

別紙 1 負荷要因の評価表

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
b 不規則な勤務	<ul style="list-style-type: none"> ・支店長付き運転手が支店長の業務の都合に合わせて不規則に社用車を運転した。 ・昼夜連続勤務、日勤のみ、夜勤のみの勤務形態が不規則に続いた。 ・予定されていたスケジュールが前日に突然変更された。 ・業務を終了した後であっても深夜に緊急の修理要請に応じて修理に赴くことを余儀なくされた。 ・発症直前 1 か月に夜勤が集中し、昼夜連続勤務が増加した。 ・通常は深夜勤務であるのに、店長会議や他店の応援のために日中から勤務を行った。 ・勤務間インターバルがおおむね 11 時間未満である 	<ul style="list-style-type: none"> ・予定された業務スケジュールの変更の頻度・程度、事前の通知状況、予測の度合 ・業務内容の変更の程度 ・勤務と次の勤務までの時間(以下「勤務間インターバル」という。)の長さ・時間帯 ・早出又は遅出の回数・頻度 ・連続労働日数 ・深夜労働や休日労働の回数・頻度 ・休日の回数特に連続した休日の頻度

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
	<p>ことが続いた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・勤務間インターバルに深夜時間帯が含まれないことが続いた。 ・早出や遅出の回数が増え、就業の時間帯が区々となった。 ・長期間にわたり連続労働日数が5日を超えることが続いた。 ・24時間オンコール勤務により、就寝中の電話やメールによって中途覚醒を強いられ、システム障害の対応に追われた。 ・休日を含め自宅においても深夜まで業務を行い、業務に関連して帰宅が深夜に及ぶ日が相当数あった。 ・日常業務とは異なるプロジェクトに従事したことにより深夜に及ぶ勤務が増加した。 ・月曜日は出張の準備で深夜まで残業することが多 	

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
	<p>く、出張から帰った木曜日でも残務整理で夜遅くまで残業していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 休日の回数がおおむね月 8 日以下であった。 	
<p>c 拘束時間の長い勤務</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 24 時間以上の拘束で警備業務に継続して従事した。 ・ 航空機の客室乗務員又は運行乗務員が長大路線や 1 日に複数の路線に乗務した。 ・ 被災地派遣により派遣期間を通じた拘束時間が 60 時間を超え、その間の睡眠が十分に取れなかった。 ・ 1 か月当たり平均して 4 回の昼夜連続勤務に従事しており、勤務中は 3 時間程度の自由時間しか取れなかった。 ・ 拘束 24 時間以上の勤務中に連続しておおむね 6 時間の睡眠が取れないことが続いた。 ・ 拘束 12 時間以上の勤務中に十分な休憩時間が確保できないことが続いた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 拘束時間数、実労働時間数 ・ 労働密度（実作業時間と手待ち時間との割合等） ・ 業務内容 ・ 休憩・仮眠時間数、休憩・仮眠施設の状況（広さ、空調、騒音等） ・ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号 改正平成 12 年 12 月 25 日労働省告示第 120 号）の遵守状況

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
	<p><一般乗用旅客自動車運送事業の場合></p> <ul style="list-style-type: none"> ・拘束時間が1か月当たり299時間、1日当たり13時間を超えていた。 ・(隔日勤務に就く労働者の場合)発病直前1か月間のうち、大半の勤務日について21時間、1か月について262時間を超えていた。勤務終了後継続20時間以上の休息期間がなかった。 <p><貨物自動車運送事業の場合></p> <ul style="list-style-type: none"> ・拘束時間が1か月当たり293時間、1日当たり13時間を超えていた。 ・勤務終了後継続8時間以上の休息期間がなかった。 ・運転時間が2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えていた。 ・連続運転時間が4時間を超えていた。 ・休日労働の頻度が2週間に1回を超えていた。 	

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
	<p>〈バス事業の場合〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拘束時間が4週間を平均し1週間当たり65時間、1日当たり13時間を超えていた。 ・勤務終了後継続8時間以上の休息期間がなかった。 ・運転時間が2日を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えていた。 ・連続運転時間が4時間を超えていた。 ・休日労働の頻度が2週間に1回を超えていた。 	
d 出張の多い業務	<ul style="list-style-type: none"> ・上司や同僚を乗せた社用車の運転を長距離かつ慣れない道について夜間にわたって往復とも一人で担当した。 ・短期間に日帰りの県外出張を複数回行い、精神的緊張を伴うクレーム対応に従事した。 ・被災地派遣により野営や車中泊を余儀なくされるなど劣悪な環境下で宿泊した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・出張中の業務内容、出張の緊急性・重要性の度合 ・出張による不規則な勤務形態（特に早朝の出発又は深夜の帰着）、予定された出張スケジュールの変更の頻度・程度、連続の出張 ・従前からの出張回数の増加、出張（特に時差のある海外出張）の頻度 ・交通手段（特に自動車運転による移動）、移動の回数

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
	<ul style="list-style-type: none"> ・長期間にわたり1か月当たり8日以上の出張をした。 ・長期間にわたり宿泊を伴う出張を継続した。 ・長期間にわたり時差のある海外出張を繰り返した (航空機の客室乗務員又は運行乗務員の業務を含む。) ・プロジェクトの本格化などに伴い、従前より出張回数が増加した。 ・当初の出張計画が変更され、出張より戻ってから次の出張に出発するまでの期間が短縮した。 ・早朝や夜間に自動車を運転し高速道路を利用して片道2時間以上かけて用務先を往復する出張を繰り返した。 ・往復の移動時間が4時間以上となる日帰り出張を繰り返した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動時間及び移動時間中の状況 ・宿泊の有無、宿泊施設の状況 ・出張中における睡眠を含む休憩・休息の状況 ・出張による疲労の回復状況等
e 交替制勤	<ul style="list-style-type: none"> ・勤務シフトが頻繁に変更された。予告なく突然変更 	<ul style="list-style-type: none"> ・勤務シフトの変更の度合

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
務・深夜勤務	<p>された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・勤務シフトが正交替（日勤、夕方勤務、夜勤の順で順次始業時間が遅くなる交替方法）ではない。 ・日勤から夜勤を経て日勤に戻るまでの周期が長い勤務形態が続いた。 ・勤務間インターバルがおおむね 11 時間未満であることが続いた。 ・二交代制における深夜勤務の勤務間インターバルが 16 時間未満であることが続いた。 ・勤務間インターバルに深夜時間帯が含まれないことが続いた。 ・深夜勤務後の休日が 48 時間以上確保されないことが続いた。 ・深夜勤務の回数が月 6 日を超えた。 ・深夜勤務が 2 日以上連続することが続いた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・勤務シフトの順序・内容 ・勤務間インターバルの長さ・時間帯 ・交替制勤務における深夜時間帯の頻度・勤務時間数・休憩や仮眠の時間数 ・深夜時間帯の勤務の後の休日の確保の程度 ・深夜勤務における業務の内容や態勢 ・休日間の勤務の日数 ・始業の時間帯 ・一勤務の時間数・一勤務中の休憩の時間数及び回数 ・休憩や仮眠の環境・施設

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
	<ul style="list-style-type: none"> ・深夜勤務の時間数が8時間を超えることが続いた。 ・深夜勤務中の休憩時間が少ないことが続いた。 ・深夜勤務が8時間を超える場合に連続した2時間以上の仮眠がなかった。 ・深夜勤務において危険な作業や重労働をした。 ・深夜営業の店舗における1人勤務、介護施設・病院等での深夜勤務時の態勢が作業量に見合っていなかった。 ・休日間の勤務の日数が5日を超えた。 ・始業時間が午前7時より前であることが続いた。 ・一勤務の長さが13時間を超えることが続いた。 ・車両の中や電気が点いている環境で休憩や仮眠を余儀なくされた。 ・ソファで仮眠せざるを得ないなど仮眠専用の施設がなかった。 	

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
f 作業環境 - (a) 温度環境	<ul style="list-style-type: none"> ・十分な防寒着もないまま、温暖な自動車から外に出て吹雪の中で除雪作業を行った。 ・バスを運転し、寒冷地でバスの整備・清掃・点検を行った。 ・通常業務でない深夜の時間帯に、屋外の寒冷下で、分厚い防寒着を着用せず、暖房器具も利用せずにパワーショベルを運転して土木工事を行った。 ・夏季の気温 30 度前後の中、冷凍倉庫内において零度前後の環境下で修理作業を行った。 ・冷蔵冷凍車を運転し、外気温よりも 20 度前後低いコンテナ内に入って、積み荷の積み替え作業を行った。 ・気温が 30 度を超え、湿度が高い環境下で玉掛け作業を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・暑熱又は寒冷の程度 ・防寒衣類の着用の状況 ・一連続作業時間中の採暖の状況 ・暑熱と寒冷との交互のばく露の状況 ・激しい温度差がある場所への出入りの頻度
f 作業環境 -	<ul style="list-style-type: none"> ・航空機、電車及び自動車が付近を通る場所で警備を 	<ul style="list-style-type: none"> ・おおむね 80dB を超える騒音の程度

負荷要因	具体的業務・出来事の例	負荷の程度を評価する視点
(b)騒音	<p>行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機械音が騒々しい工場の中で作業を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ばく露時間・期間 ・防音保護具の着用の状況
f 作業環境－ (c)時差	<ul style="list-style-type: none"> ・5時間以上の時差がある地域に航空機で移動して会議へ参加した。 ・国際線の運行乗務員及び客室乗務員が、航空機で時差を伴う乗務が続いた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・5時間以上の時差の程度 ・時差を伴う移動の頻度