

参考資料 3 **トラック運転者に係る労災支給決定（認定） 事案の調査・分析結果**

第4回 労働政策審議会労働条件分科会
自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1. 平成29年版過労死等防止対策白書
2. 平成30年版過労死等防止対策白書
3. 令和3年版過労死等防止対策白書

被災者の脳・心臓疾患の発症月、雇用年から脳・心臓疾患の発症までの期間、トラック運転者の脳・心臓疾患発症時の状況

- ▶ 脳・心臓疾患の発症時期は、1月～3月の厳寒期と7月～9月の猛暑期が多く、雇用年数では2年未満と15年以上に被災者が多かった。トラック運転者の事例では走行中での発症が最も多いが、事業場における荷扱い中での発症も多いのが特徴であった（第2-1 図、第2-2 図、第2-3 図）。

（「平成29年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

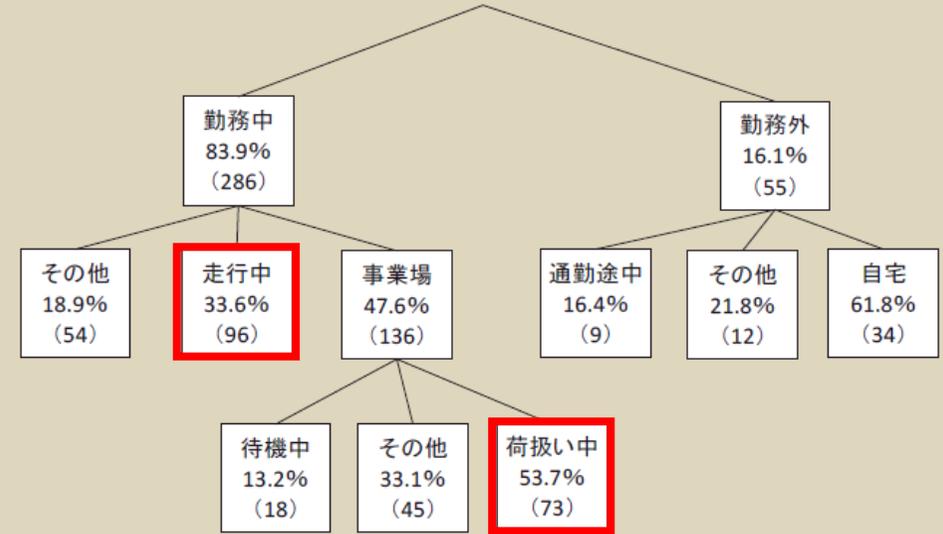
第2-1 図 被災者の脳・心臓疾患の発症月

(上段:%, 下段:件)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
全体 (n=415)	10.1	9.9	9.6	7.0	7.2	8.0	9.4	9.4	8.9	6.3	7.0	7.2
	42	41	40	29	30	33	39	39	37	26	29	30

(資料出所) 労働安全衛生総合研究所過労死等調査研究センター「平成28年度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」
(注)「運輸、郵便業」のうち、自動車運転者従事者であって、運転業務が脳・心臓疾患の原因となった事案を集計

第2-3 図 トラック運転者の脳・心臓疾患発症時の状況



(資料出所) 労働安全衛生総合研究所過労死等調査研究センター「平成28年度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」
(注) トラック運転者の脳・心臓疾患 (341 事案) の発症時の状況を示したもの。

第2-2 図 被災者の雇用年から脳・心臓疾患の発症年までの期間

(上段:%, 下段:件)

	1年未満	1年以上2年未満	2年以上3年未満	3年以上4年未満	4年以上5年未満	5年以上6年未満	6年以上7年未満	7年以上8年未満	8年以上9年未満	9年以上10年未満	10年以上11年未満	11年以上12年未満	12年以上13年未満	13年以上14年未満	14年以上15年未満	15年以上
全体 (n=408)	14.4	12.0	8.1	6.8	6.4	5.6	3.2	6.4	3.2	3.7	4.6	1.7	2.7	1.2	2.0	18.1
	59	49	33	28	26	23	13	26	13	15	19	7	11	5	8	74

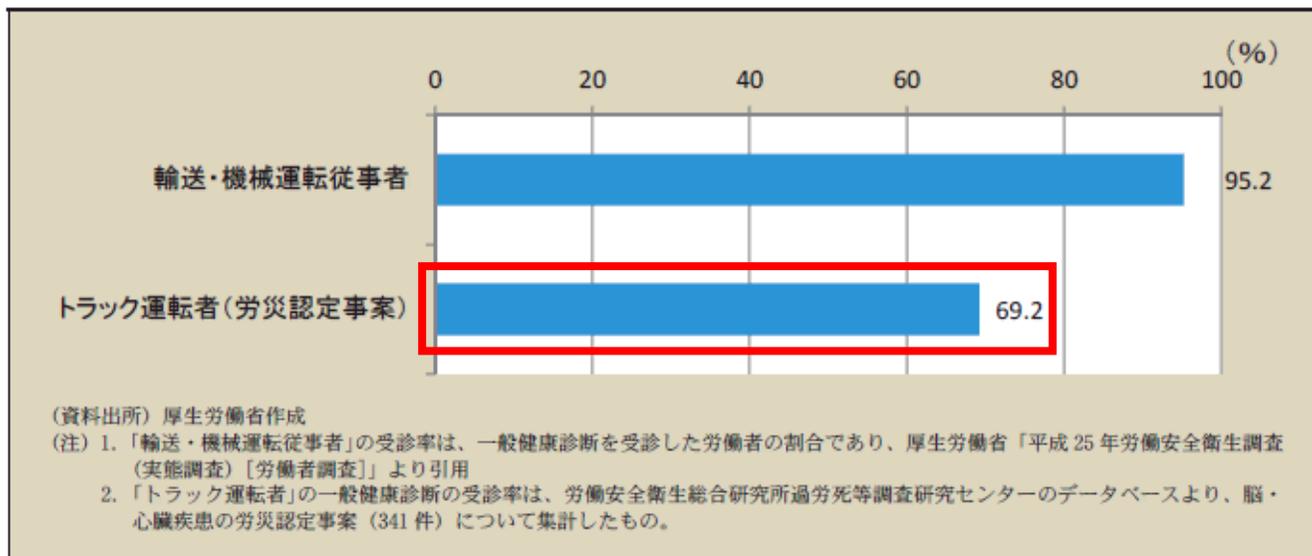
(資料出所) 労働安全衛生総合研究所過労死等調査研究センター「平成28年度過労死等の実態解明と防止対策に関する総合的な労働安全衛生研究」
(注)「運輸、郵便業」のうち、自動車運転者従事者であって、被災者の雇用年から発症年までの期間が把握出来なかった事案を除く。

トラック運転者（労災認定事案）の健康診断受診率

- ▶ 労働安全衛生法に基づき実施しなければならない健康診断について、トラック運転者の健康診断受診率をみると、厚生労働省で実施している平成25年「労働安全衛生調査（実態調査）」では、トラック運転者が含まれる「輸送・機械運転従事者」は95.2%であるところ、脳・心臓疾患の労災認定があったトラック運転者は69.2%であり、受診率が低い結果となっている（第2-4図）。

（「平成29年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第2-4図 トラック運転者（労災認定事案）の健康診断受診率



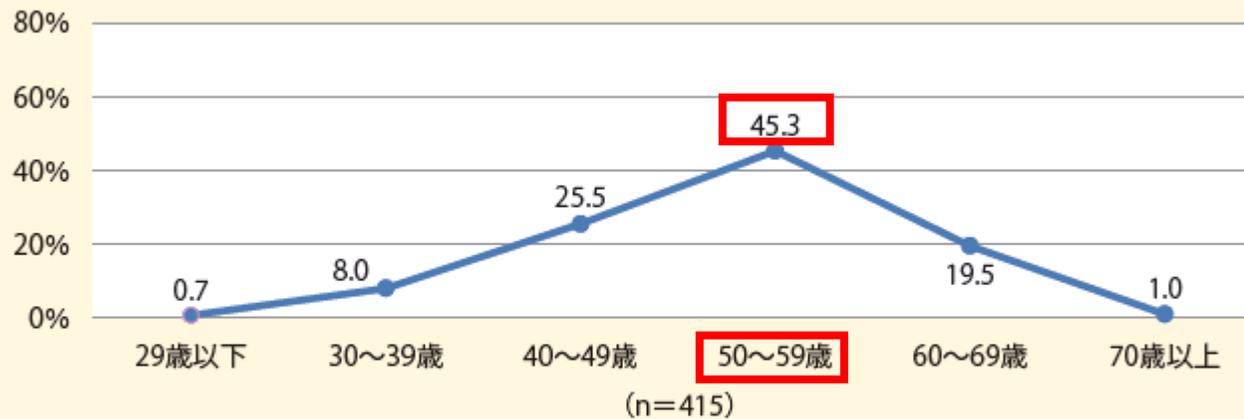
1. 平成29年版過労死等防止対策白書
2. 平成30年版過労死等防止対策白書
3. 令和3年版過労死等防止対策白書

年代別にみた運転従事者の脳・心臓疾患事案数の割合

- ▷ 運輸業・郵便業（日本標準産業分類（大分類））において、労災支給決定（認定）された脳・心臓疾患事案465 件のうち、事務職などの非運転者に関するものを除く415件（以下「運転業務従事者の脳・心臓疾患事案」という。）を対象に分析を行った。
- ▷ 運転業務従事者の脳・心臓疾患事案について、年代別にみると、「50～59 歳」（45.3%）が最も多く、次いで「40～49 歳」（25.5%）が多く、40 歳以上で全体の9 割（91.3%）を占めている（第1-1-1 図）。

（「平成30年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-1 図 年代別にみた運転業務従事者の脳・心臓疾患事案数の割合



（資料出所）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「平成29年度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」

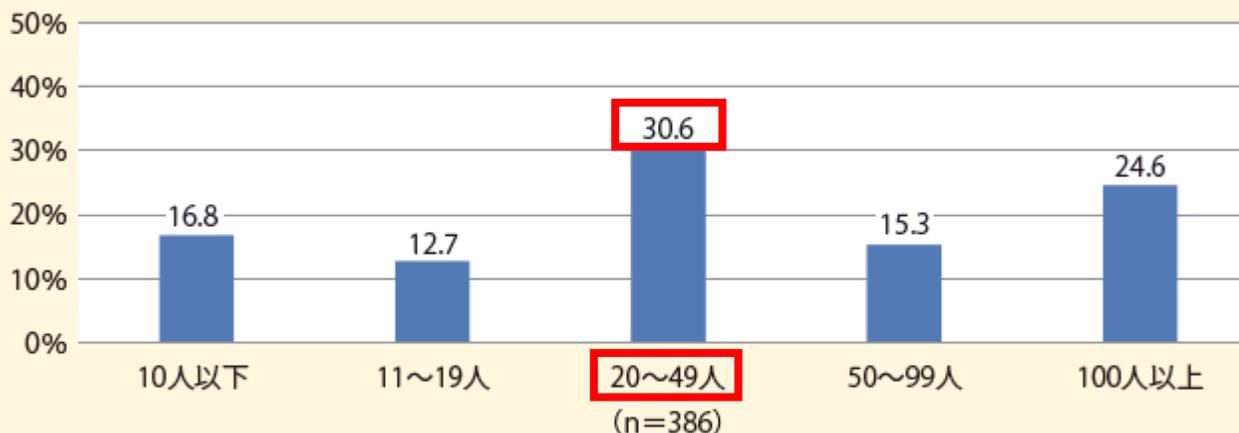
- （注）1. 運輸業・郵便業における脳・心臓疾患の事案465件のうち、非運転者を除く415件を対象
2. 割合（%）については四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある。

事業場別にみた運転従事者の脳・心臓疾患事案数の割合

- ▶ 運転業務従事者の脳・心臓疾患事案について、事業場規模別にみると、「20～49人」（30.6%）が最も多く、次いで「100人以上」（24.6%）、「10人以下」（16.8%）、「50～99人」（15.3%）、「11～19人」（12.7%）の順であった（第1-1-2図）。

（「平成30年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-2図 事業場規模別にみた運転業務従事者の脳・心臓疾患事案数の割合



（資料出所）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「平成29年度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」

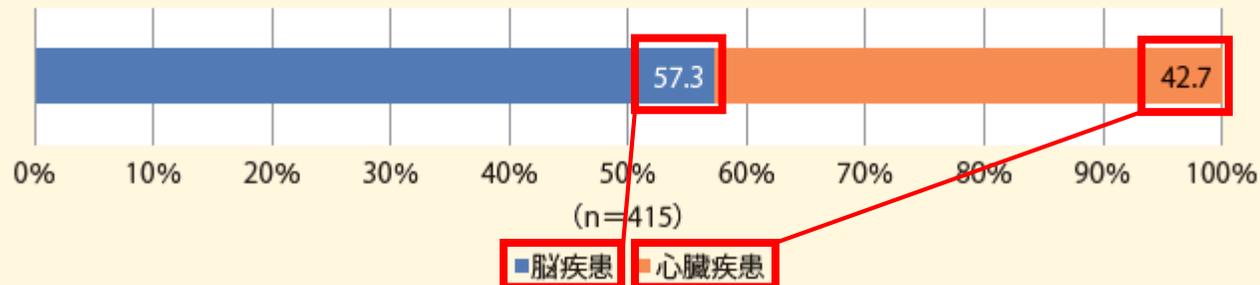
- （注）1. 運輸業・郵便業における脳・心臓疾患の事案465件から非運転者を除く415件のうち、事業場規模不明を除く386件を対象
2. 割合（%）については四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある。

疾患別にみた運転従事者の脳・心臓疾患事案数の割合

▷ 疾患別にみると、「脳疾患」（57.3%）、「心臓疾患」（42.7%）であった（第1-1-3 図）。

（「平成30年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-3 図 疾患別にみた運転業務従事者の脳・心臓疾患事案数の割合



（資料出所）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「平成29年度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」

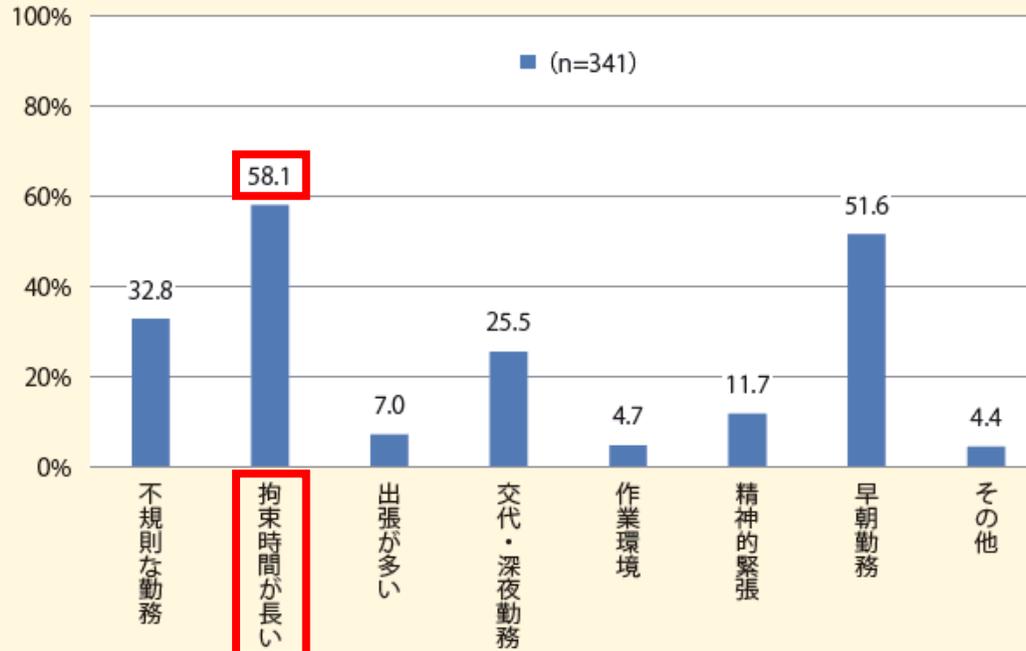
- （注）
1. 運輸業・郵便業における脳・心臓疾患の事案465件から非運転者を除く415件を対象
 2. 「脳疾患」は「脳内出血（脳出血）」、「くも膜下出血」、「脳梗塞」を、「心臓疾患」は「心筋梗塞」、「心停止（心臓性突発死を含む）」、「解離性大動脈瘤」、「狭心症」を示す。
 3. 割合（%）については四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある。

労働時間以外の要因別にみたトラック等運転手の脳・心臓疾患事案数の割合

- ▶ 運転業務従事者の脳・心臓疾患事案415件のうち、バス、タクシー、船舶の事案を除く341件（以下「トラック等運転手の脳・心臓疾患事案」という。）について、時間外労働以外の要因についてみると、「拘束時間が長い」（58.1%）が最も多く、次いで「早朝勤務」（51.6%）、「不規則な勤務」（32.8%）の順であった（第1-1-4図）。

（「平成30年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-4図 労働時間以外の要因別にみたトラック等運転手の脳・心臓疾患事案数の割合



（資料出所）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「平成29年度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」を基に厚生労働省作成

（注）1. 「時間外以外の要因」は複数該当している事例もある。

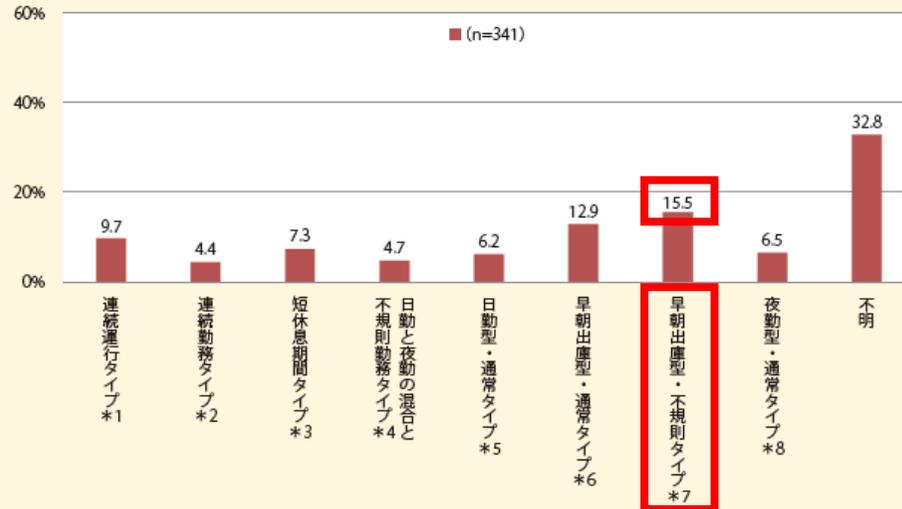
2. 運転業務従事者の脳・心臓疾患事案415件のうち、バス、タクシー、船舶の事案を除く341件を対象

運行パターン別にみたトラック等運転手の脳・心臓疾患事案数の割合

- ▶ トラック等運転手の脳・心臓疾患事案について、被災者の過去の労働時間に関する状況を分析し、拘束時間や早朝勤務に着目して、運行パターンとして、8パターンに分類した。
- ▶ その運行パターン別にみると、出庫時刻が原則7時以前の早朝であり、日々の出庫時刻のばらつきが大きいケースである「早朝出庫型・不規則タイプ」（15.5%）が最も多く、次いで運行時間は日勤帯だが、出庫時刻が原則2時から7時の早朝で、帰庫時刻が概ね14時から20時までのケースである「早朝出庫型・通常タイプ」（12.9%）が多かった（不明のものを除く。第1-1-5 図）。

（「平成30年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-5 図 運行パターン別にみたトラック等運転手の脳・心臓疾患事案数の割合



- *1) 原則3日以上連続運行が常態化。運行に休息が設定されておらず、車中泊を伴うケースもある。
- *2) 発症直前約半年間の運行において、休日がない状態で、原則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) 休息期間（勤務間インターバル）が8時間を割るようなケース。
- *4) 疾病発症前、半年間の勤務パターンが、日勤と夜勤が混合しているケース。もしくは出庫時刻が早朝から夜間までの広範囲にわたっており、その影響を受け帰庫時刻も不規則勤務になっていたケース。
- *5) 運行時間帯が日勤帯で、出庫から帰庫までの運行時間帯が概ね8時から22時までのケース。
- *6) 運行時間は日勤帯だが、出庫時刻が原則2時から7時の早朝で、帰庫時刻が概ね14時から20時までのケース。
- *7) 出庫時刻が原則7時以前の早朝であるが、早朝出庫型・通常タイプと比較すると日々出庫時刻のばらつきが大きいケース。
- *8) 深夜・早朝帯（0時～5時を含む）を運行するケース。出庫時刻、帰庫時刻から見て昼夜逆転の運行といえるが、日々の変動が比較的小さいケース。

（資料出所）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「平成29年度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」

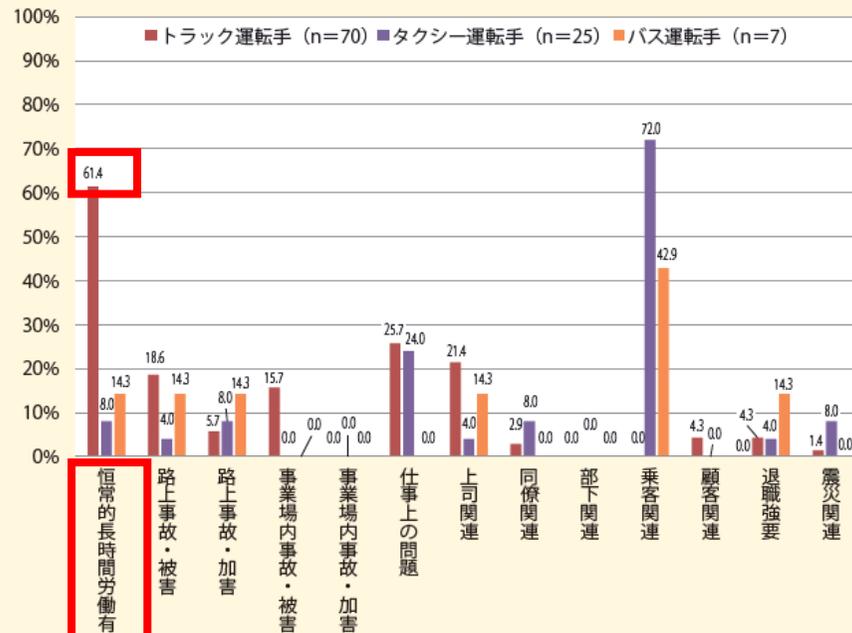
- （注）1. 運転業務従事者の脳・心臓疾患事案415件のうち、バス、タクシー、船の事案を除く341件を対象
- 2. 割合（%）については四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある。

要因別にみた精神障害事案数の割合

- ▶ 運輸業・郵便業における精神障害事案214件について、職種別にみると、「トラック運転手」（70人）が最も多く、全体の33%を占めていた。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。そのうち、事務職等を除く「トラック運転手」（70件）、「タクシー運転手」（25件）及び「バス運転手」（7件）について、被災状況や関連する要因について明らかにするため、発症時の状況等を分析し、恒常的な長時間労働の有無を確かめるとともに、長時間労働以外に関連すると考えられる要因について分類した。
- ▶ その結果、トラック運転手は、「恒常的な長時間労働」（43件、61.4%）が最も多く、次いで配達ミス、荷崩れ等の「仕事上の問題」（18件、25.7%）、上司による叱責等の「上司に関連した問題（上司関連）」（15件、21.4%）、「路上事故・被害（路上での事故による被害）」（13件、18.6%）、「事業場内事故・被害（事業場内での事故による被害）」（11件、15.7%）の順であった（第1-1-6図）。

（「平成30年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-6図 要因別にみた精神障害事案数の割合



（資料出所）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「平成29年度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」

（注）1. 要因が複数該当している事例もある。

2. 運輸業・郵便業における精神障害の事案214件のうち、トラック運転手、タクシー運転手及びバス運転手の事案102件を対象

1. 平成29年版過労死等防止対策白書
2. 平成30年版過労死等防止対策白書
3. 令和3年版過労死等防止対策白書

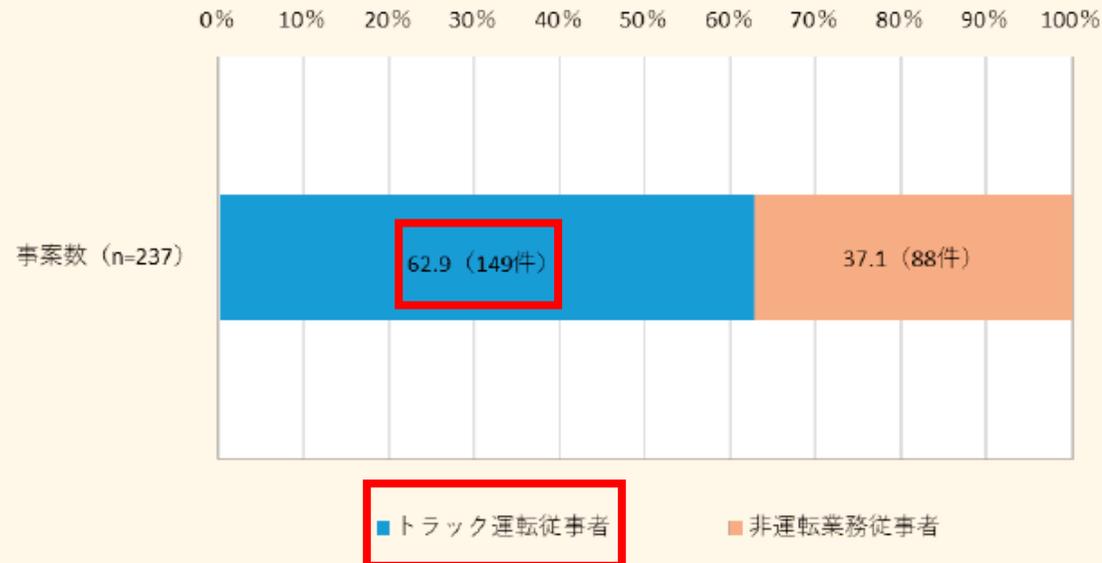
職種別にみた事案数の割合

- ▶ 令和2（2020）年度に過労死等防止調査研究センターにおいて、平成22（2010）年4月から平成30（2018）年3月までに労災支給決定（認定）された精神障害事案の労災復命書等の調査資料（全業種合計：3,517件）から、「運輸業，郵便業」※1の中分類に該当する「道路貨物運送業」、「運輸に付帯するサービス業」に関する事案（合計237件：道路貨物運送業が230件、運輸に付帯するサービス業が7件）を抽出して分析を行った。

事案全体を職種別にみると、「トラック運転従事者」が149件（62.9%）、「非運転業務従事者」が88件（37.1%）であった（第1-1-1図）。

（「令和3年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-1 図 職種別にみた事案数の割合



（資料出所）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「令和2年度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」をもとに作成

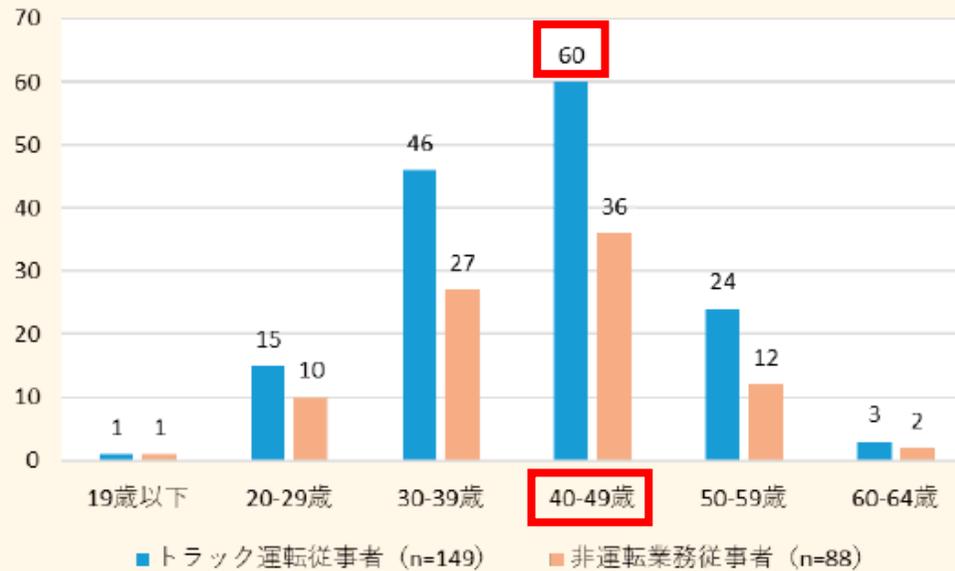
（注）割合（%）については四捨五入しているため、合計が100にならない場合がある。

職種・年齢別にみた事案数

- ▶ 事案全体を発病時の年齢階層別にみると、40歳代が96件（40.5%）と最も多く、次いで30歳代が73件（30.8%）、50歳代が36件（15.2%）と多かった。
- ▶ また、職種・年齢階層別にみると、「トラック運転従事者」（149件）では40歳代が60件（40.3%）で最も多く、次いで30歳代が46件（30.9%）、50歳代が24件（16.1%）であった。
- ▶ 「非運転業務従事者」（88件）では40歳代が36件（40.9%）で最も多く、次いで30歳代が27件（30.7%）、50歳代が12件（13.6%）の順であった（第1-1-2図）。

（「令和3年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-2図 職種・年齢階層別にみた事案数



（資料出所）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「令和2年度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」をもとに作成

出来事別にみたトラック運転従事者の精神障害事案数

- ▷ 対象事案のうち、平成23（2011）年12月26日付け基発1226第1号「心理的負荷による精神障害の認定基準について」（以下「認定基準」という。）に基づいて認定されたトラック運転従事者の事案について、具体的出来事別にみると、「1か月に80時間以上の時間外労働を行った」が34件（25.6%）と最も多く、次いで「悲惨な事故や災害の体験、目撃をした」、「上司とのトラブルがあった」が24件（18.0%）、「（重度の）病気やケガをした」が23件（17.3%）であった。
- また、「極度の長時間労働」が16件（12.0%）、「恒常的な長時間労働」が54件（40.6%）であった（第1-1-3表）。

（「令和3年版過労死等防止対策白書」（厚生労働省）を加工して作成）

第1-1-3表 出来事別にみたトラック運転従事者の精神障害事案数

		n	%
特別な出来事など			
	心理的負荷が極度のもの	15	11.3
	極度の長時間労働	12	12.0
	恒常的な長時間労働	54	40.6
具体的出来事			
類型	具体的出来事	n	%
①事故や災害の体験	（重度の）病気やケガをした	23	17.3
	悲惨な事故や災害の体験、目撃をした	24	18.0
②仕事の失敗、過重な責任の発生等	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
	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	6	4.5
	会社で起きた事故、事件について、責任を問われた	2	1.5
	自分の関係する仕事で多額の損失等が生じた	1	0.8
	業務に関連し、違法行為を強要された	1	0.8
	達成困難なノルマが課された	1	0.8
	顧客や取引先からクレームを受けた	3	2.3
③仕事の量・質	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
	1か月に80時間以上の時間外労働を行った	34	25.6
	2週間以上にわたって連続勤務を行った	19	14.3
	勤務形態に変化があった	1	0.8
④役割・地位の変化等	退職を強要された	5	3.8
	配置転換があった	3	2.3
	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	0.8
	非正規社員である自分の契約満了が迫った	1	0.8
⑤対人関係	（ひどい）嫌がらせ、いじめ、又は暴行を受けた	12	9.0
	上司とのトラブルがあった	24	18.0
	同僚とのトラブルがあった	5	3.8
⑥セクシュアルハラスメント	セクシュアルハラスメントを受けた	1	0.8

事案数合計 133

※事案数(n)が0件の場合、記載せず。