

2025年3月26日

運転士不足に伴うダイヤの削減について

箱根登山バス株式会社

近年、バス事業者の運転士不足が全国的に深刻化しているが、当社においても現行の運行ダイヤを維持する運転士の要員確保が困難な状況にある。(下図参照)

従前より、ダイヤ数(ローテーション数)に比べ、運転士数が常時不足している状態であったが、運転士の時間外労働や休日出勤により日々の路線バスの運行を維持してきた。社会の働き方改革が進む中、2024年4月に厚生労働省の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」が見直され、運転士の時間外労働の上限規制(年間960時間以下)が適用されるとともに、勤務終了から翌日の勤務開始までの勤務間インターバルを8時間以上から9時間以上にあけなければならないなどの改正が行われ、運転士の時間外労働等に一定の制約が設けられた。

一方で、運転士の確保については、採用強化策に継続して取り組んでいるものの、コロナ禍で離職も進み、現在も流出に歯止めがかかっていない状況である。

このため、当社では、ダイヤ数(ローテーション数)を削減すべく、2021年度以降に延べ20路線を廃止したほか、全運行エリアにわたって減便、始発便の繰下げおよび最終便の繰上げを行い、路線バスの持続的な運営を図ってきた。

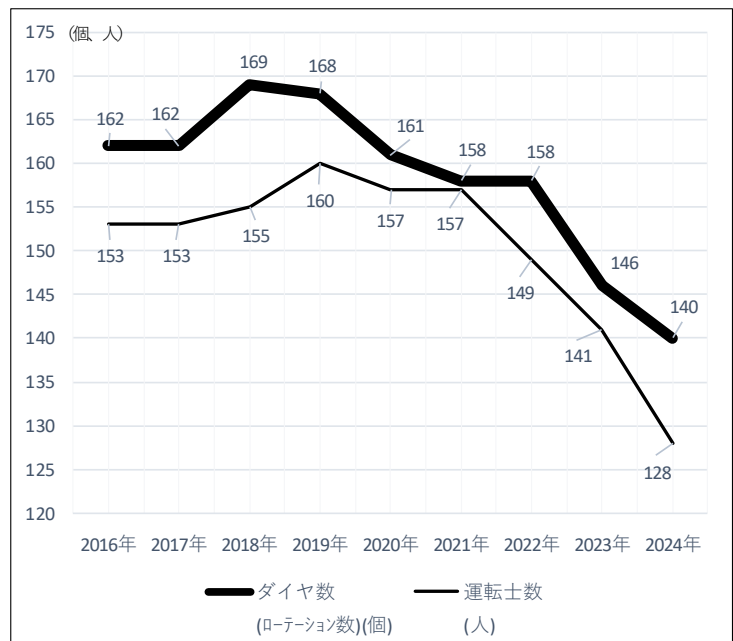
運転士不足の抜本的解消は難しい見通しであり、前述の勤務間インターバル9時間以上も将来的に11時間以上となる見込みであることから、今後も運転士数に見合ったダイヤ数(ローテーション数)の削減に取り組まざるを得ない可能性がある。

図 ダイヤ数(ローテーション数)と運転士数の推移(2016年~2024年)

	作業数 (個)	ダイヤ数 (ローテーション 数)(個)	運転士数 (人)	差引 (不足する運 転士数)(人)
2016年	116	162	153	△ 9
2017年	116	162	153	△ 9
2018年	121	169	155	△ 14
2019年	120	168	160	△ 8
2020年	115	161	157	△ 4
2021年	113	158	157	△ 1
2022年	113	158	149	△ 9
2023年	104	146	141	△ 5
2024年	100	140	128	△ 12

(注)1. 各年とも4月時点

2. ダイヤ数(ローテーション数)は休日を含む
3. 1個のダイヤには1人の運転士が必要



以上