

バス事業者を取り巻く現状について

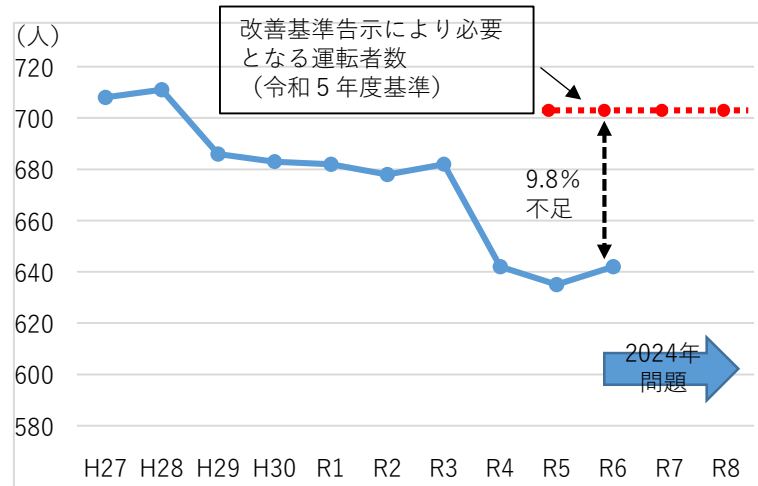
厚生労働省のバス運転者に係る改善基準告示が令和6年4月に改正されたことにより、バス乗務員の1人あたりの労働時間、拘束時間に上限時間が見直しになり、全国的にバス乗務員が不足する事態となっています。

■バス乗務員数（西東京バス）

弊社におけるバス乗務員数は減少傾向にあり、路線バスを維持することに必要となる乗務員数が不足している状況が続いています。

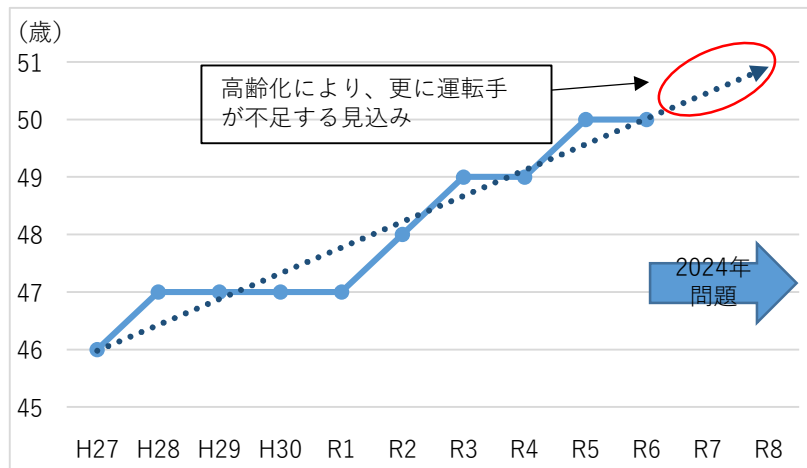
（減少の主な要因）

- ・人材獲得競争の激化による他業種への流出
- ・バス乗務員の高齢化



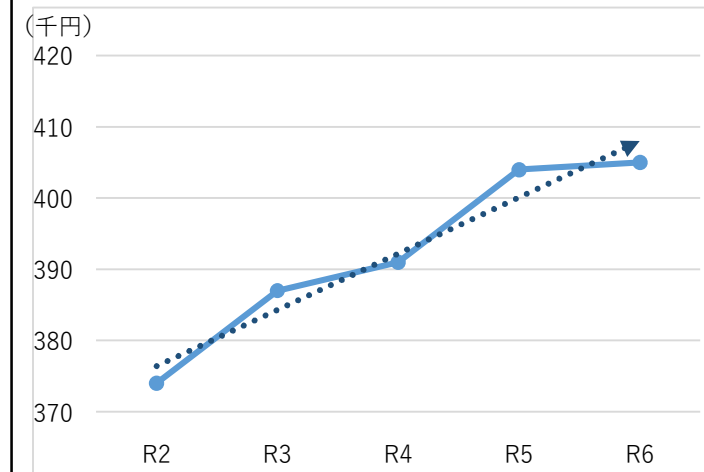
■バス乗務員の平均年齢（西東京バス）

50歳以上の乗務員が占める割合が高く、平均年齢についても年々上昇し、令和6年度時点で平均年齢が50歳となるなど、高齢化が進んでいます。



■バス乗務員の賃金（西東京バス）

人材確保のため、処遇改善が必要となります。他産業との賃金格差を埋めるため、年々人件費が上昇しております。



現状

バス乗務員の不足

対策

採用活動の強化

結果

人材獲得競争の激化

他業種や同業他社への流出

結果

必要人員の不足

対策

乗務員の処遇改善

少しでも好条件で
人材を確保する

結果

路線バスの減便

結果

運行経費の増加

+

別要因として

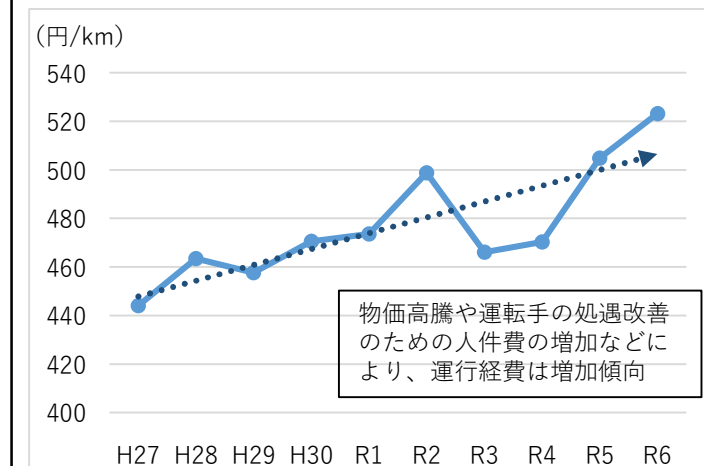
路線バス
利用人数の減少

結果

収支状況の悪化

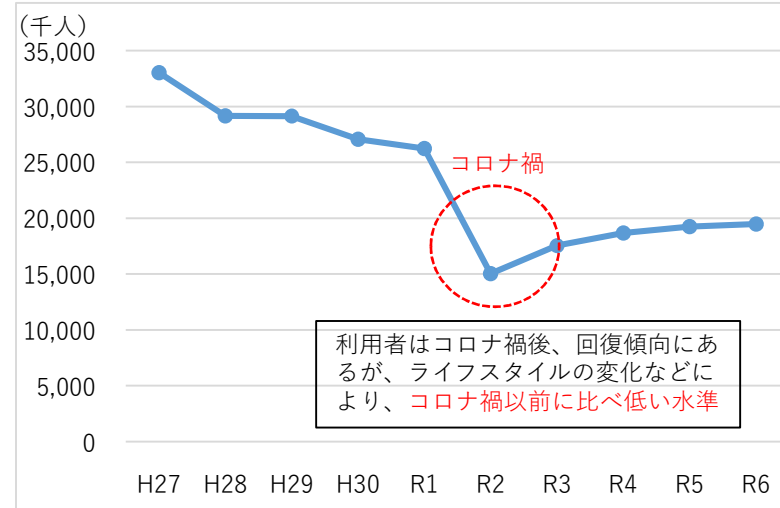
■路線バス運行経費（西東京バス）

人件費の上昇および軽油費の単価増ほか、物価高騰に伴い年々運行経費は増加し、収支状況を圧迫する要因となっています。



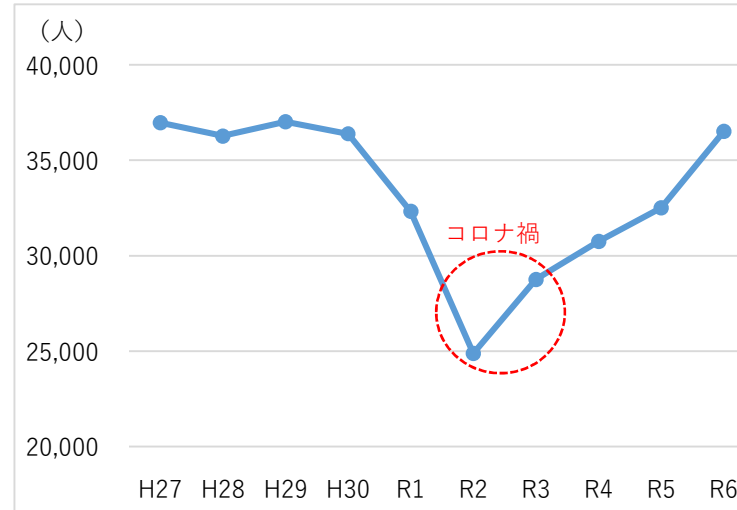
■路線バス利用者数（西東京バス）

弊社路線バスの利用状況については、コロナ禍にて大幅に減少し、以降は回復傾向にはあるものの、コロナ禍以前の水準には戻り切っていない状況となっています。



■るのバス利用者数

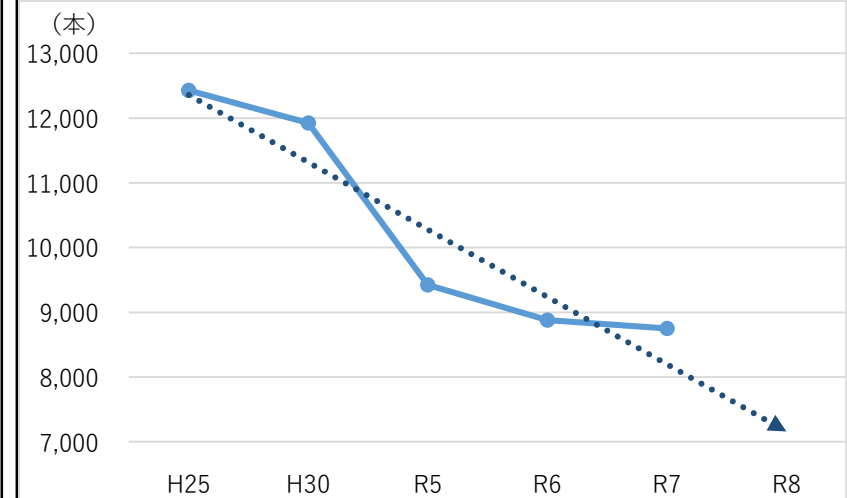
路線バスと同様にコロナ禍にて大幅に減少しているものの、比較的回復基調にある状況となっています。



しかしながら、コミュニティバスは並走する路線バスより運賃が低廉のため、利用者が路線バスからコミュニティバスへ移り、路線バス収支への圧迫へつながっている面もあります。

■路線バスの減便状況（西東京バス）

乗務員不足や路線バス利用者数の減少、運行経費の増加により、路線を維持していくため、運行効率化による収支改善が必要となり、コロナ禍以降においては、路線バスの減便傾向が続いております。



- 乗務員数は減少傾向
- 乗務員の高齢化
- 収支の低迷（運行経費増）
- 運賃（受益者負担）の公平性

乗務員不足への対応

運行経費増加への対処

『るのバス』およびあきる野市内路線バスを持続可能な交通としていくには

『るのバス』においても
運行効率化および**収支改善**へ向けた
運行見直し、運賃改定が必要となる