

新たな交通労働災害防止対策のために必要な事項

○ 対策の目的

前回までの議論	○ 特になし。		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本事項</p> <p>○ 目的 本対策は、労働安全衛生関係法令、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。以下「改善基準告示」という。）等とあいまって、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立等、適正な労働時間等の管理及び走行管理、運転者に対する教育等、健康管理並びに交通労働災害防止に対する意識の高揚等の積極的な推進により、交通労働災害の防止を図ることを目的とする。</p> <p>○ 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、本対策を指針として、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 style="text-align: center;">詳細事項</p> <p>○ 全般事項 リーフレット等を作成する際には、貨物輸送安全規則等其他省庁の法令で定められている事項がわかるような標記を行う。</p>	<p style="text-align: center;">ヒアリング結果等</p> <p>○ 全般事項 貨物輸送安全規則等に定められている事項とそうでない事項を分けて提示して欲しい。（貨物運送業）</p>
参考資料			

○ 適正な労働時間等の管理

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告示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>○ 高速道路の利用により、事故率が相当低くなるとのデータがある。詳細事項に記載すべき。</p> <p>○ 事業用自動車だけのデータがとれば、より説得力があるだろう。</p> <p>○ 荷主に対して高速道路利用では事故が少ないとのデータを荷主に提示することは意義があることではないか。</p> <p>○ 「高速道路」という用語は、道路法等で使用されている名称を使用するなど、検討すべき。</p> <p>○ 高速道路走行による事故防止ということであれば、勤務条件の場所ではなく、別の箇所に記載すべきでは。</p> <p>○ 高速道路走行により、運転時間が短くなることは間違いないので、ここに記載した。事故が減るということは副次的な効果。その点がわかるようにしたい。</p>		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本事項</p> <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、<u>運転者が十分な睡眠時間を確保できるよう、改善基準告示に基いた、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。</u> また、事業者は、<u>運転者の通勤時間等の状況を考慮し、より短い拘束時間(労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む。))の合計。以下同じ。)</u>の設定、<u>必要な宿泊施設の確保等運転者が十分な睡眠時間を確保できるようにするための措置を講じること。</u></p>	<p style="text-align: center;">詳細事項</p> <p>○ 適正な労働時間等の管理 ➤ 勤務と次の勤務の間の休息期間が8時間未満の場合については、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> <p>○ 適正な走行計画 <u>無理のない適正な走行計画の作成のためには、高速道路利用時の交通労働災害発生頻度が一般道の走行時と比較して低くなることを踏まえ、適切に高速道路(高速自動車国道、一般国道の自動車専用道路)を使用すること等が考えられる。</u></p>	<p style="text-align: center;">ヒアリング結果等</p> <p>○ 出先に直行直帰する場合もあり、労働時間の把握が難しい場合もある。(保健衛生業) ○ 走行時間はせいぜい2時間程度。(商業) ○ 走行時間はまちまちだが、それほど長時間走ることはない。(保健衛生業)</p> <p>○ <u>貨物自動車運送業として関係法令の適用を受ける。(通信業)</u></p> <p>○ <u>基本的に日勤の範囲であり、長時間運転することはない。(製造業)</u></p>

備考	<ul style="list-style-type: none">○: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
----	---

○ 適正な走行管理

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」の方が多い。</p> <p>⑤ 交通労働災害による死亡災害については、午前2時から午前7時までの時間帯に、約35%の事故が集中している。</p>		
前回の議論のポイント	特になし。		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本事項</p> <p>○ 走行計画の作成及び走行計画に基づく走行の指示 事業者は、運転者が乗務を開始する前に、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、当該運転者に対し、適切な指示を行うこと。なお、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> <ol style="list-style-type: none"> ① 走行の開始及び終了の地点及び日時 ② 運転者の拘束時間、運転時間及び休憩時間 ③ 運行に際して注意を要する箇所の位置(交通安全情報マップ) ④ 荷役作業の有無と所要時間 ⑤ 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(戸別配送先に対する貨物運送等、配送先が多数であり、かつ毎回異なるため、走行経路を特定することが困難な貨物運送(以下「戸別配送」という。)にあつては、作成する必要はない。) 	<p style="text-align: center;">詳細事項</p> <p>○ 走行計画の作成及びそれに基づく走行の指示 走行計画に基づく走行を行うことと、交通労働災害が発生しにくくなることについて、統計上有意な関連を認める調査結果があることから、走行計画の適切な作成及びそれに基づく走行を労働者に指示は、交通労働災害防止上重要である。</p> <p>○ 走行計画の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 貨物運送にあつては、配送先が比較的特定されており、走行の経路を事前に計画できる運行形態のみならず、戸別住宅に対する貨物運送等、配送先が多数であり、かつ毎回異なる、いわゆ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。 	<p style="text-align: center;">ヒアリング結果等</p> <p>○ 受け持ち地域を区割りし、配っていく順番を記した書面(順路帳)に従って配達を行う。時間は口頭指示である。「安全走行計画」を作成している場合もある。(商業)</p> <p>○ 訪問先を明記したシフト表を配布してあり、それに基づき訪問していく。(保健衛生業)</p> <p>○ 配達順路は決まっているが、時間に関しては定めがなく、運転者が判断する。(通信)</p>

<p>また、早朝時間帯に交通事故による死亡災害が多発していることを踏まえ、走行計画の作成にあたり、早朝時間帯の走行を可能な限り避けるとともに、走行する場合にあっても、十分な休憩時間、仮眠時間の確保等交通労働災害防止のために必要な措置の実施に努めること。</p> <p>○ 走行経路の決定 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 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>○ 乗務状況の把握 事業者は、走行計画に基づく適切な走行管理を行うため、運行記録計(タコグラフ)等により、常に運転者の乗務の状況を把握すること。 なお、乗務実態の把握にあたっては、乗務の状況の適正な把握、運転者の負担軽減のため、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、その記録を安全運転指導等に活用することが望ましい。</p> <p>○ 走行計画どおりに走行できなかった場合の措置 事業者は、走行計画が遵守されていなかった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</p>	<p>➤ 地図情報を用い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> <p>○ 走行計画の変更の方法 事業者は、道路状況、荷主の依頼等により、走行中、作成された走行計画に記載されている事項に変更を行う必要が生じた場合、走行計画を変更すること。 変更された走行計画の伝達は、運転手からの定時・中間報告時に行う方法のほか、電子メールを運転手に送付し、自動車の停車時に読ませる方法があること。 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 ➤ 乗務実態の把握にあたっては、GPS付きデジタルタコグラフ等を活用し、遠隔から車両の運行状況を把握できるシステムの活用も考えられること。</p>	<p>業)</p> <p>○ 乗務状況の把握については、昼食時に一旦帰社することになっている。(通信業)</p> <p>○ 配達順路は、管理者と運転手が協議して決める。時間については定めがない。(製造業)</p> <p>○ 残土排出や建機の持ち込み等の経路については、都市土木では事前に届出を行っている。時間も指定されている。都市土木以外でも、残土排出等の経路等は契約金額に関わるので、契約の段階である程度設定している。(建設業)</p> <p>○ 現場管理者が複数の現場を回るため、運転距離が相当長くなる者もいる。この場合は、運転記録を出させるようにしている。(建設業)</p> <p>○ 交通安全マップについては、一部の事業場では活用している。(製造業)</p> <p>○ トラックにタコグラフは装着していないが、GPS付きのドライブレコーダーを導入しつつあるところ。(製造業)</p>
---	---	---

	なかつた原因を把握し、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。		
備考	○:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「負」の関連があつた項目 ×:事故等の発生に対して有意又は有意傾向な「正」の関連があつた項目 △:単変量解析で有意な「負」の関連があつた項目 ■: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		

○ 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"> ・「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) <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"> ・「走行前点呼項目」の増加(OR: 1.0→0.2 有意)(実施率:98%) ・「点呼で不適切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%) <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"> ・「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) <p>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。</p> <p>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。</p>		
前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> ○ 米国等で、自動車に乗る前には何時間以上寝ていなければならないという基準を検討しているところもあるとのこと。 ○ 運転手が風邪薬を飲んで眠くなったという事案があったが、このような場合でも企業に管理責任があるのか。 ○ 法律やガイドライン等でそこまで詳しく書いてあるものはないが、一般論として、結果責任はついて回る。 ○ ガイドライン上、点呼で確認する事項に「疾病」があるが、どのような疾病であればこうなさいということを書くことは難しい。 		
ガイドライン等に盛り込むべき事項	<p style="text-align: center;">基本的事項</p> <p>○ 点呼等の実施</p> <p>事業者は、安全な運転を実施させるため、<u>運転者に乗務を開始させる前に、点呼等により、疾病、疲労、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。</u></p> <p><u>なお、乗務開始前24時間における拘束時間の合計が13時間を超える場合、労働者の睡眠時間の状況を確認すること。</u></p> <p>また、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 style="text-align: center;">詳細事項</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時間程度を数日間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。 	<p>○ 配達に出発する時間がまちまちなため、点呼の実施は困難。(商業)</p> <p>○ 直行直帰のケースも多く、点呼の実施は困難(保健衛生業)</p> <p>○ 一般の人が寝ている時間に活動するので、睡眠時間の確保は難しいかもしれない。(商業)</p> <p>○ 寝坊してしまうとあわててしまうので、交通事故を起こしやすい側面もあると思う。(商業)</p> <p>○ 貨物自動車運送業の適用となっている車両については点呼を実施している。(通信)</p>

	<p>○ <u>点呼等に基づく措置</u> 事業者は、走行前の点呼等において、<u>睡眠不足が著しい、体調が不調である等正常な運転が困難な状態と認められる者に対しては、運転業務に就かせないことを含め、必要な措置を講じること。</u>また、<u>1週間連続して拘束時間が13時間を超える等により睡眠不足の累積が認められる者に対しては、必要な休憩時間の確保等の措置を講じること。</u></p>	<p>○ <u>点呼等の実施</u> 人間として必要な労働以外の生活時間は、概ね6時間とされており、<u>拘束時間が13時間を超える場合、睡眠時間が5時間未満となる可能性が高まるため、点呼において睡眠時間の状況を確認する必要があること。</u></p> <p>○ <u>点呼等に基づく措置</u> <u>1週間連続して拘束時間が13時間を超えていた場合であっても、その間、運転者が5時間以上の睡眠時間を確保できていることを確認できた場合は、特段の措置を講じる必要はないこと。</u></p> <p>○ <u>点呼の記録</u> 点呼の記録は、以下の事項を含むこと。 ① 点呼執行者名、② 運転者名、③ 運転者の乗務に係る自動車の自動車登録番号等、④ 点呼日時、⑤ 点呼方法（対面で実施できない場合は具体的方法）、⑥ 運転者の疾病、疲労、睡眠不足、飲酒等の状況、⑦ 指示事項、⑧ その他必要な事項</p> <p>○ <u>正常な運転が困難な状態と認められる者に対する交通労働災害を防止するために必要な措置には、運転前に仮眠をとらせる等の措置が含まれること。</u></p>	<p>業)</p> <p>○ <u>全運転者に対し、アルコールチェッカーによる検査を行わせているが、出発時間がまちまちなため、必ずしも管理者が点呼できている状況ではない。(製造業)</u></p> <p>○ <u>現場管理者等は、直行直帰も多く、点呼等は実施困難である。(建設業)</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>		

○ 荷役作業への配慮等

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>○ 荷役に関する指針は、国土交通省にもないので、荷役の方法についてももう少し具体的に記載すべきではないか。</p> <p>○ 運転手がフォークリフトを運転する実態があるので、フォークリフトの作業についても記載すべきではないか。</p> <p>○ これはあくまで交通労働災害防止の対策であるので、疲労の蓄積による事故を防止するという観点で記載すべき。</p> <p>○ 「安全な荷役」ではなく、「負荷の少ない荷役作業」のほうが適切ではないか。</p> <p>○ 調査結果では、明確な関連については明らかになっていないとなっているのに、対策を書くのはなぜか。委員会として、どのようなスタンスなのか。</p> <p>○ 長期的に見て、かなり強度の高い荷役作業を毎日繰り返すことによって疲労が蓄積することは間違いなくいえる。ただし、短期的にどのような影響があるかどうかについてははっきりしないということ。</p> <p>○ エビデンスが弱いと言うことで、表現振りを他よりも弱めることを検討する。</p>		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本的事項</p> <p>○ 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、運転者の疲労に応じた十分な休憩時間の確保について配慮すること。 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うこと。</p> <p>荷役作業による運転者の身体負荷を減少させるため、台車、テールゲートリフター等適切な荷役用具・設備の車両への備え付け又はフォークリフト等の荷役機械の使用に努めるとともに、安全な荷役作業方法についての教育を行うこと。</p> <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。 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</p>	<p style="text-align: center;">詳細事項</p>	<p style="text-align: center;">ヒアリング結果等</p> <p>○ <u>それほど重い物は扱わない。(通信業)</u></p> <p>○ <u>荷の積み込みには、アルバイトを雇い、運転手の負担軽減に努めている。また、運転補助員を常に乗せており、積み卸し等では運転手を補助している。(製造業)</u></p> <p>○ <u>基本的に重量物を扱うので、クレーン等の荷役機械を使用する。(建設業)</u></p>

	<p>シートをかける等の措置を講ずること。 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>		
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>		

○ 教育の実施等

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"> ○ 貨物自動車運送事業以外で、交通事故が多い理由がわかっているならば、対策を講ずるべきではないか。 ○ 車の運転について、業種における違いはあまりない。ただし、対策の実施が可能かどうかについては業種業態によって違いがある。 ○ 教育内容に、飲酒による運転への影響を記載すべきではないか。 		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本的事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 教育等の実施 (1)雇入れ時等の教育 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添乗することにより、実地に指導を行うこと。 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 イ 改善基準告示の遵守、運転日前日の十分な睡眠時間確保、飲酒の身体的影響、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 (2) 日常の教育 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 	<p style="text-align: center;">詳細事項</p>	<p style="text-align: center;">ヒアリング結果等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 新人教育の一環として、交通事故防止についても教育している。(保健衛生業) ○ 特定の者ばかり事故を起こす傾向があるので、そのような労働者に対して自動車学校に通わせる等の講習を行うこともある。(保健衛生業) ○ 腰痛対策、感染症対策等を行っているが、交通事故対策まではなかなか手が回らない。(保健衛生業) ○ 朝、ミーティングを行い、注意事項等を伝達している。また、危険予知活動の実施している。(通信業) ○ ドライブレコーダー等は使用していない。交通安全マップについては、作成するよう指示している。(通信業)

	<p>は関係団体が実施する講習会への参加等により、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 改善基準告示の遵守、運転日前日の十分な睡眠時間確保、飲酒の身体的影響、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 警察等からの交通事故発生情報、交通事故の危険を感じた事例(ヒヤリ・ハット事例)、デジタル式運行記録計の記録、ドライブレコーダーの記録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 イの情報に基づき、危険な箇所、注意事項等を示した交通安全情報マップに関する事項</p> <p>エ 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 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 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>○ <u>本社が巡回して教育を実施している。(製造業)</u></p> <p>○ <u>年2回、安全運転教育を実施している。(建設業)</u></p> <p>○ <u>交通安全マップを全社的に取り組んではいないが、重量規制等、交通法規は事前に調べて経路を決定している。(建設業)</u></p> <p>○ <u>新入社員には、2泊3日の合宿教育を行っている。(製造業)</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</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>		

○ 交通労働災害防止に対する意識の高揚等

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	○ 特に意見なし。		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本的事項</p> <p>○ 交通労働災害防止に対する意識の高揚等</p> <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、デジタル式運行記録計・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。 	<p style="text-align: center;">詳細事項</p>	○交通事故防止のポスターなどを団体で作成している。(商業)
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>		

○ 荷主・元請による配慮事項等

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。 ●・「荷主からの要求の受容度」が平均以上(OR: 2.4 有意*) ② <u>高速道路の利用により、交通事故発生の頻度(百万台キロ当たりの事故件数)が低下する。(自動車専用道路:0.11、幹線道路:0.55、市区町村道:3.25)</u></p>		
前回の議論	<p>○ 高速道路の利用による事故率の減少等を踏まえ、荷主が高速道路の活用について配慮するという記載は可能ではないか。 ○ 運賃などを直接書き込むのは難しいが、環境や安全に配慮すべきということは記載できるのではないか。 ○ 荷主の安全責任を明記するという意見もあるが、まずはパートナーシップガイドラインの内容を理解していただくことが先決ではないか。 ○ 安衛法上、受注者の安全と衛生を損なわせるような条件で発注してはならないという規定はあり、そこでは発注者の責務という表現もあり、それは使えるのではないか。</p>		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本的事項</p> <p>○ 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事業者と協働して取り組むよう努めること。</p> <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こと。また、<u>到着時間が遅延した結果として、荷主・元請事業者が実際に荷を運搬する運輸事業者に対して、不当に不利益な取扱いを行うことがないようにすること。</u> ➢ 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こと。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こと。また、<u>高速道路の利用が交通労働災害防止に効果があることを踏まえ、高速道路の利用について配慮すること。</u> ➢ 荷主・元請事業者は、積込・荷卸し作業の遅延により 	<p style="text-align: center;">詳細事項</p> <p>○ 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>	<p>○ <u>建設業は、残土排出等については時間が厳しい場合もあり、時間に対してはシビアに対応している。(建設業)</u></p>

	<p>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>		
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>		

○ 交通労働災害防止のための管理体制等

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>		
前回の議論	<p>○ 長時間労働者に対する面接指導をいれるのはよいことだと思うが、面接指導の基準と改善基準告示との整合性はあるのか。</p> <p>○ 改善基準告示に定める原則的な拘束時間の範囲で運転業務に従事すれば、概ね問題は発生しない。</p>		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本的事項</p> <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> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 ➢ 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。 ➢ 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。 <ul style="list-style-type: none"> 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 イ 安全意識の高揚のための活動の実施に関する事項 ウ 教育の内容及び実施時期に関する事項 <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。 ア 安全管理者、運行管理者、安全運転管理者等の交通労働災害防止に係る管理者の役割、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 style="text-align: center;">詳細事項</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>○ 店長や主任が管理を行うが、これらの人も配達を行う場合もあり、店内にずっといるわけではない。(商業)</p> <p>○ 交通労働災害の担当者を決めていないところがほとんど。シフト管理の担当者はいるが、顧客からキャンセル等があるため、シフト表の変更を絶えず行う必要があるため、担当者は忙殺されている。(保健衛生業)</p> <p>○ 交通ゼロ災害を目標にしているが、交通事故防止だけの計画等はない。(通信業)</p> <p>○ 方針の表明等を行っていないが、社長をヘッドに、安全運動を年3回行っている。(製造業)</p> <p>○ 建設業労働安全衛生マネジメントシステムの目標に、交通事故も入れている。事業計画の中にも交通事故防止を含めている。(建設業)</p> <p>○ 安全運転管理者に加え、車両管理責任者を各支店においている。(製造業)</p>

	<p>イ 管理者を指名すること。 ウ 管理者に対し、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。 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。 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、健康診断結果に基づき事業者が講ずべき措置に関する指針に基づき、適切な就業上の措置を講じること。</p> <p>2 面接指導等 長時間にわたる時間外・休日労働を行った運転者に対しては、労働安全衛生法第66条の8又は第66条の9の規定に基づき面接指導等を行うとともに、必要があると認められるときは、労働時間の短縮等の適切な措置を講ずること。</p> <p>3 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、</p>		<p>○ <u>安全運転管理者がおり、年2回の教育等を実施している。</u></p>
--	--	--	--

	<p>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>4 運転時の疲労回復</p> <p>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>		
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>		

○ その他

前回の議論	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車の点検は、道路運送車両法で義務付けられているが、それと安衛則151条の75等との整合性はどうか。 ○ 法令事項については、趣旨が異なることから規定内容は異なる。ガイドライン上でどのように表現できるか検討する。 ○ 安全装置とは何か。 ○ アンチロックブレーキシステムや、エアバッグ等を想定している。あまり具体的に記載する予定はない。 		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本的事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 異常気象等の際の措置 異常な気象、天災等により安全な運転の確保に支障が生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。 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。 この場合、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。 ○ 自動車の点検 事業者は、自動車等の安全を確保するため、走行前点検を実施し、当該点検により以上を認めた場合は、直ちに補修その他必要な措置を講ずること。 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。 ○ 自動車に装備する安全装置等 事業者は、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、必要な安全装置等を整備することが望ましい。 また、応急修理に必要な備品等を備えておくこと。 	<p style="text-align: center;">詳細事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>自動車の点検項目については、道路運送車両法等の法令にも規定があることに留意すること。</u> 	
備考			

○ 貨物運送業以外に対する対策の適用等

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>○ 二輪車については、「作成の必要がない」となっているが、安全運転管理者の職務には二輪車も含まれるので、「必要ない」との記載は良くないのでは。ハイヤー・タクシーの書き方も同様。「必ずしも必要ない」等の表現はどうか。</p> <p>○ また、「走行計画、点呼以外の措置を実施する」のではなく、何々を実施する、という書き方がよいのではないか。</p> <p>○ 「必要ない」ではなく、「実施することが望ましい」等の前向きな表現を検討する。</p> <p>○ 「計画」の定義にもよるのではないか。</p>		
ガイドライン等に盛り込むことが考えられる事項	<p style="text-align: center;">基本事項</p> <p>○ 対象となる交通労働災害 本対策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>○ 走行計画及び点呼の実施についての考え方 走行計画の作成及びそれに基づく走行の指示、<u>点呼の実施等</u>については、改善基準告示等の遵守等、一定以上の運転時間を前提にして、運転業務による問題の改善を主たる目的としている。 このため、走行計画作成等及び点呼の実施等は、<u>原則として</u>運転業務に主として従事している労働者の運転業務について実施する必要がある。 さらに、<u>自動二輪車及び原動機付き自転車の走行についても、走行計画の作成等、点呼の実施等を行うことが望ましい。</u></p> <p>○ 安全衛生教育等について 安全衛生教育の実施については、<u>運転業務に主として従事していない労働者のみならず、幅広く実施する必要がある。</u></p>	<p style="text-align: center;">留意事項</p> <p>貨物自動車運送事業及び旅客自動車運送事業以外の業種で、自動車の運転の業務に主として従事している労働者の例としては、以下のものがある。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 通信業の配達用の自家用トラックの運転者 ② 製造業の製品配送用の自家用トラックの運転者 ③ 小売業の配達用の自家用トラックの運転者 ④ 旅館業等の送迎バス、スクールバスの運転者 ⑤ 広告宣伝車の運転者 	<p style="text-align: center;">論点</p> <p>○ <u>配達員は、基本的に配達業務を行っている。(通信業)</u></p> <p>○ <u>営業員は、商品の配達等の外回り業務を主として行っている。(製造業)</u></p> <p>○ <u>現場管理者は運転を主たる業務とはしていないが、複数の現場を担当することもあり、運転時間は相当長いものもいる。(建設業)</u></p> <p>○ <u>残土、砂利等を運ぶダンプトラックや建設機械の運搬用トレーラー等の運転手は、運転業務を主たる業務としている。(建設業)</u></p> <p>○ <u>作業員の送迎用マイクロバスも運行されているが、運</u></p>

転は基本的に職長が行っている。(建設業)

論点	適用関係					
			トラック	バス	一般乗用車(ワゴン車含む)	自動二輪原付
	交通運輸業	運転者	—	①	②(ハイヤー・タクシー)	—
		一般	③	③	③	③
	陸上貨物運送業	運転者	①	—	①	②
		一般	③	③	③	③
	通信業	運転者	①	—	①	②
		一般	③	③	③	③
	建設業	運転者	①	①	①	②
	林業 港湾	一般	③	③	③	③
	製造業	運転者	①	①	①	②
		一般	③	③	③	③
	商業その他	運転者	①	①	①	②
		一般	③	③	③	③
	注:	<p>運転者:自動車の運転の業務に主として従事している労働者 一般:自動車の運転の業務に主として従事していない労働者</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、管理体制等を実施する。 ② 点呼、安全衛生教育、安全衛生意識高揚、荷主・元請、管理体制等を実施する。</p>				
備考						