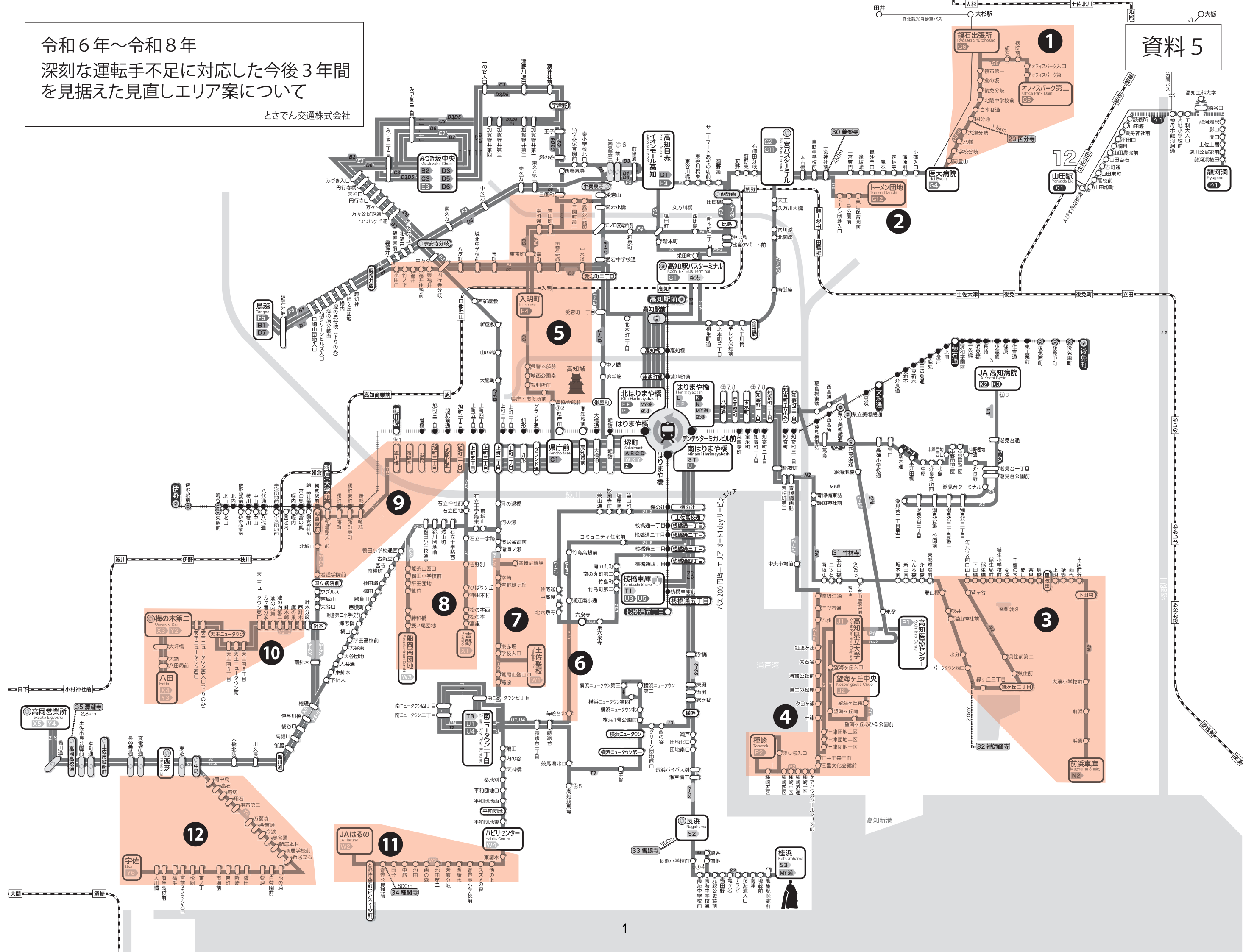


今後のとさでん交通バス路線について

深刻な運転手不足に対応した今後3年間 を見据えた見直しエリア案について

とさでん交通株式会社

資料 5



【路線バス・路面電車 乗務員数の推移等について】

2023/12/21

とさでん交通

■バス事業

※R5年3月末時点(65歳以上OB臨時…6名)

実績										推計															人
	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)	R20 (2038)
バス (乗合・高速・貸切)	275	263	253	241	240	221	216	203	185	178	168	159	145	133	116	106	99	85	75	65	61	50	40	36	32
										乗合124															
										高速 34															
										貸切 20															
前年対比	－	▲ 12	▲ 10	▲ 12	▲ 1	▲ 19	▲ 5	▲ 13	▲ 18	▲ 7	▲ 10	▲ 9	▲ 14	▲ 12	▲ 17	▲ 10	▲ 7	▲ 14	▲ 10	▲ 10	▲ 4	▲ 11	▲ 10	▲ 4	▲ 4
	増	－	11	7	8	16	8	4	1	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	減	－	23	17	20	17	27	9	14	22	10	13	12	17	15	20	13	10	17	13	13	7	14	13	7
	(うち自己都合退職)	23	10	10	12	18	5	9	13																

●一般路線バス運転手の必要定員数と不足人数 R5.12.1現在

※一般路線バス：路線バス、空港連絡バス、MY遊バス

仕業数	係数	必要定員数	現行人員	不足人数
112	×	1.31 =	147人	128人
				▲19人

高速 31人

貸切 18人

■軌道事業

実績										推計															人
	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)	R20 (2038)
電車	103	101	99	100	100	97	103	102	97	96	93	91	90	89	89	88	84	81	80	76	75	71	68	66	60
前年対比	－	▲ 2	▲ 2	1	0	▲ 3	6	▲ 1	▲ 5	▲ 1	▲ 3	▲ 2	▲ 1	▲ 1	0	▲ 1	▲ 4	▲ 3	▲ 1	▲ 4	▲ 1	▲ 4	▲ 3	▲ 2	▲ 6
	増	－	5	6	8	7	10	4	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	減	－	7	8	7	8	10	4	9	6	8	7	6	6	5	6	9	8	6	9	6	9	8	7	11
	(うち自己都合退職)	7	7	5	8	7	3	5	7																

●電車運転士(駅員含む)の必要定員数と不足人数 R5.12.1現在

仕業数	係数	必要定員数	現行人員	不足人数
72	×	1.35 =	98人	87.5人
				▲10.5人

【乗務員の確保に向けた取り組みについて】

■バス運転手募集手段

1. ハローワーク求人（免許あり5名・なし5名）
2. ホームページ掲載
3. 高知求人ネット（高知県UIターンサポートセンター）
4. 「どらなび」サイト（2018.4月開始、「高知県交通運輸政策課」の取り組み）
5. バス後面広告9枚製作（現在1枚掲出）
6. バス協会製作「バス運転士募集」ポスター130枚 バス車内へ掲示、自動車学校へ掲示依頼
7. 「バス営業所見学会」の実施（「高知県交通運輸政策課」の取り組み）
R2.2月、R3.1月、R4.3月、11月、R5.12月、**R6.7/20予定（これまでとは違うコンテンツを予定：運転体験、死角体験等）**
8. 県内の団体が催す各種合同企業説明会に参加
9. 「高知県交通運輸政策課」の取り組みで「どらなびEXPO関西」へ参加
R1.11月、R3.11月、R4.10月、R5.5月、9月、**R6.5月、秋（関西、東京）予定**
10. 自衛隊への働きかけ、合同企業説明会参加
11. 会社見学会の受入（学校、自衛隊）
12. 高校新卒者採用（H29.4月～）、県内高校訪問（コロナ禍、休止時期あり）
13. ハローワーク会議室で単独会社説明会実施（R5.2.24）
14. YouTube動画配信開始 R5.2月～
15. 自動車学校へ大型2種取得の方へのバス運転手募集チラシの配布依頼（R5.6月）

■New

16. ハローワーク高知「バス運転手の仕事を知るセミナー」参加（R6.2.21）R6年度も参加予定
17. 高知県バス会社合同説明会＆バス運転体験会（仮）（高知県交通運輸政策課）R6年度下期予定
18. 採用サイト作成予定
19. 会社見学会（全社、高校生対象）R6.7/23予定

■その他

1. 働きやすい職場認証制度1つ星取得（R5.5月）
2. 女性バス運転手協会入会（R5.12月）

■社内制度（バス）

1. 大型2種免許取得費用支援制度（H27.5月）（R5.4月 19歳以上、普免1年以上に改定）
21歳以上普免3年以上は4年勤務、19歳1年以上は5年勤務で返済免除（R5.4月改定）
2. 家賃補助制度（候補生中のみ、H28.7月）
3. 乗務員紹介制度（H29.9月）
4. カムバック制度（R4.10月）
5. 宿泊施設準備中

■電車運転士募集手段

国家試験に合わせ、年2回（1月・7月入社）募集 ⇒ 随時募集に変更（R5.8月）

1. ハローワーク求人
2. ホームページ
3. 高知求人ネット
4. 県内の団体が催す各種合同企業説明会に参加
5. 自衛隊への働きかけ、合同企業説明会参加
6. 会社見学会の受入（学校、自衛隊）
7. 高校新卒者採用（H29.4月～）、県内高校訪問（コロナ禍、休止時期あり）
8. 専門学校への働きかけ
9. ハローワーク会議室で単独会社説明会実施（R5.4.22）
10. 大学で路面電車業界についての講話（R5.7.13、11.15） R6.6/20予定
11. YouTube動画配信開始 R5.4月～

■New

12. ハローワーク高知「電車運転士の仕事を知るセミナー・説明会」 R6.10/31予定
13. 採用サイト作成予定
14. 会社見学会（全社、高校生対象） R6.7/23予定

■社内制度（電車）

1. 家賃補助制度（候補生中のみ、H28.7月）
2. 乗務員紹介制度（H29.9月）
3. カムバック制度（R4.10月）
4. 宿泊施設準備中

■中学生の職場体験受入れ

- R4：7月 空港運送課（赤岡中3名） 10月 空港第二課（香我美中2名）
R5：5月 バス・電車（伊野中2名） 5月 空港第二課（夜須中2名）
7月 バス・整備（城北中1名）
R6：4月 空港第二課（赤岡中2名） 5月 バス・電車（伊野中1名）
7月 電車（城北中1名）

◆行政支援 ◎補助金交付あり

- ・二種免許取得のための教習
- ◎人材確保セミナー等の開催：就職セミナーへの企業ブース出展費補助
- ◎人材確保のためのPR：FMラジオでの採用CM補助
- ・研修：旅客自動車ドライバー安全運転研修

路線バスの利用状況について

とさでん交通路線バス ICカード乗降者実績		
期間	2023/04/01 ~ 2023/07/31	
日数	平日	82日間
	土日祝	40日間
122日間		

令和6年1月9日作成

凡例

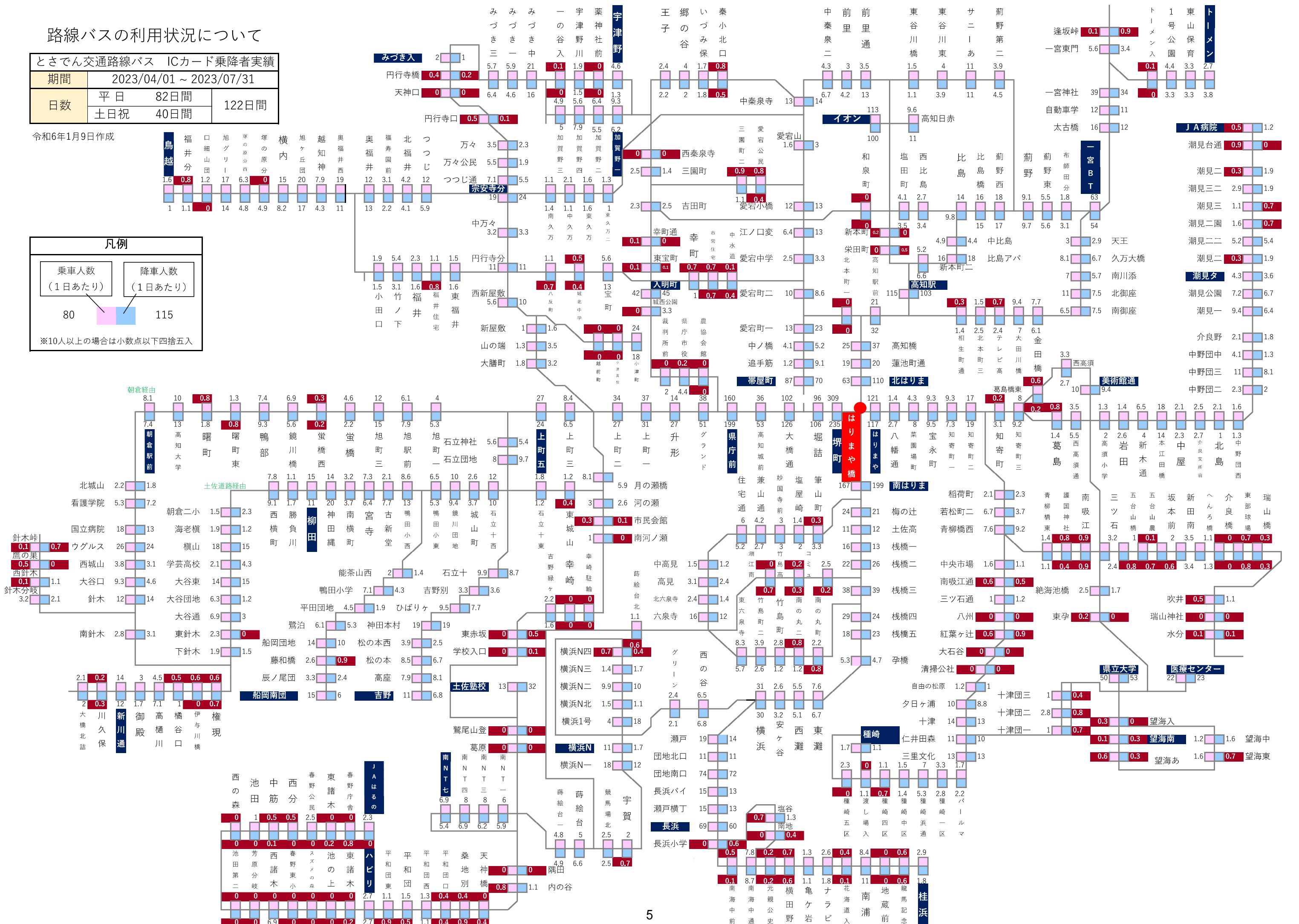
乗車人数
(1日あたり)

80

降車人数
(1日あたり)

115

※10人以上の場合は小数点以下四捨五入



■とさでん交通 路線バス欠損(赤字)額と負担額・割合の推移

2024.2.19

- 空港連絡バス、フィーダー・委託・廃止代替路線除く。
- 欠損（赤字）額の数値は、各区分に属する路線の黒字・赤字を合計した欠損額。事業者負担0（ゼロ）は、黒字のケースを含む。
- 年度は補助年度(10月～9月)

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千km
年間実車走行キロ	4,533	4,317	3,858	3,640	3,331	3,277	3,053	2,718	(補助対象上限経費) ×337.67円/km =9.18億円
									(内訳) ↓ A:46%,C:41%,E:4%

A【国庫補助路線】 = 複数市町村にまたがる幹線、国1/2,県1/2が基本の補助制度

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千円
他社へ路線移管			安芸線		須崎線		田井線		
補助金	国	60,301 21.5%	53,058 17.1%	52,732 18.2%	48,235 16.5%	71,698 27.5%	76,919 26.4%	45,963 16.8%	33,793 13.0%
	高知県	84,143 30.0%	93,977 30.3%	83,841 28.9%	67,839 23.2%	80,816 31.0%	85,609 29.4%	88,857 32.4%	44,645 17.1%
	高知市	65,100 23.2%	80,360 25.9%	75,910 26.1%	63,244 21.6%	54,743 21.0%	80,210 27.6%	106,249 38.8%	63,782 24.5%
	その他市町	67,388 24.0%	79,423 25.6%	65,302 22.5%	63,476 21.7%	53,153 20.4%	48,200 16.6%	32,790 12.0%	26,401 10.1%
	事業者負担	3,312 1.2%	3,834 1.2%	12,649 4.4%	49,516 16.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	92,043 35.3%
小計(欠損額)	280,244	310,652	290,434	292,310	260,410	290,938	273,859	260,664	

B【高知県 単独補助路線】 * 省略（ウエイトは僅か）

C【高知市 単独補助路線】

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千円
補助金	高知市	81,794 97.4%	73,078 99.7%	84,876 91.4%	84,242 70.7%	142,608 85.8%	136,583 67.6%	127,991 62.6%	110,651 53.1%
	その他市町	760 0.9%	250 0.3%	2,141 2.3%	1,007 0.8%	1,336 0.8%	1,172 0.6%	1,294 0.6%	
	事業者負担	1,449 1.7%	0 0.0%	5,820 6.3%	33,833 28.4%	22,283 13.4%	64,380 31.9%	75,267 36.8%	97,792 46.9%
小計(欠損額)	84,003	73,328	92,837	119,082	166,227	202,135	204,552	208,443	

D【その他市町 単独補助路線】 * 省略（ウエイトは僅か）

E【自主運行路線】

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千円
事業者負担	0	38,794	54,656	47,296	99,924	75,150	59,163	0	
小計(欠損額)	0	38,794	54,656	47,296	99,924	75,150	59,163	0	

【合計】

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千円 <コロナ前比>
補助金	国	60,301 15.8%	53,058 12.4%	52,732 11.9%	48,235 10.4%	71,698 13.5%	76,919 13.2%	45,963 8.4%	33,793 6.9%
	高知県	92,192 24.2%	93,977 21.9%	83,841 18.9%	67,839 14.6%	80,816 15.2%	89,355 15.4%	93,064 17.0%	45,798 9.4%
	高知市	151,384 39.7%	153,438 35.8%	160,786 36.3%	147,486 31.8%	197,351 37.1%	219,100 37.6%	236,831 43.4%	176,965 36.2%
	その他市町	72,085 18.9%	85,939 20.0%	72,413 16.3%	69,083 14.9%	59,149 11.1%	55,843 9.6%	35,700 6.5%	29,744 6.1%
	合計	375,962	386,412	369,772	332,643	409,014	441,217	411,558	286,300
事業者負担	5,776 1.5%	42,678 9.9%	73,320 16.5%	131,463 28.3%	123,178 23.1%	140,771 24.2%	134,430 24.6%	203,162 41.5%	71,699
総計(欠損額)	381,738	429,090	443,092	464,106	532,192	581,988	545,988	489,462	25,356

<説明>

- ① 運行補助金受入れ後の自社負担赤字は、走行キロ減少に伴い年々増加してきていたが、**2023年度は、96%が補助路線にもかかわらず、2億円を超える**に至った。
- ② その原因は、**補助制度の仕組み(下記)にある**。高知県交通、土佐電鉄が窮境に陥ったと同じ状況。**指定した路線を維持するための制度だが、そうっていない。**
 - ア. **補助対象経費に上限額があり、超えた金額は補助されない（事業者の持ち出し）こと。** → 昨年は日本バス協会を挙げて要望活動したが、財務省の鉄壁崩せず。
* 都市部の事業者が限度額以下にすることは困難（各社の2～3年前の実車走行1km当たりの経費実績を平均して算出されるので、平均を上回る事業者も必ず生じる）
 - イ. **増収の努力がかって事業者の首を絞めること。**（収入増と同額の補助金が減少するばかりか、補助上限を超える事業者（上記ア）では、増収のために新たに要した経費の分だけ補助対象外経費（自社負担赤字）が増加する。）
- ③ 上記②の仕組みを**自治体においても改善（補完）されない場合は、事業の継続が困難。** → 企業の経営視点では、速やかに撤退を進めるはかなくなる。 → しかし、自治体側も、限られた財源の中で2億円の負担増になる制度改善は難しい。 → **残された方策としては、制度の改善と併せて、現在の国・自治体の補助合計額程度の額で赤字を埋められる程度にまで、走行キロを縮小（路線再編、減便）していくことを目指すしかないのでは。** * この点からも、路線廃止、減便は避けられない
- ④ **人員確保の観点からも制度改善は極めて重要。**
 - ・ 国土交通省は、人員確保対策として、**運賃値上げで従業員の給与を上げることを強く推奨**。上記②イについても、例外として来年度から、運賃値上げによる増収分は補助金と相殺しない扱いに。 → 弊社も10月1日改定に向けて運賃値上げを準備中。（現在は、100円で仕入れた商品を80円(運賃55円+補助金25円)で売っているような状態）
 - ・ **乗務員不足は、全国で深刻。同業他社との獲得競争。**上記のような年々事態が悪化する枠組みの中におかれているのは、県内では弊社のみ。同業他社と同じ土俵で、給与面の改善や事業の将来性などを求職者に説明していくためにも、**安定した維持制度への改善は不可欠。**