

### 様式第7号（第5条関係）

## 視察結果報告書

## 東松山市議会議長

## 藤倉 憲 様

## 会派名 公 明

代表者名 大山義一

月 日	視 察 地	視 察 内 容
令和 7 年 12 月 10 日	川越観光自動車 株式会社 森林公園営業所	<ul style="list-style-type: none"><li>路線バスの運営を取り巻く環境</li><li>運転手不足の実状</li></ul> などについて  以上、視察に関し別紙のとおり報告いたします。

## 会派公明 行政視察報告

### 1. 川越観光自動車株式会社 森林公園営業所

視察者 田中二美江、石川和良

視察場所 川越観光自動車株式会社 森林公園営業所（比企郡滑川町羽尾 3897-3）

視察日時 令和7年12月10日（月）14:00～15:00

視察項目 路線バスの運営を取り巻く環境  
運転手不足の実状 などについて

説明員 川越観光自動車株式会社 専務取締役 運輸部長 宇賀神 博 様  
川越観光自動車株式会社 運輸部 課長 大山 博 様

視察目的 路線バスの運営を取り巻く環境などについて学び、本市における今後の公共交通施策に活かす。

視察要旨 以下のとおり

#### 事業の概要（東松山市内）

##### ① 路線バス 6路線の運行

東松山駅発着：鴻巣駅・免許センター線、パークタウン五領線、マイタウン循環線

高坂駅発着：東京電機大学線、鳩山ニュータウン線、ピオニウォーク線

※ ピオニウォーク線はピオニウォークからの補助金を受けて運行している路線

##### ② 市内循環バス 2路線の運行（東松山市からの委託を受けて運行）

#### 視察結果（質疑応答などの要約）

##### ① 運転士不足の実状

車両保有台数 84台（乗合79台 貸切5台）に対して、2025年12月現在営業所に所属している運転士は96人。ただし、5年前の2020年12月1日時点では113人で、運転士は全国的な傾向と同様に減少している。

現在の運転士の平均年齢は50代前半であり、運転士の平均勤続年数は15年である。

同業他社はもとより、2024年問題を契機として、トラック業界、ハイヤー・タクシ一業界を巻き込んで運転手の確保競争は一層激しくなり、人材確保は難しいため、

労働条件（賃金・休日等）の見直しを行っている。

少子化による運転免許取得者の減少をはじめ、2024年問題に始まる働き方改革により、一人当たりの労働時間の見直し（削減）が行われたことから、これまで以上に運転士不足に拍車がかかっている。

2024年問題が始まった昨年4月以降は、労働条件の見直し（賃上げ、休日増など）を継続して行っているが、その効果があらわれるのはまだ先であるため、現在の厳しい状況は当面続くと思われる。

運転士に加えて整備士も不足しており、整備士が不足することにより、本来は営業所内でできる整備を車両メーカーに出さなければならぬこととなり、整備費が余計にかかったり、整備に日数がかかり、車両が使えない日数が長引いたりする状況も発生している。

## ② 物価高騰の影響とその対策

バス事業で事業者にかかる費用の多くは人件費と車両に関するもので、車両関係では車両購入費や整備費、燃料費が代表例である。そのいずれもが高騰しており、加えて人材確保のための人件費が年々上昇しているため、経営（収支）を圧迫している。節電など、費用削減の取組は実施しているが、全体における削減効果としては微々たるものである。

デフレの影響などで物価上昇がほとんどなかった（むしろ物価が下がった）これまでの30年間は運賃改定に頼ることができず、賃金削減や様々な節約努力により、全国のバス事業者が事業を継続していたというのが実情である。近年は安全を担保するための適正価格に対する考え方が重要視されてきたほか、地域の足を確保するための方策として、運転士確保の原資を目的とした運賃改定についても理解が深まったことから、一昨年頃から全国的に運賃改定が実施されている。川越観光自動車でも2023年8月に運賃改定を行った。しかし、現在は一時的に賃金を上げても運転士が集まらないという状況にあり、労働条件の継続的な見直しが必要で、今後も人件費の高騰については、重大な経営課題と捉えている。

## ③ 東松山市内発着路線の利用者数の動向

市内発着の路線バス6路線全てで、コロナ禍以前の2018年度と比較して2024年度

は利用者数が減少しており、6路線平均での減少率は18.1%となっている。物価高騰や運転手不足の影響もあり、運行本数も6路線平均で15.6%減としている。

市内循環バスは、2018年度と比較して2024年度は利用者数が2路線合計で40.4%増加している。(比較対象とする数字が小さいため、大きな比率になっている)

2019年のルート変更(ルート短縮)で所要時間が短縮され、利便性が向上したことが要因と考える。

路線バスによる収益が潤沢にない(東松山市を含む県北のような利用者が少ない)地域では、市内循環バスのような行政からの委託による運行は、地域の足を確保するための方策として有効な事業となっている。また、利用者が減少している(赤字)路線は民間事業者が維持することが難しくなっているため、既存路線についてもこの方式による運行が喫緊の課題となっている。

#### ④ 路線バスの運行について、東松山市内に特有の問題、もしくは利点

県北地域の特徴として、人口減少が止まらず少子高齢化が進んでいる。市内路線で言うと、マイタウン循環線、パークタウン五領線、東京電機大学線などは、集合住宅の高齢化が進んでいて居住者が少なくなっているうえ、移動人口も減っているため、利用者の減少が止まらない。鳩山ニュータウン線も、同様の傾向に加え、鳩山高校の閉校に伴って、さらなる利用者減が想定されており、今後の路線バス運行を取り巻く環境は厳しい。

#### ⑤ 敬老バスなど、対象を限定した行政の財政支援による運賃割引の導入について、課題や利点など、事業者目線ではどのように考えるか

川越観光自動車では70歳以上の高齢者向けに、年2回、高割引のフリー券を発売している。

対象を限定した行政の財政支援による運賃割引の導入については、以前より東松山市をはじめ各自治体にお願いしているが、高齢者の運転事故防止のためにも免許返納を促進し、それに伴って外出しにくくなる点を補う施策として、高齢者向け定期券の購入補助制度を作り、発売を奨励してもらいたいと考えている。

(一部)事業者においては、ICカードをツールとしてデジタル技術を利用した運賃割引制度を採用しているが、この方式によるとソフト作成費用のほか、システムの

利用料やシステムに対応した精算機器の導入など、経費がかさむ傾向にあるので、設備投資に対する補助がないのであれば、紙のフリー券や定期券など、アナログな方法での運賃割引制度の方が取り組みやすい。(ただし、この方法による場合は、利用実績の集計がしやすい IC カードと異なって手作業による集計が繁雑であるため、割引金額の精算方法を検討する必要がある)

自治体によっては、一部の地域しかバスが運行していないため、同種の補助に対する理解を得にくい場合もあるが、東松山市においては多くの地域でバスが運行されており、高齢者など、対象を限定した行政の財政支援による運賃割引の導入について、理解をいただきたいとのこと。

⑥ ピオニウォーク線のような大型商業施設へのシャトルバス運行について、課題や利点など、どのように考えるか

大型商業施設がバス事業にすべて有益になるとは限らない。大型商業施設に限らず、集合住宅や病院など、施設を利用する住民が自家用車で移動するような場合、バス事業は収支が整わず成り立たない。移動する人数が相当数あること、便数や定時性など、バスの利便性が担保されていること、加えて運賃や安全性といったサービスなどが、利用者の満足に達するかどうかといったことが重要な点である。

商業施設や病院などは自家用車との競争であり、来訪者の移動手段確保のために施設から補助金が出ることもあるが、施設経営が維持できなくなると減額や廃止に至るケースがほとんどで、そうなった場合、バス事業者が自主的に維持することはできない。

川越観光自動車運行路線には、北本市の北里大学メディカルセンターや毛呂山町の埼玉医大と最寄りの駅を結ぶ病院線がある。

通常、路線バスは朝の通勤通学のピークが終了すると利用者はまばらになるが、こうした路線については昼間の利用者も多くあり、さらに通勤通学のピーク時についても沿線住民とは逆方向の移動となるため、双方向で効率的かつ理想的な輸送を実現できる。

県南では、遠方から多くの方が訪れるようなショッピングセンターや病院が次々と建設されている。ぜひ東松山市内でもそういった計画をお願いしたいとのこと。

東松山市内から毛呂山町の埼玉医大までのバス運行を新規に開始することはできな

いか質問をしたところ、運行距離が長すぎるため定時性を確保することが難しく、そういった長い路線を利用する方も多くを見込めず、何より不足している運転士を何人も投入することになってしまうなど、多くの理由から実現は難しいとのことであった。また現状で高坂駅西口から越生駅まで鳩山町のコミュニティーバスが運行されており、このバスと希望路線の大部分が重なっており、当該路線の実績を見ると決して利用者が多いわけではないため実現は厳しいとの話であった。自治体のコミュニティーバスのような形で運行委託を受けるのであれば、運行も可能である。東松山駅東口からビバモールまでのシャトルバス運行(0.5km)については、よほど高頻度運行でないと距離が短すぎてバスを待つよりも歩いて行った方が早いと考える利用者も多いと思われ、運行は難しいと考える。ビバモール開業時に、既存路線の経由地として設定するルート変更も検討したが、既存路線の利便性低下につながる（目的地までの時間が長くなってしまう）ことが懸念されたため、実施を見送った経緯がある。

## ⑦ 行政への要望

以下の要望をいただいた。

路線バスの利用促進、運転士確保など、引き続き市をあげての案内や周知をお願いしたい。（市の広報その他へ、バスに関する情報提供を継続的にお願いしたい。）

東松山市内を運行するすべての路線が少子高齢化やテレワークなどにより、年々利用者が減少している。運転士不足の中、利用者が少なくなれば、路線の再編は避けられず、最終的には減便などで利用しにくい状況になってしまう。路線廃止となる可能性もある。こうした危機的な状況の発信とともに、安定的に運行が確保できるような路線バスへの直接補助も検討をお願いしたい。あわせてバスの利用者の増加に結びつくような集合住宅・商業施設・病院などの誘致もお願いしたい。

また、利用者の減少が進んで路線廃止になると、地域全体の利便性が低下して、自治体としての質が見劣りするといった問題にまで及ぶことが考えられるため、多くの自治体でコミュニティーバス化や路線補助を実施している事例がある。既存路線についても同じような傾向にあるため、今のうちから前述の事例のような検討をお願いしたい。（東松山市内循環線の車両は、長年使用して劣化が激しく、急な故障の場合は当日運休となって市民の方にご迷惑をかける恐れが強いため、早急な代替を

お願いしている。〉

### 所感

運転手不足や物価高騰、また利用者の減少など、非常に厳しい環境の中でバスの運行を行っていただいている現状を改めて実感することができた。そのような中で、人材確保や経費削減などに取り組み、事業の継続に努められている姿勢には、頭が下がる思いである。

公共交通の充実に対する市民の要望は大きく、そのためには現状の市内循環バスやデマンドタクシーのあり方も再検討が必要と考えるが、いずれにしても、路線バスなど、他の公共交通との連携は不可欠であり、それらを運行する事業者の協力も必須であると考える。

充実した公共交通を実現するため、既存の交通事業者が持続可能な事業運営ができるような行政からの支援について、どのような方策があるのかなどを検討する必要があると感じた。