



公共交通（路線バス）の危機的状況

- 運転手**不足**
- 2024年問題（働き方改革）
- 常態化した路線の**赤字**
- 内部補助の**限界**
- 路線バスの**廃止**



前段 1 公共交通は必要か？

皆が自動車を利用できるわけではありません。

- 自動車を気軽に利用できない人たちが人口の 2 ～ 3 割は存在します（免許証を持たない高校生、高齢者や障がいをお持ちの方、マイカーを持つことのない方々など）。
- こうした方々の移動は、家族などの送迎が多くなりますが、送迎側の負担も大きく、経済活動の機会（就労、社会生活など）を奪うことにもつながります。

公共交通には多面的な効果があります。

- 公共交通は、教育、医療、経済活動などの本源的需要を支える派生的需要であり、あらゆる面でそれらの需要を支えていることから、その裾野は大変広いものです。
- 公共交通が人々の移動を支えることで、行政コストの軽減につながる効果があります。
 - ・送迎バスなどの代替手段の確保不要
 - ・渋滞緩和のための必要以上の道路整備不要
- 行政コストが軽減される効果は、公共交通を使わない人々にとっても、メリットがあります。

都市には都市機能や魅力が求められます。

- 公共交通は、誰もが一定の料金を支払うことで利用できるため、都市機能（都市及びそこで営まれる人間社会を構成する主要な機能）を支え、都市の魅力を高めます。
- 道路や駐車スペースなど都市空間に及ぼす影響や環境負荷を考えると、公共交通は効率性が高いといえます。
- 人々が集まると賑わいが生まれます。

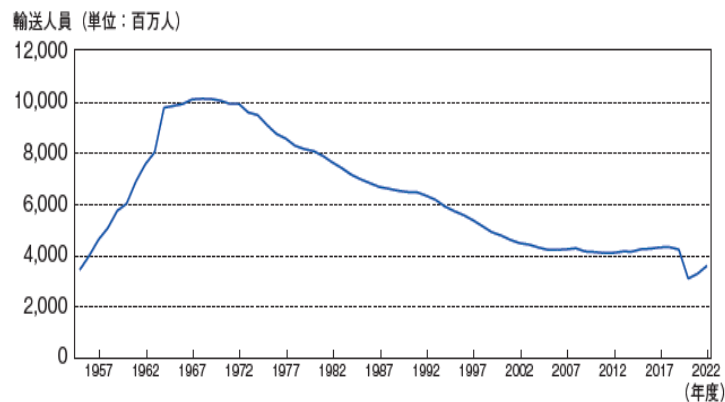


前段2 路線バスの現状（交通政策白書）

一般路線バス

人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により輸送人員等が大きく減少

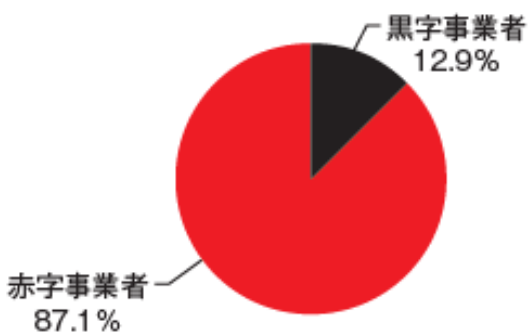
図表1-3-1-7 一般路線バス輸送人員の推移



資料：「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

路線バス事業が経営の大きな足かせになっている。

乗合バス事業者の収支状況（2022年度）



調査対象事業者：保有車両30両以上の217者

恐ろしい勢いで、全国から路線バスが消えている。

路線バスの廃止キロの推移

（単位：km）

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466



前段 3 路線バスが担う領域

タクシー、デマンド

1～4名

- 輸送能力が低く、朝夕の大量輸送に対応できない。
- 時間、乗降地、目的地など利用者の細かなニーズに対応できる。
- 予約が必要
- 1名の運転手で、1～数名の利用者に対応するため、他の交通モードと比べると運賃が高い。

路線バス

5～50名ほど

- 輸送能力がかなりある。
- 道路渋滞の影響により遅延が発生する。
- 目的地への到達時間が遅い。
- 社会的コスト（運賃＋行政補助）が比較的安価

鉄道、LRT、BRT

50名以上

- 輸送能力に最も優れる。
- 時間に正確
- 目的地への到達時間が速い。
- インitialコストとランニングコストに多大な経費がかかる。

（例 宇都宮ライトレール（LRT）

総工費 6 8 4 億円）

★様々な交通モードが存在することは、都市の魅力や都市機能に直結する。

- ・ 上田市における路線バス・循環バス等の輸送人員は、約102万人（1日当たり約2,800人）。
- ・ タクシーやデマンドではこの輸送人員に対応できず、また、鉄道やLRT・BRTの整備も難しい。
- ・ 上田市の地域公共交通においては、路線バスが担うべき領域が広い。



危機 1 運転手不足

- 運転手がいないとバスが運行できません。
- 人、車、自転車・・・などが混在している公道での自動運転は、かなり先の話です。

・近年は、どの産業でも人手不足感が強いが、特に「医療、福祉」、「建設業」、「**運輸業、郵便業**」は不足感が強い（労働経済動向調査（令和6年11月））。

・新規採用者の上田地域への就職が大変少なくなっています（合同就職説明会では「**企業数＞来場者数**」という現象が起きている。）。



左記の状況に加え、バス運転手は、労働時間が長く、給与水準が低いという**処遇面**や、人の命を預かるという**責任の重さ**から、人材確保において、より不利な状況に置かれており、また、人材の確保が進まないため、高齢化も進んでいます。

業種	労働時間	年間所得額	女性比率	平均年齢
全産業平均	月178時間	507万円	45.2%	43.9歳
バス運転手	月197時間	453万円	2.0%	53.9歳

根本的な解決は、処遇面を改善し、給料を上げることで魅力ある職業にするということに取り組むことですが、路線バスで**常態的な赤字が発生**している状況であるため、企業努力だけでは難しく、誰かが何らかの形で新たな負担をすることが必要です。



危機 1 運転手不足

■ 市内路線バス事業者における運転手の雇用状況

項目	上田バス株式会社	千曲バス株式会社	東信観光バス株式会社	JRバス関東株式会社
① 全運転手数	53人	31人	18人	38人
② 1日当たり仕業数	31.5人	31人	19人	21人
③ 1日当たり運転手数	32人	25人	13人	21人
④ 不足数	3人	12人	6人	4人
⑤ 平均年齢	54.0歳	51.1歳	58.7歳	49.2歳

■ 市内路線バス事業者における運転手の採用・退職の状況

項目	上田バス株式会社			千曲バス株式会社			東信観光バス株式会社			JRバス関東株式会社		
	R4	R5	R6	R4	R5	R6	R4	R5	R6	R4	R5	R6
① 退職数	2人	6人	2人	7人	6人	5人	4人	2人	0人	7人	7人	4人
② 採用数	2人	2人	10人	2人	4人	6人	0人	3人	1人	0人	2人	6人
③ 増減数	0人	▲4人	8人	▲5人	▲2人	1人	▲4人	1人	1人	▲7人	▲5人	2人



危機 2 2024年問題（働き方改革）

- バス運転手の改善基準告示（労働時間など）が改正されました。
- 「1日の休息时间」が8時間から基本 **11時間** となったため、朝夕のピークタイムの両方を1名の運転手で運行することが難しくなりましたが、運転手不足のため2名で運行することもできません。

終業までにバスを車庫に戻して、運賃を精算して、点呼を済ませて・・・と考えると、6時から始業した運転手は夕方のピークタイムの運転はできない（休息时间に入ってしまう。）。

1日の休息时间



休息時間を見逃してダイヤを組むと…

法令違反！

行政処分！

過労運転！



危機 2 2024年問題（働き方改革）

■ 2024年問題による路線バスの減便・廃止の状況

区分	主な減便・廃止の状況
全国	・路線バス事業者の約8割で減便・廃止 ・大阪府や福島県の乗合バス事業者がバス事業から撤退
県内	・長野市、須坂市、千曲市、飯綱町の路線バスの日曜日運休 ・長野市と周辺地域を結ぶ路線バスの減便や廃止 ※ 本年9月末で6路線が廃止!? ・長野市中心市街地循環バスの減便 ・高速バス長野－松本線の廃止
市内	・12路線と市街地循環バスで127便の減便（総運行距離で約15万km減少）



危機3 常態化した路線の赤字

- 令和5年度の平均収支率（経常経費のうちの運賃収入の割合）は、約30%です。
- 国・県・市の支援を入れても、路線全体で1億1千万円余の赤字が、バス事業者が発生しています。

収支率トップ3		
1	武石線	68.7%
2	真田線(渋沢線)	35.5%
3	菅平高原線	35.0%
収支率ワースト3		
14	中仙道線	15.6%
15	信州上田レイライン線	8.5%
16	塩田線	8.3%

総運行事業費 約6.2億円

バス事業者 約1.1億円(19%)

運賃等収入 約2億円(31%)

その他 約0.2億円(4%)

国・県・市補助 約2.9億円(46%)

・赤字額の総額は、1.1億円余となっている。
・内部補助で赤字を埋めており、処遇のための資金が消える。

・運賃低減バス運行事業により、物価高騰が反映されていない運賃になっている。

・機会を捉えて、国県補助の増額を要望しているが、増えない。

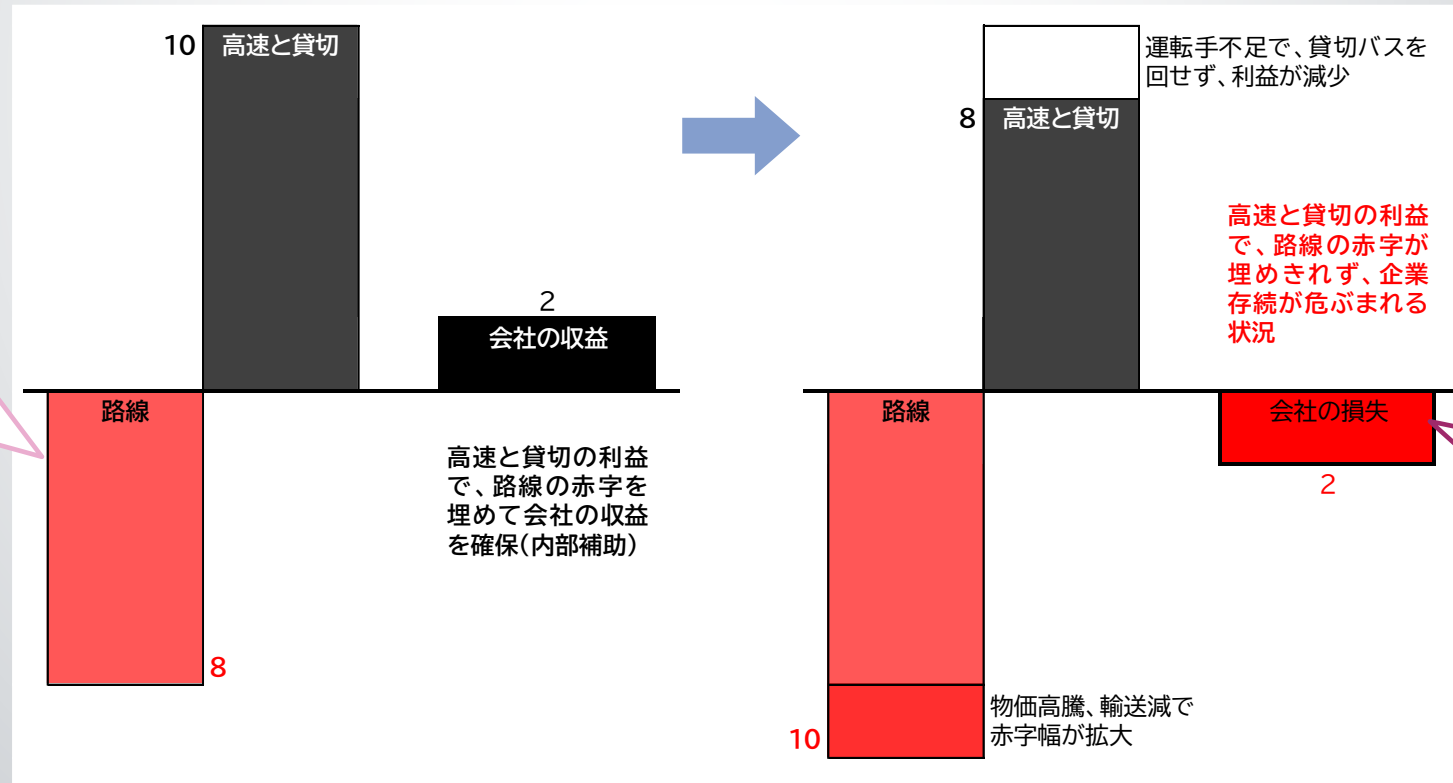


危機4 内部補助の限界

- バス事業者は、主に路線バス、高速バス、貸切バスの3つの事業で会社を運営しています。
- 路線バス事業の赤字を貸切バス事業等の利益で埋めていましたが、この内部補助の仕組が限界を迎えています。

・一般の企業は、不採算部門から撤退する。

・しかし、バス事業者は、身を削って、路線バスを維持してきた（公益性のため）。

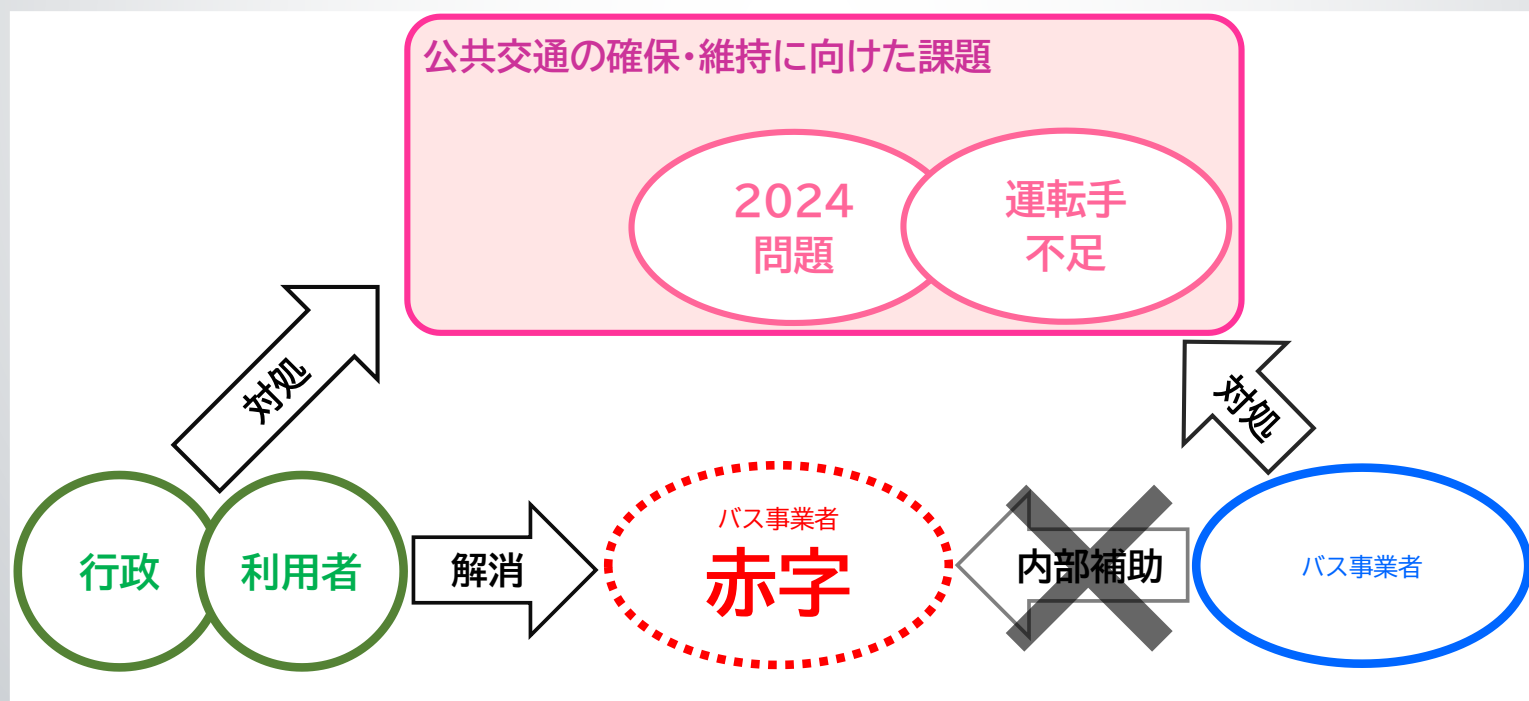


支援の局面は、路線への補助から交通事業者の存続、経営基盤の強化に移っている。



危機 5 路線バス存続の危機

- 危機 1 から 4 までのため、路線バスの廃止、路線バス事業からの完全撤退の危機が生じています。
- 事業者視点も大切にして、行政負担のあり方の見直しと利用者負担のあり方の見直しの両輪により、常態化した路線の赤字を解消したうえで、公共交通の確保・維持につながる施策を講じていく必要があります。





基本的な考え方

全体的な問題
人口減・財政難

※個々の客観的な数値とともに、課題が解決されたときの具体的な姿を定性的な表現で示す予定

あるべき姿
上田市地域公共交通計画の
将来像

地域公共交通利便増進事業の実施

- ・地域公共交通ネットワークの再編
 - ・公共交通利用環境の改善 など
- ★次頁から説明

目標

定量化：目標値

公共交通（路線バス）の
危機的状況（5項目）

現状

危機意識を共有する

課題

問題解決のために
取り組むこと

基本的な方針（**運転手確保**に加えて）

- ①サービス水準の向上による**利用者の確保**と潜在的な**ニーズの掘り起こし**
- ②適正な運賃設定による**収益性の確保**
- ③行政負担のあり方の見直しによる**交通事業者の経営基盤の強化**