

公営・地域公共交通の現状と課題

- 1.地域公共交通会議と法定協議会とは
- 2.地域公共交通活性化再生法の改正について
- 3.減り続けるバス運転者
- 4.公共交通政策を政治 이슈に

都市公共交通評議会
事務局長 青山浩二

2025.02.01

地域公共交通会議と法定協議会とは

地域公共交通会議

目的	地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議 地域の交通計画を作成（任意）
対象モード	バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送
構成員	市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者
参加応諾義務	なし
協議結果	法律上規定なし
事業実施	行えない

法定協議会

目的	地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議域公共交通計画の作成及び実施
対象モード	多様な交通モード
構成員	市町村、県、運輸局、交通事業者、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者
参加応諾義務	あり
協議結果	参加者の尊重義務あり
事業実施	行える

法定協議会の構成員にも、交通事業者の運転者組織(労働組合)の参画を！

地域公共交通計画を策定する理由は？

- ・複数の市町村をまたがって運行する路線バスのうち、運賃収入では採算が確保できない（つまり赤字）「地域間幹線系統」は、都道府県が主催する「地域協議会」において協議し、都道府県が欠損の半額を補助するものに対して国が残りの半額を協調補助するしくみとなっています。
- ・地域交通法の改正に伴って、国の補助制度が地域公共交通計画と連動することとなったため、地域間幹線系統への補助についても、都道府県もしくは沿線市町村が地域公共交通計画に当該系統を位置づけなければ、令和7事業年度（令和6年10月1日以降）から補助対象とならないこととなりました。
- ・都道府県として維持すべき公共交通サービスには、JRや大手私鉄の幹線系路線も含まれれば、鉄道の支線、民間バス事業者が運行する主要路線バス、離島を抱える都道府県であれば船舶や航空機の路線も含まれる可能性があります。そして、これらの路線が赤字か黒字かを気にする前に、都道府県の住民の生活にとって必要不可欠なものであれば、交通モードや収支状況にかかわらず、あるいは、国の補助基準を満たすかどうかにかかわらず、都道府県としてその機能の維持に責任を持つべきです。

**住民の生活圏を考えると、市町村の垣根を越えた検討が必要なことも
国が補助するから都道府県も補助するという考えからの脱却！**

都道府県の作る地域公共交通計画においては、本来は、都道府県の公共交通ネットワークのあるべき姿を示し、そのネットワークが備えるべきサービスレベルを示した上で、それが民間事業者の独立採算では実現不可能なのであれば、都道府県として積極的に財政出動（＝投資）をするということがあってしかるべきではないでしょうか。当然、路線バスだけでなく、ローカル鉄道の活性化や離島航路なども含まれます。

2

地域公共交通の補助金について

地域公共交通の運行は、ビジネスとして収益を確保することで交通事業者によって担われてきました。しかし、現状では人口が集中する都市部を除いて収支が均衡する路線は減少しつつあります。収益が確保できない路線では、交通事業者の内部補助（黒字の路線の利益で赤字の路線の欠損を埋める）で運行するか、行政等からの補助金などを得て運行する状況となっています

デパートのエレベーター

エレベーターには設置費用や日々の運営経費がかかりますが、無料で運行されています。

人々の移動を支えるため無料で運行されていることで、デパートにはお客さんが集まり、お店全体としては黒字になっているのです。地域公共交通も人々の移動を支えることで、まちの賑わいや高齢者の外出機会の創出、通学の支援、送迎の軽減などを実現している場合には、この運行を継続するために必要となる赤字への補填は「地域を支える支出」ということです。

①赤字補填だと

赤字補填額を減らす方法は2つあります。

- ・利用者を増やして収入増をめざす方法。
- ・運行費用を削減する。 サービスの低下→利用者数減→赤字補填→・・・→廃線に

②赤字だと

赤字を理由にサービス改善の投資ができない。（施設や人に）

- ・人々の移動を支える目的ではなく、地域公共交通の存在を残すことが目的に

③赤字と言うと

職員の士気が低下して、意欲的に活動に取り組みにくくなる

地域公共交通への補助金などは「赤字」の補填ではなく、「地域を支えるための支出」「投資」です。 3

2.地域公共交通活性化再生法の改正について

独占禁止法特例法により可能となる取組



- 従来より、①地方自治体が複数事業者と個別に調整して路線・ダイヤ・運賃の設定を行うこと（運賃プールを除く）や②各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算することなど、競争性が確保される場合は独占禁止法上認められてきた。
- 一方、独占禁止法特例法を活用することにより、①事業者間での直接協議を行うことや、②運賃・乗車人員だけでなく、運行回数や運行距離を勘案した収入調整（運賃プール）が可能となる。

① 地方自治体が複数事業者と個別に調整（運賃プールを除く）



② 各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算（競争性が確保される場合）



① 事業者間での直接協議



② 運賃・乗車人員だけでなく、運行回数や運行距離を勘案した収入調整（運賃プール）



上記の行為により、事業者間での調整や意思決定を迅速かつ円滑に行うことが可能となるほか、運賃プールを活用することで事業者間の収支への影響格差（経営リスク）を最小化することが可能。

【従前から独占禁止法上問題ないとされるケース】

- ① 地方自治体が複数の事業者と個別に調整し、各事業者が独自に路線、運賃、ダイヤ等を決定した場合（運賃プールを除く）
- ② 共通運賃や共通定期券などについて、各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算するなど競争性が確保される場合 など

【本特例法による共同経営に係る認可を受ける場合】

- ① 複数の事業者同士で路線、運賃、ダイヤ等の調整に伴い直接協議することや、協議会などの場でも事業者が直接協議を行うことが可能に（いずれも、本特例法による認可を受けることを前提として、当該認可申請の準備のために、認可を受ける具体的な行為に関して、必要な範囲内で、申請前に調整や合意を行うことも可能）
- ② 複数事業者間における路線、運賃、ダイヤ等の取組に係る収入について、運賃プールによる収入調整が可能に など

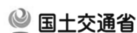
独占禁止法特例法（共同経営）で新たに出来ること

- ・ 運賃に関する取組（定額制乗り放題運賃、ゾーン運賃、通し運賃等）
- ・ 路線に関する取組（ハブ＆スポーク型のネットワーク再編、ループバス等）
- ・ ダイヤに関する取組（等間隔運行の実施等）
- ・ 乗合バス事業＋他の交通機関との共同経営

乗合バス事業の共同経営とは

同一エリア内に複数の乗合バス事業者が並行して運行している例は多く存在しますが、この場合、路線や運賃が分かりにくくなったり、似たような時間に複数の路線が競合するなど、利便性の点で改善の余地がある。

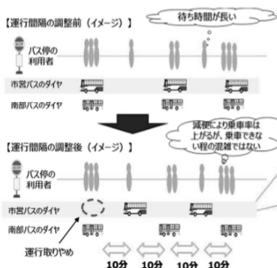
【現行制度下の事例】八戸市における等間隔運行の取組



- 八戸市では、公取委に事前相談を行い、平成20年、駅と市の中心部を結ぶ路線において**市交通部と南部バスとが共同し、利用者にわかりやすいダイヤを実現（ネットワークそのものは変更なし）**。
- 同市では、その後も利便性向上策を実施し、減少傾向であった**バス利用者の増加**等の効果を上げたが、公取委からは**運賃額、減便数について協議することはカルテルに該当する等の指摘**があった。

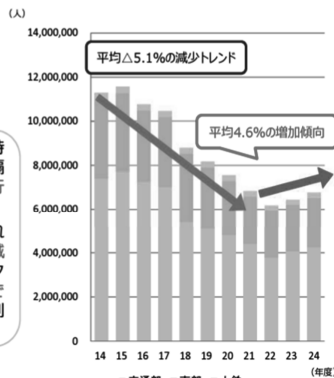
<八戸市における取組の概要>

- ・ 八戸市交通部と南部バスの共同運行（H20年より順次実施）
- ・ 運行ダイヤの平準化（等間隔運行）
- ・ その他、共通定期券の発行等を実施



- ・ 9時～17時の時間帯で10分間隔で等間隔運行（運賃は変更無し）
- ・ 運行が効率化され同時時間帯では減便となるが、朝夕のピーク時間帯で増便し、利用者利便を向上

<バス利用者数の分析>



※ 特別福祉乗車証、高速バス、コミュニティバスの利用者を除いた数値

事業者間調整が問題に

事業者間で運賃や路線等に関する調整を行うことは独占禁止法上問題がある。

地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律の改正（2020年）

人口減少下において、地域における基盤的なサービスの提供を維持するため、事業者間の直接協議や運賃プールが、関係する事業者が共同して作成する「共同経営計画」により可能になる。

バス事業者の実車走行キロ当たり収入・原価の推移

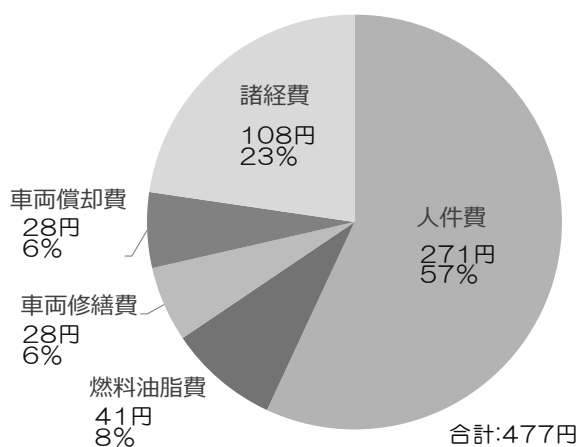


出典：令和5年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省資料）より

6

バスを走らすためにはいくらかかる

実車走行1キロあたりの運送原価
全国平均・平成30年（2018年）



出典:平成30年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省資料）

小型バスなら運航費用は安くなるか？

人件費が変わらないので、若干運行経費を軽減できる程度

運転者は1日どのくらい運転するのか？

1日の走行距離は？ 片道8kmの路線、表定速度12km
所要時分8km÷12km=40分 往復80分 休憩を含め1.5時間
労働時間を8時間とすると、1.5時間で1往復なので 5往復
走行距離は、片道8km×2（往復）×5=80km/日となります。

1日の運行経費は？ 採算ラインは何人必要？

市内均一運賃とすると 210円/人
都市圏 80(km/日)×619(円/km)=49,520円/日
49,520円÷210円/人÷5往復÷2片道換算≒23.6人/便
地方圏 80(km/日)×400(円/km)=32,000円/日
32,000円÷210円/人÷5往復÷2片道換算≒15.2人/便

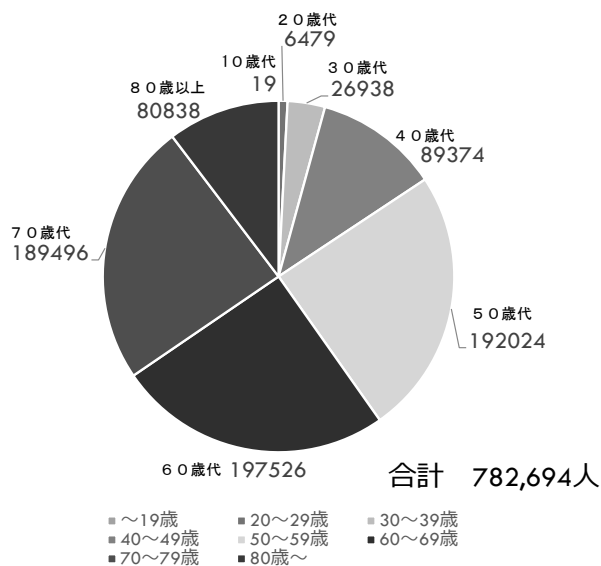
コミュニティバスでは？

運行コストが同一で、100円運賃と仮定すると
32,000円÷100円/人÷5往復÷2片道換算≒32人/便となり
黒字化はそもそも無理な設定となっている。

7

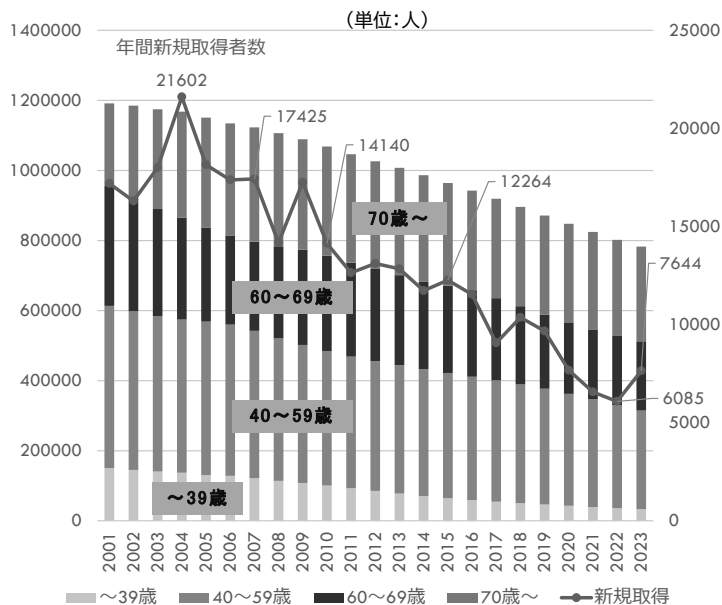
3.減り続けるバス運転者

2023年度年齢別大型二種免許保有者数
(単位:人)



出典：令和5年度（2023年）運転免許統計（警察庁）

年齢別大型二種免許保有者推移

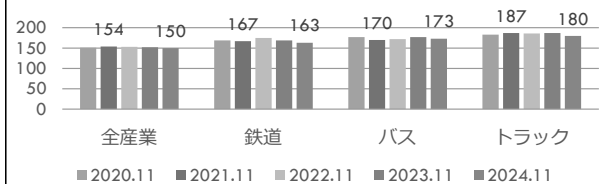


出典：運転免許統計（警察庁）

60歳以下の免許保有者の減少が続き、運転手不足は深刻です。処遇と労働環境の改善を求めます。

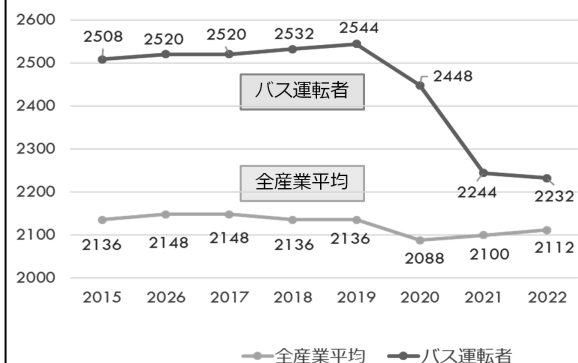
交通労働者の労働時間と賃金は

産業別平均月間就業時間

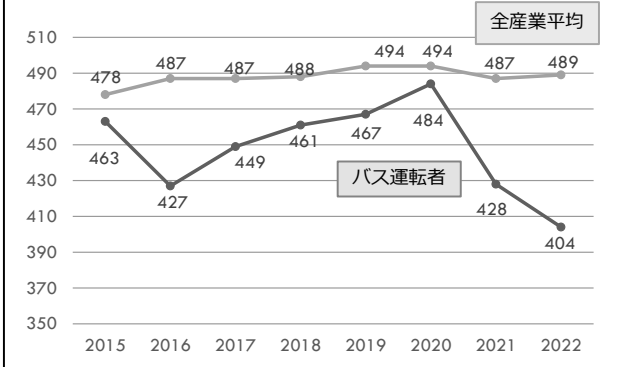


出典：労働力調査（総務省）

バス運転者の年間労働時間



バス運転者の年間所得額



出典：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

4. 公共交通政策を政治イシューに

滋賀県 「交通税」の議論（三日月知事）

そもそもは。

県民世論調査で14年連続「公共交通が不満」がトップとなる。

利用者の減少⇒経費削減⇒減便⇒より不便に⇒利用者の減少

- ・「受益者負担の原則」があり、利用して利益を得る者だけが維持費を負担すべき。
- ・交通を担う事業者の多くが民間企業である。
- ・公営の交通機関であっても、地方公営企業法により国や自治体の会計から独立した運営が義務付けられている

直接税としては。

- ・子ども子育てを含む社会保障の分野については消費税・地方消費税収を社会保障施策に要する経費に充てることが明確化された。
- ・脱炭素・CO2ネットゼロ社会づくりの分野については炭素税の導入が2012年から導入(化石燃料の輸入者)
- ・森林環境税が2024年より年間1000円住民税に併せて徴収

今後は。

- ・交通の充実している地域とそうでない地域の格差、利用者と利用しない者の税の不公平感の解消。
- ・県民全体に利益がもたらされることの納得感の説明が必要

政治課題として地域公共交通政策を議会で推進してください。

大阪府「金剛バス」 富田林市・太子町・河南町・千早赤阪村

金剛バスの撤退の経緯は。

2023年12月20日 ← 廃止

- ①運転手不足
- ②大学送迎バスの切替え
- ③自治体からの補助金不足

同年5月 沿線自治体に事業方針を打診
同年6月 自治体が補助金等経営支援策を打ち出す。
同年9月 事業者は廃止を正式に表明
4市町村が共同で地域公共交通活性化協議会設立

15路線：再編・統合
9路線＝民間バス会社＋各市町村コミュニティバス導入
(4市町村 2023年度1.5億円の負担に)

公共交通を取り巻く課題は。

赤字から減便 から 運転手不足から減便へ
少子高齢化により利用者減

まちづくりや住民サービスとして考える時期に
医療、福祉、教育など社会インフラにも影響

自治体間の連携、地域住民の協力、
地域の実情に沿った交通サービスの提供が必要

10

市民協働の手づくりコミュニティバス（岐阜市）

- ・地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステムを構築
- ・地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する（運賃、ルートすべて決定）

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

地域住民が主役となる
市民協働の手づくり
コミュニティバス

運行の継続は
地域の努力次第

地域は最大限努力
(明確な収入目標)
地域負担(運賃・広告)
地域に応じて
15～40%

地域住民
地域が経営感覚を持った運営
(地域住民が計画・運営)

ルート
ダイヤ
運賃も
地域が決定

行政が
地域の努力を支える
行政負担(補助金)
地域に応じて
60～85%

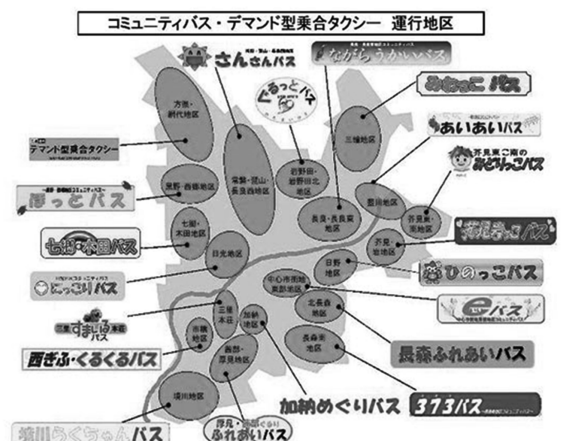
行政(市)
運営の支援

交通事業者
バスの運行

公共交通を軸に都市機能が集結した歩いて出かけられる街に

公共交通の基本方針

幹線・支線・コミュニティバスが連携した
バスネットワークを構築



出典：岐阜市HPから（2024年12月現在）

11