

トラックドライバーの過重労働対策に関する研究

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 過労死等調査研究センター ● 松元 俊

過労死等防止対策推進法の施行とともに設置された、当研究所の過労死等調査研究センター（以下、過労死センターとする）の調査研究活動も3年以上が経過した。この間、第一期の過労死研究の柱であった脳・心臓疾患と精神障害による労災認定事案の解析から、運輸業・郵便業は脳・心臓疾患での労災認定事案数の多い「過労死多発業種」であり(図1)、その特徴として、認定時年齢が高く、労災認定時の疾患に心臓疾患の占める割合が高く、既往歴のある者の割合が高いといったことを明らかにしてきた。加えて、認定要件である長時間労働とともに拘束時間が長いことや不規則な勤務、夜勤・早朝勤務といった負荷要因も多くの事案に認められることも明らかにした。

過労死等の労災認定の多い運輸業・郵便業の中でも、職種ではトラックドライバーが8割という圧倒的多数を占めており、トラック事業者団体である全日本トラック協会では多発するトラックドライバーの過労死等を減らすという社会的に喫緊の課題に対応すべく過労死等防止計画策定ワーキンググループ（以下、WGとする）が昨年に設置され、過労死センターは過重労働問題の学識経験者としてこのWGに参加することとなった。

過労死センターは科学的知見に裏付けられた過労死等防止策を提案するために、全日本トラック協会とトラック事業者の協力を得てトラックドライバーの過重労働実態と疲労、健康との関係について質問紙調査と観察調査を行った。この調査からは、代表的な運行形態の中でも、出庫から帰庫までが数日単位となる拘束時間の長い長距離運行よりも、22～5時の深夜・早朝にかかる日帰り運行の時間外労働時間が長いこと、労働時間に対応するように勤務日の睡眠時間が短くなること、疲労回復を困難にするのは勤務日および休日の睡眠時間が7時間未満の場合であること(図2)が統計的に明らかとなっ

図1. 業種別の労災認定事案数
(上位10業種、2010～2014年の5年間)

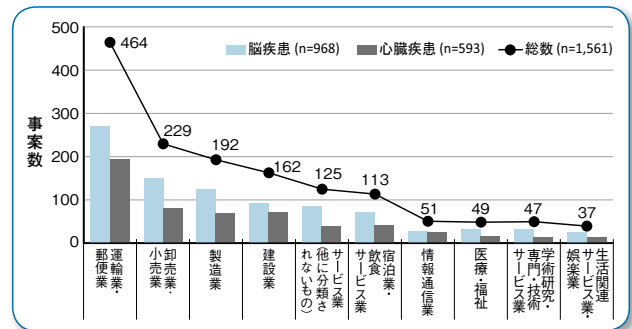
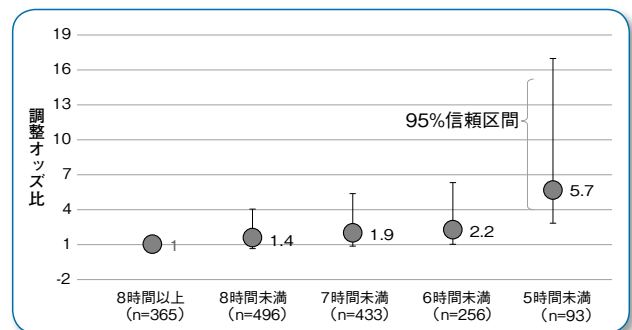


図2. 勤務日の睡眠時間と「翌日まで疲労を持ちこす」割合
睡眠時間が7時間未満になると疲労回復困難度が有意に高くなる!



た。これらの研究成果を踏まえて、1年間のWG活動の成果として全日本トラック協会は「過労死等防止計画」を策定し発表した(業界紙の「カーゴニュース」で報道済)。

この過労死等防止計画の主目標は、今年から5年間で脳・心臓疾患による過労死等の発症を20%削減することとしており、そのための8つの対策には一次、二次、三次予防の視点が盛り込まれている。この計画と軌を一にして、今後は深夜・早朝にかかる日帰り運行を行う宅配やルート配送といった地場の過重労働実態に切り込み、業態ごとに過重労働対策を提案し、それらの対策を実際に導入し評価する介入研究を行うことを目指している。

これらの調査研究を踏まえて過労死センターでは運輸業に従事する労働者の過労死対策をはじめとする労働衛生研究に幅広く取り組んでいく予定である。