

令和5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(事案研究)

業種・職種別の過労死等の特徴と分析結果活用に関する研究

研究分担者 吉川 徹 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・統括研究員

<研究要旨>

【目的】第14次労働災害防止計画(2023年度から2027年度)では過労死等防止調査研究センターにおける研究成果を踏まえた業種別・職種別の防止対策の作成及び周知に取り組むことが記載され、業種別・職種別に注目した取り組みが必要とされている。本研究では、令和6(2024)年4月に時間外労働の上限規制の適用が開始される自動車運転従事者(運輸業)、建設業を対象に、対象業種・職種における事案分析研究等の知見の整理及び成果の活用について検討することを目的とする。

【方法】平成27年度より実施してきた過労死等事案研究のうち、運輸業・郵便業、建設業に関連した調査研究報告を収集し、各分担研究報告においてまとめられた過労死等防止のために取り組むべき視点の整理を行う。さらに、業種・職種毎の過労死等の特徴と防止対策の優先事項や具体的な取り組みを紹介するA4で2~4枚程度の「業種・職種別の過労死実態報告書(Factsheet(FS))」(案)を作成する。

【結果】過労死等の実態に関する研究報告書のうち運輸業・郵便業10報、建設業3報から、それぞれの業種・職種において過労死等の実態として整理すべき事項をまとめた。特に、①令和4年度の脳・心臓疾患194件のうち、業種分類では「運輸業、郵便業」が56件(28.9%)で最も多く、「建設業」が30件(15.5%)で2番目に多い業種であること、雇用者100万人あたりの発生件数はそれぞれ2番目、4番目であること、②令和4年度の精神障害710件のうち、「運輸業、郵便業」が63件(8.9%)で5番目、「建設業」が53件(7.5%)で6番目に多い業種であること、雇用者100万人あたりの精神障害事案数は、「運輸業、郵便業」が15.1件(10.0%)で最も高く、「建設業」は9.3件(6.3%)で7番目に発生率の高い業種であること、③過去の同業種・職種における事案分析資料のレビューを通じて過労死等防止に重要な情報を整理した。これらの結果に基づき自動車運転従事者(運輸業)と建設業を対象として、過労死等の実態及び過労死等防止について働きかけるファクトシート(リーフレット)案を作成した。

【考察】作成された資料の活用が期待される。一方、作成されたファクトシート案は内容、及び情報の伝え方などを含め今後も検討を進め、現場の管理者、ドライバー自身、人事・労務管理担当者、産業保健実務者、また行政担当者や研究者からの意見などを集約し、過労死等防止に重要なファクトシートとして整理する必要がある。

【この研究から分かったこと】「自動車運転従事者(運輸業)」と「建設業」を対象として過労死等防止の啓発と防止策の普及を促進するファクトシートを作成した。対象者を明確にし、伝える内容、伝え方などを検討する必要がある。

【キーワード】自動車運転従事者(運輸業)、建設業、ファクトシート

研究分担者:

田原裕之(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)
鈴木一弥(同センター・研究員)

高橋正也(同センター・センター長)

A. 目的

過労死等の防止のための対策に関する大

綱において過労死等が多発し調査研究で注目すべき職種や業種・業界が指摘されている¹⁾。過労死等防止調査研究センターでは、過労死等として労災認定された事案の調査復命書から過労死等データベース(以下「過労死DB」という。)を作成し、平成27年度より調査分析を行ってきた^{2), 3)}。これまでの事案分析から、過労死等防止には業種や職種に特徴的な過重労働や心理的な負荷要因があり、業種・職種の働き方や労働慣行の特徴に応じた個別具体的な対策が重要であることを明らかにしてきた^{4), 5)}。

一方、各業種の関連団体や、事業主、労働者、過労死等防止に関わる産業保健スタッフ等の専門家等への周知、研究成果の活用等については課題が残る。これまで過労死等防止調査研究センターでは研究成果発表シンポジウムの開催や内外の関係団体に研究成果等の情報提供を行ってきたが、第3期からは、過労死等対策実装班を通じて業種・業界との協働による労使による過労死等防止策支援が開始され、また令和5年度には過労死等防止調査研究センターのHPの開設による情報提供により、研究成果の普及が進んだ。さらに、毎年発行される過労死等防止対策白書等において、事案研究による業種、職種毎の過労死等の実態に関しては研究成果が活用されてきた。また、2023年度から2027年度を計画期間とする第14次労働災害防止計画では「イ過重労働対策(略)(イ)(ア)の達成に向けて国等が取り組むこと(略)」において、「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(過労死等防止調査研究センター実施)における研究成果を踏まえた業種別・職種別の防止対策の作成及び周知に取り組む。」とされ、特に業種別・職種別に注目した取り組みが必要とされている。業種・職種に注目した対策に関しては業種・職種に応じた過労死等の実態について積極的に活用していくことが期待されている⁶⁾。

そこで、本研究では、2024年4月に時間外労働の上限規制の適用が開始される自動車運転従事者(運輸業)、建設業に焦点をあてて、これまでの事案分析研究によって得られた知見の整理を試み、その成果の普及に関連した検討を行うことを目的とする。

B. 方法

1. 過労死等事案研究における知見の整理

1) 運輸業、建設業における報告書の確認

平成27年度より実施してきた過労死等事案研究のうち、運輸業・郵便業、建設業に関連した調査研究報告を収集し、各分担研究報告においてまとめられた過労死等防止のために取り組むべき視点の整理を行う。各分担研究での重要な分析結果や報告書等で記載された対策の提言をレビューする。

2) 運輸業、建設業における直近の過労死等の労災補償状況

重点業種・職種である自動車運転従事者(運輸業)、建設業に関連した過労死等に関する労災補償状況を確認する。

2. 業種別の特徴に関するファクトシートの作成

1) ファクトシート案の作成

業種・職種毎の過労死等の特徴と防止対策の優先事項や具体的な取組みを紹介するA4で2~4枚程度の「業種・職種別の過労死実態報告書(Factsheet(FS))」(案)を作成する。作成の際には、すでに行われている種々の過労死等防止策と連携できるツールを目指す。

2) 対象とする業種

令和5年度は、2024年4月から時間外労働の上限規制が施行される①自動車運転従事者、②建設業を取り上げてFSを作成する。

図1には、第14次労働災害防止計画における業種別・職種別対策の推進を踏まえた、過労死等防止に関わる過労死等防止支援ツールの開発のイメージを示した。

第14次防における業種別・職種別対策の推進について（案）

(独) 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

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
(防災医療臨床研究 R03-05 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)

<第14次防記載> イ 過重労働対策(略) (イ) (ア) の達成に向けて国等が取り組むこと (略)
・「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」(過労死等防止調査研究センター実施) における研究成果を踏まえた業種別・職種別の防止対策の作成及び周知に取り組む。

1 これまでの研究成果

- 労災調査復命書等 (H22-R02) を収集し DB を作成
 - ・ 脳・心臓疾患及び精神障害の経年変化 (別紙参考の図)
 - ・ 重点7業種の過労死等の特徴と防止視点の提案 (別紙参考の図)
 - ・ 社会科学的分析、病態別分析 (自殺、疾患別など)
- 疫学・介入研究、実験研究 (循環器、心肺持久力) 等

3 スケジュール案

	R05	R06	R07	R08	R09
14次防 過労死研究3期/4期	1年目 3期-3	2年目 4期-1	3年目 4期-2	4年目 4期-3	5年目 5期-1
大綱改定		改			改
① Factsheet ・ 優先2024年問題 ・ 順次	運輸 建設 医師	外食 IT 教員等	改定大綱による 業種		
② 支援ツール活用 と業種別支援方策	ステック ホルダ	新ステック ホルダ			
③ 事例の公開と活用					

2 成果活用 業種別・職種別対策の推進ステップ

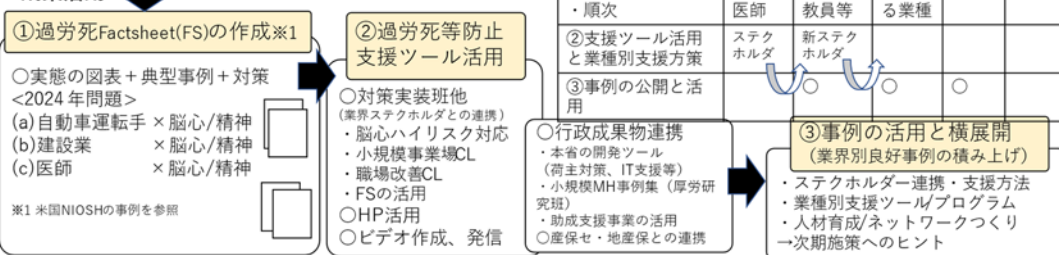


図1 ファクトシート作成に関連した全体計画

C. 結果

1. 過労死等事案研究における知見の整理

1) 運輸業、建設業における報告書

平成 27 年度から令和 3 年度までの当研究班の①自動車運転従事者、②建設業、③医師に関連した事案研究報告書をレビューした結果、①は 10 報、②は 3 報、③は 2 報の報告が確認できた。そのうち、①運輸業、②建設業について、それぞれのポイントとなるファクトを整理した。別紙 1 に自動車運転従事者(運輸業)、別紙 2 に建設業の研究結果と課題等を示した。

2) 自動車運転従事者(運輸業)の過労死等の特徴と防止対策として重要な点

過労死等事案研究の第 1 期(平成 27~29 年度)における酒井らの報告では、運輸業・郵便業では、平成 27 年度は脳・心臓疾患事案 81 件、平成 28 年度は 465 件を解析し、①運輸業における過労死(脳・心臓疾患)の死亡事案はどの職種も心臓疾患率が脳疾患に比し高い、②50 歳代の発症が顕著、③被災月は概ね 1 月~3 月の厳寒期と 7~9 月の猛暑期に高い二峰性の分布、④雇用年数は 2 年以下か、15 年以上の被災率が高い、⑤トラック事案では事業場での被災、特に荷扱い中に生じる事案もあることなどの特徴を明らかにした^{7), 8)}。また不支給事案の基礎集計結果では、支給

事案と同様の年齢、性別、決定時疾患などの特徴を示したが、支給事案と不支給事案の違いは、時間外労働時間の長さを反映していること、また、支給事案も不支給事案も脳・心臓疾患に罹患するという共通事実に注目すれば、時間外労働以外の要因についての対策が過労死等の防止には重要であるとした⁹⁾。さらに、平成 29 年度報告において、高橋らは運輸業における精神疾患に注目し、精神障害事案 214 件を分析した。その結果、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%が上司関連問題、約 10%が乗客関連問題、路上での事故(被害)、事業場内作業時の事故(被害)関連で、また恒常的長時間労働を伴う事案が多いことなどを明らかにした。さらに、上司関連問題では業務指導範囲内ではあるが、被災労働者に対する罵声や叱責が多く認められること、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労働時間以外の要因を改善することが精神障害を予防する可能性につながることを指摘した¹⁰⁾。

第 2 期(平成 30 年度から令和 2 年度)には、酒井らは、運輸業・郵便業において脳・心臓疾患の過労死等として労災認定された平成 27~28 年度の 193 件と平成 22~26 年度の 465 件と比較し、①安全管理者の選任義務のある 50

人以上事業場における自動車運転従事者への保健指導の必要性、②50歳代、雇用から2年未満、15年以上、脳・心臓疾患の家族既往歴有、喫煙、飲酒習慣有のドライバーを限定した健康管理・指導の必要性、③長い拘束時間、不規則勤務、交替・深夜勤務に加え早朝勤務、とりわけ4時台始業、5時台始業の早朝勤務日数の削減、荷扱い時の対策の必要性を指摘した¹¹⁾。また、調査復命書では、時間外労働時間、始業時刻、終業時刻しか得られず、休憩時刻、休息時刻、荷扱い時刻、手待ち時刻などが得られるドライブレコーダーのデータを解析し、調査復命書と突合により具体的な過労死等防止策を提案できることを提案した¹²⁾。また、トラックドライバーの運行パターンや詳細な労働態様に関するデータを大規模に集める仕組みがないことがトラックドライバーの勤務実態に応じた過労死等防止研究を遅らせている可能性があり、デジタルタコグラフ等の客観的データ活用の必要性を指摘した¹²⁾、¹³⁾。

第2期から第3期(令和3～5年度)では、茂木らは運輸業における精神疾患に注目した解析を行った¹⁴⁾、¹⁵⁾。平成29年に実施された高橋らの研究に加えて、解析対象とする過労死等事案を増やして解析を行い、男性が9割であること、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ることや、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の時間が含まれていて長時間労働となっている要因があり、発着荷主の現場での作業時間の実態を明らかにすることで、業務改善等が可能な過労死等防止視点を指摘した。また、運輸業における業務は運転業務だけでなく非運転業務が相当時間あることから、非運転業務の特徴に注目したところ「配置転換・転勤」や「業務拡大・増加」による長時間労働が多く、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とした¹⁴⁾。さらに、交通事故等による手当カット、免責代、修理代等の負担による従業員の金銭負担は他の産業とは異なる道路貨物運送業の精神障害等の心理的負荷要因の特徴になっている状況を指摘し、ドライバー個人が抱える金銭的課題と精神障害の発症に関連した過労死等予防対策の必要性を指摘した¹⁵⁾。

令和3年度事案解析研究では、酒井らは、

トラック運送業における運行パターン及び精神案件の特徴に注目し、労働時間集計表などを活用して各運行形式を8パターンに分類し、運行の大部分は短休息期間型や早朝出庫型であり、これらは朝起きて夜眠る働き方とは異なる勤務形態であって、サーカディアンリズムを障害する勤務パターンが多く存在することを指摘した¹⁶⁾。そして、業務の過重性と運行パターンの関連、健康管理データやヒヤリハット事例等との突合、ハイリスク運行の特徴抽出について検討すること、また、脳・心臓疾患事案と精神事案の共通性と相違点について分析を進め、運輸業・郵便業における脳・心臓疾患・精神障害事案の防止のための実行的な対策の立案に繋げることの必要性を指摘した¹⁶⁾。

上記の運輸業・郵便業の過労死等の実態研究から、ファクトシート作成に必要な情報が準備された。

3) 建設業の過労死等の特徴と防止対策として重要な点

第1期(平成27～29年度)において、菅らは建設業における脳・心臓疾患事案162件、精神障害事案149件を分析対象とし、職種が1)現場監督・技術者等、2)技能労働者等、3)管理職・事務・営業職等の3種類に分類できるとした¹⁷⁾。そして、それらの職種別の過労死等分析結果を示し、建設業については、①長時間労働対策とともに、②労働災害後の対応、③発注者や元請け側からの無理な業務依頼、及び④対人関係への配慮に対する対策強化が重要であること、現場監督、技術者等、技能労働者等や管理職、事務・営業職等の職種によって異なる業務による過重労働の負荷が挙げられるため、建設業内でも職種別に考慮した対策が必要であるとした¹⁷⁾。また、高橋らは建設業の精神疾患に注目して解析を行い、①男女別、業種別の自殺割合の状況を整理し、②出来事は長時間労働28.9%、労災事故の被害24.2%、仕事内容・量の大きな変化18.1%が上位3位を占めたこと、③生存例における最多の出来事は労災事故の被害35.9%であり、技能労働者等では60.4%に及んだこと、④自殺例においては長時間労働が最多で51.9%に上り、どの職種も一貫して多いこと、時間労働や連続勤務を高率に伴った出来事は、仕事内容・量の大きな変化、重大な仕事上のミス、顧客・取引先からのクレームがあり、仕事内容・量の大きな変化の内容を検証すると管理職等

では前任者や上司の休職に伴う残務処理、前任者からの引継不全、現場監督等では対応困難な現場、新たな業務、未経験の業務、頻繁な設計変更を経験していたことなどを指摘した¹⁸⁾。建設工事の個々の過程を見直して労働時間の著しい延長を避けるとともに、建設安全をそれぞれの現場で確実に保証することが本業種で働く労働者の精神障害を予防するのに有効であるとした¹⁸⁾。

令和3年度に中辻らは労務管理の視点から過労死等事案を分析し、墜落災害を契機として発症した精神障害事案を取り上げ、過労死等防止視点を整理した。具体的には、災害発生前、発生時、発生後に分けて出来事と疾病の発生経過より精神障害発症防止の視点から検討した¹⁹⁾。その結果、事例を踏まえた建設業全体の過労死等の実態を踏まえて過労死等防止視点を整理すると、①元請、協力会社及び職長や一般労働者の労働安全衛生教育を徹底し、災害発生リスクを低減すること、②災害発生後の被災者へのメンタルヘルス対策が重要であること、③精神障害の発症防止においては、小規模事業場を含めたすべての建設業において、事故災害への遭遇を少なくする労働環境を維持するため、災害防止に係る法令順守の徹底や理解を深めるための適切な取組みを構築することが実装には必要とした¹⁹⁾。

上記の建設業の過労死等の実態研究から、ファクトシート作成に必要な情報が準備された。

4) 直近の過労死等の労災補償状況

厚生労働省労災補償課が公表している過労死等の労災補償状況から、重点業種・職種である自動車運転従事者(運輸業)、建設業に関連した過労死等に関わる件数を確認した。別紙3に令和5年6月に公開された「令和4年度脳・心臓疾患の労災支給決定(認定)件数の多い業種・職種」及び「令和4年度精神障害の労災支給決定(認定)件数の多い業種・職種」を添付した。

令和4年度の脳・心臓疾患194件のうち、業種分類では「運輸業、郵便業」が56件(28.9%)で最も多く、「建設業」が30件(15.5%)で2番目に多い業種となっていた。「運輸業、郵便業」「建設業」あわせて86件は、令和4年度の脳・心臓疾患の労災認定件数の44.3%を占めていた。また、公表されている業種(中分類)では、「道路貨物運送業(中分類)/運輸業、

郵便業(大分類)」(以下「中分類/大分類」で表示)が50件(25.8%)で最も多い。建設業では、総合工事業/建設業が18件、設備工事業/建設業が7件、職別工事業(設備工事業を除く)/建設業が5件で、上位14の中分類業種では、「建設業」が合計30件(15.5%)であった。

なお、雇用者100万人あたりの脳・心臓疾患事案数(平成22年～令和2年度)は、「運輸業、郵便業」が26.9件(25.0%)で、漁業31.6件(29.4%)に次いで2番目に高い発生率となっていた。「宿泊業・飲食サービス業」6.9件(6.4%)に次いで、「建設業」は6.1件(5.7%)と4番目に発生率の高い業種となっていた(令和4年度報告、佐々木毅ら)²⁰⁾

令和4年度の精神障害710件のうち、業種分類(大分類)では「医療・福祉」164件、「製造業」104件、「卸売業、小売業」100件に次いで、「運輸業、郵便業」が63件(8.9%)で5番目、「建設業」は53件(7.5%)で6番目に多い業種となっていた。

なお、雇用者100万人あたりの精神障害事案数(平成22年～令和2年度)は、「運輸業、郵便業」が15.1件(10.0%)で最も高い発生率となっていた。「建設業」は9.3件(6.3%)で、業種(大分類)のなかでは7番目に発生率の高い業種となっていた(令和4年度報告、佐々木毅ら)。なお、精神障害の雇用者100万人あたりの精神障害事案数は、発生率の高い順では、「運輸業、郵便業」15.1件、「情報通信業」13.6件、「漁業」12.9件、「学術研究、専門・技術サービス」12.0件、「不動産業、物品賃貸業」10.4件、「宿泊業、飲食サービス業」9.6件、「建設業」9.3件となっていた²⁰⁾。

2. 業種別の特徴に関するファクトシートの作成

1) ファクトシート案の作成

実装研究班内で優先すべき事実を整理して、意見交換を行い、ファクトシート案を構成した。検討の結果、①対象としてドライバー、作業員自身に対するものか、管理者に対するものかでメッセージが異なることから、対象を明確にしたファクトシートを準備することが必要である、②ネガティブメッセージは改善に結びつかない可能性もあり、ターゲットの特性にあわせたメッセージとしてFACTを構成すべきである、③情報量は少なめにし、どこにアクセスすればより役立つか、つながりを促進するイメージで作成するのがよい、などの意見が確認

された。表 1 には検討されたファクトシートに記載する情報の例を示した。

検討結果に基づき、管理者向けのシンプルなチェック項目及び解説案を作成した。運輸業を別紙 4、建設業を別紙 5 とした。構成として、厚生労働省及び過労死等防止調査研究

センターの有用なリンクも掲載する方針とした。最終的に、次年度以降、内外の意見を確認し、レイアウトをデザインして完成版として作成する方向とした。

表 1 ファクトシートに記載する情報の例

対象職種	FACTとして伝えるキーマッセージの例
自動車運転従事者	<ul style="list-style-type: none"> ・過労死(脳・心臓疾患)の3人に1人はトラックドライバーです ・長時間労働や職場のストレス等が精神障害の発症原因に
	【どういう人に過労死が多いか】 <ul style="list-style-type: none"> ・50歳代の発症が顕著に多い ・複数の短期雇用を経て当該事業場に雇用され、雇用から2年未満の発症が多い
	【長い拘束、不規則な勤務も関連】 <ul style="list-style-type: none"> ・拘束時間が長い、不規則な勤務、交替勤務の例があった
	【倒れた場所・環境】 <ul style="list-style-type: none"> ・寒冷期と猛暑期に倒れた例が多い ・事業場で倒れた例、特に荷役中に倒れた例が多い
	【注意すべき主な傷病】 <ul style="list-style-type: none"> ・心筋梗塞、脳出血、くも膜下出血が多い
	【労働災害の主な精神疾病】 <ul style="list-style-type: none"> ・半数がうつ病エピソードを含む気分障害(51.0%)、適応障害 25.5%、心的外傷後ストレス障害(PTSD)は 11.4%であった
	【労働災害の主な精神疾病の原因(要因)】 <ul style="list-style-type: none"> ・50%が恒常的な長時間労働を伴っていた ・31%が仕事上の問題、21%が上司関連問題 ・約 10%が乗客関連問題、路上での事故(被害)、事業場内作業時の事故(被害)関連
	【ハラスメント】 <ul style="list-style-type: none"> ・上司関連問題では、罵声や叱責があった例が多い
	【手待ち・付帯作業対策】 <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの長時間労働は、運転だけでなく、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、荷主・顧客の理解が必要なことも多い事例がある
	【事故の影響、事故後の対応】 <ul style="list-style-type: none"> ・事故の経験による心的外傷後ストレス障害(PTSD)等の例がある ・交通事故に伴う手当カット、給与減額等による生活不安から精神障害の発症が疑われた事例もある
建設業	<ul style="list-style-type: none"> ・建設業の過労死:安全安心な作業環境と技術者の時短が課題
	<主な FACT:脳・心臓疾患> <ul style="list-style-type: none"> ・脳・心臓疾患事案の全てが男性 ・全業種と比べ発症時年齢は技能労働者等では 60 歳代の事案の割合が高い ・死亡時年齢は現場監督、技術者等では 20 歳代、技能労働者等では 60 歳代が高い ・認定要因が最も多いのは長期間の過重業務、時間外労働時間数は発症前 1 か月～4 か月に平均 80 時間を超える ・負荷要因は労働時間のほかに拘束時間の長い勤務と精神的緊張を伴う業務が多く見られ、技能労働者等では作業環境による負荷が他の職種と比べ多い
	<主な FACT:精神障害> <ul style="list-style-type: none"> ・建設業では精神事案 149 件(男性 138 人、女性 11 人)が労災認定を受けている

	<ul style="list-style-type: none"> ・男性は生存 54.4%、自殺死亡 34.9%である ・職種ごとの自殺死亡割合は管理職等 42.9%、現場監督等 50.8%が多い ・出来事は、長時間労働 28.9%、労災事故の被害 24.2%、仕事内容・量の大きな変化 18.1%が上位 3 位を占めた ・生存例における最多の出来事は労災事故の被害 35.9%で、技能労働者等では 60.4% ・長時間労働や連続勤務を高率に伴った出来事は、仕事内容・量の大きな変化、重大な仕事上のミス、顧客・取引先からのクレーム ・仕事内容・量の大きな変化は、管理職等では前任者や上司の休職に伴う残務処理、前任者からの引継不全、現場監督等では対応困難な現場、新たな業務、未経験の業務、頻繁な設計変更を経験 ・精神事案とよく関連した労災事故の被害の内容は、足場など高所からの墜落・転落が最も多く、次いで重機、化学物質、過去の労災などに伴うことが認められた
誰向けか	◎職場で安全管理責任を持つ人
	・事業者(経営者)、管理監督者
	・上記を作成すれば、汎用となる
	・労働者向け、一般向け
	・家族向け、過労死防止のために (参考:こころのリスクマネジメント(中災防))
	・産業保健専門職向け、FACT というより全体情報 ・行政向け

3. ファクトシートの案

1)対象とする業種

図2のように案を作成した。別紙 4,5 にそれぞれの最終版を添付した。

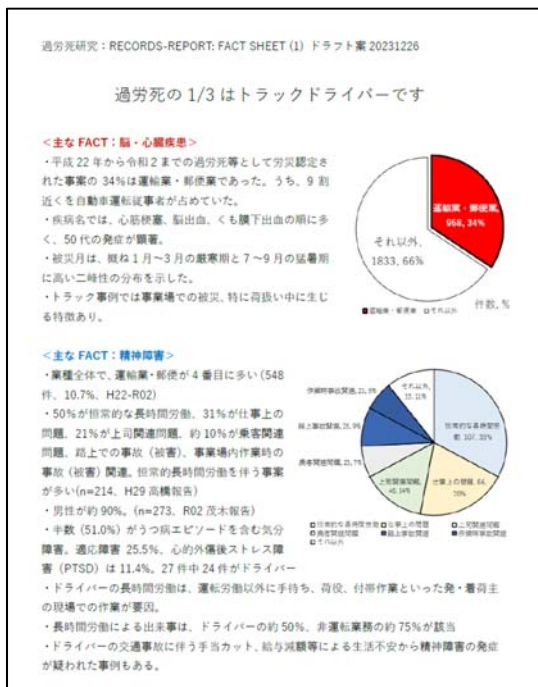


図 2 ファクトシートの例(表面)

◎チェックしてみよう!

<input type="checkbox"/> 労働時間を把握していますか?	はい	いいえ	不明	(1)へ
<input type="checkbox"/> 年次有給休暇を与えていますか?	はい	いいえ	不明	(1)へ
<input type="checkbox"/> 健康診断を受診させていますか?	はい	いいえ	不明	(2)へ
<input type="checkbox"/> 改善基準告示を把握、遵守していますか?	はい	いいえ	不明	(3)へ
<input type="checkbox"/> ハラスメント防止対策で相談窓口等を設置していますか?	はい	いいえ	不明	(4)へ

<解説>

(1)長時間労働の抑制のためにできることが沢山ある

恒常的な長時間労働は、健康障害を引き起こす原因の一つです。日々の労働時間の状況の把握を行い、残業時間や休日労働の労働の軽減をしましょう。特定の社員が働きすぎているか、業務の進捗状況に支障が起きているかなどを、見えてきます。加えて確実な法定休日の取得、年次有給の取得の促進は、長時間労働の防止につながります。

(2)健康診断がドライバーと会社を守る

1年に1回の定期健康診断を実施すること、労働者の受診は、法令で義務付けられています。また深夜業務(22時～翌朝5時)を常時行う場合は、半年に1回行うこととなっています。これは、労働者の今の体の状態の把握に加え、同様の所見があった場合は、配置転換や残業時間の削減などを加え、安全に働くことができるよう配慮するために行われるものです。むしろ必ず受診するようにしましょう。

(3)改善基準告示のポイントを押さえる

自動車運転手の場合は、先の①で定める労働時間以外に、「拘束時間(始業から終業時間までの時間で労働時間と仮眠時間を含む休憩時間の合計)」や「休憩期間(勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間)」等を定めています。2024年4月からは、この拘束時間や休憩期間が変更されますが、現在も改善基準告示に注目する必要があります? ドライバーによって、「始業」や「休憩期間」「休憩時間」などの解釈が曖昧になっていないか、全一度見直ししてみてください。

(4)心の健康が安全な運行環境をつくります

職場の人間関係は心の健康に影響を与えます。ハラスメントが横行しているような職場では、社員のパフォーマンスを下げるだけでなく、心の病を引き起こす可能性もありますし、安定的な人の定着は望みません。ハラスメント防止としてトップからの発信、相談窓口の設置、教育研修の機会などを設け、誰もが働きやすい職場づくりを目指しましょう。

もっと知りたい方のために

健康に関する防止	労働条件確認	労災補償について
トラック協会	厚生労働資料	厚生労働省

過労死等防止調査研究センターへのリンク
連絡先など

図 3 ファクトシートの例(裏面)

D. 考察

本研究では、令和6(2024)年4月に時間外労働の上限規制の適用が開始される自動車運転従事者(運輸業)、建設業を対象に、対象業種・職種における事案分析研究等の知見の整理及び成果の活用について検討した。

1. 本ファクトシート案に記載した「運輸業、郵便業」「建設業」の労災補償状況

本ファクトシート案の作成のために確認された過労死等の実態では、令和4年度の脳・心臓疾患194件のうち、業種分類では「運輸業、郵便業」が56件(28.9%)で最も多く、「建設業」は30件(15.5%)で2番目に多い業種となっていた。また、雇用者100万人あたりの発生件数はそれぞれ2番目、4番目である。このことから、改めて同業種における脳・心臓疾患による過労死等が多発していることを優先的に紹介すべきであることが確認された。また、令和4年度の精神障害710件のうち、「運輸業、郵便業」が63件(8.9%)で5番目、「建設業」は53件(7.5%)で6番目に多い業種であり、雇用者100万人あたりの精神障害事案数は、「運輸業、郵便業」が15.1件(10.0%)で最も高く、「建設業」は9.3件(6.3%)で7番目に発生率の高い業種であることが確認され、過労死等の労災補償統計の実態を改めて防止策に生かす伝え方を検討する必要性が確認された。

2. 自動車運転従事者の過労死等防止に重要な事実

運輸業は旅客運送と物流に大別される。あわせて38兆円の市場規模である(2018年データ)²¹⁾。旅客運送は運輸業市場の4割を占め、労働者の2割が従事する。鉄道と航空は比較的大きな企業が多いが、バスやタクシーなどの道路旅客や、海上旅客は規模の小さな企業が多い。物流業界は運輸業市場の6割であるが、労働者数は8割を占める。そのうちトラック運送業が86%と最も多く、中小企業率は99.9%である。物流は小規模の事業場による「荷主→元請→一次下請/水屋→二次下請等」といった重層構造が特徴で、配送品目別にも多様なサプライチェーンが構成されている。無理な配送条件でも荷主・顧客の要求に従わざるを得ない構造的な問題もあり、運送事業者のみで改善を進めにくい。そこでは産業保健サービスに関わる人的資源は限られ、産業医や衛生管理者が選任されている事業者はまれである。事業者の認識が十分でなく、メンタル

ヘルス不調者がいても、メンタルヘルスの課題として認識されず不適切に対応されたり、専門家による相談体制が十分でないなどの課題がある。また、自動車運転従事者を含む運輸業は健康起因事故対策としても脳・心臓疾患対策が最重要であるが、運輸業に特徴的な精神障害・自殺の事案も報告されている。茂木らは道路貨物運送業の精神障害の237件の労災認定事案分析を行い¹⁴⁾、男性が9割、職種ではトラックドライバー等の運転業務従事者が6割、非運転業務従事者は4割であることを明らかにした。運輸業では自動車運転従事者だけでなく、業界全体の働いている人に注目する必要がある。決定時疾患はF32 うつ病エピソードが113件(47.7%)で最も多く、F43.2 適応障害が58件(24.5%)、F43.1 心的外傷後ストレス障害が27件(11.4%)であった。自殺の割合は運転業務よりも非運転業務の方が多かった。交通事故に関連した精神障害事案も多いが、顧客・荷主とのトラブル、上司・同僚とのトラブルが長時間労働と重なって発症しているものも多かった。運転従事者の長時間労働対策としては、手待ち、荷役、付帯作業の効率化等の業務改善や、非運転業務での仕事の中身の変更による慣れ、職務の増加、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も改善視点として重要なことが指摘された。今回、酒井、茂木らの報告を参照して、運輸業に優先すべき過労死等防止策のファクトの伝え方について検討できた。

3. 建設業の過労死等防止に重要な事実

建設業での過労死等防止に関連しては、過去の3報の過労死等の実態研究からそのポイントが整理された。建設業は過労死等が多く発生している職種・業種(重点業種)に指定されている。労災認定された過労死等事案に関する分析では、①現場監督・専門技術者、②技能労働者、③管理職・事務・営業等に分けると、脳・心臓疾患では①は20歳代、②は60歳代が多いことや、全業種よりも心疾患の割合が高い、暑熱環境等が影響していた事案が目立つことなどに特徴があった。精神障害・自殺では心理的負荷として①長時間労働28.9%、②事故・災害の体験24.2%、③仕事内容・量の大きな変化18.1%が上位を占めた。精神障害・自殺の防止視点では、1)労働災害の防止と発生後の対応、2)発注者や元請側からの無理な業務依頼への対処、3)対人関係が重

要と指摘された。特に、3)では「嫌がらせ・いじめ、暴力」対応が重要で、風通しのよい職場づくり、職場の暴言・暴力を容認しない方針、発生後の対応整備などの優先度が高い。これらの課題について、ファクトシートに盛り込むことができた。

4. 「運輸業、郵便業」「建設業」に共通する過労死等事案報告書のサマリーの意義と課題

「運輸業、郵便業」の過去 10 報、「建設業」の過去 3 報の過労死等事案の分析レビューから、過労死等防止に関わる重要な視点が確認された。運輸業と建設業は重層多層構造が特徴であり、運輸業は荷主、建設業は発注者との関係や商慣行などが、これらの業界で働く労働者の時間外・休日労働の実態に大きく影響している²²⁾。それぞれの業種は事業場の規模が比較的小さい会社が多く、適切な労務管理への人的資源が乏しく、また産業保健サービスが届きにくい。例えば、道路貨物運送業(トラック運送業)の約 63,000 社のうち従業員 50 人未満の会社は 90.5%である。運輸業と建設業は諸般の事情から 2024 年 3 月まで時間外労働の上限規制が延期されているが、2024 年 4 月から規制が始まる。各業界で時間外労働の上限規制に対応するための働き方改革が急速に進み、そこでは働き方改革の取組みに相まって、過労死等防止の啓発や取組みの優先度があがることに期待がかかる。

一方で、本研究において、過労死等の事実の伝え方、伝える対象、伝える内容などについては、その情報の発信先を検討した上での工夫が必要であると指摘された。ファクトシート作成に関する研究者とステークホルダーとの議論の中で、「貨物輸送は1番労働時間が長く、過労死が多い職業」については、3K 職場であることをネガティブな情報として若手労働者に伝えると、運輸業が敬遠され人材確保に支障がでるとの意見もあった。また伝える先は、経営者や管理者、ドライバー自身、産業保健専門職など、必要な情報が異なるため、優先すべき情報、根拠の明確な情報の伝え方の工夫が必要であると考えられた。

今回作成されたファクトシート案は内容、及び情報の伝え方などを含め不十分な面があり今後の更なる検討が必要である。したがって、現場の管理者、ドライバー自身、人事・労務管理担当者、産業保健実務者、また行政担当者や研究者からの意見などを集約し、過労死等

防止に重要なファクトシートとして整理する必要がある。

E. 結論

本研究では、令和 6(2024)年 4 月に時間外労働の上限規制の適用が開始される自動車運転従事者(運輸業)、建設業を対象に、対象業種・職種における事案分析研究等の知見の整理及び成果の活用について検討し、自動車運転従事者(運輸業)と建設業を対象として、過労死等の実態及び過労死等防止について働きかけるファクトシート(リーフレット)を作成した。今後、作成された資料の活用及びよりよい情報資料を作成することを継続する必要がある。

F. 健康危機情報

該当せず。

G. 研究発表

1. 論文発表

- 1) 吉川 徹. 働き方改革関連法を含む最近の労働安全衛生に関連した法改正の動向—特集 嘱託産業医として心得ておくべき最近のトピックス. 月刊地域医学 = Monthly community medicine. 2023; 37(3): 301-307.

2. 学会発表

- 1) 吉川 徹. 運輸業・建設業とのステークホルダー会議を通じて取り組む過労死等防止研究. 第 96 回日本産業衛生学会講演集, 産業衛生学雑誌. 2023; 65(Suppl.): 261-261.
- 2) 中西麻由子, 吉川 徹, 中辻めぐみ, 高橋正也, 鈴木一弥, 仙波京子, 野原理子, 深澤健二, 酒井一博. 過労死等防止視点からの中小事業場向け自律的管理支援のためのチェックシートの開発. 第 96 回日本産業衛生学会講演集, 産衛誌(臨時増刊号); 65(Suppl.): 350.
- 3) 吉川 徹. メンタルヘルスと職場環境改善. 産業精神保健. 2023; 31(増刊): S40-S41.
- 4) 吉川 徹. 日本における過労死等の実態と包括的防止対策の視点. 日本うつ病学会総会プログラム・抄録集. 2023; 20(1): 244-244.
- 5) Toru Yoshikawa. Sickness Allowance

System and RTW programs in Japan. Ann Occup Environ Med. 2023; 35(Supplement): S-08-03.

H. 知的財産権の出願・登録状況(予定を含む)

なし

I. 文献

- 1) 厚生労働省. 「過労死等の防止のための対策に関する大綱」(平成30年7月24日閣議決定) 2018 [Available from: https://www.mhlw.go.jp/content/11201000/30_TAIKOU_HOUDOU_BETTEN2.pdf].
- 2) Yamauchi T, Yoshikawa T, Takamoto M, Sasaki T, Matsumoto S, Kayashima K, et al. Overwork-related disorders in Japan: recent trends and development of a national policy to promote preventive measures. Ind Health. 2017;55(3):293-302.
- 3) Takahashi M. Sociomedical problems of overwork-related deaths and disorders in Japan DOI: 10.1002/1348-9585.12016. Journal of occupational health. 2019.
- 4) 茅嶋康太郎, 吉川徹, 佐々木毅, 劉欣欣, 池田大樹, 松元俊, et al. 過労死等防止対策の歴史とこれから: これまでに蓄積された過重労働と健康障害等との関連性に関する知見. 産業医学レビュー. 2017;29(3):163-87.
- 5) 吉川徹. 過労死・過労自殺の防止 (特集 職場のメンタルヘルス). 精神科 = Psychiatry. 2020;36(4):320-6.
- 6) 厚生労働省. 第14次労働災害防止計画 (<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000197308.html>). 2021.
- 7) 酒井一博, 佐々木司, 松元俊. 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. 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(150903-01)」平成27年度 総括・分担研究報告書. 2016:27-33.
- 8) 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. 平成28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」(150903-01) 分担研究報告書. 2017:43-61.
- 9) 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. 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). 2018:102-29.
- 10) 高橋正也, 吉川徹, 梅崎重夫, 山内貴史. 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. 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). 2018:130-5.
- 11) 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. 2019;平成30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):100-22.
- 12) 酒井一博, 佐々木司, 北島洋樹, 石井賢治. トラックドライバーの過労死防止を目的としたデジタルタコグラフのAI解析に関する研究. 令和元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). 2020(121-123).
- 13) 酒井一博, 佐々木司, 北島洋樹, 石井賢治. トラックドライバーの過労死防止を目的としたデジタルタコグラフのAI解析に関する研究. 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). 2021:222-32.
- 14) 茂木伸之, 松元俊, 久保智英, 井澤修平, 池田大樹, 高橋正也. 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－. 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). 2021:143-51.
- 15) 茂木伸之、高橋正也. 道路貨物運送業における精神障害等の事案の解析. 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). 2022:55-62.
- 16) 酒井一博、佐々木司、北島洋樹、石井賢治. トラック運送業における運行パターン及び精神案件の特徴. 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). 2022:119-44.
- 17) 菅知絵美、梅崎重夫、高橋正也、佐々木毅、山内貴史. 建設業における労災認定事案の特徴に関する研究. 平成30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). 2019:53-71.
- 18) 高橋正也、吉川徹、菅知絵美、梅崎重夫、山内貴史. 建設業における精神障害の労災認定事案の詳細分析に関する研究. 平成30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). 2019:71-83.
- 19) 中辻めぐみ、吉川徹、高橋正也. 建設業における過労死等事案の労務管理視点からの分析～建設業における精神障害認定事案の社会保険労務士の視点に基づくケーススタディ研究～. 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). 2022:99-110.
- 20) 佐々木毅、吉川徹、高橋正也、山内貴史、高田琢弘. 脳・心臓疾患及び精神障害の過労死等事案の経年変化解析. 令和4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). 2023:27-114.
- 21) 国土交通省. 物流を取り巻く動向と物流施策の現状について 2020.
- 22) 吉川徹. 運輸業(物流業界、旅客運送)における新しい働き方と産業精神保健への期待－産業精神保健の近未来：ポストコロナ禍を見据えて. 産業精神保健. 2022;30(特別号):96-9.

別紙 1

過労死等調査研究報告書（運輸業・郵便業）における主な研究成果と今後の課題等について

	標題(報告年度：主担当)	研究成果の概要	今後の課題、対策等
1	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 (27年度：酒井)	<ul style="list-style-type: none"> ・脳・心臓疾患の81事例を抽出。トラック運転手、トレーラー運転手、タクシー乗務員、バス運転手、配送ドライバーについて事例分析。 ・<u>疾病名では、心筋梗塞、脳出血、くも膜下出血の順に多く、50代の発症が顕著。従業員数では、50人以上か20人未満の事業場が多い。</u> ・<u>発症月は1月、2月の寒冷期、発症曜日は木曜日、発症時刻は13時、16時と23時に多い。</u> ・<u>多くの被災者は、複数の短期雇用を経て当該事業場に雇用され、雇用から2年未満の時期に発症。労働時間以外の要因では、拘束性、不規則性、夜勤・交替勤務が挙げられた。</u> ・<u>既往症は、高血圧症、高脂血症、糖尿病の順に多く、過去に脳・心臓疾患に罹患したケースもある。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>運輸業・郵便業の過労死・過労障害の予防には、労働時間だけでなく、労働と休息を踏まえた業態別の解析が必要である。</u> ・<u>労働要因では、労働時間以外の要因として拘束時間の長さを挙げており、その主要因について「見える化」を行い、業態別の解析が必要である。</u>
2	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 (28年度：酒井)	<ul style="list-style-type: none"> ・脳・心臓疾患事案465事例を解析。 ・<u>過労死(死亡)はどの業種も心臓疾患率が高く、生存は脳疾患比率が高い。</u> ・<u>被災月は、概ね1月～3月の厳寒期と7～9月の猛暑期に高い二峰性の分布を示した。</u> ・<u>雇用年数は、2年以下か15年以上の被災率が高い。</u> ・<u>トラック事例では事業場での被災、特に荷扱い中に生じる特徴がある。</u> ・<u>雇用後早期の健康診断の効果が共通に期待され、トラックの積荷の取扱いにおける対策など業種別の過労死等防止対策が求められる。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>雇用後早期の健康診断の効果が期待された。</u> ・<u>トラックの積荷の取扱いが過労死、生存に関連する。</u> ・<u>タクシーでは安全衛生管理体制が求められる50人以上の事業場でも被災率が高く、乗客トラブルを含む夜間の被災率の高さも散見される。</u> ・<u>これらの業種別の過労死等防止対策が求められる。</u> ・<u>トラックの拘束時間の長さや早朝勤務に着目してパターン化する中で対策案を打ち出し、また不支給事例との関連からの業種別の対策を提言できる。</u>
3	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	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>不支給事案312件を抽出し、支給事案(465件)の結果と比較した。トラック運転手について詳細解析した。</u> ・<u>不支給事案は、事業場、荷扱い中、長い拘束時間、不規則勤務、早朝勤務、夜勤・交替勤務、50歳代、雇用1年</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>不支給事案の条件は概ね支給事案の被災条件に似ていた。</u> ・<u>運輸・郵便業の脳・心臓疾患を減らすためには、労働</u>

	標題(報告年度：主担当)	研究成果の概要	今後の課題、対策等
	解析に関する研究 (29年度：酒井)	未満と雇用15年以上、血縁家族の既往歴あり、1箱以上の喫煙、毎日の飲酒、健診による過労死(死亡)の低減などの点で支給事案と似ていた。 ・支給事案と不支給事案の違いは、時間外労働時間の長さを反映。支給事案も不支給事案も脳・心臓疾患に罹患という共通事実注目すれば、時間外労働以外の要因についての対策が過労死等の防止には重要である。	<u>時間以外の要因の対策が必要</u> である。
4	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 (29年度：高橋)	・精神障害事案214件を分析した。 ・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%が上司関連問題、約10%が乗客関連問題、路上での事故(被害)、事業場内作業時の事故(被害)関連。恒常的長時間労働を伴う事案が多い。 ・上司関連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る。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精神障害を予防する可能性につながる。	・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。
5	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 (30年度：酒井)	・27～28年度の脳・心臓疾患193件を抽出し、22～26年度の465件と比較した。 ① <u>安全管理者の選任義務のある50人以上事業場への保健指導の必要性</u> ② <u>50歳代、雇用から2年未満、15年以上、脳・心臓疾患の家族既往歴有の者、喫煙、飲酒習慣有のドライバーを限定した健康管理・指導の必要性</u> ③ <u>長い拘束時間、不規則勤務、交替・深夜勤務に加え早朝勤務、とりわけ4時台始業、5時台始業の早朝勤務日数の削減、荷扱い時の対策の必要性が示唆された。</u>	・トラックの発症月、発症曜日、発症時刻と発症との関係、タクシー、バスへの対策提案が課題である。 ・調査復命書では、時間外労働時間、始業時刻、終業時刻しか得られない。 ・休憩時刻、休息時刻、荷扱い時刻、手待ち時刻などが得られるドライブレコーダーのデータを解析し、調査復命書と突合により具体的な過労死等防止策を提案できる。 ・脳・心臓疾患の発症時にドライブレコーダーにより確認を行うことが重要である。
6	トラックドライバーの過労死防止を目的としたデジタルタコグラフ	・トラック事案341件を運行8パターンに分類した。 ・このうち283事例を現在走行しているトラックのデジタコ42,734件と突合し、運行パターン比率を求めた。	・トラックドライバーの運行パターンや詳細な労働態様に関するデータを大規模に集める仕組みがないことが研究を遅らせている。

	標題(報告年度：主担当)	研究成果の概要	今後の課題、対策等
	の AI 解析に関する研究 (元年度：酒井)	<p>両者に共通点がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デジタコに含まれる運行情報に着目し、データ集積し分析するスキームを策定。それに基づき、1,000 台以上のデジタコデータを収集し計画を進める。このスキームは、トラックドライバーの運行パターンや詳細な労働態様に関するデータを大規模に収集する仕組みを作る布石となる。 ・ トラックのデジタコ搭載は業界内で急速に進み、有用なデジタコデータのデータベース集約は時宜に適う。ヒトが介在せずデータ収集できる仕組みが重要であり、デジタコデータをデジタコメーカー、システムベンダーを介して自動収集及び分析することは、本研究に大きく寄与する。本スキームは、外食産業等の高リスク業種へ横展開が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ デジタコの搭載は、業界で進んでおり、デジタコデータのデータベース集約は時宜に適う。 ・ AI 等の分析においては、ヒトが介在せずデータを収集できる仕組みが重要である。デジタコメーカー、システムベンダーを介して自動にデータを集積できる本スキームの推進が期待される。 ・ 近い将来、本スキームは、外食産業などの高リスク業種などへ横展開できると考えられる。
7	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－ (2 年度：茂木)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 22～29 年度支給決定の精神障害 3,517 件から、道路貨物運送業・運輸に附帯するサービス業の 237 件を抽出し、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分析した。 ・ 職種はトラックドライバーとトラックドライバー以外の非運転業務について分析した。 ・ 男性が約 90%。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る。 ・ 事故や悲惨な体験に関連する件数は全体で 24 件。事故などに対する精神ケアも含めた対策が必要である。長時間労働による出来事は、ドライバーの約 50%、非運転業務の約 75%が該当、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する。 ・ 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である。 ・ 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。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・転勤である。精神障害等防止対策はドライバーと 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 精神障害の要因は、ドライバーは「長時間労働」が多く、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。 ・ 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である。 ・ 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。

	標題(報告年度：主担当)	研究成果の概要	今後の課題、対策等
		ドライバー以外の職種に分けて対策を分けて考える。	
8	トラックドライバーの過労死防止を目的としたデジタルタコグラフのAI解析に関する研究 (2年度：酒井)	<ul style="list-style-type: none"> ・ デジタコデータの集積システムを活用し、デジタコデータから運行形態の特徴を抽出して運行パターンの定量解析を行う仕組み作りに取り組む。 ・ デジタコデータを、特徴的な8つの運行パターンへ分類するプログラムを開発した。2019年4月から2020年8月の計18,147運行月の運行データを運行8パターンへ分類した。運行パターン分布は事業者間で相違があり、各事業者の運行の特徴を表した。ポストコロナの運行パターンは、全事業者で以前と比べての変化は見られない。運行状況を10分単位で図示するプログラムを開発した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行パターン等の情報を活用した運行管理改善・対策の具体化、各種健康・運行管理情報等との連携、デジタコデータ提供事業者の拡大に取り組む。
9	道路貨物運送業における精神障害等の事案の解析(3年度：茂木)	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラックドライバー101名を対象とし精神障害等の発症要因を、出来事より検討。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した。 ・ 長時間労働要因の事案とそれ以外の事案の出来事の件数、長時間労働要因の事案に関連する長時間労働以外の具体的出来事を分析した。運行パターンを、労働時間集計表と調査復命書より8つに分類し、記述統計を行う。 ・ <u>長時間労働要因の事案の出来事が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・事件事案等が21件、対人関係等が8件であった。</u> ・ ケガ・事件事案等は交通事故等の対応内容は、事故を起こしたことによる手当のカット等であった。長時間労働要因の事案の出来事72件のうち長時間労働以外の具体的出来事が51件、そのうち上司トラブルが21件と最も多い。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%)の順に多い。 ・ <u>交通事故に伴う手当カット等は、給与減額による生活不安から精神障害が発症した可能性がある。会社による事故等への対応が必要である。上司とのトラブルが起因の精神障害等の発</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>交通事故等による、手当カット、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である。給与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。従業員の負担軽減のため会社による事故等への対応が必要である。</u> ・ 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。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。 ・ 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。

	標題(報告年度：主担当)	研究成果の概要	今後の課題、対策等
		<p>症事案が見られ、この防止対策が必要である。運行パターンは深夜・早朝出庫型・通常タイプ、夜勤型・通常タイプに多い。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。</p>	
10	<p>トラック運送業における運行パターン及び精神案件の特徴(3年度：酒井)</p>	<p>・運行パターン分析では、運行開始・終了時刻、荷積・荷降時間、休憩時間等の運行データを元に、各運行を8パターンに分類し、月内で最頻出となるパターンを各運行月の運行パターンとした。運行時間(拘束時間)等の勤務データを運行パターン別に比較し、特徴を抽出。精神障害事案の特徴抽出では、22年～29年度の支給決定3,517件の精神障害事案を用い、判別分析により特徴を抽出した。</p> <p>・運行の大部分は短休息期間型や早朝出庫型であり、朝起きて夜眠る働き方とは異なる勤務形態である。主要運行パターンは事業者により相違がある。拘束時間や連続運行日数等の分布は、運行パターン別に特徴を有する。精神障害事案の発生に影響する36種類のイベントの中から、7分類を判別するための重要なイベント18種類を抽出した。これら18イベントの有無が7分類を特徴づけ、運輸、郵便の特徴も推定できた。</p> <p>・今後、精神障害事案の業種間の差を説明する18イベントの判別関数係数から、イベントの複合や交絡とそれぞれの重みづけを検討できる可能性がある。</p>	<p>・各事業者内の運行パターンは比較的安定して推移し、事業状況、繁忙期や新型コロナウイルス感染症による勤務状況の変化等をパターン推移から予想できるかもしれない。</p> <p>・精神障害事案の業種間の差を説明する18イベントの判別関数係数から、イベントの複合や交絡とそれぞれの重みづけを検討できる可能性がある。</p> <p>・業務の過重性と運行パターンの関連、健康管理データやヒヤリハット事例等との突合、ハイリスク運行の特徴抽出について検討する。<u>脳心事案と精神事案の共通性と相違点について分析を進め、運輸、郵便における脳心・精神障害事案の防止のための実行的な対策の立案に繋げることを目標とする。</u></p>

別紙 2

過労死等調査研究報告書（建設業）における主な研究成果と今後の課題等について

	標題(報告年度：主担当)	研究成果の概要	今後の課題、対策等
1	建設業における労災認定事案の特徴に関する研究 (30年度：営)	<p>・脳・心臓疾患事案 162 件、精神障害事案 149 件を分析対象とし、職種を次の 3 種類に分類した。1) 現場監督、技術者等、2) 技能労働者等、3) 管理職、事務・営業職等。</p> <p>・脳・心臓疾患事案の全てが男性である。建設業全体の発症時平均年齢と死亡時平均年齢は両者とも全業種と大差は見られない。</p> <p>・全業種と比べ発症時年齢は技能労働者等では 60 歳代の事案の割合が高く、死亡時年齢は現場監督、技術者等では 20 歳代、技能労働者等では 60 歳代の事案の割合が全業種より高い。</p> <p>・脳疾患と心臓疾患の割合は同程度であったが、心臓疾患の割合は全業種よりも高い。</p> <p>・認定要因が最も多いは長期間の過重業務であり、時間外労働時間数は発症前 1 か月～4 か月に平均 80 時間を超えていた。</p> <p>・負荷要因は労働時間のほかに拘束時間の長い勤務と精神的緊張を伴う業務が多く見られ、技能労働者等では作業環境による負荷が他の職種と比べ多い。</p> <p>・精神障害事案については、男性の事案が約 9 割を占めていた。発症時平均年齢は全業種と比べ高く、特に 50 歳代の事案の割合が目立つ。</p> <p>・死亡時平均年齢も全業種より高く、60 歳代の事案の割合が高い。</p> <p>・業務による心理的負荷は、長時間労働に関わる事案の割合が高く、次いで事故や災害の体験、仕事の失敗や過重な責任の順で認められた。</p> <p>・職種別では、全業種と比べ現場監督、技術者等では仕事の失敗や過重な責任が、技能労働者等は事故や災害の体験が事案として多い。</p> <p>・現場監督、技術者等ではうつ病エピソード、技能労働者等では心的外</p>	<p>・建設業については、長時間労働対策とともに、労働災害、発注者や元請け側からの無理な業務依頼、及び対人関係への配慮に対する対策強化が重要である。</p> <p>・現場監督、技術者等、技能労働者等や管理職、事務・営業職等の職種によって異なる業務による過重労働の負荷が挙げられるため、建設業内でも職種別に考慮した対策が必要である。</p>

標題(報告年度：主担当)	研究成果の概要	今後の課題、対策等
	<p>傷後ストレス障害の事案の割合が全業種と比べ高い。</p>	
<p>2 建設業における精神障害の労災認定事案の詳細分析に関する研究 (30年度：高橋)</p>	<p>・建設業における精神事案 149 件 (男性 138 人、女性 11 人) を分析した。</p> <p>・男性は生存 54.4%、自殺死亡 34.9% (未遂を含むと 36.2%)、自殺以外死亡 2.0% で、職種ごとの自殺死亡割合は管理職等 42.9%、現場監督等 50.8% であった。女性は全例が生存 (7.4%) であった。出来事は、長時間労働 28.9%、労災事故の被害 24.2%、仕事内容・量の大きな変化 18.1% が上位 3 位を占めた。</p> <p>・生存例における最多の出来事は労災事故の被害 35.9% で、技能労働者等では 60.4% に及んだ。</p> <p>・自殺例においては長時間労働が最多で 51.9% に上り、どの職種も一貫して多い。</p> <p>・長時間労働や連続勤務を高率に伴った出来事は、仕事内容・量の大きな変化、重大な仕事上のミス、顧客・取引先からのクレームであった。仕事内容・量の大きな変化の内容を検証すると、管理職等では前任者や上司の休職に伴う残務処理、前任者からの引継不全、現場監督等では対応困難な現場、新たな業務、未経験の業務、頻繁な設計変更を経験していた。</p> <p>・長時間労働や連続勤務を高率に伴った仕事内容・量の大きな変化、重大な仕事上のミス、顧客・取引先からのクレームがあった事案はいずれも大半が F32 (うつ病エピソード) と診断され、自殺による死亡も多い。</p> <p>・精神事案とよく関連した労災事故の被害の内容は、足場など高所からの墜落・転落が最も多く、次いで重機、化学物質、過去の労災などに伴うことが認められた。</p> <p>・建設工事の個々の過程を見直して労働時間の著しい延長を避けるとともに、建設安全をそれぞれの現場で確実に保証することが本業種で</p>	<p>・建設業の精神事案では自殺死亡が多い。職種では、管理職等で 40% を超え、現場監督等では 50% を超える。いずれも平均年齢が 40 歳半ばで、働く世代の中核群が命を落とすのは早急に解消が必要である。</p> <p>・長時間労働や連続勤務を伴う割合が多いのは仕事内容・量の大きな変化、重大な仕事上のミス、顧客・取引先からのクレームであった。</p> <p>・仕事内容・量の大きな変化として、前任者や上司の休職に伴う残務処理、前任者からの引継不全、対応困難な現場、新たな・未経験の業務、頻繁な設計変更に従事し、長時間労働につながる。</p> <p>・単独業務や人員不足はこうした過程に拍車をかけたと推測する。重大な仕事上のミスや顧客/取引先からのクレームへの逐次対応も円滑な建設工事の進行を妨げた可能性がある。</p> <p>・高所からの墜落・転落や重機に関連した事故が多いことは、「心の病気」予防の点から、安全な建設作業を強調し得る価値がある。</p> <p>・じん肺などの職業病による重度の呼吸困難と死の恐怖、職場復帰や将来生活に対する高度の不安など強い心理的負荷が精神障害と関連することも判明した。職業病認定建設労働者の精神障害、自殺への発展を防ぐために精神的ケアや相談体制が整備されてよい。</p>

標題(報告年度：主担当)	研究成果の概要	今後の課題、対策等
	働く労働者の精神障害を予防するのに有効である。	
3 建設業における過労死等事案の労務管理視点からの分析 (3年度：中辻)	<p>・脳・心臓疾患、精神障害等の典型事例を取り上げ検討した。</p> <p>・<u>墜落災害を契機として発症した精神障害事案</u>を取り上げ、災害発生前、発生時、発生後に分けて出来事と疾病の発生経過より精神障害発症防止の視点から検討した。</p> <p>・労務管理の視点として建設業における安全管理と災害防止について検討した。この事案では、墜落災害後の入院中に「せん妄」、墜落災害遭遇後3年目に「不安障害」「重度ストレス反応及び適応障害」を発症している。</p> <p>・精神障害等の起因は「業務上の負傷としての労働災害」であり、墜落災害防止措置は結果的に精神障害の発症を防ぐことにも繋がること確認された。</p> <p>・法令順守、不安全行動防止のために、<u>安全衛生教育の実施が重要である。重篤な業務上の負傷後の迅速かつ適切な救急措置、療養期間中に症状が悪化する可能性のある精神障害への対応、受傷後一定時間を経て発症する心的外傷ストレス障害等への対応は、負傷災害後の精神障害発症防止に重要である。</u></p> <p>・重篤な災害を予防すると同時に、災害後の対応として、被災労働者の復職支援、認知支援、再就職支援も精神障害の発症抑制に重要である。</p>	<p>・元請、協力会社及び職長や一般労働者の労働安全衛生教育を徹底し、災害発生リスクを低減すること、災害発生後の被災者へのメンタルヘルス対策が重要である。</p> <p>・精神障害の発症防止においては、小規模事業場を含めたすべての建設業において、事故災害への遭遇を少なくする労働環境を維持するため、災害防止に係る法令順守の徹底や理解を深めるための適切な取組みを構築することが実装には必要である。</p>

別紙3 令和4年度過労死等の労災支給決定(認定)件数の多い業種・職種

(資料出所：厚生労働省「令和4年度過労死等の労災補償状況」)

1 脳・心臓疾患

令和4年度脳・心臓疾患の労災支給決定(認定)件数の多い業種・職種

(左：業種、右：職種)

	業種(大分類)	業種(中分類)	支給決定件数
1	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	50 (1) (19 (1))
2	建設業	総合工事業	18 (0) (8 (0))
3	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	14 (2) (2 (0))
4	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	10 (1) (3 (1))
5	卸売業、小売業	各種商品小売業	8 (2) (2 (1))
6	建設業	設備工事業	7 (0) (1 (0))
6	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	7 (3) (1 (1))
6	医療、福祉	医療業	7 (1) (1 (0))
9	卸売業、小売業	機械器具小売業	6 (0) (0 (0))
9	教育、学習支援業	学校教育	6 (1) (1 (0))
11	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	5 (0) (1 (0))
11	製造業	食料品製造業	5 (0) (2 (0))
13	宿泊業、飲食サービス業	宿泊業	4 (2) (2 (1))
14	情報通信業	情報サービス業	3 (0) (0 (0))
14	卸売業、小売業	機械器具卸売業	3 (0) (0 (0))

注 1 業種については、「日本標準業分類」により分類している。
2 ()内は女性の件数で、内数である。
3 < >内は死亡の件数で、内数である。

	職種(大分類)	職種(中分類)	支給決定件数
1	輸送・機械運転従事者	自動車運転従事者	57 (1) (20 (1))
2	サービス職業従事者	接客・給仕職業従事者	13 (3) (5 (1))
3	販売従事者	商品販売従事者	11 (1) (2 (0))
3	管理的職業従事者	法人・団体管理職員	11 (1) (8 (1))
5	専門的・技術的職業従事者	建築・土木・測量技術者	10 (0) (1 (0))
6	販売従事者	営業職業従事者	8 (0) (0 (0))
6	サービス職業従事者	飲食調理従事者	8 (2) (0 (0))
6	建設・採掘従事者	建設従事者(建設関係工事従事者を除く)	8 (0) (2 (0))
9	事務従事者	一般事務従事者	6 (2) (1 (1))
10	管理的職業従事者	その他の管理的職業従事者	5 (0) (0 (0))
10	保安職業従事者	その他の保安職業従事者	5 (0) (1 (0))
12	運搬・清掃・包装等従事者	運搬従事者	4 (0) (1 (0))
12	サービス職業従事者	介護サービス職業従事者	4 (1) (0 (0))
12	専門的・技術的職業従事者	教員	4 (0) (1 (0))
15	生産工程従事者	製品製造・加工処理従事者(金属製品を除く)	3 (0) (0 (0))
15	専門的・技術的職業従事者	医師、歯科医師、獣医師、薬剤師	3 (1) (1 (0))
15	専門的・技術的職業従事者	情報処理・通信技術者	3 (0) (0 (0))
15	管理的職業従事者	法人・団体役員	3 (0) (1 (0))
15	運搬・清掃・包装等従事者	清掃従事者	3 (1) (1 (1))

注 1 職種については、「日本標準職業分類」により分類している。
2 ()内は女性の件数で、内数である。
3 < >内は死亡の件数で、内数である。

2 精神障害

令和4年度精神障害の労災支給決定(認定)件数の多い業種・職種

(左：業種、右：職種)

	業種(大分類)	業種(中分類)	支給決定件数
1	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	85 (62) (3 (0))
2	医療、福祉	医療業	79 (63) (3 (1))
3	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	37 (4) (6 (0))
4	建設業	総合工事業	33 (3) (10 (1))
5	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	31 (12) (3 (0))
6	情報通信業	情報サービス業	21 (6) (0 (0))
6	卸売業、小売業	その他の小売業	21 (11) (2 (1))
8	教育、学習支援業	学校教育	18 (9) (2 (1))
8	卸売業、小売業	飲食料品小売業	18 (12) (1 (1))
10	卸売業、小売業	機械器具小売業	16 (4) (3 (0))
11	製造業	食料品製造業	15 (7) (1 (0))
11	製造業	金属製品製造業	15 (3) (1 (0))
13	建設業	設備工事業	13 (2) (4 (0))
14	製造業	電気機械器具製造業	12 (4) (3 (0))
14	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	12 (6) (1 (0))
14	学術研究、専門・技術サービス業	技術サービス業(他に分類されないもの)	12 (6) (1 (0))

注 1 業種については、「日本標準業分類」により分類している。
2 ()内は女性の件数で、内数である。
3 < >内は自殺(乗運を含む)の件数で、内数である。

	職種(大分類)	職種(中分類)	支給決定件数
1	事務従事者	一般事務従事者	74 (47) (7 (0))
2	専門的・技術的職業従事者	保健師、助産師、看護師	46 (42) (1 (1))
3	販売従事者	営業職業従事者	45 (19) (5 (1))
4	輸送・機械運転従事者	自動車運転従事者	42 (6) (4 (0))
5	サービス職業従事者	介護サービス職業従事者	39 (31) (1 (0))
6	販売従事者	商品販売従事者	38 (25) (3 (1))
7	生産工程従事者	製品製造・加工処理従事者(金属製品を除く)	35 (10) (3 (1))
8	サービス職業従事者	接客・給仕職業従事者	30 (14) (2 (0))
9	専門的・技術的職業従事者	社会福祉専門職業従事者	26 (21) (2 (0))
10	生産工程従事者	製品製造・加工処理従事者(金属製品)	20 (3) (0 (0))
11	専門的・技術的職業従事者	情報処理・通信技術者	19 (5) (0 (0))
11	管理的職業従事者	法人・団体管理職員	19 (4) (2 (0))
13	管理的職業従事者	その他の管理的職業従事者	15 (1) (7 (0))
14	専門的・技術的職業従事者	建築・土木・測量技術者	14 (1) (2 (0))
14	運搬・清掃・包装等従事者	運搬従事者	14 (3) (1 (0))

注 1 職種については、「日本標準職業分類」により分類している。
2 ()内は女性の件数で、内数である。
3 < >内は自殺(乗運を含む)の件数で、内数である。

別紙 4 FACT SHEET (運輸業)

過労死等の約 1/3 は貨物輸送業が占めています。

トラックドライバー (※) の過重な働き方が問題となっています。トラックドライバーは産業や私たちの暮らしを支えています。脳・心臓疾患を発症したとして労災認定された事例 (過労死等) のうち約 3 分の 1 がトラックドライバーなどの貨物輸送業に従事している人たちでした(1)。長時間労働、休息不足などがその原因の多くを占めました。

このファクトシートは、貨物輸送業における過労死等 (脳・心臓疾患と仕事のストレス等による精神疾患の双方を含む) の発生の実態・背景と課題をまとめたものです。

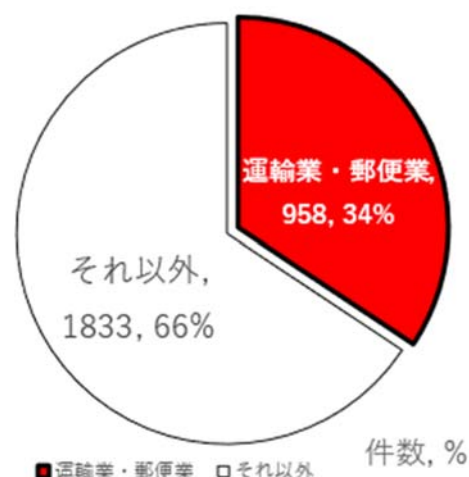
※主に貨物輸送業に従事する自動車運転従事者

< FACT : 過労による脳・心臓疾患 >

【貨物輸送は最も労働時間が長く、過労死等が多い職業】

過労死等 (過重な働き方による脳心臓疾患) の認定が圧倒的に多いのは貨物輸送業です (全件数の約 1/3、右図)1)。おそらくその原因として、実総労働時間が一番長い職業が「運輸業・郵便業」になっています(2)。

【過労運転、健康起因事故】長時間労働・休息不足は極度の疲れや眠気が原因で事故に至る「過労運転事故」の原因になります。また、脳心臓疾患は、運転中に意識や運転能力を失って事故に至る「健康起因事故」の主な原因です。過度の眠気や疲労を伴う危険な運行・運転をしないための休日の確保、日々の運行計画・運行管理の適切化などの取り組みが貨物輸送業の過労死の削減にも結びつくかもしれません。



【どういう人に過労死が多いか】 (3)

- ・ 50 歳代の発症が顕著に多い。
- ・ 複数の短期雇用を経て当該事業場に雇用され、雇用から 2 年未満の発症が多い

【長い拘束、不規則な勤務も関連】 (4)

- ・ 拘束時間が長い、不規則な勤務、交替勤務の例があった。

【倒れた場所・環境】 (3)

- ・ 寒冷期と猛暑期倒れた例が多い。
- ・ 事業場で倒れた例、特に荷役中に倒れた例が多い。

【注意すべき主な傷病】 (1)

- ・ 脳出血、くも膜下出血、心筋梗塞が多い。

<主な Fact：長時間労働や職場のストレス等が精神障害の発症要因に>

【精神障害の労働災害】うつ病などの精神障害について、職場および働き方に関する強い心理的負荷が認められた場合に労働災害として認定されます。運輸業・郵便業は4番目に多い業種です(1)。



【労働災害の主な精神障害】うつ病エピソードを含む気分障害(51.0%)が半数を占め、適応障害は25.5%、心的外傷後ストレス障害(PTSD)は11.4%でした(1)。

【認められた強い心理的負荷】(5)

- ・61%で恒常的な長時間労働を伴っており、26%で仕事上の問題、21%で上司関連問題が認められました。
- ・その他、乗客関連問題、路上での事故(被害)、事業場内作業時の事故(被害)関連が認められた事案がありました。

【ハラスメント】(5)

上司関連問題の具体的な出来事として、罵声や叱責があった例が目立ちます。

【手待ち・付帯作業対策】

ドライバーの長時間労働は、運転だけでなく、手待ち、荷役、付帯作業といった発・着荷主の現場での作業も要因になっており、荷主・顧客を交えての対策が必要と考えられます。

【事故の影響、事故後の対応】

- ・事故の経験による PTSD 等の例があります。
- ・交通事故に伴う手当カット、給与減額等による生活不安から精神障害の発症が疑われた事例もあります。

○あなたの職場についてチェックしてみよう！

<input type="checkbox"/>	労働時間の把握は行われていますか？	はい	いいえ	不明	(1)へ
<input type="checkbox"/>	有給休暇は十分取得できていますか？	はい	いいえ	不明	(1)へ
<input type="checkbox"/>	法定の健康診断を受診していますか？	はい	いいえ	不明	(2)へ
<input type="checkbox"/>	改善基準告示を遵守していますか？	はい	いいえ	不明	(3)へ
<input type="checkbox"/>	ハラスメントの相談窓口がありますか？	はい	いいえ	不明	(4)へ

<事業者・管理者の方へ>

(1)元気で健康的に働ける労働時間と休日の確保

- ・労働時間の法規制が守られているかを確認し、改善を進めてください。

- ・休日が確保できているか、法律で定められた有給休暇（2019年より最低年5日：労働基準法改正）も取得されているかを確認し、適切な休日数を確保してください。

(2)安全と健康の見守りは運送会社の義務です

- ・点呼でドライバーが疲労状態や体調不良（服薬などの管理も含む）の状態でも運転をしないように確認・指導をしてください。
- ・1年に1回の定期健康診断の実施（深夜業務-22時～翌朝5時-を常時行う場合は、半年に1回）が法律で義務付けられています。
- ・健康診断に問題のある所見があった場合は、必ず2次検診の受診や治療の開始をさせてください。健康の問題のあるドライバーに関しては、産業医などの専門家に相談をして必要かつ公正な措置を講じてください。

(3)改善基準告示の順守の確認

- ・改善基準告示（2024年4月改正）は、安全な運行のための最低限の規制です。守られているかどうかの確認、確認方法の工夫（デジタコ等の機器の導入など）、守るための運行管理や運行計画の改善を進めてください。
- ・改善基準告示の「拘束時間（始業から終業時間までの時間で労働時間と仮眠時間を含む休憩時間の合計）」、「休息期間（勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間）」、「始業」、「休憩時間」といった項目の意味について、ドライバーが正しく解釈していることを確認してください。

(4)心の健康が安全な運行環境をつくります

- ・近年、職場の暴力、いじめ、ハラスメントなどを防ぐための法律・規制や企業社会での対応が厳しくなる方向で大きく変化してきました。ハラスメント等が横行する職場はモチベーションが下がる非効率で不健康な職場であり、良好なチームワークや優秀な人材の確保は今後ますます望めなくなります。トップからハラスメントの無い職場にするという宣言をして対策を開始してください。安心して相談できる窓口の設置・提供、教育研修の機会の提供などを実施してください。

もっと知りたい方のために

業種関連情報	労働条件確認	労災補償について
過労死等・健康起因事故防止特設ページ（全日本トラック協会） https://jta.or.jp/member/anzen/karoushi_boushi_tokusetsu.html	https://jsite.mhlw.go.jp/miyagi-roudoukyoku/var/rev0/0021/0888/0524-2-2.pdf 上限規制特設サイト https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/truck.html	https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/rousai/index.html

過労死等防止調査研究センターへのリンク

<https://records.johas.go.jp/>

参考データ

1. 佐々木毅、吉川徹、高橋正也、山内貴史、高田琢弘、脳・心臓疾患及び精神障害の過労死等事案の経年変化解析。令和4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）。2023:27-114.
2. 厚生労働省。毎月勤労統計調査、令和5年分結果速報、2024年2月6日（2024年2月29日閲覧）。2023.
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。平成28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」（150903-01）分担研究報告書。2017:43-61.
4. 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。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）。2018:102-29.
5. 高橋正也、吉川徹、梅崎重夫、山内貴史。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。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）。2018:130-135.

別紙 5 FACT SHEET (建設業)

建設業の過労死等 安全安心な作業環境と技術者の時短が課題

建設は、きわめて多種の技術や事業の共同でなされる大規模で複雑なプロジェクトです。技能労働者には事故の労働災害も多く、危険な環境による負担、ストレスがあります。管理監督者・技術者では、納期やコストの厳しさ、気象などの自然条件などの予測の難しい影響も関係して、多忙や長時間労働による健康リスクが問題になることがあります。

<主な FACT：脳・心臓疾患>(1)

・長時間労働や過重な業務が原因で脳・心臓疾患に罹患した事案は、男性に多く、技能労働者等では 60 歳代が多く、現場監督、技術者等では 20 歳代が多いです。
・負荷要因は労働時間のほかに拘束時間の長い勤務と精神的緊張を伴う業務が多く見られ、技能労働者等では作業環境による負荷が他の職種と比べ多いです。

図は今後作成

<主な FACT：精神障害>(1, 2)

・過重な仕事の負担やストレスが原因で精神疾患に罹患した事案や、自殺に至るいわゆる過労自殺事案は建設業では管理職等 (42.9%)、現場監督等 (50.8%) に多く発生しています。
・精神疾患に罹患する原因となった出来事としては、長時間労働が 28.9%、労災事故の被害が 24.2%、仕事内容・量の大きな変化が 18.1%であり上位 3 位を占めました。
・生存例 (自殺を完遂しなかった等を含む)に限ると、最多の原因は労災事故の被害 (35.9%) であり、技能労働者等では 60.4%でした。建設現場で働く人々にとって事故の危険性は精神の健康をも害する大きな負担になることがあります。

図は今後作成

・長時間労働や休みの取れない連続勤務を伴った出来事、過重な働き方の原因の一端となった可能性の高い出来事には、仕事内容・量の大きな変化、重大な仕事上のミス、顧客・取引先からのクレームがありました。

・精神疾患の労働災害に至った仕事内容・量の大きな変化としては、管理職等が被災した例では前任者や上司の休職に伴う残務処理、前任者からの引継不全の例がありました。現場監督等が被災した例では対応困難な現場、新たな業務、未経験の業務、頻繁な設計変更を経験した例がありました。

・精神疾患をもたらした可能性のある

労災事故の被害の内容には、足場など高所からの墜落・転落が最も多く、次いで重機の事故、化学物質による被害などがありました。

○あなたの職場についてチェックしてみよう！

<input type="checkbox"/>	社員の労働時間は全て把握している	はい	いいえ	不明	(1)へ
<input type="checkbox"/>	年次有給休暇を年5日以上取得させている	はい	いいえ	不明	(1)へ
<input type="checkbox"/>	法律で決められた健康診断を受診している	はい	いいえ	不明	(2)へ
<input type="checkbox"/>	建設業の働き方改革のHPを見たことがある	はい	いいえ	不明	(3)へ
<input type="checkbox"/>	ハラスメント防止対策で相談窓口等を設置している	はい	いいえ	不明	(4)へ

<解説> (3)

(1)安全に健康的に働ける労働時間と休日の確保

- ・労働時間の法規制が守られているかを確認し、改善を進めてください。
- ・休日が確保できているか、法律で定められた有給休暇（2019年より最低年5日：労働基準法改正）も取得されているかを確認し、適切な休日数を確保してください。

(2)健康診断が社員と会社を守る

- ・1年に1回の定期健康診断の実施（深夜業務－22時～翌朝5時－を常時行う場合は、半年に1回）が法律で義務付けられています。
- ・健康診断に問題のある所見があった場合は、必ず2次検診の受診や治療の開始をさせてください。健康の問題のある人に関しては、産業医などの専門家に相談をして必要かつ公正な措置を講じてください。
- ・小規模で事業をしている方、一人親方・個人事業主の方も、より長く安全に働くためにも、産業保健サービスを利用しての健康管理を進めてください。

(3)建設業に重要な労働時間管理について

2024年4月から建設業でも時間外労働の上限規制が始まっています。無理な工期の設定は、長時間労働の原因となり、休暇が取りづらくなることにつながります。工事を発注、受注するに当たっては、4週8閉所や週休2日制を取り入れるなどして、働く方の休日数も考慮した工期を設定することが必要です。厚生労働省のHPを確認しましょう。

厚生労働省 建設業における働き方改革

https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/construction_company.html

(4)心の健康を守る安全で能率的な職場環境

・近年、職場の暴力、いじめ、ハラスメントなどを防ぐための法律・規制や企業社会での対応が厳しくなる方向で大きく変化してきました。ハラスメント等が横行する職場はモチベーションが下がる非効率で不健康な職場であり、良好なチームワークや優秀な人材の確保は今後ますます望めなくなります。トップからハラスメントの無い職場にするという宣言をして対策を開始してください。安心して相談できる窓口の設置・提供、教育研修の機会の提供などを実施してください。

もっと知りたい方のために

業種関連情報	労働条件確認	労災補償について
建設業労働災害防止協会（建災防） https://www.ken-saibou.or.jp	労働条件の確認 https://jsite.mhlw.go.jp/miyagi-roudoukyoku/var/rev0/0021/0888/0524-2-2.pdf 時間外労働の上限規制（厚生労働省） https://www.mhlw.go.jp/content/001116624.pdf	https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/rousai/index.html
過労死等防止調査研究センターへのリンク https://records.johas.go.jp/		

1. 菅知絵美、梅崎重夫、高橋正也、佐々木毅、山内貴史. 建設業における労災認定事案の特徴に関する研究. 平成30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). 2019:53-71.
2. 高橋正也、吉川徹、菅知絵美、梅崎重夫、山内貴史. 建設業における精神障害の労災認定事案の詳細分析に関する研究. 平成30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). 2019:71-83.
3. 中辻めぐみ、吉川徹、高橋正也. 建設業における過労死等事案の労務管理視点からの分析～建設業における精神障害認定事案の社会保険労務士の視点に基づくケーススタディ研究～. 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). 2022:99-110.