

2025年8月21日

国土交通大臣

中 野 洋 昌 様

全日本自治団体労働組合

中央執行委員長 石上 千博

2026年度政府予算編成に関する要請書

日頃より地域公共交通の維持・発展、住民・利用者の足を守る施策を推進されていることに、心より敬意を表します。

さて、地域公共交通は、人口減少・少子高齢化に加え、都市部への集中、新型コロナウイルス感染症以降の新しい生活様式の定着の影響により、旅客の輸送需要が回復しきれていない状況にあります。また、一部地域では旅行者の増加によるオーバーツーリズム問題も深刻になっています。さらに、バス事業においては運転者不足から減便や路線の廃止が続き、鉄軌道においてもローカル線の撤退、バリアフリー化整備等に関わる負担増など多くの課題を抱えており、「交通崩壊」を起こしかねない状態です。

つきましては、公営交通をはじめ地域公共交通が地域住民の移動を確保するため質の高い交通サービスを提供するとともに、そこに働く職員の賃金・労働条件の改善がはかれるよう、以下の事項について要望いたします（◎が重点項目）

【コロナ禍以降における公共交通の存続】

1. 住民の生活に重要なインフラを維持するため、いまだに新型コロナウイルス感染症による影響から脱却しきれていない公共交通事業に対して、以下について支援・施策を講じること。（◎）

（1）新型コロナウイルス感染症の収束後も定期利用者を中心に輸送人員が十分に回復せず依然として厳しい経営状況が続いている。地域公共交通を再構築する「リ・デザイン」に向けた取り組みが進められているが、地方を中心に課題が多くある。公営交通をはじめ地域の公共交通事業の継続・拡充がはかれるよう交通事業者に対する新たな支援策を拡充するとともに、自治体のより積極的・主体性関与とそのための国の支援をはかること。

（2）新型コロナウイルス感染症以降、リモート会議、時差通勤、在宅勤務の促進な

ど新しい生活様式に移行していることに加え、人件費・燃料費高騰による影響も深刻になっている。また、人員の確保・離職防止をはかるための職員の処遇改善を進めることなどを踏まえ、弾力的かつ柔軟な運賃制度を導入すること。

【災害時における公共交通の運行と安全輸送】

2. 自然災害や感染症等の発生時における地域住民の安全・安心な移動の確保にむけ、事業の継続に十分な備蓄品などを配備するなど、安全衛生を徹底した就労環境の推進をはかること。また、帰宅困難者等への支援物資の確保に必要な財政補助を行うこと。
3. 豪雨や河川の氾濫などによるバス車両等の冠水被害は早期の生活再建・復旧に支障をきたすことから、事業者ごとの課題を明らかにすること。さらに必要に応じて、代替地や車両避難場所の確保など、防災力を高める対策の推進とそのための財源確保を行うこと。
4. 豪雨による地下駅の浸水対策について、都市鉄道整備事業費および鉄道施設総合安全対策事業費の補助を拡充して対策の着実な推進をはかること。また、機器更新についても補助対象とすること。また、地下街や接続ビルの出入口からの浸水に備え、事業者間の協定の推進や訓練など対策の強化を行うこと。

【持続可能な公共交通の実現】

5. 地域公共交通については、移動を確保し住民の生活を支えることを最優先に拡充をはかること。また、地域公共交通活性化再生法に基づく地域交通の再構築にむけて自治体の責任や役割はますます重要になっていることから、地域の公共交通確保のための安定的かつ継続的な予算を確保するとともに、自治体の交通専任部署設置・担当者の育成のための支援等を講じること。
6. いわゆるライドシェアについては、一部地域で導入され拡大されつつあるが、安全面や事故発生時の責任の所在等の問題があり、既存の地域公共交通を補完する手段にはなり得ず、法制化には反対である。交通空白地の対策も含め利用者の安全と既存の地域公共交通の存続、持続性を担保するための措置とそのための支援を講じること。
7. 交通政策基本法の理念を踏まえ、より安全で公共性の高い地域公共交通を基本とした持続可能な交通ネットワークが維持・確保されるよう次の対応をはかること。
 - (1) 交通政策基本法（「必要な労働条件の改善を含む人材の確保の支援」、「労働条件の改善への支援」）に基づき、公共交通労働者の労働条件の改善がはかれるよう具体的な支援策を講じること。

(2) 公共交通の利便性の向上にむけて、事業者間の広域連携を推進する観点から、ＩＣカードの共通化のために必要な支援を拡充するとともに、機器更新について補助対象の措置が取られたが、維持管理費用についても補助の対象とすること。あわせて、多様な運賃収受制度として、クレジットカードタッチ決済、ＱＲコードや生体認証など新たなシステムの研究がされているが、利用者の利便性が損なわれないよう国として支援をすること。

8. 交通職場の人材不足に鑑み、育児・介護を担うものなど、誰もが活躍できるようなワークライフバランスの拡充をはかるとともに、魅力ある交通事業にするための労働条件や職場環境の改善にむけた検討・支援を行うこと。
9. 交通事業における高齢従事者が、安心して働き続けられるよう勤務労働条件の改善に支援すること。
10. 安全・安心な運行を担保するため、公共交通運転者の健康管理について、ＳＡＳ（睡眠時無呼吸症候群）や、脳血管疾患の検査が必要不可欠である。また定年延長や人員不足から高齢運転者が増加していることから、脳ＭＲＩ検査を含むスクリーニング検査の受診について、事業者への周知を強化するとともに、検査の義務化するとともに、国として助成措置を創設すること。
11. 安全な定時運行を確保するため、公共交通機関の車内や駅構内などにおける職員への暴力行為や迷惑行為、悪質クレーム（カスタマーハラスメント）が大きな社会問題となっている。また、労働施策総合推進法の改正を受け事業者としての雇用管理上の措置義務とされたことを踏まえ、国交省として交通事業者のガイドラインの策定やＳＮＳによる画像の投稿の防止や削除を行うための法整備の推進、支援を講じること。
12. 燃料価格の高騰、高止まりが続いており、バス事業者の経営をさらに圧迫している、鉄道についても動力費の高騰が事業の負担となっていることから、助成金等の措置を拡充するなど事業者への燃料高騰対策を強化すること。
13. バスや鉄道関係職場への外国人労働者の門戸開放が打ち出されているが、言語や文化の違いによる接遇等利用者サービスへの影響、バスや鉄道運転免許取得制度等関係法令の整備など解決すべき課題が多くある。「分野協議会」等で十分な議論と関係者の合意をはかること。

【バス交通関係】

14. バス運転者の人員不足問題は、「2024年問題」による影響もあり路線の減便・廃止にとどまらず、事業の存続をも左右しかねない状況にあることを踏まえ、地域の移動手段が安定的に確保できるよう、次の措置を講じること。（◎）

- (1) 全産業と比較し有効求人倍率の水準の差が出ている要因として、低賃金・長時間労働の勤務体系が大きく起因していると考えられることから、職種全体の処遇の底上げおよび勤務環境の改善にむけ、必要な施策を講じること。また、補助制度は赤字分の補填ではなく、処遇改善やサービス向上を含めた額とすること。
 - (2) 自動車運転者の労働時間の改善にむけて、厚生労働省と連携してバス事業者に対し改善基準告示の遵守の徹底と違反事業者への改善指導を強化するとともに、引き続き過労運転の防止など安全運行確保のための施策を強化すること。
 - (3) 改善基準告示の施行により、交通運輸業界の人員不足がさらに深刻となり移動・物流への影響も危惧されることから、自動車運転者の処遇や女性の職場環境の改善支援等人員確保の具体策を早急に講じること。
 - (4) 各事業者における養成運転者の育成、および第二種運転免許の受験資格の緩和にともなう義務講習について、事業者に対する費用の補助のさらなる拡充を行うこと。
15. だれもが利用しやすく、安全・安心の運行を確保するため、車両等設備について、次の措置を講じること。
- (1) ノンステップバスの導入については、地域間・事業者間格差が生じていることから、導入の進んでいない事業者に対して補助金の拡充をはかり導入を促進するとともに、更新時期となった車両の購入についても補助対象とすること。
 - (2) 先進安全自動車（ＡＳＶ）装置購入に対しての補助金について、１車両ごとに設置する補助対象装置の種類が制度導入時より増加していることから、１車両当たりの上限補助を増額するなど制度の拡充をはかること。
16. バス運転者がバス停等で停止した際に、高齢者の旅客が転倒し骨折等の障害が発生した場合車内事故として、安全運転義務違反の罰則の適応となることから、ドライブレコーダー等による映像確認など適正な状況の把握に努め、バス運転者が正しい手順で運行している場合は、適用の除外となるよう関係省庁と検討すること。

【鉄軌道交通関係】

17. 各地で進められている路面電車の延伸や新線建設、ＬＲＴ（次世代型路面電車システム）の導入計画や低床式車両の導入および停留施設に関する整備などに必要な予算の確保と支援制度の拡充をはかること。
18. 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」において、補助対象の鉄軌道事業者から地方公共団体を除くとされているが、路面電車事業については、民間・公営を問わず補助の対象とすること。
19. 都市モノレールなど新交通システムについて、汎用性も少ないことから製造者も

限られ更新費用は高額となっている。また、保安設備等の老朽化対策や車両更新を含む安全性向上が大きな課題となっていることから、「鉄道施設総合安全対策事業費補助」、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の費用負担の在り方、補助額の増加、補助対象の拡大など制度の拡充をはかること。

20. 「地下高速鉄道整備事業費補助制度」について、エレベーター・エスカレーター・ホームドア等は、誰もが利用しやすい公共交通の実現に必要な設備であるため、改修・更新や増設についても大規模改良工事に位置づけ補助対象とすること。

21. 鉄道車内での無差別殺傷事件対策として、事業者への新造車両への車内防犯カメラの設置が義務化されたが、既存車両への設置については新たな負担増となることから、設置に関わる補助制度の拡充をすること。

以 上