

長崎自動車株式会社で働く運転者の現状

1. 深刻な乗務員不足

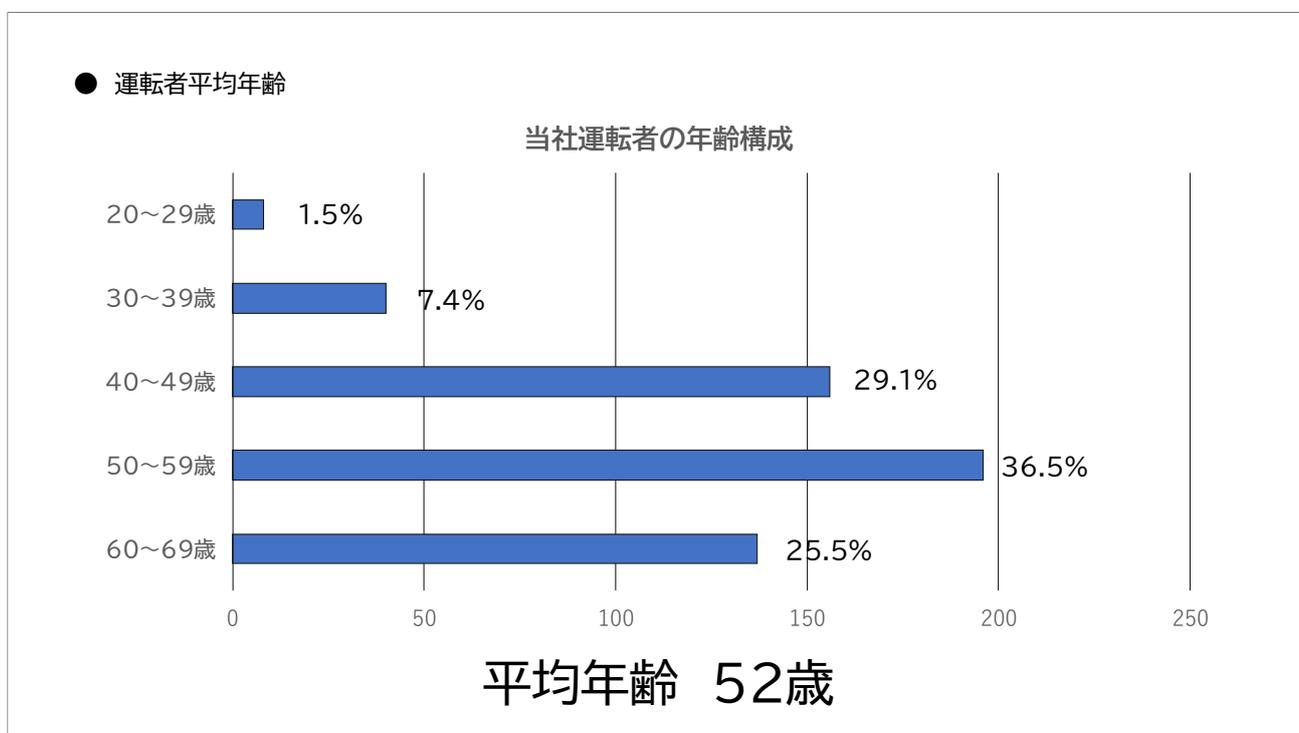
	平土日平均過不足	平日平均過不足	長欠者(病欠等)含む 平日平均過不足
2024年3月16日現在	-18名	-33名	-50名
2024年4月1日ダイヤ改正			
2024年4月1日現在	+13名	-8名	-21名
2024年8月1日現在	-8名	-23名	-38名

- ◆ 2024年4月1日ダイヤ改正にて16路線から撤退。また、減便や最終便の繰り上げ等にて、平日交番数25本削減(2023年5月ダイヤ改正28本削減)
- ◆ 4月1日以降乗務員5名採用
- ◆ 4月1日以降乗務員19名退職(8月15日まで)

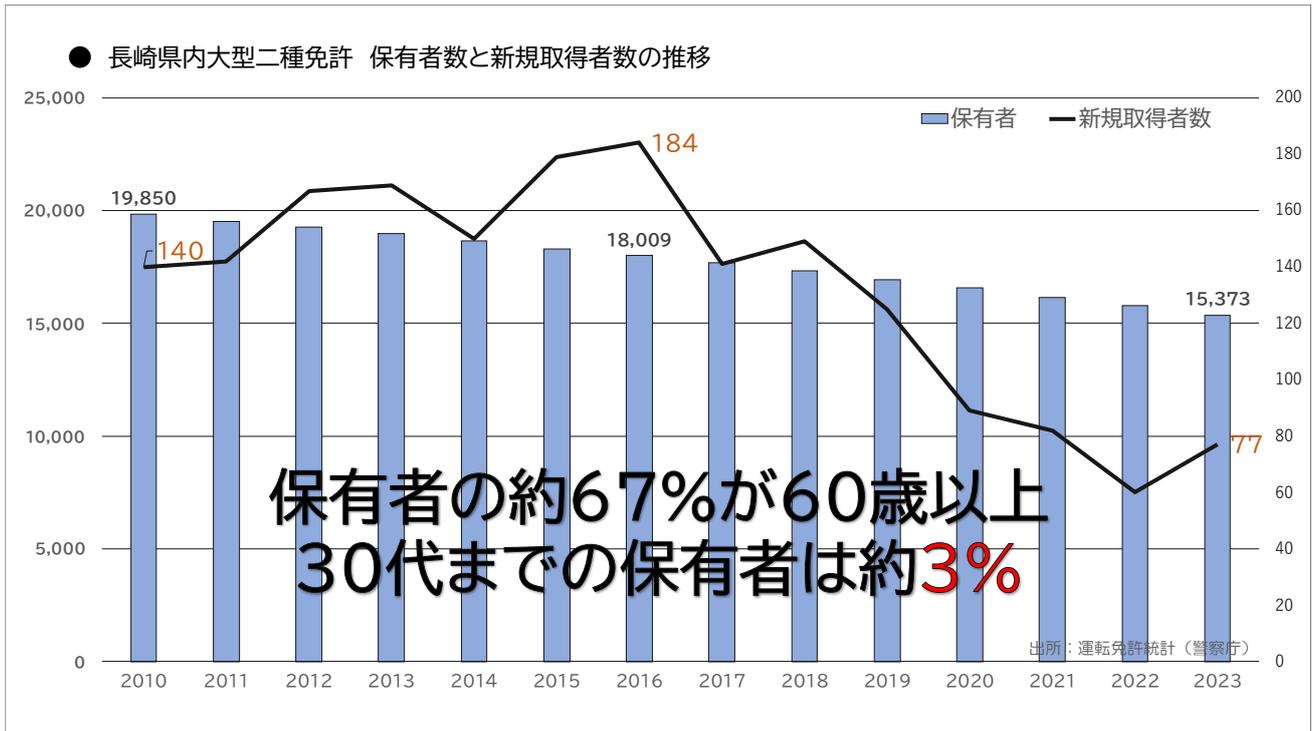
2. 総合職・整備職の大量離職

- ◆ 2022年ごろから数十名規模の退職者(定年退職以外)が発生し、本社や本工場に勤務する従業員に影響(退職理由は様々ではあるが、賃金の低さが大半)

3. 運転者平均年齢



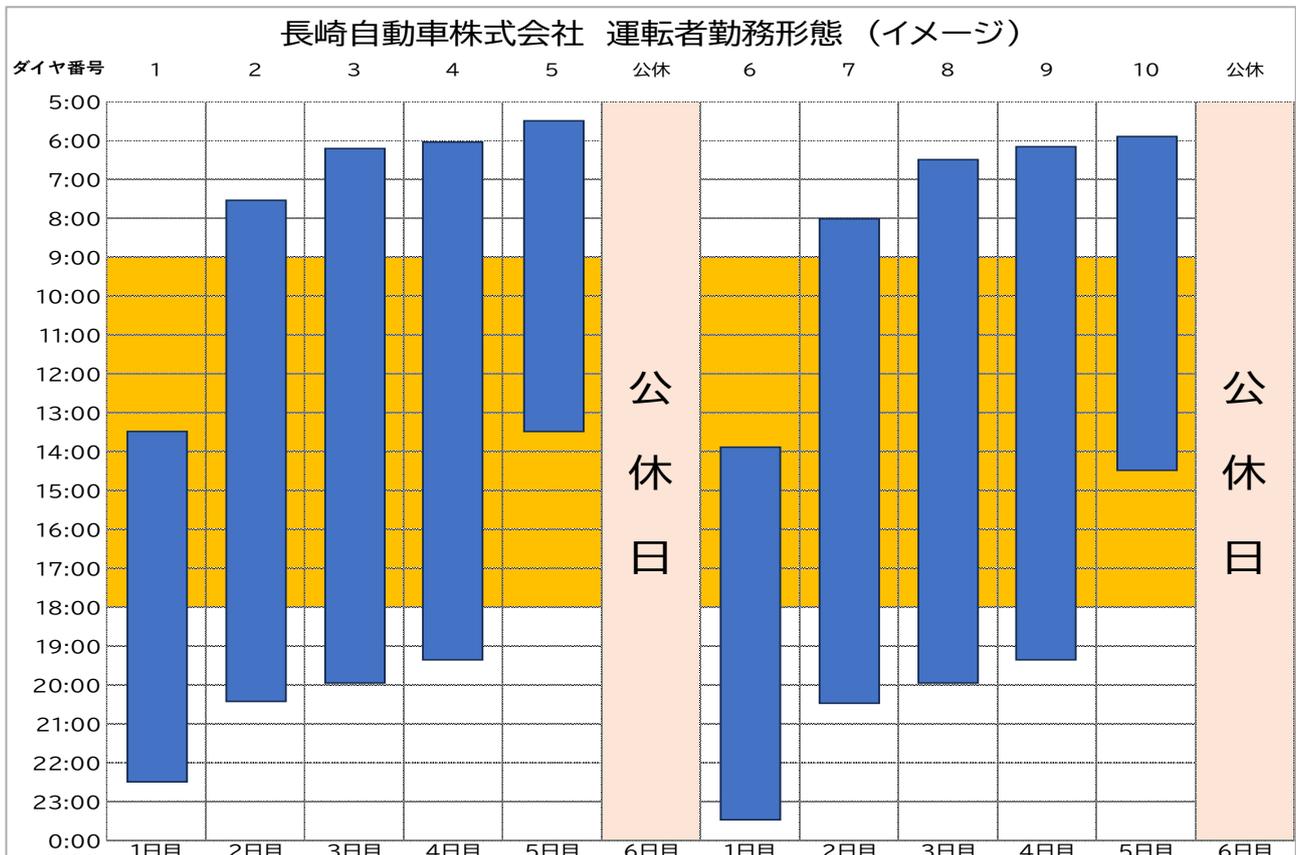
- ◆ 当社においては60歳定年退職。以降70歳まで再雇用。



- ◆ 若年層の車離れと、大型二種免許取得に費用がかかり個人で免許を取る方が減少している
- ◆ 当社では採用後、取得費用を負担し大型二種免許を取得させている

4. 長時間労働(長時間拘束)

- ◆ お客様の通勤・通学の足を担っている為、朝夕の需要が高くなり一日の拘束時間が長くなる
- ◆ 昼間の需要は低く減便している為、拘束はされているが労働時間には反映しない(残業時間の減少)



5. 入社後、3年間嘱託雇用(定期的な賃上げなし・退職金には反映しない)
6. 60歳定年制・以降70歳まで再雇用(厚生年金未受給者＝キャリア雇用・厚生年金受給者＝シニア雇用)
一般社員から再雇用社員となり給与・賞与は大幅減額となるが仕事内容・責任度合いは全く同じである
ため70歳未満での退職者増
7. 1日7時間労働
(車両点検時間運行前 20分+運行後10分・ハンドル時間5時間30分・付帯労働時間1時間)
8. 年間休日数87日(年により若干の増減あり)
9. 低賃金(日本の全産業男子平均497万円・バス運転者平均399万円)
10. 定期昇給なし(平成 10 年以降、令和5年まで5千円を超える賃上げなし)
11. 新型コロナウイルス感染症の影響による収支悪化のため年間臨時給が 0.5 ヶ月 Down し、回復できていない
12. 改善基準告示の改正(2024年問題)による拘束時間・勤務間インターバル・残業時間の規制強化により働き方改革の一環とはなるが、労働時間短縮に伴い収入が減少し生活が困窮