

# 交通・運輸労働者の労働時間と生活

柴田 悦子

## 1 はじめに

労働力不足、とりわけ青年労働者不足が深刻化している。教育水準の向上、都市における所得水準の上昇、流通・金融・サービス産業の肥大化が、青年層に製造業ばなれを促進させる結果となっている。交通・運輸労働は一般的にはサービス業に含めて考えられているが、経済学的には価値を増殖する生産的労働である<sup>1)</sup>。いわゆる3K（きつい、危険、きたない）とよばれる業種の中に交通・運輸労働も含まれており、交通労働者の社会的地位は一部の職種を除いてまだまだ低く、労働条件も他産業と比べて悪く、長時間労働と交替勤務が常態となっている。

最近になって、タクシー、トラック、外航船に女性労働者がごく少数あらわれてきたが、航空のスチュワーデスを除いては女性の参加がほとんど無く、「男に限られた仕事」と見られてきた。女性の参加がない職場の作業環境は無神経なほど劣悪である。場所的移動と野外労働が多い交通労働は、作業環境が常に変化するため環境整備はあとまわしにされてきた。長距離トラックのドライブイン仮眠所等の整備も一部に限られており、港湾における休憩所の整備も十分とはいえない。かつて若ものたちに好まれた長距離トラック運転手も近頃は敬遠され、物流業全体における労働力不足は深刻化している。

昨年12月、運輸政策審議会物流部会は、トラ

ック運転手を中心とした労働力不足への対応に迫られ、「物流業における労働力問題への対応方策について」という答申を発表した。この答申では、物流業における労働力確保のために魅力ある職場形成を目指し「週休2日制の拡大、労働時間の弾力化、年齢や勤務経験を考慮した賃金体系の構築、職場環境の改善、労働災害防止対策の強化、福利厚生の実施等を通じ、魅力ある職場の形成を図ることが不可欠」と指摘している。これらの指摘は物流業の体質そのものを根底から改善しなければ達成できない課題ではあるが、この答申が契機となって早急な改革にむかって進むなら好ましいことである。問題は、企業の古い体質と規模の零細性、荷主への隷属性等が、大きなネックとなって改善への困難を増幅させていることである。一般産業に比べて労働条件改善が困難な交通・運輸労働の特質を先ず明らかにしよう。

## 2 交通・運輸労働の特質

### 1) 労働環境の特異性

交通労働は人間、貨物の場所的移動を目的とした労働である。交通労働者の労働はつねに運搬具（汽車、電車、トラック、タクシー、船舶、航空機）と共に移動する。交通・運輸労働の生産物は移動過程そのものであるが、これはまた同時に乗客、荷主（貨物所有者）にとっては交通・運輸の生産物の消費過程でもある。交通労

## 特集・労働時間問題と日本の労働者

働者は、乗客や荷主の需要の発生にあわせて自動車や船舶を運転しなければならず、作業条件は全く他律的である。定期運行の場合は時刻表が公示され、それに合わせて運行を行うのであるが、時間帯や曜日、季節によって乗客、貨物の集中度に差があったり、天候による影響を受ける点では同様に他律性が強い。

さらに定期運行を行う大量交通機関の多くは「公共性<sub>2)</sub>」が高いことから、休日出勤、長時間連続運転、不規則労働時間にならざるえない。

労働が移動過程と結合している交通労働の作業環境は、時々刻々移動と共に変動する。とりわけ道路を走行するトラック、タクシーの場合、交通・運輸業以外のマイカー、自家用トラック、オートバイ等種々雑多な車と道路を共同利用するわけであるから、労働環境も他律的に変化せざるをえない。朝・夕都心にむかう車の渋滞、盆、暮、有給休暇に郷里や観光地にむかうラッシュ、関西の五十<sup>と</sup>ばらい（5日、10日に商人の支払いを行う習慣）等、全く交通・運輸産業自体に関係のない条件によって作業条件が変化する。上記のような特別の理由がなくても道路工事による片側通行や迂回による労働条件の悪化は日常茶飯事である。

次に交通労働の作業環境に大きな影響を与えるものに自然的契機がある。大雨、大雪、台風や強風、霧、波浪等の影響を受けた場合、労働の緊張度は極端に高められる。天候以外でも急カーブ、急勾配、幅員の狭い道路、狭水道、水深の浅い航路や港、片側谷になった山道、山かげにある空港等の地理的条件が交通労働に及ぼす影響は大きい。

これら交通・運輸労働の移動に伴って生じる特性は、他の一般産業の固定した作業場における労働環境とは異なり、それだけ労働条件をきびしいものになっている。移動にともなう生じ

る騒音、振動、気温や気圧の変化、時差、排気ガス等による身体への影響も無視することはできない。

### 2) 交通事故という名の労働災害

一般製造業における労働過程で発生する労働災害は天災（地震・山津波など）を除いて、機械の故障を中心とした労働過程のトラブルが最も多く、その被害者は作業従事者に限られる（たまに火災やガス漏れによって周辺住民に被害を及ぼすことがあるが…）。この場合作業従事者は労災認定を受ければ治療費や休業保障を受けることができる。

これに対して交通・運輸の場合、交通事故という形をとって、ほとんどの場合、運輸労働者とは無関係の第3者である乗客や貨物を巻き込むことになる。運転手ら乗務員にとって、交通事故は労働災害に外ならない。労働災害の発生状況を『労働者死傷月報』でみると、運輸業、陸上貨物取扱業、港湾荷役業の3業種で毎年の死亡者数800人以上、休業8日以上障害をうけたものは5万人前後となっている。この数は建設業よりは少ないが、鉱業よりは多く、度数で見ると製造業より50%高い。

ところでこれら労働災害＝交通事故の発生原因はそれぞれ個別的多様であるが、運搬具それ自体の故障や運搬ミスによるだけでなく、事故の大半は外的要件と複合して発生するケースが多い。最近目立って増えている道路事故の多くは、大型トラック、若ものによるマイカー暴走、高年齢ドライバーと言われている。大型トラックの場合、過積みが引き金となって追突、横転等の事故増となっており、その裏には規制緩和による業界の競争激化が指摘されている。さらに荷主の要請によるジャスト・イン・タイム輸送、スキー・バスにみられるような勤務条件を

無視した無理な労働が事故の引き金になっていることは、改めて指摘するまでもない。

交通事故は労働災害であるにもかかわらず、事故現場では運転手は被害者ではなく加害者として扱われる。事故発生直後、警察による取調べが行われ、場合によっては運転免許取消し処分を受けることもある。免許を取消された労働者は、労働権を奪われ失業せざるをえない。時には事故原因の解明と責任追求のため留置場に止められることもしばしばある。航空機墜落事故や信楽高原鉄道事故の際に死亡したパイロットや運転手の家族が、死亡した乗客の家族から冷たい目をむけられて悲しみに耐えながら頭を下げている姿をみると、交通事故に際して運転労働者の人権をめぐって考えさせられることが多い。

### 3) 戦争地域における船員労働

同じ労働災害にはちがいないが、外航海運に乗船する船員の場合、国内では考えられない国際紛争や戦争に巻きこまれ、死亡者負傷者が後を立たない。第二次大戦時、軍の輸送船として徴用された商船隊が魚雷や爆撃で被爆し、多くの船員を失った半世紀昔のこととは異なり、平和憲法を持つ時代になって以後の被害である。

昭和25年、朝鮮戦争で米軍物資輸送に従事していたLST（米軍上陸用舟艇）で休憩中の船員が米兵の威嚇射撃で負傷した。昭和39年戦乱のベトナムでLST乗組の日本人船員が帰泊しようと歩いているところを数名のベトナム人から襲撃され、1人死亡、さらにベトナム戦争初期の段階でサイゴン周辺で多くの船が被弾している。昭和46年、バングラディッシュの独立をめぐる、インド、パキスタン間に戦争が勃発した時、カラチに停泊していた日本船（まにら丸）が戦闘にまき込まれ、至近弾を浴びながらカラ

チ港脱出に成功した例、さらに昭和59年にはじまったイラン・イラク戦争では12隻の日本人配乗船が被弾、日本船員2名が死亡している。イ・イ戦争で被弾した各国の船舶は390隻、死者310人に達した。続いて湾岸戦争、日本人船員に死者こそ出なかったが、危険海域のペルシャ湾を航行せざるをえないわが国タンカー乗組員の緊張度は極限に達した<sup>3)</sup>。

「第二次世界大戦では油まみれになって泳ぎ、朝鮮戦争では空爆におびえ、ベトナム戦争ではロケット弾に肝をひやし<sup>4)</sup>」、湾岸戦争では魚雷と大量の原油流出を避けて危険海域で労働する船員たちの労働条件、作業環境改善は、国内労働法の範囲を越えている。国際的な対応が必要であると同時に、わが国にとって生産活動と国民生活に不可欠のタンカー輸送の安全確保のために、政府のより積極的な対策が望まれるのである。

突発的に発生するハイジャックに対する航空労働者の場合も、国内交通労働とは質的に異なった危険と緊張を強いられる。これら海外で働く交通労働者の実態はあまり知られていない。生命の危険にさらされながら作業を続ける外航船員たちの賃金は低すぎ、社会保障は貧弱すぎるのである。

### 4) 労使関係の特性

このようにみえてくると、交通労働に若ものが参加してこないのは当然のように思われてくる。しかし、ここに移動そのものが労働内容となっている交通・運輸独特の労使関係が成立するのである。労働者を一定作業場に集めて管理することが出来ない経営者側にとって、彼らの労務管理は大きな悩みでもある。加えて経営者にとって重要な資産である運搬具を彼らの手を離れて労働者にその運行を任さなければ、企業の経

## 特集・労働時間問題と日本の労働者

営自体が成り立たないという矛盾が存在する。地理的に離れ、場所的に移動し続ける走行車と労働者に対して、経営側は種々の方法で管理を行ってきたのである。タクシーのタコメーター、無線、長距離トラックに対する運行情報システムの採用、ジャスト・イン・タイムに典型的にみられる荷主ぐるみの管理システム、積み合せ輸送における運行ダイヤの遵守等はその一例である。ME化が発展した情報化時代の今日では、船舶運行システムによって、太平洋航行中のコンテナ船の入港時間まで正確に把握できるので、数十年前と比べれば遠隔地航行の船舶と労働者に対する管理も容易になった。

経営者の直接管理を受けにくい交通労働者の労働組合への結集は強く、交代制勤務のため全員が集まれる条件が少なくにもかかわらず、活動の自由は伝統的に守られてきた。組合活動が完全に弾圧されていた戦争中でさえ、船員の中で「戦争反対」のビラがまわし読まれていたことからこのことは納得できる。戦後も一貫して交通・運輸関係労働組合は、日本の労働運動の牽引力となって、大きな役割を果たしてきた。

しかし国鉄の分割・民営化に際して国労組合員に対して行われた非人間的弾圧は、本来労務管理の目的である作業能率の向上といった枠を越えていた。国労組合員というだけで有能な技術者に「草ぬき」を命じるなど、きわめて卑劣なやり方で「国労つぶし」を行ったのであった。このような手段を選ばぬやり方にもかかわらず組織をつぶすことが出来なかったのは、労働者側の運動の蓄積が大きかったことを示しているといえる。

トラック、タクシー等の労働組合への組織率は低い。これは労働者の流動性が高く、定着率が悪い結果でもある。これらの企業は中小・零細規模のものが多くあることもあって、個別企業に

対してよりも、業者団体や政府・自治体等に対する政策要求と合わせて運動を発展させている例が多い。港湾においても各港ごとに港湾共闘会議を組織し、共通要求による運動を展開している。

さきに述べた経営者の直接的労務管理が交通労働者の労働現場まで掌握出来なかったのは、今では過去のこととなり、コンピュータ時代の今日では車両の移動の全過程を掌握、制御できるような状態に変化してきているのである。交通労働者の場合も他産業と同様に、派遣、臨時等雇用形態が多様化している。本雇労働者のウェイトが減るにつれて、組合活動はやりにくく、全体的に組合活動は低調にならざるをえない。男子労働者が大部分を占める組合で、かつては病院看護婦たちの組合と合同ハイキング等が行われ、その中からカップルが生れた例も少なくなかったが、高齢化が進むと共に、女性の多い組合との交流も次第に消滅していった。

### 3 労働条件と生活

交通産業は、鉄道、航空、外航海運など巨大な装置型産業と、資本・経営規模が零細で労働集約的なタクシー、トラック産業が存在しており、両者を同一に論じることは無理がある。しかし、各輸送機関別に差はあるものの交通労働者の労働時間、賃金にはかなりの共通性を有している。

#### 1) 労働時間

長時間労働、交替制と早朝・深夜労働、日・祝日出勤というのが交通労働者に共通した特徴である。労働時間数は昭和63年度188.7時間、全産業平均174.2時間と比較して14.5時間も長い。労働時間に占める所定外労働時間の比率は、全産業9.5%に対し、運輸業は14.9%、製造業の11.

特集・労働時間問題と日本の労働者

8%と比較しても時間外労働の長さが目立つのである(表1参照)。中でもタクシー、トラック業は労働時間が長く、トラック業の所定外時間は44.9時間、その比率は20.7%とケタちがいに

長い。トラック労働者の年間労働時間は2600時間を超え、「週休2日制、年間2000時間の達成」を目標にかかげている労働省の指針とは大きな格差があるのが実態である。

表1 業種別平均年齢・平均勤続年数及び月間労働時間数

(昭和63年)

| 区 分     | 平均年齢 | 平均勤続年数 | 労働時間数 |       |       |      |
|---------|------|--------|-------|-------|-------|------|
|         |      |        | 計     | 所定内   | 所 定 外 |      |
|         | 歳    | 年      | 時間    | 時間    | 時間    | (%)  |
| 全 産 業   | 37.9 | 10.6   | 174.2 | 157.7 | 16.5  | 9.5  |
| 製 造 業   | 38.6 | 11.8   | 177.6 | 156.6 | 21.0  | 11.8 |
| 運 輸 業   | 40.5 | 13.2   | 188.7 | 164.2 | 24.5  | 14.9 |
| 鉄 道 業   | 39.1 | 18.8   | 178.2 | 162.4 | 15.8  | 8.9  |
| 道路旅客運送業 | 45.0 | 12.0   | 199.3 | 173.8 | 25.5  | 12.8 |
| 道路貨物運送業 | 38.7 | 9.7    | 217.3 | 172.4 | 44.9  | 20.7 |

(注) 1. 労働時間数は労働省「毎月勤労統計調査年報」による。

2. 平均年齢、平均勤続年数は労働省「賃金構造基本統計調査報告」による63年7月現在の数字。この場合、運輸業には通信業を含む。

交通・運輸労働者の労働時間は、景気の動向に敏感である。好況時は輸出入貨物量は伸び、消費の好調の影響を受けて国内貨物流動は伸びる。これらの影響で輸送貨物も顕著な伸びを示し、輸送需要は高まる。しかし需要の伸びに即応できるような輸送構造をとることができないのが、交通・運輸業の特質である。生産と消費の同時性＝即時財を生産する交通産業は、運搬具（船舶、トラック等）と労働者を常時余分にかかえることは出来ず、需要が急増した段階では労働者に超過労働を強いることになる。

次に、交通労働時間の特質として拘束時間の長さを取り上げねばならない。比較的近距离を走るトラックの場合は、実働時間と拘束時間に大きな差はないが、鉄道、バス、長距離トラック、内航フェリー等の労働には、交代による手待ち時間が必ず存在する。タクシー労働のように空車で駅前待機の時間は、当然待ち時間に入

るが、空車で「ながしタクシー」の場合は実働でないにもかかわらず、車と共に移動してはいるが形の変わった待ち時間と考えられる。

外航海運の場合は、24時間を交代で勤務につくが(1回4時間を2回、変形3交替)、勤務以外の自由時間といっても限られた船舶内の自由であり、それも出入港時、台風やしけの時は全員が船と貨物を守るため労働につくことになる。船員が得ることのできる真の自由時間は、下船して家族のもとへ戻った時はじめて実現する。

航空労働も同様であるが、実働と待機のサイクルが数日単位で回転する。早いスピードで地球をまわるのであるから、時差から生ずる疲労は他の交通産業には無い独特のものである。パイロット、スチュワーデスの場合も外航海運船員と同様で、フライト先で待ち時間休憩があっても、心身疲労回復のための休養時間であって、拘束内での自由でしかない。真の自由時間は休

## 特集・労働時間問題と日本の労働者

暇になってはじめて実現する。

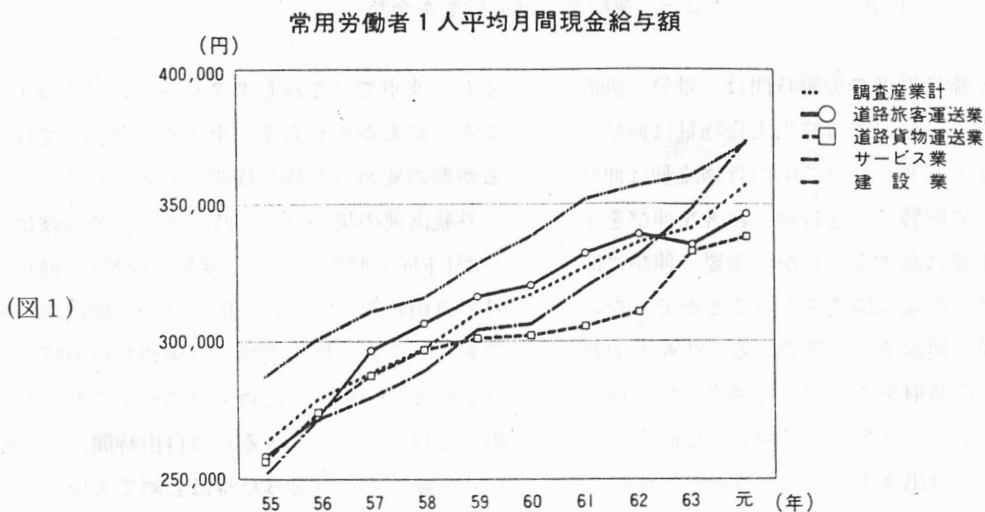
鉄道、バス等比較的近距離交通の場合、一般産業労働者の勤務体制と類似しているが、早朝、夜間、宿泊をとまなう勤務形態が多種多様であり、休日、休暇も規則どおりにとれない。タクシー労働は16～24時間連続乗車と明け休日とが交互に組み合わせられている。タクシー労働者の内には「脱サラ組」がおおく、上から管理されない「気楽さ」を好む傾向があるが、「水あげ(乗客を乗せた運賃収入)」に応じて支払賃金が決まる刺激的な累進出来高給を中心とした賃金形態をとっているため、自己規制で労働密度が高められることになる。

### 2) 賃金

タクシー労働の場合、賃金支払形態が刺激的

な出来高払賃金制度をとっていることはすでに述べた。タクシーに限らず、他の交通労働についても所定内賃金が低く、時間外賃金や特殊勤務手当が高いウエイトを占めているため、長時間労働によって何とか世間なみの賃金に近づくのが現状である。

図1は、常用労働者の給与額比較であるが、これによると道路貨物運送業(トラック業)の賃金が、かつて昭和50年代後半には建設業を上まわっていたものが、60年以降他産業の賃金が上昇しているにもかかわらず、トラックは低水準のままで最も低いレベルに位置していることがわかる。道路旅客輸送(タクシー)の場合も63年以降トラックに次いで低レベルであることがわかるのである。



注 労働省「毎月勤労統計調査年報」による事業所規模30人以上の年平均の金額である。

一方、航空産業における賃金は一般的に高水準である。ただし特殊高度熟練に対する訓練機関の長さ、労働の緊張度や特殊制からみて若干の高レベルは当然である。しかしNIES諸国をはじめとして発展途上国の航空部門への進出が

進むにつれて、低い賃金レベルの航空労働者が供給されると、わが国パイロットの高いレベル賃金も、ひき下げられることは容易に予測できる。すでにその前例は外航海運で示されている。

かつて日本の外航船員の賃金水準は他産業に

比べて高水準であった。ただし、高賃金は乗船中しかも遠洋へ出た場合の航海手当、危険手当等を含めてのことである。下船と同時に受けとる賃金は乗船中の6割以下であるから、平均すれば特に高いわけではなかった。しかし近年、途上国や社会主義国の海運参加、アメリカはじめ先進国の便宜置籍船増加やフラッキング・アウトの進行で、きびしい国際競争にさらされ、大手海運業者は低賃金諸国の船員と混乗をすすめるに至った。国際市場における競争とはいえ、外国人労働者の導入に至るには若干の経緯が必要であったが、ともかく混乗が合法化されていく過程で、日本人船員の賃金上昇率は低下していった。加えて1980年代緊急雇用対策で船員を約半分近く解雇したこともあって、若いものの船員ばなれは急速にすすんだのである。最近になって日本人船員不足は他産業と同様に深刻化し、「海技の伝承」をめぐる種々の議論がなされているが、再び若ものを惹きつける魅力ある海運になるには容易なことではない。

昭和30年代まで、鉄道員は公務員、教員、警察官と並んで、賃金はそれほど高いとはいえないが、社会的ステータスの高い職業として若い女性から結婚相手として憧れられていた。しかし国鉄分割・民営に代表されるような「たたかう組合」つぶし、労使協調組合育成の中で、賃金水準は他産業に比して急速に悪くなっていった。

長時間労働、不規則勤務、深夜労働に加えて低賃金では、交通労働者に健康破壊が進むのも当然である。交通産業は過労死の「御三家」にランクされ、脳出血、クモ膜下出血、急性心不全等の循環器系疾患で在職中の突然死が急増している。「過労死」に至らなくても、深夜勤務と緊張の連続に起因するストレス、自律神経失調、振動や騒音による腰痛、難聴等の慢性的疾病が

増えているのが実情である。

### 3) 生活

交通労働者の生活にとって最大の問題は毎日不規則な生活をするという人間生活の基本的リズムが常時乱されることである。交代制、早出、深夜、連続24時間勤務といった不規則、不安定労働は、日常生活に大きなしわよせとなり、食事、睡眠等は勤務時間に合わせて、毎日動かされることになる。勤務中の仮眠も含め、勤務先や到着地、出発地で外泊を余儀なくされる。当然外食の機会が増え、食事後の休憩も思うにまかせない。昼食が夕方、夕食が深夜といった不規則な食事になることも多い。

かつて国鉄では単身赴任を禁じていた。仕事を持っている妻は止めざるをえなかったが、これは変則勤務の夫の一人ぐらしは勤務に差しつかえると考えられていたためである。

船員の場合の休暇は数カ月以上にわたる乗船のあとである。夫の留守中の家庭は事実上の母子家庭であり、妻は家庭をめぐる一切をとり仕切り、育児や教育も夫の手を借りることはない。時々家へもどってくる夫は、凝縮した家庭生活を営むことになるが、長い海上生活ではめまぐるしく変化する日本の社会について行けず、これがまたストレスになるのである。今日、家庭から長期間はなれた労働は、数多い多国籍企業では一般化していて船員に限られたものではなくなっている。しかし条件によっては現地へ妻や子どもも行って共に暮らせる一般企業と単身船に乗る船員とでは差がある。ノルウェーやイギリスのように夫婦同乗のできる船があってもよいであろう。

交通・運輸業は女性労働者がきわめて少ない。このことは「男世界」しか知らない労働者たちの集まりで、女性との対話も少なく、一般的に

## 特集・労働時間問題と日本の労働者

女性に対して古い意識（本人は気づいていないが女性蔑視）の持ち主が多い。このことは家庭内でも「亭主関白」が多いことを示しているが、外勤が多く、生活時間帯がズレているので、夫は「客」あつかいされている面もあって、夫婦間の格差が埋められないまま定年に至る例も少なくない。

こうした親の生活を見て育った子供たちが将来の夢を交通・運輸労働に求める例はきわめて少ないのは当然である。交通労働の人手不足は一層深刻さを加えるであろう。

はじめに述べた運政審の「物流業における労働力問題への対応策について」の答申が、運輸労働者の労働条件改善にのり出したのも、今日の交通・運輸がかかえる人手不足の深刻さをあらわしているものである。しかしその解決には、労働時間、賃金、作業環境、労働条件全般にわたる根本的改善が必要である。交通関係労働組合の共通の緊急課題として、改善のプログラムを提起することが望まれるのである。

（理事・大阪市立大学名誉教授）

（注）

- 1) 『資本論』第二部資本の流通過程、第6章流通業、第3節運輸業 「…生産物の量はその運輸によってふえはしない。……運輸業に投ぜられた生産資本は、一部は運輸手段からの価格移転によって、一部は運輸労働による価値付加によって、輸送される生産物に価値をつけ加えるのである。」
- 2) 交通における「公共性」の解釈は多様で必ずしも共通認識に達しているとは言えない。ここで使う「公共性」とは、直接的には不特定多数の一般乗客が利用し、間接的には国民生活に不可欠の物資輸送を担当しているという意味で、狭義の解釈を行っている。
- 3) くわしくは 日本海員組合『海員』特集「船員と戦後の戦争」（1991年8月号）
- 4) 上記『海員』26ページ。

### 前号（No.4）の訂正

27ページ左1行目～2行目

……19.2%（89年2月）にとどまる。～ → ……19.2%（89年2月）にとどまる<sup>(11)</sup>。～