

新たな交通労働災害防止対策のための検討事項

検討事項 1-1 走行管理(走行計画関係)

調査結果等	<p>① 事故等の発生に「負」の関連(事故等が発生しにくくなることとの関連)があったもの</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ・走行計画の「遵守」(OR(注): 0.4-0.5 有意)(ほぼ毎回作成:60%、ほぼ毎回遵守:57%) ■ ・走行計画の「休憩・仮眠時間の長さの定め」(OR: 0.5 有意傾向)(規定率:30%) ■ ・「休憩時間が少なかった場合の事後措置」の措置数の増加(OR:1.0→0.48 有意) (実施率:90%、理由聴取:71%、走行計画見直し:38%、翌日勤務緩和:63%) <p>② 事故等の発生に「正」の関連があったもの(走行管理関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「走行管理が困難」な理由の増(OR: 1.0→1.9 有意) ▲・走行計画の「休憩・仮眠場所の定め」(OR: 2.4 有意傾向)(規定率:44%) ・「乗務実態の把握手段」の増加(OR:3.0 有意傾向)(参考)単変量解析で、「運転日報」による乗務の把握(OR:1.9 有意傾向) <p>③ 走行計画作成率については、「主に区域(近距離)」(74%)の方が「主に路線(中長距離)」(62%)より低く、特に、「主に区域」の「50人未満の事業場」において作成率が低い。走行計画の遵守率については、「主に区域」(55%)の方が「主に路線」(67%)が高く、事業場規模で大きな差は見られない。</p> <p>④ 走行計画の作成が困難な理由は、「目的地・時間等が一定でない」、「道路状況等の変動が著しい」が突出して多く、両者とも、「主に路線」よりも「主に区域」の方が多。</p>
前回の議論のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ○ 戸別配送が走行計画を作成することは難しい。事業所を出発する時に走行計画を立てても、目的地が変更することは多々あり、走行計画を立てても守れない。休憩時間等を規定することは可能である。 ○ 計画を守れ、というのではなく、状況に応じて変更できるとすべきだ。 ○ 走行計画を遵守すれば交通事故が減るというデータを周知することにより、走行計画の策定は普及するのではないか。 ○ デジタコの搭載は増えているが、GPS付きデジタコを用いて軌跡管理ができるし、送配システムに接続することもできる。すでに導入している事業場もある。初期投資の費用を捻出できるかどうかだ。 ○ 一つの走行計画の作り方ではなくて、路線・区域、台数、業務の内容等で区分する方法や、情報の活用方法についてもいろいろなパターンがあるという示し方がよいのではないか。 ○ 運行形態の区分けは一般的に「路線」は「特積」、「区域」は「一般」という言い方をしている。「一般」には、ルート配送と戸別配送がある。 ○ 走行計画の中身としては、「運転の開始及び終了の地点及び日時」は必ず必要で、「主な経過地及び到着時刻」は業態によって書ける場合と書けない場合がある。さらに、「運転に際して注意を要する箇所」についても、経路と結びつけるのが可能な業態とそうでない業態がある。また、「休憩時間」は時間なので、どのような業態においても定めることができる。

ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	基本事項	留意事項	論点
	<p>○ 走行計画に関する一般事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 走行計画の作成及び遵守には、交通労働災害防止の効果が認められること。 ● 走行計画は、走行中に柔軟に変更を可能とするように運用すること。 <p>○ 走行計画の作成及び走行計画に基づく走行の指示</p> <p>事業者は、運行形態及び配送先の種類に応じ、次に掲げる事項を記載した走行計画を作成するとともに、運転者に対し、適切な指示を行うこと。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 走行の開始及び終了の地点及び日時(すべての運行形態) ② 運転者の休憩時間に関する事項(全ての運行形態) ③ 走行の経路並びに主な経過地における出発及び到着の日時の目安(戸別配送を除く) <p>なお、走行計画の作成に当たっては、運転者の疲労による交通労働災害を防止するため、改善基準告示等に基づき、無理のない適正な運転時間等を設定した適正な走行計画を作成すること。</p> <p>○ 走行経路の決定</p> <p>走行経路の決定に当たっては、道路地図、過去の走行記録、各種道路情報提供機関からの道路情報等を収集し、適切な走行経路を決定すること。</p> <p>○ 交通安全情報マップ</p> <p>事業者は、運転に際して注意を要する箇所の位置、制限速度等交通規制、休憩・仮眠・食事・給油等の場所等を地図等に盛り込んだ「交通安全情報マップ」を作成し、運転手に配布する等により、これら情報を運転手に適切に伝達することが望ましい。</p> <p>○ 走行計画の変更</p> <p>事業者は、道路状況、荷主の依頼等により、走行中、走行計画に記載されている事項に変更が生じた場合、走行計画を変更すること。</p>	<p>○ 走行計画の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 走行計画は、①「特定貨物運送」、②「一般貨物運送」における「特別積合わせ貨物運送」及びいわゆる「ルート配送」といった、配送先が特定されている運行形態のみならず、③「一般」における戸別配送といった配送経路が特定しにくい運行形態があるため、業務形態の違いにより、最低限定めるべき内容が異なること。 ➢ カーナビゲーションシステムを利用した走行計画作成支援システム、GPS付きカーナビゲーションシステムを利用した遠隔走行管理システムが実用化されており、活用可能であること。 <p>○ 走行計画の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 事務所から運転手に連絡する際には、電子メール等運転に影響を与えない伝達方法がのぞましいこと。 	<p>○「一般」における「戸別配送」「ルート配送」の用語の妥当性。</p> <p>○ 走行計画の記載内容の妥当性。</p> <p>○ 走行計画の変更についての留意事項について追加すべき事項</p>

	<p>変更された走行計画の伝達は、運転手からの定時・中間報告時に行うことを原則すること。(携帯電話による事務所からの連絡は控えるべき。)</p> <p>なお、運転者に直接荷主から情報が入った場合は、運転者から事業者に連絡し、走行計画の変更に関して指示を仰ぐこと。</p> <p>○ 乗務実態の把握</p> <p>事業者は、運行記録計(タコグラフ)等により、常に運転者の乗務の実態を把握し、走行計画に基づく適切な走行管理を行うこと。</p> <p>なお、乗務実態の把握には、運転者の負担軽減及び適正な乗務実態の把握のため、運行記録計(タコグラフ)を使用することが望ましい。特に、デジタル式運行記録計(デジタル・タコグラフ)を備えた自動車を使用する場合は、この記録に基づいて、適正な走行管理を行うとともに、これを安全運転指導等に活用すること。</p> <p>○ 走行計画どおりに走行できなかった場合の措置</p> <p>事業者は、走行計画が遵守されていないことを把握した場合、運転者からの聴取、タコグラフの記録の解析等により、遵守できなかった原因を把握し、それに基づき、必要な走行計画の見直し等を行うとともに、運転者の疲労回復に配慮すること。</p>	<p>○ 乗務実態の把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ GPS付きデジタルタコグラフにより、遠隔から車両の運行状況を把握できるシステムが実用化されており、その活用が望ましいこと。 	
<p>参考資料</p>	<p>☆「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)</p> <p>☆交通労働災害防止のためのガイドライン(平成6年2月18日基発第83号)</p> <p>2 適正な走行管理</p> <p>(1) 走行計画の策定</p> <p>イ 走行経路の調査 運転者に自動車等を走行させる場合には、事前の調査、道路地図、過去の乗務記録、ラジオ等により、道路の状況、所要時間、交通規制、制限速度、給油場所、途中点検場所、休憩・仮眠・食事等の場所、危険箇所、気象等の情報を集め、これらの情報に基づき、適切な走行経路を決定し、当該走行経路に適した自動車等を配置するとともに、運転者に対して安全な走行に必要な事項を示すこと。</p> <p>なお、これらの情報等を地図又は案内図の中に盛り込んだ交通安全情報マップを作成し、運転者に配布する等により、これらの情報等を運転者に分かりやすく伝えるよう努めること。</p> <p>ロ 走行計画の作成 運転者の疲労による交通労働災害を防止するため、改善基準告示等及びイの走行経路の調査に基づき、無理のない適正な運転時間等を設定した適正な走行計画を作成すること。</p> <p>なお、道路上以外の場所において、貨物自動車等を走行させる場合の作業計画の作成等の必要な措置については、労働安全衛生規則(以下「安衛則」という。)</p>		

	<p>第151条の3から第151条の7までに規定されているので留意すること。 (2)乗務記録等による適正な走行管理 運転日報等の乗務記録により、常に運転者の乗務の実態を把握し、走行計画に基づく適正な走行管理を行うとともに、問題がある場合は速やかに改善すること。 なお、運行記録計(タコグラフ)を備えた自動車を使用する場合は、この記録に基づいて、適正な走行管理を行うとともに、これを安全運転指導等のための資料として活用すること。</p> <p>☆貨物自動車運送事業輸送安全規則 第8条(乗務等の記録) 第9条(運行記録計による記録) 第9条の3(運行指示書による指示等)</p>
備考	<p>○:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があった項目 ×:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があった項目 △:単変量解析で有意な「負」の関連があった項目 ■:遵守率が低い事項 ▲:ガイドライン等の既存の記載内容に検討が必要な事項 ●:ガイドライン等に記載がない事項</p>

検討事項 1-2 走行管理(勤務条件関係)

調査結果等	<p>① 事故等の発生に「負」の関連(事故等が発生しにくくなることとの関連)があったもの ・「不規則な勤務」(OR: 2.2-2.7 有意*)、「夜間勤務」(有意傾向)</p> <p>② 事故等の発生に「正」の関連(事故等が発生しやすくなることとの関連)があったもの(勤務条件関係) ■ ・「13時間以上の拘束時間の割合」の増加(OR: 1.0→2.2 有意)(遵守率:48%) ■ ・「8時間以上の勤務間隔」(休息)の回数の減少(OR: 1.0→3.3 有意)(遵守率:86%) ・「9時間以上の運転業務」(OR:1.9)(遵守率:93% 有意傾向)</p> <p>② 平成7年の調査結果によると、走行計画が改善基準に従っていない理由としては、「納入時間の遵守」、「荷主の都合」、「道路渋滞」、「発注時間不定」が多くなっている。</p>		
前回の議論のポイント	<p>○ 運送業の業務量は季節変動が激しい。繁忙期になると月当たり拘束時間はほとんど守れない状況になる。年当たり拘束時間はなんとか守らせようと努力している状況。経済性を優先するため、運転手を絞って仕事をしているのが実態である。</p> <p>○ 荷物の積み卸しまでに待機時間があることも拘束時間が長くなる要因の一つ。</p> <p>○ 朝、荷物が到着することを要望する荷主が多く、必然的に車が少ない夜に走行するなど、多くの対策はすでにとられている。</p> <p>○ 高速道路を使用すれば運転時間を短くできるが、経費がかさむため一般道を使う運転手が多い。</p>		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	基本事項	留意事項	論点
	<p>○ 適正な労働時間等の管理 事業者は、運転者の疲労による交通労働災害を防止するため、改善基準告示並びに平成元年3月1日付け基発第92号「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について」及び同日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」に定められている運転者の労働時間等の改善のための基準の遵守を徹底すること。</p> <p>○ 効率的な走行 事業者は、適切な労働時間等の管理のため、高速道路の適切な使用等、効率的な走行管理に努めなければならない</p>	<p>○ 適正な労働時間等の管理 ➤ 13時間以上の拘束時間、8時間未満の休息については、交通労働災害等が起こりやすくなることに対して統計上有意な関連を認める疫学調査結果があること。</p>	
参考資料	<p>☆「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) ☆交通労働災害防止のためのガイドライン(平成6年2月18日基発第83号) 1 適正な労働時間等の管理 運転者の疲労による交通労働災害を防止するため、改善基準告示並びに平成元年3月1日付け基発第92号「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について」及び同日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」に定められている運転者の労働時間等の改善のための基準の遵守を徹底すること。</p>		

	☆貨物自動車運送事業輸送安全規則 第3条(過労運転の防止)
備考	<p>○:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があった項目</p> <p>×:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があった項目</p> <p>△:単変量解析で有意な「負」の関連があった項目</p> <p>■:遵守率が低い事項</p> <p>▲:ガイドライン等の既存の記載内容に検討が必要な事項</p> <p>●:ガイドライン等に記載がない事項</p>

検討事項2 走行前点呼

調査結果等	<ul style="list-style-type: none"> ① 事故等の発生に「負」の関連があったもの(睡眠関係) <ul style="list-style-type: none"> ・「普段の睡眠時間」が「5時間以上」(OR: 0.3-0.4 有意) ・「夜間走行中の仮眠」(OR: 0.2-0.5 有意) ② 事故等の発生に「負」の関連があったもの(走行前点呼関係) <ul style="list-style-type: none"> ・「走行前点呼項目」の増加(OR: 1.0→0.2 有意)(実施率:98%) ・「点呼で不適当な状態を把握した場合の改善措置」の増加(OR: 1.0→0.3 有意)(実施率:88%) ③ 事故等の発生に「正」の関連があったもの(睡眠関係) <ul style="list-style-type: none"> ・「勤務前24時間の総睡眠時間」が「6時間未満」(OR: 2.1-3.4 有意) ・「不眠」の自覚(OR:2.1 有意) ・「昼間の眠気の度合」の増加(OR:1.0→6.5 有意) ④ 複数の海外文献において、運転前の睡眠時間と事故等の有意な関連が報告されている。 ⑤ 複数の海外文献において、睡眠不足の蓄積とラプス(視覚刺激に対して反応できなかった回数)の増加に関連が報告されている。
前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故を起こさないために必要な睡眠時間の基準を定めることはデータ不足で困難だが、睡眠時間が何時間以下の場合に交通事故が多いというデータはある。これを周知啓発することは可能だ。 ○ 睡眠は事業者がヒアリングで把握することが妥当である。 ○ ラプスを測定する機器は現時点では高価だが、安くなる可能性がある。導入を図る事業者にはいいかもしれない。 ○ 睡眠不足と事故との関連を周知啓発することも必要だが、著しく睡眠時間が短いことを運転者が申告した場合に運転させるべきかという問題がある。 ○ 睡眠時間3時間ということになると、間違いなく不安全である。自分のトラックが事故を起こすのみならず、一般の人を巻き込む場合もある。 ○ 国土交通省の省令では、睡眠時間を把握するとはなっていないが、点呼の際に睡眠不足を含む疲労について確認し、その結果に基づき適切な措置を講ずることとされている。 ○ 睡眠の対応を二つに分け、睡眠不足の状況を確認し、多少の睡眠不足の場合は事後指導、睡眠時間が著しく短い場合の措置には何か特別の措置と分けて考えるべきではないか。 ○ 「著しく」睡眠不足の具体的な数字を規定することは難しい。 ○ 睡眠不足で運転させられませんというときに、誰が荷物を届けるのかという問題がある。別の運転者の車に積み替えるのかという問題がある。 ○ そのようなことにならないように、著しい睡眠不足の場合の措置とペアで、必要な睡眠を確保させるための周知啓発は必要だろう。 ○ 著しい睡眠不足を把握した場合に、事業者が「そうだったら知りません」ではなく、事業者の責任として何らかの措置を講ずるべき」という記載は考えられる。 ○ 5時間未満しか睡眠時間をとっていない者が14%いる。その平均睡眠時間は2.3時間という状態。労使が両方努力しないとたぶん解決しないだろう。 ○ 極端に少ない睡眠時間は危ないということを知り徹底して理解してもらうことが必要だ。

ガイドライン等に盛り込むべき事項	基本的事項	詳細事項	
	<p>○ 点呼等の実施 事業者は、安全な運転を実施させるため、自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、走行前の点呼等により、疾病、疲労、睡眠不足の状況、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないことのおそれの有無について報告を求め、その結果を記録すること。 なお、点呼は対面によるものとするが、運行上やむを得ない場合は電話その他の方法で実施することができる。</p> <p>事業者は、走行前の点呼等において、体調が不調な者、著しく睡眠不足である者等安全な運転に支障があると認められる者に対しては、運転を禁止し、休養をとらせる等の交通労働災害を防止するために必要な措置を講じること。</p>	<p>○ 睡眠不足の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 勤務前24時間前の総睡眠時間が6時間未満である場合、交通事故等が発生しやすくなることに統計上有意な関連を認める調査結果がある。 ➤ また、睡眠不足が累積した場合、視覚刺激に対する反応ができなくなる回数(ラプス)が増加すること、特に就床3時間程度を連続した場合にラプスが著しく増加することを認める複数の調査結果がある。 ➤ このため、著しい睡眠不足の累積が確認された場合は、運転を禁止し、必要な休息を明示することが必要であること。 	
参考資料	<p>☆交通労働災害防止のためのガイドライン(平成6年2月18日基発第83号)</p> <p>2 適正な走行管理</p> <p>(5)点呼等</p> <p>安全な走行を確保するため、走行前の点検等により、運転者の服装、履き物等の点検、体調のチェック等を行うこと。</p> <p>なお、走行前の点検等において、体調が不調な者に対しては、運転を禁止し、休養をとらせる等の措置を講じること。</p> <p>☆貨物自動車運送事業輸送安全規則 第7条(点呼等)</p>		
備考	<p>○:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があった項目</p> <p>×:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があった項目</p> <p>△:単変量解析で有意な「負」の関連があった項目</p> <p>■:遵守率が低い事項</p> <p>▲:ガイドライン等の既存の記載内容に検討が必要な事項</p> <p>●:ガイドライン等に記載がない事項</p>		

検討事項3 荷役作業

調査結果等	<p>① 事故等の発生に「正」の関連(事故等が発生しやすくなることとの関連)があったもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「荷役作業」をほぼ毎回実施(OR: 2.8 有意*) ・「荷役作業(中程度以上の負荷)」の実施(有意傾向*) <p>② 海外文献においても、荷役作業と疲労に関する調査は数少なく、明確な関連については明らかになっていない。</p>		
前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> ○ 荷役を行う場合は、その時間を考慮して休憩時間をとらなければならない。問題は荷役の時間が予測できないケースがあることだ。 ○ 近年、運転者が高齢化しているので、荷役を含めて個人に対する配慮を進めなければならない状態になっている。 ○ 深夜の長距離バス等はドライバーが複数いる。 ○ バスは法規制でそのようになっているが、トラックについてはそのような法規制はない。 ○ 走行計画を立てる際に荷役作業があることが事前に分かっている場合には、走行計画を立てる際に反映させる。事前にわからない場合は、わかった段階で計画を変更する。また、機械化や荷受人側の配慮等による荷役作業の負担軽減が必要ではないか。 		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	基本的事項	詳細事項	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 荷役作業に対する配慮 事業者は、荷役作業を運転者に実施させる場合にあつては、事前に荷役作業の有無、運搬物の重量等を確認するとともに、十分な休憩時間の確保について配慮すること。 <p>事業者は、事前に予定していない荷役作業を運転者に行わせる場合は、走行計画に必要な変更を行い、必要な休憩時間を確保させること。</p> <p>荷役作業による運転者の身体負担を減少させるため、適切な荷役用具の車両への備え付け、安全な荷役作業方法についての教育を行うこと。</p> ○ 荷の適正な積載 貨物自動車に荷を積載して走行させる場合は、特に次の事項を徹底すること。 <ul style="list-style-type: none"> ア 最大積載量を超えないこと。 イ 偏荷重が生じないように積載すること。 ウ 荷崩れ又は荷の落下を防止するため、荷にロープ又はシートをかける等の措置を講ずること。 <p>なお、上記の事項については、安衛則第151条の10及び第151条の66に規定されているので留意すること。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 荷役作業に対する配慮 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 荷役作業をほぼ毎回実施することが、交通事故等が発生しやすくなることに統計的に有意な関係があることを認める調査結果がある。 	

<p>参考資料</p>	<p>☆交通労働災害防止のためのガイドライン(平成6年2月18日基発第83号)</p> <p>2 適正な走行管理</p> <p>(7)荷の適正な積載</p> <p>貨物自動車に荷を積載して走行させる場合は、特に次の事項を徹底すること。</p> <p>イ 最大積載量を超えないこと。</p> <p>ロ 偏荷重が生じないように積載すること。</p> <p>ハ 荷崩れ又は荷の落下を防止するため、荷にロープ又はシートをかける等の措置を講ずること。</p> <p>なお、上記イからハまでの事項については、安衛則第151条の10及び第151条の66に規定されているので留意すること。</p> <p>☆労働安全衛生規則</p> <p>第151条の10(荷の積載)</p> <p>第151条の66(使用の制限)</p> <p>☆貨物自動車運送事業輸送安全規則</p> <p>第4条(過積載の防止)</p> <p>第5条(貨物の積載方法)</p>
<p>備考</p>	<p>○:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があった項目</p> <p>×:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があった項目</p> <p>△:単変量解析で有意な「負」の関連があった項目</p> <p>■:遵守率が低い事項</p> <p>▲:ガイドライン等の既存の記載内容に検討が必要な事項</p> <p>●:ガイドライン等に記載がない事項</p>

検討事項4 安全衛生教育

調査結果等	<p>① 事故等の発生に「負」の関連(事故等が発生しにくくなることとの関連)があったもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ・「運転者認定制度」の導入(OR: 0.1 有意*)(導入率:17%) ・「運転者教育」の項目増(OR: 1.0→0.6 有意*) ■ ・「安全走行指導」の「危険マップによる危険箇所の教示」(OR: 0.5 有意*)(実施率:38%) <p>② 事故等の発生に「正」の関連(事故等が発生しやすくなることとの関連)があったもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「教育に関する困難」項目の増加(OR: 1.0→2.0 有意*) ・「10～19年のトラック運転歴」(OR: 1.8 有意*) ・「一日に飲む酒量」の増加(OR: 1.0→22.3 有意*) ▲ ・「安全走行指導」の実施数の増(有意傾向*)(実施率:94%) <p>(参考)単変量解析で、「走行経路を具体的に指示」(OR:1.6 有意)</p>		
前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> ○ 警察庁では、運転者に対する教育内容はある程度安全運転管理者の自主性に任せている。また、安全運転管理者に対する教育カリキュラムにSAS(睡眠時無呼吸症候群)やドラレコ(ドライブレコーダー)についての説明を組み入れて欲しいとの要望を受けている。 ○ 国土交通省では、運行管理者に対する講習は2年に1回実施しており、交通事故が発生した場合には特別講習を実施している。 ○ 運転者の適性診断は、「一般」「初任」「適齢」「特1」「特2」と5種類ある。「一般」は3年に1度受診するものであるが、受診義務はない。「初任」は初めてプロドライバーになる者に対するものである。「適齢」は65歳以上のドライバーが対象である。「特1」「特2」は第1当事者として交通事故を起こした場合に受診するものである。 ○ デジタコ(デジタルタコグラフ)を使用すれば、運転状況を診断することができ、運転中に警告を発することも可能である。また、解析ソフトを使用すればデジタコで記録した走行結果から安全運転を行う上でのアドバイスを行うこともできる。 ○ ドラレコは、急ブレーキ等で加速度がかかった場合に前後10秒間の映像が記録され、その動画を活用して教育を行うことができる。 ○ 調査結果から、労働災害防止に効果が認められた項目としては、添乗運転等実地指導、交通安全マップに基づく危険箇所の教示、危険予知訓練、運転者認定制度である。 ○ 安全マップを見るだけでなく、自社で作成することで教育効果が高まる。 ○ 宅配便などはGPS付きドラレコを導入しており、営業所ごとに危険マップを作成している例もある。デジタコを導入しその走行記録を解析するよりもドラレコを導入しその走行記録を解析する方がコストが低い。 		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	基本的事項	詳細事項	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 教育等の実施 (1)雇入れ時等の教育 <p>事業者は、新規雇入れ運転者に対して安衛法第59条第1項及び第2項の規定により行う雇入れ時教育等において、次に掲げる事項を含む教育を行うとともに、必要に応じて、安全運転の知識及び経験が豊富な運転者等が</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 教育の項目 ➢ デジタル式運行記録計の記録を用いた教育の内容 ➢ ドライブレコーダー、交通労働災害事例等を用いた教育の内容 ➢ 交通安全情報マップを用いた教育の内容 	

	<p>添乗することにより、実地に指導を行うこと。</p> <p>ア 交通法規、運転時の注意事項、走行前点検の励行等の運転者が遵守すべき事項</p> <p>イ 改善基準の遵守、運転日前日の十分な睡眠時間確保、睡眠時無呼吸症候群等の適切な治療、体調の維持等の必要性に関する事項</p> <p>(2) 日常の教育</p> <p>事業者は、運転者に対して、運転手の安全な運転を確保するため、次に掲げる事項についての教育の実施又は関係団体が実施する講習会に参加させる等により、運転者に交通労働災害防止に関する知識を付与すること。</p> <p>ア 改善基準の遵守、運転日前日の十分な睡眠時間確保、睡眠時無呼吸症候群等の適切な治療、体調の維持等の必要性に関する事項</p> <p>イ 交通安全情報マップ、デジタル式走行記録計の記録、ドライブレコーダーの記録、交通労働災害の事例等から判明した安全走行に必要な情報に関する事項</p> <p>ウ 交通労働災害に関する法令等の改正等、行政機関からの情報</p> <p>(3) 交通危険予知訓練</p> <p>事業者は、運転者に対して、実際の運転場面を想定したイラストシート、写真等を用いて、運転者に、交通労働災害の潜在的危険性を予知させ、その防止対策を立てさせることにより、安全を確保する能力を身につけさせる交通危険予知訓練を継続的に行うことが望ましいこと。</p> <p>○ 運転者認定制度</p> <p>事業者は、使用する自動車等の運転に必要な資格を有する者のうち、運転適性に応じた一定の教育指導を受けたもの、認定試験に合格したもの等に対して運転業</p>		
--	--	--	--

	<p>務を認める運転者認定制度を導入することが望ましい。 なお、教育指導、認定試験の内容等については、各事業場の実状に応じて定めること。</p>		
<p>参考資料</p>	<p>交通労働災害防止のためのガイドライン(平成6年2月18日基発第83号) 第4 教育及び運転者認定制度等 1 教育等 (1)交通労働災害防止管理教育 交通労働災害防止担当管理者等に対して、その職務、第2の1の(1)の交通労働災害防止のための規程の内容等について、教育を行うこと。 (2)雇入れ時等の教育 新規雇入れ運転者に対して安衛法第59条第1項の規定により行う雇入れ時教育において、交通法規の遵守、運転時の注意事項、走行前点検の励行等の運転者が遵守すべき事項について教育を行うとともに、必要に応じて、安全運転の知識及び経験が豊富な運転者等が添乗することにより、実地に指導を行うこと。 また、作業内容の変更により運転者となる者に対して安衛法第59条第2項の規定により行う作業内容変更時教育においても、新規雇入れ運転者に対する教育及び指導に準じた教育及び指導を行うこと。 (3) 日常の教育 運転者に対して、交通法規の遵守、運転時の注意事項、走行前点検の励行等の運転者が遵守すべき事項について教育を行うこと。 また、運転者に、走行経験のない経路を走行させるときは、過去の乗務記録、道路地図等の情報を活用することにより、安全走行に必要な事項についての指導を行うこと。 (4)交通危険予知訓練 実際の運転場面を想定したイラストシート、写真等を用いて、運転者に、交通労働災害の潜在的危険性を予知させ、その防止対策を立てさせることにより、安全を確保する能力を身につけさせる交通危険予知訓練を継続的に行うことが望ましい。 (5)安全運転指導員制度及び安全運転実技訓練 安全運転の徹底を図るため、一定の資格を有する者が添乗指導を行う等により運転者の指導を行う安全運転指導員制度を導入することが望ましい。 なお、安全運転指導員の資格要件、活動内容等については、各事業場の実情に応じて定めること。 また、安全運転の実技訓練を実施している機関を利用する等により、安全を確保する能力を身につけさせる安全運転技術訓練を行うことが望ましい。 (6)交通労働災害防止講習会 交通労働災害の事例の研究、交通法規の再確認等の交通労働災害防止に関する内容をテーマとした講習会を開催し、又は関係団体が実施する講習会に参加させる等により、運転者に交通労働災害防止に関する知識を付与すること。 2 運転者認定制度等 (1)運転者認定制度 使用する自動車等の運転に必要な資格を有する者のうち、一定の教育指導を受けたもの、認定試験に合格したもの等に対してのみ運転業務を認める運転者認定制度を導入することが望ましい。</p>		

	<p>なお、教育指導、認定試験の内容等については、各事業場の実状に応じて定めること。</p> <p>(2) 運転適性検査</p> <p>運転者の持つ生理的・心理的運転特性を把握するため、運転適性検査を実施している機関を利用する等により、運転適性検査を実施し、その結果を運転者本入に通知するとともに、必要に応じ、その結果に基づき、安全な運転についての指導を行うことが望ましい。</p> <p>なお、検査結果の取扱いについては、プライバシー保護の観点から、十分な注意が必要である。</p> <p>☆ 貨物自動車運送事業輸送安全規則 第10条(従業員に対する指導及び監督)</p>
備考	<p>○: 事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があった項目</p> <p>×: 事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があった項目</p> <p>△: 単変量解析で有意な「負」の関連があった項目</p> <p>■: 遵守率が低い事項</p> <p>▲: ガイドライン等の既存の記載内容に検討が必要な事項</p> <p>●: ガイドライン等に記載がない事項</p>

検討事項5 安全意識の高揚

調査結果等	<p>① 事故等の発生に「負」の関連(事故等が発生しにくくなることとの関連)があったもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「災害防止への意識の高揚活動」の取組数の増(OR: 1.0→0.2 有意*)(実施率:94%) ・「注意喚起活動」の取組数の増(OR: 1.0→0.4 有意*)(実施率:91%) ■・「交通危険マップ」に基づく危険箇所の教示(OR: 0.5)(実施率:38%) <p>② 事故等の発生に「正」の関連(事故等が発生しやすくなることとの関連)があったもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●・「安全に対する会社の態度」が平均以下(OR: 0.4 有意*) 		
前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> ○ 元請運送業者は下請運送業者に対して何らかの啓発活動を行っているのか。 ○ 元請及び下請が参加する安全会議を行っている例もある。運輸マネジメントシステムや労働安全衛生マネジメントシステムも意識高揚に効果があるのではないか。PDCA サイクルを回すということのみならず、経営トップと従業員の意思疎通にも効果がある。 ○ 交通労働災害防止のためのリスクアセスメントという観点から、関係協会で事故情報を集めて危険マップを作成することは有益であろう。 ○ 警察による事故情報は、各都道府県警察のホームページ等に掲載されている。 ○ 2000年に陸災防が作成した交通危険マップのアップデートができればよいのではないか。 		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	基本的事項	詳細事項	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通労働災害防止に対する意識の高揚等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業者は、ポスター又は標語の募集及び掲示、交通労働災害の現場写真の掲示、表彰制度の設立、優良運転者の公表、交通労働災害防止大会の開催等により、運転者の交通労働災害防止に対する意識の高揚を図ること。 ・ 事業者は、警察等からの交通事故発生情報、デジタル式走行記録計・ドライブレコーダーの記録、交通事故の危険を感じた事例(ヒヤリ・ハット事例)等に基づき、危険な箇所、注意事項等を示した交通安全情報マップを作成し、配布、掲示等を行うことにより、運転者の交通労働災害防止に対する注意の喚起を図ること。 		
参考資料	<p>交通労働災害防止のためのガイドライン(平成6年2月18日基発第83号)</p> <p>第6 交通労働災害防止に対する意識の高揚等</p> <p>1 交通労働災害防止に対する意識の高揚</p> <p>ポスター又は標語の募集及び掲示、交通労働災害の現場写真の掲示、表彰制度の設立、優良運転者の公表、交通労働災害防止大会の開催等により、運転者の交通労働災害防止に対する意識の高揚を図ること。</p>		

	<p>2 交通危険マップの作成 交通事故の体験、交通事故の危険を感じた事例(ヒヤリ・ハット事例)等に基づき、危険な箇所、注意事項等を示した交通危険マップを作成し、配布、掲示等を行うことにより、運転者の交通労働災害防止に対する注意の喚起を図ること。</p> <p>3 一般の労働者に対する交通労働災害防止 運転者以外の一般の労働者に対しても、関係行政機関等が実施する交通安全講習会等に積極的に参加させる等により、交通労働災害の防止に努めること。</p> <p><u>安全文化醸成のための方策等に関する調査研究報告書(平成18年3月 中央労働災害防止協会)</u> <u>以下のようなことが安全文化を醸成するために必要ということであると考える。</u></p> <p>① <u>トップが安全衛生を重要視し(担当者まかせなどにせず)、社是や事業所の方針等を行い、自ら安全衛生に関する指示や発言を積極的に行うとともに、安全衛生に関する人材・予算を確保する。</u></p> <p>② <u>安全衛生スタッフと現場の間の双方向の情報伝達等をよく行う。また、このこと等により、安全衛生スタッフが現場からよく協力を得られる。</u></p> <p>③ <u>職場内のコミュニケーションが良好である。</u></p> <p>④ <u>安全衛生に関し、事業所長、安全衛生スタッフ、現場が総合的に取り組む。その結果として、安全衛生管理体制がよく機能するとともに、様々な安全衛生活動が積極的・効果的に行われ、現場は安全の確保と生産・業務効率との関係で安全の確保を優先する。</u></p>
備考	<p>○:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があった項目 ×:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があった項目 △:単変量解析で有意な「負」の関連があった項目 ■:遵守率が低い事項 ▲:ガイドライン等の既存の記載内容に検討が必要な事項 ●:ガイドライン等に記載がない事項</p>

検討事項6 荷主・元請との関係

調査結果等	<p>① 事故等の発生に「正」の関連(事故等が発生しやすくなることとの関連)があったもの。</p> <p>●・「荷主からの要求の受容度」が平均以上(OR: 2.4 有意*)</p>		
前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> ○ 荷物の積み卸しまでに待機時間があることも拘束時間が長くなる要因の一つ。 ○ 朝、荷物が到着することを要望する荷主が多く、必然的に車が少ない夜に走行するなど、多くの対策はすでにとられている。 ○ 高速道路を使用すれば運転時間を短くできるが、経費がかさむため一般道を使う運転手が多い。 ○ 荷主からの要求の受容度と事故等の発生に関連があるというのは、受容度が高い事業場ほどたくさん仕事を得るからではないか。このような状況では、ただ安いから、早いからというだけでなく、事故を少なくするという観点も必要だと荷主にアピールする必要がある。 ○ パートナーシップガイドラインは荷主に周知されていないのではないか。 ○ 荷主との関係について、何らかの記述は必要だ。 ○ 運送業は重層下請構造となっているので、荷主との関係以外に元請、下請関係についても記述するべきである。 ○ 下請に一部仕事を請け負わせる場合、安全管理体制について元請はタッチしないということか。 ○ 100%タッチしないということはないが、ほとんどの部分は下請の管理になる。下請にも運行管理者がいて安全を管理している。 ○ 運輸マネジメントシステムには、運送業務を請け負わせる場合には、安全に配慮することと規定されている。 		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	基本的事項	詳細事項	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 荷主及び元請に関する事項 荷主及び運送業の元請は、次に掲げる事項等、交通労働災害防止を考慮した適切かつ安全な運行の確保のため必要な事項について、実際に荷を運搬する運輸業事業者と協働して取り組むよう努めること。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 荷主側で、運送する貨物の量を増やすよう急な依頼があった場合、適正な運行計画が確保され、過積載運行にならないよう、関係者が協力して取り組むこと。 ➢ 到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は改善基準告示を踏まえた安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行う。また、到着時間の遅延に対するペナルティ付与にあたっては柔軟に対応すること。 ➢ 荷主・元請事業者は、実運送事業者に対して、改善基準告示に違反し安全運行が確保できない可能性が高い運行依頼は行わない。なお、無理な運行が予見される場合、到着時間の見直し等を行うなど協力 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 荷主及び元請に関する事項 荷主及び元請は、交通労働災害防止のために必要な事項の実施に当たっては、「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」(国土交通省作成)を参考とすること。 また、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」(国土交通省)についても参考とすること。 	

	<p>して安全運行を確保すること。</p> <p>▶ 荷主・元請事業者は、積込・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定を行い、適正な運行計画を確保するための措置を講ずるとともに、貨物車両が敷地内待機できる措置を講ずること。</p>		
<p>参考資料</p>	<p>☆安全運行パートナーシップ・ガイドラインの概要(国土交通省委託事業)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 荷主側で、運送する貨物の量を増やすよう急な依頼があった場合、適正な運行計画が確保され、過積載運行にならないよう、関係者が協力して取組む。 2. 到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行う。また、到着時間の遅延に対するペナルティ付与にあたっては柔軟に対応する。 3. 荷主・元請事業者は、実運送事業者に対して安全運行が確保できない可能性が高い運行依頼は行わない。なお、無理な運行が予見される場合、到着時間の見直し等を行うなど協力して安全運行を確保する。 4. 荷主・元請事業者は、積込・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定を行い、適正な運行計画を確保するための措置を講ずるとともに、貨物車両が敷地内待機できる措置を講ずる。 5. 安全運行の確保に向け、協力して安全推進活動に取り組むとともに、安全運行パートナーシップ・ルールとして各種課題について具体的な改善方策を取入れてルール化する。 6. 安全運行パートナーシップを確立するため、基本方針・目標の共有化、人材の育成・確保と実施体制の整備等を行う。 <p>☆国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン(国土交通省)</p>		
<p>備考</p>	<p>○:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があった項目 ×:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があった項目 △:単変量解析で有意な「負」の関連があった項目 ■:遵守率が低い事項 ▲:ガイドライン等の既存の記載内容に検討が必要な事項 ●:ガイドライン等に記載がない事項</p>		

検討事項7 安全管理体制等

調査結果等	<p>① 事故等の発生に「負」の関連(事故等が発生しにくくなることの関連)があったもの。 ・平均以上の「安全に対する組織の関与」(OR:0.4 有意) ■ 「労働安全衛生マネジメントシステム」の導入(有意傾向*)(導入率:17%)</p> <p>② その他 労働災害防止規定(規定率:66%)、交通労働災害防止推進計画の策定(策定率:56%)、災害防止担当管理者の選任(選任率:84%)については、有意な関連が見いだせなかった。</p>		
前回に議論	<p>○ 道路交通法に規定する安全運転管理者は業務用車両のうち緑ナンバー以外の業種における交通事故対策として設立された制度である。無作為抽出した免許所有者1万人と安全運転管理者を選任している事業者1万人の交通事故発生状況を比較すると安全運転管理者を選任している事業者の方が交通事故発生率は低い。</p> <p>○ 運輸マネジメントシステムや労働安全衛生マネジメントシステムも意識高揚に効果があるのではないかと。PDCA サイクルを回すということのみならず、経営トップと従業員の意思疎通にも効果がある。</p> <p>○ 国土交通省では運送業におけるグッドプラクティス事例をホームページに掲載しており、随時事例を募集している。また、運輸マネジメントシステムによる効果については、現在結果を取りまとめているところであり、その結果は公表する予定である。</p> <p>○</p>		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	基本的事項	詳細事項	
	<p>○ 交通労働災害防止のための方針の表明、目標の設定及び計画の作成、実施、評価及び改善</p> <p>➢ 事業場全体の安全意識を高めるため、経営トップは、交通労働災害防止を重視し、安全衛生に関する方針の表明を行うとともに、その意思疎通を図るため、方針を労働者に周知すること。</p> <p>➢ 事業者は、安全衛生針に基づき、安全衛生目標を設定し、当該目標において一定期間に達成すべき到達点を明らかにするとともに、労働者に周知すること。</p> <p>➢ 事業者は、安全衛生目標を達成するため、一定の期間を限り、次に掲げる事項を含む安全衛生計画を作成するとともに、その計画を適切に実施、評価、改善すること。</p> <p>ア 走行計画の作成及びそれに基づく走行管理、点呼等の実施等、日常の活動に関する事項</p> <p>イ 安全意識の高揚のための活動の実施に関する事項</p> <p>ウ 教育の内容及び実施時期に関する事項</p>	<p>○ 交通労働災害防止のための方針の表明等の実施、体制の構築に当たっては、「労働安全衛生マネジメントシステムガイドライン」を参考にすること。</p>	

	<p>○ 交通労働災害防止のための管理体制の確立 事業者は、交通労働災害防止のための措置を適切に実施する体制を構築するため、次の事項を実施すること。</p> <p>ア 安全管理者、安全衛生推進者等の管理監督者の役割、責任及び権限を定めるとともに、それらを労働者に周知すること。</p> <p>イ 管理監督者を指名すること。</p> <p>ウ 管理監督者に対し、必要な教育を実施すること。</p> <p>○ 安全委員会等における調査審議 安全委員会等(安全委員会、衛生委員会、安全衛生委員会等をいう。以下同じ。)において、交通労働災害の防止に関する事項について調査審議すること。</p> <p>また、安全委員会等の中に交通労働災害防止部会を設置する等により、交通労働災害の防止について、特に重点的に取り組むことが望ましい。</p> <p>○ 健康管理 1 健康診断 (1)健康診断の実施 運転者に対し、健康診断を確実に実施するとともに、その結果に基づき、健康状況を総合的に把握したうえで、保健指導等を行うこと。</p> <p>なお、安衛法第66条の規定により、雇入れ時及び1年以内ごとに1回、定期に健康診断を行うことが義務付けられており、特に、深夜業を含む業務等に従事する運転者に対しては、6箇月以内ごとに1回、定期に健康診断を行うことが義務付けられているので留意すること。</p> <p>(2)健康診断の結果に基づく措置 健康診断等で所見が認められた運転者に対しては、必要に応じて診療を受けるよう指導するとともに、産業医等の意見に基づいて、運転の可否、安全運転上留意すべき点等について指導する等適切な事後措置を講じ</p>		
--	---	--	--

	<p>ること。</p> <p>2 心身両面にわたる健康の保持増進 運転者の心身両面にわたる健康の保持増進を図るため、事業場における健康の保持増進措置を継続的かつ計画的に講じるように努めること。</p> <p>3 運転時の疲労回復 運転者の疲労による交通労働災害を防止するため、運転者に対して、走行経路の途中において、適宜、肩、腕及び腰部のストレッチング、体操等により、運転時の疲労回復に努めるよう指導を行うこと。</p>		
<p>参考資料</p>	<p>☆ 交通労働災害防止のためのガイドライン(平成6年2月18日基発第83号)</p> <p>第2 交通労働災害防止のための管理体制等</p> <p>1 交通労働災害防止のための管理体制の確立</p> <p>(1)交通労働災害防止のための規定の作成 事業場における交通労働災害防止に対する取組の基本的事項を示すため、次の事項について交通労働災害防止のための規定を作成し、これを運転者に周知すること。</p> <p>イ 管理体制 ロ 管理者の職務 ハ 運転者の遵守事項 ニ 運転者に対する教育及び訓練の内容等</p> <p>(2)交通労働災害防止担当管理者の選任 イ 交通労働災害防止を担当する管理者(以下「交通労働災害防止担当管理者」という。)を選任し、次の職務を行わせること。 (イ) 本ガイドラインに示す交通労働災害防止推進計画の作成 (ロ) 走行管理 (ハ) 教育等の実施、意識の高揚等 ロ 交通労働災害防止担当管理者を選任するに当たっては、その職務を遂行できる立場の者を選任し、その職務を行うために必要な権限を与えるとともに、必要に応じて、その職務を補助する者を選任すること。</p> <p>(3)安全委員会等における調査審議 安全委員会等(安全委員会、衛生委員会、安全衛生委員会等をいう。以下同じ。)において、交通労働災害の防止に関する事項について調査審議すること。</p> <p>なお、安全委員会及び衛生委員会等の調査審議事項については、労働安全衛生法(以下「安衛法」という。)第17条及び第18条に規定されているので留</p>		

意すること。

この場合において、安全委員会等の委員として、交通労働災害防止担当管理者を指名すること。

また、安全委員会等の中に交通労働災害防止部会を設置する等により、交通労働災害の防止について、特に重点的に取り組むことが望ましい。

(4) 交通労働災害防止のための管理体制の整備

交通労働災害を防止するための管理組織は、一般の安全衛生管理組織と一体的に運営されるよう整備し、一般の労働安全衛生管理の中で交通労働災害防止に関する指導が徹底できる体制とすることが望ましい。

2 交通労働災害防止推進計画の作成

交通労働災害の防止を効果的に推進するため、安全委員会等で調査審議の上、次の事項について定める交通労働災害防止推進計画を作成すること。

イ 過去の交通労働災害の発生状況等を考慮した具体的な目標

ロ 基本的実施事項

ハ 重点とする実施事項

ニ 実施事項の実施時期又は実施期間

ホ 実施責任者及び実施者

なお、定期的に、計画の達成状況、効果の有無等についての評価を行うことにより、効果的な対策の推進に努めること。

第5 健康管理

1 健康診断

(1) 健康診断の実施

運転者に対し、健康診断を確実に実施するとともに、その結果に基づき、健康状況を総合的に把握したうえで、保健指導等を行うこと。

なお、安衛法第66条の規定により、雇入れ時及び1年以内ごとに1回、定期に健康診断を行うことが義務付けられており、特に、深夜業を含む業務等に従事する運転者に対しては、6箇月以内ごとに1回、定期に健康診断を行うことが義務付けられているので留意すること。

(2) 健康診断の結果に基づく措置

健康診断等で所見が認められた運転者に対しては、必要に応じて診療を受けるよう指導するとともに、産業医等の意見に基づいて、運転の可否、安全運転上留意すべき点等について指導する等適切な事後措置を講じること。

2 心身両面にわたる健康の保持増進

運転者の心身両面にわたる健康の保持増進を図るため、事業場における健康の保持増進措置を継続的かつ計画的に講じるように努めること。

3 運転時の疲労回復

運転者の疲労による交通労働災害を防止するため、運転者に対して、走行経路の途中において、適宜、肩、腕及び腰部のストレッチング、体操等により、運転時の疲労回復に努めるよう指導を行うこと。

☆ 労働安全衛生規則

第三条の二 法第十条第一項第五号 の厚生労働省令で定める業務は、次のとおりとする。

一 安全衛生に関する方針の表明に関すること。

- 二 法第二十八条の二第一項 の危険性又は有害性等の調査及びその結果に基づき講ずる措置に関すること。
- 三 安全衛生に関する計画の作成、実施、評価及び改善に関すること。

☆ 労働安全衛生マネジメントシステムに関する指針

(目的)

第一条 この指針は、事業者が労働者の協力の下に一連の過程を定めて継続的に行う自主的な安全衛生活動を促進することにより、労働災害の防止を図るとともに、労働者の健康の増進及び快適な職場環境の形成の促進を図り、もって事業場における安全衛生の水準の向上に資することを目的とする。

(安全衛生方針の表明)

第五条 事業者は、安全衛生方針を表明し、労働者及び関係請負人その他の関係者に周知させるものとする。

2 安全衛生方針は、事業場における安全衛生水準の向上を図るための安全衛生に関する基本的考え方を示すものであり、次の事項を含むものとする。

- 一 労働災害の防止を図ること。
- 二 労働者の協力の下に、安全衛生活動を実施すること。
- 三 法又はこれに基づく命令、事業場において定めた安全衛生に関する規程(以下「事業場安全衛生規程」という。)等を遵守すること。
- 四 労働安全衛生マネジメントシステムに従って行う措置を適切に実施すること。

(体制の整備)

第七条 事業者は、労働安全衛生マネジメントシステムに従って行う措置を適切に実施する体制を整備するため、次の事項を行うものとする。

- 一 システム各級管理者(事業場においてその事業の実施を統括管理する者及び生産・製造部門、安全衛生部門等における部長、課長、係長、職長等の管理者又は監督者であって、労働安全衛生マネジメントシステムを担当するものをいう。以下同じ。)の役割、責任及び権限を定めるとともに、労働者及び関係請負人その他の関係者に周知させること。
- 二 システム各級管理者を指名すること。
- 三 労働安全衛生マネジメントシステムに係る人材及び予算を確保するよう努めること。
- 四 労働者に対して労働安全衛生マネジメントシステムに関する教育を行うこと。
- 五 労働安全衛生マネジメントシステムに従って行う措置の実施に当たり、安全衛生委員会等を活用すること。

(安全衛生目標の設定)

第十一条 事業者は、安全衛生方針に基づき、次に掲げる事項を踏まえ、安全衛生目標を設定し、当該目標において一定期間に達成すべき到達点を明らかとするとともに、当該目標を労働者及び関係請負人その他の関係者に周知するものとする。

- 一 前条第一項の規定による調査結果
- 二 過去の安全衛生目標の達成状況

(安全衛生計画の作成)

第十二条 事業者は、安全衛生目標を達成するため、事業場における危険性又は有害性等の調査の結果等に基づき、一定の期間を限り、安全衛生計画を作成するものとする。

2 安全衛生計画は、安全衛生目標を達成するための具体的な実施事項、日程等について定めるものであり、次の事項を含むものとする。

- 一 第十条第二項の規定により決定された措置の内容及び実施時期に関する事項
- 二 日常的な安全衛生活動の実施に関する事項

	<p>三 安全衛生教育の内容及び実施時期に関する事項</p> <p>四 関係請負人に対する措置の内容及び実施時期に関する事項</p> <p>五 安全衛生計画の期間に関する事項</p> <p>六 安全衛生計画の見直しに関する事項</p> <p>—</p> <p>☆ 貨物自動車運送事業輸送安全規則 第2条の5(安全管理規定の内容) 第2条の7(安全統括管理者の選任及び解任) 第18条(運行管理者等の選任) 第20条(運行管理者の業務) 第21条(運行管理規程)</p> <p>☆ 安全運転管理者制度(警察庁)</p> <p>☆ 国土交通省自動車交通局作成リーフレット 「『睡眠時無呼吸症候群』に注意しましょう！」</p>
備考	<p>○:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があった項目</p> <p>×:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があった項目</p> <p>△:単変量解析で有意な「負」の関連があった項目</p> <p>■:遵守率が低い事項</p> <p>▲:ガイドライン等の既存の記載内容に検討が必要な事項</p> <p>●:ガイドライン等に記載がない事項</p>

検討事項8 運転を主たる業務としない自動車運転者に係る措置

調査結果等	<p>① 交通労働災害(死傷災害)が増加する中で、交通運輸・貨物取扱の比率が低下(H12 33.8% → H18 23.9%)し、商業、通信業、建設業等の割合が増加。死亡災害については、運輸交通・貨物取扱の割合は4割程度で横ばい(H12: 37.5%→H18: 35.1%)。</p> <p>② 交通労働災害に係る重大災害は、増加傾向にある(H08: 120→H18: 143)が、建設業が約半数を占め、交通運輸・貨物取扱は15%程度にすぎない。</p> <p>③ 現場への送迎、営業、訪問介護等のための移動等、運転を主たる業務としていないドライバーに、職業ドライバーに対する管理はなじまない。(走行管理、点呼等)商業、通信業の中でも、配送を主な業務とする者がいるなど、業種では区分できない。</p>																																																																																					
前回までの議論	<p>○ 現状のガイドラインは、全ての交通労働災害防止を対象にしている。しかし実際問題として、営業の人のように運転を主たる業務としない者に対して、どこまで対策を求めるのかを議論する必要。</p> <p>○ 全部を同じにすることは無理だが、マネジメントシステムのように効果があるとわかったものについては他の業種にも実施させることが考えられる。</p>																																																																																					
論点	<p>適用関係</p> <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>トラック</th> <th>バス</th> <th>タクシー</th> <th>一般乗用車</th> <th>二輪車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">交通運輸業</td> <td>運転者</td> <td>—</td> <td>①</td> <td>②</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>一般</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>③営業等</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">陸上貨物運送業</td> <td>運転者</td> <td>①</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>一般</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>③営業等</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">通信業</td> <td>運転者</td> <td>①配達</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>②配達</td> </tr> <tr> <td>一般</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>③営業等</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">建設業 林業 港湾</td> <td>運転者</td> <td>—</td> <td>①送迎</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>一般</td> <td>②</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>②送迎</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">製造業</td> <td>運転者</td> <td>①配達</td> <td>①送迎</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>一般</td> <td>②配達</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>③営業等</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">商業その他</td> <td>運転者</td> <td>①配達</td> <td>①送迎</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>②配達</td> </tr> <tr> <td>一般</td> <td>②配達</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>③営業等</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>注:</p> <p>① 走行計画、点呼、安全衛生教育、安全衛生意識高揚、荷主・元請、管理体制等</p> <p>② 点呼、安全衛生教育、安全衛生意識高揚、荷主・元請、管理体制等</p> <p>③ 安全衛生教育、安全衛生意識高揚、管理体制等</p>			トラック	バス	タクシー	一般乗用車	二輪車	交通運輸業	運転者	—	①	②	—	—	一般	—	—	—	③営業等	—	陸上貨物運送業	運転者	①	—	—	—	—	一般	—	—	—	③営業等	—	通信業	運転者	①配達	—	—	—	②配達	一般	—	—	—	③営業等	—	建設業 林業 港湾	運転者	—	①送迎	—	—	—	一般	②	—	—	②送迎	—	製造業	運転者	①配達	①送迎	—	—	—	一般	②配達	—	—	③営業等	—	商業その他	運転者	①配達	①送迎	—	—	②配達	一般	②配達	—	—	③営業等	—
		トラック	バス	タクシー	一般乗用車	二輪車																																																																																
交通運輸業	運転者	—	①	②	—	—																																																																																
	一般	—	—	—	③営業等	—																																																																																
陸上貨物運送業	運転者	①	—	—	—	—																																																																																
	一般	—	—	—	③営業等	—																																																																																
通信業	運転者	①配達	—	—	—	②配達																																																																																
	一般	—	—	—	③営業等	—																																																																																
建設業 林業 港湾	運転者	—	①送迎	—	—	—																																																																																
	一般	②	—	—	②送迎	—																																																																																
製造業	運転者	①配達	①送迎	—	—	—																																																																																
	一般	②配達	—	—	③営業等	—																																																																																
商業その他	運転者	①配達	①送迎	—	—	②配達																																																																																
	一般	②配達	—	—	③営業等	—																																																																																

	<p>運転者:運転を主たる業務としている労働者 一般:運転を主たる業務としていない労働者</p>
参考資料	<p>交通労働災害防止のためのガイドライン(平成6年2月18日基発第83号)</p> <p>第1 目的</p> <p>2 本ガイドラインの対象とする交通労働災害 本ガイドラインの対象とする交通労働災害は、道路上及び事業場構内における自動車及び原動機付き自転車(以下「自動車等」という。)の交通事故による労働災害とする。</p> <p>3 事業者及び運転者の責務 労働者に自動車等の運転を行わせる事業者(以下「事業者」という。)は、本ガイドラインを指針として、事業場における交通労働災害防止対策の積極的な推進を図ることにより、交通労働災害の防止に努めるものとする。 自動車の運転を行う労働者(以下「運転者」という。)は、交通労働災害を防止するため、事業者の指示等の必要な事項を守るほか、事業者が実施する交通労働災害の防止に関する措置に協力することにより、交通労働災害の防止に努めるものとする。</p> <p>第3 適正な労働時間等の管理及び走行管理</p> <p>2 適正な走行管理</p> <p>(3)労働者の送迎の際の交通労働災害の防止 マイクロバス、ワゴン車等の自動車によって、労働者を送迎する場合には、(1)に掲げる事項のほか、次の事項を行うこと。 イ 運転者には、使用する自動車の運転に必要な資格を有する者のうちから特に十分に技能を有する適格者を指名すること。 ロ 踏切(自動遮断装置、踏切警手付きのものを除く。)、見通しの悪い箇所、狭い箇所、路肩が軟弱な箇所等特に危険な箇所を走行させる場合には、あらかじめ、十分な技能を有する適格者を誘導者として指名するとともに、一定の合図を定め、当該合図により誘導者に誘導させること。 ハ 自動車の運転以外の勤務の終了後に労働者を自動車の運転の業務に従事させる場合には、疲労による交通労働災害を防止するため、自動車の運転以外の勤務の軽減等について配慮すること。</p>
備考	

検討事項9 その他

ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	基本的事項	詳細事項	
	<p>○ 異常気象等の際の措置</p> <p>異常な気象、天災等により安全な運転の確保に支障が作じるおそれのある場合は、安全な運転の確保を図るため、運転者に対する必要な指示を行うこと。</p> <p>また、異常な気象、天災等が発生した場合は、その状況を的確に把握し、運転者に対して迅速に伝達するよう努めるとともに、必要に応じて、走行を中止し、又は安全な場所での一時待機、徐行運転を行わせる等の適切な指示を行うこと。</p> <p>この場合に、運転者には、適宜事業場と連絡をとらせ、その指示に従わせること。</p>		
参考資料	<p>第3 適正な労働時間等の管理及び走行管理</p> <p>2 適正な走行管理</p> <p>(4)自動車の点検</p> <p>イ 走行前点検</p> <p>自動車等の安全を確保するため、走行前に行う自動車等の点検の具体的な実施方法等について実施要領を定め、当該実施要領に基づき、点検を行わせること。</p> <p>また、当該点検により異常を認められた場合は、直ちに補修その他必要な措置を講じること。</p> <p>なお、貨物自動車を使用する場合の走行前点検及び事後措置については、安衛則第151条の75及び第151条の76に規定されているので留意すること。</p> <p>ロ 途中点検</p> <p>長距離走行を行わせる場合は、走行経路の途中において、自動車等及び荷の状態について、点検を行わせること。</p> <p>なお、この場合に、当該点検について走行計画に盛り込むこと。</p> <p>ハ 走行後点検</p> <p>自動車等の安全を確保するため、走行後に行う自動車等の点検の具体的な実施方法等について実施要領を定め、当該実施要領に基づき、点検を行わせること。</p> <p>なお、当該点検により異常を認められた場合は、補修その他必要な措置を講じること。</p> <p>(6)異常気象等の際の措置</p> <p>異常な気象、天災等により安全な運転の確保に支障が作じるおそれのある場合は、安全な運転の確保を図るため、運転者に対する必要な指示を行うこと。</p>		

	<p>また、異常な気象、天災等が発生した場合は、その状況を的確に把握し、運転者に対して迅速に伝達するよう努めるとともに、必要に応じて、走行を中止し、又は安全な場所での一時待機、徐行運転を行わせる等の適切な指示を行うこと。</p> <p>この場合に、運転者には、適宜事業場と連絡をとらせ、その指示に従わせること。</p> <p>(8)自動車に装備する安全装置等</p> <p>交通労働災害を未然に防止し、又は災害発生時の被害を最小限に抑えるため、自動車に、アンチロックブレーキシステム、エアバッグ装置等の安全装置等を整備することが望ましい。</p> <p>(9)応急用器具等</p> <p>走行中に故障等が発生した場合の応急修理のため、車止め、ジャッキ、車輪脱着用スパナ、ドライバー、プライヤー、絶縁テープ、予備タイヤ、予備電球、予備ヒューズ等の器具及び備品類を備えておくこと。</p> <p>また、走行中に負傷等が発生した場合の応急手当のため、止血帯、ほう帯材料等の救急用具及び材料を備えておくこと。</p>
備考	