

高速バス激突事故はなぜ起きてしまったのか

痛ましい大事故の背景にある構造的な問題とは。

かわむら・まさのり

1974年、北海道岩内町生まれ。北海道大学大学院教育学研究科博士課程修了。北海学園大学経済学部専任講師を経て、2008年から同大学経済学部准教授。専門は労働経済論。交通・建設・福祉などの分野で、働く人たちの状態や中小企業の経営実態を切り口にした調査研究＝「構造改革」の検証作業に取り組んできた。近年は反貧困の活動にも取り組む。

<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori>

Special Interview

北海学園大学准教授

川村雅則



再び起きてしまったツアーバスの大事故

四月二十九日の早朝、関越自動車道でツアーバスが大事故を起こしました。バスは道路脇の壁面に衝突してめりこみ、死者七人、重軽傷者三十八人が発生しています。

この事故の一報を聞いたとき、二〇〇七年二月十八日に大阪中央環状線で起きたスキューバスの事故が即頭に思い浮かびました。死者一人、重軽傷者二十五人が発生したこの事故では、法定労働時間を無視した過労働の実態が明らかになっています。

今回事故を起こしたバス会社は、運行指示書の未作成、点呼の未実施、日雇いの雇用、名義貸

しや白バス(無許可営業)行為など、三十項目を超える法令違反を行っていました。だからといってこの事故を特殊なケースとして片付けてはいけない。この事故を「人ごとではない」と感じるバス会社やドライバーが多いという事実から考えても、バス業界に構造的な問題があると言わざるをえません。貸切りバスだけでなく、トラックやタクシーなど自動車運送業、あるいは陸・海・空といった交通産業全体に規制緩和と政策が導入され現在に至っています。

貸切りバスについては、九九年に道路運送法が改正され(二〇〇〇年二月に施行)、この法改正によって、事業への新規参入は免許制から許可制へ移行し、運賃の設定は、認可制から届出制へと変わりました。規制緩和を推進してきた側の主張は、新規参入や増車が規制されていることで競争原理が働かず、運賃が高止まりになっている、というものでした。それが法改正によって、たしかに零細

業者を中心とする新規参入が相次ぎ、運賃は低下しました。なるほど、一般論として価格競争は否定されるものではないでしょう。しかしながら、そこで何が起きていくのかは直視しなければならぬと思います。

規制緩和で何が起きたか 業界が直面する問題

では、規制緩和は何をもたらしたか。業界の直面する問題とあわせてみていきましょう。

第一に、経営基盤が脆弱な零細業者の新規参入が相次ぎました。しかしながら仕事量の増加は限定的でした。結果として、バス事業が供給過剰状態に陥った。限られた仕事を多くの事業者で奪い合う状況が発生したのです。また、零細業者イコール問題業者ではないにしろ、運行管理や労務管理面で不利が彼らにあるのは事実です。第二に、契約面における旅行業

者優位の体制が強化され、不公正な契約が広がっています。そもそも貸切りバス業者に対する仕事は、旅行業者が発注しています。バス業者がどんどん増えれば、旅行業者にとって有利な状況が生まれる。法令に反するような条件で発注するケースも決して少なくないことは、行政機関の調査でも明らかです。しかも、今回の事故でもそうですが、旅行業者は、たとえバス

会社が事故を起こしても「我関せず」という立場です。

第三に、拘束時間や休憩時間、運転時間などドライバーを守るルールが非常に脆弱であることです。厚生労働省は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」という告示を出しています。中身を見ると、たとえば、拘束時間は一週間当たり六十五時間、一日当たり十三時間まで認められています。しかも最大



4月29日の事故で大破したバス(©時事)

で、それぞれ七十一・五時間、十六時間まで延長が可能です。そして、仕事から解放後、次の仕事を始めるまでの休憩時間は八時間を確保していれば、現行基準では問題となりません。注意していた

八時間の睡眠時間が確保されているわけではないことです。ドライバーは、この八時間という短い時間のなかで、休息場所までの移動、食事そして睡眠時間を確保しなければならぬのです。しかも、今回の事故にも該当しますが、こうした基準は、少なからぬ職業、ドライバーが深夜に働いているという現実を考慮していません。第四に、安全性の低下があげられます。貸切りバスを第一当事者とする事故は、規制緩和前の九九年に三百六十五件起きています。規制緩和が施行された〇〇年には、四百五十件にまで急増しました。もともとこれに対して、車両台数当たりでみてどうか、走行距離当たりでみてどうか、という反論も聞かれますが、それは、事故による犠牲が増えた現実を軽視していると言わざるをえない。そして最後に、規制緩和の導入とセットだったはずの、事後チェック体制の強化が実現していない。具体的には、監査体制や行政処分

の強化がこれに該当します。いや、そもそも「事後チェック体制の強化」論は、非現実的というか虚構ではないでしょうか。というのも、今日の自動車運送業では、おおよそ、トラックで六万超（軽貨物は除く）、バスで六千、ハイタクで六万（個人を含む）の事業者が存在し、事業活動を行っています。これらの事業者を監査する国土交通省の職員は、わずか三百人余りだと聞いています。

もちろん、悪質な業者を選んで集中的に監査を行っているから現行体制で問題ないと主張されるかもしれませんが、今回の事故もそうだったように、三十項目超の法令違反は事故後の特別監査で初めて明らかになったわけです。これで事後チェック体制の強化といえるのか、はなはだ疑問です。

事故再発防止のために今すぐなすべきこと

○七年二月に大阪でツアーバス



(©AFLO)

の事故が起きてから、行政機関はどんな対策を打ってきたのでしょうか。たしかに、国土交通省は、ただちに貸切りバス業者の重点監査を行い、労務管理や運行管理上の違反が業界で常態化していることを明らかにしました。

また一〇年九月、総務省は、貸切りバスの安全対策が不十分であるという勧告を国交省に出し、この勧告を受けて、国交省は「バス事業のあり方検討会」を設置しま

した。検討会は今年四月、最終報告書を発表しています。ですから、対策を講じようとした矢先に今回の重大事故が起きてしまった、というのが行政側の主張でしょう。

しかしながら、まず、大阪の事故からもう五年も経過しています。しかも、この最終報告書には「規制緩和の見直しを図る」とか「ドライバーの働き方について適切なルールを設ける」といった記述はみられません。実際、総務省が指摘していた、運行距離の検討も行われなかった。語弊があるかもしれませんが、報告書に掲げられた対策は弥縫策にすぎなかったという印象を受けます。

同じような事故をこれ以上繰り返さないためにも、バス業界の規制緩和の見直しが絶対に必要だと考えます。たとえば、増車競争でドライバーの賃金・労働条件が著しく悪化したタクシー業界では、政策的な見直しで紆余曲折ながらも減車が全国的に進みつつある。つまり規制緩和の見直しは決

して不可能ではない。政治の決断だと思えます。

もちろん、規制緩和全体の見直しにはかなりの時間を要するでしょうから、禁欲的に、急がれる課題を二つほどあげておきます。まず第一に、発注者の責任を強化するべきです。貸切りバスが事故を起こしたときに、発注者である旅行業者が「運行状況についてはバス会社に任せている」と言い逃れできてしまうようではいけません。貸切りバスが事故を起こせば、バス会社だけでなく旅行業者もペナルティーを科される法制度が必要

です。

第二に、ドライバーの働き方・働かせ方を厳しく規制しなければなりません。厳しく規制という言葉にネガティブなものを感じるのであれば、生理学的・労働科学的な知見が反映されていない現行の拘束時間や休息期間の基準を適正なものにする、と言えばよいでしょうか。これら二点の改善は、ただちに着手してもらいたい。

利用者の安全を守るためにも労働分野の規制を

輸送コストはとかく削減が追求されがちです。しかしながら考えていただきたいのは、モノやヒトを安全に輸送するためには一定のコストが必要であることです。

また言うまでもなく、ドライバーも人間です。本来、深夜には労働負担の軽減が必要です。厚生労働省は毎年、いわゆる過労死に関する申請件数や認定件数を発表しています（「脳・心臓疾患および精神障害などの労災補償状況」が、

件数が最も多い職種は、ドライバーです。利用者・消費者は、そういったことも考える必要があるのではないのでしょうか。

もちろん、だからといって、「片道二千円台や三千円台の安いバスを選択する消費者が悪いのだ」と言うつもりは毛頭ありません。値段がどうであれ、バス会社として事業参入しているからには一定の安全基準をクリアしていると考えるのが普通ですし、そもそもそうでなければならぬはずで、ところが実際はそうでない。

そういうなかで、「安い商品やサービスにはどこかに無理がある

のではないか」と考える習慣を身につけ、問題があればその是正を政治に訴えることも必要ではないでしょうか。

規制緩和は、事業者同士が創意工夫、切磋琢磨してクリエイティブな競争を展開することを建前としていました。ところが、現実には起きていないのは、際限のないコストカット競争ではないでしょうか。今回の事故でも明らかになりましたが、交通産業のなかでも自動車運送業では、労働者の状態が安全に直結します。つまりドライバーの健康や生命を守ることは、バス利用者や同じ公道を走る第三者

の安全や生命を守ることでもありません。労働規制の強化が必要です。労働衛生の研究分野ではもう三十年以上も前からその必要性が言われていました。規制緩和で状況がひどくなった今こそ、その作業が急がれます。

交通産業で何よりも求められるサービスは、安全です。安全を確保せず、迅速性や利便性、快適性といった付加価値を追求しても本末転倒です。ドライバーや利用者の安全を確実に守れる業者しか事業に参入できないように、今こそ規制緩和を見直すべきだと政治家の皆さんに強く訴えます。 (談)