



第 242 号 2023/ 12

2024 年問題、何がヤバい？ その①バス運転手不足加速

■毎日のようにニュースで見聞きするようになった 2024 年問題。事の発端は安倍政権だった頃に実施された働き方改革の一環で、実は今に始まったことではない。ただ、具体的にトラックドライバーに残業時間の規制がかかるようになるのが来年の 4 月 1 日からでいよいよお尻に火がつきだした様相だ。何も対策を打たないと、全国で 35%の荷物が運べなくなる恐れがあるという。これに対して、従来トラックで陸送していた荷物を鉄道や船舶で輸送したり、直近ではヤマト運輸がプライベートジェットを手配し、貨物専用の飛行機まで登場し出した。政府も 2024 年問題への対応として今後 10 年程度で船舶や鉄道での輸送量を倍増させるという目標を掲げている。出来なければ、当たり前のように荷物が届く時代が終焉する。これは日々の生活や事業にも直結する。やるしかない国民的課題である。

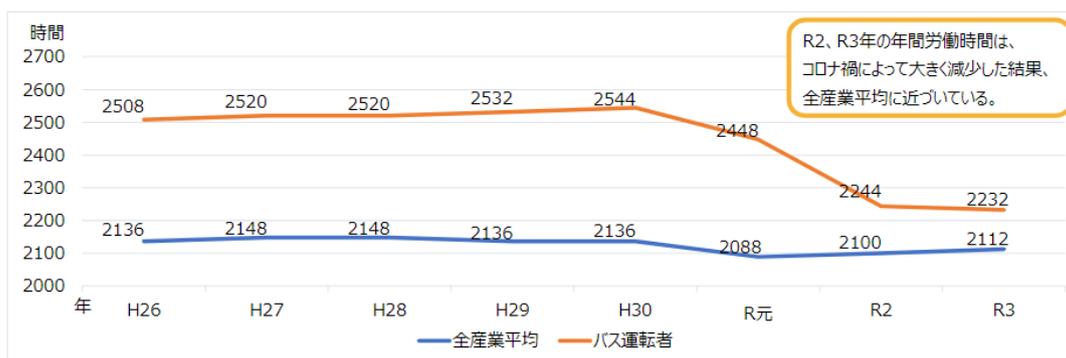
■と、ここまではトラック業界の深刻な問題として周知の事実かと思われるが、路線バスにおいても 2024 年問題が迫っていることはご存知だろうか？詳しくは厚生労働省などの HP で解説されているのでここでは省略するが、要点としてはトラックドライバーと同様に残業時間や拘束時間の上限がさらに規制されることが挙げられる。さらに、ここで注目したいのは次の勤務までの休息時間が現在の最低 8 時間から「原則 11 時間、最低でも 9 時間以上」という条件に変更されることだ。もちろん、バス運転手の労働環境のことを考えると当然実施すべきものであるし、歓迎すべきことである。

	現行	見直し後
1 年の拘束時間	3,380 時間	原則： 3,300 時間
4 週平均 1 週	【4 週平均 1 週間】 原則： 65 時間 (月換算：281 時間)	【1 か月の拘束時間】 原則： 281 時間
1 か月の拘束時間	最大： 71.5 時間 (月換算：309 時間)	最大： 294 時間 ※281 時間を超える月が 4 か月を超えて連続しないこと。 ※4 週平均 1 週の拘束時間も同水準で存置。1 か月と選択可。
1 日の休息期間	継続 8 時間	継続 11 時間を基本とし、9 時間下限

出典：厚生労働省 HP「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」より抜粋

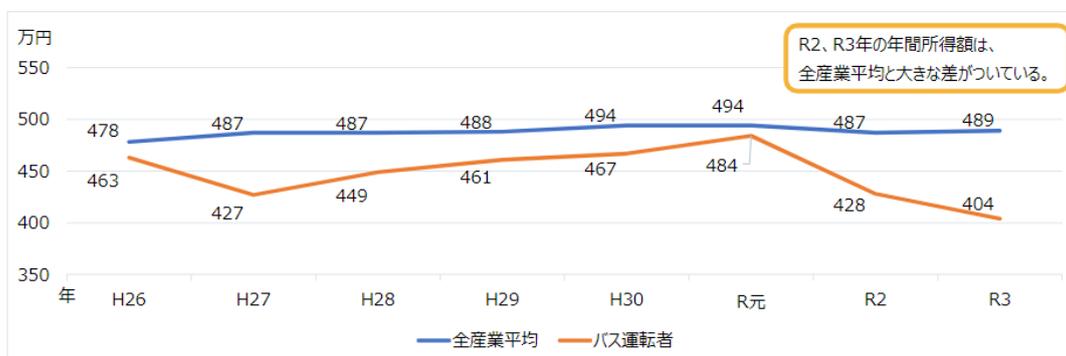
■具体的にどう変わるのかということについては上記の表の通りである。働くバス運転手側の目線に立ってみると、拘束時間や休憩時間が見直され非常に喜ばしいことと言えよう。実のところ、バス運転手の給与は一般の方が思っている以上に低い。公営や民間、地方と都市部などによって細かい差異はあるが、平均年収は全産業が約 480 万円前後なのに対して、バス運転手は平均 430 万円程度しかない。さらに給与体系が基本給が安く、時間外や走行手当等で支払われる出来高制のような方法を取っている会社も多く、新型コロナウイルス禍ではさらに手取り額減っている。しかも、年間労働時間は長いまま。つまり、労働時間も残業時間も長いにも

バス運転者の年間労働時間



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

バス運転者の年間所得額



出典:厚生労働省 HP「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」より抜粋

関わらず給料は低い。これが我が国のバス運転手の実情なのである。したがって、労働者の目線で見ると今回の改正はあって然るべきものである。しかし、事業者側から見るとバス運転手の稼働率が下がり、収益性の悪化やこれまで以上に労務管理が難しくなるだろう。バス業界のビジネスモデルそのものが終焉を迎えつつある。もちろん実施すべき 2024 年問題。ジレンマを多く抱えるが、さらにこの問題は我々市民にも確実に影響が出てくる問題である。(次回に続く)

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail:info@racda-okayama.org

URL:http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索

