

第49回豊田まちと交通勉強会

運輸事業の人材確保の課題

(公財) 豊田都市交通研究所
主任研究員 福本 雅之

2015/7/21

運転手不足で減便・路線廃止も

- 「運転手不足」を理由に路線バスの減便・廃止が生じ始めている
- コミュニティバスの入札を実施しても、「運転手不足」から入札不調に終わる例が少なからずある
- 外国人観光客ツアーで貸切バスを手配しても「運転手不足」ため、価格を上げてでも断られる例



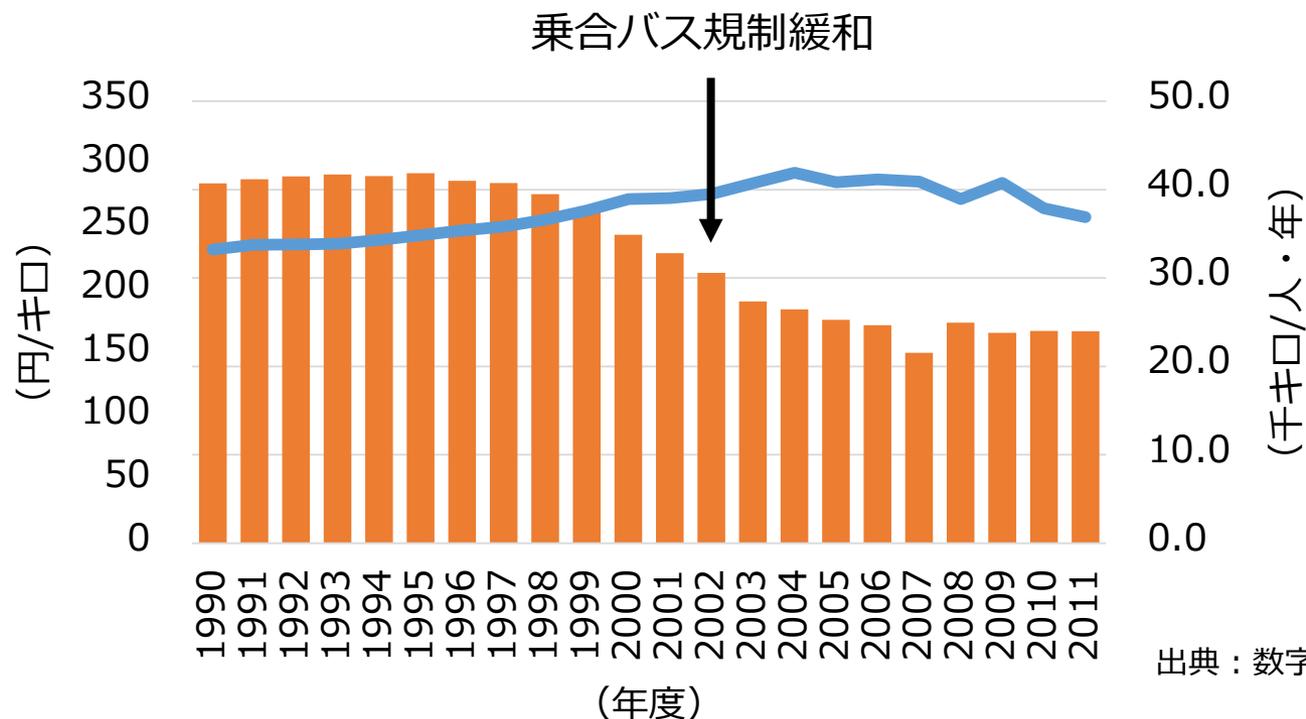
儲かる、儲からないという話ではなく
「できない」

乗合バスドライバー不足の背景

輸送人員の減少が進む中で、総走行キロは大きな変化なし
→コスト圧縮のため運転手の負担は増加、待遇は悪化



社会的ニーズ：コミュニティバス・高速バスの増加など



■ 走行キロあたり人件費 — 運転者1人あたり年間走行キロ

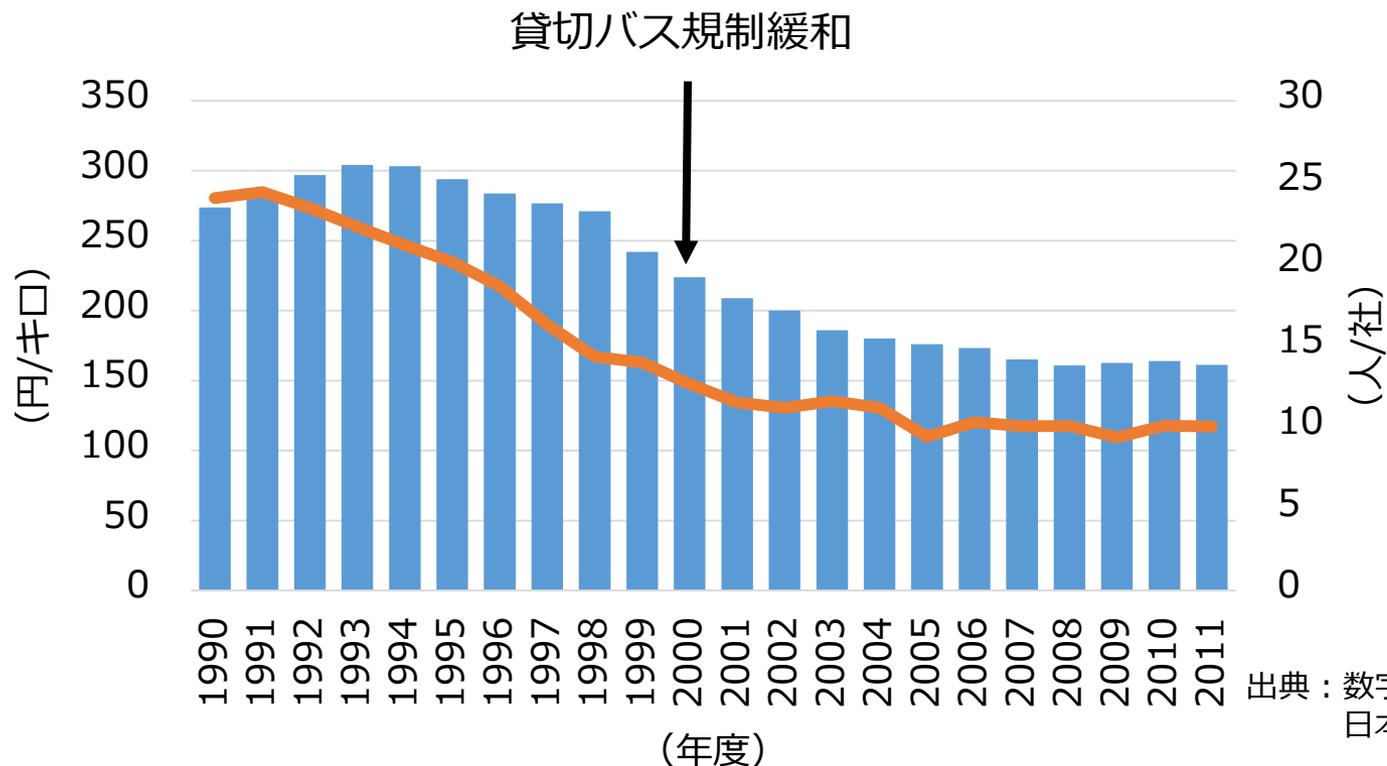
貸切バスドライバー不足の背景

規制緩和後の小規模事業者の増加

→ 過当競争による運賃低下の影響



社会的ニーズ：インバウンド観光客の増加など

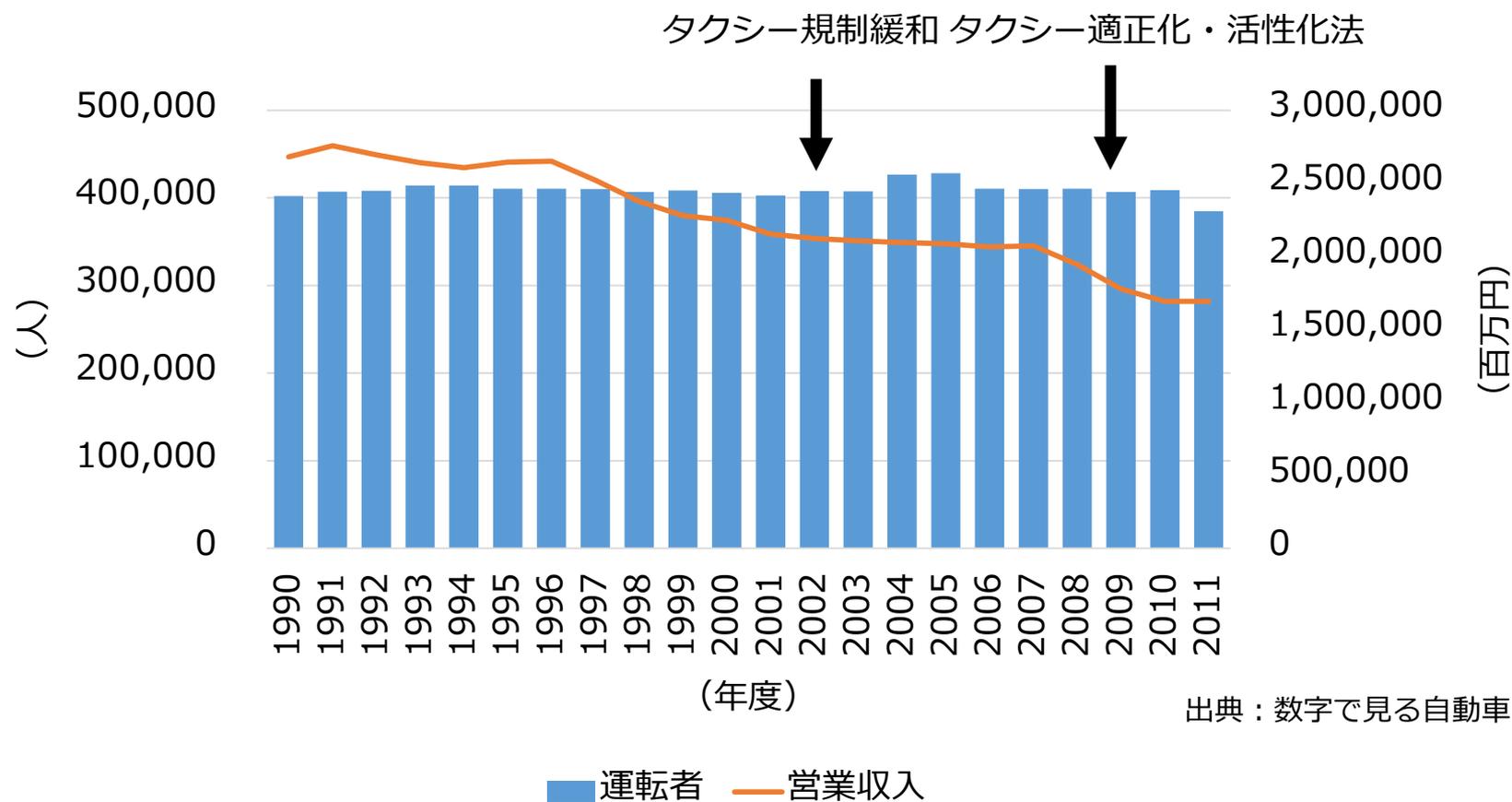


■ 実車走行キロあたり人件費 — 事業者1社あたり運転者数

タクシードライバー不足の実態

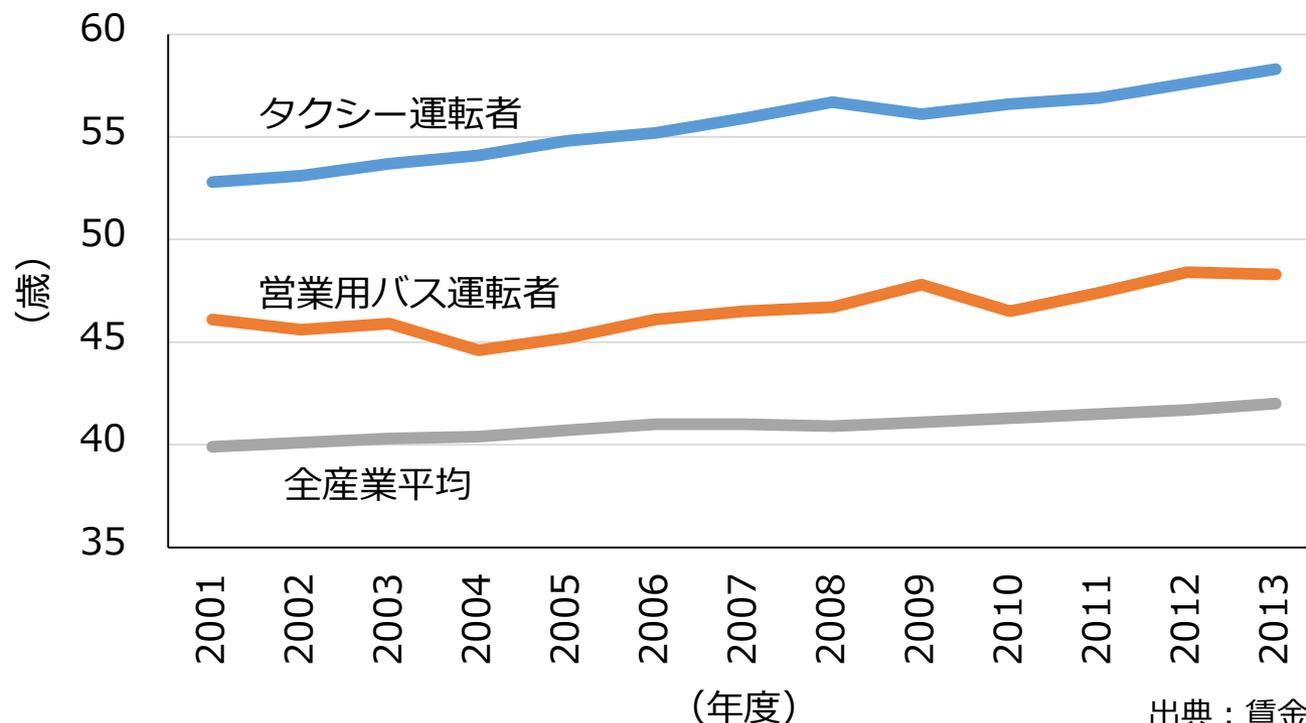
長期的な需要の減少にもかかわらず、供給良に変化無し

→稼働率を高めるために運転者へのニーズが増加
(会社的ニーズ)



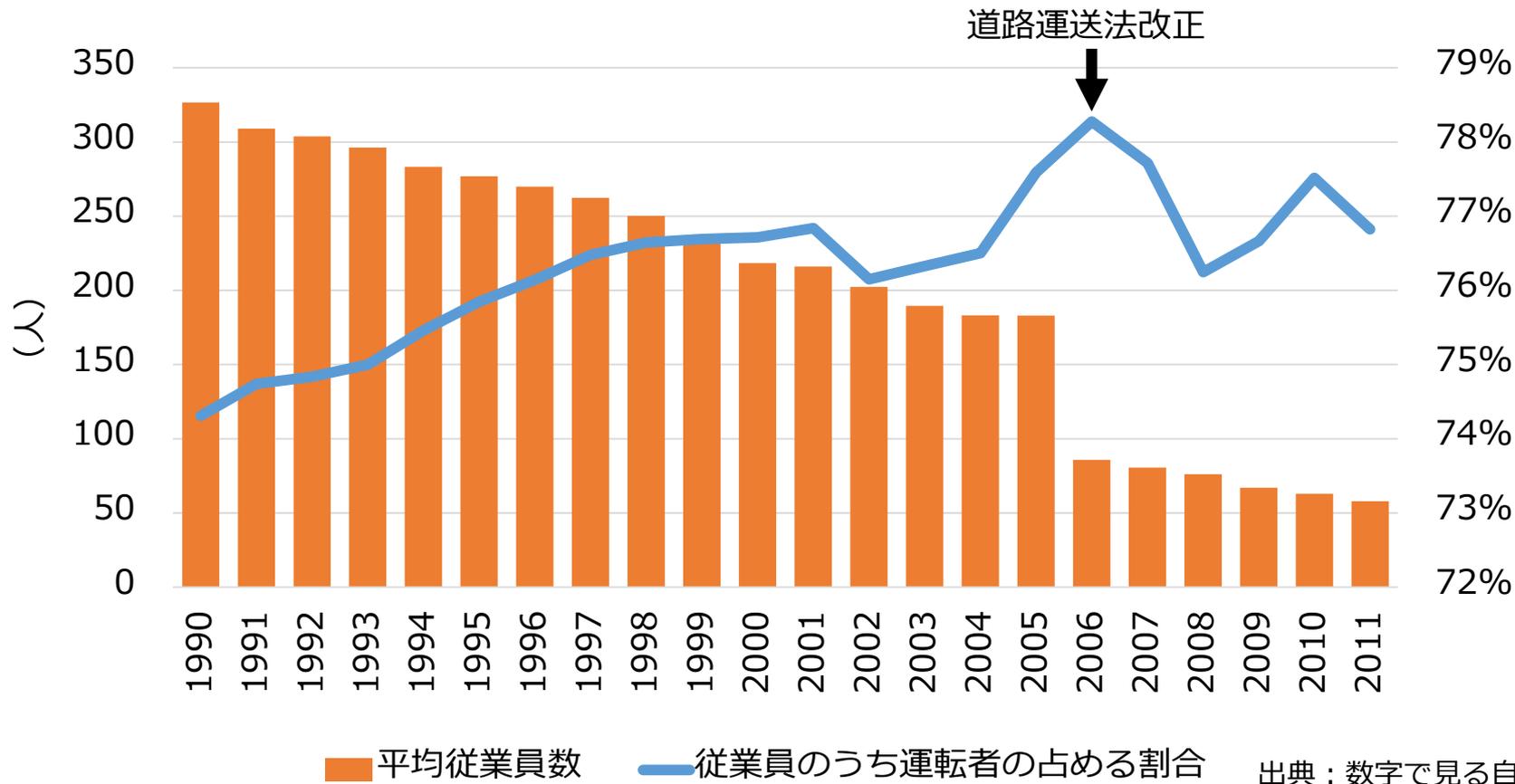
共通するドライバーの高齢化

若年層のエントリーが少なく、定着しない



高校新卒者の採用が困難（2種免許取得まで3年間必要）
ドライバーのキャリアパスが描きにくい

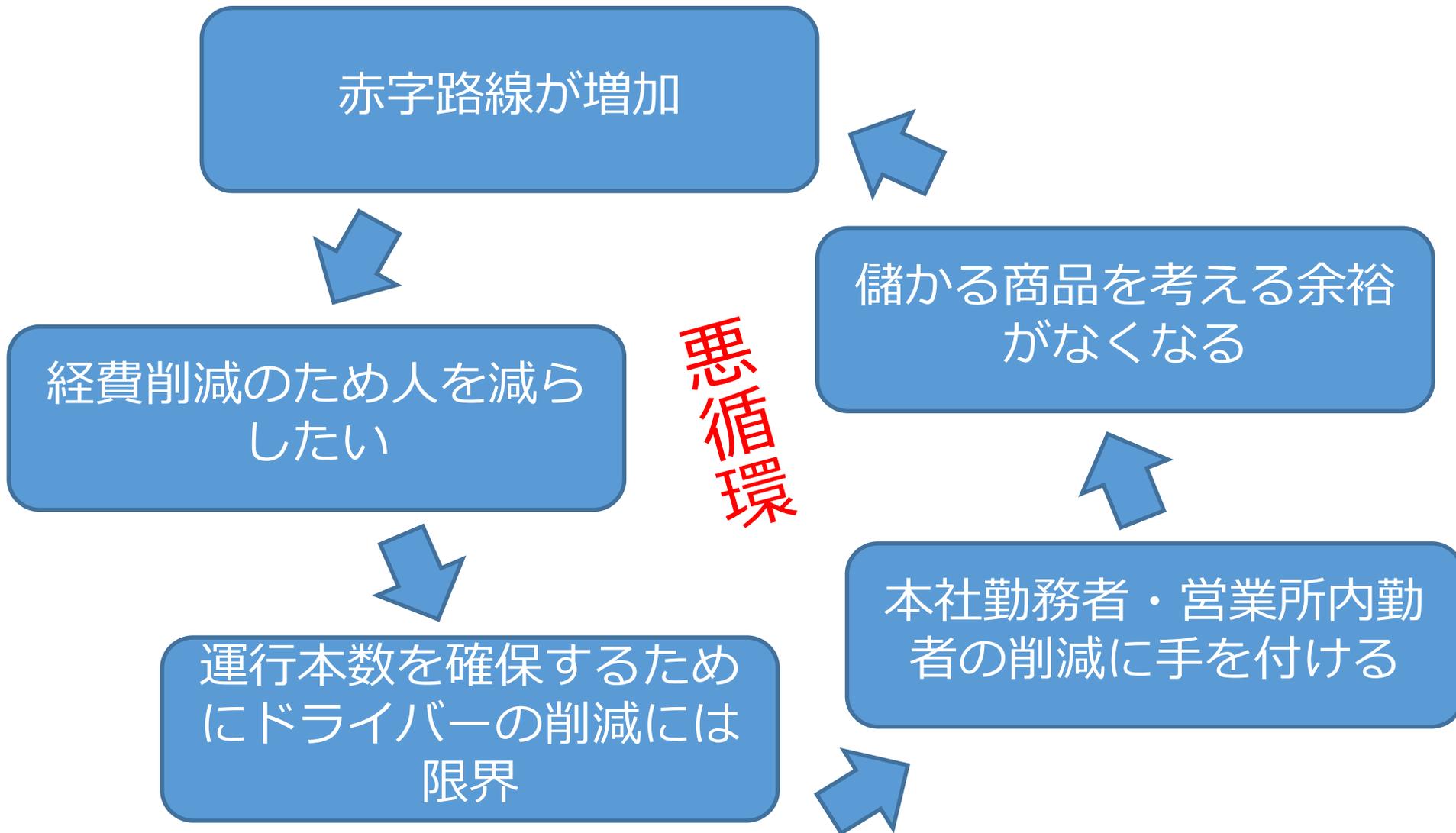
足りないのはドライバーだけではない



乗合バス事業者を見るとドライバーの割合が増加

企画・監理部門が弱体化

企画・管理能力の低下による影響



自治体の能力向上の功罪

コミュニティバスをきっかけに、公共交通施策に取り組む自治体が増加

➡ 従来、事業者が行っていた路線バスのルート、ダイヤの検討などを自治体を実施するように（**自治体の事業者化**）



バス事業者は自治体の決めた運行内容を運行するだけの「**運転請負業者化**」

➡ますます企画・管理部門が弱体化

現在の契約形態では事業者に
企画提案の術もインセンティブも存在せず

何が問題なのか？

【自治体がバス事業者化することの問題点】

財政状況が厳しくなる中で、交通に従事する人員が増加し、財政負担の増大につながる

→民間事業者ができる内容まで行政が抱え込んでしまい、肥大化する

【バス事業者が運転請負業者化することの問題点】

交通事業者の付加価値がなくなり、単に安く運行できる事業者が選定される

→ますます企画・管理能力が低下し、営業路線にも悪影響

住民・利用者の利便性も低下

役割分担見直しの時期では？

自治体の役割→**おでかけ環境**の整備

おでかけ環境

住民が外出することでより多くの活動機会を得ることができ、
それによって生活を豊かにできる環境



外出の目的地となり得る**施設（ハード）、イベント（ソフト）**を創り出すことと、**そこへの移動手段を提供する一体的取り組み**

【自治体の交通政策に求められること】

- まちづくりや地域活動の活性化と連携して移動手段の確保に取り組み（計画の策定）、住民の生活を豊かにする
- そのために必要な地域公共交通のスペックを提示する

【交通事業者に求められること】

- 自治体の提示したスペックを満たす公共交通サービスを提案

理想論？ そうかも知りません

資金の流れを変えるだけでも理想に近づけることは可能

受委託関係から裁量を認めるパートナーシップ関係へ

【英国の例】

- バス運行には国から走行距離に応じた補助金（BSOG）
→ 下駄を履かせる格好であり、地方でも採算性を確保しやすく、
参入のインセンティブに
事業者は、運賃＋補助金で採算を取れる範囲内で路線・サービスを定める
- 自治体と事業者の運行協定（QBP）
自治体は、P&R駐車場・バス停・バスレーン整備などでバス事業者への環境を整える（バスのほしい道路に優先整備）
事業者は、設備を使う代わりに運行便数や時間帯などを示し、一定期間それ以下にしないことを約束する

事業者の力を活用することで
地域公共交通が良くなる仕組みが必要