

# JR連合 政策News

第255号

2014年4月25日

## 新卒採用の拡大と二種免許取得年齢(最低21歳)までのフォロー体制強化等を主張！

～国交省「第2回バス運転者の確保及び育成に向けた検討会」が開催～

4月25日(金)、国土交通省において2回目となる「バス運転者の確保及び育成に向けた検討会」が開催された。検討会には有識者や事業者、労働組合のほか、高校の就職指導を行っている方や自動車教習所など、幅広い業態から委員参加しており、JR連合も尾形政策部長が委員として参加している。



前回の検討会で各委員から示された課題提起を踏まえ、国土交通省が主体的に実態把握を行うべく、事業者、バス運転者ないしは求職者を対象としたアンケートを展開、今回の検討会でその調査結果が示された。浮かび上がってきた課題として、バス運転者数と大型二種免許保有者の減少と高齢化、賃金や労働時間などの労働環境の悪化や離職率の高止まりといった、想定していた状況を裏付ける結果が明らかとなった。一方で、採用については新卒採用を行っているものの応募は殆どない実態、即戦力となる中途採用がほぼ太宗を占めている点や、女性採用についてもなかなか踏み込めていない実態が明らかになった。

一方、現役バス運転士を対象としたアンケート結果からは、約4分の1が転職経験者で、トラック運転者やタクシー運転者、自衛隊からの転職組であり、4分の3の運転士はバス運転士に誇りとやりがいを感じているという事実も見えてきた。

そうしたアンケート結果を踏まえて、各委員より、バス運転者の確保に向けて今後どのような方策を展開すべきかについて発言を順次行った。JR連合からは、若年層では全業種平均より高い賃金水準にも関わらず加齢しても賃金が上昇せず、結果として全業種平均より低位に置かれる実態は好ましい状態とは言えず、基本は同一企業体で経験や練度を積み、技量水準を向上させ、結果として昇給昇格制度の中で右肩上がりの賃金カーブを描くべきである

とし、新規採用ができる環境を整え、かつ、企業におけるジョブローテーションの中で一貫雇用が実現できる環境作りが必要不可欠であると主張した。その前提として、大型二種免許取得の最低年齢が21歳になっており、高卒を新規採用した場合の18歳からの最低所得年齢までの3年間の活用方法を業界全体で検討することが肝要であると訴えた。もとよりバス事業はバックヤード的業務を数多く有しておらず、当該3年間を業務運用する場所がないため、新採を直採用しても難渋するのが現実である。そこで、例えば専修学校を設立し、車両整備の知識会得、接客サービスの技量向上などができる環境を用意し、そこから各バス会社へと人材が供給できる流れを用意することも一案との提起を行った。

本日各委員から示された意見を踏まえ、今後国土交通省はとりまとめ作業を行っていくとのことである。JR連合はバス産業の再生そして魅力あるバス事業を構築すべく、引き続き検討会での意見反映等精力的に取り組むを進めていく。

以 上