

ドイツにおけるバスドライバーの不足と事業者による 人材確保・育成の取り組み

えん どう しん た ろう
遠 藤 俊 太 郎 情報センター研究員

はじめに

現在、わが国では、地域公共輸送を支えるバス・タクシー部門においてその担い手となるドライバーの不足と高齢化が課題となっており、地域によってはドライバーの不足に起因する路線の廃止・縮小も発生している¹⁾。ドライバーの不足はわが国特有のものではなく、bdo（ドイツ連邦バス事業者連盟）資料によれば、ドイツでは現在約2,000人のドライバーが不足しており、さらに今後数年以内に計約1万人の高齢ドライバーがその職を離れると見込まれる²⁾中で、ドライバーの確保が喫緊の課題となっている。本稿では、バスドライバーに焦点をあて、わが国と同様の課題に直面しているドイツの現状と事業者による人材確保・育成の取り組み事例を紹介する。

1. ドイツの運転免許制度と免許保有者数の動向

ドイツの運転免許は、連邦法令のFeV（運転免許令）でEU方針（2006/126/EG）に準拠した17クラスに区分されている（表1）。たとえば、日

本の普通自動車第一種運転免許（普通免許）に相当するBクラスの免許では運転手を除く乗車定員8人までかつ車両総重量3,500kgまでの四輪自動車を運転することができるが、乗車定員がこれを超える車両（以下、バスという。）を運転するにはD1, D1E, D, DEの各クラス（以下、Dグループという。）の免許が必要である。「大型自動車」としてバスとトラックが一括りにされる日本と異なり、トラックとバスが明確に区分されており、旅客を輸送しない場合でも車両総重量が3,500kgを超える車両（以下、トラックという。）を対象とするC1, C1E, C, CE（以下、Cグループという。）の免許でバスを運転することはできず、また、バスを対象とするDグループの免許でトラックを運転することはできない。

B, C, D各クラス・グループの免許保有状況をみると、①C, Dグループの保有者が中高年層に偏っていること（図1～3）、②B, C各クラス・グループの保有者数が連邦内の全州で対前年比増となる一方で、Dグループは全ての州で減っており（表2）、バスを運転することが可能なDグループの免許保有者数の減少と高齢化が同時に進行しているといえる。

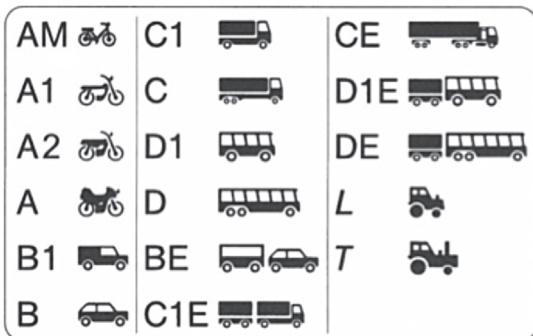
1) 加藤博和「地域公共交通網形成が魅力的な地域形成につながるために」『運輸と経済』, vol. 76 No. 7, p.24-34, 2016

2) bdo (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V.) Pressemitteilung, 5. Juli 2016

表1 現行のEU 免許クラス (代表的な項目のみ記載)

クラス	種類	制限等	取得可能年齢
A (A1, A2, AM)	二輪車	(略)	20
A2			18
A1			16
AM			16
B (AM, L)	乗用車	四輪車 ・運転手+定員8人まで ・車両総重量3,500kgまで ○有効期限なし(生涯有効)	18 (17)
C (C1)	貨物車	・運転手+定員8人まで ・車両総重量3,500kg超 ・Bクラスの免許を保有 ○有効期間5年(医科及び眼科検診)	21 (18)
C1			18
D (D1)	バス	・運転手+定員8人超 ・Bクラスの免許を保有 ○有効期間5年(医科及び眼科検診)	24 (23, 21, 20, 18)
D1			21 (18)
E	トレーラー	・750kg以上の被牽引車 (B, C, C1, D, D1に付し, BE, CE, C1E, DE, D1Eとなる)	

※括弧内は当該クラスに包含されるもの(例: Bクラスの免許でAM及びLクラスの運転が可能)
KBA資料³⁾より作成



出典: BMVI

なお、2013年1月18日までに発行された免許証(Führerschein)は有効期限・更新がなく、一度取得すればこれが生涯有効であったが、2013年1月19日以降の免許証は有効期間が15年となり、これ以前に発行された免許証については、経過措置として2033年1月19日までに初回の更新を受けることとされた。なお、この期限は免許証の証明書としての有効期限であり、免許の有効期限ではない。つまり、取得した免許については、Bクラス等では引き続き期限が存在せず生涯有効

3) Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Fahrerlaubnisklassen seit 19.01.2013 (EU-weit gültig)

図1 年齢階層別運転免許保有者数（総数）

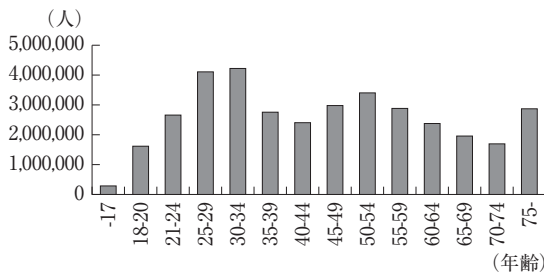


図2 年齢階層別 トラック (Cグループ) 免許保有者数^{注)}

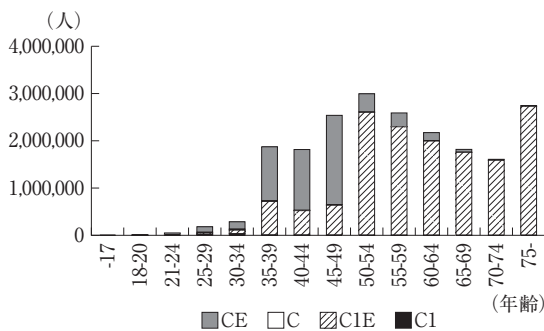


図3 年齢階層別 バス (Dグループ) 免許保有者数

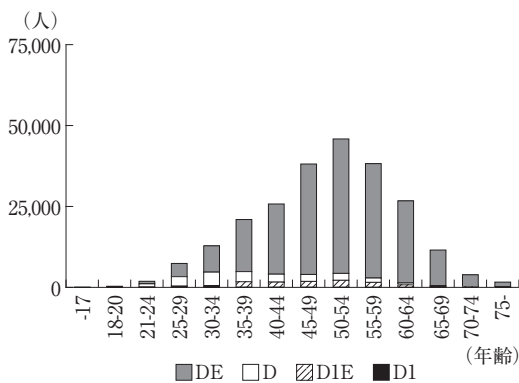


図1～3ともに KBA 資料⁴⁾より作成

である状況が続いている。Cグループ、Dグループには免許の有効期限が設けられており、その更新にあたってはクラス別に定められた検査を受け

ることが求められる。たとえば、C、CE及びD、DEの各クラスについては、5年毎の医学的・眼科学的検診が必要である。

2. 免許制度と別建てのドライバー資格

ドイツにおいて、公道でバス及びトラックを業として運転する場合には、前述の運転免許に加え、BKrFQG（職業自動車運転者資格法）に基づく資格が必要となる。これは日本における第二種運転免許に類似するもので、各地商工会議所等で行われる試験に合格する必要があるほか、5年毎の更新が義務付けられている。ADAC（ドイツ自動車連盟）、VDV（ドイツ運輸事業者連盟）等の団体やDB（ドイツ鉄道）グループのDB Training等では、BKrFQGに対応する研修コースを用意するなどしており、たとえばDB Trainingのバスドライバー向けコースでは、Dグループの免許保有者を対象とし、安全・法令サービスなどの5分野について、それぞれ1日（7時間）で習得できるコースを各98.00ユーロ（税込116.62ユーロ）で提供している。

この法律（BKrFQG）の趣旨は道路交通の安全性向上であるが、バス事業者は自社のドライバーに対し継続的にこの研修を受けさせることが必要となる。これはDグループの免許保有者が減少している中で、事業者・ドライバーにとって負担となるものでもある。なお、2016年1月1日現在の同資格保有者数はCグループ（トラック）約

4) Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Fahrerlaubnisse (FE) Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER), 1. Januar 2016, FE4

注) 旧普通免許（クラス3）は、新区分のC1Eとして集計されているため、50歳以上のC1E保有者数が多くなっている。

5) Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Anzahl der Personen im ZFER mit eingetragener Auflage 95 am 1. Januar 2016 nach Fahrerlaubnisklassen und Ablauf des Befähigungsnachweises

表2 対前年比・州別免許保有者増減率（2016年1月1日現在）

区分		トラック	バス	総数
免許クラス		(Cグループ) C1, C1E, C, CE	(Dグループ) D1, D1E, D, DE	全クラス
州	Baden-Württemberg	+2.3	-2.5	+4.1
	Bayern	+1.9	-2.3	+3.7
	Berlin	+0.8	-2.3	+2.8
	Brandenburg	+2.0	-3.2	+2.7
	Bremen	+2.1	-2.3	+4.1
	Hamburg	+2.1	-0.3	+4.3
	Hessen	+2.4	-5.5	+4.3
	Mecklenburg-Vorpommern	+2.0	-4.8	+2.6
	Niedersachsen	+2.1	-3.2	+3.9
	Nordrhein-Westfalen	+1.9	-2.3	+3.6
	Rheinland-Pfalz	+2.2	-3.3	+3.8
	Saarland	+2.4	-2.4	+3.7
	Sachsen	+1.9	-3.5	+2.9
	Sachsen-Anhalt	+1.8	-3.0	+2.7
	Schleswig-Holstein	+2.6	-3.2	+4.3
	Thüringen	+1.8	-4.8	+2.6
連邦計		+2.0	-2.9	+3.7

KBA 資料⁶⁾ より作成

93万人、Dグループ（バス）約2万人、C・D双方を保有する約17万人の計約112万人であり、バスの営業ドライバーとして乗務できる資格を有する人数は連邦内に約19万人ということになる⁵⁾。

3. バス業界と連邦の対応

このような状況の中、人材の不足と高齢化に危機感を持つ bdo では、業界をあげてバスドライバーの確保に取り組んでいる。たとえば、主に若年層をターゲットとし、専用のリーフレットを作成・配布する、動画を作成しインターネット上で

公開するといったことにとどまらず、若者向けの大規模イベント（スポーツ、ゲーム等の体験型イベント）開催時にアトラクションの一つとしてバスの運転シミュレーターを投入し、体験を通じてドライバーの仕事を知ってもらう等の取組を行っている。その際、バスドライバー不足の現状を説明したうえで、バスドライバーとなれば将来バス事業者に雇用されるチャンスが拡大し、将来的にも仕事には困らない職種である旨、具体的な数字をもってPR するなどの工夫

を行っている。

車が好きだという若者の興味にあわせ、「高級スポーツカーよりも馬力・トルクがある車を運転する仕事をしてみないか」といった募集広告を目にすることも珍しくないが、昨今のバスドライバーに求められる能力は運転技術だけではない。bdo では、バスドライバーに向いている人として、車両等について技術的なことが理解できる、お客さまサービスを楽しめる、親切な対応ができるといったことのほか、週末や夜間の仕事に理解があることなどを例示している。

業界だけではなく、法律・制度の面からも若年

6) Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im ZFER, am 1. Januar 2016 nach Bundesländern und Fahrerlaubnisklassen im Vergleich zum 1. Januar 2015 in Prozent

層の確保に向けた後押しがされている。ドイツでは一般的に高校等卒業後に職業訓練 (Ausbildung) を行う期間があり、自らの専門とする職種の企業等で訓練生 (Azubi) として研鑽を積む。しかし、たとえば大型バスが運転可能な D クラスの免許は取得可能年齢が 24 歳からであり、これでは高校等卒業後の職業訓練ができない。これに対応する

ため、ドライバーとしての訓練生については C、D グループの免許取得可能年齢を大幅に引き下げ、たとえば、路線長 50km 未満であれば 18 歳から D クラスの免許を取得できる等の措置を講じている。訓練生でありながら実質的に地域交通を担う即戦力としての役割が期待されていることも、若者に対するアピールポイントの一つとなっている。

4. 積極的に人材確保・育成に動く バス事業者

そのような中、民間のバス事業者が自ら養成・研修コースを設け積極的に人材育成に取り組む事例もみられる。バイエルン州ギュントブルクに本社をおき、1926 年以來 90 年にわたり地域でバス輸送を行っている BBS Reisen Brandner GmbH (BBS 旅行ブランドナー有限会社、以下 BBS 社) では、人材育成コース「BBS アカデミー」を

表3 BBS アカデミーの開講講座

職業訓練 (Ausbildung) コース	
	D クラス運転免許 (バス)
	C/CE クラス運転免許 (トラック)
	営業ドライバー資格早期取得コース (新規取得)
	営業ドライバー資格早期取得コース (種別変更)
追加訓練コース	
	Modul 1 エコドライブ
	Modul 2 自動車輸送関連法令・ルール
	Modul 3 安全技術と安全運行
	Modul 4 プロフェッショナルな旅客応対
	Modul 5-バス 旅客の安全と健康確保
	Modul 5-トラック 積荷の安全確保
オプションコース (追加職業訓練)	
	フォークリフト
	クレーン
	高所作業車

出典：BBS 社資料⁷⁾

設置し、高校等新卒者向けの職業訓練としてバス・トラックドライバーの養成を行っているほか、BKrFQG に基づく資格の取得・更新に対応した研修コースを開講するなど、積極的に人材の確保・育成に取り組んでいる。同社では、これらの講座の募集にあたり、今後多くのバスドライバーが定年退職することが見込まれていることを明示するとともに、地域に貢献できる、将来性のある職業であることをアピールし、若いドライバーの確保に努めている。BBS アカデミーでは、エコドライブや安全の確保のほか、旅客サービスに関する研修を開講するなど、サービス業としての人材育成にも取り組んでいる (表3)。

5. 社会の変化に柔軟に対応して ドライバーを確保

BBS 社では地域の高齢者等の移動ニーズに対

7) BBS Akademie, Informationen & Kursangebot



写真 BBS社のデマンドサービス「フレキシブス」

応するため、従来のバスに代えルート・時刻不定のデマンド方式で運行するサービスを2009年から行っている(写真)。このサービスに用いる車両は商用ワゴンベースの小型車(運転席を含め座席定員9)であるため、Dクラスではなく、Bクラスの免許で運転することも可能である。また、BBS社では、若いドライバーの育成とあわせ、より多くの人材を確保するため、ドライバーのライフスタイルに応じた“フレキシブルな雇用”も実現しており、週1回・午前中だけ乗務する、月20時間勤務のドライバーも在籍している。同社代表取締役のヨーゼフ・ブランドナー氏は「わが社は運行も雇用もフレキシブルにしている。そうでなければ今の時代に対応できない。」と述べている。

6. 輸送を支える人材をいかに確保するか

ドイツと日本では制度や文化的背景が異なるも

の、高齢化が進み、バスドライバーが不足する状況は非常に類似している。本稿では触れなかったが、他産業への人材流出も課題である。事業者自らがドライバーを養成・育成し、さらに短時間雇用や小型車での運行を活用することで運転に従事できる人の裾野を広げることで、ドライバーの確保・負担軽減を図る事例はわが国においても

参考になると考えられる。

ドイツといえども、どこでも同じような状況におかれているわけではない。ベルリンの北に位置しポーランドと国境を接するウッカーマルク地域でバスを運行する事業者の話では、現地でドライバーが足りないことはなく、募集をすれば十分な応募もあるが、人口減と少子化の影響で路線バス・スクールバスの運行本数が減る中でむしろドライバーの雇用を維持することが難しくなっていると、バスドライバーをめぐる状況には地域差があることも事実である。

わが国においては、今後さらにドライバー不足の問題が大きくなってくると考えられる。自動運転への期待もあるが、一般道での自動運転が実現するのはしばらく先であろう。地域輸送の担い手であるドライバーを確保していくため、限られた資源・人材を活用し、地域に応じた柔軟な取り組みを進めていくことが求められる。