



基安安発0806第2号  
平成27年8月6日

建設業労働災害防止協会専務理事 殿

厚生労働省労働基準局  
安全衛生部安全課長

### 建設業における交通労働災害防止対策の徹底について

建設業における交通労働災害は、死亡災害でみると平成26年には45人であり、建設業全体で墜落・転落に次ぐ12.2%を占めているところです。

これについて近年の推移をみると、平成25年には33人（建設業の死亡災害の9.6%）、平成24年には29人（同7.9%）であったことから、2年連続して死亡者数、建設業に占める死亡者数の割合がともに増加しています。また、平成27年においても、7月時点において前年同期の4人増である17人（同12.8%）となっており、増加傾向が続いています。

このため、平成24年から平成26年の建設業における交通労働災害による死亡災害の発生状況、原因等を分析し、対策を別紙1のとおり取りまとめたところです。

それによれば、107人の死亡者のうち現場と事務所間の往復における死亡者数が67人（63%）、道路における工事中の死亡者数が15人（14%）みられます。

前者の原因等としては、降雨・降雪によるスリップ（特に6月から2月）（23人）、居眠り（4人）、夜勤明け（7人）、長距離の移動（13人）、後者については作業の前後に発生（5人）、作業者の視認性が低くなる状態（4人）などが挙げられます。

つきましては、平成27年8月6日付け基安安発0806第6号「平成27年下半年期の安全衛生対策の推進について（取組依頼）」において厚生労働省労働基準局安全衛生部長から貴会会長あて建設業における交通労働災害防止対策の徹底についても要請していることを踏まえ、会員事業場に別紙1の内容を周知するとともに、その4に示す対策の徹底を指導いただくよう要請します。

なお、別紙2は、別紙1の概要をパワーポイント資料としてまとめたものであることから、併せて活用してください。

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%とにならない。

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 シャガ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、工事場所をシャガ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

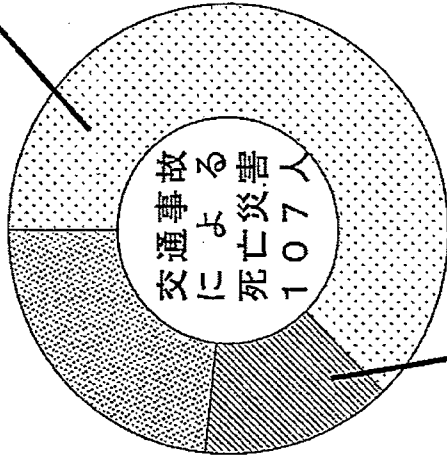
① 作業の前後における対策

- ・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

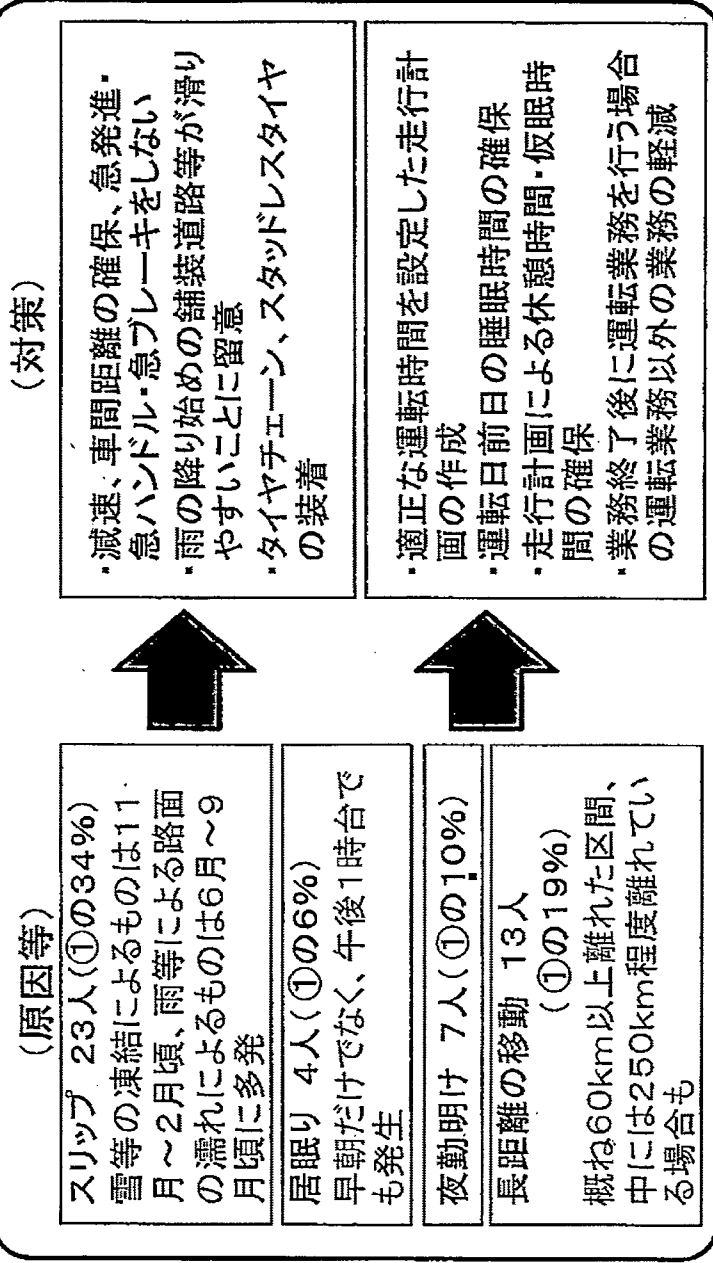
② 作業者の視認性が低くなることに対する対策

- ・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

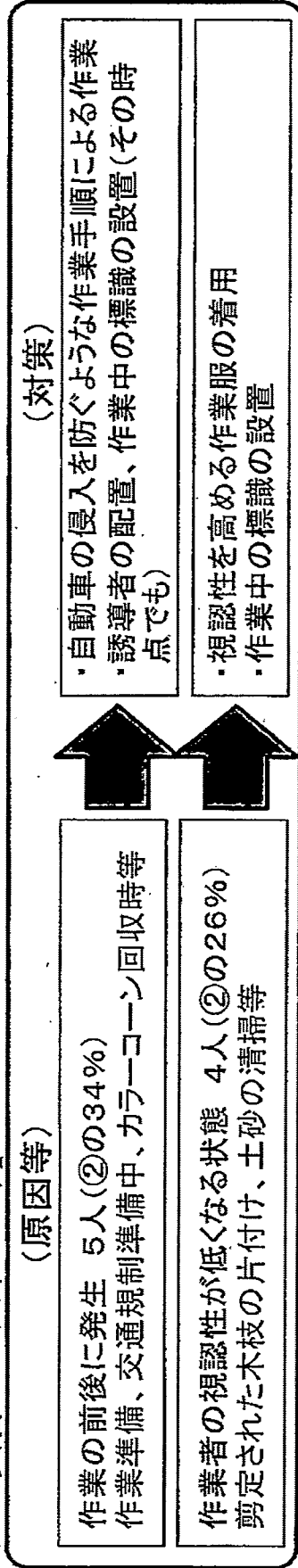
建設業における交通事故による死亡災害の分析結果(平成24~26年) (別紙2)



【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%)】



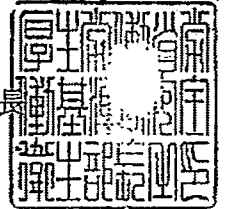
\* (原因等)の人数は、1人を重複して計数している場合あり

# た

基安発 0313 第 6 号  
平成 27 年 3 月 13 日

建設業労働災害防止協会会長 殿

厚生労働省労働基準局  
安全衛生部長



## 交通労働災害防止対策の推進について（要請）

厚生労働省では、「平成 24 年と比較して、平成 29 年までに労働災害による死亡者数を 15%以上減少させること」等を目標とした第 12 次労働災害防止計画を推進しているところです。

交通労働災害は、全産業に占める死亡災害のうち 2 割以上を占め、また、建設業においては、交通労働災害による死亡者数の比率が、平成 24 年 8%、平成 25 年 10%、平成 26 年 12%（速報値）と年々上昇していることから、労働災害防止上の重要な課題として、平成 27 年度の労働行政運営方針で交通労働災害防止対策について重点的に取り組むこととしているところです。

つきましては貴協会におかれましては、従来からの交通労働災害防止に取り組んでいるところですが、建設業においては、事務所と現場間の送迎時に交通労働災害が多く発生していることから、下記事項を重点とした、より一層、自主的かつ積極的な交通労働災害の防止に関する指導及び援助を実施していただきますよう、お願い申し上げます。

## 記

- 1 「交通労働災害防止のためのガイドライン」（平成 25 年 5 月 28 日付け基発 0528 第 2 号）の第 3 の 2 に基づく適正な走行計画の作成及び第 3 の 3 に基づく点呼等の実施
- 2 同ガイドラインの第 4 の 2 の（2）に基づき自動車の運転以外の勤務の終了後に労働者を自動車の運転の業務に従事させる場合の疲労による交通労働災害を防止するための自動車の運転以外の勤務の軽減等についての配慮

# 建設業における交通労働災害防止

平成26年の建設業における交通労働災害(死亡)では事務所と現場間の送迎時に多発

往復の別	発生月	都道府県	災害の内容
	8月	新潟	会社から住宅新築工事現場に向かうため、昼間に、会社所有のトラックに2名が乗車して県道を走行中、運転手が居眠り運転をしたため、緩やかな右カーブを曲がりきれずに左路肩の電柱に激突し、助手席の被災者が死亡、運転手が軽傷を負った。
往路	7月	福島	被災者ら4名が、早朝に現場に向かうため、国道を走行中、前方を走行していた乗用車を追い抜こうとして、下り坂の追い越し禁止中央車線を越えて反対車線へはみ出し、反対車線を走行していた乗用車と正面衝突した。衝突した際に助手席に座っていた被災者が車外に投げ出され死亡し、運転席及び後部座席の3名が重傷を負った。衝突された通勤途中の運転手も死亡した。被災者らの速度超過が認められた。
	7月	山梨	JR駅構内にて夜間での軌道修繕作業終了後、早朝に、被災者等はトラックレーンを運転し、会社事務所に向かって国道を走行していた際に、運転手が居眠り運転をして、対向車線のフェンスを突き破り、約6メートル下の道路に転落した。
復路	4月	大分	住宅リフォーム工事現場で足場の解体作業に従事した後、夕刻に、解体後の足場部材をトラックの荷台に積み込み所屬事業場に戻る途中、わき見をしたため前方に停車中のトラックに気付くのが遅れて追突して、運転手が死亡し、同乗者及び追突された運転者の2名が負傷した。

## 交通労働災害防止のためのガイドライン(労働者の送迎時に関係が深い措置)

- 第3 適正な労働時間等の管理及び走行管理等
  - 2 適正な走行計画の作成 (1) 走行計画の作成及び指示 (2) 走行経路の決定等 (3) 乗務状況の把握 (4) 走行計画通りに走行できなかった場合の措置
  - 3 点呼等の実施及びその結果に基づく措置 (1) 点呼等の実施 (2) 点呼等に基づく措置
- 第4 教育の実施等
- 2 運転者認定制度
    - (2) 労働者の送迎の際の運転者の指名
      - マイクロバス、ワゴン車等の自動車によって、労働者を送迎する場合、事業者は使用する自動車の運転に必要な資格を有する者のうちから特に十分な技能を有する適格者を指名すること。
      - また、自動車の運転以外の勤務の終了後に労働者を自動車運転の業務に従事させる場合には、疲労による交通労働災害を防止するため、自動車の運転以外の勤務の軽減に配慮すること。