

第 3 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 12 月 26 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（警察庁）
- 4 議事概要

第 2 回検討会の議論を踏まえ修正した資料 3「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」を事務局から説明した後、以下のような意見があった。

 - ① 検討事項 1-1 走行管理（走行計画関係）
 - 「戸別配送」、「ルート配送」の表現については、注釈や説明が必要だと考える。
 - 走行計画の変更の運転者と事務所の連絡について、中小規模事業場の場合、事務所が 24 時間対応可能とは限らないのではないかと。
 - 中小でも、緊急連絡体制は必ずあるはずである。ガイドラインで明記してもらえば、運転者も連絡しやすくなる。走行計画の変更については運転者任せになる傾向があるので、運転者から事務所に指示を仰ぐことを明記することはよいことだ。
 - 運転者への連絡に電子メールを使用する場合、メールを読むのは停車中でなければならないことを明記すべきである。
 - 到着、荷積み等の作業の区切りごとに事務所に報告することが一般的なので、その時に連絡することでほとんど対応可能ではないかと。
 - 運行状況の把握方法について、タコグラフは、8 トン以上の貨物自動車にのみ取り付けが義務づけられている。また、アナログタコグラフである場合も多い。それ以外は取り付けていないことが多い。ドライブレコーダについては、運行管理には基本的に使えないものが多い。また、国土交通省の認定は受けていないが、運行状況を把握できる機器も販売されている。
 - 走行計画の記載内容に、荷役作業の有無も記載すべきである。
 - 留意事項にある「カーナビを利用した走行計画作成支援システム」については、走行計画を運転者任せにする印象があるので、車載型カーナビではなく、事務所で使用するものであることを明記すべきである。
 - 調査結果については、ポイントだけでも本文に盛り込むべきではないかと。
 - ② 検討事項 1-2 走行管理（勤務条件関係）
 - 効率的な走行の例示として使用されている高速道路の使用については、走行時間、燃費等からみれば効率的だが、金銭面からみれば効率的とはいえないのではないかと。「適切な使用」に

についてもっと説明が必要である。

③ 検討事項2 走行前点呼

- 「運転を禁止する」という強い表現でよいのか？実務上問題ないのか？
- 現状のガイドラインでも体調不良等の場合に運転を禁止することになっている。
- 著しく睡眠不足であることを判断する基準を数字で定めるのは難しいということか？
- 連続の徹夜等、あまりにも著しい睡眠不足の例を定めることは可能であるかもしれないが、そうするとそれまではゆるされるのかという議論にもなる。睡眠不足の累積については研究例も少なく、はっきりしない。外国では就床時間2時間という基準を定めている国はある。
- 「おそれの有無」の報告を受けるとのことだが、客観的な睡眠時間等を聞けばよいのではないか？本人がおそれがないと過小報告する可能性がある。
- 事業者は、おそれの有無を運転者から聴取した上で、睡眠不足の状況等も聞き取り、顔色などを見た上で運転に支障があるかどうかを判断することになる。疲労等については労働者の自己判断によらざるをえないところもあり、おそれを聞き取る必要はある。
- 運転を禁止するかどうかは総合的な判断であり、睡眠不足など一つの項目だけで判断できるものではないのではないか。
- 点呼の記録については、単に点呼を実施した事実を記録するのみならず、聴取した内容についても記載すべきである。

④ 検討事項3 荷役作業

- 荷役用具が何を意味しているのかわかりにくいので、例示を入れるべきである。
- 休憩時間の確保については、荷役作業を行う場合は荷役を行わない場合よりも多めに与えるべきなのか検討すべきである。

⑤ 検討事項4 安全衛生教育

- 「交通安全情報マップ」という用語について、定義や注釈を入れるべきである。
- タコグラフの正式名称は「運行記録計」である。
- 運転者認定制度については、大手事業者では普及しているが、中小ではあまり行われていない。中小でも実施できるように、場所等を提供するなど制度面での支援はできないのか？
- ガイドライン上は、運転者認定制度は導入が「望ましい」としているだけであるので、全ての事業場が実施する必要はない。

⑥ 検討事項6 荷主・元請との関係

- ペナルティ付与については柔軟に対応すべきとあるが、具体的にはどのように対応するのか？実際にペナルティはあるのか？
- 著しい場合では契約打ち切りもあると聞いているが、一般運送事業ではあまりない。製造業での特定輸送のケースではないか。
- 正確な時間に到着できるという付加価値を値段に反映すればよいのではないか。
- 事故を起こした場合、荷主を公表するという動きがあった。最近では荷主の責任を明確にする

方向で進んでいる。

- 他の文章は「事業者」を主語にしているが、ここだけは「荷主及び運送業の元請」を主語にして、責任の所在を明確化している。

⑦ 検討事項 7 安全管理体制等

- 管理者の例示として、安全管理者等が挙げられているが、運行管理者、安全運転管理者は入らないのか。
- 安全管理者と運行管理者は職務内容の広さが異なることが多く、別々の人間が指名されることが多い。
- 管理者の例示については再検討する。
- 運転者に責務を明記すべきではないか。交通事故が起きた場合、道路交通法ではまず運転者が第一に責任を問われる。
- 労働者の責任よりも、職場体制の方が問題ではないか。
- 労働災害防止は事業者の責務であるが、運転者の責任も存在するので、冒頭の趣旨のところで言及するようにしたい。

⑧ 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

- 関係業界に対するヒアリング結果をふまえて再度検討すべきである。

5 今後の予定

次回は、1月24日（木）13:30 から本日と同じ会議室で開催する予定。