

# 中部運輸局からの情報提供等について

令和5年2月24日

中部運輸局 交通政策部 交通企画課

## 管轄区域

<愛知・静岡・岐阜・三重・福井>



(登録窓口の状況)

- 中部運輸局 (本局)
- 運輸支局  
(愛知・静岡・岐阜・三重・福井)
- ◆ 運輸支局分庁舎  
(清水・四日市・敦賀)
- ▲ 自動車検査登録事務所・分室  
(西三河・小牧・豊橋・沼津・浜松・飛騨・四日市)
- 海事事務所  
(下田・鳥羽)

## 組織

### 総務部

地方運輸行政の総合調整  
防災・危機管理・広報

### 交通政策部

交通政策、地域公共交通の維持・確保、環境対策・物流の効率化、バリアフリー対策等の推進

### 観光部

観光施策、訪日外国人の受け入れ環境整備、地域観光振興の推進

### 鉄道部

鉄道輸送の安全性確保及びサービス向上

### 自動車交通部

バス・タクシー・トラックの安全性確保及びサービス向上

### 自動車技術安全部

自動車の安全・環境対策、自動車の事故防止、環境保全

### 海事振興部

海上旅客輸送のサービス向上、造船業の振興

### 海上安全環境部

海上運送の安全性向上、海洋環境保全

### 運輸支局

鉄道・自動車・海運及び観光などの地域総合窓口

## 本日、お話しすること

- 地域公共交通の現況
- 地域公共交通に関する制度
- 地域公共交通に関する協議の場
- 地域公共交通関係予算
- その他情報提供

## ○ 地域公共交通の現況

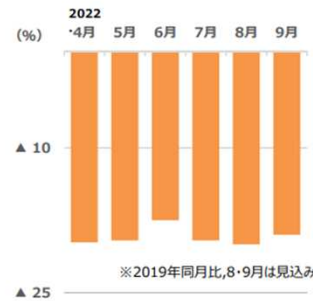
# 地方部の路線バス事業の厳しい現状

- 一般路線バスの輸送人員については、コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況
- 従前は収益事業であった高速バスや貸切バスにおいても需要の減少が厳しい状況。

路線バス事業との間の内部補助により、交通サービスが運賃収入のみによる独立採算を前提に存続することは、これまでも増して困難

路線バスの輸送人員

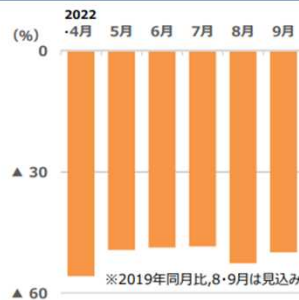
令和元年度同月比平均  
 令和2年度 ▲29%  
 令和3年度 ▲23%



※国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係の影響について」より  
 (乗合バス事業者240者(合併後239者) / 日本バス協会加盟貸切バス事業者79者に対して業界団体を通じて調査)

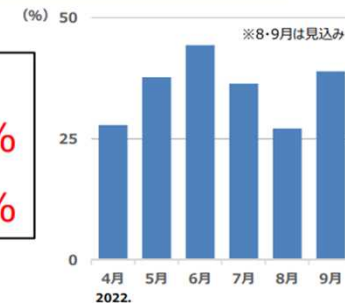
高速バス等の輸送人員

令和元年度同月比平均  
 令和2年度 ▲66%  
 令和3年度 ▲60%



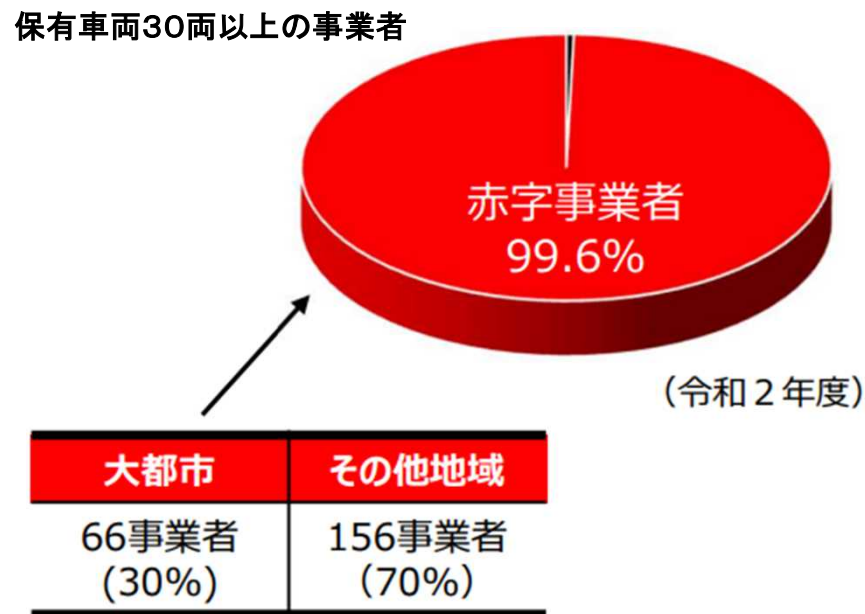
貸切バスの実働率

月平均  
 令和2年度 58%  
 令和3年度 41%

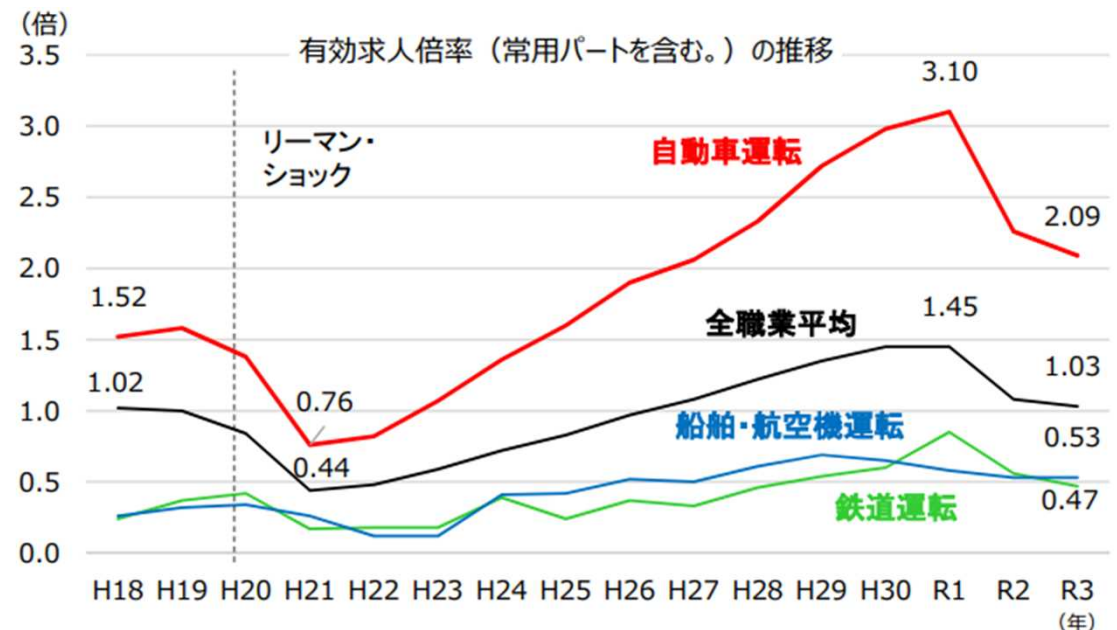


- 一般路線バス事業者の99.6%が赤字事業者となっているなど、大変厳しい経営状況にあり、地方部においては、路線廃止が進み、経営破綻した事例も発生
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍

一般路線バス事業が赤字である  
バス事業者の割合



有効求人倍率の推移  
(常用パート含む)



注) 「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。国土交通省自動車局作成

# タクシー事業の現状(全国)

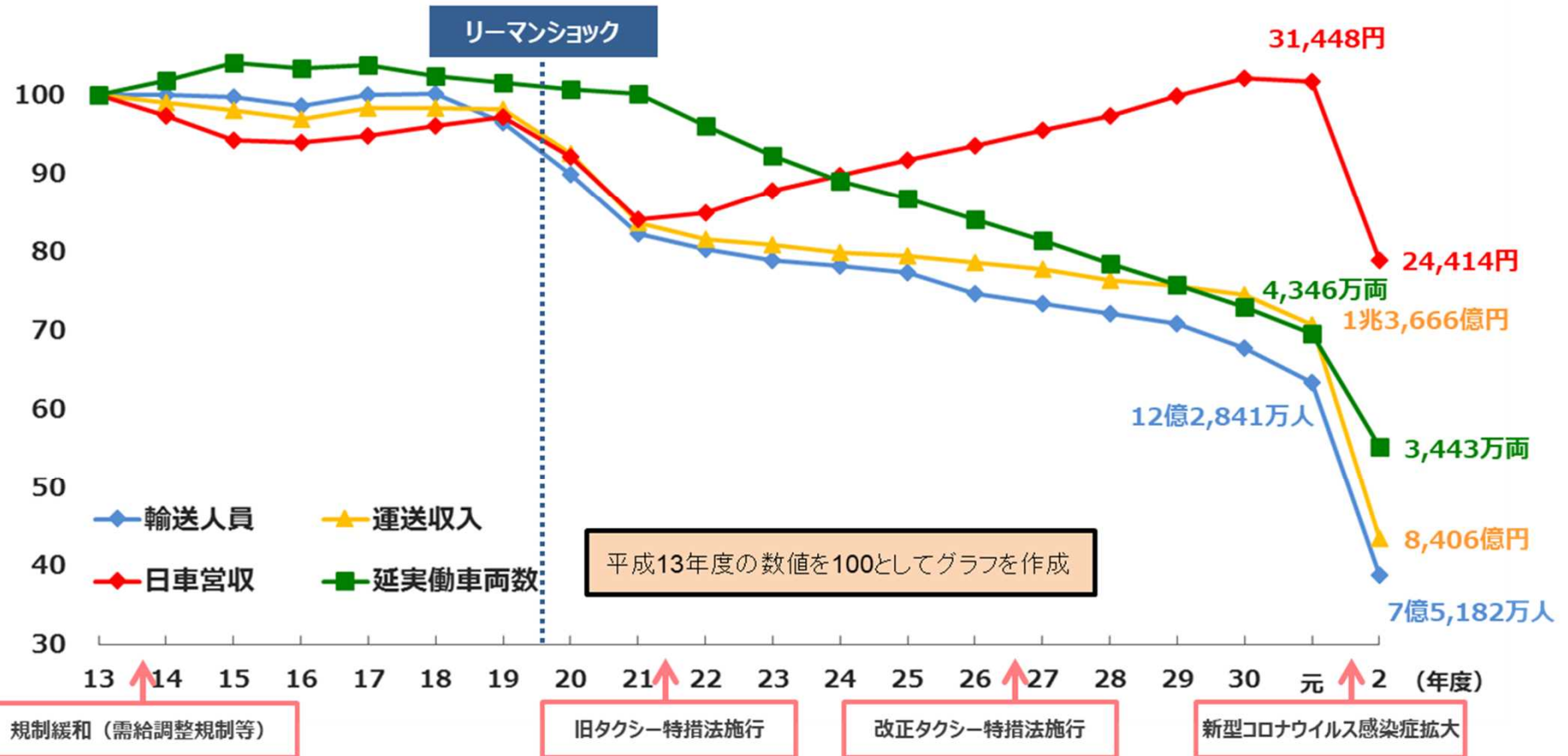
【輸送人員】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。令和2年度には7億5,182万人。ピーク時から約61%減少。

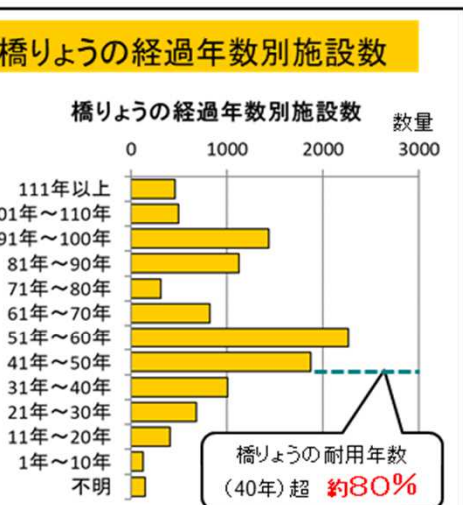
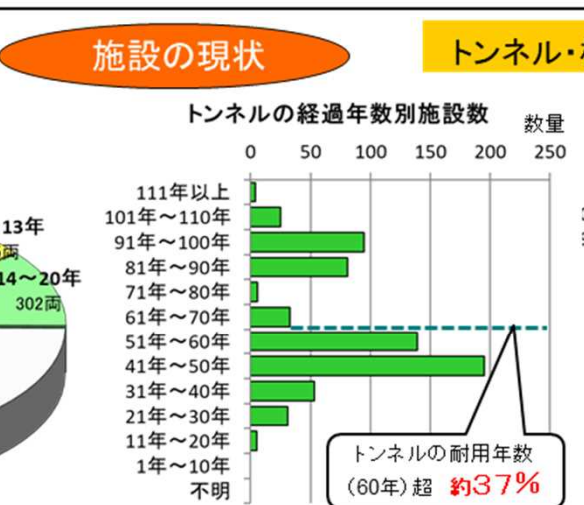
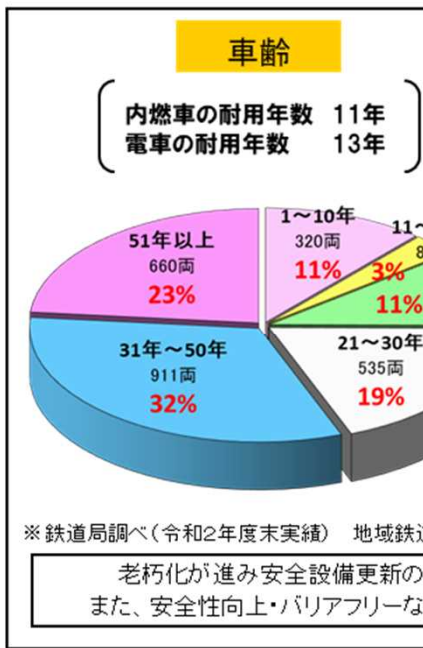
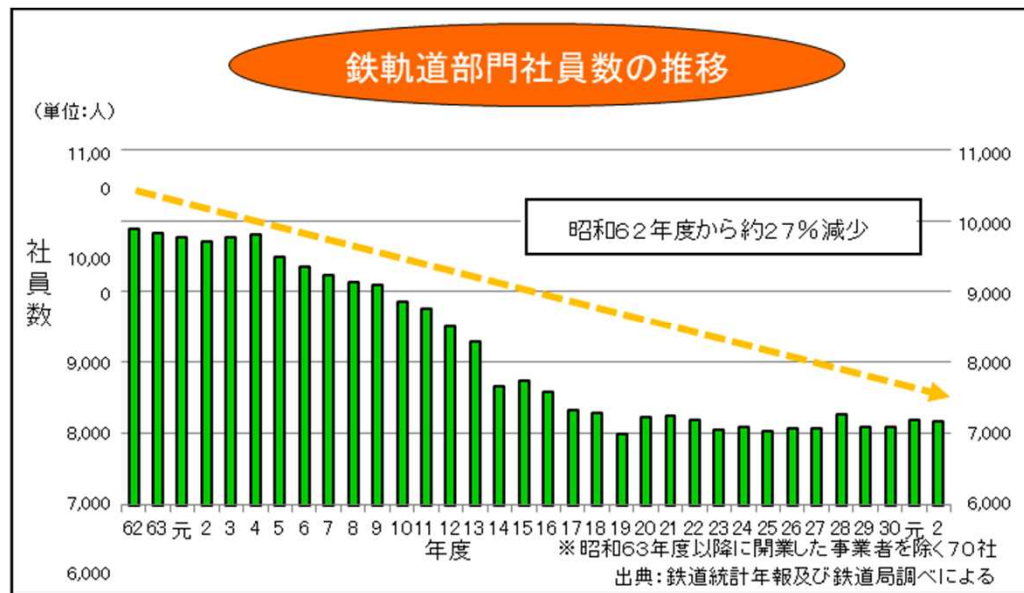
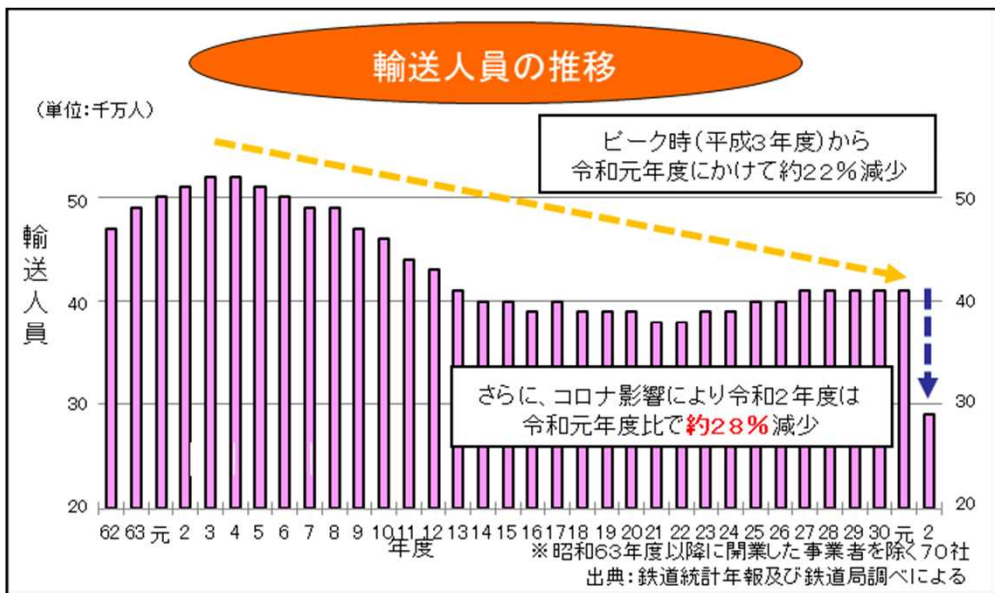
【運送収入】平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。令和2年度には8,406億円。ピーク時から約57%減少。

【延べ実働車両数※】平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。令和2年度には、3,443万両。ピーク時から約47%減少。

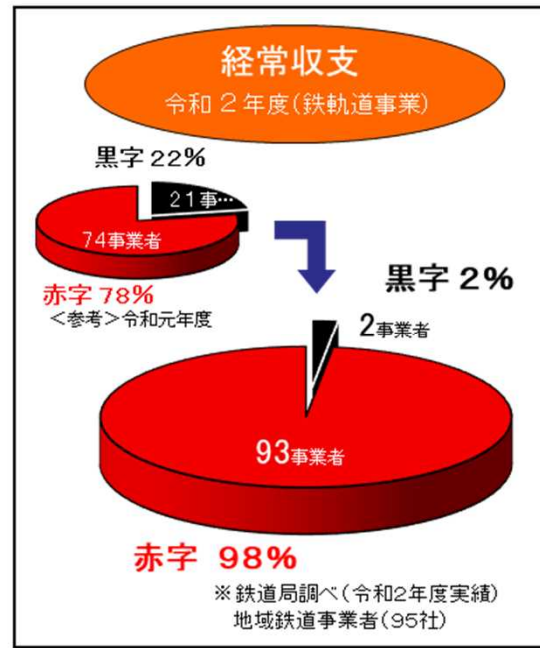
【日車営収（1日1両あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円以降減少傾向。平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、令和2年度は2万4,414円。平成13年度の数値より減少。

※1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数





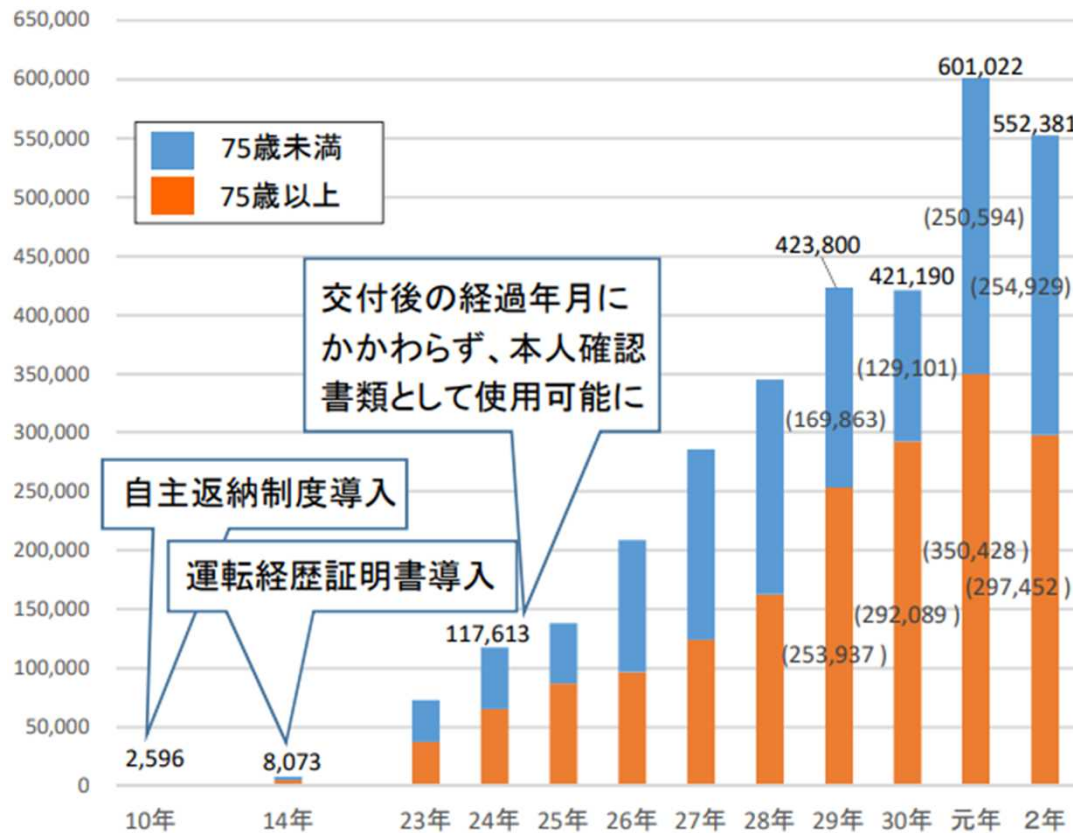
※ 鉄道局調べ(令和2年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)  
※ 割合は不明分を除く  
※ トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。



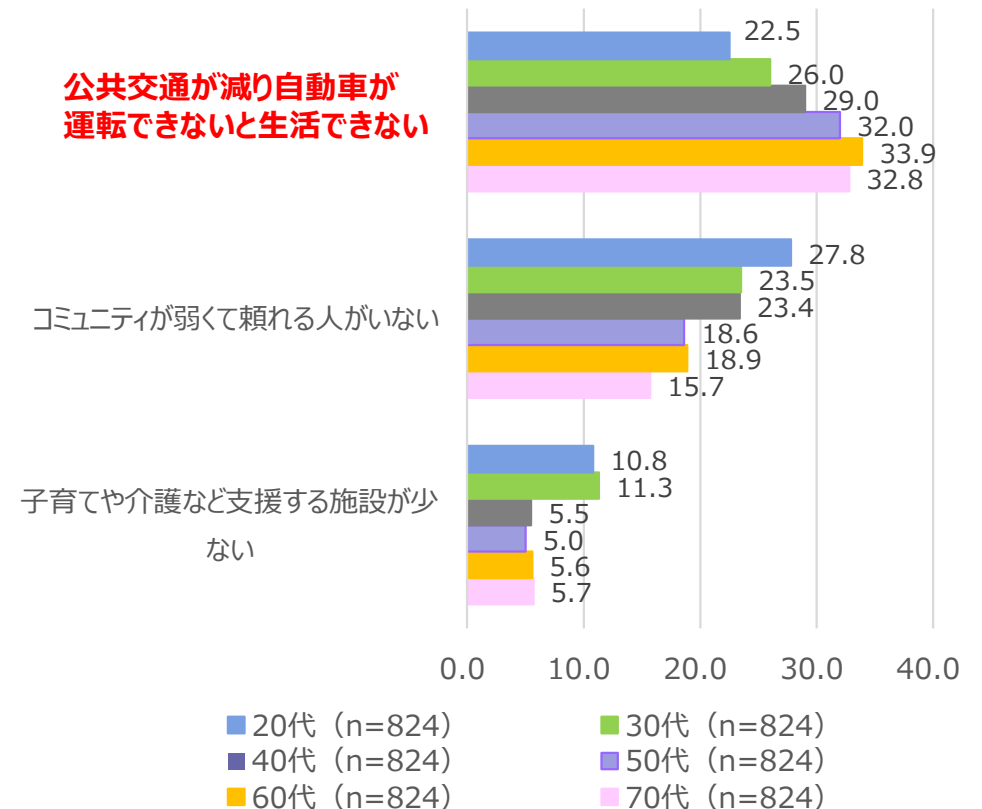


- **高齢者の免許返納の数**は、近年**大幅に増加**
- 高齢者を中心に、**公共交通がなくなることへの不安**の声も

運転免許申請取消（自主返納）の件数



現居住地に対する将来の不安



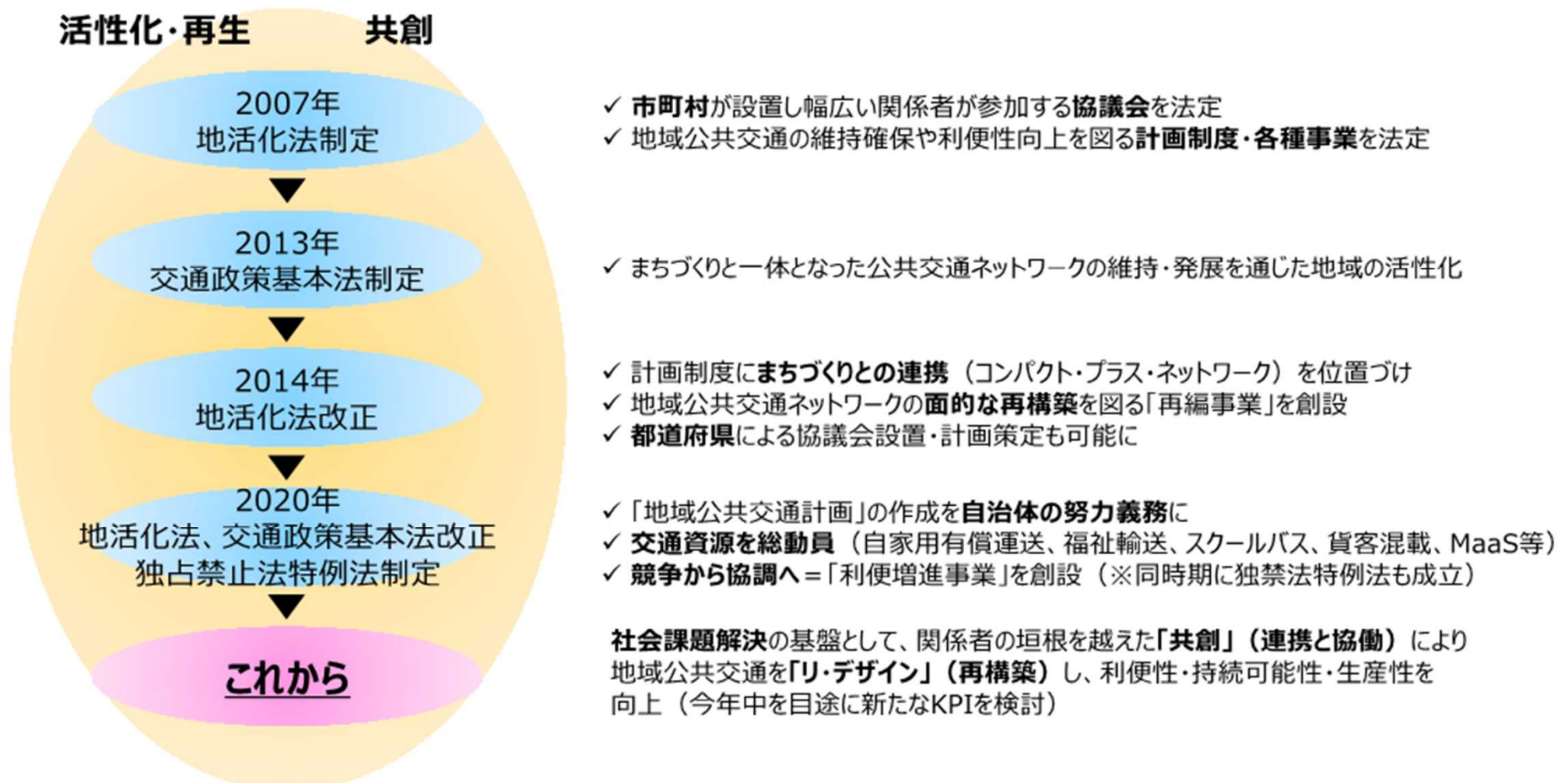
(出典) 警察庁公開資料より抜粋

(出典) 国土交通省総合政策局作成

○ 地域公共交通に関する制度  
～地域公共交通の活性化再生法関係～

# 地域公共交通活性化再生法等の変遷

- 戦後、交通事業者の独占と内部補助のもとで、増大する需要に対応した**交通サービスの安定的供給**を確保。
- その後、国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等により、競争を通じた**効率的・多様な交通サービス**の提供を促進。
- この間、バス専用レーン設置等の都市新バスシステム整備に対する支援や、バス交通を活用したまちづくりを通じて安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図るオムニバスタウンへの支援等、**国においても様々な支援**を実施。
- 2007年の地域公共交通活性化再生法制定とその後の改正により、各地方公共団体を中心に「**地域にとって望ましい交通ネットワーク**」を追求。



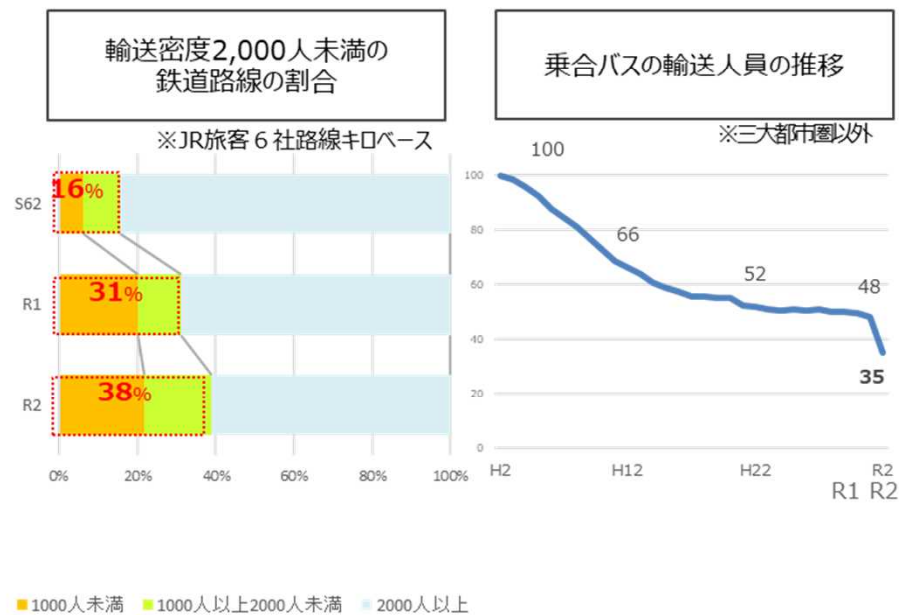
●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案

< 予算関連法律案 >

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働  
 =「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上する  
 よう、地域公共交通ネットワークを再構築=「リ・デザイン」  
 することが必要。



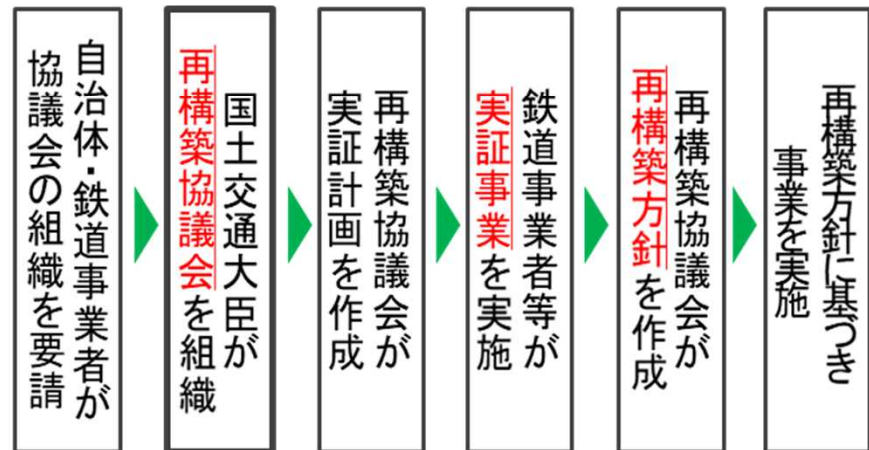
## 法案の概要

### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。〈予算〉



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

## バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 【地域公共交通活性化再生法】

### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。〈予算〉

### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド**、**キャッシュレス決済**、**EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。〈予算・財投・税制〉



## 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 【鉄道事業法・道路運送法】

**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。  
 （※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

**【目標・効果】**：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI）地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

## ○ 地域公共交通に関する協議の場

- ✓ 協議する場合は、その目的によって分かれている
- ✓ それぞれ受けられる特例が異なるが、構成員を調整することで協議組織をまとめることも可能

## ■ 地域公共交通会議

主に乗合事業の運賃設定や使用車両など、道路運送法等の特例が受けられる

## ■ 有償運送運営協議会

自家用車による有償運送について道路運送法の特例が受けられる

## ■ 活性化再生法に基づく協議会

計画について協議でき、事業実施も可能

## ■ 地域公共交通確保維持改善事業要綱に基づく協議会

## ■ 都市・地域交通戦略推進事業要綱に基づく協議会

地域公共交通会議（道路運送法）の構成員例





# 旅客運送に係る各種会議スキームについて

自治体が主体となる会議には、道路運送法に基づく地域公共交通会議等や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法)に基づく法定協議会があるほか、補助金交付要綱<sup>(注)</sup>に基づく協議会がある。

「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」では、地方公共団体の事務手続き負担軽減のため、協議会相互の機能を付加した「**合同協議会**」の開催も可能としている。(基本方針 二.3. (1))

(注)地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

	法令に基づく協議会				補助金交付要綱に基づく協議会
	道路運送法		活性化再生法		地域公共交通確保維持改善事業補助要綱
会議名	地域公共交通会議	運営協議会	地域協議会	法定協議会	協議会
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合旅客運送の態様(路線定期・不定期、区域)</li> <li>運賃・料金等に関する事項</li> <li>自家用有償旅客運送(交通空白地運送、福祉有償運送)の必要性、交通事業者による困難性</li> <li>旅客から収受する対価に関する事項 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用有償旅客運送(交通空白地運送、福祉有償運送)の必要性、交通事業者による困難性</li> <li>旅客から収受する対価に関する事項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通の確保に関する地域における枠組みづくりその他の生活交通のあり方一般に関する審議・具体的な路線に係る生活交通確保に関する計画(一定期間毎の見直しを前提)の策定についての調整及び決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項</li> <li>道路運送法の各種特例(左の地域公共交通会議、運営協議会と同じ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間幹線系統確保維持計画</li> <li>地域内フィーダー系統確保維持計画</li> <li>離島航路確保維持計画等を協議する</li> </ul>
主に協議する輸送主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合事業(バス)全般・乗合タクシー(デマンド交通)等</li> <li>市町村、NPO等による自家用有償旅客運送(交通空白地運送、福祉有償運送)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村、NPO等による自家用有償旅客運送(交通空白地運送、福祉有償運送)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス・乗合タクシー</li> <li>路線バス、乗合タクシーが困難な場合の市町村バス</li> <li>スクールバス</li> <li>福祉バスの活用等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス・乗合タクシー・路線バス、乗合タクシーが困難な場合の市町村バス・スクールバス・福祉バスの活用等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道、軌道、バス・タクシー、旅客船等</li> </ul>
会議の運営主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>一又は複数の市町村又は都道府県</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一又は複数の市町村又は都道府県</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都道府県</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一又は複数の市町村又は都道府県</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都道府県又は市町村</li> </ul>
構成員	<p>主宰者(市町村又は都道府県)、一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、運輸局、事業者の運転者組織、道路管理者、都道府県警察、学識経験者その他地域公共交通会議の運営上必要と認められる者</p>	<p>主宰者(市町村又は都道府県)、一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、運輸局、事業者の運転者組織、現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等、学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者</p>	<p>少なくとも都道府県、関係市町村、運輸局、関係旅客自動車運送事業者</p> <p>※分科会等を地域ごとに組織することも可</p>	<p>市町村又は都道府県、公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者その他事業を実施すると見込まれる者、公安委員会、利用者、学識経験者その他地方公共団体が必要と認める者※道路運送法の特例を受けるためには、地域公共交通会議の構成員を満たす必要がある</p>	<p><b>都道府県又は市町村、交通事業者、地方運輸局等</b></p> <p><b>※協議会は、補助金交付要綱の要件を満たしていれば、公共交通会議、法定協議会の枠組みにおいて合同会議として開催することも可能。</b></p>
根拠法令等	道路運送法施行規則第9条の2、3	道路運送法施行規則第51条の7、8	道路運送法施行規則第15条の4第2号	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条

○ 地域公共交通関係予算  
(令和4年度補正予算・令和5年度予算案)

## 地域公共交通確保維持改善事業 (令和4年度補正:415億円 令和5年度予算案:207億円)

### ● 地域公共交通確保維持改善事業

- ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域公共交通計画などの策定支援

### ● 交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援

- ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通
- ・実証運行
- ・旅客運送事業者の人材確保

### ● 自動運転実証調査事業

- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業



自動運転バスの運行

### ● エリア一括協定運行事業

地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設



### ● 共創モデル実証プロジェクト

- ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（葉の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援）
- ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援



### ● 地域公共交通再構築調査事業 (ローカル鉄道再構築)

- ・ローカル鉄道の再構築協議会設置・実証事業

## 地域鉄道の安全対策

(令和4年度補正:29億円 令和5年度予算案:26億円) ・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

## 観光地の高付加価値化事業 (令和4年度補正:200億円)

交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組

- ・ラッピング列車など観光イベントの開催
- ・新規ツアー商品造成



新規ツアー商品造成 地域交通活用イベント

## 訪日外国人受入環境整備 (令和4年度補正:163億円)

公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組

- ・多言語対応のデジタルサイネージ
- ・キャッシュレス決済設備導入 等



キャッシュレス決済

## 地域公共交通再構築事業等 (社会資本整備総合交付金等) (令和5年度予算案:約5492億円の内数)

### ● 地域公共交通再構築事業

地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能

### ● 都市・地域交通戦略推進事業

都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備

### ※ 先進車両導入支援関連事業 (令和5年度予算案:17億円)

交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

- 今後、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、「**交通DX**」、「**交通GX**」、官民・事業者間・他分野との「**3つの共創**」により**経営効率化・経営力強化を図る取組**や、**観光と連携した取組**等に対して支援を行い、利便性・持続可能性・生産性が向上する形で地域交通の再構築を図る。

## 総合政策局計上分（415億円）

### 1. 地域交通再構築関係

#### ● 交通DX・GXによる経営改善支援

地域交通事業者によるDX・GX等による経営効率化の取組や、旅客運送事業者の人材の確保に対して支援

- ・マイナンバーカード連携によるMaaS実装の推進
- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業
- ・EVバス・タクシー導入 等



#### ● 共創モデル実証プロジェクト

- ・他分野共創に加え、官民・交通事業者間共創など、様々な関係者と共創して、地域一体となって取り組む各地の交通プロジェクトを支援
- ・地域交通・まちづくり人材の育成やスタートアップ企業の取組を支援



#### ● 事業再構築支援

有識者検討会提言などを踏まえ、以下の取組を支援

- ・ローカル鉄道の再構築協議会設置・実証事業等
- ・鉄道からバスへの転換 ・タクシーの利便性向上

### 2. 既存の地域交通支援に対する追加的な支援等

- ・生産性向上に取り組む地域の交通事業者に対する運行支援
- ・新たなバリアフリーの取組など公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域鉄道における安全対策の推進 等

### 3. タクシー燃料価格の激変緩和対策

燃料価格高騰の負担軽減のため、LPガス（タクシー燃料）の価格の激変緩和対策を継続的に実施

## 鉄道局計上分（29億円）

- ・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

## 観光庁計上分（363億円）

### 4. 交通による観光地の高付加価値化・インバウンド受入環境整備

交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組や、公共交通におけるインバウンドの受入環境整備を図る取組に対して支援

- ・ラッピング列車など地域交通を活用した観光イベントの開催、新規ツアー商品造成
- ・多言語対応のデジタルサイネージ、キャッシュレス決済設備導入 等



# 地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和5年度概算決定額  
20,692百万円（前年度1.00倍）

## 地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

### ○地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行

- ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
- ・過疎地域等のコミュニティバス・デマンドタクシー・自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援

### ○離島航路・離島航空路の運航

- ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である、離島航路・離島航空路の運航等を支援

### ○エリア一括協定運行 **新設**

- ・交通事業者が一定のエリアを一括して運行（**エリア一括協定運行**）する場合には長期安定的な支援



## 地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

- バリアフリー化のためのノンステップバス・福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域の鉄道の安全性向上に資する設備の更新
- 障害者用ICカードの導入 等



## 地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査
- **ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築を促すため、協議会の開催、調査事業、実証事業等を支援**（地域公共交通再構築調査事業） **新設**

# 地域公共交通再構築調査事業

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

## 地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

### 【支援対象】

- **協議会の運営**
  - ・ 協議会の開催に係る費用
- **線区評価のための調査事業の支援**
  - ・ パーソントリップ調査の活用
  - ・ ビックデータ分析
  - ・ クロスセクター分析 等
- **実証事業の支援**
  - ・ 対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

#### 鉄道輸送の高度化に向けた検証

##### (事業例)

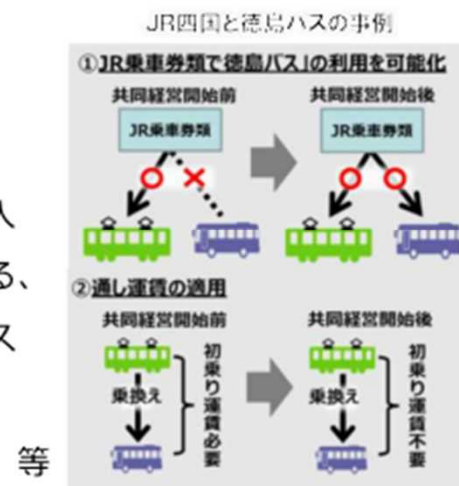
- ・ 増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・ 現行の技術・安全規制の検証
- ・ サイクルトレインの実施
- ・ 駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・ 季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・ 観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・ チケットレスシステムの導入 等



#### バスとの共同運行やバス転換の検証

##### (事業例)

- ・ 並行路線バスとの共同運行
- ・ 鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・ 一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入



## 基幹事業

- 道路      ○ 港湾      ○ 河川      ○ 砂防
  - 下水道    ○ 海岸      ○ 都市公園    ○ 市街地整備
  - 住宅      ○ 住環境整備
- 等
- ➡ 令和5年度からの拡充
- 「**地域公共交通再構築**」を追加
  - 「市街地整備」の「**都市・地域交通戦略推進事業**」を拡充

## 効果促進事業

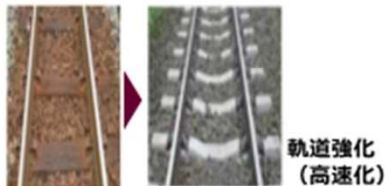
- 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- **全体事業費の2割目途**

## 地域公共交通再構築事業の概要（令和5年度～）

**予算額**：社会資本整備総合交付金（令和5年度 5,492億円）の内数

**補助率**：補助対象経費の1/2

**対象事業**：地域公共交通活性化再生法による実施計画の認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備



軌道強化  
(高速化)



駅舎の  
新改築・移設



既存施設  
の撤去



GX/DX  
鉄道車両



停留所  
乗換所



営業所  
車庫



EVバスの  
充電施設



GX/DX  
バス車両

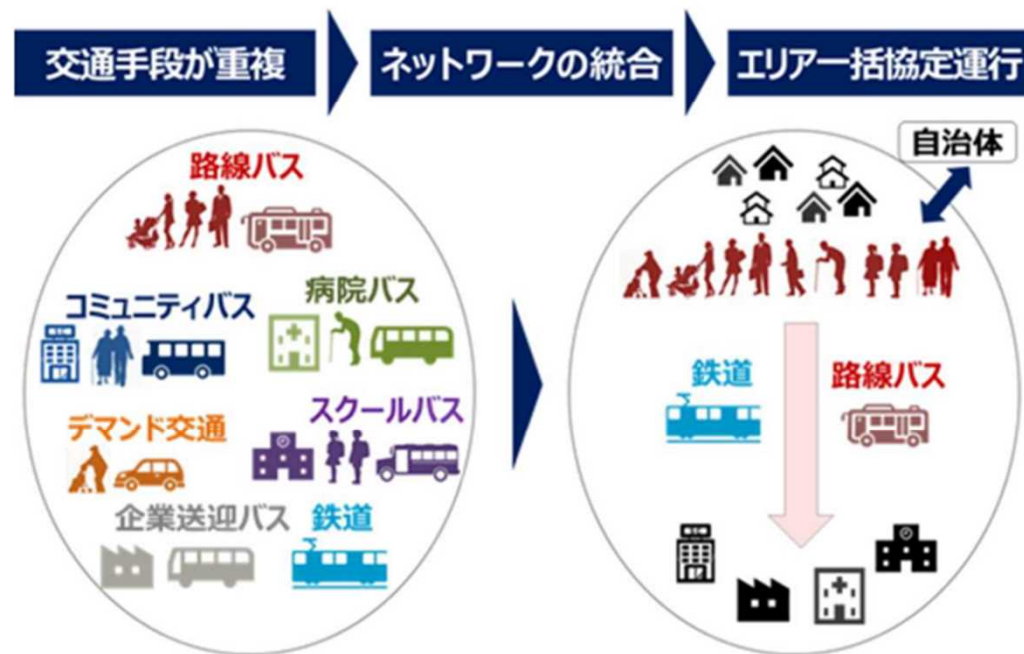
## 背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブがなく赤字拡大に歯止めがかからない恐れ。

## 概要

エリア一括協定運行事業を創設。  
(地域公共交通利便増進事業の拡充)

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の協定を締結。
  - ・交通サービス水準 (運賃、路線、運行回数等)
  - ・費用負担 (上下分離も可能) 等
- 国は、複数年の支援額を初年度に明示。(事業改善インセンティブ) <予算>





# 共創モデル実証プロジェクト

- 交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、様々な他分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えた「共創型交通」のプロジェクトに対し支援を実施（令和3年度補正予算で第1弾を実施）。
- 令和4年度補正予算において、第2弾の共創モデル実証プロジェクトについて要求し、全ての共創の取組に対象を拡大するとともに、地域交通・まちづくり人材育成支援や、スタートアップ企業支援を実施。

## 共創モデル実証プロジェクト

・交通を地域の暮らしと一体として捉え、その維持・活性化を目的として、複数の主体が連携して行う取組を支援。実証運行の経費等を補助。

## プロジェクト第2弾（全ての共創・人への投資）【実証運行経費等の2/3を補助（上限1億円）】

- 第1弾では「葉の交通」における他分野共創の好事例が多数選定され全国で実施。  
【プロジェクト第1弾の例：プロジェクト15地域採択（令和4年6月）】
  - ・デジタル配車システムを活用したタクシー事業者による介護送迎受託
  - ・習い事（スイミング教室、学習塾）コミュニティ内の親どうしの助け合い子供送迎サービスの実施
  - ・ミニバスターミナル整備と、病院と連携した簡易健康診断や、貨客混載バスの運行
  - ・買物や教育・エネルギー等、地域の暮らしのサービスと交通サービスを掛け合わせたサブスク 等
- 未選定事例にも、交通事業者間共創（エリア内交通のサブスク化）や、官民共創（まちづくりスマートシティ）など、他分野共創にとどまらない提案が多数応募。
- また、持続可能な地域交通の成功のカギは「地域交通・まちづくりと他分野を結び付けるコーディネート人材発掘」「若者スタートアップ企業との共創」との指摘あり。

- ➔ 他分野にとどまらず官民、事業者間共創など全ての共創の取組を広く発掘
- ➔ 地域交通・まちづくり人材育成支援や、スタートアップ支援を実施 等

## プロジェクトイメージ

### <プロジェクト第1弾：他分野共創>【R3補正】

以下のような他分野と交通事業者の連携により、交通を地域で支える取組を行う地域をプロジェクトとして支援。  
**事業費の2/3**（上限2,000万円）を補助。



医療×交通



介護×交通



エネルギー×交通



住宅×交通



教育×交通



農業×交通

事業に関与

自治体・金融機関

立ち上げ支援

共創モデル実証プロジェクト

- 自動運転は、**Level 2** 相当の実証実験が各地で進んでいるところ、今後の技術進展や制度整備により、「**Level 4**」の取組が広がることが期待されることから、ドライバー不足・地域モビリティの確保等の問題を抱える中、**自動運転技術を有するゲームチェンジャーが、小さな単位のコミュニティにおいて「地域の足」を支える主体として発展する可能性**がある。
- そこで、**前年度に引き続き**、地方公共団体が地域づくりの一環として行う**バスサービス**において、自動運転の活用と持続可能性（経営面、技術面、社会的受容性等）に関する実証事業として支援。



### <対象事業者>

地方公共団体（市町村）及び道路運送事業者等  
 ※将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であること。

### ○実証のポイント

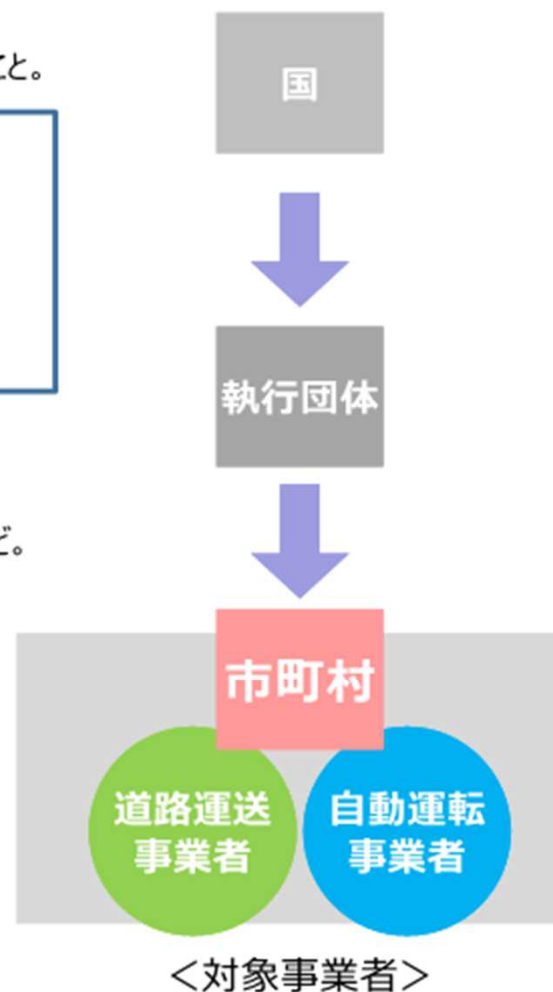
- ・自動運転による地域のモビリティ確保や財政的な持続可能性（公共交通のサービス形態・水準、事業実施に必要な体制・要員、資金調達や運賃）
- ・自動運転技術の経営面・技術面の妥当性・社会的受容性等

### <補助対象経費>（定額補助）

- ・**事務経費、車両改造・自動運転システム構築費**  
 ※自動運転システムの開発、それに伴う車両改造、協議会・説明開催経費など。
- ・**実証運行の経費**  
 ※相当程度長期間にわたる運行を予定している場合に限る。

### <対象事業のイメージ>

- ・定時定路線型の自動運転移動サービス  
 ※ミニバス、カート等をイメージ
- ・域内の特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転サービス  
 ※乗用車をイメージ



交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、観光イベントの実施、車両等の観光資源化・関連施設の高品質化等により、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、**地域観光の高付加価値化**を目指す事業の取組について支援を行い、もって、観光地の魅力向上と交通事業者の高品質化の両立を図る。

## 支援スキーム

交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、**観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化**に資するような取組等を支援。  
※いずれも観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。

### 【観光事業者】 (観光関係事業者等最低1者)



### 【交通事業者】 (バス、タクシー、鉄道、旅客船事業者等最低1者)



## 支援事業例

事業費の1/2を補助 (イベント開催経費、企画乗車船券、プロモーション経費、実証運行、車両改造費等から複数メニューを実施)

### 【貸切バス・生活交通】

旅行会社等と連携した新規ツアーの実施



#### 【支援対象例】

- ツアープロモーション経費
- 旅行会社等と連携して造成する新規ツアーのために生じた運行経費 等

### 【生活交通】

宿泊施設等と連携した観光の足としての生活交通の活用



#### 【支援対象例】

- 宿泊施設と連携したダイヤ改正経費
- 実験期間中の運行費
- プロモーション費用 等

### 【イベント】

地域交通を活用した観光イベント開催



#### 【支援対象例】

- イベント列車改造経費
- イベント列車運行費
- プロモーション費用 等

○ 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

## 交通サービスインバウンド対応支援事業

補助率  
**1/3等**

事業主体  
**公共交通事業者等**

### 多言語対応（事故・災害時等を含む）



案内放送の多言語化



タブレット端末、携帯型翻訳機等の整備



多言語バスロケーションシステムの設置



インバウンド対応型鉄軌道車両の導入

### 無料Wi-Fiサービス



旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備

### トイレの洋式化等



洋式トイレ、多機能トイレの整備

### キャッシュレス決済対応



全国共通ICカードの導入



QRコード・クレジットカード対応・企画乗車船券のICカード化



企画乗車船券の発行



レンタカーのキャッシュレス対応

### 非常時のスマートフォン等の充電環境の確保



非常用電源装置、携帯電話充電設備等

### 旅客施設や車両等の移動円滑化（大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上）



段差解消（エレベーター）



LRTシステムの整備



インバウンド対応型バス・タクシーの導入



鉄道車両の荷物置き場の設置



ジャンボタクシーの導入



スロープ型タラップの整備



船内座席の個室寝台化

### 移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応



観光列車



魅力ある観光バス



サイクルトレイン、サイクルシップ



### 感染症対策



駅・車両の衛生対策

### レンタカーの外国人ドライバー支援



ドライブ支援アプリによる情報提供



外国の方が運転しています Heartful Friendship OKINAWA 専用ステッカーの普及

### バス・タクシードライバーへの外国語接客研修



※上記のほか、交通サービス調査事業（訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査・利用促進等）及び交通インバウンド環境革新等事業への支援を実施【補助率：1/2,1/3（調査については上限1,000万円）】

○ その他情報提供

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱等に定められる事業評価に加え、中部運輸局独自に地域全体の公共交通に関する取組に対して評価、助言等を実施するとともに、令和3年度より、地域公共交通計画の評価結果も審議の対象として開催。

## ① ネットワークの評価

「国庫補助」のみならず、地域公共交通計画の評価結果を審議の対象とし、地域全体の交通ネットワークについて評価を行い、地域全体の取組が真に地域公共交通の改善に資するか、議論している。

## ② 評価プロセスの公開

評価委員会の公開や、運輸局ホームページ上の資料公開により、地域公共交通の現状の可視化を目指している。

## ③ 多様な委員の参画

学識委員として、伊豆原 浩二氏（まちづくり達人ネットワーク理事長）、松本 幸正氏（名城大学教授）、石川 良文氏（南山大学教授）、倉内 文孝氏（岐阜大学教授）、加藤 博和氏（名古屋大学教授、杉木 直氏（豊橋技術科学大学准教授））が参画し、各分野・立場からの意見・助言を行う。

## ④ 広域的、モード横断的な視点での議論を実施

広域的バス路線と鉄道・コミバスとの役割分担や、危機的となっている広域的バス路線（幹線系統補助路線）への具体的な対応方針などについて議論。



第三者評価委員会の様子



学識委員の伊豆原氏（左）と、加藤氏（右）

運輸局ホームページ上で公開される資料

**1. 協議会が目指す地域公共交通の姿 (Plan)**

**中津川市の地域公共交通を取り巻く課題**

- ① 利用者の減少で公共交通網の維持が困難に
  - ✓ 自転車利用増（2.33台/世帯、全国1.41台/世帯）
  - ✓ 人口減少・高齢化（国調2,027人、高齢化率31.7%）
- ② 誰もがわかりやすい公共交通となっていない
  - ✓ バスを利用する外国人旅行者増も案内不足
  - ✓ バスによるおでかけ情報発信が不十分
- ③ 運転手不足で公共交通網の維持が困難に
  - ✓ 運転手高齢化、現役世代引退後に労働力不足の恐れ

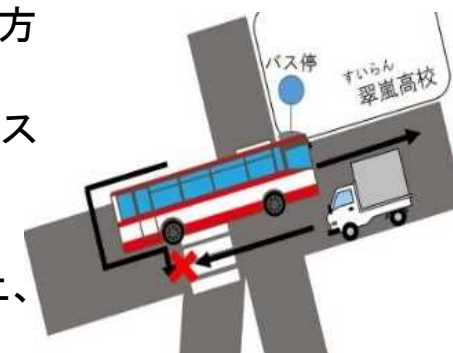
**中津川市地域公共交通網形成計画（2018.3策定）**

- 基本方針
  - ✓ 住んでよかった、住んでみたい街に
- 目標
  - ✓ 住み続けられる街に
    - ～ 一定住を変えうる公共交通
  - ✓ 来てよかった、また来たい街に
    - ～ 観光と利用促進
  - ✓ 運転手不足解消に向けて
    - ～ 誰もが活躍する街に
- 期間
  - ✓ 2018年度～2022年度までの5年間

**目指す姿とは** 利用者を確保し地域公共交通網を維持、公共交通で安心して移動できる、そして…  
**いつまでも定住できる街に！住みたくなる街に！**

## 経緯

- 平成30年8月に、横浜市内の横断歩道付近に設置されたバス停において、停車したバスの後方から道路を横断しようとした女子児童が、対向車にはねられ死亡する事故が発生。
- 当該事故を契機として、全国における交通安全上問題のあるバス停について、都道府県毎にバス事業者、警察、道路管理者等が連携して、調査を行い、安全対策を実施することとなった。
- 令和3年3月までに、全国で交通安全上問題のあるバス停のリストの公表が完了。バス停の総数はこの時点で、全国で約10,000件と判明。順次、各バス停の安全対策(バス停の移設・廃止、バス停周辺のハード対策など)を開始。



## 対策・課題

- 令和4年6月末時点において、安全対策が講じられたバス停の箇所は約2割にとどまっているところ。
- 安全対策が講じられたバス停の多くは、比較的移設が容易(工事要しない場合等)であったものであり、対策が難航しているバス停の多くは、その周辺の道路環境の事情などにより対策が難航している。
- その中でも特に危険度が高いバス停の対策は急務であり、このような事故を二度と起こさないために早急に対策を進めていく必要がある。

## 事業概要

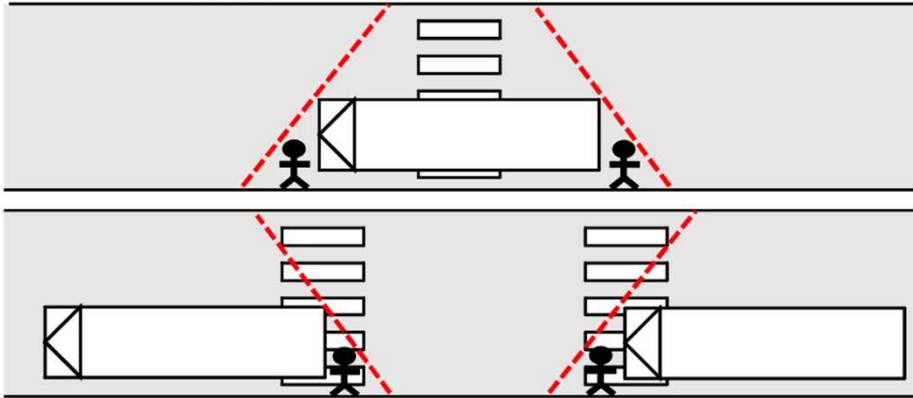
- 安全対策が必要なバス停の移設について、乗合バス事業者に対しその費用の一部(1/2等(定額も含め検討中))を支援



## バス停の安全対策の抽出条件について (A、B、C)

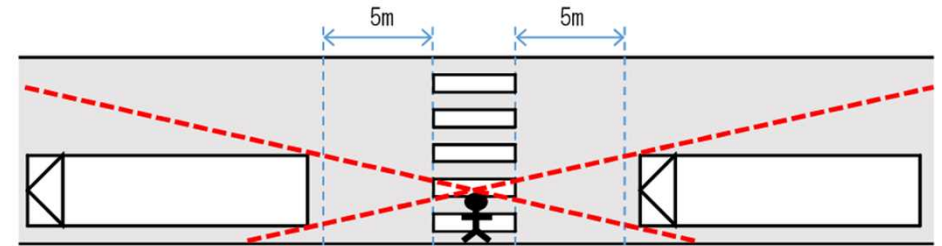
### Aランク

- 過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生しているバス停留所
- バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所



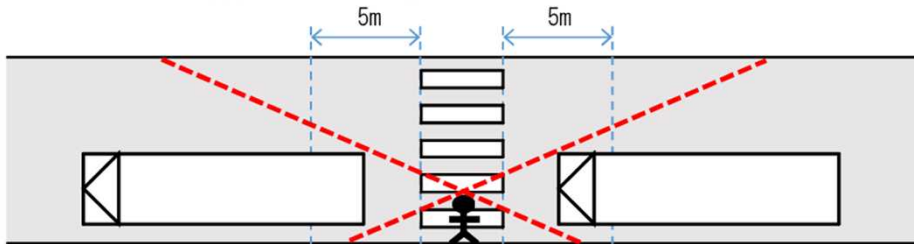
### Cランク

- A又はBランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- A又はBランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所



### Bランク

- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所



## 取組状況

- ・ 注意喚起を促すためバス車内等へのポスターの掲示や車内アナウンスを実施。
- ・ バス事業者、自治体、警察、道路管理者と安全対策の検討。





令和4年12月 第6期  
タクシー事業者対象

LPガス価格高騰分相当への

**補助金** 交付します!



補助金に関する不明な点は、下記までお気軽にお問合せください。

**タクシー事業者に対する  
燃料価格激変緩和対策事業事務局**

TEL: **050-5527-0234** 【受付時間】 平日10:00~16:00(土日祝日を除く)  
HP: <https://www.lpg-subsidy.pacific-hojo.jp/>

QRコード



## 補助対象

補助金を申請できるのは、道路運送法(昭和26年法律第183号)第3条第1項ハに規定する「一般乗用旅客自動車運送事業」を営むタクシー事業者です。

- ① タクシー事業者(福祉タクシー含む)\*
- ② 令和4年12月1日(木)~12月31日(土)に稼働していた車両
- ③ 燃料区分はLPガスに限る

\*補助対象事業者についての詳細は、ホームページ上の公募要領をご確認ください。  
申請は事業許可を取得している事業者単位とし、1事業者での申請は1回のみとします。

## 申請方法と申請受付期間

以下の①②では、それぞれ申請方法が異なります。

ホームページへアクセスし、案内にしたがって申請を進めて下さい。

- ①: 第4期(8月~9月対象)・第5期(10月~11月対象)の両方で交付決定通知書を受け取っている方
- ②: ①に当てはまらない方(第1~5期のいずれかで交付決定通知書を受け取っている方、その他初めての方)

### ① 第4期(8月~9月対象)・第5期(10月~11月対象)の両方で交付決定通知書を受け取っている方

第4期および第5期の申請情報をもとに確認データを事務局からお送りし、お申し込みを簡単に進められます。また、早ければ2週間程度で入金されます。

ホームページで確認データを請求  
もしくはメールで確認データの請求  
(第4期・第5期の交付決定通知番号を準備)

事務局よりメールで確認データを送付

メール申請  
確認データを確認し、申請書類としてメール送信

### ② ①に当てはまらない方(第1~5期のいずれかで交付決定通知書を受け取っている方、その他初めての方)

ホームページから申請書類をダウンロードして頂き、メール・ホームページのいずれかの方法でご申請下さい。

申請書類をダウンロード

メール申請  
申請書類をメール送信

ホームページ申請  
申請書類をアップロード

	申請受付開始	申請受付終了
メール等	令和5年1月13日(金) 14:00~	令和5年2月27日(月) 16:00
ホームページ		

タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業 ホームページ <https://www.lpg-subsidy.pacific-hojo.jp/>

## 目的

バス運転者の不足については、人口減少・高齢化の進展に加え、昨今の雇用環境の改善を背景に深刻度が増している。既に、バスによる旅客輸送において、一部では減便などの事態が見受けられ、この状況が続けば国民生活や経済活動に少なからぬ悪影響が懸念されるところである。これまでも各事業者において様々な人材確保に向けた取り組みを行ってきたところではあるが、関係者による連携した取り組みを継続的、効果的に進められるよう期間を定めた行動計画を策定し、事業者・協会・行政が一体となった取り組みを行っていくことを目的とする。

計画期間 2019年度から2022年度までの4年間

## アンケート実施結果及び社会情勢を踏まえた、次年度の行動計画の見直し方針

新型コロナウイルス感染症は依然として収まる傾向に無く、社会情勢やバス業界においてもコロナ禍の影響で日々情勢が変化し先が見通せず、現状は人材確保・育成に向け行動計画に基づく事業に取り組むことが難しい状況であることから、現段階では新たに複数年の行動計画を立てることが困難である。

行動計画の1年延長及び一部改正を行い、重点項目を基礎とした取り組みを引き続き行う

## 計画の概要

### バス事業者及びバス協会の取り組み

志望・採用者の減少への対応

運転者の志望の裾野を拡げる対策

若年・壮年向けの対策

女性向けの対策

離職率の高止まりへの対応

待遇改善の対策

意欲や士気の向上等の対策

行政は、バス事業者及びバス協会の取り組みを支援

## 行動計画の一部改正

### 1. 期間延長

2019～2022（令和元年度～令和4年度）4ヶ年計画  
（改正前：2019～2021（令和元年度～令和3年度）3ヶ年計画）

### 2. 一部改正

重点項目② 二種免許の緩和【行動計画1. (2)ア(ア)】※修正

・二種免許の要件緩和の**情報発信**や採用方法・採用計画等の見直しを検討  
＜改正前：二種免許の要件緩和を**見据え**、採用方法・採用計画等の見直しを検討＞

重点項目③ 働き方改革【行動計画2. (1)ア(エ)】※修正

・長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者を認証する制度（**働きやすい職場認証制度**）の周知、認証取得促進  
＜改正前：（2019年度運用開始予定）＞

## 既存計画を1年延長

令和4年5月13日  
施行（法改正）

制度の周知を強化

働きやすい職場  
認証制度開始

名称の変更

## バス事業人材確保・育成対策行動計画2019～2022

制定：平成31年2月27日

改定：令和4年3月17日

◎実施主体 ○支援・協力

対策	取り組み事項	具体的な取り組み内容	事業者 又は バス協会	運輸局 運輸支 局	労働局 (愛知)		
1. 志望・採用者の減少への対応	7. 募集・採用活動の改善	(ア)求人方法の見直し	求人票の早期提出・記載内容の改善 求人情報サイト・人材紹介サービス等の積極的活用などの求人方法の見直し	◎		◎	
		(イ)採用募集広告の改善	キャッチコピーや求人広告のデザインの刷新による採用募集広告の改善	◎			
		(ウ)キャリアパスの明確化	入社後の教育・研修制度、資格取得までのプロセスなどの将来のキャリアパスの明確化	◎			
		(エ)高校、専門学校、大学への働きかけ・PR強化	事業者による学校訪問等による働きかけ・PR活動	◎		○	
			支局長等による学校訪問等による働きかけ・PR活動		◎		
		(オ)事業内容のPR	インターンシップの活用による採用拡大 事業者によるバス運転体験会・就職説明会等の実施 バス協会・事業者の協力によるバス運転体験会・就職説明会等の実施	◎		◎	
	イ. 自社養成体制の充実に係る対策	(ア)自社養成制度の拡充	自社養成施設の充実、他社従業員の受入	◎			
		(イ)研修、指導教育体制の充実・強化	年齢、性別、経験年数等を考慮した段階ごと、階層ごとの研修等の充実・強化	◎			
	ウ. 取り組みの共同化の推進に係る対策	(ア)共同による採用活動の実施	バス協会の主催による合同就職説明会の継続実施及び地域を限定した(県単位等)した合同就職説明会の実施の検討	◎	○	○	
			「中部バス事業人材確保・育成対策会議」を通じた取り組みの推進(フォローアップによる取り組み状況の共有、計画の見直し等)	○	◎	○	
		エ. バス事業者やバス運転者のイメージアップに係る対策	(ア)バス業界やバス運転者のイメージアップ	各種イベントを通じたPRの実施(バリアフリー教室、バスの日のイベント、地域での催しへの参加等) 「中部運輸局人材確保・育成応援サイト」を活用した人材確保対策の好事例の紹介 事業者が積極的に取り組んでいる先進安全車両(ASV)の導入や健康管理対策の情報発信 中部運輸局長表彰を通じた業界内外へのPR	◎	◎	○
			(イ)バス事業に対する認知度・理解度の向上	バス協会主催によるセミナー、シンポジウム等の開催 運輸局・運輸支局主催によるセミナー、シンポジウム等の開催	◎	○	○
	7. 若年層向けのPRの強化	(ア)高校新卒者の育成体制の強化	二種免許の要件緩和の情報発信や、採用方法・採用計画等の見直しを検討	◎	○	○	
			大型二種免許の取得までの間における高校新卒採用者の大型二種免許取得までに従事させる業務の整備 大型二種免許取得までの間の運転業務に係る研修制度の充実	◎			

2. 離職率の高止まりへの対応	(3) 女性向けの対策	イ. 高齢者の活躍促進	(イ)小・中学校への啓発活動	将来の担い手の確保に向けた啓発活動やイベントの開催等出前講座や社会科見学の受け入れ	◎	○		
			(ア)適性等を考慮した高齢者の配置等	健康状態を考慮した採用期間の延長(定年延長等)、高齢者の生活習慣や特性を踏まえた事業部門への配置	◎		○	
		7. 女性の活躍促進・受入体制の整備等	(イ)ソフト面の体制の整備	短時間勤務の導入促進、年金繰り下げ受給の活用	◎		○	
			(ア)女性の習慣や特性を踏まえた事業部門への配置	地域内の短い区間の路線バスやコミュニティバスなどへの配置	◎			
			(イ)女性向け設備の整備・改善	営業所等における男女別の休憩施設・更衣室・トイレ、企業内託児所等の整備	◎		○	
		イ. 女性向けのPRの強化に係る対策	(ウ)ソフト面の受入体制の整備	産休・育休などの休暇制度や短時間勤務などによる女性が働きやすい受け入れ体制の整備	◎		○	
			(ア)女性向けのPR活動の実施	事業者による女性を対象としたバス運転体験会・就職説明会等の実施	◎	○	○	
				バス協会・事業者の協力による女性を対象としたバス運転体験会・就職説明会等の実施	○	◎	○	
		(1) 待遇改善の対策	7. 労働条件の改善に係る対策	(ア)バス事業の経営改善に向けた取り組み	自治体と連携した地域公共交通網再編等による適正な路線・ダイヤの設定 安全コストを反映した適正運賃・料金の収受及び遵守徹底	◎	○	
				(イ)官民一体となった継続的な労働条件の改善に向けた取り組み	安全運行・労働時間等の基準の遵守徹底	◎	◎	◎
(ウ)効果的な運転者の運用	連絡バスの導入による必要運転者数の削減 繁閑の季節変動が異なる事業者間での運転者の相互出向			◎	○			
(エ)働き方改革に向けた取り組み	ICカード・バスロケーションシステム等のデータ分析を踏まえた運行ダイヤ及び運転者配置の適正化・効率化			◎				
(イ)働き方改革に向けた取り組み	長時間労働の是正等の働き方改革の実現に向けた取り組み 長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者を認証する制度(働きやすい職場認証制度)の周知、認証取得促進			◎		◎		
(オ)諸規定の見直し	賃金・手当の見直し、退職金制度、休暇制度、定年延長制			◎		○		
イ. キャリアバスの多様化・多重化に係る対策	(ア)多様なキャリアバスの設定		運転手から運行管理者、営業所長へのキャリアアップの見える化 貸切・高速バス運転者と路線バス運転者の区分化によるインセンティブ付与	◎				
	7. 対利用者や社内コミュニケーションの活性化に係る対策		(ア)利用者とのコミュニケーションの強化	モニター制度によるニーズ把握	◎			
イ. 従業員満足度(ES)の向上	(イ)従業員同士のコミュニケーションの強化		個人面談、小集団行動、班会議などによるきめ細やかなコミュニケーション体制の構築	◎				
	(ア)ES指標の活用による報奨制度の導入		バス運転者向けのES指標の導入・フォローアップ 安全運行やサービス向上への貢献に対する給与面での厚遇 優良運転者に対する「表彰制度」の導入	◎				
	(イ)士気向上に向けた取り組みの実施	ドライバーコンテストの実施 社会科見学、家族の職場見学、ファミリーデー等の導入	◎	○				

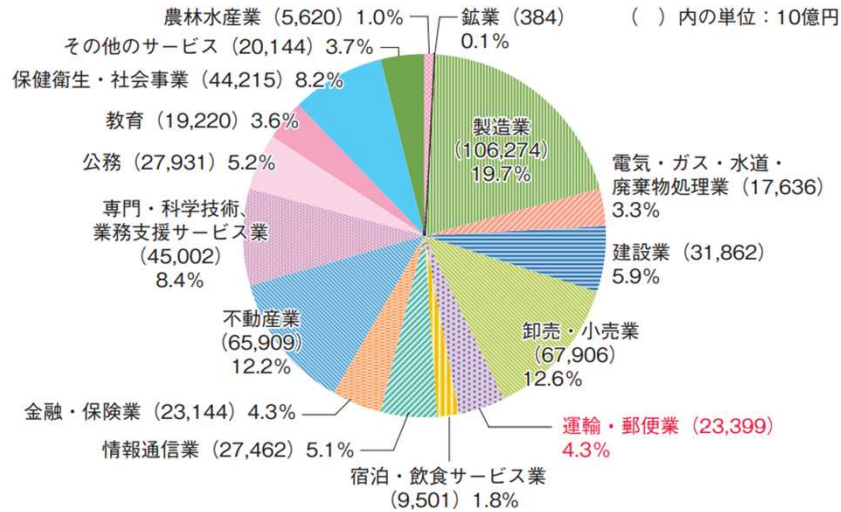
重点項目① 重点項目② 重点項目③

## 1. トラック・バス・タクシー事業に関するデータ



※出典：令和4年版交通政策白書

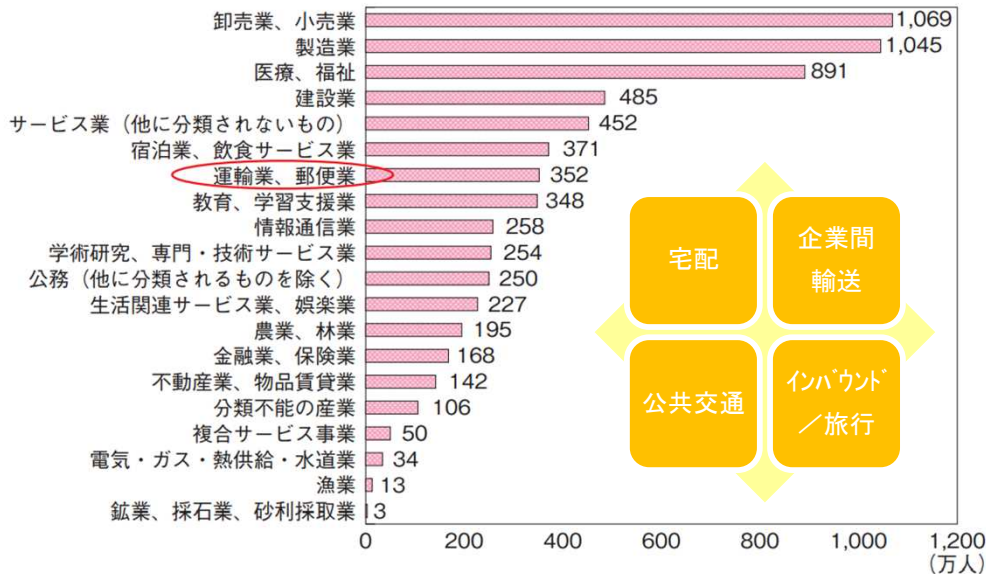
### 経済活動別国内総生産の構成比(2020年)



### 交通・運輸関係の事業区分ごとの事業者数、営業収入等

区分	事業者数(者)	営業収入(億円)	1事業者当たりの平均営業収入(億円)
旅客鉄道事業	(2021年度) 203	(2019年度) 73,101	360.1
貨物鉄道事業	(2021年度) 10	(2019年度) 1,508	150.8
乗合バス事業	(2018年度) 2,279	(2018年度) 9,545	4.2
貸切バス事業	(2018年度) 4,127	(2018年度) 5,729	1.4
タクシー事業	(2019年度) 47,904	(2019年度) 14,951	0.3
トラック事業	(2020年度) 62,844	(2019年度) 193,576	3.1
自動車整備事業	(2021年度) 72,214	(2021年度) 55,510	0.8
自動車販売事業	(2015年度) 51,979	(2015年度) 16,345	0.3
旅客船事業	(2021年度) 953	(2019年度) 2,731	2.9
内航海運事業	(2021年度) 3,353	(2019年度) 8,664	2.6
外航海運事業	(2018年度) 192	(2018年度) 33,360	173.8
港湾運送事業	(2019年度) 859	(2019年度) 10,095	11.8
航空事業	(2020年度) 17	(2020年度) 14,674	863.1

### 産業別の就業者数(2021年)



### ○事業規模

- ・運輸・郵便業の国内総生産は**23.4兆円**
- ・国内総生産全体の**4.3%**

※運輸・郵便業…鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業など

### ○事業者数

- ・トラック事業 : 約6万3千者
- ・乗合バス事業 : 約2千者
- ・貸切バス事業 : 約4千者
- ・タクシー事業 : 約4万8千者

### ○就業者数

- ・運輸・郵便業でおよそ**352万人**(全産業の就業者数の**5.2%**)

モノの移動(物流)とヒトの移動(人流)を支える重要な産業



## 2. トラック・バス・タクシー事業に関するトピックス



### ▼大型免許、中型免許、二種免許の運転免許試験の受験資格見直し(緩和)

令和4年5月13日～

令和4年5月13日に改正道路交通法が施行され、大型免許、中型免許、二種免許の運転免許試験の受験資格が見直されました。  
この改正により、「**受験資格特例教習**」を修了すると、**19歳以上**であり、かつ、**普通免許等を受けていた期間が通算して1年以上**あれば、**これらの運転免許試験を受けることができる**ようになりました。



二種免許	大型	21歳以上 ※特例取得免許:19歳以上	大型、中型、準中型、普通、大特のいずれかの免許を受けてから3年（免許停止期間を除く。）以上の経歴が必要です。
	中型		他の二種免許取得者は、経歴等が不要です。
	普通		けん引二種は、けん引一種か他の二種免許が必要です。
	大型特殊		
	けん引		
			※印は、自動車教習所で実施する「受験資格特例教習」を修了した者については、特例として、第二種免許、大型免許、中型免許を取得するための受験資格要件が、「年齢19歳以上、普通免許、大型特殊免許を受けていた期間1年以上」に緩和されます。

出典：愛知県警察ウェブサイト

### ▼働き方改革(「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」)見直し)

令和6年4月～

平成30年に成立した働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律(いわゆる「働き方改革関連法」)では、労働基準法が改正されて新たに時間外・休日労働の上限が設けられ、罰則をもってその履行が確保されることとなりました。

**自動車運転者(トラック・バス・タクシー運転者)**については、その適用が5年間猶予されていましたが、いよいよ**令和6年4月から**、**時間外労働**について、月45時間及び年360時間の**限度時間**、並びに、臨時的特別な事情がある場合での年960時間の**上限時間**が**適用**される予定です。

併せて、同日から改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(いわゆる「**改善基準告示**」)も**施行**される予定です。

※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」)は、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めたもの。



令和6年4月～適用

事業者の皆さん、いかがですか？

## 改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
<small>改正前(労働法)</small> 原則: <b>3,380</b> 時間 最大: <b>3,484</b> 時間 改正後 原則: <b>3,300</b> 時間 最大: <b>3,400</b> 時間	<small>改正前(労働法)</small> 原則: <b>281</b> 時間 最大: <b>309</b> 時間 改正後 原則: <b>281</b> 時間 最大: <b>294</b> 時間	<small>改正前</small> 継続 <b>8</b> 時間 改正後 継続 <b>11</b> 時間を 基本とし、継続 <b>9</b> 時間

※4週平均1週の有休時間は最低基準

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

● 詳しい情報や相談窓口はこちら

詳しくは裏面へ

## バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

	<p>①②のいずれかを選択</p> <p><b>1か月(1年)の基準</b>                      1年: <b>3,300</b>時間以内                      1か月: <b>281</b>時間以内</p> <p><b>2・4週平均1週(52週)の基準</b>                      52週: <b>3,300</b>時間以内                      4週平均1週: <b>65</b>時間以内</p>	<p>【例外(貸切バス事業者<sup>①</sup>)の場合】労使協定により、次のとおり延長可                      1年: 3,400時間以内                      1か月: 294時間以内(年6か月まで)                      281時間超は連続4か月まで</p> <p>※1: 貸切バス事業者、業種(バス事業者)一時的に異なるに依り運行されるもの、高速バス事業者</p>
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)	
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	
運転時間	2日平均1日: 9時間以内    4週平均1週: 40時間以内	
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上) 高速バス・貸切バスの高速道路の事実通行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に伴う特種な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる <sup>②③</sup> 勤務終了後、連続運転時間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗客予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(雪崩発生時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3: 運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公共機関のHP情報等)が必要。	
特例	<p><b>分割休息(連続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)</b>                      ・分割休息は1回4時間以上    ・休息期間の合計は11時間以上                      ・2分割のみ(3分割以上は不可)    ・一定期間(1か月)における全勤務回数の2分の1が限度</p> <p><b>2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)</b>                      ※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可                      ※4: 身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること</p> <p>【例外】①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可                      ① 車両内ペッドが設けられている場合                      ② 4人を満たし、カーテン等での乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合</p> <p><b>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</b>                      2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間                      【例外】仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで)                      2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない</p> <p><b>フェリー</b>                      ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない)                      ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される</p>	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

① 1年未満の期間については、「改善基準告示」の適用除外となる。② 改善基準告示の適用除外となる事象は、労働時間、連続運転時間、運転時間、休息期間のいずれかである。③ 改善基準告示の適用除外となる事象は、労働時間、連続運転時間、運転時間、休息期間のいずれかである。

## 支援内容

旅客運送事業者等が人材確保のために行う以下の取組について支援

- バス事業者、タクシー事業者が行う二種免許取得費用の負担
- バス事業者、タクシー事業者等が行う人材確保セミナー、PR資料の作成等の広報業務

具体的には

- ①二種免許取得のため教習経費（特例教習含む） **今回追加**
- ②人材確保セミナーの開催経費（会場借上、外部委託経費等）、PR資料の作成に要する経費 **今回追加**
- ③業界団体、自治体など外部団体が実施する研修（UD研修、観光ドライバー認定講習、デジタル化等の研修、子育てタクシードライバー研修など）、社内で実施する研修（研修委託料、講師謝金等）に要する経費。ただし、法令により受講が求められている講習・研修（運行管理者講習等）は除く。 **R3補正（デジタル化・研修支援）で実施したものを継続**

## 支援要件等

- 補助率 : 1 / 2（ただし、予算の範囲内で支援）
- 補助対象者：バス事業者、タクシー事業者等
- 採用計画（仮）を作成し、不足する人員分を限度として支援対象とする
- 二種免許取得のため教習経費については、補助金を活用する人材を採用後3カ月以上継続して雇用することを条件とし、補助金交付後に条件に満たしていない事実が確認された場合には返還対象

## 今後の執行スケジュール

- 要望調査 令和5年2月3日〆切り
- 内示 令和5年3月中
- 交付申請受付 令和5年4月以降
- 対象期間 令和4年12月2日以降に事業着手したもの、かつ、令和6年2月末までに事業完了するもの
- 実績報告期限 令和6年2月末



- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」に加えて令和4年度から新たに「二つ星」の申請を受け付ける。

## 1. 認証の審査要件

- 中小事業者による申請を容易にし、取組の円滑な浸透、普及を図る観点から、

- ① 法令遵守等
- ② 労働時間・休日
- ③ 心身の健康
- ④ 安心・安定
- ⑤ 多様な人材の確保・育成
- ⑥ 自主性・先進性等

の6分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

※⑥は「二つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。

## 2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会（Class NK）」が受付、審査及び認証手続きを実施。

- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
- ※ 審査料：55,000円（税込）／1申請あたり  
（インターネットによる電子申請の場合、33,000円（税込）に割引。  
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円（税込）に割引。）
- ※ 登録料：66,000円（税込）／1申請あたり

## 3. 「一つ星」認証事業者数 令和4年12月16日現在

トラック事業者	2,319社	 一つ星 二つ星
バス（貸切・乗合）事業者	219社	
タクシー事業者	740社	
合計	3,278社	

## 4. スケジュール（予定）

3月7日まで受付延長

- 「一つ星」継続・「二つ星」新規の受付期間：令和4年12月16日～令和5年2月15日
- 「一つ星」新規（追加募集）の受付期間：令和5年1月16日～2月15日
- 認証事業者の公表（上記受付期間分）：令和5年6月以降順次

※令和4年9月16日～11月15日の「一つ星」新規申請受付分については、令和5年3月以降順次、認証事業者を公表。

## 5. 認証取得によるインセンティブ （詳細は別添2参照）

- 厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークの表示や、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施。
- 求人エージェント等の認定推進機関の協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」、「設備改修工事の料金割引」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による補助金における認証事業者の優遇等の措置や、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。

## 現在実施しているインセンティブ

### 1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援等

### 2. 求人サイト等（認定推進機関\*）

#### 求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

#### 損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

#### 設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引

等

\*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

## 今後実施予定のインセンティブ

### 3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備

### 4. R4年度2次補正の補助金（国土交通省）

#### バス・タクシー関係

- 二種免許取得支援

本認証制度取得事業者を優遇（詳細は今後検討）

#### トラック関係

- テールゲートリフター導入支援

申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇（詳細は今後検討）

- 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援

本認証制度取得事業者等が申請対象（詳細は今後検討）

# 乗るなら確認「自賠償」お忘れなく！

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和4年8月31日  
自動車局保障制度参事官室

## 乗るなら確認 「自賠償」お忘れなく！

～令和4年度自賠償制度広報・啓発活動の実施～

国土交通省では、9月1日より1ヶ月間、自賠償制度の広報・啓発活動を実施することにより、自賠償保険・共済への加入促進を図ります。

自動車損害賠償責任保険・共済（以下「自賠償保険」という。）は、交通事故発生時における被害者の基本的な対人賠償を確保するため、自動車損害賠償保障法により道路を走る全てのクルマ・バイクに加入が義務付けられている強制保険です。

無保険の状態では交通事故を起こした場合、加害者は刑事処分・行政処分の対象となるばかりではなく、多額の損害賠償金を自己負担することになり、被害者への損害賠償にも支障をきたすことがあります。

このため、例年9月を「自賠償制度広報・啓発期間」と位置付け、自賠償制度の重要性や役割、無保険車運行の違法性等について広報・啓発活動を実施し、自賠償保険への加入促進を図っています。

本年度は「乗るなら確認 「自賠償」お忘れなく！」の標語の下、次のとおり自賠償制度広報・啓発活動を実施します。

実施内容等の詳細については、別紙1をご参照ください。

1. 期間

令和4年9月1日（木）から9月30日（金）まで

2. 主な実施事項

(1) ポスター掲示・リーフレット配布

関係機関・団体や学校等において、自賠償制度の重要性や役割等を紹介するポスターの掲示及びリーフレットの配布を行います。図柄は別紙2をご参照ください。

(2) 関係業界等と連携した街頭広報活動の実施

運輸支局において、地域の損害保険会社や代理店等と共同し、街頭における自賠償制度の広報・啓発活動を実施します。

《問い合わせ先》

自動車局保障制度参事官室 藤田、西脇  
代表 03-5253-8111（内線 41534、41544）  
直通 03-5253-8585  
FAX 03-5253-1638

乗るなら確認

自賠償

お忘れなく!

自賠償保険（共済）未加入での運行は法令違反です。

スクーターの貼替え忘れにご注意ください！  
スクーターを貼らずに運行したり、有効期限切れのスクーターを貼替することも法令違反です。

安心町 あ 12-34

自賠償って？

「自賠償」は、交通事故の被害者の救済や、万が一加害者となってしまう場合にも備えるための保険（共済）制度です。もしも、「自賠償」に加入しないで人身事故を起こすと、多額の損害賠償金を自分で支払わなければならない！

自賠償の加入は簡単です

各損害保険会社・共済協賛組合・損害賠償責任保険（共済）代理店、クルマ・バイクの専門店等で簡単に加入できます！250cc以下のバイク（原付含む）なら、一部のコンビニやインターネットでも、簡単な手順で加入できます！

チェック!自賠償の有効期限

250cc以下のバイク（原付含む）はナンバープレートにスクーターの有効期限をチェク（ステッカーの色は黄色）あり、年ごとに異なります！

250cc以下のバイク（原付含む）はスクーターの有効期限をチェク

詳しくは

自賠償ポータルサイト 検索

無保険（共済）車・無車検車を見かけたら

自賠償申請窓口 検索

国土交通省

国土交通省 自賠償保険・自賠償共済

# 分散引越しの協力のお願い

国土交通省  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和5年1月25日  
自動車局貨物課

## 引越時期の分散に御協力をお願いします！

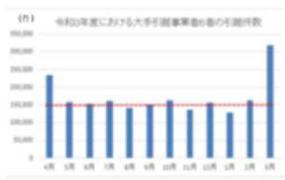
～3月の引越件数は通常月の約2倍！混雑時期を外してスムーズな引越を～

引越は、3月から4月にかけて依頼が集中します。ピーク時期の引越を避けるなどの引越時期の分散に御協力をお願いします。

### 1. 引越時期の分散について

例年、引越事業においては、**3月から4月にかけて依頼が集中**しているため、国土交通省では、引越時期の分散に向けて昨年からの経済団体等を通じて利用者の方々に呼びかけを行っているところです。

引越時期の分散については、**引越サービスの利用者の方々に大きなメリット**があり、例えば、昨年、引越時期を最繁忙期から避けていただいた利用者の方々に、以下のような声が上がっています。



【令和5年3月】

#### 【引越サービスの利用者の方々からの声】

- 『3月末の土日の引越と比べて、**引越代金が安くなった**』
- 『会社の従業員の引越に係る**コストを抑えることができた**』
- 『3月の最終選から引越時期をずらすことで、**予約が取りやすくなった**』



引越時期の分散にご協力いただいた結果、一定程度引越時期の分散が進んでいるところですが、依然として3月・4月に依頼が集中しています。つきましては、本年の引越におかれましても、**ピーク時期の引越を避けるなどのご協力・ご検討**をお願い致します。【参照：別添1・2】

### 2. 国土交通省における取組

国土交通省では、引越時期の分散に向けて、新たに以下のような取組を実施します。

- 〔経済団体等への要請〕経済団体を通じて、**民間企業の異動時期分散化の検討要請**
- 〔国土交通省職員との異動〕**4月期の人事異動に伴う引越を行う職員のいわゆる「就任期間」の活用**
- 〔その他〕全国の地方運輸局における**引越のトラブル等に関する情報提供窓口の設置**

※国土交通省HPに引越に関連する資料を掲載しています。ぜひご参考になさってください。

<掲載ページ> [http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_fr4\\_000022.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000022.html)

【問い合わせ先】  
国土交通省自動車局貨物課 武蔵、高崎  
電話：03-5253-8111（内線41333）  
直通：03-5253-8575

引越繁忙期対策チラシ

別添1

2023年春、引越をご検討のお客様！

# 分散引越にご協力をおねがいします！

例年、3、4、9、10月の時期は引越のご依頼が集中します。特に**3月から4月に集中**することが例年のパターンから予想されます。加えて、最近の人手不足により、混み合う時期は「希望日にあう事業者が見つからない」など、ご希望に添えない場合もあります。トラブルのないスムーズなお引越のためにも、**混雑時期を外したお引越**をご検討下さいませようご理解・ご協力をお願い致します。



## 3月 2023年引越混雑予想カレンダー 4月



■ 特に混雑が予想されます ■ 混雑が予想されます ■ やや混雑が予想されます

上記を参考に**2月以前または5月以降**のお引越しの検討をお願い致します

ご静聴ありがとうございました