

バス運転者の健康問題

長い拘束時間、不規則勤務の実態把握を

北海学園大学 川村 雅則

はじめに 現場からの訴えと政府統計の解離

「仕事がきつくなった」「収入が下がって生活が苦しい」。規制緩和が導入された交通運輸業界で働くひとびとからそういう訴えを聞く機会が多くなった。新聞記事やTVの報道番組でもそういう状況を見聞きすることがあるだろう。では政府統計でもこうした傾向は確認できるだろうか。図1・2は厚生労働省の「賃金構造基本統計（以下、賃構）」調査から作成した大型トラック、バス（乗合、貸切）、タクシー運転者の年間の収入及び労働時間の推移である。

話の都合からまずは収入水準である（図1）。どの車種の運転者においても、収入は減少している。かつて全産業を上回り自動車運転者の中でもステータスの高かったバス運転者の収入も、大きく減少している。ワーキング・プアの象徴となってしまったかのような感があるタクシーはひどい。300万円を上回る程度で、全産業との差は200万円以上にも及ぶ。この統計数値は、現場の声と一致している。では私たちのもう一つの関心事である労働時間はどうか。

結果は、現場からの訴えに相反して、全産業に比べて長いという特徴は確認できるものの、総じて、減少あるいは横ばい傾向にあるといえる。もちろん、理由はいろいろ考えられる。労働者自身が回答する「労働力調査（以下、労調）」と異なり、事業所を通じて行われる「賃構」では不払い労

働分も含めた正確な労働時間は把握されないという理由のほか、例えば、かつて超長時間労働の代表格であったトラック運転者の労働時間が、ジャスト・イン・タイム輸送で密度が増したのと引き換えに、実際に短くなっている。そんな

図1 車種別にみた運転者の年収の推移

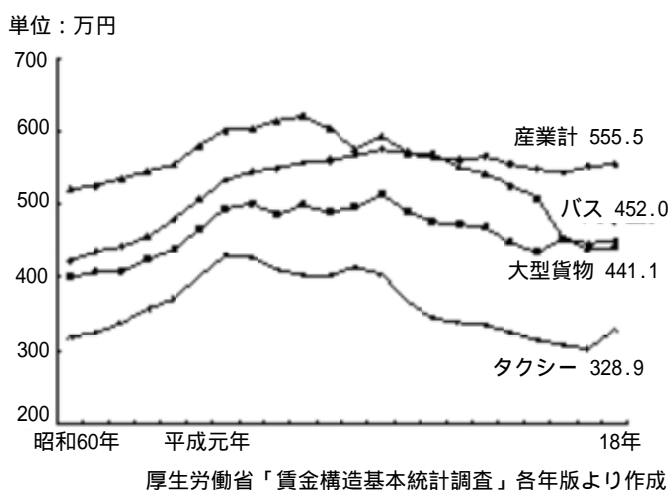


図2 同、運転者の年間労働時間の推移

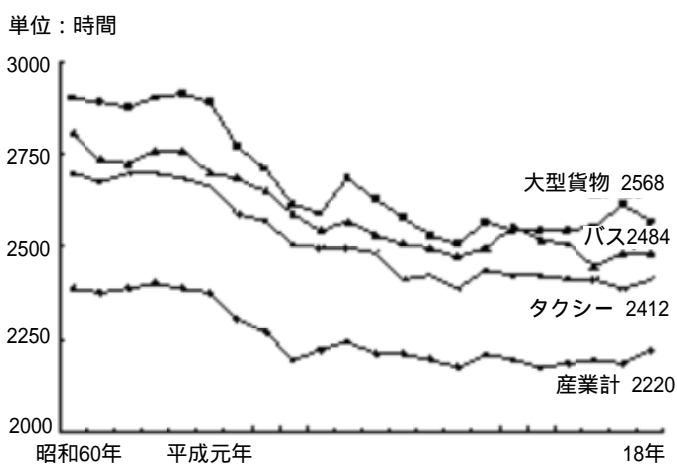


図1に同じ

ことも理由の一つにあるのかもしれない。あるいは、この間増加した非正規の存在が、長時間労働を薄めてしまったこともあるのかもしれない^{注1}。

だが例えば、増加する過労死の労災認定件数の中でも、「運輸業」はトップを占める^{注2}。いま私達が行うべきは、上の統計数値の推移に示されるように、運転労働者の労働負担は軽減されているのかどうかの検証である。輸送需要が低迷しているところに追い討ちをかけるように規制緩和が実施されたいまほど、その作業が求められているときはあるまい。今回は、乗合バスを取り上げてその作業を行う^{注3}。

進む合理化策、増加する運転者の労働負担

私的モータリゼーションの進展、少子高齢化、都市部における郊外化や中心市街地の空洞化、

図3 乗合バス（民营）の収支状況の推移

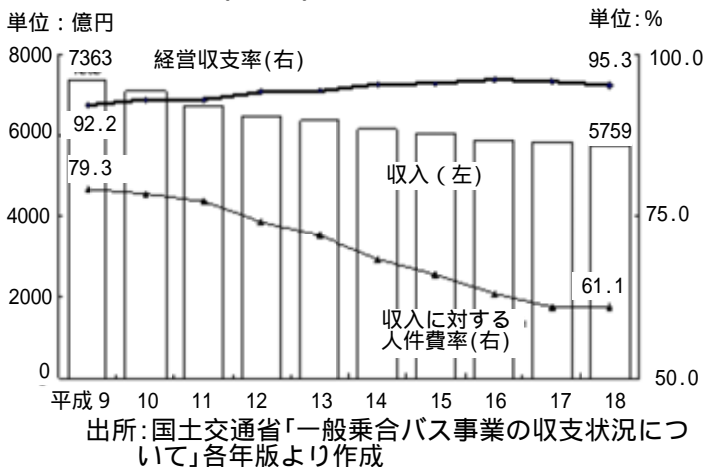


図4 一週間の勤務

	2時	4時	6時	8時	10時	12時	14時	16時	18時	20時	22時	24時
1日目	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
2日目	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
3日目	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
4日目	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
5日目	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
6日目	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
7日目 (休日)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

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

地方部における過疎化の進行などの事態をうけて、乗合バスの輸送需要は、ピーク時の100億人超から40億人超まで減少している。そういう中で、商法の「改正」を追い風にして、鉄道会社では、不採算部門であるバス事業の切り離し・分社化が一気に進んだ。当然、分社化は、賃金の大幅なカットや賃金水準の低い非正規運転者の増大、あるいは一日の拘束時間や労働時間の増加等々の労働条件の切り下げをとまなうものであった。

ところで、自動車運転労働をめぐる問題を総合的な視点からまとめた野沢・小木^{注4}らは、自動車運転労働者の労働負担を、運転作業の連続性、運転空間への拘束性、環境要因の変化、不測の事故の可能性、運行ダイヤによる不規則勤務、職務遂行に伴う責任とまとめた。その中でも、バス運転者の働き方の特徴は何だろうか。その一は、拘束時間が長時間に

及ぶことである。とりわけ、中間解放時間がある勤務、すなわち、例えば朝の通勤時間帯の乗務が終わった後、次の乗務までの間に長めの「自由時間」（制約された自由時間）がある勤務では、最初に出社してから最後に退社するまでの時間は非常に長くなる。

第二には、これがバス運転者の勤務の最大の特徴といってもよいが、国民の「足」の確保という公共交通機関としての役割を担うために、勤務の「位置」は多岐にわたり、結果、ひとりひとりの勤務スケジュール

ルは不規則になる。矛盾するような言い方になるが、不規則な勤務が規則的に配置されることになる。百聞は一見にしかず。前頁の図4がある乗合バス運転者の一週間の勤務である。

しかしながら勤務のこうした特徴や、それとともに働く者の負担は必ずしも理解されていない。例えば、バス運転者の過労死裁判資料などをみると、国（労働基準監督署）は、時間外労働の長さに固執して拘束時間の長さに十分な配慮をしていないように思われる（しかも中間解放時間を拘束時間から除いている）。加えて看過することができないのは、不規則さとともに負担の軽視、すなわち、バス運転者の勤務は不規則ではあるが、予定されていた不規則であるがゆえに問題はないという主張である。だが実際には、不規則な勤務という条件が労働者の生活（とりわけ睡眠生活）を強く規定して、事前に勤務スケジュールを知っていようが、労働者の調整行動でも対応しきれずに、睡眠時間の不足や疲労の蓄積を発生させているのである。もっとも、国がそういう認識であるからこそ、労働組合など関係者は、バス運転者の働き方や睡眠の実態を正確に把握しておく必要があるといえる。そういう問題意識で、バス運転者・労働組合の協力を得て行った調査の結果が下の表1である。入社時刻・退社時刻、就寝時刻・起床時刻について、一週間にわたり記録してもらうという調査内容で（バスの場合、「あなたの一日の労働時間はどの位ですか」という質問は、実態を正確に把握しようとするならば、適切ではない）、有効回答は189人である（平均値±標準偏差）。今回は、労働の質的側面は捨象して時間的側面だけを扱っている。

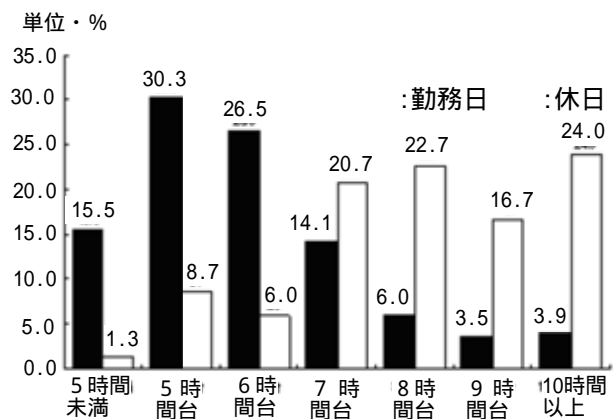
調査の結果は、第一に、拘束時間が非常に長時間に及んでいることである。あるいはそれと

表1 バス運転者を対象にした記録調査結果の概要

各勤務の拘束時間	11.5±2.9時間（12時間以上52.3%、14時間以上24.2%）
一週間の総拘束時間	65.3±9.2時間（70時間以上28.5%）
休息期間（休日を間に挟む場合は除く）	11.4±3.5時間（10時間未満44.0%）
一週間の総睡眠（夜眠のみ。仮眠等は除く）時間	45.9±5.4時間

裏表の結果として、終業時刻から翌勤務の始業時刻までの時間、すなわち、休息期間の短さが顕著である。後述のとおり、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示（以下、「改善基準告示」）によれば、休息期間は、最低限8時間は確保しなければならないとされている。この8時間という水準さえ問題であるのに、それさえ守られていないのである。もちろん、所定の勤務スケジュール上ではこんなことはない。しかしながら、実際には、運転者は、不測の事態にまきこまれて遅刻するのを恐れて所定時刻よりも早くに出勤したり、あるいは、道路の混雑等で終業時刻が遅れるなどして、上のような事態が発生してしまうのである。いずれにせよ、私生活の充実、疲労の解消を図る上で問題のある勤務状況であるといえる。

図5 勤務日/休日別にみた睡眠（夜眠）時間



また、睡眠時間の短さも特徴である（図5）。とりわけ、勤務日の睡眠時間の短さは顕著である。もちろん、睡眠時間の短い日があってもどこかでその負債分を解消できれば問題はまだ小さいといえる。実際、休日に長めの睡眠がとられている。だが、そうした調整作業によっても、バス運転者の疲労はなお回復されずに蓄積しており、例えば、睡眠不足や疲れ・体調の悪さを感じている運転者は7割を超えていた。あるいは、

年齢別に厚生労働省の調査（労働者健康状況調査）データと比較しても、強い疲れを感じているものの割合は2、3倍に及んだ。バス運転者は疲れているのである。

働き方に関するルールの抜本的な見直しを

私的モータリゼーションを軸に展開されてきたわが国交通政策の転換を図らなければ、バス運転者の労働条件の改善は容易ではない。そのことを踏まえた上で、バス運転者など職業運転者の働き方の改善のために強調しておきたいのは、「改善基準告示」の問題である。すなわち、「改善基準告示」の主たる内容を抜き出せば、例えば、拘束時間は、(a) 4週平均で1週間当たり、65時間（貸切バスは52週間のうち16週間までは、4週平均で1週間当たり71.5時間まで延長可）まで、(b) 1日当たり、原則13時間、最大16時間（15時間超は1週2回以内）まで、それぞれ許されているという状況にあり、また、休息期間は継続8時間以上確保されれば問題はないのである。

「自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的」として掲げておきながら、著しく低い水準であり、なおかつ、その水準さえ必ずしも遵守されていない脆弱さの「改善基準告示」の抜本的な見直しが必要であると考えられる。そのためにこそ、繰り返しになるが、実態把握という作業が急がれる^{注5}。

(かわむら まさのり：北海学園大学経済学部
/ 〒062-8605 札幌市豊平区旭町4丁目1番40号
TEL:011-841-1161)

注1 但し、ここであげたの（「賃構」が主として扱っているの）は常用労働者のうち一般労働者の数値である。

注2 厚生労働省「脳・心臓疾患及び精神障害等に係る労災補償状況（平成18年度）について」（平成19年5月16日発表）によれば、「運輸業」の支給決定件数は97件で、全体355件のうち3割弱を占める。

注3 詳細は、拙稿「バス運転手の勤務と睡眠 - 進む合理化策のもとで」『北海学園大学開発論集』第78号、2006年を参照。
<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/index>からダウンロード可。なお、国土交通省の調べによれば、健康起因によるバスの事故は2001年には3件だったのが2004年には27件にも達し、2005年も22件と高止まりである。

注4 野沢浩、小木和孝『白動車運転労働 - 労働科学からみた現状と課題』労働科学研究所、昭和55年。前原直樹、佐々木司、澤貢「自動車運転労働と疲労・眠気・ストレス状態」『産業精神保健』4(3)、p193～p200、1996年も参照。

注5 疲労のこうした蓄積が事故発生の可能性を高めるであろうことは言うまでもない。紙幅の都合上省略したが、バス運転者（貸切を含む）を第一当事者とする事故は、事故件数においても事故率（走行キロ当たり）においても増加している。