

2024年問題に関連した 運転手不足についてのアンケート調査報告書

令和5年12月14日

調査期間

令和5年11月6日～11月24日



一般財団法人 地域公共交通総合研究所

目次

1. 調査の概要	・・・	2
2. 調査結果（主要なポイントとサマリー）	・・・	3
3. 調査結果（資料）	・・・	4
4. 調査票	・・・	13
参考資料：公益社団法人岡山県バス協会調査結果	・・・	14

1. 調査の概要

<調査期間>

令和5年11月6日～11月24日（到着分）

<調査対象と発送数>

- ・公益社団法人日本バス協会 会員名簿（令和元年9月）：308社
- ※バス保有台数30輛以上の会員を抽出、貸切バス事業者64社含む

<調査方法>

A4調査票（設問数5問、選択肢＋自由意見記入項目あり）を返信封筒同封して郵送で依頼

<回収数と回収率>

期間内の回収数68件、回収率22.0%

回答事業者の地域

全回答68社の管轄運輸局内訳

北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州
7	1	15	6	6	6	13	4	10

上段：管轄運輸局 下段：回答社数

2. 調査結果（主要なポイントとサマリー）

1) 回答事業者の 99%が全仕業に対して運転手が不足と回答

68 社中 67 社の 99%が不足と回答、不足人数は 10 人未満が最多で約半数、不足数 20 人まで含めると 76%を占める。（問 2）

2) 運転手不足対策として回答事業者の半数が減便、約 3 割が路線廃止を計画

回答事業者の 47%が減便、34%が路線廃止を対策と回答している、自由記述欄には地元自治体との協議中との記述が多数ある。今後、減便、路線廃止、運行等の計画は増加する可能性がある。（問 3）

3) 車両運転業務の時間外労働時間上限規制 2024 年 4 月適用は、延期すべきとする回答と、延期すべきでないとの回答が共に 4 割でほぼ同率

延期すべきは 44%、延期すべきでないは 41%であった。15%は本質問に無回答であった。同時に実施した公益社団法人岡山県バス協会の調査の記述からは、延期すべき理由として、運転手不足への各社の解決策が見えていない現状と、将来改善の見通しが立たない不安が窺える。延期すべきでない理由としては、労働環境整備の趣旨を理解すれば 2024 年 4 月からの施行が妥当、また延期しても運転手不足は解消しない実態が見受けられる。（問 4）

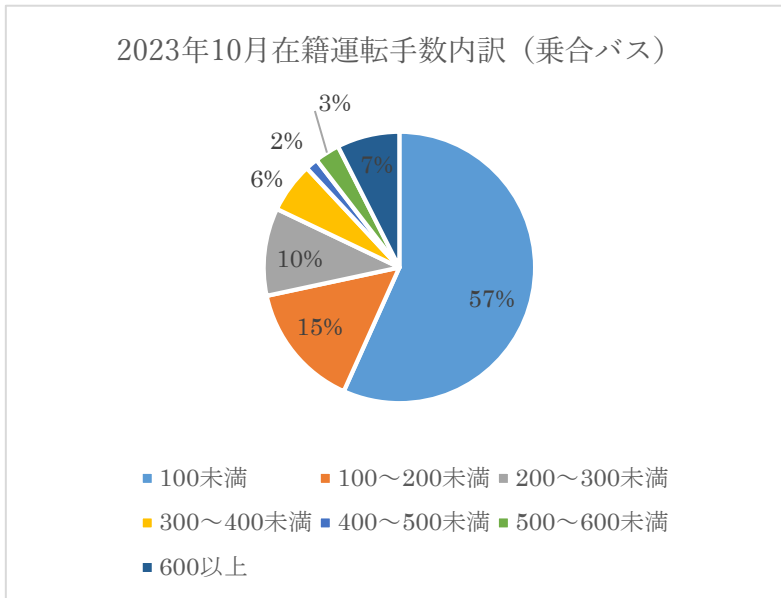
4) 適用の延期期間は 4 年以上が最多で 16%、無回答が 56%

4 年以上の延期とすべきが最多で 16%、次いで 3 年、2 年、1 年と続く、過半数は本質問に無回答で、2024 年 4 月の適用までの準備期間で、運転手不足対策の効果がどこまで上がるか不安視している様子が窺える。（問 5）

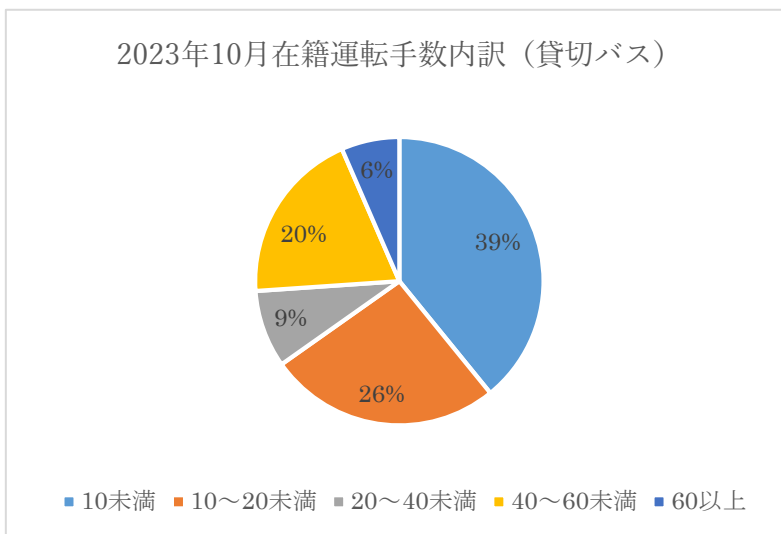
3. 調査結果（資料）

問1. 2023年10月現在、在籍運転手の人数をお答えください

回答事業者の在籍運転手数は、乗合バスは100人未満が最多で57%、貸切バスは60人未満が9割強であった、また貸切バスでは10人未満が最も多く39%、次いで10～20人未満26%、40～60人未満20%となった。



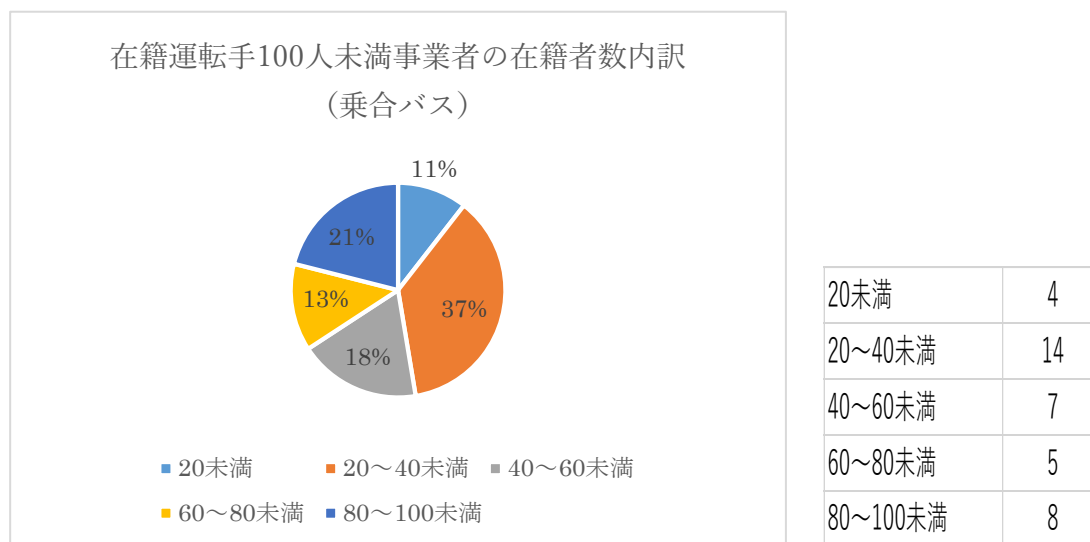
100未満	38
100～200未満	10
200～300未満	7
300～400未満	4
400～500未満	1
500～600未満	2
600以上	5



10未満	18
10～20未満	12
20～40未満	4
40～60未満	9
60以上	3

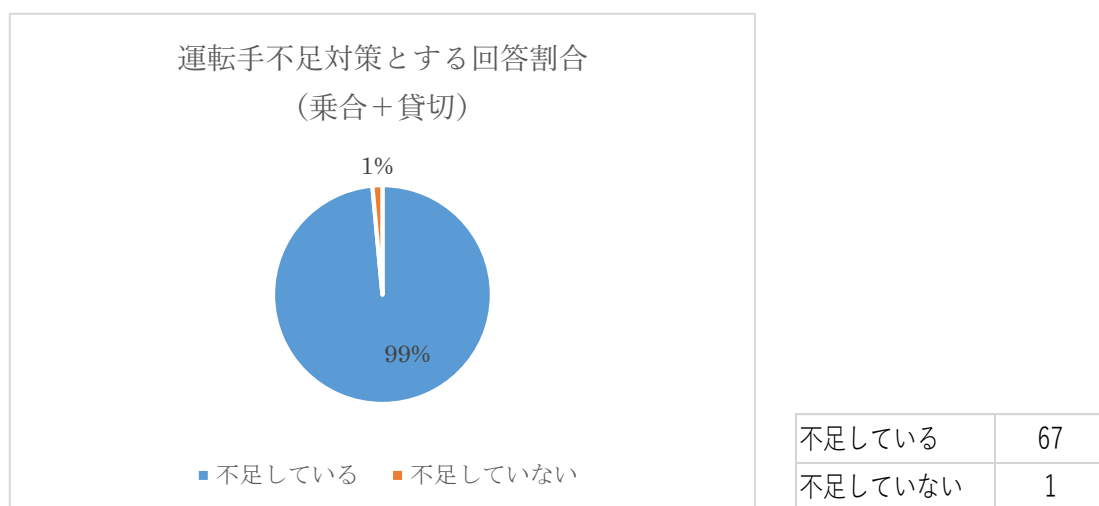
乗合バス運転手 100 人未満の事業者の在籍者数内訳では 20～40 人未満が最も多く 37%、次いで 80～100 人未満が 21%と続く。

国土交通省の統計で使用される車両 30 両未満（在籍 40 人未満と算定）で区分すると、本調査の回答全体の約半数はこれに該当する。

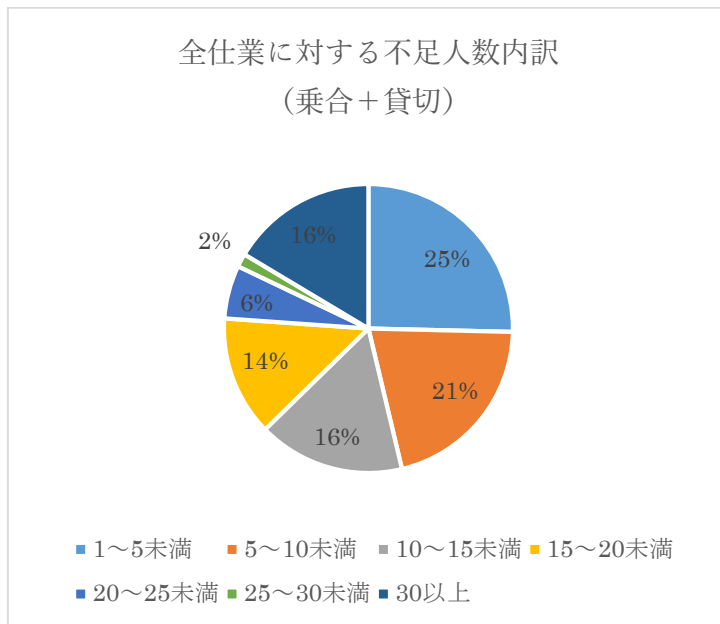


問2. 2023年10月現在、貴社の運転手数は不足していますか。不足している場合、全体の仕業数に対して何名不足していますか。

68社中67社の99%が不足していると回答、全仕業に対する不足人数は10人未満が最多で46%、不足数20人まで含めると76%を占める。

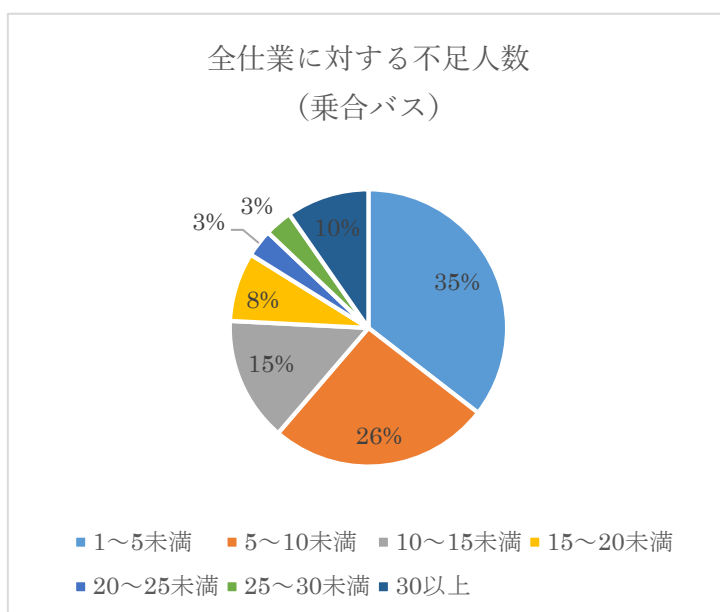


仕業とは：乗務員または車両の始業から終業までの1日の仕事。複数の行程（ダイヤ）の集合体をいう。

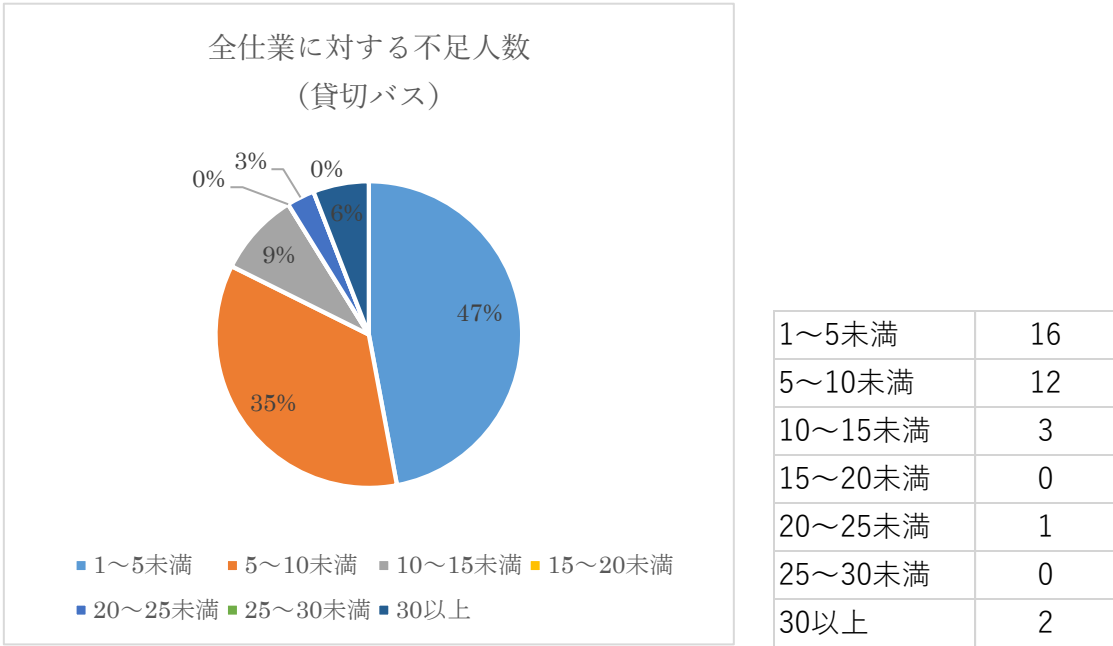


1~5未満	17
5~10未満	14
10~15未満	11
15~20未満	9
20~25未満	4
25~30未満	1
30以上	11

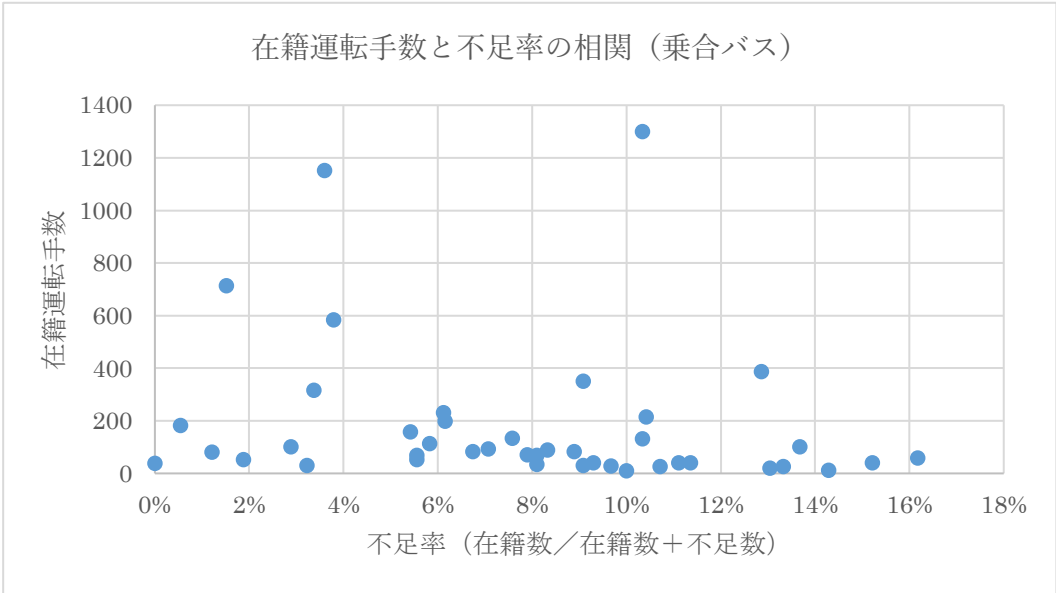
乗合バスと貸切バスで不足人数を比較すると、10人未満の不足が乗合バス61%、貸切バスが82%となっている。



1~5未満	22
5~10未満	16
10~15未満	9
15~20未満	5
20~25未満	2
25~30未満	2
30以上	6

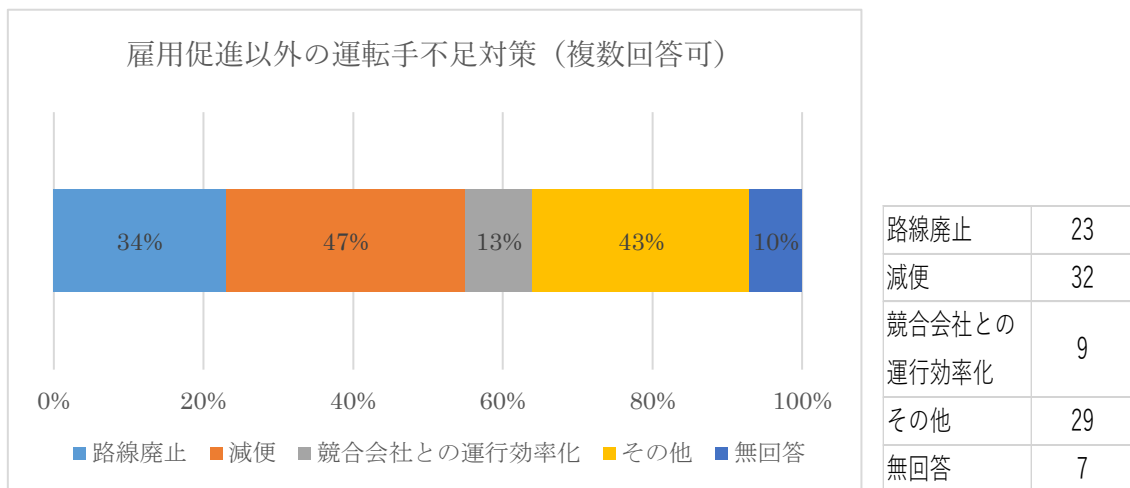


昨今では、都市部の比較的事業規模の大きな乗合バス事業者においても、運転手不足を要因とする減便や路線廃止が見られる。規模が大きければ必要人員も多くなり、ひいては運転手不足率も大きくなる可能性を、本調査の回答から、乗合バスの在籍運転手数と不足している運転手数の割合（不足率）の相関を見たが、有意な相関はなく、事業規模との関係性は見られなかった、ただ調査数が少ないため見えない可能性は残る。



問3. 不足している場合、雇用促進以外の対策を考えていますか

回答事業者の47%が減便を、34%が路線廃止を対策と回答している。
 10%は本質問には無回答であった。自由記述欄には、地元自治体などとの協議中であると記述され、今後、減便や路線廃止の計画は増加する可能性がある。
 これにより今後さらに地域交通のサービスの低下、ネットワーク棄損などに直結することが懸念される。



自由記述の内容

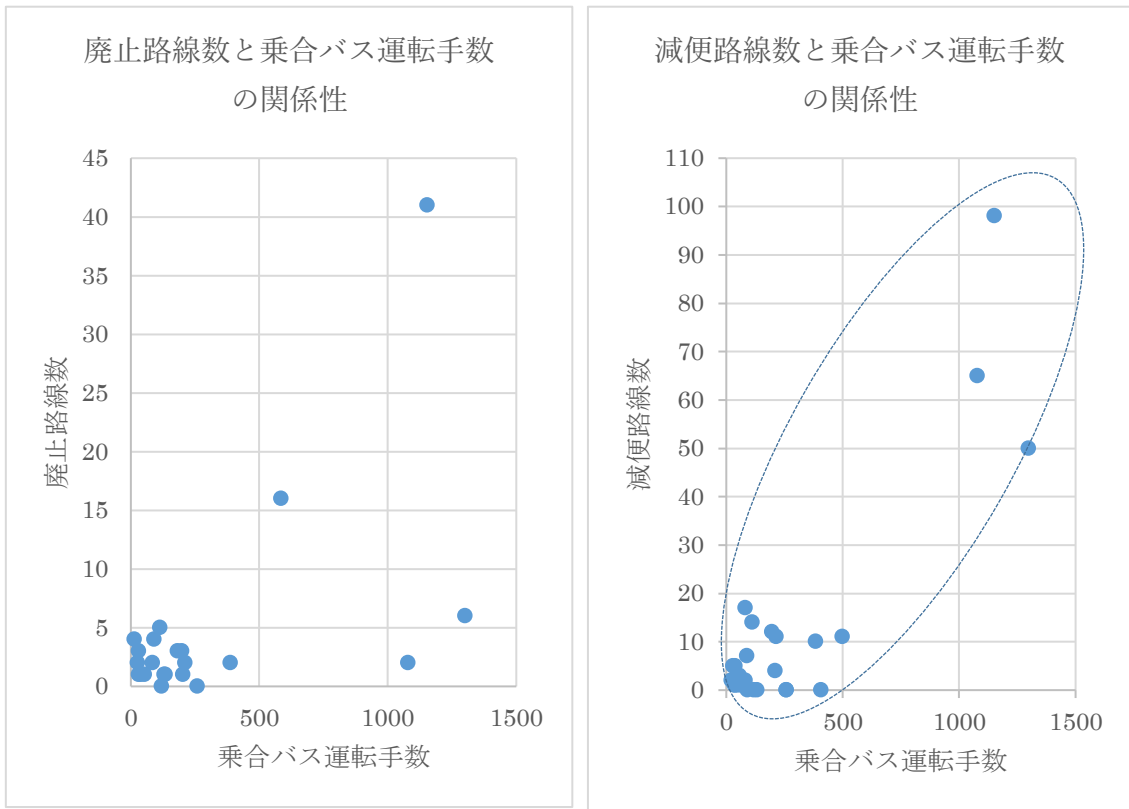
運転手在籍数	管轄局	自由記述
600 以上	中部	貸切等の調整
600 以上	近畿	沿線自治体と協議の上、ダウンサイジングした多交通への代替
600 以上	北海道	都心乗り入れ系統の系統短縮（地下鉄駅への接続）12 路線 283 便
600 以上	関東	ダイヤ作成基準の見直し（ハンドル時間の延長）
500～600 未満	九州	乗務員を辞めさせない為の考慮（賃金等）
300～400 未満	関東	休便検討中
300～400 未満	九州	採用強化（バス後面の求人募集ラッピング、動画作成など）
200～300 未満	北海道	運賃値上げ
200～300 未満	関東	上記対応と共に他輸送モードへの転換提案
200～300 未満	中国	市や主要バス事業者で「協同運営システムの構築」を協議中

200～300 未満	中国	高速バスの途中停留所での打ち切り
120～200 未満	四国	路線バス平日 1 日当たりの実車走行距離の削減を令和 6 年度に向け検討中
120～200 未満	北海道	検討中ではあるが、具体的には決定していない
100～120 未満	関東	検討中
80～100 未満	関東	検討中です
60～80 未満	関東	検討している（減便等含め）
60～80 未満	北陸信越	自治体と協議中
60～80 未満	関東	自社内での運行効率化
40～60 未満	中国	今現在のところ特に考えてはいません
20～40 未満	北陸信越	協議中
20～40 未満	近畿	貸切バスの受注抑制
20～40 未満	中部	他社のバス会社と協力する
20～40 未満	北陸信越	今のところ休日出勤と貸切受注の調整でカバーしている
20～40 未満	北陸信越	別の運行業態へ変更
20～40 未満	九州	協議中
20 未満	関東	委託先の協議
20 未満	北海道	一部デマンド化

自由記述で『協議中』の記述が散見されるが、事業規模の大きな事業者と比べて、どちらかというと比較的小規模の事業者の記載に多い。

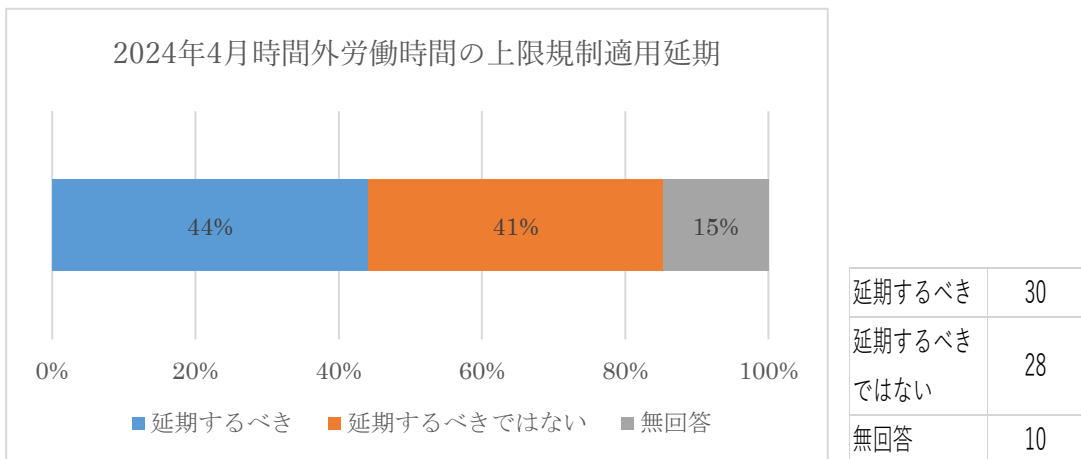
推論の域を出ないが、運転手不足対策として、まだ自社での取り組みが可能な規模の大きな事業者に比べ、自治体等との関係者との協議に時間を要している可能性がある。また、記述されている対策には、時間を要する自治体等との協議が必要な対策が多く含まれていることの影響に留意する必要がある。

対策として回答された廃止路線の計画数は大半が 5 路線以下、中には 40 路線規模の廃止計画の回答もある。乗合バスの運転手数と廃止路線数との関係性は見られない。減便路線の計画数では、多くが 10 路線以下、乗合バスの運転手数との関係を見ると、運転集数が多いほど減便路線数が多い可能性があり、大都市近郊のバス路線においては大幅な減便路線が増えることが懸念される。



問 4. 2024 年 4 月に施行が予定されている働き方改革を延期するべきであると思いませんか

車両運転業務の時間外労働時間の上限規制適用を 2024 年 4 月以降に延期すべきとする回答は 44%、延期すべきでないとする回答は 41%でほぼ同率、15%は本質問には無回答であった。



延期するべき	30
延期するべきではない	28
無回答	10

同時に実施した岡山県バス協会調査の、延期すべき、延期すべきでないの理由の自由記述からは、延期すべきでは、運転手不足への各社の解決策が見えていない現状と、より厳しくなると推定する将来への不安が散見される。延期すべきでない理由では、労働環境の整備の趣旨を理解すれば 2024 年 4 月からの施行が妥当、また延期しても運転手不足は解消しないなどが見られる。

<延期すべき理由>

求人を出しているが、希望者が来ない。大型二種の取得費用が高すぎて中小では対応できない。補助の充実が必要
運転者不足の見通しが立つまで
ますます人手不足になる
円滑に運営していく中でドライバーの増員が間に合わない
コロナ禍の融資返済が圧迫しており、新たな設備投資は当分の間不可能。新規運転手育成で大変手間がかかり、すぐに一人での運転（特に貸切バス）は会社側としては不安。長い目で育成が必要。新運賃になり、お客様負担が増え、運行自体が減る可能性があり不安要素もある
働き方改革と業界の事情は切り離して考えるべき
乗務員の雇い入れが困難
延期が可能であればそれが良いが、労働環境整備の趣旨を鑑みると来年 4 月からの施行が妥当と考える。また、延期した期間内に㊦不足の人員補強が可能かといえ、自ら追い込むためには 4 月から猶予なく実施する方が良いとも考えられる。しかし、実情、延期が可能であれば有難い。ただし 1 年程度が妥当。長い延長が問題解決に至るとは必ずしも言えない
施行までの準備期間がもう少し長い方がよい
新替運転手が来ない
もう少し準備期間が必要

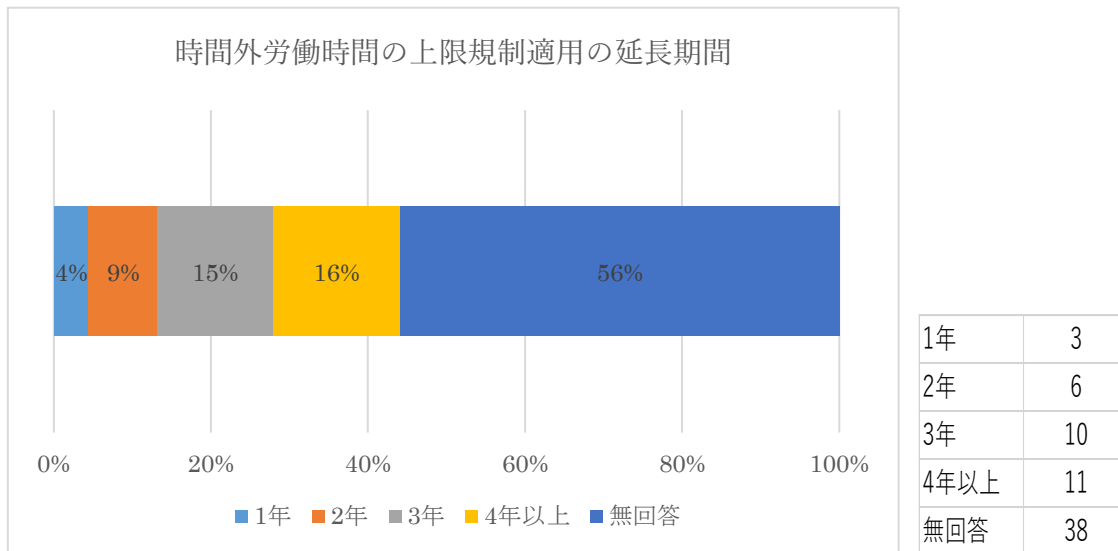
改善基準を遵守すべく減便の計画をしており、乗務社員の新規採用も進めるべく募集しているが芳しくない
対応が遅れているため、人員確保が間に合わない
現状の乗務員不足が解消されない中さらに不足状態が拡大する恐れがある
繁忙期と閑散期の差が激しいですが、一年を通せば仕事量が少なく、現状維持でないと無理
乗務員不足が多少でも解消してからの実施が望ましい
貸切バスの運賃も上がり割高感がある上、M2 運行などが増えればさらに高く感じ利用者が減るのではないか
ドライバー確保が難しいまま施行されると公共交通機能が著しく低下する恐れがある
需要が回復してコロナ禍のマイナスを取り戻そうとしているときに供給を減らすことは現実的ではない
全国的に乗務員のなり手がなく、各社減便等を実施、検討している中、新基準の施行は、廃止、減便などを加速させる

<延期すべきでない理由>

そうは思わない
延期しても新規運転手の採用・補充が見込めない
やがて必要となるので、最大拘束 13 時間で実施すべきだった。基準運賃を新改善基準告示に合わすべきだった
詳細な基準が曖昧な箇所もあり、解釈が分かれてしまう点をはっきりとした説明が必要
延期しても運転手不足は変わらない
事前に告知されているので、しっかり対応していきたい
延期しても運転手不足解消の見込がない
既に対外的に来年 4 月に新基準告示が施行されることを案内している。早かれ遅かれ避けては通れない。いずれしなくてはいけない

問5. 延期するべきとお答えの場合、どの程度延期するべきと思いますか

4年以上の延期とすべきが最多で16%、次いで3年、2年、1年と続く、過半数は本質問には無回答となっており、2024年4月の適用までの準備期間で、運転手不足対策の効果が見えない現状を不安視している様子が窺える。



4. 調査票

2024年問題に関連した運転手不足についてのアンケート調査

2024年4月より働き方改革関連法の施行に伴う労働時間に関する制度変更が予定されています。特にバス業界においては乗合バス・貸切バスにも大きな影響が想定されます。つきましては、第5回公共交通経営実態調査につづき全国の事業者の経営者の皆様にアンケート調査を実施させていただきます。忌憚のないご意見を頂けましたら幸甚です。

全国のバス事業者の皆様のお考えを公的機関にお伝えする重要なデータとですので、経営者ご自身、または経営者の方が指名された方のご記入をお願い申し上げます。

また、ご回答は企業名は伏せて報告書およびデータとして公表し、報告書内容は皆様とメールで共有させていただきます。

一般財団法人 地域公共交通総合研究所
代表理事 小嶋 光信

- ・貴社名 (_____)
- ・ご連絡先 (必須：E-Mail: _____)
- ・業態 (①バス専業 ②他業種兼業)

1. 2023年10月現在、貴社に在籍している運転士の人数をお答えください
(乗合バス： _____ 名) (貸切バス： _____ 名)
2. 2023年10月現在、貴社の運転手数は不足していますか。不足している場合、全体の従業員数に対して何名不足していますか
・不足している (人数合計 _____ 名) ・不足していない
不足内訳
(乗合バス： _____ 名) (貸切バス： _____ 名)
3. 不足している場合、雇用促進以外の対策を考えていますか (複数回答可)
・路線廃止 (_____ 路線)
・減便 (_____ 路線) (_____ 便)
・競合会社との運行効率化
・その他 (_____)
4. 2024年4月に施行が予定されている働き方改革を延期するべきだと思いますか
・延期するべき ・延期するべきではない
5. 延期するべきとお答えの場合、どの程度延期するべきだと思いますか
・1年 ・2年 ・3年 ・4年以上 (具体的な年数： _____ 年)

ご協力ありがとうございました

本調査のお問い合わせ及び回答送付先：一般財団法人 地域公共交通総合研究所
アンケート調査担当：事務局 岡本 (e-mail: chousa@chikoken.org)

参考資料

公益社団法人岡山県バス協会

2024年問題に関連した運転手不足のアンケート調査

本資料は、(公財)岡山県バス協会が実施した上記調査について、会社名以外の調査結果の提供を受けた(一財)地域公共交通総合研究所が集計分析した

<調査期間>

令和5年11月6日～11月24日(到着分)

<調査対象と発送数>

・公益社団法人岡山県バス協会 会員名簿より : 71社

<調査方法>

A4調査票(設問数5問、選択肢+自由意見記入項目あり)を返信封筒同封して郵送で依頼

<回収数と回収率>

期間内の回収数36件、回収率50.0%

<目次>

1. 調査結果(主要なポイントとサマリー)	・・・	16
2. 調査結果(資料)	・・・	17
3. 調査票	・・・	27

1. 調査結果（主要なポイントとサマリー）

1) 回答事業者の78%が必要運転手数に対して不足と回答

日本バス協会68社の調査では99%が不足と回答しており、本調査と2割近い差異が見られる。必要数に対する不足人数は、乗合バスは5人未満が最多で17%、10人未満までで31%、貸切バスでは5人未満が53%で過半を占める。ただ本質問には乗合バスで64%、貸切バス42%が無回答となっており、真の不足数をつかみ切れていない可能性がある。（問3）

2) 運転手不足対策は回答事業者の約1割が減便や路線廃止を計画

回答事業者の11%が路線休廃止、14%が減便と回答。約3割が路線廃止と回答した日本バス協会68社の回答とは差異がある。ただし、78%の回答事業者が本質問に無回答で、対策を決めかねている可能性もある。（問4）

3) 車両運転業務の時間外労働時間上限規制2024年4月適用は

61%が延期すべき、28%が延期すべきでない

延期すべきと、延期すべきでないとの意見の差は33%、11%は本質問に無回答であった。日本バス協会68社の回答では延期すべき、延期すべきでないが共に約4割であったことから差異が見られる。

自由記述からは、延期すべきとして、運転手不足への各社の解決策が見えていない現状と、将来改善の見通しが立たない不安が窺える。延期すべきでないでは、労働環境整備の趣旨を理解すれば2024年4月からの施行が妥当、また延期しても運転手不足は解消しないなどの理由が見られる（問6）

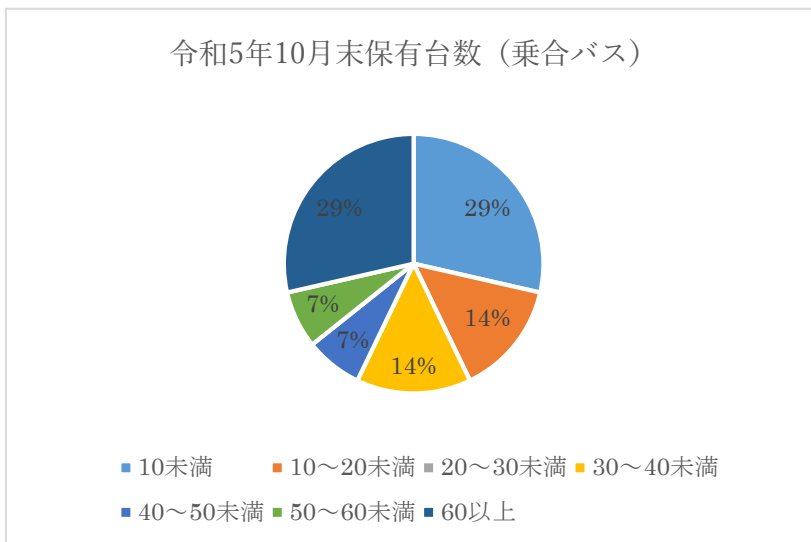
4) 適用の延期期間は3年が最多で23%、無回答が49%

3年延期すべきが最多で23%、次いで4年以上が17%と続く、49%は本質問に無回答であった。日本バス協会68社の回答は、4年以上が16%、3年が15%、未回答56%で傾向は変わらない。約半数の無回答は、いずれも施行までの現在の準備期間で、運転手不足対策の効果がどこまで上がるか不安視している様子が窺える。（問7）

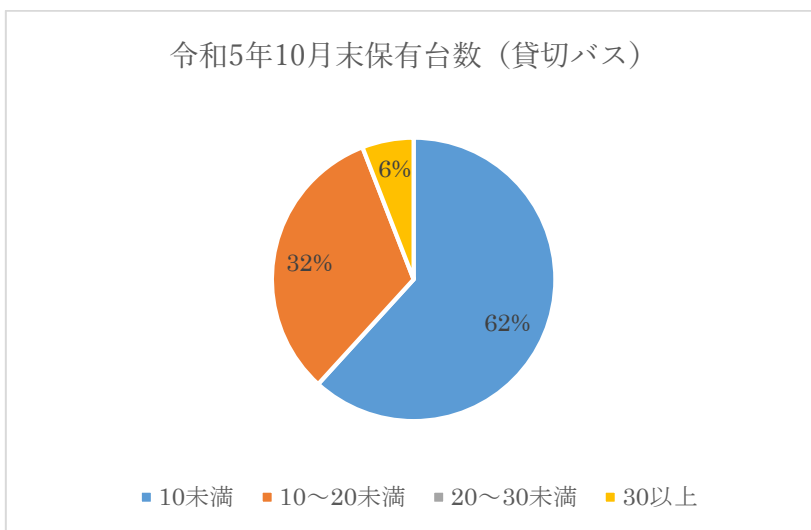
2. 調査結果（資料）

問1. 令和5年10月末現在のバス保有車両数をお答えください。

回答事業者のバス保有台数は、乗合バスでは10輛未満と60輛以上が共に29%で最も多く、国土交通省の統計で使用される保有台数30輛未満の回答事業者は43%となっている。貸切バスでは10輛未満が62%、20輛未満までで9割を超える。



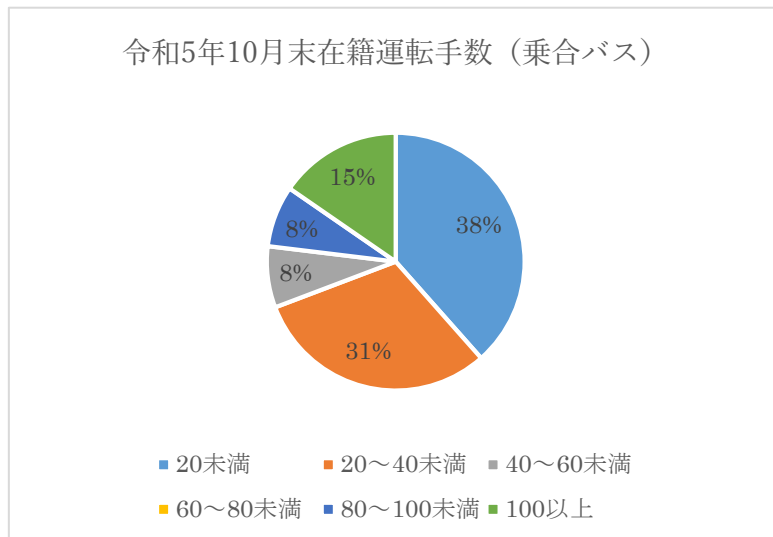
10未満	4
10~20未満	2
20~30未満	
30~40未満	2
40~50未満	1
50~60未満	1
60以上	4



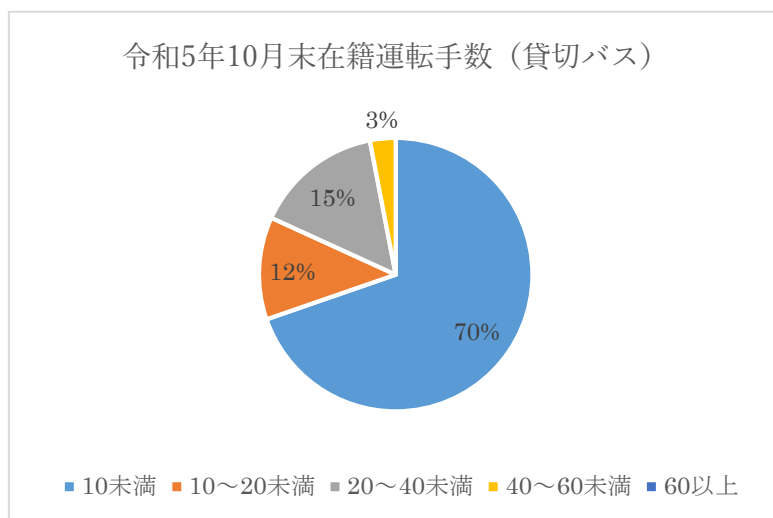
10未満	21
10~20未満	11
20~30未満	
30以上	2

問2. 令和5年10月末現在、貴社に在職している運転手の数をお答えください。

回答事業者の在籍運転手数は、乗合バスは20人未満が38%、40人未満までで69%となっている。貸切バスは10人未満が70%であった。



20未満	5
20～40未満	4
40～60未満	1
60～80未満	
80～100未満	1
100以上	2

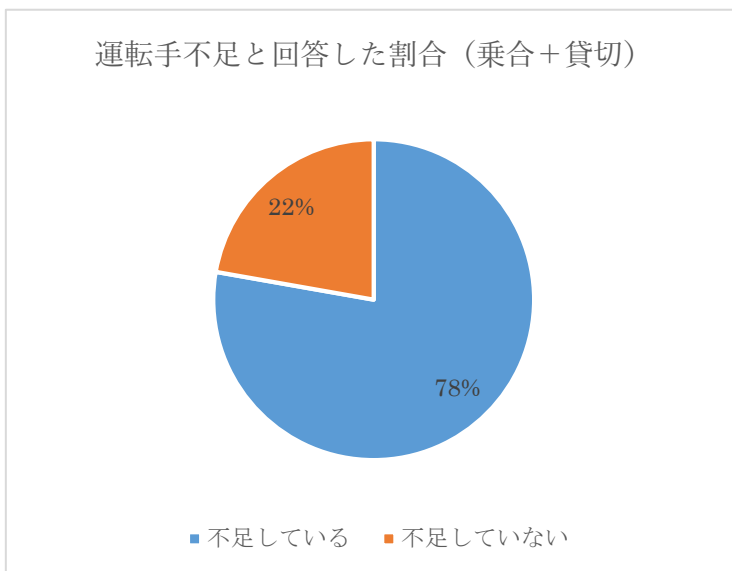


10未満	23
10～20未満	4
20～40未満	5
40～60未満	1
60以上	

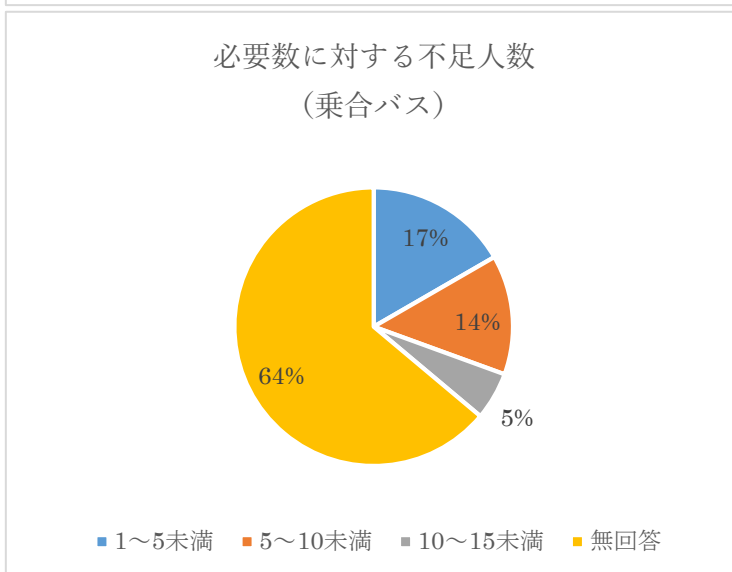
問3. 令和5年10月末現在、貴社の運転手は不足していますか。不足している場合、必要運転者数に対し何名不足していますか。

回答事業者の78%が不足していると回答した。日本バス協会68社の調査では99%が不足と回答しており、2割近い差異が見られる。必要数に対する不足人数は、乗合バスは5人未満が最も多く17%、10人未満までで31%となった。貸切バスでは5人未満が53%で過半を占める。

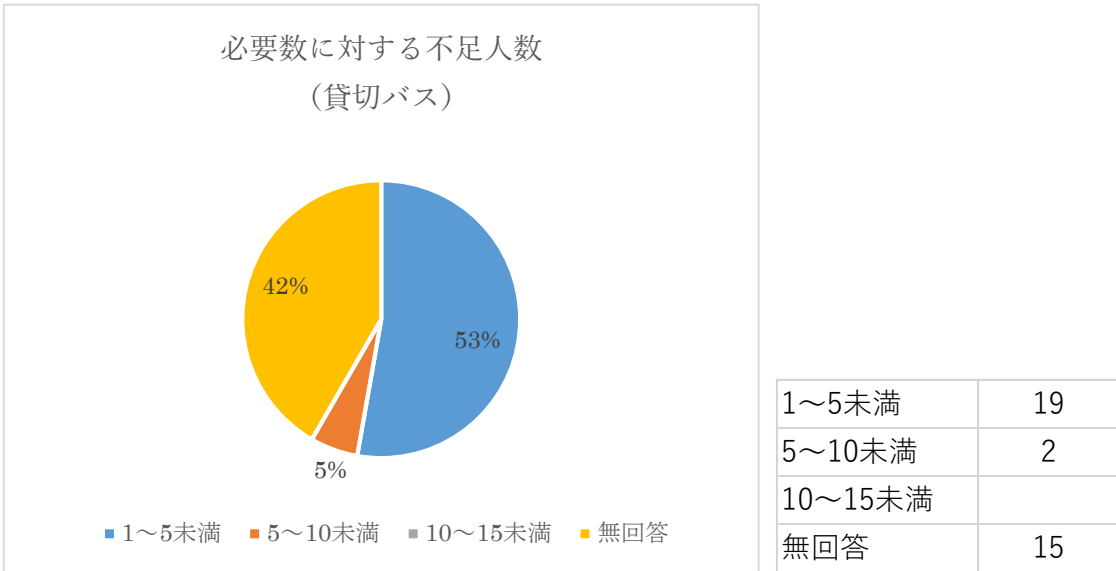
ただ、未回答が乗合バスで64%、貸切バスでは42%となっており、真の不足数をつかみ切れていない可能性がある。



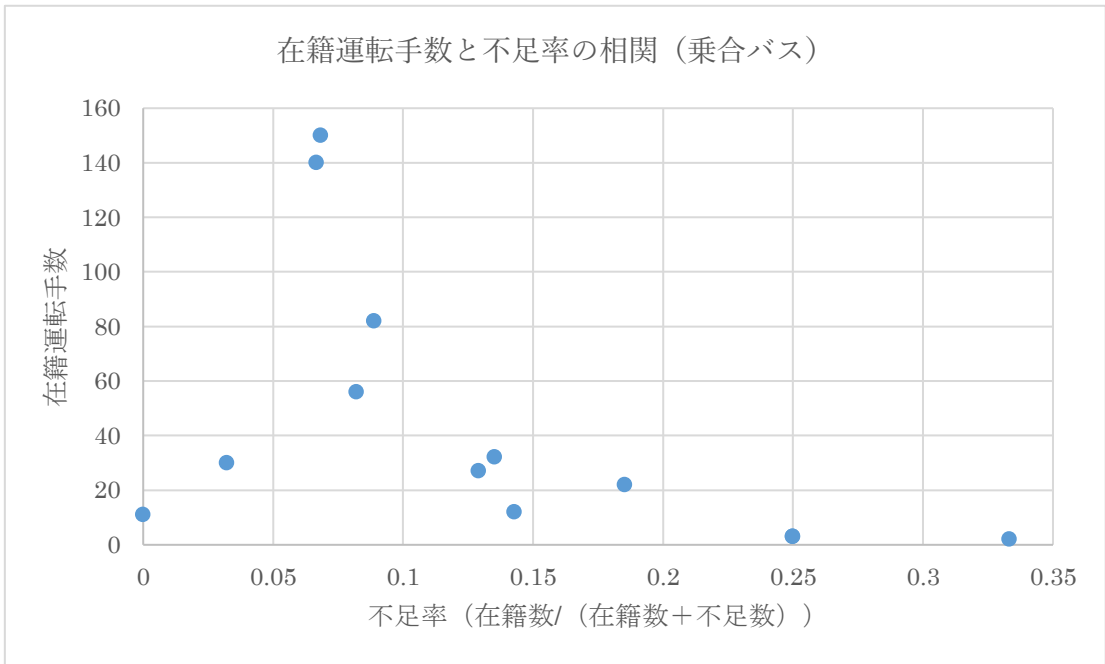
不足している	28
不足していない	8



1～5未満	6
5～10未満	5
10～15未満	2
無回答	23

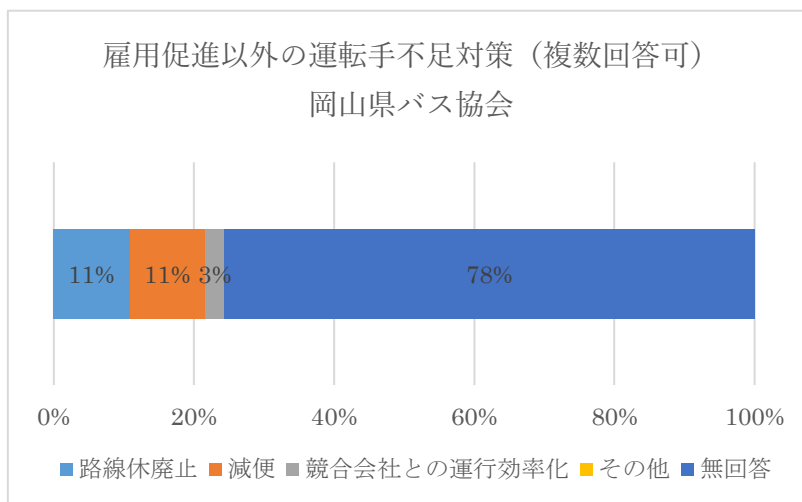


昨今では、都市部の比較的事業規模の大きな乗合バス事業者においても、運転手不足を要因とする減便や路線廃止が見られる。規模が大きければ必要人員も多くなり、ひいては運転手不足率も大きくなる可能性を、本調査の回答から、乗合バスの在籍運転手数と不足している運転手数の割合（不足率）の相関として見たが、有意な相関はなく、事業規模との関係性は見られなかった、ただ調査数が少ないため見えない可能性は残る。

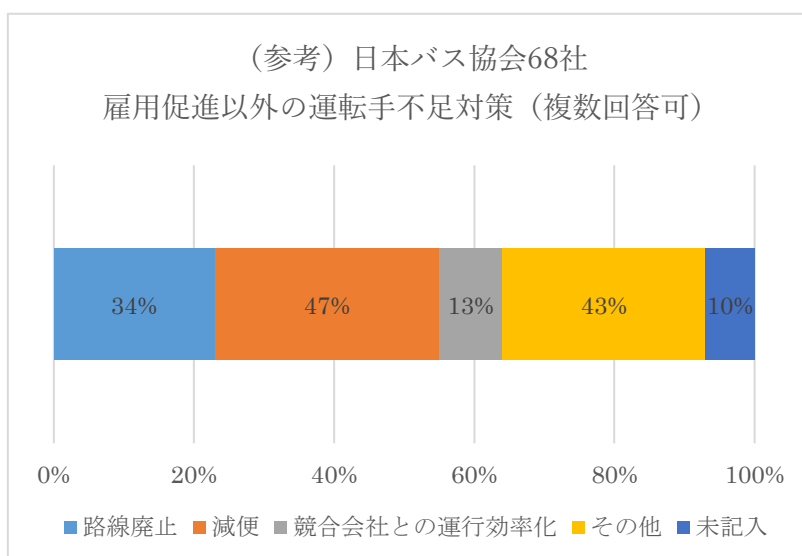


問4. 不足している場合、雇用促進以外の対策を考えていますか

回答事業者の11%が路線休廃止、14%が減便と回答した。約3割が路線廃止と回答した日本バス協会68社の回答とは差異がある。78%の回答事業者が本質問には無回答で、いずれの対策も決めかねている可能性がある。計画していると回答された路線休廃止数、減便路線数はいずれも5路線以下であるが、90便の減便計画の回答も見られる。



路線休廃止	4
減便	5
競合会社との運行効率化	1
その他	0
無回答	28



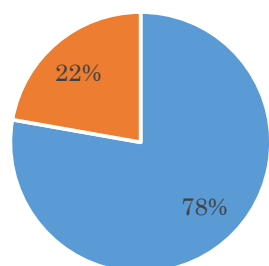
路線廃止	23
減便	32
競合会社との運行効率化	9
その他	29
無回答	7

問5. 来年4月の新改善基準告示施行にあたり、更に何名不足する見込みですか。

現在不足していない場合も、4月以降不足が見込まれる場合は、お答えください。

2024年4月の車両運転業務者の時間外労働時間の上限規制適用時点で、回答事業者78%は運転手がさらに不足する見込みとしており、不足見通しは10人未満の不足が乗合バスは75%、貸切バスでは100%としている。

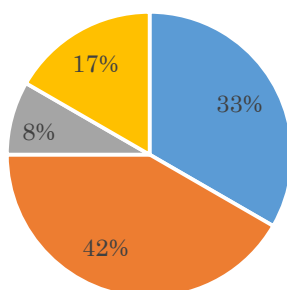
2024年4月施行時点の運転手不足見通し
(乗合+貸切)



■ 不足する ■ 不足しない

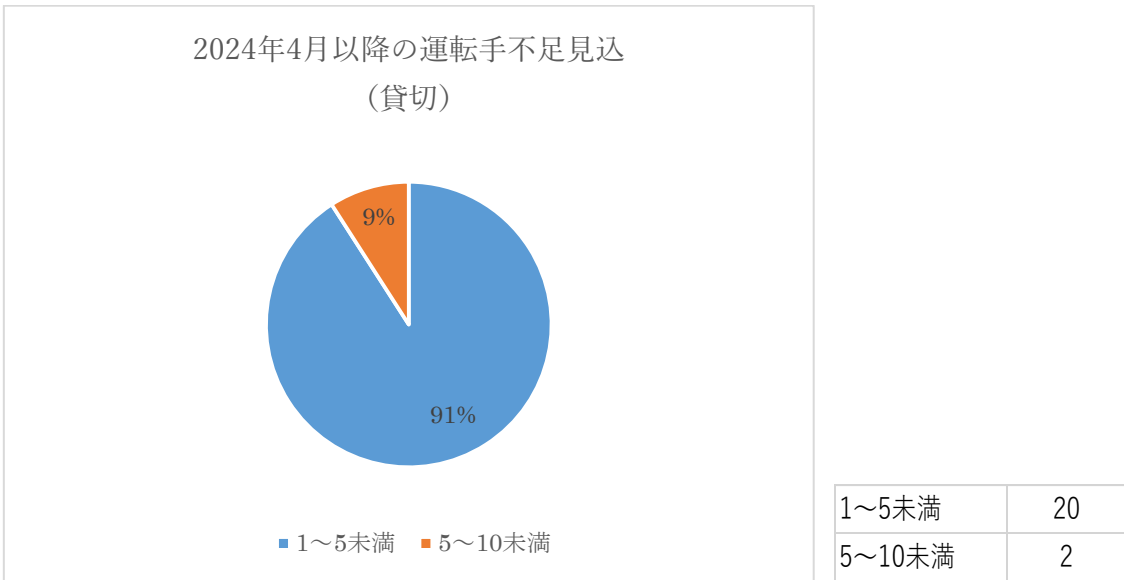
不足する	28
不足しない	8

2024年4月以降の運転手不足見込
(乗合バス)



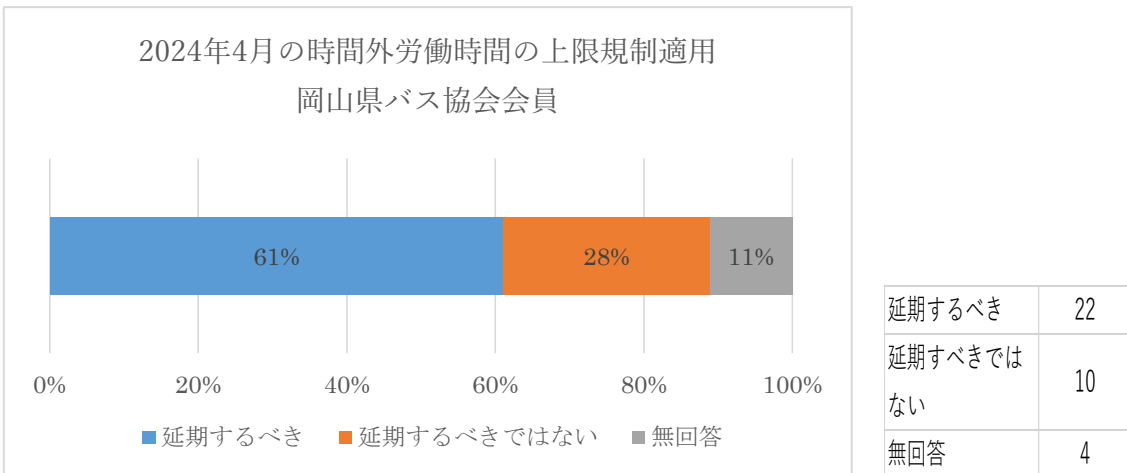
■ 1~5未満 ■ 5~10未満 ■ 10~15未満 ■ 15~20未満

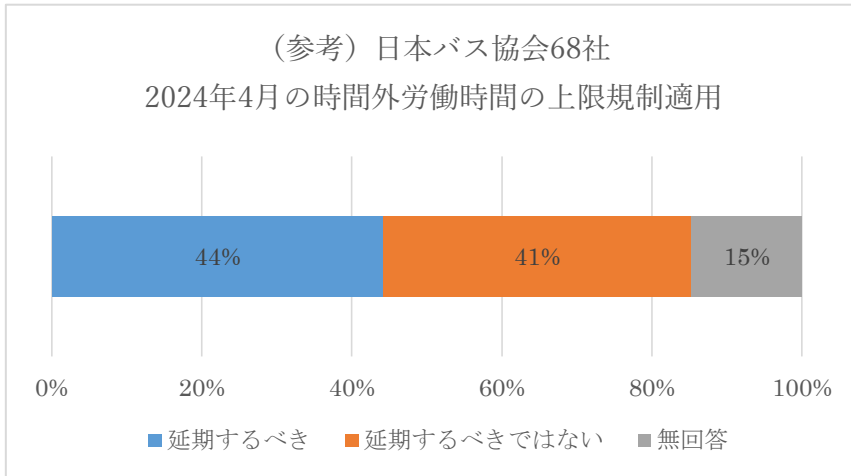
1~5未満	4
5~10未満	5
10~15未満	1
15~20未満	2



**問6. 2024年4月に施行が予定されている働き方改革を延期するべきであると思
いますか**

延期すべきとする意見が61%、延期すべきでないとする意見が28%で、その差は33%であった。また11%は本質問には無回答であった。日本バス協会68社の回答では延期すべきと、延期すべきでないとの意見が共に約4割であったことから、差異が見られる。





延期すべき	30
延期するべきではない	28
無回答	10

自由記述からは、延期すべき理由として、運転手不足への各社の解決策が見えていない現状と、将来改善の見通しが立たない不安が窺える。延期すべきでない理由では、労働環境整備の趣旨を理解すれば2024年4月からの施行が妥当、また延期しても運転手不足は解消しないなどが見られる。

<延期すべき理由>

求人を出しているが、希望者が来ない。大型二種の取得費用が高すぎて中小では対応できない。補助の充実が必要
運転者不足の見通しが立つまで
ますます人手不足になる
円滑に運営していく中でドライバーの増員が間に合わない
コロナ禍の融資返済が圧迫しており、新たな設備投資は当分の間不可能。新規運転手育成で大変手間がかかり、すぐに一人での運転（特に貸切バス）は会社側としては不安。長い目で育成が必要。新運賃になり、お客様負担が増え、運行自体が減る可能性があり不安要素もある
働き方改革と業界の事情は切り離して考えるべき
乗務員の雇い入れが困難

延期が可能であればそれが良いが、労働環境整備の趣旨を鑑みると来年 4 月からの施行が妥当と考える。また、延期した期間内に㊦不足の人員補強が可能かといえ、自ら追い込むためには 4 月から猶予なく実施する方が良くとも考えられる。しかし、実情、延期が可能であれば有難い。ただし 1 年程度が妥当。長い延長が問題解決に至るとは必ずしも言えない
施行までの準備期間がもう少し長い方が良く
新替運転手が来ない
もう少し準備期間が必要
改善基準を遵守すべく減便の計画をしており、乗務社員の新規採用も進めるべく募集しているが芳しくない
対応が遅れているため、人員確保が間に合わない
現状の乗務員不足が解消されない中さらに不足状態が拡大する恐れがある
繁忙期と閑散期の差が激しいですが、一年を通せば仕事量が少なく、現状維持でないと無理
乗務員不足が多少でも解消してからの実施が望ましい
貸切バスの運賃も上がり割高感がある上、M2 運行などが増えればさらに高く感じ利用者が減るのではないかと
ドライバー確保が難しいまま施行されると公共交通機能が著しく低下する恐れがある
需要が回復してコロナ禍のマイナスを取り戻そうとしているときに供給を減らすことは現実的ではない
全国的に乗務員のなり手がなく、各社減便等を実施、検討している中、新基準の施行は、廃止、減便などを加速させる

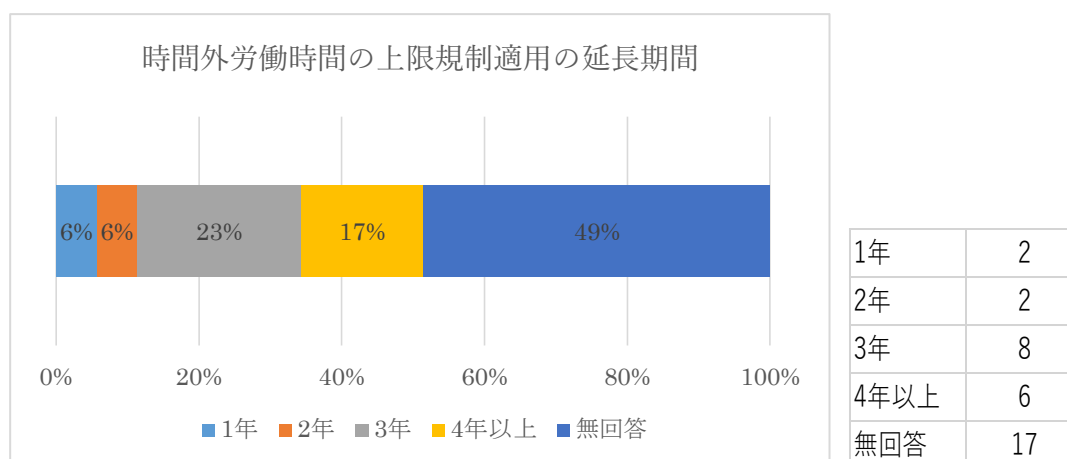
<延期すべきでない理由>

そうは思わない
延期しても新規運転手の採用・補充が見込めない

やがて必要となるので、最大拘束 13 時間で実施すべきだった。基準運賃を新改善基準告示に合わすべきだった
詳細な基準が曖昧な箇所もあり、解釈が分かれてしまう点をはっきりとした説明が必要
延期しても運転手不足は変わらない
事前に告知されているので、しっかり対応していきたい
延期しても運転手不足解消の見込がない
既に対外的に来年 4 月に新基準告示が施行されることを案内している。早かれ遅かれ避けては通れない。いずれしなくてはいけない

問7. 延期するべきとお答えの場合、どの程度延期するべきと思いますか

3年延期すべきが最多で23%、次いで4年以上が17%と続く、49%は本質問には無回答であった。日本バス協会68社の4年以上が16%、3年が15%、無回答56%の回答傾向と大きく変わらない。約半数が本質問に無回答であることは、いずれも施行までの準備期間で、運転手不足対策の効果がどこまで上がるか不安視している様子と窺える。



3. 調査票

2024年問題に関連した運転手不足についてのアンケート

公益社団法人岡山県バス協会

来年4月に施行される改善基準告示の改正（2024年問題）はマスコミでも頻繁に取り上げられ、バス事業にとっても大きな影響が懸念されます。

つきましては、運転者不足の状況に関するアンケート調査を実施しますので、ご協力くださいますようお願いいたします。

なお、個社の個別の内容については公表・公開は致しませんが、内容を集約・平均化した上で、国・県・市町村等への要望等に活用したいと考えています。

ご多忙のところ、誠に恐れ入りますがよろしくお願いいたします。

【基本項目】

- 会社名： _____
- 連絡先： Tel(_____) - _____ E-mail _____
- 業 態： ①バス事業 (乗合 貸切 特定) _____
- ②兼業事業 (_____) _____

【質問事項】

- 令和5年10月末現在のバス保有車両数をお答えください。
・乗合バス _____ 両 ・貸切バス _____ 両
- 令和5年10月末現在、貴社に在職している運転手の数をお答えください。
・乗合バス _____ 名 ・貸切バス _____ 名
- 令和5年10月末現在、貴社の運転手は不足していますか。不足している場合、必要運転者数に対し何名不足していますか。
・不足している (乗合バス _____ 名 貸切バス _____ 名)
・不足していない
- 不足している場合、新規雇用以外の対応を検討されていますか (複数回答可)
【乗合】
・路線廃止 (休止) _____ 路線 ・減便 _____ 路線 便
・競合他社との運行効率化 _____
・その他 (_____)
【貸切】
・事業廃止 (休止) _____ ・営業所廃止 _____ ・減車 _____ 両
- 来年4月の新改善基準告示施行にあたり、更に何名不足する見込みですか。現在不足していない場合も、4月以降不足が見込まれる場合は、お答えください。
・不足する (乗合バス _____ 名 貸切バス _____ 名)
・不足しない
- 来年4月の新改善基準告示の施行は延期すべきと思いますか。
・延期すべき
(理由) _____
・延期すべきでない
(理由) _____
- 延期すべきとお答えの場合、どの程度延期すべきと思いますか。
・1年 ・2年 ・3年 ・4年以上 (具体的な年数 _____ 年)

ご協力ありがとうございました。

11月10日(金)までに、メール又はファクスで下記にお送りください
公益社団法人岡山県バス協会 Tel:086-259-5582 E-mail:oka-bus@mx1.tiki.ne.jp