



バス運転手不足解決で 地域人口のV字回復

■いま全国で静かに進んでいる危機がある。バスの運転手不足による減便が、地域の活力を奪いはじめている。岡山でもここ数年静かに運転手不足による減便が続いてきたが、昨年の岡山市公共交通網形成協議会の席上、ほとんどの事業者から運転手不足が訴えられた。人口増加の続く東京都心部においても、バス運転手不足が顕在化し、そのために減便が始まったとニュース報道された。

■多くの東京都民は、鉄道やバスの減便や廃止は地方に限った話で、自分には関係ないと考えていたが、ある日電車を降りて終バスに乗ろうとしたら廃止されていてタクシーで帰ったとか、地域を巡回していたコミバスが半減して買い物難民が発生したとかいう。この減便は利用客の減少や赤字という理由ではないのだが、バス事業者は運転手不足による減便だときっちり発表することはなく、多くは単に減便とか時刻改正と表現している。電車が沢山あるし、バスが無くてもタクシーがあるだろうと考える人もいるが、タクシーも運転手不足で悩んでいる。地方では感じないが、東京では駐車場コストが高く、車を持つという選択枝はない。

■京都府交通局では給与の高い交通局職員だけでは大幅にコストアップになるので、民間バス会社に運行委託を進めてきたが、ここへきて民間会社側が運転手不足から委託解消を申し入れた。交通局はバス運転手の大幅増員募集を行って路線維持を図らざるを得なくなった。しかしそのため赤字に転落する路線が増えるという。一方委託されていた民間バス会社は自社路線の維持のために、安定した事業収入である委託の解消をせざるを得なくなったが、結果的に高い給与の交通局に運転手を奪われることになるだろう。

■考えてみれば、日本全国のバス事業は7000億円ほどの売り上げて7500億円の費用、全体でもたった500億円ほどの赤字に過ぎないのだが、世に蔓延るグローバリズムのなかで、「赤字は罪悪、赤字路線廃止は当然」という風潮があり、地域の大事なコミュニケーション手段である電やバスはなくてもいいと思っている人は多い。自分は自家用車を使うし、バスは渋滞の原因だしも邪魔だという人もいる。だが多くの高校生などの通学、車の免許を持たない人、高齢になっても自動車に乗りたくない人、そして旅行者にとっては電車バスは生活の中心的交通手段である。電車はそれほどきめ細かい路線網は作れず、大量輸送でなければコスト吸収出来ないが、バスこそラストワンマイルの担い手であったのだ。

■昔々バスには運転手と車掌さんが乗っていて、運転手は運転に専念すればよく、道路には自家用車が少なく渋滞もなかった。だが今やコストダウンのためワンマン運転は当たり前で車掌の乗るバスはない。運転手は自動車が満ちあふれる道路を、歩行者にも注意し、わがままな路上駐車車両も避けながら運転をしなければならぬ。全国的には低床のバリアフリーバスは増えたものの、バス停は十分に改修されてはならず、目測でバス停になるべく近づける努力をしながら停車する。こういうところこそITの活用ができそうなものだが、本格的高齢化で相対的にはお年寄りが増え、転倒事故が多発している。運転手はできる限り乗客の着席を促しているが、そうでなければ転倒事

NPO 法人公共の交通ラダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail:info@racda-okayama.org

URL:http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索



故は続出し、運転手はその責任を負わされることになる。訴えられたりしたら乗務ができなくなるし、失業することさえある。リスクな仕事になっている。

■さらにまだまだ現金の料金収受が多く、初めて乗るお客への対応や路線案内もすべて運転手の肩に掛かってくる。交通系ICカードも普及してきたものの、その導入費用はほとんどバス会社の負担だし、更新費用も十分ではないので、常に最新のIT技術が使われているわけではない。料金収受が渋滞とともにバスの常習的遅れを招いて、バスは当てにならないとのイメージを固定させている。しかも全産業の中でバス運転手の年収は50万円から100万円程度低いという。これでは苦勞して大型二種の免許を取る意味はなく、バス運転手からトラックにも流れている。そしてそのトラック運転手も不足。ネット販売が進みすべての商店は必要なくなり、宅急便で賄えるなどとのたまう経済評論家がかつて存在したが、そんな事にはならない。

■バス運転手の仕事は、朝晩の通勤時が集中的に忙しいという特徴が有り、昼間に休憩を入れる勤務シフトも多い。実質拘束時間が長く、また土日祝日の勤務シフトもあるので、若い子持ちの運転手の確保が難しくなっている。究極の過酷の労働なのに、働き方改革で過酷労働に厳しくなる中、バス会社は隠れた違法状況を早急に解消しようと、乗客の利便性を犠牲にして減便に走らざるをえなかった、というのが今回の大都会での減便騒動なのだろう。医師の過重労働は代替がないとの理由で改善が先送りになったが、バス運転手だと同様に代替はないのである。

■一方でいま、バスの自動運転の交通実験があちこちで実施されているが、実はこうした実験では歩行者と自動車の混在する中で、自動車の自動運転がいかに難しいかを「実証実験」しているにすぎない。自家用車どころかルートの決まっているバスでさえまだまだ自動運転は難しい。人と車の「混在交通」状態で、特に人の行動がコントロールできないから、人を歩かないようにしようなんてのは、本末転倒の議論。人が優先でなくてどんな社会になるというのか。また今の法体系では、人が運転して人をはねたら責任を取る、そのために強制保険をかけるという仕組みになっているが、機械が人をはねてもいいとはなっていない。1つの移動体に最低一人のオペレーターというハードルはなかなか越えられない。憲法も改正しなければならないだろう。

人生35年／85年は電車バスが必要

We use public transportation 35years/85years

20歳車購入

70歳免許返上



車購入までは、公共交通が必要
成人も飲酒時や障害を持てば公共交通が必要
70歳以上は免許返上すれば、公共交通必要

福祉として公共交通の整備

■地域を支えるバス運転手確保のための処方箋

1. 運転手の給与をせめて全産業平均並にアップする
2. 運転手料金収受負担軽減のため、全国交通系カードの普及などを強力に推し進め、電車バス情報オープン化によってバス案内からも運転手を解放する。あるいは外国人労働力を入れて車掌を復活し、地域の見守り介助の一端を担ってもらうのも有り。えちぜん鉄道のアテンダントの役割が参考になる。
3. 高齢化対応・バリアフリー対応費用は、全面公費負担で行う。転倒事故などのリスクを事業者・運転手に負担させず、社会全体で負担するべきだ。公共交通の維持は経済政策であり、地域への再投資でもある。電車バスは限定付タダでもよい。トルン・ダンケルク・ポートランド・メルボルンなど世界98都市で実施されている。
4. ここまではお金で解決できる問題だが、電車バスの運転手の社会的ステータスの確保も重要だ。地域を支える重要な仕事なのだから、社会の尊敬を集める存在にしていかなければならない。
5. 上記目標達成のため地域の交通事業者による交通連合を形成し、自治体の一般会計1%を電車バスに投入するべきだ。

■人口減少社会を止めないかぎり、国に将来はないが、我々の社会は人口減少を前提に将来設計していないだろうか。一日30便の電車バスの走っている地域では、高校生は通学に苦勞せず、将来地元に戻って来る可能性が高い。人口減少を止めることが出来るかもしれない。国家的交通戦略見直しはイコール成長戦略になるのである。そのモデルを岡山で作ろうではないか。