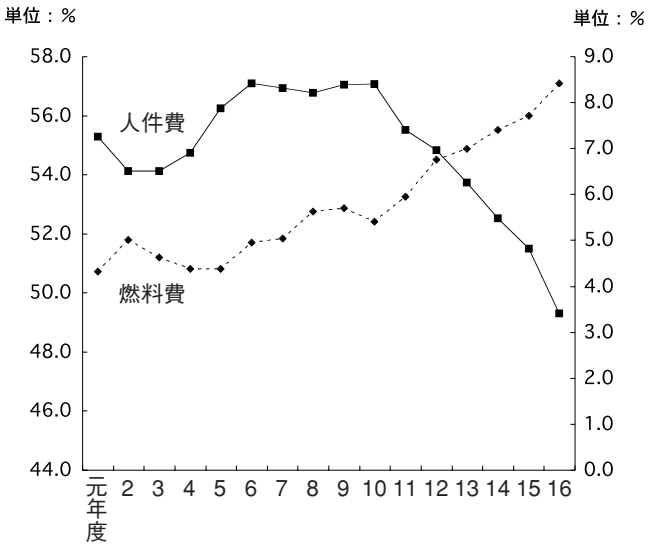
■ 論文寄稿 ■

規制緩和と貸切バス業界（中）

川村雅則

■はじめに

規制緩和が実施された貸切バス業界では、新規事業者の参入が相次いでいる。加えて、旅行会社からの運賃の引下げ圧力が高まり、仕事を獲得するための競争は熾烈化している。貸切バスを第1当事者とする事故も増加している（以上、前号）。今号では、貸切バス業界で働く運転手がいかなる状況にあるのかをとりあげる[注1)]。



出所：国交省自動車交通局「自動車運送事業経営指標」各年度版より作成。

図1　総費用に占める人件費及び燃料費の割合の推移

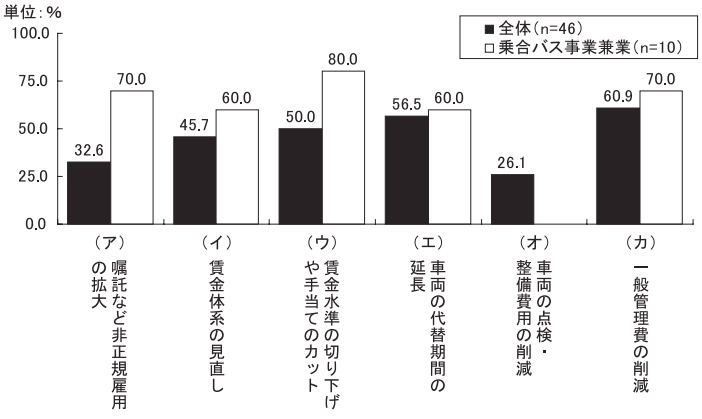


図2　コスト削減策（複数回答可）

■進む人件費の削減

厳しい経営環境に対応するためにはコストの削減が必要である。前号でとりあげた車両コストの削減（車両の使用年数の延長など）以外の効果的な策としては、人件費の削減がある。労働集約産業、すなわち、車両1台に対して労働者1人（以上）を必要とする自動車運送業界では、経費を減らすためには、人件費部分の削減に踏み込まざるを得ない。

図1は全国のデータだが、総費用に占める人件費の割合（実線・左目盛）は、平成10年度までは56、57%台と横ばいだったのが、11年度から急速に減少し、16年度は50%を割った。なお、それに対して、運送業者を悩ませている、この間の燃料費（点線・右目盛）の高騰は顕著である。

当然、運転手の収入水準は低下する。筆者調査でも、回答事業者が雇用している運転手（正社員）の年収は、税込みで、200万円台と300万円台前半に全体の4分の3が集中していた[注2)]。

また図2は、同じく筆者調査で、回答事業者がこの数年間で行ってきたコスト削減策をまとめたものである（黒棒は回答事業者全体、白棒は、そのうち乗合バスを兼業で行っている事業者）。（エ）車両の代替期間の延長が進んでいることは、すでに前号でも確認したとおりだが、加えて、（ウ）賃金カットや（ア）非正規雇用の活用など人件費の削減が進められている。

事業不振のために貸切バス部門を切り離して子会社化したあるバス会社では、運転手は全て期間雇用である。期間雇用は、程度の差こそあれども、北海道の貸切バス業界にひろくみられることだという。

どこの会社も同じだと思いますが、うちも期間雇用で採用しています。（筆者：季節の波動性という北海道的な特徴なのでしょうか。）本州のほうはよくわからないけれども、多かれ少なかれ、期間雇用での採用があるんだと思いますよ。私どもバスの事業者は、2ヶ月以上は雇用しなければならない（運転者の選任規定―調査者）。アルバイト雇用はだめです。まぁ、ですから、半年間雇用というのが多いんじゃないですかね（聞き取り）[注3]。

もっとも、そういった各種のコスト削減策の採用でも追いつかないほど、競争は激しさを増している。既存の貸切バス事業者の中には、経営の困難から、事業を縮小したり事業から撤退するケースもみられる[注4]。そして、コストの削減、言い換えれば低水準の労働条件・処遇の採用が、どん底に向かった各社の競争（race to the bottom）を招来している。労働組合がある中堅バス会社の経営者は、組合による労働条件の規制が、結果として、他社との競争の「桎梏（しっこく）」となっている事態を憂い、行政機関による監査業務の強化を願うという。

一定の規模をもって、それなりの歴史をもって事業をやっているようなところは、やはり一定の金額の退職金規定があったり、福利厚生だってそれなりのものがあって、賃金だって高いし、勤務の内容も、労働組合があって、協定が結ばれていて無理がかからないような内容になっている。それに対して、新規事業者の場合は、日当月給で、健康保険もかけていない。雇う際の健康診断もなければ、前歴照会もしない。今週だけ来て頂戴、と。そういう労賃が安いひとたちをベースに運賃を設定するわけですよ。そうなると、われわれのコストでは到底太刀打ちできない（聞き取り）。

■自動車事故報告書にみられるバス運転手の働き方

貸切バス運転手はどんな働き方をしているのだろうか。ここでは、重大事故を起こした運転手の、事故前の勤務状況データを使って、代替的にそれをさぐってみる（但しこの重大事故には、第1当事者以外の事故、すなわち、相手運転手に非の大きい事故なども含まれている）。運送業者は、死傷者が発生するような事故や、車両故障が起きた場合などに、運輸行政に対して「自動車事故報告書（以下、報告書）」を提出しなければならない。この「報告書」に記載されている各種の情報のうち、事故を起こした運転手が、(a)「事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった勤務日数（以下、1ヶ月間の休日日数）」と、(b)「最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数（以下、連続勤務日数）」の二点をみる[注5]。

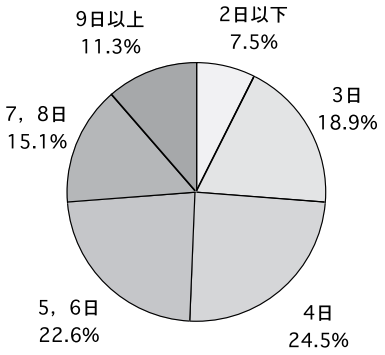


図3　1ヶ月間の休日日数（n=53）

まず、事故を起こした運転手の1ヶ月における休日日数は、短いものが多い（図3）。最少は0日で、全体の半数が4日以下に集中している。

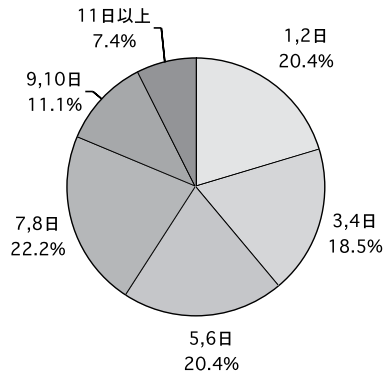


図4　連続勤務日数（n=54）

次に連続勤務日数だが（図4）、平均値は5.9日で、1週間（7日間）以上にわたって連続勤務しているものも、全体の4割を占めている。

こうした結果を踏まえた上で、同じく「報告書」から、2、3のケースを具体的にとりあげる。まずは、休み無しで働き、死亡事故を起こしたケースAである。

1）1ヶ月の休みがゼロ

この事故が起きたのは秋の晴れた日の19時半過ぎで、場所は、直線の道路上だ。事故の内容は「道路を横断中の被害者を発見。急ブレーキをかけ」たが間に合わずに接触し死亡事故を発生させたというものだ。道路状況は「街灯がなく、非常に暗い地区。前方からの対向車もなし」という状況であり、「事故の原因」は「視界の悪い状況で、前方確認が不十分であった」と記されている。

こうした走行環境、道路状況はもちろん事故誘発の要因のひとつだろう。だがあわせて彼の勤務状況、すなわち、「事故日までの勤務日数」が連続で29日（事故日以前1ヶ月間の休日が0日）、その間の乗務距離は10341kmに及ぶことが、彼の覚醒水準を低下させて事故発生に関わっていなかったのか。その検証はなされていないようである。

2）1ヶ月の拘束時間が300時間

次に、「健康起因」による事故（疾病により、運転が継続できなくなったもの）に分類された2ケースについてみてみよう。

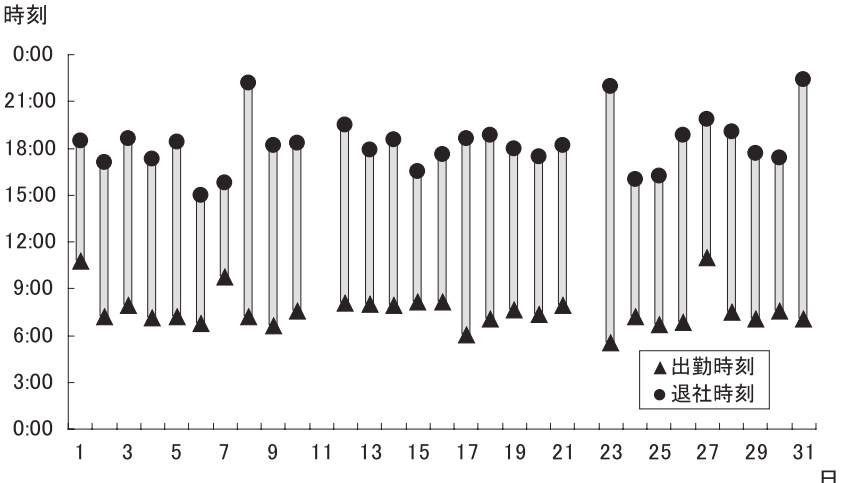
1件目（ケースB）は、勤務中に「胸がしめつけられるようで体調が悪」くなったケースである。

添付されていた当該運転手の過去1ヶ月の勤務状況によれば（図5）、1ヶ月間のうち出勤しなかったのは2日間のみで、日々の拘束時間を足し合わせた総拘束時間は303時間、総乗務距離は7641kmだった。出勤時刻は、月のうち半数が7時半前という早い時刻に集中している。

また、事故当日までの連続勤務日数は10日間で、事故前日までの9日間における総拘束時間は96.8時間に及んでいた。加えて、事故発生の前日は15時間17分という長時間に及ぶ勤務だった。

2件目（ケースC）は、運行中に「軽いめまいを感じたものの、運行には支障がないと思い」、次の休憩地まで運行を継続したが、休憩地で「休んでいる最中に突然激しいめまいを感じ」それ以降の運行を中断したというケースである。

このケースでは、過去1ヶ月の休日日数は4日間で、事故当日までの連続勤務日数は11日間（前日までの総拘束時間は114.0時間、総乗務距離は2489km）である。また出勤時刻は早い時間帯に集中しており、27日中12日間が7時前の出勤だった。



出所:「報告書」添付資料より作成。

図5　事故一ヶ月前の出退勤状況

こうした「健康起因」による事故は、全国的に増加傾向にある。『毎日新聞』（朝刊2007年3月3日付）の報道[注6)]によれば、健康状態が原因となったバス（路線及び貸切）運転手の事故は、01年は3件だったが、02年12件、03年18件、04年27件と年々増加し、05年も22件と高止まりになっ

ていることが国交省の調査で明らかにされた。

上の3ケースも含め、運転手の事故には、勤務・生活の条件と密接な関係があるものが少なくないと推測されるのだが、運送業者や行政にはそういう視点が欠落しているようである。事実、例えば、先のケースBの「報告書」中の「事故の原因」欄に記載されているのは、「少々肥満型の体型」という運転手の身体的特徴のみである。結果、そこから導かれる「再発防止対策」も、「適度の運動を心掛け、体調管理を怠らないよう指示」という内容にとどまる。こうした認識では、事故の再発防止は困難であるといえよう。

■安い商品、サービスに無理はないのか

規制緩和で競争を進めれば業界は活性化する、悪質な業者は市場メカニズムの働きで淘汰されるから安全に支障を来すことはない、事前の規制を廃止する代わりに事後チェック体制は強化するから問題はない、云々。

規制緩和推進論者によるこれらの主張は、前号と今号の二回にわたってみてきた貸切バス業界の現状をどう説明するのだろうか。

たしかに、例えば、東京―大阪間が3、4千円台というツアーバスは、規制緩和による競争の「賜物」である。これをもって政府は消費者メリットの拡大と喧伝するのだろう。だがそこには運転手の過酷な働き方など、無理が生じている。いま私達に求められるのは、安い商品やサービスがいかなる無理によって実現しているのかを見抜く洞察力ではないだろうか。規制緩和万能論から脱却して、必要な対策をひとつひとつ講ずることが急がれる。

（北海道札幌市在住・北海学園大学教員）

追記：貸切バス業界をめぐる問題については、前号と今号の2回で終える予定だったが、この業界の輸送秩序の乱れが想像以上に激しいことから、緊急的に、貸切バス事業者を対象とした調査を2007年3月にあらためて行った。次号でその結果を紹介する。

注

1）本稿を執筆中、大阪で、乗務員が死亡、運転手や利用者の26人がけがを負うという事故が発生し、期せずして、規制緩和下の貸切バス業界に社会的関心が集まることとなった。報道によれば、運転手は、連日、長野―大阪間の長距離・深夜運行をこなす中で、過労状態に陥り、事故に至ったとのことである。交代運転手は配置されていなかった。

2）200万円台前半が20.9％、後半が25.6％、300万円台前半が27.9％。

3）雇用契約がきれた期間はどうしているのか。その詳細は不明だが、関係者（経営者、労働組合、行政）からの聞き取りをまとめると、同業他社で働いたり、トラックやタクシーに乗務したり、あるいは本州のバス会社へ出稼ぎに行っているようである。

4）ある大手バス会社は、本社よりも低い賃金水準で乗務員を採用し、低コスト経営で規制緩和による競争を乗り切ろうとしていたが、予想を超える競争状況のため車両台数の大幅な縮小を余儀なくされている（『北海道新聞』朝刊2004年1月16日付）。また、昨年には、中堅のバス会社が、札幌地区での貸切バス事業からの撤退を表明した（『北海道新聞』朝刊2006年10月19日付）。

5）但し、これはあくまでも事故が発生する前の勤務状況である。言い換えれば、事故が起きなければ運転手の勤務は続いていた。データの性格や分析の詳細と限界については、次の拙稿を参照してもらいたい。「規制緩和と貸切バス」『北海学園大学経済論集』第54巻4号。なお分析の対象は、情報開示請求で入手した、平成15年1月1日から18年10月31日までに北海道運輸局で受け付けられた、58件の貸切バスの重大事故である。

6）なお、この記事を含む『毎日新聞』の連載記事（「置き去りにしたもの」）では、規制緩和下の貸切バス業界の現状がまとめられている（19ページ参照）。

川村雅則さんの調査研究論文は
以下の会報にも掲載されています。

- **38号 ― 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態**
- **39号 ― 規制緩和とトラック運送業**
- **41号 ― 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（Ⅱ）**
- **42号 ― バス運転手の実態――勤務と睡眠に焦点を当てて――**
- **43号 ― 軽貨物自営業者の就業と生活**
- **44号 ― 職業運転手の労働をめぐる問題**
- **46号―規制緩和と貸切バス業界（上）**