

# 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 報告書

---

令和8年3月



関東運輸局

Kanto District Transport Bureau

# 目次

1. 調査概要	2
2. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(令和7年度更新版)	3
3. 令和6年度調査の課題を踏まえた調査概要	28
4. 複数自治体の連携による取組や広域自治体による取組の事例	30
5. バス事業者と自治体との早期コミュニケーションのメリット・工夫	45
6. 公共交通シンポジウム開催概要・要点	46
7. 調査結果のまとめ	48

# 1. 調査概要

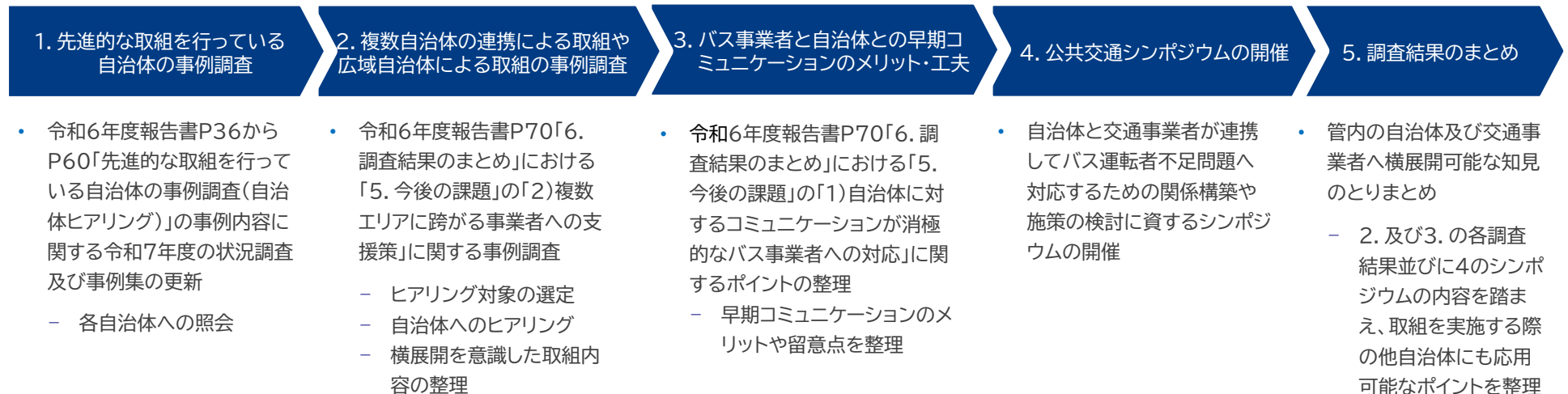
## 調査背景

- 近年、乗合バス事業では全国各地で運転者不足による減便や廃止(以下「減便等」という。)が相次いでおり、関東運輸局管内(以下「管内」という。)においても都市部・地方部問わず、路線バスの減便等についての報道がなされている。
- 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。
- このような状況を踏まえ、関東運輸局では、管内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を目的として、令和6年度に調査業務を実施した。
- 当該調査の結果からは、課題として「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」及び「複数エリアに跨がる事業者への支援策」が顕在化したところ、こうした課題については、広域自治体や複数の自治体が連携した取組を行うことがその解決につながると思われる。

## 調査目的

- 本調査は、令和6年度調査結果を踏まえ、広域自治体や複数の自治体によるバス運転者不足問題に対する取組の現状を調査し、横展開可能な事例を整理するとともに、自治体と交通事業者が連携してバス運転者不足問題へ対応するための関係構築や施策の検討に資する勉強会の開催を通じ、バス運転者不足問題に対する取組を促進することを目的とする。

## ○調査進行のポイント



## 2. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(令和7年度更新版)

### 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) ※2025年10月1日時点の情報を各自治体に確認し、令和7年度版に更新
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 <b>10自治体</b>

### 調査項目

項目	内容
ヒアリング項目	<p>下記の項目についてヒアリングを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○バス事業者との関係性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・減便・廃止に関するバス事業者からの事前打診の状況</li> <li>・自治体の交通政策に対するバス事業者の参画度合い</li> </ul> </li> <li>○バス運転者不足に対する取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>

#### ○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。

## 2. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(令和7年度更新版)

### 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 (R7.10.1)		交通モード(R7.10.1)		
		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	68,827人	○ (3事業者)	○ (1事業者)	○
2	神奈川県 小田原市	施行時特例市	184,944人 (※1)	○ (4事業者)		
3	千葉県 千葉市	政令指定都市	987,361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	77,559人	○ (3事業者)	○ (2事業者)	○
5	神奈川県 横浜市	政令指定都市	3,772,267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	262,259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(確報値)を用いて、住民基本台帳の異動を加減し算出

(※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

## 2. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(令和7年度更新版)

### 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 (R7.10.1)		交通モード(R7.10.1)		
		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	709,799人 (※1)	○ (8事業者)	○ (1事業者)	○
8	愛知県 岡崎市	中核市	381,504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	134,288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	103,914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)  
 なお、令和7年10月1日現在の人口は令和5年国勢調査の結果として令和8年度に公表予定のため、令和7年9月1日現在の人口を掲載

(※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、地域内交通の取組として地域住民が主体となった協議会等により運行

## 2. 先進的な取組を行っている自治体の事例調査(令和7年度更新版)

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	取組概要
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公共ライドシェアの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>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(公共ライドシェア)を導入</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ともに、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</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、バスネットワークの再編計画を令和7年7月に策定</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
C 運転者確保に向けた取組	⑧ 愛知県岡崎市	外国人バス運転士の育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、外国人運転士の誕生に向けた支援体制を構築</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	⑩ 兵庫県三田市	担い手共創プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>運転者不足問題に対する支援の取組(自動車学校への依頼、近隣5市での検討)</li> </ul>



AIオンデマンドシステムを活用した公共ライドシェアの導入

## 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(公共ライドシェア)を導入

調査区分(A) 減便等の申出を受けた際の対応

### 取組の背景・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(令和6年4月)の影響もあり、既存の路線バス及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公共ライドシェア(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

#### 公共ライドシェアの導入

- 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種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

- 利用実態を基に、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当たっては、地域のタクシー事業への影響を考慮し、数か月間かけて調整・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、公共交通にか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公共ライドシェアの導入



### かどくる(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:佐原駅周辺及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

※令和7年10月1日より、下記4か所が共通乗降場所として追加  
 久保田整形外科クリニック、ドコモショップ佐原店、  
 auショップ佐原(佐原市街地エリア)  
 ドコモショップ小見川店(小見川市街地エリア)

### かどくる(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



## 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ともに、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)及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
- ・ 事業者ととも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

#### 取組の課題・工夫と効果

##### 課題・困難であった点

##### 補助制度創設に当たった調整

- ・ 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

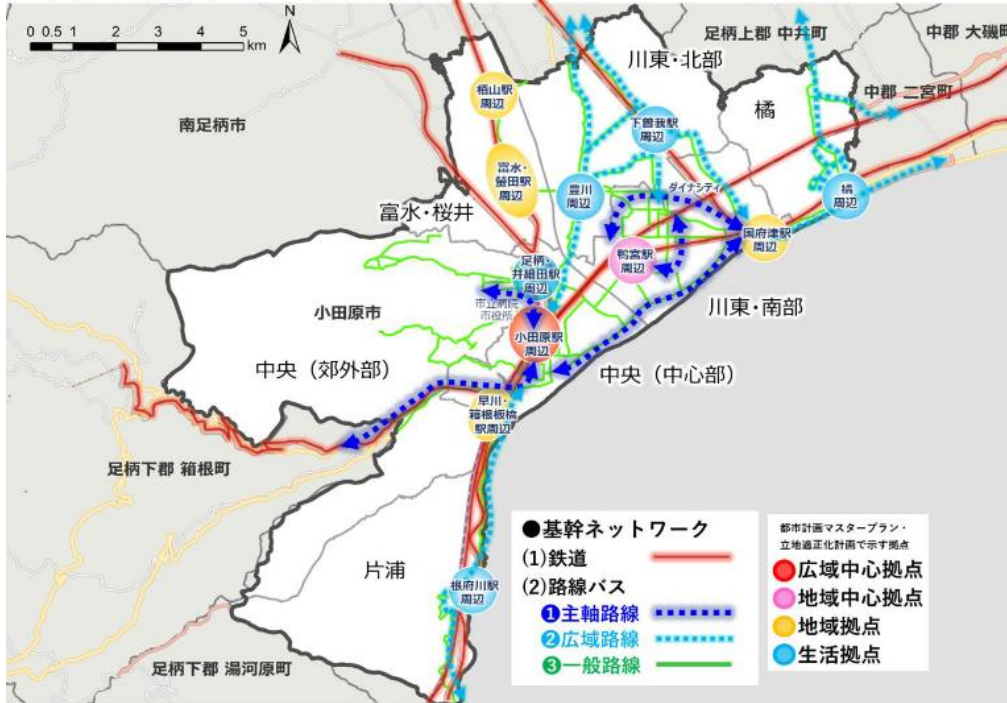
- ・ 地域公共交通計画(令和6年3月策定)において、路線バスを「主軸路線」「広域路線」「一般路線」に分類し(次頁掲載図参照)、それぞれの役割・維持確保の取組を位置付け、市とバス事業者の間で共有している。
- ・ 運転者不足により減便等をせざるを得なくなった場合にも、上記の共有で、バス事業者との協議・調整が円滑に進むなどの効果を発揮することを期待
- ・ 公共交通不便地域を設定(次頁掲載図参照)し、当該地域において、地域のニーズと実情に応じた移動支援策について、実証事業に繰り返し取り組み、本格実施を目指す方向性を位置付けた。

# 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

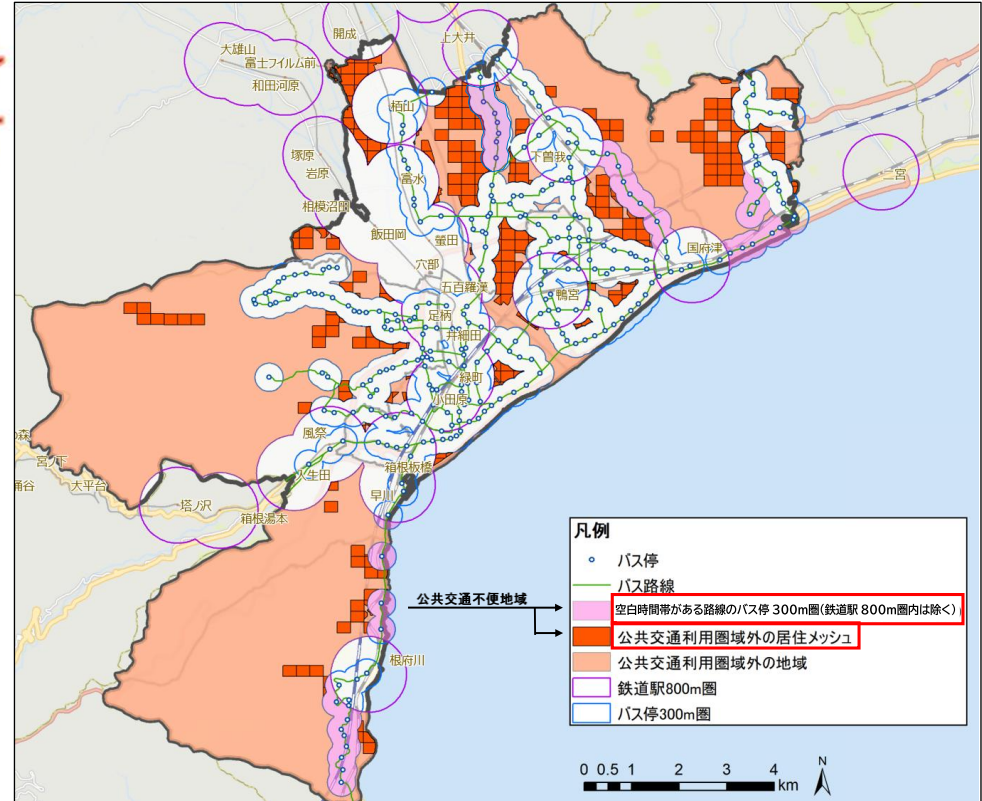


## ■基幹ネットワーク

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下曾我・国府津(国府津駅～下曾我駅)
- ③豊川・上府中・曾我(小田原駅～新松田駅) ④橋(国府津駅～橋団地)



## 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

#### 取組の背景・内容

<b>背景</b>	<p><b>増加する減便等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
<b>内容</b>	<p><b>意見交換会の実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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）</li> </ul> <p><b>生活交通バス路線維持支援制度の新設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> <p><b>デマンド型交通による代替を検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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（令和6年度までは3地区、令和7年度から新たに1地区が対象）</li> <li>・ 社会実験で一定以上の利用があった地区（高津戸町）は令和7年度より本格運行に移行予定</li> </ul>

#### 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

#### 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の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

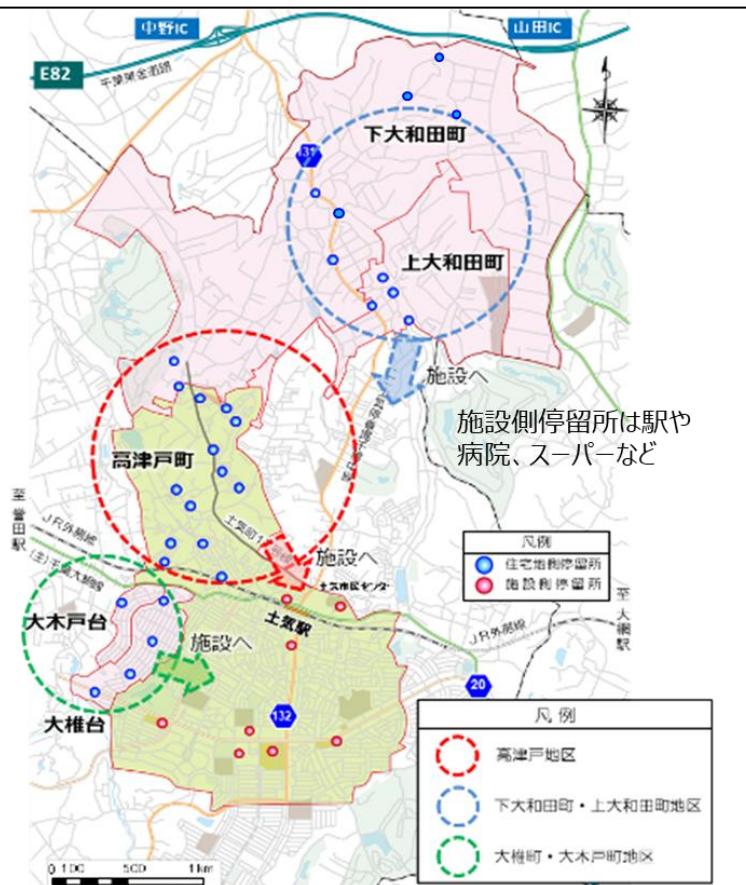
- ・ 意見交換会の実施など、バス事業者と自治体のコミュニケーションの機会を設けることにより、減便・廃止の回避のための市の支援や、円滑な代替措置の実施へつながることを期待



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(令和5年3月～)

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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</li> <li>現在、本格運行への移行について検討中。</li> </ul>
運行ルート	<ol style="list-style-type: none"> <li>高津戸町コース</li> <li>大椎台・大木戸台コース※</li> <li>下大和田町・上大和田町コース※</li> </ol> <p>注※路線バス廃止による公共交通不便地域への対応</p>
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)



※令和7年11月下旬から、新たに平山町地区での社会実験を開始する予定。

“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。



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

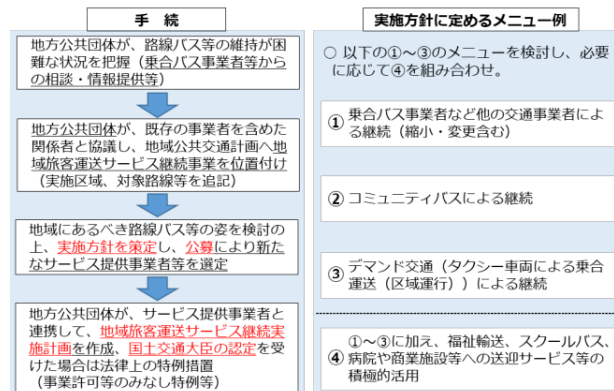
### 課題・困難であった点

#### 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。

### 効果(見込み)

- 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なく、持続可能な形の運送サービスへの移行を実現



▲継続事業の手続きの進め方

# 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

①原市場（中藤・中沢）地区	②南高麗地区
<b>再編前</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長大路線（駅直通、幹線と並走）</li> <li>・大型バス運行</li> <li>・毎日運行</li> </ul>	<b>再編前</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日運行</li> <li>・大型バス運行</li> <li>・一部幹線と並走区間あり</li> </ul> 
<b>再編後</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線短縮（幹線と接続）</li> <li>・大型バスとワゴンの併用</li> <li>・朝夕は毎日、昼は週3日運行</li> </ul>	<b>再編後</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・週3日運行（本数増）</li> <li>・ワゴン運行</li> <li>・公共交通が不十分な地域への路線設定</li> </ul>
<p>前</p> <p>幹線路線と並走</p> <p>地域拠点エリア</p> <p>後</p> <p>幹線と接続（路線短縮）</p> <p>需要の多い朝のみ駅直通（大型バス）</p> <p>地域拠点に接続（路線短縮）</p>	<p>前</p> <p>幹線路線と並走</p> <p>1日5便（毎日）</p> <p>公共交通が不十分な地域</p> <p>後</p> <p>1日7.5便（月・水・金）</p> <p>路線設定</p>

OPEN YOKOHAMA 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

取組の背景・内容

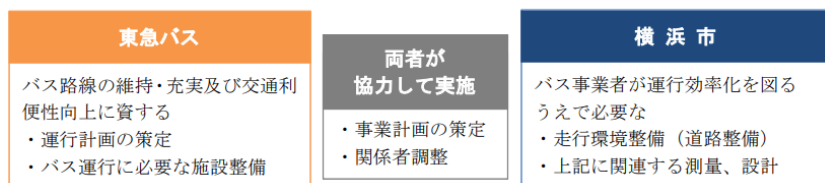
背景	<p><b>運転者不足により供給量維持に支障が発生</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者(学生)が多く、高頻度で単車バスでの運行を行っていた青葉台駅~日本体育大学を結ぶ路線に関して、運転者不足が課題となっていた。</li> <li>同時に、近隣の別路線においては、利用者が僅少かつ運行距離が長く、路線の維持が困難な状況にあった。</li> </ul>
内容	<p><b>連節バスの導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>連節バスの導入により、運転者不足の中でも大量輸送(通学)需要に対応した輸送力を確保</li> <li>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。</li> </ul>

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・充実及び交通利便性向上に向け、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



取組の課題・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

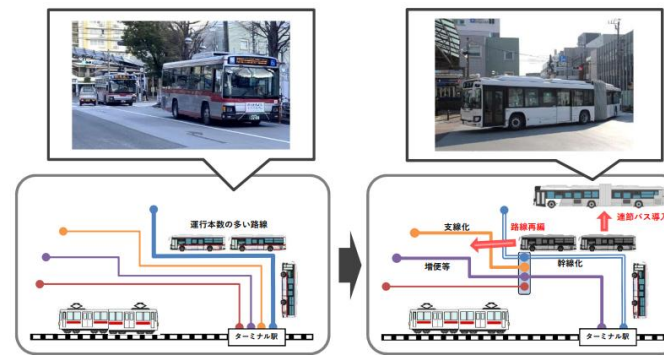
- 連節バス運行のために必要となる道路整備に多額の予算が必要な点が課題であった(交差点拡幅、バスベイ施工及び拡幅、信号・照明・電柱・ガードレールの移設等)。

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。



バス路線の維持・充実に向けた取組イメージ



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

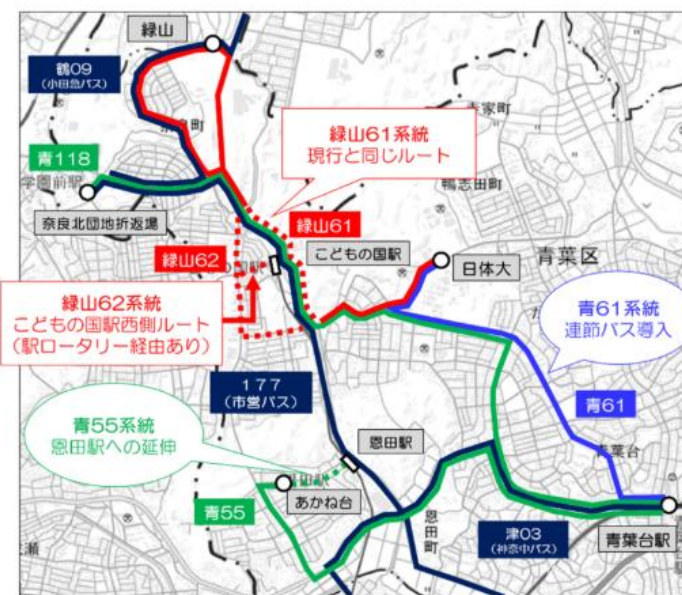
- ・連節バスを導入し、輸送力を確保しつつ利便性を損なわない範囲で運行便数を減らすことで、バス事業者の経営資源を生み出します。

● 「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)





市内全域を対象としたネットワークの再編

## 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、バスネットワークの再編計画を令和7年7月に策定

### 調査区分(B) 路線再編

#### 取組の背景・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、「府中市地域交通ネットワーク再編計画」を策定(令和7年7月策定)。
- 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ることが分かり、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御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

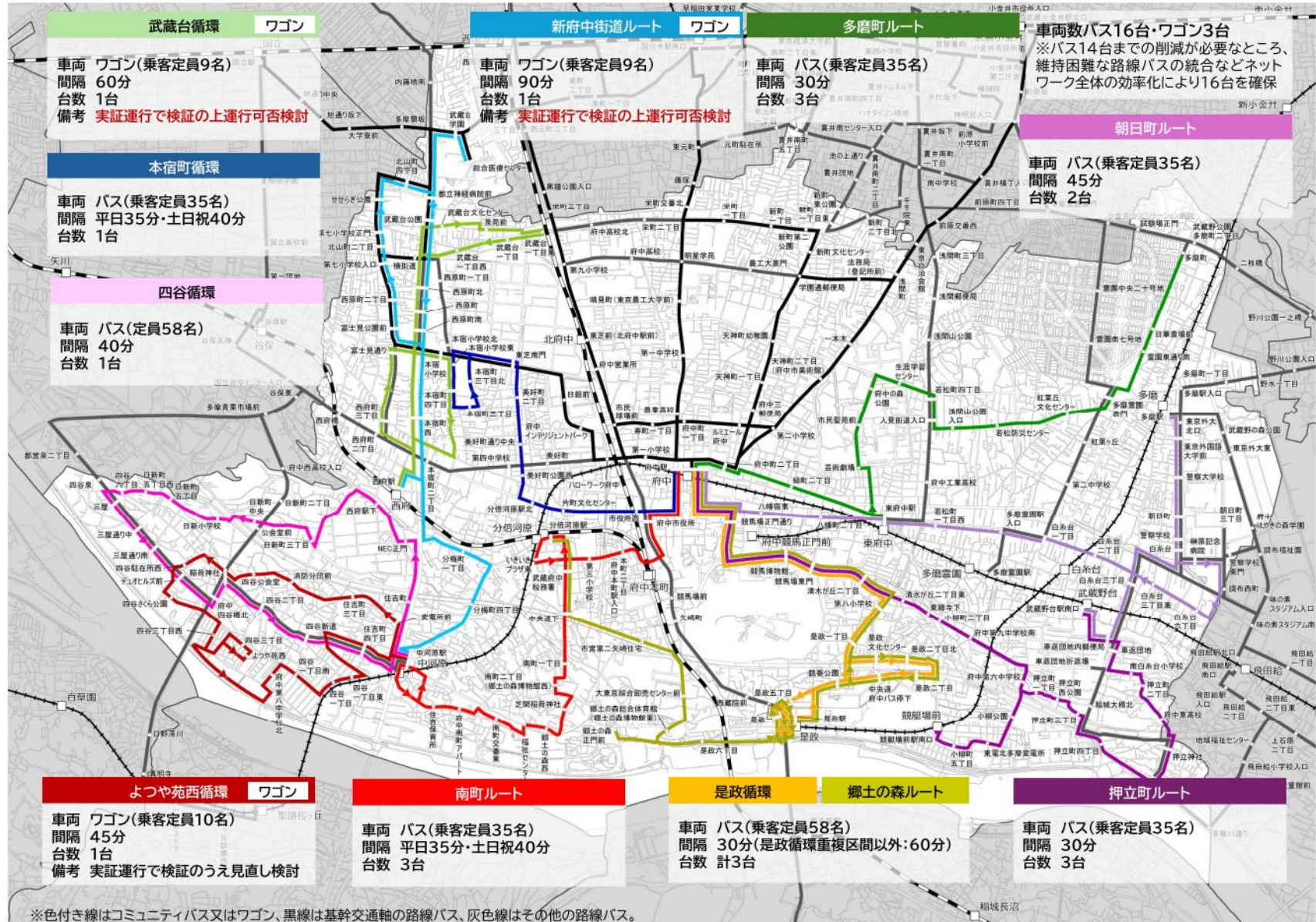
##### 既存交通事業者との協力関係の再構築

- 今回の再編に当たっては、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、法定協議会の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

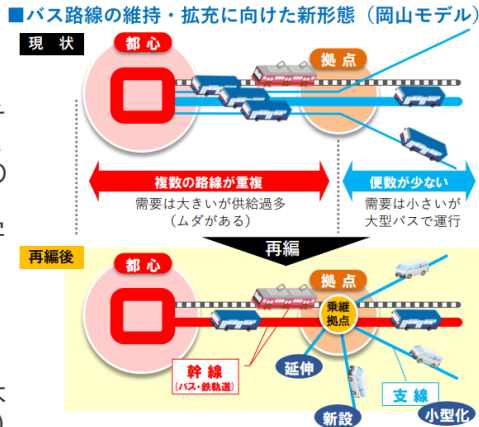
#### 移動手段の確保が困難となる危機的な状況

- ・ 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。それを基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、データを基に(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

- ・ 支線バスの設定に当たり、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。組織強化の取組として、令和7年度からは交通政策課内に「地域公共交通推進室」を創設。

### 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)

# バス路線再編の実施状況

## 再編後のバスネットワーク (10方面/17支線)



## 全体の効果

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**



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、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

取組の背景・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](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た。大型自動車二種免許の取得や社内の新任運転士研修を経て、令和7年7月29日に運転士デビューした。

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



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!

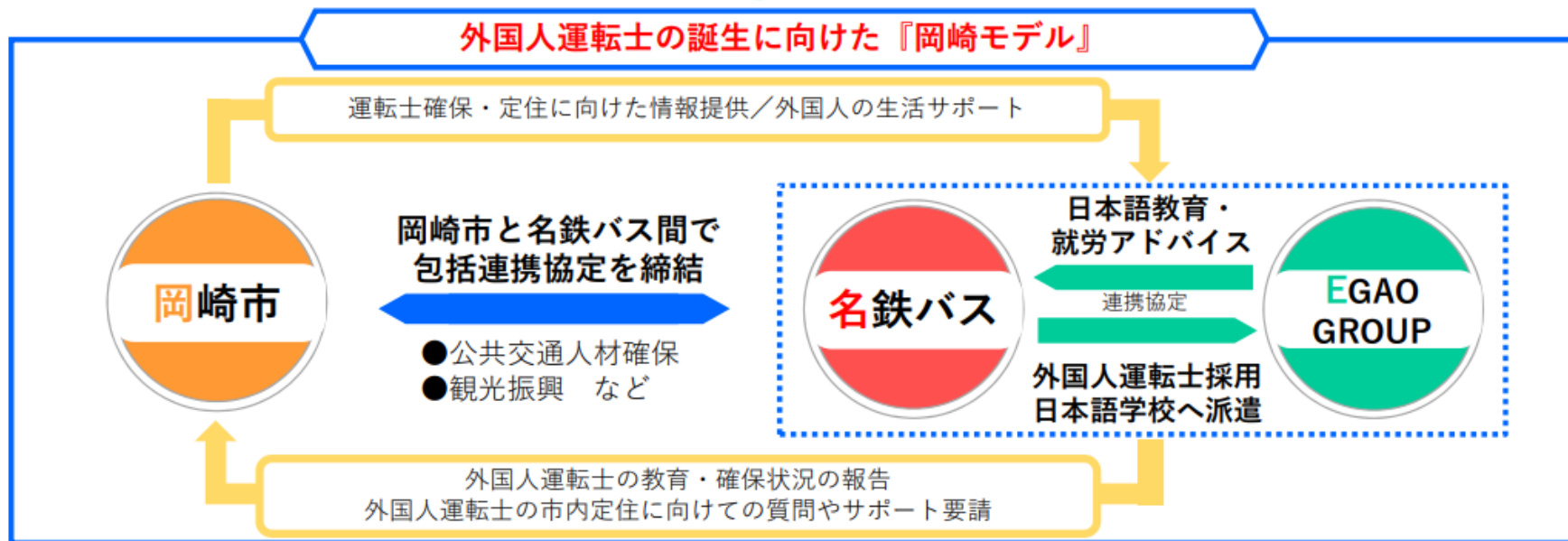
岡崎市と名鉄バス株式会社はこのたび包括連携協定を締結し、公共交通の確保・維持を見据えた人材確保を目的とし、外国人運転士の誕生に向けた支援体制を構築する『岡崎モデル』の実現に向けた取組をスタートいたします。

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

### 取組の背景・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>

### 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。

### 取組の課題・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ことも考えてはいるが、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>

#### 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も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



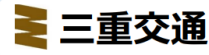
### 協定にいたる背景



#### 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・・・



#### バス運転士の「担い手」不足

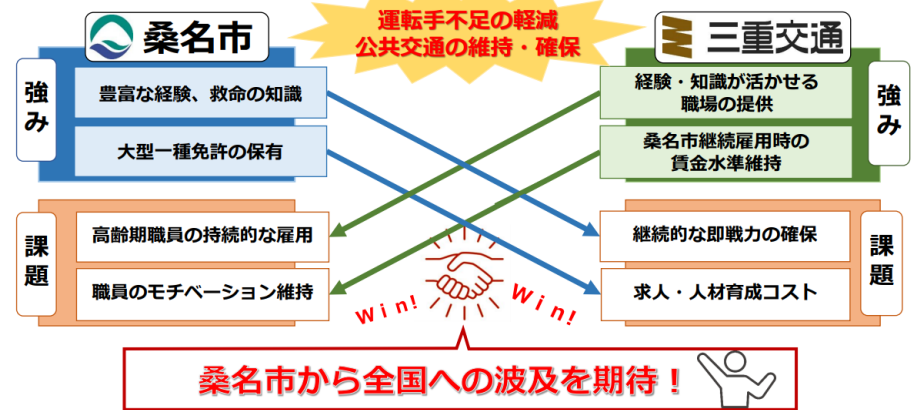
- ・運転には大型二種免許の保有が必須だが、国内の保有者数が減少
- ・少子高齢化等によるバス運転士の深刻な担い手不足が課題となる

適正がある人材の  
確保・・・

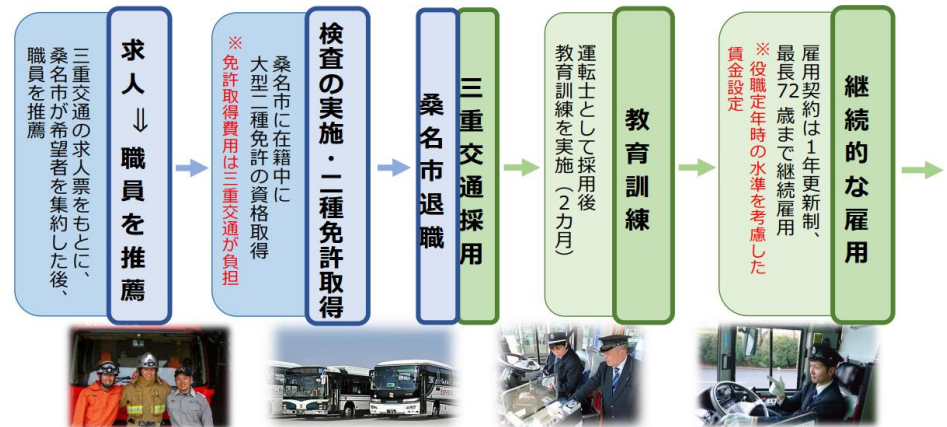


### 協定がもたらす効果

消防職員が三重交通(株)に転籍し、バス運転士になることで



### 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

取組の背景・内容

背景

運転者不足はまちづくりの観点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(令和6年度当時)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)及び教育機関(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、公共交通や職業の魅力発信等も実施。



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

- 地元スポーツチーム(球団マネージャー)から運転者が誕生。誕生した運転者を三田市交通大使に任命し、イベント等にて公共交通及び職業の魅力発信を実施。また新たに令和8年度内定者あり。
- 有馬高校で運転者が登壇し、職業等の魅力を発信。

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。

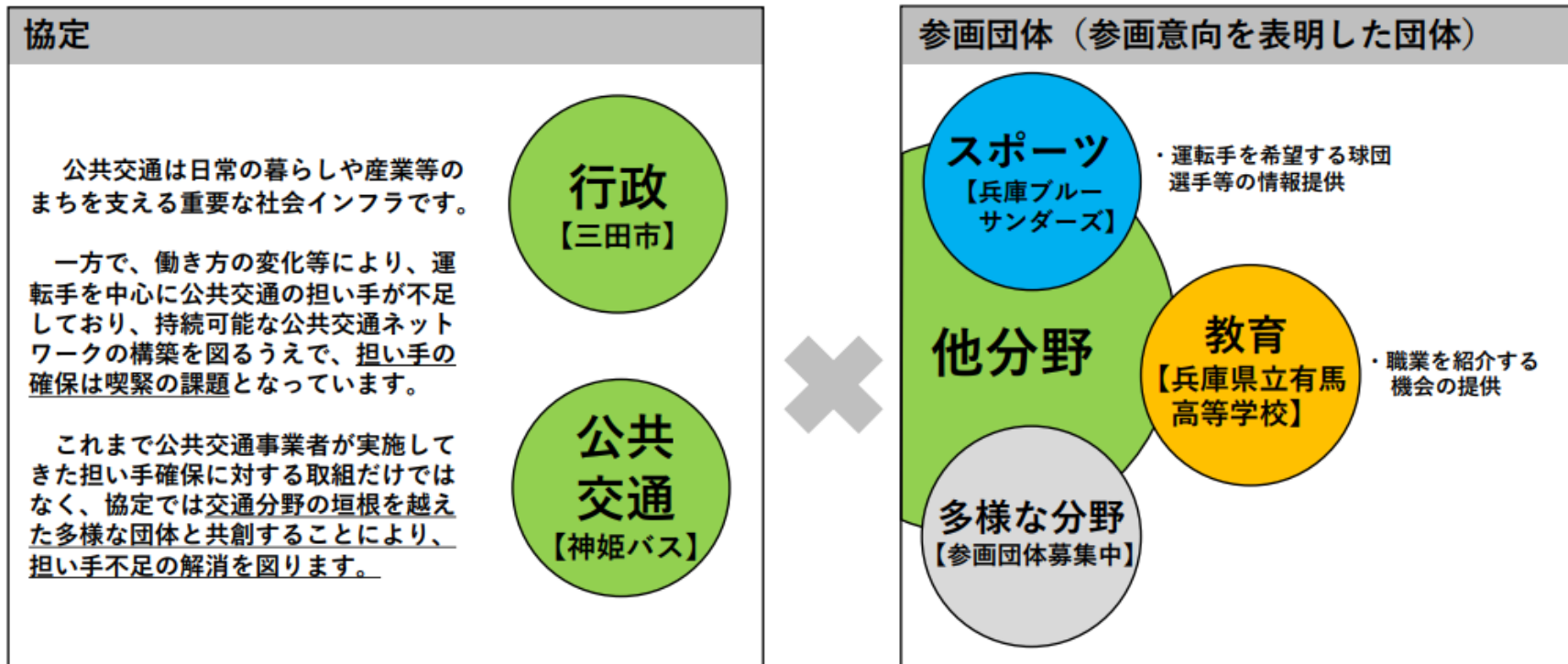


出所: 三田市提供資料



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。



## 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

### 取組の背景・内容

背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。)</li> </ul>
内容	<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。(令和7年5月19日開催)</li> </ul>

### 検討の流れ

#### 事業者単体での取組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した。

出所: 小田原市提供資料

### 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

バス4社合同  
運転体験会  
就職相談・会社説明会

参加 無料 服装 自由

日時 2025年 5月19日 午前10時00分～12時00分  
午後13時30分～15時30分

対象 バスの運転業務に興味のある方  
乗客乗務員などを含む社会人の方

内容 大田(伊豆箱根) 伊豆箱根  
小田原(伊豆箱根) 伊豆箱根  
小田原(伊豆箱根) 伊豆箱根  
小田原(伊豆箱根) 伊豆箱根

会場 小田原市立自動車学校  
小田原市立自動車学校  
小田原市立自動車学校

申込 小田原市立自動車学校  
小田原市立自動車学校  
小田原市立自動車学校



## 運転者不足問題に対する支援の取組(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

### 取組の背景・内容

背景	<p><b>地域公共交通計画に運転者不足問題を盛り込む</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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」を掲げる。</li> </ul>
内容	<p><b>計画を踏まえた運転者不足問題に対する支援策の実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

### 補足：飯能市を含む近隣自治体「ダイア5市」での検討

#### 運転者不足に対する自治体連携での取組

- 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「ダイア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、ダイア5市でできる対応策を検討している。

# 3. 令和6年度調査の課題を踏まえた調査概要

## 調査概要

### ○調査目的

令和6年度報告書P70「6. 調査結果のまとめ」における「5. 今後の課題」の「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」「2)複数エリアに跨がる事業者への支援策」を踏まえ、バスの減便等や運転者不足問題の課題等に対し、自治体とバス事業者が早期にコミュニケーションを取ることで対応策を講じることができた事例及び複数自治体で連携した取組や広域自治体(都道府県)の事例について、ヒアリング、机上調査等により調査し、他自治体に横展開可能なポイントを整理した。

### 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 →本資料5

- 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 →本資料4

- 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。

### ○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/机上調査を実施
調査実施時期	2025年10月27日(月)～11月28日(金)
ヒアリング対象	運転者不足問題や地域公共交通の確保・維持に対して、自治体とバス事業者がコミュニケーションを取り特筆すべき取組を行っている又は広域自治体や複数自治体で連携した取組のうち主体的な役割を担っている8自治体

## 調査項目

項目	内容
ヒアリング項目	<p>下記の項目についてヒアリングを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○取組内容 <ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的な実施内容、経緯・きっかけ</li> </ul> </li> <li>○役割分担</li> <li>○関係者間のコミュニケーション・調整方法 <ul style="list-style-type: none"> <li>・取組実施にあたっての関係者間のコミュニケーションの方法・頻度、意見のとりまとめ方、合意形成の方法</li> </ul> </li> <li>○連携及び取組のメリット <ul style="list-style-type: none"> <li>・複数自治体が連携することによるメリット、(都道府県主導の場合)都道府県主導だからこそ実施できたこと</li> </ul> </li> <li>○取組実施にあたっての課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・取組実施にあたっての課題、困難な点</li> <li>・複数関係者と連携することの難しさ</li> <li>・国、都道府県(又は市町村)、交通事業者に求めること</li> </ul> </li> </ul>

# 3. 令和6年度調査の課題を踏まえた調査概要

## ヒアリング対象一覧

- ヒアリング対象は以下の8自治体。

基礎自治体(市区町村)及び広域連合

No	管内/管外	自治体名	人口		(参考)事例における連携先自治体情報	
			区分	住民基本台帳(R7.10.1)	自治体名	住民基本台帳(R7.10.1)
1	管内	埼玉県 さいたま市	政令指定都市	1,355,010人	蓮田市	60,938人
2	管内	栃木県 那須塩原市 (那須地域定住自立圏公共交通 部会 事務局)	人口5万人以上の市	112,996人(※1)	大田原市(※2)	68,753人
					那須町	23,372人
					那珂川町	7,013人
3	管外	長野県 木曾広域連合 交通政策室 (木曾地域公共交通活性化協議 会 事務局)	木曾郡全域	22,789人(※3)	上松町	3,683人
					南木曾町	3,527人
					木曾町	9,567人
					木祖村	2,375人
					王滝村	631人
大桑村	3,006人					

広域自治体(都道府県)

No	管内/管外	自治体名	人口
			住民基本台帳(R7.10.1)
4	管外	京都府	2,506,615人(※4)
5	管外	青森県	1,145,475人(※5)
6	管外	福島県	1,717,454人(※6)
7	管内	神奈川県	9,217,647人(※7)
8	管内	千葉県	6,277,188人(※8)

(※1)那須塩原市の人口は、令和2年度国勢調査をもとに算出

(※2)大田原市の人口は、直近の国勢調査を基礎として、住民基本台帳法による異動人口報告を基に、毎月1日現在の人口を推定

(※3)木曾郡及び各自治体の人口は、長野県サイト「毎月人口異動調査年齢別人口(2025年10月分)」より掲載。国勢調査結果を基礎にして、住民基本台帳の状況を基に県内市町村から報告された人口及び世帯数の異動(出生・死亡・転入・転出・世帯増減など)を加減して推計。市町村別人口において、市計と郡計を合算しても県計とは一致しない。

(※4)京都府の人口は、令和2年国勢調査の人口及び世帯数を基礎として、各市町村から提供された1ヶ月間の住民票の移動数を加減することにより推計

(※5)青森県の人口は、令和2年国勢調査をもとに推計

(※6)福島県の人口は、令和2年国勢調査確定値をもとに毎月の住民基本台帳による転入・転出者数及び出生・死亡者数を加減して推計

(※7)神奈川県は、令和2年国勢調査結果に基づく推計。なお、令和7年10月分からは令和7年国勢調査結果を基礎数値とし、令和8年5月以降に公表予定のため、令和7年9月1日現在の人口を掲載。

(※8)千葉県の人口は、令和2年国勢調査をもとに算出

# 4. 複数自治体の連携による取組や広域自治体による取組の事例

自治体へのヒアリングを踏まえ、複数自治体の連携による取組や広域自治体による取組について整理し、他自治体に横展開可能なポイントを示す。

## 事例一覧

調査区分	自治体	取組	取組概要
<b>A</b> 市区町村が主導した、複数市区町村の連携による取組	① 埼玉県さいたま市	隣接市との連携による乗合タクシー導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>蓮田市ーさいたま市(岩槻)間を結ぶ路線バスの廃止を受け、乗合タクシー「おりづる号」の運行を2024年4月に開始</li> <li>連携により、市境を跨いだ既存の路線バスのルート・ダイヤを継承。シームレスな代替交通の導入が実現</li> </ul>
	② 栃木県那須塩原市(那須地域定住自立圏地域公共交通活性化協議会)	定住自立圏を構成する4市町による計画策定、路線延伸等	<ul style="list-style-type: none"> <li>那須塩原市を中心市とした、大田原市、那須町、那珂川町の2市2町で構成する定住自立圏において、調査事業を実施し、協議会の設立及び地域公共交通計画を策定</li> <li>広域公共交通マップの作成、バス停名称の統一、行政界を超えた路線延伸等を実施</li> </ul>
<b>B</b> 広域自治体(都道府県)が主導した、市区町村及び交通事業者との連携による取組	③ 長野県 木曾広域連合	木曾地域6町村の連携による路線再編・利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>木曾地域6町村による法定協議会を立ち上げ、地域公共交通計画及び利便増進実施計画を策定し、広域幹線バスの新設、支線の再編等を実施、令和7年10月に運行開始</li> <li>令和7年度に組織改編を行い、長野県と協働して木曾広域連合内に交通政策室を立ち上げ、体制を強化</li> </ul>
	④ 京都府	地域旅客運送サービス継続事業による廃止代替	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線廃止の申出を受け、関係自治体及び地元関係者と協議し、地域旅客運送サービス継続事業を活用することで従前の運行水準を確保しつつ、地域ニーズに対応した路線の維持を実現</li> </ul>
	⑤ 青森県	県主導による路線再編実施・市町村への支援(アドバイザー派遣、データ整備等)と県の体制強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>県主導で、検討対象路線ごとに沿線市町村、交通事業者との個別協議を開催。路線再編の内容として取りまとめ、再編指針に反映</li> <li>市町村への支援(アドバイザー派遣、勉強会)、県全域でのGTFSデータ整備等を実施</li> </ul>
	⑥ 福島県	県主導による圏域ごとの利便増進実施計画の策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>福島県中部の2圏域において、地域間幹線系統を対象に、住民の移動実態を踏まえた経路の見直し等を内容とする利便増進実施計画を策定し、令和7年10月から再編を実施</li> </ul>
<b>C</b> 広域自治体(都道府県)による取組	⑦ 神奈川県	バス運転者不足問題に関する意見交換会の開催及び補助制度の創設	<ul style="list-style-type: none"> <li>県のコーディネートにより、バス運転者不足問題に関する意見交換を県内の複数市町村間で実施</li> <li>バス運転者不足への即応的な対応として、「新規バス運転者の確保」と「既存バス運転者の有効活用」に資する新たな補助制度を令和7年度に創設</li> </ul>
	⑧ 千葉県	市町村・バス事業者に対する相談支援及び県主催によるバス会社合同就職説明会の開催	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和6年4月に実施した路線バスの減便に関する緊急調査の結果を踏まえ、令和6年度から新たに『路線バス運転者確保対策事業』を立ち上げ、県主催によるバス会社合同就職説明会等を開催</li> <li>令和7年度から『地域公共交通「リ・デザイン」推進事業』により、市町村や交通事業者等に対する相談支援や事業費助成を実施</li> </ul>

# A-① 隣接市との連携による乗合タクシー導入 埼玉県さいたま市

## 背景

- バス事業者より、蓮田市ーさいたま市岩槻区間を運行する路線バスの廃止の打診を受け、蓮田市と連携し、廃止の取りやめ要望や他のバス事業者にコミュニティバス等での路線継承を打診したが運転者不足等を理由に調整がつかず、乗合タクシーの導入へ移行
- 「さいたま市コミュニティバス等導入ガイドライン」に基づき地域組織、運行事業者、自治体の三位一体で取り組む。

## 取組の内容

2市連携により、市を跨いだ既存の路線バスのルート・ダイヤを継承、短期間での代替交通の導入を実現

- 廃止予定日まで約1年と時間が限られていた中で、切れ目なく代替交通を導入するため、既存路線バスのルート・ダイヤを継承し、需要調査等は省略した。

### 合意形成の方法

費用分担は様々なパターンを検証し、スムーズな合意に着地

- さいたま市で協議した内容について、蓮田市に合意してもらう形で取組を進める。
- 費用分担は、運行台キロ(営業区間長×運行本数)を採用。様々な指標で費用分担を検証したが、どの手法でも、さいたま市と蓮田市の負担割合が大きく変わらず、スムーズに合意できた。



乗合タクシー  
「おりづる号」

出所: さいたま市 Webサイト  
<https://www.city.saitama.lg.jp/001/010/018/005/p100723.html>

### 役割分担

さいたま市	関係者との調整、地域公共交通会議での協議等、中心的な役割を担う。
蓮田市	蓮田市エリアの停留所の設定、地元住民との調整を担う。
地域組織	沿線自治会の会長等で構成。市民のニーズ把握や合意形成、積極的な利用等に関する取組を担う。
交通事業者	公募により決定した事業者が乗合タクシーを運行。

## 連携によるメリット

- 廃止まで時間がない中、市境で代替交通を分断せず、既存の市を跨いだ路線バスのルート・ダイヤを継承することは、2市が連携したからこそ実現できた。
- 交通結節点(JR蓮田駅・東武岩槻駅)をつなぐ路線を維持することができた。

## 取り組む中で出てきた難しさ

- 今回の事例(路線バスの廃止によって交通空白地区が生じること)等を踏まえて、さいたま市では、「さいたま市コミュニティバス等導入ガイドライン」の見直しに着手。
- 今回の事例では、既に路線バスの補完交通(コミュニティバス等)の導入ガイドラインを整備していたさいたま市が取組を主導したが、双方がガイドライン等を有している場合には、導入プロセスや費用負担において不整合等が生じた際、どう折り合いを付けるかが課題になり得る。

## 岩槻区河合地区乗合タクシー「おりづる号」運行ルート・時刻表



岩槻区河合地区乗合タクシー時刻表

方向	停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
蓮田駅・岩槻高齢者講習センター行き	① 岩槻駅西口	6:00	6:48	7:41	8:36	10:02	15:47	16:53	17:59	19:08	19:55
	② 西町五丁目	6:01	6:49	7:42	8:37	10:03	15:48	16:54	18:00	19:09	19:56
	③ 岩槻警察署	6:02	6:50	7:43	8:38	10:04	15:49	16:55	18:01	19:10	19:57
	④ 箕輪	6:03	6:51	7:44	8:39	10:05	15:50	16:56	18:02	19:11	19:58
	⑤ 前原下	6:04	6:52	7:45	8:40	10:06	15:51	16:57	18:03	19:12	19:59
	⑥ 前原上	6:05	6:53	7:46	8:41	10:07	15:52	16:58	18:04	19:13	20:00
	⑦ 大六天橋	6:06	6:54	7:47	8:42	10:08	15:53	16:59	18:05	19:14	20:01
	⑧ 下馬込	6:07	6:55	7:48	8:43	10:09	15:54	17:00	18:06	19:15	20:02
	⑨ 馬込	6:08	6:56	7:49	8:44	10:10	15:55	17:01	18:07	19:16	20:03
	⑩ 上馬込	6:09	6:57	7:50	8:45	10:11	15:56	17:02	18:08	19:17	20:04
	⑪ のくぼ通り南	6:10	6:58	7:51	8:46	10:12	15:57	17:03	18:09	19:18	20:05
	⑫ 東口郵便局	6:11	6:59	7:52	8:47	10:13	15:58	17:04	18:10	19:19	20:06
	⑬ 蓮田駅	6:18	7:06	8:00	8:56	10:21	16:05	17:13	18:19	19:27	20:14
	⑭ 東口郵便局					10:22	16:06	17:14	18:20		
	⑮ のくぼ通り南					10:23	16:07	17:15	18:21		
	⑯ 根ヶ谷公園					10:24	16:08	17:16	18:22		
岩槻駅西口行き	① 岩槻駅西口	6:38	7:28	8:26	9:19	11:06	16:48	17:53	18:59	19:44	20:36
	② 西町五丁目	6:34	7:22	8:19	9:12	11:00	16:38	17:46	18:52	19:44	20:31
	③ 岩槻警察署	6:33	7:21	8:17	9:11	10:59	16:37	17:45	18:51	19:43	20:30
	④ 箕輪	6:32	7:20	8:16	9:10	10:58	16:36	17:44	18:50	19:42	20:29
	⑤ 前原下	6:31	7:19	8:15	9:09	10:57	16:35	17:43	18:49	19:41	20:28
	⑥ 前原上	6:30	7:18	8:14	9:08	10:56	16:34	17:42	18:48	19:40	20:27
	⑦ 大六天橋	6:28	7:16	8:12	9:06	10:54	16:32	17:40	18:46	19:38	20:25
	⑧ 下馬込	6:27	7:15	8:11	9:05	10:53	16:31	17:39	18:45	19:37	20:24
	⑨ 馬込	6:26	7:14	8:10	9:04	10:52	16:30	17:38	18:44	19:36	20:23
	⑩ 上馬込	6:25	7:13	8:09	9:03	10:51	16:29	17:37	18:43	19:35	20:22
	⑪ のくぼ通り南	6:25	7:13	8:09	9:03	10:51	16:29	17:37	18:43	19:35	20:22
	⑫ 東口郵便局	6:24	7:12	8:08	9:02	10:50	16:28	17:36	18:42	19:34	20:21
	⑬ 蓮田駅	6:24	7:12	8:08	9:02	10:50	16:28	17:36	18:42	19:34	20:21
	⑭ 東口郵便局	6:24	7:12	8:08	9:02	10:50	16:28	17:36	18:42	19:34	20:21
	⑮ のくぼ通り南	6:24	7:12	8:08	9:02	10:50	16:28	17:36	18:42	19:34	20:21

※⑮⑯のバス停は5～8便のみ運行

# A-②定住自立圏を構成する4市町による計画策定、路線延伸等

## 背景

- 平成25年12月に那須塩原市が定住自立圏構想推進要綱に基づく中心市宣言を行い、平成26年4月に那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町の4市町で推進協議会を設立。平成27年に定住自立圏の形成に関する協定を締結、「那須地域定住自立圏共生ビジョン」を策定し、公共交通を含む定住自立圏内の各種連携事業の実施を開始
- 4市町を跨ぐ生活圏内での移動について課題意識があり、平成28年～29年に那須地域で初めて広域交通実態調査を実施

## 取組の内容

### 定住自立圏で地域公共交通活性化協議会を設置し、地域公共交通計画を策定

- 広域交通実態調査により、①高齢者や学生の移動手段の確保が必要、②乗継性の悪さ、③行政界を跨ぐ移動ニーズへの対応、④路線ごとに異なる名称のバス停名である等情報のわかりにくさ、といった広域で考えるべき課題が顕在化
- 課題について定住自立圏4市町で議論するため、地域公共交通活性化協議会を設立。平成30年には地域公共交通網形成計画、令和5年には第2次地域公共交通計画を策定

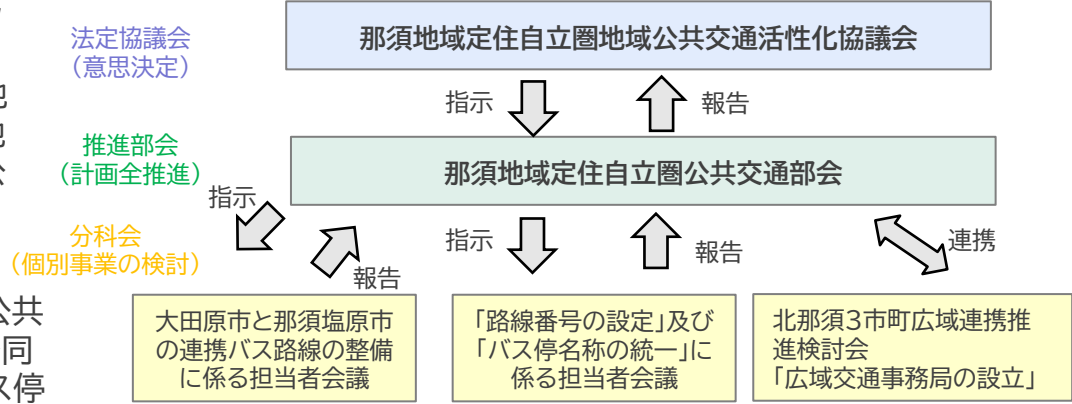
### 実態調査で把握した課題の解決に向けて取組

- 広域交通実態調査で把握した課題を踏まえ、広域公共交通マップの作成、路線番号の設定、那須地域内で同じ場所にありながら路線によって名称が異なるバス停について名称の統一、行政界を超えた路線の延伸等、複数の取組を継続して実施

## 推進体制

### 個別事業ごとに、市町をまたいだ協議の場を設置

- 個別の案件ごとに関係する市町において担当者会議を行い、その進捗管理を「公共交通部会」で定期的に行う体制により事業を推進



出所：那須塩原市提供資料より作成

## 連携によるメリット

### 1自治体では実現の難しい広域での交通ネットワークの構築を目指すことができる

- 複数の自治体と同じ目標に向かって各種取組を実施するので、広域バスマップ、バス路線番号の設定、広域連携バス路線の整備など、那須地域全体の公共交通の利便性を向上させる取組が実施できる。また、生活圏が一緒であるので自分の市民の移動を考えることは必然的に隣の市町の交通も考える必要がある。
- 1つ1つの事業を各市町で行うのではなく、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。

## 取り組む中で出てきた難しさ

- イニシャルコストは定住自立圏の交付税を活用できるが、ランニングコストは各市町の負担となるため、なかなか合意形成ができず、実現できていない事業もある。また、会議開催等に当たり、各市町とのスケジュール調整に時間がかかることが課題

# A-②定住自立圏を構成する4市町による計画策定、路線延伸等

## 名称統一を行った主なバス停

	統一前のバス停名称	バス	変更後
1	西那須野駅東口	ゆーバス	西那須野駅東口
	西那須野駅(東口)	大田原市営バス	
	西那須野駅	関東バス	
2	一区町十文字	ゆーバス	一区町十文字
	一区十文字	大田原市営バス	
3	大女高前	大田原市営バス	大田原女子高校前
	女子高前	関東バス	
4	大田原中学校前	大田原市営バス	大田原中学校前
	大田原営業所	関東バス	
5	金丸小学校前	大田原市営バス	金丸小学校前
	金丸小学校	関東バス	
6	上奥沢	大田原市営バス	上奥沢
	中田原	関東バス	
7	黒羽	大田原市営バス	黒羽郵便局前
	黒羽出張所	関東バス	
8	佐良土	大田原市営バス	佐良土
	先丸山前	関東バス	
9	西那須野駅西口	ゆーバス	西那須野駅西口
	西那須野駅	ゆータク	
	西那須野駅	ジェイアールバス関東	
10	一軒茶屋前	那須町民バス	一軒茶屋
	一軒茶屋	関東バス	
11	旭町	那須町民バス	湯本旭町
	湯本旭町	関東バス	
12	湯本	那須町民バス	那須湯本温泉
	那須湯本温泉	関東バス	
13	川崎口	馬頭烏山線	川崎入口
	川崎入口	馬西線	
14	那須高等学校前	那須町民バス	那須高等学校前
	那須高前	関東バス	
15	旧伊王野小学校前	那須町民バス	旧伊王野小学校前
	伊王野小学校前	関東バス	
16	那須町役場前	那須町民バス	那須町役場
	那須町役場	那須町デマンド型乗合交通	
17	余笹公園	那須町民バス	余笹川ふれあい公園
	余笹川ふれあい公園	那須町デマンド型乗合交通	
18	旧寺子小学校前	ゆータク	旧寺子小学校前
	寺子小学校前	那須町民バス	

## 分かりやすいバス路線番号の設定

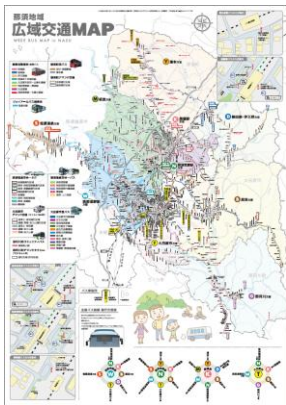
那須地域内を運行する市営バス、町営バス及び民間路線バスについて、乗車するバスが「どこを経由してどこに行くのか」が観光客を含む利用者に分かるよう、バスの「行先」をナンバリングし、バス車両方向幕への表示や広域公共交通マップへと反映

目的地名	数字	英字	おおよその方面
西那須野駅西口	1	W	西那須野駅方面路線
西那須野駅東口	2	W	西那須野駅方面路線
那須塩原駅西口	3	N	那須塩原駅方面路線
那須塩原駅東口	4	N	那須塩原駅方面路線
黒磯駅西口	5	K	黒磯駅方面路線
黒磯駅東口	6	K	黒磯駅方面路線



那須地域の路線バスの運行内容に合わせ、行先方面のアルファベットを10種類、終着点番号を42個設定し、LED方向幕に表示した。

## 広域公共交通マップ



出所: 那須塩原市提供資料より



出所: 那須塩原市提供資料より 作成

# B-③木曾地域6町村の連携による路線再編・利便性向上 長野県木曾広域連合

## 背景

- 令和元年度に長野県が実施した調査において、国道19号を走るバス路線の重複、バリアフリー車両が少なく高齢者の乗り降りに支障が生じている、国庫補助金の未活用等の課題が明らかになり、複数の市町村による取組である南信州地域交通問題協議会の事例を参考に、木曾地域でも令和3年4月に法定協議会を立ち上げることとなった。

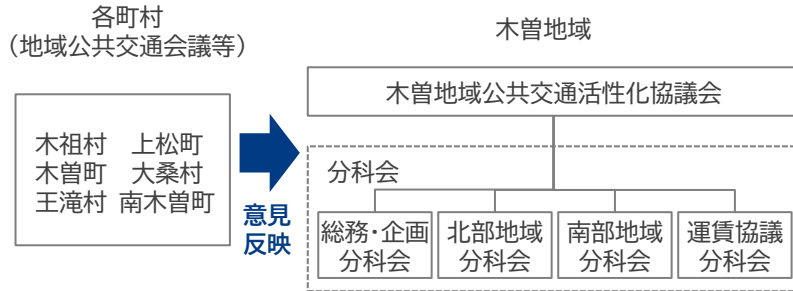
## 取組の内容

### 利便増進実施計画を策定し、木曾地域6町村にまたがる広域幹線バスの新設、支線の再編等を実施

- 令和6年3月に地域公共交通計画を策定し、令和7年3月に利便増進実施計画を策定
- 地域公共交通の利便性・持続可能性の向上を目標とし、コミュニティバスや乗合タクシーなどの39路線を4幹線7系統(地域間幹線系統)と29路線の地域内路線に再編
- 利便増進策として土日運行の導入、運賃基準の統一等を実施
- 路線再編は、各町村のコミュニティバスの運行を担っているバス事業者の運転者不足による負担の軽減策としても寄与

### 住民ニーズの反映・合意形成の方法

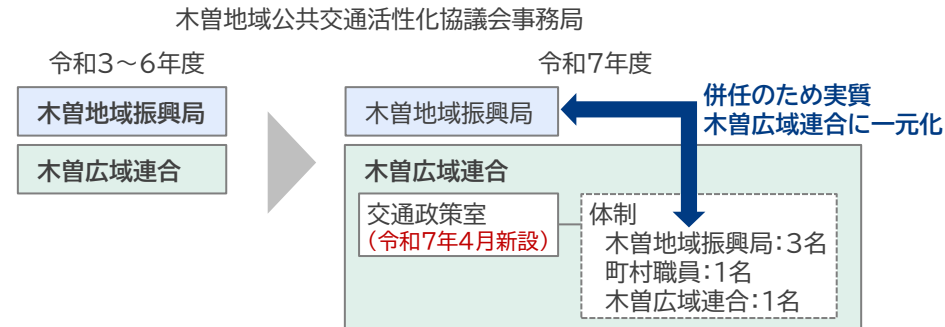
- 各町村の地域公共交通会議等を通じて住民ニーズを把握し、木曾地域公共交通活性化協議会の分科会で協議する進め方により、**町村を通じて住民の意向を反映**できた。



### 事業実施体制 (事務局)

#### 事務局の一元化により体制強化

- 令和7年10月からの運行開始に向けて、令和7年度より木曾広域連合内に交通政策室を設置し、長野県木曾地域振興局職員3名を併任配置することで事務局を一元化。令和8年度に向けては、県が広域連合に参画し、更なる連携強化を図る予定。



## 連携によるメリット

### 県が主導することにより取組の推進力が向上

- 従前より路線の重複という課題がある中、木曾地域には市がなく、中心となって主導する自治体なかったが、県が計画策定から深く関与したことにより、単独町村では実現できなかった広域連携での事業が実現できた。また、県主導の取組として地域全体の協力の必要性を町村から地域住民へ説明することで、合意形成を円滑に進められた。

## 取り組む中で出てきた難しさ

- 自治体や広域連合の職員も、交通について専門知識がない状態から取組を行っており苦労した。職員からは、専門家等による支援も期待されている。

# B-③木曾地域6町村の連携による路線再編・利便性向上 長野県木曾広域連合

## 木曾地域広域幹線バス「きそバス」

周知用チラシ 各編共通の記載部分

### 木曾地域のバスの運行が変わるのはなぜ？

木曾地域は、長野県内でも特に山間部が多くを占め、山あいにも小規模な集落が点在し、地域の中心部から公共交通サービスを行き届かせるのが難しい特性があります。

#### 木曾地域のバス運行を取り巻く環境

- 車社会の進展  
→鉄道・バス路線の減少
- 人口減少  
少子高齢化
- 運転手等の  
担い手不足

※現在の路線は、各町村が個別にバスを運行しているため、路線の重複がある箇所もあります。

公共交通は、通勤・通学・通院・買い物・観光を支え、自由な移動を担保するために必要な社会インフラです。

持続可能な地域公共交通の実現に取り組むため、バスの運行を見直すことになりました。

### バスの運行はどのように変わるの？

再編前の公共交通ネットワーク(令和6年10月時点)

**39**路線 (観光路線・乗合タクシー等含む)

再編後の公共交通ネットワーク(令和7年10月～)

**36**路線 (4広域幹線 7系統 + 29の町村運営路線(観光路線・乗合タクシー含む))



### 木曾を走る4つの広域幹線バス

- 開田幹線(神田宮前～木曾病院)
- 西部幹線王滝系統(王滝～塩瀨)  
西部幹線三岳系統(三岳交流促進センター～塩瀨)
- 北部幹線敷原系統(木祖村役場～木曾病院)  
北部幹線木曾駒系統(大原上～木曾病院)
- 南部幹線上松系統(バス回転場所～木曾福島駅)  
南部幹線坂下系統(弥栄橋～木曾福島駅)

### バスの運行が変わるとどのようなメリットがあるの？

#### 利用者の利便性の向上

- 町村間を移動する場合に鉄道以外にバス移動の選択肢が増加します。
- 土休日便(土日祝)の運行により乗降できるバスが増加します。
- 町村内を走る枝線(巡回バスなど)が広域幹線への乗り継ぎを重視したダイヤになり、スムーズな接続により移動範囲が拡大します。
- わかりやすく、利用しやすい運賃体系、割引制度及びキャッシュレスの導入により、よりバスを日常の移動手段として活用することができます。

#### 地域公共交通の持続可能性の向上

- 車両や運転手を別路線などの運行に活用し効果的な運行ができます。
- 国・県の補助金を活用することで、町村の財政負担が軽減されます。

周知用チラシ 通院編

## 「きそバス」発進！

# 7月10月

通院編

ポイント! 令和7年10月(予定)

- 地域を結んで運行する4つの広域幹線バスが誕生。
- JRと組み合わせてバスのお出かけがもっと便利に。

例えば... 北部幹線 木曾病院 8:50発 10:36発 開田幹線 町内スーパー 10:38発

木祖村役場 8:05発 12:14着

～新しいバスの“特徴”～

- ① 木曾病院、坂下診療所、午前に着、診療後お屋敷後に帰宅できる! 東急で中津川市民病院へも通院が可能!
- ② 統一運賃の導入で料金体系がわかりやすく!
- ③ 乗合タクシー等の予約システムの導入で利用しやすくなります!

運賃は、ゾーン内は200円、ゾーンを1つまたぐごとに200円加算されます。

通過ゾーン数	運賃
ゾーン内	200円
1	400円
2	600円

木曾地域公共交通活性化協議会

通学編

## 「きそバス」発進！

# 7月10月

通学編

ポイント! 令和7年10月(予定)

- 地域を結んで運行する4つの広域幹線バスが誕生。
- バス・JRと組み合わせて通学方法の手段が増えます。

～新しいバスの“特徴”～

- ① 郡内小中学生は「無料」※ 証明書の提示が必要です。
- ② JR定期券と組み合わせたお得なバス定期券が誕生
- ③ JRと組み合わせて、登下校・休日の活動で利用できます。

運賃は、ゾーン内は200円、ゾーンを1つまたぐごとに200円加算されます。

通過ゾーン数	運賃
ゾーン内	200円
1	400円
2	600円

木曾地域公共交通活性化協議会

買い物編

## 「きそバス」発進！

# 7月10月

買い物編

ポイント! 令和7年10月(予定)

- 地域を結んで運行する4つの広域幹線バスが誕生。
- JRと組み合わせてバスのお出かけがもっと便利に。

例えば... 自宅(南木曾駅) 自宅(大桑駅) ショッピングセンター(大桑村須原)

南木曾駅 10:19発 11:16着 13:16発 14:12着

大桑駅 10:34発 11:15着 13:40発 14:48着

ショッピングセンター(大桑村須原) 10:39発 (須原駅) 11:49着 13:49発

南木曾 11:16発 11:52着 13:43発

大桑 11:12発 11:55着 13:40発

～新しいバスの“特徴”～

- ① 買い物移動の機会が1日に複数回、午前とは通院との併用にも対応。
- ② 統一運賃の導入で料金体系がわかりやすく!
- ③ キャッシュレス決済の導入(準備中)

運賃は、ゾーン内は200円、ゾーンを1つまたぐごとに200円加算されます。

通過ゾーン数	運賃
ゾーン内	200円
1	400円
2	600円

木曾地域公共交通活性化協議会

観光編

## 「きそバス」発進！

# 7月10月

観光編

ポイント! 令和7年10月(予定)

- 地域を結んで運行する4つの広域幹線バスが誕生。
- 地域バス・JRと組み合わせて、木曾の観光がもっと便利に。

● 木曾路はすべて山の中一山を守り 山に生きる～

木曾 開田高原 木曾福島 上松 南木曾 大桑 王滝・三岳

運賃は、ゾーン内は200円、ゾーンを1つまたぐごとに200円加算されます。

通過ゾーン数	運賃
ゾーン内	200円
1	400円
2	600円

木曾地域公共交通活性化協議会

# B-④地域旅客運送サービス継続事業を活用した廃止代替 京都府

## 背景

- バス事業者より京都府福知山市～南丹市間で運行する園福線を令和6年3月末をもって廃止する旨の相談を受け、JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通活性化協議会及び福知山市地域公共交通会議を通じて、代替案を議論

## 取組の内容

### 京都府がとりまとめ役となり、「地域旅客運送サービス継続事業」を活用

- 地方公共団体による公募により新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る「地域旅客運送サービス継続事業」を、京都府がとりまとめ役となり活用。具体的には、京都府が作成した素案を事業者や市町に確認してもらい、意見を集約、合意形成を行う。
- 地元関係者との協議を踏まえ、代替運行については福知山～園部間を必ずしも1社で全線運行することに限定せず、一部区間での提案も可とした。その結果、福知山市域を京都交通(株)が、福知山市(一部)、京丹波町、南丹市側を(有)中京交通が運行する形となった。
- 路線を2社で分担して運行することにより利便性の低下が懸念されたが、府が中心となって事業者と協議し、途中のバス停において乗継が可能となるようダイヤを調整したことで、利用者への影響の低減が図られた。

### 代替交通の確保と併せて運賃値下げ等の利便性向上施策を実施

- 「地域旅客運送サービス継続事業」と併せて、運賃の値下げを実施し、通学利用などの負担軽減を図っている。
- 利用者は、取組の前後(令和6年度→令和7年度)で比較して増加している。
- 沿線高校の新入生も増加しており、路線が維持されることにより安心してバスを通学利用できるようになったことが、沿線の高校への進学にも影響していると考えられる。



京都府、建設交通部 交通政策課、  
<https://www.pref.kyoto.jp/kotsu/news/2024kei-kaku/20240319enpukusen.html>

## 連携によるメリット

### 「地域旅客運送サービス継続事業」を活用することにより減便・廃止に関して相談しやすく

- バス事業者にとって赤字運行の継続は困難である一方、地域交通を担う立場から、路線廃止を申し出ることは容易ではない状況にあった。その中で、「地域旅客運送サービス継続事業」を活用することにより、廃止代替について相談しやすい環境が整い、他の事業者に路線を引き継ぐことができたとして、事業者から評価する意見が寄せられている。
- 京都府がとりまとめを担うことで自治体間の負担の偏りが少なく、事業者を含む関係者の合意が得やすい形で取組を進めることができた。関係自治体間での費用分担については、事業者が試算した運行経費を基に、京都府が中心となって複数回の協議を重ねた結果、各自治体の負担額が整理された。

## 取り組む中で出てきた難しさ

- 京都府が当初から参画している法定協議会の場合は主導的に関与しやすいが、参画していない地域の場合には、どこまで意見を述べるべきか判断が難しい場合もあり得ると認識されている。

# B-④地域旅客運送サービス継続事業を活用した廃止代替 京都府

園福線運行ルート及び事業者ごとの担当ルート

福知山市		福知山市（一部）、南丹市、京丹波町	
継続事業者	京都交通(株)	継続事業者	(有)中京交通
運行区間	市民病院～丹波大身	運行区間	園部駅東口～下ノ段



事業概要(運賃)

- 現行と同様の運行水準を確保
- 京都交通と中京交通がそれぞれの区間を分担して運行を行い、地域間を切れ目なく移動できるよう、可能な限りダイヤ接続を調整し、円滑な移動を確保
- 地域のニーズに対応してダイヤ設定を行うとともに、福知山駅から福知山市民病院までの路線延伸や商業施設へのバスの乗り入れなど利便性を向上
- 運賃について、現行の10円単位から50円単位のわかりやすい運賃体系に変更するとともに、全区間で運賃を引き下げ、沿線の高校へ通学する生徒など、バス利用者の負担軽減を図る。

- ・園部駅東口～福知山駅間(※) 1,800円(▲370円)
- ・園部駅東口～桧山間 600円(▲210円)
- ・桧山～菟原間 500円(▲180円)
- ・菟原～福知山駅間 700円(▲240円)
- ・福知山駅～市民病院間 200円(新設)
- (※)桧山・菟原で乗り換えした場合の運賃

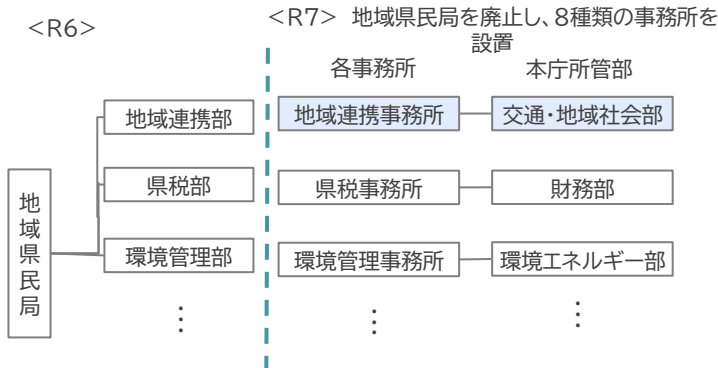
背景

- 青森県では、県として全県的な広域交通ネットワークの形成、拠点形成、利用促進に取り組み、市町村内の交通ネットワークの形成等については、各市町村が取り組むという考え方のもと、平成28年3月に地域公共交通網形成計画を策定。同計画で示された基本的な方針及び目標を具体化した「青森県地域公共交通再編指針」を作成するなど、県、市町村及び交通事業者が連携して、路線の再編・見直し等を進めてきた。
- 従来、広域的なバス路線(地域間幹線系統)については県、域内交通(フィーダー系統など)については各市町村が担うという役割分担の下、県としては国庫補助のある地域間幹線系統への協調補助のみを実施していたところ、近年、国庫補助の対象外となった路線も増えており、市町村単独で路線維持をしなければならず、市町村の負担が高まっている。

取組の内容

広域的バス路線維持のため再編指針を策定

- 補助金だけで路線を維持するのは不可能であるという課題意識のもと、地域間幹線系統の維持のために、市町村との個別協議を踏まえ、平成31年3月に再編指針を作成
- 県主導で、検討対象路線ごとに沿線市町村、交通事業者との個別協議を開催。個別協議で合意が得られた内容を路線再編の内容として取りまとめ、再編指針に反映  
→個別協議は継続して実施。地域公共交通計画(令和5年3月策定)の作成に当たって、直近の利用実績データ等に基づいて対応が必要な系統を精査し、計画に反映。現在も計画的に再編に取り組む。



県と市町村との双方向の情報共有

- 令和7年度、青森県庁では、組織改正により、地域ごとに設置されていた地域県民局が廃止され、本庁の各部に対応した事務所を設置。公共交通については、本庁で地域公共交通を所管する交通・地域社会部の出先機関として新たに設置された地域連携事務所が公共交通の業務も所管し、市町村の地域公共交通会議に参加。地域連携事務所がパイプ役となることで、市町村と県が随時、情報共有できる体制へ。
- 市町村への支援(アドバイザー派遣、勉強会等)、県全域でのGTFSデータの整備等を実施

連携によるメリット

- 複数市町村を跨ぐ広域的な交通を維持するために、個々の市町村では困難な調整に県が主体的に関わることで、市町村の取組を促すことにつながる。

取り組む中で出てきた難しさ

- 県が、第三者としての視点を持ち、効率化や利便性の向上の視点から再編案を作るが、再編に伴う市町村の財政的な負担、バス事業者の対応可能な範囲等について合意が得られなかったものもある。路線の短縮に伴い乗り継ぎが発生することについて関係者の合意が得られず実現できなかった事例もあり、合意形成の難しさが課題



# B-⑥ 県主導による圏域ごとの利便増進実施計画の策定 福島県

## 背景

- 従来、県内の広域的な公共交通(地域間幹線系統)については県が地域公共交通計画に位置付け、域内公共交通(フィーダー系統など)については各市町村が地域公共交通計画に位置付けるという役割分担
- 東日本大震災の被災地域における地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る経過措置(激変緩和措置)が終了すると、補助要件を満たせなくなることで運行を継続できなくなる系統が発生するおそれがあり、令和6年度に利便増進実施計画を策定する取組を始め、市町村と意見交換を行った。
- 意見交換において、市町村から「県が旗振り役を担うのであれば、協力する。全ての系統を対象にしたい」との要望があったこと、有識者から「広いエリアで、地域間幹線系統とフィーダー系統の両方を考えて協議の場を設定することが必要ではないか」との意見があったことを受け、県がとりまとめ役を担い利便増進実施計画を策定することとなった。

## 取組の内容

### 令和7年2月 県北圏域及び県中・県南圏域において利便増進実施計画を策定

- 県民生活や各地域を運行する地域公共交通の特性等に応じて、県内6つに分類された圏域のうち、県北と県中・県南の圏域で取組を進め、令和7年2月に利便増進実施計画を策定。10月から29系統中15系統について再編した内容で運行開始。残りの系統についても利便増進実施計画へ追加する方向で検討しており、令和8年10月までは大きな再編を行う予定
- 再編後の利用促進のためリーフレット等を作成し、周知・広報を市町村と協力して行う。



出所：福島県提供資料 モビリティ・マネジメントにおける利用促進ツール

## 連携によるメリット

### 県、市町村、交通事業者の役割分担を明確化することで、各自治体で調整するよりスピード感をもって対応できた

- 市町村及び交通事業者が再編実施へのアイデア出しを行い、県において意見を集約した上で、素案を策定
- ワーキング会議以外でも近隣市町村同士、市町村と事業者間で個別協議を実施。市町村には地元住民との意見調整を担ってもらった。

## 取り組む中で出てきた難しさ

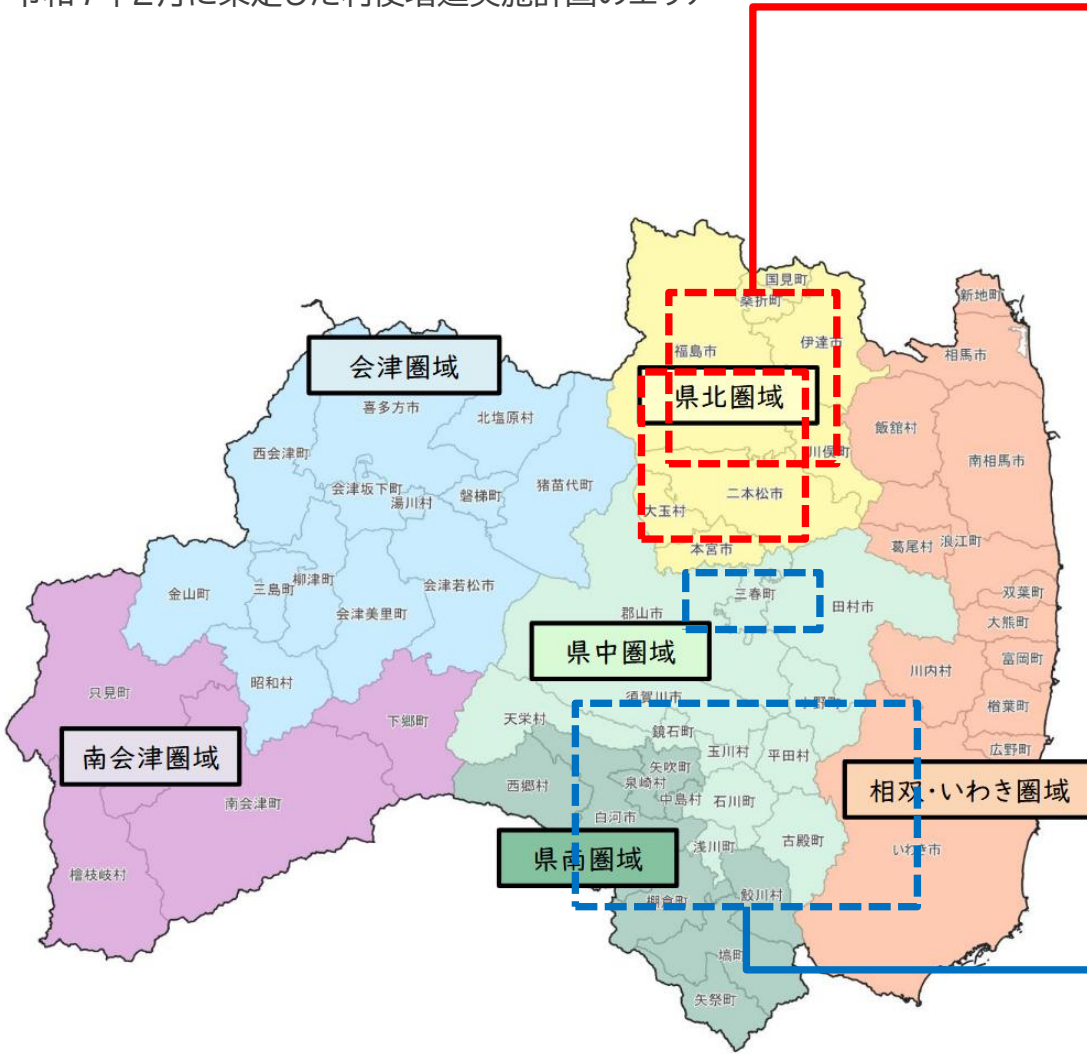
- 対象系統数が多い中、令和6年度中に利便増進実施計画を策定することを目標としており、検討期間が限られていた。

### 目標を明確にし、スケジュール調整

→1か月に1回は担当者レベルのワーキング会議を開催。会議の到達点を議事次第に落とし込み、事前に認識の共有を図った。ワーキング会議には有識者や東北運輸局福島運輸支局も参加し、再編案に対して具体的な意見(助言)をもらった。

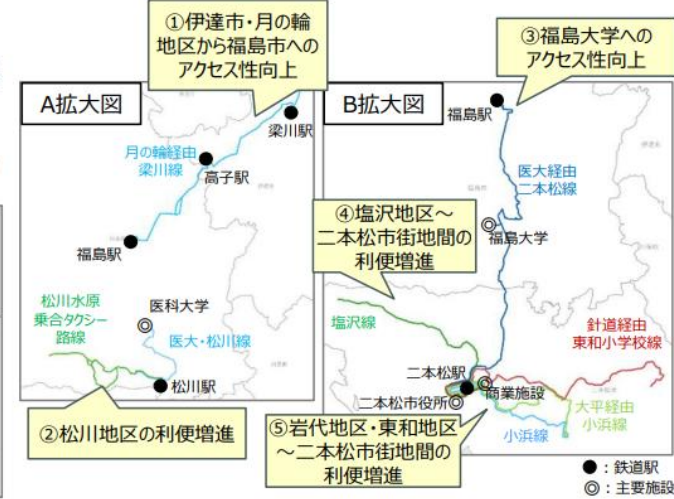
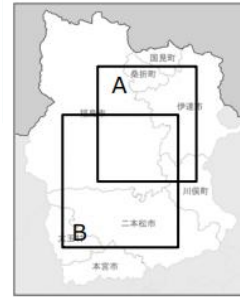
# B-⑥ 県主導による圏域ごとの利便増進実施計画の策定 福島県

令和7年2月に策定した利便増進実施計画のエリア



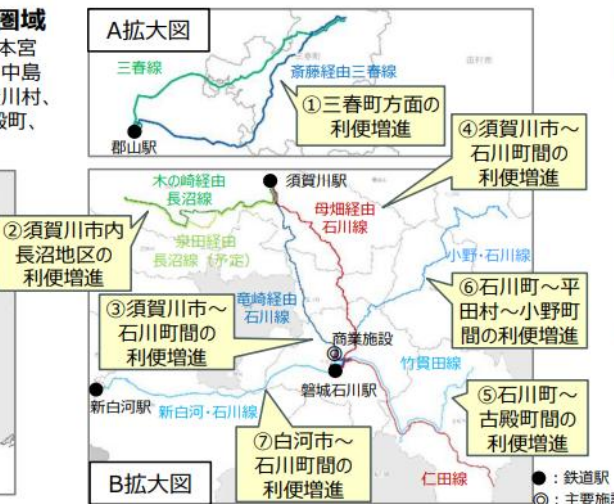
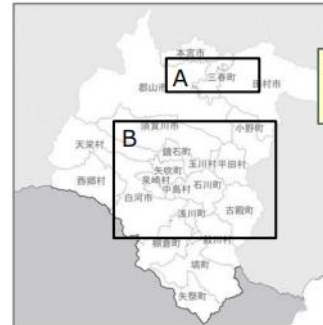
## 福島県県北圏域地域公共交通利便増進実施計画

**【対象エリア】**  
福島県県北圏域  
(福島市、二本松市、伊達市、本宮市、桑折町、国見町、川俣町、大玉村)



## 福島県県中・県南圏域地域公共交通利便増進実施計画

**【対象エリア】**福島県県中・県南圏域  
(郡山市、白河市、須賀川市、田村市、本宮市、鏡石町、天栄村、西郷村、泉崎村、中島村、矢吹町、棚倉町、矢祭町、塙町、鮫川村、石川町、玉川村、平田村、浅川町、古殿町、三春町、小野町)



背景

- 県内の路線バスは、主に鉄道駅(389駅)からの二次交通であり、約8割が同一市町村、残りのほとんどが同一生活圏で完結する系統であるため、市町村が主体となって対策に取り組んでいる。こうした中、県では、平成12年に運輸局、県内全市町村、バス協会等で構成する地域交通研究会を設置し、勉強会の開催等を通じて市町村に対する技術的な支援を行っている。
- 県内では、2024年問題などにより、令和5年4月からの約1年間で、全体の5%、約3,300便が減便になるなど、バス運転者不足への即応的な対応が必要となっている。

取組の内容

自治体間の意見交換会の開催

- 研究会の下に、地域ごとに意見交換を行うブロック会議を設置し、市町村のサポートを行っていたが、運転者不足問題に関して他市町村と意見交換をしたいと要望があり、ブロック会議と別に会議を開催するなど、柔軟な対応を図っている。
- このほか、市町村からの相談に応じて、複数市町村間の打合せを設定するなど、調整役を担う。

県内のバス事業の現状を適切に把握し、補助制度を創設

- バス事業者へのヒアリングや、利用状況を詳細に把握した上で、バス事業者間で運転者の奪い合いとならないよう、新たな養成や効率的な配置に繋がる施策として以下の2つの補助制度を創設
  - ① 「新規バス運転者の確保」として、若者等が早期にバス運転者になれるよう、事業者に対し、受験資格特例教習の受講費用を補助
  - ② 「既存バス運転者の有効活用」として、利用者の少ないバス路線について、小型車両を用いた市町村運営の交通への転換に必要な初期費用を補助

取組のメリット

各市町村が互いに情報共有し、連携するためのきっかけへ (場作り)

- 会議・打合せの開催により、他市町村の取組を把握できたことで、バス事業者と協議するための一つの検討材料となるとともに、市町村同士をつなぐきっかけとなった。

県の取組が事業者だけでなく市町村の取組を促進

- 県が新たな補助を創設したことで、バス事業者においては、若者等の採用を推進しやすくなったほか、市町村においては、減便・廃止対応の検討材料が増えた。

②「既存バス運転者の有効活用」のイメージ



利用者の少ない路線



別の路線にバス運転者を配置 (有効活用)



利用者の多い路線の減便に歯止め

**背景** ・ 令和6年4月に県内で大幅な路線バスの減便等があったことを受け、バス事業者に対し、路線バスの減便等に関する緊急調査を行った。調査の結果、運転者不足が減便等の主な要因となっていることが分かった。

**取組の内容**

**調査結果を踏まえた支援策の実施**

- 令和6年9月補正予算で、「路線バス運転手確保対策事業」を創設し、**県主催で「千葉県バス会社合同就職説明会」を開催**
  - 令和7年度からは、第2世代交付金を活用し「地域公共交通「リ・デザイン」推進事業」を創設
    - ① 地域公共交通の再構築(リ・デザイン)の実現に向けて、市町村や交通事業者等の要望に応じて、相談・コーディネート支援を実施
    - ② 市町村や交通事業者等が実施する路線の再編や交通モードの転換等に向けた調査や実証事業等に要する経費について補助
- 県として市町村や交通事業者のサポート役を担う。  
取組において近隣市との調整が必要なものについては県から働きかけを行う。

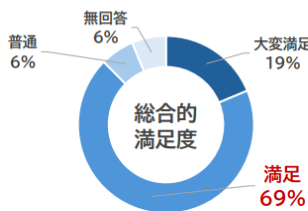
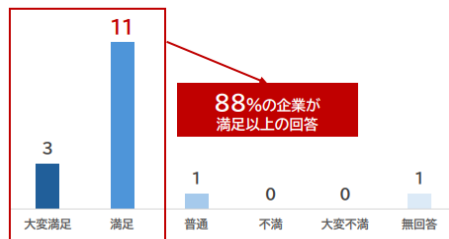
**取組のメリット**

**効率的な採用活動**

- 県が合同就職説明会を開催することで、県内のバス事業者が一堂に会することになり、多くの人に参加してもらえ、**効率よく採用に結びつくため、「開催してくれてよかった」という意見が出展したバス事業者や来場者から多数寄せられている。**
- また、運転者確保の意義に加え、長時間のイベントの中で県とバス事業者の意思疎通が深まる効果も見られる。

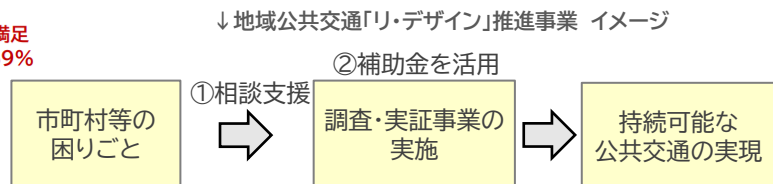
**市町村等による地域公共交通の課題解決を後押し**

- 県への相談や県からの知見・ノウハウの提供を通じて、課題解決に向けた取組の推進を図るとともに、支援を通じて、自らが主体的に課題解決に向けて対応できるようになることを目指す。



←2025年第1回開催結果 出展企業アンケート  
本イベントに対する総合的な満足度

出所：千葉県提供資料



## 5. バス事業者と自治体との早期コミュニケーションのメリット・工夫

バス事業者と自治体が早期にコミュニケーションを取ることで、選択肢(メリット)が生まれる

### 1. 事業者の意向を汲んだ自治体の対応

早期に協議・情報提供を行うことにより、自治体はバス事業者の現状を考慮した、地域公共交通計画の策定、施策の検討、支援事業の実施を行うことができる。また、インフラ整備においても、自治体内において関係部署と連携し、まちづくりと交通の一体的な議論を行うことができる。

例: 神奈川県横浜市(本資料2 R6事例 B-⑤)、東京都府中市(本資料2 R6事例 B-⑥)

### 2. 補助金(地域旅客運送サービス継続事業、利便増進事業)の活用

早期の減便・廃止の打診を受けることで、自治体は代替案の検討をする余地が生まれるだけでなく、国の制度である地域旅客運送サービス継続事業、利便増進事業を利用することも視野に入れることができ、国庫補助要件の緩和、車両購入時一括補助等のメリットを受けることができる。

→ 国の制度を活用する対応策があることで、自治体側も相談を受け入れやすくなり、事業者側としても、より減便・廃止の相談をしやすくなる。従前の事業者が補助を受けて路線を継続するという選択肢も生まれる。

例: 京都府(本資料4 B-④事例)、埼玉県飯能市(本資料2 R6事例 A-④)

### コミュニケーションの留意点

- 道路運送法上、廃止の届出は原則6か月前までに行う必要があるため、十分な時間的余裕をもった協議が必要
- 客観的に現状を把握し、議論の対立を防ぐため、自治体へデータ提供を行うことが重要
- できる・できないだけでなく、「この部分だったらできる」といった選択肢も用意して議論を行うことが必要
- 廃止・減便が顕在化したタイミングに限らず、日頃からバス事業者と自治体とでコミュニケーションを取ることが重要

# 6. 公共交通シンポジウム開催概要・要点

自治体と交通事業者が連携してバス運転者不足問題へ対応するための関係構築や施策の検討に資する場として、公共交通シンポジウムを開催した。

- 日時: 令和8年1月16日(金)14時～17時
- 場所: 日比谷コンベンションホール
- テーマ: 運転者不足時代の公共交通を考える～自治体×事業者×広域連携の可能性～

講演資料・動画  
(関東運輸局HP)



(開催趣旨)

地域公共交通の取り巻く環境が変化する中、地域公共交通の確保・維持のため「自治体と事業者とのコミュニケーション」「自治体同士の広域連携」「広域自治体のコーディネーターとしての役割」について基調講演・具体的な事例を踏まえ、その意義・方向性を考える。

## ■ プログラム:

- ・開会挨拶 関東運輸局次長 佐藤 克文
- ・開催趣旨説明 交通政策部長 矢吹 尚子
- ・基調講演 「持続する都市と公共交通に求められる「連携」のあり方」  
福島大学経済経営学類教授／前橋工科大学学術研究院特任教授 吉田 樹氏
- ・事例紹介① 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～  
西武バス株式会社取締役事業本部長 関根 康洋氏
- ・事例紹介② 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  
府中市 都市整備部 計画課 交通企画担当 山下部 裕太氏
- ・事例紹介③ 那須地域定住自立圏における公共交通の連携について  
那須塩原市 市民生活部 交通防犯課 交通対策係 室井 佑文氏・平野 純氏
- ・事例紹介④ 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  
福島県 生活環境部 生活交通課 佐藤 龍一氏
- ・講演者によるパネルディスカッション  
進行: 交通政策部長 矢吹 尚子

関東運輸局 公共交通シンポジウム

## 運転者不足時代の公共交通を考える

～自治体×事業者×広域連携の可能性～

**2026. 1.16 金**

14:00～17:00 | 参加無料

この日は、バス運転者の不足により、路線の廃止や減便が拡大しています。この日は、地域公共交通の確保・維持のため、自治体と交通事業者が互いにコミュニケーションを取り、協力を進め、公共交通の持続可能性を高めるための取り組みを共有し、関係者同士の連携を促す場として開催いたします。シンポジウムでは具体的な取組事例もあつた。【自治体×事業者×広域連携】の取組の事例や方向性について考えます。

**基調講演**

福島大学経済経営学類教授  
／前橋工科大学学術研究院特任教授 **吉田 樹 氏**

持続する都市と公共交通に求められる「連携」のあり方

**事例紹介**

西武バス株式会社 取締役事業本部長 <b>関根 康洋 氏</b>	府中市 都市整備部 計画課 交通企画担当 <b>山下部 裕太 氏</b>
那須塩原市 市民生活部 交通防犯課 交通対策係 <b>室井 佑文 氏</b>	福島県 生活環境部 生活交通課 <b>佐藤 龍一 氏</b>
那須塩原市 市民生活部 交通防犯課 交通対策係 <b>平野 純 氏</b>	

**会場** 日比谷コンベンションホール  
日比谷図書文化館 地下1階 (東京都千代田区日比谷公園1-4)

**参加申込**

2026年1月13日(火) 〆切  
下記URLよりお申し込みください。  
<https://forms.office.com/r/qJn098MC7U>  
※定員(70名)に達し次第、締め切りとさせていただきます。

主催：国土交通省関東運輸局    お問い合わせ先：交通政策部交通企画課 (045-211-7209)

2026年1月16日 シンポジウム  
テーマ 運転者不足時代の公共交通を考える  
～自治体×事業者×広域連携の可能性～ の要点  
基調講演 福島大学／前橋工科大学 吉田 樹氏  
事例紹介 西武バス株式会社、府中市、那須塩原市、福島県

## 自治体と交通事業者のコミュニケーションのあり方

事業者と自治体で重視する価値は異なる

効率・収益性・運転者不足等の経営課題 ⇔ 地域住民の公平性・利便性・公共サービスとしての役割

折り合いをつけるために

### 自治体側は…

- 目指す公共交通の姿を明確にする  
… 地域公共交通計画の策定が有効
- バス事業者の経営課題を市民生活の課題として認識し、  
コミバスや乗合タクシーだけでなく一般路線にも目を向ける
- バス事業者から提供された情報は双方の課題解決のために活用する ※公表可否など事業者の意向に留意
- インフラ整備など、まちづくりと交通の一体的な整備を目指し、自治体内連携も重要

### 事業者側は…

- 廃止減便等のネガティブな情報を早めに共有  
…廃止の届出は原則6か月前ではあるものの、  
大幅な減便や廃止については、  
1年以上前の相談により自治体も対応策を検討できる
- 自治体の立場を意識(議会や住民への対応、優先順位)
- 共通認識を作り客観的議論を行うため、データ提供に協力

## 自治体間連携の重要性

移動は、単一自治体内で完結しない→行政界を超えた連携により

- ✓ コミバス乗り入れ、広域公共交通マップなどによる利用者利便の向上
- ✓ 事務手続・契約を集約し、時間短縮、事務負担軽減、コスト削減
- ✓ 自治体間の情報共有や相談が可能

既存で近隣自治体と協議する場がない場合でも…

- 大きな変更を伴わないダイヤの調整等、  
少しの調整でできる取組から積み上げていくことが重要

連携の枠組み(≒生活圏)がはっきりしない場合(南関東など)は…

- 行政界をまたぐ路線の大規模減便・廃止に対し、  
協調して一緒の方向で動くことに注力することもあり得る

自治体間の力関係などにより、連携が進まないことも…

## 広域自治体(都県)の役割

- 第三者的な立場から、連携をコーディネートする役割が、自治体・事業者の双方から期待  
※ 現場感覚を失わないことに留意  
※ 様々な支援メニュー(サービス継続事業等)を有する  
運輸支局の役割も重要
- 体制が脆弱な自治体のサポート(データ提供、研修等)も期待

課題解決に向けて対話を重ね、小さな成功体験を通じて、“信頼関係”を築くことが重要

# 7. 調査結果のまとめ

## 全体まとめ

- ・ 「連携」は目的ではなく、地域公共交通の持続性を高めるための手法
- ・ 「連携」の基礎となるのが「信頼関係」の構築
- ・ 事業者・自治体の双方が目標を明確にしつつ、対話を重ね、小さな成功体験の積み重ねが必要→調整役として広域自治体の役割が重要

## 1. 広域自治体や複数の自治体の連携による取組

- ・ 複数自治体を跨ぐ路線の減便・廃止があった際に、自治体が連携して、一緒の方向に動ける必要がある。また、人の移動は同一自治体には収まらないことが多々あり、人の生活圏を考慮した公共交通を考える上で、複数自治体間の連携が必要となる。
- ・ 基礎自治体間の連携の調整が難航した場合、広域自治体が、第三者的に関与し、広域自治体と基礎自治体で役割分担をしつつ、連携を進めることが可能。広域自治体の関与によるメリットは以下のとおり。
  - 他地域のノウハウを展開できる
  - それぞれの市区町村内に閉じた課題ではなく、地域全体として取り組む必要性を地域住民に理解を促すことができる
  - 効率的にスピード感をもって課題に対応できる
  - 複数自治体間で負担の偏りや不公平感が出にくく、関係者の納得が得やすい形での協議や事業推進が可能
- ・ 連携にあたっては、関係者間の合意形成がスムーズに行えるよう、意思決定プロセスや負担割合を考慮する必要がある。

## 2. バス事業者と自治体との早期コミュニケーションを促すメリット・工夫

- ・ バス事業者と自治体との早期コミュニケーション(路線廃止の相談等)により、課題への対応策を検討する時間的猶予が自治体、事業者ともに生まれる。
  - 廃止が検討されている路線の維持を検討するに当たり関係各所と調整する時間的猶予は必須条件である。時間的猶予を生むためには事業者から自発的に相談を受けることができる信頼関係の醸成が必要であると考え。
    - ✓ 関係者間での十分な協議のもと、補助制度(地域旅客運送サービス継続事業等)を活用した解決策に導くことができる。
    - ✓ 自治体側としても代替案を検討でき、事業者側と自治体側の要望を踏まえた協議を行うことができる。
  - 複数の自治体に跨がる路線をもつ事業者としては、全体を統括する役割(都道府県など)が参画し、調整役を担うことことでスムーズに課題への対応策が検討・実施されることが期待される。
- ・ 自治体としては、どのような公共交通を目指しているのかを明確にする→その1つの手法が「地域公共交通計画」の策定