

長距離トラック運転手の健康と安全に関する研究

主任研究者	岐阜産業保健推進センター・相談員	井奈波 良一
共同研究者	岐阜産業保健推進センター・所長	鳥澤 重男
	岐阜産業保健推進センター・相談員	岩田 弘敏
	岐阜大学医学部非常勤講師	モハド・セイド・ミルホド
	岐阜大学医学部非常勤講師	井上 真人

1. はじめに

長距離トラック運転手の労働条件は、長時間労働、夜間労働のみならず、労働環境条件そのものも自己の危険、排気ガスなどでよくないことが特色であるといわれている。そこで演者らは、長距離トラック運転手の今後の健康管理と安全管理の役立てることを目的として、全国規模の運送会社の長距離トラック運転手を対象に、労働条件、ライフスタイル、ストレス状況、精神健康度、疲労度、交通事故の発生状況などの健康と安全に関するアンケート調査を行ったので報告する。

2. 対象と方法

全国規模の A 運輸会社に所属する長距離トラック運転手（全員男性）から無作為に 6 分の 1 の割合で 559 名を抽出し、職制を通じて調査票を配布、回収した。アンケート調査は自記式で行った。

アンケートの内容は、年齢、身長、体重、運転業務に関する項目、日常生活習慣、精神健康度（日本版 General Health Questionnaire (GHQ) 12 項目版）、行動様式（前田の A 型傾向判定表）、越河と藤井による蓄積疲労徴候調査票のうち意欲の低下に関する 11 項目および慢性疲労に関する 6 項目、生活満足度、病歴、交通事故等の経験の有無、業務内の居眠り運転に関する項目、および睡眠に関する項目、等である。

森本のライフスタイル得点を算出した。ただし、長距離トラック運転手は夜間勤務であるため、森本の 8 つの健康習慣のうち「朝食を毎日摂取する」については「規則正しい食事を取る」という項目に変更した。また、GHQ 得点は、Goldberg 法により採取した。本研究では福西の報告に従って GHQ 得点のカットオフ値を 2 / 3 点とした。行動様式については、タイプ A 得点が 17 点以上をタイプ A と判定した。

アンケートの回収率は、全体で 76.9%（20 歳代 44 名、30 歳代 135 名、40 歳代 148 名、50 歳代 103 名、計 430 名）であった。

本報告では、年代間の比較検討を行った。各アンケート項目に対して無回答の場合は、その項目の解析から除外した。有意差検定には、一元配置分散分析または χ^2 検定を用い、 $P < 0.05$ で有意差ありと判定した。

3. 結果と考察

長距離トラック運転手の 1 ヶ月のトラックの平均走行距離は 7,720.7 km で、年代が高いほど短かった。1 ヶ月の平均休日日数は 6.4 日で、年代が高いほど少なかった。1 ヶ月の冷え金の夜間走行日数、1 週間の平均労働日数、1 回の平均運転時間は、それぞれ 20.3 日、5.5 日、7.8 時間であり、有意な年代差はなかった。

長距離トラック運転手の自宅における睡眠時間の平均は 7.4 時間であったが、仮眠所における睡眠時間は、5.9 時間でかなり短くなっていった。運転手が最もよく守っていた健康習慣は「毎日、そんなに多量な酒は飲まない」で、その割合は 85.0% に達し、概して年代が低いほど割合が高かった。一方、守られている割合が最も低かった健康習慣は「規則正しい食事を取る」の 32.5% であり、概して年代が低いほど守られている割合が高かった。運転手のライフスタイル得点は 4.4 ± 1.5 点で、年代差はなかった。ライフスタイル得点評価については、良好な運転手の割合は 9.3% であり、不良な運転手は 52.4% であった。しかも、結果に年齢による差は認められなかった。

長距離トラック運転手の GHQ 得点は 2.2 ± 2.1 点で年代差はなかった。また、GHQ 12 項目版で 3 点以上の運転手も 29.8% にすぎず、年代差はなかった。また、「ストレスを感じるがあった」と回答した運転手は 27.0% にすぎなかった。

長距離トラック運転手タイプ A 得点は 12.7 ± 5.9 点であり、年代差はなかった。しかし、タイプ A と判定さ

れた運転手の割合は全体で26.2%と比較的低かったが、50歳代では41.2%に達していた。

長距離トラック運転手では、蓄積疲労に関する項目のうち意欲の低下の冷え金訴え率は13.6%にすぎず、一方、慢性疲労の平均訴え率は26.4%であった。

長距離トラック運転手のうち現在の生活に満足している者は46.5%で、満足していない者の14.9%より多かった。また、これらの割合に有意な年代差はなかった。

長距離トラック運転手において最も多かった病歴は腰痛症の21.6%であった。

長距離トラック運転手のうち9.0%が過去3年間に交通事故を起こしており、年代が高いほど割合が低かった。過去3年間に14.5%の運転手が被害自己にあっていった。また、過去3年間に23.0%の運転手が交通違反で反則キップを切られており、年代が高いほど割合が低かった。運転手のうち29.8%が業務内外を問わず、過去に飲酒運転をしたことがあり、40歳代が37.1%で最も多かった。運転業務中にシートベルトを「いつも着用する」長距離トラック運転手は71.0%でかなり低かった。また、「いつも着用する」率が最も多かった50歳代でも80%に達していなかった。

直近の運行中の休憩までの時間は、往路、復路を問わず2～4時間が約55%で最も多く、次が4時間以上の約30%であり、2時間未満は約15%にすぎなかった。

長距離トラック運転手で、業務内外を問わず、居眠り運転事故を経験した者の割合は12.3%であった。原因は別にして業務内における居眠り運転が「よくある」、「時々ある」と回答した運転手はそれぞれ2.8%、28.8%にのぼっていた。また、眠気を感じた時、「すぐ休憩する」と回答した運転手は47.3%にすぎなかった。

長距離トラック運転手の入眠障害の訴え率は、相手店所における仮眠時については61.2%であり、自宅での睡眠時については37.0%であった。中途覚醒の訴え率は、仮眠時には88.2%であり、自宅での睡眠時には59.3%であった。早期覚醒の訴え率は、仮眠時には90.3%であり、自宅での睡眠時には35.7%であった。「仮眠後の仕事に急に我慢ができないくらい強い眠気を感じることもある」と回答した運転手の割合は27.7%であり、「日頃、急に我慢ができないくらい強い眠気を感じることもある」と回答した運転手の割合は27.7%であった。「仮眠中に息が止まるとか、突然息が止まったようにいびきが途切れることがあると言われたことがある」と回答した運転手の割合は8.2%であった。

以上のことから本調査の長距離トラック運転手の精神健康度はそれほど悪くなく、蓄積疲労度は意欲の低下および慢性疲労の項目に限れば、比較的軽いと考えられる。また、年代が高い長距離トラック運転手ほど安全運転を意識していることがわかった。しかし、本調査の長距離トラック運転手の一連続運転時間は、全体的にみて長すぎ、さらにはかなり高率で睡眠覚醒障害が生じている可能性があることから、交通安全の観点からも十分注意を払う必要があると考えられる。