

第 2 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 11 月 28 日（水）13:30～16:30
- 2 開催場所 中央合同庁舎 5 号館 16 階 労働基準局第 1・第 2 会議室
- 3 出席者
（参集者）高橋氏、中村氏、根本氏、平川氏、三浦氏、三井氏、安本氏
（厚生労働省（事務局））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、押切係長（警察庁）

4 議事概要

（1）検討事項関連資料（資料 3 関係）

第 1 回検討会において、事務局が調査すべき事項についてまとめた資料である資料 3 について事務局から説明した後、以下のような意見があった。

座 長）睡眠不足の影響について、8 時間就床していても睡眠不足によりラプスが悪化していくことになっているが、何時間寝れば十分なのか。

参集者）就床時間は正味布団の中にいる時間であり、実際の睡眠時間ではない。9 時間就床時間があれば 8 時間程度は寝ているので問題ない。

座 長）荷役作業の影響の研究結果では、荷役作業をやってもやらなくても事故とは関連がないということか。

参集者）長期的なパフォーマンスの低下は把握されている。短期的なパフォーマンスに対する影響ははっきりしないということ。ただし、1 日二回荷役作業を行う場合、二回目の荷役作業の後はパフォーマンスが低下しているので、影響がないとはいえない。

事務局）戸別配送における走行計画はどのように作成しているのか。

参集者）個別配送が走行計画を作成することは難しい。事業所を出発する時に走行計画を立てても、目的地が変更することは多々あり、走行計画を立てても守れない。休憩時間等を規定することは可能である。

事務局）戸別配送の場合、どのルートで走行するかは運転手まかせになっているということか。

参集者）そうだ。戸別配送の場合、事務所を出た後のルートは事務所側で指示していないと思う。

参集者）路線の場合には走行計画を策定しやすいが、それ以外は難しい。

参集者）特積の場合は許可申請が必要であり、運行ダイヤを行政に提出しており、そのダイヤ通りに運行している。

事務局）調査では、走行計画を遵守すると労働災害防止効果があることが判明した。走行計画のどの点が労働災害防止効果に寄与しているのか。時間なのか。それともルートを決めることか。

参集者）走行計画を遵守する事業所は安全に対する意識が高く、そのことにより労働災害防止効果があるのではないか。

事務局) 調査では統計処理を行っており、走行計画を遵守することと労働災害防止効果の相関に事業所の安全に対する意識に係る影響は排除している。

参集者) 運転時間、休憩時間等だけが決定的に安全に寄与しているとはいえないのではないか。

座 長) 国土交通省の運輸マネジメントシステムと厚生労働省の労働安全衛生マネジメントシステムの違いは何か。

参集者) 計画、実施、評価(監視)、改善(PDCA)の手順は同じであるが、労働安全衛生マネジメントシステムにおいては、評価の際にリスクアセスメントを行うこととしている。また、労働者の参画も求めている。

国交省) 運輸マネジメントシステムは300台以上の貨物事業者を有する事業者は実施が義務付けられており、それ以外の事業者においても実施するよう指導している。また、実施が義務付けられている事業者に対しては国土交通省の監査時に適切に実施されているか評価を行っている。

参集者) 運輸安全マネジメントシステムと、安全運行パートナーシップガイドラインの関係は？

国交省) 荷主との関係を整理したものが安全運行パートナーシップガイドラインであり、会社としてのマネジメントをどのようにするかを体系づけたのが運輸安全衛生マネジメントである。

参集者) 労働安全衛生マネジメントシステムと運輸マネジメントシステムの違いについて混乱があると認識している。

事務局) 労働安全衛生マネジメントシステムの方が古いが、運輸安全マネジメントシステムは両者は基本的に整合している。両者で求める要件が異なる部分もあるが、両者の要件を満たす一つのシステムを構築すればよく、対立した概念として捉える必要はない。

(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)

参集者) 区域での配送業務では走行計画を立てることを最初から難しいとあきらめている業者が多い。計画を立てるべき項目を絞り込めば導入しやすいと思う。

参集者) 最近リアルタイムな道路状況はインターネットで簡単に入手できるようになっている。また、曜日、天候が分かれば刻一刻と変動する道路状況についても想定できる変動幅はせばまる。計画を守れ、というのではなく、状況に応じて変更できるとすべきだ。また、走行計画を遵守すれば交通事故が減るというデータを周知することにより、走行計画の策定は普及するのではないか。荷主との関係をみても、不安全なことはできないと運送業者が説明できる必要がある。

座 長) トラックにカーナビを付けることは経費上難しいのではないか？

参集者) デジタコの搭載は増えているが、GPS付きデジタコを用いて軌跡管理ができるし、送配システムに接続することもできる。例えば、出発時点で目的地の到着時間と、ルートも複数提示することができるし、休憩をどこでとればよいということも指定できるし、事後的に計画どおりに走行できたかを確認することも可能だ。すでに導入している事業場もある。あとは、初期投資の費用を捻出できるかどうかだ。

参集者) 区域の場合、そこまでのシステムは必要ないと思われるので、路線(中長距離)と区域

は走行計画を立てるべき項目に差をつけるべきである。計画を立てて守る以前に、計画の内容に見通しを付けることが必要。

参集者) 一つの走行計画の作り方ではなくて、路線・区域、台数、業務の内容等で区分する方法や、情報の活用方法についてもいろいろなパターンがあるという示し方がよいのではないか。

事務局) その場合の運行形態の区分けは路線と区域という分け方で良いのか。

参集者) 一般的に「路線」は「特積」、「区域」は「一般」という言い方をしている。「一般」には、ルート配送と戸別配送がある。宅配では客先が留守の場合もあり、モデル的な走行計画を立てることは可能でも、常に変更が伴う。

事務局) 走行計画の中身としては、「運転の開始及び終了の地点及び日時」は必ず必要で、「主な経過地及び到着時刻」は業態によって書ける場合と書けない場合がある。さらに、「運転に際して注意を要する箇所」についても、経路と結びつけるのが可能な業態とそうでない業態がある。また、「休憩時間」は時間なので、どのような業態においても定めることができるということか。

② 検討事項 1-2 走行管理（勤務条件関係）

参集者) 運送業の業務量は季節変動が激しい。繁忙期になると月当たり 293 時間はほとんどまもれない状況になる。年 3,516 時間はなんとか守らせようと努力している状況。経済性を優先するため、運転手を絞って仕事をしているのが実態である。

参集者) トラックが目的地についてもすぐ荷物の積み卸しができるのではなく、積み卸しのための順番待ちをしているのが実態だ。荷物の積み卸しの待機時間があることが拘束時間が長くなる要因の一つなのではないか。

座 長) 荷主が融通を利かせて荷受けをする等、荷主が解決できる部分が多いということか。

事務局) 運送業者の努力で運転時間を短くすることはできないか。

参集者) 朝、荷物が到着することを要望する荷主が多く、必然的に車が少ない夜に走行することが多い。

座 長) 既に運転時間を短くする努力はかなりなされている。さらに走行計画を守れというと速度超過や過積載という新たな問題が出てくる。

参集者) 高速道路を使用すれば運転時間を短くできるが、経費がかさむため一般道を使う運転手が多い。一般道を使用すれば拘束時間も長くなる。

③ 検討事項 2 走行前点呼

参集者) 交通事故を起こさないために必要な睡眠時間の基準を定めることはデータ不足で困難だが、睡眠時間が何時間以下の場合に交通事故が多いというデータはある。これを周知啓発することは可能だ。

参集者) 睡眠は事業者がヒアリングで把握することが妥当である。アルコールチェッカーのように客観的に把握するものはないと思う。

事務局) 睡眠不足と事故との関連を周知啓発することも必要だが、著しく睡眠時間が短いことを運転者が申告した場合に運転させるべきかという問題がある。

参集者) 睡眠時間3時間ということになると、間違いなく不安全である。自分のトラックが事故を起こすのみならず、一般の人を巻き込む場合もある。

安全課長) 事業者が睡眠時間を把握すべきか否かについてご議論いただきたい。

国交省) 睡眠時間を把握するとはなっていないが、トラックについては、点呼の際に疲労について確認し、その結果に基づき適切な措置を講ずることとされている。

事務局) 睡眠の対応を二つに分け、睡眠不足の状況を確認し、多少の睡眠不足の場合は事後指導、睡眠時間が著しく短い場合の措置には何か特別の措置と分けて考えるべきではないか。国交省の通達でも「睡眠不足の状況について把握する」とされている。

座長) 「著しく」というのは具体的な時間数を規定しないということか。

参集者) 睡眠不足で運転させられませんというときに、誰が荷物を届けるのかという問題がある。別の運転者の車に積み替えるのかという問題がある。

事務局) そのようなことにならないように、著しい睡眠不足の場合の措置とペアで、必要な睡眠を確保させるための周知啓発は必要だろう。

参集者) 著しい睡眠不足を把握した場合に、事業者が「そうしたら知りません」ではなく、事業者の責任として何らかの措置を講ずるべき」という記載は考えられる。

参集者) 5時間未満しか睡眠時間をとっていない者が14%いる。その平均睡眠時間は2.3時間という状態。労使が両方努力しないとたぶん解決しないだろう。

座長) 極端に少ない睡眠時間は危ないということを周知徹底して理解してもらうことが必要だ。また、ラプスを測定する機器は現時点では高価だが、安くなる可能性がある。導入を図る事業者にはいいかもしれない。

④ 検討事項3 荷役作業

座長) 荷役を行う場合は、その時間を考慮して休憩時間をとらなければならない。問題は荷役の時間が予測できないケースがあることだ。

参集者) 近年、運転者が高齢化しているので、荷役を含めて個人に対する配慮を進めなければならない状態になっている。

参集者) 荷役作業を行わせる助手を同乗させることはできないのか。

参集者) 経費節減の観点から現実的ではない。

事務局) 深夜の長距離バス等はドライバーが複数いる。

参集者) バスは法規制でそのようになっているが、トラックについてはそのような法規制はない。

参集者) 走行計画を立てる際に荷役作業があることが事前に分かっている場合には、走行計画を立てる際に反映させる。事前にわからない場合は、わかった段階で計画を変更する。また、機械化や荷受人側の配慮等による荷役作業の負担軽減が必要ではないか。

⑤ 検討事項4 安全衛生教育

座長) 国土交通省、警察庁での取組で参考になる事項はないか。

警察庁) 道路交通法に規定する安全運転管理者は業務用車両のうち緑ナンバー以外の業種における交通事故対策として設立された制度である。無作為抽出した免許所有者1万人と安全運転管理者を選任している事業者1万人の交通事故発生状況を比較すると安全運転管理

者を選任している事業者の方が交通事故発生率は低い。

座 長) 特に効果が認められる教育内容などはあるか。

警察庁) 教育内容はある程度安全運転管理者の自主性に任せている。また、安全運転管理者に対する教育カリキュラムにSAS（睡眠時無呼吸症候群）やドラレコ（ドライブレコーダー）についての説明を組み入れて欲しいとの要望を受けている。

国交省) 運行管理者に対する講習は2年に1回実施しており、交通事故が発生した場合には特別講習を実施している。

参集者) 運転者の適正診断は、「一般」「初任」「適齢」「特1」「特2」と5種類ある。「一般」は3年に1度受診するものであるが、受診義務はない。「初任」は初めてプロドライバーになる者に対するものである。「適齢」は65歳以上のドライバーが対象である。「特1」「特2」は第1当事者として交通事故を起こした場合に受診するものである。

デジタコ（デジタルタコグラフ）を使用すれば、運転状況を診断することができ、運転中に警告を発することも可能である。また、解析ソフトを使用すればデジタコで記録した走行結果から安全運転を行う上でのアドバイスを行うこともできる。

ドラレコは、急ブレーキ等で加速度がかかった場合に前後10秒間の映像が記録され、その動画を活用して教育を行うことができる。

事務局) 調査結果から、労働災害防止に効果が認められた項目としては、添乗運転等実地指導、交通安全マップに基づく危険箇所の教示、危険予知訓練、運転者認定制度である。

参集者) 安全マップを見るだけでなく、自社で作成することで教育効果が高まる。

参集者) 宅配便などはGPS付きドラレコを導入しており、営業所ごとに危険マップを作成している例もある。デジタコを導入しその走行記録を解析するよりもドラレコを導入しその走行記録を解析する方がコストが低い。

⑥ 「検討事項5 安全意識の高揚」及び「検討事項7 安全管理体制等」

座 長) 元請運送業者は下請運送業者に対して何らかの啓発活動を行っているのか。

参集者) 元請及び下請が参加する安全会議を行っている例もある。運輸マネジメントシステムや労働安全衛生マネジメントシステムも意識高揚に効果があるのではないかと。PDCAサイクルを回すということのみならず、経営トップと従業員の意思疎通にも効果がある。

座 長) これらマネジメントシステムによる成果事例はあるか。

事務局) 労働安全衛生マネジメントシステムについては他業種について成果事例がいくつかあるが、運送業についてはなかったと思う。

国交省) 国土交通省では運送業におけるグッドプラクティス事例をホームページに掲載しており、随時事例を募集している。また、運輸マネジメントシステムによる効果については、現在結果を取りまとめているところであり、その結果は公表する予定である。

参集者) 交通労働災害防止のためのリスクアセスメントという観点から、関係協会で事故情報を集めて危険マップを作成することは有益であろう。

警察庁) 警察による事故情報は、各都道府県警察のホームページ等に掲載されている。

座 長) 2000年に陸災防が作成した交通危険マップのアップデートができればよいのではないかと。

⑦ 検討事項6 荷主との関係

参集者) 荷主からの要求の受容度と事故等の発生に関連があるというのは、受容度が高い事業場ほどたくさん仕事を得るからではないか。このような状況では、ただ安いから、早いからというだけでなく、事故を少なくするという観点も必要だと荷主にアピールする必要がある。

参集者) パートナーシップガイドラインは荷主に周知されていないのではないか。

座長) 荷主との関係について、何らかの記述は必要だ。

参集者) 運送業は重層下請構造となっているので、荷主との関係以外に元請、下請関係についても記述すべきである。

参集者) 下請に一部仕事を請け負わせる場合、安全管理体制について元請はタッチしないということか。

参集者) 100%タッチしないということはないが、ほとんどの部分は下請の管理になる。下請にも運行管理者がいて安全を管理している。

参集者) 運輸マネジメントシステムには、運送業務を請け負わせる場合には、安全に配慮することと規定されている。

5 今後の予定

次回は、12月26日(水)13:30から本日と同じ会議室で開催する予定。