



交通体系の確保・維持に向けた 行政支援について

- ・バス業界及びバス事業の現状
- ・区が実施する行政支援

交通体系の確保・維持に向けた行政支援について

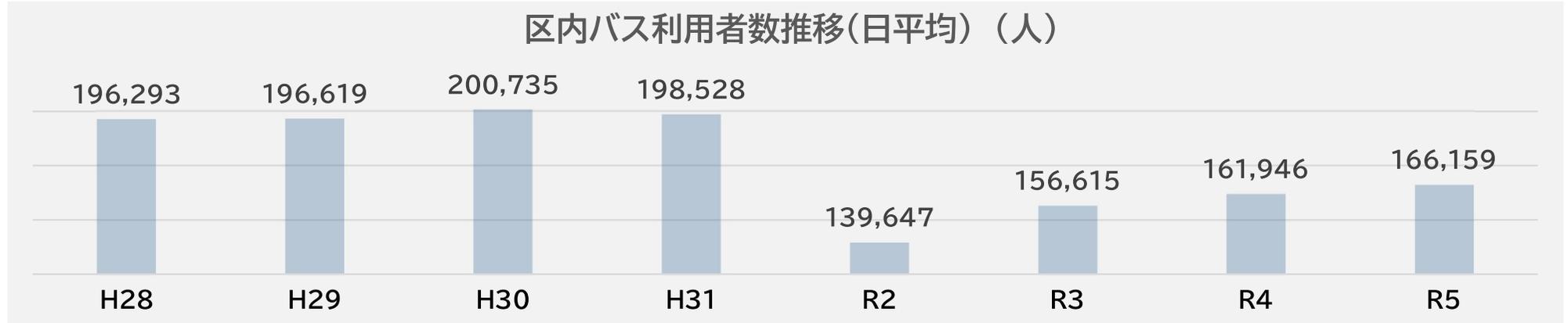
- ・バス業界及びバス事業の現状
- ・区が実施する行政支援



1. バス業界の現状

■路線バス利用者の減少

コロナ禍を経ての在宅勤務などライフスタイルの多様化に伴い、バス利用者が減少し、現在も回復に至っていない。



出典)世田谷区統計書を基に作成

■運転士不足

バス運転士は日常生活の維持に欠かせないエッセンシャルワーカーであるが、以下の3要因に加え、時間外労働の上限規制(いわゆる「2024年問題」)が複合的に絡み合い、バス運転士の不足につながっている。

【①低賃金と労働条件】

- ・他の職業と比較して低賃金
- ・不規則な労働環境(長時間、夜間・週末勤務)
- 職業としての魅力が低くみられやすい。

【②資格取得の難しさ】

大型自動車二種免許の取得に加え、一定の育成期間が必要。期間と費用を要するため各社の負担となる。

【③社会的認知度の低さ】

バス運転士という職業が、カスタマーハラスメントの横行など、社会的にあまり評価されていない場合もあり、職業選択として敬遠される傾向がある。

運転士不足
の加速

【参考】全国の路線バスの運転士数(日本バス協会算出)

2017年には13万人以上いたものの年々減少し、2030年には9万3000人にまで減る見込み。

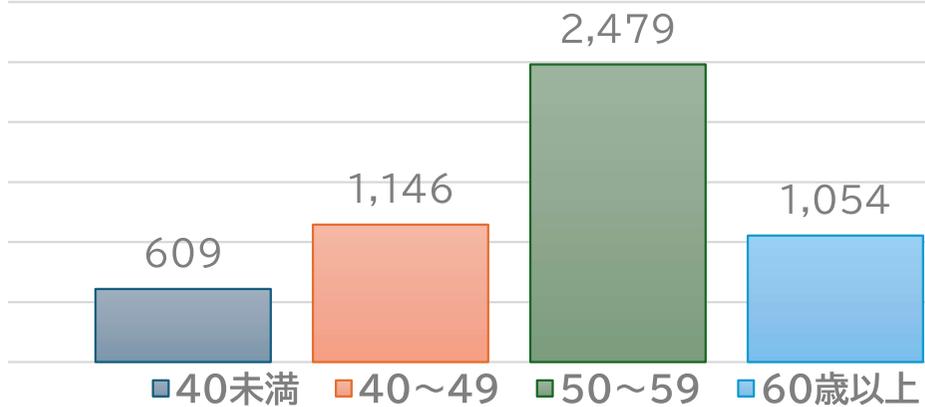
2. 区内バス事業者の現状



■高齡化する運転士

区内事業者も運転士の高齡化が顕著となっている。特に**50歳以上が大半**を占めており、今後10～15年のうちに大量の退職者が見込まれる。

バス運転士年代別人員数【区内民間4社合計】(人)



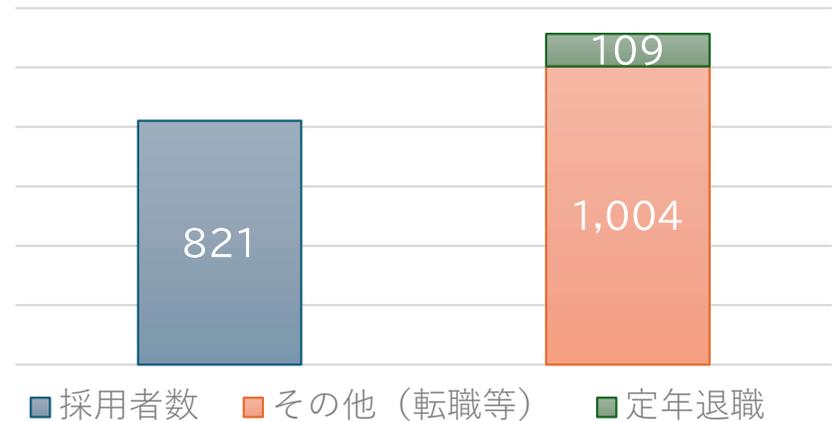
※令和7年に区が実施したバス事業者アンケートを基に作成

■止まらない退職者

新規雇用を進めても、それを上回る数の人材が離職している。特に、**定年を迎える前に退職する人の割合が9割**を超えている。

採用者・離職者数【区内民間4社合計】(人)

※令和3年度からR6年度の合計値を算出



※令和7年に区が実施したバス事業者アンケートを基に作成

(対策例)

継続雇用

区内事業者では、担い手不足対策として、**運転士の継続雇用を70歳まで実施**している。中には、75歳までとする事業者もあり継続雇用による担い手不足解消は限界を迎えている。



既に減便が進行しており、**放置すれば区内バス路線は急速に縮小**する恐れがある。特に生活道路や住宅街を結ぶ唯一の移動手段であるコミュニティバスの減便は区民生活に重大な影響を及ぼすため、**区の主體的かつ早急な対応が不可欠**である。

交通体系の確保・維持に向けた行政支援について

- ・バス業界及びバス事業の現状
- ・区が実施する行政支援



3. 交通体系の確保・維持に向けた行政支援

■目的

コロナ禍以降、バス利用者が戻らず運転士不足も重なり、区内バス、特に生活交通を担うコミュニティバスの多くは不採算で減便・廃止の危機にあり、区民生活への影響が大きい。こうした状況を踏まえ、持続可能な交通確保に向け、3つの多角的な支援を行う。

コミュニティバスの
減便抑制



【支援策Ⅰ】

コミュニティバス運行経費の支援

労働環境改善



【支援策Ⅱ】

事業継続維持費
(エールでつなぐ事業支援金)の支援

社会的認知度向上



【支援策Ⅲ】

バス運転士魅力アップ支援

【支援策Ⅰ】コミュニティバス運行経費の支援



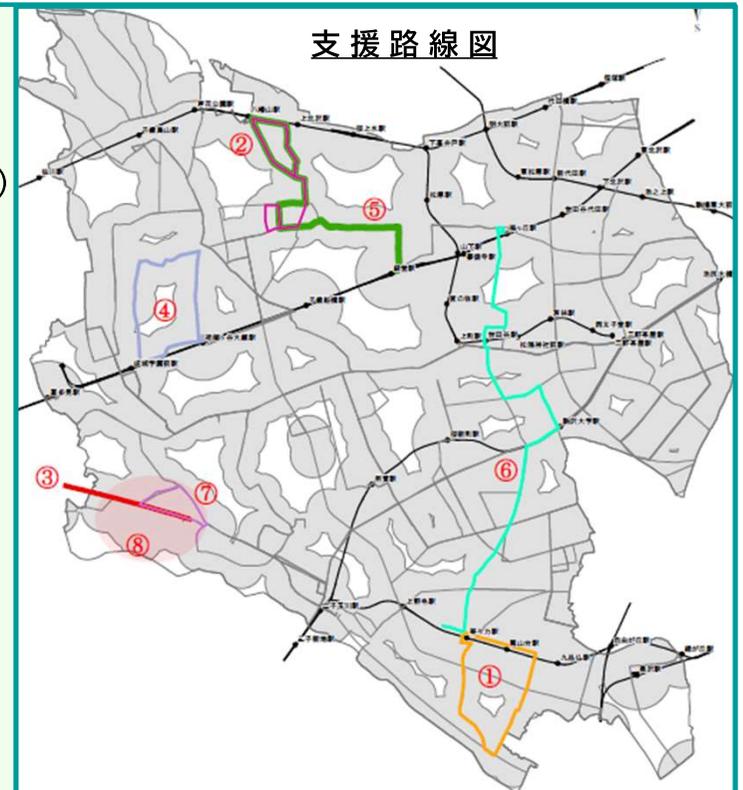
①区内コミュニティバス運行経費補助

生活交通の減便を抑制するため**対象路線の運行経費の50%を補助**

- 期 間：令和8年4月～令和10年3月末(1年ごと更新、最長、令和11年度末)
- 対象路線：8路線のコミュニティバス(10路線の内、不採算の路線)

系統番号	路線名称	運行区間・区域
① 等01	玉堤循環路線(タマリバーバス)	等々力～玉堤(循環)～等々力
② 等13	等々力・梅ヶ丘路線	等々力操車所～世田谷区民会館～梅ヶ丘駅
③ 砧06	喜多見・宇奈根・砧本村循環路線	砧本村～東名高速下(循環)～砧本村
④ -	喜多見・宇奈根地区オンデマンド輸送	喜多見・宇奈根地区
⑤ 狛12	宇奈根地区路線	狛江駅南口～喜多見中学校～宇奈根
⑥ -	祖師谷・成城地域循環路線(せたがやくるりん)	祖師ヶ谷大蔵駅～鞍橋(循環)～祖師ヶ谷大蔵駅
⑦ 経02	経堂・八幡山路線	経堂駅～希望ヶ丘団地～八幡山駅
⑧ 八01	希望ヶ丘路線(八幡山ルート)	八幡山駅～希望ヶ丘団地(循環)～八幡山駅

支援路線図



3. 交通体系の確保・維持に向けた行政支援

【支援策Ⅱ】事業継続維持費(エールでつなぐ事業支援金)の支援



事業継続維持費(エールでつなぐ事業支援金)

職場環境の改善及び人材確保の取組みを支援するため、支援Ⅰに追加で支給。路線バス会社の経営努力を後押しする『インセンティブ型』の仕組みを導入。

【支援の算定基準】

- 国土交通省「働きやすい職場認証制度」の認証状況に応じて算定
- 利用者数回復につながる対象路線の「運賃収入」の増減に応じて算定

【1つ星:運賃収入の6%、2つ星:8%、3つ星:10%】

国土交通省「働きやすい職場認証制度」

働きやすさを見える化し、人材確保・サービス向上・業界の魅力発信を実現する制度
目的:「職場環境改善」「人材確保と定着」「業界全体のイメージ改善」



ここに支援することで… 働きやすい環境づくりから運転士の確保、サービス向上、利用者満足、そして利用者数の回復へ『この好循環を目指す!』

バス運転士魅力アップ支援



バス運転士魅力アップ(ラッピングバス運行)

区内を運行する路線バスへ、バス運転士の魅力向上や利用促進につながる**車体ラッピング広告**を掲出し、PRを行う。

- 対象事業者 : 東急バス、小田急バス、京王バス、関東バス計4台(予定)
- 運行期間(予定): 令和8年10月から令和9年3月(6か月間)

