

高速ツアーバス・貸切バス問題、再考

◆はじめに

関越道での高速ツアーバス事故から1年が経過した。

国土交通省内に設けられた各種の検討会（「バス事業のあり方検討会」「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」など）においても、安全強化に向けた議論が重ねられ、報告書がとりまとめられた¹。報告書の内容をどう評価するかは意見のわかれる部分もあると思われるが、少なくとも、規制強化に向けた動きは評価できる。

ところで、この件に関する新聞報道をみると気になることがある。それは、規制強化・安全対策の強化によってコストも増加することを、否定的なニュアンスでとらえる記事も見受けられることだ。中には、「利用者が不便になる」という記述もあった。

なるほど、それらの記事が指摘するように、実際、コスト負担のできない事業者は事業から撤退を余儀なくされるだろう。だが、だからといって際限なく安価なサービスを求める行為は、運転者の過酷な働き方や運行管理・労務管理の不備を容認することになるのではないか²。安ければそれでよいのか。事故の記憶がはや風化している感もあるいま、本稿であらためてこの問題について考えていきたい（なお、同じテーマで本誌第68号にも短文を書いているのであわせて参照されたい）。

◆貸切バスなど運転労働者の働き方

・蔓延する違反状況

関越道での事故でも、2007年の大阪・吹田市での死傷事故でも、共通していたのは、運転者の過酷な働き方やずさんな労務管理だった。

例えば吹田市での事故では、報道によれば、事故を起こした月の休みは1日だけで、10日以上連続で長野－大阪を乗務し、しかも、交代要員が不十分で1人で深夜運転業務に長時間従事していたという。また関越道での事故では、名義貸し・「白バス（無許可営業）」行為、日雇いの雇用のほか、運行指示書の未作成、点呼の未実施、乗務員台帳の不備、健康診断の未実施、日雇いの雇用など多岐にわたる項目で法令違反が明らかになっている³。

ただ問題は、こうした働き方や労務管理が規制緩和以降の貸切バス業界では珍しくはないことである。吹田市での事故をうけて行われた監査や調査の結果がそのことを明確に示していた。今回もそうだ。関越道での事故をうけて行われた「貸切バス事業者の緊急重点監査の結果」によれば、**図表1**のとおり、何らかの指摘を受けた事業者はじつに8割を超えている⁴。安全確保の観点から禁止されている日雇い運転者を選任していた事業者も22者みられる。違法状態が珍しくない、あるいは、常態化している、といっても誤りではないだろう。

・急増する健康起因による事故

働き方をめぐる問題をみていく。まず運転労働者全体の状況をみる。（1）「道路貨物運送業」及び「道路旅客運送業」では、それぞれ4人に1人ないし5人に1人が、「過労死認定基準」（週の総労働時間が60時間以上≡所定外労働が月80時間以上）に達するような働き方をしている（総務省「労働力調査」。図表は省略）。いわば「過労死予備軍」である。（2）実際、運転労働者は過労死がもっとも多い職種である（厚生労働省「脳・心臓疾患と精神障害の労災補償状況」。**図表2**）。（3）関連して、「重大事故」のうち、「健

1 報告書や各種資料が以下からダウンロードできる。国土交通省「関越自動車道における高速ツアーバス事故を受けた安全性向上の取り組み」
http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_002069.html

2 移動の権利をどう保障するかという問題があるが、本稿の直接のテーマではないので別の機会に論じる。

3 国土交通省「（有）陸援隊への立入検査において発見された法令違反が疑われる事項について」2012年5月8日発表。

4 国土交通省「関越道における高速ツアーバス事故を受けた緊急重点監査の結果概要等について」2012年7月18日発表。
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000099.html

図表1 貸切バス事業者の緊急重点監査の結果概要

		単位：者、%	
緊急重点監査の対象事業者		298	100.0
立入検査時に指摘を受けた事業者〔精査中〕		250	83.9
(1) 乗務時間等の基準		192	64.4
	一部（6件未満）遵守されていない	131	44.0
	多数（6件以上16件未満）遵守されていない ^{注2}	54	18.1
	大多数（16件以上）遵守されていない ^{注1}	7	2.3
(2) 運転者に対する点呼		48	16.1
	一部（20%未満）実施されていない	30	10.1
	多数（20%以上50%未満）実施されていない ^{注2}	13	4.4
	大多数（50%以上）実施されていない ^{注1}	5	1.7
(3) 運転者に対する指導監督		118	39.6
一般的な指導監督	一部（50%未満）実施されていない	78	26.2
	多数（50%以上100%未満）実施されていない ^{注2}	28	9.4
	全く実施されていない ^{注1}	3	1.0
特別な指導	多数（50%以上）実施されていない ^{注2}	31	10.4
(4) 日雇い運転者		22	7.4
	1名選任していた ^{注2}	7	2.3
	複数選任していた ^{注1}	15	5.0
(5) 名義貸し ^{注1}		1	0.3
(6) 営業区域外で運送していた		50	16.8
(7) 運行指示書を作成していない		5	1.7
(8) 社会保険等に参加させていない		33	11.1
(9) その他		189	63.4

注1：高速ツアーバス運行事業者リストにおいて、1つ以上該当すれば「運行の安全確保の観点から重大又は悪質な法令違反」としているもの。

注2：高速ツアーバス運行事業者リストにおいて、2つ以上該当すれば「運行の安全確保の観点から重大又は悪質な法令違反」としているもの。

注3：上記の注1、2の基準に該当する事業者数は48者（16.1%）。

出所：国土交通省「関越道における高速ツアーバス事故を受けた緊急重点監査の結果概要等」より作成。

図表2 道路貨物・旅客運送業及び自動車運転従事者のいわゆる過労死発生件数
(労災請求件数及び支給決定件数)

		単位：件					
		請求件数			支給決定件数		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011
全体		767	802	898	293	285	310
(業種)	道路貨物運送業	113	108	123	65	57	75
	道路旅客運送業	29	47	43	19	17	14
(職種)	自動車運転従事者	145	139	166	84	65	85

注：「職種」別で請求件数が次に多いのは、「商品販売従事者」の59件である（2011年度値）。

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。

康状態に起因する事故」すなわち「運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなった」事故の件数が高止まりで推移している（国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」）。しかも最新データによれば、

2010年から2011年にかけては1.4倍もの増加を示している（図表3）。多くはバス（58件）それも「乗合」（うち37件）だが、「貸切等」においても、8件から21件に急増している。運転労働者全体のさらなる高齢化にともない事態の悪化が懸念

図表3 健康状態に起因する事故(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	2011
全体	21	46	51	60	64	83	102	99	111	100	143
バス	4	17	18	27	27	35	33	43	41	39	58
乗合									34	31	37
貸切等									7	8	21
ハイタク	8	17	20	20	20	29	37	28	42	38	43
トラック	9	12	13	13	17	19	32	28	28	23	42

注: バスの内訳は2009年より掲載。

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」より作成。

図表4 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)

単位: 件, %

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

出所: 厚生労働省資料より作成。

される。

・「改善基準」告示にも違反

次に貸切バス運転者の実態だ。総務省による調査⁵のうち、運転者を対象に行われたアンケート調査⁶の結果をみると、長時間の労働と短時間の休養実態が示唆される。すなわち、運転者の労働条件の改善を図ることを目的に、拘束時間や運転時間の上限あるいは最低限の休息期間などを定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示(以下、「改善基準」告示)が遵守されていない。(1)「1日の最長拘束時間」が16時間を超えているものは58.1%、「改善基準」告示では原則13時間、最長でも16時間と定められている)。(2)「1日の平均休息期間」が8時間に満たないものは33.1%で、「最短休息期間」でみると8時間未満はさらに増加し77.9%に達する(「改善基準」告示では、8時間以上を確保

と規定)。(3)さらに、運転中の睡魔や居眠りを経験している運転者は全体の89.7%、運転中のヒヤリ・ハット体験も95.6%など、問題状況は枚挙にいとまがない。

以上のような違反状況は、こうしたアンケートのみならず、厚生労働省による監督結果でも同様にみられる(図表4)。違反の予想される事業者を中心に監督をしているから高い割合で違反がみられるのだという主張も聞かれるが、そうだとすると、毎年ほぼ同じような高い割合で違反状況が確認されるのは、行政による監督、監査の効力を含めて、構造的な問題があるといえるのではないかな。

◆まとめに代えて

以上のような状況に対して今回、バス事業の安全対策の強化が図られることとなった。

まず、高速乗合バスと、高速ツアーバス(貸切)の「新高速乗合バスへの移行・一本化」が図られた。これによって、高速ツアーバスの問題点、すなわち、安全性の確保や利用者保護の責任が曖昧であったこと、乗合バスと異なりバス停留

5 総務省「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」2010年9月8日発表。

http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/34390_1.html

6 東京8カ所・大阪1カ所・京都2カ所の計11カ所の駐車場内において、貸切バス内で待機していた運転者500人に調査票を配布し、136人から回答が得られている。

図表5 交替運転者の配置基準

		新高速乗合バス（貸切バス事業者の受託運行も含む）	観光等に使用される貸切バス
ワンマン運行の上限	夜間	○距離：実車距離400kmまで ＊ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500kmまで ○時間：運転時間9時間以内 ○連続乗務：連続4夜まで ＊ただし、400km超は連続2夜まで （自社運行の場合には例外措置あり）	○距離：実車距離400kmまで ＊ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500kmまで ○時間：運転時間9時間以内 ○連続乗務：連続4夜まで ＊ただし、400km超は連続2夜まで
	昼間	○距離：実車距離500kmまで ＊ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600kmまで ○時間：運転時間9時間以内 （自社運行の場合には例外措置あり）	○距離：実車距離500kmまで ＊ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600kmまで ○時間：運転時間9時間以内 （一時間以上のまとまった休憩を入れる場合には例外措置あり）

出所：国土交通省「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」報告書より。

所の設置等をせず安全上の問題を発生させていたことなどの一定の是正が期待される。

本稿の問題関心である、過労防止という点については、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」で、乗務時間等の基準・指針の見直し、点呼のあり方、運行管理体制のあり方、その他過労運転防止対策についての検討が重ねられてきた。そして今回、交替運転者の配置基準を中心とする過労防止策が発表されている。図表5がそれだ。

総務省による指摘にもかかわらず670km（事故後に緊急対策として短縮）が上限だった運転者の乗務距離が、原則として夜間は400km、昼間は500kmにまで短縮された。労働負担の軽減、過労防止が期待される。なお「その他の過労運転防止対策」としても、「第三者立会やIT機器を活用した遠隔地点呼の強化、運行中の運行管理体制の確保、健康起因事故の防止、夜間ツーマン運行への配慮、利用者への周知等」があげられている。

ただ、報告書が指摘するとおり、今回の交替運転者の配置基準は、生理学的な観点から設定された最低限の基準であって（傍点、筆者）、過労運転の防止のためには多面的な施策を必要とするのは言うまでもない。

例えば、本誌で何度となく指摘してきた、「改善基準」告示の見直しは必要ないのか。拘束時間の長さもさることながら、休息期間（勤務と勤務の間の時間、つまり在宅時間だけでなく通勤分も含まれる時間）が、8時間確保されればよしとされているのは、生理学的な観点あるいは人間らしい働き方という観点からみても、どうな

のか。また、近年、がんのリスク要因であることが指摘されてもいる深夜労働に対する規制も検討する必要があるのではないか。

「安ければそれでよいのか」。政策担当者、労使関係者はもとより、利用者である私たちもまた、引き続きこの問題を考えていく必要がある。

（北海道札幌市在住 北海学園大学教員）

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
- ・ 40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）
- ・ 47号—規制緩和と貸切バス業界（中）
- ・ 48号—規制緩和と貸切バス業界（下）
- ・ 49号—規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）
- ・ 50号—ツアーバスの安全を考える
- ・ 51号—貧困という問題をめぐって
- ・ 53号—タクシー産業の確かな再生を
- ・ 54号—規制緩和とトラック運送業（Ⅲ）
- ・ 55号—規制緩和とトラック運送業（Ⅳ）
- ・ 58号—交通・移動をめぐる問題—夕張での地域調査結果から
- ・ 60号—非正規バス労働者の実態—非正規労働者調査から
- ・ 68号—関越道ツアーバス事故をうけて
- ・ 70号—乗合バス運転者の労働—勤務中に亡くなったある運転者の働き方から