

バス運転者不足に伴う路線バスの廃止・減便等に関する質問主意書

提出者 長友よしひろ

バス運転者不足に伴う路線バスの廃止・減便等に関する質問主意書

近年、バス運転者の不足が深刻化し、路線バスの廃止や減便が全国的に進んでいる。路線バスは、地域住民の通勤、通学、通院などに欠かすことのできない重要な交通機関であり、また、観光客の二次交通の柱としての役割も担っていることから、廃止等により地域住民や観光客の生活や移動手段に深刻な影響を及ぼしている。この問題は、特に、地方における公共交通の維持や地域経済に直結する重要な課題であると考え

る。

そこで、路線バスの廃止等の状況、バス運転者不足への対応状況等に関し、以下質問する。

一 路線バスの廃止等に対する効果的な取組を検討する上で、路線バスの廃止等の現状を正確に把握することが重要であると考え

る。

1 令和七年版交通政策白書によると、路線バスの廃止キロは、令和五年度で二千四百九十六キロメートル、平成二十五年度以降では、計一万五千九百六十二キロメートルとなっている。平成二十五年度以降の路線バスの廃止キロ並びに廃止又は減便された路線数について、年度ごと、地方運輸局及び沖縄総合事務局ごとにそれぞれ可能な限り示されたい。

2 道路運送法第十五条の二第一項及び同法施行規則第十五条の五第一項第五号の規定に基づき、路線の廃止等を行おうとする事業者が国土交通大臣に提出しなければならない事業計画変更事前届出書には路線の廃止等を必要とする理由を記載することとなっている。届出書に記載された主な廃止等の理由について示されたい。

3 路線バスの廃止等の要因・背景について、政府としてどのように認識し、どのような施策を講じてきたか、政府の取組等をそれぞれ示された上で、これまでの施策の効果についてどのように評価しているか、政府の見解を伺う。

4 路線バスの廃止等に伴う代替交通手段としてどのような手段が導入されているかを示された上で、代替交通手段の導入状況はどのようになっているか。

5 今後の路線バスの廃止等の見通しについて、どのように認識しているか、政府の見解を伺う。

二 路線バスの廃止等の要因の一つとして、バス運転者不足が挙げられる。令和五年度における乗合バスと貸切バスの運転者数の合計は、約十一万人となっており、コロナ禍前までの水準に回復していない状況が続いていると承知している。

また、公益社団法人日本バス協会は、令和四年度と同じ運輸規模を確保するのに必要な運転者の人数に比べ、令和十二年度には、三万六千人の運転者が不足するとの見通しを示していると承知している。

1 現時点における運輸規模に対するバス運転者の必要就業者数は何人かを可能な限り示された上で、必要就業者数に比べ、現在どのくらいの運転者が不足していると認識しているか、政府の見解を伺う。

2 バス運転者不足の主な要因について、どのように認識しているか、政府の見解を伺う。

3 輸送需要の推移も考慮した上で、将来的にどのくらいのバス運転者が不足すると想定しているか、政府の見解を伺う。

三 令和六年四月から、バス運転者についても時間外労働の上限規制が適用され、長時間労働の見直しが図られる一方、これにより、これまでと同じバス運転者の人数では路線の維持が難しくなり、廃止等につながっているケースもあると考えられる。

多くのバス事業者においては、バス運転者を確保するための取組として、労働環境改善に向けた運賃改定が進められているほか、持続可能な経営のために必要な生産性向上・利用者サービス向上に資するいわゆる交通DXの取組が進められていると承知している。

1 バス運転者不足の解消に向け、国としてはどのような取組及び支援を行っているかそれぞれ示された上で、更なる人材確保に向け、どのような施策を講じるか、政府の今後の取組等について伺う。

2 バス事業を経営する地方公共団体も含め、バス事業者においては、運転者の負担軽減等にも資するキャッシュレス決済の導入や、運行管理のデジタル化など、交通DXの取組が進められている。政府においては、交通DX・いわゆるGXによる経営改善支援事業等補助金により、DX等による経営改善に資する取組や人材確保のために行う取組等を行うバス事業者に対して財政支援を実施しているが、令和五年度の乗合バス事業者の収支状況によると、約七割の事業者が赤字となっており、厳しい経営状況にあることがうかがえる。路線バスの廃止等の状況を改善し、地域公共交通を維持するためにも、国による一層の支援が必要であると考えているが、更なる財政支援等の検討状況について伺う。

四 運転者不足対策の一つとして、自動運転技術の導入が期待されるところであるが、令和五年十二月二十六日に閣議決定されたデジタル田園都市国家構想総合戦略（二〇二三改訂版）において、「MaaS（Mobility as a Service）やAIオンデマンド交通の活用、自動運転の活用場面の更なる拡大、キャッシュレス設備の導入、運行管理システムの導入など公共交通分野に係るデジタル化や先進技術の活用を一層

進めるとともに、（中略）地域交通を「リ・デザイン」し、自家用車を持たない高齢者を始めとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする」との取組方針の下、具体的な目標として「自動運転による地域交通を推進する観点から、関係府省庁が連携し、地域限定型の無人自動運転移動サービスを二〇二五年度目途に五十か所程度、二〇二七年度までに百か所以上で実現し、全国に展開・実装する」としている。

1 かかる政府目標の下、特定条件下における完全自動運転であるレベル四の自動運転も「実証から実装」のフェーズに入ったと考えるが、全国におけるレベル四及び条件付自動運転であるレベル三以下の自動運転移動サービスの導入状況についてそれぞれ伺う。

2 現下のバス運転者不足を踏まえ、今後の自動運転導入等に関する事項について

ア 政府は無人自動運転として、現在レベル四の実装に取り組んでいるが、完全自動運転であるレベル五の実現に向けた取組状況及び課題についてそれぞれ伺う。

イ 運転者不足に対して、将来的なレベル三以下の自動運転技術の進化に伴い、運転者の第二種運転免許要件の緩和が認められる可能性について、政府の見解を伺う。

3 自動運転移動サービスの実装を進める上で、有人の路線バスや公共ライドシェア、いわゆるデマンド交通などの役割分担をどのように考えているか、政府の見解を伺う。

右質問する。

令和七年六月十七日受領
答弁第二三四号

内閣衆質二一七第二三四号

令和七年六月十七日

内閣総理大臣臨時代理
国務大臣 林 芳 正

衆議院議長 額賀福志郎 殿

衆議院議員長友よしひろ君提出バス運転者不足に伴う路線バスの廃止・減便等に関する質問に対し、別紙
答弁書を送付する。

衆議院議員長友よしひろ君提出バス運転者不足に伴う路線バスの廃止・減便等に関する質問に対する

答弁書

一の1について

お尋ねの「廃止又は減便された路線数」については、把握していないが、平成二十五年度から令和五年度までの間のお尋ねの「路線バス」に係るお尋ねの「廃止キロ」について、「年度ごと」に、また、「地方運輸局及び沖縄総合事務局ごと」に示すと、それぞれ次のとおりである。

1 北海道運輸局

平成二十五年度 十五キロメートル

平成二十六年 度 四十六キロメートル

平成二十七年 度 七十七キロメートル

平成二十八年度 十七キロメートル

平成二十九年度 百三十四キロメートル

平成三十年度 七十六キロメートル

2 東北運輸局

令和元年度 七十九キロメートル

令和二年度 六十四キロメートル

令和三年度 八十二キロメートル

令和四年度 五十キロメートル

令和五年度 百七十八キロメートル

平成二十五年 度 百八十三キロメートル

平成二十六年 度 百十三キロメートル

平成二十七年 度 百三十一キロメートル

平成二十八 年度 百七キロメートル

平成二十九 年度 七十九キロメートル

平成三十年 度 二百五十五キロメートル

令和元年度 二百六十七キロメートル

令和二年度 三百九十二キロメートル

令和三年度 八十三キロメートル

令和四年度 四百二十キロメートル

令和五年度 三百一キロメートル

3 北陸信越運輸局

平成二十五年度 百七キロメートル

平成二十六年 度 百三十九キロメートル

平成二十七年 度 二百四十一キロメートル

平成二十八年度 百十五キロメートル

平成二十九年度 百十二キロメートル

平成三十年度 百二キロメートル

令和元年度 百四十六キロメートル

令和二年度 五十一キロメートル

令和三年度 百五十六キロメートル

令和四年度 九十四キロメートル

令和五年度 百五十三キロメートル

4 関東運輸局

平成二十五年度 九十一キロメートル

平成二十六年 度 百四十六キロメートル

平成二十七年 度 六十三キロメートル

平成二十八年度 百八十五キロメートル

平成二十九年度 三百六十四キロメートル

平成三十年度 二百九十五キロメートル

令和元年度 四百二十九キロメートル

令和二年度 四百九十三キロメートル

令和三年度 三百十二キロメートル

令和四年度 三百十三キロメートル

令和五年度 九百二十七キロメートル

5 中部運輸局

平成二十五年度 八十七キロメートル

平成二十六年 度 二百十九キロメートル

平成二十七年 度 二百二十八キロメートル

平成二十八年度 百六十二キロメートル

平成二十九年度 九十六キロメートル

平成三十年度 二百十一キロメートル

令和元年度 百六十キロメートル

令和二年度 百四十四キロメートル

令和三年度 二百八十三キロメートル

令和四年度 二百五十六キロメートル

令和五年度 三百六十二キロメートル

6 近畿運輸局

平成二十五年度 二百七十一キロメートル

平成二十六年度 四十二キロメートル

平成二十七年 度 二十キロメートル

平成二十八年度 十四キロメートル

平成二十九年度 二十八キロメートル

平成三十年度 百四十三キロメートル

令和元年度 五十五キロメートル

令和二年度 八十九キロメートル

令和三年度 百七十一キロメートル

令和四年度 三十七キロメートル

令和五年度 百三十五キロメートル

7 中国運輸局

平成二十五年度 四十六キロメートル

平成二十六年 度 百四十四キロメートル

平成二十七年 度 八十八キロメートル

平成二十八 年度 百三十七キロメートル

平成二十九 年度 八十九キロメートル

平成三十 年度 七十一キロメートル

令和元 年度 百五十二キロメートル

令和二 年度 百六十八キロメートル

令和三 年度 百四十二キロメートル

令和四 年度 百七十八キロメートル

令和五 年度 百六キロメートル

8 四国運輸局

平成二十五年 度 零キロメートル

平成二十六年 度 四百八十二キロメートル

平成二十七年 度 六十四キロメートル

平成二十八年 度 六十六キロメートル

平成二十九年 度 十四キロメートル

平成三十年 度 十六キロメートル

令和元年度 四十二キロメートル

令和二年度 三十七キロメートル

令和三年度 七十七キロメートル

令和四年度 二十八キロメートル

令和五年度 五十四キロメートル

9 九州運輸局

平成二十五年度 三百三十九キロメートル

平成二十六年 度 二百三十四キロメートル

平成二十七年 度 三百九十五キロメートル

平成二十八年 度 八十キロメートル

平成二十九年 度 百六十一キロメートル

平成三十年 度 百三十五キロメートル

令和元年度 百七十八キロメートル

令和二年度 百五キロメートル

令和三年度 百八十キロメートル

令和四年度 二百二十二キロメートル

令和五年度 二百八十キロメートル

10 沖縄総合事務局

平成二十五年度 三キロメートル

平成二十六年 度 二十六キロメートル

平成二十七年度 五キロメートル

平成二十八年度 零キロメートル

平成二十九年度 十三キロメートル

平成三十年度 二キロメートル

令和元年度 七キロメートル

令和二年度 零キロメートル

令和三年度 零キロメートル

令和四年度 零キロメートル

令和五年度 零キロメートル

一の2について

お尋ねの「理由」としては、例えば、バスの運転者が不足していること、バスの利用者が減少していること等が挙げられる。

一の3について

お尋ねの「路線バスの廃止等の要因・背景」については、令和七年二月二十七日の衆議院予算委員会第八分科会において、池光国土交通省公共交通政策審議官が「バス・・・につきましては、買物、医療、教育など日常生活を支え、まさに地方創生の基盤であると考えておりますけれども、人口減少による需要減や担い手である運転者の不足等によりまして、路線の減便、廃止等のサービスの低下が進んでおります。」と答弁したとおりである。

また、お尋ねの「どのような施策を講じてきたか、政府の取組等をそれぞれ示された上で、これまでの施策の効果についてどのように評価しているか」については、同日の同委員会第二分科会において、小林国土交通省大臣官房審議官が「全国各地で運転者不足等によるバスの減便、廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から、これは大変な深刻な問題であるというふうに認識をしております。国土交通省といたしましては、バス運転者の待遇改善は極めて重要であるということと考えております。まして、運賃改定の迅速化、運賃算定手法の見直しなどを通じまして、運賃改定を促し、賃上げの促進に取り組んでいるところでございます。こうした取組もありまして、令和五年のバス運転者の平均年間所得は、令和四年に比して約十四パーセント改善されたところではございますけれども、運転者不足は依然と

して深刻でございます。このため、国土交通省といたしましては、バス事業者に対して、採用活動や二種免許取得に係る費用の支援、運行費補助について、賃上げに資する運賃改定を行った事業者への支援強化、キャッシュレスなど業務効率化、省力化の取組支援、外国人材の活用に向けた特定技能制度の対象分野へバス運転者等を追加するなどの支援を進めてきたところでございます。国土交通省といたしましては、引き続き、これらの支援を通じまして、人材確保に努め、地域住民や観光客にとって必要な移動手段の確保に全力を注いでまいりたいと考えてございます。」と答弁したとおりである。

一の4について

お尋ねについては、令和七年版交通政策白書において、「人口減少や少子高齢化による需要減のほか、運転者不足等に伴い、一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する公共交通システムの一つとして、コミュニティバス（交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス）やデマンド交通（利用者の要望に応じて、機動的にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）の導入が進んでいる。二千二十三年度末現在、全国で千四百二十七市区町村においてコミュニティバスが、六百三十四市町村において乗合タクシー

ーが導入されている。また、自家用有償旅客運送のうち、交通が著しく不便な地域等において地域住民、観光客等を運送する自家用有償旅客運送・・・は、二千二十四年度末現在、七百八十八団体において実施されている。」としているとおりである。

一の5について

お尋ねの「今後の路線バスの廃止等の見通し」については、バスの運転者の不足やバスの利用者の減少の見込み等は、その時々为社会経済情勢等の様々な要因に影響を受けることから、お答えすることは困難である。

二の1について

お尋ねの「現時点における運輸規模に対するバス運転者の必要就業者数」については、公益社団法人日本バス協会の推計によれば、令和四年においては約十二万千人と承知しており、また、お尋ねの「必要就業者数に比べ、現在どのくらいの運転者が不足していると認識しているか」については、当該推計によれば、同年においては約七千人不足していると承知している。

二の2について

お尋ねについては、新型コロナウイルス感染症の影響により、バスの利用者数が減少し、収入が大きく減少した中でバスの運転者の離職が進んだが、近年のバスの利用者数の回復に比して、バス事業者においてバスの運転者の確保が進んでいないことによるものと承知している。

二の3について

お尋ねについては、御指摘のように「公益社団法人日本バス協会は、令和四年度と同じ運輸規模を確保するのに必要な運転者の人数に比べ、令和十二年度には、三万六千人の運転者が不足するとの見通しを示している」と承知しており、国土交通省としては、引き続き、一の3について述べた取組や支援を通じて、バスの運転者の確保に努めてまいりたい。

三の1について

お尋ねについては、令和七年四月十五日の衆議院地域活性化・こども政策・デジタル社会形成に関する特別委員会において、小林国土交通省大臣官房審議官が「バス・・・事業者に対し、従来からの路線バスへの運行費補助に加えまして、運賃改定の迅速化や算定手法の見直しを通じた賃上げの促進、採用活動や二種免許取得に係る費用に対する支援制度の創設、外国人材の活用に向けた特定技能制度の対象分野への

追加等の措置を講じてきたところでございます。また、昨年の七月に国土交通省「交通空白」解消本部を立ち上げ、地方運輸局により課題を抱える自治体への伴走支援を行うとともに、十一月には「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを設置いたしましたして、民間の力も活用し、地域の足、観光の足の確保に強力に取り組んでいるところでございます。今後は、令和七年度から令和九年度の三か年間で交通空白解消・集中対策期間といたしまして、自治体、交通事業者に対する伴走支援、パイロットプロジェクトの推進、財政支援などを通じまして、地域の取組を総合的に後押しすることで、交通空白の解消に取り組んでまいります。」と答弁したとおりである。

三の2について

お尋ねについては、令和六年六月十九日の衆議院国土交通委員会において、斉藤国土交通大臣（当時）が「運行費補助について、賃上げに資する運賃改定を行った事業者への支援強化、それから、採用活動や二種免許取得に係る費用に対する支援、キャッシュレスなどの業務効率化、省力化の取組や支援など、しっかりと国土交通省としても支援を行い、必要な人材を集め、地域住民や観光客にとって必要な移動手段の確保、万全を図っていききたいと思います。」と答弁したとおりであり、国土交通省としては、これらの支

援のために必要な予算の確保に努めてまいりたい。

四の1について

お尋ねの「レベル四」の「自動運転」については、現時点において、全国で八件の事例があり、また、お尋ねの「レベル三以下」の「自動運転」については、現時点において、全国で九十件以上の事例がある。

四の2のアについて

お尋ねについては、令和五年五月三十一日の衆議院国土交通委員会において、斉藤国土交通大臣（当時）が「今、レベル四がやっと始まったところでございます。あらゆる状況下で自動運転が可能な、いわゆるレベル五につきましては、例えば、交通量が多い交差点での対向車や歩行者の検知といった技術的課題があることから、現時点では、日本のみならず、世界的に見ても実用化の見通しは立っていないものと承知しております。したがって、レベル五の目標設定に当たっては、更なる技術の向上によりまして、その実現可能性の道筋が見える必要があります、国土交通省では、自治体が行う実証事業の支援などを通じ、自動車メーカー等の技術開発を促しているところでございます。こうした取組を通じまして、技術開発の促進を図るとともに、レベル五の自動運転車に関する目標の設定や安全性の在り方について、関係省庁とも

連携しつつ、技術開発の動向も踏まえながらしっかりと検討していきたい、このように思っております。」と答弁したとおりである。

四の2のイについて

お尋ねについては、仮定の質問であり、お答えすることは困難である。いずれにせよ、御指摘の「将来的なレベル三以下の自動運転技術の進化」を含めた道路交通に影響を及ぼし得る状況の変化も注視しつつ、引き続き、運転免許制度の適切な運用に努めてまいりたい。

四の3について

お尋ねについては、令和七年四月二日の衆議院国土交通委員会において、鶴田国土交通省物流・自動車局長が「自動運転移動サービスは、地域の足や観光の足の確保のほかに、ドライバー不足解消にも資するものでございます。」と答弁したとおり、御指摘の「自動運転移動サービス」は、「路線バスや公共ライドシェア、いわゆるデマンド交通」等の運転者の不足を補う役割を担うものと考えている。