

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】

2025（令和7）年6月
運輸総合研究所

《 目 次 》

はじめに

P2

I. 地域交通産業の重要性……………P3

1. 地域交通の国家的・国民的・地域的重要性
2. 地域交通産業の国家的・国民的・地域的重要性

II. 地域交通産業の制度改革の必要性及びその社会的背景(概要)……………P5

1. 地域交通産業の制度改革が必要な社会的背景(概要)
 2. 地域交通産業の制度改革の喫緊の必要性
 3. 地域交通制度改革に当たっての留意事項
 - (1) 地域交通制度の革新に当たっての現状の基本的な認識の共有
 - (2) 地域交通制度の革新の前提となる基本的な考え方
- <参考>地域交通制度改革の必要性(フロー)

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の例~)……………P11

1. 地域交通制度改革に関する現行の法律等
 2. 地域交通制度改革の具体化に必要な対応
- <参考>地域交通(自動車交通分野を中心に)関連する現行の法律概要

IV. めざすべき法制度等制度の基本的なイメージ……………P13

V. 法律等制度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)
等の提案……………P15

- 地域交通全般に共通の基本的な事項……………P15
- 自動車交通事業の制度に関する事項……………P33
- 地域交通確保のための負担・財源等に関する事項……………P41

- <参考1> (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(抜粋)……………P46
<参考2> 計画策定等における地方分権改革の推進について……………P50
<参考3> 運輸連合の事例(ドイツにおける事例)……………P51

はじめに

この「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（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～』（以下「令和5年提言」）において、「引き続き、検討し、早急に具体化することが必要である。」こととされた、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、緊急に提言するものである。

令和5年提言においては、Ⅱ.の「2. 地域交通に関する道路運送法等現行法制度の革新方策について」の「(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」において、以下が提言されている。

『 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、地域交通の確保責任主体の明確化・制度化を前提とした上で、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、地域カテゴリー想定なども含めた地域特性を踏まえ、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、生活の質の向上等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。 』

本提言は、以上も踏まえ委員会での議論により、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する27の事項等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ものである。

以下Ⅳ.Ⅴ.に述べる内容の地域交通の法制度等地域交通制度の革新が早急に具体化されることを期待するところである。

なお、令和5年提言において述べるとおり、地域交通を担う鉄道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、事業自体の存在・存続自体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の個別の各事業に係る法制度等についても、そのあり方の検証が行われることが必要であるものとする。

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 【令和5年提言抜粋】

(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：地域公共交通活性化・再生法（以下「地域交通法」）第1条第1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。

(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。

※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。【世界保健機関 (WHO)】

「主観的ウェルビーイング」とは、一人ひとりが自分自身で感じる認識や感覚によって見えてくるもの。それを測る指標として、「人生への幸福感や満足感」「生活への自己評価」「うれしい、楽しいなどの感情」など。

「客観的ウェルビーイング」とは、客観的な数値基準で把握できるもの。例えば、平均寿命や生涯賃金、失業率、GDP（国内総生産）、大学進学率、収入に占める家賃の割合、労働時間や有休取得率、人と関わる時間、保育所待機児童数、育児休業取得者数、介護時間など、統計データで測れるもの。

(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。

(地域交通は公共財)

◎以上、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。

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。

※ 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》
そのサービスの提供は、「公」がすべてを担う場合とサービス特性・経緯により、「公」と「民」等が併行して担う場合がある。

Ⅱ. 地域交通産業の制度改革の喫緊の必要性及びその社会的背景 (概要)

1. 地域交通産業の制度改革が必要な社会的背景(概要)

※下記の詳細内容については、本委員会の第2回委員会資料2(P5~P8)参照

(1) 地域交通産業を取り巻く環境の変化等

- ◆道路運送法制定(1951(昭和26))年以降の我が国の大きな社会・経済状況的变化
 - 道路整備等の進展によるモータリゼーションの拡大
 - 三大都市圏以外の地域から三大都市圏への人口移動
 - 高度経済成長から経済低迷
 - 人口拡大から縮小へ
 - 生産年齢人口の減少
 - 過疎地域(地域カテゴリーC地域)の拡大(地方部の疲弊)
 - コロナ禍の影響による行動変容等による移動需要水準のコロナ禍以前水準への回復の困難性
 - 運転士等不足の深刻化

(2) 地域交通産業の経営状況の悪化

- ◆例えば、乗合バスの輸送人員の推移についてみれば、以下のとおり。
 - 1969(昭和44)年度以降、需給調整規制の廃止が行われた2000(平成12)年時点を含めて、一貫して減少。(2007(平成19)年度頃から減少傾向縮小。
 - 1983(昭和58)年までは、地方圏の輸送人員が三大都市圏の輸送人員を上回る。
 - 1984(昭和59)年に逆転以降、地方圏の輸送人員は三大都市圏の輸送人員を下回る。
 - 三大都市圏の輸送人員は、2006(平成18)年度頃まで減少傾向、その後、微増傾向。
 - 地方圏の輸送人員は、一貫して減少傾向。
 - コロナ禍のため、2020(令和2)年度には大幅に減少、以前の水準に戻らず。赤字基調の経営にコロナ禍が追い打ちをかけ、悪化影響の長期化。

【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】

(3) 地域交通産業に係る制度の創設、見直し等による主な対応

【法制度の対応関係(自動車交通分野関連例)】

- 道路運送法(1951(昭和26)年制定)
- 道路運送車両法(1951(昭和26)年制定)
- 道路交通法(1969(昭和35)年制定)
- 需給調整規制廃止(1996(平成8)年:運輸省決定)によ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)
- 道路運送法の改正(2006(平成18)年施行)
 - ・地域協議運賃・自家用有償旅客運送事業の創設等、地域交通利便向上
- 地域公共交通活性化・再生法(2007(平成19)年制定)
 - 【同法の改正】(2014(平成26)年施行:まちづくりとの連携等)、(2020(令和2)年施行:地域公共交通計画に基づき、幅広く輸送資源の活用、MaaSの位置づけ)、(2023(令和5)年施行:連携と協働の促進、ローカル鉄道の再構築制度の創設・拡充)
- 交通政策基本法(2013(平成25)年制定)
- 独占禁止法特例法(2020(令和2)年制定) 等

【支援制度の対応関係】

- 地域公共交通確保維持改善事業の創設(2011(平成23)年)
- 社会資本整備総合交付金の基幹事業に地域公共交通再構築を明確化(2023(令和5)年)
- 特別交付税 等

2. 地域交通産業の制度革新の喫緊の必要性

(1) 地域交通の意義と重要性

◎地域交通は、I. のとおり、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貢献する重要な社会基盤。

地域住民の通勤・通学、通院等の日常生活や地域産業等の経済活動、さらには観光等の地域交流や災害時対応などを支える、持続可能な社会の実現に必要な社会資本であり、公共財である。

◎利便性の高い地域交通は地域住民の生活の質(QOL)を向上させるとともに、地域経済活動を活発化し、地域の価値が向上。自治体財政に貢献し、潜在需要を顕在化させるなどにより、さらなる地域交通の改善も可能となる正のスパイラルを創出。

(2) 地域交通の危機的状況

I. の「(1) 地域交通産業を取り巻く環境の変化等」及び「(2) 地域交通産業の経営状況の悪化」のとおり、地域交通を巡る社会・経済状況、そして地域交通の重要な担い手である民間交通事業者の経営は一貫して厳しい中、コロナ禍の影響で移動需要は以前の水準に戻らず、赤字基調の乗合バス事業者等の経営に追い打ちをかけ、悪化影響は長期化。今後の運転士等(※)不足の一層の深刻化もあり、現行制度等のままでは、以下のとおり今後も厳しい状況が見込まれ、地域交通は危機的状況。

(※) 運転士等：バス、タクシー等自動車交通分野、海上交通分野、鉄道軌道分野で運転(航)を行う者。以下同じ。

◎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。さらに運転士等不足により、地域交通事業、ひいてはその担い手である地域の民間交通事業者(「地域交通事業者」)の存立自体が厳しい状況。

◎サービス水準の低下で更なる需要の減少を招く負のスパイラルに加え、コロナ禍の影響から収束後も以前の水準までは戻らない可能性。

◎特に、運転士等不足の問題は、高齢者の運転免許の返納や若者のマイカー離れによるマイカーから地域交通サービスへのシフトも見込まれるとともに、インバウンド回復、さらには、「2024年間問題」もあり、今後一層深刻化。運賃の見直しのみでは対応困難。

(3) 地域交通を巡る問題点

◎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。

◎運転士等不足の問題は、今後も一層深刻化するため、その資格制度、労働環境整備等を含め技術の進展等も踏まえた抜本的な対応が喫緊に必要。

◎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。

◎地域交通サービスの縮小や質の低下等その水準の低下は、地域・国民の生活の質(QOL)の低下をもたらしており、(1)の国家的課題への対応も含め、ウェル・ビーイングによる豊かな生活の実現を困難にしていることで、持続可能な社会の実現も困難にする。

(4) 地域交通産業に関する制度改革の喫緊の必要性

- ◎上記のとおり、地域交通を巡る状況の悪化は急速。地域交通産業に係る現在の制度に基づく施策や取組みでは、地域交通が将来見込みも含め、直面する危機的状況には対応が困難。
- ◎地域交通の危機的状況は、地域住民や国民の生活の質(QOL)の低下をもたらしており、(1)の国家的課題への対応も含めウェル・ビーイングによる豊かな生活の実現を困難にしているものであり、持続可能な社会の実現の観点でも危機的な状況。
- ◎現時点はすでに、地域交通に関する国の施策や、自治体・地域住民等の地域交通に関する認識と関与等の抜本的変革が急務で、法制上・財政上の措置を時機を逸することなく実行する段階。

(5) 地域交通制度の革新の提言の喫緊の必要性

- ◎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、その生産性の向上などにより魅力を高めることが喫緊に必要。
- ◎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、地域住民や国民の生活の質(QOL)を向上させるとともに、活力ある地域産業等地域経済活動に貢献することで、持続可能な社会を実現するため、地域交通産業の抜本的かつ包括的な基盤強化・事業革新を可能とする、地域交通に関する法制度等制度の革新が喫緊に必要。
- ◎このため、法制度等の地域交通制度の革新案を緊急に提言する。

【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 (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

◇(一財)地域公共交通総合研究所の2025(令和7)年2月28日公表の標記調査によれば、全国のバス、鉄軌道、旅客船事業者を対象とする、「30年以上の間、8割以上が赤字経営を続けてきた日本の地域公共交通がこのコロナ禍を経て本当に小康状態にあるのか、このままの地域公共交通行政による支援体制で本当に経営の維持ができるのか、構造的問題は無いのかを深掘りすることを目的」として行われた、回答率16.5%182社の調査において、以下のとおり報告されている。

【標記報告書(抜粋) 〈参考1〉】

行政の支援や制度改善へ期待への自由記述(143社)の内容は、

- 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%)

に分類したが、経営圧迫要因の現状や行政の支援や制度改善への大きな期待が窺える。

また、2024年問題に関する自由記述の頻出語句の分析から推定されたことは、厚労省の改善基準告示第5条で規定される「休息期間」が従来の8時間から、新たに9時間を下回ってはならないと変更されたことで、バス事業において特に顕著な影響があり、減便や始業時間の繰り下げ、及び終業時間の繰り上げの問題に直結していることである。今後さらに休息期間が延長されることは、バス業界の運営に大きな影響を与えるだろう。

(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(令和7年2月28日)

<https://chikoken.org/wp/wp-content/uploads/ad330e87bdce87f98bac16113af13915.pdf>

3. 地域交通制度の革新に当たっての留意事項

(1) 地域交通制度の革新に当たっての現状の基本的な認識の共有

- ◎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（1996（平成8）年12月運輸省決定）』を受けた、1998年（平成10年）の運輸政策審議会総合部会答申等を踏まえ、市場原理の導入と自己責任原則の競争政策の導入で、地域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による利用者利便の増進を目的とし、また、その際には、安全の確保と消費者の保護が重要であり、利用者が不利益を被ってはならない、ということを経営理念としている。
- ◎具体的には、2000（平成12）年に貸切バスについて、2002（平成14）年に乗合バス及びタクシーについて、需給調整規制の廃止等を内容とする法改正が施行された。
- ◎この競争政策及び利用者利益の保護等を基本理念とする現行の道路運送法の施行以降において、我が国の社会経済状況は、1.（1）のとおり少子高齢化・生産年齢人口の減少の急速な進展、長期にわたる経済低迷などの状況にあり、1.（2）のとおり、地域交通産業では長期にわたり乗合バス事業者等の地域交通事業者の赤字が拡大する中、コロナ禍の影響で移動需要は以前の水準に戻らず、赤字基調の乗合バス事業者等の経営に追い打ちをかけ、悪化影響は長期化しており、さらに運転士等不足の問題もあり、負のスパイラルに陥っている。
- ◎特に、運転士等不足の問題は、高齢者の運転免許の返納や若者のマイカー離れによるマイカーから地域交通サービスへのシフトも見込まれるとともに、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。
- ◎このため、地域交通を担う地域交通事業者と運転士等交通労働者の双方（経営面及び労働面）が疲弊して、サービスの休廃止のみならずサービスを提供する地域交通事業者の存在・存続自体が厳しい状況となっている。
- ◎これは、地域住民や国民の生活の質（QOL）の低下をもたらし、2.（1）の国家的課題への対応も含めウェル・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。
- ◎また、競争政策により、事業者数の観点では、貸切バス事業者数は需給調整廃止以前に比べ約1.7倍となる一方で小規模事業者が増加しているところ、乗合バス事業者のサービスの休廃止に伴い、タクシー事業者とともに、地域のコミュニティバスなどの担い手となるなど、地域交通は、主要な路線バスの運行等を担う乗合バス事業者に加え、貸切事業者やタクシー事業者が支える現状にある。
- ◎さらに、貸切事業者については、近年頻発する激甚災害等災害時の対応等において重要な役割を果たすものであることも改めて認識をすることが必要な現状にある。
- ◎このように、現在の地域交通を担う事業主体は多様であり、安全・安心の確保を含むコンプライアンス意識を高めて、地域と共生し持続可能な社会を実現するような、公共財としての地域交通を担う組織能力を確実にする、というコーポレートガバナンスが不十分な状況も見受けられる。

(2) 地域交通制度の革新の前提となる基本的な考え方

◎地域交通事業、さらにはその担い手である地域交通事業者の存続自体が困難となっている、地域交通を巡る状況を踏まえれば、利用者が不利益を被ることがあってはならないとされる道路運送法の基本的理念を将来に向けて確実に実現するためには、現行法の目的に定める「利用者の利益・利便」の実現には、地域経済社会の基盤である地域交通サービスが地域経済活動を支え、利用者等地域住民の生活の質(QOL)を向上させるなどで、2.(1)の国家的課題への対応も含めウェル・ビーイングによる豊かな生活を実現するニーズ(需要)に的確に対応して確実に提供されることが必要であるとともに、このためには、地域交通サービスの確保・維持等、その存在自体が必須である。

これが、地域交通に関する法制度等の制度を設ける前提となる基本的な考え方である。

◎このため、利用者の安全・安心の確保責任、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、地域との共存共栄の地域共生などの法令遵守及び社会的責任の実行と、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する交通サービスを提供できるような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による健全な地域交通事業の存在自体が法制度を設ける前提であること、そして、持続可能な社会の実現のためには、このような地域交通事業者が、健全に事業遂行することで、確実に地域住民の生活の質(QOL)を向上させ、活力ある地域経済活動に貢献することで、ウェル・ビーイングによる豊かな生活の実現に必要なサービスを提供することを可能とすることが法制度の目的であることを、法制度の基本的理念として明確に定めることが必要である。

◎交通政策基本法は、交通に関する施策について、基本理念及び基本となる事項を定め、国及び自治体の責務等を明らかにすることにより、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とするものである。

従って、上記の地域交通の法制度等制度の革新は、交通政策基本法に基づく措置であることを明確にすることが必要である。

◎また、同法第二条では「交通に関する施策の推進は、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。」とされている。

この『需要』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)を向上させるとともに、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を支えることで、2.(1)の国家的課題への対応も含めウェル・ビーイングによる豊かな生活を実現するために必要な量・質の地域交通サービスに対する需要であることを明確にすることが必要である。

この『需要』の充足により、潜在的な需要が顕在化する等により、地域交通の正のスパイラルによる、さらなる地域住民や国民の生活の質(QOL)の向上も期待することが可能となる。

<参考> 地域交通制度の革新の喫緊の必要性(フロー)

<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

- 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)

【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)

変わらない社会経済状況でのバス事業等の現状

- 一貫してバス事業等の厳しい経営状況
- 運転士等不足。2024年問題等で今後一層深刻化
- 地方部のみならず都市部においてもサービス縮小

【規制緩和から約四半世紀】

- ・地域交通は引き続き厳しい状況で、「2024年問題」もあり、運転士等不足は今後一層深刻化。
- ・サービスの縮小等で国民生活(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。

◎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す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。

◎「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。

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の例～)

(1) 地域交通制度革新に関する現行の法律等

- 自動車交通分野の地域交通に関連する現在の法律は、次ページのとおり、有償で自動車を使用して旅客を運送する事業についての事業類型、事業規制等の事業制度を定める『道路運送法』を中心として、自動車の安全性の確保等のための措置、制度を定める『道路運送車両法』及び自動車の運転免許等について定める『道路交通法』が、当該事業の遂行に密接不可分な法律として定められている。
- さらに、自動車交通分野を含め交通に関する施策について基本理念、その実現のための基本事項、施策推進に当たっての基本認識等を定め、国・自治体の責務等を明らかにし、施策を総合的・計画的に推進するための基本法として『交通政策基本法』が定められており、また、地域交通の活性化・再生等のため地域における合意形成による取組みを促進するために『地域公共交通活性化・再生法』が、高齢者、障害者等の移動の利便性・安全性向上のための『バリアフリー法』等が定められており、次ページの左欄に掲げる諸法が自動車交通分野等地域交通の確保等の中核的法律となっている。
- 一方で、次ページ右欄に掲げるとおり、様々な政策課題に対応するため、地域交通の国・地域 にとっての機能・役割の重要性を位置づけ、その機能・役割の発揮のための利用促進等が内容に盛り込まれた種々の法律が定められている。

(2) 地域交通制度革新の具体化に必要な法制度の措置

- 従って、健全な地域交通事業者が、健全に事業遂行することで、確実に地域住民の生活の質(QOL)を向上させるとともに、活力ある地域経済活動等の実現に貢献し、ウェル・ビーイングによる豊かな生活の実現による持続可能な社会の実現に必要なサービスを提供することを可能とするための、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. めざすべき法制度等制度の基本的なイメージ」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)等の提案」を具体化するため、次ページ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。
- 特に、「2024年問題」もあり、今後一層深刻化する運転士等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。
- (※)抜本の見直し: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。

<参考> 地域交通(自動車交通分野を中心に)に関する現行の法律概要

地域交通に関する中核的法律

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

地域交通の重要性等を定める法律

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

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。
 - ◆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・存立自体が法的前提であること。
 - ◆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。

○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。

(※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。)

(※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、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

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)等の提案

(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。

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。

◎本章において、「地域交通事業」とは、現行のバス(乗合・貸切)、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等の移動サービス提供を行う事業をいい、「地域交通事業者」とは、これらのサービス提供を行う事業者をいう。

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く措置であることが明確に定められていること。

◎ 交通政策基本法の根拠規程と本章の事項の対応関係については、別添資料のとおり。
(なお、第3条、第8条第1項、第13条は、全事項の根拠規程であるため、省略。)

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」ともいう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。）

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・明確に規定することが必要である。

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。

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。

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）」〈参考2〉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。

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。【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。

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を担う責任を負っており、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を担う責任を負っており、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。

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。

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]

◎ 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かつ的確に実行するために、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。

※一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領(平成24年7月31日付国自旅第90号自動車交通局長通知)に定める、届出された運行系統が既存の系統と50%以上重複する場合において、「A = 混雑時(ピーク時間帯)の運行回数 / 閑散期(オフピーク時間帯)の運行回数」について、① Aが競合系統の他事業者のその1.5倍を上回る場合、② 閑散期(オフピーク時間帯)の運行回数が0の場合、③ Aが1.5倍を上回らなくとも、1倍を上回り、利害関係者からの申し出によって旅客の利便が損なわれるおそれがあると認められる場合、との要件定義等。当該定義について法定計画事業の確実実行の阻害等の観点で見直すことが必要である。

◎ また、法定計画を確実かつ的確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]

◎ 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。

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.自動車交通事業の定義は、18.)

- 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]

※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】

- ◎ 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。
【※運輸連合の概要については、〈参考3〉のとおり。】
- ◎ 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や国民の生活の質(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と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。

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。

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。

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。

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)

(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)

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」ともいふ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。)

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。

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。

<参考1> (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(令和7年2月28日) 概要版

一般財団法人 地域公共交通総合研究所(代表理事 小嶋光信委員)が、令和7年2月28日に公表した第8回公共交通経営実態調査報告の概要版を抜粋して掲載する。
報告書全文は下記を参照。

第8回公共交通経営実態調査報告書

<https://chikoken.org/wp/wp-content/uploads/ad330e87bdce87f98bac16113af13915.pdf>



© 2025 Ryobi Group All Rights Reserved.

1. 調査の概要

2024(令和6)年 11月21日～12月24日で、

全国のバス、鉄軌道、旅客船事業者を対象に実施 回答率 16.5% (182社)

<①従来からの調査対象と発送数>

・公益社団法人 日本バス協会 会員名簿 (令和6年10月)	: 220社
・一般社団法人 日本鉄道運転協会 鉄道事業者名簿 (2024年9月)	: 130社
・一般社団法人 日本旅客船協会 会員名簿 (令和6年7月)	: 126社
	計476社

<②拡大した調査対象と発送数>

・公益社団法人 日本バス協会 会員名簿 (令和6年10月)	: 227社
・一般社団法人 日本鉄道運転協会 鉄道事業者名簿 (2024年9月)	} : 36社
・国土交通省 地域鉄道事業者一覧 (令和6年4月1日現在)	
・一般社団法人 日本旅客船協会 会員名簿 (令和6年7月)	: 366社
	計629社

<調査対象①+②の総発送数>

総計1,105社

2. 調査結果 (主要なポイントとサマリー)

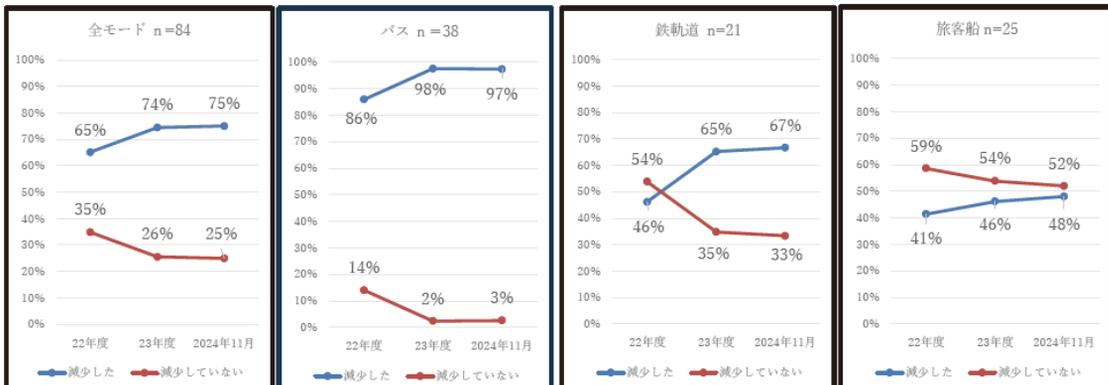
人手不足問題について

© 2025 Ryobi Group All Rights Reserved.

(問3) 公共交通に従事する従業員数について (P20)

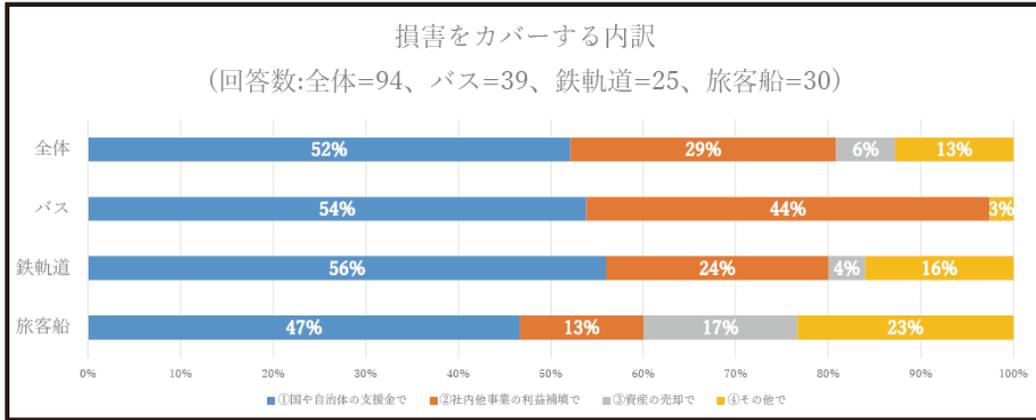
* バス事業では2020年度と比べ従業員が減少した事業者は、ほぼ100%

* 鉄軌道は6割強、旅客船は約5割



(問1) 経営的な損害のカバー割合について (P15)

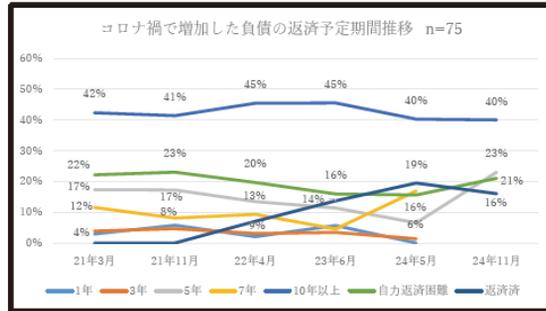
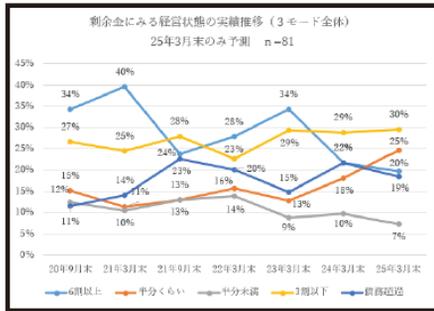
* 国や自治体の支援で損害をカバーしている企業が5割



(問2) 経営状態について..... (P18)

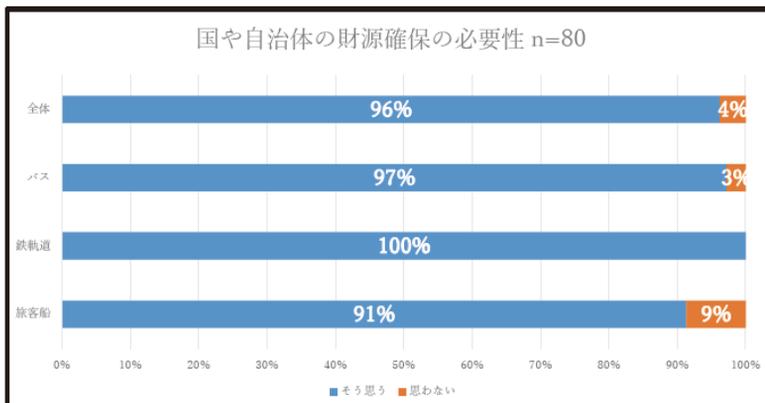
(問18) 負債の返済期間について... (P65)

- * 年度末予測で債務超過の予測が2割で前年と比べ、横ばい状態
- * 負債の返済期間については「返済困難」が2割、「10年以上」が4割
- * 一方で「返済済」は1割強の回答があり、2極化しており横ばい状態



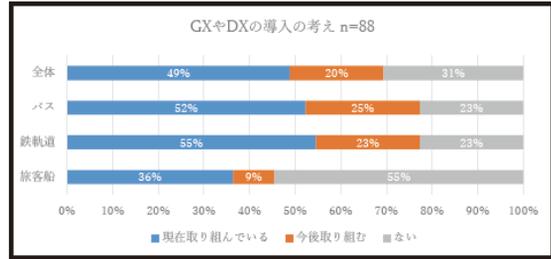
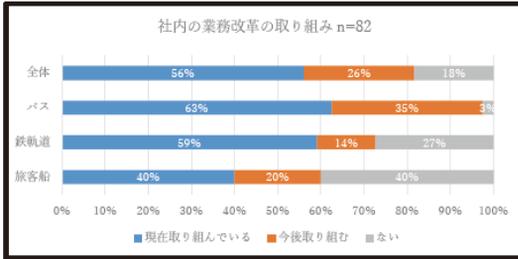
(問8) 公共交通を維持する為に行政が財源を確保する必要性について (P33)

* 公共交通の維持の為に国や自治体の財源確保は、ほぼ全ての事業者が必要と回答している



(問13) 社内の業務改革について (P47)
 (問14) GXやDXの導入について (P52)

- * 社内の業務改革は「今後取り組む」を合わせると8割を超える
- * キャッシュレスなどデジタル化の導入に約5割が実施
- * 「今後取り組む」を合わせると約7割がGXやDXに前向きな回答



3. 頻出語句から見る分析結果

AIを活用した分析

<頻出語句の集計の活用プロセス>

- ・自由記述の原文をExcelに転記し、生データをそのまま学習させる。
- ・ChatGPT o3-mini-highモデルを利用し、下記の通りプロンプト指示を出し、集計結果を出力した。

<プロンプトの内容>
 これは全国の〇〇事業者を対象にしたアンケート結果のフリーアンサーをまとめたデータです。□□を分析して内容と出現回数を多い順の表形式で教えて。
 ※〇〇はバス、鉄軌道、旅客船の事業モード
 ※□□は該当する設問内容を記述

<出力されたデータ例>
 問1 バス事業者の経営を圧迫している要因について

以下が、アンケート結果に基づく経営圧迫要因とその出現回数表です (各回答に複数の要因が含まれるため、重複カウントになっている場合があります (□)) :

経営を圧迫している要因	出現回数
人手・乗務員不足	21件
燃料費の高騰	12件
赤字路線・採算の悪さ	9件
人件費の高騰	8件
利用者減少・人口減	7件
規制・運賃・補助関連の制約	6件
車両更新費用・老朽化	5件
補助金不足・補助金カット	4件
部品・修繕費の高騰	4件
資金繰りの悪化	2件
環境対応費用の増加	2件

この表からは、特に「人手・乗務員不足」と「燃料費の高騰」が顕著な経営圧迫要因であることが分かります。

(問1) 経営を圧迫する要因について (P12)

(問1) 期待する行政支援について (P13)

ウェイト	全モード n=168社		
1位	燃料費の高騰	37社	22%
2位	人手不足 (乗務員・運転手不足)	31社	18%
3位	人件費の高騰	20社	12%
3位	利用者減少・人口減少	20社	12%
5位	設備投資・修繕費の増加	17社	10%

ウェイト	全モード n=143社		
1位	補助金・補助制度	30社	21%
2位	制度改善・規制緩和全般	26社	18%
3位	燃料費補助・燃料重点対策	25社	17%
4位	人材確保対策	18社	13%
5位	車両購入・設備投資支援	15社	10%

(問6) 2024年問題について自由記述より一部抜粋 (別冊P25)

- ・朝の時間帯と夜の時間帯(21時台)の減便を余儀なくされている
- ・貸切事業の休息(一人乗務不可)又は夜間→早朝(つながらない)
- ・始業間のインターバルが取れない。終便の前倒し、ダイヤカット
- ・休息時間を確保するために夜遅い便が運行出来なくなってきている。限りある乗務員の中で新しい基準をクリアするためには減便をせざるを得ない状況である。
- ・運転士が不足しているためインターバルを確保すべく最終便の切り上げ等で対応している
- ・9~11時間の空き時間の確保 予備勤務での調整や終バスの前倒しを実施

- * 減便や始業時間の繰り下げ、終業時間の繰り上げにより対応が多数
- * 休息期間の確保に関する記述が多く見受けられた

従来のアンケート対象のバス事業者の有効回答35社中16社が休息期間に関する内容を記述(休息期間確保のためと思われる回答も含む)

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)より抜粋

1日の休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回ってはなりません。



・休息期間の取扱い(改善基準告示第5条第2項)

特に貸切バス運転者の場合、運行の中継地や目的地において休息期間を過ごすことがあります。休息期間の配分においては貸切バス運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該者の住所地における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長く確保されるよう努める必要があります。

仮に、休息期間が11時間以上になると運転士不足、減便対応の深刻さはより一層激しくなり得る
厚労省の労働問題と国交省の交通問題は連携が必要である

さいごに

今後の課題など

- ①国や自治体が地域公共交通の実態の危機感を共有し、事業者と共に維持していこうという機運が高まっている
 - ➡地方鉄道の公有民営化に続いてバス事業では初めてと思われる公設民営が岡山市の公共交通網形成協議会でバス路線の支線で取り組まれることになった
- ②黒字を出せるビジネスモデルに大きく変換し、日本の地方創生の基盤づくり
 - ➡公設(有)民営や民託制度のように一生懸命に経営努力をすれば黒字を出せるビジネスモデルへ
- ③「運送法の改正」と「財源の確保」で「抜本的な利益体質が可能になる事業モデルの変換」
 - ➡「リ・デザイン」から「リ・ビルド」に

<参考2> 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）【抄】

本ナビゲーション・ガイドは、各府省における制度の検討等に当たって、地方公共団体に対する新規の計画策定等の抑制や既存計画との統合など「経済財政運営と改革の基本方針2022」（令和4年6月7日閣議決定）に明記された基本原則に沿った対応となるよう、「令和4年の地方からの提案等に関する対応方針」（令和4年12月20日閣議決定）に基づき、効率的・効果的な計画行政の進め方を示すものである。

なお、今後は、各府省による取組の進展や地方公共団体での取組事例を踏まえ、必要に応じ所要の見直しを行うものとする。

I. 制度の検討に当たっての進め方

- (2) 検討において、計画等の形式によることを選択肢の1つとする場合には、当該行政分野及び密接に関連する行政分野にわたる計画等の体系図を作成するなど、概観を把握できるようにその計画等に係る体系について明らかにするよう努めるものとする。
計画等に係る体系について明らかにすることは、諸計画等の重複回避・調整及び統廃合の検討に資するのみならず、地方公共団体における効率的・効果的な計画行政の推進に資するものであり、(4)の情報提供において示すよう努めるものとする。
- (3) 検討を行う中で、地方公共団体に対して計画等の策定を求めようとする場合には、計画体系の整序の観点から既存の計画等の統廃合等(Ⅱ1(2)・(3))に努めるほか、
- (4) 地方公共団体の実務に根差した知見、経営資源(行財政規模、職員体制)を十分考慮した制度となるよう、可能な限り早期から地方公共団体の長又は議長の全国的連合組織へ情報提供するものとする。

Ⅱ. 計画行政の在り方

1 計画等の策定について

- (3) 地方公共団体における自主的かつ総合的な行政の推進
計画等の形式によらざるを得ない場合であっても、制度化に当たって、以下の対応を優先的に検討するものとする。
 - ① 関連する既存の計画等の統廃合
 - ② 既存の計画等における内容の追加による対応
 - ③ 関連する計画等との一体的な策定、上位計画への統合が可能である旨の規定化計画等の形式によらざるを得ない場合であっても、原則として、地方公共団体間で共同策定できるものとする。
計画等については、地方公共団体において計画体系の最適化を行うことができることを原則とするため、以下の対応をするものとする。
 - ① 一体的な策定、上位計画への統合が可能であるものを明確化すること。
 - ② 地方公共団体の総合計画等(長期・中期・短期計画、行政評価)に、計画等の全部又は一部の内容を記載できるものを明確化すること。
 - ③ ①及び②に馴染まない計画等の全部又は一部の内容について、個別の計画等として策定することが望ましいものを明確化すること。その上で、上記①～③について明確化されていないものについては、地方公共団体の判断によって、計画体系を最適化することができるものとする。

<参考3> 運輸連合の事例（ドイツにおける事例）

1. 運輸連合の主な機能

- ①公共交通機関全体の輸送計画の策定、②広報・宣伝活動の共同展開、
③事業者間で共通の賃率の設定と運用・プールした運賃収入の事業者への配分
※運輸連合により、役割が異なる

①輸送計画

- ネットワーク決定
- ダイヤ決定
- ダイヤ調整

②案内・マーケティング

- 広報・プレス
- マーケティング
- 満足度調査

③共通運賃

- 運賃決定
- 運賃收受
- 運賃プール・分配

③:オルテナウ運賃連合ほか

①+②:ローゼンハイム交通ほか

②+③:オーバーファルツ運輸連合ほか

①+②+③:ハンブルク運輸連合、ライン=マイン運輸連合、北ヘッセン運輸連合ほか

2. 組織形態（構成員）の違い

※運輸連合により、構成員が異なる（以下の網掛け部分が運輸連合の構成員）

	事業者連合	混合連合	任務担当者
地方公共団体	L州 X市 YZ群（Y市、Z町）	L州 X市 YZ群（Y市、Z町）	L州 X市 YZ群（Y市、Z町）
↓輸送契約・発注			
交通事業者	A社（A市公社） Bバス社（鉄道系） Cバス社（民間） D鉄道（三セク）	A社（A市公社） Bバス社（鉄道系） Cバス社（民間） D鉄道（三セク）	A社（A市公社） Bバス社（鉄道系） Cバス社（民間） D鉄道（三セク）

（出典）「運輸連合」の機能と運営の実際、遠藤俊太郎（交通経済研究所）、第1回くまもと運輸連合勉強会、2021年5月
<https://jmpo.kumamoto-toshibus.co.jp/infomation/kmtransunion20210511/>
 「都市内公共交通における関係主体間の連携を実現するドイツの「運輸連合」、土方まりこ（交通経済研究所）、都市とガバナンスVol.30、P.30-38

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」
＜委員名簿＞

(敬称略・50音順)2025年3月現在

- 委員 宇都宮 浄人 関西大学 経済学部 教授
- 委員 仮井 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 代表取締役会長
- 委員 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
- 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 特任教授・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

＜運輸総合研究所＞

事務局	坂本 慶介	主席研究員
//	室井 寿明	研究員
//	伊達 真生	研究員
//	HO SY QUOC	研究員

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〉（案）

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

2025（令和7）年6月
運輸総合研究所

地域交通確保・維持・改善のために法改正を待たずに 対応すべき事項について

- 現在の地域交通の危機的状況を踏まえれば、地域交通産業の抜本的かつ包括的な基盤強化・事業革新を可能とする地域交通に関する根幹となる法制度の革新が喫緊に必要であるところである。
- しかしながら、法制度の革新のための立法には一定の期間を要するところであり、現在の地域交通の危機的状況に対し、令和6年3月の自家用車活用事業の創設のように、現行の道路運送法の制度においても、現行法制度の運用の柔軟化等により、地域の移動需要に対応するサービスの提供が可能な場合には、迅速に措置を講じることが必要である。
- このため、『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<提言>』の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、追補として例示するものである。
- 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

- 交通空白地における自家用有償旅客運送の制度により、大型一種免許を保有し国土交通大臣講習を受講した運転士による運行を行うべきである。
- 定員29人以下のマイクロバス・ワゴンの運転は、2007年6月1日以前に普通免許を取得した人も「中型車は8+未満に限る」の限定を解除*することにより可能であり、積極的に活用すべきである。
*指定自動車教習所で技能教習5時限+卒業検定(教習費用は約10万円)
- 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である。
- 自動運転の導入を図るべきである。ただし、高齢者等の乗降を介助する人材の確保又は当該人材への転用にも留意する必要がある。

2. バス会社社員の大型二種免許の早期取得等

- 大型二種免許の運転士を早急に増加させるため、指定自動車教習所の第一段階(所内)の技能教習に代えてバス会社の車庫等で技能を磨き、短時間で検定には合格できるようにして、限られた教習所のキャパシティでより多くの免許取得者を確保することが有効である。
- 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である。
- 外国人運転士の登用を図るべきである。

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である。具体的には以下の通り。
 - ① 同一路線同一運賃
 - ② 賃率の異なる他社競合路線の適用賃率は、ア. 路線の主体事業者の賃率を両者適用、イ. 競合事業者の平均賃率を適用
 - ③ 市内は、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する
- 例えば、ブロックごとに運賃の上限と下限を国が決定し、その間の運賃を設定する際の手続きを簡素化するなど、運賃設定の弾力化を図るべきである。
- 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である。

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
カスタマーハラスメント防止の観点から、安全な運行に支障となるおそれのある旅客の対応については、氏名及び住所を明らかにしない者以外の者であっても、対応を不要とする等の措置が必要である。
- 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
令和5年11月より、同一事業で、異なる会社間の遠隔点呼の実証実験が行われているが、早期に実現を図るべきである。また、異なる事業間の遠隔点呼の実施についても、早期に検討、実現を図るべきである。
- 通達等の整理
通達等が大量に出されている中で、現在の状況の把握が難しい。通達等をまとめて本数を少なくするほか、事業者からの報告事項等も含め、現状の把握が容易にできるような、統一的に整理されたデータベース等の構築を早期に図るべきである。
- 連節バス等の導入支援の充実
現在の運転士不足の中で輸送力を確保するためには、連節バスのような大容量車両を導入し、運転士1人で多くの乗客の輸送が可能となる利点を活かすべきであり、国等による導入支援策について更なる拡充を講じるべきである。

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〉(案)

提言事項と交通政策基本法との関係

2025(令和7)年6月
運輸総合研究所

交通政策基本法

赤字:当該条文を根拠とする提言の事項番号
(提言 V.参照)

第一章 総則

(目的)

第一条

この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法(昭和四十五年法律第十号)と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

(交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識)

第二条

交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者(以下「国民等」という。)の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

(交通の機能の確保及び向上)

第三条

交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展、人口の減少その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化並びに地域経済の活性化、地域社会の維持及び発展その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上を図られることを旨として行われなければならない。

2 交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、国土強靱じん化の観点を踏まえ、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われること等を通じて、我が国の社会経済活動の持続可能性を確保することの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資するとともに、当該災害の発生時における避難のための移動に的確に対応し得るものとなるように配慮しなければならない。

[全事項]

(交通による環境への負荷の低減)

第四条

交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

[16]

(交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携)

第五条

交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段(交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。)の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

[12]

(連携等による施策の推進)

第六条

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

[6]

(交通の安全の確保)

第七条

交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。

2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

(国の責務)

第八条

国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下単に「基本理念」という。)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。

[全事項]

2 国は、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。

[17]

(地方公共団体の責務)

第九条

地方公共団体は、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。

[7,8,9,11,12,13,16,17,25,26]

2 地方公共団体は、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。

[17]

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条

交通関連事業者及び交通施設管理者は、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。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、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。

[8,9,12,16,19]

(国民等の役割)

第十一条

国民等は、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。

[16,17]

(関係者の連携及び協力)

第十二条

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。

[6,8,9,12,13,16,19,22,23, 25,26]

(法制上の措置等)

第十三条

政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

[全事項(特に財政上の措置について:24,25,26,27)]

(年次報告等)

第十四条

政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告を提出しなければならない。

2 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画

第十五条

政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通政策基本計画」という。）を定めなければならない。

2 交通政策基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 交通に関する施策についての基本的な方針

二 交通に関する施策についての目標

三 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

四 前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 交通政策基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、交通政策基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

5 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、その趣旨、内容その他の必要な事項を公表し、広く国民等の意見を求めなければならない。

6 国土交通大臣は、第四項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、交通政策審議会及び社会資本整備審議会の意見を聴かなければならない。

7 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、第四項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、環境の保全の観点から、環境大臣に協議しなければならない。

8 政府は、交通政策基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

9 第四項から前項までの規定は、交通政策基本計画の変更について準用する。

第二節 国の施策

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

第十六条

国は、少子高齢化の進展、人口の減少その他の社会経済情勢の変化に伴い、国民の交通に対する需要が多様化し、又は減少する状況においても、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

[2,3,4,5,8,9,10,12,16,18,22,27]

(高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策)

第十七条

国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。(公共交通機関に係る旅客施設等の安全及び衛生の確保) 第十七条の二国は、国民が安全にかつ安心して公共交通機関を利用することができるようにするため、公共交通機関に係る旅客施設及びサービスに関する安全及び衛生の確保の支援その他必要な施策を講ずるものとする。

[10,16,18,19,22,27]

(公共交通機関に係る旅客施設等の安全及び衛生の確保)

第十七条の二

国は、国民が安全にかつ安心して公共交通機関を利用することができるようにするため、公共交通機関に係る旅客施設及びサービスに関する安全及び衛生の確保の支援その他必要な施策を講ずるものとする。

[4,5,10,16,19]

(交通の利便性向上、円滑化及び効率化)

第十八条

国は、前三条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保(設定された発着時刻に従って運行することをいう。)、速達性の向上(目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。)、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化(交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。)、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

[4,5,10,15,16,18,19,22,27]

(国際競争力の強化に必要な施策)

第十九条

国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化を図るため、国際海上輸送網及び国際航空輸送網の形成、これらの輸送網の拠点となる港湾及び空港の整備、これらの輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化その他必要な施策を講ずるものとする。

(地域の活力の向上に必要な施策)

第二十条

国は、地域経済の活性化、地域社会の維持及び発展その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地並びに地域内及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成(基幹的な高速交通網の形成を含む。)、輸送サービスの提供の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

[2,3,4,5,10,11,16,22]

(運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展)

第二十一条

国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の確保(これに必要な労働条件の改善を含む。)の支援、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

[2,3,4,5,12,14,15,16,18,19,20,21,22,23,25,26,27]

(大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復等に必要な施策)

第二十二条

国は、国土強靱化の観点から、我が国の社会経済活動の持続可能性を確保することの重要性に鑑み、大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

[2,3,4,5,10,11,18,19,22]

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第二十三条

国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

[2,3,10,11,18,19,22]

(総合的な交通体系の整備等)

第二十四条

国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向、交通施設の老朽化の進展の状況その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

[2,3,6,11,15,18,22]

(まちづくりの観点からの施策の促進)

第二十五条

国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

[2,3,6,11,18,19,22]

(観光立国の実現の観点からの施策の推進)

第二十六条

国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往来の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往来に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往来の促進に必要な施策を講ずるものとする。

[2,3,6,10,11,18,19,22]

(協議の促進等)

第二十七条

国は、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が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

[6,11,12,17,25,26]

(調査研究)

第二十八条

国は、交通の動向に関する調査研究その他の交通に関する施策の策定に必要な調査研究を推進するものとする。

(技術の開発及び普及)

第二十九条

国は、情報通信技術その他の技術の活用が交通に関する施策の効果的な推進に寄与することに鑑み、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者の間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

[16,20,21,22,23]

(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)

第三十条

国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、我が国に蓄積された技術及び知識が海外において活用されるように配慮しつつ、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第三十一条

国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

[9]

第三節 地方公共団体の施策

第三十二条

地方公共団体は、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交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

[7,8,9,11,12,13,16,17,25,26]

＜資料リンク＞

域交通制度の革新案【緊急提言】＜ポイント版＞
[point250630.pdf](#)

地域交通制度の革新案【緊急提言】＜概略版＞
[gaiiryaku250630.pdf](#)