、法定協議会の主催者でもあり、地域交通の確保責任主体である自治体の長が積極的に協議の進展を促すよう、調整に努める義務を規定する等の仕組みを、同法に導入することが必要と考える。

## **6. 地域交通の国全体でのプロモーションについて**

地域交通は、国においては、カーボンニュートラルの実現や豊かな健康生活の実現などのために、地域においても、地域の将来に大きな役割を果たすまちづくりなどのための基本的かつ重要な社会インフラである。

このため、地域交通が持続可能な社会の実現に資するよう確保・維持・改善、活性化され、自家用車に過度に依存しない社会を実現するためには、交通政策基本法にも定めるとおり、国や自治体が交通事業者と協働し、地域交通の重要性について、国民、地域住民、地元企業等（以下「地域住民等」）の理解増進を図り、地域住民や地元企業等は、その実現に積極的な役割を果たすことが必要であり、地域交通を巡る現状を踏まえれば、このような地域住民等の役割等を、理念のみならず具現化し、実行に移すことが急務である。

この場合、特に、交通政策基本法第一条から第十二条の地域交通の重要性をはじめ、今一度、同法が、真に国、自治体、交通事業者、地域住民・企業をはじめ国民全体に、理解され、認識共有されるよう取り組む必要がある。

具体的には、3.（1）のとおり、通学割引や高齢者等の福祉割引等は、子育て支援や高齢者支援などの国の政策として行われるべきものであり、国の負担において、例えば通園・通学の無料化なども含め地域交通利用に関する施策の充実を図ることが必要であるとともに、カー

ポンプライシングの実現等の考え方の充実により、自家用車に過度に依存しない地域社会の具体化に向けて、地域住民等の地域交通利用の選択を促す施策が必要である。

また、従前より取り組まれるモビリティ・マネジメント（MM）の取組みの充実、有効な実行が必要であるため、地域住民・企業との協働の具体化や、7. に述べるとおり、駐車場に関する施策や交通流対策を確実に具体化できるよう、国土交通省が関係省庁、自治体との連携体制を構築し、実行ある仕組みを整えることが必要である。

さらに、まずは、地域交通を利用していない住民等も含め利用促進のムーブメントを創出するため、例えば、国全体での取組みとして、国の地域交通のカーボンニュートラルの実現等における重要性等に関するプロモーションとともに、国と自治体による公的支援で、各自治体が地域交通プロモーションの期間と定める一定期間、あらゆる地域交通を乗り放題とするチケットの販売や大幅割引、さらには無料化などによる地域住民の利用経験の創出や、利用促進の取組みなどを検討することも必要である。

なお、地域交通の無料化や大幅割引等の取組みが行われる際には、Ⅲ. 3. のデータ収集・流通等の実行により、今後の地域交通の施策への反映が可能となるよう、確実に効果検証を行うことも併せて必要である。

これらの場合において、地域においては、地域交通の確保責任主体である市町村・都道府県は、地域交通利用の通勤の徹底のための地元企業とのWIN-WINの協働に取り組むとともに、自らの自治体関連団体の職員のみならず、自治体のトップも含め、通勤、公務等の移動に当たっての鉄軌道、バス等地域交通の利用を率先垂範するとともに、潜在需要の創出に努めることが必要である。

国においても、自治体と協働して、各省庁の地方組織や関連団体の職員等の地域交通利用の徹底や潜在需要の創出に努めることが必要である。

## **7. まちづくりとの一体性の確保について**

地域交通は、I. や1.、2. 等で述べたとおり、国家的課題、国民的課題等に対応する、重要な社会インフラであり、将来の姿からバックキャストで取り組まれる、まちづくりの中で形成されるものであることから、道路等地域交通に関連する社会インフラ施策や、その利用等のための移動が必要となる施設や住宅等の集積・立地を定める都市計画等の土地・空間利用施策と一体性をもって、確保・維持・改善、活性化の取組みが行われることが必要である。

このため、現行においても、地域交通法では立地適正化計画等、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携が定められ、また、地域交通法の法定計画と、都市再生特別措置法の立地適正化計画や都市・地域総合交通戦略の運用面における連携、その際の運輸局と整備局双方の相談窓口の周知等は行われ、地域交通とまちづくりを一体的に考える施策が進められている。

今後は、現行の制度・体制に基づく、地域交通の取組みとまちづくりの一体的取組みについて、それぞれの施策のタイムスパンは異なることは当然として、国土交通省、自治体の関連部局は、その効果検証を情報共有しつつ協働で行い、連携して施策に反映する等確実なPDCA

の協働実行が必要であり、協働実行体制等の構築も必要である。

また、併せて、これらの地域交通とまちづくりの一体的取組みに当たっては、交通流対策が重要であり、国土交通省は警察庁、自治体と協働実行体制等を構築して実行することが必要である。

さらに、特に、過度に自家用車に依存しない社会の実現に向けては、現行の地域交通法においても地域公共交通一体型路外駐車場整備事業が定められているが、都市再生特別措置法を含め計画政策等においても主要な取組みとされている駐車場の配置等の駐車場施策や駐輪場施策においても、地域の将来の姿からバックキャストで地域交通施策と連携して取り込まれることが必要であり、具体化について検討することが必要である。

## **8. 地域交通を統括する国の組織のあり方等について**

本提言は、国と自治体、関係産業界、地域住民等が協働することで具体化するものであることから、そのための実行体制の構築が重要である。

2. (2) ①、3.、7. やⅢ. 5. 等で述べるとおり、地域交通として位置づけられる移動サービスやその関連施策、その人手・人材の確保の問題等も含めた公的支援等地域交通に関連する関係省庁は、交通政策を推進する国土交通省のみならず、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、警察庁、こども家庭庁と幅広いため、国全体として、地域交通に関する行政を統括する国の組織については、国土交通省が、これら関係省庁の取組みを総合調整することができる権限を備えるとともに、本省レベルでの連携の具体化のみならず、関係省庁の各地方組織間での連携の具体化を図ることが必要であるとともに、自治体等地域との窓口の一本化等についても検討することが必要である。

また、国土交通省においても、地域交通に関する行政は、交通事業関係部局や社会資本整備、まちづくり関係部局など多数の部局にまたがるため、本省のみならず運輸局と整備局を含め、関連組織における交通関連行政の連携と統括、実行体制の明確化・具体化等を図る必要がある。

なお、国土交通省が地域交通に関する行政を統括することを明確にするための具体的措置として、1. の具体化及び6. の実現と並行して、国土交通省設置法の任務の「交通政策の推進」に加え、例えば「地域交通による地域創生の実現」等を明確に規定することで、「観光立国の実現に向けた施策の推進」と同様に、国全体での重要政策であることを明確化することにより、国土交通省が各省施策の総合調整を行うことを明確化することが必要である。

さらに、自治体においても、地域交通を直接的に担当する部局等が主導して、道路や港湾等の整備・管理を担当する部局、中心市街地や中山間等地域振興を担当する部局、商工・労働関係を担当する部局、健康・福祉関係を担当する部局、農林水産担当部局などの内部部局相互間の連携体制、市町村と都道府県との連携体制及び都道府県警察との連携・実行体制を構築することが必要である。

### Ⅲ 地域交通産業の基盤強化・事業革新のための個別の取組み事項について

我が国全体及び各地域の将来に大きな役割を果たす官民連携の社会インフラとして、地域交通がその機能を確実に発揮するためには、その主要な担い手である地域交通産業について、以下のような基盤強化・事業革新のための取組みが必要である。

#### 1. バス事業等における上下分離的運営の具体的措置について

主要な地域交通サービスの担い手であるバス事業等においても、第二種、第三種事業等が法定化され、いわゆる上限分離が活用し易い鉄道分野と同じように、運行サービスの提供等は民営で行い、社会インフラの基盤施設としての公共的な観点も踏まえ、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、上下分離的運営が事業の生産性向上等地域交通産業の基盤強化のために必要と判断される場合には、現行以上により円滑・迅速に、協働で実現できることが必要である。

具体的には、市町村等の基盤施設の保有負担としては、基盤施設の全面的な公有が困難な際には、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であり、また、事業の部分的な上下分離的運営なども含めて、準公有の方式も有効であることを明確にした施策を、国は講じることが必要である。

市町村等は、このような多様な手法による上下分離的運営について、地域交通産業の基盤強化のため、地域の選択として必要と考える場合には、地域の特性・実情に対応して、そのあり方を比較衡量し、最適な運営方式を選択判断することが必要である。

また、上下分離的運営を行う場合には、地域交通全体を効率的・効果的に確保・維持・改善、活性化するために、上下分離的運営も含めた地域公共交通計画の検討・策定や、車両等の施設面に係るデジタル化も含めた変化を続ける技術環境の取り込み等にも、総合的かつ専門的に、継続して取り組むことが必要である。

具体的には、スケールメリットの観点も踏まえ地域の社会基盤としての地域交通全体の車両等基盤施設の保有を行うとともに、地域公共交通計画策定、サービス水準の確定等やDX化にも対応する専門人材が常任する、自治体との官民一体となった組織を設けることも有効であり、この場合には、自治体との適切な役割分担のもと、国も公的支援を行う制度を地域交通法に位置づける必要があると考える。

国の公的支援のあり方として、特に、カーボンニュートラル等の社会的要請への対応でもあるEV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）バスは、車両価格が高額であることから、その導入も含めた、地域交通の確保・維持・改善、活性化のために必要となる、車両等基盤施設を効率的・効果的に整備促進するためにも、国土交通省は経済産業省、環境省と協働で交通事業者や自治体等への補助等の充実に努めるとともに、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の上記組織への出資や、さらには、大量一括導入によるコスト的・品質的なスケールメリットの観点から、同機構自体が自治体との役割分担の上、車両等の地域交通の基盤施設を保有し、地域交通事業主体にリースするような仕組みを導入することも必要であると考えられる。

なお、上下分離的運営が行われる場合、運行サービスを担う交通事業者と、基盤施設の保有負担を担う自治体等の主体は、I. 等に述べた観点も含め、重要インフラであるバス事業等が地域



の将来や価値を決定づけるものであることを、地域全体も含めて認識共有した上で、WIN—WINの協働関係の確保を明確化することも必要である。

## **2. 公営交通の民間委託の促進について**

地域交通の効率的・効果的な確保とともに、地域交通産業のビジネス機会の拡大のためには、公営交通については、運営コストの相違による行政負担低減の観点から、完全民営化が望ましいところであるが、完全な事業譲受までは望まない事業者等も想定され、この場合、上下分離的運営による民間交通事業者への委託等を現行よりさらに促進する必要がある。

具体的には、現行、路線バス事業の管理の受委託における、路線長・車両数の最大2／3まで等の制限については、委託者が行政組織である自治体である場合には、100%の受委託を可能とすることが必要であると考えらる。

## **3. 地域交通のDX推進に必要な措置等について**

地域交通産業の基盤強化のためには、需要サイドでのシームレス化、使い勝手の良い運賃・料金等による利便性向上による利用拡大や潜在需要の掘り起こし、供給サイドでの運行・事業運営の効率化、収益コントロールの実現等を可能とするデータの収集・活用と、企業・地域・分野を超えた円滑な流通が必要であり、地域交通の事業者やモード、交通、商業、観光、医療、行政等の分野、地域を超えて多様なサービスをつなげ、ワンパッケージでサービスを提供できるMaaS等が有効に目的を実現するためにも、さらには新たなサービスの創出等のイノベーションの可能性を高めるためにも、地域交通のDX化が必要不可欠である。

DX化は、交通事業者や自治体等がデータとデジタル技術を活用して、利用者や社会のニーズを基に、業務プロセスを改善してだけでなく、提供するサービス等を含めビジネスモデル自体を変革するとともに、組織・プロセス・企業文化を変革し生産性を向上させ、事業のイノベーションを伴う持続ある発展を企図する取組みである。

このDX化の趣旨を踏まえ、地域交通のDX化は、だれでも、どこでも利用できるユニバーサルサービスとしての地域交通の確保で持続可能な社会を実現することを目的として必要となる取組みであることを、国土交通省は、交通事業者や自治体等関係主体と共通認識化することが必要であるとともに、国土交通省は、その推進のための交通事業者や自治体等関係主体への支援等に当たっても、システムの構築やAI導入等自体が目的となるような支援とならないような仕組みであることが必要であるとともに、長期的に技術の変化等にも対応した適切な運営が必要であることを考慮した支援の仕組みを導入することも必要である。

だれでも、どこでも利用できる地域交通の実現のためのDX化の推進に当たっては、各地域や各事業者ごとのシステム等が利用者にとってシームレスに利用できる環境を整えるとともに、新たなサービスの創出につながるデータの収集・活用・流通等が可能となる環境を整える必要があるとともに、このようなデータの収集・活用・流通を安全・安定的に可能とするためには、個人

情報保護、安全保障的セキュリティ対策、緊急時対応等が重要であることから、これらの対応措置の制度化を併せて図ることも必要である。

現在の地域交通の現場においては、個別の交通事業者のＩＣカードの導入や、そのグループでの顧客管理等経営におけるデータ活用など、データの収集・活用・流通の範囲が個別企業単位・グループの範囲であったり、小規模の交通事業者等において、未だデータの電子化等も進捗していない状況もある。

このような状況を踏まえれば、そもそも地域交通のＤＸ化の前提となるデータの収集・活用・流通が交通事業及び関連する事業等全般で、企業・地域・分野を超え、可能となる環境整備が必要であり、そのための制度を整えることが必要である。

具体的には、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、上述のようなデータの収集・活用・流通を可能とするため、形式・規格の統一化や連携ルールとともに、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、当該ルールや基礎データのオープン化等によるＤＸ化の推進を法律において義務化することが必要である。

併せて、国土交通省は、地域交通のＤＸ化に向けた交通事業者や自治体等関係主体の取組みの進捗の現状を的確に把握し、上述も踏まえ、今後の迅速・円滑な推進に必要となる公的支援の拡充や、オープンデータ化の迅速な推進に必要となる基盤的プラットフォームの整備などにも取り組むことが必要である。

さらに、ＤＸ化はニーズや技術変化等にも対応して、長期・継続的に企画、運営する必要があるが、そのための専門性の高い人材を確保することは、既に世界的な競争状況にあるとともに、待遇面も含め大変に困難である。このため本研究所の地域観光産業の基盤強化・事業革新の委員会提言「地域観光産業を高生産性で高所得産業に」において、地域内外での副業や兼業による柔軟な人材確保や、長期的視点で人材を世界から獲得すると同時に、我が国においても育成する等の官民協働の取組みなどについて提言しており、当該提言に沿った取組みを、国土交通省と関係省庁が主導して、自治体と連携して取り組むことが必要である。

一方で、地域交通に係る道路運送法等に基づき交通事業者が行う申請等の手続きについては、ＤＸ化されておらず、交通事業者のＤＸ化の必要性・喫緊性の認識の向上につながらず、交通事業者において必要性があり、メリットもあること等の認識が醸成される必要がある。

国土交通省は交通事業者等にMaaSの取組みを促しているところでもあることから、上述のオープンデータ化等の取組みを自らの取組みを含め、官民協働で一層強力に推進するとともに、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について、国土交通省は規制改革実施計画にあるとおり、前倒し等、早急にＤＸ化することが必要である。

また、ＤＸ化は交通事業者等が行う各種手続きの負担軽減にも資するよう進める必要があるとともに、ＤＸ化の実現を待つまでもなく、各種申請等の手続きや、安全確認において、リモートでの対応による負担軽減方策も導入することが必要である。

さらに、業務フローの標準化によりSaaS（Software as a Service）の活用等、ＤＸ化による一層の業務効率化を図ることが可能となるよう、交通事業者においても、法定の共通作業以外で個別の交通事業者が独自のルールや慣習で行っている作業等について、見直しを図り、可能

な限り共通化を図ることについても、国土交通省が主導し、関係団体等とも連携し、ガイドライン等で促すことも必要である。

#### **4. エリア一括協定運行について**

地域交通産業の基盤強化のためには、本委員会での地域カテゴリー想定のBのエリアにおいては、地域交通法の地域公共交通利便増進事業に追加されたエリア一括協定運行が有効であると考えられるところ、その導入・推進に当たっては以下に留意することが必要である。

国土交通省は、自治体が地域の選択としてエリア一括協定運行を導入する場合には、以下の（２）、（３）、（４）の考え方等を明確化した上で、その実行については、自治体が地域の特性・実情に対応して、地域にとって最適なサービスのあり方を検討し、自治体の選択判断で実現できる制度とすることが必要である。

##### **（１）クリームスキミングの防止について**

長期間の協定が確実かつ安定的に実施されるためには、クリームスキミングの防止が制度上、確実に担保されることが必要である。

具体的には、I. 2. （２）④による対応が必要と考える。

##### **（２）エリア一括協定対象サービスの範囲について**

地域交通は、地域の生活圏や経済圏内でネットワークを形成する鉄軌道、バス・タクシー、自家用有償運送、スクールバス、商業施設等の送迎サービス、介護輸送等の陸上交通や、海上交通の総体であることから、制度上、協定のサービス対象範囲は、これら地域交通の総体とし、実際の対象サービスは、地域の実情に応じて確定するものであることを明確にすることが必要と考える。

##### **（３）エリア一括協定対象の取組みの範囲について**

エリア一括協定運行を実施する場合には、エリア全体での効果的なまちづくりの観点から、地域交通サービス提供のみならず、地域交通サービスと密接不可分なバス停やターミナル、走行空間等のまちづくり事業や、地域交通とまちづくりとの統合プランニング策定等も協働取組みとして、協定の対象の取組みとすることができるようにすることが必要と考える。

なお、この場合、協定において、地域交通サービスの新規参入が可能としている場合であって、地域交通法の法定協議会が合意して新規参入があるときには、バス停やターミナル等の施設についても、新規参入の事業者が利用することも可能とする措置が協定において明確化されていることが、当然に必要である。

##### **（４）雇用の継続確保等について**

エリア一括協定運行を実施する際には、その効率性確保の観点からは、原則として入札によることが望ましいと考えられるが、協定以前に地域においてサービスを提供していた事業者とは異なる事業者が応札して、事業を実施することとなった場合等、地元雇用の継続確保、入札条件で求められる運行サービス水準を確実に実現できる基盤施設（車両、営業所・車庫、停留所等）の保有を、地域において上下分離的運営を導入せず、引き続き事業者が行うこととした場合には、

その保有について、さらに、地域企業としての地域との連携確保への対応、また、生産性の高い事業の実施の実現等について、入札条件において要求事項として定めることを明確にすることが必要と考える。

さらに、協定に定める運行期間中に、突発的事由等によりサービスの提供が不可能となる場合等の緊急事態においても、地域住民の移動が確実に確保等されるための具体的措置が入札条件、協定において明確に定められていることが必要と考える。

## **(5) 補助制度間の整理等について**

### **① エリア一括運行の協定・補助のあり方**

エリア一括協定運行は、長期間（例えば、5年間）で、事前に確定するものであるため、まずは、協定において、運転士の処遇改善や確保等のために重要な人件費について、毎年のある一定の引き上げを予め組み込むことや、急激な燃油費高騰等、地域交通を巡る環境の急速な変化にも柔軟に対応すること等を定めることが必要である。

このため、補助制度についても、このような人件費の予めの引き上げや、急激な環境変化への対応を可能とする制度であることが必要と考える。

### **② 幹線バス補助等の補助額への影響回避**

エリア一括協定運行に対する補助は長期間で、事前に確定するものであり、計画的事業運営に資するとともに、長期間の予算額が事前に確定可能等予算規律的にも効率化され安定する一方で、幹線バス補助等の併存する他の地域交通の運行（航）補助は単年度要求であるため、補助額も含め補助制度相互に影響の無いようにすることが重要である。

具体的には、毎年度の予算要求等において、補助制度の考え方の相違等を明確にして、各補助制度に所要の額を確保するよう努めることが必要と考える。

### **③ 幹線バス補助の安定確保**

エリア一括協定運行により地域交通を確保する地域と、そうではない地域が隣接する場合であって、両地域を国・自治体の補助を受ける同一の幹線バス路線が運行するとき、当該幹線バス路線の運行継続が、補助制度の相違により、不安定にならないようにすることが必要と考える。

具体的には、補助金交付要綱において、幹線バス補助・フィーダー補助とエリア一括の補助の補助制度相互が整合をもって併存する仕組みを定めることが必要と考える。

## **5. 過疎地域における地域交通確保のための取組みについて**

地域カテゴリーCの過疎地域等においては、地域交通サービス提供の担い手となる交通事業者が見込めない場合等も多いが、このような地域においても、自治体主導あるいは、官民連携のもと、持続可能な社会を実現する地域交通サービスを確保するため、地域住民の善意に完全に依存するものではなく、既存のバス事業・タクシー事業について、その実施や業際の柔軟化、健康・福祉や農林水産業振興、中山間地域振興等交通分野以外の事業との連携・統合実施など、地域特

性に対応できる新たなビジネスモデルが可能となる制度について、Ⅱ. 2. (2)により検討し、具体化することが必要である。

この場合、自治体はこのような地域交通サービスの確保のためには、その担い手となる地元を含めた交通事業者は、小規模・零細であっても、地域の産業として位置付けた上で、人手が確実に確保されることが必要であることや、さらに、地元人材の貴重な雇用の場となるものであることを認識して、交通事業者の適正なサービス水準の提供と、その事業運営が可能となるコスト等を盛り込んで委託等を行うことが必要であることを、国土交通省は、ガイドライン等で周知することが必要である。

併せて、このような地域交通サービスを確保するためには、以下のように、範囲の経済の取組みが必要であるとともに、地域の生活対策や地方創生等の自治体の取組みも一体として行う必要がある。

具体的には、各地で取り組まれている貨客混載で、貨物運送と旅客運送の双方向の兼業による統合サービスの実施は当然に必要であり、自治体は、従前には関係性が希薄であった貨物運送事業者等とも積極的な連携を図り、さらには、農村・中山間地域振興の取組みなども活用し、交通事業者等旅客サービス提供主体とのマッチング、事業連携に取り組むことが必要である。

また、自治体においては、高齢者のいきがづくりや、子育て支援のための子供食堂の運営、中山間地域振興など、生活の質の向上に資するまちづくりが必要であり、このための小さな拠点づくり等の取組みが必要である。

このような健康・福祉や地域振興等の生活対策の自治体の取組みは、移動の目的となるものであり、移動需要の拡大・顕在化につながるため、住民の生活対策の問題のみならず、持続可能な社会を実現する地域交通の確保に貢献するという認識をもって、自治体においては、住民等の移動の目的の創出につながる取組みを積極化することが必要である。

さらには、郵便局は地域の重要な拠点であるとともに、郵便の集配サービス、集配予約等を行っており、国土交通省は、上述への対応のため、関係省庁、日本郵政(株)に積極的に働きかけ、事業連携の具体化を図ることが必要である。

**参 考**

**○地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する検討委員会 委員名簿（令和5年6月19日）**

委員（座長）	山内 弘隆	一般財団法人運輸総合研究所 所長 武蔵野大学経営学部特任教授・一橋大学名誉教授
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
	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
	椋田 昌夫	広島電鉄株式会社 代表取締役社長
	森山 昌幸	株式会社バイタルリード 代表取締役
	松本 義人	西日本鉄道株式会社 常務執行役員 自動車事業本部長
	赤井 伸郎	大阪大学 大学院国際公共政策研究科 教授
	森 雅志	富山大学 客員教授
	岡田 伸	株式会社 福井銀行 取締役 兼 常務執行役 ALM本部長 市場金融グループマネージャー
	清水 博	株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員
	宇都宮浄人	関西大学 経済学部 教授
	大井 尚司	大分大学 経済学部門 教授 一般財団法人 運輸総合研究所 客員研究員
	寺田 一薫	福島学院大学 マネジメント学部地域マネジメント学科 教授
	中村 文彦	東京大学 大学院新領域創成科学研究科 特任教授
	伊藤 昌毅	東京大学 大学院情報理工学系研究科 ソーシャルICT研究センター 准教授
	牧村 和彦	一般財団法人 計量計画研究所 理事
	宮島 香澄	日本テレビ放送網株式会社 解説委員
	真鍋 英樹	国土交通省 総合政策局 交通政策課長
	倉石 誠司	国土交通省 総合政策局 地域交通課長
	田口 芳郎	国土交通省 鉄道局 鉄道事業課長
	森 哲也	国土交通省 自動車局 旅客課長
	宿利 正史	一般財団法人 運輸総合研究所 会長
	佐藤 善信	一般財団法人 運輸総合研究所 理事長
	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
	城福 健陽	一般財団法人 運輸総合研究所 特任研究員
	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

（敬称略・順不同・令和4年11月～令和5年6月19日）

## ○検討委員会開催経過

【第1回】 令和4年11月16日（水）

- 本調査研究の趣旨について
- 地域交通の現況について
- 本検討委員会の議論の進め方と論点（案）について
- モデル地域9県の地域カテゴリー分類（案）について

【第2回】 令和5年1月23日（月）

- 第1回委員会におけるご意見等（概要と対応）
- 第1回委員会におけるご意見等の関連情報
- 論点について

【第3回】 令和5年3月10日（金）

- 第2回委員会におけるご意見等（概要と対応）
- 提言（案）

【第4回】 令和5年6月19日（月）

- 第3回委員会におけるご意見等（概要と対応）
- 提言（案）