HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

| | |
|---|---|
| タイトル | バス運転手の勤務と睡眠 ： 進む合理化策のもとで |
| 著者 | 川村，雅則 |
| 引用 | 開発論集，78：149-175 |
| 発行日 | 2006-08-31 |

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

開発論集　第78号　149-175(2006年8月)

# バス運転手の勤務と睡眠
## ――進む合理化策のもとで――

川　村　雅　則*

Ⅰ．はじめに…… 149
Ⅱ．調査の概要…… 151
Ⅲ．調査の結果…… 151
Ⅳ．まとめに代えて…… 158

## Ⅰ．はじめに

本稿は，規制緩和と進む合理化策のもとで働くバス運転手の勤務・睡眠に焦点をあてて実施した調査の結果をまとめたものである。本調査研究の問題意識については，すでに発表した拙稿[1]も参照されたい。

JR福知山線の事故から1年が経過した。事故の直接的な原因は，運転士が，70キロの速度制限のカーブに110キロを超える速度のまま突入して列車を脱線させてしまったことにある，とされる。だが問題は，一つには，仮に運転士が誤った操作で速度超過をしたとしても列車の速度を制御するような保安システムの整備がなぜなされていなかったのかということ(事故後に設置)。もう一つには，運転士のそういった操作や異常な心理状態の背景にあったと推測されている，「日勤教育」に象徴される会社側の特異な労務管理のあり方・懲罰方式や，ゆとりのないダイヤ編成，日々の勤務・睡眠の状況などの問題である。以上を，安全対策との関連で言い換えれば，一つには，人間はミスをおかすものと前提した安全対策を講ずる必要があること。もう一つには，人間のおかしたミスを事故の原因としてではなく様々な要因の結果としてとらえ，それらの除去や改善を図る必要があること，といえよう。

とはいえ，自動車運転労働の場合，鉄道と異なり，作業の場が，多数の車両や自転車及び歩行者がそれぞれの意志で走行・通行する公道である。そうした不確定要素が多いということなどから，この産業で事故未然防止策を講ずることは，他の産業に比べると，容易ではない（もちろん，道路や信号，車両などの改良の余地はなお多い)。ちょっとしたミスがそく事故につながりやすい。それゆえ，運転手が，常に適切な運転作業を遂行できる状態にいられるための，勤務・生活（睡眠）上の配慮が安全対策としては重要となる。

さて，そういう観点から，規制緩和の導入

*（かわむら　まさのり）開発研究所研究員，北海学園大学経済学部講師

された今日の交通運輸（以下，単に交通）業界をみてみよう。政府は，この分野における規制緩和の「成果」を高く評価している。だが実際には，鉄道をはじめ，航空分野では，大事故につながりかねないトラブル（インシデント）が続いており，自動車交通分野では事故そのものが増大している。まさに『公共交通が危ない』[2] という状況である。何が起きているのだろうか。

本稿でとりあげる乗合バス業界に限定してみると，貸切バス業界[3] のような相次ぐ新規参入・運賃の大幅な値下げこそみられないが，バス利用者の減少・規制緩和・補助金制度の縮小等々への対応策として，各社ではコストの徹底した削減が進んでいる。具体的には，鉄道会社によるバス事業部門の分離・子会社化や，それにともなう賃金体系の変更（賃金切り下げ），人員削減，非正規雇用の活用，勤務時間の延長などの敢行である[4]。それらにより，バス事業による収入自体は増加していないにもかかわらず，経営は改善している（図1−1）。人件費比率が63.1%にまで減少している一方で，収支率は現在96.2%にまで改善されている。

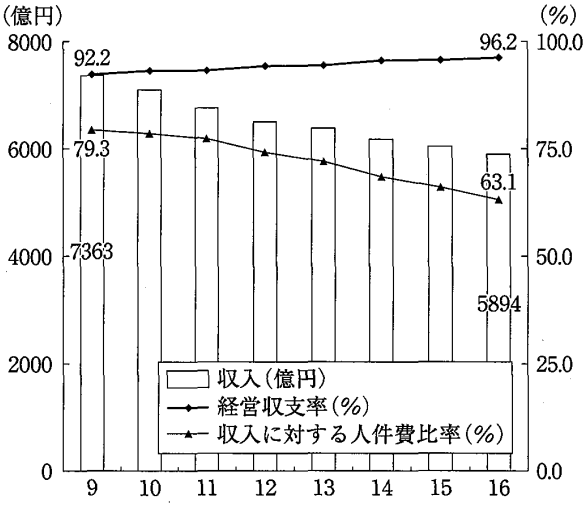


**図1−1　乗合バス事業の収入，経営収支率及び収入に対する人件費比率の推移**

資料：国交省『一般乗合バス事業の収支状況について』，各年度より作成。

こうした合理化策に無理はないのだろうか。例えば，事故件数の推移をみると，全国でも北海道でも，営業用バスの事故は増加傾向にある[5]。平成元年と比べると約1.5倍である。しかも，走行距離当りでみても，事故件数にはやはり増加傾向が確認されるのである（図1−2）。

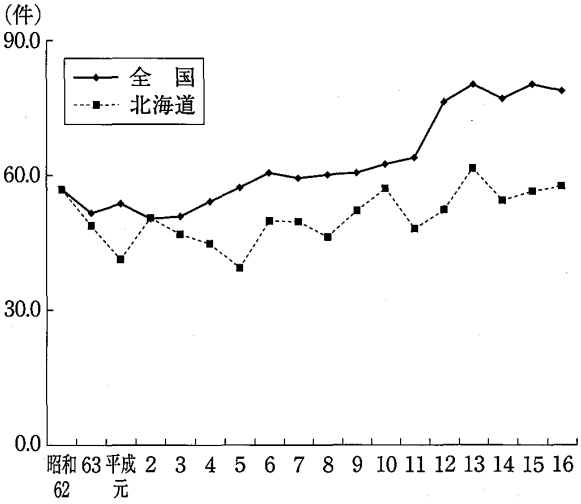


**図1−2　営業用バスを第一当事者とする，走行距離1億km当りの事故件数の推移**

資料1：事故件数は，交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』，北海道警察『交通年鑑』各年版より（数値は，年内分）。

資料2：走行距離は，国交省『自動車輸送統計年報』各年度版より（数値は年度内分）。

もちろん，事故は様々な要因が複雑に絡み合って発生するものであり，合理化策の全てがストレートに事故発生の可能性を拡大させるわけでは，必ずしもない。

だが，働き方（働かせ方）に関して，労使間の協約による規制はおろか，法的な規制が脆弱なのがわが国である。例えば，「自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図るこ

表1－1　改善基準告示の内容

| | |
|---|---|
| 拘束時間 | 4週平均で1週間当たり　65時間<br>1日　原則13時間<br>最大16時間<br>(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<br>2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） |

出所：旧労働省『【改訂新版】自動車運転者労務改善基準の解説』p150～p151から主な項目を抜粋。

と」を目的に定められた「改善基準告示」[6]でさえ，その中身は，休息期間（退社時刻から翌日勤務の出社時刻までの時間）は継続して8時間以上確保されていれば，問題なしとされるレベルなのである（「改善基準」の主要項目を抜き出した表1－1を参照）[7]。

こうした，労働分野の規制が脆弱な状況下で進められる合理化策で，働くものの負担は増加していないだろうか。本調査研究は，バス乗務員の勤務や睡眠，労働負担に焦点をあてて，その検証を試みるものである。

## II．調査の概要

労働組合の協力で，札幌及び近郊で働くバス運転手（組合員）を対象にして，勤務・睡眠時間に関する記録と質問紙調査を実施した。

用いた調査票は，内容が二つに分かれている。(1) 属性，勤務・乗務に関する負担，睡眠状況，そして疲労・自覚症状・持病など健康に関する質問項目を設けたもの（以下，「質問紙調査」）。(2) 就寝時刻と起床時刻，出社時刻と退社時刻[8]，二度寝・仮眠の有無とその時間を連続一週間にわたって記録するもの（以下，「時間調査」）である。【資料3】に調査票を掲げたので参照されたい。

調査は2005年12月に開始した。当初の予定では調査票の回収は12月末で終了する予定だったが，翌年1月の半ばまで延長した。

約300人（298人）を対象に調査票を配布し，190人から回収した（回収率は63.8%）。記入漏れの多かった1人を除く189人を分析の対象とする。

分析等に関して三点補足する。(a)「時間調査」の分析結果の一部は，延べ人数（人日）で記してあるので注意されたい。(b) 本文中や表中では不明分は除いて計算しているので合計は一致しない。(c) 健康に関する分析では，厚労省「労働者健康状況調査」[9]の結果を比較対象として用いている。

## III．調査の結果

### 1．回答者の属性など

本調査回答者の属性やバス乗務経験を簡単に述べておこう。①年齢は30歳代が6割弱を占め，20歳代もあわせると全体の8割を超える若い年齢構成である。②世帯構造は「夫婦と子ども」が4割強で最も多い。③現在の通勤時間（片道）の平均値は21±11分。④雇用形態は，三つに分かれ（6で詳しく述べる），非正規雇用は35.4%を占める[10]。⑤バスの乗務経験の平均値は7.6年である。⑥主な乗務内容は「乗合・路線」に従事するものがほぼ全員である。これら「質問紙調査」結果の一覧は付表①にまとめたので参照されたい。では「時間調査」の分析結果にうつろう。

### 2．勤務について

「時間調査」は，「質問紙調査」に比べると

欠損が少なくなかった。具体的には，休日の起床時刻・就寝時刻の記載漏れが多かった。

189人の一週間の勤務日数は，「6日間」(67.2％）と「5日間」(29.1％）に集中している。延べの回答数は，1323人日（189人×7日分）で，内訳は，勤務日が1074人日（81.2％）で，休日が249人日（18.8％）である。

ここで，ある回答者の記録結果を使って，バス運転手の勤務の主な特徴を簡単に確認しておこう(図3－1)。実線は勤務，点線は睡眠（夜眠）を示している。

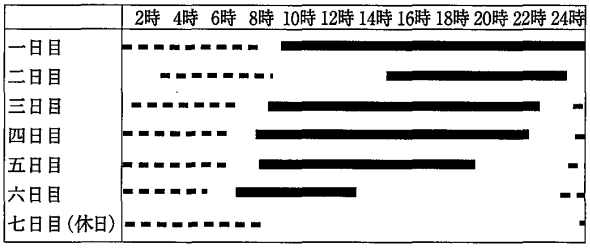


図3－1　あるバス運転手の1週間の勤務と睡眠

同図からは,(1) 毎日の出社時刻と退社時刻の位置が大きく異なり，早い時間帯の出社が多く，遅い退社も多いこと,(2) 短い時間の勤務の一方で，長時間勤務も多く，総拘束時間が長いこと,(3) そして，毎日の睡眠の位置が異なり，かつ，睡眠は総じて短いこと，などの特徴が確認されるだろう。

では，「時間調査」全体の分析にうつろう。

1）早い出社時刻と遅い退社時刻

出社時刻は早い（図3－2左)。6時前にすでに出社しているケースが全体の4分の1を占める。8時前までに範囲をひろげると全体の7割を超えている。また13時以降の出社が2割弱を占めるというバラつきも特徴である。

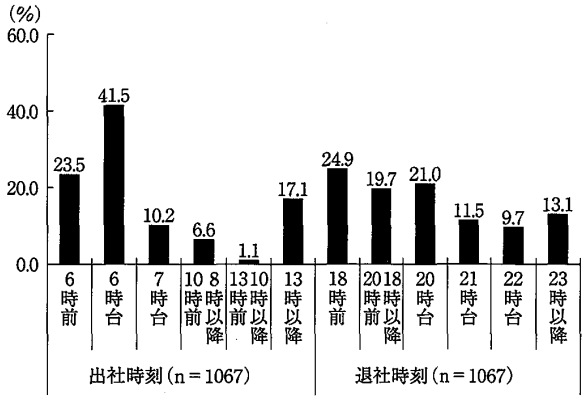


図3－2　出社時刻及び退社時刻（n＝1067人日）

逆に退社時刻は遅い(同図右)。18時前という早い退社も全体の4分の1を占めるとはいえ，20時以降が半数を超え，22時以降に限定しても2割を超えている。

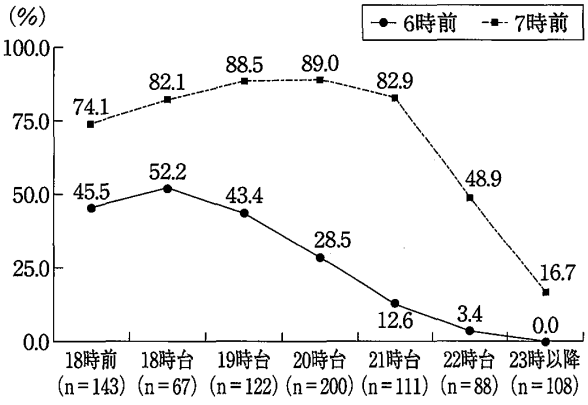


図3－3　退社時刻別にみた（翌日の）早い出社時刻の割合（n＝839人日）

ところで，勤務の組み合わせで問題になってくるのは，例えば「遅い退社の翌日が早い時刻の出社」というパターンだろう。実際にはそういうパターンはどの位あるのだろうか。図3－3は退社時刻と翌日の出社時刻の組み合わせである（休日をはさむ場合は除く。付表⑥も参照)。

組み合わせ全体（n＝839人日）のうち，22

時以降の退社は23.4%（n＝196人日）を占める。このうち翌日の出社が7時前というパターンは3割（31.1%）に及ぶ。さらに範囲をひろげて，21時以降の退社群（n＝307人日，全体の36.6%）でみると，翌日が7時前の出社はそのうちの半数（49.8%）に達するのである。では，拘束時間の実態に移ろう。

2）長い拘束時間

勤務の第二の特徴が長い拘束時間だった。まずは運転手一人一人の一週間の総拘束時間をみる[11]（図3－4）。

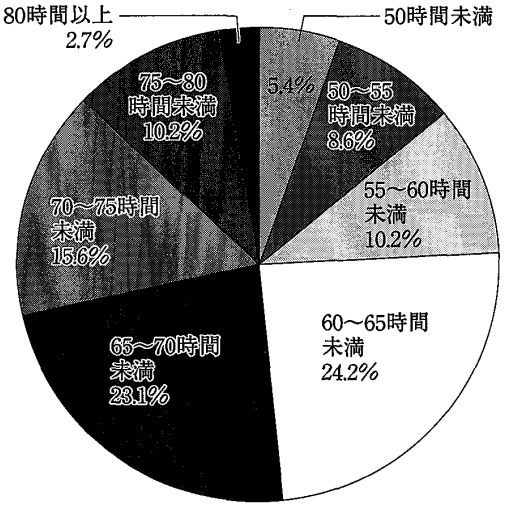


図3－4　一週間の総拘束時間（n＝186人）

男性フルタイム労働者を中心に長時間労働・働き過ぎが問題になっているわが国での想定としては現実的ではないが，仮に一日9時間拘束（8時間労働・1時間休憩）・週休2日制のフルタイム労働者であれば，一週間の総拘束時間は45時間である。それに対してバス運転手ではどうか。50時間未満はわずか5％に過ぎない。平均値は65.3±9.2時間に達し，「告示」基準に抵触する長さである（注釈11に記述のとおり，二度出勤のケースも含む）[12]。

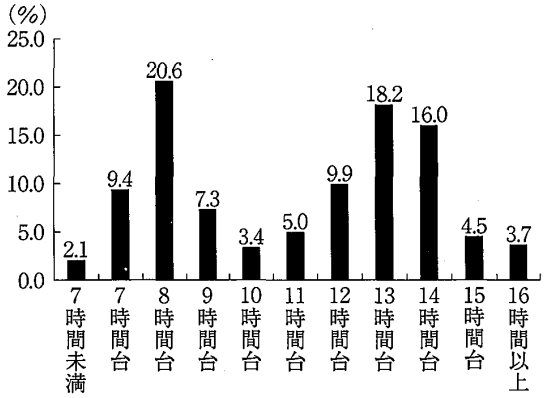


図3－5　拘束時間（n＝1067人日）

次に，一勤務ごとの拘束時間だが（図3－5），「8時間台」という短時間の層にひとつの山がみられるが，もうひとつの山，つまり，回答の集中が13,14時間台という長時間層にみられる（平均値は11.5±2.9時間）。ここでも「告示」基準（原則13時間）を超えるケースが少なくない。

さて，休息期間や睡眠時間は果たして十分に確保できているのだろうか。項をあらためて，順に検討していこう。

## 3．休息期間・睡眠について

1）短い休息期間

まずは長い拘束時間に圧迫された休息期間の結果である。

図3－6のとおり，休息期間は，拘束時間とは逆に，短時間層に回答が集中している（平均値は11.4±3.5時間）。最も多いのは「9時間台」（25.1%）で，勤務が連続するパターンでは，越河（注釈7）が示した14時間以上の休息期間が確保できているのはわずか2割にとどまる。なお厚労省「告示」では，休息期間は連続した8時間が確保されていればよ

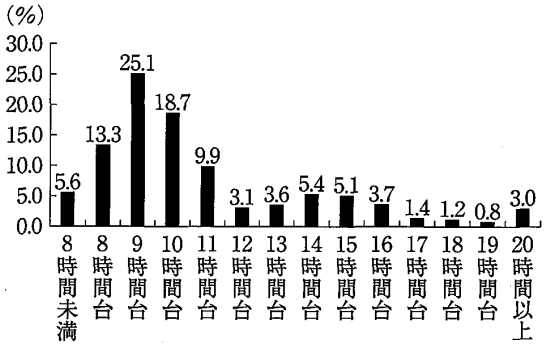


図3－6　休息期間（n＝839人日）

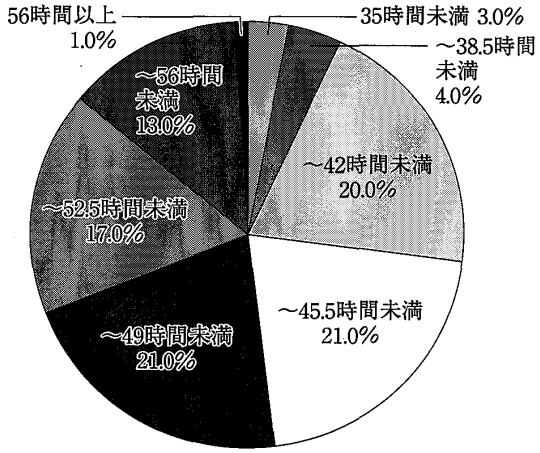


図3－7　一週間の総睡眠（夜眠）時間（n＝100人）

し，というおよそ非人間的な水準が示されていたが，その水準さえ確保されていないケースも，比率はわずかながら，みられるのである。こうした短い休息期間に規定されて，睡眠時間の分布も，短い時間に集中することになる。次に睡眠の分析結果をみていこう。

2）時間の短さを中心とする睡眠の問題

分析の前に二点述べておく。一つは，一般的に睡眠といわれるものは，ここでは夜眠と呼ぶ。なぜなら，後述のとおり，睡眠不足に陥りがちな彼らバス運転手は，その負債(「睡眠負債」)を少しでも解消しようと，拘束時間内には仮眠をとることが多く，また，遅番の日には食後に「二度寝」をするなど，分析では，その分を考慮する必要があるためだ。

二つは，休日の起床・就寝時刻の記載漏れが少なからずみられたので，一週間の総睡眠時間については，完全に記載がなされていた100人の回答に限定されている。

では，まず一週間の総睡眠（夜眠）時間をみてみよう（図3－7）。

1日に必要な最低限度の睡眠を仮に7時間とした場合の水準，すなわち49時間を上回るものは全体の3割にとどまる。平均値は45.9±5.4時間である。

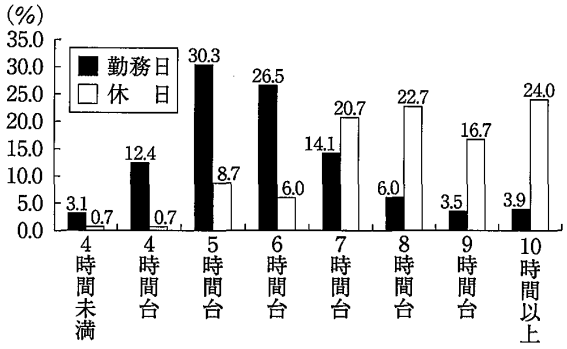


図3－8　勤務日／休日別にみた睡眠（夜眠）時間
（勤務日 n＝1025人日，休日 n＝150人日）

しかも，この睡眠を勤務日と休日とに分けてみると(図3－8，付表⑤)，勤務日の睡眠は非常に短い時間に分布し，全体の7割強が7時間に満たない。逆に，休日には長い時間に分布している。つまり，勤務日には睡眠が不足しており，その負債を休日に解消しようと努力していることが示唆されるのである。

そして，先に記したが，二度寝や仮眠という手段も多く採用されている(表3－1)。すなわち，遅番の日を中心に，二度寝をする運転

表3－1　各調査日の二度寝・仮眠の状況

単位：人，%

| | | 1日目 | | 2日目 | | 3日目 | | 4日目 | | 5日目 | | 6日目 | | 7日目 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 |
| 二度寝 | なし | 152 | 80.4 | 169 | 89.4 | 174 | 92.1 | 172 | 91.0 | 169 | 89.4 | 166 | 87.8 | 172 | 91.0 |
| | あり | 37 | 19.6 | 20 | 10.6 | 15 | 7.9 | 17 | 9.0 | 20 | 10.6 | 23 | 12.2 | 17 | 9.0 |
| 仮眠 | なし | 138 | 73.0 | 112 | 59.3 | 95 | 50.3 | 121 | 64.0 | 156 | 82.5 | 159 | 84.1 | 182 | 96.3 |
| | あり | 51 | 27.0 | 77 | 40.7 | 94 | 49.7 | 68 | 36.0 | 33 | 17.5 | 30 | 15.9 | 7 | 3.7 |

手の割合が少なくない。いずれの調査日でも1割前後（1日目は2割）を占めている。また（勤務時間内の）仮眠は，多い日では5割もの運転手がとっているのである。その結果，これらもあわせた一週間の総睡眠時間をあらためてみると(図3－9)，睡眠の量は底上げされて，平均時間は2時間強増加している(48.2±5.3時間)。

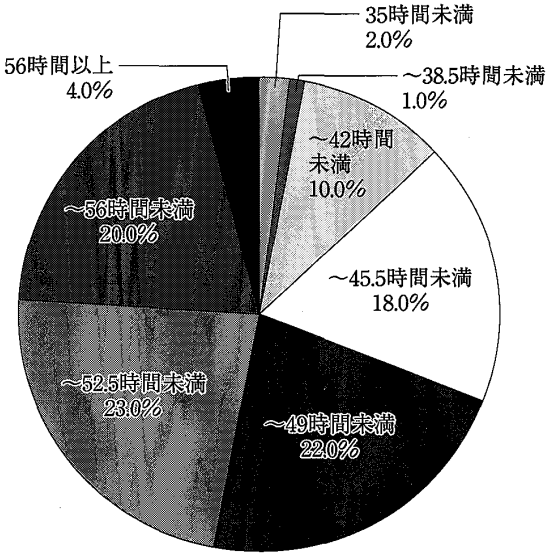


図3－9　一週間の総睡眠時間
（二度寝・仮眠を含む，n＝100）

もっとも，それでもなお一週間の睡眠が49時間に満たないものが半数を超えている。そのため，こうした，睡眠不足の解消の努力にもかかわらず，睡眠に関する量的・質的な訴えが「質問紙調査」で多くみられた（後述）。

ところで，短い睡眠の改善のために勤務上どんな対策が必要だろうか。その第一はやはり，拘束時間を短くして，一定の休息期間を確保できるようすることだろう。図3－10は休息期間別にみた短時間睡眠（7時間未満睡眠。以下，同様）の割合だが，休息期間が短い日（図左）には睡眠も短い（付表⑦も参照）。

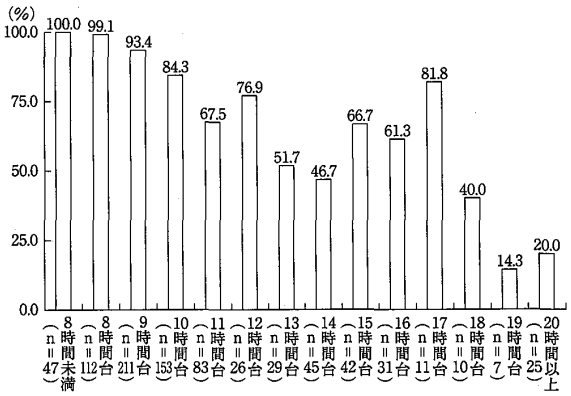


図3－10　休息期間別にみた短時間睡眠（7時間未満睡眠）の割合（n＝832人日）

だが同図の右，すなわち，休息期間が比較的確保できている日であっても，睡眠(夜眠)時間の短いケースが少なくない。これは，それらの日に早い出社時刻の勤務が多く含まれていることによる。言い換えれば，睡眠の確保のためには出社時刻にも留意する必要があるということになる。これが第二点目である。

この点を確認するために，出社時刻別に短時間睡眠の割合をみてみよう(図3－11，付表⑨)。早い時刻に出社しなければならない日には，短時間睡眠のウェイトが高いことが確認

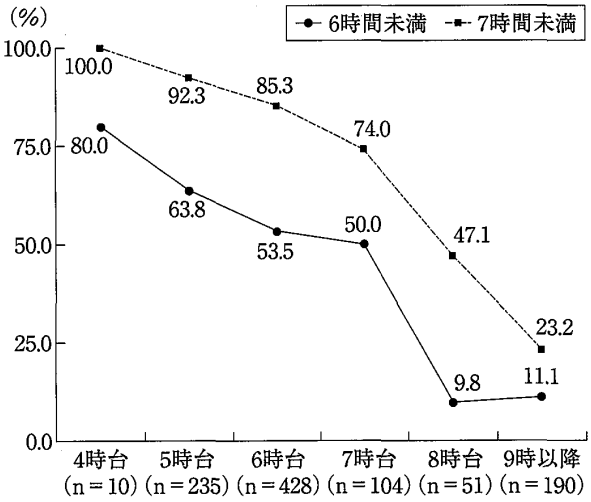


図3－11　出社時刻別にみた短時間睡眠の割合
（n＝1018人日）

される。

やや煩雑になるが，以上のことを次の図3－12（付表⑩）にまとめた。休息期間別・出社時刻別にみた短時間睡眠の割合である（例数が少ない箇所もあるので注意）。同一の休息期間内でも，出社の遅い日（白の棒グラフ）より出社の早い日（黒）に短時間の睡眠が多い。

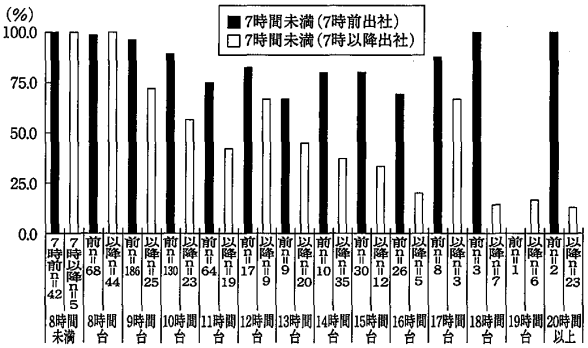


図3－12　休息期間別・出社時刻別にみた短時間睡眠の割合（n＝832人日）

## 4．勤務・乗務に関する負担

「時間調査」の結果で確認してきたこうした勤務や睡眠の特徴（問題）を，どの位の運転手が負担と感じているのだろうか。「質問紙調査」の結果でみていこう。

まず勤務時間に関する訴えとして（表3－2），（ア）拘束時間の長いことや，その裏返しでもある（ウ）在宅時間の短いことへの訴えが顕著に高い（9割弱）。また，（ク）ダイヤの余裕のなさも6割を超えている。これら三つの項目は，最大の負担の上位三項目でもある。

表3－2　勤務時間等に関して強く感じている負担（複数回答可）と，そのうち最も強く感じている負担

単位：人，%

| | 全体 | | うち最大 | |
|---|---|---|---|---|
| | 183 | 100.0 | 129 | 100.0 |
| (ア)拘束時間の長い勤務が多い | 162 | 88.5 | 58 | 45.0 |
| (イ)乗務（運転）時間の長い乗務が多い | 49 | 26.8 | 2 | 1.6 |
| (ウ)在宅時間(勤務と勤務の間の時間)が短い | 158 | 86.3 | 40 | 31.0 |
| (エ)出社時刻の早い日が多い | 77 | 42.1 | 3 | 2.3 |
| (オ)退社時刻の遅い日が多い | 88 | 48.1 | 4 | 3.1 |
| (カ)毎日，出社・退社が不規則である | 98 | 53.6 | 6 | 4.7 |
| (キ)拘束時間中の休憩時間が不足している | 54 | 29.5 | | |
| (ク)ダイヤに余裕がない | 114 | 62.3 | 16 | 12.4 |

表3－3　乗務中によくある出来事や負担

単位：人，%

| | 189 | 100.0 |
|---|---|---|
| (ア) 乗務前や乗務中に，寝不足や疲れ，体調の悪さを感じる | 137 | 72.5 |
| (イ) 寝不足や強い眠気で乗務中にヒヤッとしたりハッとする | 96 | 50.8 |
| (ウ) 自家用車が多くてイライラする | 110 | 58.2 |
| (エ) 自家用車にバスレーンを走行されイライラする | 105 | 55.6 |
| (オ) 乗務中，周囲の車両の走行・動きに，ヒヤッとしたりハッとする | 147 | 77.8 |
| (カ) ダイヤ通りの運行をしようと焦ったりダイヤの遅れを取り戻そうと焦ったりする | 105 | 55.6 |
| (キ) 乗務中に強い便意をもよおして我慢する | 59 | 31.2 |
| (ク)「行き」と「帰り」のあいだ（1方向と1方向のあいだ）の休憩時間が十分にとれない | 113 | 59.8 |
| (ケ) 1方向の乗務時間が長く，途中で集中力がとぎれる | 45 | 23.8 |
| (コ) 車内事故の発生が気になって，運転に集中できなかったり精神的な負担を感じる | 91 | 48.1 |
| (サ) 乗務中の口頭によるアナウンスが，運転に集中する妨げになっている | 80 | 42.3 |

続いて，乗務中によくある出来事や負担をみると（表3－3），いずれの項目でも，やはり訴えが多い。すなわち，（ア）寝不足・疲労・体調不良などを感じながら乗務にのぞんでいることや，（イ）乗務中のヒヤリハットの出現。さらに，乗務中に，周囲の車両の走行状況やダイヤの遅れの「回復運転」に対して精神的な負担を感じていること（（ウ）～（カ）），あるいは，運転作業と並行した車内・利用者への気配り等が精神的な負担になっていること（（コ），（サ））などである。

最後に睡眠については（付表①），「十分な睡眠時間がとれない」という量的問題への訴えが非常に高い割合（76.0%）でみられたの

は予想されたとおりだが，さらに，「ぐっすり深い睡眠がとれない」(40.4%)「夜中に目が覚める」(37.2%)など，質的な問題への訴えも少なくなかった。

以上の勤務・乗務に関する負担，休息期間(在宅時間)・睡眠の問題については，【資料2】の自由回答も参照されたい。

## 5．疲労，自覚症状と持病の状況

ここで，バス運転手の健康状態を一般の労働者（男性）と比較してみよう。冒頭で述べたとおり，本調査では，疲労・自覚症状・持病について，厚労省調査と同じ質問・回答項目を設けている[13]。例数の多い20，30歳代を分析の対象とする。両者の有意差の検定は $\chi^2$ 検定（5%水準）で行った。

なお，あらかじめ述べておくと，年齢構成が若いこともあり，本調査回答者であるバス運転手では，持病の訴え（有病率）は，腰痛を除いて少なかった。よって本文中では分析結果は省略する（付表①を参照）。

さて，第一に，普段の仕事による身体の疲れの程度については（図3－13），疲れを感じているに回答が集中しており，しかも，強い疲れのウェイトは一般の労働者よりも有意に高い（付表②）。

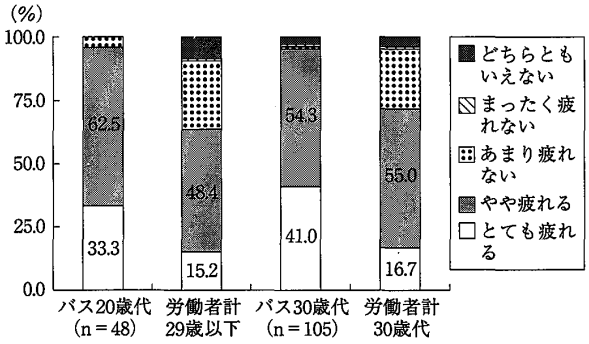


**図3－13　普段の仕事による身体の疲れ(20，30歳代)**

注：労働者計のデータは，『平成14年 労働者健康状況調査』結果より。

また，疲労を感じる部位については[14]（図3－14），「目」が6割を超えて多く，「全体的に」が続く。「目」や「腰」では，統計的に有意な差も確認される（付表②）。

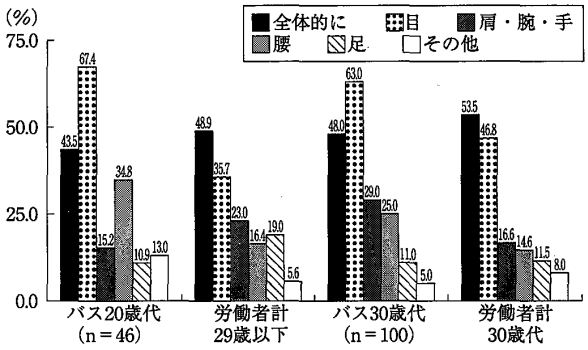


**図3－14　疲れの部位（20，30歳代）**

注：図3－13に同じ。

次に，自覚症状である[15]。まず，自覚症状のないものは本調査では12，13%で，旧労働省調査では23%（23.1%，23.0%）だった（付表①）。では，自覚症状のあるものに限定して，症状別に訴えの比率（以下，有訴率）をみていこう（表3－4）。

有訴率が50%を超えて高いのは，(ク)目のかすみ・疲れ，(サ) 肩・腕・首すじのこり・痛みである。(ク) については20，30歳代のいずれにおいても，(サ) については20歳代で，統計的に有意な差がみられる。いずれの症状も，自動車運転作業との結びつきが強いものである。

その他にも，両年齢群でともに統計的に有意な差が確認される症状をみていくと，(ソ)頭痛，(セ)頻尿・残尿感，そして一般労働者に比べて3倍近い値の（チ）不眠などがあげられる。

表3－4　自覚症状（20，30歳代）

単位：％

| | 20歳代 バス | 20歳代 労働者計 | 30歳代 バス | 30歳代 労働者計 |
|---|---|---|---|---|
| (ア)動悸，息切れ | 7.1 | 6.1 | 4.4 | 7.2 |
| (イ)心臓部痛，不整脈 | 4.8 | 5.6 | 4.4 | 6.0 |
| (ウ)歯，歯ぐきの痛み・出血 | 4.8 | 18.8* | 9.9 | 13.3 |
| (エ)吐き気，むかつき，胃痛 | 21.4 | 22.4 | 22.0 | 21.9 |
| (オ)下痢，便秘，腹痛 | 26.2 | 19.2 | 31.9 | 21.2* |
| (カ)せき，息苦しさ，呼吸難 | 7.1 | 4.5 | 11.0 | 7.6 |
| (キ)喉の痛み | 9.5 | 7.1 | 20.9 | 5.0* |
| (ク)目のかすみ・疲れ | 66.7 | 35.6* | 62.6 | 36.8* |
| (ケ)めまい，耳鳴り | 4.8 | 5.3 | 11.0 | 8.7 |
| (コ)手足のけいれん・しびれ | 2.4 | 3.8 | 4.4 | 3.3 |
| (サ)肩，腕，首すじのこり・痛み | 54.8 | 39.6* | 56.0 | 48.1 |
| (シ)腰の痛み | 40.5 | 42.5 | 47.3 | 38.2 |
| (ス)皮膚のかゆみ・湿疹 | 16.7 | 11.0 | 29.7 | 15.2* |
| (セ)頻尿・残尿感 | 9.5 | 2.1* | 16.5 | 2.4* |
| (ソ)頭痛 | 38.1 | 16.8* | 28.6 | 16.5* |
| (タ)身体全体の脱力感 | 21.4 | 11.4* | 18.7 | 13.9 |
| (チ)不眠 | 23.8 | 8.4* | 19.8 | 6.6* |
| (ツ)視力低下 | 9.5 | 16.8 | 15.4 | 21.9 |
| (テ)食欲不振 | 9.5 | 2.7* | 3.3 | 6.2 |
| (ト)その他 | | 3.7 | | 1.6 |

＊ $p<0.05$
注1：「労働者計」の20歳代は，29歳以下。
注2：労働者計のデータは，『平成9年　労働者健康状況調査』結果より。

表3－5　雇用形態別にみた年齢及び年収

単位：人，％

| | | 雇用形態 A群 | | B群 | | C群 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 39 | 100.0 | 83 | 100.0 | 67 | 100.0 |
| 年齢 | 20歳代 | | | 19 | 22.9 | 31 | 46.3 |
| | 30歳代 | 10 | 25.6 | 63 | 75.9 | 36 | 53.7 |
| | 40歳以上 | 29 | 74.4 | 1 | 1.2 | | |
| | | 36 | 100.0 | 76 | 100.0 | 45 | 100.0 |
| 平成16年度の年収（税込み。※勤続年数が1年以下のものは除く） | 300万円未満 | | | 3 | 3.9 | 11 | 24.4 |
| | ～350万円未満 | | | 18 | 23.7 | 32 | 71.1 |
| | ～400万円未満 | 1 | 2.8 | 34 | 44.7 | 2 | 4.4 |
| | ～500万円未満 | 1 | 2.8 | 20 | 26.3 | | |
| | ～700万円未満 | 20 | 55.6 | 1 | 1.3 | | |
| | 700万円以上 | 14 | 38.9 | | | | |
| | 平均値　（単位：万円） | | 637 | | 364 | | 290 |
| | 標準偏差（単位：万円） | | 112 | | 44 | | 49 |

## 6．収入，雇用形態

ここまで，勤務・睡眠や健康を中心にみてきた。最後に，収入や雇用形態について簡単にふれておく。

注釈4の『毎日新聞』にも記載のとおり，今日のバス運転手は，雇用形態等の違いで幾つかのグループに分かれる。親会社である鉄道会社から出向している運転手と，子会社（バス会社）で採用された運転手。そして後者には，非正規雇用で雇われた運転手が含まれている（本調査では，順にA・B・C群とする）。

さて年間の収入（税込み）は，全体の平均こそ400万円台だが，年齢（≒雇用形態）によって大きく異なる。すなわち，表3－5のとおり，40，50歳代が7割を占めるA群の平均値は600万円台であるのに対して，回答者全体の3割を占め，若い年齢層の多いC群（非正規雇用）に限定してみると，300万円を下回る水準である（290±49万円）。

現在，バス業界では，定年後の運転手の嘱託採用，若い運転手の非正規雇用での採用（試用期間の後に正規雇用）などが拡大しているというが，勤務ローテーションや業務内容は，正規雇用と変わらないケースが多いという（組合役員聞き取り）。また，【資料2】の非正規の自由回答には，正規雇用への転換を常に意識して勤務せざるを得ないことによるプレッシャーや不満などが述べられている。正規雇用への転換の基準が明確に示されていない場合などにはそういう不満はより一層強くなるだろう。

経営側は，仕事に対する運転手のモチベーションの向上という観点から，労働側は，「同一（価値）労働同一賃金原則」という観点から，現行の雇用形態・労務管理・処偶を検証する必要があるのではないか。

## Ⅳ．まとめに代えて

一週間にわたる勤務と睡眠の記録調査の結果にもとづき，具体的に，バス運転手の負担を確認してきた。あらためて簡単に整理すると，第一に，早い出社時刻・遅い退社時刻と

顕著に長い拘束時間，そして，それと表裏一体の，休息期間や睡眠時間の短さである。安全確保の観点からはむろんのこと，健康や労働外生活の充実の観点からも，極めて不十分な現行規制に代わる労働時間の上限規制が不可欠である。その際，直接的な労働時間規制というルートだけでなく，最低限必要な休息期間の確保というルートを通じた労働時間規制の方法も検討の余地がある[16]。あわせて，運転職の場合，労働時間だけでなく拘束時間の長さへの配慮が不可欠である[17]。

第二に，労働密度，ゆとりなきダイヤの問題である。労働時間規制さえなきに等しいわが国で，労働密度を規制するのは非常に困難である。だが，交通産業でのゆとりなき働き方が事故発生の可能性を高めることは言うまでもない。現行ダイヤの検証が必要である。あわせて，交通環境の改善，具体的には，とりわけ都市部でのマイカー規制が，ダイヤ通りの運行を可能にするためには，必要と思われる。

モータリゼーション中心の交通政策の弊害が環境汚染や交通災害というかたちであらわになり，かつ，将来的にますます高齢者人口が増大する中で，バスなど公共交通の整備は急がれる課題である。その具体的な提案は筆者の能力を超えるが[18]，バス利用の減少に対する合理化策の推進という各社の現行の対応策では，安全面ひとつだけみても，問題が多いのは明らかといえよう。各地の先進的な事例に学びながら，政労使による文字通りのバスの復権運動の推進が求められている。

## 【付　記】

本稿は，「平成17年度北海学園学術研究助成金（一般研究）」を用いて行った調査研究成果の一部である。

## 注

1　「規制緩和のもとでの道内トラック運転手及びバス運転手の状態（Ⅰ）」『北海学園大学経済論集』第51巻第3・4号，2004年3月。

2　安部誠治編『公共交通が危ない――規制緩和と過密労働――』岩波書店，2005年。

3　規制緩和で新規参入が相次いだ貸切バス業界では，平成4年度には97424円だった実働日車当りの営業収入は，15年度には54952円（56.4%）にまで低下している（北海道バス協会「北海道のバス事業の現況」平成17年6月）。

4　最近のバス業界の実態について，『毎日新聞』朝刊2006年2月27日付，連載「縦並び社会」「バス運転手の過酷」を参照。あわせて，鉄道グループの子会社（バス会社）の実態について，島本慈子『子会社は叫ぶ』筑摩書房，2002年の第五章を参照。

5　但し，乗合バスだけでなく，競争の激しい貸切バス業界の事故も含まれていることに留意。内訳は不明。

6　旧労働省「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示（平成9年に改正され現在に至る）。出所は，労働省労働基準局編著『【改訂新版】自動車運転者労務改善基準の解説』労働基準調査会，平成9年。

7　越河は，生活時間調査の結果にもとづいて，8時間以上の睡眠を確保し，かつ，くつろぎの時間も確保するためには，勤務と勤務の間の時間，すなわち勤務間隔時間（休息期間から通勤時間を除いた時間）は，目安として14時間以上が必要だという。越河六郎「生活行動の時間的類型に関する研究」『労働科学』第44巻4号，p213～232，労働科学研究所，1968年。

8　会社に到着した時刻と，仕事を終えて会社を退出した時刻。

9　疲労と持病については，厚労省『平成14年

労働者健康状況調査報告』労務行政，平成16年のデータとの比較を行った。自覚症状については，平成14年調査から関連項目が削除されていたため，若干古いが，旧労働省『平成9年 労働者健康状況調査報告』労務行政研究所，平成10年を用いて，比較を行った。

10　定年後の嘱託だけでなく，時給制のパート運転手など，現在，バス業界では非正規雇用の活用が進んでいるという（組合役員からの聞き取り）。そのウェイトは明らかではないが，例えば，私鉄総連が傘下の組合を対象に2004年に実施した，「パート」労働者数の把握調査では，8359人のパートが把握されており，そのうちバス運転士は1615人とカウントされている（192組合が回答）。

11　ここで拘束時間について一言述べておく。バスの長時間勤務の場合，乗務と乗務の間に長めの休憩をはさむのが一般的である。中には，早朝に乗務をこなした後にいったん自宅に戻って，再び出勤し乗務するというパターンもある。この場合，あいだの在宅時間は，拘束時間から除いて分析すべきかもしれないが，二回目の勤務・乗務を意識しなければならない以上，この在宅時間はまったくの自由時間とは異なる。そこで今回は，上記のケース（明記されていたのは数例）については，最初の出社時刻と最後の退社時刻の間の全てを拘束時間とみなして分析した。よって，その分だけ拘束時間が長いケースを含むことに注意されたい。

12　もちろん，所定の時刻上は，違反の発生するような勤務の組み方はされていないはずである。だが，実際の勤務・乗務では，遅刻防止のために運転手が「自発的に」早くに出社したり，路面状況・交通状況・天候等によって退社時刻が遅れるケースがありこうした結果になるのだろう（とりわけ冬期間は）。ここで，所定の時刻と実際の時刻との両方が記載されていたある運転手の例を紹介すると，彼の1週間（6回）の勤務では合計5時間10分の差が発生していた（出社で2時間19分，退社で2時間51分）。

13　「身体が疲れますか」など必ずしも適切とは思われない設問もあったが，比較の都合上そのまま使用した。

14　2つを超えて回答しているものが本調査で175人中7人いたが，そのまま分析の対象とした。

15　自覚症状の比較データは，平成9年と若干古い。よって比較の際には，この間の労働者の健康状態の悪化を考慮する必要がある。

16　濱口桂一郎「EU労働法政策における労働時間と生活時間――日本へのインプリケーション」社会政策学会編『働きすぎ――労働・生活時間の社会政策――』法律文化社，2006年では，休息期間の下限規制による労働時間の上限規制というEUの政策が紹介されている。

17　関連して，現在の過労死認定の判断では，時間外労働の長さに重きがおかれ，本調査対象であるバス運転手のようなケース，つまり拘束時間の長い職種の負担が十分に考慮されないことが懸念される。だが，2005年に大阪労働局は，バス運転手の過労死事件をめぐって，拘束時間の長さに着目した業務上認定を決定している。被災者は，時間外労働こそ50時間で，認定基準である80時間には満たなかったものの，拘束時間は一ヶ月平均280時間，発症前の月には約303時間に及んだ。以上は，せんしゅうユニオン「近鉄観光バス過労死労災認定の報告」職場の人権研究会『職場の人権』第38号。

18　例えば，土居靖範ら『交通論を学ぶ――交通権を保障する交通政策の実現を――』法律文化社，2006年など，筆者も会員である交通権学会員の著作を参照。学会HPはhttp://www009.upp.so-net.ne.jp/kotsuken-gakkai/。

## 参考文献


① 野沢浩・小木和孝編『自動車運転労働』労働科学研究所，昭和55年

② 安部誠治編『公共交通が危ない――規制緩和と過密労働――』岩波書店，2005年

③ 職場の人権研究会シンポジウム「運転士は

なぜ110キロのスピードで疾走したのか」『職場の人権』第38号，2006年1月
④　黒田勲『「信じられないミス」はなぜ起こる――ヒューマン・ファクターの分析――』中央労働災害防止協会，平成13年
⑤　日本産業衛生学会・産業疲労研究会編集委員会編『[新装] 産業疲労ハンドブック』労働基準調査会，平成7年
⑥　大熊輝雄『やさしい　睡眠障害の自己管理』医薬ジャーナル社，2001年

## 【資料１】付表

付表①　年齢別クロス集計（「質問紙調査」）
付表②　普段の仕事による身体の疲れの程度と部位の比較（「質問紙調査」）
付表③　各ケースの，一週間の勤務日数，総拘束時間及び総睡眠時間（以下，「時間調査」）
付表④-a　各調査日の起床・出社・退社・就寝時刻，拘束・休息・睡眠（夜眠）時間
付表④-b　一週間の記録開始の前日の就寝時刻
付表⑤　勤務／休日別にみた睡眠（夜眠）時間
付表⑥　退社時刻別にみた翌日の出社時刻
付表⑦　休息期間別にみた睡眠（夜眠）時間
付表⑧　休息期間別にみた翌日の出社時刻
付表⑨　出社時刻別にみた（前日からの）睡眠（夜眠）時間
付表⑩　休息期間別・出社時刻別にみた（前日からの）睡眠（夜眠）時間

### 付表①　年齢別クロス集計

単位：人，％

| | | 全体 | | 年齢 20歳代 | | 30歳代 | | 40歳代 | | 50歳代 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 189 | 100.0 | | | | | | | | |
| 年齢 | 25歳未満 | 2 | 1.1 | | | | | | | | |
| | 25～29歳 | 48 | 25.4 | | | | | | | | |
| | 30～34歳 | 76 | 40.2 | | | | | | | | |
| | 35～39歳 | 33 | 17.5 | | | | | | | | |
| | 40～44歳 | 7 | 3.7 | | | | | | | | |
| | 45～49歳 | 8 | 4.2 | | | | | | | | |
| | 50～54歳 | 10 | 5.3 | | | | | | | | |
| | 55～59歳 | 5 | 2.6 | | | | | | | | |
| | | 189 | 100.0 | 50 | 100.0 | 109 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 世帯人数 | 1人(単身) | 22 | 11.6 | 2 | 4.0 | 19 | 17.4 | 1 | 6.7 | | |
| | 2人 | 40 | 21.2 | 14 | 28.0 | 25 | 22.9 | | | 1 | 6.7 |
| | 3人 | 60 | 31.7 | 18 | 36.0 | 34 | 31.2 | 2 | 13.3 | 6 | 40.0 |
| | 4人 | 46 | 24.3 | 11 | 22.0 | 21 | 19.3 | 7 | 46.7 | 7 | 46.7 |
| | 5人 | 17 | 9.0 | 5 | 10.0 | 8 | 7.3 | 3 | 20.0 | 1 | 6.7 |
| | 6人以上 | 4 | 2.1 | | | 2 | 1.8 | 2 | 13.3 | | |
| | | 189 | 100.0 | 50 | 100.0 | 109 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 世帯構造 | 単身 | 22 | 11.6 | 2 | 4.0 | 19 | 17.4 | 1 | 6.7 | | |
| | 夫婦 | 30 | 15.9 | 10 | 20.0 | 19 | 17.4 | | | 1 | 6.7 |
| | 夫婦と子ども | 78 | 41.3 | 10 | 20.0 | 50 | 45.9 | 12 | 80.0 | 6 | 40.0 |
| | 夫婦と子どもと親 | 11 | 5.8 | 1 | 2.0 | 6 | 5.5 | 2 | 13.3 | 2 | 13.3 |
| | 夫婦と親 | 5 | 2.6 | | | 1 | 0.9 | | | 4 | 26.7 |
| | 親のみ | 26 | 13.8 | 13 | 26.0 | 13 | 11.9 | | | | |
| | 親とその他(兄弟姉妹) | 12 | 6.3 | 11 | 22.0 | 1 | 0.9 | | | | |
| | その他 | 5 | 2.6 | 3 | 6.0 | | | | | 2 | 13.3 |
| | | 189 | 100.0 | 50 | 100.0 | 109 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 現在の通勤時間（片道） | 10分未満 | 15 | 7.9 | 3 | 6.0 | 7 | 6.4 | 3 | 20.0 | 2 | 13.3 |
| | 10～20分未満 | 66 | 34.9 | 19 | 38.0 | 36 | 33.0 | 5 | 33.3 | 6 | 40.0 |
| | 20～30分未満 | 60 | 31.7 | 18 | 36.0 | 35 | 32.1 | 4 | 26.7 | 3 | 20.0 |
| | 30分以上 | 48 | 25.4 | 10 | 20.0 | 31 | 28.4 | 3 | 20.0 | 4 | 26.7 |
| | 平均値　(単位：分) | | 21 | | 20 | | 22 | | 16 | | 21 |
| | 標準偏差(単位：分) | | 11 | | 10 | | 12 | | 10 | | 13 |
| | | 189 | 100.0 | 50 | 100.0 | 109 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 雇用形態（※本文参照） | A群 | 39 | 20.6 | | | 10 | 9.2 | 15 | 100.0 | 14 | 93.3 |
| | B群 | 83 | 43.9 | 19 | 38.0 | 63 | 57.8 | | | 1 | 6.7 |
| | C群 | 67 | 35.4 | 31 | 62.0 | 36 | 33.0 | | | | |

単位：人，%

| | | 全体 | | 年齢 20歳代 | | 30歳代 | | 40歳代 | | 50歳代 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 187 | 100.0 | 48 | 100.0 | 109 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| バス乗務の経験年数 | 1年未満 | 4 | 2.1 | 3 | 6.3 | 1 | 0.9 | | | | |
| | 3年未満 | 18 | 9.6 | 9 | 18.8 | 9 | 8.3 | | | | |
| | 5年未満 | 67 | 35.8 | 29 | 60.4 | 38 | 34.9 | | | | |
| | 10年未満 | 47 | 25.1 | 7 | 14.6 | 40 | 36.7 | | | | |
| | 20年未満 | 40 | 21.4 | | | 21 | 19.3 | 11 | 73.3 | 8 | 53.3 |
| | 20年以上 | 11 | 5.9 | | | | | 4 | 26.7 | 7 | 46.7 |
| | 平均値 (単位：年) | | 7.6 | | 3.1 | | 6.0 | | 18.9 | | 23.0 |
| | 標準偏差(単位：年) | | 7.1 | | 1.7 | | 3.4 | | 4.3 | | 8.6 |
| | | 189 | 100.0 | 50 | 100.0 | 109 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 主な乗務内容 | 主に乗合・路線 | 177 | 93.7 | 50 | 100.0 | 99 | 90.8 | 14 | 93.3 | 14 | 93.3 |
| | 主に貸切 | 2 | 1.1 | | | 2 | 1.8 | | | | |
| | 乗合・路線と貸切を半々 | 10 | 5.3 | | | 8 | 7.3 | 1 | 6.7 | 1 | 6.7 |
| | | 171 | 100.0 | 43 | 100.0 | 98 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 一ヶ月当りの所定外労働(残業)時間 ※ここ2,3ヶ月の平均時間 | 0時間 | 1 | 0.6 | | | | | 1 | 6.7 | | |
| | 1～9時間 | 12 | 7.0 | 2 | 4.7 | 8 | 8.2 | | | 2 | 13.3 |
| | 10～19時間 | 15 | 8.8 | 4 | 9.3 | 7 | 7.1 | 1 | 6.7 | 3 | 20.0 |
| | 20～29時間 | 43 | 25.1 | 6 | 14.0 | 27 | 27.6 | 3 | 20.0 | 7 | 46.7 |
| | 30～39時間 | 60 | 35.1 | 17 | 39.5 | 35 | 35.7 | 6 | 40.0 | 2 | 13.3 |
| | 40～49時間 | 31 | 18.1 | 12 | 27.9 | 17 | 17.3 | 2 | 13.3 | | |
| | 50時間以上 | 9 | 5.3 | 2 | 4.7 | 4 | 4.1 | 2 | 13.3 | 1 | 6.7 |
| | 平均値 (単位：時間) | | 28.2 | | 30.6 | | 28.1 | | 29.3 | | 21.0 |
| | 標準偏差(単位：時間) | | 11.6 | | 11.0 | | 11.5 | | 12.9 | | 11.2 |
| | | 189 | 100.0 | 50 | 100.0 | 109 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 乗務中によくある出来事や負担(複数回答可) | (ア)乗務前や乗務中に，寝不足や疲れ，体調の悪さを感じる | 137 | 72.5 | 38 | 76.0 | 79 | 72.5 | 10 | 66.7 | 10 | 66.7 |
| | (イ)寝不足や強い眠気で乗務中にヒヤッとしたりハッとする | 96 | 50.8 | 25 | 50.0 | 53 | 48.6 | 8 | 53.3 | 10 | 66.7 |
| | (ウ)自家用車が多くてイライラする | 110 | 58.2 | 28 | 56.0 | 68 | 62.4 | 7 | 46.7 | 7 | 46.7 |
| | (エ)自家用車にバスレーンを走行されイライラする | 105 | 55.6 | 25 | 50.0 | 63 | 57.8 | 10 | 66.7 | 7 | 46.7 |
| | (オ)乗務中，周囲の車両の走行・動きに，ヒヤッとしたりハッとする | 147 | 77.8 | 41 | 82.0 | 85 | 78.0 | 10 | 66.7 | 11 | 73.3 |
| | (カ)ダイヤ通りの運行をしようと焦ったりダイヤの遅れを取り戻そうと焦ったりする | 105 | 55.6 | 24 | 48.0 | 64 | 58.7 | 9 | 60.0 | 8 | 53.3 |
| | (キ)乗務中に強い便意をもよおして我慢する | 59 | 31.2 | 16 | 32.0 | 38 | 34.9 | 1 | 6.7 | 4 | 26.7 |
| | (ク)「行き」と「帰り」のあいだ(1方向と1方向のあいだ)の休憩時間が十分にとれない | 113 | 59.8 | 20 | 40.0 | 75 | 68.8 | 10 | 66.7 | 8 | 53.3 |
| | (ケ)1方向の乗務時間が長く，途中で集中力がとぎれる | 45 | 23.8 | 13 | 26.0 | 27 | 24.8 | 4 | 26.7 | 1 | 6.7 |
| | (コ)車内事故の発生が気になって，運転に集中できなかったり精神的な負担を感じる | 91 | 48.1 | 23 | 46.0 | 50 | 45.9 | 9 | 60.0 | 9 | 60.0 |
| | (サ)乗務中の口頭によるアナウンスが，運転に集中する妨げになっている | 80 | 42.3 | 16 | 32.0 | 47 | 43.1 | 9 | 60.0 | 8 | 53.3 |
| | | 183 | 100.0 | 48 | 100.0 | 105 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 勤務時間等に関して強く感じている負担(複数回答可) | (ア)拘束時間の長い勤務が多い | 162 | 88.5 | 44 | 91.7 | 89 | 84.8 | 15 | 100.0 | 14 | 93.3 |
| | (イ)乗務(運転)時間の長い乗務が多い | 49 | 26.8 | 14 | 29.2 | 23 | 21.9 | 6 | 40.0 | 6 | 40.0 |
| | (ウ)在宅時間(勤務と勤務の間の時間)が短い | 158 | 86.3 | 44 | 91.7 | 87 | 82.9 | 13 | 86.7 | 14 | 93.3 |
| | (エ)出社時刻の早い日が多い | 77 | 42.1 | 20 | 41.7 | 42 | 40.0 | 8 | 53.3 | 7 | 46.7 |
| | (オ)退社時刻の遅い日が多い | 88 | 48.1 | 21 | 43.8 | 48 | 45.7 | 10 | 66.7 | 9 | 60.0 |
| | (カ)毎日，出社・退社が不規則である | 98 | 53.6 | 25 | 52.1 | 53 | 50.5 | 10 | 66.7 | 10 | 66.7 |
| | (キ)拘束時間中の休憩時間が不足している | 54 | 29.5 | 10 | 20.8 | 37 | 35.2 | 3 | 20.0 | 4 | 26.7 |
| | (ク)ダイヤに余裕がない | 114 | 62.3 | 28 | 58.3 | 66 | 62.9 | 9 | 60.0 | 11 | 73.3 |
| | | 129 | 100.0 | 33 | 100.0 | 73 | 100.0 | 11 | 100.0 | 12 | 100.0 |
| そのうち，最も強く感じている負担(一つのみ) | (ア)拘束時間の長い勤務が多い | 58 | 45.0 | 16 | 48.5 | 32 | 43.8 | 6 | 54.5 | 4 | 33.3 |
| | (イ)乗務(運転)時間の長い乗務が多い | 2 | 1.6 | | | 2 | 2.7 | | | | |
| | (ウ)在宅時間(勤務と勤務の間の時間)が短い | 40 | 31.0 | 11 | 33.3 | 20 | 27.4 | 3 | 27.3 | 6 | 50.0 |
| | (エ)出社時刻の早い日が多い | 3 | 2.3 | | | 3 | 4.1 | | | | |
| | (オ)退社時刻の遅い日が多い | 4 | 3.1 | 1 | 3.0 | 3 | 4.1 | | | | |
| | (カ)毎日，出社・退社が不規則である | 6 | 4.7 | 1 | 3.0 | 3 | 4.1 | 1 | 9.1 | 1 | 8.3 |
| | (ク)ダイヤに余裕がない | 16 | 12.4 | 4 | 12.1 | 10 | 13.7 | 1 | 9.1 | 1 | 8.3 |

単位：人，%

| | | 全体 | | 年齢 20歳代 | | 30歳代 | | 40歳代 | | 50歳代 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 157 | 100.0 | 35 | 100.0 | 92 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 平成16年度の年収(税込み。※勤続年数が1年以下のものは除く) | 300万円未満 | 14 | 8.9 | 4 | 11.4 | 10 | 10.9 | | | | |
| | ～350万円未満 | 50 | 31.8 | 24 | 68.6 | 26 | 28.3 | | | | |
| | ～400万円未満 | 37 | 23.6 | 5 | 14.3 | 32 | 34.8 | | | | |
| | ～500万未満 | 21 | 13.4 | 2 | 5.7 | 19 | 20.7 | | | | |
| | ～700万円未満 | 21 | 13.4 | | | 5 | 5.4 | 9 | 60.0 | 7 | 46.7 |
| | 700万円以上 | 14 | 8.9 | | | | | 6 | 40.0 | 8 | 53.3 |
| | 平均値　(単位：万円) | | 406 | | 314 | | 356 | | 647 | | 684 |
| | 標準偏差(単位：万円) | | 147 | | 38 | | 73 | | 80 | | 108 |
| | | 178 | 100.0 | 47 | 100.0 | 101 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 暮らし振り | 余裕がある | 5 | 2.8 | 1 | 2.1 | 3 | 3.0 | 1 | 6.7 | | |
| | やや余裕がある | 21 | 11.8 | 6 | 12.8 | 8 | 7.9 | 3 | 20.0 | 4 | 26.7 |
| | ぎりぎりの状態 | 75 | 42.1 | 25 | 53.2 | 37 | 36.6 | 6 | 40.0 | 7 | 46.7 |
| | やや苦しい | 46 | 25.8 | 11 | 23.4 | 30 | 29.7 | 3 | 20.0 | 2 | 13.3 |
| | かなり苦しい | 31 | 17.4 | 4 | 8.5 | 23 | 22.8 | 2 | 13.3 | 2 | 13.3 |
| | DI(余裕がある計－苦しい計) | | -28.7 | | -17.0 | | -41.6 | | -6.7 | | 0.0 |
| | | 183 | 100.0 | 48 | 100.0 | 105 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 普段の仕事での，身体の疲れの程度 | とても疲れる | 72 | 39.3 | 16 | 33.3 | 43 | 41.0 | 5 | 33.3 | 8 | 53.3 |
| | やや疲れる | 103 | 56.3 | 30 | 62.5 | 57 | 54.3 | 10 | 66.7 | 6 | 40.0 |
| | あまり疲れない | 4 | 2.2 | 2 | 4.2 | 1 | 1.0 | | | 1 | 6.7 |
| | まったく疲れない | 1 | 0.5 | | | 1 | 1.0 | | | | |
| | どちらともいえない | 3 | 1.6 | | | 3 | 2.9 | | | | |
| | (再掲) 疲れる計 | | 95.6 | | 95.8 | | 95.2 | | 100.0 | | 93.3 |
| | | 175 | 100.0 | 46 | 100.0 | 100 | 100.0 | 15 | 100.0 | 14 | 100.0 |
| 疲労の部位 | 全体的に | 83 | 47.4 | 20 | 43.5 | 48 | 48.0 | 7 | 46.7 | 8 | 57.1 |
| | 目 | 116 | 66.3 | 31 | 67.4 | 63 | 63.0 | 12 | 80.0 | 10 | 71.4 |
| | 肩・腕・手 | 45 | 25.7 | 7 | 15.2 | 29 | 29.0 | 5 | 33.3 | 4 | 28.6 |
| | 腰 | 51 | 29.1 | 16 | 34.8 | 25 | 25.0 | 6 | 40.0 | 4 | 28.6 |
| | 足 | 17 | 9.7 | 5 | 10.9 | 11 | 11.0 | 1 | 6.7 | | |
| | その他 | 11 | 6.3 | 6 | 13.0 | 5 | 5.0 | | | | |
| | | 175 | 100.0 | 46 | 100.0 | 100 | 100.0 | 15 | 100.0 | 14 | 100.0 |
| 部位の数 | 1つ | 37 | 21.1 | 8 | 17.4 | 24 | 24.0 | 2 | 13.3 | 3 | 21.4 |
| | 2つ | 131 | 74.9 | 37 | 80.4 | 72 | 72.0 | 12 | 80.0 | 10 | 71.4 |
| | 3つ | 5 | 2.9 | 1 | 2.2 | 3 | 3.0 | | | 1 | 7.1 |
| | 4つ | 1 | 0.6 | | | 1 | 1.0 | | | | |
| | 5つ | 1 | 0.6 | | | | | 1 | 6.7 | | |
| | | 183 | 100.0 | 48 | 100.0 | 105 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 各種自覚症状の有無 | いずれかの症状がある | 162 | 88.5 | 42 | 87.5 | 91 | 86.7 | 15 | 100.0 | 14 | 93.3 |
| | 特に症状はない | 21 | 11.5 | 6 | 12.5 | 14 | 13.3 | | | 1 | 6.7 |
| | | 162 | 100.0 | 42 | 100.0 | 91 | 100.0 | 15 | 100.0 | 14 | 100.0 |
| 自覚症状(複数回答可) | (ア)動悸，息切れ | 8 | 4.9 | 3 | 7.1 | 4 | 4.4 | | | 1 | 7.1 |
| | (イ)心臓部痛，不整脈 | 7 | 4.3 | 2 | 4.8 | 4 | 4.4 | 1 | 6.7 | | |
| | (ウ)歯，歯ぐきの痛み・出血 | 13 | 8.0 | 2 | 4.8 | 9 | 9.9 | 1 | 6.7 | 1 | 7.1 |
| | (エ)吐き気，むかつき，胃痛 | 32 | 19.8 | 9 | 21.4 | 20 | 22.0 | | | 3 | 21.4 |
| | (オ)下痢，便秘，腹痛 | 48 | 29.6 | 11 | 26.2 | 29 | 31.9 | 3 | 20.0 | 5 | 35.7 |
| | (カ)せき，息苦しさ，呼吸難 | 18 | 11.1 | 3 | 7.1 | 10 | 11.0 | 4 | 26.7 | 1 | 7.1 |
| | (キ)喉の痛み | 26 | 16.0 | 4 | 9.5 | 19 | 20.9 | 2 | 13.3 | 1 | 7.1 |
| | (ク)目のかすみ・疲れ | 103 | 63.6 | 28 | 66.7 | 57 | 62.6 | 8 | 53.3 | 10 | 71.4 |
| | (ケ)めまい，耳鳴り | 15 | 9.3 | 2 | 4.8 | 10 | 11.0 | 3 | 20.0 | | |
| | (コ)手足のけいれん・しびれ | 7 | 4.3 | 1 | 2.4 | 4 | 4.4 | 1 | 6.7 | 1 | 7.1 |
| | (サ)肩，腕，首すじのこり・痛み | 90 | 55.6 | 23 | 54.8 | 51 | 56.0 | 6 | 40.0 | 10 | 71.4 |
| | (シ)腰の痛み | 75 | 46.3 | 17 | 40.5 | 43 | 47.3 | 5 | 33.3 | 10 | 71.4 |
| | (ス)皮膚のかゆみ・湿疹 | 38 | 23.5 | 7 | 16.7 | 27 | 29.7 | 3 | 20.0 | 1 | 7.1 |
| | (セ)頻尿・残尿感 | 24 | 14.8 | 4 | 9.5 | 15 | 16.5 | 3 | 20.0 | 2 | 14.3 |
| | (ソ)頭痛 | 48 | 29.6 | 16 | 38.1 | 26 | 28.6 | 2 | 13.3 | 4 | 28.6 |
| | (タ)身体全体の脱力感 | 33 | 20.4 | 9 | 21.4 | 17 | 18.7 | 4 | 26.7 | 3 | 21.4 |
| | (チ)不眠 | 35 | 21.6 | 10 | 23.8 | 18 | 19.8 | 1 | 6.7 | 6 | 42.9 |
| | (ツ)視力低下 | 33 | 20.4 | 4 | 9.5 | 14 | 15.4 | 6 | 40.0 | 9 | 64.3 |
| | (テ)食欲不振 | 8 | 4.9 | 4 | 9.5 | 3 | 3.3 | | | 1 | 7.1 |
| | (ト)その他 | | | | | | | | | | |

単位：人，%

| | | 全体 | | 年齢 20歳代 | | 30歳代 | | 40歳代 | | 50歳代 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 183 | 100.0 | 48 | 100.0 | 105 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 持病(医師から診断されたもの)の有無(複数回答可) | 胃腸病 | 5 | 2.7 | | | 5 | 4.8 | | | | |
| | 高血圧 | 10 | 5.5 | | | 6 | 5.7 | | | 4 | 26.7 |
| | 高脂血症 | 4 | 2.2 | | | 3 | 2.9 | 1 | 6.7 | | |
| | 神経痛・リウマチ | 2 | 1.1 | | | 2 | 1.9 | | | | |
| | 肝臓病 | 3 | 1.6 | 1 | 2.1 | 2 | 1.9 | | | | |
| | 腎臓病 | 2 | 1.1 | | | 2 | 1.9 | | | | |
| | 心臓病 | 1 | 0.5 | 1 | 2.1 | | | | | | |
| | 糖尿病 | 1 | 0.5 | | | | | | | 1 | 6.7 |
| | ぜん息 | 7 | 3.8 | 2 | 4.2 | 4 | 3.8 | 1 | 6.7 | | |
| | 歯周病(歯槽膿漏等) | 4 | 2.2 | | | 3 | 2.9 | | | 1 | 6.7 |
| | 神経症(ノイローゼ等) | 4 | 2.2 | 1 | 2.1 | 3 | 2.9 | | | | |
| | 頸肩腕症候群 | 1 | 0.5 | | | | | | | 1 | 6.7 |
| | 腰痛 | 24 | 13.1 | 2 | 4.2 | 18 | 17.1 | 3 | 20.0 | 1 | 6.7 |
| | 痛風 | 2 | 1.1 | | | 1 | 1.0 | 1 | 6.7 | | |
| | 眼精疲労 | 3 | 1.6 | | | 2 | 1.9 | | | 1 | 6.7 |
| | 老眼 | 6 | 3.3 | | | | | 2 | 13.3 | 4 | 26.7 |
| | その他 | 7 | 3.8 | 1 | 2.1 | 4 | 3.8 | 2 | 13.3 | | |
| | | 183 | 100.0 | 48 | 100.0 | 105 | 100.0 | 15 | 100.0 | 15 | 100.0 |
| 睡眠に関する問題状況の有無(複数回答可) | ぐっすり深い睡眠がとれない | 74 | 40.4 | 23 | 47.9 | 37 | 35.2 | 8 | 53.3 | 6 | 40.0 |
| | 夜中に目が覚める | 68 | 37.2 | 12 | 25.0 | 36 | 34.3 | 5 | 33.3 | 15 | 100.0 |
| | 十分な睡眠時間がとれない | 139 | 76.0 | 38 | 79.2 | 81 | 77.1 | 11 | 73.3 | 9 | 60.0 |
| | 床についてもなかなか眠りにつけない | 35 | 19.1 | 7 | 14.6 | 23 | 21.9 | 3 | 20.0 | 2 | 13.3 |
| | 眠ることを目的として，酒を飲む | 17 | 9.3 | 2 | 4.2 | 8 | 7.6 | 5 | 33.3 | 2 | 13.3 |
| | 目覚ましがなければ起きられない | 96 | 52.5 | 26 | 54.2 | 60 | 57.1 | 6 | 40.0 | 4 | 26.7 |
| | 早い時刻に起きるのがつらい | 52 | 28.4 | 10 | 20.8 | 34 | 32.4 | 3 | 20.0 | 5 | 33.3 |
| | | 164 | 100.0 | 46 | 100.0 | 94 | 100.0 | 13 | 100.0 | 11 | 100.0 |
| 睡眠に関する悩みの有無 | 非常に悩んでいる | 27 | 16.5 | 8 | 17.4 | 15 | 16.0 | 2 | 15.4 | 2 | 18.2 |
| | まあ悩んでいる | 80 | 48.8 | 26 | 56.5 | 41 | 43.6 | 8 | 61.5 | 5 | 45.5 |
| | 悩んでいない | 57 | 34.8 | 12 | 26.1 | 38 | 40.4 | 3 | 23.1 | 4 | 36.4 |

## 付表② 普段の仕事による身体の疲れの程度と部位の比較

単位：%

| | | 20歳代 バス | 20歳代 労働者計 | 30歳代 バス | 30歳代 労働者計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 普段の仕事での身体の疲れの程度 | とても疲れる | 33.3 | 15.2* | 41.0 | 16.7* |
| | やや疲れる | 62.5 | 48.4 | 54.3 | 55.0 |
| | あまり疲れない | 4.2 | 27.0 | 1.0 | 23.5 |
| | まったく疲れない | 0.0 | 0.8 | 1.0 | 0.9 |
| | どちらともいえない | 0.0 | 8.6 | 2.9 | 3.9 |
| 疲労の部位 | 全体的に | 43.5 | 48.9 | 48.0 | 53.5 |
| | 目 | 67.4 | 35.7* | 63.0 | 46.8* |
| | 肩・腕・手 | 15.2 | 23.0 | 29.0 | 16.6* |
| | 腰 | 34.8 | 16.4* | 25.0 | 14.6* |
| | 足 | 10.9 | 19.0 | 11.0 | 11.5 |
| | その他 | 13.0 | 5.6 | 5.0 | 8.0 |

* $p<0.05$
注1：本調査回答者（バス運転手）と労働者計の差の正規分布検定を行った。
注2：労働者計の20歳代は，29歳以下。
注3：労働者計のデータは，『平成14年 労働者健康状況調査』結果より。

## 付表③　各ケースの，一週間の勤務日数，総拘束時間及び総睡眠時間

単位：人，%

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | 189 | 100.0 |
| 勤務日数 | 4日間 | 4 | 2.1 |
| | 5日間 | 55 | 29.1 |
| | 6日間 | 127 | 67.2 |
| | 7日間 | 3 | 1.6 |
| | | 186 | 100.0 |
| 一週間の総拘束時間 | 50時間未満 | 10 | 5.4 |
| | 50～55時間未満 | 16 | 8.6 |
| | 55～60時間未満 | 19 | 10.2 |
| | 60～65時間未満 | 45 | 24.2 |
| | 65～70時間未満 | 43 | 23.1 |
| | 70～75時間未満 | 29 | 15.6 |
| | 75～80時間未満 | 19 | 10.2 |
| | 80時間以上 | 5 | 2.7 |
| | 平均値　(単位：時間) | | 65.3 |
| | 標準偏差(単位：時間) | | 9.2 |
| | | 100 | 100.0 |
| 一週間の総睡眠(夜眠)時間 | 35時間未満 | 3 | 3.0 |
| | ～38.5時間未満 | 4 | 4.0 |
| | ～42時間未満 | 20 | 20.0 |
| | ～45.5時間未満 | 21 | 21.0 |
| | ～49時間未満 | 21 | 21.0 |
| | ～52.5時間未満 | 17 | 17.0 |
| | ～56時間未満 | 13 | 13.0 |
| | 56時間以上 | 1 | 1.0 |
| | 平均値　(単位：時間) | | 45.9 |
| | 標準偏差(単位：時間) | | 5.4 |
| | | 100 | 100.0 |
| 一週間の総睡眠（二度寝・仮眠を含む）時間 | 35時間未満 | 2 | 2.0 |
| | ～38.5時間未満 | 1 | 1.0 |
| | ～42時間未満 | 10 | 10.0 |
| | ～45.5時間未満 | 18 | 18.0 |
| | ～49時間未満 | 22 | 22.0 |
| | ～52.5時間未満 | 23 | 23.0 |
| | ～56時間未満 | 20 | 20.0 |
| | 56時間以上 | 4 | 4.0 |
| | 平均値　(単位：時間) | | 48.2 |
| | 標準偏差(単位：時間) | | 5.3 |

## 付表④-a　各調査日の起床・出社・退社・就寝時刻，拘束・休息・睡眠（夜眠）時間

単位：人，%

| | | 全体 | | 調査日 1日目 | | 2日目 | | 3日目 | | 4日目 | | 5日目 | | 6日目 | | 7日目 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1323 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 | 189 | 100.0 |
| 勤務日／休日 | 勤務日 | 1074 | 81.2 | 185 | 97.9 | 183 | 96.8 | 188 | 99.5 | 186 | 98.4 | 177 | 93.7 | 120 | 63.5 | 35 | 18.5 |
| | 休日 | 249 | 18.8 | 4 | 2.1 | 6 | 3.2 | 1 | 0.5 | 3 | 1.6 | 12 | 6.3 | 69 | 36.5 | 154 | 81.5 |
| | | 1231 | 100.0 | 186 | 100.0 | 186 | 100.0 | 188 | 100.0 | 189 | 100.0 | 187 | 100.0 | 164 | 100.0 | 131 | 100.0 |
| 起床時刻 | 5時前 | 334 | 27.1 | 24 | 12.9 | 13 | 7.0 | 32 | 17.0 | 72 | 38.1 | 120 | 64.2 | 64 | 39.0 | 9 | 6.9 |
| | 5時台 | 427 | 34.7 | 59 | 31.7 | 65 | 34.9 | 118 | 62.8 | 93 | 49.2 | 46 | 24.6 | 33 | 20.1 | 13 | 9.9 |
| | 6時台 | 115 | 9.3 | 15 | 8.1 | 37 | 19.9 | 24 | 12.8 | 11 | 5.8 | 10 | 5.3 | 7 | 4.3 | 11 | 8.4 |
| | 7時以降9時前 | 211 | 17.1 | 48 | 25.8 | 46 | 24.7 | 13 | 6.9 | 7 | 3.7 | 5 | 2.7 | 36 | 22.0 | 56 | 42.7 |
| | 9時以降11時前 | 99 | 8.0 | 24 | 12.9 | 16 | 8.6 | 0 | 0.0 | 6 | 3.2 | 4 | 2.1 | 22 | 13.4 | 27 | 20.6 |
| | 11時以降 | 45 | 3.7 | 16 | 8.6 | 9 | 4.8 | 1 | 0.5 | 0 | 0.0 | 2 | 1.1 | 2 | 1.2 | 15 | 11.5 |
| | 平均値　（単位：時分） | | 6.1 | | 7.0 | | 6.7 | | 5.5 | | 5.2 | | 4.9 | | 6.1 | | 8.0 |
| | 標準偏差（単位：時分） | | 2.0 | | 2.3 | | 1.8 | | 0.9 | | 1.1 | | 1.3 | | 2.0 | | 2.1 |
| | | 1067 | 100.0 | 182 | 100.0 | 182 | 100.0 | 188 | 100.0 | 185 | 100.0 | 176 | 100.0 | 120 | 100.0 | 34 | 100.0 |
| 出社時刻 | 6時前 | 251 | 23.5 | 15 | 8.2 | 7 | 3.8 | 16 | 8.5 | 48 | 25.9 | 108 | 61.4 | 52 | 43.3 | 5 | 14.7 |
| | 6時台 | 443 | 41.5 | 56 | 30.8 | 49 | 26.9 | 126 | 67.0 | 115 | 62.2 | 51 | 29.0 | 38 | 31.7 | 8 | 23.5 |
| | 7時台 | 109 | 10.2 | 14 | 7.7 | 47 | 25.8 | 27 | 14.4 | 6 | 3.2 | 6 | 3.4 | 7 | 5.8 | 2 | 5.9 |
| | 8時以降10時前 | 70 | 6.6 | 4 | 2.2 | 24 | 13.2 | 15 | 8.0 | 10 | 5.4 | 6 | 3.4 | 3 | 2.5 | 8 | 23.5 |
| | 10時以降13時前 | 12 | 1.1 | 4 | 2.2 | 4 | 2.2 | 0 | 0.0 | 1 | 0.5 | 0 | 0.0 | 2 | 1.7 | 1 | 2.9 |
| | 13時以降 | 182 | 17.1 | 89 | 48.9 | 51 | 28.0 | 4 | 2.1 | 5 | 2.7 | 5 | 2.8 | 18 | 15.0 | 10 | 29.4 |
| | 平均値　（単位：時分） | | 7.9 | | 10.6 | | 9.2 | | 6.8 | | 6.5 | | 6.1 | | 7.4 | | 9.3 |
| | 標準偏差（単位：時分） | | 3.2 | | 4.1 | | 3.3 | | 1.3 | | 1.6 | | 1.5 | | 3.3 | | 3.5 |
| | | 1067 | 100.0 | 182 | 100.0 | 182 | 100.0 | 188 | 100.0 | 185 | 100.0 | 176 | 100.0 | 120 | 100.0 | 34 | 100.0 |
| 退社時刻 | 18時前 | 266 | 24.9 | 14 | 7.7 | 2 | 1.1 | 10 | 5.3 | 50 | 27.0 | 124 | 70.5 | 59 | 49.2 | 7 | 20.6 |
| | 18時以降20時前 | 210 | 19.7 | 16 | 8.8 | 14 | 7.7 | 52 | 27.7 | 78 | 42.2 | 30 | 17.0 | 13 | 10.8 | 7 | 20.6 |
| | 20時台 | 224 | 21.0 | 14 | 7.7 | 59 | 32.4 | 81 | 43.1 | 41 | 22.2 | 11 | 6.3 | 13 | 10.8 | 5 | 14.7 |
| | 21時台 | 123 | 11.5 | 7 | 3.8 | 56 | 30.8 | 37 | 19.7 | 8 | 4.3 | 4 | 2.3 | 7 | 5.8 | 4 | 11.8 |
| | 22時台 | 104 | 9.7 | 49 | 26.9 | 31 | 17.0 | 5 | 2.7 | 3 | 1.6 | 4 | 2.3 | 7 | 5.8 | 5 | 14.7 |
| | 23時以降 | 140 | 13.1 | 82 | 45.1 | 20 | 11.0 | 3 | 1.6 | 5 | 2.7 | 3 | 1.7 | 21 | 17.5 | 6 | 17.6 |
| | 平均値　（単位：時分） | | 19.3 | | 21.9 | | 21.2 | | 20.1 | | 18.5 | | 15.7 | | 17.8 | | 19.9 |
| | 標準偏差（単位：時分） | | 3.3 | | 2.5 | | 1.5 | | 1.5 | | 2.6 | | 3.0 | | 4.1 | | 3.3 |
| | | 1193 | 100.0 | 184 | 100.0 | 185 | 100.0 | 187 | 100.0 | 187 | 100.0 | 183 | 100.0 | 157 | 100.0 | 110 | 100.0 |
| 就寝時刻 | 21時前 | 15 | 1.3 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 3 | 1.6 | 9 | 4.9 | 2 | 1.3 | 1 | 0.9 |
| | 21時以降23時前 | 275 | 23.1 | 20 | 10.9 | 25 | 13.5 | 49 | 26.2 | 72 | 38.5 | 62 | 33.9 | 24 | 15.3 | 23 | 20.9 |
| | 23時台 | 407 | 34.1 | 26 | 14.1 | 75 | 40.5 | 86 | 46.0 | 77 | 41.2 | 61 | 33.3 | 43 | 27.4 | 39 | 35.5 |
| | 24時台 | 307 | 25.7 | 70 | 38.0 | 67 | 36.2 | 42 | 22.5 | 25 | 13.4 | 33 | 18.0 | 41 | 26.1 | 29 | 26.4 |
| | 25時台 | 125 | 10.5 | 45 | 24.5 | 16 | 8.6 | 10 | 5.3 | 6 | 3.2 | 13 | 7.1 | 28 | 17.8 | 7 | 6.4 |
| | 26時以降 | 64 | 5.4 | 23 | 12.5 | 2 | 1.1 | 0 | 0.0 | 4 | 2.1 | 5 | 2.7 | 19 | 12.1 | 11 | 10.0 |
| | 平均値　（単位：時分） | | 23.6 | | 24.4 | | 23.7 | | 23.3 | | 23.0 | | 23.0 | | 24.1 | | 23.7 |
| | 標準偏差（単位：時分） | | 1.3 | | 1.2 | | 0.9 | | 0.9 | | 1.1 | | 1.4 | | 1.6 | | 1.5 |
| | | 1067 | 100.0 | 182 | 100.0 | 182 | 100.0 | 188 | 100.0 | 185 | 100.0 | 176 | 100.0 | 120 | 100.0 | 34 | 100.0 |
| 拘束時間 | 8時間未満 | 122 | 11.4 | 15 | 8.2 | 12 | 6.6 | 4 | 2.1 | 8 | 4.3 | 53 | 30.1 | 24 | 20.0 | 6 | 17.6 |
| | 8～10時間未満 | 298 | 27.9 | 83 | 45.6 | 46 | 25.3 | 8 | 4.3 | 38 | 20.5 | 63 | 35.8 | 49 | 40.8 | 11 | 32.4 |
| | 10～13時間未満 | 195 | 18.3 | 18 | 9.9 | 33 | 18.1 | 40 | 21.3 | 50 | 27.0 | 32 | 18.2 | 14 | 11.7 | 8 | 23.5 |
| | 13～15時間未満 | 365 | 34.2 | 25 | 13.7 | 78 | 42.9 | 126 | 67.0 | 84 | 45.4 | 25 | 14.2 | 20 | 16.7 | 7 | 20.6 |
| | 15時間以上 | 87 | 8.2 | 41 | 22.5 | 13 | 7.1 | 10 | 5.3 | 5 | 2.7 | 3 | 1.7 | 13 | 10.8 | 2 | 5.9 |
| | 平均値　（単位：時間） | | 11.5 | | 11.3 | | 12.0 | | 13.3 | | 11.9 | | 9.6 | | 10.4 | | 10.6 |
| | 標準偏差（単位：時間） | | 2.9 | | 3.3 | | 2.7 | | 1.8 | | 2.5 | | 2.4 | | 3.0 | | 2.8 |
| | | 839 | 100.0 | | | 177 | 100.0 | 181 | 100.0 | 184 | 100.0 | 173 | 100.0 | 115 | 100.0 | 9 | 100.0 |
| 休息期間 | 8時間未満 | 47 | 5.6 | | | 18 | 10.2 | 22 | 12.2 | 3 | 1.6 | 3 | 1.7 | 1 | 0.9 | | |
| | 8時間台 | 112 | 13.3 | | | 44 | 24.9 | 38 | 21.0 | 17 | 9.2 | 8 | 4.6 | 4 | 3.5 | 1 | 11.1 |
| | 9時間台 | 211 | 25.1 | | | 22 | 12.4 | 72 | 39.8 | 68 | 37.0 | 38 | 22.0 | 10 | 8.7 | 1 | 11.1 |
| | 10時間台 | 157 | 18.7 | | | 18 | 10.2 | 26 | 14.4 | 51 | 27.7 | 46 | 26.6 | 14 | 12.2 | 2 | 22.2 |
| | 11～14時間未満 | 139 | 16.6 | | | 27 | 15.3 | 18 | 9.9 | 35 | 19.0 | 41 | 23.7 | 17 | 14.8 | 1 | 11.1 |
| | 14～17時間未満 | 119 | 14.2 | | | 36 | 20.3 | 3 | 1.7 | 8 | 4.3 | 33 | 19.1 | 37 | 32.2 | 2 | 22.2 |
| | 17時間以上 | 54 | 6.4 | | | 12 | 6.8 | 2 | 1.1 | 2 | 1.1 | 4 | 2.3 | 32 | 27.8 | 2 | 22.2 |
| | 平均値　（単位：時間） | | 11.4 | | | | 11.4 | | 9.6 | | 10.4 | | 11.6 | | 15.4 | | 14.5 |
| | 標準偏差（単位：時間） | | 3.5 | | | | 3.5 | | 1.6 | | 1.9 | | 2.5 | | 5.1 | | 6.3 |

単位：人，％

| | | 全体 | | 調査日 1日目 | | 2日目 | | 3日目 | | 4日目 | | 5日目 | | 6日目 | | 7日目 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1175 | 100.0 | 156 | 100.0 | 182 | 100.0 | 184 | 100.0 | 187 | 100.0 | 185 | 100.0 | 162 | 100.0 | 119 | 100.0 |
| 睡眠（夜眠）時間 | 5時間未満 | 161 | 13.7 | 12 | 7.7 | 30 | 16.5 | 33 | 17.9 | 35 | 18.7 | 34 | 18.4 | 16 | 9.9 | 1 | 0.8 |
| | 5時間台 | 324 | 27.6 | 25 | 16.0 | 53 | 29.1 | 66 | 35.9 | 62 | 33.2 | 60 | 32.4 | 42 | 25.9 | 16 | 13.4 |
| | 6時間台 | 281 | 23.9 | 23 | 14.7 | 39 | 21.4 | 61 | 33.2 | 59 | 31.6 | 59 | 31.9 | 29 | 17.9 | 11 | 9.2 |
| | 7時間台 | 176 | 15.0 | 32 | 20.5 | 38 | 20.9 | 20 | 10.9 | 21 | 11.2 | 21 | 11.4 | 19 | 11.7 | 25 | 21.0 |
| | 8時間台 | 96 | 8.2 | 27 | 17.3 | 10 | 5.5 | 3 | 1.6 | 6 | 3.2 | 4 | 2.2 | 16 | 9.9 | 30 | 25.2 |
| | 9時間以上 | 137 | 11.7 | 37 | 23.7 | 12 | 6.6 | 1 | 0.5 | 4 | 2.1 | 7 | 3.8 | 40 | 24.7 | 36 | 30.3 |
| | 平均値　（単位：時間） | | 6.5 | | 7.4 | | 6.3 | | 5.8 | | 5.9 | | 5.9 | | 7.1 | | 8.0 |
| | 標準偏差（単位：時間） | | 1.8 | | 2.1 | | 1.5 | | 1.1 | | 1.2 | | 1.3 | | 2.2 | | 2.0 |

注：「単位：時分」の小数は，60（分）で割った値。0.1＝6分。他の表についても同様。

## 付表④-b　一週間の記録開始の前日の就寝時刻

単位：人，％

| | 158 | 100.0 |
|---|---|---|
| 19時台 | 1 | 0.6 |
| 20時台 | 4 | 2.5 |
| 21時台 | 5 | 3.2 |
| 22時台 | 34 | 21.5 |
| 23時台 | 49 | 31.0 |
| 24時台 | 34 | 21.5 |
| 25時以降 | 31 | 19.6 |
| 平均値　（単位：時分） | | 23.6 |
| 標準偏差（単位：時分） | | 1.6 |

## 付表⑤　勤務／休日別にみた睡眠（夜眠）時間

単位：人日，％

| | 全体 | | 勤務日／休日 勤務日 | | 休日 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1175 | 100.0 | 1025 | 100.0 | 150 | 100.0 |
| 4時間未満 | 33 | 2.8 | 32 | 3.1 | 1 | 0.7 |
| 4時間台 | 128 | 10.9 | 127 | 12.4 | 1 | 0.7 |
| 5時間台 | 324 | 27.6 | 311 | 30.3 | 13 | 8.7 |
| 6時間台 | 281 | 23.9 | 272 | 26.5 | 9 | 6.0 |
| 7時間台 | 176 | 15.0 | 145 | 14.1 | 31 | 20.7 |
| 8時間台 | 96 | 8.2 | 62 | 6.0 | 34 | 22.7 |
| 9時間台 | 61 | 5.2 | 36 | 3.5 | 25 | 16.7 |
| 10時間以上 | 76 | 6.5 | 40 | 3.9 | 36 | 24.0 |
| （再掲）7時間未満 | | 65.2 | | 72.4 | | 16.0 |

## 付表⑥　退社時刻別にみた翌日の出社時刻

単位：人日，%

| | | 全体 | | 退社時刻 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 18時前 | | 18時台 | | 19時台 | | 20時台 | | 21時台 | | 22時台 | | 23時以降 | |
| | | 839 | 100.0 | 143 | 100.0 | 67 | 100.0 | 122 | 100.0 | 200 | 100.0 | 111 | 100.0 | 88 | 100.0 | 108 | 100.0 |
| 翌日の出社時刻 | 4時台 | 10 | 1.2 | 4 | 2.8 | 1 | 1.5 | 2 | 1.6 | 3 | 1.5 | | | | | | |
| | 5時台 | 217 | 25.9 | 61 | 42.7 | 34 | 50.7 | 51 | 41.8 | 54 | 27.0 | 14 | 12.6 | 3 | 3.4 | | |
| | 6時台 | 373 | 44.5 | 41 | 28.7 | 20 | 29.9 | 55 | 45.1 | 121 | 60.5 | 78 | 70.3 | 40 | 45.5 | 18 | 16.7 |
| | 7時台 | 91 | 10.8 | 7 | 4.9 | 4 | 6.0 | 6 | 4.9 | 12 | 6.0 | 10 | 9.0 | 29 | 33.0 | 23 | 21.3 |
| | 8時台 | 46 | 5.5 | 6 | 4.2 | 6 | 9.0 | 3 | 2.5 | 5 | 2.5 | 6 | 5.4 | 12 | 13.6 | 8 | 7.4 |
| | 9時以降 | 102 | 12.2 | 24 | 16.8 | 2 | 3.0 | 5 | 4.1 | 5 | 2.5 | 3 | 2.7 | 4 | 4.5 | 59 | 54.6 |
| | (再掲) 6時前 | | 27.1 | | 45.5 | | 52.2 | | 43.4 | | 28.5 | | 12.6 | | 3.4 | | 0.0 |
| | (再掲) 7時前 | | 71.5 | | 74.1 | | 82.1 | | 88.5 | | 89.0 | | 82.9 | | 48.9 | | 16.7 |

## 付表⑦　休息期間別にみた睡眠（夜眠）時間

単位：人日，%

| | | 全体 | | 休息期間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 8時間未満 | | 8時間台 | | 9時間台 | | 10時間台 | | 11時間台 | | 12時間台 | | 13時間台 | | 14時間台 | | 15時間台 | | 16時間台 | | 17時間台 | | 18時間台 | | 19時間台 | | 20時間以上 | |
| | | 832 | 100.0 | 47 | 100.0 | 112 | 100.0 | 211 | 100.0 | 153 | 100.0 | 83 | 100.0 | 26 | 100.0 | 29 | 100.0 | 45 | 100.0 | 42 | 100.0 | 31 | 100.0 | 11 | 100.0 | 10 | 100.0 | 7 | 100.0 | 25 | 100.0 |
| 睡眠（夜眠）時間 | 4時間未満 | 25 | 3.0 | 5 | 10.6 | 3 | 2.7 | 8 | 3.8 | 2 | 1.3 | 3 | 3.6 | | | 1 | 3.4 | 1 | 2.2 | 1 | 2.4 | 1 | 3.2 | | | | | | | | |
| | 4時間台 | 119 | 14.3 | 21 | 44.7 | 30 | 26.8 | 24 | 11.4 | 21 | 13.7 | 7 | 8.4 | 1 | 3.8 | 3 | 10.3 | 3 | 6.7 | 2 | 4.8 | 5 | 16.1 | | | 2 | 20.0 | | | | |
| | 5時間台 | 279 | 33.5 | 20 | 42.6 | 54 | 48.2 | 83 | 39.3 | 49 | 32.0 | 21 | 25.3 | 9 | 34.6 | 6 | 20.7 | 10 | 22.2 | 13 | 31.0 | 8 | 25.8 | 3 | 27.3 | | | | | 3 | 12.0 |
| | 6時間台 | 239 | 28.7 | 1 | 2.1 | 24 | 21.4 | 82 | 38.9 | 57 | 37.3 | 25 | 30.1 | 10 | 38.5 | 5 | 17.2 | 7 | 15.6 | 12 | 28.6 | 5 | 16.1 | 6 | 54.5 | 2 | 20.0 | 1 | 14.3 | 2 | 8.0 |
| | 7時間台 | 107 | 12.9 | | | 1 | 0.9 | 14 | 6.6 | 23 | 15.0 | 22 | 26.5 | 3 | 11.5 | 10 | 34.5 | 11 | 24.4 | 7 | 16.7 | 9 | 29.0 | 1 | 9.1 | 1 | 10.0 | 1 | 14.3 | 4 | 16.0 |
| | 8時間台 | 28 | 3.4 | | | | | | | 1 | 0.7 | 4 | 4.8 | 3 | 11.5 | 3 | 10.3 | 6 | 13.3 | 4 | 9.5 | 3 | 9.7 | | | 1 | 10.0 | 1 | 14.3 | 2 | 8.0 |
| | 9時間以上 | 35 | 4.2 | | | | | | | | | 1 | 1.2 | | | 1 | 3.4 | 7 | 15.6 | 3 | 7.1 | | | 1 | 9.1 | 4 | 40.0 | 4 | 57.1 | 14 | 56.0 |
| | (再掲) 7時間未満 | | 79.6 | | 100.0 | | 99.1 | | 93.4 | | 84.3 | | 67.5 | | 76.9 | | 51.7 | | 46.7 | | 66.7 | | 61.3 | | 81.8 | | 40.0 | | 14.3 | | 20.0 |

## 付表⑧　休息期間別にみた翌日の出社時刻

単位：人日，%

| | | 全体 | | 休息期間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 8時間未満 | | 8時間台 | | 9時間台 | | 10時間台 | | 11時間台 | | 12時間台 | | 13時間台 | | 14時間台 | | 15時間台 | | 16時間台 | | 17時間台 | | 18時間台 | | 19時間台 | | 20時間以上 | |
| | | 839 | 100.0 | 47 | 100.0 | 112 | 100.0 | 211 | 100.0 | 157 | 100.0 | 83 | 100.0 | 26 | 100.0 | 30 | 100.0 | 45 | 100.0 | 43 | 100.0 | 31 | 100.0 | 12 | 100.0 | 10 | 100.0 | 7 | 100.0 | 25 | 100.0 |
| 翌日の出社時刻 | 4時台 | 10 | 1.2 | | | 3 | 2.7 | 2 | 0.9 | 1 | 0.6 | 3 | 3.6 | | | 1 | 3.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5時台 | 217 | 25.9 | 6 | 12.8 | 17 | 15.2 | 68 | 32.2 | 42 | 26.8 | 23 | 27.7 | 11 | 42.3 | 3 | 10.0 | 9 | 20.0 | 23 | 53.5 | 11 | 35.5 | 2 | 16.7 | 1 | 10.0 | | | 1 | 4.0 |
| | 6時台 | 373 | 44.5 | 36 | 76.6 | 48 | 42.9 | 116 | 55.0 | 90 | 57.3 | 38 | 45.8 | 6 | 23.1 | 5 | 16.7 | 1 | 2.2 | 8 | 18.6 | 15 | 48.4 | 6 | 50.0 | 2 | 20.0 | 1 | 14.3 | 1 | 4.0 |
| | 7時台 | 91 | 10.8 | 5 | 10.6 | 42 | 37.5 | 9 | 4.3 | 12 | 7.6 | 9 | 10.8 | 4 | 15.4 | 4 | 13.3 | 1 | 2.2 | | | 2 | 6.5 | 2 | 16.7 | 1 | 10.0 | | | | |
| | 8時台 | 46 | 5.5 | | | 2 | 1.8 | 13 | 6.2 | 5 | 3.2 | 10 | 12.0 | 2 | 7.7 | 4 | 13.3 | 5 | 11.1 | 1 | 2.3 | | | | | 2 | 20.0 | 1 | 14.3 | 1 | 4.0 |
| | 9時以降 | 102 | 12.2 | | | | | 3 | 1.4 | 7 | 4.5 | | | 3 | 11.5 | 13 | 43.3 | 29 | 64.4 | 11 | 25.6 | 3 | 9.7 | 2 | 16.7 | 4 | 40.0 | 5 | 71.4 | 22 | 88.0 |
| | (再掲) 6時前 | | 27.1 | | 12.8 | | 17.9 | | 33.2 | | 27.4 | | 31.3 | | 42.3 | | 13.3 | | 20.0 | | 53.5 | | 35.5 | | 16.7 | | 10.0 | | 0.0 | | 4.0 |
| | (再掲) 7時前 | | 71.5 | | 89.4 | | 60.7 | | 88.2 | | 84.7 | | 77.1 | | 65.4 | | 30.0 | | 22.2 | | 72.1 | | 83.9 | | 66.7 | | 30.0 | | 14.3 | | 8.0 |

## 付表⑨　出社時刻別にみた（前日からの）睡眠（夜眠）時間

単位：人日，%

| | | 全体 | | 出社時刻 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 4時台 | | 5時台 | | 6時台 | | 7時台 | | 8時台 | | 9時以降 | |
| | | 1018 | 100.0 | 10 | 100.0 | 235 | 100.0 | 428 | 100.0 | 104 | 100.0 | 51 | 100.0 | 190 | 100.0 |
| （前日からの）睡眠（夜眠）時間 | 4時間未満 | 31 | 3.0 | | | 15 | 6.4 | 13 | 3.0 | | | | | 3 | 1.6 |
| | 4時間台 | 125 | 12.3 | 3 | 30.0 | 40 | 17.0 | 64 | 15.0 | 15 | 14.4 | 1 | 2.0 | 2 | 1.1 |
| | 5時間台 | 309 | 30.4 | 5 | 50.0 | 95 | 40.4 | 152 | 35.5 | 37 | 35.6 | 4 | 7.8 | 16 | 8.4 |
| | 6時間台 | 272 | 26.7 | 2 | 20.0 | 67 | 28.5 | 136 | 31.8 | 25 | 24.0 | 19 | 37.3 | 23 | 12.1 |
| | 7時間台 | 144 | 14.1 | | | 15 | 6.4 | 57 | 13.3 | 21 | 20.2 | 15 | 29.4 | 36 | 18.9 |
| | 8時間台 | 62 | 6.1 | | | 2 | 0.9 | 5 | 1.2 | 5 | 4.8 | 8 | 15.7 | 42 | 22.1 |
| | 9時間台 | 35 | 3.4 | | | 1 | 0.4 | 1 | 0.2 | 1 | 1.0 | 3 | 5.9 | 29 | 15.3 |
| | 10時間以上 | 40 | 3.9 | | | | | | | | | 1 | 2.0 | 39 | 20.5 |
| | （再掲）7時間未満 | | 72.4 | | 100.0 | | 92.3 | | 85.3 | | 74.0 | | 47.1 | | 23.2 |

## 付表⑩　休息期間別・出社時刻別にみた（前日からの）睡眠（夜眠）時間

単位：人日，%

| | | 全体 | | 休息期間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 8時間未満 | | 8時間台 | | 9時間台 | | 10時間台 | | 11時間台 | | 12時間台 | | 13時間台 | | 14時間台 | | 15時間台 | | 16時間台 | | 17時間台 | | 18時間台 | | 19時間台 | | 20時間以上 | |
| 7時前出社 | 7時間未満睡眠 | 534 | 89.6 | 42 | 100.0 | 67 | 98.5 | 179 | 96.2 | 116 | 89.2 | 48 | 75.0 | 14 | 82.4 | 6 | 66.7 | 8 | 80.0 | 24 | 80.0 | 18 | 69.2 | 7 | 87.5 | 3 | 100.0 | | | 2 | 100.0 |
| | 7時間以上睡眠 | 62 | 10.4 | | | 1 | 1.5 | 7 | 3.8 | 14 | 10.8 | 16 | 25.0 | 3 | 17.6 | 3 | 33.3 | 2 | 20.0 | 6 | 20.0 | 8 | 30.8 | 1 | 12.5 | | | 1 | 100.0 | | |
| 7時以降出社 | 7時間未満睡眠 | 128 | 54.2 | 5 | 100.0 | 44 | 100.0 | 18 | 72.0 | 13 | 56.5 | 8 | 42.1 | 6 | 66.7 | 9 | 45.0 | 13 | 37.1 | 4 | 33.3 | 1 | 20.0 | 2 | 66.7 | 1 | 14.3 | 1 | 16.7 | 3 | 13.0 |
| | 7時間以上睡眠 | 108 | 45.8 | | | | | 7 | 28.0 | 10 | 43.5 | 11 | 57.9 | 3 | 33.3 | 11 | 55.0 | 22 | 62.9 | 8 | 66.7 | 4 | 80.0 | 1 | 33.3 | 6 | 85.7 | 5 | 83.3 | 20 | 87.0 |

## 【資料２】自由回答（仕事・労働条件、生活の実態やあなたの意見・要望）

【07】我々の仕事は沢山の生命を預かると言う重要な仕事ですが、その勤務状況は肉体的にも精神的にも極めて厳しいと感じています。まずは、拘束時間の長さ。ただでさえ長いのに冬場は遅れ対応の代替え便の運行、夏場は残業で在宅時間が 8 時間ぎりぎりの日が続くのも珍しくないです。雇用形態もおかしい所があり、正社員と非正社員の賃金格差。また非正社員は、遅刻や経路間違えといった誰にでも起こりえるミスで一年間、正社員にはさせてもらえず、毎日ミスを起こさないようにプレッシャーと戦っています。また、慢性的な人手不足の為に、休みも仕事が当たり前な雰囲気で、特に若い非正社員は休みの仕事を断りづらい状況です。このまま 1 日の拘束時間が長く、休みも少ない状態が続くと、いつ重大事故が起きてもおかしくはないでしょう。最後に、我々乗務員も一人の人間です。心と体にゆとりがあれば事故やミスも減るだろうし、会社が強要するサービスの提供も可能だと思います。

【09】在宅時間をのばしてほしい。早番の前日の退社時間をもっと早く。

【10】人の命を預かる仕事の割には、給料が安い。小集団活動や運転競技会、意見発表会などの練習などで賃金が支払われないのはおかしい。非正社員時代に、なにかにつけて「正社員になれないぞ！」と言われて行事に参加させられるのが腹立たしい。

【11】拘束時間を短くしてもらいたい。要員を増やし、みんなが平均して休日を休めるようにしてもらいたい。在宅時間を直ぐのばしてもらいたい。

【12】拘束時間が長いのに休憩時間が短いのが多すぎる。休憩時間の外出は、本当は自由でなければならないのに規制されており理由によっては外出ができない。

【14】これから、少子高齢化や団塊の世代の定年で、ますます利用客が減少し、会社の収益が減る中、労働条件が良くなることは社員の所得が減ってしまうのではないでしょうか？今の所得を維持するには労働条件が厳しくならざるを得ないのではないでしょうか？

【16】激務。

【17】接客に関して、会社の方針があいまいで、「お客様には親切に」と言ったり、不正定期券の摘発。車内での携帯電話の注意等、苦情につながりやすい事も行う様に指導されるが、実際に苦情が来るとすべて乗務員の責任にされる。人員が少なく、正社員と非正社員に対する仕事上の待遇があまりにも違いすぎる。本来業務以外の仕事が多すぎて、常に評価を気にするような精神的苦痛。人員を増やして、給料も少しは下がってよいので、働きやすい職場にしたい。退社時には笑って帰宅したい。

【19】在宅時間がまったくなく、睡眠不足の日々が続くので改善してほしい（乗務員には睡眠が一番大切である）。

【20】在宅時間（の下限規制ー調査者）が 8 時間だが、少なすぎると思う。通勤時間が考慮されていないため、とても辛い。

【22】拘束時間内の長時間の休憩中、無給のくせに外出禁止という事が理解できない。在宅時間を 8 時間取っているが（所定では 8 時間確保されているがー調査者）、実際に家にいる時間はもっと短い。通勤時間も考慮してほしい。

【24】労働時間（拘束時間）が異常に長い。拘束時間も労働時間として労働基準法を改善するべきである。強く望むことである。

【25】勤務が不規則なうえ、拘束時間も長く、一度出勤してしまうと、休憩中は自由に出歩けないので辛いです。休憩時間はちょくちょくある為仮眠も取れますが、中には休憩時間が長すぎたり、逆に少ししかなくて乗務しっぱなしという勤務内容もある為、均等にしてほしい。拘束、勤務時間に合わないくらい給料が安い。

【26】とにかく“睡眠時間”が少ないです。翌朝疲れが取れません。慢性的な寝不足で、乗務中に眠気と闘うこともしばしばです。それでいて、業務の性格上“休みたい時間に休む”事が出来ず、ヒヤッとする事は日常茶飯事です。また、冬場は、渋滞で慢性的な遅れが発生しますが、“公共交通”を担っているという自覚から皆、遅れを回復しようと努力します。会社は“回復運転はするな”と言いますが、実際お客様と接している私たちは、遅れたバスに乗ってきたお客様のため息や舌打ちを聞いてしまうとついアクセルを踏みがちになります。とにかく‘ゆっくり寝る時間’が欲しいです。

【27】拘束時間の短縮、平均化。眠れない時は、精神科からもらったクスリも服用する時がある。

【29】一日の拘束時間が長く、自宅にいる時間が短くて息つく暇がない！

【30】『在宅時間に関して』夏季と冬季で全く同じではなく、冬時間は長めにとってもらいたい。十分な睡眠もとれない日が多くなるので。

【31】睡眠時間が少ないので困っている。平均が4～5時間なのでもっととれるようになってほしい。

【33】あの手この手で規約を作り、社員への信頼・信用を踏みにじる行為に似た部分もあり、また、労基法のギリギリの線での勤務状況なので、家族との交流が欠けていく思いもあり、将来も同じ勤務状況が続くのであれば非常に不安である。何とかこの状況を明らかにし、国の労働法から変えられるように宜しくお願い申し上げます。

【34】日頃から、仕事に対するプレッシャーが強くストレスを感じる。拘束時間の長さや在宅時間の短さから家族の時間が持てず、ストレスを感じる。また、収入の部分でもストレスを感じる。自分がもう少し若ければ、別の仕事を探したいと思うが、年齢や家族の事を考えるとそうすることも出来ず、これからの生活について非常に不安になる時がある。眠っていても、仕事で失敗する夢を見て目が覚める。

【35】もう少し在宅時間が欲しい！ゆとりのある生活がしたい！

【37】お客様の苦情、路線等のミス等で何か一つでもミスが発生するとクビになり、他にもっと適した人間がいると言う事で、常に（休みや休憩中も）プレッシャーがかかっている状態です。もっと一個人を、コマとしてでは無く、人として個々に人生が有るものとして見て頂きたい。一日を、法律の名目のもとで、13～14 時間（通勤時間無しで）拘束を 6 日／7 日に近い状態で、休日にも標語や決意表名等仕事をせねばなりません。とにかく乗務以外の事が多い会社です（勤務評定になります）。赤日も代休は発生せず、企業としては、働いて欲しいのは解るが、時間外も高額賃金でもなく、自分の大切な時間を労働と無意味な拘束（何分と短いのから、何時間もと長いのまで）に費やされている状態で、もっと人としての大切な時間をおくりたいです。いくら変形労働時間を取っていても、睡眠 8 時間、労働＋拘束 8 時間、自分の時間8時間をしっかりと形成して欲しい。それでいて、人並みに生活できる賃金を。名の知れた会社とはいえ、この様な法律ギリギリの労働をさせていたのでは、中身は零細企業と何も変わらないのでは。一流なら一流らしくもっと個人を大切にして労

働者をすぐ解雇にするようなことはせず、大切にして欲しい。もっと言いたいですが欄が無いのでこのあたりで。

【42】拘束時間が長すぎる。在宅時間が 8 時間以上とあるが、実際は勤務明けから翌勤までであり、帰宅し、風呂に入り、食事を取って睡眠をとる時間は、5 時間程度の時もある。冬ダイヤであるが、何が冬ダイヤなのか分からない。特に、折り返し時間が、6 分や 10 分では遅れが生じて、運転手に「あわてるな」というのは無理である。

【43】乗務員のミスに対しての処罰が重いことが多い。ミスに対しての適切な処罰を求めたい。

【44】家庭内での悩みが尽きず、乗務中もそのことばかり考えてしまう。いつか経路間違いや早・遅発を起こすのではという不安はある。たまには思い切り熟睡してみたい。つらい割に賃金が低すぎる。

【46】拘束時間が長すぎる割には、収入には全く反映されていない。また、中待ち中に外出できない。この会社に入社して身体、金銭、すべてボロボロです。今から転職を考えても、年齢が引っかかってしまい無理。何とか改善できるようにお願いします。

【47】仕事の内容のわりに給料が安い。

【49】勤務内で拘束されて、勤務時分に入らない時間等がかなり有ります。家に帰れる訳でもなく、自分の用事が出来る訳でもなく、会社に拘束されています。私はこの時間は、勤務時内の何ものでもないと思いますが？

【50】労働のわりに給料が安すぎ。

【52】拘束時間のわりに勤務時間が少ないので給料が安い。休憩時間中、外出を許可してもらいたい。

【53】冬は特に通勤に時間がかかるので在宅が非常に短い。

【54】毎日の通勤時間がバラバラで食生活が不規則で、拘束時間も長く時間に追われ常に緊張状態で、精神的・肉体的負担は相当なものである。

【55】拘束時間中の休憩時間を短くして、拘束時間を短くし、在宅時間を長く取れる様にしてもらいたい。

【56】拘束時間が長く在宅が短いため、帰宅してから自分の時間がない(帰ったらすぐに寝るだけになってしまう)。趣味や習い事に時間が欲しい。

【57】会社に居る時間が異常に長い。12 時間以内にしてほしい。1 週間の間で朝起きる時間、昼食、夕食の時間がすべてバラバラなので体の調子の悪いときがある。労働条件が厳しいのに対して給料が安い。ノイローゼになっている人が居る理由が解る気がする。

【58】1 番の問題はやはり在宅時間の問題かと思います。在宅 8 時間と言われていますが家への帰路時間、会社への通勤時間を考えると、とても 8 時間じゃたりません。最低 10 時間はなければとてもこの先ずっとこの仕事をやっていく自信がありません。今のままでは家族とのコミュニケーション、自分の体等、不安の部分が多々あります。

【60】非常に拘束時間が長い、在宅時間(通勤も含む)がないので睡眠が取れず疲れが取れない。出勤時間も不規則。(在宅 8 時間以上) 1 日目 6：37 から 9:04 と 14:05 から 22:39 の変則勤務。通勤時間が 45 ～ 50 分（冬期）かかるので、勤務終了後に自宅帰着したのは 24：05 分位。2 日目は帰宅 24：30 位、3 日目は帰宅 20：45 位、4 日目は帰宅 20:14 位、5 日目は帰宅 24:50 位。帰宅しても遅番のときなど神経がたかぶっていて睡眠がとれない事もある。

【62】拘束時間が長く在宅時間が少ないので子供とのかかわりが少ない。

【65】拘束時間が長すぎる。人間は仕事 8 時間、自由時間 8 時間、寝る時間 8 時間というリズムがある。拘束時間中、会社に居るのだから勤務時間にするべきである。冬期間雪により道幅が狭くなり 2 車線が 1 車線になり渋滞になりやすい。外国で行われているように、今日は末ナンバーが偶数の車は動かせない日等、規制すべきである。

【66】拘束時間の短縮、及び本当の意味での在宅時間の確保。バス運転手のみならず、運転を職業とする人達の保護を目的とした法の整備。

【68】〇非正社員を 3 年続けているが、いつ正社員になれるのか見当もつかない。同期入社には 2 年も差がついている。基本給＋夏季賞与＋冬期賞与等どういう基準で社員にするか？なれるか？全く会社は何を考えているか解らない。〇睡眠時間が少なく体調不良の日が多い。このまま定年まで続ける事が出来るか自信がない。会社は体調管理をしろ！と言うが、とても出来る環境・仕事じゃない。〇在宅 8 時間と言うが業務が終了してからの在宅 8 時間なので家に戻ると 8 時間なんかない。特に遅番から次の日の勤務日が！！〇公休・特休という休みがあるが、わざわざ公休願いを書いても休みにならない日が多い。〇運行管理など勤務の全てに組合差別があるように見受けられる。〇年配者は、月に 8 つ 9 つと休み（希望公休）があるが、若い人達が希望しても却下される（公平平等じゃない）。〇体の具合が悪くて休みたい時、あるいは途中で具合が悪くなっても帰れないし、休めない。

【70】拘束時間が長く在宅時間が 8 時間ぎりぎりの時は、睡眠時間が 5 から 6 時間しか取れていないので在宅 10 時間、睡眠は 8 時間ほしい。人員不足の為週休 2 日が取れず、勤務発表段階で休みが買い上げられている。適正人員がほしい。ダイヤに余裕が無いので折り返しの遅れによる着発の為休憩時間が無くなり、走りっぱなしとなる。必要な休み、病院等申し込みしても却下される事がある。

【71】睡眠時間をなるべく多くとろうと家に着いたら入浴、食事をすませすぐに床につくようにしていますが、その反面自分の時間がもてずにストレスがたまっています。在宅時間をもっととれるようにしてほしいです。休日の関係ですが、毎日決まった人が休みが多く、その分の仕事がこちらにまわってきます。3 連休、4 連休などはいりません、せめて週休 2 日で体をやすめて次週の常務に備えたいです。毎日のように睡眠不足で悩んでいます。十分な睡眠が取れないため安全運転ができない日もあります。労働時間の短縮を望みます。

【75】運転、人間関係において、ストレスがたまることが多く、とても疲れている。

【76】拘束時間が長く、自由が制限されているため休憩した気がしない。休憩時間中に昼寝してしまうと夜寝付けなくなってしまう。

【78】在宅時間が短いため、プライベートの時間がなく家族サービスが出来ない。そのため休みが休めなく辛い。

【82】拘束時間の長い勤務が多く、時間の余裕が全く無い状況である。他の一般企業に比べても若干長いのではないかと思われます。

【83】拘束時間が長い。

【84】拘束時間が長すぎる。在宅時間が短い。適度な休日が欲しい。とても神経を使う仕事なので疲れやすい。

【85】2、3、4 日目の在宅時間を 1 時間位長くとれるようになれば睡眠時間を主としてリラックスできる時間等にゆとりが持てると思います。

【86】休みの日に何かをしようという気になれず、消費活動が少ないので、金銭的には余裕が

あるものの、実生活では決して楽しんで生活をしているとは言えません。現在独りですが、将来的に結婚して家庭を持つなど今の状況では考えられません。ニートなどの問題も叫ばれていますが、会社に入ったら有無を言わせず働かせる、こんな根本的な問題こそが、少子化や社会不安を広げているのではないでしょうか？

【87】これから冬場になると運転時間が長くなり、休憩時間がなくなってくる。そうした勤務を1週間すると体がだるくなり、次勤務の出社時間に影響してくるので、在宅時間をなんとかしてほしい。

【88】拘束時間が長いこと。

【89】拘束時間の長い勤務が多い為、在宅時間が少ない、会社に通勤しているのか、自宅に通勤しているのかわからない仕事です。

【90】在宅時間が10時間あれば、少しは体が楽になる。中間点呼の時間に家に帰れず、拘束時間中、ずっと会社にいるのは精神的にも身体的にも疲れを増す原因だと思う。他社は当社の中間点呼にあたる「中休」という時間は帰宅出来る。このような事を考えると当社は乗務員に対して非常に労働条件が悪いと思う。

【92】普段変則的な勤務だけに休日はしっかり会社としてあたえてほしいが、労働基準をこえた勤務、全て自分の時間が持てない状態で毎年が過ぎています。特に若い乗務員には当たり前の状態で過酷な勤務を平気で職権乱用です。上から下へ、上から下への悪循環。こうゆう職種なので規律を守ることは大変よいことだと思うが、何かあって、必ず重圧をかけられ責任を取らされるのは現場(乗務員)です。会社は現場第一主義とうたっておりますが、現場の声を聞く耳を持っているようには見えません。管理職全体が自分たちのやりやすい環境作りと責任逃れが私には目だって見えます。あと、睡眠時間のなさですごく悩んでいる人が多いと思います。

【94】拘束時間の長さ、在宅時間について問題意識を持ち改善が必要でないかと思います。
また、中待ち時間も待機時間と同等の扱いのため、勤務時間に含むべきではないかと思います。

【95】在宅時間が短い割には、毎月の暮らしぶりはかなり苦しい。家でのやる事が出来ない(やると睡眠時間がない)。乗務員の健康を会社は何とも思っていないのでは？

【96】拘束時間が長すぎ、遅番の次の日の出勤が早い、中待ちに自宅に帰らせてほしい。

【97】拘束時間が長すぎ、自分の時間が持てない。その割に休み出勤が多い。

【98】拘束時間が長い、若い人ほど休みが少ない。

【101】休日を申し込んでもなかなか取れません。

【106】在宅時間が少なく、休息が十分ではないと思う。会社や、バス協会からの指導による、精神的ストレスがここ数年多くなり、圧迫された感じがある（飲酒の制限等）。バスドライバーの社会的地位の低下、客のマナーの低下により、ストレスが溜まる。

【110】この度、1週間の勤務を書き出してみました。結果的に睡眠時間が少ない様になっていますが、私的には疲れとか感じません。年齢的な問題かも知れませんが、若い人たちには、無理なスケジュールだと思います。

【111】①勤務終了時から、翌日出勤までの在宅時間はせめて10時間ほしい。②年休の取りやすい環境を実現したい。取ろうと思えば取れるのですが、周囲に気を使うのが実態です。

【114】年間を通して、業務の多さに偏りがある為、生活のリズムにばらつきがあります。また、繁忙期は、10日間以上の勤務は当然の様にこなしていかなければならないのが現状です。泊まり勤務も多い為、貴重な休日も「家族と過ごす」よりも「睡眠」に時間をとられてしまいます。「朝が早い」や「帰宅が遅い」は、業務上仕方ない事ですが、一週間の休日のリズムは、決めてほしいと思っています。

【115】中待ち時間を会社内で拘束せずに、自由にして欲しい。

【116】拘束時間が長い割には、勤務時間が短い。

【118】年々拘束時間が長くなり、在宅時間が少なくなっている。週休二日も、ほとんど一日休みが多くなり、乗り時間も長くなっている。年休も取れない。

【119】仕事の量の関係で、都合に合わせて休みを取ることが、なかなか出来ません。出勤時間が毎日違うので、大変です。

【122】拘束時間が長く、普段の自分の自由が少ない。時間に余裕がない。

【125】拘束時間が長すぎる。

【126】睡眠時間が少ないので、眠り状態での運転が多い事。

【128】○1日で2回出勤するパターンをやめてほしい。○在宅時間を長くするために、1日目、2日目を早番にして、4日目、5日目を遅番にするという考え方もあると思うがどうだろうか。

【134】休憩時間の外出禁止がストレスの原因。

【137】拘束時間もハンドル時間も長すぎます。運行表にも、もう少し余裕が必要だと思います。二回出勤の勤務がある週は、週明けからとても疲れます。休み前の早番で、4時台に起きられるのが自分でも信じられない。

【139】在宅時間が8時間ぎりぎりの時がある。通勤にかかる時間を差し引くと、7時間、冬などは、3，4時間しか睡眠がとれないこともあり、体がもたないので、改善してほしい。

【145】1日いっぱいの勤務の拘束時間が長すぎる。

【146】拘束時間が長すぎて、在宅が足りなすぎる。会社は、休憩時間に寝ればいいと思っているが、そうじゃないでしょ？給料も安すぎる。

【147】手当てをつけてほしい。交通費が合わない（10kmできられてる）。

【148】在宅時間が短い。給料が安い。

【151】ゆとりのあるダイヤを作ってほしい。拘束時間が長い。在宅時間がなさすぎる。

【152】在宅時間をもっと増やしてほしい。

【154】朝が早いため、昼を食べると眠くなる。そのため、昼食を少ない量にしないと眠くなる。休憩時間も1時間くらいしかないためよく眠れない。人の命を運んでいるわりには、年収が低いような気がする。荷物を運んだ方が高いのでは？なかなか運動をする機会がないため、太りやすくなる。

【161】十分な睡眠が取れない。勤務終了から、次の日の出社時間までの間、8時間しか無いと、睡眠時間は、5時間しか取れないし、熟睡は出来ない。

【162】職場と自宅が遠い為、睡眠時間が取れない。

【163】現在、在宅8時間となっているが、せめて9時間あればと思うことがある。23時に勤務を終え、次の日が7時出勤の場合、結局、通勤等を含め7時間もなく、風呂に入ったりなんだり、寝るのは6時間半くらいになるのが、少し辛いところです。

【165】拘束時間が非常に長い。

【166】とにかく、拘束時間の短い職業に変わってもらいたい！！

【167】拘束時間が長い。冬期間は、遅れがあり、走りっぱなしが多い。人員が足りないので、特休乗務が多い。

【168】社員になっていない者は、給料や雇用の面での不安があり、生活が安定していない。精神的にも経済的にも安定した生活や雇用を望ん

でいる。

【170】拘束時間が長いため、在宅時間が短く、睡眠時間は1日4から5時間程度しか取れない。勤務中の休憩時間が短いと眠れないので、その1週間は非常に疲れる。もっと在宅時間が増えればとよく思う。

【171】行番数が少ないために、1勤務あたりの労働密度が濃く、勤務時間が長い。人手が少ないため、4週8休とはならず、4週4休のようになり、公休出勤が業態化している。

【176】交通に携わる労働者にとって「安全第一」という事が一番大事なのは、生命にかかわる事であり、その重大性はきわめて大きい。しかし、バス運転手の現状は、それに見合う報酬が低い事や常に万全の体調で望めるほどの休憩、睡眠時間等が取れず、安全に仕事が出来る状況にはないという事。

【177】1人だけの給与では家族を養っていけない。仕事内容に比べて給与が低すぎる（大人数の命を預かって仕事をしているのに）。拘束時間を勤務時間として望めないのは、おかしい。長距離通勤者の多い営業所なのに、在宅時間が短く、特に冬場は疲労がたまる。

【178】在宅時間が短いため、翌日に疲れが残る。

【179】遅番から翌日までの在宅時間が短いために睡眠時間があまりなく、乗務にも支障をきたす。

【180】今の現状として、かなり拘束時間が長いと思います。そして、何を基準として社員にさせているのか（ゴマスリがうまい人は社員になっている）。それが会社の中でも疑問になっていました。そして、ダイヤにかなり余裕がないことです。

【183】業務以外の仕事がイヤ！改善や論文、競技会等。又、休日出勤や急な残業を断ると次の日の勤務で嫌がらせをしてくる。

【184】朝5時6時台まで熟睡したいが、それが出来ないのがつらい。仕事上、朝早く夜遅いのは仕方ないが、在宅時間が少ないのが一番つらい。最低10時間は確保しなければ、この先、40歳、50歳になって乗務員としてやっていけるか不安だ。法律上、8時間になっているようだが、改正していくよう、底からのレベルで動いていかなければならないと思う。

【185】在宅時間がなさすぎる。

【188】朝、夕、ラッシュ時は特にダイヤに余裕がない。冬ダイヤは疲れる。

【189】もっと、乗務員の立場に立ったゆとりのあるダイヤを作って欲しい（ゆとりが無さすぎ、ただ単に“ダイヤが組めればいい”としか見えない）。年の昇給がほかの業種に比べると少ない。基本給が仕事内容・労働条件の割には少ない。人が足りないという理由での休日出勤依頼が多い（人員確保・補充等の努力を、会社はしているのか疑問）。

# 【資料３】調査票

## 仕事・生活・健康に関する調査

回答の方法は、該当する数字や記号に○をつけるか、［　　］の中に数値等をご記入して下さい。どうぞありのままをお答えいただきますよう、御願い致します。

### Ⅰ．あなたのことについてお聞きします。

| | |
|---|---|
| a．年齢は | ①25歳未満　②25～29歳　③30～34歳　④35～39歳　⑤40～44歳<br>⑥45～49歳　⑦50～54歳　⑧55～59歳　⑨60歳以上 |
| b．世帯の人数は（あなたを含めて） | ①1人（単身）　②2人　③3人　④4人　⑤5人　⑥6人以上 |
| c．世帯員は（一緒に住んでいるひとの全てに○を） | （　）妻　（　）子ども →（　）人<br>（　）親（義父母を含む）（　）その他（　　） |
| d．あなたが扶養している家族の人数は | ①0人　②1人　③2人　④3人　⑤4人　⑥5人　⑦6人以上 |
| e．いまの通勤時間（片道）は | ［　　］分位 |

### Ⅱ．仕事・働き方に関することについてお聞きします。働き方などは、最近の状況についてお答え下さい。

| | |
|---|---|
| a．雇用形態は | [redacted] |
| b．バスの乗務経験は | |
| c．主な乗務内容は | ①主に乗合・路線　②主に貸切　③乗合・路線と貸切を半々 |
| d．一ヶ月当りの所定外労働（残業）時間は | 一ヶ月当り、［　　］時間位　ここ2、3ヶ月の平均で |

問２　乗務中に、次のようなことはありますか。よくあるもの全てに○をつけて下さい。

（　）乗務前や乗務中に、寝不足や疲れ、体調の悪さを感じる
（　）寝不足や強い眠気で乗務中にヒヤッとしたりハッとする
（　）自家用車が多くてイライラする
（　）自家用車にバスレーンを走行されイライラする
（　）乗務中、周囲の車両の走行・動きに、ヒヤッとしたりハッとする
（　）ダイヤ通りの運行をしようと焦ったりダイヤの遅れを取り戻そうと焦ったりする
（　）乗務中に強い便意をもよおして我慢する
（　）「行き」と「帰り」のあいだ（１方向と１方向のあいだ）の休憩時間が十分にとれない
（　）１方向の乗務時間が長く、途中で集中力がとぎれる

問４　あなたは現在持病（医師から診断されたもの）がありますか。「ある」場合は、該当する全てに○をつけてください。

ア．胃腸病　イ．高血圧　ウ．高脂血症　エ．神経痛・リウマチ
オ．肝臓病　カ．腎臓病　キ．心臓病　ク．糖尿病
ケ．ぜん息　コ．歯周病（歯槽膿漏等）　サ．神経症（ﾉｲﾛｰｾﾞ等）
シ．頸肩腕症候群　ス．腰痛　セ．痛風　ソ．眼精疲労
タ．老眼　チ．その他（　　）

問５　普段の睡眠で次のようなことはありますか。よくある全てに○をつけて下さい。

（　）ぐっすり深い睡眠がとれない　（　）夜中に目が覚める
（　）十分な睡眠時間がとれない　（　）床についてもなかなか眠りにつけない
（　）眠ることを目的として、酒を飲む　（　）目覚ましがなければ起きられない
（　）早い時刻に起きるのがつらい

問６　不眠や睡眠不足など睡眠に関して悩みはありますか。

①非常に悩んでいる　②まあ悩んでいる　③悩んでいない

### Ⅵ．仕事・労働条件、生活の実態やあなたの意見・要望を自由に書いて下さい。

（　）車内事故の発生が気になって、運転に集中できなかったり精神的な負担を感じる
（　）乗務中の口頭によるアナウンスが、運転に集中する妨げになっている

問３　勤務時間等に関して、あなたが強く負担に感じているのはどのようなことですか。あてはまる全てに○をつけて下さい。

ア．拘束時間の長い勤務が多い　イ．乗務（運転）時間の長い乗務が多い
ウ．在宅時間（勤務と勤務の間の時間）が短い　エ．出社時刻の早い日が多い
オ．退社時刻の遅い日が多い　カ．毎日、出社・退社が不規則である
キ．拘束時間中の休憩時間が不足している　ク．ダイヤに余裕がない

上のア～クのうち、最も強く負担に感じているものをひとつ選んで下さい［　　］

問４　最後に、収入の状況についてお聞きします。

a．平成１６年度のあなたの年収（税込み）は、［　　］万円　源泉徴収を参照
b．毎月の暮らし振りは　①余裕がある　②やや余裕がある　③ぎりぎりの状態　④やや苦しい　⑤かなり苦しい

### Ⅲ．あなたの健康と、ふだんの睡眠についてお聞きします。

問１　あなたは普段の仕事でどの程度身体が疲れますか。

①とても疲れる　②やや疲れる　③あまり疲れない
④まったく疲れない　⑤どちらともいえない

問２　疲れるのは身体のどの部位ですか。上記の問１で「とても疲れる」又は「やや疲れる」と答えた方のみ、主なもの２つ以内で○をつけて下さい。

（　）身体が全体的に疲れる　（　）目が疲れる　（　）肩・腕・手が疲れる
（　）腰が疲れる　（　）足が疲れる　（　）その他（　　）

問３　あなたは、ふだん次に該当するような症状がありますか。該当する全てに○をつけて下さい。特にない場合は「ナ」に○を。

ア．動悸、息切れ　イ．心臓部痛、不整脈　ウ．歯、歯ぐきの痛み・出血
エ．吐き気、むかつき、胃痛　オ．下痢、便秘、腹痛　カ．せき、息苦しさ、呼吸難
キ．喉の痛み　ク．目のかすみ・疲れ　ケ．めまい、耳鳴り
コ．手足のけいれん・しびれ　サ．肩、腕、首すじのこり・痛み
シ．腰の痛み　ス．皮膚のかゆみ、湿疹　セ．頻尿、残尿感
ソ．頭痛　タ．身体全体の脱力感　チ．不眠
ツ．視力低下　テ．食欲不振
ト．その他（　　）　ナ．特に症状はない

このページは、「勤務・睡眠時間の記録調査」です。１週間の記録でご負担をかけますが、どうぞよろしくお願い致します。

公休出勤も含め、実際の勤務状況を記して下さい。記録は公休日の翌日から開始を。

いったん起床して食事をとるなどした後、出社までの間に二度寝をしたかどうか、記して下さい。二度寝をした場合はその時間も。

勤務時間内に仮眠をとったかどうか、記して下さい。仮眠をとった場合はその時間も。

| | ①勤務日／休日 | ②起床時刻 | ③二度寝の有無 | ④出社時刻 | ⑤退社時刻 | ⑥勤務時間内の仮眠の有無 | ⑦就寝時刻 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1日目 | 勤務日 | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： |
| 2日目 | ①勤務日 ②休日 | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： |
| 3日目 | ①勤務日 ②休日 | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： |
| 4日目 | ①勤務日 ②休日 | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： |
| 5日目 | ①勤務日 ②休日 | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： |
| 6日目 | ①勤務日 ②休日 | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： |
| 7日目 | ①勤務日 ②休日 | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： | ： | ①なし ②あり ⇒［　　］分 | ： |

前日の就寝時刻は　：