

労働法律旬報 No. 1924 11 月下旬号

〔特集〕 自動車運転者の長時間労働

出版年月日 2018/11/25



〔巻頭〕 個別労働紛争処理システムの現状と検討課題＝浜村 彰・・・04

〔特集〕 自動車運転者の長時間労働・・・06

自動車運転労働者の労働条件と労働時間規制の現状＝川村雅則・・・07

タクシー・バス労働者の長時間労働の実態＝菊池和彦・・・16

トラック運転業務の長時間労働の実態—転換点を迎えて＝鈴木正明・・・19

「長距離トラックドライバー」の長時間労働の実態＝寺岡正成・・・21

「働き方改革」の問題点と私鉄総連の要求＝瀬森理介・・・24

「働き方改革」の問題点と交運労協の要求＝慶島譲治・・・26

〔連載〕 労働政策立法学の構想◎第三回

年次有給休暇の法政策の検証＝和田 肇・・・28

〔連載〕 業種別職種別ユニオン運動研究会◎第8回

生コン関連業種別ユニオン—連続講座第1回（後半）＝武 建一＋後藤道夫・・・43

〔紹介〕 弁護士短信—労働事件簿 139 大阪市チェック・オフ廃止事件（東京高裁）

地裁判決の判断の誤りを正した高裁判決＝在間秀和・・・52

労働判例／大阪市チェック・オフ廃止事件・東京高裁判決（平 30. 8. 30）・・・67

〔連載〕 『労旬』を読む④ホワイトカラー職場での労働争議（その4）

—「山梨中央銀行従組の斗争とその教訓」＝篠田 徹・・・54

〔解説〕 安倍労働規制改革—政策決定過程の記録④2018年1月～2月④（編集部）・・・

56

資料／安倍政権規制改革資料一覧（1月～2月）④・・・65

自動車運転労働者の労働条件と労働時間規制の現状

川村雅則 北海学園大学教授

はじめに

二〇一八年六月、過労死遺族や労働組合らが強く抗議するなか、働き方改革関連法が制定され、時間外労働に関する罰則付きの上限規制がわが国で初めて成立した。過労死遺族らの批判は、一定の要件を満たした者を労働時間規制から外す高度プロフェッショナル制度や、法案から途中で撤回された裁量労働制の拡大など、労働時間規制の緩和策が抱き合わせて導入されようとしていたことだけではなく、単月で一〇〇時間未満、複数月で八〇時間の時間外労働の承認という、法案の建て前とは逆に過労死ラインの働かせ方を法で認めるというその内容にも向けられていた。はたしてこれで過労死がなくなるのか。むしろ、各企業の時間外労働の上限値がここまで引き上げられるのではないか、労災認定行政や企業に対する民事の責任追及でマイナスの影響が生じるのではないか、ということ

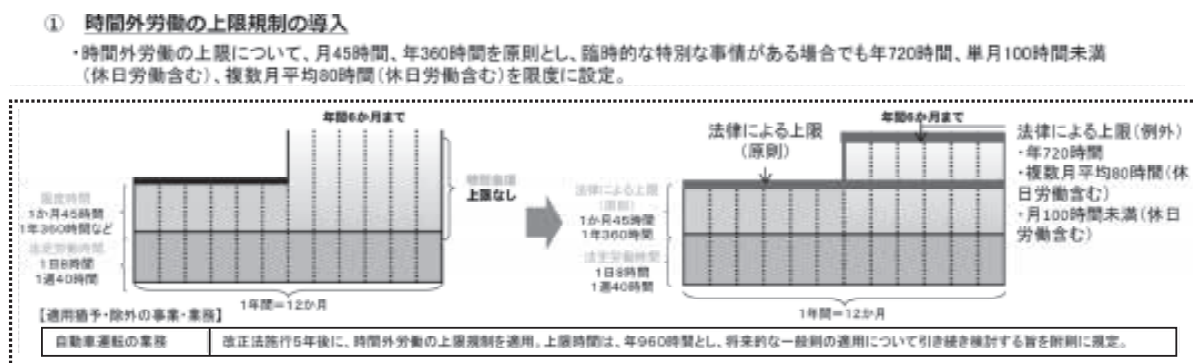
が懸念された。しかも、七二〇時間の年間上限

値には休日労働は含まれず、その分を含めると年間で九六〇時間までの時間外・休日労働が認められることが法案審議の途中で明らかにされた。

こうした、およそ過労死職場の現状を変えるには程遠い規制が導入された一方で、その適用さえも猶予・除外される職場が残った。その一つが自動車運転業務である（図表1）。同業務には、改正法施行の五年後に上限規制が適用される。その上限時間は年九六〇時間である（休日労働は別枠）。また、一般則の適用は引き続き検討事項とされた。

自動車運転労働者（以下、運転労働者）の長時間労働を特集した今号での本稿の役割は、政府統計調査にもとづく彼らの労働条件やその背景にある問題点などを整理し、現場からの各報告につなげることである。同様の問題意識で本誌にかつて書いた川村（二〇一二年a）、（二〇一二b）も参照されたい。なお、整理した政府統計では、基本的には雇用された者を対象にしているが、長時間労働の是正は自営の運転者を含む

図表1 導入された時間外労働の上限規制の内容



出所：厚生労働省「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（概要）」より一部を抜粋。

む職業運転者全体の課題である。

規制緩和と 政府統計にみる運転者の労働条件

◆規制緩和と政策の導入

従業員数で二〇〇万人を、運転者数で一〇〇万人を超える自動車運送業がわれわれの日々の生活を支えている（図表2）。貨物輸送（トンベース）では、自営を含めると九割が自動車による輸送である。旅客輸送（輸送人員）では、バスが約四六億人、タクシーが約一四億五〇〇〇万人を運んでいる（二〇一六年度）。

しかし、自動車運送事業はその九割以上が中

図表2 各事業の規模等

	事業者数	営業収入	従業員数	運転者数
トラック事業	6.2万	14.5兆円	188万人	83万人
バス事業	0.7万	1.4兆円	18万人	13万人
タクシー事業	5.2万	1.6兆円	34万人	32万人

注：数値は2014～16年度のもので概数。

出所：国土交通省「2017年度 交通政策白書」の図表1-30、図表1-32より作成。

小事業者に分類され、経営基盤は脆弱である。運営費に占める人件費の割合も高く、事業者間の競争が運転者の賃金・労働条件に向かいがちである。しかもトラックや貸切バスでは、荷主や旅行業者との間の契約面において不利な状況に置かれ——現実には、優越的地位の濫用の認定や公正取引行政の介入は困難である——、運送業者だけの努力

で労務管理や運行管理を整備するのは容易ではない。

こうした特徴に拍車をかけたのが交通政策の転換——トラック事業における一九九〇年のいわゆる物流二法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法）の施行を皮切りとする、自動車運送業における規制緩和政策であった（図表3）。すなわち、新規参入や増車といった需給調整に関する規制や運賃・価格規制など経済的規制の存在が運送事業を高コスト体質とし新規のサービスや低価格のサービスの創出を妨げている、という認識にもとづき、その緩和ないし廃止が求められた。そのことで市場メカニズムが機能し良質なサービス（事業者）の創出と悪質なサービスの淘汰が実現すると主張された。経済的な規制の緩和にともなう安全面での懸念に対しては、社会的な規制の強化で対応可能とされた。

もともと実際にはそうはならなかった。参入コストの低さや、運転者の労働条件に負担を転嫁できるといふ条件もあって、規制緩和後、たとえばタクシーや貸切バスでは、需要をはるかに上回る新規参入——しかも零細規模の事業者の参入——や増車が相次ぎ（図表4）、運賃は下落した。政府は、規制緩和の経済的な効果を試算しその政策効果を喧伝したものの、現実には、その分だけ運転者の労働条件が悪化した。少ない選択肢のなかで採用されたコスト削減策である老朽化した車両の使用と点検整備の不十

分を背景に事故・火災もバス業界では多発した。後でふれるとおり、規制緩和と政策には一定の修正が図られている。しかし政策が根本的に転換されたわけではない。深刻な労働力不足時代を迎えて、労働力の無尽蔵な供給を前提とした政策の見直しが必要であると考ええる。

◆運転労働の特質と低下する賃金・労働条件

運転労働に求められるのは、その形状を変化させることなく、ヒトやモノを空間的に移動させることである。迅速性や正確性などはもちろんであるが、何よりも安全性が要求される。その安全性を担保するのが運転労働者の状態、労働条件である。

自らも移動をとめない、他の車両や歩行者も通行する空間で仕事を行なうという交通労働の特質から運転労働者はさまざまな不利な条件にある。参考文献にあげた野沢・小木編（一九八〇）など、産業衛生・労働科学の分野では、自動車運転労働に関する知見にもとづき問題点の是正が早くから指摘されてきたが、根本的な対策はとられずにむしろ問題に拍車をかけるかのような政策が採用されてきた。

さて、政府統計で運転労働者の労働条件を確認しよう。女性の参入はなおわずかにとどまるので、ここでは男性労働者に限定する。

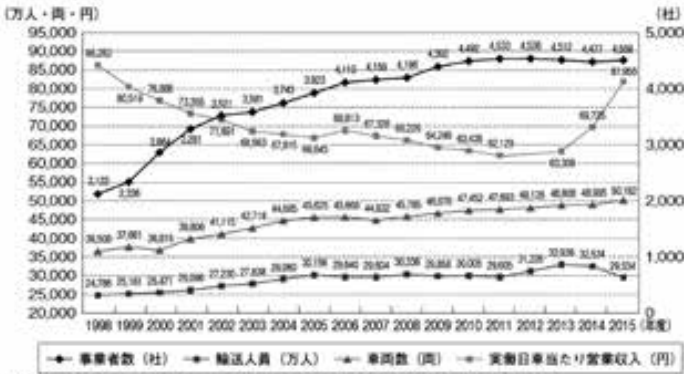
まず図表5は、輸送モード別に運転労働者の労働条件が把握された「賃金構造基本統計」による賃金、労働時間等の整理である。全産業平

図表3 自動車運送業における規制緩和の内容

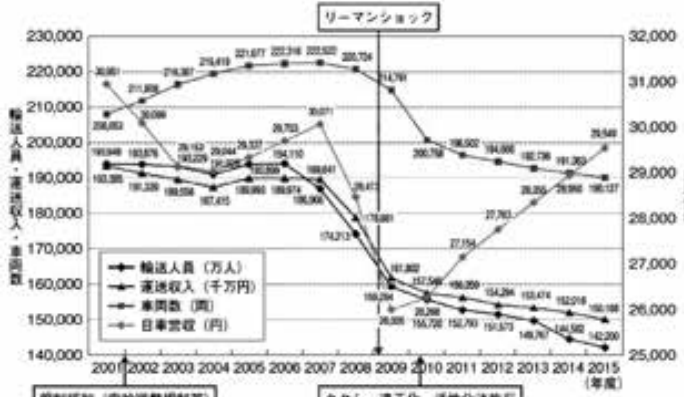
	参入	運賃・料金	改正法施行日
乗合バス	路線毎の免許制 →事業毎の許可制	認可制 →上限認可制の下での事前届出制	2002年2月
貸切バス	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制（事業区域規制あり、 増車規制の緩和（認可→届出））	認可制 →事前届出制	2000年2月
タクシー	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制（事業区域規制あり、 増車規制の緩和（認可→届出）） （ただし、緊急調整地域においては新規参入、 増車は不可。タクシー適正化・活性化 法の特定地域においては新規参入は厳に 抑制、増車は認可。）	認可制 →区域毎の一定価格帯の申請は自動認可	2002年2月
トラック	事業区域毎の免許制→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



注：2012年度の実働日車当たり営業収入については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。
資料：「日本バス協会調べ」等から国土交通省自動車局作成



※日車営業：実働1日1車当たりの営業収入
資料：国土交通省自動車局作成

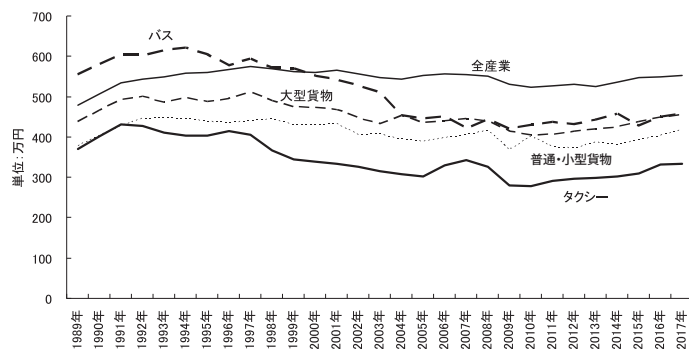
出所：国土交通省「2017年版交通政策白書」の図表1-37、1-38。

図表5 賃金構造基本統計調査にみる運転労働者の賃金・労働時間等

企業規模計（10人以上）	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 与の他 特別給 与額	年間労働時間及 び年収（試算）	全産業との差		
					所定内 給与額	千円			千円	時間	万円
全産業	43.3	13.5	166	16	371.3	335.5	1061.8	2184	552	—	▲ 96
営業用大型貨物自動車運転者	47.8	11.4	178	39	354.2	284.4	305.3	2604	456	420	▲ 133
営業用普通・小型貨物自動車運転者	46.0	10.3	178	38	319.6	261.0	350.7	2592	419	408	▲ 193
タクシー運転者	59.4	9.6	168	21	262.7	223.2	180.5	2268	333	84	▲ 218
営業用バス運転者	49.9	11.6	171	39	320.8	249.1	736.0	2520	459	336	▲ 93

注：対象はいずれも男性（図表9まで同様）。
出所：厚生労働省「2017年 賃金構造基本統計調査」より作成。

図表6 「賃構」にみる運転労働者の年間収入(試算)の推移



注:「きまって支給する現金給与額」と「年間賞与その他特別給与額」で試算した年間収入。
出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成。

均に比べていずれにおいても労働時間が長く、賃金水準が逆に低い。とくにタクシーでは年収(試算)で二〇〇万円もの差が生じている。またさかのぼってみると(図表6)、かつて全産業平均を上回り職業運転者のなかでも「花形」であったバスでは、年収は一九九四年をピークにその後は大きく下落し、二〇〇〇年に入ってから逆転をしている(労働時間が長かったので時間当たり賃金は九〇年代初頭で逆転)。

ところで自動車運送業の賃金の特徴は、固定給部分が小さく変動給部分が大きい点であ

る。運転者の労働意欲を引き出し、事業所外での労務管理に代替する機能をそれは果たしている。とくにタクシー業界で今日多く採用されているオール歩合制では、最低賃金や時間外・深夜割増で支給されなければならない水準が固定・補償されているのみである(実際にはそれさえも支給されずに紛争に発展するケースもある)。運転者に責任転嫁が可能なこうした弾力的な賃金システムが、規制緩和後の野放図な増車競争を可能にした。

◆長い労働時間と過労死の発生状況

事業者を対象とした調査である「賃構」に対して、労働者を対象に行なわれ、より実態に近い労働時間を「労働力調査」でみると(図表7)、週六〇時間以上労働者——いわゆる過労死の労災認定基準である月八〇時間以上の時間外労働に該当する労働者の割合は、とくに道路貨物運送業で高く、三割を占める。しかも減少傾向がみられる全産業平均に対して高まりである。また、図表には示していないが、月別の変動もあり、道路貨物運送業では二〇一七年を例に言うと、週六〇時間以上割合は、五、六月には二七・二%にまで減少するが、輸送量が多い一二月には三三・六%にまで上昇する。

「労調」とは異なり五年に一度の低頻度であるものの、調査規模が大きい就業構造調査の結果とみると(図表8)、二二〇〇日以上を母数とした週六〇時間以上の雇用者割合は、二〇一二

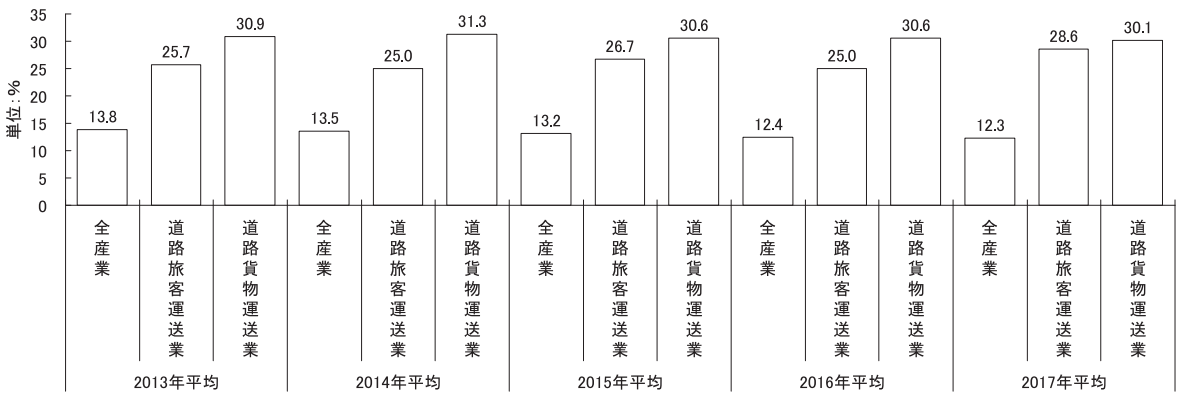
年値に比べて二〇一七年には低下しているものの、とりわけ正規雇用者で値が高い(非正規雇用者でもその値は一割を超える点も確認しておきたい)。また、道路貨物運送業を例にみると、二〇〇日以上のうち「二五〇～二九九日」、すなわち、祝日などのない完全週休二日制前後からそれ以下に該当する日数の者が多くを占めている。

こうした長時間労働や運転者の高齢化(図表9)を背景にしてか、健康状態を起因とする事故が増加している(図表10)。また五年分の労災補償状況をまとめた図表11のとおり、脳・心臓疾患、いわゆる過労死の発事件数がとりわけ道路貨物運送業では(同事業の雇用者規模を考慮しても)抜き出ている。しかも支給決定割合の高さからは彼らの過酷な働き方が示唆される。

なお、仕事に追い詰められ本来は被害者である彼ら運転労働者は、とはいえ事故を起こせば加害者として処分される点に、交通労働者の労働災害の特異性がある。

以上のような広義の労働条件が敬遠され業界では労働力不足が深刻である。全職業の有効求人倍率(二〇一七年各月の平均値)が一・二八であるのに対して、「自動車運転の職業」では二・六八とその倍である(厚生労働省「職業別一般職業紹介状況(常用(除パート))」より算出)。

図表 7 週60時間以上労働者割合の推移(2013～17年)



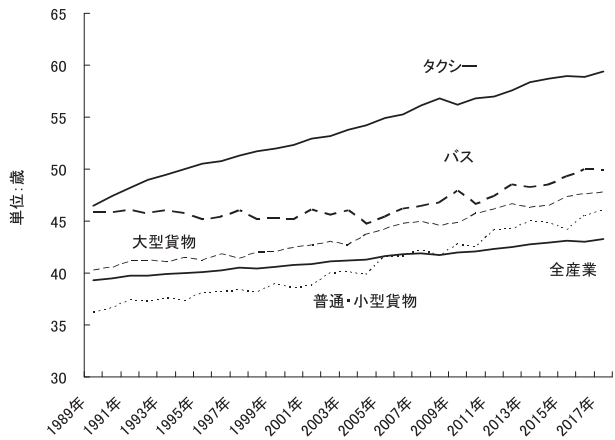
注：15～64歳の男性雇用者を対象に、週60時間以上就業の者を、従業員全体で算出。
出所：総務省「労働力調査(各年平均値)」より作成。

図表 8 就業構造基本調査にみる、雇用形態別にみた長時間労働者・割合等

単位：万人									
	総数			道路旅客運送業			道路貨物運送業		
	雇用者	正規雇用者	非正規雇用者	雇用者	正規雇用者	非正規雇用者	雇用者	正規雇用者	非正規雇用者
総数	3254	2330	668	41	28	12	143	108	29
200日未満 計	419	127	266	11	5	6	13	5	8
200日以上 計	2797	2182	389	29	23	6	129	102	21
60時間以上	372	315	22	8	7	1	41	37	3
60時間以上割合(%)	13.3	14.4	5.8	28.7	32.2	14.7	32.1	36.6	13.7
(参考・2012年値)	15.8	16.9	7.1	32.9	36.4	18.5	35.1	39.5	16.2
200日 週間就 60～64時間	197	167	13	5	4	1	19	17	1
以上×業時間 65～74時間	103	88	6	3	2	0	14	13	1
60時間 数 75時間以上	73	60	4	1	1	0	9	8	0
以上の 年間就 200～249日	78	70	6	2	1	0	6	6	1
内訳 業日数 250～299日	196	171	11	5	5	1	27	24	2
	98	74	5	1	1	0	8	8	0

注：60時間以上の割合は、200日以上を母数に算出。
出所：総務省「2017年 就業構造基本調査」より作成。

図表 9 運転労働者の年令の推移



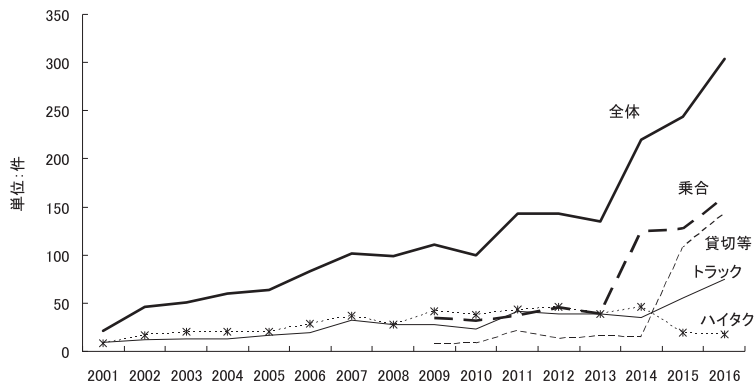
出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成。

規制緩和政策をめぐっては、経済的規制は緩和しても社会的規制の強化で対応は可能である、という「穏和」な主張も聞かれたが、運転労働者の社会的な規制はどうだったか。

まず労働分野の規制に関しては、周知のとおり、日本の労働時間法制では、労使で協定を締結することで時間外労働がいくらでも延長が可能だった。厚生労働省による時間外労働の限度基準(図表12)は設けられていたが、特別条項付きの協定を締結すれば、それを上回る時間外

運転労働者の労働時間規制の現状

図表 10 自動車運転者の健康状態に起因する事案発生状況の推移



注1: 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。
注2: 2014年のバス事故件数の急増は、特定の一事業者の報告が急増したことによる。
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」より作成。

図表 11 道路貨物・道路旅客運送業及び自動車運転従事者の脳・心臓疾患の労災補償状況
(2013～17年度の累積値)

単位: 件, %		
請求 件数	全体	4007
	道路貨物運送業	667
	道路旅客運送業	172
	自動車運転従事者	797
支給 決定 件数	全体	1347
	道路貨物運送業	427
	道路旅客運送業	46
	自動車運転従事者	443
支給 決定 割合	全体	33.6
	道路貨物運送業	64.0
	道路旅客運送業	26.7
	自動車運転従事者	55.6

注1: 2013～17年度の累積値。
注2: 道路貨物運送業と道路旅客運送業は業種、自動車運転従事者は職種。
出所: 厚生労働省「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 12 時間外労働の延長時間の限度（一般の労働者の場合）

期間	1週間	2週間	4週間	1か月	2か月	3か月	1年間
限度時間	15時間	27時間	43時間	45時間	81時間	120時間	360時間

出所: 厚生労働省「時間外労働の限度に関する基準」より作成。

労働の締結が可能であるという実効性に乏しいものであった。そして、「自動車の運転の業務」には、延長時間限度の適用がそもそも除外されていた。

とはいえ、職業運転者（雇用者）の場合には、「労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的」に自動車運転者の労働時間等の改善のための基準が定められている。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平元・二・九労告七号、本誌一九一五号六〇頁参照）、通称「改善基準告示」である。この告示で、拘束時間や運転時間、勤務と勤務の間の休息期間などに規制が設けられている（図表13）。しかし、第一に、一瞥するとわかるように、過労死ラインを超えるような水準の低さ——トラックを例にあげると、一日の拘束時間は原則一三時間、最大一六時間（一五時間超えは一週二回以内）で、一カ月の拘束時間は二九三時間まで可能とされ（しかも後者は、労使協定があるときは、一年のうち六ヵ月までは、一年間の拘束時間が三五一六時間を超えない範囲内において三二〇時間まで延長可）、通勤時間を含む休息期間は八時間以上設けられれば可、さらに、休日労働は二週間に一回以内で可という規制水準なのである。拘束時間と労働時間の違いはあるとはいえ、過労死を容認する水準と言えよう。そのうえに、これらの基準に違反しても直接的な罰則などは存在しないという実効性の問題（ただし、「改善基準告示」を引用するかたちで

	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箇月 262時間	1箇月 293時間	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	2暦日 21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)	1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)
休息期間	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）
休日労働	2週間に1回以内、かつ、1箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内		2週間に1回以内、かつ、1箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内	2週間に1回以内、かつ、4週間の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内

出所：労働調査会出版局編（2013）から主な項目を整理。

		単位：件、%		
		トラック	バス	バイク
監督実施事業場数		15,964	1,614	2,307
労働基準関係法令違反事業場数		13,393	1,278	2,010
違反事業場割合		83.9	79.2	87.1
主な違反事項	労働時間	9,602	752	1,118
	割増賃金	3,520	342	697
	休日	864	84	112
改善基準告示違反事業場数		10,820	868	978
違反事業場割合		67.8	53.8	42.4
主な違反事項	最大拘束時間	8,531	570	742
	総拘束時間	7,116	473	556
	休息期間	6,493	270	226
	連続運転時間	5,146	235	—
最大運転時間		3,246	115	—

出所：厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導の状況」より作成。

過労死防止法の制定と
自動車運転労働者

対象とならないなどの問題があげられる。

なお、安全規制の柱である行政監査・処分に関してもきわめて不十分に推移してきた。軽井沢バス事故が発生した時点の報道によれば、トラック・バス・タクシー（個人タクシーを含む）など事業者数が計一二万に対して、職員数はわずか三六五人とのことだった。トラックでは民間団体による適正化事業が実施されているとはいえ、規制緩和と推進の代替策として主張されてきた事後チェック体制の強化こそ望遠的犬兄で

定められた国土交通省による「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」では、違反事業者には行政処分が課される）、そして、実際に、違反が広く確認されること（**図表14**）——違反の可能性が高い事業者への集中的な監査結果によるという側面もあるが、一方で、重大事故の後に行なわれる業界への調査結果を鑑みると、法令違反は水面下で常態化しているという判断に無理はないと思われる——さらに、同じ職業運転者でありながら非雇用者は対象とならないなどの問題があげられる。

過労死防止法の制定自体が労働規制の強化か緩和かをめぐる攻防であった（制定過程の中心におられた関西大学名誉教授の森岡（二〇一四）を参照）。その結果として同法は、時間外労働に関する直接的な規制をその内容とするものにはなっていない。最終的にその目的は「過労死等に関する調査研究等について定めることにより、過労死等の防止のための対策を推進し、もって過労死等がなく、仕事と生活を調和させ、健康で充実して働き続けることのできる社会の実現に寄与すること」にとどまる。

一方で、同法にもとづき「過労死等の防止のための対策に関する大綱」が策定され、過労死等の防止のための各種の対策（調査研究等、啓発、相談体制の整備等、民間団体の活動に対する支援など）が講じられている。自動車運転者は、過労死等が多く発生している重点業種・職種のひとつとして分析が行なわれている。また、今般の働き方改革の流れを鑑みると慎重な評価が必要だが、たとえば、二〇二〇年までに週労働時間六〇時間以上の雇用者の割合を五％以下とするなど「過労死等防止対策の数値目標」も掲げられている。同法制度を足がかりにした労働時間短縮の取組みが関係者に求められている。なお、この点に関わって労働科学分野における課題を一つ述べると、たとえば、規則的に不規則な勤務に従事するのが一般的な乗合バスや労働時間と非労働時間との境目があいまいな長距離トラックなど、運転労働者の拘束時間・労働

働時間の位置と長さや、生活への影響などの詳細な把握である。

まとめに代えて —交通政策の転換と労働規制の強化—

規制緩和政策による弊害への修正は一定程度進んでいる。たとえば、タクシー事業における適正化及び活性化に関する特別措置法（二〇〇九年制定、二〇一三年改正）や、重大事故をうけての貸切バス事業での規制の強化——直近では、軽井沢バス事故をうけての事業許可の更新性の導入や民間指定機関による適正化事業の実施など——などがあげられる。行政処分も強化され、直近では、二〇一八年七月より、過労防止関連違反等に係る車両停止等の処分量定が引き上げられるなどしている。

また、働き方改革関連法案の審議にあわせて、自動車運送業における長時間労働の是正に向けた議論・取組みが進められている（図表15）。自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議において策定された「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」〔運び方改革〕と安全・安心・安定（3A）の職業運転者の実現（二〇一八年五月三〇日）もその一つである。トラック運送事業でも、運転労働者の不足を背景に、不公正な商慣行の是正、荷主等との協力や運送業者間の共同輸送による拘束時間の短縮化などが一定程度は進む

と思われる。

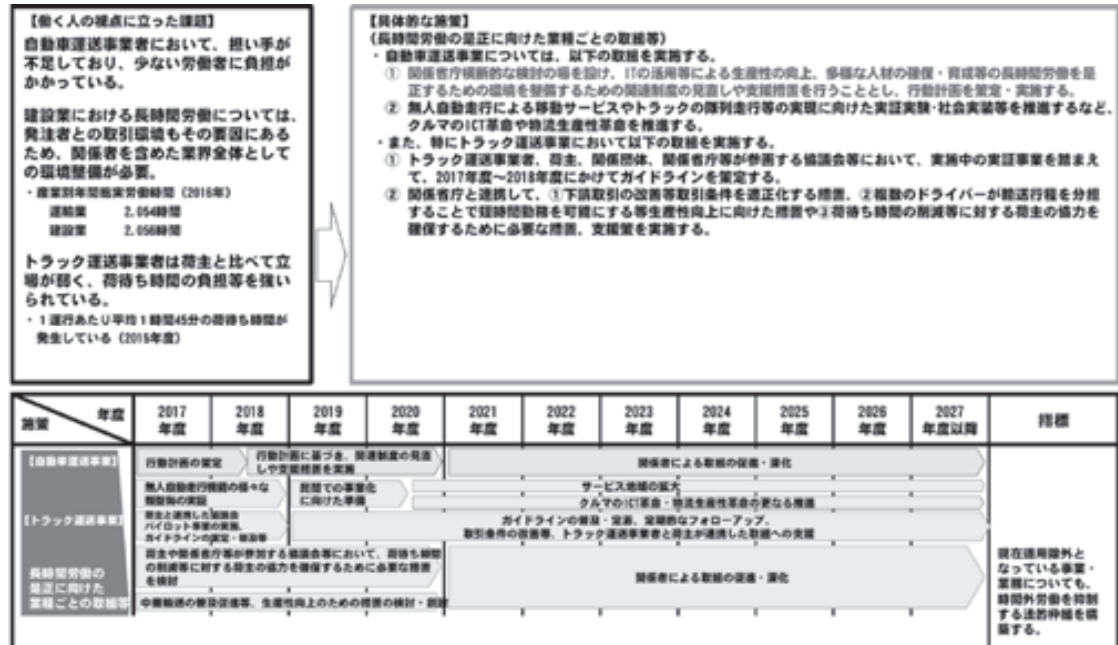
しかしながら以上は、自動車運送業における規制緩和路線の転換を意味するものではない。たとえば、タクシー事業の規制強化もあくまでも特別措置（法）にとどまる。労働力不足に対する強い危機感のみられるものの、労働規制の強化は先送りにされている。本稿でみてきた問題状況の是正には限界がある。

労働規制の弱さが需要を大きく上回る供給を可能にし、引き下げられた運転労働者の労働条件を構成要素に作り上げられた輸送体系が労働規制の強化を困難にする、という悪循環に現状はある。そこからの脱却、すなわち、交通政策における規制緩和路線からの転換と、人間らしい働き方の実現のための労働規制の強化が必要である。

（参考文献）

- * 安部誠治（二〇一七）「運輸産業の安全と労働問題——貸切バス事業を中心に」法政大学大原社会問題研究所『日本労働年鑑（二〇一七年版）』旬報社。
- * 川村雅則（二〇二二a）「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』一七六六号（二〇二二年四月号）。
- * 川村雅則（二〇二二b）「規制緩和と交通労働…高速バスツアー事故が問うもの」『労働法律旬報』一七七七号（二〇二二年一〇月号）。

図表 15 長時間労働の是正に関する工程表（抜粋）



出所：「建設業・自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議第1回連絡会議配布資料」（2017年6月29日）

- * 川村雅則（二〇一七）「タクシー労働をめぐる問題」太田和博ら編『総合研究日本のタクシー産業——現状と変革に向けての分析』慶應義塾大学出版会。
- * 厚生労働省（二〇一六）『平成二八年版過労死等防止対策白書』正陽文庫。
- * 厚生労働省（二〇一七）『平成二九年版過労死等防止対策白書』正陽文庫。
- * 交通運輸政策研究会（二〇一三）『安全な貸切バス・高速バスを求めて』交通運輸政策研究会。
- * 交通運輸政策研究会（二〇一六）『交通政策の提言二〇一六——人口減・災害多発時代の日本の交通』交通運輸政策研究会。
- * 国土交通省（二〇一七）『平成二九年版交通政策白書』勝美印刷株式会社。
- * 野沢浩・小木和孝編（一九八〇）『労働科学叢書五五』自動車運転労働』財団法人労働科学研究所。
- * 村尾質（一九八二）『貨物輸送の自動車化』白桃書房。
- * 森岡孝二（二〇一四）「大詰めを迎えた過労死防止基本法制定運動」『職場の人権』八八号（二〇一四年一〇月号）。
- * 森岡孝二（二〇一七）「この「改革」で過労死はなくなるか」『世界』九〇一号（二〇一七年一月号）。
- * 労働調査会出版局（二〇一三）『（改訂五版）自動車運転者労働改善基準の解説』労働調査会。

（かわむら まさのり）