

# 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

かわ むら まさ のり  
川 村 雅 則\*

### はじめに

自動車運転労働が高い精神的負担を有する労働であり、かつこの運転労働に従事する者(以下、運輸労働者)の働き方に、長時間労働、深夜労働などの労働安全衛生上さまざまな問題がみられることについては以前から指摘されているとおりである<sup>1)</sup>。またこうした状況を背景として、運輸労働者は、循環器系疾患の発症が多くみられ<sup>2)</sup>、かつ、循環器系疾患の増悪によるいわゆる過労死事例の報告が多い職種のひとつとなっている<sup>3)</sup>。筆者がはじめて参加した運輸労働者の安全衛生に関する調査・研究も、道内で働いていた長距離トラック運転手の業務中の死亡を機に行われたものだった。

さて本稿は、乗合バス運転手を対象にして1999年の10, 11月に実施した調査<sup>4)</sup>結果のうち、労働時間制, 睡眠, 健康状態について報告するものである。この3つの状況を調査の内容として設定した理由は、過労死研究の第一人者である上畑<sup>5)</sup>の作成した過労死発症のモデルによると、過労死発生のプロセスには、過重な労働負担が生活習慣を破綻させ(睡眠リズムの乱れや食習慣の変化)これらの過重な労働負担や生活習慣の破綻などが疲労の蓄積さらには過労状態への移行を促す、という関係が存在するからである。これに関連していえば、今日のわが国の保健対策では慢性疾患の予防対策として生活習慣の維持改善の重視がうたわれている

\*北海道大学大学院教育学研究科博士後期課程

る<sup>6)</sup>が、労働者が生活習慣や健康の維持改善を図るためには、それを規定する上位の条件としての働き方を視野に入れた対策が必要になると思われる。また、睡眠や健康の実態を明らかにし必要に応じて改善を図ることは、とりわけ公共の道路上で輸送業務に従事する運輸労働者の場合には、彼らの生活や健康を守るためというのはむろんのこと、利用者や周囲の車両および歩行者等の安全を守るためにも不可欠のことである。

### 1. 調査の概要

調査は道内の大手バス事業者(以下、A社)を対象にして実施した。対象者は、A社で組織されている複数の労働組合のうちB労働組合に所属する運転手106人である。

調査目的の第1は、バス運転手の働き方や睡眠の状況がいかなるものであるのかをとりわけ時刻・時間に焦点をあてて明らかにすること、加えて運転手の健康状態を明らかにすることだった。第2は、働き方が睡眠や健康にどう影響を与えているのか、つまり働き方と睡眠や健康との関係を明らかにすることであった。

調査は2つの方法で行った。1つは生活時間調査、もう1つは質問紙調査である。生活時間調査では、勤務一周期分として公休日の翌日から1週間の状況を運転手に記録してもらった。記録内容は、出勤時刻や退勤時刻など当日の勤務に関する

情報、起床時刻や就寝時刻などである。後者の質問紙調査では、属性、働き方に関すること、生活習慣の状況、健康状態について尋ねた。

## 2. 調査の結果

### (1) 回答者の属性

回収されたのは、乗合バス乗務に従事する運転手89人分の回答である。年齢構成は20歳代：23.6%、30歳代：32.6%、40歳代：35.9%、50歳代：7.9%で、平均年齢は37.5±8.6歳(平均値±標準偏差。以下、同様)と相対的に若い。バスの運転経験年数は1～36年で、平均年数は10.7±7.9年だった。半数強が10年未満の経験である。

### (2) 生活時間調査の結果にみられる働き方や勤務間隔時間および睡眠に関する特徴

#### 1) 乗務形態の分類

はじめに生活時間調査の結果から働き方と睡眠に関する特徴をみていくことにするが、この調査での分析方法を説明しておく。なお以下で示される数値は延べ数である(89人×7日分=623例)。

乗合バス運転手の働き方に関する主な特徴の1つは出勤時刻や退勤時刻の異なる交替勤務による乗務のあることである。A社を例にいうと、A社には[早番]、[1日交番]、[遅番]という乗務が

あり、勤務一周期(A社では1週間)は、たとえば[遅番]→[遅番]→[1日交番]→[1日交番]→[早番]→[休日]→[休日]となっている。そこでこれらの乗務ごとに仕事や睡眠などの状況を検討しようと考えたが、A社においてはこれらの3つの乗務だけでなく、都市間輸送乗務、事業所での宿泊をとまなう乗務、そして貸切乗務があり、回答者の一部は調査期間中にこれらの乗務にも従事していたので、分析は回答者の乗務を出退勤時刻の違いにより次の3つに分けて行った。すなわち、

①出勤時刻(会社に到着した時刻)が12時以前(12時は含まない。以下同様)で退勤時刻が16時以前の乗務形態(以下、[早-早])84例

②出勤時刻が12時以前で退勤時刻が16時以降(16時を含む。以下同様)の乗務形態(以下、[早-遅])283例

③出勤時刻が12時以降で退勤時刻が16時以降の乗務形態(以下、[遅-遅])83例

それぞれの乗務形態の構成をみると、[早-早]84例中71例が[早番]、[早-遅]283例中203例が[1日交番]、[遅-遅]83例中68例が[遅番]となっており、それぞれの乗務形態には[早番]、[1日交番]、[遅番]の特徴が反映されている。なお休日は、163例だった(有給休暇も含む)。

以下では、まず働き方に関する特徴を乗務形態別にみて、次に勤務間隔時間(ここでは、自宅到着か

- 1) バス事業に関していえば、たとえば、総務庁北海道管区行政監察局が行い、後に北海道運輸局に対して所見表示(改善通知)を出すに至った、貸切バス事業を対象にした調査の結果は、この事業の労働条件がいかに厳しいかを示すものだった。すなわち貸切バス10事業者を対象として平成10年の繁忙期に実施されたこの調査の結果(要旨)によると、「2週間(14日)以上の連続勤務を行っている運転者がいる事業者が7事業者、4週間で平均した1週間当たりの拘束時間が71.5時間を超過している運転者がいる事業者が5事業者、1日の拘束時間が16時間を超過している運転者がいる事業者が7事業者みられ、改善基準告示が遵守されてない状況が認められた。」
- 2) 前原直樹「自動車運転と循環器の病気(3)——自動車運転者には循環器の病気が多いのか」『労研維持会資料』No.1,432, 財労働科学研究所, 1995年, 1～15ページ
- 3) 上畑は、自らが経験した過労死相談事例203件のうち25件が運転職であったことを報告している。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, 19～23ページ
- 4) 詳細は、拙稿「バス運転手の労働時間制と、睡眠及び食事の状況——道内大手バス事業者で働く運転手を対象とした調査報告」『北海道大学大学院教育学研究科紀要』第82号, 北海道大学大学院教育学研究科, 2000年, 79～109ページ。なお調査の方法などは、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』50巻10号, 財労働科学研究所, 1974年, 703～713ページに学んでいる。
- 5) 注3) 24～25ページ
- 6) 公衆衛生審議会「生活習慣に着目した疾病対策の基本的方向性について(意見具申)」平成8年12月18日

ら自宅出発までとする。同時間は出退勤時刻と通勤時間から算出)や睡眠などの疲労回復に不可欠な要素の特徴を、乗務形態別にみる。

## 2) 出勤時刻と退勤時刻および拘束時間

表1は、乗務形態別に出勤時刻、退勤時刻、および出勤時刻から退勤時刻までの時間(以下、拘束時間)のそれぞれ平均値をまとめたものである。

同表のとおり、まず、[早-早]の日には運転手は朝非常に早い時刻に出勤し昼過ぎには退勤している

のに対して、[遅-遅]の日には昼過ぎに出勤して退勤は深夜時間帯(22時以降)である。また、例数の最も多い[早-遅]においては、出勤は[早-早]ほどではないとはいえやはり早く、にもかかわらず退勤は20時になっている。そのためこの[早-遅]では平均拘束時間は13時間にもおよび、[早-早]、[遅-遅]の拘束時間(7~8時間)と比べて対照的である。なおこの[早-遅]では比較的長めの休憩時間が間に設けられている。

図1と図2でもう少し細かくみると、第1に[早-早]、[早-遅]の日の出勤時刻の早さについていえば、とりわけ[早-早]の日には、約80.0%は6時以前に出勤している。なおそれに対して[遅-遅]の日には13時台、14時台と遅い出勤が多い(それぞれ28.9%、43.4%)。

第2に、[遅-遅]の日の退勤時刻の遅さをみると、同乗務では22時以降という深夜時間帯に退勤する者が80%弱を占めており、かつ23時以降という者は45.8%に及んでいる。また退勤時刻の遅さは[早-遅]においても少なからずみられ、同乗務においては22時以降の退勤は約10%だが、21時以

図1 乗務形態別にみた出勤時刻および退勤時刻

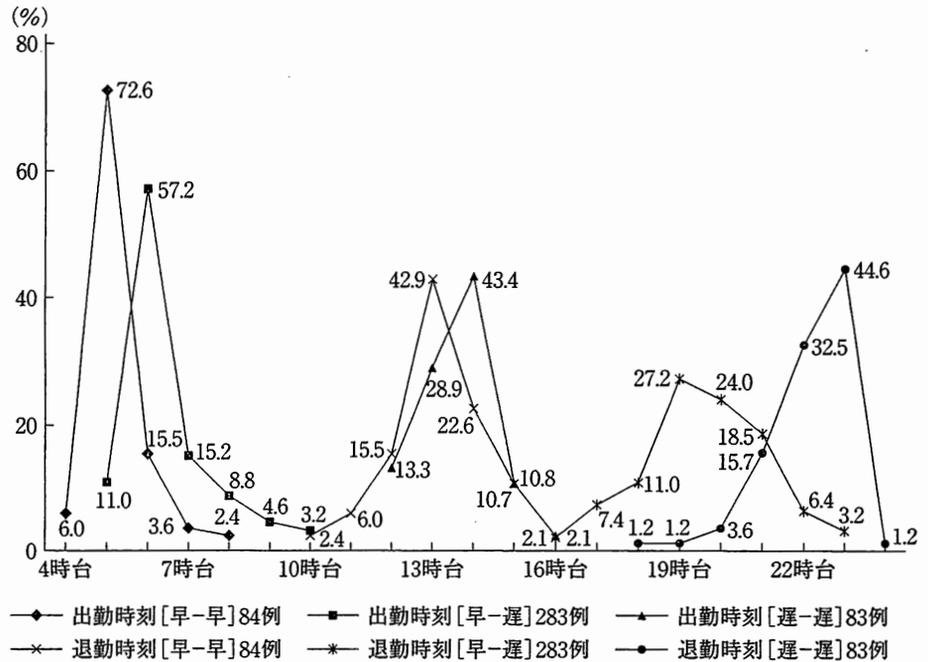


図2 乗務形態別にみた拘束時間

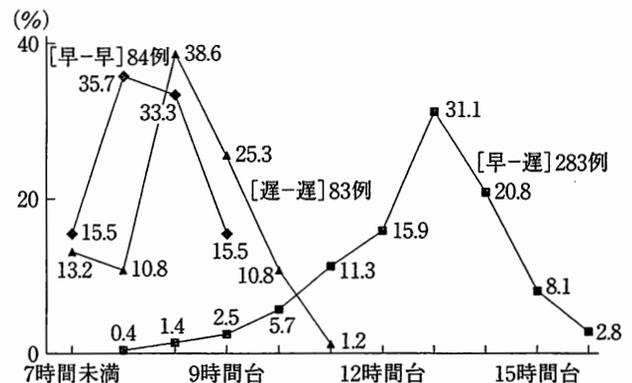


表1 乗務形態別にみた出勤時刻、退勤時刻および拘束時間の平均値

(単位: 時分, 時間)

|            | 出勤時刻       | 退勤時刻       | 拘束時間       |
|------------|------------|------------|------------|
| [早-早] 84例  | 5時41分±39分  | 13時28分±65分 | 7.8±1.2時間  |
| [早-遅] 283例 | 6時53分±68分  | 20時01分±90分 | 13.1±1.6時間 |
| [遅-遅] 83例  | 14時05分±61分 | 22時38分±68分 | 8.5±1.3時間  |

降は30%弱、20時以降は50%強を占めている。なおそれに対する[早-早]での退勤時刻の早さは先に述べたとおりで、退勤のピークは13時台となっている(42.9%)。

第3に、[早-遅]における拘束時間の長さは、

表2 年齢別にみた週当たり勤務日数と週当たり拘束時間

(単位：人，%)

|             | 20歳代      | 30歳代      | 40歳代      | 50歳代     | 全体        |
|-------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| 週当たりの勤務日数   | 21(100.0) | 28(100.0) | 31(100.0) | 7(100.0) | 87(100.0) |
| 4日          | 1( 4.8)   | 4( 14.3)  | 4( 12.9)  | 2( 28.6) | 11( 12.6) |
| 5日          | 12( 57.1) | 13( 46.4) | 21( 67.7) | 5( 71.4) | 51( 58.6) |
| 6日          | 8( 38.1)  | 11( 39.3) | 6( 19.4)  |          | 25( 28.7) |
| 週当たりの拘束時間   | 21(100.0) | 26(100.0) | 28(100.0) | 6(100.0) | 81(100.0) |
| 50時間未満      | 2( 9.5)   | 5( 19.2)  | 4( 14.3)  | 1( 16.7) | 12( 14.8) |
| 50時間台       | 11( 52.4) | 8( 30.8)  | 13( 46.4) | 4( 66.7) | 36( 44.4) |
| 60時間台       | 4( 19.0)  | 9( 34.6)  | 9( 32.1)  | 1( 16.7) | 23( 28.4) |
| 70時間以上      | 4( 19.0)  | 4( 15.4)  | 2( 7.1)   |          | 10( 12.3) |
| 平均値(単位：時間)  | 59.8      | 60.3      | 57.9      | 54.2     | 58.9      |
| 標準偏差(単位：時間) | 9.9       | 10.4      | 7.5       | 9.5      | 9.3       |

注) カッコ内の数字は割合

13時間台をピークとして(31.1%)、14時間台が20.8%、さらに15時間以上も約10%を占めている。これに対しての[早-早]や[遅-遅]の拘束時間の相対的な短さは上記のとおりだが、ただし一部には長めの拘束時間もみられる([遅-遅]では10時間以上も約10%)。

ここで週当たり(勤務一周期の)の勤務日数と拘束時間をみると、表2のとおり、全体の勤務日数は「5日」が約60%を占め最も多いが、「6日」も約30%を占めている。拘束時間については全体の平均値は58.9±9.3時間で、20、30歳代において拘束時間の長い層がやや多い。

旧・労働省告示<sup>7)</sup>では、原則としては、週当たり拘束時間は「4週間を平均し1週間当たり65時間を超えないもの」とすることならびに「1日についての拘束時間は、13時間を越えないもの」とすることと規定されているが、本調査結果では週当たり拘束時間が65時間を越える者は22.2%もみられ(ただし「4週間を平均し」た結果ではない)、また一乗務の拘束時間が13時間を越える者は、[早-遅]においては約60%もみられた。

### 3) 勤務間隔時間

さてこうした労働にとりまなう疲労を回復しさらには家族との時間や文化的な時間を享受するためには勤務と勤務との間に十分な時間が保障されていなければならない。越河<sup>8)</sup>によると、余暇時間等を確保しかつ8時間の睡眠を確保するためには勤務間隔時間は14時間以上が望ましいとされる。

本調査における勤務間

隔時間の分布は6.6~23.5時間で、平均勤務間隔時間は11.1±3.5時間だった。越河による「14時間以上」という基準を満たしている者は全体で19.5%に過ぎなかった。また旧労働省の告示<sup>9)</sup>では、勤務と勤務との間には継続した8時間以上の休息期間を設けるように定められている。ここでの勤務間隔時間は通勤時間(往復)を除いた分休息期間よりも短いのだが、勤務間隔時間がこの「8時間」という基準に満たない者は10.0%を超えていた。

さて、次にこの勤務間隔時間を、前日の乗務形態と当日の乗務形態の組み合わせ別にみると(図3)、前日の退勤時刻が遅くて当日の出勤時刻が早いという組み合わせ(すなわち前日が[早-遅]または[遅-遅]で、当日が[早-早]または[早-遅]という組み合わせ)で平均勤務間隔時間が短い。とりわけ[遅-遅]→[早-遅]では、平均勤務間隔時間は7.9時間で、同時間が8時間に満たない者は61.0%に及ぶ。

### 4) 睡眠状況

こうした短い勤務間隔時間のなかでも可能な限

7) 平成9年労働省告示第4号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」より

8) 越河六郎「生活行動の時間的類型に関する研究」『労働科学』44巻4号、(財)労働科学研究所、1968年、213~232ページ

9) 注7)

り睡眠をとり翌日の勤務に備えることが運転手には求められるわけだが、次に睡眠状況について、就寝時刻、起床時刻、睡眠時間の順に検討してみる。

第1に就寝時刻については、翌日の出勤が早い乗務形態、すなわち[早-早]および[早-遅]の場合には、平均就寝時刻は、順に22時45分±59分、23時12分±58分と早めの就寝が確保されている。それに対して翌日が、起床時刻への配慮があまり

あるいはまったく必要でない[遅-遅]や休日である場合には平均就寝時刻は遅く、それぞれ23時36分±77分、23時42分±79分となっている。ただし、当日が遅い乗務の場合には早い就寝時刻の確保が困難となるようでもあり、たとえば例数の多い組み合わせでいうと、[早-遅]→[早-遅](165例)や[遅-遅]→[早-遅](38例)という組み合わせにおいては、0時以降の就寝がそれぞれ21.2%、65.8%みられた。

第2に起床時刻は、出勤時刻に強く規定されており、両者の関連をみると、全体(443例)でも両者には正の強い相関がみられ( $r=0.852$ )、さらに、出勤時刻が12時以前の場合に限定すると(359例)、相関係数値は0.906までさらに上昇する。乗務形態別に平均起床時刻をみると(図4)、[早-早]では4時45分±38分、[早-遅]では5時47分±54分となっている。それに対して、[遅-遅]では8時38分±93分、さらに[休日]では8時00分±89分となっている。前二者で回答が早い時刻に分布しておりかつ集中しているのに対して、後二者で回答が遅い時刻に分布しておりかつひろく分散しているのは、前二者では出勤時刻が早いため起床時刻に運

図3 前日の乗務形態別と当日の乗務形態の組み合わせ別にみた、8時間未満勤務間隔者の比率および平均勤務間隔時間

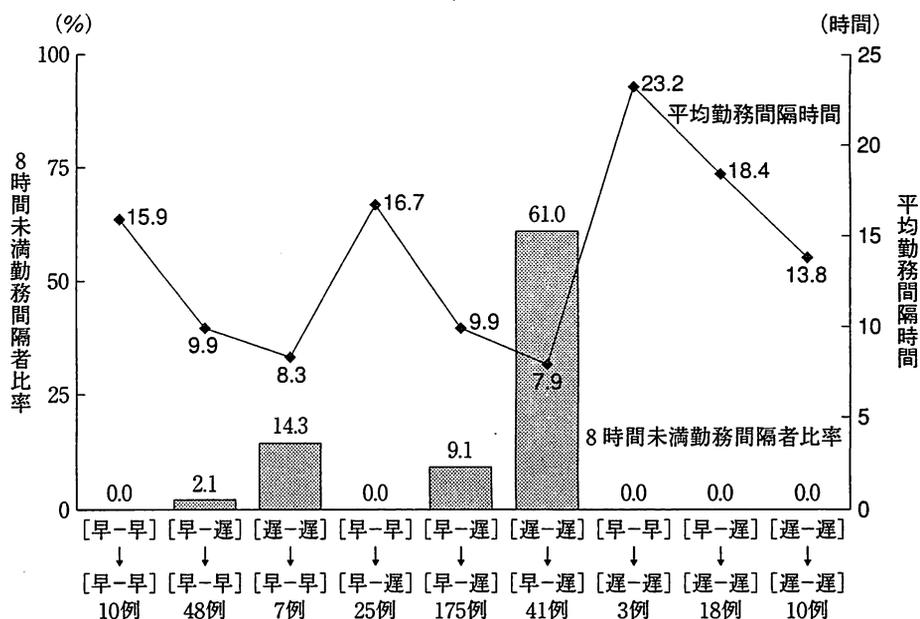
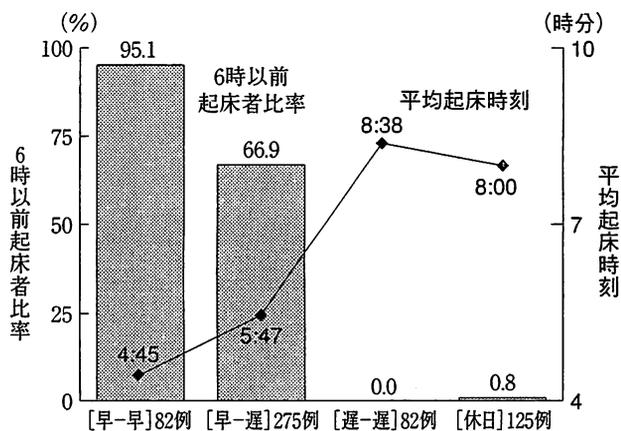


図4 乗務形態/休日別にみた、6時以前起床者の比率と平均起床時刻



転手の裁量を反映させることが困難であるのに対して、出勤時刻の遅いあるいは休日の後二者ではそれが可能であるためと思われる。

第3に睡眠時間は、各乗務形態/休日別に平均睡眠時間をみると順に、[早-早] 6.0±1.1時間、[早-遅] 6.6±1.2時間、[遅-遅] 9.0±1.4時間、[休日] 8.3±1.7時間と前二者で短く後二者で長くなっている。こうした睡眠時間の長さは、勤務間隔時間の長さや出勤時刻に規定されており、たとえば図5は、出勤時刻別に、睡眠時間が7時間に

図5 出勤時刻別に見た7時間未満睡眠者の比率および平均睡眠時間

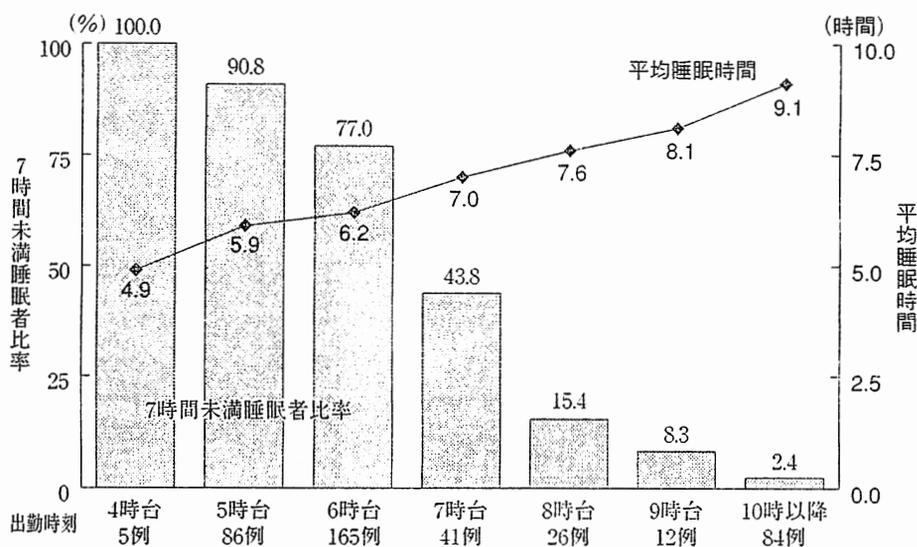


表3 年齢別にみたバス運転時に「よくある」問題とバス運転時の眠気の頻度 (単位:人, %)

|                |                               | 20歳代      | 30歳代      | 40歳代      | 50歳代     | 全体        |
|----------------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|
|                |                               | 21(100.0) | 29(100.0) | 32(100.0) | 7(100.0) | 89(100.0) |
| バス運転時に「よくある」問題 | ダイヤどおりの運行をしようとして焦る            | 15(71.4)  | 23(79.3)  | 19(59.4)  | 2(28.6)  | 59(66.3)  |
|                | 寝不足、過労状態、高熱状態などでも我慢して乗務する     | 15(71.4)  | 21(72.4)  | 13(40.6)  | 1(14.3)  | 50(56.2)  |
|                | 運転中、便意をもよおし我慢しなければならない        | 5(23.8)   | 11(37.9)  | 16(50.0)  | 4(57.1)  | 36(40.4)  |
|                | ダイヤどおりの運行ができないため、休憩時間が十分にとれない | 3(14.3)   | 5(17.2)   | 6(18.8)   | 1(14.3)  | 15(16.9)  |
| バス運転時の眠気の頻度    | 1日1回以上ある                      | 8(38.1)   | 5(17.2)   | 11(34.4)  |          | 24(27.0)  |
|                | 週に1, 2回程度ある                   | 9(42.9)   | 14(48.3)  | 8(25.0)   | 3(42.9)  | 34(38.2)  |
|                | 月に1, 2回程度ある                   | 2(9.5)    | 4(13.8)   | 8(25.0)   | 3(42.9)  | 17(19.1)  |
|                | ほとんどまたはまったくない                 | 2(9.5)    | 6(20.7)   | 5(15.6)   | 1(14.3)  | 14(15.7)  |

注) カッコ内の数字は割合

満たない者の比率と平均睡眠時間をまとめたものだが、出勤時刻の早いほど7時間未満睡眠の者の比率が高く平均睡眠時間は短い(ちなみに出勤時刻と睡眠時間との相関係数値は、0.711だった)。

ここで回答者それぞれの、勤務一周期における7時間未満睡眠の発生頻度・回数をみておこう。勤務一周期内すべての睡眠状況を欠損なく完全に

記録していたのは計43人だったが、彼らの7時間未満睡眠回数(日数)は、「1, 2回」が30.2%、「3, 4回」が53.5%、「5, 6回」が16.3%で、平均回数は3.14±1.28回だった。短時間睡眠が高頻度で発生しているという問題状況が確認される。

### (3) 質問紙調査の結果にみられる、運転時の状況、睡眠、健康状態

以上の生活時間調査でみてきた働き方や睡眠に関する特徴を念頭において質問紙調査の結果の一部をみていこう。

#### 1) 運転時の状況と睡眠に関する訴え

表3の上段は、バス運転時の問題で「よくある」ものを年齢別にまとめたものだが、「ダイヤどおりの運行をしようとして焦る」と「寝不足、過労状態、高熱状態などでも我慢して乗務する」がと

りわけ20, 30歳代で高率だった(70.0%台)。運転作業が道路状況、乗客、天候等の諸条件とあいまって血圧値を上昇させること<sup>10)</sup>についてはすでに報告されているとおりで、交通環境の悪いなかでゆとりなく分刻みの所定ダイヤどおりの運行を要求されることは循環器系疾患の発症および増悪につながる可能性が小さくないと推察される。また、

10) 李卿, 前原直樹他「自動車運転作業の血圧変動に及ぼす要因について」『労働科学』70巻4号, (財)労働科学研究所, 1994年, 160~166ページ

生活時間調査でみた睡眠状況の結果をあわせて考えると、睡眠時間が短いため、睡眠不足を感じながら乗務している者が少ないということがいえるだろう。バス運転時に感じる眠気の頻度についての設問で、最も高頻度にあたる「1日に1回以上」が27.0%、「週に1、2回程度」が38.2%だったという結果もそれを示唆する(表3の下段)。

表4は、睡眠で「よくある」問題状況を年齢別にまとめたものだが、全体で見ると、「十分な睡眠がとれない」、「早い時刻に起きなくてはならないのでつらい」がそれぞれ約60%と高率であること

に示されるように、睡眠生活での問題は深刻であるといえるだろう。年齢別にみると、とりわけ20、30歳代で睡眠時間の不足を訴える者が高率でみられ、20歳代ではこれらに加えて、「ぐっすり深い睡眠がとれない」という睡眠の質の悪さを訴える者も40%に達している。

## 2) 健康状態

### —— 疲労回復状況と蓄積疲労症状

表5は、疲労の回復状況をまとめたものである。全体で見ると「いつも疲れがたまっている」は10.1%、「前日の疲れがとれないことが、よくある」は28.1%と疲労の蓄積の高い者(2つをあわせて疲労高蓄積群とする)が約40%におよび、年齢別にみると、40歳代で疲労高蓄積群はさらに50%に達している。なお所定外労働時間別にみると、最も時間の長い「30時間以上」の者(22人)では高疲労蓄積群は50.0%に達しており、また「いつも疲れがたま

表4 年齢別にみた睡眠に関して「よくある」問題

(単位：人，%)

|                                | 20歳代     | 30歳代      | 40歳代      | 50歳代      | 全体       |
|--------------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|
|                                |          | 21(100.0) | 29(100.0) | 32(100.0) | 7(100.0) |
| ぐっすり深い睡眠がとれない                  | 9(42.9)  | 8(27.6)   | 12(37.5)  | 1(14.3)   | 30(33.7) |
| 十分な睡眠時間がとれない                   | 15(71.4) | 22(75.9)  | 16(50.0)  | 2(28.6)   | 55(61.8) |
| 床についてもなかなか眠りにつけない              | 3(14.3)  | 7(24.1)   | 7(21.9)   | 2(28.6)   | 19(21.3) |
| 早い時刻に起きなくてはならないのでつらい           | 12(57.1) | 18(62.1)  | 22(68.8)  | 3(42.9)   | 55(61.8) |
| 乗務割交番が切り替わる時、からだがかたつかつていなくてつらい | 9(42.9)  | 12(41.4)  | 13(40.6)  | 1(14.3)   | 35(39.3) |
| 眠れないために、睡眠薬を服用している             |          |           |           | 1(14.3)   | 1(1.1)   |

注) カッコ内の数字は割合

表5 年齢別にみた疲労の回復状況

(単位：人，%)

|                    | 20歳代     | 30歳代      | 40歳代      | 50歳代      | 全体       |
|--------------------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|
|                    |          | 21(100.0) | 29(100.0) | 32(100.0) | 7(100.0) |
| いつも疲れがたまっている       | 2(9.5)   | 3(10.3)   | 4(12.5)   |           | 9(10.1)  |
| 前日の疲れがとれないことがよくある  | 5(23.8)  | 7(24.1)   | 12(37.5)  | 1(14.3)   | 25(28.1) |
| 前日の疲れがとれないことがたまにある | 13(61.9) | 18(62.1)  | 14(43.8)  | 4(57.1)   | 49(55.1) |
| 疲れがあっても、翌日には持ち越さない | 1(4.8)   | 1(3.4)    | 2(6.3)    | 2(28.6)   | 6(6.7)   |
| 疲労高蓄積群(再掲)         | (33.3)   | (34.5)    | (50.0)    | (14.3)    | (38.2)   |

注) カッコ内の数字は割合

っている」は36.4%に達していた。

表6は蓄積疲労症状を年齢別に示したもののだが、有訴率の高い症状は次の4つに整理される。すなわち第1は「目が疲れる」(69.7%)、「目がかすむことがある」(38.2%)など目に関する症状で、第2は「よく肩がこる」(58.4%)、「腰が痛い」(56.2%)など運動器系の症状である。運動器系の症状は加齢にともない増加しており、例数は少ないが50歳代ではそれぞれ85.7%、71.4%に達している。第3は、「朝起きたときでも疲れを感じるが多い」(40.4%)、「仕事での疲れがとれない」(34.8%)などの慢性疲労症状である(ただしこれらの症状は50歳代では少ない)。またその他の慢性疲労の症状として「くつろぐ時間がない」および「横になりたいくらい仕事に疲れることが多い」が20歳代が多い。第4は、「胃や腸の調子が悪い」(33.7%)、「下痢をしたり便秘になったりする」(30.3%)

表6 年齢別にみた蓄積疲労症状

(単位：%)

|                           | 20歳代<br>(21人) | 30歳代<br>(29人) | 40歳代<br>(32人) | 50歳代<br>(7人) | 全 体<br>(89人) |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| このところ食欲がない                |               | 3.4           | 3.1           |              | 2.2          |
| このところ毎日が眠くてしょうがない         | 19.0          | 10.3          | 28.1          | 14.3         | 19.1         |
| このところ頭が痛い                 | 19.0          | 6.9           | 9.4           |              | 10.1         |
| 朝起きたときでも疲れを感じる人が多い        | 28.6          | 44.8          | 50.0          | 14.3         | 40.4         |
| 胃や腸の調子が悪い                 | 28.6          | 31.0          | 34.4          | 57.1         | 33.7         |
| 下痢をしたり便秘になったりする           | 14.3          | 34.5          | 34.4          | 42.9         | 30.3         |
| 話をするのがわずらわしい              | 14.3          | 24.1          | 21.9          | 28.6         | 21.3         |
| 全身の力が抜けたようになることがある        | 4.8           | 3.4           | 3.1           | 14.3         | 4.5          |
| しばしばめまいがする                | 4.8           | 13.8          | 6.3           |              | 7.9          |
| このところ全身がだるい               | 14.3          | 13.8          | 15.6          |              | 13.5         |
| 腰が痛い                      | 52.4          | 48.3          | 62.5          | 71.4         | 56.2         |
| 体のふしぶしが痛い                 | 4.8           | 3.4           | 6.3           | 28.6         | 6.7          |
| 胸が悪くなったり、吐き気がする           | 14.3          | 6.9           | 6.3           |              | 7.9          |
| 朝、起きたとき、気分がすぐれない          | 42.9          | 27.6          | 21.9          | 28.6         | 29.2         |
| くつろぐ時間がない                 | 28.6          | 20.7          | 9.4           |              | 16.9         |
| 動作がぎこちなく、ものをよく落としたりする     | 4.8           |               | 3.1           |              | 2.2          |
| 目がかすむことがある                | 28.6          | 37.9          | 43.8          | 42.9         | 38.2         |
| 目が疲れる                     | 71.4          | 62.1          | 68.8          | 100.0        | 69.7         |
| よく肩がこる                    | 52.4          | 48.3          | 65.6          | 85.7         | 58.4         |
| 眠りが浅く、夢ばかりをみる             | 14.3          | 13.8          | 3.1           | 14.3         | 10.1         |
| すぐ風邪をひく                   | 23.8          | 17.2          | 15.6          |              | 16.9         |
| このごろ足がだるい                 | 19.0          | 13.8          | 28.1          | 14.3         | 20.2         |
| 仕事での疲れがとれない               | 33.3          | 44.8          | 34.4          |              | 34.8         |
| 横になりたいくらい仕事中に疲れることが多い     | 28.6          | 10.3          | 15.6          |              | 15.7         |
| 毎日の仕事でクタクタになる             | 19.0          | 17.2          | 12.5          |              | 14.6         |
| 自分の健康のことが心配で仕方がない         | 4.8           | 13.8          | 12.5          | 28.6         | 12.4         |
| なんということなくイライラする           | 14.3          | 37.9          | 15.6          | 42.9         | 24.7         |
| すぐにかっとなったり、言葉づかいが荒くなってしまう | 9.5           | 20.7          | 25.0          | 14.3         | 19.1         |

注) 誌幅の都合上、比率のみしめした。

など消化器系の症状で、これらは加齢ともない増加している。

なお有病状況については、全体でいうと「腰痛症・椎間板ヘルニア」(23.6%)や「痔」(15.7%)、そして「老眼」(13.5%)や「眼精疲労」(10.1%)などが多く、循環器系の疾患はわずかだったが、横断的調査という本調査の限界を考えると、離職者の有無およびその理由などを明らかにするための入職時からの追跡調査が必要であると思われる。

## むすびにかえて

本調査は、乗合バス運転手の働き方や睡眠の状況および健康状態がいかなるものであるのかを明らかにすることを目的として実施したものである。本稿のとおり、出勤時刻や退勤時刻が日によって異なり、また、その出勤時刻は早いことが多かったり、退勤時刻も遅いことが多かったり、加えて拘束時間が長いなど、乗合バス運転手の働き方には、安全衛生の充実を図る上で障害が多い。その結果として生じていた睡眠不足や疲労の蓄積した状態は、道路・交通環境や車両および運行管理などの要因と複雑にからみあい交通事故発生の可能性を拡大するものとしても問題視されねばならず、早急な改善が求められる。

もちろん、バス運転手に限らず運輸労働者の状態

の根本的な改善のためには、業界のおかれた状況や、交通運輸政策のあり方を視野に入れた中長期的な対策も考えねばならないことはいうまでもない。

今年の2月から、需給調整規制の原則廃止や運賃規制の緩和等、乗合バス事業においても規制緩和政策が本格的に展開されることとなった。こうした事態のもとで運転手がいかなる状態にあるのか、ひろく調査することの必要性を強く指摘したい。