



一般財団法人
交通経済研究所

事業者対象 「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
- ・調査結果 P7

2026年5月28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

- 2025年1月～2月に実施した事業者・自治体対象の「乗合バス事業の現状に関する調査」の結果を踏まえ、事業者を取り巻く「担い手（人材）の不足」「運輸収入の減少」「各種コストの増加」という大きな3つの経営課題に解決の兆しが見られないことから、引き続き実態を明らかにすることを目的に、2026年2月から3月にかけてWebアンケート調査を実施。
- 対象は、全国の乗合バス事業者で、125件の有効回答を得た（前回150件、前回比83.3%）。

対象事業者	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
実施期間 実施方法	2026年2月9日発送／3月13日締切 郵送にて依頼／郵送およびWEBにて回答・回収
配布数	754
有効回答数	125
回答率	16.6%

調査票(サンプル)

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つに〇】

- | | | | | | |
|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
| 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 貴社の事業分類および保有車両数、自社走行距離をご回答ください。(1つに〇/数値記入)

	事業分類の有無		保有車両数※	自社走行距離
	無	有		
① 路線バス(以下の②・③を除く)	1	2	台	km
② コミュニティバス	1	2	台	km
③ 高速バス	1	2	台	km
④ 貸切バス	1	2	台	
計			台	

※兼用の車両がある場合は、主たる用途にあたる欄に保有車両数をご記入ください。

以下のQ3-Q4は、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 2025年1月以降、減便した路線バス系統(区間)はありますか。(1つに〇)
減便した系統(区間)がある場合、減便した自社走行距離の合計と理由をご回答ください。

1. ある → →

減便した自社走行距離の合計

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きます

運転士の不足のみに起因する減便系統(区間)の有無【1つに〇】

1. ある
2. ない

Q4 2025年1月以降、休止・廃止した路線バス系統(区間)はありますか。(1つに〇)
休止・廃止した系統(区間)がある場合、休止・廃止した自社走行距離の合計と理由をご回答ください。

1. ある → →

休止・廃止した自社走行距離の合計

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きます

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つに〇】

1. ある
2. ない

資料上の注釈

- 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。

主な調査結果①

- バス事業者のうち、2割強が減便、約2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。(P11、12、14、15)
- 運転士の平均年収は500万円未満が全体の8割強を占める。また6割強の事業者で運転士が不足している。(P17、18)
- 約7割のバス事業者で、運転士の中途退職者が発生。離職した運転士の転職先としては、「バス事業者(他社)」が最も多い。(P20、21)
- 離職理由は「低賃金」「長時間労働」「不規則勤務」といった労働条件面が多い。これを受け運転士の定着に向けて「賃金引き上げ」「労働時間の短縮」「柔軟な勤務体制の導入」に各社取り組んでいる。(P22、23)
- 7割弱のバス事業者で運転士の応募が集まっていない。運転士不足に対する新たな対応として、女性の採用はすでに6割強の事業者が開始しているものの、外国人労働者の採用および自動運転の導入検討については、多くの事業者が着手できていない状況である。(P26、27)
- 4割強のバス事業者が「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。(P30、31)

主な調査結果②

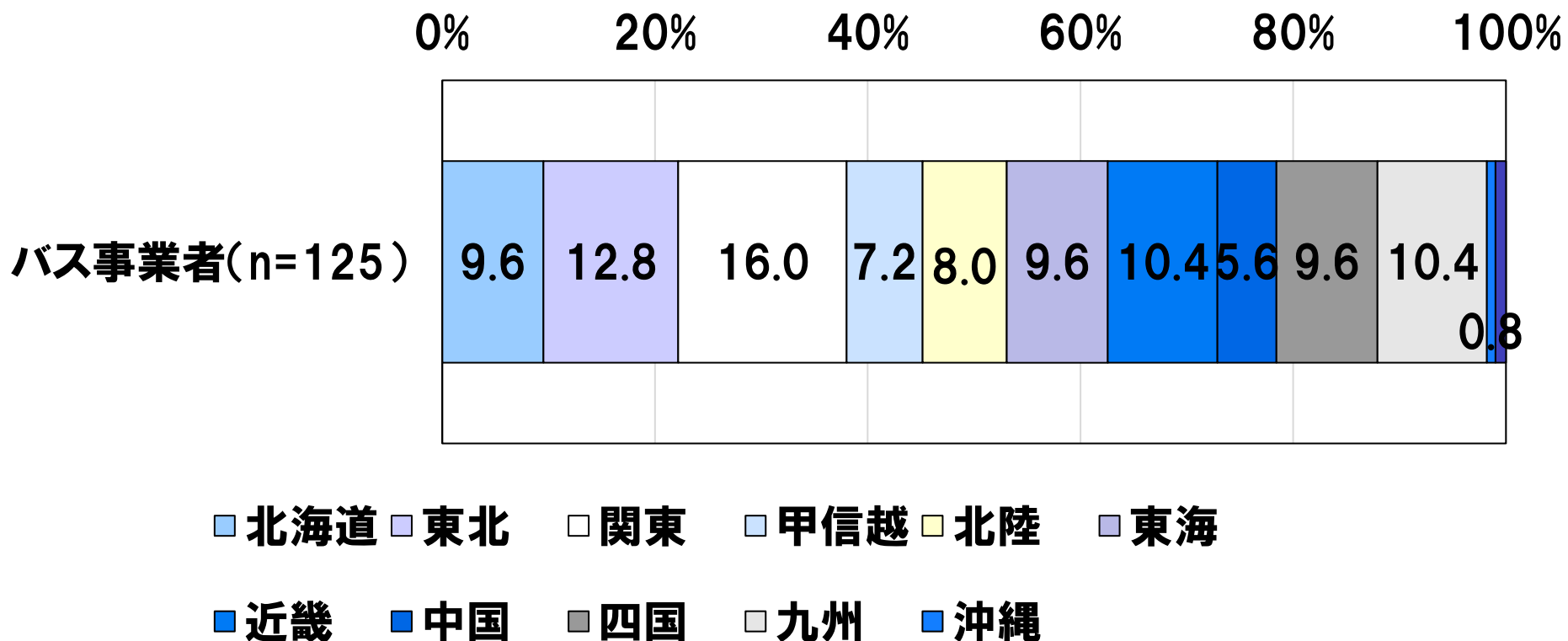
- 路線バスに関する最も重要な事業課題は、「運転士・整備士等の人材確保」が圧倒的多数を占めた。(P42)
- サービス改善・品質向上等に取り組んでいることに関しては、「キャッシュレス決済対応」「運行情報提供」が上位を占めた。(P43)
- 2割強の事業者が「バス時刻・運行情報等を表示するデジタルサイネージ」、5割弱の事業者が「バスロケーション情報を表示するウェブサイトやアプリ」を導入している。(P44、45)
- 約3割の事業者が、全車両または一部車両において「交通系ICカード」または「クレジットカードのタッチ決済、QR決済」対応を行っている。(P46、47)
- 収入増の取り組みについては、「運賃値上げ」が最も多くを占めたものの、「利用促進を目的とした広報活動」と回答した事業者も多く、補助金だけに頼らない点で、事業者の前向きな姿勢も感じられた。(P51)
- 2023年4月以降に運賃値上げを実施した事業者は約5割であった。運賃値上げを実施していない事業者においては、値上げにより利用者が減少する可能性があるから、実施したくてもできないという回答が多くみられた。(P53、56)
- 自由意見では「自治体施策」に関するものが4割弱を占め、より多くの支援や補助制度の改善を求める意見が多くみられた。(P61)



一般財団法人
交通経済研究所

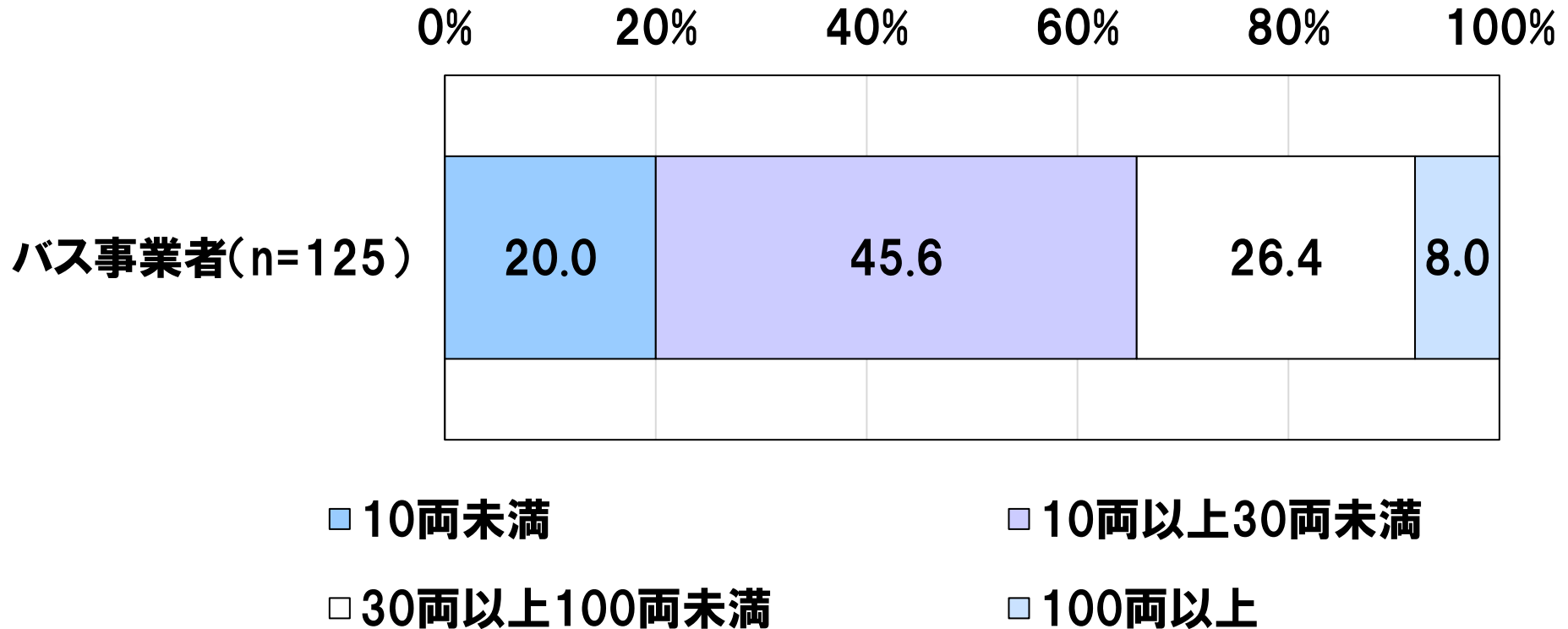
バス事業の現状に関する 調査結果

地域別回答状況



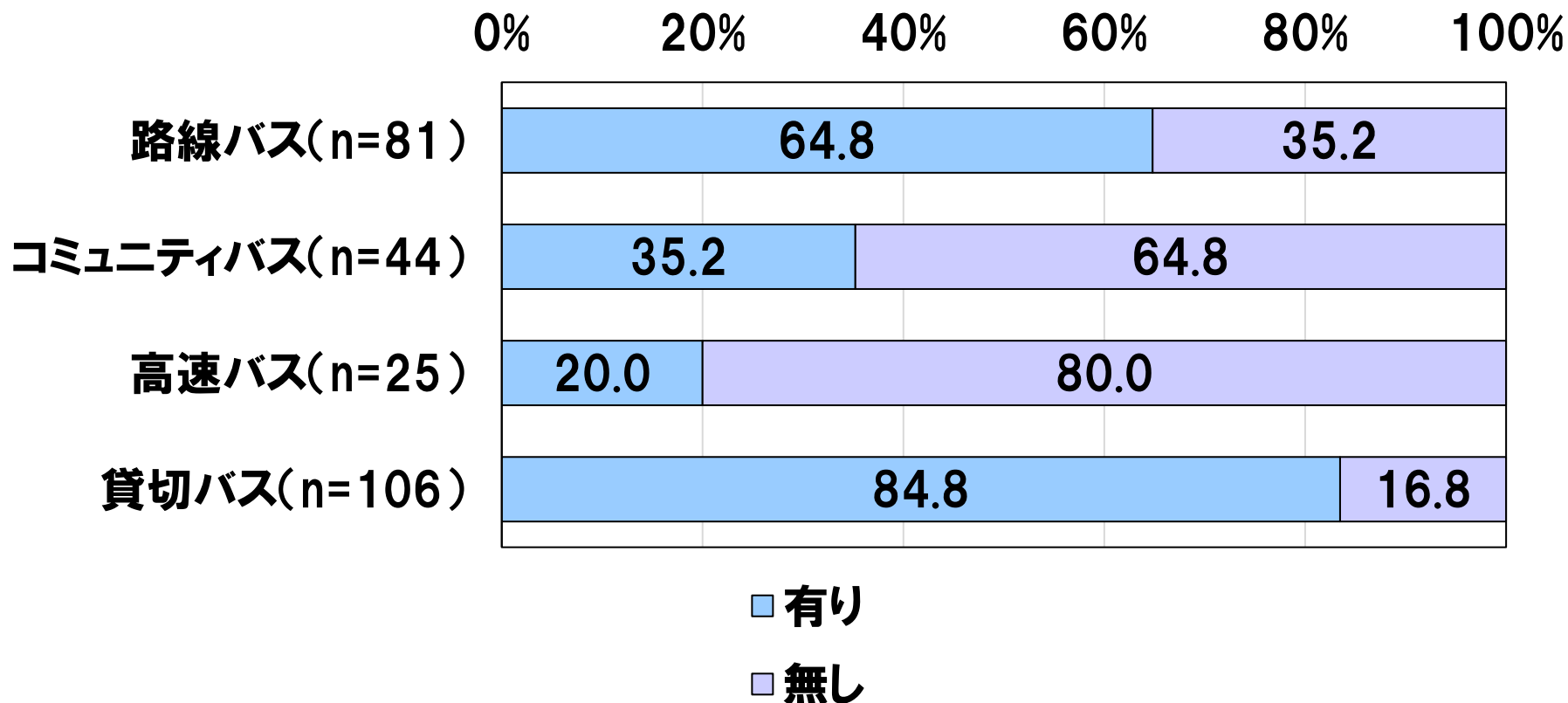
バス保有台数による事業者規模

- バス保有台数30両未満の事業者が全体の65.6%を占めた。



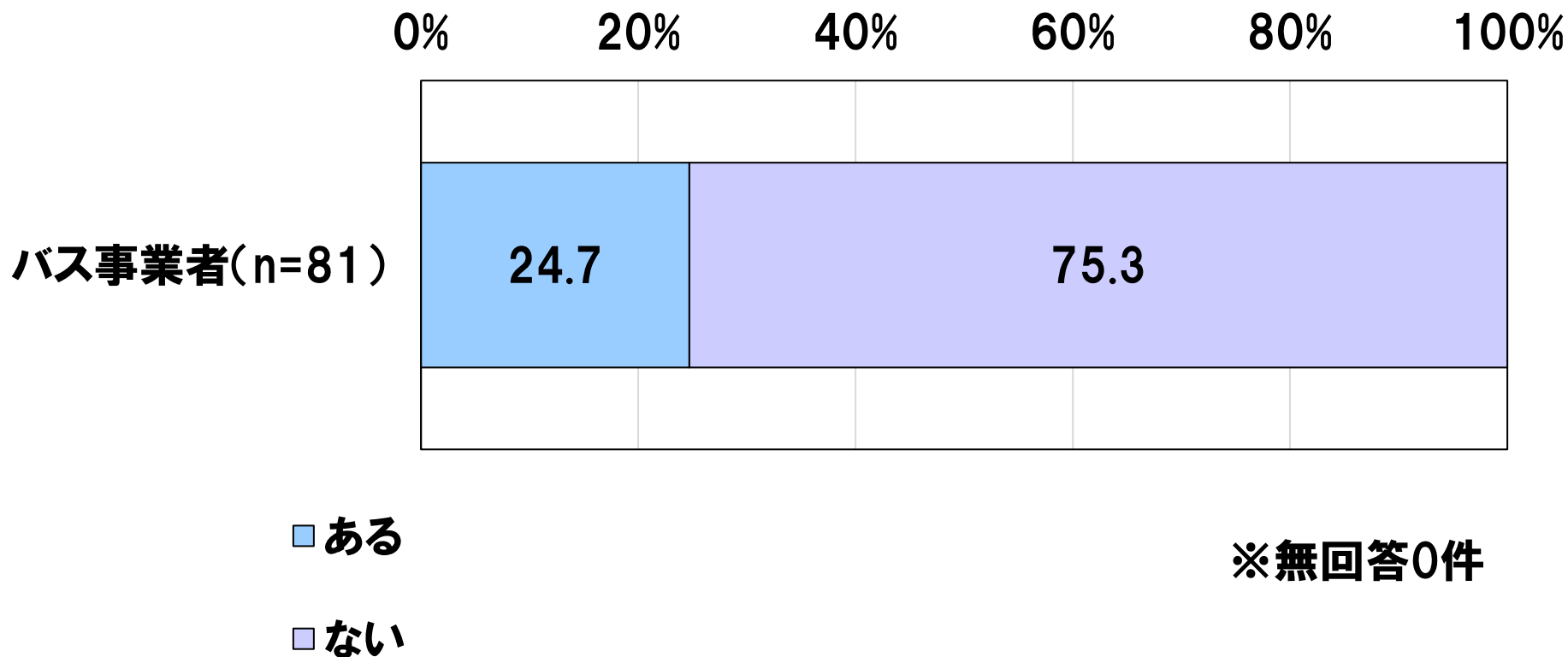
事業分野の有無

- 回答事業者のうち6割強の事業者が路線バス事業を有していた。
- 貸切バスを営む事業者が最も多かった。



2025年1月以降、減便した 路線バスの系統(区間)の有無

- 2割強の路線バス事業者が、路線バスを減便している。



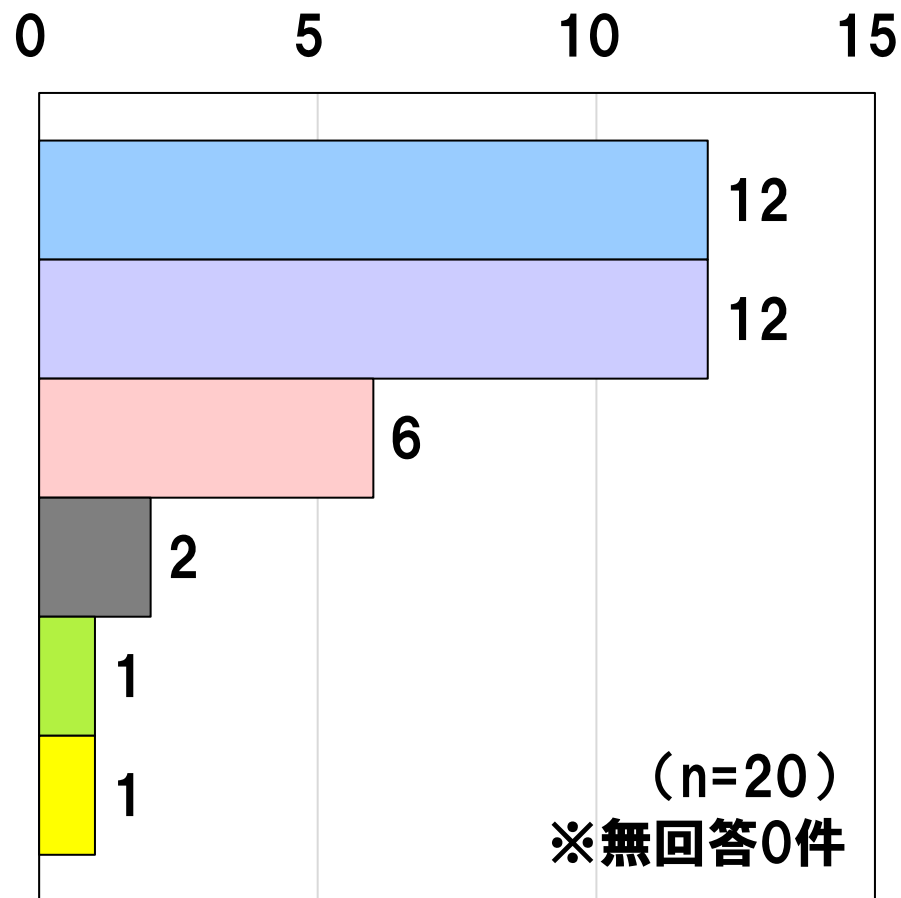
2025年1月以降、路線バス 系統(区間)を減便した理由(複数回答)

- 「利用者減少」「運転士不足」が上位を占めた。
- その他の1件は「労務管理上の理由」であった。

(単位:件)

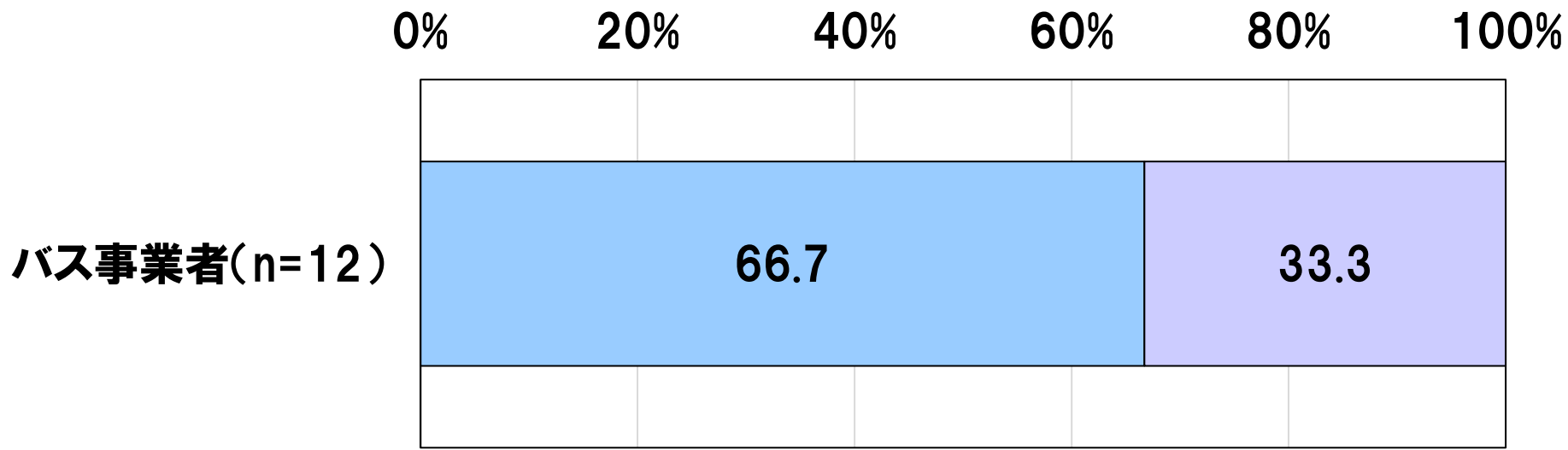
路線バス

- 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変更
- その他



2025年1月以降、運転士の不足のみに起因する減便系統(区間)の有無

● 6割強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。

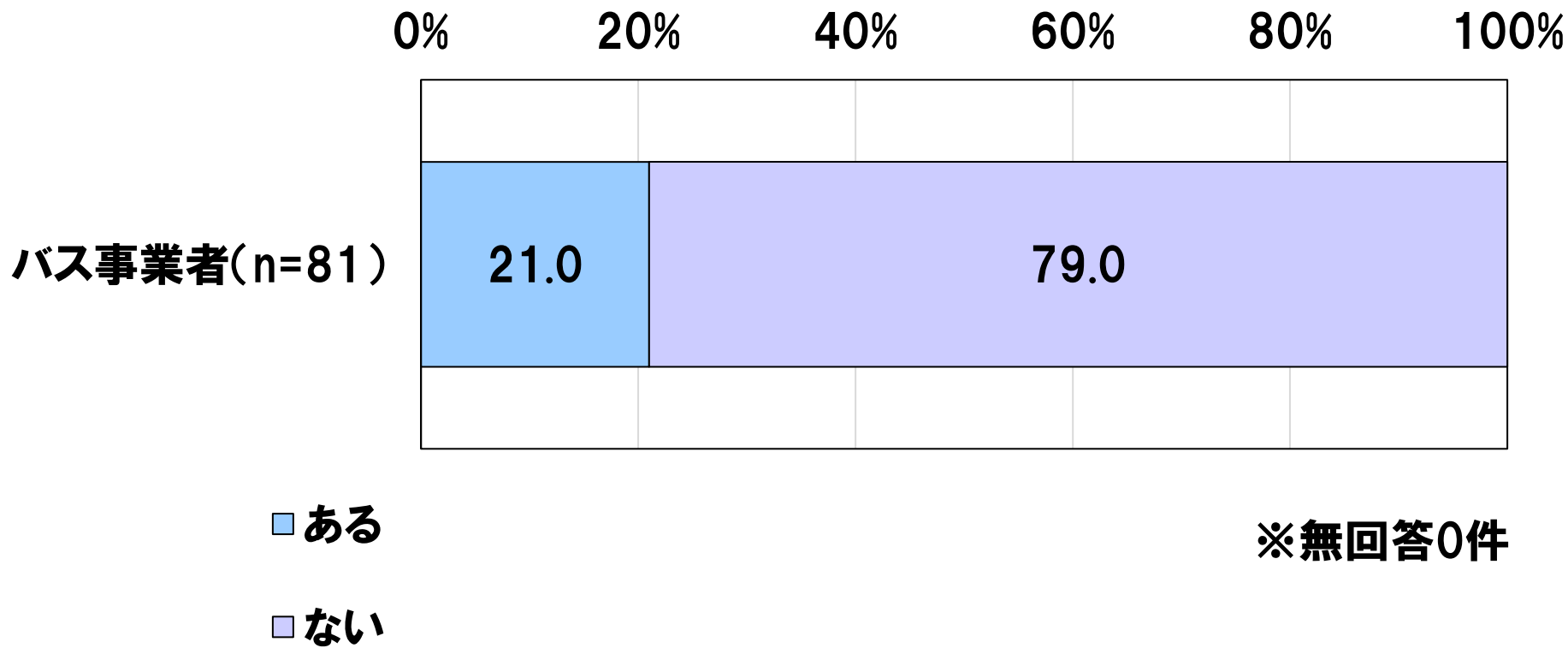


- ある
- ない

※無回答0件

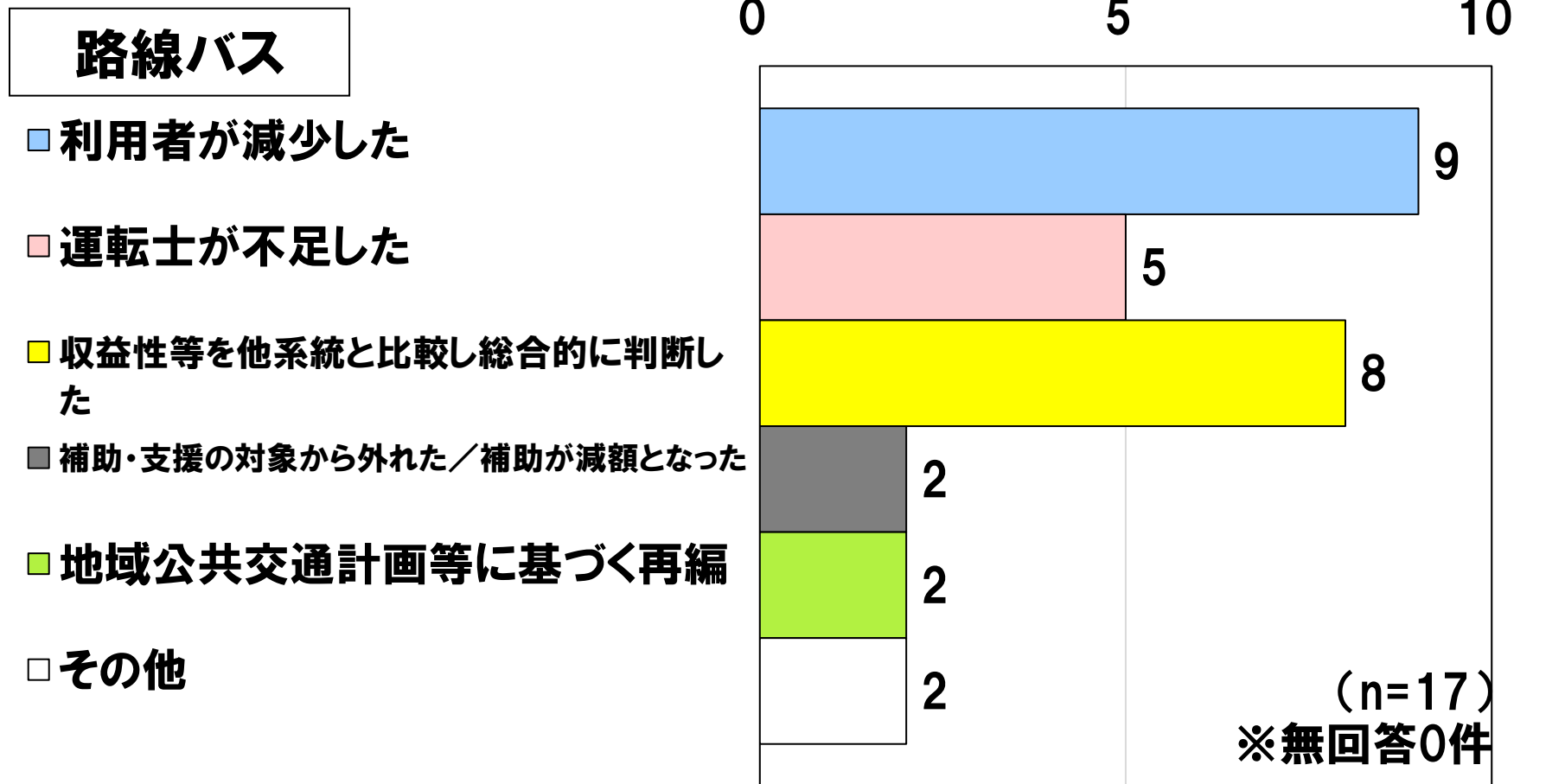
2025年1月以降、休止・廃止した 路線バス系統(区間)の有無

- 約2割の路線バス事業者が、路線バス系統(区間)を休止・廃止している。



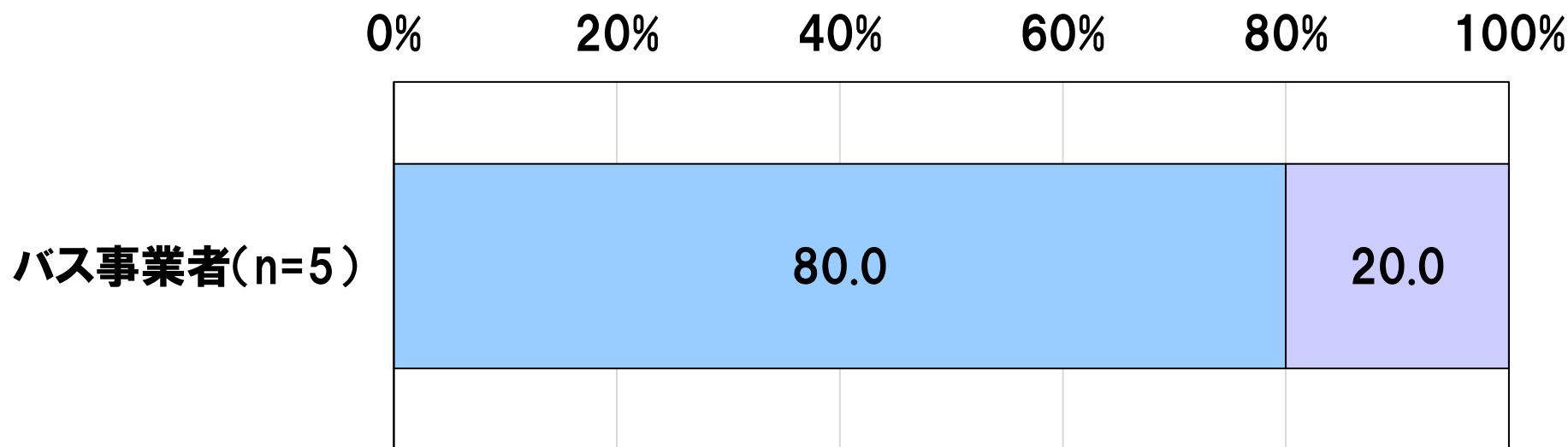
2025年1月以降、路線バス系統(区間) を休止・廃止した理由(複数回答)

- 「利用者減少」「総合的な判断」が上位を占めた。
- その他の2件は「定期観光路線の廃止」「実証運行路線の廃止」であった。



2025年1月以降、運転士の不足のみ に起因する休止・廃止系統(区間)の有無

- 約8割のバス事業者が、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。



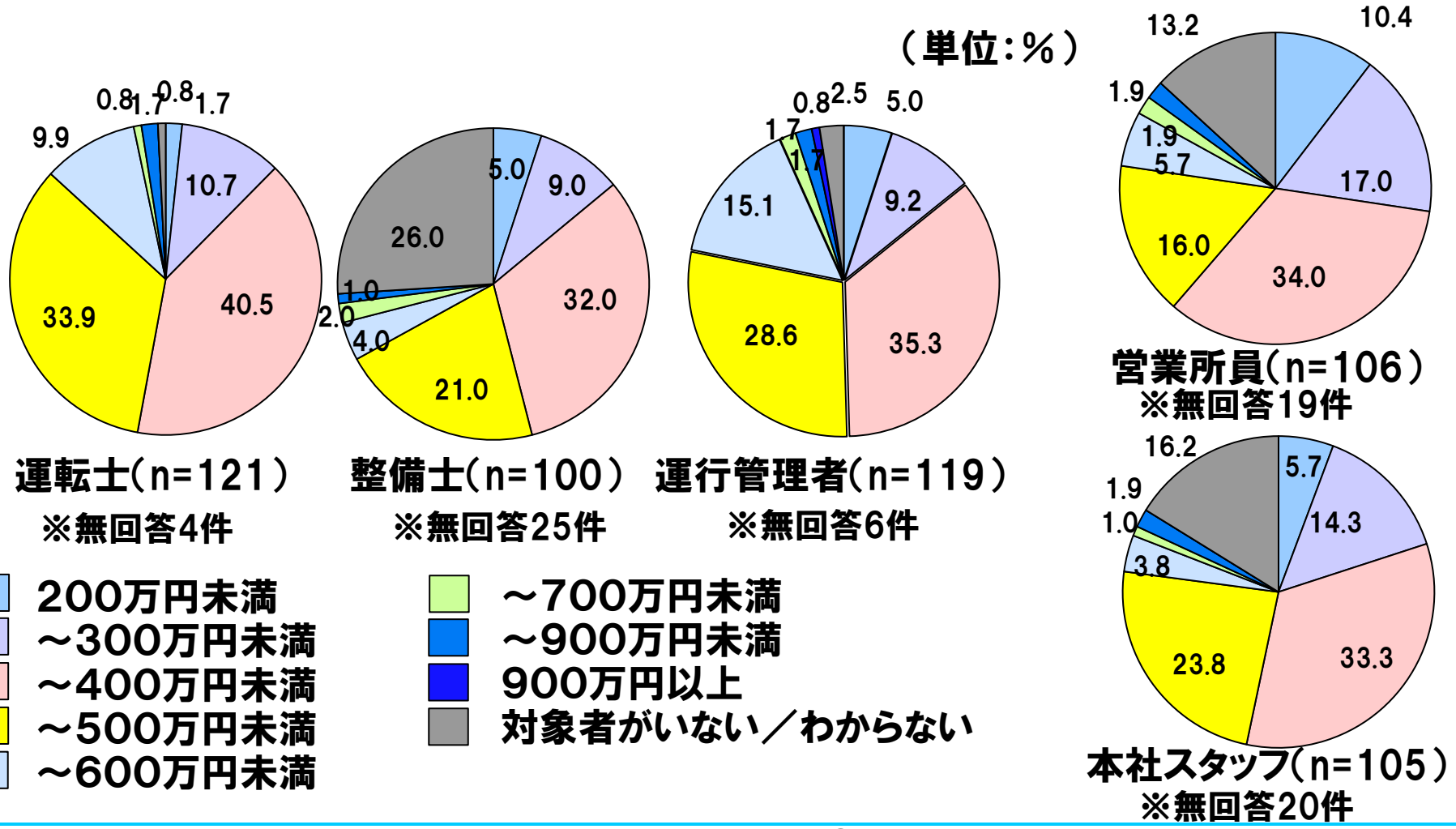
■ ある

■ ない

※無回答0件

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)

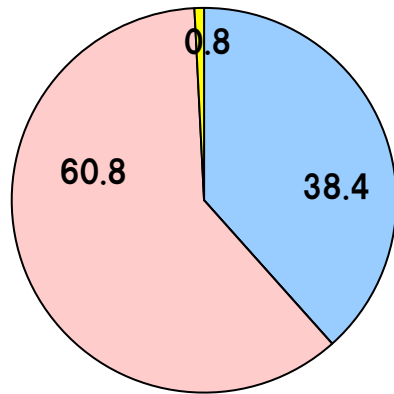
- 運転士は500万円未満が全体の8割強を占める。
- 運行管理者、営業所員、本社スタッフは500万円未満が全体の約8割を占める。



運転士・整備士等の 人数の確保状況

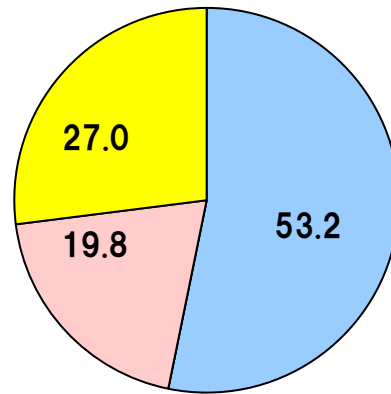
- 運転士は6割強が「不足」。
- 一方で運行管理者、営業所員、本社スタッフは「適正」が7割を超える。

(単位:%)



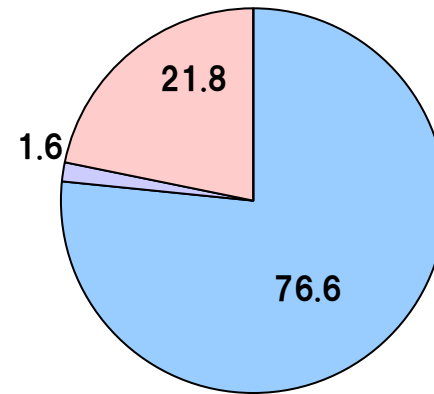
運転士(n=125)

※無回答0件



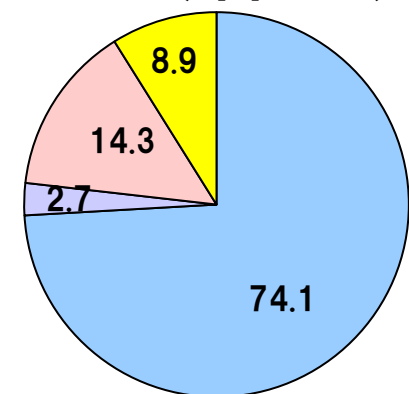
整備士(n=111)

※無回答14件



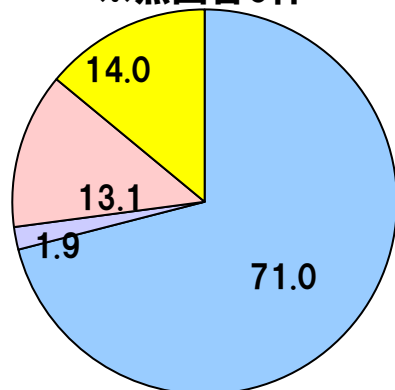
運行管理者(n=124)

※無回答1件



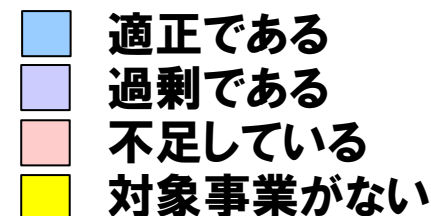
営業所員(n=112)

※無回答13件



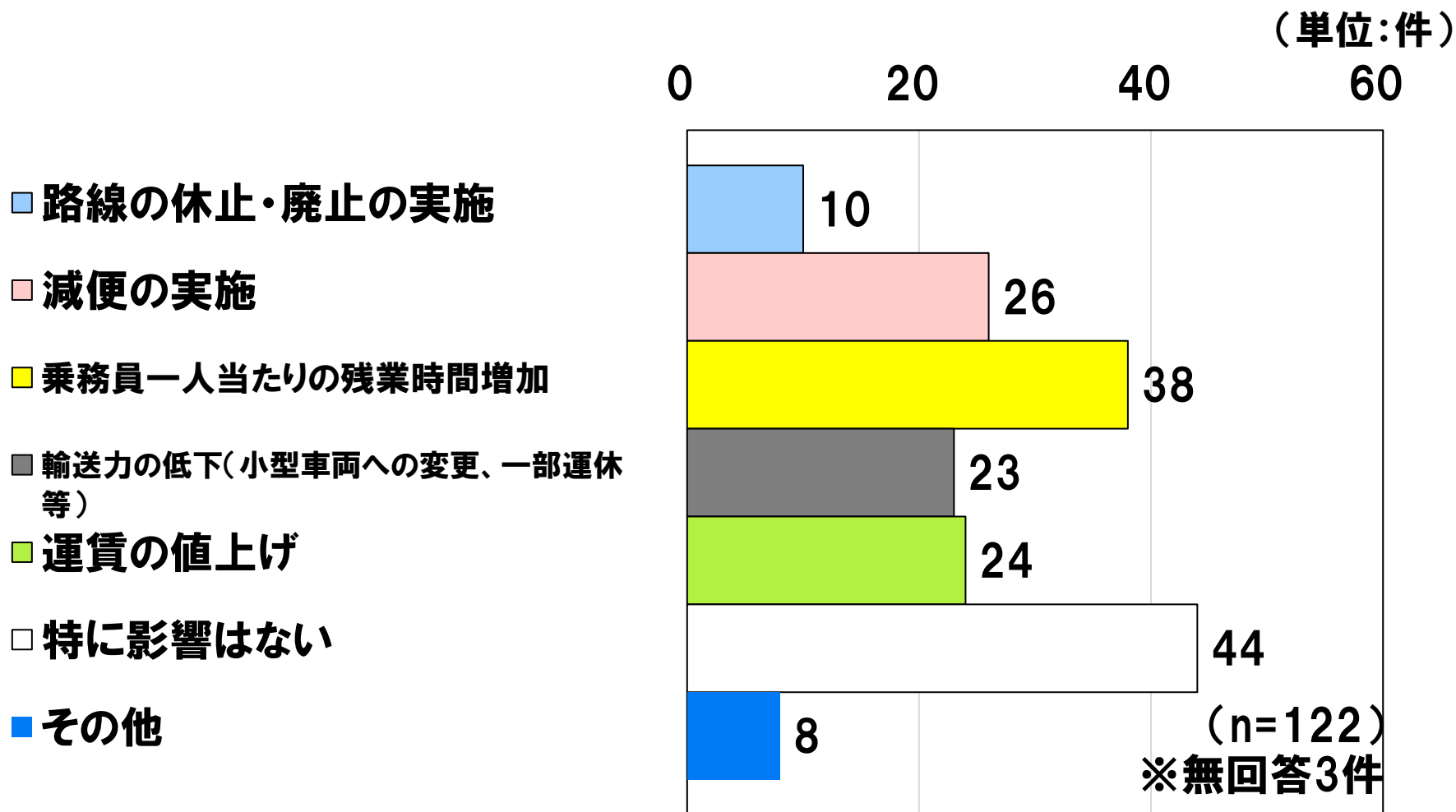
本社スタッフ(n=107)

※無回答18件



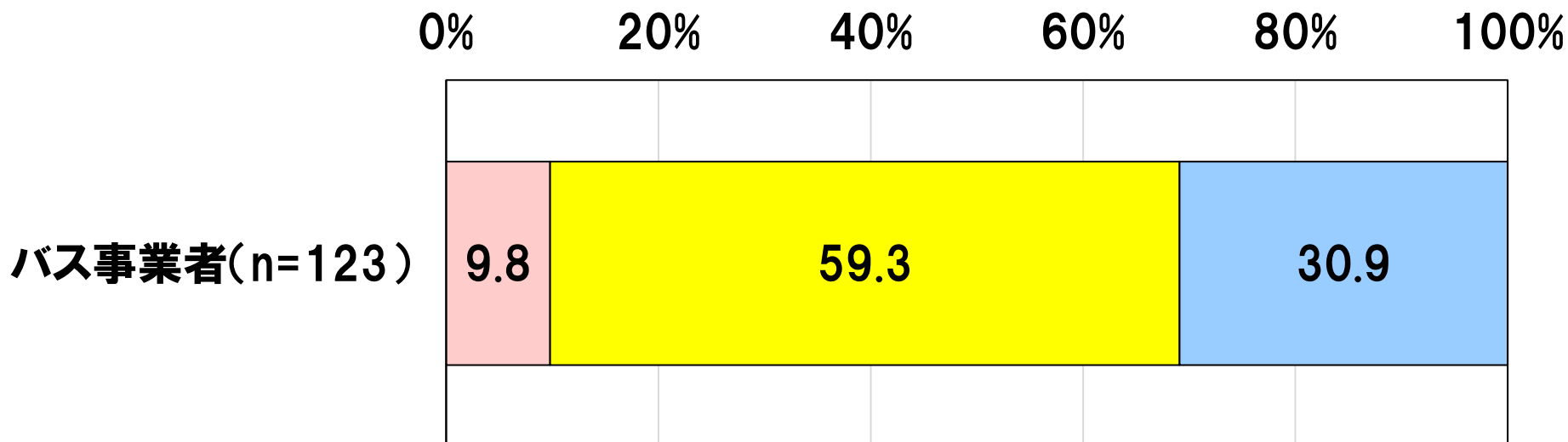
人手不足が運行サービスに与えた影響(複数回答)

- 「特に影響はない」に次いで「乗務員一人当たりの残業時間増加」が上位を占めた。
- その他意見は「貸切バス等の受注制限」をあげる事業者が多かった。



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。
- 「中途退職者が1年で10名未満いる」が約6割を占めた。

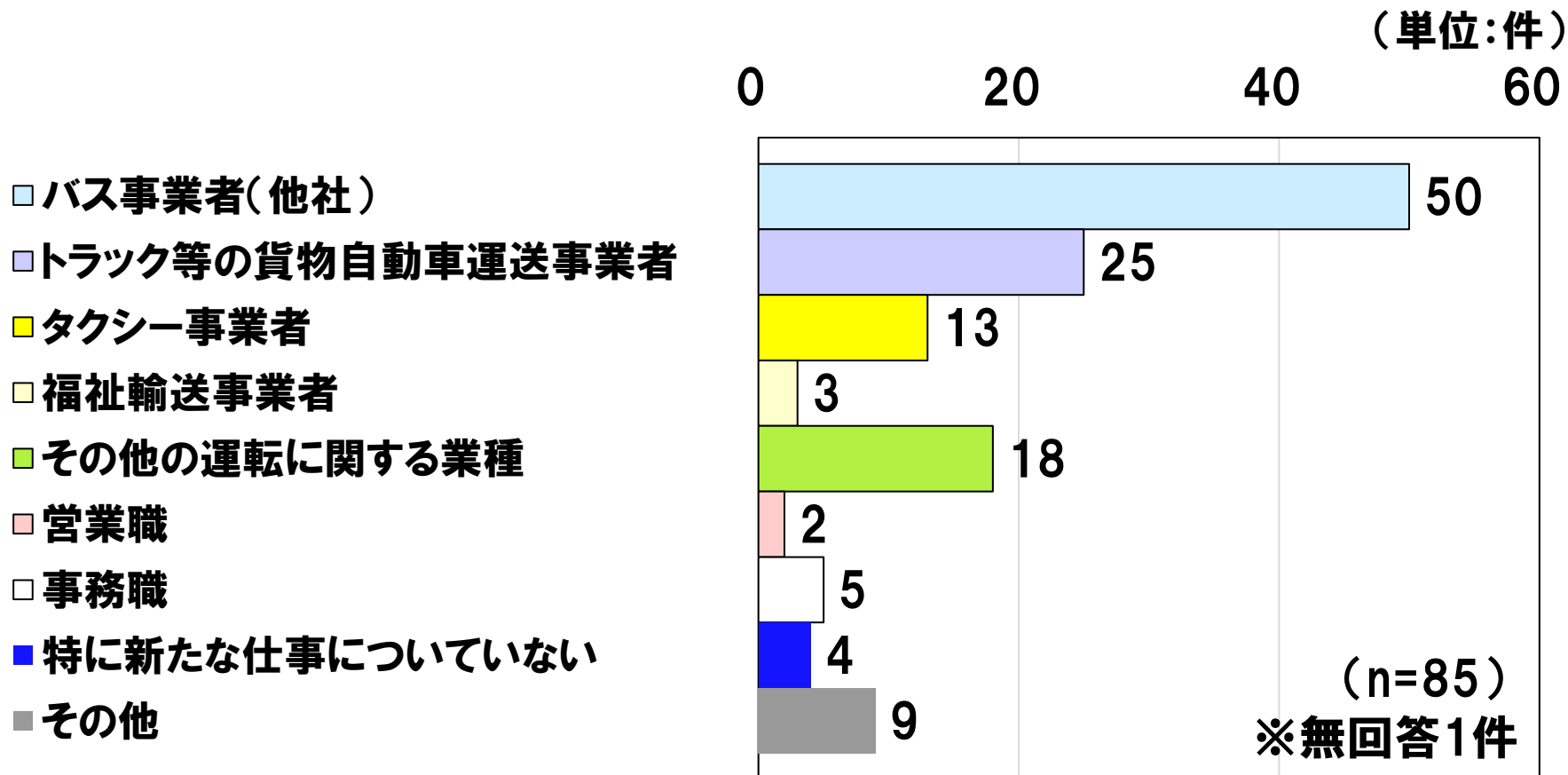


- 中途退職者が1年で10名以上いる
- 中途退職者が1年で10名未満いる
- 中途退職者はいない

※無回答2件

離職した運転士の転職先(複数回答)

- 「バス事業者(他社)」への転職が最も多い。
- 運転に関係する業種への転職が多くを占めた。



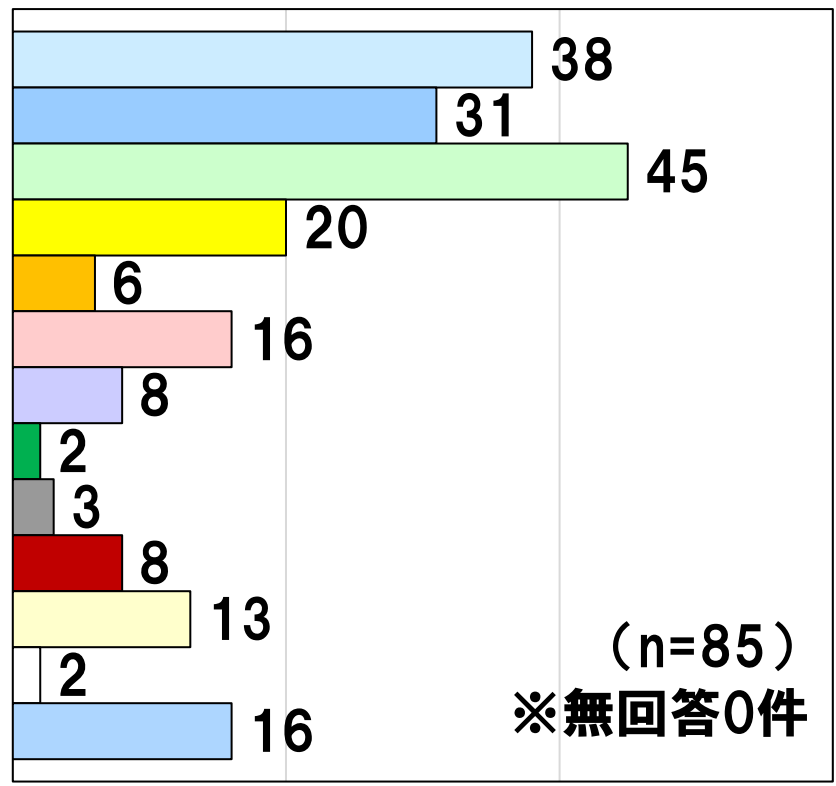
運転士が離職する理由として考えられること(複数回答)

- 「低賃金」「長時間労働」「不規則勤務」の労働条件面が上位3つを占める。
- 「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。
- 「その他」については人間関係に関する記載が多くみられた。

(単位:件)

0 20 40 60

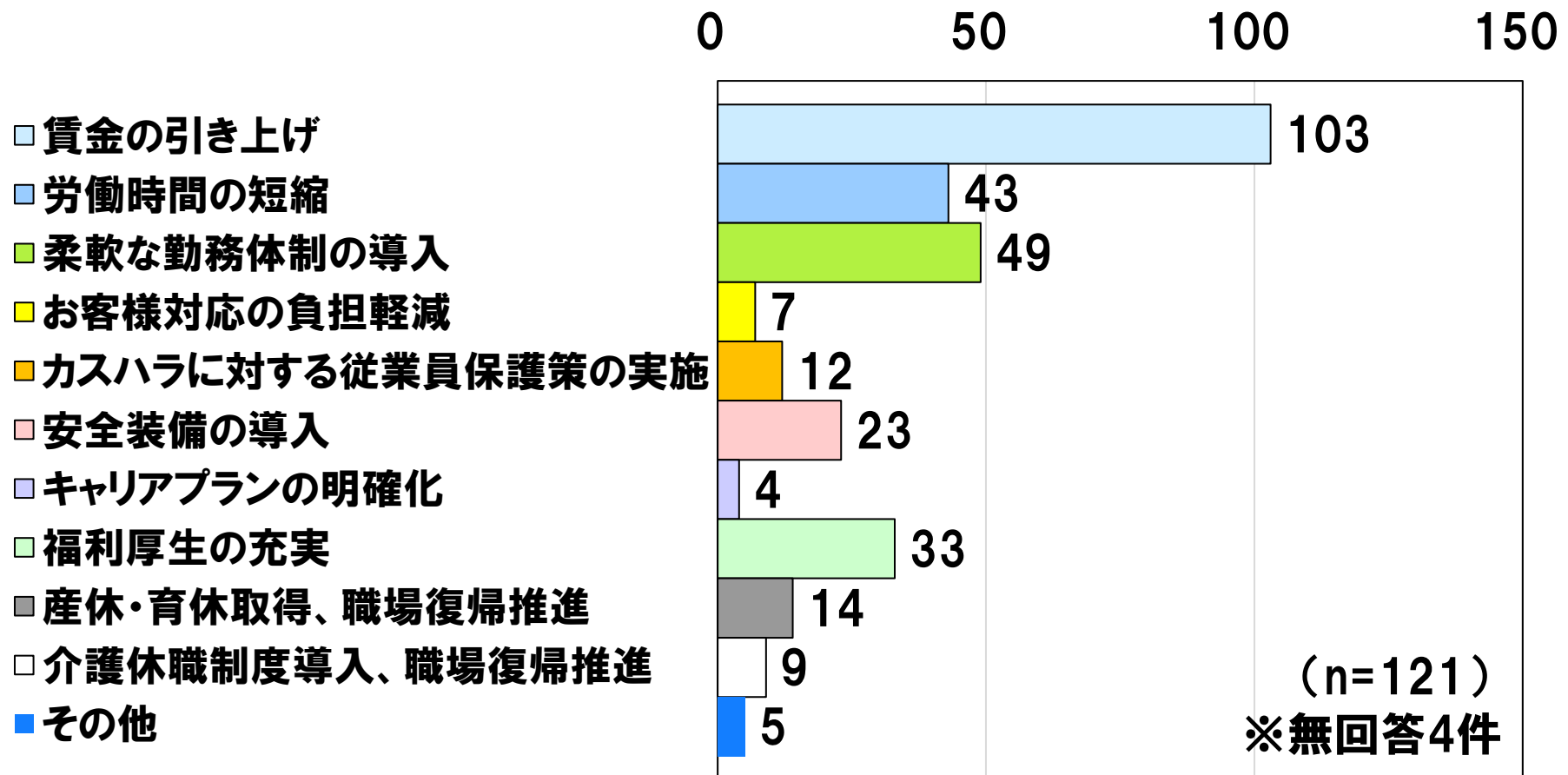
- 賃金が安い
- 労働時間が長い
- 勤務が不規則
- お客様対応が負担
- カスタマーハラスメント
- 交通事故および車内事故の責任・リスク
- キャリアプランが不透明
- 経営状況への不安
- 子育てとの両立が困難
- 介護との両立が困難
- 家族の意向
- 福利厚生が不十分
- その他



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」が最上位で、「労働時間の短縮」「柔軟な勤務体制の導入」という労働条件面の取り組みが続いている。

(単位:件)



2025年1月以降の運転士の採用状況

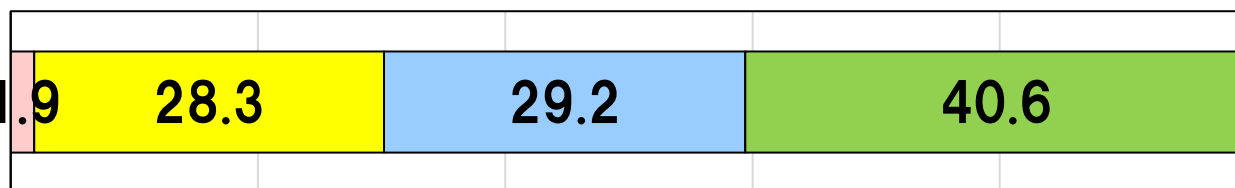
- 一括採用は、約6割のバス事業者にて実施。
- 通年採用では、8割強のバス事業者で、運転士の中途採用を実施。

一括採用

※無回答19件

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

バス事業者(n=106)



□ 新卒採用のみ行っている □ 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

通年採用

※無回答7件

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

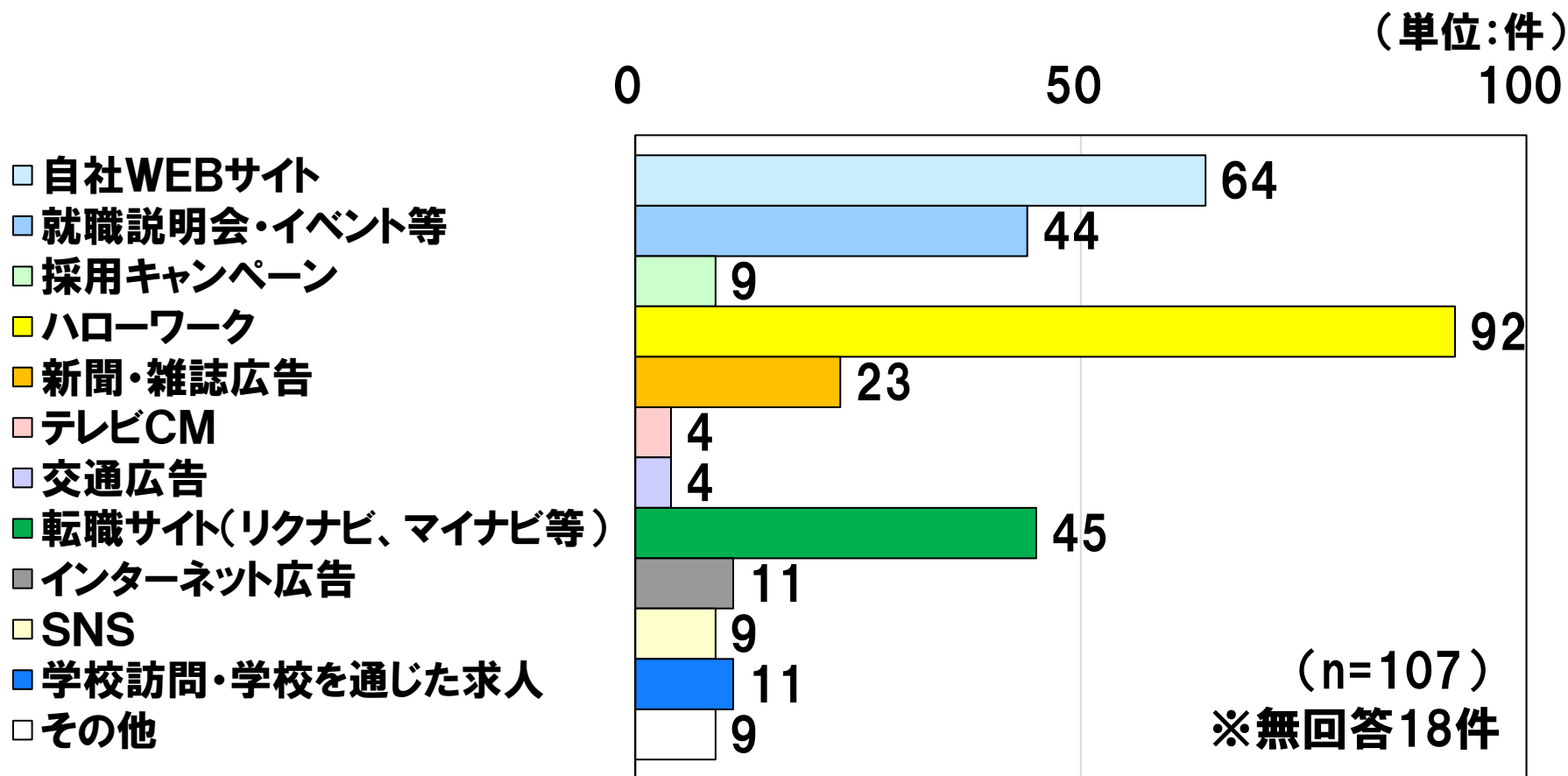
バス事業者(n=118)



□ 新卒採用のみ行っている □ 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

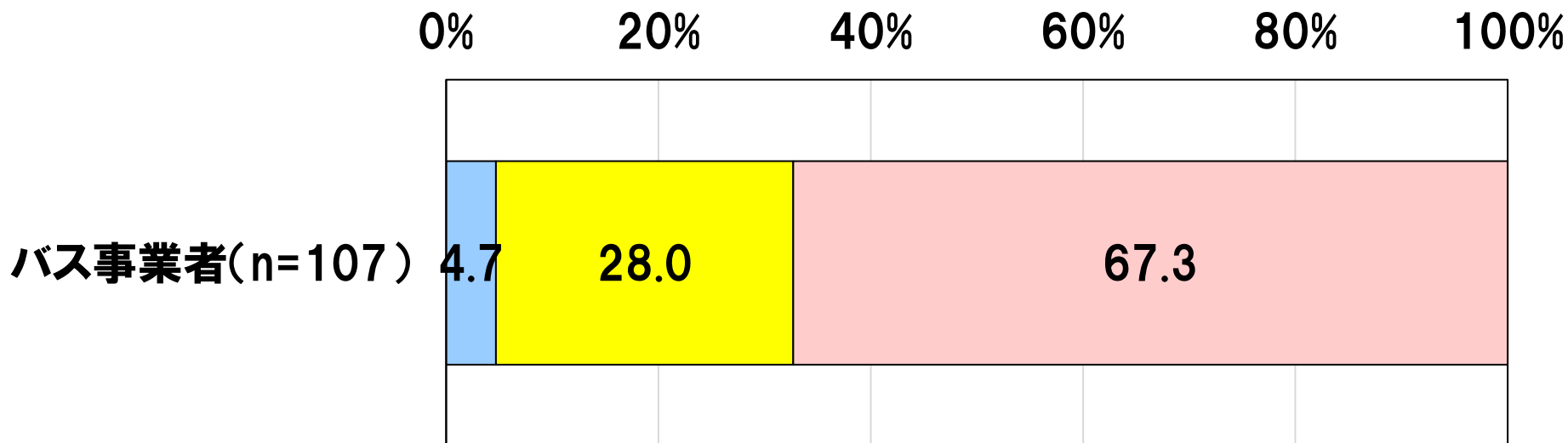
運転士の採用に活用している 媒体や方法（複数回答）

- 「ハローワーク」が最も多く、「自社WEBサイト」「転職サイト」「就職説明会・イベント等」が続いている。
- 「その他」では、知人の紹介や退職自衛官の募集という回答も見られた。



運転士応募者の応募状況

- 7割弱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

※無回答18件

運転士不足に対する新たな対応の有無

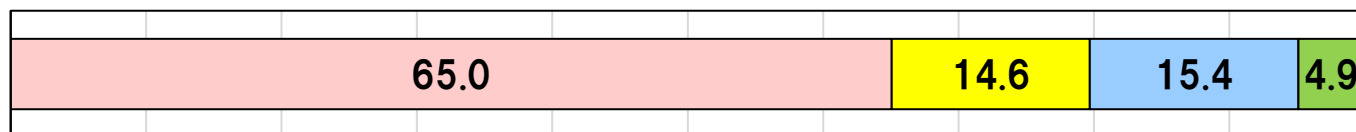
- 6割強の事業者が既に女性の採用を開始している。
- 外国人労働者の採用は約7割、自動運転導入は約8割の事業者が今のところ採用・導入の予定はない。

女性の採用

※無回答2件

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

バス事業者(n=123)



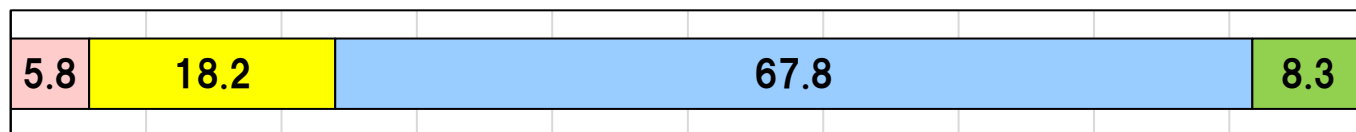
□ 既に採用を開始もしくは導入 □ 採用・導入するか検討中 □ 今のところ採用・導入予定はない □ そもそも必要ない

外国人労働者の採用

※無回答4件

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

バス事業者(n=121)



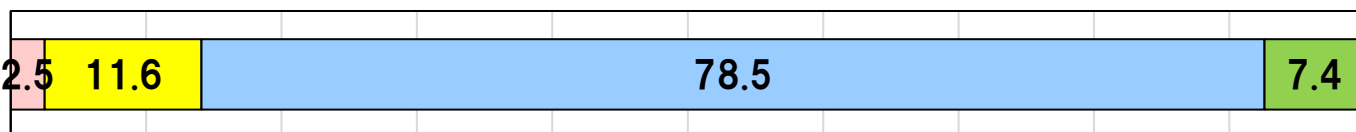
□ 既に採用を開始もしくは導入 □ 採用・導入するか検討中 □ 今のところ採用・導入予定はない □ そもそも必要ない

自動運転の導入検討

※無回答4件

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

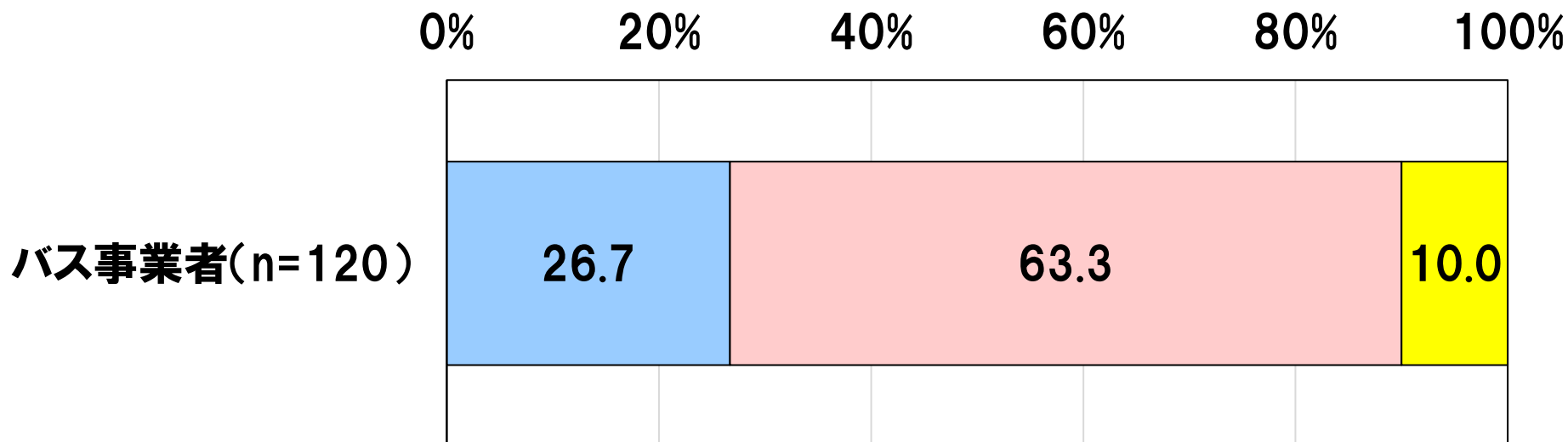
バス事業者(n=121)



□ 既に採用を開始もしくは導入 □ 採用・導入するか検討中 □ 今のところ採用・導入予定はない □ そもそも必要ない

2025年1月以降に路線バスの運転士不足への対応を目的とする補助や助成を受けた経験

- 3割弱のバス事業者が補助や助成を受けている。
- 一方で、6割強のバス事業者は補助や助成を受けていない。

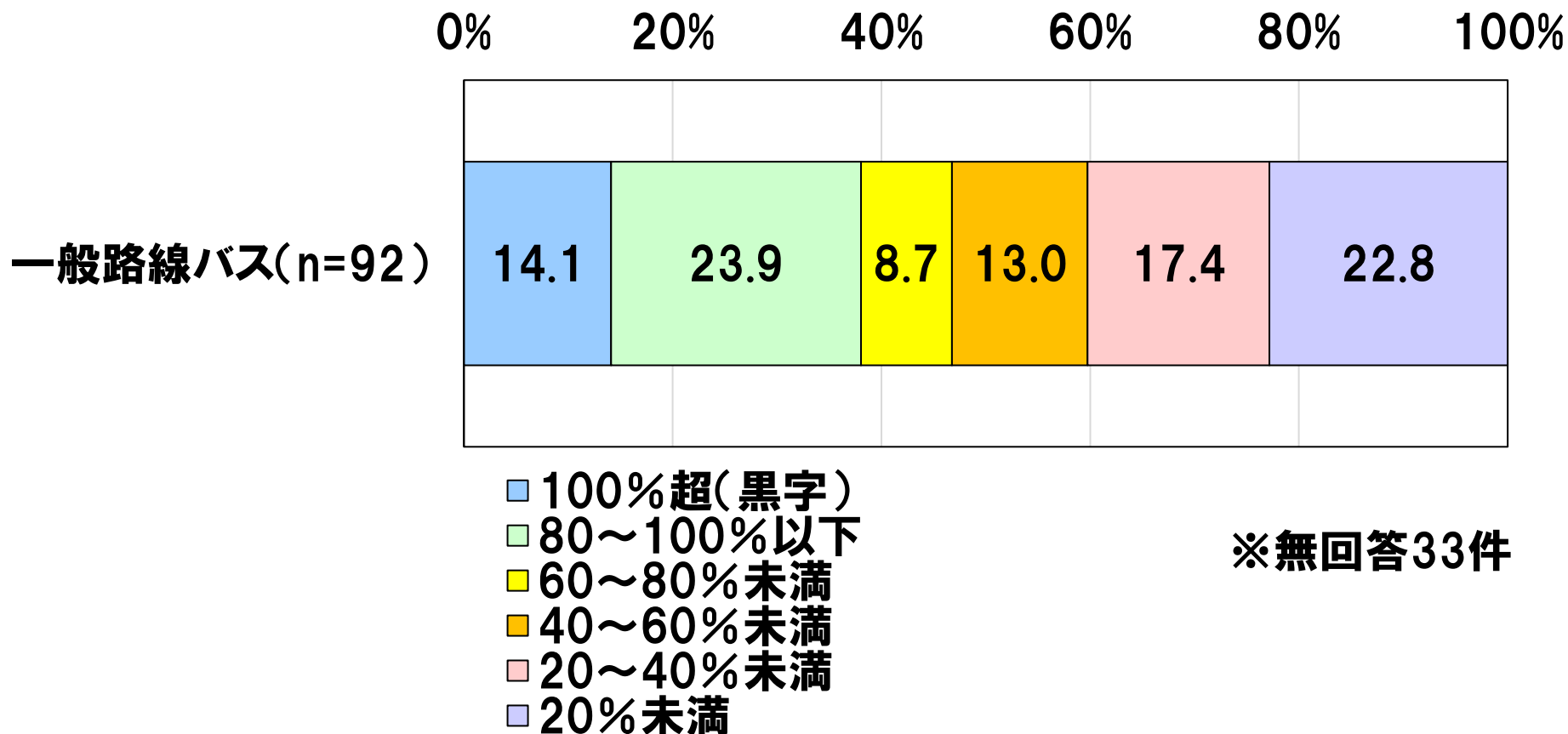


- 受けたことがある
- 受けたことはない
- わからない

※無回答5件

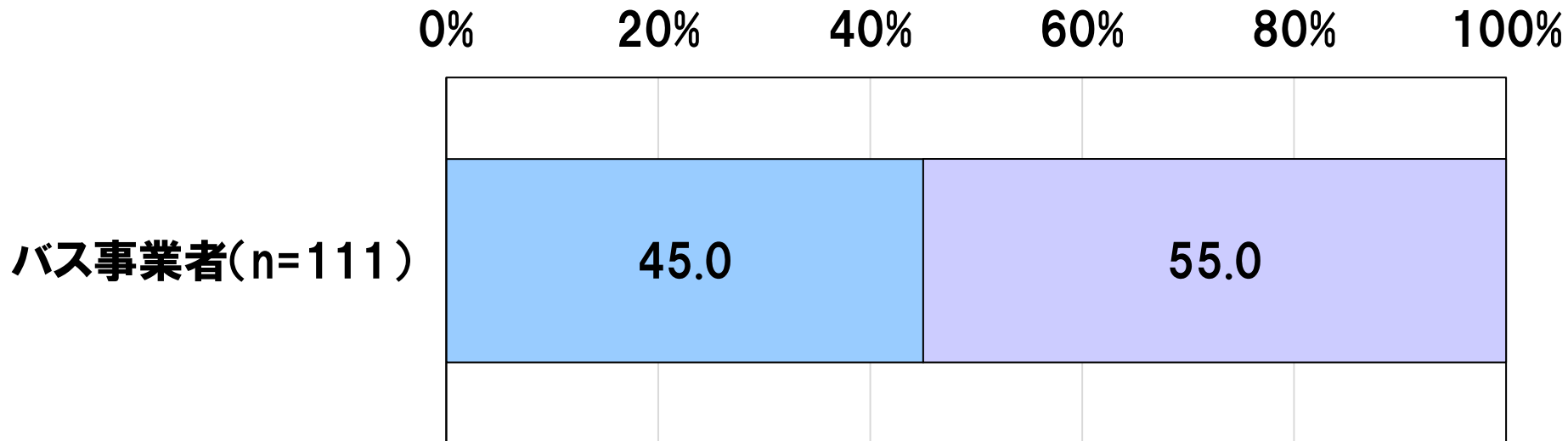
路線バスのうち「補助金等、行政の資金支援がない系統」全体 29 について、事業費用に対する運賃収入の割合

- 路線バスで、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1割強。
- 運賃収入が事業費用の40%に満たない系統が約4割を占める。



「地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助」の対象系統の有無

- 4割強のバス事業者が「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。



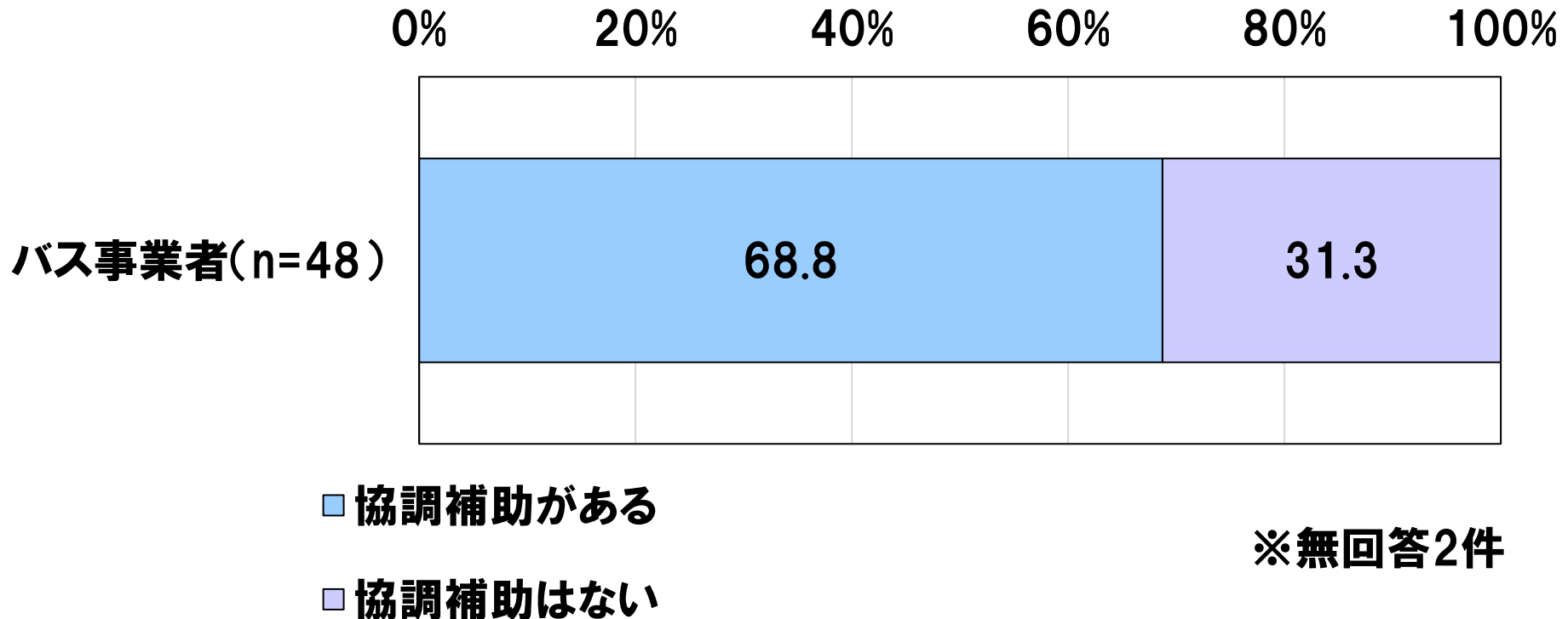
■ 対象系統がある

■ 対象系統はない

※無回答14件

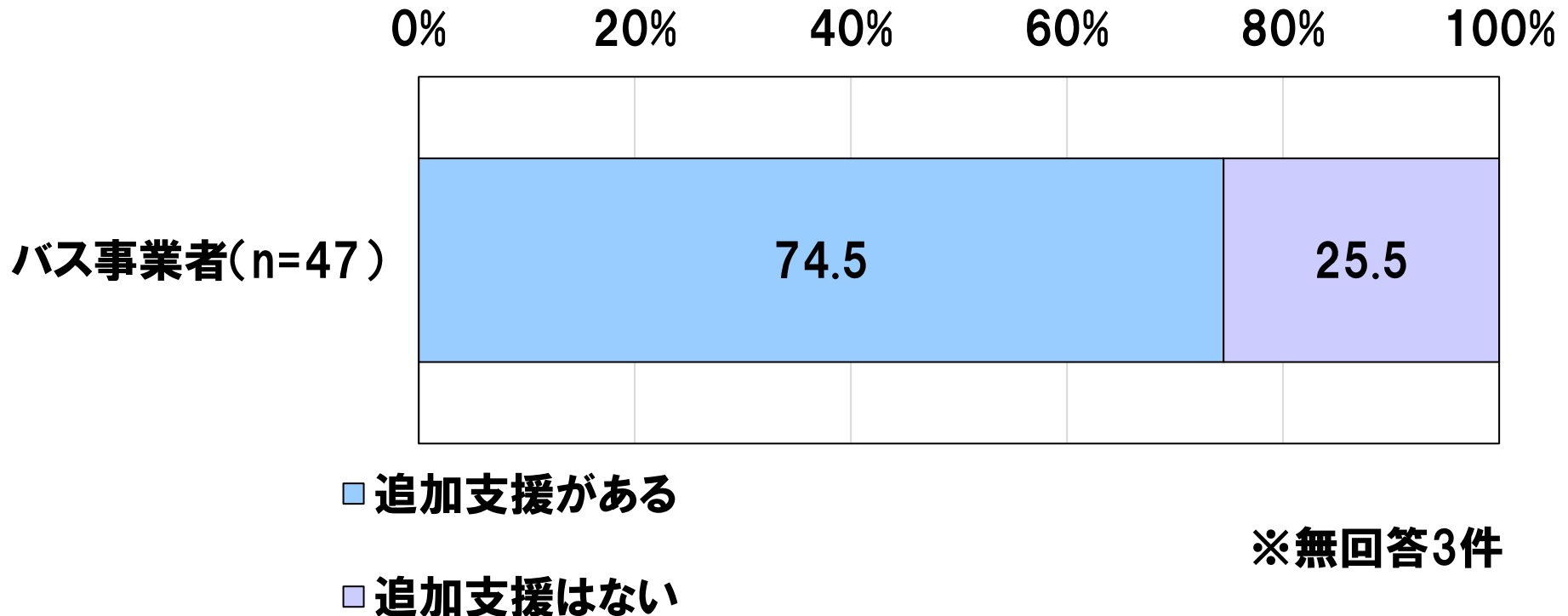
都道府県による協調補助の有無

- 前問で「地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助」の対象システムを有していると回答した事業者のうち、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。



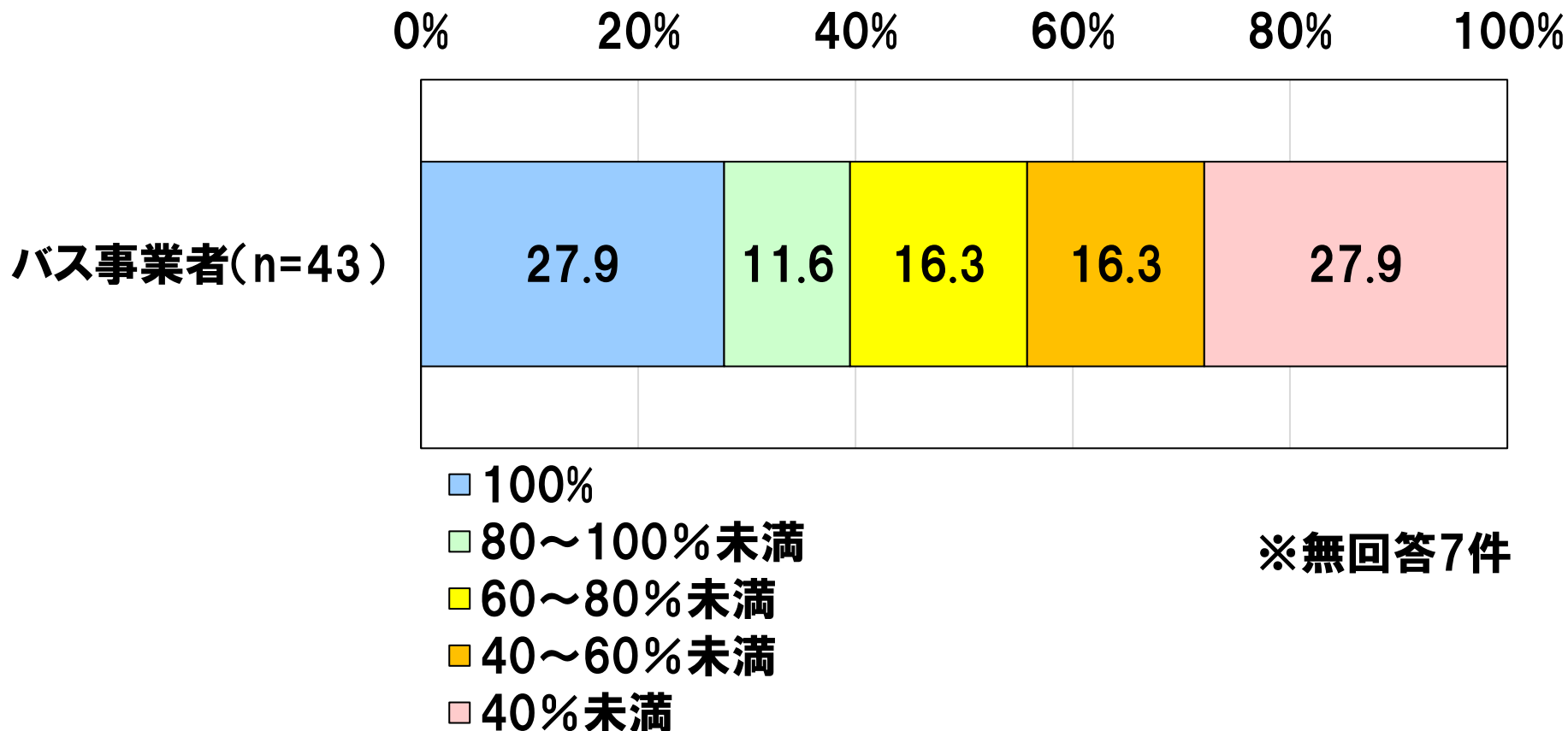
都道府県・市町村による 独自の追加支援の有無

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



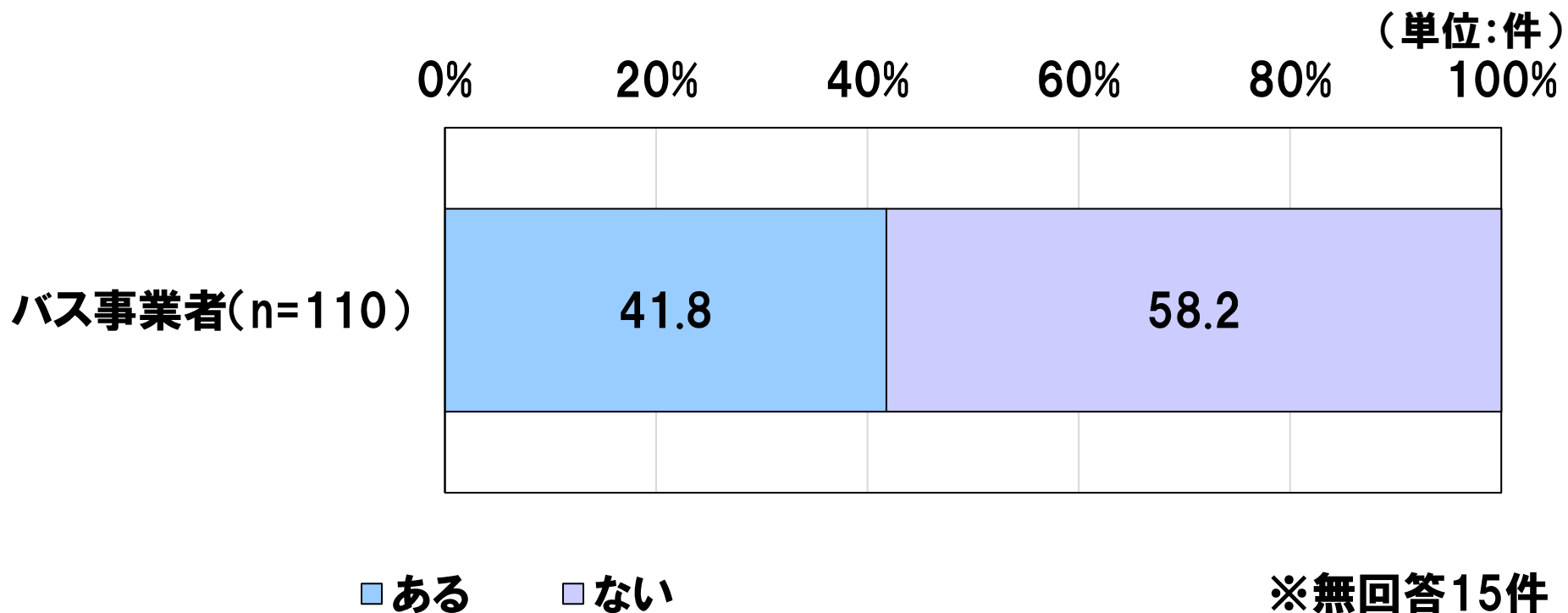
「地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助」 の補助額の計が対象系統の欠損額に占める割合

- 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が4割強を占める。



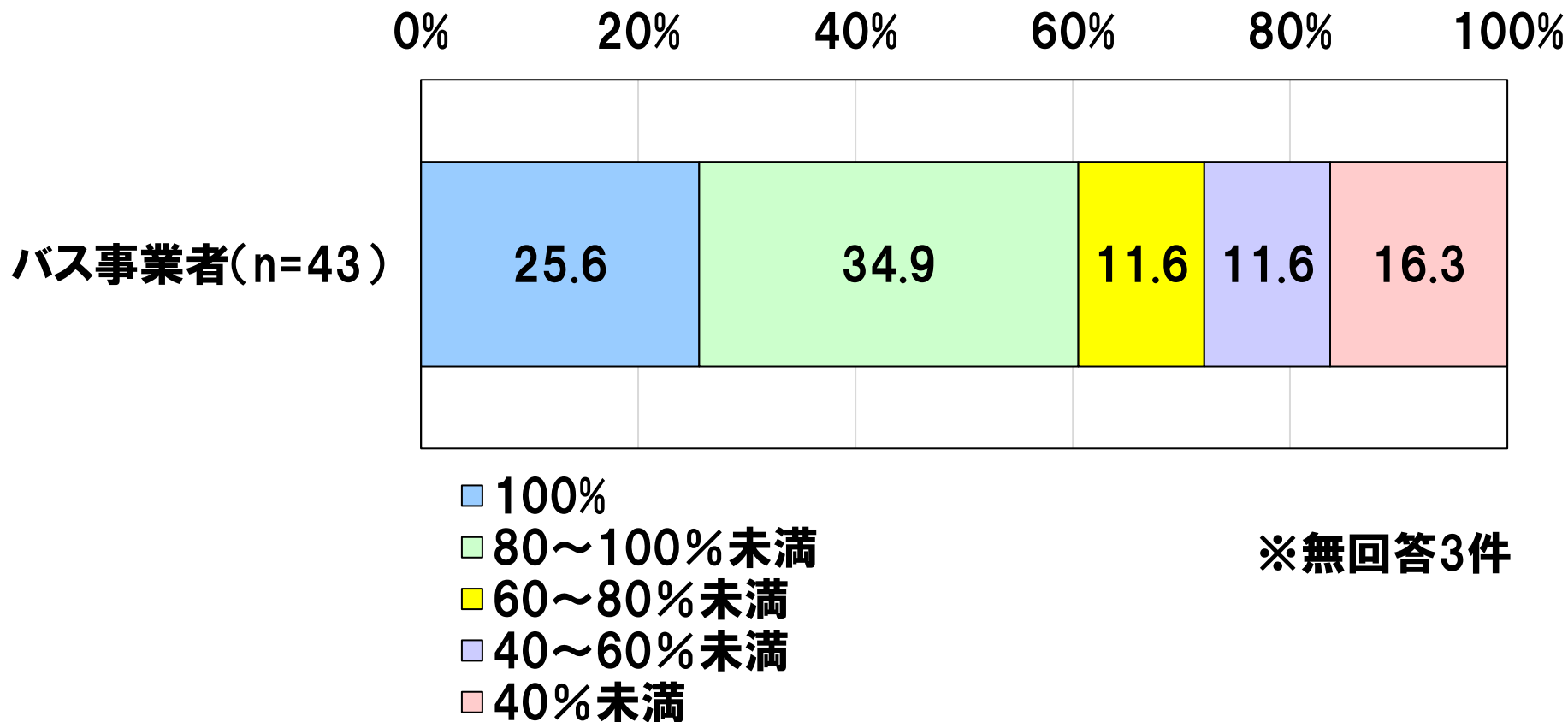
「その他の補助系統」の有無

- 約4割のバス事業者が、「その他の補助系統がある」と回答している。



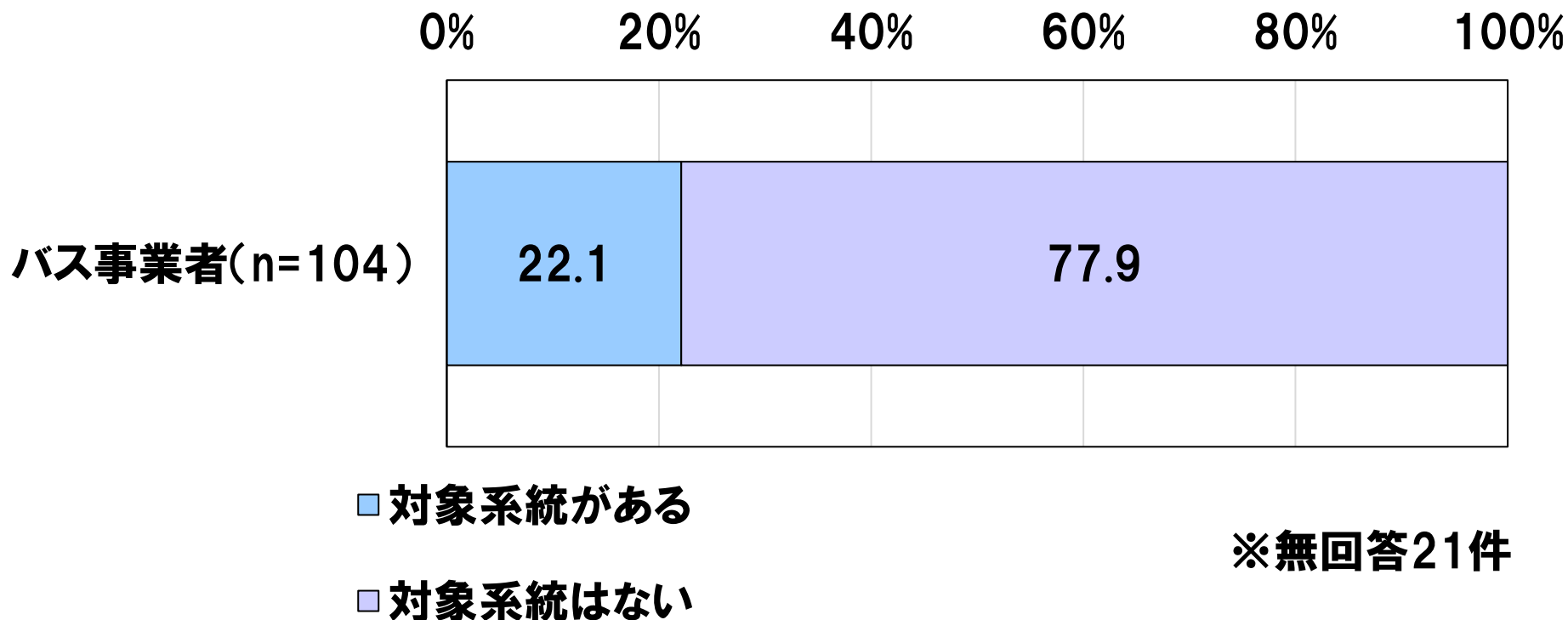
「その他の補助系統」の補助額の計が 対象系統の欠損額に占める割合

- 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3割。比較的手厚い補助額と言える。



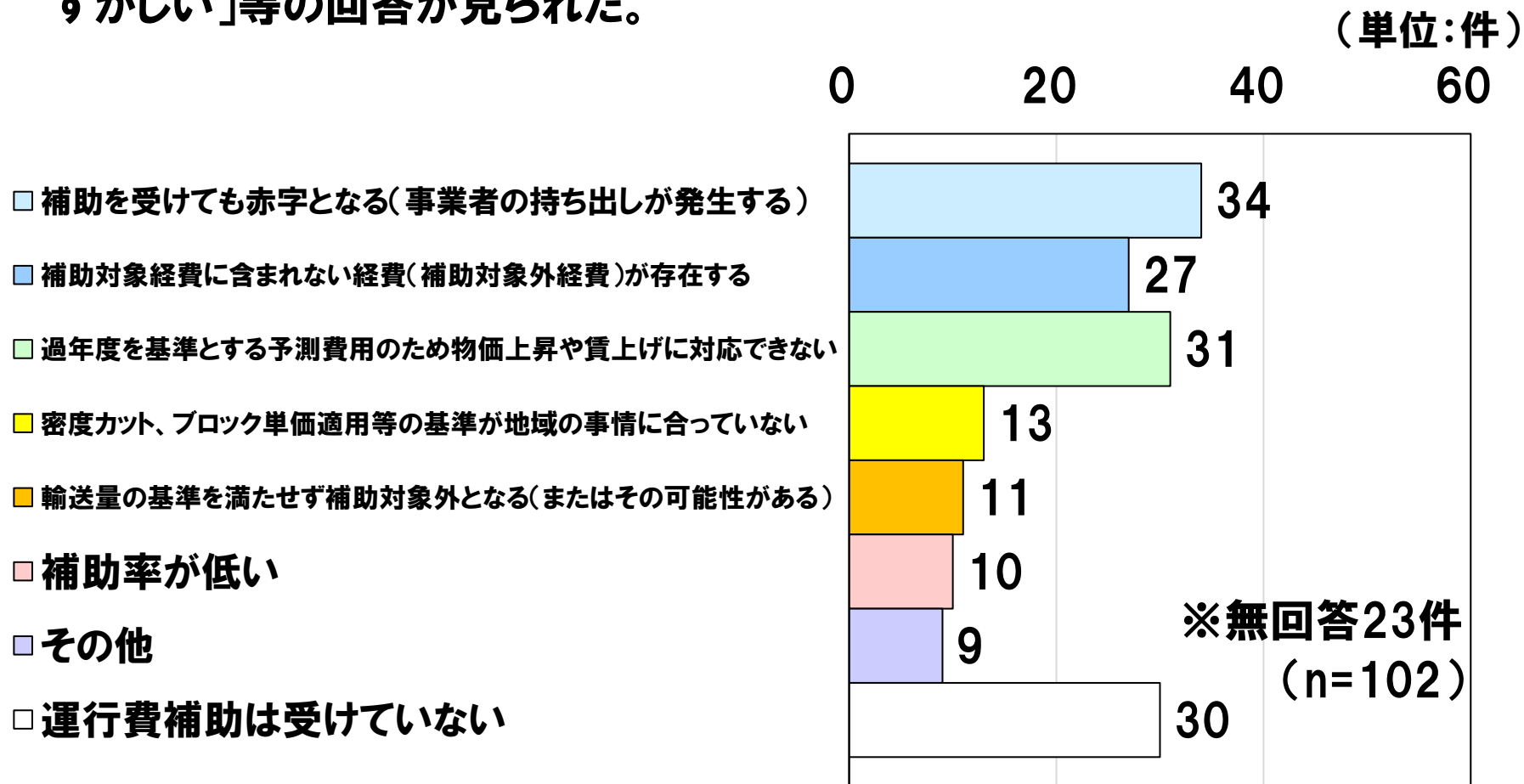
「欠損が生じているにもかかわらず補助が全くない系統」の有無

- 2割強のバス事業者が「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。



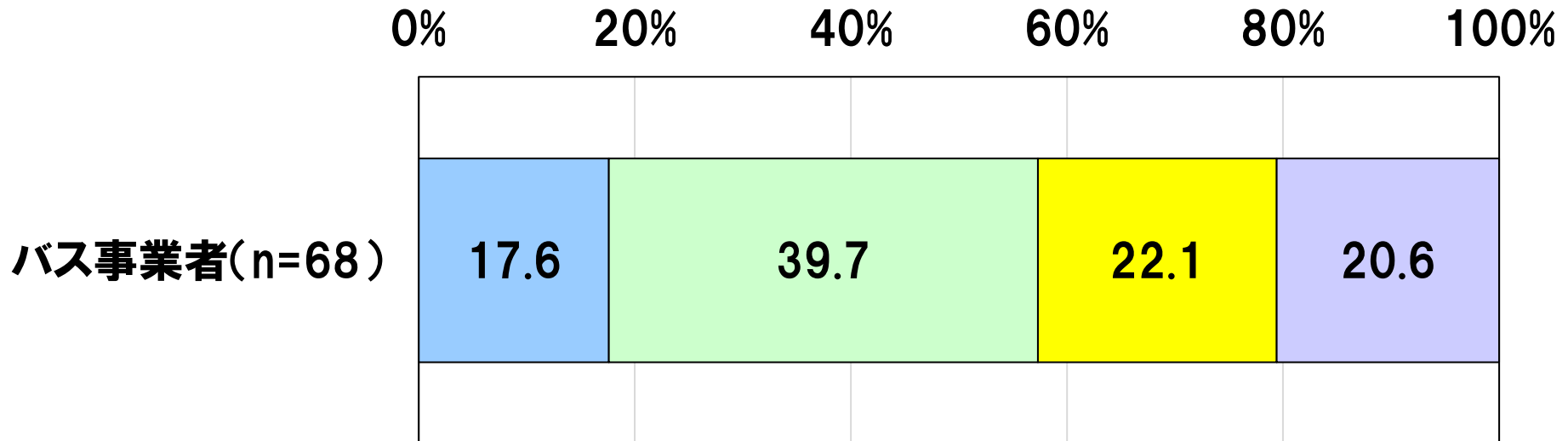
路線バスに対する運行費補助の 補助金額・算出方法等に関する課題(複数回答)

- 「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。
- 30事業者は「運行費補助は受けていない」と回答。
- 「その他」では「補助金は赤字補填なので、車両を購入する時とか資金調達がむずかしい」等の回答が見られた。



補助金交付(入金)の時期

- 前設問で「運行費補助は受けていない」以外に回答した事業者のうち、半年後以降に補助金が交付(入金)されている事業者が約6割を占める。
- 「その他」では「年度末」が3件、「1年半後」も1件存在した。

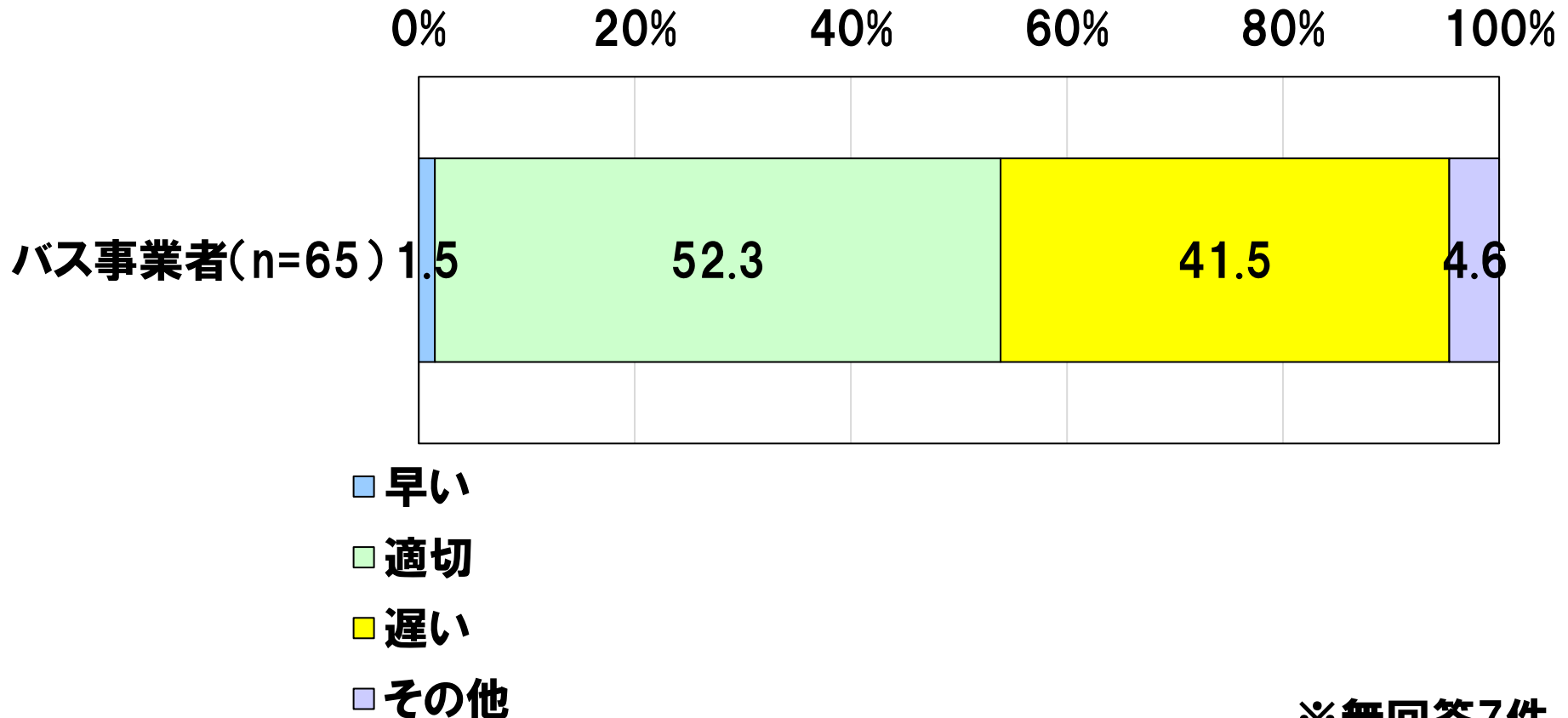


- 翌月
- 半年後
- 1年後
- その他

※無回答4件

補助金交付(入金)のタイミング

- 前設問で「運行費補助は受けていない」以外に回答した事業者のうち、「適切」が5割強、「遅い」が4割強を占めた。

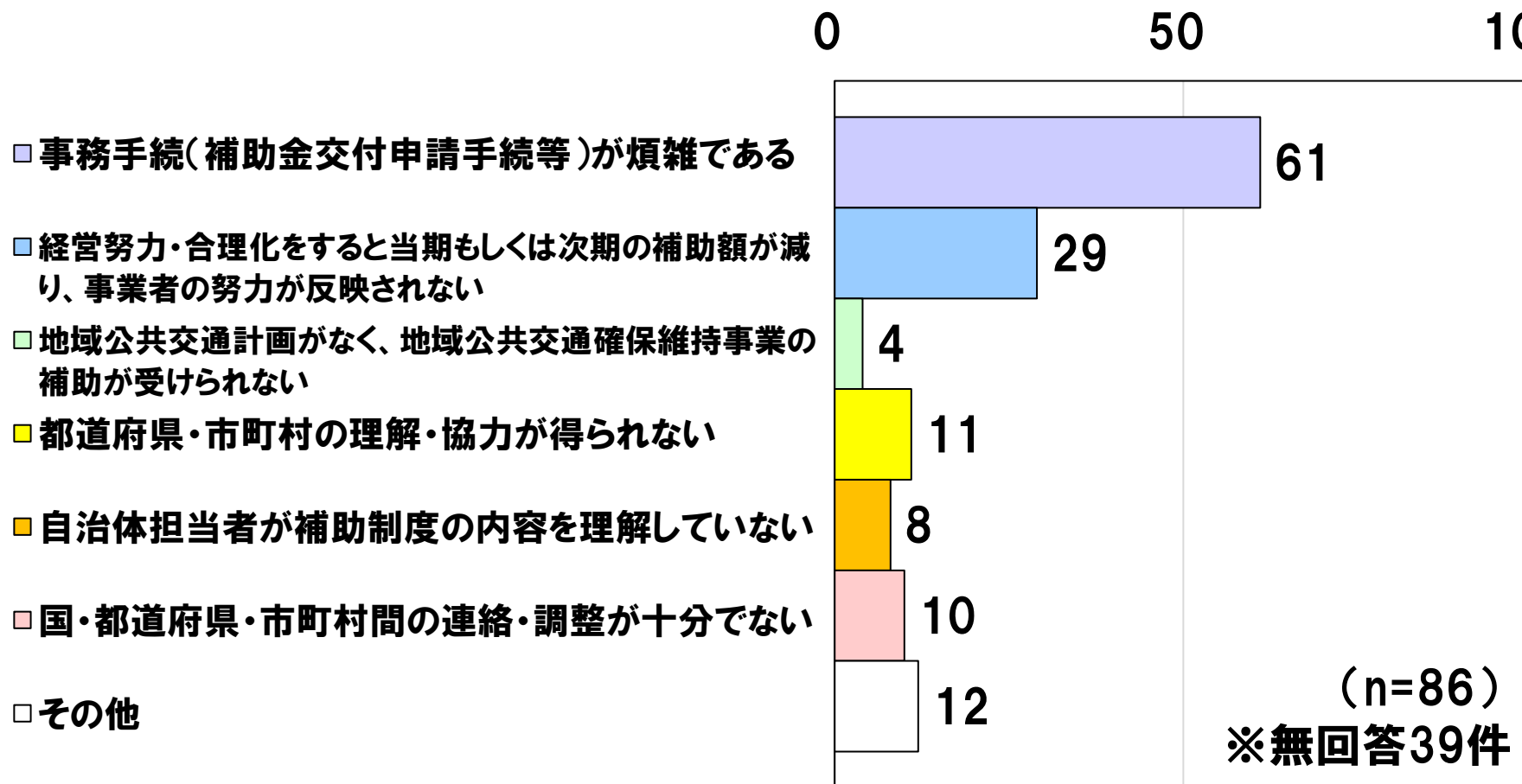


※無回答7件

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)

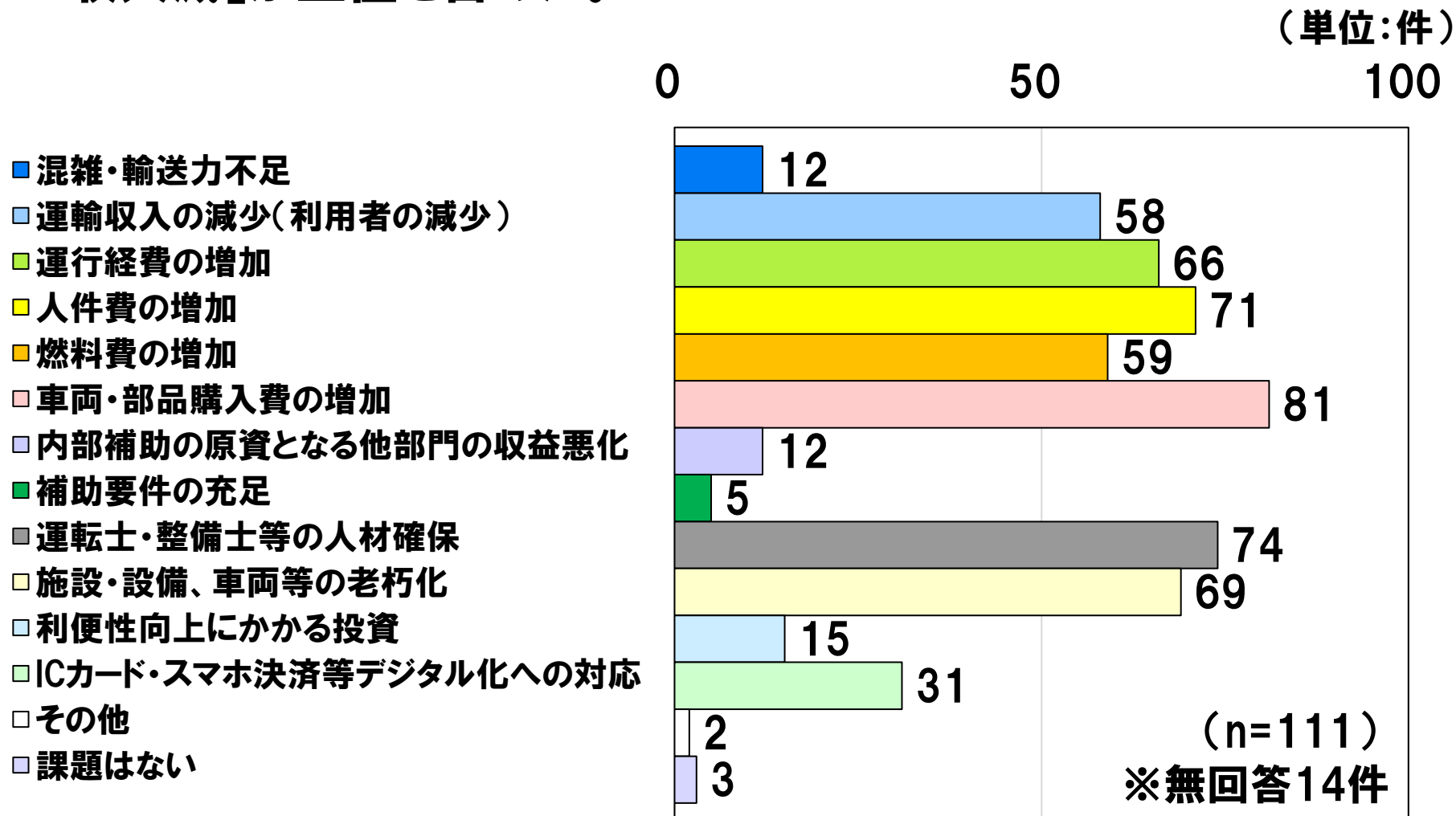
- 「事務手続きが煩雑」という声が圧倒的多数を占めた。
- 「経営努力・合理化をすると当期もしくは次期の補助額が減り、事業者の努力が反映されない」という回答も多く見られた。

(単位:件)



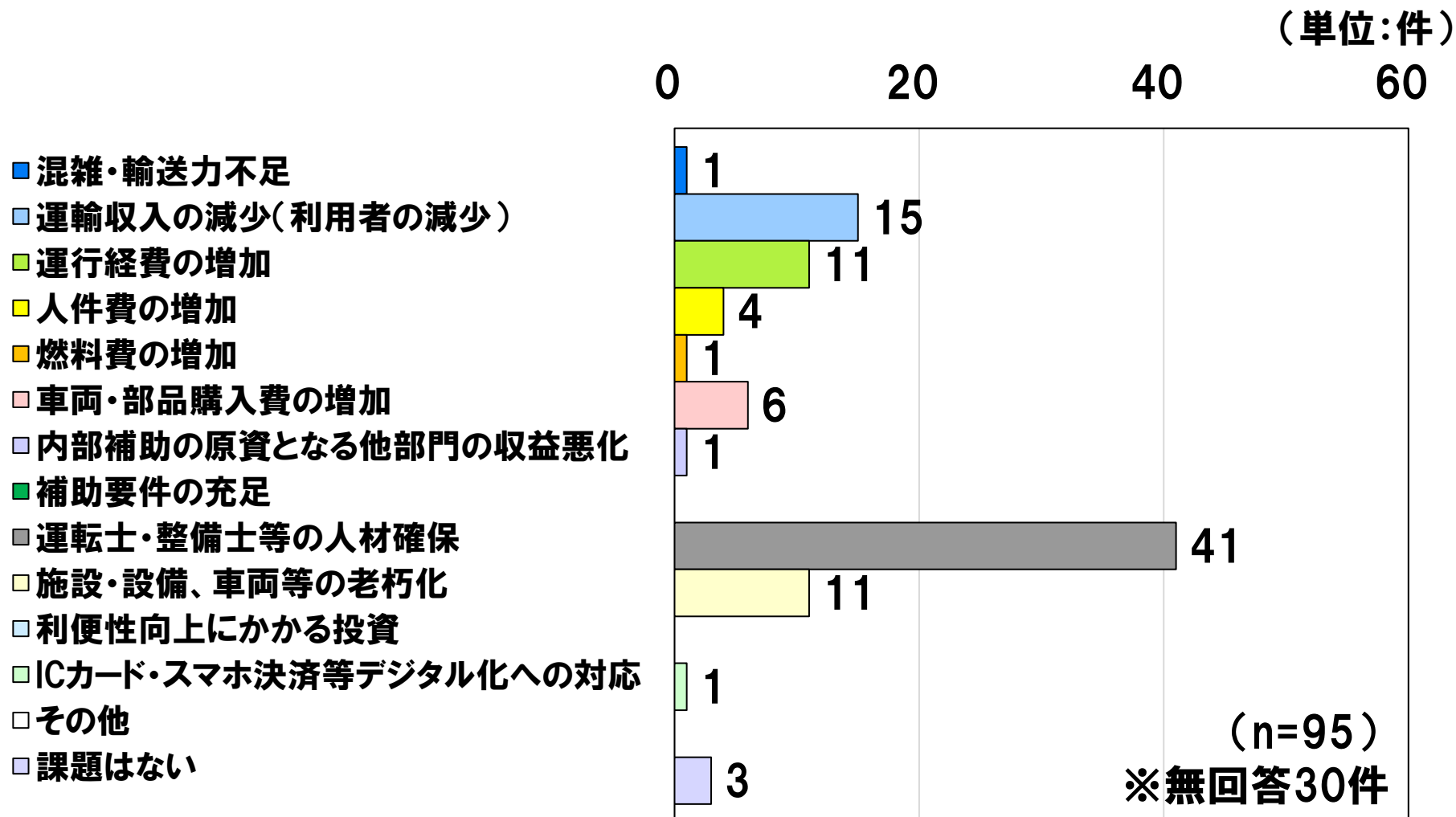
路線バスに関して、 現在抱えている課題(複数回答)

- 「各種経費の増加」「人材確保」「施設・設備、車両等の老朽化」「収入減」が上位を占めた。



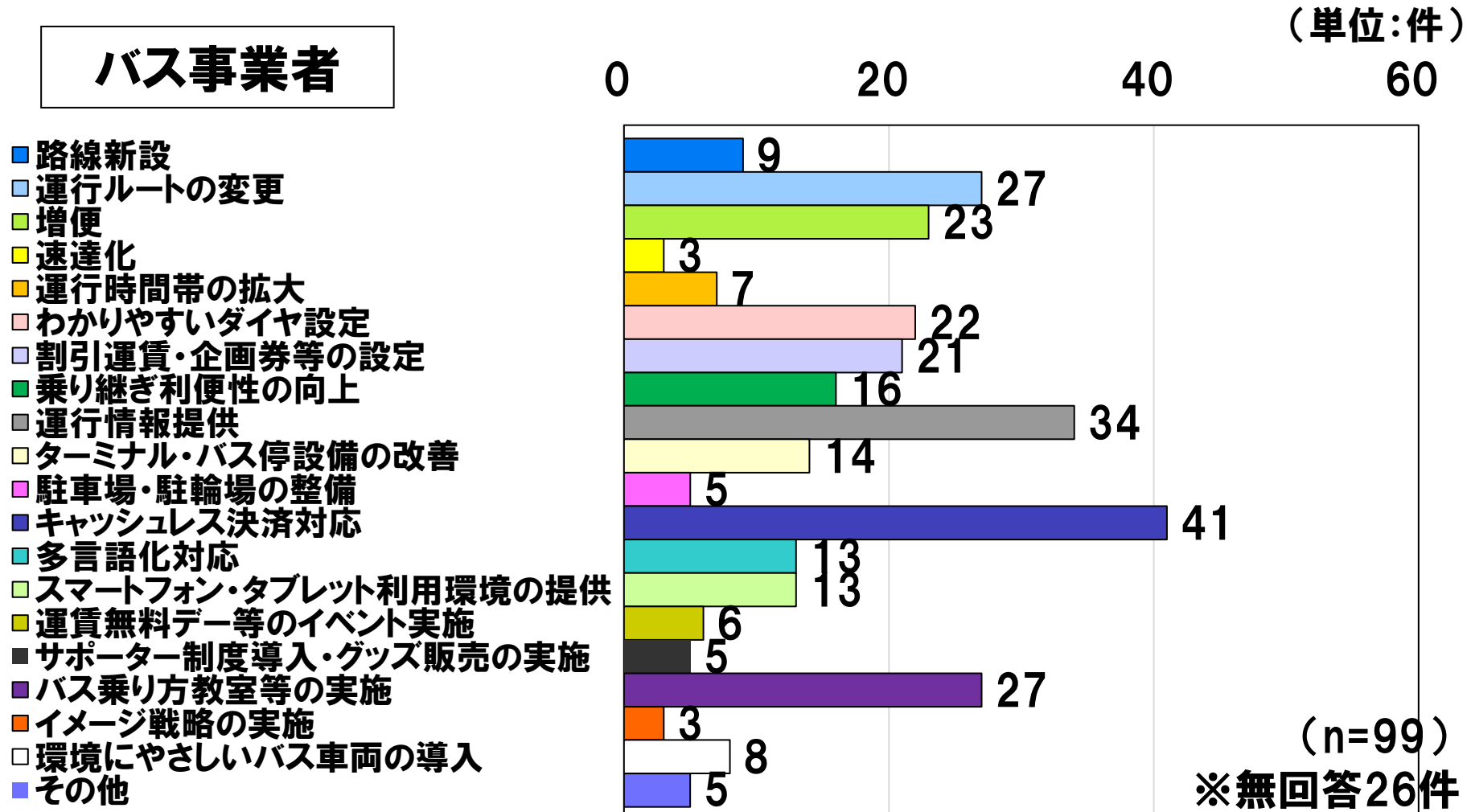
路線バスに関して、 最も重要と考えている課題

- 「運転士・整備士等の人材確保」が圧倒的多数を占めた。



サービス改善・品質向上等について 取り組んでいること(複数回答)

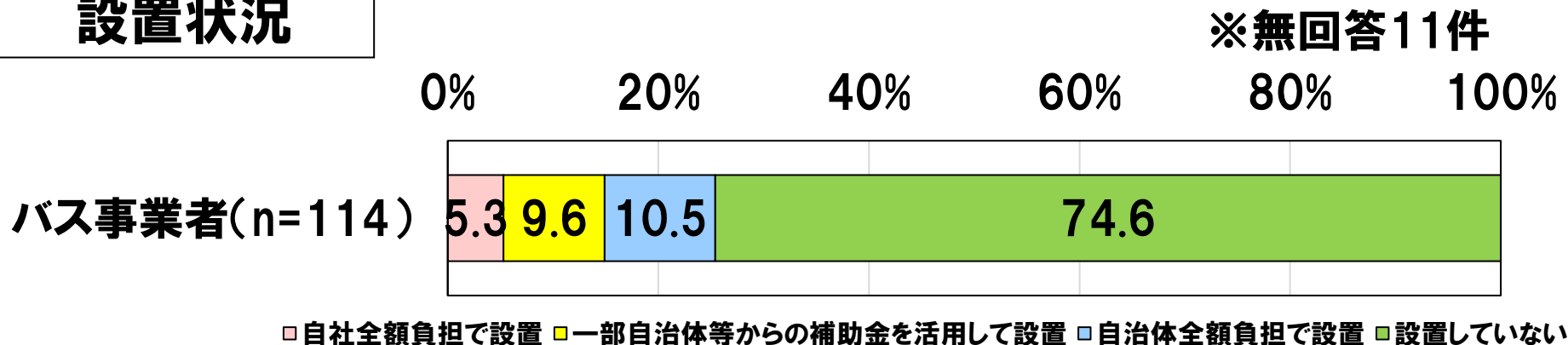
●「キャッシュレス決済対応」「運行情報提供」が上位を占めた。



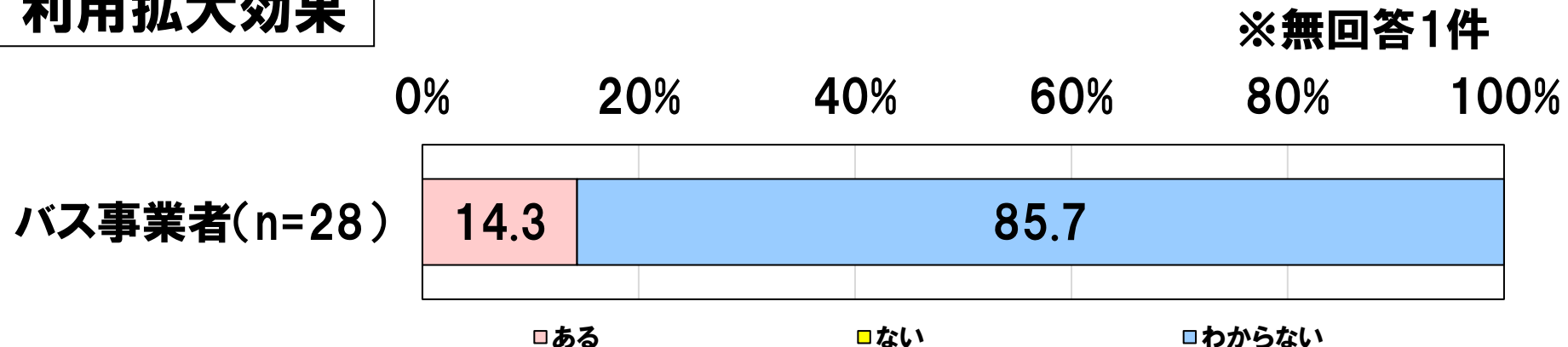
バス時刻・運行情報等を表示する デジタルサイネージの設置

- 2割強の事業者がデジタルサイネージを設置している。
- 利用拡大効果は「わからない」がほとんどであるが、「ない」との回答はなかった。

設置状況



利用拡大効果

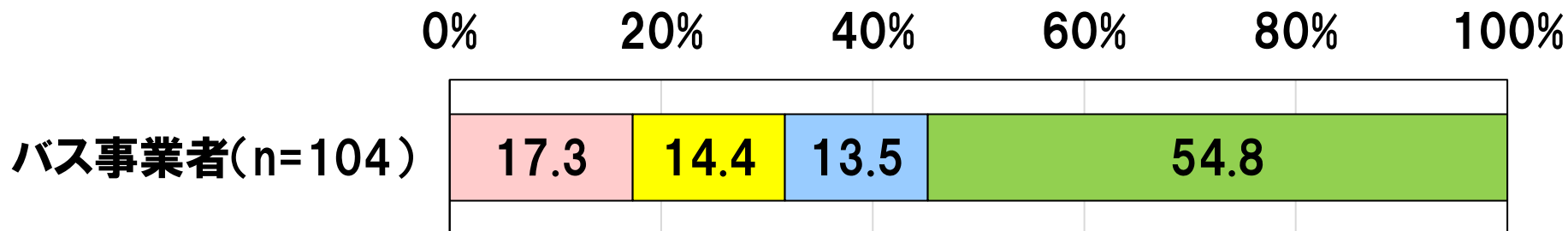


バスロケーション情報を表示する ウェブサイトやアプリの整備

- 5割弱の事業者がウェブサイトやアプリの整備を行っている。
- 2割強の事業者が利用拡大効果は「ある」と感じている。

整備状況

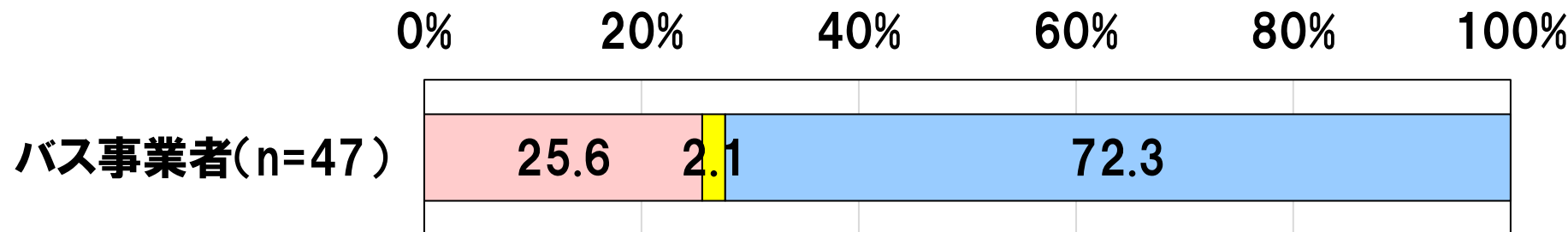
※無回答21件



□ 自社全額負担で実施 □ 一部自治体等からの補助金を活用して実施 □ 自治体全額負担で実施 □ 実施していない

利用拡大効果

※無回答0件

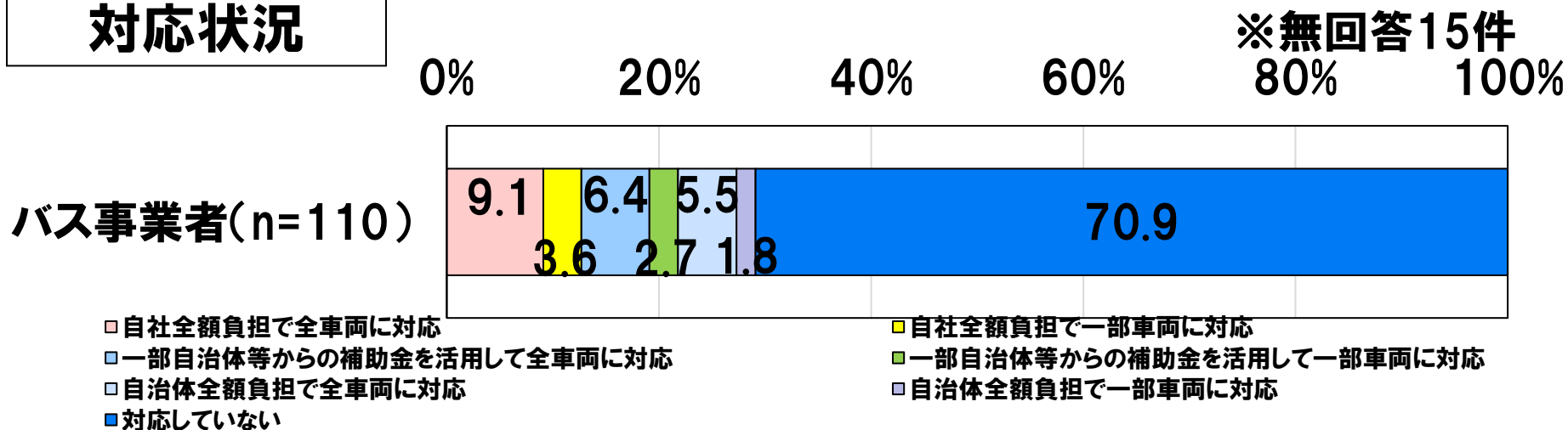


□ ある □ ない □ わからない

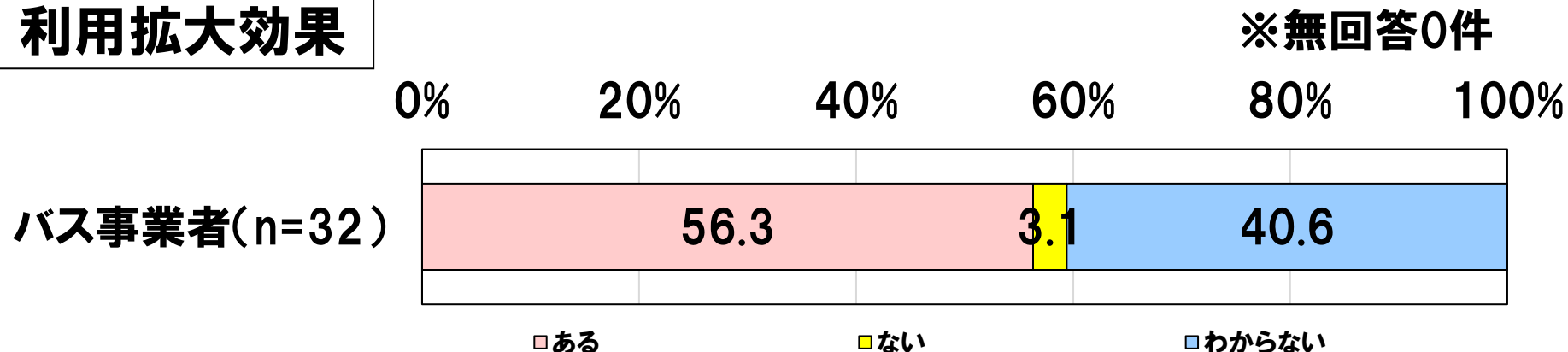
交通系ICカード決済対応状況

- 約3割の事業者が全車両または一部車両において対応を行っている。
- 5割強の事業者が利用拡大効果は「ある」と感じている。

対応状況



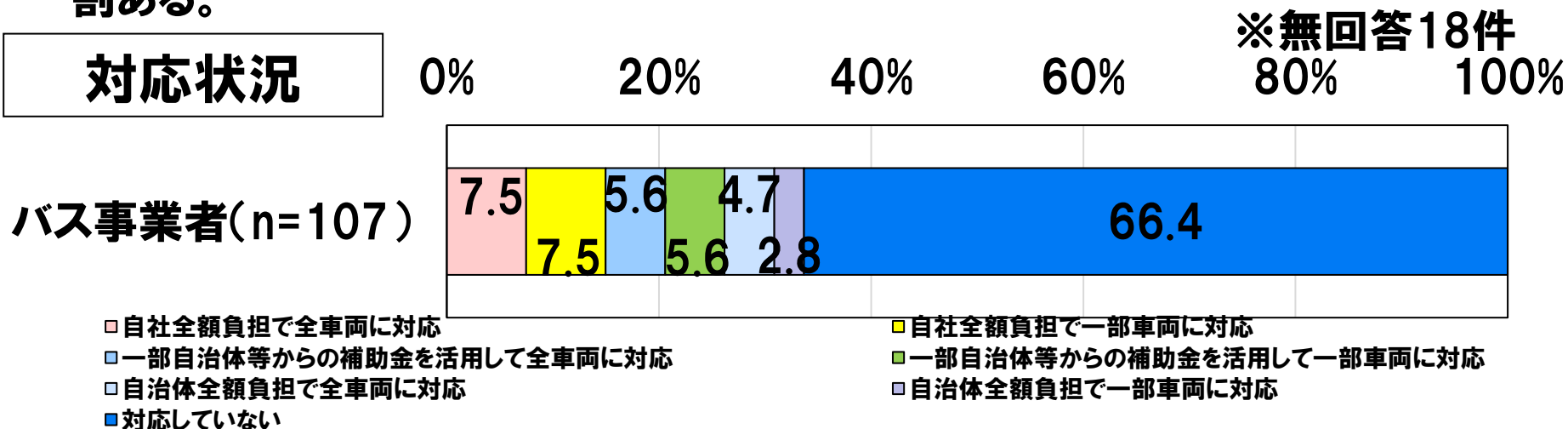
利用拡大効果



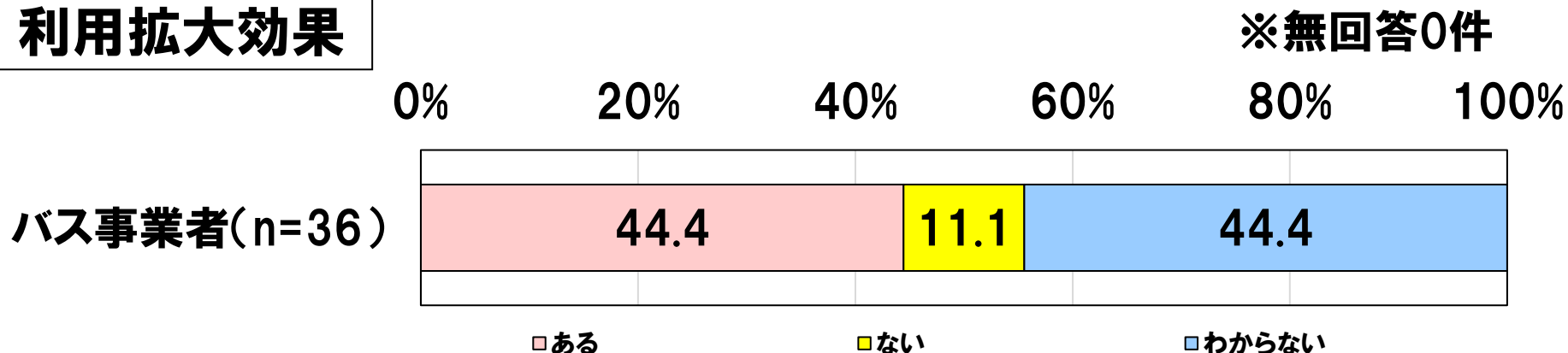
クレジットカードのタッチ決済、QR決済対応状況

- 約3割の事業者が全車両または一部車両において対応を行っている。
- 4割強の事業者が利用拡大効果は「ある」と感じているが「ない」との回答も約1割ある。

対応状況



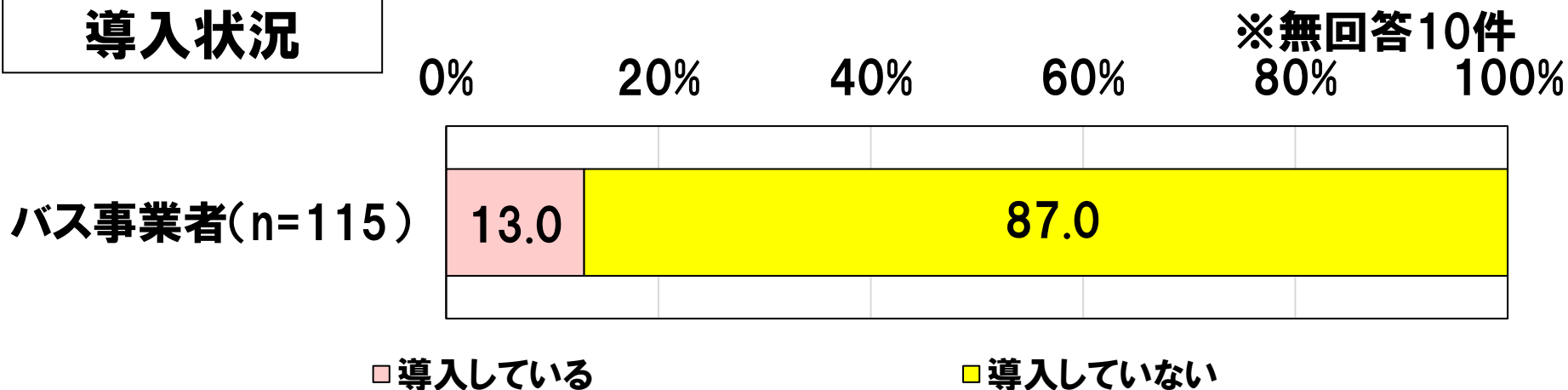
利用拡大効果



環境にやさしいバス車両の導入状況

- 1割強の事業者が環境にやさしいバス車両を導入している。
- ハイブリッドバスの導入事業者が最も多い。保有両数は大部分が10両未満。

導入状況



保有両数

※無回答0件、単位は事業者数

	ハイブリッドバス	電気バス	燃料電池バス
1両以上10両未満	9	6	2
10両以上30両未満		1	
30両以上	1		

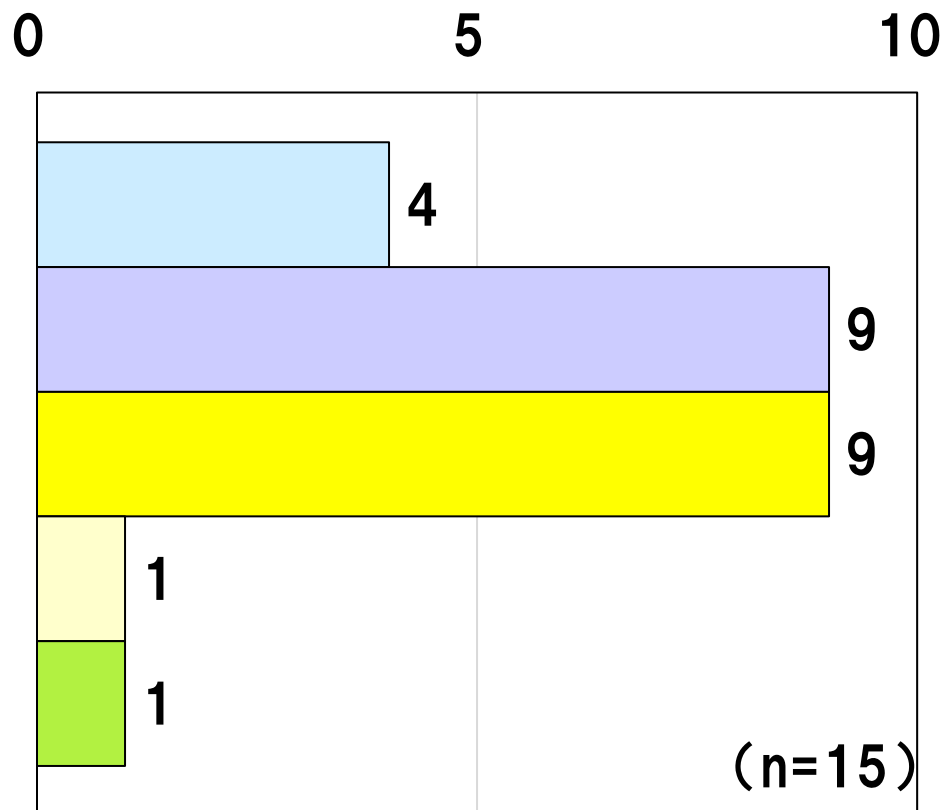
環境にやさしいバス車両の導入状況(複数回答)

導入のきっかけ

- 「環境にやさしい企業であることをPRできるから」「補助制度が活用できるから」が多くを占めた。

(単位:件)

- 燃料費が削減できるから
- 環境にやさしい企業であることをPRできるから
- 補助制度が活用できるから
- 音が静かである等、乗り心地の向上につながるから
- 日本のメーカーが製造する電気バスが発売されたから

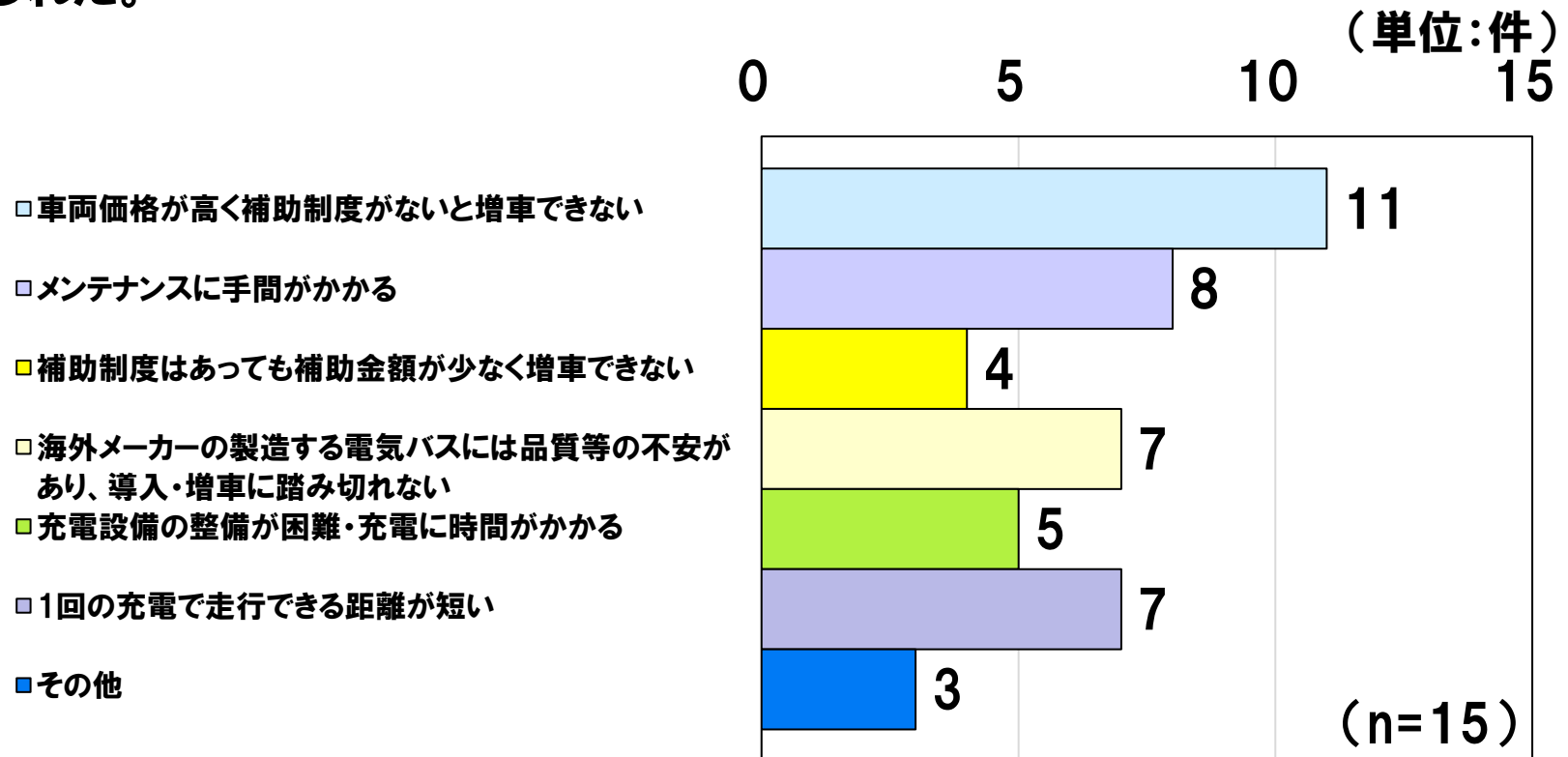


※無回答0件

環境にやさしいバス車両の導入状況(複数回答)

今後の課題

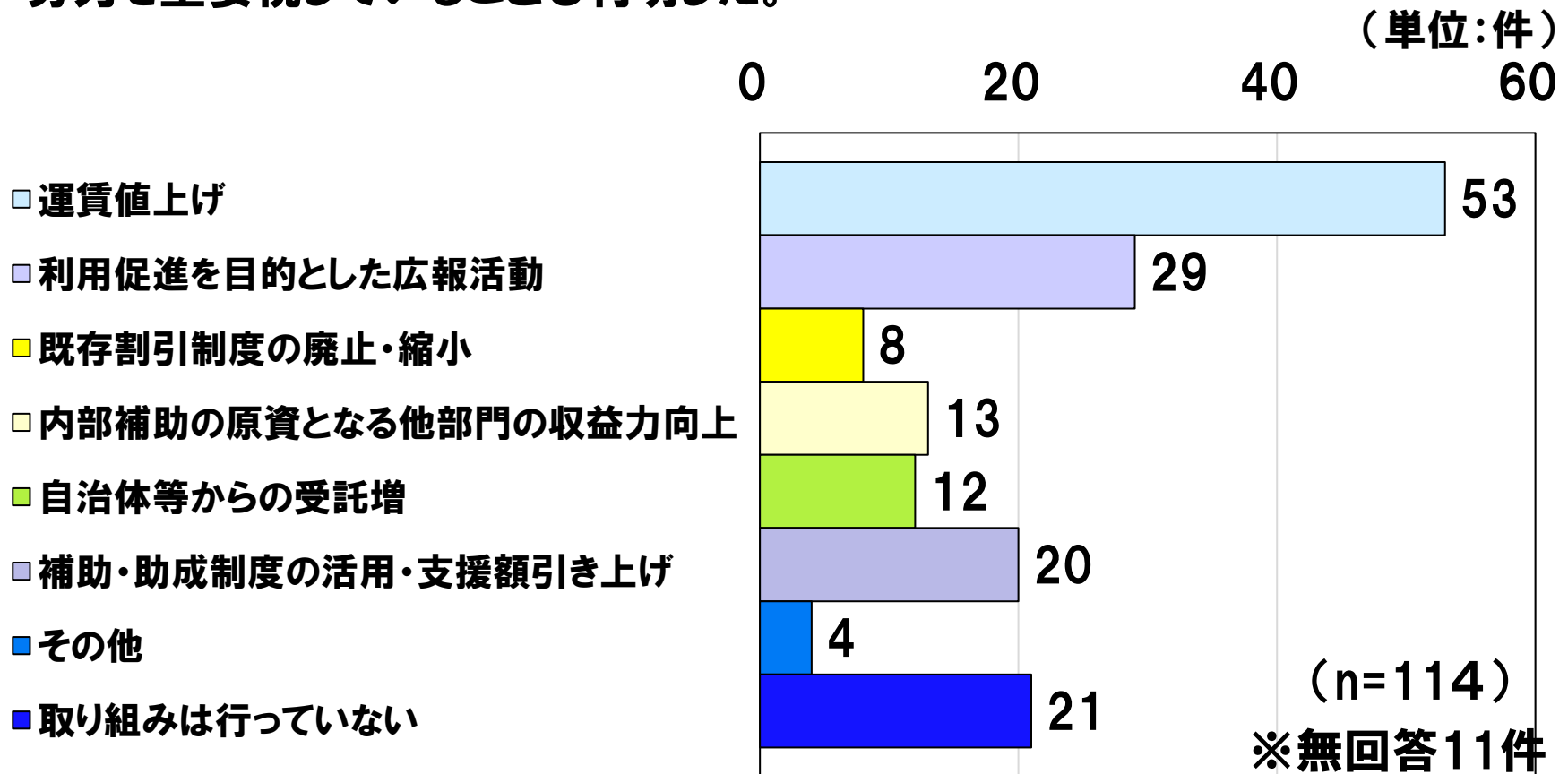
- 「車両価格が高く補助制度がないと増車できない」が最も多くを占めた。
- 「その他」ではEVモーターズジャパンから購入した車両への不安に関する回答が1件見られた。



※無回答0件

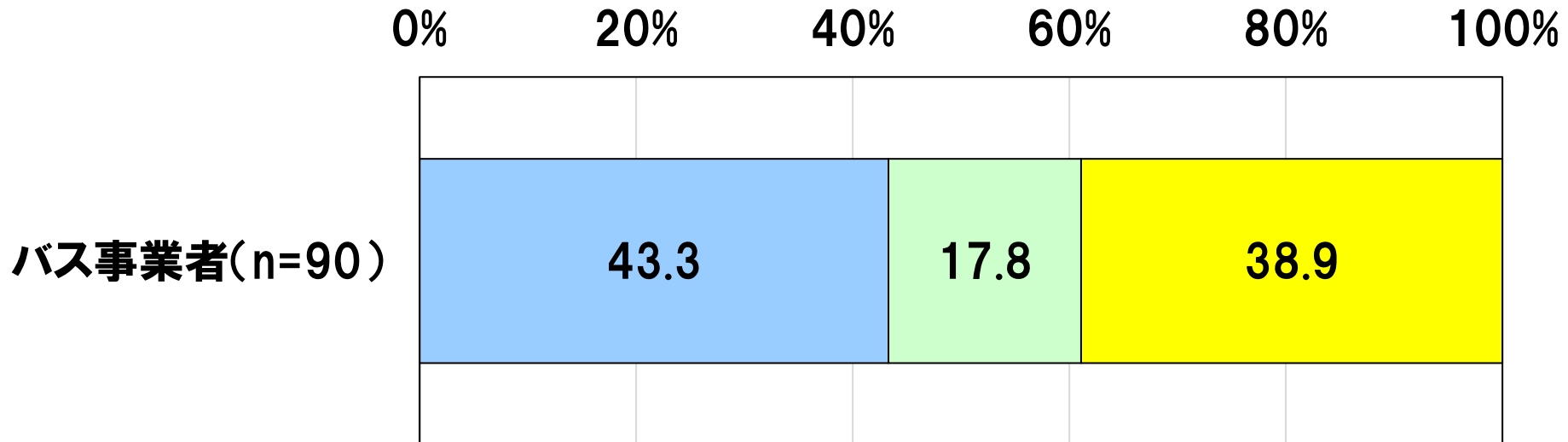
収入増の取り組み(複数回答)

- 「運賃値上げ」が最も多くを占めた。
- 「利用促進を目的とした広報活動」が2番目に多く、事業者が利用促進のための努力を重要視していることも判明した。



収入増の取り組みによる増収効果

- 前設問で「取り組みは行っていない」以外に回答した事業者のうち、「あった」「わからない」がそれぞれ約4割を占めた。

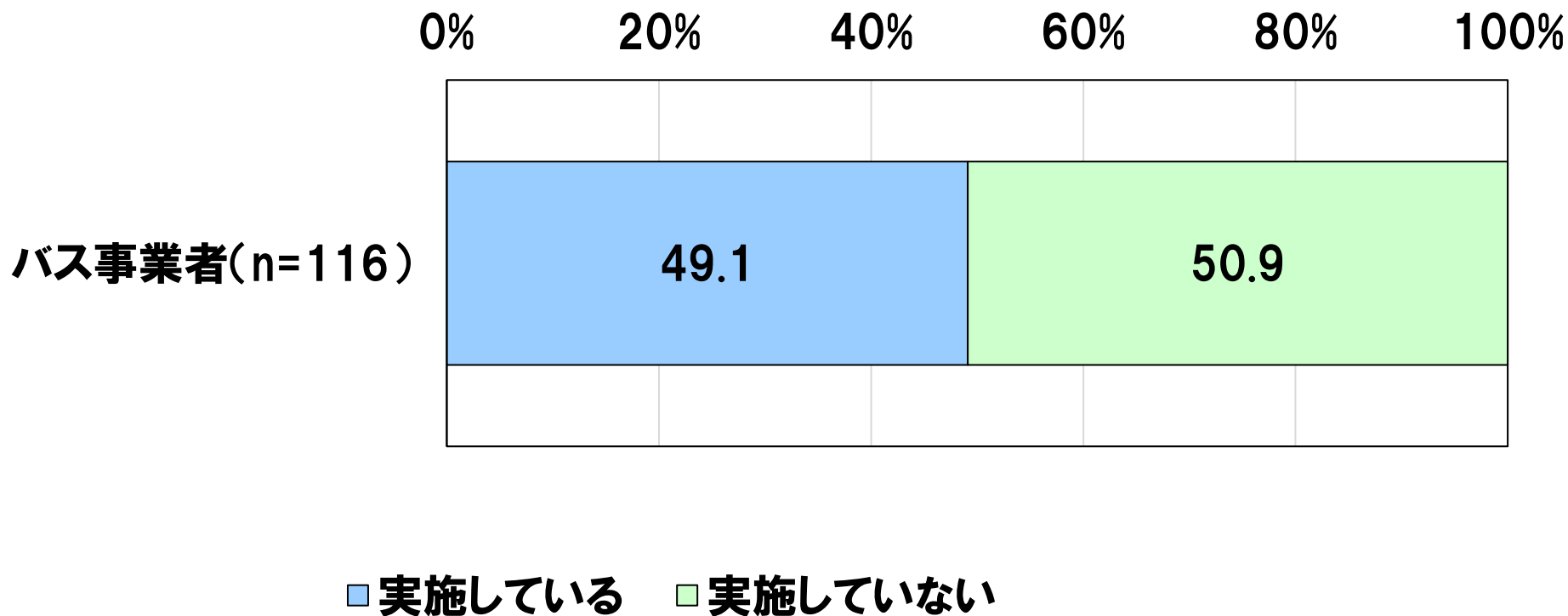


- あった
- なかった
- わからない

※無回答24件

2023年4月以降の運賃値上げの実施状況

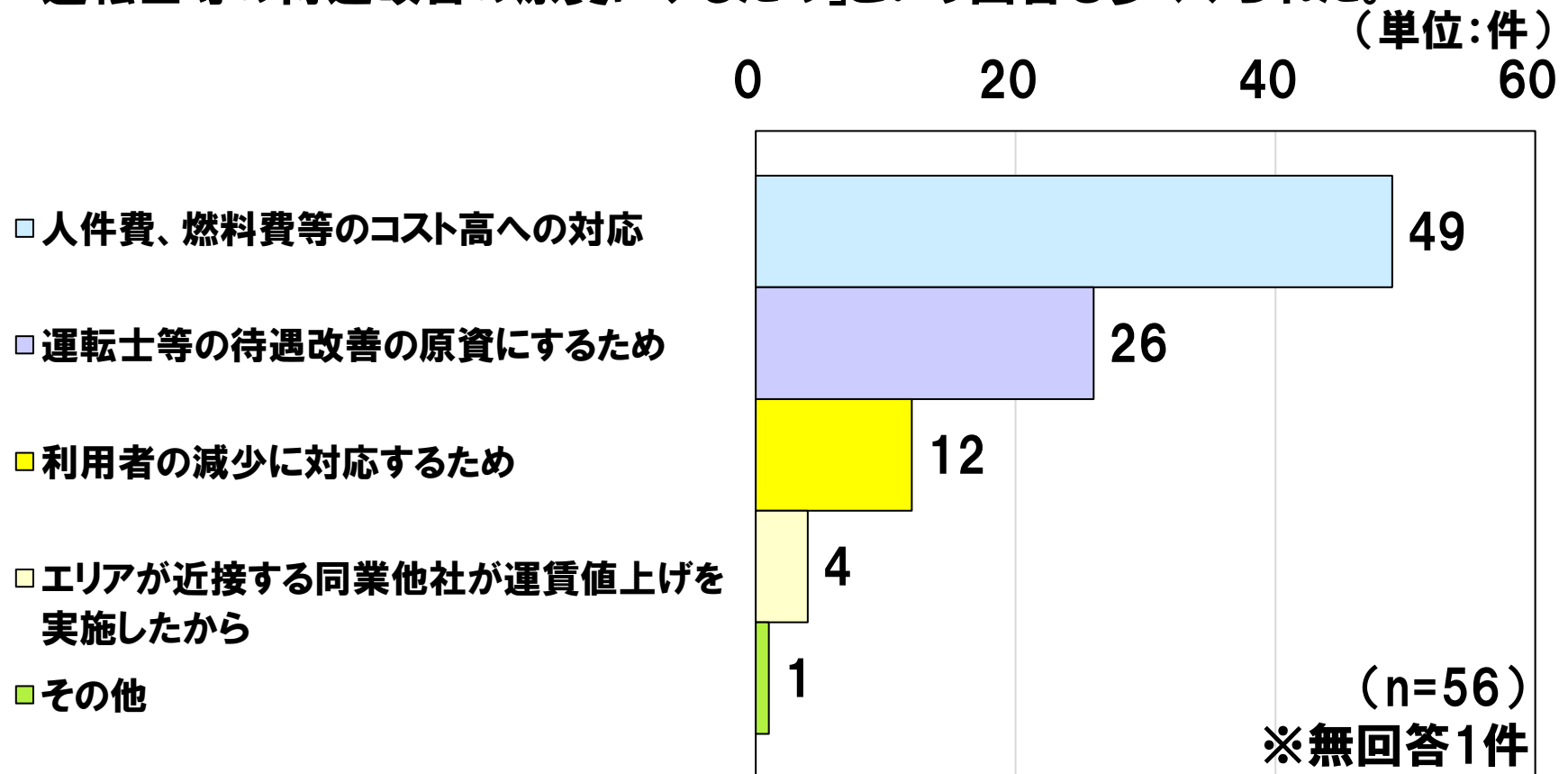
- 「実施している」「実施していない」がほぼ拮抗する結果となった。



※無回答9件

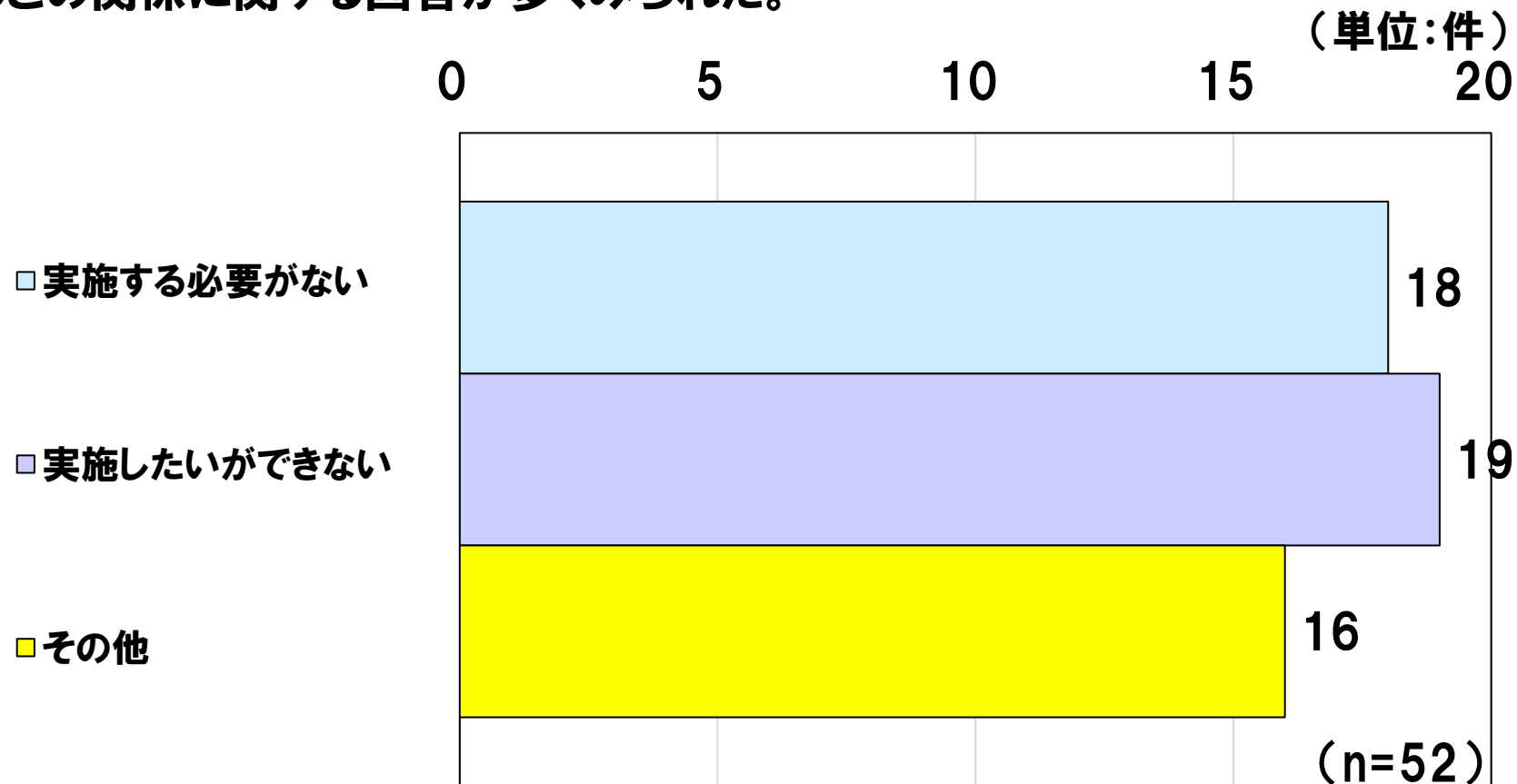
運賃値上げを実施した理由(複数回答)

- 「人件費、燃料費等のコスト高への対応」について、ほとんどの事業者が回答した。
- 「運転士等の待遇改善の原資にするため」という回答も多くみられた。



運賃値上げを実施していない理由(複数回答)

- すべての回答について、ほぼばらつきのない結果となった。
- 「その他」については、自治体との協議が必要、自治体が決めているという自治体との関係に関する回答が多くみられた。

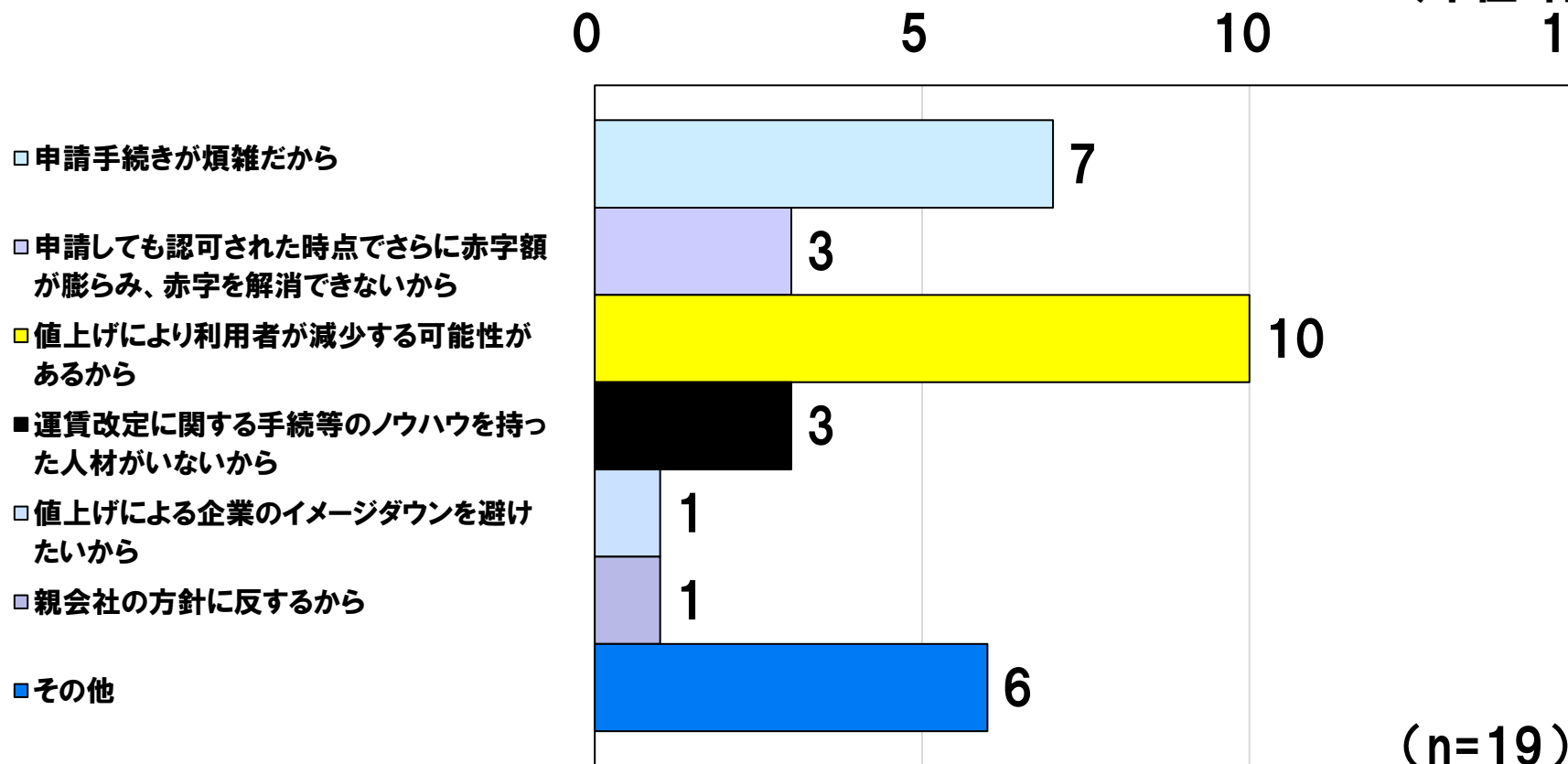


※無回答7件

運賃値上げを実施したくてもできない理由(複数回答)

- 「値上げにより利用者が減少する可能性があるから」との回答が多かった。
- 「その他」については、「共同運行会社との折り合いがつかない」、「赤字が大きく多少の値上げをしても焼け石に水」等の回答が見られた。

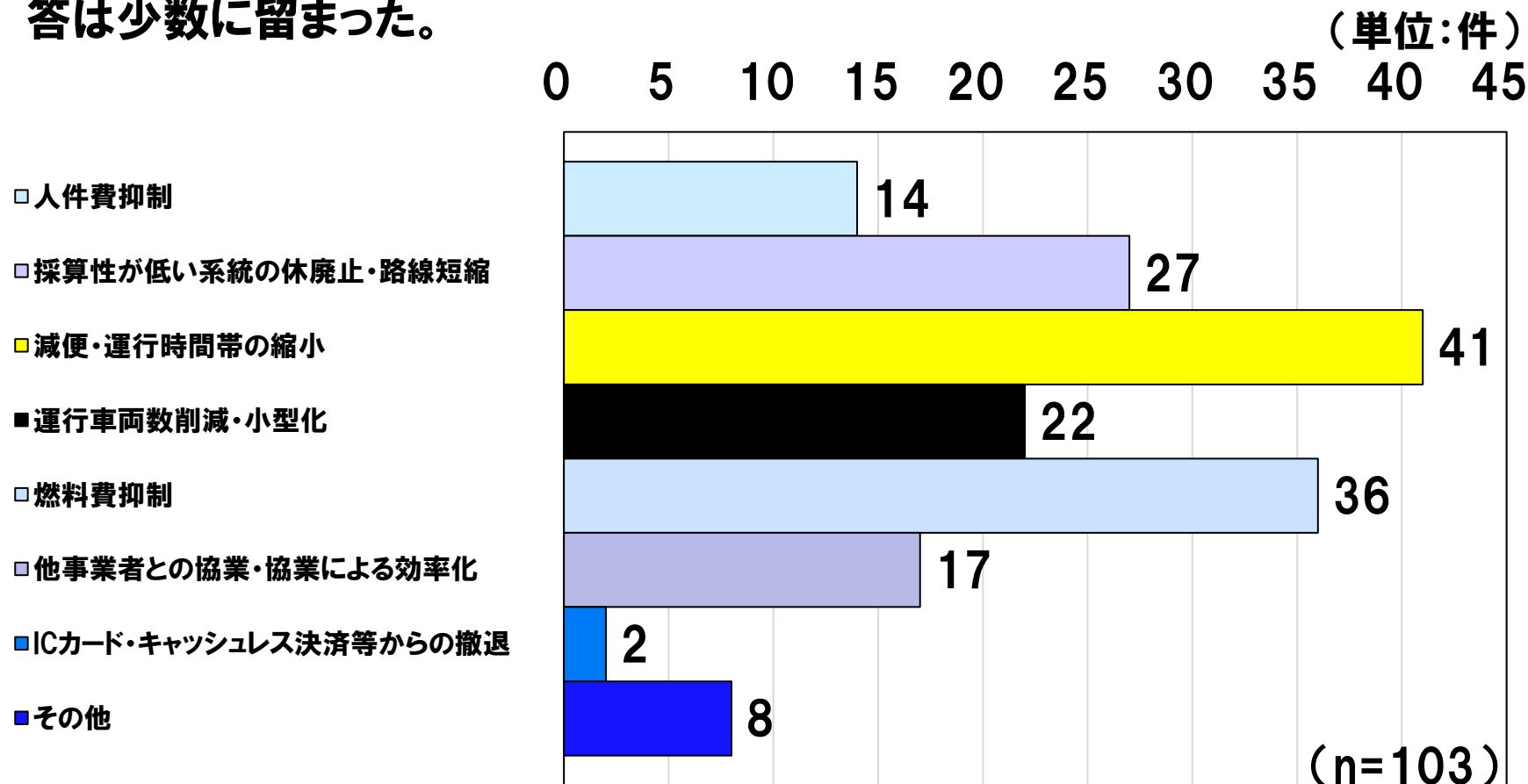
(単位:件)



※無回答0件

経営の効率化に向けて取り組んでいること(複数回答)

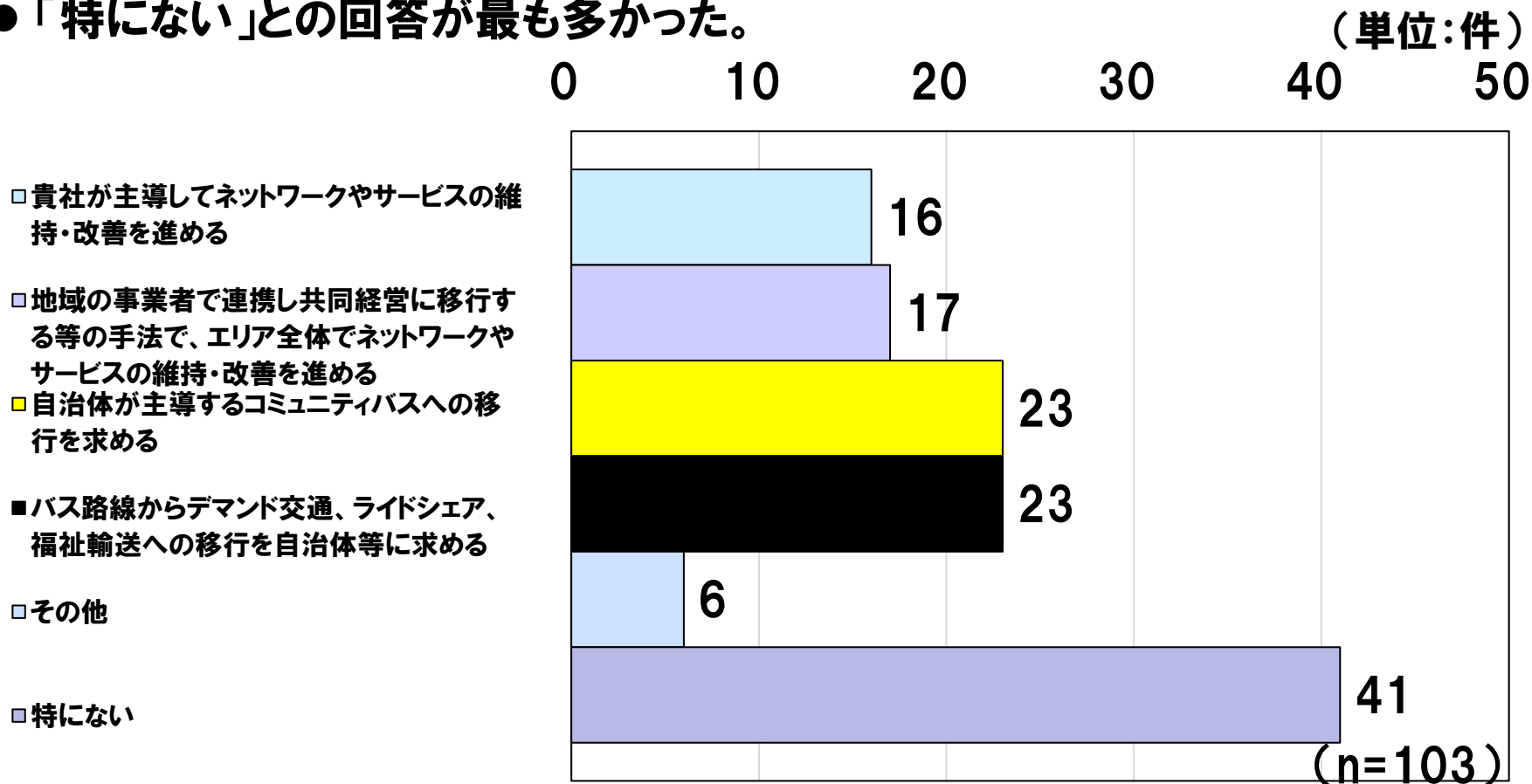
- 「減便・運行時間帯の縮小」「燃料費抑制」が多くの回答を占めた。
- 労働力確保に事業者が苦勞している現状を反映してか、「人件費抑制」との回答は少数に留まった。



※無回答22件

路線バス全般に関する今後の方針・考え方(複数回答) 58

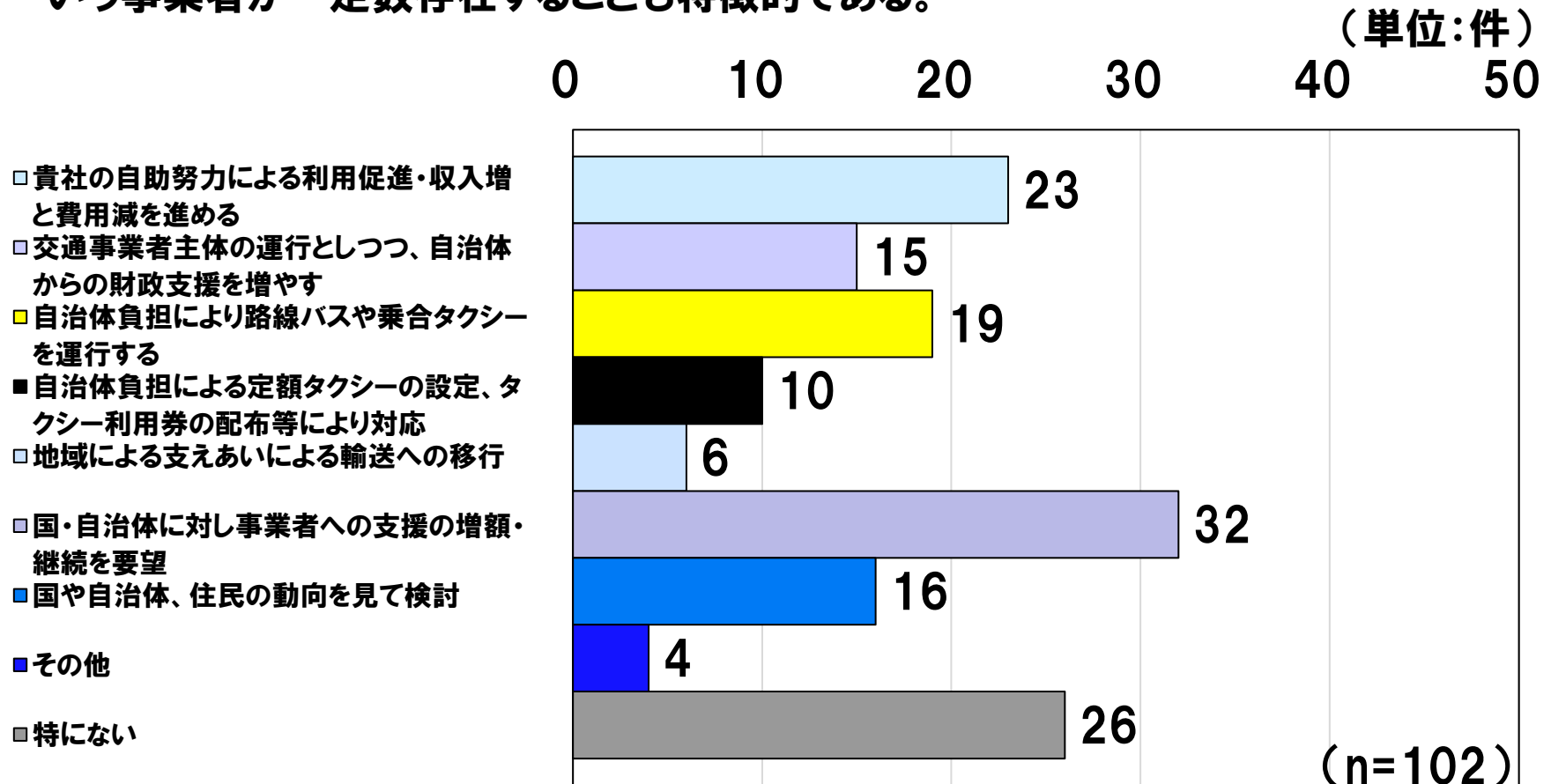
- 「コミュニティバスへの移行」「バスからデマンド交通等他交通モードへの移行」を求める回答が多かった。
- 「特にない」との回答が最も多かった。



※無回答22件

不採算な路線バス系統に関する今後の方針(複数回答)

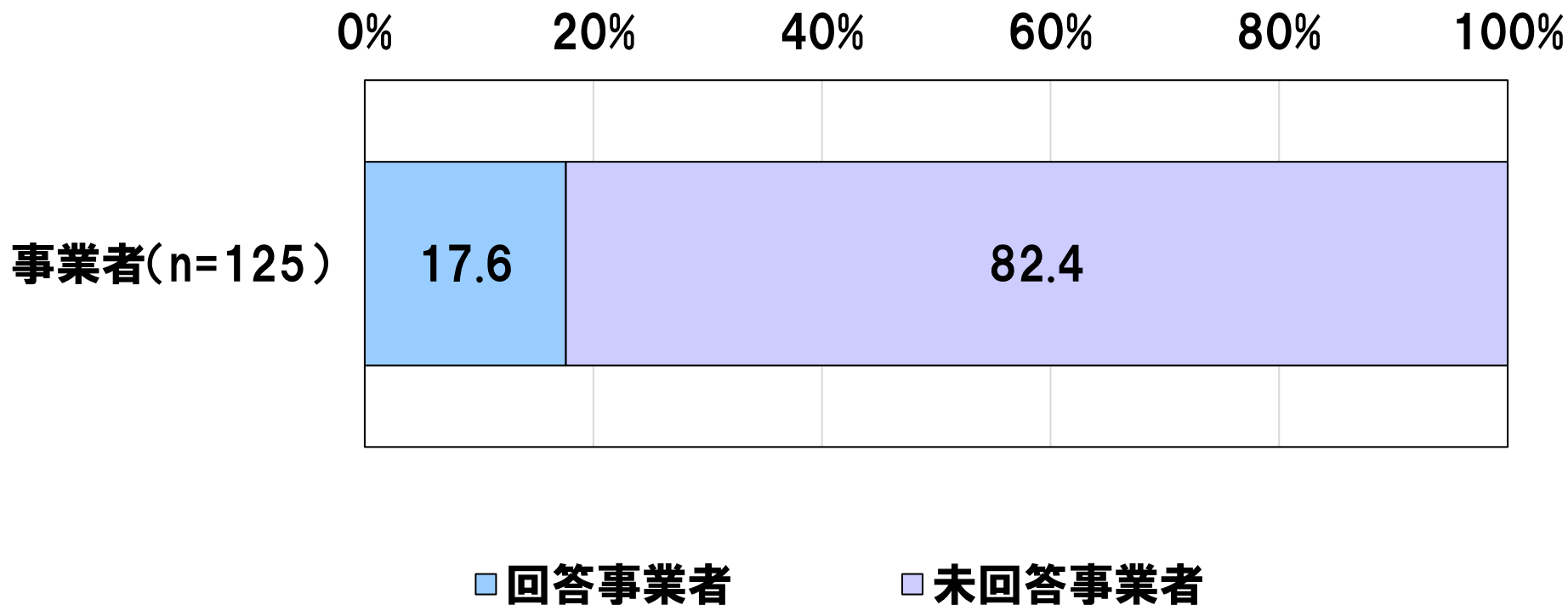
- 「国・自治体に対し事業者への支援の増額・継続を要望」との回答が最も多かった。
- 自助努力による経営改善を挙げる事業者も多く、自分たちで何とか改善していきたいという事業者が一定数存在することも特徴的である。



※無回答23件

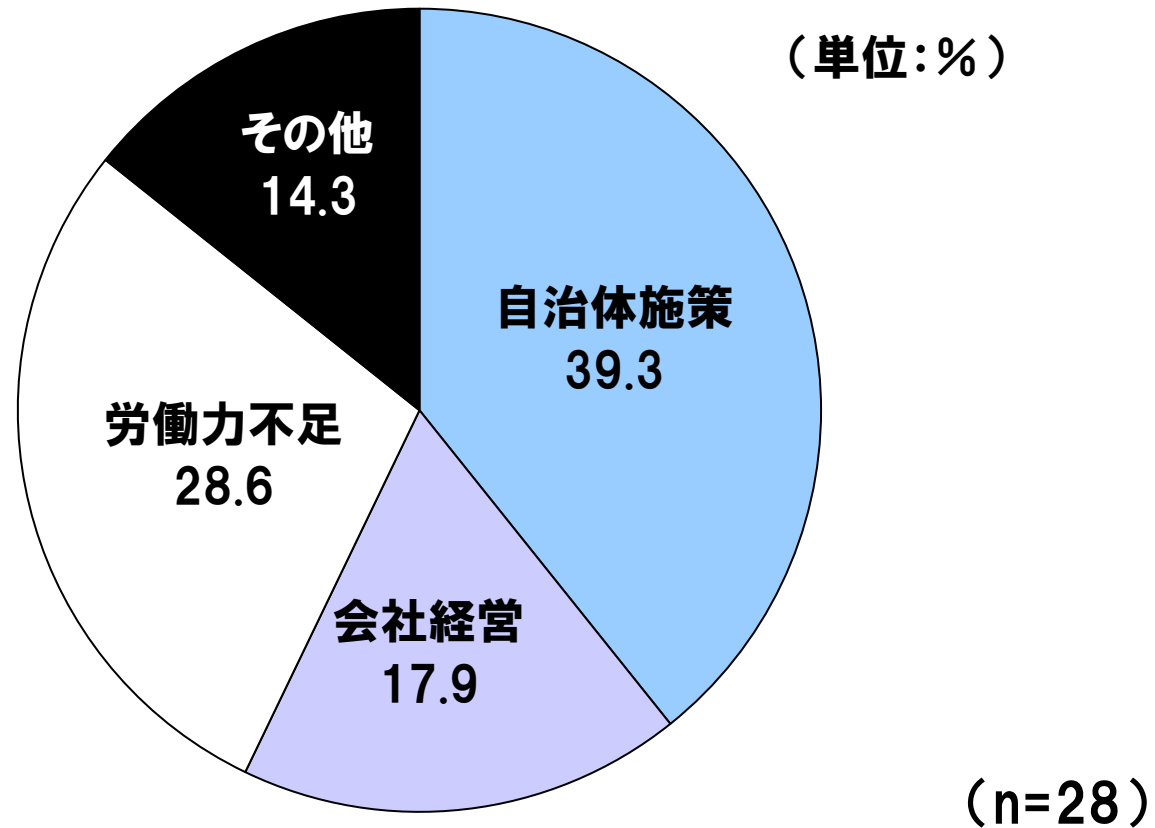
自由意見の回答状況

- 「自由意見の回答事業者」は全体の2割弱であった。



自由意見の回答内訳

- 「自治体施策」に関するものが回答の4割弱を占めた。



主な自由意見(まとめ)

①深刻な人材不足と労働条件の課題

運転士の確保が最大の課題となっており、特に若年層のなり手不足と既存職員の高齢化が深刻。その背景として、低賃金、長時間拘束、休日・勤務の不規則さといった労働条件面の厳しさがあり、人材定着を阻む要因となっている。

②経営の構造的赤字と支援制度への要望

地方では自家用車の普及や人口減少により路線の多くが赤字であり、補助金なしでの維持は困難な状況。現行の補助制度では車両購入費や経費の一部しかカバーできず、賃上げの原資も不足しているため、国や自治体による補助額の増額や算出方法の改善、手続きの簡素化を求める声が多く挙がっている。

③事業維持に向けた規制緩和と新技術への期待

二種免許取得条件の緩和や車庫確保に関する規制の柔軟化、自動運転の実現を国策として加速させることなど、現状を打破するための制度改革や技術革新への強い期待の声が出ている。

※本資料では、個別の自由意見は割愛しております。