

## 高速バス - 運行経費の削減 運転士の雇用形態、就業形態の見直し

下村仁士

高速バスの費用構造の特徴として、人件費率の高さがある。規制緩和に伴う競争の進展や旅客ニーズが低運賃指向となる中、低コストで運行し競争力を維持するには、人件費を中心としたコストの低減が急務となっている。

人件費の削減策として、バス事業で一般に取られてきた施策が、分社化や雇用形態、賃金体系の見直しである。分社化によって、事業分野や地域別の実勢に基づいた労使協約や賃金体系への改定が容易になった。雇用形態も、正社員だけではなく、嘱託や契約社員を併用する事業者が増えている。

その結果、従業員の人件費を抑制することが可能となった。しかし、現状ではこれ以上の人件費削減は困難になっている。バス事業者の経営体制も効率化が進み、コスト削減の余地が乏しくなっている。そこで、乗務員の勤務効率を高めることによるコスト削減に注目が集まっている。ただし、そこでは安全運転の確保、すなわち労働環境を悪化させないことが条件となる。

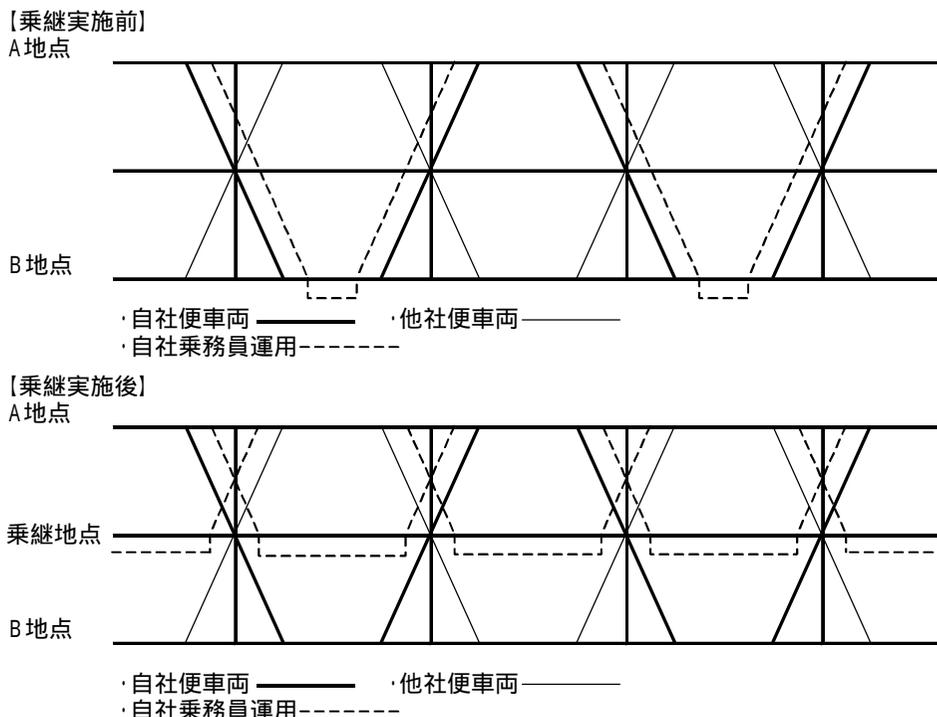
日本の夜行バスは大部分で乗務員が2名乗務し、目的地まで3日勤務で一往復乗務する形態である。こうした運行形態では人件費が高くつき、必然的に損益分岐点を引き上げてしまう。労働条件の観点からは、交替乗務員は走行中の車内で仮眠を取ることとなり、休息を取る環境としては課題が大きい。そこで、運転途中で乗務員を乗継交替させることで、経営効率化と乗務員の労働環境改善を図る施策が考案された。

ところが、この方法はこれまで適用が難しかった。日本のバス事業ではこれまで免許制度上地域ごとの事業区域が明確化されており、しかも事業所の配置が乗務員の乗継交代を考慮したものになっていない。そのため多くの高速バスでは共同運行方式が取られているが、この方式で乗務員の乗継交替を行うには法的な問題がある。たとえば、A社とB社が共同運行する高速バス路線でA社の車両をB社の乗務員が運転するには「管理の受委託」を実施する必要がある。この管理の受委託は運輸省（現国土交通省）の1997年10月の通達「長距離バスの管理の受委託について」で適用が可能となり、2000年12月には適用条件を大幅に緩和した「高速バスの管理の受委託について」が再通達され、乗継運行の導入が容易に

なった。

JR バス関東では、9 つの運転系統で管理の受委託を適用した乗務員の乗継運行を実施している。乗継運行の一般的な形態は、図1 のとおりである。乗継運行の導入により、従来の2 名勤務と勤務者無しを交互に繰り返すパターンから、毎日1 名勤務のパターンに変更される。図1 では乗務員数は変わらないが、運用の平準化や勤務時間の短縮が図られる。短縮された勤務時間を別路線の乗務に振り当てることで、勤務効率の向上に寄与する。夜行便と昼行便の乗務を組み合わせたり、乗務員基地を乗継地点に設定すれば、必要な乗務員数を削減することができる。乗務員の休憩が乗継地点の施設となり車内での仮眠を排除できることから、労働環境上の利点もある。

図1 . 乗務員乗継勤務パターン例

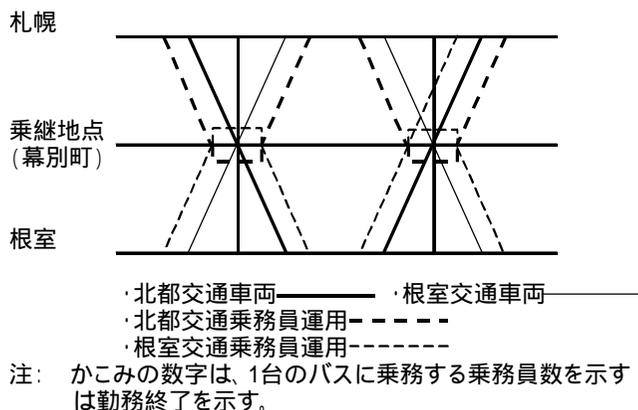


注： かこみの数字は、1台のバスに乗務する乗務員数を示す  
は勤務終了を示す。

北都交通と根室交通では、乗務員2 名勤務ではあるが途中で乗務員が車両を交替する方法による乗務員の乗継運行を実施している(図2 )。両社では、バスがす

れ違う地点で乗務員が交替し、相手方の車両に乗り継ぐ運用となっている。交替地点での休憩施設が不要なため導入コストが低いことに注目できる。この場合も、JR バス関東と同様のメリットが期待される。

図2. 北都交通・根室交通の乗務員乗継勤務パターン例



#### 参考文献

萩原博道[2002]『高速バスの管理の受委託について = 低コスト構造への挑戦 = 』

『バス月報』No.551、社団法人日本バス協会

藤井一日出[2002]『共通運輸における管理の受委託について = “兄弟”運行「オ

ーロラ号」 = 』『バス月報』No.551、社団法人日本バス協会