

# 令和7年度 建設常任委員会特定テーマ調査研究について

## 1 テーマ

### 「持続可能な公共交通のあり方」

公共交通を取り巻く状況は、人口減少・少子高齢化社会の進展による通勤・通学を含めた鉄道・バスの利用者の減少が続くなか、地域公共交通を支える事業者の経営環境は、より厳しさが増している。また、2024年から自動車運転業務の時間外労働に上限が設けられたことなどにより、全国的に輸送業界では人材不足が深刻化し、バス会社等では運転手が確保できず運行体制の維持が困難となるなど、公共交通の確保は危機的な状態である。今後、高齢化に伴い免許返納する高齢者が増加することが見込まれ、県民の豊かで活力ある生活を支える公共交通の維持・確保に対する期待は一層高まる。

都市部においてもバス路線の廃止や減便が進んでいる一方、インバウンドの急速な回復やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな必要性が生じている。また、中山間地域では益々交通手段の維持が難しくなり「交通空白地」が増加するなど、地域ごとに異なる課題を抱えている。

このような中、自動運転技術やAIを活用したオンデマンド交通、MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスが、地域公共交通の課題を解決する手段として注目されている。

公共交通は、全県民が安心・安全に暮らしていくためのセーフティネットであり、地域のコミュニティ発展のためには必要不可欠な資源であることから、公共交通の問題点・課題を探るとともに、持続可能な公共交通の確保に向けた取組や行政の支援のあり方等について調査・研究を行った。

## 2 調査・研究内容

### (1) 当局の取組

○開催日 令和7年10月23日

○場所 県庁3号館 第6委員会室

○概要 土木部交通政策課長から、持続可能な公共交通のあり方について、聴取した。

### ○主な意見等

- ・公共交通の公共の定義・考え方について
- ・県単独支援を受ける路線の収支状況について
- ・鉄道の上り下り分離方式について
- ・コミュニティバスに対する運行支援の状況について
- ・JR浜坂駅等のキャッシュレス決済の導入支援について
- ・地域公共交通のR・デザインの他分野共創について
- ・道路改正法に伴ったバス運転士確保の状況について

- ・通勤・通学者の利用促進の取組強化について

## (2) 事例調査 — 特定テーマに関する主なもの —

### 管外調査（令和7年10月27日～29日：栃木県・茨城県・埼玉県、東京都）

- ・交通未来都市うつのみやオープンスクエア、LRT車両基地管理棟

#### （主な意見等）

- ・LRT東側の現状の課題と西側延伸の可能性について
- ・沿線企業の協力について
- ・宇都宮市の交通系ICカードto traを活用した高齢者外出支援について
- ・利用者数上振れの要因について
- ・上下分離方式の概要と評価について
- ・LRT沿線のバス路線再編について

- ・栃木県土整備部交通政策課

#### （主な意見等）

- ・下野市の自動運転バスのレベル2実証実験から県内初レベル4実装までの流れについて
- ・デマンド交通からの撤退市町の有無について
- ・デマンド交通からの撤退の難しさについて
- ・市町のバス運賃の値上げについて
- ・芳賀・宇都宮LRTの県の関与について
- ・市町との公共交通の論議について
- ・栃木県の交通インフラの考え方について
- ・地方と都市部の分断について

- ・国土技術政策総合研究所

#### （主な意見等）

- ・無人自動運転タクシーの実装化が米中から遅れている要因について
- ・米中の自動運転を支援する道路側インフラ投資の状況について
- ・自動運転が社会実装された際のコストについて
- ・高速道路での自動運転トラック実証実験の合流失敗の定義について
- ・グリーンスローモビリティの自動化の可能性について
- ・特殊な建設機械（スパイダー）の特許状況について
- ・特殊な建設機械（スパイダー）と従来型機械の導入コストの差について
- ・首都圏外郭放水路（国土交通省関東地方整備局江戸川河川事務所）

- ・全国道路標識・標示業協会

#### （主な意見等）

- ・道路標識の塗料のメーカー数と各社の品質について

- ・ 静岡県の交通安全施設全般の管理状況について
- ・ 道路標識板のプリズム型とカプセルレンズ型に次ぐ新しい型の開発について
- ・ 道路標識板の交換費用について
- ・ 民間の広告看板の品質について
- ・ 道路標識板の交換方法について
- ・ 米国の自動運転における道路管理者の責任について
- ・ 白線の調査方法等の日本と外国の違いについて
- ・ 沖縄や海外の道路舗装の特徴について
- ・ テープ型の区画線の施工単価や視認性について
- ・ 平和島自動運転協議会  
(主な意見等)
  - ・ 自動運転にとって最適な物流施設について
  - ・ 米中との物流施設の違いについて
  - ・ 自治体の自動運転実証実験の公募要件について

### (3) 県民との意見交換

○開催日 令和8年1月29日

○場所 宝塚総合庁舎 会議室

○概要 持続可能な公共交通のあり方について、意見交換した。

#### ○主な意見等

- ・ 宝塚市月見山の地理的特徴について
- ・ 民間事業者の貢献について
- ・ ランランバスの運行が継続できている要因について
- ・ 自治会間のあつれきの有無について
- ・ ランランバスの収支状況について
- ・ 国や市、民間事業者の赤字の分担比率について
- ・ 国土交通省のバス購入補助金について
- ・ バス大型化による増収について
- ・ 宝塚市からの補助金について
- ・ 一日当たりの乗車数が伸び悩んでいる要因について
- ・ コミュニティバスがあることによる土地の資産価値の維持について
- ・ ランランバス運行開始のきっかけや宝塚市の関与について
- ・ 民間事業者の営利以外の目的について
- ・ デマンド型交通の導入について
- ・ ランランバスの朝夕の増発の検討について

#### (4) 学識経験者からの意見聴取

○開催日 令和8年2月13日

○場所 県庁3号館 第6委員会室

○概要 一般社団法人グローバル交流推進機構 土井 勉理事長から、持続可能な公共交通のあり方について、聴取した。

##### ○主な意見等

- ・加西市のコミュニティバスの評価について
- ・新たなタクシー利用証の取組について
- ・公共交通についての国の方針について
- ・人口減少の中での公共交通の未来について
- ・外国人のバス運転士雇用について
- ・公平と公正の考え方について

### 3 今後の方向性について

当局の取組状況調査や専門家からの意見聴取等を通じて、公共交通における現状と課題、今後の方向性について取りまとめた。

#### (1) デジタル基盤と「交通 DX」の加速 (MaaS2.0 連動)

本県では、キャッシュレス決済の導入支援や自動運転の実証など、交通 DX の取組が進みつつあるが、郡部などの未導入地域への推進や、路線バスのキャッシュレス決済未導入エリアへの導入推進など、引き続き推進が必要である。

交通 DX は単なる技術導入ではなく、地域の暮らしを支える移動の再設計である。デジタル基盤は「地域の外出機会を増やし、孤立を防ぎ、健康を支える」社会基盤であることから、今後は、MaaS2.0 と連動したデジタル基盤整備を加速し、予約・決済・運行管理を一体化した仕組みを地域公共交通の標準としていく必要がある。

#### (2) デマンド型交通と路線再編の二本柱 (実証の本格拡充)

朝来市デマンド型乗合交通「あさGO」の視察でも、デマンド型交通が高齢化地域において一定の成果を上げていることを確認した。

今後は、地域内移動の最適化 (デマンド型交通)、幹線アクセスの効率化 (路線再編) という二本柱で、地域特性に応じた柔軟な交通体系を構築する必要がある。

また、都市部と郡部では移動需要の構造が大きく異なっている。都市部では混雑対策や乗継利便性の向上が課題となっている一方、郡部では高齢化・人口減少に伴う利用者減少が顕著であり、生活移動の確保が最優先課題となっている。こうした地域差を踏まえ、都市部では幹線系統の強化と交通結節点の改善、郡部ではデマンド型交通の拡充や小型車両の活用など、地域特性に応じた施策展開が求められる。

### (3) 鉄道の持続化

JR ローカル線では、輸送密度 2,000 人/日未満の区間が複数存在し、路線の維持が大きな課題となっている。管外調査で視察を行った LRT (宇都宮ライトレール) で確認したように、都市構造と公共交通を一体で再設計する「まちづくり一体型交通政策」が鉄道の持続性を高める。

本県でも、駅前の再生、駐車場・自転車との結節強化、観光需要の創出など、鉄道を核とした地域活性化を強化する必要がある。

### (4) 生活交通（路線バス・コミュニティバス）の維持と財政支援の最適化

路線バス・コミュニティバスに対し、運行支援・車両購入支援など多様な補助制度がある一方で、人口減少に伴い、補助金依存の構造が持続可能性を損なう懸念もある。

管内調査で視察した、豊岡市営バス「イナカー」や丹波篠山デマンドバス「のり～な」では、需要に応じた柔軟なダイヤ、住民参加型の運行、小型車両の活用など、コスト最適化と利便性向上の両立が進んでいた。

県としては、補助制度の重点化・明確化、コミュニティバスの住民主体運行の支援強化、車両の小型化・運行のデジタル化などによる効率化を進める必要がある。

さらに、都市部と郡部では生活交通をとりまく課題は大きく異なり、都市部では効率化・省人化の推進、郡部では地域主体の運行やデマンド化による持続可能性を図るなど、地域ごとに最適な支援のあり方を検討する必要がある。

### (5) 人材確保と安全・生産性の向上

県では、バス・タクシー事業者に対する免許取得支援や採用活動支援を実施しているが、視察でも運転手不足が地域交通の最大の制約であることを確認した。

今後は、若年層の採用強化、女性・シニアの参入促進、安全装置（ドライブレコーダー等）の導入支援拡充、自動運転とハイブリッド運用による省人化など、人材確保と生産性向上を一体で進める政策が必要である。

### (6) 地域公共交通の分野横断の共創

本県では、医療・教育・福祉などとの連携による新しい取組を進めている。視察でも、学校・福祉施設・商業施設などの移動需要が公共交通と密接に関連していることを確認した。

今後は、スクールバス・福祉輸送・病院送迎の統合運行、物流との連携による貨客混載、地域の車両・人材の共同活用など、「交通は地域課題解決の手段」という視点を踏まえ、地域全体で輸送資源を共有する「共創型交通」を推進する必要がある。

### (7) 自動運転の社会実装

県内でもL2中型バスによる自動運転の実証が進んでいる。

自動運転は、道路環境・地域運営・住民理解を含む総合政策であり、道路側の環境整備に大きく依存する。自動運転技術センター、全国道路標識・標示業協会での視察・調査でも、道路標識・路面標示の視認性が自動運転の安全性に直結することが示された。

限られた財政の中ではあるが、標識・標示の更新・統一化を図り、デジタル地図の整備、自動運転に適した道路環境の整備、運行管理システムとの連携など、「道路側の準備」を進めることが社会実装の前提条件となるため、一定の整備が求められる。

## 4 おわりに

建設常任委員会では「持続可能な公共交通」をテーマとし、一年間を通じて当局からの説明や参考人を招いての勉強会、国や他自治体、交通事業者等における取組などの調査研究を行った。

公共交通は単なる移動手段ではなく、地域の暮らし・経済・健康・教育を支える社会基盤であることを再確認した。

本県の公共交通は、人口減少・高齢化・運転士不足という構造的課題に直面しているが、デジタル技術や自動運転、分野横断の共創など、新たな可能性も広がっている。

また、調査研究を通じて、都市部と郡部では公共交通をとりまく課題が大きく異なることも明らかとなった。都市部では混雑対策や運転士不足への対応が求められる一方で、郡部では人口減少に伴う利用者減少が深刻であり、生活移動の確保が喫緊の課題である。こうした地域差を踏まえ、地域ごとに最適な交通政策を展開することが不可欠である。

今後は、デジタル技術の活用、地域主体の運営、人材育成、分野横断の共創、自動運転の社会実装など総合的に進め、「デジタル×地域交通×共創」による持続可能な交通体系の再構築を図り、「地域で守り育てる公共交通」の実現が図られることを期待する。