

バス運転手の実態 - 勤務と睡眠に焦点をあてて -

■ はじめに

今回はバス運転手を取りあげる^{注1)}。バスはわれわれの身近な「足」である。だがこのバスの運転業務に従事しているひとたちがどんな働き方をしているかについては、バス運転手の無愛想さや乱暴な運転振りに強い非難が集中することはあっても、ほとんど関心が寄せられない。だが利用者から非難されるこうしたバス運転手の態度・行為も、彼らの働き方と無縁ではない。本稿では、まずはバス業界を取りまく状況やバス会社の「対策」を概観した上で、バス運転手の実態、具体的には安全問題を論ずる上でも欠かせない、働き方と睡眠に焦点をあてて述べる。

■ 旅客運送業を取りまく状況

- モータリゼーション政策の推進と規制緩和

バスやタクシーなど旅客運送業を取りまく状況でとりあげる第一は、一貫したモータリゼーション政策の推進である。高度経済成長による都市への人口集中は、地方での一次産業の衰退・人口流出・過疎化の進行によるバス路線の減少をもたらしたが、モータリゼーション政策の推進がそれに拍車をかけた。

全国のバスの年間輸送量（人員）はピーク時である昭和40年代の半分以上（100億人→44億人）にまで減少した。そうした傾向は北海道についても同様だ。手元にある資料で機関別輸送人員・ウェイトを二つの時点で比較してみると（表1）、マイカーの増大に対し、バスの縮小は明らかである。

こうした事態の改善を図るために採用されたのは、モータリゼーション政策の転換＝公共交通機関整備のための公的支援の拡充策ではなく、交通政策への市場原理の導入だった。これが第二の特徴だ。すでに拙稿（タクシー論文）で示したとおり、2002年の「改正」道路運送法の

施行で需給調整規制が廃止され価格規制が緩和されたほか、バス事業では国による補助の対象が縮小した。その結果、地方のバス事業では、従来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・廃止が進んだ^{注2)}。

■ 進むバス会社の合理化策と

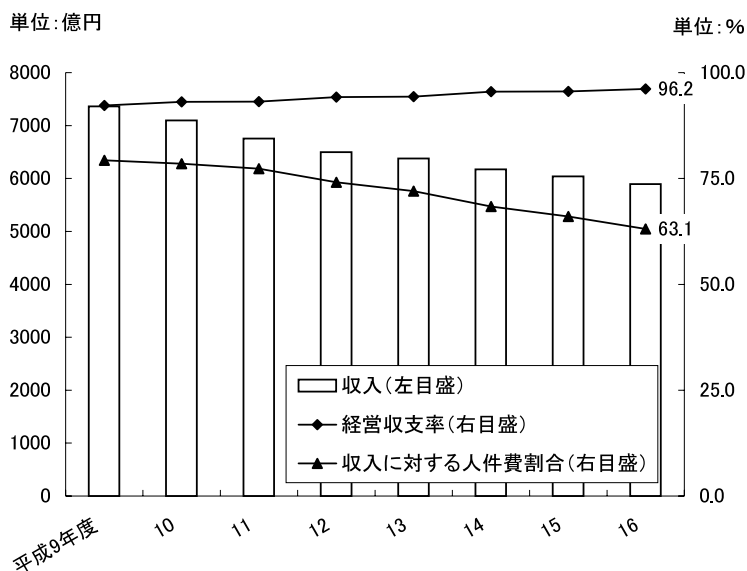
低下する運転手の労働条件・処遇

こうした厳しい状況のもとで、各バス会社は、人件費をはじめとする経費の抑制＝「合理化」策を進めている。いわゆる賃金カットはむろんのこと、時給制の運転手の活用や、大手私鉄でみられるバス事業部門の分離・独立

	乗合バス	ハイヤータクシー	自家用乗用
昭和55年度	5億18百万人 (21.2%)	2億88百万人 (11.8%)	13億1百万人 (53.4%)
平成14年度	2億19百万人 (7.4%)	1億55百万人 (5.3%)	22億6百万人 (75.0%)

出所：北海道運輸局『数字でみる北海道の運輸』より。

表1 北海道内の機関（自動車）別、輸送人員（昭和55年度、平成14年度）



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。

図1 一般乗合バス事業（保有車両数30両以上、民営に限定）の営業収入、経営収支率、収入に対する人件費割合の推移

採算の子会社化による賃金の大幅な圧縮という「荒業」などである。その結果、国交省資料より作成した図1のとおり、一般乗合バス事業の収入（棒グラフ）は年々低下しているにもかかわらず、収支率は年々改善されている（上の折れ線グラフ）。それは、支出＝経費の削減策の「成功」を意味する。なかでも人件費比率の低下は顕著である（下の折れ線グラフ）。

ここでバス運転手の年収と年間労働時間をみてみよう（但し貸切バスを含む）^{注3)}。表2のとおり、全国では、バス運転手の年収は453万円で、全産業労働者の543万円と比べて90万円の差がある（年齢はバスで高い）。

しかもその年収は長時間労働によって獲得されたものである。すなわち、労働時間をみると収入とは逆にバス運転手が全産業労働者よりも250時間も長く働いている計算になる。よって当然、時間当り収入はバス運転手で低い（これらの特徴は北海道でも同様^{注4)}）。

図2は、全産業労働者を100として、バス運転手（全国）の年間労働時間、年収及び時間当り収入の推移をみたものである。労働時間は全産業労働者を常に上回っているにもかかわらず、年収は平成12年から、時間当り収入に限ってはもっと以前（平成3年）から、100を切っており、最新の値ではそれぞれ84、75にまで低下している。

■ 不規則な勤務時間制と睡眠・安全問題^{注5)}

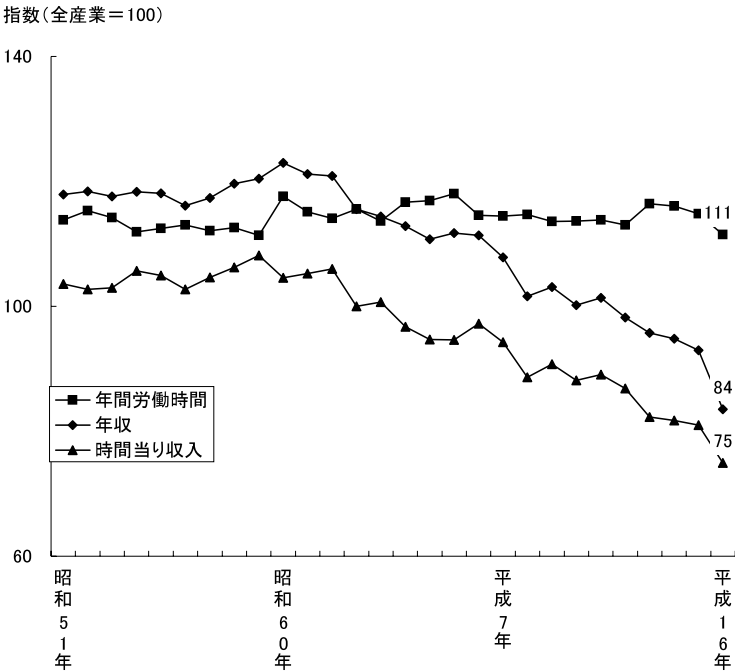
問題は長時間労働だけではない。バスの働き方の特徴の最たるものは勤務の不規則性である。すなわち、バスは深夜を除く朝早くから夜遅くまで稼働しているわけだが、運転手は毎日同じ時間帯に勤務しているわけでは

		年間労働時間	年間収入	時間当り収入
全国	バス	2448	4533	1.85
	全産業	2196	5427	2.47
北海道	バス	2592	4267	1.65
	全産業	2244	4722	2.10

単位：時間，千円

出所：厚労省『平成16年 賃金構造基本統計調査報告』より。

表2 全国及び北海道のバス運転手の年間労働時間、年収及び時間当り収入



ない。早朝から働く日もあれば午後から働くこともある。つまり不規則な勤務シフトがあらかじめ組まれているわけだ。例えば図3はある運転手の一週間の実際の勤務だ。勤務の不規則さは明らかだろう。

勤務が不規則であっても労働時間が短ければ、さしあたり問題は小さいといえよう。だが実際には、拘束時間や労働時間は長い上に、人件費の削減圧力のなかでさらに延長傾向にさえある（以下で「拘束時間」をとりあげるのは、出社してから退社するまで延々とバス運転業務に従事しているわけではなく、むしろ間に長い休憩時間をはさむ勤務が多いからだ）。では、一週間の拘束時間の長さをみてみよう（表3）。

一週間の総拘束時間の平均値は64.2時間に及ぶ。回答者全体の3割は70時間以上だ。一般の労働者の「週40時間労働・45時間拘束」と比較するとバスの拘束時間の長さが理解されよう。もっとも、「拘束時間の全てが作業（労働）に費やされているわけではないのだからさほど問題ではない」という主張もあるかもしれないが、早計だ。長い拘束時間はとうぜん在宅時間を侵食する。古い資料だが、生活時間調査の結果にもとづく越河の調べ^{注6)}では、8時間以上の睡眠を確保しうつろぎの時間も得るためには、目安として14時間以上の勤務間隔が必要であるという。だが本調査結果では、勤務を終えて退社してから翌日の出社までの時間は（間に休日をはさむ場合は除く）平均で12.5時間に過ぎなかった。そのため、睡眠も短かった（表4）。勤務日の睡眠は平均で7.0時間で、延べで約半数（47.8%）のものが7時間未満の睡眠となっている。しかも短い在宅時間は、睡眠時間の量的な確保を困難にするだけでなく、深夜・早朝時間帯の勤務という条件が重なることで、良質の睡眠をとることの障害にもなる。「十分な睡眠時間がとれない」という量的問題のほか、「ぐっすり深い睡眠がとれない」「夜中に目が覚める」という質的な問題の訴えは少なくなかった（順に46.2%、36.5%、34.6%）^{注7)}。さらに、以上のような労働時間の「長さ」や「位置」の問題だけでなく、乗務のゆとりのなさ（労働の過密さ）として「ダイヤに余裕がない」「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」という問題が多く訴えられていた（順に44.2%、50.0%）。この点を、冒頭で示した「粗暴」と非難されるバス運転手の態度・行為の背景要因としても指摘しておきたい。

	71	100.0
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	

単位:人,%

表3 一週間の総拘束時間

	勤務		休日		全体	
	416	100.0	81	100.0	497	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	

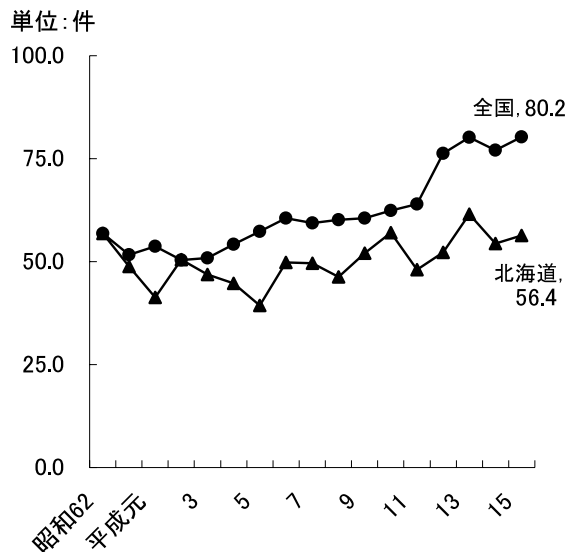
単位:人,%

表4 勤務/休日別にみた一日の睡眠時間

最後に、こうした過重な労働負担や休養・睡眠の不足が健康や安全にも影響を与えていることを述べる。すなわち、疲労の蓄積について四区分で尋ねたところ、疲労蓄積の高い群は合計で半数を超えていた（「いつも疲れがたまっている」24.0%、「前日の疲れがとれないことが、よくある」27.9%）。また後者の安全面について政府統計で確認すると（但し貸切バスを含む。図4）、全国でも北海道でも営業用バスの事故率（走行距離1億km当り事故件数）は増加傾向にある。

以上が、われわれの身近な「足」であるバスの実態の一側面だ。今、政府・規制緩和推進論者によって高い評価を与えられている規制緩和と政策のもとで職業運転手の労働や生活がいかなる状況になっているのか、その実態を利用者・国民に示し、労働時間規制など職業運転手に対する対策の強化はむろんのこと、高齢者人口の一層の増加が避け得ないなかで、モータリゼーション基調に変わる豊かな交通政策を提起してゆくという壮大な共同作業が求められている。

（北海道札幌市在住・北海学園大学教員）



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』及び北海道警察『交通年鑑』の各年版より
(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)。

図4 全国及び北海道の営業用バス運転手の走行距離1億km当り事故件数の推移

注

1) 一部の政府統計を除き、乗合バス運転手に限定。貸切バス業界では、新規参入が続き、運賃単価などの面で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だが、別の機会にとりあげたい。

2) 「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」(『北海道新聞』朝刊2003年2月1日付)

3) 厚労省「賃金構造基本統計調査」より算出。年間労働時間は「所定内」分と「超過」分の合計を12倍して算出。年収は「きまって支給する現金給与額」を12倍したものに「年間賞与等」を足して算出。

4) 国交省等の資料を分析した調査報告書(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』、平成13年)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」という。つまり、兼業部分への依存が困難でありす

で、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実態である。

5) ここで用いるのは、労働組合の協力で実施した、一週間にわたるバス運転手の勤務と睡眠に関する時刻を調査・分析した結果である。一箇所も欠損なく記録調査に回答のあったのは71人で、いわゆるアンケート調査の有効回答はこの71人を含む104人である。詳細は拙稿「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() - 勤務・睡眠時間調査の結果を中心として - 」『北海学園大学経済論集』第51巻第3・4合併号、2004年3月。

6) 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。

7) 加えて、「眠ることを目的として、酒を飲む」が33.7%に及んだ。この点は、この間、運転手個々人のモラルの問題として厳しい非難が集中した「酒気帯び運転」の真の解消を図る上でも、指摘しておきたい。

川村雅則さんの調査研究論文は
以下の会報にも掲載されています。

- ・ 38号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・ 39号 — 規制緩和とトラック運送業
- ・ 41号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態()

(第3種郵便物認可)

毎日新聞

36%、体調不良で運転

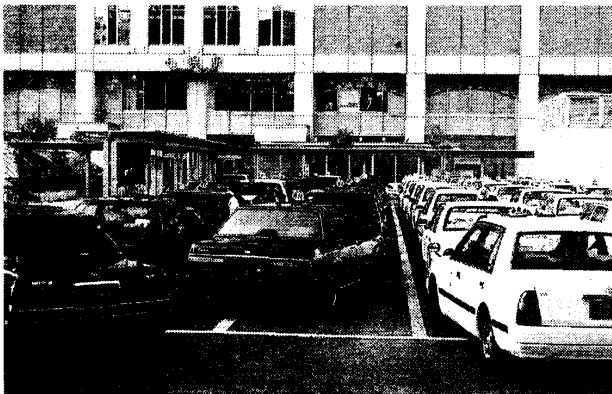
■札幌市内のタクシー運転手■

タクシー運転手の3人に1人は体調が悪い時にも営業運転をしたり、約4割が違反場所等で客待ちした経験のあることが、川村雅則・北海学園大講師(労働経済学)の実態調査で分かった。運転手が無理をする要因には、02年2月か

北海学園大講師が調査

ら実施された規制緩和による台数増加や長引く不況による利用者の減少によって、過当競争が激化していることが挙げられる。札幌市で29日に開かれる北海道経済学会シンポジウムで報告する。

【田中泰義、写真も】



調査は労働組合などを通じ、03年8月に道内の主な自治体の法人タクシー運転手6155人、昨年10～11月に札幌市の個人タクシー運転手1180人に質問紙を配り、勤務実態を聞いた。札幌市分で有効回答が得られた

台数増 背景に過当競争

1688人(法人1348人、個人3440人)を集計分析した。

それによると、「体調

不良時に運転したことが

ある」と回答したのは36

% (601人)▽「無理

を求めるノルマ」が数字

をして長時間働く」は44

% (735人)に達した。

一方、法人タクシー運転手は個人タクシー運転手に比べ、危険運転の傾向が目立つ。「速度超過や危険場所でのUターンなどを行うことがある」と答えたのは個人は16% (53人) だったのに対し、法人は約3倍の42% (572人) だった。

調査は労働組合などを通じ、03年8月に道内の主な自治体の法人タクシー運転手6155人、昨年10～11月に札幌市の個人タクシー運転手1180人に質問紙を配り、勤務実態を聞いた。札幌市分で有効回答が得られた

1688人(法人1348人、個人3440人)を集計分析した。それによると、「体調不良時に運転したことがある」と回答したのは36% (601人)▽「無理を求めるノルマ」が数字をして長時間働く」は44% (735人)に達した。

一方、法人タクシー運転手は個人タクシー運転手に比べ、危険運転の傾向が目立つ。「速度超過や危険場所でのUターンなどを行うことがある」と答えたのは個人は16% (53人) だったのに対し、法人は約3倍の42% (572人) だった。

北海道運輸局によると、道内で営業するタクシーの台数は規制緩和前

に比べ約900台増加している。川村講師は「規制緩和に伴うサービス向上は重要だが、安全対策に課題があることを浮き彫りにした。業界だけではなく行政も真剣に考えるべきだ」と指摘している。

毎日新聞

2005年10月27日

川村雅則さんの調査研究についての報道(会報41号)に関連論文が掲載されています。また、本号の8ページには「バス運転手の実態」を掲載しています。)