



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

# 第 243 号 2024/ 1

## 2024 年問題、運転手不足 何がヤバい？ その②

■前号に引き続き 2024 年問題を取り上げる。今回は事業者側に焦点を当てていたが、当然ながら利用者にも影響は出る。前回と同じ図で恐縮であるが、改めて運転者の労働時間の規制がどう変わるかを見てみよう。この表を見れば明らかなおと、1 年単位・1 か月単位で見た時に、運転手の拘束時間が縮小している。さらに休憩時間も従来の 8 時間から 9 時間に延ばされている。もちろん、働く当事者にとっては雇用環境が少しでも改善されるので歓迎すべきことである。では、利用者には具体的にどんな影響が出てくるであろうか。

	現行	見直し後
1 年の拘束時間	<b>3,380 時間</b>	原則： <b>3,300 時間</b>
4 週平均 1 週 1 か月の拘束時間	【4 週平均 1 週間】 原則： <b>65 時間</b> (月換算：281 時間) 最大： <b>71.5 時間</b> (月換算：309 時間)	【1 か月の拘束時間】 原則： <b>281 時間</b> 最大： <b>294 時間</b> <small>※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。</small>
1 日の休憩期間	<b>継続 8 時間</b>	<b>継続 11 時間を基本とし、9 時間下限</b>

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

■最も大きく影響が出るのは始発便と最終便の時刻であろう。次の業務までのインターバルが延長されたということは、当然ながら朝と夕方のそれぞれで人のやり繰りがより厳しくなる。夕方の 18 時や 19 時に最終便が出る閑散路線であれば、影響は少ないかもしれないが始発が早く、最終便が 22 時・23 時台まで設定されている比較的用户の多い路線は要注意である。

■例えば朝 6 時台に始発便を走らせようとしたら従来は前日は 22 時台に業務を終了していたら良かった。これが、1 時間伸びると、前日 22 時台に業務を終了したのであれば、朝 7 時台からになる。23 時台であれば 8 時台だ。実は、地方都市の黒字路線であれば今でも「8 時間ギリギリ」で次の勤務に回している交番を組んでいるところは多い。これは路線バスに限ら

ず、貸切バスや高速バスでも同じことが言える。単刀直入に言うと、確実に今よりも不便になってしまうということだ。2024年のダイヤ改正では既に多く事業者が減便や路線の廃止を表明しているが、これはギリギリで耐えていたバランスが崩れ、耐えられなくなった証拠である。

■さらに拘束時間が短くなったということは、稼ぎの源である運転手及びバスの稼働率が確実に低下する。そうなると、当然ながらバス事業者の収益性はさらに縮小することが予想できる。工場で言うなれば製品(利益)を生み出す機械の稼働時間が減るのと同じだ。そうなれば、さらにバス事業者の収益性は悪化し、バスの本数が減り、路線が減って不便になるにも関わらず値上げをせざるを得なくなるだろう。

■それは事業者の努力不足ではないか、という声も聞こえてきそうだ。もちろん、環境の変化に対して例えば、マーケティング施策の展開や都市が抱える問題解決などと事業者の施策は必ずしも一致しておらず、変革が遅れてしまっている結果は否めないだろう。過去の成功体験を捨て、新しくビジネスを構築する努力は絶対に必要だ。一方で、彼らは安全に目的地まで人を運ぶことに命を削る努力をしている。毎日何事もなくバスが走っている裏側では、例えば急なトラブルに対して車両をやり繰りしたり、乗務員を入れ替えたり等、普通の会社では絶対に出来ないような努力を行っている。我々の生活が当たり前のようになっているのもまた、バス事業者をはじめ、公共インフラを支える全ての人が強い使命感を持って業務にあたっている事によって成り立っていることを忘れてはならない。

■では、我々は何が出来るのか。抜本的にすぐに出来る事は限られるであろうが、まず1点目としては我々も過去の成功体験を捨て、より良い社会を作るにはどうするかを考えて行動することではないか。もしバスの便数が減って不便だと言うのであれば、本当に維持できるだけの利用をしよう。バスのイベントがあるならば、たまには子供を連れて出かけてみて、一緒に楽しんでみよう。運賃が値上げしたと嘆くのであれば、まずは提供されるサービスが妥当かを見極めた上で、納得のいく対価を支払おう。

■筆者は不便になってでも、無理をしてでもサービスを維持するために、我慢してお金を払うことを推奨しているわけではない。ただし、事業者に求める努力に対して、住民や行政も要望を出すだけでなく、発言するからには責任を持って行動する必要があると考える。本当に成功している自治体では、住民ぐるみで利用の機会を作ったり、自家用車よりも快適に過ごせる街づくりを真剣に考え、街全体に投資も行っている。社会をよりよくしていくのは我々1人1人の行動にかかっている。良くも悪くも2024年問題は国民的な課題として広く周知された。批判ではなく、「よりベターな提案」をしていこう。

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

