

職業ドライバーの 労働実態と慢性疲労

川村 雅則

運転職は、いわゆる過労死発症事例の多い職種と指摘されている。先日（の厚労省発表¹⁾でも、「運輸・通信従事」の労災申請件数は「技能職」と並んで最多（166件）だった。

背景にあるのは職業ドライバーの労働負担、すなわち、運転作業に伴う高い精神的な負担と、長時間・深夜・不規則な勤務時間制にもなる負担とが挙げられるだろう。本稿では、彼ら運転職の労働実態と健康状態について報告する。あらかじめ結論めいたことを言えば、かねてよりさまざまな問題が指摘されてきた彼らの労働条件・処遇は、不況とこの間の規制緩和の影響で悪化している。

高度な消費社会を支えるトラック

私たちの日常生活はトラック輸送なくしては成り立たない。かつては鉄道輸送が中心だった貨物輸送部門でトラック輸送の占める割合はいまやトンベースで90%強、トンキロベースでも60%弱に及ぶ（国交省『陸運統計要覧』）。トラックと一口に言ってもさまざま。たくさんの荷物を積んで深夜に県をまたいで疾走する大型・長距離トラックもあれば、コンビニに代表される小売店には2t・4t車が昼夜を問わず新鮮な弁当・惣菜などを運んでくる。また、希望する時刻に1個から荷物を

配達してもらえる便利な宅配便を使ったことのない家庭は少ないだろう。

さて、ここで取り上げるのは、大型車などに比べると輸送分担率は小さく、トラックとはイメージされないかもしれないが、ジャスト・イン・タイム（JIT）、小口輸送など今日の輸送ニーズにきめ細かく対応可能な、軽貨物である。軽貨物がいま、トラックの中でも新規参入・車両の増加が著しい。

まず表-1は、大手運送業者の宅配便を配達する²⁾ある軽貨物自営業者の1週間の就業・生活の観察・記録調査（2001年）結果の一部である。調査は、繁忙期であるお歳暮の時期に行った。実にハードな調査だったことがあらためて思い出される。

調査期間中の一日の作業時間、すなわち、休憩などを除いた時間に限定してみても、その値は、荷物の少ない日で10時間、最も長い日には17時間にも及んだ。逆に、毎日の睡眠時間はおしなべてわずか5時間台と短く、疲労の蓄積は、運転時の低い覚醒水準や目の下にできたくまに明らかだった。また、作業は、ただ、目的地まで車を運転して利用者に荷物を渡すというだけではない。その都度、荷物のバーコード情報を機械で読み取って発信するという作業もある。また、帰宅して不在者伝票を見た利用者からの電話には、一定の時

1) 厚労省「脳・心臓疾患及び精神障害等に係る労災補償状況（平成17年度）」2006年5月31日

2) 軽貨物の輸送品目で最も多いのは「取り合わせ品」と分類される宅配関連貨物である（国交省「陸運統計要覧」）。

間内に対応（再配達）しなければならない。ちなみにこの月の休日は2回、つまり半月に1回のみだった。

なるほど、著しく成長する宅配便産業は、コンピュータで制御された大型の高速自動仕分け機や貨物追跡など高度な機械・技術システムを必要とする。だが、あわせて、宅配便ブランド間の競争が激しくなってきた今日ではとくに、Aさんのような、労働者保護（労働法）の適用除外となる、コストの安い軽貨物自営業者の存在も不可欠な構成要素になっているのではないか。ちなみに、競争が激しくなる中で、1個あたりの運賃単価は減少し続け、2005年の調査では110～130円台のケースが多かった（札幌のある郵便局の「ゆうパック」の契約金額は120円台）。

Aさんのこうした働き過ぎは、軽貨物業者の中で特殊ではない。約300人を対象とした2005年の質問紙調査（n=302）³⁾で補足すると、JITなど荷主側の高度な輸送ニーズに応じるため、あるいは、収入の低さを仕事量の増加で対応するため、彼らの休日は少ない。すなわち、1ヵ月の休日が「まったくなし」は全体の17.4%、2日以下まで範囲を広げると、全体の3割があてはまる。だが、それだけ働いても年間の売上は363万円で、売上から

諸経費を除く手取り収入は207万円にとどまる（いずれも平均値）。また、4段階で尋ねた疲労の設問では、「いつも疲れがたまっている」という疲労回復の最も遅いケースが2割（22.1%）を占めた⁴⁾。

規制緩和に翻弄されるタクシー

旅客分野はどうか。まずはタクシーだ。不況で利用が減少しているところに規制緩和が導入され車両台数がさらに増加した同業界では、労働組合など業界関係者からその弊害が指摘され続けていた。規制緩和の実験場となった大阪の実態を放映したNHKの番組『タクシー・ドライバーは眠れない』（2005年9月17日放送）などを機に、社会的な関心も高まってきた（この大阪調査には筆者も参加）。

たしかに、初乗り500円というワンコインタクシーや、5,000円以上の運賃部分は5割引きなど運賃の多様化・割引が進んでいるのは、政府が高く評価する「光」の側面であるかもしれない。だが、営業収入が減少して、過剰なタクシーが何重にも道路を埋め、長距離の利用者をねらった客引き行為や、労務・運行管理を形骸化させるリース制が横行し、収入確保のために前日から空港敷地内に車両をとめて寝泊りする「ホームレス・タクシー」が出現している、そういった「影」の側面も見つめる必要があるだろう。

さて、規制緩和後に約1,000台の車両が増えた北海道でも、タクシーの過剰、1台あたりの営収の減少、運転手の低過ぎる収入水準という事態は同様だ。道内で働く運転手の1割が、また道東では3割の運転手が、賃金水準が最賃（当時638円）に満たないことが北海道労働局の調べで明らかにされた⁵⁾。「年収300万円台」はおろか、200万円台にいちやく突入しているのが、この業界である。しかも、

表-1・軽貨物業者Aさんの繁忙期1週間の就業・生活

	前日からの 睡眠時間	出宅時刻	帰宅 (最終) 時刻	作業時間 (休憩等を 除く)	延べ配 達件数 (件)
1日目	6時間05分	6:05	21:32	13時間46分	130
2日目	5時間35分	6:00	21:36	13時間59分	138
3日目	5時間25分	6:05	21:48	14時間08分	149
4日目	5時間50分	6:02	23:33	17時間10分	195
5日目	4時間45分	6:02	22:35	15時間49分	169
6日目	5時間10分	6:10	21:43	11時間48分	119
7日目	5時間30分	6:05	20:32	10時間00分	107

注：延べ配達件数は、再（再々）配達分を含む配達件数

3) ただし調査方法の制約上、設問の一部では回答者が限定。

4) 加えて、自営業者に共通する社会保障上の不利（国保・国民年金）や、健診受診率の低さ（毎年受診しているのは3分の1だった）についても、指摘しておく。

一定の營收を上げようと無理をして働く運転手が増えている。図-1のとおり、約200人(n=191)の運転手を対象に行った勤務時間の記録調査(2004年度)では、1ヵ月の総営業時間(出庫から帰庫まで)の平均は約240時間(238±28時間)に及んだ。出庫前の車両点検や帰庫後の納金・清掃等の作業時間がこれに加わることになる。

都市部のタクシーは、朝早い時刻に仕事を開始し、深夜2、3時まで働き、その日は明け番になる、いわゆる隔日勤務という勤務形態が主流である。生活・睡眠は生理的なリズムに反したものにならざるを得ない。2003年度の大規模質問紙調査(n=2,161)では、疲労蓄積の目立つもの(「翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている」)は、40歳代以降のどの年齢層でも、旧労働省調査⁶⁾データの2倍の値に達していた(5%水準で統計的な有意差あり)。

また、歩合制賃金のもとで、「売上を上げようと焦る」「勤務中に睡眠不足や体調不良を感じる」「危険運転を行う」などの割合がそれぞれ4割弱から5割に達しており、個人タクシーを対象に行った同様の質問紙調査(2004年、n=340)結果と比較しても高率だった。個人タクシー運転手の働き方の一定の「裁量性」

を示すと同時に、法人タクシー運転手がそれだけ追い詰められていることを示唆する結果と言えよう。

日常的な「足」のバスは安全か

続いてバス(乗合バス)である。昨年のJR 福知山線の事故の衝撃から1年が経過した。当初は「日勤教育」など会社側の特異な労務管理がセンセーショナルにとりざたされていたが、同時に明らかになったのは、ゆとりのないダイヤ編成だった。事故を機に知らされたこうした問題は、私たちの日常的な「足」であるバスでは無縁と言えるだろうか。

バス業界でも、長期にわたり利用人口が減少しているところに規制緩和が導入された。あわせて、補助金を受けることがより困難になった。その結果、収益の上がる部門では競争が激しくなり、黒字部門から赤字部門への補填(内部補助)が困難になった。また、私鉄会社からバス部門が分離され(子会社化)、さらに地方では、内部補助で維持されてきた不採算路線・赤字路線からの撤退が進んだ。こうした動きの中で、バス事業の収入自体は年々低迷しているにもかかわらず、収支率は逆に年々改善される⁷⁾という現象が起きている。人件費を中心とする経費削減策の「成果」である。

だが、バス運転手の働き方はどうなったか。検証してみよう。そもそもバスの勤務時間制は、毎日の出社時刻や退社時刻が異なることを主たる特徴としていた。もちろん、勤務が不規則であっても一勤務あたりの拘束時間が短ければ問題はまだ少ないが、実際はそうではない。人件費の削減圧力のもとで延長傾向にさえある。朝早くに乗務をこなした後に、いったん帰宅して、再び出勤して乗務すると

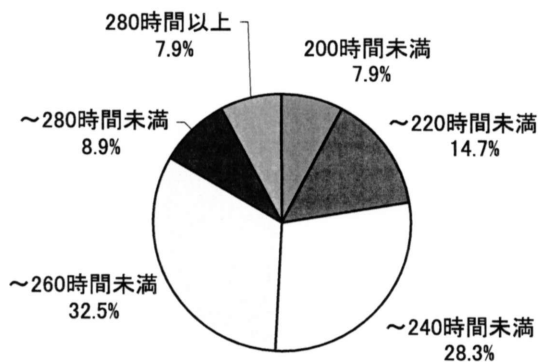
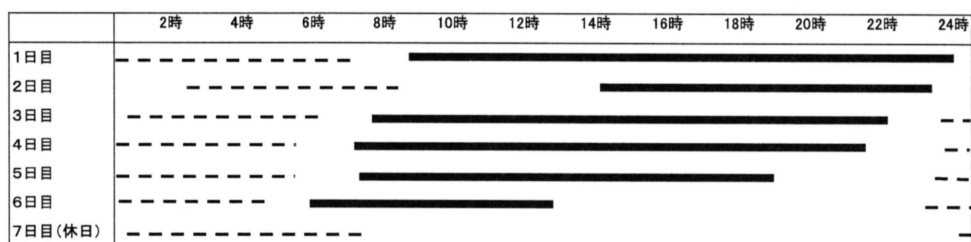


図-1・1ヵ月の総営業(出庫~帰庫)時間

5) 北海道新聞(夕刊2005年1月6日付)

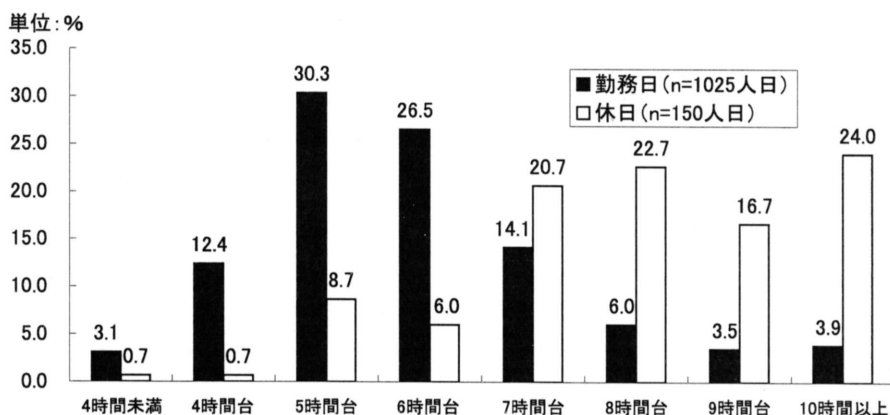
6) 旧労働省: 企業における健康対策の実態(平成9年 労働者健康状況調査報告), 労務行政研究所, 1998年

7) 国交省「一般乗合バス事業の収支状況について」によれば、平成9年度に79.3%だった、収入に占める人件費割合は、16年度には63.1%にまで減少した。



注：点線は睡眠、実線は勤務（出社から退社）。ただし、拘束時間内の睡眠（仮眠）については省略

図－２・バス運転手Bさんの一週間の勤務・睡眠



図－３・勤務日／休日別にみた睡眠時間の分布（延べ人日）

いうパターンもある。

図－２は、2005年度の冬に、札幌で働くバス運転手約200人を対象に行った1週間の勤務・睡眠時間の記録調査（n=189）結果の一部だが、先に記した特徴が明瞭に示されている。

全体の分析結果でみても、拘束時間が長く、睡眠時間が逆に短いことは、明らかだ。すなわち、1週間の総拘束時間と総睡眠時間（拘束時間内の仮眠等は除く）は、それぞれ 65.3 ± 9.2 時間（n=186）、 45.9 ± 5.4 時間（n=100）だった⁸⁾。

また、図－３のとおり、この睡眠量は、勤務日の睡眠負債を解消しようとする休日の努力でなんとか確保されたものだ（その結果、休日の過ごし方は、消極的な休養が中心にならざるを得ないこともつけ加えておく）。

だがこうした努力によっても日々の睡眠不

足は解消し得ず、寝不足・疲れ・不調を感じるものは全体の7割にも達し、寝不足や強い眠気で乗務中にヒヤリハットを経験するものは5割にも及んでいた。そして、仕事上の疲れ（身体疲労）について厚労省調査⁹⁾と比較したところ、「とても疲れる」の割合は、2倍を超える値だった（5%水準で統計的有意差あり）。

人間らしい働き方を

以上にみてきたとおり、職業ドライバーの働き方は、総じて厳しい。政府は自画自賛する規制緩和が業界内の競争を促進して、それに拍車をかけている。「経済的規制は緩和するが、社会的規制は強化する」というあの主張は一体どうなったのか。否、そもそも、社会的規制（労働分野の規制）が十分ではないわ

8) 休日の記載漏れが多く、完全回答は半数にとどまる。

9) 厚労省：企業における健康対策の実態（平成14年 労働者健康状況調査報告）、労務行政研究所、2004年

表－2・改善基準「告示」の内容（一部を抜粋）

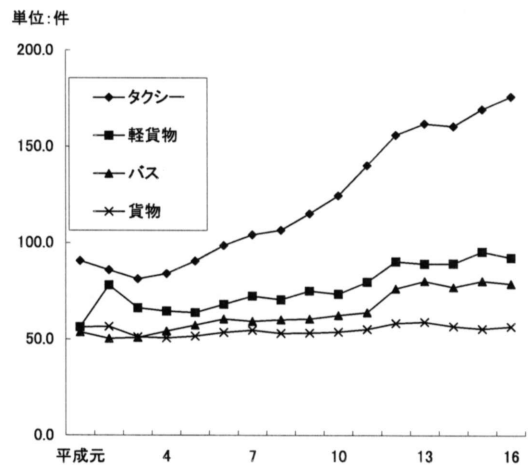
	タクシー		トラック等	バス等
	日勤勤務	隔日勤務		
拘束時間	1ヵ月 299時間 1日 原則13時間 最大16時間	1ヵ月 262時間 2暦日 21時間	1ヵ月 293時間 1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)	4週平均で1週間あたり 65時間 1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)
休息期間	継続 8時間以上	継続 20時間以上	継続 8時間以上	継続 8時間以上
運転時間			2日平均で1日あたり 9時間 2週平均で1週間あたり 44時間	2日平均で1日あたり 9時間 2週平均で1週間あたり 40時間
連続運転時間			4時間以内（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」p150～151から主な項目を抜粋

が国で、やみくもに競争を進めれば、こうした事態の起きることはある意味必然だったとも言えよう。

たとえば表－2は、雇用運転手の労働条件の向上を目的に設けられた「告示」¹⁰⁾の一部だ。休息期間、すなわち、勤務を終えて退社した時刻から翌日の勤務の出勤時刻までの時間をみてもらいたい。休息期間は「8時間以上」確保できれば問題ないとされているのである（隔日タクシーは20時間）。つまり、仮に通勤時間に往復1時間を要するケースで7時間の自由時間（在宅時間）しか確保できなくとも、「告示」的には問題なしということになる。政府によるこうした規制は、働き方に問題の少ない運送業界の現状を追認するものと言わざるを得まい。なお補足すれば、軽貨物自営業者は、雇用労働者ではないため、この不十分な内容の「告示」さえも適用されない。

こうした職業ドライバーの働き方は、交通事故の増加というかたちで国民にも多大な被害を及ぼしている。事故そのものが増えているし（トラック・タクシー・バスでは1989年時の1.5倍、軽貨物では3倍強）、走行距離あたりでみた事故件数も増えている（図－4）。つまり、車両台数や走行距離の増加という理



出所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）

出所2：走行距離は、国土省「自動車輸送統計年報」各年度版より（数値は年度内分）

図－4・車種別にみた走行距離1億kmあたりの事故件数の推移

由だけでは説明のつかない事態が起きているのである。

「構造改革」「規制緩和」という勇ましいかけ声のもとで何が起きているのか、その検証が必要ではないか。

（かわむら・まさのり＝北海学園大学経済学部・講師：masanori@econ.hokkai-s-u.ac.jp）

10) 厚労省「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」

参考文献：野沢浩・小本孝編、自動車運転労働、労働科学研究所出版部、1980年

参考文献：安部誠治編、公共交通が危ない、岩波書店、2005年