

2025 年度私鉄・バス・ハイタク関係予算の拡充を要請

～関係省庁の連携を強め、持続可能な公共交通の実現に向けた予算の確保を求める～

2024 年 8 月 1 日
総合政策局

私鉄総連は 7 月 30 日、2025 年度私鉄・バス・ハイヤー・タクシー関係予算概算要求に対する予算拡充要請を行った。要請では、各省庁が 2025 年度予算概算要求を編成するにあたり、輸送人員や運送収入が感染症以前まで回復しておらず、また、要員不足やエネルギー価格の高騰などにより、依然として厳しい状況にある交通運輸・観光産業の維持・活性化支援の拡充、さらに新たな支援の創設を求めた。

国土交通省、観光庁、総務省、厚生労働省、文部科学省に対して、森屋隆組織内国会議員に同行いただき、福田英樹中央執行委員長、有川基樹中央副執行委員長、樋口和司書記長、志摩卓哉交通政策局長、内山貴政治政策局長、久松勇治私鉄ハイタク協議会事務局長で要請した。

1. 国土交通省(総合政策局/鉄道局/物流・自動車局)

『要員不足認識、関係省庁と連携し取り組みを進めていく』

国土交通省要請では、池光崇公共交通政策審議官に、①総合政策局関係で 9 項目と税制改正要望、②鉄道局関係で 9 項目、③物流・自動車局関係で 15 項目と自動車関係税制改正要望を要請した。(全要請項目は巻末に掲載)

池光審議官は「公共交通は、感染症から回復しつつあるが、要員確保が大きな課題である。リ・デザイン実現会議のとりまとめに基づき、国民の移動を守るためにも、関係省庁と連携し取り組みを進めていきたい」と回答。

意見交換で、有川副委員長は「事業者も自治体も、交通政策のさまざまな制度を実践できていないこともあると思う。労働組合は、その両方に呼びかけできるので、仲介役として動き、制度を実践させたい。そのために国土交通省とも連携し、取り組みを進めていきたい」と述べた。



池光公共交通政策審議官に要請書を手渡す

2. 観光庁要請

『秋の補正で要員確保策の予算確保したい』

観光庁要請では、萩川直也観光庁長官に、①観光に関する公共交通に対する支援、②団体旅行の需要喚起・振興施策の創設・予算確保、③観光人材育成支援事

業を拡充し、観光に携わる公共交通事業の人材確保・育成、など5項目を要請。

要請に対しては「インバウンドの再訪者には、東京や京都だけではなく、公共交通機関を利用して他の地方へ旅行してもらおう施策が必要である」などと回答した。

意見交換では森屋組織内国会議員から「現場では、修学旅行の観光バスの運転士も不足している。運転士確保策について、観光庁だけでは難しいと思うが、国土交通省と連携し支援策に取り組んでほしい」と訴えた。これに対して、萩川長官は「運転士確保策の当初予算はすでに活用された。コロナ後で観光人口も一段と回復すると考えられることから、秋の補正予算において、さらに確保していきたい」などと回答。また、福田委員長は「観光バス利用者の命を守るために、運賃ダンピング防止、悪質事業者の参入防止・排除する対策をとってほしい」と強く要望した。



萩川観光庁長官から回答を受ける要請団

3. 総務省要請

『自治体における公共交通政策の優先順位上がっている』

総務省への要請では、①「物価高騰対応重点支援地方交付金」の継続と生活交通確保のための活用周知、②生活交通路線対策を講じる地方自治体に対する地方財政措置の維持・拡充、③高齢者に対する、外出支援や公共交通の社会的割引について地方自治体への指導



大沢自治財政局長に要請書を手渡す

・啓発と地方財政措置の強化、など計5項目について、大沢博自治財政局長に要請した。

大沢財政局長からは「地方財政は元来、公共交通に税金を多くは投入してこなかったが、近年は政策の優先順位が上がってきている。高齢者対策や公共交通確保維持改善事業などの要請をいただいております、多角的に検討していきたい。国や地方自治体の財政負担も大きくなっているが、できる限りの財政措置はしていきたい」と回答。森屋組織内国会議員は「公共交通は30年もの間運賃改定ができず、労働者の減少に繋がった。地方自治体で交通税を検討しているところもあるが、やはり国が国民の移動をどう担保していくか、その観点から検討していく必要がある」と述べた。

4. 厚生労働省要請

『労働法制の実行性確保や健全な集团的労使関係の構築が必要』



尾田大臣官房審議官に要請書を手渡す

厚生労働省要請では、尾田進大臣官房審議官(労働条件政策、働き方改革担当)、永島人材開発統括官付企業内人材開発支援室長、に対して、①障害者割引に対する補助制度創設、②働き方改革推進支援助成金(勤務間インターバル導入コース)と同様に、11時間以上の休息期間を導入した自動車運送事業者への補助創設、③普通・大型二種免許取得支援に向けた人材開発支援助成金の拡充、など計5項目について要請した。

冒頭、有川副委員長から函館バス支部労使紛争について「3年にわたる労働争議のなかで、組合勝訴の最高裁判決や労働員会の命令がでていながらも関わらず会社は従わない。労働関係法令を正面から無視する会社に対して、監督・指導をお願いしたい」と要望。これに対して、尾田審議官から「労働三権は憲法で保障された規定であり遵守しなければならない。労働法制の実行性確保や健全な集团的労使関係の構築が必要だと考える」などと述べた。

要請に対して「自動車運送業は、働き方改革推進支援助成金の業種別課題対応コースで認証を行っており、勤務間インターバル制度を導入した場合、助成額を引き上げている。2025年度予算においても、所要額を確保していきたい」「改正改善基準告示が各事業場で定着するように、丁寧な監督指導、周知を実施する。また、交通安全の確保の観点から国土交通省と連携を取り、情報提供をお互いにして、必要に応じ共同して監査を実施していく」との回答を得た。

5. 文部科学省要請

私鉄総連として文科省に初要請

『過疎化が進むなか、公共交通機関を維持し、子供の移動確保が重要』

文部科学省要請では、滝波泰総合教育政策局政策課長、北川雅崇初等中等教育局財務課長補佐、松本向貴高等教育局学生支援課専門官、千々岩良英文部科学省初等中等教育局児童生徒課長に対して、①通学定期に対する助成制度の創設、②貸切バスの確保などを含めた、適切な教育旅行を実施するための予算確保、の2項目を要請した。

要請に対して「文部科学省として、事業者に対する直接的な支援は難し

いと考えるが、スクールバスの購入補助や通学定期への支援などについて地方自治体を通じて行っている。地域の過疎化が進むなかで、公共交通機関を維持し、



滝波総合教育政策局政策課長に要請書を手渡す

子供たちの移動を確保することは重要であるので、国土交通省と連携して取り組んでいきたい」「国は、要保護児童に対して修学旅行費用などの支援を行っている。これらの予算をしっかりと確保していく。また、市町村においては、準要保護者に対する就学援助として、単独で支援を行っている」との回答があった。

以 上

※ 今回要請した要請内容は以下のとおり。

I. 国土交通省

1. 総合政策局関係

- (1) エネルギー価格の高止まりが事業者の経営を圧迫している。2025年度本予算だけでなく2024年度補正予算も視野に、燃料価格激変緩和対策事業による支援の継続とバスや地方鉄道に対しても、タクシー同様に事業者に対する直接的な支援を行われたい。
- (2) 持続可能な公共交通を構築するために、地域公共交通確保維持改善事業、地域公共交通「リ・デザイン」の各制度における予算を確保・拡充されたい。
- (3) バス運転士、ハイタク運転者の深刻な要員不足による、事業廃止や路線廃止・減便が相次ぐ状況に鑑み、要員確保につながる二種免許取得費用の助成を拡充されたい。
- (4) 通学定期や障害者割引等は、運賃改定時にその減収分について収入原価算定に盛り込むことが可能となっているものの、その割引分を運賃転嫁できていないのが現状であり、特に地方の鉄軌道、バス事業者の重荷となっている。改正地域交通法の附帯決議の「通学定期や障害者割引等の社会政策に係る費用を交通事業者が負担していることをふまえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること」をふまえ、関係省庁と連携して、各種割引に対する助成制度を創設されたい。
- (5) 地域公共交通サービスの確保等に対する支援を大幅に拡充し、①地域の実情に応じた生活交通の確保、②快適で安全な公共交通の実現、③地域公共交通特定事業に対する特例措置、④地域公共交通ネットワーク構築に向けた協働による取組に対する特例措置、の各施策を推進されたい。
- (6) 乗用タクシーの運賃低廉化措置に関する補助制度を継続されたい。また、同制度の活用を周知し、補助額を拡充されたい。
- (7) 東日本大震災被災地域に係る「地域公共交通確保維持改善事業」における「地域間輸送」「地域内輸送」の特例について、被災地域住民の通勤・通学、通院、買い物等生活のための移動手段確保、福島県内の避難指示・解除区域12市町村の早期の生活復興の観点から引き続き予算を確保し、支援を継続されたい。
- (8) 交通系ICカードは、中小事業者にとって、導入費用やシステム維持費の負担が過大であることから、負担軽減に向けた支援を拡充されたい。また、キャッシュレス決済対応のシステム設置への支援を拡充されたい。
なお、経営状況が厳しい中小事業者にとって、新紙幣や硬貨に対応した運賃箱の機器更新は、負担が大きいことから、運賃箱の更新費用について支援されたい。
- (9) 改正バリアフリー法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進と、新たな目標達成に向け、交通事業者に対する支援を拡充されたい。

税制改正要望

公共交通事業者の持続可能な経営を後押しするために、EVバスの変電設備・充電設備及びその用に供する土地のみならず、バス、ハイタクの営業所や車庫等の固定資産保有に係る負担軽減のために、固定資産税の減免を行われたい。

2. 鉄道局関係

- (1)安全・安心な鉄軌道を構築するために、鉄道施設総合安全対策事業費等補助金、都市鉄道整備事業費補助金、鉄道技術開発費補助金、鉄道整備等基礎調査、踏切保安設備整備費補助金等の予算を確保し、要件の緩和と補助率を拡充されたい。
- (2)全国各地で相次いで発生した自然災害で、鉄道にも甚大な被害が生じている。鉄道軌道整備法と特定大規模災害等鉄道施設災害復旧事業費補助制度について、経営基盤が脆弱な地域鉄道の早期復旧に繋がるよう、補助率のさらなる引き上げなど拡充を検討されたい。
- (3)鉄道軌道安全輸送設備等整備事業による老朽化対策や安全対策の強化に向けて、予算の拡充と補助率の引き上げをはかられたい。また、軌間拡大防止に向けた通達（木まくらぎからコンクリートまくらぎへの交換促進）の実施は、中小地方鉄道事業者にとって負担が非常に大きいことから、補助の拡充をはかられたい。
- (4)踏切道改良促進法に基づく、改良すべき踏切道の指定を続けるとともに、国、沿線自治体、地方鉄道など地域協働で抜本的な対策ができるよう、鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切保安設備整備事業）の予算を確保し、第4種踏切道を廃止されたい。
- (5)第三者暴力行為防止の観点から、貴省と警察庁との連携した啓発活動を引き続き強化されたい。また、鉄道車両内での凶悪犯罪などを未然に防ぐため、新造車両や一部の既存車両だけに留まらないよう、設置のための補助を創設されたい。あわせて、さらなる鉄道におけるセキュリティの高度化に向けた具体的な対策、防犯システムへの設置補助を創設されたい。
- (6)ホームドア・可動式ホーム柵の普及に向けて地域公共交通バリア解消促進等事業の補助率を引き上げられたい。また、これらの設備の増加は、維持・管理等保有コストの増加に繋がっており、鉄道事業経営を圧迫することから、特に中小地方鉄道に対する補助と税制優遇による支援を拡充されたい。
- (7)都市鉄道では、相互直通運転区間の延伸により、些細なトラブルが大規模な輸送障害に繋がる事例が多く見られることから、大規模な輸送障害対策のための事業費を拡充されたい。
- (8)2013年度から環境省と連携し、鉄軌道事業者における省電力・低炭素化に資する設備の導入を支援している「エコレールラインプロジェクト事業」は、カーボンニュートラルの実現に向けて、その重要度が年々増していることから、予算の大幅な拡充をはかられたい。
- (9)地域の産業・経済の振興、環境やカーボンニュートラルの実現に向けたモーダルシフトの一層の促進の観点から、地方貨物鉄道の老朽化機関車・貨車の更新に対する補助を創設されたい。また、各地方貨物鉄道の専門技術者の育成に対する支援を創設されたい。

3. 物流・自動車局関係

- (1)地域交通事業者によるDX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取り組みに対して支援を拡充されたい。特に運転士の確保では、改善基準告示の改正にあたり、労働時間の短縮と労働環境の改善などの処遇改善を行った事業者に対しての支援を創設されたい。また、自動車整備士の人材確保対策をさらに推進するとともに、育成にあたっては、近年普及しつつある燃料電池車や、先進安全自動車などの先進技術に対応できるようなものとされたい。

- (2) 2023年度第補正予算・2024年度予算において、旅客運送事業者の人材の確保・育成のため、二種免許取得、採用活動、人材確保のための取り組み支援、が実施されたが、2025年度予算においても同支援を継続、拡充されたい。
- (3) カーボンニュートラル、脱炭素の実現をめざすためにも、経産省・環境省とも連携し、EVバス、HVバス導入支援事業を継続・拡充されたい。
- (4) 危険なバス停対策事業について、2025年度予算においても継続されたい。
- (5) 高速バスは、一般乗合バス・貸切バスと比較して、輸送人員の回復が遅いことから、生活交通、都市間移動、さらには災害時の移動手段として、多くの役割を果たしているため、高速バス運行への補助を創設されたい。
- (6) 監査体制の充実・強化
- ① 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会とりまとめ」をふまえ、旅客運送事業の監査体制の充実・強化のための予算を拡充されたい。また、人流が回復するなかで、再び運賃ダンピングの横行が懸念されていることから悪質事業者への集中的監査や厳格な処分をはかられたい。
 - ② 貸切バスの安全確保に向けて、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会でまとめられた各種安全対策の適切な実施、さらに、貸切バス需要も回復しつつあり、悪質事業者が増加することも懸念されることから、貸切バス適正化事業実施機関が十分に機能するよう支援を創設されたい。
 - ③ 改正道路運送法の施行による各道府県におけるタクシーの旅客自動車運送適正化事業の実施機関の設置を後押しするように支援措置を創設されたい。
 - ④ デジタル式運行記録計については、GPSと連動させることで、営業区域外における違法営業の把握や運賃不正の抑止とともに、詳細な走行データが得られる。そのデータを活用し、過労運転防止等の適切な運行管理を行うことは、利用者の安全にも繋がる。このため、監査に活用されるよう、全地域でバス、タクシーへの装着を義務化し、導入費用の予算を要求されたい。
- (7) バス・タクシーの運転者職場環境良好度認証制度（認証制度）や貸切バス事業者の安全性等評価認定制度（認定制度）、貸切バス運賃・料金制度が利用者・旅行事業者・関係機関に周知徹底がはかれるよう支援を拡充されたい。また、認定制度や認証制度について、これらの認定・認証を受けた事業者に対する優遇措置を拡充されたい。
- (8) 先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援について、各機器・システムの設置費用への支援を拡充されたい。
- (9) 福祉車両の購入等については、「地域公共交通バリア解消促進等事業」において、購入費及び改造費について補助対象となっているが、社会的要請も高まっていることから、補助率の引き上げや運行等に係る助成措置を講じるとともに、税制の減免措置等の財政支援措置を引き続き講じられたい。また、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入補助金制度を拡充されたい。
- (10) 自動車運転者の健康確保は安全輸送の基本であることから、健康起因事故防止対策を、一層促進するとともに、脳疾患や心疾患、睡眠時無呼吸症候群等の主要な疾患について、各種スクリーニング検査に対する助成措置を創設されたい。
- (11) 事故防止対策支援推進事業における、遠隔点呼に使用するカメラ、モニター、監視カメ

ラ、生体認証機能を有するなりすまし防止システム等の導入、通信・通話環境の整備に関する支援を拡充されたい。

(12) 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置について延長されたい。

自動車関係税制改正要望

先進安全技術を搭載したバス車両に係る特例措置の拡充・延長（自動車税）

4. 観光庁関係

(1) 観光に欠かせない各公共交通（鉄軌道・バス・タクシーとハイヤー）に対する支援を強化されたい。

(2) 貸切バス事業の存続と雇用維持に向けて、団体旅行の需要を喚起し、振興する施策を創設し、予算を確保されたい。

(3) 貸切バスの安全確保に向けて、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会でまとめられた各種安全対策の適切な実施に向け、観光庁としても各種法令が遵守されるよう、旅行業者等に対する指導とその体制を確立するための予算を確保されたい。あわせて、人流が回復するなかで再び運賃ダンピングが横行することも懸念される。貸切バスの運賃・料金に関する「通報窓口」に寄せられた情報により第三者委員会が旅行業者による安全阻害行為が疑われると判断した場合、旅行業法に基づく立入検査等の対応を強化すべく、予算を要求されたい。

(4) 公共交通利用環境の革新等に関わる予算や地域における受入環境整備促進事業について拡充されたい。さらに各対象事業の個別の整備に対しても補助率を引き上げられたい。

(5) 今後観光需要が回復するなかで、バス運転士の確保・育成が極めて深刻な課題となっている。観光庁としても観光人材育成支援事業を拡充し、観光に携わる公共交通事業の人材確保・育成に取り組まれたい。

II. 総務省

1. 地方創生臨時交付金における「物価高騰対応重点支援地方交付金」について継続されたい。また、地域公共交通の需要が回復せず、さらには、エネルギー価格の高騰に苦しむなかで、引き続き同交付金が生活交通確保に活用されるよう地方自治体に周知されたい。

2. 国土交通省が要望している、安全対策や環境対策、バリアフリー化対策、利用者利便に資する施策で鉄道関係や自動車運送事業に関する税制改正について、積極的に措置されたい。

3. 定住自立圏共生ビジョンや、生活交通路線対策を講じる地方自治体に対する地方財政措置の維持・拡充をされたい。

4. 高齢化が急速に進むなかで、高齢者の自動車事故や移動困難者の生活交通確保が社会問題化している。高齢者が運転免許返納後も安全に外出できることは、健康の維持に繋がることから、地方自治体が外出支援や公共交通の社会的割引を積極的に取り組めるよう地方自治体への指導・啓発を行うとともに、地方財政措置を強化されたい。

5. 国土交通省所管の「地域公共交通確保維持改善事業」や鉄道軌道整備法に基づく「災害復

旧事業費補助」について、地方公共団体が協調補助を担保できるよう、地方財政措置を強化されたい。

Ⅲ. 厚生労働省

1. 障害者割引は現在、その割引分を交通事業者が全て負担し、特に地方の鉄軌道、バス事業者の重荷となっている。改正地域交通法の附帯決議の「通学定期や障害者割引等の社会政策に係る費用を交通事業者が負担していることをふまえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること」をふまえ、関係省庁と連携して、各種割引に対する助成制度を創設されたい。
2. 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が施行されたが、自動車運転者の健康を確保するために、働き方改革推進支援助成金（勤務間インターバル導入コース）と同様に、11時間以上の休息期間を導入した自動車運送事業者への補助を創設されたい。
3. 労働基準関係法令、改善基準告示の違反事業場が依然として多いことは労働者の健康を損なうばかりか、安全運行を脅かすことから、国土交通省と連携した監督の徹底と、さらなる体制強化のために予算を拡充されたい。
4. 誰にとっても魅力ある職場づくりに向けて、事業者が積極的に施設・設備等の改善がはかれるよう、人材確保等支援助成金や両立支援等助成金のいっそうの拡充とともに、税制等の優遇措置を創設されたい。
5. バス・タクシー運転士の人材確保の観点から、国による普通・大型二種免許取得支援に向けた人材開発支援助成金（旧キャリア形成助成金制度）のさらなる拡充をはかられたい。

Ⅳ. 文部科学省

1. 通学定期は現在、その割引分を交通事業者が全て負担し、特に地方の鉄軌道、バス事業者の重荷となっている。改正地域交通法の附帯決議の「通学定期や障害者割引等の社会政策に係る費用を交通事業者が負担していることをふまえ、文教や福祉分野においても交通事業者支援のための仕組みづくりについて、検討すること」をふまえ、関係省庁と連携して、通学定期に対する助成制度を創設されたい。
2. 修学旅行や社会科見学などについては、公立学校での実施に際し、教育旅行が学びの場であることを再確認し、次世代の育成という面においても、十分な教育機会とすることが必要です。自治体独自の教育旅行誘致促進支援なども行われていますが、自治体の財政状況などによって温度差があるため、安全・安心な貸切バスなどの確保を含め、適切な教育旅行を実施するための予算を確保されたい。

以 上