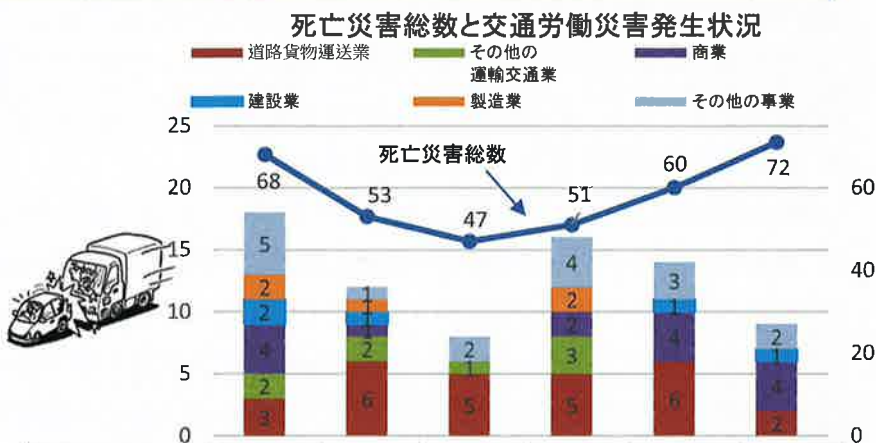


交通労働災害を防止しよう!

大阪府内の平成30年の労働災害による死亡者は、前年より12人増加し72人となり、このうち交通労働災害は、前年より5人減少の9人となっています。

業種別では、「商業」が最も多く4人、「道路貨物運送業」が2人、「その他の事業」が2人、「建設業」が1人となっています。

交通労働災害は、一般市民を巻き込むこともあり、業務で自動車を使用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」に取り組む必要があります。**



	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
死亡災害総数	68	53	47	51	60	72
交通労働災害	18	12	8	16	14	9
道路貨物運送業	3	6	5	5	6	2
その他の運輸交通業	2	2	1	3	0	0
商業	4	1	0	2	4	4
建設業	2	1	0	0	1	1
製造業	2	1	0	2	0	0
その他の事業	5	1	2	4	3	2
合計	18	12	8	16	14	9

資料出所:厚生労働省「労働者死傷病報告」

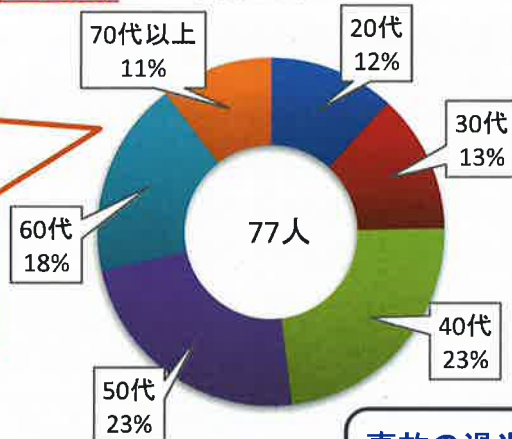
平成25年～平成30年交通死亡災害の状況(累計77人)

年齢別状況

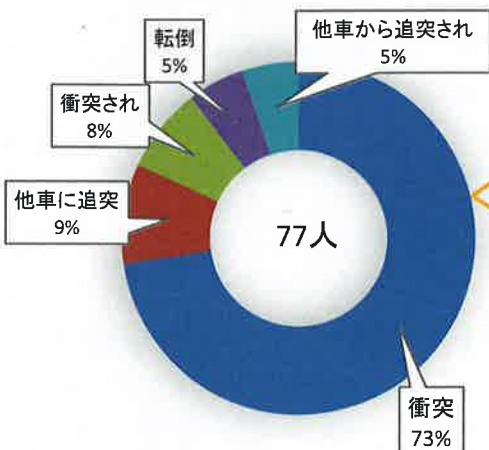
年齢別では、**高齢労働者の災害が増加しています。**

高齢者は、加齢による視力や筋力などの低下が見られることから、災害防止には、身体機能の変化に対応した対策が必要です。

高齢者の身体機能等を配慮した安全運転教育の実施など、適正な労務管理を行いましょ。

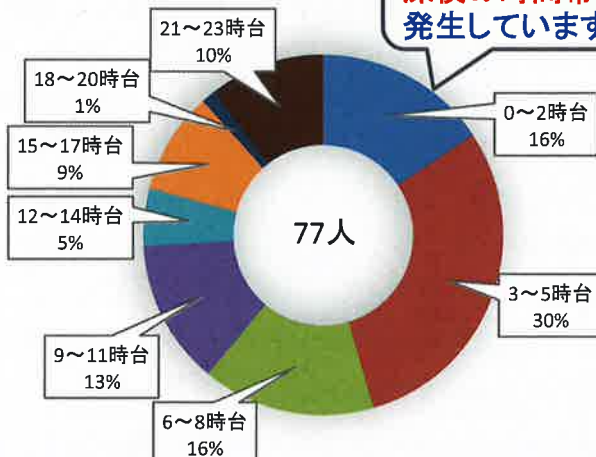


災害の状況



事故の大部分が、「衝突」など、自己の行為が原因で発生しています。

災害発生時刻



事故の過半数が深夜の時間帯に発生しています。

交通事故防止のポイント

(1) 交通労働災害防止のための管理体制の確立

- ① 交通労働災害防止に関係する管理者を選任し、その管理者の役割、責任及び権限を定め、また、管理者に対して必要な教育を行う。
- ② 安全衛生方針を表明し、目標を設定するとともに、労働時間の管理、教育を含む安全衛生計画を作成し、その計画を実行して、その結果に基づいて評価・改善を行う。

(2) 適正な労働時間の管理、走行管理の実行

過労運転防止のため、十分な休憩時間に配慮した走行計画を作成し、労働時間及び運転時間などを管理する。

(3) 乗務前の点呼の実施、運転者の体調・保護具の使用状況等の確認

- ① 点呼時に睡眠時間、疲労状況、飲酒の状況等を確認し、睡眠不足などが認められた場合には、運転を見合わせ、運転者の交替・他の交通機関の利用など適切な措置を行う。
- ② 点呼時に、ヘルメット、プロテクター、蛍光ベストなどの保護具の使用状況等を確認する。



(4) 安全運転のための教育、危険予知訓練の実施

- ① 交通法規、改善基準告示等の遵守、睡眠時間確保の必要性、飲酒による運転への影響、睡眠時無呼吸症候群(SAS)の治療、体調の維持などに関する事項、タコグラフや作業日報の記録などから判明した安全走行に必要とされる事項、交通安全情報マップ及び関係法令などについて教育する。
- ② イラストシートなどを用いて交通危険予知訓練(KYT)を行い、潜在的危険性を予知し、交通事故を防止する能力を養う。

(5) 健康診断などの実施

視力やSAS等の項目を入れた定期健康診断を行う、また、長時間労働者には医師による面接、相談を受けさせる。

二輪車の安全運転のポイント

二輪車の事故防止は、運転者自身の安全運転の心がけも重要です。次を参考に対策を講じてください。

- ① 交通法規を遵守し、また標識の表示に従って走行する。
- ② 二輪車は小型のため他の四輪車の死角になりやすいので、他の車両から認識できる位置で走行し、また、大型車のすぐ横での走行は、極力避ける。
- ③ 交差点を直進するときには、左折、右折の車両がある場合は、先に相手を通させた後に走行する。
交差点を左折、右折するときは、減速または一旦停止する。
- ④ 車線変更時は、変更先の車線を走行している車両から十分に確認できる距離を見極めてから行う。
- ⑤ 二輪車は運転姿勢が前傾のため、四輪車と比べ視野の確保が十分でない場合が多く、また、走行時の視界が路面のみになっていることがあるため、視野を確保して周囲の交通状況に気を配りながら走行する。
- ⑥ わずかのカーブも減速し、また、転倒防止のため、急ブレーキを避けるなど常に余裕を持った運転をする。
- ⑦ 停車する場合は、後続車両及び通行人などの位置を確認し、後続車両などの障害にならないような場所で行う。
- ⑧ 雨天時は、路面上またはマンホールの蓋などでのスリップによる転倒を防止するため、スピードを落とし、また視野を十分に確保して走行する。雪道も同様な運転をする。
- ⑨ 運転時は、ヘルメットを着用し、あごひもを確実にしめる。また、腹部、胸部を保護するためプロテクターの着用も有効である。
- ⑩ 夕方など薄暮走行時は早めにヘッドライトを点灯し、自分の車両の存在を他者に知らせる。また視認性の確保のため蛍光ベストなどを着用する。

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ましょう「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/zenzen/130912-01.html>

交通労働災害防止のためのガイドライン

検索

■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://zenzeninfo.mhlw.go.jp/information/kotsutaisaku1505.html>

交通労働災害の現状と防止対策

検索

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、改善基準告示（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号））とあいまって、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、適正な労働時間等の管理及び走行管理、教育の実施、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

- 1 交通労働災害防止のための管理体制の確立
- 2 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
- 3 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

- 1 適正な労働時間の管理及び走行管理の実施
- 2 適正な走行計画の作成
- 3 点呼の実施及びその結果に基づく措置
- 4 荷役作業を行わせる場合の措置等

走行計画に休息期間の定めをしましょう。
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、交通労働災害の発生率が上がります。
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

- 1 教育の実施
 - ① 雇入れ時の教育
 - ② 日常の教育
 - ③ 交通危険予知訓練
- 2 運転者認定制度等
 - ① 運転者認定制度
 - ② 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の発生率が減少します。

第5 交通労働災害防止に対する意識の高揚

- 1 交通労働災害防止に対する意識の高揚
- 2 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の発生率が減少します。

第6 荷主・元請事業者による配慮

荷主及び運送業の元請事業者は、交通労働災害防止を考慮した適切で安全な運行のため、事業者と協働して次の事項に取り組む。

- ① 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
- ② 到着時間の遅延が見込まれる場合における到着時間の再設定、ルート変更等による改善基準告示を守った安全運行の確保
- ③ 改善基準告示に違反した、安全な走行が確保できない可能性が高い発注の禁止
- ④ 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

- 1 健康診断
 - ① 健康診断の実施
 - ② 健康診断の結果に基づく措置
- 2 面接指導等
- 3 心身両面にわたる健康の保持増進
- 4 運転時の疲労回復



第8 その他

- 1 異常気象等の際の措置
- 2 自動車の走行前など点検の実施と、適正な補修
- 3 自動車に装備する安全装置等

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。

高齢者の自動車運転者への講習

高齢者の労働災害が多い要因に、視力、筋力など身体機能の低下があります。
 高齢自動車運転者の安全運転教育は、身体機能などに配慮した項目で行うことが必要です。

教育項目、方法(例)

- ・ビデオなどで、交通ルールを再確認します。
- ・運転適性検査器材を使用して、動体視力や夜間視力などを測ります。
- ・ドライブレコーダーの記録等を利用して、交通危険予知訓練を行います。
- ・直接車を運転して、指導員から適宜、適切な助言、指導を受けます。

以上の結果から危なかった点などをグループで話し合います。

また、必要に応じて、予備試験で記憶力のチェックを行うことも有効です。

高齢運転者の安全、健康管理などは、陸上貨物運送事業労働災害防止協会作成の「高齢者に配慮した交通労働災害防止のすすめ方」等のパンフレットを参考にしてください。

<http://www.rikusai.or.jp/public/leaflet/kouennenreisyasusumekata.pdf>



交通安全情報マップの作成

自動車運転者間で事故情報、道路事情等の情報を出し合い、その情報から交通安全情報マップを作成しましょう。

作成したマップなどの情報を共有することで、運転者の危険感受性を高めましょう。



交通安全情報マップ



平成30年 交通労働死亡災害の概要

番号	発生日	業種	性別	年齢	職種	経験	起因物	発生状況
1	1月	社会福祉施設	女	50代	社会福祉職員	5年	バイク	利用者宅へ向かう途中、被災者が運転する二輪車が道路左側を走行中、後方から走行してきた大型車(移動式クレーン)と接触、転倒し轢過されたもの。
2	2月	新聞販売業	男	70代	配達員	22年	バイク	原付バイクで朝刊配達中、相手方自動車と接触により頭部を打撲した。
3	2月	その他の小売業	女	20代	販売店員	1年	乗用車	被災者と同僚が他店に応援勤務のため、同僚が運転する自動車で移動中、左カーブを曲がり切れずに中央分離帯に衝突した。
4	2月	その他の小売業	男	20代	販売店員	1年	乗用車	被災者と同僚が他店に応援勤務のため、被災者が運転する自動車で移動中、左カーブを曲がり切れずに中央分離帯に衝突した。
5	5月	その他の建築工事業	男	20代	れんが、タイル工	0年	バイク	普通自動二輪車で二車線道路を走行中に、車両と車両の間をすり抜けようとしたところスリップにより転倒し、準中型貨物自動車の後部に衝突後、別の中型貨物自動車の後輪に轢かれた。
6	8月	新聞販売業	男	60代	配達員	4年	トラック	50ccバイクに乗り、夕刊の配達を行っていたところ中央線より対向車線を走行してきた2tトラックの右前方部分に衝突した。
7	9月	一般貨物自動車運送業	男	40代	運転者	18年	トラック	国道を走行中、右曲がりカーブの路肩に止まっていた大型トラックに追突、全焼した。
8	10月	一般貨物自動車運送業	男	40代	運転者	20年	トラック	3tトラックを運転し国道を走行していたところ、2車線から1車線に変わる箇所に停車していた大型貨物自動車(トレーラー)の被けん引車後部に追突した。
9	12月	警備業	男	40代	警備員	1年	乗用車	警備を終え次の現場に原動機付バイクに乗って移動中、信号待ちをしていたところ、右折をしようとしていたトラックに信号無視の乗用車がぶつかり、その反動でトラックが被災者に突進し、トラックの下敷きとなった。