

令和2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)

運輸業における精神障害事案の解析
－運転業務と非運転業務について－

研究分担者 茂木伸之 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
過労死等防止調査研究センター・研究員

【研究要旨】

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患による労災請求件数、支給決定件数が業種(中分類)別で最も多いが、精神障害についても最近の10年間において請求件数、支給決定件数が共に上位3位以内であり、過労死等防止対策に加えてメンタルヘルスの対策も重要であると考えられる。そこで本研究では、運輸業、郵便業の中で中分類である道路貨物運送業に限定し、精神障害の特徴について明らかにすることを目的とする。平成22～29年度に支給決定された精神障害3,517件から、道路貨物運送業・運輸に付随するサービス業の237件を抽出し分析対象とした。分析は性別、生死、発症時・死亡時年齢、疾患名(ICD-10)、労災認定要因等について行った。職種はトラックドライバーとトラックドライバー以外である非運転業務について分析した。その結果、男性が約90%とほとんどを占めており、労災認定事案からも男性職場であることが認められる。職種別の決定時疾患の心的外傷後ストレス障害(PTSD)は、27件中24件がドライバーであった。事故や悲惨な体験に関連する件数は全体で24件であった。そのため、事故などに対する精神ケアも含めた対策が必要と考える。長時間労働による労災認定の出来事は、ドライバーの約50%、非運転業務の75%が該当し、また、ドライバーの約30%が入社時当初から長時間労働の要因に該当している。ドライバーの長時間労働は、運転労働以外に手待ち、荷役、付帯作業といった発・着荷主の現場での作業が要因になっており、発・着荷主の現場での作業時間の実態を明らかにする必要があると考えられる。非運転業務の長時間労働の大きな要因は、業務拡大・増加と配置転換・転勤であり、それぞれの事柄について検証する必要があると考えられる。道路貨物運送業の精神障害等の過労死等防止対策はドライバーとドライバー以外の職種それぞれ対策を分けて考えた方が良く示唆された。

研究分担者:

松元 俊(労働安全衛生総合研究所過労死等防止調査研究センター・研究員)

久保智英(同研究所同センター・上席研究員)

井澤修平(同研究所同センター・上席研究員)

池田大樹(同研究所同センター・研究員)

高橋正也(同研究所同センター・センター長)

A. 目的

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患による労災請求件数、支給決定件数が業種別(中分類)で最も多いが、精神障害についても過去10年

間において請求件数、支給決定件数共に上位3位以内であり、過労死等防止対策に加えてメンタルヘルスの対策も重要であると考えられる。そこで運輸業、郵便業の中で中分類である道路貨物運送業に限定し、精神障害の特徴について明らかにすることを目的とする。

B. 方法

1. 分析対象

平成22～29年度の8年間に支給決定された3,517件の精神障害事案(業務上)データベース(以下、精神DB)を使用し、その内、運輸業、郵便業(大分類)の中分類に該当する道路貨物運送業230件、運輸に付随するサービ

ス業 7 件、合計 237 件を分析対象とした。

2. 分析方法

道路貨物運送業及び運輸に附帯するサービス業における性別、トラックドライバーとそれ以外の職種(以下、非運転業務)、非運転業務の内訳、生存または死亡、発症時年齢と死亡時年齢、疾病及び関連保健問題の国際統計分類(ICD-10)による決定時疾患名、労災認定された事案の、特別な出来事と36の出来事について分析を行った。これらの労災認定事案の出来事を長時間労働単独による認定、長時間労働プラス長時間労働以外の出来事による認定、長時間労働以外の出来事による認定、の3つに分類した。そして、どのような経緯・背景から長時間労働に結びついたかについて、調査復命書から9つに分類した。その要因は、①入社時から長時間、②業務拡大・増加、③配置転換・転勤、④繁忙期、⑤対人関係、⑥担当人員削減、⑦昇格・昇進、⑧事故、⑨不明(長時間労働による認定であるが、その要因の記載が見られないもの)とした。職種別の対策案を分析するために、業務における心理負荷からの職種別の対策についてそれぞれの職種について比較した。「◎重点対策」は全体の割合より多いまたは近い割合のもの、「○要対策」はその出来事に該当したもの、「△対策用意」はその出来事がなかったものにそれぞれ分類した。

3. 倫理的配慮

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、承認を得たうえで行った(通知番号 2020N04)。

C. 結果

性別は事案 237 件中、男性 214(90.3%)件、女性 23(9.7%)件であり、男性がほとんどであった。

全体及び性別の生死と発症時及び死亡時平均年齢・年代を表1に示した。生存は 202(85.2%)件、死亡は 35(14.8%)件であり、死亡は男性のみであった。発症時の平均年齢(SD)は、全体が 41.1(±9.2)歳、男性は 41.7(±9.0)歳、女性は 35.7(±9.5)歳であった。

全体及び性別の決定時疾患名を表2に示した。最も多い3つの疾患について示すと、全体では、F32 うつ病エピソードが 113(47.7%)件で最も多く、次いで F43.2 適応障害が 58(24.5%)件、F43.1 心的外傷後ストレス障害が

27(11.4%)件であった。性別では、男性は、F32 うつ病エピソードが 106(49.5%)件で最も多く、女性は、F43.2 適応障害が 9件(39.1%)で最も多かった。

労災認定事案の出来事を、長時間労働単独による認定、長時間労働+長時間労働以外の出来事による認定、そして長時間労働を含まない他の出来事による認定の3つに分類した結果を図1に示した。全体では、長時間労働単独が約 20%、長時間労働+出来事が約 40%、他の出来事が約 40%であった。生存も同様の結果であった。長時間労働関係による認定が約 60%であった。死亡は、長時間労働単独が20%であり、長時間労働+出来事が60%であり、他の出来事が 20%であった。長時間労働関係による認定が 80%を占めた。

職種はドライバーが149(男性138、女性11)件、非運転業務は 88(男性 76、女性 12)件であり、60%強がドライバーであった。

非運転業務の内訳は、倉庫作業が 17(男性 16、女性 1)件、運行管理が 17(男性 16、女性 1)件、事務職が 21(男性 13、女性 8)件、管理者が 21(男性 21、女性 0)件、その他(営業、引越し、電気技術、警備、クレーンオペレーター)が 12(男性 10、女性 2)件であった。

職種別の生死は、生存はドライバーが 138(68.3%)件、非運転業務が 64(31.7%)件であった。死亡はドライバーが 11(31.4%)件、非運転業務が 24件(68.6%)で非運転業務の方が多かった(表3)。発症時の平均年齢(SD)は、ドライバーが 41.6(±8.7)歳、非運転業務が 41.3(±9.8)歳でほぼ同じであった。死亡時の平均年齢(SD)は、ドライバーが 44.6(±9.6)歳、非運転業務が 38.1(±9.4)歳であった。

職種別の決定時疾患名は、F32 うつ病エピソードがドライバー65(43.6%)件、非運転業務 48(54.5%)件で最も多かった(表4)。F43.1 心的外傷後ストレス障害は 27 件中 24 件とドライバーがほとんどを占めていた。その 24 件中 22 件が、出来事1「(重度の)病気やケガをした」、出来事2「悲惨な事故や災害の体験、目撃をした」であり、そのすべてが事故に関連することであった。非運転業務の2件も含め合計 24 件が事故関連であった。

職種別の労災認定事案の出来事の分類を図2に示した。ドライバーは長時間労働単独が約 20%、長時間労働+出来事が約 30%、他の出来事が約 50%であった。非運転業務は長時

間労働単独が約 25%、長時間労働＋出来事が約 50%、他の出来事が約 25%であった。

全体では約 60%が長時間労働に関わるものであった。そこで、どのような要因が長時間労働に結びついたのか、その要因を図3に示した。「入社時から長時間」、「業務拡大・増加」、「配置転換・転勤」の 3 つの要因が多かった。全体では、この 3 つが約 20%ずつで約 60%を占めていた。ドライバーは、「入社時から長時間」が約 30%で最も高い割合であった。非運転業務は、「配置転換・転勤」が約 25%、「業務拡大・増加」が約 20%であった。また、長時間労働が要因の件数はドライバーが 149 件中 78 件 (52.3%)、非運転業務が 88 件中 65 件 (73.9%)、合計 237 件中 143 件 (60.3%)であった。

業務における心理負荷(出来事)(新基準)(平成 24 年～29 年度業務上事案)を作成した(表5)。表5をもとに、業務における心理負荷(出来事)からの職種別の対策案を表6に示した。「◎重点対策」が最も多かったのが、ドライバーの 6 項目、次いで運行管理の 5 項目、事務職の 4 項目であった。

D. 考察

1. 全体及び性別について

道路貨物運送業の性別の割合は、男性が約 90%、女性は約 10%であり、精神 DB では男性が約 70%、女性は約 30%であるので、道路貨物運送業は労災認定事案からも男性職場であることが認められる。発症時の男性の平均年齢は、道路貨物運送業は 41.7 歳、精神 DB では 40.2 歳であり、ほぼ同じであった。女性の平均年齢も道路貨物運送業は 35.7 歳、精神 DB では 37.5 歳であり、ほぼ同じであった。但し、道路貨物運送業の女性は、50 歳以上の発症がおらず、人数が 23 件と少ないので、今後人数が増えると発症時の平均年齢と年代に変化の可能性があると考えられる。

2. 事故等による心的外傷後ストレス障害 (PTSD)について

心的外傷後ストレス障害 (PTSD : posttraumatic stress disorders)は交通事故や自然災害等の深刻なイベントにより引き起こされる精神障害である²⁾。職種別決定時疾患名(表4)を見ると、ドライバー、非運転業務ともに、うつ病エピソードが最も多く、次いで適応障害

が多いが、心的外傷後ストレス障害については、27 件中 24 件がドライバーであった。事故や悲惨な体験関連の出来事の全体件数は 24 件であり、その内、交通事故の被害者・加害者両方において、事故の相手が死亡した時の発症は 6 件であった。表6では、ドライバーと倉庫作業のみが事故対策を重点対策としているが、これは、運転時や事業場などで事故が起こった結果によるものである。平成 30 年の自動車運送業における重大事故件数は 5,449 件であり、道路貨物運送業(貨物軽自動車運送業を除く)は 1,918 件と、乗合バスの 2,504 件の次に多かった。道路貨物運送業の重傷者数は 1,311 人中 634 人、死者数は 667 人中 558 人、タクシー 75 人、バス 44 人と比較しても最も多く、死亡リスクが非常に高い業種である³⁾。消防などにおける事故や災害時等に対応するマニュアルが各自治体等で作成されているが⁴⁾、それらを参考にトラックドライバー向けのマニュアルを作成することがドライバーの心的外傷後ストレス障害対策になると考えられる。

3. 長時間労働について

ドライバーの労災認定事案の認定要因として、長時間労働に関わる認定が約 50%であった。また、長時間労働がドライバーの重点対策に該当した(表6)。そこで、長時間労働の要因を調べた結果、「入社時から長時間」が約 30%と最も多かった。これは、仕事内容・量が最初から時間外労働を前提としたものであるためと考えられる。ドライバーの長時間労働は運転労働以外に手待ち、荷役、付帯作業が要因となっており^{5,6)}、発・着荷主の現場での作業時間の実態及び内訳を明らかにする必要があると考えられる。長時間労働削減の改善の例として、手待ち時間改善のために荷役の予約システムの導入や、従来の手荷役からパレットを使用した荷役への変更、さらにパレット積みそのまま発送から到着の荷卸しまで一貫して輸送する一貫パレチゼーションを導入して付帯作業を減らすことが行われている。これらの取り組みはドライバーの拘束時間を削減するのに有効であることが実証されている。このように長時間労働削減に向けて一部動きが出てきている。

非運転業務の長時間労働の大きな要因は、「配置転換・転勤」では、仕事の中身が変わったことによる不慣れや職務の増加、「業務拡大・増加」では、通常業務に加えて新規事業担当や荷扱い時間の変更などによる長時間労働

働などであった。長時間労働を要因とする認定件数はドライバーが約 50%であったことに比較して、非運転業務は約 75%であった。ドライバー特有の長時間拘束による長時間労働と比較して、非運転業務では、仕事の中身が変わることや、業務増大による長時間労働が要因のため、職種別の対応が必要と考えられる。

E. 結論

本研究では、道路貨物運送業の精神障害の特徴について明らかにすることを目的に、ドライバー149件と非運転業務88件を対象として、分析を行った。その結果、精神障害の要因は、ドライバーは「長時間労働」が多く、また、非運転業務と比べ事故等による「心的外傷後ストレス障害」が多いこと、非運転業務は「配置転換・転勤」や「業務拡大・増加」による長時間労働が多いことが明らかとなった。今後、ドライバーと非運転業務それぞれの検証及び対策が必要であることが示唆された。

F. 健康危機情報

該当せず。

G. 研究発表

1. 論文発表

なし

2. 学会発表

なし

H. 知的財産権の出願・登録状況(予定を含む)

なし

I. 文献

- 1) 佐々木毅, 菅智絵美, 吉川徹, 他.脳・心臓疾患及び精神障害の労災認定事案の経年変化と重点業種の解析. 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—令和元年度総括・分担研究報告書. 2020. 29-83.
- 2) 福永浩司, 矢吹悌, 高畑伊吹, 他.心的外傷後ストレス症候群(PTSD)の心的機序と治療戦略.日薬理誌 2018; 152:194-201.
- 3) 国土交通省自動車局. 自動車運送事

業用自動車事故統計年表(自動車交通の輸送における安全にかかわる情報)(平成30年).

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/data/statistics61.pdf>

- 4) 労働者健康安全機構.職場におけるこころのケアマニュアル.2017.
https://www.johas.go.jp/Portals/0/data0/oshirase/pdf/H29kokoro_no_kea.pdf.
- 5) 国土交通省.トラック運送状況の実態調査結果(平成27年調査).
<https://www.mlit.go.jp/common/001292625.pdf>
- 6) 齊藤実. 物流におけるドライバー長時間労働の問題.商経論叢 2019;第54巻第2.3合併号:23-40.

表 1. 全体及び性別の労災認定事案の生死、発症時年齢、死亡時年齢

	全体		男性		女性	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
生死						
生存	202	(85.2)	179	(83.6)	23	(100)
死亡	35	(14.8)	35	(16.4)	0	(0.0)
合計	237	(100)	214	(100)	23	(100)
発症時年齢(平均、SD)	(41.1,9.2)		(41.7,9.0)		(35.7,9.5)	
19歳以下	2	(1.0)	1	(0.6)	1	(4.3)
20-29歳	21	(10.4)	16	(8.9)	5	(21.7)
30-39歳	64	(31.7)	58	(32.4)	6	(26.1)
40-49歳	76	(37.6)	65	(36.3)	11	(47.8)
50-59歳	35	(17.3)	35	(19.6)	0	(0.0)
60-64歳	4	(2.0)	4	(2.2)	0	(0.0)
合計	202	(100)	179	(100)	23	(100)
死亡時年齢(平均、SD)	(40.3,9.9)		(40.3,9.9)		(0,0)	
19歳以下	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
20-29歳	5	(14.3)	5	(14.3)	0	(0.0)
30-39歳	10	(28.6)	10	(28.6)	0	(0.0)
40-49歳	16	(45.7)	16	(45.7)	0	(0.0)
50-59歳	3	(8.6)	3	(8.6)	0	(0.0)
60-64歳	1	(2.9)	1	(2.9)	0	(0.0)
合計	35	(100)	35	(100)	0	(0.0)

表 2. 全体及び性別の決定時疾患名

	全体		男性		女性	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
F30-39: 気分[感情]障害						
小計	127	(53.6)	118	(55.1)	9	(39.1)
F31 双極性感情障害	8	(3.4)	7	(3.3)	1	(4.3)
F32 うつ病エピソード	113	(47.7)	106	(49.5)	7	(30.4)
F34 持続性気分(感情)障害	3	(1.3)	3	(1.4)	0	(0.0)
F3 下位分類不明	3	(1.3)	2	(0.9)	1	(4.3)
F40-48: 神経症性障害、ストレス関連障害及び身体表現性障害						
小計	109	(46.0)	95	(44.4)	14	(60.9)
F40 恐怖症性不安障害	2	(0.8)	2	(0.9)	0	(0.0)
F41 その他の不安障害	6	(2.5)	6	(2.8)	0	(0.0)
F43.0 急性ストレス反応	4	(1.7)	4	(1.9)	0	(0.0)
F43.1 心的外傷後ストレス障害	27	(11.4)	25	(11.7)	2	(8.7)
F43.2 適応障害	58	(24.5)	49	(22.9)	9	(39.1)
F43以下の下位分類不明	4	(1.7)	2	(0.9)	2	(8.7)
F44 解離性(転換性)障害	3	(1.3)	3	(1.4)	0	(0.0)
F45 身体表現性障害	2	(0.8)	2	(0.9)	0	(0.0)
F4 下位分類不明	3	(1.3)	2	(0.9)	1	(4.3)
F2: 統合失調症、統合失調症型障害及び妄想性障害	1	(0.4)	1	(0.5)	0	(0.0)
合計	237	(100)	214	(100)	23	(100)

表 3. 職種別の生死、発症時年齢、死亡時年齢

	ドライバー		非運転業務	
	n	(%)	n	(%)
生死				
生存	138	(92.6)	64	(72.7)
死亡	11	(7.4)	24	(27.3)
合計	149	(100)	88	(100)
発症時年齢(平均、SD)	(41.6, 8.7)		(41.3, 9.8)	
19歳以下	1	(0.7)	1	(1.1)
20-29歳	15	(10.1)	10	(11.4)
30-39歳	46	(30.9)	27	(30.7)
40-49歳	60	(40.3)	36	(40.9)
50-59歳	24	(16.1)	12	(13.6)
60-64歳	3	(2.0)	2	(2.3)
合計	149	(100)	88	(100)
死亡時年齢(平均、SD)	(44.6, 9.6)		(38.1, 9.4)	
19歳以下	0	(0.0)	0	(0.0)
20-29歳	1	(9.1)	4	(16.7)
30-39歳	3	(27.3)	7	(29.2)
40-49歳	5	(45.5)	11	(45.8)
50-59歳	1	(9.1)	2	(8.3)
60-64歳	1	(9.1)	0	(0.0)
合計	11	(100)	24	(100)

表 4. 職種別決定時疾患名

	ドライバー		非運転業務	
	n	(%)	n	(%)
F30-39: 気分[感情]障害				
小計	71	(47.7)	56	(63.6)
F31 双極性感情障害	2	(1.3)	6	(6.8)
F32 うつ病エピソード	65	(43.6)	48	(54.5)
F34 持続性気分(感情)障害	2	(1.3)	1	(1.1)
F3 下位分類不明	2	(1.3)	1	(1.1)
F40-48: 神経症性障害、ストレス関連障害及び身体表現性障害				
小計	77	(51.3)	32	(36.4)
F40 恐怖症性不安障害	2	(1.3)	0	(0.0)
F41 その他の不安障害	5	(3.4)	1	(1.1)
F43.0 急性ストレス反応	3	(2.0)	1	(1.1)
F43.1 心的外傷後ストレス障害	24	(16.1)	3	(3.4)
F43.2 適応障害	34	(22.8)	24	(27.3)
F43以下の下位分類不明	3	(2.0)	1	(1.1)
F44 解離性(転換性)障害	3	(2.0)	0	(0.0)
F45 身体表現性障害	2	(1.3)	0	(0.0)
F4 下位分類不明	1	(0.7)	2	(2.3)
F2: 統合失調症、統合失調症型障害及び妄想性障害	1	(0.7)	0	(0.0)
合計	149	(100)	88	(100)

表 5. 業務における心理負荷(出来事)(新基準)(平成 24 年～29 年度業務上事案)

事案数	ドライバー		倉庫作業等		運行管理		事務職		管理者		その他		全体	
	N	(%)	N	(%)	N	(%)	N	(%)	N	(%)	N	(%)	N	(%)
特別な出来事の評価	133		17		14		18		18		11		211	
心理的負荷が極度のもの	15	(11.3)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	15	(7.1)
極度の長時間労働	16	(12.0)	4	(23.5)	2	(14.3)	0	(0.0)	5	(27.8)	3	(27.3)	30	(14.2)
恒常的な長時間	54	(40.6)	4	(23.5)	9	(64.3)	7	(38.9)	8	(44.4)	4	(36.3)	86	(40.8)
具体的な出来事														
1. (重度の)病気やケガをした	23	(17.3)	2	(11.8)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(9.1)	26	(12.3)
2. 悲惨な事故や災害の体験、目撃をした	24	(18.0)	3	(17.6)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	2	(18.2)	29	(13.7)
3. 業務に関連し、重大な人身事故、重大事故を起こした	5	(3.8)	1	(5.9)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	6	(2.8)
4. 会社の経営に影響する等の重大な仕事上のミスをした	6	(4.5)	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(5.6)	0	(0.0)	0	(0.0)	7	(3.3)
5. 会社で起きた事故・事件について、責任を問われた	2	(1.5)	0	(0.0)	1	(7.1)	1	(5.6)	2	(11.1)	0	(0.0)	6	(2.8)
6. 自分の関係する仕事で多額の損失等が生じた	1	(0.8)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(0.5)
7. 業務に関連し、違法行為を強要された	1	(0.8)	0	(0.0)	1	(7.1)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	2	(0.9)
8. 達成困難なノルマが課された	1	(0.8)	0	(0.0)	1	(7.1)	0	(0.0)	1	(5.6)	0	(0.0)	3	(1.4)
9. ノルマが達成できなかった	0	(0.0)	0	(0.0)	2	(14.3)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	2	(0.9)
10. 新規事業の担当になった、会社の建て直しの担当になった	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
11. 顧客や取引先から無理な注文を受けた	0	(0.0)	0	(0.0)	2	(14.3)	1	(5.6)	0	(0.0)	0	(0.0)	3	(1.4)
12. 顧客や取引先からクレームを受けた	3	(2.3)	0	(0.0)	1	(7.1)	2	(11.1)	2	(11.1)	0	(0.0)	8	(3.8)
13. 大きな説明会や公式の場での発表を強いられた	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
14. 上司が不在になることにより、その代任を任された	0	(0.0)	1	(5.9)	1	(7.1)	2	(11.1)	0	(0.0)	0	(0.0)	4	(1.9)
15. 仕事内容・仕事量の(大きな)変化を生じさせる出来事があった	18	(13.5)	3	(17.6)	5	(35.7)	7	(38.9)	2	(11.1)	1	(9.1)	36	(17.1)
16. 1ヶ月に80時間以上の時間外労働を行った	34	(25.6)	3	(17.6)	4	(28.6)	1	(5.6)	5	(27.8)	2	(18.2)	49	(23.2)
17. 2週間にわたって連続勤務を行った	19	(14.3)	4	(23.5)	4	(28.6)	3	(16.7)	2	(11.1)	1	(9.1)	33	(15.6)
18. 勤務形態に変化があった	1	(0.8)	1	(5.9)	1	(7.1)	0	(0.0)	1	(5.6)	0	(0.0)	4	(1.9)
19. 仕事のペース、活動の変化があった	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
20. 退職を強要された	5	(3.8)	1	(5.9)	0	(0.0)	1	(5.6)	0	(6.3)	0	(0.0)	7	(3.3)
21. 配置転換があった	3	(2.3)	2	(11.8)	1	(7.1)	1	(5.6)	1	(5.6)	0	(0.0)	8	(3.8)
22. 転勤をした	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	2	(11.1)	0	(0.0)	2	(0.9)
23. 複数名で担当していた業務を1人で担当するようになった	0	(0.0)	0	(0.0)	2	(14.3)	1	(5.6)	0	(0.0)	0	(0.0)	3	(1.4)
24. 非正規社員であるとの理由により、仕事上の差別、不利益取り扱いを受けた	1	(0.8)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(0.5)
25. 自分の昇格・昇進があった	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(7.1)	0	(0.0)	1	(6.3)	0	(0.0)	2	(0.9)
26. 部下が減った	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
27. 早期退職制度の対象となった	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
28. 非正規社員である自分の契約満了が迫った	1	(0.8)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(0.5)
29. (ひどい)嫌がらせ、いじめ、又は暴行を受けた	12	(9.0)	3	(17.6)	2	(14.3)	4	(22.2)	2	(11.1)	1	(9.1)	24	(11.4)
30. 上司とのトラブルがあった	24	(18.0)	1	(5.9)	4	(28.6)	6	(33.3)	1	(5.6)	2	(18.2)	38	(18.0)
31. 同僚とのトラブルがあった	5	(3.8)	0	(0.0)	0	(0.0)	2	(11.1)	0	(0.0)	0	(0.0)	7	(3.3)
32. 部下とのトラブルがあった	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(7.1)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(0.5)
33. 理解してくれていた人の異動があった	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(5.6)	0	(0.0)	0	(0.0)	1	(0.5)
34. 上司が変わった	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
35. 同僚等の昇進・昇格があり、昇進で先を越された	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
36. セクシュアルハラスメントを受けた	1	(0.8)	0	(0.0)	0	(0.0)	3	(16.7)	0	(0.0)	0	(0.0)	4	(1.9)

表 6. 業務における心理負荷(出来事)からの職種別対策案

	長時間労働	事故対策(路上、事業場)	業務に関連した事故や重大なミス	顧客・取引先対応(クレーム等)	仕事内容・量の変化	2週間以上の連続勤務	退職の強要	嫌がらせ、いじめ、又は暴行を受けた	上司(同僚)とのトラブル	セクシュアルハラスメント
ドライバー	◎	◎	◎	○	○	◎	◎	○	◎	女性従業員
倉庫作業	○	◎	○	△	○	◎	◎	○	○	
運行管理	◎	△	△	◎	◎	◎	○	◎	◎	
事務職	○	△	○	◎	◎	○	○	◎	◎	
管理者	◎	△	△	◎	○	○	△	○	○	
◎重点対策 ○要対策 △対策用意										

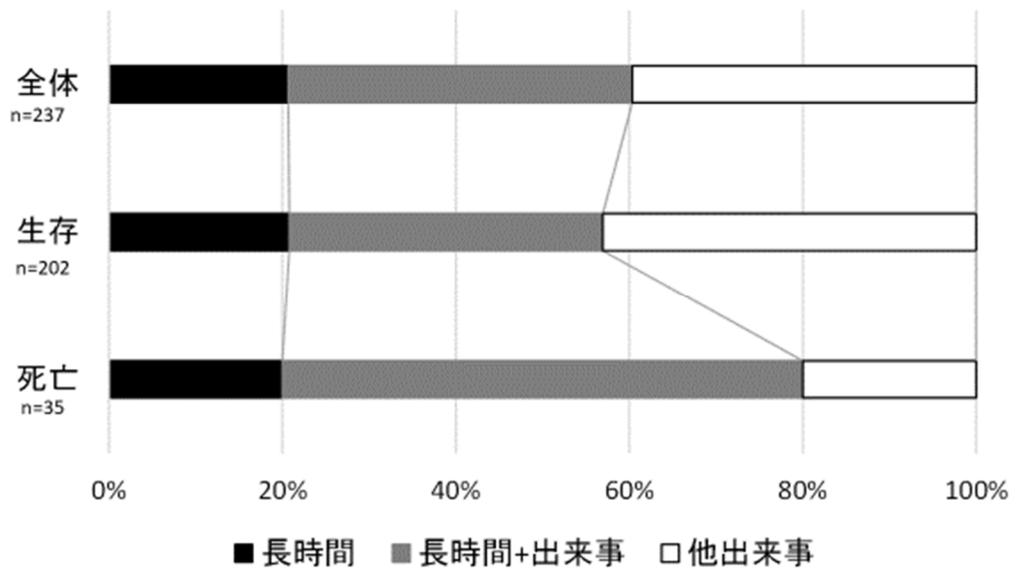


図 1. 生死別労災認定事案の出来事の種類

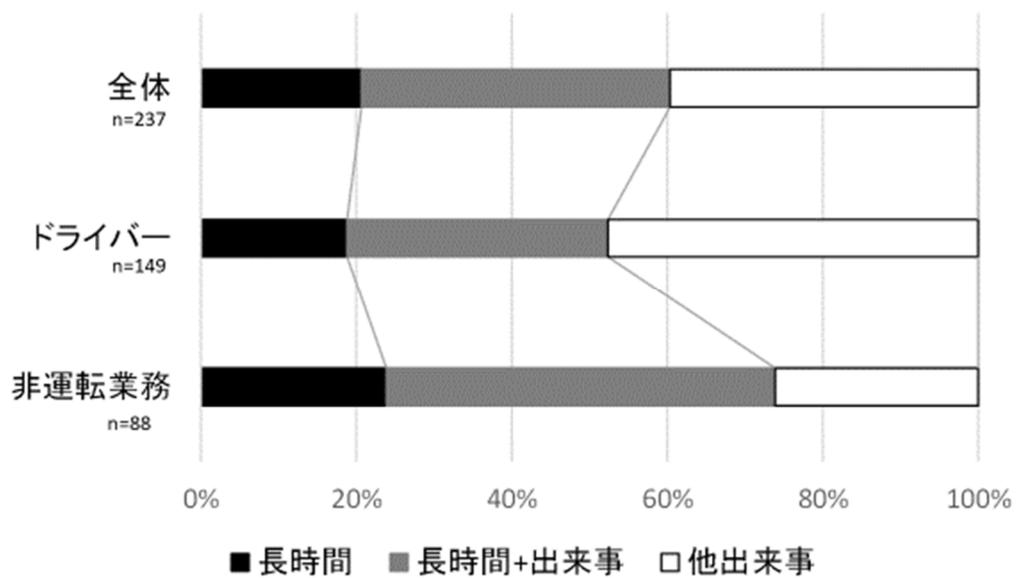


図 2. 職種別の労災認定事案の出来事の種類

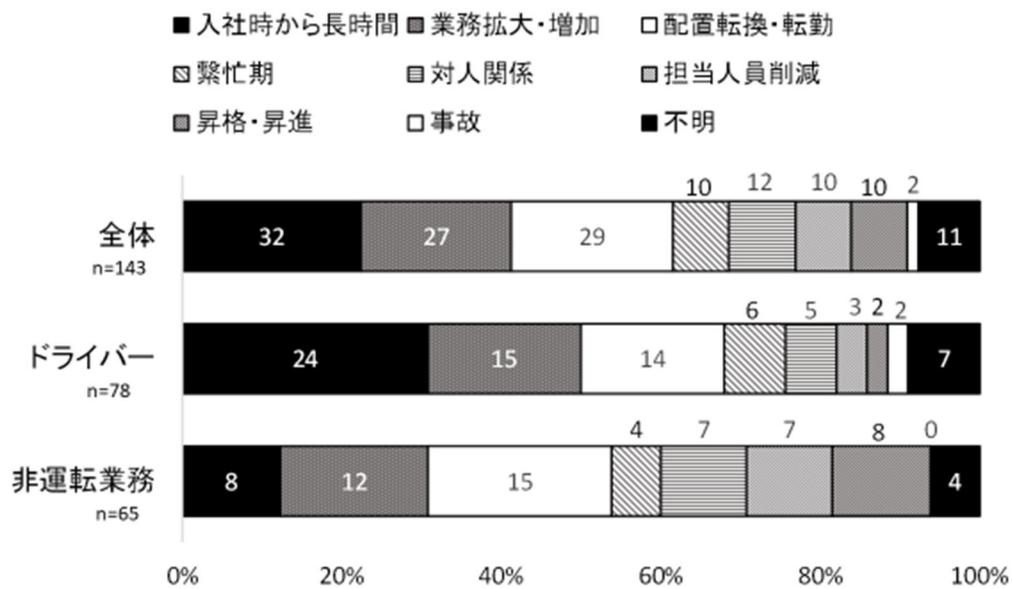


図 3. 職種別の長時間労働の要因