

# 規制緩和下の自動車運転労働 —関越道ツアーバス事故をうけて<sup>1</sup>



北海学園大学准教授

川村 雅則

## はじめに

4月29日に発生した関越自動車道でのツアーバス事故の一報を聞いたとき、5年前（2007年）に起きた、大阪での死傷事故を即座に思い出した。

過労運転が背景にあったとされるこの大阪での事故をうけて、国土交通省（以下、国交省）は、貸切バス事業者を対象に重点的な監査を実施し、じつに全体の3分の2（ツアーバス実施事業者に限ると8割超）で法令違反を明らかにした<sup>2</sup>。こうした法令違反の常態化ともいえる事態をうけて、構造的な問題の解決に本来は着手されるべきだった。だが、その後の総務省の勧告<sup>3</sup>も、必ずしもいかされずに今回の事故発生に至ってしまった。

もちろん、総務省勧告をうけて設置した「バス事業のあり方検討会」で最終報告書を取りまとめ<sup>4</sup>、対策を講じようとしていた、まさにその矢先に今回の事故が起きてしまった、というのが国交省側の主張かもしれない。だが、大阪での事故から5年も経過していたこと、またそもそも上記報告書が示していた「貸切バス分野における対策」では、規制緩和政策そのものの見直しはおろか、重要課題のはずの労働分野の規制もとりあげられておらず、内容は不十分なものだったと言わざるを得ない。

さて、事故を起こしたバス会社に対する特別監査で、30項目超の法令違反——すなわち、運行指示書の未作成、点呼の未実施、日雇いの雇用、あるいは名義貸し・「白バス（無許可営業）」行為などが明らかになっている。こうした実態が、事故後の特別監査で初めて明らかになったこと、言い換えれば、規制緩和と並行して行われるはずだった「事後チェック体制の強化」論がいかにも非現実的であったかをあらためて思う<sup>5</sup>と同時に、重大事故が起きるたびに（わずかな期間だけ）とりあげられる運転労働の厳しい実態から考えても、今回の事故を特殊なケースとして片付けるわけにはいかない。

本稿では、貸切バスを中心に、規制緩和下の自動車運転労働の実態をみながら、いのけんセンターに求められていることをまとめた。

## 政府統計にみる規制緩和後の貸切バス業界、規制緩和下の運転労働

国交省（2012）であらためて確認すると（図表1）、規制緩和後、貸切バス業界では、小零細規模の事業者が——言い換えれば、経営基盤が脆弱で、労務・運行管理上の不備が懸念される事業者を中心に、多くの新規参入があった。ただ仕事の量は、高速ツアーバスのような商品を除けば、供給量に対して限定

1 同事故をうけて、交通権学会ニューズレターや、クルマ社会を問い直す会会報誌に類似のテーマで原稿を執筆した。内容の重複がみられることをことわっておく（本稿は5月19日に脱稿）。なお拙稿は、筆者のウェブサイトからダウンロードできる。<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/>

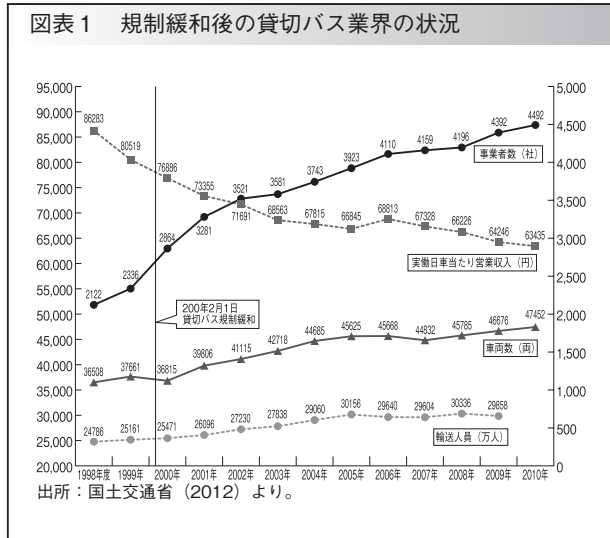
2 国交省（2007）「貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果について」[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090601\\_2.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090601_2.html)

3 総務省（2010）「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」[http://www.soumu.go.jp/menu\\_news/s-news/34390\\_1.html](http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/34390_1.html)

4 国交省（2012）「バス事業のあり方検討会」最終報告書[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03\\_hh\\_000116.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000116.html)

5 そもそも、トラック・バス・ハイタクで10万を超える事業者数に対して、監査業務にあたっている国交省の職員数は300人余りだという。

的な増加にとどまり、事業者間での仕事の奪い合いという事態が生じていた。契約面での旅行者者優位の状況もより強化され、バス事業者の日車営収は下落している。



同様のことが、歩合制賃金に依存した——その結果として増車競争・経営リスクのつけを運転者に転嫁することが可能な、タクシー業界でも生じていることは、同業界の運転者の窮状とあわせてひろく知られていることである。タクシー業界では、バブル崩壊後、需要が一貫して減少していたにもかかわらず、規制緩和が導入され各社は増車競争に走った。他社の増車を前に各社とも競争競争に走らざるを得なかったともいえよう。歩合制賃金の存在に加えて、安く働かせることが可能な年金受給者（高齢者）の活用が、増車競争に拍車をかけた<sup>6</sup>。

職業運転者の労働条件のこうした厳しさは、例えば、いわゆる過労死発生件数が同職種で最も多いこと（図表2）や、政府による労働時間統計からも明らかである。

6 詳しくは、拙稿「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』1766号、2012年4月下旬号を参照。

図表2 職業運転者のいわゆる過労死の発生件数

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」より作成。

図表3 道路貨物・旅客運送業の週間就業時間

	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。

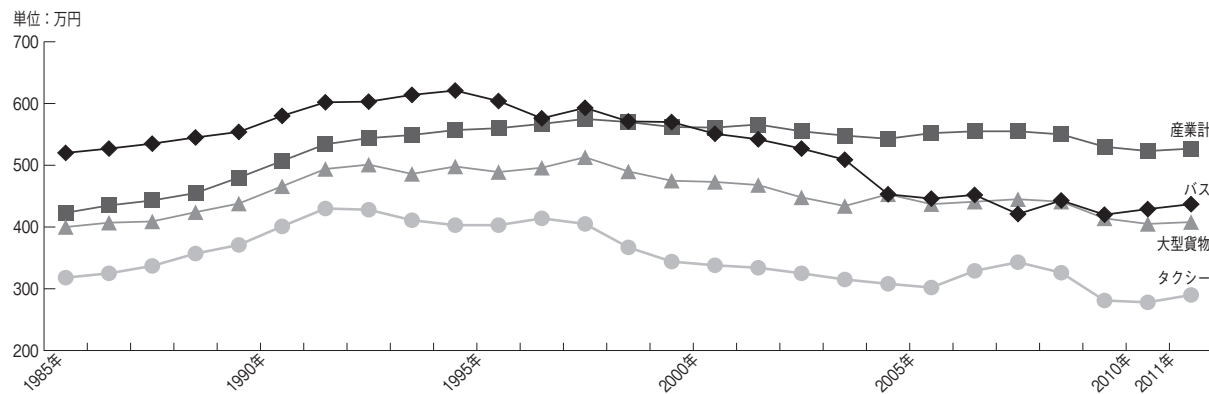
後者に関しては、労働者自身による回答で、実態により近いと言われる総務省の「労働力調査」で見ると（図表3）、週に60時間以上働いている——言い換えれば、労災認定基準で過労死予備軍といえる労働者が、貨物でも旅客でもおよそ4、5人に1人の割合に及ぶ<sup>7</sup>。また、事業所による回答ではあるが、厚生労働省の「賃金構造基本統計」で大型貨物／バス（乗合と貸切）／タクシー運転者の労働時間と収入を、産業計と比較すると（いずれも男性）、超過労働がとりわけ大型貨物やバスで多い——にもか

図表4 大型貨物／バス／タクシー運転者の労働時間・賃金

	年齢 歳	勤続年数 年	所定内 実労働 時間数 時	超過実労働 時間数 時	きまって支給する 現金給与額		年間賞与そ の他特別給 与額 千円	年間値（試算）	
					千円	所定内 給与額 千円		労働時間 時	収入 万円
大型貨物	46.1	11.5	177	39	318.6	257.9	256.0	2592	408
バス	47.4	11.5	168	39	308.3	239.0	667.0	2484	437
タクシー	56.9	9.5	171	22	229.4	196.0	150.6	2316	290
参考：産業計	42.3	13.3	167	15	360.2	328.3	945.2	2184	527

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5 大型貨物／バス／タクシー運転者の年間収入の推移



出所：厚生労働省「2011年 賃金構造基本統計調査」より作成。

ならず収入はどの車種でも低いことが明らかである（図表4）。とくにタクシーでは年間収入（試算）が300万円を下回っている。かつては産業計を上回っていたバス運転者の賃金も、バス利用の減・規制緩和・補助金の削減等にもない、分社化や非正規運転者の活用が進み、急速に減少している（図表5）。

こうした状況を前に、自動車運送業における規制緩和政策の見直しはもちろんのことだが、幾つかの

急がれる課題がある<sup>8</sup>。その一つが、労働規制の強化だと考える。この点をみていく。

### 急がれる労働規制の強化、 現行基準の見直し

安いサービスを支えてきた運転者の賃金・労働条件の改善が——なかでも、軌道系と異なり、運転者の状態が事故に直結する自動車運送業の場合、本人

7 自動車運送業では、労働時間だけでなく、拘束時間を明らかにする必要がある。かつてバス運転者を対象に1週間の勤務・睡眠時間調査を行った際、60時間以上の拘束時間が運転者全体の4分の3を占め、なおかつ、勤務日には極端に睡眠時間が短くなる（5時間台が最多）という問題が明らかになった。拙稿（2006）「バス運転手の勤務と睡眠—進む合理化策のもとで」『北海学園大学開発論集』第78号を参照。

8 そもそも貸切バス事業者が無理な運行を選択する背景には、旅行者との間の不公正な契約問題があり、発注者責任を問う法制度の整備が必要である。この点は総務省（2010）による事業者アンケートでも、届出運賃を収受できていない事業者が9割超だったほか、運行・労務管理上無理のある内容での仕事の発注が珍しくなかった。

のいのち・健康はもとより、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、働き方／働かされ方の規制が急がれる。それは、具体的には、以下の現行「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）告示の見直しを指す。

これらは、労働科学的な知見にもとづいたものと

- 拘束時間 (a) 4週平均で1週間当たり65時間（特例で、4週平均で1週間当たり71.5時間まで延長可）、(b) 1日原則13時間（最大16時間まで延長可）
- 休息期間 8時間以上
- 運転時間 (a) 2日平均で1日当たり9時間、(b) 4週平均で1週間当たり40時間（特例で、4週平均で1週間当たり44時間まで延長可）
- 連続運転時間 4時間以内

果たしていえるのか。この点は事故後に話題になった1日の運転距離の上限670kmという数値も同様で、「抽出した貸切バス事業者の運行実態を基に算出したものであり、運転者の健康面や生理学的な面での検討を行った上で算出したものではなく（中略）」、「乗務距離が運転者に与える生理学的影響を踏まえたものに改定する必要がある」ことが総務省（2010）で指摘されていた。

もっとも、こうした水準さえも守られていないのが業界の実態であり、総務省（2010）によれば、84事業者を対象に、乗務記録・運行指示書等から運転者の労働時間を調べたところ、拘束時間が改善基準告示を超過している例が延べ41事業者・100件に及んだ。事例でも、1日の拘束時間が21時間40分／1日15時間超の拘束時間が週に4回／1週間の拘束時間が74時間30分に及んだケースがとりあげられている。

いずれにせよ、労働科学の知見を総動員して、この基準の見直しが——とりわけ今回の事故のように、深夜時間帯の労働負担という観点も盛り込んだ見直しが、不可欠である。そのことは、職業運転者だけでなく、36協定さえ締結すれば野放図な長時間労働が容認されてしまう日本の労働界全体の課題で

もある。

## 最後に

上の課題を考えると、筆者が繰り返し読んできた文献——労働科学研究所から1980年に出版された野沢浩・小木和孝編『自動車運転労働—労働科学からみた現状と課題』が取り扱っている内容の範囲の広さと研究水準の深さにあらためて感銘をうける。

### 資料 『自動車運転労働』の目次

- I 路面輸送労働の特色
    - 1. 路面輸送労働の制約条件
    - 2. 路面輸送における労働負担の特徴
    - 3. 労使関係の特徴
  - II 路面輸送労働と勤務条件
    - 1. ハイヤー・タクシーの勤務条件と労働
    - 2. トラックの勤務条件と労働
    - 3. バスの勤務条件と労働
    - 4. 自家用自動車運転者の勤務条件と労働
  - III 路面輸送労働における疲労と健康
    - 1. 運転作業の負担と疲労
    - 2. 勤務制と疲労
    - 3. 運転環境と健康
  - IV 路面輸送労働と事故
    - 1. 事故の実態
    - 2. 労働条件と事故
    - 3. 安全対策の問題点
  - V 労働時間制の限界と方向づけ
    - 1. わが国の場合
    - 2. ヨーロッパ、ILO関係の場合
    - 3. これからの方向と新改善基準
- 出所：野沢・小木（1980）より。

およそ500頁に及ぶこの大著の発行からすでに30年が経過した。規制緩和政策の弊害があらわになりつつも、いまなお政策転換が遅々として進まない今こそ、センターに結集する労働者・労働組合と研究者の共同作業で、規制緩和下の自動車運転労働の現状と課題をまとめあげることがせつに求められているのではないか。

9 過労死防止基本法の制定運動である「ストップ！過労死」実行委員会（実行委員長 森岡孝二関西大学教授）<http://www.stopkaroshi.net/index.html>を参照。