

バス運転者の働き方と、研究上の課題——乗合バスを中心に

川村雅則（北海学園大学）

1. はじめに

多数の死傷者を出した事故が貸切バス事業で繰り返されている。背景として指摘されているのが、規制緩和（需給調整規制、価格規制の緩和）による輸送秩序の悪化である。

実際、規制緩和後の業界では、新規参入でバス事業者は倍増した一方で、需要はさほどに伸びず、逆に、運賃・營收が大きく下落している。中小零細規模の事業者増で旅行会社との契約関係における不利は拡大した。規制緩和で競争を促進しても社会的な規制の強化で対応が可能と主張されていたが、監査（体制、機能）も職業運転者を保護する労働規制（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示）もきわめて脆弱であることは、この間指摘されてきたとおりである¹。

ところで、貸切バスのような新規参入、熾烈な競争はみられないとはいえ、一方の乗合バスでは、ピーク時（昭和40年代）に比べて利用者は半分以下となり、また、バス事業への補助制度が悪化する中で、バス部門の子会社化や、労働条件の切り下げ・雇用の非正規化など、合理化策が追求されてきた。それでもなお赤字基調である²。利用を伸ばしてきた高速バス（乗合バス）も、ツアーバス（貸切バス）との競合で収益が悪化した（現在は、制度は一本化）。

最近でこそ、労働力不足の影響で、雇用の正規化など労働条件の改善がみられるとも聞くが、高齢化するバス運転者には安全衛生面での課題が多く、彼らの労働実態をあらためて把握する必要があると考え、労働組合の協力を得て調査の実施を予定している。本報告では、政府統計や過去の調査結果をまじえながら、問題意識を整理する。

2. 自動車運転労働をめぐる問題

バスなど自動車運転労働者には安全衛生上の課題が多いことは古くから指摘されていた。例えば、1974年には、「運転労働における労働衛生施策に関する意見書」が日本産業衛生学会（運転労働安全委員会）から出され、1980年には、労働科学研究所より『自動車運転労働』が出版されている。

運転労働の負担の一つは、運転作業にともなう高い精神的な負担である。公道という他の車両や歩行者も移動する同じ空間内で、外界の情報を取り入れ、取り入れた情報に基づき適切な判断を下し、手足を動かして車両を操作する、という一連の作業を連続的に行うことが運転者には求められる。気の緩みは許されない。

負担のもう一つは、長時間・深夜・不規則勤務などの勤務時間制にともなうものである。

¹ 軽井沢のバス事故をうけて、雑誌『POSSE』第30号（2016年3月号）に本報告と同様の内容で原稿（「軽井沢スキーバス転落事故」の背景にある規制の脆弱性と労働問題）を書いている。参照されたい。

² 国土交通省「2015年度乗合バス事業の収支状況について」（2016年10月21日）。

これは、睡眠・休養や食事など運転者の生活習慣にも悪影響を及ぼすことによって、結果、彼らが健康を維持・改善することを困難にする。

3. 政府統計にみるバス運転者の労働条件等

ここで、バスなど自動車運転労働者の労働条件等について政府統計で確認しよう。

第一に、総務省「労働力調査」(以下、労調)によれば(図表1)、「道路旅客運送業(バス、タクシー)」における週あたりの労働時間で60時間以上は2割で、週35時間以上就業者(フルタイム就業者)に対象を限定すると、4人に1人が60時間以上である。

第二に、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(以下、賃構)でも、バス運転者(乗合、貸切)の労働時間は長い(図表2)。バスは、所定内実労働時間数が169時間、超過実労働時間数が40時間で、年間労働時間(試算)は2508時間である(図表3)。短くなっているとはいえ、全産業平均とは300時間以上の差がある。

第三に賃金は、長時間労働の代償でかつては全産業平均を上回っていたのが逆転し、現在は、月額で30.9万円、年収(試算)で427万円である(図表5)。貸切が多い小規模事業者でより低い(図表3)。

第四に、高齢化がすすみ、一方で、勤続年数は短くなっている(図表6, 7)。離職率が高くなっていること(若年層の定着の困難)や、高齢の労働力の中途採用の増加などが背景として考えられる。

最後に、高齢化も影響してか、運転者の健康状態に起因する事故も増加して高止まりである(図表8)。

4. 乗合バス運転者の労働実態——勤務・生活時間調査及び被災者の勤務記録より

筆者が過去に行った調査・研究に基づきバス運転者の労働実態を紹介する。

一つは、10年以上前になるが、2005年12月から翌年1月にかけて、一週間のあいだ、勤務や睡眠に関する時間の記録を運転者に行ってもらったもので(有効回答189人)、もう一つは、バス運転者の労災申請事件に関わる機会があり、そこでまとめた被災者の勤務状況である(結果は不支給決定)³。

これらの調査・研究を通じて明らかになったのは、バス運転者の勤務は、(1)拘束時間が長いこと、また、中間解放時間のようにオモテにあらわれてこない拘束時間があること、(2)勤務が不規則であること、早い時間帯に開始される勤務が多いこと、(3)以上から生じる休養時間や睡眠時間の短さなど、生活習慣や健康を維持・改善する上での不利、(4)余裕のないダイヤで、定時運行が要求されるなどの労働の過密性、(5)事故(車内事故を含む)に対する精神的な負担などであった(図表9~13)。

しかしながら以上のこと、とりわけ勤務の不規則性や長時間・早朝勤務から生じる、休養・睡眠や健康を維持する上での不利は、労災認定(負担の評価)の場面で必ずしも考慮されていないようにも思われる。

この点に関連して、バスなど「道路旅客運送業」における過労死の認定率は、長時間労働が顕著な「道路貨物運送業」と比べても必ずしも高くはない(図表14)。これらの労災

³ それぞれ、川村(2006)、川村(2012)にまとめた。

申請事案の分析——そもそも請求者はバス運転者なのかタクシー運転者なのか、彼らはどんな働き方だったのか、認定される事案とされない事案の相違点などや、労災認定基準の妥当性を検証する必要があるのではないか。

5. 交通労働の改善に向けて

冒頭に述べたとおり、労働組合の協力で調査を予定している。古くから指摘されていたバス運転者の労働負担をあらためて明らかにすること（上で述べた、労災事案の分析も含む）が研究上の課題だと考えている。

その結果をうけて再度検討したいが、現時点で考えられる政策上の課題を簡単にまとめておくと、第一に、交通政策の転換であり、具体的には、マイカー利用を前提とした交通政策や、規制緩和を軸に据えた交通政策からの脱却と公共交通政策の充実である。

第二に、労働規制の強化である。まず、働き方の規制強化に関わって「改善基準告示」（図表 15）の改善——拘束上限の短縮、適切な休息期間の確保、改善基準告示の法制度化（罰則を設けること）などがあげられる。また、運転者の質向上、選任規制（制限）の強化も必要であると考えられる。

（追記）

軽井沢のバス事故を受けて、「バス運転者の労働時間等についてのアンケート」が 2017 年春に実施され、「第 12 回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（2017 年 6 月 30 日に開催）」で結果が公表された。労使双方へのアンケートのうち、運転者アンケートによれば（回答 7083 人）、1 日当たりの拘束時間が 13 時間以上の回答が 19.1%みられ、およそ 4 分の 1 の運転者が 1 日当たりの睡眠時間が平均して 5 時間未満と回答している。大規模なアンケートによる貴重なデータである。同時に、本稿で述べてきたとおり、勤務の不規則性やそれにとまなう休養・睡眠の不利を明らかにすることが課題である。

（参考文献）

川村雅則（2006）「バス運転手の勤務と睡眠——進む合理化策のもとで」『北海学園大学開発論集』第 78 号（2006 年 8 月号）

川村雅則（2012）「バス運転者の労働と健康——勤務中に亡くなった乗合バス運転者の労災認定をめぐる」『北海学園大学開発論集』第 90 号（2012 年 9 月号）

交通運輸政策研究会（2013）『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（2016）『交通政策の提言 2016 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『交通政策白書 2016 年版』勝美印刷株式会社

野沢浩・小木和孝編（1980）『（労働科学叢書 55）自動車運転労働』財団法人労働科学研究所

労働調査会出版局（2013）『（改訂 5 版）自動車運転者労働改善基準の解説』労働調査会

図表1 道路旅客運送業等の週あたり労働時間

2016年平均 単位:万人

	従業者 総数	週35時間以上					週60時間以上割合		
		週1~ 34時間	週2~ 35時間	週3~ 36時間	週4~ 37時間	週5~ 38時間	対従業者 総数	対週35 時間以上 従業者 総数	
全産業	6,296	1,983	4,259	1,950	1,014	779	516	8.2	12.1
男女									
運輸業 郵便業	331	68	260	86	59	55	60	18.1	23.1
道路旅客運送業	47	10	37	11	9	9	19.1	24.3	
道路貨物運送業	135	32	151	39	32	34	46	24.9	30.5
全産業	3,581	882	2,668	1,112	717	605	434	12.1	15.1
男女									
運輸業 郵便業	267	37	228	67	52	51	58	21.7	25.4
道路旅客運送業	43	8	35	10	8	8	9	20.9	25.7
道路貨物運送業	151	15	135	30	29	32	44	29.1	32.6

注:対象は就業者。出所:総務省「労働力調査2016年」より作成。

図表2 バス運転者等の労働条件等

	年齢	勤続年 数	所定内 実労働 時間数 a	超過実 労働時 間数 b	きまっ て支給 する現 金給与 c	所定内 給与額 d	年間賞 与と 他特別 給与額 e	試算		
								年間賞 与と 他特別 給与額 d	年間収 入	1時間 当たり
	歳	年	時間	時間	千円	千円	千円	時間	万円	円
全産業	43.1	13.5	165	16	370.3	335.1	1033.4	2172	548	2522
バス	49.3	11.2	169	40	309.1	237.5	561.2	2508	427	1703
タクシー	59.0	9.9	170	24	239.3	198.8	226.0	2328	310	1331
大型トラック	47.3	11.1	180	38	340.9	274.9	291.8	2616	438	1675
普通・小型トラック	44.1	9.8	176	39	304.2	241.5	277.1	2580	393	1522

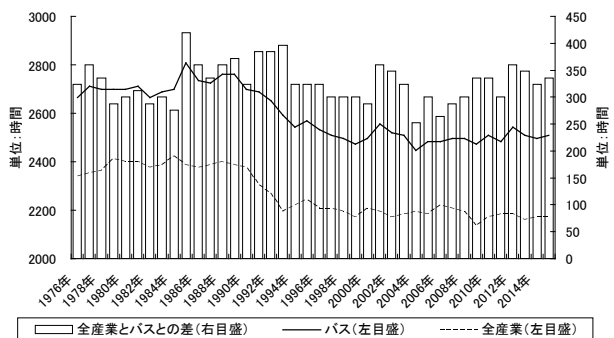
注1:対象は男性に限定(以下の図表も同様)。注2:年間労働時間は、(a+b)*12によって、年間収入は、c*12+dによって、それぞれ算出。出所:厚生労働省「2015年賃金構造基本統計調査」より作成。

図表3 企業規模別にみたバス運転者の労働条件等

	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	所定内 給与額	年間賞 与と 他特別 給与額	試算		
								年間賞 与と 他特別 給与額	年間収 入	1時間 当たり 賃金
	歳	年	時間	時間	千円	千円	千円	時間	万円	円
1000人以上	49.3	16.5	164	46	344.8	256.1	916.7	2520	505.4	2006
100~999人	48.4	10.0	171	41	300.3	231.5	510.3	2544	411.4	1617
10~99人	52.4	8.6	171	31	291.6	233.4	265.1	2424	376.4	1533

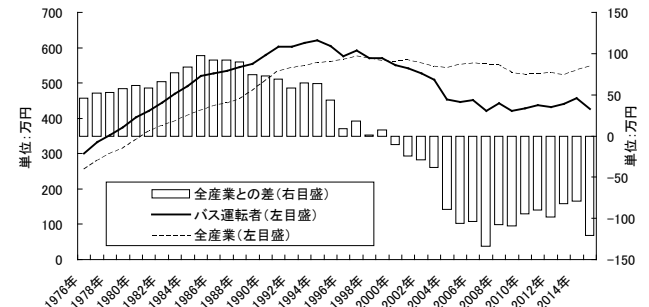
出所:厚生労働省「2015年賃金構造基本統計調査」より作成。

図表4 バス運転者及び全産業労働者の年間労働時間(試算)の推移



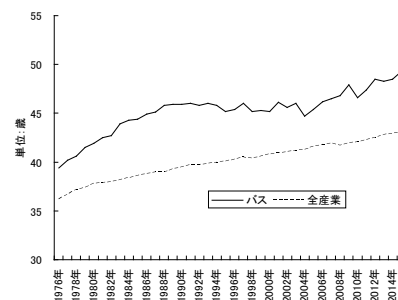
注:対象は男性。出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成。

図表5 バス運転者及び全産業労働者の年収(試算)の推移



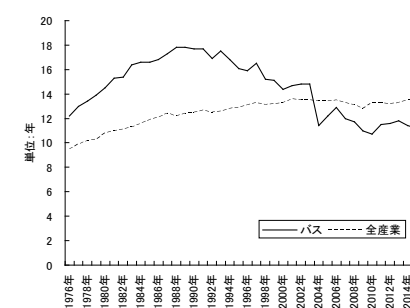
注:出所:図表4に同じ。

図表6 バス運転者及び全産業労働者の年齢の推移



注:出所:図表4に同じ。

図表7 バス運転者及び全産業労働者の勤続年数の推移



注:出所:図表4に同じ。

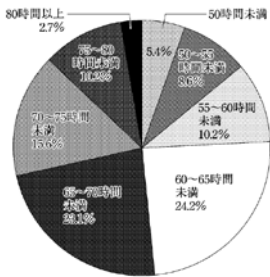
図表8 運転者の「健康起因」による重大事故発生件数の推移

単位:件

	2001	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
全体	21	46	51	60	64	83	102	99	111	100	143	143	135	220
ハイタク	8	17	20	20	20	29	37	28	42	38	43	46	39	46
バス	4	17	18	27	27	35	33	43	41	39	58	58	57	139
乗合									34	31	37	45	39	124
貸切等									7	8	21	13	16	15
トラック	9	12	13	13	17	19	32	28	28	23	42	39	39	35

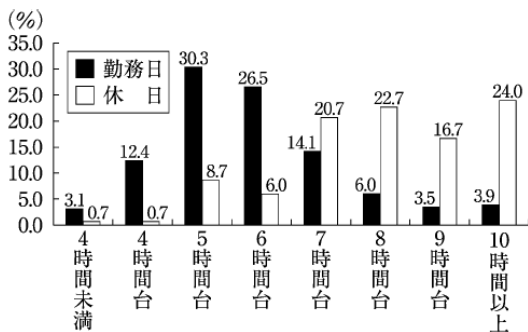
注1:2002年に事故件数が急増しているのは、報告規則の改正による。注2:2014年のバス事故件数の急増は、特定の事業者の報告が急増したことによる。出所:国土交通省自動車交通局「自動車運送事業用自動車事故統計年報」より作成。

図表 9 一週間の総拘束時間 (n=186)



出所：川村（2006）より。

図表 10 勤務日／休日別にみた睡眠（夜眠）時間（勤務日 n=1025 人日、休日 n=150 人日）



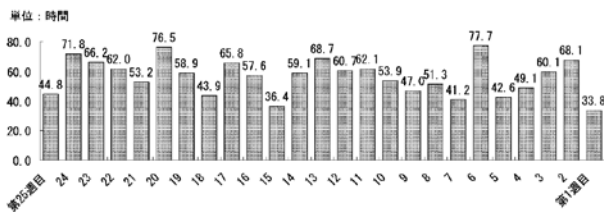
出所：川村（2006）より。

図表 11 月別にみた被災者の拘束時間

	全体	被災前の時期					
		被災前1ヶ月目	2ヶ月目	3ヶ月目	4ヶ月目	5ヶ月目	6ヶ月目
総拘束時間	1460.5	219.5	241.1	240.5	234.1	259.9	265.4
総拘束時間 (中間解放分を除く)	1340.8	203.9	217.7	224.0	215.0	238.3	241.9

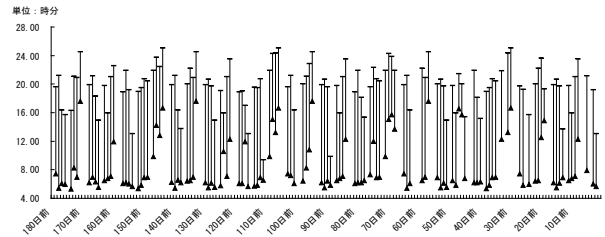
出所：川村（2012）より。

図表 12 一週間別にみた被災者の拘束時間



出所：川村（2012）より。

図表 13 勤務日別にみた被災者の始業・終業時刻



出所：川村（2012）より。

図表 14 自動車運送業及び運転職の、過労死（脳・心臓疾患）の労災請求・支給決定件数の状況

		単位：件、%					
		2010年度	2011	2012	2013	2014	2015
請求件数	全体	802	898	842	784	763	795
	(業種) 道路貨物運送業	108	123	127	124	120	133
	(業種) 道路旅客運送業	47	43	34	42	33	30
支給決定件数	全体	139	166	152	159	143	153
	(業種) 道路貨物運送業	285	310	338	306	277	251
	(業種) 道路旅客運送業	57	75	71	94	77	82
支給決定割合	全体	17	14	15	9	12	8
	(業種) 道路貨物運送業	65	85	83	93	85	87
	(業種) 道路旅客運送業	35.5	34.5	40.1	39.0	36.3	31.6
割合	全体	52.8	61.0	55.9	75.8	64.2	61.7
	(業種) 道路貨物運送業	36.2	32.6	44.1	21.4	36.4	26.7
	(業種) 道路旅客運送業	46.8	51.2	54.6	58.5	59.4	56.9

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 15 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示の内容（バス）

拘束時間	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 (15時間超えは1週2回以内)
休息期間	継続 8時間以上
運転時間	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）
時間外労働	一定期間は2週間及び1箇月以上3箇月以内の期間を協定
休日労働	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

注：特例の規定は省略。

出所：労働調査会出版局編（2013）より。

図表 16 バス事業場に係る労働基準関係法令・改善基準告示の違反状況

		単位：件、%		
		2013年	2014年	2015年
バス業		363	262	226
監督実施事業場数		100.0	100.0	100.0
労働基準関係法令違反事業場数		282	195	184
		77.7	74.4	81.4
主な違反事項	労働時間	170	118	115
	割増賃金	73	47	52
	休日	12	16	14
		3.3	6.1	6.2
改善基準告示違反事業場数		174	147	123
		47.9	56.1	54.4
主な違反事項	最大拘束時間	122	90	88
	総拘束時間	86	85	73
	休息期間	47	51	37
	連続運転時間	43	34	29
	最大運転時間	18	18	18
		5.0	6.9	8.0

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。