

バス事業者における人員不足の現状について

【伊予鉄バス】

1 運転手、整備士、事務員等の人員の状況

- 【選択肢】 ① 不足している
 ② 今後不足する可能性が大きい
 ③ 見込みどおりの人員を確保している

運転手	整備士	事務員
①	①	③

2 人員種別ごとに、必要人数、実際に確保できている人数及び平均年齢

	運転手	整備士	事務員
必要人数	260 人	29 人	28 人
現員人数	230 人	24 人	28 人
過不足	△30 人	△5 人	0 人
平均年齢	49 歳	35 歳	44 歳

3 運転手の不足を理由として生じた影響

- ・路線バスの運行で発生する赤字を高速バスや貸切バスの収入で補う内部補助によって経営を成り立たせているが、運転手不足の影響で貸切バスの運行が限定されてしまい、収入の確保が難しくなっている。

4 人材の確保に係る課題

- ・人材を獲得するためには処遇改善を行う必要があり、近年の物価高騰と相まって経営を圧迫する要因となっている。また、採用できた人材も比較的年齢の高い方が多く、若年層の獲得が出来ない状況が続いているため、中長期的な人材確保の観点では先行きは厳しいと見ている。
- ・バス整備士育成には時間がかかるが、若手社員がある程度の技術を習得した時点で待遇や設備が上回る大手自動車販売会社（トヨタ等）に転職してしまう。整備士業界全体が人材不足のなか大手自動車販売会社との人材獲得競争に勝っていくことは非常に困難である。

5 人材不足解消のために講じている取組み

- ・処遇改善（初任給の引上げ、休日数の増加、福利厚生の充実など）
- ・外国人運転士（特定技能）の採用
- ・都市部での採用イベントへの出展
- ・将来へむけての自動運転の実証
- ・派遣社員（整備士）の採用

バス事業者における人員不足の現状について

【瀬戸内運輸】

1 運転手、整備士、事務員等の人員の状況

- 【選択肢】 ① 不足している
② 今後不足する可能性が大きい
③ 見込みどおりの人員を確保している

運転手	整備士	事務員
①	①	①

2 人員種別ごとに、必要人数、実際に確保できている人数及び平均年齢

	運転手	整備士	事務員
必要人数	119人	9人	66人
現員人数	109人	9人	58人
過不足	△10人	0人	△8人
平均年齢	50歳	57歳	42歳

3 運転手の不足を理由として生じた影響

- ・路線の廃止および度重なる減便により利用者へのサービス低下
- ・貸切バスの受注抑制や高速バスの増発抑制による黒字部門での収入の減少

4 人材の確保に係る課題

- ・人員難→長時間労働や休日の減少→離職者増→より人員難加速という負のスパイラルに陥っている
(入社後の退職事例として)
- ・事故発生時の責任(リスク)が高い
- ・カスハラ・クレーム・過剰サービスの要求による疲弊

5 人材不足解消のために講じている取組み

- ・大型2種免許取得費用の会社負担
- ・自衛隊退職予定者説明会への参加

バス事業者における人員不足の現状について

【宇和島自動車】

1 運転手、整備士、事務員等の人員の状況

- 【選択肢】 ① 不足している
 ② 今後不足する可能性が大きい
 ③ 見込みどおりの人員を確保している

運転手	整備士	事務員
①	③	②

2 人員種別ごとに、必要人数、実際に確保できている人数及び平均年齢

	運転手	整備士	事務員
必要人数	113 人	9 人	66 人
現員人数	108 人	9 人	66 人
過不足	△5 人	0 人	0 人
平均年齢	54.3 歳	40.4 歳	46.0 歳

3 運転手の不足を理由として生じた影響

- ・貸切バスの庸車と路線の廃止、減便

4 人材の確保に係る課題

- ・南予地方の人口減少に伴う人員確保の難航
 ・最低賃金の上昇に伴う嘱託、アルバイト者との賃金の均衡

5 人材不足解消のために講じている取組み

- ・大型二種免許養成制度
 ・バス運転体験会の開催
 ・採用賃金の改善
 ・所定労働時間の短縮
 ・福利厚生等の見直し 等