

軽井沢スキーツアーバス転落事故について ——ブラック化したバス産業——

松下末宏（自交総連大阪地連書記次長）

* 繰り返されるバス事故

1月15日未明、長野県軽井沢町の国道18号・碓氷バイパスで、41人（乗員2、乗客39）が乗ったスキーツアーバスが道路から転落、乗員2人と乗客の若者13人の尊い命が失われました。

* 起こるべくして起こった重大事故

2000年に行われた規制緩和前は、貸切バス事業者が自主的な安全対策、運転者1人運転（ワンマン）は昼間350km～500km、夜間2人運転（ツーマン）大型は補助員（車掌・バスガイド）も乗務させていました。また、ワンマンで当日24時を回った場合、その日は公休扱いなど、過労を防止する対策をとっていました。

大型バス運転者の新規採用は、大型トラック経験3年、35歳以上妻帯者などの条件が一般的で、今回のような大型未経験の運転者を新規採用することや、65歳という年齢はありませんでした。

2000年に参入規制が「認可制」から「許可制」へと緩和された結果、零細企業や無認可（白バス）で、インバウンド（外国人旅行者）を主に営業していた、違法が当たり前の悪質事業者が参入してきました。

新規参入事業者は低運賃を売りに事業を拡大。既存事業者も生き残りを賭けダンピング競争を繰り広げた結果、人件費やバス整備費用のコストを削減し、前述する自主安全対策が形骸化していきました。

おのずと運転者に過重労働が強いられるようになり、2007年2月の「あずみ野観光事故」（死者1人・重軽傷者26人）、2012年4月の「関越道高速ツアーバス事故」（死者7人・重軽傷者36人）、2014年7月の「東名阪道高速路線バス事故」（重軽傷者27人）など、居眠り運転による重大事故が発生しました。

また、2014年3月の「北陸道小矢部川事故（死者2人・重軽傷者24人）」のように運転者の急性疾患発症による事故は、2004年18件だったものが2012年には58件と3倍以上に増加。一般路線バスでも同様の事故が相次いでいます。

規制緩和前は考えられない事故の背景として、運転者の経験不足も指摘しなければなりません。「あずみ野」事故は、大型二種免許を取りたての21歳、「関越道」事故は取得2年目、今回の「軽井沢」事故は、昨年12月に契約社員として雇用されましたが、大型バスの経験はなかったといえます。

* 人命を優先する規制に

国交省は2007年の「あずみ野観光バス事故」を受け、2008年6月「改善基準告示」の遵守を目的に「同基準」の運転時間9時間（2日を平均）に相当する「交替運転者の配置指針」670km（2日を平均、一般道は2倍に換算）を示しました。この指針の最大の抜け道は、隔日であれば1日1340kmのワンマン運行ができることです。その結果、旅行業者からバス運賃を抑えるために補助員（車掌・バスガイド）の廃止や長距離ワンマン運行を求められるようになりました。

総務省は2010年9月10日、国交省など諸官庁に対して「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」に基づく勧告を行っています。

「交替運転者の配置指針については、1日上限670kmは運転者の健康面や生理学的な面での検討が行われておらず、また、労働協約等労使間の取り決め、運転者や有識者の意見は租借されていない」として、「交替運転者の配置基準における乗務距離の上限値について、乗務距離が運転者の生理学的影響を踏まえたものに改定すること」が必要だと指摘し、①貸切バス事業における安全確保対策の徹底②収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証③旅行業者への指導・監督の強化④貸切バス事業に対する監査の効果的かつ効率的な実施。などの勧告を発しました。しかし、国交省はこの勧告を真摯に受け取らず、実行ある対策を取らなかった結果、2012年の「関越道」事故が発生しました。

国交省は、「関越道」事故をふまえ、ワンマン運行できる距離を原則昼は500km、夜は400kmまでとしましたが、ここにも抜け道を設けています。それは途中で1時間の休憩を挟めば、昼600km、夜500kmまで運行できます。しかもこの規制には、回送距離が含まれていないばかりか、一般道でもこの距離を適用しました。規制強化とは言えません。

また、同省は新公示運賃を2014年4月に施行しましたが、バス事業者が旅行業者に対して斡旋料（手数料）などの名目で、運賃をキックバックすることは、民・民の取引で関与できないとしています。優位的な立場の旅行業者が手数料を引き上げている実態を規制していかない限り問題の解決はできません。

軽井沢スキーツアーバス転落事故は、運転技術の未熟な運転者がバスのスピードを制御できずに起こした事故では?と、報道されていますが、軽井沢向いての下り坂は群馬県側の下りと違い、長く急ではあるもののカーブもゆるく、ブレーキ（フットブレーキ）を踏めば減速し、停止することも可能です。意識が朦朧としていた可能性も否定できません。

事故を起こした運転者の責任は当然重大ですが、運転者が悪い、事業者が悪いとの報道が目立つばかりで、その背景に切り込まずして、この問題の解決はありません。以前から大型バスをバックで駐車場に入れられない運転者がいることや、マイクロバスしか経験がない運転者が大型バスに乗務しているケースが増えていることも、国土交通省・近畿運輸局に指摘してきましたが、改善への手立てを講じてきませんでした。

* 改善しない「改善基準告示」

厚生労働省は1989年（平成元年）に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準）を策定し、労働時間の規制を行なっています。しかし同省の「過労死認定基準」が「月80時間以上の時間外労働」であるのに対して「改善基準」は最大で「月115時間の時間外労働」が可能です。

拘束時間1週65時間、労使協定があれば年間16週まで最大1週71.5時間。1か月に換算するとそれぞれ282時間、311時間です。所定労働時間を1週40時間＝月174時間とすれば、108～137時間オーバー。これは拘束時間なので、1か月22日勤務として各日1～2時間の休憩を除いたとしても64～115時間（ $108-44=64$ 、 $137-22=115$ ）もの残業を認容。

また、業務（退勤）から次の業務（出勤）までの休息期間は、ワンマンで8時間、ツーマンで4時間、通勤時間や食事・入浴などを考慮するとワンマンでは4時間、ツーマンでは仮眠施設での睡眠しかとれません。その上1日16時間勤務や13日間連続勤務も容認しています。

厚生労働省の「けんこうづくりの睡眠指針2014」では、「居眠り事故は、他の原因の事故に比べて死亡事故につながりやすい」ことを指摘して「主観的眠気の強さに応じて交通事故発生の頻度が高いことが示されている」とし、「人間が十分に覚醒して作業を行うことが可能なのは起床後12～13時間が限界であり、起床後15時間以上であれば酒気帯び運転と同じ程度の作業率、起床後17時間を過ぎると飲酒運転と同じ作業率まで低下する。また、これらの研究では、客観的な検査では作業率が低下しているにも関わらず、自分ではそれほど強い眠気を感じていない場合が多い」としています。

このように同じ省でありながら現行の「改善基準」は、労働時間の改善どころか「居眠り運転」や「過労死」を生み出す基準としか言いようがなく、交通運輸産業の労働組合が一貫してその改善を求めています。厚労省は応じようとしません。

入り口規制を廃止し、社会的規制を強めるとした規制緩和でしたが、バス・タクシー・トラックを合わせ全国で約12万事業者があり、それを監査する国交省の要員は、ほぼ毎年増員された現在でも約365人です。これで全ての事業者を監査することなど、始めから不可能です。

国交省は行き過ぎた規制緩和を改め、入り口規制を強化すべきです。そして厚労省は「改善基準」を法制化し、罰則規定を設けない限り重大事故は後を絶ちません。人命より、経済的な都合を優先する行政は絶対に許されません。

改善基準告示についての改定要求

◎バス

	現行基準	改正要求
拘束時間	4 週平均で 1 週当たり原則 65 時間、16 週間まで最大 71.5 時間 1 日 原則 13 時間、最大 16 時間	1 か月 240 時間以内 1 日 最大 13 時間
休息期間	継続 8 時間以上 (2 人乗務の場合 4 時間以上)	継続 11 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 週当たり 40 時間	1 日 7 時間以内
連続 運転時間	4 時間以内又は 4 時間経過直後に (運転中断は 1 回連続 10 分以上、 かつ、合計 30 分以上の運転中断)	2 時間以内 (1 回連続 15 分以上の休憩)
連続 勤務日数	休日労働 2 週間に 1 回 (連続勤務 13 日)	夜行、連続 2 夜まで。夜行がある場合連続 勤務最大 5 日、4 週 8 休以上。夜行がない 場合原則 5 日最大 6 日、4 週 6 休以上。