

I LO条約と改善基準との関係等について

平成27年11月27日（金）



厚生労働省佐賀労働局

「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（改善基準告示）について

「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」（改善基準告示）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む。））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定（昭和42年）

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択（昭和54年）

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定（昭和54年）

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定（平成元年）

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間（休憩時間を含む。）】 トラックの場合、原則として1日13時間（延長する場合でも16時間）、1箇月293時間など
- 休息期間【勤務と勤務の間の自由な時間】 原則として継続8時間以上
- 運転時間 トラックの場合、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
- 連続運転時間 トラックの場合、4時間以内

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例あり。

施行

労働基準監督署

関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導

国土交通省との連携

- ① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

国土交通省の取組

過労運転防止の観点から、改善基準告示の内容を国土交通省令に取り込み、事業許可取消処分等の行政処分基準として機能（トラックの場合は平成13年9月1日～）

ILO条約と改善基準との関係

ILO条約（第153号）

（路面運送における労働時間及び休息期間に関する条約）

日本は未批准

第五条

- 1 運転者は、休憩なしに四時間を超えて連続して運転することを許されてはならない。
- 2 各国の権限のある機関は、特殊な国内事情を考慮の上、一時間以内の範囲で、1に規定する時間を超えることを認めることができる。
- 3 この条に規定する休憩の長さ及び、適当な場合には、休憩が分割される方法は、各国の権限のある機関が決定する。
- 4 各国の権限のある機関は、時間表に定められる停車又は作業の断続的な性質により、運転者が十分な休憩を有することを理由として、この条の規定が適用されない場合を明示することができる。

第六条

- 1 最大総運転時間（超過勤務を含む。）は、一日について九時間、一週間について四十八時間を超えてはならない。
- 2 1に規定する総運転時間は、各国の権限のある機関によつて決定される数の日又は週にわたる平均として計算することができる。
- 3 1に規定する総運転時間は、特に困難な事情の下で行われる運送活動の場合には減ずるものとする。各国の権限のある機関は、この活動を定義し、かつ、関係のある運転者について適用される総運転時間を決定する。

改善基準告示

（平成元年労働省告示第7号）

労働基準法等関係法令に根拠規定はない

☞ 連続運転時間(一回が連続十分以上で、かつ、合計が三十分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。次条において同じ。)は、四時間を超えないものとする。こと。
（第4条第1項第5号）

☞ 運転時間は、二日(始業時刻から起算して四十八時間をいう。次条において同じ。)を平均し一日当たり九時間、二週間を平均し一週間当たり四十四時間を超えないものとする。こと。（第4条第1項第4号）

第七条

- 1 すべての賃金労働者である運転者は、第四条1に定義する継続する五時間の労働時間の後に、休憩を与えられる。
- 2 1に規定する休憩の長さ及び、適当な場合には、休憩が分割される方法は、各国の権限のある機関が決定する。

第八条

- 1 運転者の一日当たりの休息は、労働日の始業から始まる二十四時間の期間中の少なくとも継続する十時間とする。
- 2 一日当たりの休息は、各国の権限のある機関によつて決定される期間にわたる平均として計算することができる。ただし、一日当たりの休息は、いかなる場合においても八時間を下回ってはならず、かつ、一週間に二回以上八時間に短縮されてはならない。
- 3 最低時間数に関する1及び2の規定が遵守されるという条件の下に、各国の権限のある機関は、旅客運送又は貨物運送のいずれが行われるか並びに休息が家庭又はそれ以外の場所のいずれでとられるかに応じ、異なる長さの一日当たりの休息期間を定めることができる。
- 4 各国の権限のある機関は、二人乗務の車両及び連絡船又は列車を利用する車両の場合には、一日当たりの休息期間の長さ及びその取得の方法に関する1及び2の規定の例外を定めることができる。
- 5 運転者は、一日当たりの休息期間中において、車両及びその貨物の安全を確保するために必要な予防措置を講じた場合には、車両の中に又はその近くにとどまることを要求されない。

- ☞ 一日についての拘束時間は、十三時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、十六時間とすること。この場合において、一日についての拘束時間が十五時間を超える回数は、一週間について二回以内とすること。**(第4条第1項第2号)**
- ☞ 勤務終了後、継続八時間以上の休息期間を与えること。**(第4条第1項第3号)**
- ☞ 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。**(第4条第2項)**
- ☞ 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、厚生労働省労働基準局長の定めるところによることができる。
 - 二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合
 - 四 自動車運転者がフェリーに乗船する場合 **(第4条第3項第2、4号)**

ILO勧告と改善基準との関係

ILO勧告（第161号）

（路面運送における労働時間及び休息期間に関する勧告）

IV 通常の労働時間

A 一週当たりの通常の労働時間

7 通常の労働時間、すなわち、超過勤務に関する国内規定が適用されない労働時間は、一週間について四十時間を超えるべきではない。

8 7に規定する一週当たりの通常の労働時間は、漸進的かつ段階的に導入することができる。

9(1) 長距離運送の場合及び一週間について適用されるときは7に規定する基準が実行不可能となるその他の運送活動の場合については、最高四週間にわたる平均としてこの基準を適用することができる。

(2) 各国の権限のある機関は、7に規定する基準が(1)の規定に基づき平均として適用される場合には、一週間における最大労働時間数を決定すべきである。

B 一日当たりの通常の労働時間

10 7に定義する通常の労働時間は、平均して一日について八時間を超えるべきではない。

11(1) 一週当たりの通常の労働時間が週の個々の日にわたって不均等に配分される場合には、通常の労働時間は、一日について十時間を超えるべきではない。

(2) 一日当たりの通常の労働時間がかなりの長さの単なる待ち時間、待機の時間若しくは作業の中断の時間を含む場合又は乗務員が適当な休息場所に到着することができるようにするために必要な場合には、(1)に規定する最高限度は、一日あたり十時間を超えることができるが、十二時間を超えてはならない。

改善基準告示など

（平成元年労働省告示第7号など）

☞ 使用者は、労働者に、休憩時間を除き一週間について四十時間を超えて、労働させてはならない。（労働基準法第32条第1項）

☞ 使用者は、一週間の各日については、労働者に、休憩時間を除き一日について八時間を超えて、労働させてはならない。（労働基準法第32条第2項）

V 最大継続労働時間

- 1 2 (1) すべての賃金労働者は、5 に定義する継続する五時間の労働時間の後に、休憩を与えられるべきである。
- (2) (1)に規定する休憩の長さ及び、適当な場合には、休憩が分割される方法は、各国の権限のある機関が決定すべきである。

VI 一日当たりの拘束時間の広がり

- 1 3 (1) 各国の権限のある機関は、路面運送業の各種の部門について、二の相次ぐ一日当たりの休息期間の間を隔てる最高時間数を定めるべきである。
- (2) 一日当たりの拘束時間の広がり、労働者が享受する権利を有する一日当たりの休息期間の長さを減ずるようなものであるべきではない。

VII 運転時間

- 1 4 (1) 運転者は、休憩なしに四時間を超えて連続して運転することを許されるべきではない。
- (2) 各国の権限のある機関は、特殊な国内事情を考慮の上、一時間以内の範囲で(1)に規定する時間を超えることを認めることができる。
- (3) この1 4に規定する休憩の長さ及び、適当な場合には、休憩が分割される方法は、各国の権限のある機関が決定すべきである。
- (4) 各国の権限のある機関は、時間表に定められる停車又は作業の断続的な性質により、運転者が十分な休憩を有することを理由として、この1 4の規定が適用されない場合を明示することができる。

1 5 最大総運転時間（超過勤務を含む。）は、一日について九時間、一週間について四十八時間を超えるべきではない。

1 6 1 5に規定する総運転時間は、最高四週間にわたる平均として計算することができる。

☞ 連続運転時間(一回が連続十分以上で、かつ、合計が三十分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。次条において同じ。)は、四時間を超えないものとする。 (第4条第1項第5号)

☞ 運転時間は、二日(始業時刻から起算して四十八時間をいう。次条において同じ。)を平均し一日当たり九時間、二週間を平均し一週間当たり四十四時間を超えないものとする。 (第4条第1項第4号)

1 7 1 5に規定する総運転時間は、特に困難な事情の下で行われる運送活動の場合には減ずることができる。各国の権限のある機関は、この活動を定義し、かつ、関係のある運転者について適用される総運転時間を決定することができる。

VIII 一日当たりの休息

1 8 1及び2の規定に該当する者の一日当たりの休息は、労働日の始業から始まる二十四時間の期間中の少なくとも継続する十一時間とすべきである。

1 9 一日当たりの休息は、各国の権限のある機関によつて決定される期間にわたる平均として計算することができる。ただし、一日当たりの休息は、いかなる場合においても八時間を下回るべきではない。

2 0 最低時間数に関する1 8及び1 9の規定が遵守されるという条件の下に、各国の権限のある機関は、旅客運送又は貨物運送のいずれが行われるか並びに休息が家庭又はそれ以外の場所のいずれでとられるかに応じ、異なる長さの一日当たりの休息期間を定めることができる。

2 1 各国の権限のある機関は、二人乗務の車両及び連絡船又は列車を利用する車両の場合には、一日当たりの休息期間の長さ及びその取得の方法に関する1 8及び1 9の規定の例外を定めることができる。

2 2 運転者は、一日当たりの休息期間中において、車両及びその貨物の安全を確保するために必要な予防措置を講じた場合には、車両の中に又はその近くに留（とど）まることを要求されるべきではない。

☞ 一日についての拘束時間は、十三時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、十六時間とすること。この場合において、一日についての拘束時間が十五時間を超える回数は、一週間について二回以内とすること。（第4条第1項第2号）

☞ 勤務終了後、継続八時間以上の休息期間を与えること。（第4条第1項第3号）

☞ 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。（第4条第2項）

☞ 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、厚生労働省労働基準局長の定めるところによることができる。

二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合
四 自動車運転者がフェリーに乗船する場合（第4条第3項第2、4号）

IX 週休

2 3 週休の最低限の長さは、一日当たりの休息の前又は後の継続する二十四時間であるべきである。

2 4 週休は、できる限り、日曜日又は伝統的及び慣習的な休日と一致すべきであり、また、一定の期間内において、各国の権限のある機関によつて決定される一定の回数は家庭でとることが可能であるべきである。

2 5 長距離運送においては、継続する二週間中の週休を蓄積して取得することが可能であるべきである。適当な場合には、各国の権限のある機関は、二週間を超える期間中の週休を蓄積して取得することを認めることができる。

☞ 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に法第三十五条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によつて第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。**(第4条第5項)**

36協定の「延長することができる時間」の比較

一定期間	限度基準告示 (平成10年労働省告示第154号)		改善基準告示 (平成元年労働省告示第7号)
	労働基準法第36条第2項を根拠規定とする		労働基準法等関係法令に根拠規定はない
1日	-	(-)	7時間
1週間	15時間	(14時間)	-
2週間	27時間	(25時間)	-
4週間	43時間	(40時間)	-
1ヶ月	45時間	(42時間)	100時間超
2ヶ月	81時間	(75時間)	-
3ヶ月	120時間	(110時間)	-
1年間	360時間	(320時間)	1,000時間超

※ () 内の数字は、3か月を超える1年単位の変形労働時間制を導入している場合

36協定の「延長することができる時間」の考え方

① 1日の拘束時間の限度

トラック運転者の1日（始業時刻から起算して24時間をいいます。）の拘束時間は**13時間以内を基本**とし、これを延長する場合であっても**16時間が限度**である。

また、拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、始業時刻から起算して24時間中に少なくとも**継続8時間以上**（1日（24時間）－拘束時間（16時間以内））の休息期間を確保する必要がある。この場合には、運転者の住所地での休息期間がそれ以外の場所での休息期間より長くなるよう努める必要もある。

なお、1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回が限度**である。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となる。

36協定の「延長することができる時間」の考え方（1日）

例 1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1日の上限：最大拘束時間16時間－拘束時間9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））＝**7時間**

※ このような場合には、36協定の「1日」に「延長することができる時間」の**上限は7時間**となる。

② 1か月の拘束時間の限度

トラック運転者の1か月の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間をいう。）は**原則として293時間が限度**である。

ただし、毎月の拘束時間の限度を定める労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が**3,516時間（293時間×12か月）を超えない範囲内**において、1か月の拘束時間を**320時間**まで延長することができる。

36協定の「延長することができる時間」の考え方（1か月）

例 1か月単位の変形労働時間制を採用し、1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1か月の上限：週40時間×（31日÷7日）÷177.1時間

320時間÷（拘束時間9時間÷労働時間8時間）－177.1時間＝**107.3時間**

※ このような場合には、36協定の「1箇月」に「延長することができる時間」の**上限は約107時間**となる。

36協定の「延長することができる時間」の考え方（1年）

例 1年単位の变形労働時間制を採用し、1日の拘束時間が9時間（労働時間（8時間）＋休憩時間（1時間））である場合

1年の上限：週40時間×（365日÷7日）÷2085.7時間

3516時間÷（拘束時間9時間÷労働時間8時間）－2085.7時間÷1039.6時間

※ このような場合には、36協定の「1年」に「延長することができる時間」の上限は約1039時間となる。

③ 休息期間分割の特例

休息期間は、原則として始業時刻から起算して24時間中に**連続8時間以上**与えなければならないが、業務の必要上、勤務の終了後に連続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる。

なお、分割して休息期間を与える場合には、1日において1回当たり連続4時間以上、合計10時間以上とする必要がある。

④ 運転時間の限度

1日の運転時間は**2日（始業時刻から48時間をいう。）**平均で9時間が限度である。また、1週間の運転時間は**2週間ごとの平均で44時間が限度**である。

なお、連続運転時間は**4時間が限度**である。運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して**30分以上の休憩等**を確保する必要がある。

ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、**少なくとも1回につき10分以上**とした上で分割することもできる。

トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント

厚生労働省労働基準局

はじめに

トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準法（労働時間等の労働時間等の改善のための基準）（改善基準法）が制定されています。以下はそのポイントです。

ポイント 7 拘束時間・休息期間

改善基準法は、トラック運転者の労働の負担を軽減し、作業時間、休息期間等について基準を設定しています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです
始業時刻から終業時刻までの時間中、労働時間と休息時間（分割時間を含む）の合計時間を1日とします。

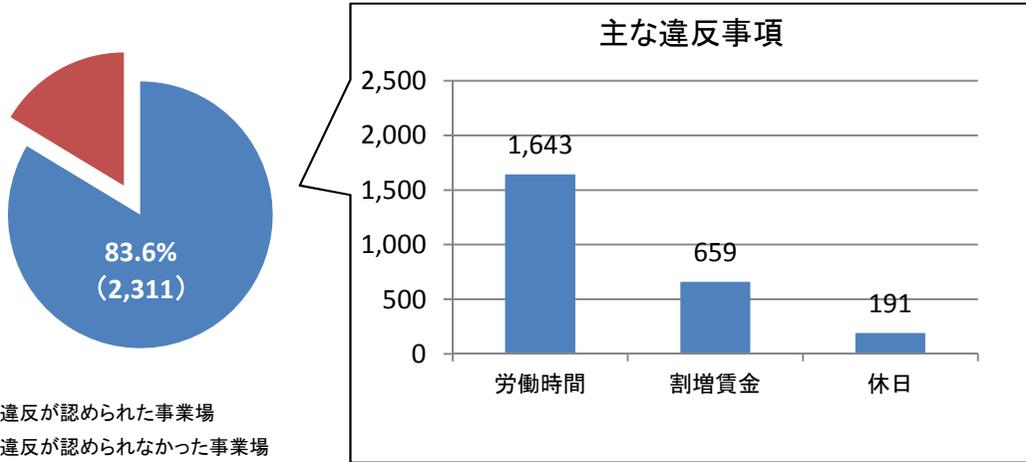
(2) 休息期間は以下のとおりです
労働時間及び分割時間の合計で、運転時間を含む労働者の休息時間として、労働者によって分けて休息時間をとります。

労働時間には、始業時刻から終業時刻までの時間中、労働時間と休息時間（分割時間を含む）の合計時間を1日とします。そのため、分割時間（休息時間）は労働時間と合わせて、改善基準法に定める拘束時間の範囲内、休息期間の確保に努めてください。

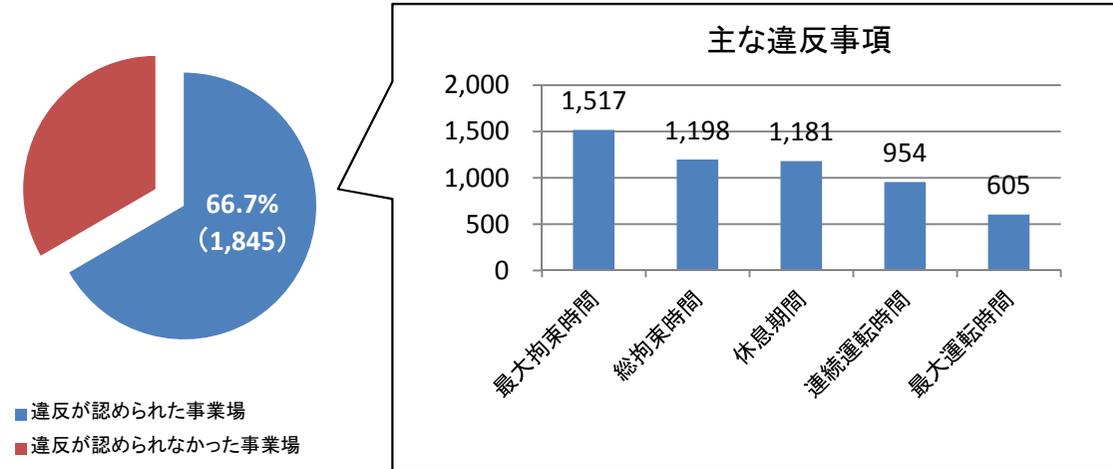
トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況（平成26年）

1. 全国（対象：2,765事業場）

(1) 労働基準関係法令違反

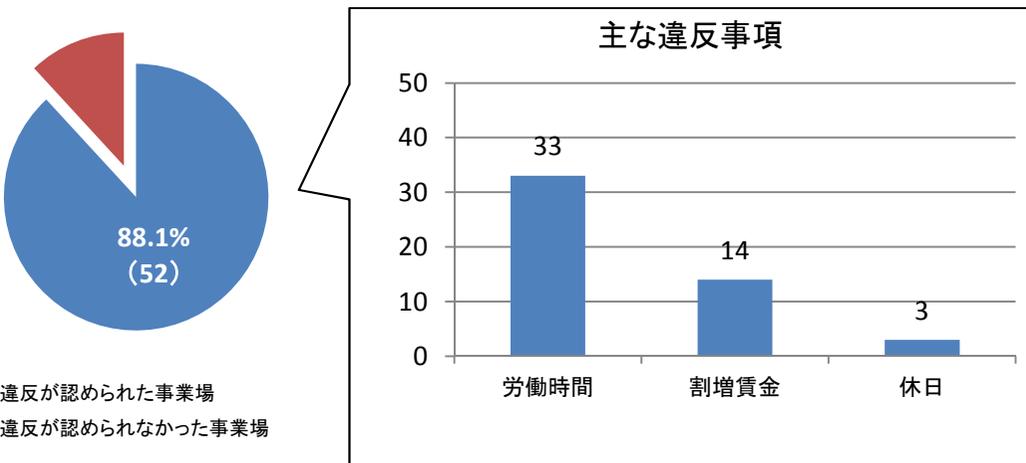


(2) 改善基準告示違反

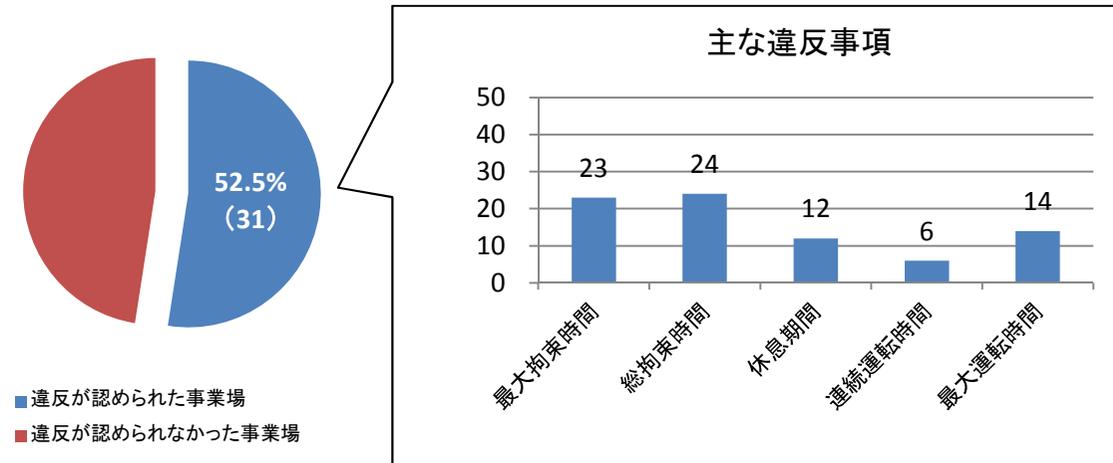


2. 佐賀県（対象：59事業場）

(1) 労働基準関係法令違反



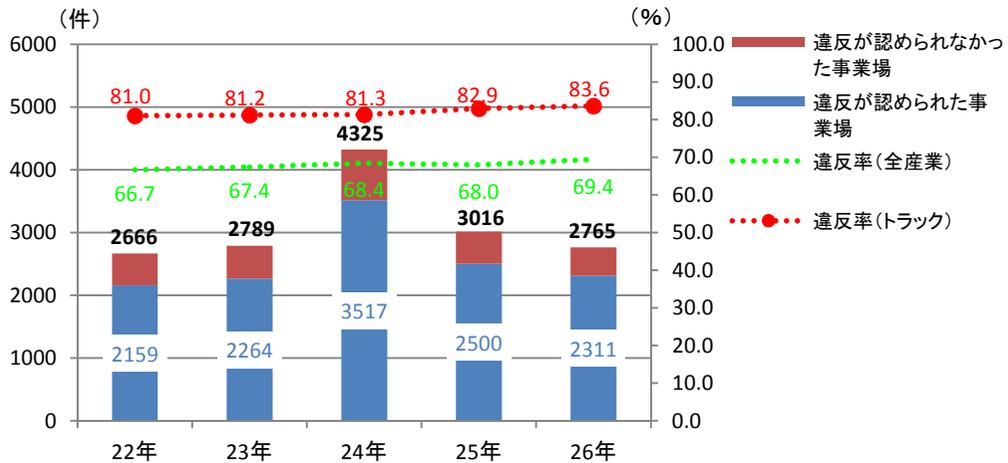
(2) 改善基準告示違反



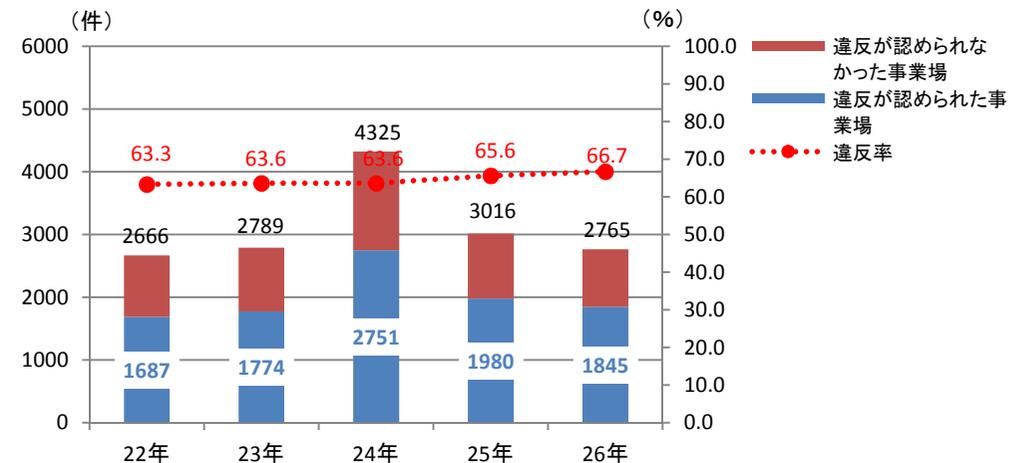
トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況（推移）

1. 全国

(1) 労働基準関係法令違反

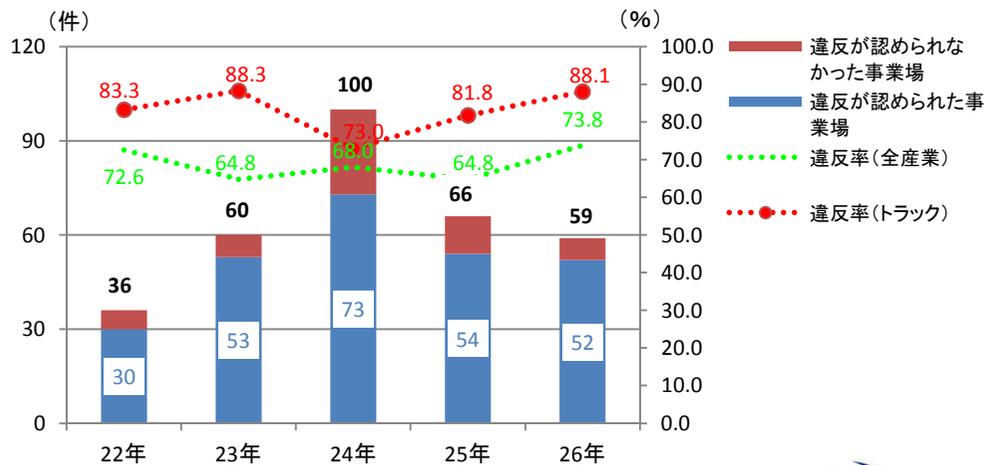


(2) 改善基準告示違反

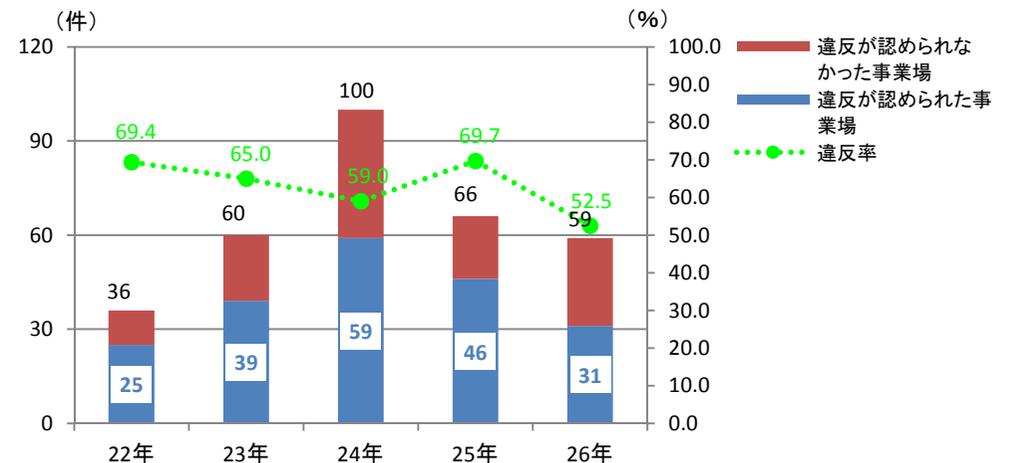


2. 佐賀県

(1) 労働基準関係法令違反



(2) 改善基準告示違反



脳血管疾患及び虚血性心疾患等（負傷に起因するものを除く。）の認定基準について（抄） （平成13年12月12日付け基発1063号）

第3 認定要件

次の(1)、(2)又は(3)の業務による明らかな過重負荷を受けたことにより発症した脳・心臓疾患は、労働基準法施行規則別表第1の2第9号に該当する疾病として取り扱う。

(1) 発症直前から前日までの間において、発生状態を時間的及び場所的に明確にし得る異常な出来事(以下「異常な出来事」という。)に遭遇したこと。

(2) 発症に近接した時期において、特に過重な業務(以下「短期間の過重業務」という。)に就労したこと。

(3) 発症前の長期間にわたって、著しい疲労の蓄積をもたらす特に過重な業務(以下「長期間の過重業務」という。)に就労したこと。

第4 認定要件の運用

2 過重負荷について

過重負荷とは、医学経験則に照らして、脳・心臓疾患の発症の基礎となる血管病変等をその自然経過を超えて著しく増悪させ得ることが客観的に認められる負荷をいい、業務による明らかな過重負荷と認められるものとして、「異常な出来事」、「短期間の過重業務」及び長期間の過重業務」に区分し、認定要件としたものである。

ここでいう自然経過とは、加齢、一般生活等において生体が受ける通常の原因による血管病変等の形成、進行及び増悪の経過をいう。

(2) 短期間の過重業務について

(ウ) 業務の過重性の具体的な評価に当たっては、以下に掲げる負荷要因について十分検討すること。

a 労働時間

労働時間の長さは、業務量の大きさを示す指標であり、また、過重性の評価の最も重要な要因であるので、評価期間における労働時間については、十分に考慮すること。

例えば、発症直前から前日までの間に特に過度の長時間労働が認められるか、発症前おおむね1週間以内に継続した長時間労働が認められるか、休日が確保されていたか等の観点から検討し、評価すること。

c 拘束時間の長い勤務

拘束時間の長い勤務については、拘束時間数、実労働時間数、労働密度(実作業時間と手待時間との割合等)、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)等の観点から検討し、評価すること。

d 出張の多い業務

出張については、出張中の業務内容、出張(特に時差のある海外出張)の頻度、交通手段、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の観点から検討し、評価すること。

e 交替制勤務・深夜勤務

交替制勤務・深夜勤務については、勤務シフトの変更の度合、勤務と次の勤務までの時間、交替制勤務における深夜時間帯の頻度等の観点から検討し、評価すること。

(3) 長期間の過重業務について

Ⅰ 過重負荷の有無の判断

(ア) 著しい疲労の蓄積をもたらす特に過重な業務に就労したと認められるか否かについては、業務量、業務内容、作業環境等を考慮し、同僚等にとっても、特に過重な身体的、精神的負荷と認められるか否かという観点から、客観的かつ総合的に判断すること。

(イ) 業務の過重性の具体的な評価に当たっては、疲労の蓄積の観点から、労働時間のほか前記(2)のウの(ウ)のbからgまでに示した負荷要因について十分検討すること。

その際、疲労の蓄積をもたらす最も重要な要因と考えられる労働時間に着目すると、その時間が長いほど、業務の過重性が増すところであり、具体的には、発症日を起点とした1か月単位の連続した期間をみて、

① 発症前1か月間ないし6か月間にわたって、1か月当たりおおむね45時間を超える時間外労働が認められない場合は、業務と発症との関連性が弱い、おおむね45時間を超えて時間外労働時間が長くなるほど、業務と発症との関連性が徐々に強まると評価できること

② **発症前1か月間におおむね100時間又は発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月当たりおおむね80時間を超える時間外労働が認められる場合は、業務と発症との関連性が強いと評価できること**

を踏まえて判断すること。

ここでいう時間外労働時間数は、1週間当たり40時間を超えて労働した時間数である。

また、休日のない連続勤務が長く続くほど業務と発症との関連性をより強めるものであり、逆に、休日が十分確保されている場合は、疲労は回復ないし回復傾向を示すものである。

心理的負荷による精神障害の認定基準について（抄）

（平成23年12月26日付け基発1226第1号）

第2 認定要件

次の1、2及び3のいずれの要件も満たす対象疾病は、労働基準法施行規則別表第1の2第9号に該当する業務上の疾病として取り扱う。

1 対象疾病を発病していること。

2 対象疾病の発病前おおむね6か月の間に、業務による強い心理的負荷が認められること。

3 業務以外の心理的負荷及び個体側要因により対象疾病を発病したとは認められないこと。

また、要件を満たす対象疾病に併発した疾病については、対象疾病に付随する疾病として認められるか否かを個別に判断し、これが認められる場合には当該対象疾病と一体のものとして、労働基準法施行規則別表第1の2第9号に該当する業務上の疾病として取り扱う。

第4 認定要件の具体的判断

2 業務による心理的負荷の強度の判断

上記第2の認定要件のうち、2の「対象疾病の発病前おおむね6か月の間に、業務による強い心理的負荷が認められること」とは、対象疾病の発病前おおむね6か月の間に業務による出来事があり、当該出来事及びその後の状況による心理的負荷が、客観的に対象疾病を発病させるおそれのある強い心理的負荷であると認められることをいう。

このため、業務による心理的負荷の強度の判断に当たっては、精神障害発病前おおむね6か月の間に、対象疾病の発病に関与したと考えられる業務によるどのような出来事があり、また、その後の状況がどのようなものであったのかを具体的に把握し、それらによる心理的負荷の強度はどの程度であるかについて、別表1「業務による心理的負荷評価表」（以下「別表1」という。）を指標として「強」、「中」、「弱」の三段階に区分する。

なお、別表1においては、業務による強い心理的負荷が認められるものを心理的負荷の総合評価が「強」と表記し、業務による強い心理的負荷が認められないものを「中」又は「弱」と表記している。「弱」は日常的に経験するものであって一般的に弱い心理的負荷しか認められないもの、「中」は経験の頻度は様々であって「弱」よりは心理的負荷があるものの強い心理的負荷とは認められないものをいう。

具体的には次のとおり判断し、総合評価が「強」と判断される場合には、上記第2の2の認定要件を満たすものとする。

(4) 時間外労働時間数の評価

別表1には、時間外労働時間数（週40時間を超える労働時間数をいう。以下同じ。）を指標とする基準を次のとおり示しているため、長時間労働が認められる場合にはこれにより判断する。

なお、業務による強い心理的負荷は、長時間労働だけでなく、仕事の失敗、役割・地位の変化や対人関係等、様々な出来事及びその後の状況によっても生じることから、この時間外労働時間数の基準に至らない場合にも、時間数のみにとらわれることなく、上記（1）から（3）により心理的負荷の強度を適切に判断する。

ア 極度の長時間労働による評価

極度の長時間労働は、心身の極度の疲弊、消耗を来し、うつ病等の原因となることから、発病日から起算した直前の1か月間におおむね160時間を超える時間外労働を行った場合等には、当該極度の長時間労働に従事したことのみで心理的負荷の総合評価を「強」とする。

イ 長時間労働の「出来事」としての評価

長時間労働以外に特段の出来事が存在しない場合には、長時間労働それ自体を「出来事」とし、新たに設けた「1か月に80時間以上の時間外労働を行った（項目16）」という「具体的出来事」に当てはめて心理的負荷を評価する。

項目16の平均的な心理的負荷の強度は「Ⅱ」であるが、発病日から起算した直前の2か月間に1月当たりおおむね120時間以上の時間外労働を行い、その業務内容が通常その程度の労働時間を要するものであった場合等には、心理的負荷の総合評価を「強」とする。項目16では、「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（項目15）」と異なり、労働時間数がそれ以前と比べて増加していることは必要な条件ではない。

なお、他の出来事がある場合には、時間外労働の状況は下記ウによる総合評価において評価されることから、原則として項目16では評価しない。ただし、項目16で「強」と判断できる場合には、他に出来事が存在しても、この項目でも評価し、全体評価を「強」とする。

ウ 恒常的長時間労働が認められる場合の総合評価

出来事に対処するために生じた長時間労働は、心身の疲労を増加させ、ストレス対応能力を低下させる要因となることや、長時間労働が続く中で発生した出来事の心理的負荷はより強くなることから、出来事自体の心理的負荷と恒常的な長時間労働（月100時間程度となる時間外労働）を関連させて総合評価を行う。具体的には、「中」程度と判断される出来事の後に恒常的な長時間労働が認められる場合等には、心理的負荷の総合評価を「強」とする。

なお、出来事の前恒常的な長時間労働の評価期間は、発病前おおむね6か月の間とする。

脳・心臓疾患及び精神障害の労災補償状況

1. 脳・心臓疾患の労災補償状況（全国）

	平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度	
	請求件数	支給件数								
全産業	802	285 (696)	898	310 (718)	842	338 (741)	784	306 (683)	763	277 (637)
運輸業, 郵便業	182	78 (148)	182	93 (162)	178	91 (151)	182	107 (167)	168	92 (143)
建設業	109	22 (95)	108	37 (93)	123	38 (103)	122	27 (91)	97	28 (88)
製造業	118	35 (91)	132	41 (103)	103	42 (111)	103	36 (86)	77	31 (70)
卸売・小売業	132	53 (112)	143	48 (119)	127	49 (104)	110	38 (104)	126	35 (88)
全産業(佐賀県)	1	2 (5)	3	3 (3)	2	1 (2)	6	5 (6)	1	0 (2)

(注) ()内の数字は決定件数である。また、支給件数及び決定件数のいずれにも当該年度以前に請求があったものが含まれる(請求件数の内数ではない。)

2. 精神障害の労災補償状況（全国）

	平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度	
	請求件数	支給件数								
全産業	1181	308 (1,061)	1272	325 (1,074)	1257	475 (1,217)	1409	436 (1,193)	1456	497 (1,307)
運輸業, 郵便業	98	33 (102)	127	27 (79)	104	52 (114)	147	45 (115)	144	63 (138)
建設業	74	20 (63)	81	35 (79)	45	22 (53)	87	34 (68)	74	37 (76)
製造業	207	50 (196)	216	59 (205)	225	93 (206)	249	78 (219)	245	81 (228)
卸売・小売業	198	46 (177)	215	41 (182)	196	66 (204)	199	65 (180)	213	71 (197)
全産業(佐賀県)	11	3 (8)	4	6 (9)	7	2 (4)	6	4 (8)	10	1 (5)

(注) ()内の数字は決定件数である。また、支給件数及び決定件数のいずれにも当該年度以前に請求があったものが含まれる(請求件数の内数ではない。)