

令和3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)

道路貨物運送業における精神障害等の事案の解析

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＞

【目的】令和2年度の事案解析より、ドライバーの長時間労働が要因である事案のうち約30%が「入社時から長時間労働」であること判明したが、発症要因までは整理できなかった。そこでドライバーの精神障害等の発症要因について、労災認定に用いられた出来事より検討することを目的とする。また、精神障害事案の運行パターンを分析し、脳・心臓疾患の運行パターンとの相違を検証する。

【方法】道路貨物運送業のトラックドライバー101名を対象とした。発症要因については、長時間労働が要因である事案とそれ以外の事案の出来事の件数、長時間労働が要因である事案に関連する長時間労働以外の具体的出来事の分析を行った。運行パターンについては、労働時間集計表と調査復命書より8つに分類し、記述統計を行った。

【結果】長時間労働が要因である事案の出来事が72件、それ以外の事案の出来事が29件であった。それ以外の事案の出来事の内訳はケガ・事故事案等が21件、対人関係等が8件であった。ケガ・事故事案等は交通事故等の対応によるもので、その内容は、事故を起こしたことによる手当のカット等であった。また、長時間労働が要因である事案の出来事72件のうち長時間労働以外の具体的出来事が51件あり、その中で上司とのトラブルが21件と最も多かった。運行パターンは、深夜・早朝出庫型・通常タイプ(22.8%)、夜勤型・通常タイプ(20.8%)の順に多かった。

【考察】発症要因における交通事故を起こしたことに伴う手当のカット等は、給与の減額による生活不安から精神障害が発症した可能性が考えられる。対策として、会社による事故等への対応が必要と考えられる。上司による強い叱責・きつい口調等は直接の認定理由ではないが、これら上司とのトラブルが起因となる精神障害等の発症事案が見られた。このような上司とのトラブルの防止対策が必要であると考えられる。運行パターンは深夜・早朝出庫型・通常タイプ、夜勤型・通常タイプに多かった。脳・心臓疾患の運行パターンも深夜・早朝時間帯に運行が多いため、道路貨物運送業の認定事案では、深夜・早朝時間帯の運行が多いことが明らかになった。

【この研究から分かったこと】発症要因における交通事故への対応は、他の産業ではない事案と見られ、道路貨物運送業の精神障害等の特徴と考えられる。上司とのトラブルが認定理由ではないが、これが起因となる精神障害等の発症事案が見られた。また、運行パターンは、深夜・早朝時間帯に多いことが明らかになった。

【キーワード】事故対応、パワーハラスメント、運行パターン

研究分担者:

高橋正也(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・センター長)

A. 目的

令和2年度の「運輸業における精神障害事案の解析」¹⁾では、長時間労働に起因した認定が、トラックドライバーは約50%、非運転業務は約70%であり、精神障害等においても長

時間労働対策が必要と示唆された。ドライバーの約30%が「入社時から長時間労働」であることは判明したが、発症要因までは整理できなかった。そこでドライバーの精神障害等の発症要因について、労災認定に用いられた出来事より検討することを目的とする。

また、平成28、29年度の「運輸業・郵便業における過労死(脳・心臓疾患)の予測及び防止を目的とした資料解析に関する研究」^{2、3)}において、ドライバーの運行は8パターンに分類された。そこで、精神障害事案においても運行パターンを分析し、脳・心臓疾患の運行パターンとの相違を検証する。

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⁴⁾、道路貨物運送業のトラックドライバー101名(男性95名、女性6名、発症時平均年齢±標準偏差:41.8±9.0歳)を対象とした。

2. 分析項目

1) 発症要因

精神DB及び調査復命書より、発症要因の分析を行った。発症要因については、長時間労働が要因である事案(以下「長時間労働関連」という。)とそれ以外の事案の出来事の件数、長時間労働関連における具体的出来事等について記述統計及び事例による分析を行った。

2) 運行パターン

平成28、29年度の事案解析での運行パターンは以下の通りに定義された^{2、3)}。

- ①連続運行タイプ(3日以上連続運行、車中泊を伴う、休息が設定されていない)
- ②連続勤務タイプ(休日がない状態で、10日間以上の連続運行を複数回以上行っていたケース)
- ③短休息期間タイプ(休息期間が8時間を割るケース)
- ④日勤と夜勤の混合と不規則勤務タイプ(出庫時刻と帰庫時刻が不規則で日勤と夜勤が混合)
- ⑤日勤型タイプ(運行時間が8時から22時で安定)
- ⑥深夜・早朝出庫型・通常タイプ(運行時間は日勤、出庫時刻は深夜・早朝(概ね2時から

7時)、帰庫時刻は夕刻(概ね14時から20時))

⑦深夜・早朝出庫型・不規則タイプ(早朝出庫が中心(7時以前)、帰庫も出庫と連動して不規則)

⑧夜勤型通常タイプ(深夜・早朝帯(0時～5時を含む))を中心とする運行、日々の変動は少ない)

運行パターンは労働時間集計表より線分図を作成し、線分図と調査復命書から運行パターンを8分類した。分析項目は、運行パターンの件数、長時間労働要因と長時間労働要因以外の運行パターンの件数、配送先は調査復命書より8分類した。その8分類は、宅配、コンビニ・スーパー、物流センター間、工場・現場、複数(宅配、店舗、センター、工場等)、不明、その他配送、運転以外であった。配送先の集計は記述統計を行った。

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、2021N26)。

C. 結果

1. 発症要因

長時間労働関連とそれ以外の事案の出来事の内訳件数を図1に示した。長時間労働関連の出来事が72件、それ以外の事案の出来事が29件であった。それ以外の事案の出来事の内訳はケガ・事故事案等が21件、対人関係等が8件であった。ケガをしたドライバーの

【事例1】

- ・男性 55歳 生存 事業場規模 40人。
- ・決定時疾患:適応障害。
- ・出来事:4「会社の経営に影響するなどの重大な仕事上のミス」「強」。
- ・X月、交通事故を起こし負傷、入院。退院後、X月分の給与の振込みがないため、事業場に連絡し、受け取りに行った際、事故による車両修理代約700万円の支払いを求められる事実が認められた。被災労働者の月給が、約40万円であることから、それをはるかに超える賠償責任を迫られた。その事後対応に多大な労力を費やした(懲戒処分、降格、月給額を超える賠償責任の迫及等重いペナルティを課された、職場の人間関係が著しく悪化した等を含む)ことから、評価は「強」。

【事例 2】

- ・男性、57 歳、死亡 事業場規模記載なし。
- ・決定時疾患:急性ストレス反応。
- ・出来事(H23.12 以前):総合「強」。出来事:3「交通事故を起こした」。
- ・X 月 Y 日、午前 6 時頃出社し、A 市まで運転して荷降ろし、翌日 B 市での積込みのため、仮眠して B 市に向かったが、同日の午後 8 時頃、B 市の国道においてガードレールに衝突する車両単独事故を起こした。実地検証を終えたところ、警察官が近くの雑木林に首を吊っている被災者を発見した。病院へ搬送されたが、翌日に死亡した。その状況から自殺と考えられる。単独事故であったが、トラックの損傷がひどく廃車状態(修理費は約 1 千万円)であり、修理費の事業への影響、ガードレールの損害賠償など、会社設立 1 年で経営が軌道に乗っていない会社へ多大な損害を与えたと考えられることから、評価は「強」。

【事例 3】

- ・男性 29 歳 生存 事業場規模 31 人。
- ・決定時疾患:うつ病エピソード。
- ・出来事:総合「強」。17「2 週間以上にわたって連続勤務を行った」「強」、3「交通事故を起こした」「中」。
- ・X 月に人身事故と X+4 月に車両同士の追突事故を起こした。相手は入院を要すものではなかった。X 月の事故で無事故手当約 2 万の 6 か月支給停止、賞与カット。X+4 月の事故で無事故手当 6 か月停止。会社より免責代と車両修理費約 40 万円の請求がなされた。相手のケガは軽く、ペナルティも無事故手当と賞与のカット、免責代と車両修理費にとどまっているので「評価は「中」」。修理費の請求があつてから出社せず。

多くは現場へ復帰出来ない状態であり、事故事案は加害者となった死亡事故または交通事故等の対応によるものであり、その対応の内容は、事故を起こしたことによる手当や賞与カット、免責代負担、修理費請求等であった。事例 1～3 にその概要を示した。

長時間労働関連の出来事 72 件において長時間労働以外の具体的出来事数が 51 件あり、その中で上司とのトラブルが 21 件(41.2%)と最も多く、その次が退職の強要で 5 件(9.8%)

【事例 4】

- ・男性 40 歳、生存 事業場規模 34 人。
- ・決定時疾患:適応障害。
- ・出来事:16「1 か月に 80 時間以上の時間外労働を行った」「強」、29「(ひどい)嫌がらせ、いじめ、又は暴行を受けた」「評価なし」。
- ・上司の配車係からは以前より強い叱責が行われていた。ある日、「これからは仕事を与えない」と言われたため、翌日事業主に相談。その件を知った配車係から「お前、ふざけんな。お前が辞めるべきだ。」と言われた。どうにもならなくなり、翌日、精神科に受診したところ、適応障害と診断された。

であった(表 1)。上司とのトラブルにおける上司の役職は、会長・社長から係長クラスまで様々であった(図 2)。上司とのトラブル例を事例 4 に示した。

2. 運行パターン

運行 8 パターンの全件数及び長時間労働と長時間労働以外に分類した出来事の件数を表 2 に示した。全件数では、深夜・早朝出庫型・通常タイプが 22.8%、夜勤型・通常タイプが 20.8%の運行パターンが多かった。長時間労働においても全件数と同様に深夜・早朝出庫型・通常タイプが 27.8%、夜勤型・通常タイプが 19.4%と多かったが、長時間労働以外の出来事では夜勤型・通常タイプ及び深夜・早朝出庫型タイプが 24.1%と最も多かった。運行パターンの多かった深夜・早朝出庫型・通常タイプ、夜勤型・通常タイプの線分図を図 3、4 に示した。

表 3 に示したように、主要な配送先は工場・現場が 25.7%で最も多かった。固定(ルート・エリア)配送とみられるコンビニ・スーパーは 19.8%、物流センター間は 14.9%、宅配は 9.9%であり、これらを合計は 44.6%であった。

D. 考察

1. 発症要因

発症要因は、長時間労働関連の出来事が約 7 割、長時間労働以外の出来事が約 3 割であった。事故事案における交通事故の対応については、手当のカットや免責代等の負担により、実質、給与の減額による生活の不安から精神障害が発症した可能性が考えられる。対策として、事故を起こした際の手当のカットや

免責代等の負担は就業規則において記載はあるが、実際には会社のために業務を行っているため、従業員にすべてを負担させることは適正な対応ではないという判断もあり⁵⁾、従業員の負担軽減のためにも会社による事故対応が必要と考えられる。この交通事故の対応における従業員の金銭負担は他の産業ではない事案と見られ、道路貨物運送業の精神障害等の特徴と考えられる。

また、上司による強い叱責・きつい口調等は「中」「弱」「評価なし」と判断されているものの、これら上司とのトラブルが起因となる精神障害等の発症事案が見られた。このような上司とのトラブルはパワーハラスメントに該当し、その防止対策が必要であると考えられる。パワーハラスメント防止には、事業主の方針等の明確化及びその周知・啓発、相談等の必要な体制の整備や実際に発生した後の迅速かつ適切な対応等が考えられる。

2. 運行パターン

運行パターンは、深夜・早朝出庫型・通常タイプが最も多く、夜勤型・通常タイプが次に多かった。脳・心臓疾患事案では、深夜・早朝出庫型・通常タイプが不支給の 36.3%、深夜・早朝出庫型・不規則タイプが不支給の 21.0%の運行パターンが多かった³⁾。最も多い運行パターンは同じであったが、2 番目以降は異なっていた。配送先では、精神障害等はコンビニ・スーパー/物流センター間/宅配等の固定(ルート・エリア)配送が約 4 割を占めていたため通常タイプが上位を占めたと考えられる。脳・心臓疾患の事案でのトラックの積み荷は、物品 46.1% (工業資材 38.4%、工業製品 24.8%) が占めていた²⁾。工場・現場等は配送先が固定されていないことが多く、そのため、不規則タイプになった要因の一つとして考えられる。以上より、精神障害等、脳・心臓疾患の運行パターン共に、深夜・早朝時間帯の運行パターンが多いことが明らかになった。但し、調査復命書には、運転日報のような配送先等の詳細な記載はないため、これ以上の検証には、運転日報と走行や休憩・休息等が記録可能なデジタルタコメーターの活用が必要と考えられる。

E. 結論

本研究は、トラックドライバーの精神障害等の発症要因について、労災認定に用いられた出来事について検討することを目的とした。そ

の結果、交通事故等の対応において、手当のカット、免責代、修理代等の負担による従業員の金銭負担が明らかとなった。つまり、給与の減額による生活の不安から精神障害が発症した可能性が考えられる。従業員の負担軽減のためにも会社による事故等への対応が必要と考えられる。このような従業員の金銭負担は他の産業とは異なる事案と見られ、道路貨物運送業の精神障害等の特徴と考えられる。

上司による強い叱責・きつい口調等は認定理由ではないが、これら上司とのトラブルが起因となり精神障害等が発症する事案が見られた。このような上司とのトラブルはパワーハラスメントに該当し、その防止対策が必要であると考えられる。また、運行パターンは、精神障害等、脳・心臓疾患共に、深夜・早朝時間帯の運行パターンが多いことが明らかになった。

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) 茂木伸之, 松元俊, 久保智英, 他. 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－. 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 2 年度総括・分担研究報告書. 2021; 143－151.
- 2) 酒井一博, 佐々木司. 運輸業・郵便業における過労死(脳・心臓疾患)の予測及び防止を目的とした資料解析に関する研究. 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－平成 28 年度総括・分担研究報告書. 2017; 43－61.
- 3) 酒井一博, 佐々木司. 運輸業・郵便業

- における過労死(脳・心臓疾患)の予測及び防止を目的とした資料解析に関する研究. 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—平成 29 年度総括・分担研究報告書. 2018; 102-129.
- 4) 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.
- 5) 龍ヶ崎労働基準監督署. 道路貨物運送業における労務管理上の留意点について. https://jsite.mhlw.go.jp/ibaraki-roudoukyoku/library/ibaraki-roudoukyoku/corner_kantoku/ryuugasaki/h2602_06unsou.pdf

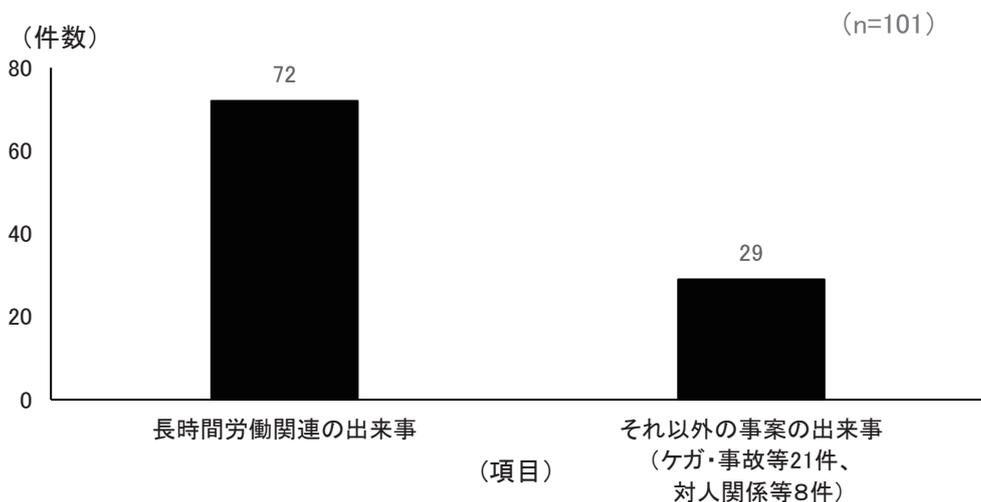
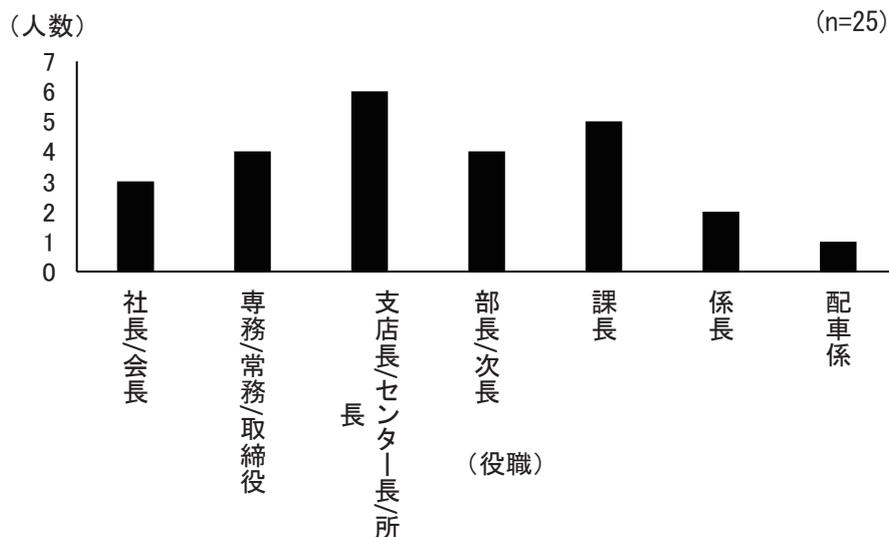


図 1. 長時間労働関連とそれ以外の出来事の件数



※1件当たりの複数人あり

図2.上司とのトラブルにおける上司の役職

表1.長時間労働関連における具体的出来事の件数

具体的出来事	件数	(%)
4. 会社の経営に影響するなどの重大な仕事上のミスをした	3	(5.9)
5. 会社で起きた事故、事件について、責任を問われた	1	(2.0)
6. 自分の関係する仕事で多額の損失等が生じた	1	(2.0)
7. 業務に関連し、違法行為を強要された	3	(5.9)
12. 顧客や取引先からクレームを受けた	2	(3.9)
20. 退職を強要された	5	(9.8)
21. 配置転換があった	4	(7.8)
22. 転勤をした	1	(2.0)
24. 非正規社員であるとの理由等により、仕事上の差別、不利益取扱いを受けた	1	(2.0)
28. 非正規社員である自分の契約満了が迫った	1	(2.0)
29. (ひどい) 嫌がらせ、いじめ、又は暴行を受けた	4	(7.8)
30. 上司とのトラブルがあった	21	(41.2)
31. 同僚とのトラブルがあった	4	(7.8)
	51	(100.0)

※1件当たりの複数の出来事あり

深夜・早朝出庫型・通常タイプ 例：大型トラックでスーパーへ1日2~3回配送

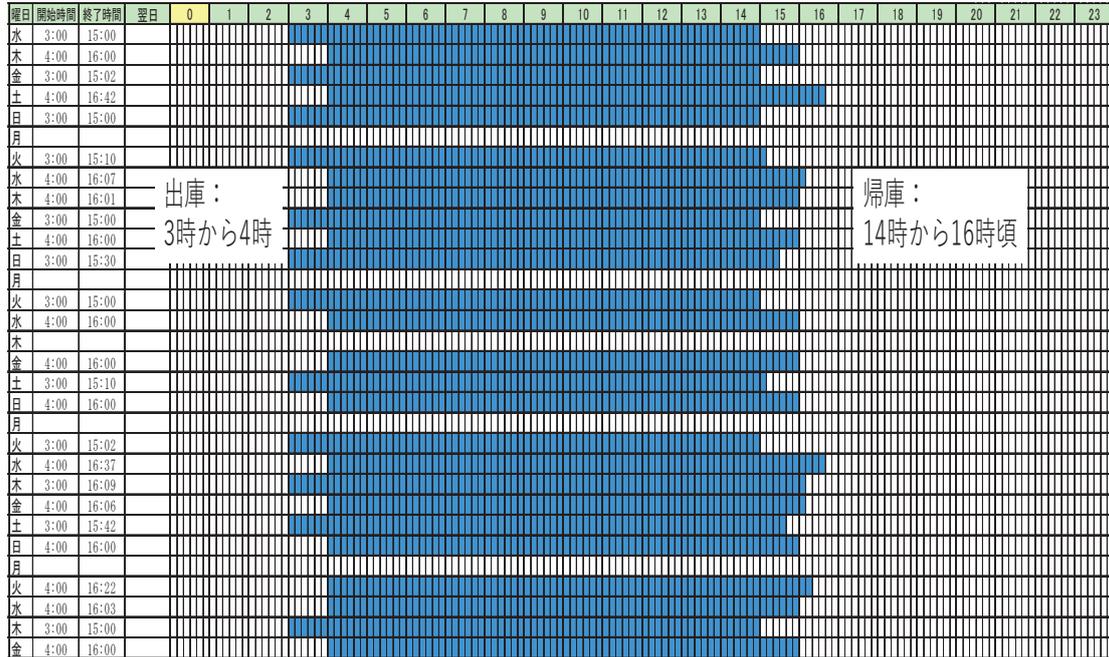


図3. 運行パターン例 深夜・早朝出庫型・通常タイプ

夜勤型・通常タイプ 例：大型トラックで宅配便配送センター間輸送

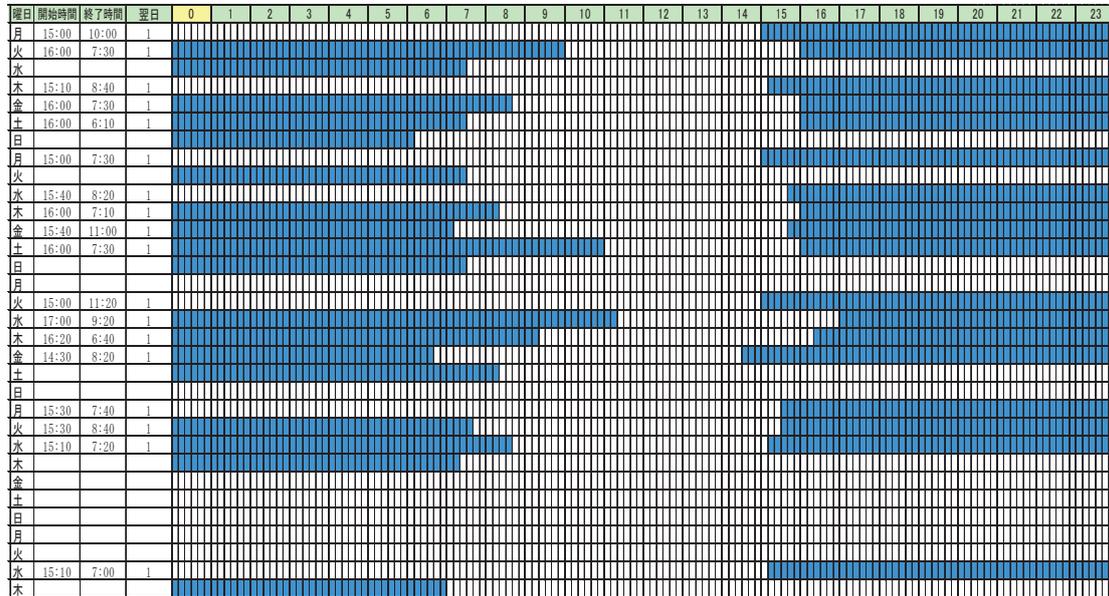


図4. 運行パターン例 夜勤型・通常タイプ

表2.運行パターンの件数(出来事の件数及び長時間労働と長時間労働以外)

運行パターン	出来事の 件数	(%)	長時間労働		長時間労働以外	
			件数	(%)	件数	(%)
深夜・早朝出庫型・通常タイプ	23	(22.8)	20	(27.8)	3	(10.3)
夜勤型・通常タイプ	21	(20.8)	14	(19.4)	7	(24.1)
日勤型タイプ	15	(14.9)	9	(12.5)	6	(20.7)
深夜・早朝出庫型・不規則タイプ	13	(12.9)	6	(8.3)	7	(24.1)
連続運行タイプ	10	(9.9)	8	(11.1)	2	(6.9)
連続勤務タイプ	8	(7.9)	7	(9.7)	1	(3.4)
日勤と夜勤の混合と不規則勤務タイプ	7	(6.9)	4	(5.6)	3	(10.3)
短休息期間タイプ	4	(4.0)	4	(5.6)	0	(0.0)
合計	101	(100)	72	(100)	29	(100)

表3.主要な配送先の件数

配送先	件数	(%)
工場・現場	26	(25.7)
コンビニ・スーパー	20	(19.8)
その他配送	18	(17.8)
物流センター間	15	(14.9)
宅配	10	(9.9)
複数(宅配、店舗、センター、工場など)	9	(8.9)
運転以外	2	(2.0)
不明	1	(1.0)
合計	101	(100)