

私鉄バス專業組合連絡協議会

# バス産業の現況について

～アンケート調査票集約～

2025年10月29日

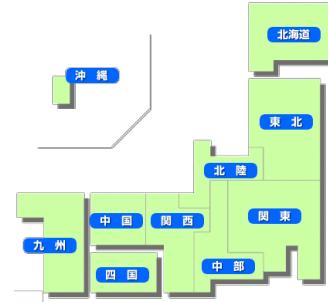
# 私鉄バス専業組合連絡協議会

2025年10月現在

産別 私鉄総連



全国の鉄道・バス・ハイヤー・タクシー・関連事業ほか



226組合 約96,000人

私鉄バス専業組合連絡協議会

(私鉄バス専協)

全国のバスだけの構成組織

北は稚内（北海道）・南は西表島（沖縄）

154組合 約33,200人

# 私鉄バス専業組合連絡協議会

## 報道のとおり、全国でバス路線の廃止や減便相次ぐ

以前は 将来のなりたい職業に

子供の夢



があったが・・・



2000年貸切バス 2002年乗合バス 規制緩和（需給調整規制緩和）



他産業と比較して2割賃金が低く、2割労働時間が長いのが定着



2020年～ 新型コロナウイルス感染症蔓延による緊急事態宣言発出  
で人流（移動）制限～新規採用者の抑制が多発



人流が戻り、輸送人員が回復傾向にあるが要員不足



2024年問題（インターバル・休息時間改善）が悪い施策として流布

※自動車運転者の改善基準告示が2024年4月に改正 1日の休息時間 繼続11時間以上に努め、9時間を下回らない

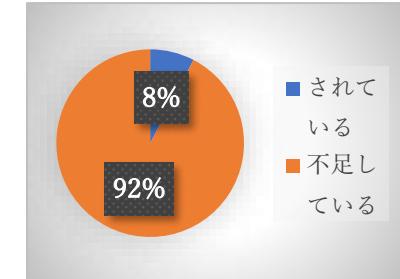
# 私鉄バス専業組合連絡協議会

## 私鉄バス専協では6月から配布したアンケート調査票を集約

問1. バス運転士の要員は充足されているか？

されている 11組合 不足している 133組合

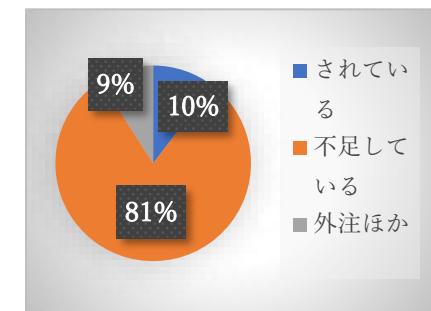
充足されている組合は地域性などにより、全国的に約92%のほとんどでバス運転士不足に陥っている。



問2. バス整備士の要員は充足されているか？

されている 15組合 不足している 116組合  
外注ほか 13組合

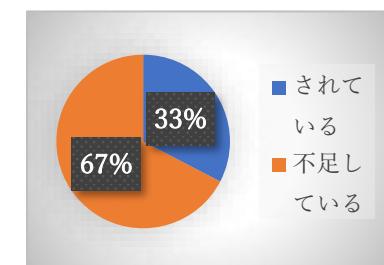
自社以外の工場へ外注している13組合を除き、131組合のうち116組合（約88%）で全国的に整備士が不足している。



問3. バスの運行に携わる運行管理者（事務員）の要員は充足されているか？

されている 47組合 不足している 97組合

運行を管理する事務系の要員についても約7割弱で充足されていない状況。交番表作成も離職要因。



# 私鉄バス専業組合連絡協議会

問4. 乗合（路線）バスは、コロナ禍前（2019年度）と現在を比較して**仕業数**（ダイヤ本数）はどのように推移しているか？

増加した	2組合	変化なし	17組合	増加・変化なし	19
減少した	83組合	大幅に減少した	29組合	減少	↓ 112
該当なし	13組合	（乗合バス事業なし）			

乗合バスの対象131組合中、増加したのは僅か2組合。約85%の組合で仕業数が減っている。

問5. 修学旅行や団体を輸送する貸切バスは、コロナ禍前（2019年度）と現在を比較して需要は回復しているか？

回復した	21組合	変化なし	6組合	135組合中	回復・変化なし	27
需要は回復したが対応できていない	73組合	減少した	35組合	減少	↓	108
該当なし	9組合	（貸切バス事業なし）				

新型コロナウイルス感染症のまん延以降、観光バスの需要は回復し訪日外国人等も増加しているが、運転士不足により供給が追いつけない。

問6. 都市間などを結ぶ高速バスは、コロナ禍前（2019年度）と現在を比較して運行状況はどのようにになっているか？

回復した	13組合	増加傾向	9組合	変化なし	6組合	108組合中	回復ほか	28
一部廃止・運休	77組合	撤退した	3組合				運休ほか	↓ 80
該当なし	36組合	（高速バス運行なし）						

都市間などを結ぶ高速バスの運行についても運転士不足により対象108組合中80組合で事業の撤退や系統の廃止・運休に至っている。需要に対し地域の路線バス運行を優先していることも要因。

# 私鉄バス専業組合連絡協議会

問7. 直近1年間で一般乗合（路線）バスの廃止や減便はあったか？

廃止した 2組合 減便した 53組合 廃止・減便ともにした 42組合

変化なし 33組合

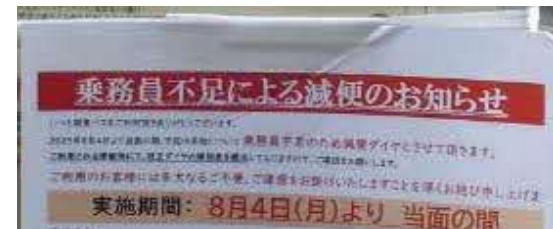
該当なし 14組合（路線バス運行なし）

回答は非常に深刻な事態となっている。

日本国内の路線バスを運行する対象130組合のうち97組合で、止む無く廃止や減便を直近で行っている。

主たる要因は根本的なバス運転士不足だが、乗務員の年休取得困難やバス運転者の改善基準告示（拘束時間・休息時間・連続運転時間など）に対応するための減便、旅客の減少や収支悪化によるもの、路線存続のためデマンド化やコミュニティバスへ移行したケースもある。

今後何もしなければ更なる悪化が懸念される。



## ⇒廃止や減便があった主な要因

- ・運転士不足のためやむを得ず廃止や減便（大多数）
- ・乗車人員の減少 ・補助金の減額
- ・需要の多い路線に人員を充てるため利用者の少ない路線の廃止、減便
- ・拘束時間短縮のため深夜時間帯の減便
- ・応募がこない ・離職者や定年退職が多い

# 私鉄バス専業組合連絡協議会

問8. 直近1年間で自治体から委託された**コミュニティバス**の廃止や減便はあったか？

廃止した 5組合 減便した 11組合 廃止・減便した 13組合  
変化なし 64組合

該当なし 51組合（コミュニティバス受諾なし）

路線バス同様にコミュニティバスでも廃止や減便が顕著になっている。

対象93組合中29組合で**廃止や減便**が相次いでいるが、傾向として小型車両での運行が主のコミバスは、より多くの輸送力を維持するために都市圏（関東・関西）で撤退傾向にある。

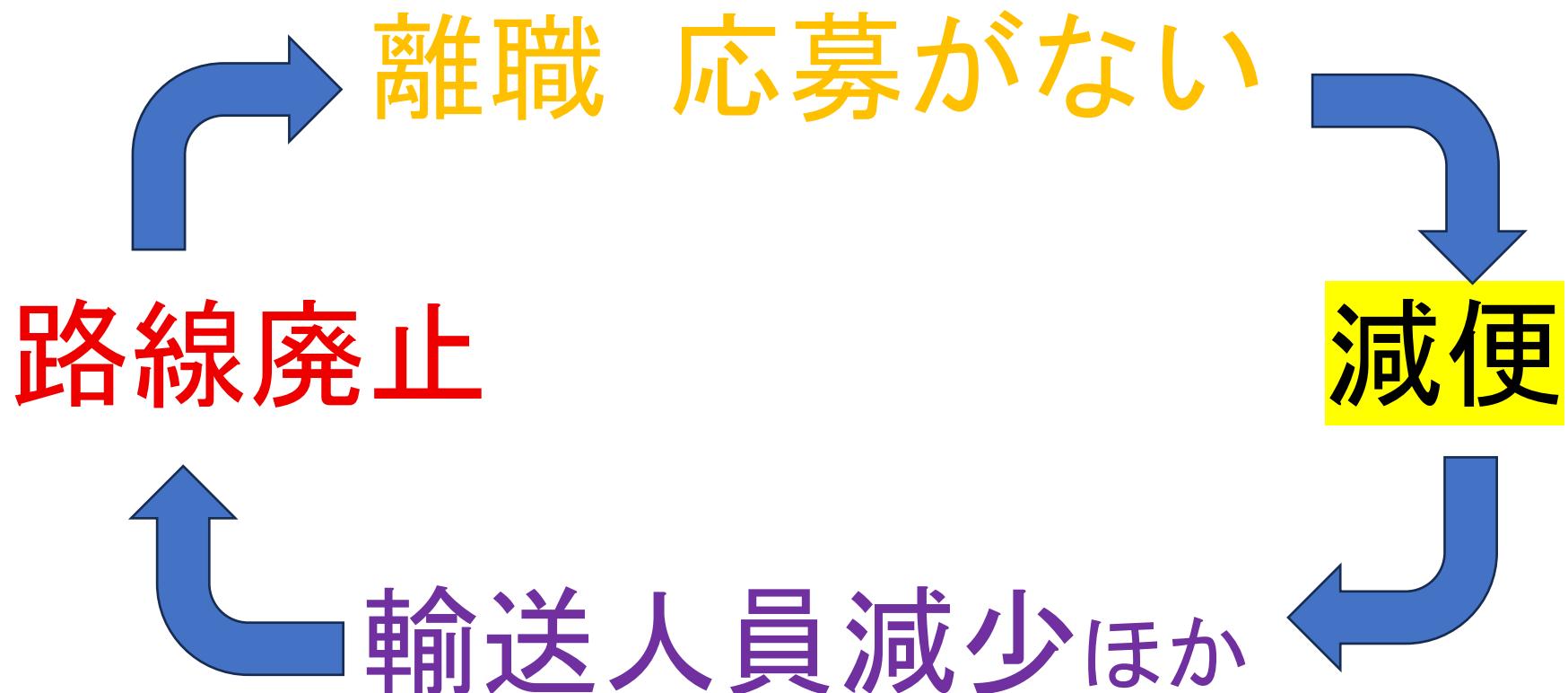
その他、路線バスとの重複区間を再編したり、自治体の財源が厳しく打ち切りにしたケースもある。

## ⇒廃止や減便があった主な要因

- ・運転士不足のため（大多数）
- ・乗車人員の減少
- ・赤字のため
- ・補助金の打ち切り
- ・地域住民による利用減少のため



# 負のスパイラル



# 私鉄バス專業組合連絡協議会

公共交通(バス)を維持するには



応募を増やす



離職者を防ぐ

＝バス運転士の社会的地位を向上させる

# 私鉄バス專業組合連絡協議会

## バスを運転するために必要な大型二種免許

2024年末現在 (警察庁「運転免許統計補足資料1」より)

保有者数 765,936人

年々保有者が減少

内、65歳以上のかたは	360,180人
65歳未満のかたは	405,756人

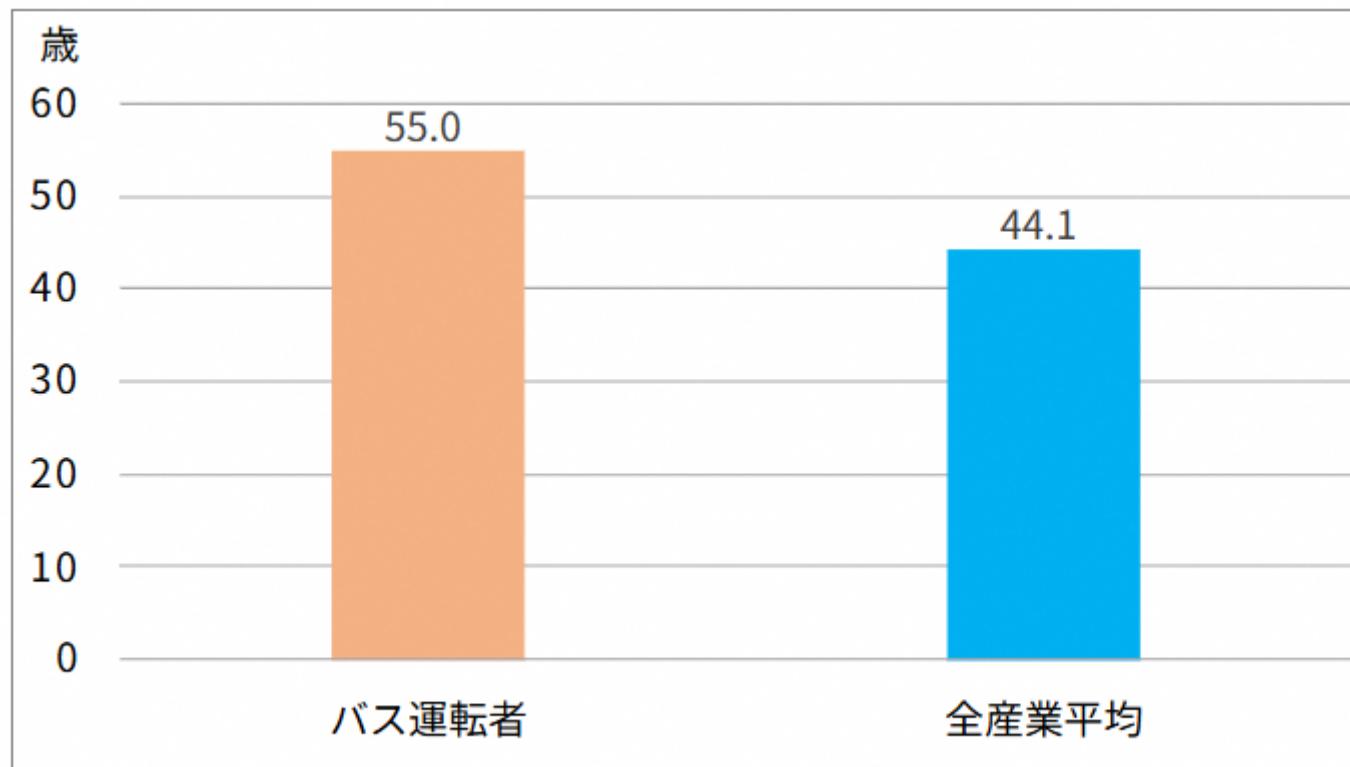
交付件数 9,923人

少しずつ微増 若いきたも取得

# 私鉄バス専業組合連絡協議会

## バス運転者の平均年齢

(厚生労働省「国民の皆さまへ バス運転者の仕事を知ってみよう」  
統計からみる運転者の仕事より抜粋)

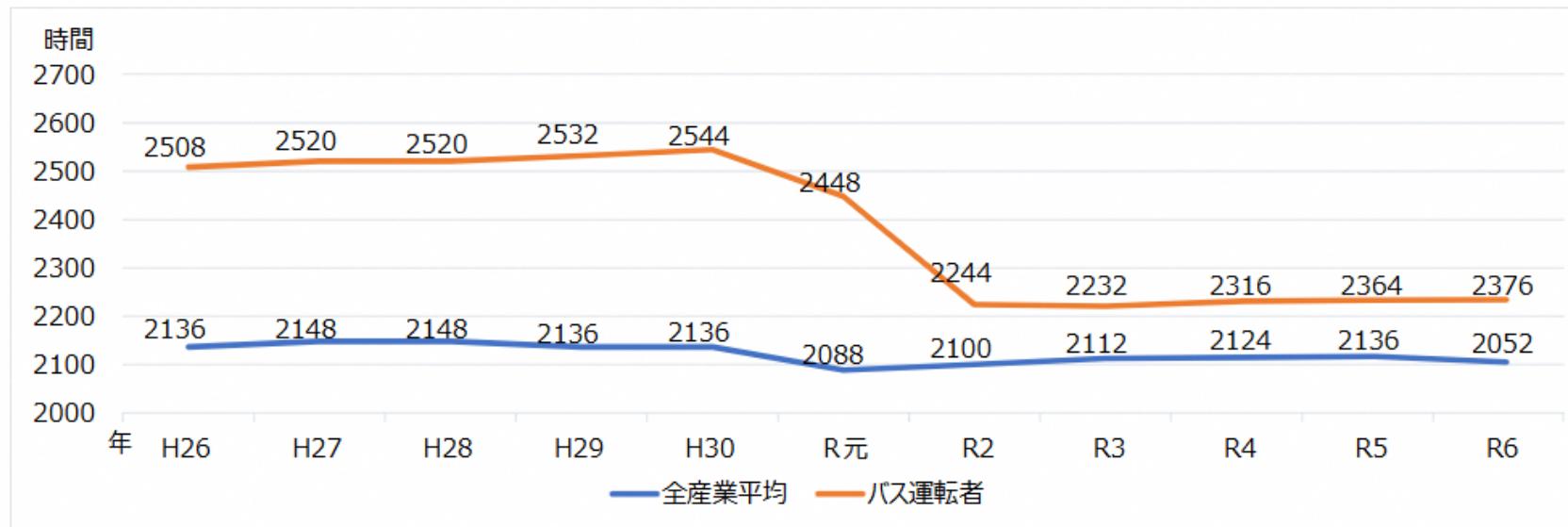


厚生労働省「令和6年 賃金構造基本統計調査」

# 私鉄バス専業組合連絡協議会

## バス運転者の年間労働時間

(厚生労働省「国民の皆さんへ バス運転者の仕事を知ってみよう」  
統計からみる運転者の仕事より抜粋)



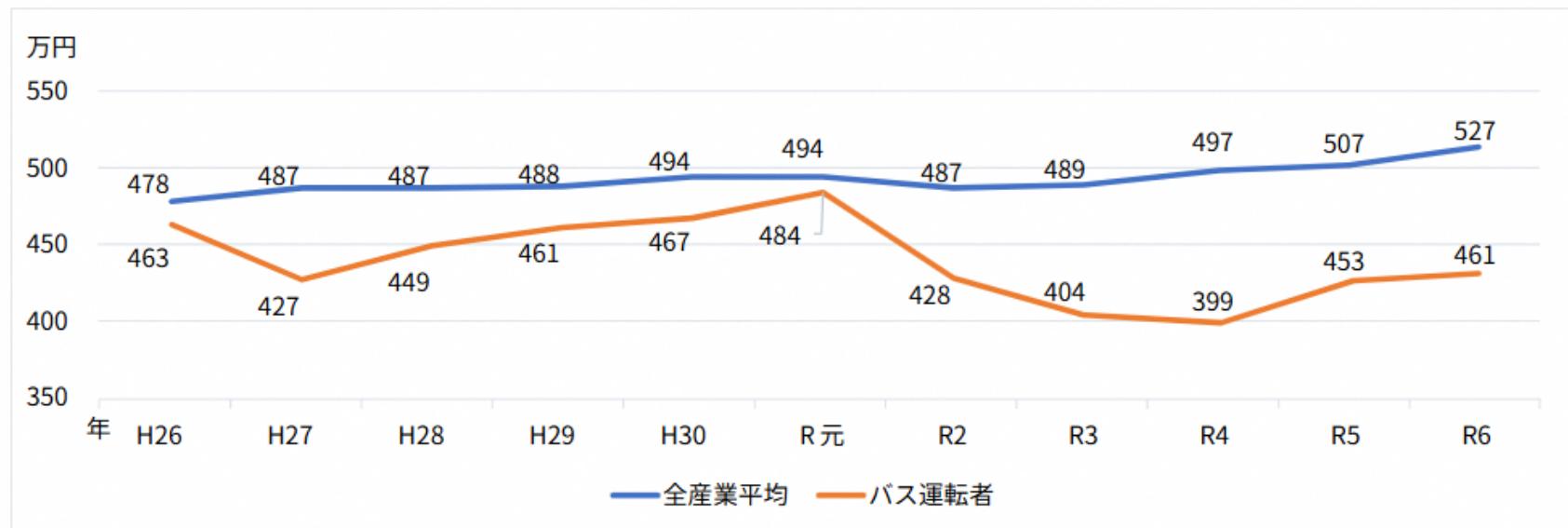
厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

全産業に比べて長い。拘束時間・労働時間（運転時間）が長く、休息時間が短いことも離職要因。

# 私鉄バス専業組合連絡協議会

## バス運転者の年間収入額推移

(厚生労働省「国民の皆さまへ バス運転者の仕事を知ってみよう」  
統計からみる運転者の仕事より抜粋)



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

労働組合もなにもしていない訳ではなく積極的に賃金引き上げを交渉。  
しかし限界がある。

# 私鉄バス專業組合連絡協議会

## 離職を防ぐには

理不尽な扱いを無くす

- ・労働条件の改善

国や自治体の直接的な補助（介護士・保育士と同様の待遇改善など）や住居施設の提供などが必要

- ・利用者のマナー向上（カスタマーハラスメントの防止）
- ・道路環境の整備（自転車やキックボード、事故時の減免）
- ・利用の少ない赤字路線（収支悪化）が多く、輸送人員増加となる施策
- ・社会的地位の向上

# 私鉄バス専業組合連絡協議会

## 利用者のマナー向上（カスハラ防止）

（日本バス協会「カスハラ防止啓発ポスター」より抜粋）

## ご利用の皆様へ

これからも安心・安全なバスを運行していくためのお願いです。

（全国のバス事業者から寄せられた発生事例のうち代表的な事例に基づいています）



お客様の行為が遅れにつながる場合もあります。  
定時運行にご協力願います。



日本バス協会

# 私鉄バス專業組合連絡協議会

道路環境の整備（自転車やキックボード、事故時の減免）

大型バス(重量車)のブレーキはエア式

乗用車と異なる！

もし、一時停止をせず自転車やキックボードが飛び出したら・・・



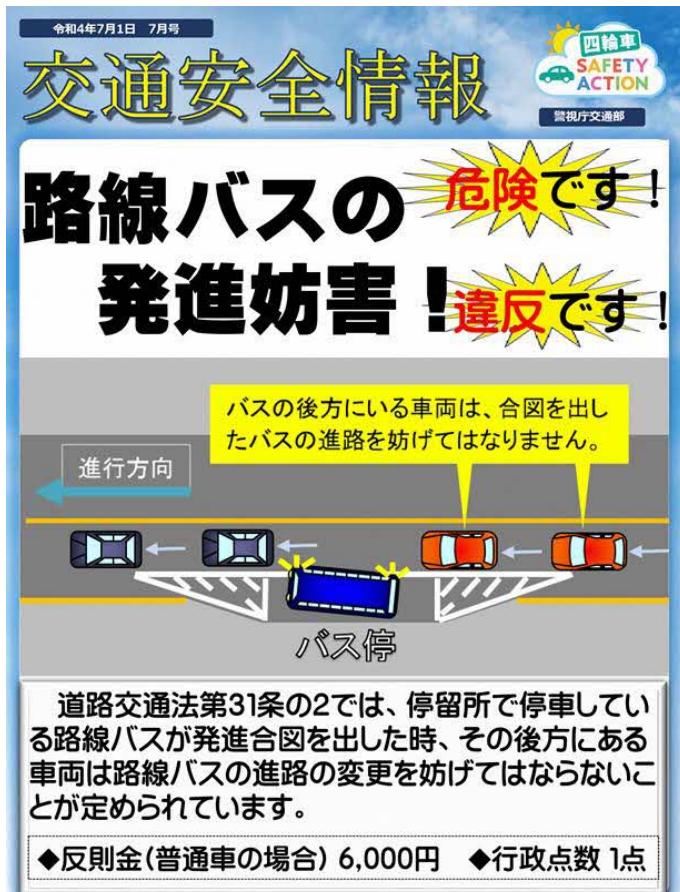
- ・利用者は転倒（低速でも急ブレーキのショックは大） 乗客に怪我
- ・自転車やキックボードは逃走することが多い
- ・運転者は行政処分と社内処分の二重の理不尽な扱い
- ・最悪の場合、過失が問われ免許停止や取消も  
→ 人命を預かる重責に見あっていない →離職に至る

※写真・映像は教習所内での再現イメージです

# 私鉄バス専業組合連絡協議会

## 路上駐車による遅延や発進妨害のトラブルも多発

(警視庁交通部「交通安全情報」より抜粋)



公共交通としてバスの定時制が求められるが、路上駐車が原因で渋滞が発生し、バス運行の遅延となることや、発進妨害によるトラブルなど道路環境による運転士の負担は大きい。

外的要因での遅延を運転士へ責任を負わせたり、バス車内の乗客が事故防止に協力がなければ、職場環境（＝離職）は一向に改善されない。

# 私鉄バス專業組合連絡協議会

最後に

バスは

地域の移動手段に

なくてはならない乗り物

公共交通維持・発展に向けて

ご協力をお願い致します

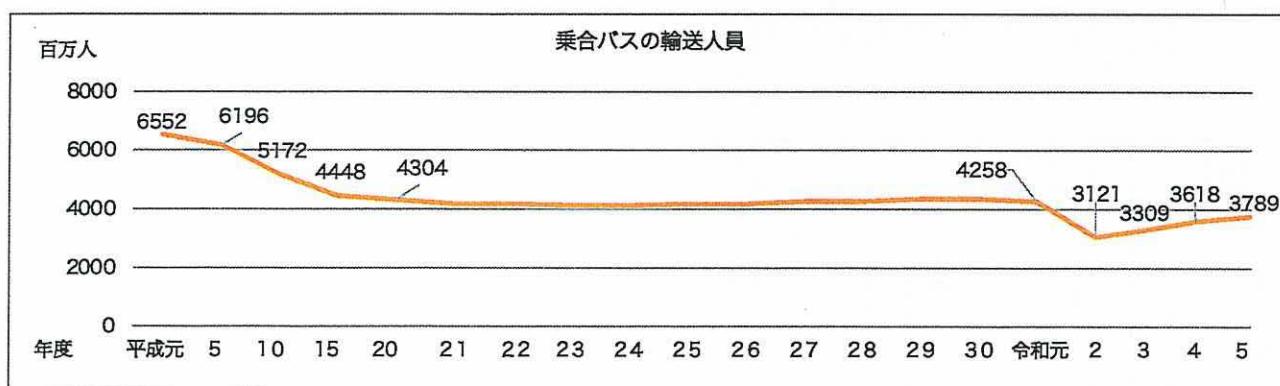
自動車運転者の  
長時間労働改善に  
向けたポータルサイト

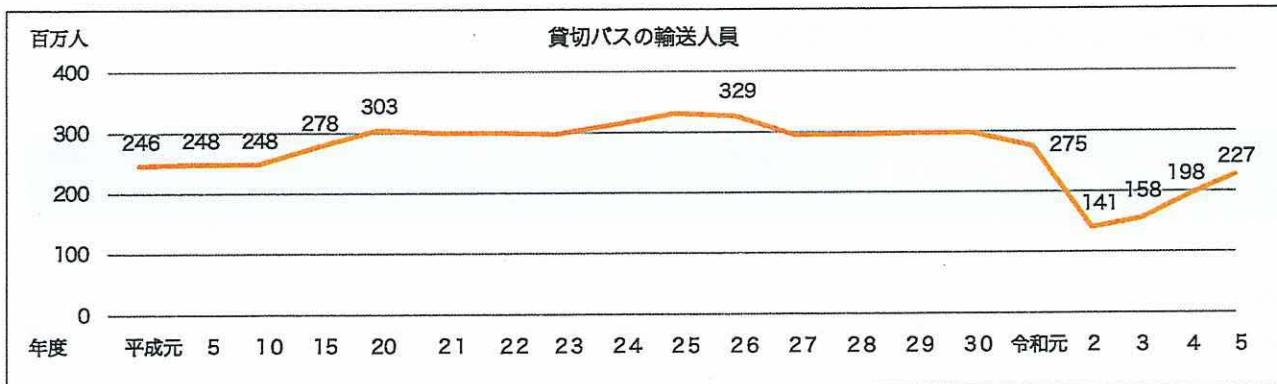


### ■ 統計からみるバス運転者の仕事

## 地域交通を支えるバス事業

### バスの輸送人員

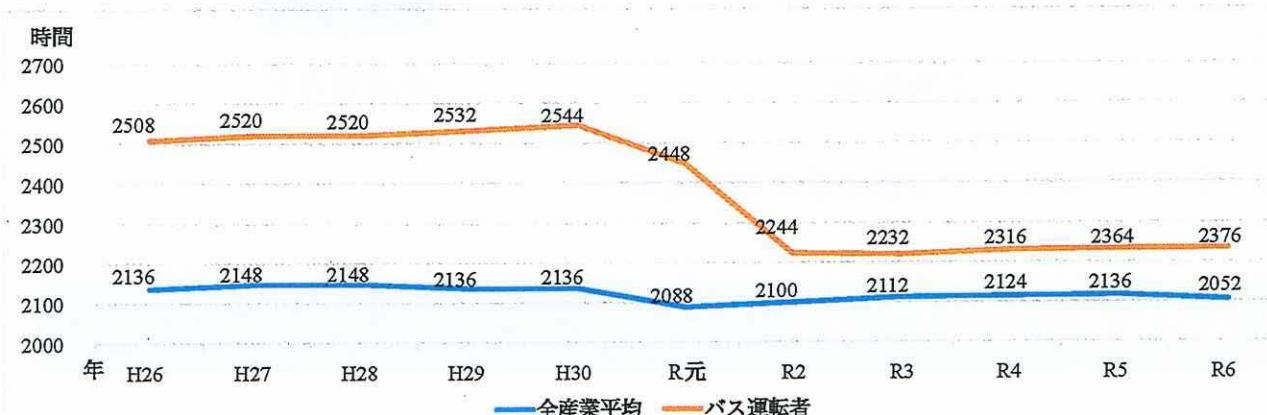




国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査」

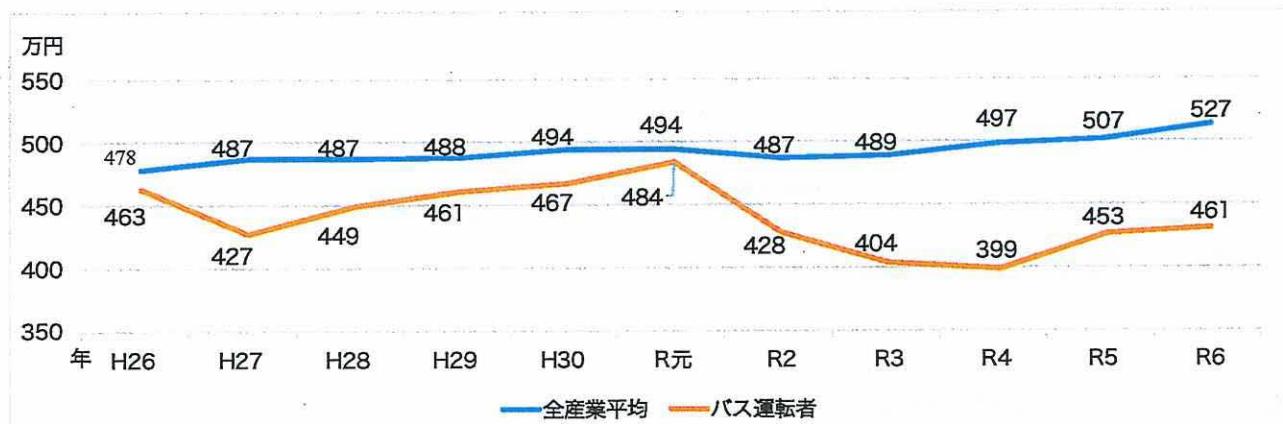
## バス運転者はどんな人?

### バス運転者の年間労働時間

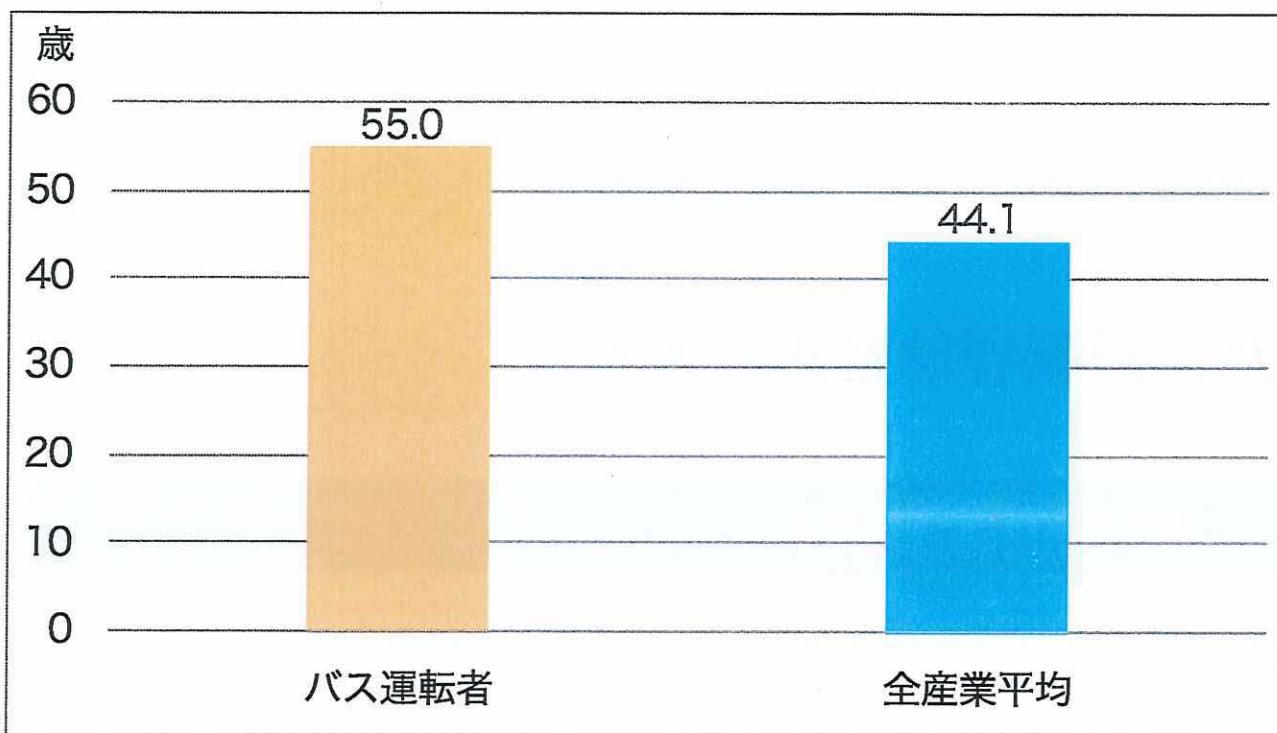


厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

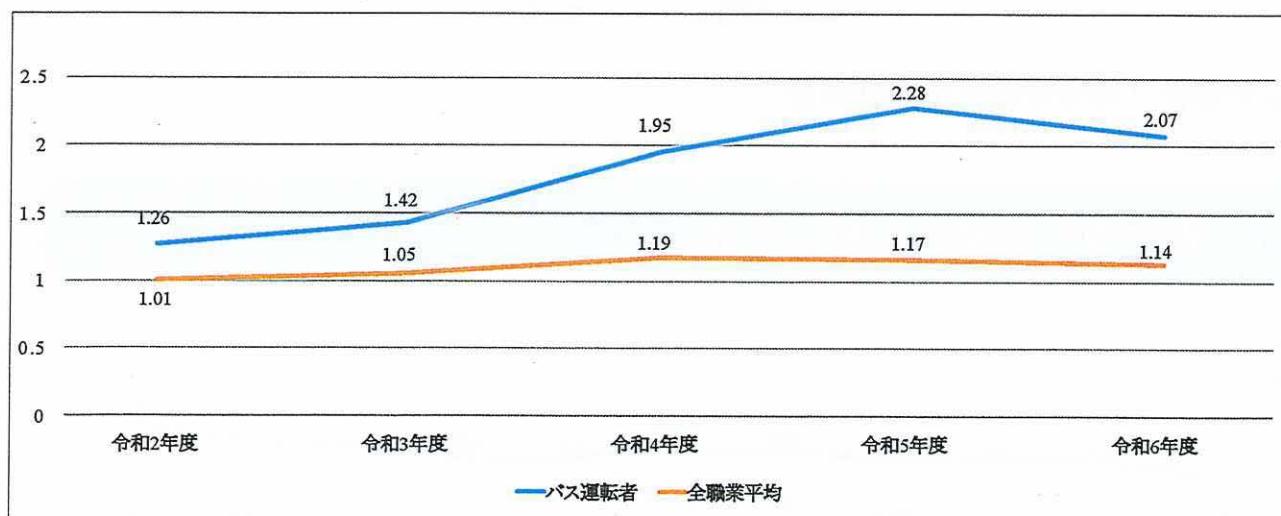
### バス運転者の年間収入額の推移



### バス運転者の平均年齢



### バス運転者の有効求人倍率





公益社団法人 日本バス協会

〒100-0005  
東京都千代田区丸の内 3-4-1  
新国際ビル 9 階

## バス事業のカスハラ防止啓発ポスター第5弾を作成しました

公益社団法人日本バス協会(東京都千代田区、会長:清水一郎)は、カスタマーハラスメント(以下「カスハラ」という。)の防止に向けた啓発ポスターの第5弾(以下参照)を作成し、全国の会員事業者に配布しました。順次、車内や案内所等に掲出されます。

当協会では、令和6年9月にバス事業のカスハラに対する基本方針(次頁参照)を公表し、バス業界として毅然とした態度で対応することを表明しました。その際に併せて、啓発ポスターの第1弾を作成し、以降、5月の第4弾まで公表しておりますが、今回はそれに続く第5弾となります(第1弾~4弾のポスターは次頁参照)。

啓発ポスターは、全国のバス事業者から寄せられた実際にあったカスハラ事例に基づいて作成しています。お客様からの過度な要求によってバスの運行等に支障が生じているケースを広く周知することで、カスハラの抑止を図ります。

【第5弾】「ちょっとくらい待て、なんで遅れるんだ」



(3頁目に当ポスターを掲載しております。他のファイル形式をご入用の際は弊協会担当までご連絡ください。)

今後も、カスハラ行為の未然防止を図るため、異なるカスハラ事例を順次取り上げて、4コマ漫画スタイルの啓発ポスターを公表していく(次回は10月頃)予定です。

【参考】**【バス事業のカスタマーハラスメントに対する基本方針】(令和6年9月20日公表)**

私たちバス事業に携わる全員は、お客様に対して真摯に対応し、信頼や期待に応えることで、より満足度の高いバス輸送サービスを提供することを心掛けます。

一方で、一部のお客様からの常識の範囲を超えた要求や言動の中には、従業員の人格を否定する言動、脅迫、暴力、セクシュアルハラスメント等の従業員の尊厳を傷つけるものもあり、これらの行為は職場環境の悪化を招くほか、バスの安全輸送にも悪影響を及ぼしかねないゆゆしき問題です。

今後、バス運転者をはじめとする従業員の安全確保と人権を尊重するため、これらの要求や言動に対しては、お客様に誠意をもって対応しつつも、毅然とした態度で対応します。

もし、お客様からこれらの行為を受けた際は、従業員が上長等に報告・相談することを奨励しており、相談があった際には組織的に対応します。

### 【第1弾】

「タッチしただろ」(令和6年9月20日)



### 【第2弾】

「ここで降ろせ」(令和6年12月25日)



### 【第3弾】

「お前が手配しろ」(令和7年3月28日)



### 【第4弾】

「乗るから開けて」(令和7年5月30日)



【お問い合わせ先】 公益社団法人日本バス協会

労務・安全部

TEL:03-3216-4015

担当:泉・田知花(タチハナ)・白瀬

# ご利用の皆様へ

これからも安心・安全なバスを運行していくためのお願いです。

(全国のバス事業者から寄せられた発生事例のうち代表的な事例に基づいています)



お客様の行為が遅れにつながる場合もあります。  
定時運行にご協力願います。



日本バス協会

# 交通安全情報



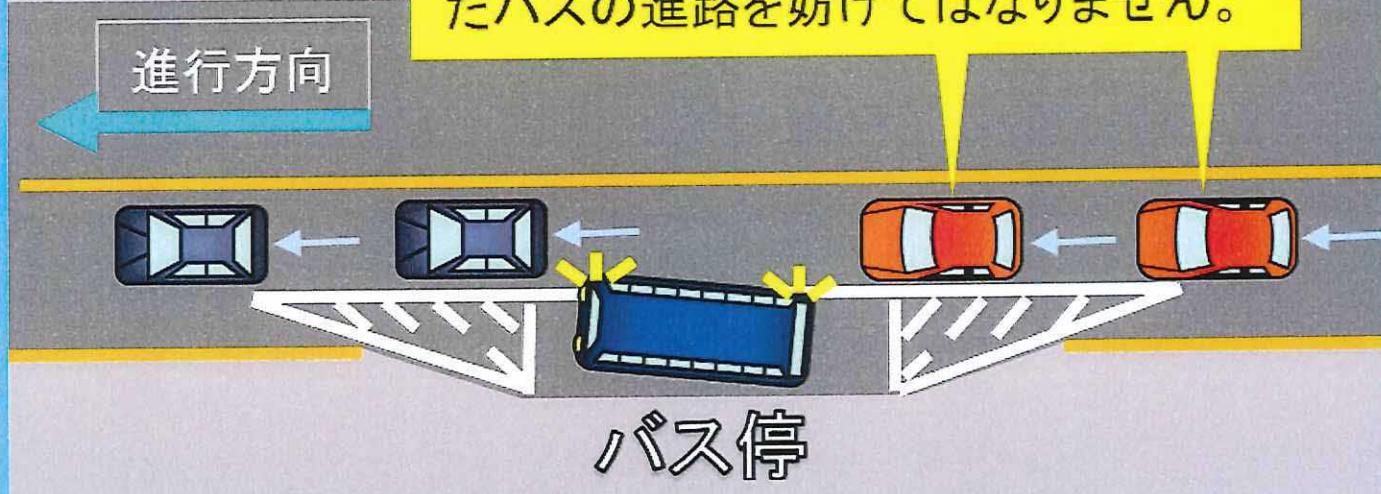
警視庁交通部

## 路線バスの 発進妨害

危険です！

違反です！

バスの後方にいる車両は、合図を出したバスの進路を妨げてはなりません。



道路交通法第31条の2では、停留所で停車している路線バスが発進合図を出した時、その後方にある車両は路線バスの進路の変更を妨げてはならないことが定められています。

◆反則金(普通車の場合) 6,000円 ◆行政点数 1点

警視庁交通部  
特設サイト

交通事故を防ぐ、簡単だけど、効果のある方法が満載！

**TOKYO SAFETY ACTION**

<https://www.safetyaction.tokyo/>

