

交通政策基本計画小委員会

交通政策基本計画に期待すること



2014年4月14日
東武バス労働組合
執行委員長
間中 範幸

目次

1 東武バスの現状

2 単組・県私鉄の取り組み

3 厳しい事業実態

4 求める制度的枠組み

1 東武バスの現状 <1994年～2014年>

モータリゼーション、規制緩和により路線縮小、肩代り、廃止・・・そして分社化

	1994年度	2002年度	2013年度
事業所数	39	18	18
従業員数(運転士)	3,044(2,028)	1,298(1,034)	1,468(1,220)
ダイヤ数	1,289	749	862
深夜バス(運行便数)	34	32	88
大型貸切専用車数	290	15	9



バス活性化委員会について

利用者の利便性を第一



収益増(深夜バス増、JR線接続)



労働条件向上



働くモチベーションアップ



2 単組・県私鉄の取り組み

公共交通利用促進運動

- ・6月17日 大宮駅頭でティッシュ配布予定
- ・5月1日～6月30日 鉄道・バス車内にポスター掲示



バス協会との意見交換会

- ・バス走行環境改善等、職場実態に基づく意見交換



東日本大震災、異常気象時の運行確保

- ・震災発生直後における福島原発近隣地域での避難住民輸送
- ・福島県(いわき・郡山)方面への高速バスの運行再開(2011年3月18日より)
- ・東武鉄道の輸送力回復に向けた鉄道従業員輸送
- ・記録的大雪時、未明から運転士もチェーン装着・出庫準備

3 厳しい事業実態

運転士不足

- ・分社以降35%の離職率
- ・新入社員の高年齢化(入社時平均年齢)
→2002年 36歳、2013年 40歳
- ・女性運転士の積極的雇用(ジョブリターン制度、育児休職援助金)
→20名
- ・運転士の自社養成制度(2013年4月)

～魅力ある仕事への回帰～

民鉄バス運転士の労働時間＝2, 532時間 (2012年)

※全産業男子平均：2, 184時間

民鉄バス運転士の年間所得＝443万円 (2011年)

※全産業男子平均：527万円

※厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」より

4 求める制度的枠組み

- ・わが国ではバスのみならず交通事業全般が独立採算経営となっており、この原則ではカバーできない輸送領域(地方路線)に対する政策が不充分！

- ・交通政策基本法に基づき、国・地方公共団体・事業者が連携して、バス事業の持続可能なビジネスモデルを確立すべき！
＝民間だけでは採算が合わない事業については、公の責任を明確にした制度的枠組みが必要！

→その際、責任分担が曖昧になりがちな第三セクター方式を踏まえ、官と民の役割分担を明確にした方式の導入が求められる
＝たとえば、「生活交通サバイバル戦略」における、バス車両の更新対策としての「公有民営方式」の導入

- ・少子高齢化社会を迎える中、事業者任せだけでは地域公共交通の維持はもはや不可能！

→地方公共団体が地域公共交通の再編を主体的に担う仕組みを構築して欲しい
＝たとえば、収益路線における複数事業者の競合による消耗戦の排除

ご清聴ありがとうございました。

