

長野駅前

バス運転者不足問題から 公共交通の将来を考える

流通経済大学経済学部 板谷和也

第16回地域バス交通活性化セミナー

於メルパルク長野

2018/02/23

本日の講演概要

- 「人手不足」の考え方
- 人手不足の要因
- 女性運転者を増やす方策
- 運転者確保のための各主体の役割
- バスの実態と今後の公共交通の対応方法

「人手不足」の意味

- 人材不足の業界とはどのような業界か
 - 今後衰退に向かう業種？
 - 今後大きな発展が見込める業種？

一般には

- 需要のない事業：人余り→人員削減
- 需要のある事業：人不足→人員補充

したがって

- 運輸事業は未来のある発展業種といえる

人手不足の要因は何か？

- 給与
 - 高い方ではない・上がりにくい 等
- 労働時間
 - 不規則な労働時間、長時間労働 等
- 資格
 - 二種免許、大型免許の取得
- 運転技術
 - 空間把握等の能力差 等
- 労働環境
 - 休憩場所、人間関係 等
- 年代の偏り
 - 若年層が少ない

バスの種類と特徴

- 路線バス
 - 各地域に必要な不可欠な運輸サービス
 - 労働時間が長くなる傾向あり
- 高速バス
 - 多くの利用がある採算部門
 - 長距離・夜間の労働あり
- 貸切バス
 - 観光やスポーツなど様々な目的に対応
 - 繁閑の差が大きい
- 送迎バス
 - 決まった利用者の送迎・スケジュールが安定

実際に求人票を見ると...

- 正職員
 - 年収300万～500万円前後
 - 労働時間:フルタイム・シフト制(時間外あり)
 - 週5～6日勤務
- 契約職員
 - 時給1000円～2000円前後
 - 労働時間:パートタイム(時間外なし)
 - 週3～4日勤務
- 他業種と比べた時に、際立って不利な条件ではない

なぜ応募が少ないのか？

- 就職活動の状況変化
 - 就職「冬の時代」は過ぎ、現在は新卒採用では(選ばなければ)多くの学生が内定を取れる
 - コンビニや物流などでも人手不足のため、人材の取り合いに
- 責任の重さ
 - 人命を預かる職種であり、運転技術が伴わないと応募しにくい
 - そもそも一種免許も取得しない学生の増加
- 早朝・深夜・泊まり業務に対する敬遠傾向
 - いわゆる「下宿」学生の減少
 - 大学進学率の上昇と高卒での就職者の減少
 - 「きつい」職場への就職に対する家族の反対

働き方の変化への対応が不十分？

- 派遣労働

- 正職員以外の働き方を選ぶ人の増加
- 「運転」技能を生かした派遣労働市場は未成熟

- 新卒以外の採用活動

- もともと、バス運転者は中途採用の多い業界
- 鉄道車内、バス車内等で告知可能
- そのため、かつては応募者は確保できていた
- 応募者の減少：採用側と応募側のマッチングが不十分

女性運転者が少ない要因

- 男性が多い(男性ばかり)の職場環境
 - 施設が男女別になっていない(女性の利用が想定されていない)
 - 更衣室、休憩室、仮眠室、等々
- 働き方の選択肢が少ない
 - 朝夕に働きにくい・泊まり勤務ができない等の条件への対応が不十分
- いずれも、対応できなければ女性運転者の採用など望むべくもない

待遇が不十分でも働く理由

- 仕事の多くはとてつらく大変である
- なぜ、厳しい職場で働き続けることができるのか？

キーワード:

- やりがい
- 地域貢献

- 一例: (ある運輸事業者)
 - 採用は地元の高卒卒業予定者のみを対象
 - 給与は12~3万円/月
 - 毎年採用
- なぜそこで働くことにしたか？
 - 地元で働きたい
 - 通学で使った交通機関なので愛着がある
 - 後輩の通学や高齢者の移動の足を支えたい

現役運転者の就職の決め手

- 「自動車の運転が好き」
- 「お客さんとのやり取りが楽しい」
- 「地元の役に立っている実感がある」

- 「研修が充実していて安心できる」
- 「休暇や勤務時間の配慮がある」

- 運転者自身に適性があり、かつ労働環境がニーズに対応できていることが重要！

運転者が足りないとどうなるか

- 運転者不足：二種類

1. ニーズがあるにも関わらず運転者が足りないため、本数の間引き・車内混雑
2. ニーズがないところで無理をして運行を続けているが、運転者が足りず路線縮小・廃止

- 本当に問題なのは1か2か？

- もちろん1番が問題。既存の顧客を失い、バス事業者としての信頼度が低下し、他の路線にも悪影響が波及
- 2番の責任は事業者でなく自治体

運転者確保のために(1)

- 採算路線や利用の多い路線：
 - 職員確保は事業者の重要な経営問題
 - 新卒・中途を含めマッチングを充実させ、社内環境も向上させる必要あり→パネルディスカッションで議論
 - 利用が多いのでやりがいの面でも十分な魅力がある
- 不採算路線
 - (たとえば)受託しているコミュニティバスを運行するための運転者が不足→受託をやめる
 - 事業は拡大すべき時期と縮小すべき時期がある

運転者確保のために(2)

- 自治体(市町村)の立場から見た運転者不足
 - 自治体で路線策定して走らせているバス路線の維持が困難
 - 住民サービスの観点から大きな問題
 - 引き受け手がないと維持のしようがない
- 対応策はあるか？
 - 委託金額の増加
 - 長らく続く財政再建等の動きに反するため、委託金額の増加には理解が得られないことも

運転者確保のために(3)

- 国の役割はないか(道路運送法)
 - 第二十八条2 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が前項の国土交通省令で定める事項を遵守していないため輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、施設又は運転者等の指導監督若しくは運行の管理の方法の改善その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる
 - 第三十条 一般旅客自動車運送事業者は、旅客に対し、不当な運送条件によることを求め、その他公衆の利便を阻害する行為をしてはならない
 - 2 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない
 - 3 一般乗合旅客自動車運送事業者等は、特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いをしてはならない
 - 4 国土交通大臣は、前三項に規定する行為があるときは、一般旅客自動車運送事業者に対し、当該行為の停止又は変更を命ずることができる

「安全確保と利便性確保ができているかどうかをチェックし、ダメなら運行を止める」のが国の仕事→運転者確保は埒外

運転者を増やすために必要なこと

- 運転者に対するリスペクト不足
 - 「運転するだけで高い給与をもらい過ぎだ」等の難癖
 - バス車内での利用者からのクレーム(到着が遅い、言葉遣いが荒い等)
 - 人命直結の尊い仕事であることを忘れた心ない発言
- 運転者に対する本来あるべき感謝の心
 - バスの運転は大変な仕事ゆえ、給与が高くて当たり前
 - 高い技術のもと、安心して移動することができるというのはとても有難いことである
 - こうした意識を多くの人が持つことが必要

日常生活にバスは存在するか

- 地方在住者の一般的なライフスタイル
 - 通勤手段は自家用車
 - ドアツードアで時間を問わず移動でき、車内は空調完備・着席完全保証で快適
 - 買い物も通院も飲食も子どもの送迎も自家用車
 - クルマがないと文化的な生活ができない
- バスの入る余地は？
 - 鉄道や新幹線で遠出する際、駅周辺の駐車場が高い場合はバス利用
 - 飲み会がある日はバス利用
 - つまり、月に数回、年に数回しかバスは利用しない

生まれたときから身近にバスがない

- 地方では自家用車が使えたとバスは使う機会がなくなる
 - 家族で自家用車に乗って移動するのが当たり前なので子どもも小さいうちからバス(や鉄道)に乗る機会がほとんどない
 - 通学でバスを使うこともない(自転車、バイク、自家用車で送迎)
 - 身近に存在しない職業に親近感はないから、就職活動の対象業種にならない

本当にバスは必要なのか

- 不採算路線の実態
 - 利用のほとんどが女性高齢者
 - 理由:免許不保持
 - 長くバスが日常の交通手段だった
- 今後の予測
 - 年代別免許保有率:現在は、60代後半の女性でも免許保有率は高い
 - つまり、日常の交通手段が若い頃から自動車だった世代が高齢者になりつつある
 - 「バスからクルマ」は乗り換えやすいが、逆はきわめて困難→今後のバス利用者は減少が見込まれる

本当にバス運転者を確保すべきか

- 長期的に需要が減少するのであれば
 - 長期で雇用した運転手を雇い止めにせざるを得ない→したがって、短期雇用で採用せざるを得ない→ところが、短期では応募者が少ないので、長期で採用せざるを得ない
 - つまり、事業者側のリスクが非常に高い
- リスクを下げるための方策
 - 不採算の路線を維持するのは自治体の役割
 - 需要が減らないようにするための方策を打つべき

自治体の方策(案)

- 選択と集中
 - 利用が極端に少ない路線の廃止に際し、責任を持つ(路線維持の検討、説明会の実施等)
 - 車両とサービス内容の変更(小型車の採用、デマンド運行等)
 - 利用が見込める路線のサービスレベルの向上に資する策の実施(バス停のレベルアップ、高頻度運行、運行時間帯の延長等)
 - バス一台あたりの輸送人数の増加(連節バス導入→BRT化等)
 - 効率化に向けた努力を行い、それでもなお不足すると見込まれる運転者を確保することが重要
- 身近にバスのある環境の整備
 - 学校MMの実施、行事等における積極的なバス事業者の活用

技術革新と制度変更

- 自動運転への期待
 - 自動運転技術の向上で、運転者がいなくても輸送サービスを供給できるようになるのではないか
 - 課題: 事故時の責任体制(補償、救急、代替交通手段等)、利用者の安心感等
- 貨客混載による効率化
 - 宅配便の輸送とバスサービスを同一車両で実現
 - バス側でなく運送側の人手不足解決策
 - 二種免許なしで客を運べない...
- 手っ取り早そうな手段に頼らず、できることをコツコツ積み重ねることが重要

これからの公共交通と運転者問題

- 世界的潮流

- 前提条件：運輸事業は不採算
- 自治体が運行責任、運輸事業者は自治体と協力してサービス供給
- 安定雇用、一定以上の給与水準確保で運転者確保
- サービスの安定供給のために自治体が資金拠出

- 日本の課題

- 採算路線の効率化・サービス向上
- 不採算路線のサービス供給方法の見直し
- 自家用車に頼るライフスタイルの見直し



ご清聴ありがとうございました

(連絡先)

itaya@rku.ac.jp

Paris T-ZEN