

新型コロナウイルス感染症による 九州の公共交通事業者・観光事業者への影響他

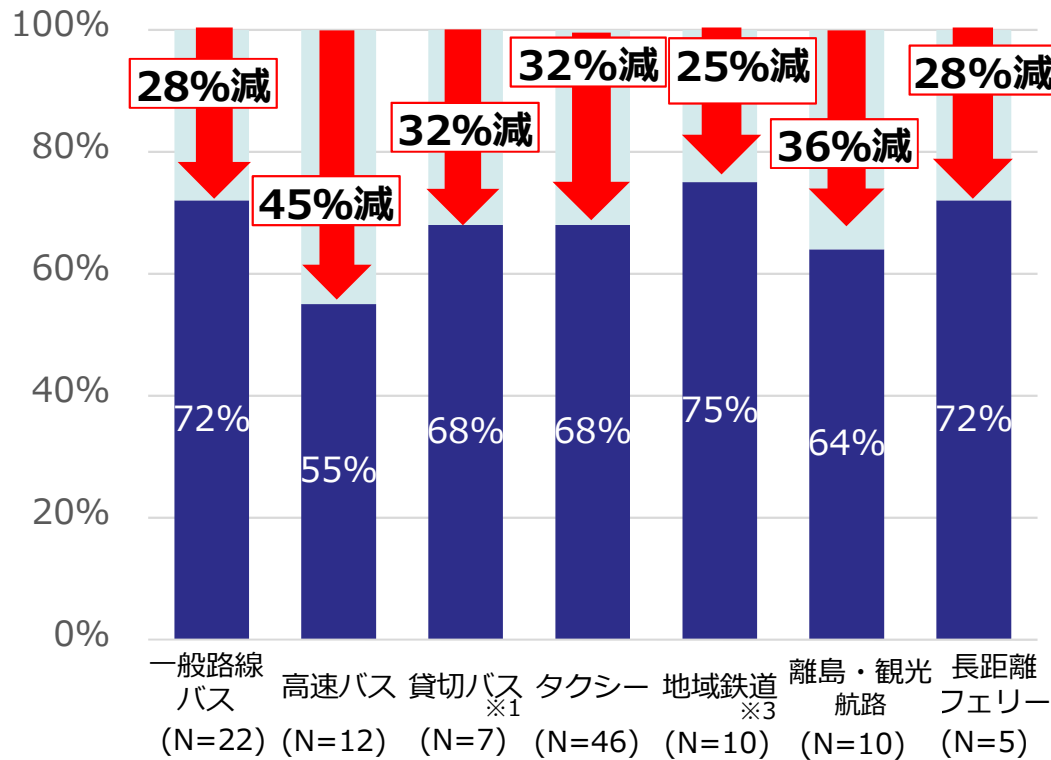
九州運輸局

令和4年11月11日

コロナによる公共交通事業者への影響（九州運輸局管内）

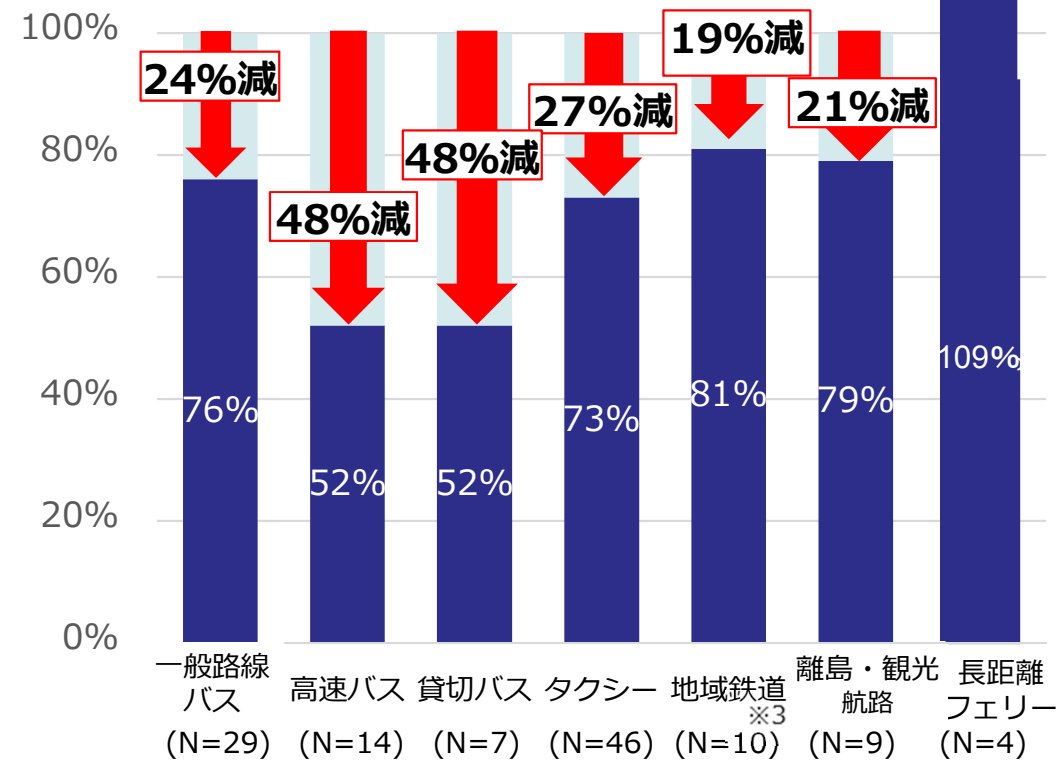
- ・R4.8月は、新型コロナウイルス感染症の感染者数が前月より増加したこともあり、長距離フェリーを除く全てのモードで前月以下か前月と同じ水準となった。
- ・長距離フェリーは燃料サーチャージにより運送収入は上向きとなったが、予約数はコロナ拡大により減少している。

8月の輸送人員（対R1同月比）



対前年比 (R4.8/R3.8)	111%	118%	151%	130%	116%	174%	161%
------------------	------	------	------	------	------	------	------

8月の運送収入（対R1同月比）



対前年比 (R4.8/R3.8)	114%	166%	118%	125%	126%	190%	127%
------------------	------	------	------	------	------	------	------

※1 貸切バスの輸送人員に関しては、同期間の実働率の対R1年比。

※2 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。

※3 地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のこと（JR九州、西日本鉄道等は含まれない）。

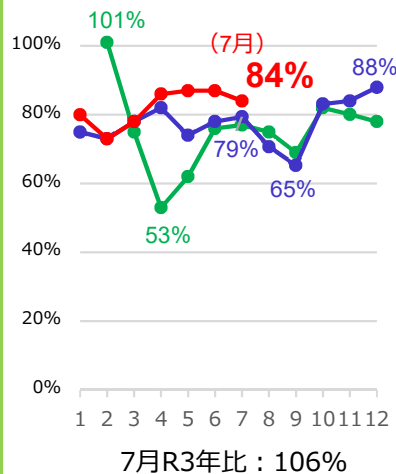
九州の公共交通事業者の状況(輸送人員)

輸送人員

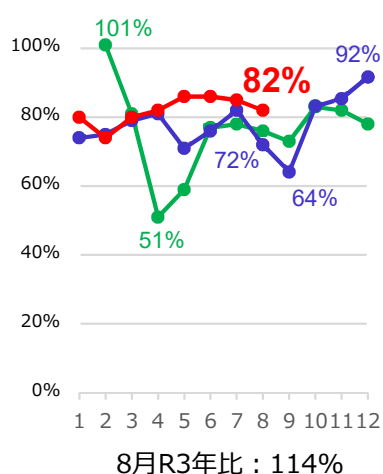
(R1年比)

緑線：R2/R1
青線：R3/R1
赤線：R4/R1

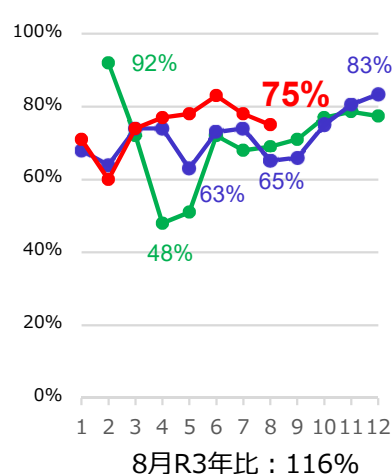
JR九州 ※1



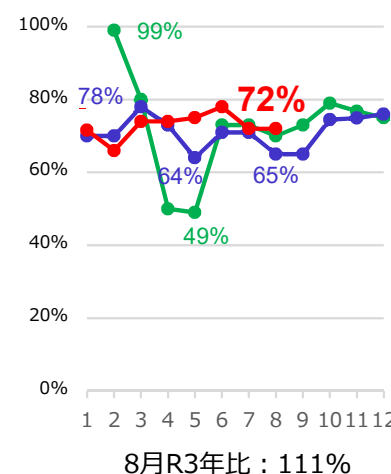
西日本鉄道



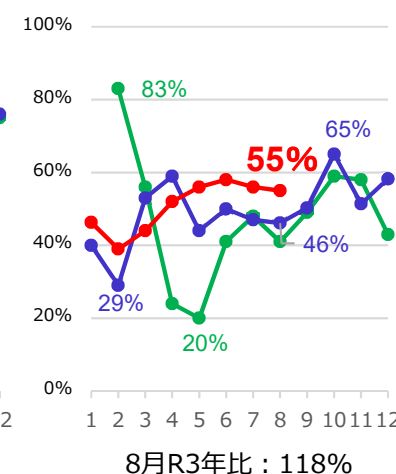
地域鉄道 (10社)



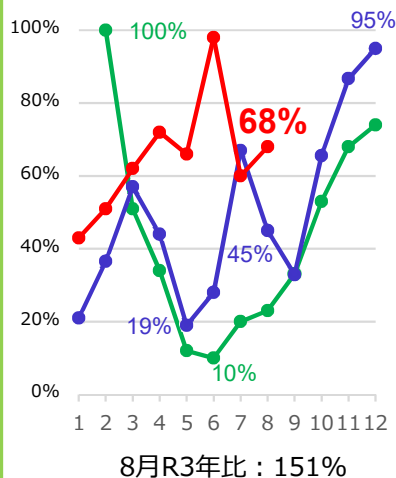
一般乗合バス (22社)



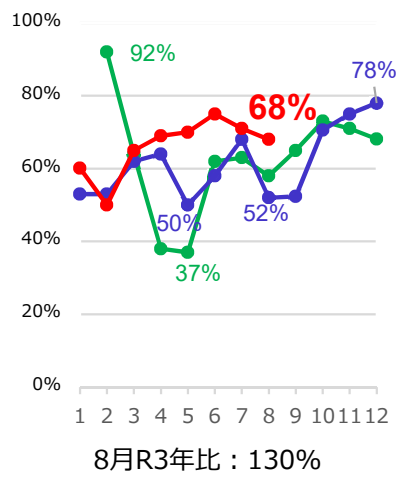
高速バス (12社)



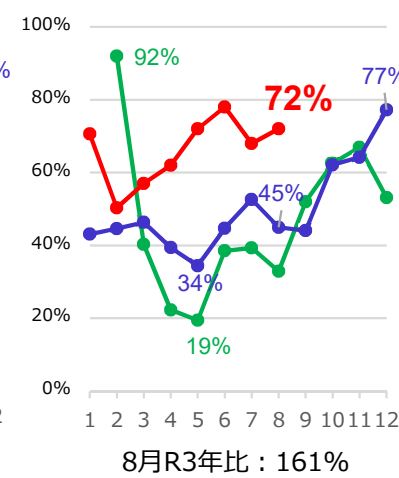
貸切バス (7社) ※2



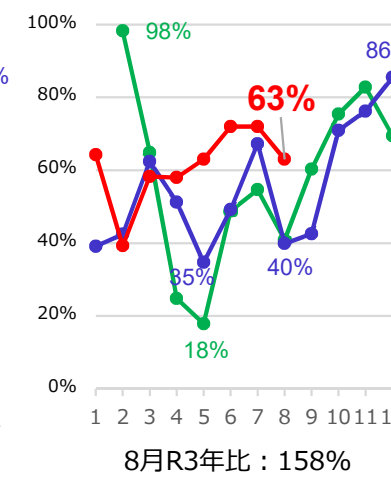
タクシー (46社)



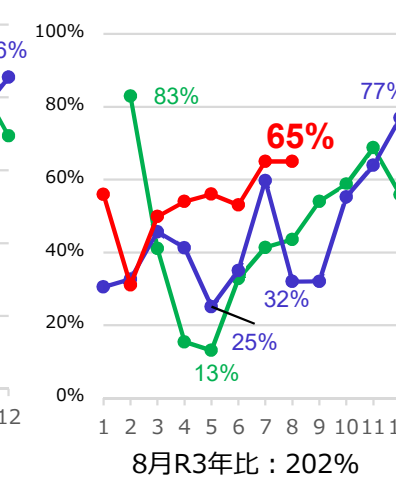
長距離フェリー (5社)



主要離島航路 (5社)



観光航路 (5社)



※1 JR九州の輸送人員は、令和4年7月の値。その他は、令和4年8月の値。

※2 貸切バスのみ「実働率 = (延実働車両数) / (延実在車両数)」のR1年比。

※3 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

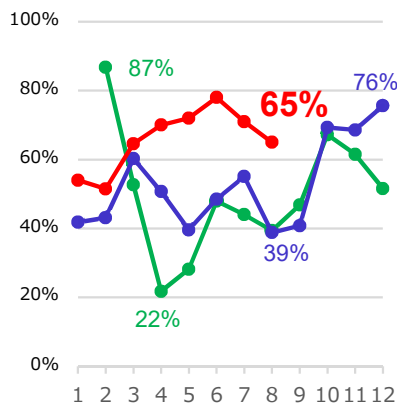
九州の公共交通事業者の状況(運送収入)

運送収入

(R1年比)

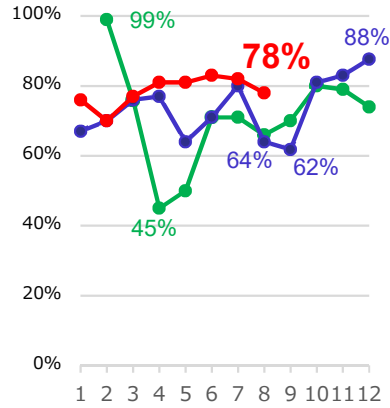
緑線：R2/R1
青線：R3/R1
赤線：R4/R1

JR九州 ※1



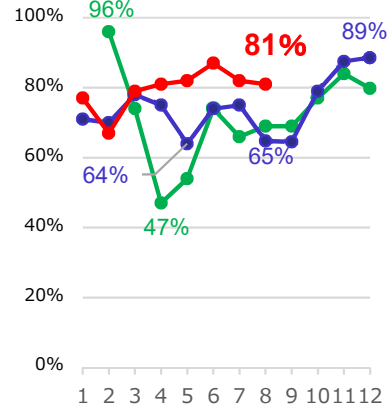
8月R3年比：169%

西日本鉄道



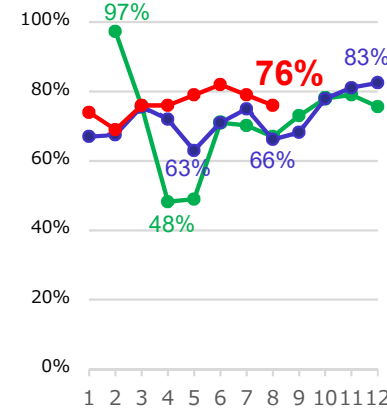
8月R3年比：122%

地域鉄道 (10社)



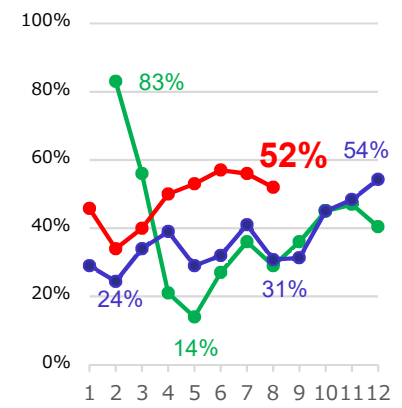
8月R3年比：126%

一般乗合バス (29社)



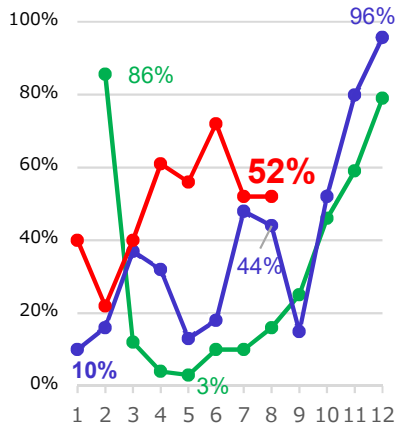
8月R3年比：114%

高速バス (14社)



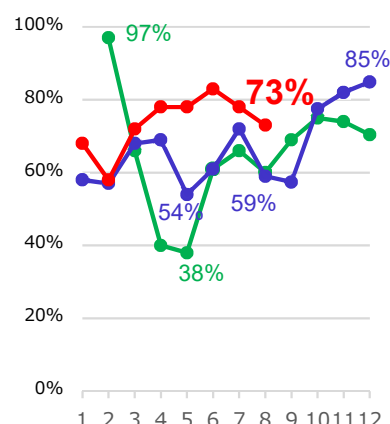
8月R3年比：166%

貸切バス (7社)



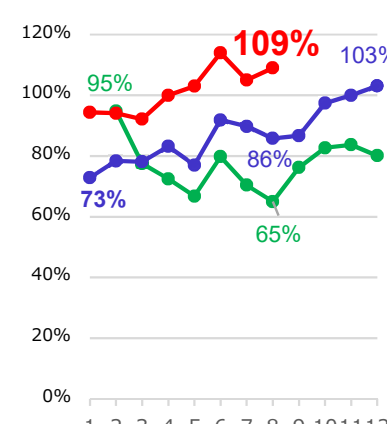
8月R3年比：118%

タクシー (46社)



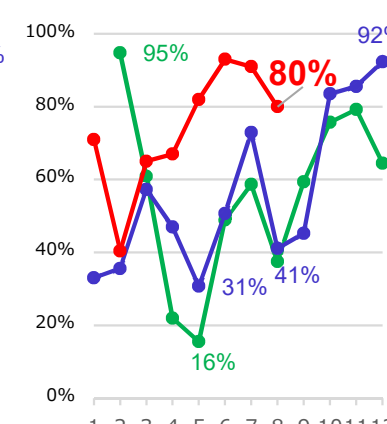
8月R3年比：125%

長距離フェリー (4社)



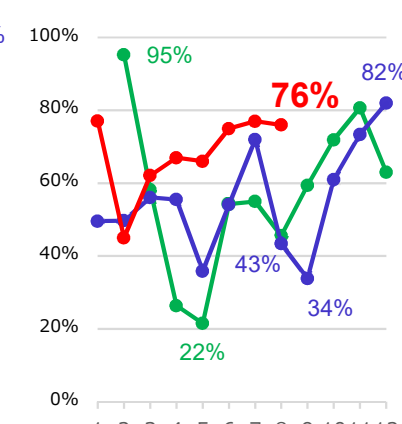
8月R3年比：127%

主要離島航路 (4社)



8月R3年比：195%

観光航路 (5社)



8月R3年比：175%

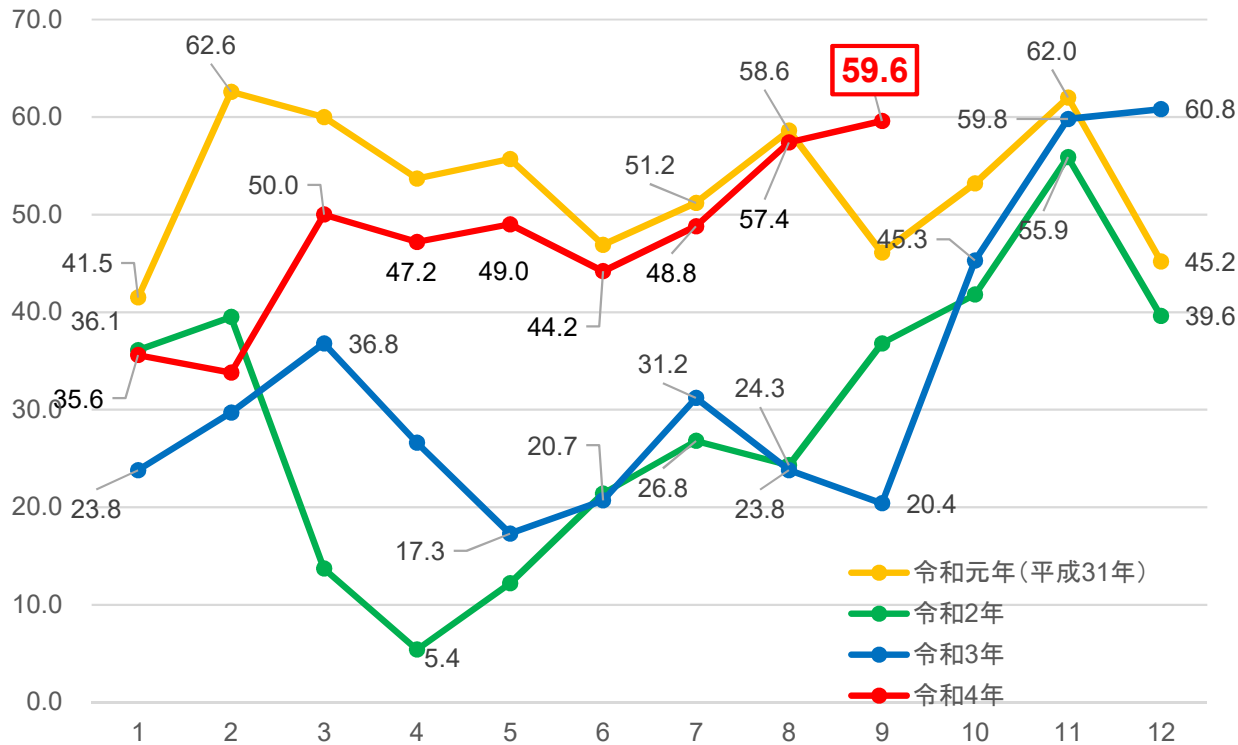
※1 JR九州の運送収入の数値は、同社HP (<https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/finance/monthly/>) に掲載の運輸取扱収入の対前年比データを基に九州運輸局で算出。

※2 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

九州の宿泊施設の状況（稼働指数）

- 令和4年9月の九州の宿泊施設の稼働指数（稼働状況が良い場合は上昇し、悪い場合は0に近づく指標※公益財団法人九州経済調査協会調べ）は、59.6と3ヶ月連続で上昇し、前年同月と比べ+39.2ptの大幅な上昇となった。
- 通常、9月は7～8月の夏休み期間に比べ宿泊需要が落ち込む時期であるが、新型コロナウイルス感染症の第7波の影響が落ち着きを見せるとともに、県民割（ブロック割）等の観光需要喚起策の継続や西九州新幹線の開業（9/23）などを受け、コロナ禍前の令和元年9月の水準（46.1）を上回った。

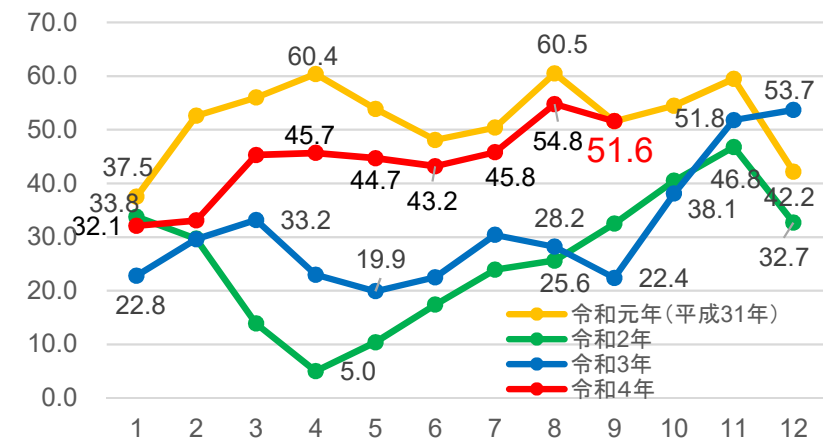
宿泊施設の稼働指数の推移【九州】



宿泊施設の稼働指数【九州各県】

県別	R1.9	R2.9	R3.9	R4.9
福岡	43.5	30.7	13.4	49.3
佐賀	48.6	53.7	37.9	71.7
長崎	45.8	42.4	24.7	70.8
熊本	60.2	36.5	20.9	64.5
大分	41.0	40.4	31.9	67.7
宮崎	42.2	41.7	22.5	70.3
鹿児島	53.4	43.3	28.8	63.8
九州	46.1	36.8	20.4	59.6
全国	51.6	32.5	22.4	51.6

宿泊施設の稼働指数の推移【全国】



※ 稼働指数の数値は、公益財団法人九州経済調査協会「DATASALAD」による。

なお、平成31年4月以降の算定式は、次のとおり。

$$100 - \left(\frac{\text{当日の空室数} - \text{当日を含む過去730日の最小空室数}}{\text{当日を含む過去730日の最大空室数} - \text{当日を含む過去730日の最小空室数}} \right) * 100$$

近年、県内では自動車運送事業（バス・タクシー・トラック事業）における運転手不足が生じている。その原因としては、

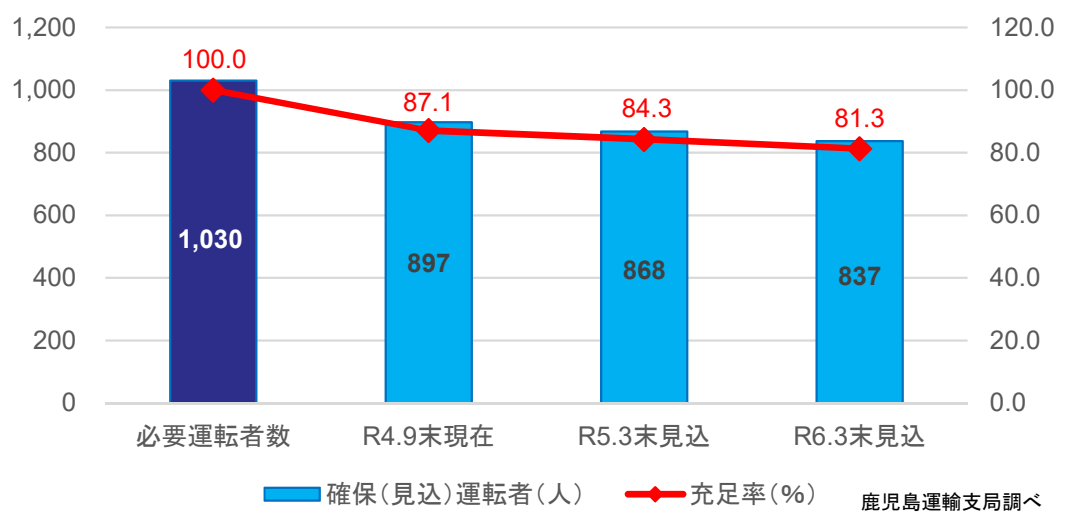
- ①低賃金・長時間労働という産業構造上の問題、②二種運転免許保有の必要性（運転手の要件）、③少子高齢化の進行による人材不足、④新型コロナウイルス感染症拡大の影響 等が考えられる。

今回は、その中でも、県民のみならず観光やビジネスでの来県者にとって、重要な移動手段である路線バスに焦点を当て、現状及び改善に向けた国の施策について説明することとしたい。

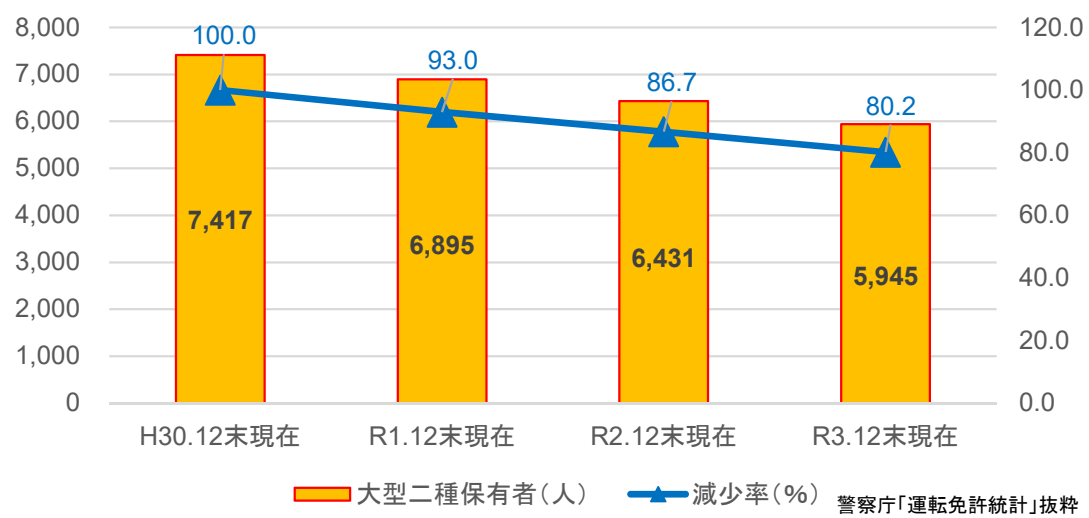
下図1は、鹿児島県本土で路線バスを運行している主要4事業者において、運行に必要となる運転手数の確保状況を示したものである。令和4年9月末時点で既に運転手は不足しており（充足率87.1%）、新規採用者を考慮しない令和5年3月末時点、令和6年3月末時点での運転手確保見込数は、定年退職によりさらに減少することとなる（充足率は、前者が84.3%、後者が81.3%）。

加えて、下図2は、鹿児島県内での大型二種運転免許保有者数（64歳までの生産年齢人口を抽出）となるが、平成30年12月末時点をもとにすると、令和元年、同2年、3年と急激に減少していることが分かる。（各々、対平成30年比で93.0%、86.7%、80.2%となっている。）

(図1) 鹿児島県本土の路線バス運転者確保状況



(図2) 鹿児島県内大型二種運転免許保有者推移



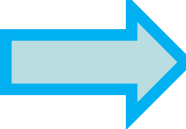
前頁で説明したとおり、鹿児島県内では路線バス運行に必要な運転手の確保が極めて困難な状況にあり、このままでは県民の生活交通として、また、来県者の移動手段としての路線バスの維持がこれまで以上に困難になってくるものと考えられる。



そこで、国土交通省では、運転手の労働条件の改善を図ることを目的に、令和3年12月に路線バスの運賃制度の改正を行っている。具体的には、元々、路線バスの運賃では、その上限について適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないことを法律が求めているが、運賃改定にあたり、原価のうち人件費について、全産業平均と比較することで、底上げを図ることができるとなった。加えて、令和4年7月には、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた運賃改定のあり方を示している。

また、厚生労働省では、令和4年12月に運転手の拘束時間等について定める改善基準告示の改正を予定している。具体的には、現行制度上、1日の拘束時間13時間（最大16時間）、1日の休息期間8時間と定められているものを、1日の拘束時間13時間（最大15時間）、1日の休息期間9時間以上（11時間以上の取得の努力義務化）等に変更するもので、改正により、運転手の長時間拘束の抑制と十分な休息の付与が見込まれる。

さらに、警察庁所管の道路交通法について、令和4年に改正が行われ、二種免許の受験資格を緩和している。具体的には、改正前、一種免許の取得後3年以上の期間を経、受験可能となる二種免許に関して、大型免許及び中型免許（いずれも一種免許）とともに、「受験資格特例教習」を修了することにより、19歳以上で、かつ、普通免許等を受けていた期間が1年以上あればこれらの免許を受験することが可能になった。



上記の国の施策により、路線バス運転手の労働条件の改善が図られるとともに、運転手の要件も緩和されたことで、事業者における運転手確保に向けた環境は概ね整備されたが、これで十分というわけではなく、関係各所には可能な限り、ご支援をお願いしたい。