

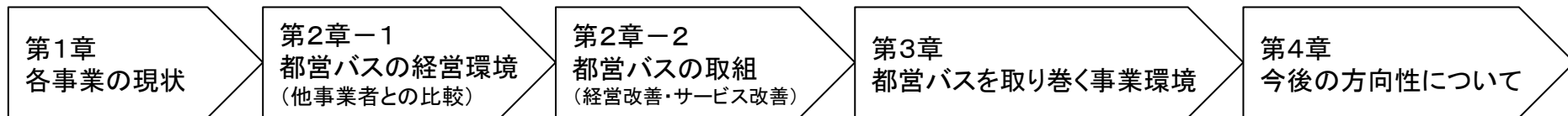
見える化改革報告書 「バス、都電、日暮里・舎人ライナー」

抜粋版

平成30年9月18日
交 通 局

「バス、都電、日暮里・舎人ライナー」報告書の概要（1/2）

見える化改革・事業ユニット分析の流れ



第1章 各事業の現状

東京さくらトラム(都電荒川線)

経常損益は赤字基調であり、増客に向けて取り組む必要がある

⇒ **観光資源としての旅客誘致** 企画電車の運行、広報誌の発行、駅ナンバリングの導入 等

日暮里・舎人ライナー

朝ラッシュ時間帯(日暮里方向)の混雑率が高く、昼間・休日における利用促進に取り組む必要がある

⇒ **混雑対策と昼間・休日の旅客誘致** 車両の増備、オフピーク対策、沿線区と連携したイベントの実施 等

都営バス

一日当たり乗車人員や乗車料収入、職員数、経常収益は、他の事業よりも事業規模が大きい

⇒ **2章以降では、都営バスを対象に事業分析を実施**

第2章-1 都営バスの経営環境(他事業者との比較)

- ・東京は物価が高く、給与のうち地域手当が高い
 - ・都営バスの表定速度は最も低い
 - ・事業エリアである東京23区の旅行速度が低速
- 平均年収(人件費)が比較的高くなる
- 輸送効率が悪くなる
- 実車走行キロあたりの経常費用が高くなる経営環境に置かれている
- ・運賃が低廉であるほか、一般会計から赤字補填の補助金を受けていない

「バス、都電、日暮里・舎人ライナー」報告書の概要（2/2）

第2章-2 都営バスの取組（経営改善・サービス改善）

- ・給料表の見直しによる人件費削減（2007年度～）
 - ・管理の委託による人件費削減（2003年度～）
 - ・ニーズに合ったダイヤの見直し等（毎年度）
- ⇒ 8.2億円の黒字を計上（2017年度）

- ・バス接近表示装置等の設置
 - ・全車両のノンステップ化
 - ・停留所上屋・ベンチの設置 等
- ⇒ 今後の高齢者や外国人旅行者の増加

お客様ニーズに合った施策の充実が必要

第3章 都営バスを取り巻く事業環境

全国

バス運転手を取り巻く過酷な労働環境

バス運転手の不足

路線バスの廃止、縮小

都営バス

バス運転手の高齢化の進行

バス運転手の大量退職

採用選考の受験希望者の減少

臨海地域の開発等により乗客数が増加

バス運転手の確保が必要

第4章 今後の方向性について

- ①誰もが利用しやすい都営バスの実現 ⇒ 途切れない情報案内、更なるバリアフリー
- ②バス運転手の確保に向けて ⇒ 職業としての魅力発信・魅力向上、バス運転手の育成体制の充実

事業の全体像(概要)

都営バスは、主に東京都区部の一部と青梅市で運行しており、2017年度の一日当たり乗車人員は約63万人である。

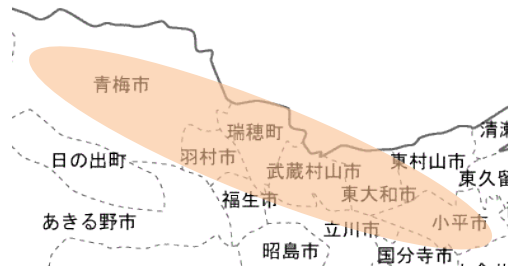
■ 概要

〈2017年度末時点〉

営業キロ*1	系統数*1	系統総長*1	停留所数	在籍車両数	乗車人員		乗車料収入		運賃*2
					年間	一日当たり	年間	一日当たり	
739.2km	129系統	1075.2km	1,545か所	1,481両	2.3億人	63万人	364億円	9,972万円	210円均一 〈206円〉

■ 事業エリア

主に東京都のJR山手線と荒川に囲まれた地域の内側及び江戸川区の一部並びに多摩地域の一部で運行



*1 2018年4月1日現在

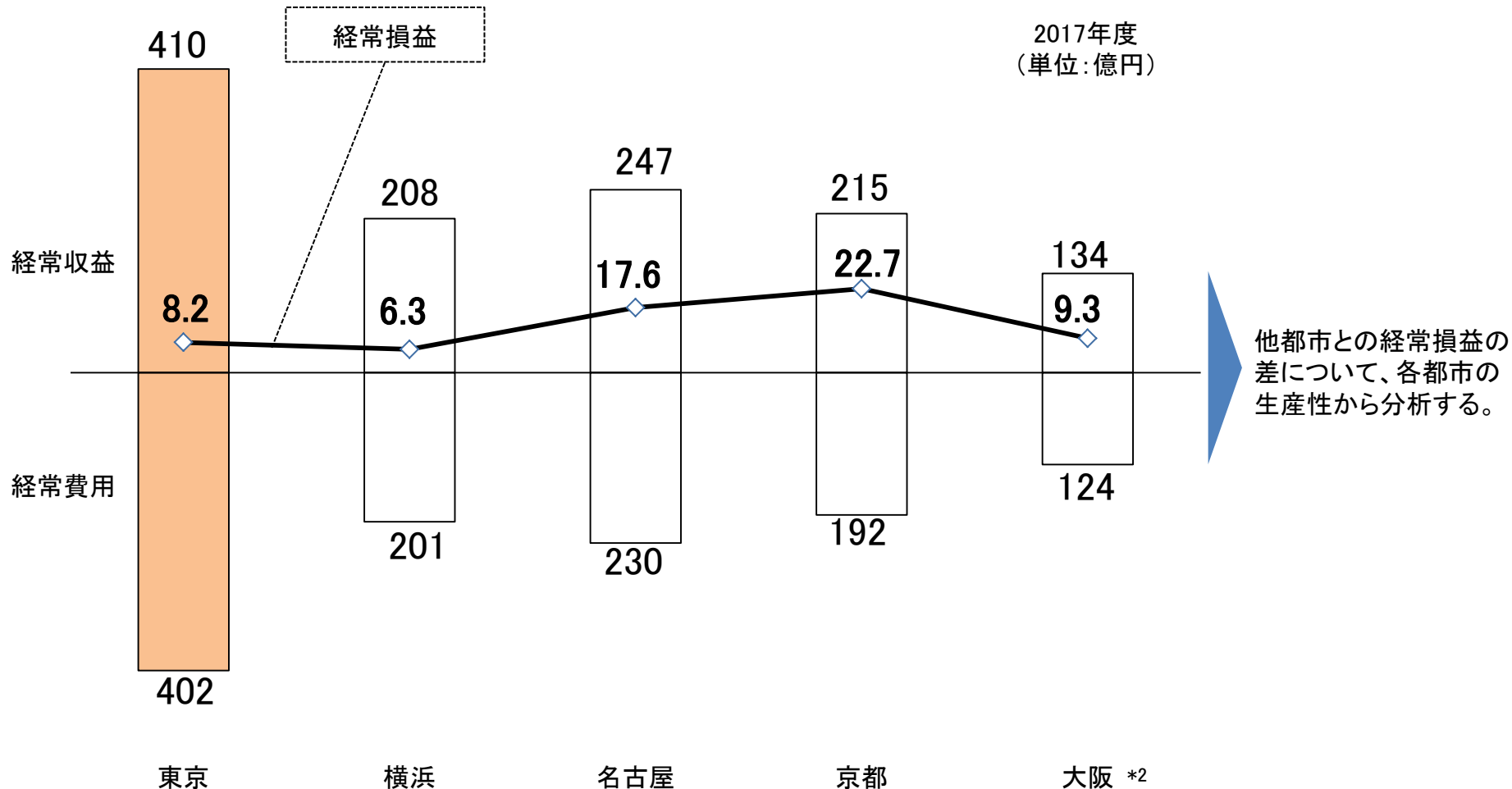
*2 区部の大人運賃(特殊路線除く)、〈 〉内はICカードの運賃。多摩地域の大人運賃は、初乗り 現金180円 ICカード175円 (対キロ区間制)

第2章－1

都営バスの経営環境 (他事業者との比較)

収益性の分析(経常損益)

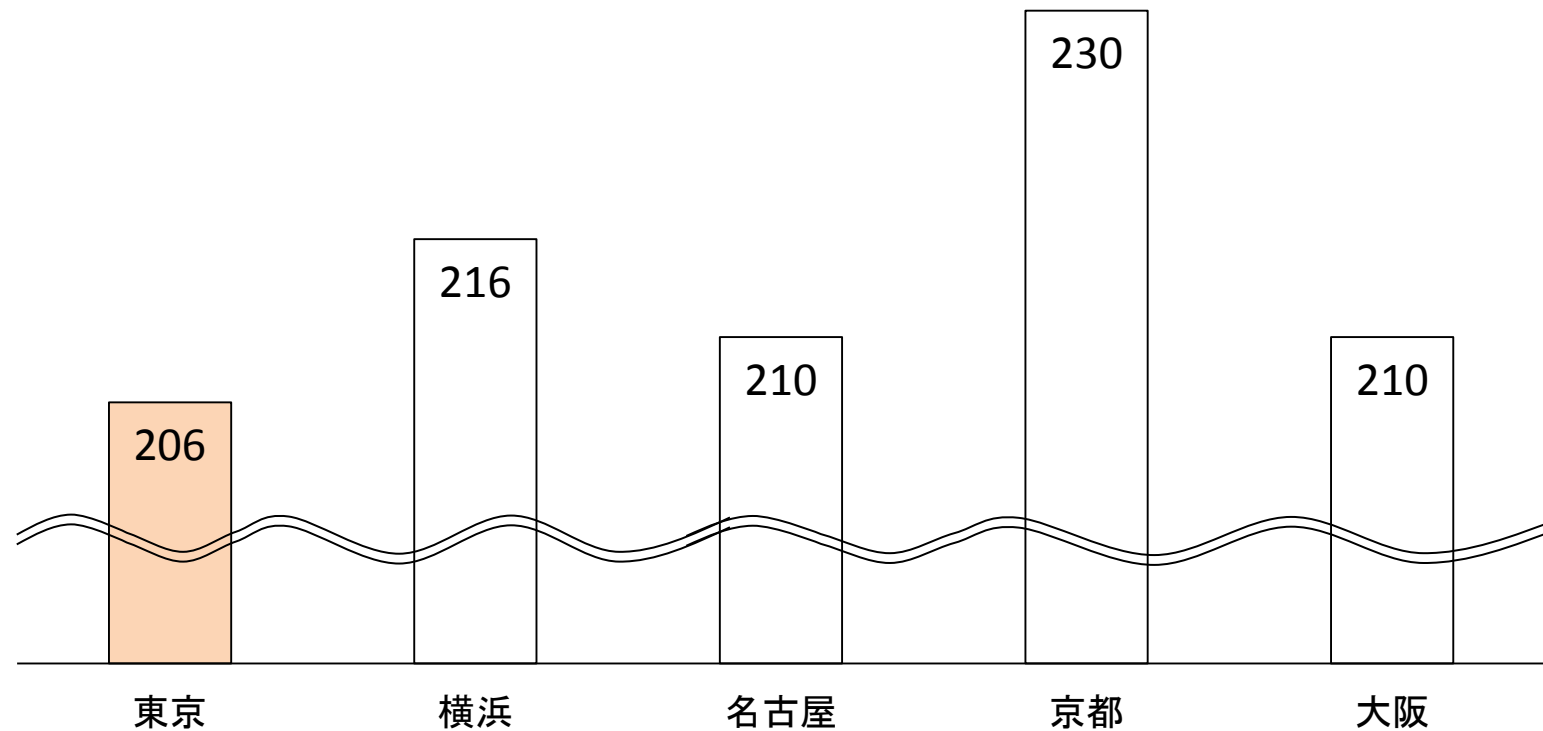
各都市の経常損益*1はいずれも黒字である。



* 表示単位未満の数値を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合がある。
 *1 算式: 経常収益(営業収益+営業外収益)-経常費用(営業費用+営業外費用)
 *2 2018年4月1日に民営化し、現在は、大阪シティバス株式会社となっている。
 出典 (横浜市営バス):平成29年度決算速報 自動車事業会計 高速鉄道事業会計 資料編
 (名古屋市営バス):交通局事業概要(平成30年度) 平成29年度の決算見込
 (京都市営バス):(広報資料)平成29年度 交通事業決算概要
 (大阪市営バス):公営・準公営企業会計の決算見込(速報版)

各都市の均一制の運賃(IC)を比較すると、都営バスは最も安い。

均一制運賃(IC)*1
(2017年度・単位:円)

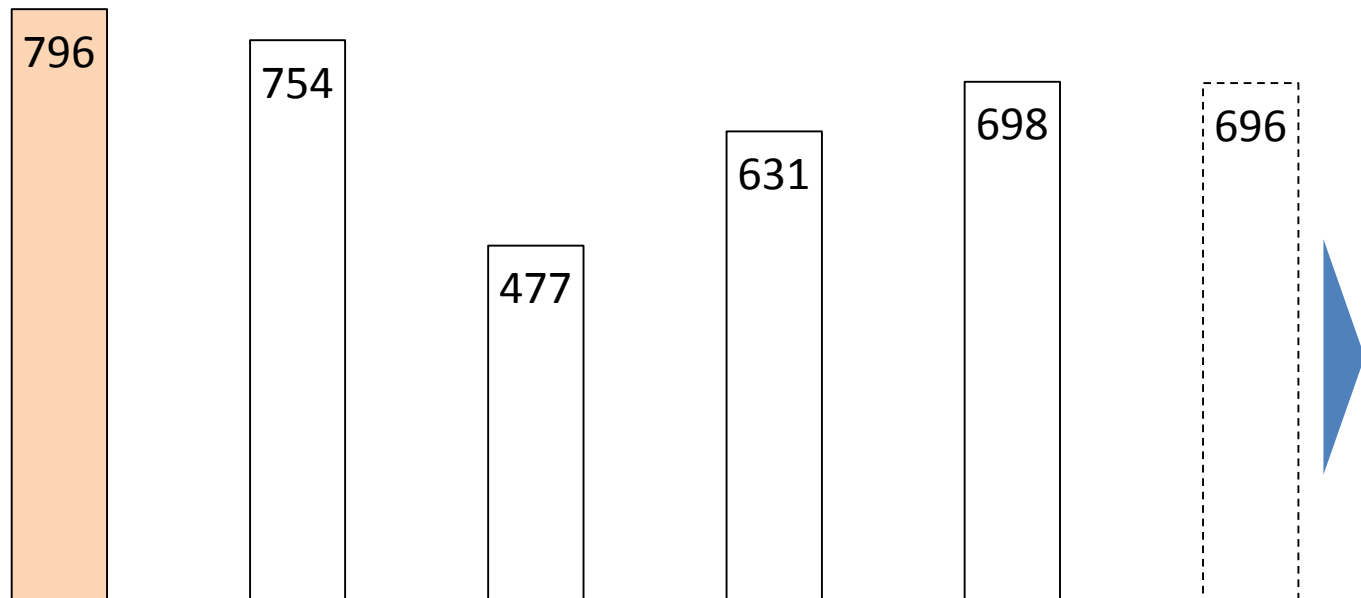


*1 名古屋市営バス、京都市営バス、大阪市営バスにおいては現金とICの運賃は同額
出典 各都市のHPによる確認(2017年度末)

生産性の分析(実車走行キロあたりの乗車料収入)

各都市の実車走行キロあたりの乗車料収入*1を比較すると、都営バスが最も高い。

(2016年度・単位:円)



収入の大層を占める乗車料収入については、運賃が他都市よりも低廉にも関わらず、最も高い。

東京

横浜

名古屋

京都

大阪

(参考)
民営バス会社
京浜ブロック
15社平均
<営業収入>*2

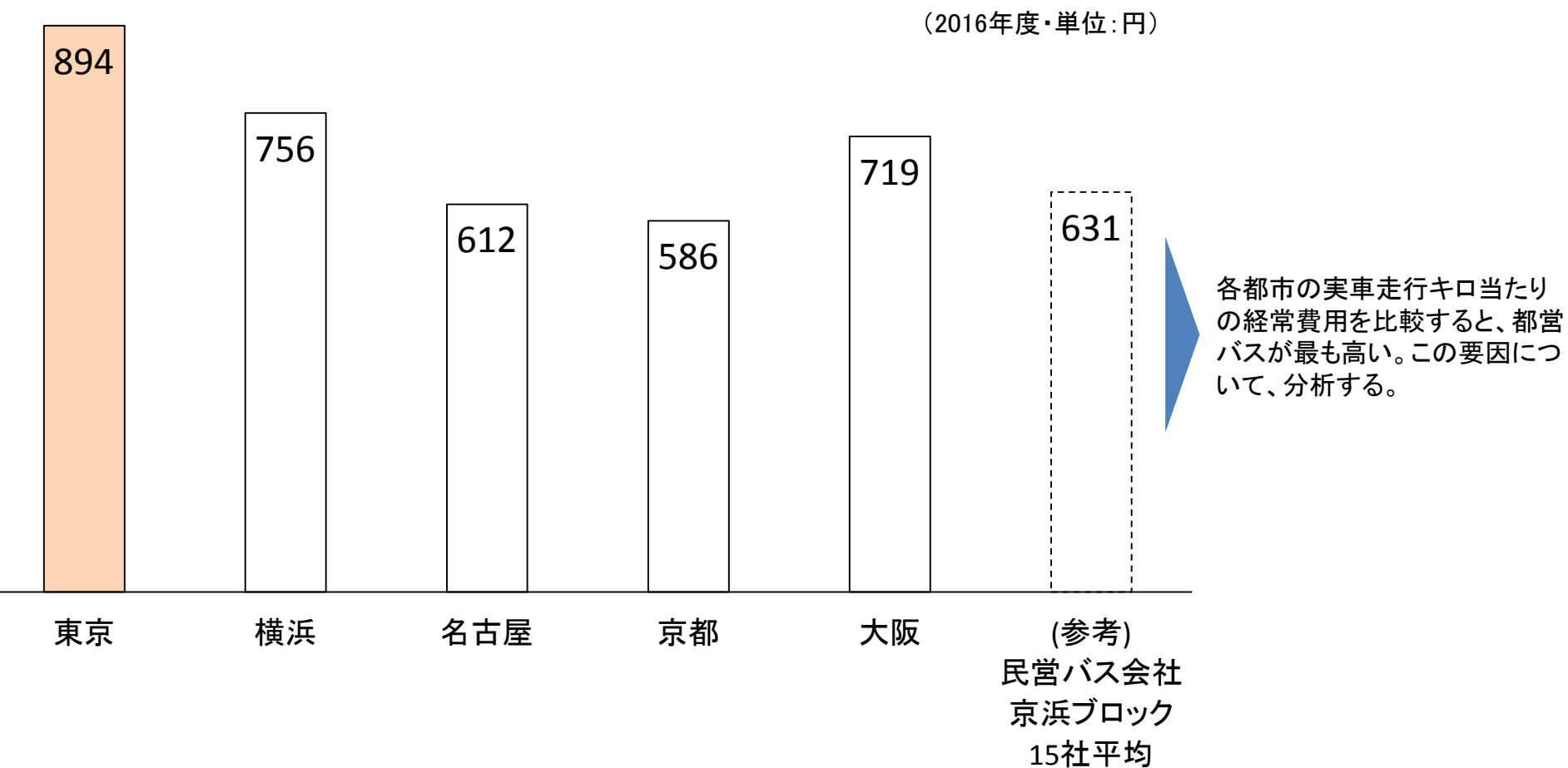
*1 算式:年間旅客運送収益÷年間走行キロ

*2 京浜ブロック:東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市で、保有車両数30両以上の事業者

出典:平成28年度 公営交通事業決算調
平成28年度乗合バス事業の収支状況について

生産性の分析(実車走行キロあたりの経常費用)

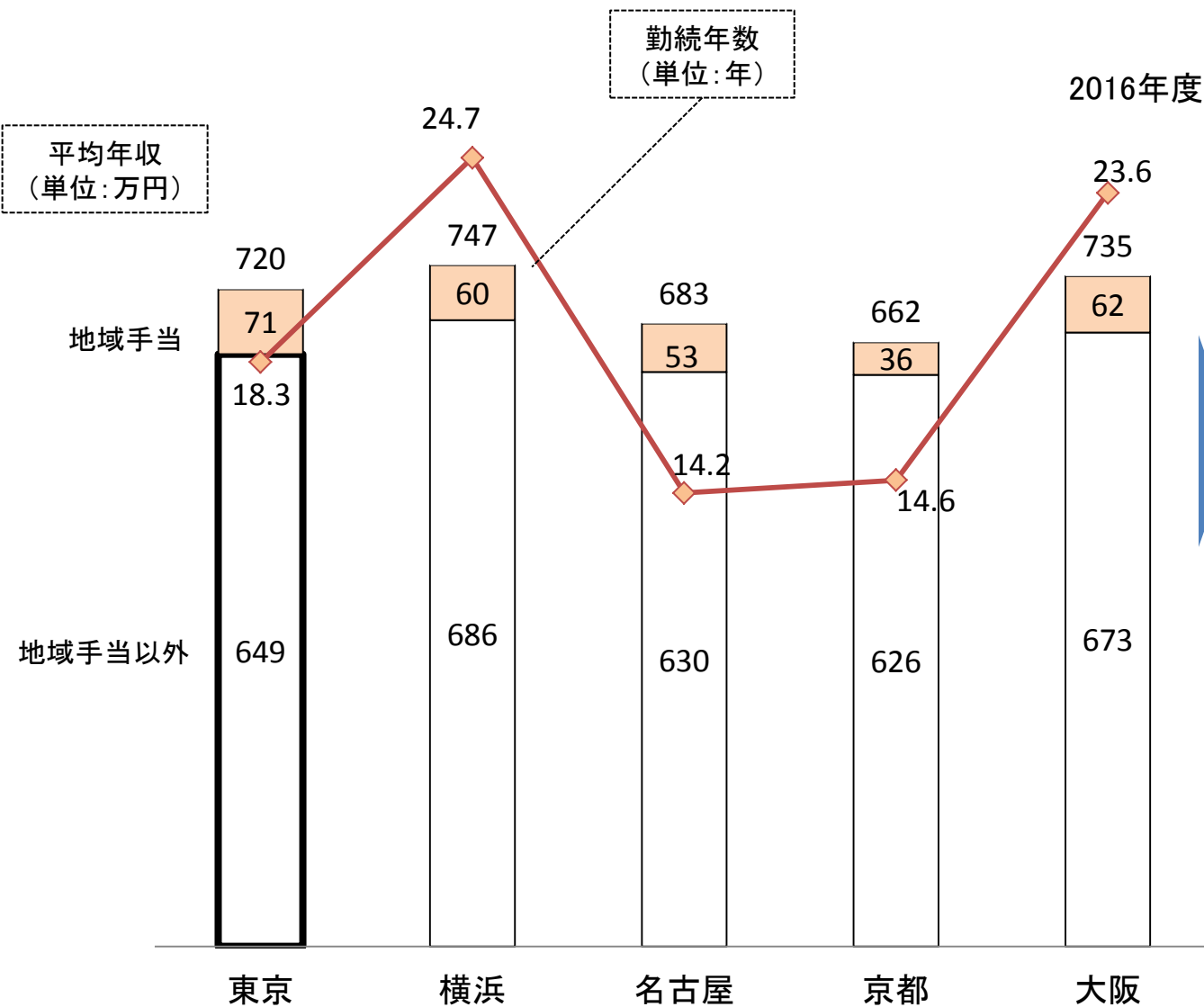
各都市の実車走行キロあたりの経常費用*1を比較すると、都営バスは最も高い。



*1 算式: 経常費用(営業費用+営業外費用)÷年間走行キロ
出典: 平成28年度 公営交通事業決算調
平成28年度乗合バス事業の収支状況について

要因①(バス事業の平均年収・勤続年数)

地域手当を除いた平均年収*1を各都市で比較すると、勤続年数が長いほど、平均年収も高い傾向にある。



2016年度

左記の資料から判明した東京都の
人件費が高い要因は下記の通り。

○各都市の物価の違いにより、東京
都の地域手当は他の都市より高い。

○勤続年数が5都市の中で3番目に
長い。
⇒今後、平均年収の低下が見込まれる。

* 表示単位未満の数値を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合がある。
*1 算式 平均年収:(基本給年間支払額÷年間延職員数+手当年間支払額÷年間延職員数)×12

出典 平成28年度 公営交通事業決算調

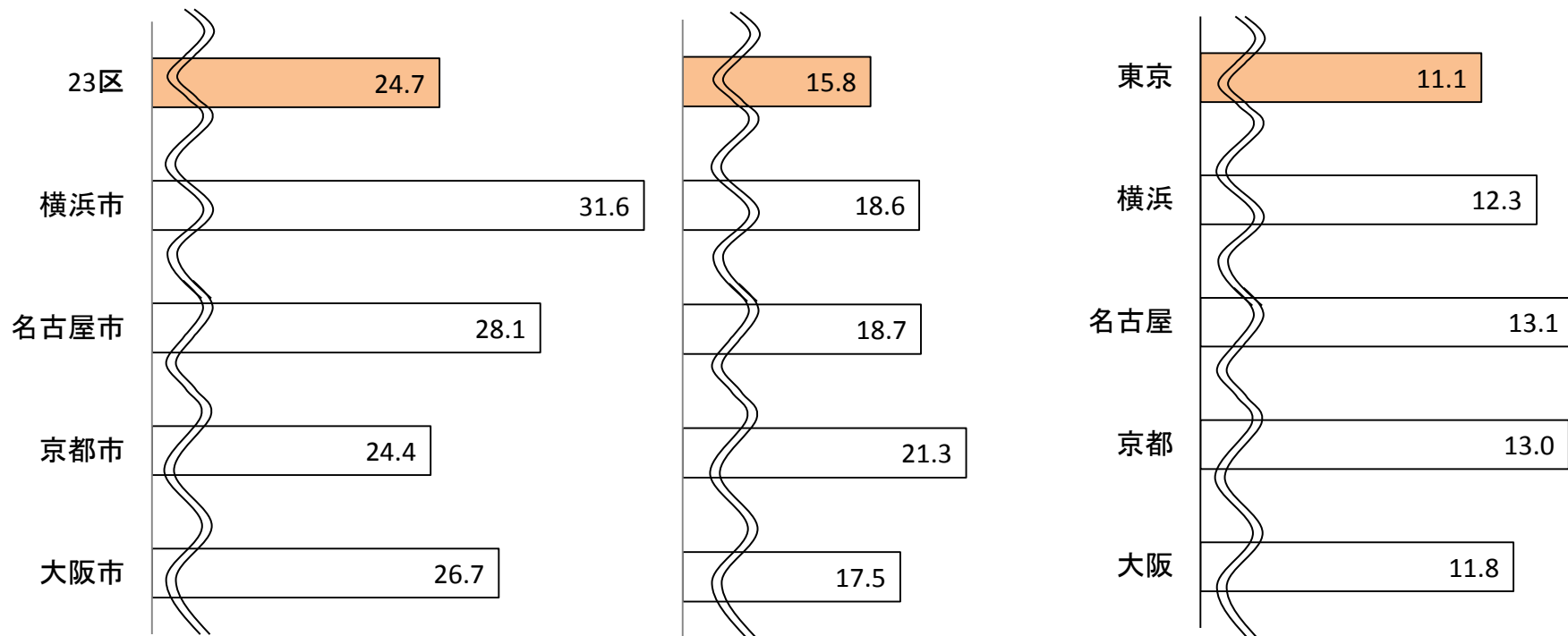
要因②(走行環境)

東京23区の旅行速度は、昼間12時間では京都市に次いで遅く、混雑時においては最も遅い。
また、都営バスの乗合バスの表定速度は最も低い。

昼間12時間*2旅行速度(2015年度・km/h)

混雑時旅行速度(2015年度・km/h)

乗合バス表定速度*3(2016年度・km/h)



東京23区の旅行速度は、昼間12時間では京都市に次いで遅く、混雑時においては最も遅い。

バスの表定速度においても同様の傾向

輸送効率が悪くなる

*1 区間の距離を走行に要した時間で除して算出した速度 *2 時間帯別交通量による加重平均

*3 バスが走行している時間だけでなく、信号や停留所の待ち時間を含み、計測した平均速度

出典1 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計結果整理表 出典2 各都市聞き取り

(参考) 民間バス会社との比較

都営バス周辺の各民間バス会社については、公表されている情報が極めて限定的であることから、比較は困難である。

2017年度末

	車両数*1 (両)	営業キロ (km)	バス 運転手数 (人)	一日あたり 乗車人員 (万人)	運賃(IC)*2 (円)	経常損益 (億円)
都営 バス	1,476	738	1,943	63	206	8
A社	927	×	×	×	216	×
B社	626	625	×	×	216	×
C社	512	824	×	×	216	×
D社	372	×	×	×	216	×
E社	×	×	×	約25	216	×

*1 一般路線(乗合)バス用

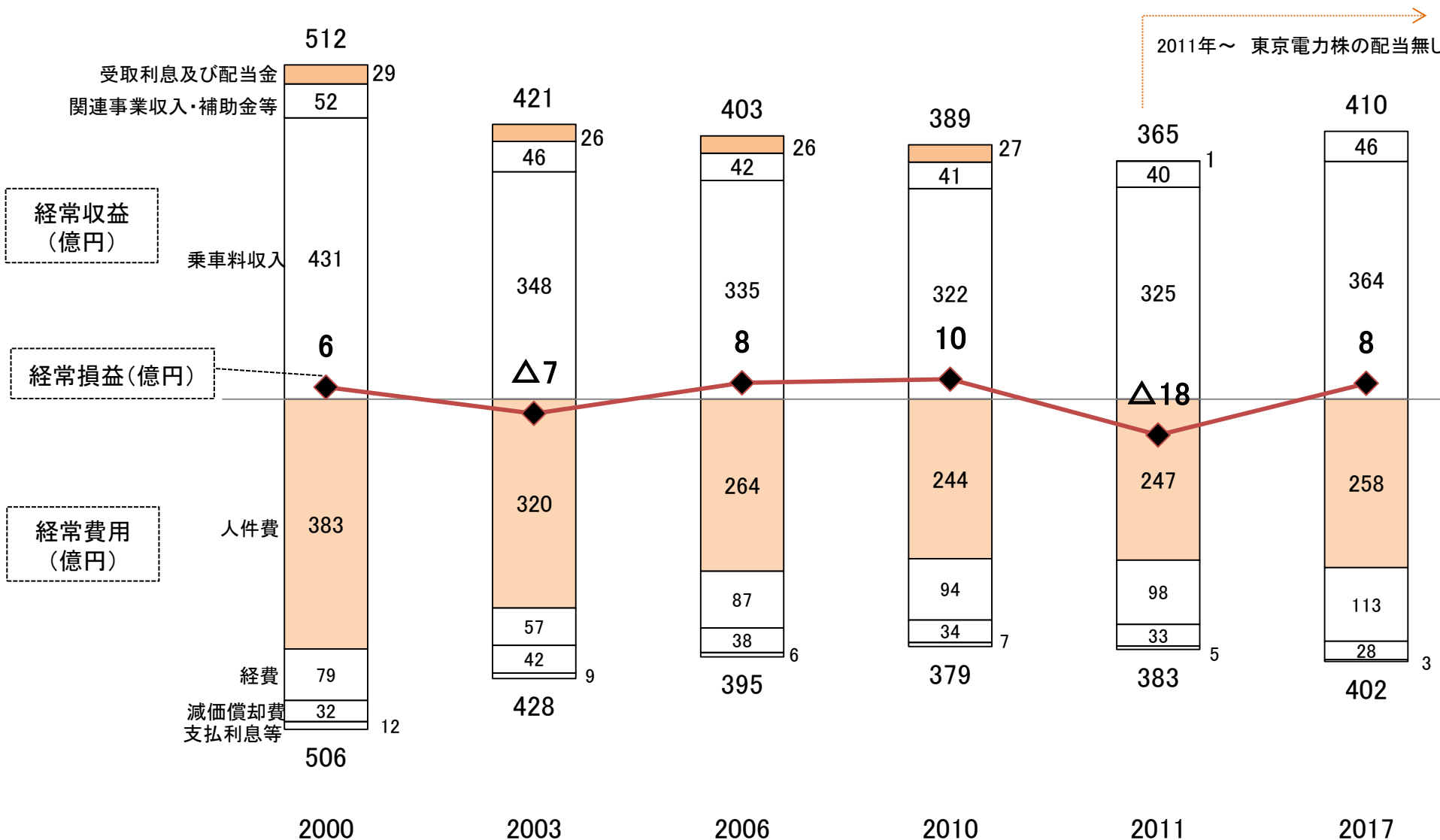
*2 都区内の主な均一運賃区間

出典 各社ホームページ等、公表情報

第2章－2
都営バスの取組
(経営改善・サービス改善)

経常収支の推移

2000年以降、経常損益の改善を図るため、バス運転手等の採用停止や給料表の見直し*1を実施した。2011年度においては、東京電力株が無配となった影響もあり、18億円の赤字を計上した。その後、管理委託の拡大を図る等、更に経営の効率化を進め、2017年度では8億円の黒字となっている。

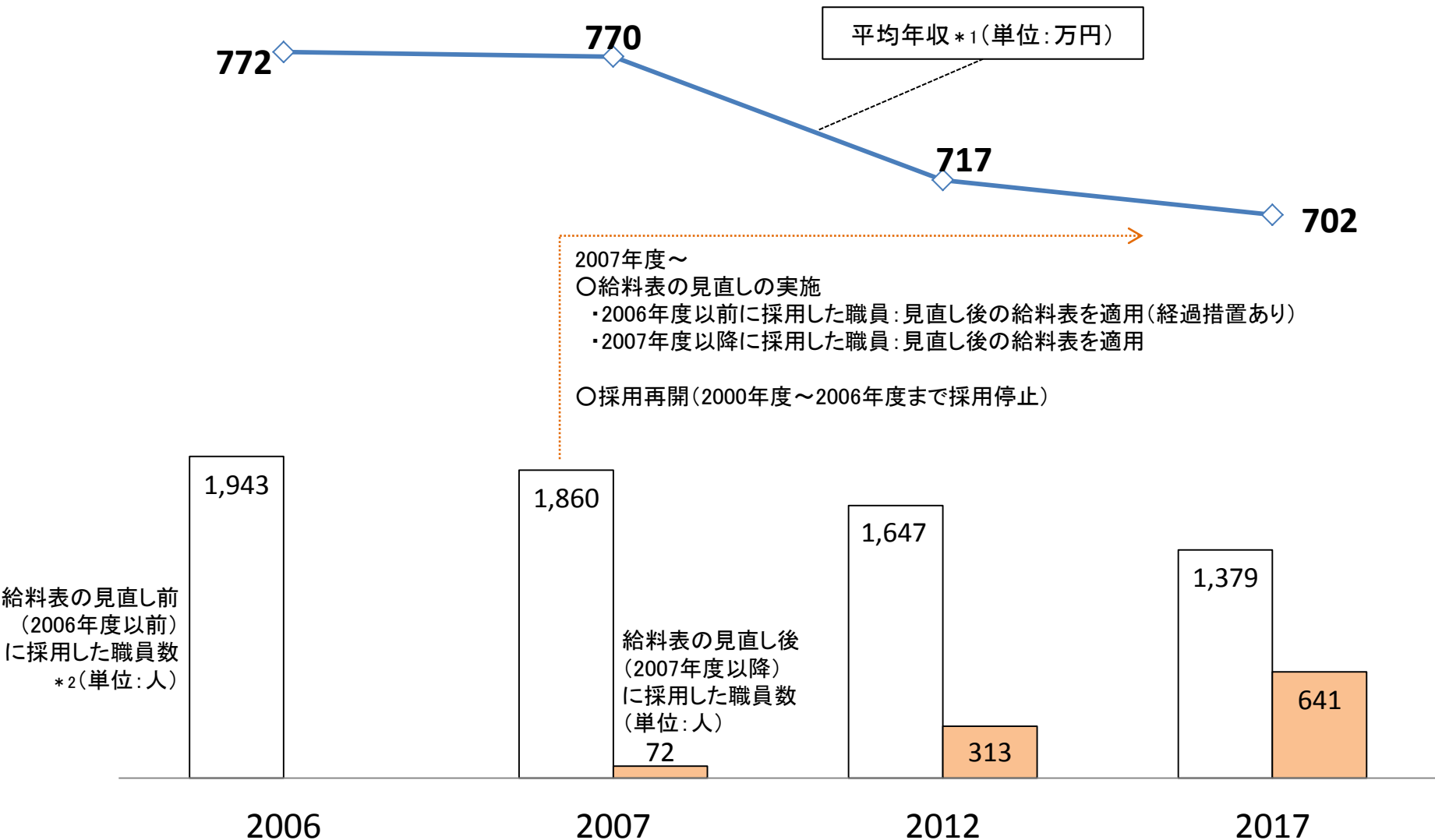


* 表示単位未満の数値を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合がある。

*1 民間バス事業者との給与水準の較差や都営バス事業の将来の経営状況等を総合的に判断し、バス運転手等に適用する給料表を見直した。

バス運転手の人件費について

2007年度からバス運転手等を対象に、給料表の見直しを実施し、人件費の削減を図った。現在、バス運転手の平均年収は、2006年度と比較して1割ほど減少している。



*1 算式 平均年収:(基本給年間支払額÷年間延職員数+手当年間支払額÷年間延職員数)×12

*2 再任用の職員を含む。

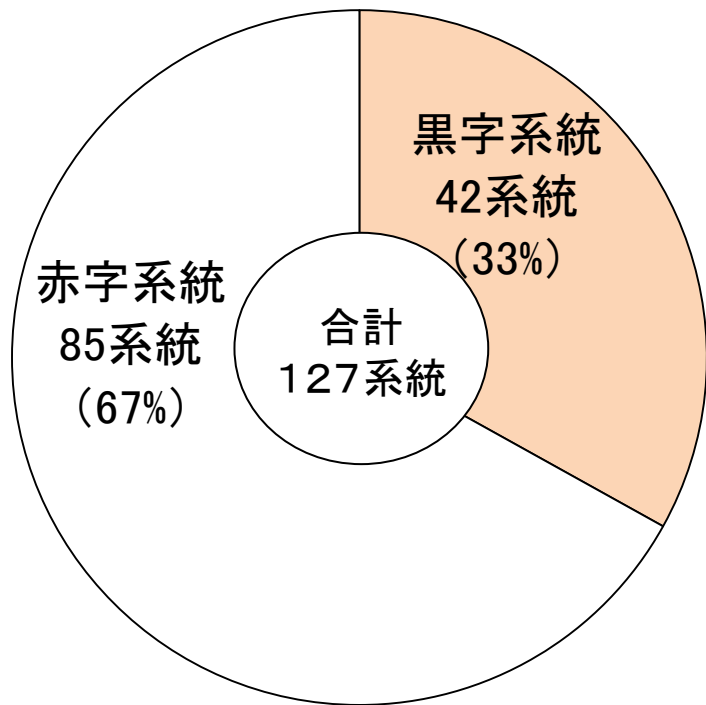
出典 各年度の公営交通事業決算調

バス路線維持の基本的な考え方

地域における公共交通ネットワーク全体の利便性や効率性を高めるようバス路線を運営しており、採算性が低く、民間事業者では運行が難しい路線であっても、地域に必要な路線については、都民の生活の足を守るため、公営企業として維持している。

■ 事業状況(2016年度)

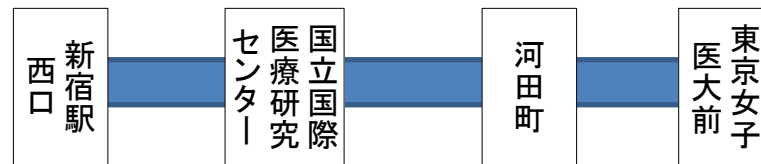
全127系統(*1)のうち、約7割(85系統)の路線が赤字であり、残りの3割(42系統)の路線が黒字となっている。



赤字系統の例

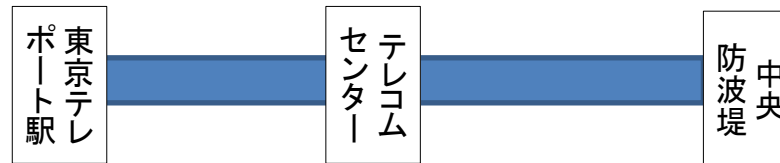
■ 病院関連

【系統】宿74 (営業係数*2:122、一日あたり乗車人員:1,903人)

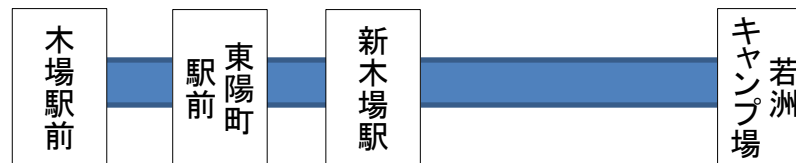


■ 代替交通手段なし

【系統】波01 (営業係数:141、一日あたり乗車人員:1,267人)



【系統】木11 (営業係数:120、一日あたり乗車人員:5,194人)



*1 都バス全系統129系統のうち運行受託路線2系統を除く

*2 営業係数は、その系統が100円の収入を得るために、どれだけの支出が必要かを示す数値。支出÷収入×100で算出し、営業係数100未満が黒字、100を超えると赤字

バス路線の状況把握

お客様のご利用状況の変化に対応した効率的な運営を確保するため、毎月、路線ごとのICカードの利用実績を把握するなどの分析に加え、毎年度、全路線の混雑や遅延の状況を調査し、適宜ダイヤの見直し等を行っている。

① 聞き取り調査

各営業所から、現場に届いているお客様のニーズ、沿線の開発状況等、乗客潮流の変化を聞き取り調査



② 方向性の検討

お客様ニーズ、収支及び乗客数等から総合的に検討、ダイヤの見直し等に向けた現況調査の計画を策定



③ 現場確認

乗込調査、停留所での定点調査等



④ ダイヤ見直し(案)の作成

これまでの調査等をもとに、運行回数や運行間隔を検討し、ダイヤの見直し等を決定



ダイヤの見直し等を実施

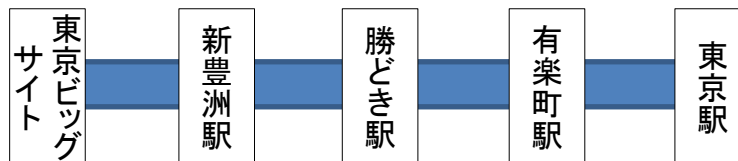
ダイヤの見直しの例

【系統】都05-2

【見直し内容】1日の運行回数を増やし、輸送力を増強

2013年度 27回 → 2014年度 30回 →

2015年度 40回 → 2016年度 47回



都営バスのサービス改善

お客様のサービス向上として、情報提供の充実に努めている。また、高齢者が使いやすい都営バスを目指し、各種施策に取り組んでいる。

情報案内

運行情報の配信

時刻表や停留所へのバス接近情報等を、スマートフォン・携帯電話やパソコンからリアルタイムで確認できるサービスを提供



トップページ



系統運行情報

バス情報表示装置

バス車両の停留所への接近情報、乗車までの待ち時間、主要停留所までの所要時間等を表示



バス情報表示装置



簡易型バス接近表示装置

バス、上屋、ベンチ

全車両のノンステップ化

1999年から車両の更新に合わせてノンステップ化を進め、2012年度末に全ての車両のノンステップ化を完了
(2018年4月1日現在1,476両)



ノンステップバス*1

停留所上屋・ベンチの設置

高齢者などのお客様がバスを快適に待つことができるよう、一定の歩道幅員があるなどの設置可能な場所に、上屋やベンチを設置



上屋

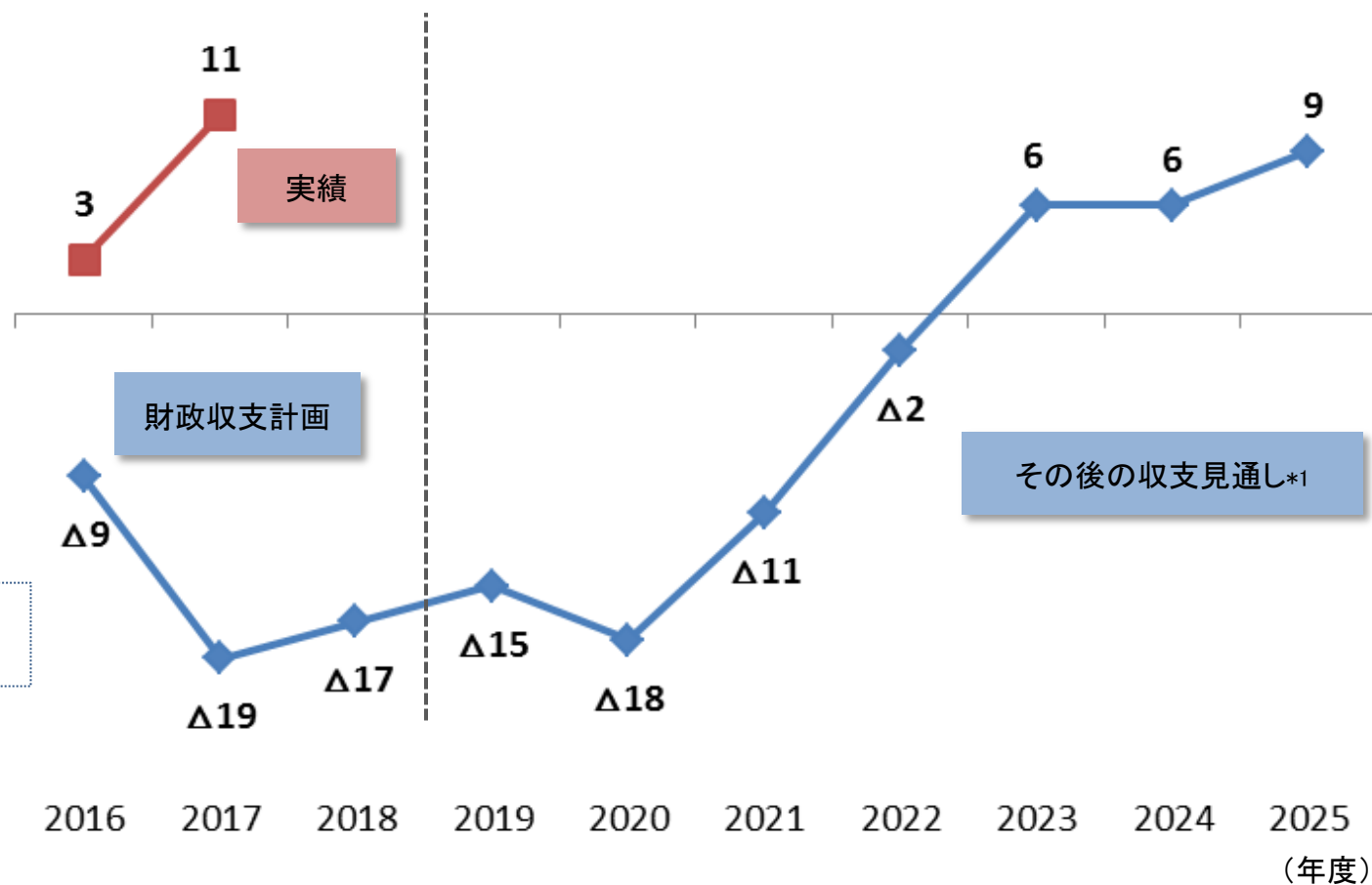


広告付き上屋

*1 誰でも容易に乗り降りできるよう、床面高さを約30cmとし、乗降口のステップをなくした車両

(参考) 財政収支計画及びその後の収支見通し

財政収支は、経営計画策定時には2023年度以降黒字に転じる見通しであったが、実績では経費の低減等により計画に比べ改善している。



経常損益
(億円・税込)

*1 経営計画策定時点(2016年2月)における一定の条件のもとで、交通局独自の推計により算定したもの

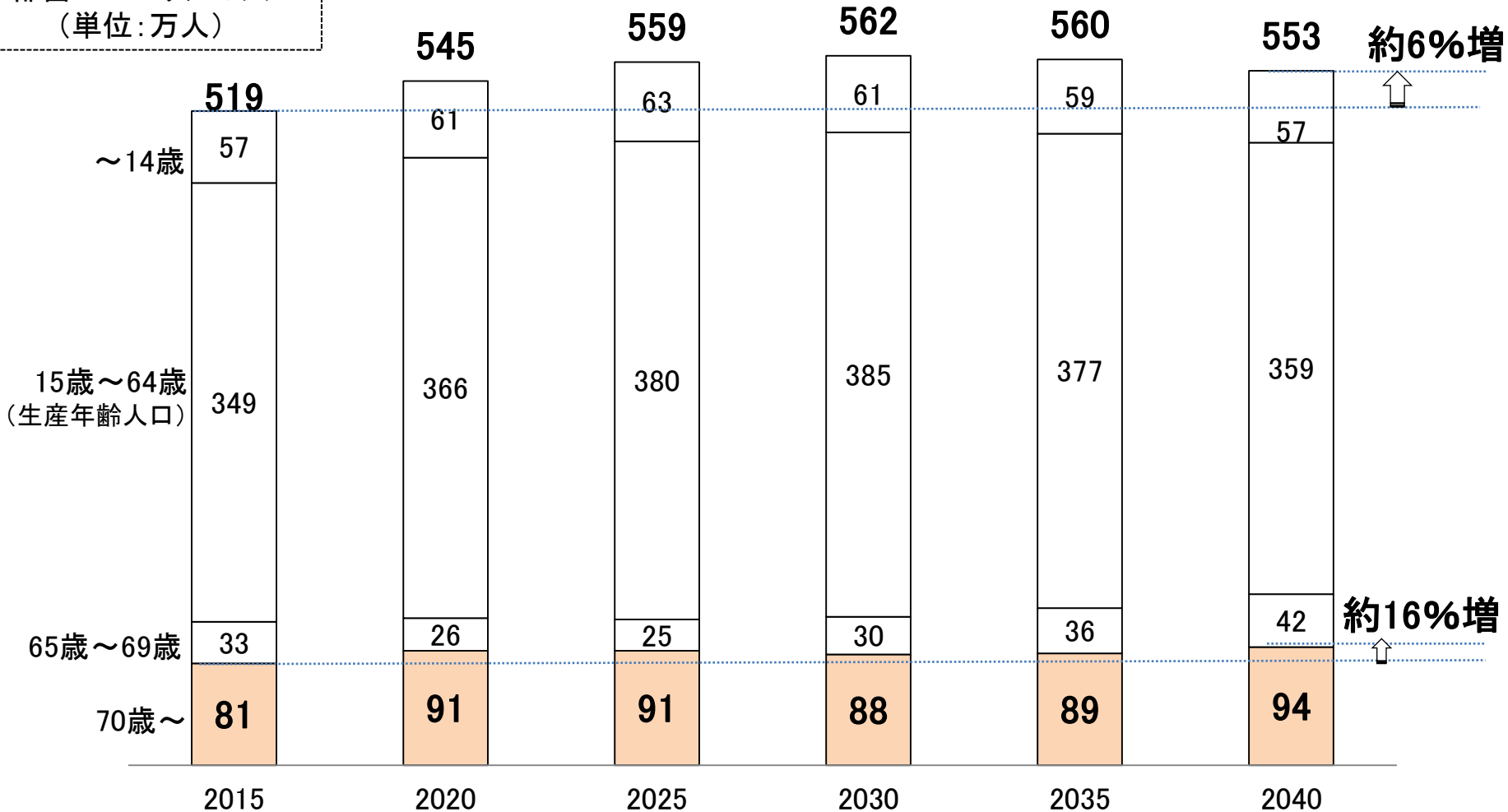
第3章

バス事業を取り巻く事業環境

(都営バス) 都営バスエリアの将来人口

都営バスエリアの人口のピークは、全体では2030年に、70歳以上に限定すると2040年に迎える。また、都営バスエリアの人口を2015年と2040年で比較した場合、全体では約6%、70歳以上では約16%増となる見込みである。

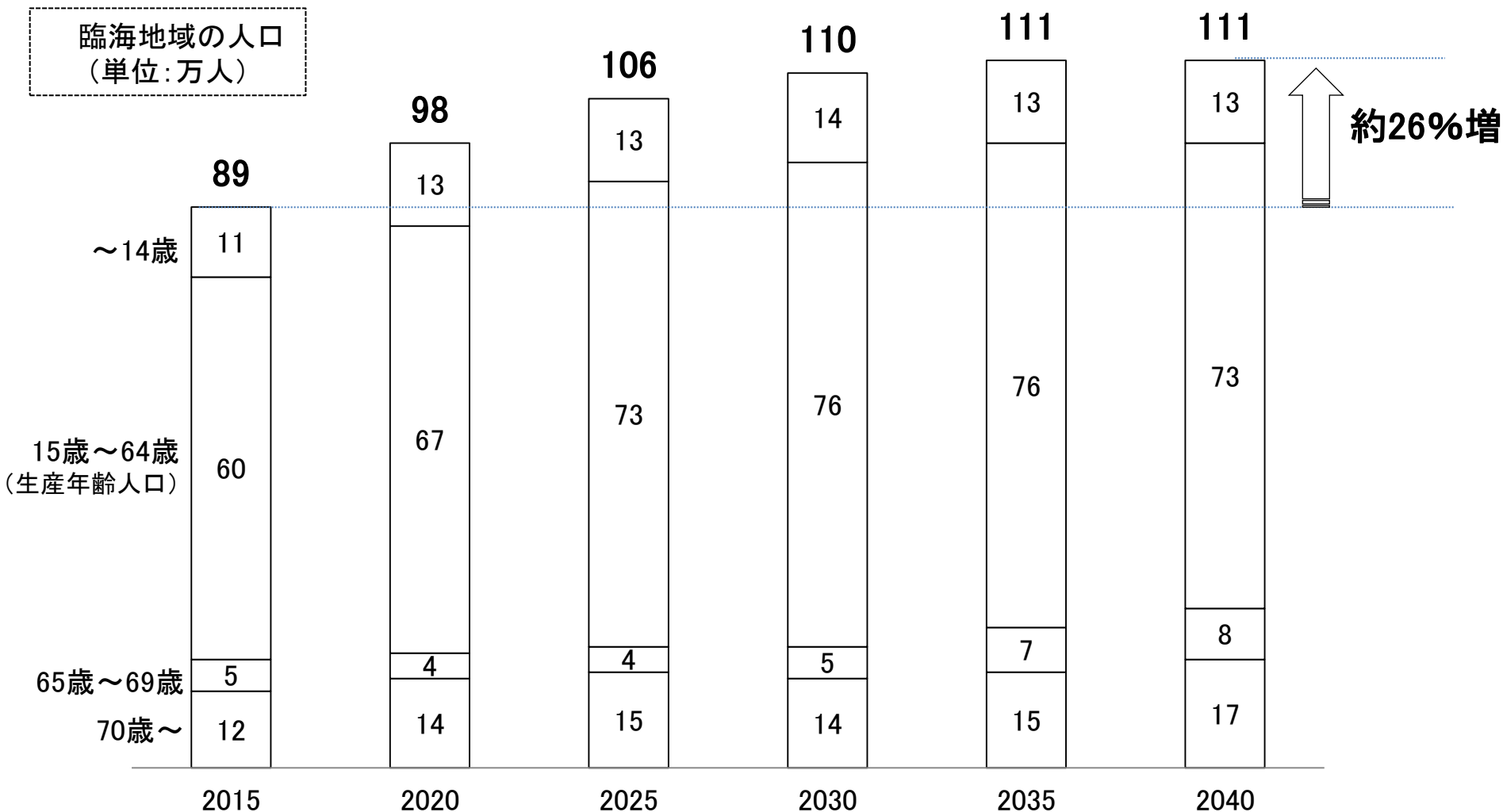
都営バスエリアの人口
(単位:万人)



* 表示単位未満の数値を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合がある。
 *1 都営バスエリア:23区のうち、目黒、大田、世田谷、中野、杉並、板橋、練馬を除いた区
 出典 東京都総務局統計部「東京都の統計」男女年齢5歳階級別人口

(都営バス)臨海地域の将来人口

2040年の臨海地域*1の人口は、2040年で約111万となり、2015年と比較して約26%増となる見込みである。



* 表示単位未満の数値を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合がある。

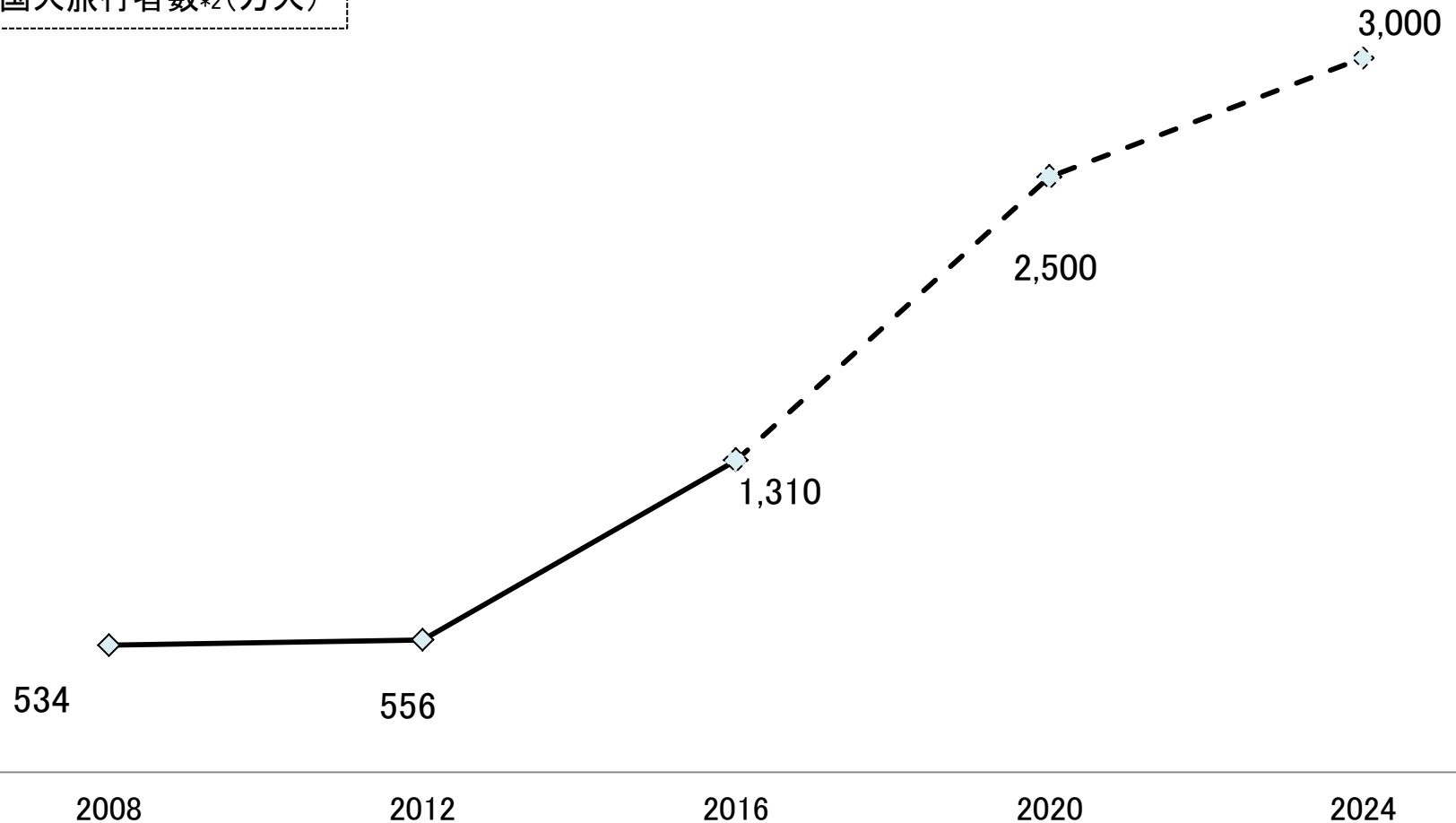
*1 臨海地域:中央区、港区、江東区の合計

出典 東京都総務局統計部「東京都の統計」男女年齢5歳階級別人口

(東京)訪都外国人旅行者数

訪都外国人旅行者数の増加を踏まえ、誰もが利用しやすい環境を整備していくことが求められている。

訪都外国人旅行者数*2(万人)



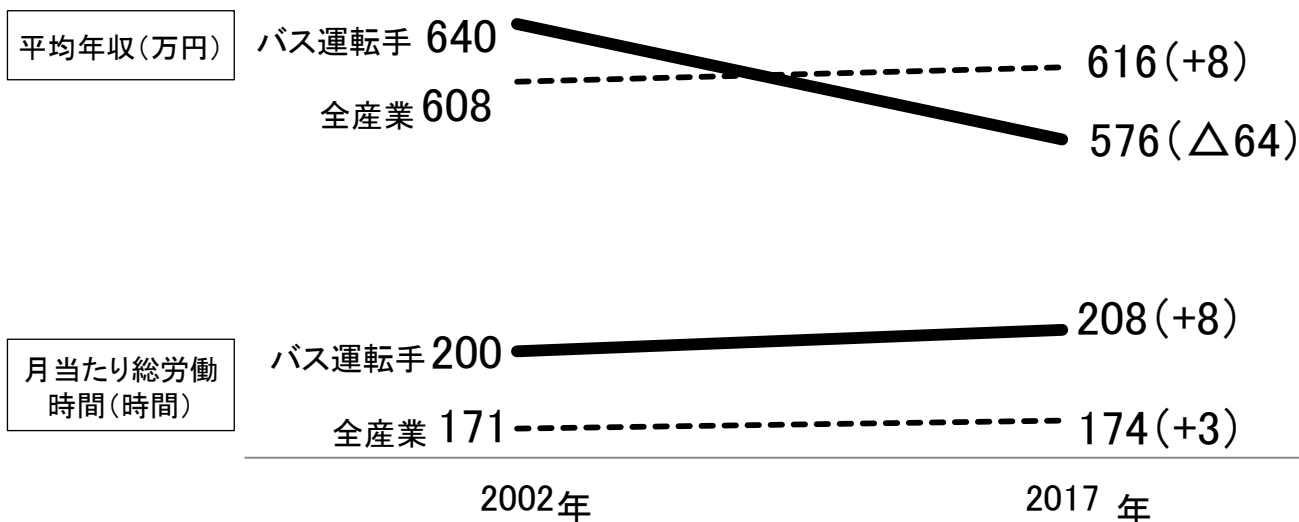
*1 出典 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計(平成30(2018)年推計)」

*2 出典 ~2016年度: 東京都「東京都観光客数等実態調査」、2020年度~: 東京都「都民ファーストでつくる「新しい東京」」

(全国)バス運転手の状況

バス運転手は、全産業の労働者と比較して、総労働時間が長い一方、賃金水準は、他の産業よりも高かったが、現在は全産業を下回っている。

■東京都における産業別平均年収・労働時間の推移 *1



(参考)東京都における産業別平均年齢

	2002年	2017年
バス運転手	43.3歳	49.5歳(+6.2)
全産業	39.5歳	42.0歳(+2.5)

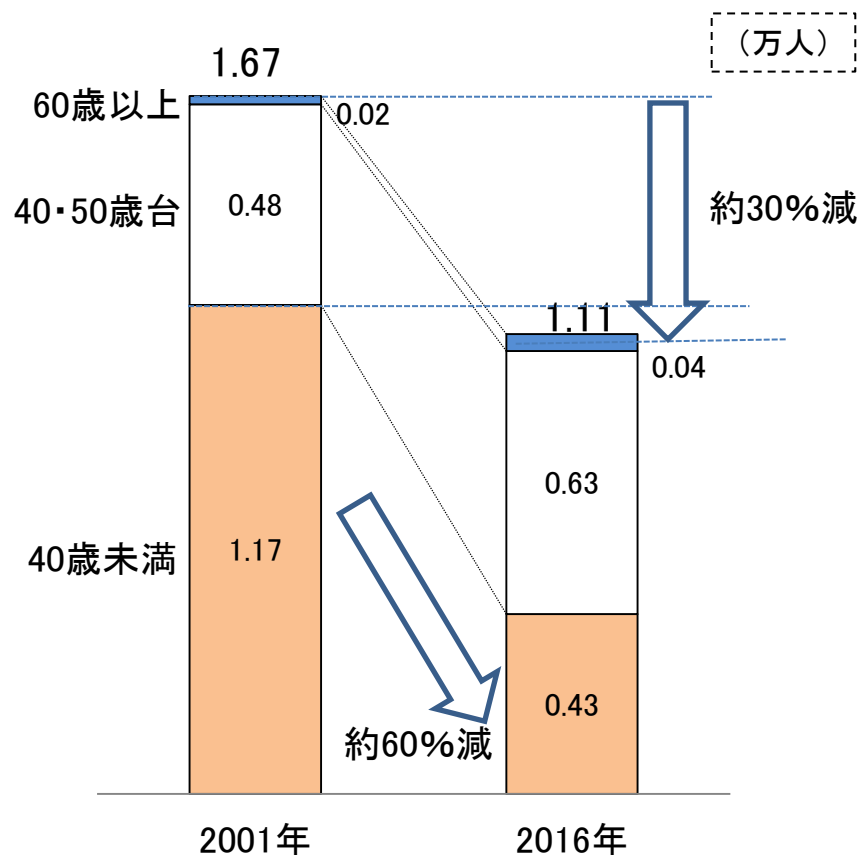
■バス運転手の労働環境

- 朝早く、夜遅い、不規則な勤務時間で、拘束時間も長い
- 希望する日に休みづらい
- 急ブレーキによる立ち客の転倒事故などを避けるため、周囲の状況に細心の注意を払い乗務
- 乗務中は常に1人で、全てのこと(安全確認、運転、接客、料金收受、車内トラブルなど)に対応
- 天候や渋滞など日々変化する道路環境や、高齢者、外国人を始めとしたお客様に対応しながら、時刻通りに運行することが求められる

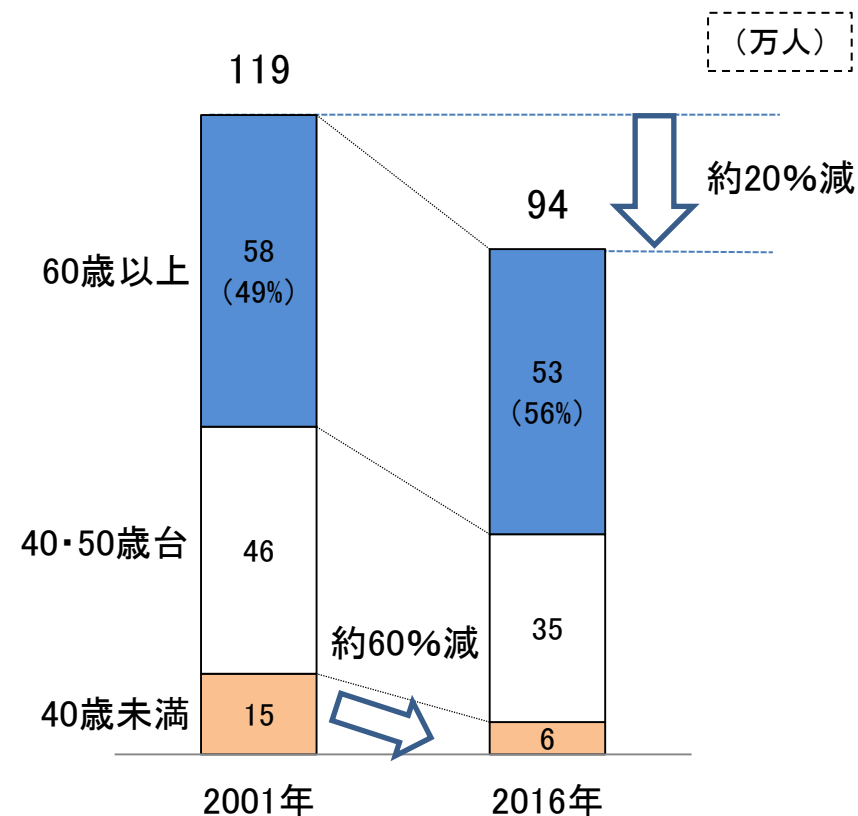
(全国)大型二種免許保有者数・取得者数

全国の大型二種免許の新規取得者数は、2001年と2016年を比較して約30%減、40歳未満の取得者は約60%減となっている。全体の保有者数も、2001年と2016年を比較して約20%減、40歳未満の保有者は約60%減となっている。

■ 大型二種免許新規取得者数の推移



■ 大型二種免許保有者数の推移



* 表示単位未満の数値を四捨五入しているため、合計等と一致しない場合がある。

* 出典：免許統計(警察庁)

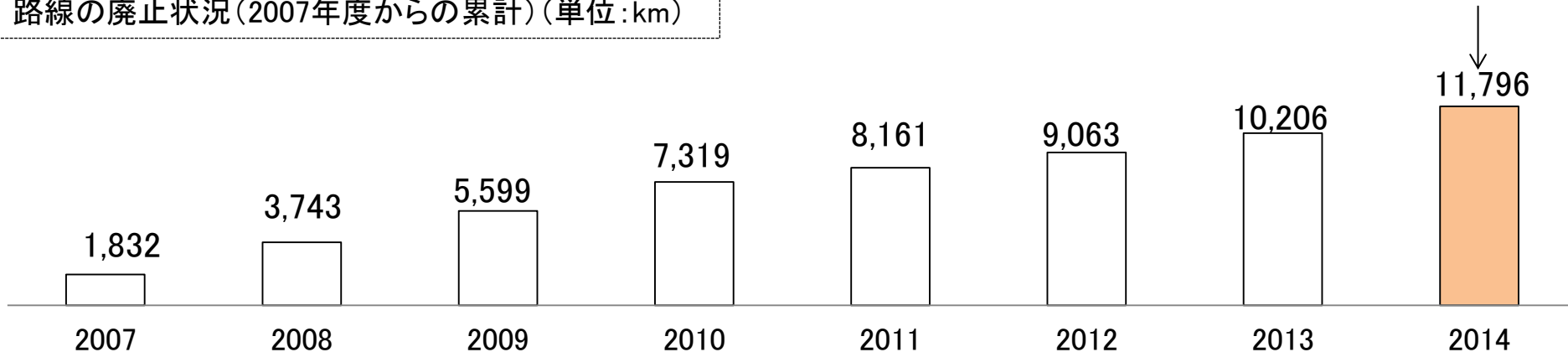
(全国)バス路線の廃止状況

バス運転手不足等の理由により、他社では路線廃止や運行時間繰り上げ等が行われている。

■ 一般路線バスの路線廃止状況 *1 2007年度以降で、11,796kmが廃止(参考:「都営バスの営業キロ 738km(2016年度末)」)

路線の廃止状況(2007年度からの累計)(単位:km)

全国のバス路線の約2.8% *2



■ 他社事例1(西鉄バス) *3

<平成30年2月26日発表>

～バス乗務員不足への対策として～

100円循環バスの見直し・最終バス運行時刻繰り上げを実施

■ 他社事例2(近鉄バス) *4

いつも近鉄バスをご利用いただき誠にありがとうございます。

近鉄バスでは、平成28年6月1日(水)に下記路線におきましてダイヤ改正ならびに廃止をさせていただきます。これまで運行を維持するためにさまざまな方策を講じてまいりましたが、運転士不足ならびにお客様の減少等に伴い便数の減少ならびに廃止とすることになりました。

ご利用のお客様には大変ご不便をおかけいたしますがご理解賜りますようお願い申し上げます。

出典 *1 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会(国土交通省)

*2 2007年度末時点

*3 西日本鉄道株式会社ホームページ

*4 近鉄バス株式会社ホームページ

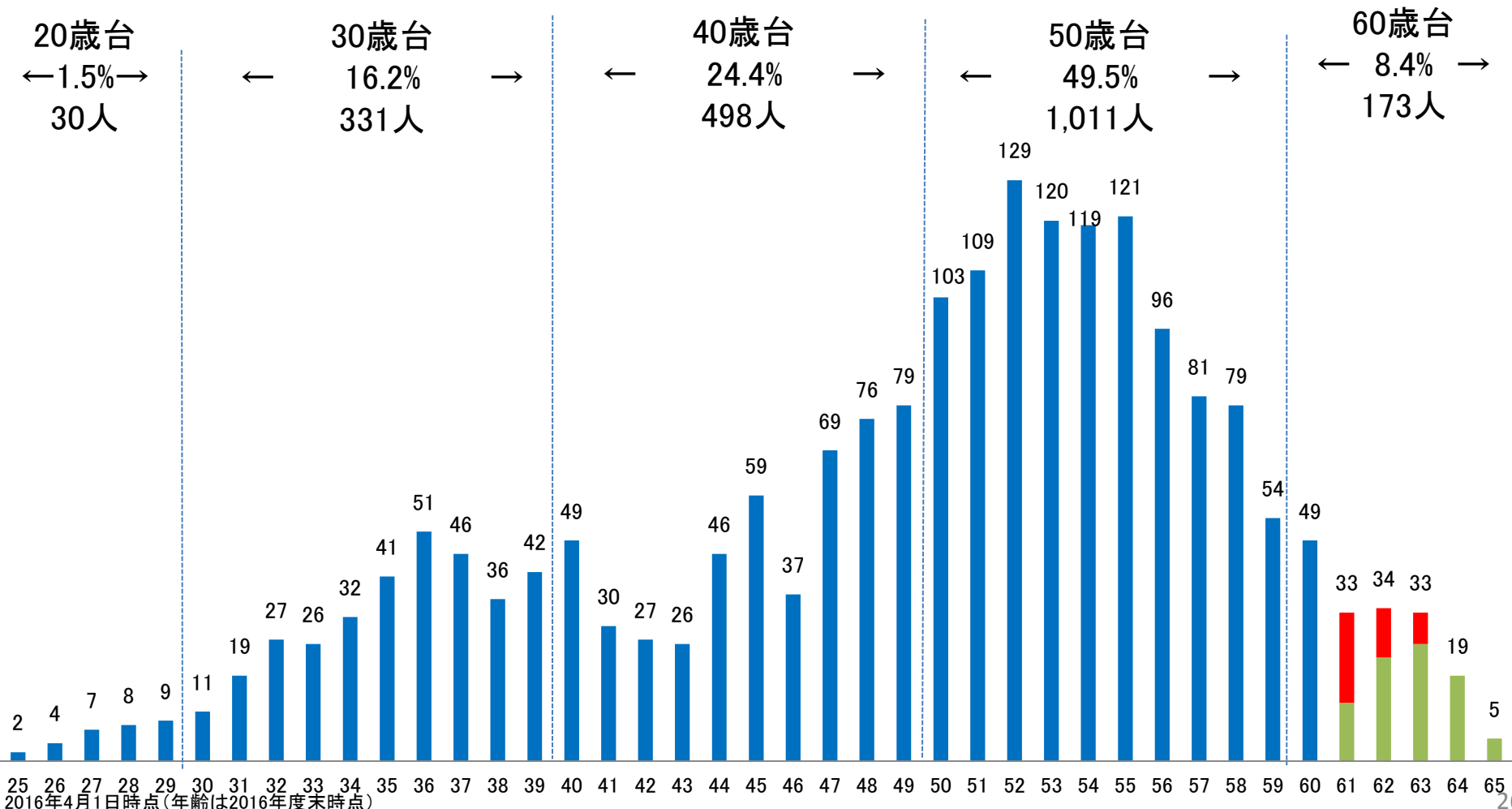
(都営バス) 運転手の年齢構成

都営バス運転手は、50歳台の職員が約半分を占めており、今後、大量退職の時期を迎える。大型二種免許所有者が減少する中、新規バス運転手の確保策や高齢バス運転手の活用方法を、安全面も踏まえて検討していく必要がある。

バス運転手 2,043 人

(内訳①) ■ 一般職員 1,919人 ■ 再任用(フルタイム) 38人 ■ 再任用(短時間) 86人

(内訳②) 男性2,029人 女性14人

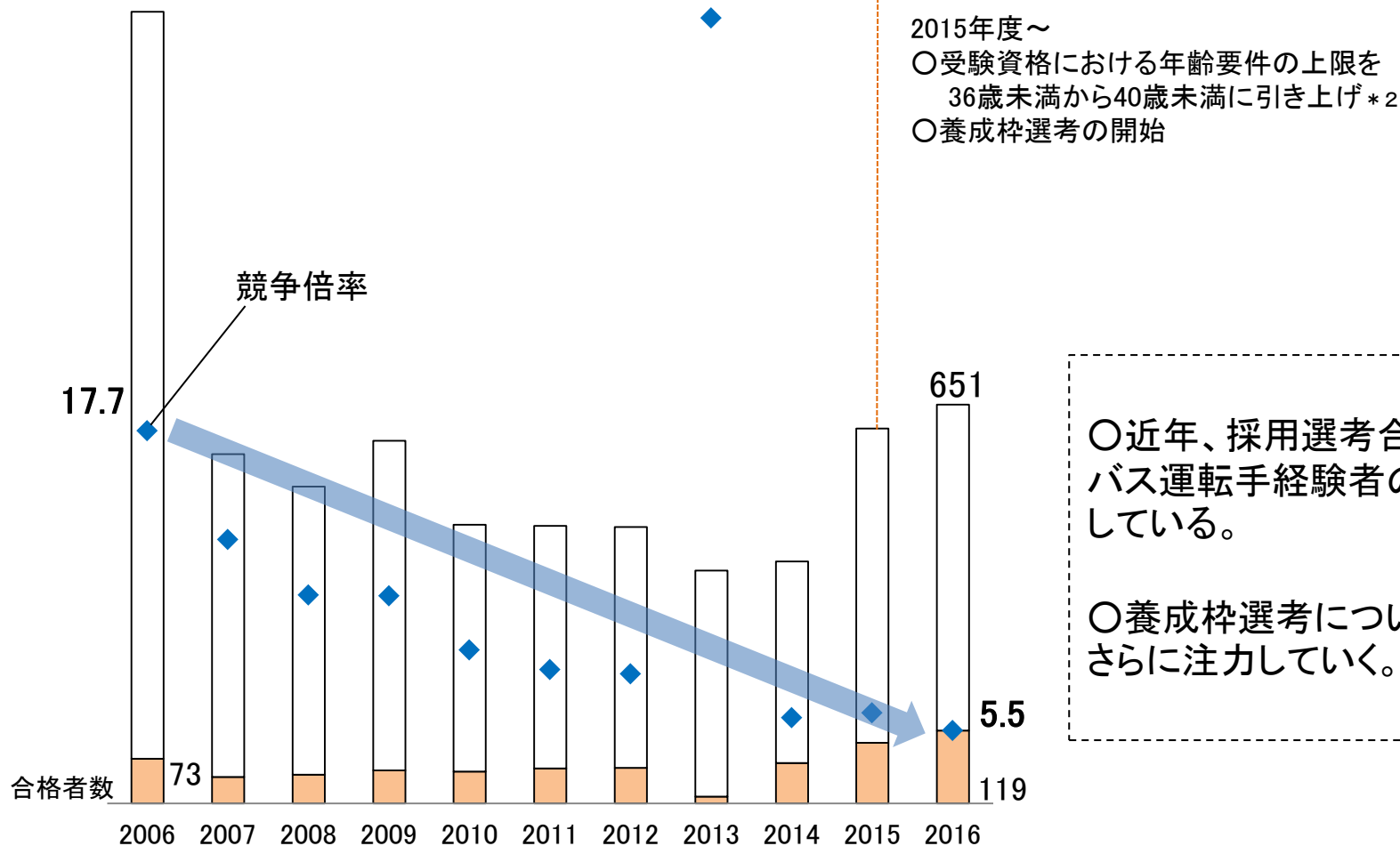


(都営バス)運転手の採用状況

近年は、採用選考に係る倍率が低下傾向にある。そのため、受験資格における年齢要件の引き上げを行うとともに、養成枠選考*1を開始した。

■ バス運転手の採用選考の競争倍率の推移(養成枠選考除く)

応募者数1292



○近年、採用選考合格者に占めるバス運転手経験者の割合は減少している。

○養成枠選考については、今後、さらに注力していく。

*1 大型自動車第二種免許未取得者を対象とした採用選考

*2 2015年度は年2回(前期・後期)選考を実施し、後期から年齢要件を引き上げた。

第4章

今後の方向性について

都営バスの経営環境

費用

○東京は物価が高く、給与のうち地域手当が高い

人件費が比較的高くなる

○都営バスの表定速度は最も低い
○事業エリアである東京23区の旅行速度が低速

輸送効率が悪くなる

実車走行キロあたりの経常費用が高くなる経営環境に置かれている

収入

○運賃が低廉
○一般会計から赤字補填の補助金を受けていない

安定的な経営に向けて

事業運営
効率的な

○給料表の見直しによる人件費削減(2007年度～)
○管理の委託による人件費削減(2003年度～)
○ニーズに合ったダイヤの見直し等(毎年度)

経常損益で8.2億円の黒字を計上(2017年度)

○給料表の見直し効果
○輸送需要への的確な対応
○不断の経営努力

サービス
向上

○バス接近表示装置等の設置
○全車両のノンステップ化
○停留所上屋・ベンチの設置 等

今後の高齢者や外国人旅行者の増加を踏まえ、お客様ニーズに合った施策の充実を図ることが必要

<方向性>
○誰もが利用しやすい都営バスの実現
・途切れない情報案内
・更なるバリアフリー

全国におけるバス事業を取り巻く事業環境

バス運転手を取り巻く過酷な労働環境
長時間かつ不規則な労働環境にも関わらず、低い賃金水準

バス運転手の不足
大型二種免許保有者の高齢化、新規取得者の減少

路線バスの廃止、縮小
バス運転手の不足等により、地域によっては路線を廃止、縮小

都営バス

現状と課題

バス運転手の高齢化の進行

バス運転手の大量退職

東京2020大会以降、毎年100人以上の退職者が続く

採用選考の受験希望者の減少

選考合格者のうち、バス運転未経験者が増加

臨海地域の開発等により乗客数が増加

バス運転手の確保が必要

採用環境が厳しくなる中、需要に応じ、安定的かつ継続的にバス運転手を確保することが必要

今後の方向性

職業としての魅力発信・魅力向上
都営バスのイメージアップ、職場環境の改善 等

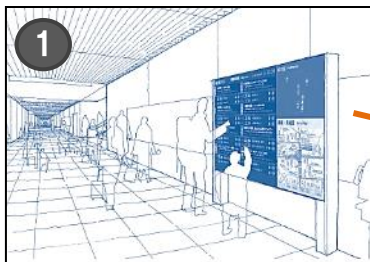
バス運転手の育成体制の充実
個々の技術レベル・習熟度にあわせた、きめ細かな研修の実施

途切れない情報案内

東京2020大会も見据え、誰もがよりスムーズにバスをご利用できるよう、駅からバス車内まで連続した情報案内を途切れることなく提供していく。

① 地下鉄改札口

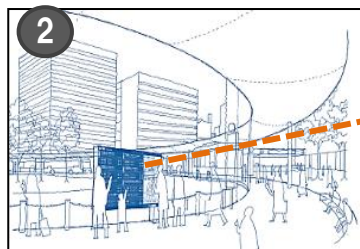
地下鉄改札口から、エスカレーター等を使用し、駅前広場に行くとき...



拡大写真(デジタルサイネージ)

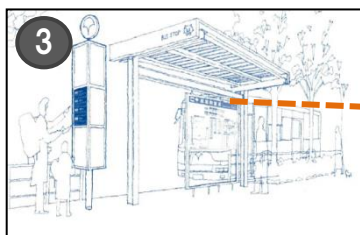
② 駅前広場

駅前広場から、バス停まで向かうとき...



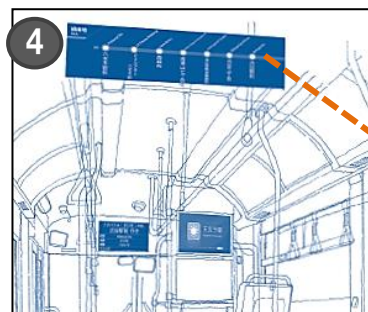
③ バス停留所

バス車内やバス車外では...



バス停留所のデザインの改修

④ バス車内・バス車外



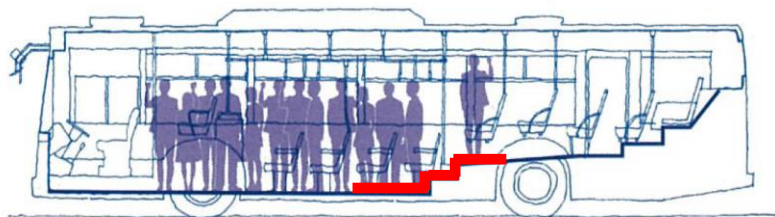
バス車内(デジタル路線図)



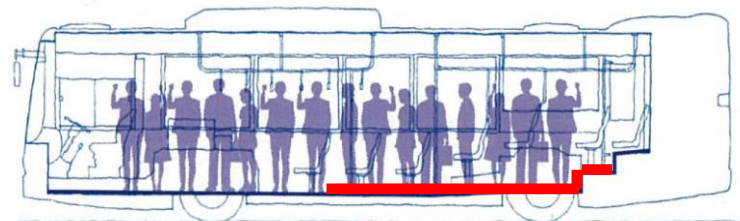
バス車外(フルカラー行先表示器)

更なるバリアフリーの推進

更なるバリアフリーを追求するため、車内後方にある段差を解消したフルフラットバスを国内で初めて導入し、2018年内に運行を開始する。



ノンステップバスを横から見た車内イメージ



フルフラットバスを横から見た車内イメージ



ノンステップバスの車内後方段差



車内後方段差を解消したフルフラットバスのイメージ

魅力の発信

バス運転手の職業としての魅力を、若者や女性などに向けて発信する。

■ 魅力の発信

- ・ホームページ、パンフレットに若手職員や女性職員が、仕事の魅力や働きやすさについて実体験を踏まえて語る記事を掲載
- ・転職イベントに出展し、バス運転手の仕事の内容や労働環境などを、直接求職者にPR
- ・バス運転手のイメージアップを図り、その仕事に関心を持っていただけるような動画、ポスターを作成し、都営交通の媒体等を活用して広く発信

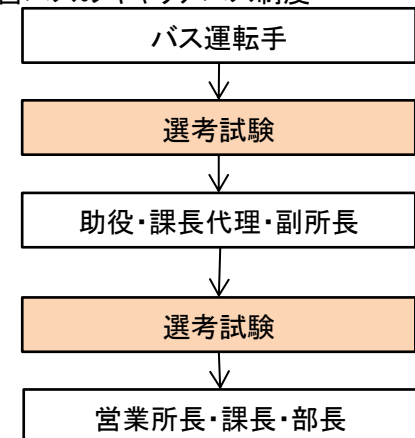


(交通局HP)

(参考) 都営バス運転手の魅力 (採用選考での受験生の志望動機より引用)

- ・大正年間以来1世紀にわたって「都民の足」として首都東京を支えてきた歴史と信頼感
- ・水素社会の実現に向けた燃料電池バスの導入など、都民生活の向上に資する先駆的な取組への貢献
- ・バス運転手から運行管理業務等を経て、課長・部長へ昇進可能な交通局独自のキャリアパス
- ・未経験でも運転技術等をしっかり身に付けられる充実した研修体制

都営バスのキャリアパス制度



バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会 ^{*1}

とりまとめ(2014年7月)(抜粋)

- キャリアパス制度を設けている事業者は、43%である。
更に、総合職との人事交流を導入している事業者は、31%に留まる。

*1 運転者の要員不足が深刻な問題となる中、バスの運転者の確保及び育成に向けた検討を行うため、国土交通省が2013年12月に設置

魅力の向上

女性が働きやすい職場環境の充実に向けて、バス営業所において女性職員の更衣室、トイレ、休憩スペースなどの施設の整備・拡充を進めていく。

■ 近年の整備実績

- **巣鴨自動車営業所** 建て替えに合わせ、宿泊施設等を新設
- **東小松川分駐所** 女性専用の休憩室を新設

■ 今後の女性施設整備(予定)

- **南千住自動車営業所(2018年)** 庁舎改修に合わせ、更衣室等を更新
- **早稲田自動車営業所(2019年)** 庁舎改修に合わせ、更衣室等を新設
- **有明自動車営業所(仮称)(2020年)** 新築に合わせ、宿泊施設等を新設

バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会

とりまとめ(2014年7月)(抜粋)

- 約70%の事業者が女性用の更衣室・トイレなど設備面での一定の対応をしている。
⇒ 約30%の事業者は男性用の更衣室・トイレしかない。

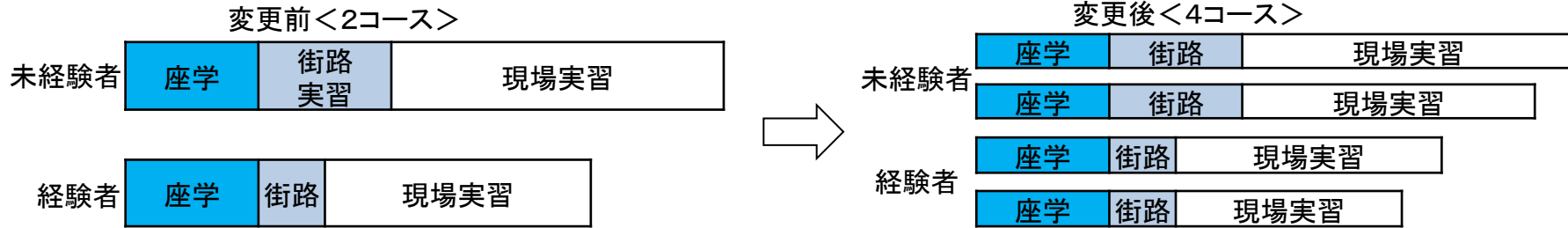
バス運転手の育成体制の充実

安定的かつ継続的にバス事業を運営するため、バス運転手(新規採用職員)の育成体制を充実させていく。

■ レベルに応じた養成研修コースの細分化 (例: 2コース ⇒ 4コース)

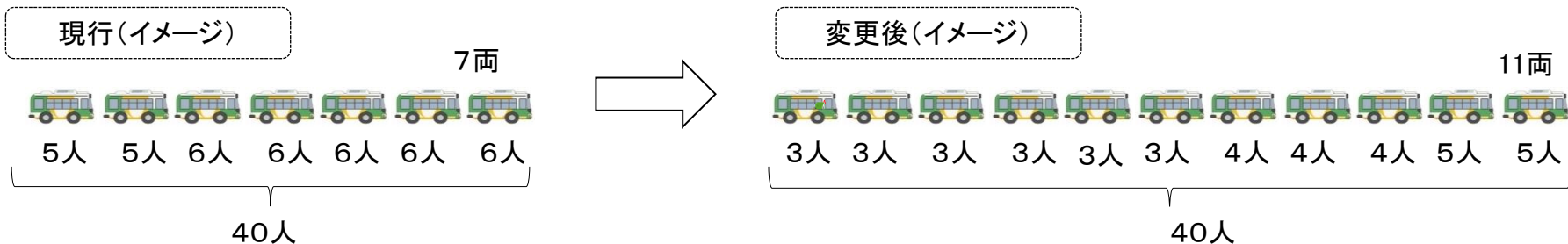
個々の運転技量に合わせ、より柔軟できめ細やかな養成研修を実施

座学 : 基礎知識の習得
街路実習*1: 運転技術等の習得
現場実習*2: 営業路線による実践的な研修



■ 街路実習におけるバス車両数を増やすことにより、1両あたりの研修生の人数を減らす (例: 1両 5~6人 ⇒ 3~5人)

研修生の習熟度に応じ、より多くの1人あたり運転時間を確保



*1 街路実習: バス車両を使用してバスの基本的な運転技術の習得を目指す。バス車両1両・教官1名につき、研修生4~6名程度が交代して実習する。研修所で実施。

*2 現場実習: 実際の営業路線を使用して、より実践的な運転技術の習得を目指す。原則、研修生1名につき指導運転手1名のマンツーマン指導。各営業所で実施。