



一般財団法人
交通経済研究所

事業者・自治体対象 「乗合バス事業の現状に関する調査」 集計結果

主な資料構成

- ・調査概要等 P2
- ・事業者編 P9
- ・自治体編 P52
- ・自由回答編 P109

2025年6月27日
一般財団法人 交通経済研究所
調査研究センター

調査概要①

- 公共交通事業における「担い手（人材）の不足」「運輸収入の減少」という大きな2つの経営課題の実態を明らかにすることを目的に、2025年1月末から2月中旬にかけてWebアンケート調査を実施。
- 対象は全国の乗合バス事業者及び都道府県・市町村で、約860件の有効回答を得た（下記表のとおり）。

<有効回答数>

	事業者調査	自治体調査	
	バス事業者※	都道府県	市町村
実施期間	2025年1月24日発送／2月14日締切		
方法	郵送にて依頼／郵送およびWEBにて回答・回収		
配布数	755	47	1741
有効回答数	150	21	689
回答率	19.9%	44.7%	39.6%

※公益社団法人日本バス協会会員のうち「乗合バス」を運行する事業者

調査概要②

- 2025年3月に速報版([乗合バス事業に関する現状調査](#))を公表したのに続き、今回は自由回答を含む概ね全ての設問について調査結果を公表。
- 今後は本調査結果に基づいて、詳細な分析結果を公表する予定(2025年8月にオンライン報告会を開催予定)。

①本資料内の用語の定義

分類		定義
路線バス	一般路線バス (自主運行)	事業者※が運行主体となり、自ら 運行する路線バス ※民間事業者および地方公営企業
	自治体等委託 路線バス	自治体等が企画し、バス事業者に 委託して運行する路線バス(コミュ ニティバスなど)

②その他

- ・グラフは、回答条件に合致し、かつ無回答を除いた件数で作成しており、有効回答数(n)はグラフにより異なる。
- ・無回答の件数は別に記載。

調査票(サンプル)

乗合バス事業の現状に関する調査

I 事業概要

Q1 貴社名および本社が所在する都道府県をご回答ください。

貴社名 (任意回答)	
---------------	--

本社が所在する都道府県(必須回答/1つに○)

- | | | | | | |
|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
| 1. 北海道 | 2. 青森県 | 3. 岩手県 | 4. 宮城県 | 5. 秋田県 | 6. 山形県 |
| 7. 福島県 | 8. 茨城県 | 9. 栃木県 | 10. 群馬県 | 11. 埼玉県 | 12. 千葉県 |
| 13. 東京都 | 14. 神奈川県 | 15. 新潟県 | 16. 富山県 | 17. 石川県 | 18. 福井県 |
| 19. 山梨県 | 20. 長野県 | 21. 岐阜県 | 22. 静岡県 | 23. 愛知県 | 24. 三重県 |
| 25. 滋賀県 | 26. 京都府 | 27. 大阪府 | 28. 兵庫県 | 29. 奈良県 | 30. 和歌山県 |
| 31. 鳥取県 | 32. 島根県 | 33. 岡山県 | 34. 広島県 | 35. 山口県 | 36. 徳島県 |
| 37. 香川県 | 38. 愛媛県 | 39. 高知県 | 40. 福岡県 | 41. 佐賀県 | 42. 長崎県 |
| 43. 熊本県 | 44. 大分県 | 45. 宮崎県 | 46. 鹿児島県 | 47. 沖縄県 | |

Q2 貴社の事業分野および保有車両数、系統数、運行本数をご回答ください。(1つに○/数値記入)

	事業分野の有無		保有車両数	系統数	平日1日 あたりの 運行本数
	無	有			
① 一般路線バス(以下の②・③を除く)	1	2	両	系統	本/日
② 自治体等委託路線バス(コミュニティバス等)	1	2	両	系統	本/日
③ 高速バス	1	2	両	系統	本/日
④ 貸切バス	1	2	両		
			計	両	

※乗用の車両がある場合には主たる用途の欄のみにご記入ください。
※運行本数は、往復で「1本」、循環線の場合は1周で「1本」としてカウントしてください。

以下のQ3・Q4は、一般路線バス系統の減便および休止・廃止についてお聞きします。
減便後に休止・廃止となった場合は、Q3とQ4の双方にご回答ください。

Q3 2023年4月以降、減便した一般路線バス系統(区間)はありますか。(1つに○)
減便した系統(区間)がある場合、その数と理由をご回答ください。

1. ある	→	減便した系統数 系統	→	減便の理由(複数回答可) 1. 利用者が減少した 2. 運転士が不足した 3. 収益性等を他系統と比較し総合的に判断した 4. 補助・支援の対象から外れた/補助が減額となった 5. 地域公共交通計画等に基づく変更 6. その他
2. ない				

▼「2. 運転士が不足した」と回答された方にお聞かせします
運転士の不足のみに起因する減便系統(区間)の有無(1つに○)
1. ある 2. ない

Q4 2023年4月以降、休止・廃止した一般路線バス系統(区間)はありますか。(1つに○)
休止・廃止した系統(区間)がある場合、その数と理由をご回答ください。

1. ある	→	休止・廃止した系統数 系統	→	休止・廃止の理由(複数回答可) 1. 利用者が減少した 2. 運転士が不足した 3. 収益性等を他系統と比較し総合的に判断した 4. 補助・支援の対象から外れた/補助が減額となった 5. 地域公共交通計画等に基づく再編 6. その他
2. ない				

▼「2. 運転士が不足した」と回答された方にお聞かせします
運転士の不足のみに起因する休止・廃止系統(区間)の有無(1つに○)
1. ある 2. ない

主な調査結果①

①事業者アンケート

- 路線バス事業者のうち、約4割が減便、約3割が休廃止を実施。減便・休廃止の理由は「運転士不足」のほか、「利用者の減少」「収支等に基づく総合的な判断」が多い。(P13,14,16,17)
- 離職理由は「賃金」「不規則・長時間勤務」といった労働条件面が多い。運転士への応募者が集まらない理由も同様。(P24,29)
- 一般路線バス(自主運行)で、行政の資金支援がなくても黒字を確保できている事業者は約1割にすぎない。(P34)
- 約4割のバス事業者が「地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助」の対象系統を有し、そのうち約7割のバス事業者が都道府県による協調補助も受けている。(P35,36)
- 路線バスに関する最も重要な事業課題は、「人材確保」の労働力面と「収入減」「運行経費の増加」の収支面が上位。(P46)
- 自由回答では「自治体施策」に関するものが約半数を占め、より多くの支援を求める意見が多い。(P111)

主な調査結果②

一般財団法人
交通経済研究所

②自治体アンケート

- ・ 約7割の市町村が、地域公共交通計画を作成済みか作成中。地域公共交通政策の担当部署では、都道府県では回答全てが交通政策専門部署の一方、市町村では総務・企画系部署が4割を占めるなど多種にわたる。(P56,59,60)
- ・ 市町村から国庫補助路線への追加支援は、地域間幹線系統に対しては4割強、地域内フィーダー系統に対しては3割強が補助を実施。(P72)
- ・ 国庫補助対象外路線への独自支援は、複数市町村に跨る系統、市町村内で完結する系統ともに半数弱が補助を実施。(P75)
- ・ 人材確保に対する支援は、都道府県は「第二種運転免許取得費補助」や「就職説明会・運転体験会の開催補助」を約半数で実施の予定あるいは実績がある。これに対して市町村は、すべての項目において実施の実績がある自治体が1割未満であるが、2023年度より2024年度の方が実施した数は増加。(P89,90,91)

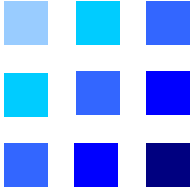
主な調査結果③

②自治体アンケート

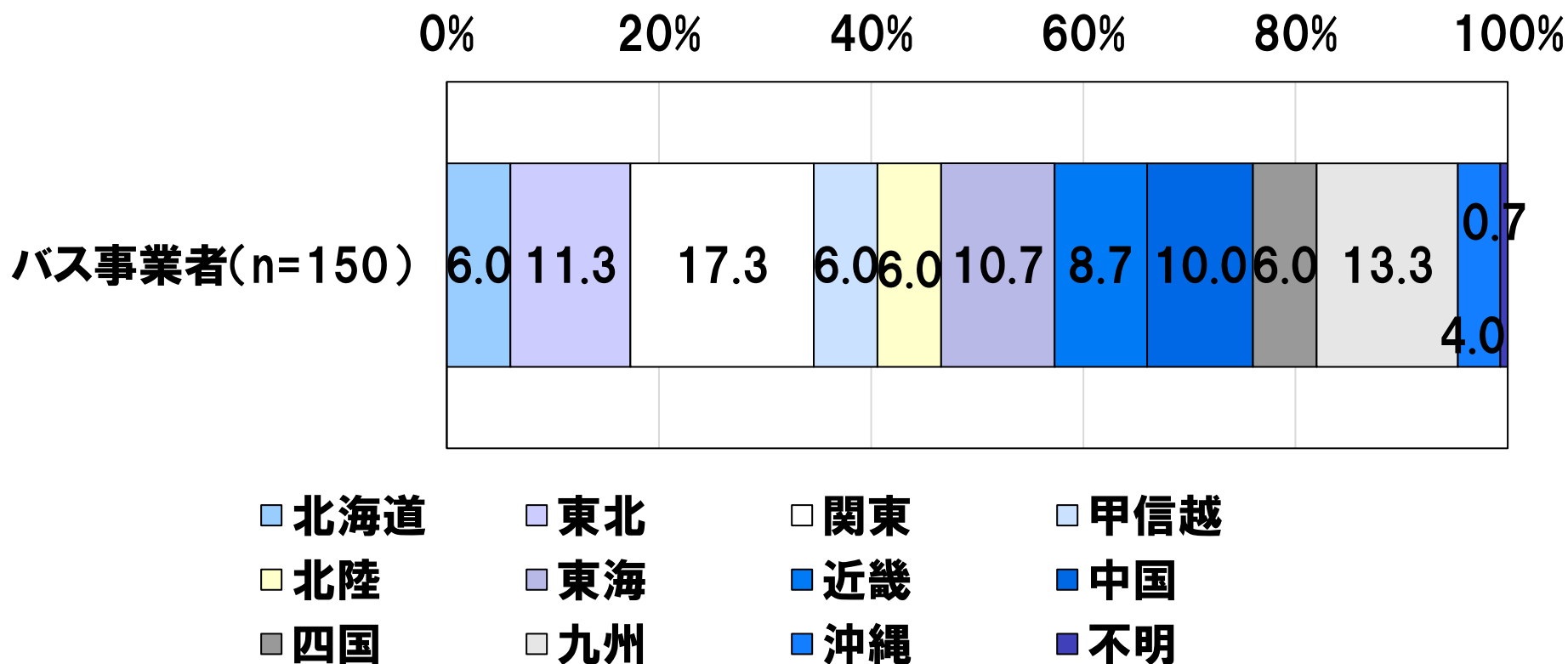
- ・ 自由回答では、市町村では国や都道府県、都道府県では国の支援を求める要望が多く出された。(P113,115)



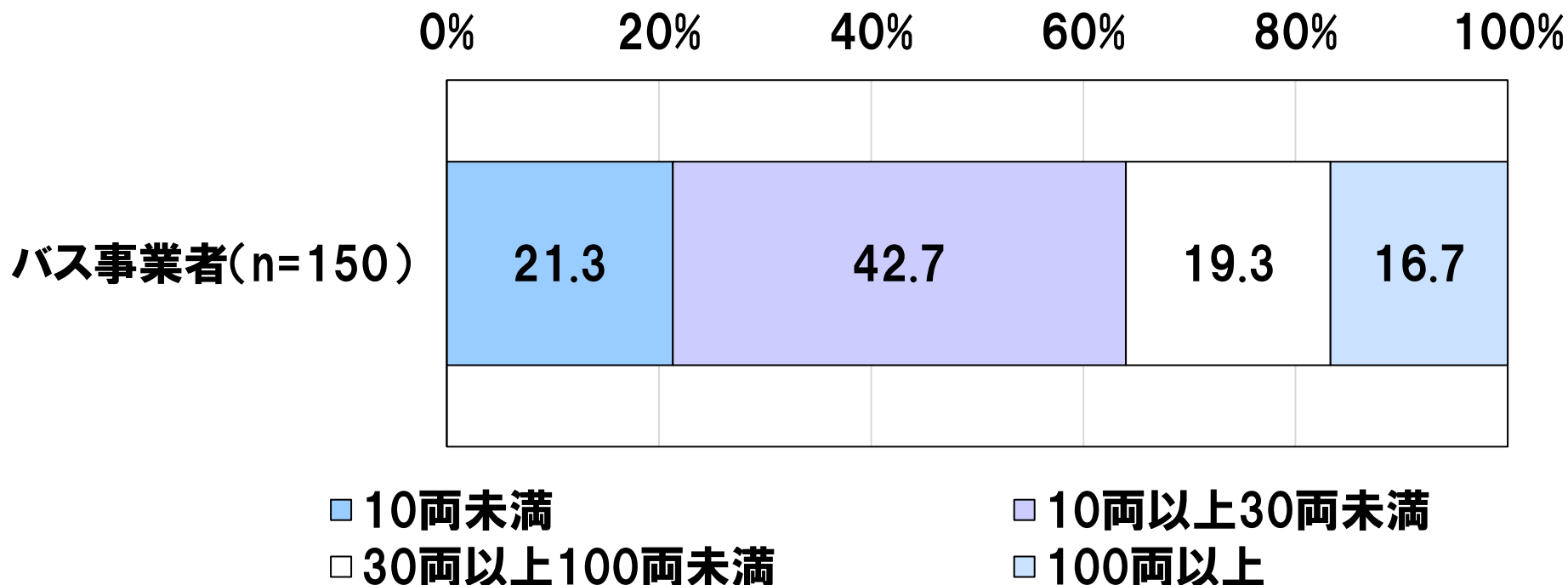
一般財団法人
交通経済研究所



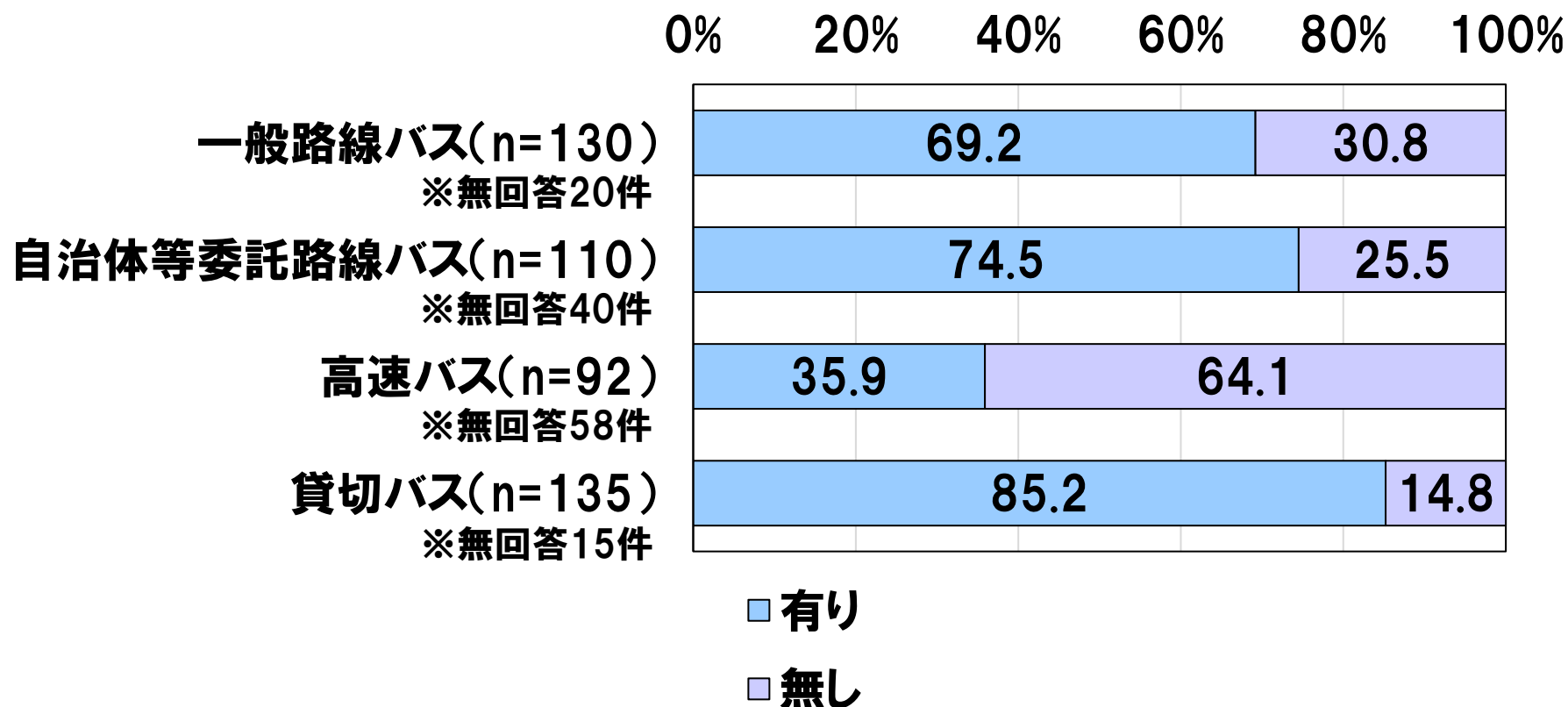
乗合バス事業の現状に関する調査 (事業者編)



- バス保有台数30両未満の事業者が全体の64.0%を占めた。

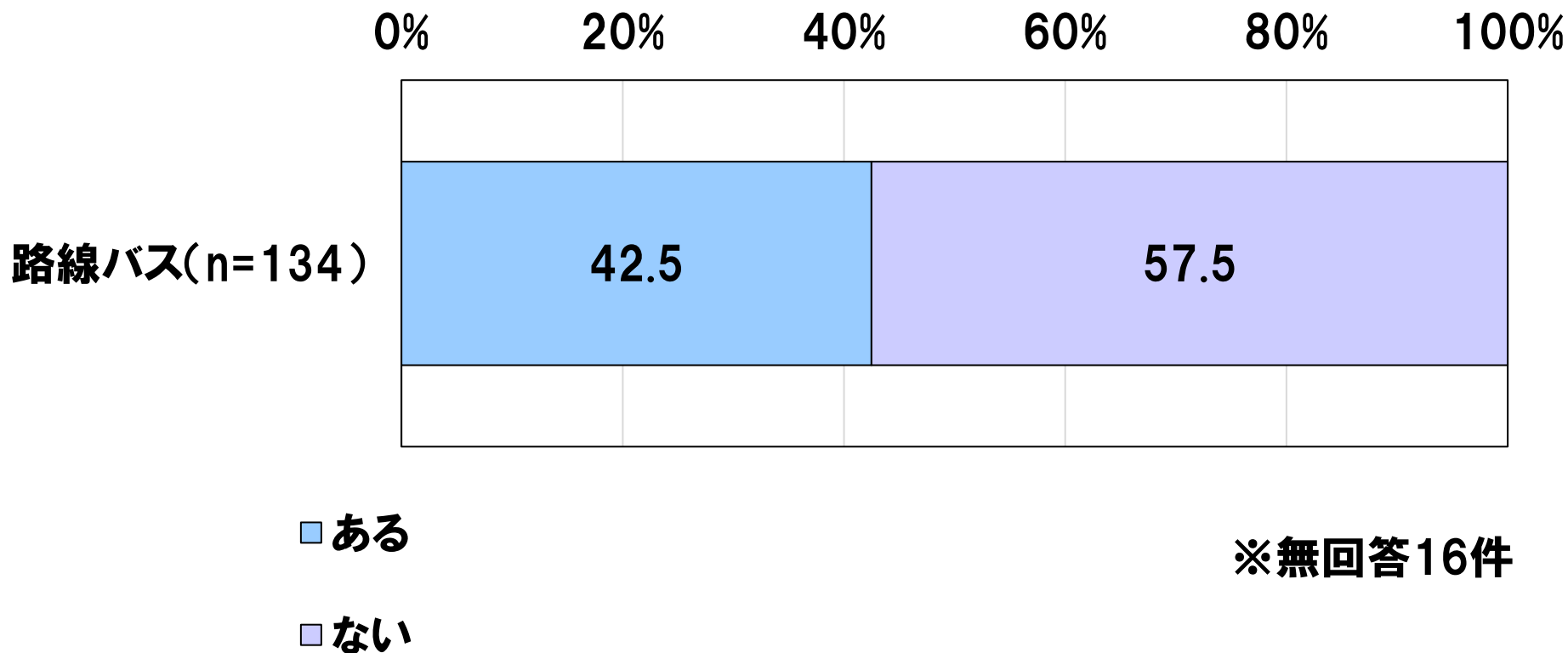


- 回答事業者のうち約7割の事業者が路線バス事業を有していた。



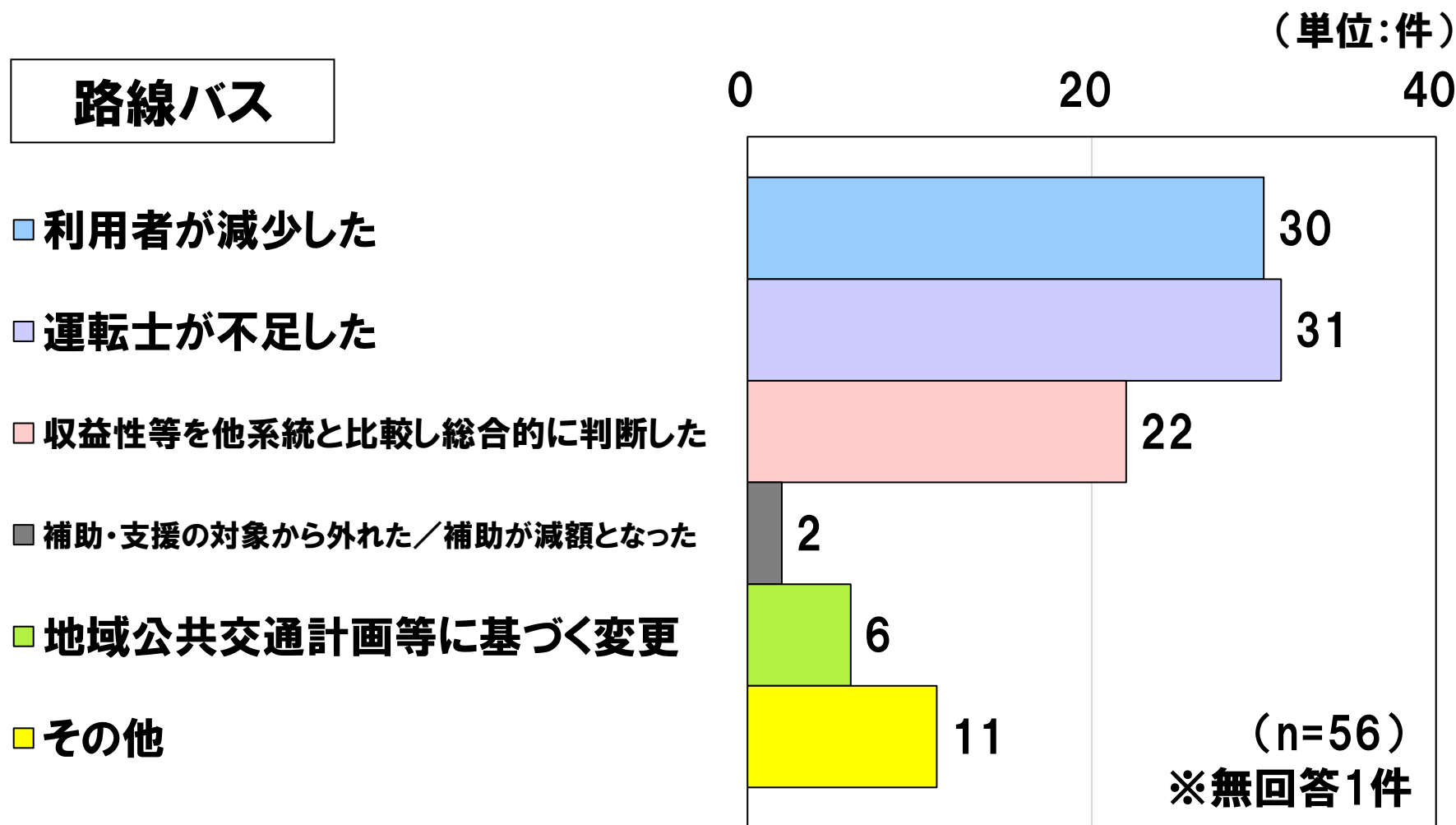
減便した路線バスの系統の有無

- 約4割の路線バス事業者が路線バスを減便している。

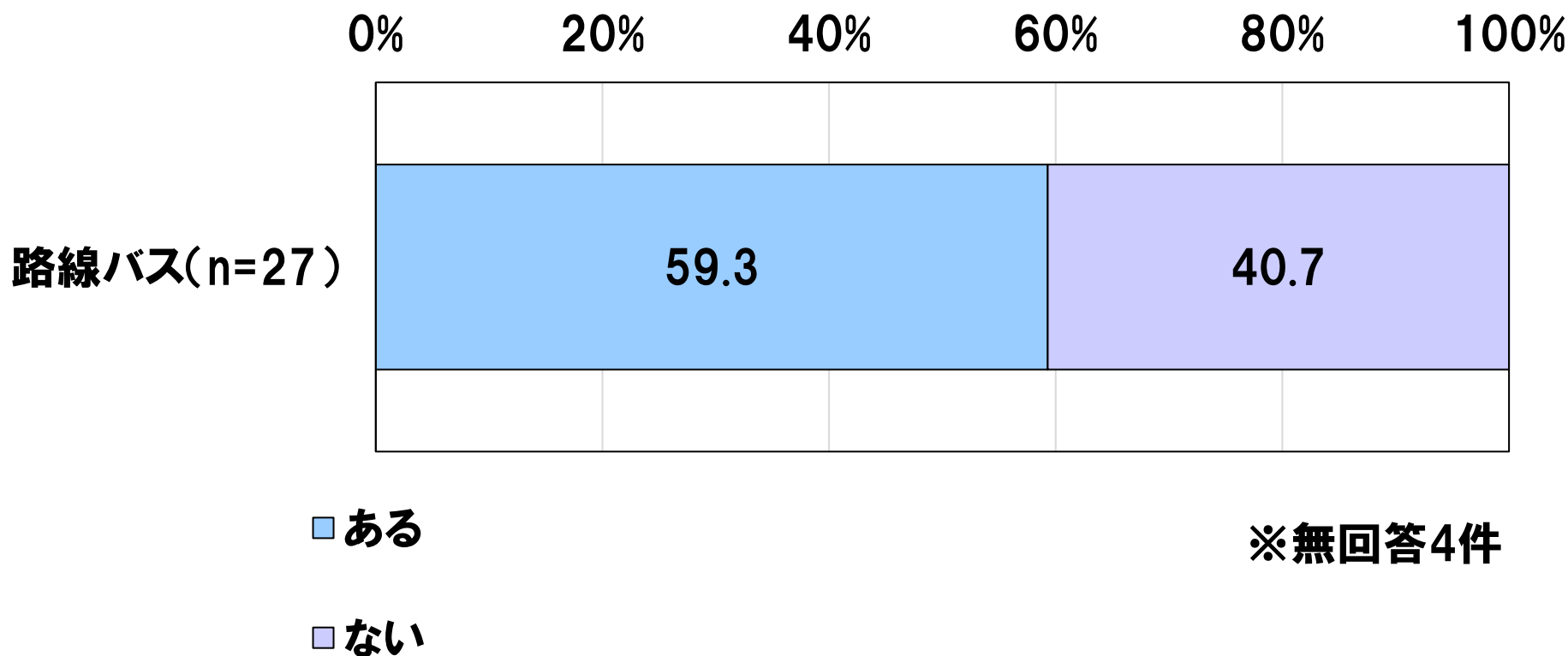


路線バス系統(区間)を
減便した理由(複数回答)

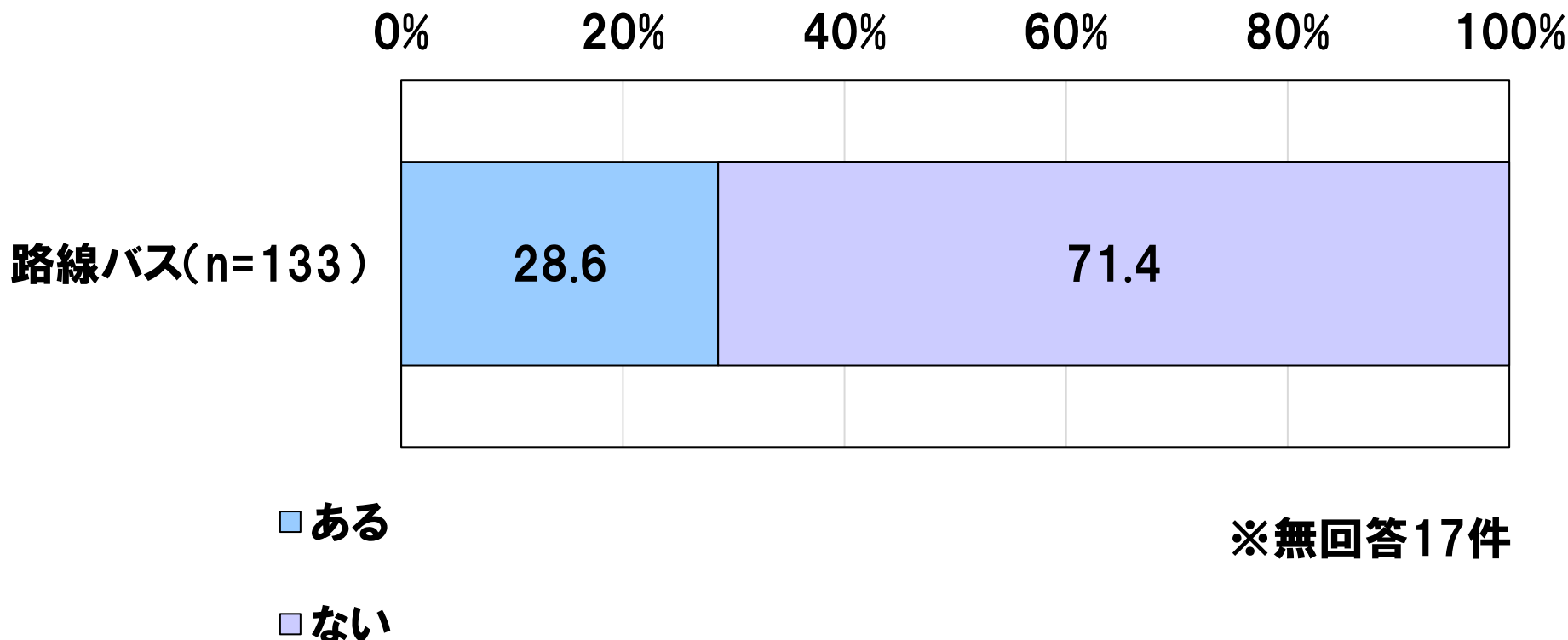
- 「利用者減少」「運転士不足」「総合的判断」が上位を占めた。



- 約6割の路線バス事業者が、運転士の不足のみに起因して減便している。



- 約3割の路線バス事業者が、2023年4月以降、路線バス系統(区間)を休止・廃止している。



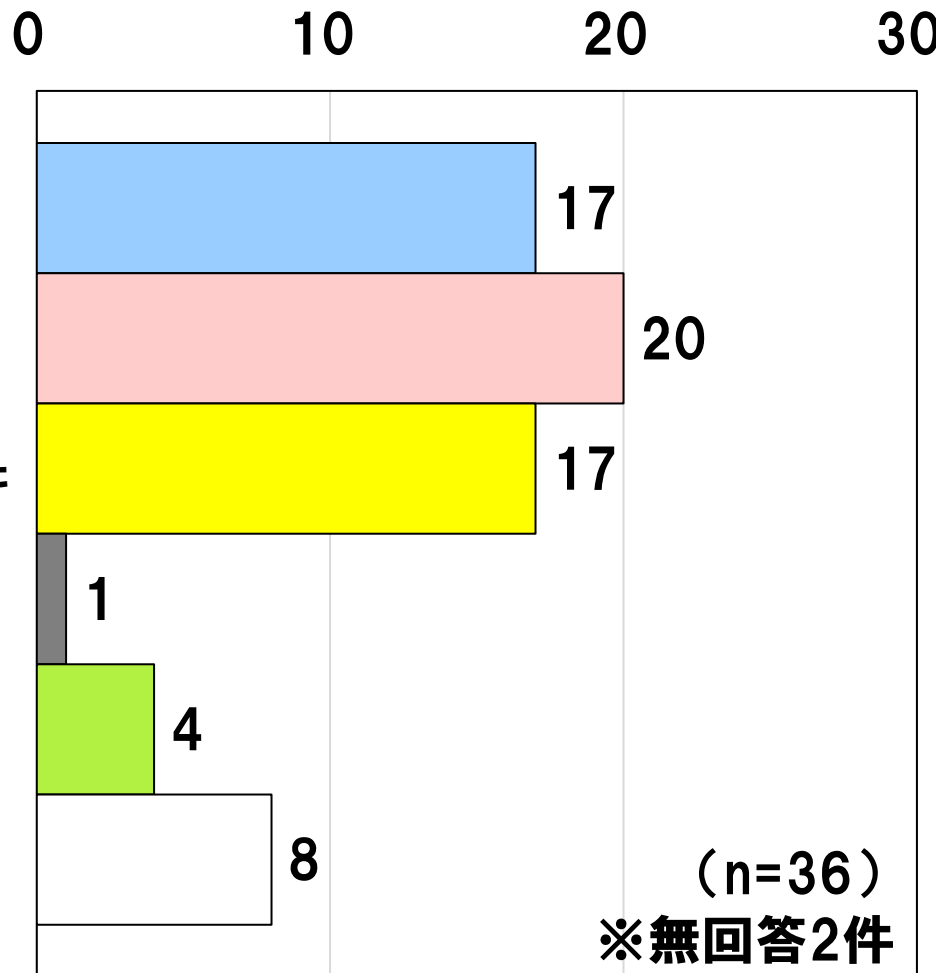
路線バス系統(区間)を
休止・廃止した理由(複数回答)

- 「利用者減少」「運転士不足」「総合的な判断」が上位を占めた。

(単位:件)

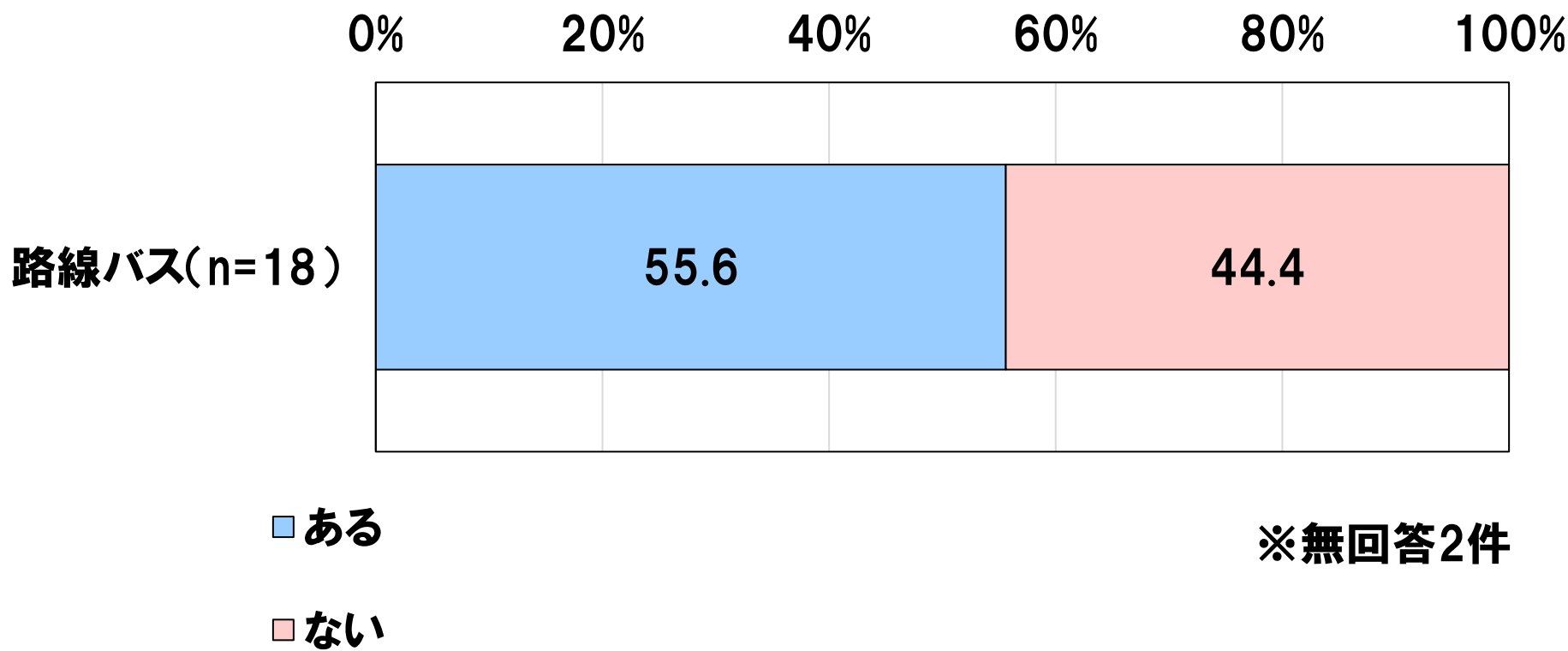
路線バス

- 利用者が減少した
- 運転士が不足した
- 収益性等を他系統と比較し総合的に判断した
- 補助・支援の対象から外れた／補助が減額となった
- 地域公共交通計画等に基づく再編
- その他



運転士の不足のみに起因する
休止・廃止系統(区間)の有無

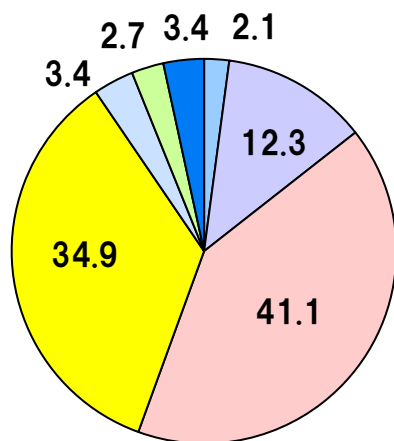
- 半数強の路線バス事業者が、運転士の不足のみに起因して路線バスを休止・廃止している。



フルタイム勤務者の平均年収 (手当等を含む税引前総支給額)

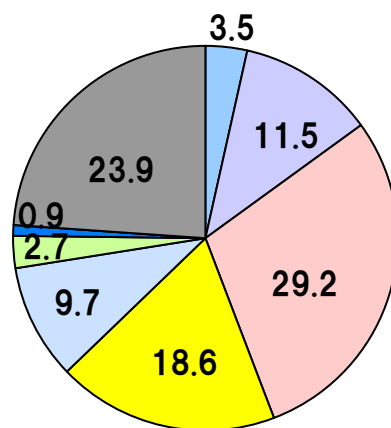
- 運転士、営業所員は500万円未満が全体の約9割を占める。
- 運行管理者は500万円未満が全体の約8割を占める。

(単位:%)



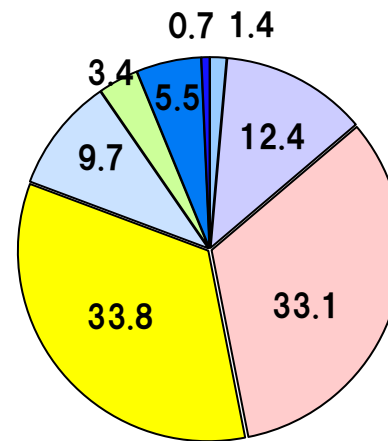
運転士(n=146)

※無回答4件



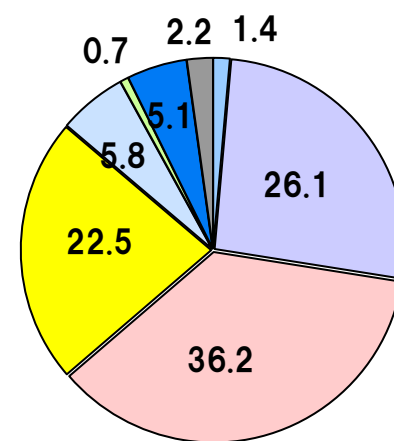
整備士(n=113)

※無回答37件



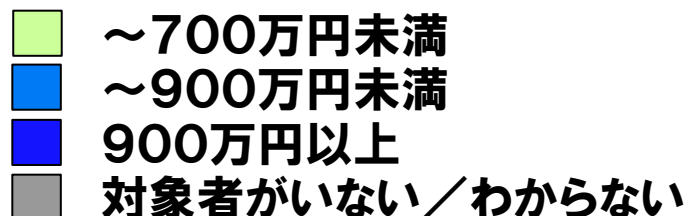
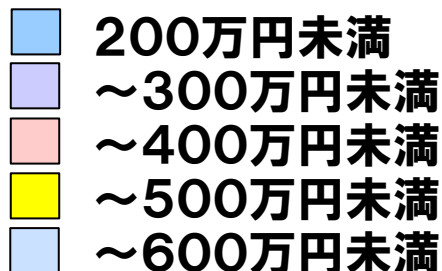
運行管理者(n=145)

※無回答5件



営業所員(n=138)

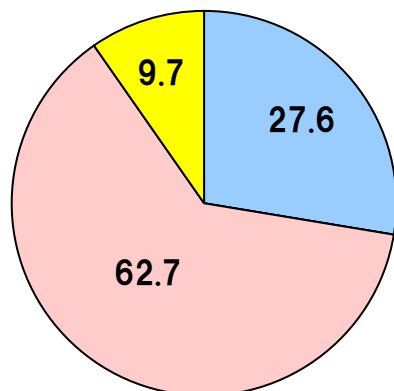
※無回答12件



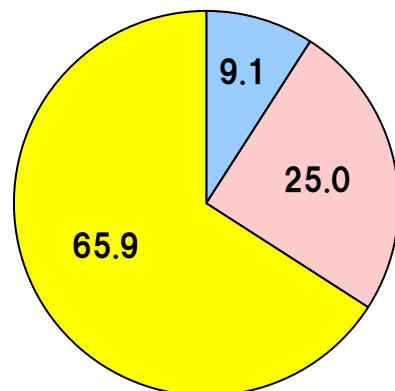
運転士・整備士等の 人数の確保状況

- 運転士は路線・貸切ともに6割強が「不足」。
- 一方で運行管理者、営業所員は7割程度が「適正」。

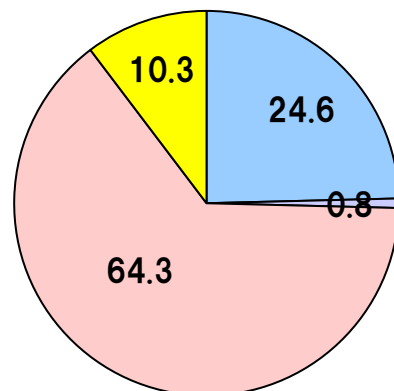
(単位:%)



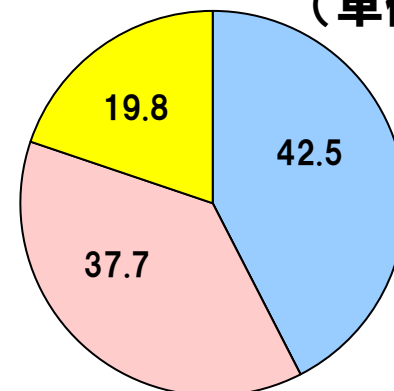
**路線バス
運転士(n=134)**
※無回答16件



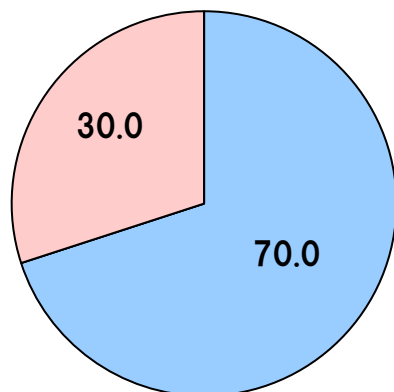
**高速バス
運転士(n=88)**
※無回答62件



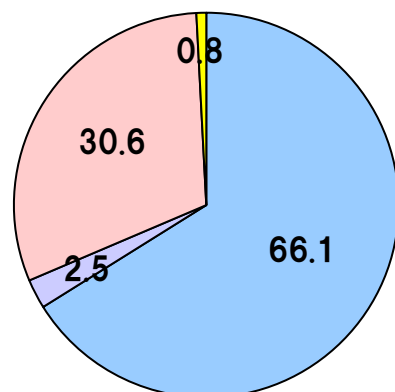
**貸切バス
運転士(n=126)**
※無回答24件



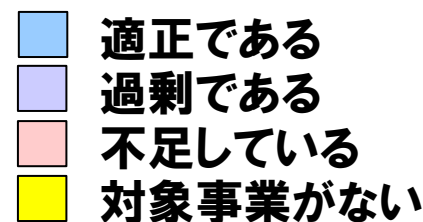
整備士(n=106)
※無回答44件



運行管理者(n=130)
※無回答20件



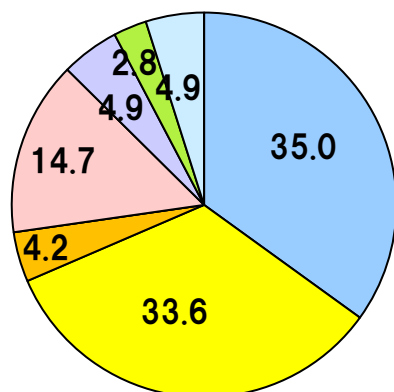
営業所員(n=121)
※無回答29件



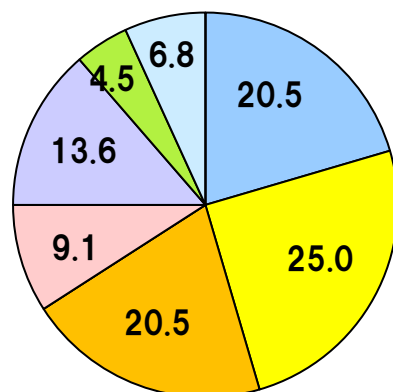
運転士・整備士等の 不足の原因(複数回答)

- 全ての職種で「長期にわたる不足」「定年退職」が最上位。
- 2024年問題等の短期的な要因よりも長期的な要因が大きい。

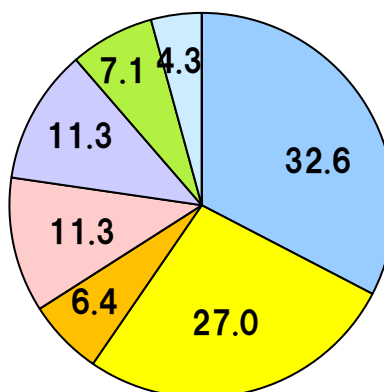
(単位:%)



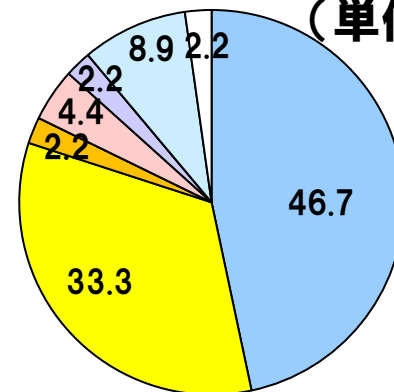
路線バス
運転士(n=143)
※無回答5件



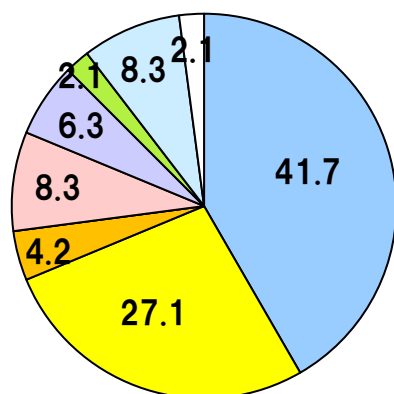
高速バス
運転士(n=44)
※無回答3件



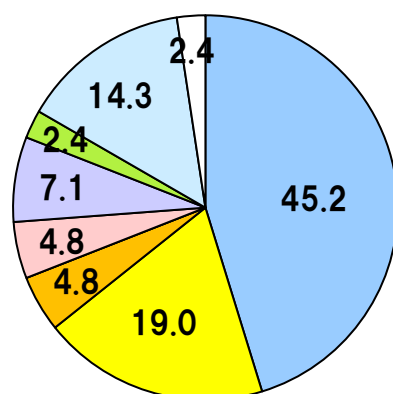
貸切バス
運転士(n=141)
※無回答5件



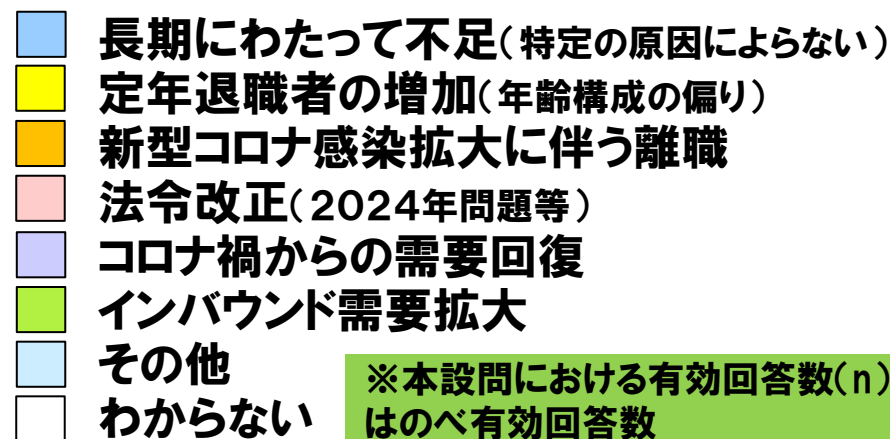
整備士(n=45)
※無回答6件



運行管理者(n=48)
※無回答5件

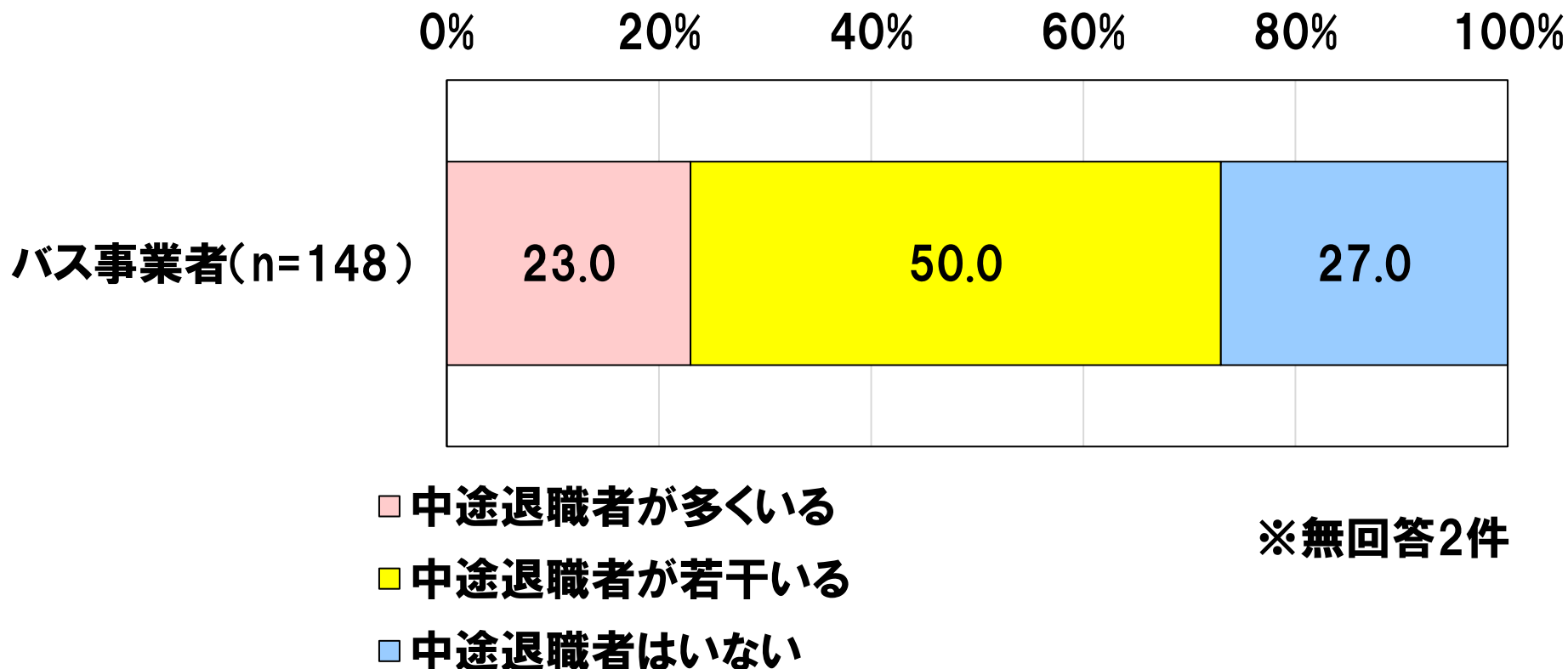


営業所員(n=42)
※無回答5件



運転士の離職者(中途退職者)
の状況

- 約7割のバス事業者で、運転士の中途退職者が発生している。

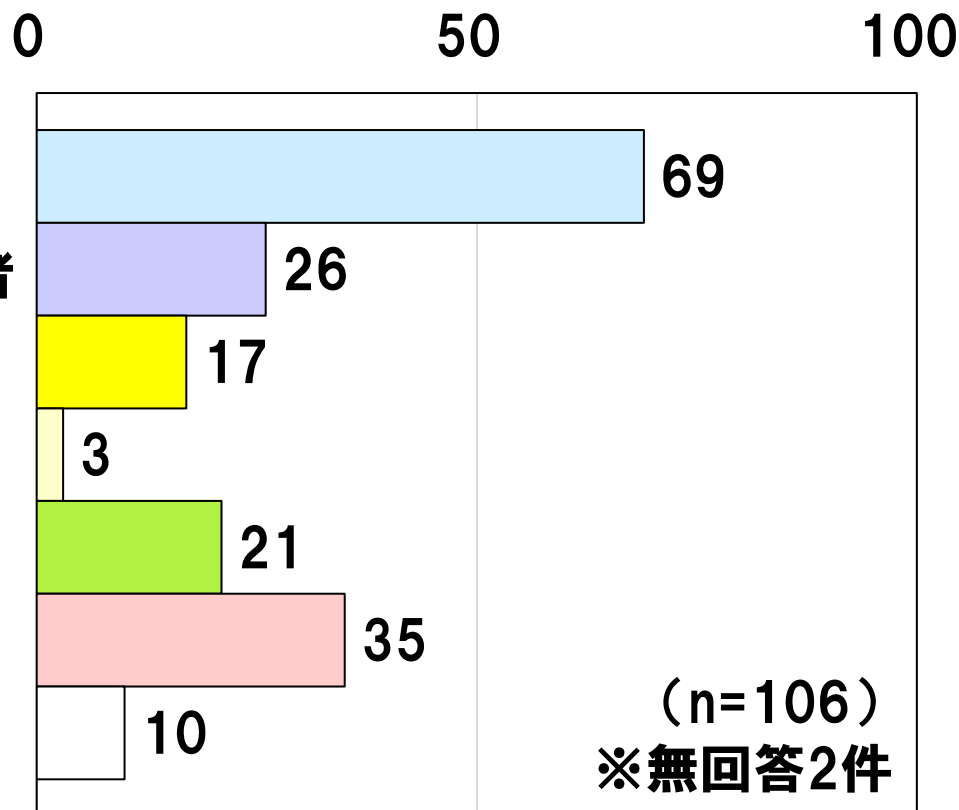


- 「バス」「タクシー」「トラック」等の運転関連の業種が中心。
- 一方で、「運転に関係のない業種」は二番目に多かった。

(単位:件)

バス事業者

- バス事業者(他社)
- トラック等の貨物自動車運送事業者
- タクシー事業者
- 福祉輸送事業者
- その他の運転に関する業種
- 運転に関係のない業種
- その他

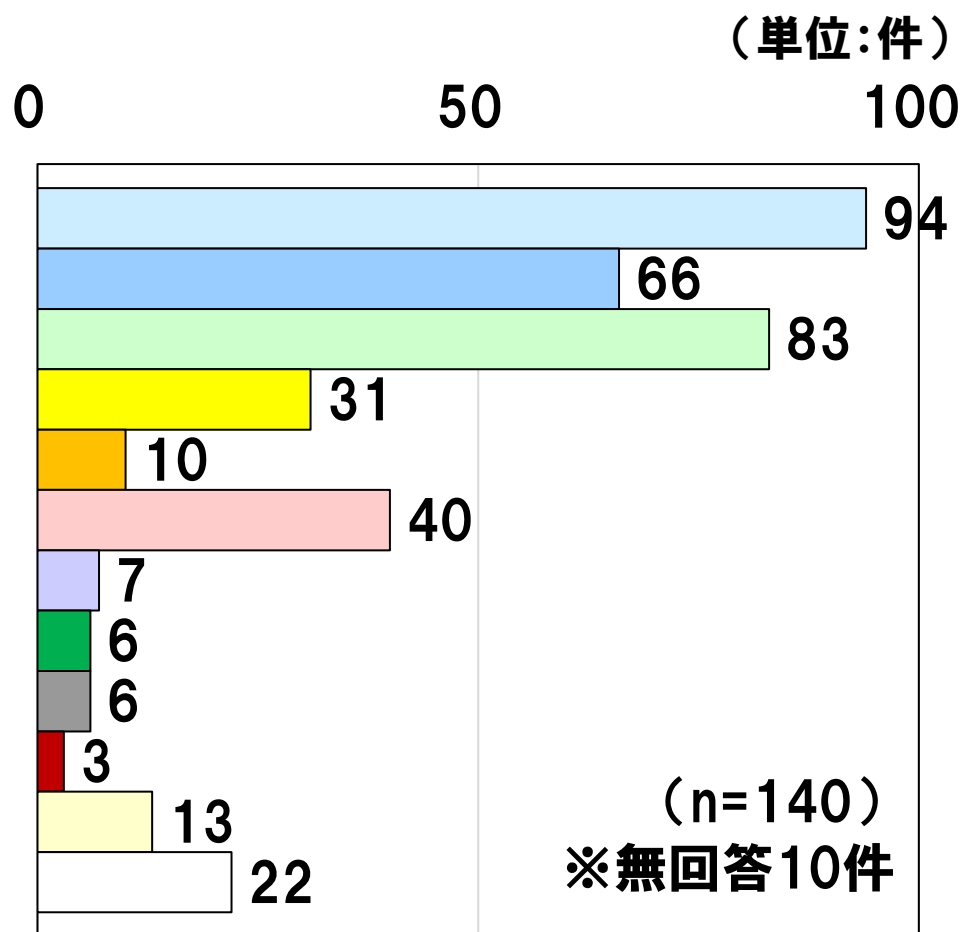


運転士が離職する理由として
考えられること(複数回答)

- 「低賃金」「不規則勤務」「長時間労働」の労働条件面が最上位。
- 「お客さま対応」や「事故リスク」という運転業務に付随する理由も上位に入った。

バス事業者

- 賃金が安い
- 労働時間が長い
- 勤務が不規則
- お客様対応が負担
- カスタマーハラスメント
- 交通事故および車内事故の責任・リスク
- キャリアプランが不透明
- 経営状況への不安
- 子育てとの両立が困難
- 福利厚生が不十分
- 家族の意向
- その他



運転士の定着に向けて
実施している取り組み(複数回答)

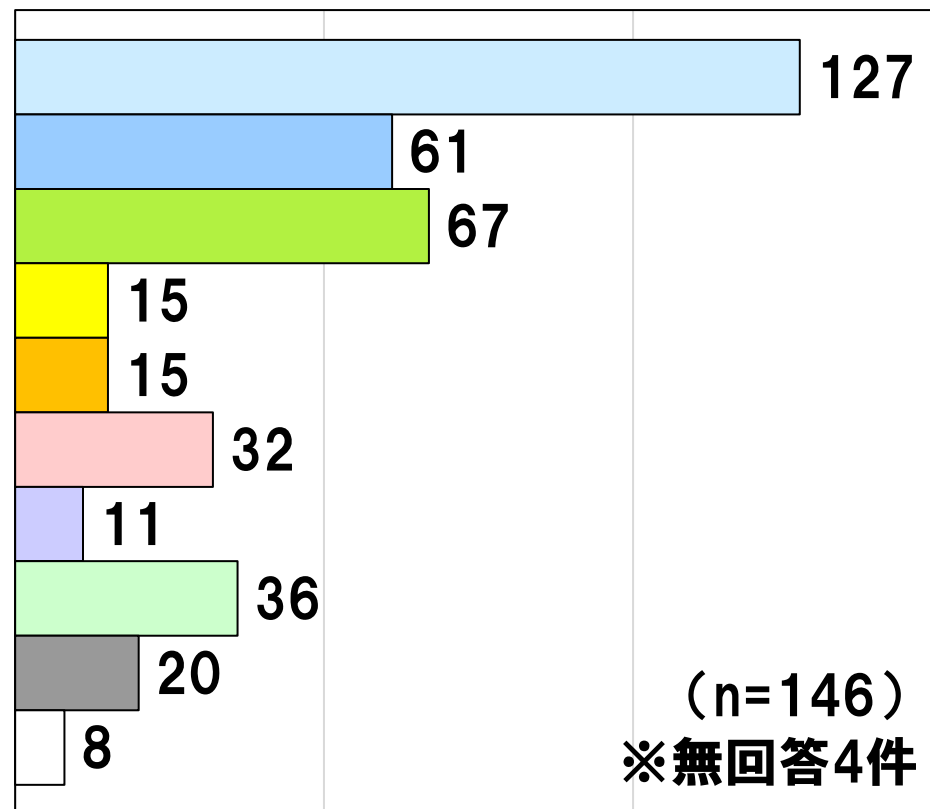
- 前設問の離職理由に対応する形で、「賃金引き上げ」「柔軟な勤務体制」「労働時間の短縮」という労働条件面の取り組みが最上位。

バス事業者

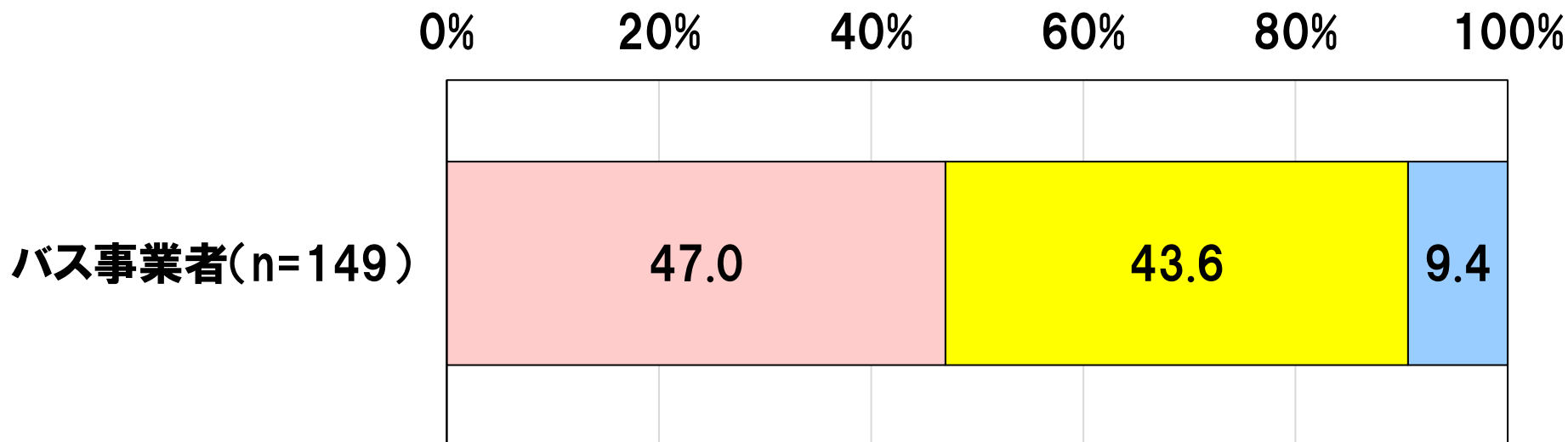
(単位:件)

0 50 100 150

- 賃金の引き上げ
- 労働時間の短縮
- 柔軟な勤務体制の導入
- お客様対応の負担軽減
- カスハラに対する従業員保護策の実施
- 安全装備の導入
- キャリアプランの明確化
- 福利厚生充実
- 産休・育休取得、職場復帰推進
- その他



- 約9割のバス事業者で、運転士の中途採用を実施。
- 新卒採用のみ行っているバス事業者はいなかった。



■ 中途採用のみ行っている

■ 新卒・中途採用とも行っている

■ 採用は行っていない

※無回答1件

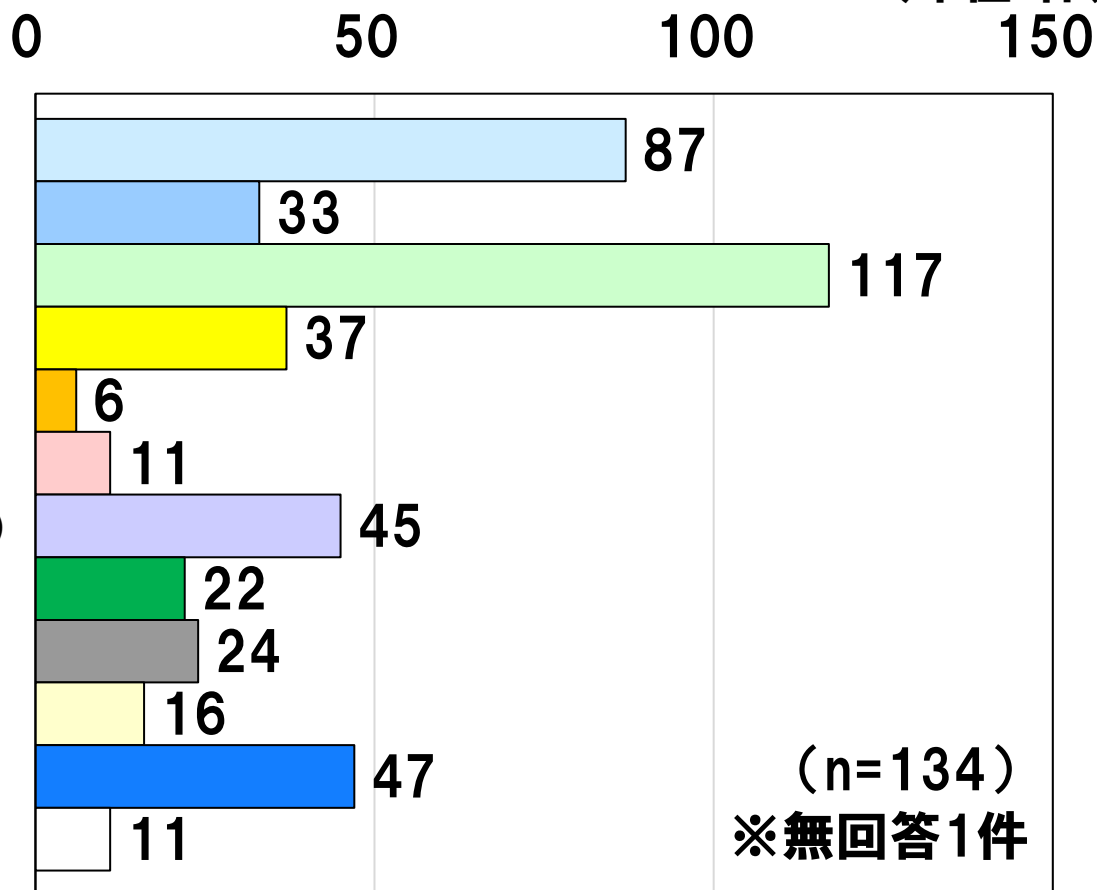
運転士の採用に活用している
媒体や方法（複数回答）

- 「ハローワーク」「自社WEBサイト」が最上位。広告等の有償手段よりも、コストのかからない手段を優先していると言える。

（単位：件）
150
100
50
0

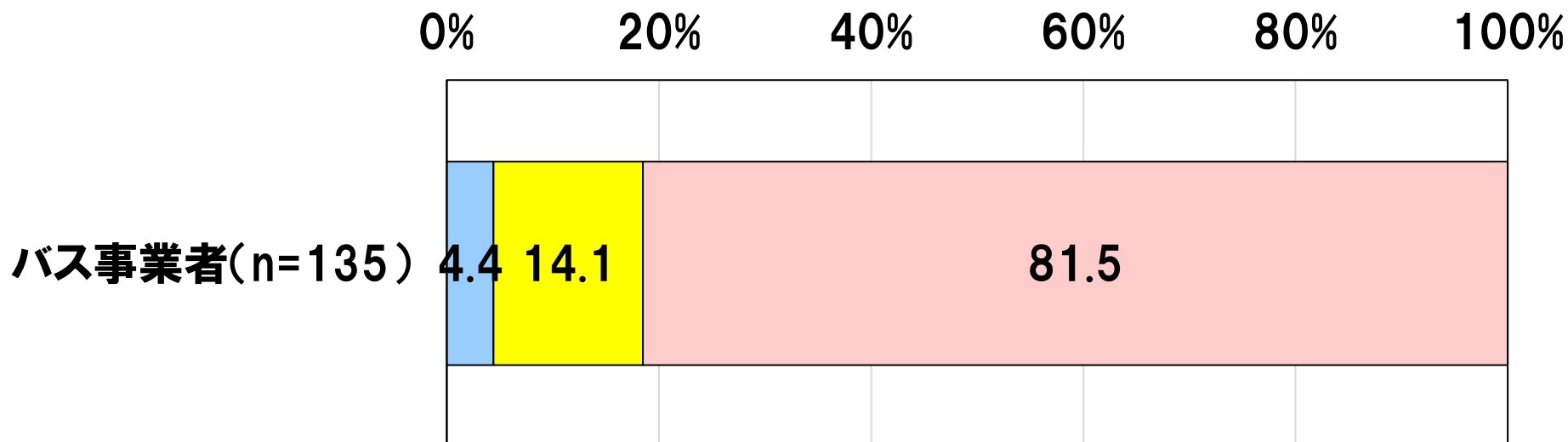
バス事業者

- 自社WEBサイト
- 自社主催の説明会・イベント等
- ハローワーク
- 新聞・雑誌広告
- テレビCM
- 交通広告
- 転職サイト(リクナビ、マイナビ等)
- インターネット広告
- SNS
- 学校訪問・学校を通じた求人
- 就職イベント(就職説明会)等
- その他



運転士応募者の応募状況

- 約8割のバス事業者で運転士の応募が集まっていない。



- 質、量ともに十分な応募者が集まっている
- 量としては十分な応募者が集まっている
- 応募が集まらない

運転士応募者が
集まらない理由(複数回答)

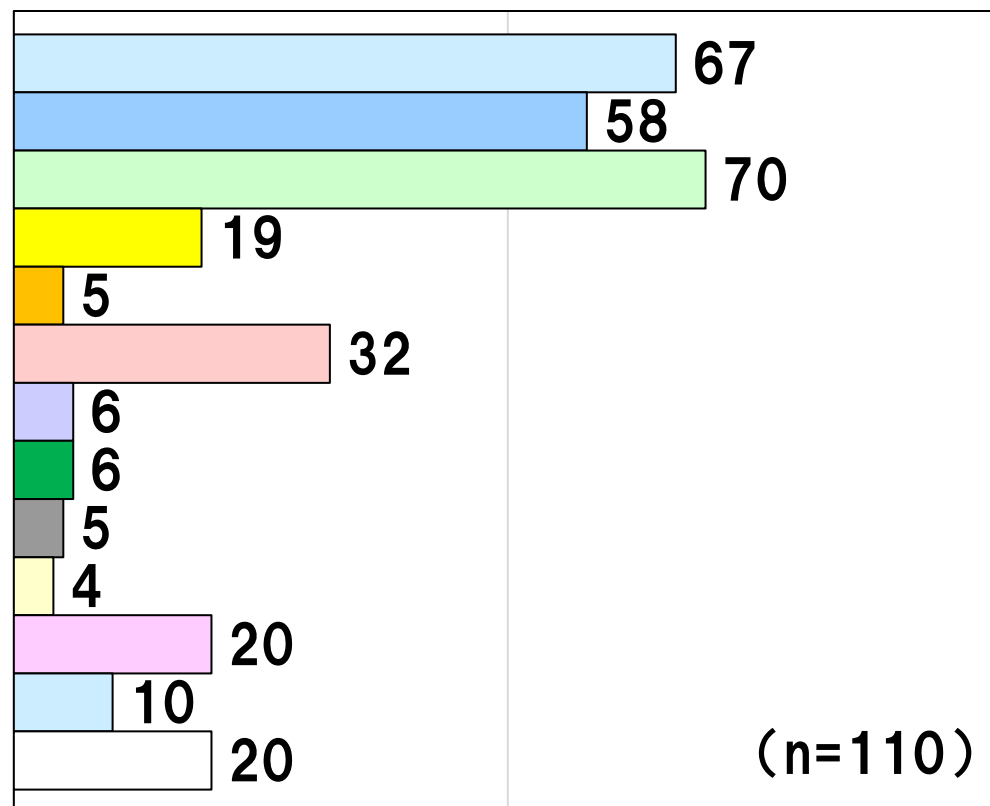
- 運転士の離職理由と同様に、「不規則勤務」「低賃金」「長時間労働」の労働条件面が最上位。

バス事業者

(単位:件)

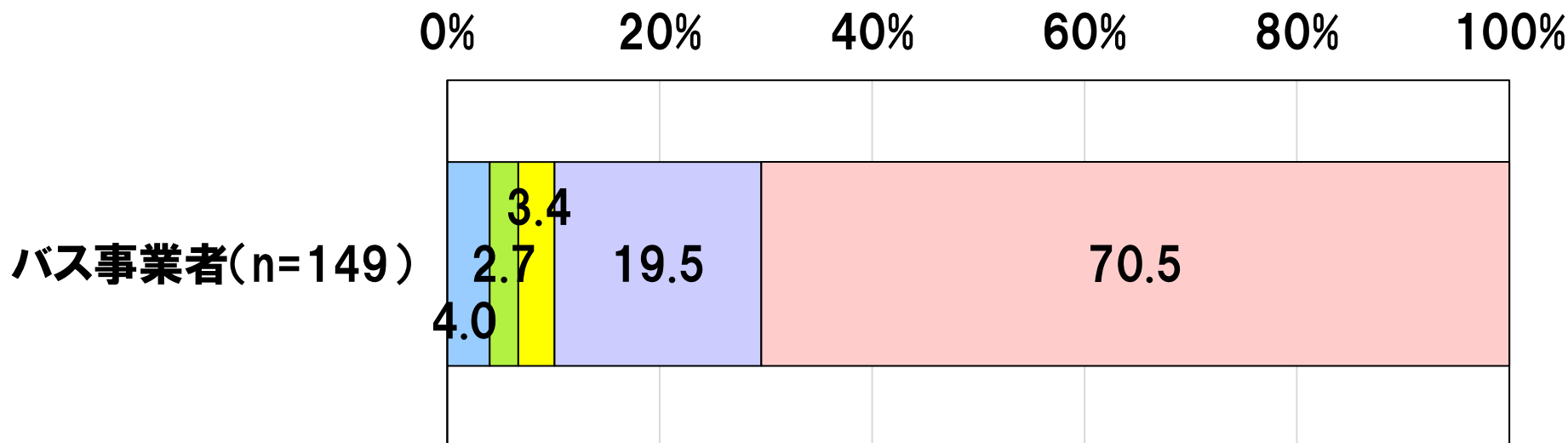
0 50 100

- 賃金が安い
- 労働時間が長い
- 勤務が不規則(早朝深夜勤務、土休日勤務がある等)
- お客様対応が負担
- カスタマーハラスメント
- 交通事故および車内事故の責任・リスク
- キャリアプランが不透明
- 経営状況が不安
- 子育てとの両立が困難
- 福利厚生が不十分
- 就職先として良くない・マイナスイメージがある
- 家族の反対
- その他



外国人労働者の受け入れ状況

- 約2割のバス事業者は外国人労働者の受け入れを検討中。
- 一方で、約7割のバス事業者で受け入れ予定はない。

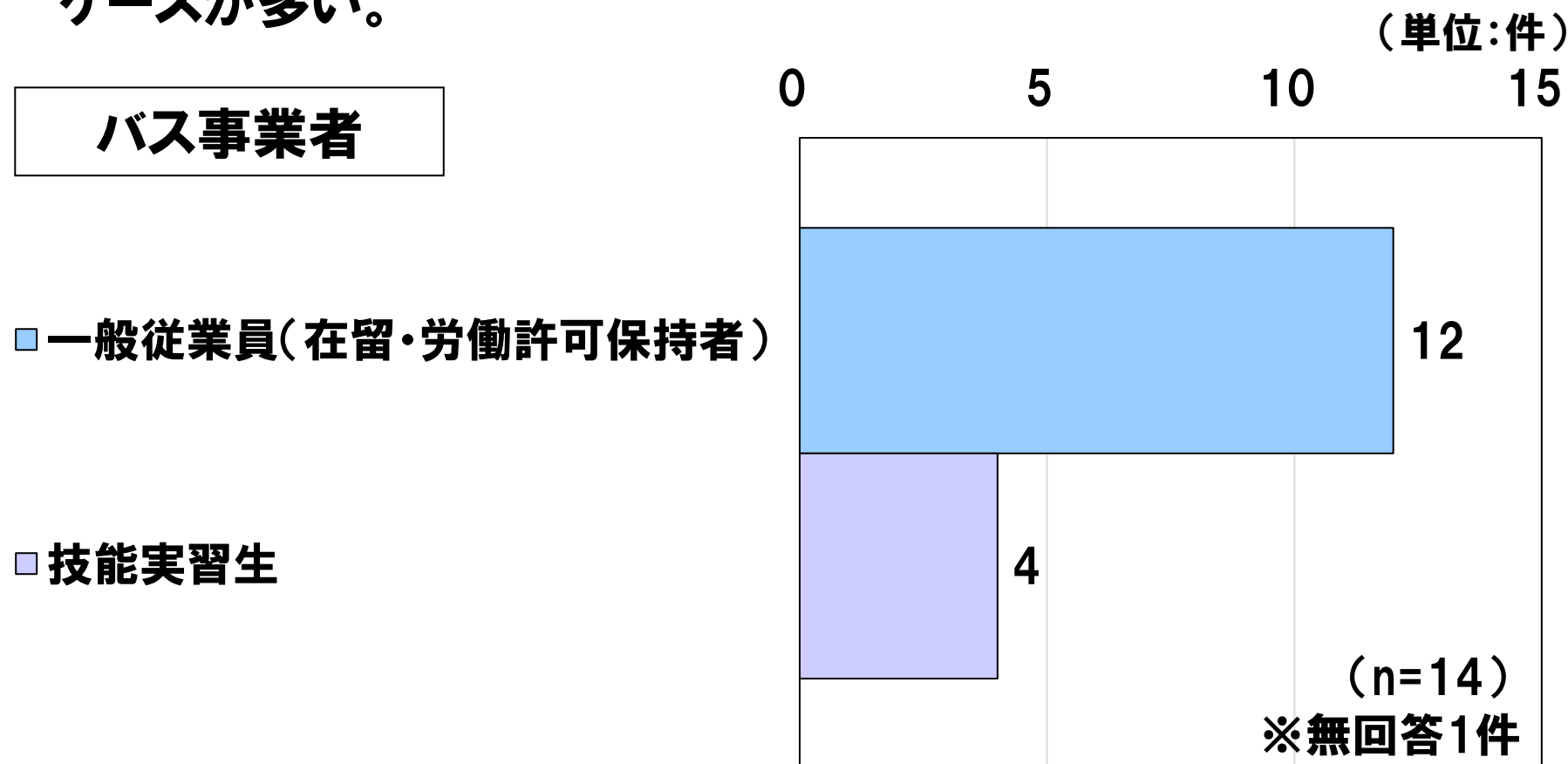


- すでに受け入れている
- 受け入れの準備を進めている
- 今後受け入れる予定(未準備)
- 現在検討中
- 今のところ受け入れる予定はない

※無回答1件

外国人労働者の種類(複数回答)

- 外国人労働者を受け入れている、もしくは受け入れる予定のあるバス事業者は、技能実習生よりは一般従業員として受け入れるケースが多い。



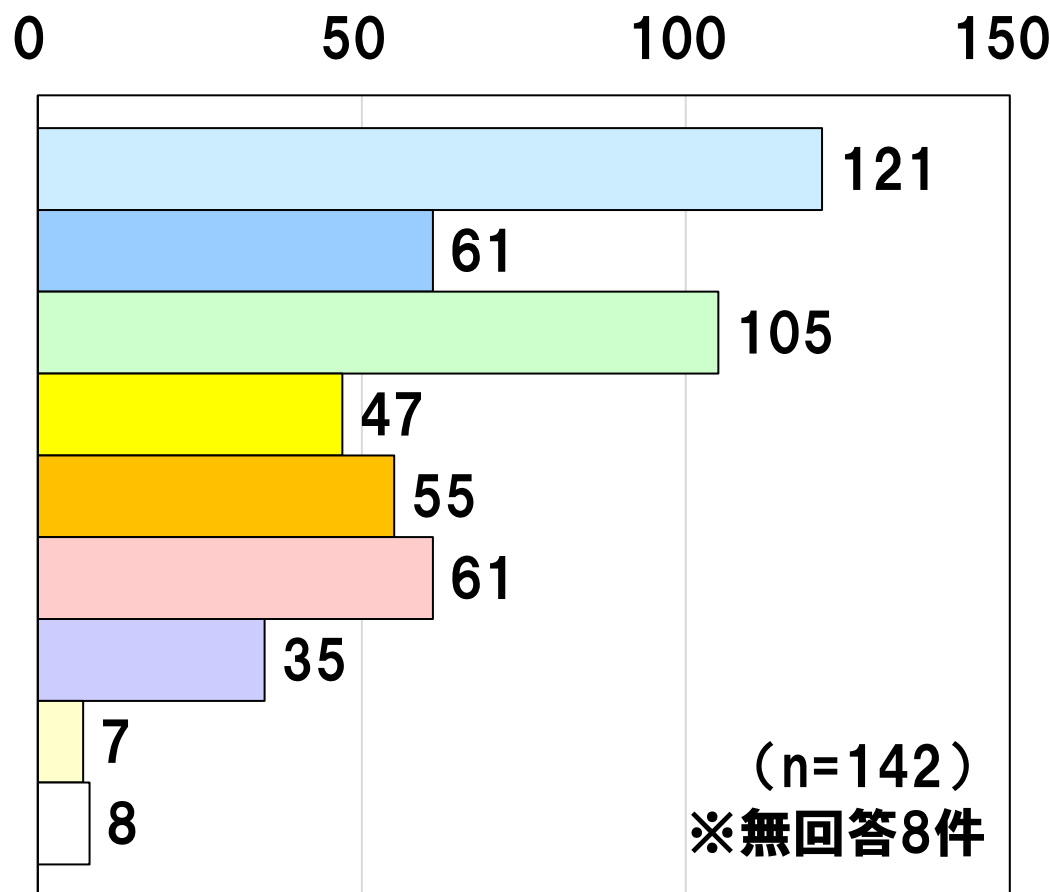
外国人労働者の受け入れ
における課題(複数回答)

- 「お客様対応」「業務上のコミュニケーション」が最上位で、言語の違いに起因した課題を挙げる事業者が多かった。

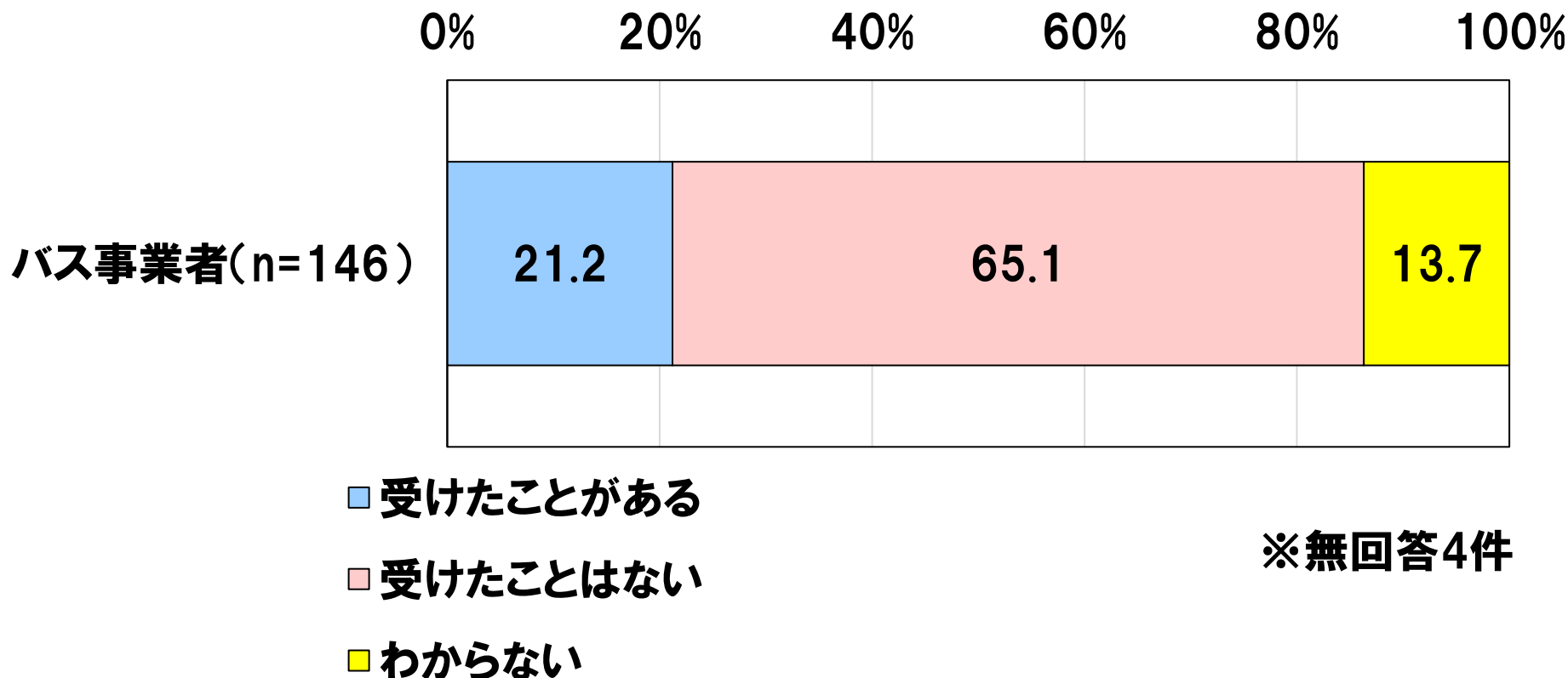
(単位:件)

バス事業者

- お客様対応
- 運転能力・整備技術
- 業務上のコミュニケーション
- 生活面のサポート
- 受入にかかる手続・コスト等の負担
- 定着への不安
- 雇用期限
- その他
- 特にない

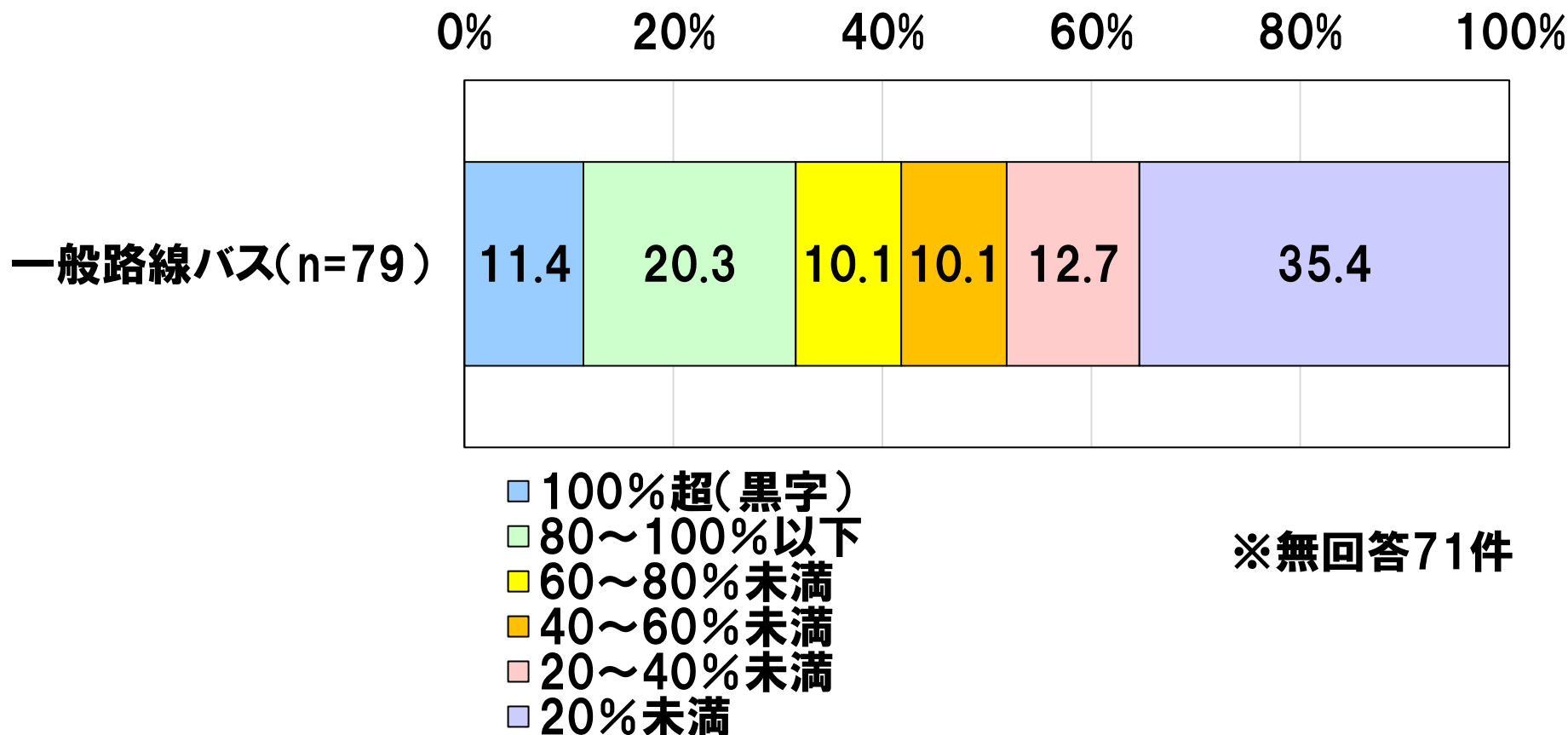


- 約2割のバス事業者が補助や助成を受けている。
- 一方で、6割を超えるバス事業者は補助や助成を受けていない。

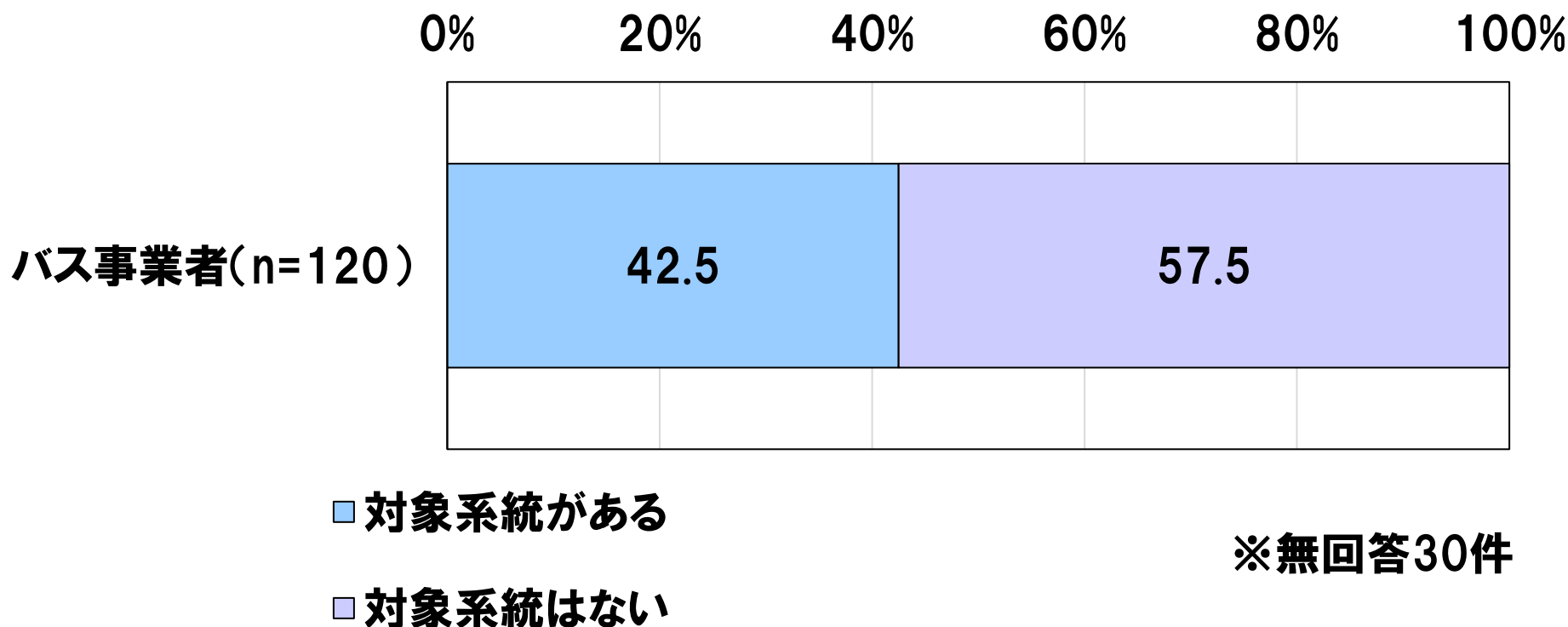


一般路線バスのうち「受委託ではなく、かつ補助金等、³⁴行政の資金支援がない系統」全体について、事業費用に対する運賃収入の割合

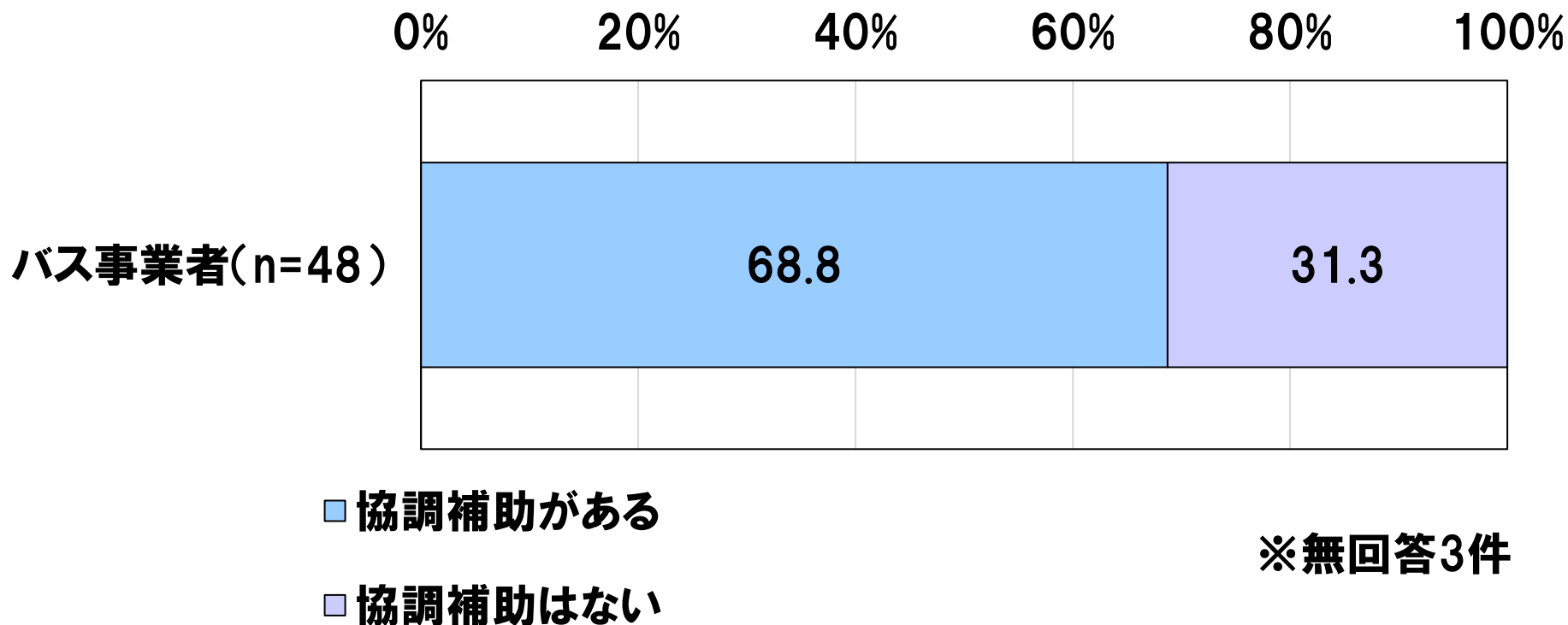
- 一般路線バス(自主運行)で、行政の資金支援がなくても黒字を確保できている事業者は約1割。
- 運賃収入が事業費用の40%に満たない系統が約半数を占める。



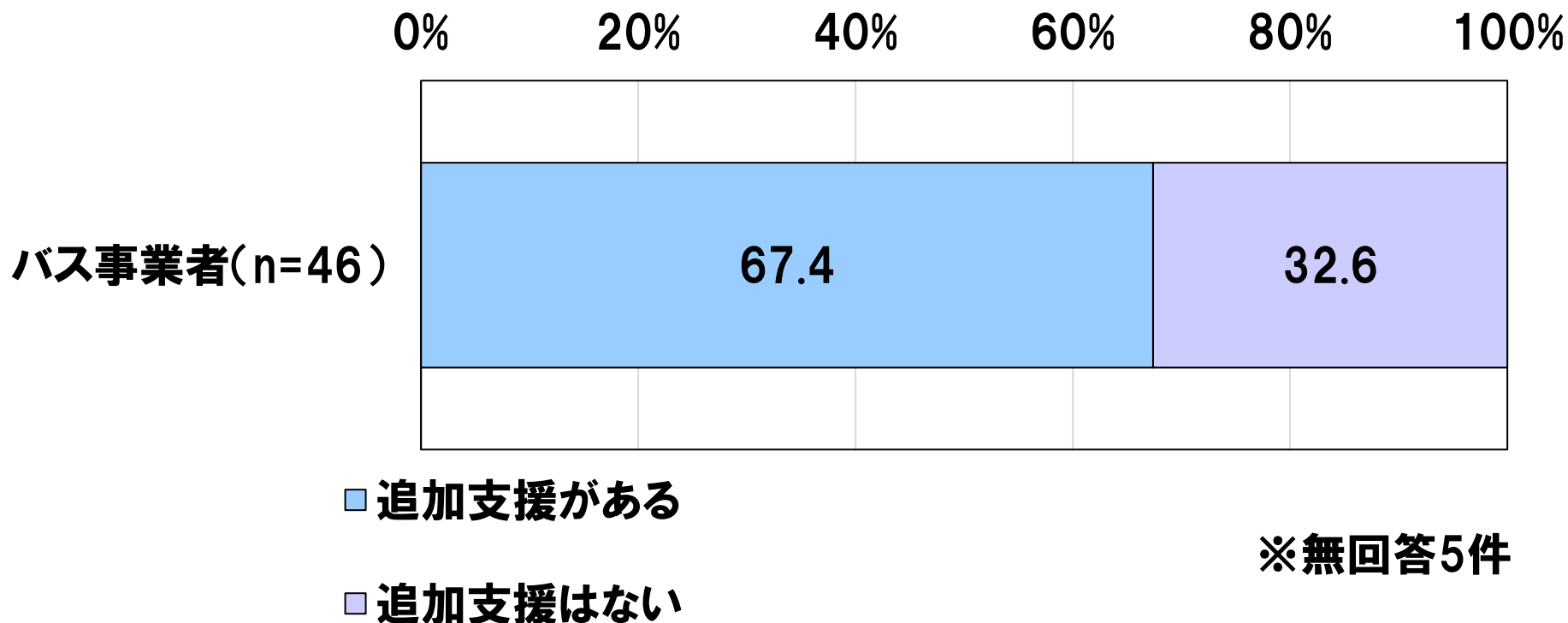
- 約4割のバス事業者が「地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助」の対象系統を有している。



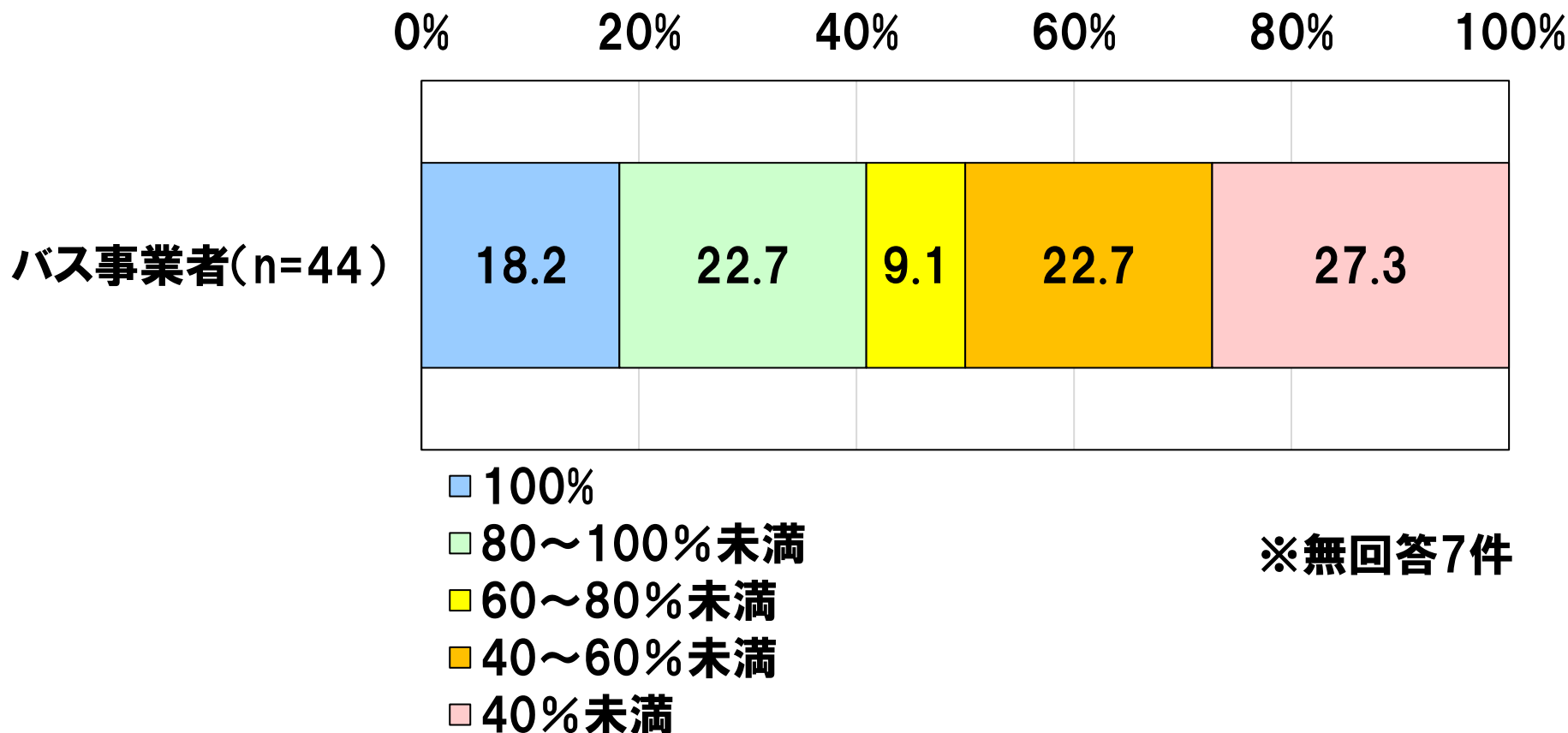
- 約7割のバス事業者が都道府県による協調補助を受けている。



- 約7割のバス事業者が、都道府県・市町村による独自の追加支援を受けている。



- 補助額が対象系統の欠損額に占める割合について、60%に満たないバス事業者が半数を占める。

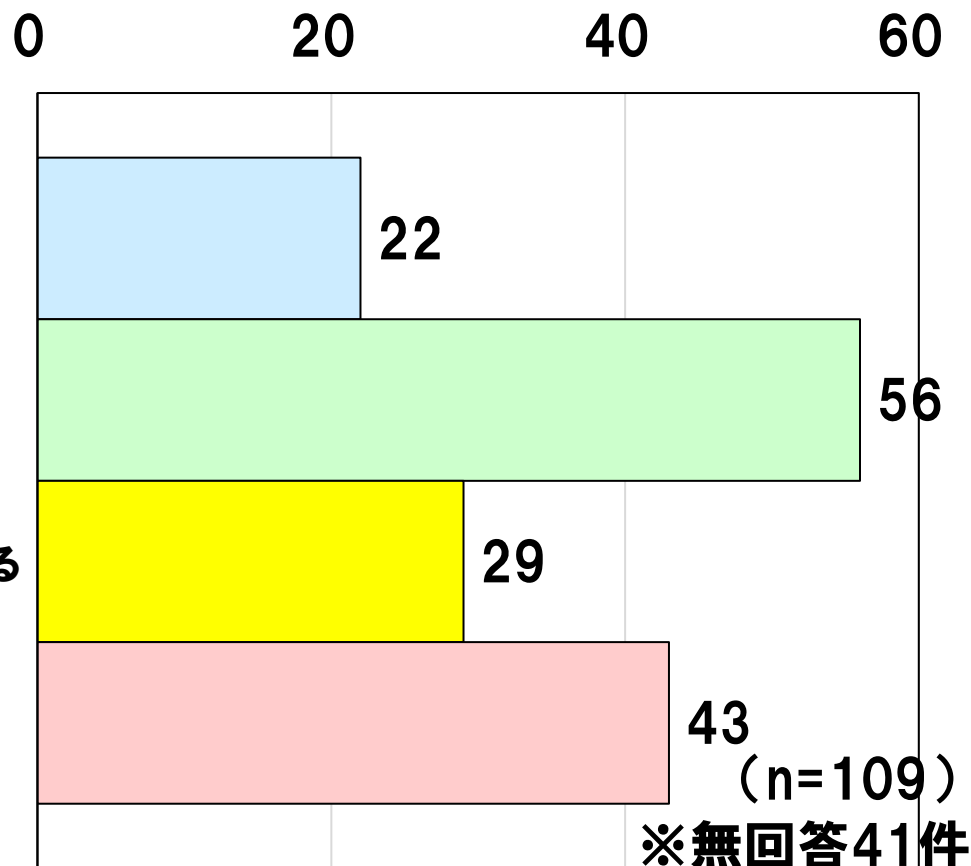


- 「市町村が単独で行う補助制度」が最上位。
- 「その他の補助制度はない」としたバス事業者も次いで多かった。

(単位:件)

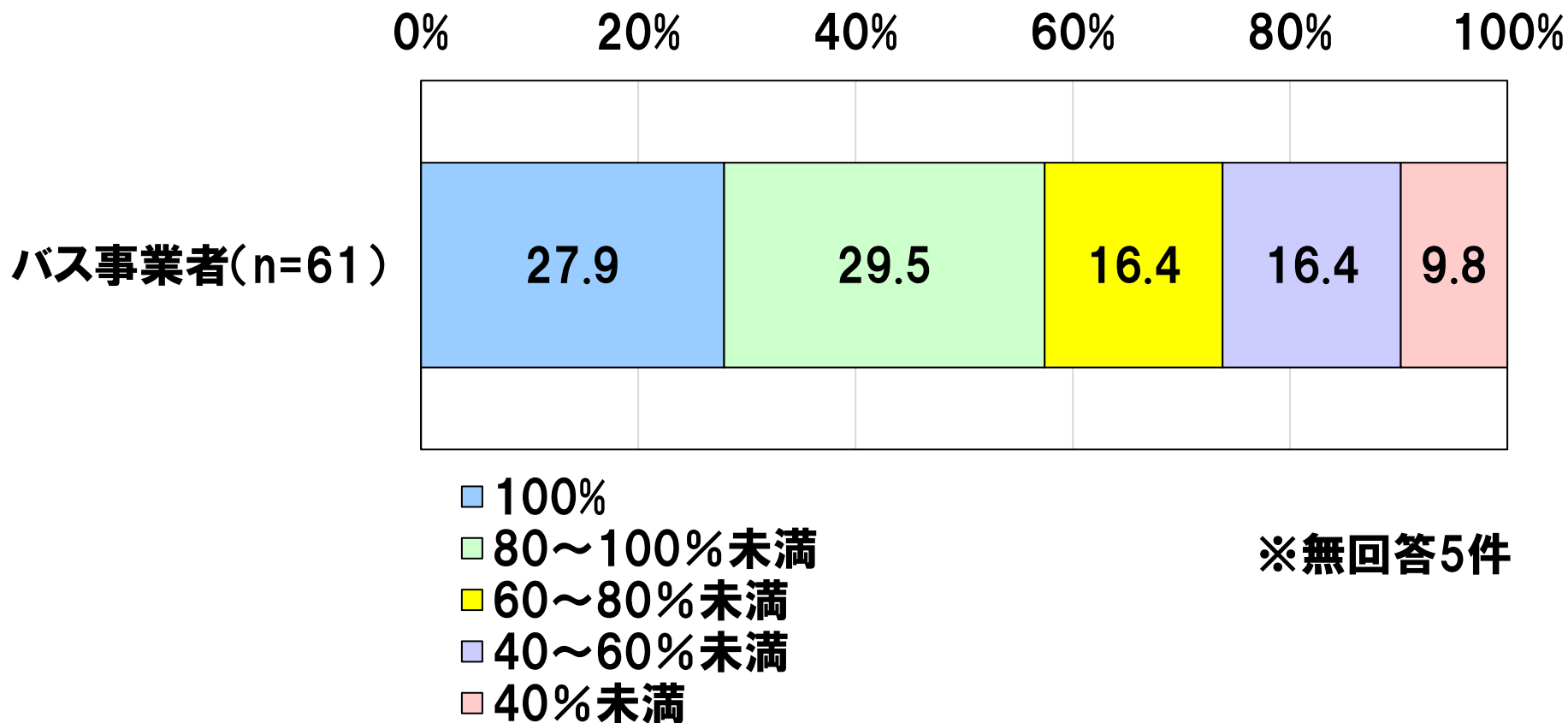
バス事業者

- 都道府県が単独で行う補助制度がある
- 市町村が単独で行う補助制度がある
- 都道府県と市町村が協調する補助制度がある
- その他の補助制度はない



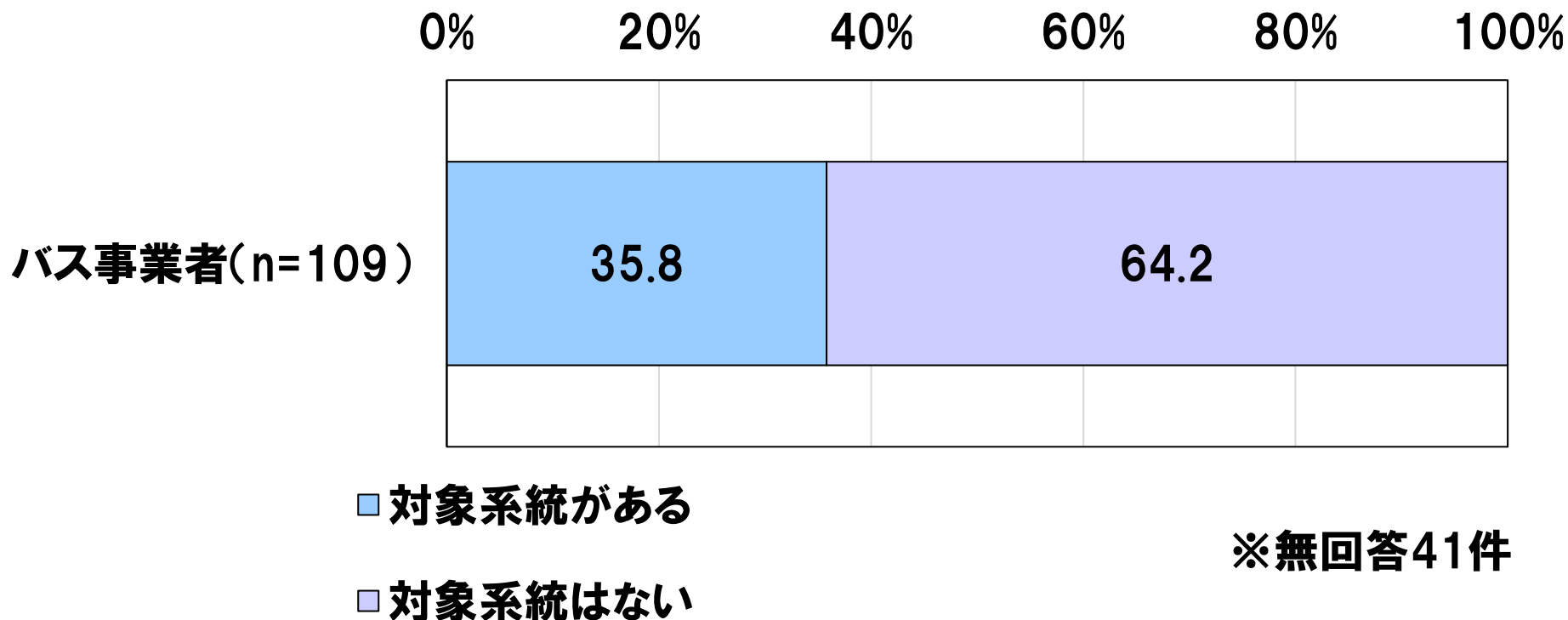
「その他の補助系統」の補助額の計が
対象系統の欠損額に占める割合

- 補助額が対象系統の欠損額に占める割合について、60%に満たないバス事業者は約1/4。比較的手厚い補助額と言える。



「欠損が生じているにもかかわらず 補助が全くない系統」の有無

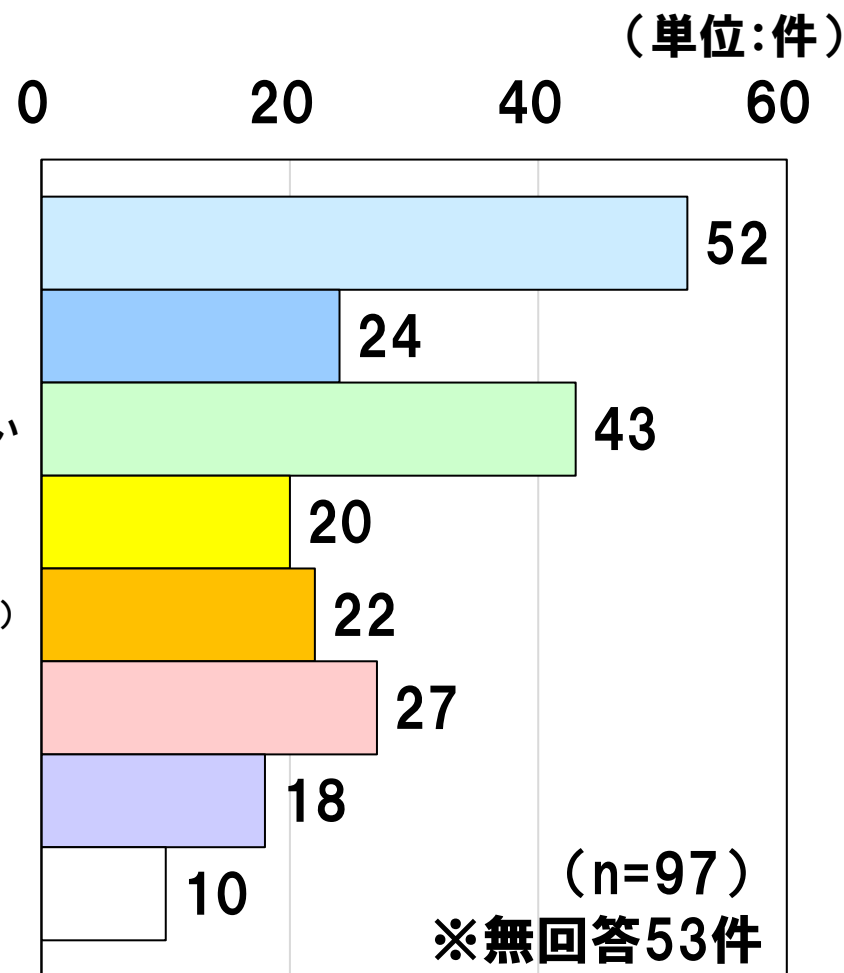
- 4割弱のバス事業者が「欠損が生じているにもかかわらず補助が全くない系統」を有する。



- 「補助を受けても赤字」「物価上昇や賃上げに対応できない」が最上位。

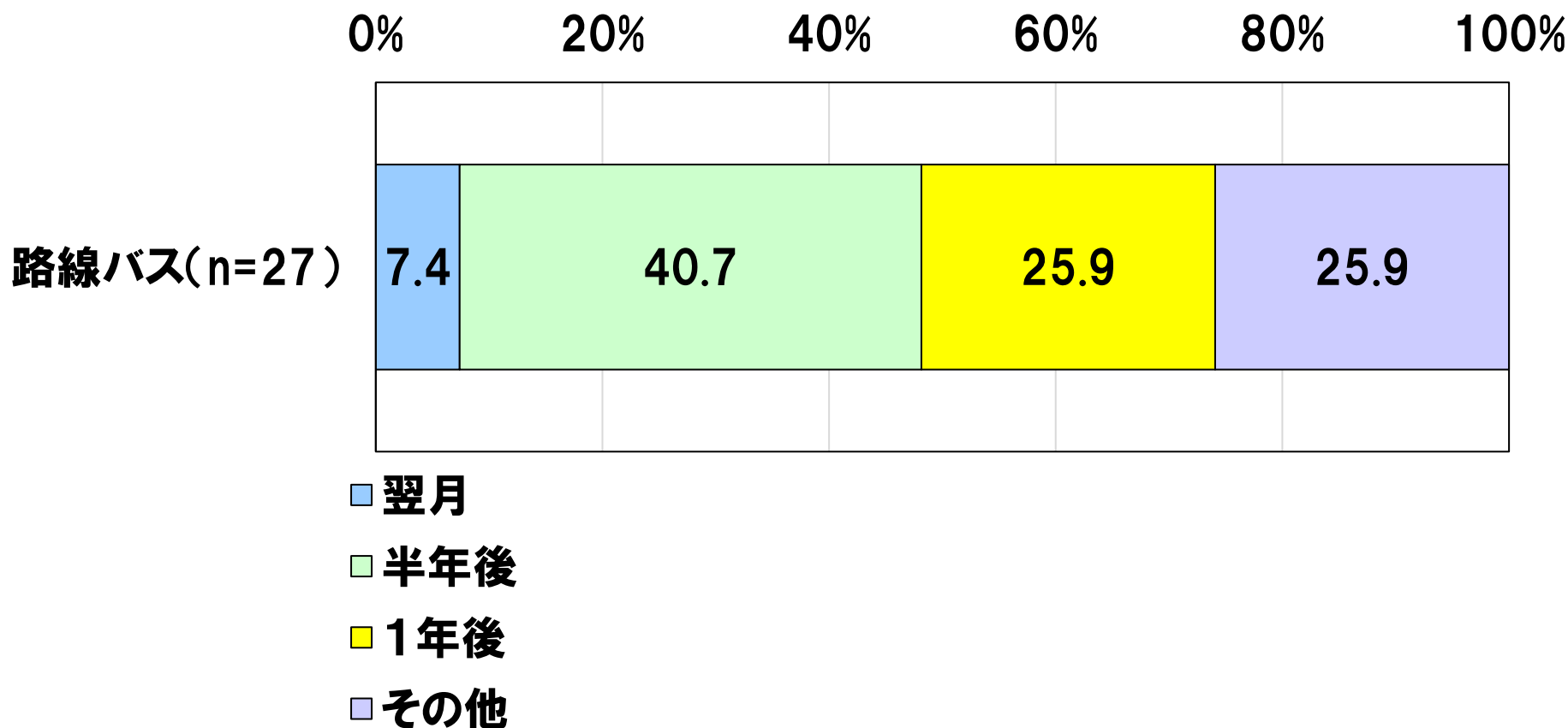
路線バス

- 補助を受けても赤字となる(事業者の持ち出しが発生する)
- 補助対象経費に含まれない経費(補助対象外経費)が存在する
- 過年度を基準とする予測費用のため物価上昇や賃上げに対応できない
- 密度カット、ブロック単価適用等の基準が地域の事情に合っていない
- 輸送量の基準を満たせず補助対象外となる(またはその可能性がある)
- 補助金交付(入金)のタイミングが遅い
- 補助率が低い
- その他



補助金交付(入金)のタイミング

- 前設問で「補助金交付(入金)のタイミングが遅い」ことを課題に挙げた路線バス事業者のうち、半年後以降に補助金が交付(入金)されている事業者が約7割を占める。



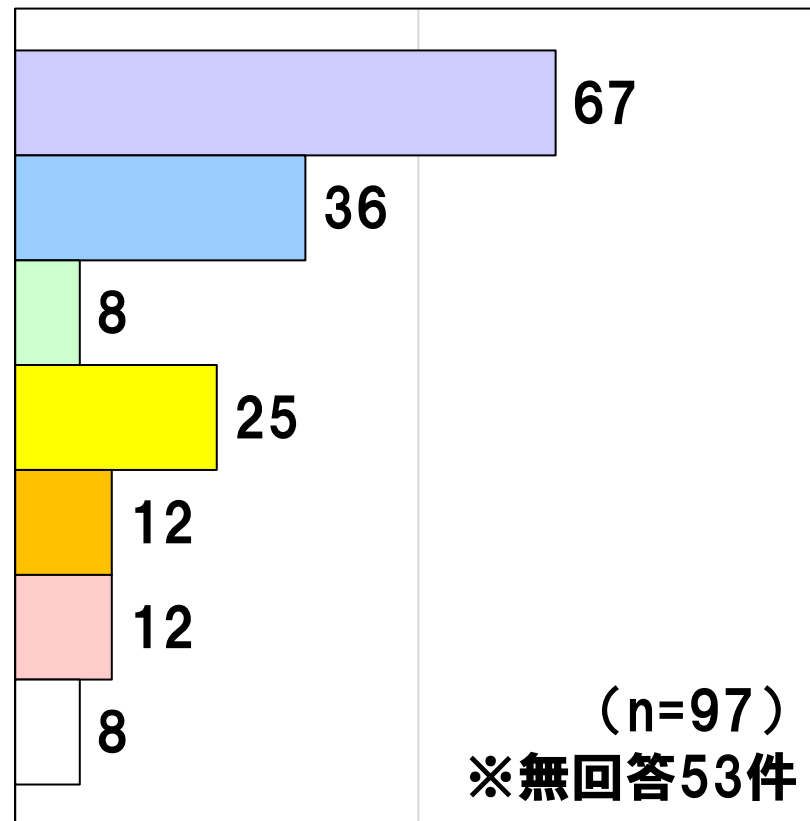
一般路線バスに対する運行費補助の
手続等に関する課題(複数回答)

- 「事務手続きが煩雑」という声が最も多い。

路線バス

(単位:件)
0 50 100

- 事務手続(補助金交付申請手続等)が煩雑である
- 経営努力・合理化をすると当期もしくは次期の補助額が減り、事業者の努力が反映されない
- 地域公共交通計画がなく、地域公共交通確保維持事業の補助が受けられない
- 都道府県・市町村の理解・協力が得られない
- 自治体担当者が補助制度の内容を理解していない
- 国・都道府県・市町村間の連絡・調整が十分でない
- その他

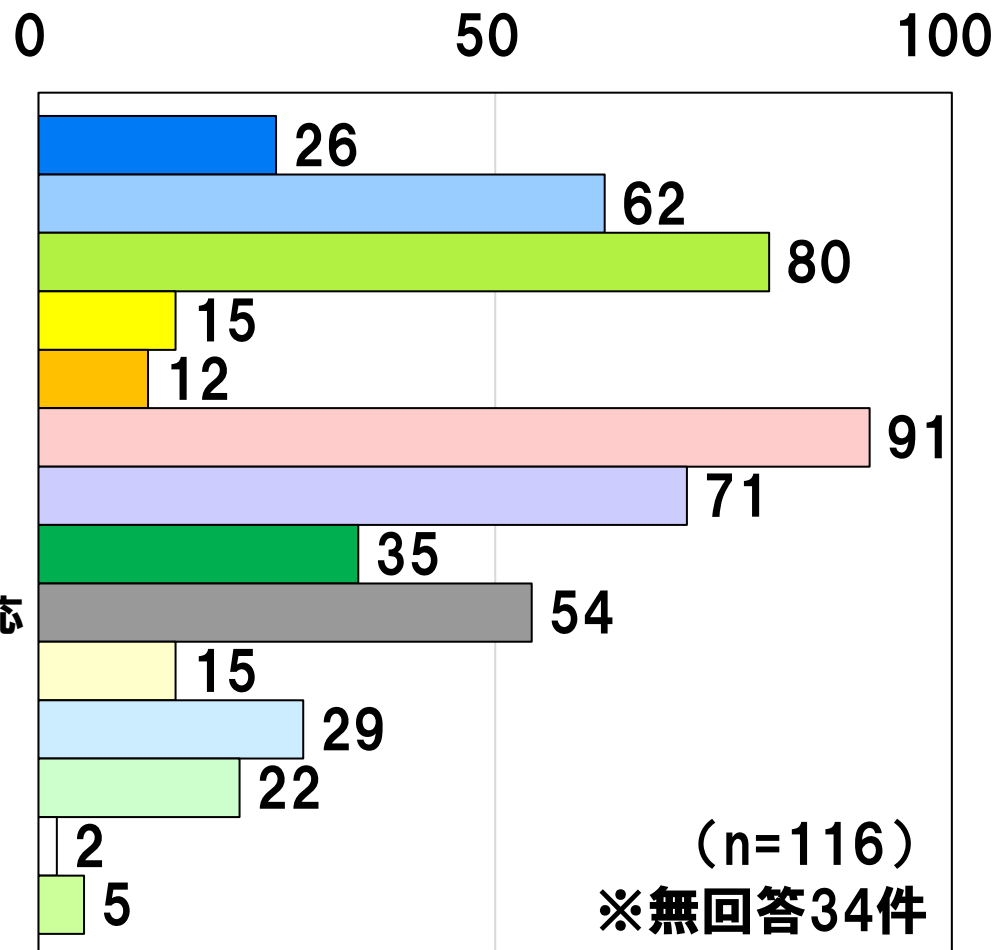


一般路線バスに関して、
現在抱えている課題(複数回答)

- 「人材確保」「運行経費の増加」「施設・設備、車両等の老朽化」「収入減」が上位。

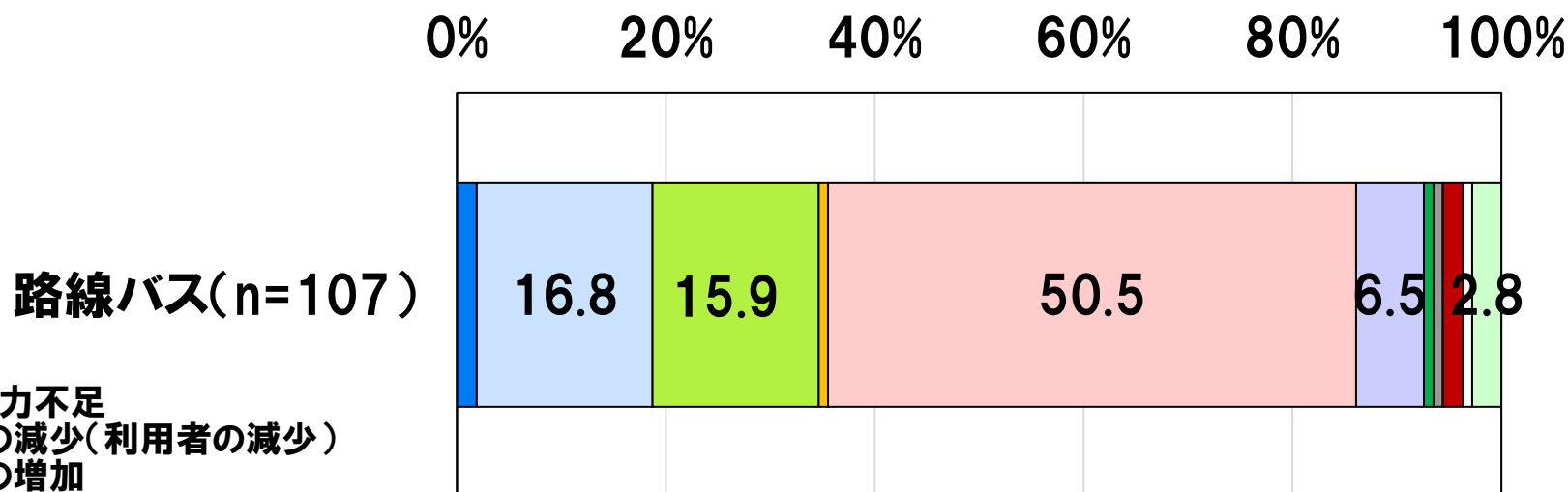
路線バス

(単位:件)



路線バスに関する課題の中で、最も重要と考えるもの

- 約半数の路線バス事業者が「人材確保」を最重要課題として挙げた。
- 「運輸収入減」「運行経費の増加」が次いで多い。



- 混雑・輸送力不足
- 運輸収入の減少(利用者の減少)
- 運行経費の増加
- 内部補助の原資となる他部門の収益悪化
- 補助要件の充足
- 運転士・整備士等の人材確保
- 施設・設備、車両等の老朽化
- 利便性向上にかかる投資
- ICカード・スマホ決済などデジタル化への対応
- 国・都道府県・市町村とのコミュニケーション
- 住民・利用者の理解・協力
- 従業員保護・カスハラ対応
- その他
- 課題はない

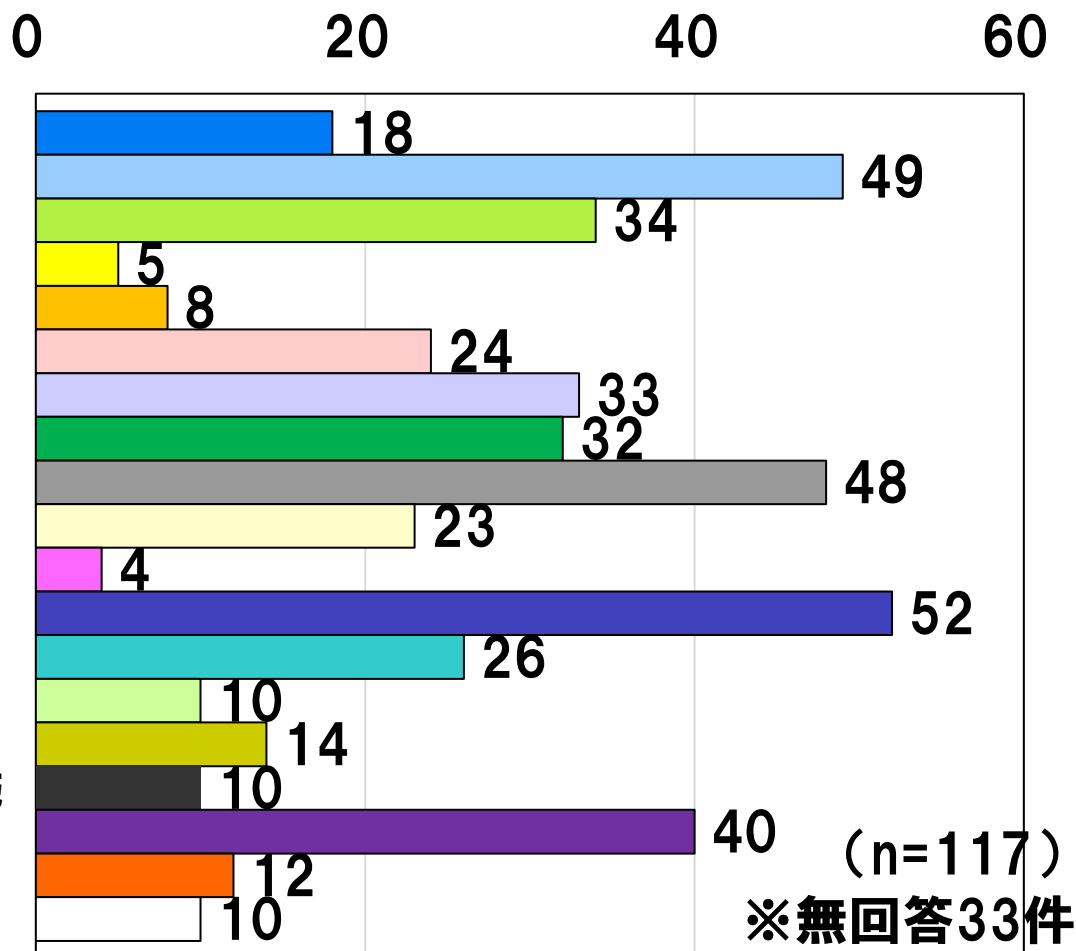
※無回答43件

- 「キャッシュレス決済対応」「運行ルートの変更」「運行情報提供」が最上位。

バス事業者

(単位:件)

- 路線新設
- 運行ルートの変更
- 増便
- 速達化
- 運行時間帯の拡大
- わかりやすいダイヤ設定
- 割引運賃・企画券等の設定
- 乗り継ぎ利便性の向上
- 運行情報提供
- ターミナル・バス停設備の改善
- 駐車場・駐輪場の整備
- キャッシュレス決済対応
- 多言語化対応
- 無線LANの提供
- 運賃無料デー等のイベント実施
- サポーター制度・グッズ販売の実施
- バス乗り方教室等の実施
- イメージ戦略の実施
- その他

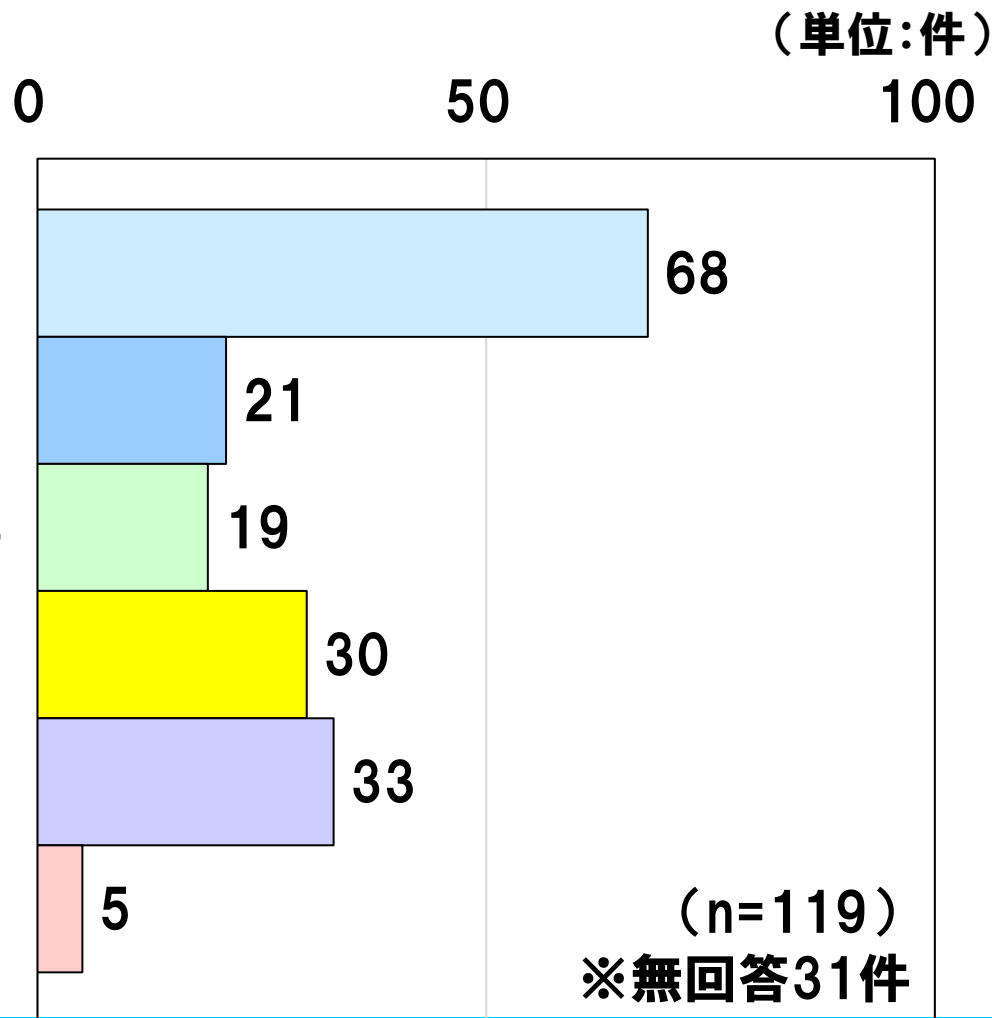


サービス改善を伴わない
収入増の取り組み（複数回答）

- 「運賃値上げ」が最上位。

バス事業者

- 運賃値上げ
- 既存割引制度の廃止・縮小
- 内部補助の原資となる他部門の収益力向上
- 自治体等からの受託増
- 補助・助成制度の活用・支援額引き上げ
- その他

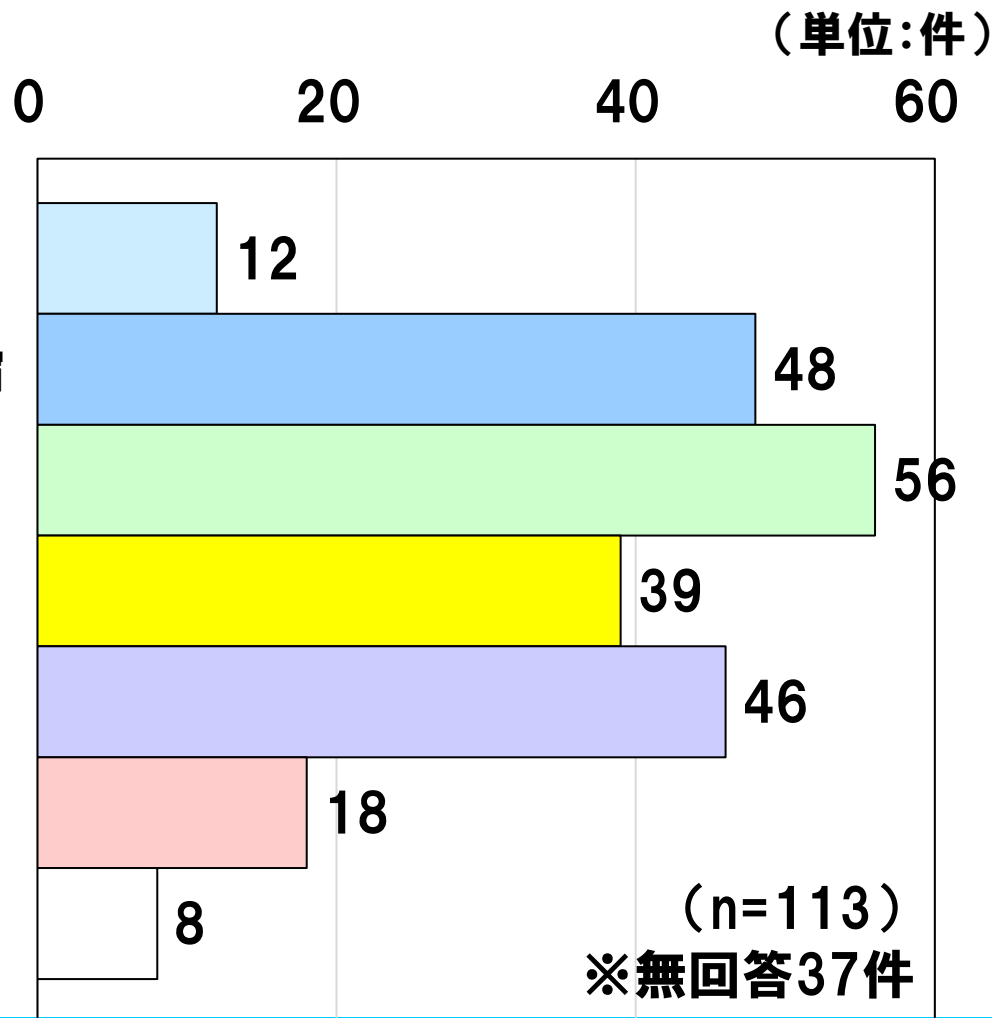


経営の効率化に向けて 取り組んでいること(複数回答)

- 「減便・運行時間帯の縮小」「採算性が低い系統の休廃止・路線短縮」「燃料費抑制」が上位。

バス事業者

- 人件費抑制
- 採算性が低い系統の休廃止・路線短縮
- 減便・運行時間帯の縮小
- 運行車両数削減・小型化
- 燃料費抑制
- 他事業者との協業・協働による効率化
- その他



路線バス全般に関する
今後の方針・考え方(複数回答)

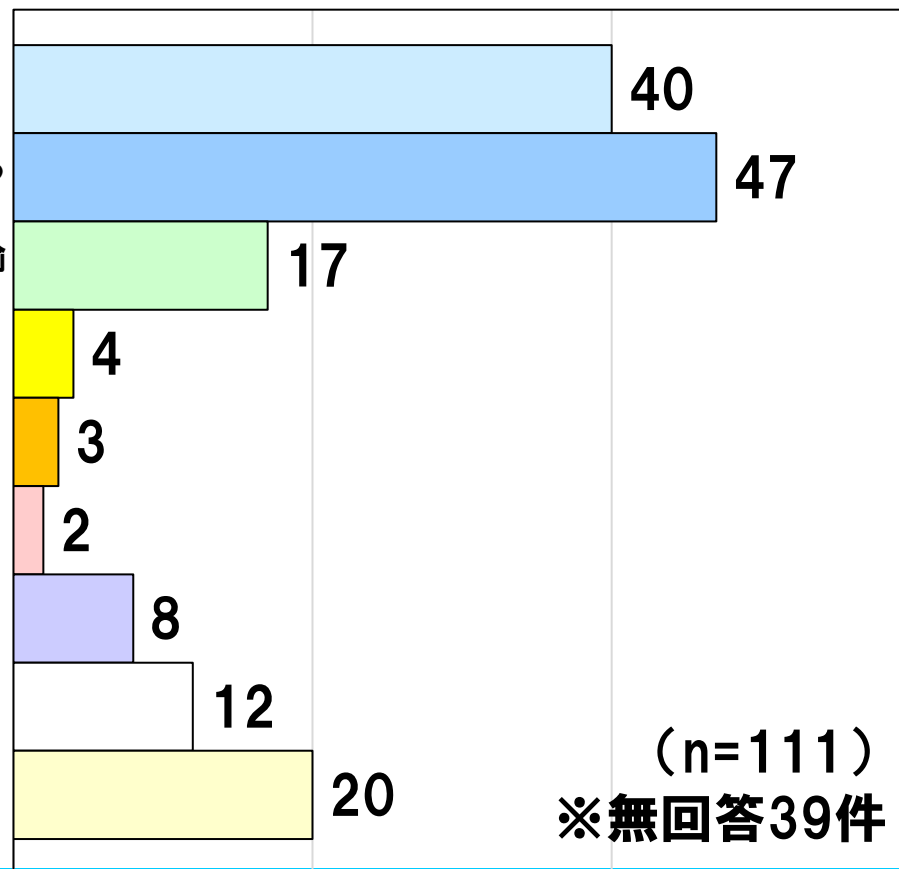
- バス事業者主導及び自治体主導の「ネットワークやサービスの維持・改善」が最上位。

バス事業者

(単位:件)

0 20 40 60

- 貴社が主導してネットワークやサービスの維持・改善を進める
- 自治体が主導してネットワークやサービスの維持・改善を進める
- 路線バス等によるネットワークではなく不定期運行のデマンド輸送等での面的カバーに移行する
- 自動運転の輸送サービスに移行する
- ライドシェアに移行する
- 福祉輸送として対応する
- エリア一括の体系に移行する
- その他
- 特にない

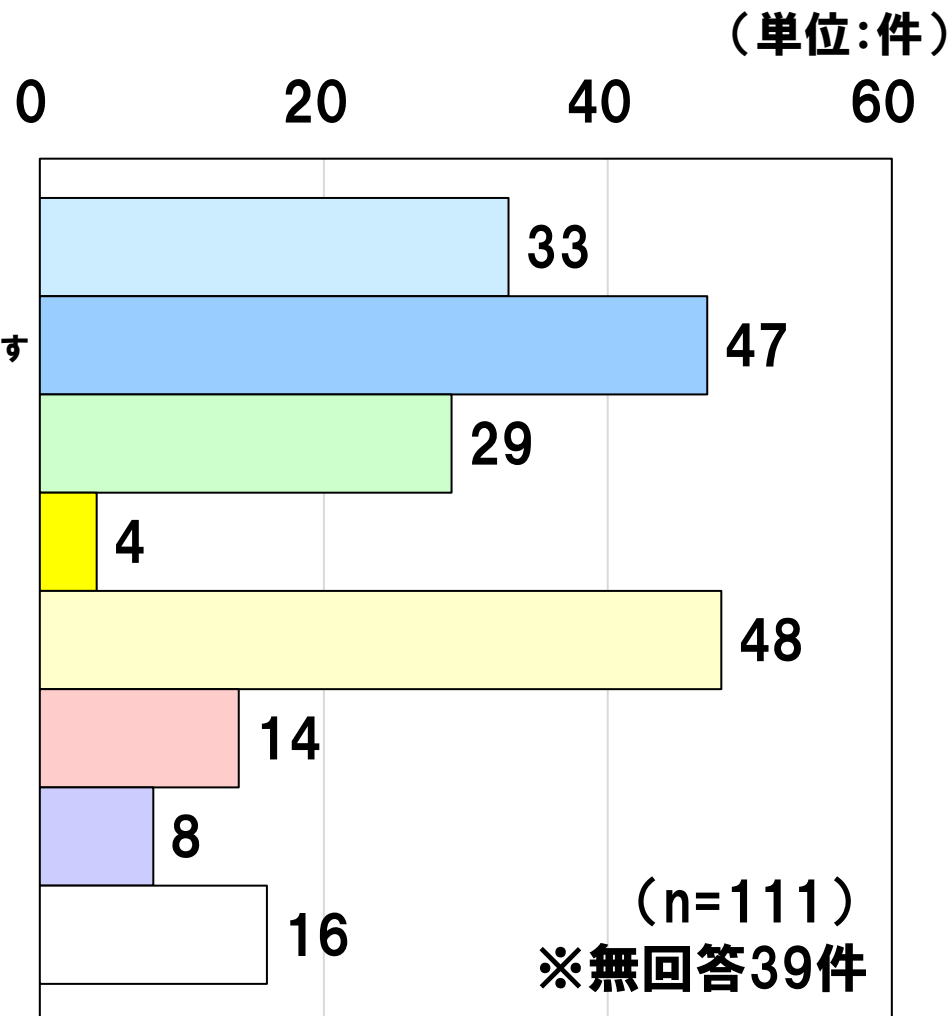


不採算な路線バス系統
に関する今後の方針(複数回答)

- 「国・自治体への支援の増額・継続要望」「自治体からの財政支援」が最上位。

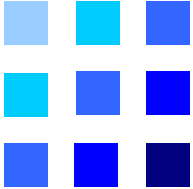
バス事業者

- ☐ 貴社の自助努力による利用促進・収入増と費用減を進める
- ☐ 交通事業者主体の運行としつつ、自治体からの財政支援を増やす
- ☐ 自治体負担により路線バスや乗合タクシーを運行する
- ☐ 地域による支えあいによる輸送に移行する
- ☐ 国・自治体に対し事業者への支援の増額・継続を要望する
- ☐ 国や自治体、住民の動向をみて検討する
- ☐ その他
- ☐ 特にない

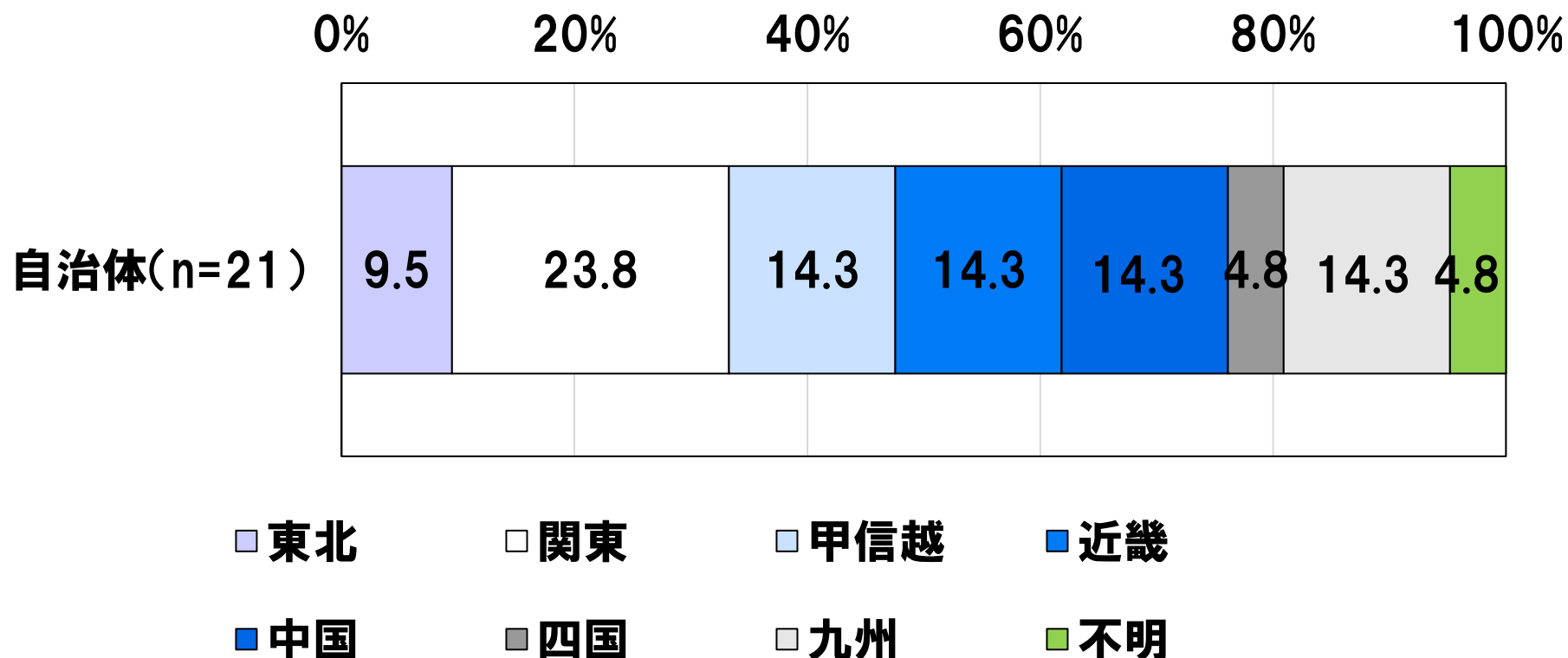


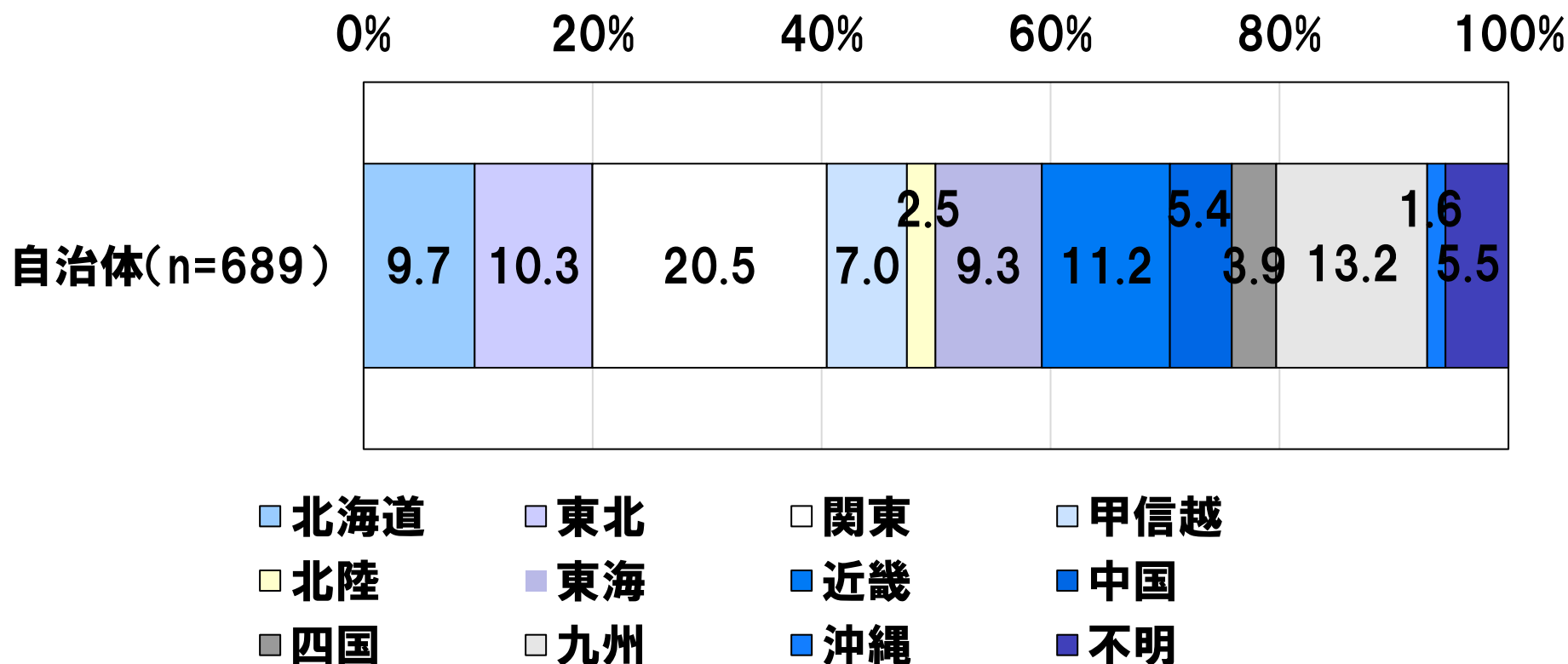


一般財団法人
交通経済研究所

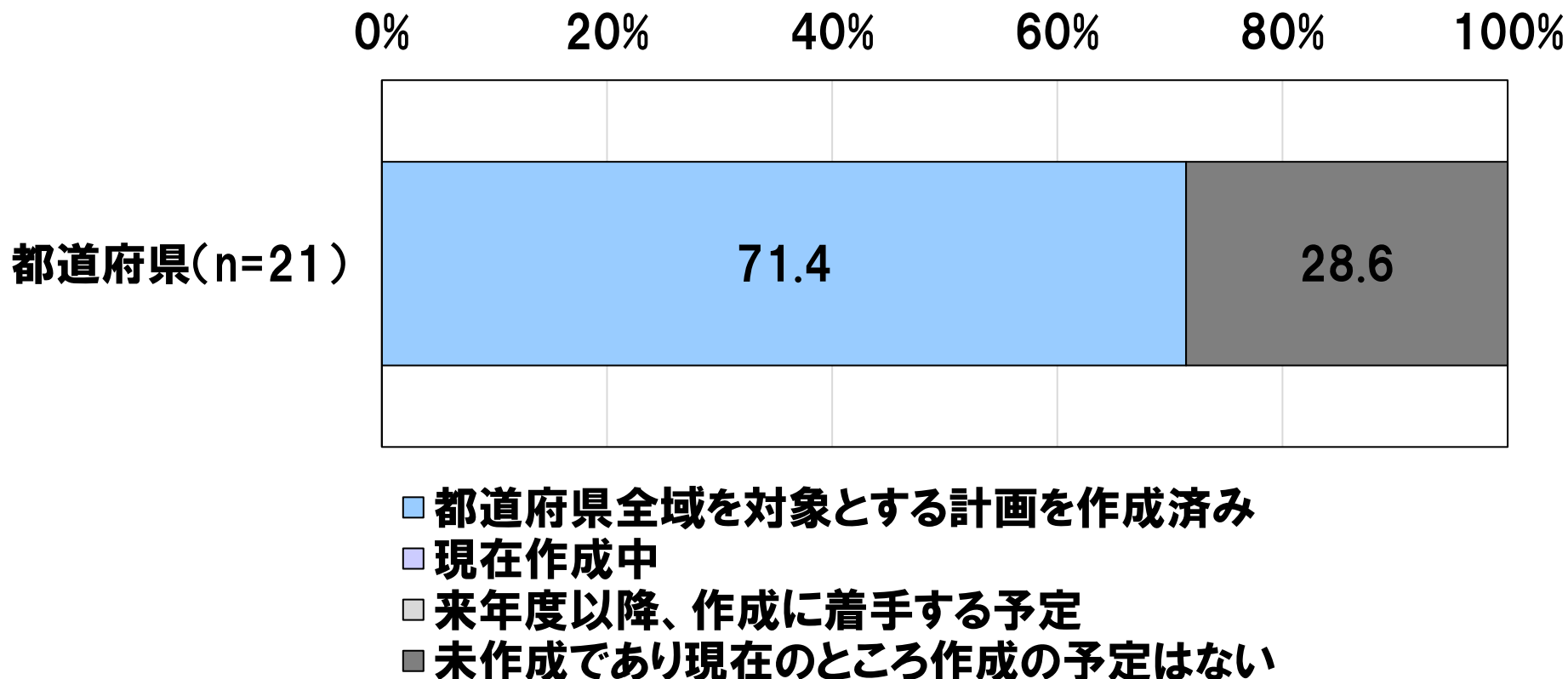


乗合バス事業の現状に関する調査 (自治体編)

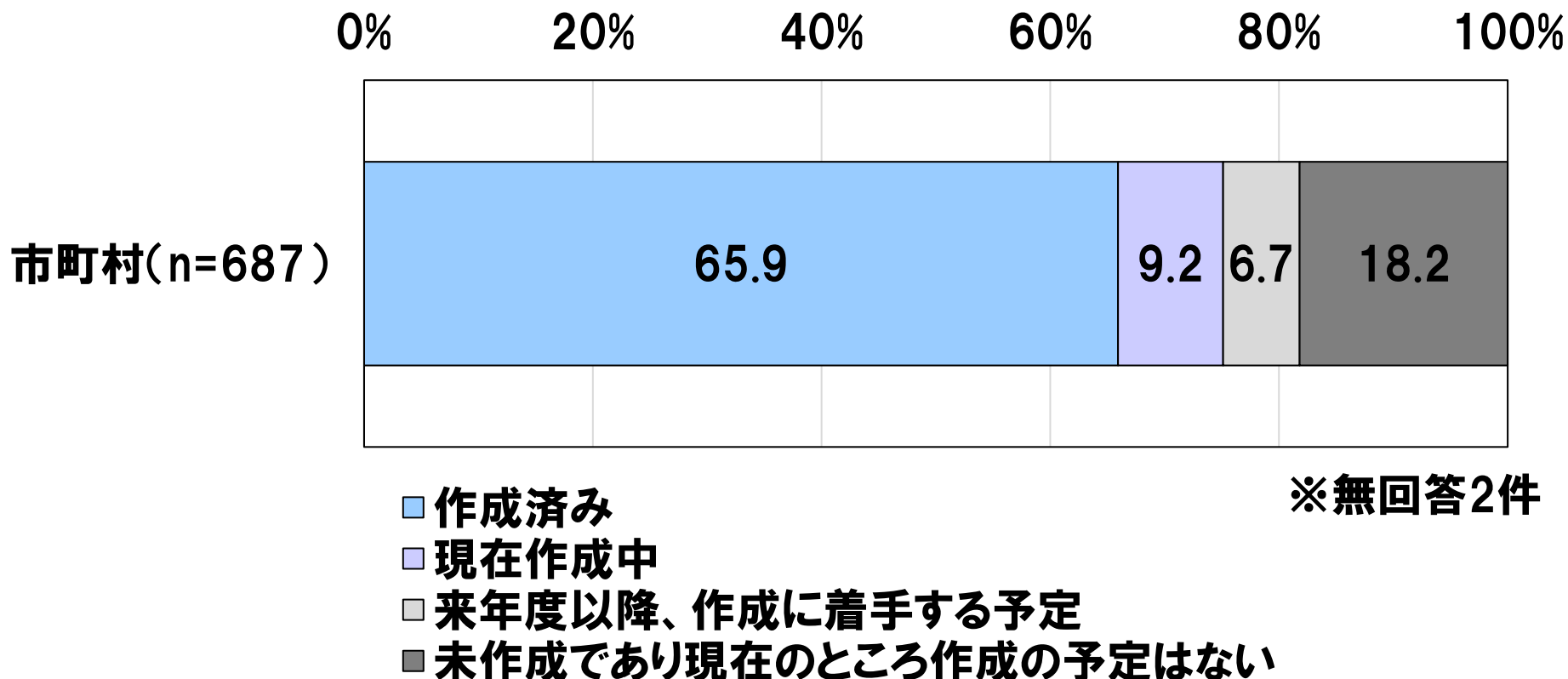




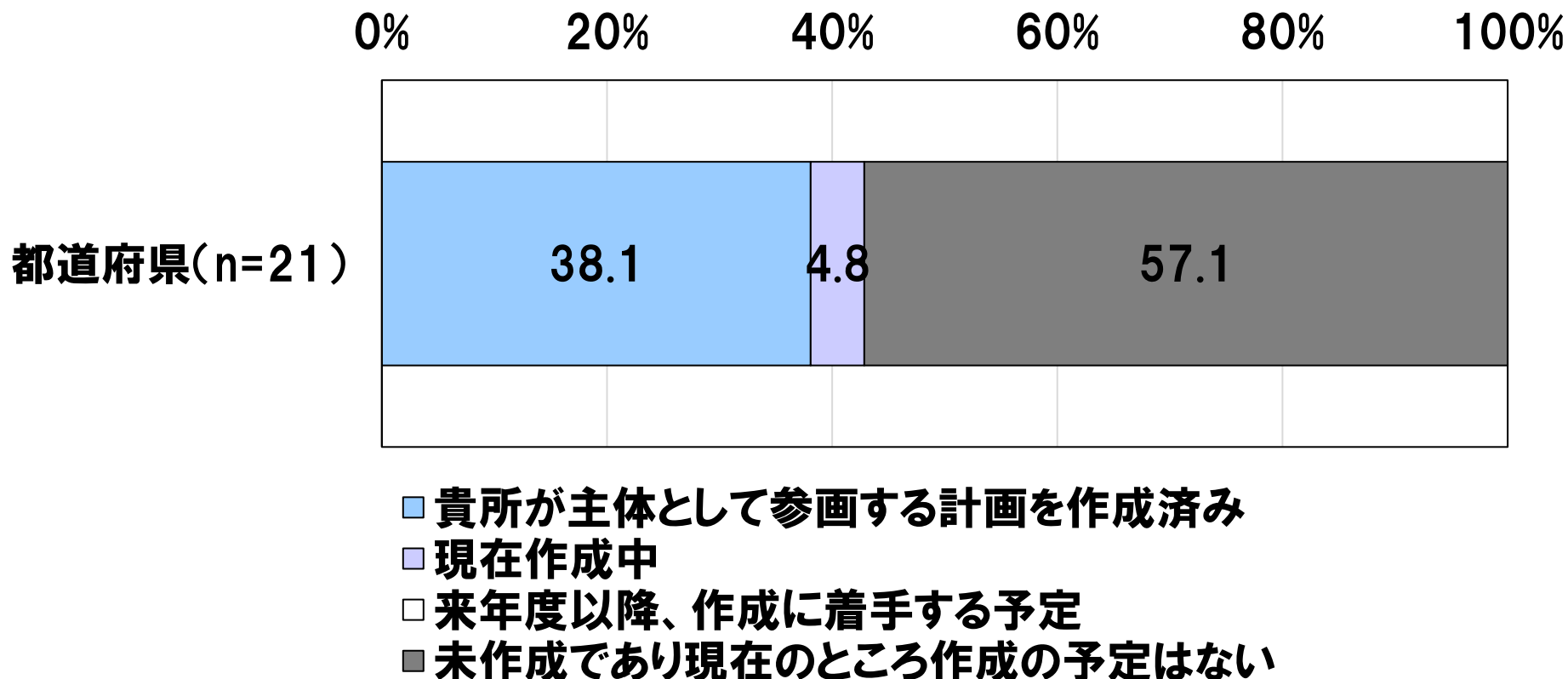
- 「都道府県全域を対象とする計画を作成済み」が71.4%を占めた。



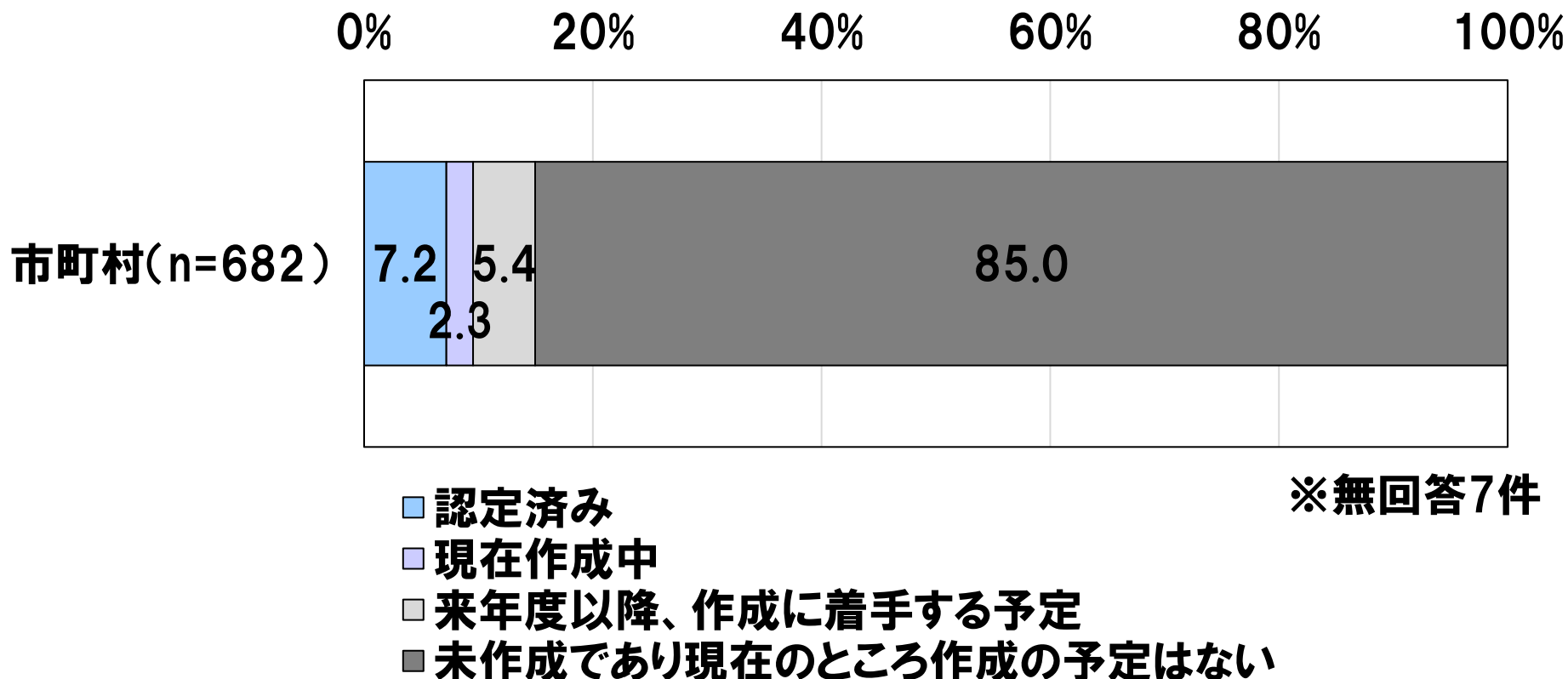
- 「作成済み」が65.9%を占めた。



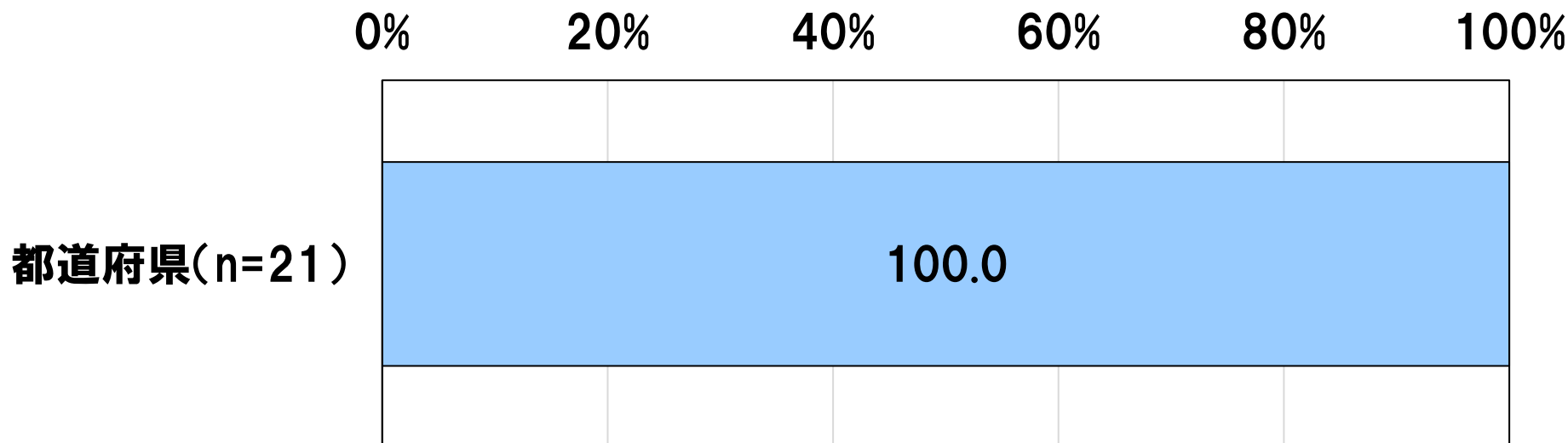
- 「未作成であり現在のところ作成の予定はない」が57.1%を占めた。



- 「未作成であり現在のところ作成の予定はない」が85.0%を占めた。

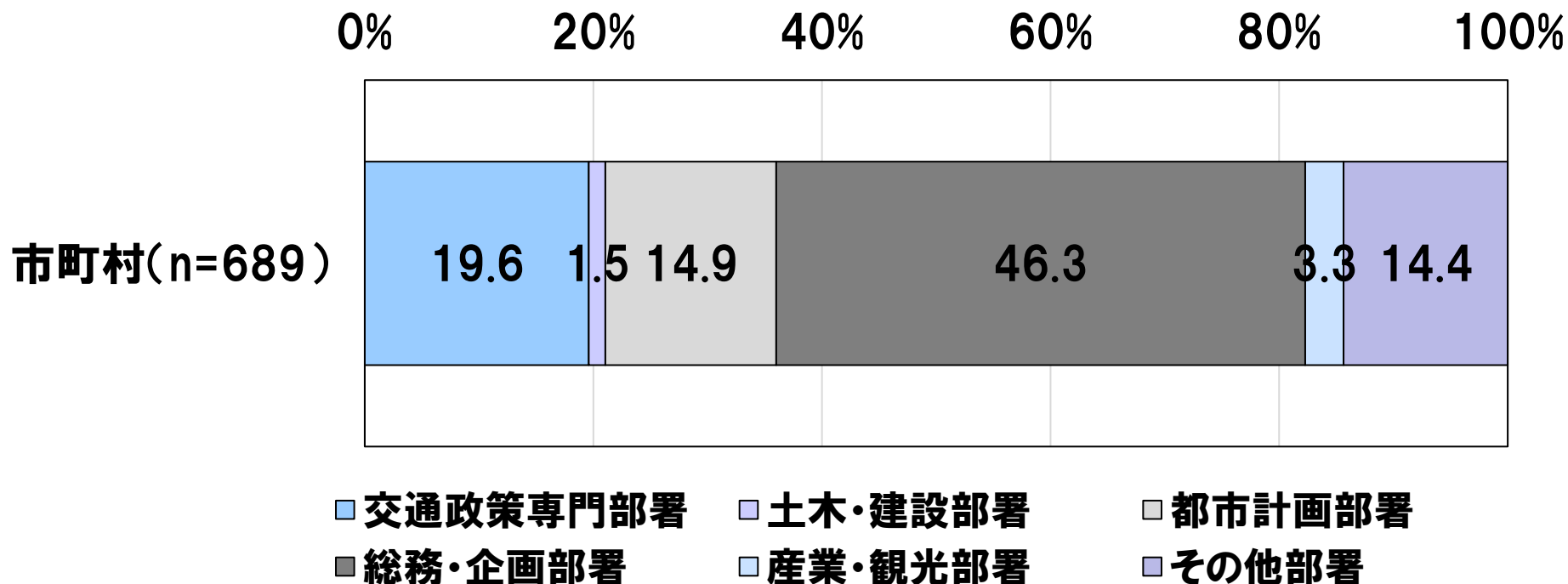


- 「交通政策を専門に扱う部署(例:交通政策課)がある」が100%であった。

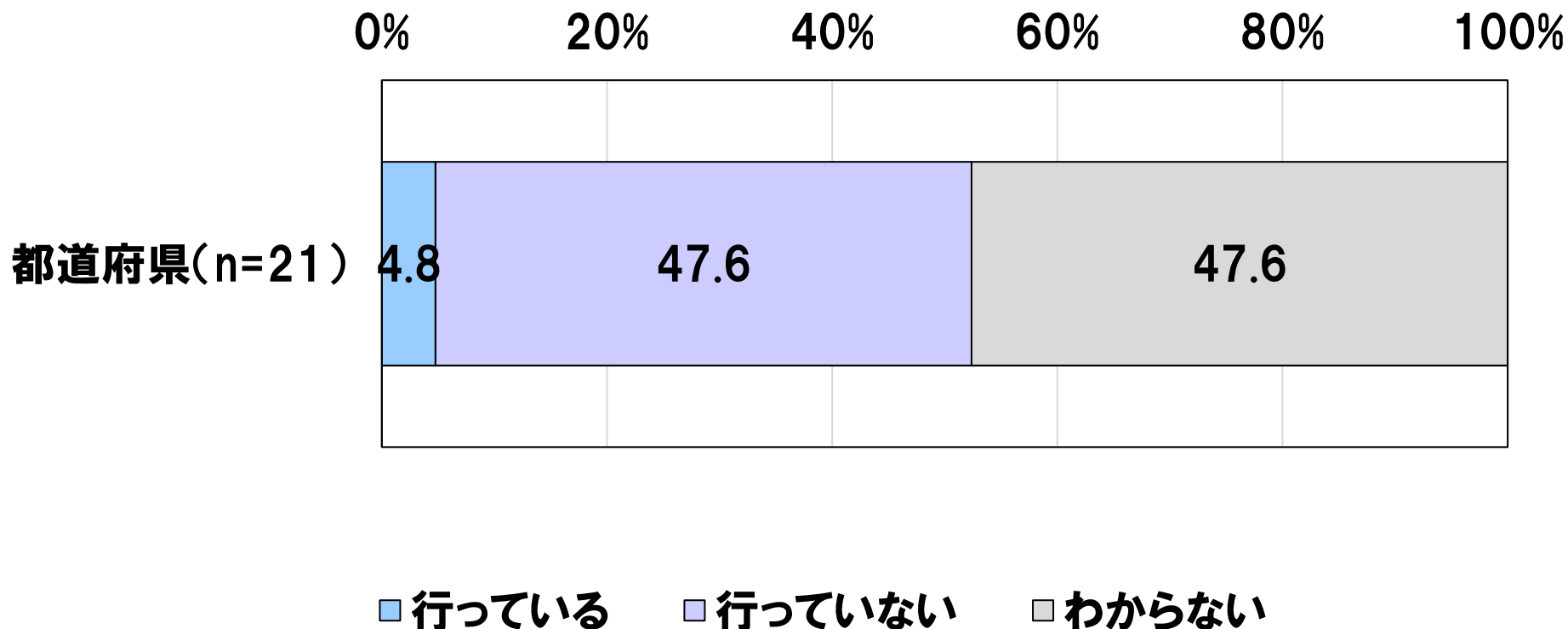


- 交通政策を専門に扱う部署(例:交通政策課)がある
- 土木・建設を担う部署で担当
- 都市計画を担う部署で担当
- 総務・企画を担う部署で担当
- 産業・観光を担う部署で担当
- その他の部署

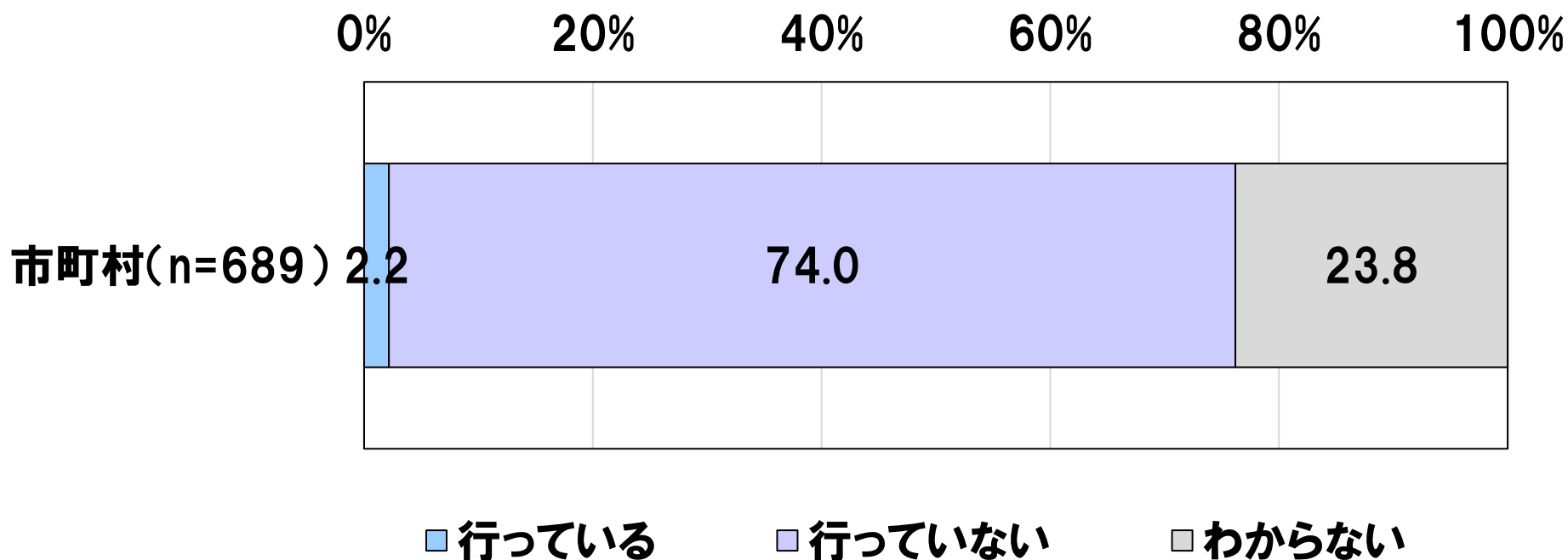
- 「総務・企画部署」が46.3%を占めた。



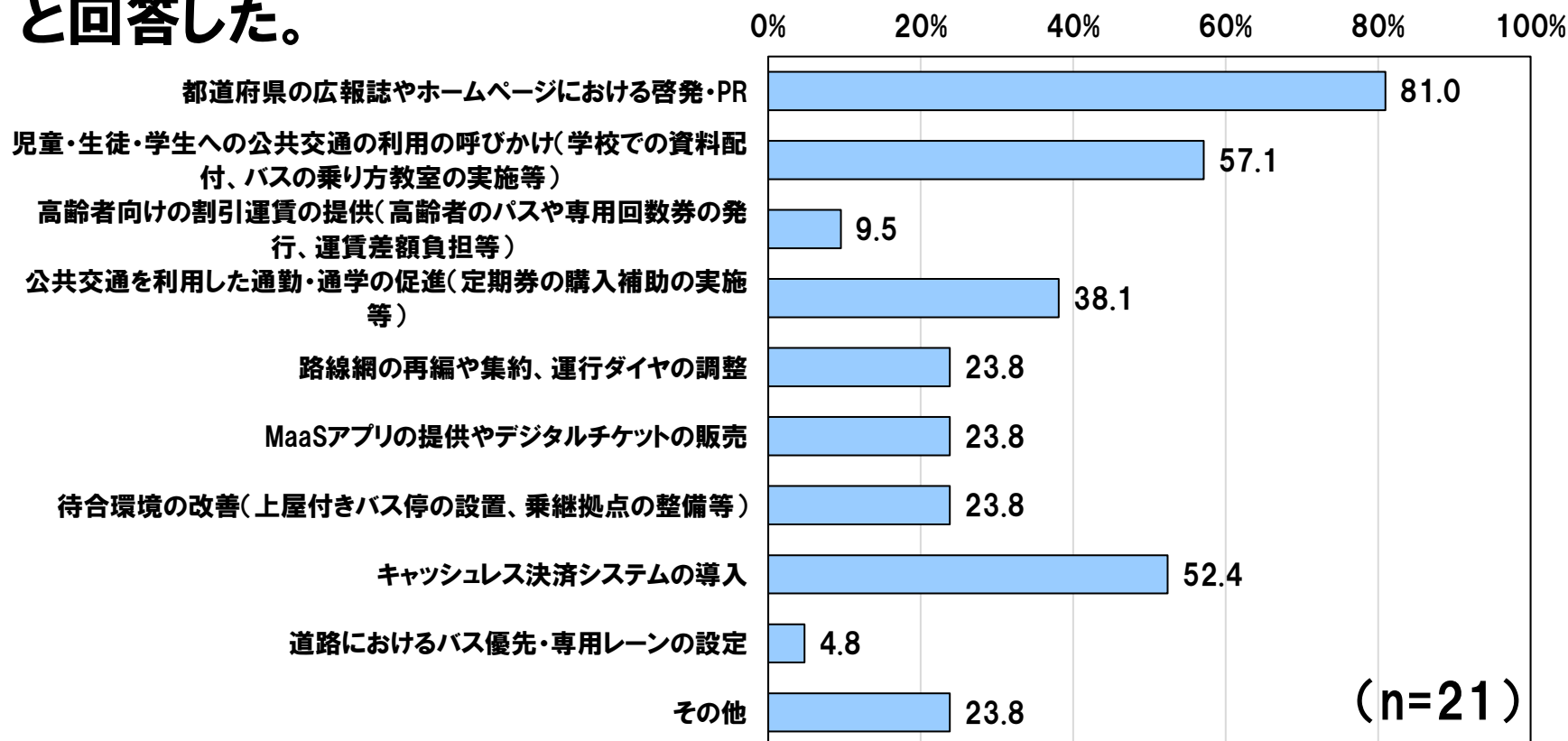
- 「行っていない」と「わからない」がそれぞれ47.6%であった。



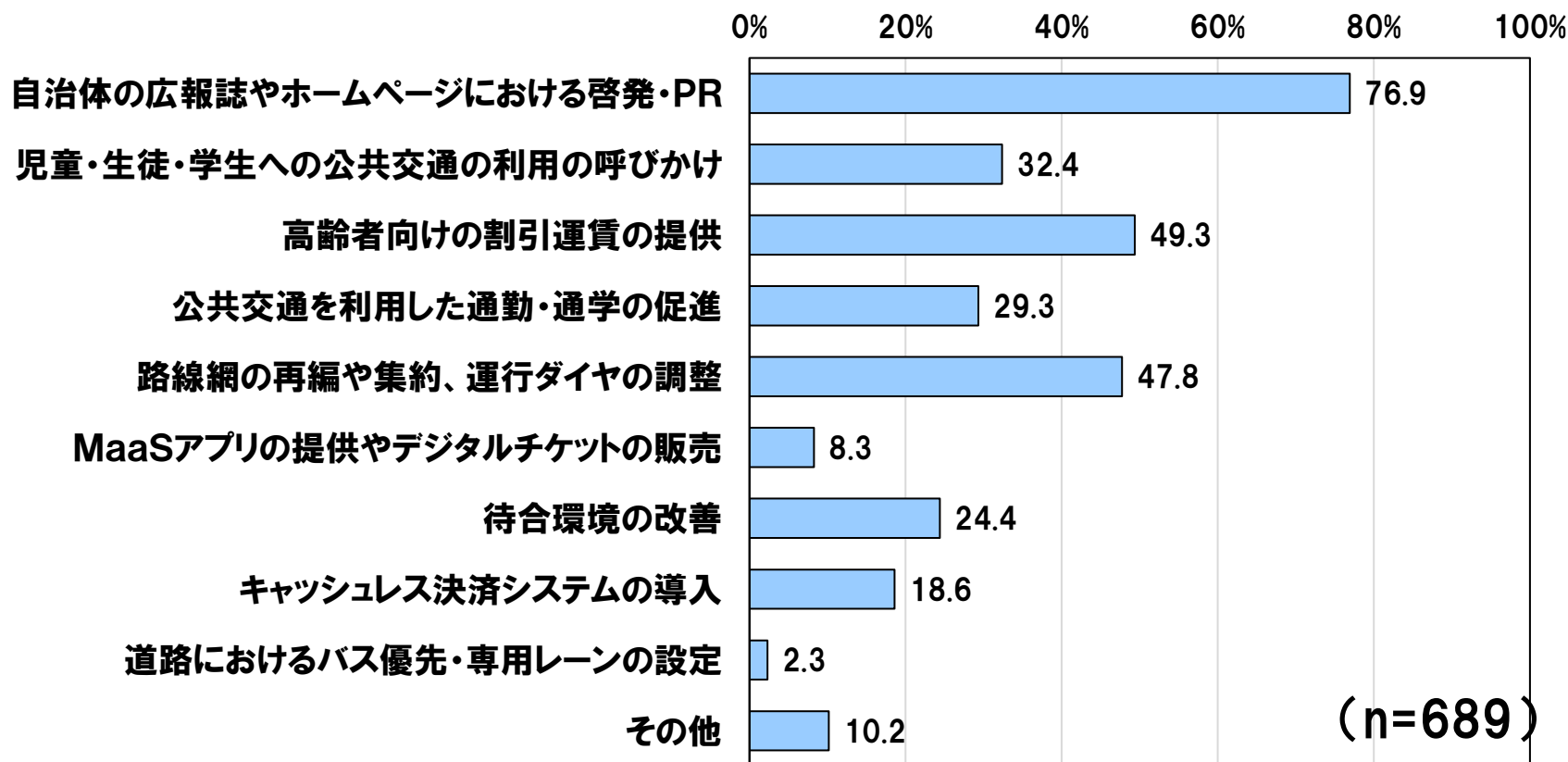
- 「行っていない」が74.0%を占めた。



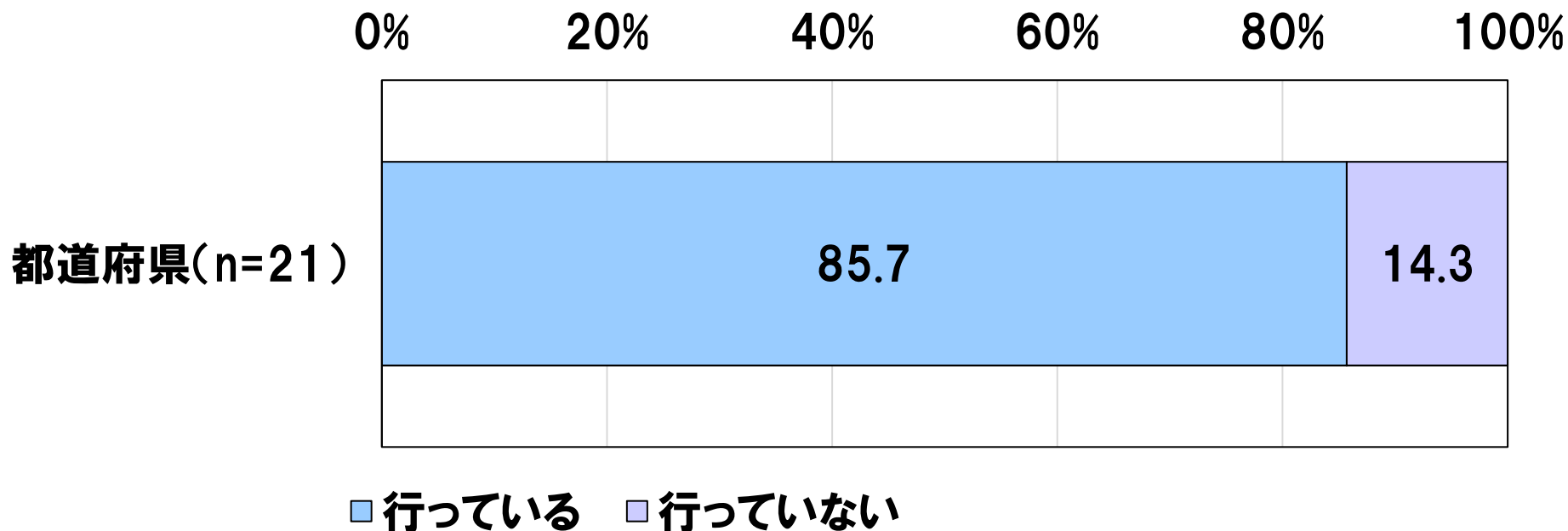
- 回答都道府県の81.0%が「都道府県の広報誌やホームページにおける啓発・PR」、57.1%が「児童・生徒・学生への公共交通の利用の呼びかけ(学校での資料配付、バスの乗り方教室の実施等)」と回答した。



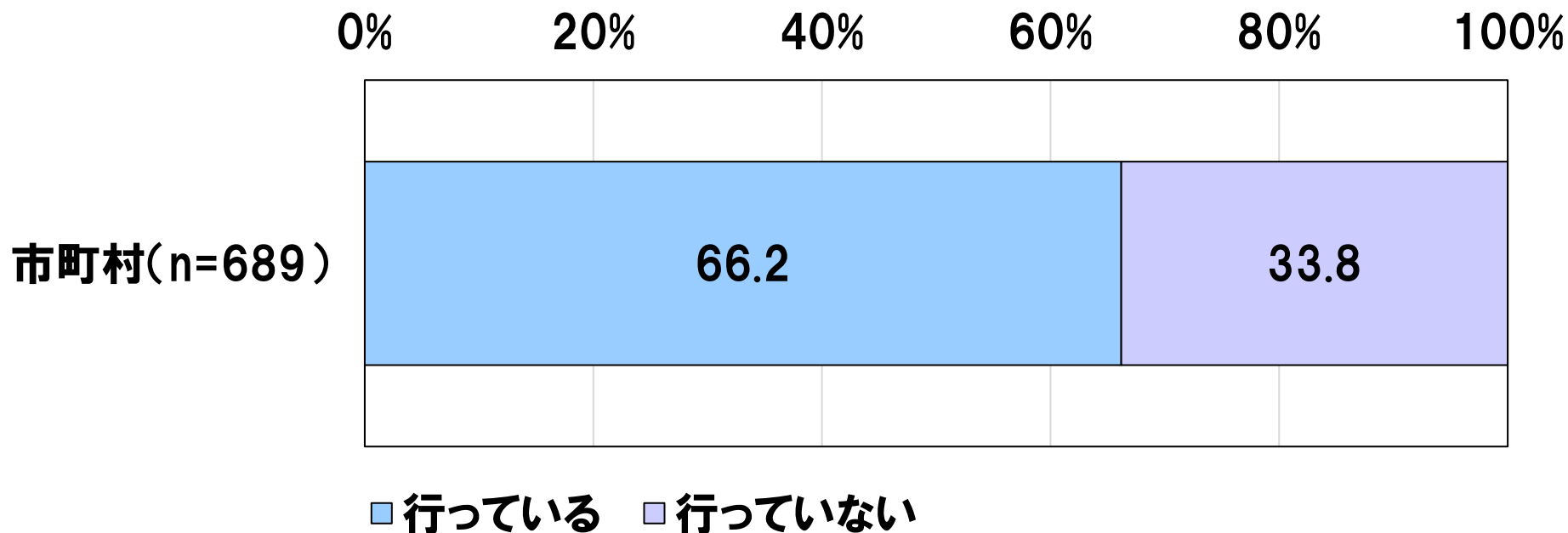
- 回答市町村の76.9%が「自治体の広報誌やホームページにおける啓発・PR」、49.3%が「高齢者向けの割引運賃の提供」と回答した。



- 「行っている」が85.7%を占めた。

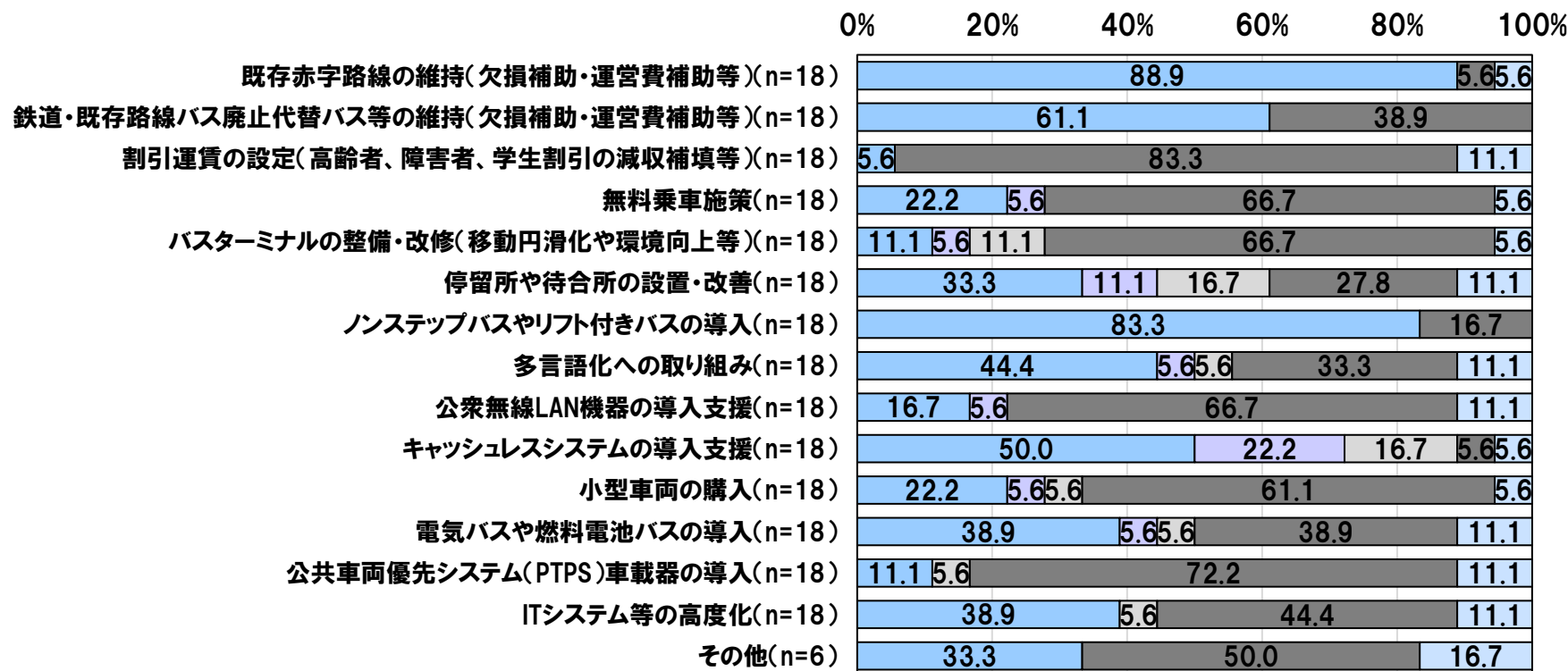


- 「行っている」が66.2%を占めた。



一般路線バスへの支援【項目別】

- 「既存赤字路線の維持(欠損補助・運営費補助等)」、「ノンステップバスやリフト付きバスの導入」の実施割合が高い。



※項目により有効回答数が異なるのは無回答を除外のため。

■現在実施している

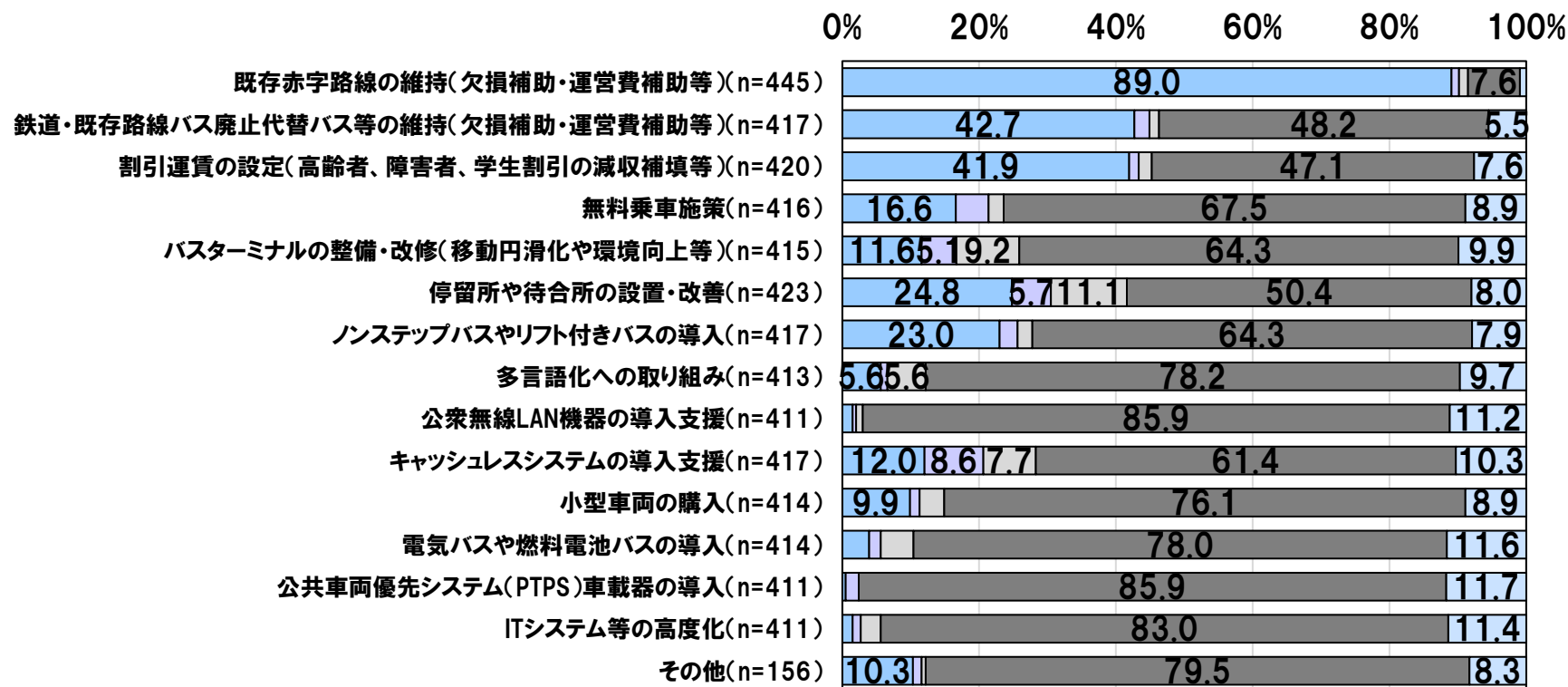
■以前は実施していた

■今後実施の見込み

■実施の予定なし

■その他

- 「既存赤字路線の維持(欠損補助・運営費補助等)」、「鉄道・既存路線バス廃止代替バス等の維持」の実施割合が高い。

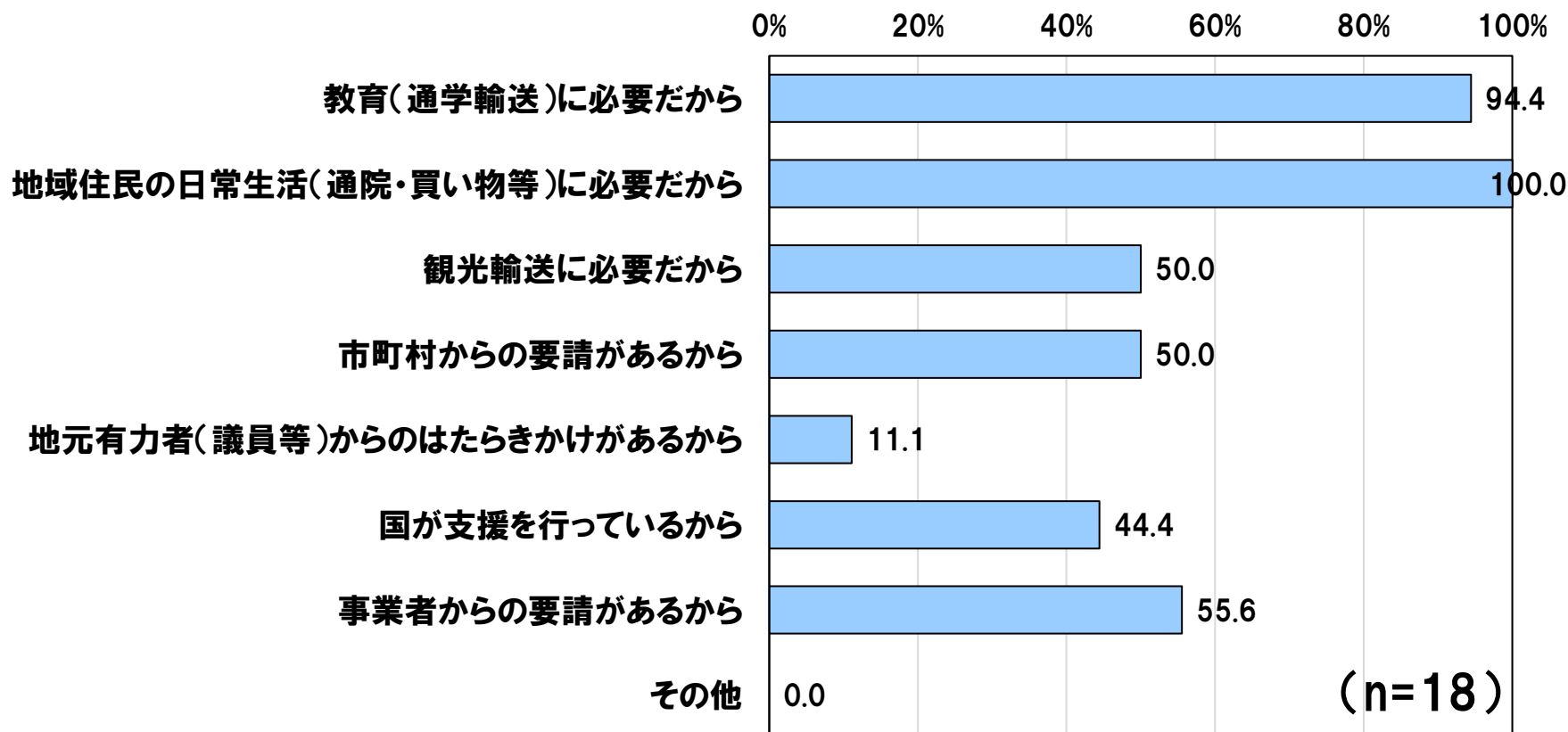


※項目により有効回答数が異なるのは無回答を除外のため。

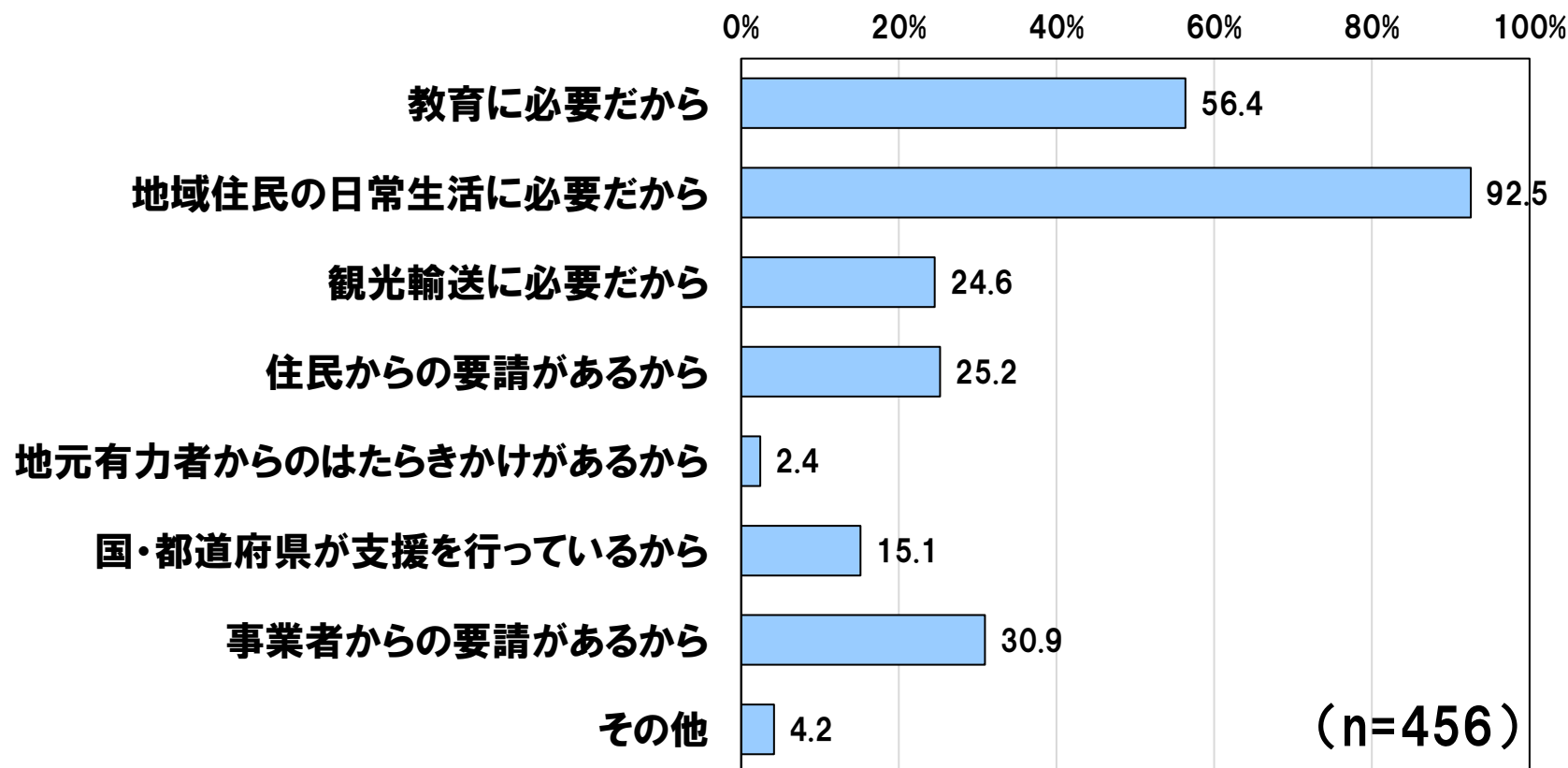
- ☒ 現在実施している
 ☐ 以前は実施していた
 ☐ 今後実施の見込み

☐ 実施の予定なし
 ☐ その他

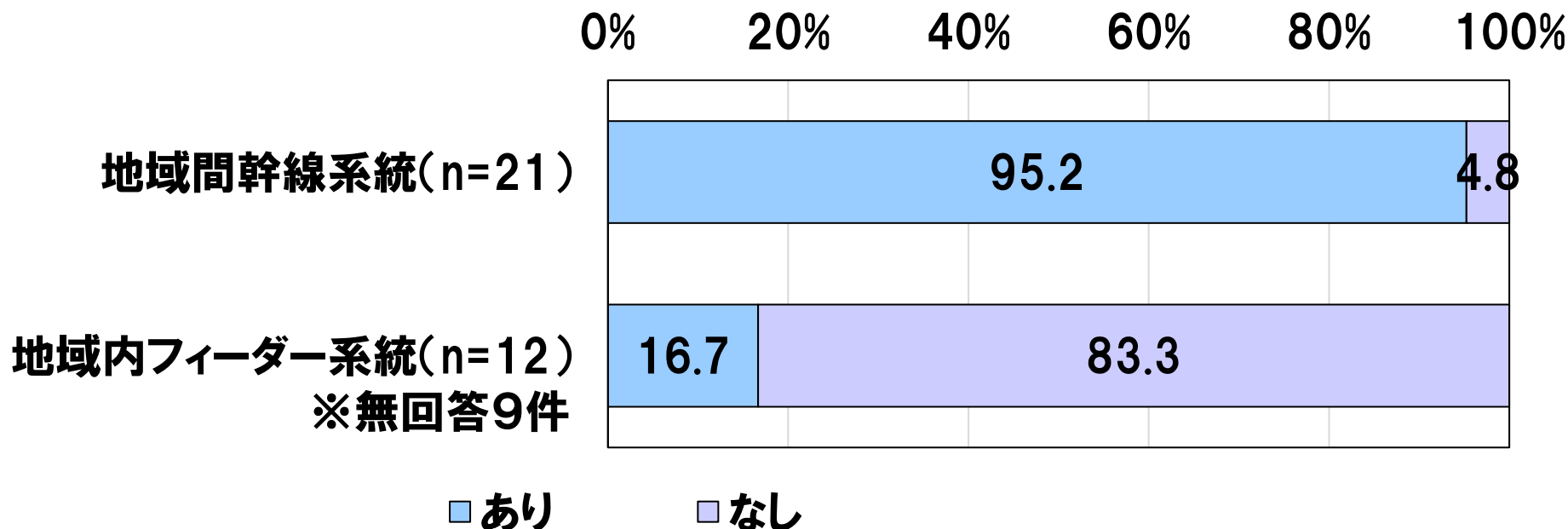
- 回答都道府県の100%が「地域住民の日常生活(通院・買い物等)に必要なから」、94.4%が「教育(通学輸送)に必要なから」と回答した。



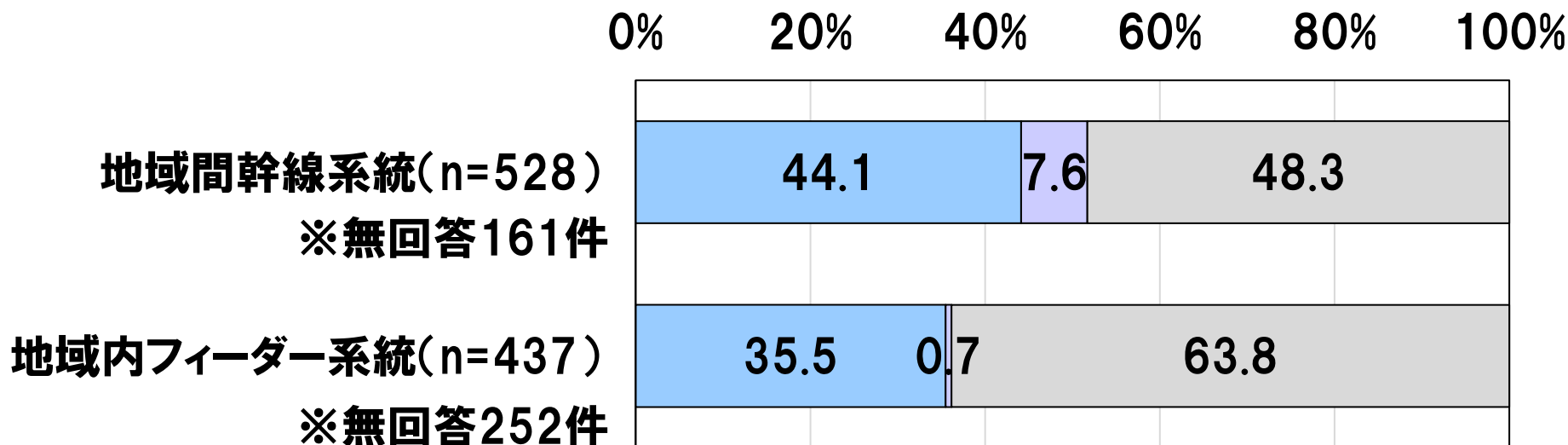
- 回答市町村の92.5%が「地域住民の日常生活に必要なだから」、56.4%が「教育に必要なだから」と回答した。



- 地域間幹線系統では「あり」が95.2%を占めた。
- 地域内フィーダー系統では「あり」が16.7%であった。

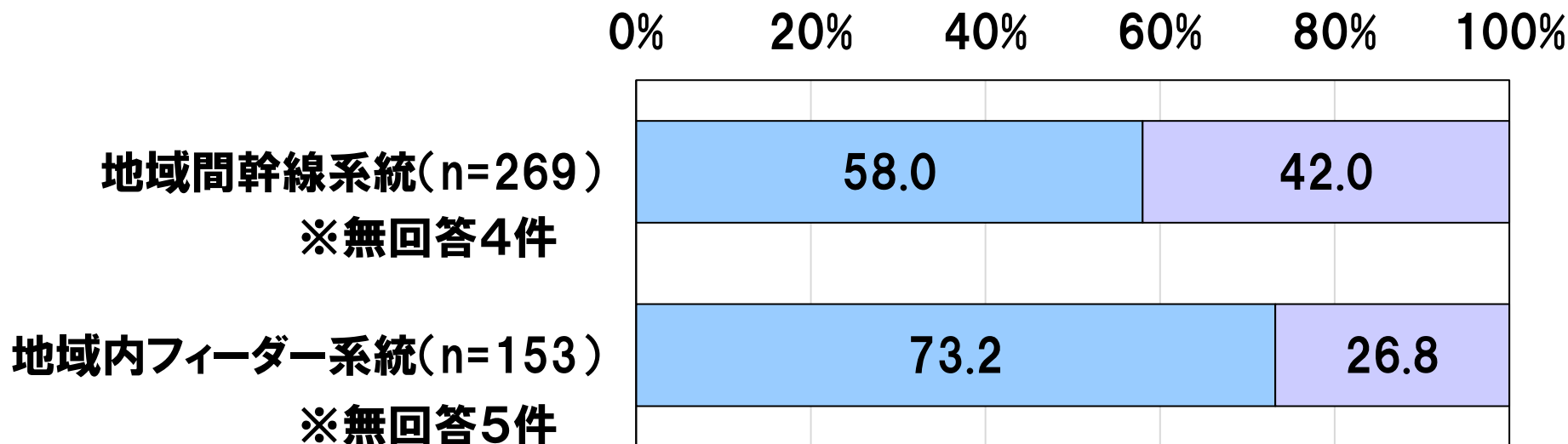


- 地域間幹線系統では「行っている」が44.1%を占めた。
- 地域内フィーダー系統では「行っている」が35.5%を占めた。



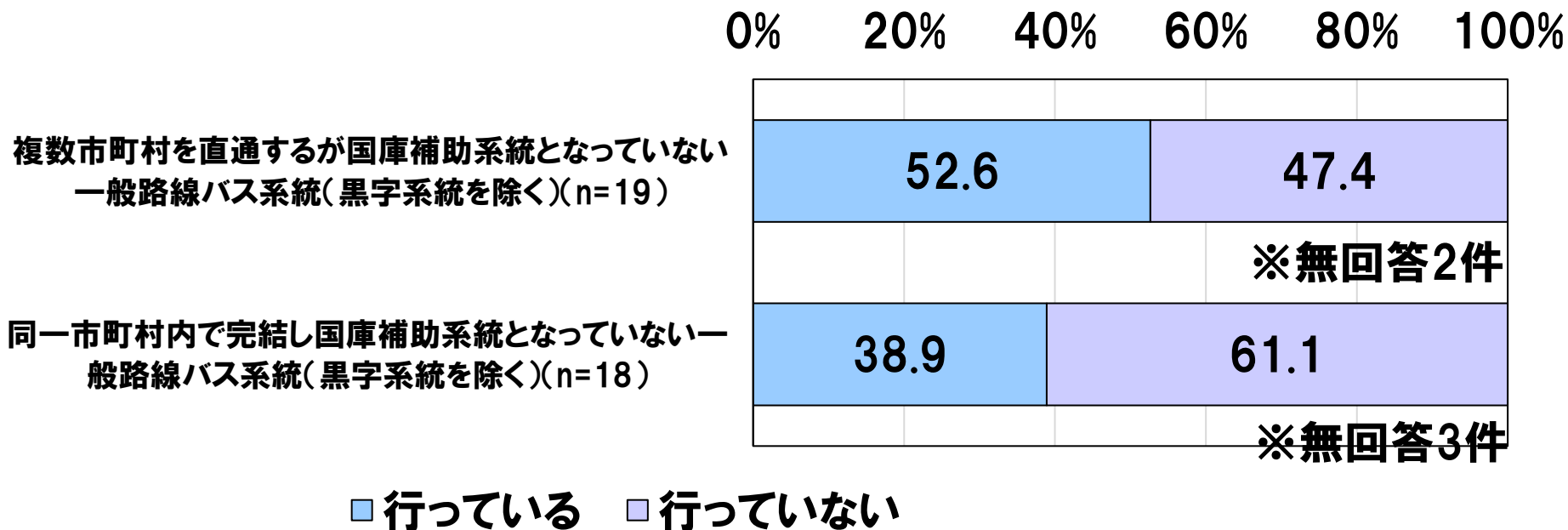
■ 行っている ■ 行っている系統と行っていない系統がある ■ 行っていない

- 「国および都道府県の補助で賄いきれない欠損の全額」が地域間幹線系統では58.1%、地域内フィーダー系統では74.0%を占めた。

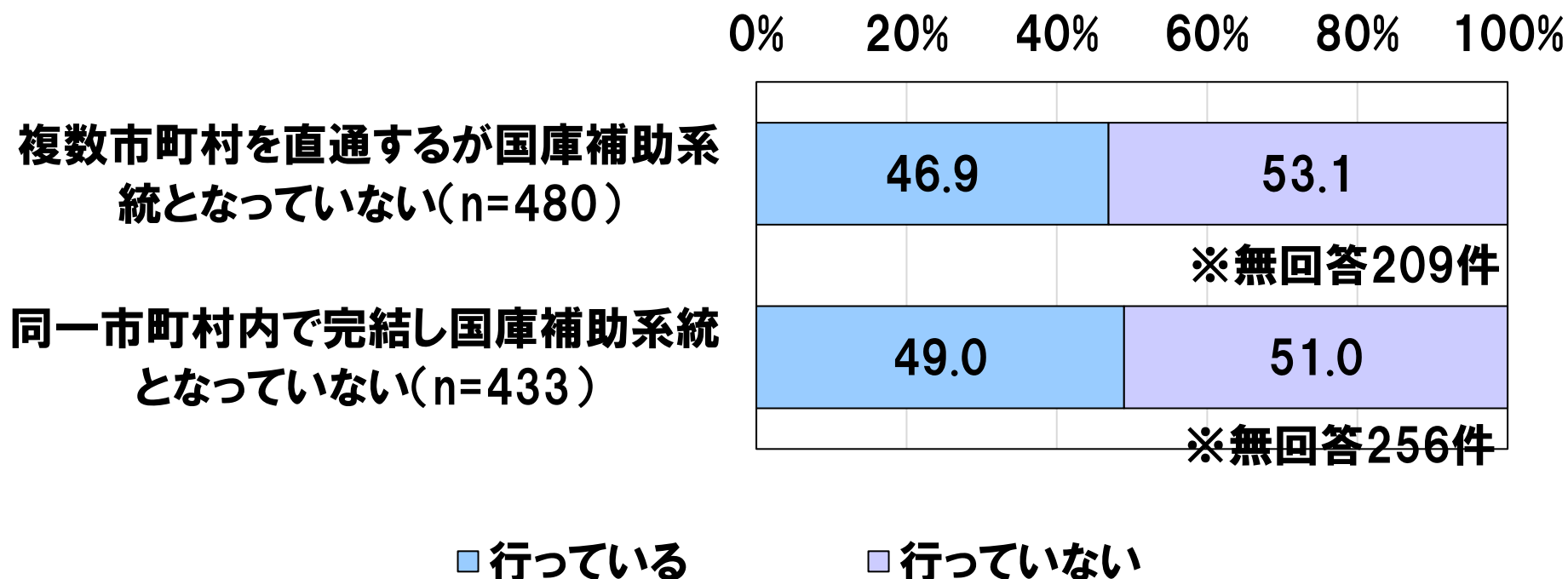


- 国および都道府県の補助で賄いきれない欠損の全額
- 国および都道府県の補助で賄いきれない欠損の一部

- 「複数市町村を直通するが国庫補助系統となっていない一般路線バス系統」では「行っている」が52.6%を占めた。
- 「同一市町村内で完結し国庫補助系統となっていない一般路線バス系統」では「行っている」が38.9%を占めた。

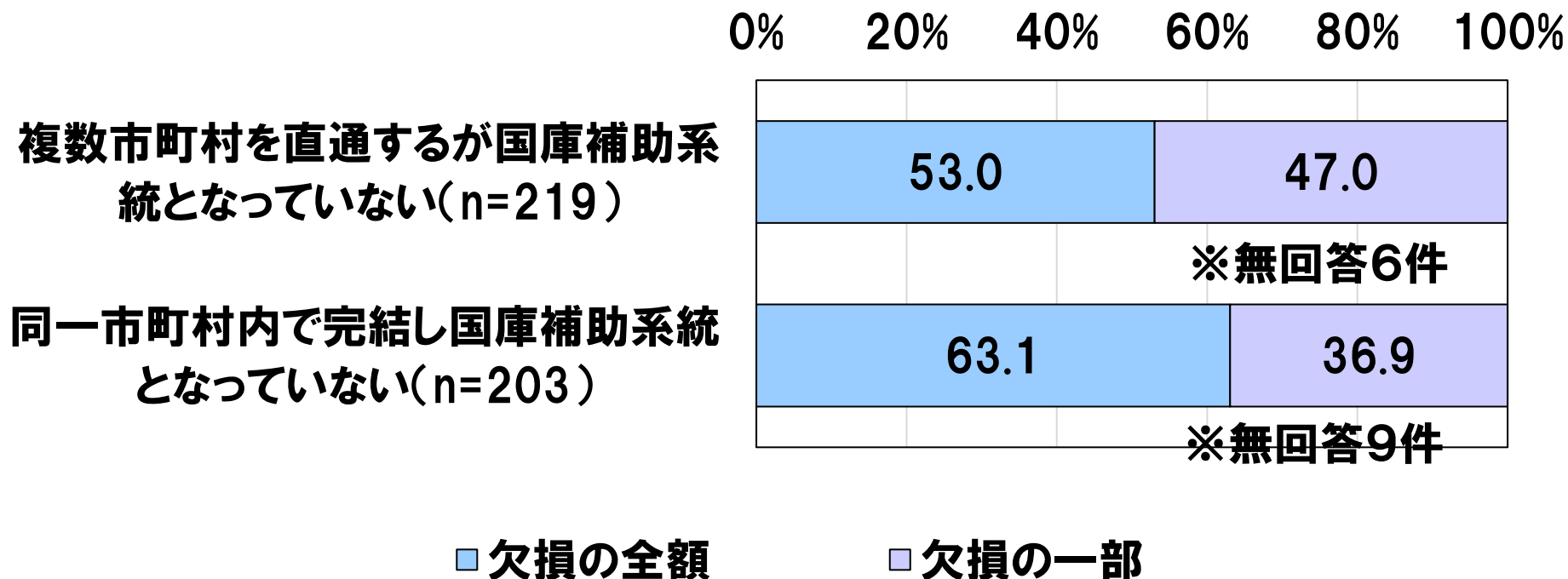


- いずれも、「行っている」は過半数に満たなかった。

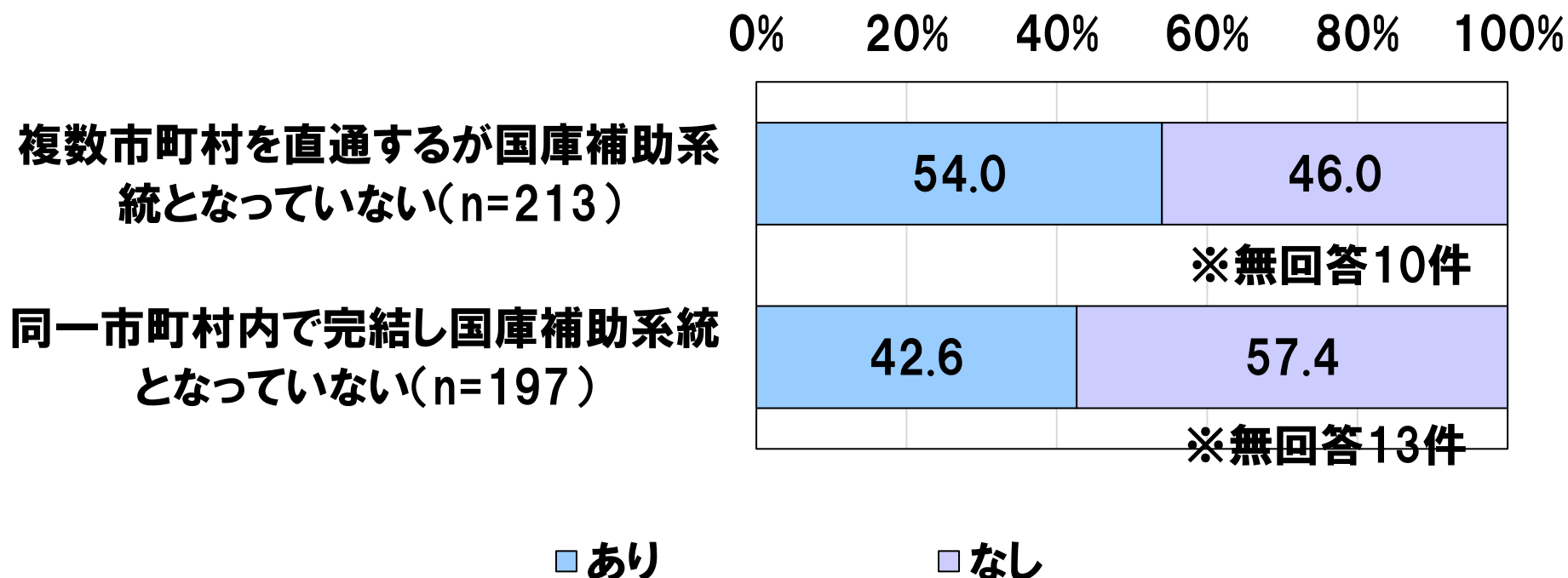


国庫補助対象外系統への単独支援内容

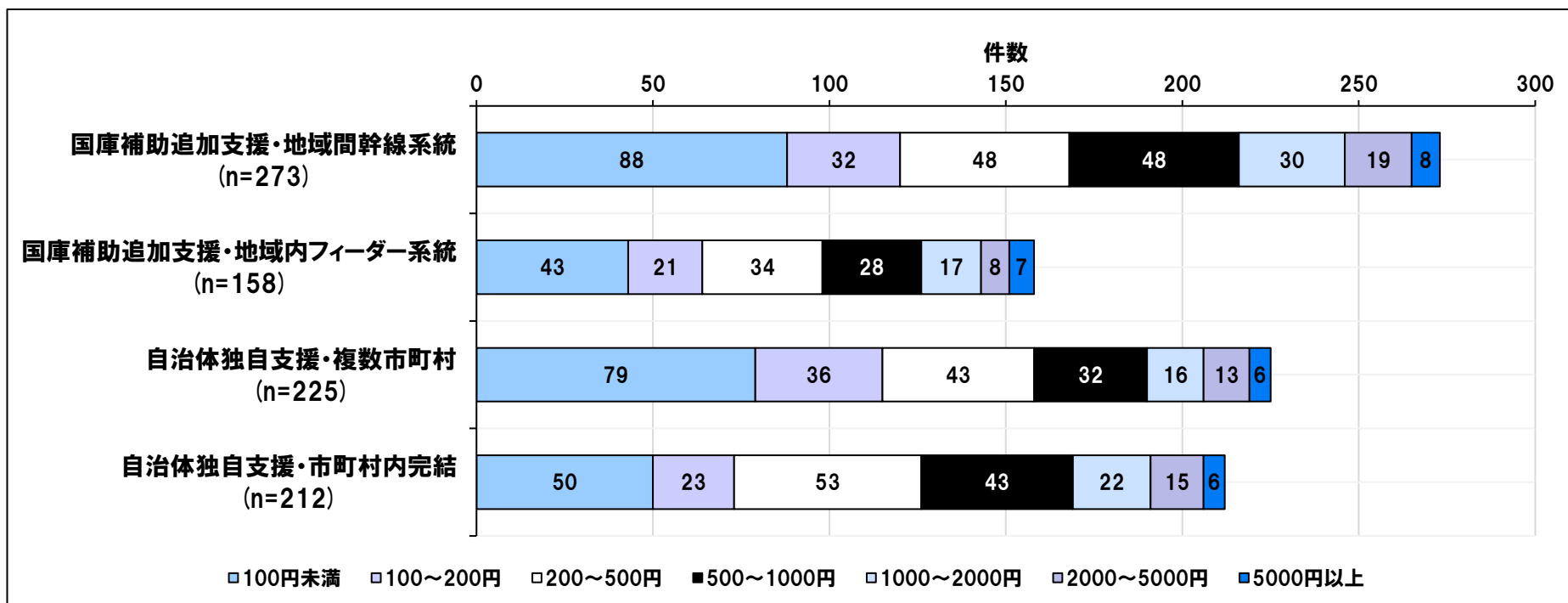
- 「複数市町村を直通するが国庫補助系統となっていない」では53.0%、「同一市町村内で完結し国庫補助系統となっていない」では63.0%が「欠損の全額」を補助していると回答した。



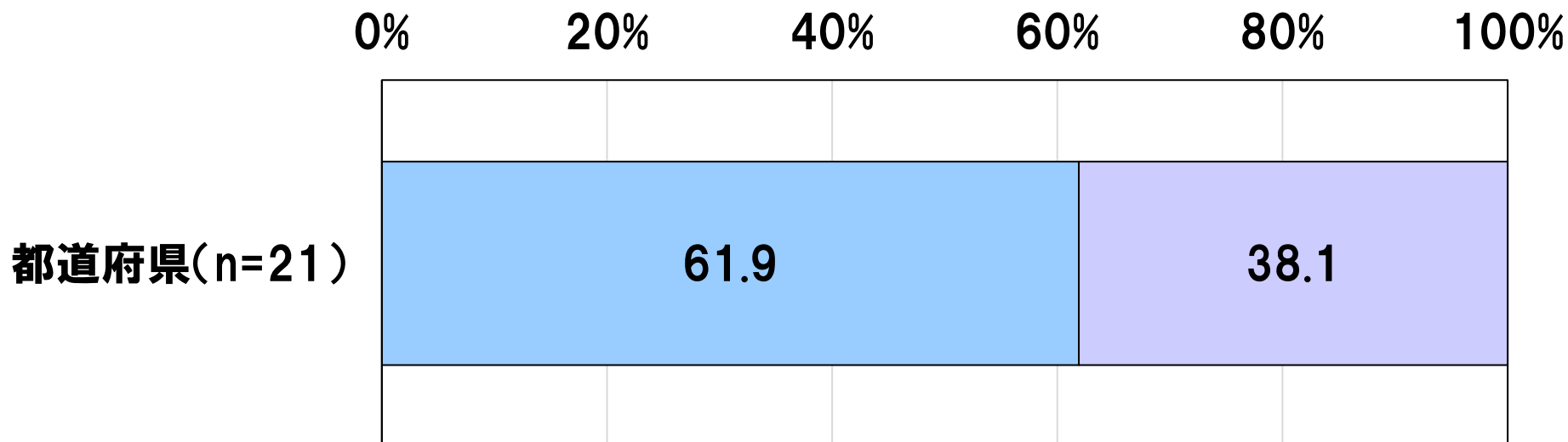
- 「複数市町村を直通するが国庫補助系統となっていない」では「あり」が54.0%を、「同一市町村内で完結し国庫補助系統となっていない」では「あり」が42.6%を占めた。



- 国庫補助対象系統への追加支援額(Q13)および自治体独自補助系統への支援額(Q14)を自治体人口で基準化し、階層区分によって集計した。
- いずれの系統への支出額も、人口一人当たり100円未満から5000円以上までばらつきがある。

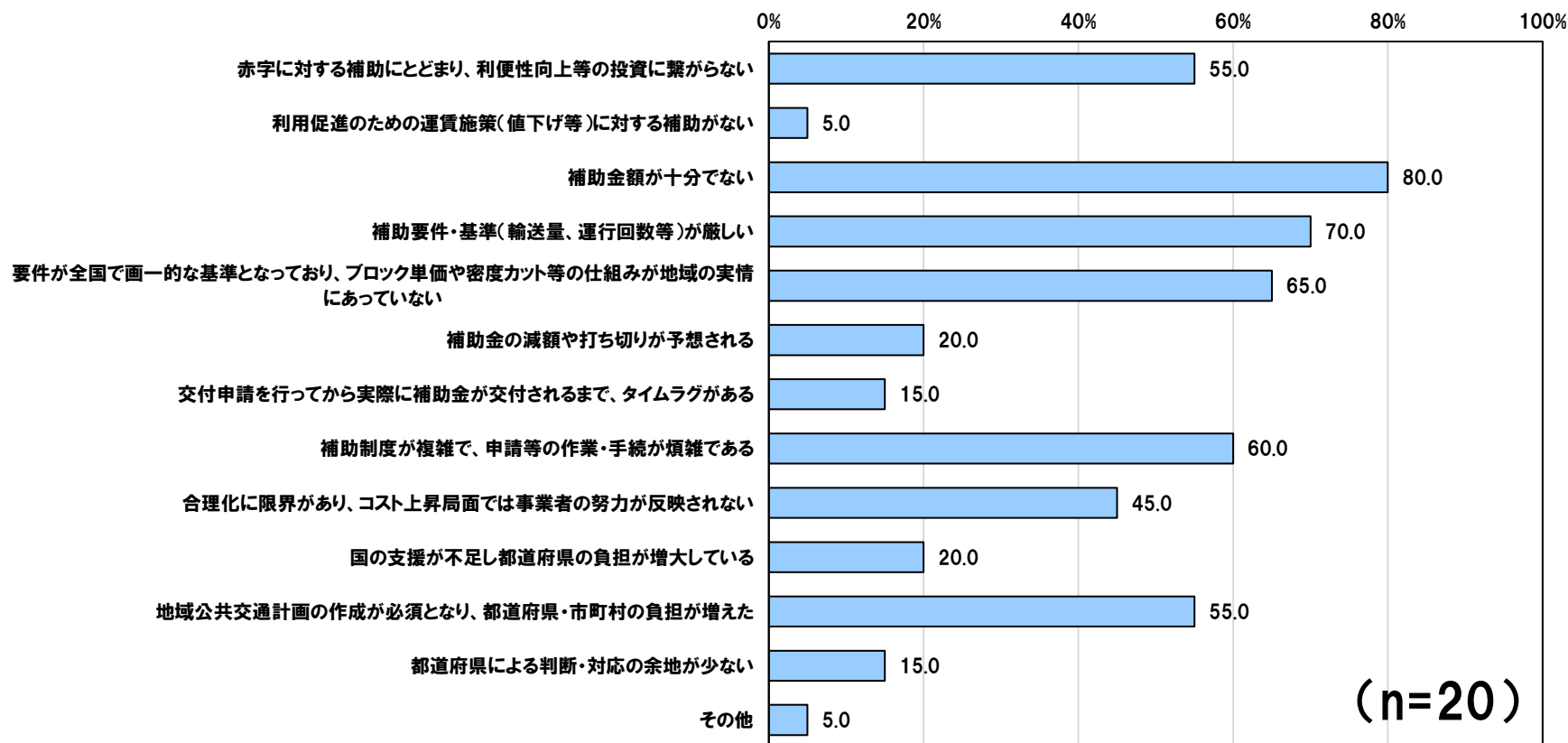


- 「市町村が措置した費用について、都道府県から市町村への支援（補助等）を行っている」が61.9%を占めた。



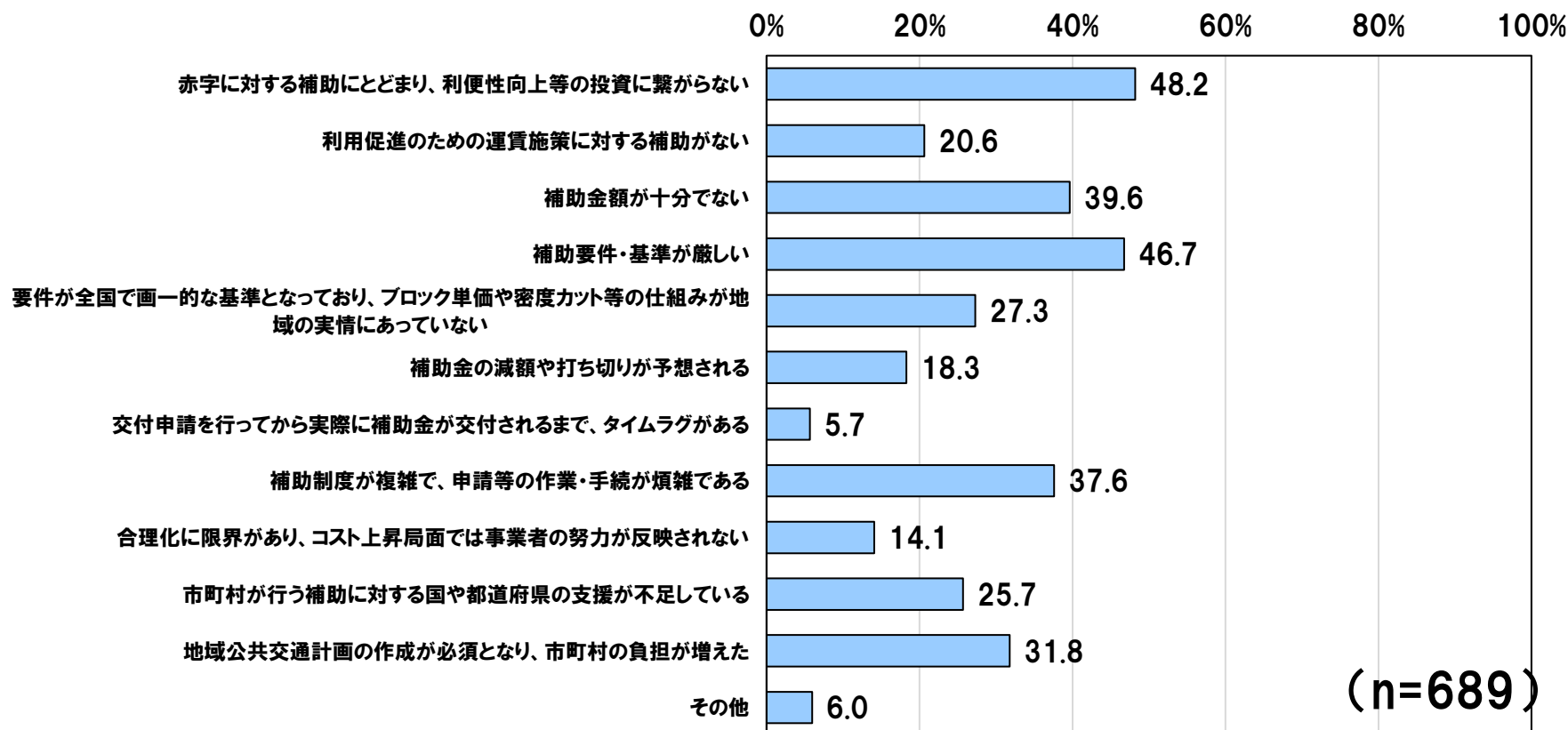
- 市町村が措置した費用について、都道府県から市町村への支援（補助等）を行っている
- 市町村が措置した費用について、都道府県から市町村への支援（補助等）は行っていない

- 回答都道府県の80.0%が「補助金額が十分でない」、70.0%が「補助要件・基準(輸送量、運行回数等)が厳しい」と回答した。

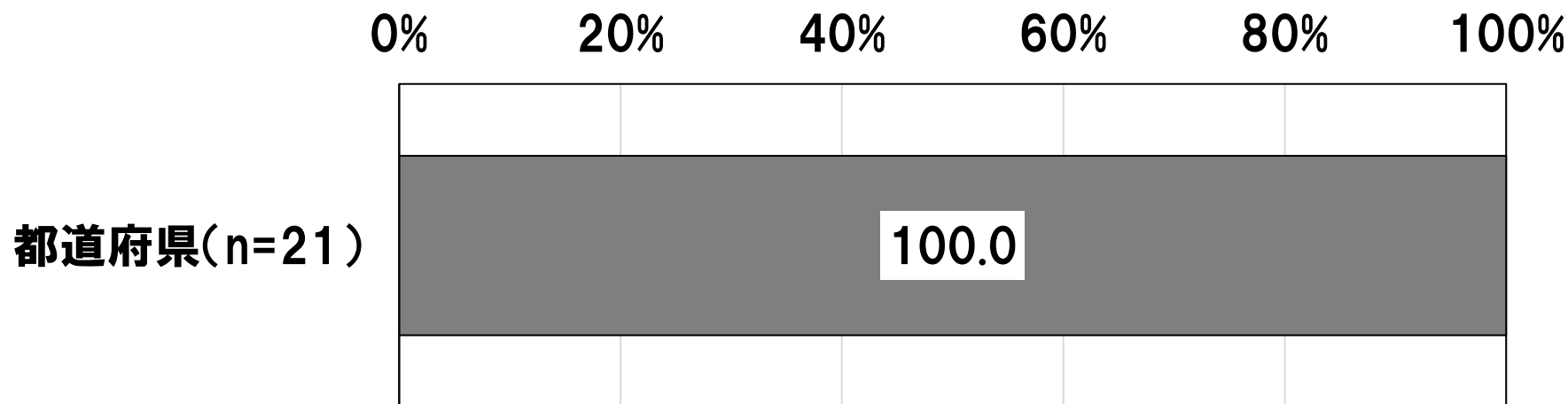


※無回答1件

- 回答市町村の48.2%が「赤字に対する補助にとどまり、利便性向上等の投資に繋がらない」、46.7%が「補助要件・基準が厳しい」と回答した。

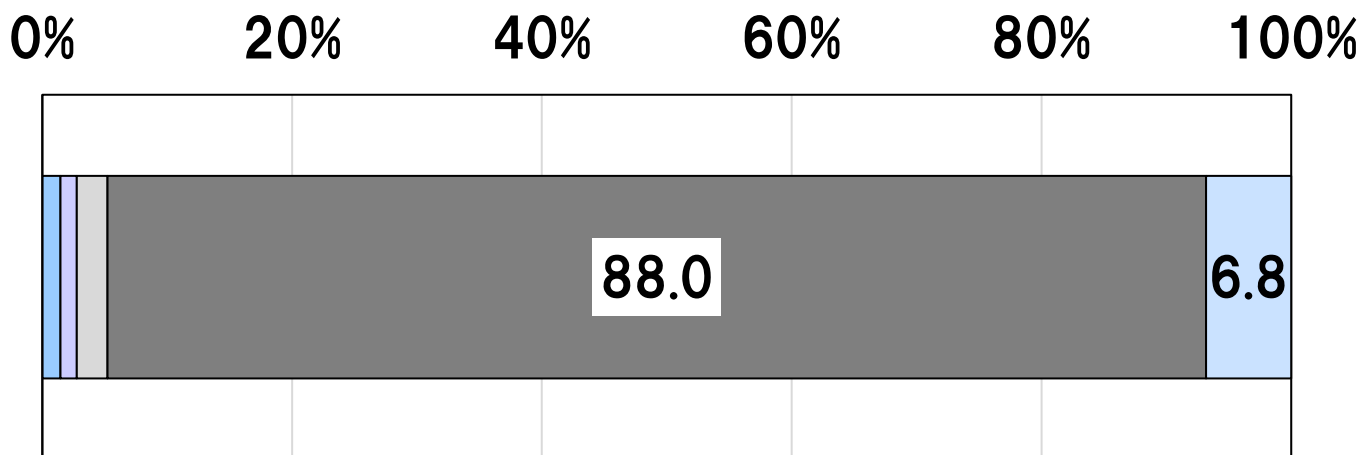


- 回答都道府県全てが「現在のところ、活用する予定はない」と回答した。



- すでに活用している
- 活用するために、現在、地域公共交通特定事業実施計画を策定中
- 活用するために、来年度以降、地域公共交通特定事業実施計画の策定に着手する予定
- 現在のところ、活用する予定はない
- 交付対象事業となったことを知らなかった

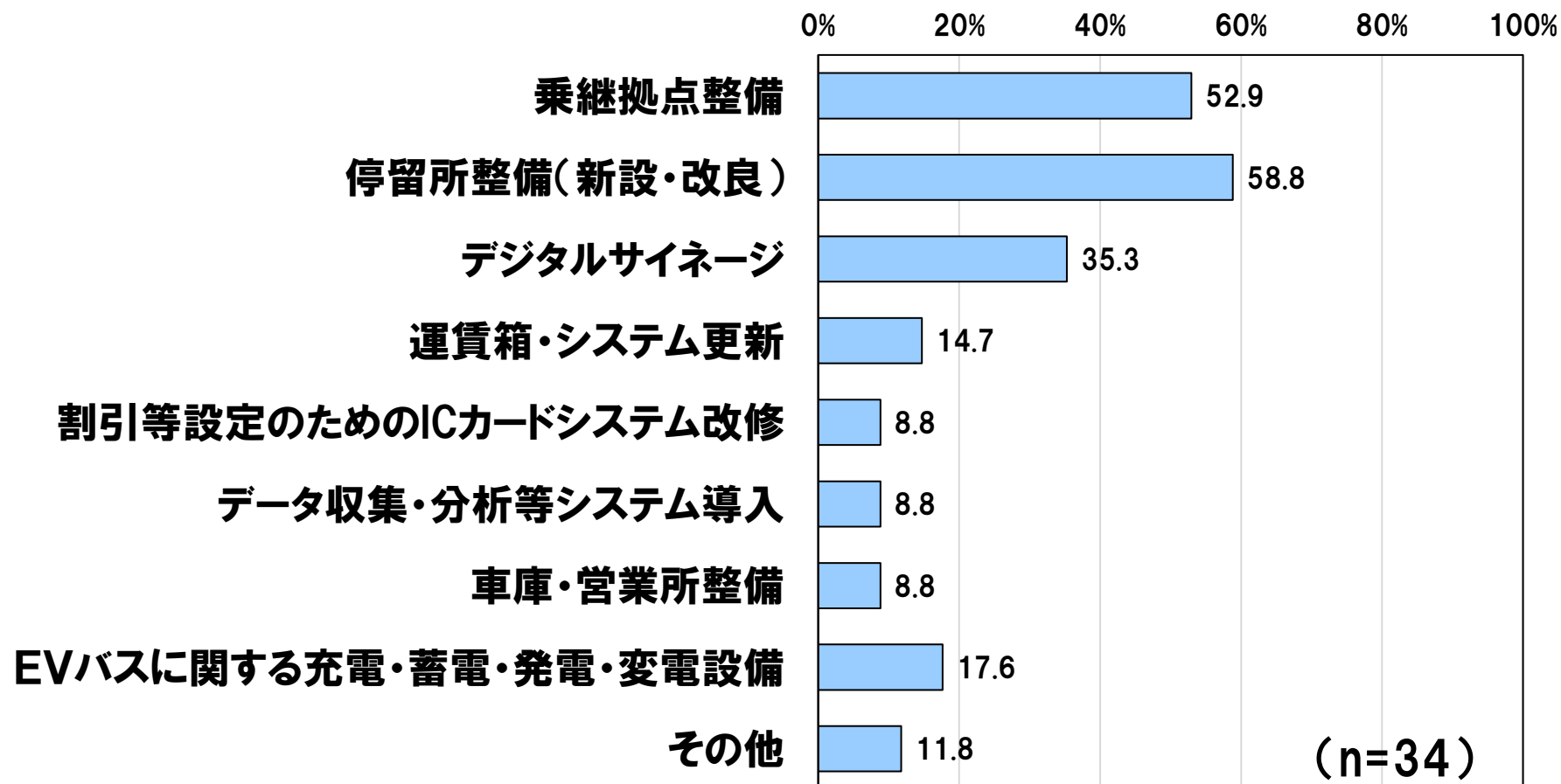
- 88.0%が「現在のところ、活用する予定はない」と回答した。また、6.8%が「交付対象事業となったことを知らなかった」と回答した。



- すでに活用している
- 活用するために、現在、地域公共交通特定事業実施計画を策定中
- 活用するために、来年度以降、地域公共交通特定事業実施計画の策定に着手する予定
- 現在のところ、活用する予定はない
- 交付対象事業となったことを知らなかった

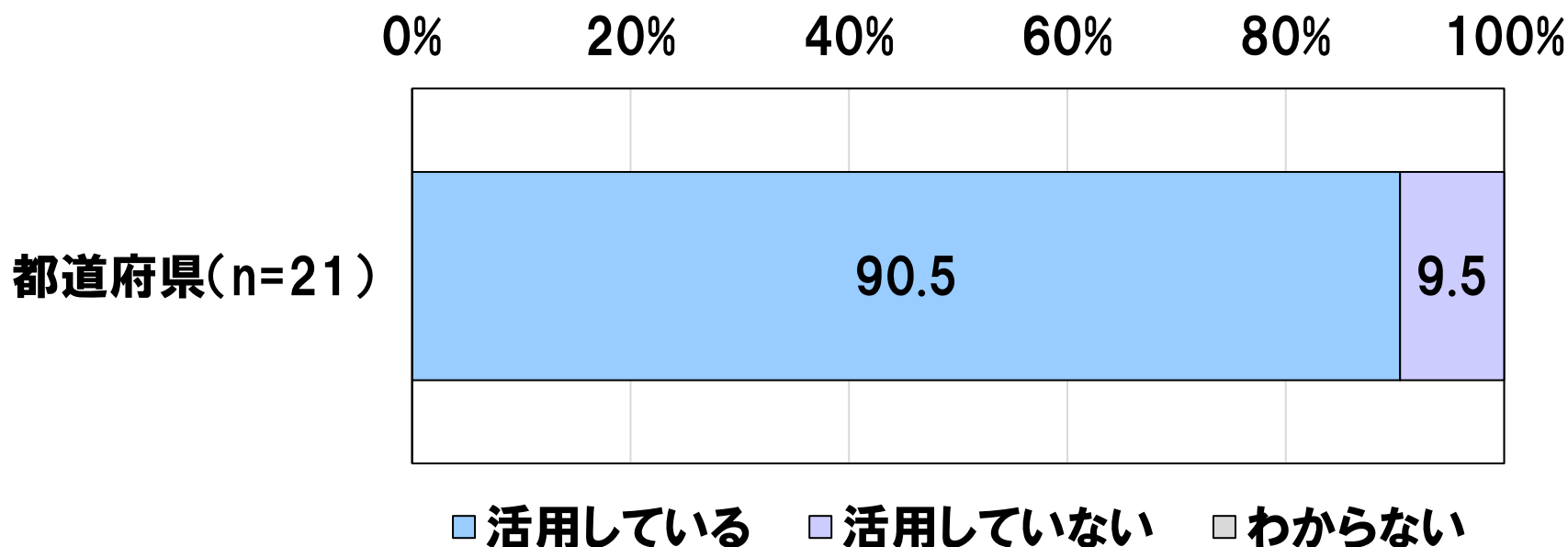
社会資本整備総合交付金の
交付対象事業の活用状況(複数回答)

- 「停留所整備(新設・改良)」が58.8%と最多であり、「乗継拠点整備」が52.9%、「デジタルサイネージ」が35.3%であった。

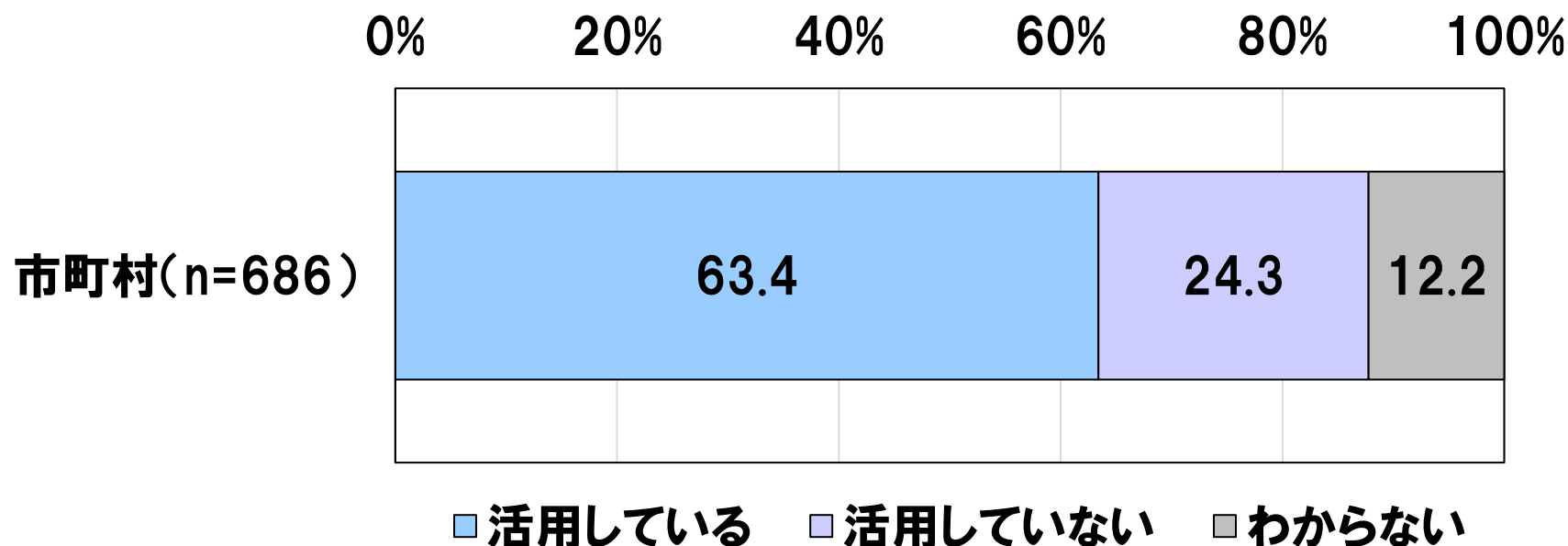


※無回答2件

- 「活用している」が90.5%を占めた。

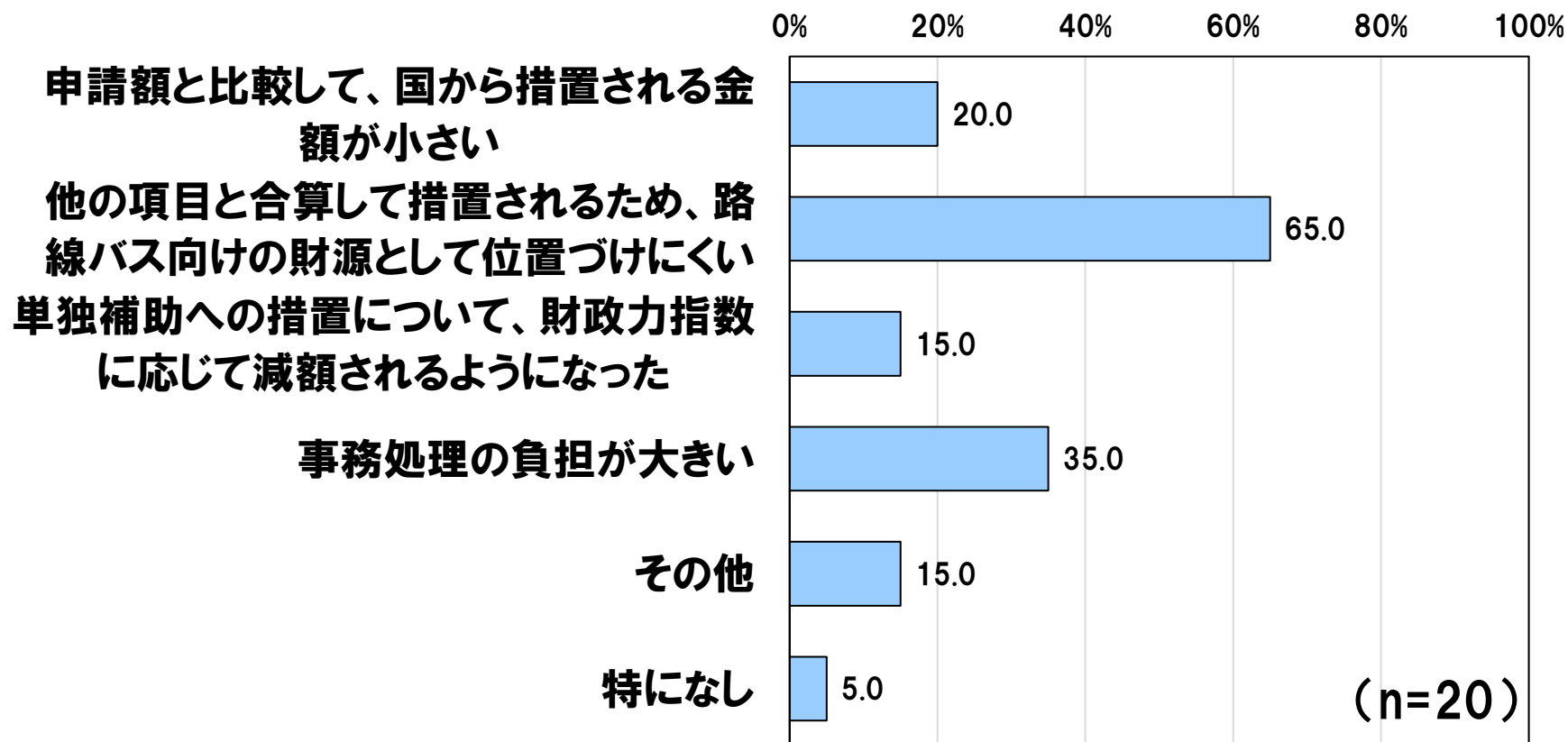


- 「活用している」が63.4%を占めた。



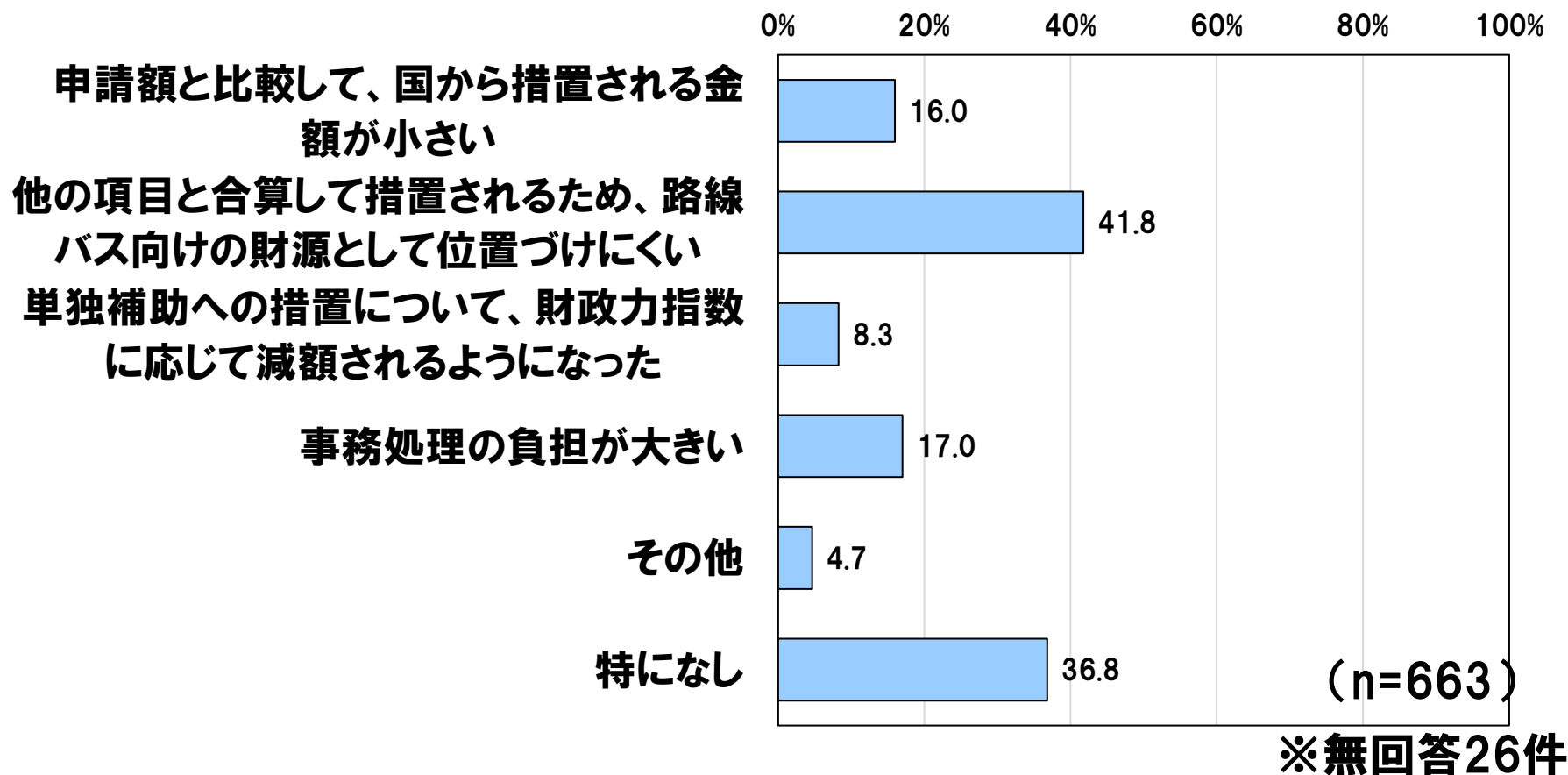
※無回答3件

- 回答都道府県の65.0%が「他の項目と合算して措置されるため、路線バス向けの財源として位置づけにくい」、35.0%が「事務処理の負担が大きい」と回答した。

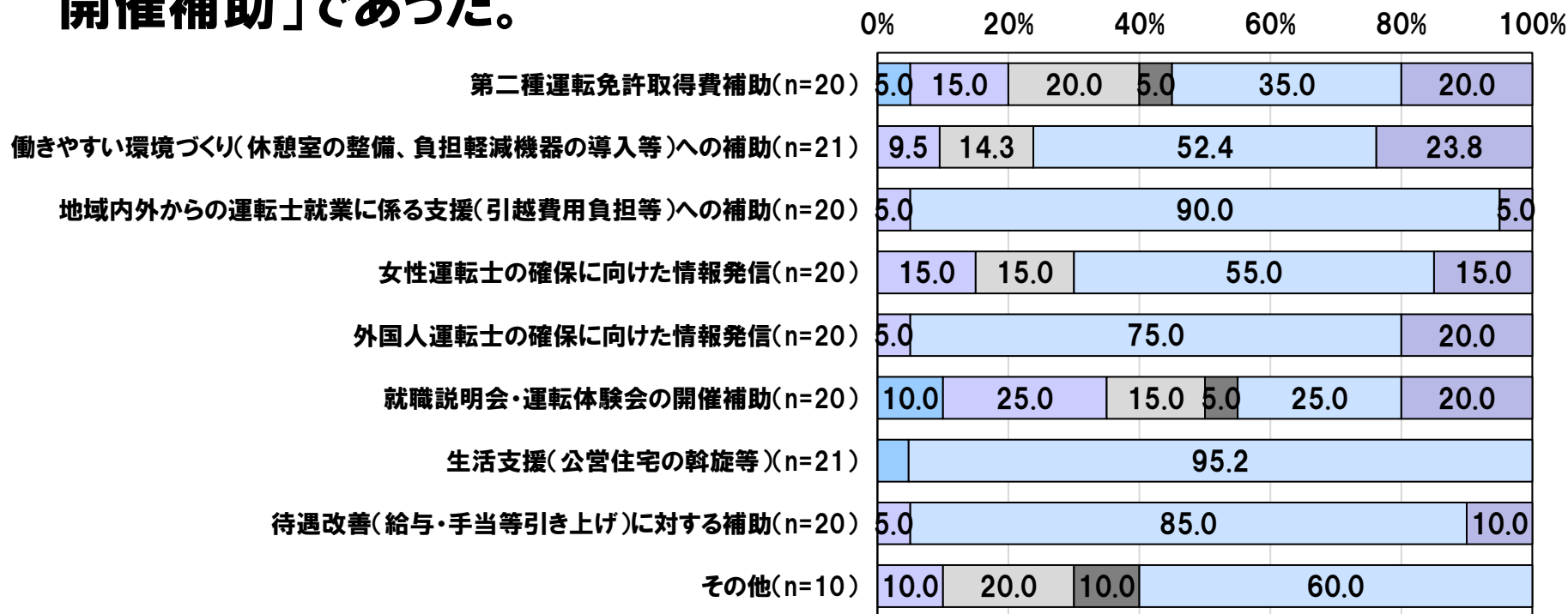


※無回答1件

- 回答市町村の41.8%が「他の項目と合算して措置されるため、路線バス向けの財源として位置づけにくい」、36.8%が「特になし」と回答した。



- いずれの項目も「実施の予定なし」の回答割合が最多となった。実施の割合が相対的に最も高い項目は「就職説明会・運転体験会の開催補助」であった。

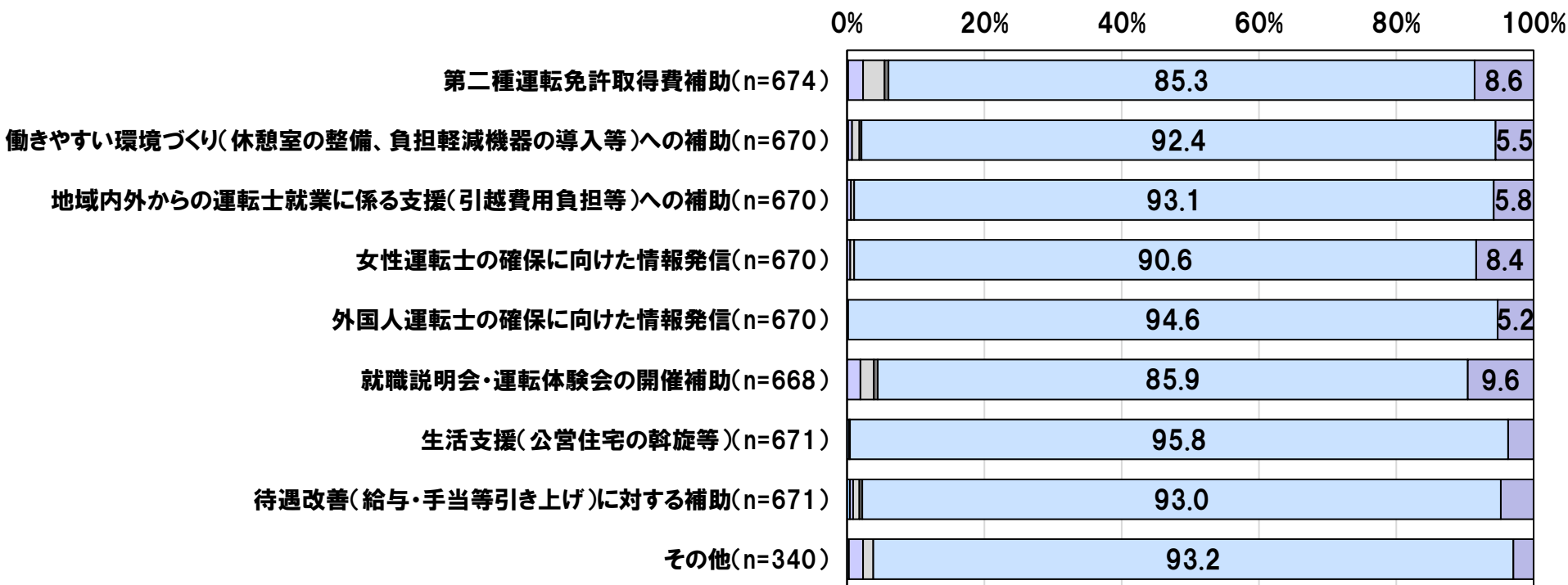


※項目により有効回答数が異なるのは無回答を除外のため。

- 今年度補正予算から開始した
- 昨年度以前から実施している
- 実施の予定なし

- 今年度当初予算から開始した
- 以前実施していた(現在は実施していない)
- 今後実施したい

●いずれの項目も「実施の予定なし」の回答割合が9割を占めた。



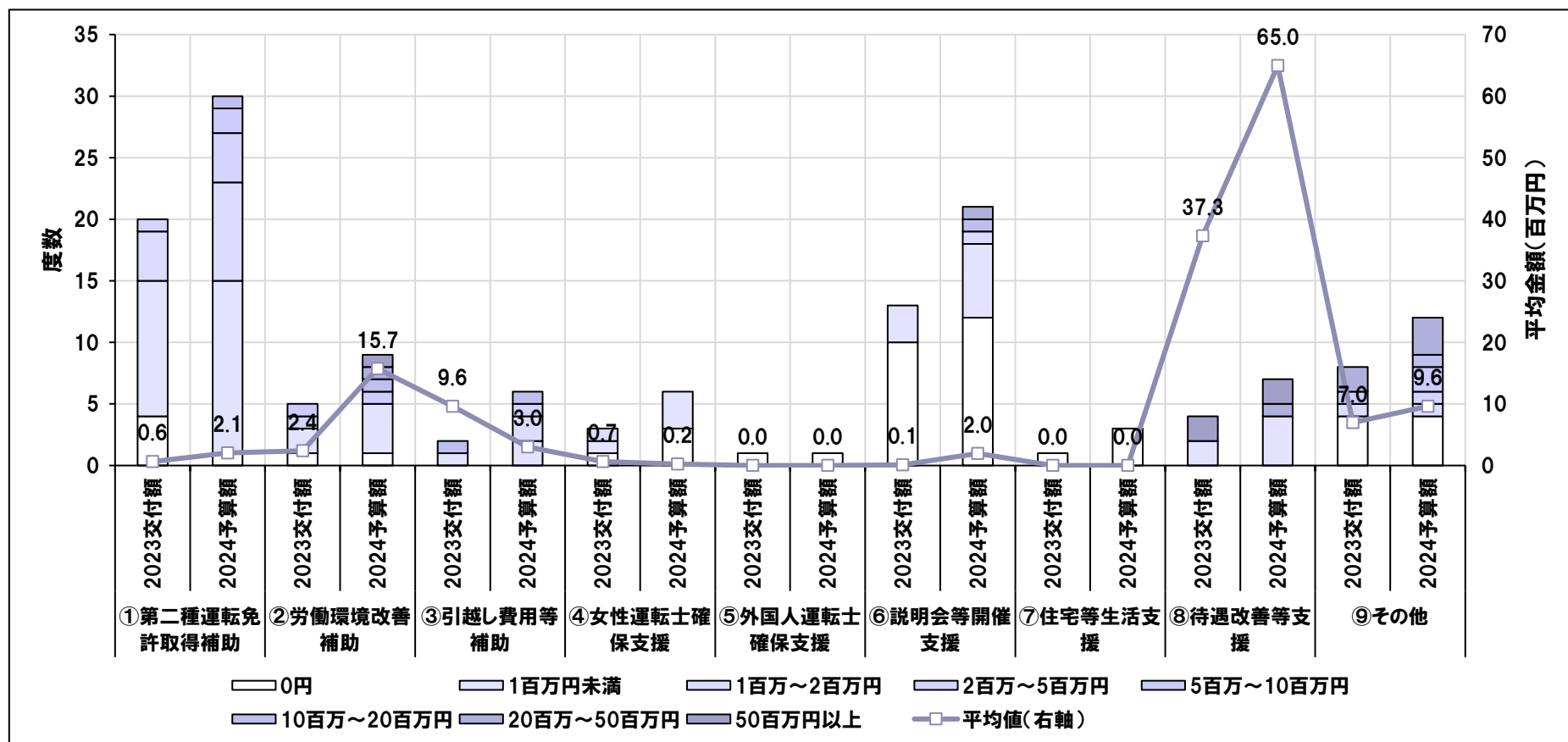
※項目により有効回答数が異なるのは無回答を除外のため。

- 今年度補正予算から開始した
- 昨年度以前から実施している
- 実施の予定なし

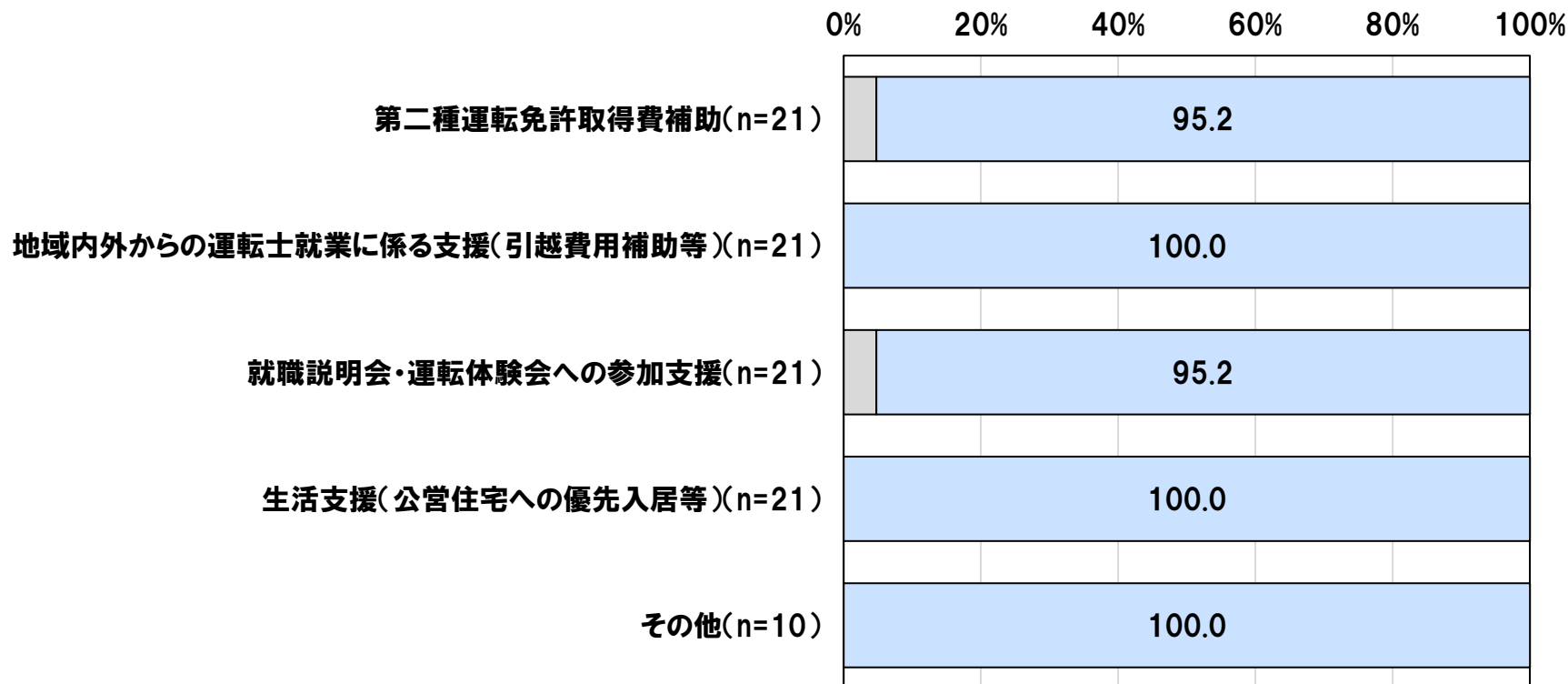
- 今年度当初予算から開始した
- 以前実施していた(現在は実施していない)
- 今後実施したい

事業者による人材確保策への 支援額【項目別・年度別】

- ①第二種免許取得補助や⑥説明会等開催補助は、実施している自治体は多いものの、支出額は大きくない。
- それに対して⑧待遇改善に対する補助は実施している自治体は少ないが支出額が大きい。

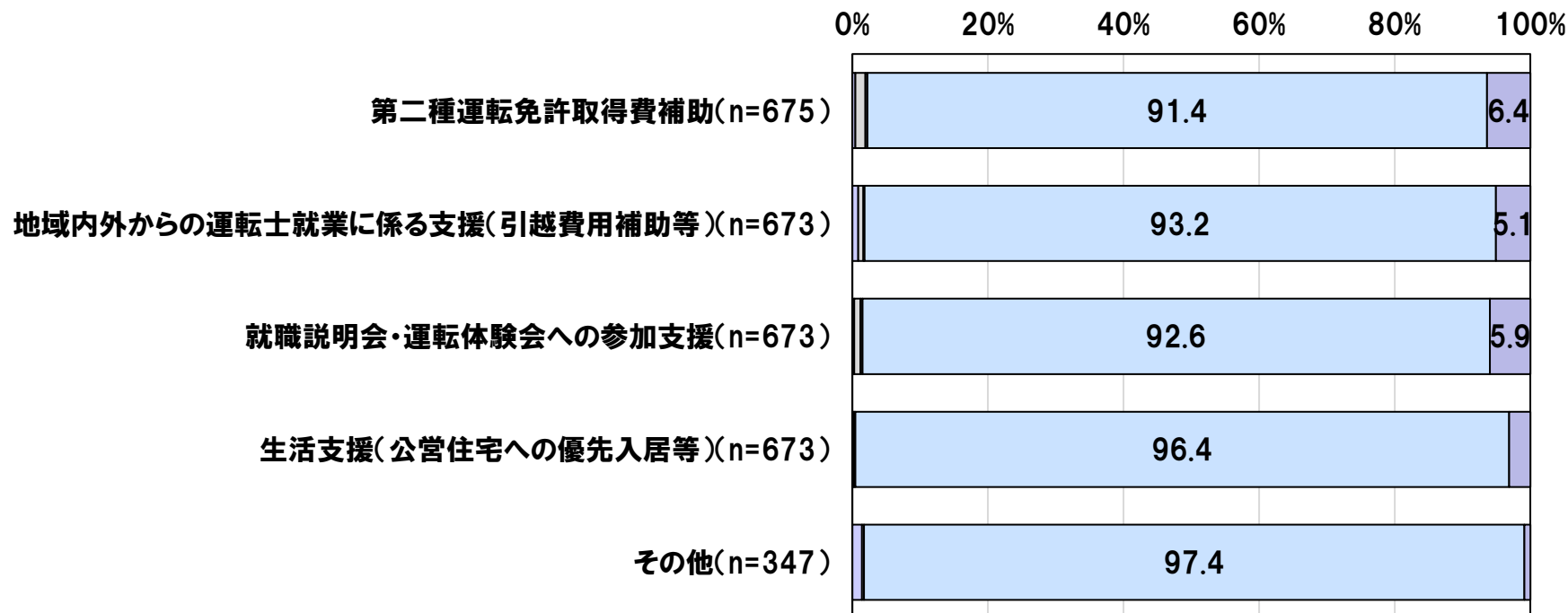


●いずれの項目も「実施の予定なし」の回答割合が9割以上を占めた。



- 今年度補正予算から開始した
- 今年度当初予算から開始した
- 昨年度以前から実施している
- 以前実施していた(現在は実施していない)
- 実施の予定なし
- 今後実施したい

●いずれの項目も「実施の予定なし」の回答割合が9割以上を占めた。

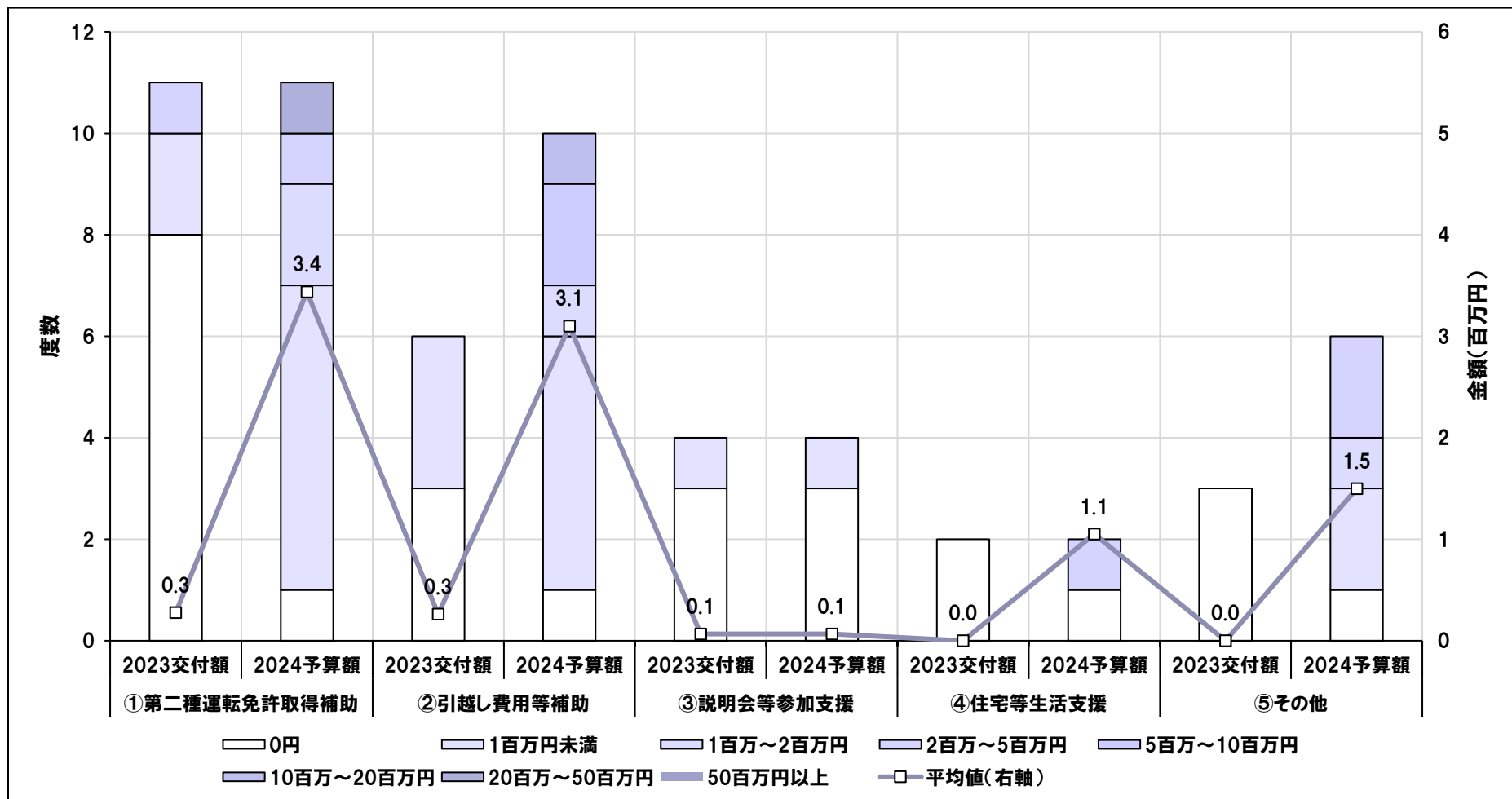


※項目により有効回答数が異なるのは無回答を除外のため。

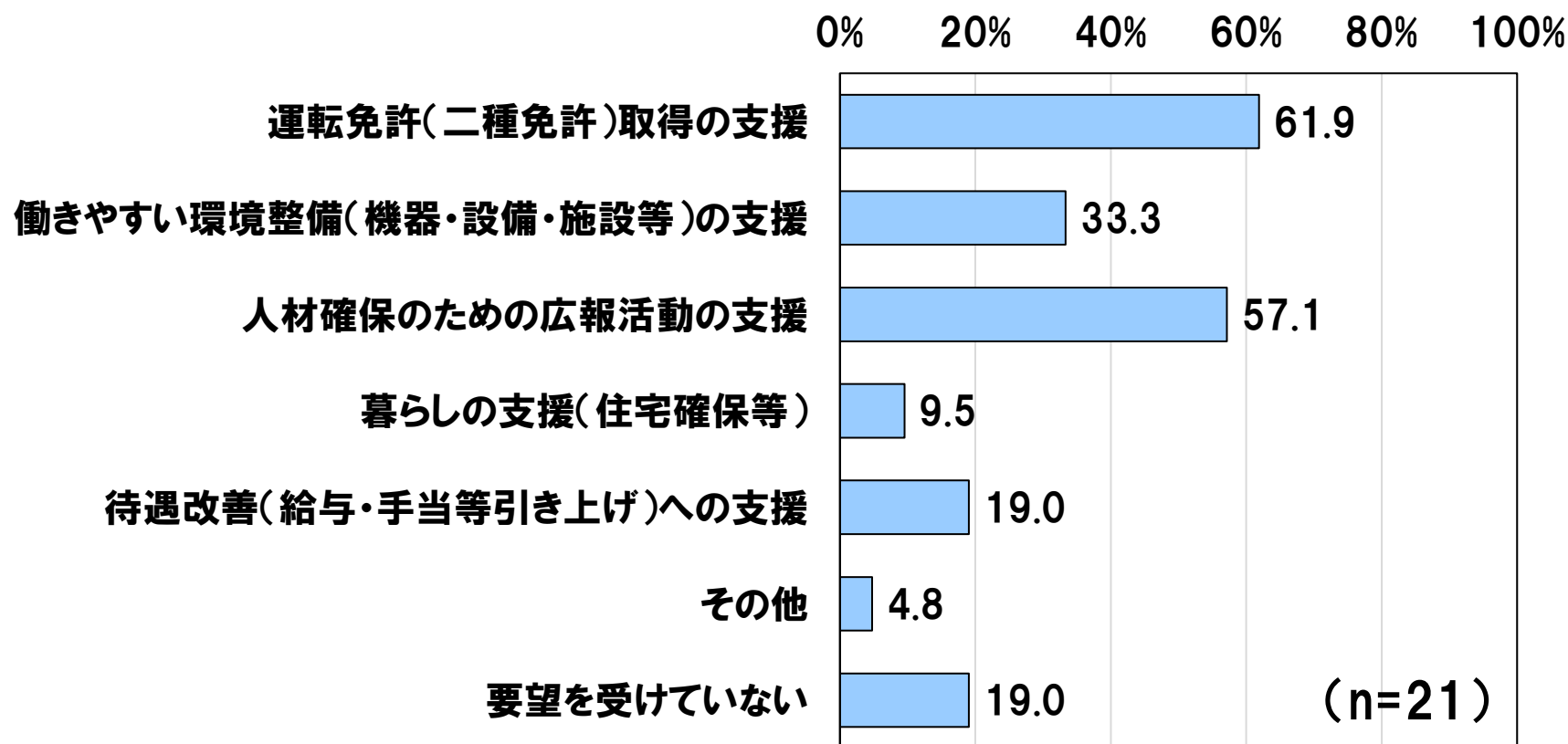
- 今年度補正予算から開始した
- 今年度当初予算から開始した
- 昨年度以前から実施している
- 以前実施していた(現在は実施していない)
- 実施の予定なし
- 今後実施したい

就労者に対するバス運転士への
就職支援策の費用【項目別・年度別】

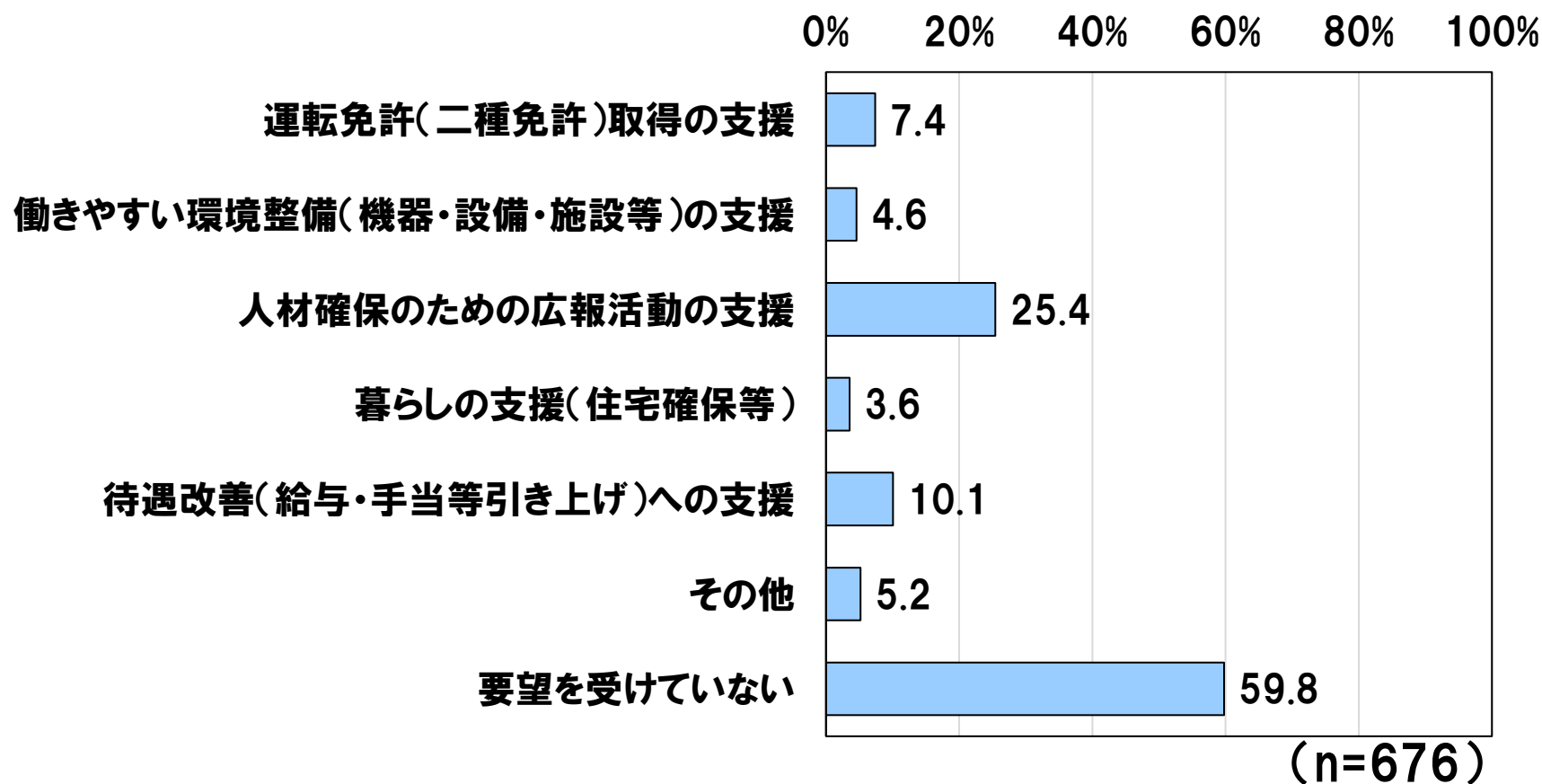
- 就労者向けの支援は実施件数がごく少なく、支出額も0円と回答したところが多くなっている。



- 「運転免許(二種免許)取得の支援」が61.9%で最多となり、「人材確保のための広報活動の支援」が57.1%でこれに次いだ。



- 「要望を受けていない」が59.8%で最多となり、「人材確保のための広報活動の支援」が25.4%でこれに次いだ。



※無回答13件

- 「法定会議」は「4～6ヵ月に1回程度」が最多、「事業者を含む連絡会議・相談の場」は「2～3ヵ月に1回程度」、「4～6ヵ月に1回程度」が同率で最多、「事業者との個別の情報共有・情報交換等」は「月に1～3回程度」が最多となった。

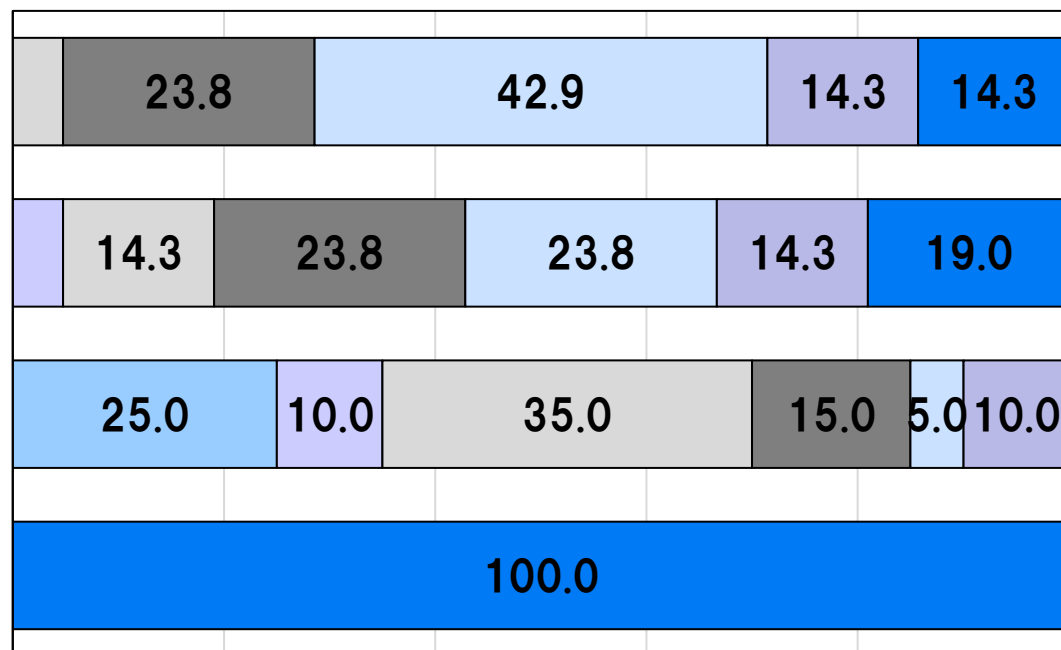
0% 20% 40% 60% 80% 100%

法定会議(交通会議、協議会等)(n=21)

事業者を含む連絡会議・相談の場
(n=21)

事業者との個別の情報共有・情報交換
等(n=20)

その他(n=3)



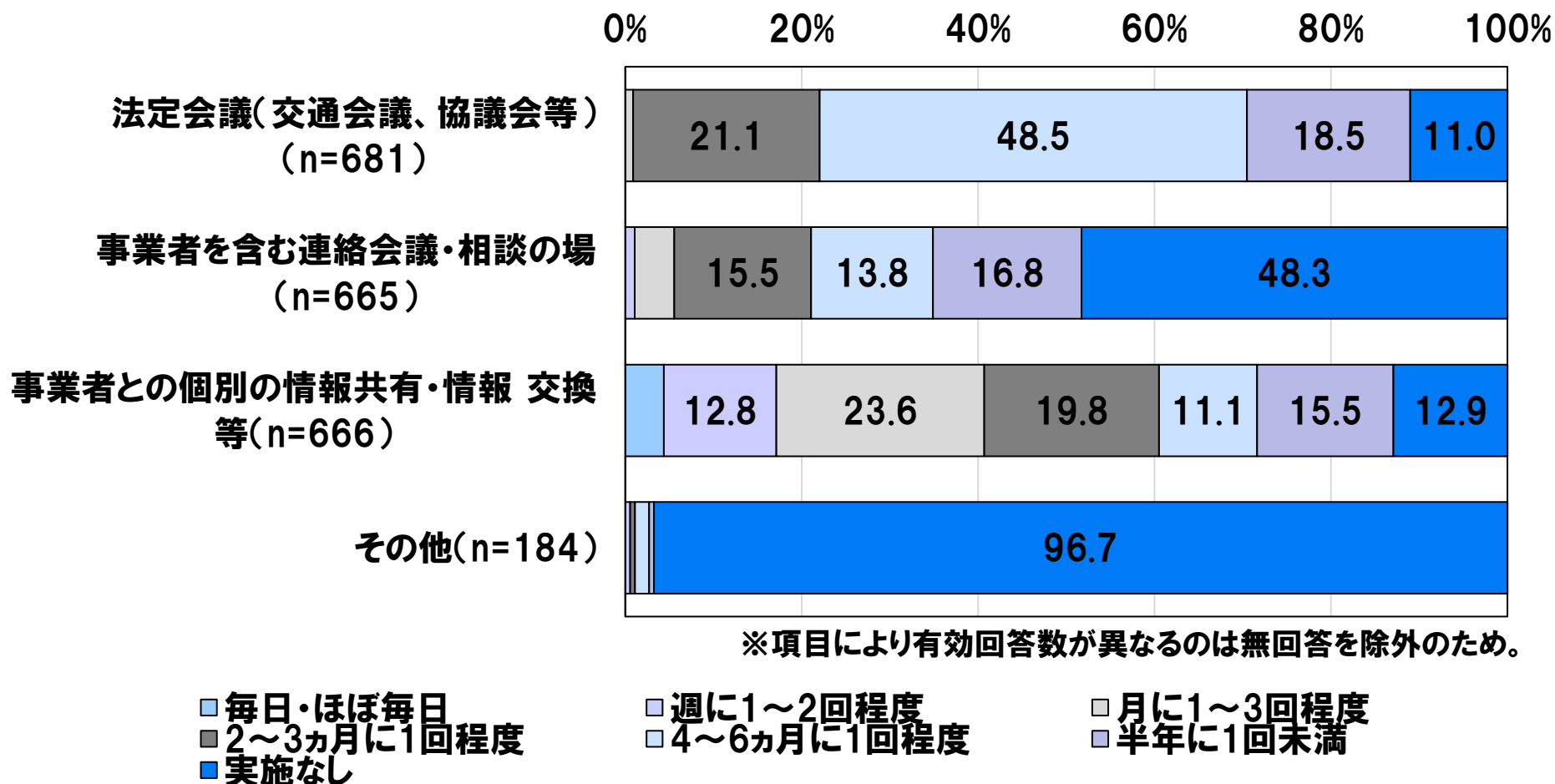
※項目により有効回答数が異なるのは無回答を除外のため。

■ 毎日・ほぼ毎日
■ 2～3ヵ月に1回程度
■ 実施なし

■ 週に1～2回程度
■ 4～6ヵ月に1回程度

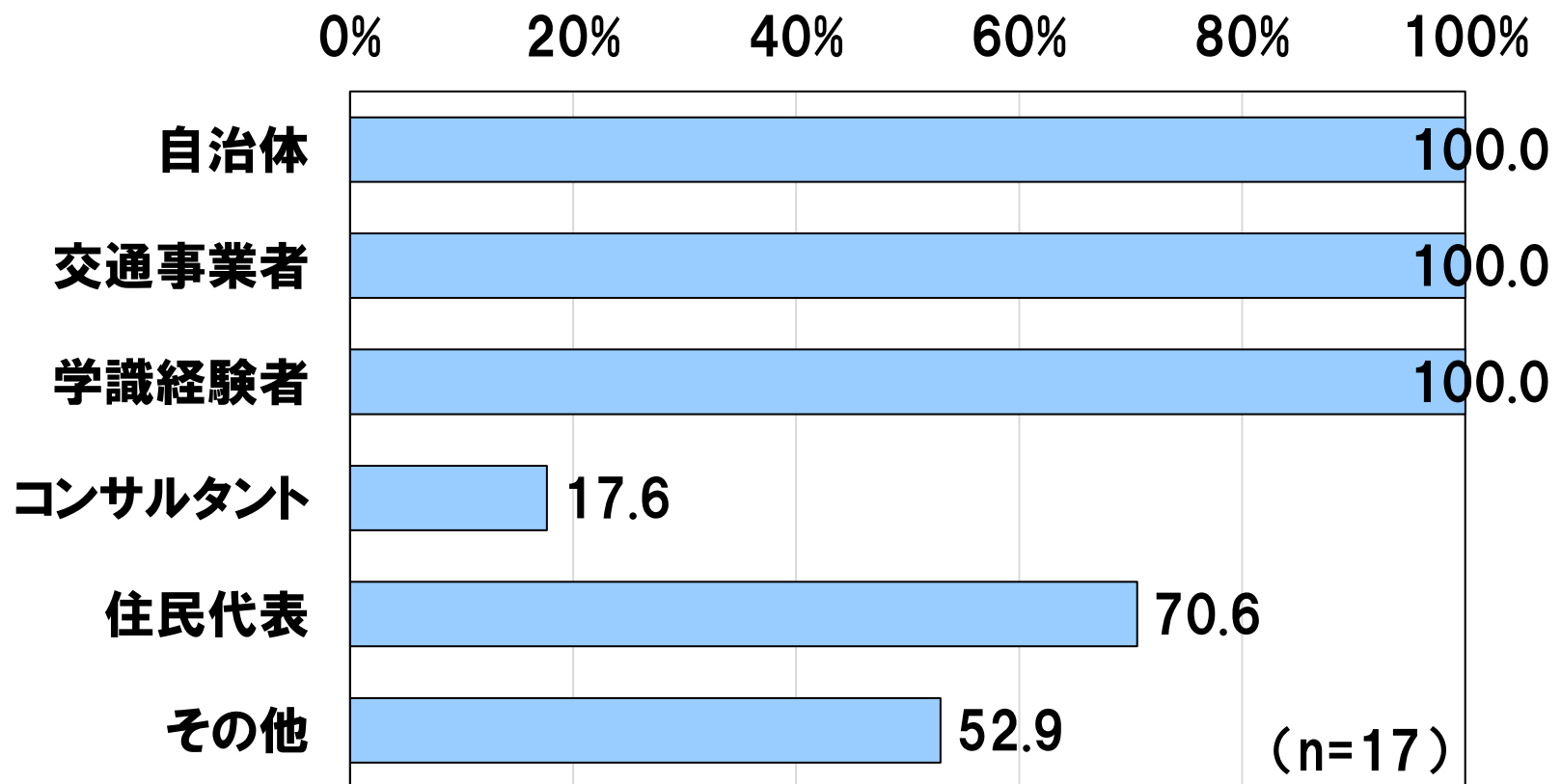
■ 月に1～3回程度
■ 半年に1回未満

- 「法定会議」は「4～6ヵ月に1回程度」が最多、「事業者を含む連絡会議・相談の場」は「実施なし」が最多、「事業者との個別の情報共有・情報交換等」は「月に1～3回程度」が最多となった。



- 「自治体」、「交通事業者」、「学識経験者」がそれぞれ100%、「住民代表」が70.6%となった。

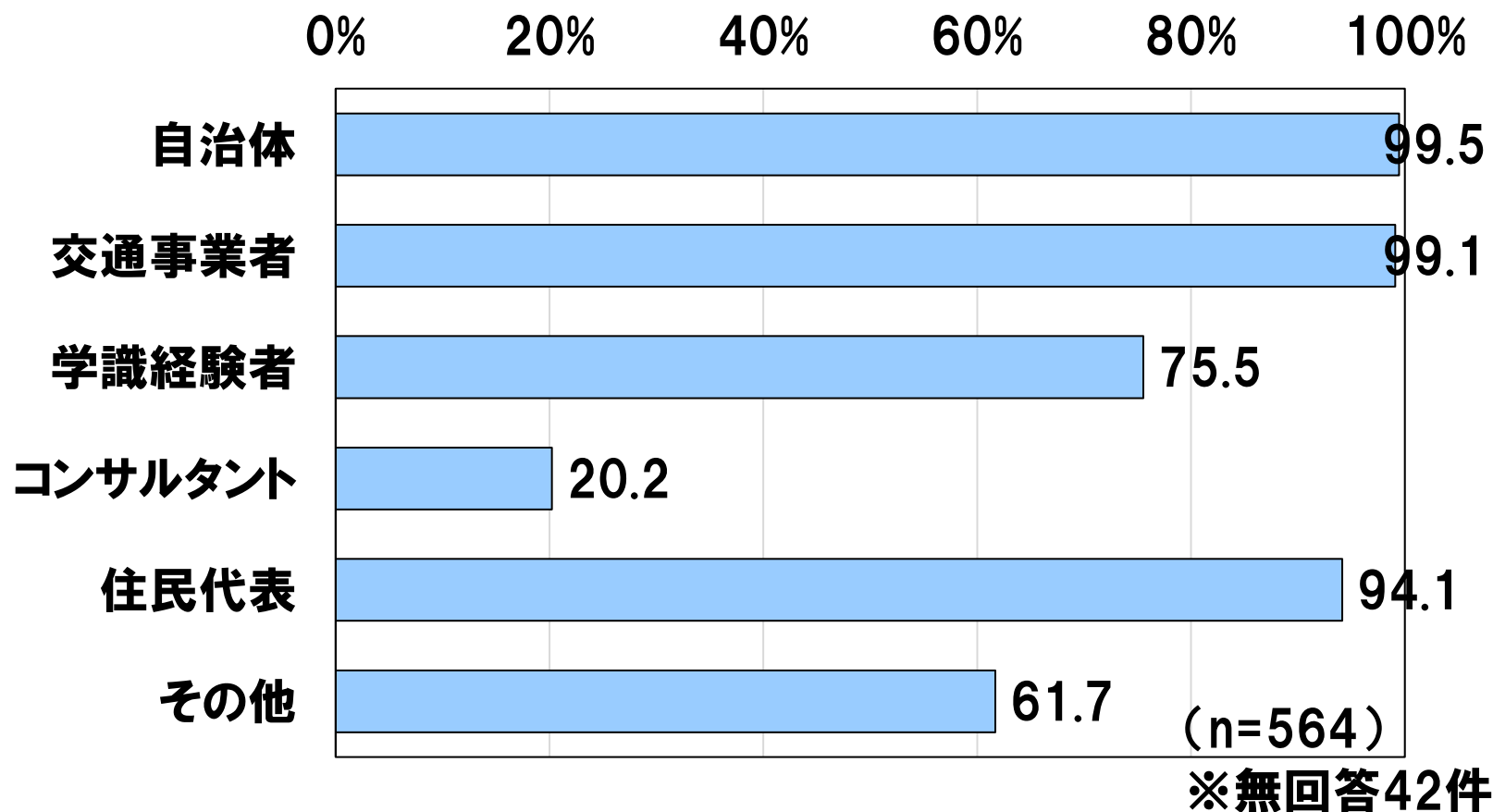
法定会議(交通会議、協議会等)



※無回答1件

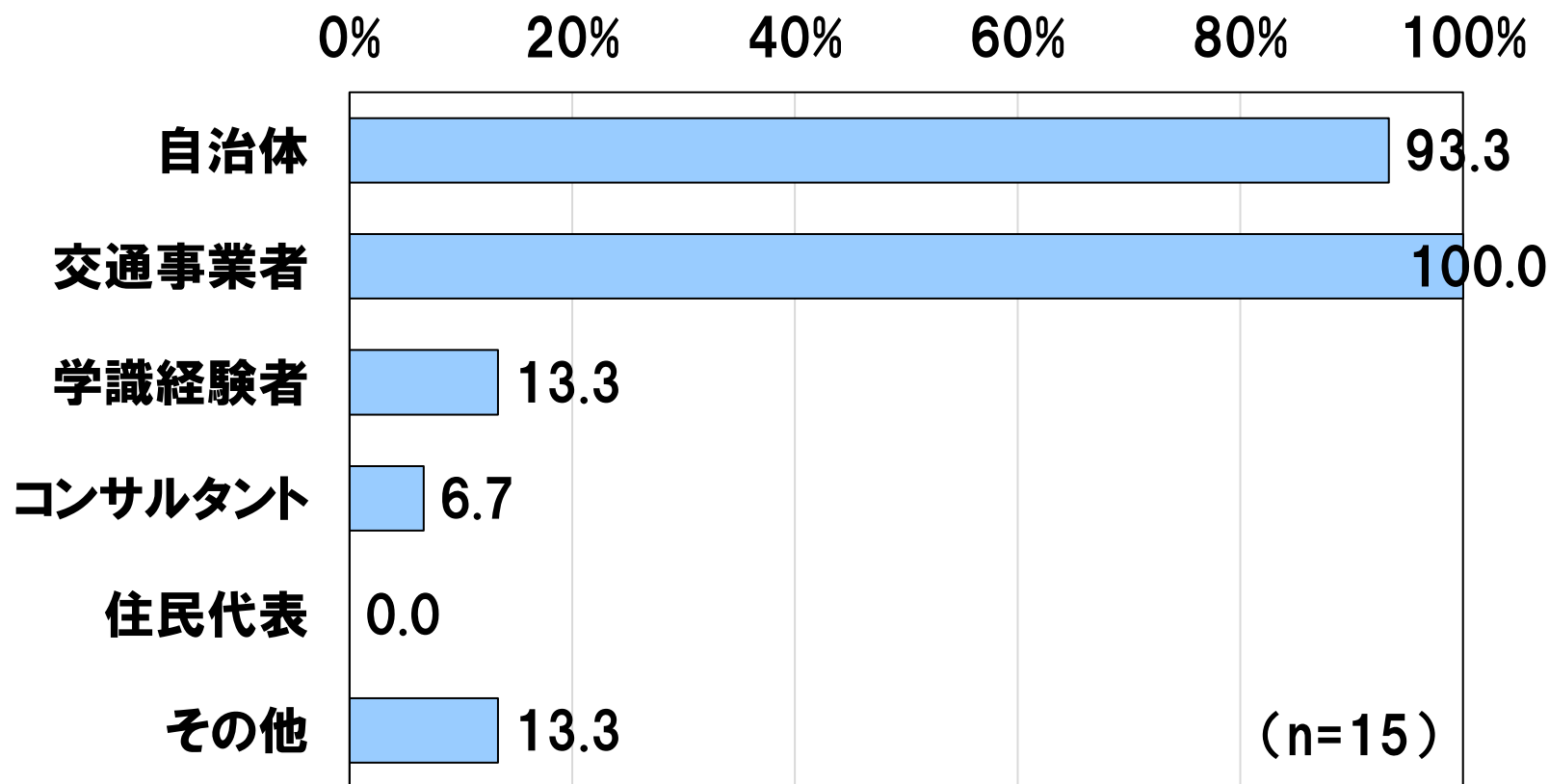
- 「自治体」が99.5%、「交通事業者」が99.1%、「住民代表」が94.1%、「学識経験者」が75.5%となった。

法定会議(交通会議、協議会等)



- 「交通事業者」が100%、「自治体」が93.3%となった。

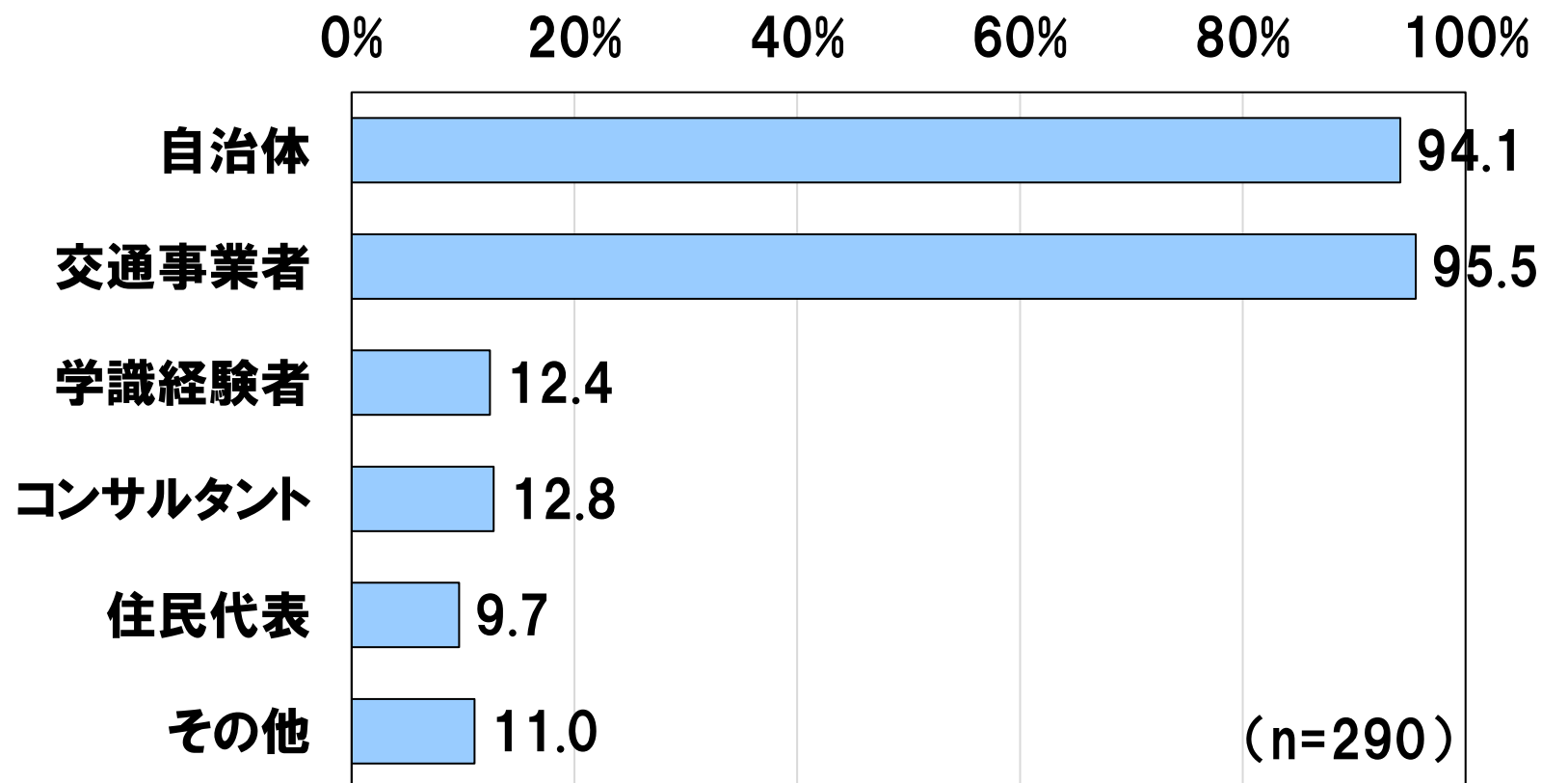
事業者を含む連絡会議・相談の場



※無回答2件

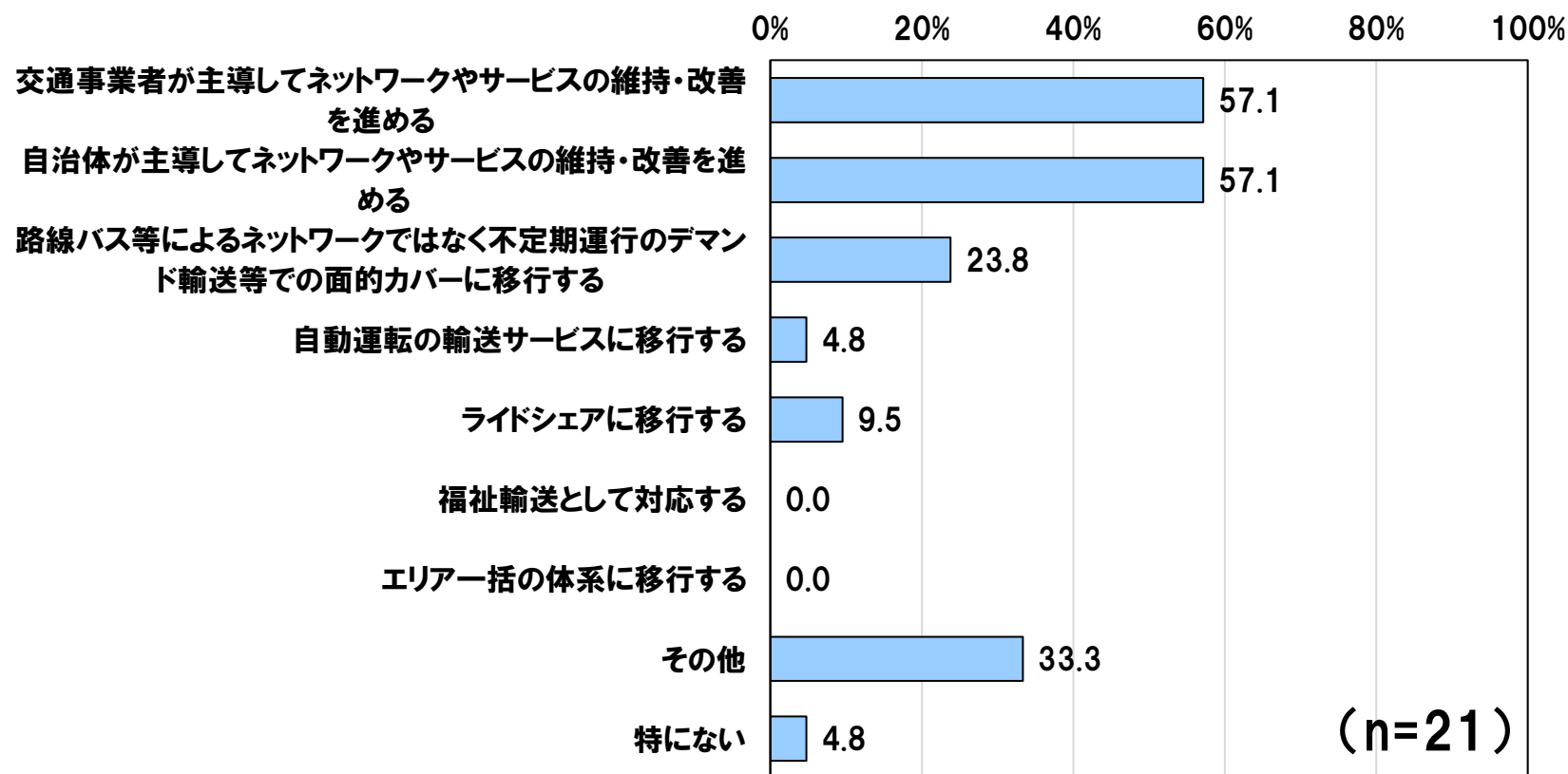
- 「交通事業者」が95.5%、「自治体」が94.1%となった。

事業者を含む連絡会議・相談の場

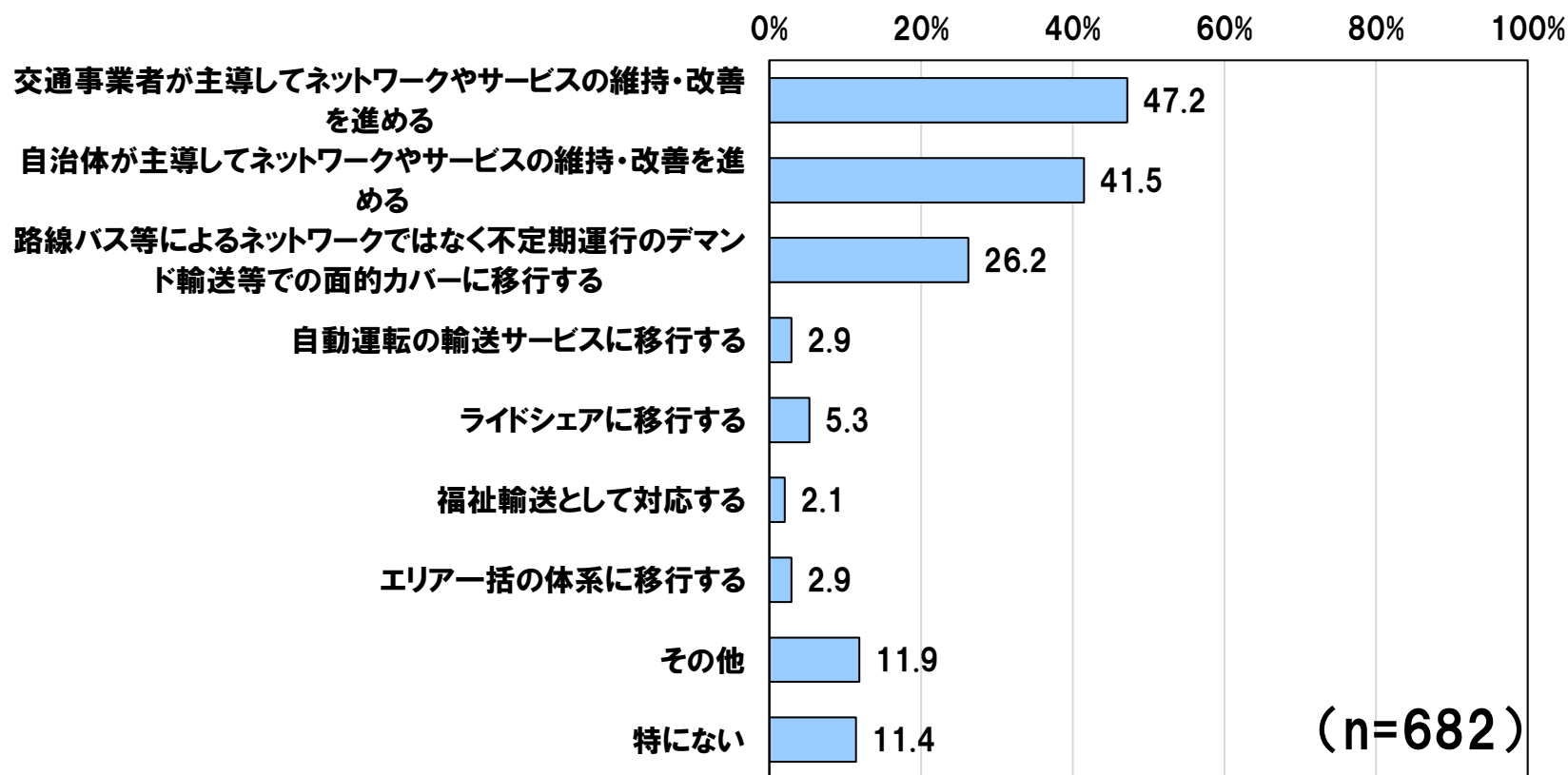


※無回答54件

- 「交通事業者が主導してネットワークやサービスの維持・改善を進める」、
「自治体が主導してネットワークやサービスの維持・改善を進める」が同率
で57.1%となった。



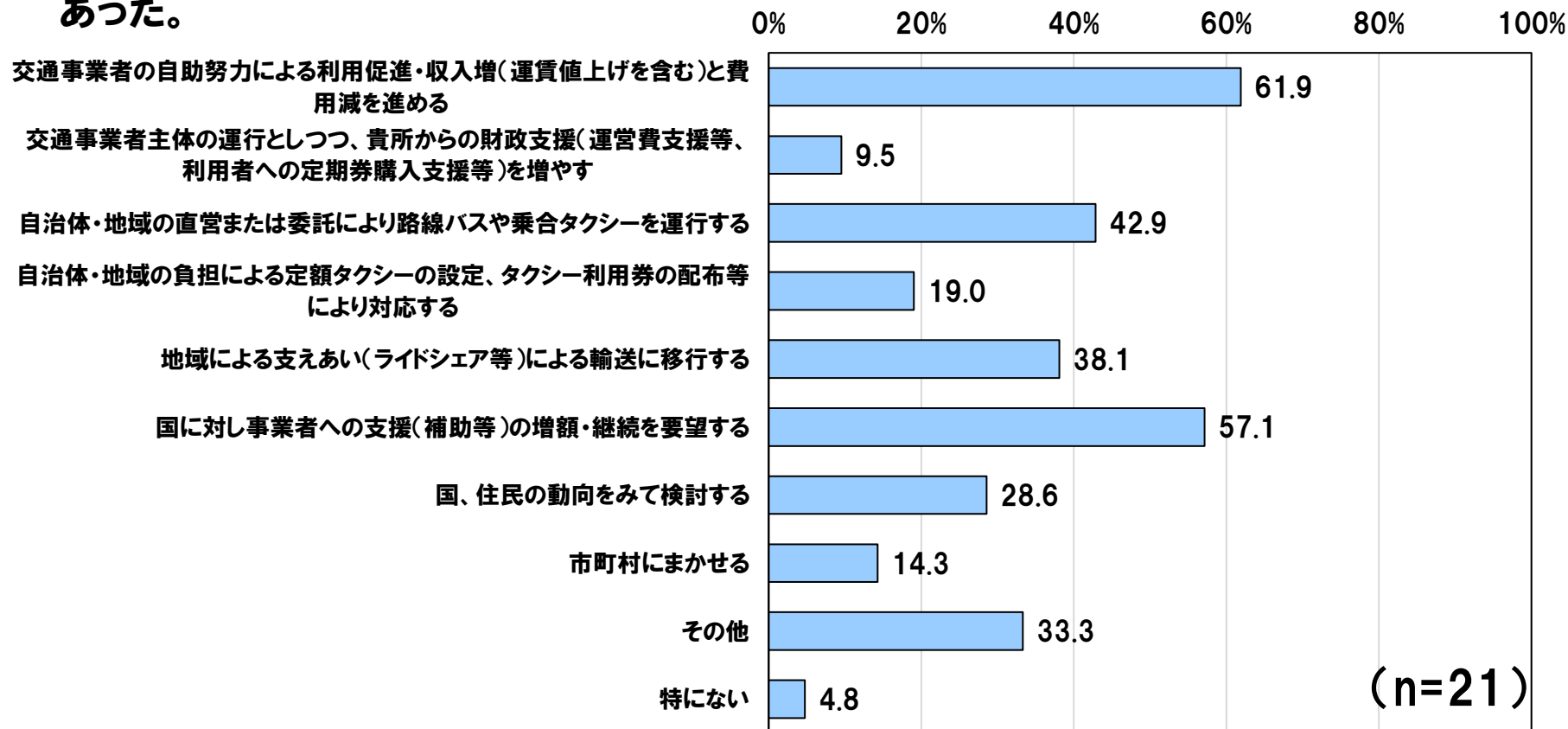
- 「交通事業者が主導してネットワークやサービスの維持・改善を進める」が47.2%、「自治体が主導してネットワークやサービスの維持・改善を進める」が41.5%となった。



※無回答7件

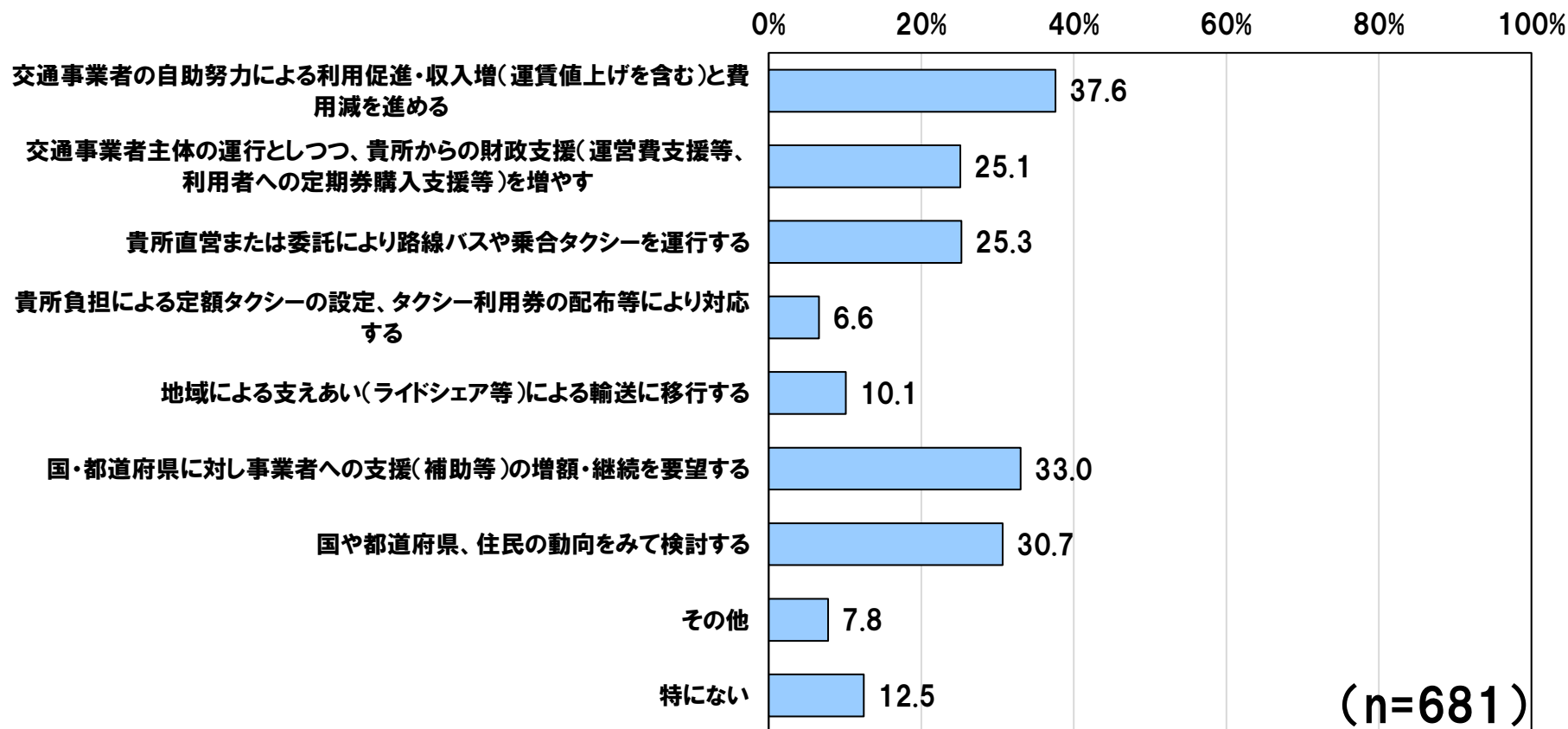
(複数回答)

- 「交通事業者の自助努力による利用促進・収入増(運賃値上げを含む)と費用減を進める」が61.9%、「国に対し事業者への支援(補助等)の増額・継続を要望する」が57.1%、「自治体・地域の直営または委託により路線バスや乗合タクシーを運行する」が42.9%であった。



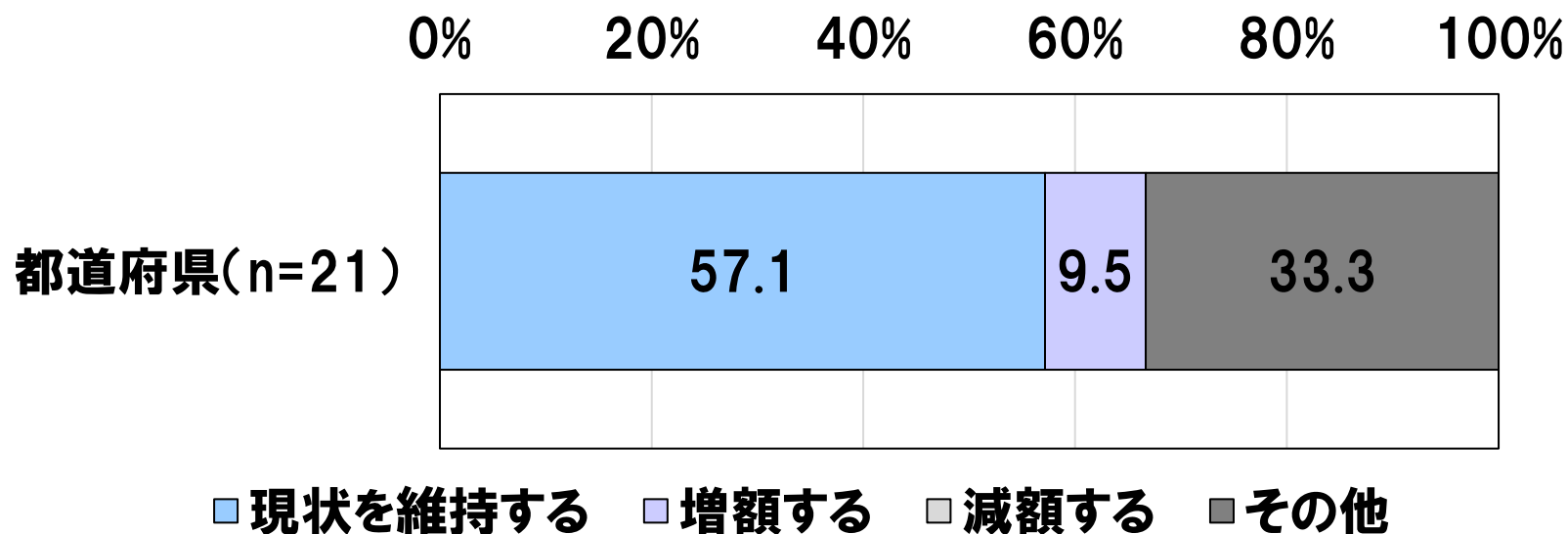
(複数回答)

- 「交通事業者の自助努力による利用促進・収入増(運賃値上げを含む)と費用減を進める」が37.6%、「国・都道府県に対し事業者への支援(補助等)の増額・継続を要望する」が33.0%、「国や都道府県、住民の動向をみて検討する」が30.7%であった。

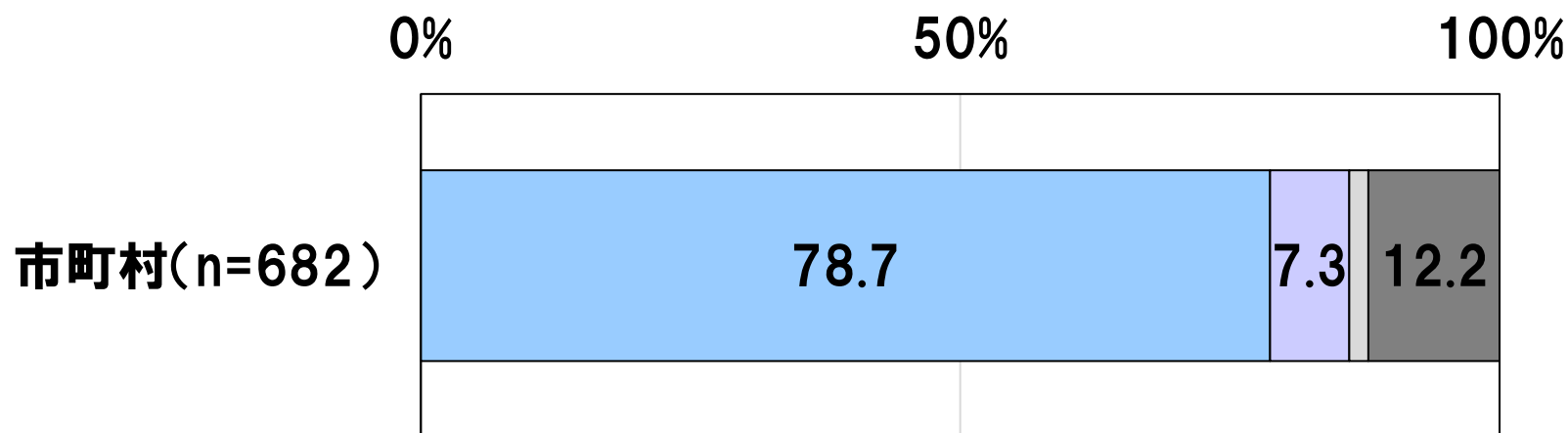


※無回答8件

- 「現状を維持する」が57.1%を占めた。



- 「現状を維持する」が78.7%を占めた。

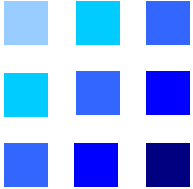


※無回答7件

■ 現状を維持する ■ 増額する ■ 減額する ■ その他

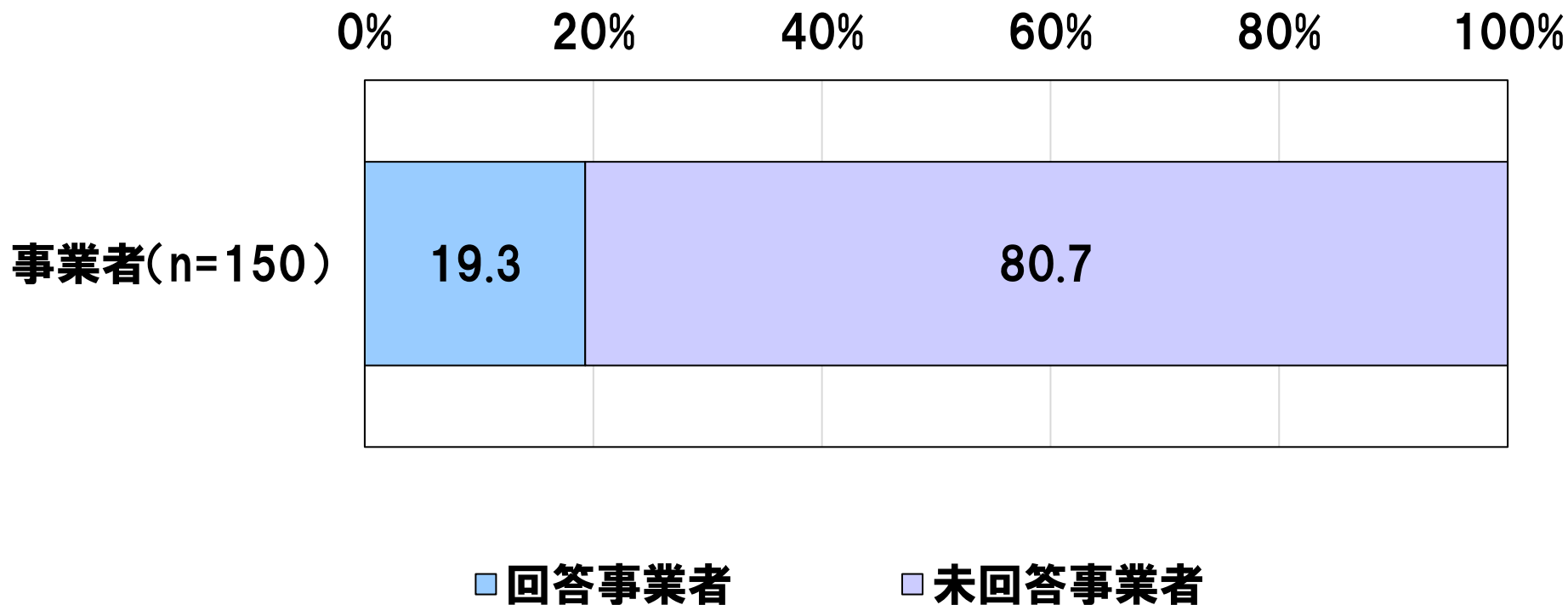


一般財団法人
交通経済研究所

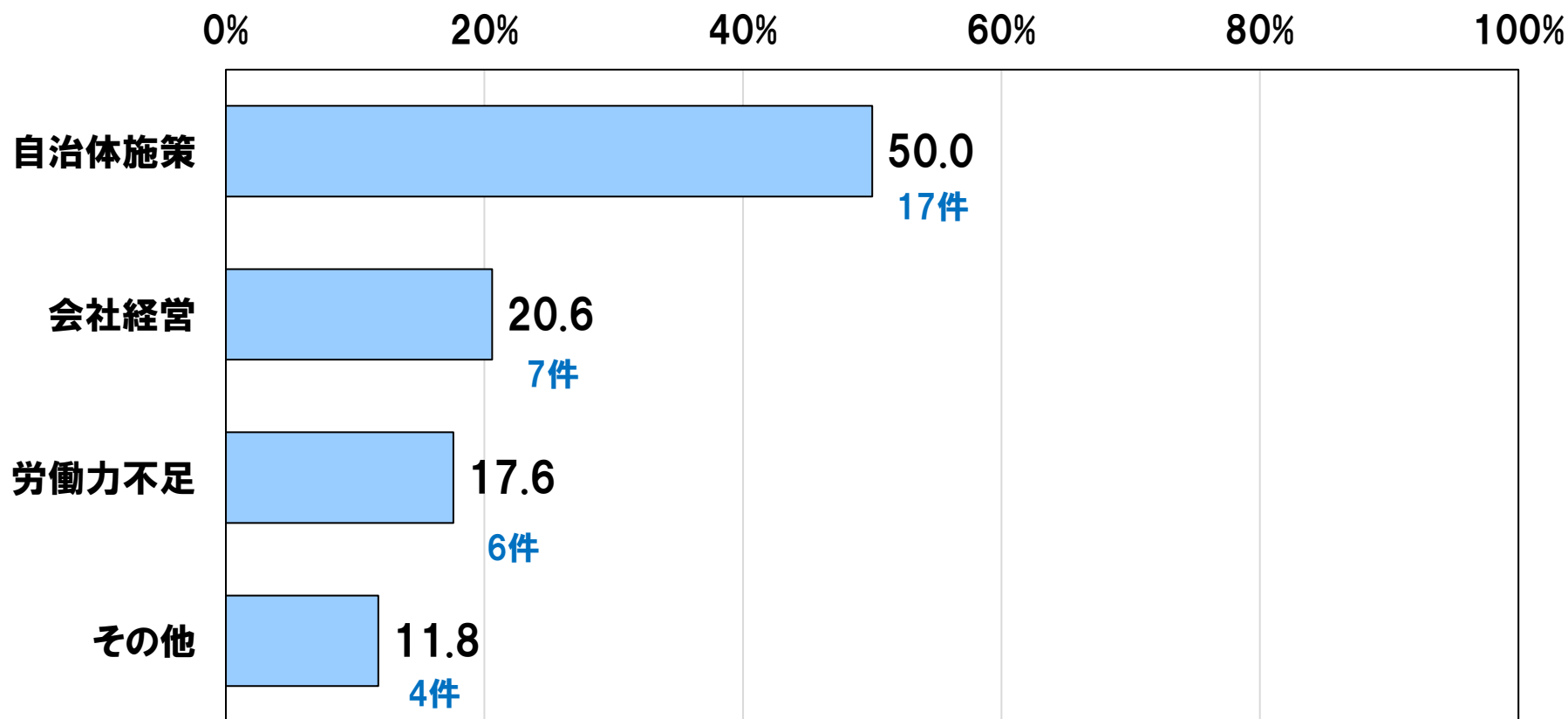


乗合バス事業の現状に関する調査 (自由回答編)

- 「自由意見の回答事業者」は全体の19.3%であった。

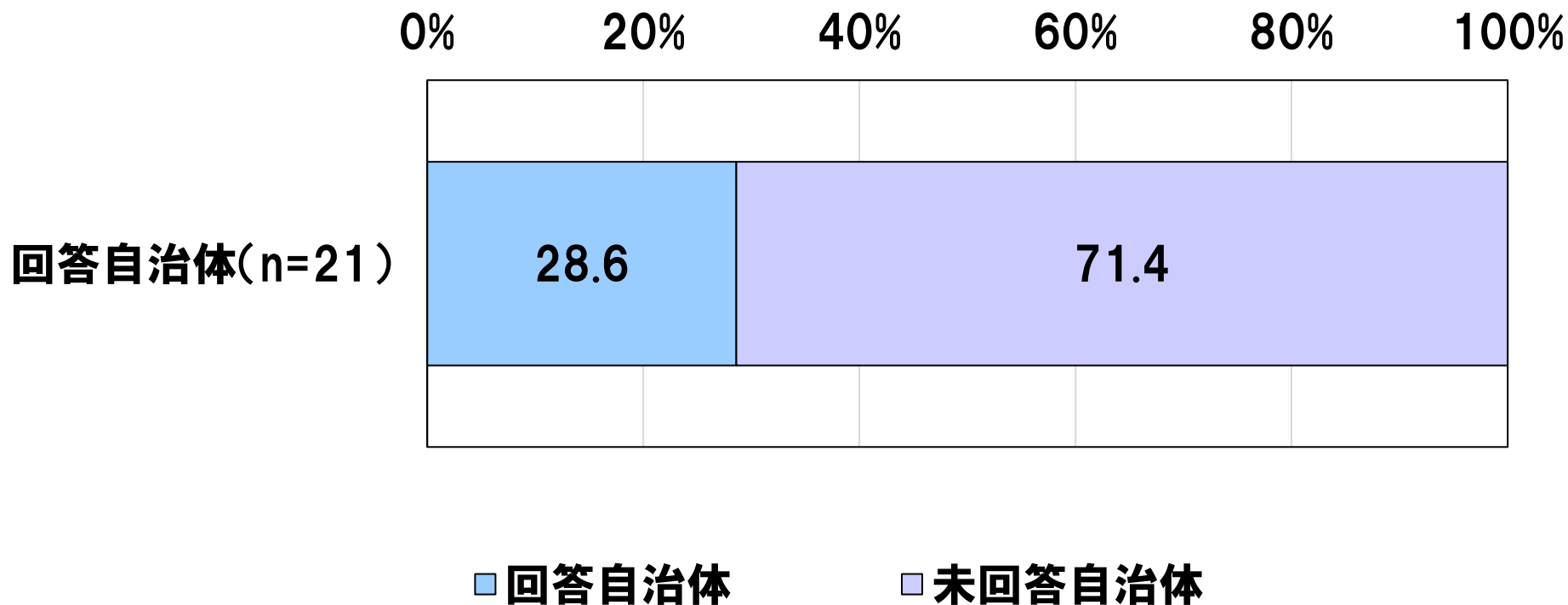


- 「自治体施策」に関するものが回答の半数を占めた。

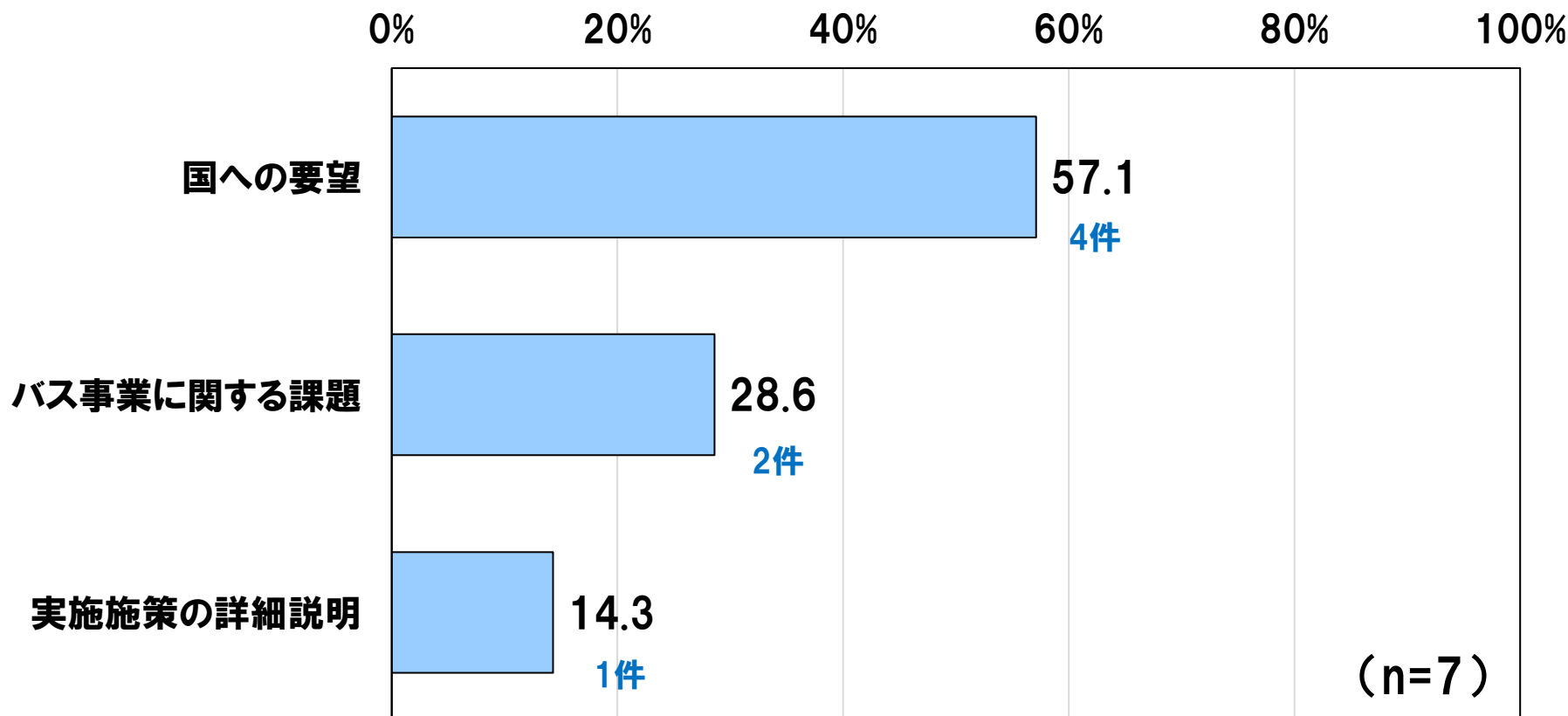


(n=34)

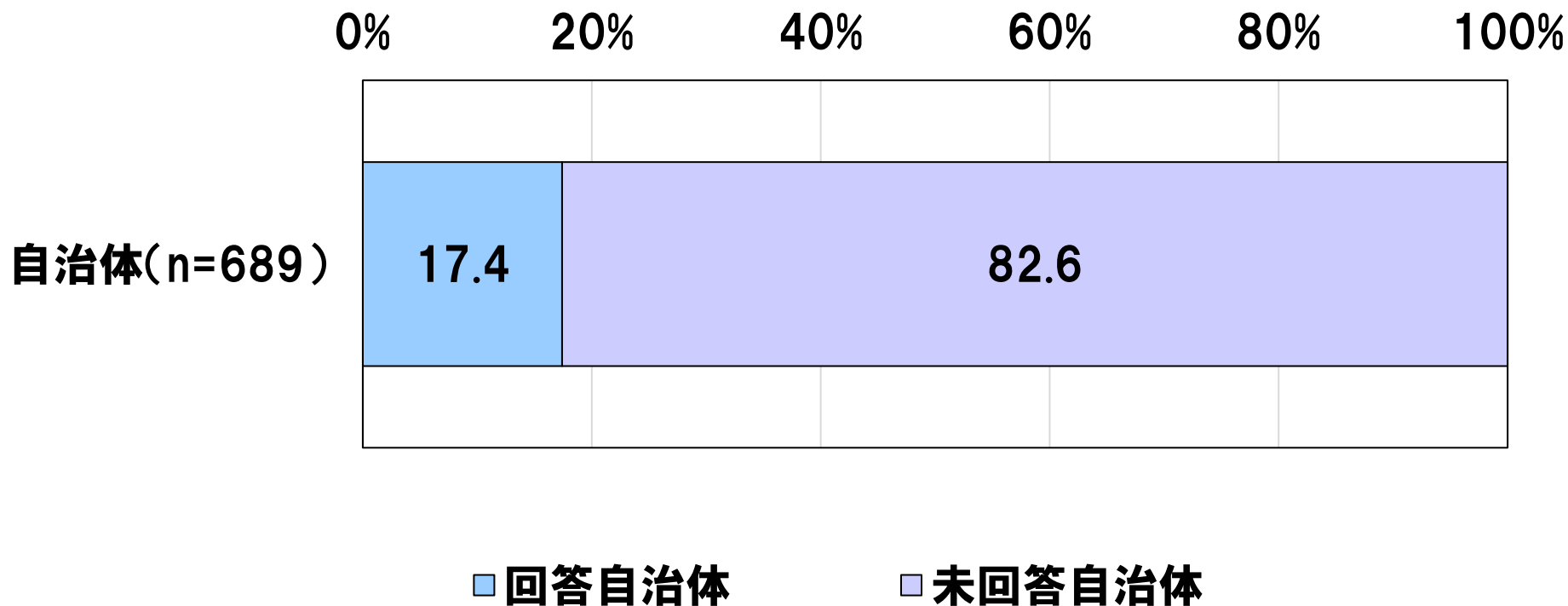
- 「自由意見の回答自治体」は全体の28.6%であった。



- 「国への要望」が全体の57.1%を占めた。



- 「自由意見の回答自治体」は全体の17.4%であった。



- 「国や県の施策」「労働力不足」に関する記述が多く、2項目で全体の53.5%を占めた。

