

Ⅲ 高年齢者の安全健康の確保のために（事業者として）

高年齢労働者の心身機能の変化により、自動車運転者が事故を起こしたり、労働災害にあり可能性が増します。

事業者としては、「Ⅱ 心身機能の変化をチェックしましょう」で示したように、労働者が年齢とともに心身機能が増えることを踏まえ、それらに対応した交通労働災害を始めとした労働災害を防止するために配慮をする必要があります。

但し、ここで考えておかなければならない重要なこととして、高年齢労働者は心身の機能の低下やリスクを過小評価する可能性があるものの、多くの経験や実践による判断力や技能といった貴重な財産を持っているということです。こうした点に配慮しつつ、これら貴重な財産を有効に活用することが求められます。

1 視野、視力の変化への配慮

<チェック>

自動車運転者に次の症状がある場合は、老眼、動体視力低下、白内障、加齢黄斑変性の疑いがあります。

- | | |
|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 最近視力が低下した | <input type="checkbox"/> かすんで見える |
| <input type="checkbox"/> 視野の周辺がぼやけている | <input type="checkbox"/> ものがゆがんで見える |
| <input type="checkbox"/> 視野の中心がぼやけたり、黒ずんで見える | |
| <input type="checkbox"/> 薄暗くなると見えにくい | <input type="checkbox"/> まぶしく見える |
| <input type="checkbox"/> 左右から来る人や車に気がつかなくてヒヤリとしたことがある | |



これらの症状は、自動車運転に直接影響し、例えば、次のような事故や災害のリスクが考えられます（自動車運転以外のところでも災害となることがあります）。

【事故、災害のリスク】

- ・ まぶしくて信号を見落として、交差点で事故になる。
- ・ 前方に止まっている車に気がつくのが遅れ追突する。
- ・ 脇道から広い道路にでるときに左右から来る車に気が付かずに衝突事故になる。
- ・ 高速道路の標識がよく見えないため急に気がついて車線を変更して後続の車と接触する。
- ・ 周辺視野がよく見えないため、広い農道などで右から来る車に気が付かず信号のない交差点で衝突する。

上記のチェックの症状は初期段階では気が付かないことも多く、様々な事故・災害のリスクが生じます。

このようなリスクを避けるため、高年齢の自動車運転者には、事業者として次のことに配慮しましょう。

【事業者として次のことに配慮しましょう】

- ① 高齢の自動運転者には、例えば定期健康診断のときに、眼科の検査も受けさせるなどにより、すでに示した目の機能低下をチェックし、自分自身の目の状態を自覚させるように配慮しましょう。
- ② すでに目に何らかの異常があると思われるときは、専門の医師の診察を受けるよう指導するようにしましょう。
- ③ 自動車や人が横から来るのが見えにくくなるので、例えば、左右の確認は目だけでなく、顔をその方向に向けて確認するよう指導するなど配慮しましょう。どうしても、安全な確認行動ができるか、皆で工夫し、アイデアを募りましょう。
- ④ 広い道に出る時は、例えば、少し手前で一度停止し、さらにゆっくり出て停止して左右を確認する二段方式など、より安全性の高い方法について検討しましょう。
- ⑤ 白内障、加齢黄斑変性の予防の観点から薄い色のサングラスを着用するなど、できるだけ紫外線を浴びないことについて指導するようにしましょう。
- ⑥ 以上の徹底を図るため、高齢運転者に安全衛生教育を実施するようにしましょう。

2 関節組織、筋力の変化への配慮

<チェック>

自動運転者に次のようなことがある場合は、腰痛、転倒、交通事故の発生のおそれがあります。

- 運転席から降りるときに腰やひざに痛みを感じたことがある
- 運転席から降りるときや歩行中に転倒したり、転倒しそうになったことがある
- 腰、ひざ又は足首に痛みがある
- 最近前の車に追突しそうになったことがある
- 最近デジタコ分析で急ブレーキが多い



これらの経験は、転倒、腰痛等の災害のリスクがあるとともに、交通事故にも結びつく可能性のあるものです。

例えば、次のような事故や災害のリスクが考えられます。

【事故、災害のリスク】

- ◆ 運転席で長時間同じ姿勢をしていて筋肉が硬くなり、次のリスクが高くなります。
 - ・急に運転席から地面に降りたつと、腰やひざ等を痛める。
 - ・車から降りた時や歩行中に転倒して怪我をしたり、荷台や荷の上を移動していてバランスを崩して墜落する。
 - ・貨物自動車から降りてすぐに荷の積卸しなど腰に負担のある作業をして腰痛となる。

- ◆ 年齢の経過とともに特に素早く反応する筋肉が低下し、その結果緊急な対応への反応が思った以上に遅れ、渋滞で停車している車に追突等する。ブレーキ踏力も低下する。

上記のリスクを避けるため、事業者は、高年齢の自動車運転者に対して、その安全・健康の確保のため次のことに配慮しましょう。

【事業者として次のことに配慮しましょう】

- ① 腰痛防止の作業方法を教育・指導しましょう（図2-9～図2-14を参考に）。
- ② 荷役作業を行わせる場合には、その重量、作業量について事前に確認し、適切な作業方法を指示するようにしましょう。
- ③ 長時間の運転のあとは、降りる際に注意をすること、降りた後にストレッチやウォーキングをすることについて指導するようにしましょう。また、降りる前に表2-1、表2-2の中で可能な運動（ストレッチ等）を実施することについても配慮しましょう。
- ④ 長時間の運転のあとは、すぐに荷役など負担の大きな作業を行わないことを徹底しましょう（少なくとも2～3分は立った状態を継続するか、2～3分程度歩くようにしましょう）。
- ⑤ 高年齢運転者については長時間の連続した運転とならないよう、走行計画作成時に通常よりも頻繁な休憩がとれるように配慮しましょう。
- ⑥ 筋力低下などにより反応が遅れることから、車間距離を十分あけて走行することを徹底するようにしましょう。
- ⑦ 股関節周りの筋肉などを維持強化するため、日常的にウォーキング、体操を行うように指導しましょう。職場でも定時に全員で体操を行うことにも配慮しましょう。
- ⑧ 筋力トレーニングを行うことにより、高年齢者においても筋力の低下を防止することができるので、毎日のウォーキングなどで筋力トレーニングを継続して行うよう指導しましょう。
- ⑨ 高齢化による関節機能の影響について、高年齢運転者に安全衛生教育を実施するようにしましょう。

3 疲労回復と睡眠の確保への配慮

<チェック>

自動車運転者に次のような状態がある場合は、運転が危険になるおそれがあります。

- 寝付きが悪い
- ちょっとした物音で目が覚める
- 夜中に何度も目が覚める
- 朝早く目が覚める
- 睡眠時間が足りない
- 十分な時間睡眠をとっているのに昼間眠くなる
- いびきがひどいと言われる



これらの状態がある場合は、居眠り運転やそれに近い状態での運転のリスクがあり、交通事故に結びつく可能性があります。

【事故、災害のリスク】

- ◆ 寝不足による居眠り運転で追突などの交通事故を起こす。
- ◆ 眠りが浅いために運転中瞬間的な睡眠状態となり、追突、他車への接触などの事故を起こす。
- ◆ 脳・心臓疾患が発症し、いわゆる過労死となる。
- ◆ 年齢の経過とともに特に素早く反応する筋肉が低下し、その結果緊急な対応への反応が思った以上に遅れ、渋滞で停車している車などに追突する。

高年齢のドライバーを有する事業場の管理者は、過重労働に対する対策をきちんとつくり、一人ひとりの健康管理を適切に行う必要があります。特に長距離運転では、体をかかなり使っているにもかかわらず、運動量は不足し、このため肥満や脂肪の増加などから睡眠時無呼吸症候群 (SAS) を引き起こすことも考えられます。この症状が続くと、夜中に本人は寝たつもりでも呼吸が困難になるため、大脳は目覚めており、これが昼間の睡眠不足さらには居眠り運転とつながる危険があります。

長時間運転といった労働では、慢性的な休養不足による疲労の蓄積が起こりやすいことは以前から知られている事実です。これが、過労というものにつながります。

トラックドライバーを対象にした厚生労働省の調査によれば、睡眠時間が5時間未満での居眠り運転発生率及びヒヤリハット発生率を1とした場合、5時間以上睡眠時間をとる群では居眠り0.37、ヒヤリハット0.43となっていて、こうした危険な状況は睡眠時間5時間以上の方が明らかに少なくなっています。

また、ドライバーの65%は、眠気により危険を感じたことがあるという報告もあり、このうちの68%のドライバーは居眠り運転の経験があるといえます。つまり日常的に長距離運転のトラックドライバーはこうした居眠り運転を自ら経験しているのです。その原因というのはもちろん恒常的な睡眠不足によるところが多いのですが、定時走行を強いられる心理的なストレス、荷役作業による疲労、偏食、不規則な食事や生活というものから生じる生活習慣の変化もあげられます。

夜勤労働者の場合、高齢化が進むと疲労の進展が早く回復が遅くなるという傾向があります。

過労死は陸運業での労災認定件数が多いところですが、その7割以上は中高年であり、そのトリガー（引き金）としては、長時間労働や過大なノルマに対し自分ならできるという中高年独特の頑張りが作用し、事態を悪化させるということも一つの要因として考えられます。

こうしたことから、先に揚げたような事故や災害のリスクが考えられます。

これらのリスクを避けるため、高年齢の運転者には、事業者として次のことに配慮しましょう。

【事業者として次のことに配慮しましょう】

- ① 走行計画を作成する際に、十分な休息期間、休憩時間が確保できるようにしましょう。
- ② 走行計画を作成する際に、夜間の運転業務の回数等についても配慮するようにしましょう。
- ③ 表 2-4 により、正常な体内時計とするための方法などについて教育・指導するようにしましょう。
- ④ 点呼等で睡眠状況の確認をより徹底しましょう。
- ⑤ SAS についてのスクリーニング検査を実施し、必要な場合は医師による治療を受けるよう指導するようにしましょう。
- ⑥ 厚生労働省の「疲労蓄積度自己診断チェックリスト」の活用にも配慮しましょう。

(参考) 交通労働災害防止のためのガイドライン（抜すい）

十分な睡眠時間の確保は、改善基準告示が求めているところであり、また、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の改正に当たっての調査において、十分な睡眠時間が確保できていないと、交通労働災害が増加するという結果がでています。

このため、同ガイドラインの第3の3「点呼等の実施及びその結果に基づく措置」では、(1)点呼等の実施として、睡眠時間について次のように規定されています。

事業者は、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、睡眠時間の状況を確認すること。

また、(2)点呼等に基づく措置では、睡眠について次のように規定されています。

事業者は、走行前の点呼等において、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況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。

また、1週間連続して1日あたりの拘束時間が13時間を超える等による睡眠不足の累積等安全な運転に支障があるおそれがあると認められる者に対しては、走行途中に十分な休憩時間を設定する等の措置を講じること。

4 心理的な変化への配慮

<チェック>

自動車運転者に次のような状態がある場合は、交通事故の発生のおそれがあります。

- 年はとつても運転には支障はない これまでの経験がものをいう それよりも他の運転者の運転が悪いという態度が見られることがある
- 指導内容を素直に受け入れることがない
- 若い者では、この仕事は無理であろう ここは、自分が一肌脱がないといけなといった雰囲気を感じられる



これらの状態がある場合は、無理をした行動や不適切な行動をとることにより、交通事故に結びつく可能性があります。

そのため、次のような事故や災害のリスクが考えられます。

【事故、災害のリスク】

- ◆ 不必要に追い越す、幅寄せをするといった行動をとることにより、交通事故を起こす。
- ◆ 車間距離を詰めすぎることによって、追突事故を起こす。

上記のリスクを避けるため、一定の年齢以上の者には、事業者として次のことに配慮しましょう。

【事業者として次のことに配慮しましょう】

- ① 自己の持つ加齢に伴う弱点を十分理解し、安全な運転行動をとるよう指導しましょう。
- ② 長年の経験が自分ではこれでよいとする「マイルール」をはびこらせることにもなります。このため、指導教育では、相手が気づきそして行動を修正するようなアプローチが必要です。但し、経験や技能のあるベテランなので、強制的な指導では納得しない点もあり、注意する必要があります。
- ③ ベテランとしての立場から無理した運転行動（例えば急に運転を変わってやるなど）にもなりがちといえます。管理者は高齢運転者の業務に無理がないかどうか十分検討する必要があります。
- ④ ベテランとしての過度の張り切りをさせないような配慮が必要です。

(参考)

【年齢と自尊感情尺度】

次の図は、ローゼンバーグの自尊感情尺度を用いて測られた、加齢と自尊感情の変化を示したものです。この自尊感情尺度は、主観的健康観や身体的活動の高さなど、多様な要因に関連していますが、子供の時期に高く、青年期に下がり、成人期以降徐々に高くなって、老年前期にピークを示し、その後の老年後期には落ち込むことが明らかにされています。

したがって、キャリアを積み、定年直前という年齢層では、自尊感情が最も高まっている点を十分理解して、労働災害防止の対応策を検討すべきと思われます。つまり、自尊心をくすぐる、それを傷つけない話し方や指導法、老化予防法など、様々な工夫と推奨が求められます。

図 3-1 Rosenberg (ローゼンバーグ 1965) の自尊感情尺度

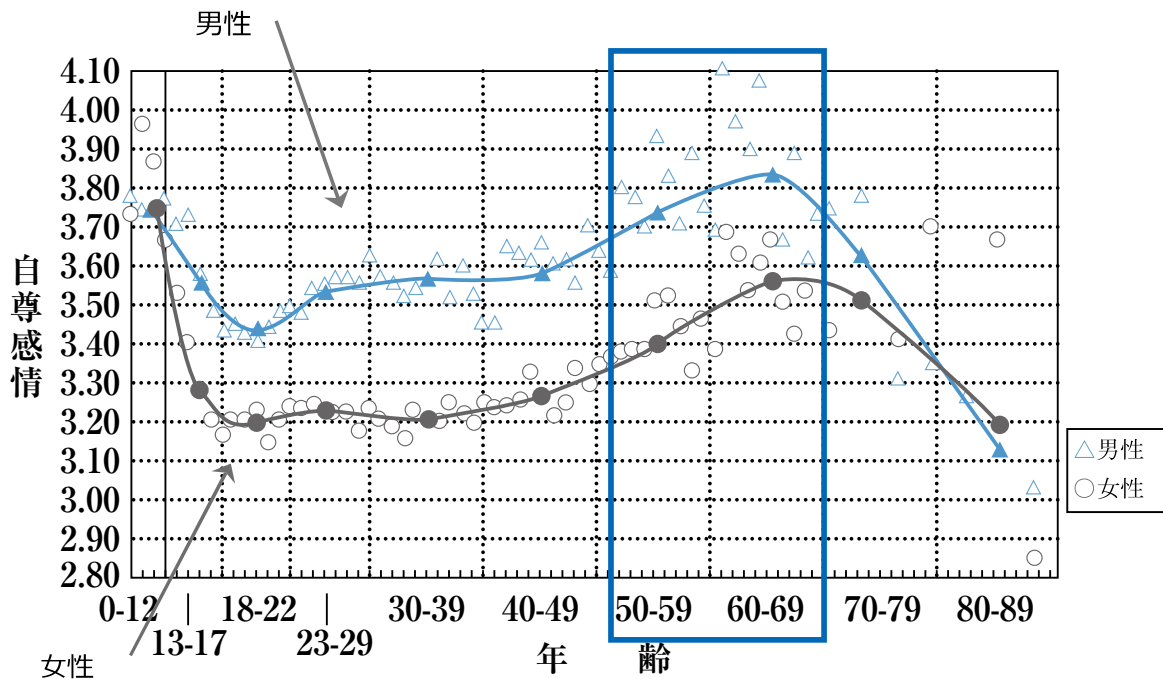
(説明)

老若の被験者に、右の 10 個のそれぞれの項目に対して「強くそう思う」から「全然そう思わない」という 5 段階で回答していただきます。

①③④⑦⑩の各カテゴリーに与える素点は 5 点～1 点で、②⑤⑥⑧⑨の各カテゴリーに与える素点は、反対に 1 点～5 点です。

これら 10 項目についての点数を加算した値を 10 で割ったものが図の縦軸の自尊感情です。

- ① だいたいにおいて自分に満足している。
- ② 時々、自分がてんでだめだと思う。
- ③ 自分には良いところがたくさんあると思う。
- ④ たいていの人がやれる程度にはやれる。
- ⑤ 私には自慢するところあまりないと思う。
- ⑥ 時々、まったく自分が役立たずだと感じる。
- ⑦ 少なくとも他人と同じくらいの価値にあると思う。
- ⑧ もう少し自分を尊敬できたらよいと思う。
- ⑨ だいたい自分は何をやってもうまくいかない人間のように思える。
- ⑩ すべて良いほうに考えようとする。



出典) 1) Rosenberg, M. "Society and the adolescent self-image", Princeton University Press, 1965. 2) Robins, Richard W., Trzesniewski, Kali H., Tracy, Jessica L. "Global self-esteem across the life span.", Psychology and Aging, Vol 17(3), pp. 423-434., 2002.

5 記憶力・認知力の変化への配慮

<チェック>

自動車運転者に次のような状態がある場合は、交通事故の発生のおそれがあります。

- 危険な交差点だったことに後から気がつくことがある
- 最近前の車に追突しそうになったことがある
- 最近デジタコ分析で急ブレーキが多い



これらの状態がある場合は、居眠り運転等の場合以外に記憶力や認知力の低下が懸念され、交通事故に結びつく可能性があります。

例えば、次のような事故や災害のリスクが考えられます。

【事故、災害のリスク】

- ◆ 危険な箇所における感受性の不足により、交通事故を起こす。
- ◆ 渋滞には気がつくが、危険認識が遅れ、追突事故を起こす。
- ◆ 他車の事故発生時に咄嗟の対応ができず、多重事故に巻き込まれる。

上記のリスクを避けるため、高年齢の自動車運転者には、事業者として次のことに配慮しましょう。

【事業者として次のことに配慮しましょう】

- ① 危険箇所を示した安全情報マップ（危険マップ）を作成し、走行計画作成時に危険箇所を明示し注意を喚起するようにしましょう。
- ② ヒヤリ・ハット、KYT などにより危険感受性の向上を図るようにしましょう。
- ③ 記憶、計算など様々な方法による脳トレーニングが提唱されていますので、これらを活用して脳の活性化を図ることに配慮しましょう。
- ④ 危険回避への対応が遅れるおそれがあることから、車間距離をあげること、速度超過にならないことを徹底するようにしましょう。
- ⑤ デジタルタコグラフを装備している場合は、運転分析を活用し、運転者に自分の運転のクセ等について自覚させるとともに、必要な安全運転指導を行うようにしましょう。
- ⑥ GPS 等による動態管理を行っている場合は、自動車運転者に健康を含め異常な状態が発生した場合に迅速な対応ができる体制を整備するようにしましょう。