

バスの運転者を巡る現状について



国土交通省

平成25年12月20日

自動車局

乗合バス事業の現状について

1. 事業者数

平成18年10月の改正道路運送法の施行後、コミュニティバスへの新規参入や分社化の影響等により増加傾向。

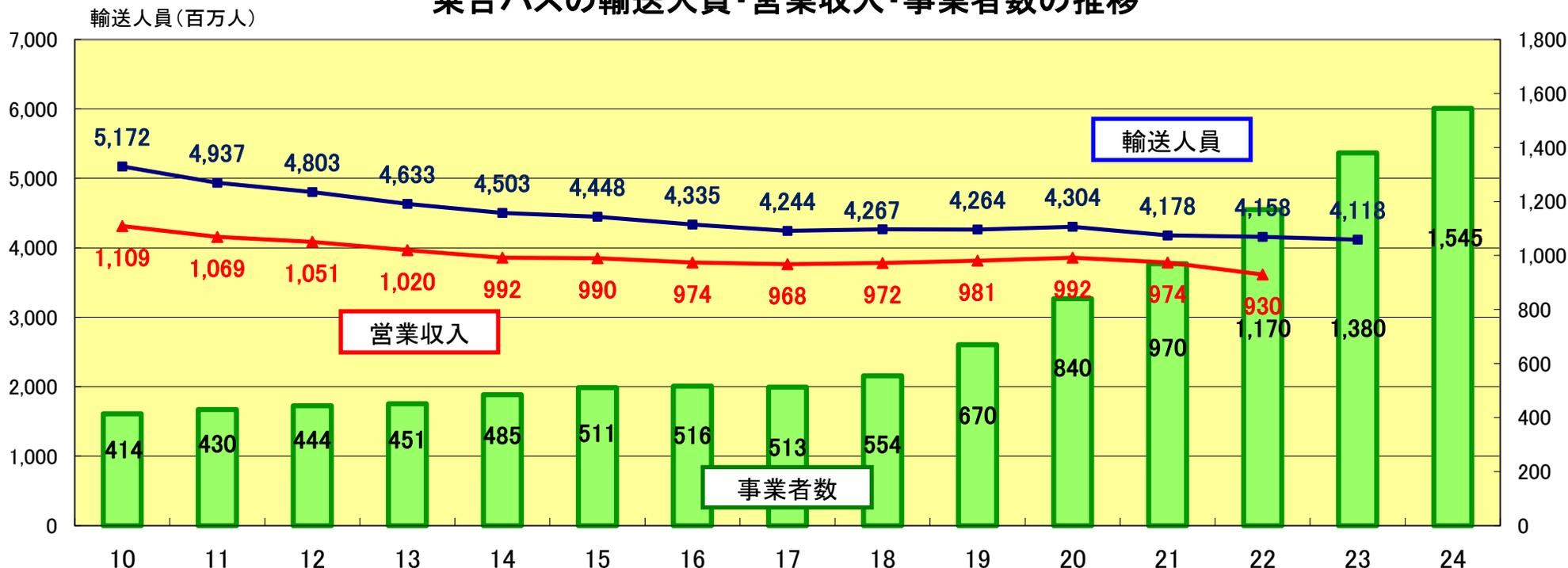
2. 輸送人員・営業収入

年々減少傾向。三大都市圏については、下げ止まりつつあるものの、地方部の減少が著しい。

3. 収支率(保有車両30両以上の事業者)

平成24年度の経常収支率については、三大都市圏が99.5%(黒字事業者の割合:62.7%)、地方部が88.3%(黒字事業者の割合:12.8%)、全国で94.8%(黒字事業者の割合:29.0%)。

乗合バスの輸送人員・営業収入・事業者数の推移



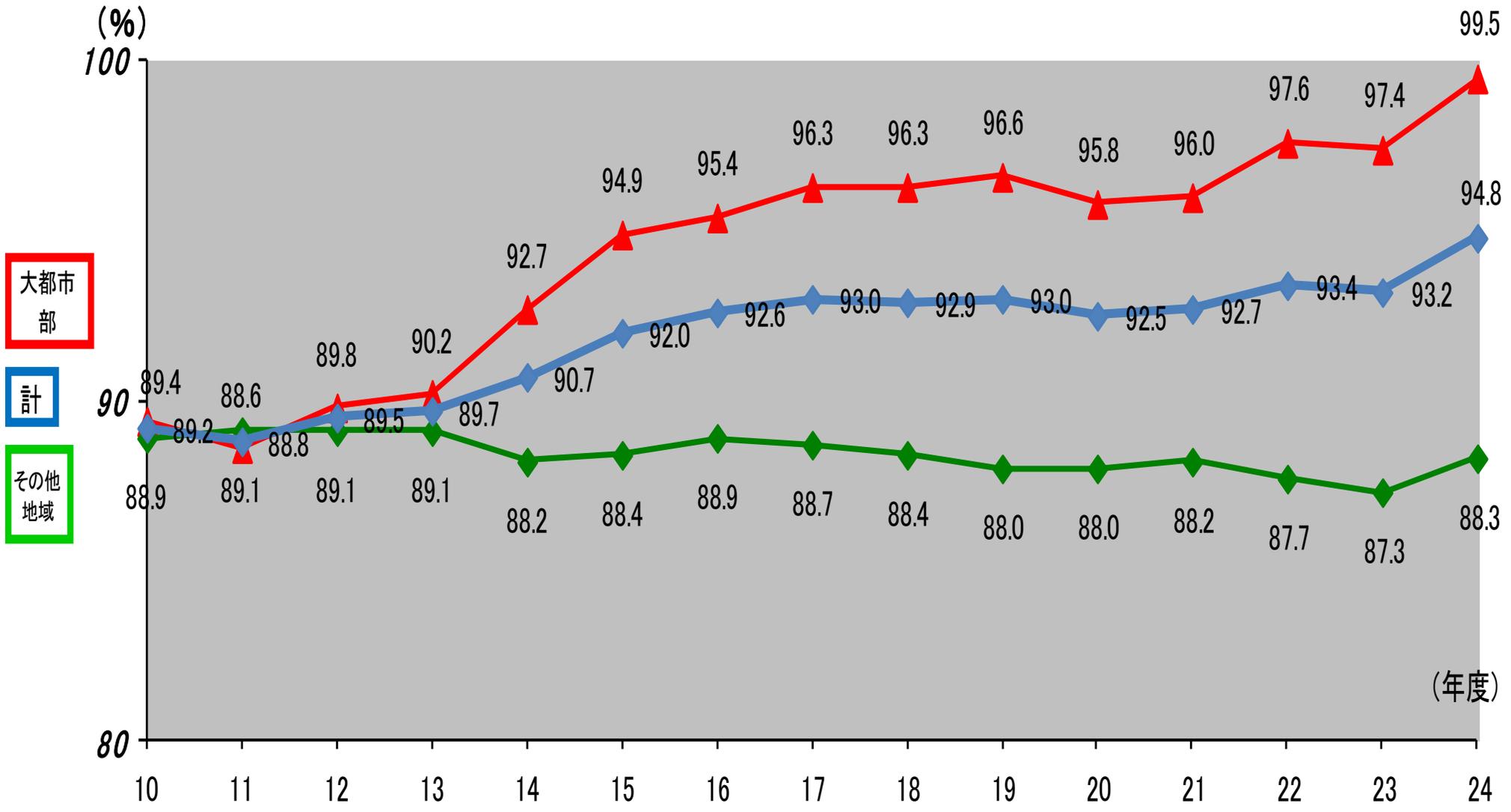
※営業収入及び輸送人員は、各年度の全事業者による数値。
 ただし、平成18年度以降においては、平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バス事業者とみなされた者を除く。

事業規模(事業者数:H25.3現在、従業員:H23.3現在)

【乗合バス】事業者数1,992者、従業員10.3万人

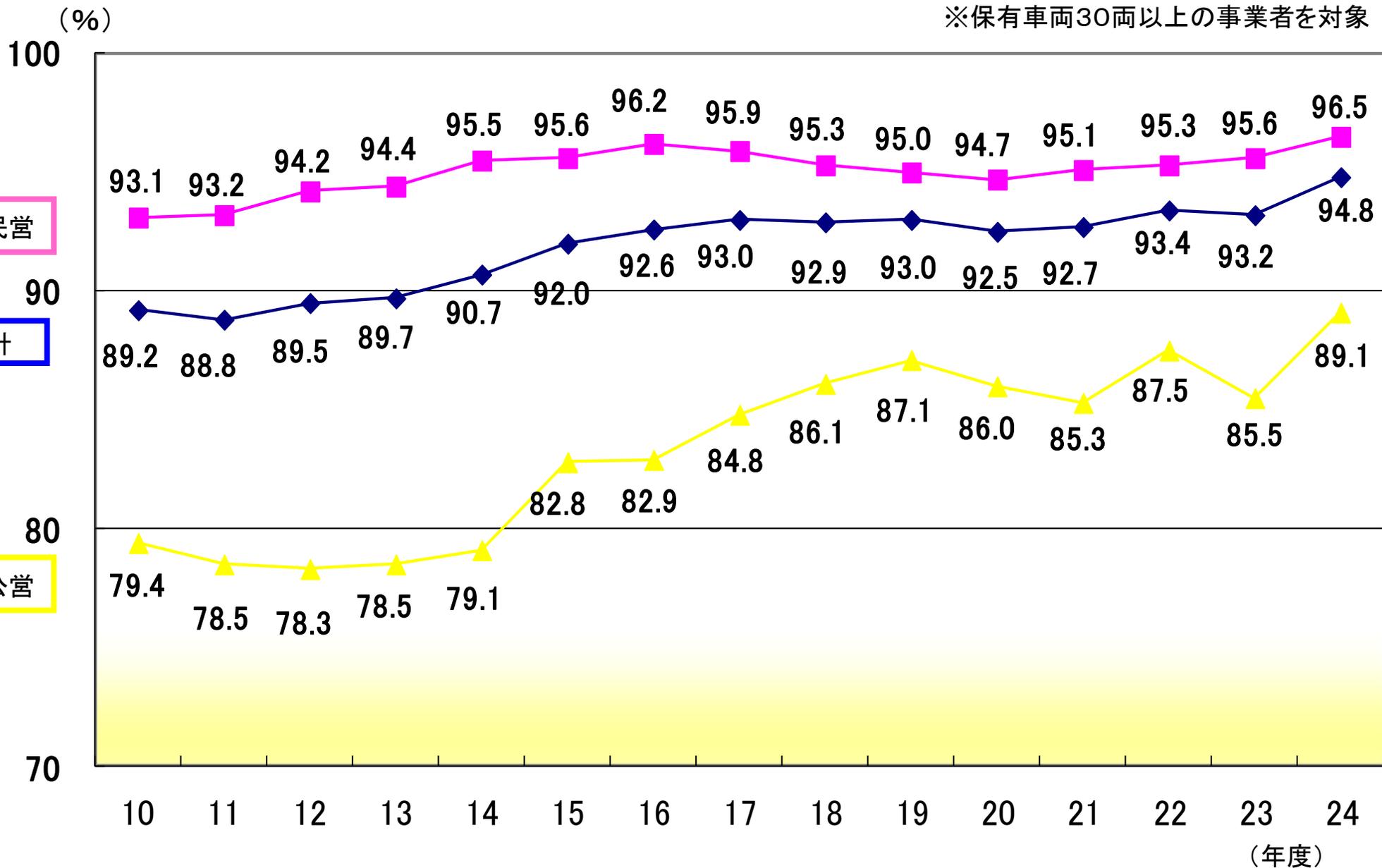
年度別経常収支率の推移(三大都市圏・その他地域)

※保有車両30両以上の事業者を対象



乗合バス事業の民営・公営別の経常収支率の推移

※保有車両30両以上の事業者を対象

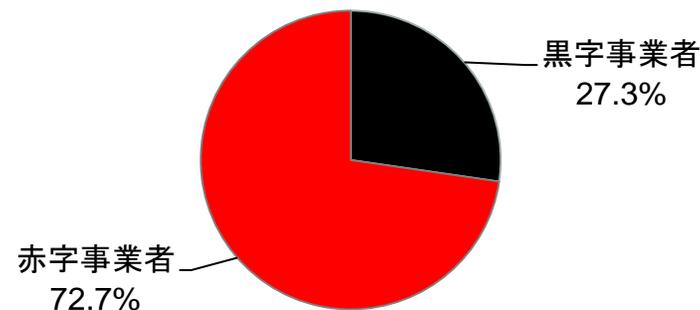


厳しい経営状況にある地方バス事業者の状況

- 輸送人員が減少を続ける中で、乗合バス事業者が運行する3/4の系統が赤字系統であり、事業者全体としても3/4が赤字事業者となっている。
- これに伴い、乗合バスの路線廃止が続いているほか、乗合バス事業者の経営破綻も各地で起きている。

全系統	系統数 約38,000系統
黒字系統	約10,000系統 (約26.3%)
赤字系統	約28,000系統 (約73.7%)
公的補助あり	
地バス補助	約1,600系統 (約4.2%)

乗合バス事業者の収支状況(平成24年度)



乗合バスの路線廃止状況
(高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの)

	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
22年度	1,720km
23年度	842km
24年度	902km
計	12,062km

平成11年以降の法的整理等の事例

民事再生法

- 東陽バス(株) ○那覇交通(株)
- 北都交通(株) ○富士交通(株)
- 琉球バス(株) ○茨城交通(株)
- 岩手県北自動車(株)

会社更生法

- 京都交通(株) ○水間鉄道(株)
- 福島交通(株)

その他

- 大分バス(株)(私的整理)
- 常磐交通自動車(株)(特別清算)
- 中国バス(株)(私的整理)
- 会津乗合自動車(株)(企業再生支援機構)
- 井笠鉄道(株)(破産)

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

- 九州産業交通(株) ○関東自動車(株)
- 宮崎交通(株)

- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株)
- 国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社
- アルピコグループ松本電鉄他3社

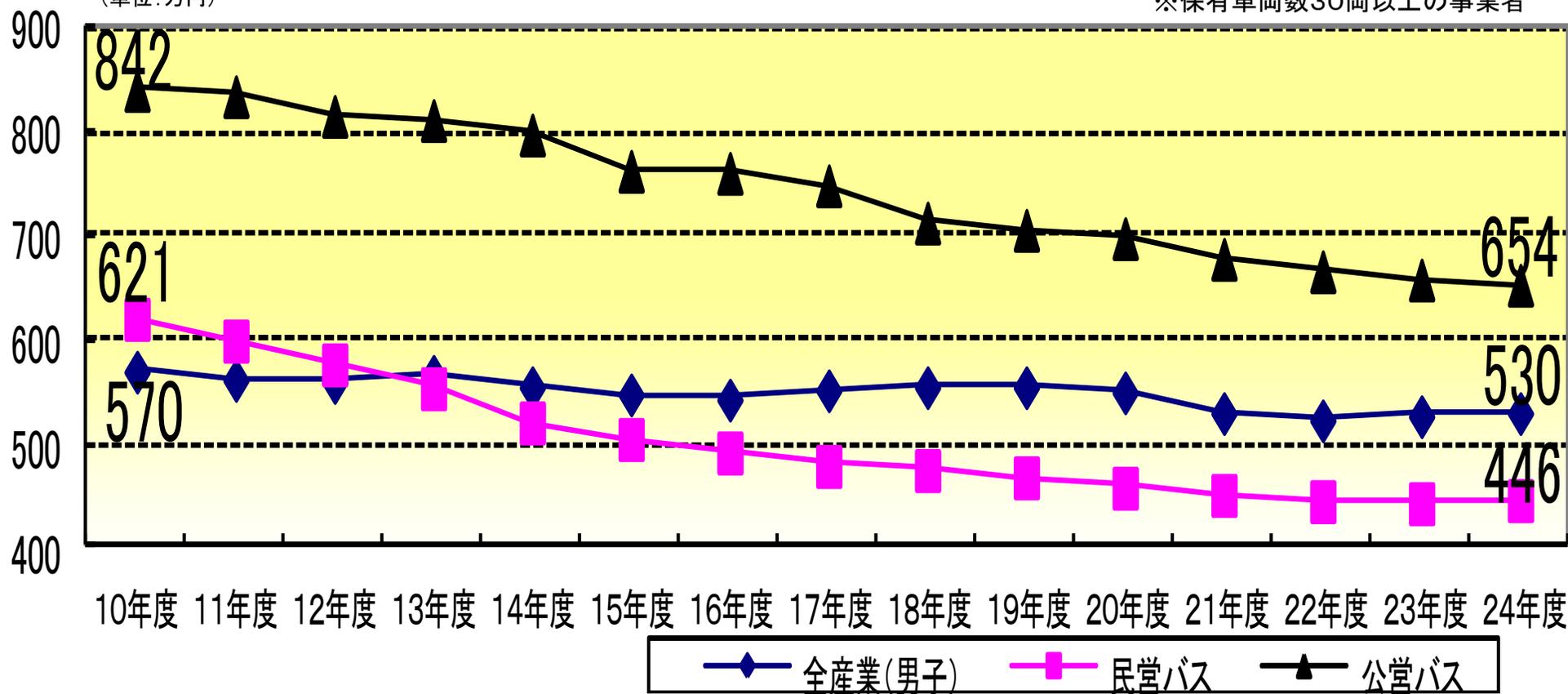
乗合バス事業の人件費の推移(民間・公営別)

輸送人員の減少による収入減を、人件費削減によりカバーしてきた結果、民間のバス事業従事者の年収は全産業男子平均を大きく下回っている。

バス事業(運送部門)の給与(年収)の状況

(単位:万円)

※保有車両数30両以上の事業者



貸切バス事業の現状について

○平成12年2月1日 乗合バス事業、タクシー事業に先行して規制緩和を実施。

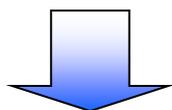
【事業参入】免許制→許可制 【運賃】認可制→事前届出制

○規制緩和以降、貸切バス事業者数は約1.9倍に増加したものの、車両数は約1.3倍、輸送人員は約1.2倍の増加に留まっている。実働日車当たり営業収入は約0.8倍と減少している。

○平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」において検討された結果を踏まえて国土交通省が策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、安全性向上のための取り組みを迅速かつ着実に実施することにより、事故の再発防止と高速バス及び貸切バスへの信頼の回復を図っていく。

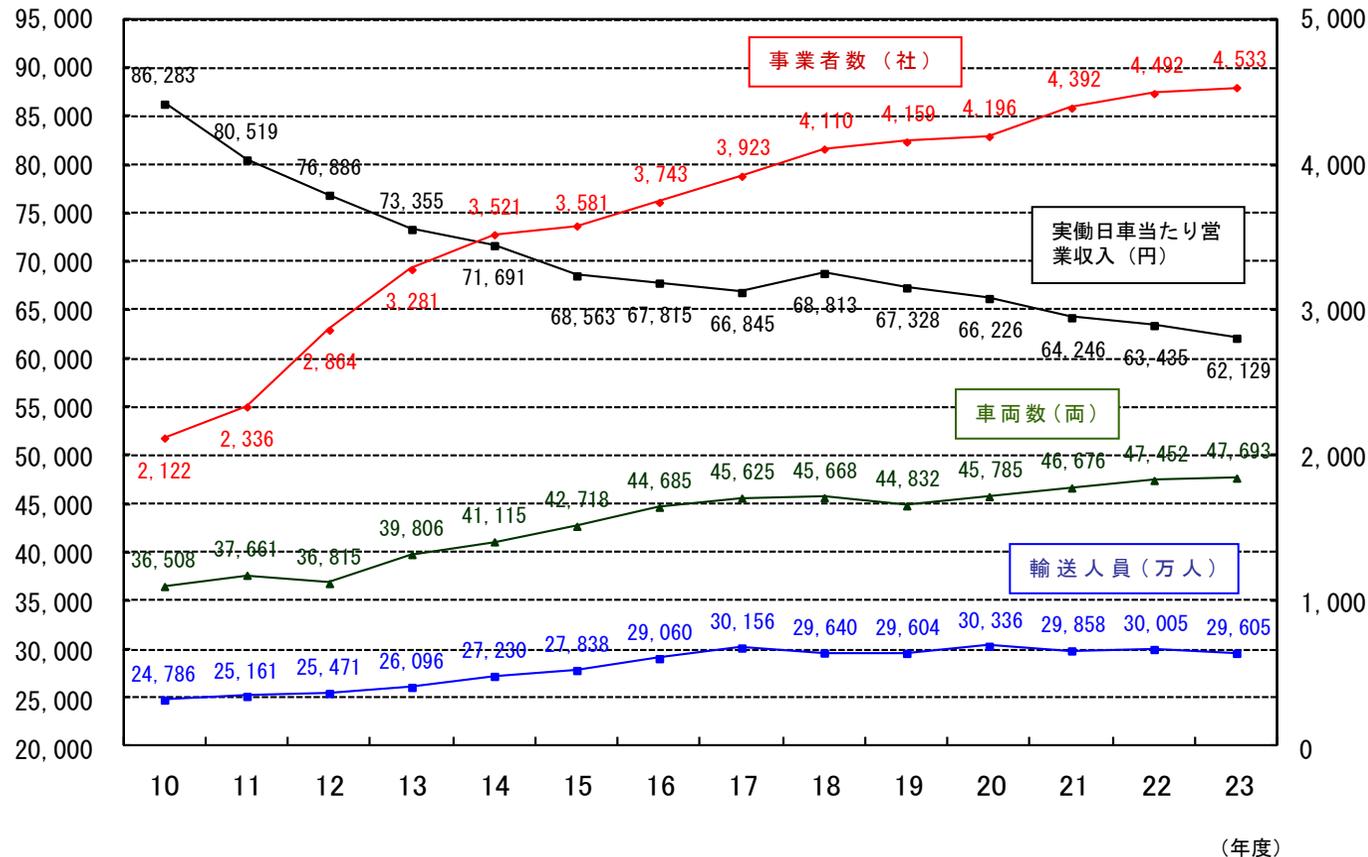
平成12年3月末

事業者数： 2,336社
 車両数： 37,661両
 輸送人員： 25,161万人
 実働日車当たり営業収入：
 80,519円



平成24年3月末

事業者数： 4,533社
 車両数： 47,693両
 輸送人員： 29,605万人
 実働日車当たり営業収入：
 62,129円



交替運転者の配置基準について

改善基準告示（従来からの規定）

改善基準告示 <バス、タクシー、トラック対象>	
共通の基準 ワンマン運行	○ 拘束時間： <u>原則、1日13時間まで</u> （16時間まで延長可能。ただし15時間以上は週に2回まで）
	○ 休息時間： <u>1日継続8時間以上</u>
	○ 運転時間： <u>2日を平均して1日9時間まで</u>
	○ 連続運転時間： <u>4時間毎に30分以上の休憩を確保</u> （1回につき10分以上で分割可能）



改善基準告示に追加して、高速・貸切バスについて交替運転者の配置基準を策定

高速・貸切バスの交替運転者の配置基準

- 乗務距離による交替運転者の配置指針（平成20年6月策定）
<貸切バス対象>

⇒ 発注者（旅行業者等）が把握しやすいよう、改善基準告示で定められた運転時間の上限（2日平均9時間）に相当する乗務距離の上限**670km**とする指針の策定

高速ツアーバス
事故を受けた
基準の見直し

※ 平成25年8月の交替運転者の配置基準全面適用を受けて**廃止**

		配置基準（平成25年8月全面適用） <新高速乗合バス・貸切バス対象>
ワンマン運行の上限	日間	<ul style="list-style-type: none"> ○ 距離：実車距離は原則500kmまで ○ 時間：運転時間は原則9時間まで
	夜間	<ul style="list-style-type: none"> ○ 距離：実車距離は原則400kmまで（※） ○ 時間：運転時間は原則9時間まで ○ 連続乗務：連続4夜まで *ただし、400km超は連続2夜まで

※ 夜間高速ツアーバスについては平成24年7月から、夜間貸切バスについては平成24年12月から先行実施

高速ツアーバス事故を受けたバス事業の安全対策の強化

事故発生

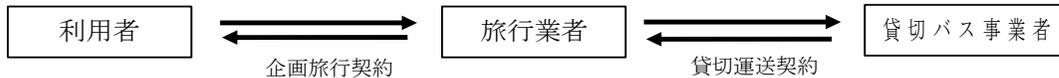
構造的な問題点

課題と対策

事故概要

平成24年4月29日午前4時40分頃、関越道において高速ツアーバス※が乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、**乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷。**

※ 高速ツアーバス: 旅行者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。



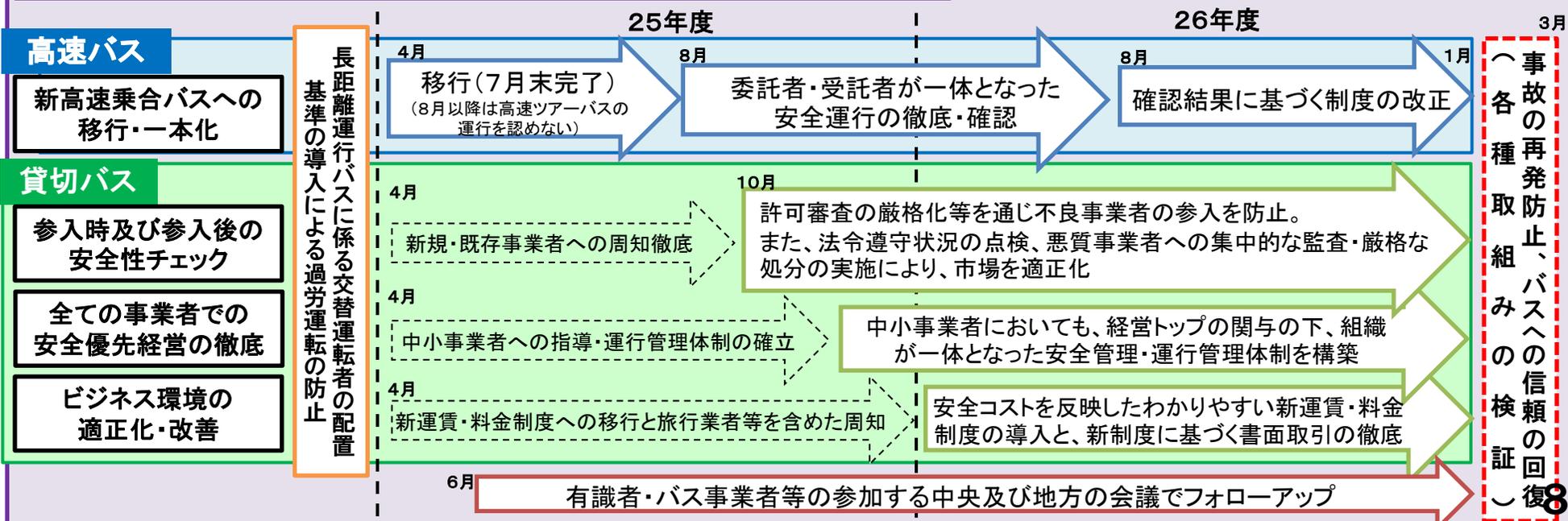
「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

- 事業実施主体は旅行会社であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
 - 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の問題点
 - バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐車や周辺環境への悪影響等の問題
 - 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

貸切バス事業者をめぐる構造問題

- 規制緩和により事業者数・車両数は大幅増加したが、需要増は限定的
 - 価格競争の激化、事業者収入の低下
 - 安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化
 - 届出とは異なる運賃・料金收受の取引の広がり
 - 口頭による発注・取引の慣行化
- 許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」(平成25年4月2日策定)

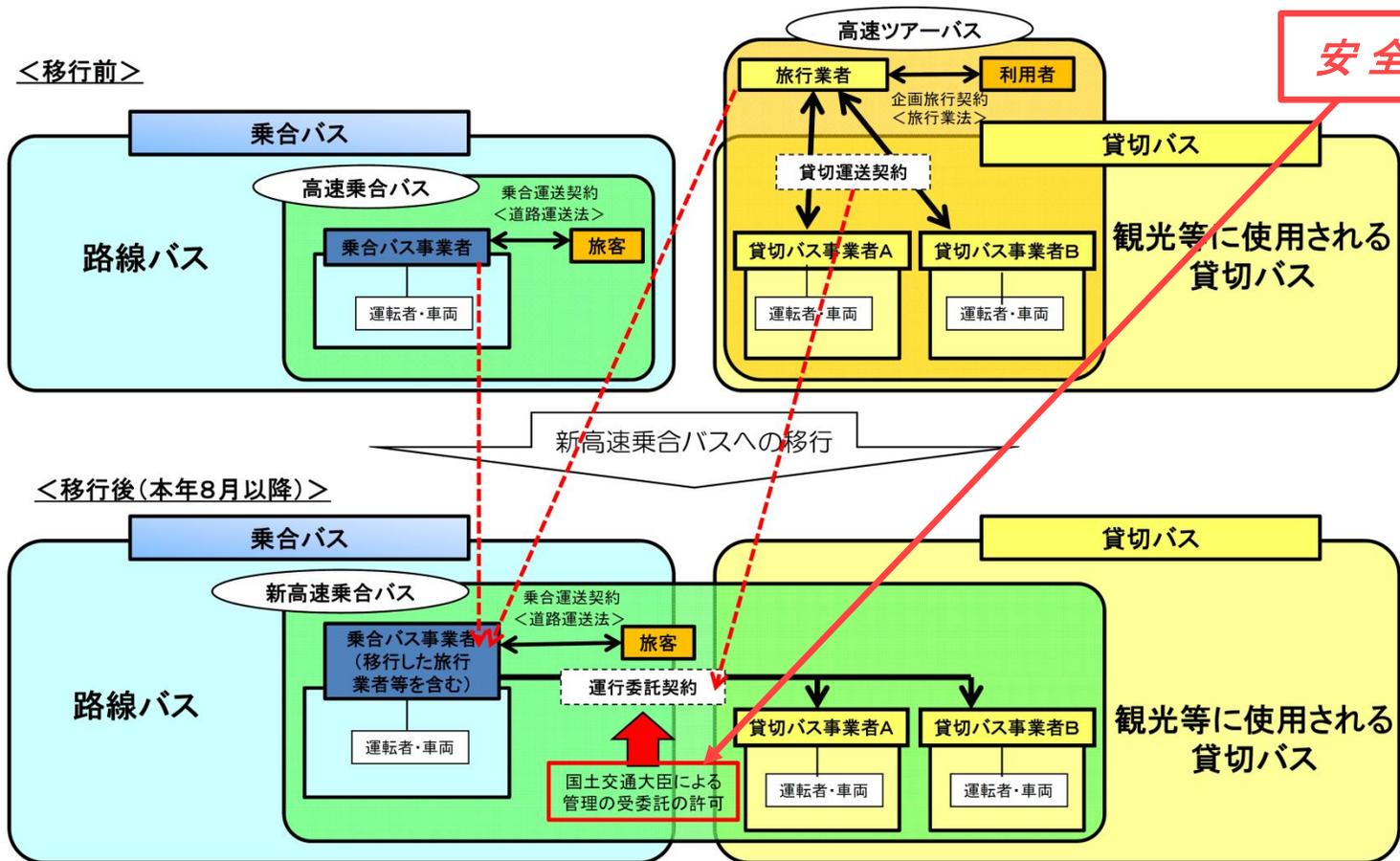


新高速乗合バスへの移行・一本化

「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

- 実施主体が旅行業者であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
 - 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の問題点
 - バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐停車や周辺環境への悪影響等の問題
 - 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

平成25年7月末までに
 新高速乗合バスへの移行・一本化を完了
 ※平成25年8月からは
 高速ツアーバスの運行は認めない

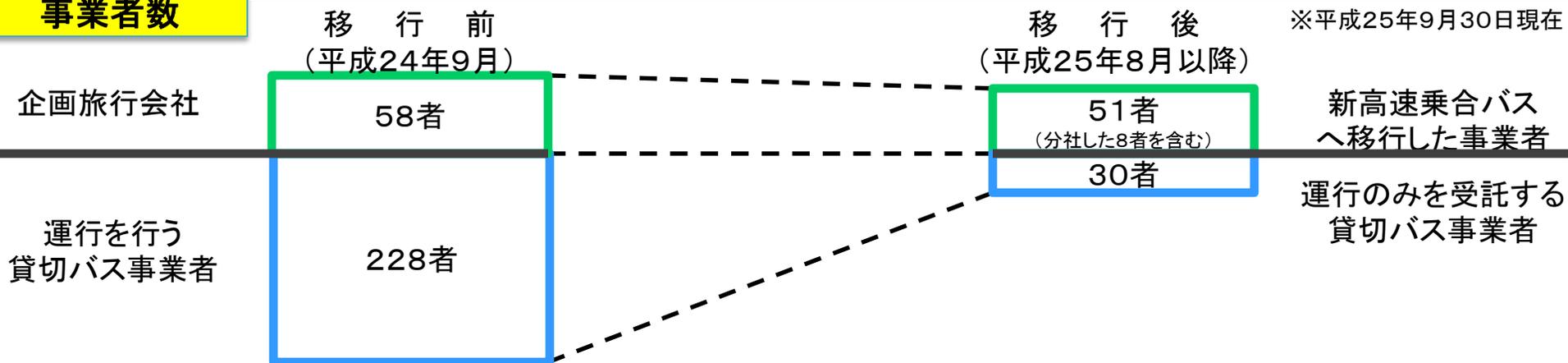


高速乗合バス事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、他の高速乗合バス事業者に運行委託できる「管理の受委託制度」について、必要な安全確保措置を講じた上で、貸切バス事業者に対して委託できる類型を追加。

新高速乗合バスへの移行一本化前後の事業者数、運行便数の比較

- 移行・一本化により、新高速乗合バスの厳格な安全要件を満たした事業者が参入。
- 事業者数は減少したものの、既存高速乗合バス事業者の増便等により、主要路線における必要な輸送力は確保。

事業者数



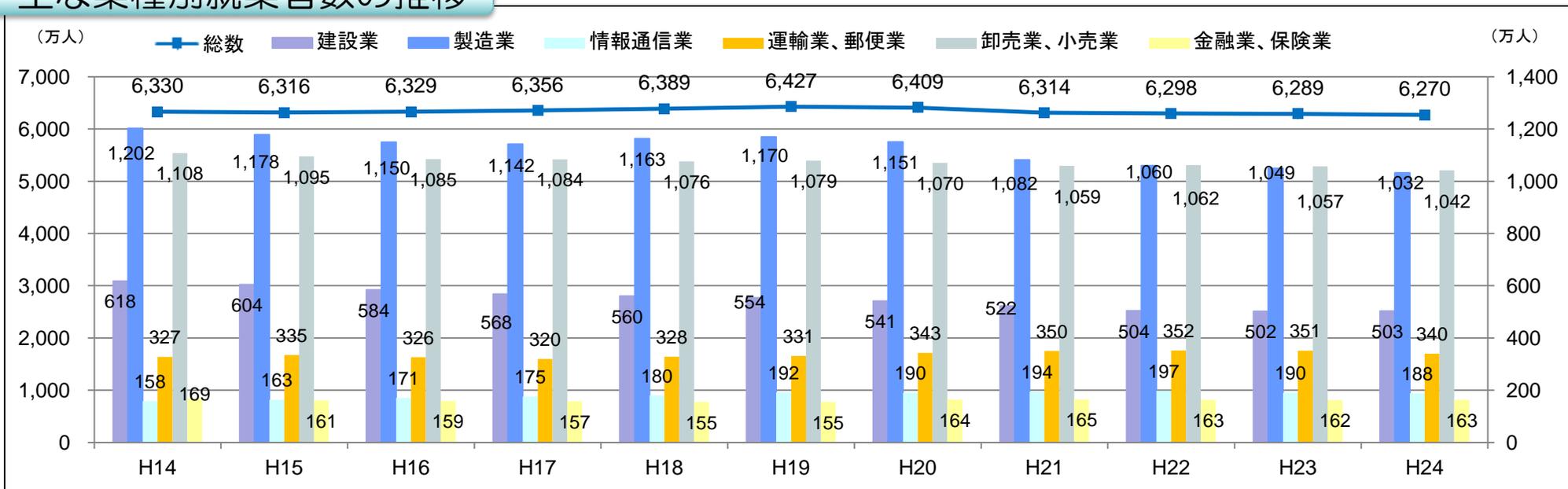
運行便数

	平成24年8月		平成25年8月	
	高速ツアーバス	高速乗合バス	新高速乗合バス (移行事業者)	高速乗合バス
東京～ 大阪間	166便	125便	165便(▲0.6%)	140便(+12.0%)
合計	291便		305便(+4.8%)	
東京～ 仙台間	56便	31便	36便(▲35.7%)	52便(+67.7%)
合計	88便		88便(±0%)	

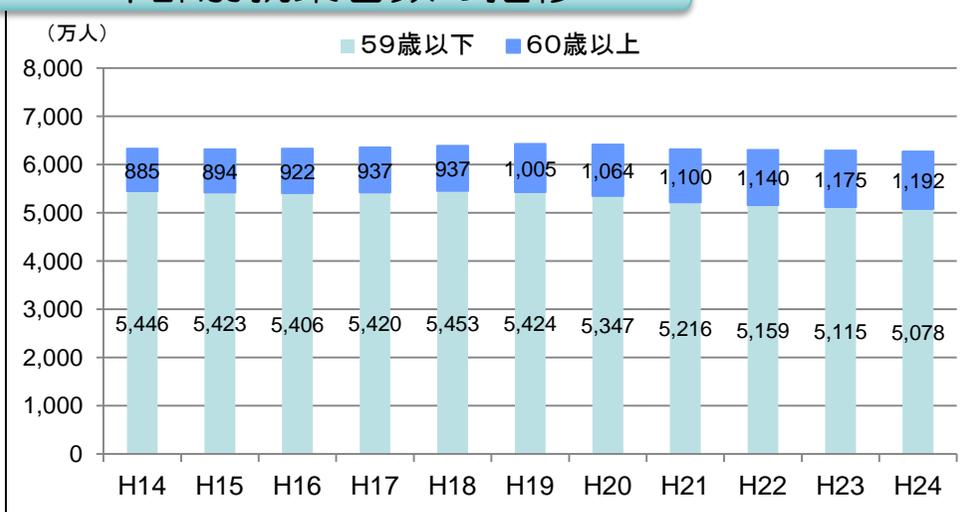
※便数は、8月ピーク時の1日平均の供給便数であり、端数は四捨五入している。

労働人口の推移(業種、年齢、地域別)

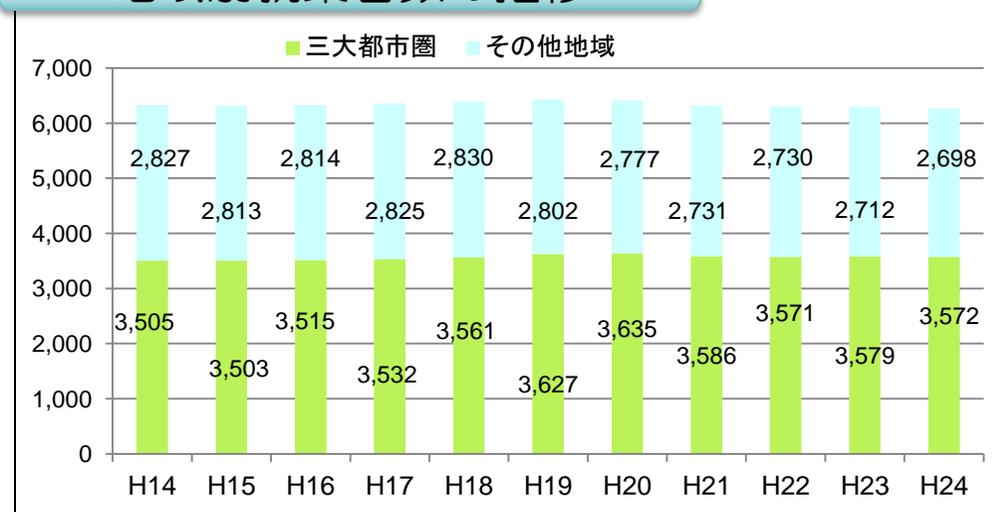
主な業種別就業者数の推移



年齢別就業者数の推移

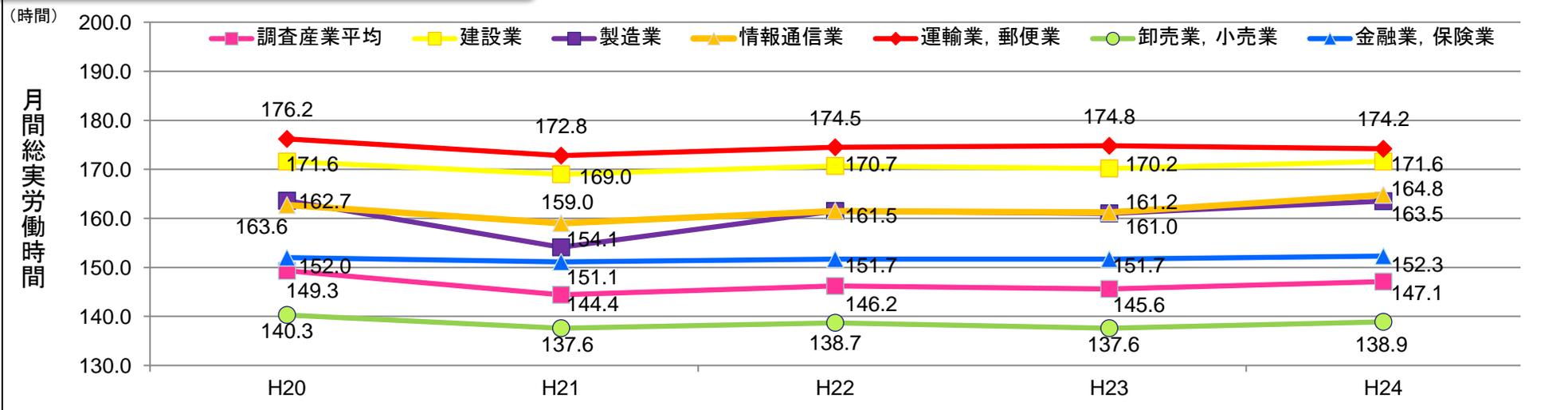


地域別就業者数の推移

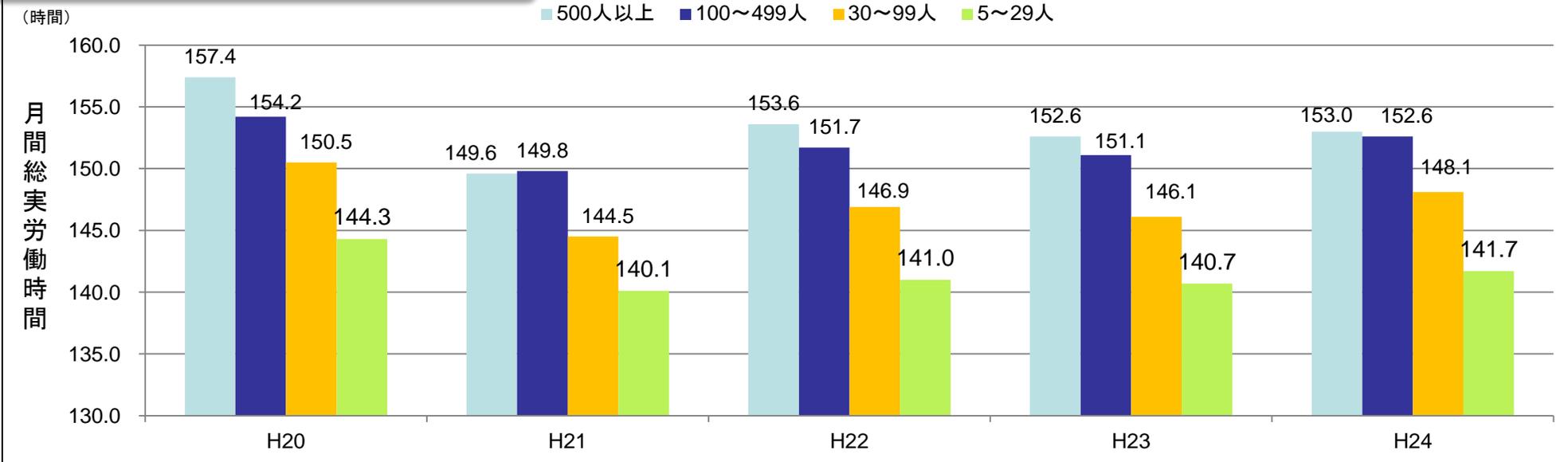


労働時間の推移(業種、企業規模別)

主な業種別労働時間の推移

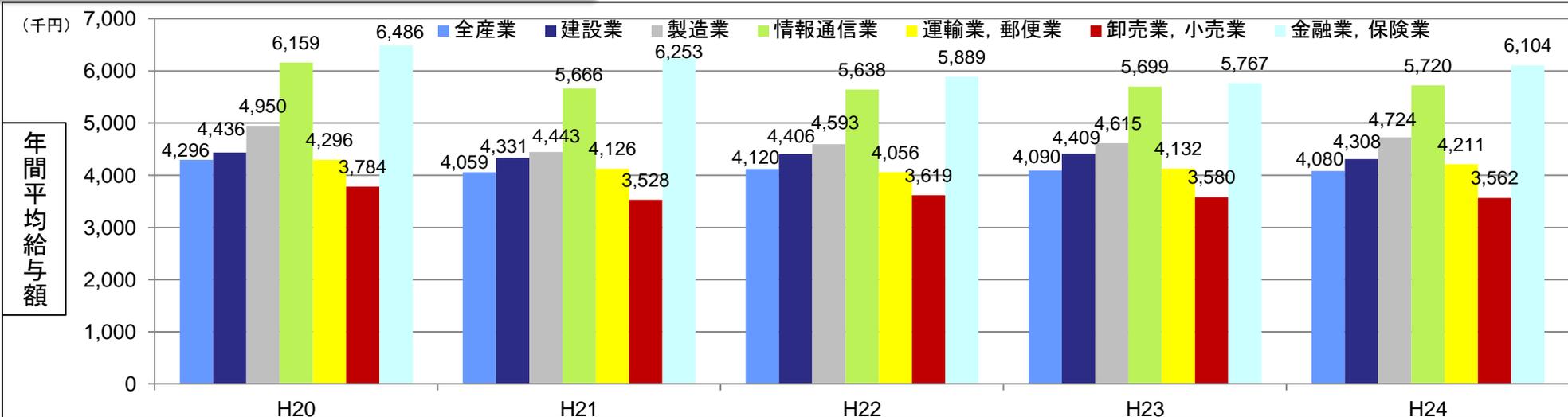


企業規模別労働時間の推移



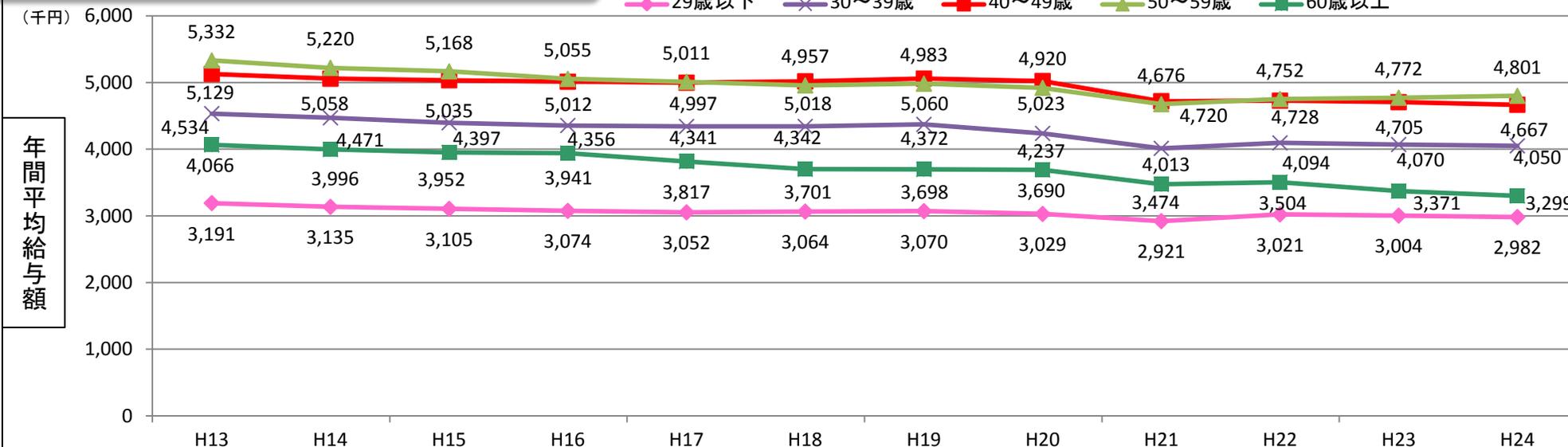
所得の推移(業種、年齢別)

主な業種別年間平均給与額の推移



年齢別年間平均給与額の推移

(注)従業員1人の事業所から調査対象に含む。男女合計。

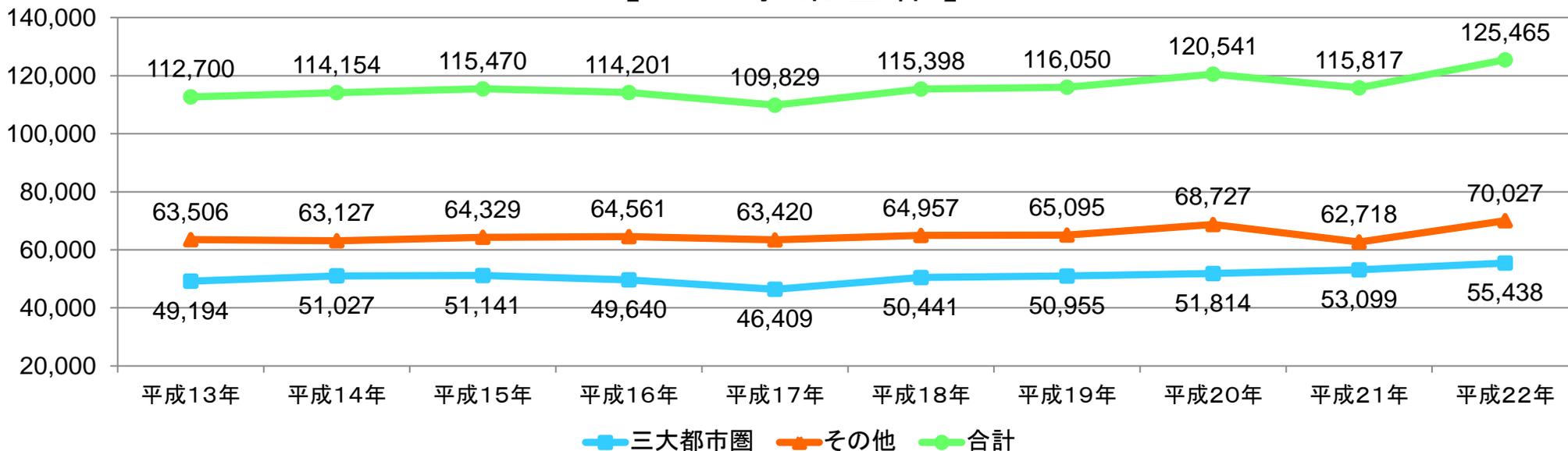


(注)従業員1人の事業所から調査対象に含む。男女合計。

バス事業の運転者数の推移

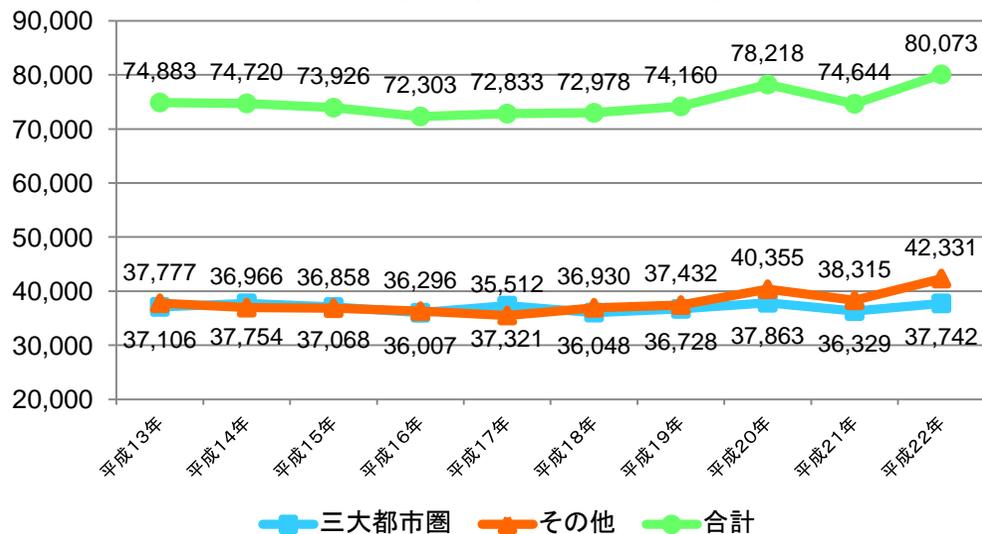
【バス事業全体】

(単位:人)



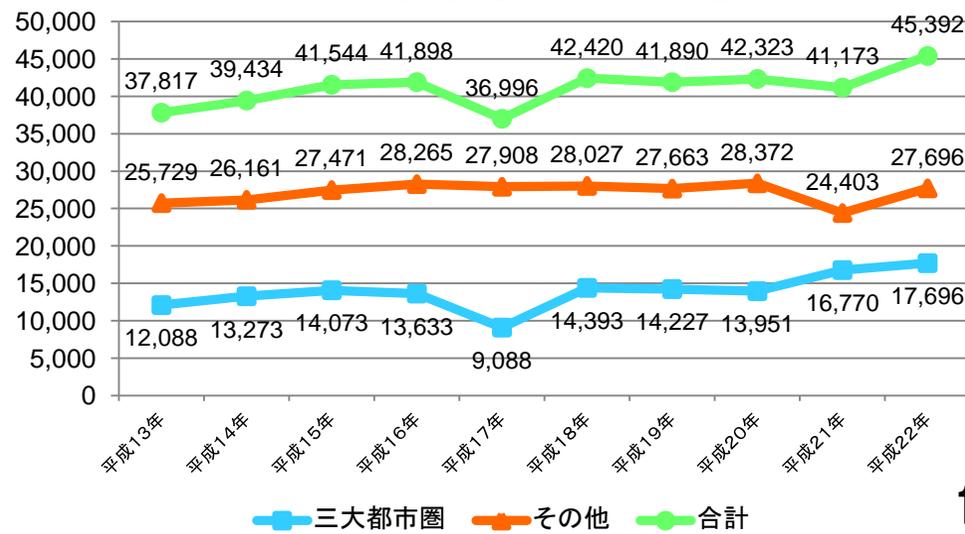
(単位:人)

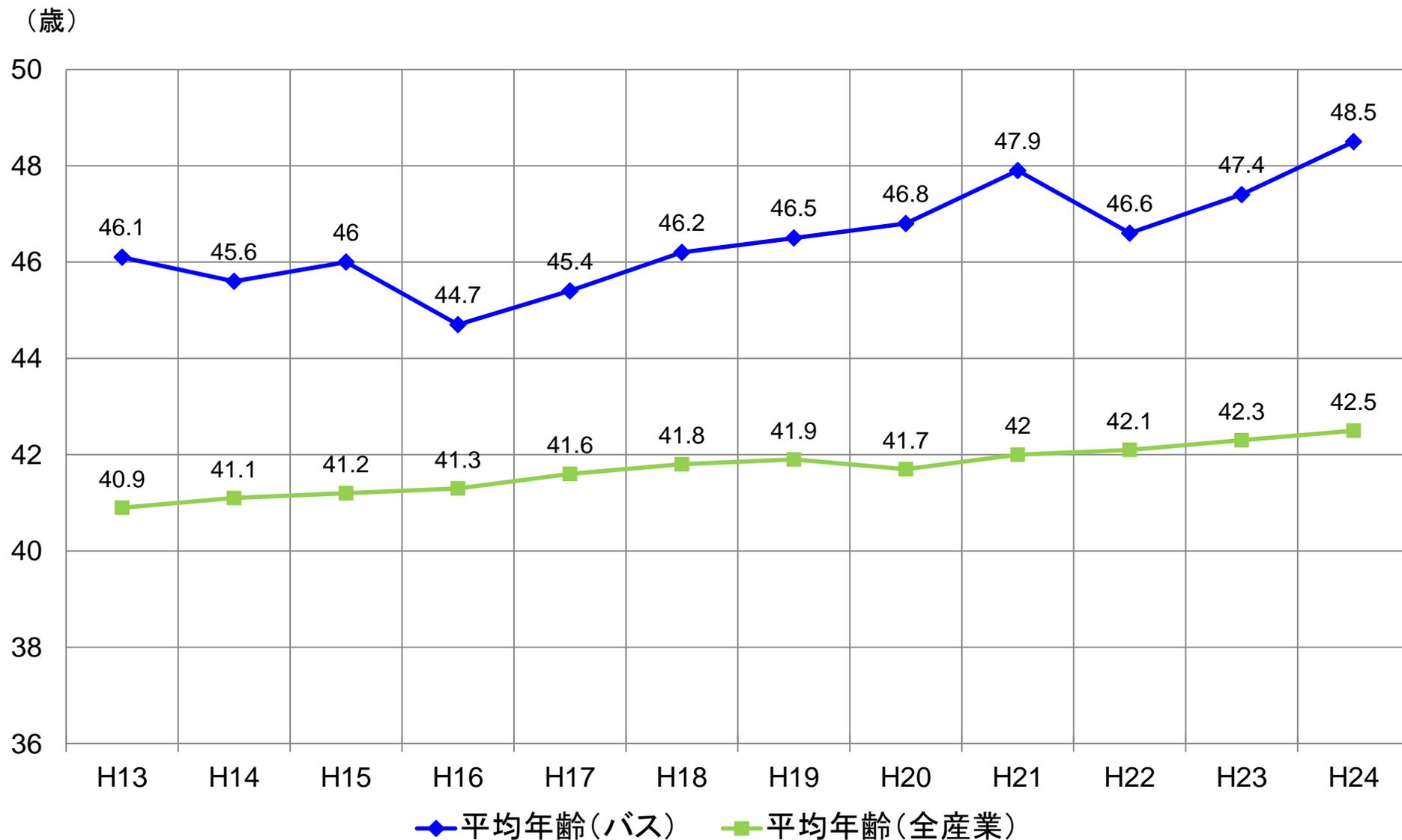
【乗合バス事業】



(単位:人)

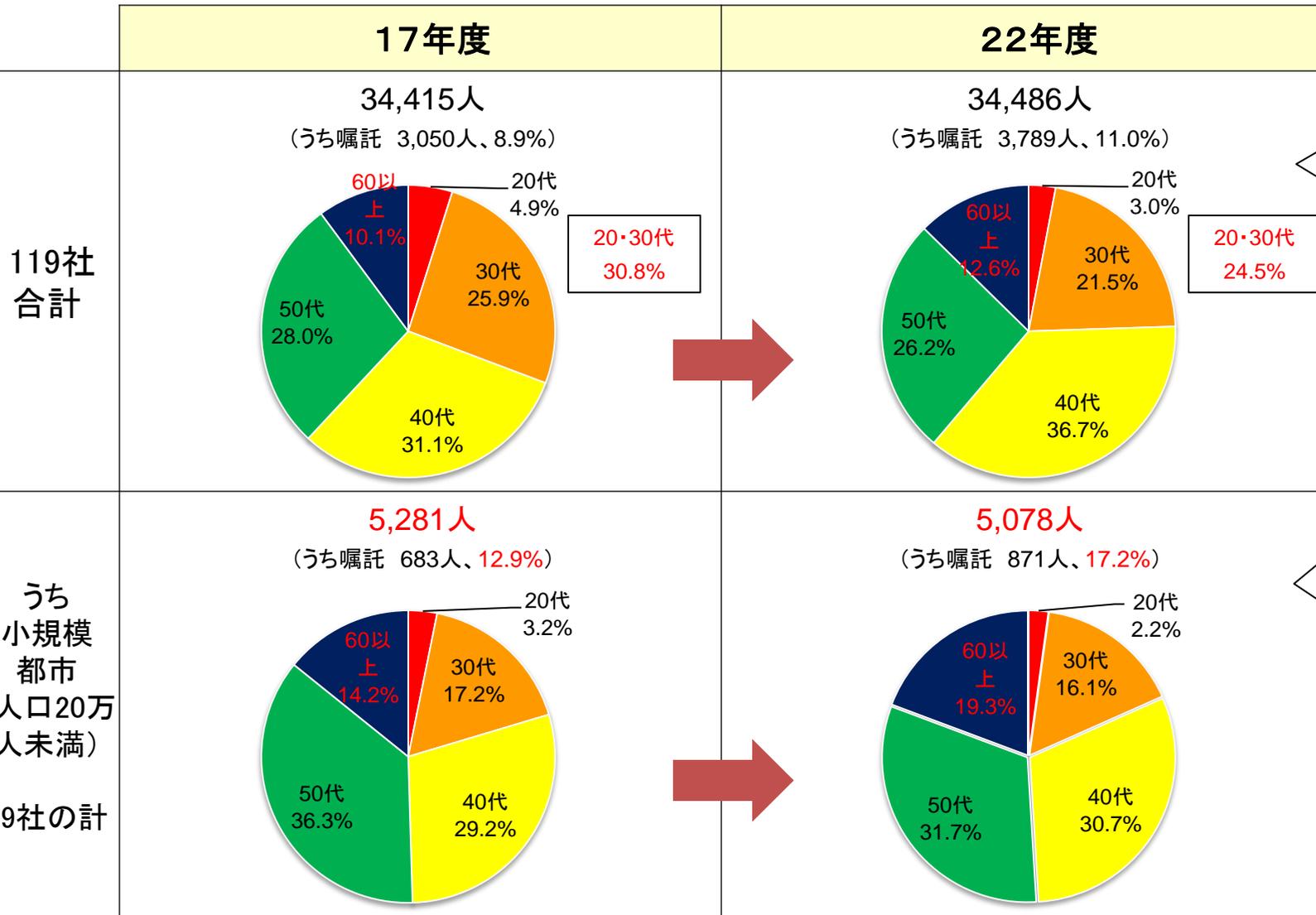
【貸切バス事業】





年齢別運転者数の推移

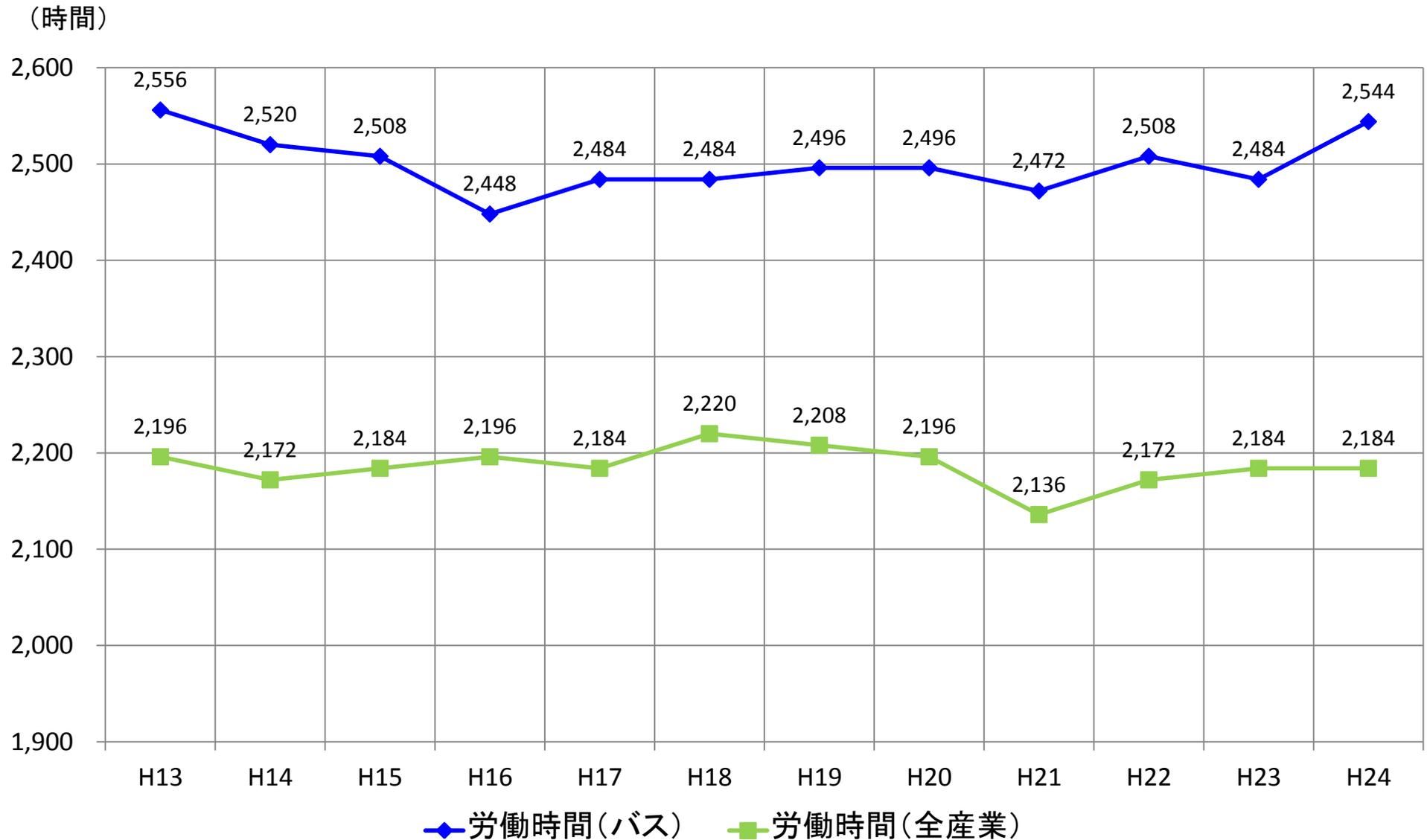
「運転者不足への対応と課題等について」(平成24年3月 日本バス協会とりまとめ)におけるアンケート119社集計結果によると、30歳代以下の若年層が減少(-6.3%)する一方、60歳以上の高年齢層が増加(+2.5%)。また、地方部では嘱託運転者が増加。



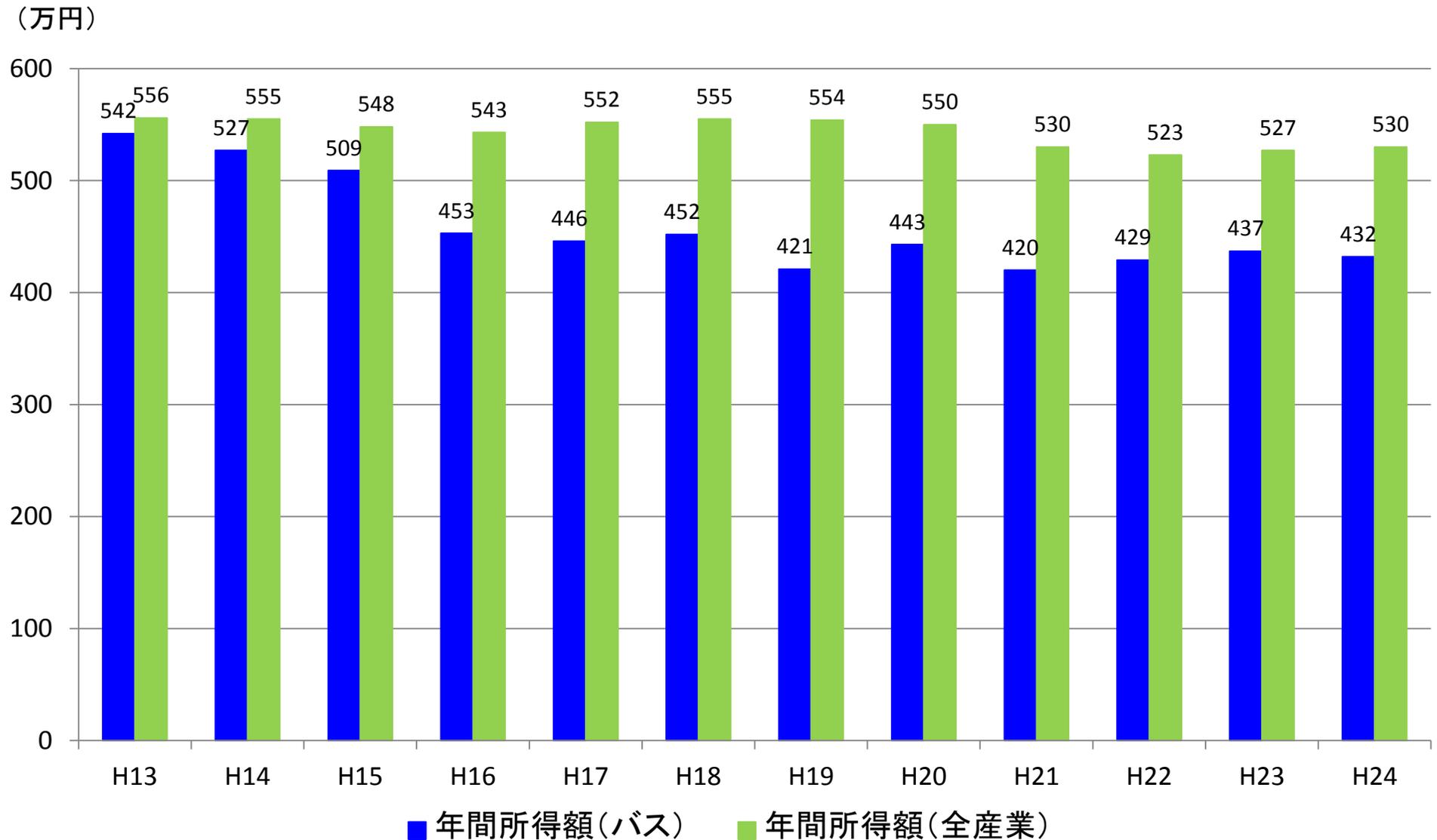
運転者総数はほぼ横這いとなっている中、30歳代以下の若年層の割合が6.3ポイント減少しているのに対し、60歳以上の高年齢層の割合が2.5ポイント増加し、高齢化が進んでいる。

人口20万人未満の小規模都市では、
○運転者数が減少しているにもかかわらず、短時間労働の嘱託運転者の割合が4.3ポイント増加している。
○また、60歳以上の高年齢層の割合が5.1ポイント増加し、一層の高齢化が進んでいる。

乗合バス事業の運転者(男子)の労働時間の推移



出典: 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

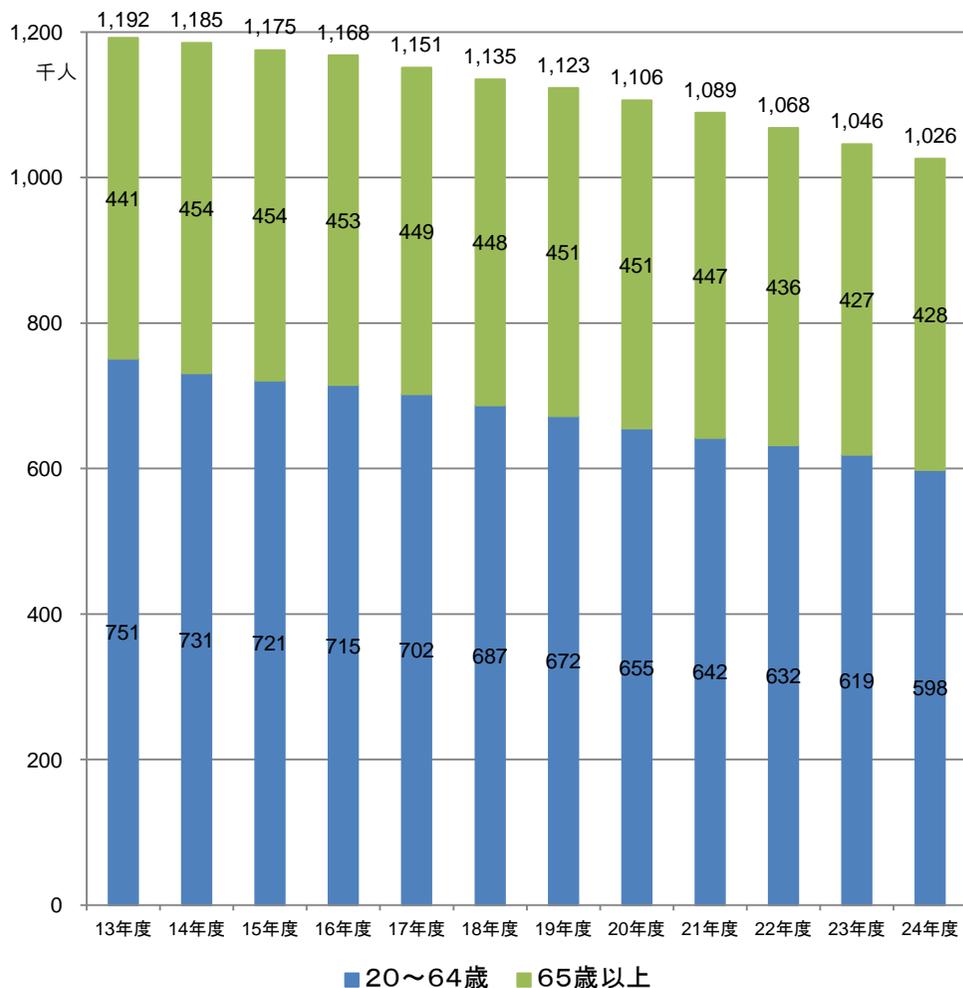


(注)企業規模10人以上。男性。

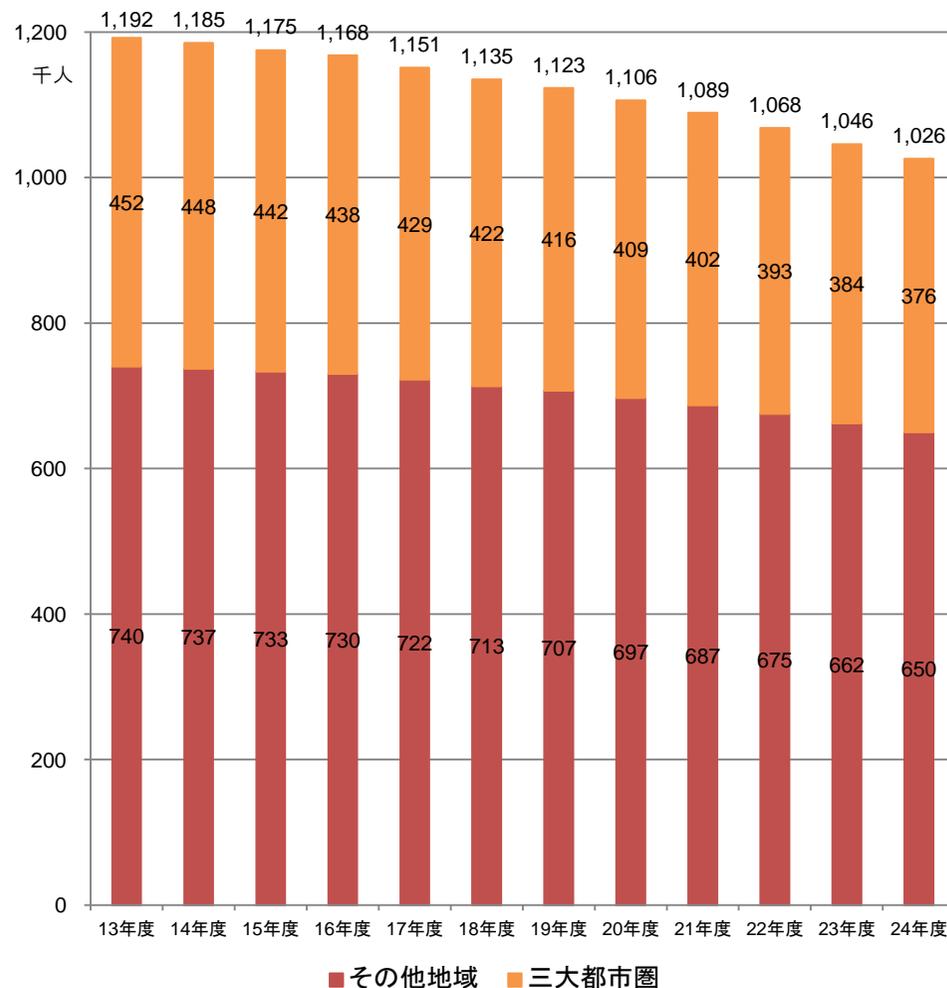
出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

大型二種免許保有者数の推移

年齢別保有者数の推移(65歳未満・以上)



地域別保有者数の推移(三大都市圏・その他地域)



概要

バス事業者252社へのアンケート結果によると、現在及び将来にわたって要員確保が困難な事業者が、三大都市圏：72%、政令指定都市：67%、地方部では61%に上っており、その対応策として、常時採用募集、大型二種免許養成制度、地域外からの採用、定年退職者の雇用延長(嘱託採用)などを実施。

バス運転者の平均年収及び平均年齢について

		平均年収	平均年齢
正社員 運転者	三大都市圏	5,819千円	43.9歳
	政令指定都市等	5,039千円	45.2歳
	地方部	3,885千円	45.1歳
	小計	4,992千円	44.5歳
嘱託 再雇用 運転者 (※)	三大都市圏	3,046千円	48.3歳
	政令指定都市等	2,849千円	55.8歳
	地方部	2,332千円	54.7歳
	小計	2,691千円	52.2歳

※嘱託再雇用運転者については、正社員登用目的の嘱託も定年退職後の再雇用嘱託についても全てこの項目に計上している。

運転者、整備部門の要因確保について

	現在困難であり、将来も困難が予想される。	現在困難ではないが、将来は困難が予想される。	現在困難ではない	要員確保が困難である要因と今後の対応策
三大都市圏	72.3%	1.5%	26.2%	要因 運転職にあこがれ入社しても現実が厳しく途中退職する者が多いため。(定着率が低い) 他業種に高い求人状況が続いているため。 対応策 常時採用募集(新聞・ハローワーク等活用) 大型二種免許養成制度 地方での採用 定年退職者の雇用延長(嘱託採用)
政令指定都市等	66.7%	16.7%	16.6%	対応策 常時採用募集(新聞・ハローワーク等活用) 大型二種免許養成制度 地方での採用 定年退職者の雇用延長(嘱託採用)
地方部	61.1%	6.3%	32.6%	要因 コスト削減のための人件費削減が影響している。 大型二種免許保有者が減少している。 対応策 常時採用募集(新聞・ハローワーク等活用) 大型二種免許養成制度 定年退職者の雇用延長(嘱託採用) 社員寮を完備し県外から採用