

ドイツ・地域公共交通の担い手不足

ー各地で長期運休・学生パート運転士活用の動きー

えんどう しゅんたろう
遠藤 俊太郎

交通経済研究所主任研究員

1 担い手不足は日独共通

日本各地で地域公共交通の担い手である運転士・運転手（以下、「ドライバー」）が不足しバスや路面電車等の減便・休廃止を余儀なくされる例が散見される。これは日本特有の話ではなく、ドイツにおいてもドライバー不足が深刻化し、地域公共交通の供給制約要因となっている。本稿では、ドイツにおける現状とその打開のための取組を紹介する。

2 待遇改善を重ねてもなお苦境

ドイツにおいて地域公共交通の担い手不足が顕在化したのは10年以上前である。一部の地域鉄道や中山間地域のバス等でドライバー不足による運休が多発し、公共交通の総合的な業界団体であるVDV（ドイツ交通事業者連合）やバスの業界団体であるbdo（連邦バス事業者連合）は、近い将来連邦全土で大規模な担い手不足に直面するとして採用活動に力を入れ、給与水準引き上げ等の処遇改善を行ってきた。しかし、戦後生まれの団塊世代が退職したほか、休日や早朝・夜間を含む不規則な勤務を嫌っての離職も多く、これに対して十分な採用ができない状況が続いてきた。

ドライバーの待遇は、以前より改善したとは

いえ他の業種と比較して優位な状況ではない。連邦労働庁（BfA）によると、バス等ドライバーの平均月収はフルタイム・税引前の額面で3,289ユーロ（約54万円）。保育士・幼稚園教諭（3,040ユーロ、約50万円）よりは高いが、建設機械作業員の3,774ユーロ（約62万円）や高齢者介護の3,910ユーロ（約64万円）より大幅に低い。ドイツでは同一職種での転職が容易である一方、他業種への転職は一般的に何らかの教育訓練が必要となるが、それでも離職が続くのが実情である。こういった状況からさらなる給与水準引き上げが期待されるところだが、運輸収入で必要な経費を賄うことができない構造のため、費用増は自治体の負担増に直結する。運賃許認可は形式的なもので政策的に運賃を設定可能だが総合交通政策の中で安価に抑える傾向があり、さらに連邦全土で地域公共交通を距離・回数制限なく利用可能なD-チケット（月49ユーロ。2025年1月、58ユーロに変更予定）が導入されるなどしていることから、地域公共交通の運賃を大きく引き上げる環境にはない。

3 長期運休を余儀なくされるトラム

病欠が重なる等短期的なドライバー不足であれば当日の減便・運休対応で済むが、数週間・数カ月単位での不足が見込まれる場合は長期の運

休に踏み切らざるを得ない。ドイツ中部の都市カッセル（人口約 20 万・都市圏人口約 100 万）では、市内トラム（路面電車）系統のうち需要の少ない一部区間について夜間運休とバス・デマンドバス等による代行輸送を行ったほか、今年夏から市内を走る系統の一部を終日運休（代行輸送なし）としている。トラムの場合 1 列車あたりの定員が 170～350 人程度と輸送力が大きく需要の多い箇所では運休が生じると住民生活に影響が出るため、運休・減便は需要の少ない系統・区間に限った。運行事業者幹部の話では、ドライバーの採用・養成に時間を要するため、少なくとも来年 2 月までの運休が見込まれている。また、バスとトラムで待遇に大きな差がないにもかかわらずトラムは都心部の歩行者空間等での人身事故発生リスクが高いなど精神的ストレスが大きい点が敬遠される原因になっている、とのことである。

4 各地で学生パート運転士活用の動き

ドイツは日本と異なり朝のピーク時間帯が早く、平日朝 8 時前後でピークが終了する。そこで、いくつかの都市では、通常午前 9 時頃から講義が始まる大学生を朝のパートタイム運転士として活用しようという動きが出ている。朝ピーク時間帯に乗務してから大学の授業に出る、という働き方である。ドイツでは以前も一部でこのような動きがあったが、昨今この動きが広がり、ミュンヘン、アウクスブルク、マンハイム、ドレスデン、マグデブルク等で同様の取組が進められている。具体的には、養成に通常数カ月かかるところ 2～3 カ月間の夏休み期間に事業者内で集中して学科・実技の教習を行い、試験を受けて乗務に入る。実際、この夏各地で学生ドライバーが誕生し、学業の傍ら地域輸送を担っている。優秀な学生であれば知識や技術の習得も早いため短い期間で養成でき

るというメリットもある。一方で、大学を卒業してしまうと他により良い職を得てドライバーを辞めてしまうことを織り込んでおかなければならない。毎年新しいドライバーを養成して入れ替えていく形でなければ、持続性は担保できない。

5 柔軟性を許容して担い手確保へ

10 年ほど前、南部バイエルン州内のバス事業経営者から聞いた「今後、人材の不足は深刻化する。週 1 回・半日でも運転してくれるフレキシブルな労働力を活用する必要がある」という言葉が耳に残っている。我が国でもドライバー不足が叫ばれているが、多様な働き手・働き方を許容できる法令・規則になっているだろうか。近年大型二種免許の要件緩和が行われたが、動力車運転免許等についても要件の見直しを進めた抜本的な対策が必要ではないか。さらに、多様な働き方に対応できるよう、兼業・パートタイム労働が容易になる制度・運用に変えられないか。地域公共交通分野では、これまでの手法に囚われず環境の変化に対応した柔軟な担い手確保の取組が必要である。



市内で行われるトラムのドライバー教習

(2024 年 9 月・筆者撮影)