

○シンポジウム／高速バス事故はなぜ？ 原因と対策を考える

規制緩和と交通労働 —高速バスツアー事故が問うもの

川村 雅則
北海学園大学准教授

■問題意識——労働規制の脆弱さ

本日の報告で強調したいのは、今回の高速ツアーバス事故に代表される職業運転者（トラック・タクシー・バス）の過酷な働き方であり、また、なぜそんな働き方が許されてしまっているのか、その規制の弱さという問題です。

もちろん、この労働規制の弱さについては労働分野の至る所で見られます。私の研究テーマでいいますと、たとえば一つは、有期雇用の野放団な利用が許されてしまっていることです。これは、今、国会でも、労働契約法の改正というかたちで対応が図られようとしています。が、要するに、わが国では、仕事は恒常にありますにもかかわらず、半年とか一年という雇用を繰り返して働くことが可能です。勤続数十年の「臨時」職員という形容矛盾なケースがこの問題性の象徴になりますでしょうか。

もう一つの研究を例にあげると、官製ワーキングプアをめぐる問題です。今、自治体や政府

が、ワーキングプアを作り出しています。札幌

のケースで言うと、札幌の家庭ごみの収集を行

なっている労働者の年収は、直営の場合は、平

均で約六五〇万円を受け取っています。これが、

民間委託になると、正規雇用で三〇〇万円台、

非正規雇用では六割が二〇〇万円未満という現

状です。同じ仕事をしていても、これだけの差

が発生している。結果として、今、公務の分野

で、どんどんアウトソーシングが進んでいます。

以上に共通するのは、わが国では、雇用や働

き方あるいは賃金・待遇など労働分野の規制が

弱すぎることです。労働法制による規制の面で

も、労働組合による規制の面でも、です。今回

のツアーバス事故も、大きな問題点の一つとし

て、そのことがいえると思っています。

もちろん、問題はそれだけではなく、交通産

業における規制緩和政策や、運送業者に対する

仕事の発注のありかたや発注者責任などにもふ

れます。さしあたり、労働規制の強化を今日

が問題になっています。全産業で一割の労働

者が週六〇時間以上労働、つまり過労死の認定

基準を超えて働いているわけです。しかし、そ

のなかでも、道路貨物や道路旅客ではその数が

まず、職業運転者の労働規制の強化が必要であるという問題意識の共有をみなさんと行ないたいと思います。図表9（後掲一八頁）をご覧ください。過労死の発生件数が掲載されています。

■過労死発症の多い運転職

ご承知のように、車の運転という仕事は、精神的に負担が重い。なおかつ、トラックもバスもタクシーもそうですが、勤務は、長時間で、しかも深夜労働をともなう不規則な勤務でもあります。こういう点から、職業運転者の労働環境は改善が必要だと何十年も前から言われていました。たとえば日本産業衛生学会から「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す。しかしながら、その状況は改善されず、むしろ規制緩和政策の導入で悪化して現在に至っています。

結果、道路貨物運送業（トラック）、あるいは道路旅客運送業（バス・タクシー）で働く労働者の過労死が、職種あるいは業種別に見て、もつとも多い。

その背景にあるのは、長時間労働です（図表11（後掲一九頁））。日本は、全般的に長時間労働が問題になっています。全産業で一割の労働者が週六〇時間以上労働、つまり過労死の認定基準を超えて働いているわけです。しかし、そ

さらに多い。四人ないし五人に一人が六〇時間以上労働となつてゐる。

■長距離トラック運転者の働き方

もつともこうした労働時間統計だけでは運転職のしんどさがなかなか伝わらないと思つたので、事例を少し持つてきました。政府の労働時間統計では、労働時間の長さの問題はわかりますが、労働時間の位置の問題や不規則性はわかりません。ある長距離トラック運転者の働き方を紹介します。**図表18**（後掲二一頁）です。

横軸（時間軸）に沿つて五日間の行程が記載されています。初日は東京に運ぶ荷物を朝八時半ぐらいからトラックに積み込み始め、夕方から運転が開始されます。黒い太線が運転です。夜一〇時ぐらいに函館に到着し、函館から青森の間はフェリーで移動します。三時過ぎには青森に到着し、そこから即、運転を開始します。あとは、東北で荷物を下ろしながら東京までトラックを走らせます。東京では睡眠は車内でとつていて。

三日目は、荷扱いが中心で、まず北海道から持つてきた荷物をすべて下ろし、今度は北海道に持つていく荷物を積み、大洗のフェリーターミナルへ走ります。こんなふうにして、ようやくぐつくり休みが取れるのは、四日目のフェリー内においてです。そこまでは文字どおり、長時間・深夜・不規則労働です。**図表19**（後掲二

一頁）に整理したとおり、「就労時間」と記載した箇所、いわゆる拘束にあたる時間は、一日目から三日目まですべて一四時間以上です。

今回のツアーバス事故を機に知られた彼らバス運転者の働き方は、私たちの身の周りのトラック運転者にも共通しているといえるのではなでしようか。

■交通産業における規制緩和政策

問題は、なぜこういう働き方が放置され、しかも深刻化してきたのかということです。ここで交通産業における規制緩和の問題を考えなければなりません。

図表2（後掲一六頁）の「自動車運送業の規制緩和」をご覧ください。各事業ごとに、「参入の規制」と「運賃・料金の規制」の二つがいつどう緩和されたかが整理されています。

従来、それぞれの運送事業においては、行政が判断した需要量に応じて供給量が設定されていました。新規で事業に参入したいとか、車両の台数を増やしたいという事業者側の要望は、需要量が増えていないと行政側に判断されればそれは抑制されできました。

需要と供給に関するそういう規制を取り払ったのが、規制緩和の重要な柱です。規制緩和後は、事業者が一定の条件さえクリアできていれば、需要量に関係なく、新規参入も増車も可能になつた。それはむしろ、競争を活性化す

るものとして奨励された。同じように、運賃・料金の規制に関しても、高コスト体質を温存させるというマイナスの評価が与えられ、緩和されていきました。

以上の規制緩和はトラックでは一九九〇年という早い段階に行なわれました。トラック運送業者を利用する荷主や荷主団体からの強い要望が背景にあつたとされます。そして一番最近で言つて、乗合バス・タクシーの規制緩和が行なわれたのが一〇〇二年です。

■トラック業界、貸切バス業界における運送業者の急増、運賃の低下

こうした規制緩和の結果、何が起きたでしょうか。時間の都合もあるので、事業ごとに一つひとつを事細かに見ていくことはしません。規覚的に把握していただければと思います。**図表4**（後掲一七頁）の「トラック運送業界の動向」に示されるところ、規制緩和後、運送事業者の数が急激に増えています。トラックでは、自家用から事業用への転換が進んだという事情もありますが、いずれにせよ運送事業者の数は非常に増えた。しかし、上から三本目の折れ線

のとおり、荷物の量はあまり増えていません、トラック業界全体の営業収入も増えていません。ざつくり言つて、業者の数がどんどん増えたけれども、仕事量はそこまで増えていないので、

お互いが運賃を下げあって荷主から仕事を獲得せざるをえない状況が発生しました。

それがよりクリアなのが図表5（後掲一七頁）の「貸切バス業界の動向」です。国土交通省が作成した報告書に掲載された図表です。トランクと同様に事業者の数が急激に増え、一方で営業収入は減っている。輸送人員は、事業者数の増加ほどには増えていません。結局、仕事を取るために、安い運賃・料金でも仕事をせざるをえない。

図表7（後掲一八頁）を見てください。運送事業者は、日々、運転者がどういう健康状態にあるのか、どういうコースを運行すれば無理なく走れるかなど、労務管理や運行管理を適切に行なわなければならぬ。しかしながら実際に増えた運送事業者の多くは、小規模・零細規模でした。過去の調査でも、事務所を訪問したら、プレハブがぽつんと建っていて、なかでは、自らも車両を運転しながら管理業務も兼務しているような、本当に管理業務が適切に行なわれているのか疑わしい事業者も少なくありません。それは私の勝手な憶測ではなく、実際、トルック業界で行なつてある適正化事業——ひたたくいえば、事業計画にはじまり、運行管理や労務管理あるいは車両の管理など多岐にわたる項目について調査や指導を行なう事業の結果にもあらわれています。

新規事業者は、建前的には、一定の条件を満たしたうえで事業参入してきているわけですが、

事後チェックで、いざ、適正化事業の職員が事業所を訪問すると、届出されているとおりの車庫が設置されていなかつたり各種の保険に入っていないなどの結果が、とくに新規の業者に少なくないのです。それは、問題ある状況にもかかわらず、新規に事業参入できてしまっているという、事業参入に関わる行政体制の不備も意味しているわけです。

■経済的規制と社会的規制の分離は可能か

こうした事態に対し、そもそも規制緩和の推進派はなんといつてあるか。彼らの主張を聞くと、いくつかの論点どいうか疑問が浮かびます。

まず、推進派は、「規制があるから新規参入ができない。増車もできない。料金を安くすることができない。規制を取り払って、競争を促進することで、価格も低下して、高コスト体制が改善される。また価格が安くなければ、使いたいという人が増える、つまり新規需要も増える。結果として、業界は活性化する」と言つています。

それを確認したうえで、論点の1として、需給調整規制や価格規制などいわゆる経済的な規制と、安全規制やドライバーの労働条件規制など社会的な規制は分けて考えることができる、という主張は妥当か。そうした分離は概念的に

は可能だとして、実際に、両者は分けることはできるのでしょうか。

これにかかわって論点の2が、「社会的な規制を強化すれば大丈夫だ」という主張です。今、タクシーは、規制緩和の見直しで、再規制あるいは規制強化の動きが出てきています。推進派は、そういう動きを次のように批判しています。「タクシー運転者の労働条件の改善は、基本的には、タクシー事業者の経営課題として、また、より広い社会政策を通じて実現されるべきものである」と。つまり、規制緩和それ自体に問題ではなく、労働条件の改善であれば、社会的な規制や社会政策でもつて対応すべきだ、となるでしょう。

■わが国の労働規制は強制か？

なるほど一理あるかもしませんが、ただ、ここで私たちが考えなければならないのは、日本の労働規制の水準はそれほど高かつたのかということです。つまり、経済的規制を緩和したことです。つまり、競争が過熱化しても、そこに歯止めをかけられるような労働規制の水準だったか。たとえば、「これ以上運賃を安くしたらドライバーに負担が掛かるから無理です」とか、「こんなに働くと過労運転になるのでこの行程では無理です」とか、わが国は、それほど労働規制が強かつたでしょうか。

それを確認したうえで、論点の1として、需給調整規制や価格規制などいわゆる経済的な規制と、安全規制やドライバーの労働条件規制など社会的な規制は分けて考えることができる、という主張は妥当か。そうした分離は概念的に

図表15（後掲二〇頁）をご覧ください。これ

は、国交省内に設けられた懇談会で配布された厚生労働省の資料で、最低賃金法の違反率の推移が示されています。

ご承知のように、今、最低賃金は低すぎて、生活保護との逆転減少が生じています。いかに最賃が低いか。ちなみに北海道の最低賃金は現在七〇五円です。語弊がありますが、働いたほうが損をするというような事態がある。ところが、図表15を見ると、タクシードの最賃の違反率は一〇%台後半の高さです。低すぎる最賃水準さえ守られていません。先ほどの、「経済的規制を緩和しても、社会的規制で対応可能」というのは、いかに非現実的か。

併せて、図表16（後掲二〇頁）もみておきましょう。これは、運転者の労働時間等の改善を目的に掲げている「自動車運転者の労働時間等の改善の基準」告示、略称で「改善基準」告示と呼ばれているものです。

今回もそうですが、トラックやバスの大事故を機に運転者の厳しい労働者が報じられた際、そういう労働者は法的に問題ではないのかを聞かれます。しかしながら、ご承知のように法的には問題ではないのです。先の改善基準告示の水準たるや、たとえばバスでは、一日の拘束時間は、原則一三時間まで、しかも最大で一六時間まで延長が許されています。

また休息期間は八時間以上であればよしとされています。これは、睡眠時間ではない。勤務

を終えてから次の勤務が開始できるまでの間の時間です。つまり、現行の規定では、夜一二時に仕事を終えても、翌日の八時には次の勤務を設定することができるのです。

でも実際には運転者は、仕事が終わつた後に帰れば、食事をしたり、風呂にも入るでしょう。家に帰れば、食事をしたり、風呂にも入るでしょう。そういう時間も含めて、八時間さえ確保されれば許されているのが現行の基準なのです。

こうした基準下で何が起きているかは後でみますが、そのうえに問題は、先ほどの最賃と同じように、水準が低いだけではなく、違反状況が目立つ。図表17（後掲二〇頁）には、改善基準告示に違反している事業者の割合が出ています。

もちろん、「違反が疑わしい事業者に集中的に調査に入っているから、値が高く出るのだ」という説明も聞かれるものの、それにしても、この基準さえ守れない事業者がこんなにもいるのです。いや実は、行政が調査を行なうと、こういう状況はぼろぼろ出てくるのが実態なのです。二〇〇七年に大阪であづみ野観光というバス事業者が死傷事故を起こしました。その後、

国交省や総務省が、貸切バス業界の調査を行なつたところ、法令違反がまん延していました。その後、どういう意味では、問題は潜在化しているだけです。

黒棒グラフは、勤務がある日の睡眠時間で、ぱつと見てわかるように、五時間台など、短いほうに睡眠時間が偏っています。結局、休息時間は八時間あればよいとされているので、バス会社もそこに抵触しない範囲で勤務を組むことになり、結果としてこうした睡眠不足が発生し

■乗合バス運転者の日常の勤務や睡眠の実態

私たちが日常的に利用している乗合バス運転者の働き方を紹介します。

図表20（後掲二一頁）は、ある運転者の一ヶ月間の拘束時間をプロットしたもの。総拘束時間は三〇〇時間を超えます。三一日のうち二五日が勤務で、休みは六日間ありましたが、二五日で総拘束時間は三〇〇時間を超えていました。

ところで、バスの勤務では、乗務と乗務の間に相対的に長いアキ時間の発生が多く、それを「中間解放」と称して拘束時間からはずす会社が増えている。その方法にならって「中間解放」時間を除いても総拘束で二七〇時間です。

図表22（後掲二二頁）には、「乗合バス運転者の、勤務日と休日における睡眠時間の分布」を掲載しています。これは、一週間の間、何時に勤務を開始して、何時に勤務を終え、何時に寝て、何時に起きたかを大勢の運転者に毎日記録してもらつた詳細で正確なデータです。

黒棒グラフは、勤務がある日の睡眠時間で、ぱつと見てわかるように、五時間台など、短いほうに睡眠時間が偏っています。結局、休息時間は八時間あればよいとされているので、バス会社もそこに抵触しない範囲で勤務を組むことになり、結果としてこうした睡眠不足が発生し

ている。

ちなみに、逆に、休日を表す白い棒は、ずいぶんと右側に偏っています。これは、休日に寝だめという行為が選択されている。「睡眠負債」、つまり寝不足がたまたま分を休日に取り戻しているわけです。それでも疲労は回復しきっていない。

バスの運転者からの聞き取りでよく聞かれるのが、「眠い。睡眠時間がもつと欲しい」という訴えです。ところが、先に見たとおり休息時間は、八時間確保すればよしとされているのです。

それから、もう一度図表16を見てください。水準の問題は先にふれたとおりですが、これらは、時間帯を考慮していないという点も重要です。つまり、昼に働くのと夜に働くのでは当然負担が違う、深夜に働く場合にはより一層の労働規制なり休息の保障が必要です。そもそも安全衛生の観点からは、夜に働くのはなるべく避けるべきことですし、どうしても夜に働くなければならぬのであれば、その負担を回避、軽減する措置が必要です。しかし、そういうことはなんら考慮されていません。

ツアーバスだけではなく、トラック、タクシーや乗合バスも含めた職業運転者全体の働き方の規制という課題につなげていく必要があると思います。

宅配便は意外にコストがかかります。たとえば、個人宅への配達で客が不在の場合は、何度も配達に出向かなければいけません。それを大

■自営業運転者の過酷な働き方

ところで、そのことと併せて、先ほどから「職業運転者」と言つてきましたが、車の運転を仕事としているながら、労働法制で保護されない運転者がいます。たとえば、自営のダンプ運転者や軽貨物運転者です。

誤解のないようにいって、ダンプでも軽貨物でも、運送会社に雇われている運転者の場合は、保護の対象になります。

ただ、トラック事業を開始する際の最低車両台数は五両ですが、軽貨物の場合には、一台から事業を開始できることもあるて、自営が多い。みなさんも街中で見かける軽貨物の運転者は、労働基準法や改善基準告示の対象にならない。しかし、その方々の働き方はかなり過酷です。

図表23（後掲二二二頁）と図表24（後掲二三頁）は、ある大手の運送会社の宅配便の業務に従事する自営の軽貨物運送業者の一週間の仕事内容をまとめたものです。一週間のなかで、毎日五時台に起きて、六時には家を出て、六時半あるいは六時半前から仕事を開始して、最終的に仕事を終えるのは夜の九時、一〇時、遅いときは一時、一日一七時間もの作業時間です。

さて、考えなければいけないのは、労働規制を強化すればそれで済むのかということです。済まないでしょう。やはり規制緩和政策の見直しが必要です。

■規制緩和政策の見直し、発注者責任の強化も

手の運送会社が自社で行なえばコストがかかりてしまうので、こうした末端の個人宅への配達部分に軽貨物の方々が使われている。

荷物の仕分けなど、宅配便はある種の装置産業であつて、また私たちは宅配便といえば大手の運送会社をイメージします。でも末端ではこ

うして自社以外の労働力が安く使われているという面もある。この軽貨物の方々は、荷物の配達を一個完了して一一〇円、一二〇円ぐらいの運賃を受け取る。再配達、再々配達となれば、その分だけ燃料費がかかりますが、一個当たりの単価にはなんら上乗せはされません。宅配便は、本当に便利なサービスだと思いますが、こうした実態を見る必要がある。

先に見た、文字どおり長時間の労働も、雇用労働者であれば労働保護の対象になりますが、自営業者は対象になりません。しかし、彼らもまた職業運転者であることには間違いありません。そういう意味では、現行保護法制の対象にすらなつていらない人も含めて、実効性ある法制度を構想していく必要があると思います。

たとえば従来は、問題はいろいろあつたにしろ、それなりの行政チェックをクリアしたうえで初めて事業に参入できていたと聞きます。

しかし、今は、語弊があるかもしれません、「書類上の体裁が整つていればそれでOK」と聞きます。それはたとえば、先の適正化事業の結果にもあらわれています。その部分、つまり事前規制の強化など、規制緩和政策の見直しをしない限り、労働規制だけでは問題解決には不十分だと思います。

併せて、トラックでも貸切バスでも、小零細規模の運送業者が非常に増えましたが、彼らの経営基盤は脆弱です。価格交渉力も弱い。その結果、無理をした運賃水準での仕事の受注にもつながっている。この部分の改善が必要です。つまり、トラックであれば、荷主や元請け運送事業者から、貸切バスで言えば、旅行業者から、それぞれ仕事を受注するわけですから、荷主や旅行業者がどういう条件で仕事を発注しているのか、安全上問題があるような条件や単価で仕事を発注していないか、そこにメスを入れなければ、運送事業者が事故を起こしても、とかげのしつば切りで終わってしまう。ワンマンでは行程的に無理のある仕事でも、スピード違反でもしないと延着してしまう仕事でも、基本的には、受注者である運送業者の責任しか問われないのが現状です。

図表8（後掲一八頁）をご覧ください。これは、北海道のトラック運送業者に尋ねた、荷主

との間の契約や取引にみられる問題状況です。

一方的に運賃料金を減額される割合が四五・一%です。「時間指定が厳しくて、達成が困難なことがよくある」が一六・三%です。もちろん、運送業者は、荷主に脅迫されて仕事を受注しているわけでは決してなく、交渉の余地無く仕事を引き受けているというのが正確なイメージでしょう。そういうなかでの控えめな回答状況かなと思います。

そもそも行政が実態を調査すれば、様々な問題があることは経験的にも明らかです。それでも、規制緩和を主張してきた人たちは、何せ声が大きいですから、「問題はない。経済的な規制を緩和しても社会的な規制で対応可能。しか

も、事後チェック体制が強化されているから大丈夫」と主張します。しかしながら事後チェック体制といつても、運送業者は全国に一二万あるのに対して、監査業務にあたる国交省の職員はおよそ三〇〇人しかいません。事後チェック体制の強化をうたつた結果がこれです。

そもそも規制緩和とは、行政部門のリストラを目的の一つとしていますから、規制緩和政策と安全対策の両立には無理があつたと私は思っています。

話を戻すと、そもそも貸切バス業者が無理をせざるをえない背景には、価格交渉力など旅行業者との間の力関係の不均衡がある。

総務省の調べでも、運輸局に届け出ている運賃をそもそも收受できていない貸切バス業者が、

ほとんどすべてです。あるいは、一方的に手数料を差し引かれています。これは、トラック業界でもみられます。荷主が、支払っている運賃のなかから一定金額を返還させる「協力金」問題です。こういう不公平な契約や中小運送業者の置かれた状況の改善も必要です。

そのためにも、やはり運送業者の供給過剰状態の改善が必要です。現実問題として、運行管理や労務管理の面で支障があるような運送事業者までもが事業に参入しているわけですから、そういう業者が参入できないよう規制を高めたとしても、不当な供給抑制にはならないと思います。

■労働規制の脆弱さが野放団な参入を可能にした

先行研究のある一説が示唆的です。

今、貨物輸送に占める割合は自動車（トラック）が非常に大きい。トンベースで見ると、貨物輸送の九割を営業用と自家用のトラックが担っている。トンキロベースで見ても六割以上、つまり全体の三分の二はトラックが担っています。もともとは鉄道の割合が大きかつたのが、なぜこうした転換が可能だったか。

『貨物輸送の自動車化—戦後過程の経済分析』（白桃書房、一九八二年）を書かれた村尾質先生が、この本の中でこう述べておられます。「トラック運送業労働者（特に運転者）の低い

労働条件が、その低い賃金労働と相まって、あるいはそれ以上の重みを持って日本の貨物輸送自動車化の進展のための重要な要因の一つになっている」。

要するに、なぜこんなにも貨物輸送の自動車化を進めることができ可能になったのかといふと、運転者の低い労働条件があればこそだったというのです。

もしこれが仮に、法的あるいは労働組合による強力な規制が存在したならば、貨物輸送のここまで自動車化は進まなかつたでしよう。荷扱いをしながらワンマンで深夜に長時間運転することも、いつたん会社を出たらしばらく自宅に帰れずに車内で眠るという非人間的な生活を送るということも、認められてきたからこそ、自動車化はできたのだといえましょう。私たちが今、規制緩和問題を考える際にも共通する重要な指摘だと思います。脆弱すぎる労働規制の強化を進めることで、規制緩和による野放団な事業者間競争にも一定の歯止めがかかるのではないかでしょうか。それは運転者の命や健康を守るうえでも絶対に必要です。

■労働規制の強化は、
労働界全体の課題

最後に、繰り返しになりますが、労働規制とりわけ労働時間の規制という課題は、交通労働の場合は、運転者だけの問題ではなく、第三者

の安全にもかかわってくるという意味で急がれる課題です。

今回のツアーバスの事故を受けて、国交省内に、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」が設けられ、六〇〇キロメートルを超える走行距離でもワンマンでの運転が許されていたのが、原則的には、四〇〇キロメートルに見直しをされたと聞きました。一步前進で

ただ同時にこうした労働規制は、労働界全体の、それこそオールジャパン的な課題であります。

今、「過労死防止基本法」の制定を求める署名活動が、全国で展開されています。

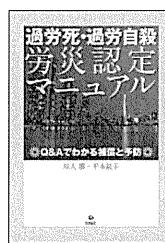
過労死防止基本法が制定されれば、職業運転者の状況も当然改善されるでしょう。過労死防止基本法は、理念法的なものだとは思いますが、

実際、職業運転者に過労死が多いなかで、「過労死を根絶する」と国がうたうことの意義は非常に大きいと思います。その意味では、運転職ならびに関係労組のみなさんには、そういう運動との積極的な連携も視野に入れていただきたい。

今日話した職業運転者の働き方は、大きな事故が起きるたびに採り上げられては、また忘れられていきます。そういう状況をみなさんでなんとしても変えましょう。

(かわむら まさのり)

過労死・過労自殺 労災認定マニュアル



川人 博 (弁護士・過労死弁護士団
全国連絡会議幹事長)
&
平本紋子 (弁護士)

補償の内容から実態、認定基準、立証方法、手続き、行政訴訟、企業責任や予防まで、Q&Aの設問式でわかりやすく解説。

定価 1,260円/136頁

〒112-0015 東京都文京区目白台2-14-13
Tel:03-3943-9911 FAX:03-3943-8396

旬報社

フレキシブル人事の失敗 日本とアメリカの経験

黒田兼一 (明治大学教授)

&
山崎 憲 (独)労働政策研究
研修機構

震源はここにあった!

市場動向に、雇用と“人事=処遇”をあわせる「改革」の先には…。
日米の「改革」の現実から、持続可能な人間らしい働き方を模索する!

定価 1,575円/208頁



(税込)

図表1 輸送機関別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。

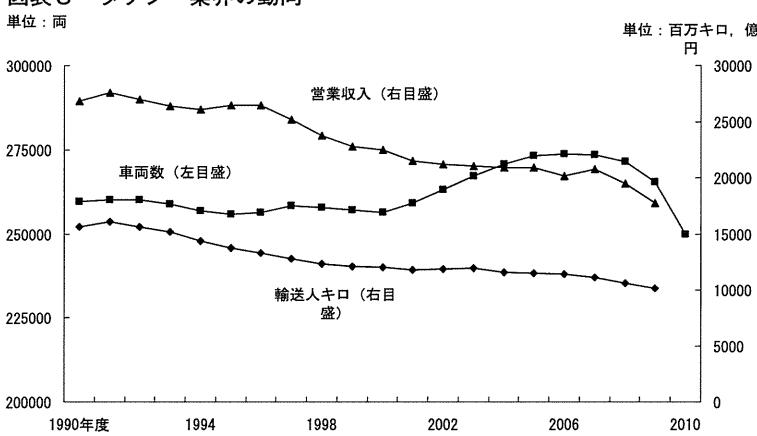
出所：国土交通省『国土交通白書2011』（ぎょうせい、2011年）より作成。

図表2 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3 タクシー業界の動向



注1：車両数は年度末の値。

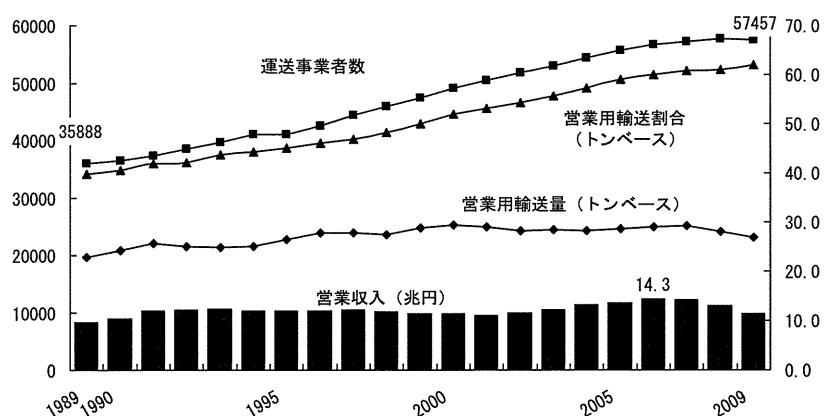
注2：2010年度のデータは車両数のみ。

出所：国土交通省「自動車輸送統計年報」、自動車交通局旅客課調べ、「自動車登録車両台数」より作成。

図表4 トラック運送業界の動向

単位：事業者

単位：億トン／%／兆円

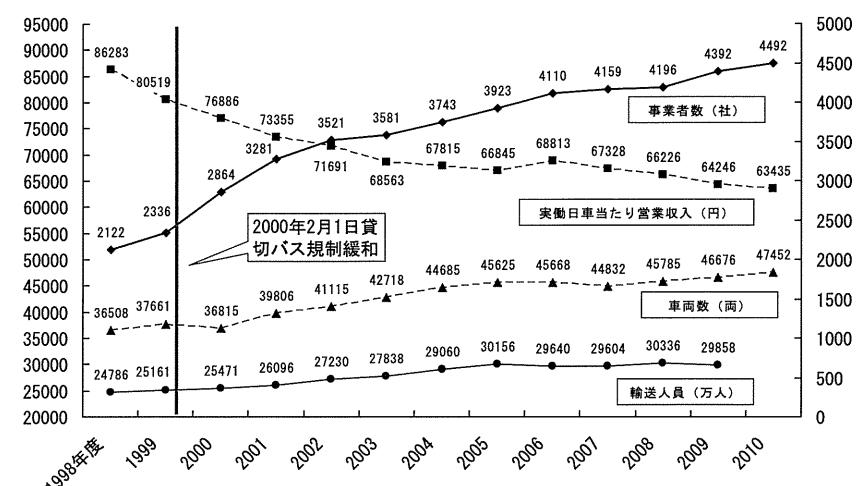


注1：運送事業者数は年度末の値、その他は年度の値。

注2：運送事業者数は一般（特積・靈柩除く）。

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。

図表5 貸切バス業界の動向

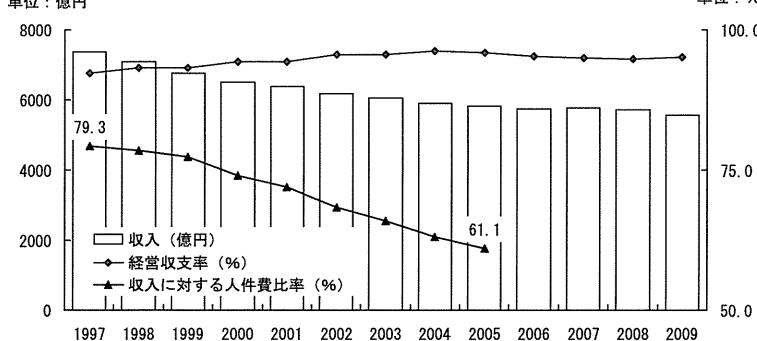


出所：国土交通省「バス事業のあり方検討会最終報告書」2012年3月より。

図表6 乗合バス業界の動向（対象は一定車両規模以上の事業者）

単位：億円

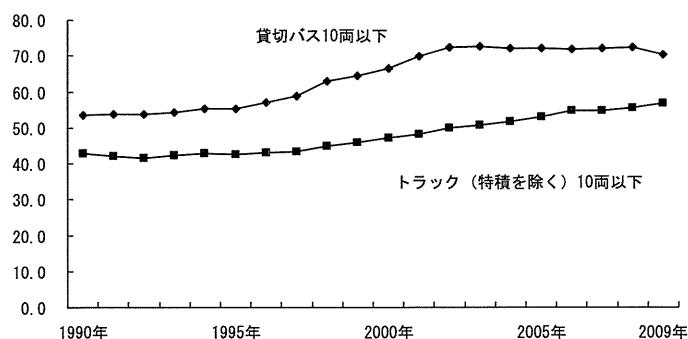
単位：%



注：収入に対する人件費比率が2005年値までなのは、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。

図表7 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

単位：%



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。

図表8 主たる荷主との間の契約・取引での問題経験等（複数回答可）

n=1332

単位：%

(ア) 運賃・料金水準の一方的な減額	45.1
(イ) 元請による過大な中間手数料の徴収	15.0
(ウ) 過積載の要請	7.5
(エ) 荷主の商品・サービスの購入の強要	5.2
(オ) 契約外の付帯作業（荷扱い等）の強要	11.0
(カ) 契約に関係のない書類の提出や、運送契約と関係のないことが要請される	6.5
(キ) 運賃・料金の一部の返還要請（契約外の「値引き」「協力金」を要請される）	12.1
(ク) 入札による契約で、実勢より極端に安い価格での落札や、発注者の指値まで落札されなかつた経験がある	6.2
(ケ) 運行条件について、時間指定が厳しく、その達成の困難なことがよくある	16.3
(コ) 貨物事故について、商品には異常がないのに梱包が汚れたり傷ついているだけで、弁償を命じられることがある	14.6
(サ) 運賃の支払の遅延がある	5.9
(シ) その他	2.6

図表9 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」より作成。

図表10 「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年に事故件数が急増しているのは、報告規則の改正による。

出所：国交省自動車交通局「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。

図表 11 「労働力調査」による道路貨物・道路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	就業者（従業者）			
		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。

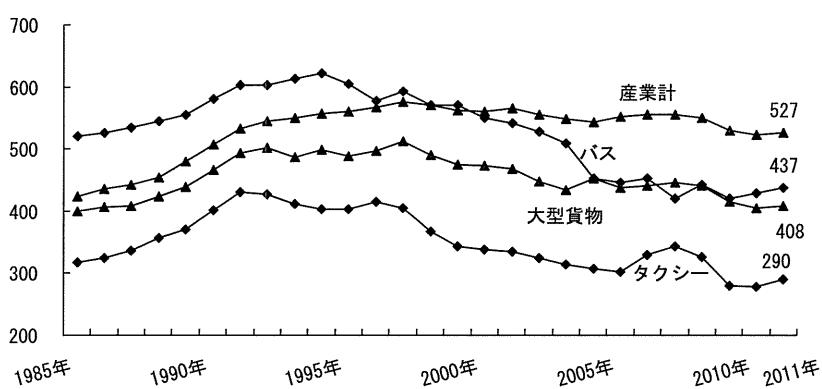
図表 12 「賃金構造基本統計」による職業運転者の賃金・労働時間等

	年齢 歳	勤続年数 年	所定内実労働時間数 時間	超過実労働時間数 時間	きまとて支給する現金給与額 千円	所定内給与額 千円	年間賞与その他特別給与額 千円	年間値（試算）	
								労働時間 時間	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 13 「賃金構造基本統計」による職業運転者の年収（試算値）の推移

単位：万円



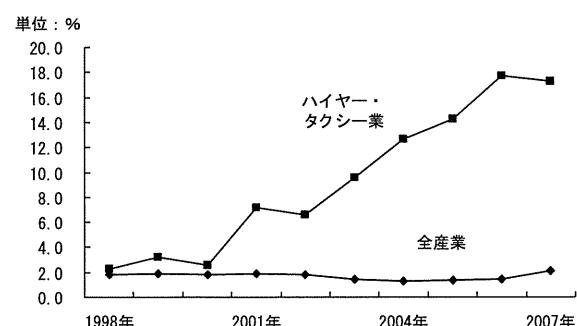
出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成。

図表 14 事業規模（従業員規模）別にみた職業運転者の賃金・労働時間

	所定内実労働時間数 時間	超過実労働時間数 時間	きまとて支給する現金給与額 千円	所定内給与額 千円	年間賞与その他特別給与額 千円	年間値（試算）	
						労働時間 時間	収入 万円
タクシー運転者	168	28	249	195	218	2352	321
	171	21	243	209	170	2304	309
	172	23	200	175	94	2340	249
営業用バス運転者	165	40	367	278	1066	2460	547
	168	40	282	218	534	2496	392
	175	34	266	221	262	2508	345
営業用大型貨物自動車運転者	170	50	362	284	605	2640	495
	179	52	333	251	343	2772	434
	177	32	308	257	183	2508	388

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 15 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）。

図表 16 「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)	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)
休憩期間	継続 8時間以上	継続 20時間以上	継続 8時間以上	継続 8時間以上
運転時間			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（運転の中止には、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（運転の中止には、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。

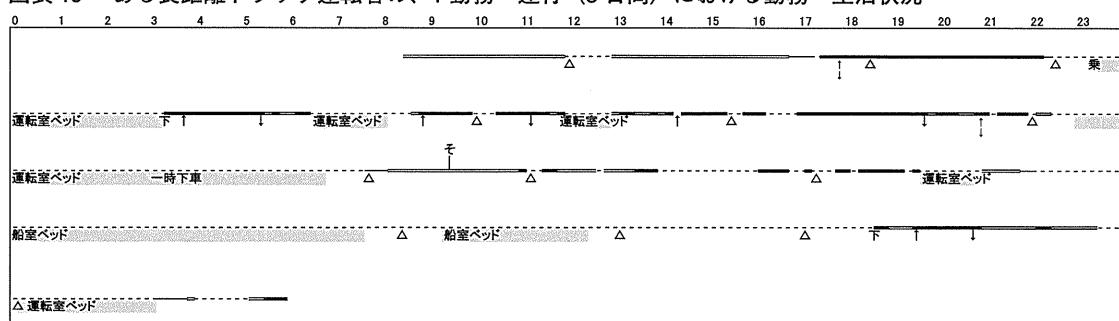
出所：労働調査会出版局編『(改訂4版)自動車運転者労務改善基準の解説』(労働調査会、2007年) 206、207頁から主要項目を整理。

図表 17 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）

	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							単位：件、%
			総拘束時間	最大拘束時間	休憩期間	最大運転時間	連続運転時間	休日労働時間		
トラック	2789	1774	1050	1486	1090	549	963	129		
	100.0	63.6	37.6	53.3	39.1	19.7	34.5	4.6		
バス	214	133	60	102	64	20	32	9		
	100.0	62.1	28.0	47.7	29.9	9.3	15.0	4.2		
ハイタク	639	296	187	217	81	-	-	41		
	100.0	46.3	29.3	34.0	12.7	-	-	6.4		

出所：厚生労働省資料より作成。

図表 18 ある長距離トラック運転者の、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

図表 19 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		
				運転作業	荷扱い作業	付帯作業
1日目	出社 08:30～乗船手 続きを終了 22:30	840	762	282	435	45
2日目	下船 03:20～作業終 了 22:33	1153	843	668	164	11
3日目	作業開始 07:40～乗 船手続き終了 22:11	871	567	208	311	48
4日目	下船 18:41～作業終 了 23:30	289	289	138	151	0
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。

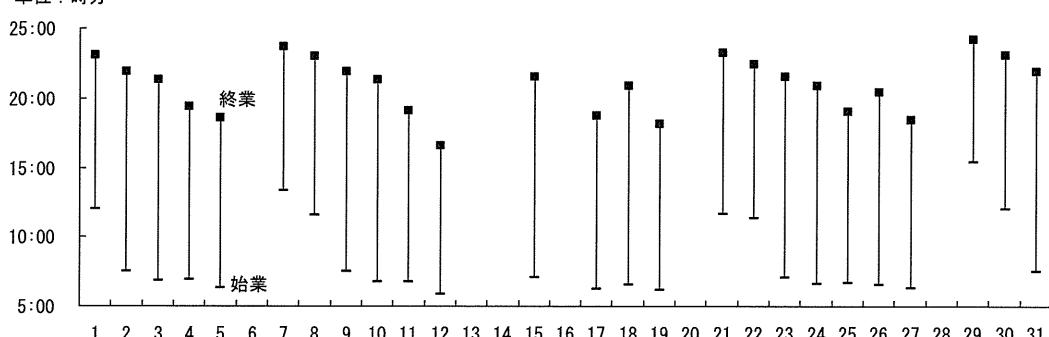
注 2：実作業時間とは、休憩・休養・睡眠時間を除いたものである。

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 4：1 日目の就労間隔時間（※）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。

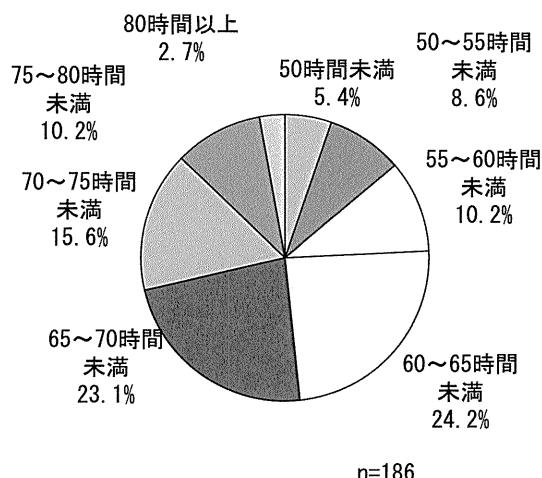
図表 20 ある乗合バス運転者の一ヶ月間の始業・終業時刻（拘束時間）

単位：時分

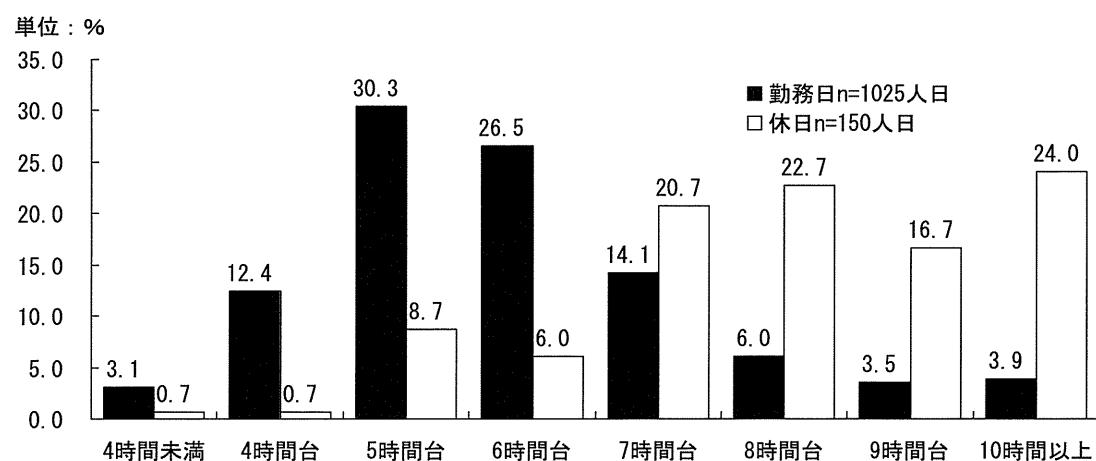


注：中間解放時間は省略し、最初の始業時刻と最終の終業時刻で作成した。

図表 21 乗合バス運転者の一週間の総拘束時間



図表 22 乗合バス運転者の、勤務日と休日における睡眠時間の分布



図表 23 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と睡眠

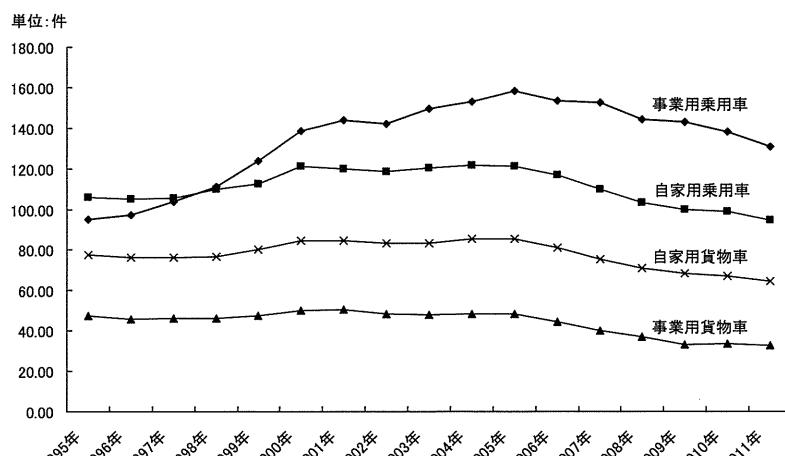
	前日	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	平均
(1) 起床		5:30	5:20	5:25	5:35	5:30	5:25	5:30	5:27
(2) 出宅		6:10	6:05	6:00	6:05	6:02	6:02	6:10	6:04
(3) センター到着①		6:35	6:25	6:20	6:23	6:20	6:18	6:33	6:23
(4) 荷扱い（荷積み）開始	—	6:58	6:48	6:32	6:30	6:58	6:44	6:30	6:42
(5) 荷扱い終了	—	8:10	8:10	8:15	8:45	8:27	7:47	7:30	8:09
(6) センター出発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

図表24 同上（簡易版）

	前日からの 睡眠時間	出宅時刻	帰宅（最 終）時刻	作業時間 (休憩等を 除く)	延べ配達件 数（件）
1日目	6時間05分	6:05	21:32	13時間46分	130
2日目	5時間35分	6:00	21:36	13時間59分	138
3日目	5時間25分	6:05	21:48	14時間08分	149
4日目	5時間50分	6:02	23:33	17時間10分	195
5日目	4時間45分	6:02	22:35	15時間49分	169
6日目	5時間10分	6:10	21:43	11時間48分	119
7日目	5時間30分	6:05	20:32	10時間00分	107

注：延べ配達件数は、再（再々）配達分を含む配達件数。

図表25 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。

図表26 事業用自動車を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
単位：件

	合計	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
				漫然	脇見				
事業用	51061	20	3085	2908	8209	5947	17712	382	900
自家用（参考）	596394	371	36189	44492	101369	65041	190423	5954	6958

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」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『交通事故統計年報2010年版』（交通事故総合分析センター、2011年）より作成。

図表27 タクシー運転者の、最近の働き方でよくある問題状況（複数回答可）

n=2092 単位：%

ア. 所定の拘束時間を大きく超えて働く	20.8
イ. 所定の休憩時間よりも短い休憩しかとらざり働く	47.6
ウ. 体調が悪いまま勤務に就くことがある	21.3
エ. 仕事中、睡眠不足や体調の悪いのを感じる	28.6
オ. 運転中、売上をあげようと焦る	39.1
カ. 違反場所での客待ちを行ってしまうことがある	24.1
キ. 速度超過や危険箇所でのUターンなど危険運転を行ってしまうことがある	16.6