

「安心・安全」

労働者委員 岡 良二

トラック・バス・タクシーの職場で働く労働者不足に歯止めがかかりません。2024年4月より時間外労働時間の上限規制が960時間となり、このまま4月をむかえると「あたりまえな交通運輸産業」が「あたりまえではない交通運輸産業」になってしまいます。最近ではテレビ等で「今まで通りに荷物の配達が出来ない」「街から路線バスが消える」など特集が組まれ報道がなされていますが「労働時間の規制がくること」、「労働力が足りないこと」も分かっていながら、また、一般則の労働者より5年遅れの改正ですが、この4年半の間に何も対応してこなかったのが不思議でなりません。政府の対応は「後出しじゃんけん」のようなもので、タクシーについては「ライドシェア」、トラックについては「高速道路での最高速度を改定」する方向で、バスについては具体的な対策は、講じられておりません。「ライドシェア」については先進国が導入したものの責任の所在が明確でないこと、安全・安心が損なわれ運賃の下落につながるとして廃止になっていることも知りながら導入する方向で進んでいます。ライドシェアは普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた「白タク行為」を合法化するものです。受給供給やドライバーによって運送対価が変動し安定したサービス提供が困難である他、24時間稼働の保証はなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便となることが危惧されています。また、トラックの高速道路の最高速度についても「有識者会議」のなかで「トラックの最高速度については80キロとする」のを決め今まで実施されてきたのに、今回の改正で「最高速度90キロ」とすることで進んでいます。他の車が高速道路で100キロ走行しているなか「安心・安全」「輸送の使命」を果たすために我慢しながら80キロ走行をしていたトラックドライバーが、今さら90キロまで大丈夫と言われ仕事に対する士気が高まるのでしょうか？「安心・安全」はどこに消えたのでしょうか？政府は「安全・安心」をないがしろにして何処へ進もうとしているのでしょうか？「労働力不足の根源が何処にあり」、「何が問題なのか？」を真剣に議論しないで、その場しのぎの政策では労働力の回復はあり得ません。バスにおいては企業努力で対応願いたいと言われているだけで本気で「公共交通」を考えてはいないとしか言わざるを得ません。鹿児島のバス運転者の平均年齢は57歳です。あと7年したら街から本当に路線バスが消えていきます。

交通運輸産業の労働力不足は「長時間労働」「基本給が低い」「休みが不規則」が主な原因であり、「超少子高齢化」について政府が本腰を入れて対策を講じない限り労働力不足の解消はあり得ません。これに逆行する方向で昨今では「終身雇用の撤廃」や「転職しやすい労働環境の構築」など労働環境が大きく変わりつつあります。私たちは、私たちの「安心・安全」を人任せにするのではなく、一人ひとりが真剣に考えていかなければならない時期に来ているのではないのでしょうか？