

## 滋賀県における交通事故による死亡災害発生状況

### 1 これまでの交通労働災害の推移

交通労働災害による死亡者数は、トラック運転手(道路貨物運送事業)、建設業をはじめ、多くの業種で大きく減少してきた。

一方で、交通誘導中の警備員や新聞配達員の交通労働災害はおおむね一定である。

表1 業種等別の交通労働災害による死亡者数(滋賀県、平成10年～27年、計28人全件)

		9次防	10次防	11次防	12次防
交通労働災害による死亡者数	トラック運転手	16	8	6	2
	交通誘導中の警備員	3	3	3	1
	新聞配達員	6	1	4	2
	建設業	3	12	0	1
	その他	17	10	5	3
	計	45	35	18	9
	交通事故に占める重点4分野の割合	62.2%	68.6%	72.2%	66.7%
労働災害による死亡者数	126	93	64	30	
労働災害に占める交通事故の割合	35.7%	37.6%	28.1%	30.0%	

注:「トラック運転手」は道路貨物運送事業のものに限る。

注:「9次防」は平成10年～14年、「10次防」は平成15年～19年、「11次防」は平成20年～24年の労働災害であり、計画期間(年度)ではない。

また、「12次防」は平成25年から27年までの労働災害であり、同計画期間は5分の3が経過したところである。

### 2 道路貨物運送業における状況

図1 道路貨物運送業における死亡災害の時間帯別分布(滋賀県、平成11～27年、計28人全件)

未明から早朝にかけてが多く、0時台から6時台までで57%(16/28件)を占める。

平成20年以降は、0時台から6時台までが37.5%(3/8件)であり、全体に占める割合が減少している。

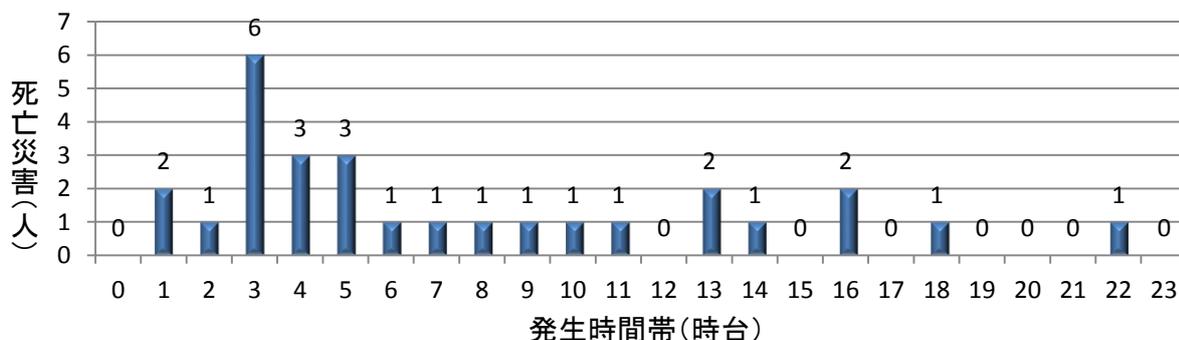


表2 道路貨物運送業における死亡災害の被災地別分布(滋賀県、平成11～27年、計28人全件)

長距離輸送中における県外事故が多い(22/28件、79%)。

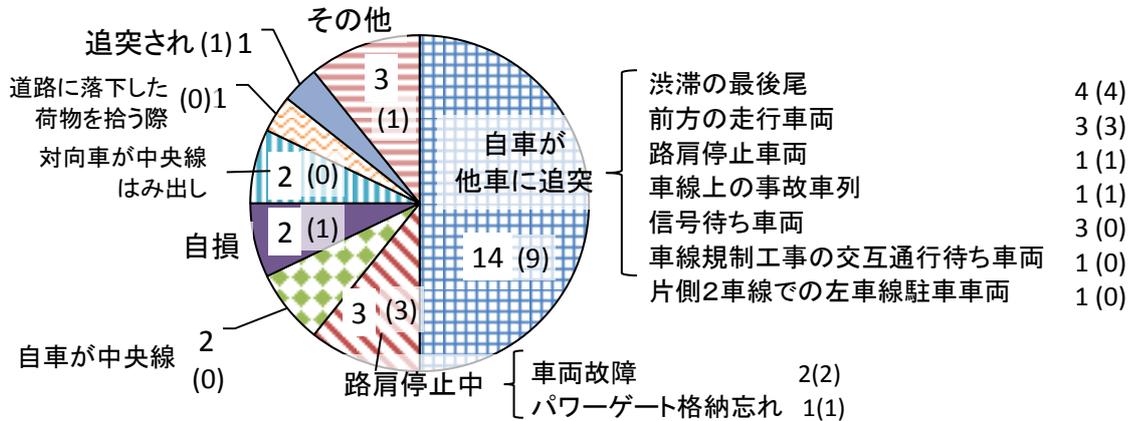
平成20年以降では、県外事故は75%(6/8件)と同様に多い。

被災地	死亡者数	うちH20以降
滋賀県	6	2
京都府	4	2
福井県	1	
三重県	2	
大阪府	2	1
兵庫県	3	2
愛知県	1	
その他	9	1
合計	28	8

※「その他」の内訳は、山口県、鳥取県、富山県、静岡県2件、山梨県、新潟県、福岡県、長野県。うち平成20年以降の1件は、長野県。

図2 道路貨物運送業における事故様態別分布(滋賀県、平成11～27年、計28人全件)

事故様態は、自車の追突によるものが最も多く、半数を占める(14/28件)。  
発生場所は、自動車専用道路上が54%(15/28件)を占める。



注:( )内は、自動車専用道路上の事案(内数)

表3 道路貨物運送業における死亡災害事例(滋賀県、平成20年～27年、計8人全件)

平成20年以降では、自動車専用道で路肩停止中の事故が散見される。

道路種別	事故様態	相手方
自動車専用道路	追突(路肩の故障車両)	トラック
自動車専用道路	追突(渋滞の最後尾)	不明
自動車専用道	車線変更してきた他車に追突される	トラック
自動車専用道	路肩停止中(車両故障)	タンクローリー
一般道	対向車が中央線をはみ出し	トラック
自動車専用道	路肩停止中(パワーゲートの格納忘れ)	トラック
自動車専用道	路肩停止中(パンク)	トラック
一般道	いずれかが中央線はみ出しの可能性(見通しの悪い峠)	トラック

### 3 建設業における状況

表4 建設業における交通事故死の状況別人数(滋賀県、平成11年～平成27年、計15人全件数)

運転中と作業・歩行中がほぼ半々である。

事故様態	死亡者数
現場との車両往来	8
他車との衝突(すべて一般道)	7 [ 2 ]
自車故障、すべて高速道路	1 [ 1 ]
作業中・歩行者	7
車線規制中の工事場所へ車両が進入	3
道路上/道路隣接場所での作業中	3 [ 2 ]
現場隣接道路を横断中	1

注:[ ]内は車外に放り出され死亡したもの(内数)。いずれもシートベルト着用無し又は無かったと思われる。

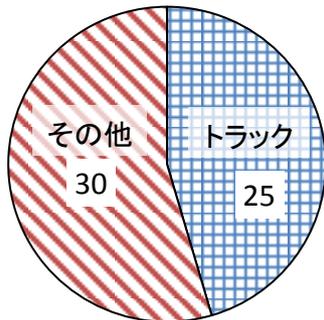
注:【 】内は、自動車専用道路上のもの(内数)

注:「車線規制中の工事場所へ車両が進入」のうち2名は同一事故で被災したもの。

## 4 交通事故当事者の車種別

事故当事者としてトラックが多く、走行時間・走行距離が長いことも一因と考えられる。

図3 被災者の相手方の車種別(滋賀県、平成11年～27年)



死亡労働者の相手方として、トラックが多い(45%)。

- ・自動車専用道など高速で走行することが多いこと
- ・車体重量が大きく、ひとたび事故が発生すると、相手方が重篤な災害に遭いやすいことも一因になっていると予想される。

出典:平成11年以降の交通労働災害による死亡者のうち、相手方にほとんど過失がないと思われる事案を除いた、55人について。

注:軽トラックを除き、運送業以外のトラックを含む。

表5 被災者の相手方の車種別(滋賀県、平成11年～27年、計95人全件)

	相手方に一定程度以上過失があると思われる事案(※1)		相手方にほとんど過失がないと思われる事案(※1)			計
	トラック	その他	自損、自車が他車に追突	自車故障(タイヤ破裂)	自車が対向車線にはみ出し	
1 道路貨物運送業	6	4	16	0	2	28
2 車線規制工事等の交通誘導警備員	6	4	0	0	0	10
3 新聞配達員	3	7	2	0	0	12
4 道路上の作業員・歩行者(1～3を除く)	5	3	0	0	0	8
5 その他一般	5	12	8	1	11	37
合計	25	30	26	1	13	95

※1 「過失」の程度は、警察による調査結果に基づくものではなく、「自損」、「自車が追突」、「自車故障(タイヤ破裂)」、「自車が対向車線にはみ出し」を機械的に分類した。

注:「道路貨物運送業」は、車両停止により車外で被災したものを含め、すべて自車はトラックである。

表6 被災者の車種別(滋賀県、平成11年～27年、計37人全件)

道路貨物運送業以外でも、トラックによる死亡労働災害が見られる。

トラック	10
うち建設業	5
うち製造業	2
うち商業	1
うちその他	1
その他	27

出典:平成11年以降の死亡災害37人(表2の5(その他 一般))について。