

タイトル	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)：勤務・睡眠時間調査の結果を中心として
著者	川村，雅則
引用	季刊北海学園大学経済論集，51(3・4)：195-224
発行日	2004-03-31

《論説》

# 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）

— 勤務・睡眠時間調査の結果を中心として —

川 村 雅 則

- I. はじめに
  - 1. 規制緩和の展開とトラック事業及びバス事業の動向
  - 2. 自動車運転労働者の労働条件及び安全衛生
- II. トラック調査
  - 1. 調査の概要
  - 2. 調査の結果
    - 2-1. トラック運転手の勤務・睡眠時間
    - 2-2. 疲労, 睡眠の訴え
- III. バス調査
  - 1. 調査の概要
  - 2. 調査の結果
    - 2-1. バス運転手の勤務・睡眠時間
    - 2-2. 就労・乗務, 睡眠及び疲労に関する問題
- IV. まとめに代えて

## I. はじめに

### 1. 規制緩和の展開とトラック事業及びバス事業の動向

筆者は、規制緩和のもとでの交通運輸労働者の状態を実証的に明らかにし規制と競争のありかたについて検討することを調査・研究テーマの一つとしている。本稿はトラック運転手及びバス運転手を対象に行った調査から勤務・睡眠時間の結果を中心にとまとめたものである<sup>1)</sup>。

「構造改革」の名のもとで規制緩和政策が展開されている。交通運輸事業分野もその例外ではなく、新規参入や事業拡大（増車）を規制してきた需給調整規制の廃止と、運賃・料金規制の緩和を軸に競争を基調とした政策が展開されて今日に至る。この規制緩和で当初に想定されていたのは、競争を抑制している規制を緩和することで（その過程で「痛み」が生じることはあっても）企業間の競争が促進され、コストの削減・新サービスの開発・新たな需要の喚起と供給の増加等々が実現されるということだった。では実際はどうだったか。本調査結果に先立ち90年代を中心にトラック事業とバス事業の動向について一瞥しておこう。

まずトラックだが、別の機会にまとめた報告<sup>2)</sup>を参照していただきここでは簡潔に示す。トラック業界では1990年にいわゆる物流二法（自動車貨物運送事業法及び貨物運送取扱事業法）

が施行された。以後、輸送需要が停滞するもとでも一貫して事業参入が続いている<sup>3)</sup>。事業経営はとりわけ小零細規模の事業者では赤字という厳しさである。しかも荷主側の経営リストラ志向(物流コスト削減志向)が強まる中で運送業者の契約上の不利が拡大し、トラック業界は「適正」な運賃の収受・「公正」な契約を目標に掲げた運動をここ数年継続して行わざるを得ないほどの状況にある。政府サイドでも、運賃競争が激化する中で「重大事故の多発、過労運転や社会保険・労働保険の未加入など労働災害に結びつくような労働条件の悪化、社会的ルールを無視した競争につながっている面がある」と指摘していた<sup>4)</sup>(もっとも、それにもかかわらず2003年には営業区域の廃止など経済的規制の一層の緩和を盛り込んだ「改正」物流二法が施行された)。さらに2003年には、スピードリミッターの装着や首都圏を走行する車両に環境対策が求められるなどその費用負担が運送業者の経営を圧迫することとなった。

つぎにバス事業(本稿で扱うのはとくにことわりのない限り乗合バス事業)の動向だが、高度経済成長による都市への人口集中の一方で、地方では一次産業の衰退・人口流出・過疎化が進行しバス路線は減少していった。モータリゼーションの進展がそれに拍車をかけた。現在、バスによる年間の輸送量は全国で約46億人でピーク時の半分以下にまで減ってきている。この過程で地方では、公共交通機関が衰退し、都市よりも自家用車に依存しなければならない状況ができあがっていった。

そうした中で2002年に「改正」道路運送法が施行され、需給調整の廃止と運賃・料金の緩和、加えて、国による補助の対象の縮小(赤字「事業者」から一定の基準を満たす「路線」へ)が行われた。広大な面積をもつ北海道の場合、規制緩和の影響は地方の乗合バスで大きく、地方のバス事業では、従来は内部補助によって維持されてきた不採算路線・赤字路線の撤退あるいは廃止が懸念されている。実際に北海道では、大手よりも高い労働生産性をもつ小規模な事業者の活躍の余地が拡大し地方路線が活性化するという規制緩和の予測<sup>5)</sup>とは異なり、「改正」道路運送法施行1年の間で新規参入はゼロで逆に廃止申請は100路線に及び、高齢者などの移動に支障がでているという<sup>6)</sup>。

ここでバス事業者の収支状況をみてみよう。国土交通省の資料<sup>7)</sup>によれば(表1-1-1)、民間では7割が赤字という状況である。

もっともここ数年でみると赤字が改善されている。だがそれは、表1-1-2のとおり、「人件費をはじめとする費用の抑制が寄与」(国交省)した結果なのである。しかも国交省等の資料を分析した調査報告書<sup>8)</sup>によれば、北海道のバス事業では、他の地域に比べて、「従前から他の事業でバス事業の赤字を補填するいわゆる内部補助の仕組みが他の地域よりは弱いという特徴を有している。にもかかわらず、さほど経常収支率が悪くない状態を可能にしているのはバス事業のコストの多くを占める人件費を中心に経費を抑制していることにある」ことが結論づけられている。つまり、兼業部分への依存が困難ですでに人件費を中心とした経費の削減策が他地域に比べて進んでいるのが道内バス事業の特徴といえるだろう。

## 2. 自動車運転労働者の労働条件及び安全衛生

規制緩和で懸念されている一つは当該産業で働くものや安全への否定的な影響である。だが規制緩和を推進する側の主張ではその影響は過小に評価されるかあるいは仮に否定的な影響があってもその対応は経済的規制ではなく社会的規制や保険による保障制度で対応すべきとされていた。

だが、過労死問題に象徴されるとおりわが国の労働者保護・労働規制が著しく弱いことは周知

表 1-1-1 一般乗合バスの収支状況

単位：億円

年度	民営・公営の別	収入	支出	損益	経常収支率	事業者数（単位：事業者）		
						黒字	赤字	計
9	民営	7363	7982	△ 619	92.2	21(18)	170(162)	191(180)
	公営	2508	3171	△ 663	79.1	0	32	32
	計	9871	11153	△ 1282	88.5	21(18)	202(194)	223(212)
10	民営	7096	7620	△ 524	93.1	33(28)	158(152)	191(180)
	公営	2439	3073	△ 634	79.4	1	31	32
	計	9535	10693	△ 1158	89.2	34(29)	189(183)	223(212)
11	民営	6753	7249	△ 496	93.2	38(35)	157(149)	195(184)
	公営	2369	3019	△ 650	78.5	1	31	32
	計	9122	10268	△ 1146	88.8	39(36)	188(180)	227(216)
12	民営	6496	6894	△ 398	94.2	46(40)	150(146)	196(186)
	公営	2304	2941	△ 637	78.3	1	31	32
	計	8800	9835	△ 1035	89.5	47(41)	181(177)	228(218)
13	民営	6377	6759	△ 382	94.3	60(54)	152(143)	212(197)
	公営	2184	2783	△ 599	78.5	0	32	32
	計	8561	9542	△ 981	89.7	60(54)	184(175)	244(229)
14	民営	6173	6464	△ 291	95.5	67(59)	161(156)	228(215)
	公営	2108	2664	△ 556	79.1	1	30	31
	計	8282	9128	△ 846	90.7	68(60)	191(186)	259(246)

注 1：高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。

注 2：（ ）内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

出所：国土交通省「一般乗合バス事業の収支状況について」平成13、14年度より作成。

のとおりである。とりわけ自動車運転労働者は、運転作業にともなう高い精神的負担と労働時間に関する負担（長時間労働・深夜労働・不規則労働）の面から問題の多い職種とされてきた経緯があり<sup>9)</sup>、現在も過労死の多い職種の一つである。旧労働省も通達等で特別にその改善を目指してきたところで、現在は「改善基準告示」<sup>10)</sup>（表 1-2-1）が用いられている。もっともこの「告示」の内容が運転労働者の労働時間等の「現状を追認」<sup>11)</sup>しその劣悪さを固定化する機能を果たしてきた側面は無視できない（例えば退社時刻から翌勤務の出勤時刻までの時間にあたる「休息期間」が継続した 8 時間を確保できれば可とされている点はその典型である）。しかもさらに問題はこの非現実的な水準でさえも完全には遵守されていないことである。

では、つぎに 90 年代以降の運転労働者の労働条件等の動向を確認しておこう。

第一に図 1-2-1 は厚労省『賃金構造基本統計調査』の総実労働時間を 12 倍して求めた年間労働時間だが、トラックもバスも短縮傾向にあるとはいえその時間は 2550 時間前後で産業計に比べ約 350 時間も長い。しかもここで示されたのは労働時間だが、運転労働者の場合、拘束時間の長いのも特徴であり、また上記のとおり不規則労働・深夜労働などの特徴があるので、拘束・労働時間の日々の長さや位置を明らかにする必要がある。

また休養・疲労の回復という観点からは労働時間とあわせて在宅の時間の長さが問題になるが、この勤務と勤務の間の時間（勤務間隔時間＝上記の「休息期間」から通勤時間を除いた時間）について越河<sup>12)</sup>は、生活時間調査の結果にもとづき、8 時間以上の睡眠を確保しくつろぎの時間もとれる勤務間隔時間の目安として 14 時間という水準をあげている。

最近（平成 13 年）、脳・心臓疾患の急性増悪による死亡（いわゆる過労死）の労災認定基準が

表1-1-2 費目別収入・原価に占める割合 単位：%

年度	費目	収入に対する割合			原価に占める割合		
		民営	公営	計(平均)	民営	公営	計(平均)
9	人件費	79.3	95.5	83.4	73.1	75.5	73.8
	燃料油脂費	5.7	4.3	5.4	5.3	3.4	4.8
	その他諸経費	23.4	26.6	24.2	21.6	21.1	21.4
	計	108.4	126.4	113.0	100.0	100.0	100.0
10	人件費	78.5	95.2	82.7	73.1	75.6	73.8
	燃料油脂費	5.3	4.0	5.0	5.0	3.1	4.4
	その他諸経費	23.6	26.8	24.4	21.9	21.3	21.8
	計	107.4	126.0	112.1	100.0	100.0	100.0
11	人件費	77.3	97.1	82.4	72.0	76.2	73.2
	燃料油脂費	5.6	4.1	5.2	5.2	3.2	4.6
	その他諸経費	24.4	26.2	24.9	22.8	20.6	22.1
	計	107.3	127.4	112.6	100.0	100.0	100.0
12	人件費	74.1	96.1	79.9	69.8	75.3	71.4
	燃料油脂費	6.2	4.6	5.8	5.9	3.6	5.2
	その他諸経費	25.8	27.0	26.1	24.3	21.1	23.4
	計	106.1	127.7	111.8	100.0	100.0	100.0
13	人件費	72.0	96.6	78.2	67.9	75.8	70.2
	燃料油脂費	6.4	4.5	5.9	6.0	3.5	5.3
	その他諸経費	27.6	26.3	27.4	26.1	20.7	24.5
	計	106.0	127.4	111.5	100.0	100.0	100.0
14	人件費	68.4	94.8	75.1	65.3	75.1	68.1
	燃料油脂費	6.7	4.6	6.2	6.4	3.6	5.6
	その他諸経費	29.6	26.9	28.9	28.3	21.3	26.3
	計	104.7	126.3	110.2	100.0	100.0	100.0

出所：表1-1-1に同じ。

表1-2-1 改善基準告示の内容

	トラック等	バス等
拘束時間	1箇月 293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)	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	継続 8時間以上
運転時間	2日平均で1日当たり 9時間 2週平均で1週間当たり 44時間	2日平均で1日当たり 9時間 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)	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からトラックとバスに関する主な項目を抜粋。

改正・緩和されたが<sup>13)</sup>、業務上の負荷を軽減し過労死を防止する上でも労働時間の短縮とその前提としての労働時間の管理の必要性が指摘されていることをここで強調しておく。

第二に運転手の収入についてみておく。前掲・厚労省『賃金構造』から算出すると、産業計が566万円であるのに対して大型貨物は468万円、小型・普通貨物は430万円、そしてバスは542万円である(平成13年)。バスは産業計とあまり差がなく11年までは産業計を上回っていた。

図1-2-1 トラック及びバス運転手の年間労働時間（全国）

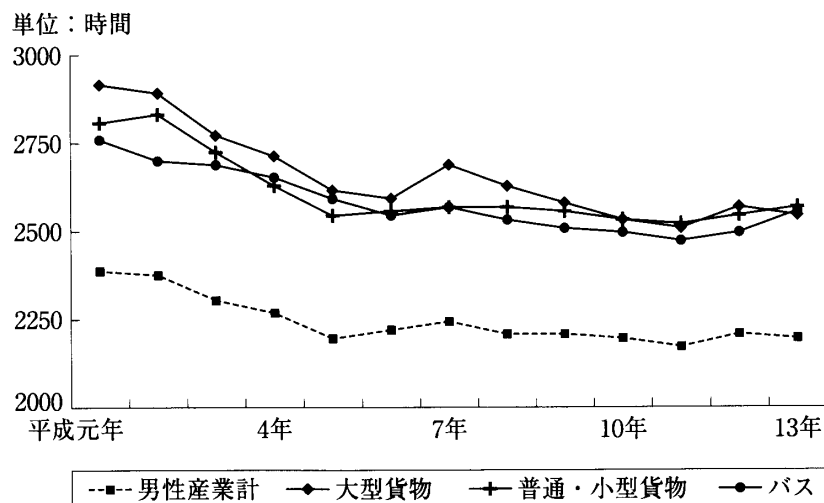
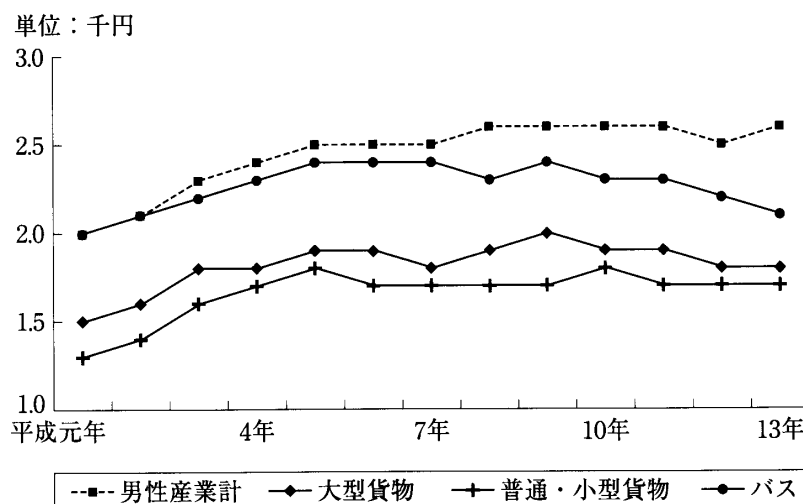


図1-2-2 トラック及びバス運転手の一時間当り賃金（全国）



だがそれも既述の長時間労働の成果であって、時間当たりの賃金水準でみると産業計より低く、かつ、ここ数年の減少は顕著である（図1-2-2）。これには先に指摘した人件費の抑制策、その象徴たる分社化・子会社化などの「成果」の反映されていることが示唆される<sup>14)</sup>。

第三に安全はどうか。トラック及びバスが第一当事者となった事故を営業用と自家用とに分けてみると（表1-2-2）、営業では事故件数だけでなく事故率もとりわけここ数年で増加している（但し、自家用についても問題はみられる）。トラックでは、2003年6月に高速道路での事故が連続発生し、厚労省が緊急対策を実施するといった事態も発生している<sup>15)</sup>。

こうした、当初の予測と異なる結果をもたらしている規制緩和のもとでの運転労働者の状態を明らかにすることを目的に調査を開始した。

表1-2-2 トラック及びバス運転手の事故発生状況(全国)

単位: 件

年・年度	貨物(軽貨物は除く)						バス					
	営業用			自家用			営業用			自家用		
	事故件数	車両1000台当り	走行距離1億キロ当り	事故件数	車両1000台当り	走行距離1億キロ当り	事故件数	車両1000台当り	走行距離1億キロ当り	事故件数	車両1000台当り	走行距離1億キロ当り
昭和62	21360	27.7	61.1	77530	10.2	69.5	2417	26.3	56.8	827	5.8	34.8
63	21790	26.5	57.3	76923	10.0	67.1	2267	24.4	51.6	854	5.8	36.4
平成元	22750	25.7	56.3	78938	10.1	69.0	2416	25.7	53.7	793	5.3	32.2
2	23968	26.4	56.6	73007	9.2	62.4	2322	24.5	50.4	728	4.8	29.1
3	23396	24.7	51.2	73707	9.2	61.4	2350	24.6	50.9	734	4.8	28.6
4	23694	24.5	50.6	74660	9.4	63.0	2471	25.7	54.2	754	5.0	30.1
5	24258	24.9	51.6	77740	9.8	66.6	2593	27.0	57.3	781	5.2	32.4
6	26114	25.8	53.5	78910	10.0	69.4	2735	28.6	60.5	740	5.0	32.3
7	27840	26.6	54.7	82550	10.6	71.5	2689	28.2	59.3	808	5.5	36.1
8	28102	26.1	53.1	80633	10.4	70.4	2717	28.6	60.1	776	5.3	35.5
9	28453	26.0	53.2	79063	10.4	70.7	2724	28.5	60.5	784	5.4	36.6
10	28086	25.8	53.8	77580	10.5	70.8	2805	29.2	62.4	771	5.5	38.1
11	29721	27.2	55.2	80294	11.2	74.2	2886	30.0	63.9	804	5.8	38.5
12	32953	29.8	58.3	84936	12.1	78.1	3452	35.0	76.3	843	6.2	40.3
13	33291	30.2	59.0	83529	12.3	77.7	3666	36.5	80.1	887	6.6	40.5
伸び率	1.52	1.13	1.01	1.09	1.20	1.14	1.55	1.43	1.48	1.08	1.17	1.18

注: 伸び率は、平成13年・年度/((昭和62年・年度~元年・年度)/3)によって算出

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』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)。

資料3: 車両台数は、国交省『自動車輸送統計年報』各年度版より。但し12年度以降は同省『陸運統計要覧』から(数値は年度末分)。

## II. トラック調査

### 1. 調査の概要

トラック運転手を組織している全日本運輸産業労働組合連合会(略称、運輸労連)、全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)、全日本建設交運一般労働組合(建交労)という三つの産別組合の北海道地方本部に勤務・睡眠時間調査への協力を要請した。

勤務・睡眠時間調査では、一週間連続して勤務・睡眠に関する時刻を本人に記録してもらう。勤務については①出社時刻(会社に到着した時刻)と②退社時刻(全ての作業を終えて会社を退出した時刻)、睡眠については③就寝時刻と④起床時刻である。③④はいわゆる「二度寝」や拘束時間中の仮眠も含めた全ての睡眠について記録してもらっている。記録は、第一日目の「前日」の就寝時刻から開始し、七日目の最終就寝時刻で終了である。なおこの勤務・睡眠時間調査とあわせて、回答者の基本属性や睡眠に関する訴え及び疲労蓄積などを尋ねている。

調査の時期は、2002年の秋である。8月末に産別執行部に調査票を渡した。組合の都合で組合員への調査票の配布が遅れ、最終的に回収を終えたのは11月末である。調査票は、産別執行部→単組執行部→各組合員というルートで配布され、回収はその逆のルートで行われた。各産別に渡した調査票の部数は300部、140部、100部、合計540部である。

なお勤務・睡眠時間調査で分析する項目をあらかじめ示しておく(表2-1-1)、全体つまり回答者の毎日の記録を延べ数で分析する場合と、回答者個々人の結果を分析する場合とがある。

表2-1-1 分析の内容

		分析内容	
全体 (延べ)		出社時刻	
		退社時刻	
		拘束時間	
		休息期間	
		睡眠時間	
各回答者	拘束時間	過当り	
		平均	
		長拘束時間の発生頻度	
	睡眠時間	過当り	
		平均	
		短時間睡眠の発生頻度	

注：バスについては、全体 (延べ) の就寝時刻と起床時刻も分析する。

## 2. 調査の結果

各産別組合からの調査票の回収状況等は表2-2-1のとおりである。記入漏れがひとつでもあった場合は無効としたので、無効回答が61部とやや多くなった。以下では、177人の回答を分析する。

まず回答者の年齢、勤続年数、乗務車両等を見ておこう。

表2-2-2のとおり、回答者は「30歳代」が多く(43.7%)平均年齢は40歳である。勤続年数は「10年台」が半数を占める(平均13.3年)。乗務車両は、「トレーラー」が全体の半数弱を占めている。

運行形態は、「市内配送」と「道内一日運行」が半々で、乗務車両別にみると(表2-2-3)、「小型車・普通車」に乗務している者はほぼ全員が「市内配送」に従事し、「トレーラー」では全体の70%が「道内一日運行」である。「大型車」ではその半々である。また勤務時間帯も、「小型車・普通車」ではほぼ全員が「主に日中」の勤務であるのに対して、「トレーラー」では半数が「日中もあれば深夜もある」という違いがある。

表2-2-1 産別組合別にみた調査票の配布・回収状況

	配布数	回収数	回収率	有効回答数	有効回答率
運輸労連	300	164	54.7	125	41.7
交通労連	140	54	38.6	38	27.1
建交労	100	20	20.0	14	14.0
合計	540	238	44.1	177	32.8

### 2-1. トラック運転手の勤務・睡眠時間

回答者の勤務は時間帯も様々でまた一日ではなく複数日にまたがった勤務もみられた。そこで以下の分析では、暦日ごと(第一日目、第二日目…)の分析ではなく、1勤務ごとの分析を行った。とりあげたのは1勤務における、①出社時刻、退社時刻、拘束時間(出社から退社までの時間。出社時刻と退社時刻から算出)、②休息期間(退社時刻から次の出社時刻までの時間。通勤



表2-2-2 回答者の年齢, 勤続年数, 乗務車両

		単位: 人, %	
		174	100.0
年 齢	20 歳代	22	12.6
	30 歳代	76	43.7
	40 歳代	43	24.7
	50 歳代	33	19.0
	平均値 (単位: 歳)		40.1
	標準偏差 (単位: 歳)		9.0
		174	100.0
勤続年数	10 年未満	56	32.2
	10 年台	86	49.4
	20 年台	19	10.9
	30 年以上	13	7.5
	平均値 (単位: 年)		13.3
	標準偏差 (単位: 年)		8.3
		172	100.0
乗務車両	小型車・普通車	40	23.3
	大型車	30	17.4
	トレーラー	80	46.5
	タンクローリー	7	4.1
	貨物軽自動車	0	0.0
	その他	5	2.9
	複数車両	10	5.8

表2-2-3 乗務車両別にみた運行形態, 勤務時間帯

単位: 人, %

		全 体		乗 務 車 両											
		172	100.0	小型車・普通車		大型車		トレーラー		タンクローリー		その他 複数車両			
		172	100.0	39	100.0	30	100.0	80	100.0	7	100.0	5	100.0	10	100.0
運行 形態	市内配送	77	44.8	38	97.4	15	50.0	16	20.0			3	60.0	4	40.0
	道内一日運行	82	47.7	1	2.6	14	46.7	57	71.3	6	85.7	2	40.0	2	20.0
	道内複数日運行	3	1.7					3	3.8						
	その他 (複数選択)	10	5.8			1	3.3	4	5.0	1	14.3			4	40.0
		174	100.0	40	100.0	30	100.0	80	100.0	7	100.0	5	100.0	10	100.0
勤務 時間帯	主に日中	112	64.4	39	97.5	24	80.0	33	41.3	7	100.0	5	100.0	2	20.0
	主に深夜	5	2.9					5	6.3						
	日中もあれば 深夜もある	57	32.8	1	2.5	6	20.0	42	52.5					8	80.0

時間を含む), ③睡眠時間 (休息期間内にとられた睡眠。起床時刻と就寝時刻から算出) である (図2-2①-1)。

1) 勤務回数, 出社時刻, 退社時刻, 拘束時間

回答者の, 調査期間における勤務回数は, 「6回」が半数弱を占めている (表2-2①-1)。勤務回数の少ないのは複数日にわたる勤務を行っているものや休日を間にはさんだものである。以下では, まず全体 (延べ1039人) の分析結果をみってみる。

(1)出社時刻は (表2-2①-2), 「5時台」~「7時台」に集中している (合計約65%)。その一方で, 夕方16時以降の遅い出社も15%を占めている。(2)退社時刻は (表2-2①-3), 平均で17時過ぎで, 「16時台」~「19時台」に全体の約65%が集中している。(3)1勤務の拘束時間は (表2-2①-4), 平均で12.4時間に達し, 全体の90%弱が10時間以上の拘束時間である。

図 2-2 ①-1 各時刻及び各時間

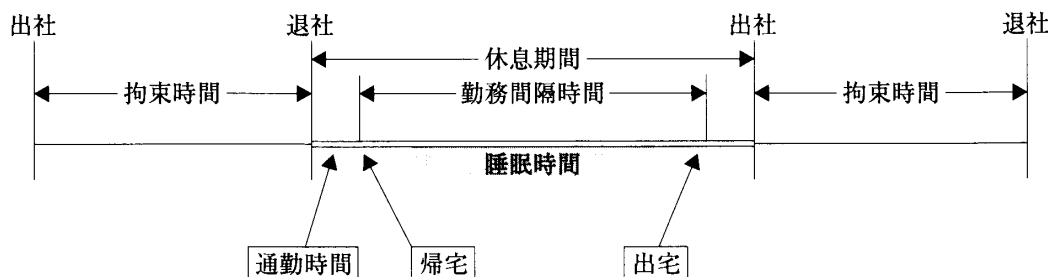


表 2-2 ①-1 勤務回数

	単位：人，%	
	177	100.0
4 回	5	2.8
5 回	50	28.2
6 回	85	48.0
7 回	37	20.9
平均値 (単位：回)	5.9	
標準偏差 (単位：回)	0.8	

注：1 回の勤務日数が複数日にまたがるケースもある

表 2-2 ①-2 出社時刻

	単位：人，%	
	1011	100.0
0～4 時前	89	8.8
4 時台	89	8.8
5 時台	144	14.2
6 時台	328	32.4
7 時台	219	21.7
8～16 時前	36	3.6
16 時以降	106	10.5
平均値 (単位：時分)	7:46	
標準偏差 (単位：時分)	4:24	

表 2-2 ①-3 退社時刻

	単位：人，%	
	1003	100.0
6 時前	42	4.2
6～16 時前	149	14.9
16～18 時前	309	30.8
18～20 時前	349	34.8
20 時台	84	8.4
21 時台	46	4.6
22 時以降	24	2.4
平均値 (単位：時分)	17:13	
標準偏差 (単位：時分)	4:16	

表 2-2 ①-4 拘束時間

	単位：人，%	
	1031	100.0
8 時間未満	32	3.1
8～10 時間未満	91	8.8
10～12 時間未満	273	26.5
12～14 時間未満	408	39.6
14～16 時間未満	168	16.3
16 時間以上	59	5.7
(再掲) 14 時間以上	227	22.0
平均値 (単位：時間)	12.4	
標準偏差 (単位：時間)	2.8	

前掲「告示」の基準でみてみると、13 時間以上は 39.1%、15 時間以上は 11.6%そして 16 時間以上も比率はわずかだがみられる (5.7%)。なお出社時刻別にみると (図 2-2 ①-2)、深夜時間帯に出社する場合でとりわけ長時間拘束の比率が高い。

ここで各回答者 177 人の調査期間中の全拘束時間・週当り拘束時間を見てみよう。分析の対象としたのは、調査期間内に退社時刻まで記録された分である。

表 2-2 ①-5 のとおり、週当り拘束時間は平均で 72 時間で 80 時間以上も 20%強に及んでいる。平均値を単純に 4 倍 (4 週分) すると 288.8 時間となり「告示」の原則の基準 (293 時間) とほぼ同水準である。

つづいて、各回答者の 1 勤務当りの平均拘束時間や長時間勤務 (拘束) の発生頻度をみてみる (表 2-2 ①-6)。まず全体では、平均拘束時間の平均値は 12.5 時間で、平均拘束が 13 時間以上

図2-2①-2 出社時刻別にみた長拘束時間の比率及び平均拘束時間

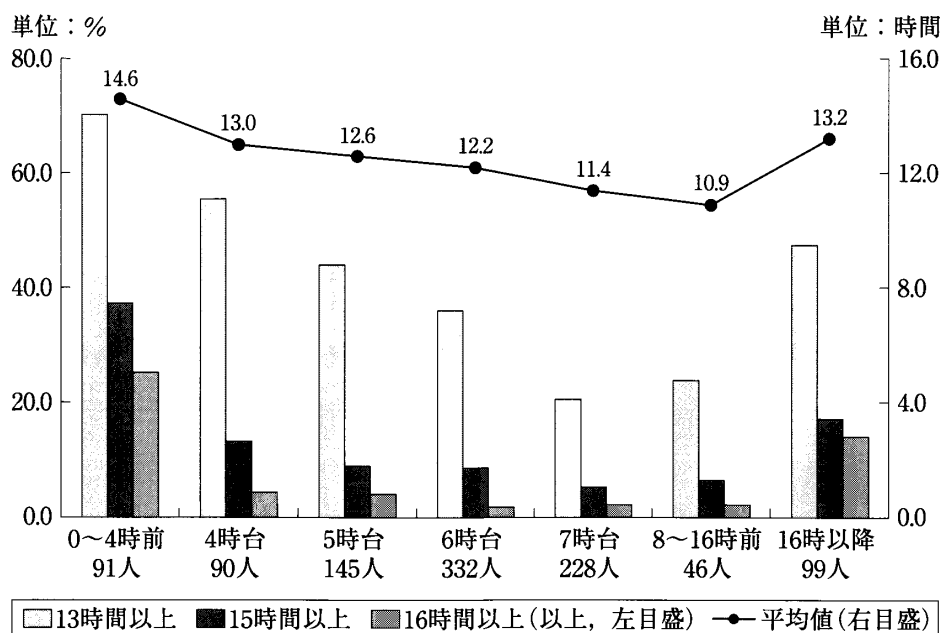


表2-2①-5 各回答者の週当り拘束時間

	単位：人，%	
	177	100.0
60 時間未満	20	11.3
60 時間台	62	35.0
70 時間台	57	32.2
80 時間台	24	13.6
90 時間以上	14	7.9
平均値 (単位：時間)	72.2	
標準偏差 (単位：時間)	11.8	

という者も全体の34%を占める。また拘束13時間以上の勤務回数は週に平均で2.3回である。

これを週当りの勤務回数別にみると、勤務回数が少ないケースでは一回の勤務が複数日にまたがっているため当然に1勤務当りの平均拘束時間が長い。だが勤務回数が多いケース、例えば7回の群であっても、平均拘束時間が13時間以上に及ぶ者は約4分の1を占め、平均値は11.9時間に達している。

## 2) 休息期間，睡眠時間

休息期間をみる(表2-2①-7)。休日を挟んだケース(勤務→(休日)→勤務)も含んでいるのでその分だけ長く示されることになるが(以下の睡眠時間も同様)、越河の示した基準である14時間以上は全体の20%強に過ぎない。8時間未満(「告示」参照)もわずかだがみられる。

拘束時間との関連をみると(表2-2①-8)、拘束時間の長い勤務を終えた後の休息期間は短い傾向にある(拘束「16時間以上」で休息が長いのは翌日に休み・明けのケースが少なくないため)。なお翌勤務の出社時刻との関連をみると、一部を除き、出社が早い場合に休息期間は短い傾向にある。

つぎに休息期間内にとられた睡眠についてみる。一回の休息期間内で睡眠を複数回に分けてとっていたケースは合計した(以下、同様)。なおそうしたケースもあり分析が煩雑となるため、就寝時刻と起床時刻の分析は行わない。

さて一休息期間当りの睡眠時間は(表2-2①-9)、平均は7時間半だが、7時間未満が全体の半数にも及ぶ。総じて睡眠時間は短いといえよう。

表 2-2 ①-6 勤務回数別にみた各回答者の 1 勤務当りの平均拘束時間及び週当りの長拘束時間の回数

単位：人，%

		全 体		勤 務 回 数							
				4 回		5 回		6 回		7 回	
		177	100.0	5	100.0	50	100.0	85	100.0	37	100.0
1 勤務当りの 平均拘束時間	10 時間未満	3	1.7			2	4.0			1	2.7
	10～12 時間未満	68	38.4	2	40.0	11	22.0	36	42.4	19	51.4
	12～14 時間未満	83	46.9	1	20.0	29	58.0	38	44.7	15	40.5
	14 時間以上	23	13.0	2	40.0	8	16.0	11	12.9	2	5.4
(再掲)	13 時間以上		33.9		40.0		44.0		31.8		24.3
	平均 値 (単位：時間)		12.5		16.1		12.7		12.4		11.9
	標準偏差 (単位：時間)		2.1		8.5		1.8		1.6		1.3
		177	100.0	5	100.0	50	100.0	85	100.0	37	100.0
拘束 13 時間 以上の回数	なし	36	20.3	1	20.0	10	20.0	19	22.4	6	16.2
	1, 2 回	66	37.3	2	40.0	16	32.0	32	37.6	16	43.2
	3, 4 回	47	26.6	2	40.0	15	30.0	21	24.7	9	24.3
	5 回以上	28	15.8	0	0.0	9	18.0	13	15.3	6	16.2
	平均 値 (単位：回)		2.3		1.8		2.4		2.2		2.4
	標準偏差 (単位：回)		1.9		1.6		1.8		1.9		2.0
		177	100.0	5	100.0	50	100.0	85	100.0	37	100.0
拘束 15 時間 以上の回数	なし	112	63.3	3	60.0	33	66.0	54	63.5	22	59.5
	1 回	32	18.1			9	18.0	15	17.6	8	21.6
	2 回	18	10.2	1	20.0	6	12.0	6	7.1	5	13.5
	3 回以上	15	8.5	1	20.0	2	4.0	10	11.8	2	5.4
	平均 値 (単位：回)		0.7		1.0		0.5		0.7		0.7
	標準偏差 (単位：回)		1.1		1.4		0.9		1.2		1.0

表 2-2 ①-7 休息期間

単位：人，%

		862	100.0
	8 時間未満	31	3.6
	8～10 時間未満	112	13.0
	10～12 時間未満	287	33.3
	12～14 時間未満	231	26.8
	14～16 時間未満	92	10.7
	16 時間以上	109	12.6
	平均 値 (単位：時間)		14.2
	標準偏差 (単位：時間)		8.4

注：休日をはさんだケースも含む

休息期間の長さとの関連をみると (表 2-2 ①-10 の左), 休息期間の短い群で短時間の睡眠の比率が高い。また翌勤務の出勤時刻との関連は (同表の右), まず, とりわけ早い時間帯に出勤する群で睡眠時間の短いケースが多いのと, 夕方 16 時以降に出勤する群においても睡眠時間の短いケースが多い。前者では早い出勤に対応して早くに起床しなければならないという理由が考えられ, 後者では昼夜逆転のため睡眠の確保が困難であるという理由が考えられよう。

ここで, 拘束時間内の睡眠も含めた 177 人の週当り (調査期間中) の睡眠時間の合計をみてみる (「前日」の就寝時刻から最終日の起床時刻までの全ての睡眠)。ちなみに拘束時間内に睡眠をとっている者は, 全体のうち 35% で, そのうち 2 時間以上の睡眠をとっている者は 2.9% だった (表 2-2 ①-11)。さて週当たりの睡眠時間は, 平均で 49.5 時間で全体の 56% が 50 時間に満たない (表 2-2 ①-12)。また週当りの拘束時間別にみると (同表右), 拘束時間の長い群で睡眠は短い。

ここで, 各回答者の各休息期間内の睡眠の平均時間と短時間 (7 時間未満) 睡眠の発生頻度をみてみる (休息期間の回数は最大で 6 回)。

表2-2①-8 拘束時間別, 出社時刻別にみた休息期間

単位: 人, %

	拘束時間										出社時刻(翌勤務)															
	8時間未満		8~10時間未満		10~12時間未満		12~14時間未満		14~16時間未満		16時間以上		0~4時以前		4時台		5時台		6時台		7時台		8~16時以前		16時以降	
	21	100.0	70	100.0	225	100.0	348	100.0	148	100.0	50	100.0	75	100.0	77	100.0	118	100.0	274	100.0	187	100.0	39	100.0	92	100.0
8時間未満	1	4.8	4	5.7	5	2.2	6	1.7	2	1.4	13	26.0	10	13.3	1	1.3	1	0.8	5	1.8	2	1.1	1	2.6	11	12.0
8~10時間未満	1	4.8	2	2.9	8	3.6	21	6.0	65	43.9	15	30.0	24	32.0	17	22.1	14	11.9	37	13.5	10	5.3	2	5.1	8	8.7
10~12時間未満	1	4.8	10	14.3	32	14.2	188	54.0	52	35.1	4	8.0	28	37.3	32	41.6	55	46.6	92	33.6	48	25.7	9	23.1	23	25.0
12~14時間未満	2	9.5	15	21.4	115	51.1	85	24.4	7	4.7	7	14.0	3	4.0	19	24.7	31	26.3	74	27.0	70	37.4	8	20.5	26	28.3
14~16時間未満	6	28.6	31	44.3	34	15.1	15	4.3	1	0.7	5	10.0	2	2.7	1	1.3	4	3.4	28	10.2	35	18.7	9	23.1	13	14.1
16時間以上	10	47.6	8	11.4	31	13.8	33	9.5	21	14.2	6	12.0	8	10.7	7	9.1	13	11.0	38	13.9	22	11.8	10	25.6	11	12.0
(再掲) 12時間未満		14.3		22.9		20.0		61.8		80.4		64.0		82.7		64.9		59.3		48.9		32.1		30.8		45.7
平均値(単位: 時間)		17.9		14.9		15.9		13.4		13.2		12.4		12.2		13.5		14.4		14.9		14.5		16.3		12.6
標準偏差(単位: 時間)		11.4		6.7		9.4		7.0		9.5		8.7		7.2		9.1		9.9		9.2		7.4		8.3		5.3

注: 2-2①-7と同じ

表2-2①-9 休息期間内の睡眠時間

単位: 人, %

	945	100
5時間未満	73	7.7
5時間台	139	14.7
6時間台	253	26.8
7時間台	225	23.8
8時間台	99	10.5
9時間台	42	4.4
10時間以上	114	12.1
(再掲) 7時間未満	465	49.2
平均値(単位: 時間)		7.4
標準偏差(単位: 時間)		3.2

注: 2-2①-7と同じ

表2-2①-10 休息期間別, 出社時刻別にみた睡眠時間

単位: 人, %

	休息期間										出社時刻(翌勤務)															
	8時間未満		8~10時間未満		10~12時間未満		12~14時間未満		14~16時間未満		16時間以上		0~4時以前		4時台		5時台		6時台		7時台		8~16時以前		16時以降	
	31	100.0	112	100.0	287	100.0	231	100.0	92	100.0	109	100.0	75	100.0	77	100.0	118	100.0	274	100.0	187	100.0	39	100.0	92	100.0
5時間未満	23	74.2	21	18.8	12	4.2	5	2.2	3	3.3			27	36.0	7	9.1	2	1.7	8	2.9	4	2.1	1	2.6	15	16.3
5時間台	6	19.4	41	36.6	65	22.6	25	10.8			1	0.9	26	34.7	28	36.4	32	27.1	26	9.5	8	4.3	1	2.6	17	18.5
6時間台	2	6.5	41	36.6	123	42.9	65	28.1	17	18.5	2	1.8	13	17.3	28	36.4	44	37.3	96	35.0	38	20.3	7	17.9	24	26.1
7時間台			9	8.0	76	26.5	92	39.8	33	35.9	7	6.4	1	1.3	6	7.8	23	19.5	81	29.6	77	41.2	12	30.8	17	18.5
8時間台			8	2.8	36	15.6	28	30.4	9	8.3	1	1.3	1	1.3	4	3.4	22	8.0	41	21.9	6	15.4	6	6.5		
9時間台					3	1.0	7	3.0	9	9.8	5	4.6	1	1.3	1	1.3	1	0.8	7	2.6	5	2.7	3	7.7	6	6.5
10時間以上							1	0.4	2	2.2	85	78.0	6	8.0	6	7.8	12	10.2	34	12.4	14	7.5	9	23.1	7	7.6
(再掲) 7時間未満		100.0		92.0		69.7		41.1		21.7		2.8		88.0		81.8		66.1		47.4		26.7		23.1		60.9
平均値(単位: 時間)		4.0		3.5		6.3		6.9		7.5		14.0		5.7		6.8		7.3		7.9		7.9		8.6		6.6
標準偏差(単位: 時間)		1.6		1.0		0.9		1.1		1.3		4.4		2.8		3.8		3.5		3.3		2.6		3.2		2.7

注: 2-2①-7と同じ

表2-2①-11 拘束時間内の睡眠取得状況

単位: 人, %

	1031	100.0
なし	679	65.9
1時間未満	146	14.2
1時間台	176	17.1
2時間以上	30	2.9

まず全体では, 各回答者の平均睡眠時間の平均値は7.7時間で7時間未満は平均で2.6回経験している。

これを睡眠回数別にみると回数の少ないものでは平均睡眠時間は長くなり短時間の睡眠の回数も少ないが, 睡眠回数が多いもの(例えば6回)では, 平均睡眠が7時間に満たないものが57%で, 7時間未満の睡眠回数は平均で3.2回に及んでいる。

表 2-2 ①-12 週当り拘束時間別にみた各回答者の週当り睡眠時間

単位：人，%

	全 体		週当り拘束時間									
	177	100.0	60 時間未満		60 時間台		70 時間台		80 時間台		90 時間以上	
			20	100.0	62	100.0	57	100.0	24	100.0	14	100.0
40 時間未満	8	4.5			2	3.2	2	3.5	2	8.3	2	14.3
40～45 時間未満	30	16.9			6	9.7	12	21.1	6	25.0	6	42.9
45～50 時間未満	61	34.5	9	45.0	13	21.0	23	40.4	10	41.7	6	42.9
50～55 時間未満	50	28.2	3	15.0	28	45.2	14	24.6	5	20.8		
55～60 時間未満	22	12.4	6	30.0	10	16.1	5	8.8	1	4.2		
60 時間以上	6	3.4	2	10.0	3	4.8	1	1.8				
(再掲) 50 時間未満	99	55.9	9	45.0	21	33.9	37	64.9	18	75.0	14	100.0
平均値 (単位：時間)		49.5		52.9		51.4		48.5		47.6		43.5
標準偏差 (単位：時間)		5.8		4.2		5.8		5.4		5.3		3.7

表 2-2 ①-13 睡眠回数別にみた各回答者の平均睡眠時間及び短時間睡眠の回数

単位：人，%

		全 体		睡 眠 回 数						
		177	100.0	3, 4 回		5 回		6 回		
				27	100.0	71	100.0	79	100.0	
平均睡眠時間	7 時間未満	58	32.8	3	11.1	10	14.1	45	57.0	
	7 時間台	53	29.9	6	22.2	16	22.5	31	39.2	
	8 時間台	30	16.9	3	11.1	25	35.2	2	2.5	
	9 時間以上	36	20.3	15	55.6	20	28.2	1	1.3	
(再掲)	7 時間未満		32.8		11.1		14.1		57.0	
	平均値 (単位：時間)		7.7		9.1		8.3		6.7	
	標準偏差 (単位：時間)		1.5		1.8		1.1		0.9	
		177	100.0	27	100.0	71	100.0	79	100.0	
睡眠回数	7 時間未満	0 回	21	11.9	4	14.8	10	14.1	7	8.9
		1 回	32	18.1	5	18.5	16	22.5	11	13.9
		2 回	33	18.6	9	33.3	12	16.9	12	15.2
		3 回	37	20.9	9	33.3	21	29.6	7	8.9
		4 回	30	16.9			11	15.5	19	24.1
		5 回	17	9.6			1	1.4	16	20.3
		6 回	7	4.0					7	8.9
	平均値 (単位：回)		2.6		1.9		2.1		3.2	
	標準偏差 (単位：回)		1.7		1.1		1.4		1.8	

注：2-2 ①-7 に同じ

## 2-2. 疲労，睡眠の訴え

本調査では，勤務・睡眠の記録とあわせて疲労や睡眠に関する設問に回答してもらった。これらを上記の勤務・睡眠時間調査の結果とあわせて分析してみる。

まず疲労の蓄積状況は，表 2-2 ②-1 のとおり全体の 20%弱が「いつも疲れがたまっている」，30%が「前日の疲れがとれないことが，よくある」である（以下，この二つをあわせて疲労高蓄積群とする）。

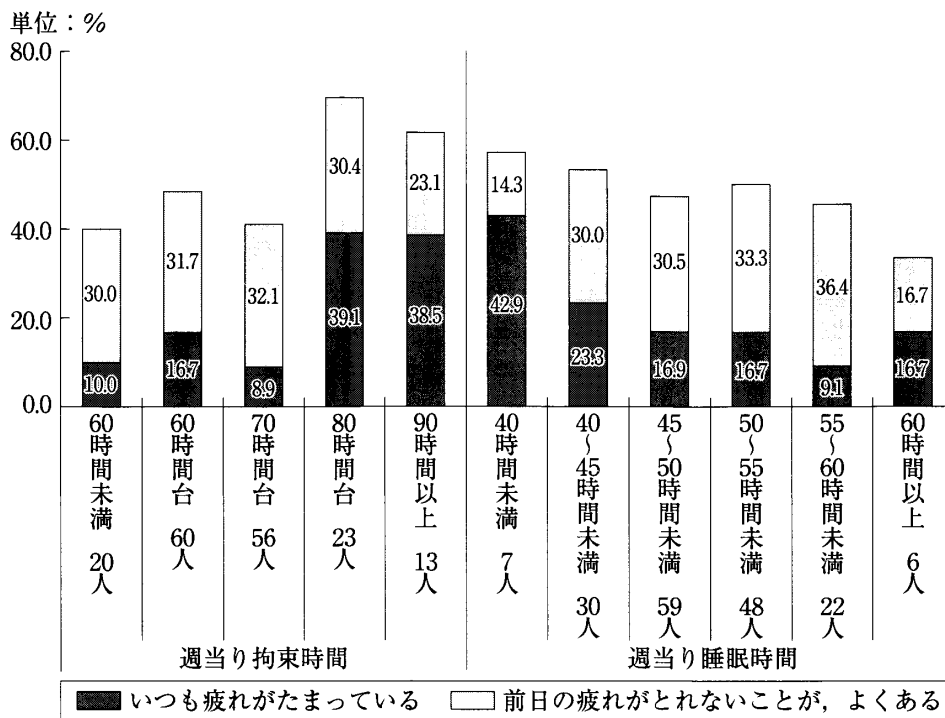
これを先の週当り拘束時間別にみると（図 2-2 ②-1 左），拘束時間の長い群，すなわち「80

表 2-2 ②-1 疲労の蓄積状況

単位：人，%

	172	100.0
いつも疲れがたまっている	31	18.0
前日の疲れがとれないことが，よくある	53	30.8
前日の疲れがとれないことが，たまにある	67	39.0
疲れがあっても，翌日には持ちこさない	21	12.2
疲労高蓄積群		48.8

図 2-2 ②-1 週当り拘束時間別, 週当り睡眠時間別にみた疲労高蓄積群



時間台」「90 時間以上」群では、疲労高蓄積群は 60, 70%台に達し、しかも「いつも疲れがたまっている」が急増しており(40%弱)、拘束時間の長い群で疲労の回復が十分でないことが示唆される。

同様に週当り睡眠時間別にみると(同表右)、疲労高蓄積群は、「60 時間以上」の睡眠がとれている群を除くどの群でも 40, 50%台を占めるが、そのうち、「いつも疲れがたまっている」は、例数は少ないが「40 時間未満」では 40%強、「40~45 時間」でも 4 分の 1 弱を占め、睡眠時間の短い群で疲労蓄積の強い傾向がうかがえる。

つぎに、睡眠に関して「よくある」問題状況を尋ねたところ(表 2-2 ②-2)、(ア)「ぐっすり深い睡眠がとれない」、(イ)「十分な睡眠時間がとれない」など睡眠の質及び量に関する訴えがそれぞれ 35%を占めていた。また、「早い時刻に起きるのがつらい」という回答は半数弱を占めた。なおこれを週当り睡眠時間別にみたところ(表 2-2 ②-3)、(イ)睡眠の量については短時間睡眠群で訴えが高率だった。しかし(ア)睡眠の質については明確な差はみられなかった。この点は、睡眠の時間帯との関連で分析する必要があると思われるので次回の課題とする。

表 2-2 ②-2 睡眠に関する問題 単位：人, %

	人	%
	174	100.0
(ア) ぐっすり深い睡眠がとれない	60	34.5
(イ) 十分な睡眠時間がとれない	60	34.5
(ウ) 床についてもなかなか眠りにつけない	28	16.1
(エ) 早い時刻に起きるのがつらい	83	47.7
(オ) 眠れないので、睡眠薬を服用している	1	0.6
(カ) 眠るのに適していない場所(たとえば車内等)で睡眠をとる機会が多い	5	2.9

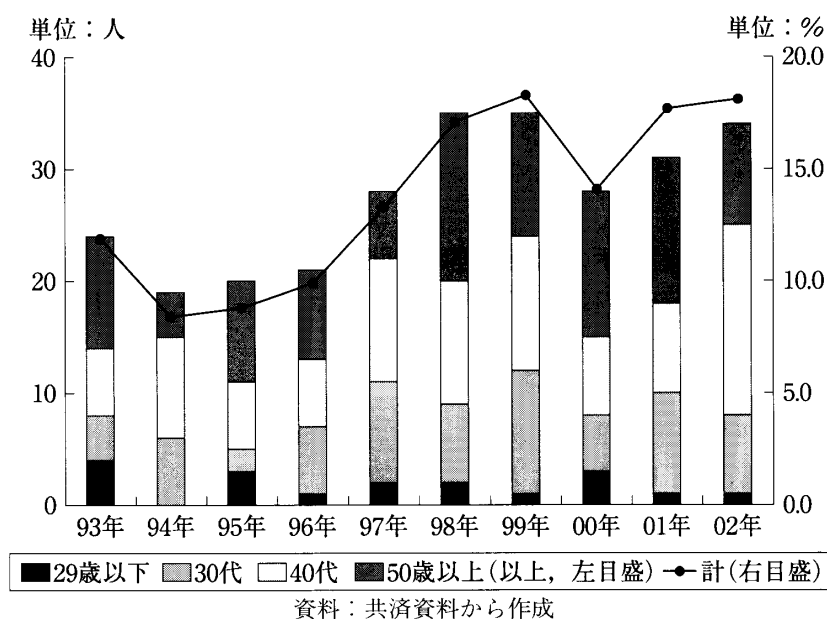
表 2-2 ②-3 過当り睡眠時間別にみた睡眠に関する問題

単位：人，%

	40 時間未満		40～45 時間未満		45～50 時間未満		50～55 時間未満		55～60 時間未満		60 時間以上	
	7	100.0	30	100.0	60	100.0	49	100.0	22	100.0	6	100.0
(ア) ぐっすり深い睡眠がとれない	2	28.6	11	36.7	21	35.0	18	36.7	5	22.7	3	50.0
(イ) 十分な睡眠時間がとれない	5	71.4	19	63.3	19	31.7	10	20.4	5	22.7	2	33.3
(ウ) 床についてもなかなか眠りにつけない			4	13.3	9	15.0	9	18.4	4	18.2	2	33.3
(エ) 早い時刻に起きるのがつらい	3	42.9	15	50.0	30	50.0	23	46.9	9	40.9	3	50.0

最後にメンタル・ヘルスの問題についてふれる。今回協力をいただいたうちのある産別組合では組合員の死因に自殺が増えてきておりメンタル・ヘルスの問題の克服が組合の課題になっているとのことだった。そこで過去10年の共済資料（全国分）を入手してもらい死亡者全体に占める自殺者の比率と年齢別自殺者数の推移をまとめたものが図 2-2 ②-2 である。同図のとおり「自殺」による死亡の死亡全体に占める比重が増している。2002年の数値で見るととりわけ40歳代での自殺の件数が急増している。

図 2-2 ②-2 年齢別自殺者数の推移及び死亡全体に占める自殺による死亡比率の推移（全国）



職場におけるメンタル・ヘルスの障害要因（環境要因）は、長時間労働をはじめとしリストラ、分社化、成果主義の導入など多岐にわたる。従業員（運転手）にとっていま何が負担になっているのか、職場のストレスを明らかにしその改善のための組織的な取り組みを図ることが求められている。

### III. バス調査

#### 1. 調査の概要

日本私鉄労働組合総連合会の北海道地方本部（以下、私鉄総連道本部）に協力を要請し、加盟単組（22単組）の組合員を対象に、一週間にわたる勤務・睡眠時間調査を行った（内容はトラック調査と同様）。またこの勤務・睡眠時間の記録とセットで労働・生活・安全衛生に関する質問紙調査を行った。



質問紙調査の内容は収入など多岐にわたるが、本稿でとりあげるのは、①就労・乗務の負担や問題状況、②睡眠に関する問題、③疲労蓄積状況及び蓄積疲労症状<sup>16)</sup>にとどめる。

調査票は全体で 250 人分を用意し各単組の組合員数に応じて配布してもらった。2002 年の 10 月半ばに調査票を道本部執行部に渡し、11 月半ばに回収された調査票を受け取った。調査票の配布・回収ルートはトラック調査と同様である。

## 2. 調査の結果

250 部の調査票を配布し、12 の単組から 105 部の調査票が回収された。質問紙調査についてはそのうち 104 部を有効回答とした。勤務・睡眠調査については、一箇所でも記入漏れがあった場合には無効としたので有効回答は少なく 71 部である。

ではまずは回答者の年齢や就労経験及びバス乗務経験等をみってみる。

回答者の年齢は、「40 歳代」が全体の 40%を占め平均年齢は 44 歳である。

勤続年数及びバス乗務経験年数は、それぞれ平均で 14.1 年、15.0 年で、いずれも年齢に比例している。現在の乗務内容は、全体の 80%弱が「おもに乗合・路線」で、残りの 20%が「乗合・路線と貸切を半々」で、「おもに貸切」はわずか (1.9%) である。

### 2-1. バス運転手の勤務・睡眠時間

ではまず勤務・睡眠時間調査の結果によって、バス運転手の勤務や睡眠にみられる特徴・問題点を明らかにする。

#### 1) 調査期間内の勤務回数

調査期間 (1 週間) における勤務回数は、表 3-2  
①-1 のとおり、全体の半数が「6 回」、30%が「5 回」、20%が「7 回」という構成である。

表 3-2-1 回答者の年齢

	単位：人，%	
	104	100.0
40 歳未満	29	27.9
40 歳代	44	42.3
50 歳代	31	29.8
平均値 (単位：歳)		44.1
標準偏差 (単位：歳)		7.6

#### 2) 出社時刻、退社時刻、拘束時間

最初に事例でバス運転手の勤務の特徴を明らかにしておこう。図 3-2 ①-1 はある運転手の一週間の勤務状況だが、日々の出社時刻、退社時刻が非常に不規則であることが理解されよう。

表 3-2 ①-1 勤務回数

	単位：人，%	
	71	100.0
3 回	1	1.4
5 回	21	29.6
6 回	35	49.3
7 回	14	19.7

ではそれぞれについて全体 (延べ) の結果をみていくが、(1)まず出社時刻は (表 3-2 ①-2)、正午以降の出社も少なくないため平均時刻はやや遅い時刻になっている (7 時 50 分) が、全体の 40%が 6 時台で、6 時前も 10%というように早い時刻を中心としている。

(2)退社時刻は (表 3-2 ①-3)、18 時前という割合早い時刻も 30%強みられる一方で、20 時以降が 35%、さらに 22 時以降も 10%強となっており出社時刻と同じくバラツキがみられる。

(3)そして拘束時間は (3-2 ①-4)、平均で 10.9 時間で、「告示」の基準である 13 時間以上は 25.2%、15 時間以上は 7.5%を占めている。

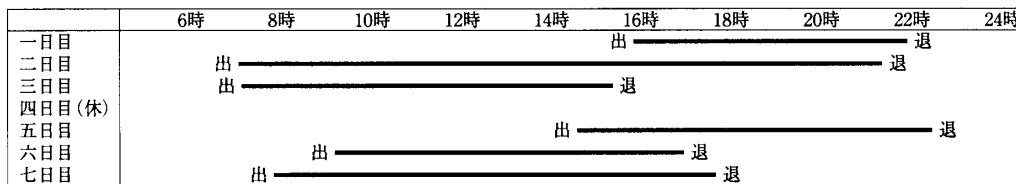
拘束時間を出社時刻別あるいは退社時刻別にみると (図 3-2 ①-1)、総じて、早い出社時刻

表 3-2-2 年齢別にみた勤続年数, バス乗務経験年数, 乗務内容

単位: 人, %

		年 齢						全 体	
		40 歳未満		40 歳代		50 歳代			
		29	100.0	44	100.0	30	100.0	103	100.0
勤続年数	10 年未満	17	58.6	13	29.5			30	29.1
	10 年台	12	41.4	28	63.6	3	10.0	43	41.7
	20 年台			3	6.8	18	60.0	21	20.4
	30 年以上					9	30.0	9	8.7
	平均値 (単位: 年)		7.9		11.2		24.4		14.1
	標準偏差 (単位: 年)		3.4		4.3		6.1		8.2
		29	100.0	44	100.0	30	100.0	103	100.0
バス乗務 経験	10 年未満	15	51.7	9	20.5			24	23.3
	10 年台	14	48.3	31	70.5	3	10.0	48	46.6
	20 年台			4	9.1	18	60.0	22	21.4
	30 年以上					9	30.0	9	8.7
	平均値 (単位: 年)		8.8		12.3		24.7		15.0
	標準偏差 (単位: 年)		2.9		4.0		6.3		7.9
		29	100.0	44	100.0	31	100.0	104	100.0
乗務内容	おもに乗合・路線	21	72.4	32	72.7	28	90.3	81	77.9
	おもに貸切			2	4.5			2	1.9
	乗合・路線と貸切を半々	8	27.6	10	22.7	3	9.7	21	20.2

図 3-2 ①-1 ある運転手の一週間の勤務状況



注: 出は出社, 退は退社

表 3-2 ①-2 出社時刻

単位: 人, %

	人	%
	416	100.0
6 時前	44	10.6
6 時台	174	41.8
7 ~ 9 時前	121	29.1
9 ~ 12 時前	26	6.3
12 ~ 15 時前	35	8.4
15 時以降	16	3.8
平均値 (単位: 時分)		7:49
標準偏差 (単位: 時分)		2:51

表 3-2 ①-3 退社時刻

単位: 人, %

	人	%
	416	100.0
14 時前	33	7.9
14 ~ 16 時前	33	7.9
16 ~ 18 時前	72	17.3
18 ~ 20 時前	132	31.7
20 ~ 22 時前	97	23.3
22 時以降	49	11.8
平均値 (単位: 時分)		18:32
標準偏差 (単位: 時分)		2:58

表 3-2 ①-4 拘束時間

単位: 人, %

	人	%
	416	100.0
8 時間未満	68	16.3
8 ~ 10 時間未満	75	18.0
10 ~ 12 時間未満	108	26.0
12 ~ 14 時間未満	107	25.7
14 ~ 16 時間未満	47	11.3
16 時間以上	11	2.6
平均値 (単位: 時間)		10.9
標準偏差 (単位: 時間)		2.9

の群であるいは遅い退社時刻の群で, 拘束時間は長い。

ここで各回答者の週当りの拘束時間 (合計) をみると (表 3-2 ①-5), 60 時間台をピーク (34%) に, 平均は 64 時間で, 「告示」に定められた 65 時間 (4 週の平均) という水準を超えるものも少なくない。

また各回答者の 1 勤務当りの平均拘束時間は「11~13 時間未満」に集中し, 平均で 10.7 時間という長さである。そして, 1 週間で拘束 13 時間以上の勤務を全く経験していないものは 17% にとどまる。

図3-2①-2 出社時刻及び退社時刻別にみた長時間拘束の比率及び平均拘束時間

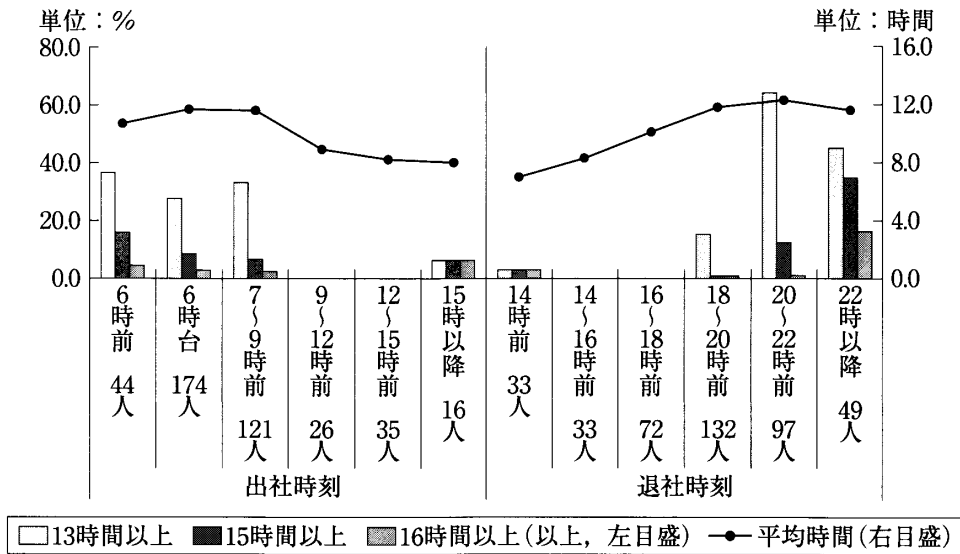


表3-2①-5 各回答者の週当たり拘束時間、1勤務当りの平均拘束時間、長拘束時間の回数

		単位：人，%	
		71	100.0
週当たり拘束時間	50時間未満	9	12.7
	50時間台	16	22.5
	60時間台	24	33.8
	70時間台	17	23.9
	80時間台	5	7.0
	平均値 (単位：時間)		64.2
標準偏差 (単位：時間)		11.7	
		71	100.0
1勤務当りの平均拘束時間	7時間未満	3	4.2
	7～9時間未満	9	12.7
	9～11時間未満	21	29.6
	11～13時間未満	30	42.3
	13時間以上	8	11.3
	平均値 (単位：時間)		10.7
標準偏差 (単位：時間)		2.1	
		71	100.0
拘束13時間以上の回数	0回	12	16.9
	1回	29	40.8
	2回	17	23.9
	3, 4回	13	18.3
	平均値 (単位：回)		1.5
標準偏差 (単位：回)		1.1	

3) 休息期間、就寝時刻、起床時刻、睡眠時間

休息期間をみる。休日をはさむ場合は除き、連続して勤務を行っている場合のみ(「勤務」→「勤務」という組合せのみ)、分析の対象とした。

表3-2①-6のとおり、全体では、越河の基準(p197参照)である14時間以上は30%弱に過ぎず、平均は12.5時間である。また、この休息期間と拘束時間及び翌勤務の出社時刻との関連をみると(図3-2①-3)、拘束時間が長いほど、または出社時刻が早いほど、休息期間の確保が困難になっている。

次に睡眠に関する時刻・時間をみるが、ここでの起床時刻とは就寝後に最初に起きた時刻である。つまり、回答者の中にはいわゆる「二度寝」をしているケースも含まれるが、「二度寝」の際の起床時刻ではない。

さて就寝時刻は平均で23時で、起床時刻は平均で6時15分である。起床は早い

時刻に集中しているといえるだろう(表3-2①-7, 3-2①-8)。

では睡眠時間を見てみよう。ここでの睡眠とは、就寝時刻から最初の起床時刻までの時間に加えて、(1)当日が勤務の場合には、出社時刻までの全ての睡眠を含む(つまり「二度寝」の分も含

表 3-2 ①-6 休息期間

	単位：人，%	
	319	100.0
8 時間未満	13	4.1
8～10 時間未満	57	17.9
10～12 時間未満	82	25.7
12～14 時間未満	80	25.1
14～16 時間未満	45	14.1
16～18 時間未満	21	6.6
18 時間以上	21	6.6
(再掲) 14 時間以上		27.3
平均値 (単位：時間)		12.5
標準偏差 (単位：時間)		3.3

む)。また(2)当日が休日の場合には、その日の最終就寝時刻までの全ての睡眠(「二度寝」「昼寝」等)を含むこととする。

表 3-2 ①-9 のとおり、全体でみると 7 時間未満が 40%強を占め、平均はかろうじて 7 時間を超えるにとどまる。しかも当日が勤務の場合に限定すると睡眠はさらに短い。それに対して休日の場合には全体の 80%が 7 時間以上の睡眠をとっており、平均は 8 時間強にまで増加する。この結果からは、普段の勤務での睡眠

図 3-2 ①-3 拘束時間及び出社時刻別にみた休息期間

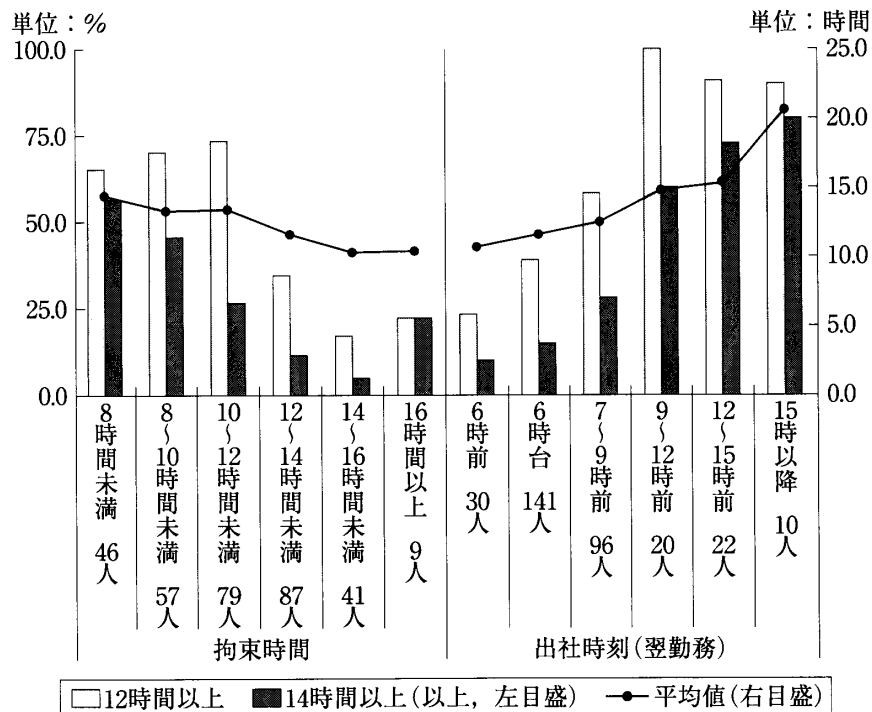


表 3-2 ①-7 就寝時刻

	単位：人，%	
	497	100.0
21 時前	11	2.2
21 時台	31	6.2
22 時台	154	31.0
23 時台	192	38.6
24 時以降	109	21.9
平均値 (単位：時分)		22:52
標準偏差 (単位：時分)		1:37

表 3-2 ①-8 起床時刻

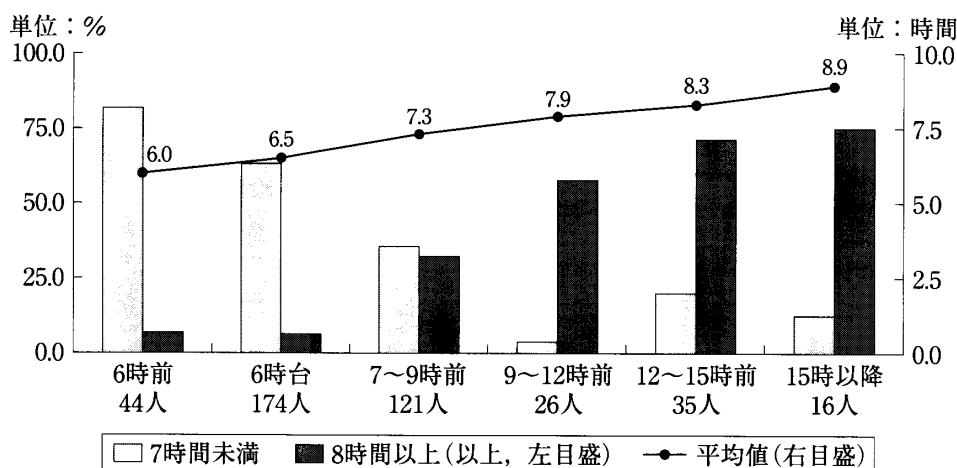
	単位：人，%	
	497	100.0
5 時前	38	7.6
5 時台	198	39.8
6 時台	109	21.9
7 時台	83	16.7
8 時台	41	8.2
9 時以降	28	5.6
平均値 (単位：時分)		6:15
標準偏差 (単位：時分)		1:36

表3-2①-9 勤務/休日別にみた睡眠時間

単位：人，%

	勤務/休日				全 体	
	勤 務		休 日		497	100.0
	416	100.0	81	100.0		
6時間未満	70	16.8	2	2.5	72	14.5
6時間台	129	31.0	12	14.8	141	28.4
7時間台	112	26.9	17	21.0	129	26.0
8時間台	64	15.4	25	30.9	89	17.9
9時間以上	41	9.9	25	30.9	66	13.3
(再掲) 7時間未満		47.8		17.3		42.9
平均値(単位：時間)		7.0		8.2		7.2
標準偏差(単位：時間)		1.3		1.5		1.4

図3-2①-4 出社時刻別にみた睡眠時間



時間の不足（「睡眠負債」）を休日で補っている状況（「睡眠調整」）が示唆される。

またそれは出社時刻別に睡眠時間を検討してもみられる特徴で（図3-2①-4），早い時刻の出社の場合には睡眠時間が非常に短いのにに対して，遅い出社の場合には睡眠が長くなっている。当日の勤務に備えることやそれまでの「睡眠負債」を補うことを目的とした睡眠行動と推測される。

休息期間と睡眠時間の関連をみると（図3-2①-5），休息期間が長いほど睡眠時間も長くなるという関係が（一部を除き）確認できる。

ここで，仮眠も含む各回答者の一週間（調査期間内）の全ての睡眠の合計時間をみてみると表3-2①-10のとおり平均で52時間だった。

なお過当りの拘束時間と睡眠時間との関連は必ずしもみられない（同表）。但し例数は少ないが拘束時間の最も短い群（「50時間未満」）で平均睡眠時間はやや長く，逆に「80時間台」という最も長い群で短かった。

最後に各回答者の1回当りの睡眠の平均時間と短時間睡眠の発生状況を見ておく（睡眠の回数は7回）。表3-2①-11のとおり，各回答者の平均睡眠時間の平均値は7時間で，7時間未満の睡眠は一人当たり平均で3回に及んでいる。

図 3-2 ①-5 休息期間別にみた睡眠時間

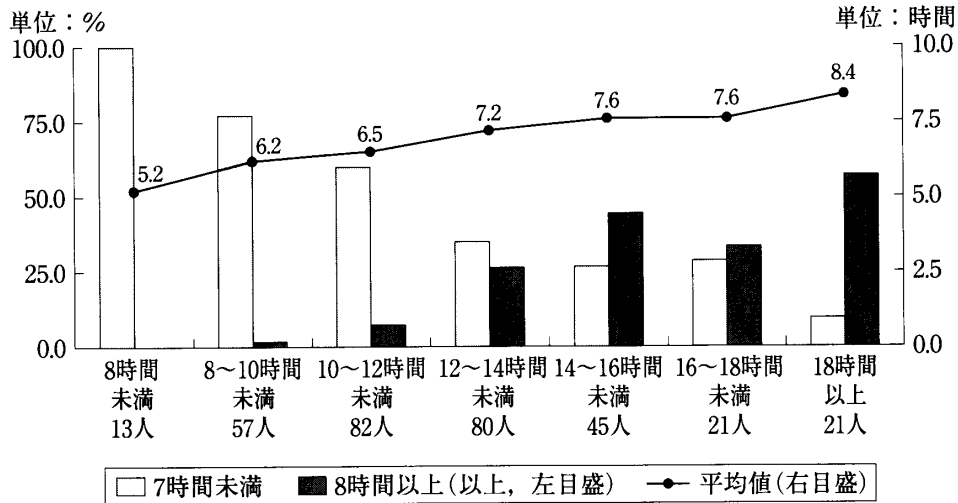


表 3-2 ①-10 週当り拘束時間別にみた週当り睡眠時間

単位：人，%

	全 体		週当り拘束時間									
	71	100.0	50 時間未満		50 時間台		60 時間台		70 時間台		80 時間台	
45 時間未満	5	7.0	9	100.0	16	100.0	24	100.0	17	100.0	5	100.0
45~50 時間未満	22	31.0	1	11.1	5	31.3	8	33.3	4	23.5	4	80.0
50~55 時間未満	25	35.2	5	55.6	4	25.0	9	37.5	7	41.2		
55 時間以上	19	26.8	3	33.3	5	31.3	6	25.0	5	29.4		
(再掲) 50 時間未満		38.0		11.1		43.8		37.5		29.4		100.0
平均 値 (単位：時間)		51.7		53.7		51.7		51.7		51.7		47.2
標準偏差 (単位：時間)		4.4		3.8		4.9		4.0		4.7		2.7

以上のように、バス運転手の勤務・睡眠時間の特徴は、拘束時間が長い・出勤時刻が早い・退社時刻が遅いなどの特徴をもった勤務に毎日交替で従事しなければならないこと、そのために十分な休息期間や睡眠が得られていないことといえるだろう。またその中でも、拘束時間が長いほどまたは出勤時刻が早いほど休息期間が短く、休息期間が短いほど睡眠時間が短いなど、休養・睡眠が働き方に強く規定されている状況が示された。

ではこうした中で運転手の勤務負担や疲労はいかなる状況にあるのか。次に質問紙調査の結果を検討してみよう。

表 3-2 ①-11 各回答者の平均睡眠時間、短時間睡眠の回数

単位：人，%

		71	100.0
平均睡眠時間	6 時間台	26	36.6
	7 時間台	36	50.7
	8 時間台	9	12.7
	平均 値 (単位：時間)		7.2
	標準偏差 (単位：時間)		0.6
		71	100.0
6 時間未満睡眠の回数	0 回	28	39.4
	1, 2 回	34	47.9
	3, 4 回	9	12.7
	平均 値 (単位：回)		1.0
	標準偏差 (単位：回)		1.1
		71	100.0
7 時間未満睡眠の回数	0 回	5	7.0
	1, 2 回	19	26.8
	3, 4 回	33	46.5
	5, 6 回	14	19.7
	平均 値 (単位：回)		3.0
	標準偏差 (単位：回)		1.6

## 2-2. 就労・乗務、睡眠及び疲労に関する問題

## 1) 乗務や勤務の負担等

表3-2②-1は乗務や勤務で負担に感じることやその負担の程度をまとめたものである。

まず乗務中の経験で「よくある」ことをみると、(オ)周囲の車両の動向に対するヒヤリハット(71.2%)をはじめとして、(ア)乗務前や乗務中の体調不良(57.7%)、乗務中の(カ)焦り(50.0%)や(キ)便意(49.0%)など問題ある状況が示されている。

また勤務時間等に関して強く感じる負担(同表中段)については、(ア)長時間拘束や(カ)勤務の不規則さがそれぞれ70、80%台にも及び、かつ、(ア)については、最も強く感じる負担(同表下段)としても高率(35.6%)を占めており、拘束時間の長さが運転手の生活の充実や休養・疲労の回

表3-2②-1 年齢別にみた乗務中の負担・問題、勤務時間等に関する負担 単位：人、%

		年 齢						全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代		104	100.0
		29	100.0	44	100.0	31	100.0		
乗務中の 経験で 「よくあ る」こと	(ア) 乗務前や乗務中に、寝不足や疲れ、体調の悪さを感じる	15	51.7	28	63.6	17	54.8	60	57.7
	(イ) 寝不足等で乗務中にヒヤッとしたりハットとする	10	34.5	13	29.5	14	45.2	37	35.6
	(ウ) 自家用車が多くてイライラする	14	48.3	19	43.2	9	29.0	42	40.4
	(エ) 自家用車にバスレーンを走行されイライラする	9	31.0	7	15.9	6	19.4	22	21.2
	(オ) 乗務中、周囲の車両の走行・動きに、ヒヤッとしたりハットとする	20	69.0	34	77.3	20	64.5	74	71.2
	(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	15	51.7	22	50.0	15	48.4	52	50.0
	(キ) 乗務中に便意をもよおして我慢する	17	58.6	19	43.2	15	48.4	51	49.0
	(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	16	55.2	18	40.9	12	38.7	46	44.2
	(ケ) 1方向の乗務時間が長く、途中で集中力がとぎれる	10	34.5	14	31.8	5	16.1	29	27.9
		29	100.0	44	100.0	31	100.0	104	100.0
勤務時間 等に関し て強く感 じる負担	(ア) 拘束時間の長い勤務が多い	25	86.2	36	81.8	24	77.4	85	81.7
	(イ) 乗務(運転)時間の長い乗務が多い	19	65.5	25	56.8	15	48.4	59	56.7
	(ウ) 在宅時間(勤務と勤務の間の時間)が短い	13	44.8	18	40.9	10	32.3	41	39.4
	(エ) 出社時刻の早い日が多い	21	72.4	28	63.6	13	41.9	62	59.6
	(オ) 退社時刻の遅い日が多い	20	69.0	29	65.9	10	32.3	59	56.7
	(カ) 毎日、出社・退社時刻が不規則である	23	79.3	31	70.5	19	61.3	73	70.2
	(キ) 拘束時間中の休憩時間が不足している	12	41.4	10	22.7	5	16.1	27	26.0
	(ク) ダイヤに余裕がない	17	58.6	18	40.9	11	35.5	46	44.2
		29	100.0	44	100.0	31	100.0	104	100.0
そのうち 最も強く 負担に感 じている こと(1 つ)	回答なし	6	20.7	7	15.9	14	45.2	27	26.0
	(ア) 拘束時間の長い勤務が多い	11	37.9	18	40.9	8	25.8	37	35.6
	(イ) 乗務(運転)時間の長い乗務が多い	3	10.3	6	13.6	2	6.5	11	10.6
	(ウ) 在宅時間(勤務と勤務の間の時間)が短い	1	3.4	1	2.3	2	6.5	4	3.8
	(エ) 出社時刻の早い日が多い	1	3.4					1	1.0
	(オ) 退社時刻の遅い日が多い			4	9.1	1	3.2	5	4.8
	(カ) 毎日、出社・退社が不規則である	2	6.9	6	13.6	2	6.5	10	9.6
	(キ) 拘束時間中の休憩時間が不足している	1	3.4					1	1.0
	(ク) ダイヤに余裕がない	4	13.8	2	4.5	2	6.5	8	7.7

復上、大きな障害となっていることが示唆される。

なお以上の勤務負担は「50歳代」で全体的に低い。経験による「慣れ」の余地のあることが示唆される。

次に、車内事故の発生への気遣いに関する精神的負担（設問は「乗務中、車内事故の発生が気になって、運転に集中できなかつたり精神的な負担を感じることはありますか」）が「よくある」19.2%、「ある」43.3%と高率で、乗務中のアナウンスの精神的負担が「妨げになることが多い」も4分の1を占める（表3-2②-2）。他の車種に比した際の事業用バスの事故の特徴は、「車両単独事故」が多くかつその70%強が「車内事故」であることだが<sup>17)</sup>、いわゆる客扱いの負担<sup>18)</sup>に対する配慮とその軽減が図られる必要があるだろう。

## 2) 所定外労働時間、連続勤務

表3-2②-3のとおりまず月当りの所定外労働時間は（ここ2、3カ月を平均）、全体では、平均26時間で、若年層ほど長い。但しここでの時間数は、あくまでも所定外「労働時間」であって、拘束時間ではないことに留意されたい。

※関連して、最近（2003年夏）相談を受けた地方都市のあるバス会社のケースでは、分社化と同時に「中休時間」（拘束時間マイナス実働時間）が全て賃金支払の対象外となったという。労働行政に問い合わせたところ、休憩時間であれば賃金を支払わなくても法的な問題はないとの回答だったが、あとに勤務を控えた休憩時間の場合、たとえ長い時間であっても文字通りの「自由」に使用することは困難だろう。

次にここ1年における1週間以上の連続勤務経験（回数）は、「全くなし」はわずか（8.0%）で、全体の30%強を「3～5回」が占めるなど、その経験回数は少なくない。年齢的には、若年層ほどその経験は多い。また連続勤務の最長日数は平均で2週間弱（13.6日）で、年齢別にみると若年層ほど長い。

## 3) 睡眠

表3-2②-4のとおり、普段の睡眠で「よくある」問題としては、(ウ)量の問題や(ア)質の問題がそれぞれ全体の46%、36%を占めることに加え、そうした睡眠の問題への対応策としての飲

表3-2②-2 年齢別にみた車内事故及び乗務中のアナウンスに関する精神的負担

		年 齢						全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代			
		29	100.0	44	100.0	31	100.0	104	100.0
車内事故発生に対する 精神的負担等	よくある	7	24.1	8	18.2	5	16.1	20	19.2
	ある	13	44.8	17	38.6	15	48.4	45	43.3
	あまりない	9	31.0	16	36.4	10	32.3	35	33.7
	全くない			3	6.8	1	3.2	4	3.8
	ある計		69.0		56.8		64.5		62.5
		29	100.0	42	100.0	25	100.0	96	100.0
乗務中のアナウンスに 対する精神的負担等	妨げになることが多い	9	31.0	12	28.6	4	16.0	25	26.0
	時々妨げになる	15	51.7	23	54.8	14	56.0	52	54.2
	妨げにはならない	5	17.2	7	16.7	7	28.0	19	19.8

単位：人，%



酒(カ)が30%強、さらに(カ)睡眠薬・鎮静剤の使用も3.8%と無視できない。また睡眠の質に関しては、(イ)深夜の覚醒も、全体で35%、「50歳代」という高齢の層では半数を占めている。さらに、

表3-2②-3 年齢別にみた月当たり所定外労働時間、1週間以上の連続勤務経験(回数)及び最長連続勤務日数

単位：人，%

		年 齢						全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代			
		27	100.0	43	100.0	27	100.0	97	100.0
月当り所定外 労働時間 (ここ2,3カ月の平均)	なし	1	3.7					1	1.0
	10時間未満	1	3.7	9	20.9	4	14.8	14	14.4
	10時間台	4	14.8	4	9.3	8	29.6	16	16.5
	20時間台	8	29.6	6	14.0	5	18.5	19	19.6
	30時間台	5	18.5	12	27.9	5	18.5	22	22.7
	40時間台	2	7.4	8	18.6	3	11.1	13	13.4
	50時間以上	6	22.2	4	9.3	2	7.4	12	12.4
	平均値(単位：時間)		28		27		23		26
標準偏差(単位：時間)		16		17		15		16	
		29	100.0	42	100.0	29	100.0	100	100.0
1週間以上の 連続勤務の 経験(回数)	全くなし	2	6.9	2	4.8	4	13.8	8	8.0
	1, 2回	5	17.2	10	23.8	11	37.9	26	26.0
	3~5回	9	31.0	19	45.2	5	17.2	33	33.0
	6~10回	5	17.2	5	11.9	7	24.1	17	17.0
	10回以上	8	27.6	6	14.3	2	6.9	16	16.0
	平均値(単位：回)		3.4		3.1		2.7		3.1
標準偏差(単位：回)		1.3		1.1		1.2		1.2	
		21	100.0	38	100.0	21	100.0	80	100.0
最長連続 勤務日数	9日以内					1	4.8	1	1.3
	10~14日	17	81.0	34	89.5	19	90.5	70	87.5
	15~19日	1	4.8	2	5.3	1	4.8	4	5.0
	20日以上	3	14.3	2	5.3			5	6.3
	平均値(単位：日)		15.1		13.3		12.9		13.6
標準偏差(単位：日)		6.1		2.2		1.6		3.6	

表3-2②-4 年齢別にみた普段の睡眠での問題状況、睡眠での悩みの有無 単位：人，%

		年 齢						全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代			
		29	100.0	44	100.0	31	100.0	104	100.0
普段の睡眠で「よくある」問題	(ア) ぐっすり深い睡眠がとれない	9	31.0	18	40.9	11	35.5	38	36.5
	(イ) 夜中に目が覚める	10	34.5	10	22.7	16	51.6	36	34.6
	(ウ) 十分な睡眠時間がとれない	15	51.7	23	52.3	10	32.3	48	46.2
	(エ) 床についてもなかなか眠りにつけない	3	10.3	13	29.5	7	22.6	23	22.1
	(オ) 眠ることを目的として、酒を飲む	11	37.9	11	25.0	13	41.9	35	33.7
	(カ) 眠れないために、睡眠薬・鎮静剤をのむ	1	3.4	1	2.3	2	6.5	4	3.8
	(キ) 目覚ましがなければ起きられない	23	79.3	23	52.3	16	51.6	62	59.6
	(ク) 早い時刻に起きなくてはならないのでつらい	23	79.3	28	63.6	19	61.3	70	67.3
		29	100.0	42	100.0	30	100.0	101	100.0
睡眠問題の悩み	非常に悩んでいる	6	20.7	3	7.1	3	10.0	12	11.9
	悩んでいる	4	13.8	12	28.6			16	15.8
	あまり悩んでいない	14	48.3	21	50.0	27	90.0	62	61.4
	全く悩んでいない	5	17.2	6	14.3			11	10.9
	悩んでいる計		34.5		35.7		10.0		27.7

勤務・睡眠時間調査の結果でも示されていた起床の早さという特徴が、運転手（とりわけ若年層）にとって負担になっている状況が(キ)(ク)から示唆される。

そして睡眠に関する問題での悩みは、全体では「非常に」が12%、「悩んでいる」もあわせると全体の30%弱を占めている。なおこの比重は、「40歳未満」「40歳代」で高く、とりわけ前者では「非常に」だけで5分の1を占めている。

ところで、睡眠と飲酒という問題に関連して述べると、最近、職業運転手による飲酒運転（酒気帯び運転）行為が繰り返し報道されている。飲酒運転行為そのものはもちろん厳しく取り締まられるべきだが、本調査の結果に示されていたのは、極めて短い勤務間隔時間しか確保されない状況下で入眠を図るためにアルコールを摂取しなければならないという問題だった。アルコール（いわゆる「寝酒」）が常習化されれば依存症に陥る危険性が高まる。その意味では、勤務上の問題も視野に入れた対策が必要だといえよう。

#### 4) 疲労の蓄積及び蓄積疲労症状

まず疲労蓄積は（表3-2②-5）、全体の4分の1が「いつも疲れている」と回答しており、「前日の疲れがとれないことが、よくある」をあわせると、合計で半数に達する。

ここで、先にみた一週間当りの拘束時間及び睡眠時間と疲労蓄積との関連をみてみよう。図3-2②-1のとおり、拘束時間別にみると（左）、疲労高蓄積群は、「50時間未満」で30%と低く、例数は少ないが最長の「80時間台」では80%に達している。「いつも疲れがたまっている」だけに限定すると拘束時間の長さとの間には正の相関関係がみられる。

また睡眠時間の長さとの関連をみると（右）、やはり例数は少ないが睡眠時間の短い群（「45時間未満」）の疲労蓄積がとりわけ高く、それにつぐ「40～45時間未満」でも疲労高蓄積の比率は高い。

つぎに蓄積疲労症状は（表3-2②-6）、①「一般的疲労感」における、(キ)目(ク)肩(ケ)腰の有訴率の高さ（順に70%弱、50%弱、55%）、②「身体不調」での消化器系症状（イ、ウ）及び(カ)健康への不安（とりわけ「40歳未満」では30%弱）、③「イライラの状態」での(ア)イライラ感、④「慢性疲労」での、(イ)起床時の疲労感（56%）、(カ)疲労の蓄積（46%）、等々をはじめとする疲労の慢性化が、特徴としてあげられる。

表3-2②-5 年齢別にみたバス運転中の強い眠気、疲労蓄積状況

単位：人、%

		年 齢						全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代			
		29	100.0	43	100.0	30	100.0	102	100.0
バス運転中の強い眠気	一日に一回以上	6	20.7	10	23.3	4	13.3	20	19.6
	週に一、二回程度	11	37.9	15	34.9	7	23.3	33	32.4
	月に一、二回程度	9	31.0	12	27.9	13	43.3	34	33.3
	ほとんどまたはまったくない	3	10.3	6	14.0	6	20.0	15	14.7
	眠気高頻度発生群		58.6		58.1		36.7		52.0
		29	100.0	44	100.0	31	100.0	104	100.0
疲労蓄積状況	いつも疲れがたまっている	8	27.6	13	29.5	4	12.9	25	24.0
	前日の疲れがとれないことが、よくある	8	27.6	11	25.0	10	32.3	29	27.9
	前日の疲れがとれないことが、たまにある	12	41.4	16	36.4	15	48.4	43	41.3
	疲れがあっても、翌日には持ち越さない	1	3.4	4	9.1	2	6.5	7	6.7
	疲労高蓄積群		55.2		54.5		45.2		51.9

図3-2②-1 週当り拘束時間及び睡眠時間別にみた疲労高蓄積群

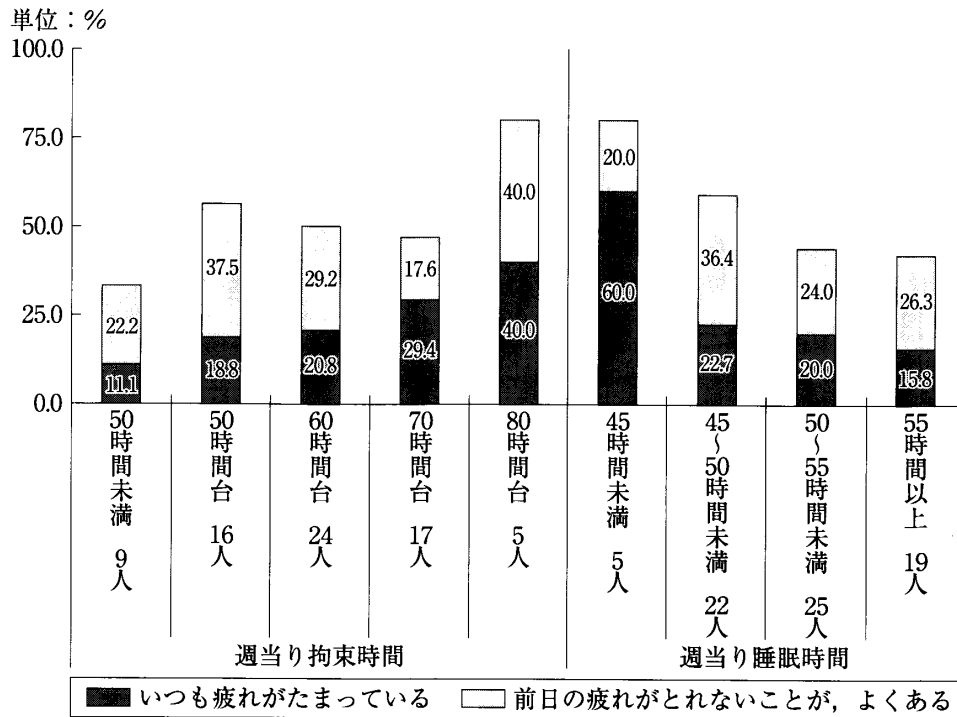


表3-2②-6 年齢別にみた蓄積疲労症状

単位：人，%

		年 齢						全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代		人	%
		29	100.0	44	100.0	31	100.0	104	100.0
一般的 疲労感	(ア) 全身の力が抜けたようになることがある	2	6.9	11	25.0	4	12.9	17	16.3
	(イ) しばしばめまいがする	2	6.9	6	13.6	2	6.5	10	9.6
	(ウ) 腰が痛い	20	69.0	21	47.7	17	54.8	58	55.8
	(エ) 体のふしぶしが痛い	1	3.4	6	13.6	4	12.9	11	10.6
	(オ) 動作がぎこちなく、ものをよく落としたりする			4	9.1	1	3.2	5	4.8
	(カ) 目がかすむことがある	11	37.9	17	38.6	12	38.7	40	38.5
	(キ) 目が疲れる	18	62.1	31	70.5	22	71.0	71	68.3
	(ク) よく肩がこる	15	51.7	21	47.7	13	41.9	49	47.1
	(ケ) 眠りが浅く、夢ばかりをみる	6	20.7	5	11.4	5	16.1	16	15.4
	(コ) このごろ足がだるい	3	10.3	6	13.6	6	19.4	15	14.4
身体不調	(ア) このところ食欲がない	1	3.4	1	2.3	1	3.2	3	2.9
	(イ) 胃や腸の調子が悪い	9	31.0	8	18.2	7	22.6	24	23.1
	(ウ) 下痢をしたり便秘になったりする	8	27.6	10	22.7	12	38.7	30	28.8
	(エ) 胸が悪くなったり、吐き気がする	3	10.3	3	6.8	1	3.2	7	6.7
	(オ) 自分の健康のことが心配で仕方がない	8	27.6	8	18.2	6	19.4	22	21.2
	(カ) 頭が重い	1	3.4	6	13.6	4	12.9	11	10.6
	(キ) すぐ風邪をひく	3	10.3	3	6.8	6	19.4	12	11.5
イライラ の状態	(ア) なんとなくイライラする	9	31.0	15	34.1	3	9.7	27	26.0
	(イ) すぐにかっとなったり、言葉づかいが荒くなってしまう	2	6.9	7	15.9	4	12.9	13	12.5
抑うつ感	(ア) 話をするのがわずらわしい	4	13.8	12	27.3	3	9.7	19	18.3
慢性疲労	(ア) このところ毎日が眠くてしょうがない	9	31.0	14	31.8	6	19.4	29	27.9
	(イ) 朝起きたときでも疲れを感じることも多い	18	62.1	25	56.8	15	48.4	58	55.8
	(ウ) このところ全身がだるい	11	37.9	12	27.3	3	9.7	26	25.0
	(エ) 朝、起きたとき、気分がすぐれない	12	41.4	13	29.5	9	29.0	34	32.7
	(オ) くつろぐ時間がない	11	37.9	22	50.0	5	16.1	38	36.5
	(カ) 仕事での疲れがとれない	16	55.2	21	47.7	11	35.5	48	46.2
	(キ) 横になりたいくらい仕事に疲れることが多い	7	24.1	9	20.5	8	25.8	24	23.1
	(ク) 毎日の仕事でクタクタになる	10	34.5	13	29.5	6	19.4	29	27.9
	(ア) このところ頭が痛い	7	24.1	8	18.2	3	9.7	18	17.3

拘束された姿勢で長時間運転席に座り、精神的負担の高い運転作業に、しかも乗客に対する精神的な負担（「客扱い」「車内事故」）を抱えながら従事していることを反映した結果といえるだろう。

（自由回答から）

- 朝は早朝からの勤務、夜は遅い勤務のわりには収入が少なく事故などの責任問題でも非常に重い責任が負わされるわりにも収入が少ない。勤務状態が不規則かつ過酷な為、十分な休養がとれないわりには健康又は安全運転を求められる。かなりな矛盾であると思います。
- 実質賃金の目減りと超勤労働の連続でこれからの自分の身体の健康維持に自信がない。特に腰痛（椎間板ヘルニア認承済）は運動不足の連続によるもの、一度しっかり人間ドックを受けたいが休みが不規則。年休の確定の不満。

#### IV. まとめに代えて

本稿では、トラック運転手とバス運転手の勤務・睡眠時間の状況を中心にみてきた。

あらためてその特徴をまとめると（表4-1）、①拘束時間が長いこと。②休息期間が短いこと。③睡眠時間が短いこと。④疲労蓄積が高いことなどの特徴だった。

①の拘束時間（労働時間）の問題については、冒頭でも述べたとおり、平成13年にいわゆる過労死の認定基準が改正されたところである（以下、新認定基準）。新認定基準では長期にわたる疲労の蓄積が業務の過重負荷として考慮されることになり、疲労の蓄積に係る労働時間の評価の目安が示された。具体的にいうと、月100時間を超える時間外労働あるいは発症前2～6カ月に1カ月当たり80時間を超える時間外労働が行われた場合は、業務と発症との関連性が強いとされた。

本稿で分析してきたのは拘束時間であるゆえこの基準との比較はできないが<sup>19)</sup>仮に本調査の一カ月の平均拘束時間を労働時間とした場合上記の1カ月当たり80時間の所定外労働を超えるのは明らかである（ちなみに新認定基準では、業務の過重性の評価の一要因・負荷要因として「拘

表4-1 勤務・睡眠時間等のまとめ

対象	年 齢	勤務・睡眠時間調査				質問紙調査		
		拘 束 時 間		※休息 期間	睡 眠 時 間		睡 眠 問 題 （「充分な～」 「ぐっすり～」）	疲労高蓄積群 （「いつも～」 「前日の～」）
		1 勤務	1 週間の合計		一休息期間内	1 週間の合計		
ト ラ ッ ク	30代43.7% （平均40.1歳）	平均で12.4時間。13時間以上は39.1%、15時間以上は11.6%。	平均で72時間で、80時間以上が20%強。	平均14.2時間	平均7.4時間、7時間未満が49.2%。	平均で49.5時間で、50%強が50時間未満。	充分な34.5%、ぐっすり34.5%	いつも18.0%、前日の30.8%
バ ス	40代42.3% （平均44.1歳）	平均で10.9時間。13時間以上は25.2%、15時間以上は7.5%。	平均で64.2時間で、80時間以上が7.0%強。	平均12.5時間	平均7.2時間、7時間未満が42.9%（勤務日に限定するとそれぞれ7.0時間、47.8%）	平均で51.7時間で、40%弱が50時間未満	充分な46.2%、ぐっすり36.5%	いつも24.0%、前日の27.9%

注1：休息期間は、トラックでは休日をはさんだケースも含んでいる。

注2：睡眠問題は、「充分な睡眠時間がとれない」「ぐっすり深い睡眠がとれない」。

注3：疲労高蓄積群は、「いつも疲れがたまっている」「前日の疲れがとれないことが、よくある」。

束時間の長い勤務」もあげられている)。

この新認定基準の考え方にも示されるとおり、脳・心臓疾患の予防のためには労働時間の短縮やその前提としての労働時間管理が重要な課題となっているが、それは、いわゆるメンタル・ヘルス問題の対策でも不可欠の課題である<sup>20)</sup>。本稿でもあるトラックの産別組合で組合員の死因に自殺が増えてきていることを記したが、自殺はうつ病と強い相関関係にあることが指摘されている。また今日、職場のメンタル・ヘルス問題といえばこのうつ病のことを指すといっても過言ではない。そして、うつ病対策には長時間労働など職場のストレスの除去・緩和が不可欠である(もちろんうつ病などメンタル・ヘルスの悪化には個人の性格や仕事外の要因など多岐にわたる要因がかかわっている)。

さて、上畑氏<sup>21)</sup>の過労死発症モデルによれば、過労死や健康障害は過重労働負担によって直接的に、あるいは過重労働負担が生活習慣を破綻させることを通じて間接的にもたらされるとされている。本稿でみてきたトラック及びバス運転手についても、長い拘束時間・早い入社・遅い退社(バスではそれが交替勤務で行われる)という特徴が、休息期間や睡眠時間を短くし、疲労の回復を困難にしていた。

もちろん日本人の睡眠時間は時代とともに短くなっている(NHK調査<sup>22)</sup>や旧労働省調査<sup>23)</sup>を参照)ことを考えると、問題は運転労働者だけに限られないが、労働が道路という多数の人間も利用している場所で行われる交通労働の特殊性を考慮すれば休養の確保・疲労の回復には特別の配慮が必要だといえよう。だが繰り返すとおり、著しく不十分な内容の「改善基準告示」の水準さえ完全には守られていないのが現状であり、しかもその遵守を困難にするような圧力がさらに高まっているのが規制緩和のもとでの交通労働の現場である。いま求められているのは、労働規制の強化であるといえよう<sup>24)</sup>。

最後に、本調査の対象となったのは組織労働者であり、かつトラック調査の回答者は運輸労連や交通労連など大手の運送会社で組織された者だった。その意味で本調査の結果は相対的に「恵まれた」層のものであることが推測される(もちろんそのことは、彼らの働き方に問題がないことを意味するものではなかった)。未組織労働者も含め、規制緩和のもとで働き方がどうなっているのか、また職場にいかなるストレスが生じているのか、その具体的な把握という作業が関係者にまずは求められている。

## 【注】

- 1) バスについてはすでに同様の調査を道内のある大手バス会社の組合員を対象に行っているのでその結果も参照されたい(「乗合バスの運転労働をめぐって——労働時間制、睡眠、健康状態に関する調査——」『運輸と経済』第62巻第7号p63～p70, 財団法人運輸調査局, 2002年)。このときの調査は、酒井一博ら「大都市バス乗務員の勤務・生活の不規則性に関する調査報告」『労働科学』第50巻10号, p703～p714, 労働科学研究所, 1974年に学んだ。
- 2) 北海道トラック協会青年部連絡協議会から委託された調査の結果を『北海道のトラック運送事業者の事業経営及び輸送秩序に関する実態調査 報告書』平成15年3月にまとめた。
- 3) 北海道運輸局によるプレスリリース(平成15年10月24日)によれば、トラック事業者の参入状況は、規制緩和前(平成2年11月末)に比べ、事業者数で1304社(62.8%), 車両数で32602両(55.8%)と大幅に増加している。バスは、本稿が対象とする乗合バスは事実上の新規参入はないのに対して、貸切バスは、規制緩和前(平成12年1月末)に比べ、事業者数で95社の増加(62%増), 車両数で577両(25%)と大幅に増加している。もっとも貸切バス業界は旅行会社からの厳しい発注条件のもとにあり運転手の労働条件

は過酷である。

- 4) 貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会「今後のトラック事業及び貨物運送取扱事業の在り方について」平成13年12月13日。
- 5) 中条潮『規制破壊』東洋経済新報社、1995年、p14～p17及びp77～p89。
- 6) 『北海道新聞』朝刊2003年2月1日付によれば、「この一年間に道運輸局に提出された廃止申請が百路線を超える一方、路線バス事業に新規参入した会社は事実上ゼロだ。地方のバス路線の大半は、車社会の進展と過疎化の両方に挟まれ、国や自治体の補助金でなんとか食いつないでいる。しかし自治体が財政難で悩む今、地域の足の先行きは険しい。」
- 7) 国土交通省「乗合バス事業の収支状況について」(平成13年度及び14年度)。同省ホームページより。14年度は、保有車両数30両以上の259事業者が対象。
- 8) 日本政策投資銀行北海道支店『地域の足を確保するための住民参加型パートナーシップ』同支店、平成13年、p18。
- 9) 小木和孝・野沢浩編『自動車運転労働——労働科学からみた現状と課題——』労働科学研究所、昭和55年を参照。
- 10) 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。
- 11) 前掲・小木ら『自動車運転労働』p72。
- 12) 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。
- 13) 新認定基準の内容等は、厚生労働省労働基準局編『改訂2版 脳・心臓疾患の新認定基準の解説』労働調査会、平成14年を参照。
- 14) 最近の私鉄・バスの合理化、人件費抑制策の具体的な状況について、「特集II 私鉄「合理化」と闘う」『労働運動』No.458、p58～p101を参照。また藤井彌太郎監修『自由化時代の交通政策 現代交通政策II』東京大学出版会、2001年、p239によれば、「子会社によって新規ないし再雇用された従業員の人件費水準は、親会社の2割安から半分くらいが相場になっている」という。
- 15) 厚生労働省労働基準局「トラック関係事業者に対する長時間労働を背景とした交通労働災害防止に関する緊急対策」の実施について」平成15年7月17日。
- 16) 実際には81項目からなるが、対象者の負担を考え項目数を29に減らした。項目の選定においては「一般的疲労感」「身体不調」「慢性疲労」に分類される項目を重点的に選んだ。なお「すぐ風邪をひく」というのは旧項目にあったものである。また「頭が痛い」というのは脳血管疾患の予兆を示す症状として独自に設定したもので、である。三浦豊彦『現代労働衛生ハンドブック』労働科学研究所、1998年、p242～p246。
- 17) 国交省自動車交通局「自動車運送事業に係る交通事故要因分析(平成14年度)」平成15年7月22日によれば、事業用バスの事故3666件のうち車両単独事故が1411件でそのうち1034件(73.3%)が車内事故となっている。
- 18) 前掲・小木ら『自動車運転労働』p298～p300。
- 19) かつて筆者が行ったトラック運転手の事例観察調査では、1日あるいは2日にまたがった運行では、拘束時間に占める実作業時間の比重は70～90%に及び労働密度は高かった(川村雅則、福地保馬「トラック運転手の労働条件と、睡眠および食事の状況——事例調査から——」『交通科学』Vol30 No2、p55～p60、大阪交通科学研究会、2000年)。またバスについては、今回相談を受けた事例から入手した資料(勤務ダイヤ)に記載の数値から算出したところ、拘束時間に占める実働時間は約80%で同じく拘束時間に占める実ハンドル時間は60%台の後半だったことも付言しておく。
- 20) メンタル・ヘルス問題については、①荒武優ら「職場のメンタルヘルスの現状と課題」『日本労働研究雑誌』No.520、p48～p57、労働政策研究・研修機構、2003年11月。②鈴木安名『職場のメンタルヘルスがとんとわかる本』連合通信社、2001年。③鈴木安名・千田忠男「特集 メンタルヘルス問題と職場の健康」

大原社会問題研究所編『第73集 日本労働年鑑 2003年版』p 39～p 66, 旬報社, 2003年など参照。

- 21) 上畑鉄之丞『過労死の研究』日本プランニングセンター, 1993年, p 24～p 25。
- 22) NHK放送文化研究所編『NHK 国民生活時間調査 日本人の生活時間・2000』NHK出版, 2002年によれば, 国民1人当りの平日の平均睡眠時間は, 8時間13分(1960年)→7時間57分(70年)→7時間39分(90年)→7時間23分(2000年)と短くなっている。
- 23) 労働大臣官房政策調査部編『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年でも, 男性の睡眠時間(「最近1週間の平日の状況」)は, 全体の70%が7時間未満という水準である。
- 24) 前掲「特集II 私鉄「合理化」と闘う」『労働運動』p 88～p 95の, 宮前忠夫論文(「EUの公共交通職場の労働条件」)では, EUにおける労働条件の厳しい規制の内容が報告されているので参照されたい。