

交通労働災害を防止しよう！

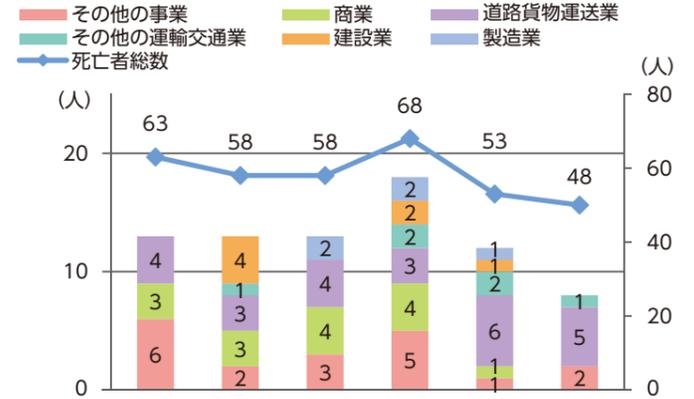
大阪府内の平成27年の労働災害による死亡者は、前年より5人減少の48人です。

このうち、交通労働災害は、前年より4人減少の8人で、「道路貨物運送業」が最も多く5人、「タクシー・ハイヤー業」が1人、警備業等の「その他の事業」が2人となっています。

また、平成28年1月には、長野県内の国道で、スキーツアーの貸切バスが対向車線をはみ出して道路の崖下に転落し、運転者2人を含む15人が死亡、乗客26人が重軽傷を負う重大な自動車事故が発生しましたが、交通労働災害は、労働者のみならず、乗客等一般市民を巻き込むことも少なくありません。

運輸交通業だけでなく、業務として自動車を運転する全ての事業場で、**労使一体となって交通労働災害防止対策（次頁以下参照）に取り組みましょう。**

死亡災害発生状況



	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
死亡災害総数	63	58	58	68	53	48
交通労働災害	8	13	13	18	12	8
その他の事業	6	2	3	5	1	2
商業	3	3	4	4	1	0
道路貨物運送業	4	3	4	3	6	5
その他の運輸交通業	0	1	0	2	2	1
建設業	0	4	0	2	1	0
製造業	0	0	2	2	1	0
合計	13	13	13	18	12	8

資料出所：厚生労働省「労働者死傷病報告」

平成27年 交通死亡労働災害の概要

番号	発生月	業種	性別	年齢	職種	経験	事故の型	起因物	発生状況
1	7月	一般貨物自動車運送業	男	40代	運転者	16年	交通事故(道路)	トラック	県道をタンクローリーを運転して走行していたところ、対向車線を走行していた軽自動車と橋の上で衝突して、橋の欄干を突き破り約15m下の川に転落し、車内に取り残されて溺死した。
2	7月	一般貨物自動車運送業	男	30代	運転者	9年	交通事故(道路)	トラック	高速道路をトラックを運転して走行していたところ、タイヤが破裂して右側車線に停車していた大型トラックに激突し、運転席に挟まれた。
3	8月	警備業	男	50代	警備員	12年	交通事故(道路)	トラック	高速道路で、監視カメラ等設置工事の車線規制解除のため、標識等を回収する作業車の約50m後方に、標識車を停止し乗車していたところ、走行中の一般車両の大型トラックに追突され、その衝撃で作業車に追突し横転、炎上した。
4	8月	その他の事業	男	30代	運転者	1年	交通事故(道路)	乗用車	高速道路で、労働者7名がワンボックスカーでイベント会場に向かう途中、側壁に衝突して横転し、6人は路側帯に避難していたが、運転手が横転した車に荷物を取りに戻っていたところ、横転した車に大型トラックが衝突した。
5	8月	一般貨物自動車運送業	男	30代	運転者	2年	交通事故(道路)	トラック	高速道路をトラックを運転して走行していたところ、パンク修理後に路肩から走行車線に入ってきた大型トレーラーを回避できずに追突した。
6	9月	一般貨物自動車運送業	男	60代	運転者	37年	交通事故(道路)	トラック	公道をトラックを運転して走行していたところ、右折すべき交差点を直進し、工場の門扉を突き破って建物に衝突した。
7	10月	一般貨物自動車運送業	男	50代	自動車整備工	30年	交通事故(道路)	乗用車	整備に必要な部品の購入後、自転車で帰宅していたところ、乗用車と接触した。
8	10月	ハイヤー・タクシー業	男	70代	運転者	30年	交通事故(道路)	乗用車	高速道路を乗客を乗せタクシーを運転して走行していたところ、出口の左カーブの側壁に激突した。



「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示の内容

区分	タクシー		ハイヤー	条文	区分	トラック等		区分	バス等		条文
	日勤勤務	夜勤勤務				トランプ等	バス等				
拘束時間	1ヶ月 299時間	2①1 1ヶ月 262時間	2②1 拘束時間規定の適用はない	2⑤	拘束時間	1日 原則 13時間 最大 16時間	293時間 (労使協定があるときは、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が3.516時間を超えない範囲内において320時間まで延長可)	4①1	4④平均で1週間当たり 4週平均で1週間当たり	65時間	5①1
特例	1箇月の拘束時間の特別 「車庫待ち等」で、かつ、労使協定があれば、1箇月322時間まで延長可 1日の最大拘束時間の特別 「車庫待ち等」で、かつ、次の条件を満たせば24時間まで延長可 ・16時間を超えれば1箇月7回以内 ・18時間を超えた場合、夜間に4時間以上の仮眠付与 ・休息時間 継続20時間以上	2①1 1箇月の拘束時間の特別 「車庫待ち等」で、かつ、労使協定があれば、1箇月322時間まで延長可 1日の最大拘束時間の特別 「車庫待ち等」で、かつ、次の条件を満たせば24時間まで延長可 ・21時間を超えれば労使協定により1箇月7回以内	2②1 拘束時間規定の適用はない	2②1	拘束時間 ・休息時間・休憩時間の特別	1日 原則 13時間 最大 16時間 (15時間を超えれば1週2回以内)	4①2 4①2	4①4 4②	2日平均で1日当たり 4週平均で1週間当たり	9時間 40時間	5①2 5①2
休息期間	継続 8時間以上	2①3 継続20時間以上	2②2	2②2	4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転継続が必要)	2日平均で1日当たり 2週平均で1週間当たり	9時間 44時間	4①4 4①4	4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転継続が必要)	4①5	5①5
時間外労働	時間外労働協定における一定期間は1箇月を協定	2③ 時間外労働は、次の範囲内にすることを努めること 1箇月 50時間 3箇月 140時間 1年 450時間	3	3	一定期間は2週間及び1箇月以上3箇月以内の期間を協定	2週間に1回以内、かつ、1箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内緊急輸送・緊急作業及び危険物輸送については労働者労働基準局長の定めにより適用除外	4④ 4⑤	4④ 4⑤	一定期間は2週間及び1箇月以上3箇月以内の期間を協定	4④ 4⑤	5④ 5⑤

すべてのドライバーを交通労働災害から守るために

自動車などを利用する、すべての事業者に必要な配慮 (交通労働災害防止のためのガイドライン)

適正な労働時間等管理・走行管理

- 改善基準告示（最終頁参照）を遵守した走行の開始、終了や経路についての計画を作成する。
- 早朝時間帯の走行を可能な限り避け、十分な休憩時間、仮眠時間を確保する。

点呼の実施

- 病気やケガ、疲労、飲酒などで安全な運転ができないおそれがないか、乗務開始前に点呼によって確認する。

荷役作業を行わせる場合

- 運転者の身体負担を減少させるため、必要な用具などを備え付ける。

交通労働災害防止の意識高揚

- 交通事故発生状況や道路事情などを記載した交通安全情報マップを作成し、情報共有する。
- ポスターや標語を掲示して、安全について常に意識させる。

教育の実施

以下を含め、雇入れ時などや日常の安全衛生教育を実施する。

- 十分な睡眠時間の必要性の理解
- 飲酒による運転への影響の理解
- 交通危険予知訓練による安全確保
- 交通安全情報マップによる実態把握

その他

- 交通労働災害防止のための管理者を選任し、目標を定める。
- 運転者に対し、健康診断や面接指導などの健康管理を行う。
- 異常気象や天災の場合、安全の確保のため走行中止、徐行運転や一時待機など、必要な指示を行う。
- 自動車の走行前に自動車を点検し、必要に応じて補修を行う。

二輪車に必要な配慮

二輪車運転対策

- 「安全ベスト」、「ヘルメット」の着用を徹底する。
- 雨天時のマンホールなどの上でのスリップや巻き込み事故など、二輪車運転時の危険性などについて教育する。

特に冬期に必要な配慮

視認性向上

- 他車両からの視認性向上のため、早朝、夕方早めの点灯を励行。

季節・天候対策

- 積雪や路面凍結などについて、交通安全情報マップなどを活用し、情報提供を行い、「急ハンドル」「急ブレーキ」等急の付く動作やスピードの出しすぎに対して注意喚起する。

交通労働災害防止のためのガイドラインの概要

第1 目的

このガイドラインは、労働安全衛生関係法令、改善基準（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準告示」（平成元年労働省告示第7号））とあわせて、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立等、適正な労働時間等の管理及び走行管理、教育の実施等、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請による配慮などの積極的な推進により、交通労働災害の防止を目的とする。

第2 交通労働災害防止のための管理体制等

- 交通労働災害防止のための管理体制の確立
- 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・改善
- 安全衛生委員会等における調査審議

第3 適正な労働時間等の管理及び走行管理

- 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
- 点呼等の実施及びその結果に基づく措置
- 荷役作業を行わせる場合の措置等

走行計画に休憩時間の定めをした場合、交通労働災害が発生しにくくなります。
普段の睡眠時間が5時間未満、勤務前24時間の総睡眠時間が5時間以下である場合、交通労働災害が発生しやすくなります。
睡眠不足で疲労が累積した場合、視覚刺激に対する反応ができなくなる回数が増加します。

第4 教育の実施等

- 教育等の実施
 - 雇入れ時等の教育
 - 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

教育の項目が増加すると、安全に対する知識等が増え交通労働災害が発生しにくくなります。

第5 交通労働災害防止に対する意識の高揚等

- 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

意識の高揚のための活動の項目が増加すると、安全意識が向上し交通労働災害が発生しにくくなります。

第6 荷主・元請事業者による配慮等

荷主及び運送業の元請業者は、交通労働災害防止を考慮した適切で安全な運行のため、事業者と協働して取り組むよう努める。

- 荷主・元請事業者の事情による直前の貨物の増量による過積載運行の防止
- 到着時間の遅延が見込まれる場合の改善基準を守った安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更
- 荷主・元請事業者による改善基準に違反し安全な走行が確保できない可能性が高い発注の禁止
- 荷積み・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合の到着時間の再設定、荷主敷地内での待機

第7 健康管理

- 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

第8 その他

- 異常気象等の際の措置
- 自動車の点検
- 自動車の安全装置等

デジタルタコグラフやドライブレコーダーを車両に取り付けることも大変有効です。

交通労働災害防止について、詳しくは以下のホームページをご覧ください。

■交通労働災害を防止しよう「交通労働災害防止のためのガイドライン」のポイント
<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzan/130912-01.html>

■職場のあんぜんサイト：交通労働災害の現状と防止対策
<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000093057.html>

■「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」
<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantokudl/040330-10.pdf>

交通労働災害防止のためのガイドライン 検索

交通労働災害の現状と防止対策 検索

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 検索