

令和8年2月4日
道路・交通計画部交通政策課

民間路線バス事業者への行政支援の実施について

1 主旨

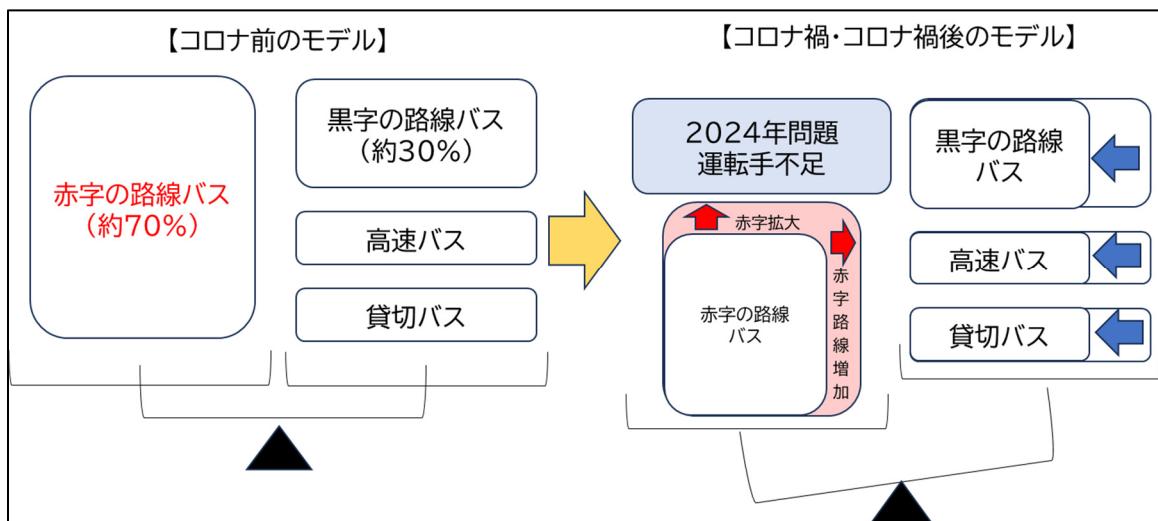
世田谷区地域公共交通計画の基本方針「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷」を踏まえ、持続可能な地域公共交通の確保に向け、路線バス事業の現状に応じた、行政支援を報告する。

2 路線バス事業の現状

(1) 路線バス事業モデル

路線バスの一般的な事業モデルとして新型コロナ感染拡大前においては、路線バス全体の3割の黒字路線と高速バスや貸切バスの収益により、残り7割の赤字路線を維持する事業構造となっていた。しかし、新型コロナ感染拡大によって、生活様式の変化および移動需要の縮小により、5類移行後においても、利用者の回復が見込めず、2024年問題による運転手不足も加わり、収支バランスが崩れ、バス路線の維持が困難な状況にある。

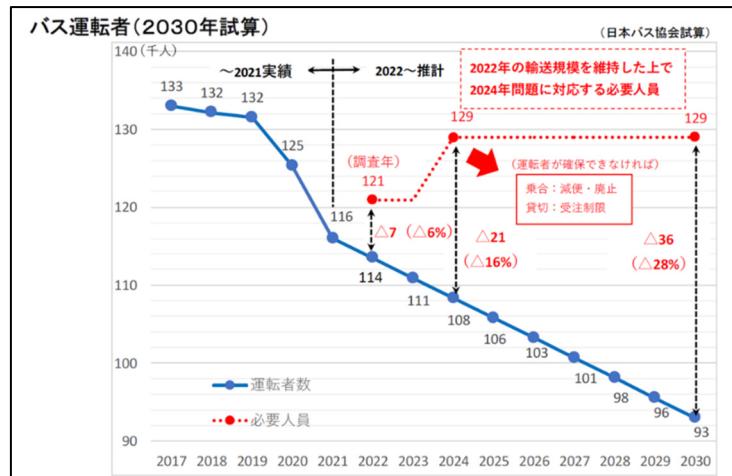
事業モデルイメージ



(2) バス運転士の状況

全国の路線バスの運転士数は、2017年の13万3千人から年々減少し、2030年には9万3千人まで減る見込みであるが、路線バスを維持に必要とされる運転士数12万9千人に対して、3万6千人のバス運転士が不足すると試算されている。

バス運転士数の推移（日本バス協会による試算）



また、バス運転士は日常生活の維持に欠かせないエッセンシャルワーカーであるが、以下の3要因に加え、時間外労働の上限規制（いわゆる「2024年問題」）が複合的に絡み合い、バス運転士の不足につながっている。

バス運転士不足の3要因

【①低賃金と労働条件】

- 他の職業と比較して低賃金
- 不規則な労働環境（長時間、夜間、週末勤務）
- 職業としての魅力が低くみられやすい。

【②資格取得の難しさ】

- 大型自動車二種免許の取得に加え、一定の育成期間が必要。期間と費用を要するため各社の負担となる。

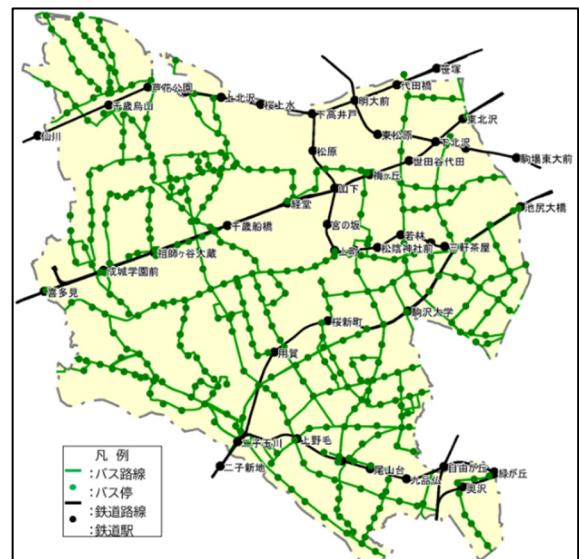
【③社会的認知度の低さ】

- バス運転士という職業が、カスタマーハラスメントの横行など、社会的にあまり評価されていない場合もあり、職業選択として敬遠される傾向がある。

3 区内路線バスの現状

(1) 区内路線バスの運行状況

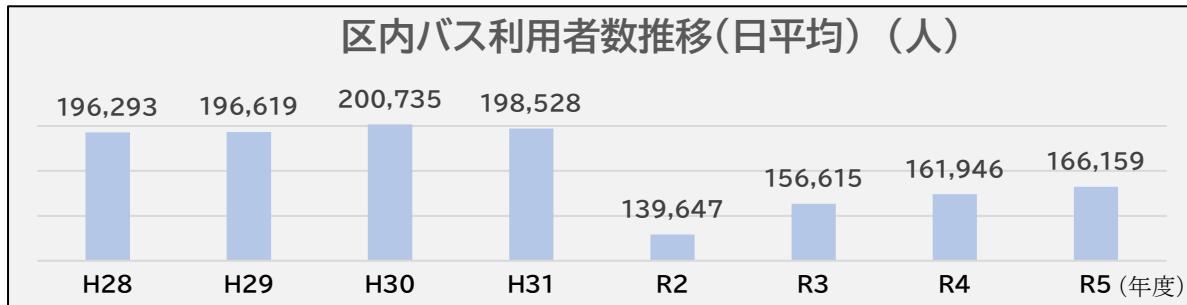
- ① 東急バス、小田急バス、京王バス、関東バス、東京都交通局の5事業者が運行。
- ② 路線バスの系統数は、区内外を行き交う路線も含めて82系統。



世田谷区の公共交通ネットワーク

(2) 区内路線バスの利用状況

路線バスは、地域の公共交通ネットワークであり、区民の足として重要な役割を担っているが、コロナ禍の影響により、利用者数が減少した上、在宅勤務や通信販売等の浸透によるライフスタイルの多様化に伴い、区内においても、令和元年度のコロナ禍前の利用者数まで回復していない。



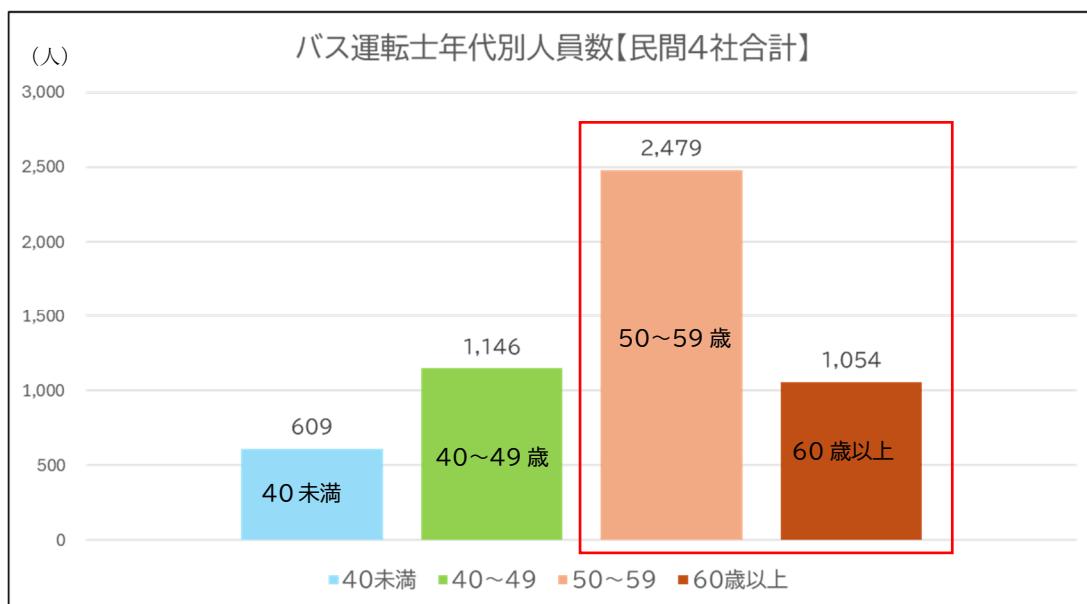
世田谷区統計書より

(3) 区内バス事業者の運転士の状況

民間路線バス事業への行政支援の実施に向け、令和7年6月から7月にかけて、区内を運行する民間バス事業者を対象に運転士の状況に関するアンケート調査を実施した。

① 高齢化する運転士

全社で運転士の高齢化が顕著となっている。特に50歳以上が大半を占めており、今後10～15年のうちに大量の退職者が見込まれる。



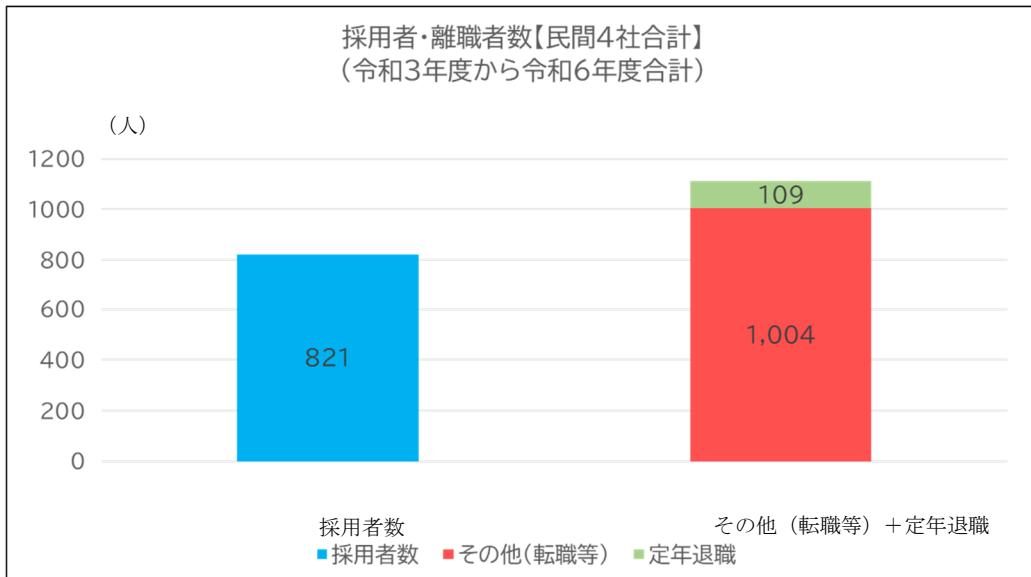
② 継続雇用の限界

全社で担い手不足対策として、運転士の継続雇用を70歳まで実施している。

中には、75歳までとする事業者もあり継続雇用による担い手不足解消は限界を迎えている。

③運転士の採用・離職

新規採用を進めても、それを上回る離職者が発生している。特に、定年を迎える前に退職する人の割合が9割を超えており、



(4) 区内路線バスの減便・廃止状況

①区内で減便・廃止された主な路線バス

令和6年度から、利用者数の減少や運転士不足を主な要因とする、コミュニティバス等の大幅な減便が続いている。

減便・廃止日	系統番号	路線名称	運行区間・区域	概要	運行事業者
令和3年4月1日	都立01	—	都立大学駅～成城学園前駅	路線の再編により、桜新町駅から岡本三丁目間が土曜日1本のみ運行の免許維持路線。	東急バス株式会社
令和6年8月19日	八01	希望ヶ丘路線 (八幡山ルート)	八幡山駅～希望ヶ丘団地(循環)～八幡山駅	平日の運行本数が約半分。	京王バス株式会社
令和6年11月1日	等01	玉堤循環路線 (タマリバーバス)	等々力～玉堤(循環)～等々力	平日の運行本数が約3分の2。	東急バス株式会社
令和7年4月1日	歳25	希望ヶ丘路線 (千歳船橋ルート)	千歳船橋駅～大東学園～希望ヶ丘団地	土曜日1本のみ運行の※免許維持路線。	小田急バス株式会社
令和7年4月1日	なし	祖師谷・成城地域循環路線 (せたがやくるりん)	祖師ヶ谷大蔵駅～鞍橋(循環)～祖師ヶ谷大蔵駅	運行本数が約半分。午前・午後2時間運行空白時間あり。	小田急バス株式会社

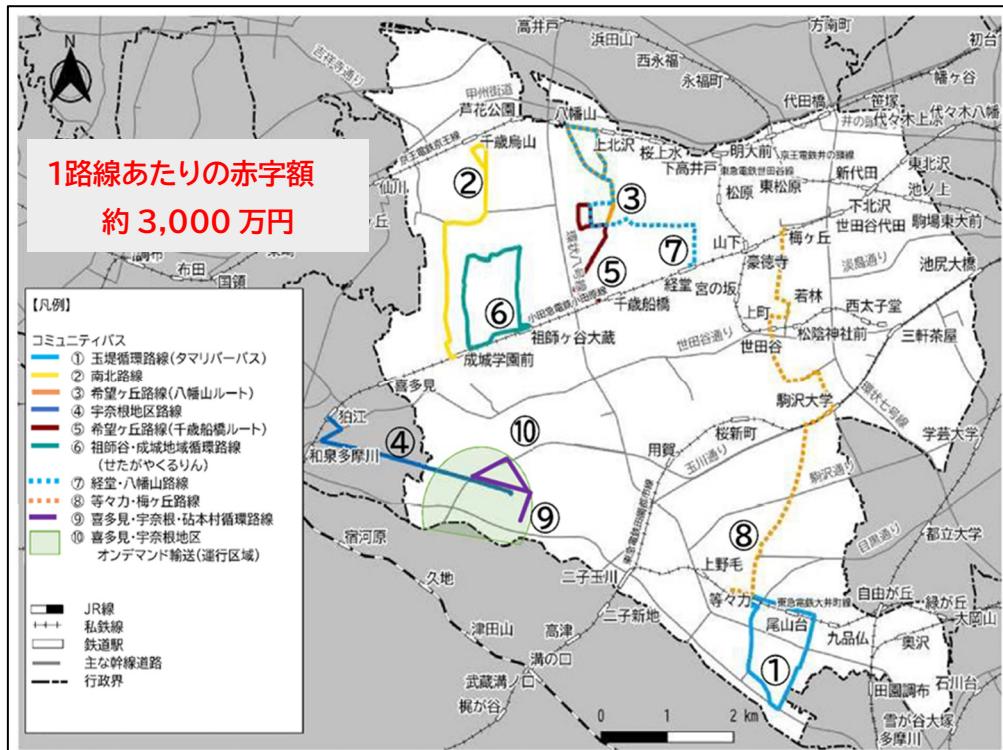
※路線バスを一度廃止した路線を再開する際には、国土交通省の許認可やバス停設置などの手続きがあるため、路線の免許を維持するためだけに運行する路線のこと。

4 区のコミュニティバスの状況

区のコミュニティバスは、区内の公共交通不便地域の解消と南北交通の拡充を目的としている。区ではこれまで、本格運行に至るまでの実証運行経費の負担や道路環境整備などの支援を行ってきたが、運行経費に関する支援は実施していない。

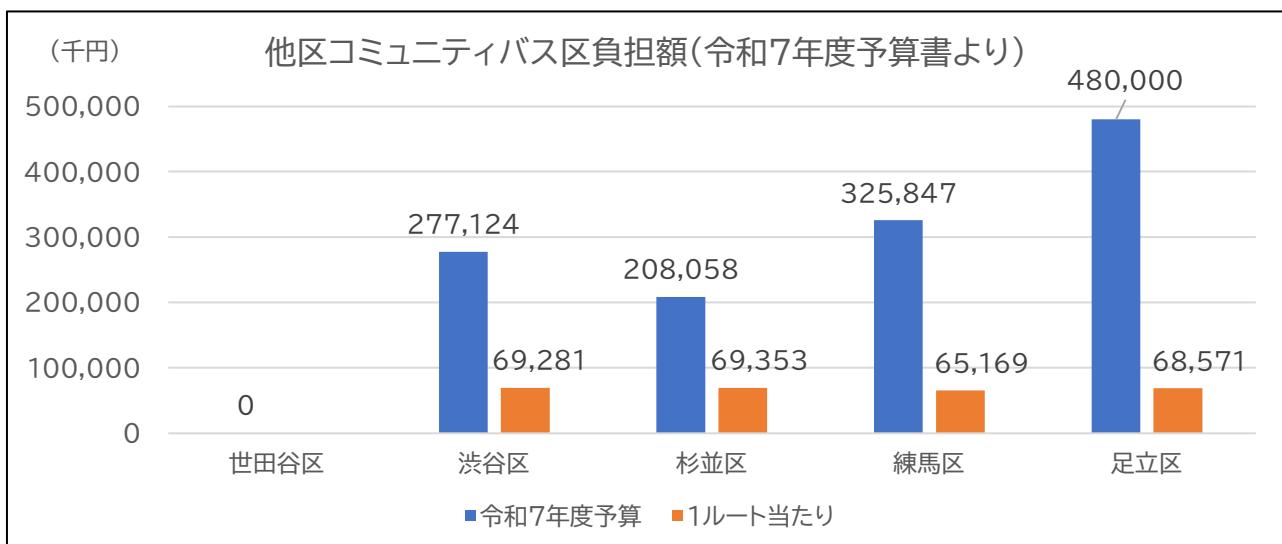
現在、10路線ある運行路線のうち大半が不採算となっており、この状況が続けば、運行経費の支援を恒常的に行っている他自治体のコミュニティバスとの比較により、先駆けて減便や廃止の対象となる可能性が極めて高い。

区内のコミュニティバス路線図



※区内10路線のうち、⑤希望ヶ丘路線(千歳船橋ルート)は免許維持路線

【参考】他自治体のコミュニティバスへの支援状況



5 区の路線バスの課題

路線バス事業者の現状およびアンケートの結果を踏まえ、地域公共交通の安定的な運行に向けて、「コミュニティバスの減便・廃止リスクへの対応」「運転士や整備士等の人材確保」「バス利用者の促進」といった課題が挙げられる。

6 新たな行政支援の方針

区内の持続可能な地域公共交通の実現を図るため、民間路線バス事業者が直面する課題の解決に向けて、民間路線バス事業者に対して多角的な支援を実施する。

【方針1】コミュニティバスの減便抑制…支援策Ⅰ

減便・廃止を未然に防ぎ、現状の公共交通ネットワークを維持していくことで、区民の移動を守る。

【方針2】労働環境の改善による担い手確保…支援策Ⅱ

運転士の離職防止や雇用促進策を実施するバス事業者を支援し、労働環境改善からサービスの向上を通じて、区民の移動の利便性を確保し、バス利用回復につなげる。

【方針3】バス運転士の社会的認知度向上…支援策Ⅲ

区民や就職希望者に向けたPRで、運転士の魅力アップや利用向上を目指す。

7 新たな行政支援の概要

(1) コミュニティバス運行経費の支援（支援策Ⅰ）

区内を運行するコミュニティバスについて、運行経費の50%を補助する。

① 補助対象事業者

道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）に定める一般乗合旅客自動運送事業の許可を受けた者であって、区と「仮称：持続可能なコミュニティバスの路線維持事業に関する協定」（以下「協定」という。）を締結した事業者。

② 補助対象路線（「別紙1 協定締結路線図」参照）

以下の8路線を補助対象とする。（東急バス株式会社（3路線・1地区）、小田急バス株式会社（3路線）、京王バス株式会社（2路線））

補助を実施する路線			
系統番号	路線名称	運行区間・区域	運行事業者
等01	玉堤循環路線 (タマリバーバス)	等々力～玉堤(循環)～等々力	東急バス株式会社
等13	等々力・梅ヶ丘路線	等々力操作所～世田谷区民会館～梅ヶ丘駅	東急バス株式会社
砧06	喜多見・宇奈根・砧本村循環路線	砧本村～東名高速下（循環）～砧本村	東急バス株式会社

—	喜多見・宇奈根地区 オンデマンド輸送	喜多見・宇奈根地区	東急バス株式会社
狛 1 2	宇奈根地区路線	狛江駅南口～喜多見中学校～ 宇奈根	小田急バス株式会社
—	祖師谷・成城地域循環 路線 (せたがやくるりん)	祖師ヶ谷大蔵駅～鞍橋 (循環) ～ 祖師ヶ谷大蔵駅	小田急バス株式会社
経 0 2	経堂・八幡山路線	経堂駅～希望ヶ丘団地～八幡山駅	小田急バス株式会社 京王バス株式会社
八 0 1	希望ヶ丘路線 (八幡山ルート)	八幡山駅～希望ヶ丘団地 (循環) ～ 八幡山駅	京王バス株式会社

なお、以下2路線は、下表の理由により補助を実施しない。

補助を実施しない路線				
系統 番号	路線名称	運行区間・区域	理由	運行事業者
成 0 6	南北交通	成城学園前西口～榎～ 千歳烏山駅南口	黒字路線	小田急バス 株式会社
歳 2 5	希望ヶ丘路線 (千歳船橋ルート)	千歳船橋駅～大東学園 ～希望ヶ丘団地	免許維持路線	小田急バス 株式会社

③ 協定期間

令和8年4月1日から令和10年3月31日（2年間）

（双方から申し出がない場合は、1年更新として、最長、世田谷区地域公共交通計画期間の令和11年度末までとするが、令和11年度以降の継続については、世田谷区地域公共交通計画改訂時に検討する。）

④ 概算経費

令和8年度【歳出】250,000千円

（2）事業継続維持費（エールでつなぐ事業支援金）の支援（支援策Ⅱ）

区は、路線バス事業者における職場環境の改善及び人材確保の取組を支援するため、事業継続維持費（「エールでつなぐ事業支援金」）による支援を実施する。これにより、労働条件の改善を推進する事業者を区が「応援（エール）」し、区民の移動支援及び公共交通の活性化へ「つなぐ」ことを目指す。

支援にあたっては、国土交通省の「働きやすい職場認証制度」における認証取得状況及び運賃収入を補助額の算定基準とするインセンティブ型の仕組みを導入し、事業者の経営努力を後押しすることで、持続可能な公共交通サービスの確保を図る。

① 補助対象

コミュニティバス運行経費の支援（支援策Ⅰ）の対象事業者であって、「働きやすい職場認証制度（「別紙2 働きやすい職場認証制度リーフレット」）」を取得する事業者のコミュニティバス路線

② 期待される効果

事業者：労働環境改善による人材確保・定着・サービスの向上

利用者：快適な移動手段の確保、利用満足度の向上

区全体：公共交通利用者数の回復

③ 支援の算定基準

補助対象路線を運行する営業所において、「働きやすい職場認証制度」の認証取得状況に応じた補助を以下のとおり実施する。

「一つ星」・・・対象路線の運賃収入の6%

「二つ星」・・・対象路線の運賃収入の8%

「三つ星」・・・対象路線の運賃収入の10%

④ 概算経費 令和8年度【歳出】25,000千円

（3）バス運転士魅力アップ支援（支援策Ⅲ）

区内を運行するバス車体全面に、バス運転士の魅力向上や利用促進につながるラッピング広告を掲出し、歩行者などへのPRを行う。

① ラッピングバス対象事業者

東急バス株式会社（1系統）、小田急バス株式会社（1系統）

京王バス株式会社（1系統）、関東バス株式会社（1系統）

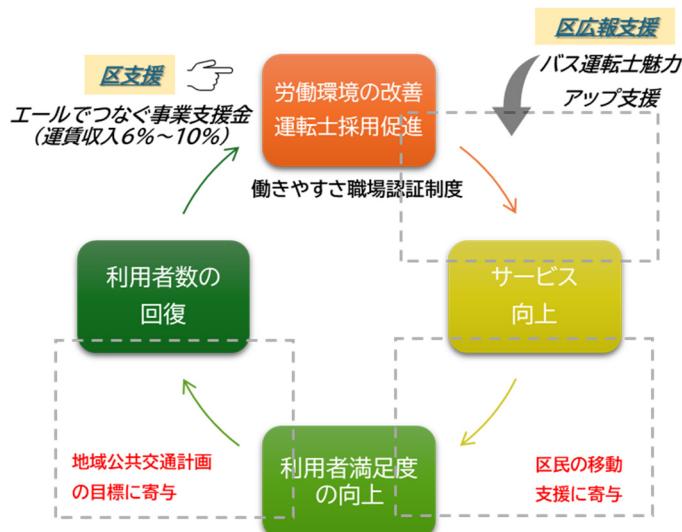
② ラッピングバス運行期間（予定）

令和8年10月から令和9年3月の半年間

③ 概算経費（バス運転士魅力アップ支援）

令和8年度【歳出】14,000千円（4台の掲出を想定）

【エールでつなぐ事業支援金＆バス運転士魅力アップ支援制度のイメージ】



8 既存制度の拡充

① 道路占用料（バス停留所施設の上屋）の免除（令和8年度以降）

現在の道路占用料の減免率2分の1からの全額免除に変更することで、バス事業者の費用負担の軽減を図る。（約4,900千円の負担減）

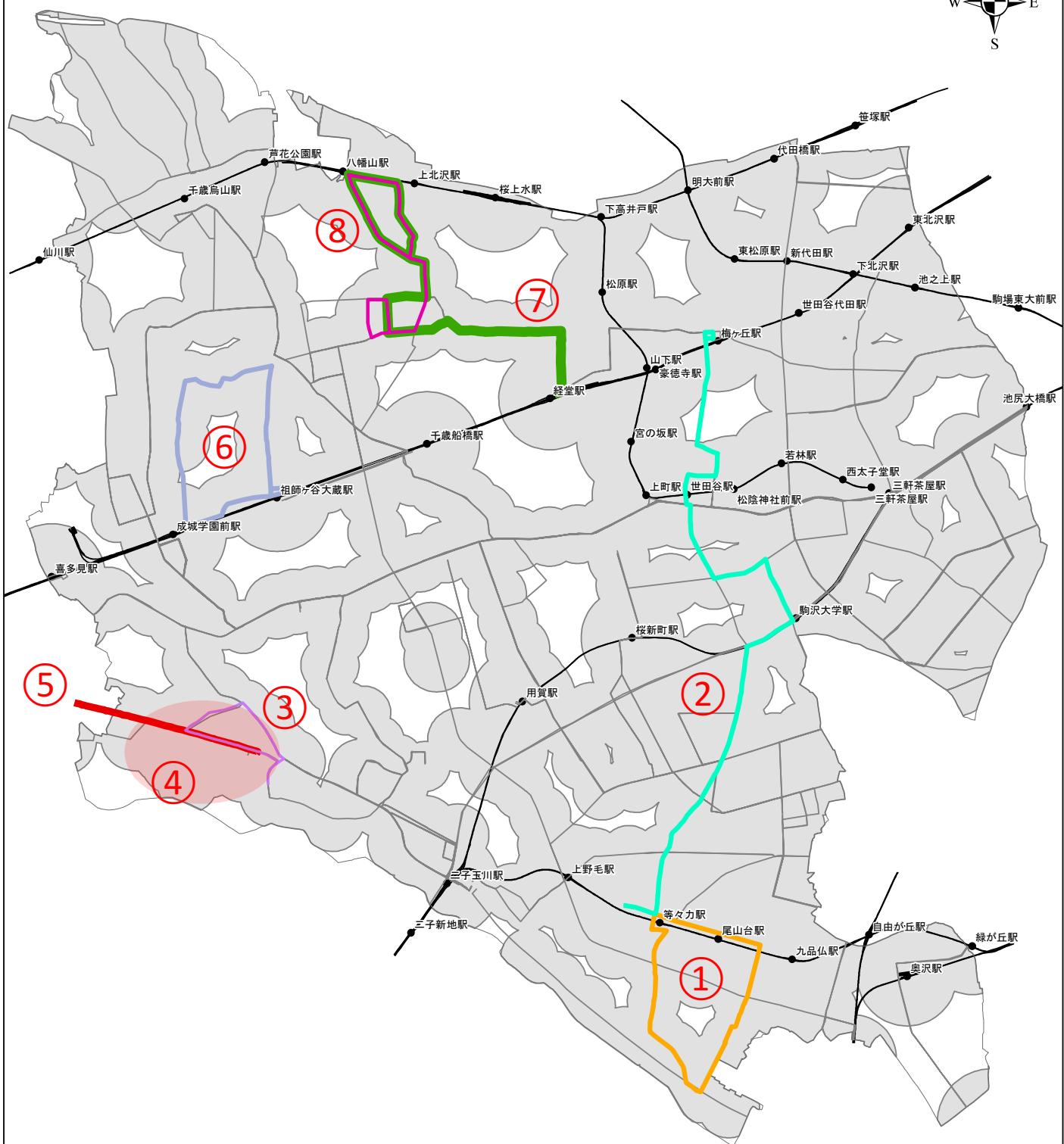
② バス停留所施設の上屋の補助金交付額の拡充（随時）

「世田谷区バス停留所施設整備費補助金交付要綱」により、補助金の交付額は整備経費の合計額の2分の1と定めているが、補助率を10分の9に拡充し、バス事業者の費用負担の軽減を図るとともに、バス待ち環境整備を推進する。

9 今後のスケジュール（予定）

令和8年 4月以降 各路線バス事業者との協定締結

協定締結路線図



位置番号	系統番号	路線名称	運行区間・区域	運行事業者
①	等01	玉堤循環路線 (タマリバーバス)	等々力～玉堤（循環）～等々力	東急バス株式会社
②	等13	等々力・梅ヶ丘路線	等々力操作所～世田谷区民会館～梅ヶ丘駅	東急バス株式会社
③	砧06	喜多見・宇奈根・砧本村循環路線	砧本村～東名高速下（循環）～砧本村	東急バス株式会社
④	-	喜多見・宇奈根地区 オンデマンド輸送	喜多見・宇奈根地区	東急バス株式会社
⑤	狛12	宇奈根地区路線	狛江駅南口～喜多見中学校～宇奈根	小田急バス株式会社
⑥	-	祖師谷・成城地域循環路線 (せたがやくるりん)	祖師ヶ谷大蔵駅～鞍橋（循環）～祖師ヶ谷大蔵駅	小田急バス株式会社
⑦	経02	経堂・八幡山路線	経堂駅～希望ヶ丘団地～八幡山駅	小田急バス株式会社 京王バス株式会社
⑧	八01	希望ヶ丘路線 (八幡山ルート)	八幡山駅～希望ヶ丘団地（循環）～八幡山駅	京王バス株式会社

『働きやすい職場認証制度』始まる

–2020年度の認証申請受付中です–

「働きやすい職場認証制度」は、自動車運送事業者（トラック・バス・タクシー事業）の運転者の労働条件や労働環境を第三者機関が評価・認証する制度です。

国の「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画（平成30年5月30日決定）」を受けて、自動車運送事業の運転者不足に対応するための総合的取組みの一環として創設されました。

認証は一つ星から三つ星まで3段階



※二つ星及び三つ星のロゴマークの色については変更となる場合がございます。

制度導入の目的

- 職場環境改善に向けた各事業者の取組みを「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、トラック・バス・タクシーの運転者への就職を促進します。
- 自動車運送事業者の改善への取り組みを促し、より働きやすい労働条件・労働環境を実現します。

『認証取得のメリット』

- H Pで公表され、交付される認証マークを車両等に表示することで、優良な職場環境の企業であることを求職者はもちろんそのご家族も含め社会に対して中立的・客観的にアピールできます。
- 取引先である荷主や旅行業者等に、自社の労働条件や労働環境の状況を中立的・客観的に示すことができ、取引先からの信頼性が向上します。
- 厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援を行うことを検討しております。また、求人エージェントと連携し、本制度や優良取組みを広く発信する予定です。

※裏面に2020年度申請のご案内を掲載しています。

(令和2年10月1日改訂)

今年度は、制度の浸透と基本的な取り組みの定着を図るための試行実施期間とし、「一つ星」に限定して申請を受け付けます。

基本となる法令遵守等に加えて、各社の前向きな自発的取組み、改善取組みを積極的に評価することとしています。また、小規模事業者の方にこそチャレンジいただけるものとなるよう、初年度はシンプルな制度となっています。

申請受付・認証業務は、国土交通省から、本制度の実施団体に選定された「一般財団法人日本海事協会（通称：ClassNK）」が行います。



「一つ星」認証マーク

- 申請受付期間は、令和2年9月16日～12月15日です。
- 認証は事業者（法人）単位ですが、都道府県単位での申請も可能です。
- 申請には、運送事業の事業許可を取得後3年以上経過していること等、一定の要件が設定されています。
- 申請は、専用サイトから手続きできます。（郵送での申請も可能です。）



申請手続きサイト：<https://www.untenhashokuba.jp/>

郵送の場合：〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4-7
一般財団法人日本海事協会 陸上交通物流部 行

- 「一つ星」の認証取得には、以下の認証項目を全て満たす必要があります。

対策分野	認証項目
A. 法令遵守等	9項目
B. 労働時間・休日	3項目
C. 心身の健康	4項目
D. 安心・安定	トラック 8項目 バス 8項目 タクシー 10項目
E. 多様な人材の確保・育成	1項目

- 認証の審査・登録には、審査料・登録料が必要です。

	申請費用（税抜）
1. 審査料	50,000円*
+ 複数の営業所を申請対象とする場合	+3,000円×営業所数 (本社除く)
2. 登録料（審査結果作成・登録に要する費用）	60,000円
+ 複数の営業所を申請対象とする場合	+5,000円×営業所数 (本社除く)

*電子申請は、審査料が20,000円割引になります。

認定推進機関

各地域や各業種等において、事業者への「働きやすい職場認証制度」の周知広報又は助言指導その他必要な業務を実施していただく機関として、本制度の認証実施団体である日本海事協会が募集を行い、国土交通省と協議して認定しています。（募集は引き続き行っています。）

令和2年8月末
現在の認定機関 東京海上日動火災保険株式会社、三井住友海上火災保険株式会社、損害保険ジャパン株式会社、あいおいニッセイ同和損害保険株式会社、株式会社ベネフィット・ワン、ヤマトリース株式会社、AIG損害保険株式会社

YouTube「働きやすい職場認証制度」チャンネルで制度の説明動画を配信しています。

<https://www.youtube.com/channel/UCylsq4rxIuIVpvLRMWlqhQ>

※ YouTube チャンネルは、「働きやすい職場認証制度」のHPからもご覧頂けます。

