

平成 29 年度労災疾病臨床研究事業費補助金

「過労死等の実態解明と防止対策に関する総合的な労働安全衛生研究」
分担研究報告書（事案解析）

運輸業・郵便業における精神障害の労災認定事案の特徴に関する研究

研究分担者 高橋正也 独立行政法人労働者健康安全機構労働安全衛生総合研究所
産業疫学研究グループ・部長

【研究要旨】

脳・心臓疾患による過労死等の最多発生業種として注目される運輸業・郵便業は、精神障害による過労死等も多発している。本研究では精神障害の労災認定事案について、運輸業・郵便業の被災状況や関連する要因の特徴を明らかにすることを目的とした。平成 22 年 1 月から平成 27 年 3 月の間に業務上認定された精神障害事案合計 214 件の調査復命書を分析した。事案全体の 50%が恒常的な長時間労働、31%が仕事上の問題、21%が上司に関連した問題、約 10%が乗客に関連した問題、路上での事故（被害）、事業場内作業時の事故（被害）に関連した。仕事上の問題は恒常的な長時間労働を伴う事案が多かった。上司に関連した問題では業務指導範囲内とは言え、被災労働者に対する罵声や叱責が多く認められた。これらの結果から、労働時間の適正化はもとより、業務の進め方、上司のあり方、作業安全の確保など時間以外の要因を改善することが本業種で働く労働者の精神障害を予防する可能性につながると考えられた。

研究分担者：

吉川 徹（労働安全衛生総合研究所 過労死等調査研究センター・センター長代理）
山内貴史（同センター・客員研究員）
梅崎重夫（労働安全衛生総合研究所・総括領域長）

A. 研究目的

運輸業・郵便業は脳・心臓疾患による過労死等が最も起こりやすい業種であることは認定事案数及び雇用者 100 万人当たりの事案数（事案数の少ない漁業等を除く。以下同じ。）から見て明らかである。一方で、精神障害による過労死等も上位に位置している。認定事案数では製造業、卸売業・小売業、医療・福祉に続いて第 4 位である。雇用者 100 万人当たりの事案数で比べると、第 1 位の情報通信業 13.5 に極めて近い 13.0 となるのが昨年度までの研究成果として示されている。

本研究では、運輸業・郵便業における精神障害の労災認定事案について、被災状況や関連する要因にどのような特徴があるのかを明らかにすることを目的とした。

B. 研究方法

前年度までに構築した精神障害による労災

認定事案（平成 22 年 1 月から平成 27 年 3 月の間に業務上認定された事案）のデータベースに含まれる運輸業・郵便業の事案合計 214 件を対象にした。

それぞれの事案の調査復命書に基づいて、被災労働者の職種を同定し、自殺の有無、恒常的な長時間労働の有無を確かめるとともに、長時間労働以外の関連要因を次の 10 種に分類した：①路上での事故（被害又は加害）、②事業場内での事故（被害又は加害）、③仕事上の問題、④上司に関連した問題、⑤同僚に関連した問題、⑥部下に関連した問題、⑦乗客に関連した問題、⑧顧客に関連した問題、⑨退職強要、⑩東日本大震災に関連した問題。以上の情報を職種ごとに集計した。なお、トラック運転手については業態が長距離かそれ以外かに分けた。

（倫理面での配慮）

本研究は、労働安全衛生総合研究所研究倫理審査委員会にて審査され、承認を得たうえで実施された（通知番号：H2708）。本研究で用いたデータベースには、個人の氏名、住所、電話番号等、個人を特定できる情報は一切含まれていない。

C. 研究結果

表 1 に人数の多かった職種順に集計した情報をまとめた。第 1 位はトラック運転手の 70 人で全体の 33% を占めた。次いで、タクシー運転手 25 人、事務職 25 人、倉庫作業 17 人、管理責任者 13 人、郵便局員 11 人、バス運転手 7 人であった。

自殺者の割合は全体では 14% であった。これを上記の人数の多かった職種ごとに見ると、郵便局員が 45% (5/11 人) と最も高く、次いで事務職が 24%、管理責任者が 23% であった。

恒常的な長時間労働であった割合は全体では 50% に上った。これを、上記と同様に職種ごとに見ると、管理責任者の 85% (11/13 人) が注目された。

また、長時間労働以外の関連要因を見ると、仕事上の問題が最も多く (31%)、これを上記の職種ごとに見ると、管理責任者、事務職、郵便局員で多く認められた。その具体的な内容を表 2 にまとめた。それぞれの職種に応じて様々な問題が生じていた。またトラック運転手、事務職、管理責任者では特に、恒常的な長時間労働を伴う事案も多かった。

関連要因のうち二番目に多い上司に関連した問題 (21%) を職種ごとに見ると、郵便局員と事務職で多かった。その具体的な内容を表 3 にまとめた。業務指導範囲内とみなされたものの、仕事のミスに対する罵声や叱責を上司から受けていたことが共通していた。仕事上の問題と同じように、恒常的な長時間労働がトラック運転手や倉庫作業で付随していた。

乗客に関連した問題と路上での事故 (被害) はそれぞれ全体の 10% 程度を占めた。乗客関連ではタクシー運転手の 70% 以上 (18/25 人) が該当し、特に乗客から暴力を受けたという事案が多かった。バス運転手も同様に 43% (3/7 人) であった。路上事故の被害はバスガイド 4 人のうち 3 人に認められた。

事業場内で作業を行っていた時に事故の被害を受けた割合は全体の 9% であった。倉庫作業とともに、トラック運転手による荷役作業で多く認められた。

トラック運転手を長距離走行する長距離群とそうでない非長距離群とを比べると、恒常的な長時間労働が認められた割合は 60% ほどと同様であったが、長距離群では路上事故の加害者となるが多かった (11%)。それに対して、非長距離群では仕事上の問題 (30%) や自殺 (10%) の多いことが判明した。

D. 考察

運輸業・郵便業における精神障害の労災認定事案についてその要因を調べると、最多の恒常的な長時間労働が 50%、仕事上の問題が 31%、上司に関連した問題が 21% であった。仕事上の問題は多岐にわたったが、恒常的な長時間労働を伴う事案も多く認められた。上司に関連した問題として、罵声、叱責、暴言が挙げられた。同様に、職種によっては長時間労働が伴っていた。

以上の結果から、労働が長時間化に発展する背景を検証し修正することがまず求められる。そればかりでなく、業務の進め方や上司のあり方を見直す必要がある。経営面や労働者に対する管理指導面の改善は精神障害の業務上事案の減少につながると期待される。

全体に占める割合は高くなかったが、路上や事業場内での事故が精神障害と関連していた。この事実に基づけば、道路交通安全 (例、厚生労働省：交通労働災害防止のためのガイドライン、2013) とともに、荷役作業・倉庫作業の安全 (例、厚生労働省：陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン、2013) を一層確保することが精神障害の事案を減少させるのに役立つと考えられる。

乗客を運ぶタクシー運転手やバス運転手では、その乗客から暴力等を受けたことが精神障害と関連していた。他の対人業務と同じように、こうした危険に対して十分な事前準備 (例、警察への迅速通報) と事後対応 (例、被災労働者への就業上の配慮、適切な精神科的治療への引き継ぎや受診勧奨) を事業場として行い、精神障害への発展を防いでいくのが望ましい。さらにこの問題は、利用者、つまり国民の意識や行動に関わることである。その意味で、サービスを受ける側である利用者としての適切な態度や行動について社会的な周知が重要と言える。

E. 結論

運輸業・郵便業における精神障害の労災認定事案では、全体の 50% が恒常的な長時間労働、31% が仕事上の問題、21% が上司に関連した問題、約 10% が乗客に関連した問題、路上での事故 (被害) 及び事業場内作業時の事故 (被害) に関連した。労働時間の適正化に加えて、業務の進め方、上司のあり方、作業安全の確保など労働時間以外の要因の改善によって本業種で働く労働者の精神障害を予防できる可能性が考えられた。

F. 健康危険情報

なし

G. 研究発表

なし

H. 知的財産権の出願・登録状況(予定を含む。)

なし

表 1. 運輸業・郵便業の精神障害の労災認定事案：職種別の被災状況と関連要因

職種	人数	うち自殺者数	恒常的長時間労働有	路上事故		事業場内事故		仕事上の問題	上司関連	同僚関連	部下関連	乗客関連	顧客関連	退職強要	震災関連
				被害	加害	被害	加害								
トラック運転手	70	6	43	13	4	11	0	18	15	2	0	0	3	3	1
(人数%)		(9)	(61)	(19)	(6)	(16)	(0)	(26)	(21)	(3)	(0)	(0)	(4)	(4)	(1)
長距離*	19	0	12	4	2	3	0	3	3	0	0	0	0	0	0
(人数%)		(0)	(63)	(21)	(11)	(16)	(0)	(16)	(16)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
それ以外	50	5	31	8	2	8	0	15	12	2	0	0	3	3	1
(人数%)		(10)	(62)	(16)	(4)	(16)	(0)	(30)	(24)	(4)	(0)	(0)	(6)	(6)	(2)
タクシー運転手	25	0	2	1	2	0	0	6	1	2	0	18	0	1	2
(人数%)		(0)	(8)	(4)	(8)	(0)	(0)	(24)	(4)	(8)	(0)	(72)	(0)	(4)	(8)
事務職	25	6	13	0	0	1	0	10	9	4	0	0	2	0	0
(人数%)		(24)	(52)	(0)	(0)	(4)	(0)	(40)	(36)	(16)	(0)	(0)	(8)	(0)	(0)
倉庫作業	17	2	8	0	0	6	0	4	5	0	1	0	1	0	0
(人数%)		(12)	(47)	(0)	(0)	(35)	(0)	(24)	(29)	(0)	(6)	(0)	(6)	(0)	(0)
管理責任者	13	3	11	0	0	1	0	7	1	1	1	0	1	0	0
(人数%)		(23)	(85)	(0)	(0)	(8)	(0)	(54)	(8)	(8)	(8)	(0)	(8)	(0)	(0)
郵便局員	11	5	2	1	0	0	0	4	5	0	2	0	1	1	1
(人数%)		(45)	(18)	(9)	(0)	(0)	(0)	(36)	(45)	(0)	(18)	(0)	(9)	(9)	(9)
バス運転手	7	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	3	0	1	0
(人数%)		(0)	(14)	(14)	(14)	(0)	(0)	(0)	(14)	(0)	(0)	(43)	(0)	(14)	(0)
配送業務	6	1	4	1	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0
(人数%)		(17)	(67)	(17)	(0)	(17)	(0)	(33)	(17)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
配車業務	6	0	5	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
(人数%)		(0)	(83)	(0)	(0)	(0)	(0)	(17)	(17)	(17)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
営業	5	2	5	0	0	0	0	2	2	0	0	0	1	0	0
(人数%)		(40)	(100)	(0)	(0)	(0)	(0)	(40)	(40)	(0)	(0)	(0)	(20)	(0)	(0)
重機運転士	5	2	2	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0
(人数%)		(40)	(40)	(0)	(0)	(0)	(20)	(40)	(20)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
バスガイド	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
(人数%)		(0)	(0)	(75)	(0)	(0)	(0)	(25)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
運行管理	3	1	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
(人数%)		(33)	(100)	(0)	(0)	(0)	(0)	(33)	(33)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
引越作業員	3	0	2	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
(人数%)		(0)	(67)	(33)	(0)	(0)	(0)	(33)	(33)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
電車運転士	3	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
(人数%)		(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(67)	(0)	(0)	(0)	(33)	(0)	(0)	(33)
車掌	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
(人数%)		(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(50)	(0)	(0)	(0)	(50)	(0)	(0)	(50)
その他**	9	1	6	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	1
(人数%)		(11)	(67)	(0)	(0)	(0)	(0)	(44)	(22)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(11)
総計	214	29	107	21	7	20	1	66	46	10	4	23	9	6	7
(総計%)		(14)	(50)	(10)	(3)	(9)	(0)	(31)	(21)	(5)	(2)	(11)	(4)	(3)	(3)

*不明1, **整備工, 商品管理, 代行運転手等。項目には重複有り。

表 2. 運輸業・郵便業の精神障害の労災認定事案：「仕事上の問題」の主な内容

職種	自殺 仕事上の問題	長時間労働/全件
トラック運転手	<ul style="list-style-type: none"> ○ 配置転換により震災影響もあって業務内容変更と長時間化 ○ 配置転換はあったが新たな業務ではなかった ○ 配達ミスにより荷受人から不法侵入として警察通報され解雇通知 ○ 持病の体臭により社内で苦情 「体調が悪くても休みがとれなかった」と申し立て 積荷固定不良や乱暴な運転により荷崩れ 荷卸し遅延による損害賠償金を事業場から請求された 配達した荷物の件で加害者宅を訪問時に恐喝や脅迫等 	14/18
タクシー運転手	<ul style="list-style-type: none"> 乗務していたタクシーで乗客が拳銃自殺 通行人からの暴行 乗務していたタクシーで震災にあう 	1/6
事務職	<ul style="list-style-type: none"> ○ 仕事ミス頻発 ○ 倉庫業務から窓口業務に変わり仕事増 ○ 事故の隠べいに係る内部告発者の疑いをかけられる ○ 不正の管理責任を問われ当事者は行方不明 自分の関係する仕事で多額の損失 本来業務と事故被害者対応を同時に1人で 精神異常疑い者が停車中の営業車を襲撃 	4/10
倉庫作業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 昇進あり ○ 作業ミスによる重大な事故の責任を問われ降格 自転車で帰宅途中に普通自動車に衝突し負傷 責任者が異動し業務量増加 	1/4
管理責任者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 庸車先との金銭トラブルあり ○ バス運転手による事故頻発により仕事増 「慢性的に過重な労働時間による」と申し立てているが労働時間に関するデータなし 事業場の違法行為に対して当局より聴取 配置転換で慣れない業務 	5/7
郵便局員	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新職場での仕事ミス頻発 ○ 自殺3か月前に「管理職から降りたい」と申し立て 配置転換による業務内容の変更 震災後避難したが会社の判断で戻った後に津波遭遇 	1/4

表 3. 運輸業・郵便業の精神障害の労災認定事案：「上司に関連する問題」の主な内容

職種	自殺 上司関連問題	長時間労働/全件
トラック運転手	<p>仕事ミス時に罵声・乱暴な言葉</p> <p>仕事ミス時に業務指導範囲内の叱責</p> <p>業務指導範囲内の強い指導・叱責</p> <p>無理な業務の改善を訴えてもかなわなかった</p>	9/15
事務職	<p>○ 退職届を受理しない</p> <p>日常的な注意・指導・長時間の叱責</p> <p>ことあるごとに大声で怒鳴られる</p>	3/9
倉庫作業	<p>従業員の前できつい口調で叱責</p> <p>仕事ミスによる業務指導範囲内の指導・叱責</p> <p>異動後に業務指導の範囲を逸脱した叱責</p>	3/5
郵便局員	<p>○ 厳しい指導・叱責メール</p> <p>○ 部下の仕事ミスについてよく怒鳴られる</p> <p>仕事に関する暴言・時給減額</p>	0/5