

関東運輸局管内におけるバス運転者不足問題を踏まえた 地域公共交通の確保維持に関する調査

令和7年3月



関東運輸局

Kanto District Transport Bureau

目次

1. 調査概要	1
2. 管内市区町村へのアンケート調査(自治体アンケート)	2
3. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(自治体ヒアリング)	36
4. バス事業者の状況調査(バス事業者データ分析)	61
5. バス事業者へのヒアリング	63
6. 調査結果のまとめ	68

参考資料 別添 自治体アンケート調査票

1. 調査概要

調査背景

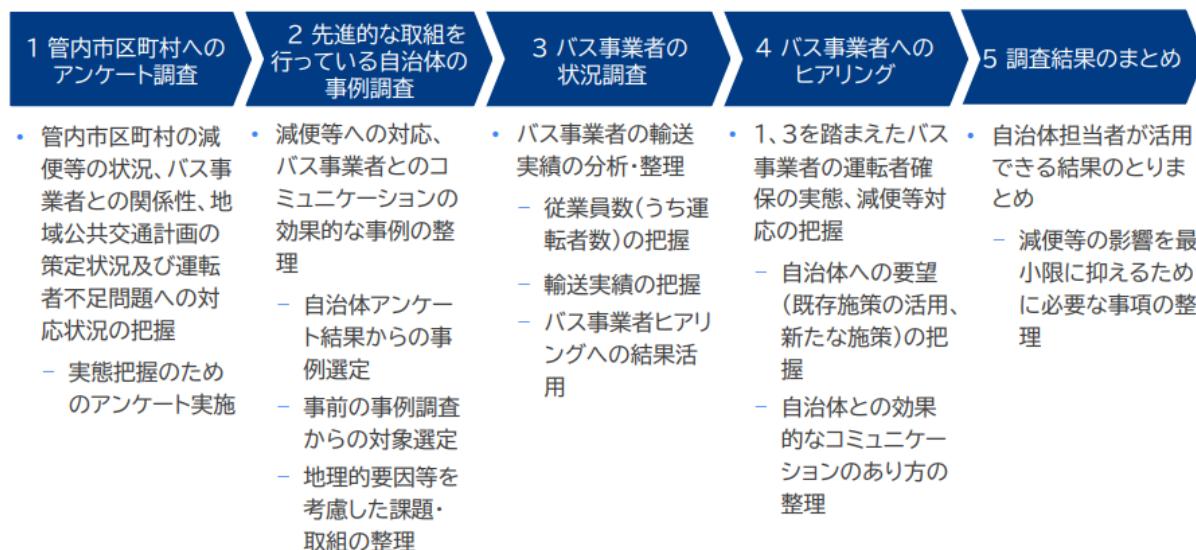
- 乗合バス事業における運転者不足は、コロナ禍以前より、バス・タクシー運転者の賃金水準の低さ、二種免許取得者数の減少等による運転者の高齢化が顕著となっており、平成30年の時点で自動車運転業の有効求人倍率は全職業平均の約2倍となっていたが、いわゆる「2024年問題」においてより顕在化したと言える。
- 公共交通の担い手であるバス運転者を確保する取組として、多くの交通事業者において労働環境改善に向けた運賃改定が進められているほか、サービス改善・経営効率化に資する交通DX(Digital Transformation)の取組が進められているが、こうした状況において地域の移動手段を確保・維持するためには、交通事業者側の努力のみならず、減便等が避けられない場合の代替交通手段の確保に代表されるように、自治体側の交通政策の果たす役割も重要になってきていると推察される。

調査目的

- 本調査は、関東運輸局管内(以下「管内」という。)におけるバス運転者不足を要因とする減便等の状況や、自治体の交通政策への影響、交通事業者と自治体とのコミュニケーションの状況を把握するとともに、減便等の影響を最小限に抑えるために必要な事項を明らかにすること、またその内容を自治体職員等へ共有することを目的とする。

調査内容と成果、重要な点の整理

調査進行のポイント



2. 管内市区町村へのアンケート調査(自治体アンケート)

調査概要

○調査目的

バス運転者不足を要因とする減便等の状況、自治体の交通政策への影響、バス事業者とのコミュニケーションの状況を把握することを目的とし、管内の市区町村を対象にアンケート調査を実施した。**※本資料では、アンケート結果を抜粋して掲載**

○実施概要

項目	内容
調査概要	市区町村におけるバスの減便・廃止状況、バス事業者とのコミュニケーションの状況、運転者不足問題に対する自治体の対応等を調査
調査方法	Webアンケートにより管内の全ての市区町村を対象に調査を実施
調査実施時期	2025年1月7日(火)～1月31日(金)

○調査対象と回収数

調査対象	配布数(票)	有効回答数	有効回答率
管内の全ての市区町村	343	312	91%

調査項目 **※詳細は別添自治体アンケート調査票を参照**

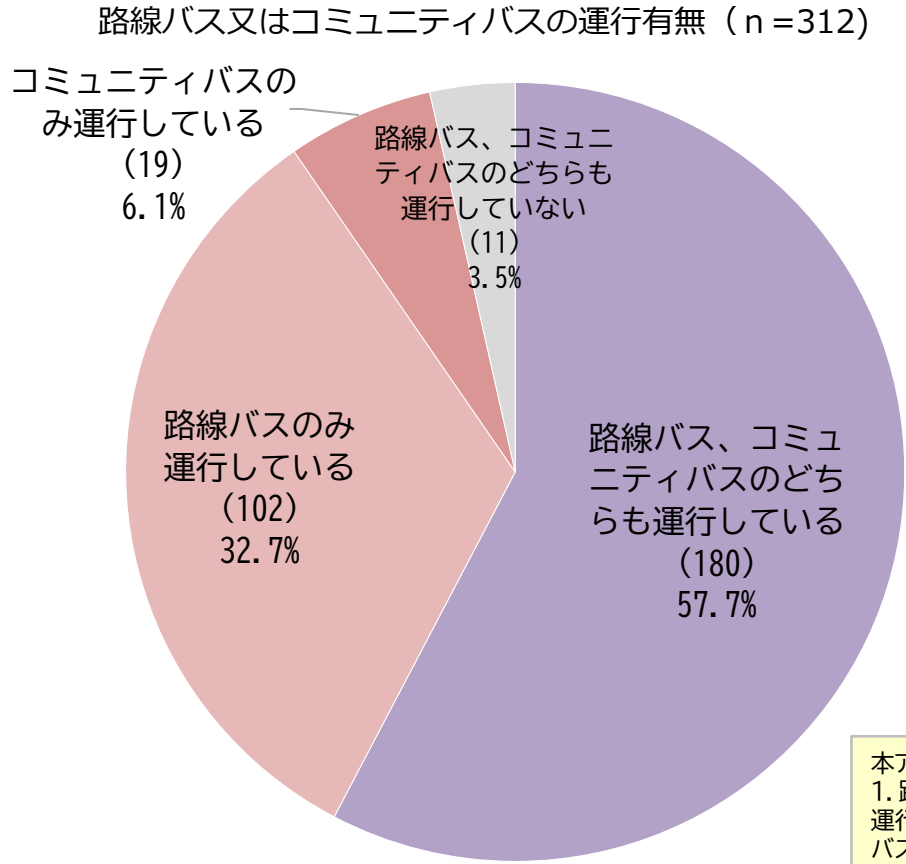
分類	調査項目
属 性	都道府県・市区町村名、所属部署、路線バス・コミュニティバスの運行状況
減便等の状況、バス事業者とのコミュニケーションの状況等	- 路線バスの減便・廃止の状況について - 路線バスの減便・廃止に関する路線バス事業者からの打診等の状況及び打診等への対応について - コミュニティバスの減便・廃止の状況について - コミュニティバスの減便・廃止に関する委託先事業者からの申出等の状況及び申出等への対応について - バス事業者とのコミュニケーションの状況について - 地域公共交通計画について - バス運転者不足問題に対して実施している人材確保のための対応策について

集計結果 Q1. 回答者属性 路線バス又はコミュニティバスの有無(Q1-3.)

• 路線バス、コミュニティバスの有無について、「路線バス、コミュニティバスのどちらも運行している」と回答した自治体が最も多く、57.7%であった。

※アンケート回答時点では運行していないが以前は運行があり、2021年4月以降に廃止された場合は、2021年4月時点の運行状況について回答

回答対象:アンケートに回答した全ての市区町村



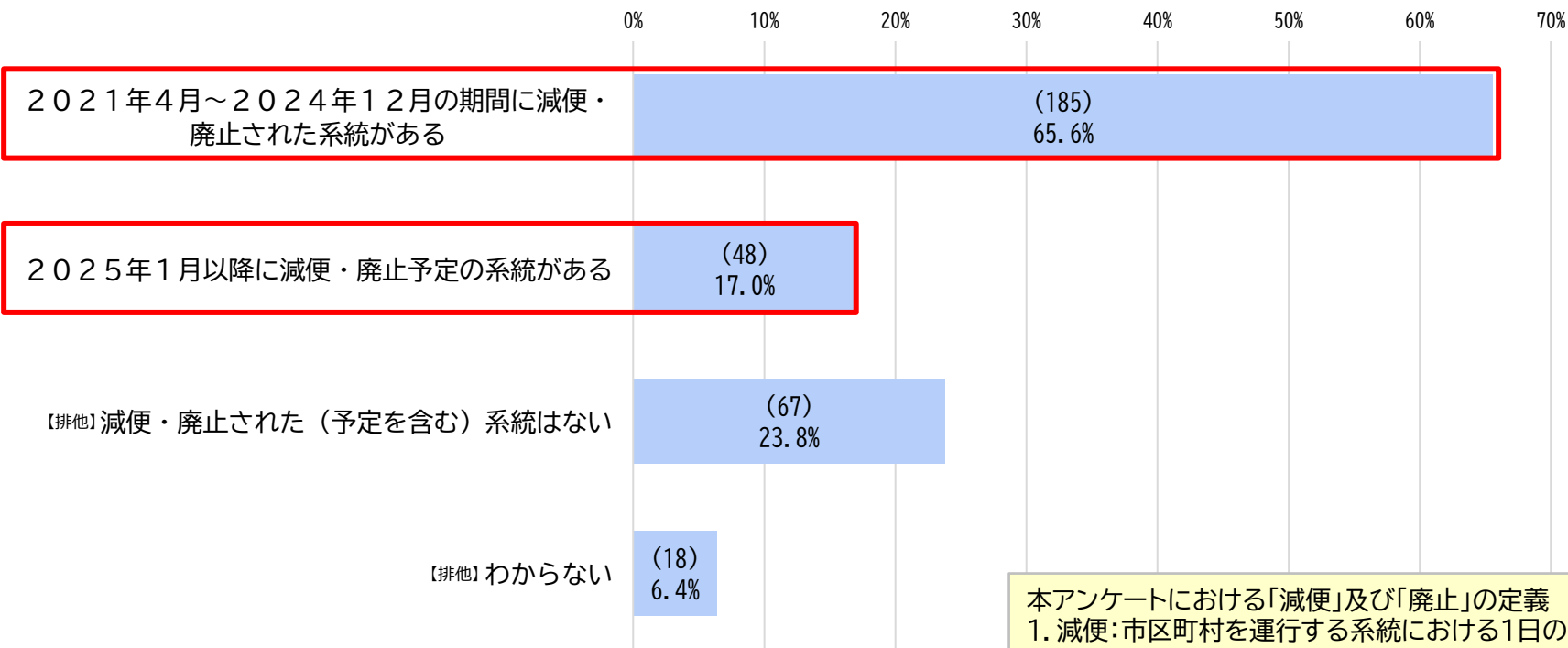
本アンケートにおける「路線バス」及び「コミュニティバス」の定義
 1. 路線バス:交通事業者(民間及び公営企業)が自主事業として運行する定時定路線型の運送サービス(コミュニティバス、高速バス・空港リムジンバスを除く)
 2. コミュニティバス:地域(自治体・住民等)が運営している定時定路線型の運送サービス(乗車定員11人以上)(自家用有償旅客運送・無償運行を除く)

集計結果 Q2. 路線バスの減便・廃止の状況 (Q2-1.)

- 「2021年4月～2024年12月の期間に減便・廃止された系統がある」と回答した自治体は65.6%であった。
- 「2025年1月以降に減便・廃止予定の系統がある」と回答した自治体は17%であった。

回答対象: 路線バスが運行している市区町村

減便・廃止された路線バスの系統の有無（複数回答可）（n=282）



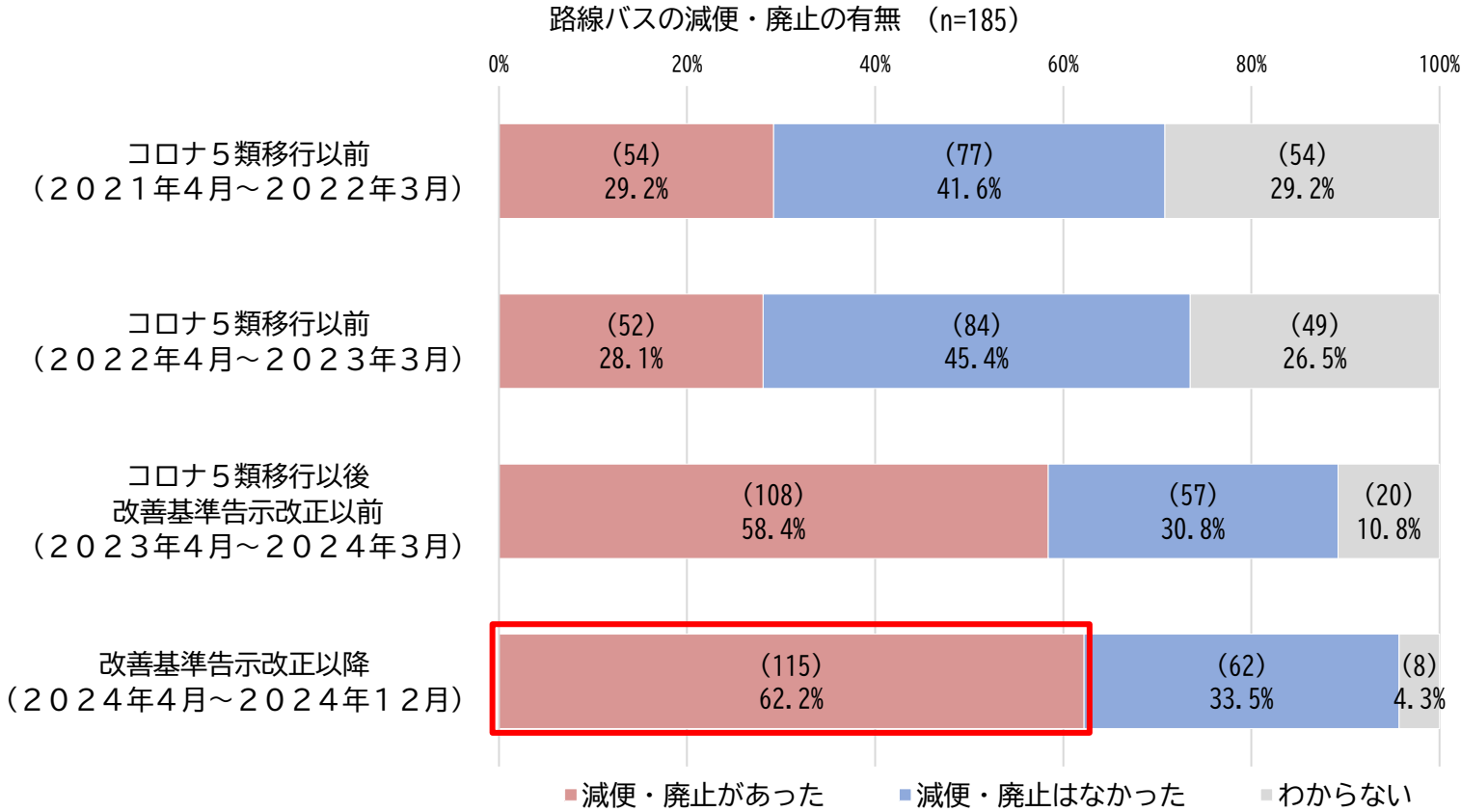
本アンケートにおける「減便」及び「廃止」の定義
 1. 減便: 市区町村を運行する系統における1日の総運行本数のうち30%以上が減便となった場合
 2. 廃止: 市区町村を運行する系統が廃止(ある特定の行き先が0便)となった場合

【排他】: 他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q2. 路線バスの減便・廃止の状況 (Q2-2.)

・ 2021年4月～2024年12月の各時期ごとに減便・廃止された路線バス系統の有無について見ると、「減便・廃止があった」と回答した自治体は、改善基準告示改正以降（2024年4月～12月）が最も多く62.2%であった。

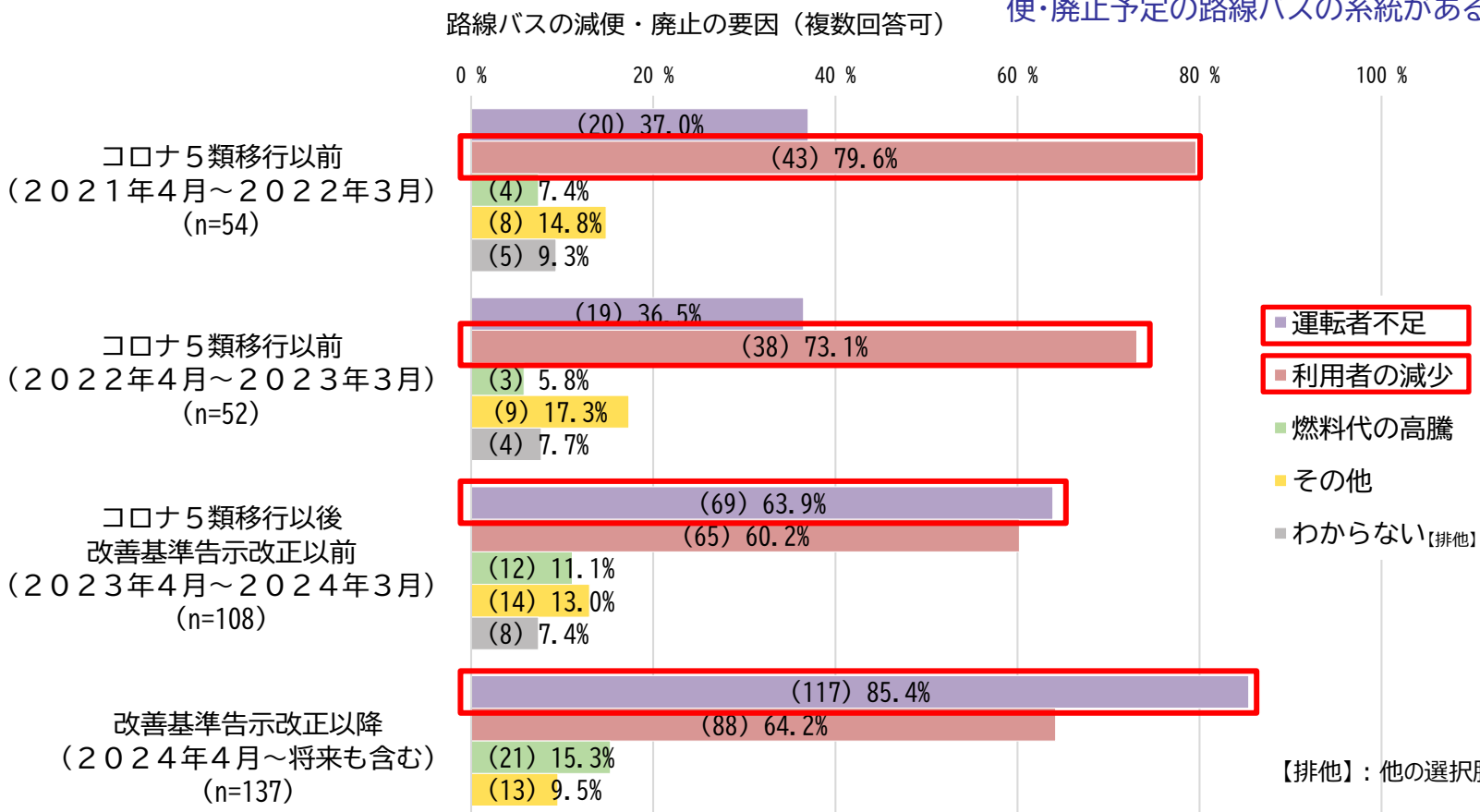
回答対象:2021年4月～2024年12月に減便・廃止された路線バスの系統がある市区町村



集計結果 Q2. 路線バスの減便・廃止の状況 (Q2-3.)

- 路線バスの減便・廃止の要因について、コロナ5類移行以前は「利用者の減少」が最も多く、約7～8割であった。
- 「運転者不足」の割合は、コロナ5類移行以前は4割弱であったが、コロナ5類移行以後「利用者の減少」を上回るまで増加し、2023年4月～2024年3月には63.9%、2024年4月以降（将来も含む）は85.4%となっている。

回答対象: 2021年4月～2024年12月に減便・廃止された路線バスの系統がある、又は2025年1月以降に減便・廃止予定の路線バスの系統がある市区町村

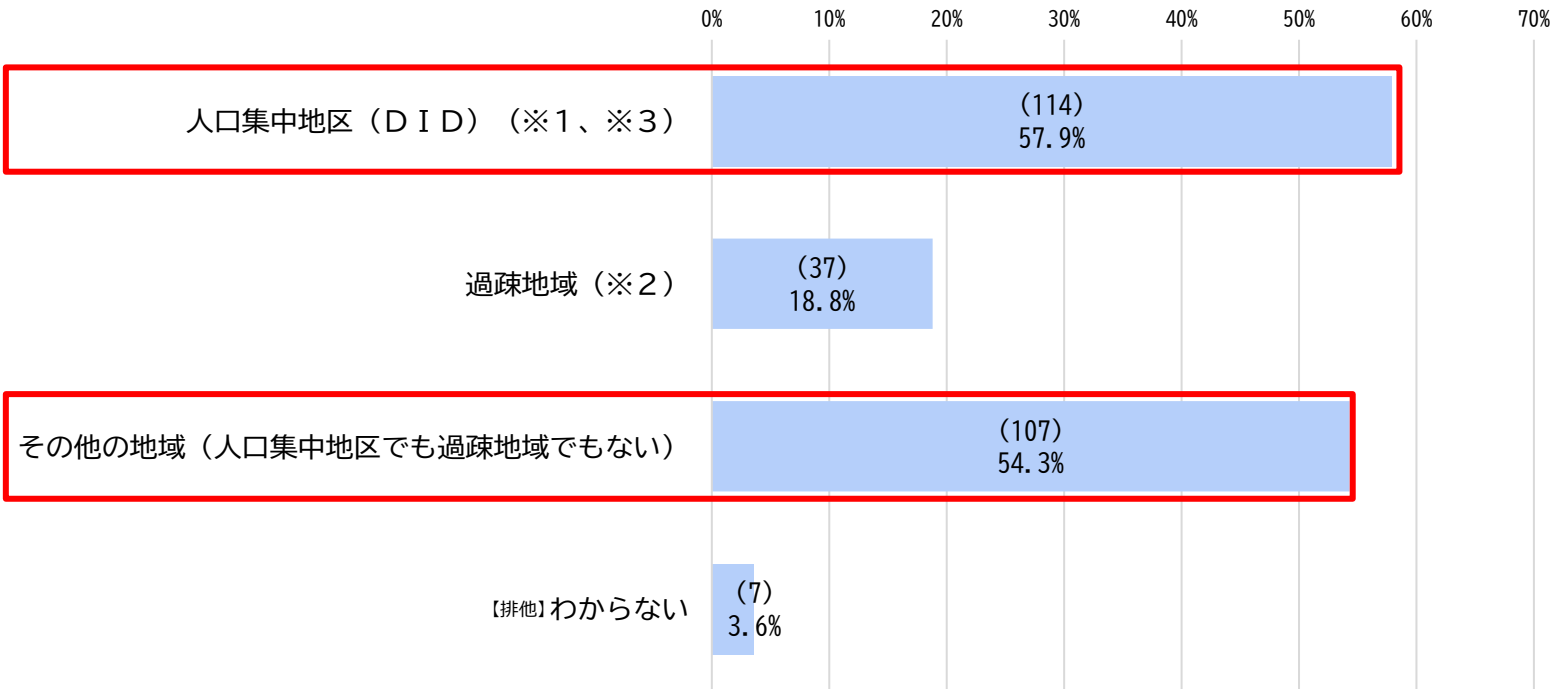


集計結果 Q2. 路線バスの減便・廃止の状況 (Q2-4.)

• 路線バスの減便・廃止系統の沿線地域の特性は、「人口集中地区（DID）」が最も多く57.9%、次いで「その他の地域（人口集中地区でも過疎地域でもない）」が54.3%であった。

回答対象: 2021年4月～2024年12月に減便・廃止された
路線バスの系統がある、又は2025年1月以降に減
便・廃止予定の路線バスの系統がある市区町村

減便・廃止系統の沿線地域の特性（路線バス）（複数回答可）（n=197）



（※1）人口集中地区（DID）：令和2年国勢調査の結果に基づき総務省統計局が設定した地域
 【参考】統計局ホームページ／国勢調査 人口集中地区境界図（平成27年、令和2年）
https://www.stat.go.jp/data/chiri/map/c_koku/kyokaizu/index.html

（※2）過疎地域：過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に規定する過疎地域（「全部過疎」「一部過疎」「みなし過疎」「特定市町村」の全て）
 【参考】総務省ホームページ／過疎関係市町村都道府県別分布図 令和4年4月
https://www.soumu.go.jp/main_content/000807380.pdf

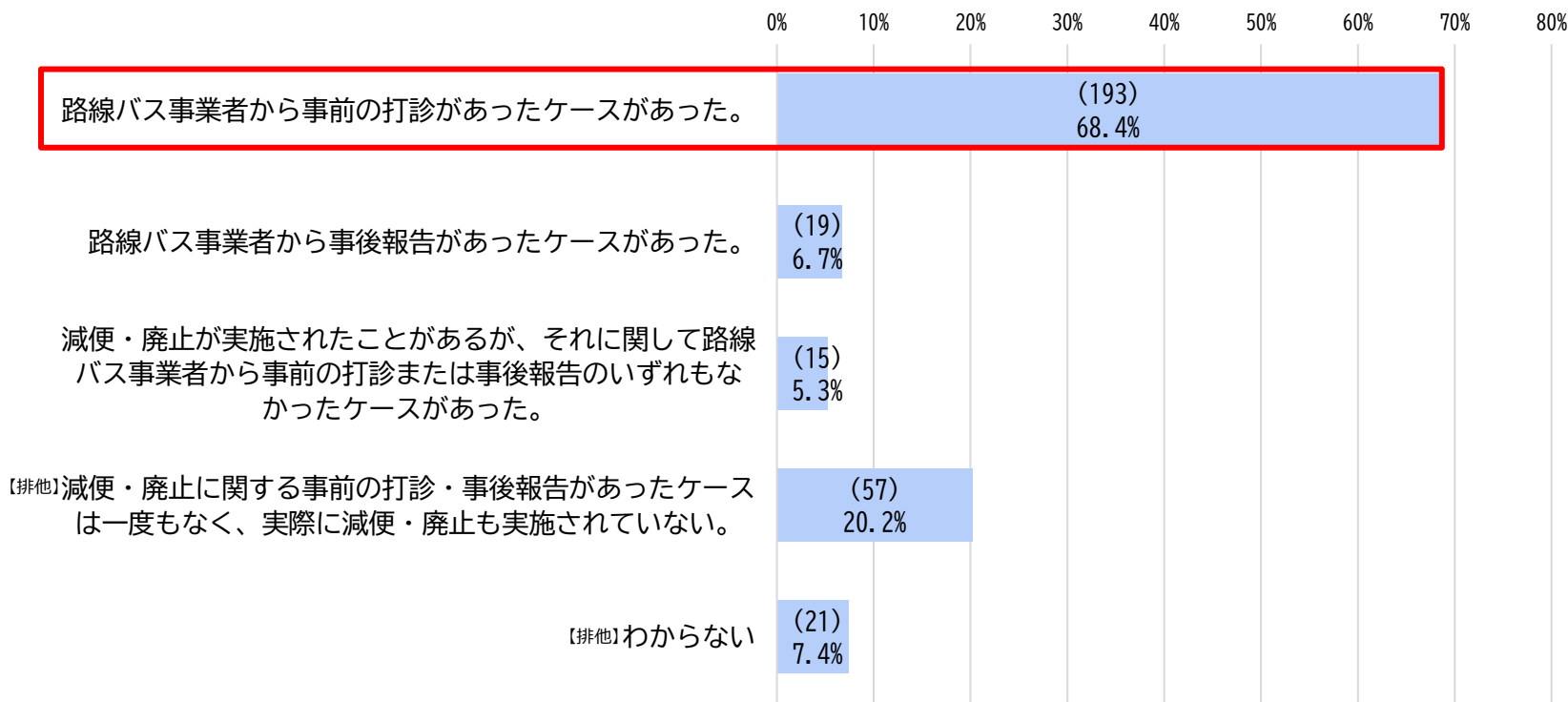
（※3）人口集中地区（DID）と過疎地域が重複する地域においては「1. 人口集中地区（DID）」を選択
 【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q3.【路線バス】減便・廃止の打診・報告及び対応の状況(Q3-1.)

- 路線バスの減便・廃止に関する路線バス事業者からの事前打診・事後報告の有無について、「路線バス事業者から事前の打診があったケースがあった」と回答した自治体が最も多く、68.4%であった。

回答対象：路線バスが運行している市区町村

路線バスの減便・廃止に関する路線バス事業者からの事前打診・事後報告の有無（複数回答可）
(n=282)

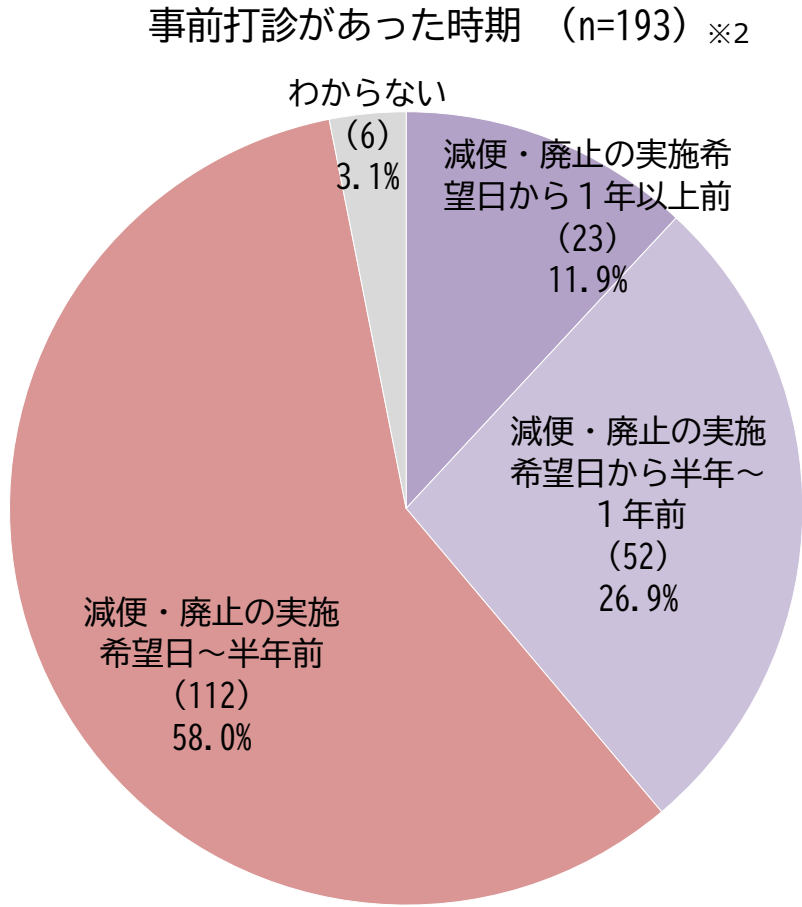


【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q3.【路線バス】減便・廃止の打診・報告及び対応の状況(Q3-2.)

- 路線バス事業者から減便・廃止の事前打診があった時期（※1）は、路線バスの減便・廃止の実施を希望する日から起算して「減便・廃止の実施希望日～半年前」と回答したケースが最も多く、58%であった。

回答対象：路線バス事業者からの減便・廃止の事前打診があった市区町村



※1 減便・廃止の事前打診が複数事例ある場合は、結果が出ているものでかつ直近のものについて回答

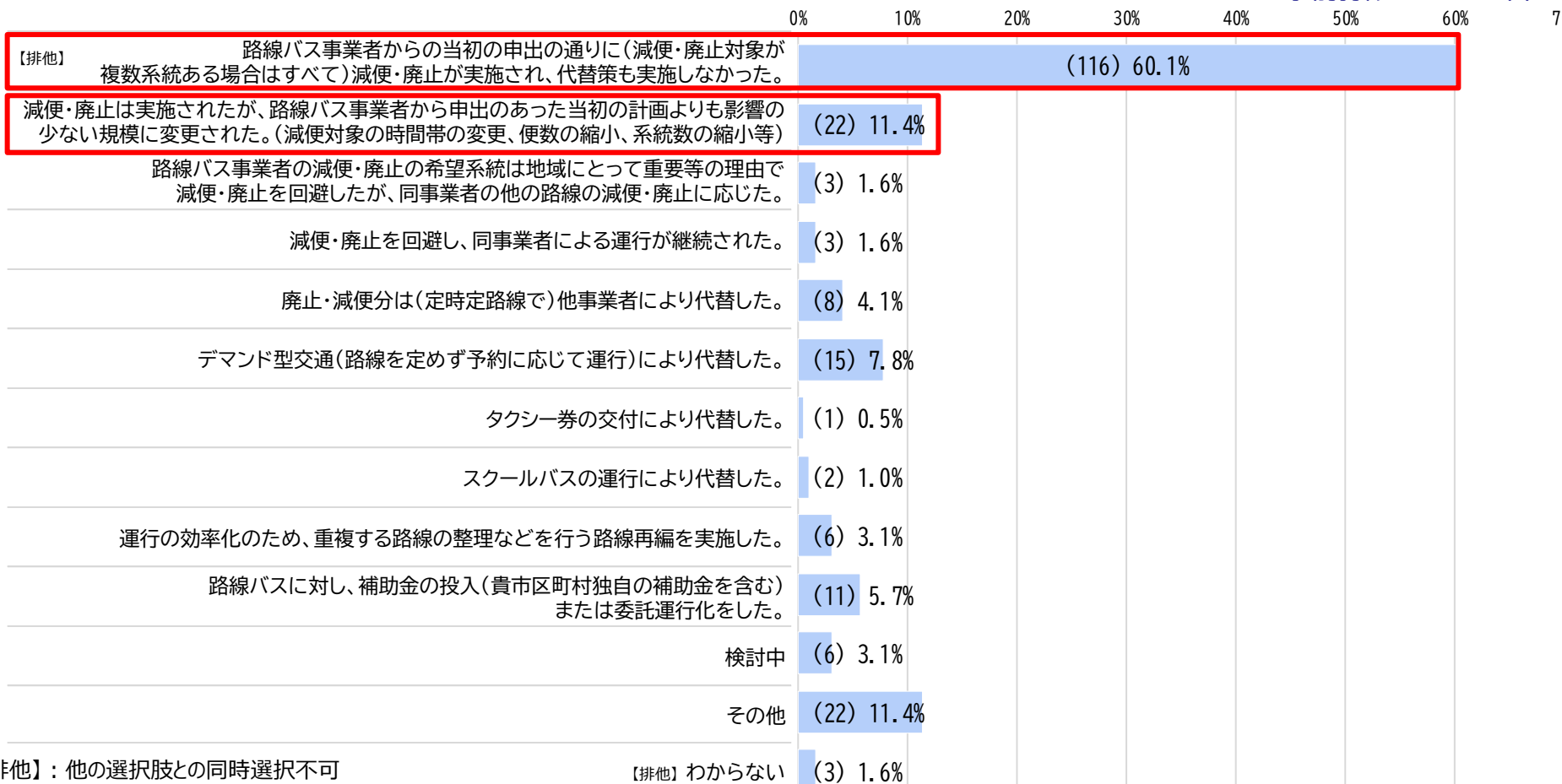
※2 四捨五入の影響により合計が99.9%となっている。

集計結果 Q3.【路線バス】減便・廃止の打診・報告及び対応の状況(Q3-3.)

- Q3-2で回答した路線バスの減便・廃止の事前打診を受けての最終的な結果について、「路線バス事業者からの当初の申出の通りに減便・廃止が実施され、代替策も実施しなかった」と回答したケースが最も多く60.1%であった。
- 何らかの対応を実施したケースにおいては、「減便・廃止は実施されたが、路線バス事業者から申出のあった当初の計画よりも影響の少ない規模に変更された。」が最も多く11.4%であった。

事前打診を受けての最終的な結果（複数回答可） (n=193)

回答対象：路線バス事業者からの減便・廃止の事前打診があった市区町村



【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q3.【路線バス】減便・廃止の打診・報告及び対応の状況(Q3-4.)

- 事後報告を受けて実施した対応について、「対応策・代替策は特になにも実施しないケースがあった」と回答した自治体が最も多く、73.7%であった。
- 何らかの対応を実施したケースにおいては、「運行の効率化のため、重複する路線の整理などを行う路線再編を実施したケースがあった（見込みも含む）。」と回答した割合が最も多く15.8%であった。

回答対象：路線バス事業者からの減便・廃止の事後報告があった市区町村

事後報告を受けて実施した対応（複数回答可） (n=19)



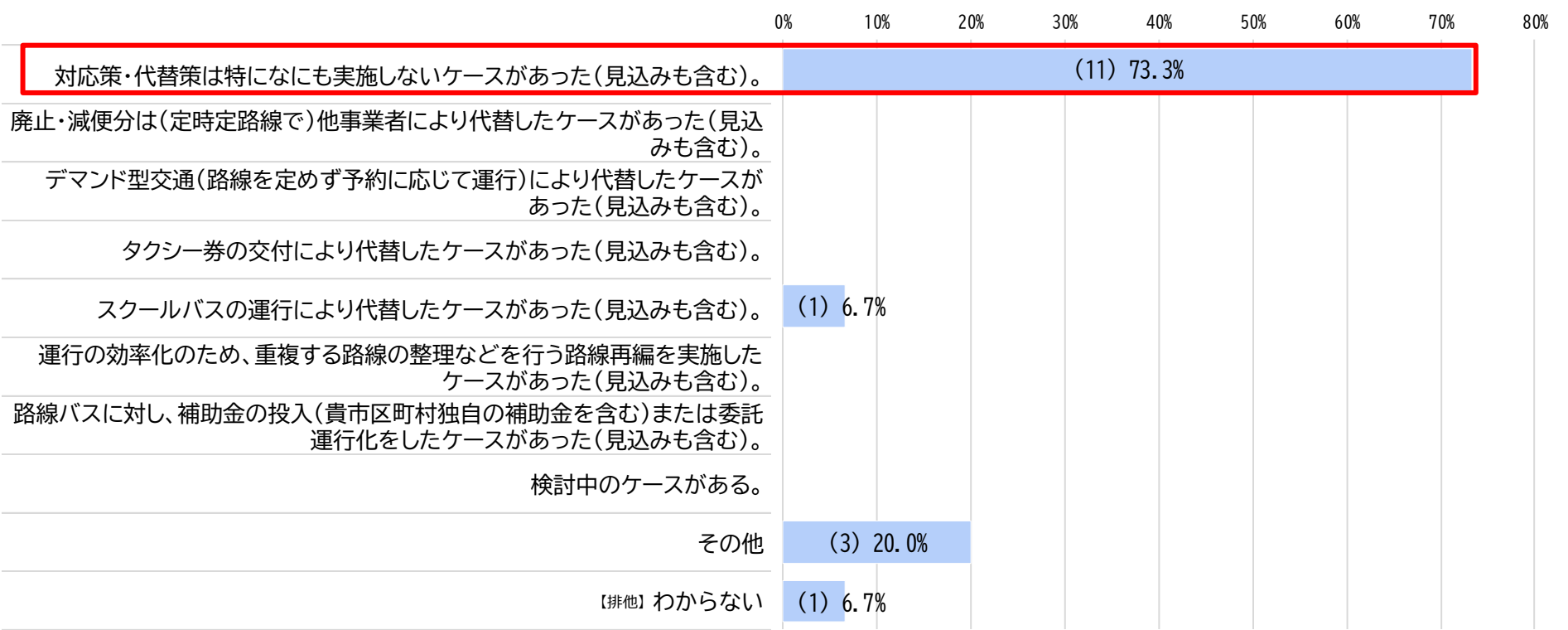
【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q3.【路線バス】減便・廃止の打診・報告及び対応の状況(Q3-5.)

- 事前打診又は事後報告のいずれもなかった場合の対応について、「対応策・代替策は特になにも実施しないケースがあった」と回答した自治体が最も多く、73.3%であった。

回答対象：減便・廃止が実施されたことがあるが、それに関して路線バス事業者から事前の打診又は事後報告のいずれもなかった市区町村

事前打診・事後報告がなかった場合の対応（複数回答可） (n=15)



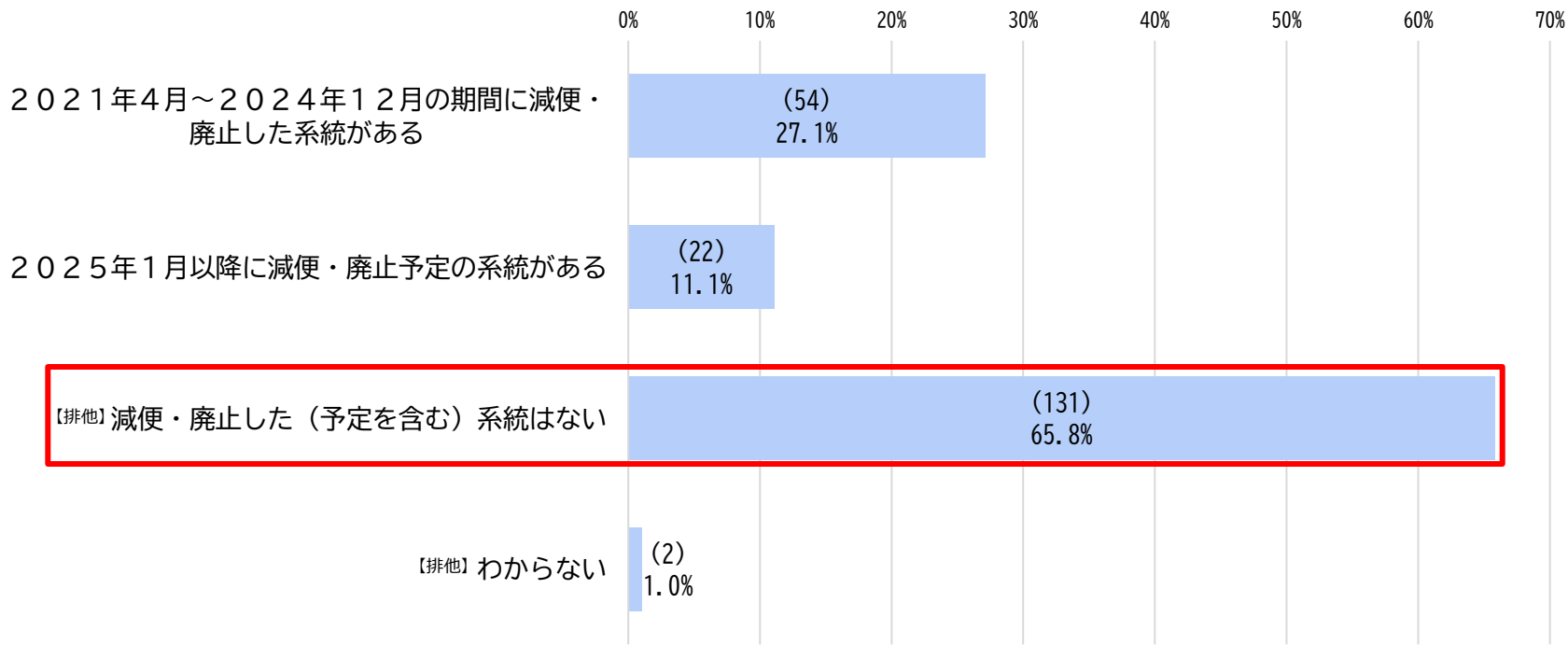
【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q4. コミュニティバスの減便・廃止の状況(Q4-1.)

- 2021年4月以降に減便・廃止した（予定を含む）コミュニティバスの系統の有無について、「減便・廃止した（予定を含む）系統はない」と回答した自治体が多く、65.8%であった。
- 「2021年4月～2024年12月の期間に減便・廃止された系統がある」は27.1%、「2025年1月以降に減便・廃止予定の系統がある」は11.1%であった。

回答対象:コミュニティバスが運行している市区町村

減便・廃止したコミュニティバスの系統の有無（複数回答可）（n=199）

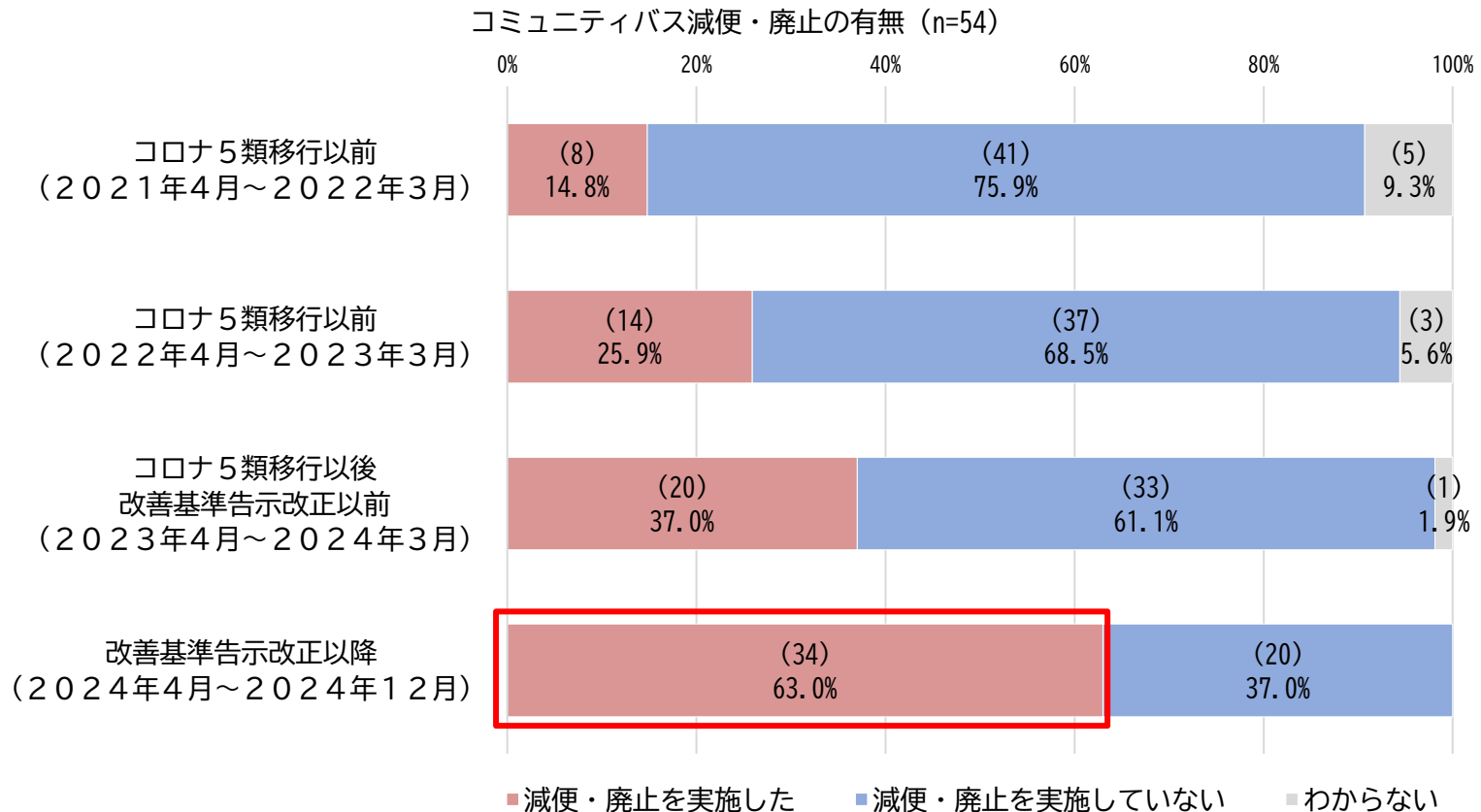


【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q4. コミュニティバスの減便・廃止の状況(Q4-2.)

- 2021年4月～2024年12月の各時期におけるコミュニティバスの減便・廃止の有無について、「減便・廃止があった」と回答した自治体は、改善基準告示改正以降（2024年4月～12月）が最も多く63%であった。

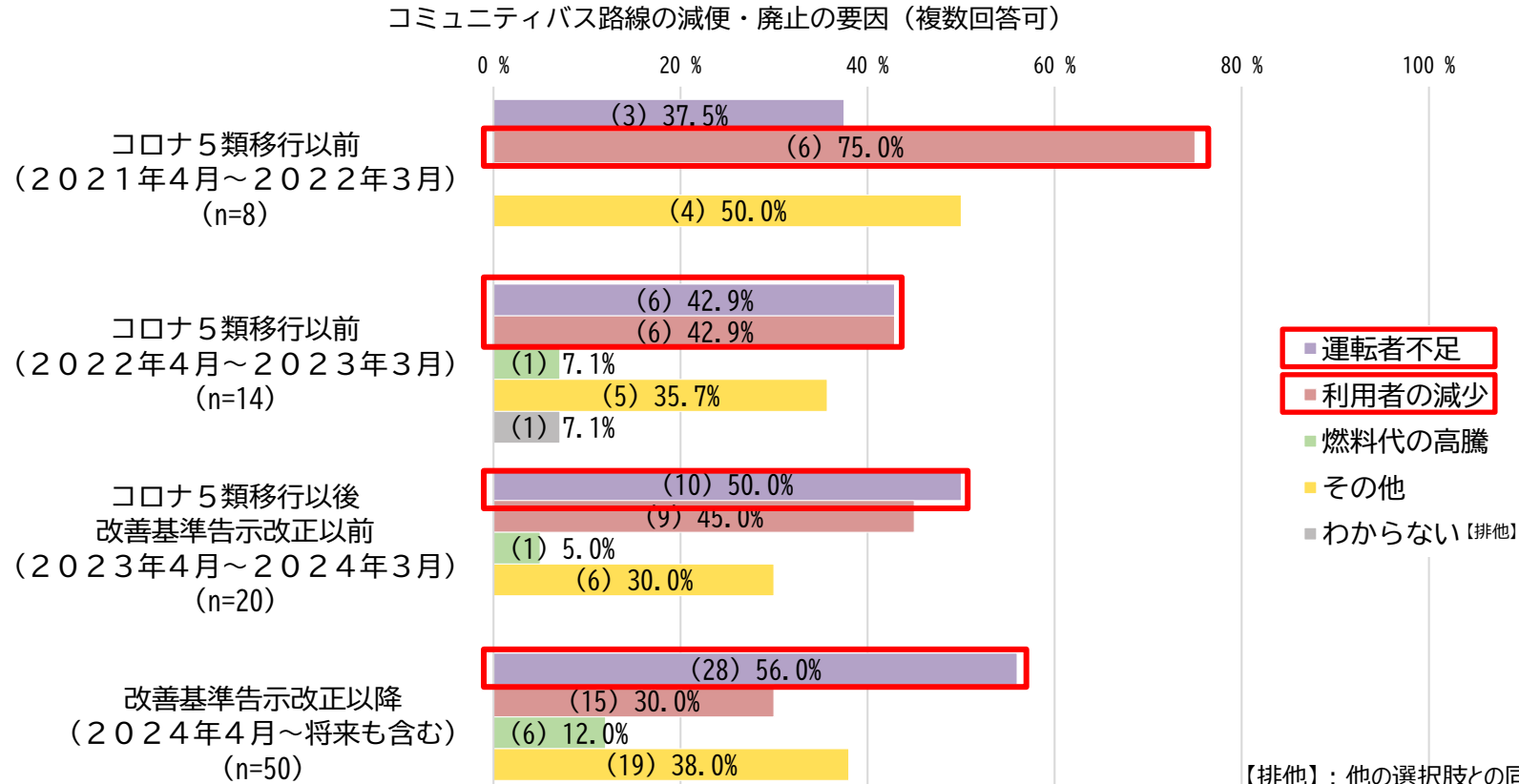
回答対象：2021年4月～2024年12月に減便・廃止したコミュニティバスの系統がある市区町村



集計結果 Q4. コミュニティバスの減便・廃止の状況(Q4-3.)

- コミュニティバスの減便・廃止の要因について、コロナ5類移行以前の2021年4月～2022年3月では、「利用者の減少」が最も多く75%、2022年4月～2023年3月では「利用者の減少」及び「運転者不足」が同率で多く42.9%であった。
- コロナ5類移行以後は「利用者の減少」より「運転者不足」と回答した割合が多く、改善基準告示改正以前（2023年4月～2024年3月）は50%、改正以降（2024年4月～将来も含む）は56%であった。

回答対象：2021年4月～2024年12月に減便・廃止したコミュニティバスの系統がある、又は2025年1月以降に減便・廃止予定のコミュニティバスの系統がある市区町村



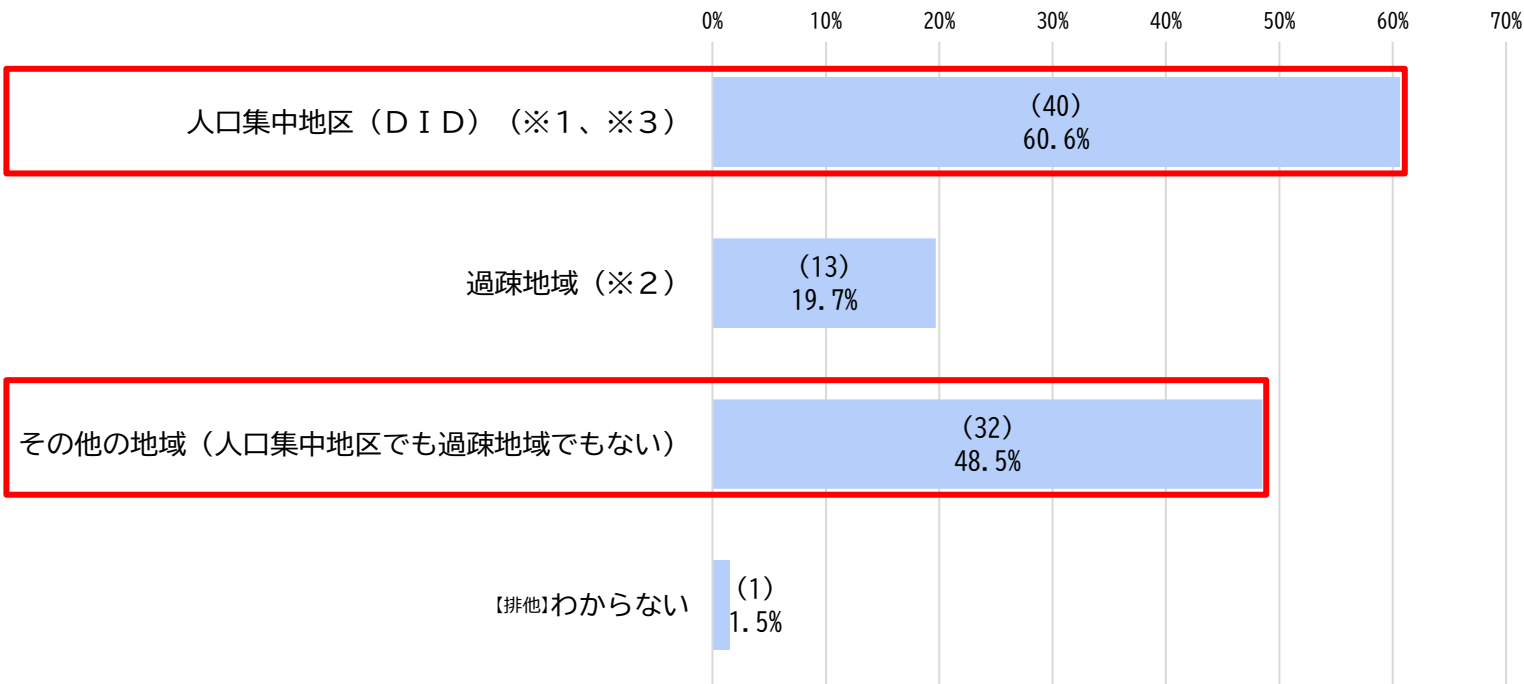
【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q4. コミュニティバスの減便・廃止の状況(Q4-4.)

- コミュニティバスの減便・廃止系統の沿線地域の特性は、「人口集中地区（DID）」が最も多く60.6%、次いで「その他の地域」が48.5%であった。

回答対象:2021年4月～2024年12月に減便・廃止したコミュニティバスの系統がある、又は2025年1月以降に減便・廃止予定のコミュニティバスの系統がある市区町村

減便・廃止系統の沿線地域の特性（コミュニティバス）（複数回答可）（n=66）



（※1）人口集中地区（DID）：令和2年国勢調査の結果に基づき総務省統計局が設定した地域
 【参考】統計局ホームページ／国勢調査 人口集中地区境界図（平成27年、令和2年）
https://www.stat.go.jp/data/chiri/map/c_koku/kyokaizu/index.html

（※2）過疎地域：過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に規定する過疎地域（「全部過疎」「一部過疎」「みなし過疎」「特定市町村」の全て）
 【参考】総務省ホームページ／過疎関係市町村都道府県別分布図 令和4年4月
https://www.soumu.go.jp/main_content/000807380.pdf

（※3）人口集中地区（DID）と過疎地域が重複する地域においては「1. 人口集中地区（DID）」を選択

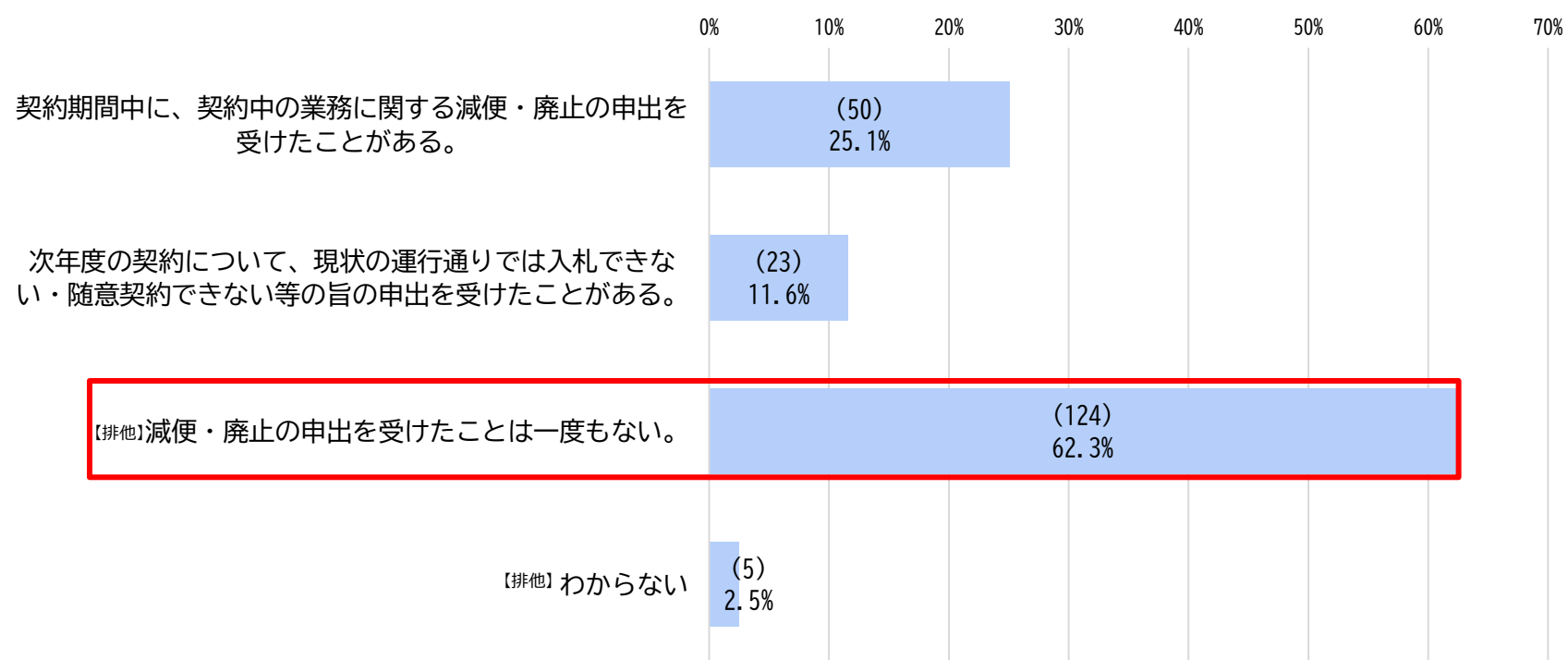
【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q5.【コミュニティバス】減便・廃止の申出及び対応の状況(Q5-1.)

- コミュニティバスの運行を委託している事業者からの、コミュニティバスの減便・廃止の申出の有無について、「減便・廃止の申出を受けたことは一度もない」が最も多く、62.3%であった。
- 「契約期間中に、契約中の業務に関する減便・廃止の申出を受けたことがある」は25.1%、「次年度の契約について、現状の運行通りでは入札できない・随意契約できない等の申出を受けたことがある」は11.6%であった。

回答対象:コミュニティバスが運行している市区町村

コミュニティバスの減便・廃止の申出の有無（複数回答可）（n=199）

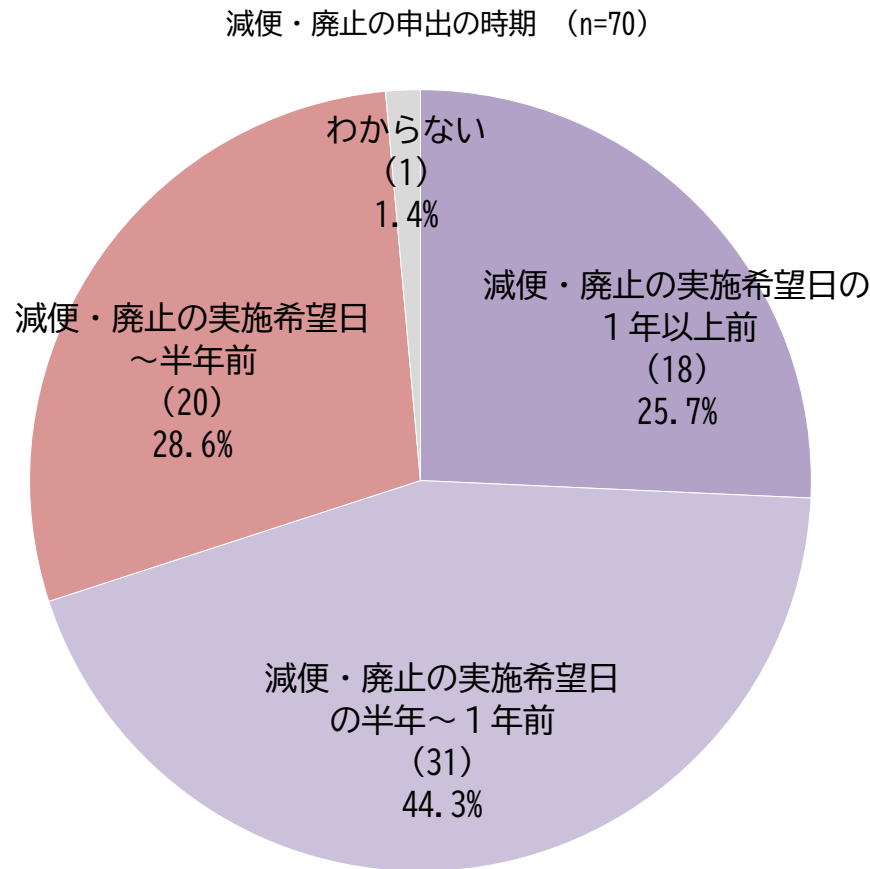


【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q5.【コミュニティバス】減便・廃止の申出及び対応の状況(Q5-2.)

- コミュニティバスの減便・廃止の申出があった時期（※1）は、減便・廃止の実施を希望する日（※2）から起算して「減便・廃止の実施希望日の半年～1年前」と回答したケースが最も多く、44.3%であった。

回答対象：委託事業者から申出を受けたことがある市区町村

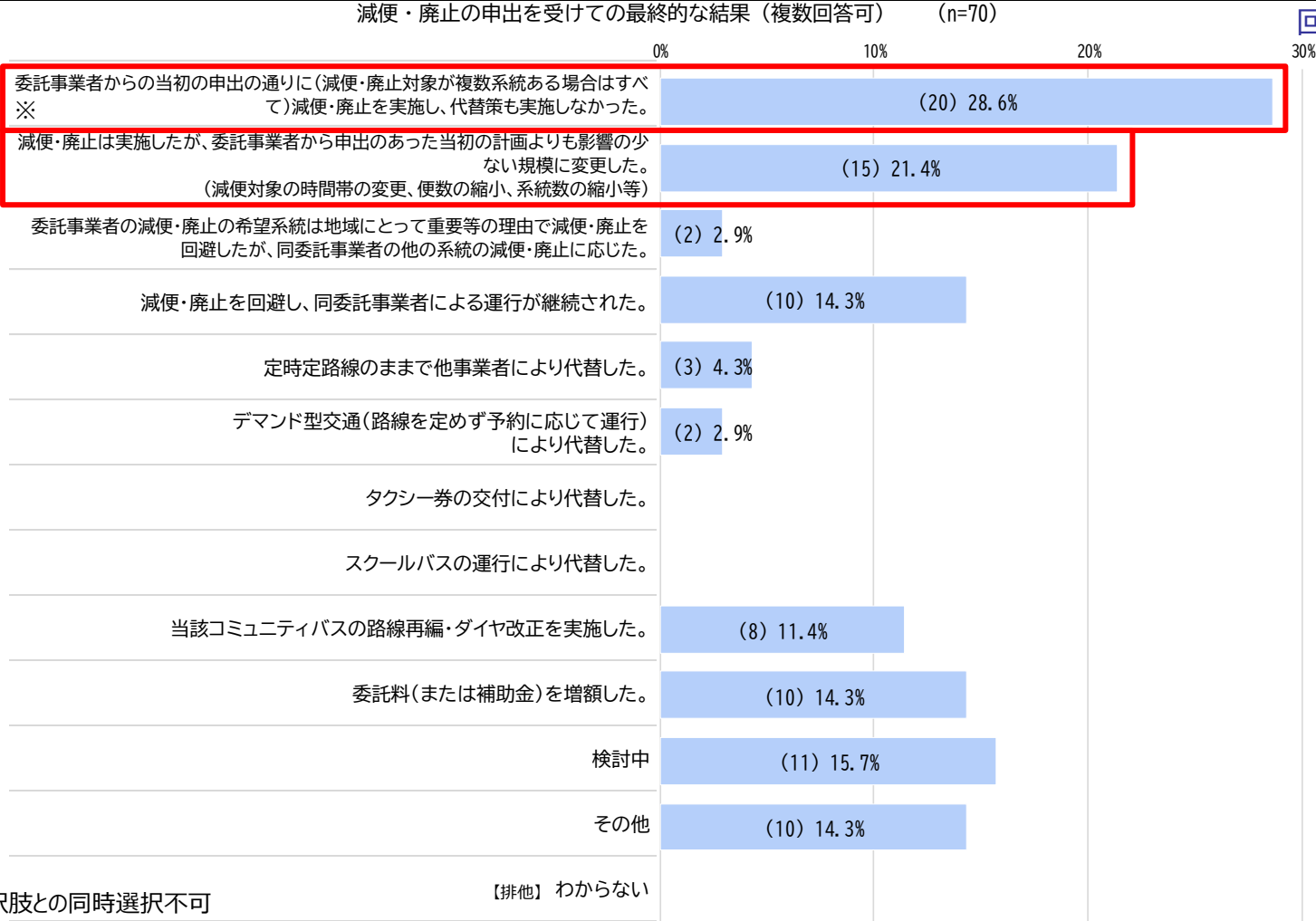


※1 減便・廃止の事前打診が複数事例ある場合は、結果が出ているものでかつ直近のものについて回答

※2 Q5-1「次年度の契約について、現状の運行通りでは入札できない・随意契約できない等の申出を受けたことがある」の場合は、次年度の契約による運行開始予定日

集計結果 Q5.【コミュニティバス】減便・廃止の申出及び対応の状況(Q5-3.)

- Q5-2で回答したコミュニティバスの減便・廃止の申出を受けての最終的な結果について、「委託事業者からの当初の申出の通りに減便・廃止を実施し、代替策も実施しなかった」と回答したケースが最も多く、28.6%であった。
- 何らかの対応を実施したケースにおいては、「減便・廃止は実施したが、委託事業者から申出のあった当初の計画よりも影響の少ない規模に変更した。」が最も多く21.4%であった。



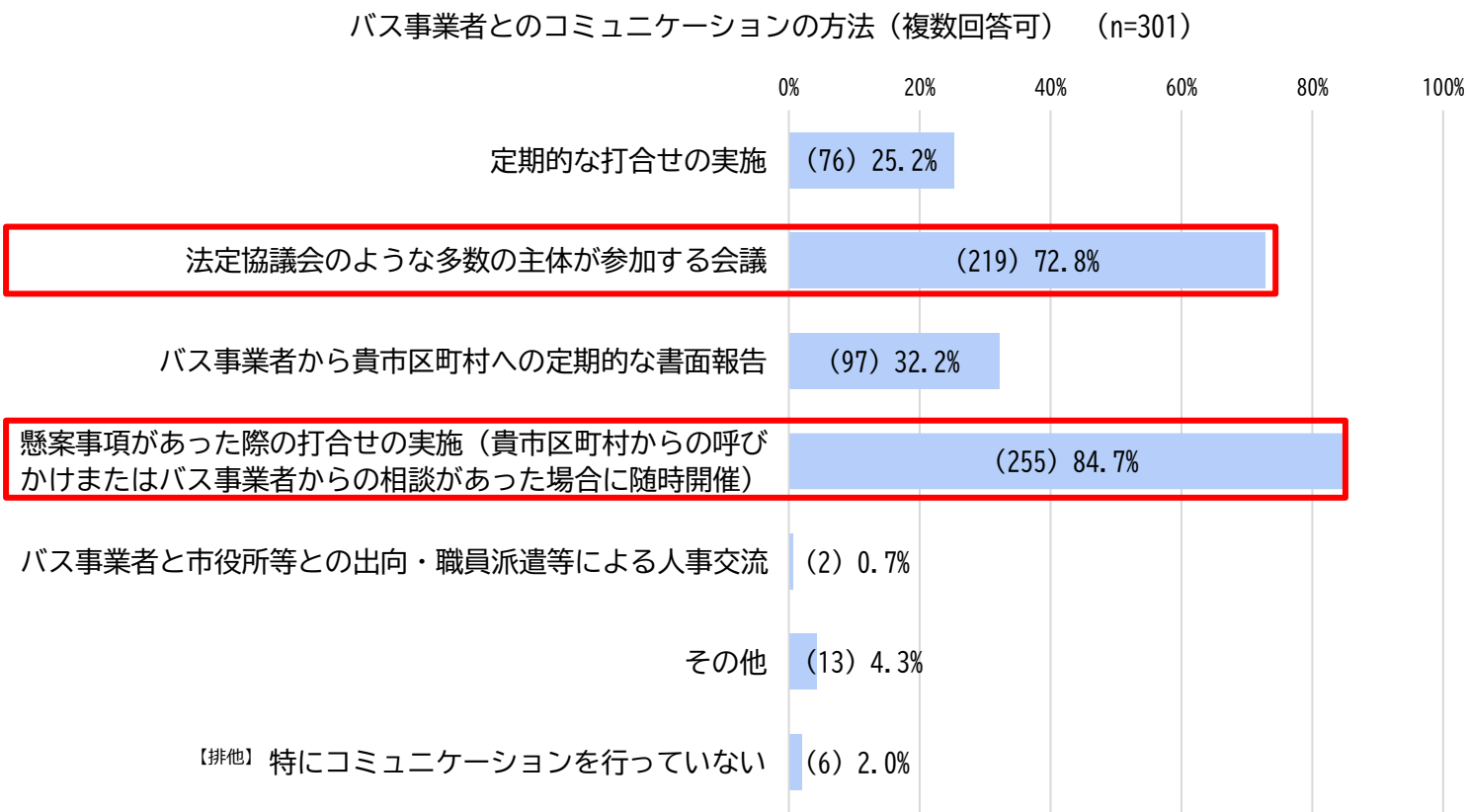
回答対象：委託事業者から申出を受けたことがある市区町村

【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q6. バス事業者とのコミュニケーション・連携の状況(Q6-1.)

- バス事業者との主なコミュニケーションの方法は、「懸案事項があった際の打合せの実施」が最も多く84.7%、次いで「法定協議会のような多数の主体が参加する会議」が72.8%であった。

回答対象:路線バス又はコミュニティバスが運行している市区町村



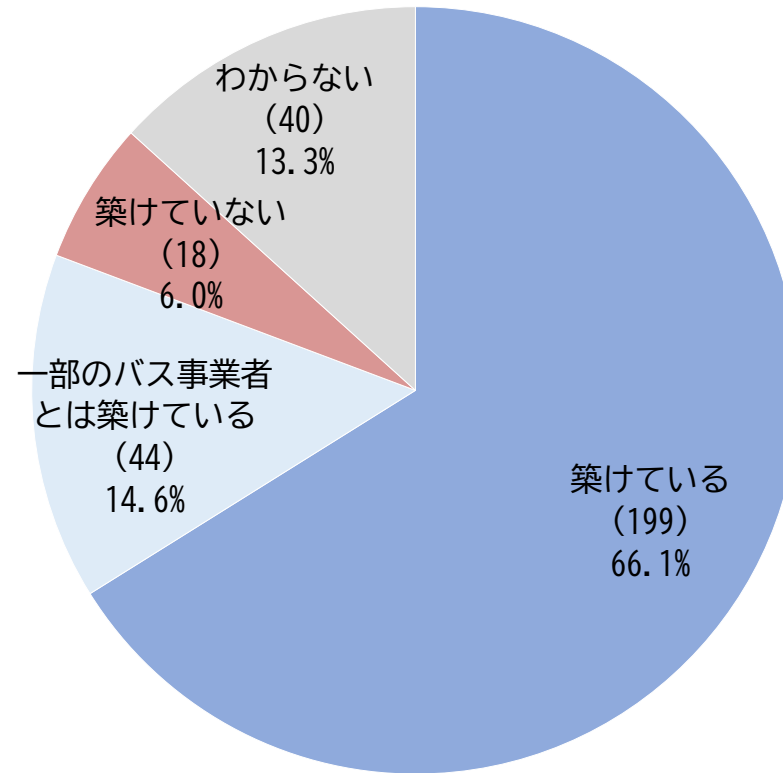
【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q6. バス事業者とのコミュニケーション・連携の状況(Q6-3.)

- バス事業者と運転者不足問題についての対応策について協議（相談）がしやすい関係性が築けているかについて、「築けている」と回答した自治体が最も多く、66.1%であった。

回答対象：路線バス又はコミュニティバスが運行している市区町村

バス事業者と協議（相談）がしやすい関係性が築けているか（n=301）

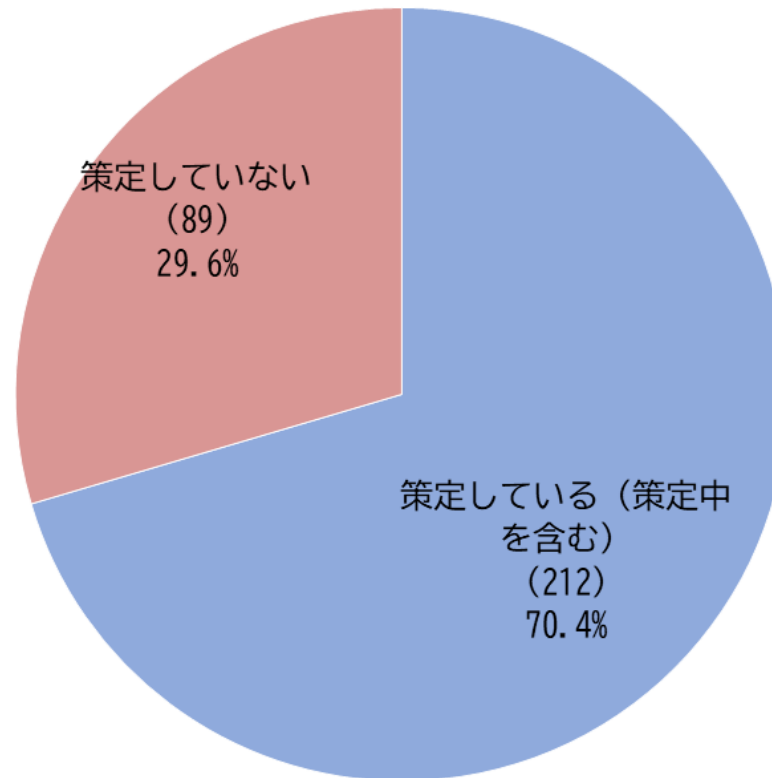


集計結果 Q7. 地域公共交通計画の策定(Q7-1.)

- 地域公共交通計画の策定の有無について、「策定している（策定中を含む）」と回答した自治体が70.4%であった。

回答対象：路線バス又はコミュニティバスが運行している市区町村

地域公共交通計画の策定有無 (n=301)

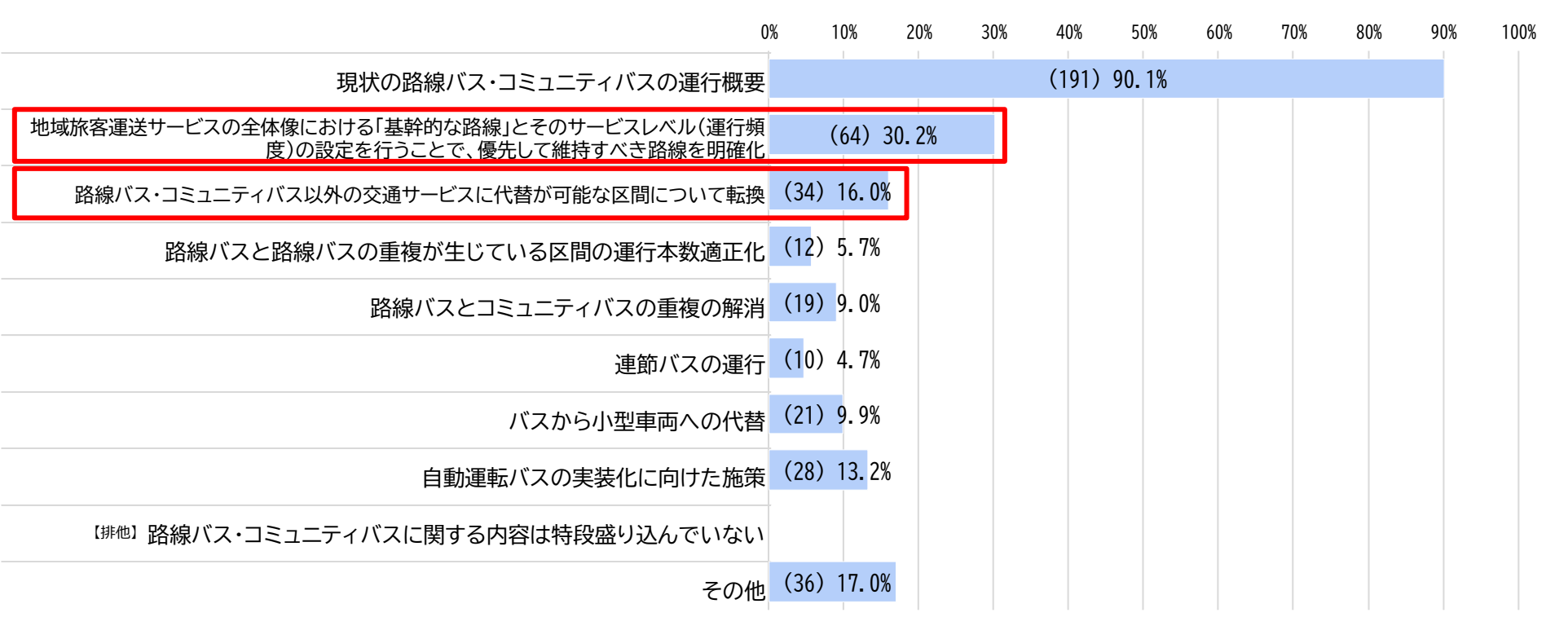


集計結果 Q7. 地域公共交通計画の内容(Q7-2.)

- 地域公共交通計画において、路線バス・コミュニティバスの維持に関して具体的に盛り込んでいる内容としては、「地域旅客運送サービスの全体像における「基幹的な路線」とそのサービスレベル（運行頻度）の設定を行うことで、優先して維持すべき路線を明確化」が30.2%、「路線バス・コミュニティバス以外の交通サービスに代替が可能な区間について転換」が16%であった。

回答対象:地域公共交通計画を策定している(策定中を含む)市区町村

地域公共交通計画に盛り込んでいる内容（複数回答可） (n=212)



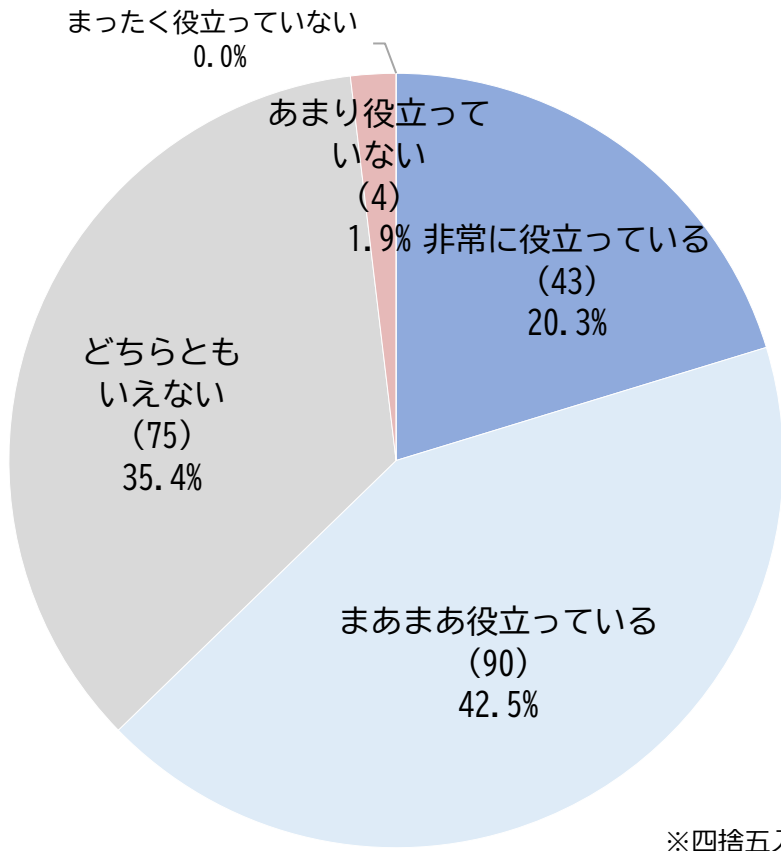
【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q7. 地域公共交通計画の効果(バス事業者との認識共有)(Q7-3.)

- 地域公共交通計画の策定は、バス事業者との認識の共有に役立っていると思うかについて、「非常に役立っている」及び「まあまあ役立っている」と回答した自治体は、「あまり役立っていない」及び「まったく役立っていない」と回答した自治体より多く、62.8%であった。

回答対象:地域公共交通計画を策定している(策定中を含む)市区町村

地域公共交通計画策定のバス事業者との認識共有への役立度 (n=212)



※四捨五入の影響により合計が100.1%となっている。

地域公共交通計画の策定はバス事業者との認識の共有に「役立っている／役立っていない」と回答した理由(自由記述)

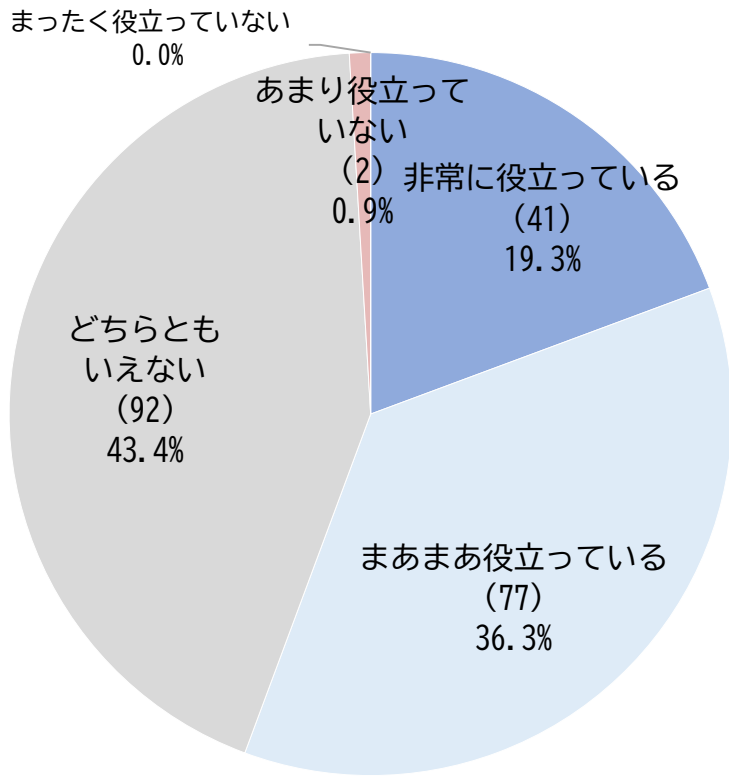
回答	「Q7-3」の回答の理由(抜粋)
非常に役立っている	○ <u>バス事業者との情報共有の上、計画策定に取り組んだため</u>、市が目指す公共交通ネットワークの将来像や具体的な施策について、十分に認識を共有できている。 ○ 計画素案の作成段階から内容を確認いただき、現状と課題の把握や今後の取り組みについて市と事業者で共通認識を持つことができています。 ○ 運行事業者と協議する機会が増え、公共交通の課題の共有及び双方の情報共有ができるため。 ○ 路線バスについて策定した施策の実施及び路線バス事業者からの要望などにおいて、地域公共交通計画を基に事業者との協議・連携・コミュニケーションが円滑に行われているため。 ○ 現状抱えている課題を整理し可視化することで自治体と事業者間で課題を共有することができる。また課題解決に向けて取り組むべき事項についても意識共有を図ることで、双方が取り組むべき内容を明らかにできることから、非常に有用である。 ○ 課題について随時共有しつつ、また、計画が施策の推進を協働して取り組んでいくことの裏付けになるため、様々な事項に対する認識を共有しながら進めていくものと思っている。
まあまあ役立っている	○ <u>計画の策定にあたっては、協議会の場以外でもバス事業者と複数回にわたって協議・調整を行ってきた</u>ところであり、本市の目指す将来の公共交通ネットワークの形成に向けての共通認識を持つことができていますと認識している。また、計画策定後も、計画に定める目標の進捗確認など、適宜、協議・調整の場を設けている。 ○ <u>バス事業者に、路線が地域公共交通計画に位置付けられていることで、少なくとも優先的に維持していかなければならない路線であるという認識を持ってもらえるから。</u> ○ バス路線等の再編に向けて、市が地域公共交通ネットワークの再編イメージを示し、市街地循環バスの導入と重複路線の乗り継ぎによるバス路線網の再構築を目指すことを事業者と認識を共有しているため。 ○ 本区の公共交通ネットワークにおいて、優先的に維持していくべきバス路線を“骨格的なバス路線”として定めることにより、バス事業者との認識の共有を図り、ネットワークの維持に役立っている。 ○ バス事業者より地域交通のあり方に関しての申し出があり現在協議を行っているが、本計画に定められている基幹・幹線バス路線について、優先的な取扱いとするよう協議を進めているため。 ▲ 地域公共交通計画を策定することは、課題・目標・施策等について、関係する公共交通事業者も含む法定協議会にて協議し、その後も進捗管理・報告していくことになるので、必然的に認識の共有になる。しかしながら、当市においては、各施策の進捗管理・報告が十分に実施されていない状況にある。 ▲ コミバスのみのため市主導での路線再編を行っており、指示どおり協力してくれているが、<u>計画自体を特に意識しているわけではない。</u> ▲ 公共交通会議などで計画についてバス事業者と意見交換し、目標や方向性を共有する機会を作れるため役には立っていると感じる。ただし、<u>事業者の考え方はより切実かつシビアであり、住民の利便性を最優先する行政とはある程度の温度差が生じることがある。</u>
あまり役立っていない	▲ <u>中長期の計画と、直近の短期的な課題(人員不足等)との視点が異なっているため。</u> ▲ <u>バス事業者が計画に基づいて運行しているわけではなく、利益等自社都合により路線の廃止を行うため。</u>

集計結果 Q7. 地域公共交通計画の効果(交通サービス水準の維持)(Q7-5.)

- 地域公共交通計画の策定は、交通サービスの水準の維持に役立っていると思うかについて、「非常に役立っている」及び「まあまあ役立っている」と回答した自治体は、「あまり役立っていない」及び「まったく役立っていない」と回答した自治体より多く、55.6%であった。

回答対象:地域公共交通計画を策定している(策定中を含む)市区町村

地域公共交通計画策定の交通サービス水準維持への役立度 (n=212)



※四捨五入の影響により合計が99.9%となっている。

集計結果 Q7. 地域公共交通計画の効果(交通サービス水準の維持) (Q7-6.)

地域公共交通計画の策定は交通サービスの水準の維持に「役立っている／役立っていない」と回答した理由(自由記述)

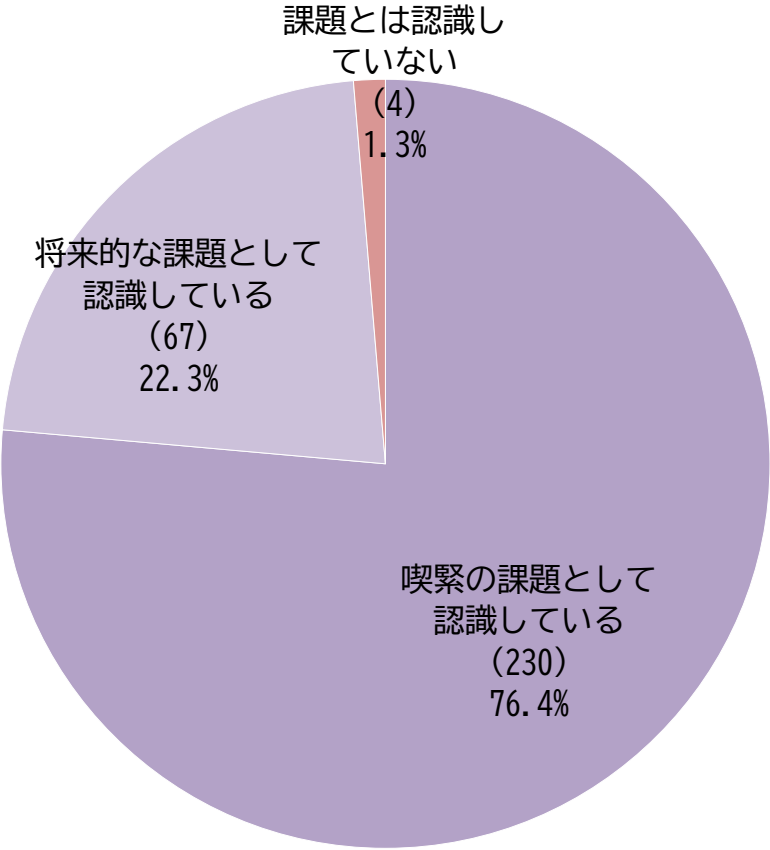
回答	「Q7-5」の回答の理由(抜粋)
非常に役立っている	○ <u>達成するための目標設定があることにより、向かうべき道筋が明確になることで、各種施策を行う際の指針となっている</u>ため。 ○ 市民、特に<u>議会への説明の際に、計画を根拠に説明することで、理解が得やすい</u>から。 ○ <u>住民、団体へのアンケートや事業者へのヒアリングを実施し、現行の公共交通に対する認識として捉え、その結果を計画に表記することで、交通サービスの水準維持に非常に役立っている。</u> ○ <u>施策事業が明確になった</u>ため、幹線となる路線バスの維持に役立っている。 ○ 地域公共交通計画は、地域の特性やニーズを的確に捉えた公共交通ネットワークの構築に向けた取組について、目標や方向性、関係者の役割、各種事業スケジュール等を明確にした実効性のある計画であるため。 ○ 計画に基づく役割分担として、<u>高いサービス水準を確保すべき基幹交通軸を民間路線として維持し、その他の路線では維持できない路線バスをコミュニティバスに統合するといった検討を再編において議論できている</u>ため。 ○ コミュニティバスの赤字路線の運行継続に対する計画的根拠となるため。
まあまあ役立っている	○ 公共交通ネットワークにおいて、<u>優先的に維持していくべきバス路線を“骨格的なバス路線”として定めることより、バス事業者との認識の共有を図り、当該路線のバスサービス(便数等)の水準の維持に役立っている。</u> ○ <u>限られた財源をどこに投資すべきか取捨選択する際の判断材料となる。</u>交通計画の中でコミュニティバスの位置づけを明確にすることで、国庫補助等の支援を受けやすくなりサービス水準の維持に役立っている。 ▲ 市と事業者の認識の共有手段となっているが、<u>社会情勢の変化や運転士不足、利用者減少など、やむを得ない理由によりサービス水準が変わってしまうことについては、別途事業者と協議が必要である</u>と考える。 ▲ バス運転士不足については、計画の策定ではカバーしきれない問題となっているため。 ▲ 計画策定により、一部路線が国補助対象となったため。
あまり役立っていない	▲ 計画に<u>サービス水準に関する記載がない</u>ため。 ▲ 運転手不足解消のため、支援策を検討したが、<u>バス会社の営業区域(営業所)は複数の自治体を跨いでおり、自治体単独での対策では、根本的解決にはならないから。</u>

集計結果 Q8. バス運転者不足問題に対する課題認識(Q8-1.)

- バス運転者不足問題に関する課題認識の度合いについて、「喫緊の課題として認識している」と回答した自治体が最も多く76.4%であった。

回答対象：路線バス又はコミュニティバスが運行している市区町村

バス運転者不足問題に関する課題認識 (n=301)

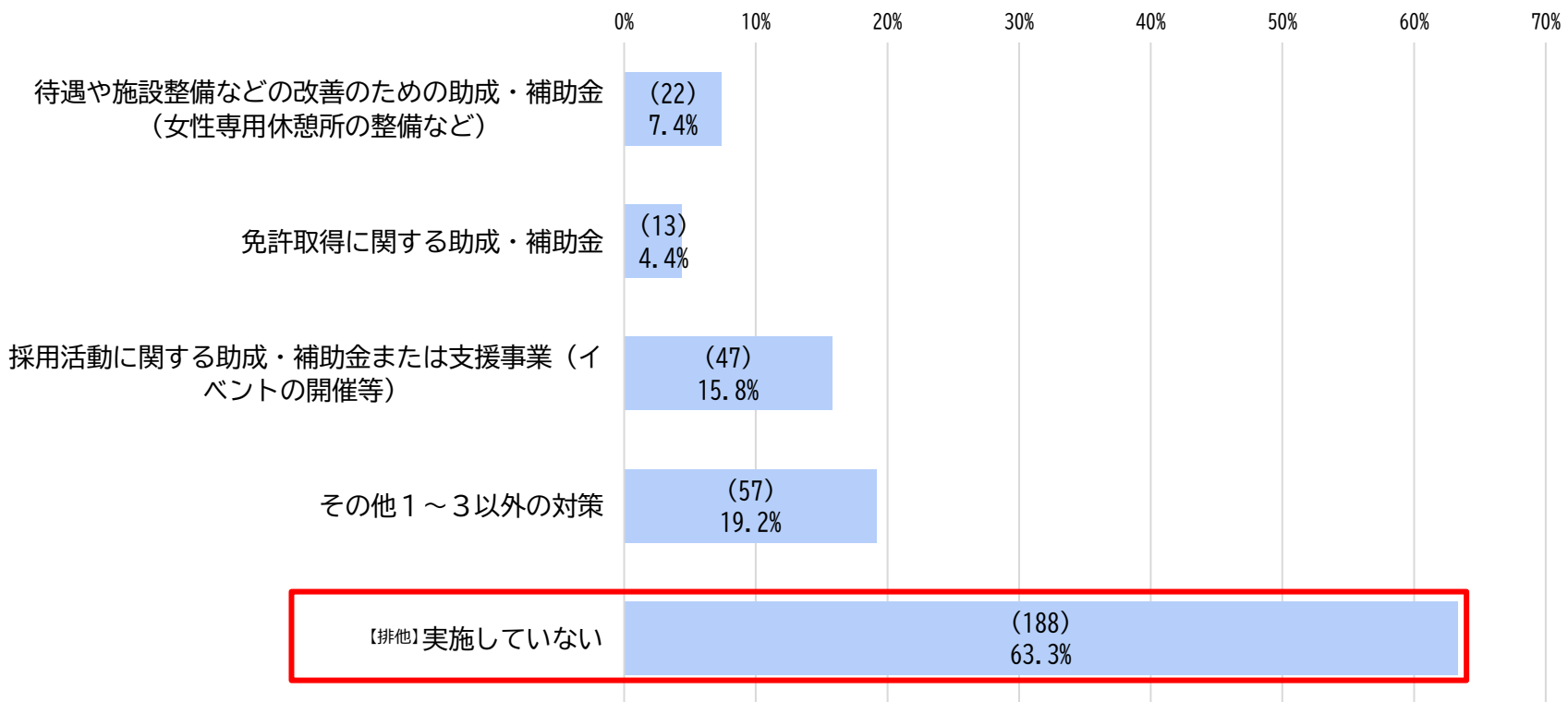


集計結果 Q8. バス運転者不足問題に対する対応策(Q8-2.)

- Q8-1において、バス運転者不足問題に関する課題認識として「喫緊の課題として感じている」又は「将来的な課題として認識している」と回答した自治体において実施している（又は実施に向けて準備中の）バス運転者人材確保のための対応策は「実施していない」と回答した自治体が最も多く63.3%であった。
- 何らかの対応策を実施している自治体の中では、「その他」が最も多く19.2%、次いで「採用活動に関する助成・補助金または支援事業（イベントの開催等）」が多く15.8%であった。

回答対象:バス運転者不足問題に対し課題として認識している市区町村

バス運転者人材確保のための対応策（複数回答可）（n=297）



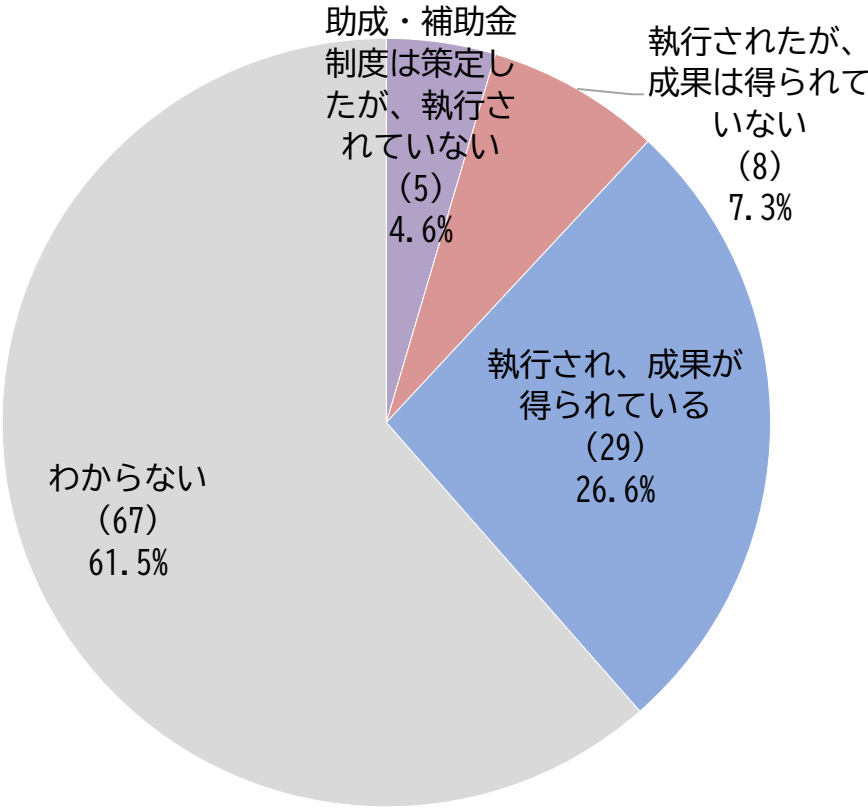
【排他】：他の選択肢との同時選択不可

集計結果 Q8. バス運転者不足問題に対する対応策(Q8-3.)

- バス運転者人材確保のための対応策の成果について、「わからない」と回答した自治体が最も多く61.5%、次いで「執行され、成果が得られている」が26.6%であった。

回答対象：バス運転者人材確保のための対応策を実施している（又は実施に向けて準備中の）市区町村

バス運転者人材確保のための対応策の成果 (n=109)

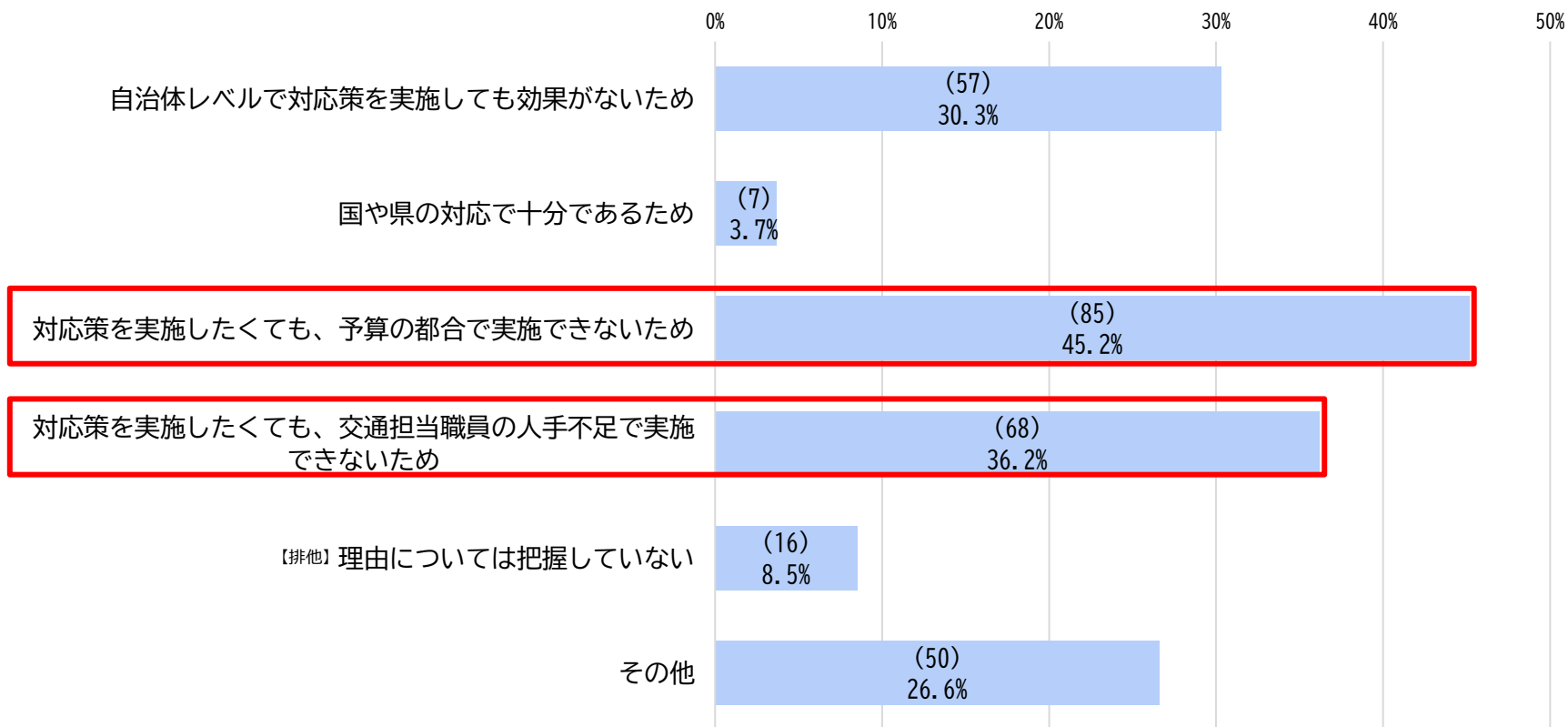


集計結果 Q8. バス運転者不足問題に対する対応策(Q8-4.)

- 運転者不足問題に対して課題認識があるにもかかわらず、人材確保のための対応策を実施していない理由として、「対応策を実施したくても、予算の都合で実施できないため」が最も多く45.2%、次いで「対応策を実施したくても、交通担当職員の人手不足で実施できないため」が36.2%であった。

回答対象：バス運転者人材確保のための対応策を実施していない市区町村

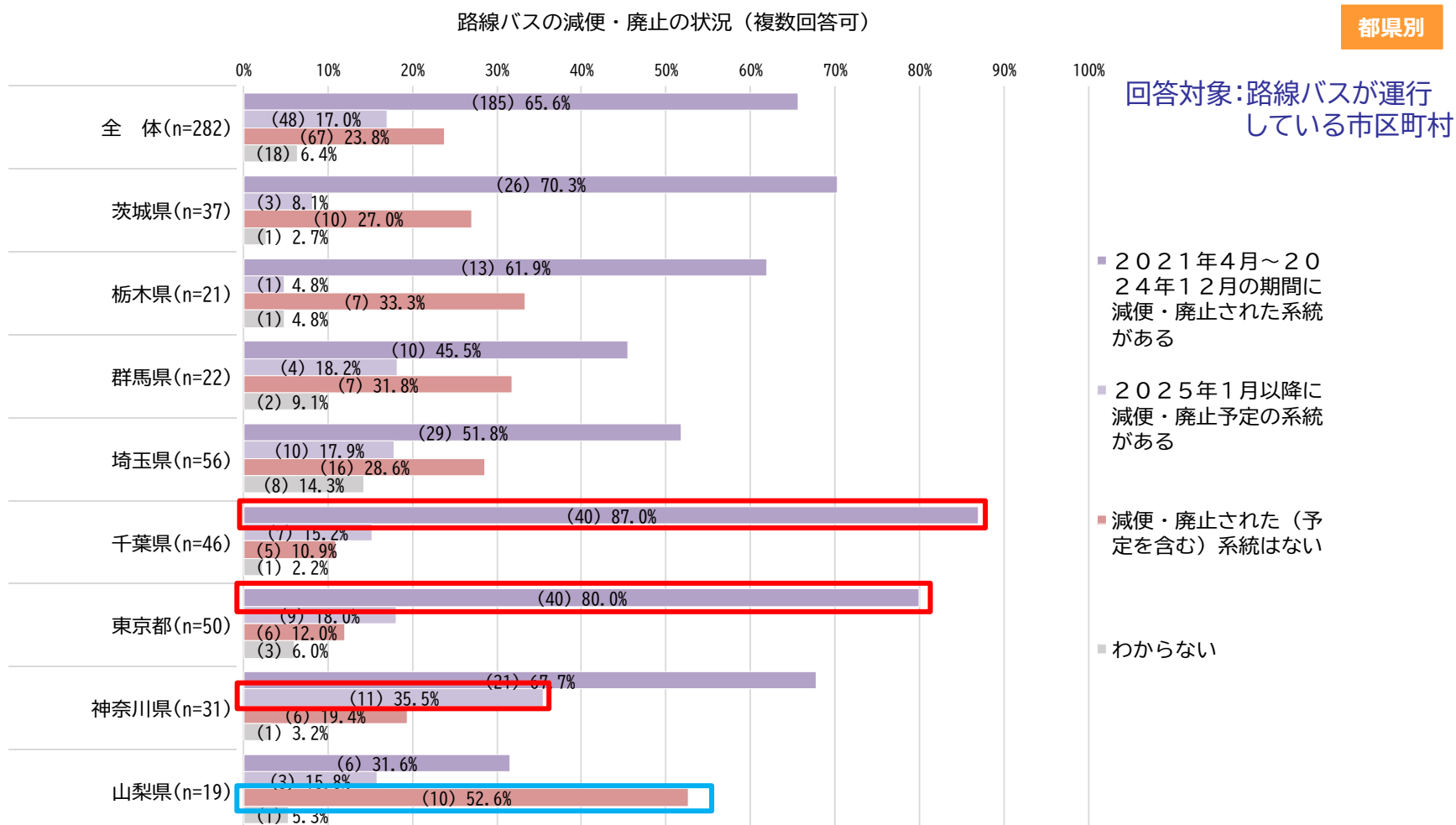
運転者不足問題に対する人材確保対応策を実施していない理由（複数回答可）（n=188）



【排他】：他の選択肢との同時選択不可

エリア別の傾向：路線バスの減便・廃止の状況（Q1-1-1.×Q2-1.）

- 2021年4月～2024年12月の期間に減便・廃止された路線バスの系統があると回答した自治体の割合は、都県別では千葉県が最も多く87.0%、次いで東京都が80.0%であった。
- 2025年1月以降の減便・廃止予定の路線バスの系統があると回答した割合は神奈川県が最も多く35.5%であった。
- 山梨県では、減便・廃止された（予定を含む）系統がないと回答した割合が52.6%と過半数を占める。



※本データで示しているのは、減便・廃止の系統数の割合ではなく、減便・廃止のあった市町村数の割合である

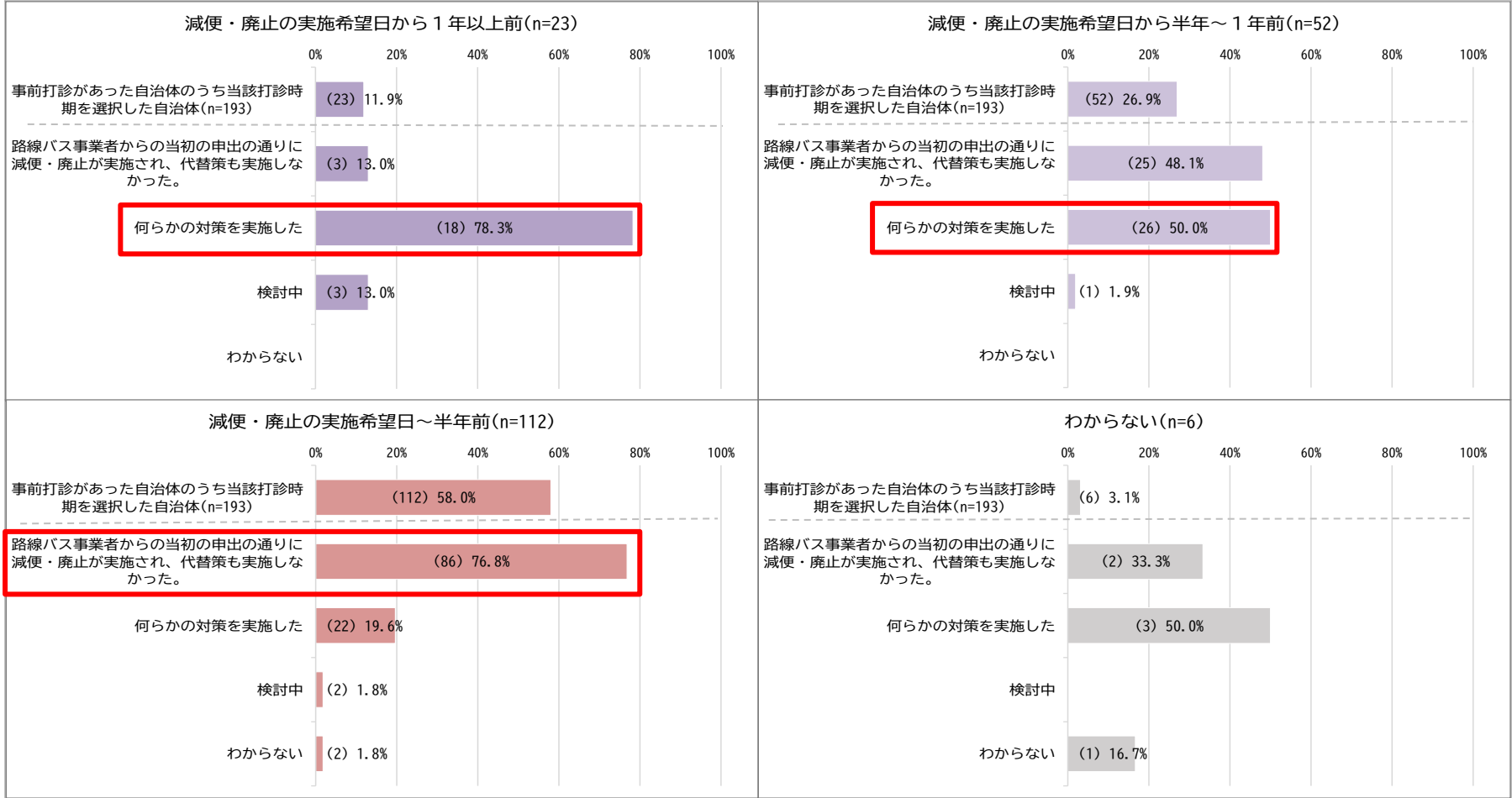
事業者との関係性別の傾向:【路線バス】減便・廃止の事前打診への対応状況 (Q3-2×Q3-3)

・「減便・廃止の実施希望日～半年前」に事前打診を受けている場合は代替策を実施しなかった割合が多く、「減便・廃止の実施希望日から半年～1年前」や「減便・廃止の実施希望日から1年以上前」など、打診の時期が早いほど何らかの対応を実施している割合が多い。

※減便・廃止の事前打診が複数事例ある場合は、結果が出ているものでかつ直近のものについて回答

事前打診の時期別

回答対象:路線バス事業者からの減便・廃止の事前打診があった市区町村
事前打診を受けての最終的な結果(複数回答可)



事業者との関係性別の傾向:【路線バス】減便・廃止の事前打診の時期 (Q3-2×Q6-3.)

- 事業者との関係性が「築けている」又は「一部のバス事業者とは築けている」と回答した自治体のほうが、「築けていない」と回答した自治体よりも、事前打診の時期を「減便・廃止の実施希望日から1年以上前」及び「減便・廃止の実施希望日から半年～1年前」と回答した割合が多い。
- また、関係性を「築けていない」と回答した11自治体のうち8自治体が「減便・廃止の実施希望日～半年前」に事前打診を受けたと回答している。

事業者との関係性別

回答対象:路線バス事業者からの減便・廃止の事前打診があった市区町村

バス事業者と協議（相談）がしやすい関係性を築けているか×減便・廃止の事前打診があった時期（路線バス） ※ 1



■ 減便・廃止の実施希望日から1年以上前 ■ 減便・廃止の実施希望日から半年～1年前 ■ 減便・廃止の実施希望日～半年前 ■ わからない

※1 減便・廃止の事前打診が複数事例ある場合は、結果が出ているものでかつ直近のものについて回答

※2 四捨五入の影響により合計が99.9%となっている。

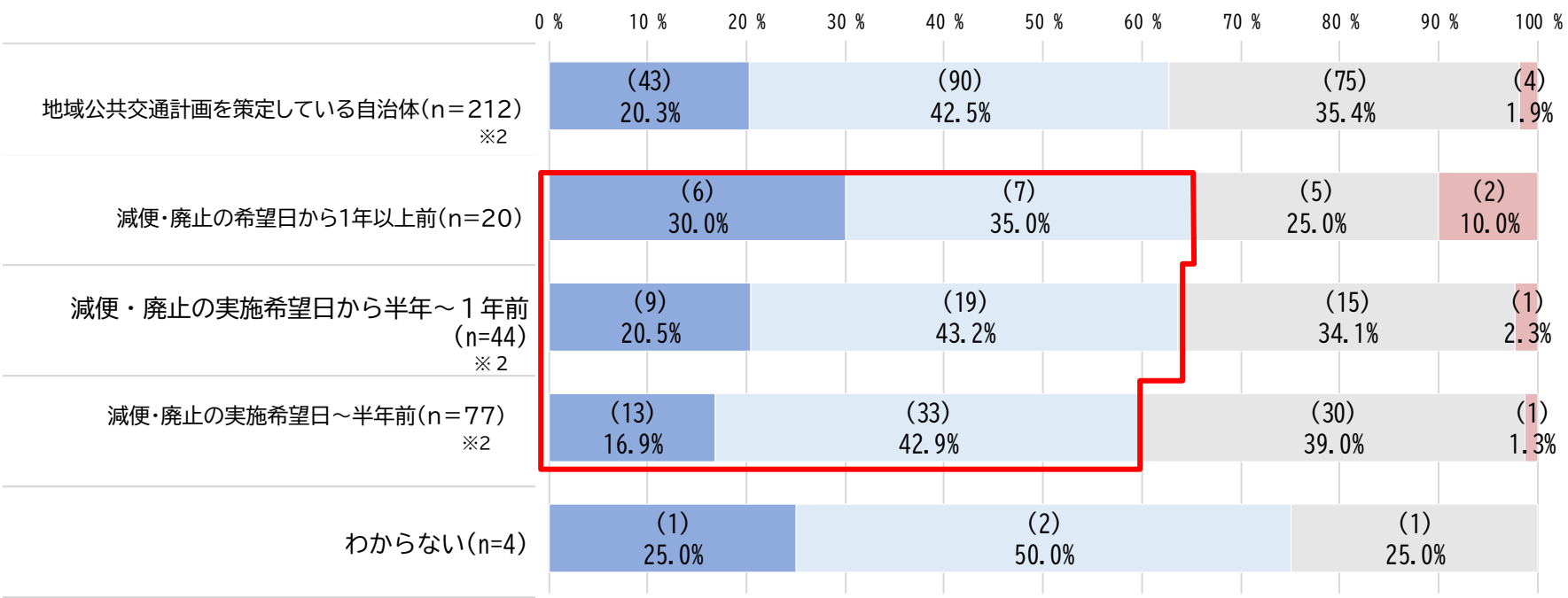
事業者との関係性別の傾向:【路線バス】地域公共交通計画の効果 (Q3-2×Q7-3.)

・ 減便・廃止の事前打診の時期別にみると、地域公共交通計画を、事業者との認識共有に「非常に役立っている」及び「まあまあ役立っている」と回答した割合は、減便・廃止の事前打診の時期が早いほど多くなっている。

事前打診の時期別

回答対象:地域公共交通計画を策定している市区町村

減便・廃止の事前打診があった時期（路線バス） ※ 1 × 地域公共交通計画策定のバス事業者との認識共有への役立度



■非常に役立っている ■まあまあ役立っている ■どちらともいえない ■あまり役立っていない ■まったく役立っていない

※ 1 減便・廃止の事前打診が複数事例ある場合は、結果が出ているものでかつ直近のものについて回答
 ※ 2 四捨五入の影響により合計が100.1%となっている。

3. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(自治体ヒアリング)

調査概要

○調査目的

バス運転者不足を踏まえた減便等への解決策の参考となる知見を整理することを目的とし、バスの減便・廃止や運転者不足などの課題に対する特徴的な取組を行っている自治体について、ヒアリング等により事例を調査した。

○実施概要

項目	内容
調査方法	Web会議形式により各自治体個別にヒアリングを実施
調査実施時期	2025年2月12日(水)～2月25日(火)
ヒアリング対象	アンケート結果より減便等に対して特筆すべき取組を認められる自治体や、他の地方運輸局管内において先進的な取組を行っている合計 10自治体

調査項目

項目	内容
ヒアリング項目	下記の項目についてヒアリングを行った。 ○バス事業者との関係性 ・法定協議会・地域公共交通会議以外の会議の実施有無、協議事項 ・減便・廃止に関するバス事業者からの事前打診の状況 ・自治体の交通政策に対するバス事業者の参画度合い ○バス運転者不足に対する取組 ・運転者不足に関する取組を実施・検討することになった背景・経緯、役割分担、課題、困難であった点、効果の見込み(人員削減等)について ・上記のほかに、地域公共交通の確保維持に関して力を入れている取組や施策

○調査結果

本資料において、ヒアリング結果等を基に作成した、自治体ごとの事例集を掲載する。

3. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(自治体ヒアリング)

ヒアリング対象一覧 (1/2)

- 管内のヒアリング対象は以下の6自治体

No	自治体名	人口 (R7.3.1)		交通モード(R7.3.1)		
		区分	住民基本台帳	路線バス	コミュニティバス	デマンド交通
1	千葉県 香取市	人口5万人以上の市	69,369人	○ (3事業者)	○ (1事業者)	○
2	神奈川県 小田原市	施行時特例市	185,360人 (※1)	○ (4事業者)		
3	千葉県 千葉市	政令指定都市	984,023人 (※2)	○ (10事業者)	○ (1事業者)	○
4	埼玉県 飯能市	人口5万人以上の市	77,830人	○ (3事業者)	○ (2事業者)	○
5	神奈川県 横浜市	政令指定都市	3,764,821人 (※3)	○ (11事業者)	△ (1事業者)(※4)	△ (※5)
6	東京都 府中市	人口5万人以上の市	260,205人	○ (2事業者)	○ (1事業者)	

(※1)小田原市の人口は、神奈川県統計調査条例に基づき毎月集計。集計は、5年ごとに行われる国勢調査の人口・世帯数を基礎として住民基本台帳法及び戸籍法の定めによる転入、転出、出生、死亡の月間の届出数を毎月加減する方法により実施

(※2)千葉市の人口は、令和2年国勢調査結果を用いて、住民基本台帳(日本人人口及び外国人人口)異動を加減し算出

(※3)横浜市の人口は、令和2年国勢調査結果(確定値)を基礎とし、住民基本台帳法及び戸籍法の定める届出等の増減を加減して、毎月1日現在の推計人口として算出

(※4)横浜市の「こすずめ号」は、地域の主体的な取組によって移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むように、地域に対して様々な支援を行う「横浜市地域交通サポート事業」の本格運行地区

(※5)実証運行のみ

3. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(自治体ヒアリング)

ヒアリング対象一覧 (2/2)

- 管外のヒアリング対象は以下の4自治体

No	自治体名	人口 (R7.3.1)		交通モード(R7.3.1)		
		区分	住民基本台帳	路線バス	コミュニティバス	デマンド交通
7	岡山県 岡山市	政令指定都市	711,284人 (※1)	○ (8事業者)	○ (1事業者)	○
8	愛知県 岡崎市	中核市	382,236人	○ (2事業者)(※4)	○ (1事業者)	○
9	三重県 桑名市	人口5万人以上の市	134,937人 (※2)	○ (2事業者)	○ (2事業者)	○
10	兵庫県 三田市	人口5万人以上の市	104,409人 (※3)	○ (2事業者)	○ (※5)	○ (※5)

(※1)岡山市の人口は、令和2年10月の国勢調査結果(確定値)の人口により推計
 (※2)桑名市の人口は、三重県サイトより掲載(令和2年国勢調査人口等基本集計結果を基礎として、各市町から報告された住民基本台帳における動態結果を加減し算出)
 (※3)三田市の人口は、兵庫県サイトより掲載(国勢調査(令和2年10月1日実施)を基礎とし、毎月各市町から住民基本台帳法に基づく当該月間の移動数の報告を受け集計)
 (※4)岡崎市の路線バス事業者の名鉄バス、名鉄東部交通はいずれも名鉄グループに属する。
 (※5)三田市の定時定路線型乗合サービス「あいあいバス」、デマンド型乗合サービス「あいのり1号」、「お互いさま之助」は、地域内交通の取組みとして地域住民が主体となった協議会等により運行

3. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(自治体ヒアリング)

自治体へのヒアリングを踏まえ、減便等を受けた際の対応、路線再編、運転者確保に向けた取組に整理して、各自治体の抱える背景・課題とその解決へ向けた工夫を事例として示す。

事例一覧

調査区分	自治体	取組み	取組み概要
A 減便等の申出を受けた際の対応	① 千葉県香取市	AIオンデマンドシステムを活用した自家用有償旅客運送の導入	路線バス・循環バス(コミュニティバス)の利用状況を定量的に把握。交通空白地域への対応策として利用者ニーズ・事業者の運転者不足の状況を踏まえ、AIオンデマンド交通(自家用有償旅客運送)を導入
	② 神奈川県小田原市	補助等による路線の維持・タクシーの活用等	バス事業者単独での運行維持が困難な路線に対し、運行補助を行い路線を維持すると共に、公共交通不便地域での移動支援として、相乗りタクシーの運行や高齢者等を対象としたタクシー・路線バス共通助成券を配付
	③ 千葉県千葉市	代替手段の検討及びバス事業者との情報共有	- 廃止となった路線バスの代替手段として、地元住民へのアンケートを基に、デマンド型交通の導入を検討 - 増加する減便等に対して、バス事業者との意見交換会を実施し、情報共有の早期化及び有効な支援を検討
	④ 埼玉県飯能市	地域旅客運送サービス継続事業による路線再編	地域交通法に基づく「地域旅客運送サービス継続事業」を活用し、地域住民の理解を得ながら路線再編を実施
B 路線再編	⑤ 神奈川県横浜市	連節バスの導入によるネットワークの再編	運転者不足問題に対して輸送力のある連節バスを導入することにより、輸送需要に対応しつつ、経営資源(運転者・車両)を他の路線に再配分し、交通ネットワーク全体を維持
	⑥ 東京都府中市	市内全域を対象としたネットワークの再編	バスネットワークの再編計画を令和7年7月に策定予定。バス事業者からのデータ提供、維持困難路線の選定基準の整理等、バス事業者との密な連携により、再編計画を検討
	⑦ 岡山県岡山市	バス運転者不足を念頭に置いた再編計画の策定	路線バスを幹線(民設民営)と支線(一部公設民営)に分け、幹線については供給過多を是正し、支線については行政が支える再編案をバス事業者とともに策定
C 運転者確保に向けた取組み	⑧ 愛知県岡崎市	外国人バス運転士の育成	岡崎市と名鉄バス間で包括連携協定を締結、公共交通の確保・維持を見据えた人材確保を目的とし、全国初の外国人運転士の誕生に向けた支援体制を構築
	⑨ 三重県桑名市	バス事業者との連携による消防職員の転籍に関する協定の締結	桑名市と三重交通で協定を締結し、消防職員の転籍によるバス運転者確保を実施し、60歳以上の消防職員に新たな活躍の場を提供
	⑩ 兵庫県三田市	担い手共創プロジェクト	自治体と事業者の協定により、交通分野の垣根を超えた、スポーツ、教育等の多様な団体と共創することにより、運転者不足の解消に取り組む
	⑪ 神奈川県小田原市 埼玉県飯能市	その他自治体で取り組んでいる独自策	- 市とバス事業者等が連携して「運転体験会 就職相談・会社説明会」を開催 - 運転者不足問題に対する支援の取組み(自動車学校への依頼、近隣5市での検討)

A-① 千葉県香取市



AIオンデマンドシステムを活用した自家用有償旅客運送の導入

路線バス・循環バス(コミュニティバス)の利用状況を定量的に把握。交通空白地域への対応策として利用者ニーズ・事業者の運転者不足の状況を踏まえ、AIオンデマンド交通(自家用有償旅客運送)を導入

調査区分(A) 減便等の申出を受けた際の対応

取組みの背景・内容

背景

- 香取市では、従前は小見川地区(旧・小見川町)の一部で乗合タクシーによる区域運行を実施していたが、その他の地域は比較的路線バス、循環バスによる路線型運行が充実
- しかし、バス運転者不足、改善基準告示の改正(2024. 4)の影響もあり、既存の路線バスおよび循環バスを維持することが困難な状況となっていた。

内容

- 路線バス及び循環バスの廃止・減便に伴い発生する交通空白等を解消し市民等の移動手段を確保するため、令和6年10月から実証運行としてAIオンデマンドシステムを活用した自家用有償旅客運送(道路運送法第78条第2号)を導入

検討のポイント

路線バス及び循環バスの利用実態の分析による再編案検討

- 広域的な移動である市内から市外の移動は路線バスとして残し、市街地の循環はコミュニティバス(循環バス)に集約した。それ以外をAIオンデマンド交通で代替することとなった。(結果的に、当初案は9路線を全て廃止する内容であったが、数路線を維持したうえで代替手段に移行)
- 通学需要に対応するため、一部区間においては路線型運行を併用

自家用有償旅客運送の導入

- 当初は4条乗合での運行を検討していたが、運行委託を想定していた地域のタクシー事業者の乗務員不足の状況を踏まえ、市が主体となる自家用有償旅客運送とすることにより、二種免許保有者に限らず一級免許保有者にも間口を広げてドライバーを確保することとした。

自治体・事業者間の役割分担

- 自治体: 交通ネットワーク再編案の作成、道路運送法第78条第2号の登録申請(運行主体)、配車システム事業者との契約
- 交通事業者(タクシー): 運行管理、乗務員の手配(配車システムで予約を一元化させることで、運行事業者側は運行管理や乗務員の手配に関する業務を中心に対応すればよく業務負担が軽減するよう調整)

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

利用者ニーズ・事業者の意向を踏まえた意見調整

- 利用実態をもとに、外部有識者にも相談しながら再編案を検討。結果的に路線を維持できなかった地区の住民には、2024年問題やバス運転者不足によりバス路線の維持が困難であることを説明し理解を求めた。
- 区域運行エリアの検討にあたっては、地域のタクシー事業への影響を考慮し、数ヶ月間かけて調整・協議した。
- 実務面では、大規模な路線再編になったため、議会に対しても丁寧な説明を実施。また、国の交付金を活用したが、公共交通にける総予算は再編前より増加したため、財政部門に対する丁寧な説明を実施

効果(見込み)

通勤・通学の足の確保へ貢献

- 路線バスや循環バスの廃止・減便により地域の移動手段がなくなる危機を回避し、AIオンデマンド交通で交通空白地域の大部分をカバーすることにより、高校生の通学や高齢者の通院・買物の日常生活が一定のレベルで保たれている。
- ただし、交通空白等は引き続き残っているため、その改善を進める予定



A-① 千葉県香取市



AIオンデマンドシステムを活用した自家用有償旅客運送の導入



かとくる(区域運行)※左図参照

- 指定された区域:山田地区、栗源地区、佐原地区の一部(長山、本矢作、福田、伊地山、九美上)
- 指定された区域の中:どこでも自由に乗降ができます(車両が通れない等物理的に制限される場合などを除きます)。
- 指定された区域の外:佐原駅周辺および小見川駅周辺に共通乗降場所(計85か所)を設け、指定された区域内から共通乗降場所(あるいは、共通乗降場所から指定された区域内)まで移動できます。
- 共通乗降場所間での移動はできません。
- 事前予約制

かとくる(ルート運行)

- 廃止バス路線(旧路線名:神里線、大戸・瑞穂ルート、北佐原・新島ルート、上の台線、横断ルート)の代替として運行
- 事前予約制

A-② 神奈川県小田原市



補助等による路線の維持・タクシーの活用等

バス事業者単独での運行維持が困難な路線に対し、運行補助を行い路線を維持すると共に、公共交通不便地域での移動支援として、相乗りタクシーの運行や高齢者等を対象としたタクシー・路線バス共通助成券を配付

調査区分(A) 減便等の申出を受けた際の対応

取組みの背景・内容

背景

- ・ 以前より、市内を運行するバス事業者から減便等の相談があったが、コロナ禍を契機に増加した。
- ・ コロナ禍以降は収支面に加え、働き方改革に伴う勤務体系の見直しなどによる更なる運転者不足により、補助金があっても路線を維持できないという相談が増えていた。

内容

既存の公共交通の維持や公共交通不便地域での移動支援を実施

- ・ バス事業者から退出の申出があった路線について、減便により運行経費等を削減したうえで、市から新規にバス事業者に対する運行経費の一部を補助することで路線を維持
- ・ 公共交通不便地域の移動支援策の実証事業として、減便により生じた路線バスの空白時間帯を補完する、定時定路線型の相乗りタクシーの運行(おだタク)、および、自動車運転免許証を保有しない高齢者や、妊婦を対象に、路線バスの利用促進も兼ねたタクシー・路線バス共通助成券を配付(おだチケ)

検討のポイント

利用実態の分析と事業者と自治体の共同での住民説明

- ・ 維持する便を検討するため、バス事業者のODデータの活用のほか、バスに同乗し利用者への目的地・利用頻度等の聞き取りなどにより利用実態を把握
- ・ 事業者と共に減便等の住民説明を実施し、地域住民からの要望(沿線小学校の児童の通学利用など)を踏まえた移動手段の確保策を検討

自治体・事業者間の役割分担

- ・ バス事業者: ODデータ提供、利用者への聞き取りの協力
- ・ 自治体・バス事業者(共同実施): 維持する便の検討、地域住民への説明
- ・ 自治体: 運行に係る収支不足額の補助、バス減便代替案の検討・実施

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

補助制度創設にあたる調整

- ・ 地域公共交通総合連携計画(平成25年3月策定)では、ニーズに応じたバス路線の改善を位置付けていたが、市民・事業者・行政の役割等は定めていなかった。国と県の補助対象外の路線だったこともあり、補助制度の創設に苦労した。
- ・ 路線バスは市民生活に欠かせない移動手段であるため、地域の意向とバス事業者の実情を考慮した路線再編案の作成に時間を要した。また、議会や地域住民には丁寧に説明を重ねた。

効果(見込み)

市民の日常生活の移動手段の確保

- ・ 朝夕の通勤・通学などで利用者が多く、バス車両が必要な時間帯については、バスの運行を維持
- ・ 日中の利用者が少ない時間帯については減便されたものの、空白時間帯の移動支援策(おだタク)や、タクシー・路線バス共通助成券(おだチケ)の実証事業により移動手段を確保

地域公共交通計画の意義

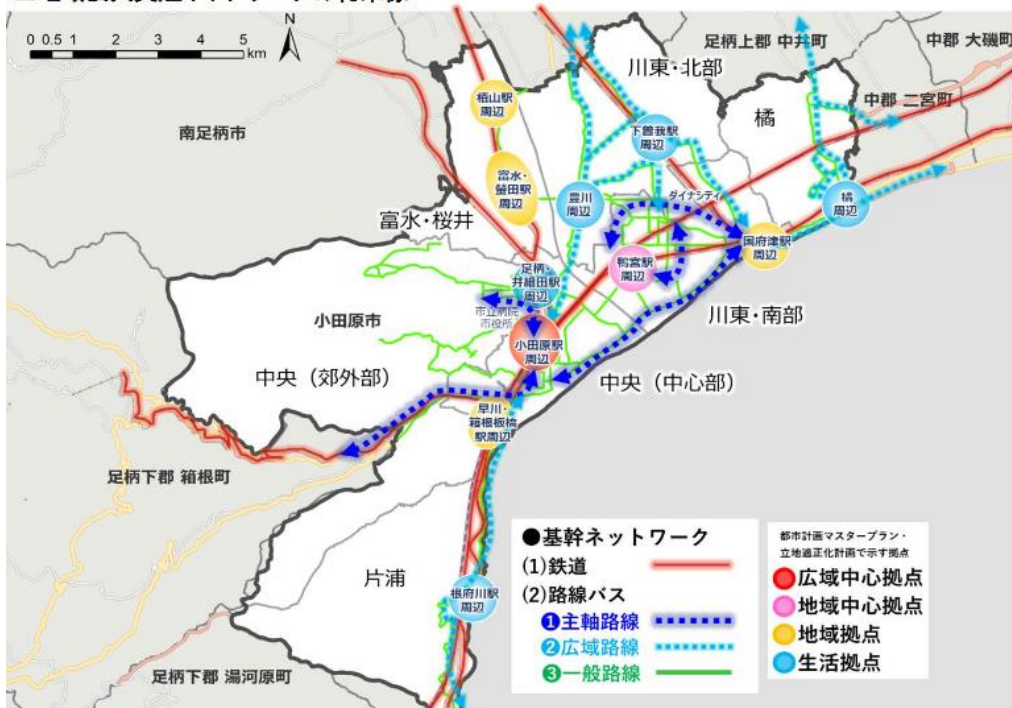
- ・ 地域公共交通計画(令和6年3月策定)において、路線バスを「主軸路線」「広域路線」「一般路線」に分類し(次頁掲載図参照)、それぞれの役割・維持確保の取組を位置付け、市とバス事業者の間で共有している。
- ・ 運転者不足により減便等をせざるを得なくなった場合にも、上記の共有で、バス事業者との協議・調整が円滑に進むなどの効果を発揮することを期待
- ・ 公共交通不便地域を設定(次頁掲載図参照)し、当該地域において、地域のニーズと実情に応じた移動支援策について、実証事業に繰り返し取り組み、本格実施を目指す方向性を位置付けた。

A-② 神奈川県小田原市



補助等による路線の維持・タクシーの活用等

■地域公共交通ネットワークの将来像

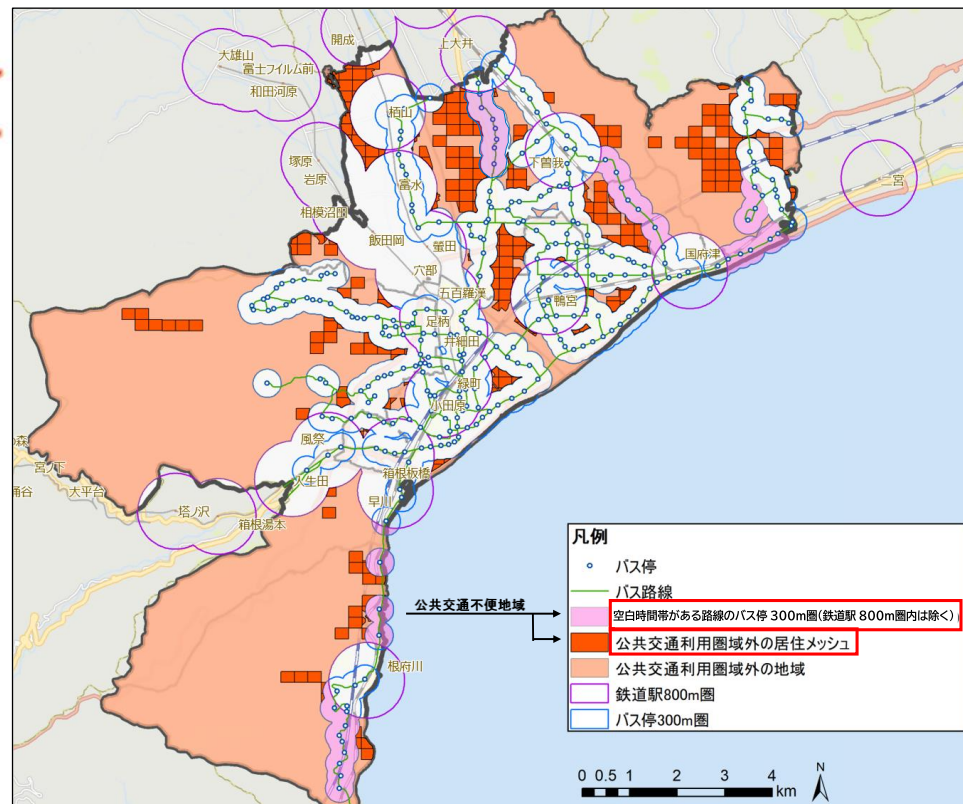


■基幹ネットワーク

地域公共交通ネットワークの基幹となる鉄道及び路線バスについて、次の通り示します。

交通モード		役割
(1) 鉄道		市外への広域移動、市内の地域間移動を担う。
(2) 路線バス	①主軸路線	1時間に3本以上の運行がある路線であり、広域中心拠点や地域中心拠点と、病院や大型商業施設等との移動を担う。
	②広域路線	隣接自治体にまたがる広域的な路線で、地域拠点や生活拠点との移動を担う。
	③一般路線	上記、2路線以外の路線で居住地域と拠点との移動を担う。

■公共交通不便地域



<公共交通不便地域の定義>

- ・鉄道駅800m、路線バスのバス停300mから離れた地域
- ・日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線※のバス停300m以内の地域

※特に市民が日常生活に利用している路線であって、日中に連続して3時間以上運行していない路線

- ①片浦(小田原駅～石名坂) ②下曽我・国府津(国府津駅～下曽我駅)
- ③豊川・上府中・曽我(小田原駅～新松田駅) ④橘(国府津駅～橘団地)

A-③ 千葉県千葉市



代替手段の検討及びバス事業者との情報共有

- ・廃止となった路線バスの代替手段として、地元住民へのアンケートを基に、デマンド型交通の導入を検討
- ・増加する減便等に対して、バス事業者との意見交換会を実施し、情報共有の早期化及び有効な支援を検討

調査区分(A) 減便等の申出を受けた際の対応

取組みの背景・内容

背景

増加する減便等

- ・ 令和6年度に減便等が増加し、減便の原因を事業者に早急に確認する必要があった。

内容

意見交換会の実施

- ・ 市内バス事業者10社と意見交換会を実施し、減便の理由を確認。主な原因は運転者不足であることが判明。一方でコロナ前からの赤字路線も多数抱えており、朝の通勤時間帯は維持し、利用者の分散する夕夜時間帯をやむを得ず減便している状況を確認
- ・ 運転者不足対策や赤字路線の支援について意見交換を実施（令和6年度中5回実施）

生活交通バス路線維持支援制度の新設

- ・ バス事業者と個別に協議し、支援対象路線の案を決め、意見交換会で支援対象路線を決定

デマンド型交通による代替を検討

- ・ 路線バス廃止による交通不便地域への対応として、デマンド型交通社会実験の対象エリアを拡大

自治体・事業者間の役割分担

- ・ 自治体:補助制度による赤字補てん、廃止路線の代替措置の検討・実施
- ・ バス事業者:系統別輸送実績報告書等のデータ提供など

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

- ・ 生活交通バス路線維持支援制度新設の検討に当たり、現状のバスネットワークの見える化を進めてきたが、データを支援方針に直接結び付けることは難しい。データ自体が過去の実績であり、それを根拠に単純に交通ネットワークの効率化ができるものではない。
- ・ バス運転者不足対策として、免許取得支援、採用イベントの実施、採用活動の経費補助等、市独自の様々な支援を行っているが、新たな採用実績に結び付いているか検証することが難しい。他市に跨り運行している事業者も多く、当該支援が市内の交通ネットワークの維持・充実に結びついているのか指摘を受けることもある。
- ・ 経営改善(コストダウン)につながるような戦略的な部分の支援(運行管理システムの最新化やシステム構築)をできればと考えており、意見交換会を通じて有効な施策を今後検討していく。

効果(見込み)

減便等に対する事業者との情報共有と支援の円滑化

- ・ 意見交換会の実施など、バス事業者と自治体のコミュニケーションの機会を設けることにより、減便・廃止の回避のための市の支援や、円滑な代替措置の実施へつながることを期待

検討のポイント

生活交通としてのバス路線維持の考え方について

- ・ 市内のバス路線網を維持していくため、各バス事業者と支援路線の選定方法についての意識合わせ。
- ・ 国が示す「リ・デザイン」の考え方についてバス事業者に情報提供を行い、効率的なバス路線について検討していくことを共有

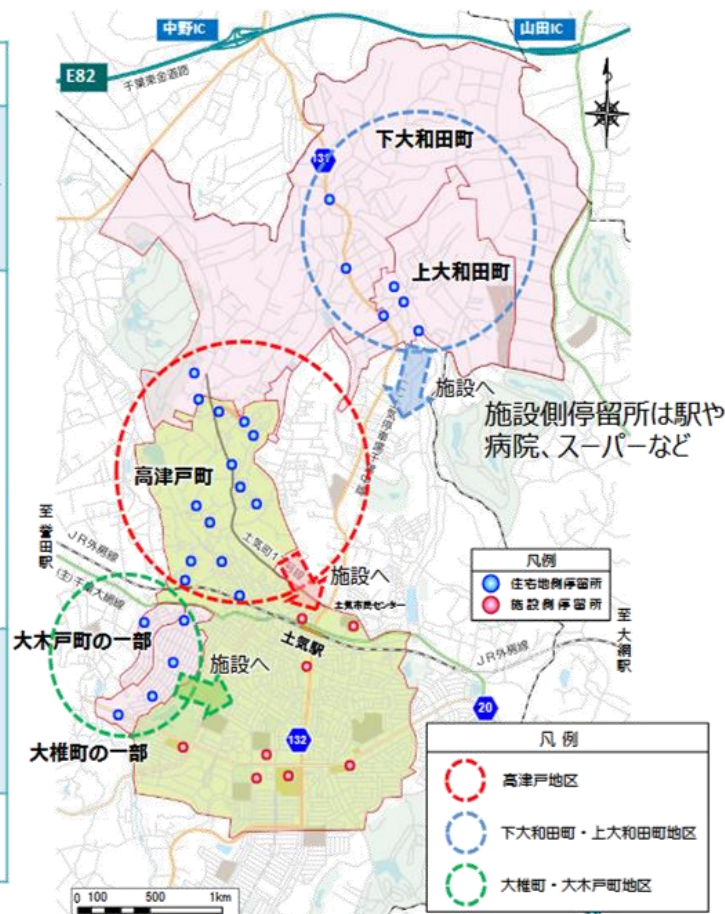
A-③ 千葉県千葉市



代替手段の検討及びバス事業者との情報共有

公共交通不便地域モデル地区でのデマンド型交通社会実験の実施状況

項目	内容
目的	公共交通不便地域において、支え合い交通として、デマンド型交通を実験的に導入し、各地区の移動の利便性向上を検証する。
経緯	- 令和5年3月よりモデル地区である高津戸町にてデマンド型交通の社会実験を開始。 - 令和6年度は、利用実態やアンケート等から地域住民の声を取り入れ、一部運行概要を変更するとともに運行の効率性の検証を行うため、高津戸町地区に近接した2地区を含め、高津戸乗合タクシーの運行区域を拡大し社会実験を継続 - 現在、本格運行への移行について検討中。
運行ルート	① 高津戸町コース ② 大椎台・大木戸台コース※ ③ 下大和田町・上大和田町コース※ 注※路線/バス廃止による公共交通不便地域への対応
走行する車両	タクシー(セダン型もしくはユニバーサルデザイン型)



“支え合い交通”とは、

地域住民が自ら守り育てる移動手段として、行政や交通事業者等とともに協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える交通です。

A-④ 埼玉県飯能市



地域旅客運送サービス継続事業による路線再編

地域交通法に基づく「地域旅客運送サービス継続事業」を活用し、地域住民の理解を得ながら路線再編を実施

調査区分(A) 減便等の申出を受けた際の対応

取組みの背景・内容

背景

- 中藤・中沢線、間野黒指線の2路線は、少子化等の影響により輸送実績が悪化しており、市と事業者との協定に基づき10年以上にわたり補助金を交付し運行を維持してきた。
- しかし、コロナ禍で乗合バス事業全体の収支が悪化し、当該路線の赤字が経営を圧迫する状況から、運行事業者である国際興業から「現状のままでは路線の維持が困難」である旨申出

内容

地域旅客運送サービス継続事業による路線再編

- 路線維持困難な旨の申出を受け、地域住民と協議をしながら市が路線の再編案である「実施方針」(ダウンサイジング、支線化)を作成
- 実施方針に基づき運行を行う事業者を公募により決定し、国の認定、支援を受け運送サービスを継続

検討のポイント

- 再編前は幹線バス路線と重複する区間が多く、毎日運行していたが、幹線と接続する支線にすることで走行距離を短縮するとともに、系統によっては週3回運行に変更
- 小学校の通学目的に運行されていたスクール便に地域住民も混乗することにより、輸送資源を有効活用

地域旅客運送サービス継続事業とは

- 令和2年の地域交通法改正により新設された制度
- 乗合バス等の収支が不均衡な状況にある路線等を対象とし、地域関係者間の協議において、当該路線等の維持困難性について認識を共有した場合に、地方公共団体が関係者と協議して、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定することができる。

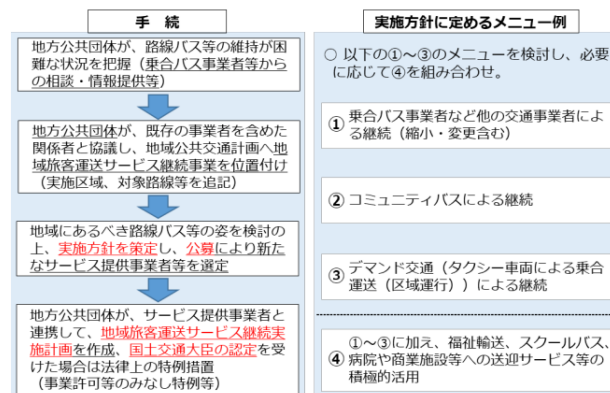
取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

路線再編に対する住民理解

- バス事業者側の人員配置や労務面での制約があるなか、路線再編する便の運行を住民が望むレベルに合わせることに苦労した。
- 住民説明会の実施を通じて、通勤・通学での駅への移動需要が大きい朝便に限り駅への直行運行を維持し、その他の時間帯は幹線・支線間の乗継が発生することの説明を実施し、理解を得た。
- 再編案は1年間の実証運行による検証期間を経て本格運行に移行。路線バス事業者からの申出から路線撤退などによる空白期間を経ること無く、持続可能なまちの運送サービスへの移行を実現

効果(見込み)



A-④ 埼玉県飯能市



地域旅客運送サービス継続事業による路線再編

飯能市地域旅客運送サービス継続実施計画



＜公募期間＞
令和4年3月7日～23日
▶継続事業者は従前と同じ国際興業(株)に決定
＜実証運行＞
令和4年9月1日～
＜本格運行＞
令和5年9月1日～
＜計画期間＞
令和5年9月1日～令和9年3月31日



B-⑤ 神奈川県横浜市



連節バスの導入によるネットワークの再編

運転者不足問題に対して輸送力のある連節バスを導入することにより、輸送需要に対応しつつ、経営資源（運転者・車両）を他の路線に再配分し、交通ネットワーク全体を維持

調査区分(B) 路線再編

取組みの背景・内容

背景

運転者不足により供給量維持に支障が発生

- ・ 利用者(学生)が多く、高頻度で単車バスでの運行を行っていた青葉台駅～日本体育大学を結ぶ路線に関して、運転者不足が課題となっていた。
- ・ 同時に、近隣の別路線においては、利用者が僅少かつ運行距離が長く、路線の維持が困難な状況にあった。

内容

連節バスの導入

- ・ 連節バスの導入により、運転者不足の中でも大量輸送(通学)需要に対応した輸送力を確保
- ・ 連節バスの導入により生み出された運転者・車両等の経営資源を周辺路線に再配分することで維持を図った。

検討のポイント／自治体・事業者間の役割分担

公民連携による取組

- ・ 横浜市と東急バスは、青葉区北西部におけるバス路線の維持・充実及び交通便利性向上に向け、令和4年1月に基本協定を締結。横浜市が策定した「横浜都市交通計画」における「政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現」の趣旨を踏まえ、「青葉区北西部におけるバス路線の維持・充実に向けた取組」を円滑に実施するため、取組の実施概要や役割分担等を定めた。

役割分担

東急バス

バス路線の維持・充実及び交通便利性向上に資する

- ・ 運行計画の策定
- ・ バス運行に必要な施設整備

両者が協力して実施

- ・ 事業計画の策定
- ・ 関係者調整

横浜市

バス事業者が運行効率化を図るうえで必要な

- ・ 走行環境整備（道路整備）
- ・ 上記に関連する測量、設計

出所: 横浜市 Webサイト

https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/doro/2021/0127soko_aoba01.files/0002_20220126.pdf

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

環境整備費用の予算確保

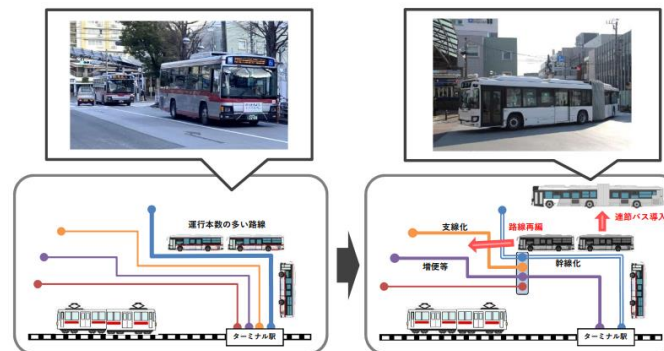
- ・ 連節バス運行のために必要となる道路整備に多額の予算が必要な点が課題であった(交差点拡幅、バスベイ施工及び拡幅、信号・照明・電柱・ガードレールの移設等)。

丁寧な地元住民への説明

- ・ 利用者にとっては、従来より運行間隔が空くため、便が減ったという意見や、乗継が生じることへの抵抗感があった。
- ・ 連合町内会に対して横浜市から説明を実施。運転者不足の危機的状況を説明し、このままでは公共交通が維持できなくなることへの理解を促しつつ、アンケートを実施し、連節バス導入へ賛成意見を多数を得たうえで事業を進めることができた。

効果（見込み）

- ・ 利用者数は導入前の昨年度と比較して同等か、少し増えている状況である。
- ・ 連節バスの導入による資源再配分により、近隣の地区では、以前は平日10時～13時の運行が0便であったが、1時間に1本運行可能となった。



出所: 横浜市 Webサイト

https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/doro/2021/0127soko_aoba01.files/0002_20220126.pdf

B-⑤ 神奈川県横浜市



連節バスの導入によるネットワークの再編

青葉区北西部 バス路線の現状

【青61系統】

- ・利用人数が多く、高頻度で運行している路線です。
- 高頻度の運行であるため、**乗務員の確保が課題**となっています。

【青56系統】

- ・乗務員不足に加え、周辺路線と比較し、**利用者が非常に少なく、運行距離が長い路線**です。
- 赤字路線であり、**取組が行われないと減便、廃止の可能性が高い状況**です。

【青55系統・青118系統】

- ・利用人数の減少や乗務員不足により、**利用実態に応じた利用便数の調整（減便等）**が必要な路線です。**取組が行われないと減便の可能性が高い状況**です。

路線再編前



① 青61系統へ連節バスを導入します

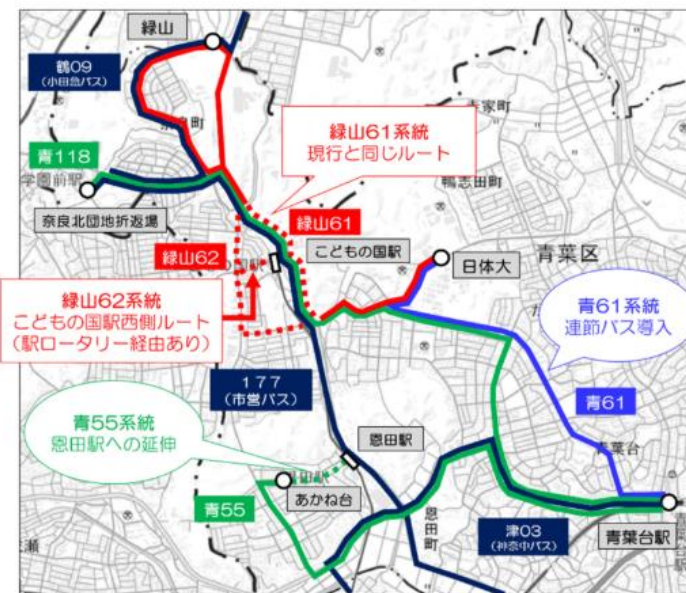
- ・**連節バスを導入**し、輸送力を確保しつつ利便性を損なわない範囲で運行便数を減らすことで、バス事業者の経営資源を生み出します。

●「青葉台駅⇄日体大」の運行間隔（目安）

	取組前	取組後
朝	4～5分間隔	5～7分間隔
昼	4～7分間隔	5～8分間隔
夕	5～8分間隔	5～9分間隔

※早朝・深夜時間帯は除く

路線再編後（令和6年4月1日より運行開始）



B-⑥ 東京都府中市



市内全域を対象としたネットワークの再編

バスネットワークの再編計画を令和7年7月に策定予定。バス事業者からのデータ提供、維持困難路線の選定基準の整理等、バス事業者との密な連携により、再編計画を検討

調査区分(B) 路線再編

取組みの背景・内容

背景	再編計画検討の中で運転者不足問題が顕在化 - 令和5年7月に策定した地域公共交通計画のなかで、路線バスとコミュニティバスの重複が課題の一つとなっており、別途バスネットワークの再編計画を検討 - 再編計画検討の中で運転者不足問題が明らかになり、再編案に盛り込むこととなった。
内容	エリアの特性を踏まえ路線バス・コミュニティバスを配分 再編計画において、運行頻度が高い地域の北側(JR中央線～京王電鉄京王線間の路線)の路線バスを維持、南側は概ねコミュニティバスに統一する方向で検討 基幹交通軸のバス路線は維持しつつ、利用状況に応じて一部路線をバス車両からワゴン車両へ転換

検討のポイント

- 「採算上課題がある」「周辺の路線と再編可能」「市内完結」などの条件に合致する「維持困難路線」を選定し、路線バスからコミュニティバスへ転換
- 再編後の各路線の利用者数を推計し、バス停間最大通過人員に応じてサイズの異なるバス車両を配分するほか、タクシー事業者の協力でワゴン車両を導入
- AIオンデマンドの導入も選択肢として検討したが、シミュレーションを実施した結果、区域型運行にするほど利用者数が少なくないことが分かり、定時定路線型を維持することになった。

自治体・事業者間の役割分担

バス事業者：再編検討に必要な利用実績データの提供、維持困難路線の選定に当たり、法定協議会向けの資料を作成(→これにより、赤字計上の実態、経営上の厳しさを市民に対して説明しやすくなった。)

自治体：路線再編案(たたき台)を複数作成したうえで、アンケート、意見交換等により市民の意見を収集。市民側の要望と事業者の要望を行政として調整

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

**市民からの理解を得ることに苦慮
データを示すことで理解促進に尽力**

- 今回の再編に伴い、市内の公共施設において地域住民との意見交換会を開催し、グループワーク形式で話をする場を設けた。
- 路線バスと重複しているが一定数の利用者がいる区間については、コミュニティバス運行の廃止をご理解いただくことは難しい状況であったが、学識経験者の助言のもと、利用者数等のデータを提示し理解促進に努めた。
- 対面の意見交換会やアンケートも実施、若年層の方も含む幅広い層の回答を得た。現状の運転者不足問題に対して理解をいただき、再編に対する意見をもらうことができた。
- 市の中心部への接続維持を求める市民意見への対応や運転者不足に起因する人件費の増加により、再編後のコミュニティバスの赤字補てんとしての補助金が高額となることが見込まれるため、路線の維持や適正な受益者負担の観点から、運賃についても引き続き検討していく。

効果(見込み)

車両の削減による運転者不足問題への貢献

- 今回の再編により、路線バス6台・コミュニティバス18台の合計24台分の車両をコミュニティバス16台に整理し、8台分の車両の削減が可能となり、運転者不足対応に貢献

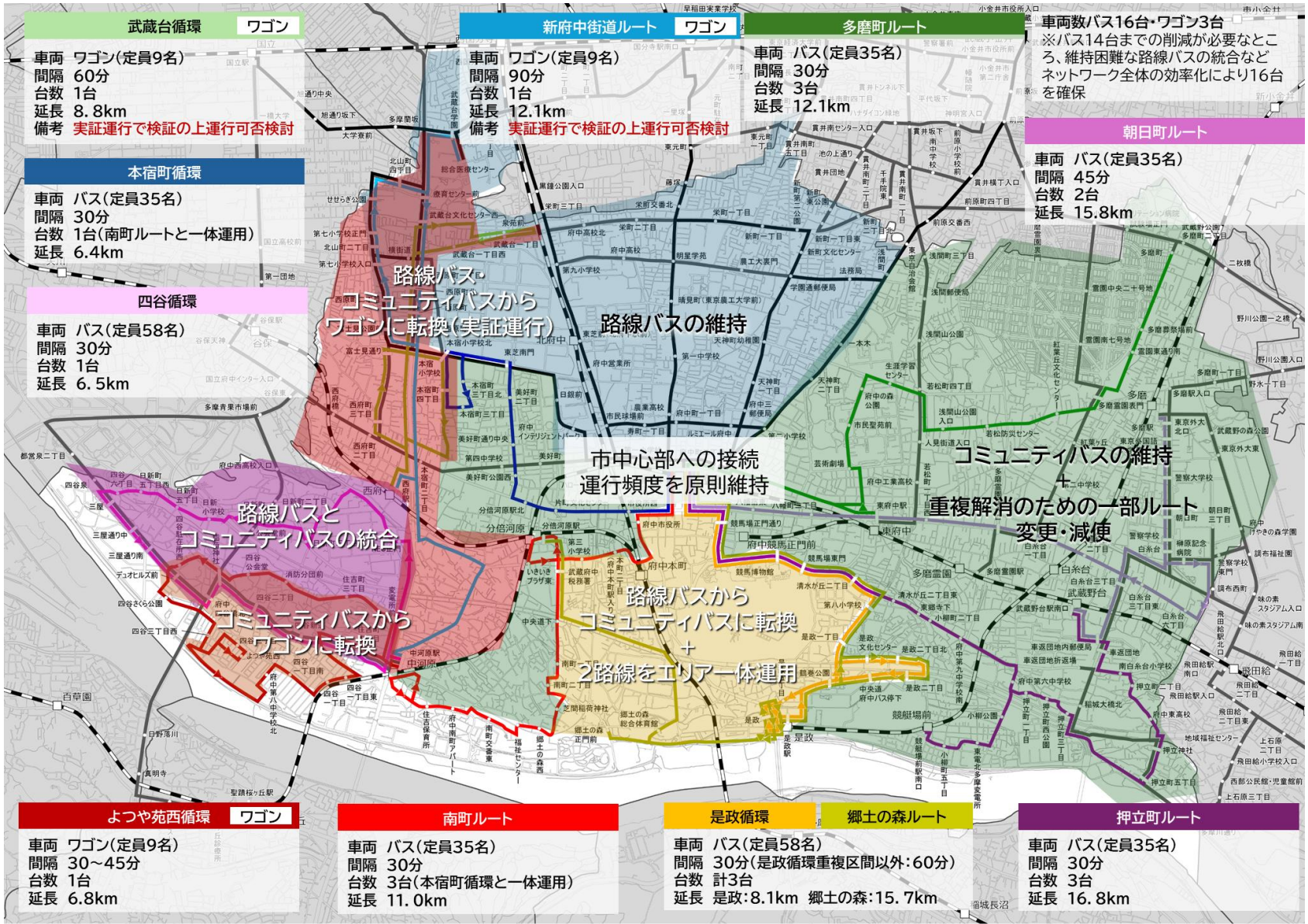
既存交通事業者との協力関係の再構築

- 今回の再編にあたっては、市長を含め、バス会社の厳しい実情を聞く機会も多く、検討初期段階から「バス運転者不足により再編が必要」である旨、法定協議会場で問題提起していた。そのため、十分な準備・検討期間を経て再編計画を立てることができ、(運転者不足による急な大幅減便等の事態を回避し)先手を打った対処が可能となった。



市内全域を対象としたネットワークの再編

府中市地域公共交通ネットワーク再編案(令和8年度～)





バス運転者不足を念頭に置いた再編計画の策定

路線バスを幹線(民設民営)と支線(一部公設民営)に分け、幹線については供給過多を是正し、支線については行政が支える再編案をバス事業者とともに策定

調査区分(B) 路線再編

取組みの背景・内容

背景

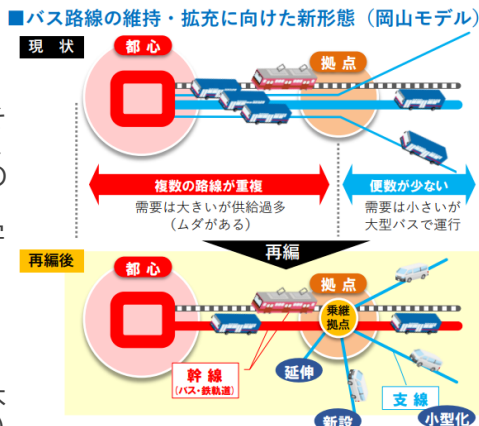
移動手段の確保が困難となる危機的な状況

- コロナ禍を経て公共交通の利用と運賃収入は大幅に減少し、特に従前から厳しい経営状況にあった路線バスや路面電車の減便、路線バスの一部路線廃止が各方面で発生。また、車両更新等の投資余力が低下し、運転者不足も加速するなど、サービス維持に必要な供給力の低下が顕著となっていた。
- コロナ禍で実施した「運賃無料デー」の際、乗客が普段の2倍に増えたため、臨時便を出そうとしたが、運転者不足により臨時便を出せず、乗客の積み残しが発生した。この出来事をきっかけに、利用促進や赤字補てんをしても、運転者がいないとサービスを維持できないことを強く認識

内容

路瀬バスの再編案をバス事業者と協議の上で策定

- 路線バスを需要に応じて幹線(民設民営)と支線(一部公設民営)に分け、幹線は供給過多をそぎ落とすことで、収支率を高め、支線は収支率の悪い路線を公設民営とし、車両の小型化や赤字補助を行うことにより、バス事業者の経営改善を図る。
- 同時に乗継拠点の整備を行政が実施(社会資本整備総合交付金の活用)



出所: 岡山市 Webサイト
<https://www.city.okayama.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000006/6208/5kanenkeikaku.pdf>

検討のポイント／自治体・事業者間の役割分担

事業者からの提案を踏まえて施策検討

- 法定協議会の下部組織として、学識経験者、バス事業者(9社※)実務担当者、市の3者による「路線バス分科会」を設置。非公開で、高頻度で開催するうちに、バス事業者間でのコミュニケーションが円滑に進むよう変化していった。
- 「路線バス分科会」ではバス事業者からICカードの乗降データを提供してもらい、市が路線図上にデータを可視化した資料をバス事業者と共有。それをもとにバス事業者側から再編案を提示してもらい、市がアレンジ・調整。以前、市側が再編案をバス事業者に提示しても、なかなか受け入れてもらえなかったが、データをもとに(プロである)バス事業者側からの自発的な再編案の提案を起点にすることにより、円滑に合意形成を実現

※令和6年10月に吸収合併があり、令和7年3月末時点では8社

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

支線バスの共通フォーマット化

- 支線バスの設定にあたり、路線ごとに事業者を割り当てたが、同じ支線バスであるにもかかわらず車両や時刻表などのデザインや情報の掲載場所が各社バラバラでは好ましくなく、統合・集約する必要がある。
- 車両の購入やシステムの共通化、デザインの検討などの事務作業が、市の業務として増大した。来年度(令和7年度)からは担当が係から室になり、組織が強化される予定

効果(見込み)

バス事業者と行政との協働体制の確立

- 再編による定量的効果については、次頁参照
- バス事業者側も、計画に記載した施策の実現、路線を維持することを重視し、積極的に運転者確保に向けて取り組んでいただいている。



バス運転者不足を念頭に置いた再編計画の策定

路線バス再生に向けた5か年計画(R6～R10)

再編後のバスネットワークと運行開始予定

■ 再編後のバスネットワーク (10方面／支線17路線)



主な効果

路線バスの運行区間
16km増
(340km⇒356km)

路線バスが接続する駅
4 駅増
(33駅中10駅⇒14駅)

公共交通アクセス圏人口
約1.7万人増
(54.3万人⇒56.0万人)

乗換なしで病院に行ける
バス路線の沿線人口
約5万人増

※今後の準備の状況等により実際の運行
開始時期は前後する場合があります

C-⑧ 愛知県岡崎市



外国人バス運転士の育成

岡崎市と名鉄バス間で包括連携協定を締結、公共交通の確保・維持を見据えた人材確保を目的とし、全国初の外国人運転士の誕生に向けた支援体制を構築

調査区分(C) 運転者確保に向けた取組み

取組みの背景・内容

背景

国内在住の外国人からのバス運転者採用

- 令和5年の秋に名鉄バスから市に対し、運転者不足の現状を踏まえ意見交換をしたいとの申出があり、人材確保のための取組として、外国人採用の可能性についての検討が開始された。
- 市内にある日本語学校を含めた三者で意見交換の場を設けたところ、愛知県は外国人が多い土地柄のため、最終的には海外からの受入も視野に入れながら、まずは国内に在住している外国人からバス運転者人材が確保できないかという話へと進展

内容

外国人のバス運転士育成に取り組む「岡崎モデル」

- 岡崎市と名鉄バス間で、外国人のバス運転士誕生に取り組む「岡崎モデル」の実現を目指して協定を締結



出所：岡崎市 Webサイト https://www.city.okazaki.lg.jp/houdou/p040467_d/fil/2024032801.pdf

自治体・事業者間の役割分担

- 自治体：行政も一体となった取組であるという“後ろ盾”の役割
- 自治体：（外国人運転者が採用されることにに対し戸惑いを感じる市民もいることを想定し）報道発表や市政だよりなどを通じた市民に向けた取組の説明と理解促進
- バス事業者：日本語学校とともに外国人採用の募集、説明会の開催、育成（二種免許取得の教習体制も含む）の実施

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

SNSの活用、領事館への協力依頼

- 採用情報周知の工夫として、岡崎市在住の外国人はブラジル人が多いため、在日ブラジル人ネットワーク(SNS等)を活用。また、浜松市と名古屋市のブラジル領事館の協力を得て、チラシ等に領事館のマークを掲載することの承諾を得られたため、多くの方に認知してもらうことができた。

外国人受入れ態勢の拡充

- 運転者として採用された外国人に市内に定住してもらうことが重要であり、そのためには本人はもちろんのこと家族も含めてどのような環境を整えていくことが必要か、余暇の充実という観点も含めサポートを検討

効果（見込み）

初の外国人バス運転士の誕生

- 令和6年6月に外国人バス運転士の募集を開始。説明会を複数回実施した後、8月中旬から9月上旬に選考試験が行われ、ブラジル出身の30代男性が第一号の運転士候補となっている。早ければ令和7年6月頃に運転士としてデビューする予定

検討のポイント

市がバス会社と日本語学校の橋渡し役となる

- 名鉄バスは日本語学校とも協定を締結し、日本語学校が外国人運転者候補生が自動車教習所に通う前段階での日本語教育、専門的な用語の教育とそのためのテキスト作成等のサポートを実施

C-⑧ 愛知県岡崎市



外国人バス運転士の育成

全国初!! 外国人運転士の誕生を目指し『岡崎モデル』の実現に向けた取組を始めます！

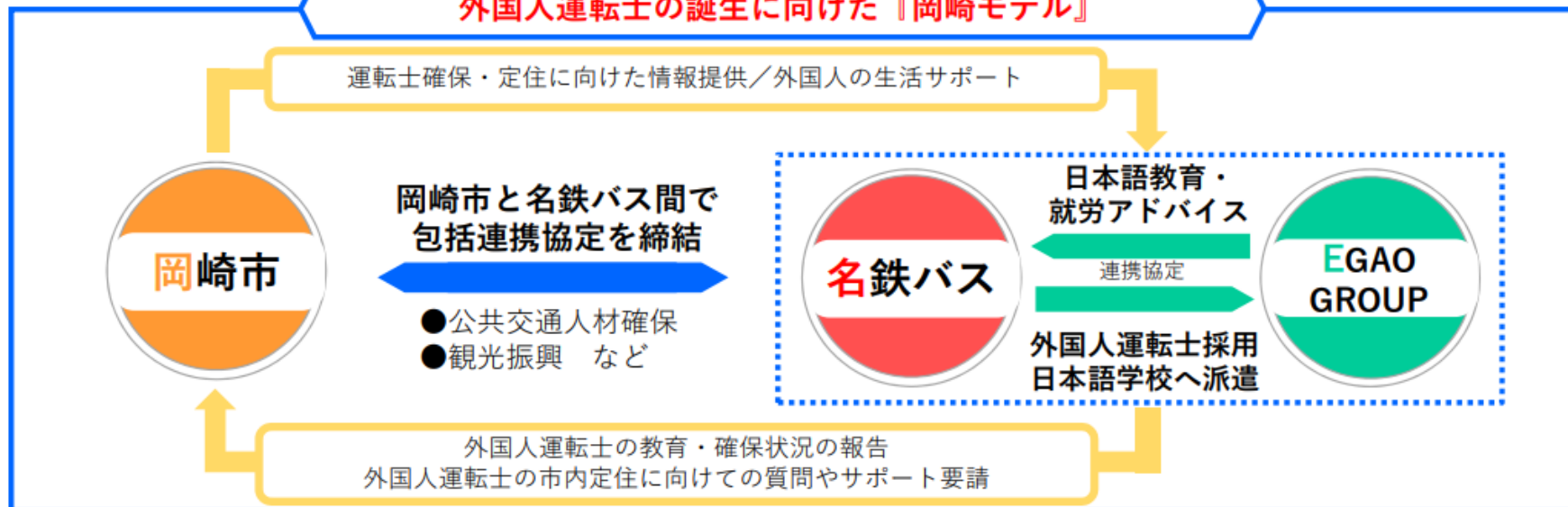
岡崎市と名鉄バス株式会社はこのたび包括連携協定を締結し、公共交通の確保・維持を見据えた人材確保を目的とし、外国人運転士の誕生に向けた支援体制を構築する『岡崎モデル』の実現に向けた取組をスタートいたします。

バス運転士の高齢化や
人手不足に伴い
公共交通の維持が困難に

運転士の特定技能制度への追
加方針を受け外国人運転士の
誕生に向けた仕組みづくりへ

「バス業界の2024年問題」も
あいまって
今後の人手不足に拍車

外国人運転士の誕生に向けた『岡崎モデル』





バス事業者との連携による消防職員の転籍に関する協定の締結

桑名市と三重交通で協定を締結し、消防職員の転籍によるバス運転者確保を実施し、60歳以上の消防職員に新たな活躍の場を提供

調査区分(C) 運転者確保に向けた取組み

取組みの背景・内容

背景

運転者不足と公務員の定年延長

- 公務員の定年延長が令和5年度から始まり、高齢職員が経験を活かすことができる場所が求められており、現場業務の多い消防職員が、事務業務以外でも活躍できる場がないか探していた。
- 三重交通では、運転者不足の課題を抱えており、消防職員は救命救急の知識を有しており、また、大型一種免許を保有している職員が多いため、三重交通の課題を解決できる人材であり、双方の課題感や強みが一致した。

内容

消防職員のバス運転者への転籍に関する協定締結

- 60歳を迎える同市の消防職員が希望に基づき、三重交通に転籍した場合、市職員としての退職金を受け取れるほか、三重交通に転籍した後も桑名市に在籍し続けた場合の賃金と同水準を維持する内容で協定を締結



出所：桑名市 Webサイト
<https://www.city.kuwana.lg.jp/hisyokoho/nikki/202310.html>

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

- 消防車の運転は40代に満たない若手職員が行うことが多く、管理職となると運転しないため、20年ほどのブランクがあり、大型車の運転に不安があるという意見もある。
- 人事部局としては、怪我のリスクの観点からも、定年延長して60歳以降も消防職員として働くよりも、バス運転者として転籍することで、その分若い職員を採用するというものも考えてはいるが、人を乗せて走行することに不安があることで、転籍希望者は少ない。

効果（見込み）

転籍実績

- 令和6年度は、転籍者は0人
- 令和7年度は、内定者が1名(令和7年3月末時点)

三重交通HPより【県内初となる転籍者第一号】

協定に基づき、定年を迎えた桑名市の消防職員がバス運転者に転身することが決まり、3月28日に辞令交付式が開催されました。

<https://www.sanco.co.jp/sancowp/images/release250324-1.pdf>

検討のポイント／自治体・事業者間の役割分担

- 桑名市では60歳を迎えた消防職員に対し、退職するか定年延長するかの確認を取る際に、選択肢の一つとして三重交通への転籍について紹介。希望者がいれば、市から紹介推薦状を三重交通に提出
- 希望者は三重交通の採用試験を受け、合格者は三重交通の費用負担で大型二種免許を取得、2か月間の教育訓練を受けた上で運転者として勤務する。雇用契約は1年更新で、最長72歳まで働くことができる。

課題認識の共有

- 事務的に高齢職員への転籍案内をするだけでなく、給与面での取り決めにまで踏み込んだ協定を結ぶことで、地域全体に運転者不足問題への課題認識を共有でき、自治体の姿勢も示すことができた。



バス事業者との連携による消防職員の転籍に関する協定の締結

全国初!!

桑名市職員の60歳到達以降における 三重交通株式会社への転籍に関する協定



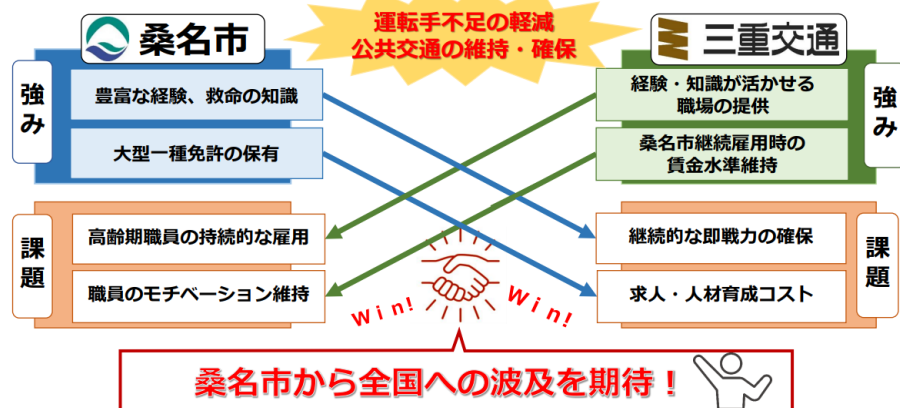
桑名市



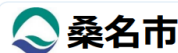
三重交通

協定がもたらす効果

消防職員が三重交通㈱に転籍し、バス運転士になることで



協定にいたる背景

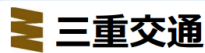


桑名市

地方公務員の定年引上げ

- 消防業務の大半が現場業務のため、高齢期職員にとって、怪我等の増加が懸念される
- 消防職員の知識や経験をより活かすことができる職場の模索

新たな活躍の場の
開拓・・・



三重交通

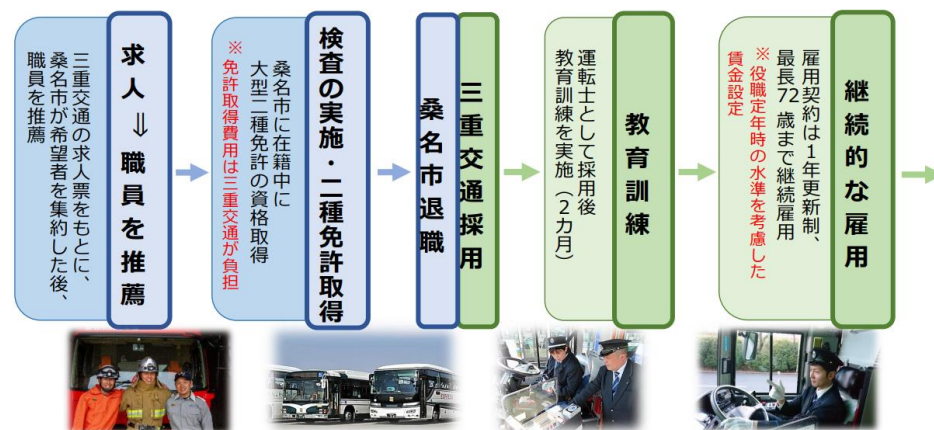
バス運転士の「担い手」不足

- 運転には大型二種免許の保有が必須だが、国内の保有者数が減少
- 少子高齢化等によるバス運転士の深刻な担い手不足が課題となる

適正がある人材の
確保・・・



協定の内容（具体的な流れ）





担い手共創プロジェクト

自治体と事業者の協定により、交通分野の垣根を超えた、スポーツ、教育等の多様な団体と共創することにより、運転者不足の解消に取り組む

調査区分(C) 運転者確保に向けた取組み

取組みの背景・内容

背景

運転者不足はまちづくりからも重要という視点

- 市内の神姫バス三田営業所では運転者が約10名不足しており、また高齢化も進んでいた。そのような状況下で、三田市内で運転者不足に起因したバス路線休止の申出があった。
- 運転者不足は公共交通ネットワークに影響を与えており、まちづくりの観点からも問題であると認識のもと、市が積極的に担い手不足の施策に取り組むことになった。

内容

担い手共創プロジェクト

- 令和6年7月始動、自治体と神姫バスで協定締結。交通以外の分野の多様な団体が担い手確保に関わるような新たな仕組みづくりを行っており、地元スポーツチーム(兵庫ブルーサンダーズ)および教育機関(兵庫県立有馬高等学校(以下、有馬高校))が、プロジェクトの趣旨に賛同し、参画している。
- 本プロジェクトを通じて誕生した運転者を「三田市交通大使」に任命し、プロジェクトのPR活動等も予定

検討のポイント

- 市長が神姫バスの社長及び兵庫ブルーサンダーズの代表とそれぞれ会談した際に、運転者不足の問題と選手の就職先について話題にあがり、両者をつなげるきっかけとなった。
- 兵庫ブルーサンダーズは、三田市内に拠点を置く女性硬式野球チーム。アマチュアであるため、基本的には就業し収入を得る必要がある。全国各地から集まってくる選手に対し、安定的な勤務先として神姫バスを紹介。仕事と競技が両立できるように職場環境についても一定の配慮を行う。
- 有馬高校の生徒を対象に、公共交通に対する理解醸成を図るとともに、運転者が将来のキャリア選択の一つとなるよう職業を紹介する授業を実施(神姫バスの運転者が登壇)

取組みの課題・工夫と効果

課題・困難であった点

一朝一夕にはいかない

- 就職は売り手市場であり、容易に人材を確保できる状況ではない。しかし、長期的なアプローチとしてまずは公共交通に興味を持ってもらうこと、また、交通業界とは縁遠かった人にアプローチできるという点で、意義を見いだす。

実績

- 令和6年度は、地元スポーツチームから1名採用(球団職員)
- 高校卒業後の進路を検討している県外の生徒から地元スポーツチームに、プロジェクトに関する好意的な問い合わせがあった。

多様な分野へのアプローチ

- 地域が一体となって担い手不足の問題に取り組むことで、まちづくり(例:スポーツ選手のデュアルキャリア、市内への移住定住等)への波及効果も期待
- バス事業者だけではなく、様々な公共交通事業者との取組を進めたいと考えている。



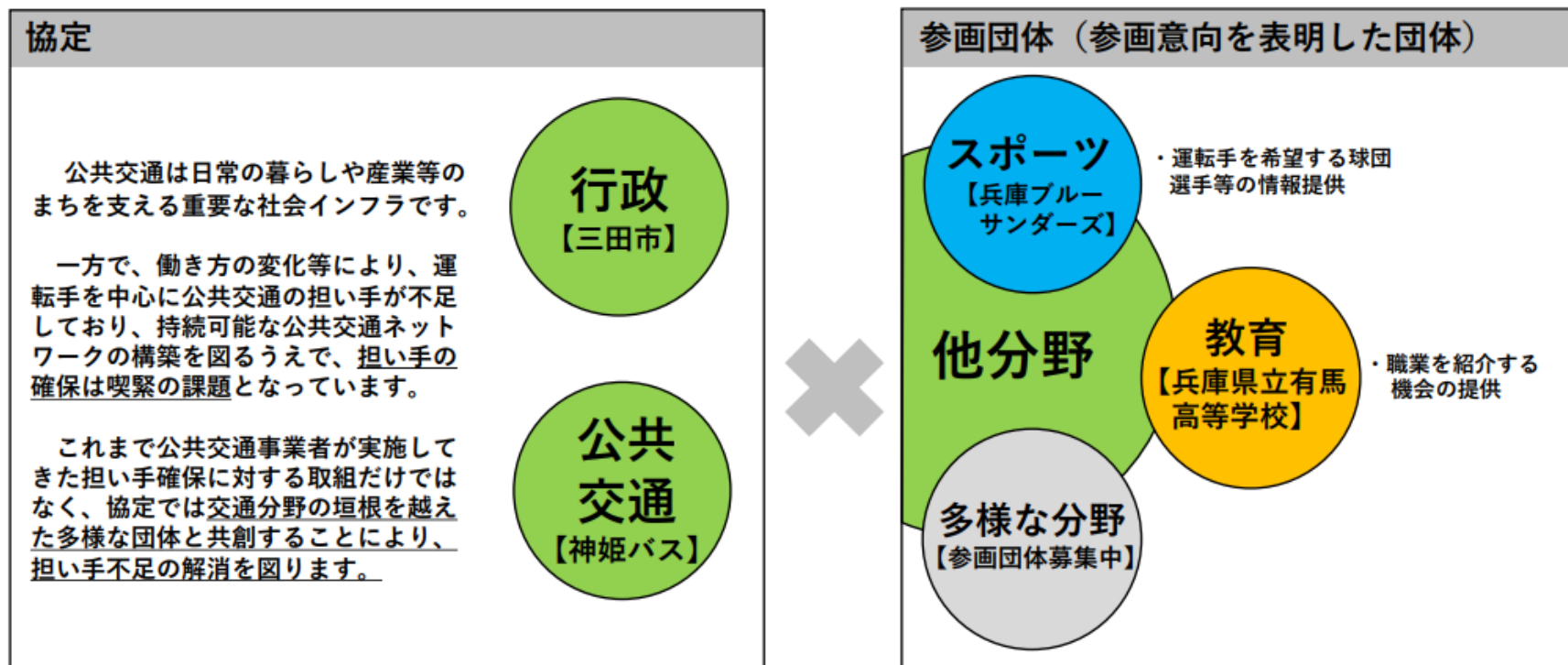
出所: 三田市提供資料





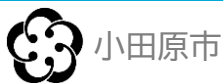
担い手共創プロジェクト

公共交通の担い手確保に関する連携協定（担い手共創プロジェクト）



担い手共創プロジェクトで誕生した公共交通の担い手を「三田市交通大使」として任命します。
大使は市と一緒に公共交通をPRしてもらい、公共交通に対する理解醸成とともに、本プロジェクトの認知度の拡大を図ります。

C-11 神奈川県小田原市／埼玉県飯能市



市とバス事業者等が連携して「運転体験会 就職相談・会社説明会」を開催

調査区分(C) 運転者確保に向けた取組み

取組みの背景・内容

背景	- バス事業者は運転者の確保が喫緊の課題だが、企業努力だけでは人材確保が難しい状況にある。 - 地域公共交通計画に、運転士の確保に向けた対策を位置付け、バス事業者、学識経験者、市(事務局)の3者で構成する作業部会(法定協議会の下部組織)において具体的な取組を検討(運転体験会、ハローワークとの連携、消防職員への運転者募集に係る周知のうち、運転体験会について本資料で示す。)
内容	事業者の合同での「運転体験会 就職相談・会社説明会」の開催 バス事業者、市、ハローワーク、自動車学校が連携し、バス事業者4社合同の運転体験会を兼ねた就職相談会を開催予定

検討の流れ

事業者単体での取組みの困難な部分へ行政が支援

- バス事業者に対して、他市で実施されている就職相談会を踏まえ、バス運転者不足に対する取組のアイデアを募ったところ、運転体験会の提案があり、作業部会で議論しながら、本取組を実施
- 市と複数事業者が連携し、運転体験会も兼ねて運転者の仕事への関心を集めるイベントを、より広く周知して開催する。

自治体・事業者間の役割分担

自治体、事業者、ハローワークとの連携

- 市が事務局となり、会場(自動車学校)の手配や情報発信などを行う。
- バス事業者は、車内広告の提示などの広報活動を実施
- ハローワークには求職登録者への周知といった形で協力

出所：小田原市提供資料

**バス4社合同
運転体験会
就職相談・会社説明会**

2025年 5月19日(月) 午前10時00分～12時00分
午後1時30分～3時30分

対象：バス運転者を目指す方、バス事業者関係者

内容：運転体験、就職相談、会社説明会

会場：小田原市立自動車学校(小田原市立中央公民館内)

申込：先着順(定員20名)

参加費：無料

申込先：小田原市社会福祉課(0426-22-1111)



運転者不足問題に対する支援の取組み(自動車学校への依頼、近隣5市での検討)

調査区分(C) 運転者確保に向けた取組み

取組みの背景・内容

背景	地域公共交通計画に運転者不足問題を盛り込む 2024年問題を踏まえた運転者不足が社会的に問題になっている状況において、第2次地域公共交通計画を策定。計画において取り組むべき課題の一つに「運転士・担い手の確保と安全対策」掲げる。
内容	計画を踏まえた運転者不足問題に対する支援策の実施 「施策5 担い手への支援の充実」のなかで、「①運転士(担い手)不足の解消のための取組」「②地域主体の移動手段に対する安全確保」を設定 ①については、他部署が企画している地域企業による合同就職・企業説明会について、バス事業者にも参加を呼びかけ、出展いただいた。 ②については、市内の地域主体の移動手段(自家用有償旅客運送)の実施団体(NPO)の運転者が、安全運転講習会を市内で受講できるよう、市から自動車学校に働きかけを行い、協力を得られた。

補足：飯能市を含む近隣自治体「ダイヤ5市」での検討

運転者不足に対する自治体連携での取組み

- 所沢市、飯能市、狭山市、入間市、日高市は「埼玉県西部地域まちづくり協議会」を組織している(当該自治体を通称「ダイヤ5市」と呼ぶ)。
- その中で開催している公共交通部会においても、運転者不足を課題として、ダイヤ5市でできる対応策を検討している。現在は、5市合同の消防組合(埼玉西部消防組合)の消防職員に対して定年退職後の運転者への転籍支援を検討。

4. バス事業者の状況調査(バス事業者データ分析)

調査概要

○調査目的

管内の乗合バス事業における輸送実績の状況、運転者数の状況などを明らかにすることを目的とし、乗合バス事業者から関東運輸局へ提出されている旅客自動車運送事業等報告規則に基づく輸送実績報告書第2号様式第1表(以下「輸送実績報告書」という。)を分析した。

※本資料では、特筆すべき結果のみ抜粋して掲載

○分析対象と分類

項目	内容
分析対象バス事業者	令和3年度から令和5年度の輸送実績報告書において「運行系統数」「路線キロ」「従業員数」「運転者数」「走行キロ」「実車キロ」「輸送人員」「営業収入」「旅客運賃収入」の回答に抜け漏れがない 164事業者 とした。
バス事業者の分類	令和6年7月時点における一般乗合旅客自動車運送事業の要素別原価報告書提出対象事業者(※)を大手バス事業者と定義し、その他の事業者を中小事業者とした。 ※「一般乗合旅客自動車運送事業の要素別原価報告書について」(平成14年3月29日国自旅第206号自動車交通局長通達)より次に掲げる者を除く全事業者とする。 イ 高速バス事業、定期観光バス事業又は限定バス事業のみを営む事業者(高速バス、定期観光バス、限定バスとは、「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度の全部改正について」(平成一三年一二月五日国自旅第一一八号)に定めるところによる。以下同じ。) ロ 乗合バスの実在車両数が、報告対象期間の末日現在において三〇両未満の事業者 ハ 離島(北海道、本州、四国、九州、沖縄本島及び淡路島を除く地域)のみに路線を有する事業者

調査項目

項目	内容
調査概要	乗合バス事業者から関東運輸局へ提出されている輸送実績報告書(令和3年度から令和5年度)を用いて、令和3年度の値を100としたときの 割合で経年分析を行った 。
分析方法	年度ごとに提出されている輸送実績報告書を用い、3か年分の輸送実績の経年変化をグラフ化 ※分析に当たり、誤りがあると疑われる値は補正を行った。

4. バス事業者の状況調査(バス事業者データ分析)

大手バス事業者の令和3年度から令和5年度輸送実績データを経年比較したところ、「運転者数」は微減傾向、「輸送人員」は増加傾向、「走行キロ」は微増傾向である。

コロナ禍の輸送需要の落ち込みから回復し、輸送人員が増加している一方で、走行キロは微増に留まっていることから、コロナ禍で減便していた便を復活させたくても運転者数が増えていないため便数を増やせないという状況が推察される。

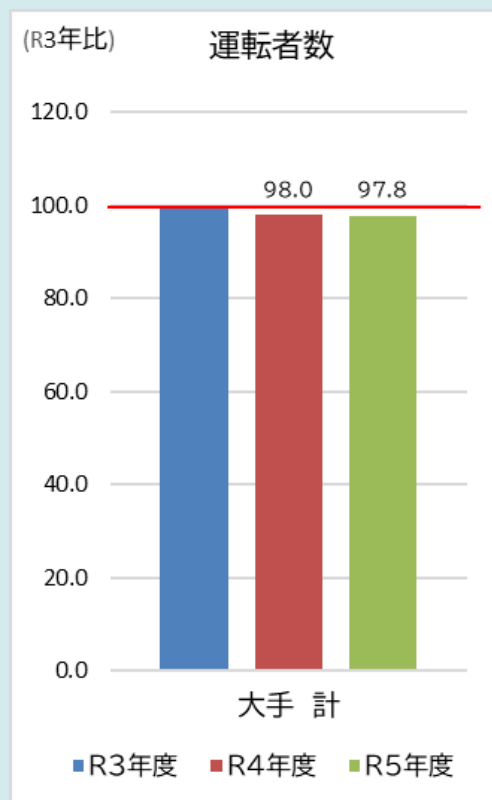
また、令和6年4月施行の改善基準告示改正(拘束時間の上限値や最低限確保すべき休息時間の見直し)により運転者一人当たりの走行距離が短くなるため、令和5年度末時点で運転者数が減っているということは、令和6年度は令和5年度と同程度の輸送サービスの維持は困難であり、更に走行キロが落ち込むことが想定される。

調査結果

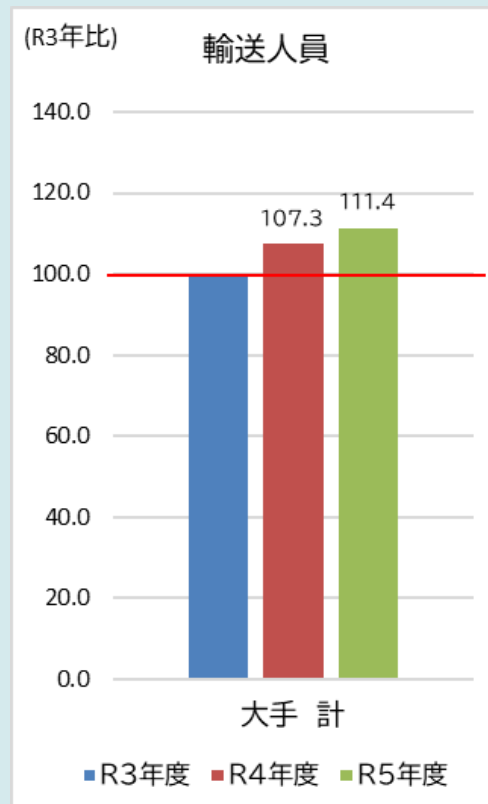
- ・ 運転者数について、大手バス事業者において減少傾向である。
- ・ 輸送人員について、大手バス事業者において増加傾向である。
- ・ 走行キロについて、大手バス事業者において増加傾向である。

※各年度末(3月31日現在)の数値

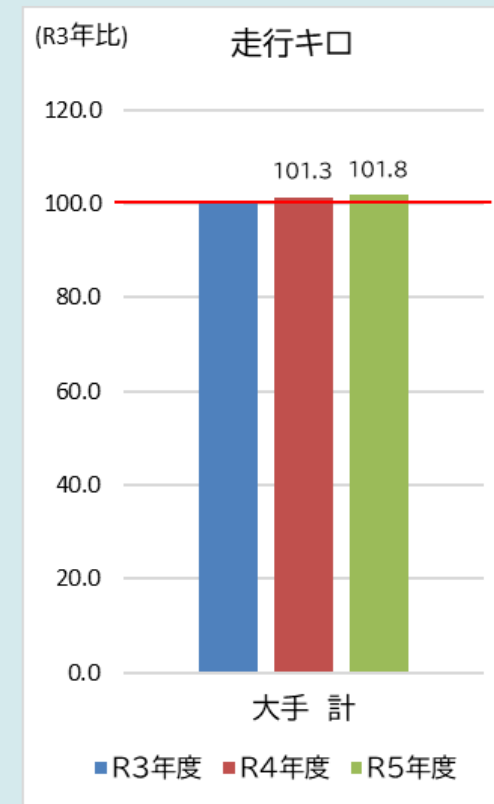
運転者数・大手



輸送人員・大手



走行キロ・大手



5. バス事業者へのヒアリング

調査概要

○調査目的

運転者不足への対策や減便等の対応についてバス事業者の立場から自治体に望むこと(支援策、協議のあり方等)について把握することを目的として、管内市区町村へのアンケート調査やバス事業者の状況調査からバス事業者を選定し、ヒアリングを実施した。

○実施概要

項目	内容
調査方法	Web会議形式により各社個別にヒアリングを実施
調査実施時期	2025年2月10日(月)～2月25日(火)
ヒアリング対象	管内において複数の自治体を営業エリアとする路線バス事業者のうち、大手民間事業者のみならず、中小規模の事業者や公営事業者を含む合計 10事業者

調査項目

項目	内容
ヒアリング項目	下記の項目についてヒアリングを行った。 ・直近3か年の運行状況(1系統当たりの1日の総運行本数のうち30%以上の減便・廃止の有無)、運転者数の状況(充足率など) ・採用状況、応募状況などに関する課題 ・運転者確保の観点で取り組んでいることやその効果 ・減便・廃止予定及び運転者数の減少などに関する今後の見通し ・赤字補填や委託を受けている路線及びそれ以外の自主路線などについて、減便・廃止などに関する自治体への情報共有の実施方法 ・自治体への事前相談、状況報告など定期的に実施している会合の有無 ・自治体の作成する地域公共交通計画や交通ネットワーク再編の検討への貴社の参画度合や見解、またそれらに対して望むこと ・理想的な自治体との意見交換のあり方 ・バス事業者への支援策について、自治体への要望や意見 1.バス利用促進の観点 2.路線や設備への投資の観点 3.人材確保の観点 4.既にある制度拡充の観点 ・今後の路線維持、運転者確保の観点から自治体へ特に望むこととその理由

5. バス事業者へのヒアリング

バス事業者へのヒアリングにより得られた主な意見（1／4）

ヒアリング項目	主な意見(まとめ)
直近3か年の運行状況、運転者数の状況	状況 - 改善基準告示改正以前より減便等は一定数行われており、運転者不足問題は以前から問題となっていた。 - 運転者数が充足していない状況が続いている。 減便・廃止の理由 - 令和4年度まではコロナ禍による利用者の減少による影響が大きかったが、令和6年度の減便は改善基準告示の改正と運転者不足による理由が大きい。 2024年問題(改善基準告示改正)により、運転者の1日の拘束時間の制約及び休息時間(勤務と勤務の間のインターバル)を長く確保しなければならなくなったため、夜から朝にかけてのシフト組みに苦勞した。運転時間はさほど長くなくても拘束時間の長い勤務ができなくなり、需要のある夜間の便をやむなく減便せざるを得ない状況。
採用状況、応募状況に関する課題 運転者確保の観点で取り組んでいること	課題 - 応募者は50代が多く、運転者の年齢構成も50代以上の割合が高い。 - 若手の応募者が少なく、入っても定着率が低い。 - せっかく育成しても3年目以降に大手や公営企業へ転職する人が多い。 要因 - 他産業と比べて不規則な働き方(拘束時間が長い、休日が土日固定ではない。) - 運転技術やお客様対応に関するプレッシャー 50歳以上は親の介護など家庭の事情で退職する方が多い。 - 他産業と違い、省人化が難しく事業の規模に比例して必要な労働力も増加するため、生産性を上げることができない。 取組 - 沿線自治体と協力した合同採用説明会の開催、他の業種との合同採用説明会への参加及び運転体験会の開催 - 賃金改善や福利厚生充実(入社支度金、住宅補助など)、労働環境の改善(脱帽、防寒着、ビジネスネームの導入など) - 労働(拘束)時間の見直し(ただし、運転者不足の状況では実現が難しい。)
減便・廃止予定及び運転者数の減少などに関する今後の見通し	- メインの年齢層が50代、60代のため、今後10年で退職者が多くなり、更なる運転者不足になる可能性が高い。 - 運転者不足により、現状の路線の効率化のペース以上の縮小に陥る可能性がある。 - 以前は地域貢献の観点からコミュニティバスの委託を受けていたが、コミュニティバスは欠損補助が出るだけで収益は見込めない。貴重な人員を割く余裕はなく、コミュニティバス受託規模の縮小、撤退、再編成を自治体へ打診している。 - 外国人採用を推進している。

5. バス事業者へのヒアリング

バス事業者へのヒアリングにより得られた主な意見（2／4）

ヒアリング項目	主な意見(まとめ)
減便・廃止などに関する自治体への情報共有の実施方法、自治体への事前相談、状況報告など定期的に実施している会合の有無	情報共有の時期 ・ 半年から1年前より説明を行う。ダイヤ改正に伴う減便であれば、1～3か月ほど前に自治体へ知らせている。 ・ 路線廃止を含む影響が大きい案件の協議は1年以上前から行うが、一般的なダイヤ改正に関する通知は1か月前である。 情報共有の方法 ・ 減便は決定事項として伝えるが、廃止等影響が大きいものは代替交通を準備するなどの対応時間が必要なため相談・協議の形をとる。 ・ 委託路線については、直近の運転者の要員状況を共有する必要があったことから、委託路線を運行する全市町村の担当課へ文書を送付し、委託路線のダイヤ削減について協議を依頼している。 ・ 利用者数が少ない区間に関しては、異なる交通モードへの転換も含めて自治体と協議している。自治体から路線バスを残してほしいという要望もあるが、当社としては大型二種免許を持つ運転者には大型バス(に相当する需要のある路線)を運転させたい(需要の少ない路線に大型二種免許を持つ運転者を充てるのはもったいない)。 ・ 過疎エリアについては、当社の一方的な都合で減便や廃止を決定できないので自治体と相談の上、合意を得られたら実施している。 ・ 廃止・減便は事業者として考え抜いた結果であるため、自治体とのコミュニケーションを経て、選択肢が変わるような結論には通常ならない。よほど斬新な提案が出ない限り選択の余地はない。
自治体の作成する地域公共交通計画や交通ネットワーク再編の検討への貴社の参画度合や見解、またそれらに対して望むこと	・ コミュニティバスが計画の骨子となっていれば、事業者から再編の要望を出す等するので、より深く参画することになる。 ・ 路線の新設、増便は受け入れづらい。効率的、持続可能な提案は受け入れる。 ・ そもそも地域公共交通計画がない自治体もあり、計画を策定していない自治体に対してはどのように付き合っていけばよいのか分からない。計画が無いと、自治体が公共交通をどうしたいのかがわからないため、仮に当社から路線廃止や減便を打診せざるを得ない際に代替案を提案することもできない。 ・ 以前よりも自治体自身で交通を考えなければいけないという認識が浸透したように思うが、人事異動があり担当者により対応の濃淡がある。また、交通の専門部署がある自治体と、総合的な部署で交通を担当している自治体と比較すると差がある。 ・ 交通会議において、コミュニティバスだけではなく、一般路線バスも議題に上げて欲しいという思いもある。一方で一般路線バスに対して自治体から意見を言われ過ぎてしまうと、会社経営にも影響がある。線引きが難しいが、事業者任せの部分とそうでない部分の議論ができると良い。 ・ 運転者不足が深刻でない時期に策定された計画は、現状との乖離が大きい。「新たな路線」や「路線網のさらなる充実」といった“良いこと”を書いているだけの交通計画を作成している自治体もある。

5. バス事業者へのヒアリング

バス事業者へのヒアリングにより得られた主な意見（3／4）

ヒアリング項目	主な意見(まとめ)
理想的な自治体との意見交換のあり方	- 市同士の調整の役割を県に対応してもらえていたら、よりスムーズな議論が可能だったのではと思う経験がある。 - 積極的に地域公共交通計画策定の前段の打合せから参加したい。一方で地域公共交通計画のない自治体は首長や担当の課長が本気で向き合ってくれないと話が進まない。 - 交通政策として合理的な政策が必ずしも政治面では最適解ではないことが起こり得る。自治体職員が交通のプロとして首長や議会に対してもしっかりと説明するとともに、首長や議会では担当者の方針を尊重する関係性が良いと考える。 - 補助金を出して路線を維持したいという提案を受けることがあるが、自治体の考えが二転三転する場合がある。どの路線に対してどのような補助金を出すのか、補助を受けた路線はどの程度維持をしないといけないのか等の全体像が決まらないまま押し問答をしている。 - 今後の運転者不足の進展を見据え、自治体が積極的に路線バスを含む地域交通の状況を把握し、支援すべき路線についていち早く対策を実施し、バス事業者の運行負担を減らすよう差配するというのが理想である。しかしながら現状では、民間事業者の路線バス網は民間に任せきりであり、これが縮小して初めて地元が気付くことで自治体が後追いで対応することが多い。広い視野、長期的なスパンを考えて先回りして動いてほしい。 - 公営企業といえども、利益を確保し、自立した企業体として活動しなければならない。自治体の一部局であっても、自治体の交通施策側との意見交換には難しさがある。

5. バス事業者へのヒアリング

バス事業者へのヒアリングにより得られた主な意見（4／4）

ヒアリング項目	主な意見(まとめ)
バス事業者への支援策について 自治体への要望や意見	バス利用促進 ・ オフピークでの利用者増が重要である。日中の買物バスなどは運転者を有効活用できるだけでなく、主婦の方でも働きやすい拘束時間の短いシフトも可能になる。 ・ 毎日でなくてもよいので週に1度でもバスを利用していただけると収入増につながる。 ・ 今は需要喚起を行い利用者が増えると、都市部では増便対応できないため困ってしまう。 路線や設備への投資 ・ EVバス導入支援・駅ロータリーや市街地への給電設備の設置、自動運転バス導入支援は特に必要。 ・ 現状、車両や設備について新規導入に対する補助金はあるが、代替や更新は対象外とされている。特に連節バスは、運転者不足対策に寄与するが、通常的大型バスの4倍程度の費用が必要であり、費用負担は相当重いため、代替も補助対象としてほしい。 人材確保 ・ 運転者の二種免許取得養成や求人広告等のPRに運転者1名あたり50万円程度かかっている。企業にとって負担が大きいため、支援があると良い。 ・ 外国人運転者採用に伴う、免許取得の補填、住居の確保 ・ 就職・再雇用のフェアの開催をお願いしたい。地元に住む人が地元の路線バスの運転者になることが最適であり、自治体主催のほうがそのような人が集まりやすい。 ・ 当社の路線において単独の市域で完結する路線はなく、特定の自治体からの採用や処遇に関する補助を受けることができない。 その他 ・ 補助手続等の簡素化(事務負担の軽減)
今後の路線維持、運転者確保の観点から自治体へ特に望むこととその理由	・ 基本的に公共交通は地域で支えるという観点では、バス事業者は運行に集中し、設備費用や赤字部分は自治体が国の仕組みを利用した形で支えることが最低限必要だと思う。 ・ 営業エリアが県を跨ぎ、多くの路線が市町村を跨ぐ当社は、自治体の補助制度を利用しづらいため、市区町村、都県、国、それぞれの支援がバス事業にどのような影響を及ぼすのか整理の上、効果的な支援を期待したい。 ・ コミュニティバスや赤字補助路線は、頑張っても補助金が減るだけで売上は変わらない。事業者の経営努力によっては、赤字補填もありつつ利益が出るようなスキームにしないと、現場もモチベーションが保てない。

6. 調査結果のまとめ

1. バス運転者不足を要因とする減便等の状況

- バス運転者不足を要因とする減便等は増加傾向にあり、過疎地よりも人口集中地区で多く減便等は行われている。
- コロナ禍の輸送需要の落ち込みから回復し、輸送人員が増加している一方で、走行キロは微増に留まっていることから、コロナ禍で減便していた便を復活させたくてもバス運転者数は増えていないために便数を増やせないという状況が推察される。また、改善基準告示改正(拘束時間の上限値や最低限確保すべき休憩時間の見直し)により運転者一人当たりの走行距離が短くなり、以前と同程度の輸送サービスの維持は困難となっている。
- 現状のバス運転者の年齢構成は50代、60代が多く、今後定年を迎え、更にバス運転者不足となる可能性が高い。コミュニティバスを中心に規模の縮小、撤退を検討しているバス事業者もあり、収益性が望めない路線ほど減便等が実施される可能性がある。

2. 自治体の交通政策への影響

- 路線バスが運行している市区町村のうち約2/3の自治体が、直近3か年で減便等(1日の総運行本数のうち30%以上の減便または系統廃止)の事例があったと回答しており、山梨県と群馬県を除く一都五県で半数を超える自治体が減便等があったと回答。都県ごとのばらつきはあるものの、管内で広く影響が出ていると言うことができる。
- 多くの自治体がバス運転者不足問題を喫緊の課題として捉えているが、バス運転者人材確保のための対応策を実施していない(できない)、又は実施したが成果が得られているのかわからないと回答する自治体が多く、有効な対策を実施できていない状況が伺える。
- 減便等の主な要因が事業採算性(利用者の減少)によるものから、バス運転者不足によるものとなり、自治体側からの赤字補填等の措置が有効な対策として機能しにくくなっている。

➤ 減便等の影響を最小限に抑えるための取組

自治体がバス事業者から減便等の打診を受けて行う「事後的措置」と、大規模な減便等を未然に防ぐために自治体がバス事業者等と共同で行う「予防的措置」に分けて、対応の一例を紹介。

※以下「(→自治体名)」について詳細は、本資料『3. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(自治体ヒアリング)』の事例を参照

1) 事後的措置

- 大型二種免許を必要としない、タクシーや自家用有償運送への転換(→香取市、小田原市)
- 系統の重複解消や曜日限定運行など、定時定路線型バス交通のまま、運行内容を合理化・効率化(→飯能市)

上記のような「事後的措置」を適時に行うためには、より早期の段階で事業者から減便等の打診を受ける必要がある、そのためには日頃からのコミュニケーションが重要。

- 市内バス事業者と意見交換会を開催し、減便等の見込みやバス事業者の運転者不足の状況を把握(→千葉市)

6. 調査結果のまとめ

2) 予防的措置

- コミュニティバスと路線バスの適切な役割分担を踏まえた路線再編・重複解消(→府中市)
- 自治体が道路インフラ等を整備し、連節バス導入。経営資源の再配分による路線再編(→横浜市)
- 自治体が交通事業者同士の調整、データ収集・可視化を行い、民間による幹線バスと公設民営によるフィーダー交通に再編(→岡山市)

3. 交通事業者と自治体とのコミュニケーションの状況

(自治体アンケート結果より)

1. バス事業者から減便等の事前打診を受けているケースは多い

バス事業者とバス運転者不足問題について協議(相談)しやすい関係性を築けている自治体は半数以上(Q6-3)。また、減便等の事前打診を受けたケースがある自治体は、事後報告を受けたケースがある自治体や報告なしのケースがある自治体数よりも圧倒的に多く(Q3-1)、ほとんどのケースで事前打診がなされている。

2. 早めに減便等の事前打診があれば、自治体としても代替策などの対応がとりやすい

早く打診を受けている場合のほうが何かしらの対応を実施できたケースが多い傾向にある(Q3-2×Q3-3)。

3. コミュニケーションがうまくとれていれば減便等について早めに自治体への事前打診がある

バス事業者と関係性が築けていると回答した自治体のほうが早めの事前打診を受けやすい傾向がある(Q3-2×Q6-3)。また、地域公共交通計画がバス事業者との認識共有に役立っていると回答した自治体のほうが早めの事前打診を受けている傾向がある(Q3-2×Q7-3)。

(バス事業者ヒアリング結果より)

「早い段階から自治体とやりとりをしている」「自治体と相談の上合意を得られてから減便等を行う」というバス事業者がいる一方で、「減便等は決定事項として自治体に伝える」「自治体とのコミュニケーションを経て結論が変わることはない」というバス事業者もいることがわかった。

地域公共交通計画策定の意義

- 「そもそも地域公共交通計画がない自治体もあり、計画を策定していない自治体に対してはどのように付き合っていけばよいのか分からない。」とのバス事業者からの意見もあるように、地域公共交通計画(以下「計画」という。)において、地域の交通をどうしたいのかを明記し、バス事業者と認識を共有することが重要。
- 自治体アンケート調査では、管内の70%の自治体が計画を策定している。しかしながら、記載内容については、大部分が「現状の路線バス・コミュニティバスの運行概要」に留まっており、具体的な施策まで踏み込んでいない。
- 計画策定段階から、バス事業者の計画期間内のバス運転者確保の見通しを踏まえ、計画区域内の交通ネットワークの適切な役割分担や優先順位付けを行うことが交通サービスレベルの維持にも繋がると考えられる。そのためには、バス事業者から自治体へ、バスの利用状況データが遅滞なく共有されることが必要と思料される。

6. 調査結果のまとめ

4. 官民連携による人材確保の取組

- バス運転者不足問題に関して課題認識のある自治体は多いものの、そのうち63.3%は対応策を実施していないことがわかった。
- 実施されている人材確保のための対応策は、「採用活動に関する助成・補助金又は支援事業(イベントの開催等)」が最も多く、バス事業者からも、沿線自治体が主催する採用説明会について「間口が広がった」「地元の人の採用に繋がることを期待」といった好意的な意見があった。
- また、バス事業者からは、運転者の二種免許取得養成費用や求人広告等の費用に対する財政支援を求める意見もあった。

自治体がバス事業者と連携して実施・検討している取組の例

人材確保の取組	バス運転者の採用イベント	- 自治体が事業者と協力してバス運転者採用イベントを開催 - 他の業種との合同採用説明会を開催(→飯能市)
	採用における広報的支援	自治体の市報・広報媒体へバス運転者の採用募集の広告を掲載
	運転体験会の実施	ハローワーク、自治体内の自動車学校等との連携により、バスの運転体験会を開催(→小田原市)
	交通以外の分野からの運転者確保	- 消防職員の定年退職後の転籍支援を行うことにより、バス運転者を確保(→桑名市) - 地元スポーツ団体との連携により、バス運転者への就職支援(→三田市)
	外国人採用に関する支援(→岡崎市)	- 地元の日本語学校との橋渡し役となり、自動車教習所に通う前段階の日本語教育などをサポート - 定住支援(居住に関しての手續等) - 市民(利用者)に向けた取組説明と理解促進

5. 今後の課題

1)自治体に対するコミュニケーションが消極的なバス事業者への対応

- 自治体に対するコミュニケーションが消極的なバス事業者も存在することから、減便等の事前打診などを受けるためには、バス事業者側のメリットも示していくことが必要な場合もあると考えられる。

2)複数エリアに跨がる事業者への支援策

- 複数の自治体に跨がって営業しているバス事業者からは、自治体からの支援を受けにくいという意見があり、一方で自治体側からも「支援した成果が当市(区町村)に反映されているのかが見えずらい」という意見もあった。