

事業者・自治体対象「乗合バス事業に関する現状調査」[速報版]

－事業者が直面する人材不足と費用増・収入減／自治体の姿勢に温度差－

一般財団法人交通経済研究所 調査研究センター

■全国の乗合バス事業者・都道府県・市町村への一斉アンケートを実施
－事業者・自治体計 860 件の有効回答－

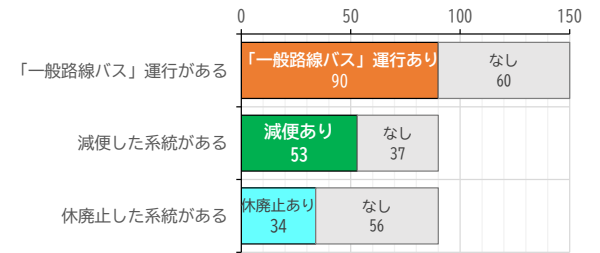
交通経済研究所では、公共交通事業における「担い手(人材)の不足」「運輸収入の減少」という大きな2つの経営課題について、全国の乗合バス事業者および都道府県・市町村を対象とする一斉アンケート調査を本年(2025 年)1 月末から 2 月中旬にかけて実施し、計 860 件の有効回答を得た(表 1)。本調査については、現在、データの入力が完了し結果のとりまとめに着手したところであるが、詳細な調査・分析結果の公表に先立ち、主要な結果の一部を抜粋して速報する。

表1 アンケート調査概要

	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

図1 アンケート回答事業者の概要(単位:社)



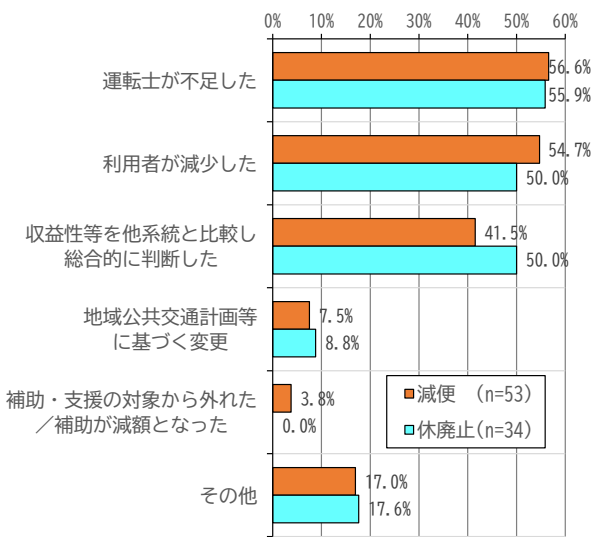
図表は全て交通経済研究所作成

1. 事業者アンケート

●約 6 割が減便、約 4 割が休廃止を経験
－原因は運転士不足のみに非ず－

回答いただいた乗合バス事業者 150 社局等(以下、「社」とする)中、いわゆる「一般路線バス」(自治体等委託路線や高速路線を除く路線バス)を運行するのは 90 社である。このうち、2023 年 4 月以降に「減便」を 53 社(58.9%)、「休廃止」を 34 社(37.8%)が実施した(図 1)。減便・休廃止の理由は、「運転士が不足した」「利用者が減少した」「収益性等を他系統と比較し総合的に判断した」が続く(図 2)。運転士の不足のみを理由とした減便は 16 社、休廃止は 10 社にとどまり、減便や休廃止は運転士の不足だけではない「総合的な経営判断」によって行われていることが読み取れる。

図 2 「減便」「休廃止」を行った理由(複数回答／単位:割合)



●運転士だけでない「担い手不足」

一般路線バスを運行する 90 社のうち、「運転士」が不足していると回答したのは 63 社 (70.0%)である。さらに、「整備士」28 社 (31.1%) 「運行管理者」24 社 (26.7%)についても不足していると回答があり、運転士ほど厳しい状況ではないものの、整備や運行管理といった分野においても担い手の不足が課題となっている。運転士不足 (63 社) の原因については、「定年退職者の増加 (年齢構成の偏り)」「長期にわたって不足 (特定の原因によらない)」が多く、これに「法令改正 (2024 年問題等)」と続く (図 3)。いわゆる 2024 年問題は担い手不足の原因の一つではあるが、これが担い手不足の最大の要因ではないことに留意する必要がある。

●離職理由は賃金、不規則長時間勤務 ー運転以外の業種へも人材が流出ー

上記 90 社のうち中途退職者が「多くいる」「若干いる」とする回答は 68 社 (75.6%)にのぼり、その転職先は「バス事業者 (他社)」45 社 (66.2%)が最多であるが「運転に関係のない業種」との回答も 22 社 (32.4%)あり (図 4)、貴重な担い手が他業種に流出している状況が確認できる。

運転士の離職理由は「賃金が安い」58 社 (64.4%) 「勤務が不規則」49 社 (54.4%) 「労働時間が長い」42 社 (46.7%)が続く。これに対し、定着に向けた取組として賃金の引き上げを実施しているとした事業者は 80 社 (88.9%)あり、「労働時間の短縮」「柔軟な勤務体制の導入」についても約 3 割の事業者が実施している。

運転士の応募が集まらなると回答した 71 社に理由を聞いたところ、「賃金が安い」「勤務が不規則」がともに 42 社 (各 59.2%)、「労働時間が長い」39 社 (54.9%)で、「就職先として良く

ない・マイナスイメージがある」との回答も 15 社 (21.1%)あった。これまで各所で指摘されてきた通り、賃金水準の低さや不規則な長時間労働が主たる原因ではあるが、そのような状況が広く知られるようになったことで人材不足が助長されている可能性が指摘できる。

外国人労働者については、「すでに受け入れている」「受け入れの準備を進めている」がそれぞれ 4 社、2 社にとどまり、「今のところ受け入れる予定はない」60 社 (66.7%)が最多である。受け入れの課題としては「お客様対応」71 社 (78.9%) 「業務上のコミュニケーション」64 社 (71.1%)があげられている。

図 3 「担い手不足」の原因 (複数回答／単位:割合)

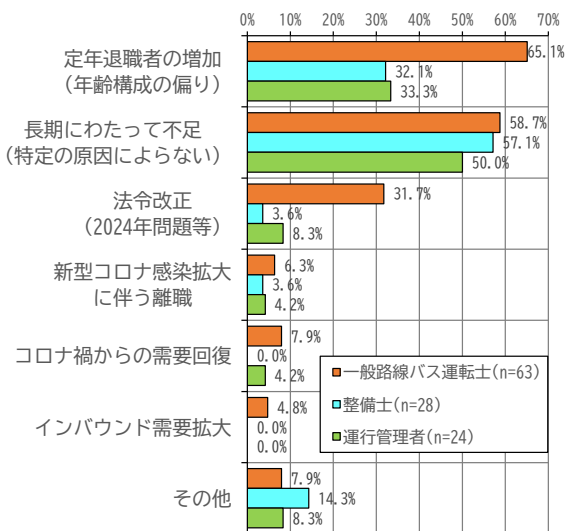
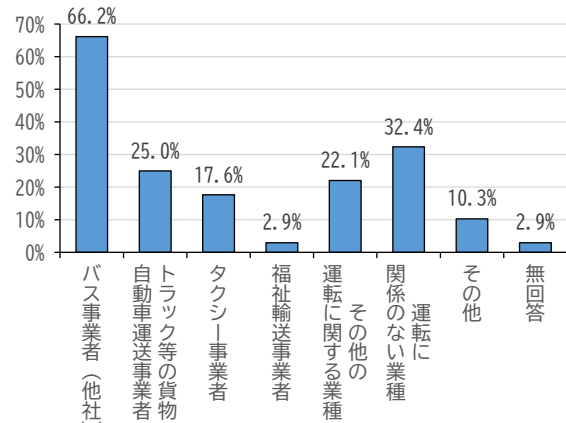


図 4 中途退職者の転職先 (複数回答／単位:割合) (n=68)



●補助を受けても収支はマイナス

2023 年度における事業分野別の営業収支について、回答 70 社のうち一般路線バスの収支がプラスであるのは26社(37.1%)にとどまり、44社(62.9%)が収支マイナスである。また、収支プラスの系統が全く存在しないとする回答が半数の 35 社に達している。一般路線バスに対する運行費補助の課題については「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)」45 社(50.0%)、「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」37 社(41.1%)等があげられている。

●事業課題は人材確保と運行経費

一般路線バスに関して現在抱えている課題は、回答の多い順に「運転士・整備士等の人材確保」72 件(80.0%)、「運行経費の増加」65 件(72.2%)、「施設・設備、車両等の老朽化」59 件(65.6%)、「運輸収入の減少(利用者の減少)」54 件(60.0%)となっている(図5)。

収入増の取組については「運賃値上げ」が最

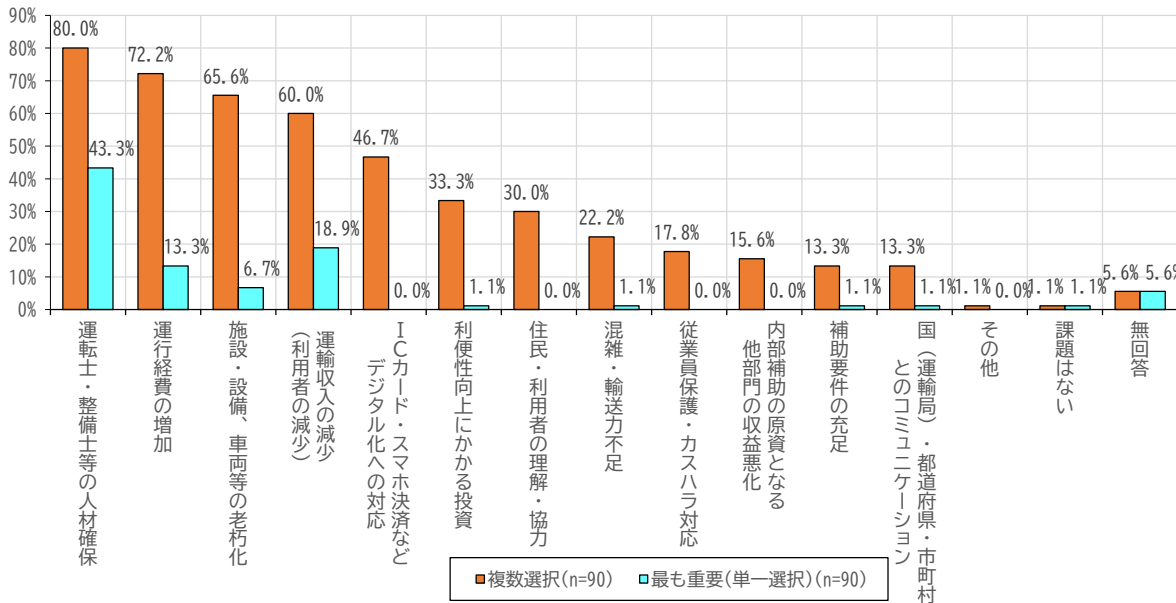
多で 45 社(50.0%)、また、経営効率化の取組については「減便・運行時間帯の縮小」45 社(50.0%)「採算性が低い系統の休廃止・路線短縮」42 社(46.7%)「運行車両数削減・小型化」34 社(37.8%)である。本アンケートでは不採算な一般路線バスについての今後の方針についても聞いており、事業者に対する自治体からの財政支援増を求める声強い。

●今後に2つの方向性

今後については、「自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」36 社(40.0%)、「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」31 社(34.4%)の回答があり、今後もバス事業者主導での運営とするのか、自治体主導の体系に変えていくのか、考え方が分かれる結果となった。これには事業規模のほか、各系統の特性との関連性があるものと想定される。

なお、うち 11 社(12.2%)は両者を選択しており、系統によって事業者主導と自治体主導の方式を使い分ける等の対応も考えられる。

図5 一般路線バスに関して、現在抱えている課題およびその中で最も重要と考えるもの(複数回答・単一回答/単位:割合)



2. 自治体アンケート

○8割が地域公共交通計画作成の取組 －努力義務化も2割弱が予定なし－

回答のあった 689 市町村のうち、地域公共交通計画を「作成済み」としたのは 455 件(66.0%)で、「作成中」「来年度以降作成に着手予定」をあわせると 564 件(81.9%)に達する。一方、「未作成であり現在のところ作成の予定はない」とする回答が 125 件(18.1%)あり(図 6)、法改正で努力義務化された同計画作成についての認識・対応があまねく浸透しているとは言い難い。都道府県では全域計画 15 件のほか、市町村とともに主体として参画しているという回答が 8 件あり、広域行政の機能を果たしていると考えられる。利便増進実施計画(旧再編実施計画)は、「未作成であり現在のところ作成の予定はない」とする市町村が 580 件(84.2%)にのぼる。

地域公共交通政策の担当について、都道府県では回答 21 件全てが「交通政策専門部署」である一方、市町村は「総務・企画系部署」が 319 件(46.3%)で最多であり、「交通政策専門部署」135 件(19.6%)が続く(図 7)。専門スキルを持つ職員の確保・育成のための配慮を「行っている」とした市町村は 15 件(2.2%)のみで「行っていない」市町村が 510 件(74.0%)であった。都道府県でも「行っている」との回答は 1 件のみである。

地域公共交通の利用促進・収支改善のために市町村が取り組んでいる施策は「啓発・PR」530 件(76.9%)が多く、「高齢者向けの割引運賃の提供」「路線網の再編や集約・運行ダイヤの調整」が続く。

○2/3 の市町村が支援を実施・1/3 は支援なし

一般路線バスを対象とした支援を実施して

図 6 地域公共交通計画の作成状況(単位:割合)(n=689)

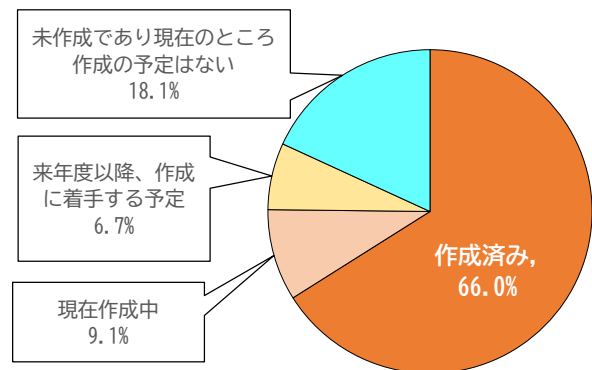


図 7 地域公共交通政策の担当部署(単位:割合)

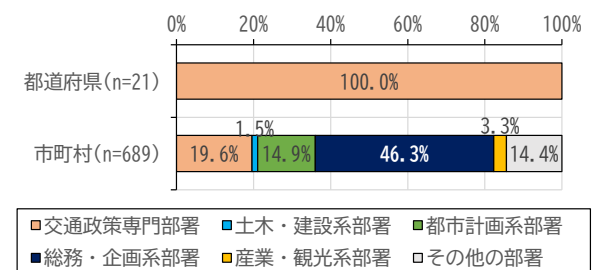


図 8 一般路線バスを対象とした支援の実施状況(単位:割合)
(n=689)

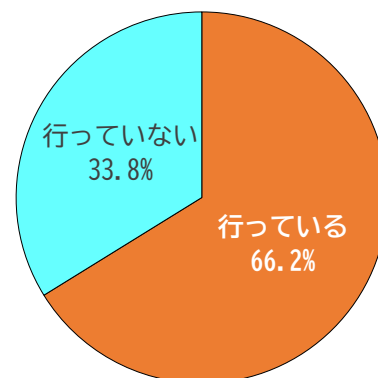
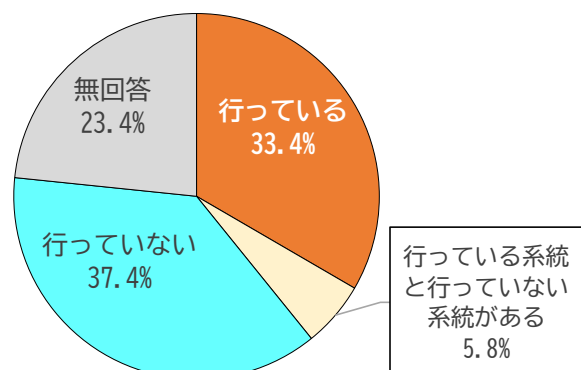


図 9 地域間幹線系統への支援の有無(単位:割合)(n=689)



いると回答した市町村は456件(66.2%)に達する一方、残る233件(33.8%)は支援を行っていないとした(図8)。現在行っている支援策としては「既存赤字路線の維持」が最も多く、396件(86.8%)である。このほか、「鉄道・既存路線バス廃止代替バス等の維持」178件(39.0%)、「割引運賃の設定」176件(38.6%)が続く。

国による「地域公共交通確保維持事業」の対象となっている地域間幹線系統について、市町村として追加の支援を「行っている」とする回答が230件(33.4%)ある一方、「行っていない」が258件(37.4%)あり(図9)、市町村によって対応が分かれている。地域間幹線系統、地域内フィーダー系統になっていない一般路線バスについても同様に対応が二分している。

都道府県においては、21件中18件で一般路線バスを対象とした補助を実施している旨の回答があったが、その手法や補助額には都道府県ごとに差異がみられる。市町村が事業者に対して支援をする場合、これに要する費用を都道府県が支援するといった地域独自の制度設計も行われており、その背景や概要については地域特性も含めた精査が必要である。

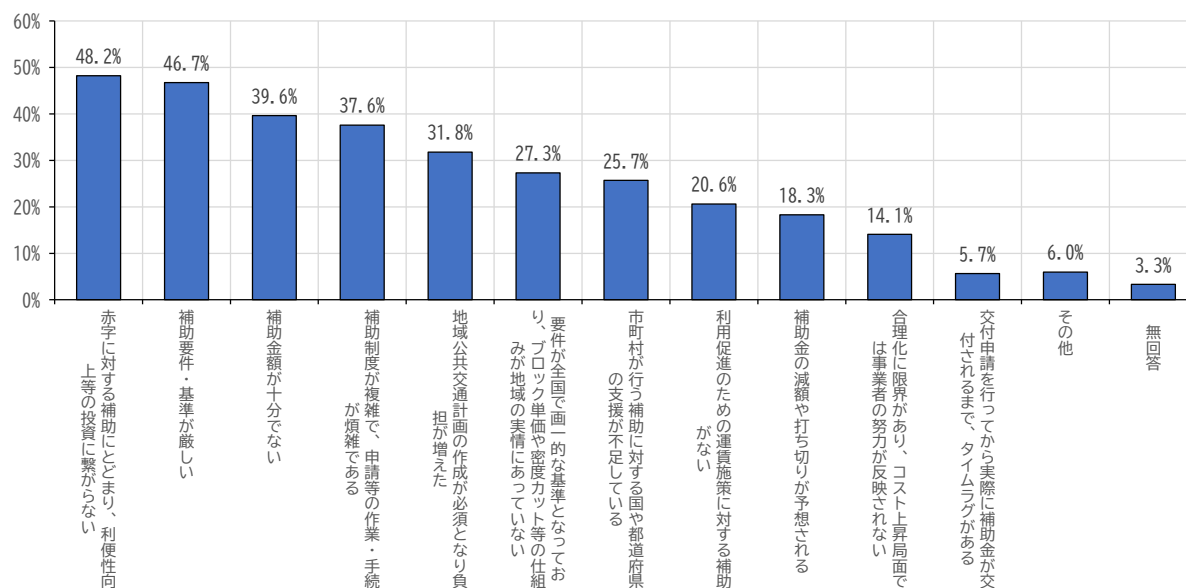
○国の補助制度にも課題

国の補助制度については、補助の内容に係るものと手続に係るものについて課題が示された(図10)。「地域公共交通計画の作成が必須となり、市町村の負担が増えた」とする回答も219件(31.8%)にのぼる。都道府県についても同様の傾向であり、制度設計についてはこれまでさまざまな改善が進められてきたところではあるが、一層の充実・改善が求められる。

新たにバス施設(停留所、車庫・営業所等)の整備にも活用可能となった社会資本整備総合交付金制度については、「すでに活用している」「現在特定事業実施計画を策定中」「来年度以降特定事業実施計画の策定に着手予定」とする市町村が計36件(5.2%)にとどまり、「現在のところ、活用する予定はない」606件(88.0%)と比較して圧倒的に少数である。

なお、バス路線の運行維持については地方公共団体が負担する額の80%を特別交付税の対象とすることができる制度が従前より設けられており、435件(63.1%)の市町村がこれを「活用している」、167件(24.4%)が「活用していない」と回答した。

図10 一般路線バスに対する国の補助制度について、課題と考えられること(複数回答/単位:割合)(n=689)



○人材確保に対する支援は限定的

人材確保にかかる支援は、事業者向け、就業者向けの各施策とも極めて限定的で、それぞれ8～9割の市町村が「実施の予定なし」と回答した(図11)。人材確保に関するバス事業者から市町村への要望は「人材確保のための広報活動の支援」172件(25.0%)が最多であるが、「要望を受けていない」とする市町村が403件(58.4%)で、その倍以上にのぼる。

自治体と事業者との協力体制等に関しては、法定会議のほか情報交換や連絡等の頻度を尋ねた。「毎日・ほぼ毎日」から「半年に1回未満」「実施なし」まで幅広く存在し、地域によって自治体と事業者の距離感に差があることが推測される。

図11 人材確保に対する支援の有無(単位:割合)(n=689)
(ラベルは5%以上の要素のみ表示)

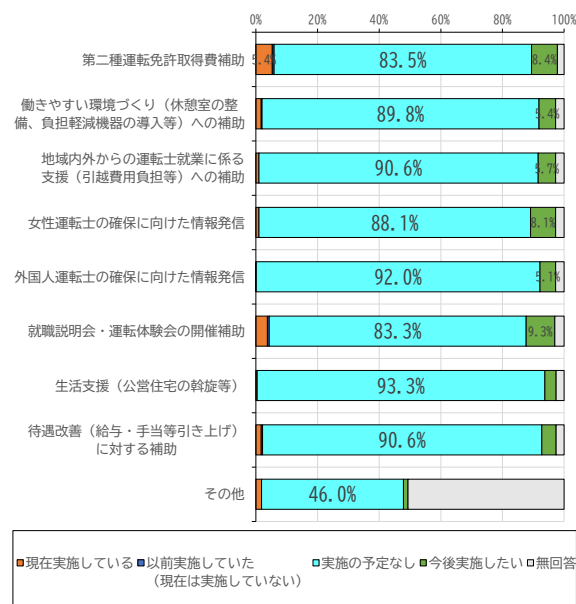
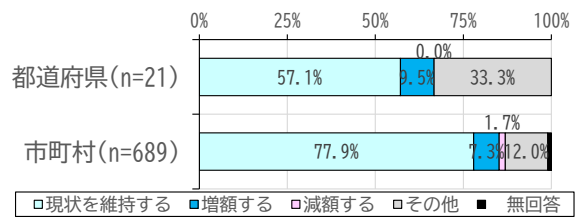


図12 路線バスの補助に関する今後の方針(単位:割合)



○将来の姿は事業者主導?自治体主導?
ー自動運転・ライドシェアは少数派ー

一般路線バス全体に関する今後の方針・考え方については、「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」322件(46.7%)と「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」283件(41.1%)の大きく2つの流れがあるほか、双方を選択した回答も少なくなく、地域特性等何らかの要因がその背景にあるとみられる。今後「自動運転に移行」「ライドシェアに移行」とした回答はそれぞれ20件(2.9%)、36件(5.2%)と少数派であり、都道府県も同様の傾向である。

不採算な路線バスについては、交通事業者の自助努力を期待する回答が256件(37.2%)と最多で、市町村が主体となる運行形態に切り替えるとする回答を上回った。

今後の市町村からの補助は、「現状維持」が537件(77.9%)と最多で、「増額する」が50件(7.3%)である(図12)。都道府県は「現状維持」12件、「増額する」2件である。なお、市町村、都道府県とも増額の幅は本アンケートでは尋ねておらず、増額の規模は把握できていない。

■調査結果詳細の公表について

以上が、今回実施したアンケートの概況である。今後、各設問の集計・分析を進め、5月～6月頃を目途に当法人Webサイトにて結果の詳細を公表する予定である。

交通経済研究所 Web サイト

<https://www.itej.or.jp/>

交通経済研究所



今般、年度末に向けご多用のところ本アンケートの実施にご協力をいただいた皆様に御礼申し上げます。誠にありがとうございました。