

第 1 回交通労働災害防止専門家検討会議事概要（案）

1 開催日時 平成 19 年 10 月 30 日（火）10:00～12:00

2 開催場所 経済産業省別館 1031 会議室

3 出席者

（参集者）高橋氏、根本氏、飯塚氏（平川氏の代理）、三浦氏、三井氏、安本氏

（厚生労働省（事務局））鶴田安全衛生部長、平野安全課長、高橋主任中央産業安全専門官、高橋副主任中央産業安全専門官、安井技術審査官、  
辻労働条件確保改善対策室長補佐

（他省庁オブザーバー）山崎事故防止対策推進官（国土交通省）、神戸課長補佐（警察庁）

4 座長選出

根本氏が座長に選出された。

5 議事概要

（1）トラック事業者及び運転者に対する調査結果について（資料 3 関係）

座長）休憩時間を定めることは交通労働災害防止効果があるが、休憩場所まで定めると逆効果になるということだが、これは、休憩場所が少なく休憩場所に計画通りに到着することができないことが影響していると考えられる。

参集者）実態としては、普通休憩場所は決まっている。

座長）運輸業者が交通事故をおこした場合、荷主の責任を問うべきとの議論もある。荷主としては、交通事故を減らしたいという要望もあれば、時間通りに納品等を行ってほしいという要望もある。荷主と運輸業者との関係は交通労働災害の発生にプラスにもマイナスにも影響するものとする。

参集者）走行計画は作成してもしなくても交通労働災害の発生に影響がないということか。

事務局）走行計画は作成するだけでなく、遵守すれば交通労働災害防止効果がある。

参集者）飲酒運転防止については、点呼で抑えるべきだろう。

参集者）アルコールチェッカーを入れている業者もあると聞く。

参集者）飲酒運転については、個人のモラルによるところも大きいですが、事業者も飲酒運転抑制の社内風土をつくることはできると思う。

（2）新たな交通労働災害防止対策のための検討事項について（資料 4 関係）

① 検討事項 1-1 走行管理（走行計画関係）

座長）走行計画の遵守率がなぜ低いのか？定型業務が多いので、走行計画を作成する必要がないということか。

参集者）業態によると思われる。戸別配送は、目的地が多く、走行計画を作るのは難しい。

事務局）短距離の戸別配送であれば走行計画をつくる必要がないとは調査結果からはいえない。仮眠の定め等は不要になるが、休憩時間等については日勤の者に対しても必要だ。

参集者）戸別配送についてもどこに配送するかは出発時点で全てわかる。途中で変更になる場合はあるが。

事務局）それでは、戸別配送の場合でも、走行計画を作成することは可能だろう。

座 長) 調査結果によれば、具体的な走行経路を指定すると事故等に正の関連がある場合もあるので、休憩時間や走行時間等を明記するべきだ。走行計画に何を書くべきかメリハリを付けることが必要ではないか。

#### ② 検討事項 1-2 走行管理 (勤務条件関係)

参集者) 改善基準の拘束時間等を遵守できない理由は何なのか？

事務局) 走行計画の遵守ができない理由と同じと考えられる。

事務局) 遵守できなかった場合の帰着後の措置も、労働災害防止上効果が認められる。遵守できなかった場合の措置も重要だ。

座 長) 事業者に、拘束時間等を守ることで、事故が防止でき、経済的にメリットがあることを理解してもらうことが必要だろう。遵守できない理由を調べつつ、今後議論すべき。

#### ③ 検討事項 2 走行前点呼

参集者) 睡眠不足がひどくなると、アルコールに酔っているのと同じくらい反応が鈍くなるという研究結果もある。睡眠を確保することは、安全を確保するという観点から重要であるということを事業者理解してもらう必要がある。

事務局) 睡眠は私生活にわたる部分であるので、事業者がどこまで介入すべきかという問題もある。

座 長) 何か客観的に睡眠不足を立証できる検査のようなものはないのか。

参集者) いくつか研究されているが、実用できるレベルのものはない。

座 長) 相当の根拠がなければ睡眠時間の基準作りは難しい。

#### ④ 検討事項 3 荷役作業

座 長) 走行計画の中に、荷役作業の有無を書き込み、休憩等で配慮するということか。

座 長) 荷役作業は、事前にわかっているのか。

参集者) 場合による。恒常的な顧客であればわかるが、スポットで入った仕事については、事前に荷役作業の有無まで契約できないことが多く、実際に運んでから荷役を指示されることも多い。

参集者) 荷役作業が事故等の発生に影響を与えるのは、疲労が原因か？

事務局) 荷役作業の頻度だけではなく、作業のきつさ程度についても有意傾向の関連が認められたので、おそらく疲労が原因と思われる。

座 長) 時間管理とからめるのは難しく、荷役は荷役として切り離れたほうがよいかもしれない。

#### ⑤ 検討事項 4 安全衛生教育

座 長) 認定制度に効果があるのであれば、認定制度を前面に押し出すべき。どんなやり方をやっているのか、どのようにしてドライバーの意識を変えて災害防止に結びつけているのか、統計結果をサポートできる説明が必要。

#### ⑥ 検討事項 5 安全意識の高揚

座 長) 交通危険マップによる危険箇所の教示は、統計上有意な関連があった。事故情報の状況共有を促すことは大事だ。

⑦ 検討事項6 荷主との関係

座 長) 荷主は、運輸会社の安全に影響を及ぼすことができるということか。

事務局) 調査結果は、荷主の要求の受容度を調べているので、荷主に対する運輸業者の態度も同時に問題になっている。

座 長) 荷主と運輸業者が労働災害防止という共通の認識をもって発注、受注を行うことが必要だろう。

事務局) 走行計画上、問題となる発注があった場合に、その旨を発注者に伝えられるかどうかの問題。

⑧ 検討事項7 安全管理体制等

座 長) 労働災害防止規程等には、統計上有意な関連はみられなかったということか。ただ、組織的な取組が必要であることは調査結果からわかる。労働災害防止推進計画の実施率が低いのが気になる。

事務局) 労働安全衛生マネジメントシステムの導入により、有意傾向な負の関連があった。

座 長) 統計を裏付ける労働安全衛生マネジメントシステムの導入による成功事例などがあるか?あると説得力が増す。

⑨ 検討事項8 運転を主たる業務としない自動車運転者に係る措置

事務局) 今回の調査は、基本的にトラック運転者に対して効果のあるものを検討しているので、営業のように運転を主たる業務としない者に対して、どこまで対策を求めるのかを議論する必要がある。

座 長) 現状のガイドラインは、トラックだけに限定しているということか?

事務局) ガイドラインは、全ての交通労働災害防止を対象にしている。しかし実際問題として、営業に行く人に走行計画を立てさせるのは難しい。

参集者) 警察の制度として、安全運転管理者がいる。ある程度の規模の事業場には、業種を問わず置くことになっており、講習も実施している。また、国土交通省には運行管理者という制度がある。他省庁の制度についても調査して、整理すべきではないか。

参集者) 国土交通省は、運輸安全マネジメントシステムを推進している。それが今回の参考資料に入っていない。

座 長) 各省庁それぞれ目的は違うのであろうが、交通事故を防止することは共通のはずだ。各省庁の実施している対策について、整理すべきだろう。

事務局) 国土交通省、警察庁からもオブザーバーに出ているので、ご相談しながら整理したい。