

令和7年度都市建設委員会 所管事務調査資料(都市局)

「地域公共交通（路線バス）について」

令和7年9月10日



【目次】

(1)本市の状況

①鉄軌道及び路線バスネットワーク	1
②公共交通利用者数の推移	2
③代表交通手段分担率	3
④路線バス運転手数と運行便数の推移	5

(2)取組状況

①令和7年度当初予算概要	6
②事業経営に対する支援	
ア 生活交通バス路線維持支援	7
イ 地域公共交通支援事業	8
③利用環境整備	
ア 公共交通利用促進事業	9
イ バス停整備（海浜幕張駅新改札口）	11
ウ 駐車場附置義務緩和	12
④地域や事業者との連携	
ア モビリティ・マネジメント	13
イ 花まわる号（花見川北部地域）	14
ウ 大巖寺線（中央区）	15
エ バス事業者ワーキンググループの設置	16
⑤国への要望	17

(3)参考 市内コミュニティバス

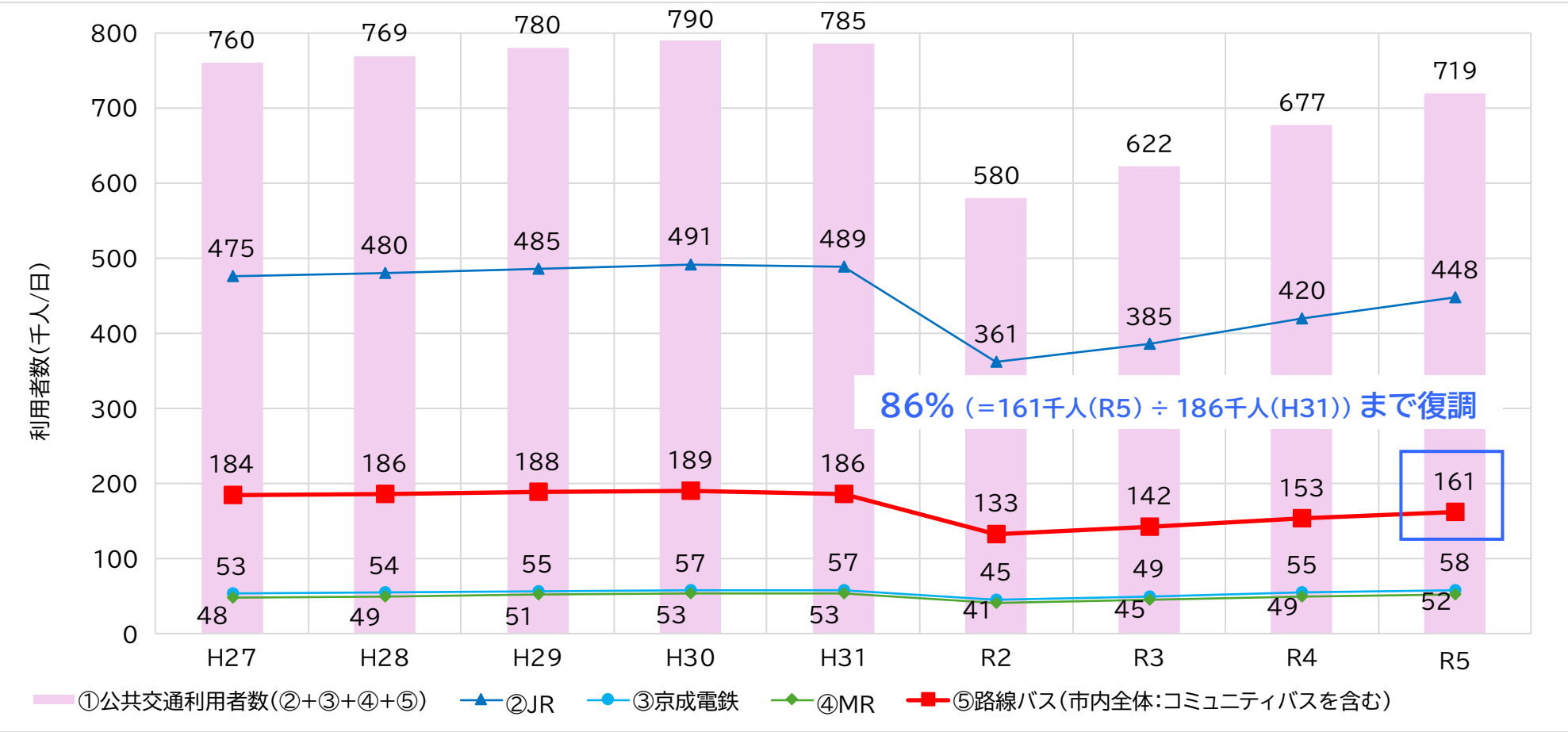
18

(1)本市の状況 ①鉄軌道及び路線バスネットワーク



(1)本市の状況 ②公共交通利用者数の推移

- 千葉市内の公共交通利用者数はコロナ禍で大きく減少したが、現在はコロナ禍前の約9割までに復調
- 利用者数が戻っていない理由としては、働き方(テレワーク等)の変化、減便による影響が想定される

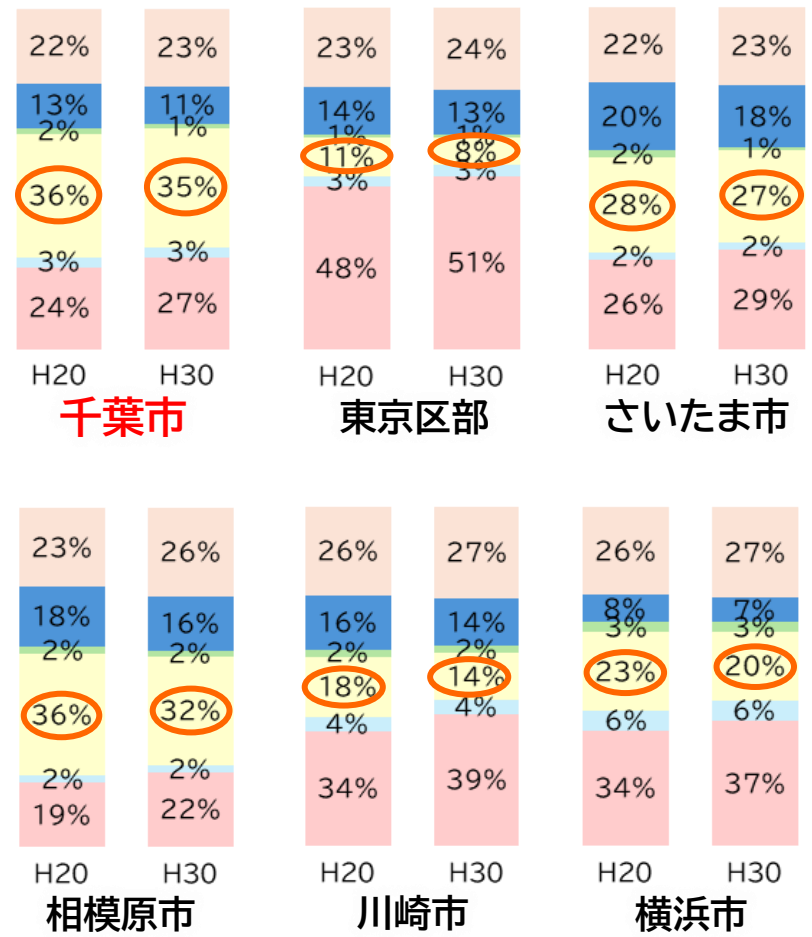


出典:市調査結果

(1)本市の状況 ③代表交通手段分担率(H30年)

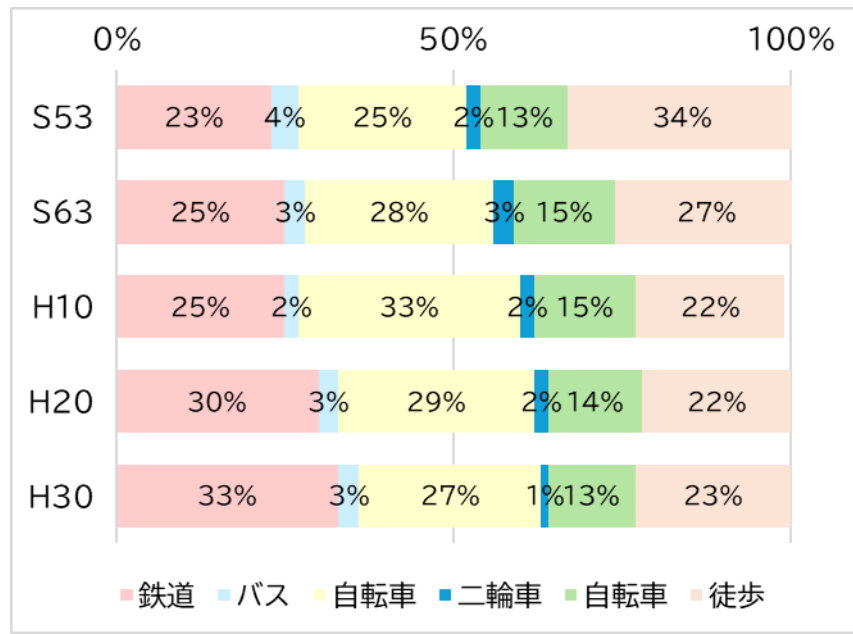
● 本市の自動車分担率は約35%であり首都圏政令指定都市と比較すると自動車の依存度が高い傾向にある

■各都市の代表交通手段分担率



■東京都市圏全体※の代表交通手段分担率の推移

※東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部

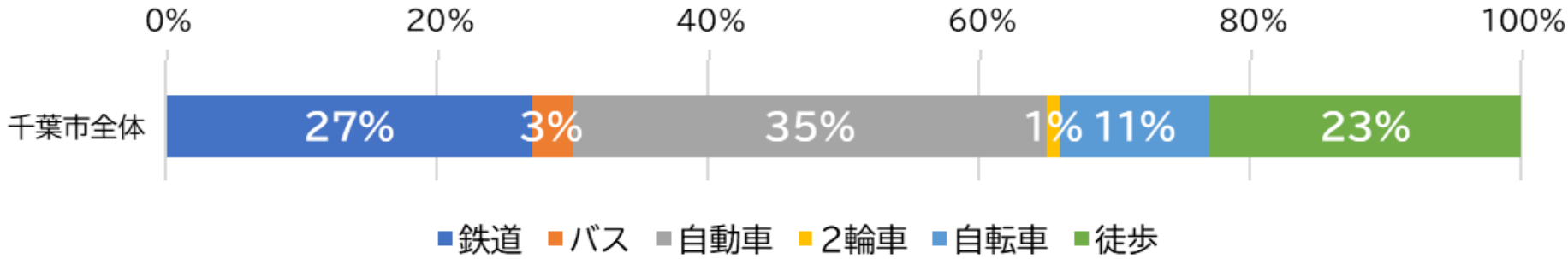


出典:東京都市圏PT調査

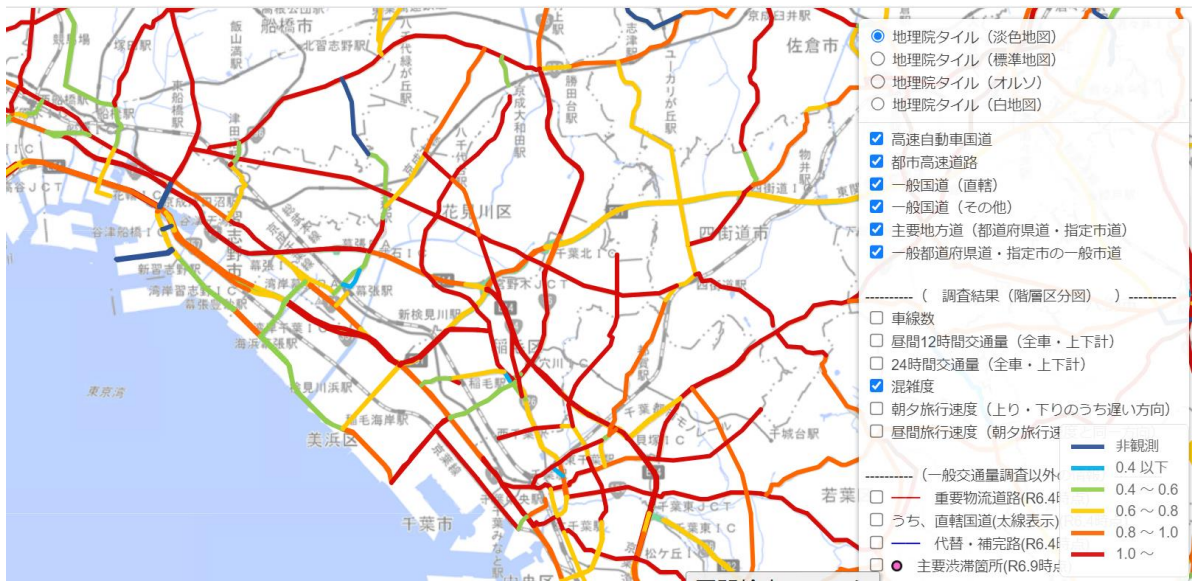
(1)本市の状況 ③代表交通手段分担率(H30年)

- 市の自動車分担率(約35%)のうち、1割の利用者がバスに転換するだけでバスの利用者が倍になり、かつ、効果として、道路渋滞緩和や省CO2化への寄与が考えられる。

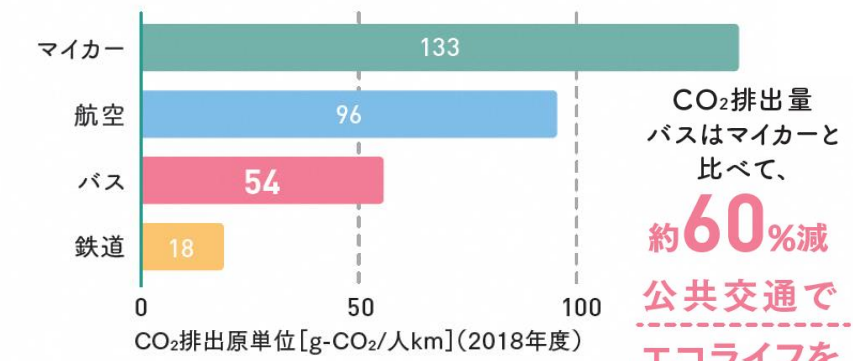
代表交通手段別分担率(平成30年)



出典:千葉市地域公共交通計画(<https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/kotsu/documents/02dai2shou.pdf>)



運送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)

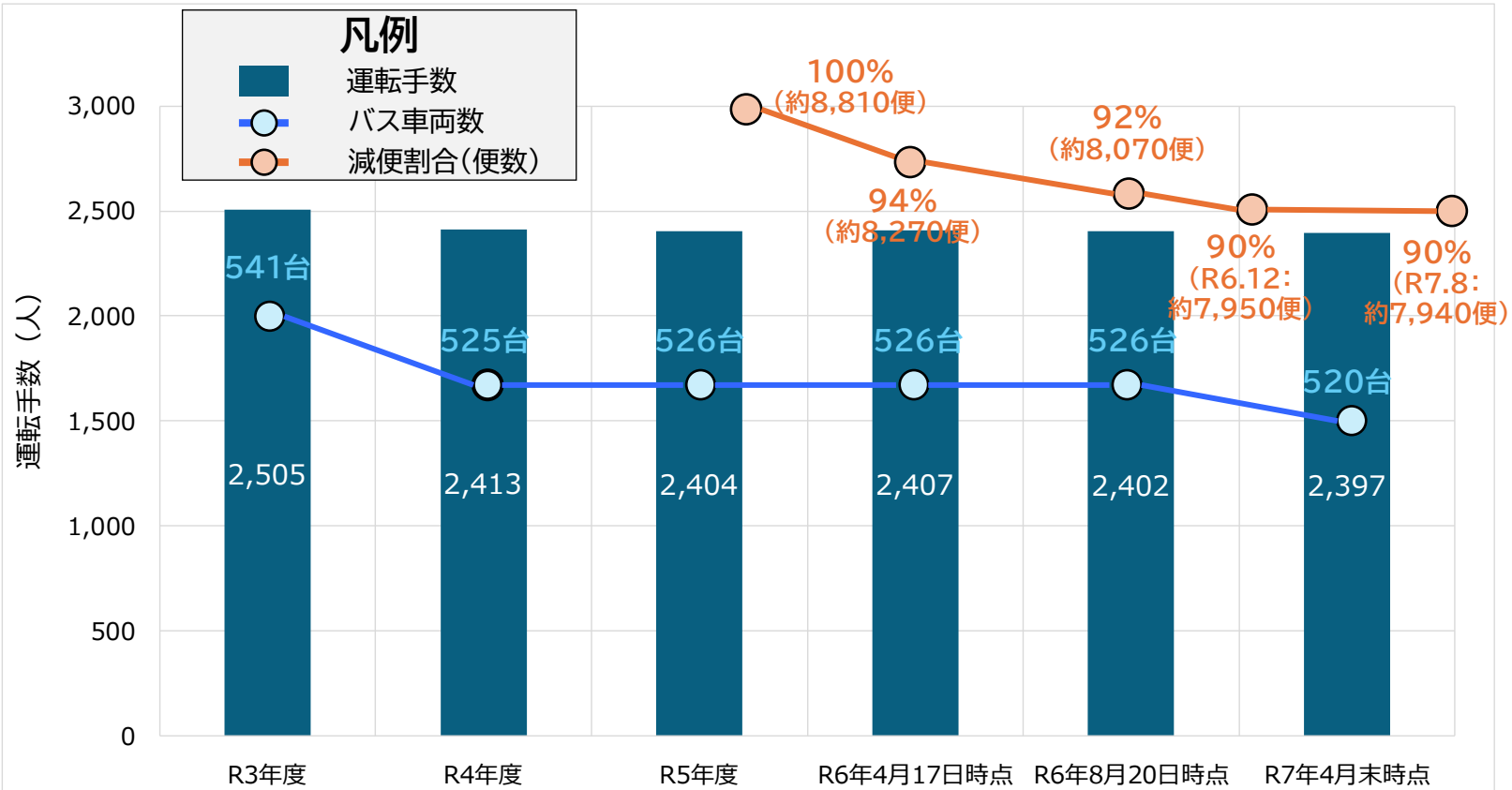


CO2排出量
バスはマイカーと
比べて、
約60%減
公共交通で
エコライフを
楽しもう!

(出典)国土交通省HPより作成

(1)本市の状況 ④路線バス運転手数と運行便数の推移

- R7時点の市内運転手数は2,397人(R6年から－5人)、バス車両数520台(R6年から－6台)で年々微減
- 便数はR6年2月を100%としたときに、R7年8月に90%まで減少
⇒改善告示により、運転手の拘束時間に制限が設けられたことが減便に影響



■運転手が5人減った場合の減便数(推定:47便/日～188便/日)
 $75\text{km/日} \times 5\text{人} \div 8\text{km} = 47\text{便/日}$
※1:バス運転手の1日の走行距離(平均)／※2:市内バス路線の平均運行距離(片道)
【参考:バス運転手の1日の走行距離(最大)を用いた場合の減便数】 $300\text{km/日} \times 5\text{人} \div 8\text{km} = 188\text{便/日}$

(2)取組状況 ①令和7年度当初予算概要

単位:千円

事業名	事業内容
地域公共交通計画の改定	17,000 持続可能な交通ネットワークの形成を図るため、地域公共交通計画を改定する。
新たな地域公共交通導入に向けた社会実験 (R4年度～)	26,000 公共交通不便地域における施策検討のため、デマンド型交通の運行エリアを拡大して、社会実験を継続し、地域主体による移動手段の確保に向けた取組みを推進する。
コミュニティバスの運行(泉) (H10年度～)	46,000 地域の生活交通を確保するため、3系統のコミュニティバスの運行を委託する。
コミュニティバスの運行(大宮台) (R6年度～)	19,000 地域の生活交通を確保するため、コミュニティバスの運行を委託する。
生活交通バス路線維持支援 (R6年度～)	75,000 市民の生活交通として必要なバス路線の維持確保のため、路線バス事業者に対して運行に要する費用を助成する。
地域公共交通支援 (R4年度～)	41,260 深刻化している路線バスやタクシーなどの運転手不足問題への取組みを支援するため、事業者が行う運転手確保に要する費用などを助成する。
公共交通利用促進事業 (R2年度～)	165 持続可能な公共交通の実現のため、公共交通の利便性向上に資する駐輪場等整備、バス停へのベンチの新設にかかる費用を一部補助する。

(2)取組状況 ②事業経営に対する支援

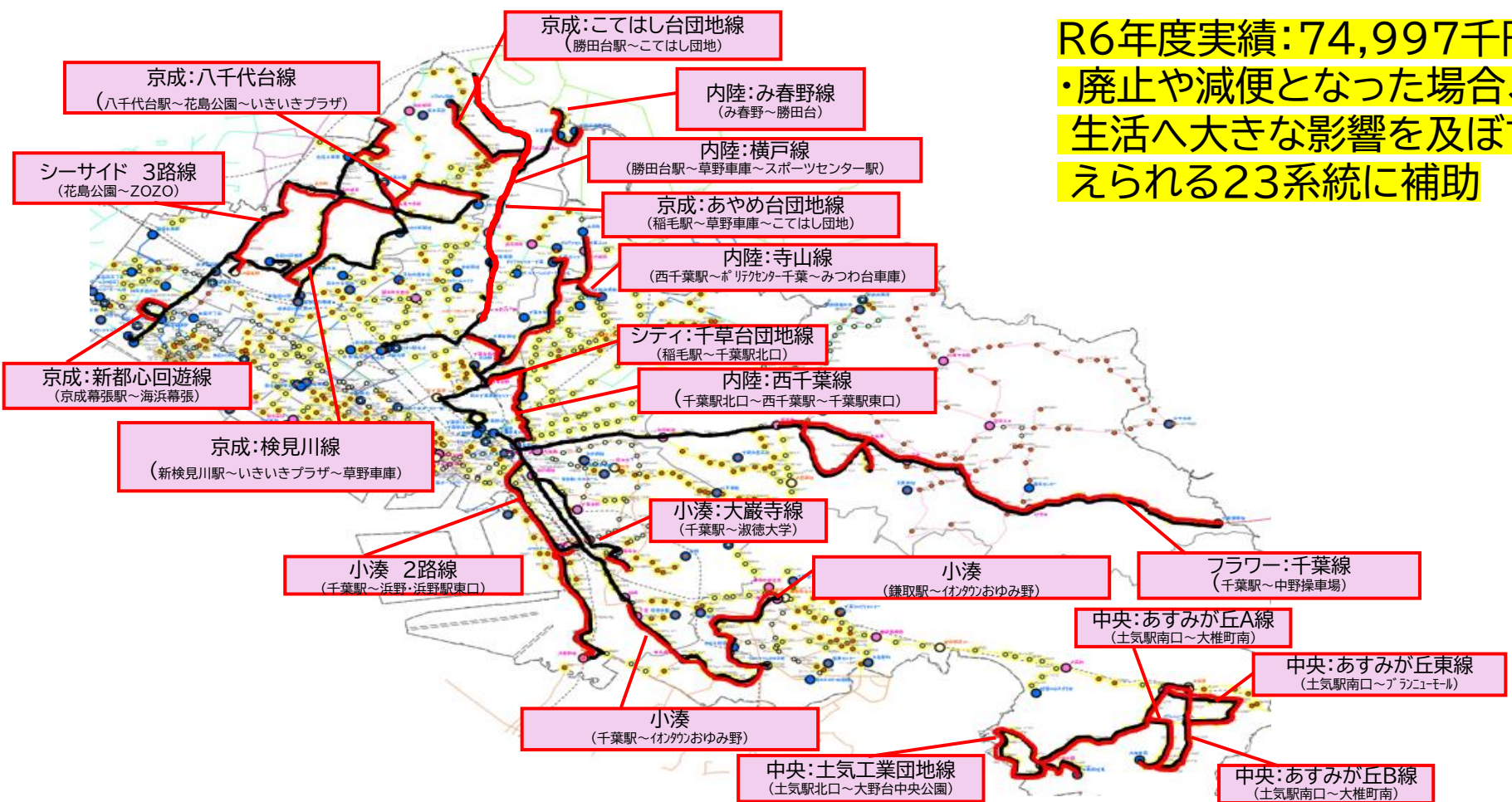
ア 生活交通バス路線維持支援

補助対象額等

市内バス事業者を対象に、運行に要する費用の一部を支援

補助対象路線

運賃では維持することが難しい赤字系統であり、今後バスネットワークの持続性の向上や路線再編などを進めるうえで特に重要と考える路線を選定



R6年度実績:74,997千円

・廃止や減便となった場合、市民生活へ大きな影響を及ぼすと考えられる23系統に補助

(2)取組状況 ②事業経営に対する支援

イ 地域公共交通支援事業

(1)運転手養成支援事業

R6年度実績:総額10,168千円

ア 対象者 市内に本社又は営業所等を有する
路線バス事業者、タクシー事業者

・バス運転手:9社54名

・タクシー運転手:5社28名

イ 支援内容

社員(内定者含む)免許取得※(受験資格特例教習含む)のために運転手養成支援制度により貸付等をした教習費用を予算の範囲内で支援(補助率1/2)

※路線バス事業者は大型二種免許、タクシー事業者は普通二種免許

ウ 上限額

①大型二種免許取得者 300千円/人、普通二種免許取得者 50千円/人

②受験資格特例教習受講者

・年齢過程: 40千円/人

・経験過程:125千円/人

・年齢経験過程:150千円/人

(2)人材確保支援事業

R6年度実績:総額28,244千円

ア 対象者 市内に本社又は営業所等を有する
路線バス事業者、タクシー事業者

・バス会社:10社

・タクシー会社:3社

イ 支援内容

運転手確保のための採用活動(求人広告掲載、ホームページ・チラシ作成、イベント出展等)に要する費用を予算の範囲内で支援(路線バス事業者:補助率1/2、タクシー事業者:補助率1/4)

※運転手以外の職種(事務員や整備士など)のみを対象とした採用活動に要する費用及び補助対象事業者の従業員の人件費、旅費等経費は対象外

(2)取組状況 ③利用環境整備 ア 公共交通利用促進事業

(1) 路線バス高度化支援事業

対象者

交通事業者:一般乗合旅客自動車運送事業者(路線定期運行を行う者に限る)

補助対象 経費

バスの運行情報を経路検索サービスなどに適切に反映させ、バス路線の認知度向上による需要の掘り起こしを図るため、国土交通省が定めたGTFSフォーマットでバス運行情報を作成などの経費
対象事業:標準的なバス情報フォーマット化、技術取得のための講習会

補助率

1/2



公共交通DX講習会(令和7年3月19日)

R6年度までの実績

- ・R5:ちばシティバスにGTFS化に関する補助(150千円)
- ・R6:交通DX講習会を開催

※GTFS化は7社中2社が導入

(2)取組状況 ③利用環境整備

ア 公共交通利用促進事業

(2) 駐輪場等整備支援事業

対象者

- ① 交通事業者:一般乗合旅客自動車運送事業を經營する者(路線定期運行を行う者に限る)及び鉄軌道事業者
- ② 町内自治会等 ③その他市長が認めた者

補助対象経費

バス停や鉄軌道駅及びその周辺部において、乗継環境の向上のための施設整備に要する経費(用地取得費は除く)
対象事業:サイクルアンドライド等施設整備、バス停留所の環境整備(ベンチ)

補助率

1/2

令和3年度実績

- (1)「京成団地」停留所利用者
専用駐輪場環境整備
申請者:京成バス(株)
事業費:5,269,000円
補助額:2,395,000円



- (2)千葉中央メディカルセンター
停留所環境整備
申請者:京成バス(株)
事業費:291,500円
補助額:132,500円



令和4年度実績

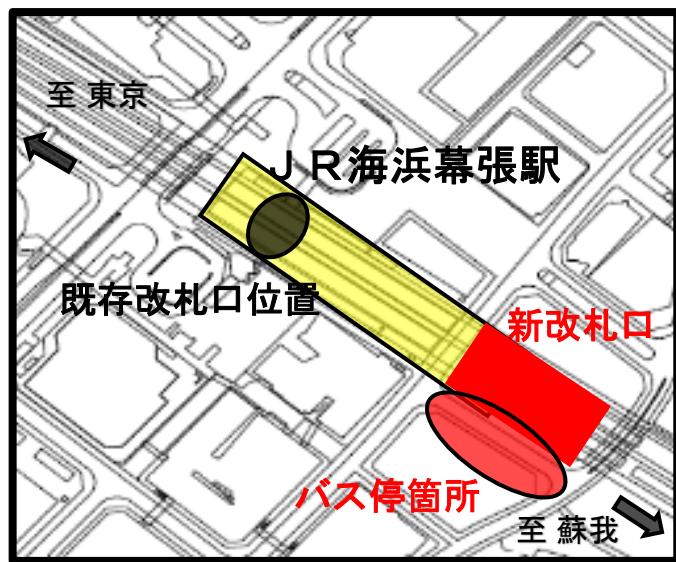
- (1)青葉の森スポーツプラザ
停留所環境整備
申請者:千葉中央バス(株)
事業費:359,150円
補助額:163,250円



(2)取組状況 ③利用環境整備

イ バス停整備(海浜幕張駅新改札口)

- ・海浜幕張駅の交通結節機能強化や利便性向上を目的として、駅の蘇我方面に新たな改札口を設置
- ・令和7年7月からバス停の供用開始



新改札口・バス停設置位置

新改札は、改札内に階段2カ所、エレベーター2基、改札口を1カ所設け、改札外には階段2カ所、エレベーター1基、スロープ1カ所を設置。施設面積は約550㎡



事業費(市負担分※):566,207千円

※総事業費の1/3

(2)取組状況 ③利用環境整備

ウ 駐車場附置義務緩和

公共交通の利便性向上や利用促進に寄与するため、駐車場附置義務条例の改正を令和4年度に実施

①公共交通利用促進に寄与する施設などの設置をする際は、附置義務台数を緩和



- ・敷地内にベンチや上屋、緑地広場など、バス待ち環境の整備
- ・シェアサイクルポートなどの設置

②歩きたくなるまちなど、本市のまちづくりとの整合が図られるよう駐車場整備に向けた緩和



- ・ 中心市街地へのマイカーの流入を抑えるため、千葉駅周辺エリアでは、隔地駐車場の距離を、概ね200mから500mに緩和
⇒公共交通の利用促進にも効果

③中心市街地など公共交通の利便性の高いエリアでは、新たな駐車場整備の必要性は高くないため、附置義務台数などを低減



- ・一般車用駐車施設の附置義務台数の見直し
⇒必要台数をおおむね2割程度緩和



バス待合環境整備を大学敷地内に設置

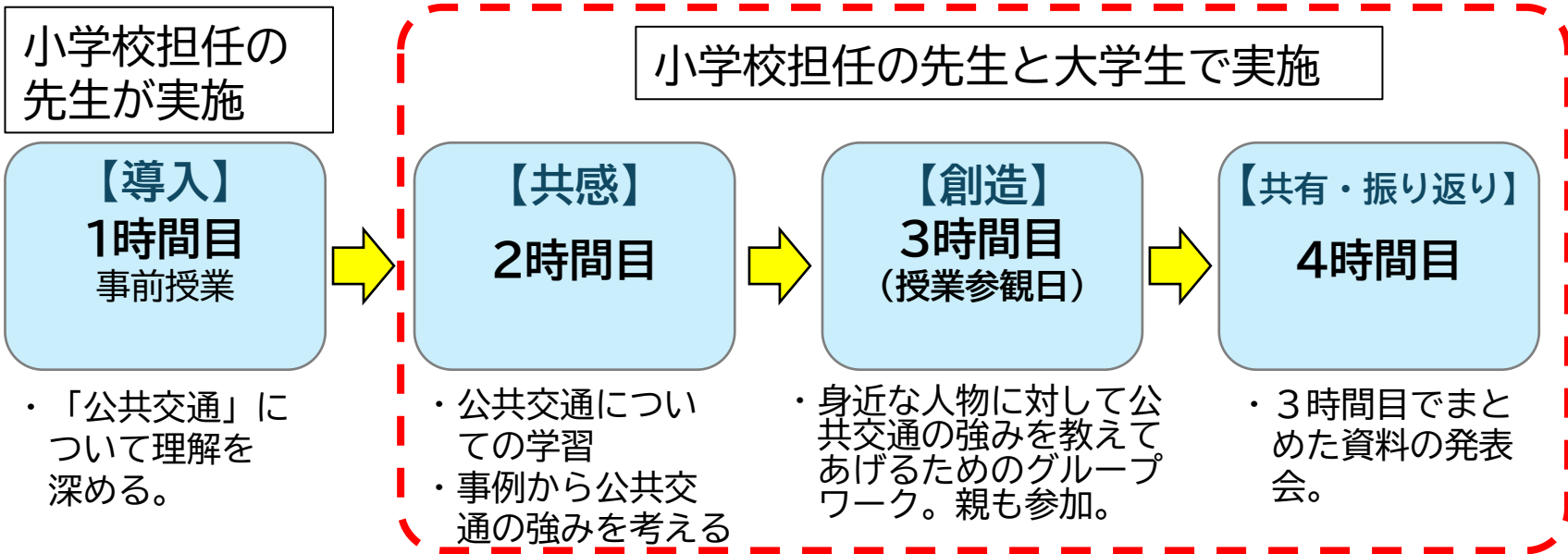


シェアサイクルポートの設置(幕張豊砂駅)

(2)取組状況 ④地域や事業者との連携

ア モビリティ・マネジメント

公共交通の利用促進として、これからの社会を担う子供たちへの教育が効果的とされていることから、令和6年度は教育委員会と連携し、モノレールの沿線である北貝塚小学校と千草台小学校の2校をモデル校として交通環境学習(モビリティ・マネジメント教育)を実施。



(2)取組状況 ④地域や事業者との連携

イ 花まわる号(花見川北部地域)

	花まわる号
運行開始日	平成18年4月24日
運行開始に至る経緯	<p>平成16年5月、路線バスの退出により交通が不便となった地域の解消を目的に、コミュニティバス導入を検討する地元協議会の準備会を設置。</p> <p>その後、バス会社側から路線の退出は行わず、地元・行政・事業者により運行計画を検討する場を設けたいとの申し出があり、平成16年10月三者協議会を設置。</p>
路線最長運行距離	16.6km
停留所数	35箇所
運行本数	9便
R5年間利用者数(1日あたり)	59,923人 (1日平均163.7人)
料金	IC:大人168円～316円 現金:大人170円～320円
車両	ノンステップバス(32人)



出典:市HP
(https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/kotsu/documents/hanamawaru_panph.pdf)

(2)取組状況 ④地域や事業者との連携

ウ 大蔵寺線(中央区)

○背景など

- ・令和6年4月に運転手不足により土休日便が30便から0便に減便。
- ・地域の町内会やバス事業者、千葉市などで対応策の協議を進める中で、地域連絡会を設立。
- ・バス事業者は市の支援事業を活用し、運転手の確保ができたことから復便が決定。



「使うことが、守ること」を
スローガンに路線バスの利用促進に努めている

令和7年6月14日(土)から 大蔵寺線(小湊鉄道株)の土休日便が復便!

使うことが、守ること

路線バスを維持するために、ぜひ積極的な利用をお願いします!

復便に至る経緯

大蔵寺線(千葉駅~大蔵寺)は、買い物や通院など地域の交通手段として利用されてきましたが、令和6年4月に運転手不足等により大幅減便となりました。
その後、路線バスの復便を目指して、地元大蔵寺町内会、バス事業者、千葉市で議論を重ね、調整を進めてきた結果、新たにバス運転手が確保できたことや議論の中で地域で利用促進に取り組むこととなったため、復便が決定しました。

地域連絡会の設立と目標値設定

地域連絡会
沿線自治会・バス事業者・千葉市で**地域連絡会**を立ち上げ、復便した大蔵寺線の利用促進と維持に向けた取組みを進めます。

- ・地域の努力をサポート
- ・バス事業者への支援

地域住民

- ・バスを積極的に利用
- ・乗車目標を定め最大限努力

市 ↔ **交通事業者**

- ・バスの安全な運行
- ・運行ルートダイヤの検討

地域連絡会を設置

目標値

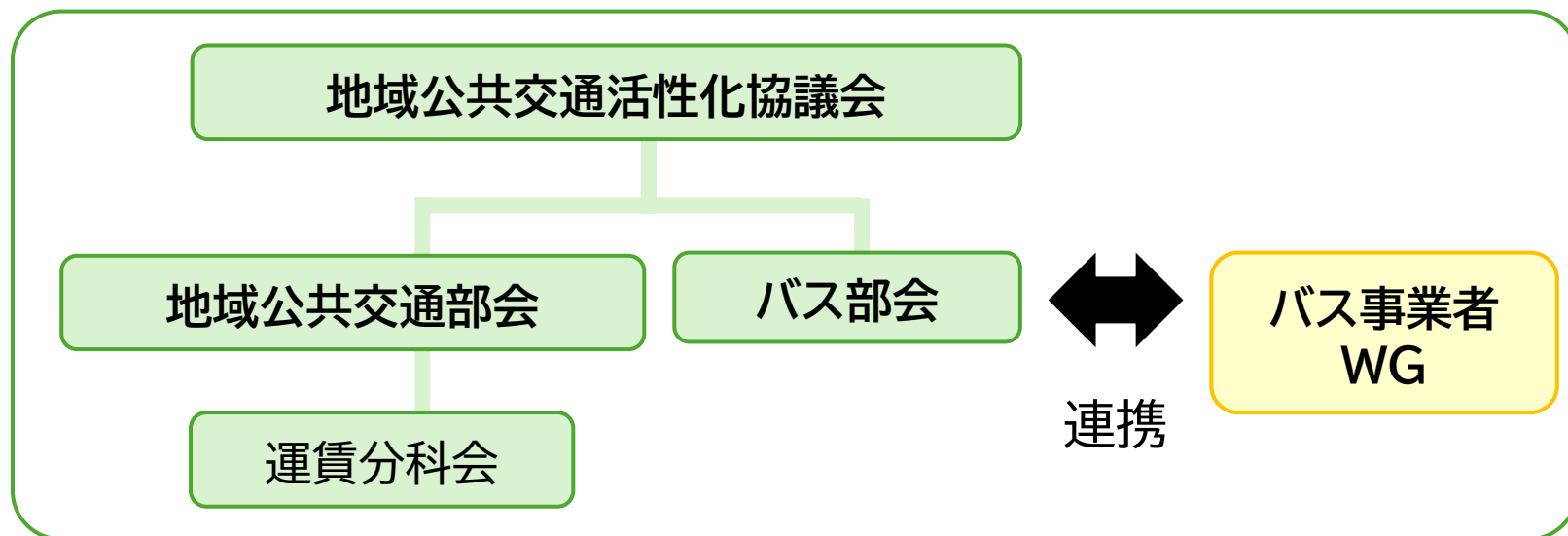
- ①目標値として、1便あたりの利用者数を設定します。
- ②定期的に利用者数などを共有し、利用促進を図ります!

(2)取組状況 ④地域や事業者との連携

エ バス事業者ワーキンググループの設置

○設置目的と検討内容

- ・市内バス事業者と本市でワーキングを本年5月に設置。
- ・ワーキングでは、各社の経営方針や路線バスを維持するための課題や取組みなどについて把握、整理する。
- ・デジタル化が進んでいないバス情報(運行便数や利用者数など)の収集・可視化(路線の見える化)を進め、バスインフラの状況として路線バス運行に必須となる車両保有台数や運転手採用の見込みについても調査を進めている。
- ・可視化された情報や事業者の状況を踏まえ、路線の再編のあり方、方向性について検討を進めるとともに路線の維持再編につながる新たな支援策について検討する。



(2)取組状況 ⑤国への要望

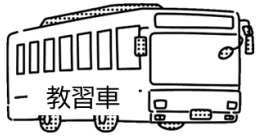
ア 令和8年度 国の施策及び予算に対する重点要望

①自動車運転手の働き方改革の遵守に必要な運転手の確保・育成に対する支援強化や持続性の向上につながる交通DXの取組の推進

■運転手養成支援の事例

国

二種免許取得補助
(R4～)



特例教習創設・補助
(施行R4・補助R5～)

通常	特例教習後
21歳以上 運転経歴 3年以上	19 歳以上 運転経歴 1 年以上

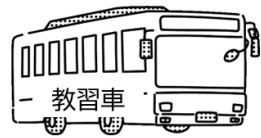
(いずれも年度)

採用活動補助(R4～)



千葉県

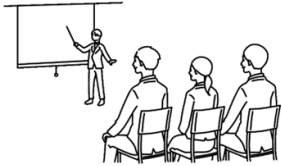
二種免許取得補助
(R2～)



特例教習補助(R6～)



求人イベント補助(R6～)



■交通DXの推進

労働環境の確保

多様な人材の
雇用に繋がる設備投資

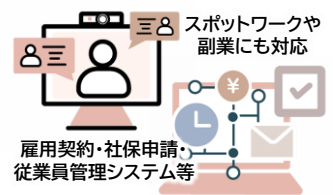
地域公共交通特定事業によらず
補助されるよう**拡充**
(現行:路線再編時等のみ対象)



労務管理体制の整備

多様な働き方に対応する
労務システム導入

労務システム等が
幅広く対象となるよう**拡充**
(現行:勤怠管理システム等が対象)



運転手の負担軽減に

資する車両や設備等の導入

先進安全自動車(ASV)の
導入支援**拡充**

車検時など車両改修時に対しても
補助されるよう**拡充**
(現行:新車新規登録時のみ対象)



一部イラストは国土交通省 自動車総合安全情報HPより

②路線バス事業者の運行経費への支援などを拡充することにより、事業者の経営に対する財政支援の拡充

(3)参考 市内コミュニティバス(若葉区泉地域コミュニティバス)

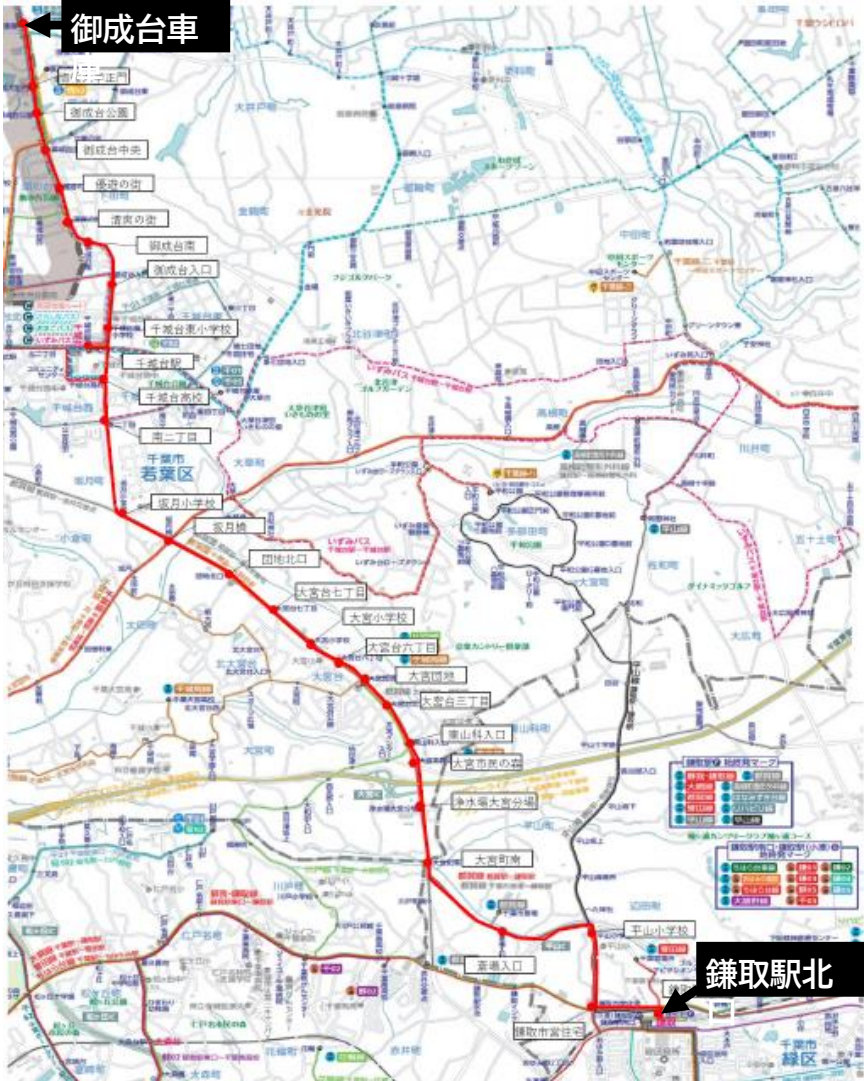
	さらしなバス	おまごバス	いずみバス
運行開始日	平成10年 10月30日	平成17年 9月1日	平成20年 3月1日
運行開始に至る経緯	交通不便地域における日常の市民生活の足の確保を目的として運行	民間バス路線の退出を受け、廃止代替路線として運行	民間バス路線の退出を受け、廃止代替路線として運行
路線最長運行距離	約25km	約25km	約26km
停留所数	55箇所	51箇所	51箇所
運行本数	11便	16便	14便
R6年度利用者(1日あたり)	16,494人 (42.8人)	39,913人 (99.3人)	31,398人 (75.7人)
料金	一律300円(中学生以下100円) 一日乗車券500円(中学生以下250円)		
車両(乗車定員)	ノンステップバス(31、32人)		



R6年度実績:46,000千円(委託)

(3)参考 市内コミュニティバス(若葉区大宮台地域コミュニティバス)

	おおみやバス
運行開始日	令和6年4月1日
運行開始に至る経緯	千葉中央バス(株)の運行する路線バスの撤退に伴う交通不便地域の発生を回避するため、コミュニティバスを運行
路線最長運行距離	約9.1km
停留所数	28箇所
運行本数	8便
R6年度利用者(1日あたり)	17,708人(48.5人)
料金	一律300円(小学生以下100円) 一日乗車券500円(小学生以下250円)
車両(乗車定員)	ノンステップバス



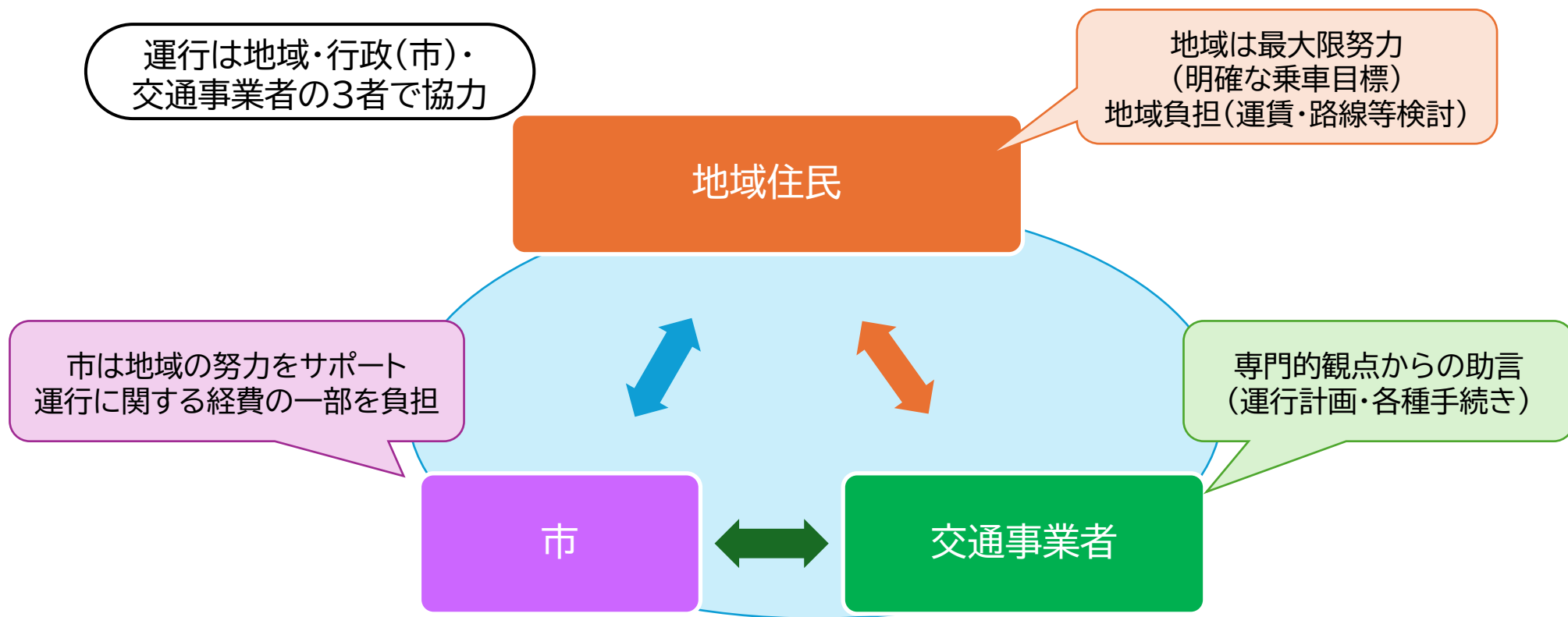
R6年度実績:19,000千円(委託)

ダイヤ	運行経路
①③⑤	鎌取駅北口→千城台駅
②	鎌取駅北口→千城台駅→御成台車庫

ダイヤ	運行経路
④⑥⑧	千城台駅→鎌取駅北口
⑦	御成台車庫→鎌取駅北口

(3)参考 市内コミュニティバスの運行制度

○地域住民と交通事業者と市の3者でコミュニティバスの利便性の向上や利用促進などを図るため、運行ルートや運行時間などについて協議し、より良いコミュニティバス維持に向けた検討を進めるための取組み。



地域住民が主体となった運営協議会を設置