



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	貨物軽自動車運送自営業者の就業・生活・安全衛生に関する調査報告：不安定就業者としての側面に焦点をあてて
Author(s)	川村, 雅則
Citation	北海道大学大学院教育学研究科紀要, 89: 105-151
Issue Date	2003-03
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/28899
Right	
Type	bulletin
Additional Information	



Instructions for use

貨物軽自動車運送自営業者の 就業・生活・安全衛生に関する調査報告

— 不安定就業者としての側面に焦点をあてて —

川 村 雅 則*

A Study of the Working and Living Conditions, Safety and Health of Light Truck Drivers

Masanori KAWAMURA

【要旨】貨物軽自動車運送事業で働く自営業者（運転手）の就業・生活・安全衛生の実態を明らかにするため、「宅配便」業務に従事する者を対象とした、繁忙期一週間における生活・就業の観察及び時間調査と、協同組合に加入する者100人を対象にした質問紙調査を行った。

トラック運送業界では、規制緩和以降、輸送秩序問題の深刻化が指摘されているが、軽貨物を対象とした本調査でも、運賃単価の低下がひろくみとめられたほか、宅配調査では、元請である運送業者による一方的な契約状況が明らかとなった。就業の状況は、総じて、低水準の収入や仕事の保障のなさゆえに一日当りの就業時間が長く休みも少なかった。また社会保障の面では、医療保険料の支払いの滞納や無年金がみられ、労働衛生面では、忙しさや休業保障制度の不備を背景に、健康診断や治療の受診・受療状況がよくなかった。

【キーワード】貨物軽自動車、宅配便、安全衛生、不安定就業者、自営業者

I. はじめに

貨物軽自動車運送事業は急速な成長を遂げてきた（以下、軽貨物と記した場合、ことわりのない限り営業用を指す）。表I-1のとおり、車両数でみると昭和62年度から平成13年度まで2倍の増加をみせ、さらに、入手し得た資料で最も古い昭和55年度の2万4千台からみると7.4倍の増加を示しており、同じ期間の、営業用トラック計の伸びである2倍弱を大きく上回る。事業者数の推移は、『陸運統計要覧』で記載の開始されたのが最近（平成8年版から）なので明確でないが（平成12年度末で全国で13万業者、道内は4600業者）、昭和62年に都内の全ての軽車両等運送事業者を対象に行われた調査の結果報告¹⁾によれば、事業者数は、昭和50年には237者だったのが昭和60年には4196者と約20倍の増加がみられた。また軽貨物運送事業による輸送量自体は16474千トン（平成12年度）で営業用トラックによる輸送量全体の0.5%を占めるに過ぎない。しかし昭和62年（8568千トン）からの伸びは約1.9倍で、同期間の営業

* 北海道大学大学院教育学研究科博士後期課程（健康スポーツ科学講座）

表 I-1 全国及び北海道運輸局管内の営業用軽貨物の車両台数、
輸送トン数、走行距離、事故件数・率等の推移

	全 国						北 海 道						備考：全国営業用トラック計			
	車両 台数	輸送トン 数(単位: 千トン)	走行距離 (単位: 千 km)	事故 件数	走行距離 1億キロ 当り	車両 1000 台当り	車両 台数	輸送トン 数(単位: 千トン)	走行距離 (単位: 千 km)	事故 件数	走行距離 1億キロ 当り	車両 1000 台当り	事故 件数	走行距離 1億キロ 当り	車両 1000 台当り	
平成元	62	82189	8568	1994274	1276	64.0	15.5	3939	434	98817	41	41.5	10.4	21360	61.1	27.7
	63	91389	9579	2294116	1464	63.8	16.0	4189	468	102102	38	37.2	9.1	21790	57.3	26.5
		99560	10146	2545607	1435	56.4	14.4	4365	478	106737	31	29.0	7.1	22750	56.3	25.7
	2	108868	11241	2729078	2129	78.0	19.6	4676	519	112768	59	52.3	12.6	23968	56.6	26.4
	3	116366	12533	3033480	2009	66.2	17.3	4902	566	124676	69	55.3	14.1	23396	51.2	24.7
	4	121073	13070	3200781	2066	64.5	17.1	5079	579	129618	64	49.4	12.6	23694	50.6	24.5
	5	126927	13008	3303486	2108	63.8	16.6	5019	580	134334	64	47.6	12.8	24258	51.6	24.9
	6	130681	13125	3321377	2261	68.1	17.3	5124	569	130963	65	49.6	12.7	26114	53.5	25.8
	7	142596	13790	3527621	2552	72.3	17.9	5306	579	132862	78	58.7	14.7	27840	54.7	26.6
	8	146544	14609	3777601	2665	70.5	18.2	5629	609	141169	72	51.0	12.8	28102	53.1	26.1
	9	155122	15378	4035813	3027	75.0	19.5	6255	645	150400	75	49.9	12.0	28453	53.2	26.0
	10	161794	15745	4136924	3037	73.4	18.8	6577	702	158325	99	62.5	15.1	28086	53.8	25.8
	11	165714	16074	4319145	3443	79.7	20.8	6546	735	163673	117	71.5	17.9	29721	55.2	27.2
12	173885	16474	4491727	4054	90.3	23.3	6618	739	173776	110	63.3	16.6	32953	58.3	29.8	
13	179579	16583	4625852	4119	89.0	22.9	6824	702	173071	114	65.9	16.7	33291	59.0	—	
平成13/ 昭和62	2.2	1.9	2.3	3.2	1.4	1.5	1.7	1.6	1.8	2.8	1.6	1.6	1.6	1.0		

注1：車両台数は、軽自動車検査協会の資料による（数値は年度末のもの）

注2：輸送トン数は、国土交通省『自動車輸送統計年報』各年版から（数値は年度内のもの）

注3：走行距離数は、国土交通省『陸運統計要覧』各年版から（数値は年度内のもの）

注4：事故件数は、警察庁『交通事故統計年報』各年版から（数値は年内のもの）

注5：営業用トラック計は、特殊用途車、軽自動車を除く

用トラック計の約1.5倍を上回っている。

こうした軽貨物運送業の急成長の背景には、「宅配便」²⁾などにみられるように、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・ニーズの変化に適していたことや、自動車貨物運送業のなかでも軽貨物運送業は事業規制がゆるく（事業参入は届出制で最低車両数に関する規定はないので一台の車両から事業を開始できる）、事業参入時に必要な資本負担が小さいこと等があったと考えられる。

さて、自動車貨物運送業では、「物流二法」の施行（1990年）という規制緩和政策の導入以降、輸送秩序問題の深刻化が指摘されている。これが軽貨物運送業を対象にした本調査を実施した理由の第一である。具体的には、事業者数が急増した一方で貨物輸送需要の伸びはそれを下回るという中で、運賃引き下げ要請を主とした、荷主・元請による優越的地位の濫用という指摘もある取引状況がみられたり、荷物獲得のため運賃のダンピングや事業法・労基法に違反した行為など運送業者間で熾烈な競争がみられ、安全面でも支障のでていることが事業者団体や労働組合から報告されている³⁾。政府懇談会による報告書⁴⁾でも、運賃競争が激化する中で「重大事故の多発、過労運転や社会保険・労働保険の未加入など労働災害に結びつくような労働条件の悪化、社会的ルールを無視した競争につながっている面がある」と指摘されている。事実、先の表I-1のとおり、営業用トラックを第1当事者とする事故は年々増加しており事故率もここ数年で急増している。同様の傾向は軽貨物においてもみとめられる。同表のとおり事故件数の伸びは著しく、事故率もほぼ一貫して増加傾向にある。事故原因としては、表I-2のとおり、「安全不確認」が36.5%を占め、「脇見」（12.2%）、「動静不注視」（8.2%）、「交差点安全進行」（7.9%）の順につづいている⁵⁾。

* 軽貨物の輸送している品目は、『陸運統計要覧』によれば「取り合わせ品」が約60%を占める（「取り合わせ品」の具体的内容は、引越荷物、郵便物、鉄道貨物、自動車便路線貨物（一般貨物自動車運送事業の特別積合せ貨物運送にかかる貨物（複数の荷主の荷物を混載して都市間を運送する形態））、内航船舶小口混載貨物）。前掲・東京都トラック協会『調査報告書』（昭和62年）でも、「宅配貨物」は、取扱量1位の輸送品目として、「機械・部品」「書類・印刷物」につぐ第三番目にあげられており、「運送事業者」を第1位荷主とする業者（全体の23.4%）の場合には、そのうち46.9%が「宅配貨物」を最も多く取り扱っているとされている。

こうした熾烈な競争は、貨物輸送というものがいわゆる生産活動にともなって生じる需要に応じて行われる他律的なものであること、輸送サービスは貯蔵のきかないこと、加えて、特権を除くトラック運送事業では事業参入の際の資本金負担が小さくて済むために中小・零細規模の事業者が群生しており、それゆえに運送業者は荷主・元請との間では下請的性格の強くなること、等を背景としている。この隷属性は、従業員を持たない自営業者（以下、雇無業主）を中心とする⁶⁾軽貨物運送業者の場合、より顕著だと推測される。また労働集約産業で省力化の困難なトラック運送業では、需要の季節的な変動に対応するためあるいは固定費（人件費）の削減という「企業戦略」の一環として、下請・傭車の利用が行われてきた⁷⁾。軽貨物業者の急増の背景がこうした視点から検討される必要もあるだろう⁸⁾。

* 軽貨物と同じく、その多くが自営業者とされるダンプトラック就業者（運転手）を対象に調査を行った加藤・椎名⁹⁾は、建設業の合理化のなかで生み出されたダンプ就業者が、被雇用者と変わらずに建設業者や骨材業者など荷主の指揮命令のもとで就業しているにもかかわらず、労働者としての諸権利・保護の対象外とされており、また安定した就業の必ずしも保障されていないこと、高額車両の減価償却に追われて低水準の収入・長時間の就業を余儀なくされていることなどを明らかにした。

理由の第二は、自営業者の就業・生活の困難及び社会保障上の不利である。江口¹⁰⁾は、わが国の自営業者の中に、「事実上の労働者」あるいはその事業経営が「生業」的なものであるという、名目的な自営業者をみつけ、その就業の不規則性や収入の低さを明らかにした。今日、不況のもとで営業が成り立たなくなって廃業にいたる自営業者（家族従業者）が急増しており、またその中で社会保障の問題が深刻化している。すなわち自営業者は、所得に占める保険料の支払負担が高く、給付水準・内容は逆に低いなど社会保険の面で不利な立場にある¹¹⁾が、不況で医療保険料の滞納者が増加しており、さらに、保険料滞納者に対して、保険証の短期保険証への切り替えや資格証明証の発行、保険証のとりあげといった措置も行われていることが報告されている（「国保問題」）¹²⁾。

第三に、安全衛生上の問題¹³⁾があげられる。すなわち、運転作業にともなう高い精神的な負担や、交通運輸業の特殊性及びわが国の規制の弱さ等による長労働時間・深夜労働・不規則労働を背景とし、運転職は、健康障害がひろくみられ、かつ、循環器系疾患の急性増悪による死亡（いわゆる過労死）事例の多くみられる職種のひとつとなっている。自営業者である軽貨物業者の場合、加えて、休業補償の未整備など医療制度上の不利という条件が診察や治療を受けることを抑制し健康障害や疾病を悪化させることが懸念される（商工自営業者を組織する全国商工団体連合会の調査¹⁴⁾では、同団体の共済会から死亡弔慰金が支払われた142人の約4割が、初診から半年以内という短い期間で死亡に至っていたことを報告している）。

表Ⅰ－２ 原因別にみた営業用軽貨物自動車の事故件数及び構成比の推移

			平成													備考：自家用 軽貨物 13年 /2年	13年 /2年
			2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	13年 /2年		
実 数	信号無視		54	58	56	61	63	56	64	71	99	80	84	93	1.72	2495	0.82
	通行区分		22	26	13	13	11	23	16	21	12	22	24	25	1.14	736	0.57
	最高速度		11	7	7	8	10	9	7	8	13	11	10	16	1.45	405	0.48
	横断 転回 後退		65	58	54	47	49	46	50	32	32	35	58	45	0.69	701	0.31
	追越し		18	11	6	9	15	7	15	14	10	16	8	19	1.06	349	0.41
	踏切不停止		1	3					1	1				1	1.00	14	0.47
	右折		33	29	26	27	21	22	27	16	13	22	18	39	1.18	624	0.49
	左折		89	60	51	49	59	79	53	51	49	51	47	49	0.55	679	0.39
	優先 通行 妨害		118	86	100	64	77	67	60	70	74	81	103	72	0.61	2076	0.43
	交差点安全進行		149	151	152	167	163	194	208	203	200	260	334	324	2.17	4417	0.81
	歩行者妨害等		73	77	81	85	74	90	85	88	96	93	108	110	1.51	1521	0.61
	徐行		101	106	113	106	94	124	125	157	134	148	191	167	1.65	2282	0.65
	一時不停止		165	119	157	176	152	200	194	181	185	188	234	218	1.32	4341	0.64
	整備不良		1			1			1		1	1			0.00	13	0.45
	酒酔い		9	4	3	4	6	3	2	2		1	1	1	0.11	139	0.25
	過労運転		6	2	2	2	2	2	4	2		3	1	3	0.50	84	0.26
	乗物運転														—	7	1.40
	安全運転義務	運転操作	36	29	49	48	48	66	90	81	77	93	134	128	3.56	3688	1.28
		前方不注意 漫然 脇見	93	65	78	70	78	113	88	106	132	156	175	187	2.01	4670	1.02
		動静 不注視	244	261	266	259	304	303	354	427	413	450	531	501	2.05	10909	0.88
		安全 不確認	131	140	131	159	190	179	195	238	238	262	332	336	2.56	6166	1.19
構 成 比	安全速度		543	549	539	588	659	764	836	1035	1076	1241	1393	1502	2.77	21232	1.36
	その他		14	25	18	13	28	42	25	35	31	39	47	57	4.07	1471	0.94
	その他の違反		22	23	25	28	26	17	25	37	29	35	38	48	2.18	890	0.88
	不明		129	119	139	122	129	146	135	149	120	154	176	177	1.37	1890	0.65
	計		2	1		2	3		5	2	1	1	7	1	0.50	100	1.56
			2129	2009	2066	2108	2261	2552	2665	3027	3037	3443	4054	4119	1.93	71899	0.88
	信号無視		2.5	2.9	2.7	2.9	2.8	2.2	2.4	2.3	3.3	2.3	2.1	2.3	0.89	3.5	0.93
	通行区分		1.0	1.3	0.6	0.6	0.5	0.9	0.6	0.7	0.4	0.6	0.6	0.6	0.59	1.0	0.64
	最高速度		0.5	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.4	0.3	0.2	0.4	0.75	0.6	0.55
	横断 転回 後退		3.1	2.9	2.6	2.2	2.2	1.8	1.9	1.1	1.1	1.0	1.4	1.1	0.36	1.0	0.35
	追越し		0.8	0.5	0.3	0.4	0.7	0.3	0.6	0.5	0.3	0.5	0.2	0.5	0.55	0.5	0.46
	踏切不停止		0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.52	0.0	0.53
	右折		1.6	1.4	1.3	1.3	0.9	0.9	1.0	0.5	0.4	0.6	0.4	0.9	0.61	0.9	0.55
	左折		4.2	3.0	2.5	2.3	2.6	3.1	2.0	1.7	1.6	1.5	1.2	1.2	0.28	0.9	0.45
	優先 通行 妨害		5.5	4.3	4.8	3.0	3.4	2.6	2.3	2.3	2.4	2.4	2.5	1.7	0.32	2.9	0.48
	交差点安全進行		7.0	7.5	7.4	7.9	7.2	7.6	7.8	6.7	6.6	7.6	8.2	7.9	1.12	6.1	0.91
	歩行者妨害等		3.4	3.8	3.9	4.0	3.3	3.5	3.2	2.9	3.2	2.7	2.7	2.7	0.78	2.1	0.69
	徐行		4.7	5.3	5.5	5.0	4.2	4.9	4.7	5.2	4.4	4.3	4.7	4.1	0.85	3.2	0.74
	一時不停止		7.8	5.9	7.6	8.3	6.7	7.8	7.3	6.0	6.1	5.5	5.8	5.3	0.68	6.0	0.72
	整備不良		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.0	0.51
	酒酔い		0.4	0.2	0.1	0.2	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.06	0.2	0.28
	過労運転		0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.26	0.1	0.30
	乗物運転		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	1.59
	安全運転義務	運転操作	1.7	1.4	2.4	2.3	2.1	2.6	3.4	2.7	2.5	2.7	3.3	3.1	1.84	5.1	1.45
		前方不注意 漫然 脇見	4.4	3.2	3.8	3.3	3.4	4.4	3.3	3.5	4.3	4.5	4.3	4.5	1.04	6.5	1.15
		動静 不注視	11.5	13.0	12.9	12.3	13.4	11.9	13.3	14.1	13.6	13.1	13.1	12.2	1.06	15.2	1.00
		安全 不確認	6.2	7.0	6.3	7.5	8.4	7.0	7.3	7.9	7.8	7.6	8.2	8.2	1.33	8.6	1.35
		安全速度	25.5	27.3	26.1	27.9	29.1	29.9	31.4	34.2	35.4	36.0	34.4	36.5	1.43	29.5	1.55
	その他		0.7	1.2	0.9	0.6	1.2	1.6	0.9	1.2	1.0	1.1	1.2	1.4	2.10	2.0	1.07
	その他の違反		1.0	1.1	1.2	1.3	1.1	0.7	0.9	1.2	1.0	1.0	0.9	1.2	1.13	1.2	1.00
	不明		6.1	5.9	6.7	5.8	5.7	5.7	5.1	4.9	4.0	4.5	4.3	4.3	0.71	2.6	0.74
	計		0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	0.26	0.1	1.77
			100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	1.00	100.0	1.00

出所：警察庁『交通事故統計年報』各年版より作成。

Ⅱ. 調査の目的、内容、方法

1. 宅配業務従事者を対象とした調査（以下、宅配調査）

大手運送業者の「宅配便」業務に従事する一軽貨物運送業者を対象に、繁忙期の連続した一週間の生活・就業をともにして次の調査を行った。

① 起床時から就寝時までの生活行動、仕事（作業）内容・状況の観察及び時間調査。

② 就業・生活・安全衛生に関する聞き取り調査：具体的には、(ア)元請である運送業者との契約状況、運賃、一年を通じた働き方・仕事の量、休日、などの就業諸条件。(イ)収入、医療保険・年金保険の加入状況、暮らし振り。(ウ)在宅時間（休息期間）や休日の過ごし方、睡眠や食事な

ど生活習慣の状況。(+)疲労の回復(蓄積)状況、蓄積疲労症状¹⁵⁾の有無、健康診断の受診状況、過去及び現在の通院状況、有病状況、事故の経験等、である。なお、対象者が、A社から持ち出した荷物の個数と配達を完了し終えた荷物の個数を毎日記録していたので(但し前者は2001年9月1日から記録開始、後者は1999年1月21日から記録開始)その分析も行った。2002年10月の末日までの記録を分析の対象とした。

③ 自覚症状調べ：日本産業衛生学会産業疲労研究会による調査票(表Ⅱ-1)¹⁶⁾を用いて行った。但し就業中は時間的な余裕が全くなかったのでできなかった。また在宅時も対象者の疲労が著しかったので二日間のみ、かつ、一日につき三回だけしか実施できなかった。

④ 眠気・覚醒水準の測定・調査：就業中(主に運転時)及び在宅時の眠気・覚醒水準の測定を、スタンフォード眠気尺度¹⁷⁾(表Ⅱ-2)を用いて行った。

この調査の方法を説明すると、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、その回答を調査者が尺度(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あった。また測定は適宜行い、目安として最低1時間に1回は行うよう心がけた。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した。但し、A社で作業をしているときには測定はあまりできなかった。また、この測定は、激しい作業をしているときには適していない(作業状況が反映されるので)と思われたので、配達を開始して以降の測定は、運転時という「相

表Ⅱ-1 自覚症状調べ

	I. 眠気とだるさ	II. 注意力の困難	III. 身体部への疲労の投射
①	頭がおもい	考えがまとまらない	頭がいたい
②	全身がだるい	話をするのがいやになる	肩がこる
③	足がだるい	いらいらする	腰がいたい
④	あくびがでる	気がちる	いき苦しい
⑤	頭がぼんやりする	物事に熱心になれない	口がかわく
⑥	ねむい	ちょっとしたことが思い出せない	声がかすれる
⑦	目がつかれる	することに間違いが多くなる	めまいがする
⑧	動作がぎこちなくなる	物事が気にかかる	まぶたや筋がピクピクする
⑨	足もとがたよりない	きちんとしていられない	手足がふるえる
⑩	横になりたい	根気がなくなる	気分がわるい

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』p.165～p.169

表Ⅱ-2 スタンフォード眠気尺度

- 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 ややぼんやりしている
- 5 ぼんやりしている
- 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：表Ⅱ-1に同じ。p.173～p.174

対的に」安静な状態での測定が中心になった。また得点を確定するまでに多少の時間を必要とする（測定・質問→回答→再測定・質問→回答……）ので、作業が忙しいときには測定できなかった。

調査は、2001年12月11日に聞き取りを開始し、仕事・生活状況の観察は翌12日(木)から18日(火)までの一週間のあいだ実施した。対象者には普段と同じように仕事・生活を行うよう依頼した。但し食事の一部は調査者に配慮したものとなった（後述）。なお夏期の就業・生活状況を把握するために、聞き取りは、2002年にも数回実施した。

本調査を実施した12月というのは、以前に比べると仕事の量が減ったとはいえ、お歳暮の時期なので一年のなかで最も忙しい月のひとつである。

2. 協同組合員100人を対象に行った調査（以下、組合調査）

中小企業等協同組合法の適用を受け、軽貨物運送業者を会員組合員として組織する道内の協同組合に依頼して、①本部役員からの聞き取り、②提供を受けた資料（機関紙、本部で実施している調査の報告書等）の分析、③組合員100人を対象にした質問紙調査、の三つを行った。③は全数調査を希望したが、本部による全数調査を終えたばかりだったので、組合員の負担を考慮して今回は対象を100人とし（対象の選定は本部に一任）内容的にも予備的な調査という位置付けで行うこととした。

③の調査で尋ねた項目のうち本稿でとりあげるものは次のとおりである。①属性と職歴（年齢、世帯構成、直前職を離職した理由）。②事業状況：(ア)事業経験年数、事業体制、事業内容。(イ)ここ2、3年での荷主・元請業者との取引状況・内容での経験、(ウ)業況水準と売上高の変化、年間売上高、諸経費、粗利益。③家計の状況と社会保険の加入状況：(ア)世帯の収入源、世帯の総収入と総支出、暮らし振り、(イ)医療保険の種類と保険料の滞納状況、年金保険の種類と保険料の滞納状況。④一日の働き方と睡眠の最もよくあるパターン、睡眠と食事に関する問題状況、休日：(ア)出宅時刻と帰宅時刻、全作業時間と運転時間、休憩・仮眠の有無、就寝時刻と起床時刻、(イ)普段の睡眠や食事で「よくある」問題、(ウ)一ヶ月当りの休日日数。⑤安全衛生：(ア)最近の疲労の回復状況、運転作業中の眠気の発生頻度とその際の運転継続状況、(イ)蓄積疲労症状、(ウ)交通事故の経験、(エ)健康診断の受診状況、未受診者のその理由、診断結果、再検査・治療の受診状況、(オ)有病状況（服用状況、通院状況）。⑥仕事・生活・健康に関する不安、である。

調査の時期は、調査票と返信用封筒を2002年5月に配布し（本部による）、6月の15日までに研究室に直接返送してもらった。6月の初めに督促状を送った。

なおこの質問紙調査を行う前に、個人的なルートで同組合の組合員1人から聞き取りを行った。また質問紙調査実施後には商工業者を組織する北海道商工団体連合会（北商連）の協力で3人の軽貨物運送業者からの聞き取りを補足調査という位置付けで行った（組合本部にも組合員からの聞き取りを依頼したが組合員の仕事上の都合で実施できなかった）。

III. 宅配調査の結果

1. 対象者の年齢、家族状況、職歴

対象者は40歳代の女性で一人暮らしである（別居の子どもあり）。

職歴は、中学校を卒業後、製造業でライン組立工として2年ほど正社員として働いたが単調

な仕事の内容に嫌気がさして離職し、その後アルバイトなどで幾つかの職業を経験した後に、結婚。出産後、20歳代半ばで協同組合に加入し、約20年、軽貨物運送業者として就業する。40歳代半ばでいったん軽貨物をやめて約1年販売職（運転業務にも従事）として働くが、軽貨物を再度開業し（協同組合には加入せず）、過去の就業先（契約先）だった全国大手の運送業者であるA社で「宅配便」業務に従事している。

2. 就業諸条件

1) 契約状況とここ数年での契約内容の変化

A社では、企業を対象にした「宅配便」と一般消費者を対象にした「宅配便」を取り扱っているが、対象者の従事しているのは、後者のうち、消費者宅への配達部分である。集荷業務は原則として行わない。企業を対象にした「宅配便」は、A社運転手が行っている。但し、閑散期等でA社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。

*軽貨物業者がこうした調整弁として使用されていることの象徴的な出来事をひとつあげる。2002年1月、A社の売上減少を理由に、対象者らは半月の就業停止の連絡を受けた。A社運転手からの要請もあり、数日の間はA社に隠れて、道路上でA社運転手から荷物を受け取り、働いたが、対象者はこのとき、A社をやめて別の会社で働こうと大手運送業者で面接を受けている（就業場所などの条件があわずに断念）。

対象者の通う営業所・配送センターには、対象者を含め、確認できている範囲で約10人の軽貨物業者が働いている。この対象者ら10人は、A社との直接の契約ではなく、運送業者であるB社と契約を結んでいる（A社－B社－軽貨物）。但し、B社と接触する機会は全くない。荷扱い等実際の就業場所はA社の営業所・配送センターであり、契約内容の変更や仕事に関する指示など一切の情報はA社から伝えられる。制服もA社の制服を着て、不在伝票等もA社から支給されたものを使い、客に対してはA社の運転手として応対する。また毎日A社の管理職からA社の運転手と同様に点呼を受けている。さらに情報の漏洩の防止のためとA社の仕事に対応できないという事態を避けるために、A社以外での就業は禁止されているという。

運賃は配達し終えた荷物の個数に応じた出来高払い制である（荷物の重量は関係ない）。荷物1個当りの運賃単価はここ数年毎年下がっている。2001年には150円を割り、2002年には金額にして20円弱、比率にして約13.6%と大幅に下がった（投函の可能なカタログなど一部の荷物については、運賃単価はさらに低い）。また、こうした運賃単価を主とする契約内容の変更に対しては、対象者ら軽貨物業者には全く交渉の余地はない（「それでいやだったらやめてくださいっていう感じ」）。A社ではじめて働いた昭和50年代半ばには運賃単価は250円位だったという。B社へは手数料として5%を支払っているが、「要はピンハネ」みたいなものだと感じている。

なお、契約は、初回の契約時もこうした運賃など就業条件に変更があったときも、書面ではなく口頭で行われる。

2) 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社の配送センター（以下、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夜まで配達作業に従事する。1日に積む荷物の量は、普段から最大積載量である350kgを超えており（過積載）、とりわけ本調査期間の積載量は最大積載量を大幅に超過していた。

対象者の一日の生活・仕事の流れを整理すると、起床→出宅→A社センターで荷扱い作業など→配達一巡目開始（夕方以降の時間指定配達を除く全戸への配達）→一巡目終了（→帰宅して昼食休憩。但し時間のないときには帰宅はしない）→再配達開始（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）→再配達終了後センターへ→センターで残荷処理作業など→帰宅して食事、就寝、となっている。

日々の就業時間は、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-2-1は、調査期間中の持ち出し荷物の個数等をまとめたものだが、荷物の量は、月曜日、火曜日が少なく週末にかけて漸増していくというパターンになっており、毎日の仕事の量は一定していない。調査期間中の生活・就業時間（時刻）を表Ⅲ-2-2、Ⅲ-2-3にまとめたので、その特徴をみていこう。

(1) 起床から自宅を出発し、A社のセンターに到着するまで：起床時刻は5時半前後で、30、40分間で洗顔や着替え及び台所の後片付けなどを行い、6時前後には貨物軽自動車（空車）に乗り自宅を出発し（以下、出宅）、A社のセンターに向かう。

(2) センターに到着してから荷物を積むまで：6時半前後にセンターに到着し、まずセンター内の「休憩室」（実際には「作業室」）で付帯作業を行い、終え次第、伝票と一部の荷物を車両に積み、センター奥の荷扱い場へ車両を移動する。

(3) 荷物の仕分けと積み込みを中心とする作業（以下、荷扱い作業）：吹き曝しの建物内で、(i)荷物の仕分けと(ii)自車への荷物の積み込み、を行う。荷扱い作業の開始は6時半～7時で、終了は7時半～8時45分だった（同作業時間は平均で1時間26分）。

表Ⅲ-2-1 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日 水	13日 木	14日 金	15日 土	16日 日	17日 月	18日 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（軽貨物）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-2-2 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日 火	12日 水	13日 木	14日 金	15日 土	16日 日	17日 月	18日 火	平均
(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。

表Ⅲ-2-3 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日 火	12日 水	13日 木	14日 金	15日 土	16日 日	17日 月	18日 火	平均
(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（前日就寝～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）を足したものの。旧労働省『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）。

* (i)仕分けは、センター内からコンベアで送られてきて山になって積まれた荷物を、配達先・住所に従って仕分け、各運転手（軽貨物）の所定の荷積み場所に置いていく。この作業は軽貨物業者全員で行う。調査期間中はお歳暮の時期で荷物の量が非常に多かったため、荷物は放り投げられるように仕分けられていた。また、連日の長時間就業で運転手もイライラしているようで、八つ当たりで荷物を蹴飛ばしたり、怒鳴りながら建物の壁を蹴飛ばす者もみられた。

* *仕分けが終わったら、(ii)の積み込み作業へ移る。PDT（ポータブル・データ・ターミナル）で荷物に貼ってある伝票上のバーコードを読み込み、袋状の中に重なっている数枚の伝票から「配達伝票」を抜き取りながら、配達の逆順に荷物を車両に積んでいく。また荷積みの際には配達時刻の指定シールが貼られていないかチェックしながら積む（配達時刻の指定されている荷物は、それを考慮した位置に積む）。「配達伝票」のついていない荷物への対応（「仮伝票」の作成等）もあり、「宅配便」における積み込み作業は、いわゆる荷扱いの負担だけでなく、チェック作業の負担が小さくない。なお、作業中は手のかじかみや全身の冷えが訴えられ、

作業終了後には、運転席のヒーターでしばらく手や体が温められていた。

(4) 「配達伝票」の整理及び配達先の住所のチェック：荷物を全て積み終えた後は、車両を移動して、「休憩室」あるいは車内で、「配達伝票」の配達順への並べ替えや地図上での配達先の場所・住所のチェック（当日のルート決定）、等を行う。以上の作業を終えて、追加の荷物があればそれを積み、出発する。なおこれらの作業の途中で、「休憩室」でA社の管理職から点呼を受ける。点呼時には、免許の提示、自分の現在の健康・疲労状態についての報告、運転に関する当日の教訓の復唱を行う。

(5) センターを出発してから全ての配達先の訪問を終えるまで（以下、配達作業「一巡目」）：配達作業を開始したのは（b6）、平均で9時26分だった。配達作業にいったん従事した後は、配達先全てを一巡するまでいわゆる休憩をとることは原則的にはない。配達一巡目を終えたのは、最も早い日では12時44分だが、最も遅い日には19時にも及んだ（時間にすると9時間20分）。

* 配達作業の過密さは、つぎのとおりである。(i)配達先で車両を停めると同時に車を降り、車両後部あるいは横の扉を開けて荷物を取り出し、門口まで荷物を抱えて走り呼び鈴を鳴らす。(ii)在宅であれば荷物を渡して配達伝票に印鑑あるいはサインをもらい完了。不在であれば「不在伝票」に必要事項（配達先の名前、送り主の名前、配達日時、荷物の番号、連絡先として自分のPHSの番号）を記入した上で投函して、荷物は車両へ戻す。(iii)運転席に戻った後は、ペン型PDTで「配達伝票」のバーコードを読み取り、「完了」「不在」「住所不明」などの荷物の受け取り状況を選択して決定（入力）する。この情報は一定の時間ごと（最低でも30分に1回）にA社へ送信しなければならない（荷物後追いシステム）。(iv)また「完了」の場合（＝客に荷物を渡すことができた場合）には、「配達伝票」の届人（＝運転手本人）の箇所に自分の印鑑を押す。「不在」の「配達伝票」は、再配達のための「完了」の伝票と分けて整理しておく。この作業を終えるか終えないかのうちに、あるいは行いながら、次の配達先へ向かい車両を移動させる。以上の一連の作業を一巡目の終了まで、原則として、出発前に決めた配達先の順番に従って行っていく。さらに、運転を含む作業中にはA社から支給されているPHS（受信専用）にA社や客から連絡がはいてくるのでそれへの対応もある（A社からは、PHSは「運転中には使用しないこと」と指示されているが、対象者曰くそれは不可能だという。なおPHSの電源は、最低でも19時過ぎまでは常に電源の入った状態にしておくよう指示されている）。

** 表Ⅲ-2-4のとおり、「合計配達時間」を「合計配達件数」で除して、一件当りの配達に要した時間（配達先間の車両の移動及び配達先到着後の荷物の受け渡し）を単純に求めると、一巡目の場合は、およそ3、4分だった。「代金受取人払い」など客から料金を収受する場合の時間はやや長かったので、通常の配達的一件当りに要する時間はもっと短い。

*** 今回は荷扱いの作業負担を測定できなかったが、配達先は一軒家だけではなくマンション・アパートなどもあり、エレベーターのない場合もある。また調整期間中の荷物には米やりんごなどの重量物が少なかった。こうした配達作業の負担を明らかにすることが必要である。

表Ⅲ-2-4 一巡目及び再配達で、一件当りの配達に要した時間

		12日 水	13日 木	14日 金	15日 土	16日 日	17日 月	18日 火
一巡目	合計配達時間(単位:分)	347	384	351	560	404	248	223
	合計配達件数(単位:件)	91	96	107	156	116	78	71
	一件当たり時間(単位:分)	3.8	4.0	3.3	3.6	3.5	3.2	3.1
再配達	合計配達時間(単位:分)	212	180	177	133	219	185	156
	合計配達件数(単位:件)	39	42	42	39	53	41	36
	一件当たり時間(単位:分)	5.4	4.3	4.2	3.4	4.1	4.5	4.3

(6) 配達一巡目終了から再度の配達作業開始まで：配達の一巡目を終えて自宅にいったん帰ることができた日には、17時前後の再配達作業開始の時刻まで、1時間13分～4時間16分の在宅時間(c7)があった。この時間には、食事をとるほかは、なるべく仮眠をとるようにしているとのことだが、その間にも会社や客からPHSに連絡が入るので横になって体を休めているという程度である。なおこの間に、伝票の整理など再配達の準備を行う。

自宅に戻ることができなかった日(15、16日)の場合、15日には一巡目を終えた(19時)後に道端に停めた車内で再配達先の伝票の整理を行い約20分後に再配達を開始、16日には一巡目を終えた(16時50分)後にコンビニで購入した食事を車内で食べ、伝票を整理し、17時25分に再配達を開始している。

(7) 再配達開始から再配達終了まで：再配達は、一巡目で不在だった客と夕方以降の時間を指定していた客への配達作業である。17時前後(15日は19時過ぎ)に再配達を開始し(b9)、同作業を終えることができたのは、19時36分～21時半だった。再配達の手順は、配達一順目と同様である。但し、不在だった客のみへの配達なので、配達先間隔つまり配達先と配達先の運転時間が相対的に長くなる。過密さも相対的に低くなる。

再配達してもなお不在だった場合には、原則的には翌日に配達することになるが、客からの連絡があれば、再配達作業を全て終えてセンターに向かっているのではない限り、再び訪問する。また、経験上から遅い帰宅が分かっている客に対しては、三回目以降の配達作業を行う。

(8) センター到着からセンター出発まで：再配達作業を終えた後は、配達できなかった荷物(以下、残荷)を積んだままセンターへ戻る。センター到着(b11)後は、荷扱い場で残荷の処理を行い、その後、「休憩室」で、伝票整理と配達件数等の記入作業、客から収受した料金の計算・記入作業と入金、等を行う。

ところで、さきの表Ⅲ-2-1をみると、毎日、持ち出し個数の8割前後から9割弱の荷物の配達を完了できているが(a7)、配達件数との対比でいうと(a8)、比率は56.5%～70.4%にまで低下する。一般消費者宅への配達は効率がよくないといえよう。

(9) センター出発から自宅到着まで：以上の作業を終えてセンターを出発したのは、最も早い日(18日)でも20時10分だった。そして、帰宅途中で買物をした日もあったが(14、16、17日。但しいずれの日においても買物に要した時間は10～15分程度)、自宅に到着したのは、20時32分～23時33分、平均で21時54分だった。

(10) 自宅到着から翌日起床まで：自宅到着後は、うがい手洗い、着替え、入浴・シャワー、食事の準備と食事、をする。なお仕事を終えて帰ってきたときには「疲れがどっとでてくる」ので、風呂・シャワーに入るのも億劫で、風呂に水を入れたまま寝てしまったりすることも少なくないという。また、普段は帰宅時刻の遅い日には食事をぬいたりするという(後述)。

帰宅が遅いので就寝時刻は23時以降と遅く、24時を過ぎている日が4日間もあった。そして翌日は出宅が早いので、仕事を終えて自宅に到着してから出宅までの時間(c1)は6時間29分～9時間05分(平均8時間06分)に過ぎず、そのなかでとられている睡眠時間(c3)は、いずれの日も5時間半前後と非常に短かった。

こうした就業状況が、2001年12月には、5日(休)の休みを最後に、大晦日も含め一日の休みも無く続いた。

最後に、調査期間中の一日当りの作業時間を求めてみる(前掲表Ⅲ-2-3)。まず、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(c11)は、14時間27分～17時間31分(平均

15 時間 50 分)に及ぶ。つぎにこの「出宅～帰宅」時間から、作業を行っていなかった時間((c 12)「その他時間」)を除く。「その他時間」とは、具体的には、在宅時間②、コンビニや自販機で飲食物を購入していたりそれを車内で飲食していた時間、GS で給油していた時間、公園等で用を足していた時間、買物時間である。すると作業を行っていた時間(c 13)は、最短でも 10 時間、荷物の量が多く自宅に戻れなかった日には 16, 17 時間にも及んだ(平均で 13 時間 48 分)。

3) 休日、仕事の量・変動について

ここでは、一年を通じた休日日数や荷物の個数を、対象者による毎日の記録(記録の期間等はⅡ参照)にもとづき分析する。

特徴の第一は、休日の少なさである。表Ⅲ-2-5 は年別・月別に就業日等をまとめたものだが、年間休日日数はいずれの年も 60 日前後で、さらに月別にみると、繁忙期である 12 月には休みはわずか 1, 2 日になり、29 日(99 年)、25 日(00 年)、26 日(01 年)もの連続就業がみられる。逆に 1 月には比較的長い正月休み(10 日前後)があり、また GW やお盆の時期(5 月、8 月)にも休日がやや多い。当然、荷物の持出合計や完了合計も、12 月には多くなり逆に休日の多い 1 月には少なくなる(但し月当りの荷物の量の変動は後述のとおり季節的な要因だけによるものではないので、年によって差がみられる)。

* 休日は原則的として週休一日制で、それ以上休むことも「可能」だが、運賃が出来高払いなので、よほどのことでない限り休みはとったことがないという(休んだ場合残りの運転手でその分を代行しなければならないことや、A 社への気兼ねもある)。

第二に、仕事の量が極端に多い時期(日)があったり、逆に少ない時期(日)もあるという就業の不安定さがみられる。表Ⅲ-2-6 は一日当りの持出個数、配達完了個数、配達完了比率を曜日別、月別にまとめたもので、図Ⅲ-2-1 は毎日の配達完了個数の推移をまとめたものである。持出個数も配達完了個数もバラツキが大きい。なお同図のとおり荷物の量の変動は 1 週

表Ⅲ-2-5 年別・月別にみた就業日、休日、持出個数合計、配達完了個数合計

	1999 年				2000 年				2001 年					2002 年				
	暦日	就業日	休日	完了 合計	暦日	就業日	休日	完了合計	暦日	就業日	休日	持出 合計	完了 合計	暦日	就業日	休日	持出 合計	完了 合計
1 月	(11	10	1	755)	31	20	11	1698	31	22	9	—	1536	31	18	13	1736	1420
2 月	28	23	5	1809	29	25	4	2371	28	23	5	—	1670	28	24	4	1939	1578
3 月	31	25	6	2284	31	27	4	2290	31	26	5	—	2121	31	27	4	2785	2312
4 月	30	25	5	2650	30	25	5	2136	30	25	5	—	2027	30	26	4	2980	2445
5 月	31	25	6	2018	31	24	7	1925	31	24	7	—	2036	31	24	7	2756	2212
6 月	30	24	6	1672	30	26	4	1706	30	24	6	—	1797	30	25	5	2515	2060
7 月	31	27	4	1944	31	26	5	1994	31	27	4	—	2148	31	26	5	2543	2132
8 月	31	25	6	1813	31	24	7	1958	31	24	7	—	1783	31	25	6	2413	1947
9 月	30	25	5	1807	30	26	4	1979	30	25	5	2003	1663	30	25	5	2591	2094
10 月	31	26	5	1967	31	27	4	2034	31	26	5	2017	1843	31	26	5	3240	2656
11 月	30	26	4	2072	30	25	5	1895	30	26	4	2321	1950	—	—	—	—	—
12 月	31	29	2	3567	31	29	2	2314	31	30	1	3274	2616	—	—	—	—	—
合 計	345	290	55	24358	366	304	62	24300	365	302	63	9615	23190	304	246	58	25498	20856
平均値		24.2	4.6	1967		25.3	5.2	2025		25.2	5.3	2404	1933		24.6	5.8	2550	2086

注 1: 1999 年の 1 月の数値は、1 月 21 日以降の分のみ。

注 2: 1999 年の合計及び平均値は、2 月～12 月までのもの。

注 3: 2002 年の合計及び平均値は、1 月～10 月までのもの。なお同年 1 月には半月の就業停止の指示を受けている(本文参照)。

表Ⅲ-2-6 曜日別（上段），月別（下段）にみた，一日当りの持ち出し個数（2001.9～2002.10）
及び配達完了個数（1999.2～2002.10），配達完了比率（2001.9～2002.10）

	就業日 (分析対象) (単位：日)	持　ち　出　し　個　数									就業日 (単位：日)	配　達　完　了　個　数									配　達　完　了　比　率						
		最小	最大	平均	標準	49個	50～	75～	100～	125個		最小	最大	平均	標準	49個	50～	75～	100～	125個	平均	標準	75%	75～	80～	85～	90%
		値	値	値	偏差	以下	74個	99個	124個	以上		値	値	値	偏差	以下	74個	99個	124個	以上	値	偏差	未満	80%	85%	90%	以上
		(単位：個数)				(単位：％)						(単位：個数)				(単位：％)					(単位：％)		(単位：％)				
月	58	58	145	93.7	22.2		20.7	37.9	32.8	8.6	188	29	128	69.6	19.9	14.9	49.5	27.1	8.0	0.5	79.8	6.8	17.2	37.9	27.6	10.3	6.9
火	54	35	134	72.3	21.1	11.1	44.4	33.3	9.3	1.9	178	21	154	61.5	20.9	29.2	52.8	11.8	4.5	1.7	82.4	6.7	13.0	18.5	38.9	16.7	13.0
水	5	80	115	102.0	14.4			40.0	60.0		25	44	130	84.0	24.3	4.0	32.0	36.0	24.0	4.0	85.1	3.6			60.0	40.0	
木	57	55	153	104.4	23.5		10.5	35.1	31.6	22.8	179	51	177	84.7	20.8		34.6	46.9	15.1	3.4	83.1	5.2	1.8	22.8	35.1	31.6	8.8
金	58	59	167	107.5	23.4		5.2	34.5	37.9	22.4	187	37	166	84.4	19.4	0.5	32.6	50.3	12.8	3.7	80.0	5.3	15.5	34.5	34.5	13.8	1.7
土	59	60	174	119.3	26.2		1.7	22.0	35.6	40.7	192	33	158	97.2	21.8	2.1	11.5	43.2	33.3	9.9	82.5	5.5	10.2	20.3	32.2	30.5	6.8
日	57	58	170	105.9	27.1		14.0	29.8	29.8	26.3	193	30	154	88.0	22.0	2.6	25.9	45.6	20.7	5.2	81.7	5.3	8.8	21.1	50.9	14.0	5.3
1月	18	58	130	96.4	18.9		5.6	50.0	38.9	5.6	70	29	129	77.3	23.3	11.4	41.4	31.4	14.3	1.4	81.9	6.4	11.1	5.6	55.6	16.7	11.1
2月	24	35	110	80.8	16.8	4.2	33.3	45.8	16.7		95	28	151	78.2	24.5	7.4	44.2	32.6	9.5	6.3	81.5	6.5	8.3	33.3	29.2	16.7	12.5
3月	26	55	146	107.1	19.9		3.8	26.9	46.2	23.1	105	36	166	85.8	21.7	4.8	22.9	48.6	21.0	2.9	81.3	4.8	11.5	26.9	38.5	15.4	7.7
4月	26	62	149	114.6	27.5		15.4	7.7	30.8	46.2	101	37	152	91.7	23.9	1.0	24.8	38.6	28.7	6.9	81.9	5.4	7.7	34.6	23.1	26.9	7.7
5月	23	42	167	119.8	34.9	4.3	8.7	13.0	26.1	47.8	97	35	148	84.4	26.3	9.3	28.9	33.0	20.6	8.2	78.6	6.7	21.7	26.1	39.1	13.0	
6月	25	49	142	100.6	28.3	4.0	16.0	16.0	44.0	20.0	99	29	123	73.1	19.8	17.2	32.3	41.4	9.1		82.1	5.0	8.0	24.0	52.0	12.0	4.0
7月	25	45	153	101.7	29.6	4.0	16.0	28.0	36.0	16.0	106	31	123	77.5	21.8	8.5	35.8	39.6	16.0		80.1	5.3	16.0	36.0	32.0	12.0	4.0
8月	25	55	150	96.5	24.8		20.0	28.0	40.0	12.0	98	35	158	76.5	21.5	8.2	43.9	37.8	8.2	2.0	80.3	6.7	20.0	28.0	20.0	24.0	8.0
9月	50	44	174	91.9	25.6	4.0	18.0	46.0	20.0	12.0	101	34	143	74.7	19.0	9.9	40.6	40.6	7.9	1.0	82.1	5.2	10.0	22.0	36.0	28.0	4.0
10月	50	50	173	105.1	31.3		14.0	42.0	16.0	28.0	105	21	140	81.0	23.7	10.5	31.4	38.1	14.3	5.7	83.3	5.4	6.0	22.0	42.0	18.0	12.0
11月	26	63	123	89.3	17.8		26.9	38.5	34.6		77	32	116	76.8	18.2	2.6	46.8	37.7	13.0		84.2	6.1	11.5	7.7	38.5	30.8	11.5
12月	30	55	160	109.1	26.9		6.7	26.7	36.7	30.0	88	30	177	96.6	30.3	4.5	21.6	28.4	30.7	14.8	79.9	6.9	6.7	40.0	36.7	16.7	
合計	348	35	174	100.9	27.8	1.7	15.5	32.2	30.2	20.4	1142	21	177	81.2	23.9	8.0	34.2	37.7	16.1	4.1	81.6	5.9	10.9	25.6	36.8	19.8	6.9

注1：就業日数は，分析対象とした日数

注2：水曜日は原則として休日

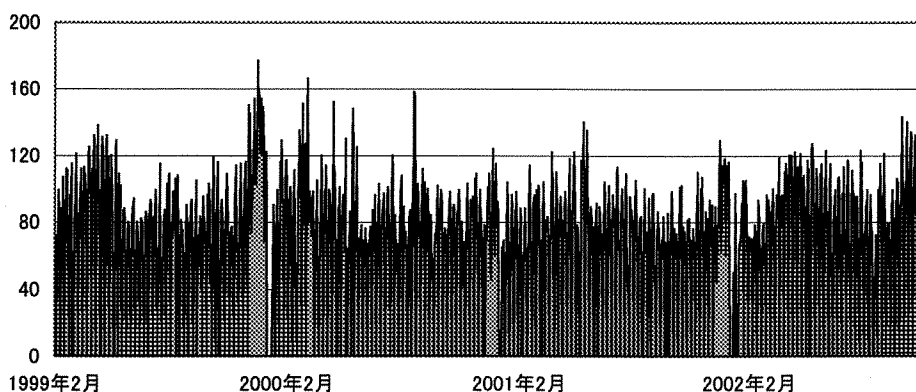
間をひとつの周期としている。

*こうした変動には季節的な要因がまずあげられるほか、軽貨物を調節弁として用いようとするA社の経営戦略・手法の影響も無視できない（2節参照）。さらにここ数年の例でいえば、体調の不調（2000年12月）で完了個数が少なかったり、逆に、他の運送会社の倒産や同僚の1人が辞めて仕事が増えたりした（それぞれ2002年春、秋）。いずれにせよ仕事の不安定なことを指摘しておきたい。

**夏期の働き方・労働負担について聞取りの結果で補足しておく、①起床時刻、出宅時刻はやや遅くなる程度で、6時には起床し、6時20分頃には自宅を出発する。②路面状態もよいので運転作業の負担は軽減される。その分、作業も早くに終わられる。③一巡目を終えた後の在宅休憩のとれる日は冬季に比べ多くなる。但しとれないことも少なくない。時間的にいえば戻れないこともないのだが、運賃単価が下げられたこともあり、完了個数を少しでも増やそうと、配達件数を増やしたりすぐに再配達を行ったりするからである。④自宅で休憩のとれた日には17時頃に再配達を開始する。⑤全ての作業を終えて帰宅するのは、③の事情や、日が伸びて客の帰りが遅くなるので、早くともやはり21時頃になる。⑥よって睡眠時間も、日中の仮眠の機会・状況は改善されるが、夜眠の部分はあまり変わらないという。

図Ⅲ-2-1 配達完了個数の推移（1999.2.1～2002.10.31）

単位:個



4) 収入と諸経費、社会保険の加入状況、住居

聞取りによると、月の総収入は、閑散期は24万、繁忙期は28～30万で、最も頻度が多いのは25～27万である。年間総収入は約300万円で、2001年度の総収入は335万だった（所得申告用紙による）。この総収入から、車両代、燃料代、タイヤ代、オイル交換代、車検代、各種保険料など諸経費が負担される。なお現在の住まいは、古い賃貸アパートで、家賃は月4万5千円である。

医療保険は、国民健康保険に加入しているが、保険料（年間約22万円）の滞納が続いたため短期の保険証に切り替えられている。年金保険は保険料の支払いが困難なため未加入である。将来のことについては、考えてもしようがないし、考えだしたらきりがなく悲観的になるだけなので、考えないようにしているという。ただ、この軽貨物の仕事は、40代半ばぐらいまでしかできないだろうとこの仕事にはじめて就いたときに思った位、体力的にはやはりきつい仕事なので、いつまで続けられるかというのは心配だという。

*経費については次のとおり。現在使用している車両は、約80万で購入した（新古車）。車両ローンは毎月2万4千円で、約3年で支払い終える。燃料（ガソリン）費は月に3万前後。タイヤは毎シーズン交換しておりその費用は、夏は約1万5千円、冬は約2万円である。その他に、車検代（約8万円。2002年10月に車検）、自動車保険料、年間3万円の貨物保険料、税理士への所得申告用紙の作成依頼（2万円）、加えて、仕事上で不在客への連絡に使用する携帯電話料金の負担が大きい（金額は、私用の分も含めて請求されるので不明）。

3. 睡眠と食事の状況

1) 睡眠

調査期間中の睡眠の状況は、先の表Ⅲ-2-3のとおりである。まず夜眠については、①就寝時刻は23、24時台で、②起床時刻は5時半前後と非常に早かった。その結果、③睡眠時間は4時間45分～6時間5分と非常に短かった。調査期間中は出宅の約30分前には起床していたが、聞取りによると、普段はぎりぎりまで寝ており冬期は6時前の起床が多いという。また普段の就寝については、疲れのため帰宅後にいつの間にか眠ってしまい、夜中に起きたりその時点で食事を摂ったりすることも少なからずあるという。なお睡眠の質・深さについては、夜中にトイレに起きたりするなど、覚醒することなく朝まで眠っていることができなくなったとのことである。

次に昼眠については、既述のとおり、普段から、自宅にいったん戻ってきたときにはなるべく仮眠をとるようにしているが、その間も会社や不在だった客からの連絡（PHS）に対応しなければならないので、居間でテレビを見ながらうつらうつら横になっているという感じで、布団に入って眠るということはないという。調査期間中の結果でいうと、自宅に戻ることができた5日間のうち仮眠をとれたのは2日間のみで、時間は30分（12日）、50分（17日）と長くはなかった（18日は仮眠をとろうとしたが突然の来客がありとれなかった）。但し、それでも仮眠の効果は少なくないという（後述）。

2) 食事

表Ⅲ-3-1は、調査期間中の食事の状況（食事をとった時刻（一部は時間も）、場所、作業状況等、食事の内容、食事の支度をした者）をまとめたものである。繁忙期には子どもが食事の支度をしに訪ねてくることがあり、調査期間中にも数日そのようなことがあった。

対象者の普段の食事は、調査期間と同様に、(1)午前中にとるコーヒー、(2)一巡目の配達作業を終えてから（まれに途中で）とる食事、(3)全ての作業を終えた後に自宅でとる食事の三つに大きくは分けられる（以下、それぞれを食事(1)、(2)、(3)）。調査期間中の結果にもとづきそれぞれの特徴をみていこう。なお、一部に調査者への配慮でとられた食事がある（備考欄にその旨記述した）。

食事(1)：食事(1)は、原則的には、自宅からセンターへ向かう際の運転中に飲む缶コーヒー（6時過ぎ）とセンター「休憩室」で飲むコーヒー（8、9時）程度である。配達一巡目を終えるまで食事をとらない理由は、途中で食事をとると眠くなるあるいは配達作業のリズムが狂う、作業がひとだんらくしていないのに食事をとるのは精神衛生上よくない・落ち着かない、荷物の量が多いので食べている時間がない、等々によるという。

食事(2)：食事(2)の時刻は、一巡目の配達作業の終了時刻に左右される。調査期間中の結果でいえば、17日や18日のように相対的に早い時刻に作業が終了した日には13、14時台に食事が

表Ⅲ-3-1 調査期間の食事時刻（時間），場所，作業状況等，食事内容，調理担当

月日	時刻	場所	作業状況等	食事内容	調理	備考
12月12日（水）	6:12	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		
	8:35	「休憩室」	伝票整理中	カップコーヒー（砂糖，ミルク）		
	10:38	車内	運転中	ミネラルウォーター		自販機で購入。
	11:10	車内	運転中	小おにぎり		調査者に配慮してつくってきた。普段はしない。運転中の1分で食べ終える。
	15:40～15:50	自宅		インスタントラーメン1.5袋（落とし卵，刻みねぎ），小おにぎり。	本人	
	16:25	自宅		栄養剤		
	19:51	車内	運転中	缶コーヒー		
13日（木）	22:00～22:30	自宅		カレーライス。発泡酒365ml×3本，さけるチーズ1本	子ども	発泡酒は22:30以降にわたり。
	6:10	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		
	8:40	「休憩室」	伝票整理中	カップコーヒー（砂糖，ミルク）		
	10:33～10:40	車内	休憩中	肉まん，ミニ缶コーヒー。		不在が続いたので「心機一転」しようとしてコンビニで購入。停車した車内で食べたが，普段であれば作業（運転）しながら食べる。
	16:02～16:12	自宅		ご飯，目玉焼き，ベーコン2枚，お茶	本人	
	16:30	自宅		コーヒー（砂糖，ミルク），レーズンパン少々		
	16:50	自宅		栄養剤		
	19:15	車内	運転中	どらやき		客にもらった。
	21:45	自宅	食事準備中	発泡酒		
14日（金）	22:30～22:50	自宅		すき焼き（白菜，肉，白滝，豆腐，玉ねぎ），発泡酒二本目	本人	発泡酒は22:50以降にわたり。
	23:40	自宅		コロッケ半分，からあげ一つ。発泡酒三本目		
	6:05	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		
	9:15	「休憩室」	伝票整理中	カップコーヒー（砂糖，ミルク）		
	16:05～16:20	自宅		飯，キャベツとハムの炒め物，卵焼き（卵2個分），お茶，栄養食品	本人	
	16:40	自宅		コーヒー（砂糖）		
	18:59	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		スタンドで購入。
15日（土）	21:55～22:35	自宅		トンカツ，キャベツ，ポテトサラダ，缶ビール500ml，ご飯，カクテキ少々，発泡酒365ml×2，せんべい1枚	子ども	発泡酒は22:35以降にわたり。
	6:10	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		
	7:00頃	屋外	荷積み中	チョコ1個		同僚から。
	9:10	「休憩室」	伝票整理中	カップコーヒー（砂糖，ミルク）		
	15:10	車内	休憩	助六寿司セット（海苔巻×4，いなり寿司×3），お茶ペットボトル500ml		通常は，運転しながらとる。
	20:23	車内	運転中	コーンポタージュ		自販機で購入。
	22:30	「休憩室」	伝票整理中	カップコーヒー（ブラック）		眠気覚ましとして。
16日（日）	0:15～0:30	自宅		発泡酒，うな井（鰻一尾，ご飯），カクテキ	本人	普段は「この時刻に帰ってきたらご飯は食べないで寝る」。
	6:02	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		
	13:46～13:49	車内	休憩	コーンポタージュ，栄養食品，ミネラルウォーター		自販機で購入。
	17:00	車内	休憩	牛カルピ弁当，お茶500ml		
17日（月）	23:10	自宅		ジャンボ焼き鳥×2本，冷奴4分の1丁，べつたら漬け少々，ホルモン少々，発泡酒×3本	本人	
	5:45	自宅		コーヒー（砂糖のみ）		普段はぎりぎりまで寝ていることが多いので朝に自宅でコーヒーを飲む機会は少ない。18日についても同様。
	6:15	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		
	8:30	「休憩室」	伝票整理中	カップコーヒー（砂糖ミルク入り）		
	13:35～14:00	外食		ぎょうざカレー（ぎょうざ×3＋カレーライス）		店に入ってから出るまでの時間。
	16:30以降	自宅		コーヒー（砂糖ミルク入り）		
	16:55	自宅		チョコレートショートケーキ		子どもが持参。
18日（火）	19:22	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		
	22:30～23:20	自宅		きりたんぽ鍋（鶏肉，きりたんぽ，白菜，まいたけ，えのき，春菊，豆腐），缶ビール500ml，360ml	本人，子ども	
	5:45	自宅		コーヒー（砂糖のみ）		
	6:10	車内	運転中	ミニ缶コーヒー		
	8:15	「休憩室」	伝票整理中	カップコーヒー（砂糖ミルク入り）		
	14:30～15:00	自宅		昨夜の余った材料を使い，きりたんぽ鍋，ご飯，お茶。	本人	聞取り調査を行ったので食事の開始が遅くなった。
	15:50	自宅		コーヒー（砂糖のみ）		
18日（火）	20:50～21:24	外食		回転寿司10皿		店に入ってから出るまでの時間。

注：自宅での食事（夜の食事）の内容には調査者に対する配慮が反映されている。

とられている(但し17日は外食。18日は帰宅後に聞き取り調査を行ったのでその分食事の開始が遅くなっている)。しかし配達作業の終了が遅くなった日には、食事(2)の時刻は16時前後になったり16日のように17時まで何もとられなかったりする。

食事(2)の形態は、大きく二つに分かれていた。ひとつは自宅に戻ってこれた場合で、この場合の食事の内容は、ご飯や麺類等炭水化物を中心としてそれに一、二品のおかずというものだった(調理するのは本人)。もう一つは、15、16日のように自宅に戻れなかったために道端・空地などに車両を止め車内で食事をとるという場合で、その場合の食事の内容はコンビニで購入した弁当等だった。なおこの場合、普段は、運転作業をしながらとるという。よって食事の内容は、パン・おにぎりなど運転しながら食べられるものだという。15日のように、一巡目の終了時刻が非常に遅くなることが予想された場合には、一巡目の途中でとることもある。但しその場合も通常は運転作業をしながらとるという。

食事(3)：食事(3)の時刻は、全ての作業を終えて自宅に帰った後なので遅い。調査期間中でいうと、最も早くても21時前(18日)だった。15日には24時を過ぎていたが、このような日には、普段は食事はとらずに発泡酒だけ飲んで寝るという。食事(3)は、繁忙期などは、子どもが支度してくれることも少なくないという。なお調査期間中の食事(3)の内容には調査者への配慮が反映されている。普段であれば、疲れのため適当なもので済ませたり欠食することも少なくないという。

このように対象者の食事は、時刻的にも内容的にも、仕事の状況を色濃く反映したものになっているといえよう。すなわち、①起床・出宅が早いので午前中はコーヒーのみで済ます。②配達一巡目を終えてからとられる食事は栄養的に十分な内容でない。また作業をしながら車内で食べる場合もあり、そのようなときの食事の内容はコンビニのおにぎりなど簡素なものとなる。③食事(3)は時刻が遅い(よって翌朝はコーヒーのみになる)、あるいはとらないこともある、などの特徴がそれである。

*ここでは、睡眠と食事を中心に生活の状況をみたが、例えば、①新聞はとっていない。短期で契約することもあるが読む時間はない、②その代わりに、在宅時には常にテレビをつけっぱなしにして(時計代わりの意味もある)ニュース等で情報を得る、③掃除や洗濯は、夜の帰宅後には無理なので日中にいったん帰宅した際にしようと思うのだが、疲れのためなかなかできない。加えて、④忙しさと疲れて食事や入浴が「いいかげん」になる。例えば2002年秋には、食事は二週間連続で弁当を購入、入浴は一週間のあいだできなかった(同時期の聞き取りによる)、等々、仕事のありようが生活を強く規定している状況を補足しておく。

4. 安全衛生

ここでは、まず、起床から就寝までの疲労の状況(聞き取りによる)と、自覚症状調査の結果(表Ⅲ-4-1)を示し、つぎに、蓄積疲労症状の結果(表Ⅲ-4-2)を示す。そして眠気・覚醒水準調査の結果(表Ⅲ-4-3、図Ⅲ-4-1)から一日の覚醒水準の変化等について検討し、最後に通院状況等をみていく。

1) 起床から就寝までの疲労・自覚症状の状況、蓄積疲労症状

聞き取りによると、起床時の体調(心身の調子)は非常に悪く、朝起きたときに疲れを感じる人が多いという。そしてそのまま「ぼーっとした」「寝ばけた」状態で運転作業を開始するが、

表Ⅲ-4-1 自覚症状調べの結果

	12月14日									12月17日								
	a1 6:00 休憩中 自宅にて出発前の休憩 中（前日からの睡眠時間 は5時間25分）			a2 15:52 休憩中 一巡目終了後自宅に 戻ってきて着替え等を 終えたとき（帰宅5分 後）			a3 16:45 休憩中 自宅にて食事を取り伝 票整理を終えて、休憩 中			b1 6:00 休憩中 自宅にて出発前の休憩 中（前日からの睡眠時間 は5時間10分）			b2 14:40 休憩中 飲食店で食事を取り自 宅に到着してから掃除 洗濯を済ませて、休憩 中（帰宅30分後）			b3 22:00 食事準備中 自宅にて食事を準備し ているとき		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
①		▲			●			●			●						●	
②		▲	●	●	●	●			●	●	●	●	●		●	●		●
③	●			●		●	●		●	●		●	●		●	●		●
④										●	●					●		
⑤	●			●		●	●			●			●			●	●	
⑥	●				●		●			●			●			●	●	
⑦				●	●	●	●	●		●			●			●	●	
⑧	●	●		●			●		●	●						●		
⑨	●			●	●		●			●	●		▲	●		●		
⑩	●			●	●					●			●	●		●		

注1：表中のI～III、①～⑩は、前掲表Ⅱ-1を参照。

注2：▲は、やや感じるの意。

そうした状態は荷扱い作業を行っていてもまだ向上はせず、「目が覚めてくるのは、一巡目の配達を開始してから」だという。

一巡目の配達作業中には、眠気や疲労を明確に感じることはあまりないとのことである。但し心身の状態はそのときの配達状況にも左右され、たとえば、不在が続いたり客に不快な対応をされたりすると疲れを感じ、逆に、配達完了が続くような状況では調子がよくなるという。また配達作業中にはあまり感じないが、配達の一巡目を終えた時点では、作業が一区切りついたということで、ほっとしてそく「たるんだ感じ」になるという。

一巡目を終えて自宅に戻った場合には、仮眠をとったり横になったりして体を休めるよう心がけている。この仮眠・休憩で疲労が完全に回復するわけではないが、ある程度は回復するという（「疲れててもさ、家に帰ってきて、ちょっとの時間でも足こうやって伸ばせたらだいふ違うでしょ。横になったりとかさ。ただ、年だから、頭がすっきりとかお目目ぱっちりっていうわけにはいかないけどさ。まあそこまでは回復しないけど。」）

一日の仕事を終えたときの疲れの状況は、疲れて何もする気が起きない、一旦座ってしまうともう動く気力がなくなるほど疲れているという。よって、食事の支度などは一気に終わらせるとのことである。

表Ⅲ-4-1は、自覚症状調査の結果をまとめたものである。冒頭で述べたとおり、二日間のみ、かつ、一日につき三回しか実施できなかった。

14日の特徴は第一に、いずれの時点においてもI「眠気とだるさ」の訴えが多い。第二に、a2においてII「注意力の困難」とIII「身体部位への疲労の投射」が増えた、しかし第三にa3

ではⅡは二つにまで減少した。休憩の効果と思われる。但しⅢは一つしか減っていない、かつ、Ⅰは多い。第四にⅢのうち肩及び腰の訴えがいずれの時点でもみられる(但し a1 では腰の訴えはない)。

17日の特徴は、第一に、14日と同様にいずれの時点においてもⅠが多い(とりわけ b1 と b3 において)。第二にⅢのうち肩及び腰の訴えがいずれの時点においてもみられる。第三に、b2 で b1 時点に比べⅡが減っている。

また表Ⅲ-4-2は、最近感じる蓄積疲労症状の有無についてまとめたものである。有る(○)と無い(×)の二択で回答してもらおうとしたが、一部に、よくある(高頻度)あるいは強く感じる(強度)と回答された症状や、たまにあると回答された症状があったので、それぞれ表中では◎と△で記した。

同表のとおり、ほぼ全ての症状について訴えがあがったが、その中でも、「慢性疲労」に分類される症状が強く訴えられた。また、表中では「肩がこる」となっているが、肩から首及び背中にかけての強い異常(こり・だるさ・痛み)が訴えられた。

表Ⅲ-4-2 蓄積疲労症状の有無等

症 状		有無及び 頻度・強度
一般的 疲労 感	全身の力が抜けたようになることがある	△
	しばしばめまいがする	×
	腰が痛い	○
	体のふしぶしが痛い	○
	動作がぎこちなく、ものをよく落としたりする	△
	目がかすむことがある	○
	目が疲れる	○
	よく肩がこる	◎
	眠りが浅く、夢ばかりをみる	×
身体 不 調	このごろ足がだるい	○
	このところ食欲がない	×
	胃や腸の調子が悪い	×
	下痢をしたり便秘になったりする	○
	胸が悪くなったり、吐き気がする	×
	自分の健康のことが心配で仕方がない	△
	頭が重い	×
イライラ の状態	すぐ風邪をひく	○
	なんということなくイライラする	○
抑うつ感	すぐにかっとなったり、言葉づかいが荒くなってしまう	○
	話をするのがわずらわしい	○
慢 性 疲 労	このところ毎日が眠くてしょうがない	○
	朝起きたときでも疲れを感じる事が多い	◎
	このところ全身がだるい	◎
	朝、起きたとき、気分がすぐれない	◎
	くつろぐ時間がない	○
	仕事での疲れがとれない	◎
	横になりたいくらい仕事中に疲れることが多い	◎
	毎日の仕事でクタクタになる	◎
	このところ頭が痛い	×

注：強度(頻度)の強い(多い)順に、◎，○，△。×は、自覚なし。

2) 眠気・覚醒水準

図Ⅲ-4-1は、眠気・覚醒水準調査の結果をまとめたものである。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）も示した。

作業による制約のため、就業中の測定は、運転時が中心となった（配達作業時のゆとりのない状況についてはⅢ. 2を参照）。

(1) 12日：自宅からセンターへ向かうときの得点は3.5で、その後センターで荷扱いを終え一巡目を開始したときには3だった。次に測定したのはやや間隔があき12時だったがそのときの得点は3で、14時台にも3だったが、一巡目を終え自宅に向かうときには得点は5にまで低下していた。自宅に到着して食事をとりその後仮眠をとる前には6にまでさらに下がったが、仮眠をとって再配達に出発するとき（16時50分）には4に上がっていた。再配達時はほぼ1時間おきに測定したがいずれにおいても4だった。再配達を終えセンターに戻りセンターでの作業を終え自宅に戻るとき（21時20分）には5に下がっていた。

(2) 13日：起床25分後に測定したとき（休息中）の得点は5、センターに到着して荷扱い作業を終え「休憩室」で伝票整理をしているときには3に上がり、その後一巡目の配達作業を行っているときにはいずれも2.5と相対的に高い水準であった。一巡目を終え自宅に戻り食事の支度をしているときも「腹が減り過ぎてイライラした状態」（15時57分）で3と相対的に高い水準だったが、食事中は4に下がった。再配達を開始したときには3.5、再配達中における二つの時点（18時と19時23分）でも3.5だったが、再配達を終えセンターへ戻る際（20時06分）には5.5にまで低下し、センターでの作業を終え自宅へ向かう際（但し途中で二件の配達あり）には4.5だった。

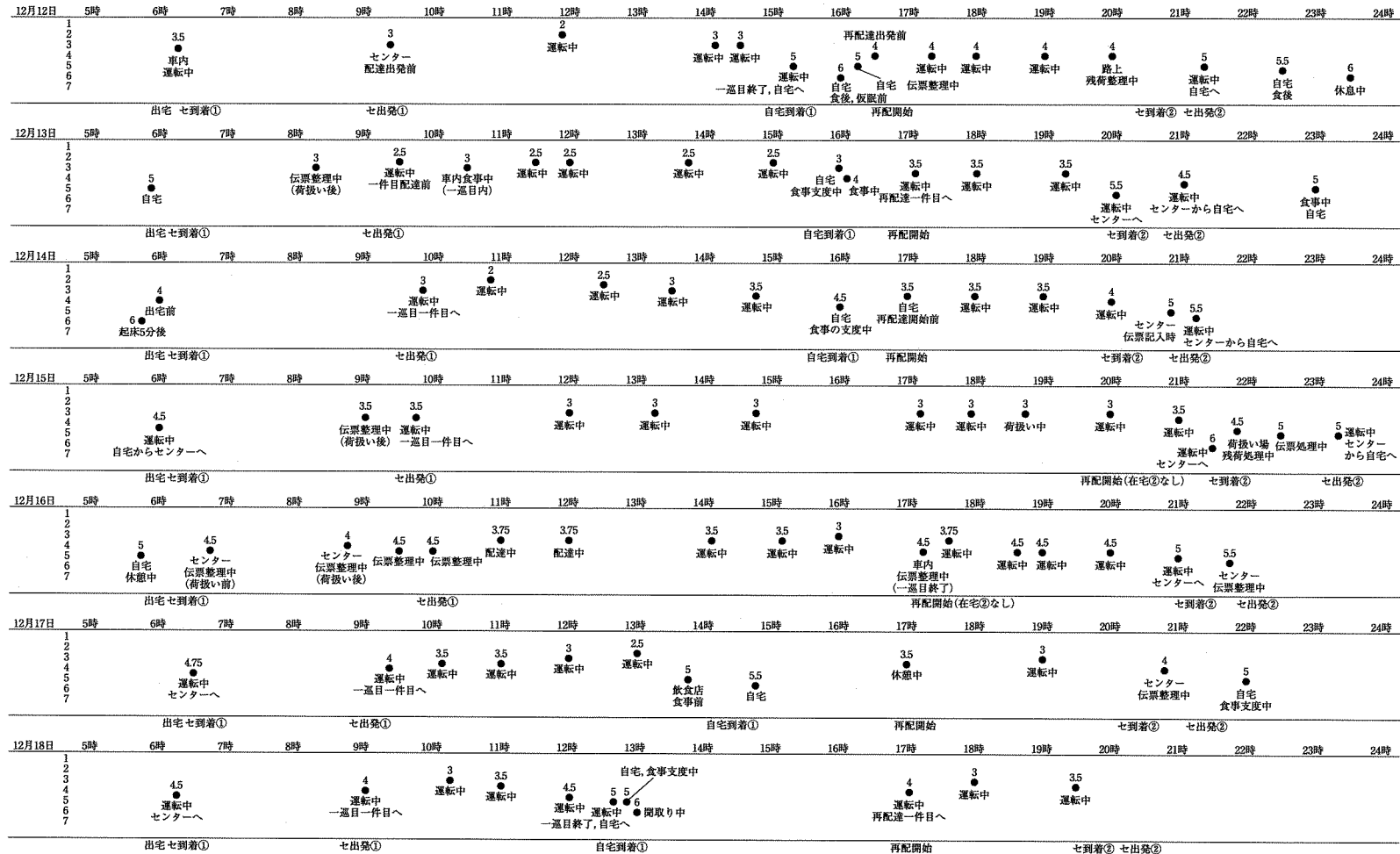
(3) 14日：起床してから5分後の得点は6で、自覚症状調査を行った20分後には4に上がっていた。センターでの作業を終えて一巡目を開始するときには3で、一巡目の最中に調べたときには2（10時53分）、2.5（12時25分）、3（13時28分）、3.5（14時40分）と漸減していった（測定間隔は均一ではない）。一巡目を終えて自宅で食事の支度をしているとき（15時55分）には4.5で、仮眠をとって再配達に出発する前には3.5に回復し、その約1時間後の再配達中も3.5で、さらに1時間後は4だった。再配達を終えセンターに戻り「休憩室」で伝票整理していたとき（20時55分）は5で、作業を終え自宅に向かう運転中はさらに下がり5.5だった。

(4) 15日：センターへ向かったとき（6時07分）は4.5で、荷扱い作業を終え「休憩室」で伝票整理作業を行ったとき（9時）は3.5、一件目の配達先へ向かっている運転中も同じく3.5だった。約3時間後に測定した際には得点は3で、その後も一巡目では5回測定したがいずれにおいても3だった（間隔は不均一）。19時頃に一巡目を終え約20分の伝票整理を終えた後再配達を開始したが、20時01分に測定した際には3、21時には3.5と、得点は相対的に高い水準のまま推移した。しかし、再配達を終えセンターに向かう運転中（21時35分）には6にまで下がり、センターに到着し屋外での残荷処理作業中は4.5まで回復したが、その後の「休憩室」での作業時も帰宅の運転時も5と低い水準だった。

(5) 16日：起床後の休息中には得点は5で、センターで荷扱い作業を終え「休憩室」で伝票整理しているときも4（8時45分）、4.5（9時25分、9時50分）と得点は低かった。一巡目の作業中も後半はやや上昇したが3.75～3という高くはない水準で得点は推移し、この日は自宅には戻れなかったが、一巡目を終えて車内で伝票整理をしているときには4.5だった。その後も、再配達を開始した直後（17時38分）はやや改善され3.75となったが、約1時間後（18時39分）には4.5、その後（19時03分、19時58分）も4.5という水準だった。そして再配達を終えてセンターへ向かう際の運転中には5、「休憩室」での伝票整理中には5.5と、さらに低い水準となった。

(6) 17日：出宅しセンターへ向かうとき（6時25分）には4.75で、センターで作業を終え配達先に向かう運転中は4で、その後も一巡目の間は前半（10時10分、11時02分）では3.5と高い水準にまでは至らなかったが、後半（12時01分、13時）では3、2.5と上がっていた。しかし一巡目を終えて飲食店で測定したとき（13時40分）には5にまで低下し、食後自宅に戻り自覚症状調査を行っているとき（14時40分）も5.5と低い値だった。その後、仮眠をとって再配達を開始する前の休憩中には3.5にまで改善され、再配達を開始して約2時

図Ⅲ-4-1 各調査日の眠気・覚醒水準の結果



注：線の下に表示した主な作業は次のとおり(表Ⅲ-2-2も参照)。(1)出宅、(2)セ到着①=センター到着①、(3)セ出発①=センター出発①、(4)自宅到着①、(5)再配開始=再配達開始、(6)セ到着②=センター到着②、(7)セ出発②=センター出発②

間後（19時03分）にはさらに3まで上がった。再配達を終えセンターに戻り伝票整理をしているときは4で、全作業を終え自宅に戻り食事の準備をしているときには5だった。

(7) 18日：センターへ向かうとき（6時15分）には4.5で、センターで荷物を積み配達先一件目へ向かうときは4、一巡目の最中は3（10時16分）、3.5（11時05分）の水準だったが、さらに正午（12時02分）には4.5、そして一巡目の配達を終え自宅へ向かうとき（12時38分）には5にまで低下していた。自宅では5（12時50分）、6（13時）と低い水準で、この日は突然の来客があったので仮眠はとれなかったが、再配達を開始したとき（17時05分）にはやや改善されていた（但しなお4だったが）。その1時間後には3、さらにその1時間半後（19時25分）には3.5という水準だった。

以上の測定結果にみられる特徴をまとめると、①全期間を通して、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）。自覚にもとづく調査とはいえ、覚醒水準が総じて低い状態にあったことは明らかといえよう。②起床後は非常に低い覚醒水準のまま運転が開始されており、交通量の少なさも影響してか、右左折時のウィンカーの出し忘れがみられもした。こうした覚醒水準の低さは、センター到着後に荷扱い作業を行っているときもなお続き、寒冷下の作業という条件もあってか、作業中には作業の進めかたで躊躇したり、手順を間違えて「頭が働かない」と訴える（ぼやく）ことが必ずあった。③配達作業を開始した後は得点は相対的に高くなるが、なお3、4の水準だった。眠気・眠いという内容の言葉で表現（回答）することはそう多くなかったが、「ぼーっとしている」など覚醒水準の低さを訴える

表Ⅲ－4－3 運転中に経験した危険状況

月 日	時刻	場 面	状 況
12月13日	12:38	一巡目	交差点で、横から来る車両との距離が短いのに、交差点に進入することが連続して2回あった。
	21:06	センター→自宅	交差点で判断ミス。信号が赤に変わったが強引に進行しそうになる。
12月14日	11:59	一巡目	ウィンカーを出さずに右折。焦っている様子。
	13:51	一巡目	T字路の手前（一時停止箇所）で、横から来た車両を見落とし進入しそうになり、クラクションを鳴らされる。曰く「見てたような見てなかったような。」
	15:22	一巡目	車両とすれ違う際に左の雪山・壁に車両の左前をこする。
	17:18	自宅→再配達	交差点で判断ミスし、赤信号に変わった交差点を加速して通過する。
	17:23	再配達	ウィンカーを出さずに左折。
	19:14	再配達	停車時に左側面を雪山にこすって停車。
	19:14	再配達	停車時に左側面を雪山にこすって停車。
12月15日	14:00	一巡目	周囲の確認が不十分と思われる運転場面が多い。
	14:05	一巡目	交差点の一時停止箇所ですでに止まっているあいだ伝票をみており、発進しようとしたとき、車両の前を横断しようとした歩行者に接触しそうになる。
	16:45	一巡目	前方からくる対向車両との車間距離が充分にないなかでUターンを行い、Uターン完了時自車の左側面を雪山にこする。
	18:57	一巡目	駐車場から出る際に左前部を雪山に接触する。
	19:32	再配達	交差点を通過しようとして強引に進入・通過したため、横（右）からきた車両が停止。
	19:43	再配達	運転が強引になる。幹線輸送に進入する際、横からくる車の流れがおさまるまで待たずに進入する。進入させてくれることを前提としている。
	23:25	センター→自宅	信号で判断ミス。黄から赤に変わる際、一旦躊躇するが加速して通過。
12月16日	6:04	自宅→センター	幹線への合流地点でウィンカーを出し忘れる。
12月17日	20:05	再配達	幹線への合流の際、ウィンカーを出し忘れる。
12月18日	11:30	一巡目	降車時、後続車に気付かず降りようとしてクラクションを鳴らされる。
	11:43	一巡目	幹線道路との合流地点で一時停止したときに伝票を足元に落とす。拾おうとかがみながら発進しようとし、車両の前を横切ろうとした歩行者と接触しそうになる。

注：ここに書かれた以外にも、センターへ向かう際（早朝）のウィンカーの出し忘れは何度かみられた。

ような表現は多かった。④配達一巡目を終えて自宅で仮眠・休息をとった後には、充分ではないとはいえ、得点は改善されていた。⑤一巡目を終えて自宅に向かい運転しているとき、再配達を終えてセンターへ向かうとき、センターから自宅へ向かうときなど、作業を終えてやや長い時間連続して運転する場面では、得点は大きく低下していた。

こうした覚醒水準の低い状態での運転ということに加えて、作業にゆとりのないこともあったため、表Ⅲ-4-3にまとめたとおり、交差点での判断ミス・強引な進入及び通過や、一時停止時に車両の前を横切ろうとした歩行者を見落としたまま発進しそうになる、後続車に気付かずに降車しそうになりクラクションを鳴らされるなど、運転中、調査者が明らかに危険だと感じただけでもこれだけの状況が観察された。

3) 現在の通院状況、健康診断の受診状況

現在、全身のマッサージに月に2回通っている(2002年になってから経済的な理由で月に1, 2回)。気を張って作業をしているときにはそう強くは感じないが、気がゆるんだときなどに全身にこり・痛み・だるさなどの異常を強く感じるという。とりわけ肩から首にかけての異常は、マッサージに通り始めてからは大分改善されたが、すでに慢性化しており全快はせず、異常のあるのが「普通の状態」だという。以前には、「太い針金を肩から首につっこんだような感じ」で、一時期は首が全く動かせないほどの状態だったとのことである。

その他の通院・治療状況については、そもそも時間的な余裕が無いために、何らかの症状があらわれても病院にかかること自体が困難だし、まして通院・治療を継続して受けるのは非常に困難であり、実際に、病院にかかったが治療を断念した経験が過去にあるという(*)。現在(12月時点)ムシ歯が痛んでいるので診てもらいたいと思っているが休みがとれないのでやむなく放置している。

*現在通っているマッサージについても、最初は整骨院へかかったのだが、仕事の量を減らして最低でも週に一度は通院するよう言われて、途中で通院・治療を断念せざるを得ず、その後症状を放置していたところ悪化したので現在のマッサージへ通うことになったという経緯がある。過去にもこうした経験があり、たとえば6, 7年前に坐骨神経痛をわずらった際には週に一度の休日に病院に通い治療を受けたが、仕事の量を減らして通院・治療頻度を増やすよう医師に指示され途中で治療を断念した。また数年前には、動悸が続いたので病院へ行ったところ甲状腺機能障害と診断され、そのときは完全に仕事を休むよう指示されたので、それっきり病院へは通わなかった、とのことである。

以上のような経験や、時間的・経済的な制約から、病院へは「行っても行かなくても同じ」だと考えている。健康診断についても、同様である。仮に異常がみつかり通院・治療が必要になっても、仕事を休めば収入が全く途絶えてしまうので受診していない。但し受診の希望が全くないわけではない。とりあえず現在は、帰宅後は必ずうがい・手洗いをしたり栄養食品を摂取するなど自衛の策で健康に留意しているという。

IV. 小括

大手運送業者であるA社で宅配業務に従事する一軽貨物自営業者の、就業・生活・安全衛生

の実態について一週間にわたり調査を行った。繁忙期である12月に実施したということもあり、その就業の状況は文字通り過酷だった。「出宅～帰宅時間」(拘束時間)、実作業時間(労働時間)、在宅時間、連続就業日数・休日などの状況は、もし旧労働省の「改善基準告示」¹⁸⁾が適用されたならばいずれも違反となることは明らかだろう。不在の多く非効率的な一般消費者宅への配達を、働き方(働かせ方)に制約のない自営業者を利用して行うという、A社の「経営戦略」がみとめられよう。

また、こうした長時間の就業を成り立たせているのが、稼げるときに稼いでおかなければならないという就業(仕事の量)の保障の無さ、出来高払い制度、年々切り下げられる低い運賃単価、などの条件であるといえよう。対象者の収入は300万円強という低さだった。

さて、著しく過重な労働負担は安全上いかなる事態をもたらしていたか。日中に仮眠をとれた日もあったとはいえ夜眠時間は平均で5時間半という睡眠の圧倒的な不足、そして疲労の蓄積が顕著だった。対象者が一人暮らしで家事(炊事)の負担があったという条件も影響しているだろう。起床後は、非常に低い覚醒水準のまま運転を開始し、覚醒水準が相対的に高まる配達作業中も得点は3, 4の水準にとどまる。しかも、3, 4の水準を保持しているとはいっても、一巡目が終了した後の運転中には得点は急激に低下することから考えると、作業によって強制的に覚醒水準が高められていたかのようなだけの状況も少なくないと推測される。「眠くはないが、頭がすっきりしているわけではない」という対象者の表現は、それを示唆する。こうした眠気・覚醒水準の状況は、一般的にみられる眠気のリズム¹⁹⁾、すなわち起床後に覚醒水準が高まり、深夜に眠気のピークがみられるほか午後14～16時頃の眠気の小さな山がみられるというリズムとは、著しく異なるものといえよう。ちなみに本調査で調べた蓄積疲労症状や覚醒水準は、いずれも自覚にもとづくものだが、対象者は自分の症状について自ら積極的にアピールするというより、むしろ疲れや病気というものを「弱さ」の象徴として隠したがる傾向にあったので、本調査での回答が誇張されているおそれはないと思われる。

こうした過重労働→休養・睡眠の不足→疲労の蓄積→配達作業(運転)中の覚醒水準の低下に、配達の焦りが加わって、危うく事故につながりかねない状況が調査期間中に実際にみられた。文字通りドアツードアを実現した「宅配便」は、軽貨物を含むトラックを住宅街の隅々にまで侵入させることになり交通事故の可能性を拡大し、さらに、不在客への再(々)配達という、環境問題・エネルギー資源の浪費という問題も発生させている。こうした外部不経済の観点からの「宅配便」の再評価が必要だと考える。それは、「宅配便」を「支えている」軽貨物運送業者の、元請との契約状況・内容や就業諸条件の見直し・改善と並行して進められなければならないまい。実態の把握が急がれる。

V. 組合調査の結果

V-1. 組合事業・組織の概要、組合員数の推移

まずはじめに、組合本部からの聞き取りの結果と提供された資料にもとづき、組合組織の概要、組合員数の推移を確認しておこう。なお以下で『調査報告書』というのとは、3年ごとに組合本部が実施する、全数調査の結果をまとめた報告書(13年度版)²⁰⁾である。

① 組合組織の概要：組合の本部は札幌市にあり、組合員の居住地は、札幌圏が約60%を占め、函館、旭川が各10%弱を占める。行っている事業は「共同受注及び共同発注。購買に関する

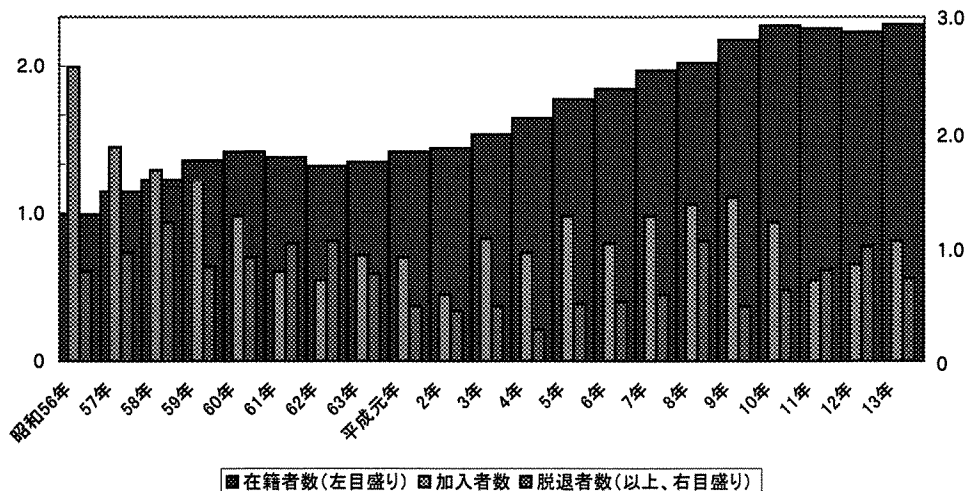
る発注、受注。教育及び情報の提供。福利厚生。金融事業、他」である。

組合に加入しようとする者は、説明会に参加して組合組織や事業内容についての説明を受けた上で、加入を申し込む。加入の許諾を得た後は、必要書類を本部に提出すれば、本部で申請書類が作成され陸運局に提出される。陸運局で書類が受理された後は、営業ナンバーが陸運局から交付されるまでの約1ヶ月の期間で、加入希望者は、組合への加入手数料の納付、車両の購入契約の締結、事業に関する知識・技術など本部主催による研修会の受講、などを行う。営業開始後は、配車規定にもとづき配車が受けられる（希望者のみ）ほか、随時開かれる研修会を受講したり事業に関する情報を得たり定期健康診断の無料受診などの福利厚生を受けることができる。各組合員が組合からどの位の仕事の斡旋を受けているかについて『調査報告書』をみると、「組合斡旋」による仕事の売上は平均で売上高全体の4割強を占めている。

② 組合員数の推移：図V-0-1は、昭和56年からの、組合の在籍者数(期末)、加入者数、脱退者数の推移をまとめたものだが、昭和56年の在籍者数を1とすると、平成13年には2.3倍にも増加している（年齢構成の高まりから最近では高齢者の登録を断っているとのことである）。とくに昭和56年をはじめとし昭和60年までは多数の加入者が毎年あった。しかし同時に脱退者も多い。昭和60年までは、少ないときでも加入者数の30%にあたる人数が、多いときは70%にあたる人数が、脱退しており、昭和61、62年には脱退者数が加入者数を上回った。

脱退理由（形態）について本部のまとめた結果をみると（表V-0-2。平成13年度の結果のみで過去分は不明）、47人の脱退者のうち、もっとも多いのは、組合は脱退するが軽貨物運送業は続けるという形態（表中では「自営運送業」）で、ついで多いのが「転職」である。その他、「高齢」による廃業も約10%を占めている。脱退者の属性・事業歴等是不明だが、開業は容易な一方で事業経営の安定を図ることは必ずしも容易でないことが示唆される。ところで注目すべきは、在職死亡が3人もみられることである。そこで、機関紙に掲載されている「お悔やみ」欄から在職死亡を抜き出してみたところ、これまでの20年弱で、合計17人が在職死していることが明らかとなった（年齢や死因などの情報は不明）。

単位：倍 図V-0-1 在籍者数、加入者数、脱退者数の推移 単位：倍



資料：組合本部資料から作成

V-2. 質問紙調査の結果

100 人の組合員に調査票を配布した。組合員の居住地域別にみると表 V-0-3 のとおりである。各地域への配布数と組合員数全体の構成比とは関係ない。回答は 79 人から得た。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。

同表のとおり札幌圏の回答者が最も多く (27.6%)、その他の 7 地域の回答者がそれぞれ 10% 前後を占めている。

1. 回答者の属性 (年齢, 世帯構成, 直前職を離職した理由)

76 人中男性が 74 人で、女性が 2 人である。年齢は (表 V-1-1)、中高年に偏って分布しており、「50 歳代」が半数弱、ついで「40 歳代」(30%弱)、「60 歳代」(15.8%) となっている。平均年齢は 53.3 ± 8.4 歳である。全数調査の結果と比較すると、20, 30 歳代が少なく 50 歳代の比重がやや高い。なお回答者の最も多い札幌圏は全体に比べやや年齢構成が高い (表 V-1-2)。

世帯構成は (表 V-1-3)、「60 歳以上」の高齢の層では配偶者との 2 人暮らしの比率が高いのに対して、60 歳未満の各層では、配偶者と未婚子の世帯と、それに親を足した世帯とで、合計 50% を超えている。

軽貨物運送業をはじめる前の職 (以下、直前職) を離職した理由 (複数回答可) は (同表下)、「開業を希望」という積極的な理由が 42.7% と最も多くを占める。が、その一方で、「人間関係上の問題」といった理由が 20% 強、加えて、「倒産・廃業」「経営不振」「人員縮小・リストラ」などの会社都合 (但し、直前職が自営業だった者が含まれている可能性がある) による理由も、合計で 30% 強を占めていた (この 3 つの理由で重複した回答をしたのは 1 人のみ)。またこの会社都合理由は、「開業を希望」を選択した者の一部にもみられる。「開業を希望」だけを選択した者に限定すると、その比率は全体の 4 分の 1 に低下する。年齢別にみると、60 歳未満の各層で会社都合による理由が相対的に高い。

* 職歴に関して補足すると、軽貨物運送業を開始する前に仕事や会社を変えた経験のある者は約 80% で、その

表 V-0-2 脱退理由
(平成 13 年度分)

	47 人	100.0%
廃業 高齢	5	10.6
療養	2	4.3
転職	17	36.2
自営運送業	19	40.4
商標権停止	1	2.1
死亡	3	6.4

表 V-0-3 地域別にみた調査票の
配布・回収状況

	本 調 査			備 考
	配布数 部	回収数 部	構成 %	構成 %
札幌圏	32	21	27.6	59.6
名寄	0	—	—	1.0
函館	10	9	11.8	9.9
旭川	10	7	9.2	8.4
北見	10	8	10.5	3.8
帯広	10	7	9.2	6.5
釧路	10	8	10.5	5.2
苫小牧	10	9	11.8	3.3
室蘭	8	7	9.2	2.2
合計	100	76	100.0	100.0

注：備考の構成は組合員全体のもので、平成 13 年度時点のもの
(組合本部資料より)

表 V-1-1 本調査及び全数調査の回答者の年齢構成

単位：人，％

	本 調 査		全数調査
	76	100.0	100.0
20 歳代	0	0.0	2.0
30 歳代	4	5.3	12.2
40 歳代	21	27.6	23.8
50 歳代	36	47.4	40.7
60 歳代	12	15.8	17.6
70 歳代	3	3.9	3.9
平均値（単位：歳）		53.3	—
標準偏差（単位：歳）		8.4	—

注：全数調査の結果は、『調査報告書』から。

表 V-1-2 地域別にみた年齢構成

単位：人，％

	札幌圏		函 館		旭 川		北 見		帯 広		釧 路		苫小牧		室 蘭	
	21	100.0	9	100.0	7	100.0	8	100.0	7	100.0	8	100.0	9	100.0	7	100.0
30 歳代											1	12.5	2	22.2	1	14.3
40 歳代	5	23.8	6	66.7	1	14.3	2	25.0	1	14.3	3	37.5	3	33.3		
50 歳代	9	42.9	3	33.3	5	71.4	4	50.0	2	28.6	4	50.0	4	44.4	5	71.4
60 歳代	6	28.6			1	14.3	1	12.5	3	42.9					1	14.3
70 歳代	1	4.8					1	12.5	1	14.3						
平均値（単位：歳）		55.8		49.0		56.0		55.9		59.0		50.1		47.2		51.6
標準偏差(単位：歳)		8.0		4.5		6.0		8.4		10.1		5.5		8.3		10.2

表 V-1-3 年齢別にみた世帯構成，直前職の離職理由

単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満	50 歳代	60 歳以上				76	100.0
		25	100.0	36	100.0	15	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
		25	100.0	36	100.0	14	100.0	75	100.0
直前職の 離職理由 (複数回答可)	倒産・廃業	5	20.0	7	19.4	1	7.1	13	17.3
	経営不振	4	16.0	3	8.3	1	7.1	8	10.7
	人員縮小・リストラ			3	8.3	2	14.3	5	6.7
	収入が少なかった・賃金カット	1	4.0	4	11.1	1	7.1	6	8.0
	労働時間が長かった	6	24.0	5	13.9			11	14.7
	ノルマが厳しかった	1	4.0	5	13.9	1	7.1	7	9.3
	人間関係上の問題	6	24.0	7	19.4	4	28.6	17	22.7
	退職強要・いじめ			2	5.6			2	2.7
	健康・体力上の問題	1	4.0	3	8.3	2	14.3	6	8.0
	開業を希望	10	40.0	18	50.0	4	28.6	32	42.7
	その他	1	4.0	5	13.9	2	14.3	8	10.7
	「開業を希望」のみ選択	6	24.0	9	25.0	3	20.0	18	23.7

回数は、3回以上が60%弱で、5回以上も20%弱を占めていた。学卒後にそく軽貨物運送業を開始した者はいない。なお直前職の内容を自由記述方式で尋ねたところ、職種ではなく業種や雇用形態の回答も少なくなかった。その分類は別の機会に行う(ちなみに、直前職が運転職であることの明確なのは13例で、雇用運転手の前職に運転職が多いのとは異なる特徴である)。

2. 事業状況

1) 事業経験, 事業体制, 事業内容

第一に軽貨物事業の経験年数は(表V-2-1)、全体の約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」という短い年数も4分の1弱を占めている。また事業を開始したときの年齢(現在の年齢マイナス事業経験年数によって算出)は「40歳代」「30歳代」が全体の約70%を占めるが、その一方で、50歳以上から事業を開始したという者も5分の1強を占めており(平均開始年齢は42.4±8.4歳)、軽貨物運送業の就業機会が中高年齢層にもひらかれていることを示している。

第二に事業体制は(同表下)、「本人のみ」(以下、雇無業主)が70%を占めている。従業員を使用しているという残りの者(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いる。なお、「本人+家族」のほとんど(11人)は、2人のみで事業を行っている(家族従業員の就業状況については不明)。

第三に、事業内容は、「チャーター」、「スポット」、「引越し」、「宅配」、「その他」という五つ

表V-2-1 年齢別にみた事業経験, 事業開始年齢, 事業体制 単位: 人, %

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
軽貨物事業経験年数	5 年未満	9	36.0	8	22.2	1	6.7	18	23.7
	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
	平均値 (単位: 年)	7.9		11.5		14.5		10.9	
	標準偏差 (単位: 年)	5.8		7.3		5.7		6.9	
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
軽貨物開始年齢 (年齢マイナス軽貨 経験によって算出)	20 歳代	3	12.0	1	2.8			4	5.3
	30 歳代	14	56.0	11	30.6			25	32.9
	40 歳代	8	32.0	16	44.4	6	40.0	30	39.5
	50 歳代			8	22.2	8	53.3	16	21.1
	60 歳代					1	6.7	1	1.3
平均値 (単位: 歳)		36.5		43.0		50.9		42.4	
標準偏差 (単位: 歳)		5.9		7.5		6.4		8.4	
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
事業体制	本人のみ	19	76.0	23	63.9	12	80.0	54	71.1
	本人+家族	3	12.0	7	19.4	2	13.3	12	15.8
	本人+家族以外			5	13.9			5	6.6
	本人+家族+家族以外	3	12.0	1	2.8	1	6.7	5	6.6

表V-2-2 事業内容別にみた売上高構成比 単位：人，％

	チャーター		スポット		引越し		宅配		その他	
	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：％）	36.3		11.9		14.4		31.5		5.8	
標準偏差（単位：％）	34.4		18.4		17.2		32.4		14.9	

表V-2-3 年齢別・事業内容別（左），地域別・事業内容別（右）にみた平均売上高比率 単位：％

	年 齢			地 域							
	50歳未満	50歳代	60歳以上	札幌圏	函館	旭川	北見	帯広	釧路	苫小牧	室蘭
	24人	36人	15人	21人	9人	7人	8人	7人	7人	9人	7人
チャーター	39.5	33.9	37.0	53.4	39.2	18.6	23.8	39.3	43.0	22.6	21.4
スポット	9.9	10.3	19.2	18.8	5.7	24.3	5.6	10.7	14.4	3.6	3.6
引越し	14.8	16.8	8.2	7.3	8.1	32.1	5.0	5.4	15.0	29.7	26.1
宅配	31.4	35.0	23.4	15.1	42.6	23.6	51.0	30.5	23.6	42.9	46.4
その他	4.4	4.1	12.2	5.4	4.4	1.4	14.6	14.1	3.6	1.3	2.4

の項目を設定しその売上高別構成比を尋ねた。表V-2-2のとおり平均値でみると、「チャーター」（36.3%）、「宅配」（31.5%）の順に比率が高い。年齢別に平均値をみると（表V-2-3左）、60歳未満の各層では「引越し」の比重が15%前後を占めているのに対して、「60歳以上」では「引越し」は10%に満たなく、代わりに「スポット」が約20%、「その他」が10%強を占めているという差がみられる。地域別にみると（同表右）、札幌圏では「チャーター」の比率が半数を超えている。北見・室蘭・苫小牧・函館では「宅配」が40、50%台、旭川・室蘭・苫小牧では「引越し」が20、30%台を占めている、などの特徴がみられる。

2）事業経営の状況

表V-2-4のとおり、第一に、業況水準は全体の約30%が「やや悪い」、さらに「悪い」も4分の1を占めている。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14.3%を占めている。

第二に、昨年の年間売上高は、全体では平均売上高は約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。

第三に、この売上高から負担される諸経費の額は、一部に高額な層がいるため平均値は引上げられているが（327.7万円）、40.0%が200万円未満、約65%が300万円未満である。

売上高から諸経費を除いた粗利益をみると（表V-2-5）、500万円以上という者も11.4%い

表V-2-4 雇無業主／雇有業主別にみた事業経営の状況

単位：人，％

		雇無／雇有				全 体	
		雇無業主		雇有業主			
		54	100.0	22	100.0	76	100.0
業況水準	良い	2	3.7		0.0	2	2.6
	やや良い	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
DI(良い計－悪い計)		-51.9		-31.8		-46.1	
		49	100.0	21	100.0	70	100.0
一昨年から昨 年にかけての 売上高の変化	増加	3	6.1	3	14.3	6	8.6
	ほぼ同じ	11	22.4	4	19.0	15	21.4
	1割以内の減少	7	14.3	6	28.6	13	18.6
	1～3割以内の減少	20	40.8	6	28.6	26	37.1
	3割以上の減少	8	16.3	2	9.5	10	14.3
		50	100.0	22	100.0	72	100.0
昨年の年間売上高	250万円未満	4	8.0		0.0	4	5.6
	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	
		49	100.0	21	100.0	70	100.0
諸経費	100万円未満	3	6.1		0.0	3	4.3
	100万円台	23	46.9	2	9.5	25	35.7
	200万円台	14	28.6	3	14.3	17	24.3
	300万円台	6	12.2	3	14.3	9	12.9
	400万円台	2	4.1	4	19.0	6	8.6
	500万円以上	1	2.0	9	42.9	10	14.3
平均値（単位：万円）		224		570		328	
標準偏差(単位：万円)		228		413		334	

るが、平均値は278.4万円で、約60％の者が300万円未満という水準である。またこの粗利益も、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。諸経費の内容を検討する必要があるが、粗利益は、総じて、低い水準に位置しているといえよう。

この粗利益を、雇無業主に限定し年齢別にみると(同表左)、平均粗利益はどの年齢層でも250万に満たなく、「60歳以上」ではさらに200万円にも満たない。

3) ここ2, 3年での契約・取引上での経験

ここ2, 3年における、荷主との契約・取引上での経験・困難は(表V-2-6)、まず、運賃水準の引き下げを経験した者が全体の約70％に達しており、ついで仕事の量が減少した者が40％、さらに突然の取引の解消という事態を経験した者も4分の1を占めた。なおこの突然の取引の解消を経験した19人のうち、「安い業者との入れ替え」も経験していたのは5人にとど

表V-2-5 雇無業主／雇有業主別、年齢別にみた粗利益

単位：人，％

		雇無業主								雇有業主				全 体	
		全 体		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上							
		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	3	6.1	1	6.3	1	4.5	1	9.1			3	4.3		
	100 万円台	14	28.6	4	25.0	7	31.8	3	27.3	1	4.8	15	21.4		
	200 万円台	19	38.8	5	31.3	7	31.8	7	63.6	5	23.8	24	34.3		
	300 万円台	10	20.4	5	31.3	5	22.7		0.0	4	19.0	14	20.0		
	400 万円台	3	6.1	1	6.3	2	9.1		0.0	3	14.3	6	8.6		
	500 万円以上									8	38.1	8	11.4		
平均値（単位：万円）		230		242		238		195		392		278			
標準偏差（単位：万円）		99		104		105		75		153		139			

表V-2-6 地域別にみたここ 2，3 年での契約・取引上での困難

単位：人，％

		地 域												全 体	
		札幌圏	函 館	旭 川	北 見	帯 広	釧 路	苫小牧	室 蘭						
		21	100.0	9	100.0	7	100.0	8	100.0	9	100.0	7	100.0	76	100.0
突然の取引の解消		7	33.3	5	55.6	1	14.3	1	12.5	1	14.3	1	11.1	2	28.6
運賃水準の引き下げ		12	57.1	7	77.8	6	85.7	5	62.5	6	75.0	5	55.6	5	71.4
運賃（運賃の一部）の不払いや返還の要請		1	4.8	1	11.1	1	14.3					1	14.3	4	5.3
仕事の量の減少		11	52.4	5	55.6	3	42.9	2	25.0	2	28.6	3	37.5	4	44.4
安い（運賃の低い）業者との入れ替え		5	23.8				1	12.5	3	42.9	1	12.5	2	22.2	12
サービス労働の要請		5	23.8	1	11.1		1	12.5				2	28.6	9	11.8
その他の困った経験		1	4.8	1	11.1	1	14.3	1	12.5	1	14.3			5	6.6

まっていた。つまり取引解消の理由には、取引先の倒産・廃業や自家用輸送への転換など（聞取りによる）も含まれると考えられる。

地域別にみると（同表左），函館では半数が「突然の取引の解消」を経験しており，旭川と帯広では「運賃水準の引き下げ」が多い。札幌圏では，「運賃水準の引下げ」は全体より低いが，「仕事の量の減少」が半数強に達している。

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V-2-7），「チャーター」の仕事に従事している者の中では50％が，「宅配」では60％弱が，運賃引下げを経験しており，また「チャーター」では30％弱が，「宅配」では約45％が，10％以上もの引き下げを経験している。

ID 21 (50 歳代)：昨年 10 月頃より，1 件仕事がなくなった。全体売上の 15％ぐらい占めていたため，今期の売上は昨年度実績を確保するのは難しい様子（昨年を 100 とすると今年は 69 位）。（中略－引用者）組合本部自体も仕事の量が減少しており，新規に仕事を増やすのは困難。個人で仕事を見つける努力が大事だが，競合先との価格の関係もあり，新規に仕事を増やしても収入のメリットが少ないのが現状である。宅配事業も価格が大手宅配業者間で大幅にダウンし，その余波が我々組合員にも波及してきている。

ID 76 (40 歳代)：収入面では 12 年度，13 年度は大きく変わっていませんが，14 年今年 4 月からチャーターが 1 本打ち切られ 30％の減収となりました。それのかわりとなる仕事が決まらず，厳しい状況です。

表V-2-7 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，％

	チャーター		スポット		引越し		宅 配		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	7.4	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
平均値 (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

3. 家計の状況と医療保険・年金保険

1) 家計の状況

家計の状況については、世帯の収入源、総収入（手取り）と総支出、暮らし振り，をみてみよう。生活費の負担の大きさを考慮し、世帯構成と回答者の年齢の組み合わせで表V-3-1のとおり全体を7つに分け、この類型ごとに検討する（順に類型Ⅰ～類型Ⅶと称する）。表V-3-2から、まず全体の状況を見る。

第一に世帯の収入源は、最も多いのは「家族の収入」で全体の約70％を占める。その他には、「本人や家族の年金」が5分の1を占めている程度で、それ以外の収入減は10％に満たない。但し、比率は少ないが、「借金」が7.9％を占めていることは注目される（なお「貯金の取り崩し」を意図して「貯金・貯金の利子」と設定したが、回答は5.3％だった。表現が不適切で理解されなかった可能性がある）。

第二に、世帯の総収入（手取り）だが、設問では、本人収入と、「貯金・貯金の利子」や「借金」を含む上記の収入源全てとを合わせた金額、つまり総支出の額を上回る（あるいは同額）金額が回答されるようにしたが、10人の回答で総支出が総収入を上回っていた。そこで、彼らの総収入を総支出と同じ金額に引き上げて（以下、【調整】総収入）検討すると、全体の20％弱が30万円未満、半数が40万円未満に位置し、総収入の平均は43.5万円だった。一部に高額の手取りもみられる（雇有業主では平均は53.9万円）。但し、本人収入（軽貨物収入）の「手取り」の範囲が分かりづらかったという指摘も受けたので、世帯レベルでの収支についてはあらためて具体的に調べたい。

最後に暮らし振りは、「ぎりぎりの状態」が半数を占め最も多く、「やや悪い」と「悪い」は

表V-3-1 世帯構成と年齢による分類

	世帯構成	回答者の年齢	
類型Ⅰ	配偶者のみ	55歳未満	10人
類型Ⅱ	同上	55歳以上	15人
類型Ⅲ	配偶者＋未婚子	55歳未満	20人
類型Ⅳ	同上	55歳以上	8人
類型Ⅴ	配偶者＋未婚子＋親	55歳未満	7人
類型Ⅵ	同上	55歳以上	5人
類型Ⅶ	その他		11人

表V-3-2 類型別にみた世帯の収入源、総手取り、支出、暮らし振り

単位：人、%

		類 型												全 体	
		類型Ⅰ		類型Ⅱ		類型Ⅲ		類型Ⅳ		類型Ⅴ		類型Ⅵ		類型Ⅶ	
		10	100.0	15	100.0	20	100.0	8	100.0	7	100.0	5	100.0	11	100.0
世帯の収入	あなたの兼業の収入					1	5.0	1	12.5	2	28.6	1	20.0		5
源（本人軽	家賃・地代	1	10.0	1	6.7	2	10.0					1	20.0	1	9.1
貨物事業収	貯金・貯金の利子					1	5.0	1	12.5					2	18.2
入以外)	家族の収入	8	80.0	6	40.0	15	75.0	7	87.5	7	100.0	5	100.0	5	45.5
	あなたや家族の年金			9	60.0			2	25.0	2	28.6			2	18.2
	家族・親戚からの仕送り														15
	借金					6	30.0								6
	その他					1	5.0	1	12.5					2	18.2
		7	100.0	15	100.0	17	100.0	7	100.0	7	100.0	4	100.0	9	100.0
【調整】世帯	30万円未満	1	14.3	2	13.3	4	23.5	1	14.3					1	11.1
の月当り総	30万円台	3	42.9	9	60.0	3	17.6	1	14.3	3	42.9			5	55.6
手取り	40万円台			1	6.7	4	23.5	1	14.3					2	22.2
	50万円台			2	13.3	3	17.6	1	14.3	2	28.6	3	75.0		11
	60万円台					1	5.9	3	42.9					1	11.1
	70万円以上	3	42.9	1	6.7	2	11.8	0	0.0	2	28.6	1	25.0		9
(再掲)	40万円未満		57.1		73.3		41.2		28.6		42.9				66.7
	平均値（単位：万円）		51.0		40.7		42.9		46.9		51.4		58.8		35.9
	標準偏差（単位：万円）		25.1		24.2		15.9		16.3		20.8		14.4		10.3
		7	100.0	15	100.0	17	100.0	7	100.0	7	100.0	4	100.0	8	100.0
世帯の月当	10万円台			1	6.7									2	25.0
り総支出	20万円台	2	28.6	8	53.3	5	29.4	1	14.3	1	14.3			1	12.5
	30万円台	3	42.9	3	20.0	3	17.6	2	28.6	2	28.6			2	25.0
	40万円台	1	14.3	2	13.3	5	29.4	3	42.9	1	14.3	2	50.0	2	25.0
	50万円以上	1	14.3	1	6.7	4	23.5	1	14.3	3	42.9	2	50.0	1	12.5
	平均値（単位：万円）		39.3		31.5		37.9		38.9		47.2		53.8		32.5
	標準偏差（単位：万円）		19.2		16.2		12.1		12.7		17.6		11.8		14.2
		10	100.0	15	100.0	20	100.0	8	100.0	7	100.0	5	100.0	11	100.0
暮らし振り	余裕がある													1	9.1
	やや余裕がある	1	10.0	4	26.7	3	15.0	1	12.5	1	14.3			2	18.2
	ぎりぎりの状態	8	80.0	6	40.0	9	45.0	5	62.5	4	57.1	4	80.0	2	18.2
	やや苦しい			3	20.0	3	15.0	2	25.0	1	14.3	1	20.0	3	27.3
	かなり苦しい	1	10.0	2	13.3	5	25.0			1	14.3			3	27.3
	DI（余裕計－苦しい計）		0.0		-6.7		-25.0		-12.5		-14.3		-20.0		-27.3

それぞれ15%強だった。

以上を類型別にみると（同表左）、類型Ⅱの世帯では、家族による収入が低く代わりに年金の比率が高く、収支はともに低い。暮らし振りDIの最も低いのは類型Ⅲの世帯で、この類型では収入源において借金が30%を占めている。

ID 37（50歳代）：組合の仕事量が少ないので（月の手取りが10万～15万）ほどであとは自分で仕事を探すのが困難（不況の為）です。組合員も増え、絶対量が少なすぎるので収入が減となる。私も年間30万円宣伝費をかけて営業しておりますが、なんとかそれによって営業収入増となっております。妻にも働いてもらいなんとか生活をしているところです。

ID 65（50歳代）：やはり何といっても、単価の引き下げによる収入の低下が悩みの種でしょう。収入を維持しようとするれば、健康を害する程の労働をしなければならない訳です。それと休みがとれないことでしょう。これは本部の方でも何とか考えて欲しい所です。あと一点は、だんだんと身体がついていかなくなってきている点でしょう。適当な仕事があれば変わりたいくらいに思っている所です。でも何とか続けていくしかないで

しょう。

2) 医療保険、年金保険の加入状況及び保険料の滞納状況

表V-3-3のとおり、第一に医療保険は、全体の90%が国民健康保険に加入している。しかし全体の4分の1にも及ぶ者が、最近医療保険を滞納した経験があるという（さらに加入していない者さえも1人みられる）。

第二に、年金保険は、半数は国民年金のみへの加入である（『調査報告書』によれば年金基金にも加入している者は16.0%にとどまるとのことである）。国民年金の給付の低さは既に指摘されているところだが、さらに問題は、その国民年金にさえ加入していない者も合計で10%弱みられることである（年金に全く加入していないのが6.7%、生保の私的年金のみが2.7%）。また、年金をすでに受給している者は除いて算出した、年金保険の最近の滞納経験は、「ある」が36.4%を占める。

以上を類型別にみると、暮らし振りDIの最も低かった類型Ⅲの世帯では、医療保険の滞納経験有りが40%弱を占めている。扶養家族の人数は明らかでないが、同世帯の負担の大きさが示唆される。以下に北商連所属会員からの聞き取りの結果を参考までに示しておく。

聞き取り事例A(50歳代)：軽貨物の経験は約20年。現在の就業先のメーカーでは15年位チャーターで働いている。年間売上は400万円台の前半で、妻（パート）と子ども1人（学生）を扶養している。国保の年間の保険料は30万円台で、滞納が続いたので短期保険証に切り替えられている。年金は国民年金に加入しているが、保険料を納めはじめたのはここ最近からで、それまでは保険料を払えなかった。

事例B(50歳代)：軽貨物の経験は15年位。当初は日中だけ働いていたが収入が低かったので別の会社の深夜

表V-3-3 類型別にみた医療保険、年金保険の種類及び保険料の滞納状況

単位：人，%

		類 型										全 体
		類型Ⅰ	類型Ⅱ	類型Ⅲ	類型Ⅳ	類型Ⅴ	類型Ⅵ	類型Ⅶ				
		10 100.0	15 100.0	20 100.0	8 100.0	7 100.0	5 100.0	11 100.0	76	100.0		
医療保険	国民健康保険	10 100.0	12 80.0	20 100.0	8 100.0	6 85.7	5 100.0	9 81.8	70	92.1		
	国民健康保険以外		3 20.0			1 14.3		1 9.1	5	6.6		
	加入していない							1 9.1	1			
		10 100.0	15 100.0	18 100.0	7 100.0	7 100.0	5 100.0	9 100.0	71	100.0		
最近の医療保険	ある	1 10.0	3 20.0	7 38.9	2 28.6	2 28.6	2 40.0	2 22.2	19	26.8		
	料の滞納有無 ない	9 90.0	12 80.0	11 61.1	5 71.4	5 71.4	3 60.0	7 77.8	52	73.2		
		10 100.0	14 100.0	20 100.0	8 100.0	7 100.0	5 100.0	11 100.0	75	100.0		
年金保険	国民年金	5 50.0	6 42.9	12 60.0	5 62.5	3 42.9	2 40.0	5 45.5	38	50.7		
	それ以外の公的年金		4 28.6		2 25.0			1 9.1	7	9.3		
	生保の私的年金			1 5.0		1 14.3			2	2.7		
	加入していない	1 10.0				1 14.3	1 20.0	2 18.2	5	6.7		
	国民+基金	1 10.0	2 14.3	4 20.0	1 12.5	2 28.6	1 20.0	1 9.1	12	16.0		
	国民+それ以外	1 10.0		1 5.0			1 20.0		3	4.0		
	国民+私的年金	1 10.0	2 14.3	1 5.0				1 9.1	5	6.7		
	国民+基金+私的	1 10.0		1 5.0				1 9.1	3	4.0		
		9 100.0	5 100.0	19 100.0	5 100.0	5 100.0	3 100.0	9 100.0	55	100.0		
最近の年金保険	ある	2 22.2	3 60.0	7 36.8	2 40.0	1 20.0	1 33.3	4 44.4	20	36.4		
	料の滞納有無 ない	7 77.8	2 40.0	12 63.2	3 60.0	4 80.0	2 66.7	5 55.6	35	63.6		

の仕事も増やした。現在、同荷主が輸送を自家用から事業用へ全面的に転換したことなどから月の売上は約 40 万円まで増加した（現在の就業先は同社 1 社のみ）。しかし妻（専業主婦）と子ども 1 人（学生）を扶養しており、国保の保険料は 23, 24 万円で、滞納が続き短期の保険証に。年金は国民年金。

4. 働き方と睡眠、睡眠に関する訴え、一ヶ月の休日

本調査では、働き方と睡眠についてのもっともよくあるパターンを回答してもらった（毎日の生活の規則性などを具体的に明らかにすることは今後の課題である）。

表 V-4-1 のとおり、①まず出宅時刻をみると、半数弱が 8 時以降の出宅である。但し 6 時前（6 時は含まない、以下同様）者も 10% 弱、7 時前まで範囲をひろげると全体の 4 分の 1 が含まれ、早い時刻に出宅する者も少なくない。②すべての仕事を終えて自宅に到着（以下、帰宅）するのは、19 時台が最も多い（平均は 19 時 10 分）が、やはりその一方で 20 時以降も 30% 強、さらに 21 時以降も少なくない（15%）。③出宅から帰宅するまでの時間（以下、「出宅～帰宅」時間）を求めると、最多は 11 時間台（31.9%）で、13 時間という水準²¹⁾を超える者も 4 分の 1 弱に及ぶ。④しかも、作業をしている時間（以下、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。また、作業のうち運転作業に費やす時間は、平均では 6.6 時間だったが、9 時間以上²²⁾も 20% 弱に及んでいた。⑤但し手待ち時間等があるためか、充分とはいえないまでも休憩をとることができるものは多い。

さてこの就業のパターンとあわせて睡眠の状況をみってみる。表 V-4-2 のとおり、①まず就寝時刻は、23 時前に就寝するという者が約半数だが、②起床時刻は 6 時前が 30% 弱、さらに 5 時前もみられ、平均は 6 時頃と早い。③この、就寝から起床までの時間（以下、睡眠時間）を求めると、平均は 7.5 時間で、7 時間という水準に満たない者（以下、短時間睡眠者）も 4 分の 1 弱を占めた。④もっとも、そうした夜眠の不足を補うためか、日中に仮眠をとるという者は 40% 弱を占めていた。

つぎに本調査では、睡眠と食事に関する「よくある」問題状況を回答してもらった。睡眠についてみると表 V-4-3 のとおり、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いた。なお、前二者の訴えの合計は短時間睡眠者で相対的に高かった。

最後に一ヶ月の休日日数をみると（表 V-4-4）、全体の約 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。4 日以上の日を 1 ヶ月にとっている者は 36.0% に過ぎない。とくに休日の少なさは 60 歳未満の各層で顕著である。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いる世帯では、とくに、生活は厳しいとのことだった。

* 食事に関する問題状況は、さきの表 V-4-3 のとおり、食事をとる時刻の不規則さ（44.7%）、食事の内容が簡素であること（43.4%）や短時間に食事をとりそく作業を開始すること（ともに 40% 弱）等をはじめとし、いずれの項目でも、回答は 30% 前後から 40% 台に達していた。就業中のゆとりのなさや、食事が作業の進捗状況に左右されていること等が示唆される。年齢別にみると 60 歳未満の各層で訴えが高かった。

表V-4-1 年齢別にみた出宅・帰宅時刻，出宅～帰宅時間，
全作業時間，運転作業時間，休憩の有無 単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
		24	100.0	35	100.0	14	100.0	73	100.0
出宅時刻	6 時前（6 時は含まず）	3	12.5	2	5.7	1	7.1	6	8.2
	6 時台	4	16.7	6	17.1	3	21.4	13	17.8
	7 時台	7	29.2	9	25.7	4	28.6	20	27.4
	8 時以降	10	41.7	18	51.4	6	42.9	34	46.6
	平均値（単位：時分）	7:15		7:38		7:20		7:27	
	標準偏差（単位：時分）	1:35		1:10		1:17		1:20	
		24	100.0	34	100.0	14	100.0	72	100.0
帰宅時刻 （自宅到着時刻）	17 時前（17 時は含まず）	1	4.2	2	5.9	2	14.3	5	6.9
	17 時台	2	8.3	4	11.8	1	7.1	7	9.7
	18 時台	3	12.5	6	17.6	3	21.4	12	16.7
	19 時台	11	45.8	8	23.5	6	42.9	25	34.7
	20 時台	6	25.0	5	14.7	1	7.1	12	16.7
	21 時以降	1	4.2	9	26.5	1	7.1	11	15.3
	平均値（単位：時分）	19:07		19:25		18:38		19:10	
	標準偏差（単位：時分）	1:07		2:09		1:25		1:44	
		24	100.0	34	100.0	14	100.0	72	100.0
「出宅～ 帰宅」時間	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
	12 時間台	2	8.3	7	20.6	2	14.3	11	15.3
	13 時間以上	7	29.2	8	23.5	2	14.3	17	23.6
	平均値（単位：時間）	11.9		11.8		11.3		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
全作業時間	8 時間未満	4	16.7	8	22.2	3	23.1	15	20.5
	8 時間台	9	37.5	6	16.7	4	30.8	19	26.0
	9, 10 時間台	6	25.0	15	41.7	4	30.8	25	34.2
	11, 12 時間台	3	12.5	3	8.3	2	15.4	8	11.0
	13 時間以上	2	8.3	4	11.1			6	8.2
	平均値（単位：時間）	9.1		9.2		8.7		9.1	
	標準偏差（単位：時間）	2.1		2.4		1.6		2.1	
		25	100.0	34	100.0	11	100.0	70	100.0
運転作業時間	5 時間未満	5	20.0	5	14.7	1	9.1	11	15.7
	5 時間台	4	16.0	8	23.5	3	27.3	15	21.4
	6 時間台	7	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
休憩の有無	充分とれる	4	16.0	6	16.7	3	21.4	13	17.3
	とれる	17	68.0	18	50.0	8	57.1	43	57.3
	あまりとれない	2	8.0	12	33.3	3	21.4	17	22.7
	全くとれない	2	8.0					2	2.7
とれる計		84.0		66.7		78.6		74.7	

5. 安全衛生

1) 最近の疲労の回復状況，眠気の発生頻度とその際の運転継続状況

第一に疲労の回復状況は（表V-5-1），疲労高蓄積群（「いつも疲れがたまっている」と「前

表V-4-2 年齢別にみた就寝・起床時刻、睡眠時間、仮眠の有無

単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
就寝時刻	21 時以前 (21 時は含まない)		0.0	3	8.3	2	13.3	5	6.6
	21 時台	3	12.0	1	2.8	5	33.3	9	11.8
	22 時台	3	12.0	16	44.4	4	26.7	23	30.3
	23 時台	15	60.0	12	33.3	3	20.0	30	39.5
	24 時以降	4	16.0	4	11.1	1	6.7	9	11.8
	平均値 (単位：時分)	22:55		22:32		21:56		22:32	
		標準偏差 (単位：時分)		1:50		1:18		1:10	
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
起床時刻	5 時以前 (5 時は含まない)	2	8.0	3	8.3	1	6.7	6	7.9
	5 時台	2	8.0	7	19.4	6	40.0	15	19.7
	6 時台	16	64.0	17	47.2	5	33.3	38	50.0
	7 時台	4	16.0	7	19.4	3	20.0	14	18.4
	8 時以降	1	4.0	2	5.6		0.0	3	3.9
	平均値 (単位：時分)	6:11		5:58		5:40		5:59	
		標準偏差 (単位：時分)		1:02		1:33		1:14	
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
睡眠時間 (就寝～起床)	6 時間未満	2	8.0	2	5.6	1	6.7	5	6.6
	6 時間台	3	12.0	7	19.4	3	20.0	13	17.1
	7 時間台	13	52.0	9	25.0	1	6.7	23	30.3
	8 時間台	6	24.0	15	41.7	8	53.3	29	38.2
	9 時間以上	1	4.0	3	8.3	2	13.3	6	7.9
	平均値 (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	
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
(再掲)	7 時間未満	20.0		25.0		26.7		23.7	
	平均値 (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	
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
仮眠の有無	とらない	14	56.0	22	61.1	10	66.7	46	61.3
	とる	11	44.0	13	36.1	5	33.3	29	38.7

表V-4-3 年齢別にみた普段の睡眠で「よくある」状況と食事で「よくある」状況

単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
普段の睡眠 で「よくあ る」問題	ぐっすり深い睡眠がとれない	7	28.0	10	27.8	3	20.0	20	26.3
	十分な睡眠時間がとれない	2	8.0	6	16.7			8	10.5
	床についてもなかなか眠りにつけない	2	8.0	2	5.6	1	6.7	5	6.6
	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	15	100.0	76	100.0
普段の食事 で「よくあ る」問題	一日二食あるいは一食で済ませたりする	11	44.0	14	38.9		0.0	25	32.9
	できるだけ短時間で食事をとる	10	40.0	17	47.2	2	13.3	29	38.2
	食べ終わるとすぐに作業(例：運転)につく	9	36.0	18	50.0	3	20.0	30	39.5
	運転しながら食事をとる	8	32.0	11	30.6	2	13.3	21	27.6
	おにぎりやパンなど簡素なもので食事を済ませる	13	52.0	15	41.7	5	33.3	33	43.4
	毎日の食事の時刻は不規則である	14	56.0	16	44.4	4	26.7	34	44.7

表V-4-4 年齢別にみた1ヶ月当りの休日日数

単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
		25	100.0	36	100.0	14	100.0	75	100.0
休 日	全く無し	9	36.0	11	30.6	3	21.4	23	30.7
	1 日	3	12.0	5	13.9	1	7.1	9	12.0
	2 日	4	16.0	6	16.7	1	7.1	11	14.7
	3 日		0.0	3	8.3	2	14.3	5	6.7
	4 日	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

日の疲れがとれないことがよくある」の計)が全体の40%強を占め、「いつも疲れがたまっている」者に限っても16.0%に及んでいた。年齢別にみると、高齢の層で疲労高蓄積群は少なく、逆に、60歳未満の各層で疲労高蓄積群が40%台を占める。なお睡眠の問題状況との関連をみたところ(図V-5-1)、一部(「眠れないので酒を飲む」)を除き、訴えのある(「よくある」)群で疲労高蓄積群は高かった。

第二に眠気の発生頻度は(表V-5-2)、「一日に一回以上」と「週に一、二回」という、眠気が高頻度で生じている群が合計で約50%に達していることがまず確認される。またこの群で、そのまま運転を継続する(せざるを得ない)ことの多いという回答は70%を占め高率である。

2) 蓄積疲労症状

蓄積疲労症状の結果を表V-5-3にまとめた。4分の1前後を超えた症状をとりあげてみると、第一に目に関する症状で、「目が疲れる」が半数を超えている(55.3%)ほか、「目がかすむことがある」が40%弱に及ぶ。第二に、「腰が痛い」(51.3%)、「よく肩がこる」(32.9%)、「体のふしふしが痛い」(30.3%)、「このごろ足がだるい」(26.3%)、などの筋骨格系に関する症状である。腰痛の訴えはとりわけ半数に達している。第三に、「仕事での疲れがとれない」(30.3%)、「朝起きたときでも疲れを感じるが多い」(27.6%)などの慢性的な疲労症状で、第四に、「胃や腸の調子が悪い」(23.7%)といった消化器系症状の訴えである。運転作業の特性との関連性の強い症状が多い。

3) 交通事故の経験

事故の経験を、物損事故と人身事故とに分けて尋ねたところ、無回答がそれぞれ18人、39人と少なくなかったが、さしあたり、無回答者は事故経験なし(0件)とみなして検討する(表V-5-4)。

まず物損事故は、全体の約30%が0件で、30%弱が1件、約20%が2件、を経験している(5件以上も10%弱)。それでは、事故経験のある53人について、第一当事者となった(過失割合の大きい)事故の経験を尋ねたところ、無回答者を除く51人中、0件は19人(37.3%)に過ぎず、1件が37.3%、2件が15.7%、3件以上が10%弱を占めた。

ついで人身事故件数は、80%弱が0件だが、人身事故を経験したことのある17人のうち、10人が第一当事者となった人身事故を経験している(2人は無回答なので15人中10人)。

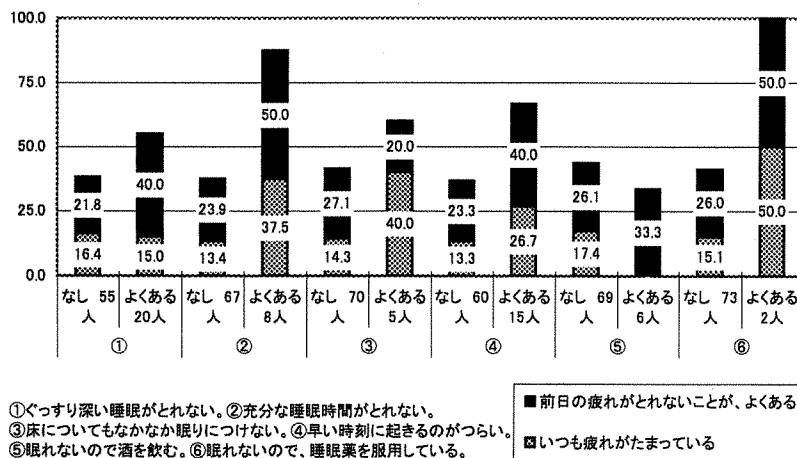
表V-5-1 年齢別にみた疲労回復状況

単位：人，％

	年 齢						全 体	
	50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
	24	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			12	16.0
前日の疲れがとれないことが、よくある	4	16.7	11	30.6	5	33.3	20	26.7
前日の疲れがとれないことが、たまにある	9	37.5	9	25.0	7	46.7	25	33.3
疲れがあっても、翌日には持ち越さない	5	20.8	10	27.8	3	20.0	18	24.0
疲労高蓄積群		41.7		47.2		33.3		42.7

図V-5-1 睡眠に関する訴えの有無別にみた疲労高蓄積群

単位：％



表V-5-2 年齢別にみた眠気を感じる頻度、眠気を感じた場合の運転継続頻度

単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上		73	100.0
		25	100.0	34	100.0	14	100.0		
眠気を感じる頻度	一日に一回以上	8	32.0	7	20.6	2	14.3	17	23.3
	週に一、二回	6	24.0	10	29.4	3	21.4	19	26.0
	月に一、二回	5	20.0	9	26.5	1	7.1	15	20.5
	ほとんど・全くなし	6	24.0	8	23.5	8	57.1	22	30.1
	高頻度眠気発生群		56.0		50.0		35.7		49.3
(高頻度眠気発生群)		14	100.0	16	100.0	5	100.0	35	100.0
眠気を感じた場合の 運転継続頻度	ほぼいつも	5	35.7	7	43.8	0	0.0	12	34.3
	多い	6	42.9	5	31.3	1	20.0	12	34.3
	あまりない	3	21.4	4	25.0	3	60.0	10	28.6
	全くない	0	0.0	0	0.0	1	20.0	1	2.9

表V-5-3 年齢別にみた蓄積疲労症状

単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
一 般 的 疲 労 感	全身の力が抜けたようになることがある	3	12.0	1	2.8			4	5.3
	しばしばめまいがする	1	4.0	5	13.9			6	7.9
	腰が痛い	12	48.0	21	58.3	6	40.0	39	51.3
	体のふしふしが痛い	8	32.0	12	33.3	3	20.0	23	30.3
	動作がぎこちなく、ものをよく落としたりする			1	2.8			1	1.3
	目がかすむことがある	10	40.0	16	44.4	3	20.0	29	38.2
	目が疲れる	14	56.0	23	63.9	5	33.3	42	55.3
	よく肩がこる	9	36.0	10	27.8	6	40.0	25	32.9
	眠りが浅く、夢ばかりをみる	1	4.0	3	8.3	1	6.7	5	6.6
身 体 不 調	このごろ足がだるい	6	24.0	10	27.8	4	26.7	20	26.3
	このところ食欲がない	3	12.0	2	5.6			5	6.6
	胃や腸の調子が悪い	5	20.0	9	25.0	4	26.7	18	23.7
	下痢をしたり便秘になったりする	5	20.0	4	11.1	1	6.7	10	13.2
	胸が悪くなったり、吐き気がする	1	4.0					1	1.3
	自分の健康のことが心配で仕方がない	4	16.0	2	5.6			6	7.9
	頭が重い	1	4.0	2	5.6			3	3.9
	すぐ風邪をひく	5	20.0	1	2.8	1	6.7	7	9.2
イライラ の状態	なんということなくイライラする	3	12.0					3	3.9
	すぐにかつとなったり、言葉づかいが荒くなってしまう			1	2.8			1	1.3
抑うつ感	話をするのがわずらわしい	3	12.0	2	5.6	1	6.7	6	7.9
慢 性 疲 労	このところ毎日が眠くてしょうがない	2	8.0	5	13.9			7	9.2
	朝起きたときでも疲れを感じる人が多い	7	28.0	11	30.6	3	20.0	21	27.6
	このところ全身がだるい	3	12.0	4	11.1	1	6.7	8	10.5
	朝、起きたとき、気分がすぐれない	5	20.0	2	5.6			7	9.2
	くつろぐ時間がない	5	20.0	8	22.2			13	17.1
	仕事での疲れがとれない	10	40.0	12	33.3	1	6.7	23	30.3
	横になりたいくらい仕事中に疲れることが多い	4	16.0	2	5.6			6	7.9
	毎日の仕事でクタクタになる	5	20.0	2	5.6			7	9.2
	このところ頭が痛い	2	8.0	3	8.3	1	6.7	6	7.9

また、以上の事故経験のなかで負傷経験のある者は9人で、全体（76人）の11.8%を占めている。

4) 定期健康診断の受診状況と診断結果

表V-5-5のとおり、第一に、健康診断の受診状況は、毎年受診しているという者は70%弱にとどまる²³⁾。残りの、毎年を受診しない者（25人）のその理由をみると（回答のあったのは17人）、多かったのは「仕事が忙しい」（41.2%）、「健康・体力に自信がある」（23.5%）だが、加えて「病気が見つかるのが不安」とか「病気が見つかって休めない」などの回答も少なからずみられた。「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、それぞれ、「不安」あるいは「休めない」を選択した者が1人ずつみられた。年齢別にみると、「50歳代」で受診率が低く、理由に仕事の忙しさをあげたものが多かった。

第二に、健康診断の結果は、「異常なし」は36.5%にとどまり、精密検査や治療が必要と診断された者は合計で約40%、そのうちの要治療者は、20%弱に及んだ。しかも、その、要精密検査・要治療と診断された者のうち検査や治療を（最後まで）受けたのは40.0%にとどまってい

表 V-5-4 年齢別にみた物損事故・人身事故の経験、うち第一当事者経験、事故での負傷の経験

単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
物損事故経験	0 件	9	36.0	7	19.4	7	46.7	23	30.3
	1 件	7	28.0	10	27.8	5	33.3	22	28.9
	2 件	7	28.0	8	22.2	1	6.7	16	21.1
	3, 4 件	1	4.0	5	13.9	2	13.3	8	10.5
	5 件以上	1	4.0	6	16.7			7	9.2
		16	100.0	28	100.0	7	100.0	51	100.0
うち第一当事者経験	0 件	10	62.5	6	21.4	3	42.9	19	37.3
	1 件	5	31.3	13	46.4	1	14.3	19	37.3
	2 件	1	6.3	4	14.3	3	42.9	8	15.7
	3, 4 件			3	10.7			3	5.9
	5 件以上			2	7.1			2	3.9
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
人身事故経験	0 件	20	80.0	28	77.8	11	73.3	59	77.6
	1 件	5	20.0	6	16.7	4	26.7	15	19.7
	3 件			2	5.6			2	2.6
		5	100.0	7	100.0	3	100.0	15	100.0
うち第一当事者経験	0 件	2	40.0	2	28.6	1	33.3	5	33.3
	1 件	3	60.0	5	71.4	2	66.7	10	66.7
(事故経験有り群)		16	100.0	30	100.0	7	100.0	53	100.0
事故での負傷の経験	ない	15	93.8	24	80.0	5	71.4	44	83.0
	ある	1	6.3	6	20.0	2	28.6	9	17.0

る。理由は尋ねていないが、聞取りや上記の健診を受診しない理由から推測すると、時間的あるいは収入的な保障のないことが再検査や治療を受けることの障害のひとつになっている状況が示唆される。

ID 14 (40 歳代)：健康面においても、一日の休業についても、営業を休むことにより収入の減につながり、無理をすることが多く、ひいては、健康を害することが多くなる。

5) 有病状況と受診・受療希望

疾病の有無について、①通院中、②通院はしていないが市販薬を含む薬や湿布等を服用・使用している（以下、服用中）、③通院も服用もしていないが疾病有り（以下、有り）の三つに分けて回答してもらった。無回答を、疾病なしとみなした。男性に限定して結果をみてみよう（表 V-5-6）。

第一に多いのは老眼である。とりわけ 50 歳以上の各層ではその比率は高い（40%台）。また目に関する病気として設定した眼精疲労は、全体で約 10%だった。第二に、口腔に関する疾病。

表V-5-5 年齢別にみた健診受診の頻度, 受診しない理由, 診断結果及び再検査・治療の状況
単位: 人, %

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上			
		25	100.0	36	100.0	15	100.0	76	100.0
健診受診の 頻度	毎年受けている	18	72.0	22	61.1	11	73.3	51	67.1
	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
受診しない 理由 (複数回答 可)	仕事が忙しい	1	16.7	6	66.7			7	41.2
	面倒くさい	1	16.7	2	22.2			3	17.6
	健康・体力に自信がある	1	16.7	1	11.1	2	100.0	4	23.5
	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
		24	100.0	35	100.0	15	100.0	74	100.0
診断結果	異常なし	10	41.7	11	31.4	6	40.0	27	36.5
	経過観察	4	16.7	10	28.6	1	6.7	15	20.3
	要精密検査	7	29.2	7	20.0	2	13.3	16	21.6
	要治療	3	12.5	5	14.3	6	40.0	14	18.9
	不明			2	5.7			2	2.7
		10	100.0	12	100.0	8	100.0	30	100.0
再検査・治 療の状況	受けなかった	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
	最後まで受けた・現在治療中	4	40.0	2	16.7	6	75.0	12	40.0

ムシ歯が全体で約30%で、歯肉炎・歯周疾患が20%弱だった。第三に、通院あるいは服用中という者は少ないが、高血圧症を促進する高脂血症が30%弱を占めて高率である。「50歳代」では40%弱を占めている。第四に、腰痛症や肩こり症がそれぞれ20%前後を占めており、いずれについても、服用中・通院中が、10%を占める。なお、いわゆる過労死の基礎疾患となる高血圧症の有病率は「50歳代」と「60歳以上」でそれぞれ20%で、「50歳代」では通院・服用率が10%を占めた。

つぎに受診・受療希望は、すでに服用・通院中の者もいるためか、半数弱が無回答だった。無回答者を希望なしとみなすと20%弱(14人)が希望ありと回答していた。どんな疾病での受診・受療希望があるかは表V-5-7のとおりだが、肩こり、腰痛が相対的に多い。

6. 仕事・生活・健康での不安

仕事・生活・健康に関する不安を3つ以内で選択してもらった(表V-6-1)。全体の半数以上が選択したのは、「事業の将来」、「老後の生活設計」、「生活費」の三つ(いずれも50%台)で、これに、「自分や家族の健康」(38.2%)がつづいた。それ以外では、「介護問題」「組織内の人間関係」が10%前後を占めた。

表V-5-6 年齢別にみた有病状況（男性） 単位：人，％

		年 齢						全 体	
		50 歳未満		50 歳代		60 歳以上		74	100.0
		23	100.0	36	100.0	15	100.0		
高血圧症	ある			4	11.1	2	13.3	6	8.1
	通院中			3	8.3	1	6.7	4	5.4
	服用中			1	2.8			1	1.4
狭心症・ 心筋梗塞	ある	2	8.7					2	2.7
	通院中			1	2.8			1	1.4
糖尿病	ある			1	2.8	1	6.7	2	2.7
	通院中	1	4.3	1	2.8	2	13.3	4	5.4
高脂血症 (高コレステ ロール血症等)	ある	4	17.4	13	36.1	1	6.7	18	24.3
	通院中					1	6.7	1	1.4
	服用中			1	2.8			1	1.4
肥満症	ある	2	8.7	3	8.3			5	6.8
胃炎・ 十二指腸炎	ある	1	4.3	2	5.6	1	6.7	4	5.4
	服用中			1	2.8			1	1.4
胃・ 十二指腸潰瘍	ある	3	13.0	2	5.6			5	6.8
	通院中			1	2.8			1	1.4
	服用中			1	2.8	1	6.7	2	2.7
肝炎・肝硬変	ある			1	2.8			1	1.4
	通院中	1	4.3			1	6.7	2	2.7
ぜんそく									
肩こり症	ある	2	8.7	4	11.1			6	8.1
	服用中	1	4.3	7	19.4			8	10.8
腰痛症	ある	1	4.3	2	5.6	6	40.0	9	12.2
	通院中			1	2.8			1	1.4
	服用中	2	8.7	4	11.1			6	8.1
じん臓の病気	ある	1	4.3	1	2.8	1	6.7	3	4.1
	通院中	1	4.3					1	1.4
前立腺肥大症	通院中			1	2.8	1	6.7	2	2.7
痔	ある	2	8.7	4	11.1	1	6.7	7	9.5
	服用中			1	2.8			1	1.4
歯肉炎・ 歯周疾患	ある	1	4.3	9	25.0	3	20.0	13	17.6
ムシ歯	ある	6	26.1	11	30.6	2	13.3	19	25.7
	通院中	1	4.3	1	2.8	1	6.7	3	4.1
白内障	ある			1	2.8	1	6.7	2	2.7
	通院中			1	2.8			1	1.4
老眼	ある	3	13.0	16	44.4	6	40.0	25	33.8
	服用中			1	2.8			1	1.4
眼精疲労	ある	2	8.7	4	11.1			6	8.1
	服用中	1	4.3					1	1.4
けが・骨折 などの後遺症	ある			1	2.8			1	1.4
その他	ある					1	6.7	1	1.4
	通院中			2	5.6			2	2.7
	服用中			1	2.8			1	1.4

注：「ある」は「通院中」及び「服用中」以外。

年齢別にみると、60歳未満の各層では生活費に関する不安が50、60%と高いのに対して、「60歳以上」では4分の1だった。また「50歳未満」では事業の将来に対する不安も70%を占めた。

表V-5-7 年齢別にみた診療・治療を希望する疾病

単位：人，％

	年 齢		全 体	
	50 歳未満	50 歳代	13	100.0
	4	9	13	100.0
高血圧症		1 11.1	1 7.7	
狭心症・心筋梗塞	1 25.0		1 7.7	
高脂血症(高コレステロール血症等)	1 25.0	1 11.1	2 15.4	
肥満症		1 11.1	1 7.7	
肝炎・肝硬変		1 11.1	1 7.7	
肩こり症	2 50.0	4 44.4	6 46.2	
腰痛症	1 25.0	3 33.3	4 30.8	
じん臓の病気	1 25.0		1 7.7	
前立腺肥大症		1 11.1	1 7.7	
ムシ歯		2 22.2	2 15.4	
眼精疲労		1 11.1	1 7.7	

但し、「老後の生活設計」は、「50 歳未満」で低く 50 歳以上の各層で 60%だった。なお、60 歳未満の各層では「自分や家族の健康」が 40%を占めたのに対して、「60 歳以上」では、「自分や家族の健康」は 4 分の 1 強だったが、「医療費」や「介護問題」を合計すると 70%強となった。

ID 14 (40 歳代)：事業の将来に不安がある。我々の業種自体が物流業界の底辺に位置する為収入の安定性に欠く事が多々ある。多くの組合員がそうであるように、年間収入を計算できにくく、業務の性質上物事を短期的に考える傾向があるように思える。

ID 47 (40 歳代)：現在病気で通院しながらの仕事なので、健康面も不安で、不景気も一向に改善されないので大変不安です。運送料金は単価も下げられ、荷物も減らされて、会社から手を引けと言わんばかりです。このままでは子どもも年齢的に進学(大学)を望んでおり、教育も思うようになりません。組合ももう少し全体的に組合員の生活に目を向けてみてほしいと思います。

表V-6-1 年齢別にみた、仕事・生活・健康等に関する不安(3つ以内)

単位：人，％

	年 齢			全 体		
	50 歳未満	50 歳代	60 歳以上	76	100.0	
	25	36	15	76	100.0	
生活費	15 60.0	19 52.8	4 26.7	38 50.0		
事業の将来	18 72.0	18 50.0	6 40.0	42 55.3		
組織内の人間関係	2 8.0	4 11.1	1 6.7	7 9.2		
家族との人間関係		1 2.8		1 1.3		
子育て・教育	1 4.0	1 2.8	1 6.7	3 3.9		
結婚						
住宅問題	1 4.0	2 5.6	2 13.3	5 6.6		
医療費	1 4.0	2 5.6	2 13.3	5 6.6		
自分や家族の健康	10 40.0	15 41.7	4 26.7	29 38.2		
老後の生活設計	8 32.0	22 61.1	10 66.7	40 52.6		
介護問題	1 4.0	2 5.6	5 33.3	8 10.5		
その他		1 2.8		1 1.3		

VI. 小括

輸送ニーズの変化等を背景として急成長を遂げた軽貨物運送業で就業する自営業者を対象に、就業・生活・安全衛生に関する調査を行った。前半の宅配調査の分も含めて、調査結果の整理を行いたい。

第一に、休日の少なさ（30%が「全く無し」、4分の1強が1、2日）に示されるとおり、長時間就業が明らかとなった²⁴⁾。裁量で早い時刻に就業を終えられる日があることも推測されるとはいえ、間取りによれば、「チャーターの仕事が休みの日には引越しやスポットなどの別の仕事をあらかじめ探して予定に組んだり、もし前もって仕事が見つからなければ当日に組合本部や仲間の組合員からの連絡を待つ」など、扶養家族の多い世帯や教育費のかかる世帯では、「自発的」に休み（空白）を埋めるようにして働かなければ生活は厳しい、とのことだった。だが、法制度上、自営業者という扱いであることによって、働き方に関する規制が野放しにされることは、問題であるといえよう。とりわけ公道で運転作業に従事する彼らの場合、過重労働で睡眠不足や疲労状態に陥ることは防止されねばならない（しかし実際には疲労高蓄積群が全体の40%。また、原因は複合的だろうが、事故を経験したことのある者も多かった）。働き方の規制が早急に求められる。

こうした長時間就業の背景にある収入の低さが第二の特徴としてあげられる（長時間就業の背景には仕事の不安定さもある）。すなわち年間所得は、全体の約60%が300万円未満、雇無業主に限定すると70%強が300万円未満だった。諸経費の内容を検討する必要があるとはいえ、売上自体でみても、70%が500万円未満という水準だった。回答者の年齢構成や、自営業者には退職金のないこと及び年金が不利である（給付水準が低い）ことなどを考慮しても、総じて、収入は低い水準に位置しているといえよう。世帯レベルでは、家族の就労収入などで補われていたが、それでも、医療・年金保険の保険料の滞納や公的年金に未加入という事態が生じていた²⁵⁾。

第三に、健康診断の受診状況が悪かった。組合員に対しては本部による無料の健康診断の機会が与えられているとのことだったが、全体の30%強は、毎年の定期的な受診をしていなかった。『労働者健康状況調査』²⁶⁾では、ここ1年で健康診断を受診しなかった者の比率は、男性全体では12.5%、50歳代では10.5%だった（受診しなかった理由は、健康診断が職場で実施されなかったことが50%弱を占めていた）。健診受診の重要性を周知することはもちろん必要だが、健康診断を受診しない理由として仕事の忙しさ・病気のみつかることへのおそれ・病気が見つかって休めない等があげられていたことや、再検査や治療が必要でありながら受けずにいる層が少なくなかったことを考慮すると、休業補償の整備なども含む医療保険制度の改善を視野にいたれた長期的な対策も必要だろう。健康についての不安が40%を占めるということや在職死亡の目立つという事実からも、組合員の健康対策については組織的に取り組む必要がある。

以上のように、総じて、軽貨物運送自営業者は、低収入（運賃）や仕事の保障のなさゆえに長時間就業を「自発的」に選択し（余儀なくされ）、その中で疲労の蓄積などの健康障害を発生させていた。それは事故の潜在的な危険要因の形成ともいえよう。

さて、こうした就業・生活及び健康の特徴は自営業者一般に通ずるものだが、この改善のためにはいかなる方策が求められるか。ここでは、輸送秩序問題の解消・適正なルールの設定と

その遵守の必要性にふれておく。すなわち宅配調査でみられた、元請による地位の濫用にあたるといえる状況の是正と公正な取引の確立が求められよう。組合調査でも、約70%が運賃水準の引き下げを経験しており、契約の方法は口頭によるものが主で書面による契約書を結んでいる事例はない（聞き取り）というように、荷主との関係では彼らは弱い立場にあるというのが一般的なようである。これらの、一般のトラック運送業者とも共通する課題は、現行の新規事業参入のあり方や同業者間の運賃ダンピングの問題などの改善とあわせて、追求されねばなるまい。協同組合等の組織に加入している以外の多くは未組織であると思われる軽貨物運送業自営業者の、組織化と実態の把握が急がれる。

謝 辞

組合本部の役員及び職員の方々には、調査票へのアドバイスにはじまり連絡調整等、大変にお世話になりました。また北海道運輸局の自動車部貨物課（当時）からは資料のご提供等いただきました。そして、運送業者の方々、なかでも一週間の行動をとりにさせていただいた運転手の方には本当にお世話になりました。深く感謝申し上げます。

〈注〉

- 1) 社団法人東京都トラック協会『軽車両等運送事業の実態に関する調査報告書』、昭和62年。同調査は3594の事業者を対象に行われ、回収1123者（回収率31.2%）だった。報告書によれば、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。
- 2) ヤマト運輸が1976年に開始し、その後大手の特別積合せ事業者の参入によって、宅配便の市場は急成長をとげた。平成12年度の宅配便取扱個数は25億7397万個に達している。齊藤実『物流用語の意味がわかる辞典』p.137～p.138、日本実業出版社、2000年。（数値は国土交通省の資料による）。
- 3) たとえば次の調査報告書を参照。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。また、荷主・元請が優越的地位を濫用して不公正な取引を行っている一例として、運輸一般中央労使協議会の調査による、「協力金」（運賃の払い戻し）の問題が、国分武「運輸産業における『協力金』問題について」『労働総研ニュース』94号、1998年1月1日に詳しい。
- 4) 貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会「今後のトラック事業及び貨物運送取扱事業の在り方について」平成13年12月13日。
- 5) 営業用の大型貨物や普通貨物では「脇見」が25%前後を占め最多である。「安全不確認」は20%前後で二番目に位置する。
- 6) 前掲・東京都トラック協会『調査報告書』によれば、軽車両等運送事業関係の従業員数については全体の58.0%が「1人」と回答しており、これに「2人」の18.7%を足すと全体の80%弱を占める（なお、同事業を専業で行っている事業者に限定すると「1人」66.7%、「2人」18.7%）。また保有車両数「1台」が7割を、「個人」経営が約8割を、占めている。
- 7) カーゴニュース編『現代のトラック産業』p.52～p.54、成山堂書店、平成10年。また、「備車、代車の利用は、輸送需要の波動性からくるリスクの調節弁として広範に存在してきたが、今日では内業部化している」という指摘がある。平井都士夫編『かわりゆくトラック運輸産業』p.62、汐文社、1972年。
- 8) たとえば「宅配便」の幹線輸送部門では、安い運賃で仕事を請け負わされる下請運送業者が「翌日配達」を守るため猛スピードで運行せざるを得ない実態が問題となった。館澤貢次「ダンピングが横行する宅配便業界の“問題体質”①」『政界往来』62巻7号p.64～p.67、「同②」62巻8号p.72～76、1996年。
- 9) 加藤佑治、椎名恒「ダンプカー「一人一車」の労働者の状態と闘争 上・下」『労働運動』no154・no155、1978年。また本稿での「不安定就業（階層）」の概念については、加藤佑治『現代日本における不安定就業労働者 増補改訂版』p.41～p.47、お茶の水書房、1991年を参照。

- 10) 江口英一『現代の「低所得層」下巻』, 未来社, 1980 年。
- 11) 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 p.68～p.90, 1998 年。
- 12) 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。
- 13) 代表的な文献として, 野沢浩・小木和孝『自動車運転労働—労働科学からみた現状と課題—』労働科学研究所, 昭和 55 年を参照。
- 14) 全国商工団体連合会『中小業者の営業とくらし, 健康実態調査 報告集』, 1999 年。
- 15) 実際には 81 項目からなるが対象者の負担を考え 29 項目に減らした(組合調査でも同様)。項目の選定においては, 「一般的疲労感」「身体不調」「慢性疲労」に分類される項目を重点的に選んだ(なお「すぐ風邪をひく」というのは旧項目にあったもの, 「頭が痛い」というのは独自に設定したものの, である)。三浦豊彦『現代労働衛生ハンドブック』p.242～p.246, 労働科学研究所, 1998 年。
- 16) 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』p.165～p.169, 労働基準調査会。
- 17) 前掲『新装 産業疲労ハンドブック』p.173～p.174 を参照。
- 18) 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。1 ヶ月の拘束時間は原則として 293 時間まで, 一日の拘束時間は同じく原則として 13 時間までだが, 調査期間は, 最大限である 16 時間にも違反している。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。
- 19) 大熊輝雄『やさしい 睡眠障害の自己管理』医薬ジャーナル, 2001 年。
- 20) 調査は平成 13 年度 10 月に実施, 報告書は 14 年 3 月に発行。組合員全員に調査票が配布され, 回収率は 68.5%だった。札幌圏の会員からの回答が全体の半数弱を占めている。
- 21) 注釈 18) 参照。
- 22) 注釈 18) 参照。
- 23) 前掲・組合『調査報告書』によれば, 健康診断を受診しているという者は 81%で, 地域によっては 60, 70% 台となっている。前回結果の 63%に比べ大きく改善されているとはいえ, 未受診者が少なくない。なお受診していないという者の約半数(49%)が理由に「受けたいが日程がとれない」を選んでいる。
- 24) 前掲・組合『調査報告書』でも, 休日の取得状況は, 「休日なし」が 27%にも及び, 3 日以下の者をあわせるとその比率は 60%に及んでいた。しかも 3 年前の調査の結果と比べそれぞれ 5%増加している。
- 25) 前掲・全商連『報告集』によれば, 国民健康保険料の滞納が現在あるというのは全国では 26.6%, 北海道では 38.5%にも達している。また年金に加入していない者は全国で 10.8%, 北海道では 13.4%に及ぶ。
- 26) 労働大臣官房政策調査部編『平成 9 年労働者健康状況調査報告』労務行政研究所, 平成 10 年。

【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。
- ・桜井徹ら『交通運輸』大月書店, 2001 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。