

2022年7月21日

長野地方最低賃金審査会

会長 倉崎 哲矢 殿

長野県須坂市大字須坂 1217-3

長野電鉄労働組合

書記長 飯川慎一



2022年度 長野県最低賃金改正についての意見書

1. 意見の主旨

当労組は、長野県各地の地域公共交通を担う労働者で構成する長野県私鉄労働組合連合会に所属しています（組織全体1,285名・当組合375名）。県民の移動手段を確保するため1年365日早朝から深夜にかけての業務は時間的には不規則で、1仕業の中に実働・休憩・待機が混在するシフトとなり、一概に「1日8時間・休憩1時間」という枠にはあてはまらないのが現状です。

特に大切な人命を預かり正確な時間管理の上でのサービスの提供は心身への負担も大きく、これまでもエッセンシャルワーカーとしての責務を担う厳しい労働環境は慢性的な人手不足を招いている業種でした。しかし、昨今のコロナ禍による移動制限がもたらした輸送・観光業への影響は、私たちの業界を直撃したことで大幅な所得減少を招き、当労組ではこれを起因とした離職者が2年間で30名を超える異常事態となっています。

こうした状況の中、先の2022春季生活闘争においては、現在の賃金形態の改善を強く要求し粘り強く交渉を進めてきましたが、大幅な改善には至らず状況は依然厳しいままです。

そこで、会社が賃金算出根拠のひとつとする長野県最低賃金の向上により、少しでも現在の厳しい状況を改善する足がかりとなるべく意見を述べさせていただきます。

2. 生計費の現状について

鉄道、バス関係の職員の通勤は早朝・深夜帯となるため自家用車での通勤が基本となります。また長野県の地域事情により各自家用車所有率も高く、当組合員一世帯当たりの所有数は2.75台です（2021年調査）。組合員平均年齢は41.1歳と子育て世代も多く、マイホーム取得費用や養育費への比率も高いことから必要な家計負担は決して少なくはありません。また、昨今の物価上昇は確実に家計を直撃し、特に食料品・日用品・ガソリン代など生活に直結する出費が生計を圧迫していることは周知のとおりです。

3. 賃金について

(1) 賃金の現状

◆最も低い労働者の現状賃金

職種・駅務員、年齢22歳

月給172,500円 月平均労働期間 7時間40分×23日=176.3時間

時給換算=978.4円

(2) 長野県内同業界および当労組の賃金実態

◆所属上部団体 長野県私鉄労働組合連合会の初任給 (7 労組)

(単位:円)

会社	高卒	バス運転手		工専・短大	大卒
	18歳	22歳	25歳	20歳	22歳
A	160,000	180,600	182,400	165,000	180,000
B	162,000	-	-	172,000	192,000
長野電鉄	158,000	176,500	179,000	166,000	188,500
D	159,500	194,800	196,900	173,500	199,100
E	162,000	189,500	192,500	171,000	188,500
F	165,400	174,600	181,500	176,000	186,600
G	159,000	177,000	-	-	-

※初任給は職給合計金額

◆当労組（長野電鉄）における年齢別最低賃金の時給換算（2022年現在） (単位:円)

年齢	18歳	19歳	20歳	21歳	22歳	23歳	24歳
基本給	158,000	162,000	166,000	170,000	172,500	181,400	183,900
時給換算	896.2	918.9	941.6	964.3	978.4	1028.9	1043.1

※1 基本給は職給合計金額

※2 時給換算は月平均労働時間より算出

(3) 望まれる賃金額（時間給）

最低時給 1,000 円+α

【理由】

前記の通り、本来であれば各労組が会社の状況を踏まえ労使交渉の場で賃金水準の向上に努めるべきですが、会社は長引くコロナ禍に加え、昨今の原材料費・燃料費の上昇からくる記録的な物価高に備えるために賃上げを実施できる体力はない状況です。しかし、労働者側からすれば家計のひつ迫を少しでも改善するためには賃上げが必要であり、賃金水準向上に向けた最低賃金改正等の政策的要因に頼るしかありません。

仮に最低賃金が1,000円として3項の賃金水準に当てはめると、176.3時間×1,000円=176,300円となり3,800円の差異が生じます。この金額は私鉄総連2022春季生活闘争における統一要求賃上げ額となる平均基本給2.0%（当組合の要求金額=4,600円）の約80%となり、要求金額を最低賃金改定で一定金額まで補完する事が出来ます。

4. 会社の賃金支払い能力について

コロナ禍における厳しい経営状況は、2021年度決算で19年度比鉄道がおよそ7割バスが6割程度までしか回復しておらず、賃金関係では一昨年に臨時給50%削減を行い減額された月数は現在も回復していません。また鉄道では主要3駅（本郷・桐原・朝陽）の無人化、有人駅の営業時間の短縮、運行ダイヤ削減等の経営策を行ってきた事を踏まえると、今後の春季生活闘争要求としても決して簡単な要求ではない事が推測されます。

5. 長野県最低賃金の改定決定に当たり考慮すべき要素について

4項で記載の通り、コロナ禍における産別ごとの格差は顕著です。世界的な半導体不足に関する関連業種や自動車EV関連、テレワーク普及に伴うネットワーク関連などは最高益を更新する一方で、運輸・観光・飲食サービスなど当組合を含めた業種では移動の制限による大きな影響を受け、特に鉄道・バスなどの公共交通、医療・福祉現場では雇用調整助成金の対象とはならない場合があり、厳しい状況でも日々業務を継続している現状を考慮してほしいと思います。

6. 長野県最低賃金の改正決定に当っての意見・要望について

(1) 公共交通業務に対する優位性の確保

ここで決定される金額は、単に時間で賃金を支払うための基準だけではなく当労組のように基本給の算出にも大きな影響を与える事は必至と考えます。3項(3)に希望金額1,000円+ α としたのは、公共交通業務に対する賃金の優位性を考慮頂きたい旨の“+ α ”を示しています。これは、公共交通事業に携わる雇用を十分に維持・確保できるような金額とすることで慢性的な人手不足の解消、また、県民の移動手段の安全かつ安定的な提供を継続するためには、大変重要な要素と考えるためです。

こうしたことから最低賃金の改定実施については、公共交通産業についても特定最賃の適用検討や、前記業務の優位性を考慮した金額検討を強く望みます。

(2) 企業向け融資の救済措置の検討

令和3年度の長野県補正予算において、交通事業者、観光事業者に対し多大な支援をいただけたことは事業継続に大きな影響を与えました。しかしこうした支援とは別にコロナ禍における厳しい経営判断として、会社は複数の特別融資実行を行っていることも事実です。しかし、こうした融資効果は一時的であり「数年後に返済開始」という状況に変わらなく、今の状況ではコロナ事情が好転し公共交通産業としての需要が回復して反転攻勢に出るタイミングで多額の返済が始まることで、結果的に利益は返済に回り私たち労働者への還元もなされないことが想定できます。

また、昨年から続く原油高、ロシアウクライナ情勢に加え、国内金融緩和や諸外国金利政策など複数の要因がもたらした数十年ぶりの国内物価高は、コロナ禍で疲弊した我々を直撃し、この先が見通せない非常に厳しい状況となっています。最低賃金の改定を主張する場ではありますが最低賃金の引き上げのみでなく、企業向け融資の返済免除や減額といった企業救済措置も併せて必要ではないかと考えます。

以上