

## 特 集 3

# コロナ禍における貸切バス事業者の対応と 今後求められる政策課題について

きぬがさ じゅんや  
衣笠 純也

●日本私鉄労働組合関西地方連合会 自動車対策部

## 1. はじめに

日本私鉄労働組合関西地方連合会（私鉄関西地連）は1947年3月5日に大阪市内で結成大会を開き、日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）の地方組織として関西の私鉄ならびにその他の交通企業の労働組合で正式に誕生した組織です。当時は23組合の加盟でスタートしましたが、75周年を迎えた現在の加盟組合は42組合、組合員総数は23,619名（2022年4月1日現在）となっています。

鉄道バス産業の大きな流れとしては、モータリゼーションの進展や過疎化・少子高齢化の加速などの外的要因と技術開発による省人化、関連部門の分社化の流れなどの内的要因も相まって組合員数は長期漸減傾向にあります。産別組織として時代の流れに対応しつつ、組合員の生活を守るために、組合活動や政策の取り組みを展開しています。私鉄関西地連内の組合は大きく鉄軌道とバスに分けられ、そのうち貸切バス専業の組合は4単組で、貸切バス保有台数はさほど多くないものの一般乗合バス（路線バス）事業と兼業で貸切バス事業を営んでいる事業者が多くを占めています。

## 2. 貸切バス事業の概況と課題

コロナ禍前の貸切バス事業を取り巻く情勢は、2014年4月から貸切バスの新運賃・料金制度を導入に伴い、それ以前のダンピングによる不当な値下げ競争から一定のルール化が図られた一方で、制度の抜け道として旅行業者等が過大に手数料を割増し、実質的な下限割れ運賃での契約が横行していました。そのような問題の是正を国に求め続けたこともあり2019年8月より運送引受書に旅行業者等へ支払う手数料額を明記することが義務化されることになりました。

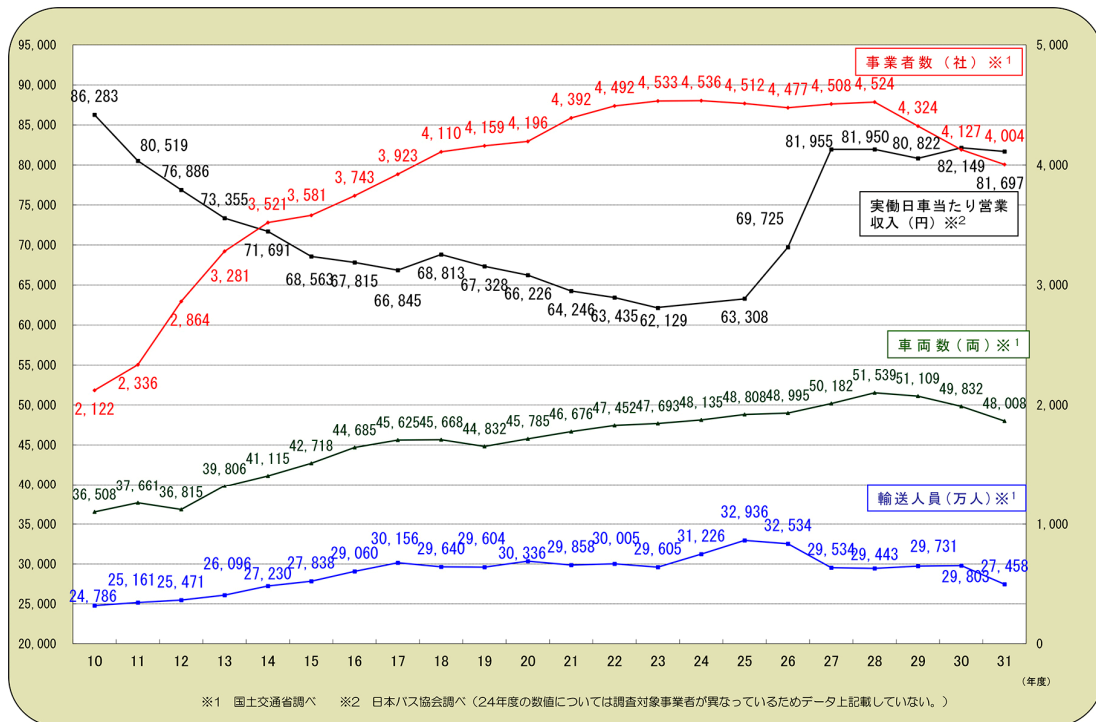
そのようななか貸切バスの需要動向は団塊世代の旺盛な観光需要に加え、海外からの訪日外国人旅行者の増加に伴うツアー旅行の活性化、また、堅調であった新高速乗合バスの乗務員不足や繁忙期対応を補う貸切バス事業者への管理の委託運行の増加もあり、稼働率こそ伸び悩みがあるものの、実働日車営収は堅調に推移していました（図表1参照）。

その一方で改善すべき政策課題も山積しています。観光地やターミナルでの駐車場所（乗降場）

不足や、一部の悪質事業者による区域外営業の横行、運行管理体制の不備など、利用者の安全確保と利便性の向上、そして悪質事業者を摘発するた

めの監査体制の強化などは、継続して求めていかなければなりません。

図表1 貸切バス事業の概況



出所：国土交通省ホームページ「貸切バス事業について」：<https://www.mlit.go.jp/common/001388452.pdf>

またバスガイド職については新運賃・料金制度導入に伴う経費抑制策としてのワンマン運行が増加し、バスガイド職そのものの存続を脅かしています。バスガイドは利用者に車窓からの景色や観光地まつわる情報を提供し、車内サービスや下車誘導、利用者の体調管理やツアー時間の調整・管理を行うなど、利用者が安全かつ快適にバス旅行を楽しんでもらえるよう様々な業務を担っています。しかし最も大切な業務は保安要員としての役割です。バスのバック誘導や死角の確認、車内点検など運転士をサポートして安全運行に努めるとともに運転士の体調急変などの異常事態発生時には利用者の安全を最優先に考えて対応をおこなう大変重要な役割を担っています。先進安全装置

が義務化され車両の安全対策は徐々に高度化されていますが、「おもてなし」と「気配り」は機械にはできません。これからも安全対策の観点と雇用を守るためにも利用者や国交省に対してバスガイドの必要性を広く訴える必要があります。



### 3. コロナ禍の貸切バス事業の状況と事業者の対応

コロナ禍においての開催となった東京オリンピック・パラリンピックは当初の計画では貸切バス車両が一日最大二千台、運転者数が三千人必要とも言われ、開催時期が貸切バスの繁忙期と重なることから車両や運転者の確保を懸念する声もありました。しかし開催が一年延期されたうえに一部の競技を除いて無観客での開催となったことから、それまでの貸切バス輸送契約は一旦全てが契約解除となり、新たに契約を結ぶこととなりました。その際に基準から漏れたことで選外となり、五輪需要の恩恵を受けられなかった事業者もありましたが、コロナ禍における貸切バス需要が喪失した事業者にとっては、事業存続のための貴重な収入源となりました。一方で、夏季オリンピック・パラリンピックを支える輸送従事者への待遇はコロナ対策や運行管理体制、宿泊施設での衛生面の問題などにおいて疑問が残る結果となったことは残念でなりません。

さて、新型コロナウイルス感染症が2020年1月に日本国内で初めて確認されて以降、連日マスコミによる過剰と言えるほどの報道が繰り返されました。クルーズ船を取り巻く状況の報じ方もしかり初期段階での感染者のプライバシーは軽んじられていたと言っても過言ではありません。また、この時期に中国・武漢市からのツアー客を乗せたバス乗務員が相次いで感染した事例も大きく取り上げられ、当該事業者が関西圏内であったことから風評被害ともいえる貸切バスの利用忌避など、需要の消失は他の地域を超えるものがありました。

自治体により差異はありますが、大阪府、京都府、兵庫県を例にとれば、今日までの間、4度の緊急事態宣言にまん延防止等重点措置が3回～4

回発出され、リモートワークの推進や移動の自粛等により貸切バスの見せ場ともいべき修学旅行や校外学習のキャンセルが続発し、貸切バス事業者は約9割の仕事が消失したとされています。

奈良県に本社を置き、大阪、京都でも貸切バス事業を展開する奈良交通株式会社は路線バスとの兼業の事業者ですが、最初の緊急事態宣言が出された2020年4月以降、貸切バス事業を中心に輸送人員が大きく低下し、雇用調整助成金制度を活用するとともに貸切部門に在籍していた約140名の乗務員全員を自動車教習所などの関連会社や、乗合バスの営業所に振り分けて転勤・出向をおこない、新たにワンマン機器の操作や、路線教習をおこなったうえで路線バス運転士としての業務を担うことでその雇用を維持しました。また、バスガイド職の組合員は、自治体によるワクチン接種体制が整ってからは会場での案内業務等に従事するなどの対応を取り、苦境を凌ぎました。

また、観光都市京都で貸切バスを運行する明星観光バス株式会社は、インバウンド需要よりも全国から京都への修学旅行生の受け入れ輸送を軸に定期観光バスなどを運行する貸切専門の会社ですが、コロナ禍により修学旅行は中止が相次ぎ、京都駅前を発着とする定期観光バスも長期間の運休を余儀なくされました。東京オリ・パラへの派遣や自治体が主催するワクチンバスの運行などはあったものの、雇用調整助成金がまさに雇用をつなぎとめる唯一の手段であったとの報告も組合役員から受けています。

兵庫県と大阪府で貸切バスを運行する神姫観光株式会社は兵庫県姫路市に本社のある神姫バス株式会社の子会社であり、兵庫県内で最大の貸切バスの台数を保有している事業者です。中部・関東方面に新高速乗合バスも運行しておりますが、収入の大部分は貸切バスでの収入に依存しています。コロナ禍となり貸切バスの稼働がほぼゼロとなっ

た状態が長く続き、雇用調整助成金や産業雇用安定助成金制度を利用し、親会社である神姫バスへの出向に加え、郵便輸送を担っているグループ会社への出向等やアルバイトを一時的に認めて雇用を維持しました。また、バスガイド職は、乗車券売り場での出札業務や、飲食関係のグループ会社への出向や、コロナ禍が契機となって拡大した定期路線バスを活用しての貨客混載によるフルーツサンドの販売を担うなど、様々な雇用維持施策を講じました。しかし、こうした対応はあくまでも従業員の雇用を一時的に繋ぎとめるための苦肉の策に過ぎず、まさに非常時の対応そのものでした。

その一方で、東京商工リサーチの調べによれば2021年の「貸切バス業」倒産（負債1,000万円以上）は14件（前年比27.2%増）となっており、1992年以降の30年間で最多を記録しています。その14件は、すべて『コロナ関連倒産』で、長引くコロナ禍でインバウンド需要の消失と、国内旅行の激減が貸切バス業界を直撃したことを示しています。日本政府観光局によると2020年の訪日外国人は前年比87.1%減の411万5,828人でした。2021年も11月（推計値）までで前年同期比94.2%減の23万3,800人と激減。インバウンド需要の消失と、個人客や修学旅行などの団体旅行も自粛や人の移動制限で縮小しました。このため、小規模の貸切バス会社ほど、激変した環境に対応できず業績不



振に拍車がかかったとしています。資本金別では、倒産した14件すべてが資本金1億円未満であり、従業員数別でも10人未満が8件（構成比57.1%）を占め、小規模の事業者ほど深刻な経営悪化に陥ったことが窺えます。

#### 4. これからの貸切バス事業に向けて

現在、新型コロナの第6波は完全に落ち着きを見せていませんが、まん延防止等重点措置は順次解除され、3年ぶりに制限のない大型連休を迎えています。新年度への移行に伴い、学校などにおいては修学旅行や校外学習などの行事の再開や、企画型ツアー旅行も徐々にではありますが再開されつつあります。そのようななか、終息後も含めて旅行需要を取りこぼさぬよう感染予防対策の徹底や、少人数での旅行プランの立案、コロナ禍による外出機会の減少に伴う運動不足からフレイル（体力や気力の余力が減り、心や体、社会的な機能が低下した状態。長期間放っておくと要介護状態になる危険性が高くなる）予防ツアーの企画など、知恵とノウハウを最大限に活かし、これまでにない取り組みをしている事業者もあります。

しかしながら、他産業と比較してもコロナからの回復が緩やかとされる交通運輸産業において、観光・貸切バス事業はとりわけ回復が遅いと見込まれ、業績がコロナ前の水準に戻るには、まだまだ相当の時間を要するものと見込まれます。そのため、今後も国に対しては、事業者や働く者の実情を訴え、雇用をつなぎ留めるまさに命綱の役割を果たしている雇用調整助成金の特例措置は新型コロナウイルス感染症収束まで継続されることがこの産業にとって極めて重要と考えています。また、観光振興・利用促進策として「Go To トラベルキャンペーン」再開時には一過性の政策と

せず、中長期的な制度設計としたうえで、一部の高級旅館や個人旅行者のみに恩恵が行きわたるのではなく、公共交通機関や貸切バス利用の団体旅行者などに対しても利点を感じられる制度とすることが大事な視点だと考えています。また、財政面での支援策として多くの事業者が経営悪化に陥るなかで、民間金融機関からの融資に頼らざるを得ない事業者もあります。借入金の返済負担の軽減や、公租公課の猶予措置、固定資産税の減免措置の拡充など、資金繰りに苦慮する事業者にとって有効な財政支援制度の構築が必要です。

今後貸切バス事業者に求められるのは、時代のニーズに即した対応と、変化への適応力です。コロナ禍を契機として新たなビジネスモデルをいかに構築し、収益化をするかが課題となりますが、変えてはならないもの、変えなければならないものを労使でしっかりと議論し、乗ってみたい、利用したいと思わせる魅力的かつ安全・安心な観光プランを産み出すことで、再び観光産業、そして貸切バスが産業として輝きを放ち、魅力と活気を取り戻すことを期待してやみません。

労働組合のための調査情報誌

**月刊 『労働調査』**

年間購読料12,000円(送料、消費税込み)

最近号の特集一覧

2020年2月号	春季生活闘争	2021年3月号	I Tエンジニアの労働と課題
3月号	長時間労働是正への課題	4月号	コロナ禍における情宣活動
4月号	デジタル技術革新の衝撃と労働の未来	5月号	非正規雇用をめぐる課題
5月号	定年延長実現への 道のりとこれからの課題	6月号	パワーハラスメントをなくすために
6月号	転勤制度の現状と課題	7月号	男性の家事・育児への 参加促進における課題と取り組み
7月号	新型コロナウイルス感染症と 諸外国の労働・生活	8月号	コロナ禍の外国人労働者と 労働組合の支援活動
8月号	セーフティネットの現状と課題	9月号	最低賃金の意義を考える
9月号	男女平等からジェンダー平等へ	10月号	労働相談活動の現状と課題
10月号	テレワーク ～ポストコロナ社会の働き方を考える	11月・12月号	I. 労働組合のI T活用 II. 労調協の仕事、この1年
11月・12月号	I. 新型コロナ禍における 労働安全衛生の取り組み課題 II. 労調協の仕事、この1	2022年1月号	労働組合はジェンダー平等を 実現できるか
2021年1月号	コロナ禍の組合活動	2月号	勤労者の生活の現状と今後の課題
2月号	コロナ禍の春闘に求められるもの	3月号	停滞する日本の賃金水準と労働組合
		4月号	純粹持株会社における労使関係