

### 第 96 回日本産業衛生学会参加報告

2023年5月10日から12日に宇都宮で開催された第96回日本産業衛生学会にHUPER委員3名が参加しました。日本産業衛生学会は、産業衛生に関する学術の振興と勤労者の職業起因性疾患の予防及び健康保持増進を図り、社会の発展に寄与することを目的とした国内最大の学術団体です。産業衛生をテーマに3日間に渡り、各種講演、シンポジウム、フォーラム、研修会などが開催されました。



#### 1. 疲労リスク管理システムの他業種への水平展開に向けて

疲労リスク管理システムの他業種へ水平展開というテーマでシンポジウムが開催され、日乗連/HUPER 委員長が「航空パイロットにおける疲労リスク管理システムの現状と課題」について講演しました。パイロットにおける疲労リスク管理システムが導入されるきっかけとなったコルガン・エア 3407 便墜落事故から、その導入にかけての世界的な流れと日本の新乗務割基準の概要について説明しました。また、Positive Safety Culture がまだ定着していないため、疲労レポートの提出に大きなハードルがあること、新乗務割基準についてもその限界の数値まで運用できるという誤った認識があること、乗務時間などを延長できる「不測の事態」という項目が都合良く適用されていることなどの課題についても言及しました。CR (Controlled Rest) については、予期せぬ疲労に対してあくまでも緊急避難的に行われるものであり、CR を前提にフライトパターンを作ってはいけないことや、長時間のフライトでは本来、交代要員を増やすことで、コックピットではなく休養設備で休息を取ることをパイロットは望んでいることを伝えました。

同シンポジウムの中で労働者健康安全機構労働安全衛生総合研究所の松元俊氏はトラックドライバーの疲労リスク管理の必要性について講演しました。トラックドライバーの不規則かつ長時間勤務の実態を調査した研究結果が共有されました。

▶ 過労死の背景にある過重労働 (「著しい疲労の蓄積をもたらす」)

「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会」報告書の概要

- 業務の過重性の評価 (業務と発症との関連性)
- 業務による「長期間にわたる疲労の蓄積」と「発症に至った時期の急性の負荷」が

「不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務」の過重性を評価するポイント

- スケジュール変更頻度、予測度合
- 始業終業時刻のばらつき
- 夜間に十分な睡眠がとれない程度
- 一勤務の長さ
- 勤務中の休憩の時間、回数、場所

● 短い勤務間インターバル

トラックドライバーに当てはまる

● 対象疾病

脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書の概要 (厚生労働省、2021)

主観的な疲労度が高いと、心血管疾患リスクのみでなく、怪我による労働災害発生リスクが上昇します。また、日本では過労死(脳心疾患)の発生率が運輸業では高いという現実もあります。

その背景には、始業終業時刻がバラバラ、夜間に十分な睡眠時間の確保が難しい、勤

務の拘束時間が長い、夜間早朝勤務、短い勤務間インターバルなどの不規則な勤務があります。しかし、労働基準法や改善基準告示での不規則な勤務に対する規制が無いため、現場では勤務スケジュールに注意が払われていません。不規則な勤務の職場では、事業者、労務管理者に加えて、産業保健職や研究者が関与して、一人一人の勤務スケジュールに合った疲労リスク管理がより必要になります。

また、同じく労働者健康安全機構労働安全衛生総合研究所の久保智英氏が職場の特性に応じたオーダーメイドの疲労対策の必要性について講演しました。まず、過労リスクを評価する「過労徴候しらべ (Excessive Fatigue Symptom Inventory : EFSI)」調査票の紹介がありました。過労徴候に関連する 26 項目からなる評価でその得点が高いほど、既往歴も多くなる関連性が観測されます。また、フランスで 2017 年 1 月から施行された勤務時間外でのメールのやり取りを規制する「つながらない権利」の紹介もありました。

職場の特性に応じたオーダーメイドの疲労対策と勤務間インターバルの重要性が実証された事例として、看護師の職場への現場介入調査が紹介されました。従来は「深夜勤務 (0 時～8 時) を 2 日、準深夜勤務 (15 時～0 時) を 2 日」という 4 日間の勤務パターンで働いていました。しかし、この勤務パターンだと生体負担のある 2 夜連続の深夜勤務から準深夜勤務の間のインターバル、特に疲労回復力の高い夜間睡眠の機会が十分ではありません。そこで現場の看護師と看護師長と相談して深夜勤務 2 連続の後に 1 日休日を設定しました。休日が設定されていない

「過労徴候しらべ」は研究所 HP から無料で入手・活用できます。



ケースに比べて、アンケートでの疲労、オフに心理的に仕事から離れている感覚、ワークエンゲージメントの回答結果も改善しました。それだけでなく、毛髪、唾液による生化学的評価も休日が設定されている方が良い結果となりました。

疲労対策に満足しているかについては病院勤務者の離職意向に関連性が強いことが示唆されました。現場で働く人々の

声に耳を傾けるプロセスを経て、現場のニーズに基づいた疲労対策の重要性が強調されました。これは病院勤務者だけでなく、他の職種にも当てはまります。

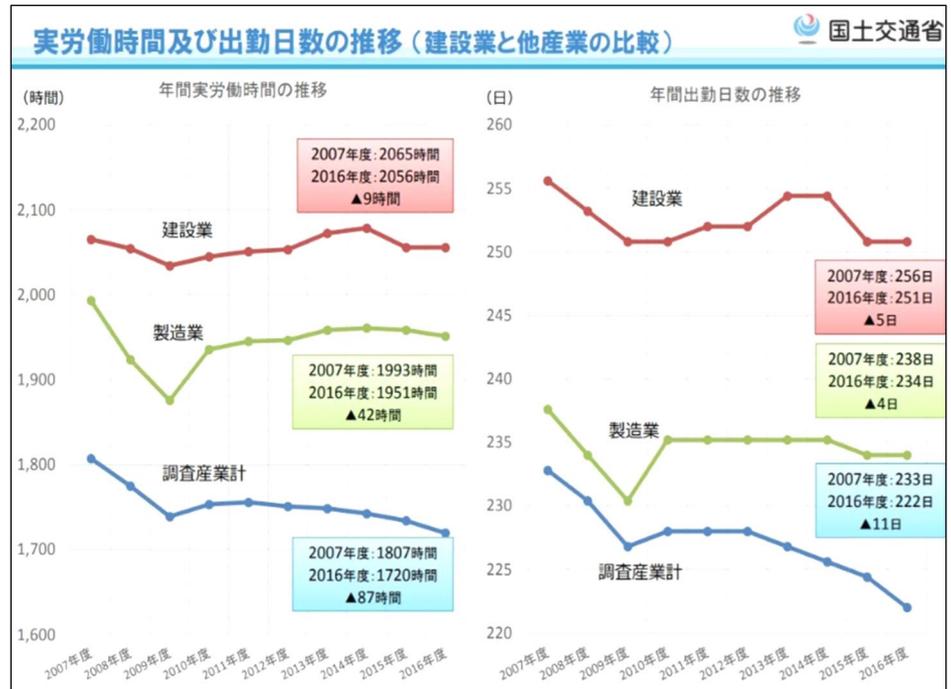
## 2.2024 年問題に伴う諸課題について

トラック業界では長時間勤務が日常化しています。これに対して 2024 年 4 月 1 日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が 960 時間に制限されるようになります。過労死や事故が増加している背景である長時間勤務が強いられている主な理由としては、慢性的な人材不足であること (ドライバーの高齢化、離職の増加、希望者の減少)、荷主からのオーダーに合わせて運行計画を作成すること、積み下ろしの作業に時間がかかること、低賃金のため長時

間勤務をしないと生活が維持できないことなどが挙げられます。業界としての自助努力だけでは解決できない状況があり、日本社会全体で解決すべき課題であることが共有されました。

コンビニエンスストアやスーパーに商品が揃っていることなど、我々の生活の多くはトラックドライバーによって成り立っている部分があり、トラック業界が3日間ストライキをすると日本の物流はストップすると言われています。これは決して他業種にとっても無関係な問題ではありません。

また、建設業界においても 2024 年問題に伴い同様の課題があることが建設企業の産業医によって共有されました。建設業界での実労働時間は他の業種に比べて長く、慢性的に人材も不足しています。関連法が変わってもなかなか経営者の意識も含めて、業界全体が短時間で変化していけない現状も共有されました。



### 3.Occupational Health in Finland

ヘルシンキ大学医学部の Kari Reijula 氏によるフィンランドでの Occupational Health についての講演がありました。人間が病気になる場合、仕事の影響を無視することはできません。「産業医学の父」と言われるイタリアの Bernardino Ramazzini が Occupational Health の始まりとして紹介されました。

また、フィンランドでは 1850 年台、工場での医師がその始まりになります。全国に 450 余の Occupational Health Centers があり、労働者の 82%がカバーされています。Occupational Disease の定義が設定されており、毎年、この定義の基で新しい病気も認定されています。

*An occupational disease is an illness that is likely to be primarily caused by a physical, chemical or biological factor affecting the work.*

(Occupational Disease は「主に仕事に影響を与える物理的、化学的あるいは生物学的要因」によって引き起こされる可能性の高い病気)

医学部のカリキュラム (Basic2 年、Specialized Qualification4 年) についての説明もあり、時間をベースとした教育だけでなく、CBT (Competencies Based Training) も導入しています。

### 4.最後に

今回、パイロットの疲労リスク管理システムについて、他業種の方に現状と課題を知ってもらい良い機会となっただけでなく、トラック業界はじめ運輸業界、建設業界などの他業種の産業衛生についても知る良い機会となりました。