

都立工科高校とバス事業者の団体との 連携推進協議会(第1回)

■ 協議会の設置目的について

■ バス業界の現状

■ 工科高校の現状

■ 工科高校等とバス事業者の団体との
連携の方向性

協議会設置の目的

- バス事業者の団体と連携し、地域の交通を支えるバス事業の魅力向上、都立工科高校の教育の充実、職業能力の開発・向上等に関し、より有為な人材の輩出に向けた取組等について幅広く議論し、東京都と関係者による必要な対策の参考とするため、都立工科高校とバス事業者の団体との連携推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

バス業界の現状【運転士数等推移・就業構造】

運転者総数と輸送人員の推移（都内）



東京バス協会作成資料を基に作成

バス運転士・自動車整備士の就業構造等（全国）

	バス	自動車整備	全産業平均
総数	11万人 (2023年度)	40万人 (2024年)	—
女性比率	1.6% (2023年度)	4.8% (2024年)	45.5% (2024年)
平均年齢	55.3歳 (2024年)	47.4歳 (2024年)	44.1歳 (2024年)
労働時間	198時間 (2024年)	184時間 (2024年)	171時間 (2024年)
年間所得額	461万円 (2024年)	513万円 (2024年)	527万円 (2024年)

令和7年版 交通政策白書（国土交通省）を基に作成

バス業界の現状【運転士(有効求人倍率(2024年))】

厚生労働省【一般職業紹介状況(職業安定業務統計):雇用関係指標(年度)】

<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1d.html>

全国 2024

東京 2024

	有効求人倍率		有効求人倍率	
	月間有効求人数	月間有効求職者数 (求人数÷求職者数)	月間有効求人数	月間有効求職者数 (求人数÷求職者数)
I 輸送・機械運転従事者				
60 鉄道運転従事者				
61 自動車運転従事者	1,231,682	472,509	126,451	33,437
●バス運転者				
62 船舶・航空機運転従事者				
～64 定置・建設機械運転従事者				
全職種平均	26,016,440	22,852,606	3,800,337	2,457,915

平均約2.5倍

平均約2.5倍

1.14

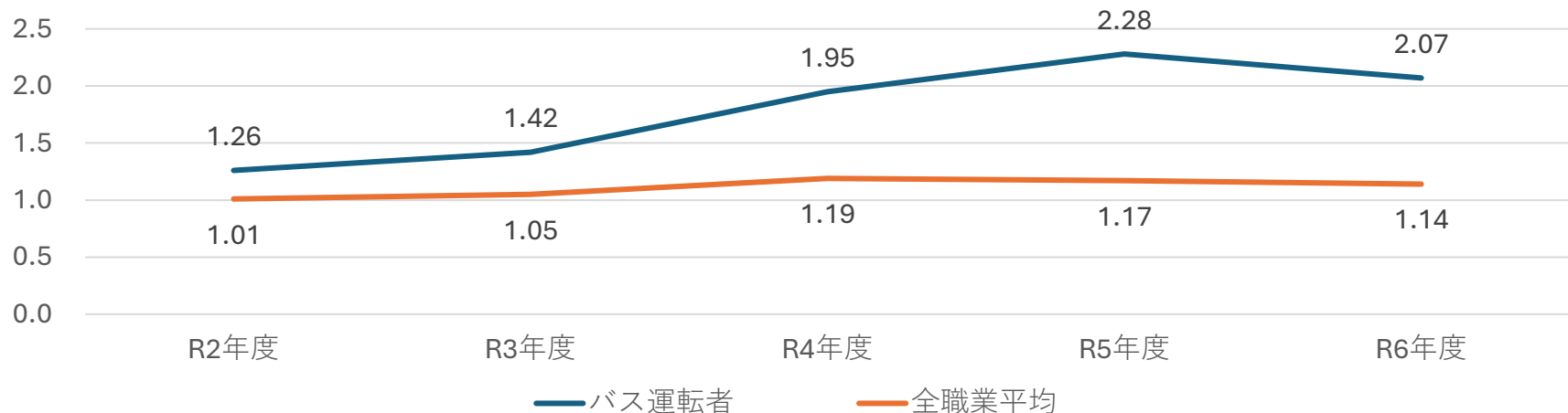
1.55

2.61

3.78

(注) 平成21年12月改定「日本標準職業分類」に基づく区分。

バス運転者の有効求人倍率の推移 (全国)



厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

バス業界の現状【整備士(有効求人倍率(2024年))】

厚生労働省【一般職業紹介状況(職業安定業務統計):雇用関係指標(年度)】

<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1d.html>

全国 2024

東京 2024

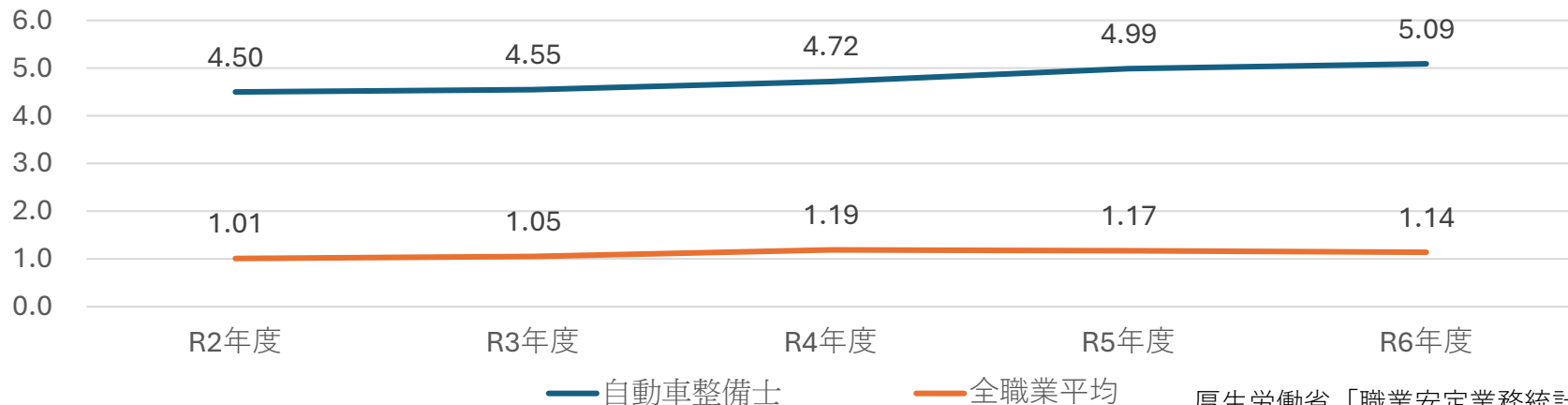
	有効求人倍率		有効求人倍率	
	月間有効求人数	月間有効求職者数 (求人数÷求職者数)	月間有効求人数	月間有効求職者数 (求人数÷求職者数)
H 生産工程従事者				
49 生産設備制御・監視従事者 (金属製品) ~54機械組立従事者				
55 機械整備・修理従事者	457,287	110,645	39,660	6,646
●自動車整備・修理従事者				
56 製品検査従事者 (金属製品) ~59 生産関連・生産類似作業従事者				
全職種平均	26,016,440	22,852,606	3,800,337	2,457,915

平均約3.5倍

平均約4倍

(注) 平成21年12月改定「日本標準職業分類」に基づく区分。

自動車整備士の有効求人倍率の推移 (全国)



厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

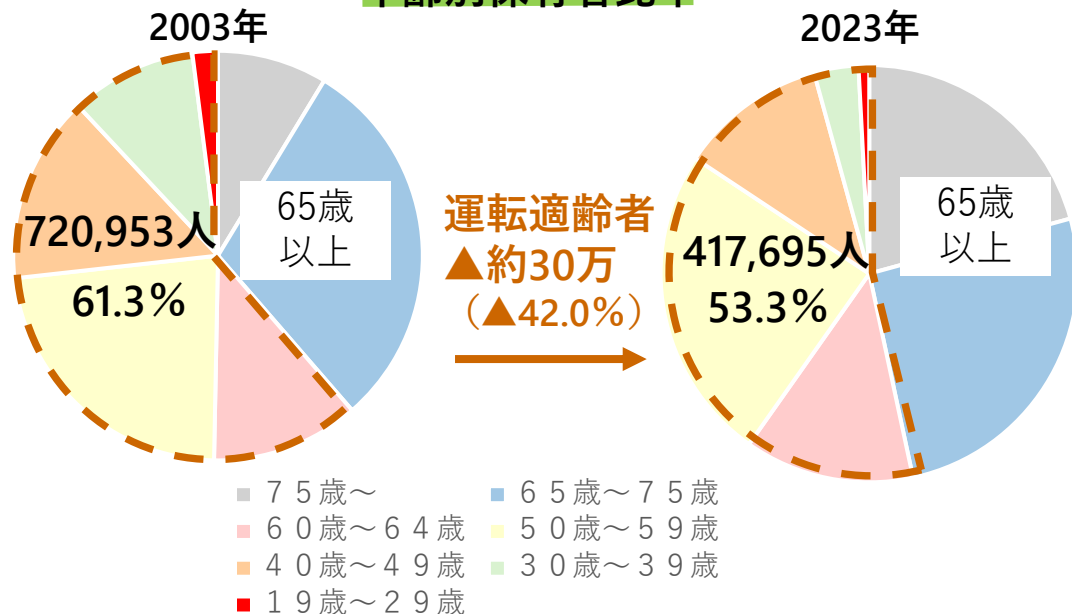
バス業界の現状【大型二種免許関係】

大型二種免許保有者数（全国）

	2003年	2013年	2023年
男性	1,165,638 (99.2%)	995,029 (98.7%)	767,163 (98.0%)
女性	9,161 (0.8%)	12,714 (1.3%)	15,531 (2.0%)
合計	1,174,799 (100%)	1,007,743 (100%)	782,694 (100%)

▲約40万人（▲33.4%）

年齢別保有者比率



令和4年 改正道路交通法施行に伴う免許制度の変更点

		改正前	改正後
普通	第一種	18歳以上※	—
	第二種	21歳以上で普通免許保有3年以上	21歳以上で普通免許保有3年以上 ※ 特例教習を受けることを条件に 19歳以上 で普通免許保有 1年 以上
大型	第一種	21歳以上で普通免許保有3年以上	
	第二種	21歳以上 で普通免許保有 3年 以上	

※1960年（S35）の道路交通法施行以来、変更されていない

都立工科高校の現状【学校数・生徒数】

□ 都立高校の工業科では、自動車、機械・電気・建築など多様な分野で実習を重視し、地域産業と連携した教育を通じて、AI等のデジタル化が進んでも社会として不可欠な実践的技術者を育成

都立工業系高校の概要

工業科 : 18校(全日制 16校(うち工科は15校)
※定時制単独 2校

科学技術科: 2校(全日制 2校)

産業科 : 2校(全日制 2校)

配置(全日制)状況(工業科▲ 科学技術科▶ 産業科■)



学科一覧(全日制)

学科	学校名	卒業者数等	全日制
工業	工芸		マシクラフト、アートクラフト、インテリア、デザイン、グラフィックアーツ
	蔵前工科	121	機械、電気、建築、設備工業
	墨田工科	99	機械、自動車、電気、建築
	六郷工科	101	ものづくり工学
	総合工科	111	機械・自動車、電気・情報デザイン、建築・都市工学
	中野工科	68	食品サイエンス
	杉並工科	60	IT・環境
	荒川工科	87	電気、電子、情報技術
	北豊島工科	66	都市防災技術
	練馬工科	136	キャリア技術
	足立工科	95	総合技術
	葛西工科	124	機械、電子、建築、デュアルシステム
	府中工科	163	機械、電気、工業技術、情報技術
	町田工科	140	総合情報
	多摩工科	146	機械、電気、環境化学、デュアルシステム
田無工科	137	機械、建築、都市工学	
	計	1,654	
科学技術	科学技術		科学技術
	多摩科学技術		科学技術
産業	橋		産業
	八王子桑志		産業

都立工科高校の現状【学科・就職先等】

- 都立高校の工業科では、自動車をはじめ、機械・電気・建築など多様な分野で実習を実施するとともに、卒業後、就職先として各業界へ人材を輩出

学校・学科		就職先の例
自動車 ・墨田工科、総合工科	<p>自動車</p>  <p>自動車整備実習</p>  <p>EV自動車整備実習</p>	<p>【自動車系】 トヨタ、本田、日野など メーカー・ディーラー・ バス・トラック整備士等</p>
<p>◎ 令和8年度から、都立練馬工科高校と都立羽村高校(普通科)にて、大型二種免許の取得の前提となる普通免許の取得を目指す生徒を支援する取組を開始</p>		
機械 ・蔵前工科、墨田工科、 総合工科、葛西工科、 府中工科、多摩工科、 田無工科	<p>機械</p>  <p>機械保守実習</p>  <p>機械操作実習</p>  <p>CAD図面作成実習</p>	<p>【機械系】 荏原製作所、住友重機械 東日本旅客鉄道など 機械メンテナンス、 機械工作、技師等</p>

都立工科高校の現状【学科・就職先等】

学校・学科

就職先の例

建築

・蔵前工科、総合工科、
葛西工科、田無工科

建築



鉄筋コンクリート造実習



足場組立実習



東屋製作実習



大型タワークレーン実習



コンクリート型枠製作実習

【建築系】

鹿島建設、大和ハウス工業
等の建築業、西武鉄道など
建築施工管理、とび、
土木工、型枠工、重機オペ
レーター、線路工務等

設備工業

・蔵前工科

設備



空調等設備保守実習



配管等設備整備実習

【設備系】

JFEプラント、川崎設備工業
関電工など
設備管理保守、プラント、
空調・電機設備整備等

デュアルシステム

六郷工科、葛西工科、
多摩工科

各種 現場



都市ガスパイプライン整備実習



土木作業実習

大崎電業、八洋
その他地域の産業など
様々なエッセンシャル
ワーカー

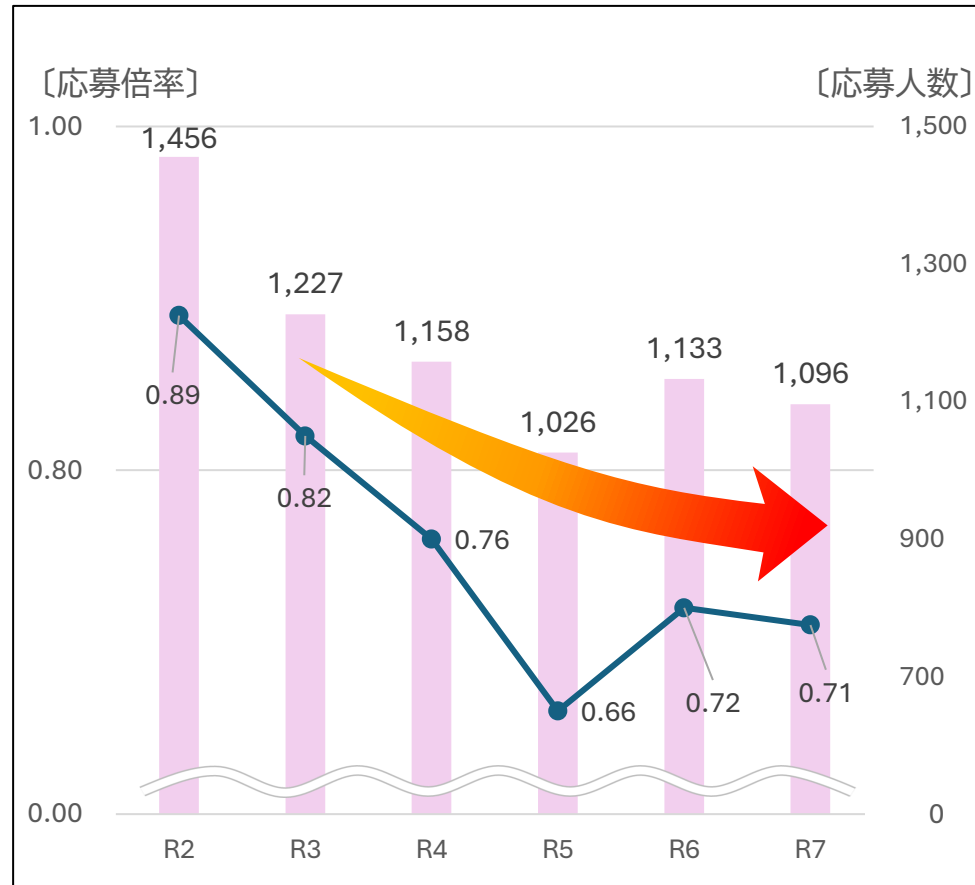
都立工科高校の現状【学科・就職先等】

	学校・学科	就職先の例
<p>都市工学 ・総合工科、田無工科</p>	<p>都市工学</p>  <p>測量・計測実習</p>  <p>道路整備等実習</p>	<p>【都市工学】 東日本高速道路、日本道路、奥村組など 道路管理、土地調査、測量技師等</p>
<p>電気・電子 ・蔵前工科、墨田工科、総合工科、荒川工科、葛西工科、府中工科、多摩工科</p>	<p>電気電子</p>  <p>弱电配線実習</p>  <p>高圧線実習</p>  <p>分電盤実習</p>	<p>【電気・電子系】 東京電力、東芝エレベータ、日立ビルシステムなど 電気工事士、電気主任技術者、電子回路設計等</p>
<p>IT・情報系 ・杉並工科、荒川工科、府中工科、町田工科</p>	<p>IT・情報</p>  <p>情報テクノロジー実習</p>  <p>シーケンス・マイコン実習</p> 	<p>【IT・情報系】 シャープ、コンピュータシステム、ニコンなど ITエンジニア、アプリケー</p>

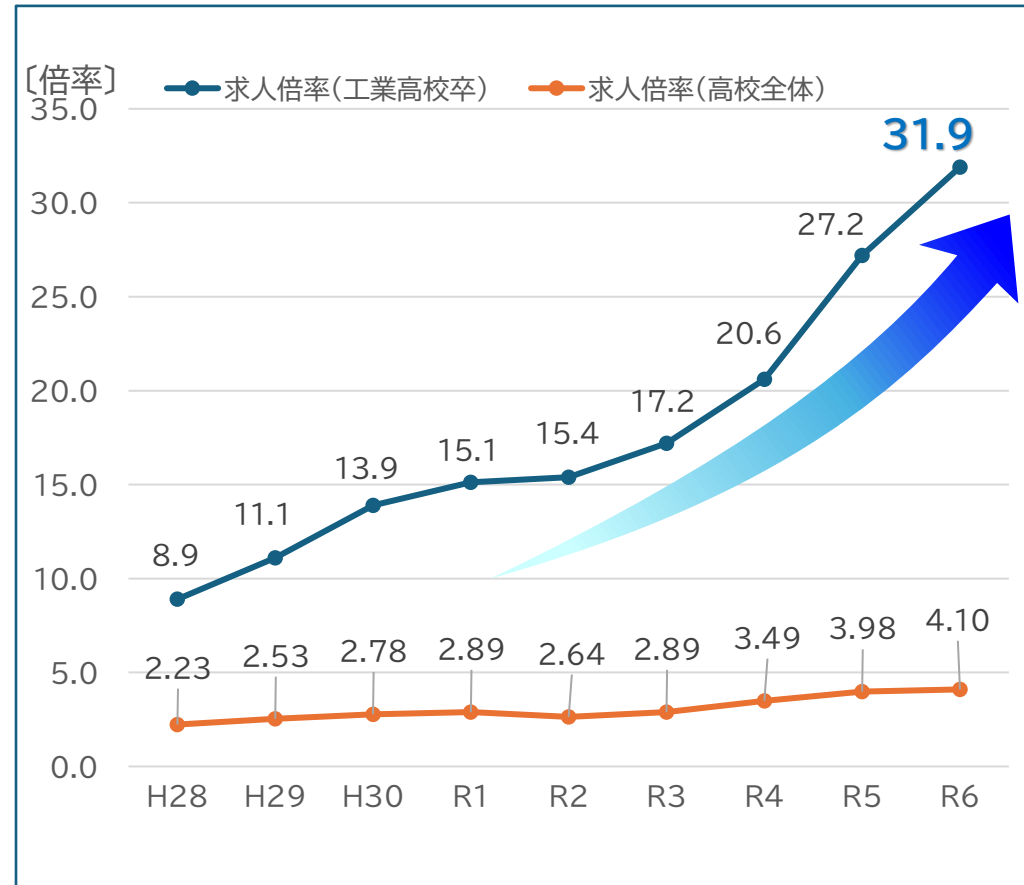
都立工科高校の現状【入試倍率・求人状況】

- 入学者選抜では、令和5年度を底に一定の改善は見られたが、令和7年度は微減
- 入学者数や倍率の減少に対し、工業高校高卒の全国求人倍率は急激に増加

入学者選抜の状況(工業科全日制15校・一次募集)



(参考)全国の高卒求人倍率の推移



出典:全国工業高等学校長協会資料

都立工科高校の現状【学科・就職先等】

課題

- 入試では、入学者数が募集定員を割り込む(定員の8割5分)状況
- 卒業後、就職は6割強程度に留まる

募集定員(令和7年度)

15校合計:2,450人

入学者数(令和7年度)

15校合計:2,067人

卒業生数(令和6年度)

15校合計:1,654人

➡入学時と比べ、2割程度減少

大学進学(令和6年度)

15校合計: 15%程度

専門学校進学(令和6年度)

15校合計: 20%程度

就職(令和6年度)

15校合計: 6割強

※ 比率は卒業生総数に対する割合

バス事業等への人材の輩出に向け、都立工科高校への志望対策
入学から卒業までの対策の強化など、一層の総合的取組が必要不可欠

連携(タイアップ)の方向性

- < 魅力の向上 >
 - 工科高校の入学者数を増やす入口戦略として、工科高校の教育内容の充実による魅力向上に加え、業界全体の一層のイメージアップがセットで必要ではないか。
 - ◎ 生徒・保護者向けの業界の取組紹介 など

- < 人材の育成 >
 - 業界で具体的に求められる技術を工科高校の教育や職業の訓練等を通じていかに身に付けさせるか。
 - ◎ 最新の知識・スキルを、現場人材が学校内外で教授
 - 学びに直結した進路をいかに選択してもらうか。
 - ◎ 生徒向けの業界の取組紹介 など

東京都におけるバス事業者の団体との連携イメージ

これまで

- 教員が校舎や敷地を活用し、授業時間に実習として実施
 - ※ 実習スキルのある教員が配置されている場合に、教員の力量に応じて実施



自動車整備実習

エンジン整備実習



教員が学校で行うため、最新の車体や大型車両などについて扱うことが困難

今後

- ◎ 現場の一線で活躍する人材が、最新の知識・技術を校内外で指導、実習(スキル習得)も担当
 - ※ 協議会を通じ、事業者による実習を実現



実際のバスのエンジンの機構をバス会社の社員が説明

バス会社の職員が路線バスの仕組みを説明



第一線の人材が現場で行う指導で、即戦力人材を早期に育成

バス事業者と都立高校等が強固に連携し、東京の未来を創る人材を多く輩出

令和8年度

- 第一回 都立工科高校とバス事業者の団体との連携推進協議会開催
- 第一回の議論を踏まえ、すみやかに事務レベルで東京都とバス事業者の団体との連携案を協議
(論点イメージ)
 - ・工科高校、職業訓練等とバス業界が連携し、一層のイメージアップ
 - ・運転士、整備士に求められるスキルの習得
 - ・学びに直結した職業選択に即した理解・体験・選択というプロセスを提示
- 事務レベルでの検討を踏まえ、第二回連携推進協議会開催
- 令和8年度中に連携施策を実施