

# 国労東北自動車支部

発 責 北山修司  
編 責  
教 宣 部  
NO,79  
2016. 1.26

**国労加入  
で職場を  
変えよう**

第28回東日本自動車協議会  
2月18日(木)～19日(金)  
長野・戸倉温泉

# 労働条件の改善なくして安全なし!

## 繰り返される悲劇

1月15日(金)午前1時55分ごろ長野県軽井沢の国道18号(碓氷バイパス)でスキーツアーバスが対向車線にはみ出し、道路から転落。乗務員2人を含む15人が死亡。26人が重軽傷という大惨事が発生しました。事故原因については調査中ですが娘を亡くした遺族は「憤りを禁じ得ないが、今の日本が抱える偏った労働力不足や過度の利益追求、安全の軽視など社会問題で生じたひずみによって発生したように見えてなりません」と話し、背後要因のひとつにコストダウンによる安全管理体制の不備が指摘されています。

2000年の規制緩和以降、貸切りバスにおいて事業者数が約2倍に増加し、過当競争の結果、低賃金、長時間労働、深夜労働が蔓延化しています。

### 改善基準告示の問題点

バス運転手の長時間労働は、運転者自身の健康を損なうばかりでなく交通事故につながり乗客や他の道路利用者の身

北陸道・小矢部川  
S A 事故から  
1年10箇月



体・生命にも危険を及ぼします。こうしたことから厚生労働省は、1989年「自動車運転者の労働時間等の改善の基準」

いわゆる改善基準告示を策定し労働時間の規制を行っていますがきわめて甘いものと言わざるを得ません。

第1に告示は法律ではないので法的強制力がありません。違反しても労基署からの是正指導留まりです。バス事業者の6割が告示違反(2011年)となっており常態化しています。バス東北でも18日の大雪で25時間もの勤務をさせられた人もいて大問題です。(拘束時間違反、36協定違反等)

第2に告示化にあたって厚労省は関係労使の合意を重視しているため、使用者側の改正機運が高まらない限り改正の検討もされません。今回の事故について有識者会議を立ち上げていますが告示改正の議論がないのがその証です。

第3にバス運転手の拘束時間は週65時間、労使協定があれば16週まで週71.5時間まで容認されます。1箇月に換算すると286時間、312時間となり、法定労働時間週40時間 || 171.25時間(30日)、1

箇月22日勤務し各日1～2時間の休憩を除くと実に70時間～118時間もの残業が容認されます。これは過労死の認定基準を上回ります。また、休憩時間8時間も問題です。入浴・食事通勤時間を考えれば疲労回復には短すぎます。日本はILO153号条約 || 休息10時間以上、8時間は週2回までの例外処置を批准していません。

### 交代運転者の配置基準も問題

2012年関越道のバス事故(乗客7人死亡、39人負傷)以降、国交省は交代運転手の配置基準を見直し、それまでの上限670kmを昼間の実車500km、特例処置(運行途中に1時間以上の休憩など)をすれば600km、夜間の実車400km(特例処置で500km)までワンマン運行可能としています。交運労協アンケートによれば夜間に安全に運転できる距離は400kmまでと8割の運転手が答えており実態を反映していません。抜本的な見直しは急務な課題です。

# 長野県軽井沢町における「ツアーバス」転落事故

## についての声明

1月15日未明、長野県軽井沢町の国道18号線で発生した「ツアーバス」の事故は、運転手2名を含む15名が死亡し、26人全員が重軽傷を負うという大惨事となった。

事故原因は、運転手2名が死亡している現状で特定されていないが、運転手の採用にあたっての健康診断、適性検査の未実施、ルート記載のない「運行指定書」の発行、運転終了以前に終了「印」が押されていたことなど、道路運送法違反のずさんな運行管理などの法令違反が明らかになっている。そして、「貸切バス」の契約が法定の下限額を大幅に下回る料金で受注されていたことは、旅行業法や道路運送法にも違反する実態であり、「規制緩和時代」のバス事業の競争激化が払拭されていない現状を物語っている。

「ツアーバス」をめぐっては、2000年の事業参入を免許制から許可制にするなどの「規制緩和」により、事業者、事業車両が乱立して価格競争は激化し、運転手の過労運転が常態化していた。

2012年の関越道でのツアーバス事故を踏まえ、一定の規制が強化されたが、零細企業では経営基盤も脆弱であり、賃金水準も低く安全管理体制の不備が懸念されていた。

今回事故を起こした運行会社では、昨年2月の国交省の特別監査で、健康診断、適性検査の未実施が判明した。事故の二日前には会社に対して一部車両の運行停止処分が実施されたが、結果として、重大事故に繋がったことは「規制のあり方」も含めて国交省の責任が厳しく問われなければならない。

運転手が11日間連続勤務だったという三重県四日市の追突事故や同じく運転手が「当時の記憶ない」と証言する京王バスの民家への激突事故など、いずれの事故も「事業用自動車事故調査委員会」で原因調査等が行われているが、「健康状態及び長時間労働に起因する事故」は増加傾向にある。

今後、政府は「事業用自動車事故調査委員会」の調査・報告を受け、再度、凄惨な事故が発生しないよう再発防止策を出すことになるが、バス事業の規制強化に併せ、労働力不足による運転手の高齢化が進む中で、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を柱に、長時間、深夜運行、不規則労働の制限、及び拘束時間の改善など、運転手の労働条件の見直しが必要である。

私たちは今回の事故で亡くなられた方々のご冥福を心からお祈りするとともに、二度とふたたびこのような事故を起こすことのないよう、全てのバス事業者が事故の温床となる非正規雇用を止め、政府・関係機関が一日も早いILOの夜業に関する条約・勧告を踏まえた法整備を図ることが重要であることを強く訴えるものである。

2016年1月19日

国鉄労働組合  
国労全国自動車協議会