

地域公共交通に関する 年間調査テーマ調査報告書

令和8年3月16日

千葉県議会都市建設委員会

委員長 段 木 和 彦

副委員長 岳 田 雄 亮

大 平 真 弘 守 屋 聡

伊 藤 康 平 亀 井 琢 磨

川 合 隆 史 佐々木 友 樹

小松崎 文 嘉 向 後 保 雄

1 所管事務調査事項

地域公共交通について

2 所管事務調査事項の選定理由

コロナ禍以降、運転手不足等によりバス路線の廃止・減便が進み、市民の移動手段に影響が出るなど、公共交通を取り巻く社会状況に大きな変化が生じている。

本市では、新たに「バス対策担当課長」及び「バス対策班」を設置して、対策に取り組むとともに、2021年度から2025年度を計画期間とする「千葉市地域公共交通計画」が節目の時期を迎えている。

こうした中、市民の足を守るべく、当委員会としても持続可能な交通の維持・再構築やライドシェア等を含む交通政策の調査研究を行うこととした。

3 調査の経過及び結果

(1) 令和7年9月10日 都市建設委員会

地域公共交通（路線バスについて）に係る本市の状況や取組状況について、都市局から以下のとおり説明を受けた。

(説明要旨)

1 本市の状況

(1) 概要

鉄道、モノレール、バスなどの路線が、中心部から各方面に向けて張り巡らされており、このうち、路線バスの総延長は約500キロメートル、1日の運行距離は回送距離を含み、約4万2,000キロメートル、バス停が約1,200か所。市街化区域を中心に運行頻度が高くなっている。

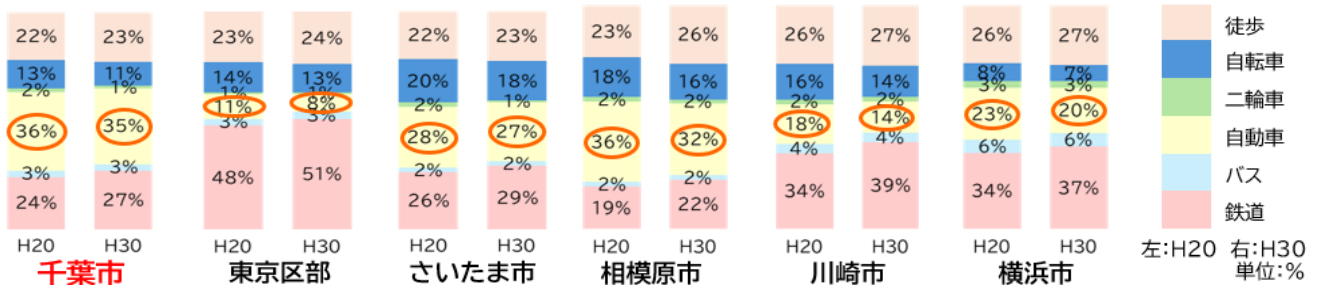
(2) 公共交通利用者の推移

電車とバス利用者数はコロナ禍により大きく減少したが、コロナ禍後は徐々に増加しており、電車で約91%、バスでは約86%まで復調している。

(3) 公共交通手段の分担率

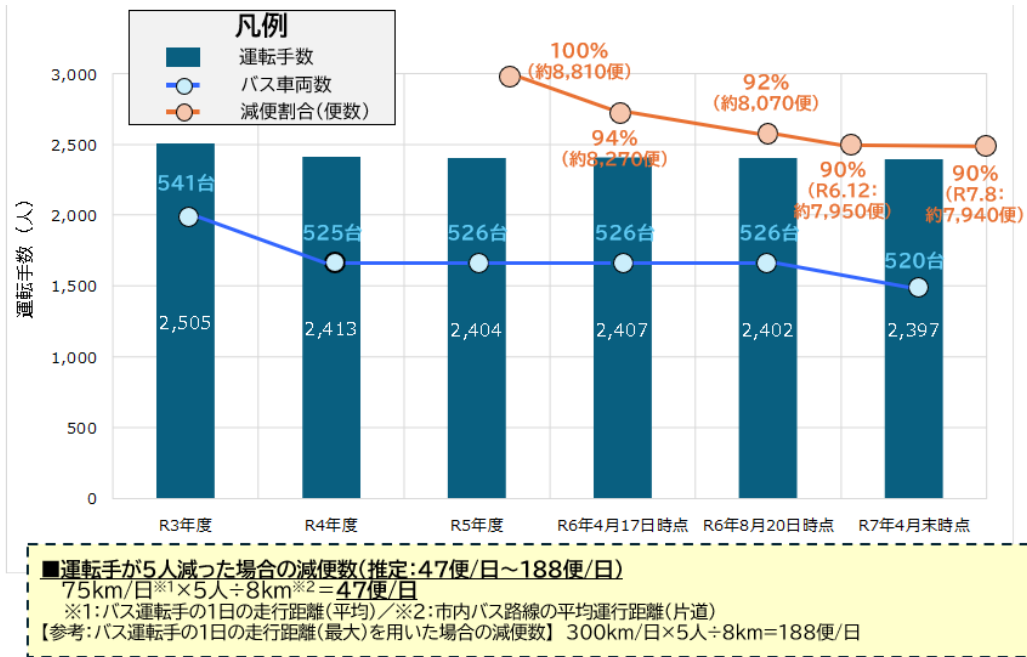
本市の自動車分担率は約35%であり、首都圏政令市と比較すると自動車の依存度が高い傾向になる。本市のバス分担率はわずか3%である。

■各都市の代表交通手段分担率



(4) バス運転手数と運行便数の推移

令和7年時点の市内運転手数は2,397人、バス車両数は520台で、年々微減しており、便数は令和6年2月を100%としたとき、90%まで減少している。令和6年4月の改善基準告示以降、運転手の拘束時間が限られたことが減便に影響していると考えられる。



2 取組状況について

(1) 令和7年度当初予算概要

市民の移動の利便性を確保するための各種取組は、以下のとおり

単位:千円

事業名	事業内容	単価
地域公共交通計画の改定	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。	17,000
新たな地域公共交通導入に向けた社会実験 (R4年度~)	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。	26,000
コミュニティバスの運行(泉) (H10年度~)	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。	46,000
コミュニティバスの運行(大宮台) (R6年度~)	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。	19,000
生活交通バス路線維持支援 (R6年度~) … a	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。	75,000
地域公共交通支援 (R4年度~) … b	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。	41,260
公共交通利用促進事業 (R2年度~) … c	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。	165

(2) これまでの実績

ア 生活交通バス路線維持支援事業 … (1) 表中 a

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

令和6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

イ 地域公共交通支援事業 … (1) 表中 b

[運転手養成支援事業]

市内に本社または営業所等を有する路線バス事業者、タクシー事業者を対象に社員の免許取得のため貸付け等により教習費用を予算の範囲内で支援

※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

令和6年度実績：総額10,168千円

- ・バス運転手：9社54名
- ・タクシー運転手：5社28名

[人材確保支援事業]

市内に本社または営業所等を有する路線バス事業者、タクシー事業者を対象に運転手確保のための採用活動に要する費用を予算の範囲内で支援

令和6年度実績：総額28,244千円

- ・バス会社：10社
- ・タクシー会社：3社

ウ 公共交通利用促進事業 … (1) 表中 c

[路線バス高度化支援事業]

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）を対象に、標準的なバス情報フォーマット化や技術取得のための講習会に対して補助

令和5年度実績：ちばシティバスにGTF S化に関する補助150千円

令和6年度実績：交通DX講習会を開催

※GTF S化は7社中2社が導入

[駐輪場等整備支援事業]

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）及び鉄軌道事業者、庁内自治会等を対象に、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）を補助。

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）など。

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

エ その他取組

[環境整備]

- ・海浜幕張駅新改札口設置に伴うバス停整備
- ・駐車場附置義務緩和

[地域や事業者との連携]

- ・モビリティ・マネジメントの実施
- ・花見川北部地域で地元、行政、事業者により運行計画を検討する三者協議会を設置。花まわる号運行の継続へとつながっている。
- ・中央区で地域の町内会やバス事業者、千葉市などで地域連絡会を設立。大巖寺線の復便へとつながった。
- ・バス事業者ワーキンググループの設置

オ 参考 市内コミュニティバスについて

	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)		

	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	千葉中央バス線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:46,000千円(委託)

R6年度実績:19,000千円(委託)

3 課題等

テレワークなど働き方の変化やバス運転手不足等を要因とする減便などにより、バス利用者数がコロナ禍前の水準に戻っていないと考えられる。また、運転手不足は慢性的な状況となっており、今後の路線維持に影響を与える懸念もある。

計算上は、マイカー利用者の1割がバスに転換すると、バスの利用者数は倍になる。車からバスへの転換を促すための工夫も必要である。

◀当局の説明に対する委員の主な意見▶

- 地域との連携は、廃線のおそれがあるようなところはやっけていくだろうし、環境整備もある程度やっけてくれていると思うので、事業経営に対する支援をどのようにしていくかを考えたほうがよいのではないか。
- 地域の需要によって増便・減便を勘案しなければならない。
- バス路線はあっても、便数が少なかったり到着時間の見込みが読めなかったりすると利用が難しい。
- ショッピングモールが出している無料の貸切りバスに乗るために、その時間に合わせ

て人が動いているという状況でもあるので、その地域の生活リズムに合った時間編成にしていけば、乗る人もいるのではないか。

- コミュニティバスで助かっている地域が確かにある。どれだけ増やせばいいのか検証していかなければならない。
- 若葉区は特に電車の駅が都賀駅しかなく、モノレールも千城台駅までとなっており、交通手段が少ない地域がある。今後、高齢化で車の運転ができなくなる方が増えていくと、交通に不便を感じる市民が増えていくのではないか。
- バス利用促進のための周知を行っているとのことだが、そのような動きを自身で感じたことがない。バス利用してもらうための市民の意識改革に、しっかり取り組むべきではないか。
- 幾ら税金を投入したところで経営改善につながらないので、住んでいる皆さんの協力はなしには運営しきれない。民意との調整をどう図っていけるのかが、大きな課題ではないか。
- 通勤通学といったことではなく、交通弱者への支援を考えていった方がいいのかもしれない。
- 地域との連携により復便へとつながった大巖寺線の事例のように、廃線のおそれが出てくると、なくなっては困るという理由から住民がバスを使いだすことがある。普段は利用していなくても廃線となつては困るという声が多いことについて、考えた方がよいのではないか。
- 複数のバス事業者に来ていただいて、どのような要望があるのか聞いてはどうか。

※委員から、バス事業者から意見を聞いてはどうかとの発言があったことに対し、委員長より、バス事業者との意見交換会を企画している旨の発言がされた。

(2) 令和7年10月14日～16日 行政視察

長野市、まちづくり株式会社ZENコネクト（永平寺町）、福井県、高岡市
年間調査テーマに関する視察は、以下のとおり。(詳細は「視察報告書」参照)

【長野市】

長野市では、地域住民の移動手段を確保するためのバス路線再編や、公共交通空白地域への対応に重点を置いている。また、AIオンデマンドバスや乗り合いタクシーなど、住民ニーズに応じた柔軟な交通施策を展開しており、そのあり方について調査を行った。

(概要)

川が形成した平坦部と西部、南東部の中山間地域の3つに大きく分かれている。長野駅周辺に都市機能が集中しており、中山間地域においては少ない人口が広範囲に分布している。また、平坦部においても川で遮られてしまう部分があるため、南部地域と中心市街地への移動ルートが限られてしまう。

公共交通の人口カバー圏域率は84%（バス停300m、鉄道駅 600m）。市民の移動手段は、自動車65.7%、バス2.0%、鉄道4.6%と、公共交通の利用率は少ない。

今後、人口減少は避けられないものの中山間地域などの人口分布の状況は変わらず、将来的にも小規模な移動需要を賄う公共交通が必要である。

＜特徴的な取組＞

- ・基本は幹線、準幹線、地域内輸送と、それぞれ路線を区分けして今後の方針をまとめている。
- ・枝葉の部分も乗り合いタクシーやA Iによるオンデマンドなどの機能性を持った輸送で維持していこうと取り組んでいる。
- ・廃線となるバス路線について、状況に応じて市営によるバスや乗り合いタクシーへの転換を実施。
- ・バスロケーションシステムやデジタルサイネージを活用。

《委員の主な所感》

【公共交通の再編と結節点の設定】

- 主要幹線を残し、交通結節点を設けて乗り合いタクシーやオンデマンド交通で接続する仕組みは参考になる。
- 全体的な交通網としては従来の遠回りルートを見直し、直線的で効率的なルート設計を行うことで利便性を高めていた。乗換えが発生するものの、料金面の改善や運行の合理化が図られており、利用者の利便性を重視した再編となっているのではないか。事業者の経費削減にもつながり、持続可能な交通体系の構築に有効であると感じた。

【デマンド・オンデマンド交通の活用】

- A Iを活用したオンデマンド交通は、利便性向上のほか、通学への対応にもよさそうである。事情に応じた利用に効果的であると感じた。
- デマンドエリア、オンデマンドエリア、乗り合いタクシーを走らせるエリアを設けてバス路線につなげていく取組は必要があると感じたが、バス会社とタクシー会社の競合問題は解決されるのか。
- 本市でも、A Iによるオンデマンドのシステムによってバス利用ができるようにすることを検討できないか。

【利便性向上と利用促進策】

- I Cカードやアプリ、バスロケーションシステムの導入で利用者の利便性を高めており、よい取組である。
- 紙媒体のバスマップも一定のニーズがあり、デジタルと併用する工夫が必要ではないか。

【人材確保】

- 運転手不足への対応としては、ほかの地域からの移住支援や女性運転手の募集促進、女性専用休憩室の整備など、人材確保に向けた多角的な取組に努力が見られた。

【まちづくり株式会社ZENコネクト（永平寺町）】（現地視察）

永平寺町において、令和3年度より自動運転サービスの実現に向けた実証実験を実施しており、令和5年5月から車両内無人・遠隔監視型の「レベル4」自動運転移動サービスを国内で初めて開始している。地方都市における自動運転社会実装の先進事例として調査を行った。

（概要）

鉄道廃線跡を自転車歩行者専用道路に改修した町道「永平寺参ろ一ど」の南側約2km区間を走行している。車内に運行従事者はおらず、遠隔監視により1人が最大3台の自動運転車両の運行を管理している。また、自家用有償旅客運送の制度を活用し、まちづくり株式会社ZENコネクトが運航している。

運行日時：土日祝日の午前10時～午後3時まで。

（ただし、12月後半から2月の冬季期間は運休予定のほか、平日等午前9時から日没までの間の、需要に応じて不定期での運行予定）

利用料金：大人100円、中学生以下50円、未就学児は無料。

<特徴>

- ・電磁誘導線とRFID（ICタグ）による走行

7人乗りのグリーンスローモビリティに自動運行装置を装備し、3台で運行。地中に埋設されている誘導線からの磁力線を検知し、設定されたルートを走行する「電磁誘導線方式」を導入しており、運行速度を時速約12km以下で、レベル4自動運転の運行を可能としている。

- ・費用等は基本的にZENコネクトの費用で実施

ZENコネクトは国の実証事業を受託しているほか、県からの補助、視察の手数料などから町の負担は電気料金のみで済んでいる。

《委員の主な所感》

【自動運転導入の課題】

- 自動運転導入には初期投資が大きく、現状では予算に見合う効果を得るのは難しく感じた。
- 地域の協力や限定区間での運行が現実的ではないか。
- 人や障害物検知機能はあるが、低い物体や小動物への対応は不十分であった。
- 日本では100%の安全性を求める傾向が強く、社会実装が進みにくい。
- 公道でのレベル4運行には道路交通法などの規制が大きな壁となっている。

【活用可能性と今後の展望】

- クリアすべき課題はあるが、自宅からスーパー、病院、あるいはバス停までを結ぶ移動手段として有望ではないか。
- 住宅街の歩道の部分を走ることができれば、バス停までの移動に利用できるのではないかと感じた。千葉市の高齢者の足として活用できたらよい。
- 規制緩和が必要なものの、本市でも、基幹バス路線のバス停までつなぐなど必要な範囲での導入において十分可能性があると感じた。

【福井県】

福井県は全国トップの車依存社会であるが、こうした現状を改善し、公共交通機関等と車の適切な使い分けをすることにより、地域にとって大切な公共交通機関を維持していくことを目指し、「クルマに頼り過ぎない社会づくり」を行政、企業、県民が協働して公共交通機関の利用促進に取り組んでいる。

また、令和7年3月からは、バス運転士の確保策として、県職員がバスの運転士として兼業できる取組を始めており、先進事例として調査を行った。

（概要）

令和6年3月の北陸新幹線、福井・敦賀間開業に伴い来訪者が大きく増加しているものの、改善基準告示の厳格化による労務規制強化と運転士の突発的な退職が重なり、大手のバス会社でも3割近い大幅な減便があった。

そこで、県として運行費支援、運転士確保対策、代替交通の確保等に取り組み、予算を拡大し、バス路線維持と地域交通の再設計を進めている。

＜特徴的な取組＞

・バス運転士確保策

退職予定者のセカンドキャリアや副業として運転士を希望する方に対し、大型二種免許、普通二種免許取得に必要な経費を全額支援しているほか、大型二種免許保有者紹介報奨金、外国人運転士確保の検討などに取り組んでいる。中でも、公務員等の兼業推進では、県職員2名、福井市職員1名が通常業務に加え、業務に支障のない範囲でバス運転士としても活躍している。

また、採用活動支援への補助や新聞広告の活用、人材紹介会社や人材確保に向けたコンサルティング活用など、積極的に取り組んでいる。

・バス利用の促進

デジタルスタンプラリーやバスカード作成に加え、官民連携による福井県クルマに頼りすぎない社会づくり推進県民会議による取組が進められている。また、行政や県内企業では、県内出張を車から公共交通に転換するため、出張時に使える共有ICカードを職場に据え置く実証事業を本年9月から開始している。

《委員の主な所感》

【運転士確保策】

- 実際にバス運転を体験することができる機会が不可欠であり、体験会の開催が重要であると理解した。
- 令和7年度予算では、女性が働きやすい職場環境整備や給与増額支援が盛り込まれており、外国人運転士確保や公務員兼業による人材確保策も注目された。
- 公務員等の兼業は、運転士不足対策とセカンドキャリア支援の両面で有意義と感じた。
- 県職員・市職員に対しバス運転士の兼業を認め、バス運転士として実際に働いている。免許取得費用は公費負担で勤務の調整も実施しており、特筆すべき点である。運転士確保にここまで踏み込んだ自治体は全国的にも少なく、特に職員兼業の柔軟な姿勢は注目に値する。

【バス利用促進について】

- バスの減便前に事前に行政に相談があり、その後対策会議やワーキンググループを開催していた点は、参考にすべきではないか。
- デジタルスタンプラリーなど、バスの利用促進の取組も参考にしたい。
- 利用促進策として、学生向けリーフレットや出前講座など官民連携の取組が参考になった。
- 鉄道含めて公共交通全体のPRをして利用促進していることは、本市でも必要かと思う。

【高岡市】

高岡市では、鉄軌道や路線バスといった骨格的公共交通と、これらを補完する市民協働型地域交通システムによって、市域全体の移動利便性を高めていく交通ネットワーク「高岡型コミュニティ交通」の確立に取り組んでいる。市民協働型地域交通システムにおいて中田地区では、住民のマイカーを活用した乗り合い公共交通サービス「ノッカル中田」の実証実験を行うなどしており、地域公共交通についての考えや事例について調査を行った。

(概要)

高岡駅・新高岡駅を中心に鉄軌道や路線バスによる公共交通ネットワークが形成され、市民生活を支える重要な基盤となっている。利用者の減少や運転士不足などにより、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増している中、骨格的公共交通の維持、活性化に向けた取組のほか、特に地域特性に応じた交通手段の確保と安定運営に向けた体制の構築に努めている。

<特徴的な取組>

・市民協働型地域交通システムを導入

行政が一律に同じ形態を導入するのではなく、地域住民が主体となり運営し、市が伴走支援する仕組み。公共交通間を接続するフィーダー交通を担っている。

地区ごとに運賃などは異なるが、地域負担を求める制度となっており、地域住民同士が話し合い、持続可能な形となるよう運賃を設定している。

また、システムの導入段階、実証運行、本格運行の各段階に応じ、市が支援事業を用意している。

・市民協働型地域交通システムの多様性

予約制乗合タクシー、住民ドライバーによる循環バス、マイカー活用型乗合サービスなど。

なお、市民協働型地域交通システムの導入状況は以下のとおり

①小瀬地区（ぐるっとおぜ地区バス）

運行主体：NPO法人（地域設立）

運行形態：会員制循環バス（無料）。

特徴：路線バスに近いものとなっている。鉄道駅接続、買物ルートあり。

運賃等：運賃無料（世帯毎に年3,000円の負担）

②守山地区（もりまる）

運行主体：守山地区連合自治会

運行形態：予約制乗合タクシー（タクシー事業者委託）

特徴：冬期通学対応、地区内 26 か所と万葉線の駅付近に停留所を設置

運賃等：一般 500 円、学生以下 300 円、
年会費として 3,000 円を徴収（学生は年会費無料）

③野村地区（のむタク）

運行主体：野村地区まちづくり協議会

運行形態：予約制乗合タクシー（タクシー事業者委託）

特徴：人口最多地区、地区内 66 停留所＋地区外の鉄道接続等 2 停留所、
計 68 停留所

運賃等：500 円＋年会費として初回登録及び更新時に 3,000 円

④中田地区（ノッカル中田）

運行主体：中田地区コミュニティ協議会（一部業務はタクシー会社へ委託）

運行形態：住民ドライバー運行＋事業者遠隔管理（運行開始前後のアルコール、
アプリを使った遠隔点呼）

特徴：博報堂が開発した乗り合いサービス。アプリで運行管理。
住民が運転手となり、住民の自家用車を使って運行。

運賃：500 円

⑤木津地区（木津ぐるりんバス）

運行主体：木津ぐるりんバス運営協議会（地区住民で構成）

運行形態：住民運転の循環バス

特徴：鉄道接続、商業施設・医療機関連携

運賃等：100 円＋世帯毎に年 400 円

《委員の主な所感》

【地域の実情に応じた交通サービス】

- 地域ごとに事情が異なる中で、独自の交通システムを構築している高岡市の取組は、千葉市においても地域特性に応じた公共交通のあり方を考える上で、極めて示唆に富むものであった。
- 地域住民が主体となった協働型システムについては、大変参考になった。地域事情に合わせての施策は、それぞれの実施主体、運行主体があり、私の地域でも地域タクシーはすぐにでも導入したいと感じ、本市においてもそれぞれの区、地域で効果的ではないかと感じる事例が多かった。
- 自家用旅客、自治会が主体の事業者協力型など、地域の現状に合わせた多様な交通対策が図られていると感じた。千葉市でも有償運送について進める必要がある。地域資源の活用はもとより事業者、企業等車の目的外使用が可能であれば、自治体負担は軽減できるのではないかと考える。

【住民との連携】

- 検討段階から行政、事業者、市民の導入にあたっての連携がうまくされているように思う。
- 地域での話合いで住民負担の発生も含めた検討などにより、利用促進が必要という認識につながる。
- 木津地区では、PTAなど若い世代が運転を担い、部活動の地域移行や習い事の送迎といった課題にも対応しており、地域ぐるみの交通支援の姿勢が印象的であった。

【バス利用促進】

- バス運転体験会、65歳以上定期券割引、フリーバスのデジタル化、「こどもおでかけきっぷ」配布など利用促進策が充実しているように感じた。
- 行政を絡めた親子で公共交通と触れ合うきっかけづくりの開催、バス利用促進策（大学との連携によるラッピングバス）、地域の実情に合わせた市民協働型地域交通システムの導入など参考になった。

(3) 令和7年11月12日 都市建設委員協議会

バス路線維持確保等に係る市内バス事業者との意見交換会を実施した。

1 意見交換要旨

京成バス株式会社、小湊鉄道株式会社から計8名の協力を得て、意見交換を実施した。

バス路線の維持には、採算が合わない部分が多いという現状が指摘され、持続可能な運行を実現するためには、特に、運転手確保に向けた待遇改善や金銭的支援を行うことに加え、住民が日常的にバスを利用することの重要性が確認された。

また、路線廃線を防ぐためには、地域のニーズをしっかりと把握し、住民とのコミュニケーションを強化していく必要があるという意見が出された。

2 事業者からの意見

【バス路線の維持について】

- ・バス路線は公共性の高いサービスとして位置づけられている一方、採算が取れない区間も多い。持続可能な運行とするためには、金銭的な部分を含めてドライバーの待遇を改善させ、魅力的なものにしていかなければならない。
- ・自家用車への投資がすでにある利用者に対し、新たにバスの運賃を払って乗車してもらうことは難しい。車社会からの転換を、もう少し利用者側へアピールをしていきたい。
- ・今後、バス路線の維持確保が困難になる中で、必要な路線のあり方を検討していかななくてはならない可能性がある。本当に利用のある区間を基幹として、そこまでどのようにつなげていくかが重要となるのではないかと。
- ・地域によっては多言語対応など、利用者の視点に立った公共交通にすることが重要。

【運転士等確保について】

- ・今後は、定年を迎える世代が増加するため、採用活動を頑張っても運転手の総数は増えない。再雇用では勤務時間が減るため、人員維持が難しい。
- ・地方や県外からの人材確保を目的に県外説明会を行っているが、参加者からは、住むところはあるのか聞かれる。市が良い住居を提供できれば、県外からの運転手確保につながると考えている。

- ・整備士の人員確保も困難であり、外国人数名に頼っている状況である。将来的に自社整備が困難になるおそれがある。
- ・採用説明会を開催しても、あまり採用に結び付いていない。自治体関連の様々なセグメントの合同説明会を開催することで新たな層の関心を発掘するなど、採用の裾野を広げていくことが重要で、実効性のあるものを考えていただきたい。また、募集には一定のコストがかかるので、財政的な支援についてもお願いをしたい。
- ・採用の多くが人材紹介会社を通じてのものだが、都内を中心に紹介料が高騰しており、費用の捻出が厳しい。支援をお願いしたい。

【施設整備関係】

- ・JR海浜幕張駅にできた公園改札口のバス停留所については、事前に十分な調整が行えず、バスの待機場所が確保できない状況となっている。今後、新たな施設整備を行う際には、事前に意見交換の機会を設けていただきたい。
- ・JRと京成の幕張本郷駅では、バスロータリーに向かう際に必ず横断が必要となり、車椅子利用者は大きく迂回せざるを得ず、タクシー乗り場に容易にアクセスできないなど、非常に不便な状況である。ロータリー中央部にエレベーターで降りられるよう、構造を変更していただきたい。
- ・幕張新都心の連節バスは、国の補助金だけで運行している状況である。大量輸送が必要なエリアであることから、いかにコストを抑えていくかが課題であり、千葉市からの財政的支援もお願いしたい。
- ・特に中央区の旧市街地などでは、歩道がない状況であり、車椅子利用者が安全に利用することが難しい。また、バスレーンも非常に少ない。千葉駅を起点に乗客が減少する傾向にあるため、必ずしもルート之最奥部まで運行する必要はなく、途中で折り返しが可能となれば、効率的な運行が可能になる。

【補助について】

- ・千葉市の補助は手厚い方であると認識している。
- ・通学定期、小児定期割引等の社会政策に係る費用を交通事業者が負担している。ここへの支援があるとよい。

【その他】

- ・バス利用者のマナー不足、安全確認不足によるヒヤリハット事例が絶えない。まず安全を最優先に、その上で互いに円滑な交通環境を維持しながら、いかにスムーズにバスを運行するかという視点が重要。京成バスが作成したヒヤリハット事例に関する動画が、千葉県警のユーチューブ動画に掲載されているので、視聴して欲しい。

《委員の主な所感》

- 常に意見交換ができる仕組みにしていきたい。
- 意見のあった海浜幕張駅公園改札口のバス停留所の改善など、利用しやすさの向上は必要であると思う。
- 支払いのタイミングや運行ルート、時間通りに着くのかなど、いざバスを利用しようとすると不安が結構ある。
- 行政、事業者、住民がどのようにコミュニケーションを取っていくのか。地域住民まで巻き込んだ機会を作るのが、行政の役割ではないか。

- 運転手は常に周囲への注意や乗客への配慮が求められており、大変な業務である。総合的に支援をしていきたい。
- 住民の利用が見込めるとして路線を運行しても、数年がたつと廃線に至ってしまう。廃線に反対する住民も日常的には利用しておらず、結果としてバス事業者への負担が大きくなっているのではないか。
- 公共交通を積極的に利用するよう、意識を変えていく取組をしないといけない。

(4) 令和7年12月1日 都市建設委員会

年間調査テーマ報告書の中間とりまとめにかかる委員間での意見交換を行った。

《委員の主な意見》

- バスを増やすことは正直難しい部分がある。現在実施しているグリーンスローモビリティなどの事業を工夫し、バス停まで接続できるようにしていきたい。また、これらの事業についても、バス会社と協働し、料金を設定できるような仕組みにするなど、持続可能な形にしていく必要があるのではないか。
- 今後、確実に人口が減少し、バス路線の維持が難しくなる。千葉市の中で、いかに不便を感じる住民を減らすかという方向性で取り組むしかないのではないか。
- 地域から要望のあるバス路線に乗車したところ、乗客数は少なかった。廃線に反対する意見はあるものの、実際には、なかなか利用されていないという印象を受けた。そのため、最終的な報告書の中では、市民への利用促進を大きく位置付けるべきではないかと感じた。

(5) 令和8年3月6日 都市建設委員会

年間調査テーマの総括を行い、次ページのとおり調査報告書を取りまとめた。

4 まとめ

本市においても、テレワークやオンライン会議の普及など働き方の変化による移動需要の減少、慢性的な運転士不足などに加え、マイカーへの依存度が高いこともあり、これまでと同じ形でのバス路線の維持が困難となる状況が生じている中、今後、人口減少や高齢化の進展を踏まえつつ、市民が日常的に移動手段を確保できる公共交通体系を持続可能な形で充実させていくことが喫緊の課題である。

そこで、以下について検討し、取り組むことが必要であるとする。

1 基幹路線の維持と周辺部の柔軟な交通手段の確保について

今後の運転士不足を見据え、重要路線については幹線としての役割を維持するとともに、周辺部や需要の少ない地域では、デマンド交通や乗合タクシー、住民協働型交通など、多様な交通手段を組み合わせる仕組みづくりを整備されたい。あわせて、AIを活用したデマンド交通の研究にも取り組まされたい。

2 公共交通利用の促進と市民意識の向上について

バスの利用促進を図るため、デジタルツールの活用や若年層への働きかけなど、利用を後押しする効果的な広報・啓発を一層推進されたい。

また、地域住民が主体となるデマンド型交通などの導入、仕組みづくりを通じ、利用者の裾野を広げる取組にも積極的に取り組まされたい。その際には、利用促進と持続可能な運行に資するよう、地域住民の適切な参画や一定の費用負担の在り方についても検討されたい。

3 運転士確保に向けた支援の充実について

運転士の待遇改善や働きやすい環境づくり、免許取得支援など、交通事業者への支援を継続するとともに、運転士のための居住支援、運転体験会等のイベント、採用広報の検討など、多角的な人材確保策の充実を図られたい。また、福井県で実施されている公務員のバス運転士との兼業を認める取組や退職予定者を対象としたセカンドキャリア支援について、参考とされたい。

地域の実情や事業者の声を丁寧に把握したうえで、持続可能な運行体制の確保に向けた実効性ある施策の検討を進められたい。

4 データに基づく運行改善と安全対策の推進について

G T F S化やバスロケーションシステムの普及、安全データの収集・分析など、データ基盤を整備し、運行の効率化や安全性向上に生かす体制づくりを推進されたい。特に、遅延対策やヒヤリハット事例の把握と改善につながる仕組みを確立し、安全・安心な公共交通の一層の向上に努められたい。

5 地域と行政・事業者の連携強化について

地域と事業者、行政が課題を共有できる場を継続的に設け、利用ニーズの把握や路線の維持改善に向けた協働を進められたい。特に交通不便地域においては、地域住民の意見を丁寧に聴取し、地域に根差した交通手段の導入・改善を図られたい。

公共交通は、市民の生活を支える重要な社会基盤であり、特に高齢者や交通弱者にとっては、生活の質を大きく左右するものである。市内事業者からの切実な声や、他都市の先進的な取組を踏まえ、本市においても、行政・事業者・地域住民が一体となって、利用者の増加を図るとともに持続可能な公共交通体系の構築に向けた取組をさらに推進されたい。

これらの取組が着実に進むことにより、市民誰もが安心して移動できる利便性と持続性を兼ね備えた公共交通ネットワークが実現されることを期待する。