

2023年7月18日

長野地方最低賃金審議会
会長 倉崎 哲矢 殿

長野県須坂市大字須坂 1217-8
長野電鉄労働組合
書記長 飯川 慎一



2023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、北信地区の路線バスや鉄道などの地域公共交通で働く労働者で構成する労働組合で、長野県私鉄労働組合連合会に所属しています。私たちは地域住民が誰でも安全に利用できる交通サービスの提供や、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境などの様々な分野への関わりを保つため、1年365日早朝から深夜業務にあたっています。

しかし、昨今の交通産業では、長引くコロナ禍における収益の落ち込みなどを理由とした現役職員の離職者が相次いだことに加え、近年の少子化に伴う生産年齢人口の低下も加わり、若年層の雇用が非常に困難な状況であることから、県内の交通事業者では定年後の再雇用者を一定数確保しなければ事業が継続できない状況となっています。実際、当組合員が所属する長電バスにおけるバス運転士では、全体の約30%が高年齢雇用者を中心とした嘱託・臨時者で毎日の運行を行っているのが現状です。

こうした高年齢雇用者については、高年齢者雇用安定法に基づき、雇用する年齢や就業機会の確保を主な内容として定めていますが、賃金については各社それぞれの対応であり、そのほとんどが長野県地方最低賃金を賃金算出根拠のひとつとしています。

以上のことから、公共交通を担うバス運転士の確保には、現役世代に加え、多くの高齢者雇用に頼らざるを得ないことから、長野県地方最低賃金の改正は、雇用維持に向けた賃金水準を維持するためにも非常に重要な事案と位置付け、意見を述べさせていただきます。

2. 生計費の現状

当組合員が所属する長電バスにおいて、時給で賃金が支払われているバス運転士のうち、65歳以上の高齢者雇用は臨時・嘱託採用に分類され、正職員同様フルタイムでの勤務のほか、業務内容や労働時間を制限して就業するハーフタイム勤務者があり、年金受給者や家族構成等の関係もあり、現時点で個人ごとの収入に関する比較検討はできません。

また、現在の高齢者雇用者のほとんどが、一定の年金収入等をもとに給与収入を合わせた総収入で生活基盤を構築しているため、給与収入に対する不満や改善要求が現役世代と比較すると表面化しづらい傾向にあります。

しかし、今後の改正高年齢者雇用安定法の動向に加え、年金受給開始年齢の引き上げ次第では恒常的な就業期間がさらに伸び、給与収入が唯一の収入元となることが推定される状況では、今後の生計維持のための先んじた対応が求められていると考えます。

3. 賃金について

(1) 国内の高齢者雇用状況

65歳以上の労働者の平均時給について、厚生労働省の「令和4年賃金構造基本統計調査」によると、令和4年6月現在、一般労働者のうち65歳以上の平均時給は1,242円であり、これは全年齢層の平均時給2,057円の約60.4%に相当します。

また、雇用形態別に見ると65歳以上の一般労働者の平均時給は、正社員が1,498円、非正規雇用者が1,113円と、正社員との賃金格差が非常に大きいことがわかります。

(2) 長電バスの賃金の現状（2023年6月現在）

バス運転士総数 163名

高齢雇用（65歳以上）及び賃金が時給で支払われているバス運転士 54名

同運転士の1ヵ月の平均拘束時間 月間201時間

同運転士の1ヵ月の平均月収 203,291円

○時給で賃金が支払われているバス運転士の時給内訳

嘱託	嘱託B	臨時	65歳以上	
1,150円	1,050円	950円	934円	平均時給1,012円
18人	2人	4人	30人	合計54人

(3) 私鉄長野県連の賃金の現状

○65歳以上で時給により賃金が支払われているバス運転士の時給額

会社名	時給額
長電バス	934円
アルピコ	1,000円
千曲バス	1,067円
伊那バス	1,200円
信南交通	1,000円
おんたけ交通	1,410円
アルピコ（諏訪）	910円
私鉄県連内平均時給	1,075円

(4) 当組合が希望する長野県地方最低賃金額（時給額）

私鉄バス・鉄道に従事する多くの労働者の賃金は、春季生活闘争による労使交渉によって行われ、要求提出時にはベースアップ要求に加え、臨時給の増額なども要求した上で協議を行っています。

一方、高齢者労働者の賃金（時給額）については、同じく春季生活闘争において、中央の私鉄総連の統一要求として全国各社に時給額引き上げを申し入れているものの、実際には各社の時給額が、地方最低賃金を下回らないようにしているだけで、継続的な賃上げが行われていないのが現状です。

私鉄バス・鉄道は、社会の有用なインフラとして必要不可欠な存在であり、交通産業に従事する労働者の働く環境や待遇の改善は年齢に関係なく大変重要です。

また、バス運転には一定のキャリアが必要であり、特に長野県北部地域を業務区域としている当組合では冬季間の山間地への運行も行っているため、安全運行にはさらなる経験と技術が必要です。

こうした様々な要因から、高齢者雇用バス運転士の賃金水準向上は、一企業の自助努力だけで解決できない問題であり、県内賃金相場を決定する地方最低賃金の改正は、現在の賃金水準引き上げに最も有効な手段であると考えます。

(5) 算出基準

65歳以上の国内一般労働者の平均時給は1,242円であり、正社員平均時給を下回るものの、令和4年度地方最低賃金の全国加重平均額961円を上回る金額です。

一方、長野県連内の65歳以上のバス運転士の平均時給は1,074円で全国平均値の約86%と低いことがわかります。

前述のとおり、公共交通には「移動の確保と地域環境の維持」といった地域住民の日常生活や社会生活における移動手段として利用されている反面、利便性の向上や多様性の確保、また、持続可能性の確保など、多くの課題を有していることも事実です。特に「持続可能性の確保」においては公共交通事業者が不採算路線から撤退しないよう、国や地方公共団体などが適切な支援策を講じることが必要であり、その一端が「従事者の安定的な確保」であることを踏まえれば、私鉄長野県連の平均額1,074円を最低賃金額とすることで、産別全体の底上げにつながると考えます。

4. 長野県地方最低賃金の改正決定に当たりの意見・要望

(1) 公共交通業務に対する優位性の確保

ロシア・ウクライナ情勢及びコロナ禍に端を発する円安と、資源価格上昇に伴う輸入物価の上昇によって、多くの企業がコスト上昇分を価格転嫁して自社製品の値上げを実施しています。また、電気・ガスといった生活インフラにおいても、大手電力7社が電気料金の値上げが政府によって了承され過去最高水準の値上げとなっています。また、ガス料金も、原油価格や円相場等の影響を理由に都市ガス各社は、今夏ガス料金を値上げすると発表しています。

一方、私たち地方公共交通産業は、首都圏JRと一部の私鉄のような堅調な経営状況ではないため、コスト上昇分を容易に運賃に転嫁することが非常に難しい状況です。そのため、賃金水準が向上せず他産別への人材流出が相次いでいます。利用者の移動機会を安全かつ正確に保障するため、1年365日、昼夜を問わず運行している私たち公共交通に携わる雇用を十分に確保するためにも、公共交通従事者の特定最低賃金への新たな設定を強く望みます。

(2) 最低賃金引上げの影響

コロナ禍における国内経済が低迷していた昨年の地方最低賃金審議会では、最低賃金引

上げについて使側からの意見では、必要以上の人件費高騰になるため企業存続の危機を訴えたとともに、引き上げには需要の回復との連動が必要であると主張されていました。

一方、日本銀行が2023年5月に発表した経済・物価情勢の展望（2023年4月）の基本的見解によると、「日本経済の先行きは、今年度半ば頃にかけて、既往の資源高や海外経済の回復ペースの鈍化による下押し圧力を受けるものの、ペントアップ需要の顕在化などに支えられて、緩やかに回復していくとみられる」とし、「その後は、所得から支出への前向き循環メカニズムが徐々に強まるもとの、潜在成長率を上回る成長を続けると考えられる」としていることから、今年度以降コロナ禍による落ち込んだ需要回復が見込まれる状況では、賃金水準も同じ方向を向くべきであると強く感じます。

以上