

バス運転者不足問題とその改善の 方向性について

近畿大学経営学部 後藤 孝夫

2018年3月6日(火)開催 地域バス交通活性化セミナー 「路線バス運転手確保と バス交通の活性化」報告資料

自己紹介と主な研究テーマ

自己紹介

所属:近畿大学経営学部

専門:交通経済学,公共政策

博士論文のテーマ: 「道路供給における費用負担の経済分析:公共

サービスにおける地方公共団体への補助と費用負担のあり方」

主な研究テーマ

- 1. 交通インフラの費用負担問題(道路のストック効果と重量課金)
- 2. 交通分野におけるコーポレート・ガバナンス・メカニズムが企業 ____パフォーマンスに与える影響(取締役会のダイバーシティー)
- 3. 交通分野における規制政策のあり方と生産性分析
- 4. 航空会社と陸上交通機関間の連携と統合性に関する研究

本講演の目的と構成

〇パネルディスカッション「路線バス運転手確保とバス交通の活性化」に向けた論点整理



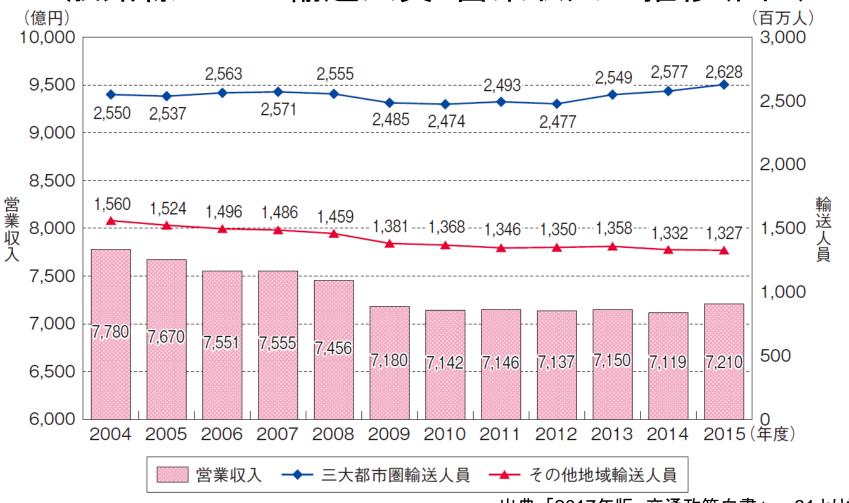
- 〇国土交通省「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」 (2013年~2014年)
- ○国土交通白書2016年版「交通事業における人材確保と生産 性の向上に向けて」→2017年版も参考
- 〇北海道庁「北海道乗合バス活性化戦略会議」 (2017年~)



- ①乗合バス事業の現況および就業構造(全国・北海道)
- ②乗合バス運転者確保の課題と改善の方向性

1. 乗合バス事業の現況・就業構造

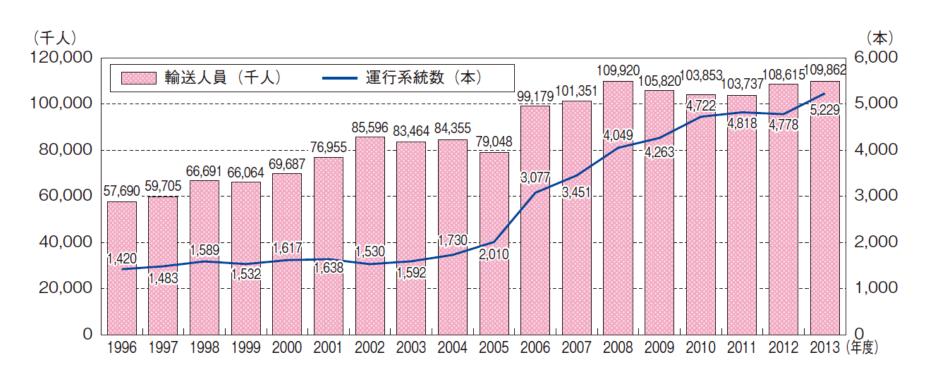
一般路線バスの輸送人員・営業収入の推移(図1)



出典:「2017年版 交通政策白書」, p.31より抜粋

- □ 大都市部:輸送人員は若干の増加
- □ 地方部:依然として輸送人員の減少が継続
- □ 乗合バス事業者の約65%が赤字(2015年度)

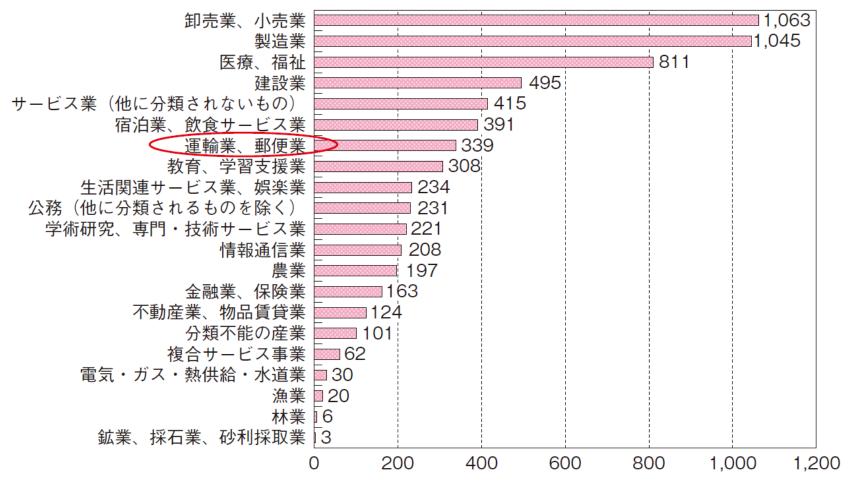
高速乗合バスの輸送人員および系統数の推移(図2)



出典:「2017年版 交通政策白書」, p.31より抜粋

- □ 高速乗合バス事業の輸送人員および運行系統数は増加の一途 □ 一般路線バス事業と比較して、直距離かつ地域間の移動を支え
- □ 一般路線ハス事業と比較して,直距離かつ地域間の移動を支えるバス事業であるため,運転者の長時間拘束などの労働環境の 厳しさが年々増加している可能性 6

産業別の就業者数(2016年)(図3)



出典:「2017年版 交通政策白書」, p.8より抜粋

- □交通事業の就業者数は2016年時点で339万人
- □日本の就業者数の約5.2%

自動車運送事業者の規模等(表1)

	事業者数	営業収入 (整備事業及び販売 業においては売上高)	従業員数
トラック事業 ^{※1}	6.2万	14.5兆	約188万
トノツン争未	(20 <u>15</u> 年度)	(2014年度)	(2015年度)
バス事業 ^{※2}	0.7万	1.4兆	約18万
ハヘ事未	(2015年度)	(2014年度)	(2014年度)
タクシー事業 ^{*3}	5.2万	1.036	前34万
メノノー事未	(2015年度)	(2015年度)	(2015年度)
整備事業**4	7.3万	5.4兆	約54万
定冊尹禾	(2016年度)	(2016年度)	(2016年度)
自動車販売業**5	1.1万	17.3兆	約35万
日劉平熙元未	(2014年度)	(2014年度)	(2014年度)

資料:※1~※3	国土交通省自動車局作成
----------	-------------

- ※4 (一社)日本自動車整備振興会連合会「平成28年度版自動車 整備白書」から国土交通省自動車局作成
- ※5 (一社)日本自動車整備振興会連合会及び(一社)日本中古 自動車販売協会連合会調べから国土交通省自動車局作成

	_				
	トラック	バス乗合バス		タクシー (個人タク シーを除く)	自動車 整備
事業者数	62,176	6,680	2,192	16,096	73,371
中小事業 者数	62,095 (※1)	6,457 (※2)	2,095 (%2)	15,946 (※3)	71,877 (※4)
中小事業 者数の割合	99%	97%	96%	99%	98%

注:※1 資本金1億円以下の事業者数

- ※2 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数
- ※3 従業員数が300人以下の事業者数

資料: (一社) 日本自動車整備振興会連合会「平成28年度版自動車整備白書」等から国土交通省自動車局作成

出典:「2017年版 交通政策白書」, p.29より抜粋

- □ 自動車運送事業の事業規模の大きさは、トラック事業、タクシー 事業、そしてバス事業
- □ 事業者数の9割以上が中小事業者

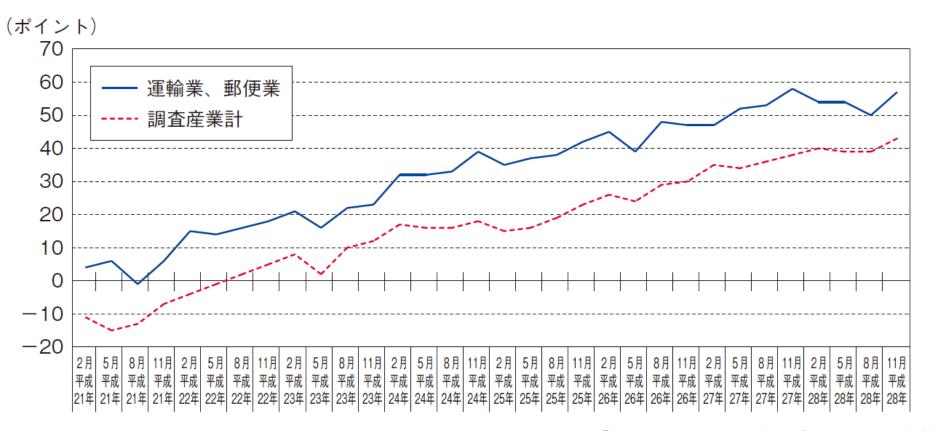
自動車運送事業者の就業構造(表2)

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・	13万人	32万人	83万人	40万人	_
整備要員数	(2015年度)	(2015年度)	(2016年)	(2016年)	
女性比率	1.5%	2.5%	2.4%	1.3%	43.5%
	(2014年度)	(2014年度)	(2016年)	(2015年)	(2016年)
平均年齢	49.9歳	58.7歳	47.5歳	44.3歳	42.2歳
	(2016年)	(2016年)	(2016年)	(2016年)	(2016年)
労働時間	210時間	193時間	217時間	189時間	177時間
	(2016年)	(2016年)	(2016年)	(2016年)	(2016年)
年間所得額	449万円	332万円	447万円	417万円	490万円
	(2016年)	(2016年)	(2016年)	(2016年)	(2016年)

出典:「2017年版 交通政策白書」, p.30より抜粋

- □ 中高年層の男性に依存した状態
- □ 全産業平均と比較すると、労働時間は長く、年間所得額は低い
- □ 労働環境が1つの要因として自動車運送事業で働くことが若年層 や女性から敬遠されている状況が示唆

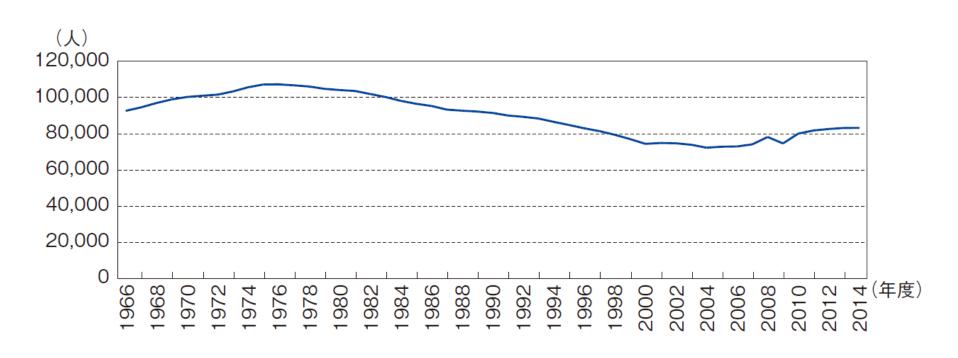
常用労働者の過不足判断D.I.の推移(図4)



出典:「2017年版 交通政策白書」, p.10より抜粋

- □ 交通事業のD.I.値(労働者が「不足」する事業所の割合一労働者が「過剰」な事業所の割合)
- □ 産業全体より高く、ほぼ一貫して上昇
- □ 労働力不足感が大きくなっている

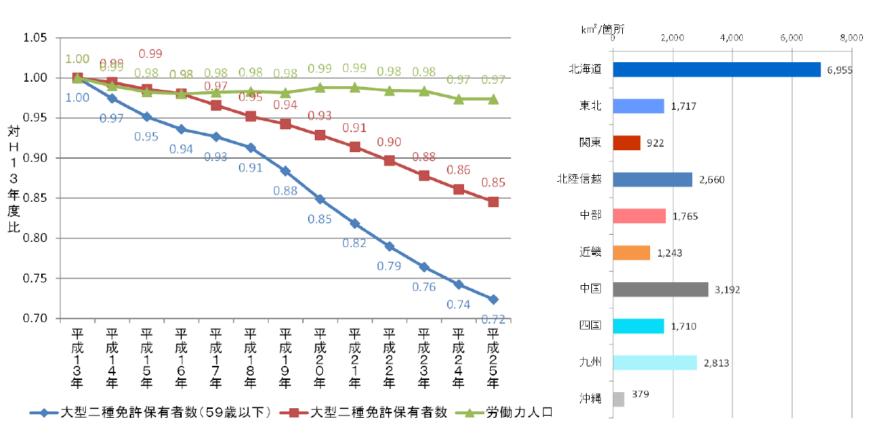
乗合バス運転者数の推移(図5)



出典:「2017年版 交通政策白書」, p.34より抜粋

- □ 1976年度の107,282人をピークに,長期的に減少傾向
- □ 直近は事業者数の増加等に伴い増加

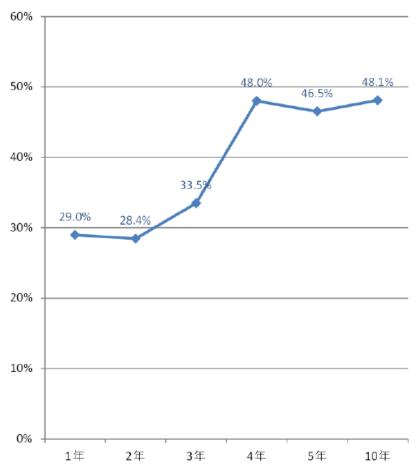
大型二種免許取得者の推移と大型二種免許取得 可能教習所当たりの面積(図6)



出典:国土交通省自動車局資料より抜粋

- □ 2013年は2001年よりも15%減少
- □ 北海道, 中国, 九州, 北陸信越は, 面積に対して大型二種免許 取得可能な教習所数が少ない

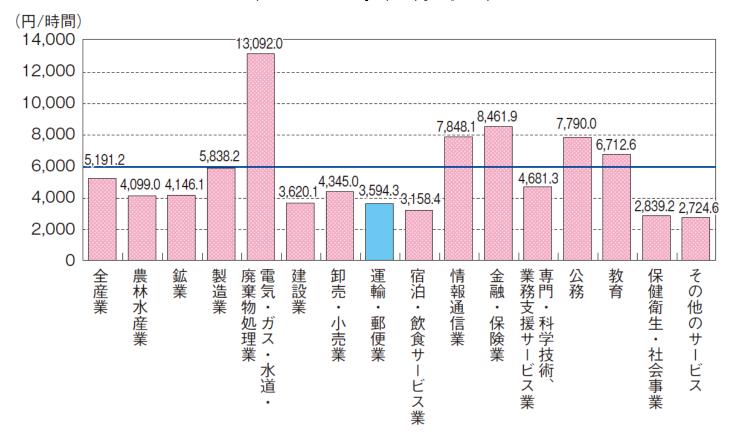
バス運転者の離職率(2013年)(図7)



出典:国土交通省自動車局資料より抜粋

□離職率は1年で29%, 4年で48%

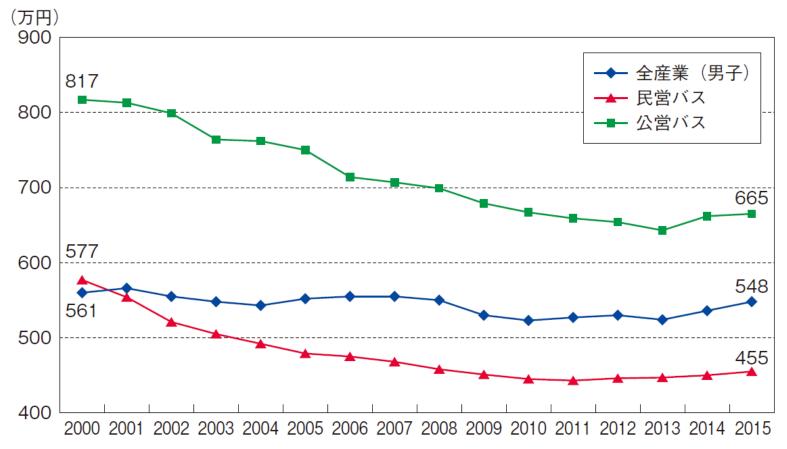
経済活動別労働生産性水準(名目GDP)の比較 (2015年)(図8)



出典:「2017年版 交通政策白書」, p.10より抜粋

- □ 交通事業の労働生産性水準は、建設業、農林水産業、宿泊・ 飲食サービス業と近い水準
- □ 全産業平均の69%程度(労働集約的産業)

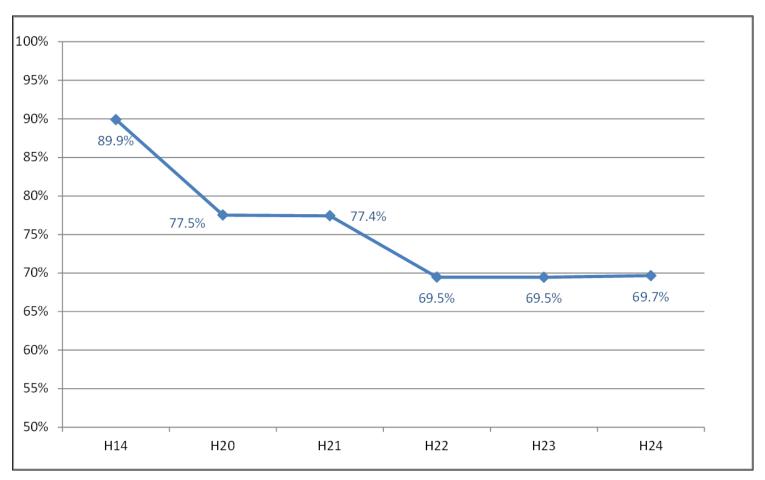
乗合バス運転者数の推移(図9)



出典:「2017年版 交通政策白書」, p.34より抜粋

- □輸送人員の減少等による収入減を人件費削減によりカバー
- □ 近年では運転者確保のために人件費を増加

バス運転者の正社員割合(2013年)(図10)



出典:国土交通省自動車局資料より抜粋

□バス運転者の年収低下の原因の1つとして,正社員割合の低下 が影響を及ぼしている可能性 16

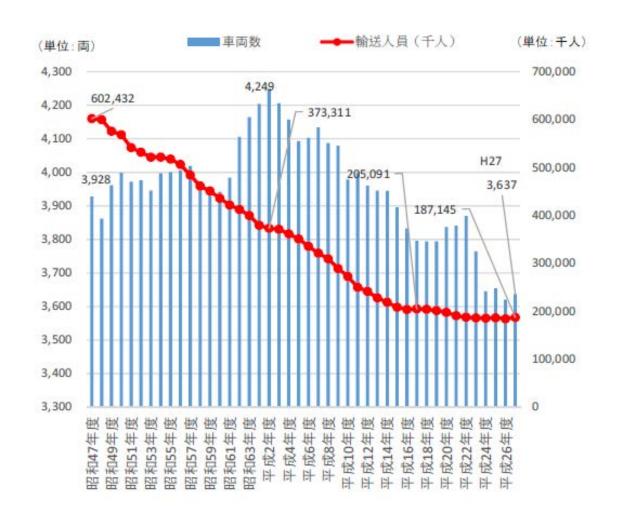
人件費の原価に占める割合の推移(表3)

単位:%)

		原価に占める割合			原価に占める割合		
年度	費目	民営	公営	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)
	人 件 費	56. 6	55. 0	56. 3	55. 9	56. 8	56. 3
24	燃料油脂費	10. 1	6.8	9. 4	7.8	11.5	9. 4
	その他諸経費	33. 2	38. 2	34. 4	36. 3	31. 7	34. 3
	計	100. 0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	人 件 費	56. 5	54. 3	56. 0	55. 9	56. 3	56. 0
25	燃料油脂費	10. 9	7. 6	10. 1	8. 5	12. 3	10. 1
	その他諸経費	32. 6	38. 1	33. 8	35. 6	31.4	33.8
	āt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	人 件 費	57. 0	54. 0	56. 4	56. 2	56. 5	56. 4
26	燃料油脂費	10. 3	7. 5	9. 7	8. 3	11.6	9. 7
	その他諸経費	32. 7	38. 6	34. 0	35. 5	31.9	33. 9
	ā†	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	人 件 費	58. 5	56. 6	57. 9	56. 1	58. 9	57. 9
27	燃料油脂費	8. 5	7. 0	8. 0	6. 4	9. 0	8. 0
	その他諸経費	33. 0	36. 4	34. 1	37. 5	32. 0	34. 1
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100. 0	100.0
	人 件 費	58. 1	55. 7	57. 6	57. 5	57. 7	57. 6
2 8	<u> </u>	7. 4	5.0	6. 9	5.9	8. 2	6. 9
	その他諸経費	34. 6	39. 3	35. 6	36. 6	34. 1	35. 6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

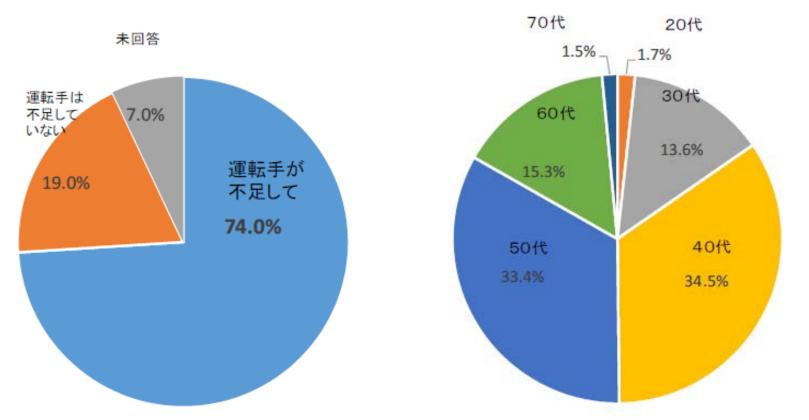
出典:国土交通省ホームページより抜粋

北海道における乗合バス輸送人員と車両数(図11)



出典:北海道総合政策部交通企画課資料より抜粋

乗合バス事業者における運転者不足の認識割合と 運転手の年齢構成(図12)



出典:北海道総合政策部交通企画課資料より抜粋

- 乗合バス事業者のうち74%の事業者で運転者が不足しているとの回答
- 乗合バス運転者の年齢構成を見ると,50代以上が全体の50.2%

2. 乗合バス運転者確保の課題と 改善の方向性

バス運転者確保の課題と対策 (「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」)

○志望・採用者の減少

- 若年・壮年男性向けの対策
- 女性向けの対策

○離職率の高止まりへの対応

- 待遇改善の対策
- 意欲や士気の向上等の対策

若年・壮年男性向けの対策

- 〇戦略的なリクルート(後のご講演内容に関係)
- 学校への求人・働きかけなど←現状はハローワークや会社HP 等が中心(北海道では知人紹介も多い)
- 就職説明会(合同説明会:旭川)
- 〇自社養成体制の充実 (参考事例:西鉄自動車教習所)



- 〇若年層向けPRの強化
- ○健康な高齢者の活躍の促進

女性向けの対策

- 〇女性の職業としての定着の推進
- 女性が働きやすい事業部門の絞り込み

○女性運転者のための勤務体系・社内インフラの整備・充実 (相鉄バス:更衣室・休憩所などの女性専用スペース,あるいは 託児所を用意)



- 〇女性向けPRの強化
- 現役女性運転者のアピール

志望・採用者減少に対するその他の対策

- ○大型二種免許の取得環境の改善
- 免許取得助成制度の充実(北海道では住宅費補助の事例も)
- 養成施設の共用化
- ○募集活動等の共同化の推進
- 〇バス事業やバス運転者のイメージアップ
- 十勝バスの再生を描いたミュージカル「KACHI BUS」
- 子供を対象とした体験教室(バスの乗り方)

- 〇バス運転者の融通(2018年度実証実験)
- 〇大型二種免許の要件緩和(検討事項)



待遇改善の対策

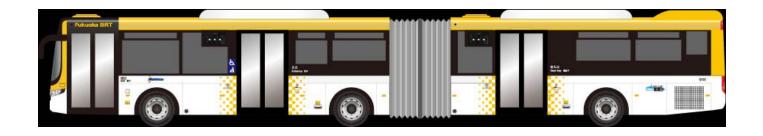
- ○労働条件の改善
- 経営改善
- 安全運行・労働時間等の基準の遵守徹底
- 〇キャリアパスの多様化・多重化
- 管理部門との人事交流制度の導入(現状約30%)など
- ○報償制度の活用→待遇改善とリンクしているか
- 優良運転者に対する「表彰制度」(事例:日本バス協会会長表彰:勤務年数 20 年以上で無事故・無違反者が対象)
- 運転技能コンテストや接遇コンテストの開催

意欲や士気の向上等の対策

- 〇対利用者や社内コミュニケーションの活性化
- 10名未満で班を作り、不定期で班会を実施(小集団行動)
- 運行管理者からの声掛け←個人の気づきに委ねる現状(コーチングなど制度的な取り組みが少ない)
- ○従業員満足度の向上
- 指標の導入
- 家族会の実施

今後の検討課題

○連接バスの普及



- 〇バス事業者間の合併(企業規模の大規模化)
- ○自動運転
- 〇移民の受け入れ(外国人ドライバー)

ご清聴ありがとうございました