

## 第4章 地域公共交通の課題への対応方針

この章では、県が、国や市町村、事業者など多様な関係者と連携して目指す地域公共交通の将来像の実現に向け、課題への対応に係る方向性を示します。

交通課題への対応と不可分であるまちづくりと連携し、コンパクトなまちづくり施策の下、人や資源を集約させ、拠点間を有機的につなげるネットワークを設計するとともに、地域公共交通の担い手の確保を図り、新たな技術や手段も活用しながら利便性が高く持続可能な地域公共交通を実現するため、4つの対応方針に整理し、それぞれの対応方針における施策の方向性を提示します。

### 1. 4つの対応方針

「第2章 2 埼玉県の地域公共交通の課題」で示した課題については、複合的な対応が必要となります。本県における地域公共交通の目指すべき将来像に向かうための方針として、4つの方向性を示します。



## 2. 対応方針と施策の方向性

### 対応方針Ⅰ 地域の将来像実現に向けた地域公共交通の創造

本県は700万人を超える人口を有していますが、今後は少子高齢化が進み、全国トップクラスのスピードで高齢化が進んでいくと言われていいます。

高齢化の進展に伴い移動に不便を感じる県民が増加する一方で、地域公共交通はコロナ禍の利用者減少等に伴う事業者の経営悪化や深刻な運転手不足などにより、持続可能性が低下しています。

地域公共交通は県民の生活を支える基盤です。地域の活力を向上させるには、今後の「まちづくり」とも連携した、利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が必要となります。

そのため、行政が主体となり、多様な関係者ととともに地域における公共交通の課題を認識した上で、地域公共交通の目指すべき姿を示すことが求められています。

地域公共交通の需要動向を適切に把握し、都市の目指すべき将来像にとって必要な地域公共交通の役割がいかなるものか関係者間で合意形成を図り、地域ごとの具体的な手法を探ることが求められています。

地域公共交通計画等で定めた目指すべき姿に向かうため、利用状況や収支状況を踏まえつつ、地域全体の交通ネットワークの見直し・再編に取り組むことで地域公共交通を活性化していくことが求められています。

地域ニーズ等を踏まえ、コミュニティ交通等を導入する場合には、地域を運行している既存の民間バス、タクシー事業者との連携を図り、地域全体として利用しやすい地域公共交通を構築する観点が必要です。

また、本県では、超少子高齢社会を見据えた市町村における「コンパクト」「スマート」「レジリエント」の3つの要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを県が支援するプロジェクトである「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」を推進しています。各拠点間を地域公共交通が有機的につなぐことでコンパクトなまちづくりの形成を推進していくなど、まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成を目指しています。

#### 《施策の方向性》

- ・ 地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・ 広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・ まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成



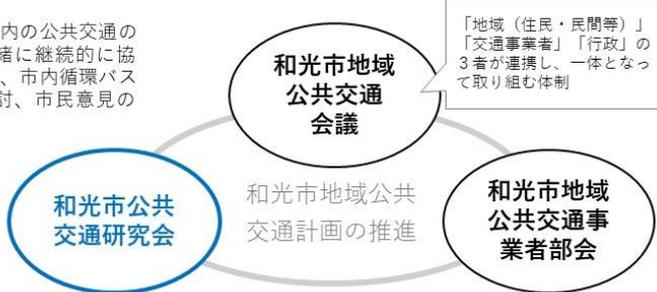
## ■ 和光市における市民参加の公共交通研究会

和光市では、市内の公共交通の課題やあるべき姿を市民と一緒に研究することを目的とした研究会を開催しています。市内循環バスの課題や要望に関する意見交換や、公共交通に関する施策の検討など、本研究会で市民を交えた活発な議論が行われています。

### 和光市公共交通市民研究会について

#### 1. 概要

「和光市公共交通研究会」は、和光市内の公共交通の課題やあるべき姿について、市民と一緒に継続的に協議・意見交換する場として開催しており、市内循環バス等の見直し検討や情報提供・案内の検討、市民意見のフィードバック等を行っています。



#### ■メンバー

- 和光市民 20名程度（広報やHPにて公募）
- 【講師】吉田 樹（福島大学 教授/前橋工科大学 特任教授）

#### ■主なテーマ

- 市内循環バス等に関する意見交換
- 分かりやすい情報提供・案内
- 市民の声を会議にフィードバック など

#### ■開催状況

- 令和2～7年度で計19回開催

#### ■和光市公共交通研究会の様子



出典) 和光市 提供

## ■ 住民ニーズを踏まえた公共交通の再編協議（上里町）

上里町では、町民意識調査により把握した住民の声を丁寧に汲み取り課題を整理した結果、令和7年度から町の中央を走るコミュニティバスは住民が利用しやすいダイヤに変更し、郊外を走る4ルートはデマンド交通に転換することで、町内全域を効率的にカバーできるようになり、利便性の向上を図っております。



### 【第4回協議会資料より】次期導入形態のイメージ

#### 本協議における協議事項

- 「こむぎっち号（中央ルート）」の運行内容の見直し
- 「デマンド交通（北部エリア・南部エリア）」の制度構築

「こむぎっち号（中央ルート）」

- 現在の定時定路線による運行を維持する。
- また、より利用しやすくなるよう、運行内容を見直しを行う。

(現在) 定時定路線  
(見直し後) 定時定路線

町の中心部を運行しており、定時定路線の運行により、町内の基幹交通を担う。

#### 次期導入形態（案）のイメージ図



バス停までの移動が困難な方  
➤福祉施策における「福祉タクシー制度」や「上里町高齢者お出かけサポート助成事業」等のタクシー助成の活用

交通結節点  
➤町外への交通手段（鉄道・路線バス）との連携強化（利便性向上）

「こむぎっち号（北部・南部ルート）」  
・次期導入形態として「デマンド交通」を導入する。  
・ルートを決めないため、広い範囲を柔軟に運行することができる。

(現在) 定時定路線  
(見直し後) デマンド交通

需要が分散している北部・南部エリアにおいて、町内全域の移動を面的にカバーする。

出典) 令和5年度第4回上里町地域公共交通活性化協議会 資料

■ 秩父市地域公共交通計画に記載されている計画目標

秩父市では、路線バスの利用回数をどのくらい増やせばいいかなど、住民がどの程度利用すれば路線バスを維持するための目標を達成できるのか、住民にも分かりやすく目標設定がされています。

また、地域の強みである観光という視点を取り入れた数値目標を設定しています。

7.2 目標の達成状況を評価するための数値指標と目標値

目標の達成状況を評価するための数値指標と、各指標の目標値を以下のとおり定める。

【目標値設定の基本的考え方】

- ・利用者数の目標は、将来、人口減少が予想される地域においても、持続可能な地域公共交通としていくため、1人あたりの利用回数を増加させる方向で設定。
- ・財政負担の目標は、近年の件数・燃料費の動向も踏まえ、全市一律的な抑制ではなく、利用者の少ない路線の再編による費用減少、利便性向上による収入増加での収支改善を目指す方向で設定。

No	評価指標	指標の定義	単位	現況値 <sup>注</sup>	目標値 <sup>注</sup>	
① 目標①	①-1	大滝地域の公共交通の利用状況	バス(補助路線)の利用者数	人/年	3,161 <sup>※1</sup> (4.8回/人年) <sup>※2</sup>	3,200以上 <sup>※1</sup> (5.3回/人年) <sup>※2</sup>
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-2	吉田・大田地域の公共交通利用状況	秩父吉田線の利用者数	人/年	41,430 (3.7回/人年) <sup>※3</sup>	41,800以上 (4.1回/人年) <sup>※3</sup>
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-3		吉田・大田地区乗合タクシーの利用者数	人/年	1,170 (0.50回/人年) <sup>※4</sup>	1,300以上 (0.55回/人年) <sup>※4</sup>
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-4	公共交通利用促進の取組実績	広報、HP等による公共交通利用促進に関する取組件数	件(累計)	-	10以上
①-5	利用促進の取り組みによる鉄道・路線バス等の利用者数	市内鉄道駅乗降人員(合計)	千人/年	5,081 (84.3回/人年) <sup>※5</sup>	4,700以上 (85.3回/人年) <sup>※5</sup>	
				☆全市民が利用回数を1回増やす		
		路線バス等利用者数(合計)	千人/年	500 <sup>※6</sup> (8.3回/人年) <sup>※5</sup>	510以上 <sup>※6</sup> (9.3回/人年) <sup>※5</sup>	
				☆全市民が利用回数を1回増やす		
①-6	秩父市の財政負担額	大滝地域の公共交通に対する財政負担額(市補助金)	千円/年	14,614 <sup>※7</sup>	11,200以下 <sup>※7</sup>	
				☆市の負担額を約25%削減する		
①-7		吉田・大田地域の公共交通に対する財政負担額(市補助金)	千円/年	24,599 <sup>※8</sup>	27,500以下 <sup>※8</sup>	
				☆市の負担額を1割増以下に抑制する		
② 目標②	②-1	タクシーの利用状況	中心市街地におけるタクシーの利用者数	千人/年	257 <sup>※9</sup> (4.3回/人年) <sup>※5</sup>	260以上 <sup>※9</sup> (4.7回/人年) <sup>※5</sup>
③ 目標③	③-1	公共交通による観光客数	公共交通を利用した秩父市の観光入込客数	千人/年	2,270 <sup>※10</sup> (42.3%)	2,290以上 <sup>※10</sup> (42.3%)

出典) 秩父市地域公共交通計画

■ KPI・目標値の設定の考え方

地域における状況（人口・世帯の状況、生活拠点、既存交通手段など）を踏まえると、幅広い施策分野における地域公共交通が果たすべき役割は各地域によって異なります。

それぞれの地域において、地域公共交通が目指すべき基準に到達しているかどうか評価するため、各地域が目指す姿に応じた目標設定を行うことが必要となります。

国が策定している「地域公共交通のアップデートガイダンス」では、KPI・目標値の設定に関して、それぞれの項目に合わせた「設定のねらい」や算出に当たっての具体的な考え方が示されていますので、目標値設定の検討において参考としてください。

4. KPI・目標値の設定

施策の進捗・効果を説明するKPIを設定しましょう

- ・ 施策の進捗・効果を説明しやすい10のKPIを紹介します。各地域の政策目標や実情に照らし合わせつつ、設定を検討してみましょう。
- ・ 10のKPIとは別に、各地域の政策目標と関連するKPIを設定することも考えられます。

観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通軸と定める路線(区間)*1の運行回数	● 公共交通分担率
施策による効果についての数値目標	● 公共交通軸と定める路線(区間)*1の利用者総数	

※1 公共交通軸と定める路線：各地方公共団体において路線を選定(選定の例：中心拠点-地域拠点を接続する路線)

観点②：「交通空白」\*2における移動の確保

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通サービスによる人口カバー率	● 活動機会へのアクセシビリティ
施策による効果についての数値目標	● 「交通空白」における交通サービス*3の利用者総数	

※2 「交通空白」の考え方についてはp.11-12参照

※3 各地方公共団体で選定(「交通空白」で提供される交通サービス：乗合タクシー、デマンド交通、公共日本版ライドシェア等)

観点③：持続可能性・実現可能性の確保

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通の収支・公的資金投入額	● 住民等の公共交通に対する満足度・認知度
施策による効果についての数値目標	● 公共交通の利用者総数 ● 公共交通に従事する運転者数	

4. KPI・目標値の設定 【観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証】

設定のねらい 地域の公共交通軸について、どこまでのサービス水準を確保しようとしているのか確認します

公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数	1日あたりの運行回数(片道)等 ※ピーク時・オフピーク時の1時間当たりの平均なども考えられます
----------------------	--

検討のイメージ

- ・ 運行回数別の利用のイメージ例と見比べながら公共交通軸に求める運行回数(片道)を検討

運行回数(ダイヤ)の例	約10本/日 概ね1本/時 2時間空く時間帯もある	約10～20本/日 終日1～2本/時程度 最大1時間程度の待ち時間	約20～30本/日 朝夕3本/時、ほか2本/時程度 最大30分程度の待ち時間	約30～50本/日 朝夕3～4本/時以上、 その他2～3本/時程度	約50本～/日 朝夕5～10本/時、 その他3～4本/時程度
利用のイメージ	待ち時間が長くなる可能性が高く、終発も早いいため、利用者はダイヤに合わせた計画を立てて行動する必要があります。	一定程度の待ち時間が生じるため、利用者はダイヤに合わせて行動する必要があります。	利用者はダイヤに合わせて行動する必要があるが、運行回数上の不便は緩和される。	利用者は、朝夕はほぼダイヤを気にせずに済む。朝夕以外も、運行回数上の不便は緩和される。	利用者は、ほぼダイヤを気にせずに済むため、外出の足として利便性が高い。

(例) 現行の運行回数 (例) 目標値

目標値の設定方法

地方公共団体として、「立ち位置」をもとに、ここまでの現状診断結果も踏まえて、目指す目標値を設定しましょう。

人口・地理(例)	交通ネットワーク(例)	サービス利用、潜在需要(例)	行政方針(例)
・ 沿線人口分布 ・ 沿線の重要施設(病院等)	・ 交通事業者の供給能力 ・ 他の交通モードの分布	・ 現状の需給バランス ・ 通勤・通学・観光等の潜在需要	・ 地域交通分野の重点度 ・ 渋滞解消等の政策目標



## 広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計

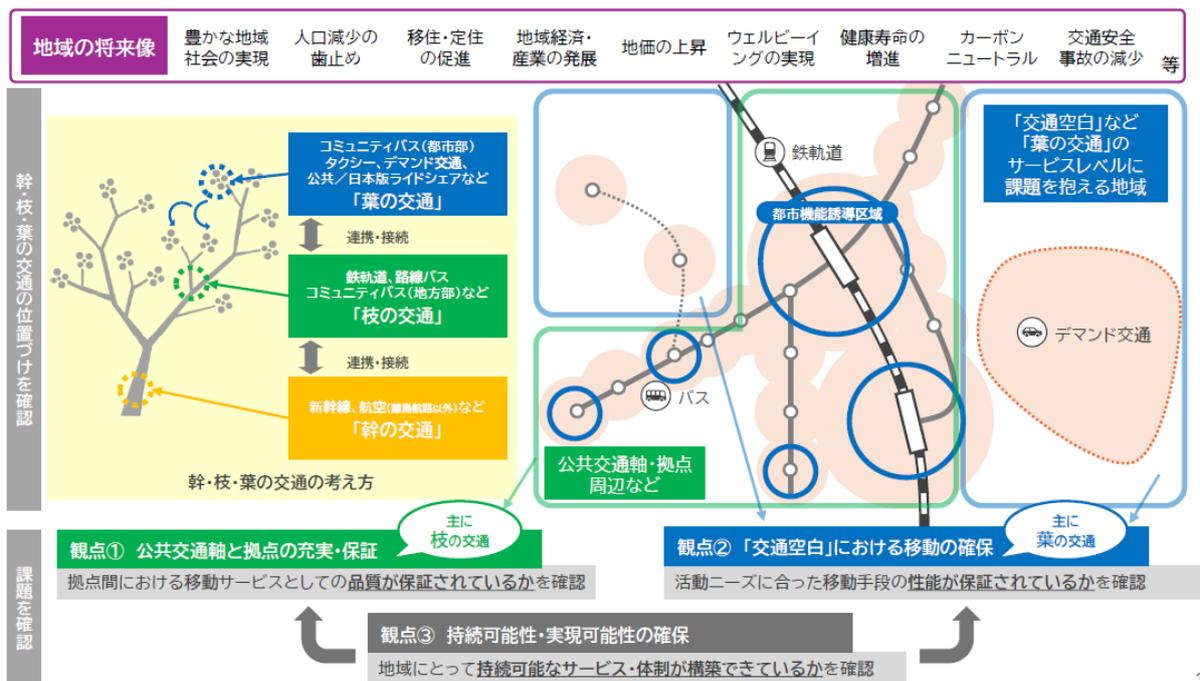
### ◎想定される取組

- (県)
  - 地域公共交通の利便性向上や利用促進を図るために実施される新たなモビリティサービスの導入やコミュニティバスやデマンド交通の再編に係る支援
  - 県民の暮らしや観光、産業を支える市町村域をまたぐネットワークへの支援
  - 市町村や事業者を集めた研修会等における再設計事例の横展開
- (国)
  - 再設計に関するモデルとなり得る先進事例に関する情報提供や、必要に応じた地域公共交通特定事業に対する支援
- (市町村)
  - 地域公共交通における各モードがどのような役割を果たすべきか整理し、拠点や市街地形成を踏まえた再設計
  - 他市町村と連携した公共交通ネットワークの検討
  - バス、タクシー事業者と調整の上、地域ニーズ等を踏まえたコミュニティ交通の導入
- (事業者)
  - 公共交通ネットワークの再設計に伴う事業に関する協力

### ◎具体的な事例

#### ■ 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編

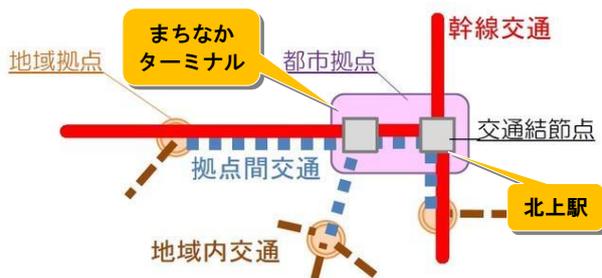
地域公共交通に関する現状分析を実施し、移動に関する課題が生じている場合には、各モードにおける地域公共交通がどのような役割を果たすべきか整理し、まちづくり施策を踏まえた公共交通軸の設定や拠点間を意識的に結びつけるなど、誰もが自由に移動できる地域公共交通ネットワークの見直し・再編を図ることが重要です。



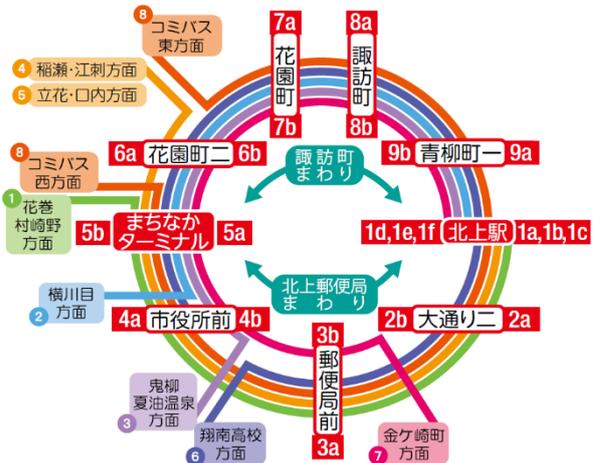
▶ 拠点を集約し乗継利便性を向上させる地域公共交通ネットワークの再編（北上市）

岩手県北上市では、中心街のバス停が分散し、系統により停車するバス停が異なるため、各バス停の運行本数が少ない状況であった従来のバス路線を見直し、中心街のツインモールプラザ（さくら野百貨店）を交通拠点「まちなかターミナル」として整備し、全路線を「北上駅」・「まちなかターミナル」を通過するよう設定し、両拠点を中心とした分かりやすいバスネットワークを形成した結果、まちなかへの集客に貢献しました。

<ネットワーク構成>



<系統図>

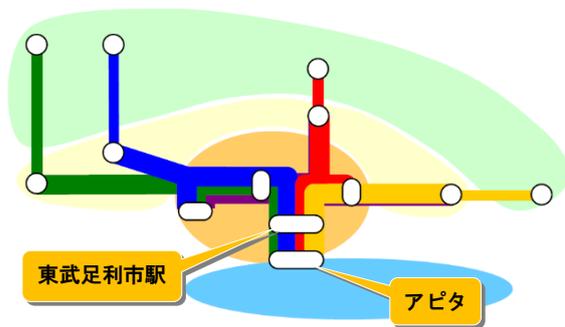


出典) 北上市地域公共交通網形成計画

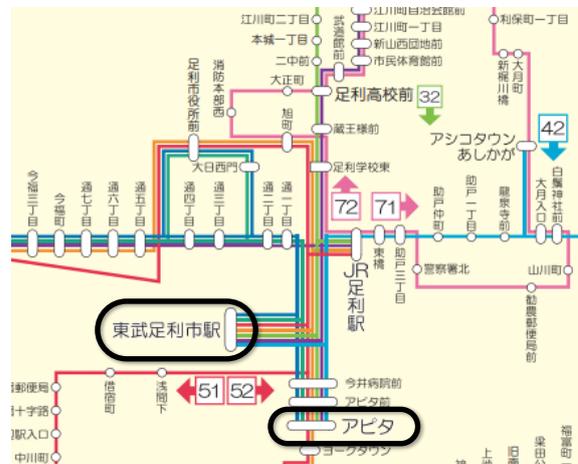
▶ 市民の生活と交流を支える地域公共交通ネットワークの再編（足利市）

栃木県足利市では、足利赤十字病院が郊外移転することを契機に、「足利市生活路線バス」の大規模な再編を実施。大規模小売店である「アピタ」を路線のターミナルとして設定し、すべての路線が東武足利市駅とアピタを経由させることとしました。このほか、足利赤十字病院の外来受付時間帯に路線バスで到着できる区域の拡大、輸送力の増大などを実施し、利用者数は再編後9年連続で対前年比で増加し、再編前に比べて倍増しました。

<路線・系統再編のイメージ>



<系統図>



出典) 足利市地域公共交通網形成計画、足利市路線バスあしバス時刻表



■ 地域公共交通特定事業の活用

地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業については、「地域公共交通特定事業」として定められています。各特定事業の実施計画について、国土交通大臣の認定を受けることにより、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができます。

地域公共交通特定事業のうち、地域公共交通利便増進事業は地域公共交通ネットワークの再編や、運賃・ダイヤの改善など、利用者の利便増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業となります。地方公共団体が事業を実施する事業者の同意を得た上で、必要な項目を記載した地域公共交通利便増進実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることで、予算・法律上の特例措置を受けることが可能となります。

**匝瑳市地域公共交通利便増進実施計画(概要)**

国土交通省

- 千歳奥原市では、市内公共交通として循環バスを運行しているが、1運行あたりの所要時間が1～1.5時間と長大で利便性と効率性に課題あり、利用者数も年々減少傾向であった。
- 課題解決のため、現行の循環バス(の運行ルート及び運行本数を見直し)利用が多い地域に運行を集中させるとともに、バスを補充するのとしてオンデマンド型交通を導入するなど、再編を進めている。

**事業の内容**

- 市内循環バス(の再編)
  - 長距離路線(バスとの重複区間の解消、利用が少ない路線のバス車両の小型化、利用が少ない区間の廃止等)
- オンデマンド型交通の導入
  - 市内循環バス(の再編)に伴う交通不便地域や停留所まで歩行距離が長い高齢者等への対応として、オンデマンド型交通を導入
  - 地域交通利用補助事業
    - 75歳以上の高齢者等運賃無料(または半額)として、タクシー利用券を交付(従来の継続実施)

**事業の効果**

- 1 運行当たりの所要時間が短縮され運行が効率化。
- 2 市民の目的地が集中する市内中心部の駅や商業施設等へのアクセスが改善され利便性が向上。
- 3 オンデマンド交通の導入により、市内交通不便地域が解消され、市内中心部から離れた地域の市民の移動負担が軽減。
- 4 既存の地域交通利用補助事業との併用により、対象となる高齢者は、オンデマンドの予約状況等により交通手段の選択が可能となり、高齢者の外出機会が増える。

作成経緯：千歳奥原市  
実施主体：国土交通省  
実施期間：令和5年4月～令和10年3月

**木曾地域公共交通利便増進実施計画(概要)**

国土交通省

木曾地域では、6町村(上杉町、南木曾町、木曾町、本郷町、上郷村、大森村)がそれぞれ運行しているコミュニティバス(循環バス)と29路線の地域間幹線バスを再編する。

併せて、各町村が独自に運行していたコミュニティバスや乗合タクシー等の運賃についても、一定の収益性を確保する観点及びJR運賃との整合性を踏まえ、広域幹線についてはゾーン運賃を導入し、フィーダー路線については幹線の乗車料金を導入することとし、運賃認定にあたっては、乗合タクシーの予約受付システムの構築、バスの運賃・停留所のデザインの見直しを行う。

**事業の内容**

- 木曾地域の路線の幹線・支線の再編 (記事2第13号)
- ゾーン運賃・乗合タクシーの導入 (記事2第13号)
- 幹線・フィーダー一線を兼ねて運行する等の一時的な乗合タクシーの導入
- 予約受付システムの導入など利用者の利便増進に資する措置 (記事2第13号)

**事業の効果**

- 幹線と支線の両者の解消が実現し、運行の効率化・運行費用の削減を図る。支線に関しては広域幹線の乗車料金を導入し、交通機関の整備を図ることにより、幹線・支線の両者の利便性を向上させる。
- ゾーン運賃及び乗合タクシーを導入することで、利便性が向上し、利便性を向上させる。
- 木曾地域内の乗合タクシーについて予約方式の選択が可能となり、社会福祉事業(介護等)を通じて、利用可能な乗合タクシーも利用が可能となる。

市町村長：上郷町、南木曾町、木曾町、本郷町、上郷村、大森村 事業実施区域：木曾郡全域  
事業実施年度：令和5年10月～令和12年3月

出典) 国土交通省ホームページ 「認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画(概要)」

【参考】交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会における動き

令和7年度に開催された交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会では、「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、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とされ、自治体が司令塔となり、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公共交通特定事業として新たに追加すべきであるとの方向性がとりまとめられました。

※ 同部会では、上記を含め、以下の内容が制度的枠組みの方向性としてとりまとめられています。

1. 共同化・協業化の推進(地域の輸送資源のフル活用)
2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用(「連携促進団体(仮称)」の位置付け)
3. 公共ライドシェアの実施主体の拡大(広域連合、都道府県等の追加検討)
4. データの利活用(地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を要請できることの明確化等)
5. 法定協議会の運営(路線廃止に係る情報提供、代替交通の協議を行うことの明確化)
6. 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮(地域公共交通計画において観光客の移動需要も考慮)



## まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成

### ◎想定される取組

- (県)
  - 市町村のコンパクト・スマート・レジリエントの3要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを推進するため、市町村への専門家派遣等による地域まちづくり計画の策定支援を行うほか、プロジェクトに取り組む市町村への財政支援、市町村と企業等とのマッチング強化やオーダーメイド型での技術支援
  - 人が集う拠点の構築などのまちづくりと地域公共交通の連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを推進
- (市町村)
  - 立地適正化計画の策定と必要に応じた見直し
  - 埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと地域公共交通の連携

### ◎具体的な事例

#### ■ 立地適正化計画との連携

都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導など、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成促進のため、まちづくりの指針となる立地適正化計画と連動させ、地域公共交通計画を作成、アップデートすることで、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを目指すことが求められています。立地適正化計画においても、適切な計画の見直しが推進されてきており、まちづくりにおいて、両計画を一体的に検討することが重要となっています。

県内では、立地適正化計画が策定できる61市町のうち、令和7年3月時点で36市町で立地適正化計画が策定されています（そのほか、策定中、策定予定が13市町）。

地域公共交通計画と立地適正化計画をともに策定（策定中、策定予定含む。）している自治体は36市町となっています。

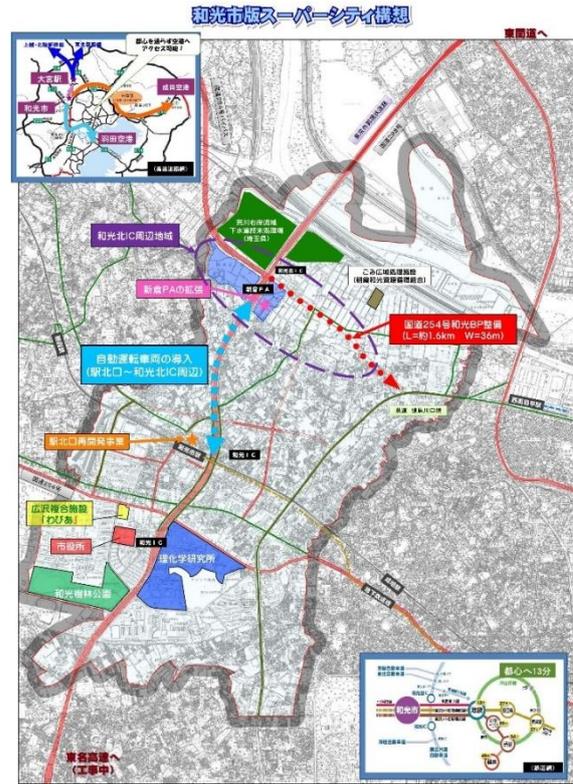
県では、毎年、県内市町村を対象とした「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり検討会議」を開催し、市町村と情報共有をするとともに、先進事例等については横展開を図っています。



地域公共交通計画（令和7年3月時点）及び立地適正化計画（令和7年3月時点）の策定状況

■ 和光市版スーパーシティ構想

和光市では、埼玉版スーパー・シティプロジェクトの中で、新たに整備を予定している駅北側の交通拠点及び和光北インターチェンジ周辺の産業拠点をはじめ、市内の公共施設、医療施設や商業施設などの各拠点が有機的に結ばれたスマート交通システム（和光版 MaaS）を構築し、和光版 MaaS を基軸とした市内全体のネットワーク化により、コンパクトで自立した都市づくりを推進し、来る高齢化社会に対応したまちの実現を目指しています。



出典) 和光市版スーパーシティ構想 地域まちづくり計画

■ 駅を中心とした公共交通の再整備（寄居町）

寄居町では、都市拠点となる寄居駅及び男衾駅周辺の都市基盤整備にあわせ、公共交通の再整備による、各駅の拠点化の推進、駅から周辺地域への交通利便性の向上を目指しています。

4) 新たなまちづくりと整合した公共交通の整備

⑧ 寄居駅・男衾駅を中心とした交通環境整備の検討

施策の概要	
目的	都市拠点となる寄居駅及び男衾駅周辺の都市基盤整備にあわせ、公共交通の再整備を検討することによる、各駅の拠点化の推進、駅から周辺地域への交通の利便性向上を目的とします。
事業内容	<p>【寄居駅】 寄居駅南口地区では、中心市街地活性化基本計画に基づき、「歩きたくる・歩いてお得なまち」を目指し、①広域来訪にも対応したおもてなしのまちづくり、②活力・魅力を創造するまちづくりを進めています。 これにあわせ、公共交通の再整備を図り、来街者にも利用しやすい公共交通環境を検討します。</p>  <p>寄居駅南口駅前広場（整備中）</p> <p>【男衾駅】 男衾駅周辺地区は、都市再生整備計画に基づき、「豊かな自然環境と共生し、にぎわいのある都市拠点（地区生活拠点）」を形成するとともに、快適な居住環境を有する住宅街地の形成を目指しています。 駅舎及び自由通路、あわせて東西駅前広場の公共交通基盤が整備され、駅を中心とした都市基盤整備が進められており、周辺市町村等への連絡を含めた交通について検討を進めます。</p>  <p>男衾駅東口駅前広場</p>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、寄居町

出典) 寄居町地域公共交通計画

## 対応方針2 公共交通分野における担い手の確保・育成

地域公共交通の目指すべき姿に向けて施策を講じていくためには、第一に運転手など公共交通分野における担い手を確保していくことが重要です。

しかし近年、自動車運転者の労働時間を規制する改善基準告示の改正（2024年問題）等を背景に、公共交通を担う運転手不足の問題が深刻化しています。

運転手不足により、既存のサービス水準を維持することができず、需要動向に関わらずバス路線が減便、廃止となるケースが発生するなど、地域公共交通の維持確保において担い手の確保は喫緊の課題となっています。

そのような状況において、公共交通を提供する事業者の中には、経営環境の悪化等により、担い手確保に向けた方策を講じることが難しくなっている事業者も出てきています。

運転手不足については、公共交通の分野だけでなく、観光バスやスクールバス等の送迎バス、物流分野においても深刻な問題となっています。

トラック、バス、タクシーともに運転手の平均年齢は高い一方で、女性比率は数%にとどまるなど、就業構造が中高年の男性に偏在しています。

運転手をはじめとする公共交通分野の担い手の確保については、事業者の努力だけでは解決することは困難となっており、国、県、市町村による積極的な支援や事業者と一体となった取組が求められています。

公共交通分野における運転手確保に向けては、ホームページや SNS など各種媒体を活用した PR や若年層をターゲットにした啓発活動など様々な機会を活用して公共交通業界に対するイメージアップを図るとともに、二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に応じた職場環境の整備などに取り組み、女性や若者など新たな担い手の発掘が必要となっています。

地域公共交通、特にバス運転手については、事業の特性により遠隔地から通勤するということが難しい職業と認識しており、その地域の住民が支えなくては成り立ちません。公共交通業界に関するイメージアップを図り、県内の求職者や県外から U、I ターンを検討している方などに対して、様々な手段を通じて働きかけを行っていくことが重要です。

また、地域公共交通に関する課題の解決に取り組んでいくためには、交通に関わる行政職員のスキルアップ等人材育成も必要となります。地域の交通政策を推進する市町村職員には多くの知見・ノウハウ・スキルが必要とされますが、職員の異動周期が短期であることや、交通関係部署の人員が少ないことから、当該スキルを職員が全て備えることは難しいのが実態となっています。

地域の目指すべき地域公共交通の構築に向け、国や県による市町村職員など関係職員のスキルアップに対する支援が期待されています。

### 《施策の方向性》

- ・事業者等による求人活動に対する支援
- ・女性、若者など新たな担い手の発掘・定着に向けた支援
- ・公共交通業界に対するイメージアップ
- ・交通政策に関わる市町村職員の人材育成

## 《施策の方向性》



## 事業者等による求人活動に対する支援

## ◎想定される取組

- (県)
  - 事業者単独の求人活動や運転手養成制度・取組に対する支援
  - 協会等が主催する合同就職説明会に関する広報支援等
  - 県内の求職者や県外からU、Iターンを検討している方などに対する求人活動の広報・周知やマッチング支援
- (国)
  - 事業者単独の求人活動や運転手養成制度・取組に対する支援
  - 協会等が主催する合同就職説明会に関する広報支援
- (市町村)
  - 事業者単独の求人活動や運転手養成制度・取組に対する支援
  - 協会等が主催する合同就職説明会に関する広報支援
  - 市内の求職者などに対する求人活動の広報・周知
- (事業者)
  - 担い手の確保に向けた就職説明会等の実施
  - 協会等が主催する合同就職説明会への参加

## ◎具体的な事例

## ■ 埼玉県バス協会が主催する埼玉県バス会社合同就職説明会

埼玉県バス協会では、会員各社の採用活動を支援するため、バス会社合同就職説明会を開催しています。当事業に関しては、国、県において後援し、広報面での支援や財政面での支援も実施しています。

多くの担い手を確保するためには参加者増に向けた様々な媒体、手段での広報が重要であり、県民に近い各市町村における事業協力、周知協力も期待されます。



2025年埼玉県バス会社合同就職説明会の様子

## ■ 行政と地域の事業者が実施する公共交通担い手確保フェア（越谷市、松伏町）

越谷市、松伏町においては地域のバス、タクシー事業者とともに、担い手確保に向けたイベントを実施しています。バス、タクシーの魅力を知っていただき、地域を運行するバス、タクシーの担い手を増やすことを目的として、毎年開催されています。

**公共交通担い手確保フェアを開催します**

全国的にバス・タクシーの運転手が不足している中、市民生活や経済活動を支える運転手を確保することは大変重要となっています。

このため、越谷市・松伏町・埼玉県乗用自動車協会東部支部中央ハイタク協議会・越谷市路線バス活性化促進協議会は、バス・タクシー運転手の魅力等を知っていただき、担い手を増やせるよう、下記のとおり「公共交通担い手確保フェア」を開催いたします。

1開催日時・場所

日時：令和7年10月21日（火曜日）午後18時30分から

場所：越谷市役所 エントランス棟 3階 会議室3-1

出典) 越谷市ホームページ

## ■ 市営住宅を活用した乗合バス事業者の運転手雇用支援（岐阜市）

岐阜市では、運転手の担い手不足の解消に向け、乗合バス事業者に対する新たな支援策として、市営住宅を活用し、運転手の家賃負担がゼロとなる取組を開始しています。

**岐阜市** Gifu City

Foreign language 読み上げ

あお 文字サイズ・配色の変更

現在の位置: トップページ > くらし・手続き > 道路・交通 > 公共交通 > 乗合バス事業者の運

**乗合バス事業者の運転手雇用支援**

ページ番号1032151 更新日 命

印刷 大きな文

本市では「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、公共交通とまちづくりの約型都市構造の実現を目指し、様々な取組を実施しております。

そうした中、近年、少子化や高齢化の進行に伴うバス利用者の減少や、燃料費や人件費の公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況に置かれております。

特に乗合バス事業者における運転手については、高齢化の進行や成り手の不足が大きくなり、やむを得ず減便や路線の廃止が行われております。

そのため市では、令和7年度から、運転手の成り手不足の解消に向け、乗合バス事業者にな支援策を始めました。

**(1) 市営住宅居住費補助**

- 乗合バス事業者の運転手の住まいとして、市営住宅の活用を支援
- 乗合バス事業者が負担する1年間の運転手の市営住宅の家賃のうち、2分の1の額を補助

※実質、1年間運転手の方の家賃負担はなし

**運転手の方が市営住宅を住まいとし、家賃負担がゼロとなる取組みは全国初**

**岐阜市営住宅**

黒野コーポ	三田洞団地	大洞団地
岐阜市古市場地内 3DK / 54.3㎡ (16.4坪)	岐阜市三田洞東2丁目地内 2DK / 30.2㎡ (9.1坪)	岐阜市大洞西5番地内 2DK / 30.2㎡ (9.1坪)

出典) 岐阜市ホームページ



## 女性、若者など新たな担い手の発掘・定着に向けた支援

### ◎想定される取組

- (県)
  - 女性や若者など公共交通分野における新たな担い手確保の促進
  - 二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に応じた職場環境の整備などを実施する事業者に対する支援
  - 新たな担い手として多様な人材の確保の促進に向け、利用者である県民に対する多様な人材に対する理解の増進等、受容性の向上
- (国)
  - 女性や若者など公共交通分野における新たな担い手確保の促進
  - 二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に応じた職場環境の整備などを実施する事業者に対する支援
- (市町村)
  - 女性や若者など公共交通分野における新たな担い手確保の促進
  - 二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に応じた職場環境の整備などを実施する事業者に対する支援
- (事業者)
  - 新たな担い手の確保に向けたターゲットを絞った取組の実施

### ◎具体的な事例

#### ■ 埼玉県による女性運転手確保に向けた職場環境整備に対する支援

埼玉県では、地域公共交通における女性運転手等の雇用促進を図るため、運転手にとって魅力ある職場環境整備に向けた取組を実施する公共交通事業者に対し補助金を交付しています。



#### ■ 補助対象経費

補助対象設備等	運転手にとって魅力ある職場環境を整備するための取組のうち、以下に掲げる設備を新設または改修する事業 <ul style="list-style-type: none"> <li>・女性専用トイレ</li> <li>・女性専用更衣室</li> <li>・女性専用休憩室</li> <li>・上記のほか知事が認めるもの（シャワールーム、託児スペース等）</li> </ul>
---------	---

- ※ 補助対象経費は、事業に要する経費から国や県、市町村もしくはこれに準ずる公的機関の補助金等を控除した額となります。
- ※ 上記設備に関し、土地の取得に要する経費は対象外となります。
- ※ 消費税及び地方消費税は補助対象外となります。

#### ■ 補助件数・補助率・補助限度額

補助件数（予定）	5社
補助率	補助対象経費の1/2
補助限度額	1社当たり200万円

※ 予算の範囲内で5社以上を支援する場合があります。

出典) 公共交通運転手不足対策促進事業補助金 パンフレット

### ■ 女性に特化した営業所見学ツアー

女性採用を積極的に進めている事業者においては女性に特化した営業所見学も選択肢として有効です。バス運転手専門求人サイト「どらなび」が企画する女性限定の営業所ツアーは、男性の職業というイメージが強いバス業界において、女性採用に力を入れているバス事業者の女性専用設備や制度を知り、現役の女性バス運転手との直接の対話を通じて、職業選択の一つとして考えていただく、さらには転職のきっかけにさせていただくことを目的に開催されています。



#### 「風ぐるま」を運行する日立自動車交通の営業所を見学

今回は、千代田区地域福祉バス「風ぐるま」を運行する、日立自動車交通の綾瀬営業所を見学しました。風ぐるまは高齢のお客様が多く、女性ならではの柔らかい対応が求められること、乗車シフトに余裕があり体力的にも負担が少ないことから、女性にうってつけのバスです。そんな風ぐるまの、働きやすさ・女性専用整備された営業所設備等を知ることができました。



ピンクのかわいいミニバス。オートマ車なので運転もしやすい。



「風ぐるま」では多くの女性運転手が活躍中！

出典) バスドライバーnavi どらなび ホームページ



## 公共交通業界に対するイメージアップ

### ◎想定される取組

- (県)
  - 事業者や協会等が実施する取組について、ホームページや広報紙での広報・周知
  - 地域の事業者が連携し、協会等が主導したイメージアップの取組支援
  - 県民の日におけるイベント実施等によるバス、タクシーに触れる機会の創出
  - 公共交通業界を魅力ある産業とするための検討実施
- (市町村)
  - 事業者や協会等が実施する取組について、ホームページや広報誌での広報・周知
  - 地域や学校等におけるイベント実施によるバス、タクシーに触れる機会の創出
- (事業者)
  - 仕事に関する内容ややりがい、魅力について、ホームページや SNS など各種媒体における PR の実施
  - 地域の事業者が連携し、協会等が主導したイメージアップの取組の実施
  - 地域や学校等におけるイベント実施によるバス、タクシーに触れる機会の創出

### ◎具体的な事例

#### ■ 大阪バス協会によるバス運転手の仕事 PR 動画

大阪バス協会では、「バス運転手」になるまでの面接段階から実務段階に至るまでのステップや実際の運転手の 1 日の流れを含めた実務内容を実際の先輩職員が直接伝える動画を作成しています。

未経験の方の不安を取り除き、働きたいと思える動画により、バス運転手という仕事のイメージアップに努めています。



出典) 一般社団法人大阪バス協会 YouTube 動画「バス乗務員を目指して」



## 交通政策に関わる市町村職員の人材育成

### ◎想定される取組

- (県)
  - 市町村職員に対して、交通政策に関する知見、ノウハウの横展開等を図るため、市町村のニーズに沿った研修会を実施
  - 交通空白等、個別の課題を取り上げた勉強会の実施及び伴走支援
  - 県内各市町村の施策状況を把握するための調査実施及び事例の共有
  - 協議会に参加し、市町村施策に関する必要な助言等を実施
- (国)
  - 国土交通省「交通空白」解消本部の取組による官民連携や県内外の事例に関する情報提供
  - 協議会に参加し、市町村施策に関する必要な助言等を実施
- (市町村)
  - 国や県が開催する研修会等への参加
- (事業者)
  - 市町村に対する情報提供等

### ◎具体的な事例

#### ■ 埼玉県が実施する交通政策研修会

県では、市町村職員及び交通事業者を対象として、毎年、交通政策に関する研修会を開催しています。研修のテーマは幅広く、交通政策全般に係るものから自動運転や MaaS 等の最新技術に関するもの、担い手確保をテーマとしたものなど、喫緊の課題や参加者のニーズに沿った研修を実施しています。

### 令和6年度 第一回埼玉県交通政策研修会 次 第

日時：令和6年7月29日（月）  
13：30～16：00  
方式：オンライン

- 1 開会
- 2 講義（対象：市町村・交通事業者）
  - 【第1部】 13：35～14：15  
「地域公共交通のり・デザインについて」  
国土交通省 関東運輸局 交通企画課
  - 【第2部】 14：15～14：45  
「タクシー、日本型ライドシェアにおける人材確保の取り組みについて」  
GO株式会社 渉外本部ソリューション営業部
  - 【第3部】 14：50～15：20  
「自動運転技術の最新動向といたすゞ自動車の取り組みについて」  
いたすゞ自動車株式会社 ASシステム開発部
- 3 事業説明（対象：市町村） 15：25～15：55  
「改善基準告示の改正について」  
埼玉労働局 労働基準部 監督課
- 4 閉会