

特効薬なき担い手不足の公共交通

石井 純

日本総合研究所
リサーチ・コンサルティング部門
都市・モビリティデザイングループ
マネジャー

1. 公共交通の担い手不足

「2024年問題（注1）」に代表されるように、数年前から、バス運転手の人手不足が話題となってきた。25年になっても全国規模のメディアで報道されるなど、公共交通の担い手不足は依然として全国的に深刻な問題である。

後述するように、残念ながら、公共交通の担い手不足には、他の社会問題と同様に特効薬は存在しない。故に、課題を抱える地域の関係者は、各種媒体で報道される記事や現場の声、また各地での解決に向けた取り組みを参考にしつつ、自らの地域と環境を構造的に分析した上で、目指す姿を明らかにし、適する取り組みを選択するしかないのが実情である。

本稿では、公共交通の担い手不足の背景にある問題を整理した上で、今、担い手不足への取り組みとしてどのような選択肢が存在しているのか、具体例を交えながら簡単に整理する。

2. 担い手不足の背景

公共交通の担い手不足は、社会構造に起因する問題である。そもそも日本は少子高齢化社会に直面し、どの産業であっても基本的に働き手が不足しており、少ない働き手を奪い合っている状態である。最新の「令和7年版高齢社会白書」では、生産年齢人口（15〜64歳）が減少していること、また今後さらに減少する見込みであることが示されている（注2）。

公共交通を担う運輸業界も、他の産業と同じく働き手が減少している。例えばバス業界では運転手の高齢化が進み（注3）、バスを運転する場合にたいして必要な大型2種免許保有者数も年々減少している（注4）。日本全体での働き手確保の競争が激しくなる中で、バス運転手は全産業平均より収入が低く、年間労働時間が長い（注3）、他業界にもまして採用が難しくなっている現状がうかがえる。

3. 路線バス業界に係る取り組み

他の交通機関に先駆けて担い手不足が話題になった路線バス業界では、担い手不足、すなわち運転手不足への多様な取り組みが見られる。それらは「少ない担い手でも公共交通を維持できるようにすること」、または「担い手を増やすこと」の二つに大別できる。

帝国データバンクの調査によれば、少ない担い手でも路線バスを維持できるようにするための取り組みは、運転手不足が最も強く叫ばれた「2024年問題」の頃、全国の路線バスの約8割の事業者で実施されたもようである（注5）。これらの取り組みはおおむね二つのパターンに分けられる。第一のパターンは、1路線当たりの本数の削減である。例えば、バス最大手の「西鉄バス」（福岡市）は、25年に運転手不足に対応するため路線バスを減便することを発表した（注6）。第二のパターンは、系統や路線の廃止である。例えば、青森県の「弘南バス」（弘前市）では、

24年に一部路線を短縮したり、幾つかの路線を統合して重複を解消したりすることで、約1000便を減便している（注7）。なお、「東急バス」（東京都目黒区）や「神奈川中央交通」（神奈川県平塚市）では、運転手1人当たりの輸送人員を増やすことで輸送力を維持する取り組みも併せて実施しており、横浜市内で連節バスを運転している（注8）。

路線バス業界では、担い手を増やすための取り組みも行われており、これも二つのパターンに分けられる。第一のパターンは、社内の人材で賄う方法である。「十勝バス」（北海道帯広市）では、運転手不足に合わせて、減便だけではなく管理職もバス運転手の仕事に就くようになった（注9）。そのほか、短時間勤務を認めたり、女性の積極採用を推進したりする動きも見られる。

第二のパターンは、社外から新しく雇い入れる方法である。今、新しい動きが出ているのが、このパターンである。もとより、数年前からバス会社は運転手の積極採用に乗り出していた。近年はイベントでの運転身体験会等のバス会社単独の動きだけではなく、行政と連携する動きも出てきている。例えば東京都練馬区では、区公式ホームページ（HP）で区内を運行するバス事業者の運転手確保の取り組みについて掲載している（注10）。直近では、これらの動きに加えて新たに、外国人材を受け入れる動きが登場している。24年3月の閣議決定を経て、バス運転手とタクシードライ

手を含む自動車運送業の分野が、外国人労働者の在留資格である「特定技能」に追加された。これを受けて、外国人もバス運転手になれるようになった。25年2月には、「特定技能」資格での観光バスの運転手が登場したニュースが流れている（注11）。

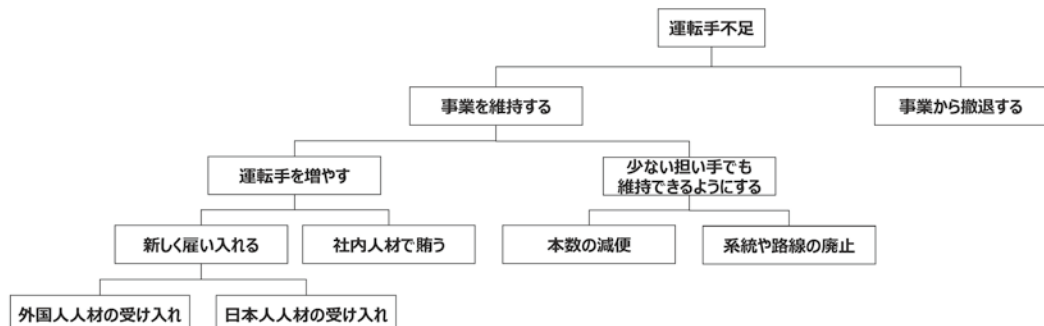
以上が、路線バス業界で担い手不足に陥った場合の取り組みの一覧であり、図で示す通りである。しかし、論理的には、担い手不足に耐えられず、会社が路線バス事業から撤退することもある。実際に23年には、大阪府にある路線バス事業者が、運転手不足から廃業した例がある（注12）。

4. 路線バス業界以外の担い手不足

路線バス業界を発端に注目されるようになった公共交通の担い手不足だが、社会構造に起因する問題である以上、その他の交通モードであっても同様に担い手不足が発生するのは自明である。

実際に、鉄道業界も地方部から担い手不足が見られるようになってきた。青森県の第三セクター「青い森鉄道」（青森市）では、21年度から24年度まで、新規採用者数が募集数を下回る状態が続いている（注13）。賃金の安さがネックだったとのことだが、そもそも青森県では、同社で急務となっている高卒採用の対象となる高校生の数が右肩下がりであり、社会構造的にも人材不足が加速しやすいことは、路線バス業界と同じである。熊本県と鹿児島県にまたがる第三セクターの「肥薩

図



出所：日本総研作成

おれんじ鉄道」（熊本県八代市）では、運転手不足が原因で朝の便を減便している（注14）。なるべく通勤通学に影響の少ない便を選んでいとのことで、苦境がうかがえる。

鉄道だけでなく、旅客船業界でも、担い手不足が深刻化している。島根県で離島航路を運航する「隠岐汽船」（隠岐の島町）は、隠岐諸島と本土を結ぶフェリーと高速船を減便する（注15）。鹿児島県で離島航路を運航する「奄美海運」（鹿児島市）は、鹿児島市と奄美群島を結ぶフェリーを減便し、一部の港への寄港も休止する（注16）。いずれも本土と離島を結ぶ重要な航路であるため、船員不足の中でなんとか航路を維持しようとする姿がうかがえる。

5. 求められること

これまで見てきたように、既に全国各地で公共交通の担い手不足の影響が顕在化しつつあり、今後は日本のどの地域のどの交通モードであっても、公共交通の担い手不足は遅かれ早かれ問題となっていく。特効薬がない以上、地域の実情を分析した上で取り得る選択肢を組み合わせて対策を打つほかなさそうである。一般的に、遅くなればなるほど、取り得る打ち手の選択肢は狭まり、対処すべき問題の規模や深刻さも大きくなっていく。従って、地域の公共交通がより深刻な状況に陥る前に、地域の公共交通に当事者意識と問題意識を持ち、なるべく早く取り組みを検討することが望ま

しい。

また、路線バスが廃止された地域では、オンデマンドバス、ライドシェア等の別の交通モードが取り入れられる等、従来あつた交通モードに固執しない公共交通が導入されるケースがよく見られるようになってきている。大分県別府市では、ライドシェアの運転手を市職員が副業扱いで担う取り組みが始まっている（注17）。もはや公共交通は、これまでの在り方にとらわれず、可能性のある打ち手を複数組み合わせる「全方位戦略」の時代に突入している。

注1＝厚生労働省「バス運転者の改善基準告示」
<https://driver-roundou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice>

注2＝内閣府「令和7年版高齢社会白書」³
https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2025/zenbun/pdf/1s1s_01.pdf

注3＝厚労省「統計からみる運転者の仕事」

<https://driver-roundou-jikan.mhlw.go.jp/bus/work>

注4＝日本バス協会「特設ウェブサイト」

<https://www.bus.or.jp/nobus/>

注5＝帝国データバンク「全国『主要路線バス』運行状況調査（23年）」

<https://www.itdb.co.jp/resource/files/assets/d4b8e8ee91d1489c9a2abd23a4bb5219/4991a2d38f614570b04581d9fbd6690/p231109.pdf>

羽田と成田

二つの首都圏空港が通った道
公共事業には「人の気持ち」が宿る！
前田隆平「著」
●四六判・224頁●定価2200円

時事通信社

注6＝日本経済新聞「西鉄バス、福岡地区で平日3%減便 運転士127人不足」（25年2月8日）

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOJC285RQY5A220C200000/>

注7＝陸奥新報「弘南バスダイヤ改正 乗務員不足対応に重点」（24年3月7日）

<https://mutsushimpo.com/news/cbsn0rj/>

注8＝日経新聞「バス運転手、30年度3・6万人不足 都市部も相次ぎ減便」（23年9月18日）

<https://www.nikkei.com/article/DGKKZO74536170Y3A910C2MM8000/>

注9＝十勝毎日新聞「管理職もハンドル握る 十勝バスが運転手不足で対応 ニーズ把握も」（23年12月22日）

<https://kachimai.jp/article/index.php?no=599989>

注10＝練馬区HP

<https://www.city.nerima.tokyo.jp/kurashi/sumai/bus/intensyuhusoku.html>

注11＝NHKニュース「『特定技能』で全国初 外国人が観光バス運転手に」（25年2月5日）

<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20250205/k10014713441000.html>

注12 産経新聞「もう限界…金剛バス全路線
廃止の衝撃、地域の足引つ張る2024年問題」
(23年9月18日)

[https://www.sankei.com/article/20230918-
PWXOKWRUBNKVCWVJRMVWUW4Y/](https://www.sankei.com/article/20230918-
PWXOKWRUBNKVCWVJRMVWUW4Y/)

注13 日経新聞「青森・青い森鉄道、若手の採
用急務 JR出向者の高齢化で」(24年8月7日)

[https://www.nikkei.com/article/
DGXZQOCCI32GH0T1OC24A700000/](https://www.nikkei.com/article/
DGXZQOCCI32GH0T1OC24A700000/)

注14 南日本新聞「肥薩おれんじ鉄道が減便

農政 ウォッチング

もち米相場、25年産は高値必至か

主食用への転作と高温で懸念強く

政府備蓄米の大量放出によって急落した主食用
のうるち米を横目にびくともしないのが、もち米
だ。主食用米への転作が進む中、小雨高温が重な
り、業界では「2025年産のもち米価格が前回
り間もない段階から1俵(60^キ)当たり5万円台
に乗せる」(米穀卸売業者幹部)との臆測も飛び
始めた。

もち米の代表銘柄は、佐賀や熊本などのヒヨク
モチだ。だが、その九州の主産地では現在、田植

運転士不足のため2月から当面の間 代行バス運
行の予定なし」(25年1月10日)

[https://373news.com/news/local/
detail/207280/](https://373news.com/news/local/
detail/207280/)

注15 日経新聞「隠岐汽船、船員不足で減便
一時期間で2隻体制に」(25年5月8日)

[https://www.nikkei.com/article/
DGXZQOCC0867H0Y5A500C200000/](https://www.nikkei.com/article/
DGXZQOCC0867H0Y5A500C200000/)

注16 南日本新聞『航路存続へ断腸の思い』
船員が足りない。奄美海運が週4に減便へ

えが終わったばかりの田んぼの水がお湯のよう
になり、増殖した藻がまとわりついて、繊細なもち
米の稲が枯死してしまうケースが広がっている。
その他の産地でも、空梅雨の悪影響を懸念する声
が少なくない。

ただでさえ、もち米を巡る状況は苦しかった。
米価高騰を背景に、もち米の作付面積の減少は不
可避とみられているからだ。24年産のうるち米の
買い取り価格が3万円台に乗せるケースはさらに
増えたが、もち米はせいぜい1万円台後半だったと
される。これが25年産でうるち米への作付け移行
を決める生産者の激増を連想させた。そこに天候
に起因する不安感が加わった形だ。

24年産米を売買する卸間取引の「スポット相
場」では収量減を見越した動きがある。5^キ
2000円の随意契約による備蓄米の売り渡しが
始まり、うるち米は短期間で大きく値を下げた。

唯一の定期船・喜界町は農産物出荷や島外通院を
懸念」(25年5月13日)

[https://373news.com/news/local/
detail/213726/](https://373news.com/news/local/
detail/213726/)

注17 読売新聞『「ライドシェア」ドライバー
に市職員30人…大分県別府市が計画、副業扱いで
許可得て勤務時間外に」(25年4月18日)

[https://www.yomiuri.co.jp/local/kyushu/
news/20250418-OYTNT50023/](https://www.yomiuri.co.jp/local/kyushu/
news/20250418-OYTNT50023/)

5月下旬に5万円近かった新潟コシヒカリは、約
1カ月半で3万円となった。一方、この間も佐賀
ヒヨクモチは3万8000円前後で値位置はほぼ
変わらずだった。そこには、25年産の入手難を覚
悟して「保険」のように在庫を積み増したいとい
う考えが透けて見える。

実際に25年産価格が跳ね上がり、需要期である
秋冬を迎えたとすれば、もち米を使用する事業者
の間では、外国産への切り替えも相当進むとみら
れる。国産もち米離れにつながるだけに、その意
味でも関係者の危機感は根深い。

健康・医療の「情報」に 惑わされないための31のヒント

あなたの気を引く、ニュース、SNS、広告、クチコミ……。
時間とお金をムダにしないために情報の
どこに着目するべきか、伝える本です!!

北澤京子「著」

●四六判256頁●定価1980円

時事通信社