

規制緩和と自動車運転労働——高速ツアーバス事故が問うもの

川村 雅 則

はじめに

本稿は、関越自動車道の高速ツアーバス事故の発生（二〇一二年四月二十九日）をうけて、規制緩和が自動車運送業（トラック、バス、タクシー）に与えた影響について、働く人たちの状態を中心に検証することを主要な目的としている。

本誌第五二〇号（二〇一二年五月号）掲載の拙稿と同様、本稿もまた、本誌の読み手である自治体関係者や労働組合を意識して書いた。「高コスト」「民間活力の導入」などを理由に問答無用で「官製市場改革」（民営化・民間委託・指定管理者等々）が進む現状は、「高コスト」を理由に、十分な検証もないまま規制緩和政策が導入・展開された交通産業の経験と共通する部分があり、問題解決の方向性や方法についてここから何かを学ぶうるのではないかと考えている^①。

なお、筆者はこの間、規制緩和と交通産業をめ

ぐる問題についていくつかの論考を書いてきた^②。本稿の内容もそれらとの重複や部分的な転載があることをこわしておく。

1. 規制緩和と自動車運送業

(1) 規制緩和後の各業界の動向（概要）

図表1-1は自動車運送業における規制緩和を整理したものである。規制緩和推進派は、かつて設けられた様々な産業・事業規制がいまや経済成長の桎梏となり、高コスト構造をつくりだしているという前提に立った上で、規制を緩和・廃止することで、競争が促進され、価格の低下、新規の需要増、良質な新商品・サービスの創造、業界の活性化などが実現すると主張していた。

あわせて、規制緩和による経済的な効果も強調されてきたところである。内閣府が発表した「規制改革の経済効果」（二〇〇七年三月二八日）に

よると、タクシーでは一二五億円、経済界の強い意向を反映して早い時期に規制緩和が導入されたトラックでは三兆四千億円を超える利用者メリットがあつたとそれぞれ試算されている。

さて、「経済的な効果」と称された価格の低下はともかくとしても、新規の需要はうまれ、業界は活性化したのだろうか。結論は、総じて、供給過剰の状態が発生しているといえるだろう。典型はタクシーである（図表1-2）^④。タクシーはバブル崩壊以降、需要が減少していたにもかかわらず、車両台数が急増した。車両一台当たりの売り上げが減少しても、それに連動して賃金を減少させられるオール歩合制という賃金体系の存在、あるいは時間外手当や深夜手当の支給がずさんであることなどが、野放図な増車を可能にした^⑤。

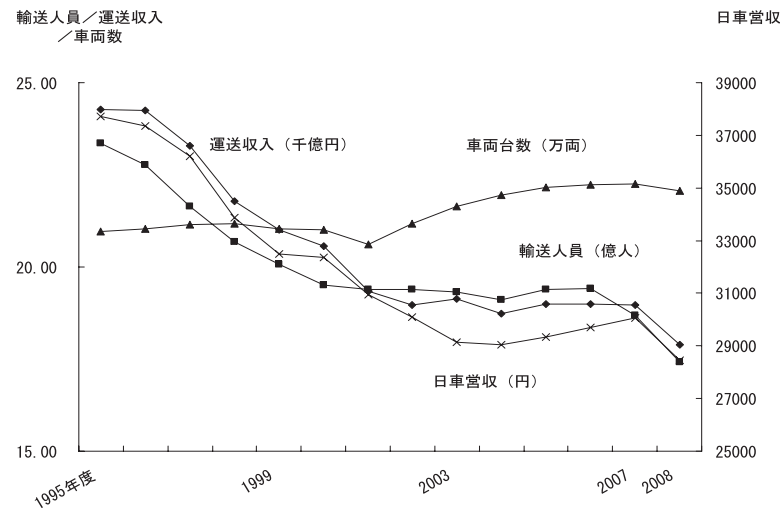
トラックでは、自家用から営業用への転換が進み（自動車貨物輸送に占める営業用割合の増加）、事業者数が増加した（図表1-3）。一九九二年

図表 1-1 自動車運送業の規制緩和

	参入	運賃・料金	改正法施行日
乗合バス	路線毎の免許制 →事業毎の許可制	認可制 →上限認可制の下での事前届出制	2002年2月
貸切バス	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制（事業区域規制あり、 増車規制の緩和（認可→届出））	認可制 →事前届出制	2000年2月
タクシー	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制（事業区域規制あり、 増車規制の緩和（認可→届出）） （ただし、緊急調整地域においては新規参 入、増車は不可。タクシー適正化・活性化 法の特定地域においては新規参入は厳に 抑制、増車は認可。）	認可制 →区域毎の一定価格帯の申請は自動認可	2002年2月
トラック	事業区域毎の免許制→事業毎の許可制 （1990年12月）（事業区域規制あり、増車 規制の緩和） 事業区域規制の廃止（2003年4月）	認可制→事前届出制（1990年12月） 事前届出制→事後届出制（2003年4月）	1990年12月 2003年4月

出所：国土交通省自動車交通局「自動車交通局の主な政策課題について」2010年4月より。

図表 1-2 タクシー業界の動向（法人）

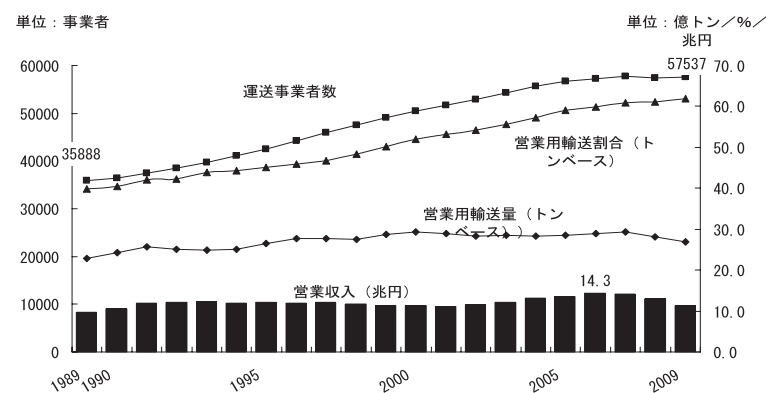


出所：国土交通省自動車交通局「自動車交通局の主な政策課題について」2010年4月より。

る大幅な増加があった。それに対して一九九〇年
度に一〇兆円を超えた営業収入は二〇〇六年度に
は一四兆円に達したものの、事業者数の伸びに比
べると低迷している（リーマンショック以降は大
幅な減少）。

バス事業はどうか。貸切バスについては（図表
1-4）⁶、事業者の急増とその一方で運賃収入
の下落を確認しておくにとどめ（この間の拙稿も

図表 1-3 トラック運送業界の動向



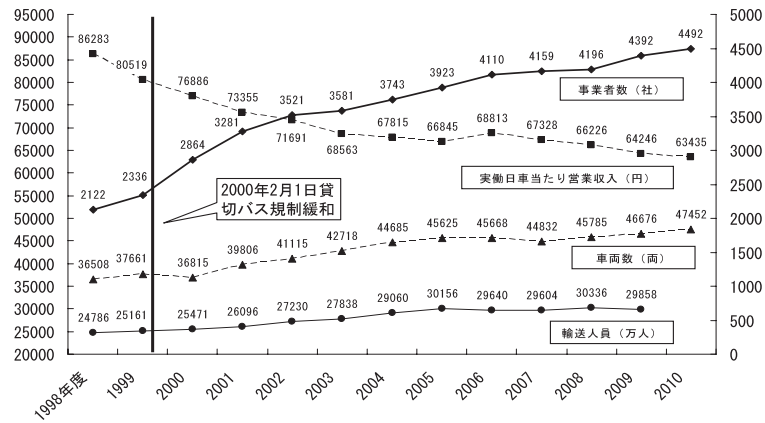
注1：運送事業者数は年度末の値、その他は年度の値。

注2：運送事業者数は一般（特積・雪櫃除く）。

出所：2006年の値までは国土交通省『陸運統計要覧』、以降は『交通関連統計資料』より作成。

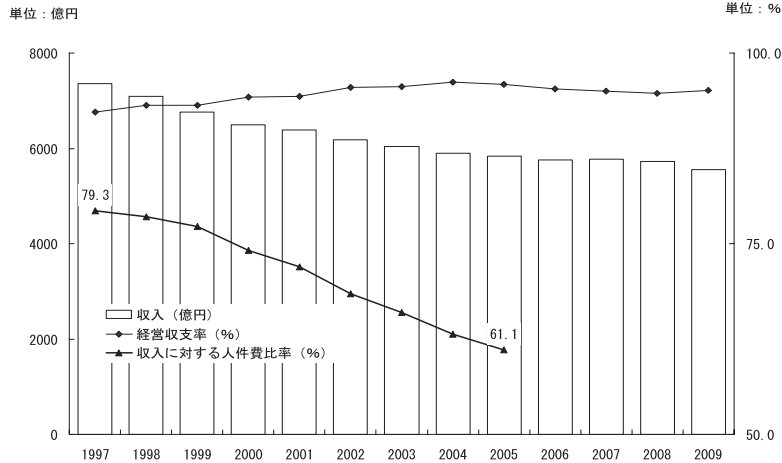
参照）、乗合バス事業をみる。乗合では、利用人
口も売り上げも長期にわたり減少するなかで、規
制緩和の導入と補助金制度の縮小が実施された。
その結果、収益のあがる部門では競争が激しくな
り、事業者内での赤字部門への補填（内部補助）
が困難になった。私鉄会社からのバス部門の分離・
子会社化が進み、地方では、内部補助で維持され
てきた不採算路線・赤字路線からの撤退が進ん

図表 1-4 貸切バス業界の動向



出所：国土交通省『バス事業のあり方検討会最終報告書』2012年3月より。

図表 1-5 乗合バス業界の動向（対象は一定車両規模以上の事業者）



注：収入に対する人件費比率が2005年度値までなのは、06年から統計のとりかたが変わったことによる。
出所：国土交通省「一般乗合バス事業の収支状況について」各年度版より作成。

だ。
こうしたなかで、バス事業の収入自体は年々低迷しているにもかかわらず、収支率は逆に年々改善されるという現象が起きている（図表1-5）。⁷ 人件費を中心とする経費削減策が功を奏したことによる。⁸

(2) 経済的規制と社会的規制—規制緩和政策をめぐる論点の再考
規制緩和の議論をふりかえって考えたとき、本稿の課題との関連でいえば、需給調整や価格に關わる経済的な規制と、安全や労働条件など社会的な規制の分離が可能だという考えは、果たして妥

当だったのかという思いをあらためて強くもつ。いや、規制のもつ機能に着目して概念上分けることはもちろん可能だとしても、実際にそれが可能なかどうかということである。わが国の社会的規制（本稿では、労働規制を中心にみる）の水準の低さを思うと、その疑念は深まる。

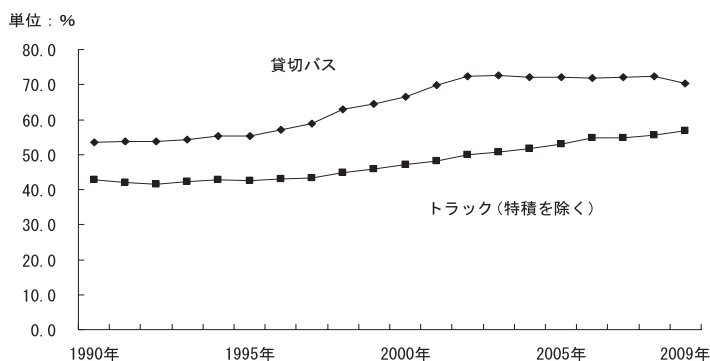
もっとも、市場の失敗に言及したり安全性の強化を主張する声もあったとはいえ、規制緩和と推進の主張は端的には、「経済的規制は原則自由に、社会的規制は自己責任を原則に最小限に」と表現されたことから、社会的規制の強化はのぞむべくもなかった。それは、およそ一二万の運送事業者に対して監査業務に従事する国土交通省職員がわずか三〇〇人あまりだという現行体制に象徴されている。規制緩和でサービスの質や安全性が低下するという懸念に対し示された「事後チェック体制の強化」論という回答の中身がこれだった。

(3) 中小運送事業者の経営難、不公正な取引・契約等

本稿のテーマである運転労働者の状態を改善する上でも重要な、中小運送事業者の経営をめぐる問題にも一言ふれておく。

トラックでも貸切バスでも、この間増えたのは小零細規模の事業者である（図表1-6）。事業規模が小さければ、経営基盤は脆弱であり、運行管理等の面で支障が生じること、荷主や旅行業者との間の価格交渉力も低いことが予想される。

図表 1-6 小規模（車両 10 両以下）の貸切バス及びトラック
運送業者割合の推移



注：各年3月末現在の数値。
出所：国土交通省『陸運統計要覧』より作成。2007年以降は『交通関連統計資料集』より。

実際、例えばトラック業界では、事業規模が小さい事業者において営業収益に対する利益率が低く赤字基調の状態が続いてきた（全日本トラック協会「経営分析」）。また、同業界では、荷主との公正な取引、適正運賃の収受が長年の課題となっている。燃料価格が高騰した際も、その分を運賃に転嫁できたのはごく一部の事業者にしか過ぎなかった（筆者調査でも「全く上乗せできなかった」が全体の七三・八%を占めた^⑨）。

なお、貸切バスでも、そもそもバス事業者が無

理をせざるを得ない背景に、低運賃や旅行者との間の不公正な契約があることは、総務省勧告^⑩も指摘していたとおりである。

以下でみる賃金・労働条件の改善のためには、業界の抱えているこうした課題、すなわち、運賃水準の適正化、荷主・元請や旅行者との間の契約の公正化などを視野にいれた取り組みが不可欠である。

2. 規制緩和下の自動車運送労働

(1) 国内輸送で自動車運送業が果たしている役割

図表 2-1 は国内の旅客輸送量及び貨物輸送量を輸送機関別にみたものである。事業用自動車^⑪が果たしている役割があらためて確認できる。

例えば、貨物では、過度に自動車に依存した輸送体系を見直し、鉄道などへのモーダルシフト（環境負荷の低い輸送手段への転換）を進めていく必要があることは言うまでもないが、現時点でトン数でもトンキロ数でも五割超を営業用トラックが担っている。

旅客では「自家用」が占める割合が大きい。だが、そうしたマイカーを中心としたクルマ社会（化）は、自動車事故による犠牲だけではなく、財政構造における道路建造・公共事業偏重化、都市交通計画における郊外へのスプロール化・中心街の空洞化など、様々な弊害をもたらしてきた^⑫。高齢者人口が増加するなかで、「交通弱者」や「買い

物難民」の問題も深刻化している。軌道系の交通機関とあわせて、バスやタクシーの果たす役割に期待が寄せられる。

これらの交通機関が果たすこうした社会的な役割の大きさに比べると、その賃金・労働条件は低

図表 2-1 輸送機関別にみた国内旅客輸送量及び貨物輸送量

旅客	輸送人員（億人）		輸送人キロ（億人キロ）	
	実数	%	実数	%
総輸送量	895.0	100.0	13709.0	100.0
鉄道	227.2	25.4	3939.0	28.7
自動車				
営業用乗合バス	41.8	4.7	287.2	2.1
営業用貸切バス	3.0	0.3	424.8	3.1
営業用乗用車	19.5	2.2	101.6	0.7
自家用計	601.7	67.2	8173.6	59.6
航空	0.8	0.1	752.0	5.5
旅客船	0.9	0.1	30.7	0.2
貨物	輸送トン数（百万トン）		輸送トンキロ（億トンキロ）	
	実数	%	実数	%
総輸送量	4830.5	100.0	5235.9	100.0
鉄道	43.3	0.9	205.6	3.9
自動車				
営業用	2686.6	55.6	2932.3	56.0
自家用	1767.5	36.6	414.4	7.9
内航海運	332.2	6.9	1673.2	32.0
航空	1.0	0.0	10.4	0.2

注1：端数処理を行っているため、内訳の合計と輸送機関計が一致しない場合がある。
注2：「旅客」の「自家用計」はバス、乗用車、軽自動車、貨物自動車を足し合わせた値。
出所：国土交通省（2011）『国土交通白書2011』より作成。

図表 2-2 職業運転者のいわゆる過労死労発生
(労災請求、認定) 件数

単位：件		
	請求件数	支給決定件数
全体	802	285
道路貨物運送業	108	57
道路旅客運送業	47	17
自動車運転従事者	139	65

注：中段は業種、下段は職種。
出所：厚生労働省「2010年度 脳・心臓疾患および精神障害
などの労災補償状況まとめ」2011年6月14日より作成。

まずは手近な政府統計を中心にみていく。第一に、厚生労働省によれば(図表2-12)、職業運転者はいわゆる過労死がもつとも多い職種だ。関連して図表2-13は、「自動車事故報告規則」に規定された「重大事故」のうち、「健康起因」のすなわち「運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができない

位¹²⁾で推移し、規制緩和がそこに加わった。
(2) 政府統計にみる運転労働者の賃金・労働条件と、労働規制の現状
タクシীর再規制の動きに対して規制改革会議(「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解」二〇〇八年七月三十一日)が主張したように、賃金・労働条件の改善は社会的規制の強化で対応すべきで、規制緩和自体は問題なし、という見解がある。では、わが国の社会的規制——ここでは労働分野の規制に限るが、その水準は果たしていかほどか、労働実態をまじえてみていこう。

図表 2-3 「健康起因」による「重大事故」の発生件数の推移

単位：件										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
全体	21	46	51	60	64	83	102	99	111	100
バス	4	17	18	27	27	35	33	43	41	39
ハイタク	8	17	20	20	20	29	37	28	42	38
トラック	9	12	13	13	17	19	32	28	28	23

注：2002年に健康起因事故が急増したのは、報告規則の改正により健康起因による事故のみならず、運行を中止した事例も新たに届出対象に加えたためである。

出所：国土交通省自動車交通局「自動車運送事業用自動車事故統計年報 2000年」2012年2月より作成。

図表 2-4 道路貨物・旅客運送業の週間就業時間別就業者数

単位：万人、%					
	就業者(従業者)				
	総数	1~34時間	35~48時間	49~59時間	60時間以上
全産業	6129	1721	2927	830	618
道路貨物運送業	179	31	71	33	43
道路旅客運送業	59	9	24	12	14
全産業	100.0	28.1	47.8	13.5	10.1
道路貨物運送業	100.0	17.3	39.7	18.4	24.0
道路旅客運送業	100.0	15.3	40.7	20.3	23.7

出所：総務省「2010年 労働力調査(基本集計)」より作成。

下バスをかつ(図表2-16)、推下、賃金水準は、いずれの職種においても全産業を下回る。また、推下を見る(図表2-16)、かつては全産業を上回っていたバスも急速に低下した。賃金水

4) 自動車運送業で働かなくなったもの」についてその推移をまとめたもので、高止まりで推移している。
第二に、背景にある長時間労働の実態について、労働者自身による回答で政府の労働時間統計のなかでも実態により近いとされる総務省「労働力調査」によれば(図表2-14)、自動車運送業で働

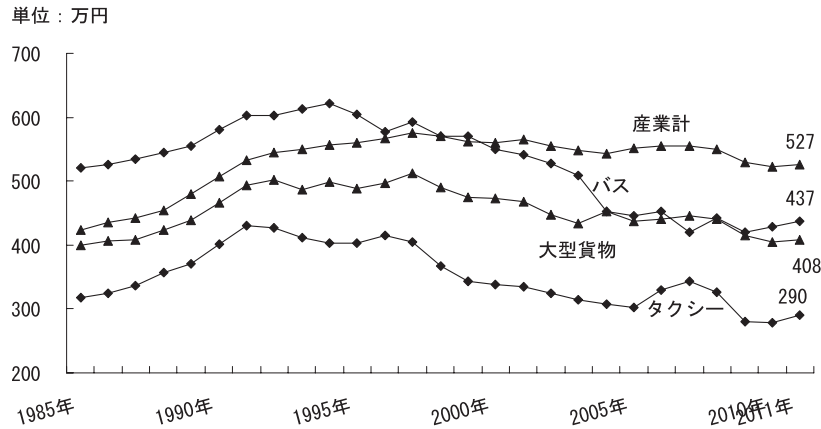
第三に、「賃金構造基本統計」で賃金水準もみておこう。まず図表2-15には事業規模別データもまとめた(業界内では小規模事業者が多数派であるため)。労働時間は長い一方で、賃金水準は、いずれの職種においても全産業を下回る。また、推下を見る(図表2-16)、かつては全産業を上回っていたバスも急速に低下した。賃金水

図表 2-5 「賃金構造基本統計」にみる職業運転者の賃金・労働時間等

	年齢	勤続年数	所定内実労働時間数	超過実労働時間数	きまって支給する現金給与額		年間賞与 与その他特別給与額 千円	年間値（試算）				
	歳	年	時間	時間	千円	所定内給与額 千円		労働時間 時間	収入（万円）			
									全体	1000人以上	100～999人	10～99人
大型貨物	46.1	11.5	177	39	318.6	257.9	256.0	2592	408	495	434	388
バス	47.4	11.5	168	39	308.3	239.0	667.0	2484	437	547	392	345
タクシー	56.9	9.5	171	22	229.4	196.0	150.6	2316	290	321	309	249
参考：産業計	42.3	13.3	167	15	360.2	328.3	945.2	2184	527	663	504	412

注：収入(試算値)のみ従業員規模別の結果も掲載した。
出所：厚生労働省「2011年 賃金構造基本統計調査」より作成。

図表 2-6 「賃金構造基本統計」にみる職業運転者の年収（試算値）の推移

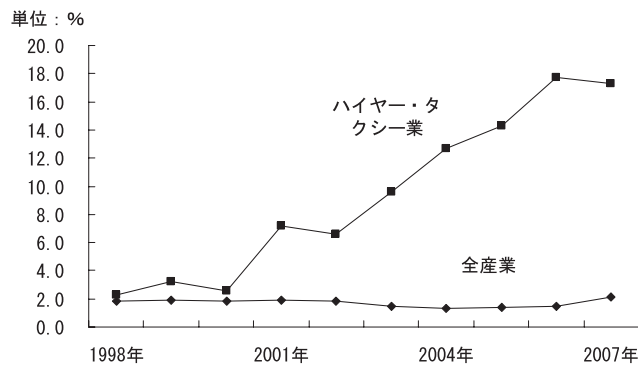


出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成。

準の低さが顕著なのはタクシーで、三〇〇万円を割っている。若年層の入職・定着が困難で、「嘱託」など有期雇用で年金を受給しながら働く運転者が増えている。

関連して、わが国の最低賃金は、生活保護水準との逆転現象が発生するほどに低いことが問題となっているが、厚生労働省資料（図表 2-17）に

図表 2-7 タクシー事業場における最低賃金法の違反率の推移



出所：厚生労働省資料（国土交通省「タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会」配布資料）

よれば、そういった水準さえ遵守できないほどの競争状況がタクシー産業ではひろがる。

第四に、運転者の労働時間等の改善を目的に掲げているのは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下、「改善基準」）告示は、職業運転者を守っているか。先にみた過労死認定ラインと照らし合わせても、その水準はあまりにも低い（図表 2-18）。例えば一日の拘束時間は、原則一三時間まで、最大で一六時間まで延長することが可能である。あるいは、勤務と勤務の間の休息期間は八時間以上確保されていればよしとさ

図表 2-8 「改善基準」告示の主な項目

	タクシー		トラック等	バス等
	日勤勤務	隔日勤務		
拘束時間	1箇月 299時間 1日 原則13時間 最大16時間	1箇月 262時間 2暦日 21時間	1箇月 293時間 1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内) 継続 8時間以上	4週平均で1週間当たり 65時間 1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内) 継続 8時間以上
休憩時間	継続 8時間以上	継続 20時間以上	2日平均で1日当たり 9時間 2週平均で1週間当たり 44時間	2日平均で1日当たり 9時間 4週平均で1週間当たり 40時間
連続運転時間			4時間以内（運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要）	4時間以内（運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要）

注：特例の規定は省略。

出所：労働調査会出版局編（2007）p206, 207から主な項目を整理。

れる。しかもこの水準さえ守られずにいるのが実態である（図表 2-19）。

言い換えれば、自動車運転者の低い労働条件を法制度的にも容認することが、規制緩和政策による野放図な新規参入・増車や運賃ダンピングを可能にしているともいえるだろう。

社会的規制で対応せよ、というのであれば、こ

図表 2-9 自動車運転者を使用する事業場に係る「改善基準」告示の違反状況（2011 年）

		単位：件、%						
監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改善基準告示違反事項						
		総拘束時 間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間	休日労働	
トラック	2789 100.0	1774 63.6	1050 37.6	1486 53.3	1090 39.1	549 19.7	963 34.5	129 4.6
バス	214 100.0	133 62.1	60 28.0	102 47.7	64 29.9	20 9.3	32 15.0	9 4.2
ハイタク	639 100.0	296 46.3	187 29.3	217 34.0	81 12.7	-	-	41 6.4

出所：厚生労働省資料より作成。

初日…石狩で荷物を積み、函館へ↓
(フェリー) ↓二
日目…青森に到着

第一は、もう一〇年以上前になるが、同乗して記録した、ある長距離運搬者の勤務実態だ。水産加工品を扱う運送会社で働く五〇歳の彼のこのときの合計五日間に及ぶ行程（石狩と東京の往復）は、次のような内容だった（図表2-10）。

車運転者の労働実態
れまでに行つた幾つ
かの調査結果をみ
てもらう。

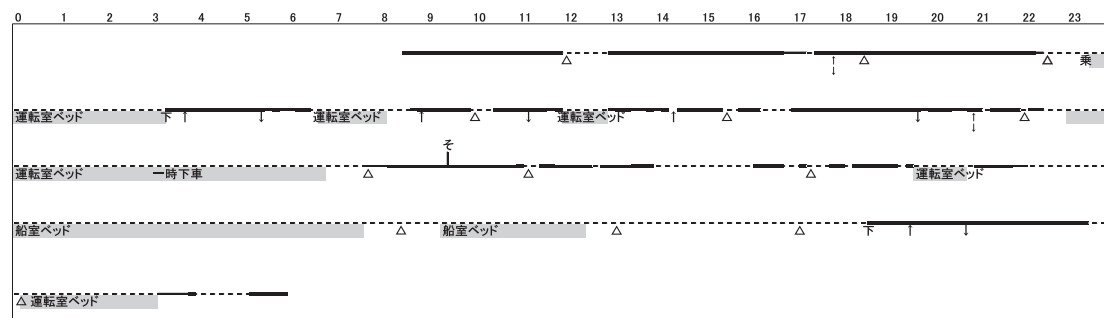
(3) 実態調査にみる自動車運転労働

うした法制度の現状あるいは労働実態をどう考えるのか。

ア 長距離トラック運転者

さて、政府統計では、自動車運転者の労働実態に十分に迫れない。筆者がこれまでに行った幾つ

図表 2-10 ある長距離運転者の、1 勤務・運行（5 日間）における勤務・生活状況



注1：黒い太線が「運転作業」、二重線が「荷扱い作業」、実線が「付帯作業」、点線が「休憩を含むその他の時間」。

注2: △は食事休憩あるいは食事開始時刻で、薄い網掛け帯は睡眠時間。

出所：川村・福地（2000）より。

↓東北で荷物を下ろしながら東京へ↓三日目…荷物を積みながら大洗へ↓(フェリー)↓四日目…室蘭に到着↓荷物を下ろしながら札幌へ向かい、最後の荷下ろしを終えて石狩へ。

初日に石狩で荷物を積み込んだ後、函館まで走り、二二時過ぎにフェリーに乗船し、そのまま車内のベッドで横になるが、翌三時頃にはもう青森に到着し、真つ暗な中を東京に向けて運転を開始。途中、東北の数箇所では荷物を下ろしながら東京へと向かう。荷扱いで待ち時間が発生したときにとる仮眠で睡眠不足が補われている。しかしながらそれでも、三日目、高速道路を運転中に一瞬居眠りをしてハンドルをきり、ヒヤツとしたこともあった。作業時間を見ると、一日目と二日目は一三〜一四時間、三日目も九時間超働いている(表2-11)。

マスコミによってときおり告発される「トラック野郎」たちの厳しい（そして連続の車中泊を組み込んだ非人間的な）働き方もまた、事業区域規制が廃止され、その代わりに一運行一四四時間まで容認される現行の規定に「支えられている」。村尾（注釈17）の指摘の妥当性をあらためて思う。

イ 乗合バス運転者の勤務

本誌第五二〇号の拙稿でも紹介したが、私たちが普段使っている乗合バス運転者の労働負担、とりわけ勤務の不規則性について、ここでは、「健康起因」で「重大事故」を発症するに至ったある

図表 2-11 各日の就労状況

調査日 (暦日上)	就労開始時から就労 終了時	就労時 間	実作業 総計	単位：分			就労間 隔時間
				運転作 業	荷扱い 作業	付帯作 業	
1日目	出社 08:30～乗船手 続き終了 22:30	840	762	282	435	45	290※
2日目	下船 03:20～作業終 了 22:33	1153	843	668	164	11	547
3日目	作業開始 07:40～乗 船手続き終了 22:11	871	567	208	311	48	1230
4日目	下船 18:41～作業終 了 23:30	289	289	138	151	0	217
5日目	作業開始 03:07～帰 庫 06:01	174	104	29	26	49	—

注1：就労時間とは、就労開始時刻から終了時刻までの間で、休憩時間等を含む。通常の拘束時間に近い概念である。

注2：実作業時間は、休憩・休養・睡眠時間を除いたものである。

注3：就労間隔時間とは、就労終了時から睡眠（夜眠）をはさんで、翌日の就労開始時までの間。

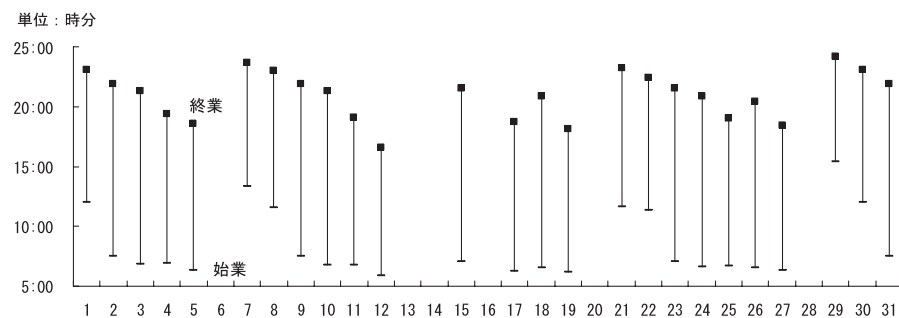
注4：就労間隔時間の※は、乗船が終了した時刻（23:25）を就労時間の終わりとした場合には、235分までさらに短くなる。

出所：川村・福地（2000）より。

バス運転者の、一カ月間の始業時刻と終業時刻の位置（図表 2-12）をみてもらう。乗合バスの場合、運転者は交代で勤務シフトを経験する。しかも、彼の勤務先は全国大手のバス事業者である。つまり、これは特殊な勤務ではない。一カ月分のデータがそろっていたので使った次第である。

まず、不規則性は一目瞭然である。また三十一日中、勤務日は二五日で、総拘束時間は三〇〇時間を超える（三〇六・五時間）。中間解放の分（このケースでは一〇日間）を除いて計算しても二七二時間に及ぶ。

図表 2-12 ある乗合バス運転者の一ヶ月間の始業時刻・終業時刻（拘束時間）



注：中間解放時間は省略し、最初の始業時刻と最終の終業時刻で作成した。

出所：「重大事故報告書」のうちの1件から作成。

なお、このケースを含め「重大事故報告書」に記載されている事故原因や再発防止策は、運転者個人に焦点が当てられ、職場における健康阻害要因（この場合、勤務のあり方）の除去という観点からはほとんどみられない。

ウ 労働法制で救済されない職業運転者—軽貨物自営業者を例に

ところで、職業運転者でありながら、「改善基準」告示や労働法制では救済されないのが、自家用（白ナンバー）あるいは自営業の運転者である。前者のケースとしてダンブ運転者が、後者のケースとして軽貨物運転者があげられる。

過去に行った調査²⁰⁾では、その働き方は文字通り過酷だった。例えば図表 2-13 は、大手運送会社の末端の配達部門を担当する軽貨物運転者の一週間の就業・睡眠をまとめたものである。繁忙期とはいえ、最も短い日で一〇時間、最長は一七時間も働くという働き方を、一カ月にわずか二日間の休日だけで続けていた。

ちなみに、彼らは、大手運送会社の制服や伝票等を使うのはもちろんのこと、再配達の依頼に応じなければならぬ時刻まで決まっているなど、その就業実態は「労働者性」（従属労働性）が強かった。配達ルートもコスト面では自動的に決まるといってよく、総じて就業に関する裁量は小さい。本人のいのち・健康はもちろんのこと、利用者や同じ空間（公道）を移動する第三者の安全を守るためにも、自家用や自営を含め、職業運転者全体を保護する法制度が必要だと考える。

エ 交通事故の発生状況

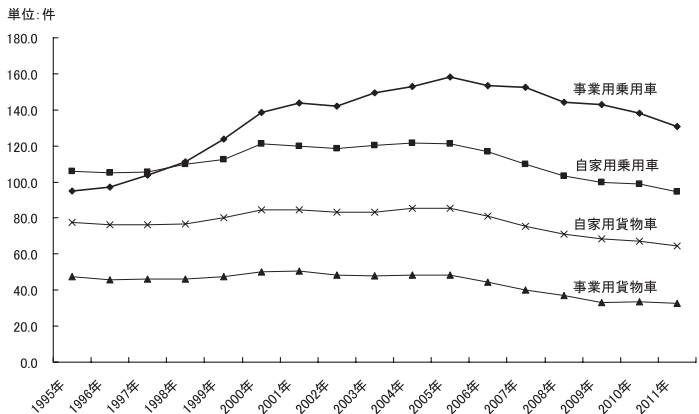
ところで、規制緩和は安全性を低下させる（とりわけ事故の発生というかたちであらわれる）か

図表 2-13 大手運送業者の宅配便業務に従事する、ある軽貨物運送業者の一週間の就業・睡眠等

	前日	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	平均
(1) 起床	5:30	5:20	5:25	5:35	5:30	5:25	5:30	5:30	5:27
(2) 出宅	6:10	6:05	6:00	6:05	6:02	6:02	6:10	6:05	6:04
(3) センター到着①	6:35	6:25	6:20	6:23	6:20	6:18	6:33	6:25	6:23
(4) 荷扱い(荷積み)開始	—	6:58	6:48	6:32	6:30	6:58	6:44	6:30	6:42
(5) 荷扱い終了	—	8:10	8:10	8:15	8:45	8:27	7:47	7:30	8:09
(6) センター出発①(配達開始)	—	9:23	9:15	9:48	9:40	10:06	9:05	8:50	9:26
(7) 配達一巡自終了	—	15:10	15:39	15:39	19:00	16:50	13:13	12:33	15:26
(8) 自宅到着①	—	15:21	15:52	15:47	—	—	14:10	12:44	14:46
(9) 再配達開始	—	16:50	17:05	17:05	19:18	17:25	17:05	17:00	17:24
(10) 再配達終了	—	20:22	20:05	20:02	21:31	21:04	20:10	19:36	20:24
(11) センター到着②	—	20:40	20:15	20:11	21:42	21:13	20:21	19:45	20:35
(12) センター出発②(自宅へ)	20:40	21:07	21:00	21:06	23:15	22:02	21:10	20:10	21:24
(13) 自宅到着②	21:00	21:32	21:36	21:48	23:33	22:35	21:43	20:32	21:54
(14) 就寝	23:15	23:50	0:10	23:40	0:40	0:20	0:00	23:00	23:57
前日からの睡眠時間		6時間05分	5時間35分	5時間25分	5時間50分	4時間45分	5時間10分	5時間30分	—
備考 作業時間(休憩等を除く)		13時間46分	13時間59分	14時間08分	17時間10分	15時間49分	11時間48分	10時間00分	—
延べ配達件数(件)		130	138	149	195	169	119	107	—

注：延べ配達件数は、再配達や再々配達分を含む配達件数。
出所：川村（2003）より。

図表 2-14 第一当事者別にみた走行距離（1億キロ）当たりの交通事故件数の推移



出所：警察庁資料「交通事故の発生状況」各年版より作成。

どうかという論点がある。
この点について、事故発生要素は多岐にわたるが、事故発生状況に応じて関係行政機関の対応が変化する（例えば、スピードリミッターの装着義務化や飲酒運転に対する処分の厳罰化など、行政の取り組みはこの間も強化された）ことも考慮する必要がある。別の機会にあらためて論じたいが、ここでは研究の課題とあわせて以下の二点だけを述べておく。⁽²³⁾
第一に、走行距離当たりの事故件数（事故率）

において、事業用乗用車（バス、ハイタク）の事故率が急速に伸びた後、全体とあわせて低下しているものの、なお高止まり傾向にある（図表 2-14）。図表は省略するが、とくにハイタク事業でその値が高い（注 23 の国土交通省資料を参照）。なお、事業用貨物車については他の車種に比べて事故率が低いものの、事故が発生した場合の致死率の高さが問題になっている。⁽²⁴⁾
ところで、第二に、競争が激しくなり、過労運転での事故は増加したのだろうか。統計資料をみると（図表 2-15）、「過労運転」による事故はごくわずかなのである。しかしながら、これは「安全運転義務違反」のなかに過労と思われるものが含まれている可能性が高く、事故統計の精緻化あるいは運転者の疲労調査などと

図表 2-15 事業用自動車第一当事者とする交通事故件数と、「過労運転」及び「安全運転義務違反」による事故件数

	合計	安全運転義務違反						
		過労運転	安全運転義務違反					
			運転操作	前方不注意	動静不注視	安全不確認	安全速度	その他
事業用	51061	20	3085	2908	8209	5947	17712	382
自家用（参考）	596394	371	36189	44492	101369	65041	190423	5954

注：事業用自動車を第一当事者とする交通事故の「合計」件数と、法令違反のうち「過労運転」「安全運転義務違反」による事故件数をまとめた。
出所：交通事故総合分析センター（2011）『交通事故統計年報 2010年版』より作成。

あわせた検討が必要である（以上は警察からのヒアリングを含む）²⁶⁾。

3. まとめに代えて―労働分野の規制強化を

(1) 問われる政策審議・決定のありかた

規制緩和路線からの転換が――控えめに述べても、規制緩和政策の検証作業が必要である。そのことを前提とした上で、多岐にわたる課題があげられる。だが、その前に一点強調しておきたいのは、規制緩和時代に行われた政策審議・決定過程の改善の必要性である。

第一に、当事者を排して大所高所からの「英断」ではなく、労働者・労働組合はもちろんのこと幅広い当事者の参画を保障することが必要だ。これは、再規制・減車措置を結論したタクシー事業のワーキング・グループでの審議や構成が参考になる。

第二は、ようやく進みつつあるものの、この間軽視されてきたエビデンス（証拠、根拠）にもとづく政策形成である。規制緩和下の輸送秩序の乱れは行政自身による幾つもの調査が示している。これ以上の不作為は許されない。

そして第三に、国土交通省と厚生労働省の連携、言い換えれば、事業に関する法制度と、労働分野の法制度のより一層の連携も必要だと考える。

さて、多岐にわたる課題のなかでも、荷主や旅行業者が運送業者に無理を強いても、その責任が

追及されない現状では事故はなくならない。であればこそ、重大事故を起こしたり「改善基準」告示に違反した運送業者を使っていた発注者に対して、自動的に責任追及が可能な実効性のある法制度の整備が求められる（優越的地位の濫用に係る現行のガイドラインの改善などが検討課題である）。

(2) 法制度と労働組合による労働規制の強化を

その上で、本稿ではやはり、規制緩和による無秩序な競争状態に歯止めをかける手段としても、労働分野の規制、そのなかでも働き方／働かせ方に関する規制をあげたい。交通産業のなかでも自動車運送業（自動車の運転）の場合、労働者の状態が事故に直結しかねないこともあり、対応は急がれる。

具体的には、改善基準告示の内容・水準を、労働科学的知見を盛り込んだものに改善すべきである。貸切バス事業では、総務省勧告で指摘されていたにもかかわらず放置されていた運行距離の上限値（六七〇km）がようやく改善され、現在、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」が設置されている。だが、労働科学的知見にもとづく内容の検討が必要なのは、なにも貸切バスだけに限らない。

拘束時間や運転時間の規制はもとより、休息期間をEU並みに一時間にできないか。働く時間の「長さ」だけでなく、「位置」すなわち深夜労働

働或不規則勤務の負担にも十分な配慮が必要ではないか。そして、罰則を設け、現行の「告示」という位置づけの強化も必要である。

ところで、法制度による規制はもちろんのこと、労働組合による規制もまた、わが国企業別組合の弱点をふまえた上でもなお追求されるべき課題であるのは言うまでもない。制度・政策だけが大きく改善されることのないのは労働運動の経験が教えている。

それは、自社内の労働規制の強化に限らない。公正な契約や適正単価の収受が困難な中小運送業者との共同も追求課題だ。いくつもの優れた実践もある。

あるいは、すでに労働組合が存在する大手の職場でこんな取り組みは実現できないか。すなわち、取引先である貸切バス事業者や下請運送業者との間の運賃の適正化や契約の公正化はもちろんのこと、そこで働く労働者の賃金・労働条件の改善に、大手の労働組合が着手することだ。

後者はきわめてハードルの高い課題である。さて、自社内の労働規制の強化を図ったそのツケを取引先やそこで働く労働者にまわすという行為では、「均等待遇」「同一労働同一賃金」という看板の「名ばかり」性は払拭されまい。それは労働界全体に共通する課題である。

【注】

(1) 短い文章だが、同様の趣旨で書いた川村（二〇一二年）cも参照。

- (2) 拙稿は以下からダウンロードできる。
<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/>
- (3) 例えば、経済同友会編『運輸市場の構造変化と規制緩和—自己責任原則の確立と新しい公共政策の展開をめざして』（一九八八年）参照。このときのもようは、全日本トラック協会編『物流二法制定の記録—貨物自動車運送事業法を中心に』（一九九七年）などを参照。
- (4) 国土交通省自動車局「自動車交通局の主な政策課題について」（二〇一〇年四月）による。ただし、見づらいで数値は掲載していない。もとの資料を参照されたい（以下、同様）。
<http://www.mlit.go.jp/seisakukaigi/9-bunka/02.pdf>
- (5) 規制緩和以前から供給過剰だった事実をもって、問題は規制緩和で発生したわけではないという主張もあるが、規制緩和による需給調整規制の廃止が問題を深刻化させた事実是不変ではないだろう。
- (6) 国土交通省『バス事業のあり方検討会最終報告書』（二〇一二年四月三日発表）による。同報告書は以下よりダウンロードできる。
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hb_000116.html
- (7) 国土交通省「乗合バス事業の収支状況について」（各年度版）。ただし、調査対象事業者は限定されているので注意。二〇一〇年度版では、保有車両数三〇両以上の二五四者。
- (8) 日本私鉄労働組合総連合会北海道地方本部が加盟各支部の協力で行った調査（二〇〇八年）によれば、乗務員の三分の一強（三六・五％）は非正規になっている。
- (9) 後述のとおり、輸送秩序の乱れという事態をうけて、「トラック産業の将来ビジョン」を考える検討会が国土交通省に設置された。同検討会の各種資料は以下を参照。
- http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000016.html
- 同検討会の「中間報告」においても、「増大する多くの小規模事業者においては、厳しい経済環境が続く中で、過当競争の激化、これに伴う運賃・料金の上落等により、大変厳しい経営を余儀なくされている」こと、「この結果、これらのうち相当数の事業者においては、法令遵守や安全・労働環境などの面で、適切な経営が行われていない可能性が高い」こと、そして「これらの小規模事業者の大幅な増加が、過当競争の激化をもたらすことにより法令違反等を前提としたような運賃・料金の設定を惹起していると思慮される」と指摘されている。
- (10) 総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」（二〇一〇年九月一〇日発表）参照。
http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/34390_1.html
- 例えば、同省が行った事業者アンケートでは、届出運賃を収受できていない事業者が九割を超えていた（届出運賃の適正収受に違反）。また、事業契約先からの運賃・料金の要求内容として、「当初から公示運賃・料金を配慮しない著しく低い運賃・料金が提示される」が七六・二％、「運賃・料金を決定する過程で一方的に減額される」が五八・二％（いずれも、常にある又は時々あるの合計）に及んだ。旅行者側が一方的に手数料を差し引いているとみられる実態も指摘されている。
- (11) 例えば土居ら（二〇〇六年）を参照。なお筆者は、交通事故被害者遺族に象徴される、クルマ社会のあらゆる犠牲者との連携・共同が交通労組の課題だと考える。
- (12) そもそも自動車運転労働は、クルマの運転という高い精神的な負担をとまなう仕事内容と、長時間・不規則・深夜労働という特徴をもつ勤務時間制の負担から、安全衛生上の課題が多く、その改善の必要性が早くから指摘されていた。この問題については、労働科学研究所の大著である、野沢・小木（一九八〇年）を参照。また、日本産業衛生学会（運転労働安全委員会）から「運転労働における労働衛生施策に関する意見書」が出されたのは一九七四年のことである。
- (13) 厚生労働省「脳・心臓疾患と精神障害の労災補償状況」による。最新は二〇一二年六月一五日に発表された二〇一一年度分。
<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/219852000002c0xc.html>
- (14) 国土交通省自動車局「自動車運送事業用自動車事故統計年報（自動車交通の輸送の安全にかかわる情報（二〇一〇年）」（二〇一二年四月）参照。
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/statistics.html>
- (15) 国土交通省に設けられた「タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会」第一回会合（二〇〇九年三月三〇日）で配布された厚生労働省の資料。
- (16) 例えば、二〇〇七年の大阪で起きたスキーバスの死傷事故後に行われた国土交通省や総務省による重点監査・調査の結果でも、貸切バス業界では、改善基準告示に違反した状況が常態化していることが明らかにしている。
- (17) 書籍のタイトルでもある「貨物輸送の自動車化」を著した村尾（一九八二年）二二一頁の次の指摘がいまなお重要だ。「トラック運送業労働者（特に運転者）の低労働条件が、その低賃金労働と相まって、否それ以上の重みをもって、わが国の貨物輸送自動車化進展のための重要な要因の一つになっている」。
- (18) この事例は川村・福地（二〇〇〇年）。

- (19) 例えば『朝日新聞』二〇〇八年七月二一日付「ルポにっぽん」車中12泊、何でも運送 仕事は携帯に、まるで日雇い／事故、隣り合わせ 「備車」生活、仮眠も削った」。
- (20) 例えば、朝のラッシュ時と夕方のラッシュ時に乗務をこなして、間の時間は業務が少ないからと解放される勤務。ただ、解放されているからといっても、運転者の負担や生活への影響面で問題は少なくない。
- (21) 車両一台で事業を開始できる軽貨物運送業者の伸びは著しい。『陸運統計要覧』にデータの記載が開始された一九九六年（三月三十一日現在）の値は一〇万・三・一事業者だったのが、二〇〇九年（『交通関連統計資料集』）には一五万九一八八事業者まで増加。
- (22) 川村（二〇〇三年）を参照。
- (23) 警察庁が毎年の交通事故の発生状況をまとめた「交通事故の発生状況」のほか、国土交通省自動車局・自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会による『自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会報告書（各年度版）』などを参照。
- (24) 「トラックが追突事故を起こした場合の死亡事故率は、乗用車に比べて約一二倍、一般道と比べ高速道路での事故率は約五倍（トラック同士と比較）」である。国土交通省『自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（二〇〇七年度）』の別添資料「トラックの過労運転による事故を防止するための安全対策の提言」より。
- (25) 例えば、タクシー運転者を対象とした筆者の調査では、疲労の蓄積を四段階で尋ねたところ、前日の疲労を「いつも持ちこしている」五・七％、「持ちこすことがよくある」一五・九％という回答だったほか、仕事中の焦りや、睡眠不足・体調不良等が少なからず訴えられていた（三九・二％・二八・六％。五十嵐圭三「最近のトラック運送業交通労働災

害の特徴」（『季刊輸送展望』第二二〇号所収、一九九一年）も参照。

(27)

- ① 本文記載のとおり、タクシーでは減車措置・規制強化が進む。
- ② 関越道の事故をうけて貸切バス事業でも「安全性向上の取り組み」が進められている。以下を参照されたい。
http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_002069.html
- ③ トラックは注釈9のとおり、事業参入に際しての適切な最低限の車両台数（事業規模）等の検討が行われている。もちろん、同検討会での作業がそうであるように、そこでの審議もまた実証的であるべきで、それこそが、この間の規制緩和の是非の議論とりわけ推進派に欠けていたものだと言える。

【参考文献・資料等】

- ・ 川村雅則「貨物軽自動車運送自営業者の就業・生活・安全衛生に関する調査報告―不安定就業者としての側面に焦点をあてて」（『北海道大学大学院教育学研究科紀要』第八九号所収）北海道大学、二〇〇三年
- ・ 同「バス運転手の勤務と睡眠」（『開発論集』第七八号所収）北海道大学開発研究所、二〇〇六年
- ・ 同「規制緩和とトラック運送業」（同第八〇号所収）二〇〇七年
- ・ 同「規制緩和と下のタクシー労働」（同第八二号所収）二〇〇八年
- ・ 同「タクシー産業における規制緩和路線の破綻―タクシー運転者の賃金・労働条件をふまえて」（『労働法律旬報』第一七六号所収）旬報社、二〇一二年 a
- ・ 同「北海道における非正規雇用問題の現状と課

題―官製ワーキングプア問題を中心に」（『北海道自治研究』第五二〇号所収）北海道地方自治研究所、二〇一二年 b

- ・ 同「規制緩和と交通産業をめぐる問題を考える―官製市場改革と公務労働者を視野に入れて」（『月刊自治研』第六三四号所収）自治労出版センター、二〇一二年 c
- ・ 川村雅則・福地保馬「トラック運転手の労働条件と、睡眠および食事の状況―事例調査から」（『交通科学』第三〇巻第二号所収）交通科学研究会、二〇〇〇年
- ・ 交通権学会編『交通基本法を考える―人と環境にやさしい交通体系をめざして』かもがわ出版、二〇一一年
- ・ 交通運輸政策研究会『持続可能で、安全・安心な交通運輸をめざして（交通政策の提言2008）』二〇〇八年
- ・ 全日本トラック協会『トラック輸送産業の現状と課題』（各年度版）
- ・ 土居靖範ら『交通論を学ぶ―交通権を保障する交通政策の実現を』法律文化社、二〇〇六年
- ・ 野沢浩、小木和孝編著『自動車運転労働―労働科学からみた現状と課題』労働科学研究所、一九八〇年
- ・ 村尾賢『貨物輸送の自動車化』白桃書房、一九八二年
- ・ 労働調査会出版局編『八改訂四版』自動車運送者労務改善基準の解説』労働調査会、二〇〇七年
- ・ 八かわむら まさのり・北海道大学経済学部准教授