

令和6年度研究プロジェクト計画概要

研究種別	■自主研究 4	公益目的事業 11
主査名	寺田一薫 福島学院大学教授	
研究テーマ	新たな運転者労働時間規制に対応した自動車運送システムの再構築	
<p>2024年4月からバス、タクシー、トラック運転者の労働時間等を定めた改正「改善基準告示」が施行され、主に乗務の中断時間を含めた拘束時間の短縮が行われる。いわゆる2024年問題である。これは、2018年の働き方改革を推進するための法律とその衆参付帯決議を受けたものである。</p> <p>とくに問題となるのが、年間の総拘束時間ならびに1日の最大拘束時間の短縮である。前者は、最大、トラックで216時間、バスで80時間となり、一般的な日勤乗務1日当たりに換算すると、トラックで50分弱、バスで17分程度となる。後者は、トラック、バス、タクシー(日勤)ともに最大1時間となる。</p> <p>机上の計算では、バスの場合、「中抜け」と呼ぶ昼間の長い休み時間より後の午後の乗務時刻を終バスまですべて15~20分繰上げることで、ならびに拘束時間が15時間を超える、地方ではかなり少ない勤務だけに調整を加えることで問題は解決する。ところが、現在、全国でそれにとどまらないサービス撤退などの影響がでて、混乱状態にある。この全体的状況は、トラックとバスに共通したものである。</p> <p>課題として、交通事業者の社内でも改善基準に従った複雑な改善基準告示に従った運転者の勤務表を作成できる運行管理専門家が少なく、事業者自身が新基準の影響評価や最適な対策づくりに手をこまねていること、もとより運送を依頼する荷主企業や地方自治体(コミュニティバスの場合)などが運転時間等の基準の基本的部分について知識不足であること(そのことは、労働時間違反や過労運転、人手不足を引き起こしていた一方で、運賃・委託料交渉を不利にしていた恐れもある)、これまでの国土交通省の政策が労働時間自体を変数として直接に扱うことを避け、乗務距離や二人乗務制基準等の周辺規制や運賃政策という間接的対応だけで過重労働問題をかわしてきたこと、などが考えられる。</p> <p>以上の問題意識を踏まえ、本研究では、トラック、バス、タクシーの3モードの運転者労働時間等に関し、モード毎の問題点抽出とモード横断的な課題整理の両方を行う。そのうえで、2024年4月施行の新たな改善基準告示の内容を順守するための条件、当該告示が交通市場と労働市場の両方に及ぼす初期の影響、ならびに2027年度から準備が予定されている再度の労働時間短縮に関する課題抽出と政策提言を行う。</p>		