

運行管理者試験の実態及び動向に関する調査

報告書

平成 21 年 2 月

(財) 運行管理者試験センター

目次

1. 調査の概要	1
1. 1 調査の目的	1
1. 2 調査内容	2
2. 運送事業者をめぐる事業環境	4
2. 1 各分野と経済指標の関係	4
2. 2 各事業体毎の保有台数と経済指標の関係	4
3. 運行管理者の実態に関する調査	11
3. 1 アンケート調査の結果	11
3. 2 インタビュー調査の結果	29
3. 3 アンケート、インタビュー結果からみた課題	30
4. 運行管理者試験の今後の動向に関する課題	31
4. 1 運行管理者試験申請状況の見通し	31
4. 2 運行管理者試験の課題	37

1. 調査の概要

1. 1 調査の目的

平成 2 年に貨物自動車運送事業法が施行されたことに伴い、運行管理者に対して国が行う資格試験制度が導入された。さらに、平成 14 年には改正道路運送法の施行に伴い、旅客自動車運送事業についても試験制度が導入され、自動車運行事業全般における輸送の安全及びサービスの充実、向上の徹底化が図られることとなった。

この結果、試験の合格者数は、平成 19 年度までで貨物で 379,463 名、旅客で 50,982 名にのぼり、各事業者において重要な役割を果たしている。また、年間の受験者数も貨物については、平成 6～7 年度に落ち込んだものの、その後回復し、19 年度には 6 万 1 千名を超えた。また、旅客についても 1 万 2 千～4 千名程度を保っている。

ただ、今後運送事業をめぐる社会情勢は厳しさを増すことが考えられる。業者間の競争の激化、高騰した燃料費の高止まりなどに加え、労働者の確保などの課題もある。また、日本経済の先行き不透明感が広がる中で、業者数の減少なども考えられる一方、物流に対するニーズが様々に広がることも考えられる。また、管理者の高齢化、退職に伴う新たな管理者の確保も必要となる。

一方、交通事故が全体に減少する傾向の中で、事業用自動車の事故の減少率は低レベルにとどまっており、運送事業における安全対策の充実が必要であり、運行管理者の資質を確保するための運行管理者試験の重要性も高まっている。このような諸情勢に鑑み、運送事業者における運行管理者の実態や将来ニーズを把握し、今後の運行管理者試験の改善に資することを目的として本調査を実施した。

1. 2 調査内容

(1) 運送事業をめぐる事業環境の整理

貨物事業の事業環境、バス事業（乗合、貸切）の事業環境、ハイヤー・タクシー事業の事業環境について、文献データなどから整理を行った。

(2) 運送事業者における運行管理者の実態のためのプレ調査

アンケート設計に生かすことを鑑み、運送事業者に対して運行管理者の雇用の実態、受験の実態等の基礎的な実態を探るためプレインタビュー調査を行った。

大手トラック事業者、バス事業者、タクシー事業者からそれぞれ1~2社ずつインタビューを行った。

(3) 運送事業者に対するアンケートの実施

トラック（一般）事業者、バス（乗合、貸切）事業者、ハイヤー・タクシー事業者に対してアンケートを実施した。

調査票内容は以下の通り。

① 事業者の概要

- ・業種・業態
- ・創業年
- ・規模（事業所数、台数（保有車両の車種別内訳及び事業所毎の台数をできるだけ答えていただく）、従業員数（従業員及びパート、運転者、管理者等）
- ・運送事業年間売り上げ
- ・今後の事業見通し（定性的回答）
- ・運行管理者の人員数 等

② 運行管理者の現状

ア)運行管理者の年齢別分布

イ)運行管理者人材の過不足の実態

③ 試験制度に関する実態と意見

ア)運行管理者試験を受験させる理由

イ)受験実態

- ・会社からの強制や自主的に受ける
- ・運転者全員に取らせる方向にある 等

ウ)試験費用の負担実態

エ)試験制度に対する意見（自由記述）

④ 運行管理者制度全般に関する意見

(3) 調査結果と分析

①収集情報の加工・提供

下記の情報を提供する。

- ・収集情報本データ

- ・単純集計（集計結果とグラフ化）
- ・クロス集計（地域別、規模別、操業年別、業態別）集計結果とグラフ化

②今後の運行管理者試験需要の分析

以上のアンケート結果、情報の分析を踏まえ今後の運行管理者試験需要の動向についてシナリオ分析を行った。

③情報の分析

下記のような点について分析を行う。

- ・ 車両保有台数の変化による必要有資格者数の増減予測
- ・ 離職者補充及び大手企業受験者による増加予測

以上の結果を踏まえ、申請者数の予測を行う。

2. 運送事業者をめぐる事業環境

運送事業者をめぐる事業環境について、トラック、バス、ハイヤー・タクシーの各事業者全体の保有台数とさまざまな経済指標の関係を見てみた。

この結果から、運行管理者受験者数の将来予測を行うための基礎となる、経済指標を選定した。

2. 1 各分野と経済指標の関係

(1) トラック

トラック事業については、貨物輸送量、GDP、世帯数、消費支出(民間最終消費支出)、鉱工業生産指数を指標として検討した。トラックの保有台数は、1992年あたりをピークに横ばいになり、その後、1997年から減少し始め、2001年には800万台を切った。経済指標の内では、世帯当たり消費支出と保有台数の関連性が高いと見られる。

(2) バス

バス事業については、旅客輸送量、GDP、世帯数、人口、消費支出(民間最終消費支出)、を指標として検討した。バスの保有台数は、1992年をピークに漸減状態となったが、2001年以降は23万1千台程度で横ばい状態である。経済指標の内では、消費支出と保有台数の関連性が、トラック同様高いと見られる。

(3) ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシー事業については、旅客輸送人員、GDP、世帯数、人口、消費支出(民間最終消費支出)、を指標として検討した。ハイヤー・タクシーの保有台数は、連続統計が1992年以降しか入手できていない。1980年台から25万台前後であったが、バブル期の90年前後に26万台程度まで増加した。その後92年以降漸減していたものの、1996年から徐々に増加し始めた。2002年以降は急激に増加し、2007年までの5年間で約1万台増加している。経済指標の内では、GDPと保有台数の関連性が、高いと見られる。

2. 2 各事業体毎の保有台数と経済指標の関係

トラック・バス・ハイヤー・タクシーの各事業体ごとに、選定した経済指標を元に、保有台数との重回帰式を作成し予測を行うこととした。

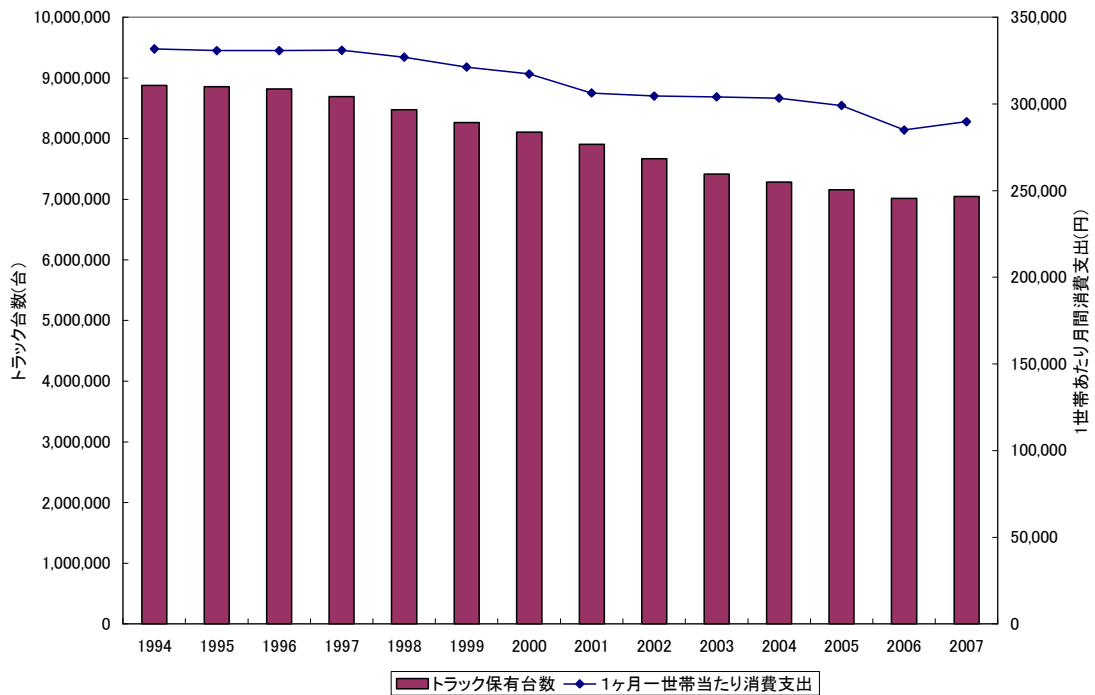
経済指標は、前項でさまざまな指標と台数の相関関係を検討し、最も相関が高いものとして、トラックとバスが1世帯あたり月間消費支出、ハイヤー・タクシーがGDPを当てはめることとした。

予測のベースとなる指標の予測は、三菱総合研究所が2009年2月5日に発表した「内外経済の中期展望」をベースにしている。

(1) トラック事業

トラック事業については、保有台数と1世帯あたり消費支出について重回帰分析を行い、下記の回帰式が得られた。分析を行ったのは1994年以降である。

図表 2-1 トラックの保有台数と消費支出



<重回帰式>

$$\text{保有台数(台)} = 42.84099 \times \text{世帯あたり月間消費支出(円)} - 5,439,499$$

<重相関係数> $R = 0.97527$

<重決定係数> $R^2 = 0.95116$

トラックの台数予測について、1世帯あたりの月間消費支出による予測値を示す。なお、1994年から2007年までの台数及び1世帯あたりの月間消費支出は実績値が入っている。

図表 2-2 トラックの保有台数の予測

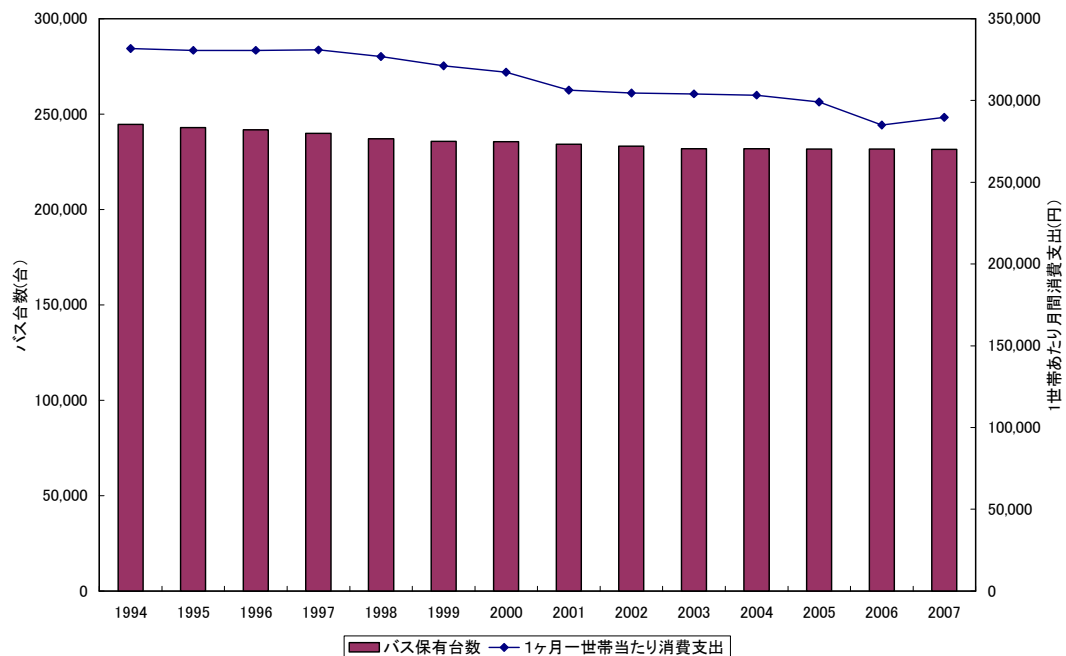
年	1ヶ月一世帯 当たり消費支 出(円)	トラック台数実数(台)	トラック台数予測(台)
1994	331,788	8,878,952	9,012,589
1995	330,736	8,857,830	8,859,801
1996	330,749	8,818,906	8,697,338
1997	330,987	8,693,209	8,527,161
1998	326,974	8,476,295	8,368,739
1999	321,215	8,266,134	8,200,014
2000	317,267	8,106,286	8,044,490
2001	306,384	7,906,873	7,886,712
2002	304,590	7,665,942	7,725,146
2003	304,085	7,414,335	7,567,822
2004	303,338	7,280,175	7,414,327
2005	299,153	7,159,696	7,270,658
2006	285,057	7,014,258	7,081,923
2007	289,821	7,043,529	6,925,700
2008	285,017		6,770,922
2009	281,438		6,617,580
2010	277,750		6,459,598
2011	273,813		6,290,922
2012	270,170		6,134,872
2013	266,320		5,969,931

1ヶ月1世帯あたり消費支出もデータは2007年までしかないため
2008年以降は世帯数と民間消費支出の予測より求めた予測値が
入っている。また、台数予想の欄は予測式に基づく値を入れている。

(2) バス事業

バス事業についても、保有台数と1世帯あたり消費支出について重回帰分析を行い、下記の回帰式が得られた。分析を行ったのは1994年以降である。

図表 2-3 バスの保有台数と消費支出



<重回帰式>

$$\text{保有台数(台)} = 0.254197 \times \text{世帯あたり月間消費支出(円)} + 156,438$$

<重相関係数> $R = 0.89670$

<重決定係数> $R^2 = 0.80407$

バスの台数予測について、1世帯あたりの月間消費支出による予測値を示す。なお、1994年から2007年までの台数及び1世帯あたりの月間消費支出は実績値が入っている。

図表 2-4 バスの保有台数の予測

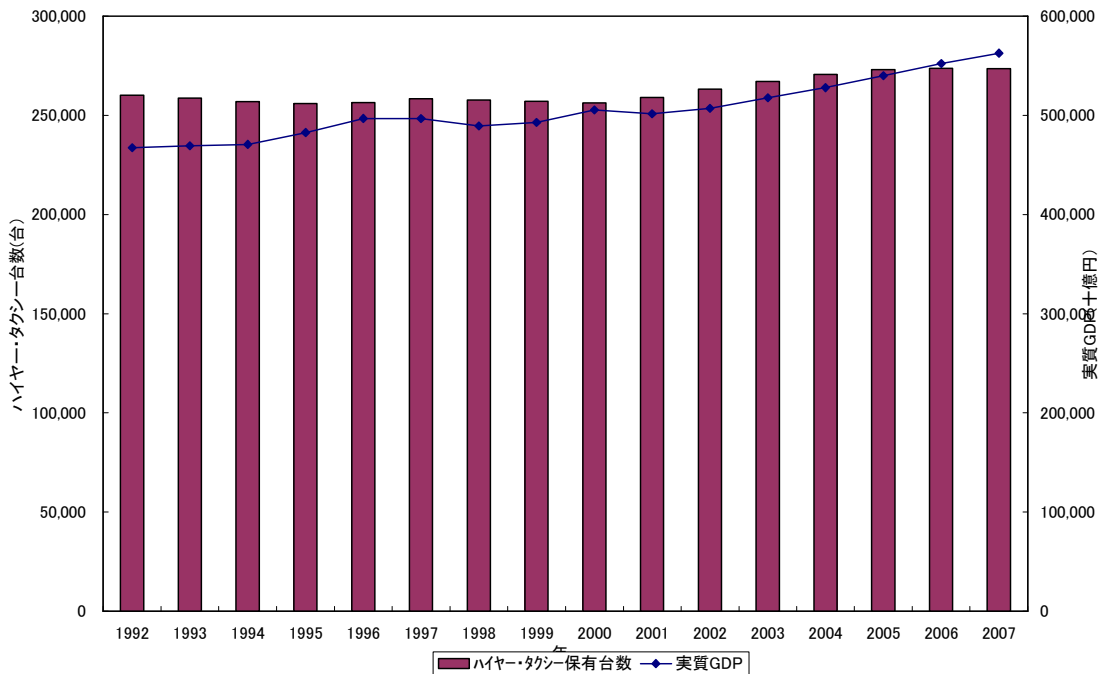
年	1ヶ月一世帯当たり消費支出(円)	バス台数実数(台)	バス台数予測
1994	331,788	244,611	242,190
1995	330,736	242,907	241,284
1996	330,749	241,844	240,320
1997	330,987	239,866	239,310
1998	326,974	237,146	238,370
1999	321,215	235,725	237,369
2000	317,267	235,550	236,446
2001	306,384	234,244	235,510
2002	304,590	233,180	234,551
2003	304,085	231,984	233,618
2004	303,338	232,000	232,707
2005	299,153	231,696	231,854
2006	285,057	231,758	230,734
2007	289,821	231,558	229,808
2008	285,017		228,889
2009	281,438		227,979
2010	277,750		227,042
2011	273,813		226,041
2012	270,170		225,115
2013	266,320		224,136

1ヶ月1世帯あたり消費支出もデータは2007年までしかないため2008年以降は世帯数と民間消費支出の予測より求めた予測値が入っている。また、台数予想の欄は予測式に基づく値を入れている。

(3) ハイヤー・タクシー事業

ハイヤー・タクシー事業については、保有台数とGDPについて重回帰分析を行い、下記の回帰式が得られた。分析を行ったのは1992年以降である。

図表 2-5 ハイヤー・タクシーの保有台数と実質GDP



< 重回帰式 >

$$\text{保有台数(台)} = 0.236504 \times \text{GDP(十億円)} + 142930$$

< 重相関係数 > $R = 0.909857$

< 重決定係数 > $R^2 = 0.8278839$

ハイヤー・タクシーの台数予測について、実質 GDP による予測値を示す。
 なお、1994 年から 2007 年までの台数及び実質 GDP の値は実績値が入っている。

図表 2-6 ハイヤー、タクシーの保有台数の予測

	実質GDP (年度)10億円	ハイヤー、タクシー保有台数	
		実績(台)	予測(台)
1992	467,352	260,146	254,528
1993	469,583	258,786	254,994
1994	470,888	256,875	255,266
1995	482,750	255,984	257,740
1996	496,904	256,403	260,692
1997	496,877	258,475	260,686
1998	489,438	257,780	259,135
1999	493,049	257,088	259,888
2000	505,622	256,343	262,510
2001	501,618	259,033	261,675
2002	507,015	263,282	262,801
2003	517,713	267,141	265,032
2004	527,980	270,703	267,174
2005	540,025	273,181	269,686
2006	552,273	273,740	272,240
2007	562,837	273,529	274,444
2008	546,958		271,132
2009	525,418		266,639
2010	527,426		267,058
2011	540,558		269,797
2012	546,726		269,797
2013	557,987		269,797

注：2012 年以降は台数変動なしと想定した。

3. 運行管理者の実態に関する調査

3. 1 アンケート調査の結果

(1) 調査の方法

アンケート調査票を郵送発送・回収する方法により実施した。

調査対象は、次の資料から抽出した。

バス：「観光バス業者刊行関連施設名簿」、「路線バス完全特大号 2008」（別冊ベストカー・バスマガジン）より全数抽出。

ハイヤー・タクシー：「全国ハイヤー・タクシー名鑑」より全数抽出。

トラック：「全日本トラック事業者総覧」より無作為抽出。抽出数は、総数（20,000 社）から、バス、ハイヤー・タクシーの抽出数を引いて決定し、特別積合せ運送事業者の大手（保有台数 500 台以上）を加えた。

発送・回収数は以下のとおりである。

調査票は、参考資料参照。

図表 3-1 アンケート回収状況

		全体		トラック事業者		バス事業者		ハイヤー・タクシー事業者	
		発送数	集計対象数	発送数	集計対象数	発送数	集計対象数	発送数	集計対象数
保有台数別	～10台	6,415	1,914	2,021	385	1,916	695	2,478	834
	11～20台	3,048	1,012	1,170	249	581	228	1,297	535
	21～50台	3,099	1,038	1,214	304	260	104	1,625	630
	51～100台	4,517	1,384	3,733	1,049	104	57	680	278
	100台超	2,611	870	2,121	671	136	59	354	140
	不明・無回答	382	1,375		580	382	367		428
合計		20,072	7,593	10,259	3,238	3,379	1,510	6,434	2,845
回収率(集計対象)		37.8%		31.6%		44.7%		44.2%	

(2) 調査結果の概要

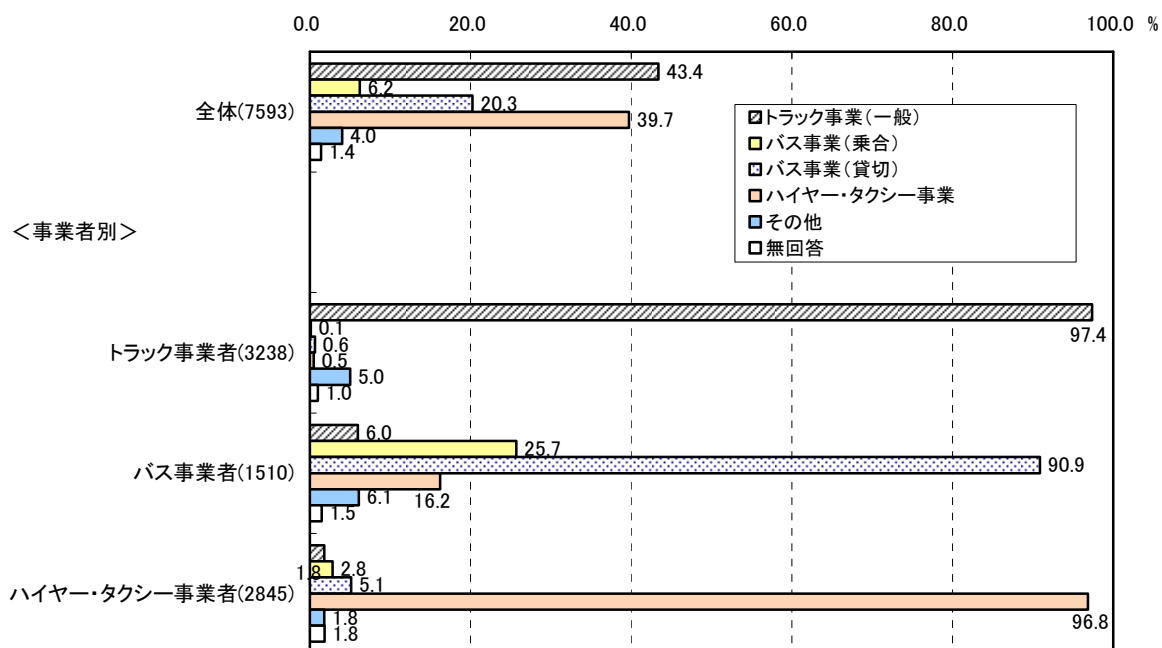
- 運行管理者（有資格者）の年齢構成は 40 代を中心（全体の 30%）に 50 代、30 代と続く。業種別の平均年齢は、ハイヤー・タクシー（55.2 歳）、バス（51.1 歳）、トラック（48.3 歳）で、全体平均では 51.5 歳となる。
- 運行管理者資格の取得率は、正社員対比、運転者数対比、保有台数対比でみて、いずれもバス事業者が高く、次いでハイヤー・タクシー、トラックの順となっている。
- 運行管理者の過不足について、「十分足りており、将来的にも心配していない」という回答が全体の 4 割弱（37.8%）で、残りの約 6 割については将来において量的あるいは質的な不安を抱えているといえる。
- 運行管理者試験を受験させる理由は、「運行管理者の退職や高齢化により不足すること」への対応と「安全運転や環境配慮に関する社員の意識向上」が二本柱となっており、次いで「運行管理者は何人いてもよい」となっている。
- 受験に関しては、「会社が受験する者を決める」、「受験料を会社が全額負担」、「上司の勧めにより受験」と、会社が関与する場合が、大半を占めているが、昇進・昇給との関係は、「関係ない」が過半数（55.5%）を占めている。

(3) 詳細集計結果

① 回答企業の概要

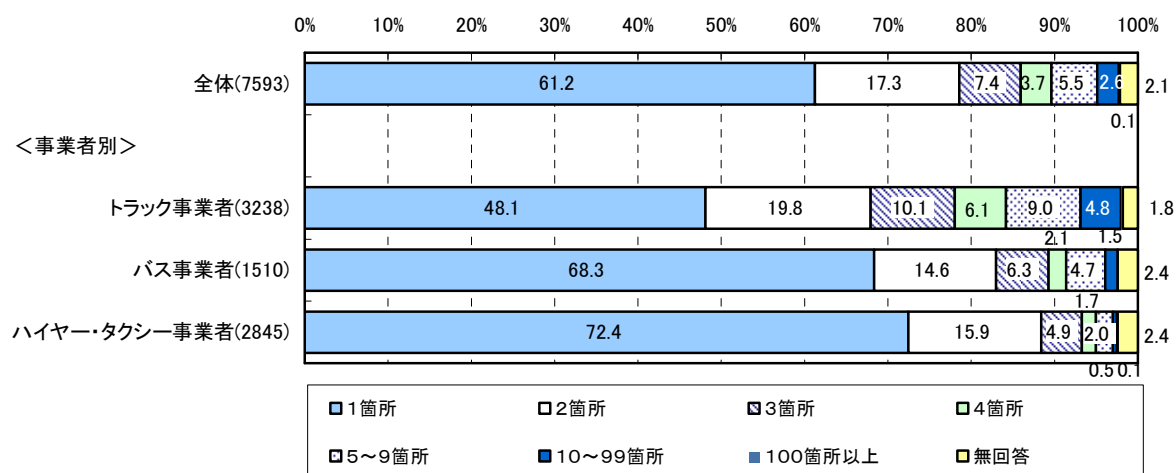
回答企業 7593 社の内訳は、バス事業者が 1510 (19.9%)、ハイヤー・タクシー事業者 2845 (37.5%)、トラック事業者 3238 (42.6%) で、バス事業者は貸切、乗合事業のほかハイヤー・タクシー業態を持つものが 16.2%ある。以下の分析は、バス、ハイヤー・タクシー、トラックの 3 区分で行う。

図表 3-2 業種・業態



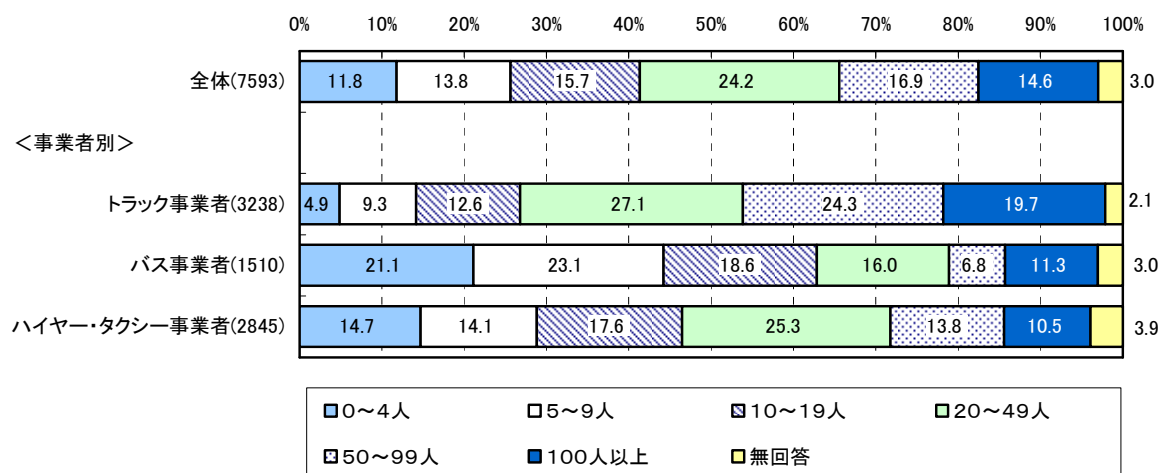
事業所数は、1 箇所が全体の 61.2%で、4 箇所未満までで全体の 9 割弱 (89.6%) を占める。

図表 3-3 事業所規模



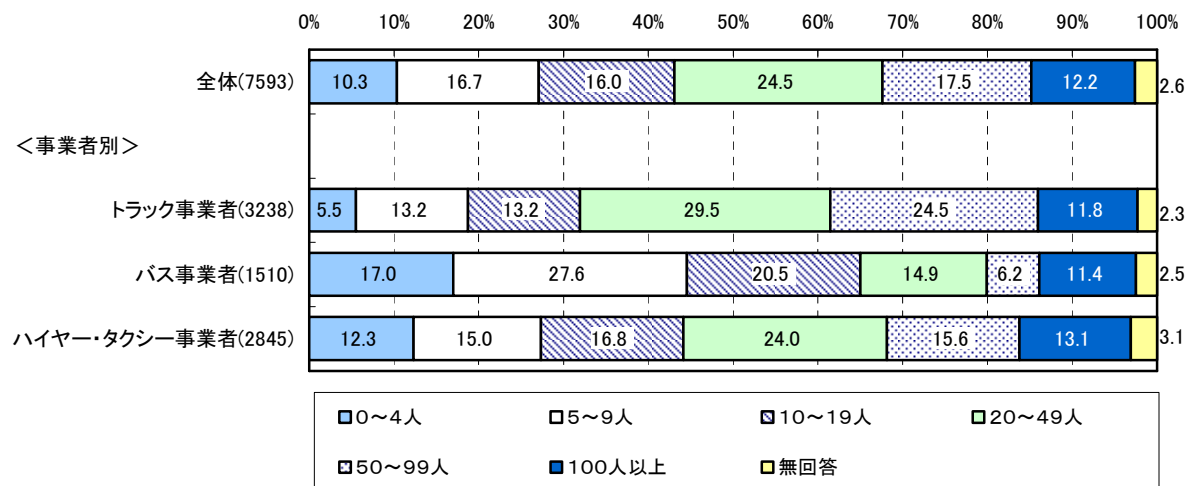
従業員規模を正社員数で見ると、全体では50人未満までが65.5%を占める。正社員数が50人未満の割合は、バス事業者では78.8%、ハイヤー・タクシー事業者71.7%、トラック事業者53.9%となっている。

図表 3-4 従業員規模（正社員数）



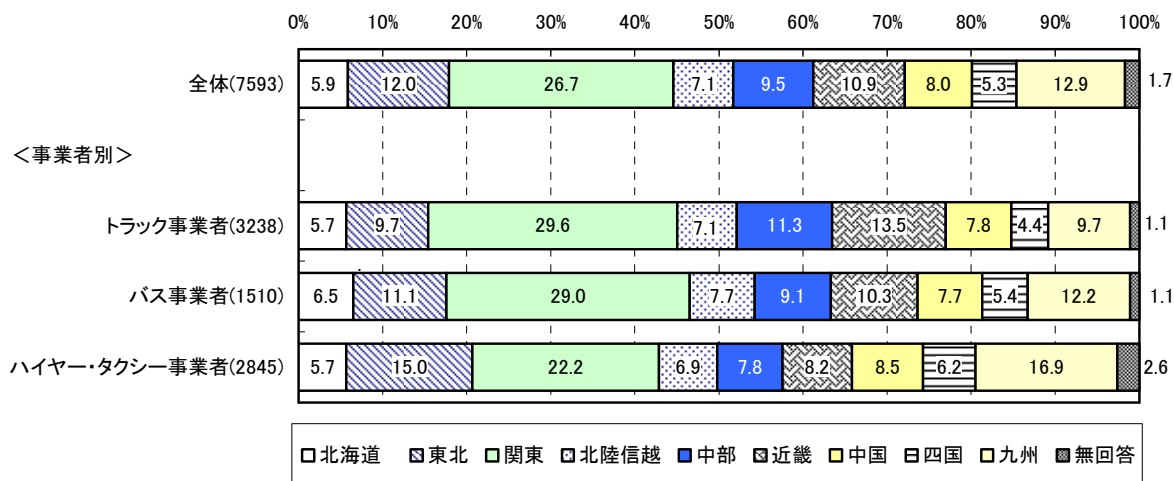
従業員規模を運転者数で見ると、50人未満までの割合は全体で67.6%となる。

図表 3-5 従業員規模（運転者数）



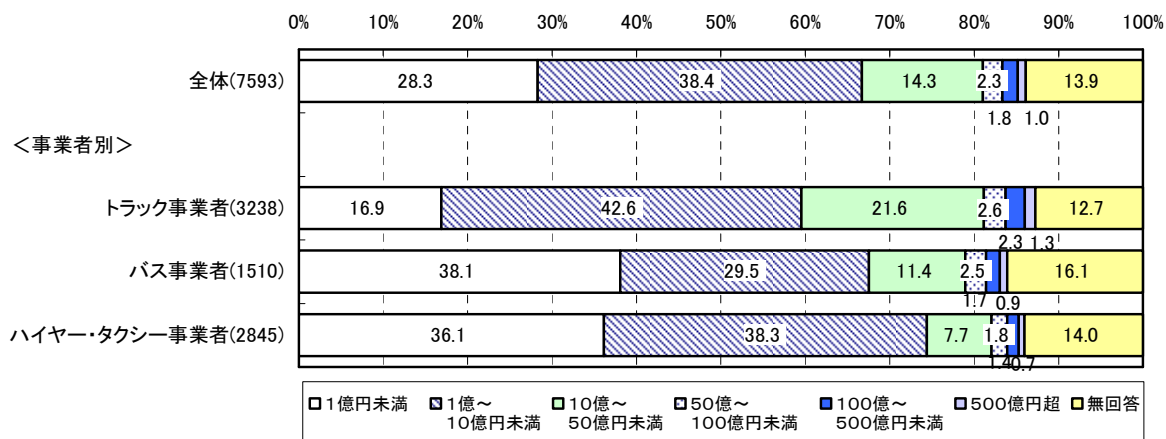
回答企業の本社所在地は関東が1/4強を占め、次いで、九州12.9%、東北12.0%、近畿10.9%と全国に分布している。

図表 3-6 地域分布



運送事業売上高は全体の28.3%が1億円未満、1~10億円未満が38.4%と、10億円未満までが66.7%を占めている。

図表 3-7 回答企業の運送事業売上高



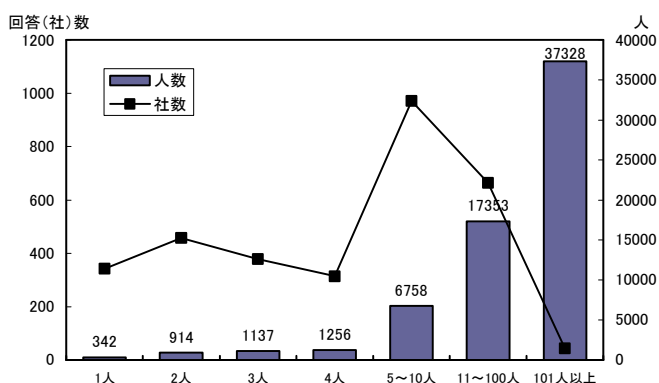
② 運行管理者の実態

[運行管理者数]

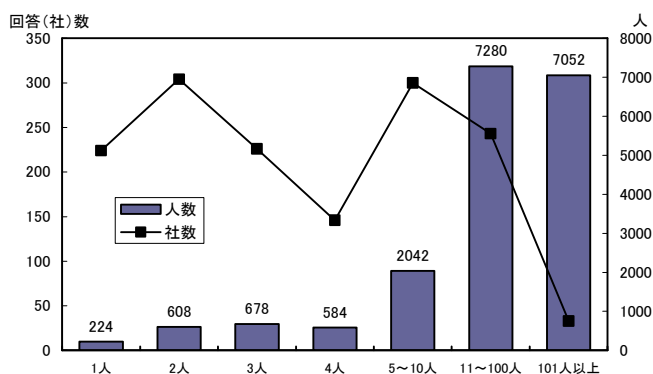
1社あたり運行管理者数は、バス事業者、ハイヤー・タクシー事業者においては、1社あたり1～2名の企業も多く、5名に満たない事業者はバスの60%、ハイヤー・タクシーの66%と、過半数を占めている。トラック事業者については、調査対象を保有台数5台以上の事業者としたため、運行管理者の少ない事業者が対象とならず、運行管理者数は、5～10人が全体の30%、11～100人が21%となっている。

図表 3-8 1社当り運行管理者数

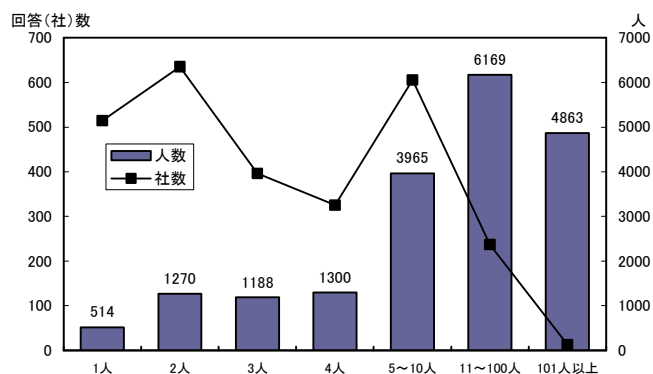
<トラック事業者>



<バス事業者>



<ハイヤー・タクシー事業者>

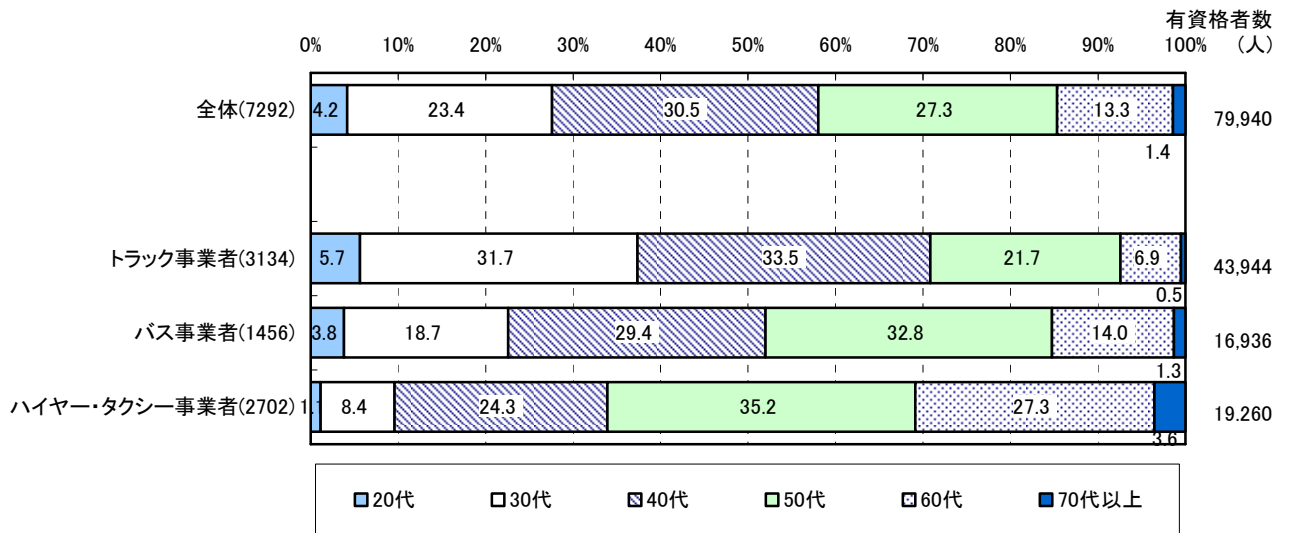


注：トラック事業者は、保有台数5台未満を調査対象としていない。

[運行管理者の年齢構成]

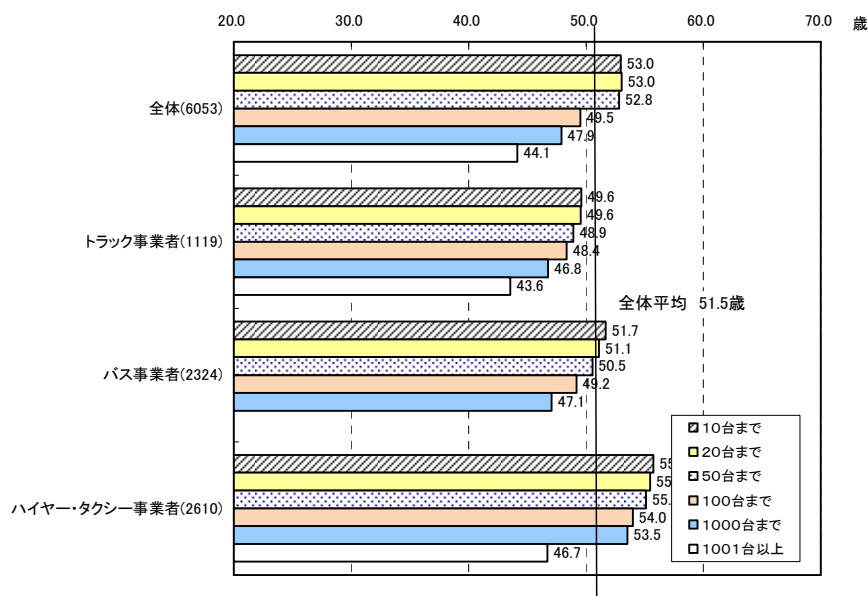
運行管理者（有資格者）の年齢構成は、全体で見ると、40代を中心（全体の30.5%）に50代、30代と続く。業種別にみると、ハイヤー・タクシーでは50代、60代が主力、バスでは50代、40代が主力となっている。平均年齢は、ハイヤー・タクシー（55.2歳）、バス（51.1歳）、トラック（48.3歳）で、全体平均では51.5歳となる。

図表 3-9 運行管理者（有資格者）の年齢構成



注：年齢構成無回答を除く有資格者人数による構成比。

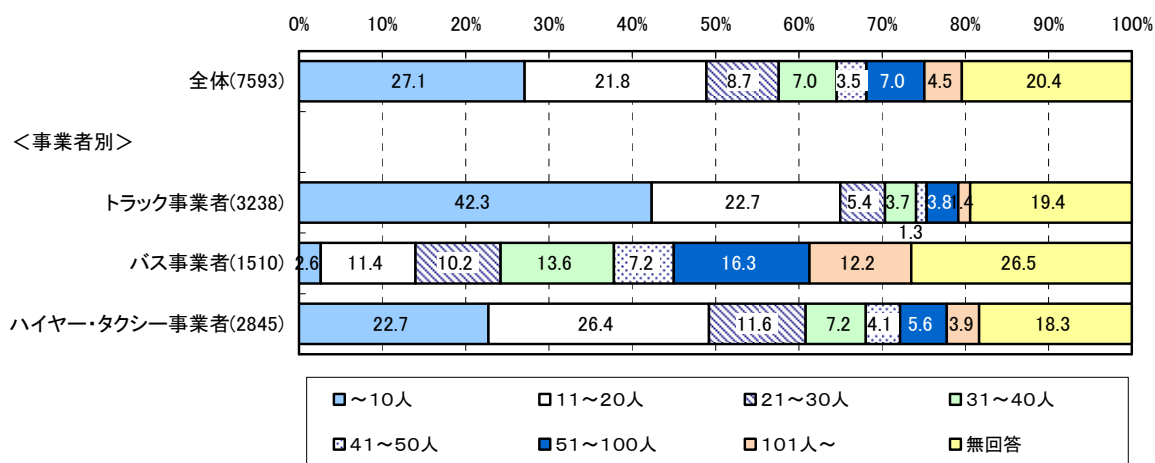
図表 3-10 運行管理者（有資格者）の平均年齢推計（業種・保有台数別）



注：10歳単位の回答より推計（各歳の中央値、ただし10代は19歳、70代は72.5歳）した回答企業毎の平均年齢の平均。

保有車両数と対比した運行管理者資格の取得率をみると、事業者ごとに車両の運行形態が異なるため、相互の比較は必ずしも適当ではないが、バス事業者の12.2%において運行管理者資格取得者数が保有車両数を上回るなど取得率が高く、次いでハイヤー・タクシー、トラックの順となっている。

図表 3-1-1 運行管理者資格の取得状況（業種別・保有台数100台当り資格取得者数）

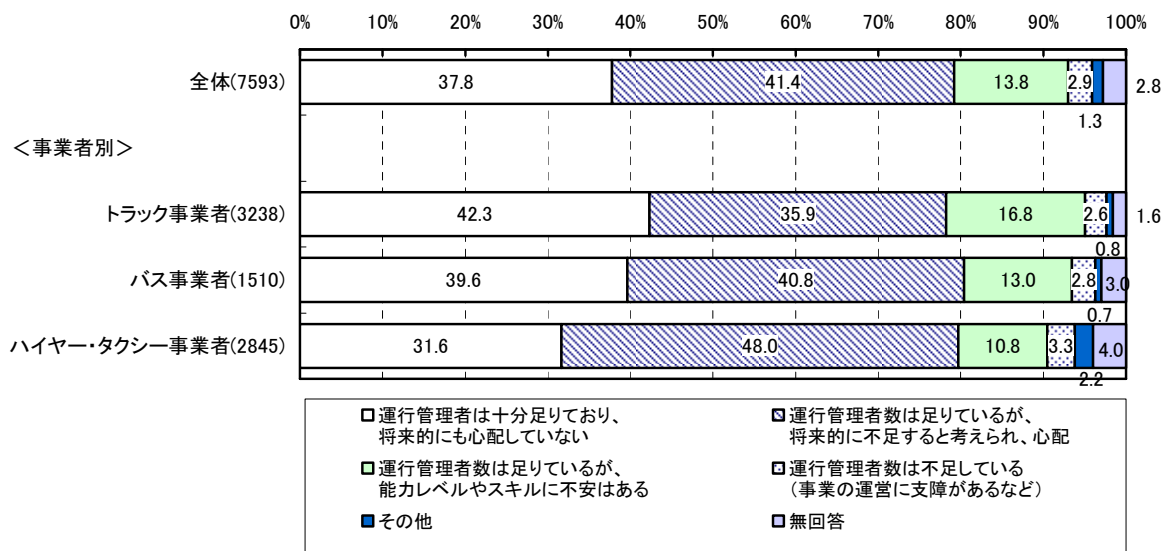


[運行管理者の過不足状況]

運行管理者の過不足については、「十分足りており、将来的にも心配していない」のは全体の4割弱(37.8%)で、約6割については、「将来的に不足」(41.4%)、「能力レベルやスキル」(13.8%)、「現在不足」(2.9%)と何らかの不安を抱えている。すなわち、回答企業の6割は、将来において量的あるいは質的な不安を抱えているといえる。

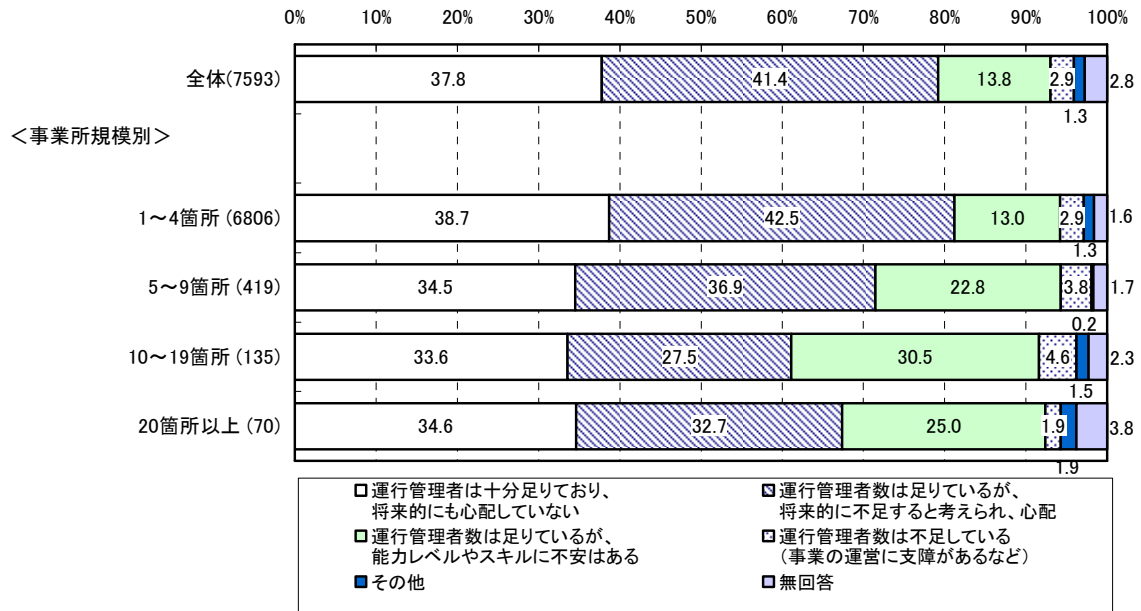
「将来的に不足」するとの指摘は、平均年齢の高いハイヤー・タクシーで最も高く(48.0%)、次いでバス(40.8%)、トラック(35.9%)の順である。

図表 3-1-2 運行管理者人材の過不足状況（業種別）



運行管理者の過不足について事業所規模別にみると、「十分足りており、将来的にも心配していない」については規模別の差が少ないが、「能力レベルやスキルに不安がある」とする割合は、概ね事業所規模が大きい層ほど高く、逆に「将来的に不足」は事業所規模が小さい層の回答割合が高い。

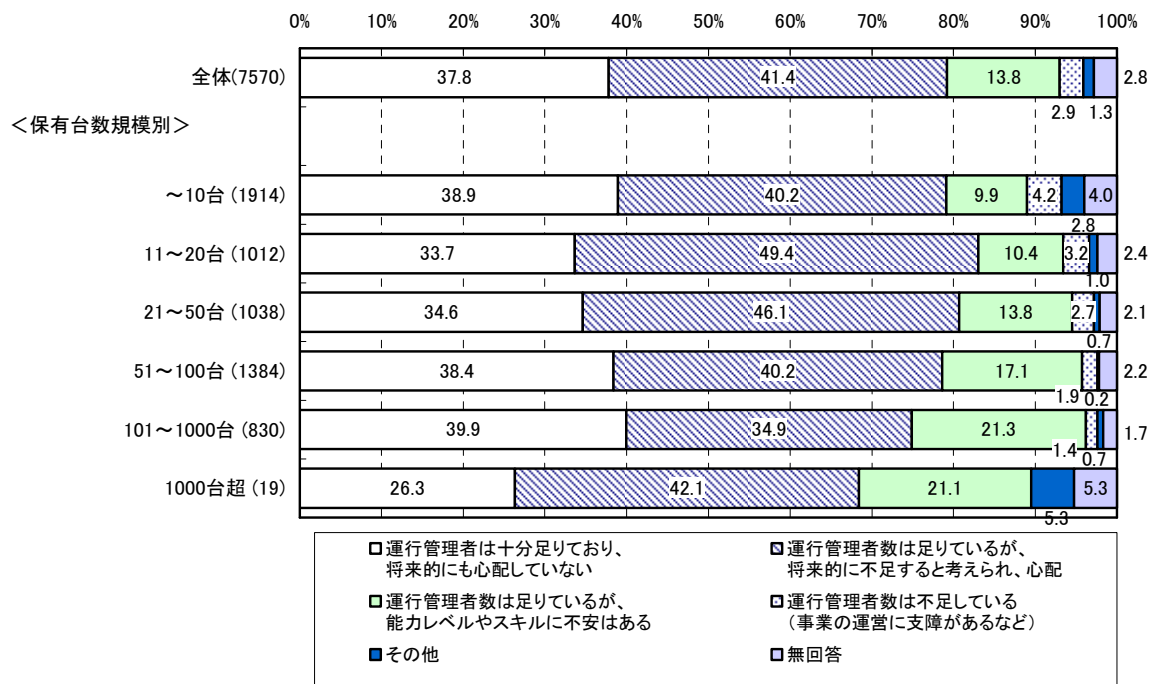
図表 3-13 運行管理者人材の過不足状況（事業所規模別）



注：全体には事業所数無回答を含む。

保有台数規模別にみると、台数規模が大きいほど「能力レベルやスキルに不安」の割合が高い傾向が見られることから、大手企業を中心に安全意識が向上し、運行管理人材の質的な側面への関心が高まっていることが伺える。

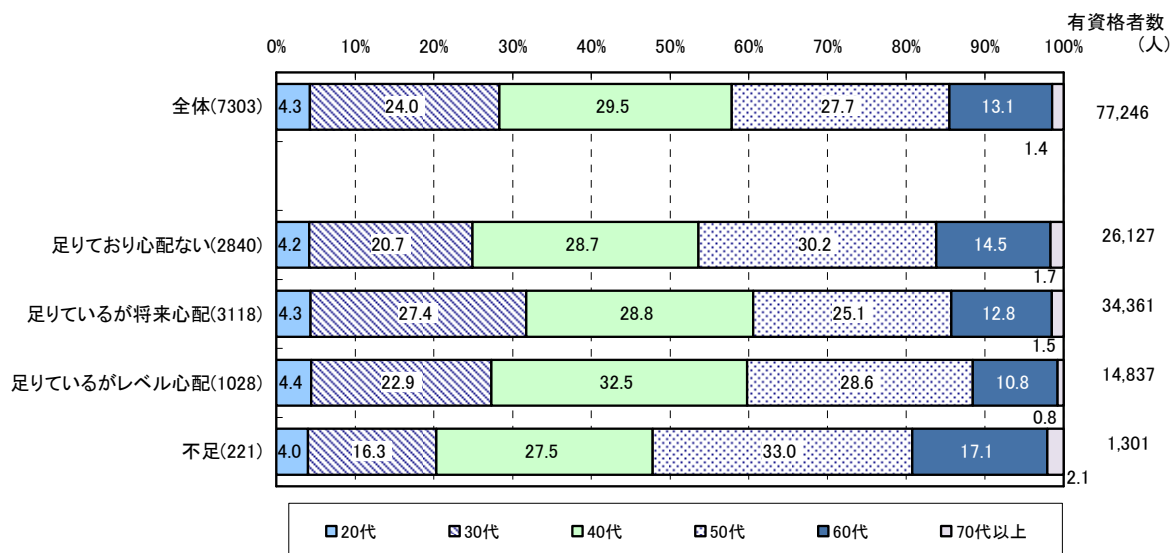
図表 3-14 運行管理者人材の過不足状況（保有台数規模別）



注：全体には保有台数無回答を含む。

運行管理人材の過不足状況別の有資格者年齢構成をみると、50代以上が過半数を占め、40代までで3/4を占めている。また、「足りており心配ない」とする層においても、50代以上が40%を超えている。

図表 3-15 運行管理者人材の過不足状況別・有資格者年齢構成（全体）



注：全体回答数には、過不足状態無回答を含む。有資格者数は、年齢無回答を除く。

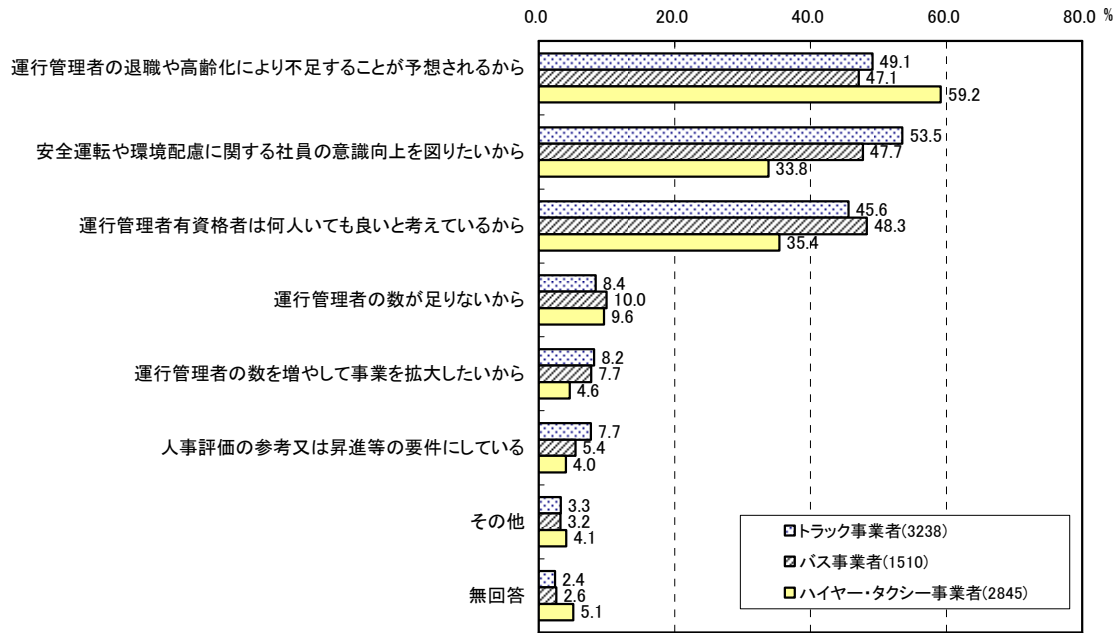
② 試験制度に関する実態と意見

[受験させる理由]

運行管理者試験を受験させる理由は、「運行管理者の退職や高齢化により不足すること」への対応と「安全運転や環境配慮に関する社員の意識向上」が二本柱となっており、次いで「運行管理者は何人いてもよい」となっている。

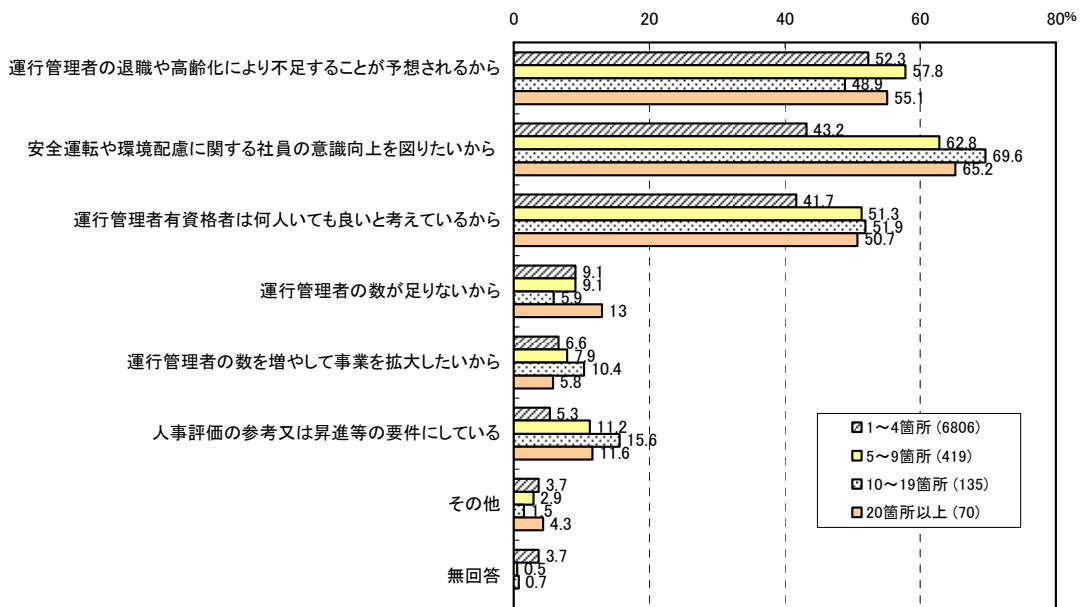
業種別にみると、ハイヤー・タクシーでは「運行管理者の退職や高齢化により不足すること」が他の二つの理由を引き離して1番目の理由に挙げられているが、バス、トラックでは3つの理由は拮抗しており、バス事業者は「運行管理者有資格者は何人いてもよい」、トラック事業者では「安全運転や環境配慮に関する社員の意識向上」がそれぞれ1番目の理由となっている。

図表 3-16 運行管理者試験を受験させる理由（業種別）



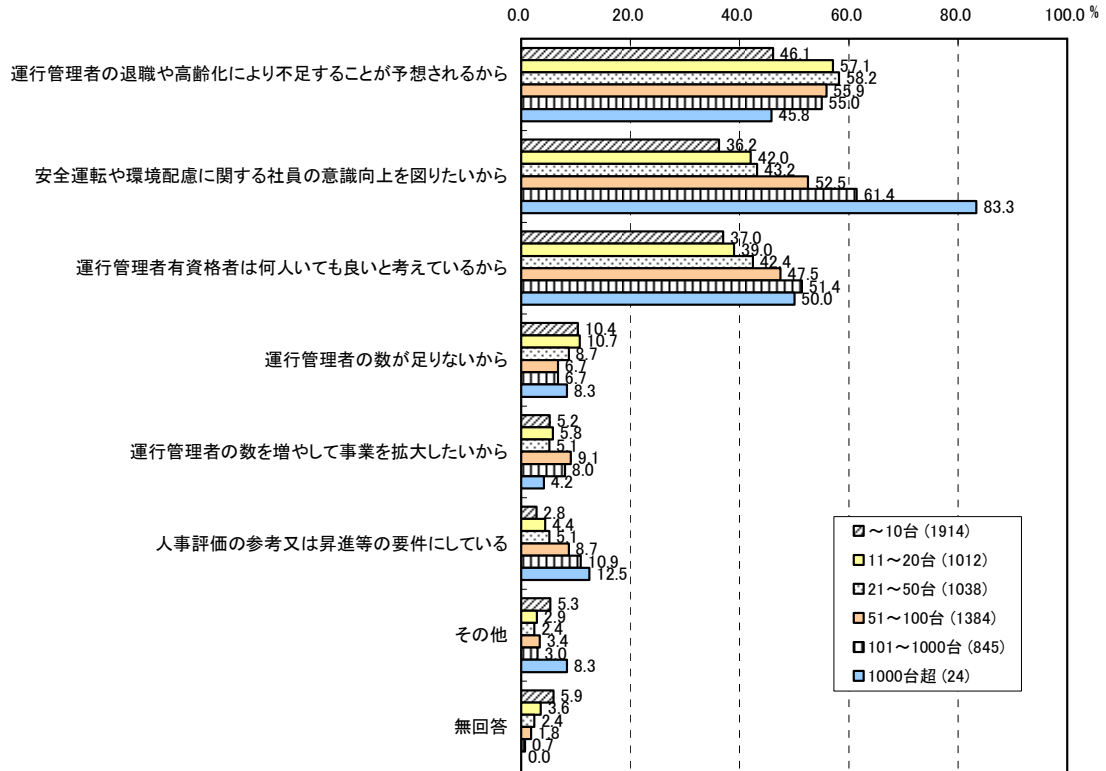
事業所規模別にみると、1～4 箇所の小規模事業所においては、「安全運転や環境配慮に関する社員の意識向上」、「運行管理者有資格者は何人いてもよい」の割合が相対的に低くなっている。

図表 3-17 運行管理者試験を受験させる理由（事業所規模別）



保有台数規模別にみると、「安全運転や環境配慮に関する社員の意識向上」、「運行管理者有資格者は何人いてもよい」については、規模が大きくなるほど回答割合が高くなっている。

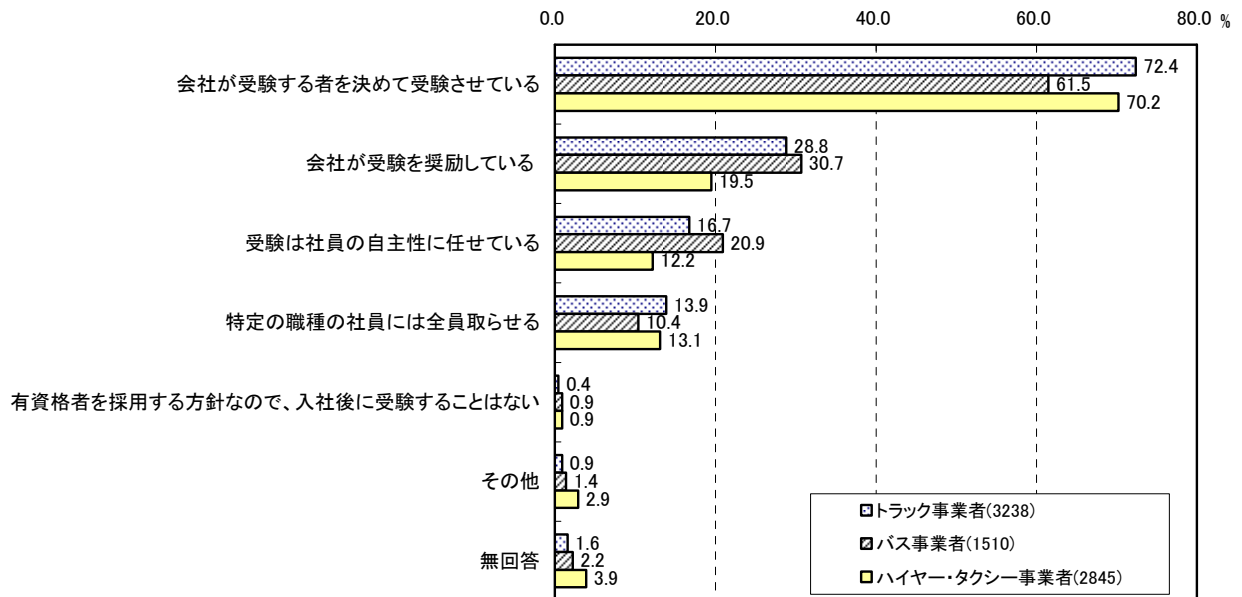
図表 3-18 運行管理者試験を受験させる理由（保有台数規模別）



[受験対象者選定基準]

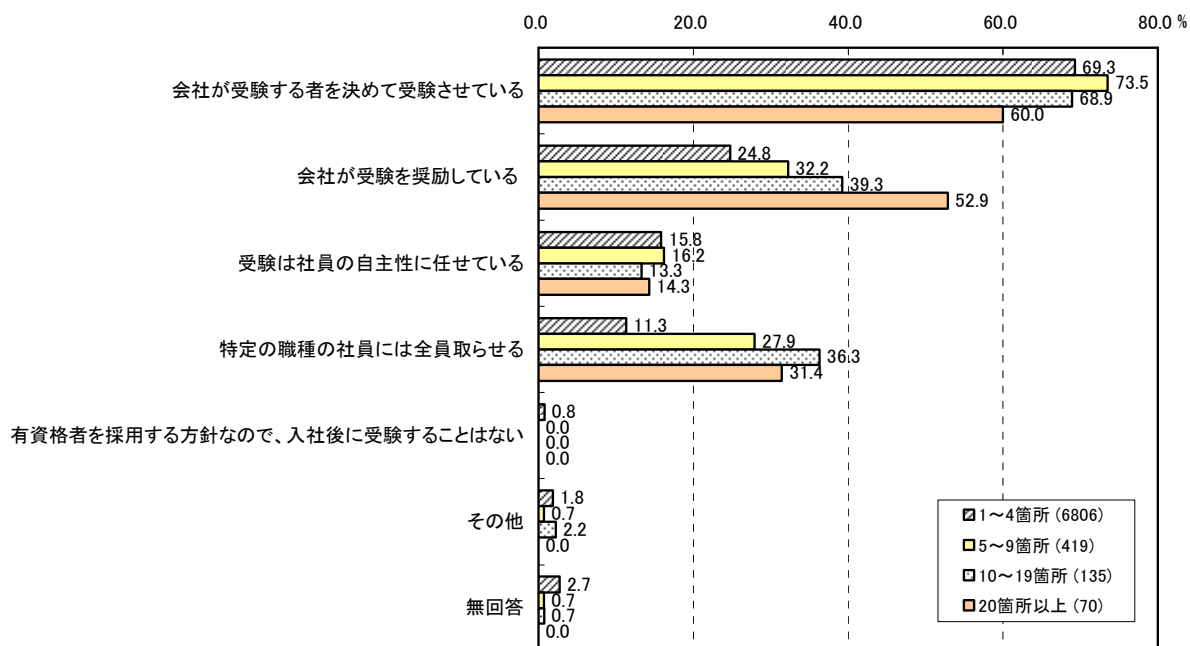
受験に関しては、「会社が受験する者を決める」が最も多く、次いで「会社が受験を奨励」と、会社が関与する場合が、大半を占めている。

図表 3-19 運行管理者試験受験対象者の選定基準（業種別）



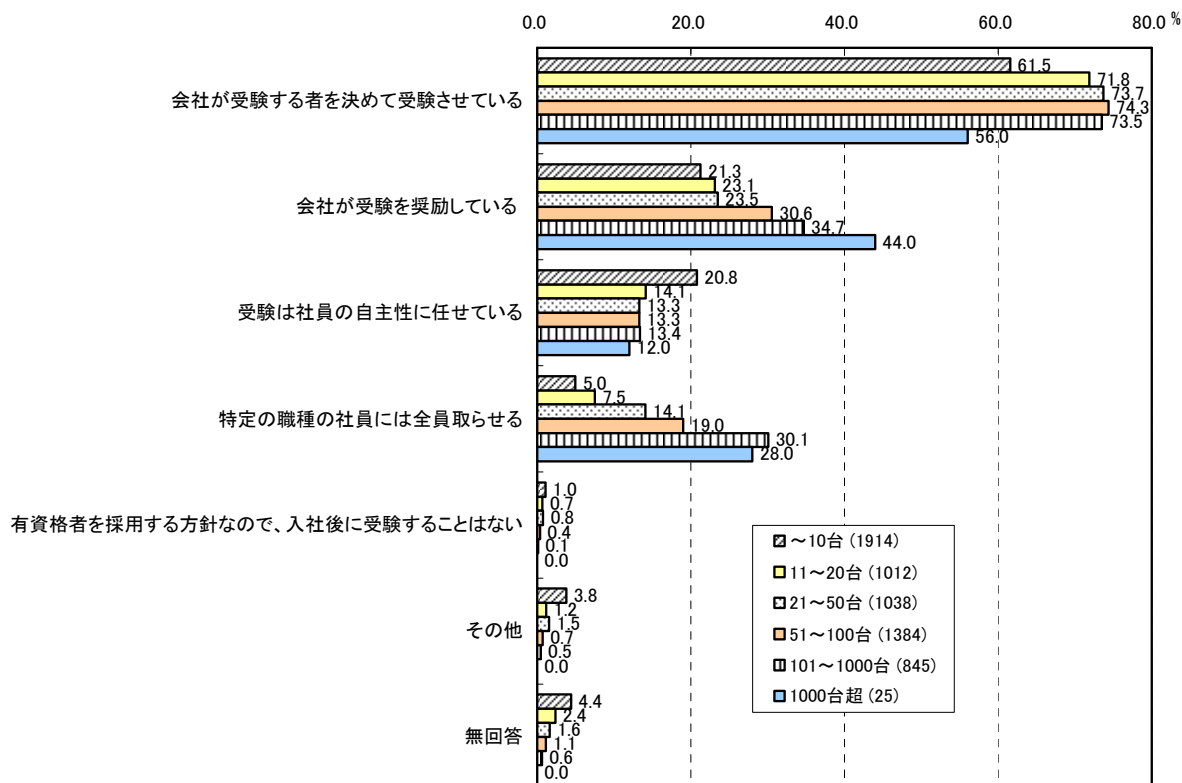
事業所規模別にみると、事業所規模が大きいほど「会社が受験を奨励している」割合が高い。

図表 3-20 運行管理者試験受験対象者の選定基準（事業所規模別）



保有台数規模別にみると、保有台数規模が大きいほど「会社が受験を奨励している」、「特定の職種の社員には全員取らせる」の割合が高くなっている。

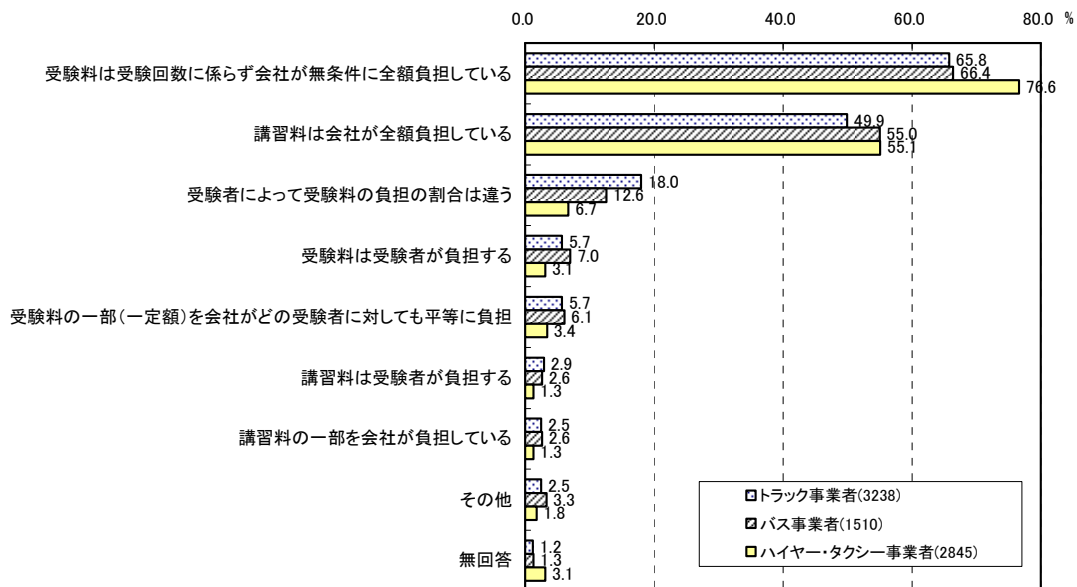
図表 3-21 運行管理者試験受験対象者の選定基準（保有台数規模別）



[費用負担方法]

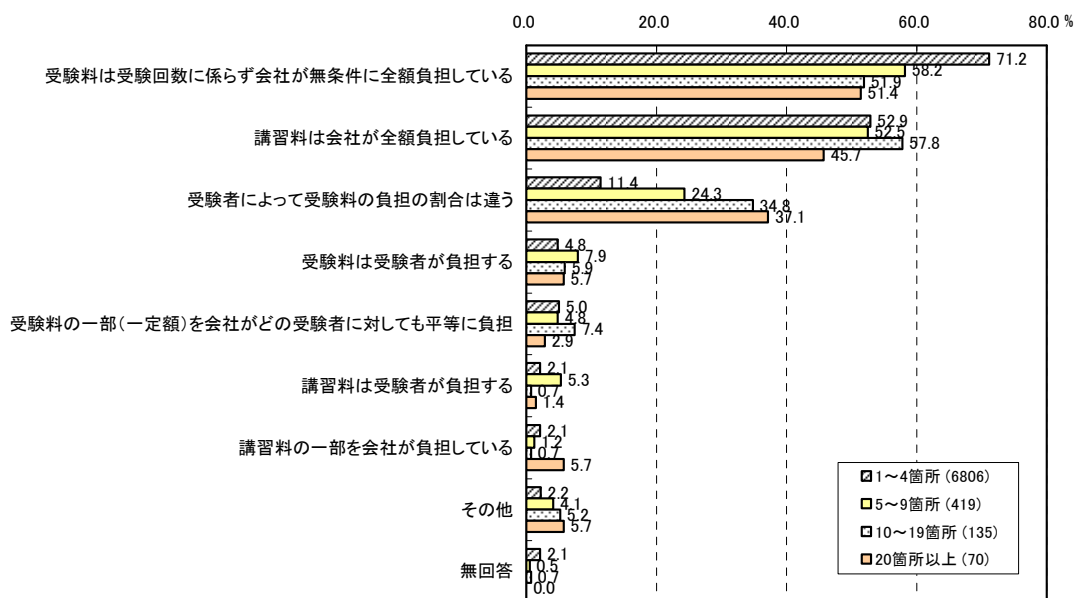
費用負担に関しては、「受験料を会社が全額負担」、「講習料は全額会社負担」と、会社の負担がある場合が過半数以上を占めている。

図表 3-22 受験費用及び基礎講習費用の負担方法（業種別）



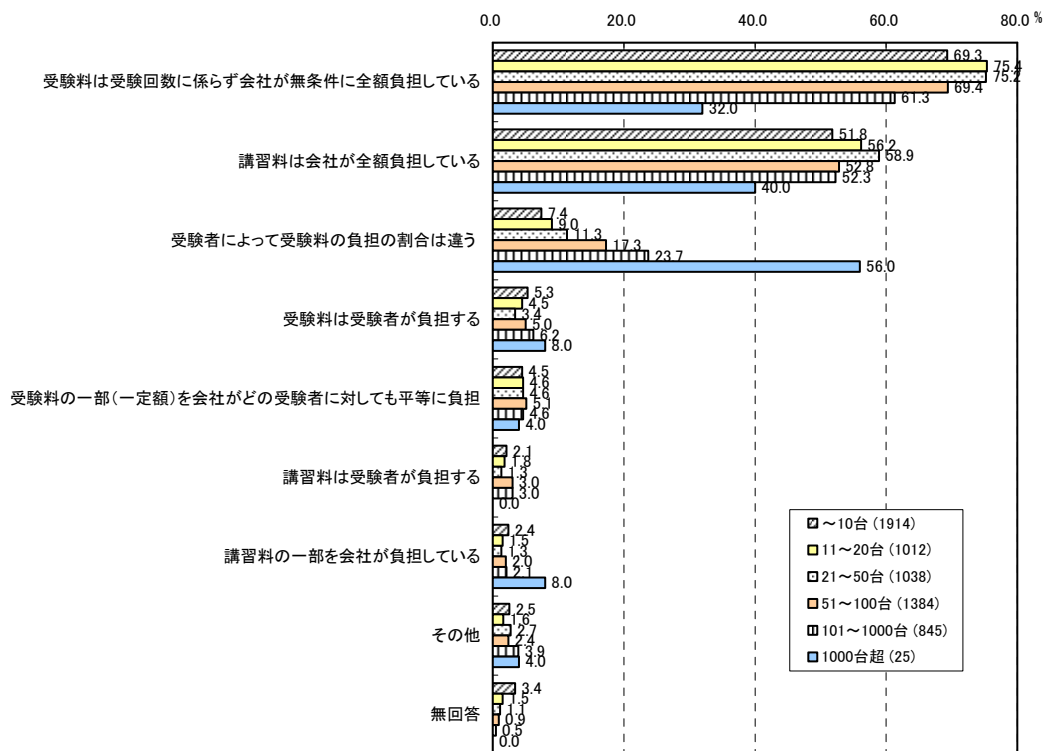
費用負担に関して事業所規模別にみると、事業所数規模が小さい方が「受験料を会社が全額負担」の割合が高く、規模が大きいほど「受験者によって受験料の負担割合は違う」の割合が高い。

図表 3-23 受験費用及び基礎講習費用の負担方法（事業所規模別）



保有台数規模別にみると、「受験料を会社が全額負担」するのは、保有台数が 1000 台を超える層では 32%まで低下する。また、保有台数規模が大きいほど「受験者によって受験料の負担割合は違う」の割合が高い。

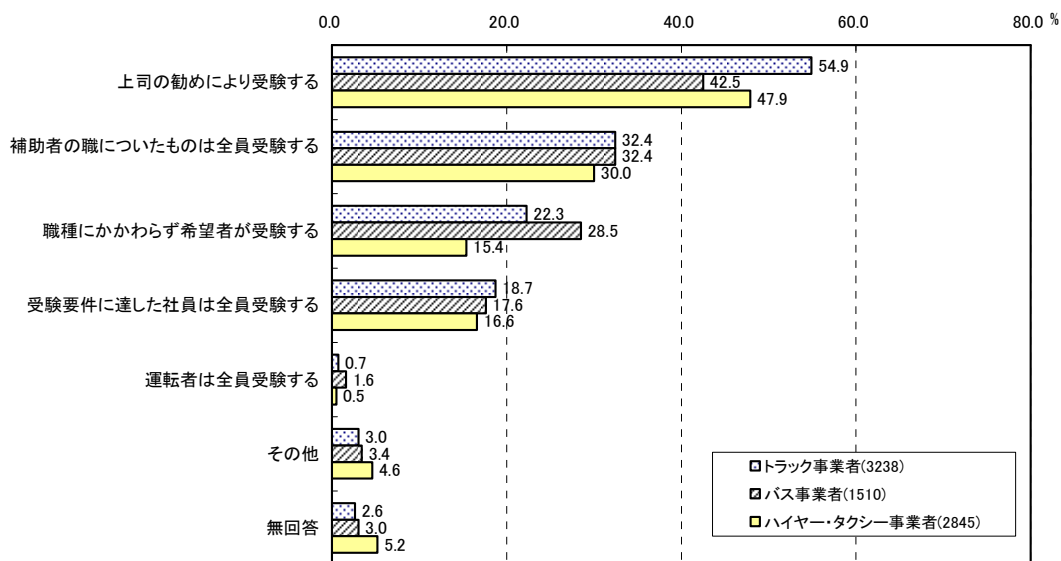
図表 3-1-24 受験費用及び基礎講習費用の負担方法（保有台数規模別）



[受験対象者選考方法]

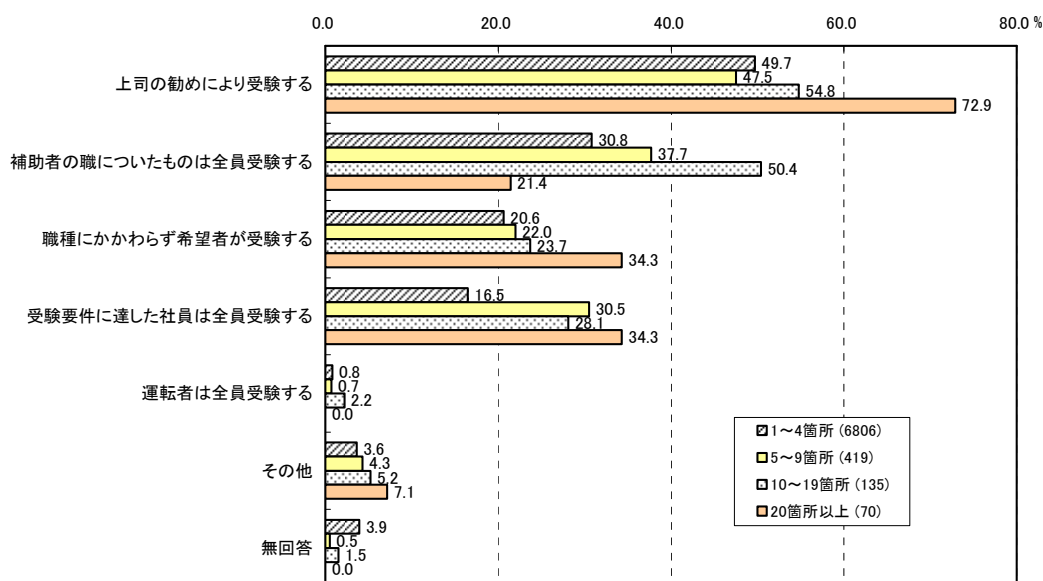
受験対象者の選考に関しては、「上司の勧めにより受験」が最も多く、次いで「補助者の職についたものは全員受験」となっている。

図表 3-25 受験対象者の選考方法（業種別）



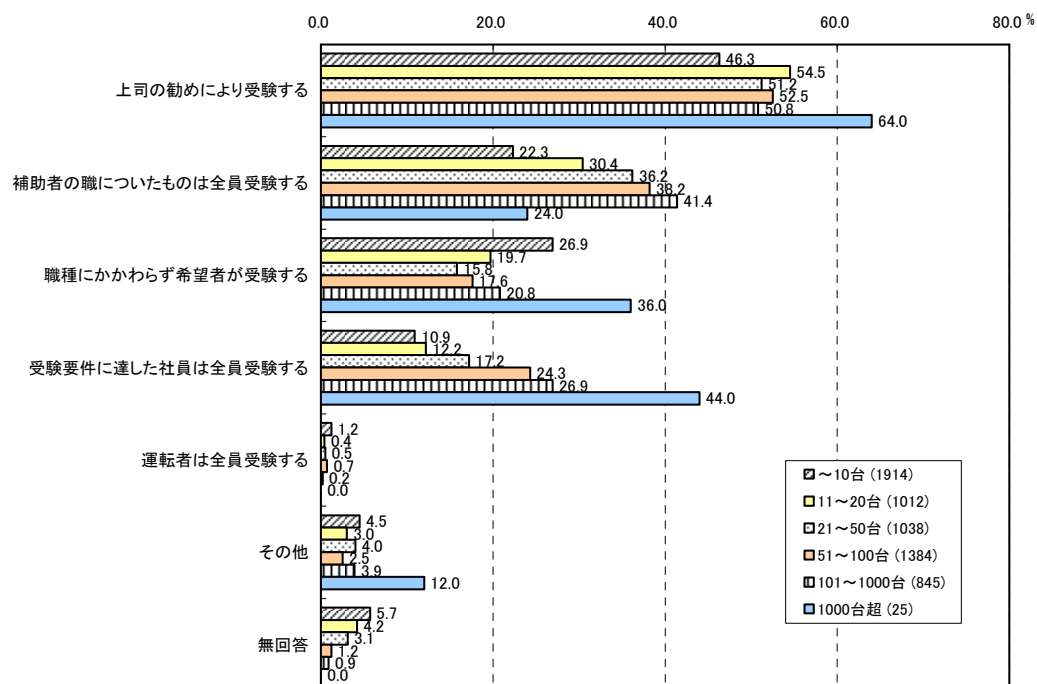
事業所規模別にみると、各選択肢とも概ね事業所数規模が大きいほど回答割合が高くなっている。

図表 3-26 受験対象者の選考方法（事業所規模別）



保有台数規模別にみると、概ね事業所数規模が大きいほど「補助者の職についたものは全員受験」、「受験要件に達した社員は全員受験」の回答割合が高くなっている。

図表 3-27 受験対象者の選考方法（保有台数規模別）

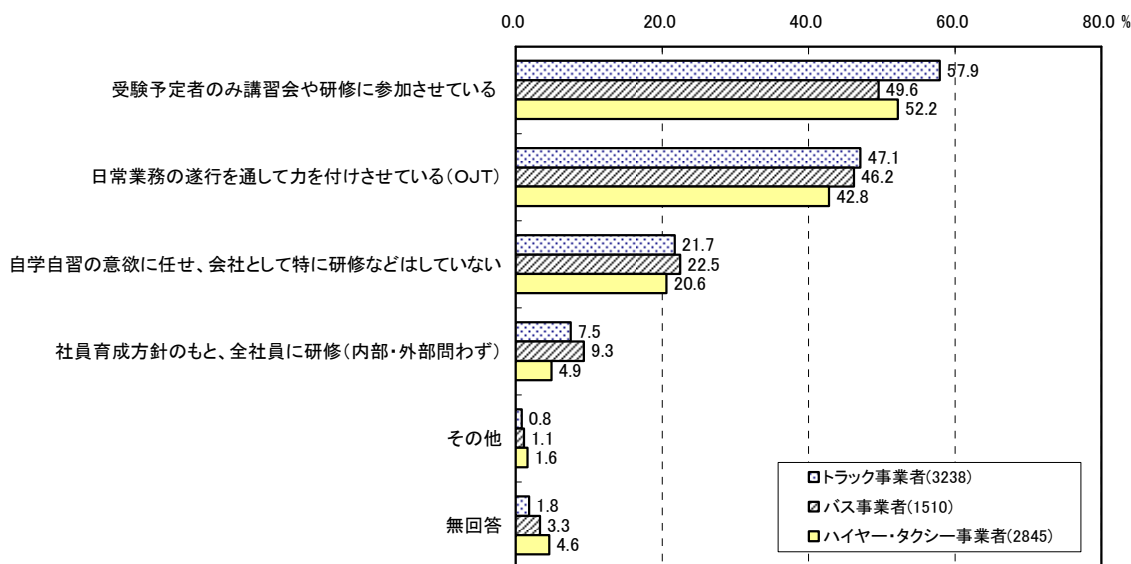


③ 養成方法、処遇等

[養成方法]

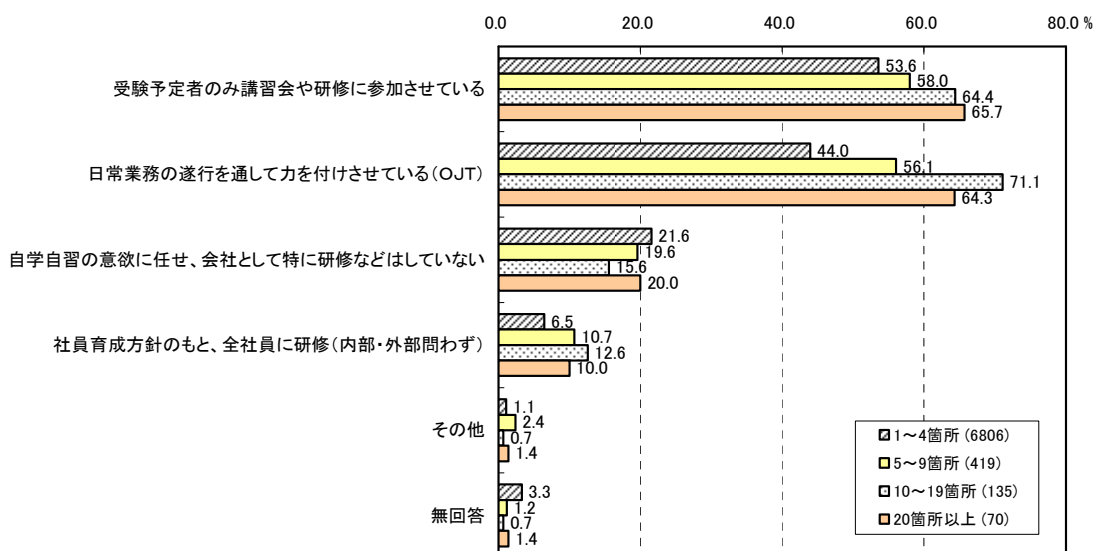
運行管理者の養成方法は、「受験予定者のみ講習会や研修に参加させる」が最も多く、次いで「日常業務の遂行を通して力を付けさせている（OJT）」となっている。

図表 3-28 運行管理者の養成方法（業種別）



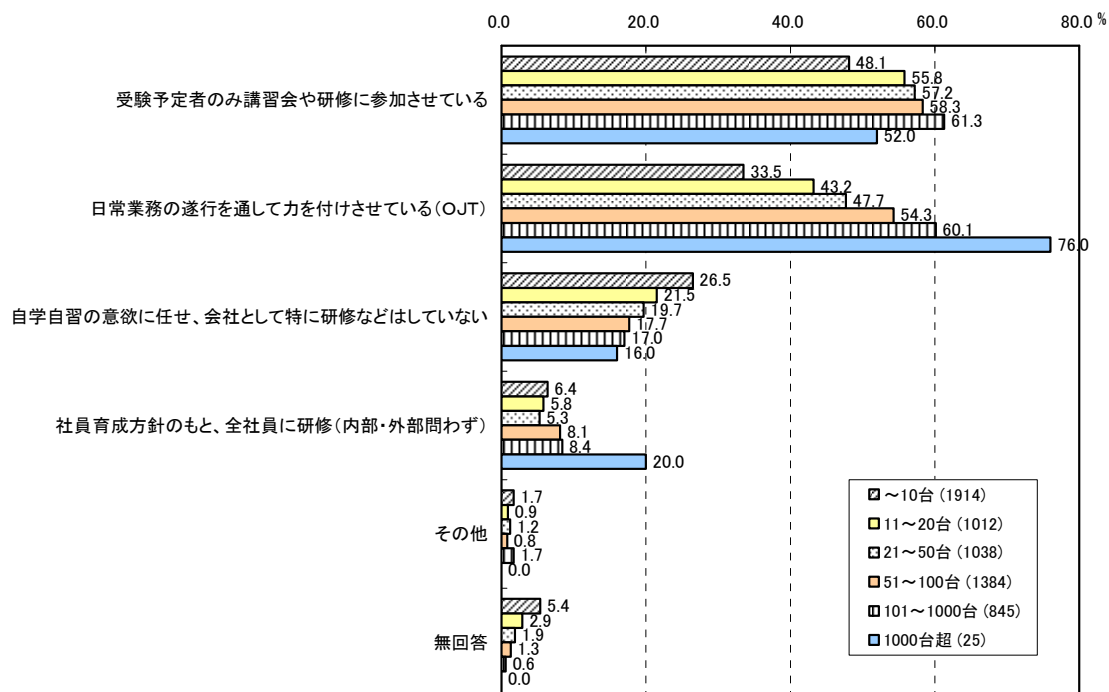
事業所規模別にみると、「受験予定者のみ講習会や研修に参加させる」、「日常業務の遂行を通して力を付けさせている（OJT）」とも、概ね事業所数の規模が大きいほど回答割合が高くなっている。

図表 3-29 運行管理者の養成方法（事業所規模別）



保有台数規模別にみても、「受験予定者のみ講習会や研修に参加させる」、「日常業務の遂行を通して力を付けさせている（OJT）」とも、概ね保有台数規模が大きいほど回答割合が高くなっている。

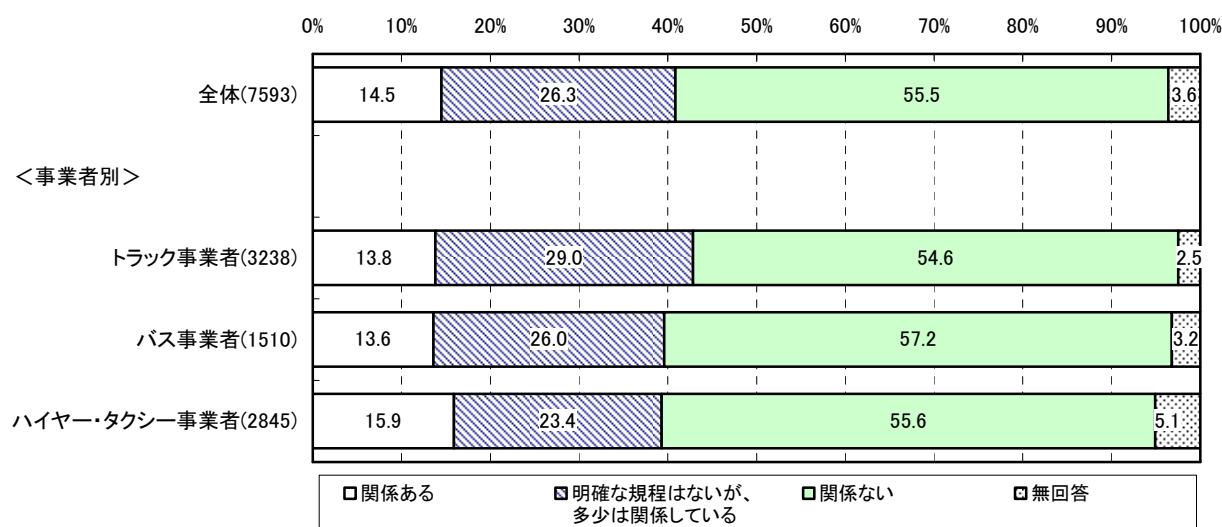
図表 3-30 運行管理者の養成方法（保有台数規模別）



[資格取得と処遇]

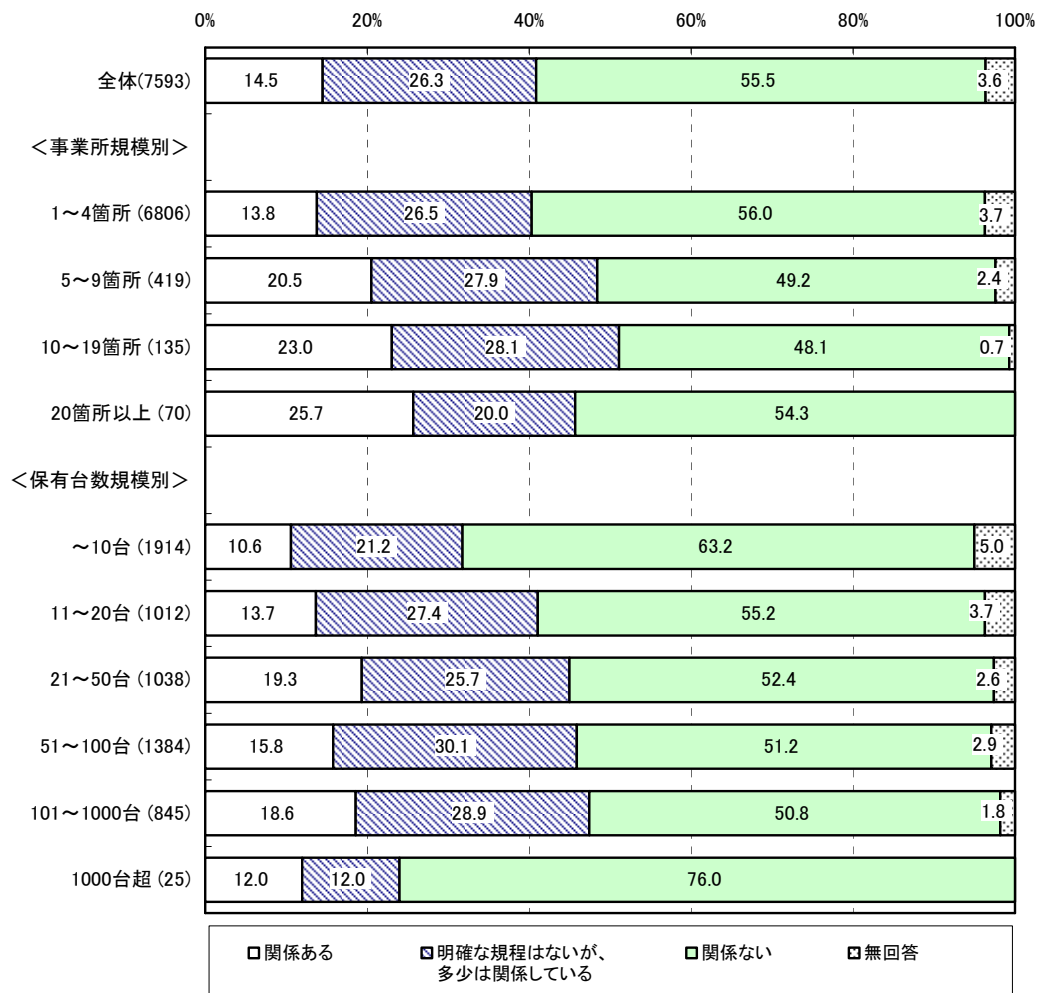
運行管理者資格と昇進・昇給との関係は、「関係ある」、「多少は関係している」を合わせると40.8%になるが、残りの過半数が「関係ない」としている。

図表 3-31 運行管理者資格と昇進・昇給との関係（業種別）



運行管理者資格と昇進・昇給との関係を事業所規模別、保有台数規模別にみると、いずれも最も規模の大きい層（20箇所以上、1000台超）以外では、概ね規模が大きいほど、昇進・昇給と何らかの関係がある（「関係ある」と「多少は関係している」の計）の回答割合が高い。

図表 3-32 運行管理者資格と昇進・昇給との関係（事業所規模別・保有台数規模別）



3. 2 インタビュー調査の結果

インタビュー調査は、トラック事業者、バス事業者（公営と私営）、タクシー事業者それぞれ2社ずつ業界の大手事業者に対して実施した。

以下の点が結果としてまとめられる。

①運行管理者の社員数に対する取得率

今回インタビューを行った企業が大手企業であったため、取得率は非常に高いことが伺える。トラック事業者は、大手企業であることもあり、目標としている取得者数に対して3/4、もしくはほとんどの人が取得しているという状況にある。

②年齢分布

トラック事業者の運行管理者の年齢分布は、30代、40代が中心であったがこれも大手事業であることの特徴と考えられる。多くの事業者は年齢は高くなる傾向にあると考えられる。一方、バス事業者では、インタビュー時点では十分年齢分布は把握されていないが、乗務経験の後事務職員となるものが取得することになっている事業者もあるなど比較的高年齢になるようである。また、タクシー事業者は各年齢に分布するとなっているが、インタビュー時点では十分把握されていない。

③運行管理者の過不足感

今回インタビューを行ったトラック事業者、バス事業者は会社全体としての不足感はないが（法的には問題ない）、営業所ベースでは不足感があると述べているところもある。

また、タクシー事業者では、運行管理者の勤務形態、今後の安全管理の面から鑑みると不足感を訴えているところもある。

④運行管理者試験の受験理由

キャリアパスとしての捕らえ方も加味されているが、今後安全面で充実を図る必要があるため、受験をさせているところもある。あるタクシー事業者は、安全管理の徹底のために全事務職員に受験させている。また、トラック事業者では、本試験が運送事業に必要な知識が全て入れ込まれていることから、受験することで業界の仕事の知識が得られるとしている。いわば、旅行業や輸出入業務にかかわる資格と同等と考えている。

3. 3 アンケート、インタビュー結果からみた課題

①高齢化の課題

- ・アンケート調査結果から、運行管理者（有資格者）の平均年齢は全体平均で51.5歳、ハイヤー・タクシー（55.2歳）、バス（51.1歳）、トラック（48.3歳）と比較的高くなっている。
- ・このため、事務職全社員に運行管理者資格の取得を奨励している大手トラック事業者等を除くと、多くの企業が将来において量的あるいは質的な不安を抱えているといえる。

②受験に関する制度的課題

- ・受験に関しては、「会社が受験する者を決める」、「受験料を会社が全額負担」、「上司の勧めにより受験」と、会社に関与する場合が大半を占めているが、アンケート及びインタビューによれば、研修・受験に関する制度が必ずしも確立している訳ではなく、直属上司の判断に任されていることが多い。
- ・昇進・昇給との関係は、アンケートにおいては「関係ない」が過半数（55.5%）を占めている。一方、インタビューによれば、大手企業においては必ずしも制度化されていないが、昇進の前提条件として位置づけられているケースもあった。

③資格基準としての位置づけ

- ・運行管理者試験は、中小規模の企業においては、業務遂行上必須の資格として、必要な人数確保の観点から受験されている一方で、大手企業においては運送業界における唯一の統一的なスキル基準となる資格認定試験として位置づけられている場合もある。今後の受験者数の推移を想定するためには、「必要数の確保」と「スキル基準としての活用」の両面をみていく必要がある。

4. 運行管理者試験の今後の動向に関する課題

4. 1 運行管理者試験申請状況の見通し

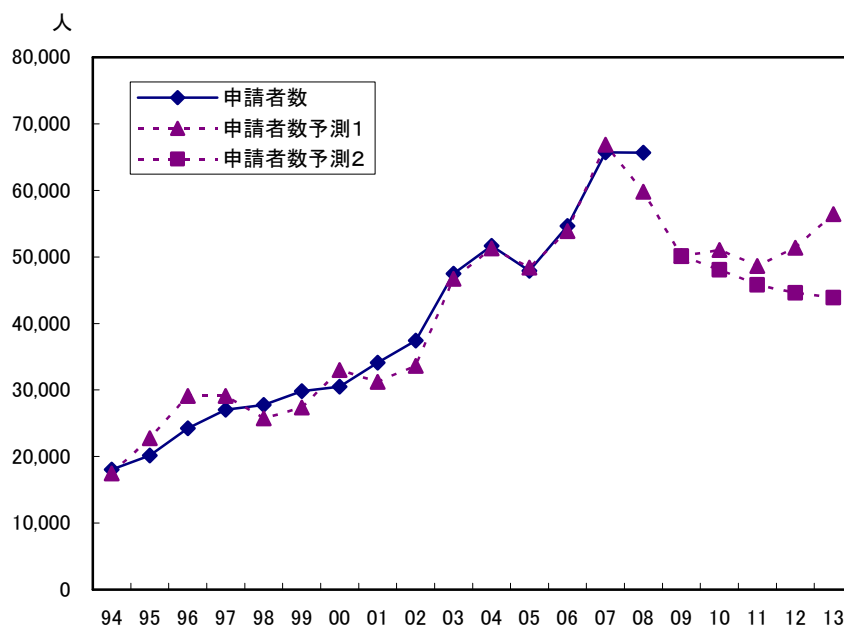
(1) 運行管理者試験申請者数の予測結果

過去の申請者数の推移とアンケート調査結果から推計すると、2013年の貨物申請者数は43,900～56,400人、旅客は14,000人程度と予測される。また、2009年からの5年間で平均すると貨物が約46,500～51,500人、旅客が14,000人と推計される。貨物申請者数については、今後の車両保有台数や離職者数に基づく推計では、4万人台となるが、過去の申請者数の推移と経済成長に基づく推計では5万人台となる。

今後の申請者総数（貨物・旅客）については、各事業者が保有台数規模に比して従来どおりの運行管理者数の配置を維持するのであれば、保有台数が増加しない状況では、申請者数は6万人前後に留まるが、保有台数の変動にかかわらず運行管理者数を増加させていく場合には6万5,000人を超える水準で推移する可能性がある。

さらに、安全教育の一環としての運行管理者資格の取得率向上が進んだ場合には、この予測結果に加えて年間4,000人程度の増加が見込まれる。

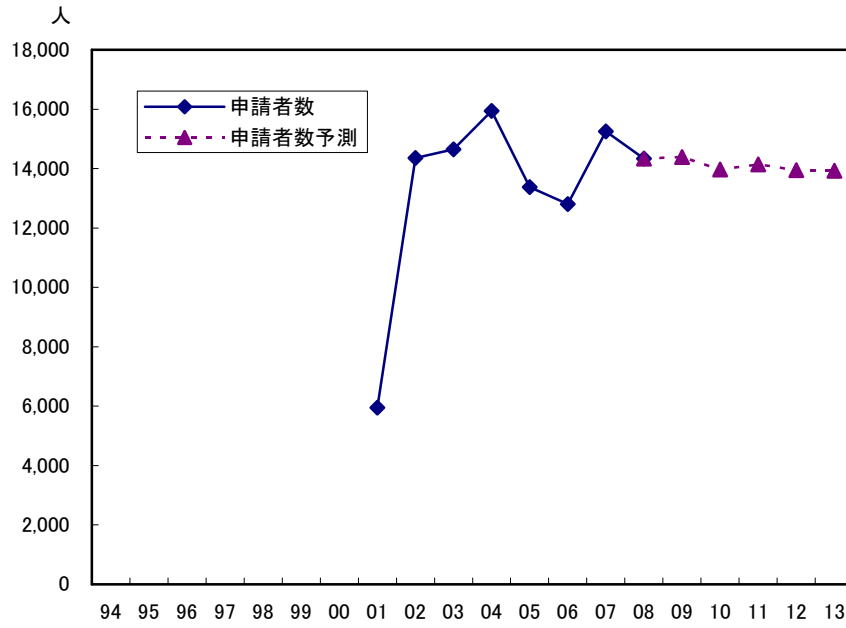
図表 4-1 運行管理者試験申請者数将来見通し（貨物）



予測1：時系列予測（説明変数は、実質GDPとダミー変数）

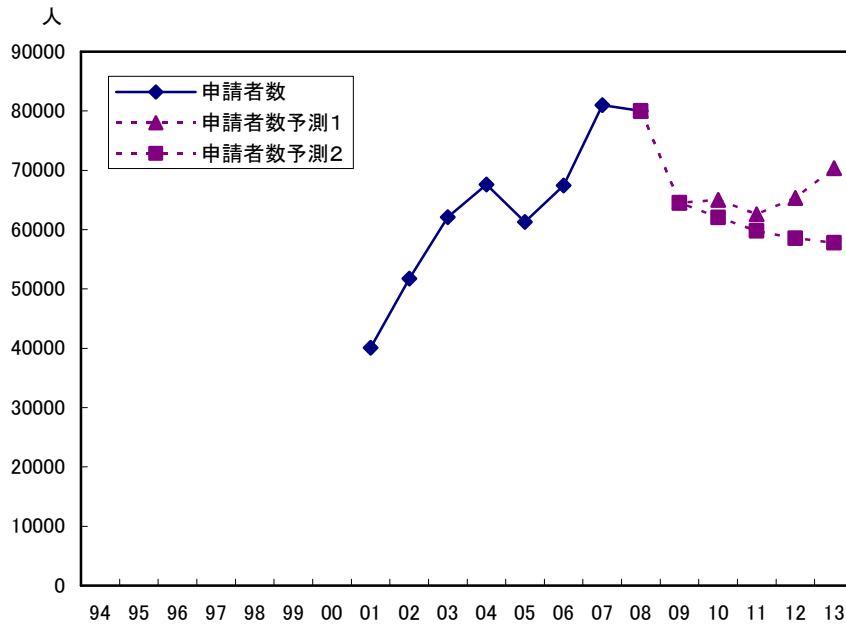
予測2：保有台数変動と年齢構成変化等を考慮した予測

図表 4-2 運行管理者試験申請者数将来見通し（旅客）



予測：保有台数変動と年齢構成変化等を考慮した予測

図表 4-3 運行管理者試験申請者数将来見通し（合計）



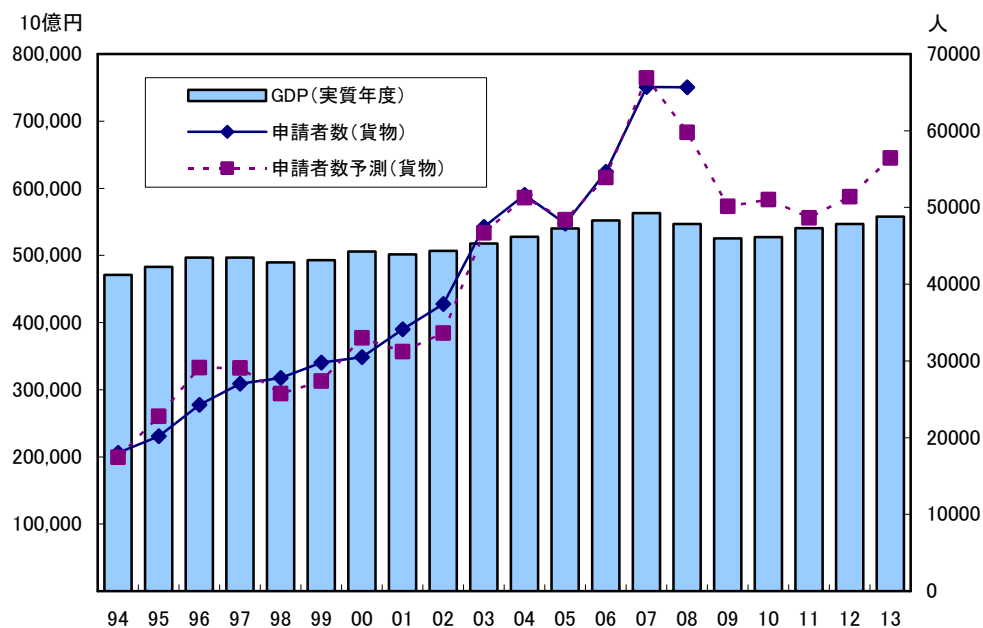
(2) 運行管理者試験申請者数の予測結果（詳細）

将来の運行管理者試験申請者数の予測を次のとおり行った。

①時系列データによる予測

申請者数（貨物）については、以下の推計式に基づき推計を行った。

図表 4-4 運行管理者試験申請者数将来見通し（貨物）



推計式 申請者数=0.447533×実質GDP(年度・十億円)+8276.76×ダミー-193281.4

<重相関係数> R=0.98554 <重決定係数> R²=0.97129

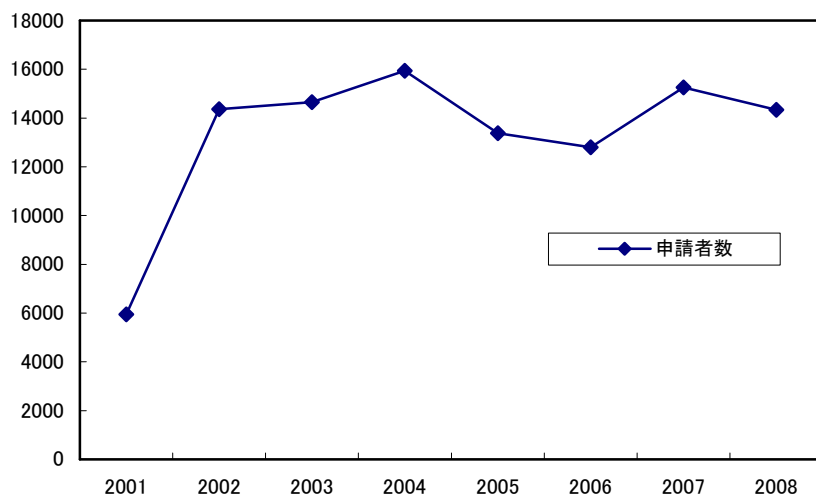
<推計期間> 1994～2007年

年	申請者数(人)		実質GDP 成長率	ダミー変数
	実績(人)	推計(人)		
1994	18,031	17,456		0
1995	20,176	22,765		0
1996	24,266	29,099		0
1997	27,014	29,087		0
1998	27,767	25,758		0
1999	29,805	27,374		0
2000	30,507	33,001		0
2001	34,129	31,209		0
2002	37,410	33,624		0
2003	47,484	46,689		1
2004	51,654	51,284		1
2005	47,894	48,397		0
2006	54,652	53,879		0
2007	65,718	66,883		1
2008	65,669	59,777	-2.8%	1
2009		50,137	-3.9%	1
2010		51,036	0.4%	1
2011		48,636	2.5%	0
2012		51,396	1.1%	0
2013		56,436	2.1%	0
09-13年平均		51,528		

旅客については、マクロ経済指標（GDP、民間最終消費支出）、輸送量（輸送人キロ）、保有台数での推計を試みたが有効な推計式を得ることができなかった。（各変数に対する係数はマイナス、決定係数が低いなど）

今後の見通しとしては、2002～2008年の申請者数の平均値をベースに、有資格者数の世代交代を考慮して予測することが適当と考えられる。

図表 4-5 運行管理者試験申請者数推移（旅客）



②離職者分補充及び大手企業の必要有資格者数（アンケート調査ベース）

離職者数については、アンケート回答が10歳刻みのため、50歳以上の層において、一定割合で離職し、同数の補充が行われるものと想定して算出した。

③保有台数変動による必要有資格者数（アンケート調査ベース）

アンケート回答企業における保有台数あたりの有資格者数の水準は変動しないものと仮定して、保有台数あたり有資格者数に保有台数予測に基づく台数変動幅を乗じて算出した。

なお、保有台数の減少に伴い、計算上有資格者数の減少が計測される場合は、当該年以降の必要有資格者数（②）に対するマイナス要因として、必要有資格者数合計を算出した。

保有台数予測は2.2において予測した前年比を用い、実際の受験の決定は数ヶ月程度のずれが生じるものとして前年値を試算に用いた。

図表 4-6 運行管理者試験申請者数将来見通し

単位：人

	計	貨物	旅客	データ出所・前提条件		
				貨物	旅客	
運行管理者有資格者数(アンケート調査ベース)						
離職者分補充及び大手企業 必要有資格者数 a	19,909	10,719	9,190	5年後に以下の通りと想定(毎年均等に減少)。 ・55歳以上が60代になり半数残り、55歳未満は80%残る ・65歳以上が70代になり15%残り、65歳未満は30%残る ・70歳代は5%残る ・年齢構成不明については、50歳代以上の人数を推計(大手平均年齢等を参考)し、上記想定を適用した。 貨物大手(従業員数3000人以上)の受験者を従業員数の0.5%と想定した。		
2009年	3,982	2,144	1,838			
2010年	3,982	2,144	1,838			
2011年	3,982	2,144	1,838			
2012年	3,982	2,144	1,838			
2013年	3,982	2,144	1,838			
保有台数変動による必要有資格者数 b	-2,205	-1,724	-480	保有台数前年比(トラック)	(バス)	(ハイヤー・タクシー)
2009年(b1)	-637	-437	-199	-0.7%	-0.1%	-1.2%
2010年(b2)	-689	-427	-262	-0.7%	-0.1%	-1.7%
2011年(b3)	-463	-463	0	-0.8%	-0.1%	0.2%
2012年(b4)	-260	-248	-12	-0.4%	-0.1%	0.0%
2013年(b5)	-156	-149	-7	-0.3%	0.0%	0.0%
保有台数変動による必要有資格者数 b'	-1,601	-1,186	-415			
2009年(b1/5)	-127	-87	-40			
2010年(b1/5+b2/5)	-265	-173	-92			
2011年(b1/5+b2/5+b3/5)	-358	-265	-92			
2012年(b1/5+b2/5+b3/5+b4/5)	-410	-315	-95			
2013年(b1/5+b2/5+b3/5+b4/5+b5/5)	-441	-345	-96			
必要有資格者数合計 c	c	c=a+b'	c=a+b'			
2009年	3,855	2,056	1,798			
2010年	3,717	1,971	1,746			
2011年	3,624	1,878	1,746			
2012年	3,572	1,829	1,743			
2013年	3,541	1,799	1,742			
時系列推計結果(2009年・申請者数) d	64,525	50,137	14,388	旅客は2002~2008年の平均申請者数		
e=c(2009年)/d		4.10%	12.50%			
合計(運行管理者試験申請者数・総数推計) c/e	302,648	232,435	70,213			
2009年	64,525	50,137	14,388	時系列予測結果を足元数値とする。		
2010年	62,025	48,056	13,969			
2011年	59,765	45,797	13,969			
2012年	58,534	44,585	13,949			
2013年	57,798	43,860	13,938			
平均年間申請者数	60,530	46,487	14,043			

参考：取得率が低い企業の取得率上昇効果(今回調査ベース、5年間均等とした場合)

社員の5%取得	4,081	1,551	2,530
---------	-------	-------	-------

<計算方法> 以下では、n = 1 ~ 5 (2009 ~ 2013年) とする。

1. 運行管理者有資格者数(アンケート調査ベース)

(1) 離職者分補充及び大手企業 必要有資格者数 a

必要有資格者数 (a_n) = 離職者数_n + 大手企業有資格者数_n

離職者数：年齢別運行管理者集計結果(アンケート結果)の総数を用いて、55歳以上について前提条件(表に記載)をおいて退職者数とし、毎年均等に退職するものと想定した。

大手企業有資格者数：貨物の従業員数3000人以上については、個別データ(アンケート結果)ごとに、従業員数の0.5%が毎年新規に資格を取得するものと想定した。

注：雇用動向調査(運輸業)における運輸業年齢構成から、30~39歳の従業員の半数が10年間で資格取得すると想定すると、1年あたりの取得者の全数に占める割合は1.5%となる(0.295 ÷ 2 ÷ 10 = 0.015)が、受験実態を考慮して、0.5%とした。

(2) 保有台数変動による必要有資格者数 b

必要有資格者数 (b_n) = 保有台数_n × 保有台数変動率_n × 1台当り有資格者数

必要有資格者数 (b'_n) = $\sum_{n=1}^5$ (保有台数_n × 保有台数変動率_n × 1台当り有資格者数 / 5)

ただし、1台当り有資格者数は一定(現状維持)とする。

(3) 必要有資格者数合計 c
必要有資格者数合計 $c_n = a_n + b'_n$

2. 時系列推計結果 (2009年運行管理者試験申請者数推計) d
 $d =$ 運行管理者試験申請者数時系列推計の2009年推計値
 $e = d/c$ (2009年推計値)

3. 合計 (運行管理者試験申請者数・総数推計)
運行管理者試験申請者数 $= c_n/e$ e は一定とする

④ 運行管理者試験申請者数 (全体推計)

②、③のとおりアンケート結果からの各年の推計値 (アンケート対象企業における必要有資格者数) に基づき、①における推計結果を2009年の申請者数と想定して、申請者数を算出すると2013年の貨物申請者数は43,860人、旅客は13,983人となる。また、2009年からの5年間で平均すると貨物が約46,500人、旅客が約14,000人と推計される。

また、社員数対比で取得率が低い企業における取得率向上を想定すると、取得率5%の場合、年間4,000人強の増加が見込まれる。

4. 2 運行管理者試験の課題

今回の調査では、アンケートとインタビューを中心に調査を行うとともに、アンケート結果の数値を用いて、今後の受験者数の予測を行った。

その結果、今後5年程度の間では、高齢化が進むことによる離職者数を補うためといった要因及び保有台数の増加を見込んで有資格者を確保する必要といった要因があり、申請者数では年間約6万人程度が必要となると予測した。

内訳は、貨物が4万6千人程度、旅客が1万4千人程度となると見込まれる。

このような中、今回のアンケート結果やアンケートの自由意見などから、受験者や事業者の立場に立った試験運用、周辺環境整備について以下のような課題が出された。

(1) 実施回数・実施時期の課題

現在運行管理者試験については、年間2回実施されている。アンケートの自由意見などから実施回数を増加させてほしいとの要望がある。特に、宅配便事業の従事者などが定期的に繁忙になる時期が試験時期と重なる時が多く、現在の実施時期と異なる時期における実施が望まれている。

(2) 講習日数のコンパクト化・eラーニングの導入

上記の実施時期にも関連するが、講習日数が長く、業務との兼ね合いで受講ができないといった意見がある。講習日数のコンパクト化や分散化が望まれる。

また、大手事業者からは、eラーニングの導入を行えば、業務が繁忙であってもまたまとまった日数が取れなくても受講可能であるとの意見もある。安全意識の普及などの観点からも導入を検討することは有意義であると考えられる。

(3) 上位資格の設定

現在は、資格レベルはないが、上位資格を設けて、社内で教育できる立場の運行管理者資格を設けることができれば、場合によっては講習などの社内実施、また、運行管理者の日常の教育などが可能となり、より安全運行に寄与することができるものと考えられる。

(4) フォローアップと再認定制度などの必要性

運行管理者試験に合格し資格取得後、現状ではフォローアップはなされていない。定期的なチェック制度もしくは再試験制度などを行い、常時運行管理者のスキルの向上、交通環境や自動車の性能など環境変化への対応を行っていく必要がある。講習を実施するか、再試験制度の必要性があるかなどは検討する必要がある。フォローの結果スキルが不十分なものについては、資格を返上させるなどの措置も必要となろう。そのような制度面の検討も行わなければならない。

以上のような点については、アンケートの自由記述などに多く見られた意見であり、今後、事業者、運行管理者また、急激に数が増加している宅配便事業者とその従業員に対する調査などを行い確認していく必要がある。