

「令和4年度 事業用自動車健康起因事故対策協議会」議事概要

日 時 : 令和5年2月9日(木) 16:00~18:00

場 所 : 中央合同庁舎3号館8F特別会議室 (対面・WEB併用)

出席者 : 酒井座長、水町委員、大久保委員、谷川委員、作本委員、高田委員、濱田委員、
佐々木委員、石川委員、石指委員、梶野委員、神谷委員、姉帯委員、坂本委員、鷺川委員、
秋山委員、小林オブザーバー
国土交通省 自動車局長、大臣官房審議官(自動車局)、安全政策課長、旅客課、貨物課

議事次第に沿って、事務局からの資料の説明後、質疑応答が行われた。主な内容は以下の通り。

議題(1) 健康起因事故の発生状況と健康起因事故防止のための取組について

- タクシーの令和3年の健康起因事故報告件数のうち、人身事故件数は14件から9件と減少しているが、全体としては50件から53件と増えており、高止まり傾向にある。特に高齢ドライバーに対する取組が必要であり、業界をあげて活動を行っていく。
- トラックの事故が増えている要因の検証が必要であるが、新型コロナウイルスの関係で、バス、タクシーの母数が減っているのではと推測する。
- SASに関して自動車事故報告規則等の取扱い要領の一部が改訂されたが、周知が十分なされていないので、今後さらに推し進めていただきたい。SASは事故報告の段階で分かっているケースが少ないため、その後の確定診断の結果を報告書に反映する取組を行ってほしい。
- 発作の前段階で運転を中止することが重要だが、その難しさもある。バスでは乗務が中断されるケースが多いが、タクシーやトラックはそうでないため、実践度合いや意識など再度徹底する必要がある。
- 事故が数字として見えるようになると対策が進み事故が減る。トラックは増加傾向にあるが、数字に変化がないモードについては心配である。スクリーニング検査の受診割合との関係を見るなどの対応が必要。

議題(2) 健康起因事故防止に係る取組に関するアンケート調査結果について

- バスのモードにおいて、今まで策定したマニュアル・ガイドラインの認知度が90%以上であり、着実に進んでいる。視野障害マニュアルも80%であり、更に高めていく。
- 他のモードに比べ、タクシーはガイドライン・マニュアルの認知度が低い。これを100%に持っていかなければならない。スクリーニング検査の必要性の認識も100%に持っていく必要がある。受診状況についても検査の受診を訴えていき、視野障害対策に対しても引き続き取り組んでいく。
- 各種スクリーニング検査を受診させていない理由として、トラックは人員配置上の余裕がないことが1位となっている。ドライバー不足の中、対策が必要である。
- スクリーニング検査に対して理解はある。他方、ドライバー不足など現場の回しに苦労している。時間を与えるために苦労しているのが実態。年齢や健康診断結果、点呼時の状況などから複合的に考えて優先度をつけてスクリーニングを実施していくことが重要である。
- 視野障害対策マニュアルについて、自動車事故対策機構の作成しているテキストにも内容を織込み、周知を行っていく。

議題（3）自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業の結果について

- モデル事業のアンケート結果の好事例の中で、意識の向上につながったという意見がある。こういうことが乗務を中断して安全を確保することに繋がっているのではないかと考える。他方、課題としては費用負担の事をあげられている方が多い。費用負担を少しでも軽減するために、助成などを活用して、年々、脳やSASの検査を受診している事業者も増えている。視野障害のモデル事業も含め、少しでも費用負担の低減に繋げてより多くの事業者が取組めるよう進める。
- モデル事業は有益であったと考える。治療などを経て運転者が現場復帰できたことは非常にうれしい事である。ドライバー個人にとっても非常に良い事であり、企業にとっても企業の継続性をつなぐ意味でも非常に有益だったと考える。今回のモデル事業が好事例としてよかったと繋がっていくような施策を展開していきたい。
- 初診で正常と判断されて脳血管疾患を発症した年齢構成は40歳を含めると100%となる。初見で何もなかったが、その後発症している方全員に共通していることは無いのか、例えば1年後に体重が増えただとか、血圧が上がったかなど、ほかの要素も調べた上でこの年齢構成になっているかなどを確認してもらいたい。
- 実際にどういう方を優先して検査をするかという点が重要だと考える。危険因子について例えばアンケート形式などでチェックをしたうえで、何点以上なら受けた方が良いなどがあると嬉しい。
- スクリーニング検査が目的ではなく、健康に元気に働ける方を増やすことが重要であり、会社としてフォローしていく重要性を認識し、現場に落とし込んでいきたい。フォローが大切という事をすべての事業者に落とし込む取組を行っていただきたい。
- 様々な取組を行って来て良かったと感じる。個々の運転者の健康管理に対してだけではなく、事業者にとっても労働力を確保できる意味でも予防医学だけでなく、環境医学としてもこのような取組はあるべき。行政としては、全体的に増やしていく事やどうやって業界を支援していくかなどのリーディングが絶対的に必要。様々な業界の利益となるようなことを実施していただきたい。
- 危険因子の中で高血圧が他の要因と比べても大きな差がある。高血圧は他の因子に比べて予防が可能であり重要。高血圧と言っても幅が広く、治療される方によってもコントロールが良いかが重要であり、今後発展的に調査を行うことにより、さらに対策が進んでいくと考える。
- 疾病の早期発見、早期治療が健康起因事故の未然防止になったという総括に対しては疑問が残る。例えば正常者の中で12人中1名も膜下出血が起きている。また、緊急性がありながら事業者の対応が必要ないとされた13名の中で、定期通院の中で就労可という例もあり、なぜ緊急性があるのにそのような対応となったのかなど、調査が必要である。疫学的に脳血管疾患による健康起因事故の未然防止になるのかについては動脈瘤の大きさを確認するなど引き続きデータの解析が必要である。
- モデル事業の総括として結果的にここまでになったという事は良いと考える。むしろこれを企業に戻してもらうことが大切。産業医がこのようなことに対してきちんと対応できるかが問題。成人病や人間ドックなどの中から出てくるのが今回のようなことだが、なかなか対応ができていない。一人でも命を救いたい、一人でも現場に戻してあげたいという気持ちでみなさんが行っており、その点を評価しているので今後どのように進めていくかを議論いただきたい。
- 50歳以上の発症率が高く、既往歴のある方や高血圧者に罹患率が高いことなどが、今回の調査で明らかになった。今後は産業保健分野における費用対効果を考慮して、ポイントを絞った取組が求められる。

- アンケート内容の中で 1 番に運転者の意識向上につながったとあり、非常に重要と考える。現場では工夫しながらいろいろな事故防止活動を実践していると思うが、その中でこのような意識を高く維持し続けるための活動のベストプラクティスなどを調べて PR などを行っていただきたい。
- 5年間のこのモデル事業で得た実態、実績、知見を踏まえて、トラック、バス、タクシー、エッセンシャルワーカーとして、起こるべくして起きた事故が起きないように、交通事故を根絶するように決意して取り組んでいきたい。
- アンケート結果の中で有益であったことや、課題など客観的にデータで出ているので、これらが無になるようなことが無いように、官民一体で取り組んでいただきたい。

議題（4）令和5年度の取組について

委員からの特段の意見なし

以上