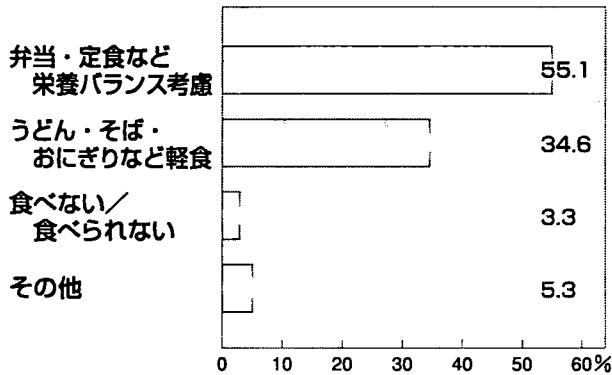
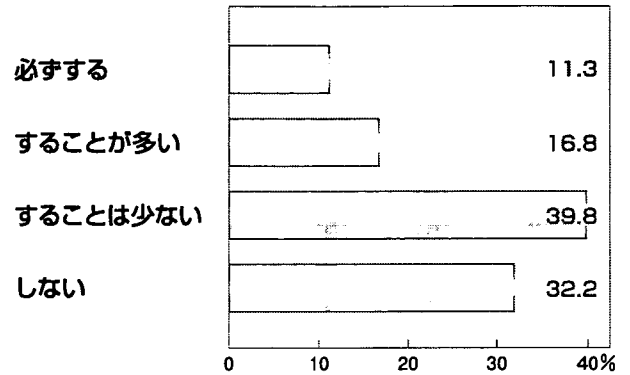


# 生活習慣の特徴 ▶ 勤務中の食事など

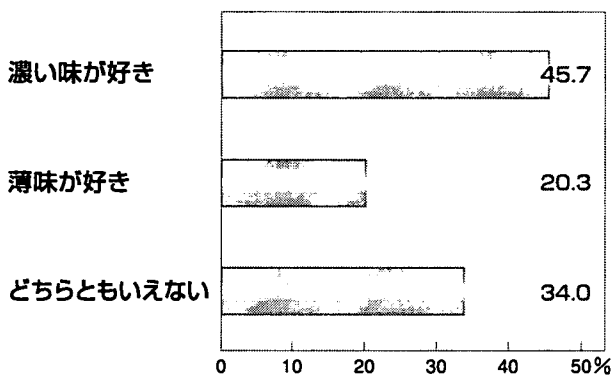
## 勤務中の食事



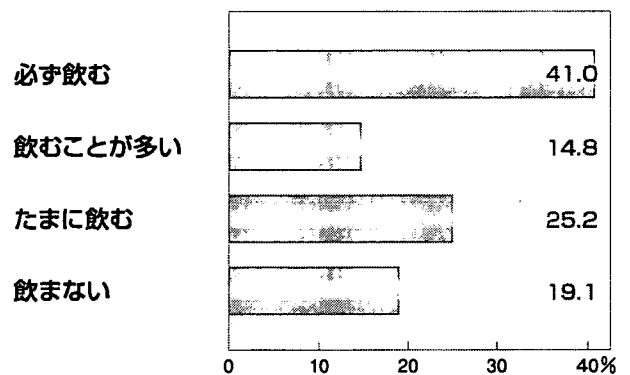
## 勤務中の間食



## 食事の味付け



## 勤務中の缶コーヒー(含糖分)/缶ジュース



タクシーの運転という仕事の特徴を考えると、食事の習慣をよりよく保つのは難しいように思われますが、それでも皆さん、普段から工夫をされている様子が読み取れます。



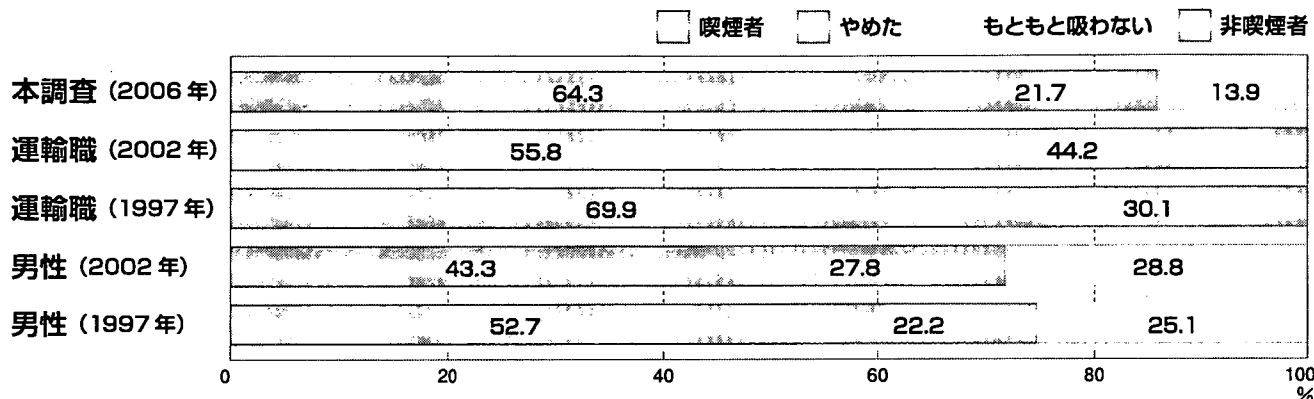
### 勤務中の食事もバランスを考えて

- 勤務中の食事は、簡単に済ませる方が多いのではないかと考えていたのですが、半数以上の方が「バランスを考えて食べる」と答えていました。勤務が長時間となるので、さすがに食事を抜いてしまう方は少なく、味付けは「濃い味が好き」と答えた方がやや多かったようです。
- 今回食事をされる時間を聞いていませんでしたが、勤務の都合でなかなか普通の時間に食事を済ませることができない、食事と食事の間の時間が極端にあいてしまう、ということはないでしょうか？間食をされる方が少ないので、「空腹を我慢しながらの運転」という状況はそれほどないのかもしれませんが、このあたりのことも今後調査してみたいと考えています。

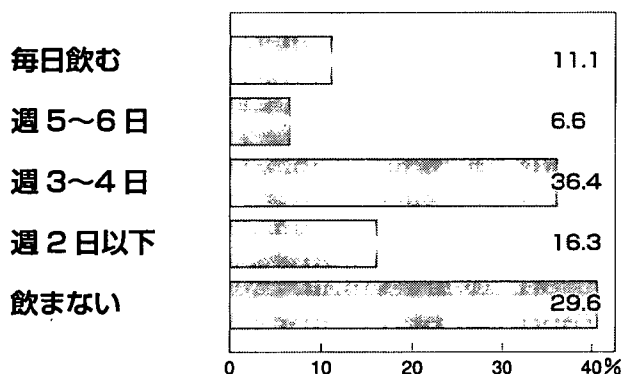


# 生活習慣の特徴 ▶ 喫煙、飲酒、運動

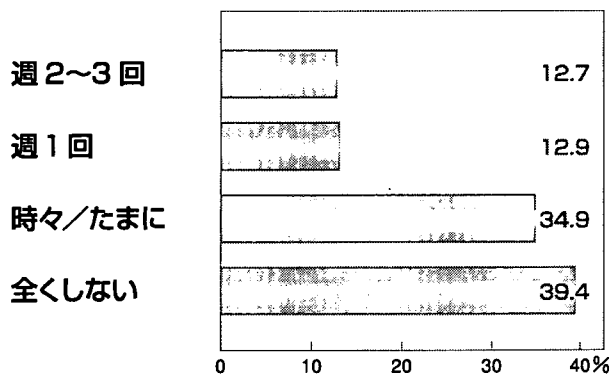
## 喫煙の状況



## 飲酒の頻度



## 運動・スポーツの習慣



### 高い喫煙率

- ☐ 上段の図で「運輸職」は厚生労働省による労働者健康状況調査での結果、「男性」は国民健康・栄養調査の結果です。現在、日本人男性全体の喫煙率は40%程度ですが、運輸職では50%を超えていて、皆さんの結果は64%でさらに高いです。



### お酒は少なめ

- ☐ 国民健康・栄養調査での男性(2004年)の飲酒の頻度は毎日飲む(35.7%)、週5~6日(9.1%)、週3~4日(7.6%)です。皆さんの結果と比べると割合がほぼ逆転しています。ただし、これはタクシー運転業務の実際を考えると、当然のことかもしれません。



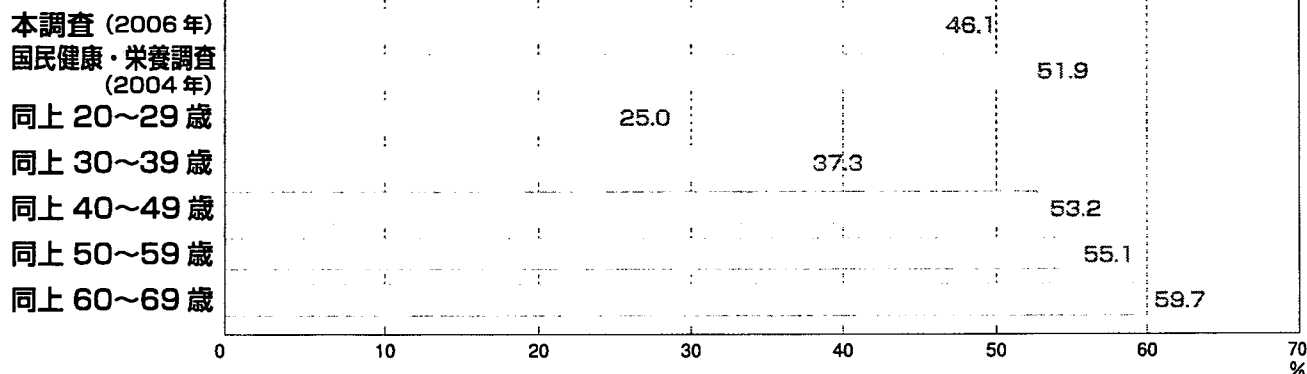
### 運動不足気味?

- ☐ 国民健康・栄養調査では、「運動習慣のある者」を「1回30分以上の運動を週2回以上実施し、1年以上継続している者」と定義していて、2004年の調査では男性30.9%が「運動習慣あり」で、最も少ない30~39歳代で13.8%でした。皆さんの場合は、これらの結果と比べてやや運動不足気味であることを示しているかもしれません。

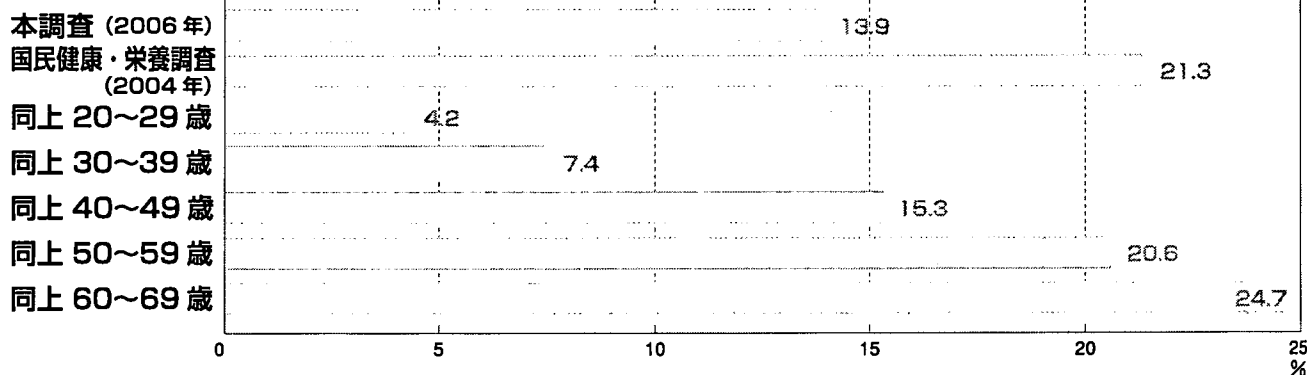


# 話題のメタボリックシンドロームは？

## ウェスト周囲径(腹囲)85cm 以上の人の割合



## メタボリックシンドロームの疑いのある人の割合



### メタボリックシンドローム(内臓脂肪症候群)とは？

□ 今話題のメタボリックシンドロームとは、内臓脂肪型肥満によって糖尿病や心筋梗塞、脳卒中などの生活習慣病になる危険性が高くなるという考え方です。日本人の基準は、腹囲が男性で85cm以上、女性で90cm以上、に加え、次の3項目のうち2項目以上が該当する場合とされています。

- (1) 中性脂肪値が高い(または HDL (いわゆる善玉) コレステロール値が低い)
- (2) 血圧が高い
- (3) 血糖値が高い

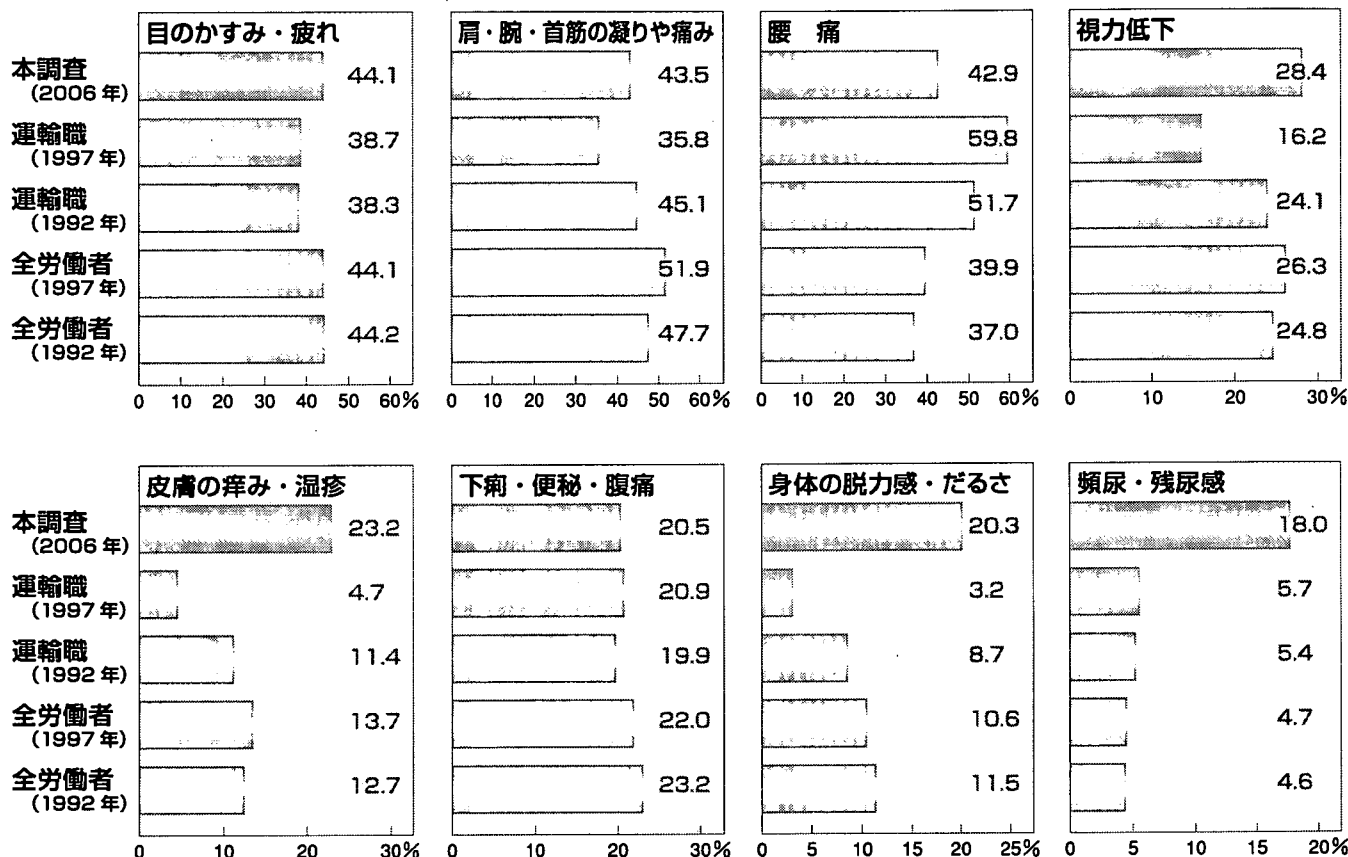
### メタボリックシンドロームの疑いのある人は約13%

□ 下段の図でわかるように全国平均が約21%ですから、皆さんの結果はそれよりも低いと考えてよさそうです。平均年齢を考慮しても、この点については比較的よい状態といえそうです。



# 自覚症状では「痒み」「だるさ」「頻尿・残尿感」が突出

## 普段ある自覚症状の状況



「目のかすみ・疲れ」「肩・腕・首筋の凝りや痛み」とも約44%が訴え

- ☐ 「目のかすみ・疲れ」「肩・腕・首筋のこりや痛み」「腰痛」といった項目は、訴えが40%を超えました。ただし、これらの項目は運輸職に限らず多くの労働者が抱える自覚症状です。「視力の低下」についても疲れによるものなのか、加齢によるものなのか調査票からは判断できませんが、皆さんの結果は全労働者(1992年、1997年)のそれと同程度でした。



「皮膚の痒み・湿疹」「身体の脱力感・だるさ」は20%以上が訴え

- ☐ 「皮膚の痒み・湿疹」「身体の脱力感・だるさ」は他の調査結果と比較すると訴えが多い項目でした。「頻尿・残尿感」はさらに大きな差があった項目で、他の調査結果より3倍程度多かったのですが、本調査が2月という寒い時期だったことが影響したのかもしれません。



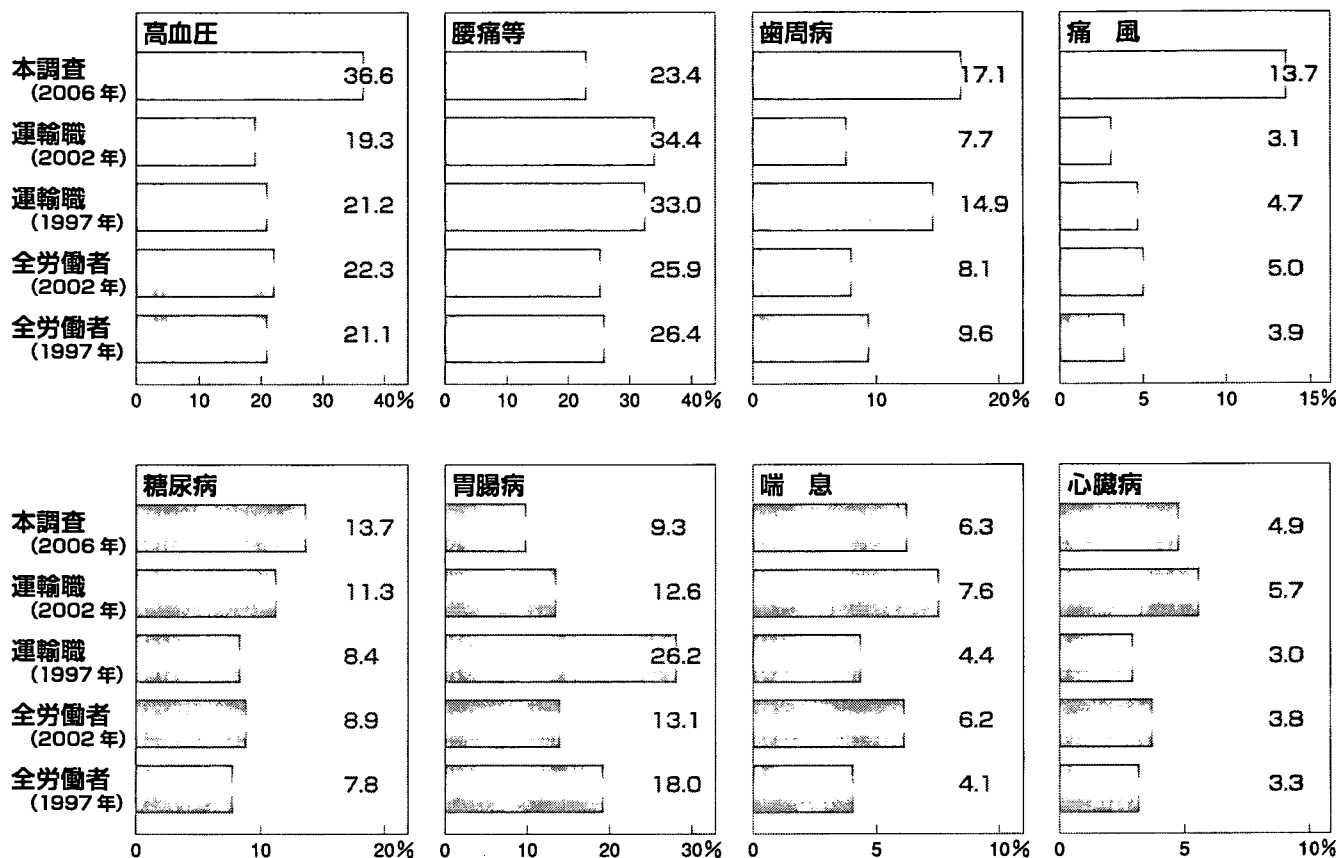
「歯・歯ぐきの痛みや出血」は約19%が訴え

- ☐ この他、皆さんの訴えで多かったのは「歯・歯ぐきの痛みや出血」の19.3%でした。ただし、過去の調査結果との比較では、運輸職(1997年)で17.2%、全労働者(1997年)で16.2%と大きな差は認められていません。



# 持病では高血圧、痛風、糖尿病が多い

## 持病(医師から診断された病気)の状況



### 一番多いのは高血圧で約37%

□高血圧はほぼ3人に1人、腰痛・椎間板ヘルニアはほぼ4人に1人でした。高血圧は他の調査結果と比較しても多いといえそうです。腰痛・椎間板ヘルニアの割合は約23%と運輸職(1992年、1997年)より少なめです。約43%の方が自覚症状で腰痛を訴えていることから(前ページ参照)、そのうち約半数の方が通院などを行っている(いた)と考えられます。歯周病の割合も約17%で、他の調査結果と比較して多いといえそうです。

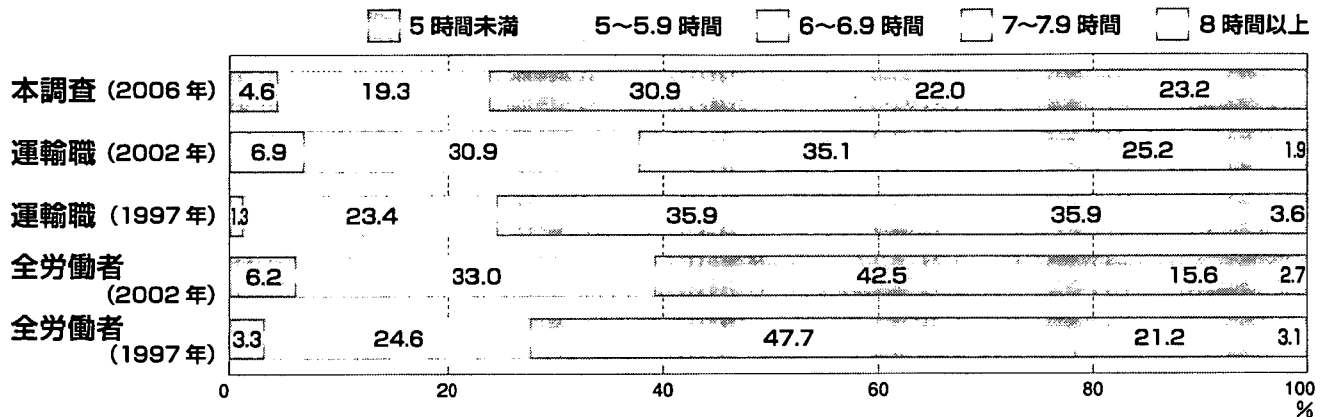
### 痛風、糖尿病は約14%

□痛風、糖尿病とも約14%(ほぼ7人に1人)と多かったです。元々そのような体質の方もいらっしゃるかもしれませんが、食生活に気をつける必要がありそうです。胃腸病、喘息、心臓病はいずれも重大な病気ですが、その割合は他の調査結果と比較して多くはありませんでした。

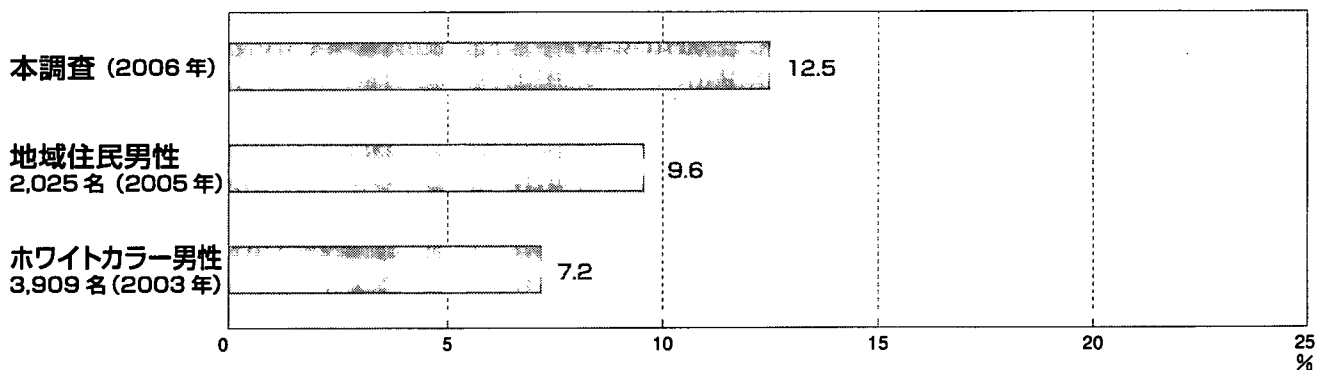


# 睡眠時間は比較的長いのですが…

## 睡眠時間



## 日中に過度な眠気のある疑いがある人の割合



### 睡眠の量(睡眠時間)は十分!?

- ☐ 過去の運輸職、全労働者を対象とした調査結果に比べ「睡眠時間は 8 時間以上」と回答した方が多く、そのような方の睡眠時間(量)は十分といえるかもしれません。ただし、皆さんの場合は多くの方が 20 時間を超えるような勤務の後に睡眠をとるわけで、このような場合、単純に睡眠の量(時間の長さ)だけで判断することはできないでしょう。



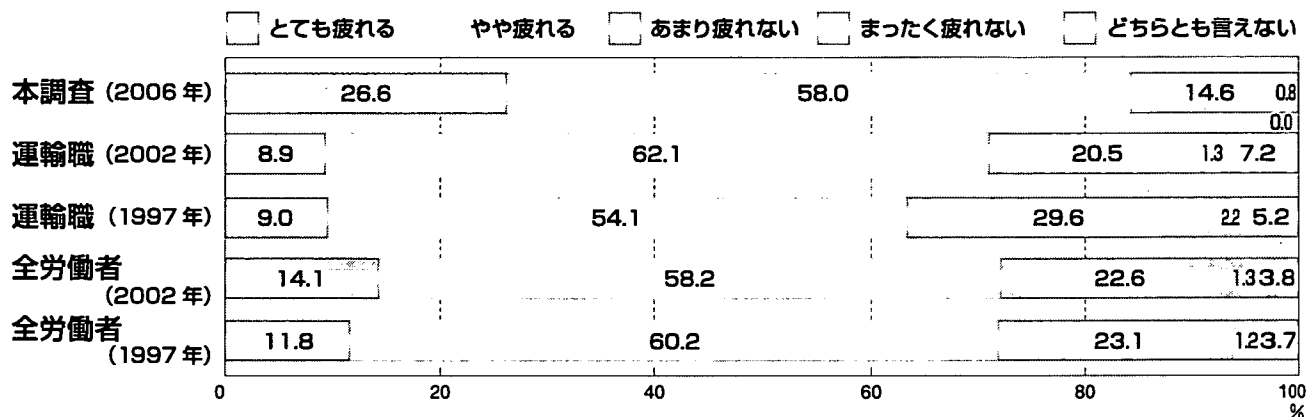
### 睡眠の質は十分?

- ☐ 睡眠で重要なのは量とともに質です。下段の図は日中に過度な眠気をもつ疑いがある人の割合を、日本人の調査報告のデータと比較したものです。やはり、皆さんの(平均的な)睡眠時間は十分のように思われても、しっかり眠れていない方が多い可能性があるようです。ただし、このような調査は世界各地でも行われており、その割合は調査によって 5~26% と幅があります。今回の結果のみで、皆さんの睡眠の質を判断することは適当ではなく、引き続き追跡調査を行うことで検討してみたいと思います。

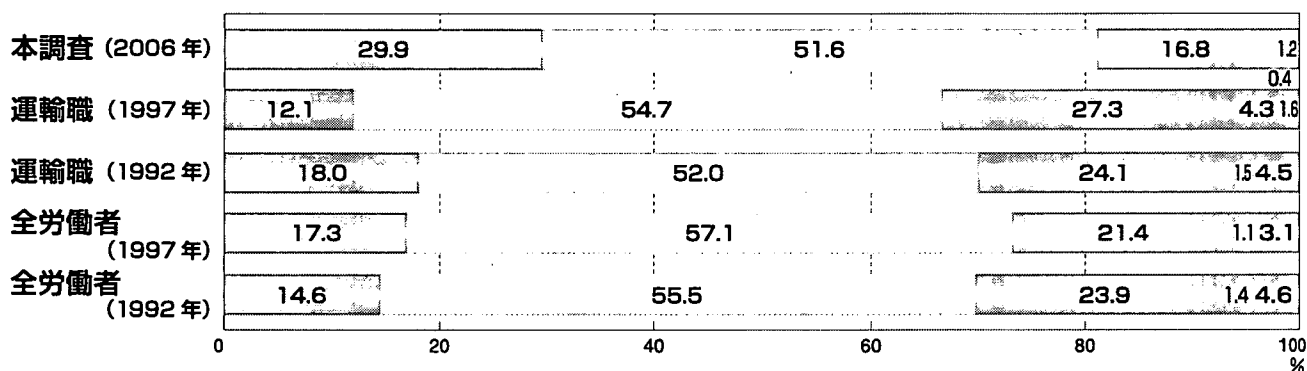


# 身体、神経とも疲労している方が 8 割以上

## 身体の疲れ



## 神経の疲れ



### 疲労困憊者が全国平均の倍以上

- 身体、神経とも「とても疲れる」と回答した方の割合は過去の運輸職、全労働者のデータより12～18ポイント上回っていました。「とても疲れる」と「やや疲れる」をあわせると皆さんの80%以上の方が疲労を感じていることになります。

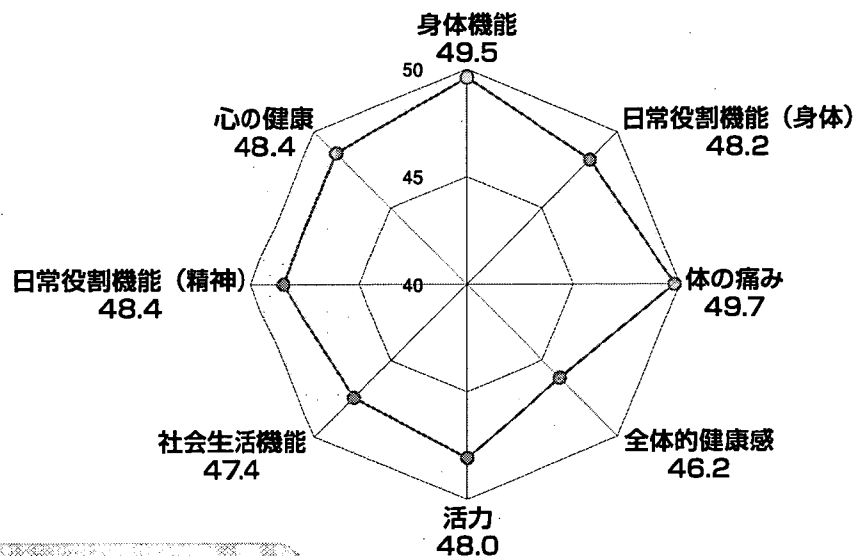
### 一日の疲れは回復していますか？

- 誰でも一日が終われば、何らかの疲労を感じることでしょう。それを睡眠や休息によって解消し、疲労を蓄積させないことが健康と安全を守る上で重要です。皆さんの中で「一日の疲れを翌日に持ち越すか」という問に対して、「いつも持ちこす」と回答された方は4.3%、「よく持ちこす」と回答された方は10.8%で、これらを合計すると約15%の方が翌日に疲れを持ちこしているといえそうです。この結果は過去の全労働者(1992年、1997年)と同程度でしたが、運輸職と比較すると1992年が10.4%、1997年が8.3%ですから、それらよりは多いようです。

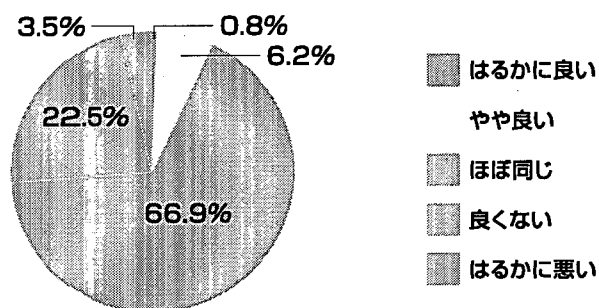


# 生活の質 (QOL) は低下気味

## 生活の質(QOL)



## 1年前と比較した健康状態



### 生活の質(QOL)がよい...とは？

厚生労働省は「日常生活に障害が現れない状態であっても、生きがいを持って自己実現を果たせるような日常生活を過ごしていること」定義しています。簡単に言えば、毎日を生き生きと過ごしているかどうかと考えてよさそうです。

### 「全体的健康感」「社会生活機能」が低下気味

8つの項目についての生活の質 (QOL) の評価は「偏差値」で表されていて、50点が日本人の標準です。各項目の値は皆さんの平均値で、全て50点を下回っています。特に「全体的健康感」、あるいは「社会生活機能」の得点が低いことがわかります。これらは皆さんの全体としての状態が、日本人の平均的と比べて「健康が良くなく」、また「身体的・心理的な理由で身の回りの人との普段の関係がうまくいかない」状態にあることを表しているものと考えられます。





## 第一回目の調査を終えて

□今回の調査は、今後皆さんの働き方や健康状態を追いかけてゆく際に、比較の「もと」となる情報を集めるために行いました。

■今後、働き方や生活習慣、健康状態の変化を追いかけてゆくことで、働き方が変わること  
で生活習慣が変わるか、また働き方が変わること健康状態が変わるかといったことを  
検討することが可能になります。

■このような方法で明らかになった結果は、皆さんがより健康で安全に働き続けるため  
になにが必要かということを明らかにする根拠となり、具体的な改善策の提案につな  
がると考えていますが、それまでにはまだしばらく時間をいただかなければなりません。

■今回の調査結果で私たちが注目しているのは、以下の点です。

### ①タクシー運転業務の厳しさ

連続22時間に及ぶ拘束時間で、毎月十回以上の乗務をこなすという働き方。今はまだそ  
の大変さを想像するしかありませんが、調査を続けることでより一層理解できるよう  
になりたいと考えています。

### ②腰痛などの自覚症状が多いこと、高血圧の方の割合が多いことなど健康状態の問題

私たちの使命は、仕事の中に健康状態の悪化につながる問題がないかどうかを探ること  
だと考えています。

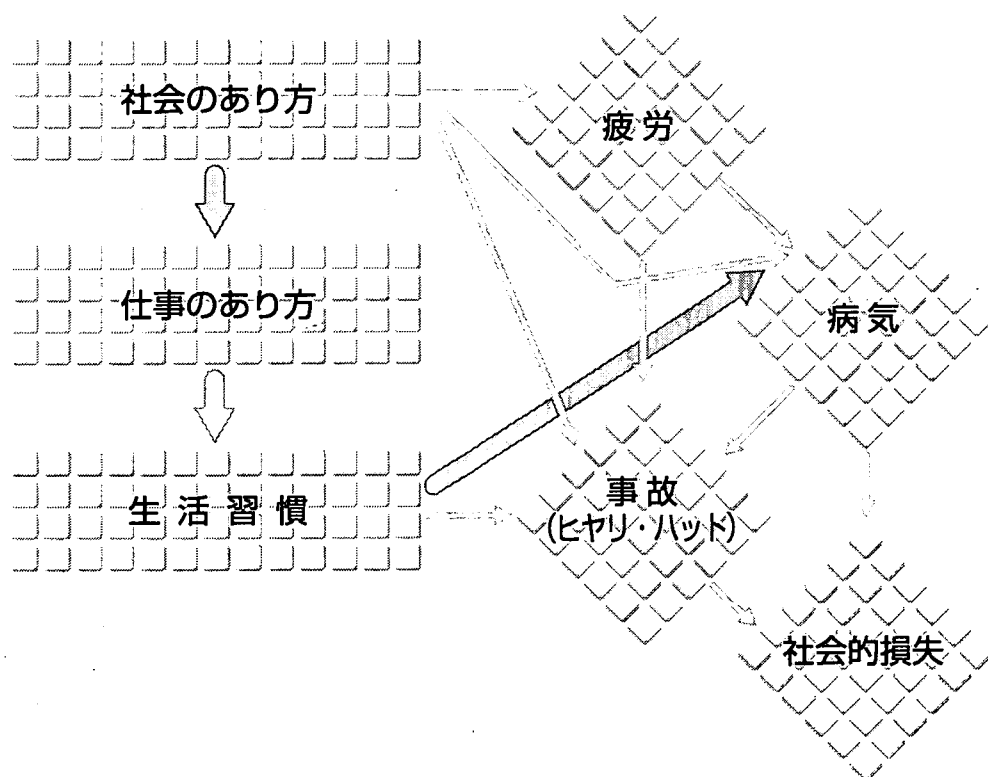
### ③強い疲労や日中の眠気を訴える方の存在

職業運転手にとっては、疲労や眠気は安全に直結する重要な問題です。疲労の解消や眠  
気の予防のために必要なことが何か、具体的な対策を提案できるよう調査を進めてゆき  
ます。

■御協力いただく皆様には、いろいろと御負担に感じられることも多いと思いますが、私  
たちもよりよい提案ができるよう努力してまいりますので、引き続き御協力くださいま  
すよう、お願いいたします。



## 私たちが明らかにしたいこと



- 疲労や病気の原因のうち、生活習慣については個人の責任とされてしまいがちです。しかし、生活習慣も相当部分が仕事のあり方に大きく影響されていると考えられます。
- 疲労や病気、事故の原因を根本から除くには、まず何よりも仕事のあり方を変えなければなりません。
- そのためにも、これらさまざまな要因の複雑な関係を、科学的に解き明かす必要があるのです。

## お問い合わせ先

毛利 一平

独立行政法人 労働安全衛生総合研究所産業医学総合研究所

〒214-8585

川崎市多摩区長尾6-21-1 電子メール [mouri@h.jniosh.go.jp](mailto:mouri@h.jniosh.go.jp)

電話 044-865-6111 研究所ホームページ <http://www.jniosh.go.jp/>

FAX 044-865-6124

2006年4月より産業医学総合研究所は産業安全研究所と合併し、独立行政法人労働安全衛生総合研究所となりました。

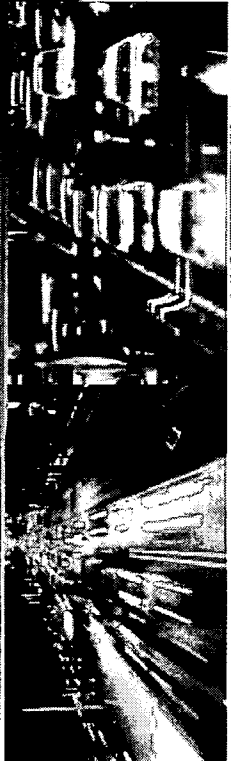
2008 年版

第一回追跡調査（2007 年 二回目）

調査結果の概要

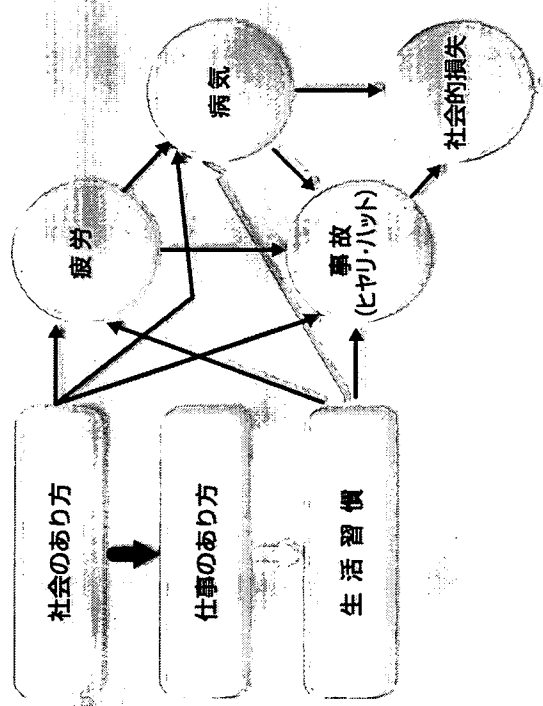
# 第二回 (追跡一年目) 調査結果の概要

## 「健康で安全に働くために」



2008年3月  
独立行政法人 労働安全衛生総合研究所

### 私たちが明らかにしたいこと



- 疲労や病気の原因のうち、生活習慣については個人の責任とされてまいがちです。
- しかし、生活習慣も相当部分が仕事のあり方によって決まります。
- 疲労や病気、事故の原因を根本から除くには、まず何よりも仕事のあり方を変えなければなりません。
- そのためにも、これらさまざまな要因の複雑な関係を、科学的に解き明かす必要があるのです。

### お問い合わせ先

毛利 一平 佐々木 毅  
独立行政法人 労働安全衛生総合研究所産業医学総合研究所  
〒214-8585 川崎市多摩区長尾6-21-1 電子メール mour@h.jniosh.go.jp  
電話 044-865-6111 研究所ホームページ http://www.jniosh.go.jp/  
FAX 044-865-6124

2006年4月より産業医学総合研究所は産業安全研究所と合併し、独立行政法人労働安全衛生総合研究所となりました。

このパンフレットは、2007年2月に実施した調査の結果について、調査にご参加いただいた皆様にわかりやすくお知らせすることを目的として作成したものです。

## この調査の目的

この調査は、タクシー運転手という働き方がどのようなもので、それが健康や生活習慣にどのような影響を与えるか、3年間追跡することで明らかにすることを目的としています。第二回目の調査では、特に働き方について、過去一年間での変化をお尋ねしています。これによって、働き方が変化することで、健康や生活がどのような影響を受けるのか、その因果関係をより明確に説明することができそうです。

このパンフレットは、たくさんの分析結果のうち、「過去一年間の働き方の変化」とその健康や生活への影響について、わかりやすくまとめたものです。

## 調査の経過

この調査は、2005年12月に自交総連東京地方連合会に協力をお願いし、了承をいただきました。

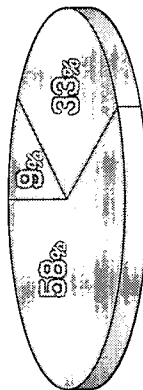
2006年2月に第一回の調査を実施し、1,167名の対象者の内、499名の方から回答をいただきました。

第二回目の調査では、これら499名の方に調査への協力をお願いし、最終的に308名の方から回答をいただいています。

この報告書では、第一回と第二回の調査に回答をいただけた方々のうち、男性のみの298名について分析した結果をご報告いたします。

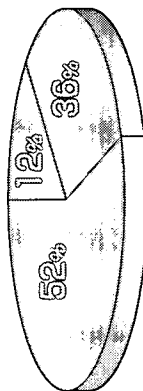
### 実車時間

☐ 増えた ☐ 減った ☐ 変わらない



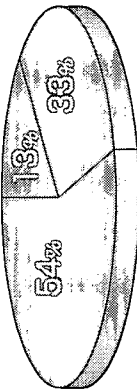
### 実車距離

☐ 増えた ☐ 減った ☐ 変わらない



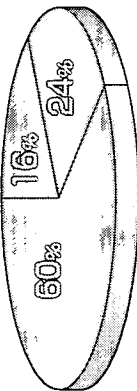
### 実車回数

☐ 増えた ☐ 減った ☐ 変わらない



### 走行距離

☐ 増えた ☐ 減った ☐ 変わらない



**実車走行は時間と距離、回数のいずれをみても  
3割以上の方が減ったと答えています**

今回、過去一年間の働き方の変化を、皆さんの「実感」としてお聞きしました。これは、実車時間や走行距離の変化を、具体的な数字で示していただくことは難しいと判断したからです。

データとしてはやや客観性に欠けるかもしれませんが、実感を大まかに把握するには、むしろこうした聞き方のほうが良いのではないかと考えています。

グラフは、実車時間、実車距離、実車回数、走行距離の4つの指標の集計結果です。お客を乗せて走る時間と距離、回数の減少が目立ちますが、一方で走行距離が減ったと答えた方は比較的に少なくなっています。空車の状態で走る機会がそれだけ多くなっていると思えます。

	割合 (%)			
	増えた	減った	変わらない	ない
客待ち時間	40.8	8.3	47.1	3.8
車を流す時間	34.7	15.0	47.6	2.7
休憩時間	8.6	11.6	78.4	1.4
仮眠時間	5.5	6.8	49.0	38.7
休日勤務回数	6.5	4.8	57.5	31.2
仕事のノルマ	5.9	3.5	58.5	32.2
ノルマの達成度	4.9	33.8	61.3	—

客待ち、空車で、走行が大幅に増加し、それに伴いノルマの達成度も低くなっています

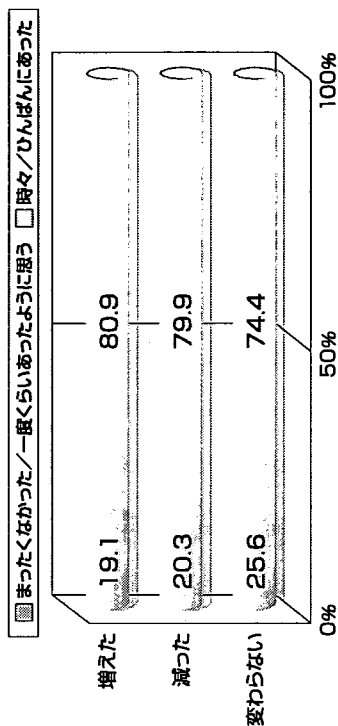
表は走行距離や時間以外の働き方の変化を集計した結果です。

前のページで、空車で走る時間が増えているのではないかと解説しましたが、この表を見るとそのことが明らかに示されています。

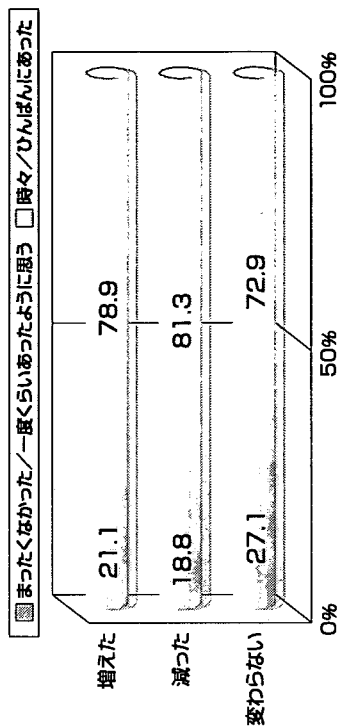
お客を待つ時間が増えた、あるいは（お客を探して）車を流す時間が増えたと答えた方が、それぞれ41%、35%にも達しています。

当然の結果といえますが、ノルマを達成できることが減ったと答えた方も34%に達しています（なお、この数字は「ノルマがある」と答えた方の中での内訳であることにご注意ください）。

お客が減ったからといって、それで仕事が増えるものではないことがよくわかります。



走行距離



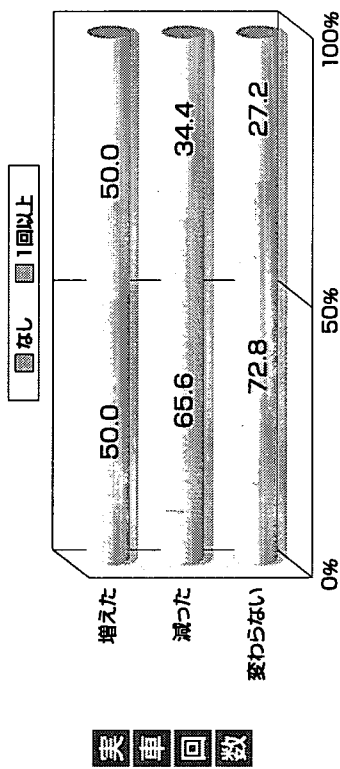
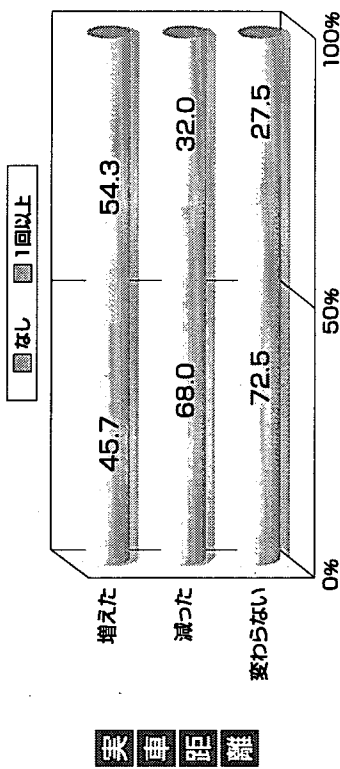
実車回数

タクシ乗務では仕事が減ることが必ずしも安全につながってはいません

ヒヤリとしたこと、ハットとしたことがどれだけ発生しているかを見ることは、事故の予防につながる大切な情報の一つです。

車で走る機会が増えれば、それだけヒヤリとすること、ハットとすることも増えるでしょう。むしろこの結果で注目すべき点は、走行距離や実車回数が「減った」場合であっても、ヒヤリしたりハットした経験は少なくなっていないところにあります。

## 交通事故の経験

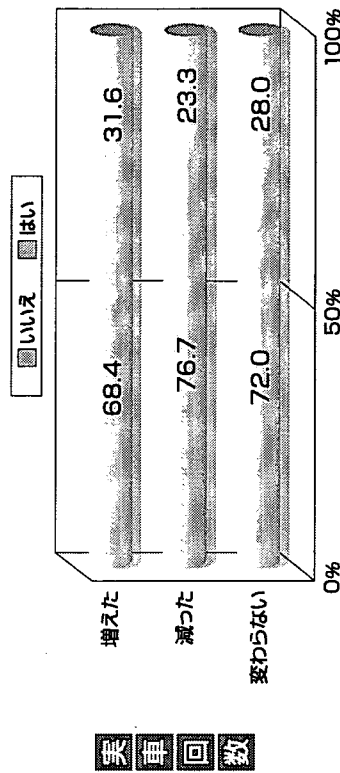
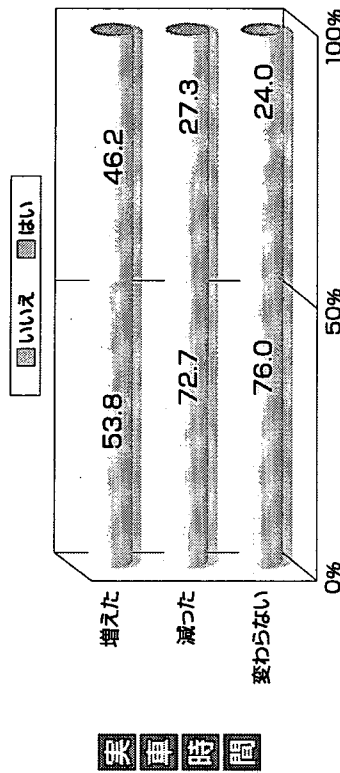


タクシー乗務では仕事安定していることが、安全にとって重要なことなのではないでしょうか

ヒヤリ・ハットだけでなく、交通事故の経験についても、同じような傾向が認められています。実車回数が「減った」と答えた方の交通事故経験は、「変わらない」と答えた方に比べて7ポイント以上多くなっています。

また、実車距離や回数が「増えた」と答えた方の中の交通事故経験者の割合は、「変わらない」と答えた方の倍近くになっており、対策が必要と考えられます。

## 病気で仕事を休んだことがありますか

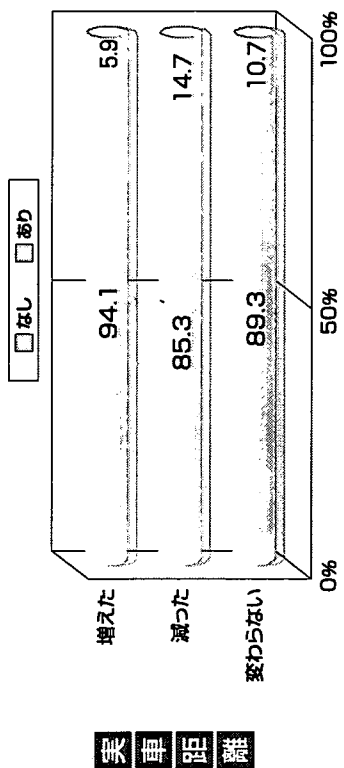


特に実車時間が増えた」と答えた方の中で、病気で実車経験が増えています

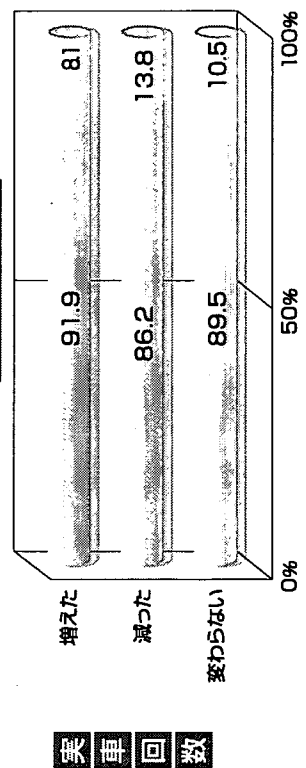
実車時間が「変わらない」と答えた方に比べ、「増えた」と答えた方で病気を理由とした休業経験者の割合が2倍近く多くなっています。

なお、アンケート調査では、「病気で休んだことで仕事が減ったこと」(体調を崩し)病気で休んだこととの区別をつけることが難しいことがあります。前者が多くなると、仕事が減ったグループで休業経験が多くなります。この図ではそうした傾向がそれほど明らかではないので、原因と結果の逆転現象はそれほど強くないと考えて良いかもしれません。

# 昼間に感じる強い眠気



実車距離

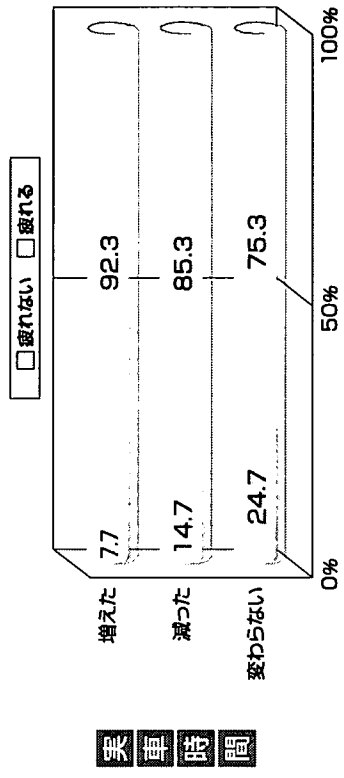


実車回数

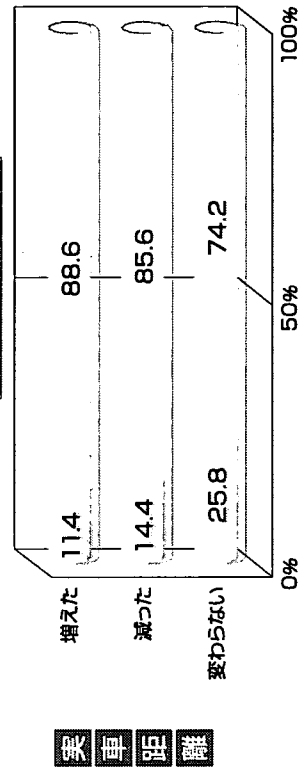
仕事の増減はそれほど仕事中の眠気との関係はなさそうです

実車距離が「増えた」と答えた方で、昼間の強い眠気を感じる方がわずか6%程度であったことは、それだけ緊張を強いられることを反映しているとも考えられますが、全体的にその割合は低く、運転のプロとして体調管理が徹底されていることを感じさせられます。

# 仕事で体が疲れますか



実車時間



実車距離

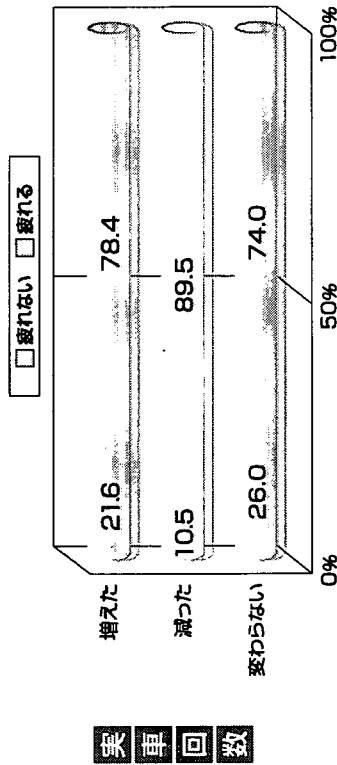
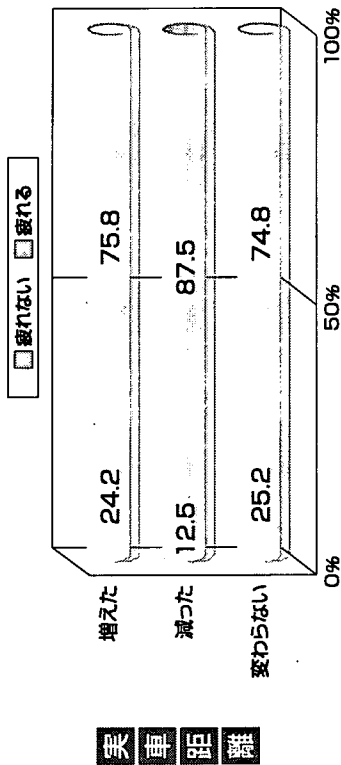
実車時間・距離は増えても減っても、体の疲れに強い影響を与えています

ここでも、安全や健康にかかわる項目と同じ傾向が見られます。実車時間や距離が「減った」と答えた方では、「変わらない」と答えた方よりも体が「疲れる」と答えた方が多く、むしろ実車での走行が「増えた」と答えた方の疲れ方に近くなっています。



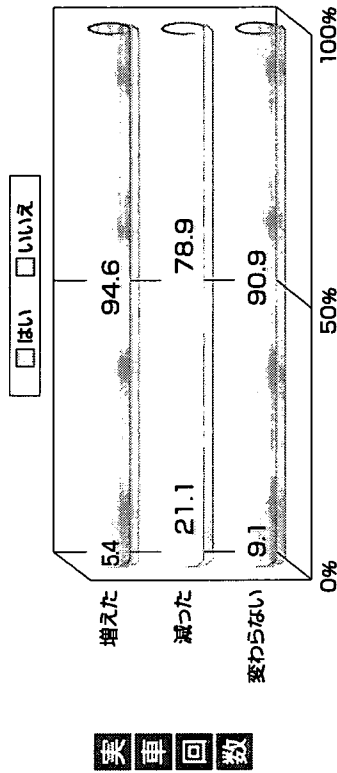
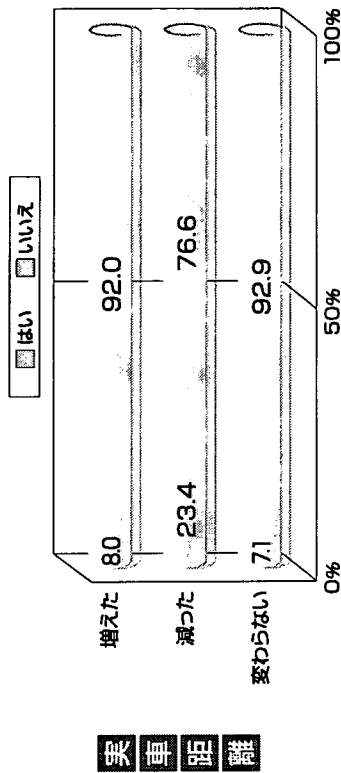
## 仕事で神経が疲れますか

## 疲れは一晩で回復しますか



神経の疲れには、仕事が減ることのほうがより大きな影響を与えています

上の図を見れば、仕事が増えることよりも、減ることのほうが「神経の疲れ」、つまり精神的なストレスへの影響がより大きいことは明らかです。その訴えは、実車距離・回数いずれをとってみても、「減った」と答えた方のほうが、「増えた」と答えた方や「変わらない」と答えた方に比べて、10ポイント以上多くなっています。

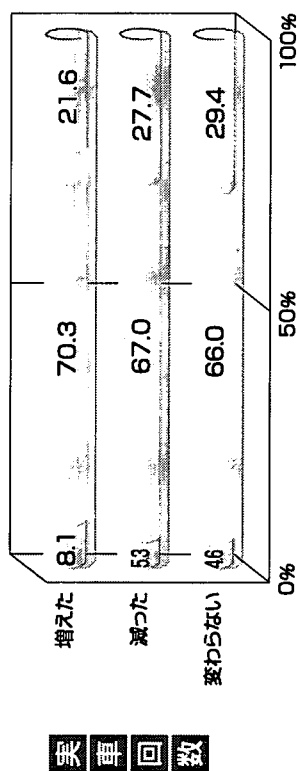
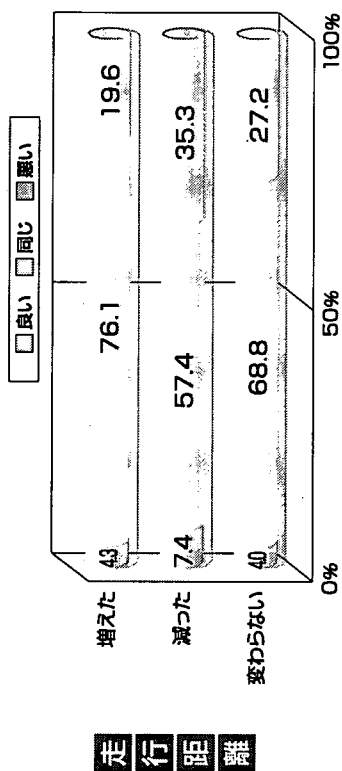


仕事が減ったと感じている人では、そうでない人に比べて、疲れの回復が早いと感じている人が2倍以上多くなっています

「疲れが回復した」と感じられるには、やはり精神的な疲労感よりも身体的な疲労感の回復がより大きな役割をはたしているということでしょうか。前ページ「神経の疲れ」と逆の傾向が見られます。

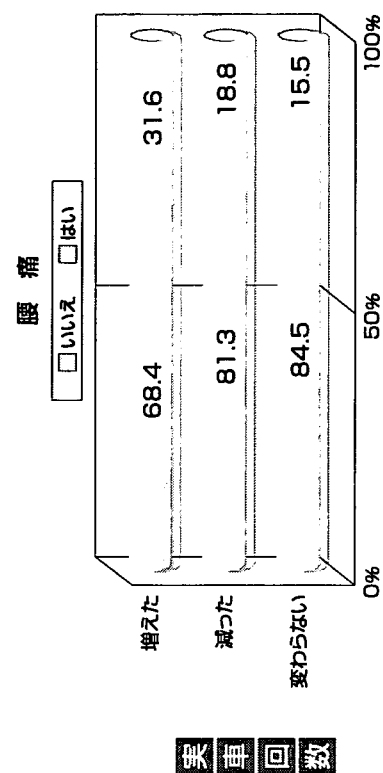
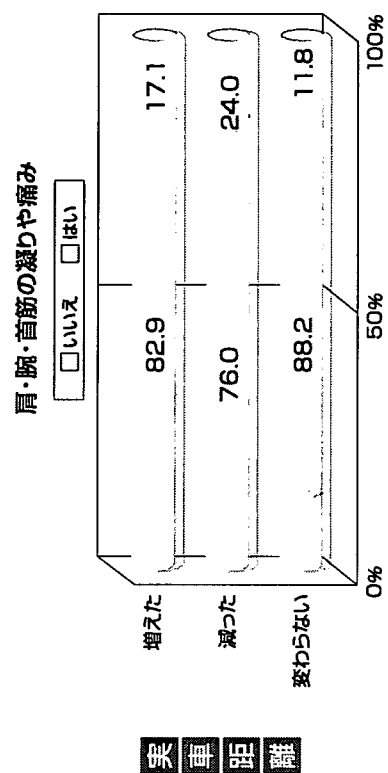
# 1年前と比較して健康状態はいかがですか

# 1年間で特に強くなった症状はありますか その1



全体的に1年前との比較で健康状態が悪くなつたと答えた方が、3割程度と多くなっています

働き方の変化との関係では、走行距離が「減った」と答えた方で、健康状態も「悪い」と答え方が目立ちます。一方で実車回数の増減と健康状態の関連はあまりはつきりとしません。これら2つの結果から考えられることは、健康状態がよくないためにあまり乗務できなかったのではないかということです。



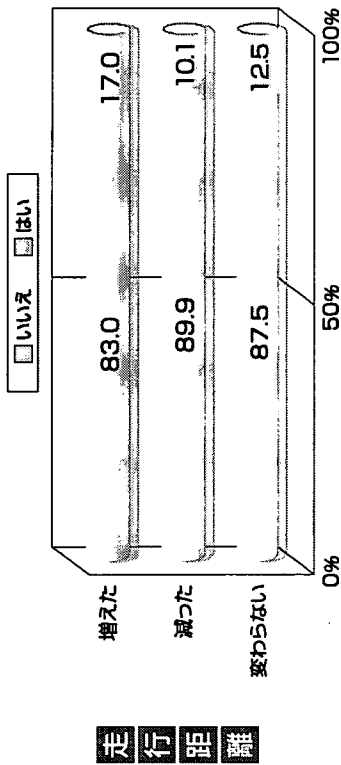
これまでの結果と同様、仕事が増えでも減っても、肩のこりや腰痛が悪化したと答えている方が多くなっています

この理由について納得のいく解釈をすることは難しいのですが、実車距離でも、実車回数でも、仕事が増えでも減っても症状の悪化につながっていることは確かなのだと思います。

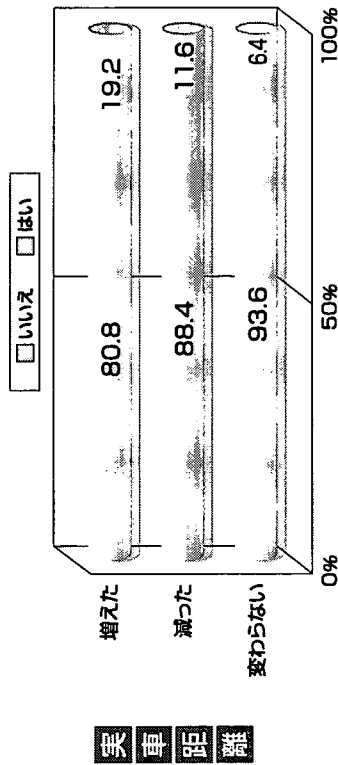
# 1年間で特に強くなった症状はありますか その2

# 飲酒の状況

視力低下



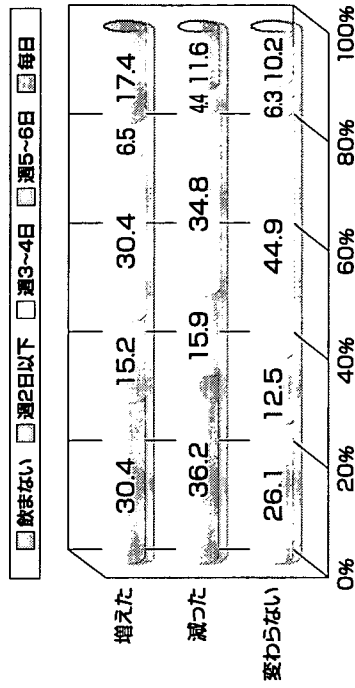
頻尿・残尿感



仕事が増えたと感じている方の中では、視力の低下や頻尿・残尿感といった症状が悪化したと答えた方の割合が多くなっています

視力の低下については、対象者の年齢差も考えないといけません、仕事が増えることとの関連をある程度考えて良いでしょう。頻尿・残尿感については、仕事が増えることで、それだけ尿意を我慢しなくてはならないとかがえれば、この結果もよく理解できます。

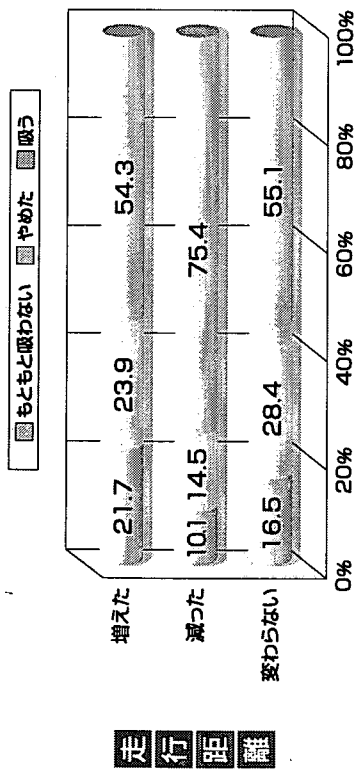
走行距離



走行距離が「増えている」方で飲酒回数が多く、「減っている」方では少なくなっています

こうした違いがどこから生じているのかは、さらに詳しく調べてみたいと思いますが、「毎日」あるいは「週5~6日」飲酒される方の割合に注目すると、その差は約1割になります。体調がすぐれず、そのため乗務も少なめになり飲酒回数も減っているのか、収入との関連で我慢をされているのか、走行距離が増えた方ではそれだけ気晴らしが必要になっているのかなど、ストレスとの関連に注目する必要があります。

## 喫煙の状況

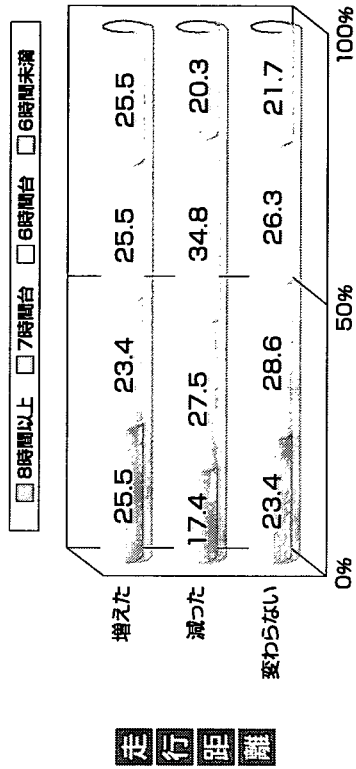


走行距離が減ったと答えた方の中では、喫煙を始め  
た(再開した)方が増えている可能性があります。

もう少し詳しく分析する必要がありますが、走行距離の増減と喫煙者の割合の違いを説明するには、このように考えるのが妥当であるように思われます。

精神的なストレスが強く関係していると考えられますが、飲酒の状況と比べると対照的な結果になっていることに驚かされます。飲酒に関しては、20時間程度の連続勤務をこなす方が多いという、タクシー乗務のあり方が強く影響していると考えられます。

## 睡眠時間



走行距離が減ったと答えた方で、むしろ睡眠時  
間が短くなっている可能性があります

走行距離が「増えた」方では、「変わらない」と答えた方に比べて、睡眠時間が「6時間未満」と短い方がやや多く、仕事量の増加に伴う影響が考えられます。一方、走行距離が「減った」方でも「8時間以上」と答えた方が少なくなっており、これもまた仕事量が減ることによって精神的なストレスが強くなったことなどが原因ではないかと考えられます。