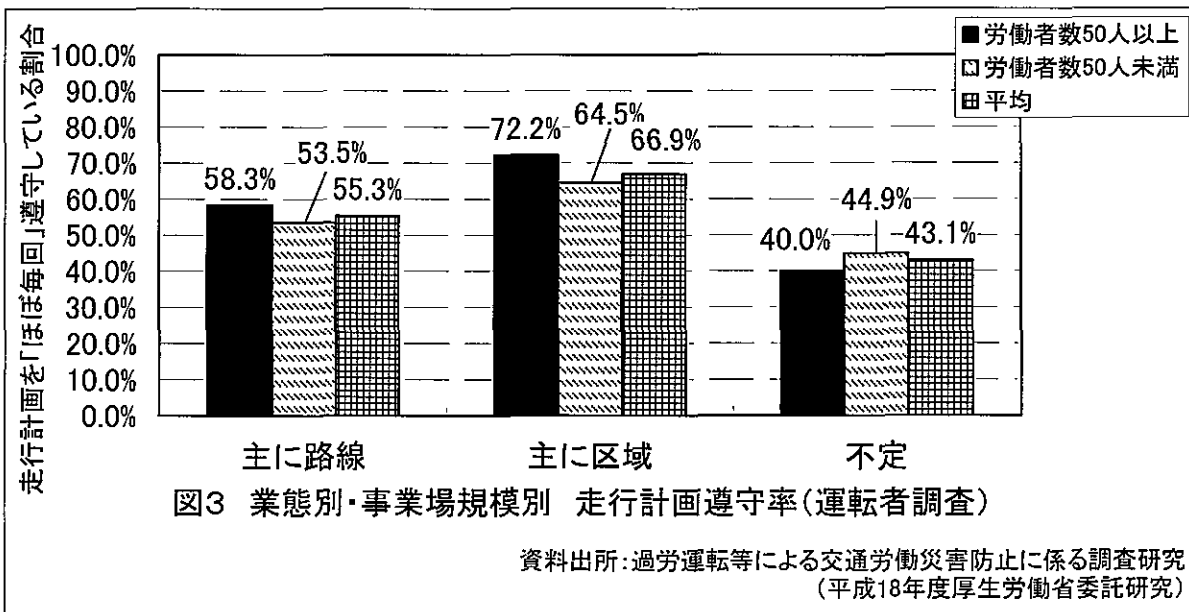
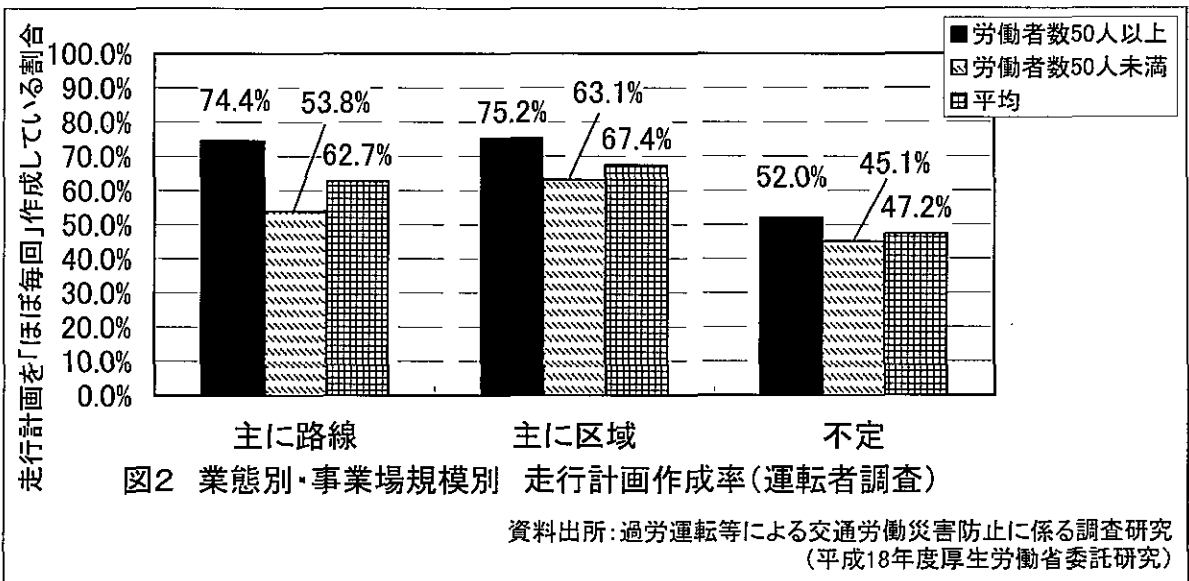
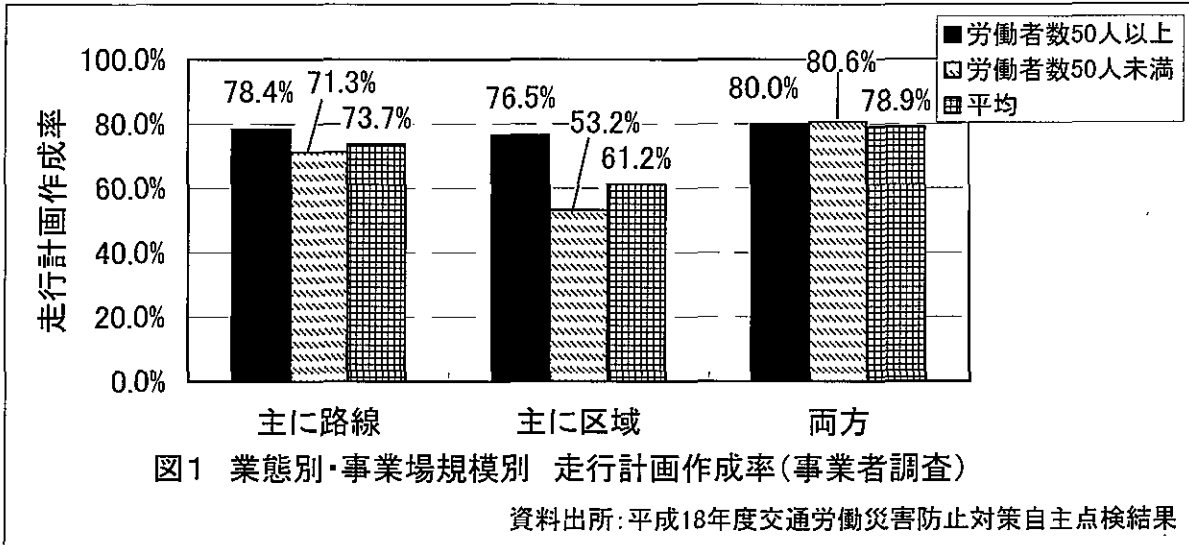


## 資料3 検討事項関連資料

### 資料3-1 走行管理関係

# 走行計画の作成・遵守について



## 走行計画の作成が困難な理由

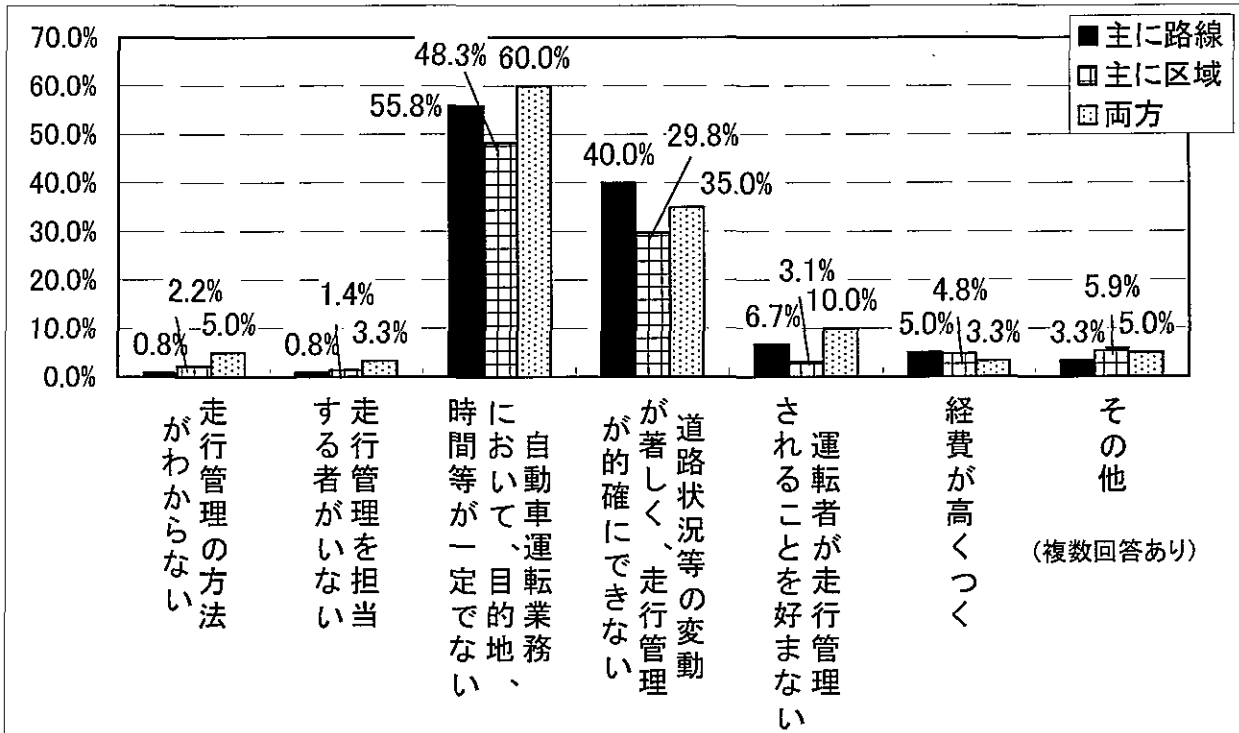


図4 業態別 走行計画の作成が困難な理由(事業者調査)

資料出所:平成18年度交通労働災害防止対策自主点検結果

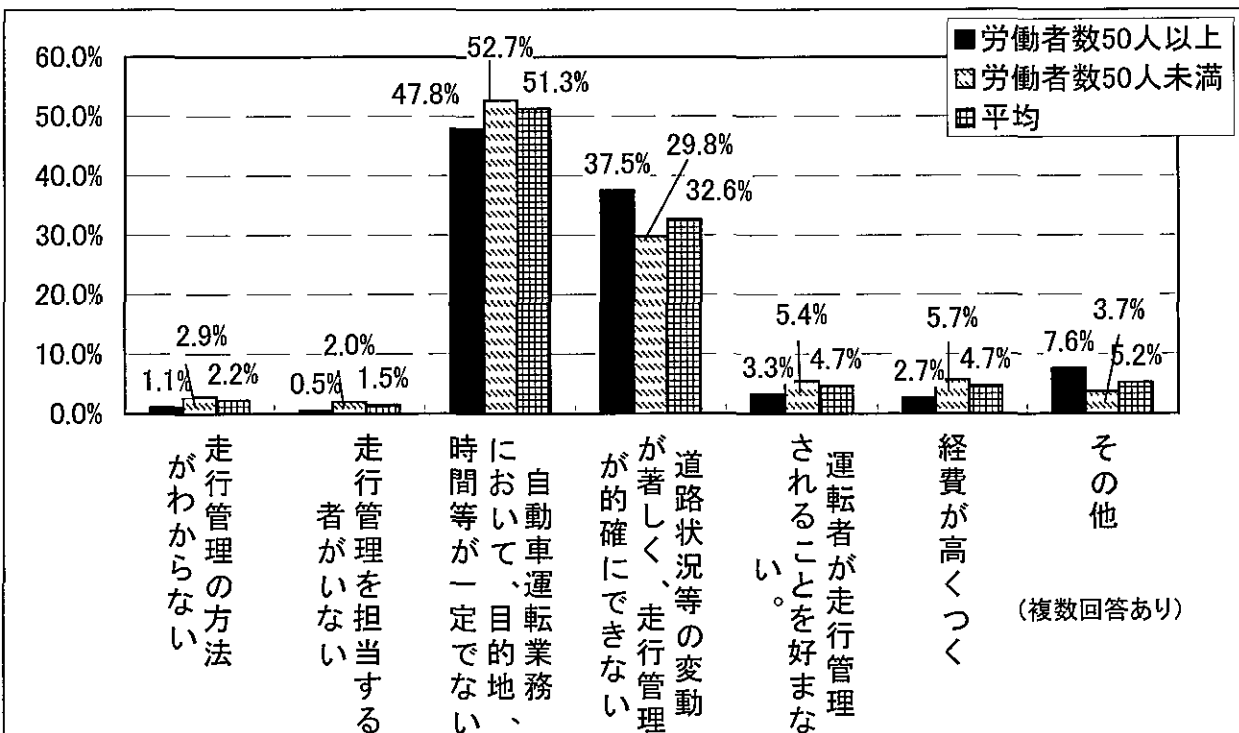


図5 事業場規模別 走行計画の作成が困難な理由(事業者調査)

資料出所:平成18年度交通労働災害防止対策自主点検結果

## 走行計画が改善基準に従っていない理由

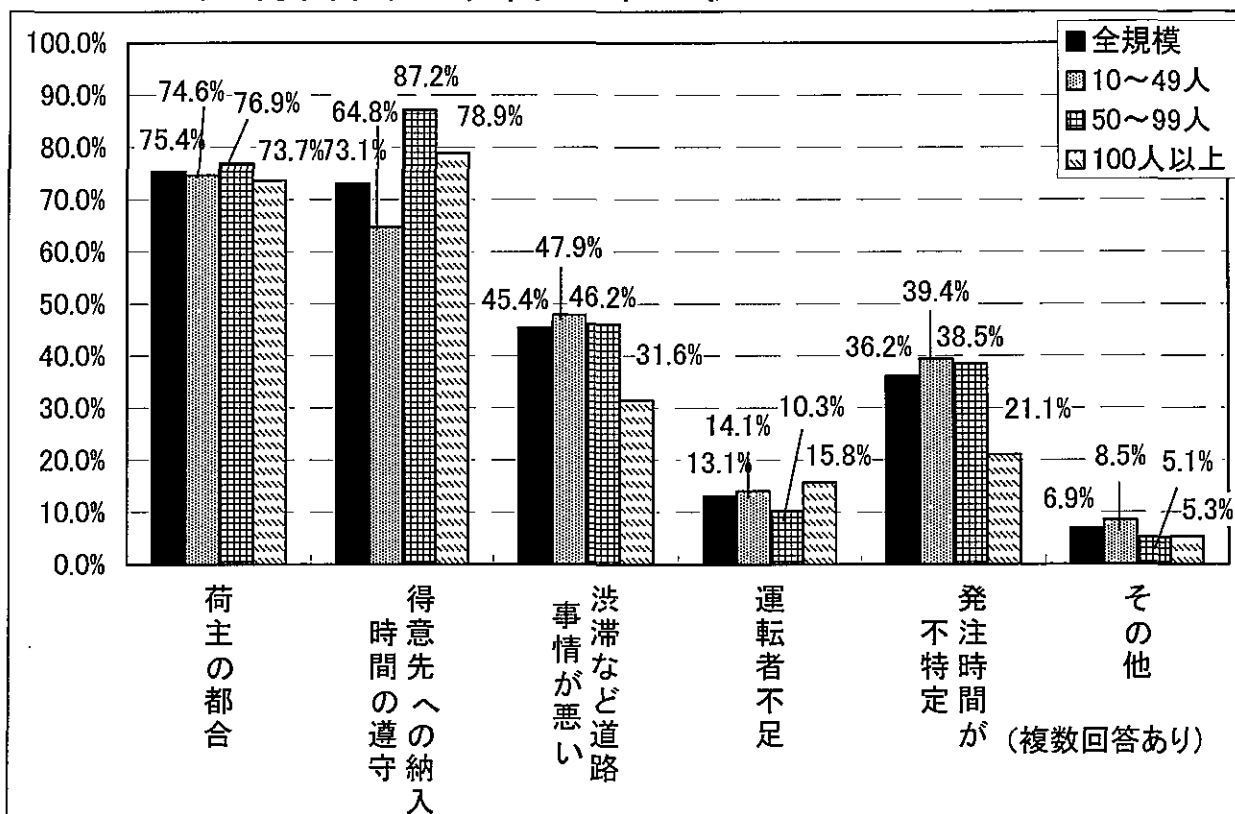


図6 事業場規模別 走行計画が改善基準に従っていない理由(陸運業)

資料出所:交通労働災害要因の分析に関する調査研究報告  
(平成7年度交通労働災害防止対策推進事業報告書)

# 事例：運行ダイヤ管理

C荷主～A荷主便 基本ダイヤ表

改訂日:

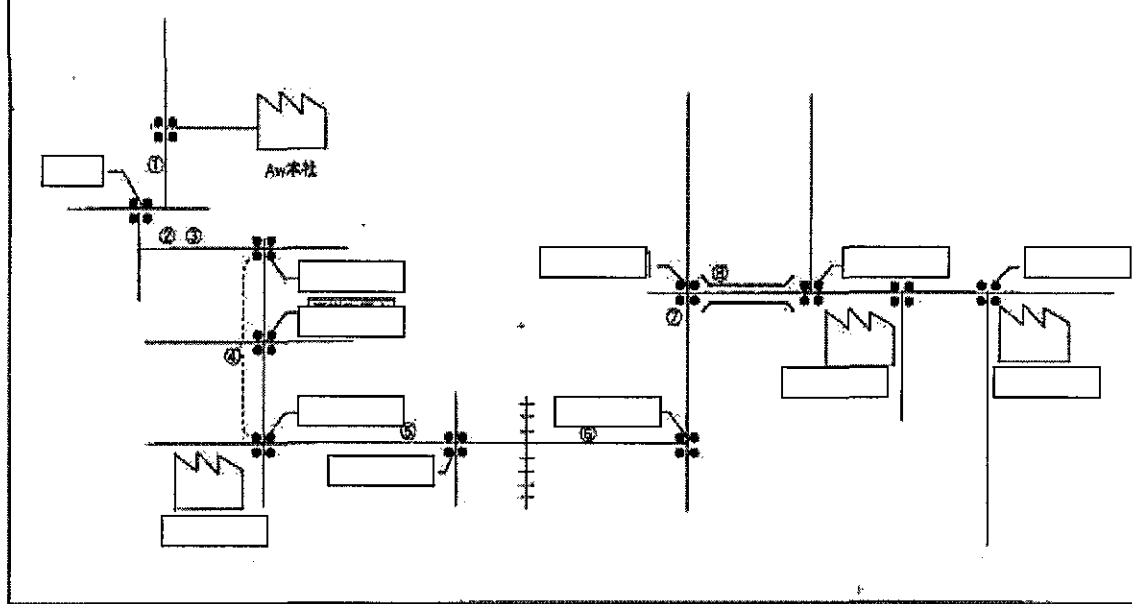
時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	小計	
車庫・点検																										
運転																										
乗降																										
積降し場所																										
待機																										
休憩																										
休息期間																										

## 運行時の留意点(危険予知)

- ① 工場駐車場から車庫への割込み
- ② 左折時、対向車が停止線より前に出てくる
- ③ 工場への出勤、帰宅時、歩行者等注意
- ④ 道幅が狭い
- ⑤ 商店街、通学路の為、人の往来が多い
- ⑥ 下り坂のカーブ
- ⑦ 2車線右折なので交差点内での内輪差に注意
- ⑧ 直進車線への合流車の割込み

運行管理基本項目		休憩・休憩場所
運転時間	170分	
積降時間	300分	
手持時間	10分	
点検時間	10分	
休憩時間	60分	AW本社
突走行		
拘束時間	550分	

## <標準運行経路>



## 資料3-2 国土交通省関係

## 貨物自動車運送事業法体系における関連規定（参考資料）

以下において、「法」は貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）を、「規則」は貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成 2 年運輸省令第 22 号）をいう。

### 1. 走行管理（走行計画関係）（検討事項 1-1）

#### （1）走行計画の策定

規則第九条の三（運行指示書による指示等）

一般貨物自動車運送事業者等は、第七条第三項に規定する乗務を含む運行ごとに、次の各号に掲げる事項を記載した運行指示書を作成し、これにより事業用自動車の運転者に対し適切な指示を行い、及びこれを当該運転者に携行させなければならない。

一～七（略：乗務員、運行経路、発車・到着日時等）

#### （2）乗務記録等による適正な走行管理

規則第八条（乗務等の記録）

一般貨物自動車運送事業者等は、事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該乗務を行った運転者ごとに次に掲げる事項を記録させ、かつ、その記録を一年間保存しなければならない。

一～八（略：運転者、自動車登録番号、運行経路等）

規則第九条（運行記録計による記録）

一般貨物自動車運送事業者等は、次に掲げる事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該事業用自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を一年間保存しなければならない。

一～三（略：車両総重量が八トン以上又は最大積載量が五トン以上等）

### 2. 走行管理（勤務条件関係）（検討事項 1-1）

規則第三条（過労運転の防止）

4 貨物自動車運送事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定めなければならない。

### 3. 走行前点呼（検討事項 2）

規則第七条（点呼等）

貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、次に掲げる事項について報告を求め、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。（略）

一、二（略：疾病、疲労、飲酒及び車両点検）

### 4. 荷役作業（検討事項 3）

規則第四条（過積載の防止）

貨物自動車運送事業者は、過積載による運送の防止について、運転者その他の従業員に対する適切な指導及び監督を怠ってはならない。

規則第五条（貨物の積載方法）

貨物自動車運送事業者は、事業用自動車に貨物を積載するときは、次に定めるところによらなければならない。

一、二 （略：偏荷重が生じないこと、貨物にロープ又はシートを掛けること）

## 5. 安全衛生教育（検討事項4）

### （1）運行管理者に対する研修

規則第二十三条（運行管理者の研修）

一般貨物自動車運送事業者等は、運輸監理部長又は運輸支局長から運行管理者について研修を行う旨の通知を受けたときは、運行管理者に当該研修を受けさせなければならない。

### （2）雇入れ時の教育及び日常の教育

規則第十条（従業員に対する指導及び監督）

貨物自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、当該貨物自動車運送事業に係る主な道路の状況その他の事業用自動車の運行に関する状況、その状況の下において事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び法令に基づき自動車の運転に関して遵守すべき事項について、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければならない。

2 一般貨物自動車運送事業者等は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が認定する適性診断を受けさせなければならない。

二 運転者として新たに雇い入れた者

## 6. 安全管理体制等（検討事項7）

### （1）安全統括管理者の選任等

法第十六条（安全管理規程等）

一般貨物自動車運送事業者…は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般貨物自動車運送事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。

一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項

二 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項

三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項

四 安全統括管理者の選任に関する事項

（規則第二条の五にて安全管理規程の内容を規定）

4 一般貨物自動車運送事業者は、安全統括管理者を選任しなければならない。

6 一般貨物自動車運送事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。

（3、5 （略））



## (2) 運行管理者の選任等

### 法第十八条（運行管理者）

一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、国土交通省令で定めるところにより、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならない。

2 前項の運行管理者の業務の範囲は、国土交通省令で定める。

（規則第二十条第一号にて、乗務割の作成、点呼の実施等を規定）

### 第二十二条（運行管理者等の義務）

2 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者に対し、第十八条第二項の国土交通省令で定める業務を行うため必要な権限を与えなければならない。

### 規則第二十一条（運行管理規程）

一般貨物自動車運送事業者等は、運行管理者の職務及び権限、統括運行管理者を選任しなければならない営業所にあつてはその職務及び権限並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の処理基準に関する規程（以下「運行管理規程」という。）を定めなければならない。

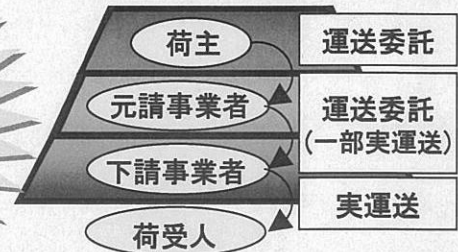
# 安全運行パートナーシップ・ガイドラインについて

## トラック事業者への安全規制

- ・点呼等による運行管理の徹底
- ・運転者の労働時間規制の遵守
- ・スピードリミッター等の安全機器の装着義務化
- ・監査・処分の厳格化
- ・道交法に基づく過積載防止の強化
- ・運輸安全マネジメント

実運送事業者に安全確保の第一義的責任があるものの、安全確保には荷主・元請事業者の理解と協力が不可欠

## 業界を取り巻く構造



## 荷主の行動がトラック事業者の安全を阻害する主なケース



## 安全運行パートナーシップの必要性

安全運行の確保には、荷主・元請事業者と実運送事業者との協働的取組が不可欠

## 期待される効果

- 安全運行の確保
- 交通事故の削減
- 輸送品質の向上

トラック事業者の安全を阻害する上記のケース1~5を踏まえ、発荷主、着荷主、元請事業者、実運送事業者が安全運行確保という共通認識を持ち、信頼関係を基軸にして互いの実態を理解し、取組むべき事項についてガイドラインを策定

## 安全運行パートナーシップの取組例



## 安全運行パートナーシップ・ガイドラインの概要(抄)

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。

- ・荷主側で運送する貨物の量を増やすよう急な依頼があり、出発時間の遅延等が見込まれる場合には、あらかじめ関係者で取り決められた方法により、到着時間の変更、運行ルートの変更等の措置を講じ、適正な運行計画を確保する。
- ・荷主側の依頼で急遽貨物量が増加し、過積載運行が見込まれる場合に、あらかじめ関係者で取り決められた方法により、積載量の大きい別車両に変更する、必要台数を準備する等の措置を講じ、適正な積載量による運行を確保する。

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。

- ・実運送事業者が到着時間に遅延することが見込まれる場合には、荷主・元請事業者に対して、到着時間への遅延理由、遅延の見込み時間、道路状況等、ルール化された事項について報告・連絡し、荷主・元請事業者は標準運行管理時間表に基づいた到着時間の再設定、ルート変更等を行う。
- ・到着時間に遅延した場合において、一律にペナルティを付与せず、遅延理由等を分析し、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。

- ・安全運行が確保できない無理な運送依頼を受けた実運送事業者は、その旨を荷主・元請事業者に連絡し、荷主・元請事業者は、到着時間の再設定、経路選択の適正化等について検討し、安全運行が確保できるよう善処策を講じた上で、実運送事業者に運行依頼する。

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。

- ・貨物の積込みが時間通りに実施されず、予定通りに出発できない場合には、荷主・元請事業者は実運送事業者からの申出を踏まえ、荷主等は運行標準時間表を活用して到着時間の再設定を行い、適正な運行計画を確保する。
- ・荷主・元請事業者は、実運送事業者の手待ち時間等の実態把握、業務分析の実施、計画的な発注や積込及びブースの増設等への取組により、手待ち時間削減を行うとともに、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。

- ・荷主・元請事業者は、安全推進活動として、実運送事業者の運行管理状況を把握するとともに、実運送事業者と協力してヒューマンエラーによる事故防止対策に向けた取組を行う。また、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。

- ・荷主・元請事業者と実運送事業者の間で基本方針・目標を共有化し、担当する人材の育成・確保、関係者間の実施体制の整備を行う。
- ・安全運行パートナーシップを形骸化させないための継続的な取組、貨物運送に関する法令遵守に向けた取組等を行う。

## 輸送の安全にかかわる情報を公表しなければなりません

- 事業者は、毎年度、
  - ・輸送の安全に関する基本方針
  - ・輸送の安全に関する目標（例えば事故件数等）及び目標の達成状況
  - ・事業用自動車の事故に関する情報（総件数及び類型別の事故件数）等を公表しなければなりません。

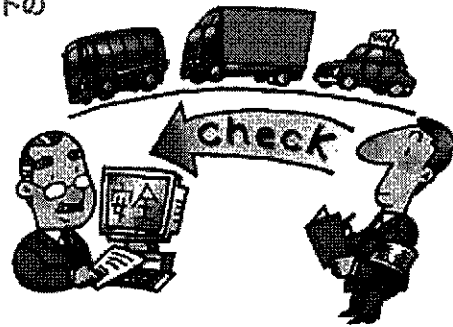
- また、事業者は、輸送の安全に係る処分を受けた場合には、
  - ・当該処分の内容
  - ・講じた措置
  - ・講じようとする措置

について、随時、公表しなければなりません。

※公表の手段・方法については、会社のホームページへの掲載、営業所など利用者の出入りのある施設での掲示などにより行ってください。

国土交通省では、運輸安全マネジメントの浸透・定着を図るため、取り組み状況のチェック（評価監査）を行います。

事業者の規模別に定められた、「安全マネジメントの実施に当たっての手引き」に基づいて、基本方針や目標を定めるなどして、運輸安全マネジメントについて十分な取り組みが行われているかどうかチェックします。



評価の実施  
予定時期は

安全管理規程作成済の業務のある事業者\*

平成19年1月より

その他の事業者

平成19年4月より

\*事業用自動車の保有車両数が、以下に示す数以上の事業者の皆さんには、「安全管理規程」の作成及び届出、「安全統括管理者」の選任及び届出の義務付けがなされます。

- 貨物自動車運送事業（被けん引自動車を除く）……300両
- 旅客自動車運送事業（一般乗用を除く）……200両
- 一般乗用旅客自動車運送事業……300両

国土交通省 自動車安全対策センター	☎03-5253-4578	中部運輸局 自動車交通部	☎052-852-2007, 8035, 8036
民営バス、タクシー	☎03-5253-8572	近畿運輸局 自動車交通部	☎06-6949-4447, 6445, 6448
北海道運輸局 自動車交通部	☎011-290-2743, 2741, 2742	中国運輸局 自動車交通部	☎062-228-3438, 3439, 3437
東北運輸局 自動車交通部	☎022-701-7531, 7520, 7530	四国運輸局 自動車交通部	☎087-825-6365(貨物部), 6363(旅客部)
北陸信越運輸局 自動車交通部	☎025-244-7573(貨物部, 旅客部)	九州運輸局 自動車交通部	☎092-472-2528, 2521, 2527
関東運輸局 自動車交通部	☎045-211-7243, 7245, 7248	沖縄総合事務局 運輸部	☎098-866-0061(海上部)

※北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、九州の各運輸局の電話番号は4桁は、県に異なり(ラック関係)、旅客第1部(バス関係) 旅客第2部(タクシー関係)の番号です。

# 運輸安全マネジメントの導入について

すべての事業者が「輸送の安全性の向上」を行います



平成18年10月から、運輸安全マネジメントの導入に伴う自動車運送事業関係法（道路運送法及び貨物自動車運送事業法）の一部を改正する法律が施行されます。

「輸送の安全性を確保すること」は、もとより運送事業者の当然の責務ですが、今回の改正法の施行により、事業経営者の安全確保義務が明確にされました。

すべての運送事業者は、経営トップから現場の運転者に至るまで輸送の安全が最も重要であることを自覚し、運輸安全マネジメントにより絶えず輸送の安全性の向上に努めなければなりません。

国土交通省 自動車交通部

# 平成18年10月から、すべての運送事業者は、運輸安全マネジメントの導入により、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければなりません。



## 運輸安全マネジメントとは？

- |                  |   |                 |   |                  |   |                          |
|------------------|---|-----------------|---|------------------|---|--------------------------|
| 1                | 2 | 3               | 4 |                  |   |                          |
| 安全性の向上のための計画を作成し | ⇒ | 計画に基づく安全対策を実施して | ⇒ | 実施したことによる効果の評価して | ⇒ | 改善ポイントを整理し、さらに計画を改善し実施する |

という手順を継続的に繰り返すことによって、輸送の安全のレベルアップを図ろうとするものです。

具体的には…

輸送の安全に関する取り組みが必要になります

次の7項目について取り組みを行います

**1** 社長は輸送の安全の確保に最終的な責任を有することを明確にします。

**2** 輸送の安全に関する基本的な方針を策定し、従業員に十分周知させます。

**3** 基本的方針に基づいて輸送の安全の確保に関する目標を設定します。また、輸送の安全に関する目標を達成するための計画を作成します。

**4** 情報の共有や伝達が確実に行われるようにします。

**5** 運輸安全マネジメントの実施状況などを事後チェック（評価）し、改善点の有無を検証します。

**6** 業務の改善を行い、次の目標や計画に反映させます。

**7** 上記の取り組みについての記録を適切に管理します。

## 資料3-3 警察庁関係

# 安全運転管理者制度とは

## 制度の趣旨

事業所における自動車の安全な運転を確保するため、必要な業務を行う責任者を選任するもの



## 安全運転管理者の選任が必要な事業所

5台以上<sup>(※)</sup>の自動車を使用する事業所

運行管理者の選任義務がある自動車運送事業者等は対象外

※ 自動二輪車は10台以上、乗車定員11人以上の自動車は1台以上

## 安全運転管理者の業務

- ・ 運転者に対する交通安全教育
- ・ 運転者の適性等の把握
- ・ 運行計画の作成
- ・ 長距離運転や夜間運転の交替運転者の配置
- ・ 異常気象時等の安全運転を確保するための措置
- ・ 点呼・日常点検による安全運転の確保
- ・ 運転日誌を備付け記録させる
- ・ 安全運転の指導

## 現状

選任事業所数 33万7,717か所

選任事業所の交通事故件数 9万4,932件

選任事業所の交通死亡事故件数 682件

※ 事業所数は平成19年3月末、事故件数は平成18年の数である。

# 安全運転管理者の育成・指導

## 安全運転管理者等に対する講習

- 都道府県公安委員会が実施
- 受講頻度・・・年1回
- 講習時間・・・約6時間
- 講習内容
  - ・ 道路交通の現状と交通事故の実態
  - ・ 法令の知識
  - ・ 安全運転のための知識
  - ・ 安全運転管理についての心構えと方法
  - ・ 交通事故と賠償

運転シミュレータの活用等により効果的な講習を実施

## 警察と連携した安全運転への取組み

- 事故防止コンクール等の開催  
安全運転管理者を選任している事業所を対象に、無事故を競うコンクールを実施
- 体験講習会等の開催  
年1回の講習に加えて、安全運転管理者を対象に飲酒運転の疑似体験講習会等の講習会を開催

## 安全運転管理者等に対する指導

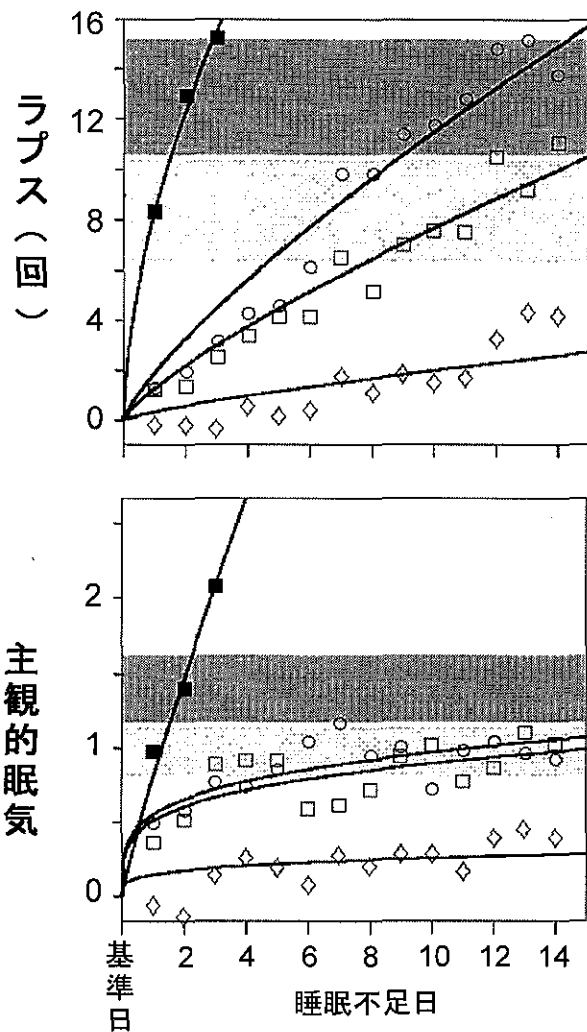
- 交通死亡事故等発生時の指導  
事業所において交通死亡事故が発生した場合等に、警察署に安全運転管理者等を招致するなどして、再発防止等の指導
- 安全運転管理者等の解任命令



## 資料3-4 走行前点呼關係

運転前の睡眠時間と事故等との関連

< 5時間	< 6時間	< 7時間	< 8時間	≥ 8時間	文献
交通事故 OR 2.5	居眠り運転 OR 2.1 交通事故 OR 3.4	参照カテゴリー			過労運転調査 2006
交通事故 OR 4.6	交通事故 OR 3.5	交通事故 OR 2.0		参照カテゴリー	Stutts et al. 2003
交通事故 OR 2.7	参照カテゴリー: 5 時間以上				Connor et al. 2002
主観的・客観的眠気の増加, 作業能力の低下	主観的眠気の増加		参照カテゴリー		Pack et al. 2006 対象: 職業運転手
前夜の睡眠 1:00-6:00 模擬運転 1:00-2:10 - 脳波上の居眠り 4.8秒 - 事故 1回					Banks et al. 2004
	平均5.5時間群 模擬運転 - カーブ時の角度誤差大			平均8.2 時間群	Philip et al. 2003
		24時間前までに6.5時間, 48時間前までに8時間の睡眠 → 交通事故発生を71%の確率で予測			Dorrian et al. 2005
48時間前までに9時間(参照: 12 時間) → 交通事故 OR ≥ 2					Cummings et al. 2001
	眠気の増加, 作業能力の低下; ただし, 睡眠不足の蓄積影響に注意				Dawson & McCulloch 2005 (総説)



**【実験条件】**

対象者は健康成人48名(平均30才前後, 女性6名)

就床8時間(◇), 就床6時間(□), 就床4時間(○)条件それぞれ14日間, 就床0時間(■)条件3日間

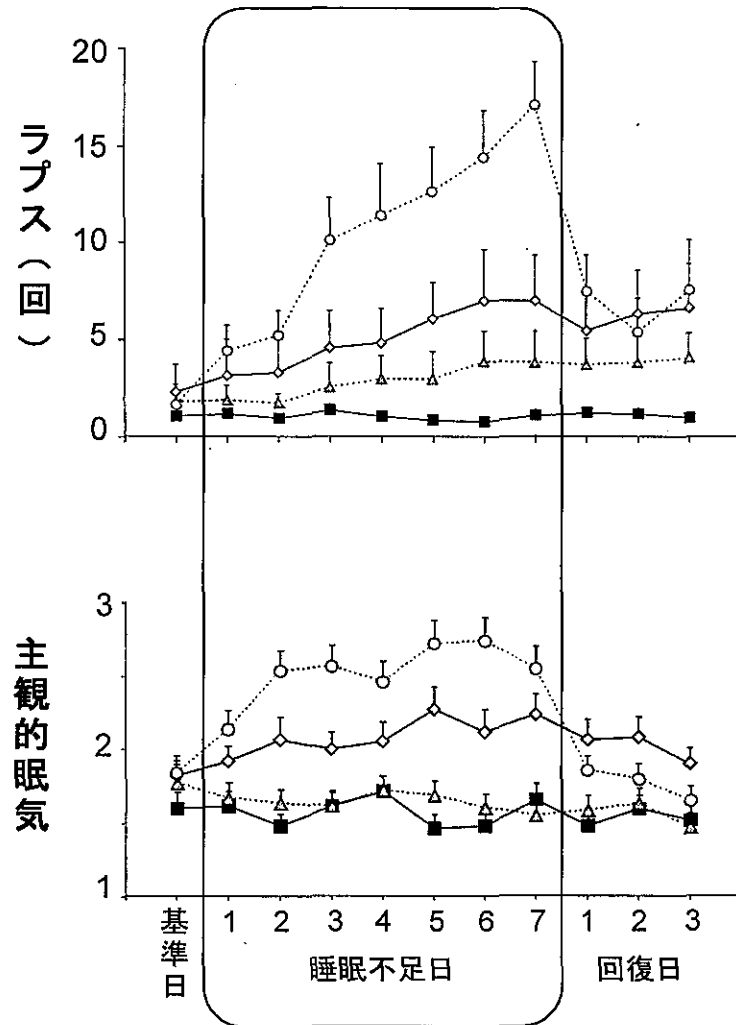
薄い灰色, 濃い灰色で示した範囲はそれぞれ0時間条件における第1, 2日目(つまり, 一晚の徹夜後, 二晩連続の徹夜後)の平均値に対する標準誤差

**【データ(平均)】**

ラプス: 視覚刺激に対して, 0.5秒たっても反応できなかった回数

主観的眠気: 高値は眠気の増加

睡眠不足の蓄積影響(一週間)



【実験条件】

対象者は健康成人66名(24~62才, 女性16名)

就床9時間(■), 就床7時間(▲), 就床5時間(◇), 就床3時間(○)を1週間継続, 回復日は就床8時間

【データ(平均と標準誤差)】

ラプス: 視覚刺激に対して, 0.5秒たっても反応できなかった回数

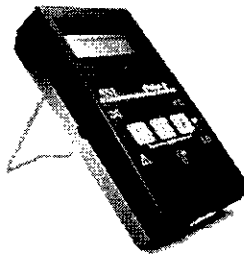
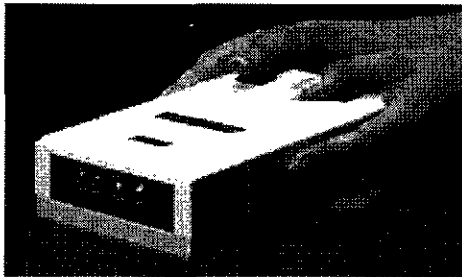
主観的眠気: 高値は眠気の増加

Belenky et al. 2003

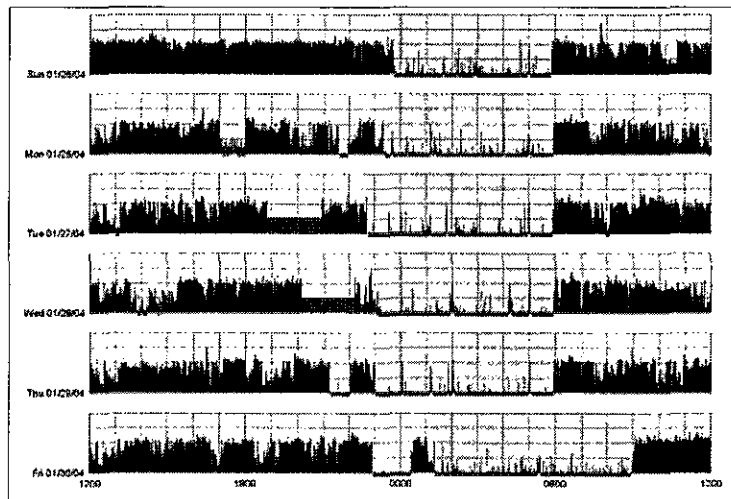
睡眠不足の蓄積影響(二週間)

## 睡眠不足のスクリーニング法

検査	概要	正常値	利点	不利な点
Multiple Sleep Latency Test (MSLT)	ベッドに20分、横になって生理学的に寝つくまでの時間を2時間おきに測定	10分以上	客観的な眠気の測定可能	脳波等の測定、労働現場での測定は困難
Maintenance Wakefulness Test (MWT)	暗い部屋で40分過ごし、目覚め続けるよう指示されているにもかかわらず、生理学的に寝つくまでの時間を2時間おきに測定	8分以上	客観的な眠気の測定可能	脳波等の測定、労働現場での測定は困難
反応時間検査	視覚(または聴覚)刺激に対して、ボタン押し等の反応を求められる	不明	労働現場での実施は可能	短時間(5~10分)の検査時には強い動機づけ等によって成績の維持が可能
身体活動量	手首に活動量を検出・記録するモニターを装着	---	睡眠を行動的に評価可能	モニター1台数十万など高価
自己報告	現状の点呼でもされている?	---	簡便	妥当性はときに疑問視



反応時間測定装置の例



身体活動量のモニター(左)と記録(右)の例

## 資料3-5 荷役作業関係

## 【タイトル】

トラックドライバの注意力に及ぼす荷役作業の影響

Effects of Cargo Loading and Unloading on Truck Driver Alertness

## 【著者】

O'NEILL T R, KRUEGER G P, VAN HEMEL S B, MCGOWAN A L (Star Mountain, Inc., VA),

ROGERS W C (American Trucking Assoc. Foundation, VA)

## 【掲載雑誌】

Transportation Research Record No.1686, pp.42-48, 1999

## 【概要】

肉体的疲労と精神的疲労の関係は十分に理解されてもおらず、記録もされていない。本研究では、運転パフォーマンスにおける荷役作業の影響に注目し、トラック運転シミュレータを操作するトラック運転者の運転パフォーマンスへの悪影響を測定した。10人の運転者はそれぞれ17日間の測定に参加した。一週目に、測定参加者にはかなりの荷役作業が課せられた(3時間にわたる手積み作業を5日間のうち3日間)。二週目には運転課題のみが課せられた。運転パフォーマンスは、車線維持パフォーマンスといったシミュレータを媒介した運転指標のほか、予め組み込まれた／組み込まれていない事故状況課題に対する運転者の反応、及びビジランス課題によって測定した。併せて、主観的な眠気の測定も継続した。荷積み作業と荷降ろし作業の影響は区別しなかった。業務中の休憩によって初期には注意力の回復が見られたが、この効果は日が経つにつれて次第になくなり、勤務時間の12～14時間目には全体的なパフォーマンス低下につながっていた可能性がある。

## 【結論】

- ・ 荷役作業の身体的活動は複雑な影響をもたらした。長期的にはパフォーマンスの低下につながるが、短期的には注意力と反応時間を向上させる傾向があるようだ。
- ・ これらの結果からは、激しい身体的活動は運転者の疲労とパフォーマンスに単純に影響しない、と結論できる。身体的な適合性(fitness)の水準など、他の要因が身体的活動に関連した疲労の強弱に関連しているのかもしれない。

## 資料3-6 安全衛生教育關係



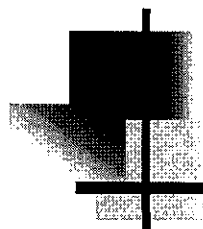
# 事例：運転者教育

## 1. 県知事認定職業訓練 自動車運転科卒業

目的	<p>新規採用した親企業、グループ企業乗務員に対し、職業運転者として必要な知識と技能を習得させて、高い品質の輸送業務を自らが実践できる乗務員の育成をする為。</p> <p>指導内容を明確にして、安全技術の均一化を図ることを目的とする。</p>
対象者	<p>イ. 親企業、グループ企業、新人、転職の乗務員</p> <p>ロ. 事故惹起復帰乗務員</p> <p>ハ. 物流センター、新人作業員</p>

(教習所、訓練の内容)			
学科	時間(H)	実技	時間(H)
運転規則	5.0	自動車運転 基本実技	22.0
運転サービス	8.0	自動車	各種 実技 18.0
自動車 安全対策	9.0	フォークリフト	
フォークリフト	6.0	補習	48.0
車両整備	4.0		
補習	4.0		
計	36.0	計	88.0

## 2. 受け持ち輸送業務の指導～添乗指導 1ヶ月～2ヶ月間が必要



# 事例：運転適性診断

## 運転適性診断の実施(2005～2007年度実績)

実施日	内容		適性と改善項目	過去3年の診断実績	
2007年	実施者数	即時専門者による 結果説明と適性指導	1. 反応動作の速さ	(1回/3年)Gマーク認定事業所実施事項	
	33名	33名全員 (専門指導)●●交通共済組合	2. 適度な精神緊張		
			3. 動作の確かさ	2005年	48名
			4. 注意の集中分散	2006年	33名
			5. 状況処理の巧さ	2007年	33名

## 事例：安全活動と社員教育

		毎日	月次	年間
全社	全社員運営、参加			運動会 文化祭 物流フェスティバル 全社講習会(方針説明) 新年祝賀式(社員表彰)
	安全委員		安全委員会 90名	
	自主参加		自主研修塾 塾2回 塾生80名 塾1回 塾生170名	
	該当者		3年ごとの安全研修 新入社員研修 適性診断	
	社内広報	朝礼メニュー	社内報	社員手帳
支店	支店(全員参加)	小集団活動 朝・終礼	支店学習会	新入社員育成指導 入社時1ヶ月～1.5ヶ月

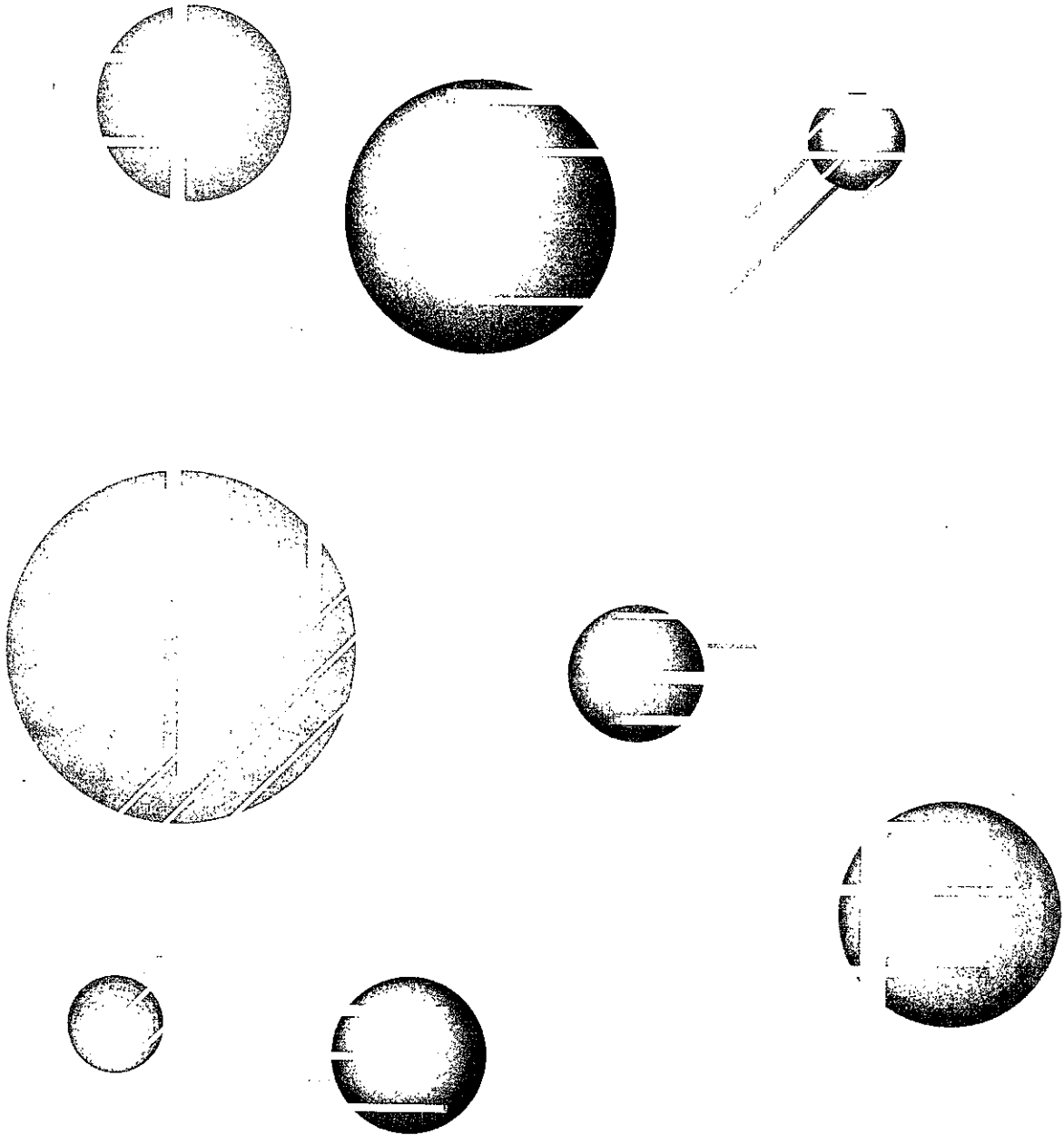
## 資料3-7 安全意識の高揚関係

プロドライバーが指摘する

# 交通危険箇所マップ

東京23区・多摩

2000年



陸上貨物運送事業労働災害防止協会



# 事例：日常的な点検・改善

年間無事故・無違反強調月間活動(2007年度)	
開催月	重点活動の内容
3月	【最重要】積込場所・納入先構内安全パトロール
6月	1. 広報活動            立看板・安全ワッペン装着
9月	2. 運行管理            デジタコ表示の個人指導
	3. 車両整備点検        燃料・オイル漏れ点検など
年末	4. 乗務員への支給    居眠り防止食品・軍手など

協力会社 無事故防止活動・安全教育	
(安全教育)	
①5月	安全座学(集合教育)、フォークリフト実技訓練
②8月	危険予知訓練(予知・発表)
③11月	安全座学(ビデオ教育)年間成績の報告、対策

# 事例：パトロール

(2007年6月度 無事故月間パトロールチェック及び現場指導) [ ] (株) 車輦課

実施日		07年 [ ]		実施場所		[ ]		実施場所		[ ]		
実施者氏名		[ ]		車番		[ ]		車番		[ ]		
		氏名		氏名		氏名		氏名		氏名		
		協力会社		協力会社		協力会社		協力会社		協力会社		
チェック項目	服装	会社指定の作業服を着用しているか (安全靴・ヘルメット・あご紐)	○	指導コメント 指定服を履き足	○	○	○	○	○	○	○	
	所持品	免許証・リフト修了証(更新・免停の確認) 荷主先	○	[ ] RT [ ]	○	○	○	○	○	○	○	
		業務員の心得・緊急連絡書・ダイヤ表 エコドライブ推進手帳・要検査品用紙等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
		小シートは適正保有枚数を所持しているか ボックス型 平シート (枚数)	○	5枚	○	5枚	○	○	○	○	○	6枚
	車輦	① ネームプレートは付けているか	○	OK	○	○	○	○	○	○	○	○
		② 駐車時のルールは守られているか	○	OK	○	○	○	○	○	○	○	○
		③ ワンタッチのキャッチ止め(鎖)をしているか	○	指導	○	○	○	○	○	○	○	○
		④ 覗き窓は適切に、物は置かれてないか	○	現場 RT 指導	○	○	○	○	○	○	○	○
	走行時	① 雨天時、小シートを活用しているか	○	5枚	○	○	○	○	○	○	○	雨天時の活用指導
		② 交通及び構内ルール・マナー	○	指導	○	○	○	○	○	○	○	確認指導
③ 携帯電話・シートベルト等		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
重点指導項目	作業時	① リフト操作時の指導	有無	作業終了後の安全指導	有無	○	有無	○	有無	○	安全指導の実施	
		② 荷作り時の指導	有無	○	有無	○	有無	○	有無	○	○	
		③ 積み付け時の指導	有無	○	有無	○	有無	○	有無	○	○	
		④ 荷卸し時の指導	有無	○	有無	○	有無	○	有無	○	○	
		⑤ 雨天時積み降ろしの作業指導	有無	○	有無	○	有無	○	有無	○	○	

評価基準	
○・無	問題なし
x・有	指導内容コメント

承認 [ ] [ ]

2007/6 無事故月間用  
2007-6



## 資料3-8 安全管理体制關係

# 労働安全衛生マネジメントシステム

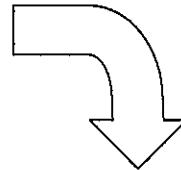
事業者(経営トップ)が「安全衛生方針」を表明

これに基づき

PDCAサイクル

**計画(Plan)**

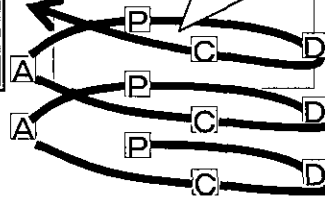
危険・有害性の調査  
安全衛生計画の作成



**実施(Do)**

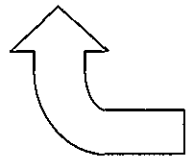
安全衛生計画に  
基づく措置の実施

安全衛生水準  
の  
段階的向上



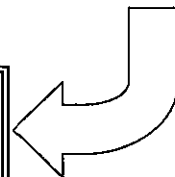
**改善(Act)**

安全衛生計画の  
改善



**評価(Check)**

安全衛生計画の  
実施状況の評価



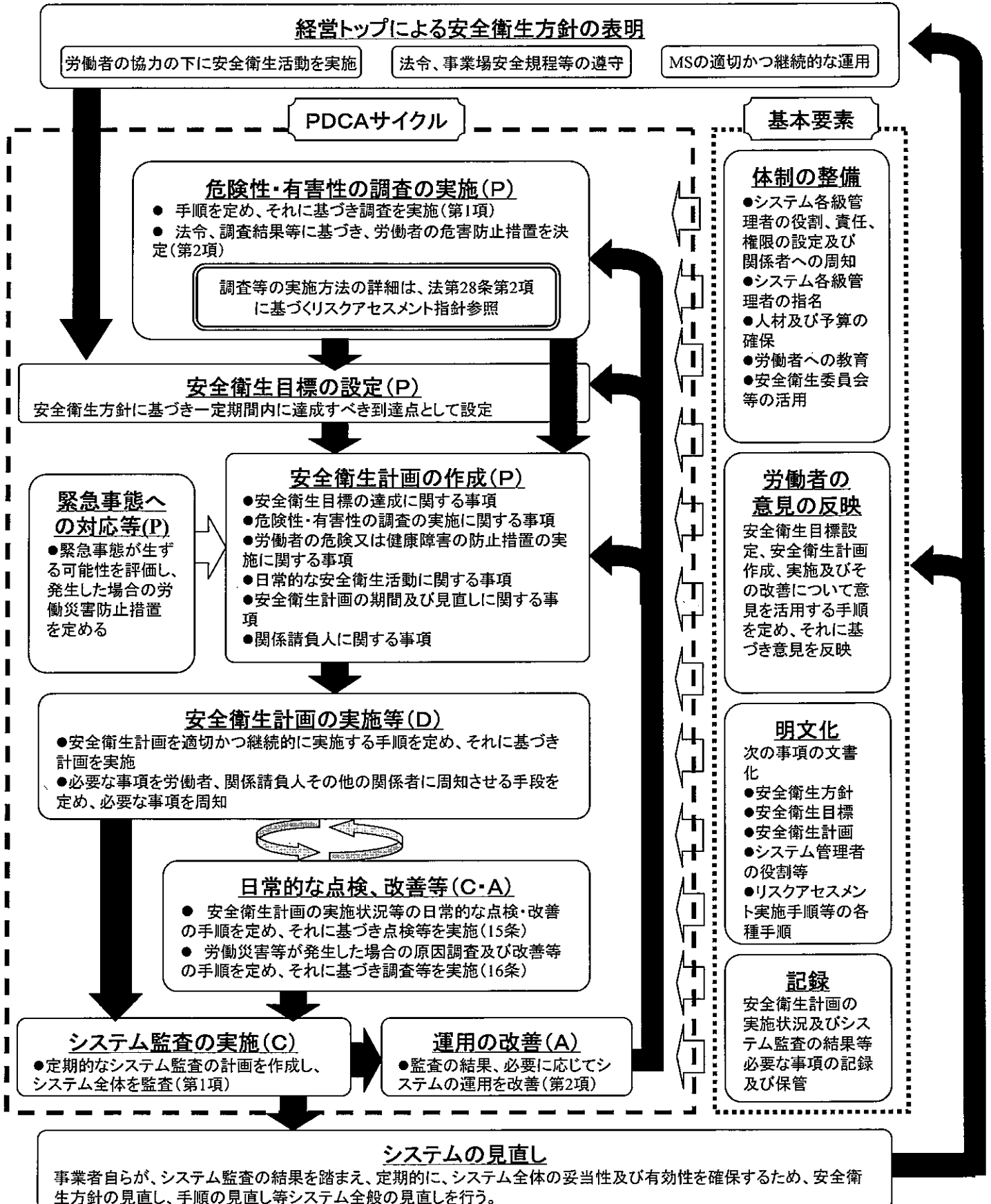
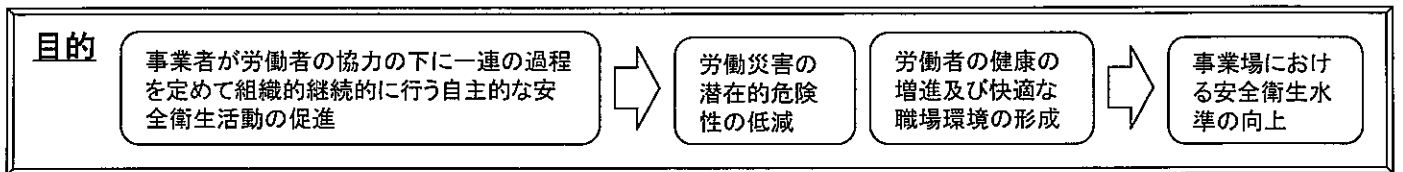
システムの基本要素

- ① 労働者の意見の反映  
(安全衛生委員会の活用等)
- ② 担当者の責任・権限の明確化
- ③ 手順の明文化
- ④ 記録の整備 等

○ 政府は指針を公表  
「労働安全衛生マネジメントシステム  
に関する指針」(平成11年4月)

○ ILOでもガイドラインを策定  
(平成13年6月)  
※唯一の国際的な基準

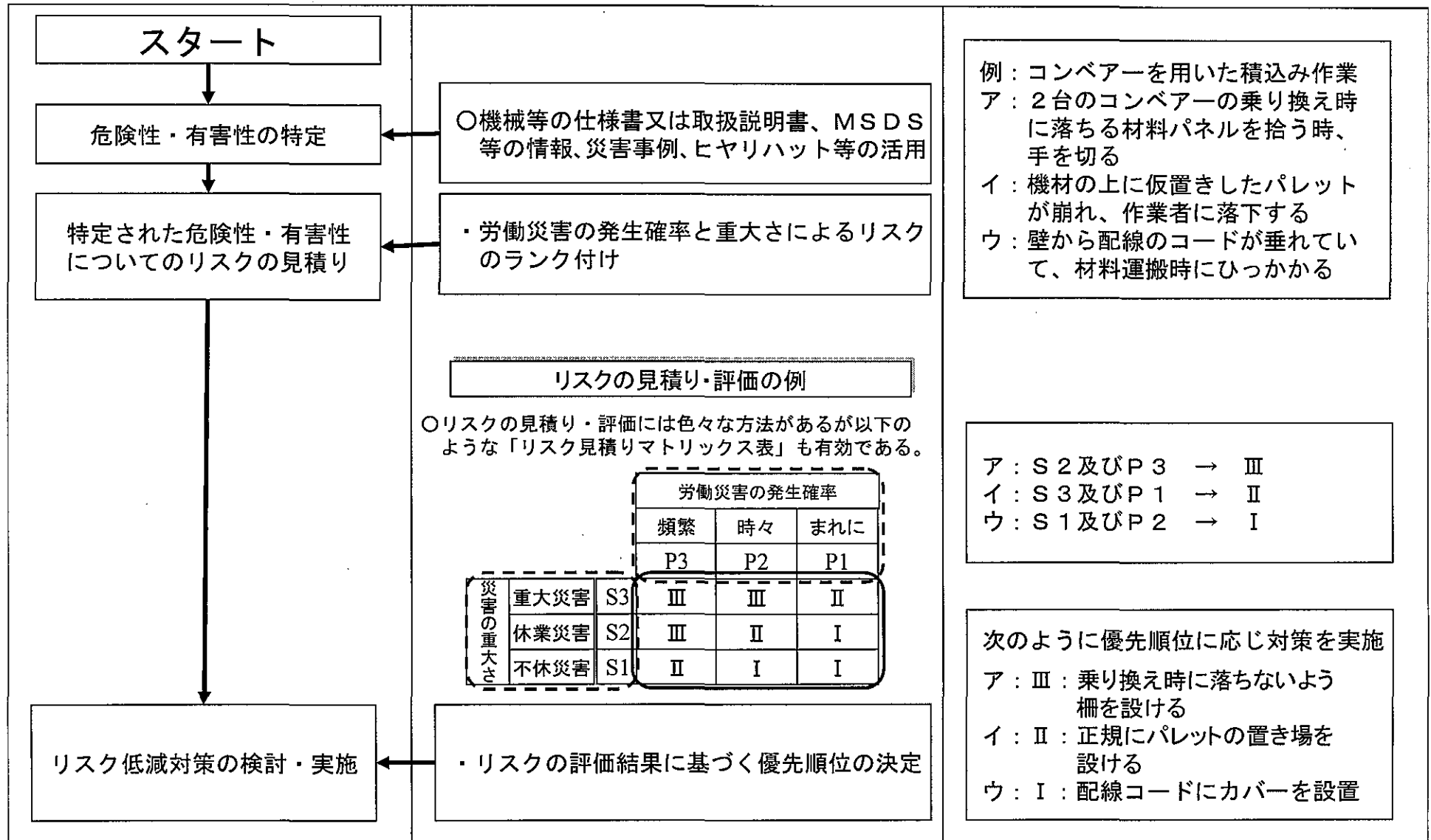
# 労働安全衛生マネジメントシステム指針の概要



# 職場の危険性又は有害性等の調査等及びその結果に基づく措置

※ 改正労働安全衛生法(平成18年4月施行)において事業者の努力義務化

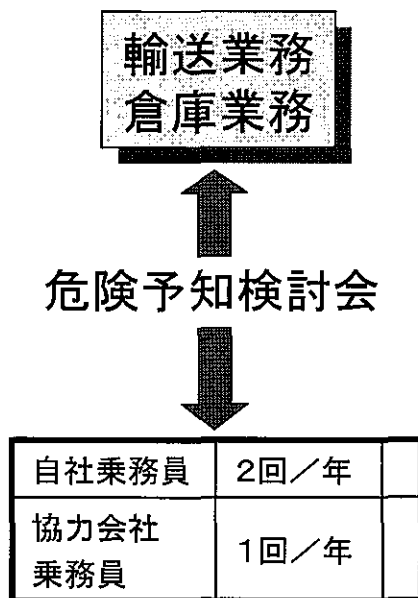
## 個々の事業場の実態や特性に応じた自主的な安全衛生対策の実施



# 事例：年度安全衛生方針

2007年度 会社運営方針	親会社	安全と品質は、全てにおいて優先することを認識し、ステークホルダー(利害関係者)から評価されるスキーム(仕組み)づくりと着実な取り組み
	子会社	環境、安全、品質をテーマとして掲げ、全社員が一致協力し地域、社会貢献と企業発展に一層努力する

# 事例：危険性・有害性の特定



危険および危険予知事例	推進内容
荷主出荷の中で、不良パレットの使用が度々ある	荷主へ要請 48件
荷主構内で積込み上路面が悪く、製品事故の危険	
荷主構内でカーブする付近に製品を置かないで下さい	社内で検討 40件
積込場でトラック、フォークリフトの周りを人が通らないでほしい	自己防衛 23件
保管固定棚の奥行が狭いので保管パレットがはみ出し危険	