

日交研シリーズ A-796

平成 31 年度自主研究プロジェクト

「技術と経済構造の変化に対応した新しいバス運営のあり方に関する研究」

刊行：2021 年 3 月

技術と経済構造の変化に対応した新しいバス運営のあり方に関する研究
Study on the New Bus Operation Management in Changing Technology and Economic Structure

主査：寺田 一薫（東京海洋大学）

Kazushige TERADA

要 旨

本研究では、人口減少、高齢化、外国人観光客増、とりわけクルーズ客船入港への対応に迫られるなか、深刻な運転士不足に直面しているバス事業について、運転士不足に対応できる新たな運行システムのあり方を検討する。不足に直面しているのは運転士だけでなく、運行管理者不足も深刻である。経済構造変化とバスサービスへのニーズ変化に対応した運行管理者制度を中心とした安全規制のフレームの分析も行う。

かつて、乗合バスが廃止される理由は、利用者の減少という需要側の変化による事業採算性悪化であった。最近では、供給側の事情である運転士不足というケースが多くなった。運行を続けたくても、あるいは行政から補助金が約束されても、運転士不足のため受託できないという状況になっている。

運転士の確保・育成には 3 つの考え方が存在する。自社養成を含めいかに新たな人材を確保するか、仕事へのプライドを感じさせいかに今いる人材をつなぎとめるか、他業種連携を含め少ない人員で運営できる事業のあり方を考えるか、である。

そのなかで、2019 年 12 月から、労働政策審議会専門部会において、バスなどの自動車運送事業（トラックを含む）の（通称）改善基準告示改正の議論が開始された。本研究では、そのような運転時間規制見直しの動向を踏まえ、バス運転時間規制改正の具体的問題点の整理とその方向性について考察する。

現在、バス運行は、基本的に特定の営業所に車両、運転士、運行管理者を所属させ、三者を完全に対応させる形で規制されている。しかしこの仕組みは、長距離運行を二人乗務から一人乗務に改め、途中地点で運転士が乗り換える「中継輸送」の実施・促進、あるいは「動態管理」といわれる複数営業所・複数事業者のバスを一体とした運行管理の妨げになっている。

また、バス台数の少ない営業所、たとえば車両 1 台の営業所でも運行管理者 1 名の選任を必要とすることで、過疎地域でのバス運行コストを割高なものにし、結果として路線廃止を助長するという現実がある。

キーワード：バス運転士（ドライバー）不足、バス運転時間規制、運行管理者、IT 技術、グリーンスローモビリティ、自動運転バス、MaaS、O ライセンス（イングランド）、地域公共交通維持

Keywords: Shortage of Bus Drivers, Regulation of Bus Driving Hours, Transport Managers, Information Technology, Green Slow Mobility, Autonomous Bus, Mobility as a Service, Operators' Licences (England)、Sustainability of Local Public Transport