

富労基発0827第1号
平成27年8月27日

建設業労働災害防止協会
富山県支部長 殿

富山労働局労働基準部長

建設業における交通労働災害防止対策の徹底について

時下 ますます御清栄のこととお慶び申し上げます。

日頃より、労働災害防止対策の推進につきまして御理解と御協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、今年度、当局におきましては、建設業における労働災害防止の重点のひとつとして交通労働災害対策を推進しているところですが、富山県内の建設業における交通労働災害は、平成24年に22件と多発して以降、貴職をはじめ関係者の御努力の結果、平成25年4件、平成26年5件と減少し、本年7月末現在では2件となっているところです。

つきましては、今後、年末に向け工事の最盛期を迎える一方、日照時間が短くなる時季に入ることから、事務所と現場往復間の交通事故発生危険性が増加することが考えられます。

つきましては、今般、本省から、建設業における過去3か年の交通労働災害の発生状況や原因等(全国)が別紙1及び2のとおり取りまとめられましたので、当該資料の活用等により、傘下会員事業場に対する啓発指導並びに同労働災害防止につきましてさらなる徹底を図っていただきますようよろしくお願いいたします。

建設業における交通事故による死亡災害の分析結果及び対策
(平成24年から26年の死亡災害報告より)

1 建設業における交通事故による死亡災害の概要

(1) 最近の推移

平成24年から26年の死亡災害報告により、建設業における交通事故による死亡災害を集計したところ、その概要は次のとおり。

なお、本分析については、死亡災害報告は速報であるため、原因が示されていないものが多いことから、死亡災害報告に記述のあった範囲で分析したものである。

表1 建設業における交通事故による死亡者数

	交通事故	建設業	交通事故の割合
平成24年	29人	367人	7.9%
平成25年	33人	342人	9.6%
平成26年	45人	377人	11.9%
合計	107人	1,086人	9.9%
平成26年(6月末速報)	13人	159人	8.2%
平成27年(6月末速報)	17人	135人	12.6%

(2) 最近の交通事故の発生時

表2 建設業における交通事故による死亡者の事故発生時の作業内容

	現場と事務所間の往復	道路における工事中	その他	計
24-26年死亡者数	67人(63%)	15人(14%)	25人(24%)	107(100%)

注) 四捨五入のため、割合の合計は100%とならない。

2 現場と事務所間の往復における死亡災害

(1) 年間の件数

建設業における交通事故による死亡災害全体のうち、現場と事務所間の往復におけるものは、次のとおり6割強、年によっては8割近い高い割合を占めた。

表3 現場と事務所間の往復時の交通事故による死亡者数の占める割合

	①現場と事務所間の往復の死亡者数	②交通事故	③割合(①/②)
平成24年	22人	29人	75.9%
平成25年	18人	33人	54.5%
平成26年	27人	45人	60.0%
合計	67人	107人	62.6%

(2) 月別発生状況

月別に分けると、(3)の①のスリップが多発する6月以降の発生件数が多い。7月以降の下半期で3分の2近くを占めた。

表4 月別死亡者数

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
24年	3	2	1	1	0	1	0	1	2	2	4	5	22
25年	0	2	0	0	0	4	1	1	3	4	1	2	18
26年	1	3	1	2	0	3	5	3	3	2	1	3	27
合計	4	7	2	3	0	8	6	5	8	8	6	10	67

(3) 原因等の分析

3年間分をまとめて、原因等の分析を行った結果、特に多いものや関連があると思われるものは次のとおりである。なお、1人の死亡災害について、複数の原因等が該当(例えば、「夜勤明け」と「居眠り」)する場合がある。

① スリップ

雪等の凍結、雨で路面が濡れていたことによるスリップで、反対車線にはみ出したり、構造物に激突したりしたものは23人(34%)で、凍結によるスリップは冬季(11月～2月頃)、雨によるスリップは梅雨から夏季の雨の多い時期(6月～9月)に多発していた。

表5 スリップによる死亡者数

スリップの原因	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
凍結	2	1	1							1	3	6	14
雨						3	1	1	3		1		9

② 居眠り

「ブレーキ痕がない」、「蛇行していた」等居眠りが想定される記述があるものもあったが、それらを除外した「居眠り」の明示があったものは4人(6%)で、発生時間帯は次のとおりであり、よく言われる早朝の時間帯だけでなく、昼食後の眠気によるものもあった。

午前5時台 1人

午前6時台 1人

午後1時台 2人

③ 夜勤明け

自動車の運転の場面について記述されているものは多いが、そのうち夜勤明けであることが明記されているものは7人(10%)で、発生時間帯は次のとおりであった。

午前3時台 1人

午前4時台 2人

午前5時台 4人

④ 長距離の移動

概ね60km程度以上離れた区間の自動車の運転中のものは13人(19%)で、次

のとおりであった（移動距離は市役所、町役場等の間の距離で概算したもの）。

平成24年 4人（最長255km）

平成25年 5人（最長155km）

平成26年 4人（最長143km）

3 道路における建設工事等の最中の死亡災害

(1) 年間の件数

建設業における交通事故による死亡災害全体のうち、道路における建設工事等の最中のものは、次のとおり15%程度であった。

表6 道路における建設工事等の最中の死亡者数

	①道路における建設工事等の最中の死亡者数	②交通事故	⑤ 割合(①/②)
平成24年	4人	29人	13.8%
平成25年	5人	33人	15.2%
平成26年	6人	45人	13.3%
合計	15人	107人	14.0%

(2) 原因等の分析

3年間分をまとめて、原因等の分析を行った結果、特に多いものや関連があると思われるものは次のとおりである。

① 作業の前後

作業の準備をしている時、交通規制を行う直前や終了後のカラーコーンの回収時等作業の前後に発生しているものが5人（33%）あった。

② しゃがんで手作業をする等作業者の視認性が低い状態

剪定された木枝の片付け、ダンプの落とした土砂の清掃、工事場所をしゃがんで確認していた等作業者が小さく見え、視認性が低い状態で発生しているものが4人（27%）であった。

4 現場と事務所間の往復における交通労働災害及び道路における建設工事等の最中の交通労働災害に対する対策

これらの交通労働災害を防止するための対策としては、「交通労働災害防止のためのガイドライン（厚生労働省労働基準局長通達）」、「交通の方法に関する教則（国家公安委員会告示）」等から、次のような者が挙げられる。

(1) 現場と事務所間の往復における交通労働災害

① スリップに対する対策

- ・速度の減速、車間距離の十分な確保、急発進、急ハンドル、急ブレーキをしないこと
- ・雨の降り始めの舗装道路、工事現場の鉄板等は滑りやすいので留意すること
- ・雪道でのタイヤへのタイヤチェーンなどの滑り止め装置の装着、スノータイヤ、スタッドレスタイヤなど雪路用タイヤの装着

② 居眠り、夜勤明け、長距離の移動に対する対策

- ・運転日前日の十分な睡眠時間の確保

- ・睡眠時無呼吸症候群等の適切な治療
- ・点呼等により睡眠不足が著しい者に対して運転業務に就かせない等の措置の実施
- ・走行計画による十分な休憩時間、仮眠時間の確保
- ・自動車の運転業務以外の業務終了後に運転業務を行う場合の運転業務以外の業務の軽減についての配慮 等

③ ①、②に共通する対策

- ・無理のない適正な運転時間等を設定した適正な走行計画の作成

(2) 道路における建設工事等の最中の交通労働災害に対する対策

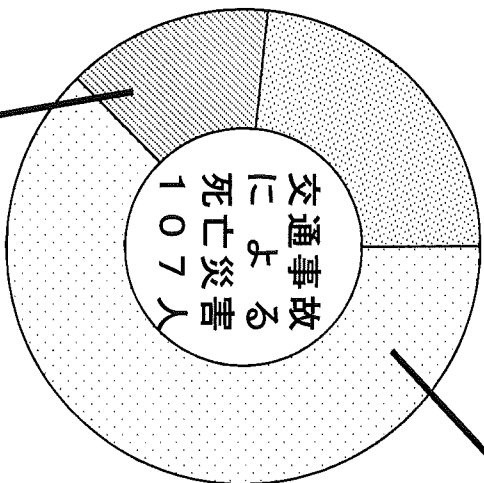
① 作業の前後における対策

- ・作業の前後において自動車の進入等を防ぐことができるような作業手順による作業の実施
- ・作業中の標識の設置 等

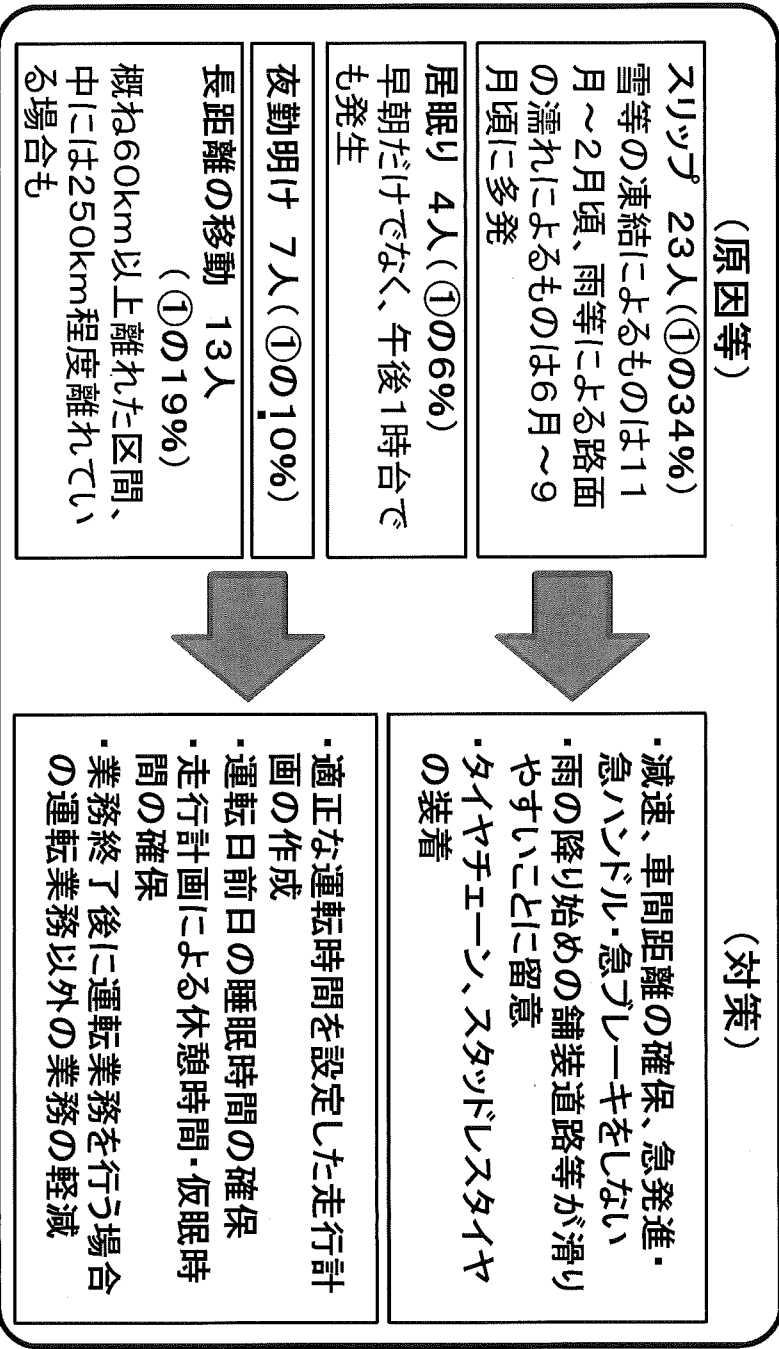
② 作業者の視認性が低くなることに対する対策

- ・作業者の視認性を高める作業服等の着用
- ・短時間の作業であっても作業中の標識を設置すること 等

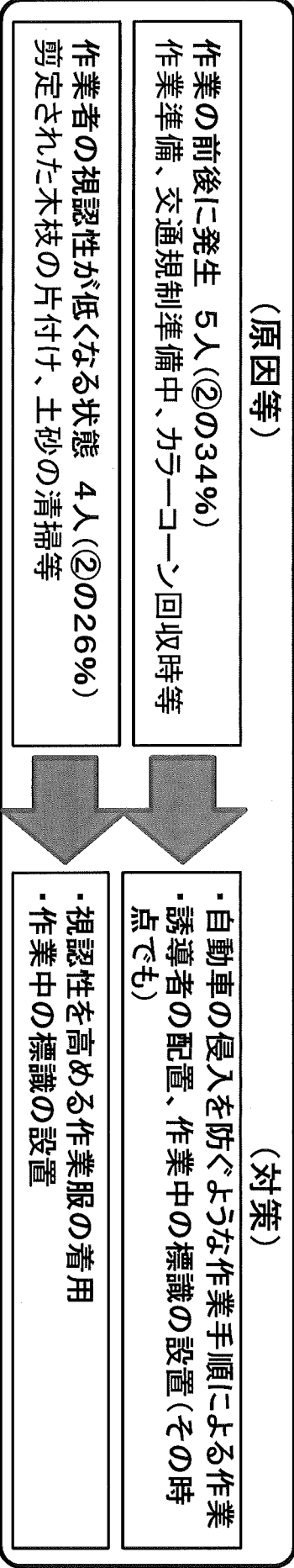
建設業における交通事故による死亡災害の分析結果（平成24～26年） （別紙2）



【①現場と事務所間の往復における死亡災害 67人(63%)】



【②道路における工事中の死亡災害 15人(14%)】



* (原因等)の人数は、1人を重複して計数している場合あり