

2000.5.19 全国一斉アンケート調査結果 トラック運転者10,016名の証言

はじめに

昨年から全国一斉アンケート調査を5月19日に実施しています。今回で25回目を数えました。今回は気候的にも恵まれ、調査に協力していただいた方が10,016名と、昨年を上回る回答が得られました。

調査項目は、例年の項目に加えて、過積載問題、高齢化への対応ということで「仕事の継続希望」「60歳以降の重視項目」などについても質問しました。

以下、調査結果を報告します。

1 . 調査概要

回答運転者数

今年の調査（2000年5月19日）では、10,016人のトラックドライバーの方々にご協力いただきました。調査場所はほぼ例年と同じく、全国主要道路のS.AやP.Aでしたが、場所によっては高速道路の開通によって、トラックドライバーの休憩場所も違ってきて、立ち寄りドライバーも減ってきており、所定の調査ノルマを達成することも、なかなか困難であったとの、調査員の感想もありました。しかし、みなさんの努力と比較的好天に恵まれたこともあり、再び1万人以上の方々の協力を得ることができました。

車両の所有形態

所有形態について、98年、99年と比較してみると、ほとんど変わっていません。会社所有のトラックがほとんどですが、減少傾向ながら個人所有車両の持ち込みが5%程度ありました。

トラックの最大積載量

最大積載量について、98年から比較してみると、「8トン未満」が37.4%と連続減少しており、「8トン～11トン」も年々35.4%で減少しています。しかし、「12～15トン」は年々増えており、今回の調査では26.4%と増加も顕著に表れています。トラックの大型化が進行しているといえます。

運転者の年齢

30歳未満が過半数を占めていたのが、今年は49.6%と過半数を割りました。運転者の高齢化が進んでいることを反映しています。年代別にみても、50歳代が昨年の12.6%に比べて20.8%と大幅に増えています。

会社のトラック保有台数

全体的にみると、「30台未満」が45.7%で昨年より減少、「30～100台」が35.2%で増加しました。「101台以上」については17.9%で減少しています。しかし、「10台以下」の規模は昨年の15.5%と比べ、16.3%とわずかですが増えました。

労働組合への加入状況

「組合に入っている」が37.6%ですが、ここ数年、減少傾向が続いています。保有台数別でみると、例年いえることですが、100台以下で加入状況が極端に低くなっています。とくに企業規模10台以下では、7割以上の人に組合がないのが実状です。

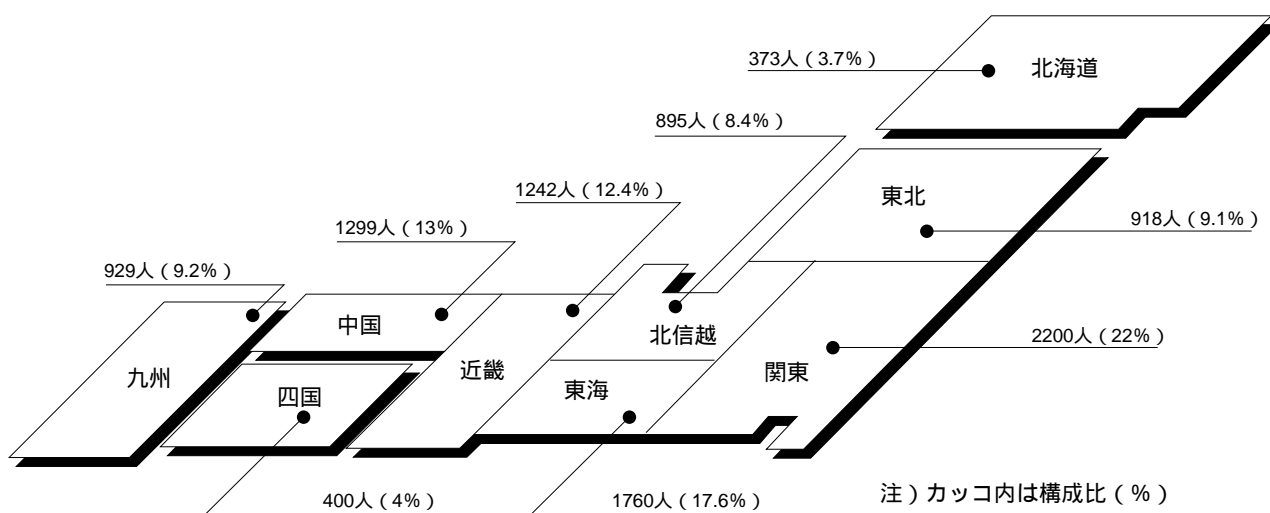
在職年数

今回で2回目の調査ですが、在職年数10年未満は合計で55.1%となっており、定着率が低い傾向を示しています。規模が小さくなるほど、また「組合がない」「入っていない」ほうが10年未満の割合が増え、過半数を占めるなど、他産業と比べ、在職年数が短い傾向が浮き彫りになっています。

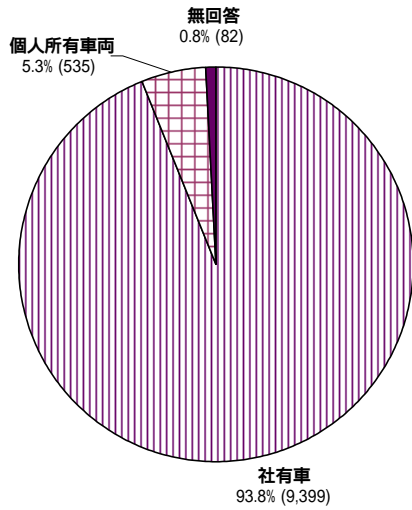
回答運転者数

年	回答者数
1992	11,268
1993	11,797
1994	11,412
1995	11,226
1996	10,698
1997	10,543
1998	10,389
1999	9,315
2000	10,016

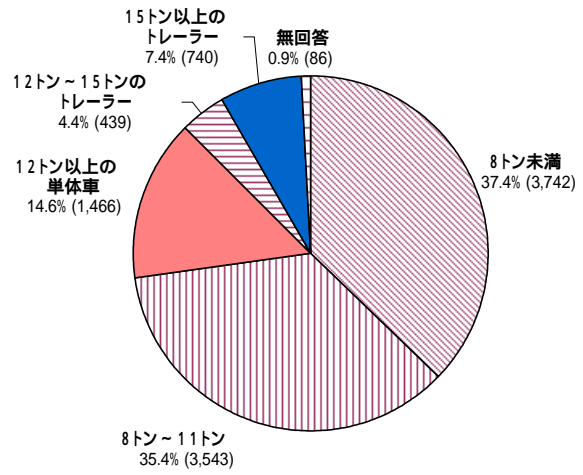
地域別回答者数



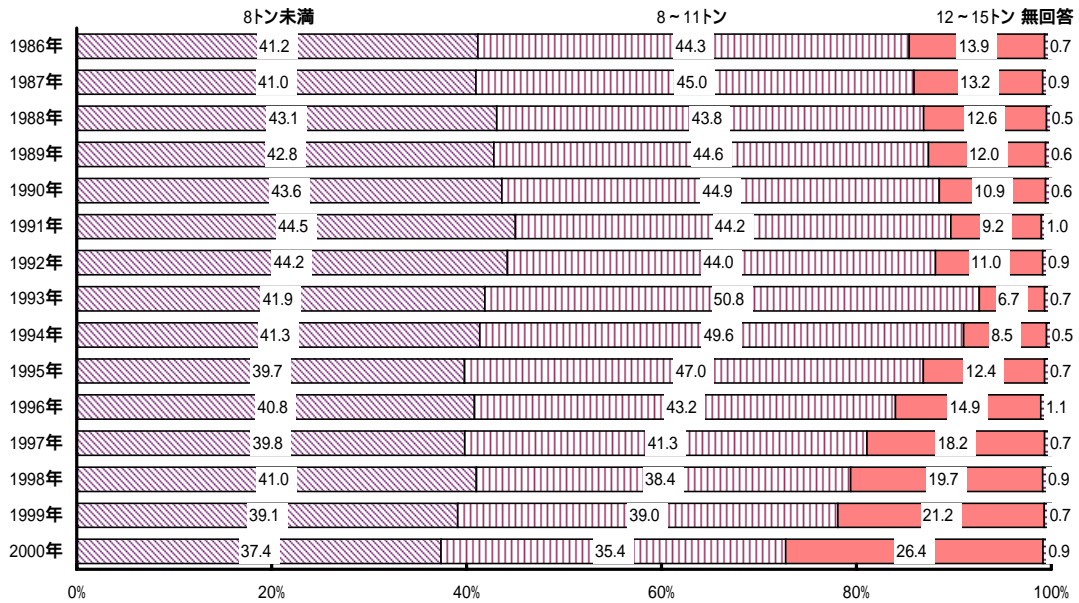
車両の所有形態



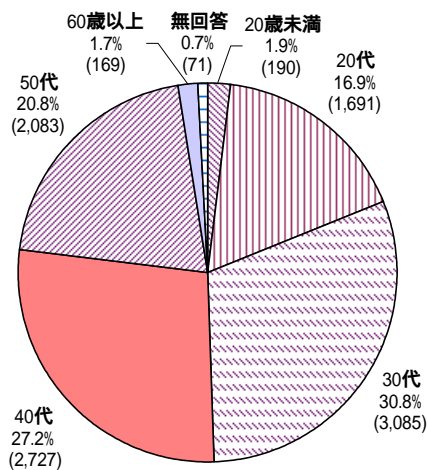
トラックの最大積載量



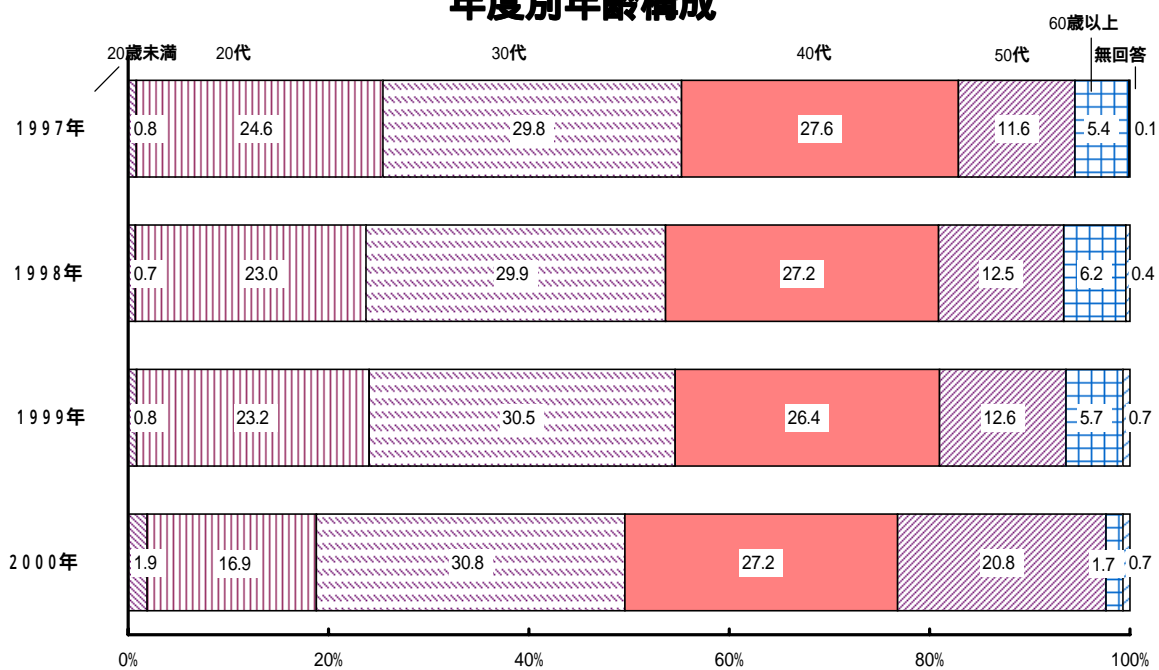
年度別最大積載量の割合



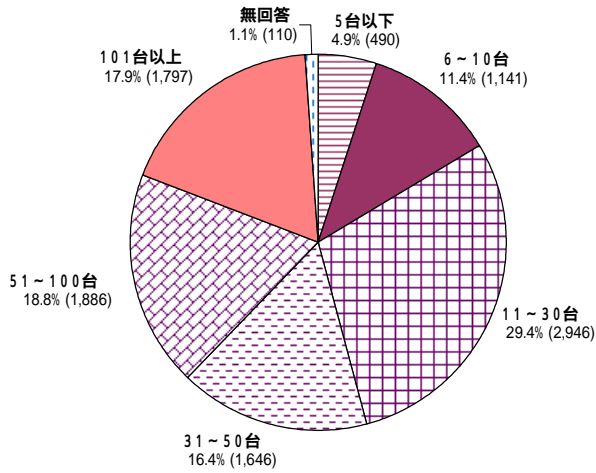
運転者の年齢



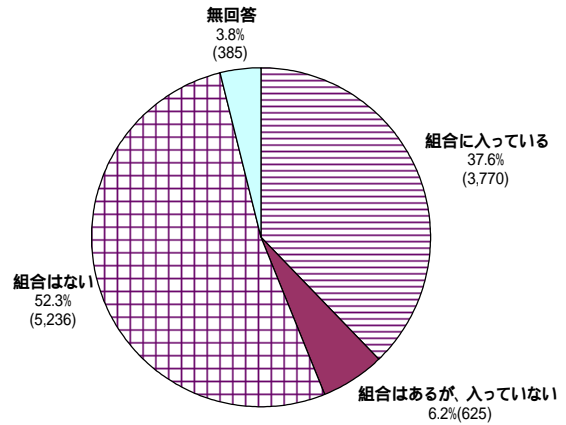
年度別年齢構成



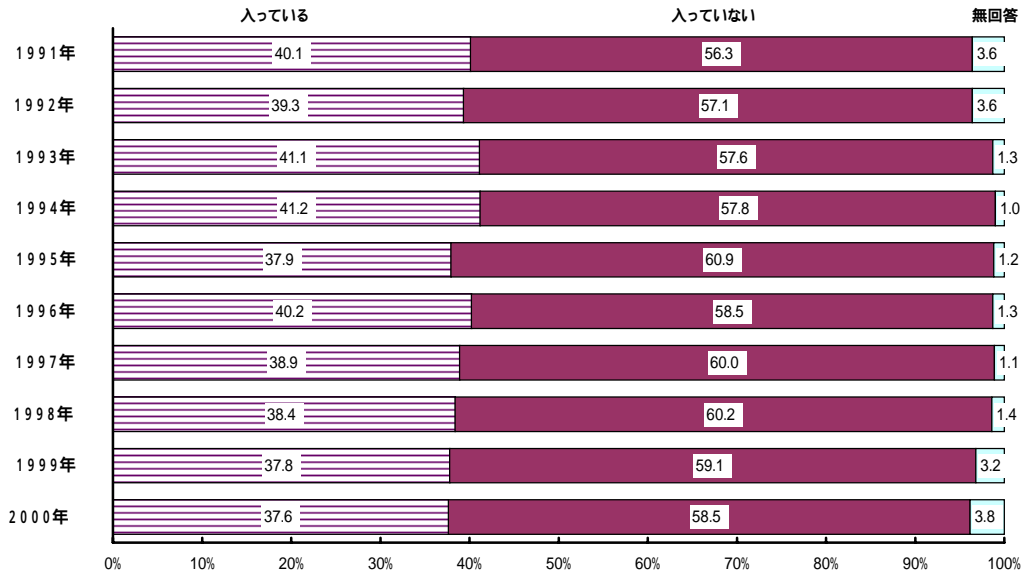
会社のトラック保有台数



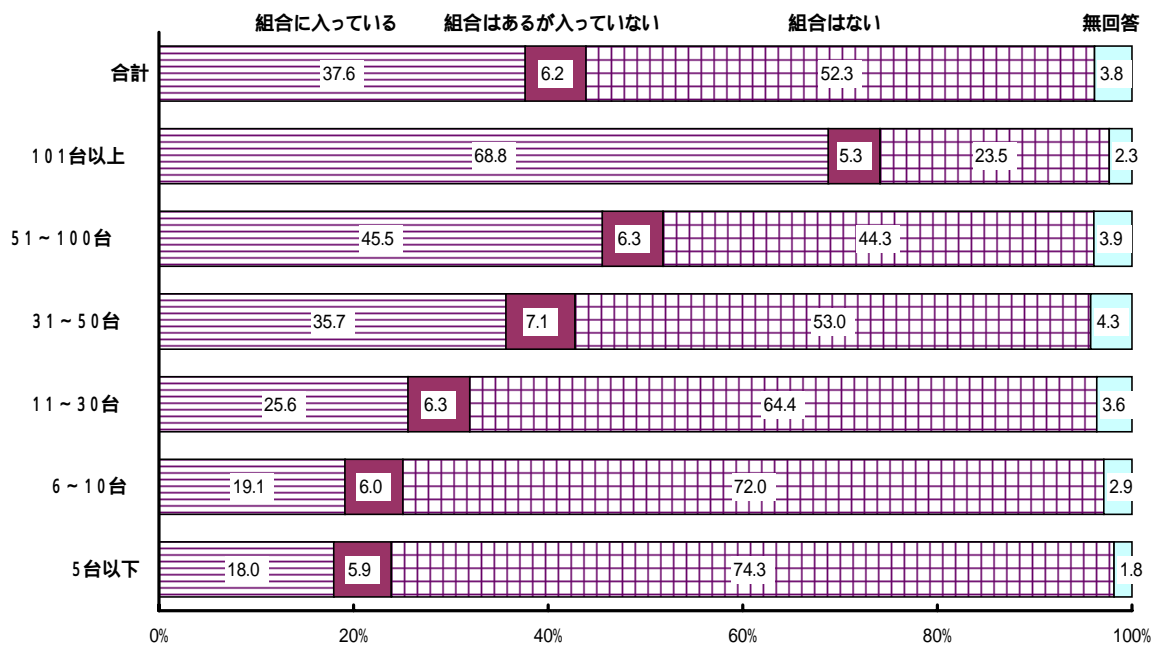
労働組合への加入状況



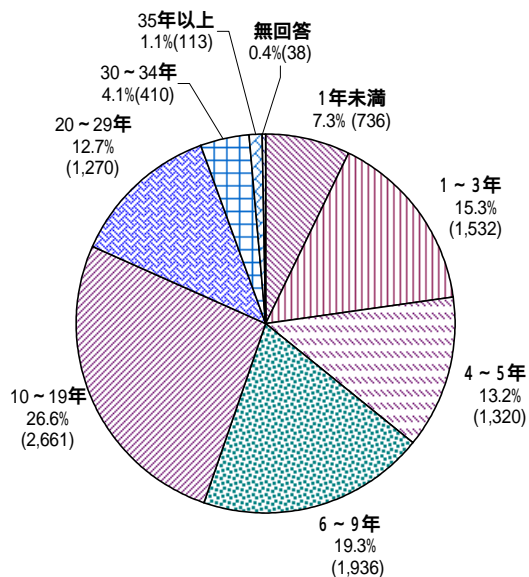
年度別労働組合への加入状況



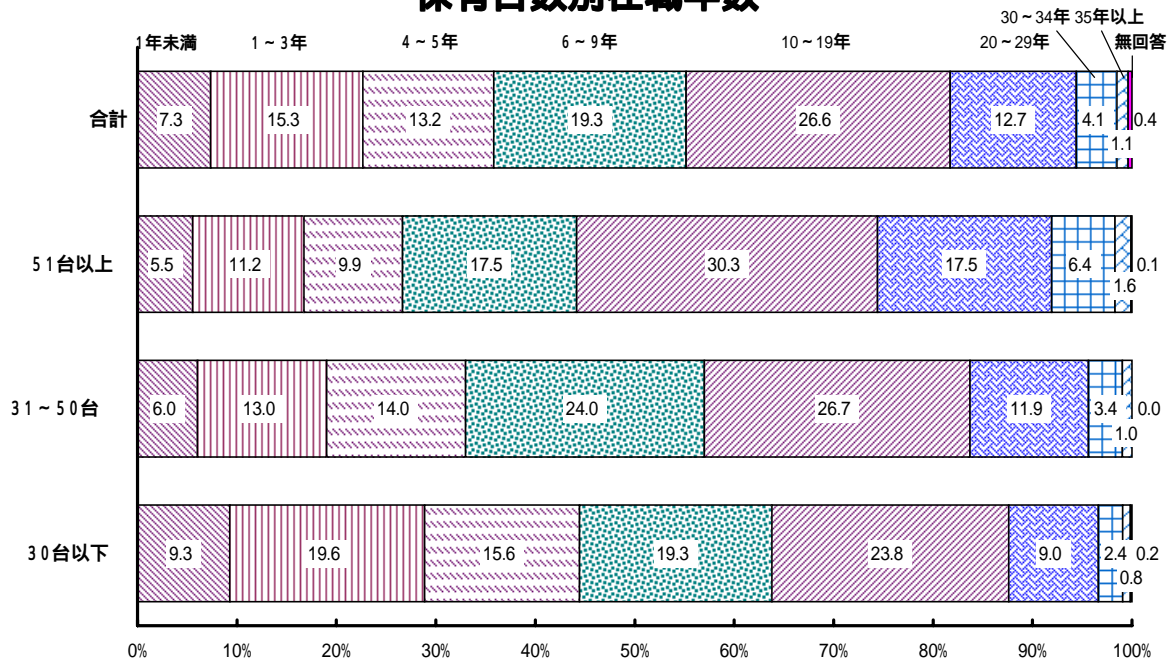
保有台数別加入状況



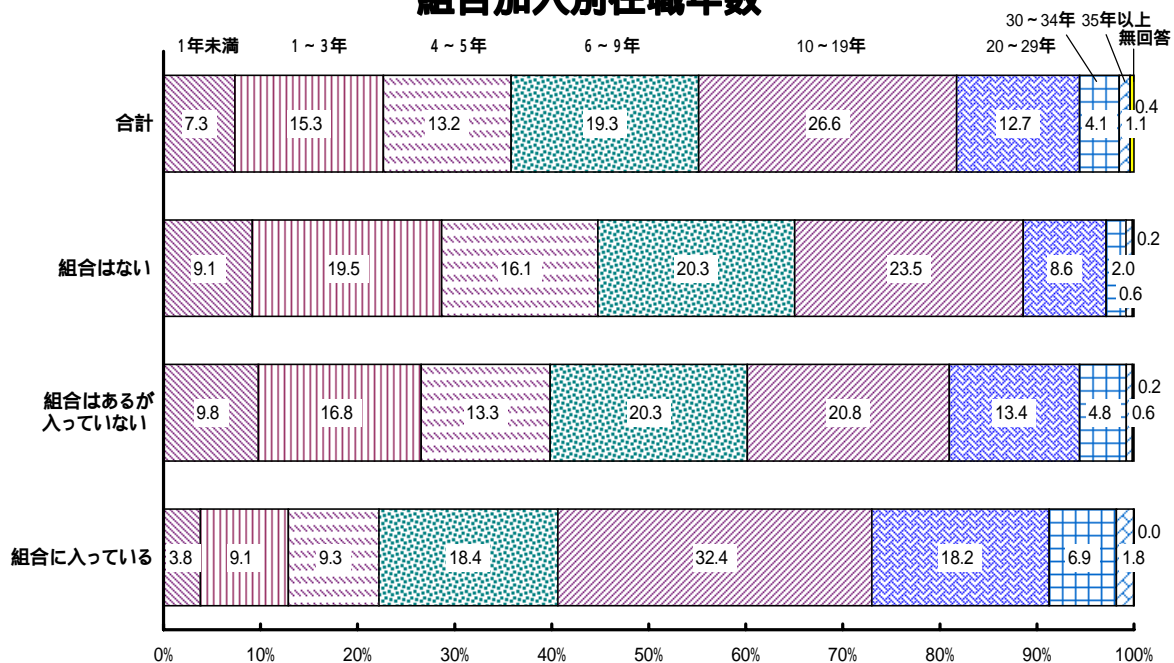
在職年数



保有台数別在職年数



組合加入別在職年数



2 . 労働時間

法定労働時間の遵守

「守られている」が36.4%と相変わらず全体の3分の1に過ぎません。97年4月1日より週40時間制が施行されたにもかかわらず、3年経っても状況に改善がみられません。「守られている」を組合加入別で見ると、「組合に入っている」が54.0%、「組合はあるが入っていない」が35.2%、「組合がない」は23.7%しか守られていません。組合の役割が大きいことを示しています。

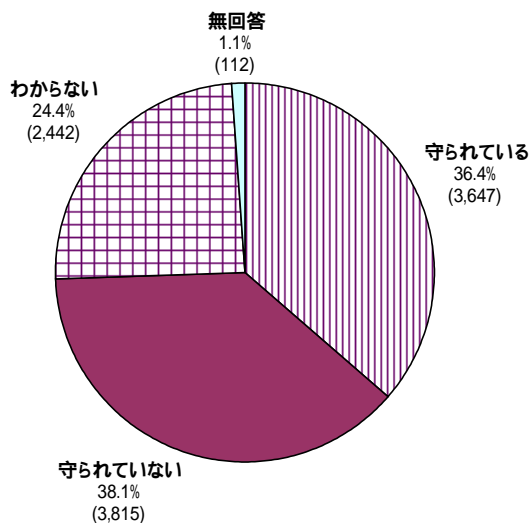
年間休日日数

完全週休2日制に該当する105日以上の年間休日がある運転者は、37.6%で98年、99年と比率的には変化がありません。105日以上の休日は、組合加入別で比較すると「入っている」が53.3%と過半数を占めているのに対し、それ以外は3割程度に過ぎません。

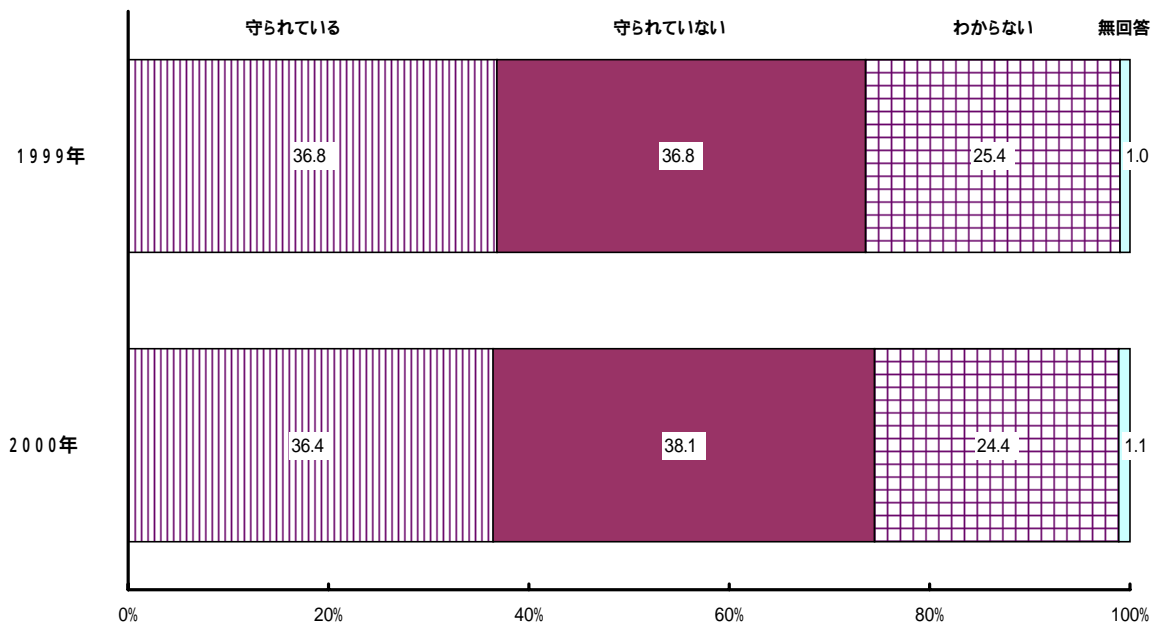
4月の残業時間

4月の残業時間で40時間以上働いた運転手は、33.4%で前回の調査よりも若干増えています。一昨年から見ると増加傾向にあるといえます。組合の加入別で見ると、加入している場合、40時間未満が48.3%とほぼ半数なのに対し、それ以外は3割から4割未満に留まり、長時間の残業がうかがえます。

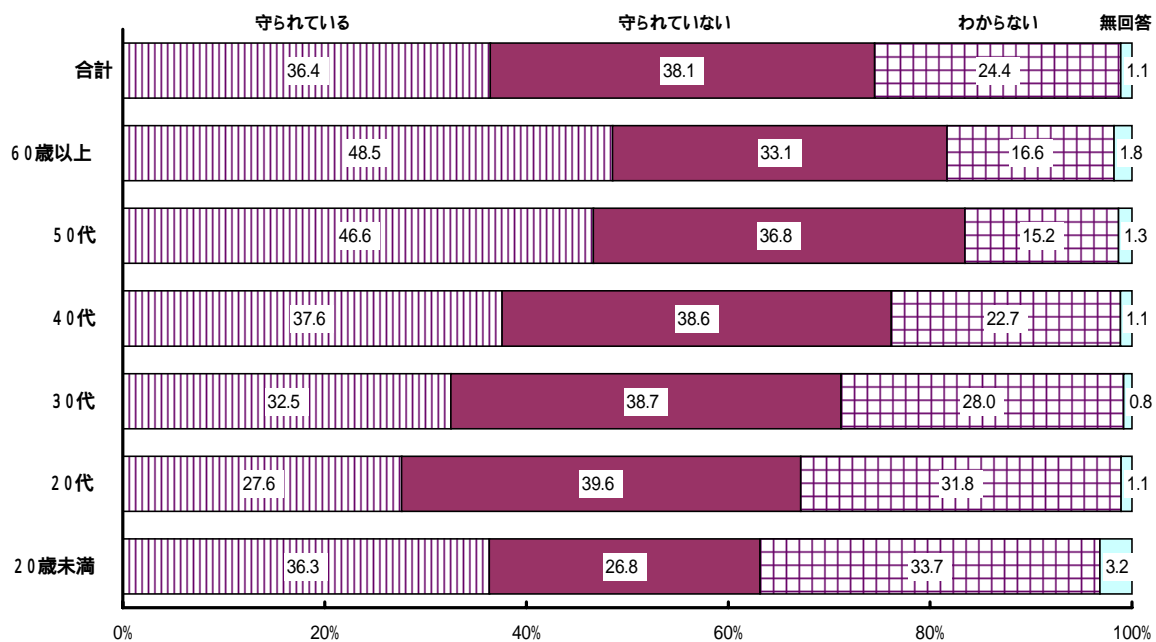
法定労働時間の遵守



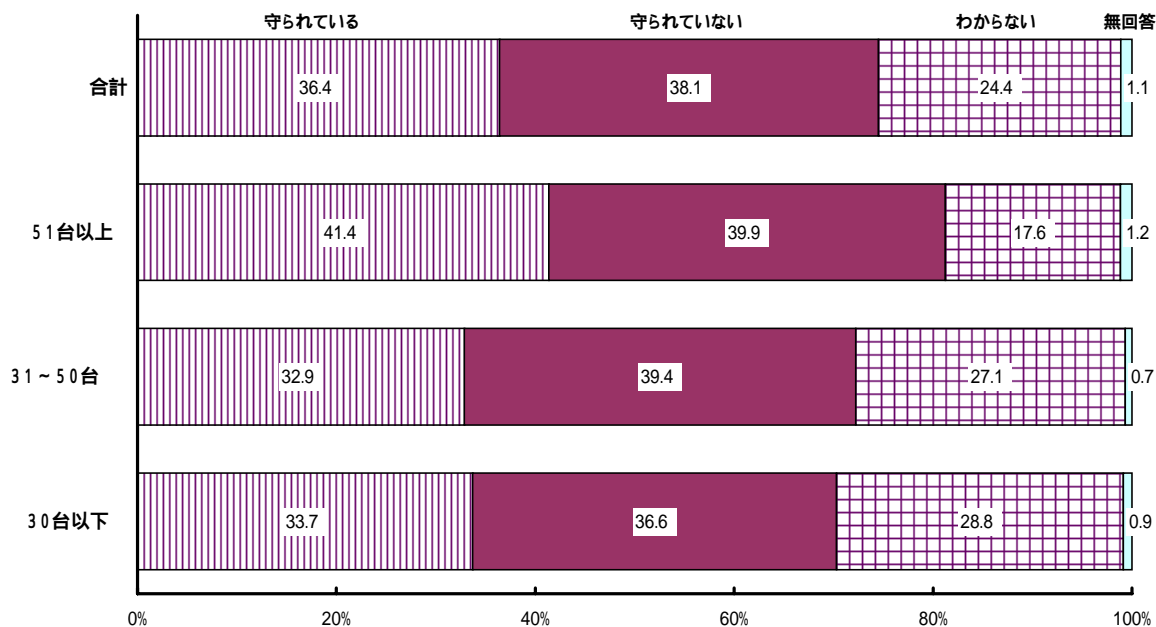
年度別遵守状況



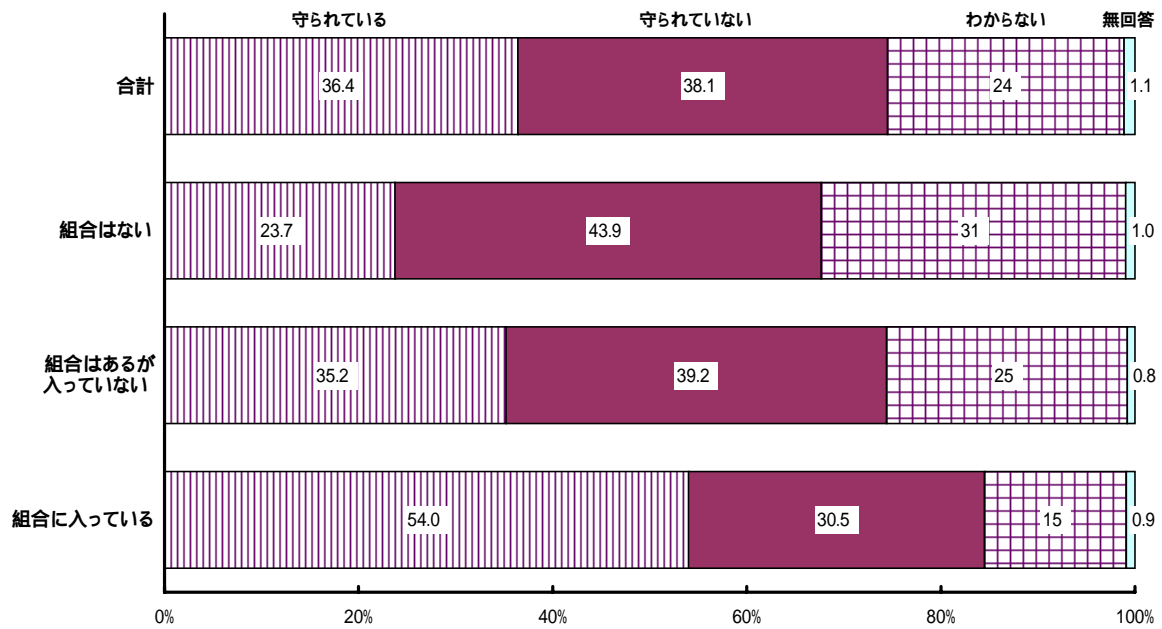
年齢別遵守状況



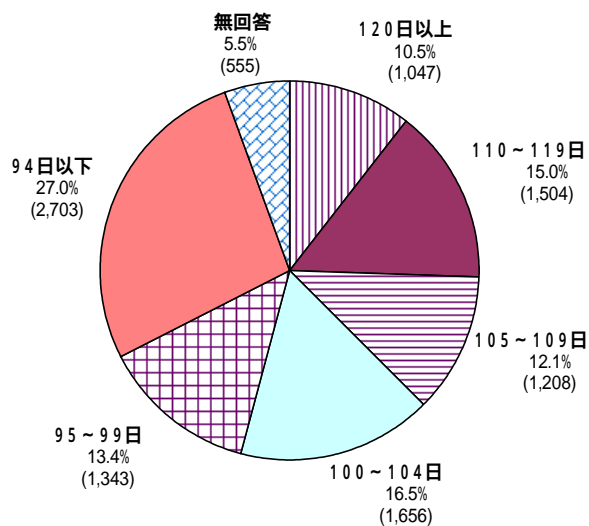
保有台数別遵守状況



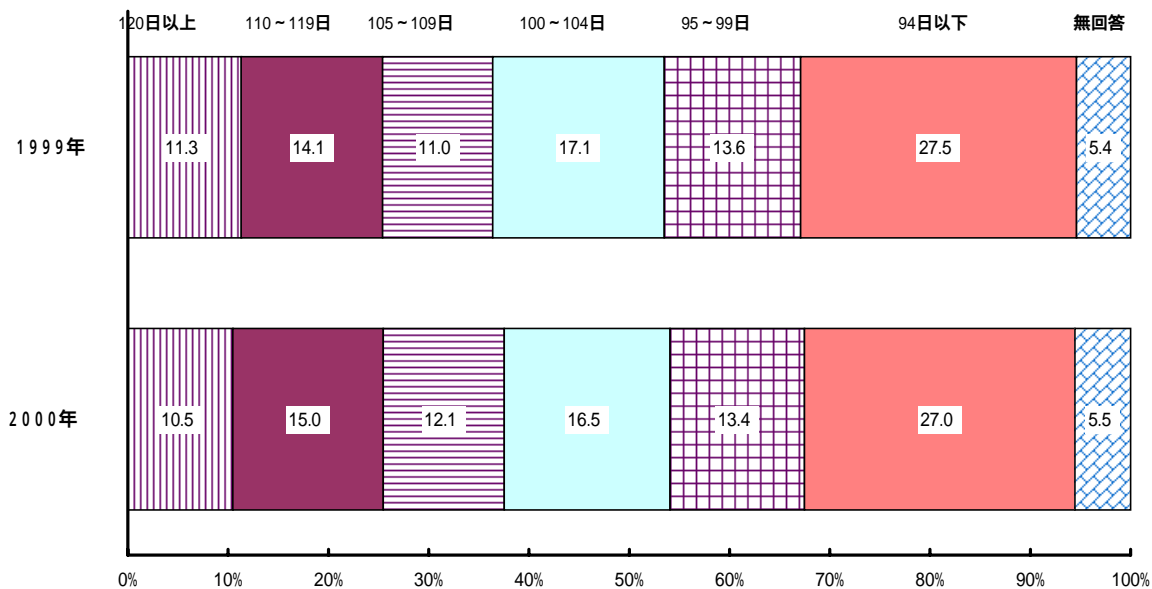
組合加入別遵守状況



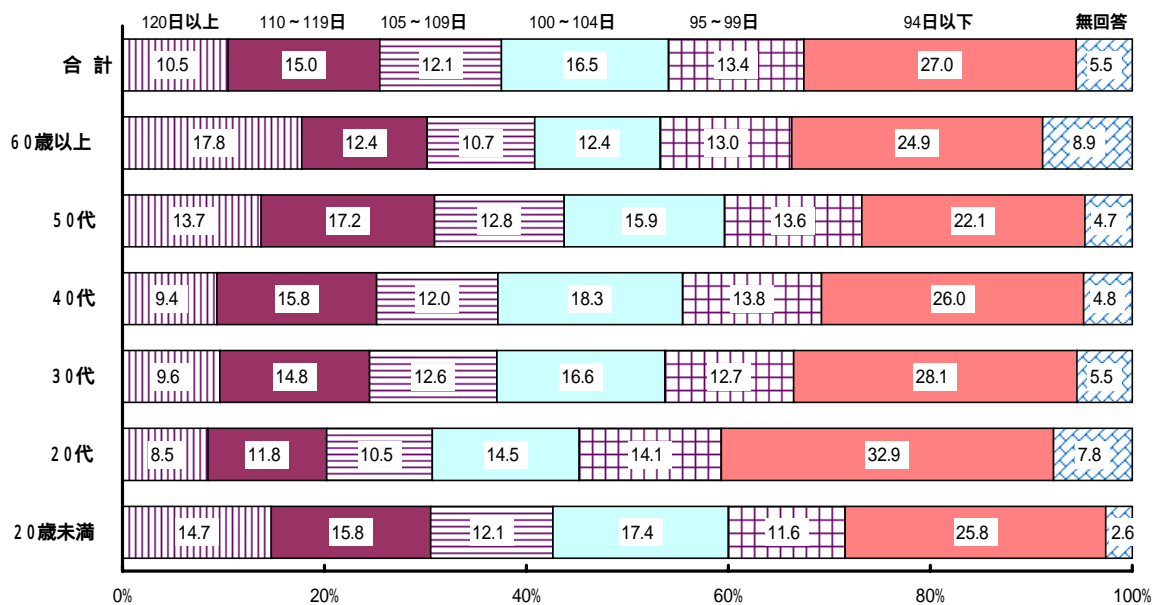
年間休日日数



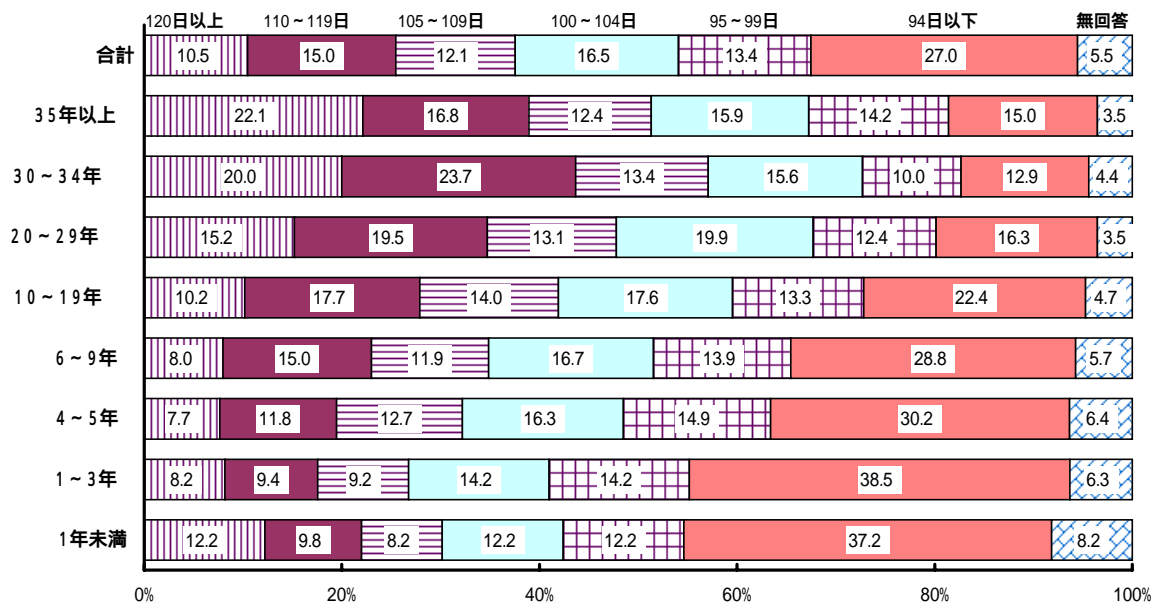
年度別年間休日日数



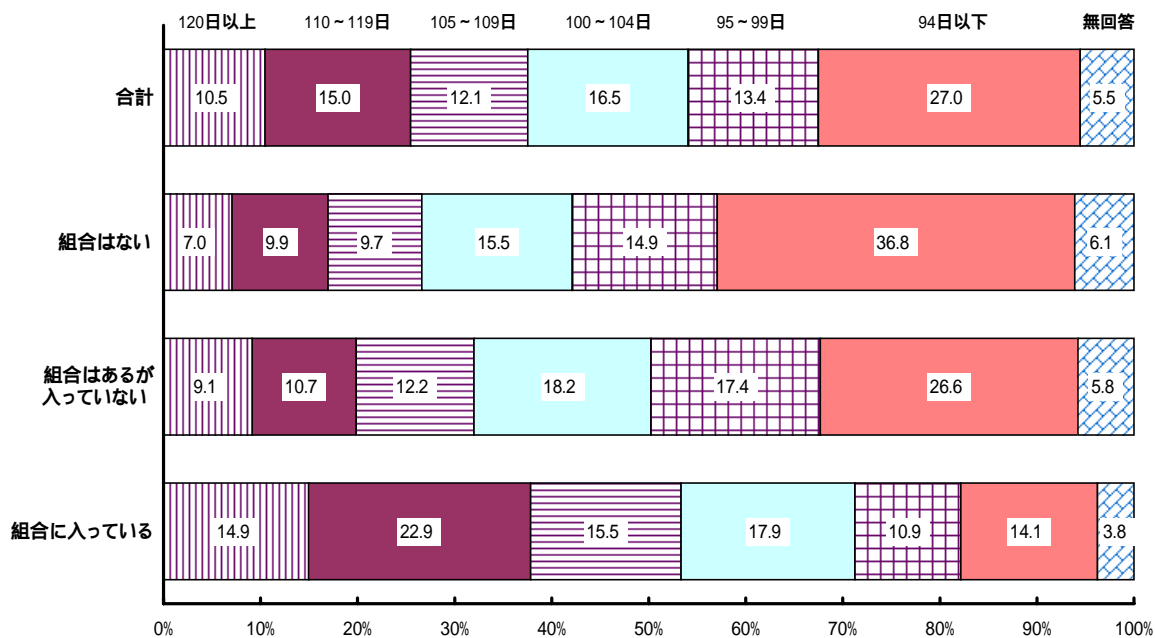
年齢別年間休日日数



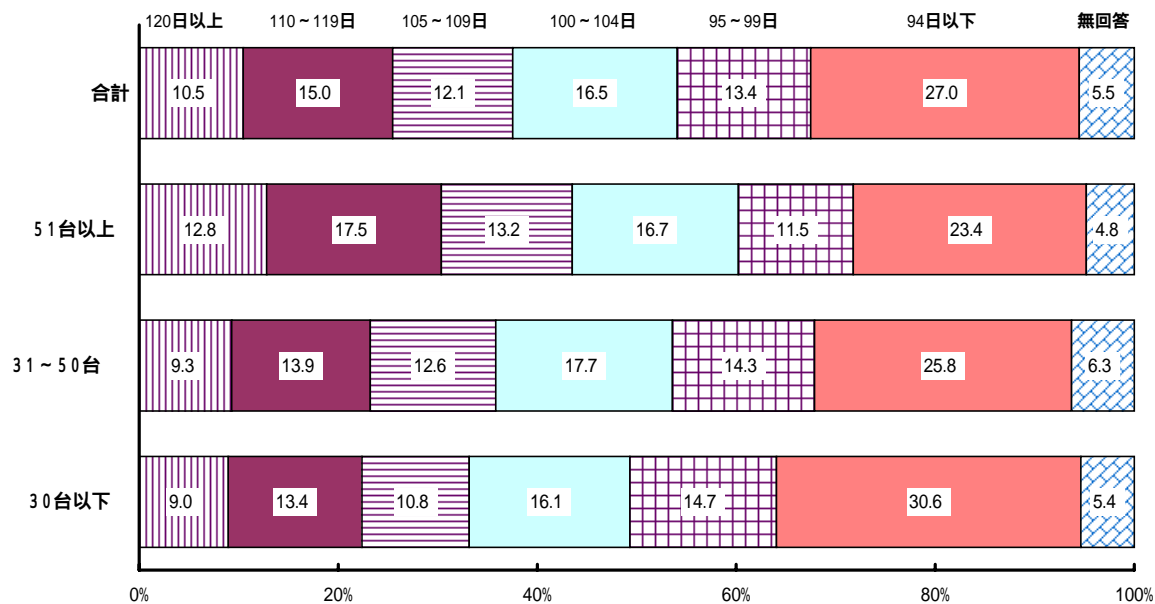
在職年数別年間休日日数



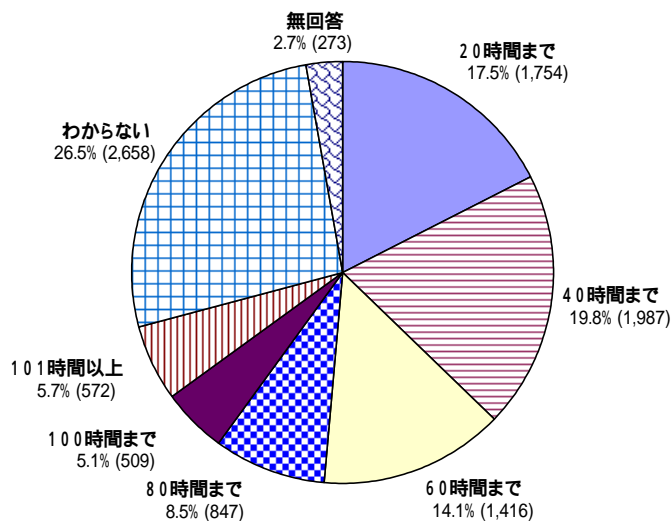
組合加入別年間休日日数



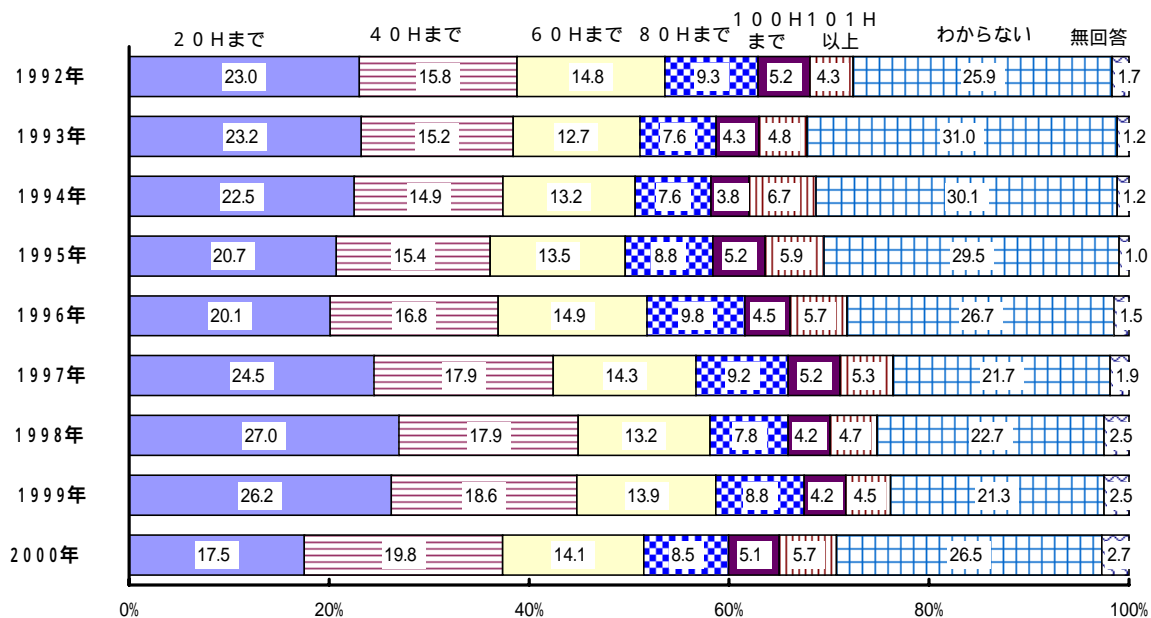
保有台数別年間休日日数



4月の残業時間

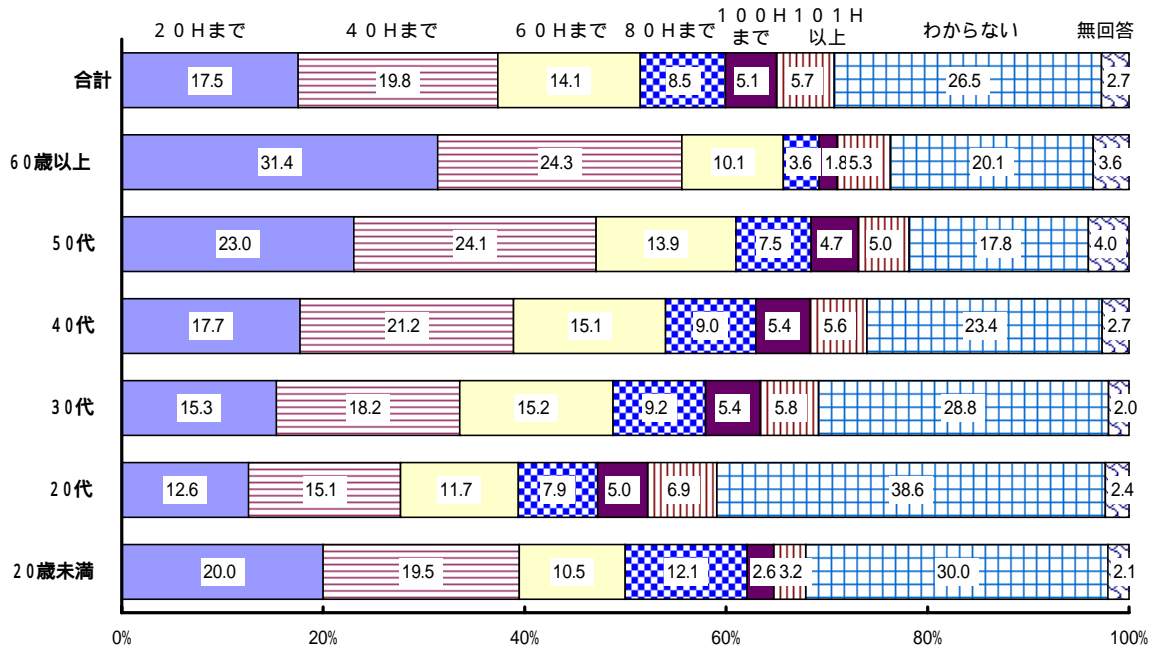


年度別1カ月の時間外労働時間

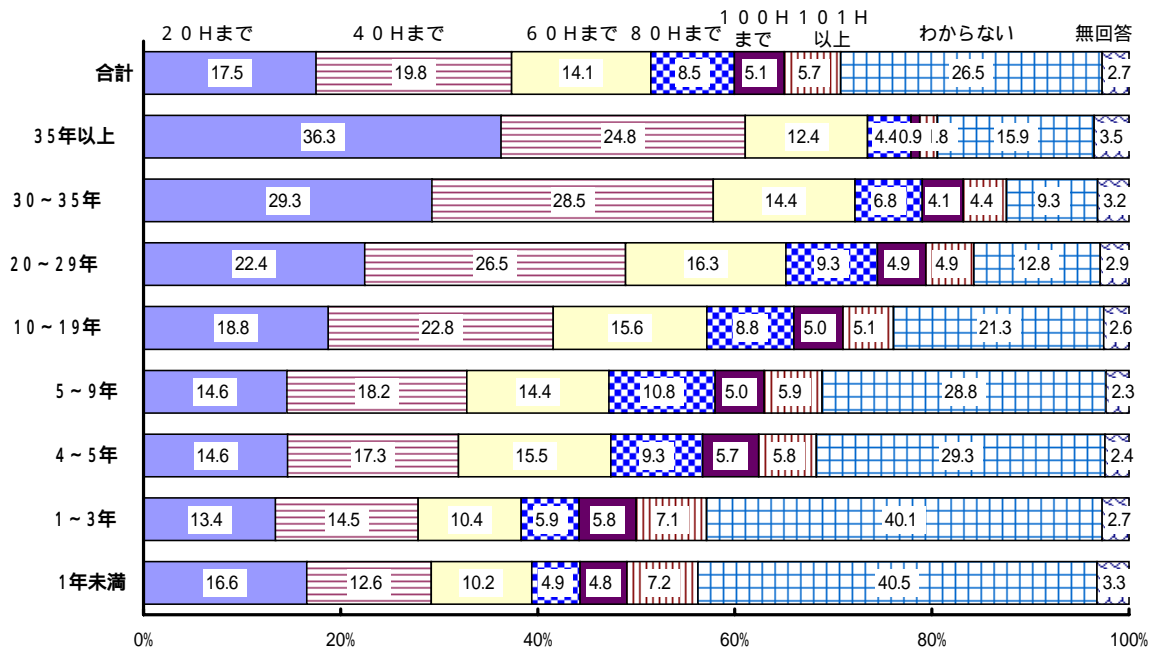


98年度以前は10月度、99年度以降は4月度の時間外労働についてアンケートを行った

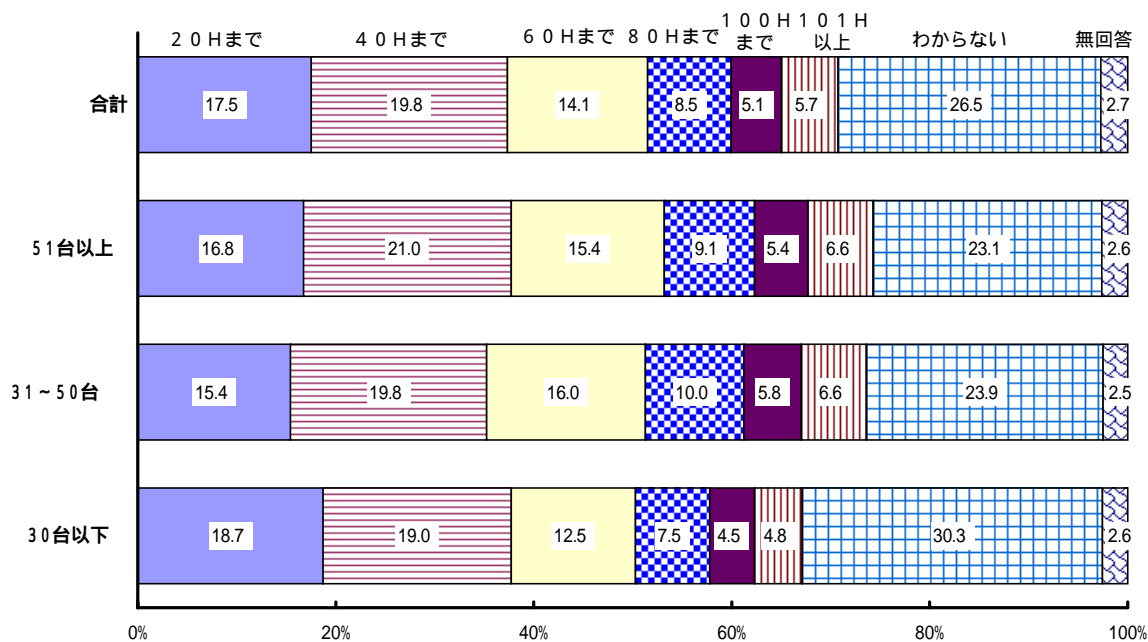
年齢別時間外労働



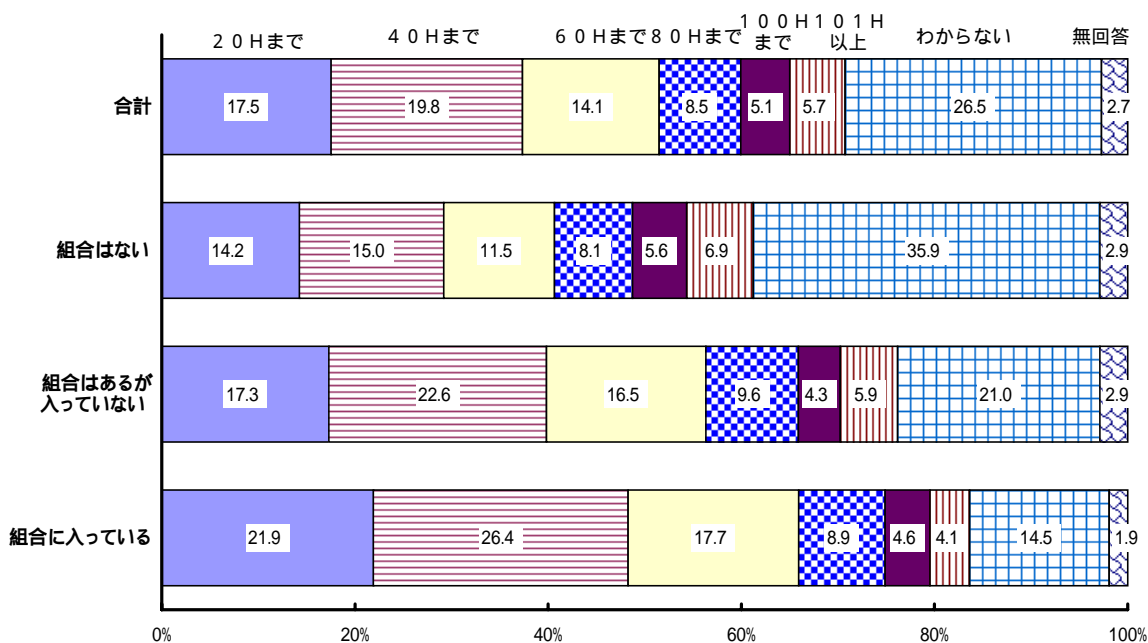
在職年数別時間外労働



保有台数別時間外労働



組合加入別時間外労働



3. 運行の実態

連続運転時間

連続運転の上限は、労働省の告示で4時間以内と決められています。4時間以上の連続運転をしている運転手は、36.8%で昨年より若干減ったものの、相変わらずの高水準であるといえます。とくに「組合はない」「あるが入っていない」でみると、44%、40.2%の運転者が、4時間以上の連続運転を強いられています。組合に入っている場合、2割台であることからみても、その差は歴然としています。

高速道路での走行速度

高速道路での走行速度は、100km以上が60.5%となっており、この比率は昨年とほぼ同様です。組合加入別でみた場合、組合があるところでは90km以下での走行が51%と過半数であるのに対し、それ以外では3割程度に過ぎません。組合で安全教育が施されている効果がうかがえます。

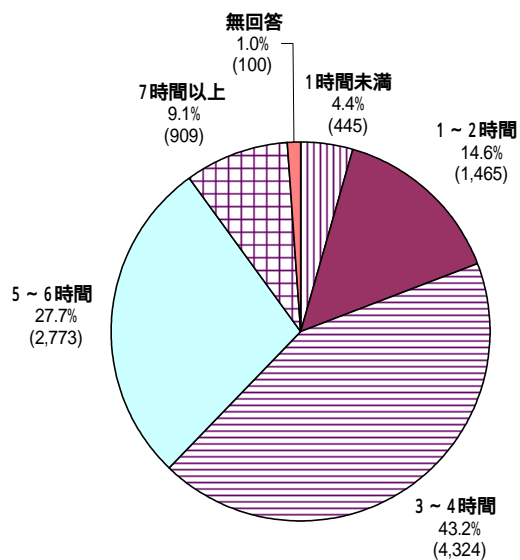
過積載運行指示の有無

この項目の調査は3年ぶりです。「ひんばんに」「ときどき」をあわせて約3割の運転手が指示されています。3年前の97年と比較して指示される比率が落ちてはいるものの、相変わらず効率優先の姿勢が垣間見えます。組合の加入している場合は、指示されるが2割台に留まっていますが、それ以外では3割を超えています。

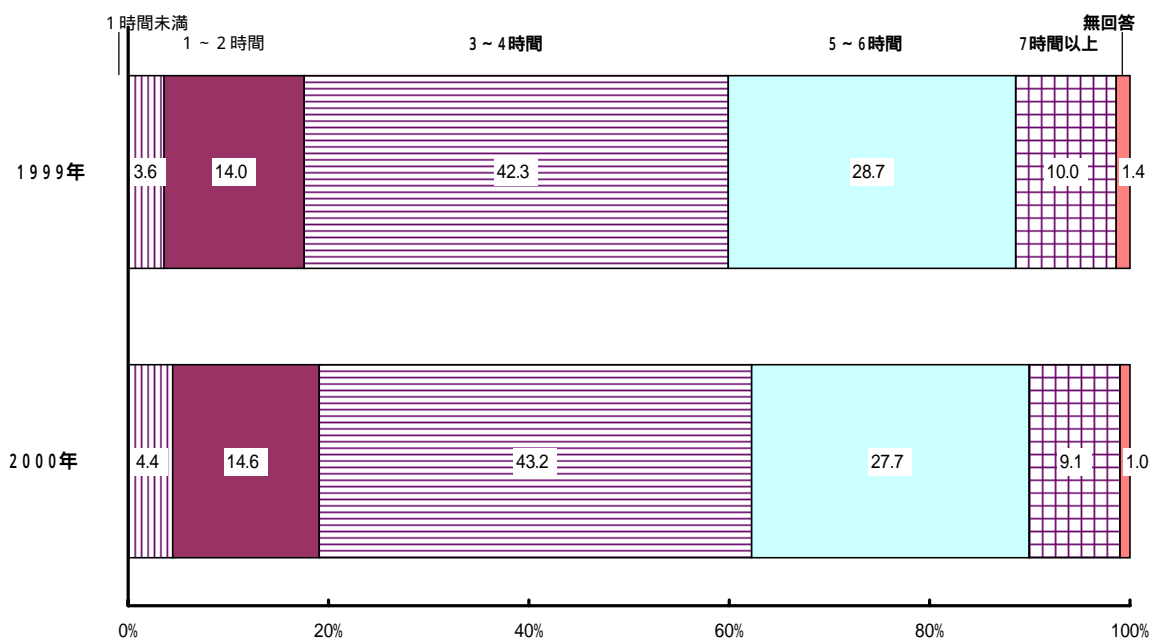
過積載運行の傾向

「過積載はなくなった」が全体の54.3%を占めています。「過積載があるが、その回数が少なくなった」も24.9%あり、全体として少なくなる傾向にあります。ただし、組合に入っている場合、6割の運転手がなくなったと答えているのに対し、それ以外では半数を割っています。

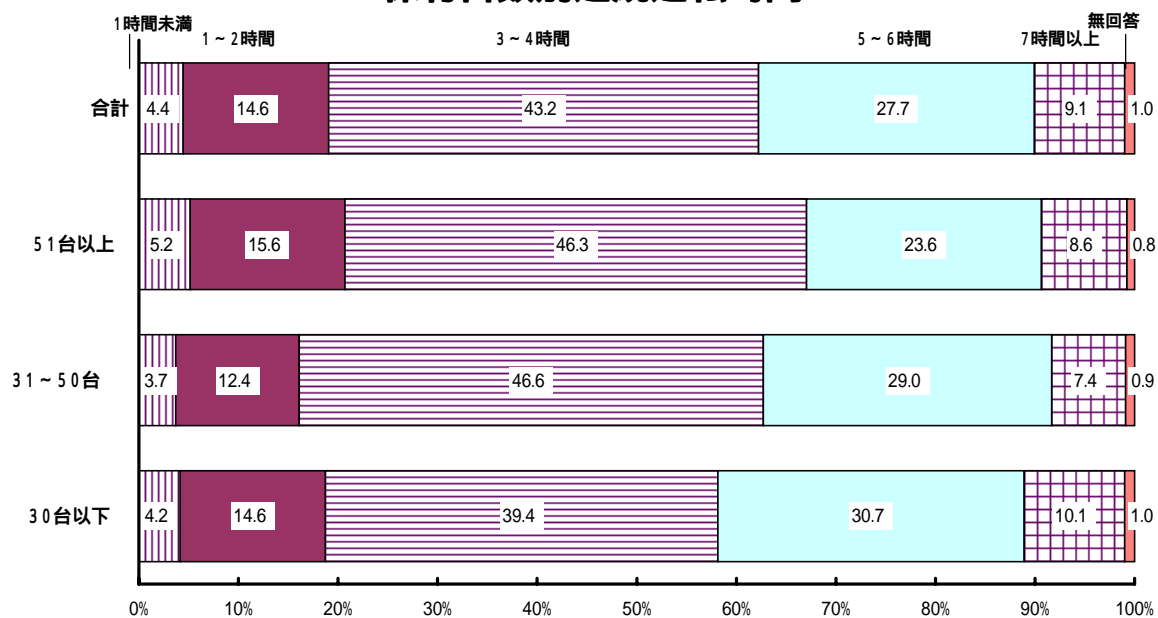
連続運転時間



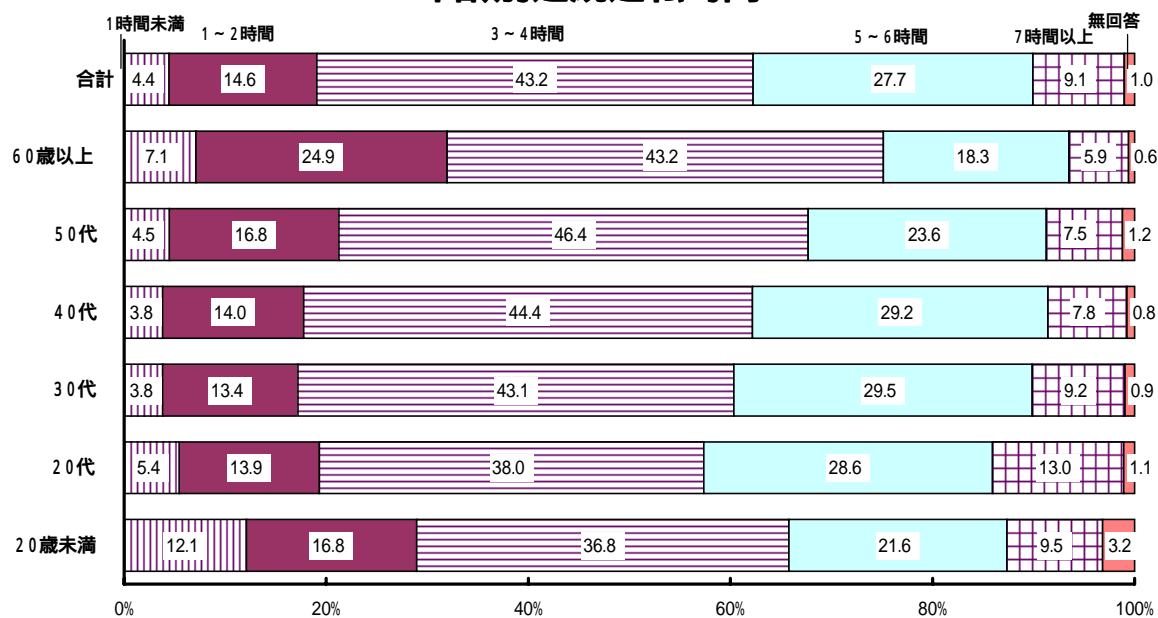
年度別連続運転時間



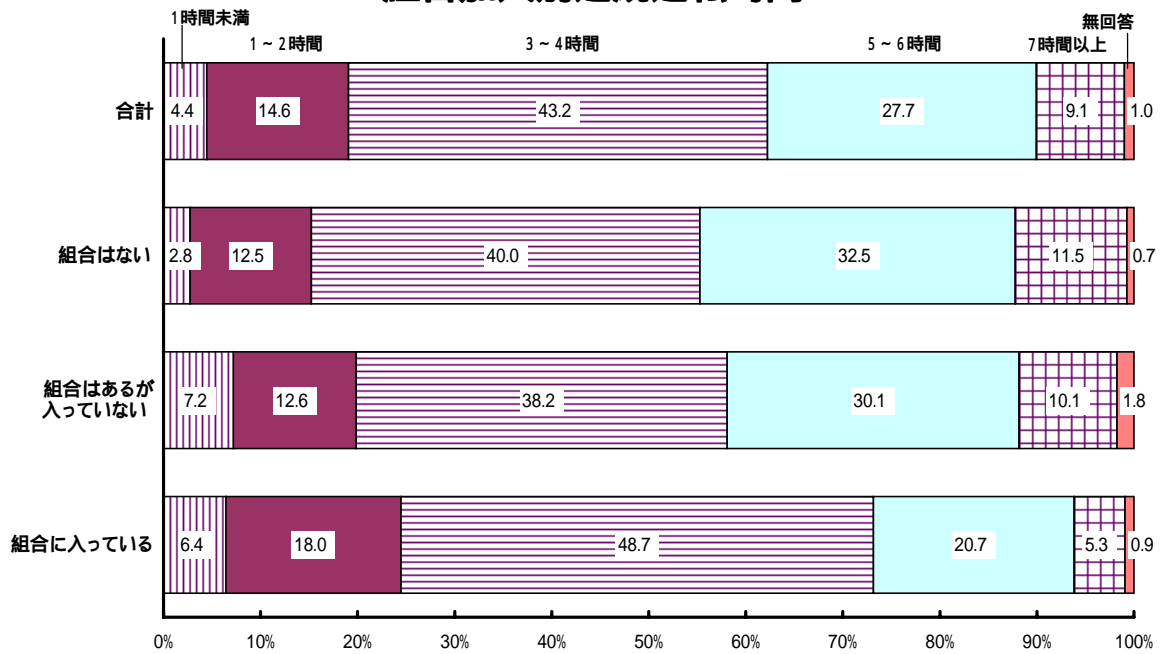
保有台数別連続運転時間



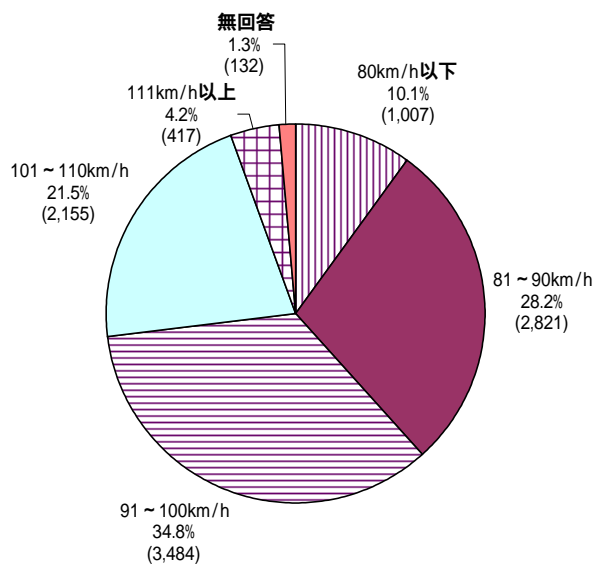
年齢別連続運転時間



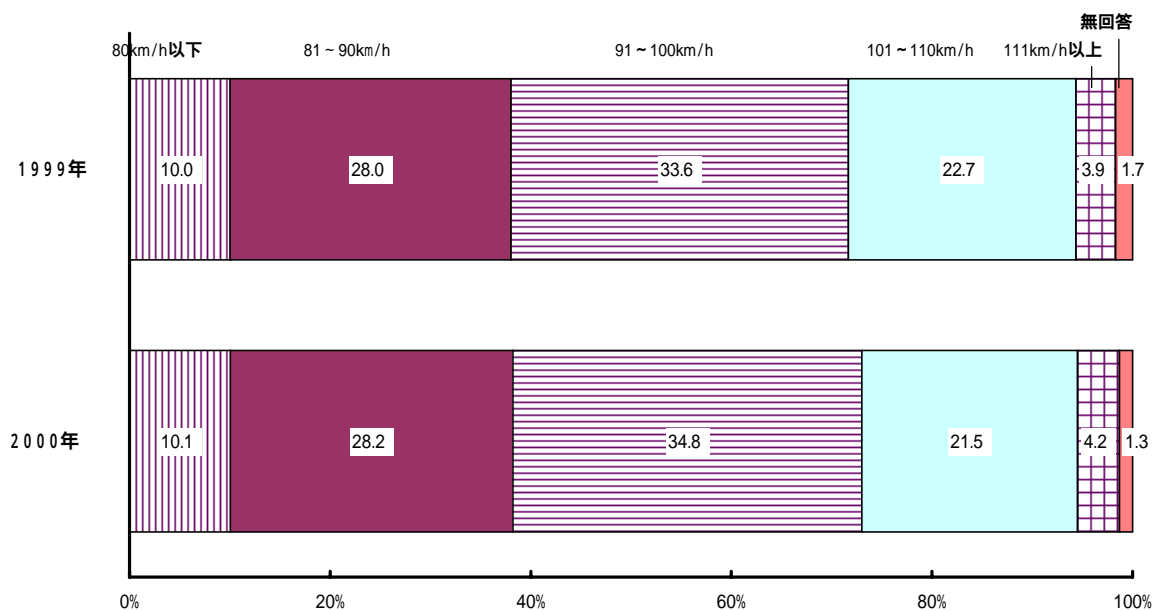
組合加入別連続運転時間



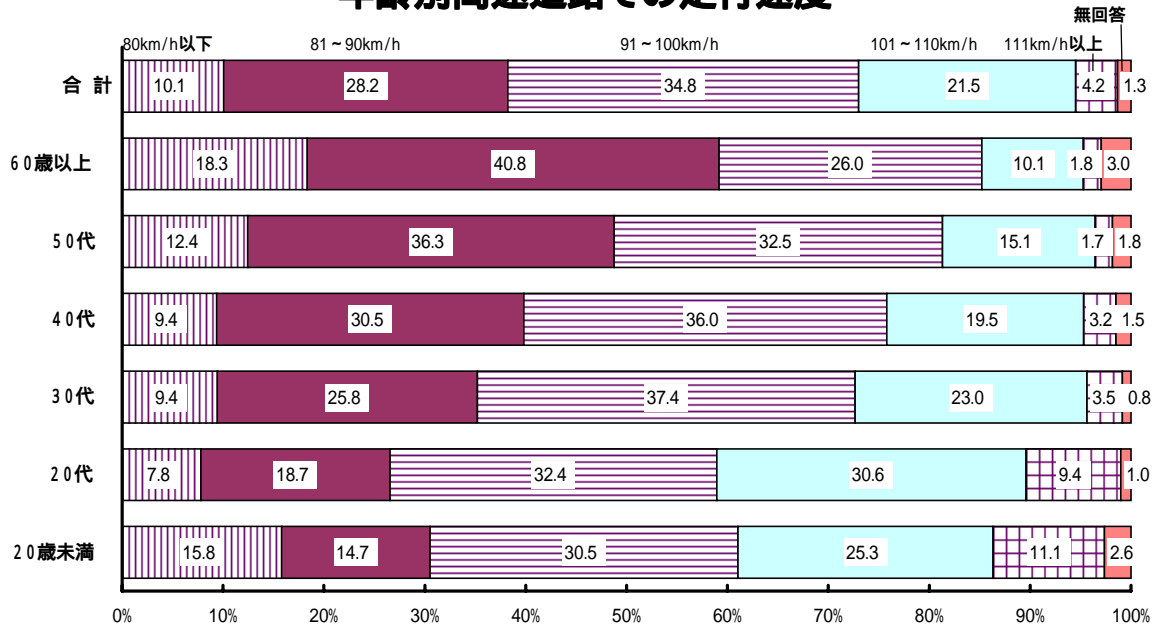
高速道路での走行速度



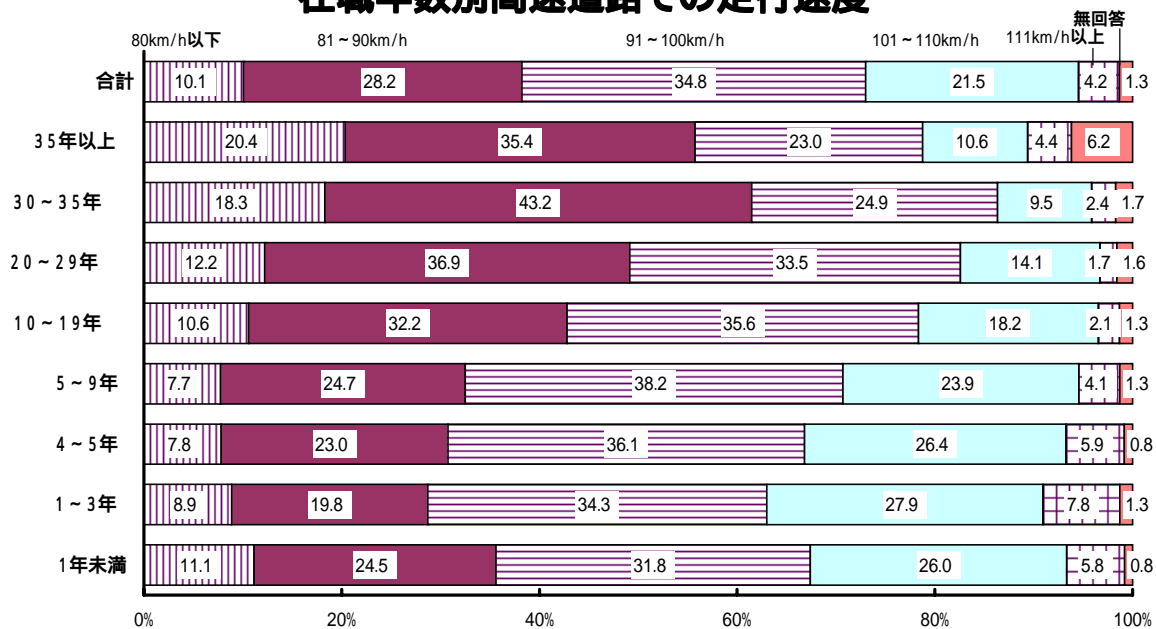
年度別高速道路での走行速度



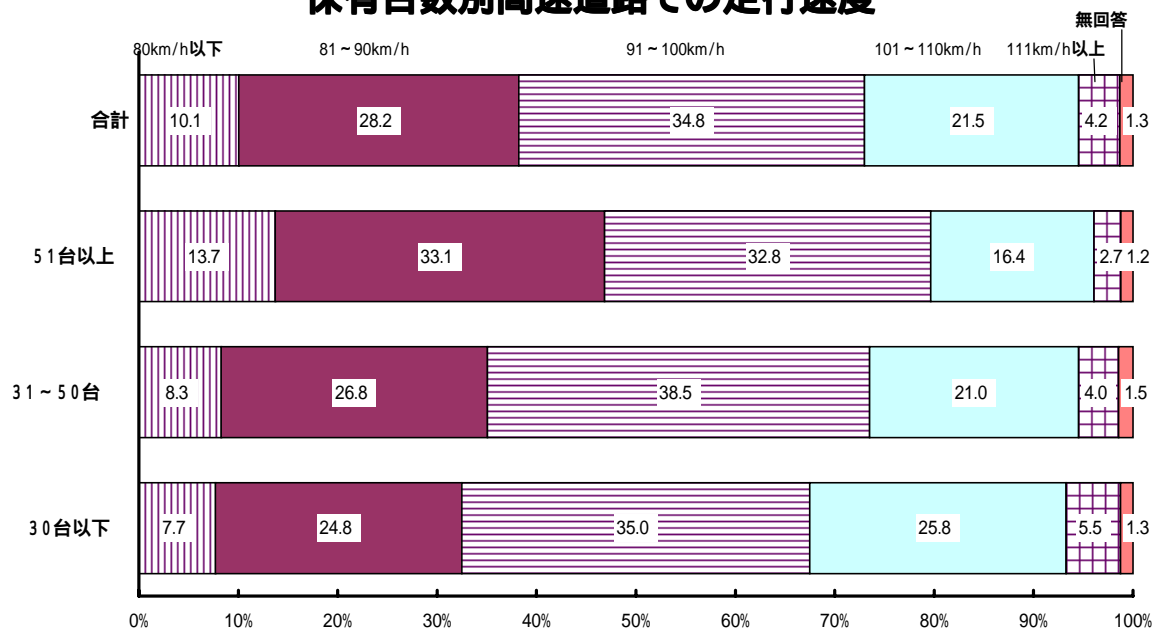
年齢別高速道路での走行速度



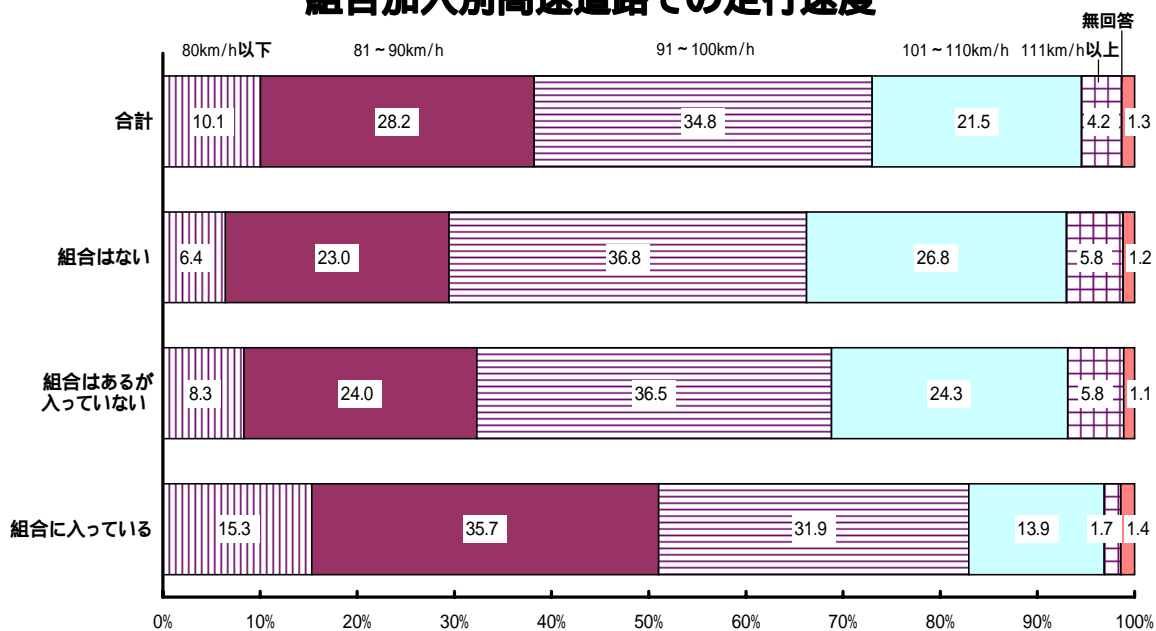
在職年数別高速道路での走行速度



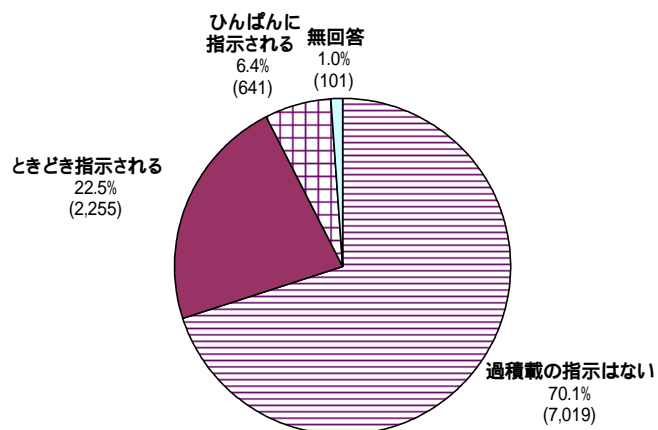
保有台数別高速道路での走行速度



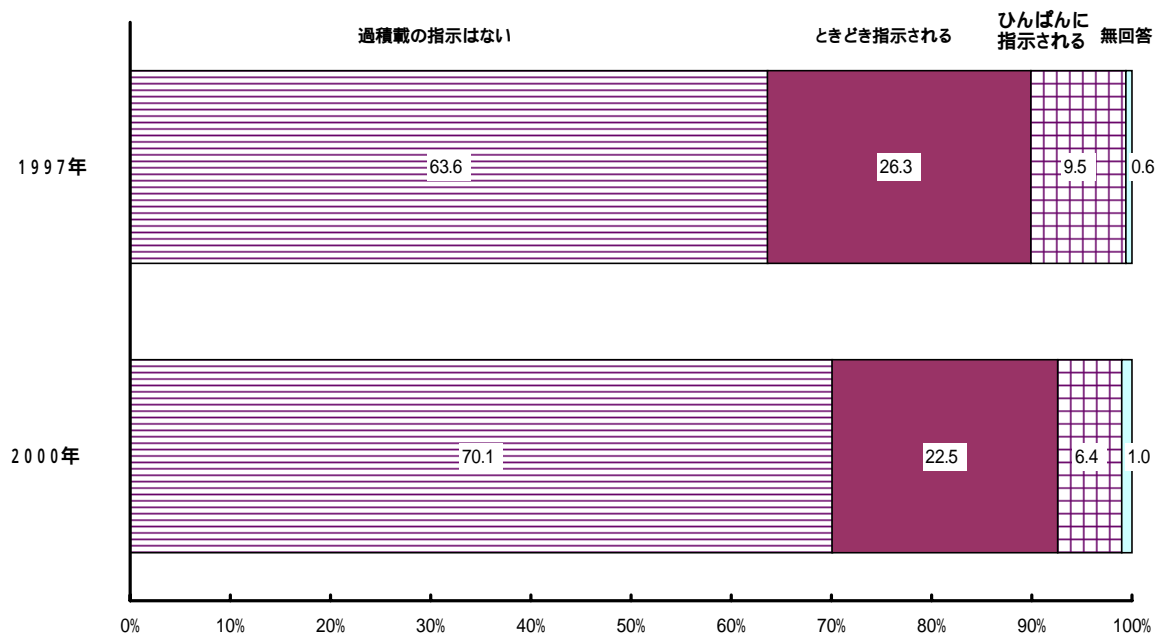
組合加入別高速道路での走行速度



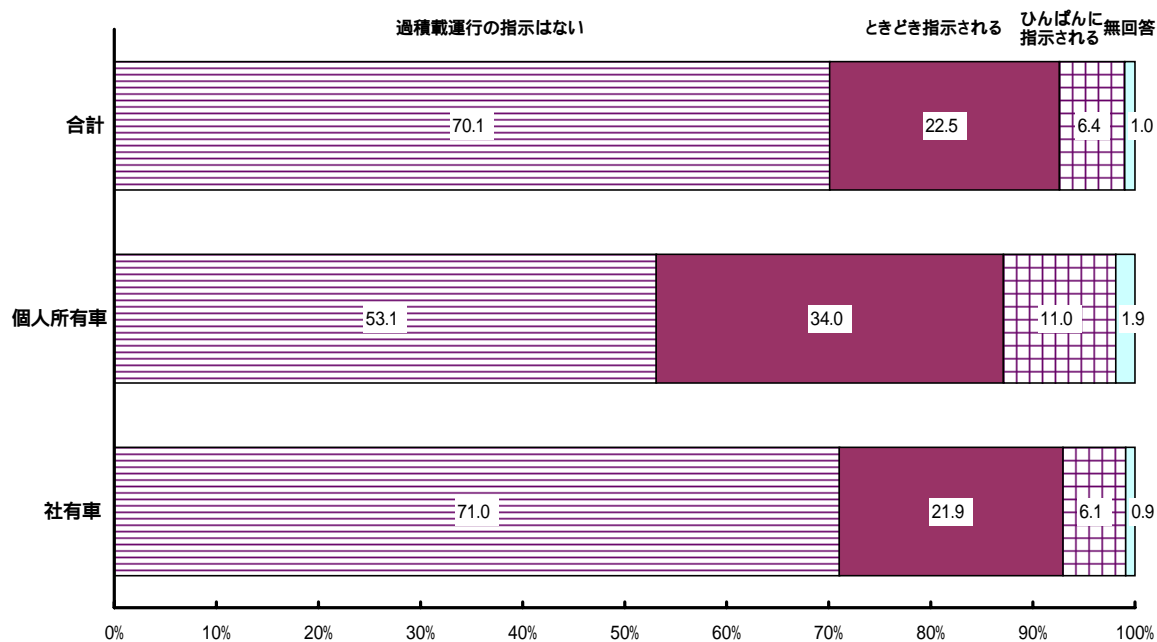
過積載運行指示の有無



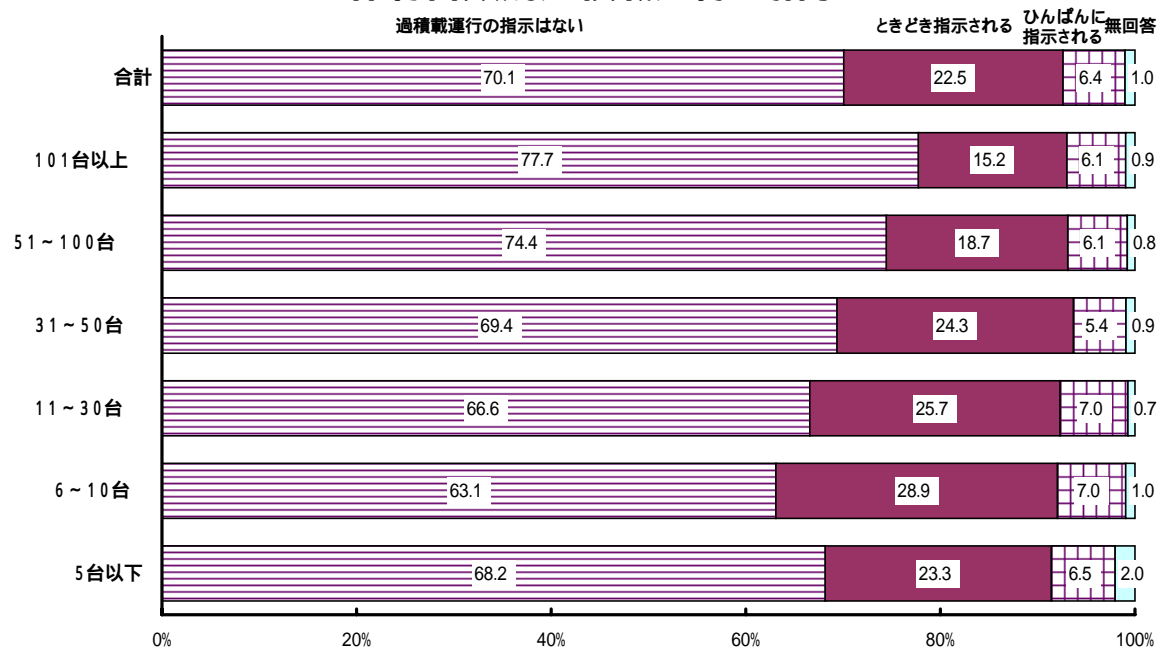
年度別過積載運行の指示



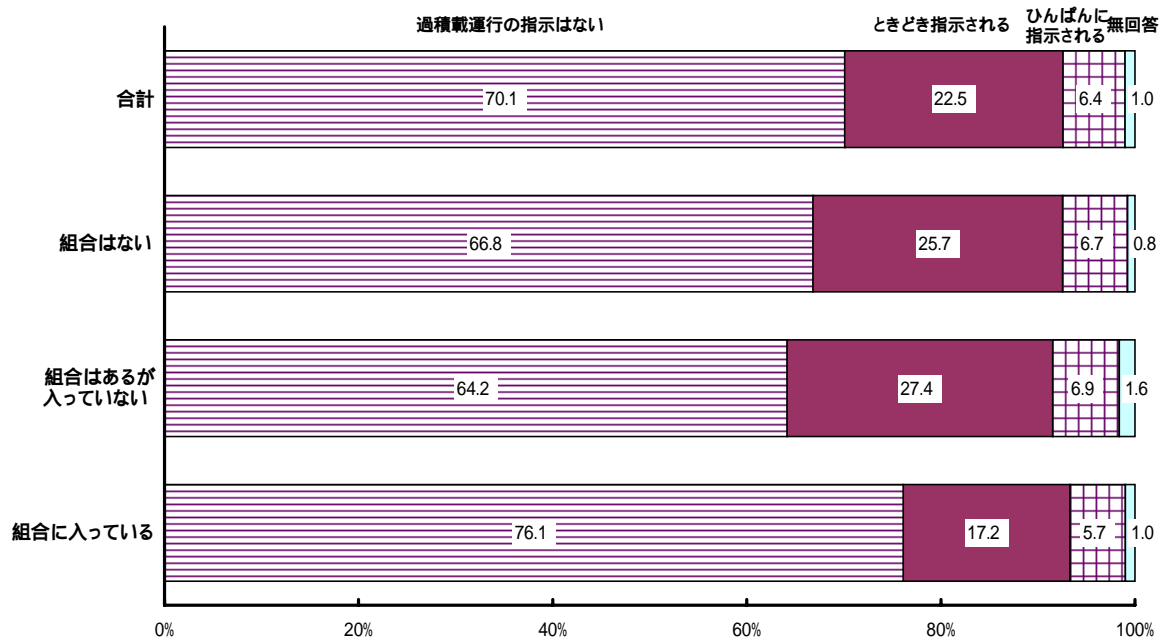
所有者別過積載運行の指示



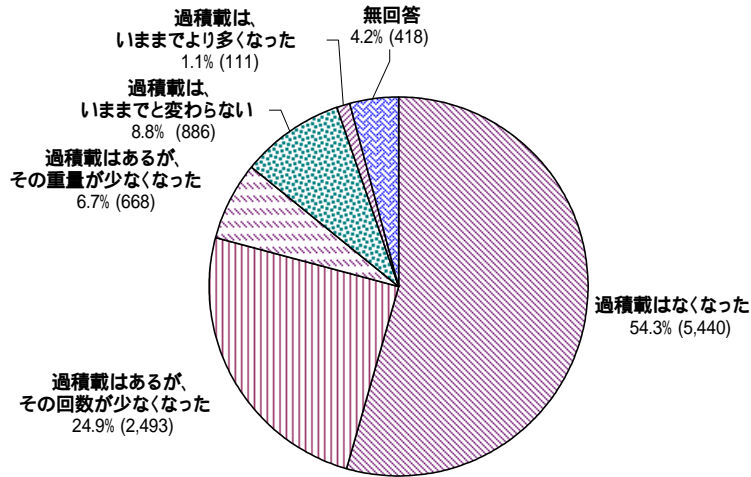
保有台数別過積載運行の指示



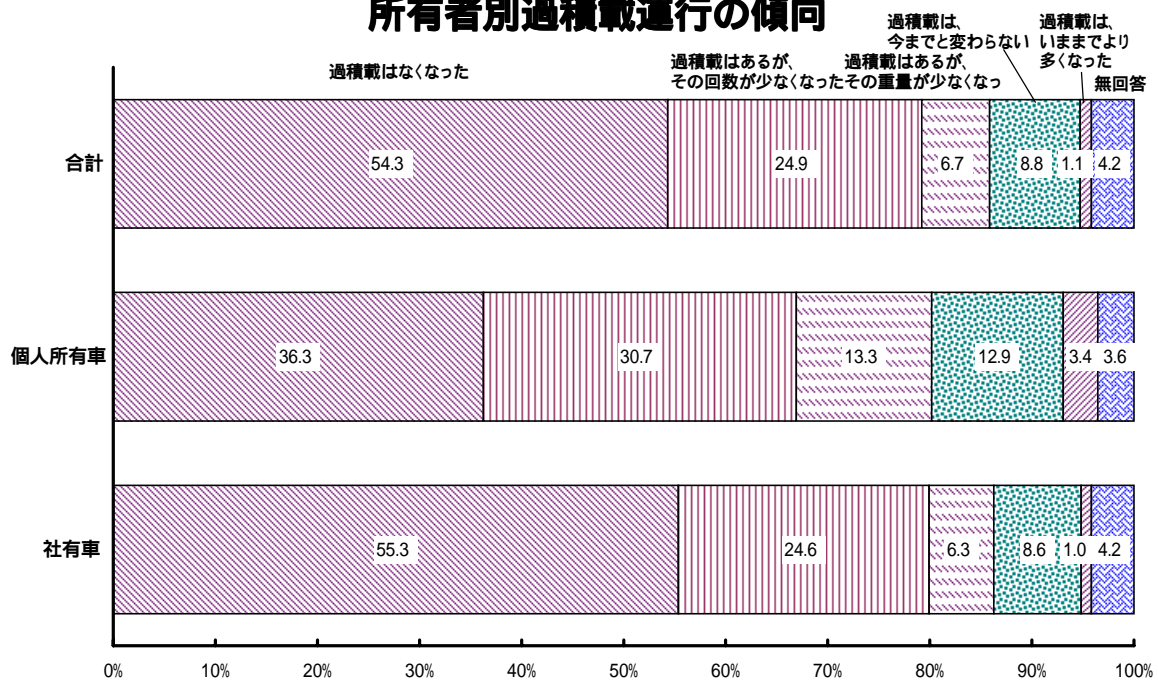
組合加入別過積載運行の指示



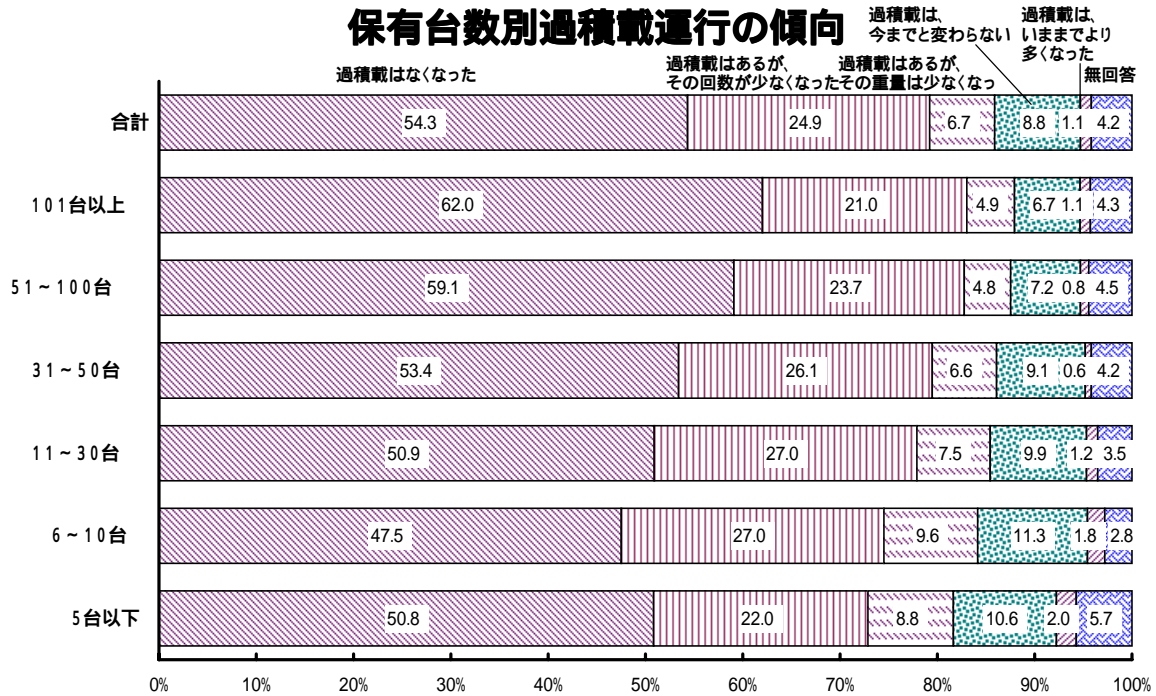
過積載運行の傾向



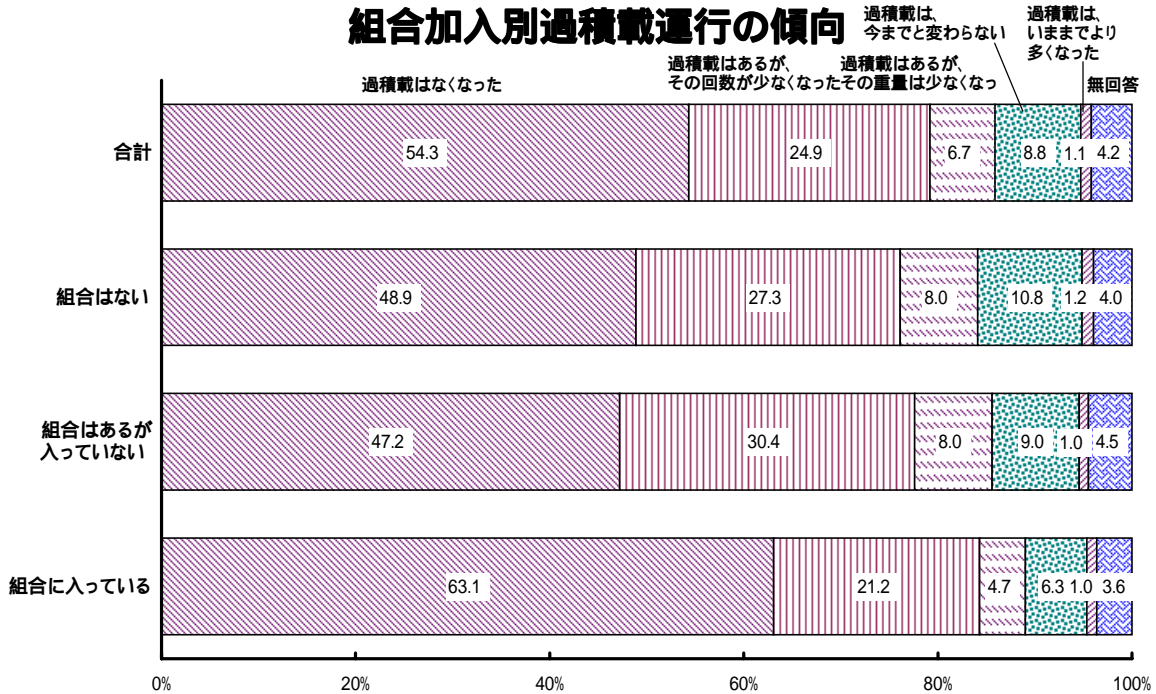
所有者別過積載運行の傾向



保有台数別過積載運行の傾向



組合加入別過積載運行の傾向



4 . 高齢化への対応

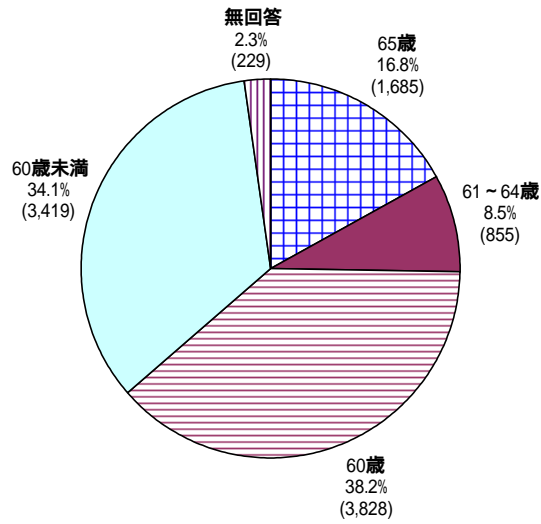
仕事の継続希望

今回、初めて調査を実施しました。仕事の継続を希望しているのは、60歳以上が63.5%と6割を超えています。とくに61～65歳で4分の1を占めています。年齢が高くなるほど、60歳以上の継続を希望する人が多いといえます。

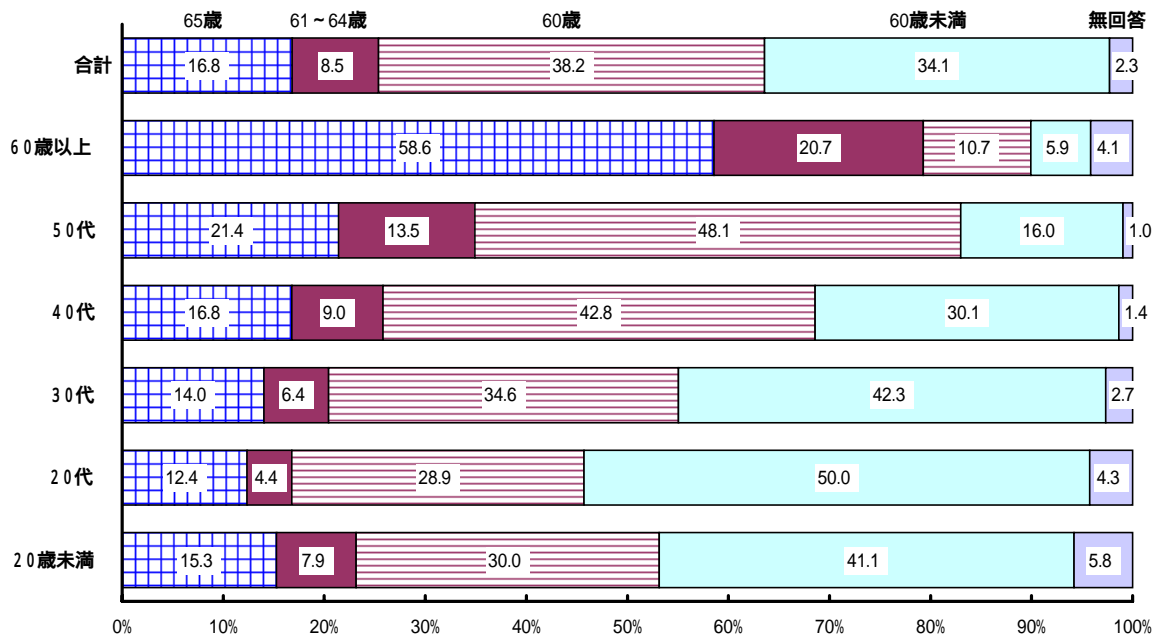
60歳以降の重視項目

仕事を60歳以降も続ける場合の重視項目として、7項目のなかから3項目をあげてもらいました。賃金、労働時間・休日、仕事の内容、自分の体力・能力の4項目は、ほぼ同数の人があげています。7項目すべてが重視するものとしてあげられていますが、順位は 自分の体力・能力、 仕事の内容、 賃金、の順になっています。

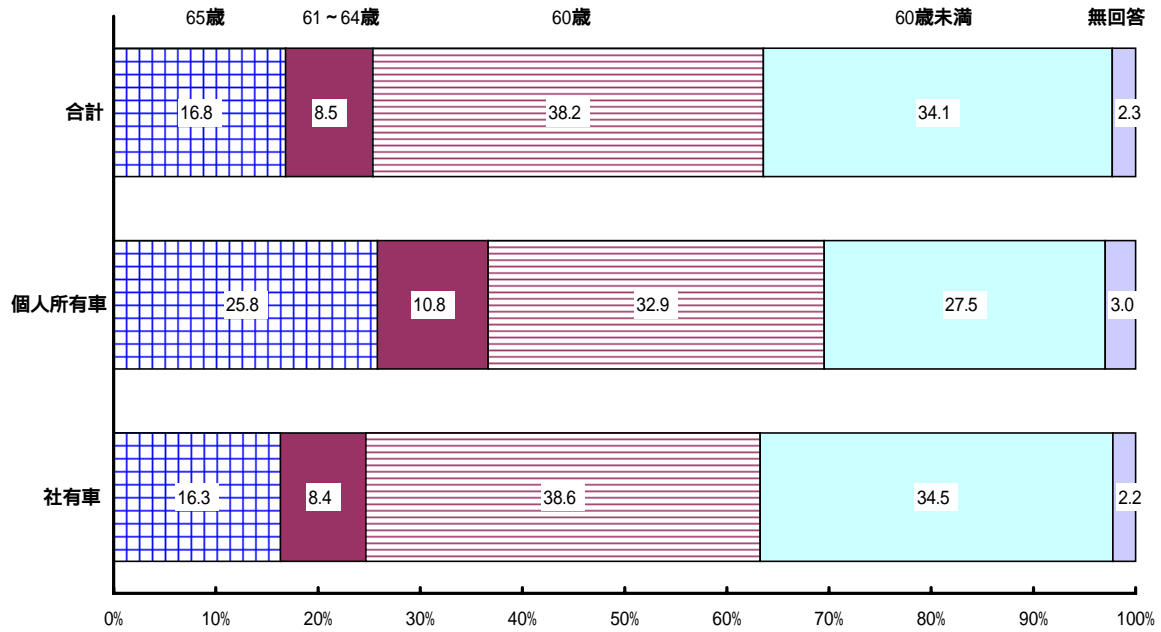
仕事の継続希望



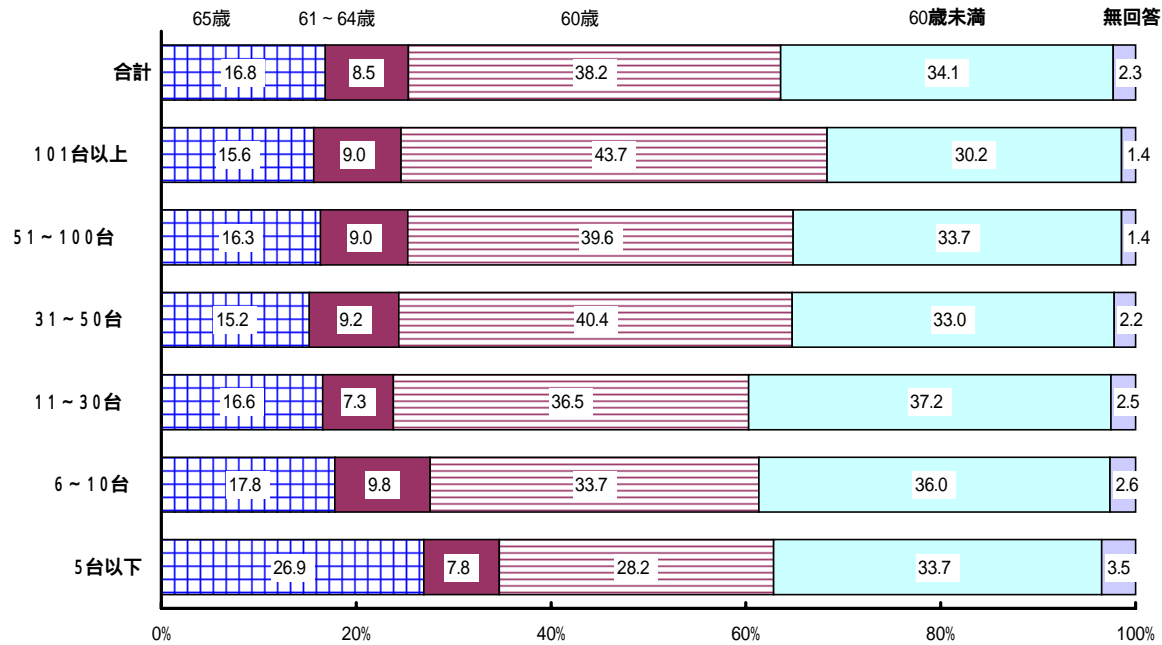
年齢別仕事の継続希望



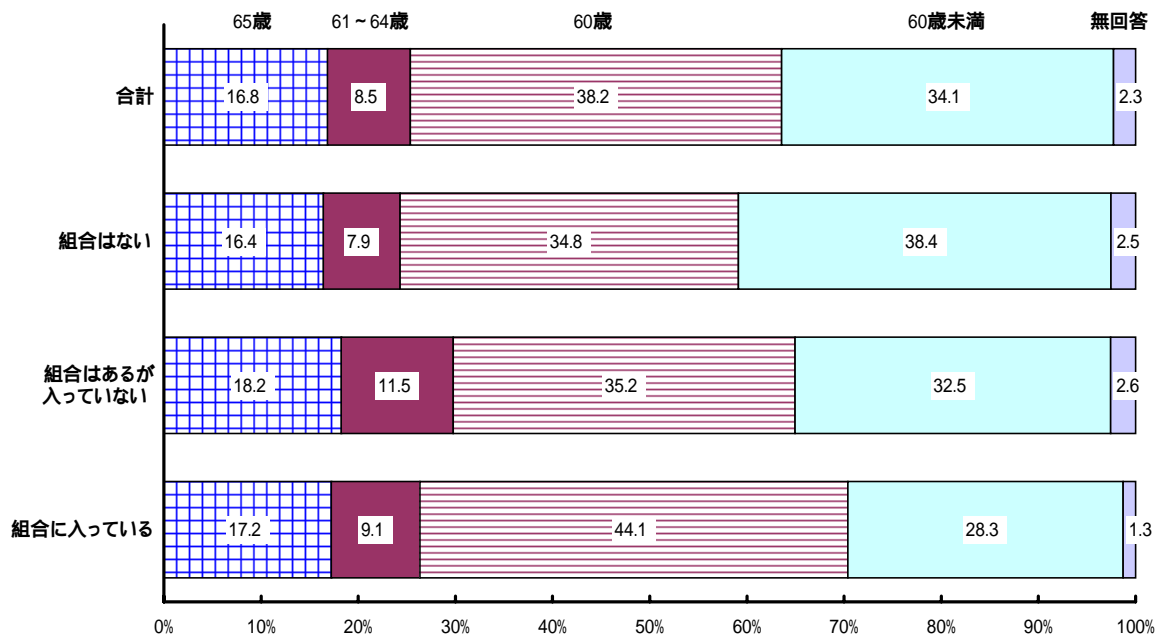
所有者別仕事の継続希望



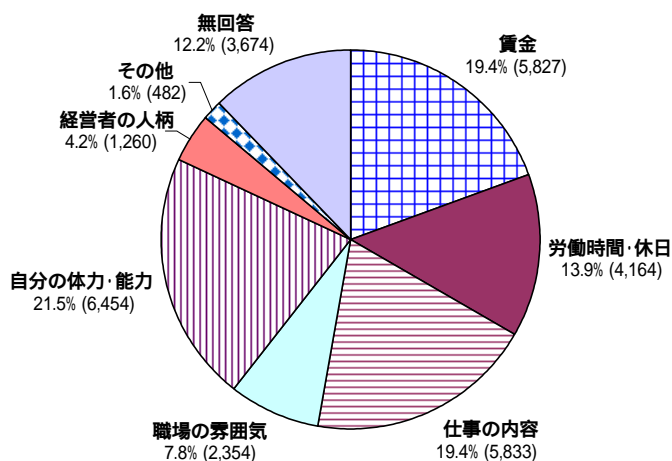
保有台数別仕事の継続希望



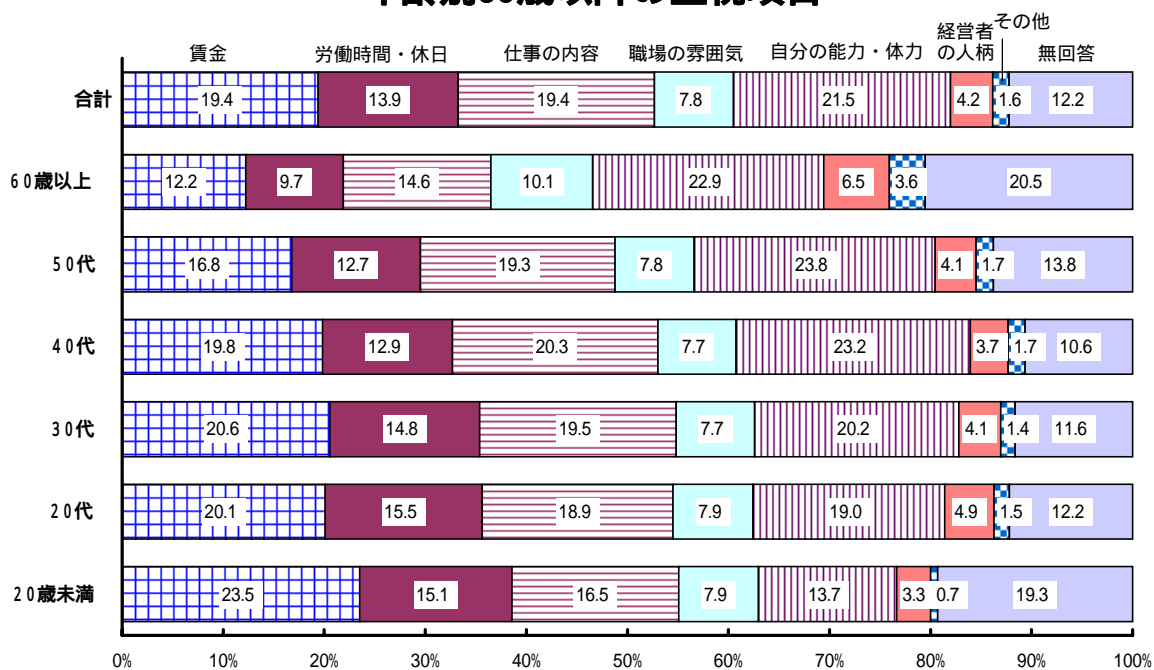
組合加入別仕事の継続希望



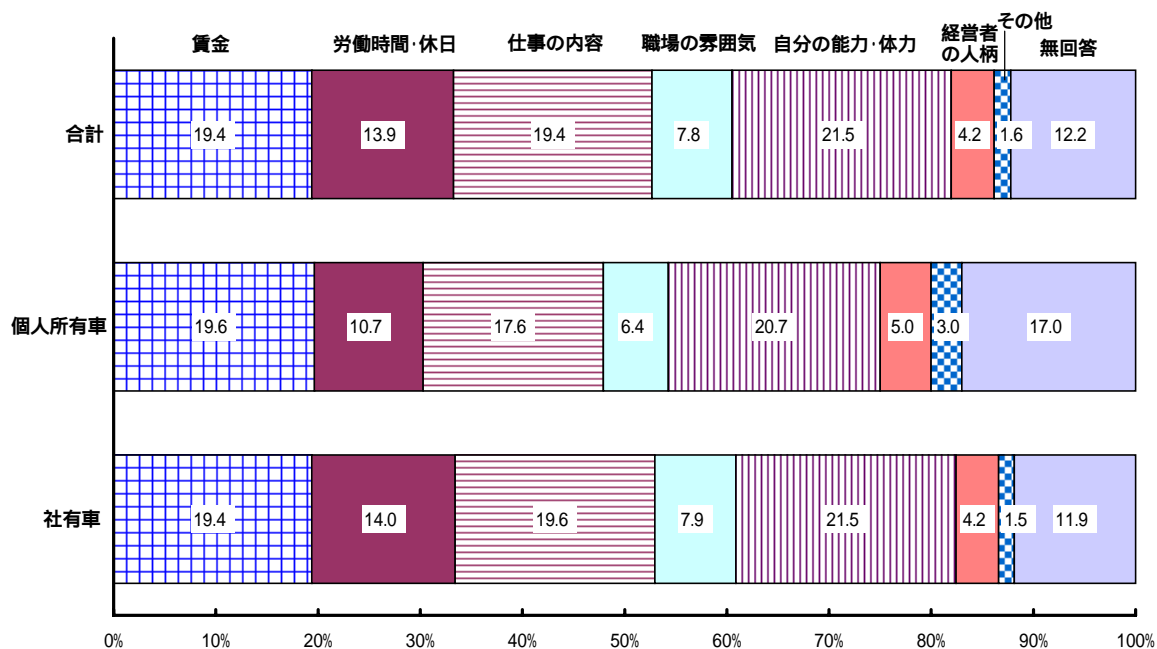
60歳以降の重視項目



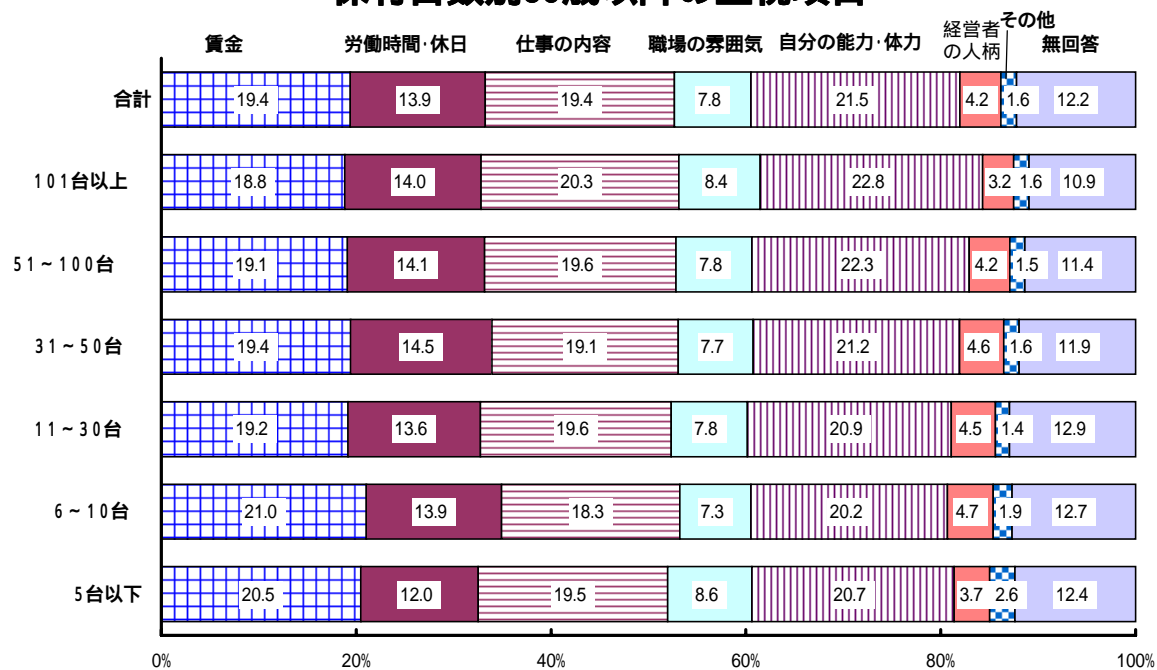
年齢別60歳以降の重視項目



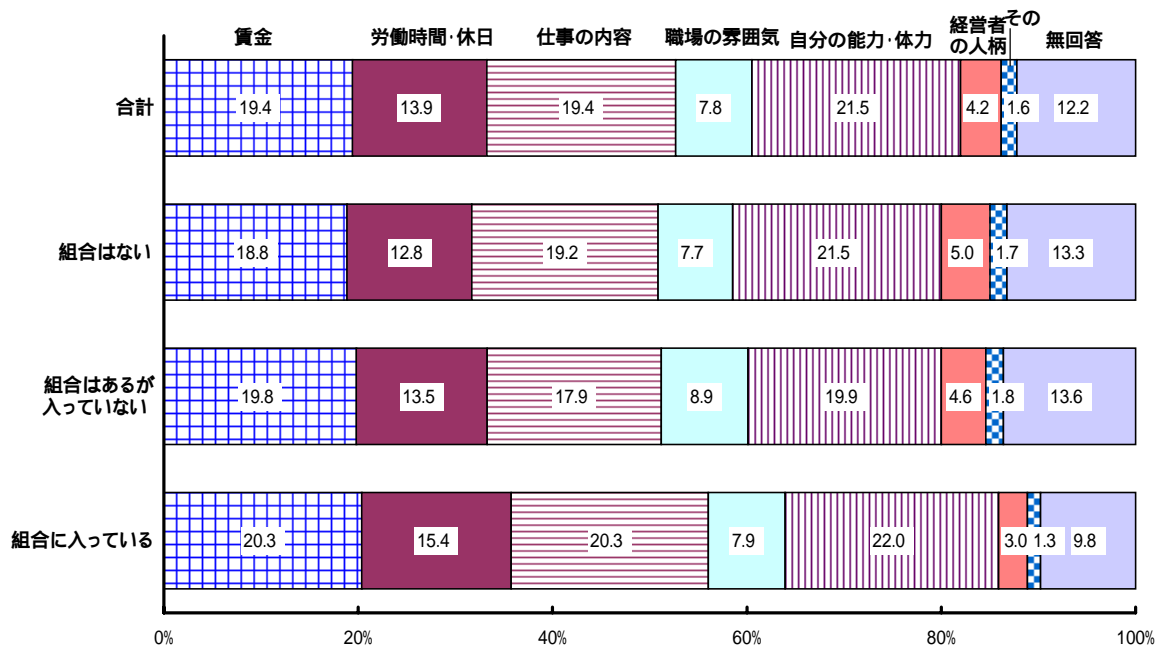
所有者別60歳以降の重視項目



保有台数別60歳以降の重視項目



組合加入別60歳以降の重視項目



5. 賃金・年収

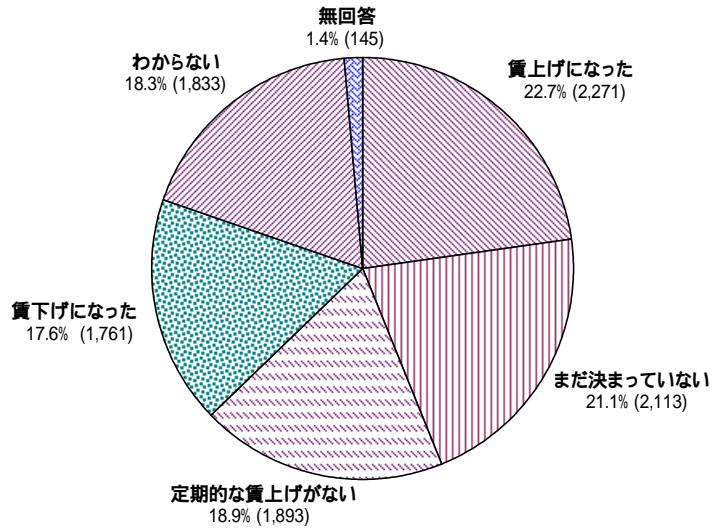
賃上げ状況

昨年調査とあまり変化はありませんでした。「賃上げになった」は22.7%で、「賃下げ」も17.6%あり、厳しい現実が表われています。組合の加入別では、「加入している」場合、賃上げが43.1%あるのに対し、「組合はない」場合9.1%、「あるが加入していない」は13.4%しかなく、その差が際立っています。

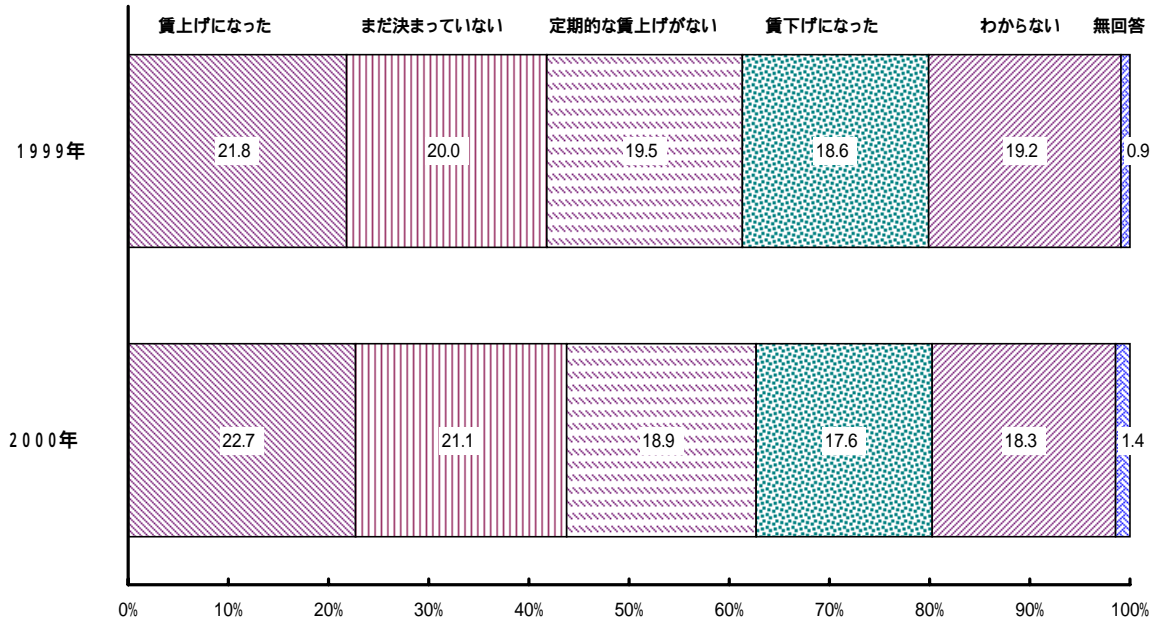
運転者の年収

400万円以下が37.9%を占め、401万～600万円が47.6%とほぼ半数に達しています。とくに400万円以下が、組合に入っている場合は3割以下なのに対し、それ以外は4割を超えるなど顕著な差が出ています。

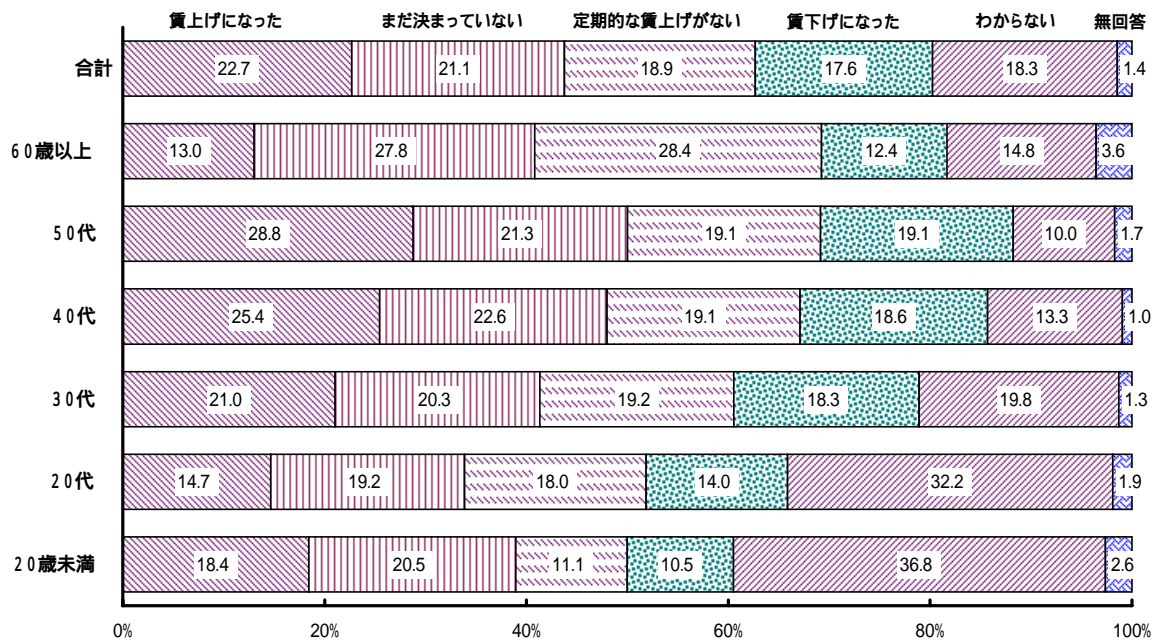
賃上げ状況



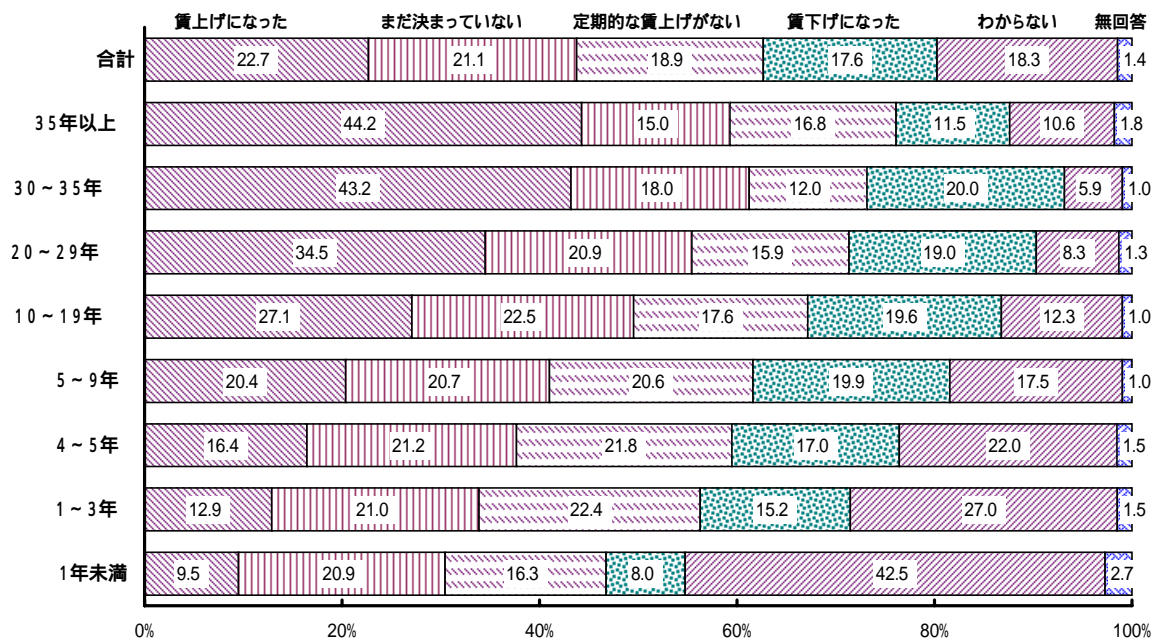
年度別賃上げ状況



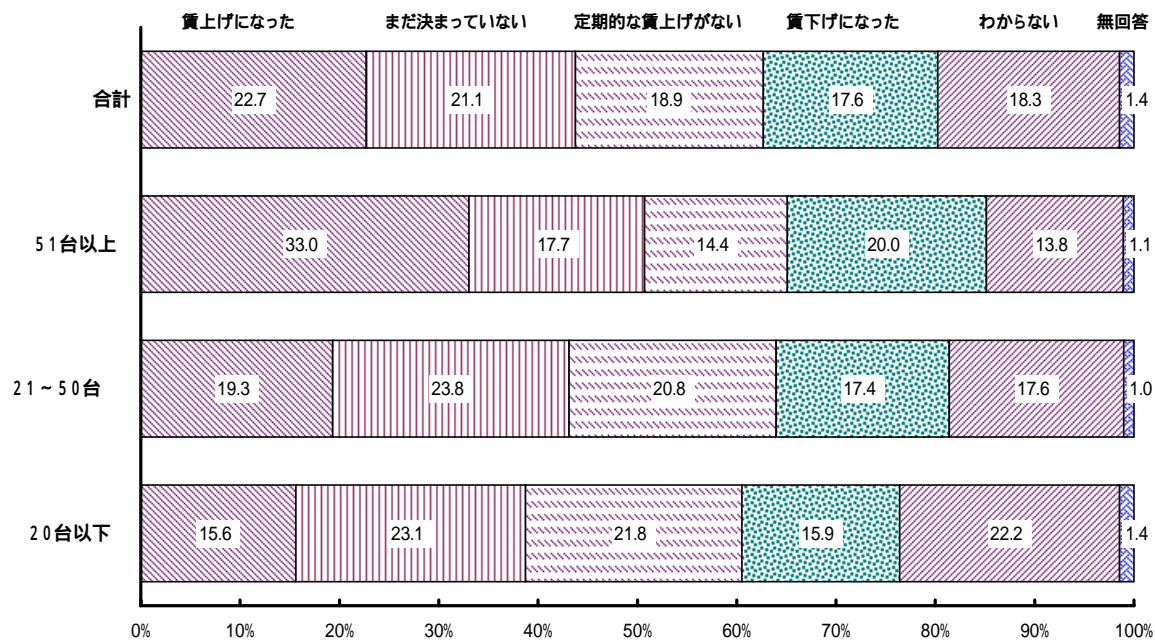
年齢別賃上げ状況



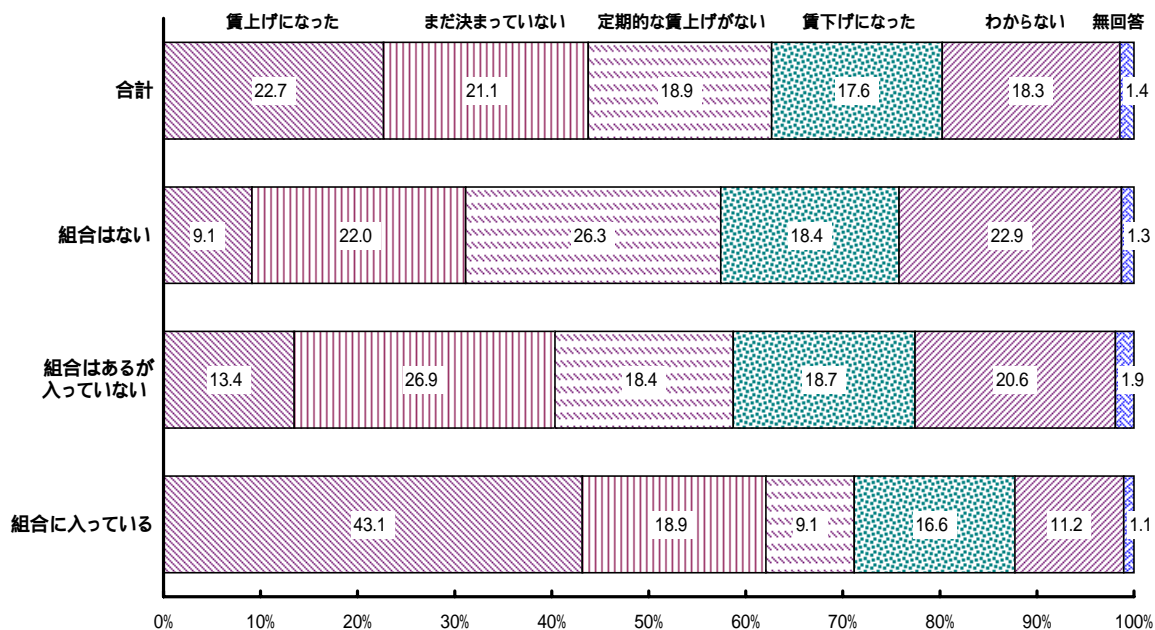
在職年数別賃上げ状況



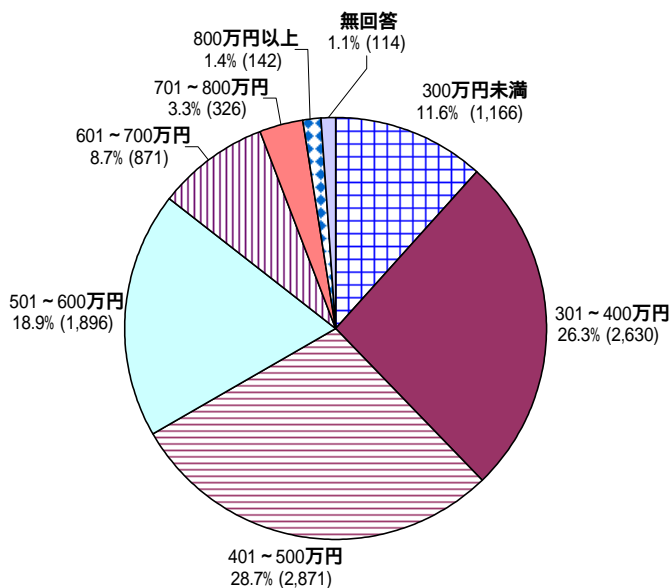
保有台数別賃上げ状況



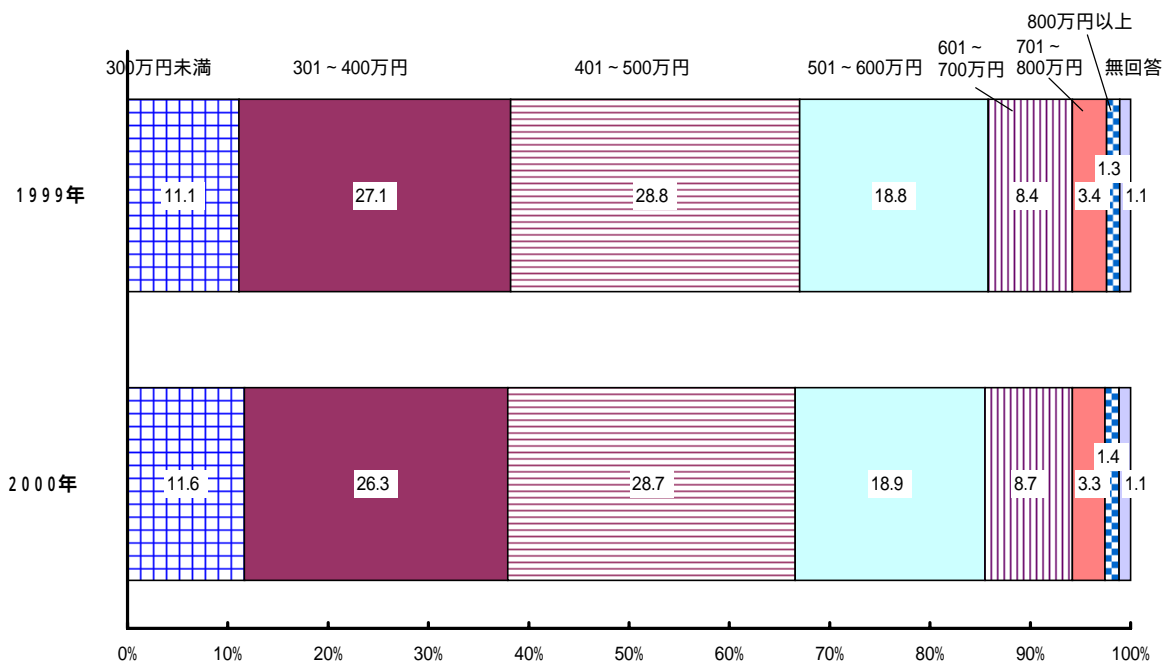
組合加入別賃上げ状況



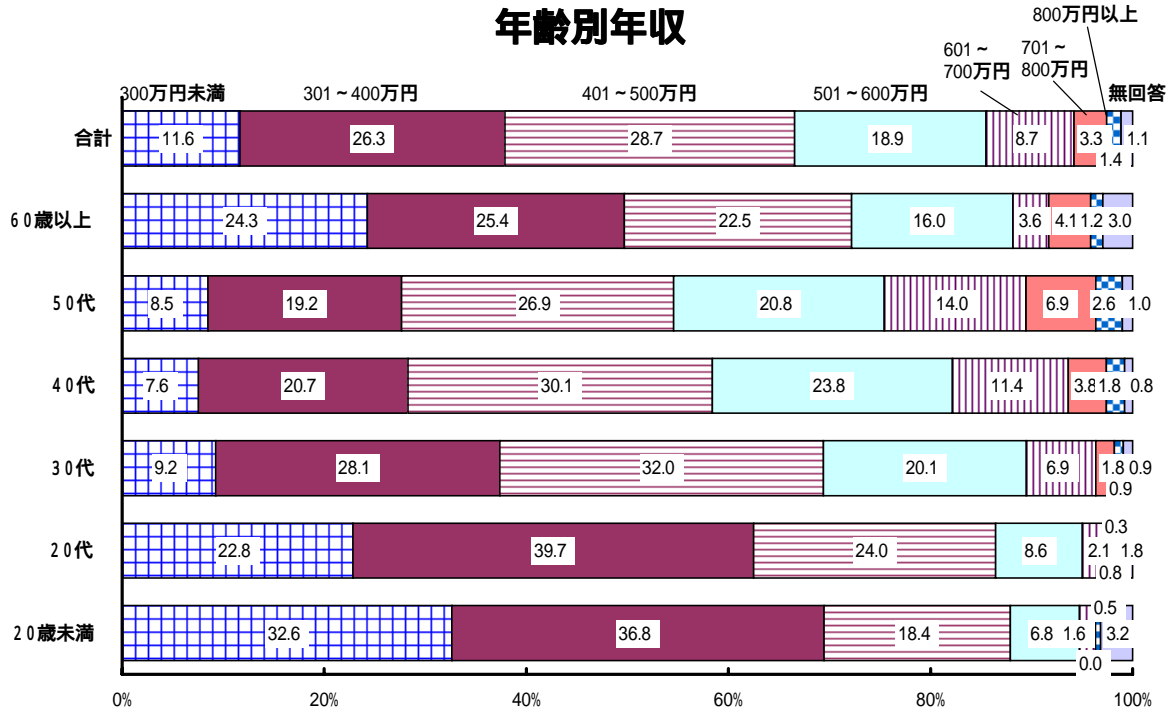
運転者の年収



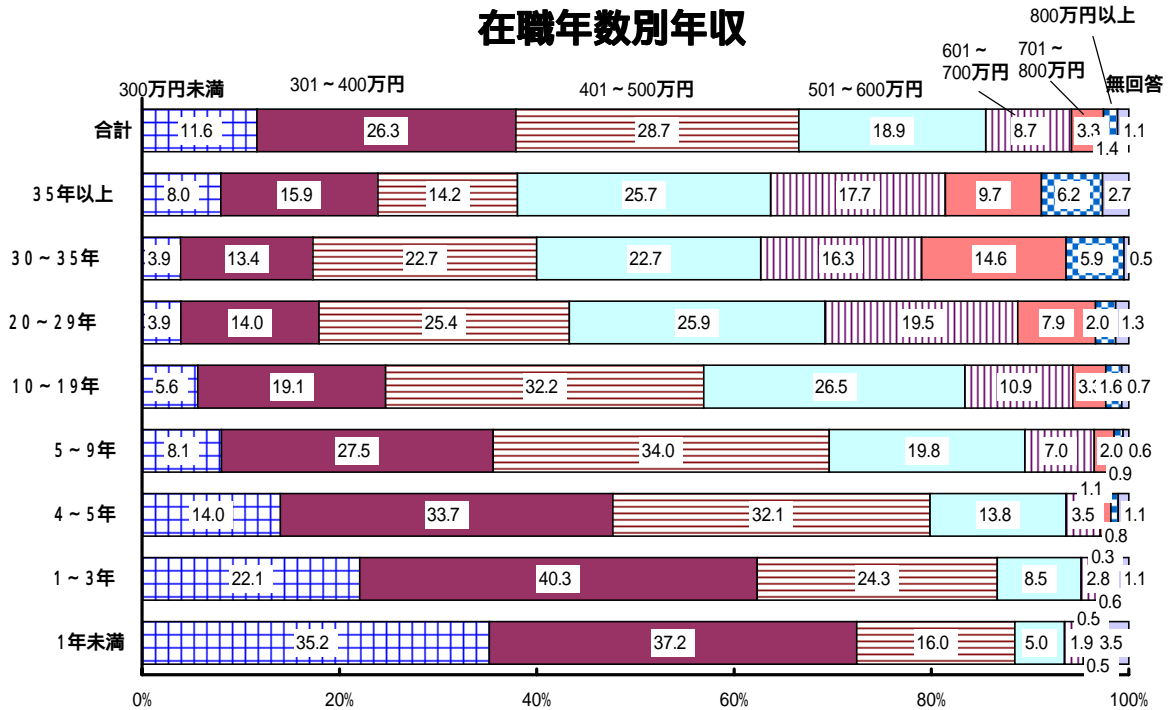
年度別年収



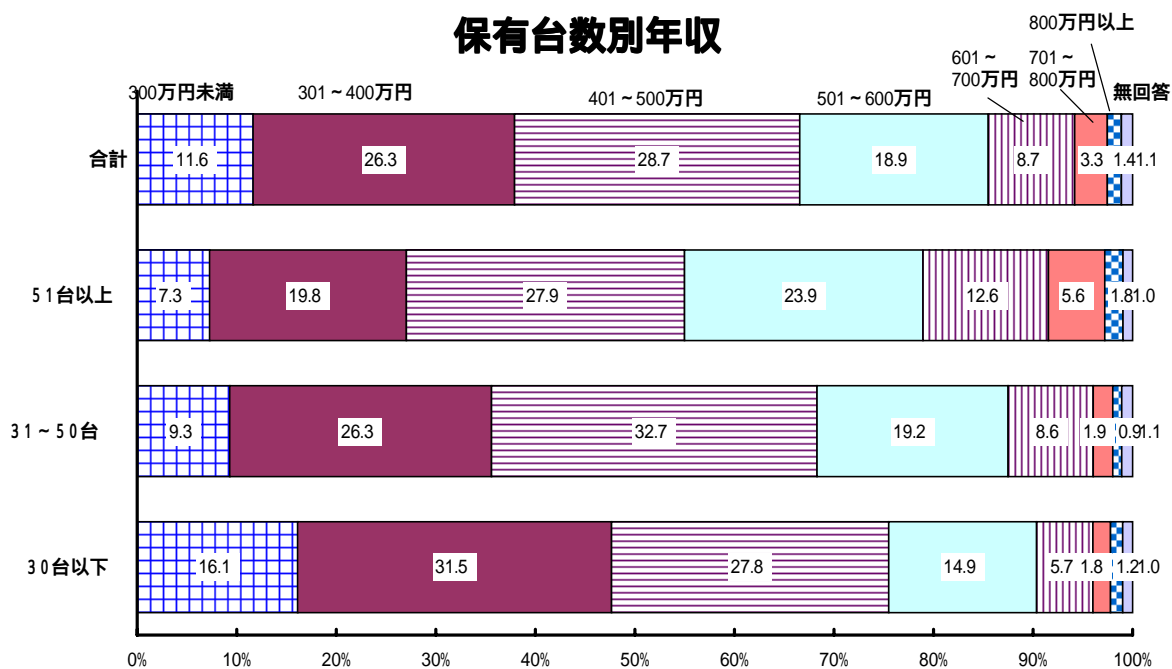
年齢別年収



在職年数別年収



保有台数別年収



組合加入別年収

