

路線バスの2024年問題

バスの運転手不足による既存路線の廃止・減便が問題になる中、4月に運転手の時間外労働規制が導入され、この状況に追い打ちをかける「2024年問題」に対する懸念が深まっている。日本バス協会によると、令和12年度に全国で3万6000人のバス運転手が不足すると試算され、問題は深刻さを増しそうだ。今後の焦点や展望などについて、事業者や識者に話を聞いた。



= 隔週掲載

人件費限界 地域資源を活用

東京都市大准教授 西山敏樹氏



にしやま・としき 専門
はユニバーサルデザイン。
地方自治体の地域交通計画
部門やバス会社のアドバイ
ザー経験も豊富。47歳。

路線バスで最も問題になるのは、朝と夕方のボリュームゾーンでの運転手のやり繰りだ。休憩時間は継続11時間が基本になるので、夕方のバスを減便し、朝の通勤・通学ラッシュに備えるか、朝の便を減らして夕方を維持するか、結局はサービスダウンになってバス会社は減収になる。バスの本数が減り、減収になれば、人件費をますます出せなくなる。50代の運転手は子供がいれば、年収800万〜900万円くらい欲しいところだが、実際は600万円くらい。それを目の当たりに

した30〜40代の運転手も将来不安で辞めてしまい、運転手の人手不足に拍車がかかる。4月を待たずに、運転手不足で路線バスを廃止する動きが出ているが、コロナ禍前からこうなることは分かっていた。だが、日本人の価値観で公共交通を税金などで応援しようという気持ちは強くない。自分たちで運転すればいいだろうと、真剣に考えず誰も手を打たなかった。大学生に講義をしてもバス業界の惨状を誰も知らない。考える素地がつけられていないのは社会的問題だ。雇用を掘り起こすしかないという議論が出ている。都市部では女性のバス運転手が増えてきているが、女性で大型2種免許を取得している方はそれなりにいる。だが、バス営業所は更衣室やトイレなど男性中心の作りなので、見直さなければならぬ。外国人や定年された方に働いてもらう柔軟な雇用体系も必要になる。自動運転について日本に技

術はあるが、事故の際の責任の所在の問題があり、研究者の間では実用化は2045年までかかるとみている。あと20年間、この状態で社会を持たさなければならぬ。値上げもできず、人件費削減も限界を超えている中、いかに知恵を絞るかだろう。バスは箱型という概念を崩してもいい。かつては和歌山県の有田市でタクシーの車両をバスに見立てて運行した例があったようだ。病院のバスやスクールバスなど地域の資源を活用するのも一つの手だ。運転手の人件費を賄うためには、バス車内や営業所の空きスペースを貸して買い物ができるようにしてもいい。バス会社がこれまでの価値観を変え、経営や人材開発に取り組むことに尽きるのではないか。政府には、地域公共交通活性化協議会のような地域の人がたちがひざを突き合わせて地域に根差した議論ができる場をもっと拡充することを期待したい。(聞き手 万福博之)