



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」 調査報告

2025年8月22日
一般財団法人 交通経済研究所
調査研究センター

■調査背景：公共交通事業における経営課題

- 人口減少・少子高齢化・自家用車普及による公共交通利用の減少
⇒運輸収入の減少、収支の悪化につながり、事業継続が困難に
- 生産年齢人口の減少による人手不足、待遇悪化による運転士不足
⇒労働時間規制の強化も相まって、運行の維持が困難に

■調査目的・対象

- 路線バス事業における「担い手(人材)の不足」「運輸収入の減少」という大きな2つの経営課題に対する取組み状況・課題認識などの実態を明らかにする
- 事業者と自治体(都道府県・市町村)を対象に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

既往調査・研究の例

● バス事業者を対象とした調査

– (公社)日本バス協会 「日本のバス事業」

- 国土交通省資料の取りまとめや、バス協会加盟事業者の情報から、当該年度のバス事業者の状況について概略的な情報を掲載

– (一財)地域公共交通総合研究所 「公共交通経営実態調査」

- バス・鉄軌道・旅客船の事業者を対象に経営実態に関する調査を継続的に実施
- 2025年2月公表の第8回調査から小規模の事業者にも対象を拡大
- 経年変化と、自由記述の要約から業界全体の課題と政策提言につながる要点を抽出

● 自治体を対象とした調査・研究

– 山本卓登・何功(2024) 「市町村における地域公共交通政策の財源認識と運用の実態：市町村アンケートを基に」

- 無作為抽出した300自治体を対象としたアンケート調査(156自治体から回答)により、自動車を用いた地域公共交通政策への歳出額、財源認識などに関する実態を把握、分析

– (公財)日本都市センター(2018)「都市自治体の公共交通政策に関する調査」

- 全国の市・区を対象としたアンケート調査により、公共交通政策への取組みの体制(組織・人材)、施策、財政支出、計画策定状況などを調査・分析

本調査の特徴

- 事業者対象の調査と自治体対象の調査を**同時期に実施**し、双方における「人材確保」、「収支・財政」に関する取組みの実態、課題認識などを把握している
- 事業者調査：車両保有両数30両未満の小規模事業者も多く回答
- 自治体調査：全市区町村を対象に調査票を配布・高い回収率

	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 方法	2025年1月24日発送／2月14日締切 郵送にて依頼／郵送およびWEBにて回答・回収		
配布数	755	47	1,741
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

- これまでの成果報告
- 2025年3月28日に、当所ホームページ上で[調査結果の速報版](#)を公表
- 2025年4月30日付の「交通新聞」紙面に調査結果を掲載
- 2025年6月27日に、自由回答を含む概ね全ての設問の[集計結果](#)及び[調査票](#)を公表

調査票サンプル

スライド左上の記号は
設問番号に対応

事業者

Q26-1

自治体

Q19

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

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つ】

- | | | |
|---------|----------|---------|
| 1. 北海道 | 2. 青森県 | 3. 岩手県 |
| 7. 福島県 | 8. 茨城県 | 9. 栃木県 |
| 13. 東京都 | 14. 神奈川県 | 15. 新潟県 |
| 19. 山梨県 | 20. 長野県 | 21. 岐阜県 |
| 25. 滋賀県 | 26. 京都府 | 27. 大阪府 |
| 31. 鳥取県 | 32. 島根県 | 33. 岡山県 |
| 37. 香川県 | 38. 愛媛県 | 39. 高知県 |
| 43. 熊本県 | 44. 大分県 | 45. 宮崎県 |

Q2 貴社の事業分野および保有車両数、別

- | |
|--------------------------|
| ① 一般路線バス (以下の②・③を除く) |
| ② 自治体等委託路線バス (コミュニティバス等) |
| ③ 高速バス |
| ④ 貸切バス |

以下のQ3-Q4は、一般路線バスシステムの減便および休止・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0/1つに1つ】 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	減便の理由【複数回答可】
2. ない		

理由のリスト:

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. 運転士が不足した」と回答された方にお聞きします
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0/1つに1つ】

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0/1つに1つ】 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	休止・廃止の理由【複数回答可】
2. ない		

理由のリスト:

1. 利用者が減少した

本日の報告の概要

●事業者

事業規模(車両保有両数)別に、人材確保・経営課題に関する設問への回答状況を分析

●自治体

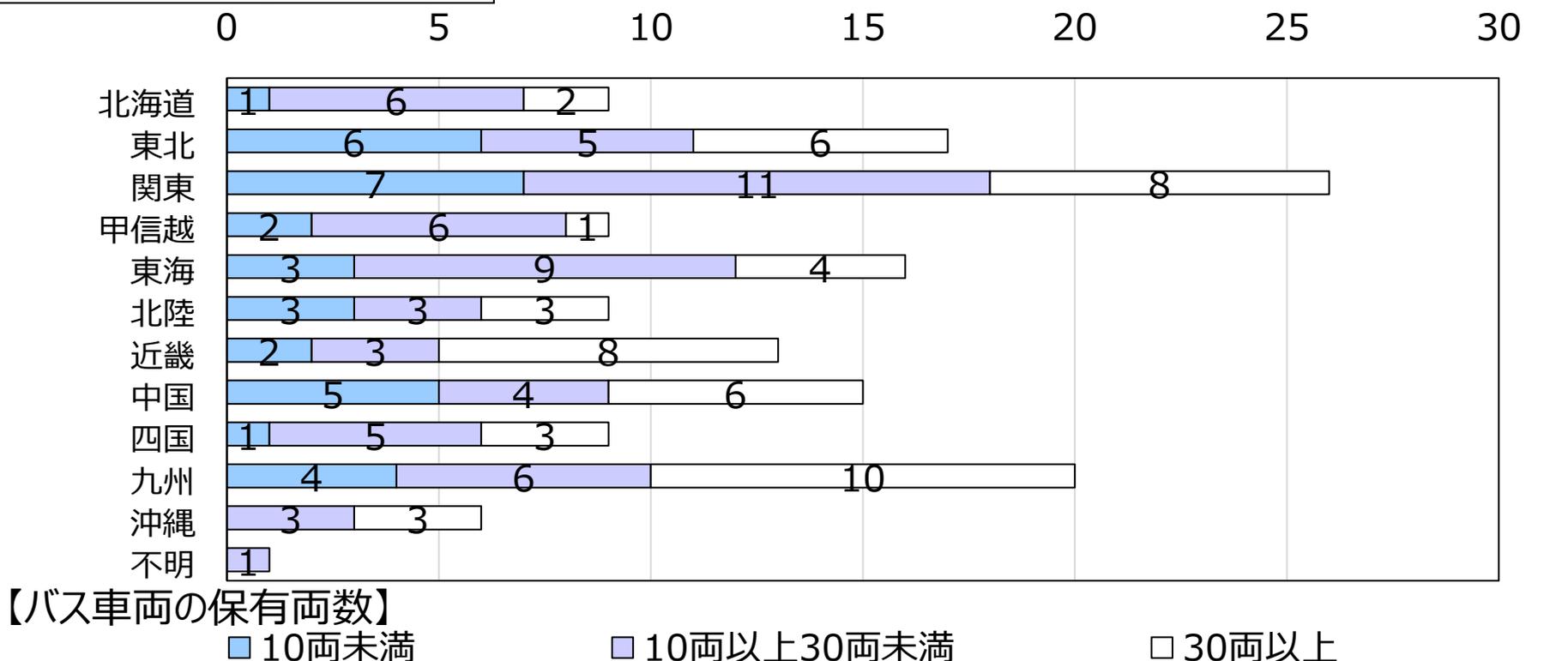
市町村を対象に、人口規模と大都市圏-地方圏別に、主に運行経費の欠損に対する補助金の支出状況を分析

※都道府県対象の調査結果は、回答数が少ないため、本日の報告内容からは割愛

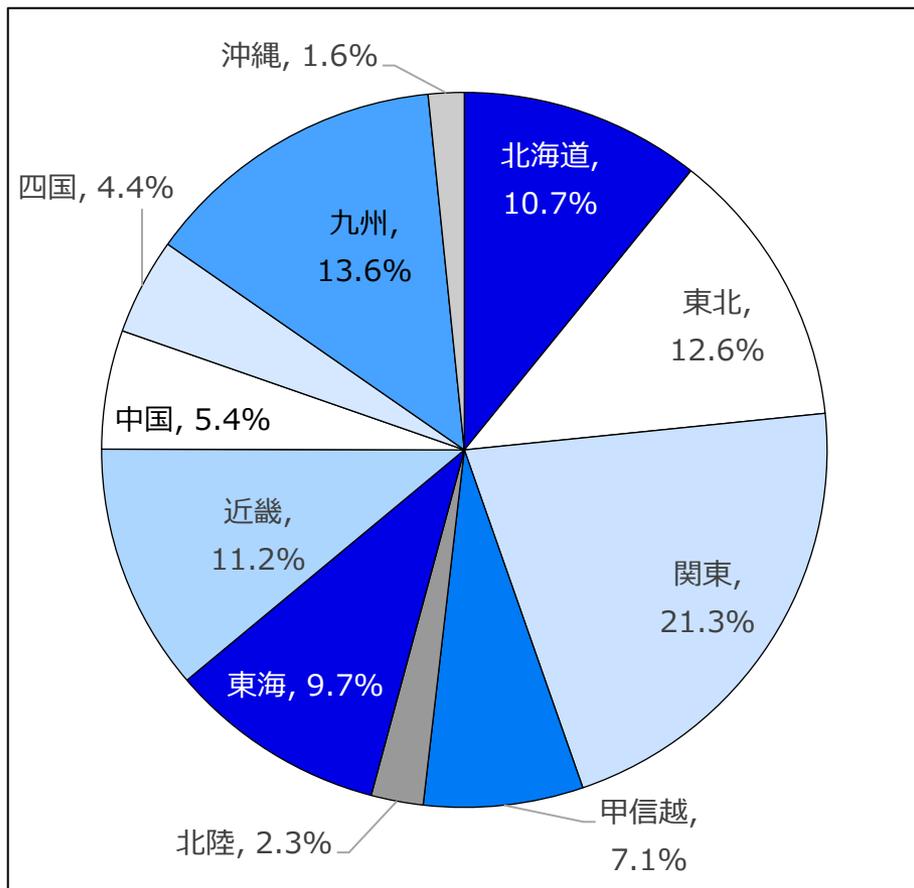
- 全国各地域の事業者から満遍なく回答が得られた。
- 既往の調査と比較して、バス車両保有両数30両未満の小規模な事業者の回答比率が高い。

バス事業者 (n=150)

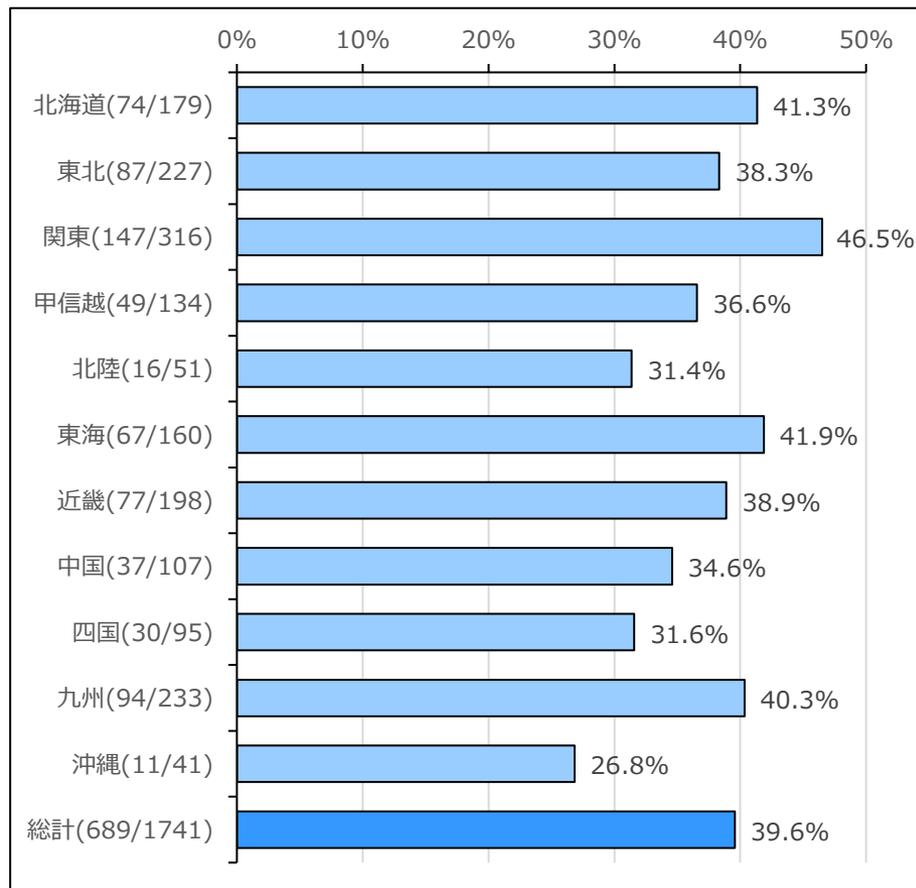
(単位：件)



- 全国各地域の自治体から満遍なく回答が得られた。
- 関東の回答率が高く、北陸・四国・沖縄の回答率がやや低い。



回答構成比率



地域別有効回答率

- 大都市圏の自治体の回答率が比較的高い。
- 人口規模が大きい自治体のほうが、回答率が比較的高い。
- 回答自治体の構成としては、地方圏の小規模自治体の比率が高くなっている。

	大都市圏		地方圏		全体	
	回答率	(回答数 /自治体数)	回答率	(回答数 /自治体数)	回答率	(回答数 /自治体数)
人口20万人以上	63.0%	(46/73)	54.2%	(32/59)	59.1%	(78/132)
人口5～20万人	46.9%	(69/147)	44.3%	(109/246)	45.3%	(178/393)
人口1～5万人	36.0%	(27/75)	38.7%	(236/610)	38.4%	(263/685)
人口1万人未満	40.0%	(6/15)	31.8%	(164/516)	32.0%	(170/531)
総計	47.7%	(148/310)	37.8%	(541/1,431)	39.6%	(689/1,741)

※首都圏整備法、近畿圏整備法に基づく既成市街地・近郊整備地帯/区域、中京圏開発整備法に基づく都市整備区域に含まれる自治体を大都市圏、それ以外の自治体を地方圏とした。

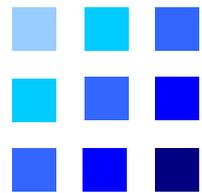
①本資料内の用語の定義

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）

※デマンド交通・乗合タクシーなどの主に不定期運行の地域公共交通サービスや福祉輸送サービスは含まない

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

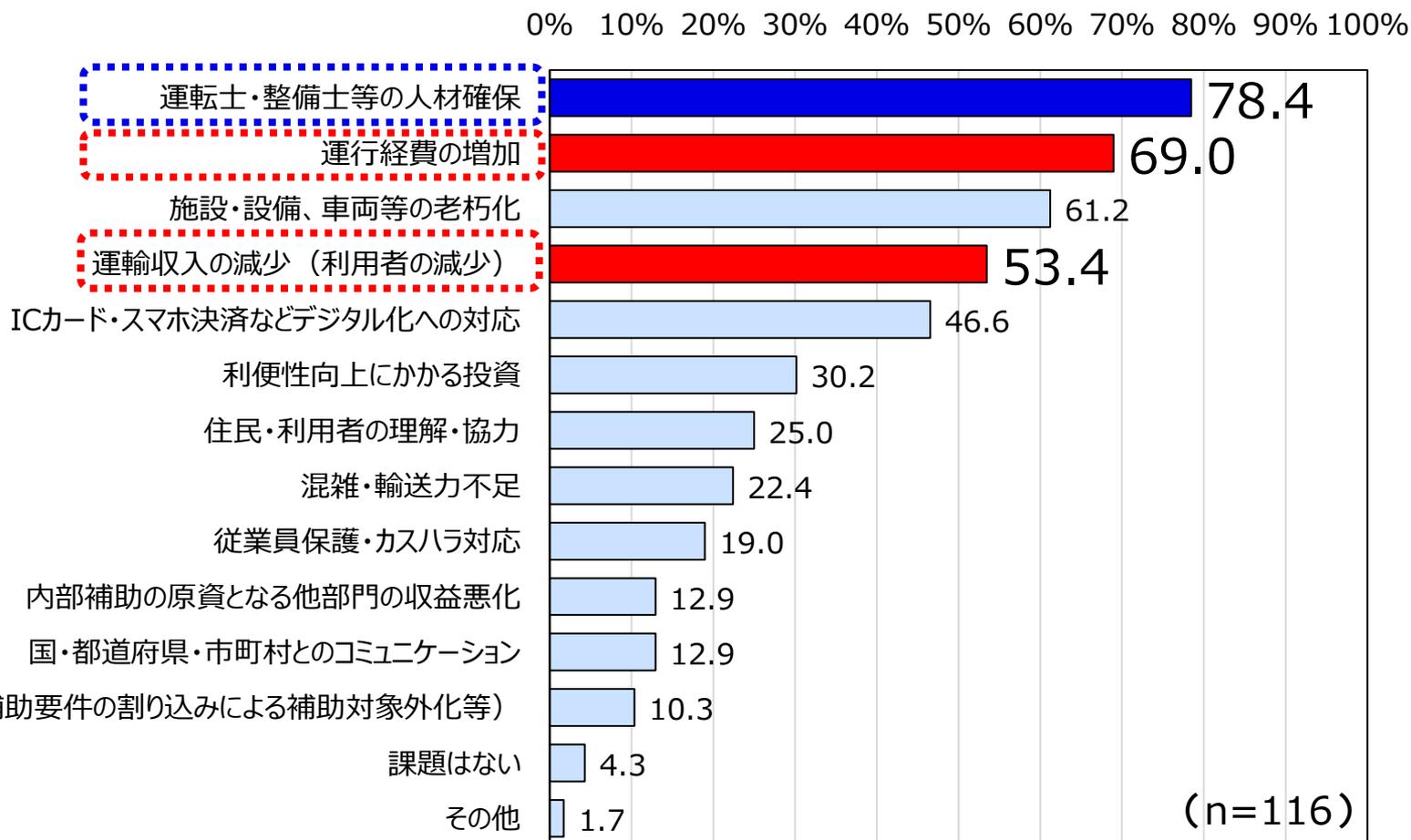


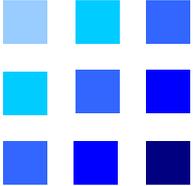
乗合バス事業の現状に関する調査 (事業者編)

【主な報告内容】

- ① 人材確保・補助金等の状況
- ② 事業収支・補助金等の状況
- ③ 経営課題に関する取り組み・今後の方針

- 事業者全体の傾向として、「人材確保」や「運行経費増加」、「収入減」、「施設・設備、車両等の老朽化」が上位





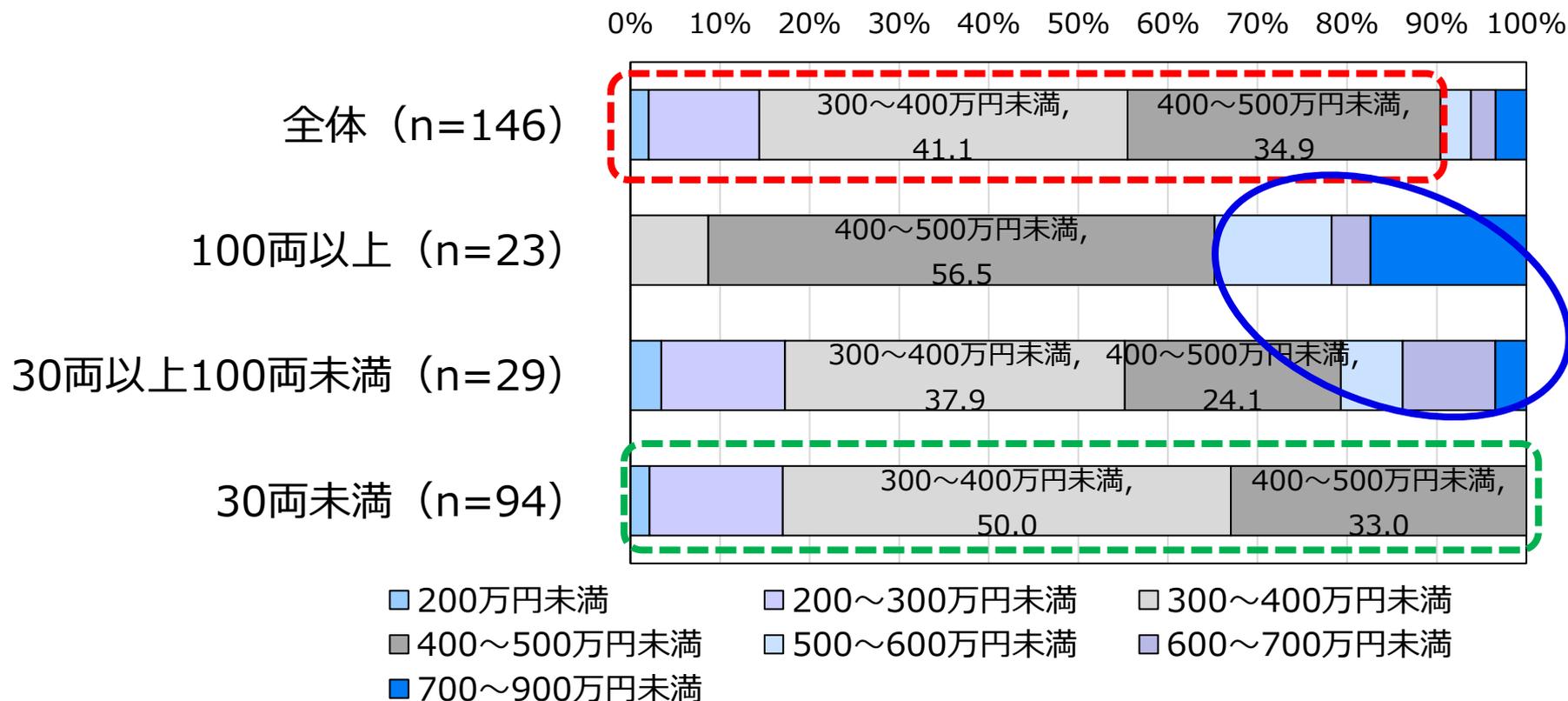
乗合バス事業の現状に関する調査 (事業者編)

【主な報告内容】

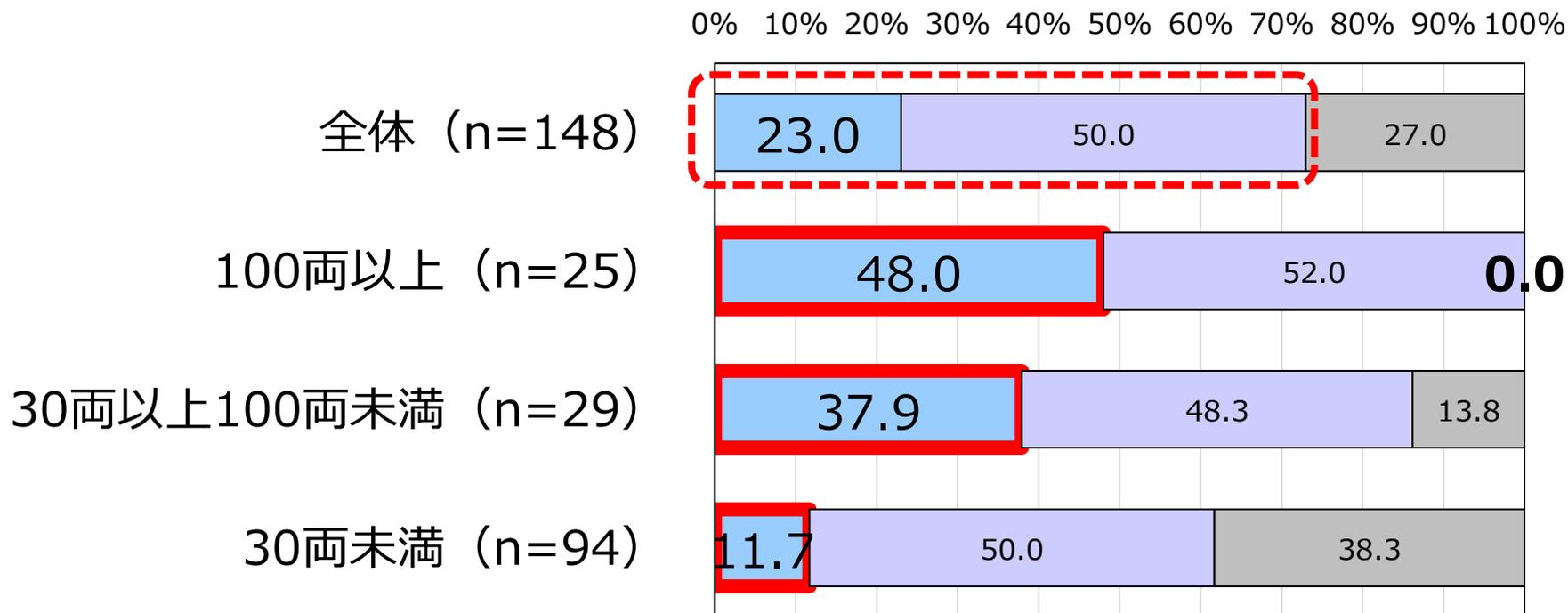
- ① 人材確保・補助金等の状況
- ② 事業収支・補助金等の状況
- ③ 経営課題に関する取り組み・今後の方針

(フルタイム勤務者、手当等を含む税引前総支給額)

- 500万円未満が全体の**約9割**
- 保有両数**30両未満**の**事業者**では、500万円未満でほぼ**100%**
- **大規模事業者**ほど、平均年収は高い傾向→より条件のよい事業者への転職の可能性

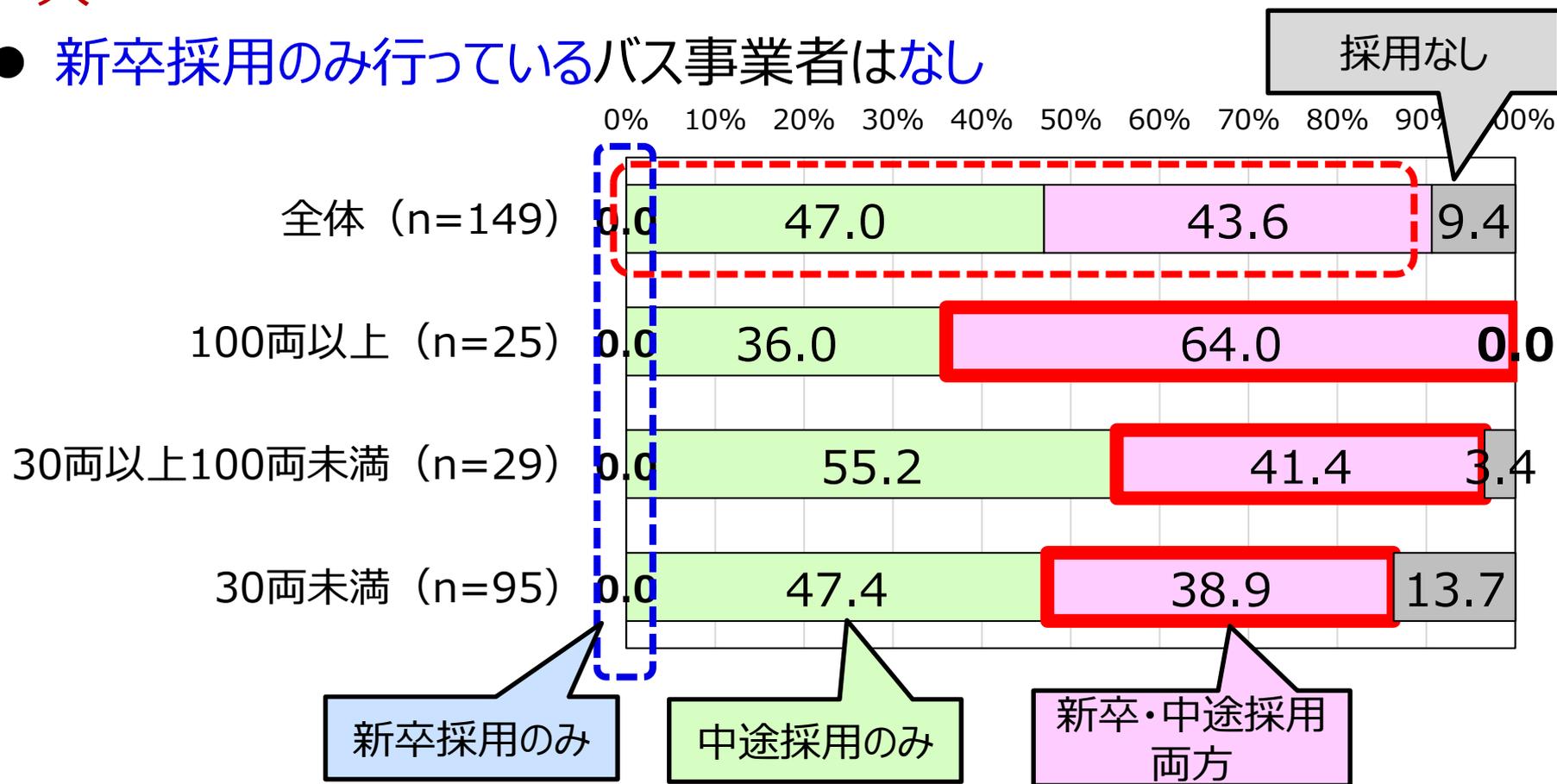


- 約7割のバス事業者で、運転士の中途退職者が発生
- 保有両数が多くなるほど、中途退職者の割合が増加



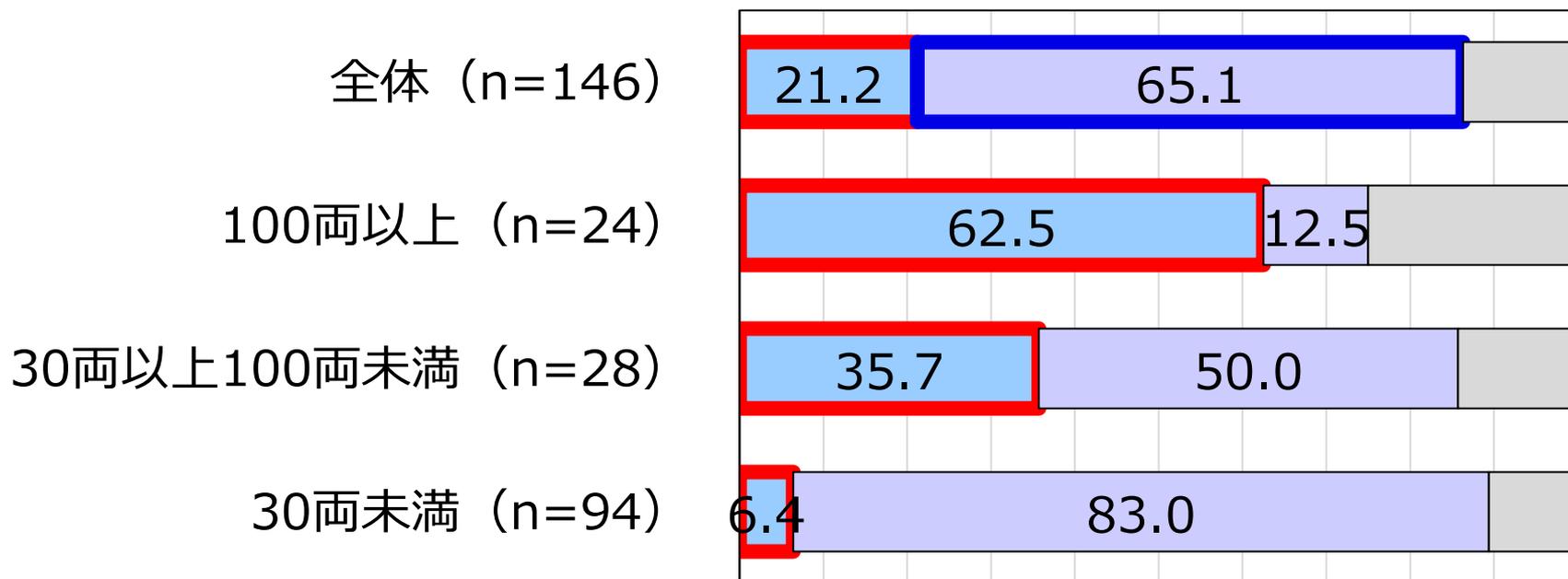
■ 中途退職者が多くいる □ 中途退職者が若干いる □ 中途退職者はいない

- 約9割のバス事業者で、運転士の中途採用を実施
- 大規模事業者ほど、新卒・中途採用の両方を行う事業者の割合が大
- 新卒採用のみ行っているバス事業者はなし

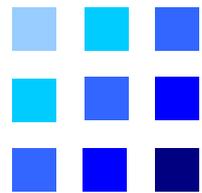


- 補助・助成を受けているバス事業者は約2割にとどまり、6割を超えるバス事業者は補助や助成を受けていない
- 大規模事業者ほど、補助や助成を受けた経験が多い
- 主な補助や助成の内容：「大型二種免許取得や養成に関する補助」、「人材確保のためのPR費用」、「交通DX・GXによる経営改善支援事業（人材確保・育成）」

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



■ 受けたことがある ■ 受けたことはない ■ わからない



乗合バス事業の現状に関する調査 (事業者編)

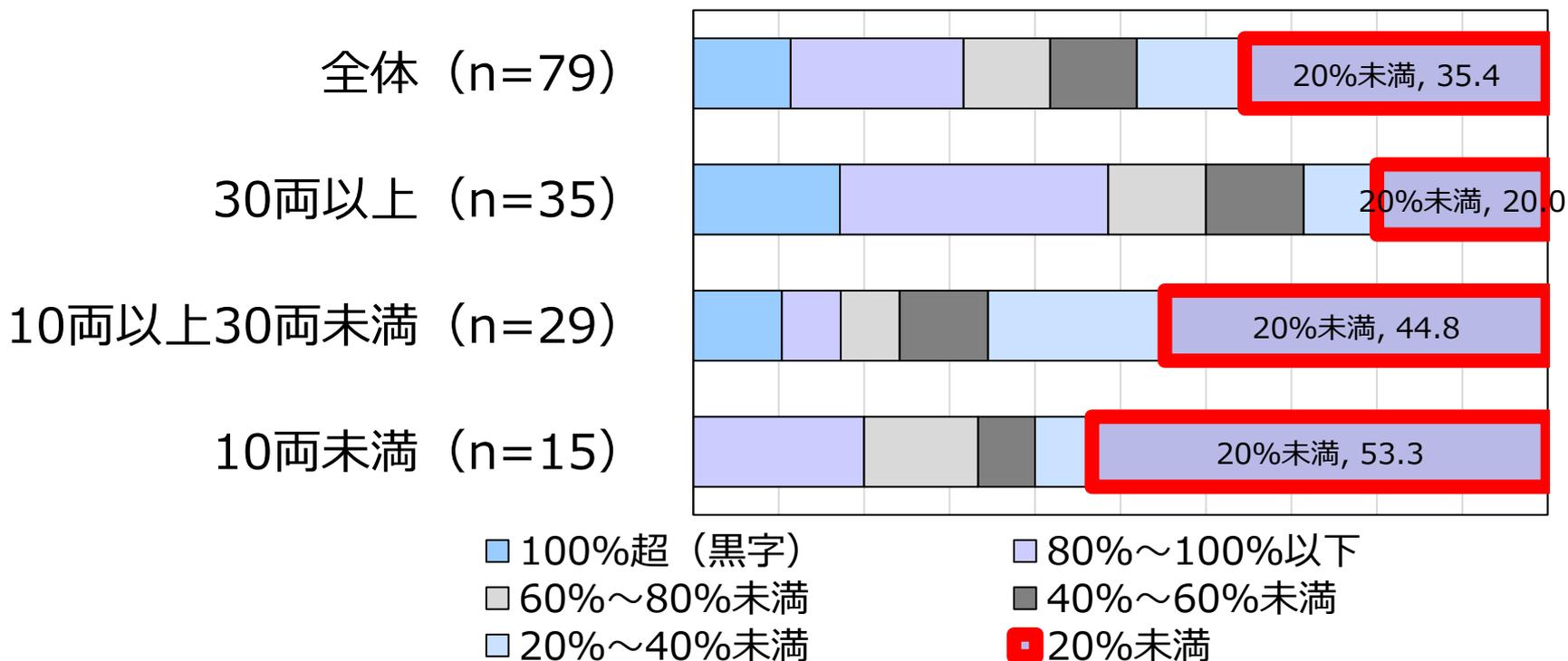
【主な報告内容】

- ① 人材確保・補助金等の状況
- ② 事業収支・補助金等の状況
- ③ 経営課題に関する取り組み・今後の方針

※受委託なし・公的補助なし系統のみ

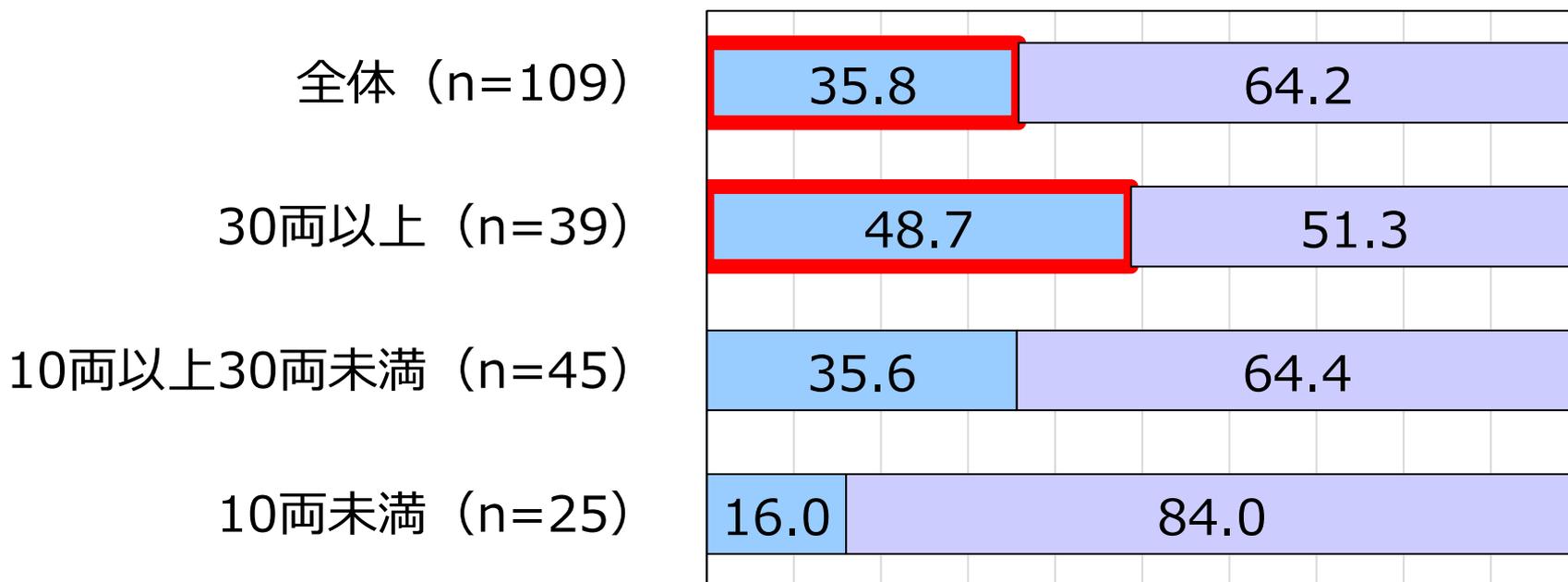
- 3割を超える事業者で、事業費用に対する運賃収入の割合は20%未満
- 大規模事業者では、事業者全体に比べて20%未満の回答割合が小さく、収益路線からの内部補助により不採算路線を維持してきたと考えられる

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



- 3割を超える事業者は、欠損が生じているにもかかわらず補助が全くないシステムあり
- 保有両数「30両以上」の事業者では、「補助が全くないシステムあり」の回答割合が約5割

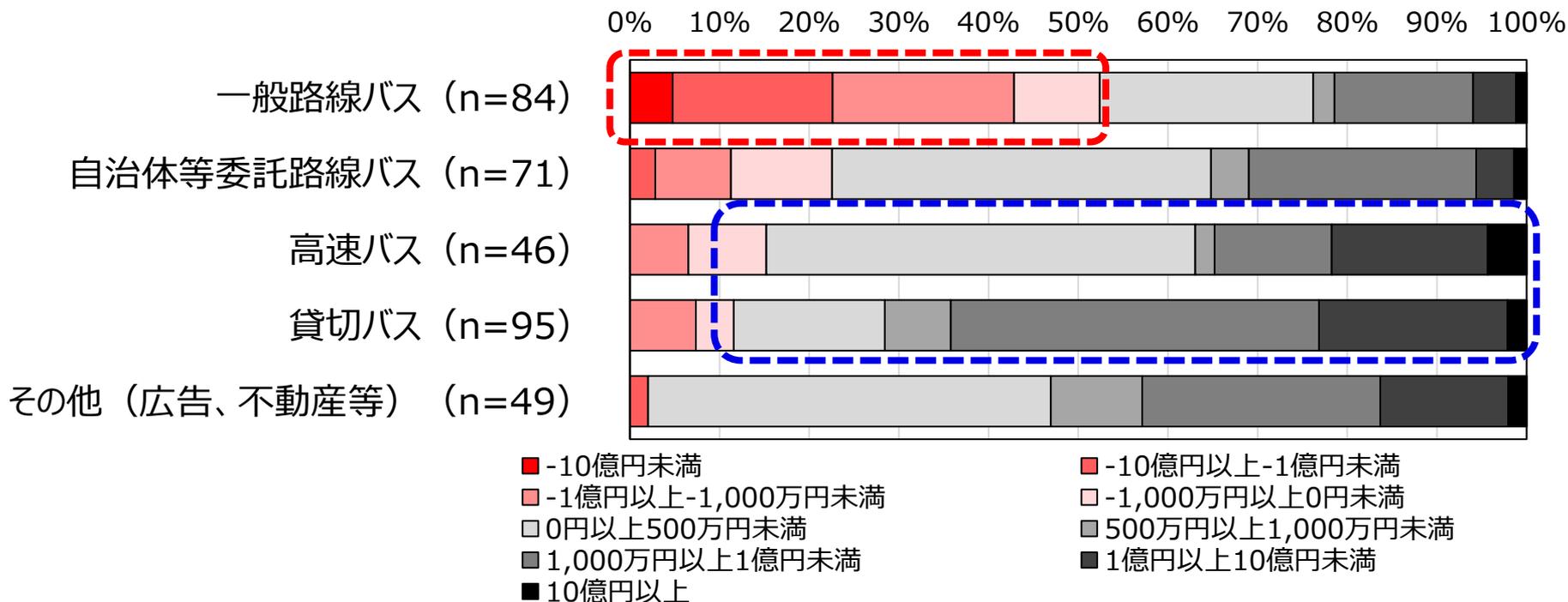
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

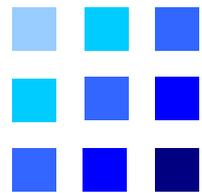


■ 補助が全くないシステムあり

■ 補助が全くないシステムなし

- 一般路線バス事業では、赤字を抱える事業者の割合は約5割
- 一方、高速バスや貸切バス事業では、黒字の事業者の割合が大
- 路線バス事業の赤字分を、高速バスや貸切バス事業の黒字分で内部補助する構造と想定



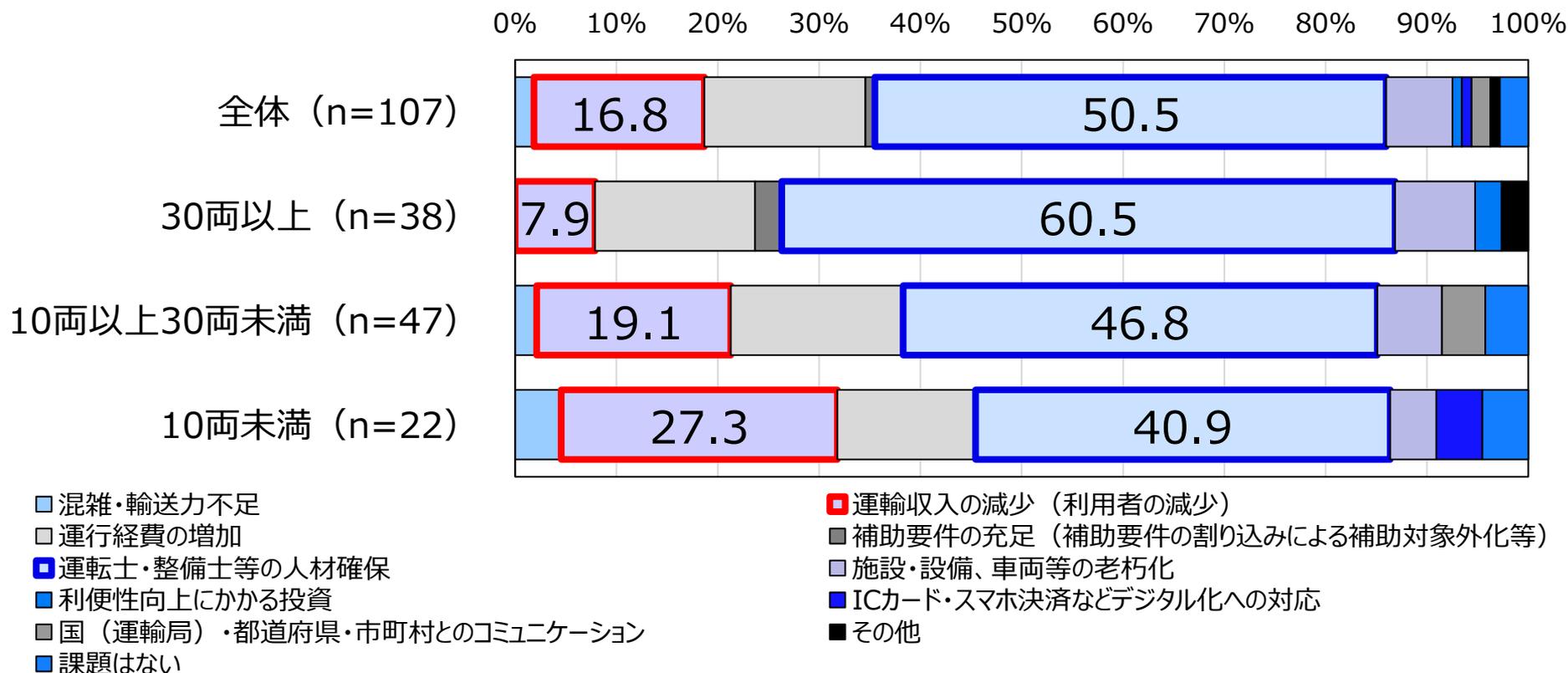


乗合バス事業の現状に関する調査 (事業者編)

【主な報告内容】

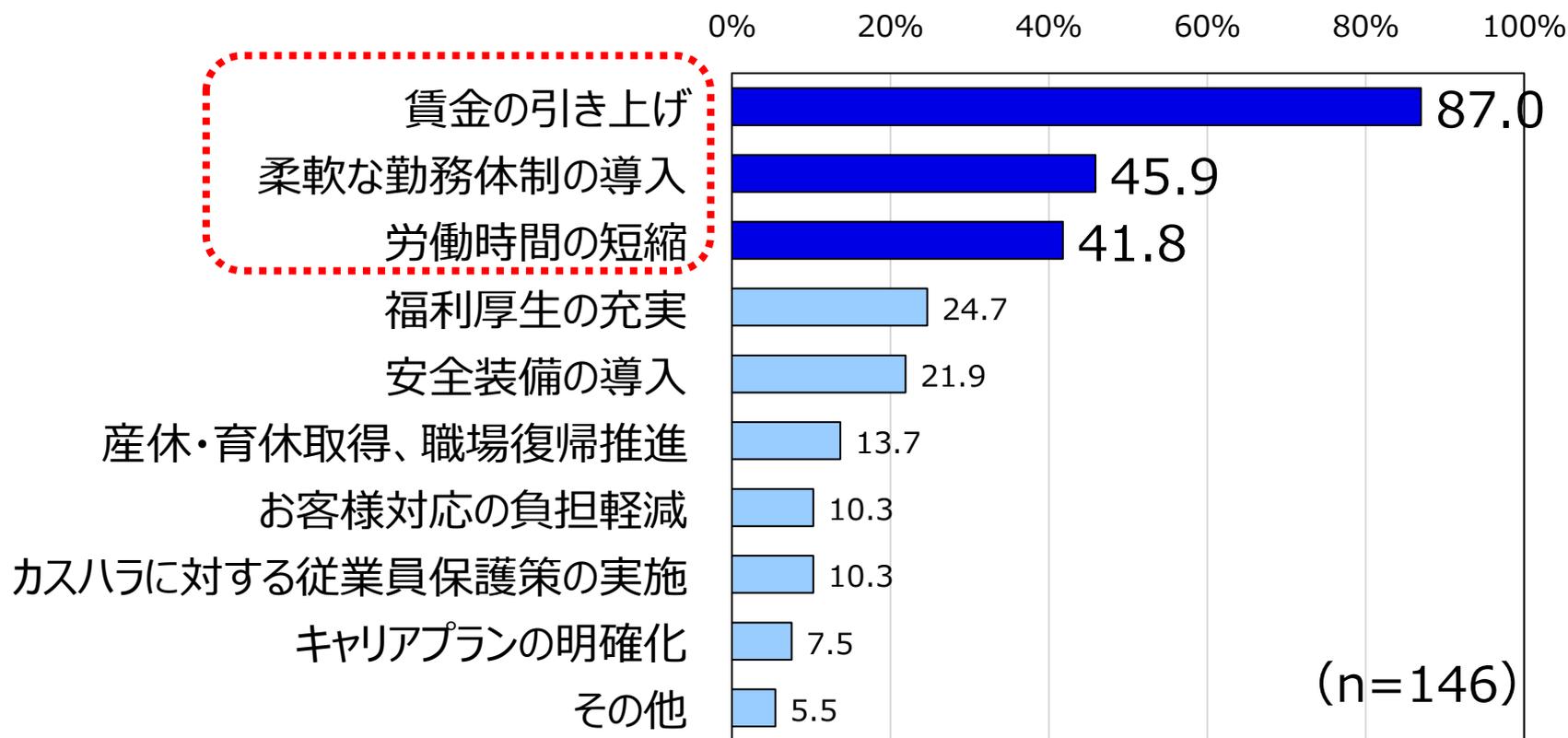
- ① 人材確保・補助金等の状況
- ② 事業収支・補助金等の状況
- ③ 経営課題に関する取り組み・今後の方針

- **大規模事業者**では、事業者全体に比べて「**人材確保**」の回答割合が大
- 一方、**中規模・小規模事業者**では、事業者全体に比べて「**運輸収入減**」の回答割合が大



運転士の定着に向けて
実施している取り組み（複数回答）

- 離職理由に対応する形で、「賃金の引き上げ」、「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

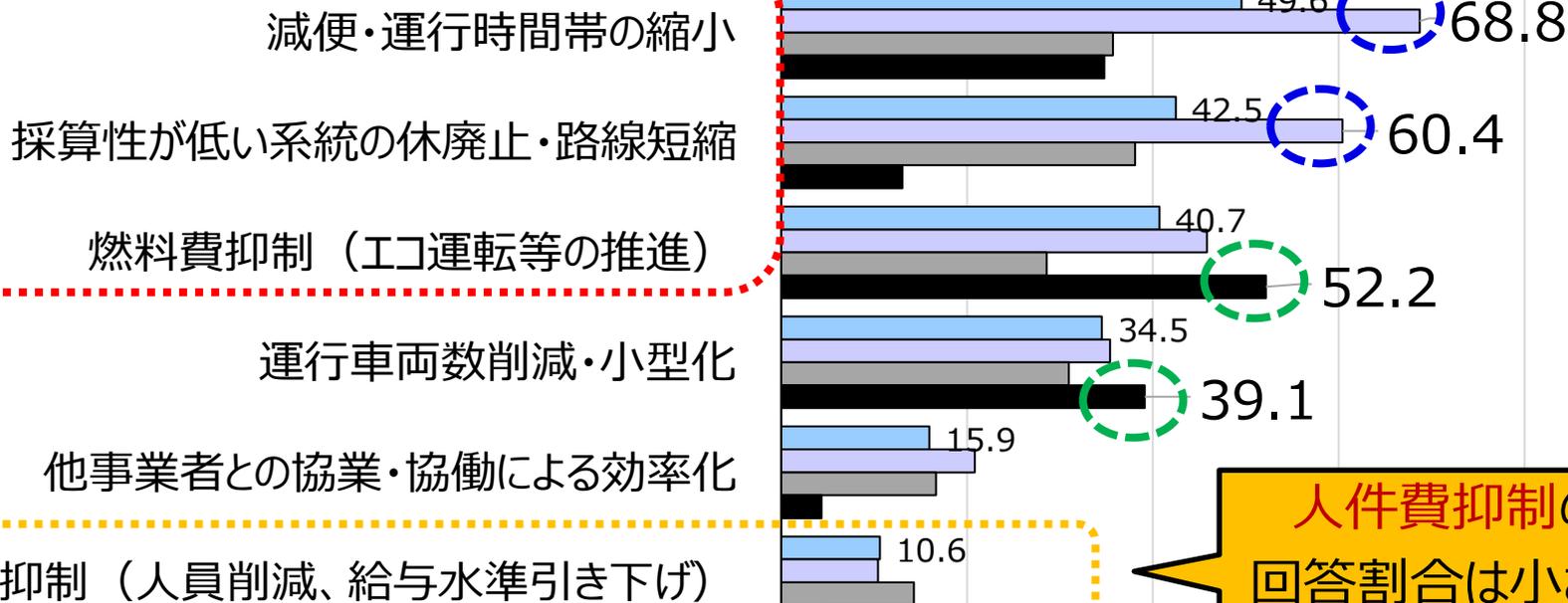


取り組んでいること（複数回答）

- **大規模事業者**ほど、「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」を実施
- **小規模事業者**ほど、「燃料費抑制」、「車両削減・小型化」を実施

上位3項目

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

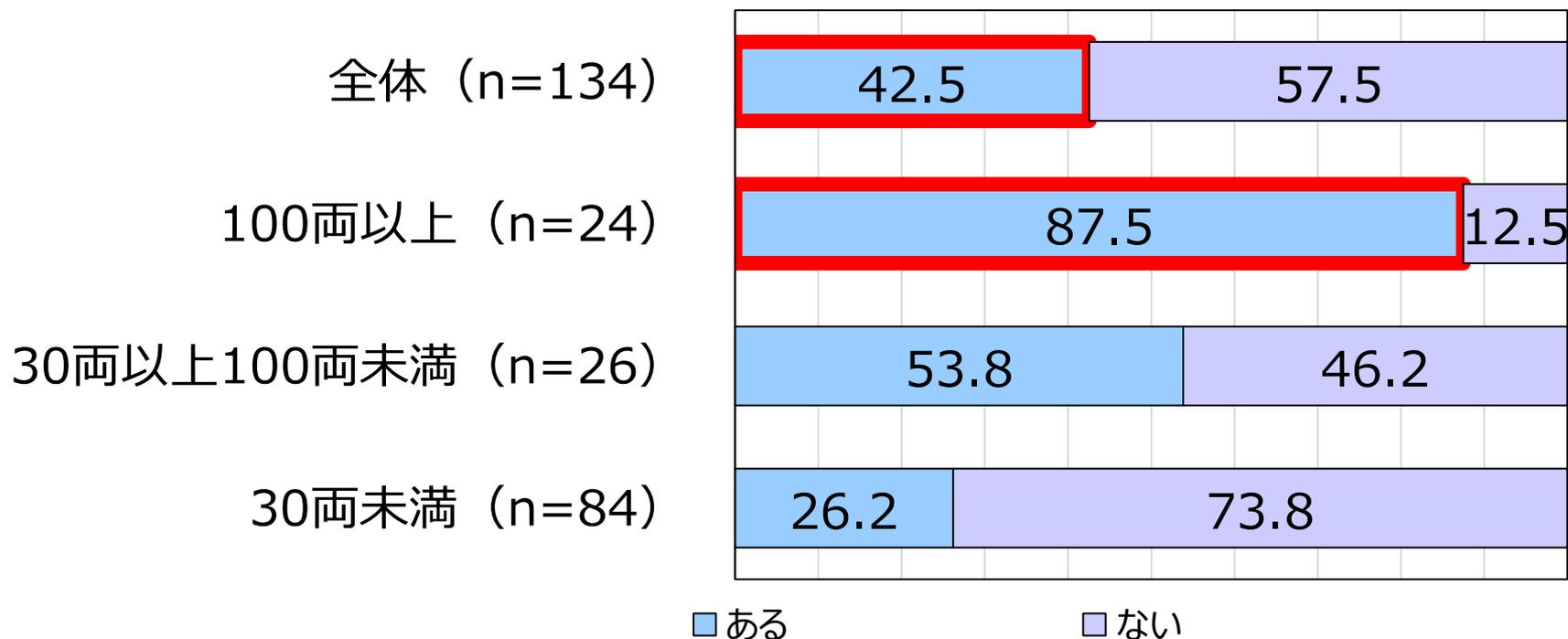


人件費抑制の
回答割合は小さい

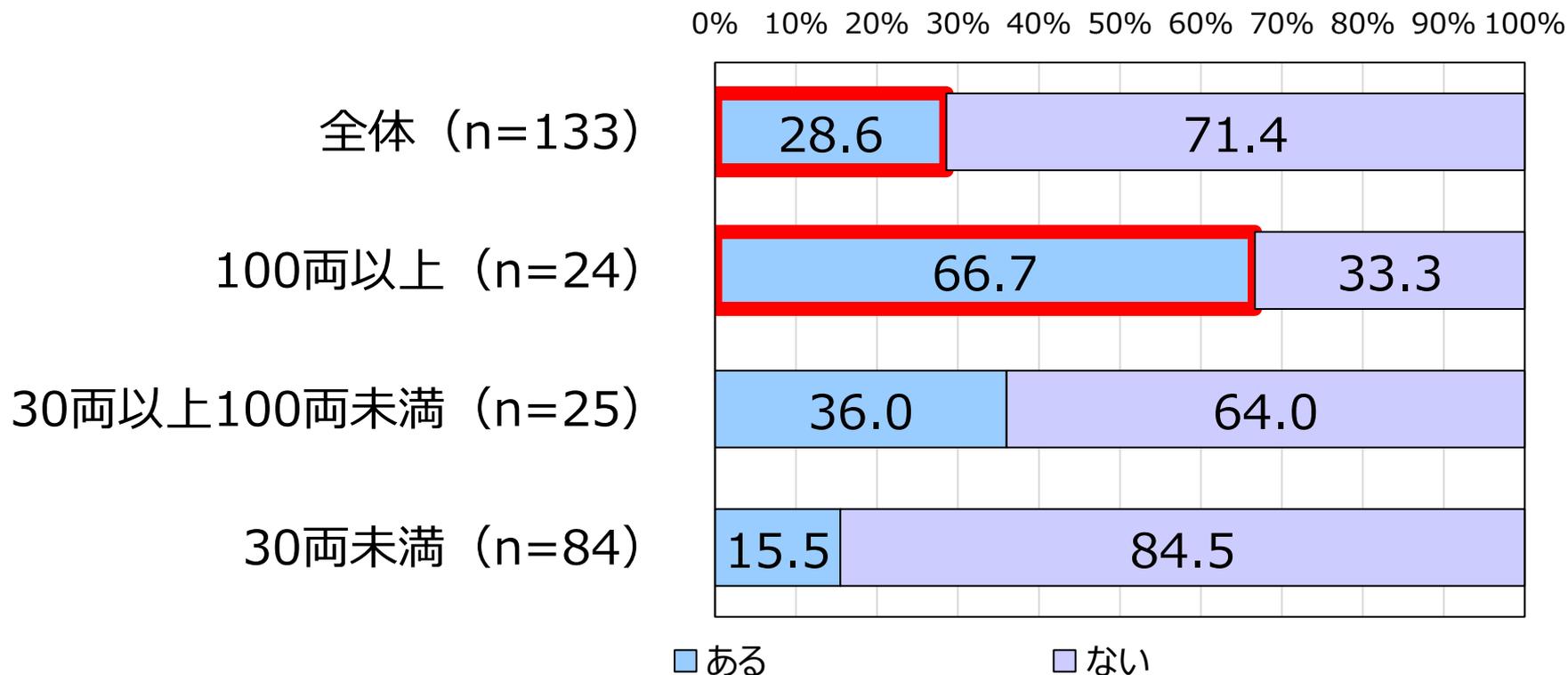
■ 全体 (n=113) ■ 30両以上 (n=48) ■ 10両以上30両未満 (n=42) ■ 10両未満 (n=23)

- 約4割の路線バス事業者が減便を実施
- 大規模事業者ほど、減便した路線バス系統が多い傾向
- 主な減便の理由：「運転士不足」、「利用者減」、「労働時間等に関する改善基準告示改正への対応のため」、「利用が少ないためコミュニティバスやデマンドタクシーに移行」、「路線再編」

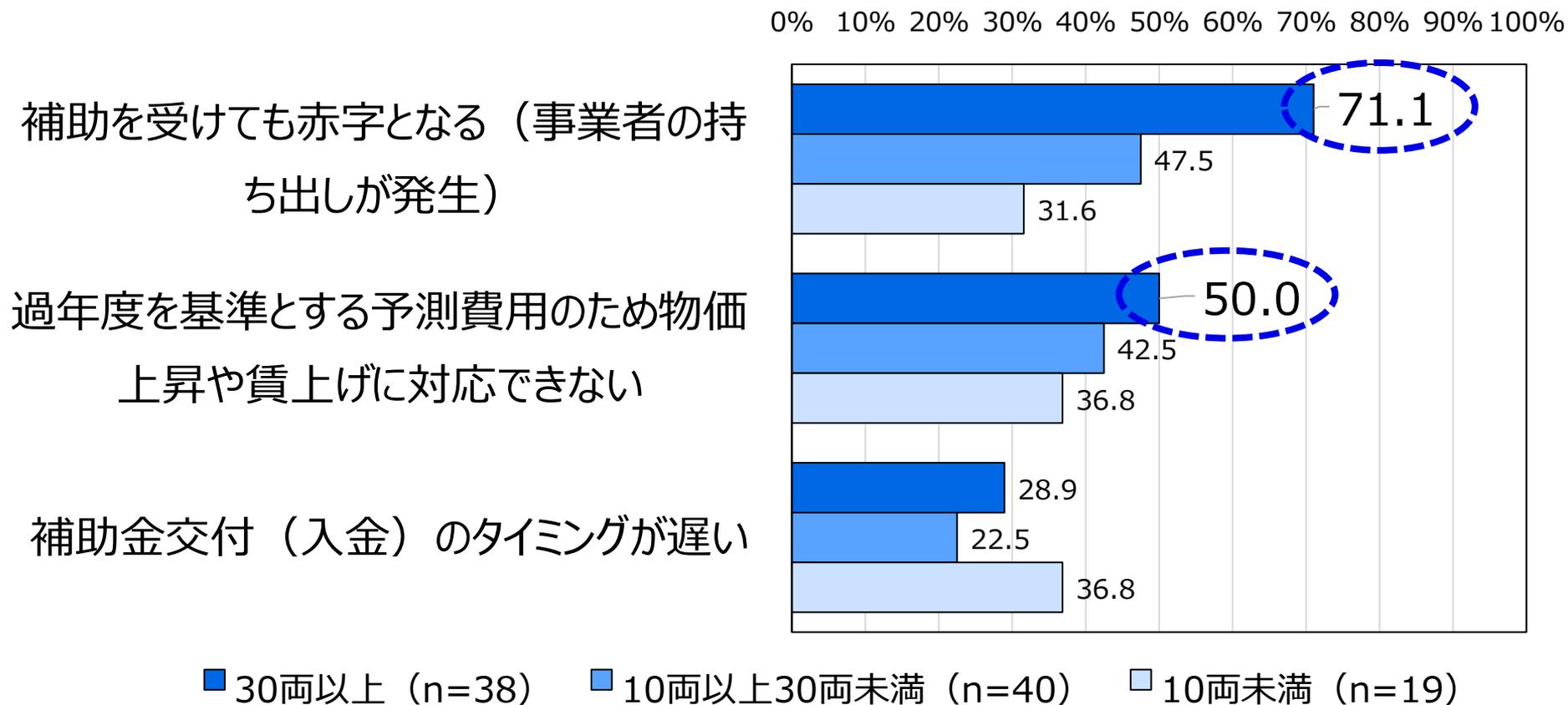
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



- 約3割の路線バス事業者が休止・廃止を実施
- 大規模事業者ほど、休止・廃止した路線バス系統が多い傾向
- 主な休止・廃止の理由：「運転士不足」、「利用者減」、「労働時間等に関する改善基準告示改正への対応のため」、「他系統との重複解消」

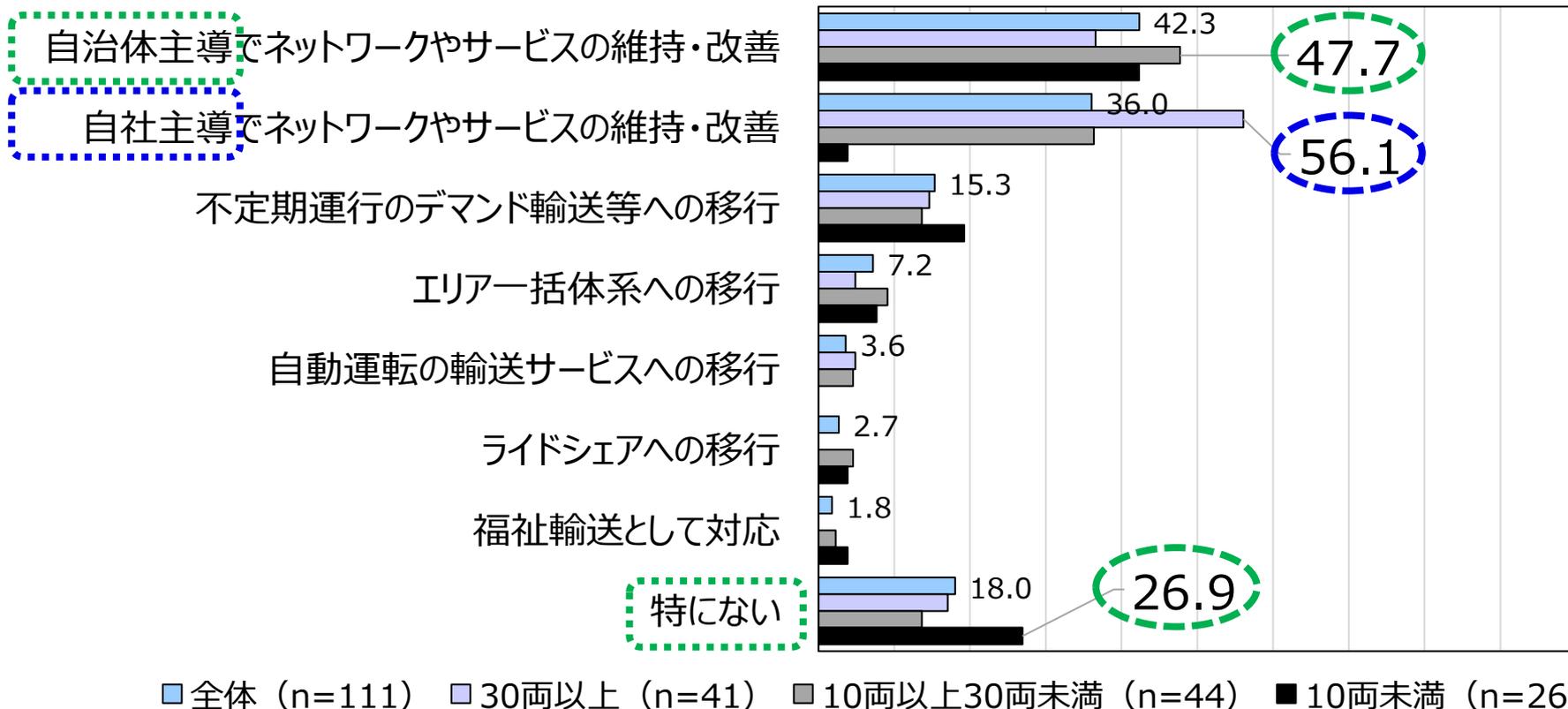


- **大規模事業者**ほど、「補助を受けても赤字となる」、「過年度を基準とする予測費用のため物価上昇や賃上げに対応できない」の回答割合が大



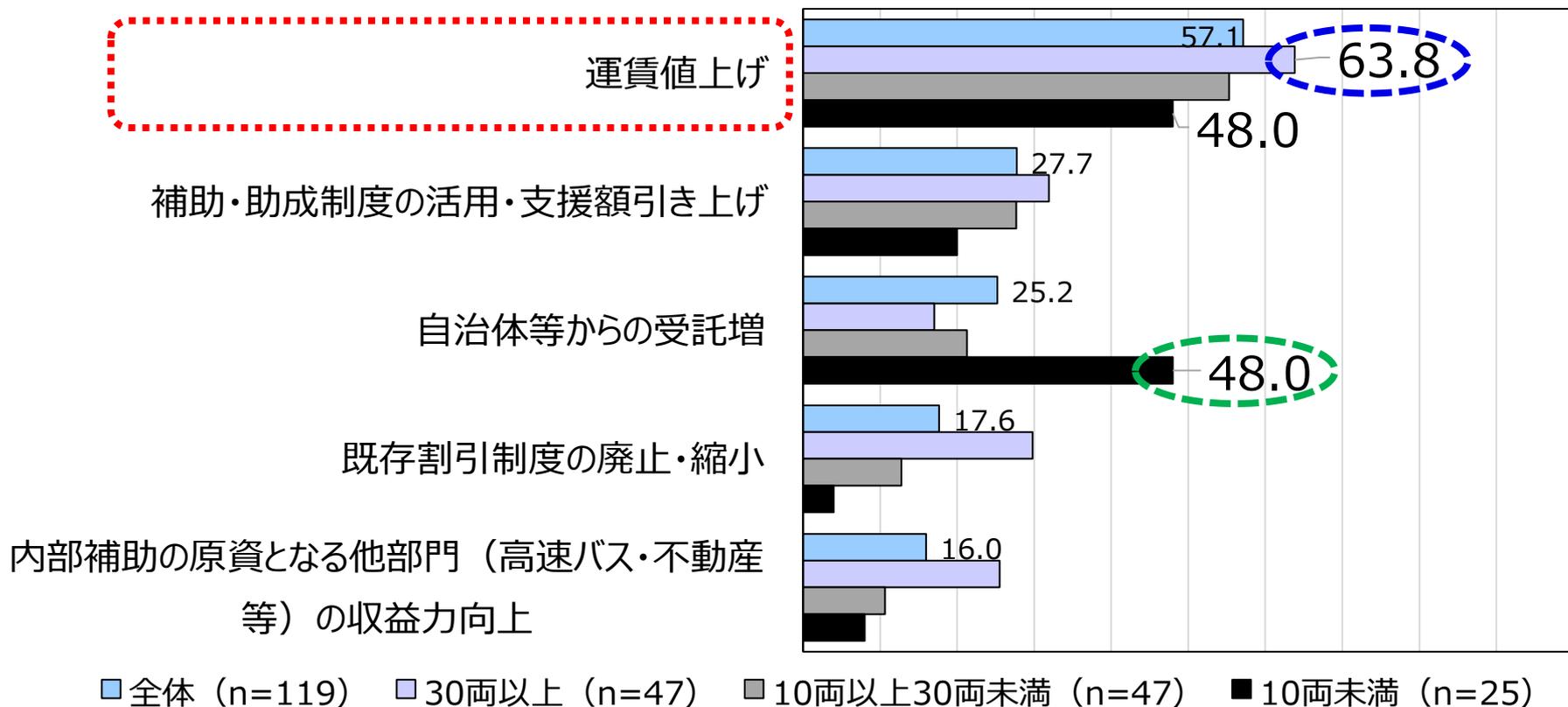
- 「ネットワークやサービスの維持・改善」について、大規模事業者ほど「**自社主導**」、小規模事業者ほど「**自治体主導**」を重視
- 小規模事業者では「**特にない**」の回答割合も相対的に大

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



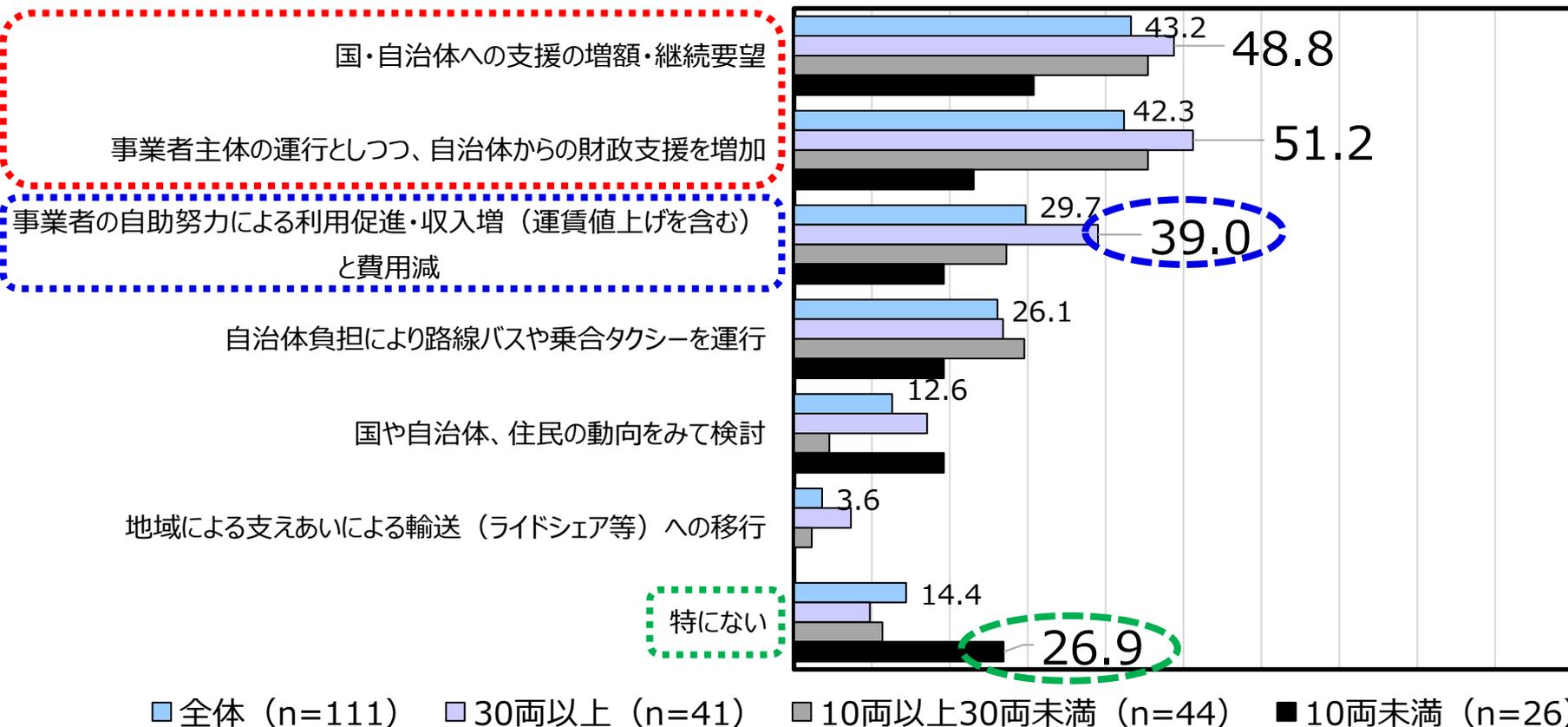
- 事業者全体の傾向として、「**運賃値上げ**」が最上位
- **大規模事業者**ほど、「**運賃値上げ**」を実施
- **小規模事業者**ほど、「**自治体等からの受託増**」を実施

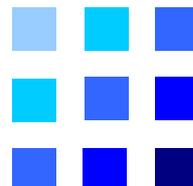
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



- 「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
- 大規模事業者では、「自助努力（運賃値上げを含む）」も重視
- 小規模事業者では、「特にない」の割合も大

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%





乗合バス事業の現状に関する調査 (自治体編)

【主な報告内容】

- ① 補助金支出の状況
- ② 事業者・就業者支援の状況
- ③ 特別交付税の活用状況
- ④ 路線バスに関する今後の方針・考え方

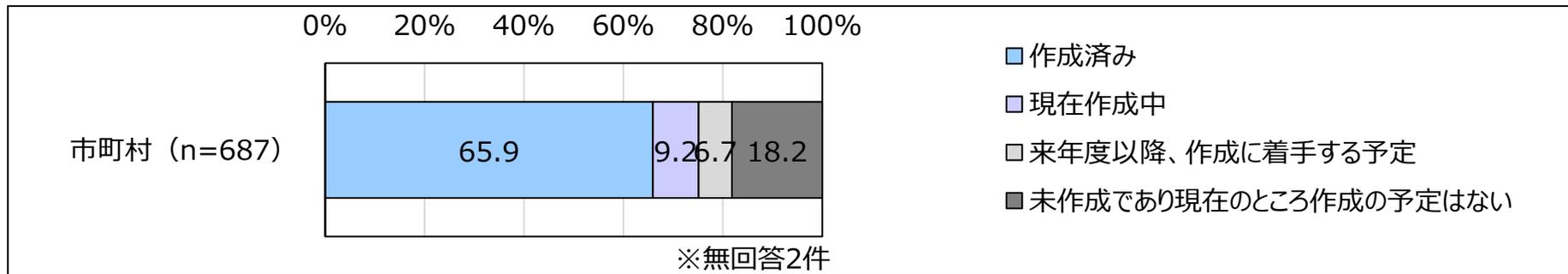
自治体

自治体による公共交通への取組み

●地域公共交通計画の策定(努力義務化)

Q2

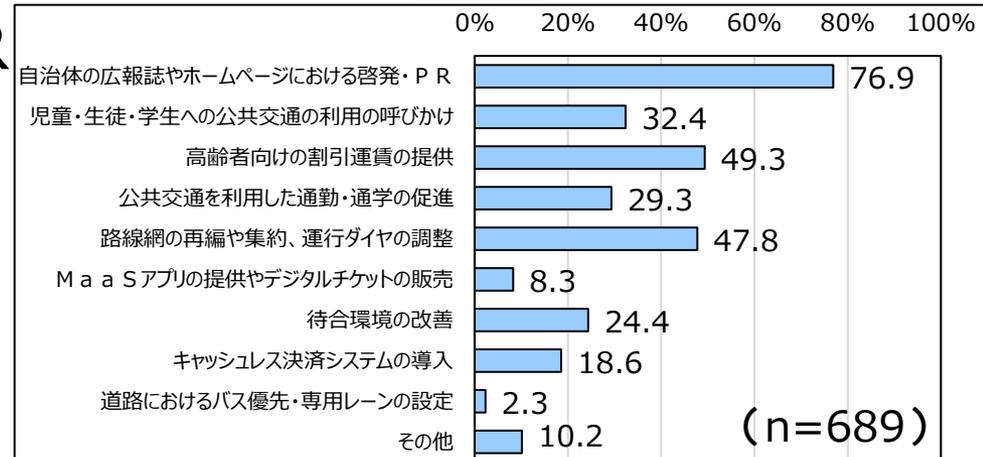
－ 8割強の自治体が策定済みあるいは策定中・予定と回答



●地域公共交通全般に関わる施策

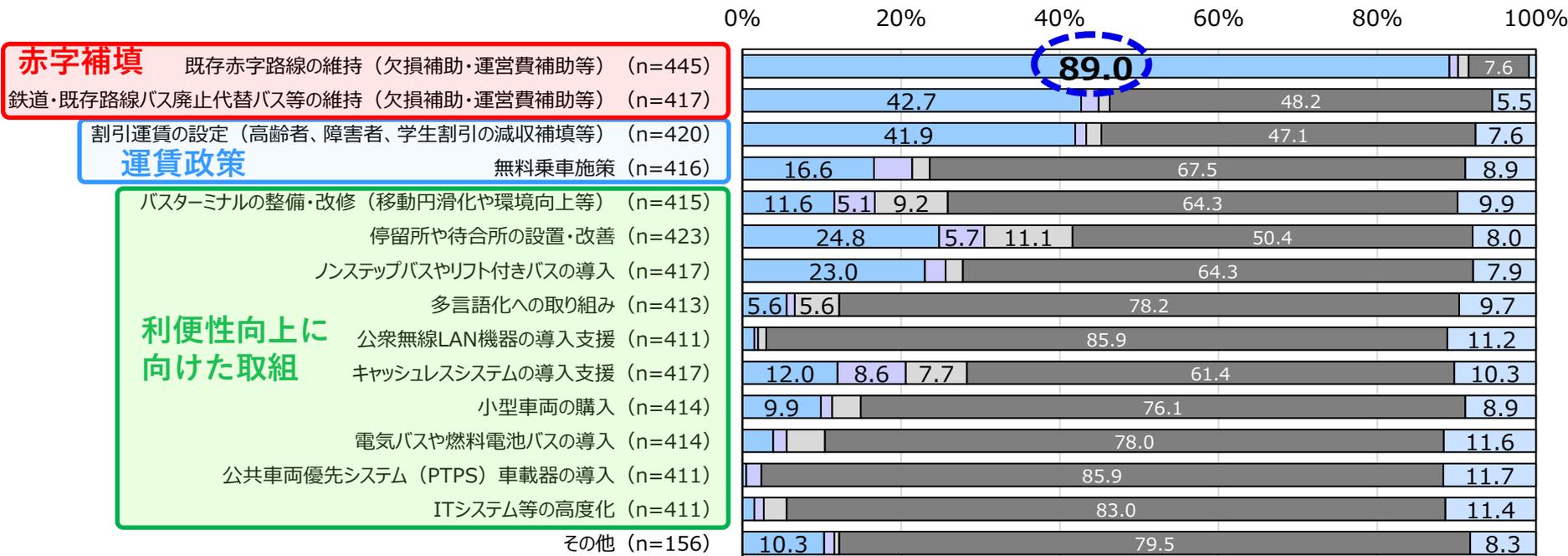
Q8

- － 広報誌やHPにおける啓発・PR
 - － 高齢者向け割引運賃
 - － 路線網再編・ダイヤの調整
- などが主な取組み



- 車両購入補助、バス停・ターミナルなどのハード整備、情報基盤の整備など、多様な項目に対して支援が実施されているが、最も多いのは**既存赤字路線の維持(欠損補助・運営費補助等)**である

→以後の分析では、**市町村による欠損補助に着目して分析**



※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

●補助形態により以下の4種類に類型化

国庫補助対象系統

複数市町村に跨る

単一市町村で完結

地域公共交通確保維持事業

地域間幹線系統

地域内フィーダー
系統

Q13

国庫補助対象外

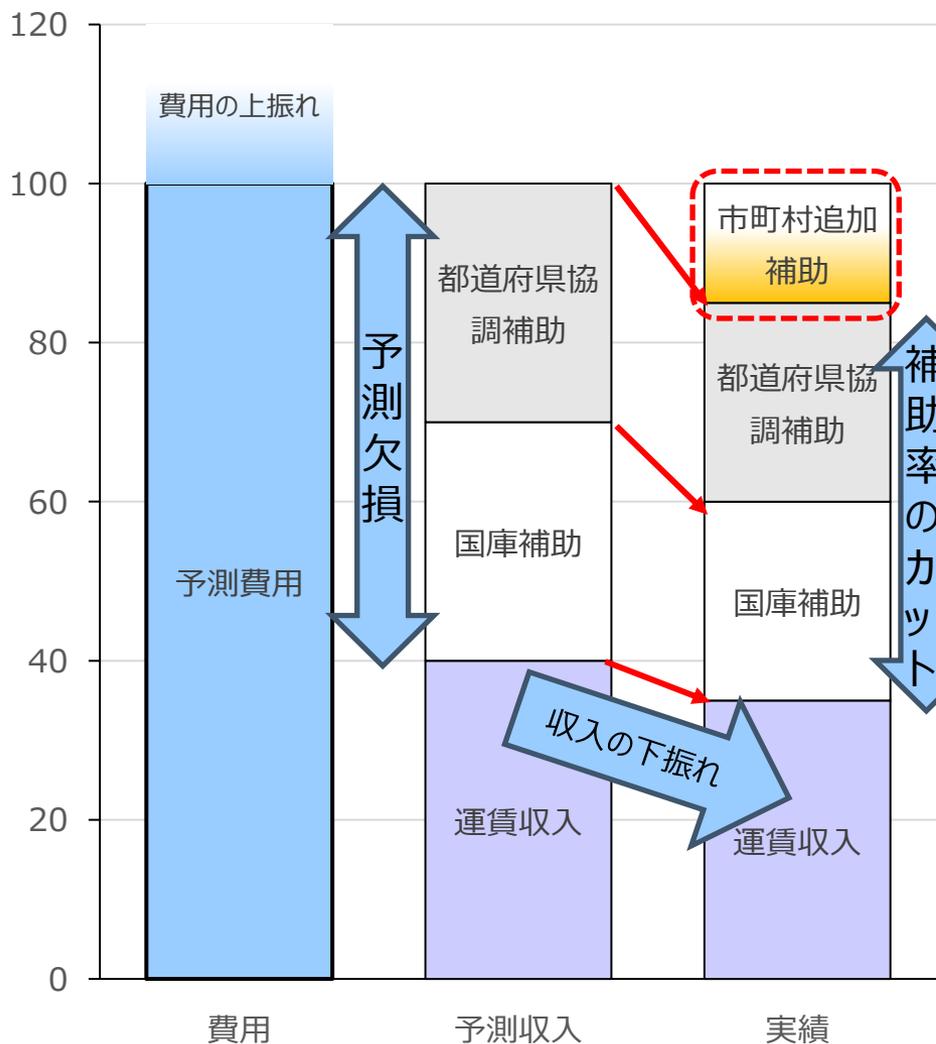
国庫補助対象外

国庫補助対象外

複数市町村

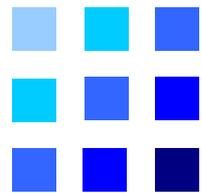
市町村内完結

Q14



例) 地域間幹線系統の場合

- 予測費用と予測収入の差(予測欠損)に対して、国庫補助により最大1/2、都道府県による協調補助で同額が補助されることで収支均衡を目指す…
 - 収入の下振れ、費用の上振れ
 - 密度カット、ブロック単価の適用などによる国・都道府県の補助率カット(減算)
⇒欠損の全額が補填されない
- ↓
- **市町村による追加の欠損補助**が多くの路線・系統で行われている
 - 市町村による追加補助によっても欠損の全額が補填されない場合も
 - 国庫補助対象**外**の路線・系統に対する補助や委託費の支出もある(Q14)

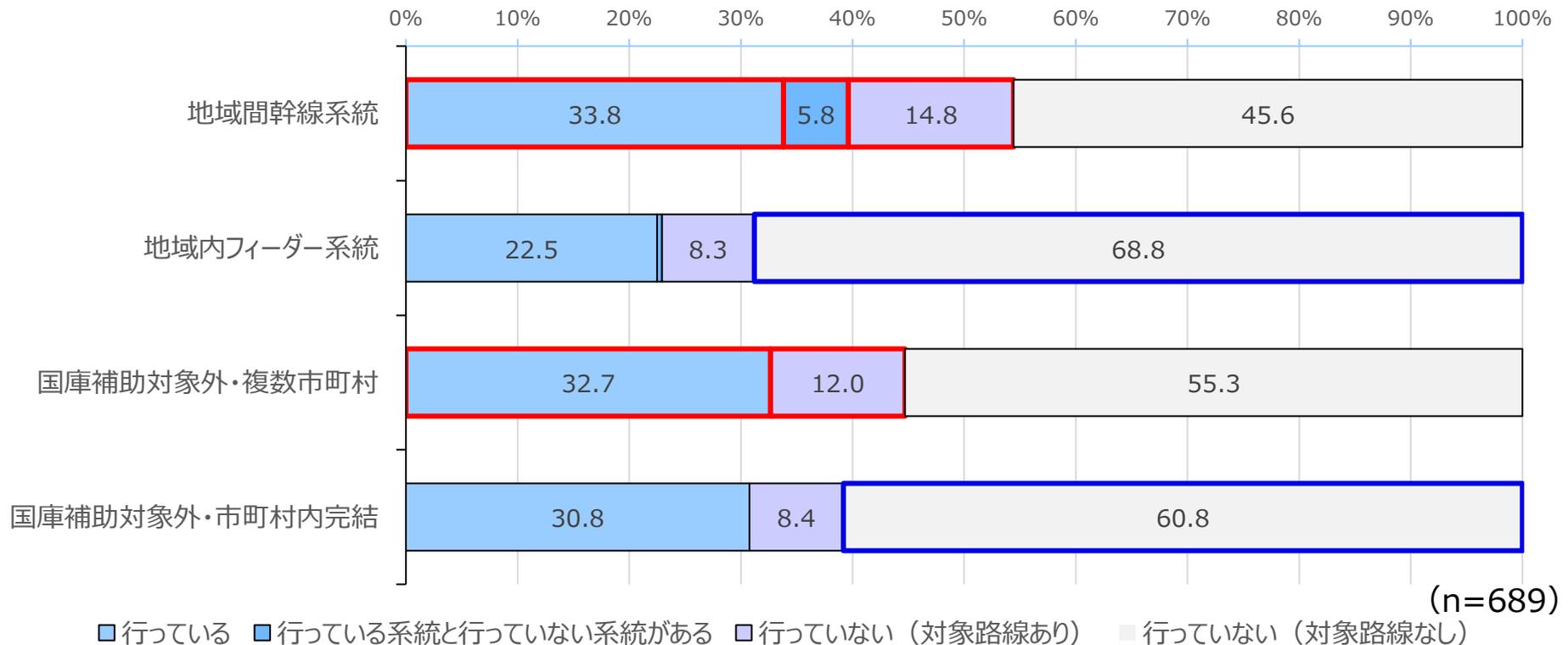


乗合バス事業の現状に関する調査 (自治体編)

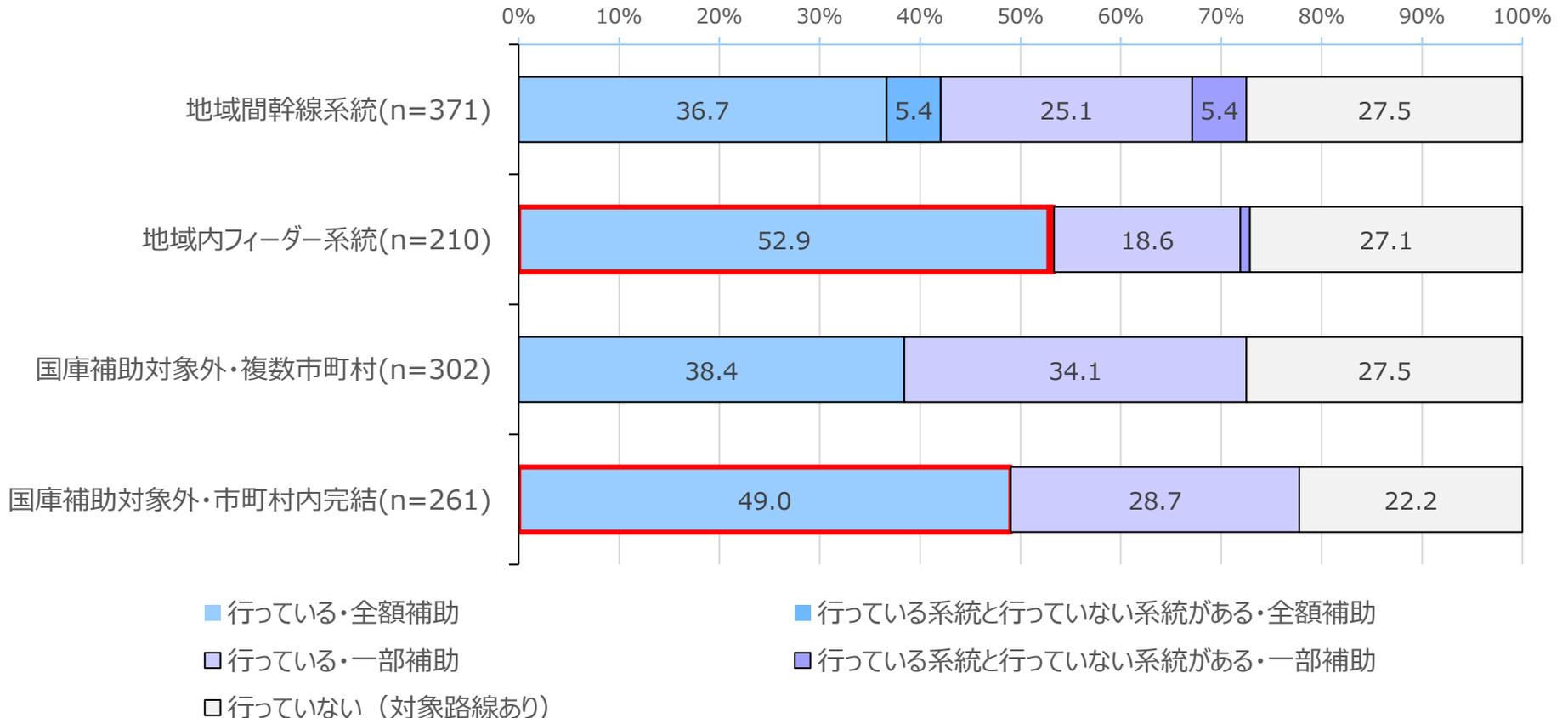
【主な報告内容】

- ① 補助金支出の状況
- ② 事業者・就業者支援の状況
- ③ 特別交付税の活用状況
- ④ 路線バスに関する今後の方針・考え方

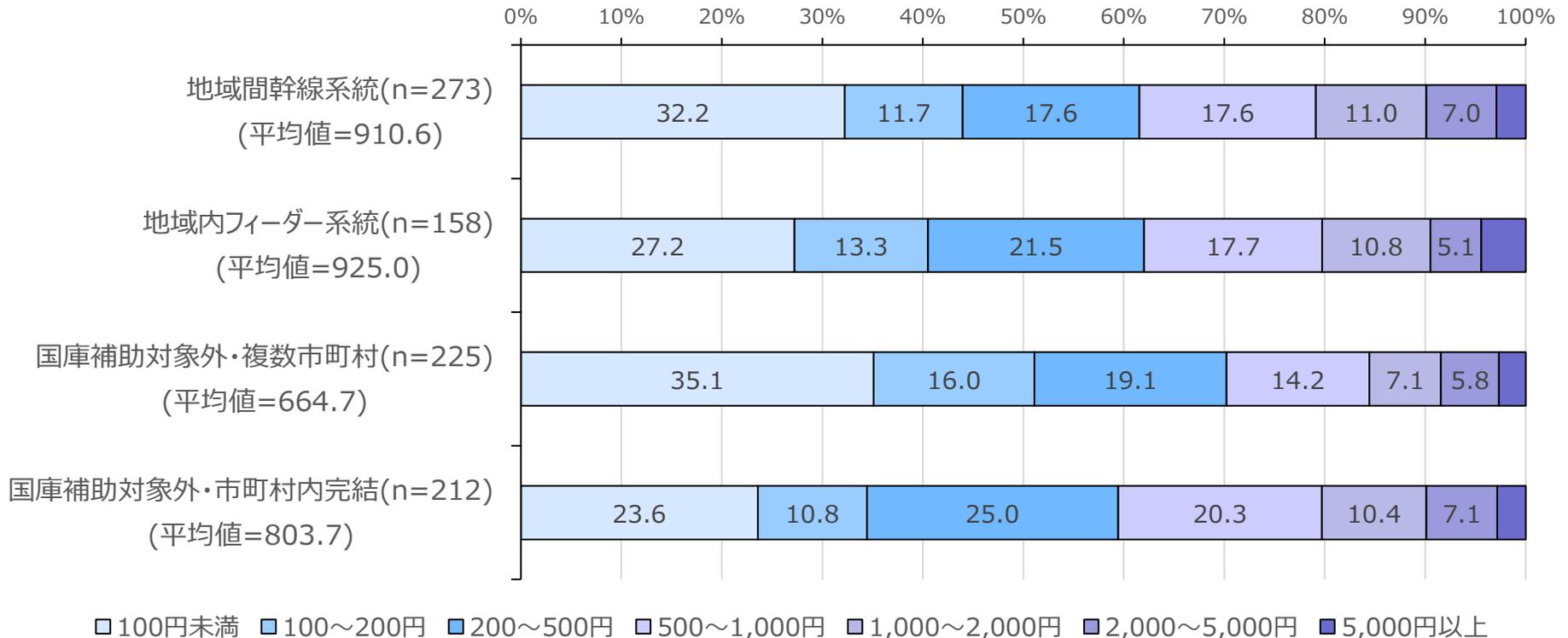
- 「地域間幹線系統」と「国庫補助対象外・複数市町村」で対象となる路線がある自治体が多い
- 「地域内フィーダー系統」や「国庫補助対象外・複数市町村」では対象路線がない自治体が多い。今回の調査ではデマンド交通や乗合タクシーが対象外となっていることが要因だと考えられる。



- 4類型とも、7割以上が対象路線に対して欠損の全額または一部を補助している
- 「地域内フィーダー系統」と「国庫補助対象外・市町村内完結」では特に**全額補助**を実施している割合が大きい。



- 各系統類型に対する人口一人当たりの支出額は、100円未満の自治体から5,000円超の自治体までさまざま。
- 人口一人当たり支出額の平均値（単純平均）は、地域間幹線系統で910.6円、地域内フィーダー系統で925.0円、国庫補助対象外・複数市町村系統で664.7円、国庫補助対象外・市町村内完結系統で803.7円となった。



自治体

大都市圏－地方圏※・人口規模別自治体分類(再掲)

- 自治体の規模や地域区分によって傾向が異なるのかを検証。
- 本報告では、2020年国勢調査の人口を基準に自治体を以下のように分類。
- 次スライド（系統別の人口一人当たりの補助金支出額平均値）では、特に傾向が明快に現れている地方圏の結果を掲載。

	大都市圏		地方圏		全体	
	回答率	(回答数 /自治体数)	回答率	(回答数 /自治体数)	回答率	(回答数 /自治体数)
人口20万人以上	63.0%	(46/73)	54.2%	(32/59)	59.1%	(78/132)
人口5～20万人	46.9%	(69/147)	44.3%	(109/246)	45.3%	(178/393)
人口1～5万人	36.0%	(27/75)	38.7%	(236/610)	38.4%	(263/685)
人口1万人未満	40.0%	(6/15)	31.8%	(164/516)	32.0%	(170/531)
総計	47.7%	(148/310)	37.8%	(541/1,431)	39.6%	(689/1,741)

※首都圏整備法、近畿圏整備法に基づく既成市街地・近郊整備地帯/区域、中京圏開発整備法に基づく都市整備区域に含まれる自治体を大都市圏、それ以外の自治体を地方圏とした。

- 人口規模が小さくなるほど、人口一人当たりの支出額は大きくなる傾向がある。
- 特に人口一万人未満の自治体はいずれの系統に対しても人口一人当たり支出額の平均が高く、特に地域間幹線系統は補助を実施している自治体の数も多い。
- 想定される要因（主に中山間地域の自治体において）
 - 拠点となる都市から遠隔で路線が長大になる（鉄道が無く、地域間幹線のバスが主要な交通手段となっている）
 - 利用が少なく採算性が悪いため、欠損補助の必要額が大きくなる
 - 人口が極端に少なく、一人当たりの金額が大きくなる

地域区分	自治体人口規模階層 (n=アンケート回答自治体数)	地域間幹線系統		地域内フィーダー系統		国庫補助対象外・複数市町村		国庫補助対象外・市町村内完結	
		数	一人当たり支出額	数	一人当たり支出額	数	一人当たり支出額	数	一人当たり支出額
地方圏	地方圏全体(n=541)	240	823.0	141	974.5	197	717.4	171	835.6
	人口20万人以上(n=32)	20	58.3	13	52.6	17	29.2	22	210.1
	人口5～20万人(n=109)	60	292.7	51	349.4	45	208.9	69	524.4
	人口1～5万人(n=236)	104	574.0	55	587.8	93	546.9	71	1,123.9
	人口1万人未満(n=164)	56	2,126.9	22	3,935.2	42	1,918.0	9	2,476.4

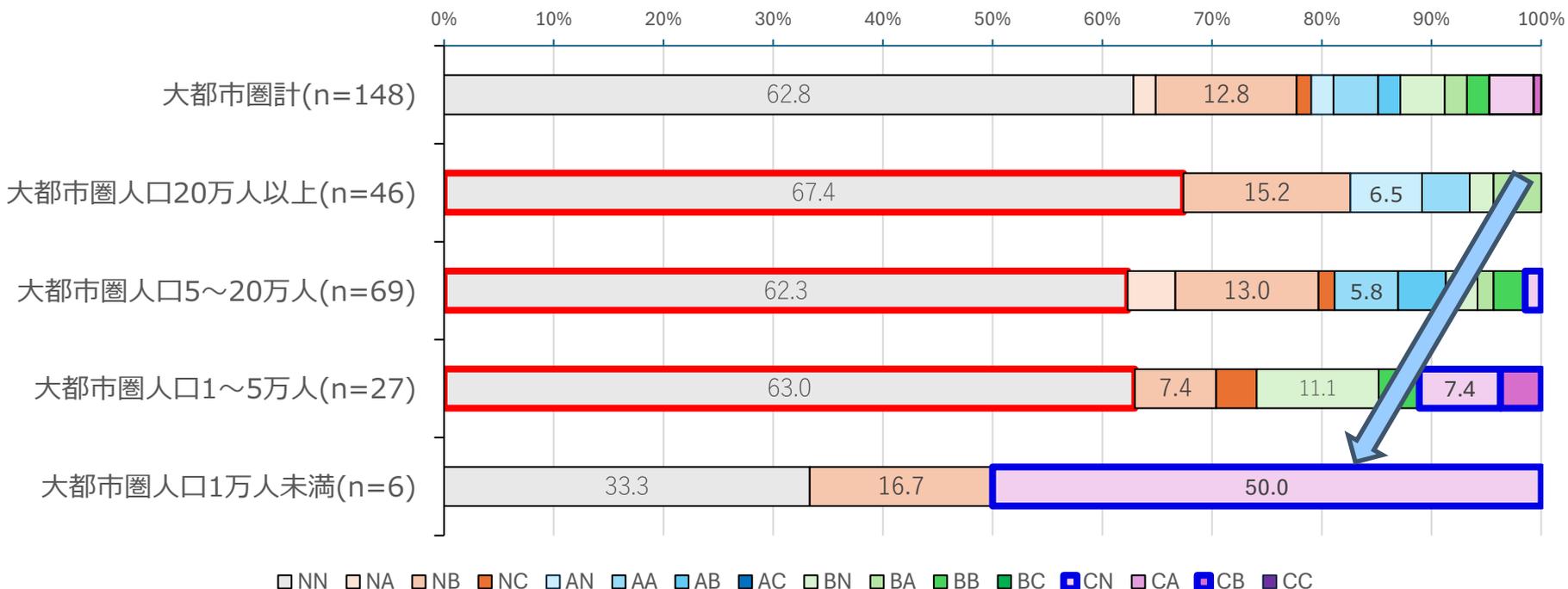
- ① 国庫補助対象システムと国庫補助対象外システムでそれぞれの人口一人当たり補助額を合算
- ② それぞれを以下の額で階層区分・記号化

N	A	B	C
0円(支出なし)	100円未満	100~1,000円	1,000円以上

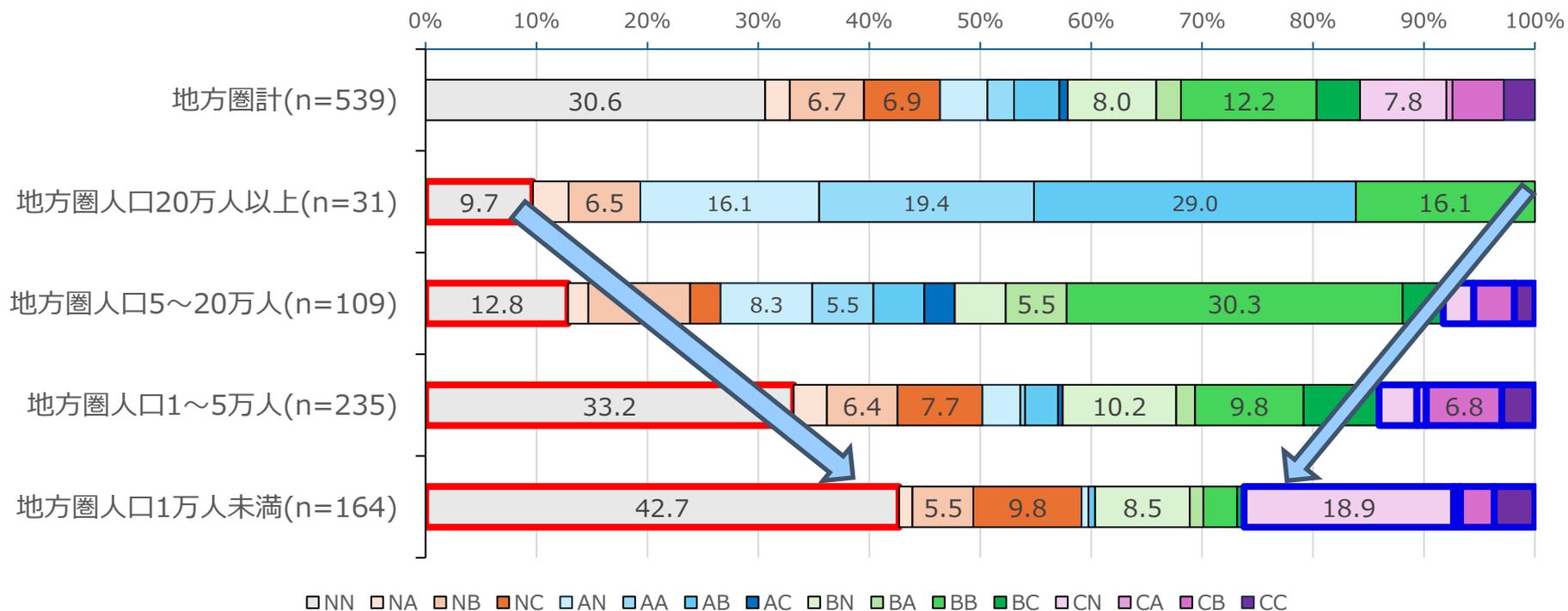
- ③ 国庫補助対象システム・国庫補助対象外システムの記号を組み合わせ

例) **AB** 国庫補助対象システムへの追加補助 A = 100円未満 (0円超)
国庫補助対象外システムへの独自補助 B = 100~1,000円

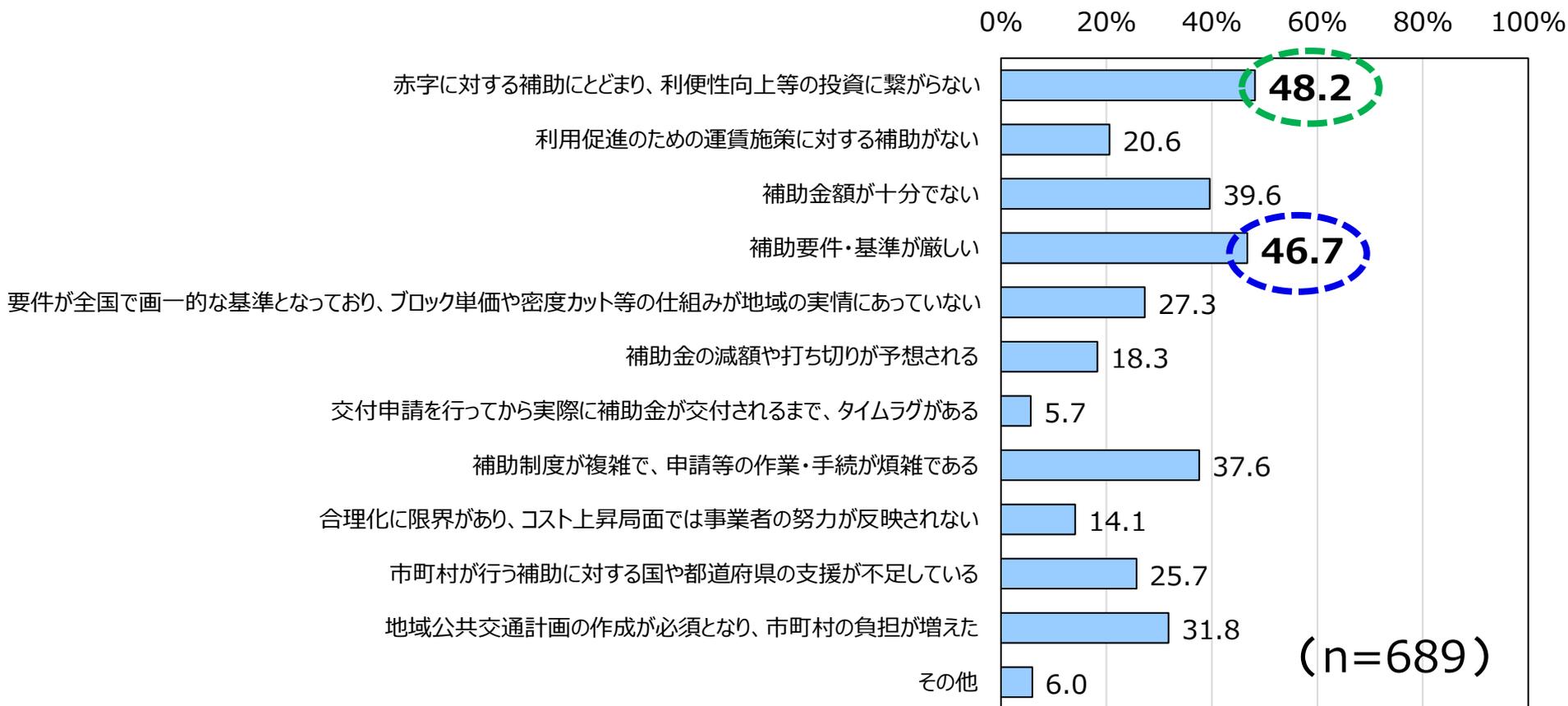
- 大都市圏では、人口1万人未満の自治体を除き全体的にNN（国庫補助対象系統・国庫補助対象外系統ともに支出無し）が6割を占め、そもそも補助対象となる路線バスがない自治体が多いと推察される。
- 人口規模が小さくなるほど、補助を実施している場合の人口一人当たりの補助金支出額は大きくなる（人口一人当たり1,000円以上の区分であるCを含む組合せが多くなる）。

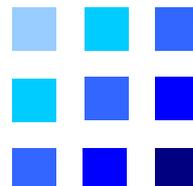


- 地方圏では、人口規模が小さい自治体ほどNN（国庫補助対象系
統・国庫補助対象外系統ともに支出無し）の割合が大きくなる一方、
補助を実施している場合の人口一人当たりの補助金支出額も大きくなる
（人口一人当たり1,000円以上の区分であるCを含む組合せが多くなる）。



- 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。



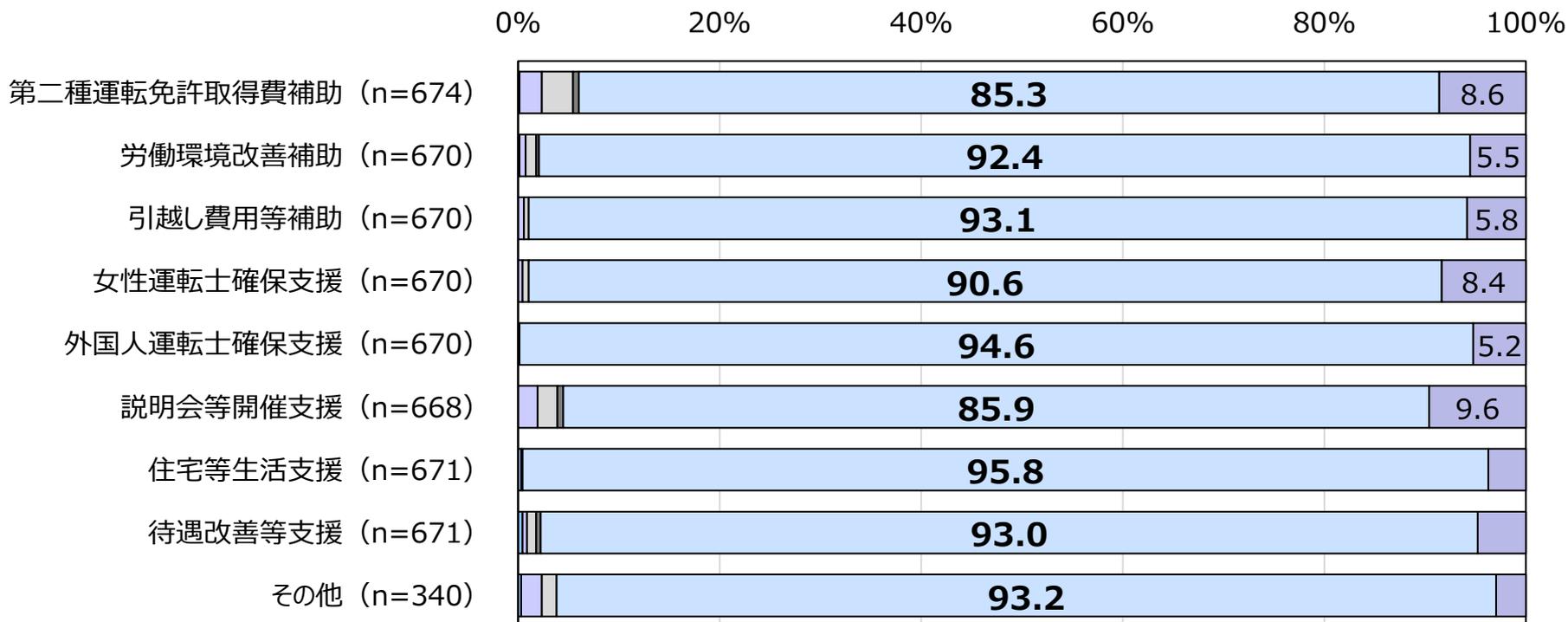


乗合バス事業の現状に関する調査 (自治体編)

【主な報告内容】

- ① 補助金支出の状況
- ② 事業者・就業者支援の状況
- ③ 特別交付税の活用状況
- ④ 路線バスに関する今後の方針・考え方

- いずれの項目も「実施の予定なし」の回答割合が8割以上を占めた。

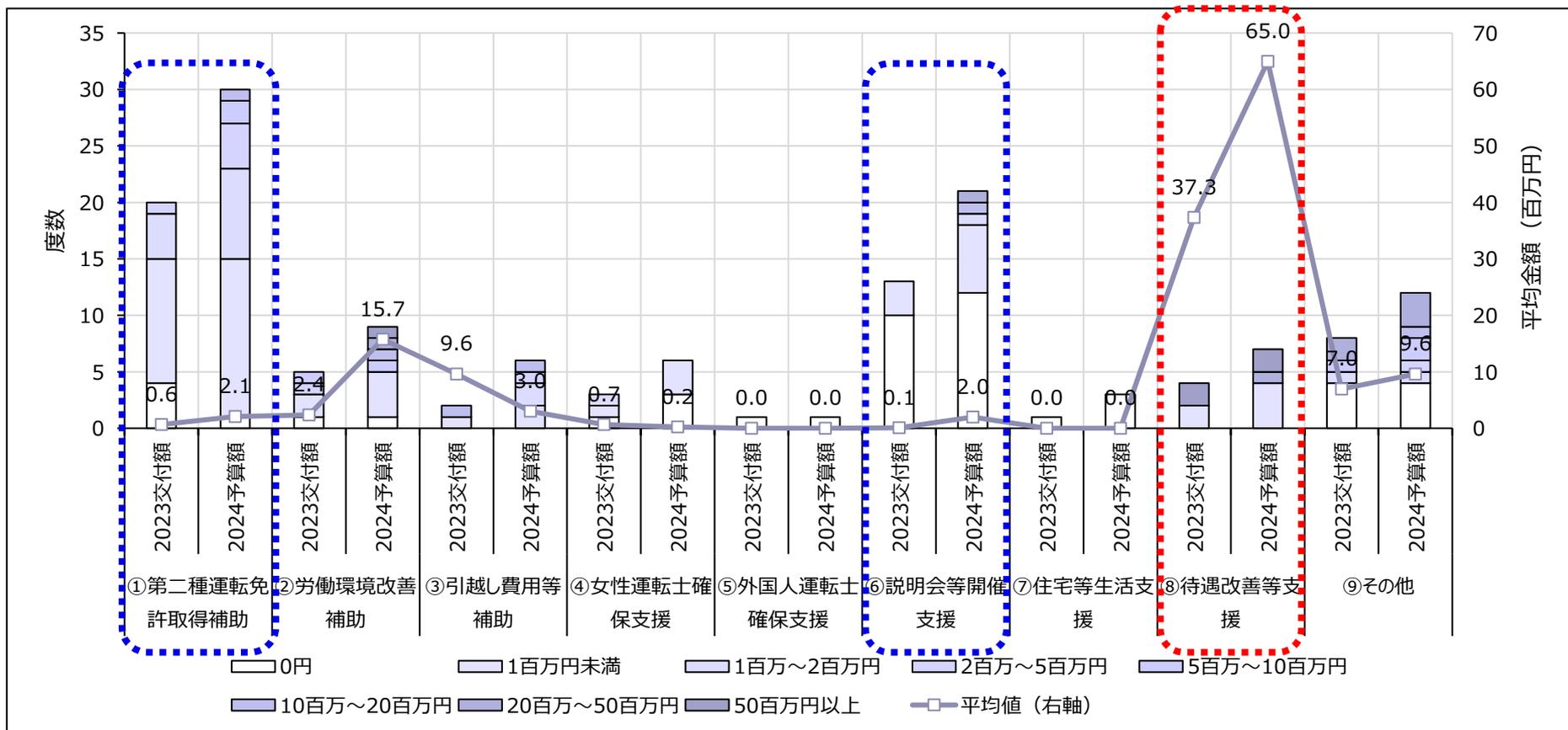


※項目により有効回答数が異なるのは無回答を除外のため。

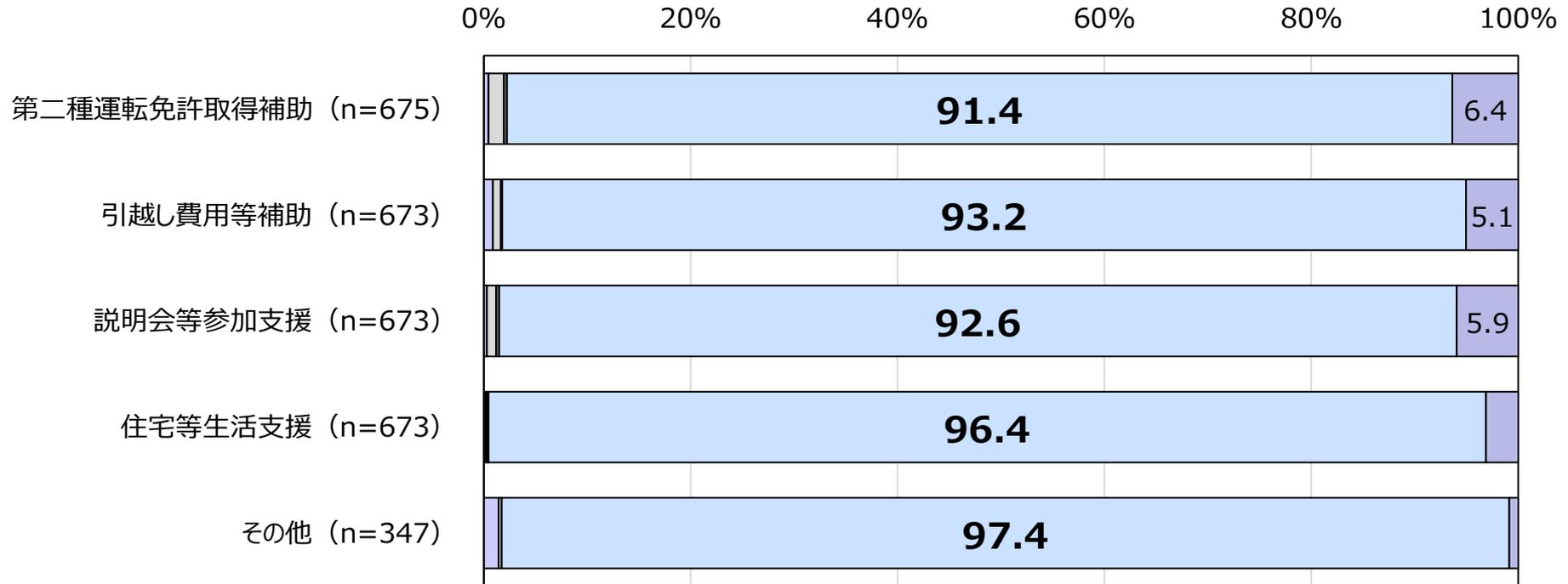
- 今年度補正予算から開始した
- 昨年度以前から実施している
- 実施の予定なし

- 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

- 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平均支出額が**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。



※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

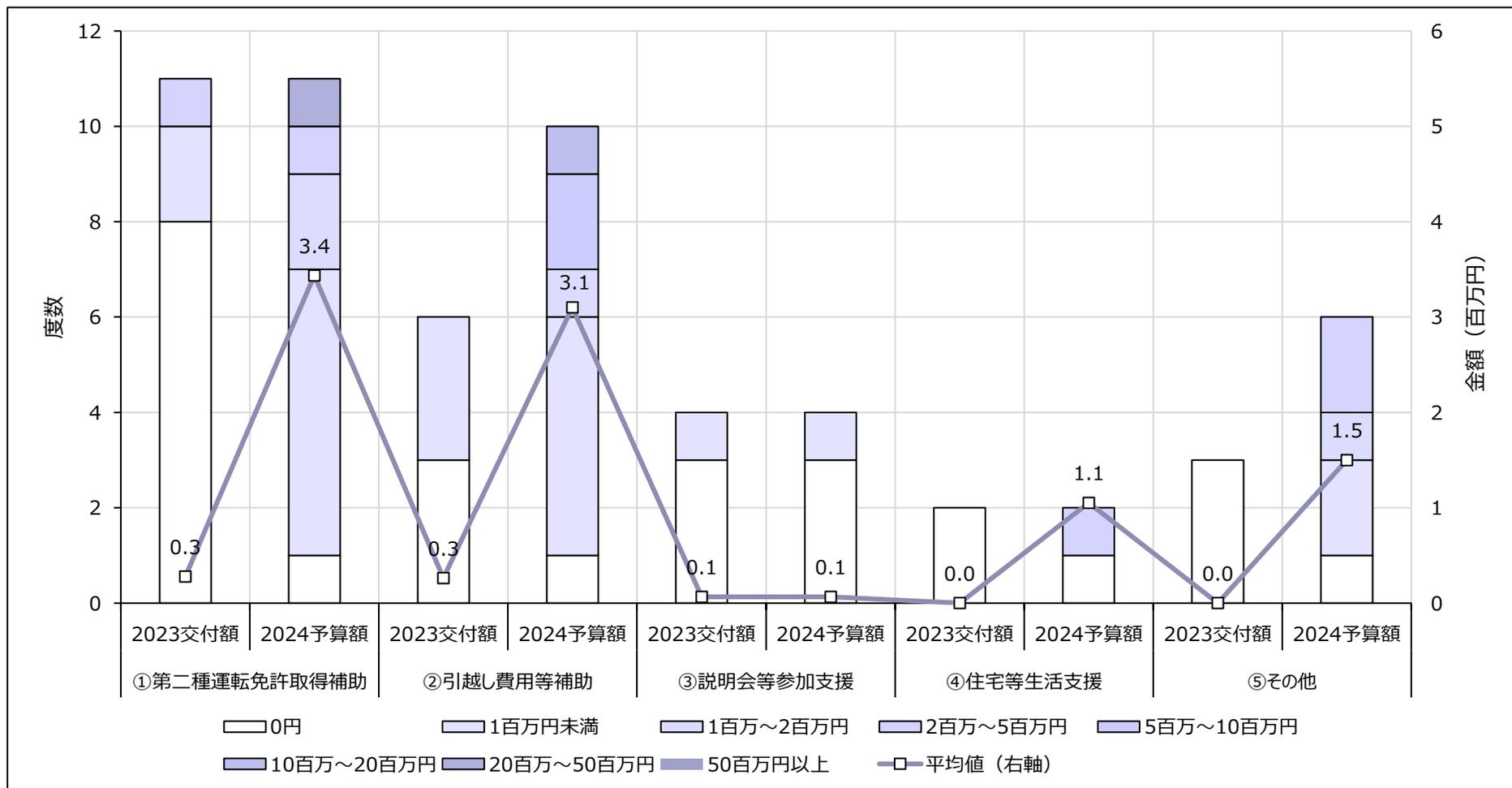
■ 今年度当初予算から開始した

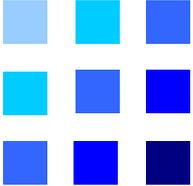
■ 昨年度以前から実施している

■ 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

- 就業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。



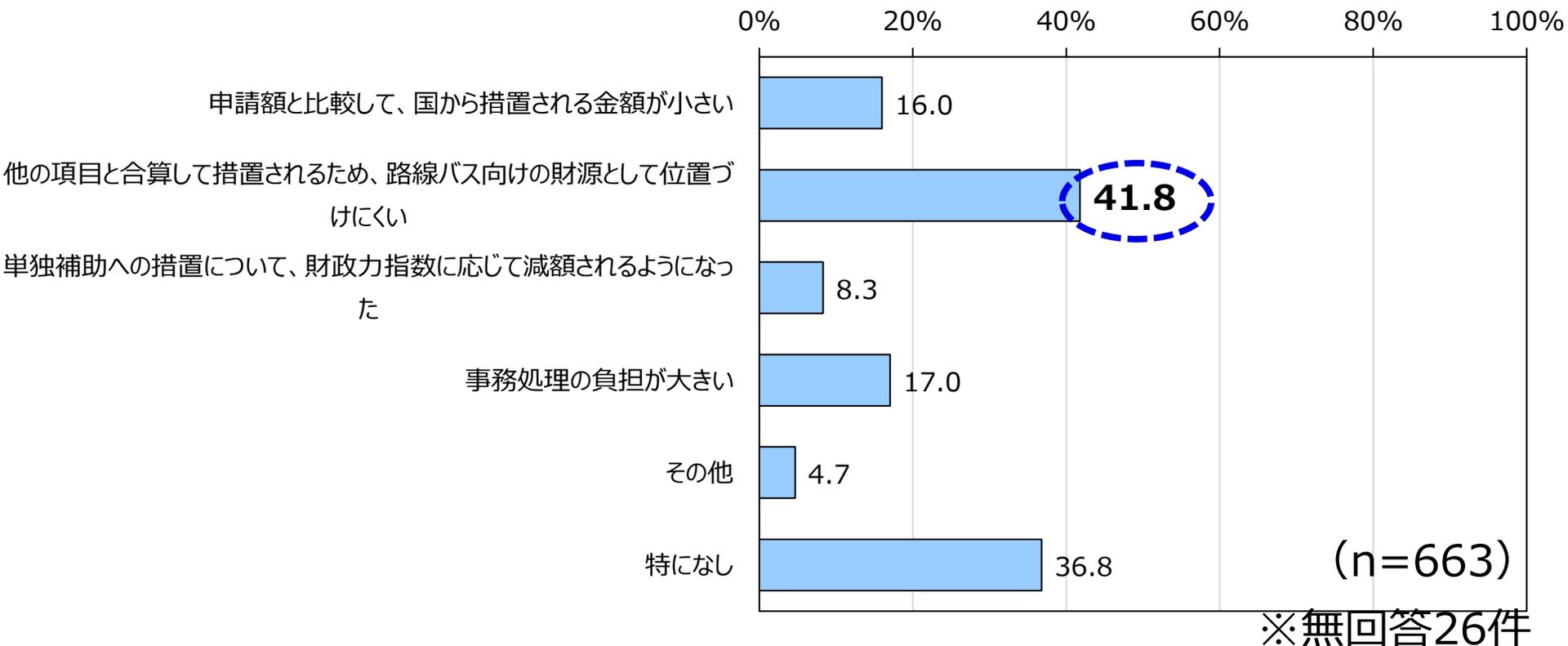


乗合バス事業の現状に関する調査 (自治体編)

【主な報告内容】

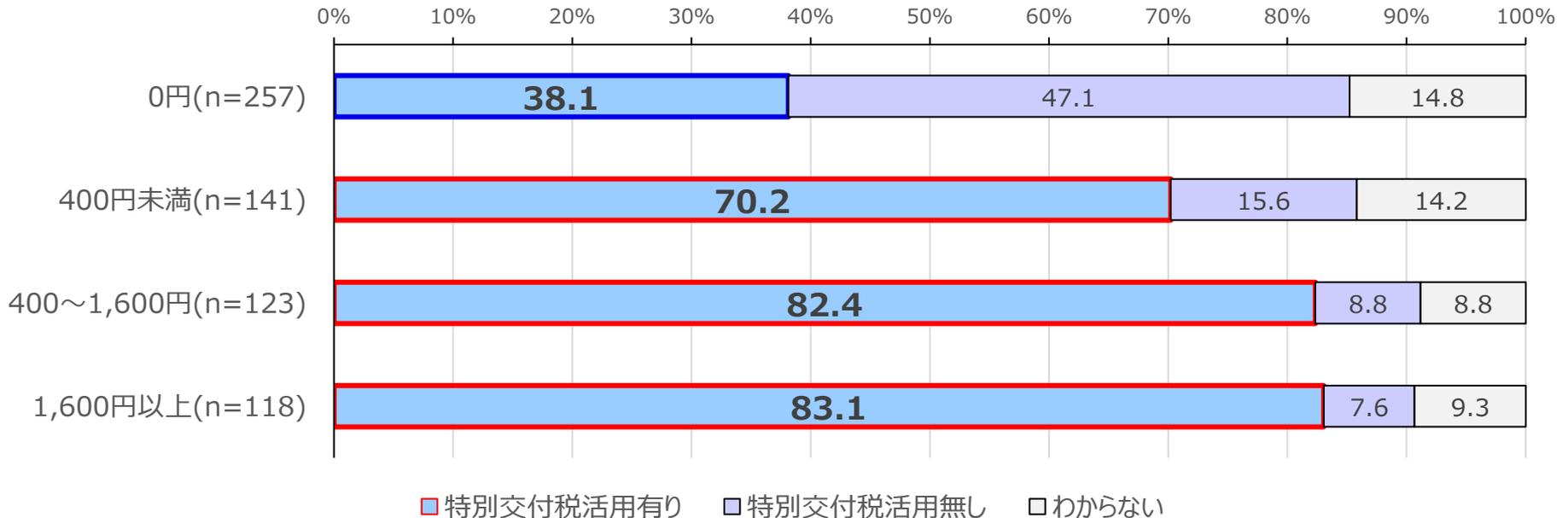
- ① 補助金支出の状況
- ② 事業者・就業者支援の状況
- ③ 特別交付税の活用状況
- ④ 路線バスに関する今後の方針・考え方

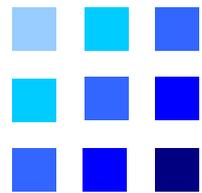
- 公共交通に関連した自治体の支出に対して、その8割は特別交付税によって財源が措置される。
- 回答市町村の41.8%が「他の項目と合算して措置されるため、路線バス向けの財源として位置づけにくい」と回答した。



- 対象路線に対して欠損補助を行っていない「0円」の自治体においても、**4割弱**が「特別交付税活用有り」と回答
⇒デマンドや乗合タクシー等の委託費、車両の購入費補助など多様な項目で公共交通政策に対する支出の中で特別交付税が活用されていると推察される
- 人口一人当たりの支出額が大きい自治体ほど、「特別交付税活用有り」の**回答割合が大きくなる**

4系統を合算して人口一人当たり支出額を算出





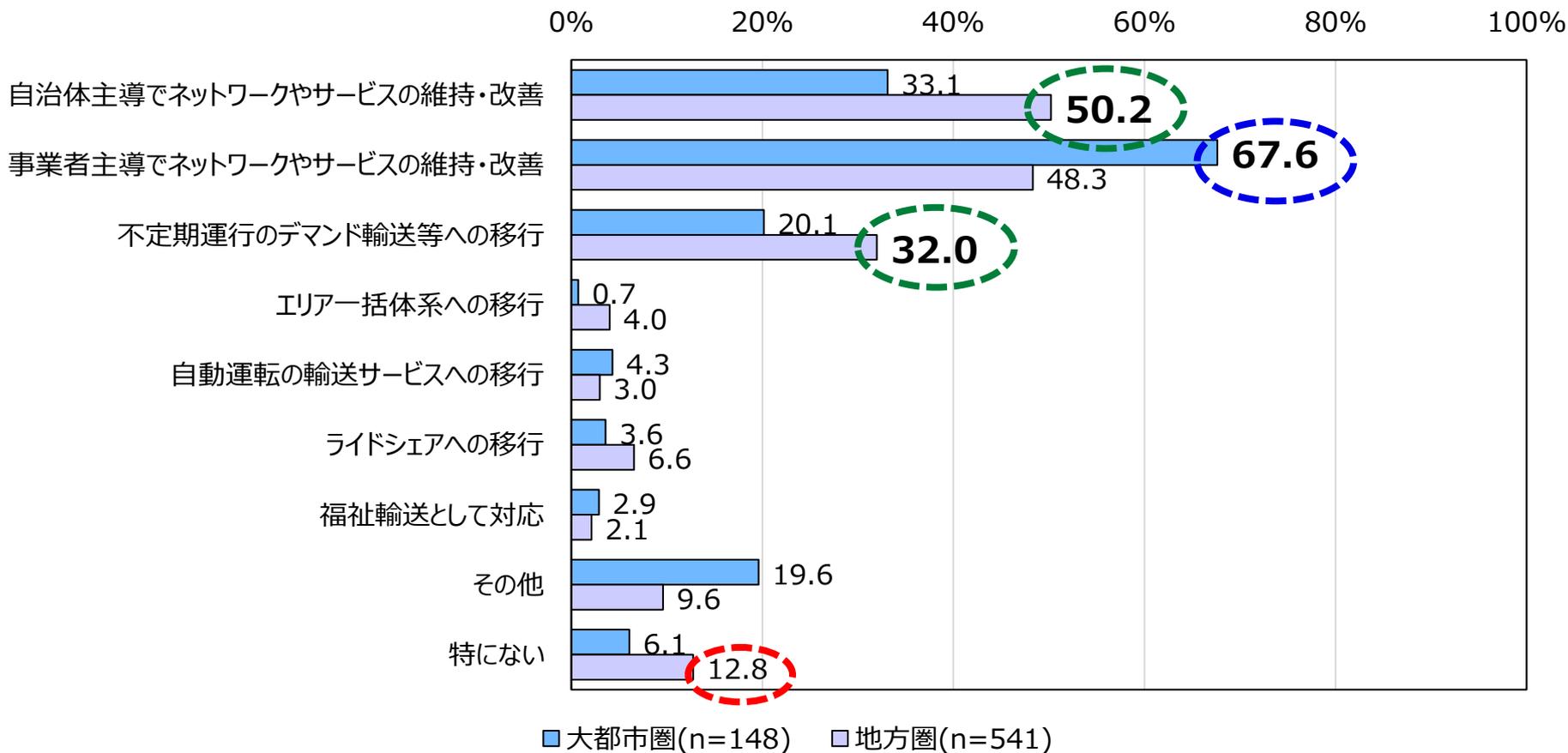
乗合バス事業の現状に関する調査 (自治体編)

【主な報告内容】

- ① 補助金支出の状況
- ② 事業者・就業者支援の状況
- ③ 特別交付税の活用状況
- ④ 路線バスに関する今後の方針・考え方

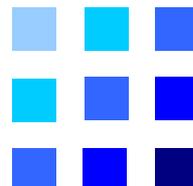
(複数回答)

- 「自治体主導」と「デマンドへの移行」は地方圏の方が、「事業者主導」は大都市圏の方が、回答した自治体の割合が高くなっている。
- 「特にない」は地方圏の特に小規模な自治体で多く回答されている。





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 (まとめ)

【まとめ】調査結果を受けた問題提起(事業者編)

- 規模の大きい事業者ほど平均年収は高いが、中途退職者も多く、事業上の課題に「人材確保」を挙げる傾向が高い。
- 事業分野別の営業収支では、一般路線バス事業の赤字割合が高く、高速バスや貸切バス事業の黒字割合が高い。
- 一般路線バス事業への補助制度もあるが、欠損額が全額補填されておらず、規模の大きい事業者ほどその傾向が顕著にみられる。

＜今後に向けた課題＞

- ① 労働条件の改善による人材確保
- ② 不採算路線の収支改善
- ③ 実効性の高い補助金制度への改善に向けた関係機関への働きかけ

- 自治体による追加補助・独自補助は、自治体規模が小さいほど人口一人当たりの補助金支出額が大きくなる傾向がある。
- 補助金制度の課題として、利便性向上や待遇改善などへの投資につながらない制度となっていることを挙げる自治体が多い。
- 人材確保に対する支援（事業者・就業者）を行っている自治体は極めて少ないが、一部では待遇改善のための委託費の増額などを行っている自治体もみられる。
- 特別交付税を活用している自治体は多いが、「路線バス向けの財源として位置づけにくい」という課題を挙げる自治体が多い。

＜今後に向けた課題＞

- ① 待遇改善・人材確保などを視野に入れた補助金・委託費制度への改善・改正
- ② 自治体間の負担の不均衡に関する調整の検討
- ③ 路線バス事業への支援に寄与する補助金財源のあり方の検討