

2027 年度私鉄・バス・ハイタク関係予算の拡充要請

2026 年 6 月 30 日
総合政策局

私鉄総連は 6 月 29 日、2027 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拡充要請を行った。要請では、各省庁が 2027 年度予算概算要求を編成するにあたり、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、総務省、観光庁、厚生労働省、文部科学省に対して、辻元準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、森屋隆総合政策局長、志摩卓哉交通政策局長、内山貴政治政策局長で要請した。

1. 国土交通省(総合政策局/鉄道局/物流・自動車局)

「燃料油脂費及び運行関連消耗品の価格上昇に対応する運行費補助の拡充を」

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 12 項目、②鉄道局関係で 8 項目、③物流・自動車局関係で 12 項目と各局に
関係する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「公共交通は社会を、地域を、あるいは個人の成長を支えていると認識している。息の長い支援と、充実した国・地方連携の取り組みをさらにこれから強化していかなければならない」と回答。

意見交換では、有川副委員長が、「今、地域の足が本当に足りない。若年層が興味を持てるような職場にしていかなければならない。どのように交通を支えていくか、利用者に対する支援も含め、さまざまな角度から支援をお願いしたい」と要請した。また辻元議員からは、「地方自治体によって公共交通に対する体制に温度差がある。公共交通の充実で住民の健康増進や町の活性化に繋げる取り組みを総合的に行っている自治体もあれば、全く手を付けられていない自治体もある。ぜひ国の方



池光公共交通政策審議官に要請書を手渡す



からも、地方の運輸局を通し、後押しをしてほしい」などの発言があった。

2. 総務省要請

『地域実情に応じた公共交通の安定的維持に、財政面のいっそうの強化を』



出口自治財務局長に要請書を手渡す

総務省への要請では、出口和宏自治財務局長に、①「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」の継続と生活交通確保のための活用周知、②鉄道や自動車運送事業に関する税制改正、③高齢者に対する、外出支援や公共交通の社会的割引に資する地方財政措置の強化、など6項目について要請した。

出口財務局長は「人手不足社会の中で必要なサービスをどう維持するか、真剣に向き合う時期に来ていると痛感している。総務省としても、自治体が柔軟に地域

対応できるよう、検討を進めたい」と回答した。福田委員長は「地域ごとに事情や課題は大きく異なるため、地域の実情をふまえた議論が重要である。各地域に適した進め方を見いだせるよう、情報共有をしながら取り組んでいきたい」と述べた。

3. 観光庁要請

『公共交通利用型の観光需要喚起策について、必要な予算を確保を』

観光庁要請では、村田茂樹観光庁長官に、①「オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする観光地の受入環境整備の促進」の継続、②人材確保・育成のための予算確保、③公共交通利用型の観光需要喚起策に対する必要な予算の確保、など7項目について要請した。

村田長官は要請に対して、「オーバーツーリズム対策については、未然防止も含めしっかりと対応すべき課題だと認識している。予算措置も講じて対応していきたい」などと回答した。

意見交換で有川福委員長は、「私たちは今まで『地域の足』というところに重きをおいてきた。インバウンドが好調のなか、今後は『観光客が利用しやすい公共交通』への投資も必要な時期だと思う。ご理解いただきたい」と訴えた。



村田観光庁長官に要請書を手渡す

4. 厚生労働省要請

『改善基準告示の指導・監督のための予算拡充を』

厚生労働省要請では水島康雄主任中央労働基準監察監督官、岸田京子雇用環境・均等局雇用機会均等課ハラスメント防止対策室長に対して、①障害者割引に対する助成制度創設、②労働基準関係法令、改善基準告示の監督の徹底と監督体制強化、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5項目について要請した。

要請に対して「労働基準監督機関においては、現在、時間外労働の上限規制や改善基準告示が各事業場に定着するよう、ていねいな監督指導や周知に取り組んでいる。必要な体制の強化に努めながら、引き続き国土交通省とも連携しつつ、監督指導を徹底し、交通産業で働く方々の労働条件の確保をはかっていく」などと回答を得た。



水嶋労働基準監察監督官に要請書を手渡す

5. 文部科学省要請

『安全・安心な通学確保のために必要な予算確保』



小幡文部科学戦略官に要請書を手渡す

文部科学省要請では、小幡泰弘大臣官房文部科学戦略官、岡島勝利初等中等教育局児童生徒課 課長補佐、橋田 育哉初等中等教育局財務課 課長補佐馬渡寛子スポーツ庁地域スポーツ課 課長補佐に対して、①児童生徒の学校行事における移動の安全性を確保とバス利用に係る経費に対する財政支援制度の創設、②スクールバス（路線バスの活用含む）の活用・運行に向けた支援制度の拡充、③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、など5項目を要請した。

要請に対して「学校統廃合により遠距離通学となった児童生徒への支援として、自治体に対し通学定期代の支援に要する経費やスクールバス購入費等への補助を行っている。子どもたちが安心して通学し教育を受けられるよう、引き続き取り組んでいく」などと回答を受けた。

意見交換で福田委員長は、「先日の事故をふまえ、安全確保の重要性をあらためて強く認識している。現場の先生方からは、修学旅行等で利用するバス事業者の選定において、そもそも安全という観点で十分な検討をしていないという声を聞く。国土交通省の認証制度などもあり、安全性の高い事業者を選ぶことができるよう、文部科学省としても支援の枠組みを検討してほしい」などと訴えた。

※ 今回の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) 燃料油脂費は、ガソリン暫定税率・軽油引取税率の廃止で引き下げられたが、国際情勢等の影響により、エネルギー価格の高騰が継続しているほか、バス等の公共交通の運行に不可欠なアドブルー、エンジンオイル等の消耗品についても、価格変動及び供給の不安定化が生じている。地域公共交通の安定運行を確保するため、燃料油脂費（軽油等）及び運行関連消耗品（アドブルー、エンジンオイル等）の価格上昇に対応するための運行費補助の拡充や供給遅延等にともなう代替調達・運行維持に必要な追加的経費などの措置をはかられたい。
- (2) 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、要員確保に繋がる二種免許取得費用の助成を拡充されたい。また、今回新規として女性用設備費用やカスタマーハラスメント対策費用が追加されたが、さらなる拡充をされたい。
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業において、生活交通を守るため、地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助、車両購入に係る補助の予算を維持し、さらに拡充されたい。
- (4) 持続可能な公共交通を構築するために、地域公共交通「リ・デザイン」の各制度や日本版MaaS推進・支援事業における予算を維持・拡充されたい。
- (5) 社会資本整備総合交付金の予算を維持するとともに、地域公共交通再構築事業への配分を増加されたい。
- (6) 通学路における事件・事故が近年多発していることから、通学のための安全・安心な移動を確保することが重要である。さらに、地域で学校の統廃合が進み、通学距離が伸びたことによる通学費の増加により、学習の機会損失が課題となっていることから、関係省庁と連携し、国と地方自治体での適切な役割分担のもと、実質的な負担軽減をはかるための財政措置を講じられたい。
- (7) 高齢者、障がい者、子育て世代等への運賃割引制度は、地域によって対応が大きく異なり、その財源は地方自治体や交通事業者の負担に大きく依存している。移動の公平性を全国的に確保するため、国主導による制度設計と恒久的財源措置を構築されたい。
- (8) 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、目標達成に向け、関係予算を維持されたい。また、バリアフリー設備の維持管理費が大きな負担となり、設備導入を妨げることもあることから、中小事業者に対しては、維持管理のための補助を創設されたい。
- (9) 交通系ICカードやキャッシュレス決済対応のシステム設置について、導入費用の補助を維持されたい。また、中小事業者にとって、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。
- (10) バス・タクシーの運転者職場環境良好度認証制度の認証を受けた事業者に対し、二種免許取得支援などの優遇措置をはかるための予算を拡充されたい。

- (11) 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、補助額の上限額を引き上げられたい。
- (12) 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。

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) 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、事業者の負担軽減策を創設されたい。また、沿線自治体が、被災した事業者を支援しやすい仕組みを構築されたい。
- (2) 鉄道施設総合安全対策事業や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、特に中小地域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。
- (3) 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、沿線自治体など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)の予算を拡充されたい。
- (4) 鉄道車両内での凶悪犯罪などを未然に防ぐため、車内防犯カメラについては、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。
- (5) 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ることから、特に中小地域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。
- (6) カーボンニュートラルに資する地域の脱炭素交通モデルを構築するため、「地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業」における交通システムの省CO₂化に向けた設備整備事業の予算を環境省と連携して拡充されたい。
- (7) 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。
- (8) 昨年度より自動車運送事業者にSAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査費用の補助が創設されたが、鉄軌道運転士においても、安全・安心な運行を確保するためには、健康リスクの早期発見が不可欠である。同様のスクリーニング検査費用補助を

鉄軌道事業にも創設されたい。

税制改正要望

- ①鉄道事業再構築事業において取得される施設等に係る特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)
- ②鉄道事業に利用される軽油引取税の課税免除の特例措置の延長(軽油引取税)

3. 物流・自動車局関係

- (1)交通DX・GXによる経営改善支援事業における旅客自動車運送事業者の人材確保事業を継続し、特に二種免許取得支援を拡充されたい。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)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バス導入や充電設備の導入支援事業を継続・拡充されたい。
- (3)危険なバス停対策事業について、2027年度予算においても継続されたい。
- (4)高速乗合バスは、一般乗合バス・貸切バスと比較して、コロナ禍収束後も輸送人員の回復が遅れている。高速乗合バスは、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ことから、高速乗合バス運行への補助を検討されたい。特に一般乗合バスと高速乗合バスを両方運行している事業者に対して、高速乗合バス運行への補助を創設されたい。
- (5)監査体制の充実・強化
 - ①軽井沢スキーバス転落事故から10年経過したが、いまだに杜撰な管理体制による悲惨な事故が発生している。安全・安心を脅かす悪質事業者への集中的監査や厳格な処分を行うために、さらなる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。
 - ②貸切バスにおける安全対策の必要性や適正運賃・料金制度の意義について、利用者・発注者等への周知啓発を強化するための広報事業、教育活動等に必要な予算を拡充されたい。
 - ③貸切バス適正化事業実施機関が、安全対策および適正運賃収受に向けた取り組みを十分に推進できるよう、必要な財政支援制度を創設されたい。
 - ④空港や観光地において、白タク行為だけでなく、都市型ハイヤーの違法行為(客引きや名義貸しなど)が横行しているため、悪質事業者の撲滅に向け、さらなる監査体制の充実・強化のための予算を拡充されたい。
 - ⑤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。
 - ⑥デジタル式運行記録計は、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、また、詳細な走行データを活用し、過労運転防止等の適切な運行管理にも繋がる。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、導入費用の予算を拡充されたい。
- (6)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、貸切バス事業者の安全性等評価認定制度について、認定を受けた事業者に対する優遇措置を拡充されたい。

(7) 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援について、衝突被害軽減ブレーキなどの各機器・システムの設置費用への支援を拡充されたい。

(8) バリアフリー化の強化

① ノンステップバス、リフト付きバス、UDタクシーなどの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、同車両の導入が進んでいない地域は、さらに補助を拡充されたい。

② 地方において普及が進んでいないUDタクシーの導入促進のため、認定レベル準1について、車両購入補助額の上限を、レベル1およびレベル2と同額にされたい。

③ 一般のバス停留所で、歩道整備や段差解消、乗降スペース確保が十分に進んでいない現状をふまえ、既存のバリアフリー支援の拡充と、地域の実情に応じられる新たな支援制度の創設をされたい。

(9) SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査費用の補助が創設されたが、健康起因事故防止による利用者のさらなる安全確保に向け、事業者が各スクリーニング検査を実施できるよう、十分に予算を確保されたい。

(10) バス事故の約3割を占める車内事故については、運転士に大きな心的負担を強いる要因ともなっており、安全・安心な走行環境の確保が急務である。今、実証実験が行われている安全支援システムなどをはじめ、新たな車内事故防止システムの導入促進と安全対策に向け、必要な予算を確保されたい。

(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) バスの公共性に鑑み、高速道路料金の大口・多頻度割引の現行水準の維持と拡充措置を延長されたい。

自動車関係税制改正要望

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)等のバリアフリー車両に係ると特例措置の延長(自動車税)

4. 観光庁関係

(1) 一部の地域や時間帯等によっては、観光客の過度な混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況が続いていることから、「オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする観光地の受入環境整備の促進」を継続されたい。

(2) オーバーツーリズム対策等観光交通確保事業については、公共交通機関等におけるオーバーツーリズムを未然防止・抑制するうえで、受入環境の整備や、地方部等における観光交通の充実が急務であることから、予算を拡充されたい。

- (3) 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、貸切バス運転士やバスガイドの人材確保・育成のための予算を確保されたい。
- (4) 観光地への公共交通利用を促進するため、国土交通省と連携し、日本版MaaS推進・支援事業の観光型MaaSの予算を拡充されたい。
- (5) 原油価格高騰や国際情勢不安等を背景として、鉄道やバスなどの輸送効率に優れた公共交通の重要性がますます高まっている。鉄道や貸切バスなどの公共交通を活用した団体旅行は、地域観光振興、地方経済の活性化、環境負荷の軽減および交通混雑の緩和にも資するものであるため、公共交通を活用した旅行商品の企画および団体旅行に対する重点支援など、公共交通利用型の観光需要喚起策について、必要な予算を確保されたい。
- (6) 軽井沢スキーバス事故から10年が経過したが、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。
- (7) インバウンド需要が増えるなかで再び運賃ダンピングが横行することが懸念される。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、予算を確保されたい。

II. 総務省

- 1. 「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金」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資する施策へ確実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。特に地方部においては、設備更新負担が経営を圧迫していることから、実効性の高い税制支援となるよう配慮されたい。
- 3. 定住自立圏構想や生活交通路線対策等を実施する地方自治体に対し、地域の実情に応じた持続可能な交通体系の維持が可能となるよう、地方財政措置の維持・拡充をはかられたい。
- 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、健康の維持にも繋がることから、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必要な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「社会資本整備総合交付金によ

る地域公共交通再構築事業」、鉄道軌道整備法に基づく「災害復旧事業費補助」について、地方公共団体が安定的に協調補助を担保できるよう、地方財政措置の強化をはかられたい。特に、物価高騰や資材費上昇をふまえ、地方負担の急激な増加が生じないように、制度の実効性確保に配慮されたい。

6. 今般発生した学生を乗せたマイクロバス事故をふまえ、学校行事や地域活動における児童生徒等の輸送の安全確保は喫緊の課題となっているため、地方自治体が実施する安全対策（委託基準の適正化、安全確認体制の構築、安全研修の実施等）を後押しするため、新たな財政支援制度の創設を検討されたい。あわせて、児童生徒等の輸送にあたっては、安全性が確保された適法な貸切バス事業者等の活用が重要であることから、地方自治体が必要な輸送サービスを適正な条件で確保できるよう、必要な財政措置及び制度的支援を講じられたい。

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。2023年の地域交通法改正において、「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」が附帯決議に付されていることをふまえ、福祉分野を所管する厚生労働省において、福祉政策として、障害者割引に対する助成制度を創設されたい。
2. 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、安全運行を脅かしている。また、近年では、労働組合法も含め労働法を軽視する事業者もあったことから、国土交通省と連携した監督の徹底と、さらなる監督体制強化のために予算を拡充されたい。
3. 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を図られたい。特に女性就労率が低い自動車運送業に対し、両立支援等助成金を拡充されたい。
4. 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。
5. 2025年に公布された改正労働施策総合推進法により、カスタマーハラスメント対策が全ての事業者に義務付けられたことを受け、講ずべき措置に係る費用に対し、支援を構築されたい。

IV. 文部科学省

1. 今般発生した学生を乗せたマイクロバス事故をふまえ、児童生徒の学校行事における移動の安全性を確保と貸切バスの活用を促進する観点から学校が安全かつ安定的に移動手段を確保できるよう、バス利用に係る経費に対する財政支援制度の創設をはかられたい。
2. 通学路における事件・事故が発生するなか、地域の実情に合わせたスクールバスの活用が登下校の安全確保のための有効な手段であることから、スクールバス（路線バスの活用を含む）の活用・運行に向けた支援制度を拡充されたい。
3. 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ある。自治体独自の教育旅行誘致促進支援なども実施しているが、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維持されたい。
4. 通学路における事件・事故が近年多発していることから、通学のための安全・安心な移動を確保することが重要である。さらに、地域で学校の統廃合が進み、通学距離が伸びたことによる通学費の増加により、学習の機会損失が課題となっていることから、関係省庁と連携し、国と地方自治体の適切な役割分担のもと、実質的負担軽減をはかるための財政措置を講じられたい。
5. 児童生徒の通学および学校行事等における移動について、安全性の確保と経済的負担の軽減を総合的に推進するため、通学費支援、スクールバス・貸切バス利用支援等を一体的に行うための基金の創設を検討されたい。

以 上