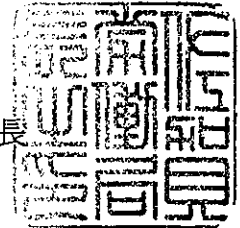


佐労発基1219第1号
平成29年12月19日

建設業労働災害防止協会
佐賀県支部 様

佐賀労働局長



交通死亡労働災害撲滅に向けた緊急要請について

労働災害の防止につきましては、平素より格別の御理解と御協力を賜り深く感謝申し上げます。

さて、平成28年の県内の労働災害による休業4日以上之死傷者数は、3年ぶりに増加に転じ、平成29年も減少傾向がみられません。また、死亡者数は平成24年以降毎年増加を続け、昨年は9人となりました。平成29年におきましても11月末現在8人（前年同時期は7人）となっており極めて憂慮すべき状況となっておりますが、近年、死亡労働災害全体に占める交通死亡災害の割合が大きく上昇し、平成28年は44.4%（全死亡者9人中4人）、平成29年は11月末現在で57.1%（全死亡者8人中5人）が交通死亡労働災害となっております。

このため、別添のとおり、交通死亡労働災害撲滅に向けた緊急要請をいたします。貴団体としての取組を強化いただくとともに、傘下の会員事業場への周知につきまして、特段の御配慮をお願いいたします。

C

C

交通死亡労働災害撲滅に向けた緊急要請

佐賀県内における労働災害の発生件数は、労使の皆様を始め、関係各位の御尽力により長期的には減少してきておりますが、死亡者数は平成24年の5人以降、毎年増加を続けており、平成28年は9人となりました。また、平成29年におきましても、11月末現在8人（前年同時期は7人）となっており、憂慮すべき状況となっております。

過去5年間（平成24年から平成28年まで）に発生した死亡労働災害を事故の型（発生現象）別にみると、全産業の死亡者35人のうち交通事故による死亡者が11人（死亡災害全体に占める割合は31%）に上り、死亡原因のトップとなっております。また、過去5年間に発生した交通事故による死亡労働災害を業種別にみると、商業3人、運輸交通業3人、建設業3人、通信業1人、その他の業種1人と幅広い業種で発生しております。さらに、交通事故による死亡災害が、死亡災害全体に占める割合は近年大きく上昇し、平成28年は44.4%（全死亡者9人中4人）、平成29年は11月末現在で57.1%（全死亡者8人中5人）となっており、労働災害による死亡者数を減少させるには、交通事故を防止することが特に重要となっております。

交通労働災害を防止する上では、運転者個人の安全運転に係る自覚が、先ずもって重要ではありますが、事業主の皆様方には、運転者への事故防止のための対策を講ずることは事業者の責務でもあること、交通労働災害はあらゆる業種で発生する可能性があること、運送事業者と荷主・元請事業者等との協力関係も必要であることを改めて認識していただき、「交通労働災害防止のためのガイドライン」に示されている内容等について、今一度御確認の上、労使の皆様を始め、関係者が一体となって以下の取組を徹底し、交通労働災害防止に努めていただきますようお願い申し上げます。

- 1 安全管理者、運行管理者、安全運転管理者等の交通労働災害防止に関係する管理者を選任するとともに、その役割、責任及び権限を定めて、関係者に周知するなど交通労働災害防止のための管理体制を確立すること
- 2 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）等を遵守し、適正な走行計画を作成することにより、休憩時間・睡眠時間等を確保し、過労運転を防止すること
- 3 雇入れ時教育、交通危険予知訓練等を徹底するなど、効果的な安全衛生教育を実施すること
- 4 荷を運搬する事業者に対して、「改善基準告示」等に違反し安全な走行が確保できない可能性が高い発注を行わないなど、荷主・元請事業者と運送事業者の協働した取組の推進に努めること

平成29年12月19日

佐賀労働局長 松森 靖

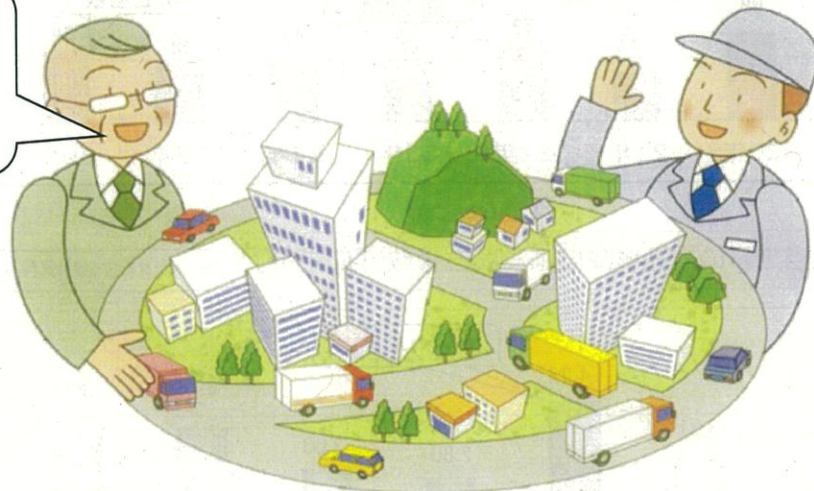
C

C

ストップ・ザ・交通労働災害！

～死亡労働災害のトップは「交通事故」～

ストップ！ 労働！！



交通労働災害防止は、運転者個人の自覚が基本ですが、運転者への事故防止のための対策を講ずることは事業者の責務でもあります。労使一体となった交通労働災害防止対策を推進しましょう。

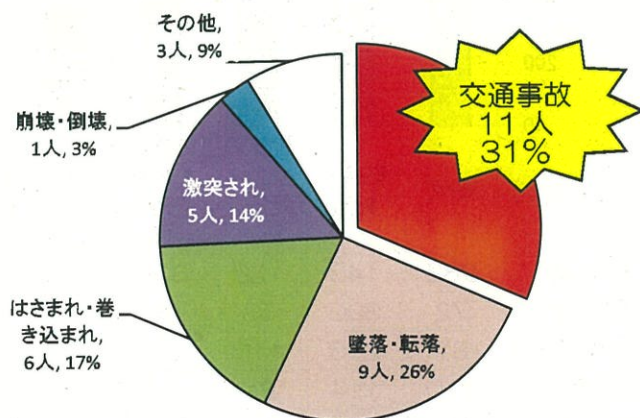
- 1 管理体制を整備して、会社ぐるみで取り組みましょう。
- 2 無理のない走行計画にしましょう。
- 3 雇入時教育は確実に、日常教育は運転記録等を活用して行いましょう。
- 4 健康診断を確実に実施しましょう。
- 5 荷主・元請事業者の皆さんも協働して取り組みましょう。

死亡労働災害の30%以上が、「交通事故」！

過去5年間（平成24年から平成28年）の佐賀県内における交通労働災害（交通事故）による死亡者数（11人）は、全産業の死亡労働災害（35人）の30%以上を占めており死亡原因のトップとなっています。

交通労働災害をなくすため、「交通労働災害防止ガイドライン」で示した対策を講じ、プロドライバーとしての自覚を育てましょう。

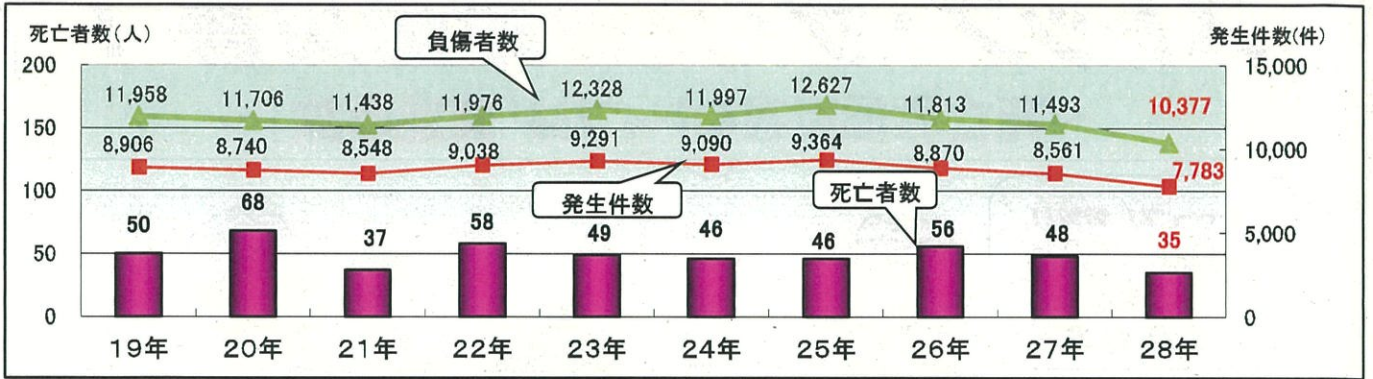
佐賀労働局における過去5年間
（平成24年～平成28年）の死亡労働災害発生状況



厚生労働省 佐賀労働局・各労働基準監督署

佐賀県の交通事故発生状況

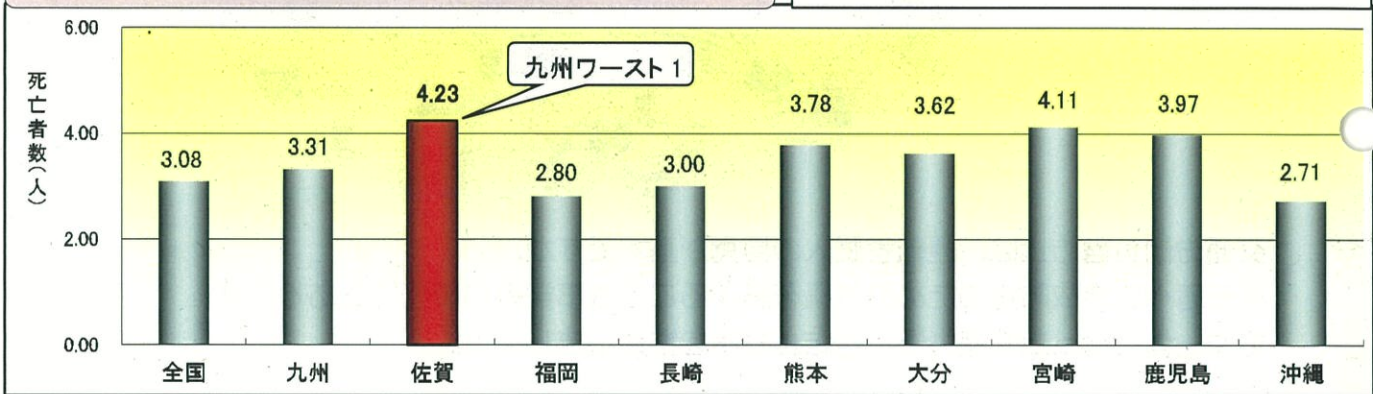
平成 28 年の負傷者数、発生件数、死亡者数は減少した！



資料：佐賀県警察本部統計より

人口 10 万人当たりの交通事故による死亡者数(平成 28 年)

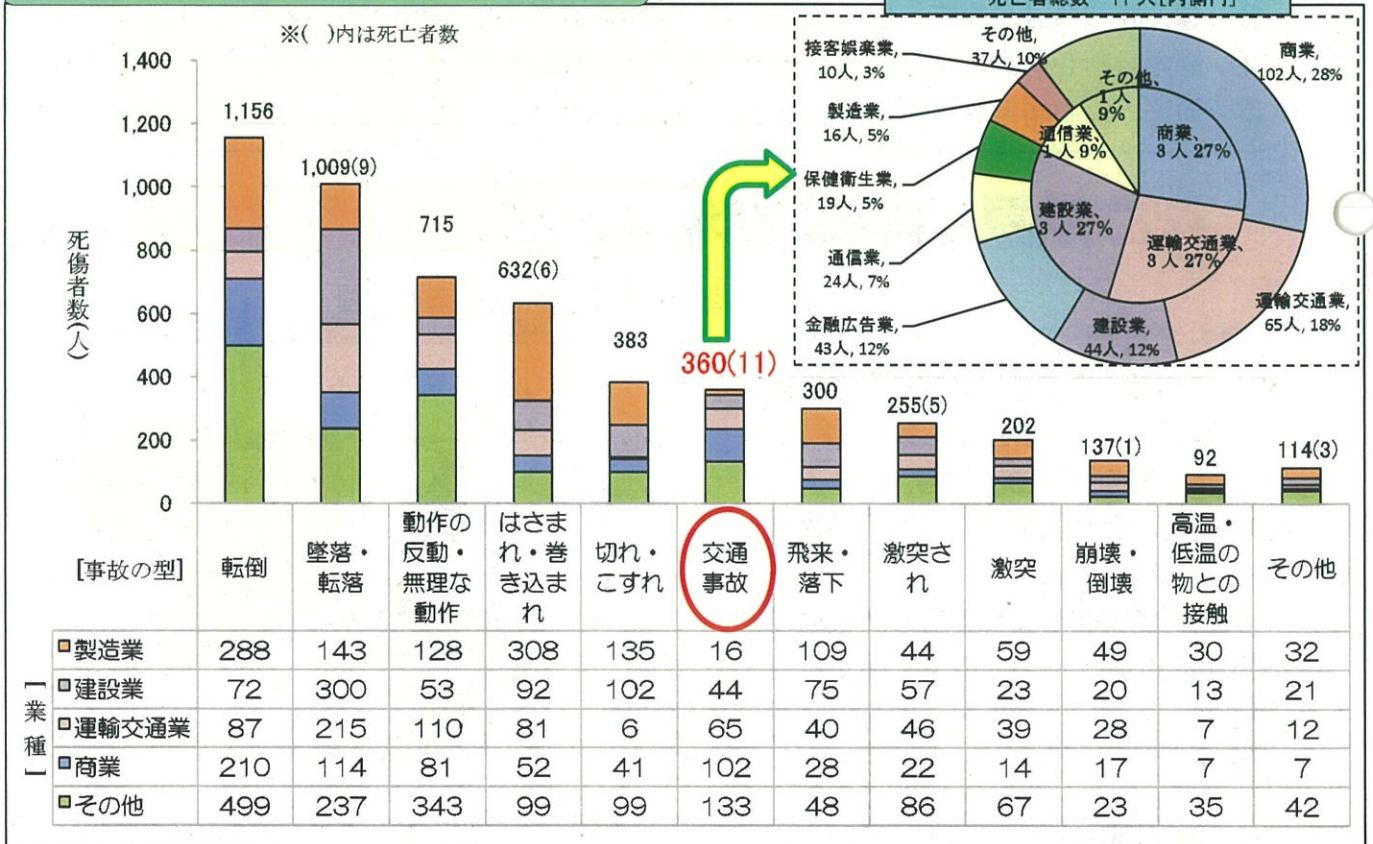
※ 人口は総務省統計資料「平成 28 年 10 月 1 日現在推計人口」による。



資料：佐賀県警察本部統計より

佐賀県の労働災害発生状況 (平成 24 年~28 年)

交通労働災害(交通事故)の発生状況
 ・死傷者総数 360 人[外側円]
 ・死亡者総数 11 人[内側円]



資料：佐賀労働局「労働者死傷病報告(休業4日以上)」より

『交通労働災害防止のためのガイドライン』のポイント

～ 睡眠時間を確保した走行計画で交通労災ゼロへ ～ 佐賀労働局

本ガイドラインは、平成25年5月に改正され、「労働安全衛生関係法令」、「改善基準告示」等とあわせて交通労働災害防止を図るための指針となるものです。

□ 交通労働災害防止のための管理体制

安全に対する組織の関与が低い場合に発生しやすい。

○ 交通労働災害防止のための安全管理体制の確立

安全管理者、運行管理者、安全運転管理者等の交通労働災害防止に関係する管理者を選任するとともに、その役割、責任及び権限を定めて、関係者に周知しましょう。

○ 安全衛生方針の表明と目標の設定、PDCAサイクルによる安全衛生計画の実施

◆ 事業場全体の安全意識を高めるため、交通労働災害防止の観点を含めた「安全衛生方針」を表明し、具体的な「安全衛生目標」を設定して、関係者に周知しましょう。

◆ 安全衛生目標を達成するため、次に掲げる交通労働災害防止に関する事項を含めた「安全衛生計画」を作成(Plan)するとともに、その計画を適切に実施(Do)、評価(Check)、改善(Act)していきましょう。

- ① 適正な労働時間等の管理及び走行管理に関する事項
- ② 教育の実施等に関する事項
- ③ 交通労働災害防止に対する意識の高揚等に関する事項
- ④ 健康管理に関する事項

○ 安全委員会等での調査審議

安全衛生委員会等で、交通労働災害の防止について話し合きましょう。

□ 適正な労働時間等の管理と走行管理

勤務間の休息時間が8時間未満、拘束時間が13時間超、運転業務時間が9時間以上の場合に発生しやすい。

○ 睡眠時間等の確保に配慮した適正な労働時間等の管理と走行管理の実施

疲労等による交通労働災害を防止するため、「改善基準告示」等を遵守し、適正な走行計画を作成することにより、運転業務従事者(※1)の十分な睡眠時間等を確保しましょう。

また、高速乗合バス及び貸切バスの運転手の過労運転を防止するため、国土交通省が定めた「交替運転者の配置基準」を遵守しましょう。

○ 適正な走行計画の作成と指示

走行計画に休憩時間を定めた場合には発生しにくくなる。

次に掲げる事項を記載した適正な走行計画を作成して、運転業務従事者に適切な指示を行いましょう。

- ① 走行の開始及び終了の地点及び日時
- ② 拘束時間、運転時間及び休憩時間
- ③ 走行に際して注意を要する箇所の位置
- ④ 荷役作業の内容及び所要時間
- ⑤ 走行の経路の目安、主な経過地における出発及び到着の日時の目安

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は、発生しやすい。

○ 睡眠時間の把握にも配慮した点呼等の実施、その結果に基づく措置

◆ 安全な運転を実施させるため、運転業務従事者に乗務を開始させる前に、点呼等を確実にし、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないことのおそれの有無について報告を求め、その結果を記録しましょう。

また、乗務開始前24時間における拘束時間の合計が13時間を超える場合、睡眠時間の状況を確認しましょう。

◆ 走行前の点呼等において、睡眠不足が著しい、体調が不調であるなど正常な運転が困難な状態と認められる者に対しては、運転業務に就かせないことを含め、必要な措置を講じましょう。

1週間連続して1日あたりの拘束時間が13時間を超えるなど睡眠不足の累積が認められる者に対しては、走行途中に十分な休憩時間を設定するなどの措置を講じましょう。

○ 荷役作業を行わせる場合の措置

荷役作業を毎回実施する場合、発生しやすい。

事前に荷役作業の有無を確認し、荷役作業を運転者(※2)に実施させる場合にあっては、運搬物の重量等を確認するとともに、運転者の疲労に配慮した十分な休憩時間の確保、荷役用具・設備の車両への備え付けなどに努めましょう。

(※1) 運転業務従事者：自動車(4輪以上に限る。)の運転業務に主として従事している労働者。

(※2) 運転者：自動車等の運転を行う労働者。

□ 交通労働災害防止のための教育の実施

○ 交通労働災害防止に関する教育

雇入時教育や作業内容変更時教育では、次の事項を含む教育を行きましょう。

- ① 運転者が遵守すべき事項（交通法規、運転時の注意事項、走行前点検の励行等）
- ② 労働災害防止の基礎知識に関する事項

（「改善基準告示」等の遵守、運転日前日の十分な睡眠時間確保、飲酒による運転への影響、睡眠時無呼吸症候群等の適切な治療、体調の維持等の必要性に関する事項）

○ 個別運転記録等を活用した教育

日常の教育では、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー等の個別運転記録、交通安全情報等を活用して行いましょう。

○ 交通危険予知訓練の継続的な実施

□ 交通労働災害防止に関する意識の高揚

意識の高揚のための活動の項目が増加すると発生しにくくなる。

- ◆ ポスターの掲示、表彰制度、交通労働災害防止大会の開催等により、運転者の交通労働災害防止に対する意識の高揚を図りましょう。
- ◆ 交通事故情報、デジタルタコグラフやドライブレコーダーの記録、ヒヤリハット事例等に基づき、危険な箇所、注意事項を示した交通安全情報マップを作成し、配布、掲示等を行いましょう。

□ 健康管理

- ◆ 運転者に対し、健康診断を確実に実施するとともに、その結果に基づき、健康状況を総合的に把握したうえで、保健指導等を行いましょう。また、所見が認められた運転者に対しては、適切な就業上の措置を講じましょう。
- ◆ 長時間にわたる時間外・休日労働を行った運転者に対しては、医師による面接指導を行いましょう。

□ 荷主・元請事業者による配慮

荷主からの要求の受容度が高い場合は発生しやすい。

- ◆ 事情により走行開始の直前に運送する貨物の増量を行う場合は、適正な走行計画が確保され、過積載運行にならないよう運送事業者と協力しましょう。
- ◆ 到着時間の遅延が見込まれる場合には、荷主・元請事業者は、安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行いましょう。
- ◆ 実際に荷を運搬する事業者に対して、「改善基準告示」等に違反し安全な走行が確保できない可能性が高い発注を行わないようにしましょう。
- ◆ 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、到着時間の再設定を行い適正な走行計画を確保するための措置を講じましょう。

交通労働災害防止のためのガイドラインの詳細は、厚生労働省ホームページ

（<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anken/dl/080703-1a.pdf>）でのご確認や、佐賀労働局健康安全課、各労働基準監督署にお問い合わせください。



厚生労働省 佐賀労働局・各労働基準監督署

佐賀県内における死亡労働災害の概要

【平成29年】

平成29年11月30日現在

番号	業種	管轄署	発生日 時刻	被災者 年齢	事故の型	起因物	発生状況
1	貨物取扱業	伊万里署	H29.1.27 11時00分頃	男 40歳代	激突され	クレーン	コンテナヤードにおいて、橋形クレーン（つり上げ荷重51.6トン）の走行路内に被災者が立入り、停車中のコンテナ運搬用トラックの運転手と話をしているときに、走行してきた橋形クレーンの走行車輪にひかれた。
2	建設業	佐賀署	H29.2.24 9時00分頃	男 40歳代	倒壊・崩壊	その他の仮設物、建築物、構築物	門型の鋼製構築物（以下「構築物」という。）の解体作業において、構築物の支柱下部を溶断し、構築物をドラグ・ショベルのバケットで奥側に押し倒そうとしたが倒れなかったためバケットを別の位置に動かしていたところ、この構築物が手前側に倒れて運転席との間に挟まれた。
3	建設業	唐津署	H29.3.24 15時50分頃	男 40歳代	交通事故（道路）	トラック	施工管理を担当していた個人住宅の現場管理写真を撮影し事業場へ帰社する途中、西九州自動車道下り線において、大型トラックに追突された。
4	運送業	武雄署	H29.5.17 4時25分頃	男 50歳代	交通事故（道路）	トラック	4トントラックを運転し、配送先に荷卸し後、長崎自動車道を利用して荷主の配送センターに戻る途中、上り線パーキングエリアに進入した際、パーキングエリア入口付近の駐車スペースに停車していた大型トラックに追突した。
5	運送業	伊万里署	H29.6.6 1時15分頃	男 40歳代	交通事故（道路）	トラック	大型トラックを運転し山陽自動車道下り車線を走行中、トレーラーと接触事故を起こし追い越し車線に停車していた大型トラックに追突した。
6	建設業	佐賀署	H29.10.5 16時25分頃	男 40歳代	交通事故（道路）	トラック	高所作業車を使用して道路街路樹の剪定作業中、車道を走行してきた10トントラックの荷台が、車道に出ていた高所作業車のブームに接触し、その衝撃で高所作業車の作業床に搭乗していた労働者2名のうち1名が道路上に墜落した。
7	建設業	武雄署	H29.10.20 9時20分頃	男 60歳代	墜落・転落	環境等又ははしご等	個人住宅の樹木の剪定作業を行っていた労働者が、倒れた直後に同様に発見された。樹木脇にあった庭石又は三脚脚立から墜落したものと推定される。
8	清掃・と畜業	唐津署	H29.11.2 14時10分頃	男 50歳代	交通事故（道路）	乗用車、バス、バイク	市道に設置されている下水用マンホールの蓋を開け、道路上からマンホール内の洗浄作業を行っていたところ、乗用車にはねられた。

※表中の業種、業務上外等については、未確定のものも記載している。

【平成28年】

番号	業種	管轄署	発生日 時刻	被災者 年齢	事故の型	起因物	発生状況
1	建設業	唐津署	H28.1.29 9時00分頃	男 20歳代	墜落・転落	仮設物・建築物・構築物等	屋根葺き替え工事において、瓦撤去後に屋根をシートで覆ったが、降雨で工事箇所から雨漏りがするため、小雨の中でもう一枚シートを上から掛け固定する作業中に、軒先（高さ約5m）から地上に墜落した。（3日後に死亡。）
2	建設業	佐賀署	H28.3.18 16時50分頃	男 50歳代	墜落・転落	締固め用機械	河川局部改築工事において、堤防上で搭乗式振動ローラーを移動中に堤防斜面を振動ローラーと共に3.2m下の仮設通路に転落した。
3	運送業	佐賀署	H28.5.21 5時00分頃	男 50歳代	交通事故（道路）	トラック	大型トラックに荷を積み、配送先へ向かう国道の走行中、緩やかな左カーブを曲がりきれず対向車線を横切り、ガードレールを越え約3m下の田んぼに落下した。
4	建設業	武雄署	H28.5.24 10時50分頃	男 60歳代	墜落・転落	屋根	瓦の補修工事において、屋根に上り瓦の状況を確認していたところ、瓦屋根から、下方のプラスチック製の高さ2.36mの庇へ落ちて、庇を突き破り墜落した。
5	建設業	佐賀署	H28.5.31 8時00分頃	男 60歳代	墜落・転落	はしご等	資材倉庫において、高さ約4mの梁にはしごをかけ、昇って作業をしようとしていたところ、はしごが外れ墜落した。
6	運送業	佐賀署	H28.8.25 22時30分頃	男 40歳代	交通事故（道路）	乗用車、バス、バイク	運転代行用の軽乗用車を運転し利用客を迎えに行くため県道を走行中に、交差点を過ぎたところで、道路左側の縁石に乗り上げ横転した。
7	運送業	佐賀署	H28.10.23 4時00分頃	男 60歳代	交通事故（道路）	トラック	被災者は、大型トラックで高速道路を走行中、乗用車が事故を起し走行車線を塞いでいるのを発見し、事故車先にある非常駐車帯に車両を停め、救護活動を行う旨会社に連絡後、事故車両の所で救護活動を行っているとき大型トラックが突っ込んできて被災した。
8	建設業	唐津署	H28.12.9 5時30分頃	男 20歳代	交通事故（道路）	トラック	事業場からライトバン（貨物車）にて工事現場に向かうため県道を走行中に、信号機の無い交差点において、右折車のため並んでいた車列を追い抜こうとしたところ、右折車と接触して水路に転落し助手席同乗者が被災した。
9	建設業	武雄署	H28.12.15 15時30分頃	男 30歳代	墜落・転落	締固め用機械	林道開設工事において、乗用式振動ローラーを移動中に、同ローラーとともに谷側の路肩から法長約36m下に転落した。

C

C

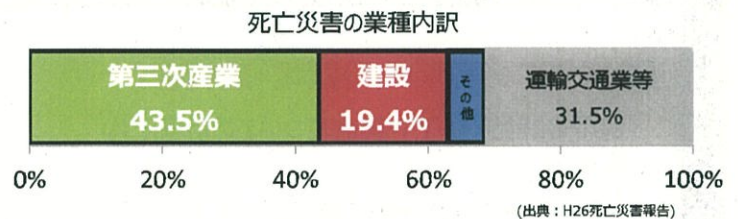
交通労働災害を防止するために

交通労働災害は、労働者による死亡災害の約2割を占めています。いわゆる青ナンバーと呼ばれる事業用自動車に限らず、さまざまな業種に携わる労働者に起きており、ひとたび被災すると重大な災害につながるおそれがあります。

交通労働災害を減らすためには、トラックやバス・タクシーの運転業務に従事するドライバーだけでなく、移動や送迎、配達などのために**自動車・バイク・原動機付自転車の運転業務に労働者を従事させるすべての事業者**が安全への取組を行う必要があります。**交通労働災害防止のためのガイドライン**に基づく対策を進めるほか、**視認性の向上**や**季節・天候**などへの配慮も必要です。

交通労働災害の6割以上は運輸交通業以外で発生！

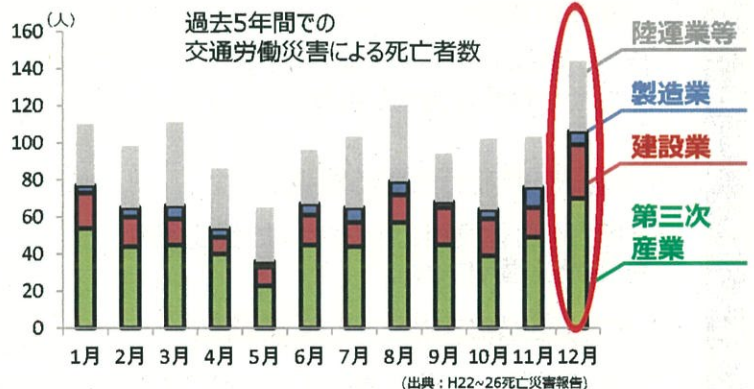
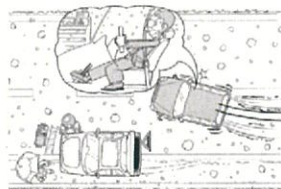
交通労働災害の4割以上が顧客先の訪問中など第三次産業で、約2割が労働者の送迎中など建設業で発生しており、交通運輸業でない労働者の皆さまにも、交通労働災害防止対策が必要です。



交通労働災害は12月に多く発生！

交通労働災害による死亡事例は、12月に多く発生しています。

積雪や路面凍結の情報に注意するなど、季節に応じた交通労働災害防止対策が必要です。



<災害事例>

原付で訪問途中 (1名死亡)	現場へ向かう途中 (7名負傷)	施設利用者送迎中 (1名死亡6名負傷)	新聞配達の自転車 (1名死亡)
訪問介護のため利用者宅から事務所へ原付で移動する途中、右側方を走るトラックと接触。その後トラックの後輪にひかれ、30分後に死亡。	早朝、労働者8名を乗せ建設現場に自動車2台で向かう途中、1台がゆるいカーブの凍結した路面でスリップしガードレールに激突。避けようとした後続車も対向車線に飛び出し路肩から転落。	事務所から介護サービス利用者宅に利用者を送迎中、信号がなく見通しの悪い交差点に一時停止せずに進入し、左側から来たトラックと衝突。利用者1名が死亡、労働者2名を含む6名が重軽傷。	夜明け前に新聞配達のため自転車で国道を斜めに横断中、交差点を青信号で進入してきた大型トラックと衝突し死亡。なお、被災者は安全ベストや保護帽を着用していなかった。

すべてのドライバーを交通労働災害から守るために

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。

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

- ・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

- ・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

- ・交通事故発生状況などを記載した交通安全情報マップを作成する。
- ・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。

交通労働災害について、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/anzen/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://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000093057.html>

交通労働災害の現状と防止対策

検索

このリーフレットについて、詳しくは最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせください。

交通労働災害防止のためのガイドライン

第1 目的

1 目的

本ガイドラインは、労働安全衛生関係法令、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。以下「改善基準告示」という。)等とあいまって、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等の実施の積極的な推進により、交通労働災害の防止を図ることを目的とする。

2 本ガイドラインの対象とする交通労働災害

本ガイドラインの対象とする交通労働災害は、道路上及び事業場構内における自動車及び原動機付き自転車(以下「自動車等」という。)の交通事故による労働災害とする。

3 事業者及び運転者の責務

労働者に自動車等の運転を行わせる事業者(以下「事業者」という。)は、本ガイドラインを指針として、事業場における交通労働災害防止対策の積極的な推進を図ることにより、交通労働災害の防止に努めるものとする。

自動車等の運転を行う労働者(以下「運転者」という。)は、交通労働災害を防止するため、事業者の指示等の必要な事項を守るほか、事業者が実施する交通労働災害の防止に関する措置に協力することにより、交通労働災害の防止に努めるものとする。

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

事業者は、交通労働災害防止に係る安全衛生計画の実施等、交通労働災害防止のための措置を適切に実施する体制を構築するため、次の事項を実施すること。

- (1) 安全管理者、運行管理者、安全運転管理者等の交通労働災害防止に係る管理者を選任するとともに、その役割、責任及び権限を定め、それらを労働者に周知すること。
- (2) 選任された管理者に対し、必要な教育を実施すること。

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、評価及び改善

事業者は、交通労働災害防止対策を組織的に実施するため、次の事項を実施すること。

- (1) 事業場全体の安全意識を高めるため、事業場の事業を統括管理する者は、交通労働災害防止の観点を含めた安全衛生方針の表明を行うとともに、労働者に周知すること。
- (2) 事業者は、安全衛生方針に基づき、交通労働災害防止に関する事項を含む安全衛生目標を設定し、当該目標において一定期間に達成すべき到達点を明らかにするとともに、労働者に周知すること。
- (3) 事業者は、安全衛生目標を達成するため、一定の期間を限り、次に掲げる交通労働災害防止に関する事項を含む安全衛生計画を作成するとともに、その計画を適切に実施、評価、改善すること。

ア 適正な労働時間等の管理及び走行管理等に関する事項

イ 教育の実施等に関する事項

ウ 交通労働災害防止に対する意識の高揚等に関する事項

エ 健康管理に関する事項

3 安全委員会等における調査審議

安全委員会等(安全委員会、衛生委員会、安全衛生委員会等をいう。以下同じ。)において、交通労働災害の防止に関する事項について調査審議すること。

また、安全委員会等の中に交通労働災害防止部会を設置する等により、交通労働災害の防止について、重点的に取り組むことが望ましい。

第3 適正な労働時間等の管理及び走行管理等

1 適正な労働時間等の管理及び走行管理の実施

事業者は、疲労等による交通労働災害を防止するため、改善基準告示等を遵守し、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を作成すること等により、自動車(四輪以上に限る。)の運転業務に主として従事している労働者(以下、「運転業務従事者」という。)の十分な睡眠時間等の確保に配慮した適正な労働時間等の管理及び走行管理を行うこと。

また、事業者は、走行開始又は終了の地点と運転業務従事者の自宅の間の移動に要する時間等の状況を考慮し、十分な睡眠時間を確保するために必要のある場合は、より短い拘束時間(労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む。))の合計をいう。以下同じ。)の設定、宿泊施設の確保等の必要な措置を講じること。

さらに、高速乗合バス及び貸切バス事業者においては、運転者の過労運転を防止するため、国土交通省が定めた交替運転者の配置基準（旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）の解釈等を示した国土交通省の通達（平成14年1月30日付け国自総第466号・国自旅第161号・国自整第149号「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」）の第21条（6）①口に定められた「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準について」の2に定められた「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」をいう。）を遵守すること。

2 適正な走行計画の作成等

(1) 走行計画の作成及び指示

事業者は、運転業務従事者が乗務を開始する前に、上記1に従い、次に掲げる事項を記載した適正な走行計画を作成するとともに、当該運転業務従事者に対し、適切な指示を行うこと。

なお、事業者は、走行中に作成された走行計画に記載されている事項に変更を行う必要が生じた場合、改善基準告示等を遵守しつつ、必要な変更を行うこと。

ア 走行の開始及び終了の地点及び日時

イ 拘束時間、運転時間及び休憩時間

ウ 走行に際して注意を要する箇所の位置

エ 荷役作業の内容及び所要時間（荷役作業がある場合に限る。）

オ 走行の経路並びに主な経過地における出発及び到着の日時の目安（戸別配送先に対する貨物運送等、配送先が多数であり、かつ毎回異なる貨物運送（以下「戸別配送」という。）、ハイヤー・タクシー等、走行経路を特定することが困難な業態にあつては、記載しないこととして差し支えない。）

また、早朝時間帯に交通事故による死亡災害が多発していることを踏まえ、走行計画の作成にあたり、早朝時間帯の走行を可能な限り避けるようにするとともに、走行する場合は、十分な休憩時間、仮眠時間を確保する等の交通労働災害防止のために必要な措置を実施するよう努めること。

(2) 走行経路の決定等

事業者は、道路地図、過去の走行記録、各種道路情報提供機関からの道路情報等を収集し、適切な走行経路を決定すること。

事業者は、運転に際して注意を要する箇所の位置、制限速度等交通規制、休憩・仮眠・食事・給油等の場所等を地図等に盛り込んだ「交

通安全情報マップ」を作成し、これら情報を適切に伝達するよう努めること。

(3) 乗務状況の把握

事業者は、適切な走行管理を行うため、常に運転業務従事者の乗務の状況を把握すること。乗務状況の把握にあたっては、乗務の状況の正確な把握、運転業務従事者の負担軽減のため、運行記録計(タコグラフ)を使用することが望ましいこと。

なお、デジタル式運行記録計(デジタル・タコグラフ)を備えた自動車を使用する場合は、その記録を安全運転指導等に活用することが望ましいこと。

(4) 走行計画どおりに走行できなかった場合の措置

事業者は、走行終了後に走行計画どおり走行できなかったことを把握した場合、運転業務従事者からの聴取、タコグラフの記録の解析等により、その原因を把握し、次回以降の走行計画の見直し等を行うとともに、必要に応じ、運転業務従事者の疲労回復に配慮すること。

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

事業者は、安全な運転を実施させるため、運転業務従事者に乗務を開始させる前に、点呼等により、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないことのおそれの有無について報告を求め、その結果を記録すること。

また、事業者は、乗務開始前24時間における拘束時間の合計が13時間を超える場合、睡眠時間の状況を確認すること。

なお、点呼は対面によるものとするが、運行上やむを得ない場合は電話その他の方法で実施して差し支えないこと。

(2) 点呼等に基づく措置

事業者は、走行前の点呼等において、睡眠不足が著しい、体調が不調である等正常な運転が困難な状態と認められる者に対しては、運転業務に就かせないことを含め、必要な措置を講じること。

また、1週間連続して1日あたりの拘束時間が13時間を超える等による睡眠不足の累積等安全な運転に支障があるおそれがあると認められる者に対しては、走行途中に十分な休憩時間を設定する等の措置を講じること。

4 荷役作業を行わせる場合の措置等

(1) 荷役作業を行わせる場合の措置

事業者は、事前に荷役作業の有無を確認し、荷役作業を運転者に実施させる場合にあっては、運搬物の重量等を確認するとともに、運転者の疲労に配慮した十分な休憩時間を確保すること。

事業者は、事前に予定していない荷役作業を運転者に行わせる場合は、必要な休憩時間の確保のため、走行計画の変更を行うこと。

荷役作業による運転者の身体負荷を減少させるため、台車、テーブルゲートリフター等適切な荷役用具・設備の車両への備え付け又はフォークリフト等の荷役機械の使用に努めるとともに、安全な荷役作業方法についての教育を行うこと。

(2) 荷の適正な積載

事業者は、貨物自動車に荷を積載して走行させる場合は、特に次の事項を徹底すること。

ア 最大積載量を超えないこと。

イ 偏荷重が生じないように積載すること。

ウ 荷崩れ又は荷の落下を防止するため、荷にロープ又はシートをかける等の措置を講ずること。

なお、上記の事項については、労働安全衛生規則（以下「安衛則」という。）第 151 条の 10 及び第 151 条の 66 に規定されているので留意すること。

第 4 教育の実施等

1 教育等の実施

(1) 雇入れ時等の教育

事業者は、新規雇入れ運転者に対して労働安全衛生法（以下「安衛法」という。）第 59 条第 1 項及び第 2 項の規定により行う雇入時教育及び作業内容変更時教育において、次に掲げる事項を含む教育を行うとともに、必要に応じて、安全運転の知識及び経験が豊富な運転者等が添乗することにより、実地に指導を行うこと。

ア 交通法規、運転時の注意事項、走行前点検の励行等の運転者が遵守すべき事項

イ 改善基準告示等の遵守、運転日前日の十分な睡眠時間確保、飲酒による運転への影響、睡眠時無呼吸症候群等の適切な治療、体調の維持等の必要性に関する事項

(2) 日常の教育

事業者は、運転者に対して、運転者の安全な運転を確保するため、次に掲げる事項についての教育の実施又は関係団体が実施する講習

会への参加等により、運転者に交通労働災害防止に関する知識を付与すること。

ア 改善基準告示等の遵守、運転日前日の十分な睡眠時間確保、飲酒による運転への影響、睡眠時無呼吸症候群等の適切な治療、体調の維持等の必要性に関する事項

イ 警察等からの交通事故発生情報、交通事故の危険を感じた事例(ヒヤリ・ハット事例)、デジタル式運行記録計の記録、ドライブレコーダーの記録等から判明した安全走行に必要な情報に関する事項

ウ イの情報に基づき、危険な箇所、注意事項等を示した交通安全情報マップに関する事項

エ 交通労働災害に関する法令等の改正等に関する行政機関からの情報

(3) 交通危険予知訓練

事業者は、運転者に対して、実際の運転場面を想定したイラストシート、写真等を用いて、運転者に、交通労働災害の潜在的危険性を予知させ、その防止対策を立てさせることにより、安全を確保する能力を身につけさせる交通危険予知訓練を継続的に行うことが望ましいこと。

2 運転者認定制度等

(1) 運転者認定制度

事業者は、使用する自動車等の運転に必要な資格を有する者のうち、運転適性に応じた一定の教育指導を受けたもの、認定試験に合格したもの等に対して運転業務を認める運転者認定制度を導入することが望ましいこと。

なお、教育指導、認定試験の内容等については、各事業場の実状に応じて定めること。

(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に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の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等について配慮すること。

第5 交通労働災害防止に対する意識の高揚等

1 交通労働災害防止に対する意識の高揚

事業者は、ポスター又は標語の募集及び掲示、交通労働災害の現場写真の掲示、表彰制度の設立、優良運転者の公表、交通労働災害防止大会の開催等により、運転者の交通労働災害防止に対する意識の高揚を図ること。

2 交通安全情報マップの作成

事業者は、警察等からの交通事故発生情報、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの記録、交通事故の危険を感じた事例(ヒヤリ・ハット事例)等に基づき、危険な箇所、注意事項等を示した交通安全情報マップを作成し、配布、掲示等を行うことにより、運転者の交通労働災害防止に対する注意の喚起を図ること。

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の事業者は、次に掲げる事項等、交通労働災害防止を考慮した適切かつ安全な運行の確保のため必要な事項について、実際に荷を運搬する事業者と協働して取り組むよう努めること。

- 1 荷主・元請事業者の事情により走行開始の直前に運送する貨物の増量を行う必要が生じた場合、荷主・元請事業者は、適正な走行計画が確保され、過積載運行にならないよう実際に荷を運搬する事業者と協力すること。
- 2 到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は改善基準告示等を遵守した安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行うこと。また、到着時間が遅延した結果として、荷主・元請事業者が実際に荷を運搬する事業者に対して、不当に不利益な取扱いを行うことがないようにすること。
- 3 荷主・元請事業者は、実際に荷を運搬する事業者に対して、改善基準告示等に違反し安全な走行が確保できない可能性が高い発注を行わないこと。また、無理な運行となるおそれがある場合、到着時間の見直し等を行うなど協力して安全運行を確保すること。なお、高速道路の利用が交通労働災害防止に効果があることを踏まえ、高速道路の利用について配慮すること。
- 4 荷主・元請事業者は、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、到着時間の再設定を行う等、適正な走行計画を確保するための措置を講ずるとともに、荷役作業が開始されるまでの間、貨物車両が荷主の敷地内で待機できるようにすること。

第7 健康管理

1 健康診断

(1) 健康診断の実施

運転者に対し、健康診断を確実に実施するとともに、その結果に基づき、健康状況を総合的に把握したうえで、保健指導等を行うこと。

なお、安衛法第 66 条の規定により、雇入れ時及び 1 年以内ごとに 1 回、定期的に健康診断を行うことが義務付けられており、特に、深夜業を含む業務等に従事する運転者に対しては、6 箇月以内ごとに 1 回、定期的に健康診断を行うことが義務付けられているので留意すること。

(2) 健康診断の結果に基づく措置

健康診断等で所見が認められた運転者に対しては、健康診断結果に基づき事業者が講ずべき措置に関する指針に基づき、適切な就業上の措置を講じること。

2 面接指導等

長時間にわたる時間外・休日労働を行った運転者に対しては、安衛法第 66 条の 8 又は第 66 条の 9 の規定に基づき面接指導等を行うとともに、必要があると認められるときは、労働時間の短縮等の適切な措置を講ずること。

3 心身両面にわたる健康の保持増進

運転者の心身両面にわたる健康の保持増進を図るため、事業場における健康の保持増進措置を継続的かつ計画的に講じるように努めること。

4 運転時の疲労回復

運転者の疲労による交通労働災害を防止するため、運転者に対して、走行経路の途中において、適宜、肩、腕及び腰部のストレッチング、体操等により、運転時の疲労回復に努めるよう指導を行うこと。

第 8 その他

1 異常気象等の際の措置

異常な気象、天災等により安全な運転の確保に支障が生じるおそれのある場合は、安全な運転の確保を図るため、運転者に対する必要な指示を行うこと。

また、異常な気象、天災等が発生した場合は、その状況を的確に把握し、運転者に対して迅速に伝達するよう努めるとともに、必要に応じて、走行を中止し、又は安全な場所での一時待機、徐行運転を行わせる等の適切な指示を行うこと。この場合、運転者には、適宜事業場と連絡をとらせ、その指示に従わせること。

2 自動車の点検

事業者は、自動車等の安全を確保するため、走行前に行う自動車等の点検等必要な点検を実施し、当該点検により異常を認めた場合は、直ちに補修その他必要な措置を講ずること。

なお、貨物自動車を使用する場合の走行前点検及び事後措置については、安衛則第 151 条の 75 及び第 151 条の 76 に規定されているので留意すること。

3 自動車に装備する安全装置等

事業者は、交通労働災害を未然に防止し、又は災害発生時の被害を最小限に抑えるため、自動車に必要な安全装置等を整備することが望ましい。

また、応急修理等に必要な備品等を備えておくこと。

