

# 開催趣旨説明

---

2026年1月16日  
国土交通省関東運輸局  
交通政策部長 矢吹 尚子



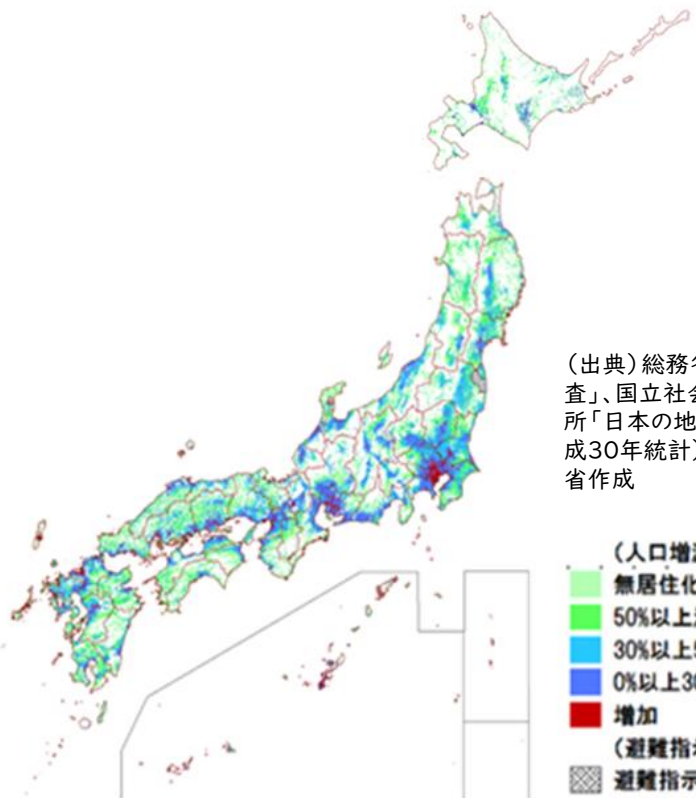
公共交通利用促進キャラクター のりたろう

# 地域の公共交通を取り巻く環境(需要面での変化)

- **人口減少**：2050年には全国の居住地の約半数で2015年比50%以上減少との予測。
- **超高齢化**：年齢別にみると、2050年には、2020年比で約3割の市区町村で65歳以上人口が増加、5割以上の市区町村で75歳以上人口が増加する超高齢化が進展

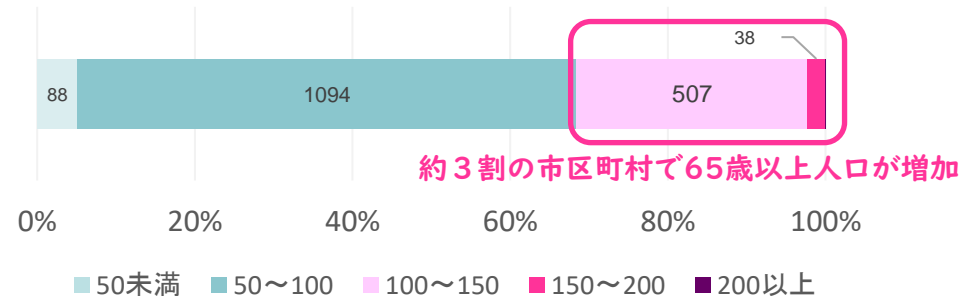
## 将来の人口増減状況

- 2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少**(2015年対比)

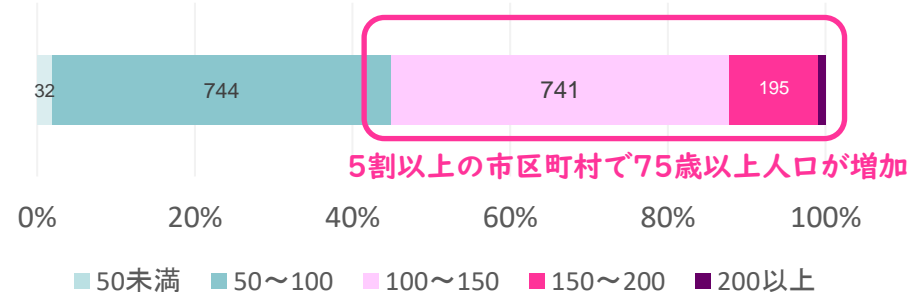


## 将来の高齢者人口増減状況

2050年の65歳以上人口(対2020年比)指数(市区町村数・割合)



2050年の75歳以上人口(対2020年比)指数(市区町村数・割合)

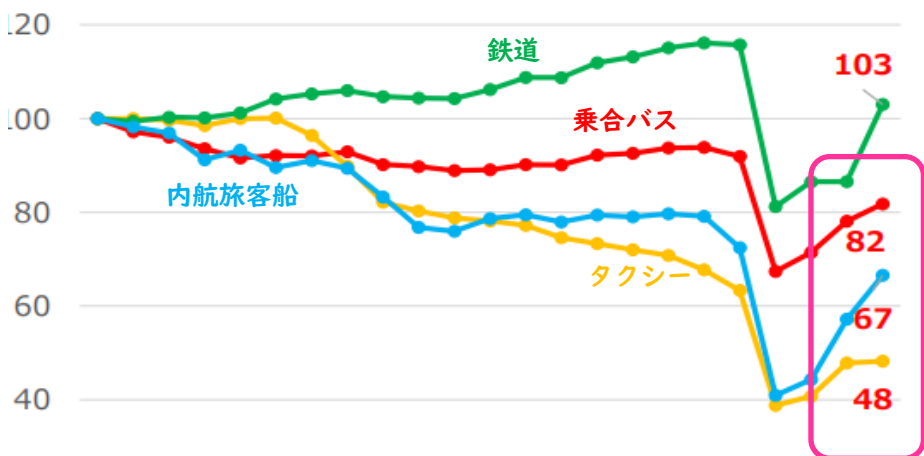


(出典) 国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口令和5(2023)年推計をもとに作成

# 地域の公共交通を取り巻く環境(需要面での変化)

- 利用者減**：長期的な利用者の減少、コロナ禍における急激な落ち込み後、鉄道以外はすべてコロナ以前の水準まで戻っていない。今後、人口減少による需要の減少が予想される。
- 公共交通の重要性は増①**：運転免許返納数は近年ほぼ40万を超える数で推移。今後65歳・75歳以上となる層の運転免許保有率は高く、この層の免許返納が進めば、公共交通機関の役割が重要に。

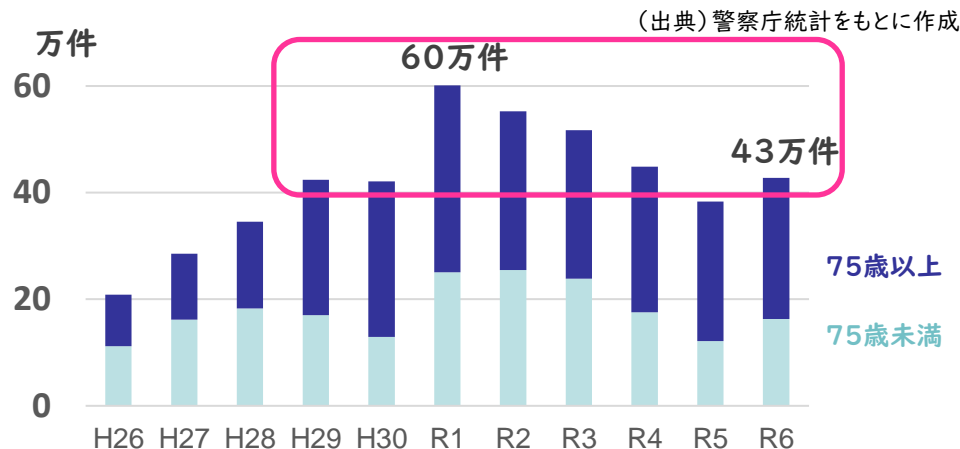
利用者数の推移



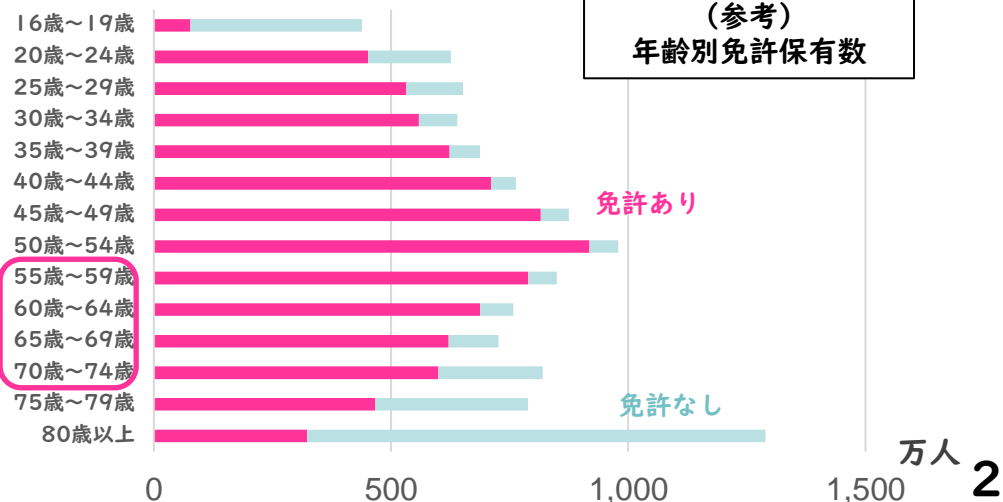
(出典)「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

今後10年で65歳以上・75歳以上になる年齢層の運転免許保有率は高い

運転免許自主返納数の推移



(出典)警察庁統計をもとに作成



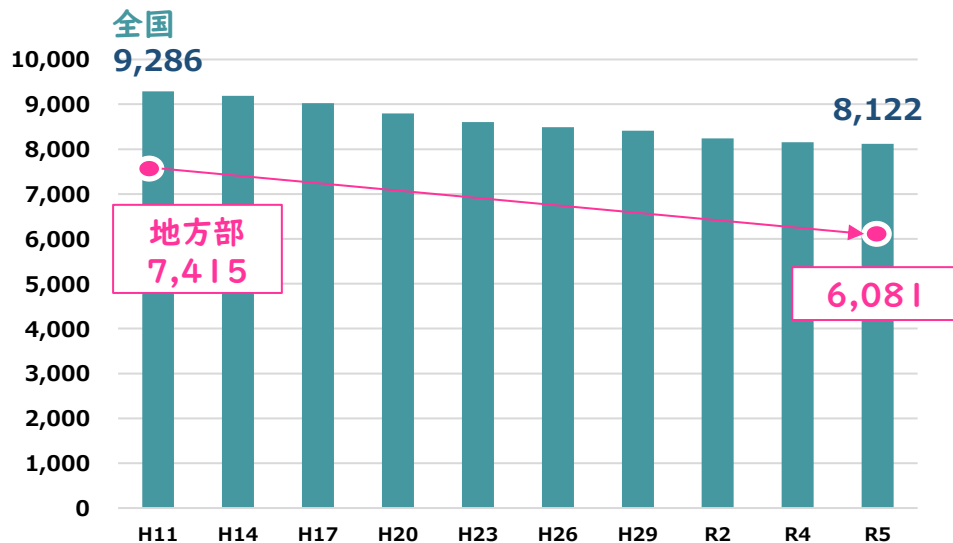
(参考) 年齢別免許保有数

# 地域の公共交通を取り巻く環境(需要面での変化)

## 公共交通の重要性は増②:

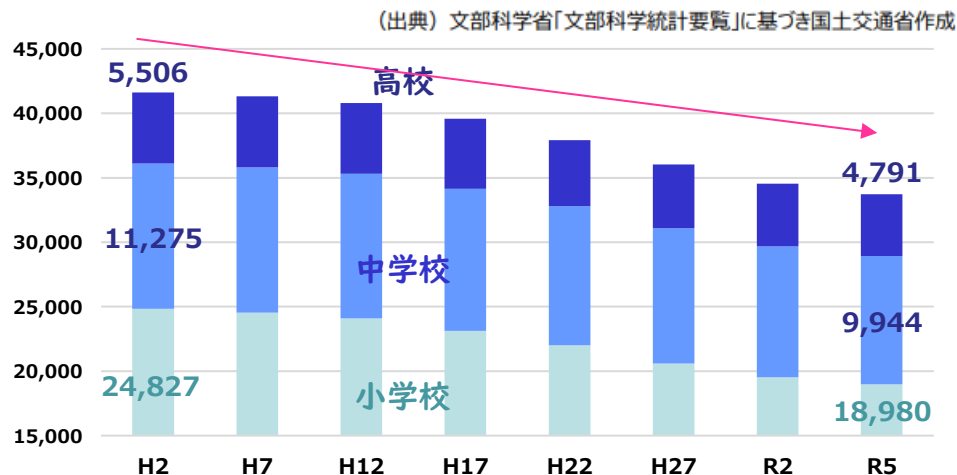
- **病院数**は、経営難や医療従事者の不足により**減少**。特に地方部でその傾向が顕著。
- 少子化により**公立学校数は減少**が継続、部活動も外部との連携が進んでいる。
- **高齢者単身世帯、共働き世帯が増加**し、通院・生徒学生の送迎を家庭が担うことも難しくなっている

### 病院数の推移



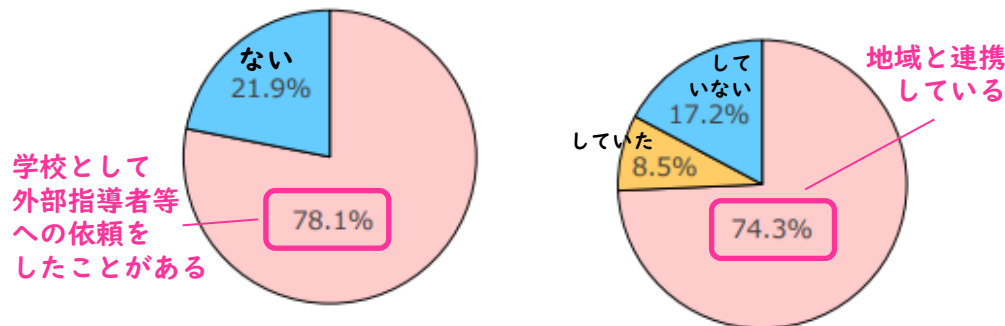
(出典) 厚生労働省「医療施設動態資料」に基づき国土交通省作成  
 ※20床以上の病床を有するものを病院としている  
 ※地方部の病院数は、全国の病院数のうち、東京都区部及び政令指定都市に存するものを除いたもの

### 公立学校数の推移



(出典) 文部科学省「文部科学統計要覧」に基づき国土交通省作成

### 中学校・高校の部活動の外部連携状況



# 地域の公共交通を取り巻く環境(供給面での変化)

## □ 路線の廃止・減便：

- 乗合バスは、H28からR5に計11,917kmの路線が廃止。7割以上の路線バス事業者が赤字。
- 関東管内の約7割の自治体において、コロナ禍以降に廃止・大規模減便を経験

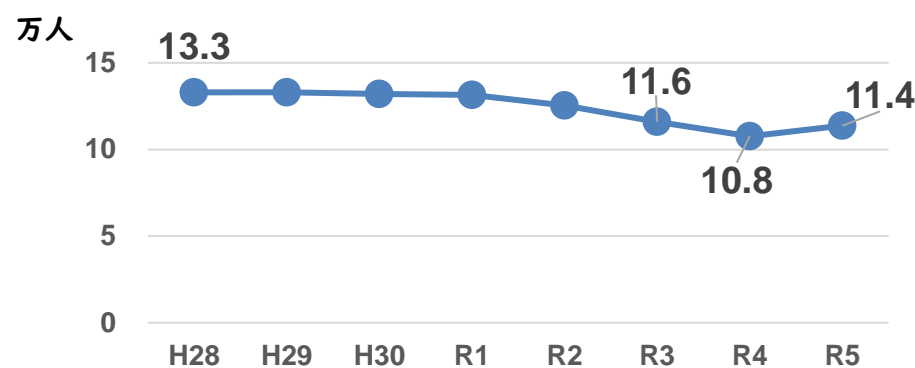
## □ 利用者減と担い手の減少が路線廃止・減便の主要因に：

- 乗合バスのドライバーは、H28からR5にかけて1.9万人減少
- コロナ禍後、働き方改革（2024年改善基準告示改正後）後、担い手不足が要因との回答が増加

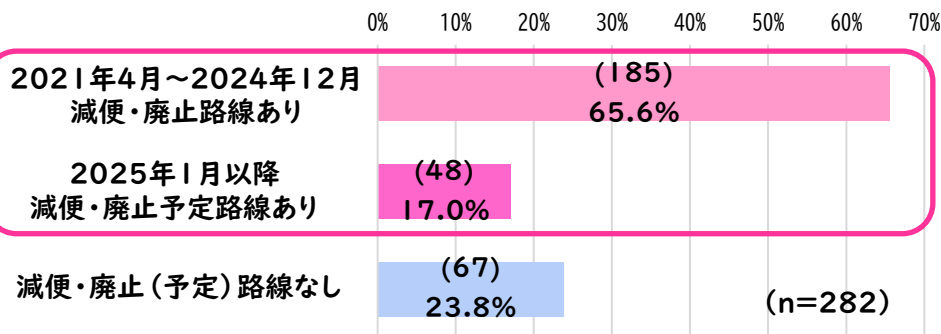
### 乗合バス路線の廃止・減便状況



### ドライバー数の推移

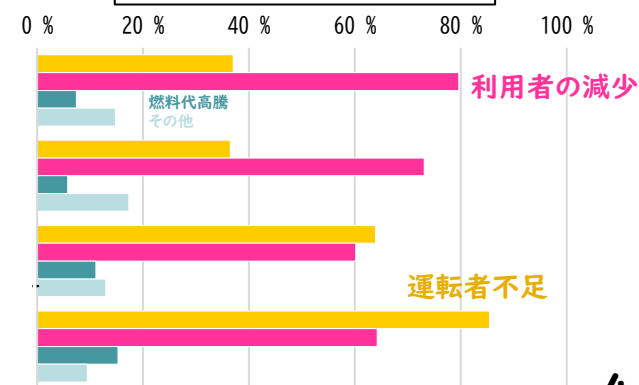


### 減便・廃止された路線バスに関する自治体アンケート



減便・廃止の要因をみると、  
 ・利用者減  
 ・運転者不足  
 が主要因に。  
 特に2023・2024年度に運転者不足が増加。

### 減便・廃止の要因



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

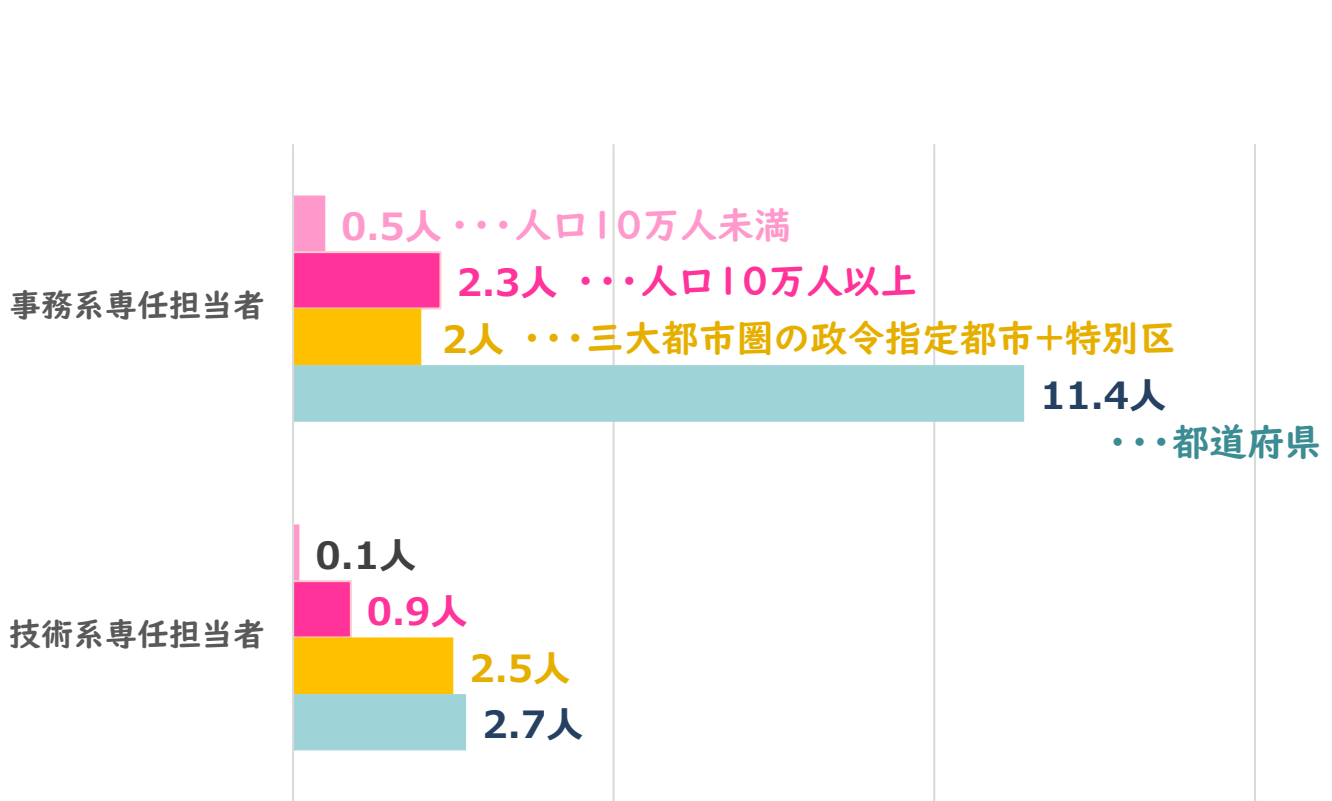
# 地域の公共交通を取り巻く環境(供給面での変化)

## 自治体の担い手不足:

- 計画策定、事業者調整、住民説明、代替交通の検討など交通関係の事務が増加する一方、地域交通担当者は不足

<b>群馬県</b> 群馬県(全域) 館林市都市圏(館林市・板倉町・明和町・千代田町・邑楽町) 太田市 甘楽町 桐生市 渋川市 富岡市 長野原町 沼田町 東吾妻町 前橋市 <b>栃木県</b> 栃木県(全域) 宇都宮市・芳賀町 第2次那須地域定住自立圏(那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町) 小山市 鹿沼市 上三川町 さくら市 下野市 真岡市 栃木市 那珂川町 那須烏山市 野木町 壬生町 益子町 塩谷町 佐野市 市貝町 大田原市 那須塩原市 那須町 日光市 茂木町 矢板市 足利市	<b>茨城県</b> 茨城県(全域) 阿見町 石岡市 大洗町 かすみがうら市 北茨城市 古河市 常総市 つくばみらい市 つくば市 東海村 那珂市 坂東市 常陸太田市 常陸大宮市 日立市 ひたちなか市 鉾田市 守谷市 結城市 稲敷市 下妻市 牛久市 五霞町 行方市 高萩市 桜川市 鹿嶋市 城里町 神栖市 水戸市 大子町 筑西市 潮来市 土浦市 龍ヶ崎市 八千代町 利根町 小美玉市	<b>埼玉県</b> 深谷市 上尾市 尾西市 小鹿野町 春日部市 加須市 神川町 上里町 川島町 行田市 越谷市 さいたま市 幸手市 白岡市 秩父市 ときがわ町 所沢市 長寿町 鳩山町 飯能市 東松山市 本庄市 毛呂山町 八潮市 和光市 寄居町 吉見町 <b>千葉県(1)</b> 館山市・南房総市 いすみ市 印西市 大多喜町 御宿町 勝浦市 旭市 香取市 鴨川市 木更津市 君津市 九十九里町 栄町 山武市 芝山町 白子町 白井市 匝瑳市 袖ヶ浦市 多古町 館山市 千葉市 銚子市 高皇市 長柄町 成田市	<b>東京都</b> 東京都、あきる野市、檜原市、尾西市、奥多摩地域(東京都、奥多摩町)、有楽町線延伸地域(東京都、江東区)、東京都臨海部(東京都、中央区、港区、江東区)、南北線延伸地域(東京都、港区)、江戸川区、青梅市、大島町、杉並区、所沢市、中野区、西東京市、府中市、港区、武蔵野市、定立区、墨田区、三鷹市、小金井市、世田谷区 <b>千葉県(2)</b> 富津市 船橋市 南房総市 茂原市 八千代市 横芝光町 流山市 佐倉市 市原市 大網白里市 長南町 東金市 柏市 八街市 四街道市 東庄町 <b>神奈川県</b> 厚木市 海老名市 大磯町 大井町 川崎市 中井町 二宮町 藤沢市 山北町 海老原町 真鶴町 大和市 伊勢原市 小田原市 相模原市 寒川町 秦野市 平塚市 松田町 横浜市 葉山町 茅ヶ崎 <b>山梨県</b> 山梨県(全域) 大月市 中央市 都留市 韮崎市 笛吹市 富士川町 北杜市 南アルプス市 身延町 山梨市 甲州市 甲府市 上野原市 甲斐市
--	---	---	--

## 自治体の地域交通の検討体制(人)

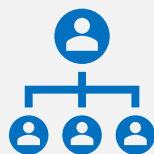


地域公共交通計画  
策定状況  
(令和7年10月末時点)  
赤字は立地適正化計画作成済み

# 交通空白解消に向けた国土交通省の取組①

- 交通空白解消「取組方針2025」で定めた全国の「交通空白」解消の目標に向け、全国の運輸局・運輸支局による首長等訪問や伴走支援を昨年から継続的に実施中。
- 集中対策期間（令和7年度～令和9年度）の目標達成へ向けて取組を推進中。

## 【伴走支援】



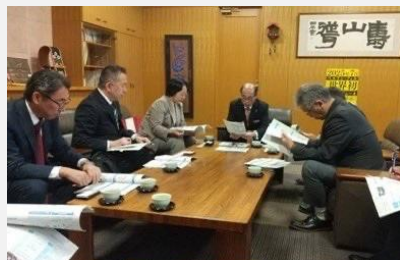
### ○首長等訪問

第4回「交通空白」解消本部以降  
(令和7年5月30日～12月15日)

**400自治体**



▲神奈川県湯河原町



▲山梨県富士河口湖町

## 【取組方針2025】

### ○「交通空白」地区・地点の目標

	(令和7年5月時点)	(令和9年度目標)
地域の足	実施中 548	<b>実施中 1,500</b>
	準備中 854	<b>準備中 500</b>
	検討中 655	<b>検討中 0</b>

	(令和7年5月時点)	目標
観光の足	早急に要対策 252	<b>令和7年度中に着手</b>
	要対策 210	<b>集中対策期間内に 順次着手</b>

### ○要モニタリング地区・地点の目標

	(令和7年5月時点)	(令和9年度目標)
要モニタリング地区	1,632	<b>先手先手に対応</b>
要モニタリング地点	146	<b>「交通空白」に陥らないよう、地域公共交通計画へ位置づけや、関係者による協議の場の立ち上げ・伴走支援</b>

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 とりまとめ（令和7年12月26日）

「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連動・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～

## 共同化・協業化の推進

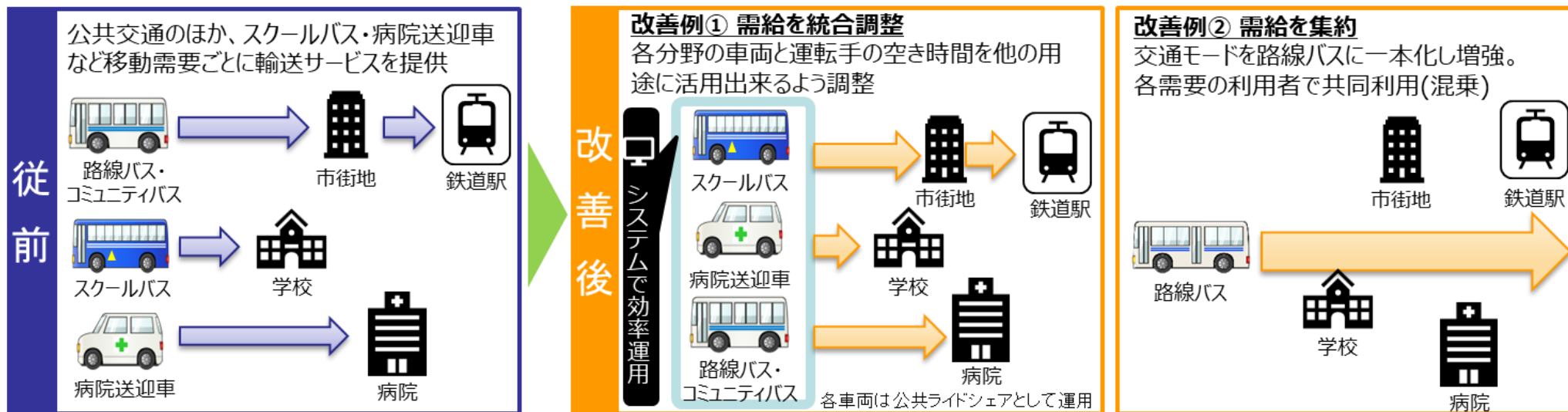
- 担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには、交通事業者、交通事業者以外の関係者（施設送迎）、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要。
- 「交通空白」等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。
- 航路事業において、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、他の事業者から船舶の貸渡しや代替運航の協力を得て運航の確保を図る事業を、地域交通法の地域公共特定事業として新たに創設するなどの制度的な対応を講じるべきである。
- これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融资も含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきである。
- 上記の取組を推進するに際し、共同化・協業化に必要な関係者間の協力関係の構築に当たっては、基礎自治体である市町村は、司令塔役として主体性を十分に発揮することが最も重要であるとともに、都道府県や地方運輸局等は、市町村や関係者の間での調整役を担うべく、積極的に関与することが求められる。

# 交通空白解消に向けた国土交通省の取組③

## 交通と医療・福祉・教育等他分野連携による地域輸送資源のフル活用

- 人口減少・高齢化に伴い、**公共交通の担い手不足による供給制約**が強まる一方、医療・福祉・教育・買物等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、**病院・学校等の統合・集約**が急速に進展し、**移動需要は増大**。
- 移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、**交通とこれら分野の連携の一層の強化**が急務。
- **データ活用等によりこれら分野に係る移動の需給を集約化・統合調整**し、あらゆる**地域輸送資源**（交通事業者に加え、これら施設が保有する施設送迎に係る人員・車両等）の**フル活用**を推進。

## 「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



# 住みやすい地域づくり

地域公共交通の  
維持・確保の取組

自治体と事業者の連携

広域連携

# シンポジウムのポイント①

自治体と事業者の  
コミュニケーション

# 自治体と交通事業者のコミュニケーションの必要性①

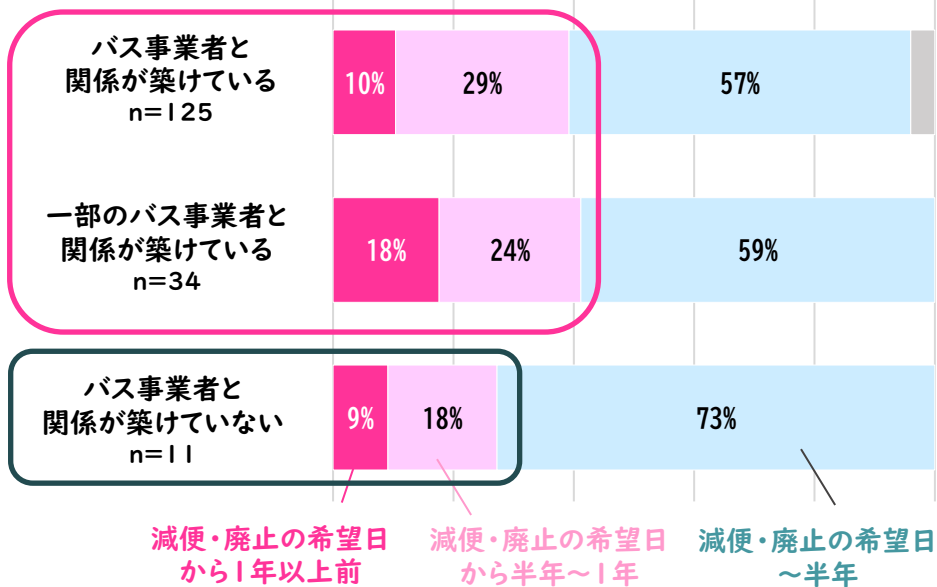
□ 地域の需要にあった地域の輸送資源の最適化を計画的に進めるために、自治体と交通事業者のコミュニケーションが不可欠。

- 運輸局アンケートによると、事業者との関係を築けていると回答した自治体の方が、築けていないとした自治体よりも減便・廃止の事前打診の時期が早くなっている。
- また、減便・廃止の事前打診を早く受けている自治体ほど、何らかの対応を実施できている割合が多い。

## 事業者との関係性と減便・廃止の事前相談時期

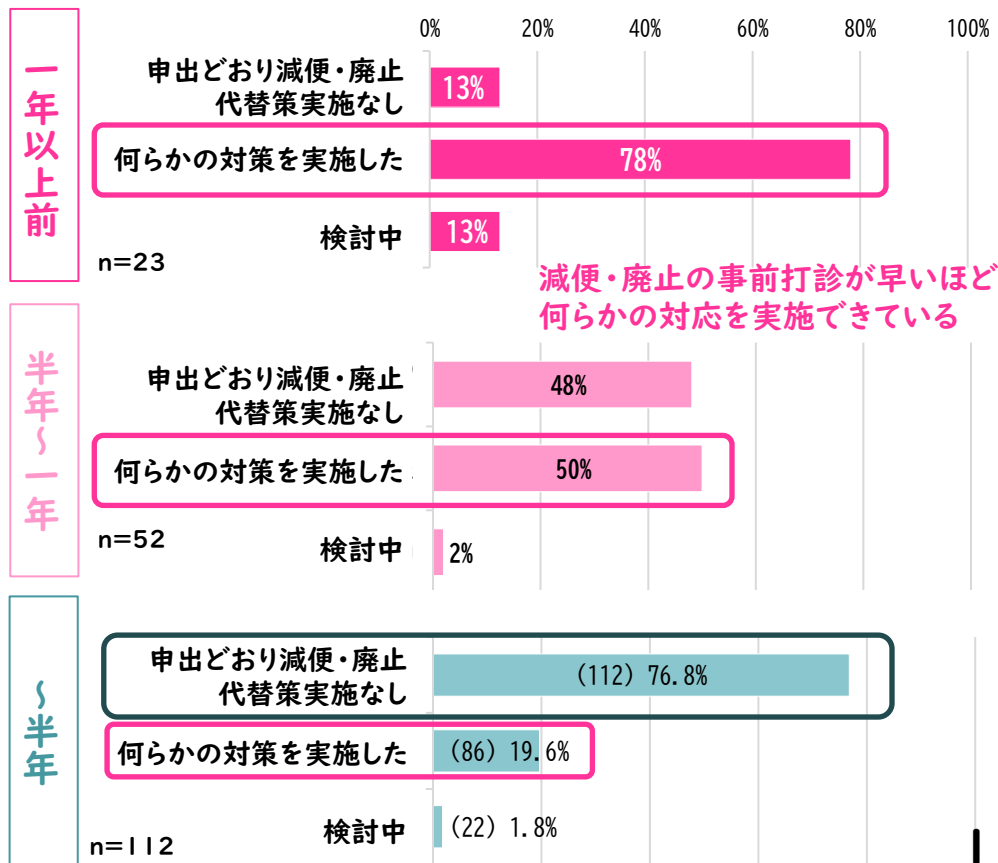
事業者との関係を築けていると回答した自治体の方が、築けていないとした自治体よりも減便・廃止の事前打診の時期が早い

0% 20% 40% 60% 80% 100%



## 減便・廃止の事前打診の時期と対応状況

0% 20% 40% 60% 80% 100%



# 自治体と交通事業者のコミュニケーションの必要性②

□ 地域の需要にあった地域の輸送資源の最適化を計画的に進めるために、自治体と交通事業者のコミュニケーションが不可欠。

- 運輸局の調査によると、バス事業者からは、自治体とのコミュニケーションを積極的にとりたい減便・廃止にあたり代替交通等の相談をしたい等の意見がある一方、行政に経営判断に踏み込んでほしくないといった意見や、自治体側の姿勢についての課題感もある。

自治体とのコミュニケーション  
バス事業者の積極的な声

- ・ 日頃から、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。
- ・ 廃止等影響が大きいものは代替交通の準備等の時間が必要なため、相談・協議している。

自治体とのコミュニケーション  
バス事業者の  
消極的な声・課題感

- ・ 廃止・減便は事業者として考え抜いた結果であり、自治体との議論し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。
- ・ 一般路線バスに対して自治体から意見を言われてす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に任せる部分とそうでない部分の議論をできるとよい。
- ・ 地域公共交通計画がない自治体はどのように付き合えばよいかわからない。自治体が公共交通をどうしたいのかがわからないため、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。
- ・ 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。

自治体と事業者が双方の立場を理解し、連携を進めることが必要

西武バス株式会社 「地域交通維持の現況と関係者連携 ～一バス事業者の視点で～」  
バス事業者の視点から 事業の現況や自治体とのコミュニケーションについて

東京都 府中市 「路線再編に向けたバス事業者との相互理解の重要性について」  
自治体の視点から 事業者との連携について

コミュニティバスを含むバス路線再編に向けたバス事業者との連携事例

# シンポジウムのポイント②

自治体同士の  
広域連携

# 自治体同士の広域連携の必要性

- 単独自治体で地域公共交通に取り組む課題（住民の移動実態との乖離、行政界を跨るバス路線の再編への対応、人的負担等）が存在。
- 複数の自治体が連携して広域で取り組むことで、運行の効率化、利便性の向上、事務負担の軽減などの効果がある。

## 管内の自治体・事業者へのアンケート調査等からみえる課題の自治体間連携の効果

### 単独自治体での取組の限界

- 住民の移動が単一自治体で完結しない。
- 一般バス路線の議題は、利用者が隣の市とまたがっており、一自治体の地域公共交通会議ではカバーできない。
- 広域に運行するバス事業者に対し、それぞれの基礎自治体が個別に協定や委託契約を結ぶことは、事業者・自治体双方にとって、事務的・人間的に負担
- 都市部は市街地が行政区を超えて続いており、一自治体単独で新しい交通を導入することは非効率

## 自治体間連携の効果

- 近隣自治体との連携により、行政界を跨いだ既存の路線バスのルート・ダイヤを継承した乗合タクシーを導入。シームレスな代替交通の導入が実現。
- 広域公共交通マップの作成、行政界を超えた路線の延伸など、利用者利便の向上。
- 広域での路線再編により、事業者側の運転者不足による負担の軽減策としても寄与。
- 複数の自治体で集約して事務手続や契約を行うことができ、時間短縮、事務負担の軽減、コスト削減に繋がる。
- 採用活動に関するイベントについて、各自治体が単独で開くよりも幅広い周知が可能。

### 栃木県 那須塩原市 「那須地域定住自立圏における公共交通の連携について」

基礎自治体間の広域連携に関するメリットや課題について

那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会の事務局として調整役を担う立場から

# シンポジウムのポイント③

広域コーディネーター  
広域自治体（都県）

# 広域自治体のコーディネーターとしての役割

- 自治体間での合意形成が難しい案件（複数自治体をまたぐ路線バスの廃止・減便やネットワーク再編など）において、基礎自治体・事業者双方に、広域自治体（都県）がコーディネーターとして機能することへの期待がある。

## 管内の自治体・事業者へのアンケート調査等からみえる課題と広域自治体への期待

複数自治体を跨ぐ路線バスの廃止・減便や広域的なネットワーク再編への対応について

基礎自治体  
同士での  
取組の限界

基礎  
自治体

- 基礎自治体は、その区域の施策・取組の実施に予算・人員が割かれ、近隣自治体の課題まで把握することに限界がある。広域自治体が広域連携の考え方・対象エリア等を取りまとめたうえ、その方針に基づき、複数自治体で連携を行うことが効率的ではないか。
- 交通政策の専任部署や担当者がいない自治体もあり、広域的な取組となる複数自治体の連携に関しては、県が積極的に牽引して実施してもらいたい。

バス  
事業者

- 市を跨ぐ路線廃止について、各市と交渉を行ったが、それぞれの温度感が異なり、当社が間に入り板挟みで調整を行わなければならない、負担が大きかった。市同士の調整をする役割を県が間に入り調整していただくとよりスムーズに進んだのではないかと思う。

広域で取り組む際のコーディネーターとしての役割が都県に期待されている

### 福島県

「**県北圏域、県中・県南圏域における地域公共交通利便増進実施計画の策定について**」

**県が主体となり広域連携の取組を行うメリットや課題について**

「利便増進実施計画」を県として、関係市町村等と広域でどのように連携し、策定に至ったのか

# シンポジウムのねらい

地域公共交通の確保・維持のため  
自治体と交通事業者が密に連携し  
最適な交通ネットワークを目指し  
複数の市町村や都道府県で連携し  
取組を行うことが不可欠

基調講演と具体事例を通じて  
そのために必要な取組のポイントを共有