

産業基盤の強化に向けた支援・拡充を国土交通省に要請 26春闘・交通政策要求実現中央行動

2026年2月5日

私鉄総連総合政策局



私鉄総連は、2月2日、26春闘・交通政策要求実現中央行動を展開した。今年度は、急な衆議院解散にともない、使用予定だった衆議院議員会館の会議室が使用不能となったため、急遽、大幅に人数を絞っての要請となった。中央行動には、各地連委員長、交通政策委員、各モードの部会幹事と私鉄総連本部の計80名に加え、急遽、福山哲郎国会議員懇代表幹事にも駆けつけていただき、総勢81名での行動となった。

【全体会議】

公共交通の自動運転に対し安全確保のため慎重な対応を求める

第1部の全体会議では、鉄軌道・バス・ハイタク共通項目として24項目、第2部の業種別では、鉄軌道19項目・バス25項目・ハイタク21項目を国土交通省（以下「国交省」）へ要請した。

全体会議であいさつに立った福田英樹私鉄総連中央執行委員長は、「職場からは、とりわけ要因不足の解消について、切実な声が上がっている。この問題を解決するためには、賃金をはじめとする労働条件の改善が不可欠となる。賃金・労働条件の

向上を通じて魅力ある産業に向けた取り組みをいっそ
う強めていきたい。国交省においても、産業基盤の強化
に向けた引き続きの支援、並びにその拡充をお願いした
い。また、本年4月からは、交通政策基本計画や観光立
国基本計画などさまざまな計画が始動する。私たちは、
これらの各種施策を注視しつつ、地域の声を国や地方自
治体に届けるとともに、連携しながら取り組みを進めて
いく」などと述べた。



続いて、福山哲郎国会議員懇

代表幹事は、「選挙の状況もあるが、政治がいかに流動的であ
ろうとも、国民の足を守る、生活を守る、というみなさんの
役割は変わらない。引き続きご奮闘いただきたい。国交省の
みなさんには、ぜひ前向きな答弁と、これからも引き続き現
場の声を聞き、お力添えをお願いしたい」と訴えた。

全体会議では、地域公共交通ネットワークの維持と再構築、
ライドシェア（白タク）合法化阻止、要員確保対策の強化と働く者の健康確保、燃
料油脂費対策、観光立国政策の推進、カスタマーハラスメントや第三者暴力行為防
止に向けた対策強化、2027年国際園芸博覧会（GREEN×EXPO 2027）の輸送対応、自
動運転への対応、熊被害への対応など、鉄軌道・バス・ハイタク共通項目に対して
回答を受けた。

要請に対する回答では、担い手の確保の方向性で示された女性の雇用を促進ため
の各種施設設備補助の創設に対し、「令和7年度の補正予算で女性用設備に対する支
援が新たに盛り込まれた。これらの支援を通じて雇用促進に向け取り組みたい」と
の回答を受けた。また、自動運転の対応として、「公共交通は、事故や災害時などの
緊急対応などの安全確保の必要性からも、自動化には慎重な対応を」という要請に
対しては、「担い手不足解決と安全な交通の実現に向け、レベル4までの自動運転社会
実装を推進してきた。事故実態をふまえ、事故原因究明体制の構築について、法
制度の整備も視野に入れてさらなる検討を行っていく。国交省としては、引き続き
これまで運転士が果たしてきた役割もふまえながら 輸送の安全や利用者利便の確
保をはかりつつ自動運転の普及拡大に努めていく」との回答を受けた。

意見交換では、昨年22年ぶりに行われた「参議院国民生活・経済及び地方に関する
調査会」における、「誰もが取り残されず希望が持てる社会の構築に関する決議」
について、「地域公共交通による公益の増進を一層図るため、地域公共交通における
官民の役割分担の見直しを検討すること。地域公共交通の公共サービスとしての側
面をより重視し、地域公共交通に対する国が果たす役割の強化、各地域における地
域公共交通の利便性の向上、必要な財源の確保等について、改めて議論し、所要の
見直しを図ること」との項目が盛り込まれた件に対し、どのように議論が進められ
ていくのかについて質問があった。国交省からは、「令和7年補正予算や令和8年度
予算で600億円を確保するという議論をしている。次期通常国会で地域交通法等の

改正を含めた議論をふまえ、スケジュール感を考えていきたい」との回答があった。また、福山哲郎国会議員懇代表幹事からは、参議院調査会での議論経過とともに、「この決議の重みをふまえ、国会での継続的な議論と予算の増額・見直しを強く求める」という発言があった。私鉄総連としても、今後の実際の政策立案、予算編成、行政運営の改善に繋がるよう、働く者の立場で連携をしながら取り組みを進めていきたい。

【鉄軌道要請】

要員確保に向けた運賃の課題、バリアフリー化への支援などを要請

鉄軌道要請では、鉄軌道 19 項目の要請から 7 項目に対し回答が示された。

そのうち、要員確保に向けた運賃・料金制度の課題では、担当者からは、「賃上げを反映しやすくするため、2024 年に収入と原価の算定方式を見直した」「2023 年に認可権限を地方運輸局長に移管し、運賃収入 30 億円を 100 億円までの鉄道事業者を地方運輸局長権限としたことで、改定認可をより迅速化した」「ヤードスティック方式についても今後も必要に応じて見直す」との回答があった。

バリアフリーへの支援では、「都市部では、バリアフリー料金制度など利用者の負担による施設整備を進め、地方では、バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅のバリアフリー化に対しては、補助率を 3 分の 1 から 2 分の 1 に拡充する予算措置を実施した」ことが回答され、料金制度と予算措置を継続することで、「全国の駅のバリアフリー化を推進する」と回答された。

地域鉄道の老朽化対策と維持存続では、「経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者を対象に、安全向上に必要な施設・設備の更新等を支援するとともに、2023 年の地域交通法の改正に基づき、鉄道事業の再構築に向けた制度面・予算面の仕組みを整備した。失われてしまえば即、地域の衰退に繋がるため、地域での協議に適切に助言したい」との回答があった。

踏切道の安全対策では「第 4 種踏切の統合・格上げ・廃止は、安全対策上、重要な課題であり、引き続き取り組みを進めるとともに、高齢者・学童などに向けたパンフレットを作成するなど周知・啓発活動をしていく」とした。

意見交換では、運賃に関連して、「処遇改善で要員を確保するチャンスであるが、運賃改定を賃上げに活かしきれていない、積極的な賃上げができるように後押しを」、「地域鉄道の老朽化対策など公共性の高い運行を維持することが求められているが、利用者の減少など厳しい地域鉄道で、運賃改定しても賃上げまで余力が残っていない」「人材の確保では採用にばかり目を向けてはいるが、離職防止もしっかりと考えていくべき」「鉄道は熟練が必要で、10 年くらい経験しないと一人前にならない」などの意見・要望があり、担当者からは、「人件費の上昇を考慮して、運賃改定を行うこととしている」、「地域鉄道についても、同様に運賃改定の仕組みを見直している」などの回答があった。

災害復旧では、大井川鐵道の復旧にめどが立ったことに感謝しつつも、「被害額の

試算から時間が経過して、物価高で工事費用が足りない状況となっている。支援制度は改善されてきたが、さらなる充実と迅速化を」との要望や、災害復旧までに「先行きが見通せないなかで、賃上げもままならず、復旧を待てずに職場を去る若い人もいる。法律で復旧を保証することも必要ではないか」との要望があった。

【バス要請】

発進妨害などの実態訴え、走行環境の安全確保に向けた施策強く求める

バス要請では、全 25 項目のバス要請から 7 項目に対して、国交省から回答を受けた。

幅が狭い道路において、車道混在の矢羽根型路面標示等により自転車がバスの通行を妨げている現状の改善を訴える項目では、「国交省として、引き続き警察など関係機関と連携し、自転車利用者の左側通行などのルール遵守について周知をはかる。具体的な地域など、情報提供してほしい」との回答があった。また、業務運行中に、発進妨害などの外的要因によって車内事故を起こした場合、刑事責任が「運転者個人」に発生し非常に重い責任を負うことから、一般ドライバーや利用者への「発進妨害の周知」「車内事故についての周知・啓発」の徹底を訴えた項目に対しては、「一般ドライバーや利用者に対する周知・啓発は、大変重要であると考えている。日本バス協会と連携し、車内事故防止キャンペーンを毎年 7 月に開催し、利用者への啓発活動等を実施しているところである。適切な行動を啓発するために、車内事故の危険性を分かりやすく紹介する啓発動画を作成・公表し、現在活用していただけるようにしている。今後も関係団体と連携をしながら、車内事故削減に取り組んでいく」との回答があった。

参加者からの発言では、「特定小型原動機付自転車（電動キックボード）はバス運転士にとって脅威であり、事故が増加している」「事故を減らすためには、ヘルメット着用や免許を義務化するなど、規制を厳しくする必要があるのではないか」との指摘があり、国交省からは「安全性の検討は必要だと認識しており、警察とともに検討していきたい」との回答があった。また、悪質な発進妨害などには、ドライブレコーダーの映像を活用し、刑事責任を追及すべきという意見や、ドライブレコーダーや AI カメラの導入に対し、国からの補助制度を強く要望する声が上げられた。また、高速乗合バスで運賃ダンピングが進んでいる件について、貸切バスと同様に、安全運行のためにも運賃の下限設定が必要ではないかとの懸念について発言があり、国交省からは「そのようなダンピングの情報などを提供してほしい。確認・対応をしていきたい」との回答が示された。

【ハイタク要請】

日本版ライドシェア終了基準の早急な策定を求める

ハイタク要請では、全 21 項目のハイタク要請から 6 項目に対し回答を受けた。そのうち、私鉄総連の「日本版ライドシェアの許可を更新されないようにされたい」

との申し入れに対し、国交省は、「令和6年の3月29日に制度が創設され、その年の4月5日に東京特別区武三地区で38事業に対して許可がされた。間もなく2年間を迎えるため、まさに今検討している」と回答するにとどまった。

回答後の意見交換では、①日本版ライドシェアへの懸念、②健康起因事故防止のためのスクリーニング検査費用助成の拡充、③タクシー配車アプリの手数料・キャンセル料への問題提起、④運賃改定に対する要望などについて参加者から多くの質問が集まった。

日本版ライドシェアの更新について検討中であると回答した国交省に対し、参加者から早急な策定を求める要望が述べられたほか、「国交省がモニタリングしているマッチング率は日本版ライドシェアが行われている状況下のデータであり、タクシーのみで補えているかについては把握できているかは分からぬのでは」と懸念の声があがつた。

また、タクシー配車アプリの手数料についての発言では、「配車アプリの手数料が乗客の負担になっている。手数料の問題については基準を定める必要があるのではないか。」との意見に対し、国交省が「アプリ事業者が自由に手数料を決められることは問題であると考えている。手数料がどんどん高く設定されていくようなことがあった際に止めさせることができるような方策は検討していかなければならないと考えている」と回答するなど、国交省として問題意識を共有している姿勢を示した。

回答詳細は後日、国土交通省より書面で回答を受け次第、各地連絡由で報告いたします。

以上