

令和6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)

道路貨物運送業における精神障害の自殺・死亡事案の解析

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】本研究では、平成 22 年度から令和 3 年度の 12 年間の労災支給決定された精神障害事案の自殺・死亡事案について検討を行うことを目的とする。

【方法】労災支給決定された 5,728 件の精神障害事案データベースを使用し、道路貨物運送業 49 件、運輸に附帯するサービス業 2 件、合計 51 件(運転業務 23 件、非運転業務 28 件)を対象とした。分析項目は、基本属性、発症時・死亡時年齢、決定時疾患名、入社日から発症及び発症から自殺・死亡までの日数等とし、業務における心理的負荷(平成 23 年認定基準)の記述統計を行った。

【結果】事案 51 件は全て男性であった。業務における心理的負荷の内、特別な出来事及び出来事「強」の単独の件数(35 件)について、運転業務(17 件)では、「仕事の量・質」が 10 件(58.8%)と最も多く、その内、8 件が「1 か月に 80 時間以上の時間外労働を行った」であった。次いで「対人関係」が 3 件(17.6%)、「仕事の失敗、過重な責任の発生等」が 2 件(11.8%)の順であった。非運転業務(18 件)では、「特別な出来事(極度の長時間労働)」が最も多く 8 件(44.4%)であり、その内、管理職及びその他がそれぞれ 3 件で最も多く、管理職の 3 件は、「異動による支店の立て直しとそれに伴う上司からの叱責」、「上司からの半年に及ぶ叱責及び業績見込み違い」、「地震による所内倉庫の復旧業務」による「特別な出来事(極度の長時間労働)」であった。

【考察】業務における心理的負荷は、運転業務では、出来事「強」の「仕事の量・質」が最も多く、その 80%が出来事「1 か月に 80 時間以上の時間外労働を行った」であり、長時間労働が常態化していたことによる自殺・死亡事案であることが明らかになった。非運転業務では、「特別な出来事(極度の長時間労働)」が最も多く、その内、管理職においては「仕事の失敗、過重な責任の発生等」に伴う上司とのトラブルが明らかになり、対人関係を考慮に入れた対策が必要と考えられる。対人関係は、件数は少ないが長時間労働要因の次に多い事案であり、加えて長時間労働要因に付随した要因も見られたためハラスメント対策が必要と考えられる。

【この研究から分かったこと】道路貨物運送業の業務上の自殺・死亡事案は、全て男性であった。業務における心理的負荷において、運転業務では、出来事「強」の「仕事の量・質」が最も多く、非運転業務では、「特別な出来事(極度の長時間労働)」が最も多いことが明らかになった。

【キーワード】自殺・死亡事案、長時間労働、運転業務・非運転業務

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)

の解析¹⁾では、長時間労働要因による認定が、トラックドライバー(運転業務従事者)では約 50%、非運転業務では約 70%が該当し、過労死等の防止には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。その内、トラックドライバーでは、約 30%が「入社時から長

A. 目的

令和 2 年度「運輸業における精神障害事案

時間労働」であることが明らかになった。令和3年度「道路貨物運送業における精神障害等の事案の解析」²⁾では、トラックドライバーの精神障害等の発症要因の特徴は、交通事故等の対応における従業員の金銭負担によるもの、運行パターンは深夜・早朝時間帯の運行が多いことが明らかになった。令和4年度「道路貨物運送業における精神障害等の事案の解析」³⁾では、平成22年度から平成29年度の8年間のデータに平成30年度及び令和元年度の2年分のデータを追加したデータベースを構築し、10年間の認定事案を分析した。非運転業務の認定要因は長時間労働であったが、職種別での対策が必要なが示唆された。令和5年度「道路貨物運送業における精神障害等の業務外事案の解析」⁴⁾では、平成22年度から令和元年度の10年分の労災不支給(業務外)決定された精神障害事案の検討を行った。その結果、対人関係の「上司とのトラブル」の上司は管理職以上が多く、これらの管理職を対象としたハラスメント研修が必要と示唆された。また、既往歴が有りの場合、疾患(症状)の発症・悪化(または継続)が入社日から30日未満の時期に多いことが明らかになった。今回、未着手である道路貨物運送業における自殺・死亡事案(業務上)について検討することを目的とする。

B. 方法

1. 分析対象

平成22年度から令和3年度の12年間に支給決定(以下「業務上」という。)された5,728件の精神障害事案データベースを使用し、その内、日本標準産業分類における運輸業・郵便業(大分類)の中分類に該当する道路貨物運送業49件、運輸に附帯するサービス業2件、合計51件を分析対象とした。

2. 分析項目

分析項目は、基本属性(性別及び運転業務、非運転業務とその内訳)、発症時・死亡時の平均年齢及び10歳単位の分類、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、業務における心理的負荷⁵⁾(出来事:平成23年認定基準による46件)、認定された出来事を調査復命書より5分類した件数、その5分類を行った結果を詳細に分類した特別な出来事(極度の長時間労働)及び出来事の心理的負荷の評価が「強」の事案の件

数、「特別な出来事(極度の長時間労働)」・出来事の類型「仕事の量・質」の長時間労働以外の付随要因(複数)の件数、「恒常的長時間労働+出来事」「仕事の量・質+他の出来事」の付随要因(複数)の件数とし集計を行った。また、発症前6か月間の時間外労働時間数の平均値、標準偏差(SD)及び最大値、既往歴の有無及び入社日から疾患の発症及び発症から自殺・死亡までの日数の記述統計を行った。

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2022N10)。

C. 結果

対象事案の基本属性を表1に示した。事案51件はすべて男性であり、運転業務が23件(45.1%)、非運転業務が28件(54.9%)であった。非運転業務の内訳は、管理職が10件(35.7%)、事務職が6件(21.4%)、その他が5件(17.9%)、運行管理が4件(14.3%)、倉庫作業が3件(10.7%)であった。

職種別の発症時・死亡時平均年齢(標準偏差:SD)及び10歳単位の区分を表2に示した。発症時の平均年齢(SD)は、運転業務が44.1(9.5)歳、非運転業務が38.9(9.8)歳であり、死亡時の平均年齢(SD)は、運転業務が44.4(9.4)歳、非運転業務が39.1(9.9)歳であった。最も多い年齢区分は、運転業務、非運転業務共に40-49歳で、それぞれ10件(43.5%)、12件(42.9%)であった。

決定時疾患名を表3に示した。運転業務では、F32.うつ病エピソードが18件(78.3%)、適応障害が3件(13.0%)、F3.下位分類不明とF43.0.急性ストレス反応が1件(4.3%)の順で、非運転業務では、F32.うつ病エピソードが22件(78.6%)、適応障害が5件(17.9%)、F3.下位分類不明1件(3.6%)の順であった。全体ではF32.うつ病エピソードが40件(78.4%)と最も多かった。

業務における心理的負荷⁵⁾(平成23年認定基準)を表4に示した。全体では、「恒常的な長時間」が23件(50.0%)で最も多く、次いで「16.1か月に80時間以上の時間外労働を行った」が13件(28.3%)、「17.2週間にわたって連続勤務を行った」が12件(26.1%)、「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」が9件(19.6%)の順であつ

た。職種別では、運転業務は、「恒常的な長時間」が14件(66.7%)、「16.1か月に80時間以上の時間外労働を行った」が9件(42.9%)、「17.2週間にわたって連続勤務を行った」が6件(28.6%)、「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」「29.(ひどい)嫌がらせ、いじめ、又は暴行を受けた」及び「30.上司とのトラブルがあった」がそれぞれ3件(14.3%)の順であった。非運転業務は、「恒常的な長時間」が9件(36.0%)、「特別な出来事(極度の長時間労働)」及び「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」がそれぞれ7件(28.0%)、「17.2週間にわたって連続勤務を行った」が6件(24.0%)、「16.1か月に80時間以上の時間外労働を行った」が4件(16.0%)の順であった。運転業務・非運転業務ともに長時間労働関連の出来事が多かったが、出来事の種類は異なっていた。また、非運転業務の管理職は、「22.転勤をした」が3件(33.3%)であった。

業務における心理的負荷⁵⁾(平成23年認定基準以前の事案については、当該基準に読み替えて分類)による出来事を5つに分類した件数を表5に示した。運転業務は、出来事「強」(仕事の量・質)が10件(43.5%)、恒常的長時間労働+出来事(中、弱)及び出来事「強」(仕事の量・質を除く)がそれぞれ6件(26.1%)、特別な出来事(極度の長時間労働)が1件(4.3%)であった。非運転業務は、特別な出来事(極度の長時間労働)が8件(28.6%)、恒常的長時間労働+出来事(中、弱)が7件(25.0%)、出来事「強」(仕事の量・質)が6件(21.4%)、仕事の量・質(中)+出来事「中、弱」の複数が4件(14.3%)、出来事「強」(仕事の量・質を除く)が3件(10.7%)であった。長時間労働関連の認定は、運転業務では17件(73.9%)、非運転業務では21件(75.0%)であった。「特別な出来事(極度の長時間労働)」の9件中8件が非運転業務であり、「仕事の量・質(中)+他の出来事「中、弱」の複数」は非運転業務のみであった。

業務における心理的負荷⁵⁾(平成23年認定基準以前の事案については、当該基準に読み替えて分類)による特別な出来事、出来事の「強」(総合評価除く)の件数を表6に示した。運転業務では、「仕事の量・質」が10件(58.8%)と最も多く、その内8件が「16.1か月に80時間以上の時間外労働を行った」であっ

た。次いで「対人関係」が3件(17.6%)、「仕事の失敗、過重な責任の発生等」が2件(11.8%)の順であった。非運転業務では、「特別な出来事(極度の長時間労働)」が8件(44.4%)と最も多く、職種で多かったのは管理職及びその他がそれぞれ3件であった。管理職の3件は、異動による支店の立て直しとそれに伴う上司からの叱責、上司からの半年に及ぶ叱責及び業績見込み違い、地震による所内倉庫の復旧業務によるものであった。それに次いで「仕事の量・質」が6件(33.3%)、「対人関係」が2件(11.1%)の順であった。長時間労働関連の出来事が、運転業務では11件(64.7%)、非運転業務では14件(77.7%)で非運転業務の方が多かった。

表5の「仕事の量・質」「特別な出来事(極度の長時間労働)」の25件より長時間労働以外の付随要因(複数)を表7に示した。運転業務では、「記載なし(長時間労働要因のみ)」が4件(36.4%)であり、その内3件は「1か月に80時間以上の時間外労働を行った」であった。次いで「事故によるペナルティ」及び「対人関係」がそれぞれ3件(27.3%)であり、非運転業務では、「役割・地位の変化等」が7件(50.0%)、「対人関係」が5件(35.7%)、「仕事の失敗、過重な責任の発生等」が4件(28.6%)の順で多かった。「記載なし(長時間労働要因のみ)」、「事故によるペナルティ」が運転業務のみの付随要因であり、非運転業務においては「役割・地位の変化等」、「自然災害(地震)」であった。

表5の「恒常的長時間労働+出来事」「仕事の量・質+他の出来事」の16件よりその付随要因(複数)を表8に示した。運転業務では、「仕事の量・質(「1か月に80時間以上の時間外労働を行った」を除く)」が3件(50.0%)と最も多く、「仕事の失敗、過重な責任の発生等」が2件(33.3%)の順であり、非運転業務では、「仕事の量・質(「1か月に80時間以上の時間外労働を行った」を除く)」及び「仕事の失敗、過重な責任の発生等」がそれぞれ6件(60.0%)と最も多かった。

発症前6か月間の時間外労働時間の平均値(SD)及び最大値を表9に示した。運転業務では、発症前1か月が98.8(41.5)時間で最も長く、最も短いのが発症前5か月の89.9(45.3)時間であり、非運転業務では、発症前1か月が108.4(53.6)時間で最も長く、最も短いのが

発症前 6 か月の 77.3(42.6)時間であった。最大値は運転業務、非運転業務ともに発症前 2 か月のそれぞれ 200.9 時間、227.8 時間であった。時間外労働時間の平均値は、非運転業務では 100 時間以上が見られたが、運転業務では 100 時間以上はなく、約 90～100 時間の時間外労働時間であった。

職種別既往歴を表 10 に示した。全体では、既往歴無しが 41 件(80.4%)、有りが 10 件(19.6%)であり、運転業務では、無しが 21 件(91.3%)、有りが 2 件(8.7%)、非運転業務では、無しが 20 件(71.4%)、有りが 8 件(28.6%)であった。既往歴有りでは、非運転業務は運転業務より件数が多かった。

既往歴の有無別の入社日から発症までの日数の件数を表 11 に示した。最も多いのは 10 年以上であり、既往歴無しが 19 件(46.3%)、有りが 4 件(40.0%)であった。既往歴無しに限り、1 年未満の事案があった。

職種別の入社日から発症までの日数を表 12 に示した。運転業務、非運転業務ともに 10 年以上が最も多く、それぞれ 10 件(43.5%)、13 件(46.4%)であった。

既往歴の有無別の発症から自殺・死亡までの日数を表 13 に示した。既往歴無しは 30 日未満が 19 件(46.3%)、30 日以上 90 日未満が 11 件(26.8%)の順で多く、有りは 30 日未満が 6 件(60.0%)、1 年以上 3 年未満が 2 件(20.0%)の順であった。

職種別の発症から自殺・死亡までの日数を表 14 に示した。運転業務は 30 日未満が 13 件(56.5%)、30 日以上 90 日未満が 6 件(26.1%)の順で多く、非運転業務は 30 日未満が 12 件(42.9%)、30 日以上 90 日未満が 6 件(21.4%)の順で多かった。運転業務では 1 年未満が 22 件(95.7%)とその割合の多くを占めた。非運転業務もその割合は多く 25 件(89.3%)であった。

D. 考察

本研究では 12 年間(平成 22 年～令和 3 年度)の業務上の精神障害の自殺・死亡事案について検討を行うことを目的とした。

職種別の件数では、非運転業務は運転業務より 5 件多く、全事案⁹⁾と同様に管理職が最も多かった。死亡時年齢の平均値は 41.5 歳、多い年代は 40 歳代であった。全事案(全業種)⁶⁾の平均値は 41.3 歳、多い年代は 40-49 歳で

あり、ほぼ同じであった。産業別平均年齢⁷⁾では、貨物運送業が 43.5 歳、産業計が 41.0 歳、また、道路貨物運送業の年齢階級別就業者構成比⁸⁾は 50 歳以上が 48.8%と約 50%を占めており、中高年齢層が多い業界であるが、自殺・死亡事案に関しては業界の高年齢化との関係性はないことが示唆された。

全体の決定時疾患名は、F32 うつ病エピソードが約 8 割を占め、全事案⁹⁾と同様であり、自殺・死亡事案は F32 うつ病エピソードに該当する F3 気分(感情)障害が多いことが明らかになった。

業務における心理的負荷⁵⁾(平成 23 年認定基準)による認定された出来事の 5 分類では、長時間労働関連の認定は、運転業務、非運転業務及び全体において約 75%であった。全事案¹⁰⁾においても 70%を超えていることより、全事案同様、道路貨物運送業においても長時間労働が自殺・死亡の大きな要因であることが明らかになった。運転業務では出来事「強」の「仕事の量・質」が最も多く、その 80%が出来事「1 か月に 80 時間以上の時間外労働を行った」であった。全事案⁹⁾における「1 か月に 80 時間以上の時間外労働を行った」の割合は 13.8%、運転業務は表 4 より 42.9%と運転業務の方が多く、全事案とは異なっていた。運転業務は、基本的に事業場を離れて業務を行うことが特徴であることから長時間労働要因ではあるが、異なる傾向になったと考えられる。それに次いで「対人関係」及び「事故によるペナルティ」がそれぞれ 3 件であり、「対人関係」では上司または同僚とのトラブル、「事故によるペナルティ」では、事故による修理費負担が認められた。件数は少ないが運転業務においても対人関係によるハラスメント対策が必要と考えられる。また、事故による修理費負担は道路貨物運送業の特徴²⁾であることを示したが、自殺・死亡事案にも該当することが明らかになった。

非運転業務の出来事では「特別な出来事(極度の長時間労働)」と「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」が最も多く、全事案⁹⁾と同様であった。非運転業務である運行管理、事務職、管理職の通常業務はデスクワークが中心と考えられるため、運転業務とは異なり、全事案と同様の結果になったと考えられる。また、管理職のみが「転勤をした」の出来事に該当し、これは自殺の発生頻

度が高い出来事¹¹⁾と示され、孤独感や疎外感を生じさせる可能性が高い出来事¹¹⁾であることが、ひとつの要因となったと考えられる。

長時間労働以外の付随要因(複数)では、「仕事の失敗、過重な責任の発生等」、「役割・地位の変化等」及び「対人関係」が多く認められ、全事案⁹⁾においても長時間労働の背景(付随)要因として対人トラブルが見受けられた。道路貨物運送業は全事案同様、長時間労働の背景(付随)要因として、対人関係を含んだものがあることが明らかになった。また、管理職においては「仕事の失敗、過重な責任の発生等」に伴う上司とのトラブルが明らかになり、対人関係を考慮に入れた、仕事内容の変化へのフォローアップが必要と考えられる。

時間外労働時間の平均値において、全体では発症前 1 か月から 6 か月間いずれも 80 時間以上であった。運転業務では発症前 5 か月を除き 90 時間以上の時間外労働時間であり、出来事「1 か月に 80 時間以上の時間外労働を行った」が 80%であったことが主要因と考えられる。非運転業務では、発症前 1 か月及び 2 か月において 100 時間以上であった。「特別な出来事(極度の長時間労働)」が最も多いことによる影響が認められた。運転業務・非運転業務ともに時間外労働時間の最大値が 200 時間を超えており、長時間労働が自殺・死亡事案に影響を及ぼすことが示唆された。

既往歴については、全体では既往歴無しが 80.4%であり、運転業務・非運転業務ともに既往歴無しが多くを占めた。長時間労働関連の認定も運転業務・非運転業務ともに約 75%であったため、長時間労働によることで病院に入院すること自体が出来なかったことが一つの要因と考えられる。

研究の限界として、今回は自殺・死亡事案が解析対象であったため、調査復命書に記載されている事項は被災者が自殺・死亡した後調査であり、申述の多くは被災者の家族であり、被災者本人の申述ではないことに留意することが必要である。

E. 結論

本研究では平成 22 年度から令和 3 年度の 12 年間の精神障害の自殺・死亡事案について検討を行うことを目的とした。

その結果、事案の全件数が男性であり、運転業務・非運転業務ともに長時間労働が要因

であることが明らかになった。運転業務では、長時間労働の常態化が主な要因であり、非運転業務では、「特別な出来事(極度の長時間労働)」における付随要因として「仕事の失敗、過重な責任の発生等」、「役割・地位の変化等」及び「対人関係」が多く認められ、特に管理職においては「仕事の失敗、過重な責任の発生等」に伴う上司とのトラブルが明らかになった。運転業務・非運転業務それぞれの長時間労働対策の必要性が示唆された。

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) 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ー運転業務と非運転業務についてー. 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ー令和 2 年度総括・分担研究報告書. 2021;143-151.
- 2) 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. 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ー令和 3 年度総括・分担研究報告書. 2022; 55-62.
- 3) 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. 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ー令和 4 年度総括・分担研究報告書. 2023; 115-123.
- 4) 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業務外事案の解析. 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 5 年度総括・分担研究報告書. 2024; 72-83.
- 5) 厚生労働省. 心理的負荷による精神障害の認定基準について. (平成 23 年 12 月 26 日基発 1226). 2011.
 - 6) 佐々木毅, 吉川徹, 高橋正也, 他. 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. 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 5 年度総括・分担研究報告書. 2024; 27-71.
 - 7) 厚生労働省. 令和 4 年賃金事情等総合調査. <https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003296360>
 - 8) 全日本トラック協会. 日本のトラック輸送産業－現状と課題－2023. https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/yusosangyo2023.pdf.
 - 9) 西村悠貴, 佐々木毅, 吉川徹, 他. 支給決定された精神障害事案のうち自殺完遂事案に着目した解析. 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; 94-103.
 - 10) 山内貴史, 佐々木毅, 吉川徹, 他. 精神障害・自殺の労災認定事案の分析に関する研究. 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; 23-35.
 - 11) 木内啓太, 吉川徹, 高橋正也. 精神障害の労災認定事案におけるいじめ・暴力・ハラスメント－業務上及び業務外事案の出来事の特徴と自殺事案との関連－. 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 5 年度総括・分担研究報告書. 2024; 142-155.

表 1. 対象事案の基本属性

	職種					
	運転業務		非運転業務		合計	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
全体 (男性)	23	(45.1)	28	(54.9)	51	(100)

	非運転業務内訳									
	倉庫作業		運行管理		事務職		管理職		その他	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)	n	(%)	n	(%)
全体 (男性)	3	(10.7)	4	(14.3)	6	(21.4)	10	(35.7)	5	(17.9)

表 2. 職種別の件数、発症時・死亡時年齢

	運転業務		非運転業務		合計	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
件数	23	(45.1)	28	(54.9)	51	(100)
発症時年齢(平均, SD)	(44.1, 9.5)		(38.9, 9.8)		(41.3, 9.9)	
死亡時年齢(平均, SD)	(44.4, 9.4)		(39.1, 9.9)		(41.5, 10.0)	
20-29歳	1	(4.3)	5	(17.9)	6	(11.8)
30-39歳	7	(30.4)	7	(25.0)	14	(27.5)
40-49歳	10	(43.5)	12	(42.9)	22	(43.1)
50-59歳	3	(13.0)	4	(14.3)	7	(13.7)
60-69歳	2	(8.7)	0	(0.0)	2	(3.9)
合計	23	(100)	28	(100)	51	(100)

表 3. 職種別の決定時疾患名

疾患名	運転業務		非運転業務		合計	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
F3: 気分[感情]障害	19	(82.6)	23	(82.1)	42	(82.4)
F4: 神経症性障害、ストレス関連障害 及び身体表現性障害	4	(17.4)	5	(17.9)	9	(17.6)
合計	23	(100)	28	(100)	51	(100)
F32 うつ病エピソード	18	(78.3)	22	(78.6)	40	(78.4)
F3 下位分類不明	1	(4.3)	1	(3.6)	2	(3.9)
F43.0 急性ストレス反応	1	(4.3)	0	(0.0)	1	(2.0)
F43.2 適応障害	3	(13.0)	5	(17.9)	8	(15.7)

表 4. 職種別の業務における心理的負荷(出来事:平成 23 年認定基準)

	運転業務		非運転業務		合計	倉庫職	運行管理	事務職	管理職	その他
	n	(%)	n	(%)	n	(%)	n	(%)	n	(%)
事案数	21		25		46		3		9	
特別な出来事の評価										
心理的負荷が極度のもの	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
極度の長時間労働	1	(4.8)	7	(28.0)	8	(17.4)	1	(33.3)	3	(33.3)
恒常的な長時間	14	(66.7)	9	(36.0)	23	(50.0)	0	(0.0)	5	(55.6)
具体的な出来事										
1. (重度の)病気やケガをした	1	(4.8)	0	(0.0)	1	(2.2)	0	(0.0)	0	(0.0)
2. 悲惨な事故や災害の体験、目撃をした	0	(0.0)	1	(4.0)	1	(2.2)	0	(0.0)	1	(11.1)
3. 業務に関連し、重大な人身事故、重大事故を起こした	1	(4.8)	0	(0.0)	1	(2.2)	0	(0.0)	0	(0.0)
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	3	(14.3)	0	(0.0)	3	(6.5)	0	(0.0)	0	(0.0)
5. 会社で起きた事故・事件について、責任を問われた	0	(0.0)	3	(12.0)	3	(6.5)	0	(0.0)	2	(22.2)
6. 自分の関係する仕事で多額の損失等が生じた	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
7. 業務に関連し、違法行為を強要された	1	(4.8)	0	(0.0)	1	(2.2)	0	(0.0)	0	(0.0)
8. 達成困難なノルマが課された	0	(0.0)	1	(4.0)	1	(2.2)	0	(0.0)	1	(11.1)
9. ノルマが達成できなかった	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
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)
11. 顧客や取引先から無理な注文を受けた	0	(0.0)	2	(8.0)	2	(4.3)	0	(0.0)	1	(16.7)
12. 顧客や取引先からクレームを受けた	1	(4.8)	3	(12.0)	4	(8.7)	0	(0.0)	2	(22.2)
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)
14. 上司が不在になることにより、その代行を任せられた	0	(0.0)	1	(4.0)	1	(2.2)	1	(33.3)	0	(0.0)
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	2	(9.5)	7	(28.0)	9	(19.6)	1	(25.0)	2	(22.2)
16. 1か月に80時間以上の時間外労働を行った	9	(42.9)	4	(16.0)	13	(28.3)	1	(33.3)	1	(11.1)
17. 2週間にわたって連続勤務を行った	6	(28.6)	6	(24.0)	12	(26.1)	2	(50.0)	2	(22.2)
18. 勤務形態に変化があった	2	(9.5)	1	(4.0)	3	(6.5)	0	(0.0)	1	(11.1)
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)
20. 退職を強要された	1	(4.8)	0	(0.0)	1	(2.2)	0	(0.0)	0	(0.0)
21. 配置転換があった	1	(4.8)	2	(8.0)	3	(6.5)	1	(25.0)	0	(0.0)
22. 転動をした	0	(0.0)	3	(12.0)	3	(6.5)	0	(0.0)	3	(33.3)
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)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
24. 非正規社員であるとの理由により、仕事上の差別、不利益取り扱いをう	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
25. 自分の昇格・昇進があった	1	(4.8)	2	(8.0)	3	(6.5)	1	(25.0)	1	(11.1)
26. 部下が減った	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)
28. 非正規社員である自分の契約満了が迫った	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
29. (ひどい)嫌がらせ、いじめ、又は暴行を受けた	3	(14.3)	2	(8.0)	5	(10.9)	0	(0.0)	1	(16.7)
30. 上司とのトラブルがあった	3	(14.3)	2	(8.0)	5	(10.9)	0	(0.0)	2	(33.3)
31. 同僚とのトラブルがあった	2	(9.5)	1	(4.0)	3	(6.5)	0	(0.0)	1	(16.7)
32. 部下とのトラブルがあった	0	(0.0)	1	(4.0)	1	(2.2)	0	(0.0)	1	(11.1)
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)	0	(0.0)	0	(0.0)
34. 上司が替わった	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)
36. セクシュアルハラスメントを受けた	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
29. 上司等から、身体的攻撃、精神的攻撃等のパワーハラスメントを受けた	1	(4.8)	0	(0.0)	1	(2.2)	-	-	0	(0.0)
30. 同僚等から、暴行又は(ひどい)いじめ・嫌がらせを受けたa	1	(4.8)	0	(0.0)	1	(2.2)	-	-	0	(0.0)

※出来事が重複している事案もあるため、事案数と出来事の合計は一致しない。割合の算出は各事案数を分母としている。

※H23年基準以前の事案5件は含まない。

表 5. 認定された出来事の 5 分類の件数

	運転業務(n=23)		非運転業務(n=28)		合計(n=51)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
特別な出来事(極度の長時間労働)	1	(4.3)	8	(28.6)	9	(17.6)
出来事「強」(仕事の量・質)	10	(43.5)	6	(21.4)	16	(31.4)
恒常的長時間労働+出来事(中, 弱)	6	(26.1)	7	(25.0)	13	(25.5)
出来事「強」(仕事の量・質を除く)	6	(26.1)	3	(10.7)	9	(17.6)
仕事の量・質(中)+他の出来事「中, 弱」の複数	0	(0.0)	4	(14.3)	4	(7.8)

表 6. 特別な出来事(極度の長時間労働)及び出来事「強」の事案の件数

	運転業務(n=17)		非運転業務(n=18)		合計(n=35)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
特別な出来事(極度の長時間労働)	1	(5.9)	8	(44.4)	9	(25.7)
仕事の量・質	10	(58.8)	6	(33.3)	16	(45.7)
対人関係	3	(17.6)	2	(11.1)	5	(14.3)
仕事の失敗、過重な責任の発生等	2	(11.8)	1	(5.6)	3	(8.6)
事故・ケガ等	1	(5.9)	1	(5.6)	2	(5.7)

表 7. 「特別な出来事(極度の長時間労働)」「仕事の量・質」の長時間労働以外の付随要因(複数)の件数

	運転業務(n=11)		非運転業務(n=14)		合計(n=25)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
対人関係	3	(27.3)	5	(35.7)	8	(32.0)
役割・地位の変化等	0	(0.0)	7	(50.0)	7	(28.0)
仕事の失敗、過重な責任の発生等	1	(9.1)	4	(28.6)	5	(20.0)
記載なし(長時間労働要因のみ)	4	(36.4)	0	(0.0)	4	(16.0)
事故によるペナルティ	3	(27.3)	0	(0.0)	3	(12.0)
自然災害(地震)	0	(0.0)	1	(7.1)	1	(4.0)

※要因が重複している事案もあるため、事案数と要因の合計は一致しない。割合の算出は各事案数を分母としている。

表 8. 「恒常的長時間労働+出来事(中, 弱)」「仕事の量・質(中)+他の出来事(中, 弱)」の付随要因(複数)の件数

	運転業務(n=6)		非運転業務(n=10)		合計(n=16)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
仕事の量・質(「1か月に80時間以上の時間外労働を行った」を除く)	3	(50.0)	6	(60.0)	9	(56.3)
仕事の失敗、過重な責任の発生等	2	(33.3)	6	(60.0)	8	(50.0)
対人関係	1	(16.7)	3	(30.0)	4	(25.0)
役割・地位の変化等	1	(16.7)	2	(20.0)	3	(18.8)

※要因が重複している事案もあるため、事案数と要因の合計は一致しない。割合の算出は各事案数を分母としている。

表 9. 発症前 6 か月間の時間外労働時間

	運転業務 (n=23)				非運転業務 (n=28)				合計 (n=51)			
	n	平均値	SD	Max	n	平均値	SD	Max	n	平均値	SD	Max
発症前1か月	22	98.8	41.5	186.8	28	108.4	53.6	211.4	50	104.2	48.4	211.4
発症前2か月	22	95.2	50.0	200.9	25	106.8	52.0	227.8	47	101.4	50.8	227.8
発症前3か月	22	97.2	46.1	184.0	25	90.6	48.1	187.0	47	93.7	46.7	187.0
発症前4か月	22	93.8	42.1	144.3	25	83.7	54.4	206.0	47	88.4	48.8	206.0
発症前5か月	21	89.9	45.3	159.8	25	83.1	44.7	178.5	46	86.2	44.6	178.5
発症前6か月	21	98.4	48.8	197.5	25	77.3	42.6	172.0	46	86.9	46.2	197.5

表 10. 職種別の既往歴

既往歴	運転業務(n=23)		非運転業務(n=28)		合計(n=51)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
無し	21	(91.3)	20	(71.4)	41	(80.4)
有り	2	(8.7)	8	(28.6)	10	(19.6)

表 11. 既往歴別入社日から発症までの日数

	既往歴無し(n=41)		既往歴有り(n=10)		合計(n=51)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
90日未満	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
90日以上180日未満	3	(7.3)	0	(0.0)	3	(5.9)
180日以上1年未満	2	(4.9)	0	(0.0)	2	(3.9)
1年以上3年未満	7	(17.1)	2	(20.0)	9	(17.6)
3年以上5年未満	5	(12.2)	3	(30.0)	8	(15.7)
5年以上10年未満	5	(12.2)	1	(10.0)	6	(11.8)
10年以上	19	(46.3)	4	(40.0)	23	(45.1)

表 12. 職種別入社日から発症までの日数

	運転業務(n=23)		非運転業務(n=28)		合計(n=51)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
90日未満	0	(0.0)	0	(0.0)	0	(0.0)
90日以上180日未満	2	(8.7)	1	(3.6)	3	(5.9)
180日以上1年未満	2	(8.7)	0	(0.0)	2	(3.9)
1年以上3年未満	5	(21.7)	4	(14.3)	9	(17.6)
3年以上5年未満	2	(8.7)	6	(21.4)	8	(15.7)
5年以上10年未満	2	(8.7)	4	(14.3)	6	(11.8)
10年以上	10	(43.5)	13	(46.4)	23	(45.1)

表 13. 既往歴別発症から自殺・死亡までの日数

	既往歴無し(n=41)		既往歴有り(n=10)		合計(n=51)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
30日未満	19	(46.3)	6	(60.0)	25	(49.0)
30日以上90日未満	11	(26.8)	1	(10.0)	12	(23.5)
90日以上180日未満	5	(12.2)	0	(0.0)	5	(9.8)
180日以上1年未満	4	(9.8)	1	(10.0)	5	(9.8)
1年以上3年未満	2	(4.9)	2	(20.0)	4	(7.8)

表 14. 職種別発症から自殺・死亡までの日数

	運転業務(n=23)		非運転業務(n=28)		合計(n=51)	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
30日未満	13	(56.5)	12	(42.9)	25	(49.0)
30日以上90日未満	6	(26.1)	6	(21.4)	12	(23.5)
90日以上180日未満	3	(13.0)	2	(7.1)	5	(9.8)
180日以上1年未満	0	(0.0)	5	(17.9)	5	(9.8)
1年以上3年未満	1	(4.3)	3	(10.7)	4	(7.8)