

## V 加齢に伴う心身機能の変化に対する健康管理等の対策について

Ⅳで述べたように、高齢ドライバーの雇用に関する不安で最も多いのは健康の不安です。タクシーの運転という仕事の特性上、安全については最大限の配慮を行わなければなりません。交通事故防止の観点からも、日々の高齢ドライバーの健康管理が非常に重要となっています。

また、脳疾患や心臓疾患等の病気は加齢に伴い発症率が高まることから、きめの細かい健康管理対策が求められます。

加えて、こうした疾病はその従業員の置かれている生活環境や長年の生活習慣などにも左右されていることから、65歳以上に至るまでの生活習慣病の予防についても日頃から力を入れることが重要です。

**アンケート調査**によると、高齢化に伴う心身の機能低下を予防するための対策をとっていますかの問いに対しては、  
「とっている」が1,234件 50.2%、  
「とっていない」が886件 36.1%  
無回答が336件 13.7% でした。

過半数の事業者が何らかの対策をとっていると回答しましたが、対策をとっている場合、具体的に何をしているかの問いに対しては、多い順に並べると、

- ① **出庫点呼時に体温測定または血圧測定をしている**が412件 33.3%
- ② **健康管理や体力づくりに取り組んでいる**が287件 23.2%
- ③ **法令で定められたもの以外にも健康診断を行っている**が269件 21.7%
- ④ **出庫点呼前、帰庫時点呼前に体操やうがい、手洗いなどを行っている**が96件 7.8%
- ⑤ **脳ドッグ健診を受診させている**が72件 5.8%

となっています。

**アンケート調査**結果によれば、高齢ドライバーは高血圧などの持病を持つ者が多くみられます。

高齢者にかかわらず健康を確保して、これを維持することは最も大切なことと考えられます。

- 特に高齢ドライバーについては
- ・健康診断を必ず受診させること。

- ・要再検査や精密検査の所感がある場合は必ず二次健診を受診させること。
- ・健康診断結果に応じて、よく相談の上これに応じた勤務時間や勤務日数を設定すること。などが考えられます。

さらに、大切なことは、高齢ドライバー自身に自分の体力、健康状態を深く自覚してもらうことです。

体力の衰えが認められる場合には、日々の体操やウォーキング、ストレッチ運動などを推奨して体力や柔軟性の衰えを防止して、向上させるように、図っていくことが必要です。

また、視力や聴力の衰えが認められる場合には医療機関を受診させることはもとより眼鏡や補聴器など、必要な機具の使用を勧めて、この使用を確認することも必要です。

いずれにしても、まず、本人に自身の健康状態を自覚していただき、これに対応して対策を講じることが最も大切なこととなります。

そのためにも日々、点呼時などに健康や体調に関する会話を行って高齢ドライバーひとりひとりの健康状態を確認することも、重要なことと考えられます。産業医や保健師に月1回必ず事務所に来ていただき、健診結果で問題のある者には面接を実施してくれるような対応をすることも効果的と思われます。

さらに **アンケート調査** での具体的、特徴的な意見を挙げてみました。

これらを参考にして、**自社に合った取組**を進めましょう。

- ・認知機能テストを受講させている。
- ・健康診断時や、毎点呼時、世間話などのあいまに健康状況の聞き取り、通院指導、および報告を受けている。
- ・ストレスチェックを必ず受診させる。
- ・視力が落ちていることに気づいていない人が多いため、健診で判明時に眼鏡の見直しを指導している。
- ・食事を取らないで運転すると健康上良くないので、会社で手作り食事を1日も欠かさず出して話し合いの場になっている。
- ・健康診断の結果、検査を要する項目について検査を受診したか報告を義務づけている。
- ・管理者は個別に対話に努め、身体の不調などについて相談に乗り、早期に医療機関につなげている。
- ・定期的に本人に面接を行い、安全面、健康面への意識付けを行っている。
- ・点呼時に、血圧測定、睡眠時間の報告を受けようとしている。

**ヒアリング調査**では、次のような事例が認められました。

### 事例1

営業所にはすべて血圧計と体重計を備えています。ドライバーには全員出勤時に、事務所で血圧と体重を測定して、測定結果を個人別のファイルに記入させて記録しています。

### 事例2

営業所には深視力の測定ができる装置を備えています。特に高齢タクシードライバーは免許更新の時期が近づくと、2種免許の更新時に行われる深視力検査に不安を抱く者が多いのです。そのため、物体の遠近感、立体感、奥行き、動的な遠近感を捉える目の能力を図る三桿法と呼ばれる測定方法の深視力検査機を事務所に備えています。これらを定期的に受けさせて、さらにドライバー適性診断結果、健康診断結果を確認して、日常的に声掛け、会話等を積極的に実施しています。

### 事例3

健康診断で高血圧の診断結果があるものは、定期的に病院を受診させており、医師に処方された薬を飲むようにさせています。

なお、保健師による面談を全年齢対象に実施しています。

### 事例4

気力、体力の衰えを防止するためにはレクリエーションが大切であると考え、社員の間でもコミュニケーションが取れ、個々人の健康と体力の維持が図れるように、ゴルフ、パークゴルフ、卓球、ボーリング、登山などを定期的に行うことができるよう、活動に会社が補助しています。

### 事例5

少しでも長く乗務員に健康で勤務してもらうことで、安定的なタクシーサービスを提供することや、体調不良による欠勤の予防、健康状態に起因する交通事故の防止などを目的として、4年前に会社として健康宣言を行い、健康経営の取り組みをスタートさせました。

### 事例6

「健活プロジェクト」を始めました。同プロジェクトは、ドライバーの運動不足と肥満や生活習慣病による病欠や長期欠勤が出ている現状に鑑み、病気になりにくい体質作りを行い、病欠者を減少させることを目指すものです。衛生委員会より、血圧の安定、腰痛の予防運動、食事や睡眠、ストレスをためないためのレジュメを配布し、資料を基にして運行管理者を中心に全社で取り組むものです。

1年前と最新の健康診断結果を比較して、肥満者全員が体重10キログラム減少、

BMI 25未満を目指します。

目標達成者は、運行管理者による勤務態度、出勤状況等の評価に加点して、成績良好者として表彰します。

### 事例7

健康作りのために、県内に4カ所あるスポーツクラブのインストラクター指導コースの利用を推奨しており、1回利用額1800円の半額900円を会社が負担しています。ただし、1年間の延べ利用回数の上限を1000回と定め、試験的に運用しています。

### 事例8

出庫点呼時には運行管理者が中心となって全員でストレッチ体操を実施しています。また、乗務の合間の休憩時間などにもストレッチ体操を実施するように指示しています。

さらに点呼時に、体組成の測定や片足での立ち上がりができるかどうかなどで脚力などをチェックしています。

これらの結果を産業医による指導や助言、月1回の健康教育に活用していますし、これらの活動を通して、自分の体について知り、より健康意識を高めることができ、病気の予防につながっていると思います。

### 事例9

大学などが共同開発した、塩分控えめ、低カロリーの「弁当」(定価500円)について、会社が100円補助して購入(配達付)を勧めています。

### 事例10

点呼するすべての営業所には、インフルエンザ対策として、手指消毒用のアルコールを常備して使用させています。さらに、マスクを会社で購入して各ドライバーに使用させています。

(令和2年5月に策定された「タクシーにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン(第1版)」では、ドライバーは運行中にマスクの着用を徹底するとされました)



## VI 高齢ドライバーに配慮した交通安全対策について

**アンケート調査**によると、高齢ドライバーへの交通安全対策として

1. 運転に当たっての注意喚起、点呼での確認等
2. 安全運転教育やヒヤリハット事例の報告の実施
3. 車両設備の安全化、IT機器等への対応

が大切との意見が多く認められました。

具体的には以下のような意見です。

1. 運転に当たっての注意喚起、点呼での確認等については、**アンケート調査**によれば、高齢ドライバーの課題のひとつに運転技術能力の低下があります。

加齢に伴う、体力の低下、身体の柔軟性や可動域の狭まり反射神経の衰えなどにより、軽度な物損事故、特に後退時での物損事故が多く生じる傾向がみられるとのことでした。

このため、日頃から体力の維持・向上を図るための取組を実施することに併せて、安全教育の回数を増やすなど繰り返しの注意喚起を行い、また、毎点呼においても繰り返しの注意と確認を行う必要が認められますので、各社で行っている取組を進めましょう。

2. 安全運転教育やヒヤリハット事例の報告の実施については、**アンケート調査**によれば、

- (1) 月1回、及び免許更新時には、ドライブレコーダーの記録や市販されている教育用DVD等を使って安全運転教育を実施している
- (2) 一番ベテランの高齢ドライバー自身あるいは警察OB、教習所から教官を招いて講師として特別に高齢ドライバーを対象とした安全教育を定期的実施している
- (3) 定期的にヒヤリハットを報告させている

などが認められました。

3. 車両設備の安全化、IT機器等への対応については、急速に進化するIT機器の導入は、タクシー業界にとっても、避けて通れない道筋あるいは積極的に導入すべき手段と考えられます。

**アンケート調査**結果をみると、IT機器の導入を進めているが3割程度認められました。その中では、以下のような意見がみられました。

- (1) 衝突回避軽減ブレーキをそなえる車を運転させている。
- (2) 車線逸走警報装置をそなえる車を運転させている。
- (3) 自動切り替え前照灯をそなえる車を運転させている。
- (4) ペダル踏み間違い時加速抑制装置をそなえる車を運転させている。

高齢ドライバーは、個人差はありますが、一般的に新しいIT機器には、苦手意識を持ち、その使用方法をなかなか覚えられないという課題が認められます。

これらについては、高齢者ゆえに若者に比べて習得に時間がかかることも多くみられますが、時間や手間がかかることを前提として、繰り返してねばり強く教育することが大切と考えられます。

また、**ヒアリング調査** 結果では、次のような事例が認められましたので参考にして下さい。

#### 事例1

全車にGPS付きドライブレコーダーを設置している。

#### 事例2

全車にデジタルタコメーターを配置している。

#### 事例3

全車に自動日報装置を設置しており、特に高齢者は運転操作に専念できるようになったと喜んでいる。また、翌日の乗務前点呼時に備考欄に交通事故防止のための注意事項が印刷できるようになっており、必ず運行管理者が指定した注意事項を印刷してドライバーに渡して安全教育・指導に活用している。

#### 事例4

衝突被害軽減ブレーキなどの運転支援機器が付いたトヨタセーフティサポートカーSワイドの付いたジャパントクシーの導入を順次進めている。

#### 事例5

高齢者の増加により勤務シフトが多様化したことから、点呼時にそれぞれのドライバーのシフトと運転免許証の確認を容易にするため、各自の運転免許証を透明なセロハンケースに収納してバーコードを添付してパソコンで読み取ることにより自動的に出勤管理ができるシステムを導入して、短時間かつ的確に管理ができるようになった。これらの高齢者に関する作業環境等の改善も交通事故防止に寄与していると考えている。

### 事例6

安全運転を心懸けさせるために、月1回全ドライバーからヒヤリハット事例を報告させている。

### 事例7

高齢ドライバーについては、ドライバー適性診断を受診させて、前回の記録と見比べて、数値が低下している部分を捉えて、定期的に安全運転教育を実施している。点呼時にも、しっかり確認するよう、注意喚起している。



## VII

# 65歳以降も元気で、できるだけ長く働き続け、公共交通機関としての責任感を持って仕事をするために —（まとめ）—

**アンケート調査**によると、高齢ドライバーには、

- ① 経験豊富で業務に精通している。
- ② 親切で丁寧である。
- ③ 真面目で責任感があり、一生懸命に働く。
- ④ 即戦力になる。
- ⑤ 安全・安心である。
- ⑥ 知人や個人的な顧客が多いこと。
- ⑦ ドライバーの不足を補える。

などの良い点、強みがあると認められます。

これらを活用することはタクシー事業の発展にとって欠かすことのできない事柄となっています。

これに対して、**アンケート調査**での高齢ドライバーに対する**不安**は、

- ① **ドライバーの健康、体力の維持**
- ② **交通事故の発生**
- ③ **勤務シフトに関すること**

などが認められます。

高齢ドライバーの活躍を図るには、これらの不安に対応するための対策の実施が重要となります。

まず健康の確保や体力の維持に必要とされるのは、日常の管理や体力づくりに加えて、高齢になる前にドライバーとして日頃から自分自身の健康と体力を維持するような取り組みの徹底をはかり、それを日常的な習慣として維持することとされます。

次に交通事故の発生を防止する対策の徹底です。

交通事故の発生には様々な要因が考えられますが、これを防止するためにはたとえば健康を確保することや、体力を維持することに加えて、事業者による安全教育の繰り返しなどが考えられます。

また、設備的対策としてはIT機器の活用が効果的と考えられます。

さらに、職業に対するモチベーションを維持し、良好な勤務態度の保持を図るとともに、接客マナーの向上等に努めることも大切です。モチベーションの維持には本人の希望を聞いた勤務シフトの設定なども重要です。



## 1. 体力の維持と健康の確保について

**ヒアリング調査**によれば、年をとればいろいろな問題が起きてきますが、高齢者にとって問題なのは、体力を維持すること、体調を崩さないように健康管理すること、動作が鈍ることや、反応が遅くなることを防止することなどです。

また、視力が落ちてくるから、夜間の運転を敬遠するので、夜の勤務希望者が減少する問題があります。これについては、免許更新時の深視力検査が心配な高齢ドライバーには、提携している病院の眼科に事前に行って測ってもらうようにしている事例が認められます。

社会人として65歳以上まで自己の能力を活かして活躍するために第一に必要なことは、体力を保持することと、健康を確保することです。

高齢化に伴い、自然に放置すれば衰えて行く体力については、日々、本人の自覚のもとに日常的な散歩、体操、ストレッチ、ウォーキング、ジョギングなどの運動を実践して、体力を保持することが必要です。

また、営業所に血圧計や体温計を備え付けて、点呼の時に血圧や体温を測定させる、それを個人別ファイルに記録させることや、点呼時にストレッチや片足上げ体操などをさせる、あるいはうがい、手洗いなどを習慣づけして、日々自分自身の健康状態の把握や体力の維持、増進を図ることを自覚させることも効果的と思われます。

さらに、事業者としては、これらが高齢ドライバーが目的やはげみをもって継続して実施することができるような支援を行うことも大切です。

具体的には、ドライバー適性診断結果や健康診断結果を確認して、日常的に健康に関する声掛けや会話等を積極的に実施することも効果的と思われます。

加えて、法定の健康診断以外に人間ドックや生活習慣病検診、脳ドック検診などを実施している事業者も認められます。

また、スポーツクラブなどの利用を勧めて利用料金を補助したり、健康診断結果から個人毎に目標値を定めてこれを実現させた者を表彰したり、目標達成者に対して賞品や奨励金を支給したりすることが考えられます。

加えて、日々の食事に配慮することも効果的と考えられます。どうしても年齢と共に血圧が上昇することから、日々の食事について減塩化をすすめ、例えば昼食などについて、減塩弁当などの購入に補助をするなどして取り組むことなどが考えられます。

## 2. 交通事故防止対策について

交通事故の発生を防止することは、すべてのドライバーに必要なことですが、特に高齢ドライバーにとって大切かつ有効と考えられることは次のとおりです。

- ① 定期的な交通安全教育
- ② 月1回程度のヒヤリハット事例の報告や紹介
- ③ 点呼時などでの注意喚起
- ④ 車両設備の安全化やIT機器の導入

まずは、法令で義務化されている安全教育に加えて、高齢ドライバーを対象にした定期的な安全教育を実施することです。

その際は、高齢ドライバーに必要な内容の教育とすることが必要であり、ドライブレコーダーの映像を用いる方法や、ベテランの高齢ドライバーを講師に迎えるなど、一定の工夫が必要になると考えられます。

また、月1回程度、ヒヤリハット事例を報告させるなどして、それをもとに安全教育を実施することも効果的と思われるます。

加えて、点呼時での会話において、高齢ドライバーの健康確認を行う際に合わせて交通安全のための注意喚起をすることも有効と考えられます。

そして、**1.**、**3.**とも関連しますが、日頃からの体力維持、健康管理をすること、IT機器を積極的に導入することで、交通事故の発生防止にも役立つと考えられます。



### 3. 運転技能・技術の低下への対策について

1.とも関連しますが、運転にかかわる負荷の軽減や交通事故発生の未然防止については、まず、運転操作の支援機器を導入することが効果的と考えられます。

運転支援機器にはアクセルとブレーキの踏み間違いを防止するペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸走警報装置、衝突回避軽減ブレーキ装置、自動切り替え前照灯などがあり、高齢ドライバーの加齢による運転技能・技術の低下を十分に支援することが期待できます。

次に、ナビゲーションシステムの搭載は、行先不案内によるトラブルや道筋の勘違いによるトラブルの防止に役立ちます。各事業者においては、行き先間違いを防止するために、各ドライバーに対して行き先を復唱してお客様に確認するように教育している所も多いと思いますが、それに加えてナビゲーションシステムは入力時に復唱することが徹底できるという良い点があります。

ドライブレコーダーの搭載は自己の運転状況を客観的に振り返ることができることから事後の安全教育に役立ちます。

さらに、自動日報付デジタルタコグラフを導入することは、日報の作成作業を大幅に簡素化しますし運転操作に専念させることに一定程度寄与することから、交通事故の発生防止にもつながります。

加えて、クレジットカードや電子マネーの支払いに対応できる機器を導入することは、現金払いによる釣り銭不足や釣り銭間違いなどを未然に防止しますし、納金の際の計算の手間を短縮することに役立ちます。

これらの各種のIT機器を積極的に導入し、上手に活用を進めることで高齢ドライバーの負荷を一定程度軽減することができると考えられます。



## 4. コミュニケーションの維持について

高齢ドライバーは知識と経験が豊富な反面、ある意味では頑固であったり年下の者の言うことを聞かないなどの面がみられることがあります。

このような年齢を重ねたことから来る問題は、健康管理、体力維持、IT機器の導入による交通事故の防止などに関わることに加えて、時として接客サービスの維持・向上という面からも解決を図るべき問題であると考えられます。

これらについてはまず、安全教育の場や健康診断結果を通知する際や期間契約を更新する際などに、管理者がじっくりと会話するように心がけて、ドライバー本人の不満や希望を十分に聞きとることが大切です。

さらに、日々点呼などの場において、管理者からドライバーの体調のことや健康のこと、家族のことなど、幅広く本人の体調や精神状態を確認することも重要です。

管理者からも、日頃の高齢ドライバーの接客対応などについて、注意すべき点や改善すべき事柄は、その都度明確に指示・指導をすることが大切です。

日々のコミュニケーションを積極的に図ること、特に、出庫点呼の際は当日の勤務について安全に努めてもらうことを期待している旨を伝えること、帰庫点呼の際は無事に勤務したことについて率直に褒めることまたは感謝する思いを伝えることがとても大切なことと考えられます。

また、安全教育の場を一方向的な説明に終わるのではなく、参加者からヒヤリハット事案を報告させたり、安全標語を募集して発表させたり、乗車サービスの向上に努めた事例を公表して感想を聞くなど、コミュニケーションを図る場として活用するために様々な工夫をしている事例も認められます。

高齢ドライバーに対して日々のコミュニケーションを確保することは、顧客に対するサービスの向上に役立つとともに、すべての対策に通じることと考えられます。



## 5. モチベーションを維持するために、賃金と年金の關係に配慮した勤務時間や賃金を設定することについて

**ヒアリング調査** 結果によれば、高齢ドライバーのほとんどは年金をもらいながら就労していることから、年金の在職者調整の關係もあり、それほど多くの収入を目指して働くことはあまりみられません。そのため、どうしても効率が悪く、待機時間が長くなって、運賃収入が上がらないという問題が認められます。高齢ドライバーにとっては、タクシー業の歩合給制度は、働く意欲を喚起する材料になっていない面があるという意見も認められます。

また、定年年齢到達時や定年年齢到達前後で本人の意に反して勤務シフトが変更されたりして、その結果賃金が減額したりすると、時として、高齢ドライバーの働く意欲、モチベーションが低下し、予期しない欠勤やあってはならないトラブルや交通事故が発生してしまう恐れもあります。

こうした事態を防ぐためには、高齢ドライバーに対しても定年前と同じような教育・訓練を行うとともに、定年年齢到達前後において高年齢の働く意欲、モチベーションを継続させていくための制度やしくみを導入することも必要です。

例えば、再雇用者についても、皆勤手当等各種手当については継続して支払いの対象にしたり、定年年齢到達後についても賞与や退職一時金（慰労金）制度を導入して、その金額の決定に当たっては日々の勤務評価を導入することなどが考えられます。

勤務時間や勤務日数については、**ヒアリング調査** では、拘束時間の短縮、休憩時間の増加、休日の増加、昼間だけの勤務など、本人の希望を聞きながら正社員の納得が得られる範囲で多様なシフトを組むことが大切との意見が認められました。

できる限り本人の希望を聞きながら、事業者としての要望も率直に伝えることにより、双方が合意の上で取り決めることが大切です。

**アンケート調査** では、定年後の賃金については、定年前の水準と変わらないが6割以上を占めており、タクシードライバーという職業上の特殊性から、他の業種に比べて高齢ドライバーを優遇しているとも認められます。

裏をかえせば、現役ドライバーと比較して6割以上が同等の処遇を行っていることから、その場合は、定年後の再雇用契約時にこのことを明確に説明することが大切と考えられます。

十分な処遇を与えることは、現役と同様の責任感や仕事ぶりを求めているということを高齢ドライバーの方に十分に理解していただくことも必要なことであり、その事がその後の高齢ドライバーの職務に対するモチベーションの維持にも繋がります。

また、勤務シフト等の設定に当たっては、**ヒアリング調査** 結果では、高齢ドライバー

のみのグループを設けることにより、売り上げを向上させた例も認められたことから、様々なアプローチにより高齢ドライバーのモチベーションを高めるための有効な仕組みや工夫を講じることが求められます。

他方、高齢になっても第一線で働くことが可能である能力を高齢になる前からあらかじめ身に付けておくことも重要になります。事業者としては、そのための研修・教育・指導等に力を入れることも大切と考えられます。

65歳を見据えた健康管理、働き方、生きがい、生活設計について、早いうちからドライバー自身が主体的に考え、目標を設定し、その目標に向かって実際に行動していただくように工夫することも大切です。

事業者としても、そのための動機付けやきっかけづくりを支援する、ライフプラン研修やキャリアデザイン研修を開催したり、独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構各都道府県支部などが主催する外部のセミナーへの受講を奨励することなども考えられます。

ところで、年金については、令和2年6月「年金制度の機能強化のための国民年金法等の一部を改正する法律」の成立により、現在原則500人超の企業に適用されている短時間労働者については、2022年10月から、100人超の企業とされ、2024年10月からは50人超の企業に、適用が拡大されることとなります。

また、在職中の年金受給については、現在60歳から64歳までは28万円を超える額の支給停止は、令和4年度から47万円となります。

おって、受給開始時期の選択幅は、現在60歳から70歳までとなっていますが、60歳から75歳までに拡大されました。

これら、制度の改正に合わせて、各社において個々の高齢ドライバーに最も合った労務管理を進めて下さい。

