

令和 7 年 1 1 月 1 1 日
道路・交通計画部交通政策課

民間路線バス事業者への行政支援の検討状況について

1 主旨

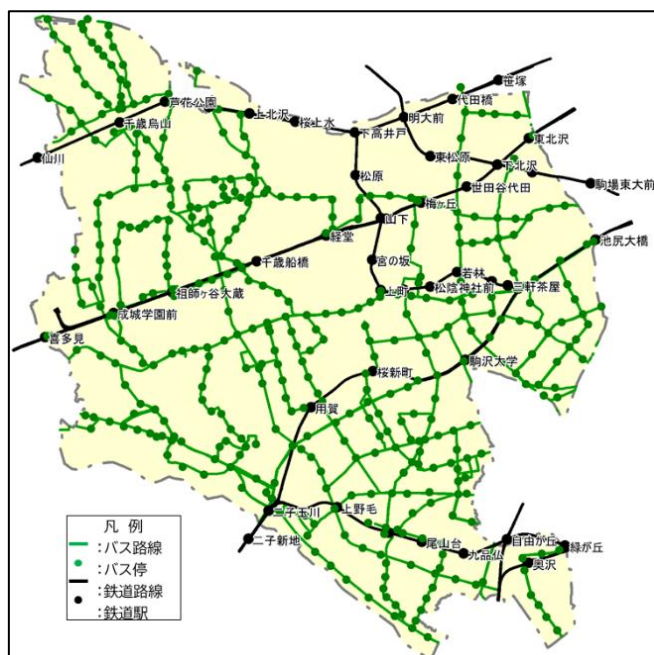
世田谷区地域公共交通計画の基本方針「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷」を踏まえ、持続可能な地域公共交通の確保に向け、路線バス事業の現状と今後の行政支援の方向性について報告する。

2 路線バス事業の現状

(1) 世田谷区内の路線バス運行状況

- ①東急バス、小田急バス、京王バス、関東バス、東京都交通局の 5 事業者が運行。
- ②路線バスの系統数は、区内外を行き交う路線も含めて 8 2 系統。

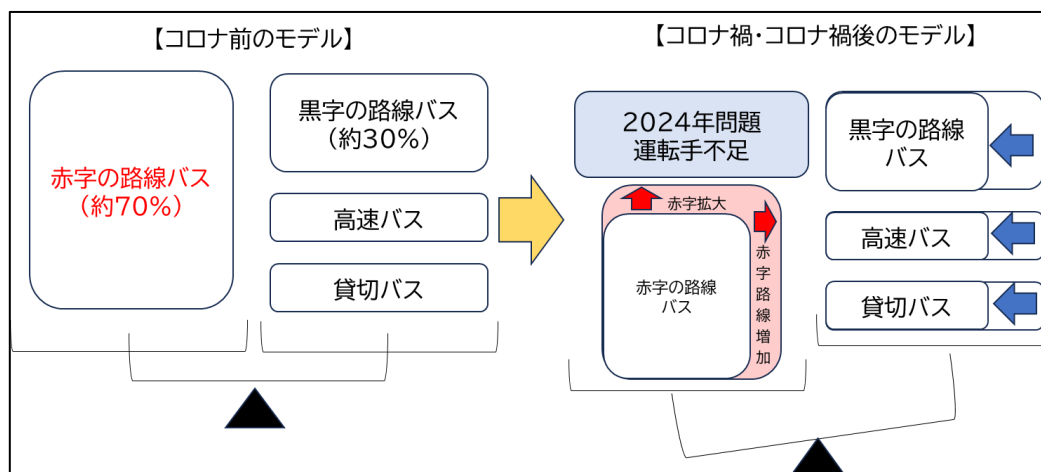
世田谷区内の公共交通ネットワーク



(2) 路線バス事業モデル

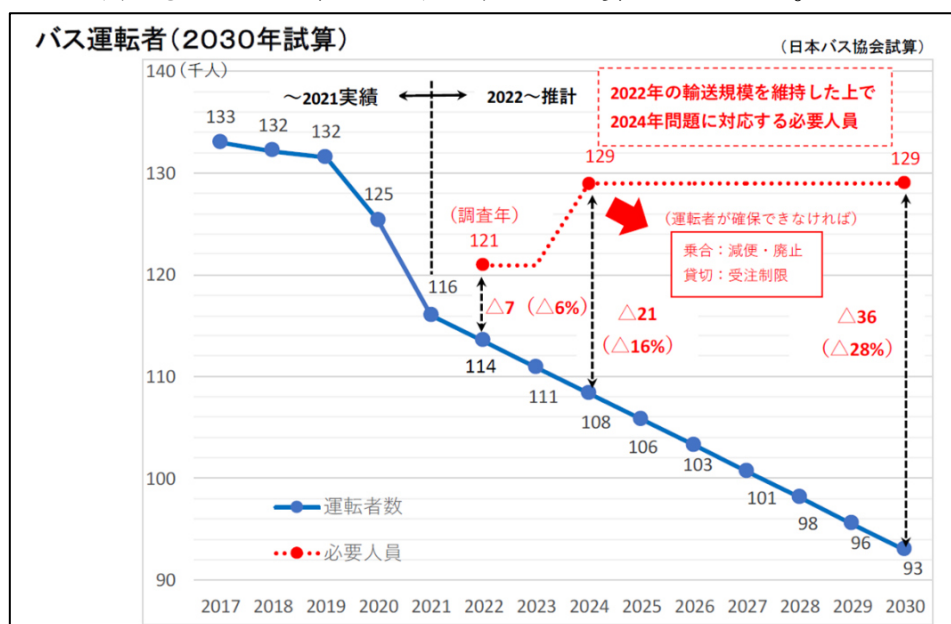
路線バスの一般的な事業モデルとして新型コロナ感染拡大前においては、路線バス全体の 3 割の黒字路線と高速バスや貸切バスの収益により、残り 7 割の赤字路線を維持する事業構造となっていたが、コロナ感染拡大によって、生活様式および移動需要が変化・縮小し、また 5 類移行後もコロナ禍前のような回復が見込めず、2024 年問題による運転士不足も加わり、収支バランスが崩れている中でバス路線の維持が困難な状況にある。

事業モデルイメージ



(3) バス運転士の状況

全国の路線バスの運転士数は、2017年の13万3千人から年々減少し、2030年には9万3千人にまで減る見込みである。路線バスを維持するためには、2030年には、バスの運転士の必要人員12万9千人に対して、運転士数は9万3千人となり、3万6千人ものバス運転士が不足すると試算されている。



【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。

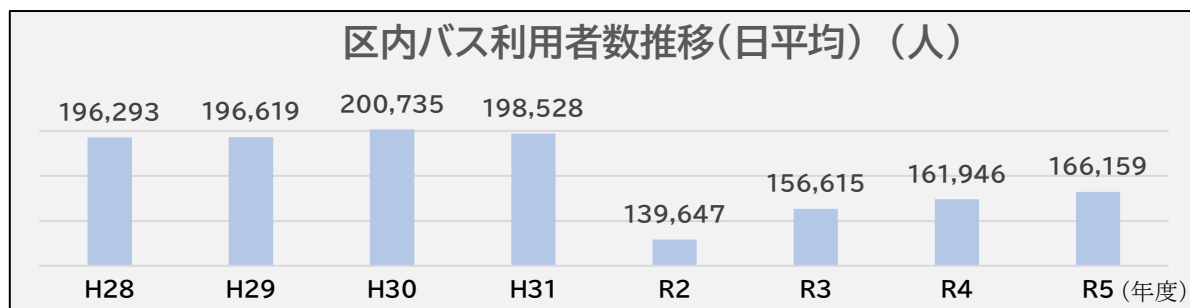
【③社会的認知度の低さ】

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。

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、これらの要因に加え、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。

(4) 世田谷区内の路線バスの利用状況

路線バスは、地域の公共交通ネットワークであり、区民の足として重要な役割を担っているが、コロナ禍の影響により、利用者数が減少した上、在宅勤務や通信販売等の浸透によるライフスタイルの多様化に伴い、令和元年度のコロナ禍前の利用者数まで回復していない。



世田谷区統計書より

(5) 世田谷区内の路線バスの減便・廃止状況

①区内で減便・廃止された主な路線バス

減便・廃止日	系統番号	路線名称	運行区間・区域	概要	運行事業者
令和3年4月1日	都立01	—	都立大学駅～成城学園前駅	路線の再編により、桜新町駅から岡本三丁目間が土曜日1本のみ運行の免許維持路線。	東急バス株式会社
令和6年8月19日	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	平日の運行本数が約半分。	京王バス株式会社
令和6年11月1日	等01	玉堤循環路線 (タマリパーバス)	等々力～玉堤(循環)～等々力	平日の運行本数が約3分の2。	東急バス株式会社
令和7年4月1日	歳25	希望ヶ丘路線 (千歳船橋ルート)	千歳船橋駅～大東学園～希望ヶ丘団地	土曜日1本のみ運行の免許維持路線。	小田急バス株式会社
令和7年4月1日	なし	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	運行本数が約半分。 午前・午後2時間運行空白時間あり。	小田急バス株式会社

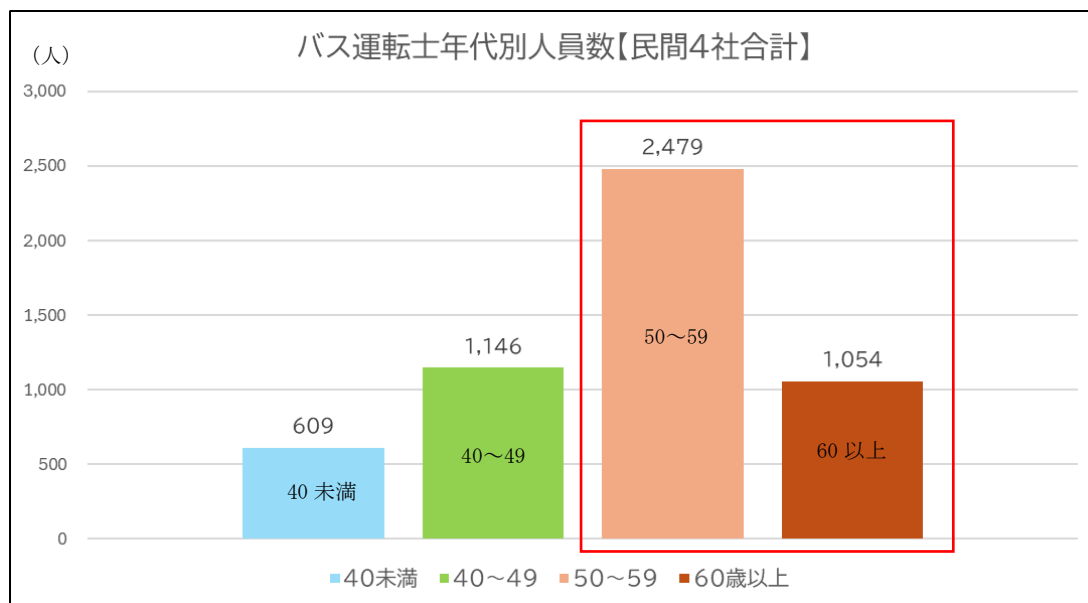
令和6年度から、利用者数の減少や運転士不足が主な要因となった、コミュニティバスの大幅な減便が続いている。

(6) 世田谷区内バス事業者の運転士の状況

民間路線バス事業への行政支援の実施に向け、令和7年6月から7月にかけて、区内を運行するバス事業者を対象に運転士の状況に関するアンケート調査を実施した。

①高齢化する運転士

全社で高齢化が顕著。特に50歳以上の運転士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。

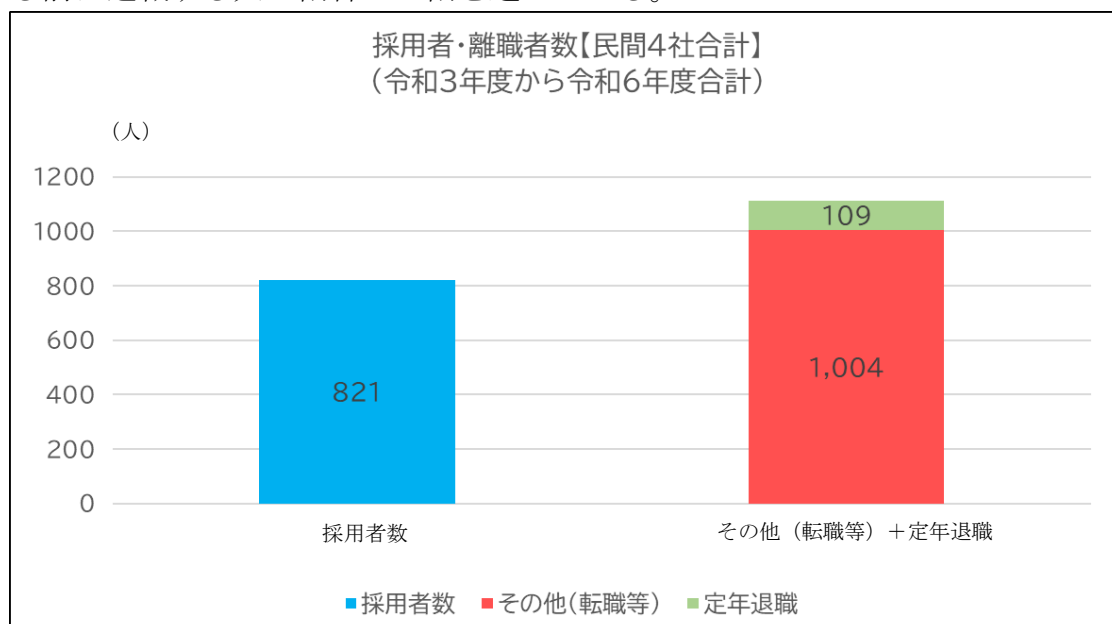


②継続雇用の限界

全社で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。さらに、75歳までの事業者もあり継続雇用による担い手解消は限界をむかえている。

③運転士の採用・離職

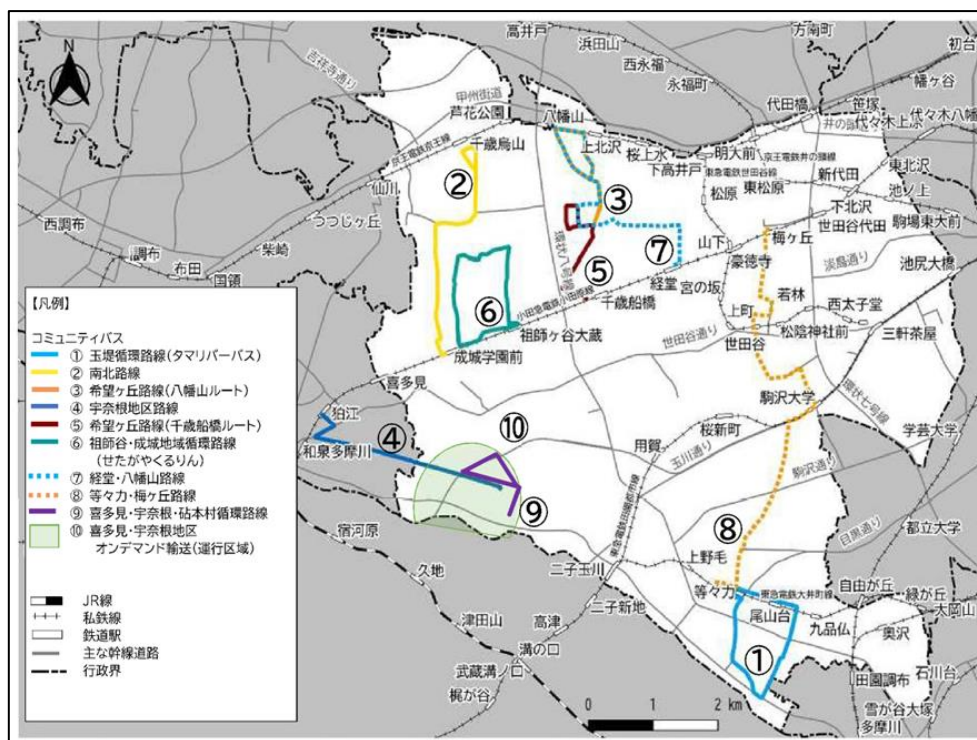
新規雇用を進めても、それを上回る数の人材が離職している。特に、定年を迎える前に退職する人の割合が9割を超えている。



3 世田谷区のコミュニティバスの状況

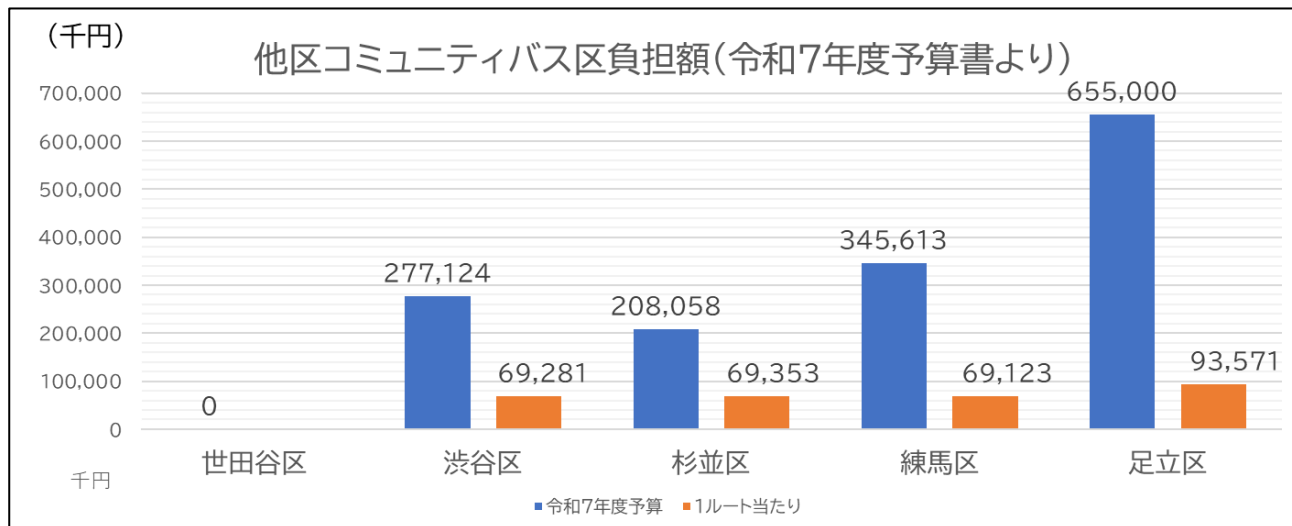
世田谷区のコミュニティバスは、区内の公共交通不便地域の解消と南北交通の拡充を目的としている。区の支援は、本格運行に至るまでの実証運行経費の負担や道路環境整備などに限っており、現在10路線ある運行路線のうち大半が不採算となっているが、バス事業者への運行経費の支援は行っていない。このような状況が続けば、運行経費の支援を恒常的に行っている他自治体のコミュニティバスに先駆けて減便や廃止の対象となる可能性が極めて高い。

世田谷区内のコミュニティバス



※区内10路線のうち、⑤希望ヶ丘路線（千歳船橋ルート）は免許維持路線

4 他自治体のコミュニティバスへの支援状況



5 民間路線バス事業者への行政支援の方向性

コロナ禍以降の厳しい路線バス事業の現状及び民間バス事業者へのアンケート結果を踏まえ、持続可能な地域公共交通の確保に向けて、コミュニティバスの財政支援も含めた行政支援として3つの支援の方向性により検討を進める。

①コミュニティバスの減便阻止

【運行経費補助】

減便・廃便を未然に防ぎ、現状の公共交通ネットワークを維持していくことで、区民の移動を守る。

②労働環境の改善による担い手確保

【事業継続維持費】

運転士の離職防止や雇用促進策を実施するバス事業者をサポート。

③バス運転士の社会的認知度向上

【バス運転士魅力アップ】

区民や就職希望者に向けたPRで、運転士の魅力アップや利用向上を目指す。

6 今後のスケジュール（予定）

令和8年	1月	世田谷区地域公共交通活性化協議会
	2月	都市整備常任委員会
（民間路線バス事業者への行政支援の実施について）		