

令和5年8月1日

長野地方最低賃金審議会
会長 倉崎 哲矢 様

公益社団法人 長野県バス協会
会長 中島 一夫

長野県最低賃金改定決定の審議について（業界の実情・意見等）

平素はバス乗務員の労働条件の改善にご配慮を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、バスを含めた運輸業界は、2024年問題を筆頭に燃料価格の高騰、慢性的な乗務員不足など喫緊課題が山積し、一方で働き方改革、MaaS、無人点呼、SDGs、カーボンニュートラル、DXの推進など業界変革が求められています。

過去3年間にわたって、コロナウイルス感染症により人流が抑制され、長野県内のバス協会所属75会員の収入比率は、令和元年（2019年）との比較で、令和2年4割弱・令和3年5割弱・令和4年約7割・本年度4～5月は8割程度と徐々に回復基調にありますが、昨年度までは一部公的支援を受けつつ一方で膨大な借金を重ね、何とか会社の存続と雇用の確保を図ってまいりました。

令和4年度における約7割回復の詳細を申し上げるなら、万年赤字で公的支援を受けないと存続できない路線バスは9割程度、本来これら路線バスの赤字を埋めていた高速乗合バス・貸切バスは平均で6割程度に留まっており、経営的には全モードで大変厳しい状況が続いております。

加えて、収入が安定しない現状でも借入金の返済が求められ、冒頭の2024年問題としての働き方改革の一環であります改善基準告示が令和6年4月から施行されることにより、現在の慢性的な乗務員の不足にさらに拍車がかかることとなります。これにより、路線バスでは減便や廃止、貸切バスでは減車や受注制限などをせざるを得ません。結果的に、会社としての収入減、またハンドルを握る乗務員も拘束時間の短縮による賃金の減額が懸念されます。

コロナ後の需要回復過程においても、乗務員不足により収益性のある事業にリソース（運転士）を振り向けられない現状、欠損補填でしかない補助金を受給する路線バスを維持しているだけでは企業利益を確保できない現状、その結果として収入減は続き、賃金として配分できる原資が得られないという業界の現状をご理解いただきたいと思います。

結論として、生活交通や文化、観光、経済活動に欠かせない公共交通機関を担う労働者の賃金を上げて行くことの必要性は十分理解するものですが、併せて乗務員確保のために賃金の底上げが必要であると認識しておりますので、同じ国の機関が意思決定をしている路線バス補助金の適正な利益率の確保、コロナ後の需要喚起、過度なマイカー依存からの脱却など、総合的な観点でのバランスのとれたご判断をお願いします。

（説明：専務理事 松井道夫）

コロナ影響関連情報等

長野県バス協会 R5.8.1

①令和2年度年間の運送収入状況（令和元・2019年度比較）

- ・乗合バス 78.9%（生活路線維持・コロナ支援投入後）
- ・高速乗合バス 18.9%（通年不調・大巾減便あり）
- ・貸切バス 27.0%（コロナ波変動顕著）

***全体として 39.3%**

【総額約126億円の蒸発】 = 令和元・2019年との単純比較(以下同様)



②令和3年度年間の運送収入状況（令和元・2019年度比較）

- ・乗合バス 83.7% ⇐対前年 4.8プラス
- ・高速乗合バス 30.1% ⇐対前年 11.2プラス
- ・貸切バス 36.2% ⇐対前年 9.2プラス

***全体として 47.8%（対前年 8.5プラス）**

【総額108億円、二か年累計して234億円余りの蒸発】



③令和4年度年間の運送収入状況（令和元・2019年度比較）

- ・乗合バス 91.0% ⇐対前年 7.3ポイントプラス
- ・高速乗合バス 55.7% ⇐対前年 25.6ポイントプラス
- ・貸切バス 64.9% ⇐対前年 28.7ポイントプラス

***全体として 69.7%（対前年 21.9プラス）**

高速乗合バス・貸切バスの合計比較では約61.6%

【総額63億円、三か年累計して297億円余りの蒸発】

* コロナ禍の3年間における推移と現状

毎年1割～2割前後の回復基調

(令和元年をベースに、令和2年約4割・令和3年約5割・令和4年約7割)

直近の令和5年4月・5月の状況では8割弱

他の旅客運送事業(鉄道・航空・タクシー等)に比較してもバス全体として低迷

本来優等生であった高速バス・貸切バス需要合計は、昨年度はピーク時の5～6割程度

本年に入ってようやく7割程度の状況

* 需要の見通し

バス全体として、当面は最低8割、将来的には令和元年を超えることを期待

乗合バスは生活交通に密着しており、一部観光需要も取り込みほぼ回復

高速バスの需要はテレワークなど働き方の変容もあり、まだまだ厳しい感触

貸切バスは学校行事における利用は戻りつつあるが、国内企業や団体での動きが鈍い

一方でインバウンド需要は、水際の規制の緩和、円安もあり回復しつつある

* 会社の経営課題

この3年間で蒸発した75会員の運送収入は、およそ300億円

自助努力・公的支援等でカバーできない部分は借入金で賄う

この借入金は、蒸発した金額のおおよそ半分の150億円ほどと推計

収入が安定しない状況下で借入金の返済が始まっているという現状

分析

地域公共交通を「リ・デザイン」

23年版「交通政策白書」

コロナで傷ついた公共交通機関に焦点

今回で9回目となる国土交通省の2023年版「交通政策白書」は、長期に及んでいる新型コロナ禍による輸送人員と運送収入の激減で深く傷ついた公共交通機関に焦点を当て、「地域公共交通の『リ・デザイン』に向けた展望」をテーマに掲げた。地域公共交通活性化・再生法(地域交通法)の改正などを軸に、地域公共交通を「共創」で「リ・デザイン」し、対症療法だけでなく体質改善を進め、高齢化などの地域課題を解決する方向性を描いた。

白書は新型コロナ禍の影響と行動変容について、一般路線バスは人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化などによる長期的な需要減に加え、新型コロナにより輸送人員と運送収入が大きく減少し、影響の長期化で全国的にバス運転者が不足するなど、厳しい状況が続いているとの現状認識を示した。高速バスは地域間交通を支え、訪日外国人旅行者による利用も広がっており、2020年度以降は輸送人員が約7割も激減している。

貸切バスは20年度に運送需要が大幅に低下し、21年度には輸送人員の一部回復が見られた。22年度には行動制限や水際措置などによる今後の旅行需要の回復に

備え、適切な安全投資や現在の社会情勢を踏まえた運賃料金制度の見直しなど、貸切バスの環境改善を検討したと報告した。タクシーは近年、車両数の減少により日車営収は増加傾向にあったが、新型コロナ禍の影響を受けて20年度以降は厳しい環境に陥り、21年度には運転者がコロナ禍前の19年度よりも約2割減少したと指摘。訪日外国人旅行者の回復を見据

利便性・持続可能性・生産性を追求 EVや自動運転の新技术活用

え、22年度には地方運輸局などに指示して、訪日客を相手とする「白タク」対策を強化した。日本は欧米と異なり、主に民間事業者が公共交通を担っている。白書は人口減少や少子化、マイカーの普及などによる行動変容に伴う輸送需要の減少による経営悪化や、バス・タクシー運転者の離職の増加などを懸念し、交通政策審議会地域公共

バス・タクシーの輸送人員・運送収入等の推移

Table with 6 columns: 輸送人員 (19年度, 20年度, 21年度) and 運送収入 (19年度, 20年度, 21年度). Rows include 一般路線バス, 3大都市圏, その他地域, 高速バス, 貸切バス, タクシー.

(注) 19年度の下段は8年度比、20~21年度は19年度比(%) 貸切バスの運送収入は日車営収

自動車運送事業等の就業構造

Table with 5 columns: バス, タクシー, トラック, 自動車整備, 全産業平均. Rows include 運転者・整備要員数, 女性比率, 平均年齢, 労働時間, 年間所得額.

携・協働し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への『リ・デザイン』が必要となる」と訴えている。

対応の方向性としては地域協議会や計画の実効性を強化し、移動需要の掘り起こしや新規需要の創出、交通を地域経営の一環として捉える視点の重要性を説いた。EV車両や自動運転といった新技术を活用することで付加価値向上につながる」とし、地域や住民が主体となった交通サービスの構築を力説した。

地域交通法改正などによる具体的な取り組みでは①ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充②バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設③バス・タクシー等の「交通DX・GX」を推進する事業の創設④鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設——を例示した。

予算面でも社会資本整備総合交付金に新たな基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を追加するなど、地域公共交通に係る22年度補正と23年度当初の予算額は合計1284億円と、21年度補正と22年度当初予算の合計の1.8倍に増額し、地域公共交通の「リ・デザイン」を図るための支援措置を拡充・強化したと意気込みを示した。