

第1回 バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会 議事概要

日 時：平成25年12月20日（金）
場 所：合同庁舎2号館16階国際会議室

1. バス運転者の実態

- ここ数年、運転者数自体は大きく減少していないかもしれないが、総走行キロ数は増えており仕事量の面からの分析も必要ではないか。
- 運転者の採用難は東日本大震災以前からの問題である。
- 早朝6時に出社して夜8時までの長時間拘束というバス運転者の労務体系が課題となっている。
- 低賃金や長時間拘束など労働条件の改善も必要だが時間がかかる。
- 医師・看護師や保育士の不足問題への対応と同じように、国が財政的な支援を行うことも必要ではないか。
- バス運転者は、運転職の中でも比較的女性や若者に人気が高い。運転職の求人反応率をみると、運転職全体では男性81%、女性19%、20歳未満5%となっているが、バス運転者に限ってみると男性64%、女性36%、20歳未満11%となっており、女性や若者はバス運転者に関心を示している。

2. 大型二種免許の取得

- 大型二種免許を持たない者を採用後、自社で取得費用を負担するなどして運転者を養成している事業者もあり、こうした事業者に対して補助する仕組みを設けることが必要ではないか。
- 地方におけるバス車両はMT車がほとんどであり、MT車を運転できる者や大型二種免許取得者の年齢毎の数の変化を確認する必要があるのではないか。
- 普通免許は外国語でも受験できるが、大型二種免許は日本語のみであり、外国語でも受験できるようにすることを検討してはどうか。
- 高卒で採用した場合、大型二種免許を取得できるまでに3年間かかる。大変革をするのなら、大型二種免許の取得年齢を引き下げることも考える必要があるのではないか。

3. バス運転者の確保・育成の実態

- 大型二種免許取得費用を全額会社負担する、当初から正社員として採用する、表彰制度を設ける、など工夫して対応している事業者もある。
- 大都市圏のバス事業者が全国的に運転者の募集を行うため、地方部の人材が大都市圏

に流れてしまい、地方のバス事業者は運転者を確保することが非常に厳しい状況もある。

- 専門学校をアルバイトで雇い、2 学年時に現場でのアルバイトで単位取得できる仕組みある。引き続き、卒業後は営業職として採用し、その後に運転職に切り替えるケースもある。
- タクシー運転者からトラックを経験し、さらにバス運転者になっている者もあり、転職のリスクなくプロドライバーを養成しているケースもある。
- 従来、採用後 2 年間は契約社員だったものを正社員採用に切り替えた結果、応募者は倍増した。
- バス運転者の場合は高卒後にすぐ仕事をする事ができず、仮にバス運転者になることを予定して採用する場合、職種の明示をどう表すか、また、就職時と資格取得時で能力・レベルに差が生じることとなるなど、高校生の就職先の拡大に際して様々なハードルがある。
- 他産業の勉強をすることは必要だが、人材が重複するトラック事業などのほか、似たようなビジネスモデルの業界でどのような取組みをしているのかを把握することが必要ではないか。

4. 女性の積極的な活用

- 家庭において女性の役割が求められる時間帯と、バス運転者が必要なピークの時間帯が重なっているため、トイレや休憩所など施設面の整備だけ手当てをしても、その数は増えないのが現状。
- 女性はバス運転者にはなれないと思っている地域すらある一方、男女雇用機会均等法により、女性だけを募集するという表記ができないのも課題。
- 観光を教えている現場ではバスに興味を持っている学生は多くマーケットはある。女性が働ける職場とするには、パートとは異なる形での分担、ワークシェアを考える必要がある。バス運転者の場合、男女とも同じ労働形態では女性は集まらないのではないか。

5. バス事業の魅力の向上

- バス運転者など自分には関係ない世界だと思っている人が殆どだが、バス業界に関するマスコミ露出が殆どなく話題になっていないからではないか。居酒屋とかトラック業界は、職場の魅力を競うイベントを開催し光を当てる努力をしており、バス業界でも「バス甲子園」といったようなイベントでPRしてはどうか。
- いまのバス運転者には職業としての魅力が足りない。「やりがいがある」ことをもっと上手くPRして、関心を持ってもらう、知ってもらう、というところからはじめる必要があるのではないか。

- バス運転者不足と聞いて、インバウンドの受入れが大丈夫なのか懸念される。土木業界でも「ドボ女」として女性の活躍を紹介しており、他業種に学ぶことも必要。バス運転者の技術を世間にうまく見せて興味を持ってもらうことが必要。

6. その他

- バス運転者の場合、70歳前後の高齢の運転士の方が事故の発生件数が少なく、またしっかり働く人がかなりいるが、65歳を超えると年金を取りはぐれないよう労働時間を減らさなければならない。高齢の運転士に意欲を持って働いてもらうためにも、長期的には、退職後に年金を受給するまで貯めておけるような仕組みの検討も必要ではないか。

(以 上)