

職場の 交通安全対策を 進めよう

～本当に効果が期待できる対策とは～

公務職場の交通安全対策は、職員の安全を守るだけでなく、損害賠償や車両の修理等による公費支出をできるだけ減らすという意味でも重要な課題である。

交通公務災害や通勤災害が減らないことに悩む自治体は多いが、交通安全講習などのありきたりな対策以外に新しい手段を打ち出せていないのが現状だ。そこで今回は、本当に効果が期待できる職場の交通安全対策や、いかにして職場で交通安全に対する意識を高めるかを考えていく。

General remarks

総論 今、公務職場に求められている交通安全対策とは

まずは基本・日常の活動を
確立すること
そこから新たな展望が開ける



日本リスクマネジメント研究所代表取締役所長
山田 幸洋

何もしていないのではなく、それ

なりに対策を行っているのに、交通事故がいつこうに減らないことに悩む自治体が多いという。

また、交通事故防止について新しい手段・方法を積極的に取り入れているにもかかわらず、その効果が出ないと苦慮する自治体もあると聞く。

こうした現状は何に由来し、どこにどのような問題があるのだろうか。さらにどのようなすれば、こうした現状に終止符を打つことができ、本当に効果上がる対策への展望を開けるのだろうか。

本稿では、まずはこうした現状にある壁とも呼ぶべき問題点について考えたうえで、具体的各論を述べたいと思う。

プロローグ

まずは現状の
再点検と再確認から

■受講者のニーズに沿った
講習が実現できているか

悩める自治体の実情を聞くと、その多くは年1〜2回程度の交通安全（安全運転）講習会といったステレオタイプの対策に終始し、新たな手段・方法を打ち出せていないのが実態らしい。誤解なきようまず最初に指摘しておくが、年1〜2回開催の講習会自体が無意味だとか、これを否定や問題視しているのではない。

ただ、それが十年一日のごとく毎年の行事スケジュールの消化に終わり、単に「やりました」という実績づくり、報告書の材料に過ぎない

のが問題なのだ。

こうした講習会を毎年受講させられている職員たちにとって、それが安全運転へのモチベーション・動機づけになっていないことが、問題の本質である。

このような問題の背景事情として「公務員の運転特性や運転スキルレベル等の諸条件」、さらに「公務を取り巻く地域・住民（大きくは若者のクルマ離れや超高齢社会などの交通社会全体）等の変化要因」等々といった公務運転を構成する諸条件・諸要因の詳細な事前検討とその結果の落とし込み（できればその作業を労使一体で）が十分になされることなく、開催する側の論理と都合によって行われている可能性が指摘できる。

つまり、運転する側の職員のニーズや希望に合致しておらず、彼らの支持と理解納得（安全運転への態度変容の大前提）が得られていない。

これでは効果がないのも当然だ。これらの改善に加えて欲をいえば、講習会が単なる一過性のイベントに終わることなく、日常の公務運転（マイカー通勤も含む）時の安全運転確保と、それを支援する管理監

督者サイドの日々の管理指導・教育活動とが連動する、講習会がそのキックオフの機会と位置づけられていることが望ましい。

また、新しい手段・方法の導入が効果なしとするケースでは、いかにスピード（速効）が求められる時代背景とはいえ、物の効率ではなく人への教育の効果を、短いスパンで評価する性急さが第一に問題で、それが適正な期間経過後の判定・判断か否かが重要である。

前記とは別に、導入前後やその後の実施運営のプロセスに手抜きがなかったか、運転者や関係者に過度な負担・ストレスをかけ過ぎてはいないか、ホシネの支持・理解納得はどうか等を疑うことが必要で、その精査検討作業（できれば関係者、リーダー格の運転者を巻き込んで）後に、特段の問題がなければ継続・経過観察を、問題があればそれに改善を加えると良い。

なお、断念は最後の選択で、改善の余地・方途なしの場合に限られる。断念するから「失敗」となる。もっとも本稿の指摘事項をクリアしたうえで導入には、断念などあり得ないが……。

■効果的な対策は

地道な日々の実践から

「効果のある新しい手段・方法は……」という内容の質問や問い合わせが多数寄せられる。それに対して「効果ある万能で魔法のような対策など、どこにもない」というのが正直な回答で、それは「相手にするの」が、物ではなく人間」だからで、「これさえやっていけば大丈夫」という対策などない、という意味の回答である。

むしろ「効果のある新しい手段・方法」と腐心する前に、後述する交通公務災害防止のために制定された関係諸法令等で示されている「使用者の義務」「管理者の法定業務」「事業者の責務」等に規定されている事項を、どれほど確実に、ハンドルを握る職員の立場に立つて実施できているか、それが中味の乏しい形だけのものになっていないか等々を問いつつ続けながら継続することが先決ではなからうか（その一部、表面的には実施されているだろうが）。

さらに、自治体・公務員という位置・特性を踏まえ、法に準拠しながらも当該自治体にふさわしい管理のあり方・進め方で「どのよう

に安全な運転を確保できるか」を問い続けることも重要である。こうした取り組みの姿勢こそが「効果的な対策」「新しい手段・方法」の発見につながる。それは決して他者から与えられる性質のものではなく、自らの日常の実践の中で自問自答し、そこから生まれる問題意識・問題発見能力（これこそが管理する者とされる者の決定的な違い、管理者が備えていなければならない唯一最大の資質だが）の延長線上にあるのだ。そうしたものの（対策）だからこそ、効果あるものになるのである。

こうした日常の管理指導教育活動と「PDCAの管理サイクル」が回され続けられれば、その効果は多少の時間差、上下変動を伴うものの、確実に「事故ゼロ」へと向かうに違いない。

交通公務災害を防止せねばならない理由

そもそも論でいえば、自治体は国に準じて「住民の生命・身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずる……責務を有す

る」と、交通安全対策基本法で規定されている。これは自治体が主体的・能動的・積極的に交通事故防止を図らなければならない立場であることを示している。

そうした立場にある自治体、それを構成する公務員が、前述した立場とは正反対の、「交通事故当事者」になることは、本来は絶対にあつてはならないことである。しかし現実には残念ながら、人間ゆえの弱点や限界——不注意や失敗、怠慢などによつて事故を起こし、その処理のために市民の税金が使われているのも事実である。

こうした現実Ⅱこうした交通事故を一件でも減少させながら、限りなく「ゼロ」に近づけることは、いわゆる「公僕」と呼ばれる市民からの期待に応えるべき公務員にとつて、重要な取り組み領域である。後述する「公務員バッシング」に備えて、あるいはこれに対応する際の基本・基礎をなす行政のあるべき姿勢でもあろう。

■交通事故は紛れもない

犯罪だという認識を

周知のように、交通事故を起こ

せば、「刑事上」、「民事上（損害賠償）」、「行政上（行政処分）」、「道義上」の、4つの責任が発生する。

さらに、運転者だけでなく、自動車も公務遂行に使用させている自治体にも使用者責任や運行供用者責任があり、ケースによつては「自動車の運転禁止」などの行政処分が科せられるだけでなく、刑事上の責任すら問われることもある。自動車使用はこうしたリスクの伴う行為であることを忘れてはならない。

なお、後述する労働安全衛生法においても、自治体が安全衛生の措置を講じていない場合には国からの罰則が科され、また、安全配慮義務を怠ると民事上の責任が発生する。

■公務員が起こす違反、事故はバッシングの格好の標的に

公務員は、「公務員だから」という理由だけで、他の職業よりも「バッシング」の対象にされやすい。そのため交通事故（とりわけ重大事故）や交通違反（飲酒運転などの悪質危険な交通違反）の当事者になれば、ほぼ間違いなく「公務員バッシング」があり、マスコミが大きく報道する。すると、事故や違反とは無

関係な、善良で安全運転を続けている他の職員までもが注視され、いわれない非難さえ受ける。

これは公務員が過度に優遇されているといった誤ったイメージのある業でもあるが、「公務員のあるべき姿・期待される公僕像」の反作用・反動ともいえる一面もあり、いわれないバッシングは別にして、公務員とは常にそうした立場、厳しい批判にさらされることを自覚して公私の運転に当たらなければならない。

できるなら「バッシング」をポジティブに捉え直して、それだけ期待され（その表裏の関係で批判される立場の自覚、己への戒めの鏡にして、標的とはならず、公務員とはⅡ安全で安心できる理想の運転者像という状況を構築してほしいと思う。

交通公務災害防止のための組織と対策

ここでは交通安全（交通公務災害防止）に係る関係法令をインデックス、あるいは要約して提示し、以下の事項についての検証時の参考とされることを意図している。

◆現状の安全管理が、関係法令で規定されている内容と照合して、どの領域をカバーしているか。さらに、それがどの程度まで掘り下げて実施されているか（掘り下げの程度・内容が新しい手段・方法の導入と活用に密接に関係する）

◆前記に関連して、欠落しているたり不十分だったりする領域はないか（自治体には、基本的にこのような状況はないと推定されるが、それが皮相的・表面的で形式に流れてはいないか）

◆自治体全体として、個々の法令とその組織体制間・関係する管理監督者の間に、相互補完・連携があるか（協力関係の相乗効果を意図しているか）

◆交通法令の遵守とその確保のための管理体制は、必然的にトップダウン（命令・指示）の機能・運用になる。それを補完し運転者の思いやホンネを集約するボトムアップ的機能を持つ制度や機会があるか（任意・自主的なもの）

■道路交通の基本、中核をなす

「道路交通法」

道路交通法（以下、道交法）は、道路交通の基本法、中核をなす法規定であり、道路交通の場に参加するすべての対象を規律する法である。

ここでは道交法の規定条文中から、「車両（自動車）の使用者（自治体）の義務」と、それに関係する規定だけを対象とした。

さて、道交法では次に述べるいわゆる「安全運転管理者制度」関係の条文規定の前に、「車両等の使用者の義務」として、使用者に次の事項について直接的な義務を課している。

道交法が使用者に課している義務

課している義務

- ① 運転者、安全運転管理者、副安全運転管理者、その他車両等の運行を直接管理する地位にある者（当該地位者を安全運転管理の第一線の実務者・協力者に位置づけることが重要）に、安全な運転に関する事項を遵守させること（第74条第1項）
- ② 運転者に車両の速度・駐車・

積載・自らの心身の状態に関して同法令に規定する事項を遵守させること（第74条第2項）

③ 消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車の運転者に対し、必要な交通安全教育を行うこと。但し安全運転管理者を選任している場合を除く（第74条第3項）

④ 駐車場所の確保・駐車に関するの適正使用の措置を講ずること（第74条の2）

以上のように、車両の使用者には、自らが直接的な義務を負い、車両の運行にかかわるすべての者を指揮し、率先して安全な運転の確保に当たらなければならない義務がある。

もつとも、車両の使用者（自治体・具体的、最終的にはその長）は多様な役割や仕事をもっており、安全運転管理に専任・日常的にかかわるのとは不可能に近い。そこで使用者は自らを代理して日常的に安全な運転の確保を行う「安全運転管理者（等）」を選任し、その者に管理に必要な権限を付与して管理に当たらせることとした。これが「安全運転管

理者制度」と呼ばれるものである。たとえば、前記の③については、選任した安全運転管理者を経由して、その者に必要な交通安全教育を行わせるものと解される。

安全運転管理者が行わなければならない
法定業務―その1

安全運転管理者が行わなければならない
法定業務―その1

安全運転管理者が行わなければならない
法定業務―その1

安全運転管理者が行わなければならない業務として、道交法で最初に規定されているのは、国家公安委員会が作成・公表している「交通安全教育指針（同法第108条の28第1項）」に基づいた交通安全教育を運転者に実施することである。

この指針の主なポイントは、次のとおりである。

交通安全教育指針のポイント

- ① 幼児↓児童↓中学生↓高校生↓成人↓高齢者の順に、各年齢層の特性に対応した教育を段階的・体系的に生涯にわたって実施。安全運転管理者はそのうちの「成人」に対しての「免許取得後の再教育」を担当する（当該自治体スタッフの力量や専門性等を考慮して、そ

の一部を外部の交通安全教育専門機関にアウトソーシングするのにも一考に値する）。

- ② 参加型・体験型・実践型の教育手法の積極的活用（KYTの受け皿として小集団活動等の討議方式やグループダイナミックス理論に基づいた進め方、実車運転訓練等の活用）。
- ③ 交通安全教育の計画立案と実施↓教育効果の測定↓社会情勢に応じた教育内容の見直し等の規定は、いわゆる「P↓D↓C↓A」の管理サイクルを示唆している。

ちなみに、前記②の「小集団活動」については、学習活動へ主体的に参加することにより習得の度合いが高く、討議を通して納得が形成され、実際の運転時に実行・実践される度合いも高い（P10資料1参照）。

安全運転管理者が行わなければならない
法定業務―その2

安全運転管理者が行わなければならない
法定業務―その2

次に、安全運転管理者が処理しなければならない7つの法定業務を挙げる。これらの事項には、日常

資料1 小集団活動の効果 (Lewin,1947)

テーマ 方法	牛レバーの料理を 食卓に出す ※1	肝油を乳児に 与える ※2	オレンジジュースを 乳児に与える ※2
講義のみ	3%	55%	55%
討議後に意思決定	32%	90%	100%

主婦を対象としたアメリカの研究報告。「食用牛が不足しがちだった第二次大戦中、正肉だけでなく、牛レバーを少しでも食卓に出すこと」(※1)、また「乳児に肝油とオレンジジュースを摂取させること」(※2)について、講義のみによる情報提示グループと、講義後に集団で討議をして最後に皆の前で意思表示を行ったグループとの、その後の一定期間経過後の実行度の違いを示したもの。日本でも脚気防止の玄米食やミルク服用について、同様の結果報告がある。

的に継続して運転者各人に対応しなければならぬ事項が含まれている。

安全運転管理者が処理しなければならぬ7つの事項

- ◆ 運転者の適性・技能・知識や道交法等の法令遵守状況を把握するための必要な措置を講じる (運転適性検査、運転記録証明等の活用)
- ◆ 最高速度違反・過積載運転・過労運転・駐車違反等の防止を盛り込んだ運行計画を作成する (運行結果の確認と問題

点の解消)

- ◆ 長距離・夜間の運転の場合、過労運転等の可能性がある時は交替運転者を配置する (自治体では頻度は高くなかろうが、明確な基準規程の整備と運用が必要)
 - ◆ 異常な気象、天災等で、安全運転確保に支障の恐れがある時は、安全運転確保に必要な指示や措置をとる (東日本大震災時の教訓を生かす)
 - ◆ 運転者に点呼等を行い、日常点検整備実施、正常運転の可否を確認し、安全運転確保に必要な指示をする (確実に実施されているか、形だけではないか)
 - ◆ 運転状況把握のため、運転日誌を備え付け、運転終了時に運転者に記録させる (記録結果の確認と問題点の改善)
 - ◆ 自動車の運転に関する技能・知識・その他安全運転の確保に必要な事項を日常的に指導する (安全運転全般の躰教育)。
- なお、交通事故防止に関し、きわめて参考度の高いものとして、ISO39001 (国際標準

の道路交通安全マネジメントシステム)がある。

■道交法では規定されていない事項も明文化されている「労働安全衛生法」

労働安全衛生法 (以下、安衛法)により、事業者は労働者の安全・衛生・健康を確保するための措置を講ずる責任、および労働契約に基づく安全配慮義務を負っている。このことは、自治体 (事業者) は職員 (労働者) の安全と健康等を最優先して確保しなければならないことを意味している。また、この前提条件が満たされていないならば、区域・住民に対する公務を遂行できない、という側面からも重要である。

安衛法では、大規模事業場においては、総括安全衛生管理者、安全管理者 (清掃・水道等の事業領域)、衛生管理者、産業医、救護関係管理者*、作業主任者の選任と、安全・衛生委員会の設置を義務づけている。さらに (運転) 労働時間、休日・休暇、心身両面での健康確保とその推進のための措置等、道交法では規定されていない事項が明文化されている。この中では、安全・衛生委員会

は労使が協力して安全を調査審議する場であり、労働者の主体的な安全意識の醸成、ボトムアップの会合でもあることを強調したい。

安衛法関連では、近時の改正で努力義務化 (化学物質は義務化) されたリスクアセスメントの一環として、全職員によるヒヤリハット体験の共有や交通安全情報マップの作成などを導入するとよい。また、労働安全衛生規則に基づき定められている労働安全衛生マネジメントシステムに関する指針からは、科学的な管理や内部監査制度など、安全管理上参考度の高い事項を学べることも申し添えておく。

■交通労働災害防止のためのガイドライン

労働災害のうち交通事故によるもの (交通労働災害) は、一般の労働災害が減少するなかで、減少傾向に鈍化が見られ高止まりしていた。そこで厚生労働省 (当時は労働省) は平成6年、交通労働災害防止のためのガイドラインを通過し、一部改正を行い (25年) ながら「交通労働災害防止」に特化した取り組みを強化している。

* 安衛法では、爆発、火災等によって労働者の救護措置がとられる場合の労災発生を防止するため、事業者に対し救護に必要な機械等の設置や訓練を義務づけており、「救護関係管理者」(救護に関する技術的事項を管理する者) がその任に当たる。選任が義務づけられているのは建設業だけだが、その考え方は、人為、自然を問わず大規模災害時の対応として、公営バスや公用車の運行管理においてもヒントになる。

同ガイドラインでは、次のことを規定している。

交通労働災害防止のため

ガイドラインで規定されている事項

- ① 道路上の交通事故によるものに加えて、事業場構内での事故（フォークリフト等を含む）、道交法では管理対象外の「**原動機付自転車**」によるものも労働災害とする。
- ② 交通労働災害防止に係る方針の表明↓目標の設定及び計画の作成↓実施↓評価及び改善の取り組みプロセスを明示している。
- ③ 安全委員会等での交通労働災害防止に関する調査審議実施に加えて、同委員会中に「**交通労働災害防止部会**」の設置を促している。
- ④ 事業者は、安全管理者、運行管理者、安全運転管理者を選任するとともに、その役割、責任及び権限を定め、それを労働者に周知するとともに、前記②の方針に基づいた安全衛生目標（達成すべき到達点）を明らかにし、これを労働者

に周知する。

- ⑤ 前記④の安全衛生目標を達成するため、一定の期間を限り、

資料2の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。

エピソード

まとめに代えて

本稿では意図的に、面白くも無いが、しかし、安全運転確保のベースとなる「法令ないしはそれに関連

する記述」に終始した。

交通公務災害に至る交通事故は、なんらかの法違反が原因で発生し、その法違反を犯させないための支援・マネジメント（安全管理）に欠落や問題があった、と考えられる。また、安全運転行動が個々の職員に習慣化・肉体化されていない結果でもある。

そこで自明の理とされている関係法令のアウトラインを概観し、それを再確認・再認識することが必要では……と考えたからである。

また、効果の上がる安全管理や

資料2 交通労働災害防止のためのガイドラインが求める、安全衛生計画に含める交通災害防止に関する事項

① 適正な労働時間等の管理及び走行管理等に関する事項

適正な労働時間等の管理及び走行管理の実施／適正な走行計画の作成等（走行計画の作成及び指示、走行経路の決定等、乗務状況の把握、走行計画どおりに走行できなかった場合の措置）／**点呼等**の実施及びその結果に基づく措置（点呼等の実施、点呼等に基づく措置）／荷役作業を行わせる場合の措置等（荷役作業を行わせる場合の措置、荷の適正な積載）

② 教育の実施等に関する事項

教育等の実施（**雇入れ時等の安全教育**、日常の教育、交通危険予知訓練）／**運転者認定制度等**（運転者認定制度、労働者の送迎の際の運転者の指名）

③ 交通労働災害防止に対する意識の高揚等に関する事項

交通労働災害防止に対する意識の高揚／**交通安全情報マップ**の作成

④ 健康管理に対する事項

健康診断（健康診断の実施、健康診断の結果に基づく措置）／**面接指導等**／心身両面にわたる健康の保持増進／**運転時の疲労回復**

なお、上記以外に事業者は、①異常気象等の際の措置、②自動車の点検、③自動車の安全装置等について、必要な指示や措置を講じておくことが規定されている。

新しい手段・手法を発見する要となるキー・パーソンは、現場の第一線で奮闘する安全管理監督者である。日々の活動を通して、その仲間・協力者をつくりながら「信念をもって誠実に、運転する相手の立場に立つて、安全運転確保のための仕事をぶれることなく、日々継続していくこと」が、運転する職員の信頼と安全行動の習慣化・肉体化につながるのだ。

安全につながることを「マンネリだ」と批判されるまで、また、それに改善（新しい手段・方法）を加えながら進もう。

日本リスクマネージメント研究所
代表取締役所長
山田 幸洋（やまだ ゆきひろ）
昭和46年、早稲田大学第一法学部卒業
後、株式会社企業開発センター入社。
『月刊自動車管理』、安全運転管理者・運行管理者法定講習テキスト等の執筆及び編集に携わる。平成6年、同社編集部長に就任。平成16年、同社本リスクマネージメント研究所設立、代表取締役所長に就任し現在に至る。
大阪府安全運転管理者等講習会特別講師、大阪市水道局安全運転管理者局内研修講師、社団法人兵庫県自動車協会連合会会員外理事、兵庫県指定自動車教習所協会副管理者講習講師などを歴任。