

令和7年度第4回福島県地域公共交通活性化協議会

日時：令和8年3月19日(木) 13:30～14:45

場所：福島県庁西庁舎12階 講堂

〈出席者〉

※別紙（出席者名簿）参照

次第：

1. 会長（福島県生活交通課長）あいさつ

2. 議題

(1) 福島県地域公共交通利便増進実施計画（変更案：素案）について

(2) 福島県地域公共交通計画の変更について

(3) 協議会委員の任期満了に伴う改選について

3. 報告事項

(1) 令和8年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の変更について

(2) 令和8年度当初予算の概要について

(3) 福島県地域公共交通活性化事業活用事例集について

■議題：

- (1) 福島県地域公共交通利便増進実施計画（変更案：素案）について
・資料1について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

（特になし）

会長：

- ・特にないようでしたので、引き続き皆様と協議しながら、内容の整理を進めてまいりたいと思います。

- (2) 福島県地域公共交通計画の変更について
・資料2について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

（特になし）

会長：

- ・無いようでしたら、ご了解を頂きたいと思いますがいかがでしょうか。

（異議なし）

- ・ありがとうございます。

- (3) 協議会委員の任期満了に伴う改選について
・資料3について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

（特になし）

会長：

- ・無いようでしたら、事務局案にご了解を頂きたいと思いますがいかがでしょうか。

（異議なし）

- ・ありがとうございます。

■報告事項：

- (1) 令和8年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の変更について
・資料4について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。
- ・無いようですので、次に進めたいと思います。

- (2) 令和8年度当初予算の概要について
(3) 福島県地域公共交通活性化事業活用事例集について
・資料5・6について事務局より説明

会長：

- ・ご意見等ございますか。

福島県交通運輸産業労働組合協議会：

- ・補助金関係で女子トイレなどの整備に係る補助金の新設されたということですが、女性のドライバーからは駅前にはトイレがあるものの、回転場にはトイレが無いという話をよく聞きます。
- ・そうするとトイレを我慢しなければならなくなるため、回転場にトイレを付けてほしいという要望がよく上げられます。
- ・安心して働けるにはトイレの設置が必要であるものと考えています。
- ・なお、国の補助金でもトイレの整備に係る事業があったと思いますが、それと合算して申請することは出来るものでしょうか。

事務局：

- ・国の補助と合わせられるかのご質問についてですが、こちらは確認中ですが、設備補助は国の財源を活用しているので、重複ができないと認識しています。整理した上で、今後、要綱等を示させていただきます。

会長：

- ・ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

福島運輸支局：

- ・人材確保に関してですが、資料5-1の3ページに退職予定自衛官向けの職場体験に関する施策が記載されています。地域によって差はあるかもしれませんが、自衛隊から依頼が来て、自衛隊のところに行って業務説明をしているようです。
- ・私も以前の部署にいた際に、その時に説明にお伺いした経験があります。余談ではありますが、当時参加いただいた自衛隊員の方々は非常に真面目な方という印象でした。多方面からアプローチがある中で、このような取組を行うことで、運送業界に注目していただきやすくなるのではないかと思います。

会長：

- ・ありがとうございます。
- ・そのほかご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・まず、資料5-1の3~4ページの「採用促進に関する支援」ですが、自衛隊の皆さんの職場体験やどのように認知、興味をもっていただくかなどが記載されています。私自身、県内のバスに加えて様々な公共交通を見ているのですが、運転士の方々以外にも整備士の方や事務員の方も不足している状況です。
- ・まだ3月末ですが、民間企業に就職を予定している私のゼミ生(3年生)の場合、全員1社以上内定が決まっています。そのため、今から大学3年生向けに採用活動を行っても遅いというのが実態です。特に採用のスピードが東京圏を中心に早くなっている状況であり、東京近郊のバス会社の大幅な賃上げも行っているようです。
- ・先日、札幌市の協議会に参加しましたが、「東京のスピード感に全く追いつかな

い。」という話を聞きました。道内の平均給与よりも札幌近郊のバスの運転手の給与水準は賃上げにより 1 割ほど高いようです。しかし、東京近郊はそれよりもさらに高いため、そちらに引っ張られています。

- ・やはり、特に若い方々に、この業界にいかに関心を持っていただくかを考えた際に「親御さんに対しての安心感」をどのように担保するのが、意外と対応できているようで、できていないと感じています。
- ・私自身が関わっている群馬県前橋市の場合、市内に関わるバス会社が 6 社ありますが、毎月定例で市役所の会議室を用いて採用説明会を実施しています。
- ・複数の事業者が 1 つの場に集まることが重要で、「最終的にそこに就職しないと申し訳ない」と思わないような空気づくりのために、1 社ではなく複数社で実施することで、参加しやすく、いろいろなところを巡れるというメリットを持たせています。
- ・加えて、市役所の会議室で実施するというのが「市でも後押ししている取組」という安心感に繋がるので、地元の高校生や大学生に参加していただいているようです。
- ・昨年は 1 年間で、6 社合計で 20 数名の採用まで至っています。そういったことを考えると開催場所も重要になりますので、業界の関係者の皆さんと一緒に検討すると、より実効性が増すのではないかと思います。
- ・もう一点、資料 5-1 の 6 ページに「人材育成に関する支援」がありますが、他県ではあまり見たことがありません。教育できる人間も日々業務をしなければならないので、そこをサポートするのは、理にかなった内容かと思えます。
- ・資料には「運転手に運転技術、接客面のスキルアップに係る研修等」がありますが、首都圏では「カスタマーハラスメント対策」も多く取り上げられています。運転手が働きやすい環境を作るには、お客様にも一定程度の線を守っていただくことが必要です。現在、日本バス協会が関わってポスター等を作成していますが、語弊を恐れずに言うと「全く伝わらない」内容になっています。そのため、独自に作成するのも良いのかもしれませんが、利用者側にも、しっかりと発信していかなければ現場の皆様が安心できないのではないかと日々思っています。
- ・次に質問となりますが、資料 5-1 の 10 ページに生活交通対策事業として県単補助が示されています。
- ・福島県内の状況は知りませんが、私がお客で関わっているところでは、交通空白地有償運送（公共ライドシェア）なので資料の「①直営事業」に該当すると考えられますが、実は、運行業務も整備業務も地元のバス会社・タクシー会社に委託している公共ライドシェアは最近増えつつあります。以前はそこまで強調されていなかった部分が制度上、可能であると明文化されたためです。
- ・この点について、本資料では対象となるのでしょうか。また、どの類型に当てはまるのか教えていただきたいです。

事務局：

- ・ライドシェアに関する県単補助の第 1 段階としては、13 ページをご確認ください。実証運行に関しては、こちらの事業をご活用いただきたいと考えております。
- ・本格運行となった場合には、吉田先生がご指摘された事業の活用となりますが、類型は悩むところです。委託型についても想定していますが、コミュニティバスの事業者の兼ね合いもあると考えています。

吉田教授：

- ・その点について整理いただきたいと考えておまして、現在、地域交通法の改正について国において審議が始まっておりますが、交通空白の解消が 1 つの目的になっており、例えばバス、タクシー、自家用有償のどれでも廃止となる前に、行政が主体となって補う新しい陸上輸送に関わる特定事業が創設されようとしています。
- ・その類型は自治体側が公共ライドシェアを実施しますが、整備や運行業務等を自治体がバス・タクシー会社を斡旋して運行することが想定されています。
- ・例えば、青森県八戸市～岩手県洋野町までを結ぶ南部バスが運行する路線（大野

線)が現状、岩手県側の高校生が八戸市の商業・工業高校、進学校に通っている実態もある中で、運転手不足により3月末で廃止となります。

- ・対応策として、南部バスの予備車両を緑ナンバーから白ナンバーに切り替えて運行し、運転手がいないため、八戸市が自家用有償運送としつつ、別の貸切バス事業者には運行業務を委託して運行することとなっています。
- ・ただし、車両の整備は引き続き南部バスが行うことになっています。これも公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)に該当します。ただ、現状の地域交通法ではサービス継続事業の対象外となるため(対象として自家用有償旅客運送が認められていない)、制度化を目指して国会の法案に含まれています。
- ・そのため、今後は、自治体の直営で実施しつつ、運行・整備管理等については自治体が斡旋することが、十二分に想起されるので、それに合わせた要綱のアレンジを行うと、より多くの自治体・バス事業者の皆様に活用いただけるかと思えます。

会長：

- ・そのほかご意見等ございますか。

吉田教授：

- ・資料6について、事例が同じフォーマットに整理されており、横並びに見ることができるのは良いことかと思えます(大賛成)が、せっかくここまで整理いただいたので、青森県ではすでに実施していますが、本日のような協議会や分科会で、支援対象自治体から短時間で発表していただければどうでしょうか。
- ・その際に他の自治体・交通事業者・有識者等と意見交換すると、「ここが課題なんだ」という気づきが発表者にもあるかと思えます。また、これから取り組もうとしている自治体や交通事業者も勘所がわかることで、有機的に作用しています。このような機会も設けることをご検討いただければと思います。
- ・なぜ、このような発言をしたかという点、本日、参加されている二本松市は、従来からデマンド交通に取り組まれています。今回「のるーと」に切り替えてAIを導入しています。福島県内ではデマンド交通の導入が他県に比べても早い状況でしたが、切り替わりの流れの中でAIを導入したことによって、「何が良かったか」「何が課題となるか」を皆さんに教えていただきたいです。

二本松市：

- ・AIを導入することによって当初からの課題であった「従来の定時定路線運行から時間帯の区域運行への切替」が可能になったため、市民から評価をいただいています。まだ開始から3ヶ月なので満足度等については把握しきれていない部分はありますが、昨年度よりも一定程度の利便性の向上に繋がったと認識しています。

吉田教授：

- ・資料6の最後のページの「③実証運行をどのように検証し、結果は怎么样了か」のところを確認していますが、安達地域は増加しているものの、岩代地域は減少しています。
- ・安達地域では平日1日あたりの利用で見ると、10人程度の規模感で利用されており、ひょっとすると「今までの利用者の利用頻度が増えた」もしくは「利用頻度の高い新規利用者を獲得した」などの可能性があると思っています。
- ・特定の利用者の動きに左右されやすい点が、バスと異なる部分であり、特にデマンド交通の場合は1人で月に40回利用する方もいます。その人がいるかいないかで利用実績が40回変わりますので、安達地域の変化は十分に起こり得ます。AIにしたことが効果に直結しているとは限らないと思えます。
- ・利用が増えたことは大変喜ばしいことですが、「定時定路線時代の利用者がちゃんと使っているか」や「一般の乗用タクシーからの転換者はいるのか」なども見る必要があります。
- ・一番理想的なのは「今まで移動手段がなく出かけられなかった」や「送迎に頼っていたが、このサービスのおかげで、自分で出かけられるようになった」という方によって利用が増えたのであれば、この取組は大成功だと思います。
- ・しかし、数人のヘビーユーザーやタクシー転換者によって数値が伸びている場合は

注意が必要です。今後は、どんな方が利用しているか、深掘りをしていただければと思っています。

- ・ 以上のようなやり取りを今後は皆さんとできればと思っています。自治体の皆さんは大変かもしれませんが、このような議論を進めることによって理解が深まり、せつかくの取組がさらに良くなると思うのでぜひお願いします。

会長：

- ・ ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

福島交通：

- ・ 先ほどの南部バスの事例については、福島交通の事例を横展開したものとなりますので、念のためお伝えしておきます。
- ・ 福島交通では須賀川市で取組んでいるデマンドでは車両を提供し、運行は第三業者に委託しています。石川町では自家用有償旅客運送を全て弊社で請け負っているなど様々な方法で試行錯誤しております。
- ・ バスの大量輸送からワゴンタイプにどう転換していくかは、自治体側でも地域の運行事業者と協力していただきながら、持続可能性を踏まえながら進めていくというところは、福島交通としても試行錯誤しながらやっているところです。先ほどの二本松市のデマンドの実績や福島交通、会津バスにおける蓄積した知見などもありますので、是非、議論できるような場をつくっていただき、情報共有させていただきたいです。

会長：

- ・ ありがとうございます。是非、事務局としても開催を検討していきたいと思いません。

福島運輸支局：

- ・ 資料 6 に関連してお伝えします。いわき市の定額タクシー実証運行の事例についてですが、タクシーの運賃は、それぞれ事業者が運賃を設定する仕組みとなっており、運賃ブロックごとに、運賃表等が公示されています。福島県では、福島県全体でひとつの運賃ブロックとなっています。参考として、現行の普通車という区分は、昔は、小型と中型に分かれていて、東北では小型が主力でしたが、西日本の方では中型が主力の地域もありました。同じ 2、3 千円の料金でも、乗ることが可能な距離が地域ごとに異なってくるところがあります。そういう意味では、同じ運賃ブロックの福島県内の事例というのは参考になりやすいと思います。運賃補助の取組を行っている地域はたくさんありますが、共通して財政負担と利用者負担のバランスが課題となっています。繰り返しになりますが、検討の際は福島県の事例は参考となりやすいかと思います。
- ・ また、石川町の事例では、「バス停までの距離が遠い」という課題は、いろいろな地域で出てくる典型的なものかと思います。公共交通の課題解決や利用促進の際に、1つのモードや1種類の公共交通で解決できないことは多々あるかと思います。様々な移動需要にどの交通手段で対応するのかが重要になりますが、今回、県において県内の事例をまとめていただいているので、是非参考に活用していただければと思います。

会長：

- ・ ありがとうございます。その他いかがでしょうか。
- ・ 意見無いようですので、以上とさせていただきます。
- ・ みなさまには次年度も引き続きよろしく願いできればと思います。

以上