# 川村 雅則

# I. はじめに

貨物軽自動車運送事業(以下、軽貨物運送業)は急速な成長を遂げてきた<sup>2)</sup>(表 I の車両数の推移を参照)。背景には、貨物輸送の小口化、多頻度化、ジャストインタイム化という輸送内容・ニーズの変化や、事業参入規制のゆるさ、必要な資本規模の小さいこと等があったと考えられる。『陸運統計要覧』<sup>3)</sup>によれば軽貨物運送業者は全国で13万業者(道内は約4600業者)とされ、輸送する荷物の約6割が「取り合わせ品」とされる。事業者数と車両数からも分かるとおり、同事業では、多くが、車両をつみ保有(使用)した自営業者として働いている。

さて、職業運転手には、循環器系疾患の急性 増悪による死亡(過労死)の発生事例が多いと される。筆者は、健康障害や過労死の防止を主 な目的の一つとして職業運転手を対象にした 調査研究に取り組んでいるが、今回軽貨物運送 業者を対象にしたのは、加えて、第一に物流二 法施行以後、長期化する不況・貨物輸送需要の 停滞や逆に運送業者の著しい増加を背景とし トラック業界で輸送秩序問題(荷主・元請によ る不公正な取引、運送業者間の荷物の熾烈な獲 得競争・運賃ダンピング等)が深刻化しており、 そのことが安全へも悪影響を与えている、との 指摘による。4) 事実、営業用トラックを第 1 当事者とする交通事故は年々増加しており(事 故率もここ数年で急増)、同様の傾向は、軽貨 物運送事業でもみられる(同表)。また荷主と の関係でいえば、自営業者として事業を営む軽 貨物運送業者の場合、荷主への隷属性は一般の 運送業者よりも強いことが推測され、契約・取 引上の一層の不利が懸念された。

第二に、自営業者の就業・生活の不安定性や、 医療・年金保険など社会保障面での不利である。 後者は、具体的には保険料負担の高さや給付水 準・内容の低さ(例えば医療保険でいうと、自 営業者の加入する国民健康保険は、傷病手当制 度・出産手当制度など休業補償が未整備<sup>5)</sup>)が あげられるのだが、今日では、問題がより深刻 化している。すなわち不況で保険料を滞納する 者が増え、医療保険では、滞納者への罰則強化 という政策により、保険証の短期保険証への切 り替えやとりあげといったいわゆる「国保問 題」の拡大していることが、報告されている<sup>6)</sup>。

# Ⅱ. 調査の内容、方法

調査は二つ行った。第一に、大手運送業者であるA社の「宅配便」業務の配達部分を請け負っている一軽貨物運送業者を対象に、繁忙期(2001年12月)の連続した一週間、行動をともにして、就業・生活の観察、時間調査、就業中の眠気・覚醒水準調査(後述)、聞取り、等々の調査を行った(以下、宅配調査)。なお調査期間中は、普段どおりに行動するよう対象者に依頼した。

第二に、軽貨物運送業者が登録している道内の大手の協同組合に協力を要請し、組合員 100人を対象にして 2002年夏に調査を実施した(以下、協同組合調査)。調査は質問紙による配票調査で、内容は就業・生活・安全衛生に関するものである。全数調査を次回に予定し今回の調査は予備的なものと位置付けた。

表 I 全国及び北海道運輸局管内における営業用軽貨物の車両台数、走行距離、事故件数・率の推移

		全	<b>3</b>	· <u>-</u>			lt .	海道			全国 営業用トラック (備考)						
	車両 台数	走行 距離 (単位: 千キート ル)	事故 件数	走行 距離 1億 キロ り	車両 100 0 台 当り	車両台数	走行 距離(単 位: 干キ □メート ル)	事故 件数	走距1 キ当り	車両 100 0台 当り	章 西 台数 :	走行距離 (単位:千 キロメート ル)	事故件 数	走行 距離 1万 キロ 当り	車両 100 0 <del>台</del> 当り		
62	82189	1994274	1276	64.0	15.5	3939	98817	41	41.5	10.4	771102	34970799	21360	61.1	27.7		
63	91389	2294116	1464	63.8	· 16.0	4189	102102	38	37.2	9.1	822087	38025133	21790	57.3	26.5		
平成元	99560	2545607	1435	56.4	14.4	4365	106737	31	29.0	7.1	886081	40436220	22750	56.3	25.7 26.4		
2	108868	2729078	2129	78.0	19.6	4676	112768	59	52.3	12.6	907931	42351939	23968	56.6 51.2	24.7		
3	116366	3033480	2009	66.2	17.3	4902	124676	69	55.3	14.1	945563	45703410	23396				
4	121073	3200781	2066	64.5	17.1	5079	129618	64	49.4	12.6	965746	46800128	23694	50.6	24.5		
5	126927	3303486	2108	63.8	16.6	5019	134334	64	47.6	12.8	974513	46994 170	24258	51.6	24.9		
6	130681	3321377	2261	68.1	17.3	5124	130963	65	49.6	12.7	1011410	48772202	26114	53.5	25.8		
7	142596	3527621	2552	72.3	17.9	5306	132862	78	58.7	14.7	1047272	50936218	27840	54.7	26.6		
8	146544	3777601	2665	70.5	18.2	5629	141169	72	51.0	12.8	1078098	52962097	28102	53.1	26.1		
9	155122	4035813	3027	75.0	19.5	6255	150400	75	49.9	12.0	1094365	53452418	28453	53.2	26.0		
10	161794	4136924	3037	73.4	18.8	6577	158325	99	62.5	15.1	1087740	52166820	28086	53.8	25.8		
11	165714	4319145	3443	79.7	20.8	6546	163673	117	71.5	17.9	1091259	53839706	29721	55.2	27.2		
12	173885	4491727	4054	90.3	23.3	6618	173776	110	63.3	16.6	1105336	56495467	32953	58.3	29.8		
13	179579	4625852	4119	89.0	22.9	6824	173071	114	65.9	16.7	-	56441780	33291	59.0	-		
平 12/	2.1	2.3	3.2	1.4	1.5	1.7	1.8	2.7	1.5	1.6	1.4	1.6	1.5	1.0	1.1		
昭 62	2.1	2.3					味をかたの		1.0	1.0	1.7_	1.0					

注 1: 車両台数は、軽自動車検査協会の資料による(数値は年度末時点のもの)。 注 2: 走行距離は、国土交通省『自動車輸送統計年報』(数値は年度内のもの)。

注3:事故件数は、警察庁『交通事故統計年報』(数値は年内のもの)。

注4:営業用トラックは、特殊用途車、軽自動車を除く。

# Ⅲ. 宅配調査の結果

### 1. 対象者の年齢、就業状況等

対象者は、40歳代の女性で一人暮らしである。軽貨物の経験は、約20年に及ぶ。現在は A社(全国大手の運送業者)の宅配業務を、運送業者であるB社から請け負って働いている。但し、B社と接触する機会はない。就業(荷扱い)場所はA社の配送センター(以下、センター)・営業所であり、仕事に関する一切の情報もA社から伝えられる。また毎日A社の管理職から、A社で雇用されている運転手と同様に点呼を受けている。さらには、A社以外での就業を禁止されてもいる。なお同センターでは、対象者と同じように、軽貨物の自営業者が10人弱働いている。

A社と書面による契約は交わしていない。運賃は配達を終えた荷物の個数に応じた出来高払い制である(荷物の重量も関係ない)。ここ数年、毎年のように運賃が下がっている(とりわけ一昨年から昨年にかけては比率にして13.6%のダウン)が、運賃(等就業条件)についてA社と交渉する余地は全くないという。

A社では企業を対象とした「宅配便」と一般 消費者を対象にした「宅配便」を扱っているが、 対象者らの請け負っているのは後者の、一般消費者宅への配達部分である。但しA社の運転手の仕事が少なくなったときには、対象者らの仕事の一部がA社運転手にまわされる。

# 2. 調査期間中の起床時から就寝時までの生活 と就業・作業の状況(観察・時間調査)

対象者は、毎日、A社のセンターで自分の担当地区の荷物を積み、いったん同センターを出発した後は、間に一度帰宅しての休憩をはさむが、夜まで配達作業に従事する。日々の就業状況・時間は、道路・交通の状況によるほかに、毎日の荷物の量によって左右される。表Ⅲ-1は、調査期間の持ち出し荷物の個数等をまとめたものである。調査期間中にも77個~157個((a1))と幅があったように、荷物の量の変動は、一週間を周期としており、また時期によっても変動がある。

一日の生活・仕事の流れを調査当日の結果 (平均) とあわせてみてみよう (表Ⅲ-2)。 (b1) 起床 (5 時 27 分) → (b2) 出宅 (6 時 04 分) → (b3) センター到着① (6 時 23 分) →吹きさらしの建物内で (b4) 荷扱い作業を 開始し (6 時 42 分)、(b5) 同作業を終えた (8 時 09 分) 後は、ルートの決定等配達作業の準

#### 交 通 権 第 20

表Ⅲ-1 各調査日の荷物の持ち出し個数、配達件数、 配達完了個数等

					_			
		12 🖯	13 🛭	14 🖯	15 🗄	16 🗄	17 🖯	18 🖯
		水	木	金	±	В	月	火
(a1)	持出個数	95	100	127	157	134	88	77
(a2)	一巡目配達件数	91	96	107	156	116	78	71
(a3)	再配達件数	39	42	42	39	53	41	36
(a4)	合計配達件数	130	138	149	195	169	119	107
(a5)	配達完了個数	78	78	100	129	119	76	62
(a6)	残荷個数	17	22	27	28	15	12	15
(a7)	配達完了比率 ((a5)/(a1)×100)	82.1	78.0	78.7	82.2	88.8	86.4	80.5
(a8)	配達効率 ((a5) / (a4) × 100)	60.0	56.5	67.1	66.2	70.4	63.9	57.9

注 1: (a1) と (a2) の差は、複数の荷物を配達した配達先があったことや、夕方以降の時間指定配達の荷

物は一巡目では配達しなかったことによる。

注2:15日は、同僚運転手の担当する荷物の一部を引き受けたのでその分荷物が多い。

注3:配達件数は、配達を行った件数であり、不在への配達分も含むので、当然配達完了個数を上回る。

表Ⅲ-2 各調査日における生活、就業時間の状況(1)(時刻)単位:時分

		11 🖯	12日	13 🖯	14 🖯	15 🖯	16 🖯	17 🛭	18 🖯	平均
		火	水	木	金	±	В	月	火	
(b1)	起床	5:30	5:20	5:25	5:35	5:30	5:25	5:30	5:30	5:27
(b2)	出宅	6:10	6:05	6:00	6:05	6:02	6:02	6:10	6:05	6:04
(b3)	センター到着①	6:35	6:25	6:20	6:23	6:20	6:18	6:33	6:25	6:23
(b4)	荷扱い(荷積み)開始	-	6:58	6:48	6:32	6:30	6:58	6:44	6:30	6:42
(b5)	荷扱い終了	_	8:10	8:10	8:15	8:45	8:27	7:47	7:30	8:09
(b6)	センター出発①(配達開始)	_	9:23	9:15	9:48	9:40	10:06	9:05	8:50	9:26
(b7)	配達一巡目終了	_	15:10	15:39	15:39	19:00	16:50	13:13	12:33	15:26
(b8)	自宅到着①	-	15:21	15:52	15:47			14:10	12:44	14:46
(b9)	再配達開始	_	16:50	17:05	17:05	19:18	17:25	17:05	17:00	17:24
(b10)	再配達終了	_	20:22	20:05	20:02	21:31	21:04	20:10	19:36	20:24
(b11)	センター到着②	-	20:40	20:15	20:11	21:42	21:13	20:21	19:45	20:35
(b12)	センター出発②(自宅へ)	20:40	21:07	21:00	21:06	23:15	22:02	21:10	20:10	21:24
(b13)	自宅到着②	21:00	21:32	21:36	21:48	23:33	22:35	21:43	20:32	21:54
(b14)	就寝	23:15	23:50	0:10	23:40	0:40	0:20	0:00	23:00	23:57

注 1:11日の就寝時刻を除く結果と、18日の就寝時刻は、聞き取りによる。 注 2:12日には、(b12) の後に(帰宅途中に)2件の配達を行っている。

注3: (b8) の平均は 15, 16 日を除く5 日間の結果から算出。

備をして、(b6) センターを出発する (9時 26 分)。

配達一巡目では、夕方以降の時間指定配達を 除く全戸への配達を行う(配達件数は前掲表Ⅲ -1 の (a2) のとおり 71 件 $\sim$ 156 件)。そし て、(b7) 一巡目終了(15時 26分)後には、 (b8) 帰宅して昼食休憩をとる。但し、時間 のないときには帰宅できない(よって表中の平 均値はその分だけ早い時刻が示されている)。 ちなみに食事は原則として、この一巡目終了後 にとられるのと、全ての作業を終えて帰宅した 後の二食だけである。朝はコーヒーのみで何も 食べない。

夕方、(b9)再配達を開始する(17時24分)。 再配達は、一巡目で不在だった客への再配達と 時間指定の荷物の配達である(配達件数は (a3) のとおり 36 件~53 件)。(b10) 同作業 を終えた (20 時 24 分) 後は、センターに戻 り、残荷の処理や伝票整理・記入作業等を行い、 帰路につく。(b13) 自宅到着 (21 時 54 分) 後は、食事をとって、(b14) 就寝 (23 時 57 分)、という流れである。

以上から分かるように、 繁忙期とはいえ、一日の 就業時間及び作業時間が 著しく長い。表Ⅲ-3は上 記の時刻にもとづき、主 要な就業(作業)時間や 生活行動時間をまとめた ものだが、(c11) 出宅し てから全作業を終えて自 宅に到着するまでの時間 は平均で16時間弱にも及 んでいる。しかもこの「出 宅~帰宅」時間から、(c6) 「在宅時間②」(2時間14 分)などの、作業を行っ ていなかった時間(以下、 (c12)「その他時間」)を 除いてもなお、(c13) 一 日の作業時間は、最短で も 10 時間、最長では 17 時間強(15日)にも及ぶ。 その結果、在宅の時間は 侵食され、(c1) 仕事を終

えて自宅に到着してから翌日に出宅するまで の時間は平均で8時間で、その間にとられる (c3)睡眠時間は平均で5時間半に過ぎない。 昼間の仮眠休憩を考慮しても(それがとれない 日もある)、著しい睡眠不足が常態化している といえる。

こうした作業状況が、12 月は、5 日(水) に休日をとって以降、大晦日も含め一日の休み も無く続いた。休日は原則として週休一日制な のだが、繁忙期である 12 月には休みは月に 1, 2日となりこの月の連続就業日数は25日を超 える。1月の休日が10日前後と多いが他の月 は4.5日というパターンが多く、年間休日は 60 日前後と少ない(本人の毎日の記録による)。

#### 3. 労働密度及び眠気・覚醒水準

こうした長時間就業に加え、対象者の働き方 で顕著だったのは、運転作業と荷扱い作業とが 短い時間内で交互に繰り返されるのと、その際 の労働密度の高さである。すなわち前掲表Ⅲ-1 の (a2) 一巡目配達件数及び (a3) 再配達

表Ⅲ-3 各調査日における生活・就業時間の状況②(時間)

単位:時間分

		11 🖯	12 🖯	13 🖯	14 🖯	15 🖯	16 ⊟	17日	18 🖯	平均
		火	水	木	金	±		月	火	
(c1)	勤務間隔時間(前日自宅到着~出宅)	-	9:05	8:28	8:29	8:14	6:29	7:35	8:22	8:06
(c2)	非拘束期間(前日センター出発~センター到着)	-	9:45	9:13	9:23	9:14	7:03	8:31	9:15	10:13
(c3)	睡眠時間(前日就復~起床)	-	6:05	5:35	5:25	5:50	4:45	5:10	5:30	5:28
(c4)	在宅時間①(起床~出宅)	0:40	0:45	0:35	0:30	0:32	0:37	0:40	0:35	0:36
(c5)	センターでの荷扱い時間(開始~終了)	-	1:12	1:22	1:43	2:15	1:29	1:03	1:00	1:26
(c6)	配達一巡目時間(センター出発①~一巡目終了)	-	5:47	6:24	5:51	9:20	6:44	4:08	3:43	5:59
(c7)	在宅時間②(自宅到着①~再配達開始)		1:29	1:13	1:18	-	-	2:55	4:16	2:14
(c8)	再配達時間(開始~終了)	-	3:32	3:00	2:57	2:13	3:39	3:05	2:36	3:00
(c9)	宅配時間計 (一巡目+再配達)	-	9:19	9:24	8:48	11:33	10:23	7:13	6:19	8:59
(c10)	在宅時間③(自宅到着②~就寝時刻)	2:15	2:18	2:34	1:52	1:07	1:45	2:17	2:28	2:03
(c11)	出宅~自宅到着②時間	14:50	15:27	15:36	15:43	17:31	16:33	15:33	14:27	15:50
(c12)	その他時間		1:41	1:37	1:35	0:21	0:44	3:45	4:27	2:01
(c13)	「出宅~自宅到着②時間」-「その他時間」	-	13:46	13:59	14:08	17:10	15:49	11:48	10:00	13:48

注 1: (c2) は、(c1) に、センターと自宅との間の運転時間(いわゆる通勤時間)を足したもの。旧労働省の『自動車運転者労務改善基準告示』でいう「休息期間」。

注2: (c12) は、出宅から全作業を終えるまでの間で作業をしていなかった時間(本文参照)

件数と、前掲表Ⅲ-3の(c6)配達一巡目時間 及び(c8)再配達時間とから、一件の配達に 要した時間を算出すると、一巡目では3.1分~ 4.0分、配達の間隔が長くなる再配達でも3.4 ~5.4分と短い。

この短い時間内に、荷物を車両から下ろし、客に渡し、不在であれば不在伝票に必要事項を記載して投函、車両に戻って PDT で情報を入力、そして次の配達先に向けて車両を移動、という作業をこなすのである(しかも配達先にはエレベーターのない公営住宅やマンションもある。また運転中にA社や客からの電話があればそれに対応しなければならない)。当然、車両を降りているときは小走りである。

こうした過密労働を「自発的に」生み出すのが、上記 1 でみた低い運賃単価と出来高払い制度、であるといえるだろう。

ところで、これだけ長い時間を過密に働いても、前掲表Ⅲ-1の(a7)のとおり、持出個数に対する配達完了個数の比率は80%弱~90%弱にとどまる。しかもこの数値は、不在客が少なくない分を配達件数を増やすことでカバーしてようやく達成された数値なのである。すなわち同表の(a8)のとおり、合計配達件数に対する配達完了個数の比率は、不在の少ない日曜日でもかろうじて70%という水準で、他の曜日では50,60%台である。つまり平日に100個の荷物の配達を完了するためには、167件・回(60%と仮定)の配達を行う必要がある、という計算になる。こうした非効率的な、一般消費者への配達部門を「担当」する下請業者の

# 表Ⅲ-4 スタンフォード眠さ尺度

- 1 はっきり目覚めている
- 2 はっきりしているが、最高の状態ではない
- 3 気分がゆるみ、注意が散漫になりやすい
- 4 ややほんやりしている
- 5 ほんやりしている
- 6 眠い、眠りたい、眠気とたたかっている
- 7 非常に眠く、いまにも寝てしまいそうだ

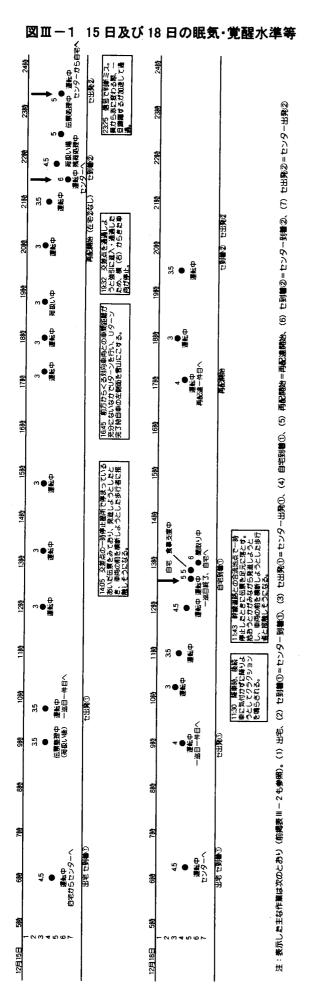
出所:日本産業衛生学会・産業疲労研究会編集委員会『新装 産業疲労ハンドブック』p173~p174

存在が、宅配便の成立のための必要条件であることが示唆される $^{77}$ (宅配便全体における下請業者の利用状況を明らかにすることが今後の課題である)。

さて、こうした過密労働や上記2でみた睡眠時間の不足の状況は、交通事故の潜在的な危険要因として問題視されねばなるまい(しかも調査期間中は圧雪・凍結路面である)。ここで、スタンフォード眠さ尺度<sup>8)</sup> (表Ⅲ-4) を用いて行った、当日の眠気・覚醒水準の調査結果を示したい。

調査の方法について説明すると、調査票・尺度を対象者にあらかじめみせて調査の説明をしておいた上で、測定時に眠気・覚醒水準の状況を回答してもらい、調査者が得点・文言におきかえ、それでよいかを確認し、よしとされるまでこの作業を繰り返した。なおこの得点は七段階に分かれているが、本調査では、その中間が回答されることも少ながらずあった。また測定は適宜行い、目安としては最低1時間に1回は行うよう心がけ、とりわけ対象者が疲れているような場合には間隔をやや短めにして測定

# 交 通 権 第 20 号



した。但し、作業状況などとの関連で測定場面 は限られた。

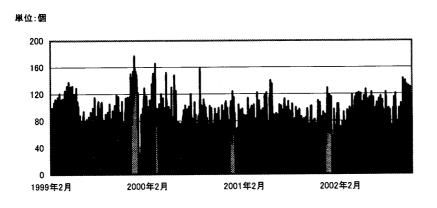
図Ⅲ-1のとおり、横軸を時刻、縦軸を得点として、結果を●で印し、そのときの場所や状況を示した。また横軸の下には、主な作業状況(出宅やセンター到着・出発など)と、調査者が危険を感じたときの状況を示した。紙幅の都合上、就業時間の最も長かった 15 日と最短の18 日の二日分のみを示した。

調査期間 (7日間) 全体の結果もふまえて特徴をまとめると、全期間を通じ、1,2という覚醒水準の高い状態は極僅かしかみられなかった (2が2回のみ)。つまり覚醒水準の低いまま仕事が行われていたことになる。とりわけ起床後及びセンターへ向かい運転している際の覚醒水準は低く、運転中にウィンカーの出し忘れがみられもした。

配達作業を開始した後には得点は相対的に 高くなるが、それでもなお3.4の水準だった。 眠気がストレートに訴えられることはそう多 くなかったが、覚醒水準の低いことを示す訴え (「頭がぼーっとしている」など)は多かった。 また配達一巡目を終えて自宅に向かうとき、再 配達を終えてセンターへ向かうとき、加えてセ ンターから自宅へ向かうときの得点は低くな っていた (図中↓箇所)。作業に一区切りつい た時点ではほっとして即「たるんだ感じ」にな るという間取りの結果をあわせて考えると、運 転・配達作業中の覚醒水準は、作業やそのとき の緊張・集中の度合いによって、強制的に 3. 4 にまで高められていたかのようなだけのも のも少なくないことが示唆される。なお、配達 一巡目を終えて自宅で仮眠・休憩をとった後に は、充分ではないとはいえ、得点は改善されて おり、短時間とはいえ休憩の挿入されることの 意義が示された。

こうした、労働密度の高さという条件に加えて、睡眠不足を背景とした覚醒水準の低い状態での運転という条件の下で、図中にも一部を示したが(枠内)、歩行者と接触しそうになったり交差点に強引に侵入したりあるいは停車時に雪山に車両の側面をこするなど危険な状況が観察された。これらの危険状況が、対象者の個人的な運転特性によるものというよりは就

## 図Ⅲ-2 配達完了個数の推移(1999.2.1~2002.10.31)



業 (生活) 条件に強く規定されて発生している 側面は否定できないだろう <sup>9)</sup>。

対象者の一年を通じた就業には、2) でみた

ような長時間就業という特徴に加えて、就業の

### 4. 就業の不安定さと低収入等

不安定さという特徴がみられる。図Ⅲ-2 は 99年2月から02年10月までの配達完了個数 の推移をまとめたものである(対象者自身の毎 日の記録による。なお持出個数や配達件数はこ の配達完了個数を上回ることに留意されたい)。 仕事の量のこうした変動は、季節的な要因・輸 送需要の変動によるほか、軽貨物運送業者を自 社運転手の調節弁として用いようとするA社 の「経営戦略」上の要因(1参照)などによる ものだが、ここでは、彼らの仕事の量が安定的 に保障されていないことを指摘しておきたい。 さて、こうして長時間働いても、運賃水準が 低く、かつ、仕事の安定していないこともあり、 収入は低い。2001年度の年間総収入は約330 万円で、ここから車両代、燃料代などの諸経費 が負担される。そのため医療保険は、国民健康 保険に加入しているが、保険料の滞納により短 期の保険証に切り替えられている。また国民年 金には保険料が支払えずに未加入である。なお 健康診断は受診していない。

# Ⅳ. 協同組合調査の 結果

先)も運送業者だけに限らない)。

同調査では 100 人の組合員に調査票を配布 し、79 人から返送があった(督促を一度行っ た)。そのうち欠損が多かった 3 部を除いて 76 人の回答を分析の対象とした。

### 1. 回答者の属性(年齢、世帯構成)

76 人中男性が 74 人で、女性が 2 人である。 年齢は、中高年に偏って分布しており、「50 歳 代」が半数弱 (47.4%)、ついで「40 歳代」 (27.6%)、「60 歳以上」(19.7%) となってい る。40 歳未満は 5.3%に過ぎない。世帯構成 を年齢別にみると、「60 歳以上」の高齢の層で は配偶者との 2 人暮しの比率が高い。

# 2. 事業状況

# (1) 事業経験、事業体制、事業内容

表IV-1 のとおり、①事業経験年数は、約55%が10年以上、20%弱が20年以上である。その一方で、「5年未満」という者も4分の1 弱を占めている。②事業体制は、「本人のみ」 (以下、雇無業主)というのが70%を占めている。従業員を使用しているという者(22人)についても、そのうち半数強(12人)は本人を含め2人のみで事業を行っており、かつ、その場合、従業員は家族という者が多い(11人)。③事業内容(・契約形態)として、「チャーター」、「スポット」、「引越し」、「宅配」、「その他」という五つの項目を設定しその売上高別

#### 交 诵 権 第 20 号

表Ⅳ-1 年齢別にみた世帯構成及び軽貨物経験年数 表Ⅳ-2 事業内容別にみた売上高比率

			,,,,	~ 0 .		~ 123 I	T-2	~~~
						単	立:	
			年				1	<b>全体</b>
		<b>危未満</b>	50	歳代	60¢	<b>凤</b> 以上		
	25	100.0	36	100.0	15 100.0		76	100.0
世帯構成 単身	_		1	2.8	- 1	6.7	2	2.6
配偶者のみ	6	24.0	9	25.0	10	66.7	25	32.9
配偶者+未婚子	12	48.0	12	33.3	4	26.7	28	36.8
配偶者+未婚子+親	4	16.0	8	22.2			12	15.8
配偶者+親			2	5.6			2	2.6
親のみ	2	8.0	2	5.6			4	5.3
その他	1	4.0	2	5.6			3	3.9
軽貨物経 5年未満	9	36.0	8	22.2	1	6.7	18	23.7
験年数 5~10年未満	7	28.0	6	16.7	2	13.3	15	19.7
10~15年未満	5	20.0	10	27.8	4	26.7	19	25.0
15年以上	4	16.0	12	33.3	8	53.3	24	31.6
平均值(単位:年)		7.9		11.5		14.5		10.9
機能原金(単位・ケ)		E 0		70				

								単位:人,%			
	チャ	-9-	スパ	スポット		越し	<u>₹</u>	585	존	の他	
	75	100.0	75	100.0	75	100.0	75	100.0	75	100.0	
0%	16	21.3	24	32.0	19	25.3	17	22.7	47	62.7	
25%未満	17	22.7	39	52.0	37	49.3	23	30.7	23	30.7	
25~50%未満	16	21.3	6	8.0	13	17.3	12	16.0	3	4.0	
50~75%未満	10	13.3	5	6.7	6	8.0	14	18.7	1	1.3	
75~100%未満	11	14.7	- 1	1.3			6	8.0	1	1.3	
100%	5	6.7					3	4.0		,,,,	
平均値 (単位: 9		36.3		11.9		14.4		31.5		5.8	
標準偏差(単位:96	<u>()                                    </u>	34.4		18.4		17.2		32.4		14.9	

表Ⅳ-3 雇無業主/雇有業主別にみたここ2、3年 での契約・取引上での困難

				単	位:	人. %
		雇無ノ			¥	体
		主業規		業主		
	54	100.0	22	100.0	76	100.0
突然の取引の解消	12	22.2	7	31.8	19	25.0
運賃水準の引き下げ	38	70.4	14	63.6	52	68.4
運賃(運賃の一部)の不払いや返還の要請	3	5.6	1	4.5	4	5.3
仕事の量の減少	23	42.6	8	36.4	31	40.8
安い(運賃の低い)業者との入れ替え	8	14.8	4	18.2	12	15.8
サービス労働の要請	7	13.0	2	9.1	9	11.8
その他の困った経験	3	5.6	2	9.1	5	6.6

表Ⅳ-4 事業内容別にみた、ここ2、3年におけ る運賃の減少比率

		単	位:	人,%						
	チャ	-9-	スオ	パット	31	越し	Ŧ	5 <b>8</b> 5	そ	の他
	58	100.0	50	100.0	53	100.0	54	100.0	27	100.0
引き下げなし	29	50.0	42	84.0	46	86.8	23	42.6	21	77.8
5%未満	4	6.9	2	4.0	- 1	1.9	3	5.6	1	3.7
5~10%未満	9	15.5	3	6.0			4	74	1	3.7
10~15%未満	12	20.7	1	2.0	5	9.4	16	29.6	3	11.1
15~20%未満	2	3.4					2	3.7		
20%以上	2	3.4	2	4.0	1	1.9	6	11.1	1	3.7
(再掲) 10%以上		27.6		6.0		11.3		44.4		14.8
平均值 (単位:%		4.3		2.1		1.3		7.1		2.1
標準偏差(単位:%	)	6.1		8,3		3.9		9.6		4.8

構成を尋ねた (表N-2)。 平均値でみると、「チ ャーター」(36.3%)、「宅配」(31.5%) の順に 比率が高い。

## (2) ここ 2, 3年での契約・

#### 取引上で経験した困難

ここ2,3年のあいだで、荷主との契約・取 引上において困難を経験したことはないか尋 ねたところ (表Ⅳ-3)、まず、運賃水準の引 き下げがあったと回答した者は約70%に達し、 また仕事の量が減少したという者も 40%、さ らには突然の取引の解消という事態を経験し た者も4分の1に及んでいた。

運賃引き下げの有無とその下げ幅を事業内 容別にみると(表IV-4)、チャーターに従事 する者のなかでは50%の者が、宅配では60% 弱の者が引き下げを経験したと回答している。 またその下げ幅は、チャーターでは 30%弱の 者が、宅配では約45%の者が、10%以上の引 き下げをそれぞれ経験している。

#### (3) 事業経営の状況

表IV-5のとおり、①業況水準は「やや悪い」

が約30%、さらに「悪い」も4分の1を占め、 また、一昨年度から昨年度にかけての売上の変 化をみても約70%の者が「減少」と回答して おり、しかも「1~3割以内の減少」が40%弱、

「3 割以上の減少」が 15%弱を占める。②年 間売上高は、全体の平均売上高は約606万円 だが、雇無業主に限定すると、約 40%が 400 万円未満、70.0%が500万円未満となり、平 均売上高も約 450 万円にまで低下する。③表 Ⅳ-6のとおり、売上高から諸経費を除いた粗 利益をみると、平均値は 278 万円で、約 60% の者が 300 万円未満という水準である。500 万円以上も 11.4%いるが、雇無業主に限定す ると、200万円未満が約35%、そして300万 円未満が70%強を占め、平均値は230万円に まで低下する。退職金のないことや年金で不利 なことを考慮しても、総じて、低い水準に位置 しているといえるだろう。雇無業主の粗利益を 年齢別にみると (同表中)、平均粗利益はどの 年齢層でも250万円に満たない。

#### (4) 医療保険、年金保険加入の状況

表IV-7のとおり、①医療保険は、90%の者

表Ⅳ-5 雇無業主/雇有業主別にみた 事業経営の状況

*					単	位:	人. %
			屋無人				体
			主業主		業主	76	100.0
<b>業況水準</b>	良い	<u>54</u> 2	100.0 3.7	22	100.0	<u>76</u> 2	100.0 2.6
果况小学	でで使い	4	7.4	2	9.1	6	7.9
	そこそこ	14	25.9	11	50.0	25	32.9
	やや悪い	17	31.5	6	27.3	23	30.3
	悪い	17	31.5	3	13.6	20	26.3
	7D. V		•	_			
	D1(良い計-悪い計)		-51.9	_	-31.8		-46.1
		49	100.0	21	100.0	70	100.0
一昨年から	増加	3	6.1	3	14.3	6	8.6
昨年にかけ	ほぼ同じ	11	22.4	4	19.0	15	21.4
ての売上高	1割以内の減少	7	14.3	6	28.6	13	18.6
の変化	1~3割以内の減少	20	40.8	6	28.6 9.5	26 10	37.1
	3割以上の減少	8	16.3		9.5	10	14.3
		50	100.0	22	100.0	72	100.0
昨年の年間	250万円未満	4	8.0			4	5.6
売上高	250~500万円未満	31	62.0	1	4.5	32	44.4
	500~750万円未満	13	26.0	9	40.9	22	30.6
	750~1000万円未満	1	2.0	. 1	4.5	2	2.8
	1000万円以上	1	2.0	11	50.0	12	16.7
	平均値 (単位:万円)	)	448		964		606
	標準偏差(単位:万円)		252		470		408

表IV-7 年齢別にみた医療保険及び年金保険の加入状況、最近の保険料の滞納経験

医療保険	国民健康保険	25	<b>成未満</b> 100.0	年 50				3	⋛体
<b>E 唐 厚 除</b>	国民健康保険	25	50歳未満 50歳代			604	包以上		
2 唐 保 除	国民健康保険		100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
213K W 12K		24	96.0	32	88.9	14	93.3	70	92.1
	国民健康保険以外	1	4.0	3	8.3	- 1	6.7	5	6.6
	加入していない			_ 1	2.8			1_	1.3
	···	24	100.0	33	100.0	<u> 14</u>	<u> 100.0</u>	<u>71</u>	100.0
	ある	6	25.0	11	33.3	2	14.3	19	26.8
D滞納経験_	ない	18	75.0	22	66.7	12	85.7	52	73.2
		25	100.0	<u> 36</u>	100.0	14	100.0	75	100.0
F金保険 -	国民年金	12	48.0	21	58.3	5	35.7	38	50.7
	それ以外の公的年金			2	5.6	5	35.7	7	9.3
	生保の私的年金			2	5.6			2	2.7
	加入していない	2	8.0	2	5.6	1	7.1	5	6.7
	国民年金 + α	11	44.0	_ 9	25.0	3	21.4	23	30.7
		23	100.0	30	100.0	2	100.0	55	100.0
E金保険料	ある	7	30.4	11	36.7	2	100.0	20	36.4
	ない	16	69.6	19	63.3	_	5.0	35	63.6
:年金保険			民年金			9年	金属金		
						3		,	

表Ⅳ-6 雇無業主(年齢別)/雇有業主別にみた年間の粗利益

					_						单	位:	人. %
		雇用	主業無	50	電未満	珥	版/屋有 三 齢  歳代		<b>龙</b> 以上	屋有	業主	<u>位:人、%</u> 全体	
		49	100.0	16	100.0	22	100.0	11	100.0	21	100.0	70	100.0
粗利益	100万円未満 100万円台 200万円台 300万円台 400万円台 500万円以上	3 14 19 10 3	6.1 28.6 38.8 20.4 6.1	1 4 5 5	6.3 25.0 31.3 31.3 6.3	1 7 7 5 2	4.5 31.8 31.8 22.7 9.1	1 3 7	9.1 27.3 63.6	1 5 4 3 8	4.8 23.8 19.0 14.3 38.1	3 15 24 14 6 8	4.3 21.4 34.3 20.0 8.6 11.4
	平均值 (単位:方円 標準偏差(単位:方円		230 99		24 <b>2</b> 104		238 105		195 75		392 153		278 139

が国民健康保険に加入しているが、最近医療保険を滞納した経験のある者が 4 分の 1 にも及んでいる(医療保険に加入していないという者も 1 人みられる)。②年金保険は、半数が国民年金のみの加入である。国民年金の給付水準の低さは既に指摘されているところだが、問題は、そうした国民年金にさえ加入していない者が 10%弱存在することである(年金に「全く加入していない」6.7%、「生保の私的年金」2.7%)。また年金をすでに受給している者は除いて集計した、年金保険の最近の滞納経験の有無は、「ある」が 36%を占めている。

# 3. 働き方と睡眠、睡眠に関する訴え、一ヶ月当りの休日

表IV-8のとおり、第一に本調査では、働き

方と睡眠の状況についてもっともよくあるパターンで回答してもらった。①まず「出宅~帰宅」時間は、平均で 12 時間弱で、さらに 13時間という水準を超える者も 4 分の 1 弱を占める。②しかも、全作業時間でみても、10時間を超えるという者が 40%強に達する。③そして運転作業に費やす時間は、平均では 6.6時間だったが、9時間という水準を超える者も20%弱を占めた。④休憩がとれるとはいえ、総じて、長時間就業・作業状況が確認されよう。⑤そして起床時刻と就寝時刻から算出した睡眠時間は、平均は 7.5 時間だが、7 時間に満たない者も 4 分の 1 弱を占めた。

第二に、普段の睡眠で「よくある」問題状況は(同表下段)、約10%が睡眠時間の不足を、また約4分の1が睡眠の質の悪さを、そして約20%が早い時刻の起床がつらいと回答して

#### 交 通 権 第 20 号

表IV-8 年齢別にみた就業に関する時間・睡眠時間(最もよくあるパターン)、普段の睡眠で「よくある」問題、1ヶ月当りの休日日数

								<u>単位:人、%</u> 全体				
		50 <b>#</b>	未満	年	齢 歳代	60 <b>#</b>	以上	£	体			
		24	100.0	34	100.0	14	100.0	72	100.0			
	11時間未満	7	29.2	9	26.5	5	35.7	21	29.2			
	11時間台	8	33.3	10	29.4	5	35.7	23	31.9			
闔	12時間台 13時間以上	2	8.3 29.2	7 8	20.6 23.5	2	14.3 14.3	11 17	15.3 23.6			
	平均值 (単位:時間)	,	11.9	0	11.8	2	11.3	11	11.7			
	標準偏差(単位:時間)		2,2		2.0		1.6		2.0			
		24	100.0	36	100.0	13	100.0	73	100.0			
全作業時	8時間未満	4	16.7	8	22.2	3	23.1	15	20.5			
間	8時間台	9	37.5	6	16.7	4	30.8	19 25	26.0 34.2			
	9, 10時間台 11, 12時間台	6 3	25.0 12.5	15 3	41.7 8.3	4	30.8 15.4	25	11.0			
	13時間以上	2	8.3	4	11.1	_	13.4	6	8.2			
	平均値 (単位:時間) 標準偏差(単位:時間)		9.1 2.1		9.2 2.4		8.7 1.6		9.1 2.1			
	沃牛品之(辛田・6月日)						1.0					
		25	100.0	34	100.0	11	100.0	70	100.0			
運転時間	5時間未満 5時間台	5	20.0 16.0	5 8	14.7 23.5	1 3	9.1 27.3	11 15	15.7 21.4			
	5명(미급 6 <b>명(미급</b>	4	28.0	5	14.7	1	9.1	13	18.6			
	7, 8時間台	4	16.0	11	32.4	3	27.3	18	25.7			
	9時間以上	5	20.0	5	14.7	3	27.3	13	18.6			
	平均値 (単位:時間)		6.7		6.6		6.7		6.6			
	標準偏差(単位:時間)		2.5		2.1		1.8		2.2			
		25	100.0	36	100,0	14	100.0	75	100.0			
休憩	充分とれる	4	16.0	6	16.7	3	21.4	13	17.3			
	とれる	17 2	68.0 8.0	18 12	50.0 33.3	8	57.1 21.4	43 17	57.3 22.7			
	あまりとれない 全くとれない	2	8.0	12	33.3	3	2 1.4	2	2.7			
				26	100.0	15	100.0					
睡眠時間	6時間未満	2 <u>5</u>	100.0 8.0	<u>36</u> 2	100.0 5.6	15 1	100.0 6.7	<u>76</u> 5	100.0 6.6			
	6時間台	3	12.0	7	19.4	3	20.0	13	17.1			
起床)	7時間台	13	52.0	9	25.0	1	6.7	23	30.3			
	8時間台 9時間以上	6 1	24.0 4.0	15 3	41.7 8.3	8	53.3 13.3	29 6	38.2 7.9			
	2021917	•	4.0	3	0.5	2	10.0	٠	1.5			
	平均值 (単位:時間)		7.3		7.5		7.7		7.5			
	標準偏差(単位:時間)		0.9		1.2		1.1		1.1			
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0			
普段の睡		7	28.0	10	27.8	3	20.0	20	26.3			
眠でしよ くあるJ	. 充分な睡眠時間がとれない . 床についてもなかなか眠りにつけない	2 1 2	8.0 8.0	6 2	16.7 5.6	1	6.7	8 5	10.5 6.6			
問題	早い時刻に起きるのがつらい	7	28.0	6	16.7	2	13.3	15	19.7			
	眠れないので酒を飲む	2	8.0	3	8.3	1	6.7	6	7.9			
	眠れないので、睡眠薬を服用している	1	4.0	1	2.8		_	2	2.6			
		25	100.0	36	100.0	14	100.0	75	100.0			
1ヶ月当	全く無し	9	36.0	11	30.6	3	21.4	23	30.7			
りの休日	18	3	12.0	5	13.9	1	7.1	.9	12.0			
日数	2B 3B	4	16.0	6 3	16.7 8.3	1 2	7.1 14.3	11 5	14.7 6.7			
	4B	7	28.0	5	13.9	3	21.4	15	20.0			
	5日以上	2	8.0	6	16.7	4	28.6	12	16.0			
(再掲)	2日以内		64.0		61.1		35.7		57.3			
<u>\(\frac{1}{2}\frac{1}</u>	- LJV(1)	_	07.0	_	0 1.1				<u> </u>			

いた。

最後に、一ヶ月の休日日数は(同表最下段)、約30%は休日が全くない、また合計4分の1が1,2日と回答している。週当り1日(以上)という計算になる4日以上の休日を1ヶ月でとっている者は36.0%に過ぎない。とくに60歳未満の各層で休日は少ない。聞取りによれば、休日(空白)を埋めるようにして働かなければ子どもなど扶養家族の多い世帯では生活は厳

しいとのことだった。

# 4. 最近の疲労の回復状況、健診の 受診状況と診断結果

表IV-9のとおり、第一に最近の疲労の回復状況は、疲労高蓄積群(「いつも疲れがたまっている」と「前日の疲れがとれないことがよくある」の計)が全体では40%強を占めていた。高齢の層で疲労蓄積が低かったのは、休日日数の相対的な多さに示されるとおり、ある程度余裕をもって仕事をしていることの反映であると推測される。

第二に健康診断の受診状況は、毎年受診しているという者は70%弱にとどまり、4分の1は受けたり受けなかったり、さらに5.3%(4人)は受けないことが多く、1.3%(1人)は全く受けないという状況である。

毎年の受診はしないという者のその理由は(回答は 17 人)、多かったのは「仕事が忙しい」(41.2%)とか「健康・体力に自信がある」(23.5%)だが、「病気が見つかるのが不安」とか「病気が見つかっても休めない」などの回答も少なからずみられる。「仕事が忙しい」あるいは「自信がある」と回答した者のなかにも、「不安」あるいは「休めない」をあわせて選択した者がそれぞれ 1 人ずつみられた。受診しない・できない背景・条件も視野にいれた対策が求められよう。

第三に健康診断の結果はどうか。

異常なしという者は 36.5%にとどまり、精密 検査や治療を必要とされている者は全体の約 40%を占め、「50 歳未満」でも結果はよくな い。しかもそのように診断された者のうち検査 や治療を(最後まで)受けたという者は 40.0% にとどまっている。理由は尋ねなかったが、聞 取り等から推測すると、時間的な条件や収入的 な条件が再検査や治療を受けることの障害の ひとつとなっていることが考えられる。

表IV-9 年齢別にみた最近の疲労回復状況、健診受診の頻度、 受診しない理由、診断結果、再検査受診・受療の状況

							<u> 単位:人、%</u>		
				年齢				全体	
			<b>观未満</b>		歳代		以上	7-	***
<b>=</b> \co.	110+#h#++-7117		100.0	36	100.0	15	100,0	75	100.0
	いつも疲れがたまっている	6	25.0	6	16.7	-	22.0	12	16.0 26.7
	前日の疲れがとれないことが、よくある	4	16.7 37.5	11	30.6 25.0	5 7	33.3	20	33.3
況	前日の疲れがとれないことが、たまにある 疲れがあっても、翌日には持ち越さない	59	20.8	10	27.8	3	46.7 20.0	25 18	24.0
	核さいのりても、耳口にははり降らない	5	20.0	10	21.0	3	20.0	10	24.0
	高疲労蓄積群		41.7		47.2		33.3		42.7
		25	100.0	36	100.0	_15	100.0	76	100.0
健診受診		18	72.0	22	61.1	71	73.3	51	67.1
の頻度	受けたり受けなかったり	4	16.0	12	33.3	4	26.7	20	26.3
	受けない年が多い	2	8.0	2	5.6			4	5.3
	全く受けていない	_1	4.0					1_	1.3
	•	6	100.0	9	100.0	2	100.0	17	100.0
受診しな	仕事が忙しい	Ť	16.7	6	66.7		100.0	<del>- '/-</del>	41.2
い理由	面倒くさい	i	16.7	2	22.2			3	17.6
(複数回		1	16.7	1	11.1	2	100.0	4	23.5
答)	病気が見つかるのが不安	2	33.3	1	11.1			3	17.6
	病気が見つかっても仕事は休めない	2	33.3	1	11.1			3	17.6
	その他	2	33.3	_1	11.1			_3	17.6
8A # 64 @		24	100.0	35	100.0	15	100.0	74	100.0
診断結果		10	41.7	11	31.4	6	40.0	27	36.5
	経過観察 悪態物 (本本)	4 7	16.7 29.2	10 7	28.6 20.0	1	6.7	15	20.3
	要精密検査要治療	3	12.5	5	20.0 14.3	2 6	13.3 40.0	16 14	21.6 18.9
	不明	3	12.5	2	5.7	О	40.0	2	2.7
	1190				5.7				
(「要精	密検査・治療」群)	10	100.0	12	100.0	8	100.0	30	100.0
再検査・		5	50.0	8	66.7	2	25.0	15	50.0
	受けたが途中で中断	1	10.0	2	16.7			3	10.0
況	最後まで受けた・現在治療中	4	40.0	2	16.7	6	75.0	12	40.0

# Ⅴ. 小 括

以上の二つの調査の結果で示された、軽貨物 運送自営業者の就業・生活・安全衛生の特徴・ 問題点と課題を以下に整理する。

第一に、過重な労働(就業)負担という特徴である。宅配調査でみられたような働き方は、もし彼らに「改善基準告示」 101 が適用されたならば、内容的には不充分なこの基準にさえ違反していることは明らかだろう。また協同組合調査でも、1ヶ月の休日の少なさに示されるように、過重労働が示唆された。自営業者であるからといって働き方に規制のないのは、とりわけ公道で運転作業に従事する者の場合、問題視されねばなるまい。

こうした働き過ぎの背景にある、収入水準の低さが第二の特徴である。協同組合調査では、 雇無業主の70%強が300万円未満の粗利だった。諸経費の内容が検討される必要があるが、 売上高の水準自体が低かったことを想起されたい。

第三に、健康診断の受診状況がよくない。協同組合調査では、30%強が毎年の定期的な受診をしていなかった。健診受診の必要性の周知

以上の問題の解決は、すでに ふれたように、自営業者の就業 の不安定さや社会保障の不利の 是正を視野に入れて、あるいは、 荷主・元請による不公正な取引 などトラック運送業界の輸送秩 序問題の解消を視野に入れて、

図られることが必要だと思われる 11) が、いずれにせよ、協同組合等に加入する以外のほとんどが未組織と思われる軽貨物運送自営業者の組織化と実態の把握がまずは急がれる。

#### 【参考文献】

齊藤実『宅配便-現代輸送のイノベーター-』 成山道書店、平成3年。

物流ニッポン新聞社編『軽貨急配の成長戦略』 ファラオ企画、1999 年。

運輸経済研究センター『関東地方における営業 用トラック利用に関する調査 - 宅配便システムに関する調査 - 』運輸経済研究センター、昭 和 58 年。

平井都士夫編『かわりゆくトラック運輸産業』 汐文社、1972年。

カーゴニュース編『現代のトラック産業』成山 堂書店、平成 10 年。

桜井徹ら『交通運輸』大月書店、2001年。

#### 【注】

- 1) 紙幅の都合上今回は一部を報告するにとどめ、 詳細は北海道大学大学院教育学研究科紀要に掲 載予定
- 2) 社団法人東京都トラック協会『軽車両等運送事

#### 交 通 権 第 20 号

業の実態に関する調査報告書』、昭和 62 年、によれば、軽車両等運送業者は昭和 60 年時点で都内には 4196 者あり、昭和 50 年の 237 者から約 20 倍も増加した。

- 3) 国土交通省総合政策局情報管理部『陸運統計要 覧』平成13年版
- 4) 社団法人日本物流団体連合会安全対策専門委員会『物流業における規制緩和の影響と安全輸送に関する調査報告書』平成12年。社団法人全日本トラック協会『輸送秩序に関する実態調査報告書』平成13年など参照。
- 5) 金澤誠一「社会保障制度から見た自営業者とその家族」『中小商工業研究』55号 p68~p90、1998年。
- 6) 中央社会保障推進協議会『国保改善全国交流集 会報告集』2001 年 12 月。
- 7) 関連して、「宅配便」の幹線輸送部門を担当する 下請運送業者が「翌日配達」を達成するために 猛スピードで運行せざるを得ない状況に追い込 まれている、という問題が指摘されている。舘 澤貢次「ダンピングが横行する宅配便業界の"問 題体質"①」『政界往來』62巻7号 p64~p67、 「同②」62巻8号 p72~76、1996年。
- 8) 日本産業衛生学会・産業疲労研究会編集委員会 編『新装 産業疲労ハンドブック』p173~p174、 労働基準調査会。
- 9) 『交通事故統計年報』平成13年版で算出すると、 事業用軽貨物が第1当事者となった事故で最大

- の原因は、「安全不確認」(36.5%)、ついで「脇見」(12.2%)、「動静不注視」(8.2%)、「交差点安全進行」(7.9%)等々となっている。これに対し、事業用大型貨物や普通貨物の場合には、「脇見」が最大で、「安全不確認」は20%強となっている。運行形態の差などを反映し、軽貨物における「安全不確認」の比重の高さがめだつ(なおこの「安全不確認」の比重の高さは、普通乗用(タクシー)にも共通した特徴である)。
- 10) 労働省労働基準局編著『改訂新版 自動車運転 者労務改善基準の解説』労働基準調査会、平成 9年、によれば、原則として、1ヶ月の拘束時間は293時間まで、同じく1日の拘束時間は 13時間までだが、宅配調査では、最大限である 16時間をも超えた働き方がみられた。なお勤務 と勤務の間の休息期間は連続した8時間、運転 時間は2日平均で1日当たり9時間、休日労働 は2週間に1回以内と規定されている。
- 11) 本論では詳しくふれられなかったが、貨物輸送のあり方の見直しもあわせて必要だろう。例えば宅配便は、住宅街への車両の侵入を不可欠の要素とする以上、交通事故の可能性を大幅に拡大する。また配達効率は本調査結果のとおり必ずしもよくない(エネルギー問題、環境問題)。こうした外部不経済の観点からの見直しが必要だと考える。