

## 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"> <li>■ ・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%)</li> <li>■ ・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%)</li> <li>■ ・「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%)</li> </ul> <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"> <li>・走行管理が困難な理由の増(OR: 1.0→1.9 有意)</li> <li>▲・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%)</li> <li>・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)</li> </ul> <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」の方が多い。</p>
前回の議論等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 走行計画の遵守率には、業態による違いがある。戸別配送は、目的地が多く、走行計画を作るのは難しい。</li> <li>○ 調査結果によれば、具体的な走行経路を指定すると事故等に正の関連がある場合もあるので、休憩時間や走行時間等を走行計画を優先に記載すべき。</li> <li>○ 走行計画に、業態の違いを踏まえ、走行経路まで書くのか、時間関係だけを書くのか、内容にメリハリを付けることが必要。</li> </ul>
論点	<p>1 走行計画の遵守率向上のための課題は何か</p> <p>① 走行計画の作成・遵守するための課題は何か</p> <p>② 走行計画を遵守するための方策は何か</p> <p>③ 走行計画に定めるべき内容は何か適切か (例)・運転の開始及び終了の時点及び日時 ・運転の経路並びに主な経過地における発車及び到着の日時</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○・運転に際して注意を要する箇所の位置(交通安全マップ)</li> <li>○・運転者の休憩時間</li> <li>×・運転者の休憩場所 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ その他必要な事項</li> </ul> </li> </ul> <p>④ 走行計画の内容を、「路線」と「区域」で区分する場合、どの項目を「区域」とするか</p> <p>⑤ 走行計画の変更の手続きについてどのようなものが考えられるか</p>

	<p>⑥ 望ましい乗務実態の把握方法は何か(把握手段が多すぎると正の関連)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタルタコメータ</li> <li>・アナログタコメータ</li> <li>×・運転日報</li> </ul> <p>⑦ 走行計画が遵守されていなかった場合の事後措置として適当なものは何か</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●・事後措置の充実</li> </ul> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行計画見直し、運転者からの理由の聴取、翌日の勤務の緩和等(いずれも統計上有意差なし)</li> </ul>
<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。)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。</p> <p>(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。</p> <p>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>
<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 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)</p> <p>■ ・「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>
前回の議論等	<p>○ ドライバーの責任ではなく、事業者の責任として拘束時間等の基準を遵守させるべき。</p> <p>○ 拘束時間等の基準を遵守できない理由は何か。計画が無理だったか、突発事象のためか。</p> <p>○ 遵守できなかった場合の帰着後の措置も、労働災害防止上効果が認められる。遵守できなかった場合の措置も重要。</p> <p>○ 事業者にも、拘束時間等の遵守や、守れなかった場合の改善措置で、事故が防止でき、経済的にメリットがあることを理解してもらうことが必要。</p> <p>○ 遵守できない理由を調べつつ、今後議論すべき。</p>
論点	<p>1 拘束時間、運転時間等の基準の遵守の課題は何か</p> <p>2 改善基準の遵守に向けた自主的な走行管理方策(例:目標管理手法)</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)</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>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> <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)</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2 走行前点呼

調査結果等	<p>① 事故等の発生に「負」の関連があったもの(睡眠関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「普段の睡眠時間」が「5時間以上」(OR: 0.3-0.4 有意)</li> <li>・「夜間走行中の仮眠」(OR: 0.2-0.5 有意)</li> </ul> <p>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)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「走行前点呼項目」の増加(OR: 1.0→0.2 有意)(実施率:98%)</li> <li>・「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%)</li> </ul> <p>③ 事故等の発生に「正」の関連があったもの(睡眠関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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)</li> <li>・「不眠」の自覚(OR:2.1 有意)</li> <li>・「昼間の眠気の度合」の増加(OR:1.0→6.5 有意)</li> </ul> <p>④ <u>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。</u></p> <p>⑤ <u>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。</u></p>
前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 点呼の内容が詳しくれば事故防止に効果がある。点呼項目を具体的に定めることが必要。</li> <li>○ 飲酒運転が一定程度あることから、点呼での確認が重要。ただし、休憩中に飲酒し、点呼では確認できない場合もある。</li> <li>○ 一直の長さよりも、勤務に入る前の休息の状況が安全や健康に影響があるという研究がある。睡眠に関する確認も必要。</li> <li>○ 睡眠を確保することは、安全を確保するという観点から重要であるということを事業者を理解してもらう必要がある。</li> <li>○ 睡眠は私生活にわたる部分であるので、事業者がどこまで介入すべきかという問題もある。</li> <li>○ 何か客観的に睡眠不足を立証できる検査のようなものはないのか。</li> <li>○ 点呼で睡眠時間が3時間であれば、運転するなといえるのか。相当の根拠がなければ睡眠の基準作りは難しい。</li> </ul>
論点	<p>1 点呼項目の内容、点呼で問題があった場合の措置の具体策</p> <p>① 点呼項目として何が妥当か</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>△・睡眠・休養が十分かどうかの確認             <ul style="list-style-type: none"> <li>・飲酒その他の理由により安全な運転をできないおそれ</li> </ul> </li> <li>×・服装、履き物等の点検</li> </ul> <p>② 睡眠不足の把握の是非、把握する場合の方法、基準 (例:運転に不適当とする睡眠時間等の基準、把握方法)</p> <p>③ 点呼で問題があった場合の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>△・運転業務以外の業務に就かせる</li> <li>×・履き物等を改めさせる             <ul style="list-style-type: none"> <li>・休養させる等(有意差無し)</li> </ul> </li> </ul> <p>④ 必要な睡眠を確保させるための方策</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>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。          ・「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> <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	<p>○ 走行計画の中に、荷役作業の有無を書き込み、休憩等で配慮する方法がある。</p> <p>○ 荷役作業は、事前にわかっている場合とわかっていない場合がある。恒常的な顧客であればわかるが、スポットで入った仕事については、事前に荷役作業があるかどうかまで契約できないことが多く、実際に運んでから荷役を指示されることも多い。</p> <p>○ 荷役作業を行った場合、その後の走行計画に変更することが考えられる。</p> <p>○ 荷役作業が事故等の発生に影響を与えるのは、疲労が原因か？</p> <p>○ 時間管理とからめるのは難しく、荷役は荷役として切り離れたほうがよいかもかもしれない。</p>
論点	<p>1 荷役作業を実施させる場合の休憩時間等への配慮が考えられるか</p> <p>2 荷役作業の適正化のための措置として適切なものは何か          (例:自主点検項目:いずれも有意差なし)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前に、荷役作業の有無について確認</li> <li>・事前に運搬物の重量を確認し、車両等を選定</li> <li>・負荷の少ない安全な荷役作業の教育</li> <li>・身体負荷を減少させる荷役用具の車両への備え付け</li> </ul>
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          (7)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。</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、上記イからハマ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          第151条の10(荷の積載)          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          第4条(過積載の防止)          第5条(貨物の積載方法)</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"> <li>■ ・「運転者認定制度」の導入(OR: 0.1 有意*)(導入率:17%)</li> <li>・「運転者教育」の項目増(OR: 1.0→0.6 有意*)</li> <li>■ ・「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%)</li> </ul> <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"> <li>・「教育に関する困難」項目の増加(OR: 1.0→2.0 有意*)</li> <li>・「10～19年のトラック運転歴」(OR: 1.8 有意*)</li> <li>・「一日に飲む酒量」の増加(OR: 1.0→22.3 有意*)</li> <li>▲ ・「安全走行指導」の実施数の増(有意傾向*)(実施率:94%)</li> </ul> <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"> <li>○ 運転者認定制度に効果があるのであれば、認定制度を前面に押し出すべき</li> <li>○ どんなやり方をやっているのか、どのようにしてドライバーの意識を変えて災害防止に結びつけているのか、統計結果をサポートできる説明が必要。</li> </ul>
論点	<p>1 安全衛生教育の内容</p> <p>① 効果的な安全衛生教育の内容は何か</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・管理者教育</li> <li>・雇入れ時等教育 <ul style="list-style-type: none"> <li>△添乗運転等実地指導</li> </ul> </li> <li>・事前の安全走行指導 <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通安全マップに基づく危険箇所教示</li> <li>×走行経路の具体的指示</li> </ul> </li> <li>・自主的な対策を充実させるために必要な情報 <ul style="list-style-type: none"> <li>睡眠不足等、交通労働災害に「正」の関連のある項目</li> </ul> </li> </ul> <p>2 運転者認定制度、運転者教育の内容</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>△・危険予知訓練(潜在的危険性を予知させ、その防止対策を立てさせる訓練) <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全運転指導員制度(添乗指導により運転者の指導を行う制度)</li> <li>・安全運転実技訓練</li> </ul> </li> <li>○・運転者認定制度(認定試験等に合格した者等のみに運転業務を認める制度) <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転適性検査(運転者の持つ生理的・心理的運転特性を把握し、安全運転を指導する制度)</li> </ul> </li> </ul>
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4 教育及び運転者認定制度等</p> <p>1 教育等</p> <p>(1)交通労働災害防止管理教育</p> <p>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。</p> <p>(2)雇入れ時等の教育</p> <p>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</p>

	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(3) 日常の教育</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(4) 交通危険予知訓練</p> <p>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。</p> <p>(5) 安全運転指導員制度及び安全運転実技訓練</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(6) 交通労働災害防止講習会</p> <p>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。</p> <p>2 運転者認定制度等</p> <p>(1) 運転者認定制度</p> <p>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人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"> <li>・「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%)</li> <li>・「注意喚起活動」の取組数の増(OR: 1.0→0.4 有意*)(実施率:91%)</li> <li>■・「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%)</li> </ul> <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"> <li>●・「安全に対する会社の態度」が平均以下(OR: 0.4 有意*)</li> </ul>
前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通危険マップによる危険箇所の教示は、統計上有意な関連があった。</li> <li>○ 陸災防で交通危険マップを作成し、冊子にして配布している。</li> <li>○ 事故情報の状況共有を促すことは大事だ。国土交通省はITSを使って事故情報を集めると聞いているが、マップも効果があるなら推進すべき。</li> </ul>
論点	<p>1 適切な「災害防止への意識の高揚活動」、「注意喚起活動」の内容、促進方法等の新たな例示</p> <p>2 企業内の安全に対する態度の向上(安全文化の醸成)方策としてどのようなものがあるか</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</p> <p>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</p> <p>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>
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6 荷主との関係

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	<p>○ 荷主は、運輸会社の安全に影響を及ぼす。</p> <p>○ 荷主に対する運輸業者の態度も同時に問題になっている。</p> <p>○ 荷主と運輸業者が労働災害防止という共通の認識をもって発注、受注を行うことが必要。</p> <p>○ 走行計画上、問題となる発注があった場合に、その旨を発注者に伝えられるかが問題。</p> <p>○ 現地での突発的な荷役作業の発注についても検討すべき。</p>
論点	<p>1 荷主からの要求と安全管理のあり方について (例) 荷主に対する標準的な走行計画例の提供</p> <p>2 荷主からの安全輸送のための情報の入手のあり方 (例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役作業の有無</li> <li>・コンテナ等の内容物に関する安全情報</li> </ul>
参考資料	<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"> <li>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り組む。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol> <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>
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>○ 安全管理規定等には、統計上有意な関連はみられなかったが、組織的な取組が必要である。</p> <p>○ 交通労働災害防止推進計画の策定率が低いのは問題である。</p> <p>○ 組織的な取組は特に飲酒運転の予防に効果がある。</p> <p>○ 労働安全衛生マネジメントシステムの導入を強調する書きぶりにするべき。</p> <p>○ <u>統計を裏付けるMSの導入による成功事例などがあるか?</u></p> <p>○ 警察の制度として、業種に関わらず、安全運転管理者をおいている。また、国土交通省には運行管理者という制度がある。こういった制度が必要ないということではない。</p> <p>○ 国土交通省は、運輸安全マネジメントシステムを推進している。</p> <p>○ <u>各省庁それぞれ目的は違うのであろうが、交通事故を防止するということは共通のはず。各省庁の実施している対策について、整理すべき。</u></p> <p>○</p>
論点	<p>① 労働安全衛生マネジメントシステム等、安全に対する自律的な仕組みの導入          (例)・方針の表明、目的の作成、計画の作成・実施等による自律的な管理体制の構築          ・規定・計画類の内容、管理者の職務のあり方</p> <p>② 管理者の在り方</p> <p>③ リスク情報の提供及び利用          ・交通事故の発生に正の関連のある事項の周知          ・交通危険マップ等、交通事故が多発している箇所情報</p> <p>④ 健康管理のあり方(SAS対策を含む。)</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)          第2 交通労働災害防止のための管理体制等          1 交通労働災害防止のための管理体制の確立          (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。          イ 管理体制          ロ 管理者の職務          ハ 運転者の遵守事項</p>

<p>二 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</p> <p>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。</p> <p>(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</p> <p>(ロ) 走行管理</p> <p>(ハ) 教育等の実施、意識の高揚等</p> <p>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らるとともに、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</p> <p>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意すること。</p> <p>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。</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>(4) 交通労働災害防止のための管理体制の整備</p> <p>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。</p> <p>2 交通労働災害防止推進計画の作成</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>ロ 基本的実施事項</p> <p>ハ 重点とする実施事項</p> <p>ニ 実施事項の実施時期又は実施期間</p> <p>ホ 実施責任者及び実施者</p> <p>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。</p> <p>第5 健康管理</p> <p>1 健康診断</p> <p>(1) 健康診断の実施</p> <p>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、定期的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、定期的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</p> <p>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。</p> <p>2 心身両面にわたる健康の保持増進</p> <p>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>☆ 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  ×: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>④ 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)</p> <p>⑤ 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かもしれないが、マネジメントシステムのように効果があるとわか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>1 運転を主たる業務とする者とそれ以外の者に対する対策を独立させる必要の有無の検討。</p> <p>① 対象者の区分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転を主たる業務とする者(ハイヤー・タクシー等業態における違い)</li> <li>・ 運転を主たる業務としない者</li> </ul> <p>② 運転を主たる業務としない者に実施可能か検討が必要な事項</p> <p>③ 運転を主たる業務としない者に対する特別の対策があるか</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。</p>

	<p>□ 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。</p> <p>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

論点	<p>1 自動車の点検について既存の記載を変更すべき事項はあるか</p> <p>2 異常気象等の際の措置について既存の記載を変更すべき事項はあるか</p> <p>3 自動車の点検について既存の記載を変更すべき事項はあるか</p> <p>4 応急用器具等について既存の記載を変更すべき事項はあるか</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)自動車の点検</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	