

公共交通機関における長時間労働の実態と国民の安全への影響

菊池和彦

バス・タクシーは、国民生活に欠かせない公共交通機関である。ところが、そこで働く労働者は、長時間労働によって健康破壊がすすみ、公共交通の安心・安全を確保しえない状況におかれている。その実態を報告する。

1 バス・タクシー労働者の労働時間

(1) 厚労省統計上の労働時間

厚労省の「賃金構造基本統計調査」(賃金センサス)によると、自動車運転労働者の2018年の年間労働時間は、バス2,410時間、タクシー2,293時間となり、全産業平均の2,192時間より、バスで218時間、タクシーで101時間も長い(図1)。

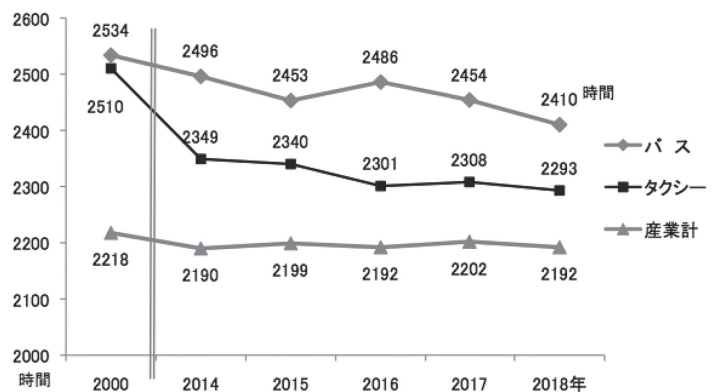
バスの労働時間は近年もほとんど短縮されていない。タクシーでは2000年と比べると減っているようだが、これは「定時制乗務員」とよばれる年金受給者の嘱託・短時間雇用が増えているためで、正規労働者の労働時間はほとんど短縮しておらず、実感とは差がある。

(2) 実際の勤務ダイヤ、労働時間

実際の勤務例は次のようになっている。

貸切バス(観光バス)の場合、表1のように、日々、行き先も始業終業時刻も変わる。この例では入っていないが、夜行ツアーや目的地での宿泊を伴う乗務もある。表1の暦日2日目、3日目にみられるように、終業後、翌日の始業までの時間(休息期間=インターバル)が

図1 バス・タクシー労働者の年間労働時間の推移



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」。企業規模10人以上、男性労働者の全国平均。

表1 観光バス運転者の勤務例(繁忙期8月の1週間)

暦日	出勤(時、分)	出庫(時、分)	入庫(時、分)	退勤(時、分)	拘束時間(時間)	休息期間(時間)	走行距離(Km)
1	4:01	4:31	6:32	7:02	3:01	26:28	18
2	9:30	10:00	20:21	20:51	11:21	9:19	469
3	6:10	6:40	21:40	22:10	16:00	8:00	493
4	6:10	6:40	16:08	16:38	10:28	17:19	391
5	9:57	10:27	14:03	14:33	4:36	18:57	73
6	9:30	10:00	22:20	22:50	13:20	55:30	396
7	休み(2日間)						

当月は乗務25日、休み6日

11 時間未満となり、8 時間しかない場合もある。

タクシーでは、表 2 のような隔日勤務が都市部で多くみられる。1 日おきに 2 労働日分をまとめて働くもので、朝から翌日の朝まで連続の勤務となる。タクシーに適用される労働時間規制の上限が拘束 21 時間なので、始業が朝 8 時とすると、休憩・残業を含んで翌朝 5 時までとなる。ほとんどの労働者がこの拘束時間ぎりぎりまで働くことが多い。

この勤務を月に平均 12 回行うので、年間労働時間は実労働 18 時間×12 回×12 カ月＝2,592 時間となり、厚労省の統計より実感に近い数値となる。

(3) バスでは人手不足が深刻

バスでは、2000 年代に実施された規制緩和により、賃下げと「合理化」が進行した。

貸切バスでは、交代運転者を減らして、従来 2 人の運転者が乗務していた長距離運行が 1 人乗務にされることが多くなった。乗合バスでも、拘束時間を延ばして昼間に無給の長時間休憩を入れるなどの勤務が導入された。

労働条件の悪化が労働者不足をまねき、在職している労働者に大きな負担がかかる悪循環に

なっている。人が足りない分を埋めるために、14 連勤もするケースが生じている。

2 健康破壊と安全への影響

(1) 「過労死」認定の異常な多さ

長時間かつ深夜を含む不規則な勤務であり、運転席に座りっぱなしの自動車運転労働では、脳・心臓の循環器系疾患が多いことは以前から知られているが、その実態は、厚労省の「過労死」労災認定の結果に如実に示されている。

図 2 のとおり直近 3 年間の平均で、脳・心臓疾患の「過労死」認定率は、道路貨物運送業（トラック）が全産業計の 9.8 倍、道路旅客運送業（バス・タクシー）が 3.9 倍に達する。精神障害でも、トラックが 2.1 倍、バス・タクシーが 1.8 倍である。

「過労死」が労災として認定されるためには、発症前の残業が月 45 時間を超え 80 時間以上であることなどが条件となる。道路運送業の認定の多さは、いかに長時間労働が蔓延し、労働者の生命が危険にさらされているかを表している。

(2) 健康起因事故の激増

脳・心臓疾患をはじめとする急性の病気は、運転中に発症することもあり、バスの運転者が運転中に意識を失い、間一髪で乗客が車両を停めたというニュースがしばしば伝えられるところだ。

運転中の健康起因事故は、国交省が毎年調べている（図 3）。直近の 2016 年では、バス 161、タクシー 68、トラック 75 件になっている。10 年間で 3.7 倍という急増ぶりだ。

表 2 タクシー勤務例（隔日勤務、大都市部に多い）

暦日	出勤 (時、分)	出庫 (時、分)	入庫 (時、分)	退勤 (時、分)	拘束時間 (時間)	休息期間 (時間)
1	8:00	8:30			21:00	27:00
2			4:30	5:00		
3	8:00	8:30			21:00	27:00
4			4:30	5:00		
5	8:00	8:30			21:00	75:00
6			4:30	5:00		
7	休み（2 日間）					

当月は乗務 12 回（24 日）、休み 6 日
拘束 21 時間＝所定 15＋休憩 3＋残業 3 時間

乗客や他車、歩行者を巻き込む人身事故に
する場合もあり、交通安全上の重大問題である。

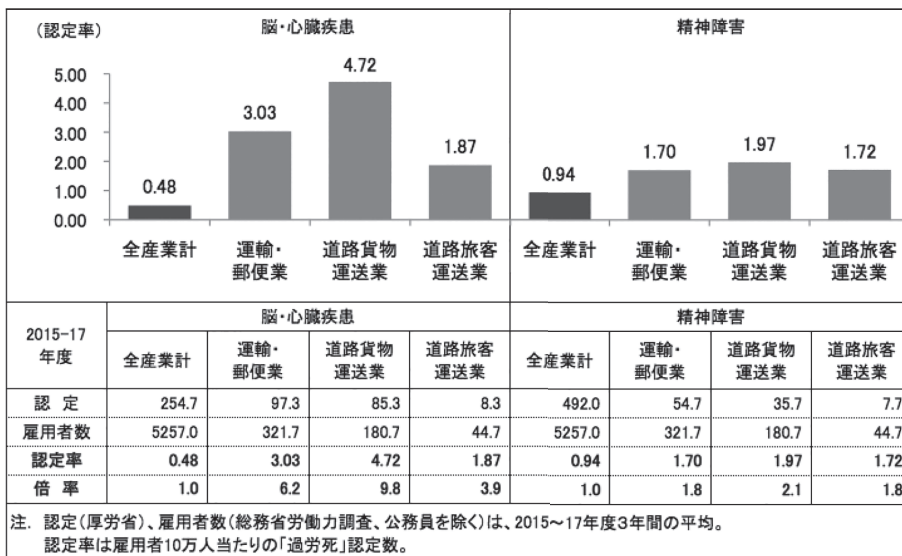
(3) 疲れがとれず居眠り運転も

長時間労働と安全の問題については、自交総
連でも毎年の組合員アンケートで調査している
(図4)。

2018年のアンケートでは、前日の休息期間

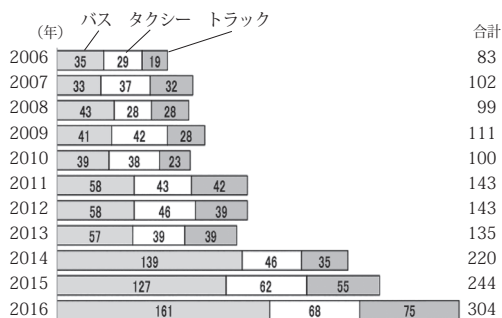
が11時間未満だったものがタクシーで35%、
バスで45%いた。こうした状況で、前日の疲
れが取れないが、「よくある」と「時々ある」
を合わせてタクシーが71%、バスが73%に達
する。同様に、安全確認がおろそかになるがタ
クシー56%、バス45%、交通事故を起こしそ
うになるがタクシー68%、バス45%もいて、
居眠り運転をしたことがあるというものもタク

図2 異常に多い運輸業の「過労死」認定率



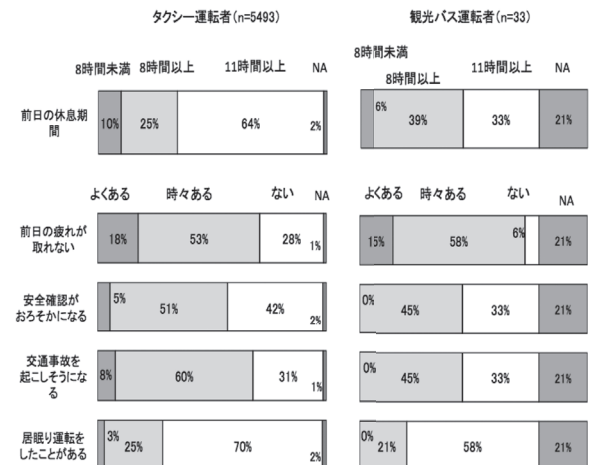
出所：厚生労働省「過労死等労災補償状況」、2015-17年度、雇用者10万人当たり。

図3 運転者の健康状態に起因する事故等の件数



出所：国土交通省自動車局「事業用自動車事故統計年報」。

図4 自交総連の運転者アンケートの結果



出所：自交総連19春闘アンケート(2018年10～11月実施)。

シー 28%、バス 21%いる。

プロドライバーの居眠り運転が許されるはずがないが、現実には、長年にわたる長時間労働で、前日の疲れがとれずに運転をしていて、実際に居眠りをしてしまうこともかなりあるという深刻な実態を示している。

3 長時間労働改善の方策

(1) 残業規制適用猶予と「改善基準」の存在

自動車運転者の長時間労働は、当人の健康を破壊するばかりか交通事故にも結びつき、社会的に大きな影響を与える。早急に是正がはからなければならない課題だが、改善は遅々としてすすんでいない。

2018年に成立した「働き方改革」関連法では、極めて不十分な内容ながら時間外労働の上限が法的に規制されることとなった。ところが自動車運転者については、適用が5年間猶予されることになっており、5年後も、一般労働者の年720時間よりさらに緩い年960時間の残業を認める内容である。

猶予の理由のひとつとなっているのが、自動

車運転者については、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号、以下「改善基準」）という、労基法とは異なる労働時間規制がすでに存在しているということである。

ところが、この改善基準の内容もまた、長時間労働を規制する実効性が薄い、極めて緩い基準になっているのである。

(2) 過労死認定基準を上回る基準の緩さ

改善基準は自動車運転労働の特性に合わせて、労基法のような実労働時間ではなく、拘束時間と休息期間で労働時間を規制するのが特徴である（図5）。

例えばバスの場合、拘束時間は最大4週平均で1週当たり71.5時間（特例＝貸切バスで労使協定を結べばよい）まで可能である。これは1カ月に換算すると311時間になる。労基法の所定労働時間は1カ月174時間だから、1カ月137時間のオーバー労働が可能ということになる。これには休憩時間が含まれているので実労働時間の残業時間は、休憩1日2時間として月89時間、1日1時間なら月113時間が可能と

図5 バス・タクシーの改善基準と自交総連の改正要求

		厚労省の改善基準の規定（特例一部略）	自交総連の改正要求
バス	拘束時間	4週平均で1週当たり65時間（特例71.5） 1日 原則13、最大16時間	1カ月240時間 1日 最大13時間
	休息期間	継続8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
	連続運転時間	4時間以内 （運転中断は1回連続10分以上）	2時間以内 （運転中断は1回連続15分以上）
タクシー	拘束時間	日勤）1カ月299時間（特例322） 1日 原則13、最大16時間（特例24）	1カ月238時間
		隔勤）1カ月262時間（特例270） 2暦日21時間（特例24）	1カ月228時間
	休息期間	日勤）継続8時間以上 隔勤）継続20時間以上	継続11時間以上 継続24時間以上

なる。

「過労死」認定基準では、発症前2～6カ月の残業が月80時間を超えれば、業務と発症との関連性が強いと評価されるのだが、この80時間を優に超える残業が認められるのが改善基準なのである。

休息期間、すなわちインターバル規制が規定されているのは他産業にはない良い点としても、その時間は、バス、タクシー（日勤）とも8時間となっている。8時間では、往復の通勤と食事・入浴など最低限の生活時間を引けば4～5時間しか睡眠に当てられない。実際に前日の休息期間が8時間しかなかった場合には、運転中に眠くて仕方がないというのが運転者の実感であり、人間の生理を無視した規定といわざるを得ない。

(3) 改善基準の改正と法制化が必要

改善基準は内容が不十分とはいえ、こうした基準があること自体は、労働時間の規制に役立てることができる。2002年以降、バス・タクシーを管轄する道路運送法に基づき、国交省が改善基準と同一内容の基準を事業者（経営者）が遵守すべき基準として定め、違反した事業者には車両停止、営業停止などの行政処分をするようになったが、その結果、拘束時間の違反はかなり改善されるようになった。

したがって、改善基準の内容を改正して、罰則をつけた法律に格上げして、規制の実効性をもたせることが重要である。

自交総連の改正要求（前掲図5）では、拘束時間は1カ月バ

ス240時間以内などとしており、休息期間＝インターバルは11時間以上を確保するようにするべきである。

現在、厚労省では改善基準改正の検討の準備をすすめており、公労使の代表を含めた委員会が設けられて審議が始まる予定だ。実効ある労働時間短縮につながる改正となるよう運動をつよめているところである。

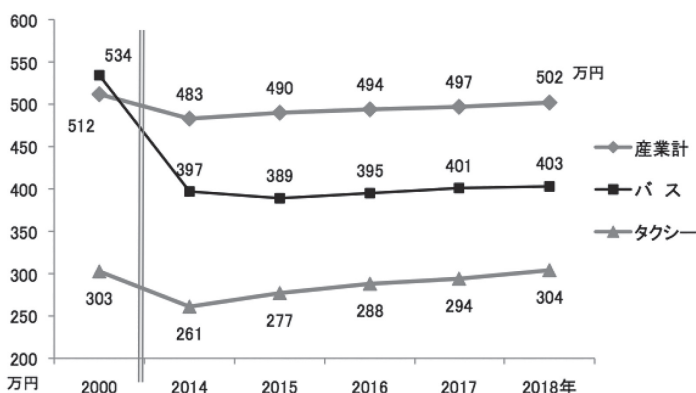
改善基準を守らせるためには、罰則のある強制力をもった法制化が不可欠である。激しい過当競争下にあるバス・タクシー業界では、1社だけが労働時間短縮をするというのは、たちまち競争に敗れてしまうということであり、事実上不可能である。法律で全社いっせいに規制をかける限り、実効性はあがらない。

4 長時間労働と低賃金の関係

(1) 規制緩和による低賃金化

自動車運転者の労働時間の短縮を考える場合、避けることができないのが低賃金の問題である。年間賃金で、バスは一般労働者より100万円、タクシーは200万円も低い水準となっているのが実態である（図6）。

図6 バス・タクシー労働者の年間賃金の推移



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より、各男性労働者の全国平均。

この低水準は昔からのものではなく、規制緩和によって企業間競争が激化し、「合理化」で賃金が切り下げられてきた結果である。バスの場合、2000年には年収534万円で産業計労働者を上回っていたのが、規制緩和以降100万円以上下落してしまった。

しかも、この賃金のうち、かなりの部分を残業手当が占めていて、時短によって残業手当が減ると生活できないという労働者の声が根強い。

(2) タクシーの歩合給の問題

タクシーの場合は、賃金が歩合給であるという問題がある。事業場外労働であるタクシーでは、以前から賃金の一部に歩合給が採り入れられていたが、規制緩和による「合理化」は、歩合給制度をいっそう促進させ、現在では、賃金の全額が歩合給である「オール歩合」といわれる賃金が主流になっている。営業収入（売上げ）×○%ですべての賃金が決まるのである。

この賃金では、営業収入の多寡が賃金に直結するので、労働者は少しでも営業収入を増やそうとして、長時間労働に駆り立てられる。そのうえ、残業代は歩合給に含まれているなどといって、労基法違反を承知で、残業代を支払わない使用者も多い。

それでも、営業収入を増やすためには、労働者は長時間労働をせざるをえない。もともとの賃金水準が年収300万円と低いので、営業収入が減る時短は死活問題だとの意識がつよい。

(3) 定時で食える賃金の必要性

賃金水準が低いために、労働時間の短縮は、労働者自身からの抵抗にあってしまう。したがって、時短をすすめるためには、賃金水準の

改善が不可欠だ。

規制緩和による供給過剰、過当競争が賃下げ圧力をつよめてきたのだから、規制緩和の見直しを徹底して、需給バランスを回復し、安全運行と運転者人件費を担保できる経営環境が確保されなければならない。

また、賃金水準に大きく影響する運賃額の引き上げも必要である。貸切バスの運賃は、旅行会社から買ったたかれるため、大幅に低下してダンピング状態となっている。タクシーの運賃は認可制であり、極端な値下げはできないが、最近10～20年以上、値上げが実施されておらず、1990年代と同じ運賃水準のままである。

自動車運送事業の収入はほぼすべてが運賃収入であり、ここが増えない限り、人件費＝賃金も増やすことができない。適切な運賃水準を確保して、労働者が「定時で食える」賃金を得られるようにすることが必要になっている。

5 安全と雇用を破壊するライドシェア

(1) 違法な白タク行為を解禁する動き

旅客自動車運送事業の将来に、深刻で破壊的な影響を与えるのが、近年、急浮上しているライドシェア解禁の動きである。

ライドシェアは、二種免許（旅客運送の運転資格）をもたない一般ドライバーが自家用車に客を乗せて対価を得るというもので、スマホをつかって運転者と乗客をマッチングするアプリが開発され、米国から世界中に広がった。これは日本では、道路運送法違反の「白タク」行為であり、禁止されている。

ところが、安倍首相を筆頭に、新自由主義の規制緩和論者が、日本でも法律を変えて、ライ

ドシェアを解禁するべきであるという攻勢をつよめている。

ライドシェアの運転者は、スマホアプリに呼び出されて自宅から自家用車を出てきて客を乗せるわけで、労働時間や健康状態、アルコールチェックが一切行われない。雇用されているわけでもないのに身元の確認も不十分である。事故はすべて運転者の個人責任とされる。

このためライドシェアを導入した各国では、事故でも補償がされないとか、運転者による強盗や婦女暴行事件が多発して、禁止や再規制が行われているところである。

(2) 長時間労働、低賃金に歯止めがない

ライドシェアの運転者は、自営業者とされるので、労基法等の労働時間規制が及ばず、際限ない長時間労働も可能になる。

乗せた客が支払う運賃から、ライドシェア企業（プラットフォーム）が手数料を取った残りが運転者の収入になるので、いわば究極の歩合給であり、長時間労働を促す効果は極めて高い。それで健康が破壊されても、労災補償もない。

収入の水準は、プラットフォームが自由に設定する運賃と手数料に左右される。もともと「好きなときに自由に働ける」などと言って、アルバイトや副業の感覚で運転者を集めているので、生業としての十分な収入は得られない働き方になる。有給休暇も失業保険もない。

ライドシェアは、財界や政府がねらう「雇用されない働き方」を広げ、労働者の基本的な権利を根こそぎ奪ってしまう点でも、極めて危険なものといえる。

(3) 公共交通の破壊、交通権の崩壊

ライドシェアの解禁を許せば、タクシー事業は存続自体が危うくなる。これは、ライドシェアを導入した世界中で現実となり、米国などでは、タクシー会社の倒産や個人タクシー事業者の自殺が相次いでいる。地方の路線バスの営業にも深刻な影響を与える。

国民の移動を、持続的、安定的に、安心・安全を確保して支えてきた公共交通機関が崩壊して、ライドシェアという公共性とは無縁の自家用車の交通に移動を委ねなければならなくなるのである。

高齢人口が増え、地方では過疎化がすすむなか、国民が自由に安全に移動する権利を確保することが重要になっている。危険なライドシェアではなく、公共交通機関であるバスやタクシーが、この役割を果たせるように、国の財政措置を充実させて、路線の維持や乗合タクシーの活用をはかり、運転に従事する労働者にもまともな労働条件が保障されるようすることこそが必要なのである。

おわりに

交通機関の安全を担っているのは、それを運転している労働者である。この労働者が、低賃金・長時間労働で疲れ切っていたのでは、安全は保てない。

交通労働者が、安全運転に専念でき、公共交通を担う誇りをもって働けるように、賃金・労働条件、とりわけ命に関わる長時間労働を一刻も早く是正させなければならない。

(きくち かずひこ・全国自動車交通労働組合総連合会〈自交総連〉書記長)