

■ バス運転士不足の原因

● 外部要因①

■ 興味・関心の低下①-1

(1) 自動車免許の取得低下（若者の免許離れ、ペーパードライバーの増加） 参考：警視庁 運転免許統計等
保有者数：若年層の割合が減少傾向であり、中年・高齢層の割合が増加傾向である。

(2) 多様化する職業体系 参考：経済センサス・活動調査報告等
DX化の動向に伴いIT系職種、年収の高いコンサル、金融、商社等の人気が高い。

(3) バスが運行しているのが当たり前という意識が定着している 参考：総務省 地域公共交通の確保等に関する実態調査等
長年の運行実績により、民間サービスというより「公共の権利」として認識されがちである。

■ 利用者数の減少（収益の低下）①-2

(1) 「コロナ」前まで戻らない乗客数（単位：千人／1日）、区の関係路線は約84%まで回復（R1-R5） 参考：中野区統計書
H27：125.0、H28：125.6、H29：129.3、H30：132.1、R1：132.2、R2：88.1、R3：93.7、R4：110.5、R5：111.0

(2) テレワーク・ネットショッピング（e-コマース）の普及 参考：H30(2018)東京都市圏PT調査
「コロナ」前のH30(2018)年の調査結果で、外出率やバス利用が東京都市圏で低下している。
コロナ後のテレワークやネットショッピングの普及を踏まえたシナリオを想定すると、更に外出率やバス利用が低下が見込まれる。

■ 働き方改革（2024年問題）①-3

(1) 路線バスの2024問題
拘束時間・休憩時間の見直しが2024年4月から適用される（働き方改革関連法）。サービスを維持するためには増員が必要。
→本来は、バス運転士の待遇改善に向けた目的が改正の趣旨であるが、実際は、運転士不足のため、サービスを維持することが困難であり減便などの供給量に影響が及ぶ可能性が高い。「減便」が度重なる場合、利用者が離れ等の恐れもある。

● 内部要因②

■ 路線バス事業の低収益性②-1

給与【年間461万円 2024年】
(出典：令和7年版交通政策白書)

(1) 運賃が国の認可制等、価格が上げづらい構造である。また、公共性が強くインフレ禍でも急激な値上げは、利用者離れ等の懸念事項が生じる。

(2) コミュニティ交通は、事業スキームが赤字補填のため、収益性の見込みがない運転士が割かれるため、路線バス事業に影響

(3) 鉄道会社と異なり、不動産部門、流通部門等の高い収益性が見込みづらい。

■ バス運転士の高齢化②-2

平均年齢【55.3歳 2024年】
(出典：令和7年版交通政策白書)

(1) 全産業平均と比較し、平均年齢が10歳以上上回る。

バスだけでなく、タクシー・トラック等の自動車運転全般に高齢化しているが、バスの高齢化の速度が他と比較し、早い。
退職者数が新規採用を上回り、どのバス事業者においても、リクルート活動に苦悩を強いられている。
(参考：令和7年版 交通政策白書)

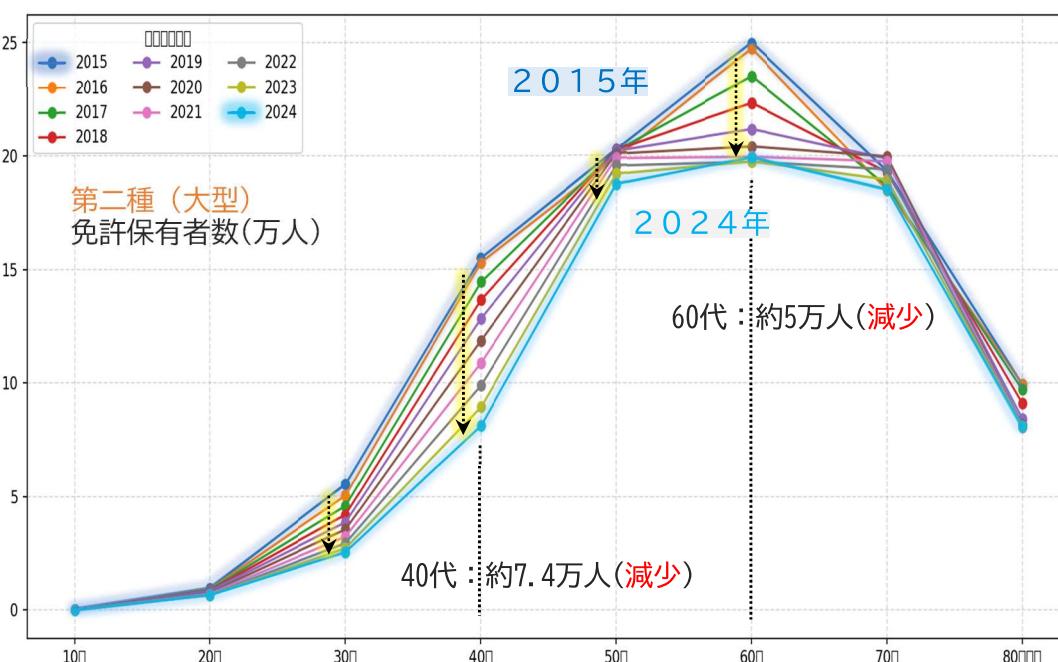
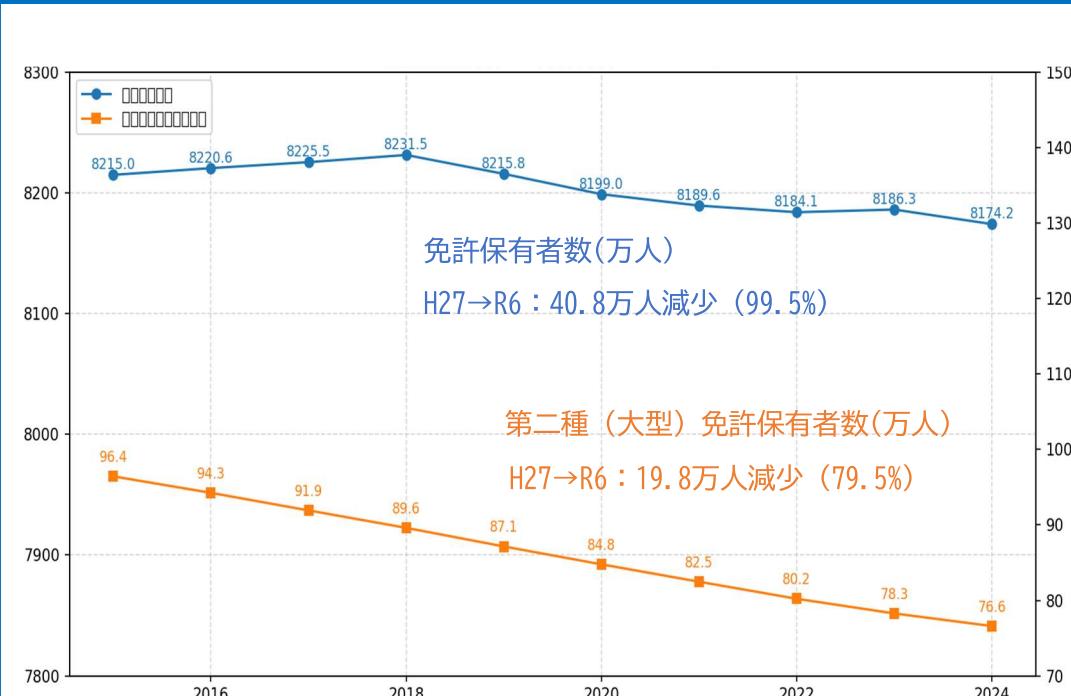
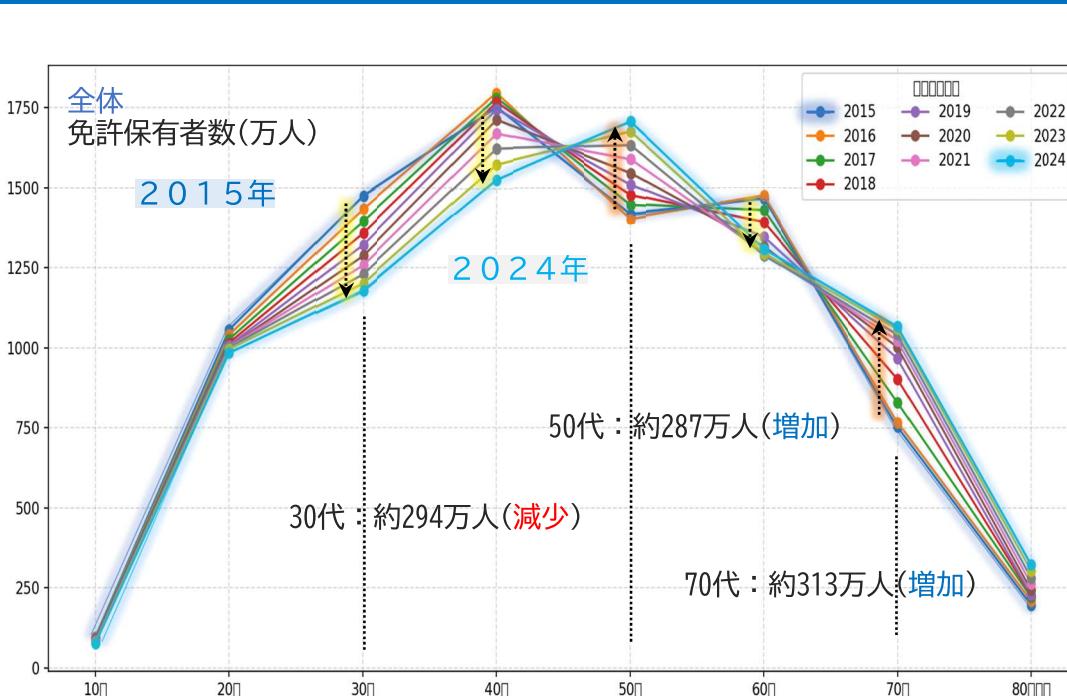
■ 運転士業務の責任②-3

(1) 運転：高齢者等の利用者層が増加し、停車や発信時の配慮が必要、キックボード等の新たなモビリティの普及による注意事項の増加等

(2) 接客：高齢者やベビーカー利用者への乗降補助の増加、外国人観光客対応の増加、コンプライアンスの遵守等

(3) I C T操作：電子決済サービスや運行管理システムの操作方法取得、機器トラブルの対応等

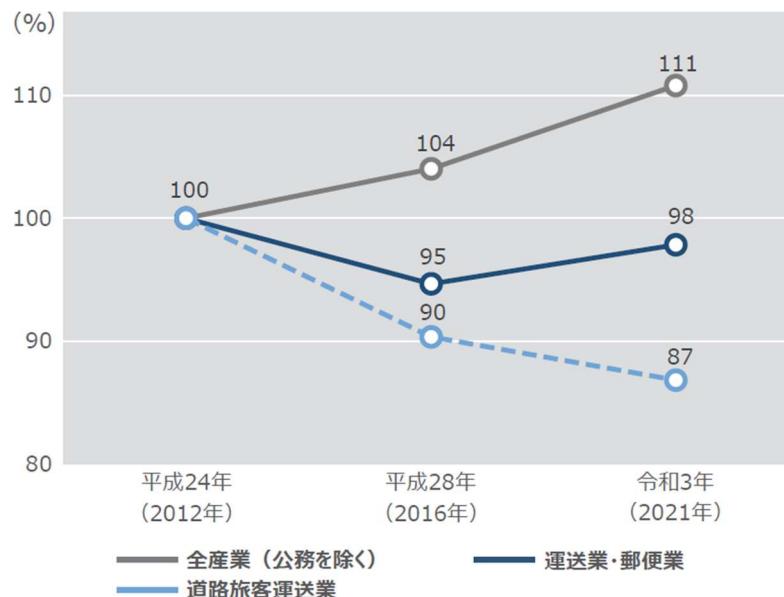
(4) 安全管理：出発前後の安全確認項目の増加、道路運送法令改正に伴う安全講習のボリュームの増加



- 全体の免許保有者数では、10年間で微減に推移しているが、年代別の構成を比較すると、**若年層の割合が大幅に減少し、高齢者の割合が増加する傾向**が見られる。
- 大型第二種免許の保有者数では、10年間で減少傾向である。
- 年代別に比較すると、全ての年代で減少しており、**特に40～60代の減少幅が大きい**。



左図、2030年に全国で約30%運転士の不足が推測されている。
バス運転士の平均年齢は、55.3歳（令和7年交通白書）で、新規採用が見込めないと、今のサービスを維持することが困難となる。



経済センサスの産業別従業者数より、平成24(2012)～令和3(2021)年の推移を示している

全産業（公務を除く）が上昇推移している一方、運輸業・郵便業は、平成28(2016)年に僅かに落ち込むものの令和3(2021)年は上昇に転じている。

しかしながら、運輸業のうち、道路旅客運送業（バス・タクシー等）は下落傾向にある。

■ ①-2 利用者数の減少（収益の低下）(2) テレワーク・ネットの普及

出典：H30(2018)年 東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

活動の場

移動

通勤

2018年型社会シナリオでの変化

- 通勤は東京の都心（中央区、港区など）の一部地域では増加するが、**全域的には減少**

買物、私事

- 買物、私事目的の活動は**東京区部の一部や政令市の中心等**ではトリップ数が増加するが、他は横ばいか減少

鉄道

- 鉄道は**都市圏全体では減少するものの、都心方向に向かうピーク時の混雑は緩和しない**、郊外部では鉄道利用者は大きく減少

バス

- バスは**都市圏全体で6%減少**、郊外部ほど減少が大きい

自動車

- 自動車は東京区部や政令市等で増加するが、その他の地域では減少

他のシナリオで起こる変化

リモートワーク 通勤が減少（特に東京の都心）

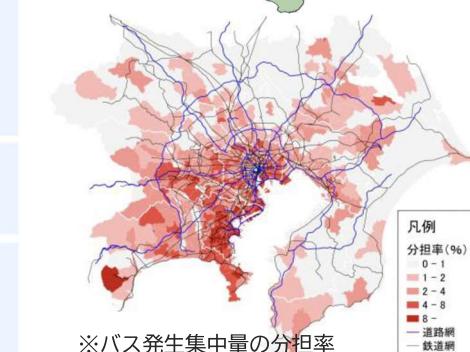
ネット拡大 買物及び私事が全域的に減少

リモートワーク 鉄道利用者が減少

交流増大 橋本駅を中心とした移動の増加、周辺の乗換駅でも域外者等の利用増加

ネット拡大・リモートワーク・自動車多様化 いずれでも利用者がさらに減少

自動車多様化 自動車利用が全域的に増加



2018年型社会シナリオでの変化

高齢者

- ・高齢者の増加にともない外出しない人が増加し、移動時間が長い高齢者も増加
- ・高齢者の自動車分担率は増加、高齢ドライバーが増加

就業者

- ・就業者の通勤時間は大きくは改善しない

他のシナリオで起こる変化

ネット拡大 外出しない高齢者がさらに増加

自動車多様化 高齢者の外出率が増加
ただし自動車での移動が増える

リモートワーク 移動時間が削減され個人の暮らしにゆとりが生まれる、**自宅周辺での活動が増える**

シナリオ	年次	考え方	人の移動・活動の変化の概要	トリップ数（万）※1						外出なし高齢者（万人）
				総数	通勤	買物 私事	鉄道	自動車	バス ※2	
現況	2018年	(実態調査時点)	—	7,066	1,515	1,578	2,350	1,845	437	76.0% 410
2018年型社会シナリオ	2040年	2018年の行動パターンが約20年後も継続するケース	<ul style="list-style-type: none"> ・総トリップ数が減少 ・通勤は東京の都心の一部地域では増加するが、全域的には減少 ・買物及び私事の活動は東京区部の一部や政令市の中核等ではトリップ数が増加するが、他は横ばいか減少 ・鉄道は都心方向に向かうピーク時の混雑は緩和しない一方、郊外部では鉄道利用者は減少 ・バスは都市圏全体で減少、郊外部ほど減少が大きい ・自動車は東京区部や政令市等で増加するが、その他の地域では減少 ・外出しない高齢者が増加 ・就業者の通勤時間は大きくは改善しない 	6,579 (-7%)	1,370 (-10%)	1,581 (±0%)	2,204 (-6%)	1,690 (-8%)	410 (-6%)	74.8% 483 (+18%)
ネットサービスの拡大シナリオ	2040年	ネットサービスの利用拡大等により、買物や私事活動に伴う移動が減少したケース	<ul style="list-style-type: none"> ・買物及び私事トリップが全般的に減少 ・外出しない高齢者がさらに増加 ・高齢者等の外出が減ることでバス利用も減少 	6,108 (-14%)	1,370 (-10%)	1,304 (-17%)	2,173 (-8%)	1,544 (-16%)	391 (-11%)	70.9% 561 (+37%)
リモートワークの拡大シナリオ	2040年	リモートワークの一層の普及により、就業者の通勤が減少したケース	<ul style="list-style-type: none"> ・都心方向の通勤トリップが減少し、ピーク時の鉄道の混雑が緩和 ・鉄道の利用者数が一層減少するため、鉄道サービスの維持が課題となる可能性 ・移動時間が削減され個人の暮らしとしてはゆとりが生まれる 	6,242 (-12%)	1,099 (-27%)	1,662 (+5%)	1,846 (-21%)	1,681 (-9%)	363 (-17%)	70.2% 486 (+19%)
都市圏内外の交流増大シナリオ※3	2040年	国土レベルの交流拡大や、インバウンドの増加を考慮したケース	<ul style="list-style-type: none"> ・橋本駅の利用者増加、橋本駅中心とした移動増加 ・乗換駅でも、域外居住者や外国人の利用が増加 	6,579 (-7%)	1,370 (-10%)	1,581 (0%)	2,204 (-6%)	1,690 (-8%)	410 (-6%)	74.8% 483 (+18%)
自動車の使い方の多様化シナリオ	2040年	自動運転技術やシェアリングサービスの普及等により、これまで以上に自動車が利用しやすくなるケース	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車が自由に使えることで高齢者の外出率が増加 ・自動車トリップが増加し、地域によっては自動車混雑が悪化する可能性 ・自動車利用が増加することで、バス利用は減少 	6,901 (-2%)	1,373 (-9%)	1,717 (9%)	2,203 (-6%)	2,080 (+13%)	387 (-11%)	77.3% 414 (+1%)

2024年問題とは？

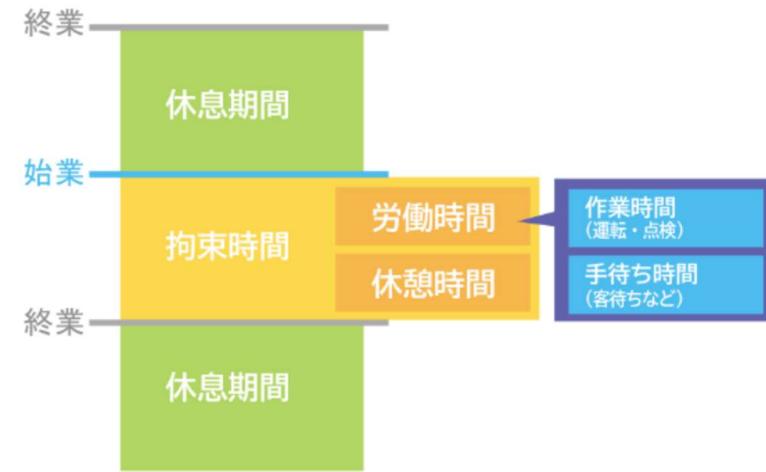
2019年4月から順次施行されている「働き方改革関連法」。長時間労働が心身共にあたえる健康の阻害や過労死に至るといった長時間労働問題を是正し、ワーク・ライフ・バランスを改善すること等を目的として、労働基準法が改正され、時間外労働の上限が法律に規定された。

但し、「建設業・自動車運転の業務・医師」等は、その労働環境の特殊性に鑑み、2024年4月までその施行に猶予があり、この猶予（法規制の適用のない）期間が終了する年にまつわる問題。

1年、 52週間の 拘束時間	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降 (1年・1か月又は52週間・4週平均1週のいずれか一方を選択)	
		【1年】	【52週間】
1年、 52週間の 拘束時間	3,380時間以内 (年換算)	原 則：3,300時間以内 例外（※）：3,400時間以内	原 則：3,300時間以内 例外（※）：3,400時間以内
1か月 4週平均 1週 の拘束時間	【4週平均1週間】 65時間以内 労使協定により、52週のうち 16週まで71.5時間まで延長可	【1か月】 原 則：281時間以内 例外（※）：294時間以内（年6か月まで） →281時間超は連続4か月まで 【4週平均1週間】 原 則：65時間以内 例外（※）：68時間以内（52週のうち24週まで） →65時間超は連続16週まで	
1日の 休息期間	継続8時間以上	継続11時間与えるよう努めることを基本とし、 9時間を下回らない	

- 拘束時間…使用者に拘束されている時間のこと。（「労働時間」 + 「休憩時間」）
(会社へ出社（始業）し、仕事を終えて会社から退社（終業）するまでの時間)

- 休息期間…使用者の拘束を受けない期間のこと。（業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間）



拘束時間・休息期間のイメージ図

これまで：退勤時刻21時→翌朝5時から出勤可能
適用後：退勤時刻21時→翌朝8時（原則）、6時（最短）出勤

本来は、バス運転士の待遇改善に向けた目的が改正の趣旨。

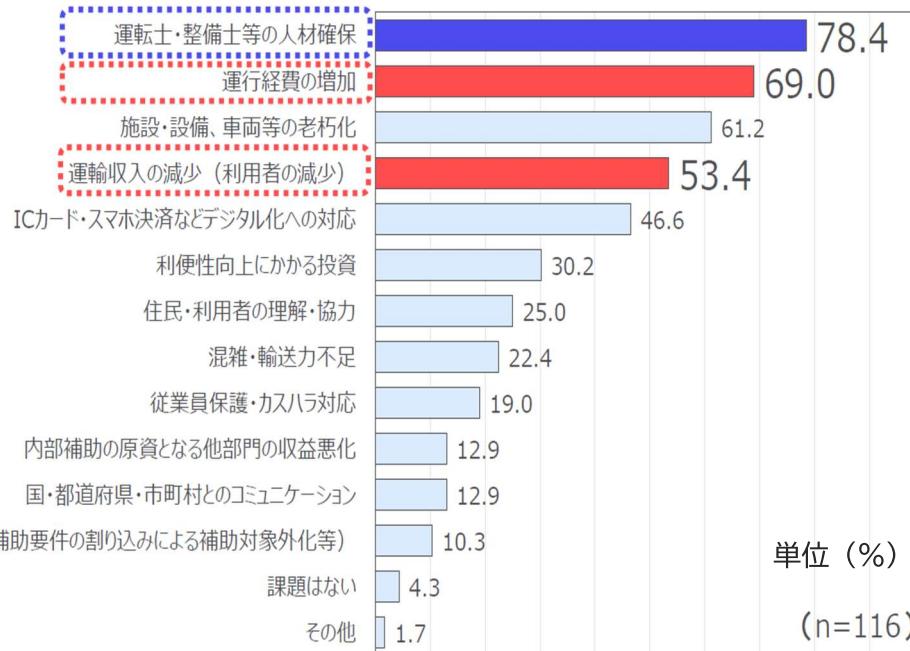
しかし、需要の高い「通勤・通学」の時間帯にバスを多く運行しようとすると、早朝から運転士に準備をしていただく必要がある。

そのため実際は、人手不足で、今のサービス（ダイヤ）で人員配置が困難なため、減便や改廃等のサービス供給量を減らす検討を余儀なくされる。

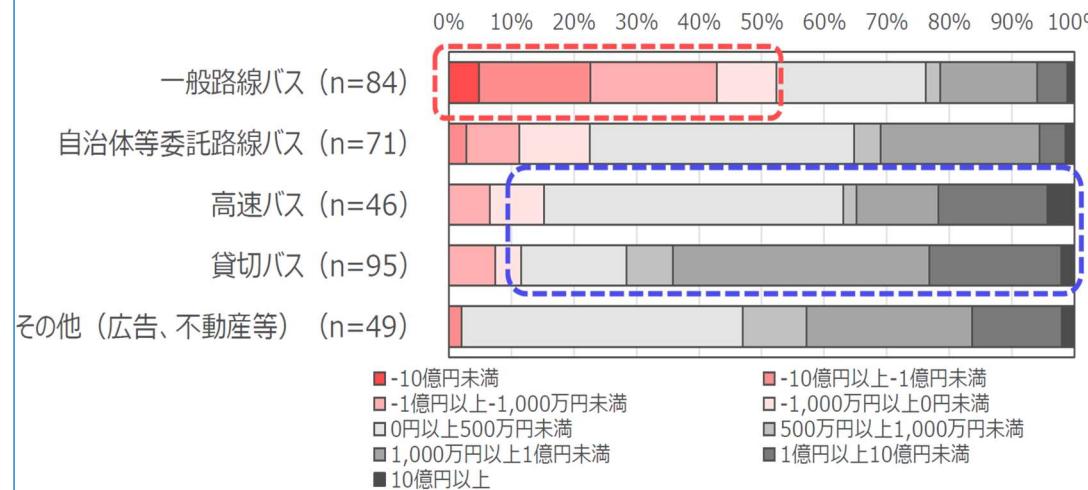
また、赤字にはならないが、黒字にもならないコミュニティ「バス」は、運転士の人員が割かれるため、各地で見直しが行われている。

出典：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
(財) 交通経済研究所 調査研究センター 2025年8月

一般路線バスに関して現在抱えている課題（事業者・全国・2025年2月）



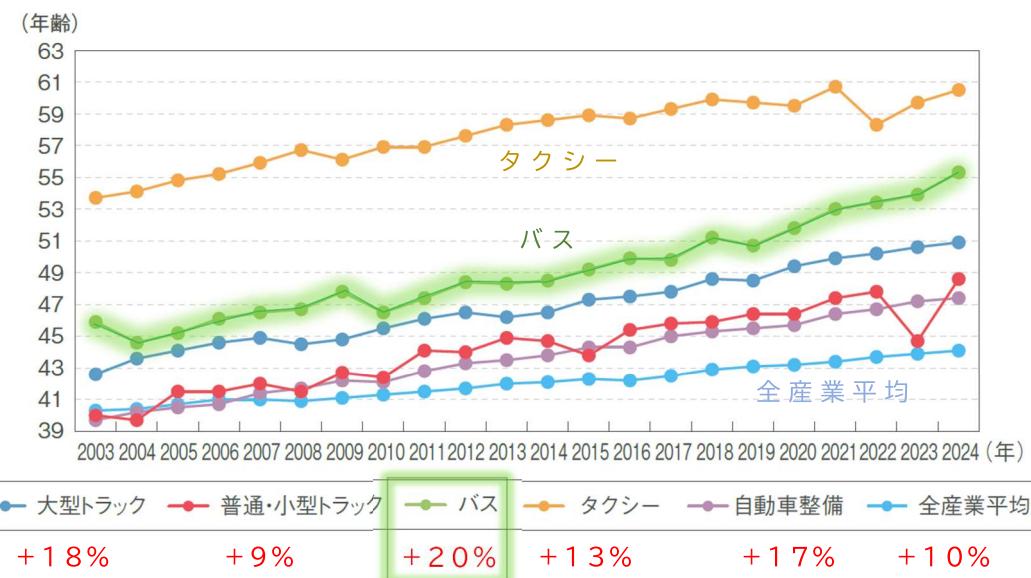
事業分野別の営業収支（事業者・全国・2023年度）



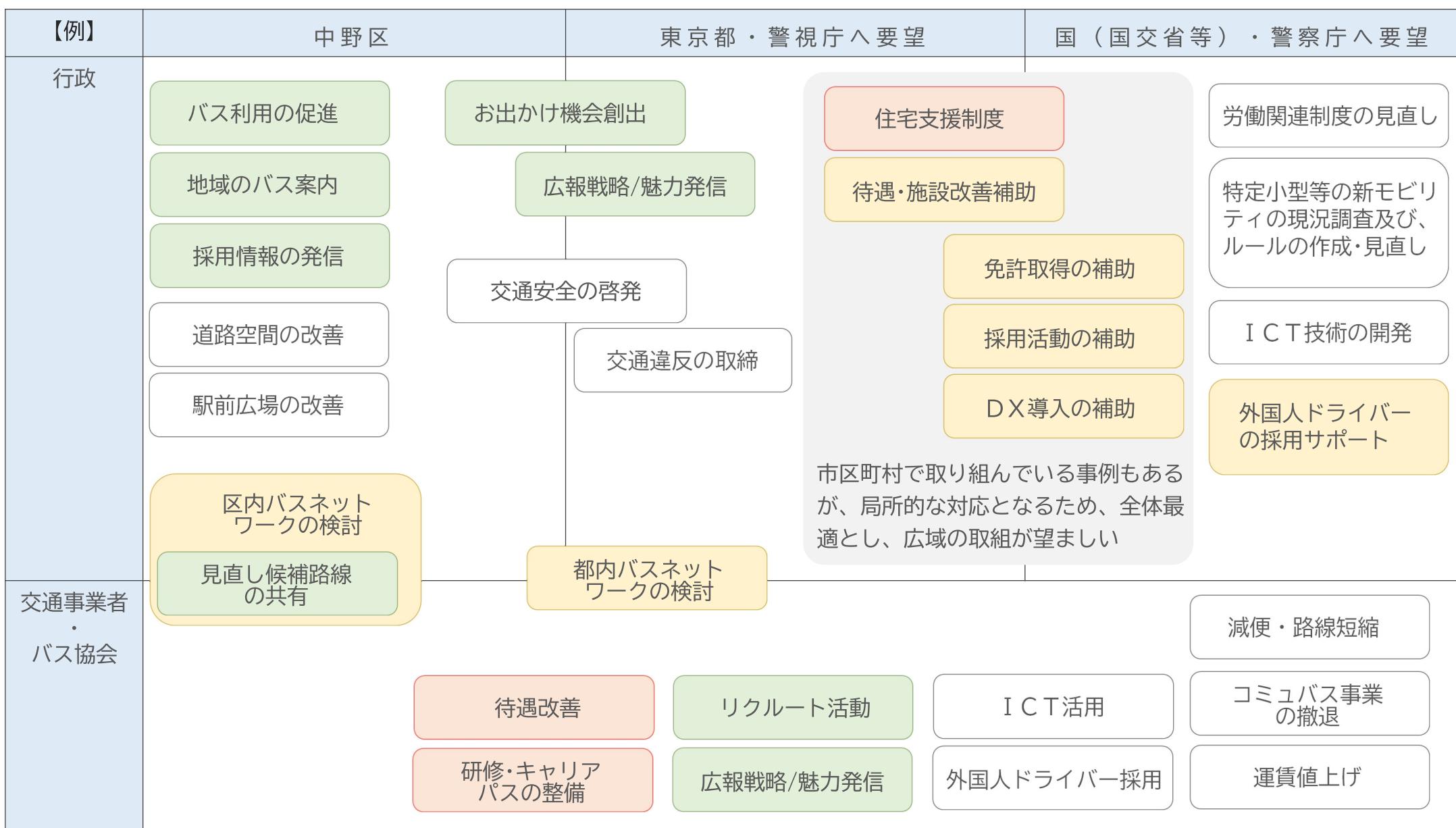
出典：令和7年版 交通政策白書（国土交通省）

バスの就業構造・自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移

	バス	全産業平均
運転者・整備要員数	11万人 (2023年度)	—
女性比率	1.6% (2023年度)	45.5% (2024年)
平均年齢	55.3歳 (2024年)	44.1歳 (2024年)
労働時間	198時間 (2024年)	171時間 (2024年)
年間所得額	461万円 (2024年)	527万円 (2024年)



2003-2024 年齢の変化率（概算）



運転士



事業者



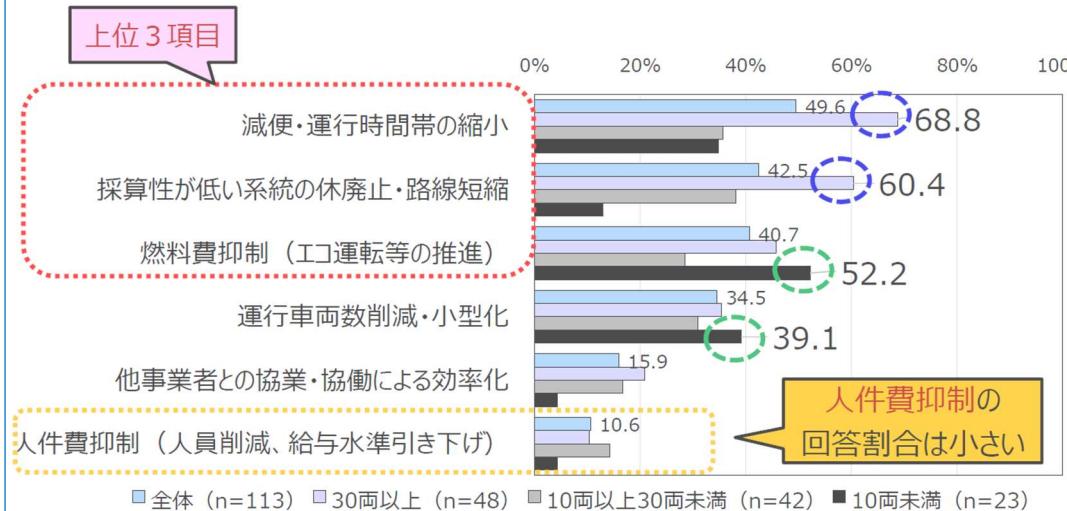
区民



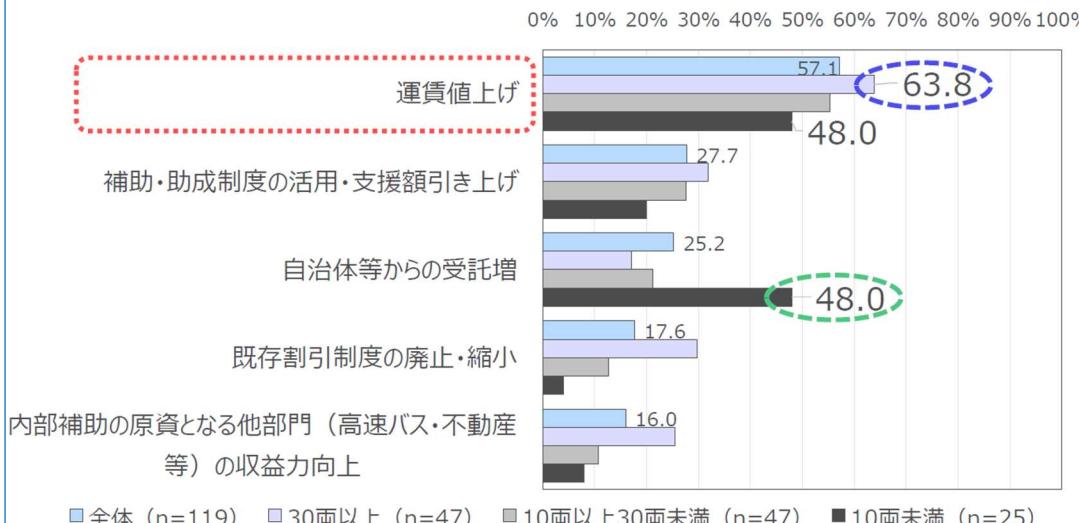
全体

出典：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
(財) 交通経済研究所 調査研究センター 2025年8月

経営の効率化に向けて取り組んでいること（事業者・全国・2025年2月）



減便・路線廃止等を除く、収入増の取組（事業者・全国・2025年2月）



出典：関東運輸局管内におけるバス運転者不足問題を踏まえた
地域公共交通の確保維持に関する調査 2025年3月

バス運転者不足を要因とする減便等の状況

- バス運転者不足を要因とする減便等は増加傾向にあり、過疎地よりも人口集中地区で多く減便等は行われている。
- コロナ禍の輸送需要の落ち込みから回復し、輸送人員が増加している一方で、走行キロは微増に留まっていることから、コロナ禍で減便していた便を復活させたくてもバス運転者数は増えていないために便数を増やせないという状況が推察される。また、改善基準告示改正(拘束時間の上限値や最低限確保すべき休憩時間の見直し)により運転者一人当たりの走行距離が短くなり、以前と同程度の輸送サービスの維持は困難となっている。
- 現状のバス運転者の年齢構成は50代、60代が多く、今後定年を迎え、更にバス運転者不足となる可能性が高い。コミュニティバスを中心に規模の縮小、撤退を検討しているバス事業者もあり、収益性が望めない路線ほど減便等が実施される可能性がある。

バス事業者への支援策について自治体への要望や意見（2025年2月）

バス利用促進

- オフピークでの利用者増が重要である。日中の買物バスなどは運転者を有効活用できるだけでなく、主婦の方でも働きやすい拘束時間の短いシフトも可能になる。
- 毎日でなくてもよいので週に1度でもバスを利用していただけると収入増につながる。
- 今は需要喚起を行い利用者が増えると、都市部では増便対応できないため困ってしまう。

路線や設備への投資

- EVバス導入支援・駅ロータリーや市街地への給電設備の設置、自動運転バス導入支援は特に必要。
- 現状、車両や設備について新規導入に対する補助金はあるが、代替や更新は対象外とされている。特に連節バスは、運転者不足対策に寄与するが、通常の大型バスの4倍程度の費用が必要であり、費用負担は相当重いため、代替も補助対象としてほしい。

人材確保

- 運転者の二種免許取得養成や求人広告等のPRに運転者1名あたり50万円程度かかっている。企業にとって負担が大きいため、支援があると良い。
- 外国人運転者採用に伴う、免許取得の補填、住居の確保
- 就職・再雇用のフェアの開催をお願いしたい。地元に住む人が地元の路線バスの運転者になることが最適であり、自治体主催のほうがそのような人が集まりやすい。
- 当社の路線において単独の市域で完結する路線はなく、特定の自治体からの採用や待遇に関する補助を受けることができない。

その他

- 補助手続等の簡素化(事務負担の軽減)

今後の路線維持、運転者確保の観点から自治体へ特に望む事（2025年2月）

- 基本的に公共交通は地域で支えるという観点では、バス事業者は運行に集中し、設備費用や赤字部分は自治体が国の仕組みを利用した形で支えることが最低限必要だと思う。
- 営業エリアが県を跨ぎ、多くの路線が市町村を跨ぐ当社は、自治体の補助制度を利用しづらいため、市区町村、都県、国、それぞれの支援がバス事業にどのような影響を及ぼすのか整理の上、効果的な支援を期待したい。
- コミュニティバスや赤字補助路線は、頑張っても補助金が減るだけで売上は変わらない。事業者の経営努力によっては、赤字補填もあ rifつ利益が出るようなスキームにしないと、現場もモチベーションが保てない。