

I 陸運業における労働災害等の現状と交通労働災害防止のポイント

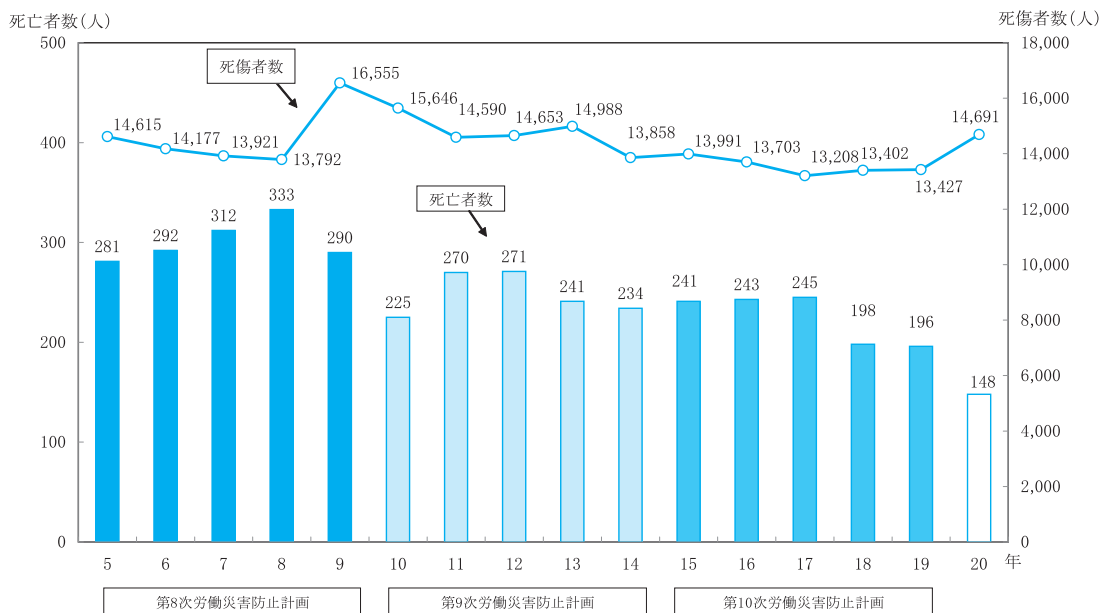
第1 陸運業における労働災害等の現状

1 労働災害の発生状況

陸運業における死亡災害の推移をみると、増減を繰り返しつつも、減少傾向にあります。その内訳では、交通事故によるもの（交通労働災害）が過半数を占め、次いで、はさまれ・巻き込まれ、墜落・転落となっています。

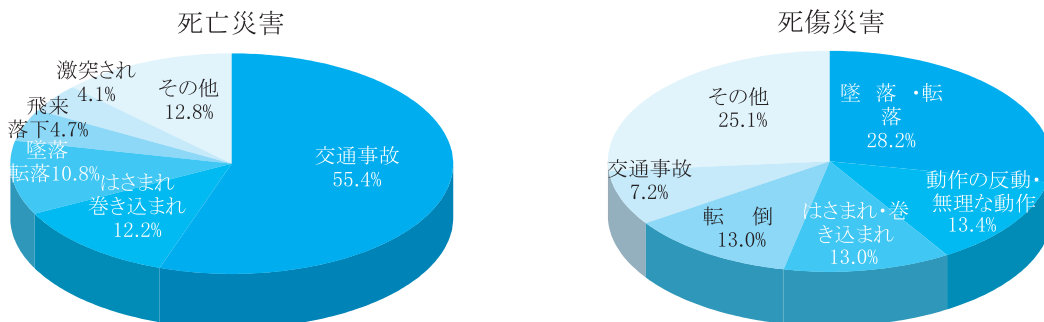
死傷災害の推移をみると、一時増加の時期はあるものの、全体としては減少傾向が続いています。しかしながら、ここ数年はやや増加の傾向がうかがえます。その内訳では、墜落・転落が約30%を占め最も多くなっていますが、交通労働災害は、約7%程度となっています。

図1 陸運業の労働災害防止計画の推移



(注) 死傷災害・死傷者数は、死亡災害・死亡者数と4日以上の休業災害・休業者数の合計

図2 事故の型別の災害発生状況（平成20年）

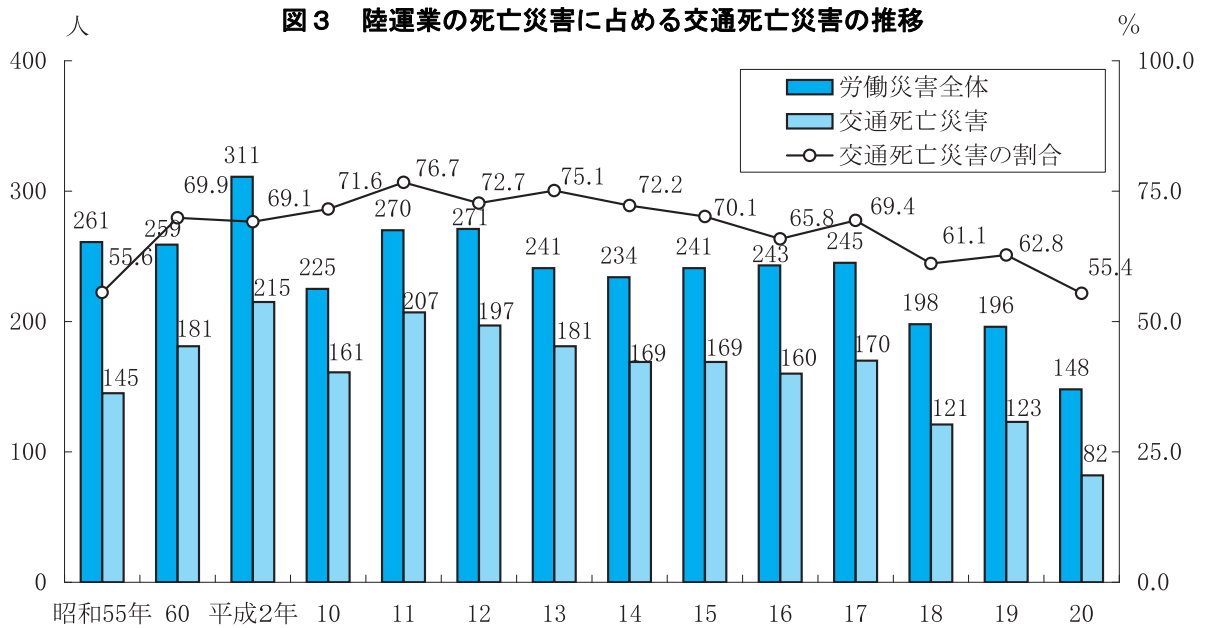


(注) 死傷災害・死傷者数は、死亡災害・死亡者数と4日以上の休業災害・休業者数の合計

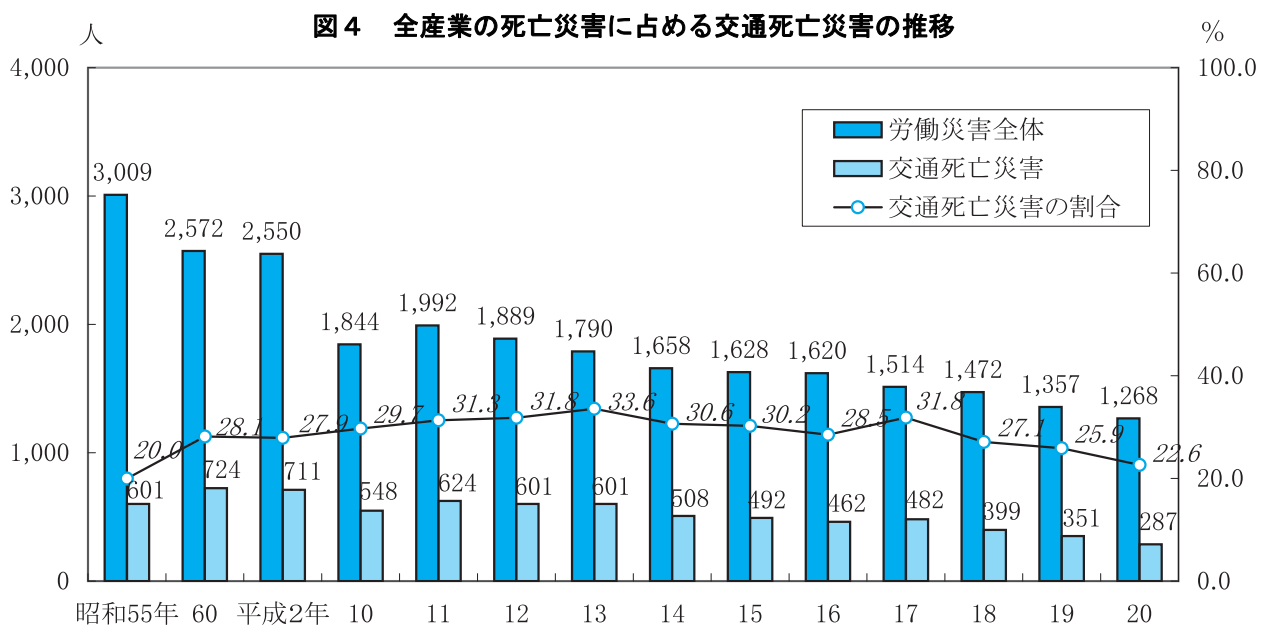
2 交通労働災害の発生状況

全産業における交通死亡災害は着実に減少し、その占める割合も平成20年では23%程度に減少していますが、依然として墜落・転落の25%に次ぐものとなっています。

陸運業における交通死亡災害は、近年大きく減少してきており、その占める割合も55%まで減少していますが、はさまれ・巻き込まれ、墜落・転落による死亡災害を依然として大きく上回っていることから、引き続き交通労働災害の防止を図る必要があります。



(注) 厚生労働省安全課の資料による。

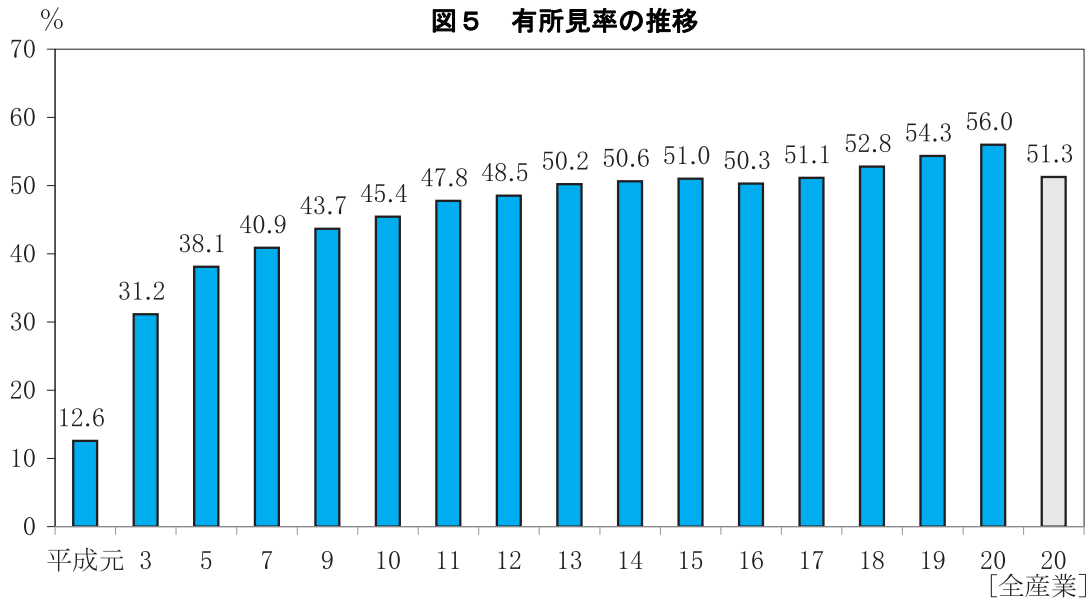


(注) 厚生労働省安全課の資料による。

3 陸運業で働く人々の健康の状況等

(1) 陸運業の健康診断による有所見率

陸運業における一般健康診断の有所見率は、年々増加の傾向にあります。また、その有所見率は全産業の労働者の有所見率よりも高くなっています。健康診断項目では、高血圧、血中脂質など脳・心臓疾患の発症のリスク要因となる可能性の高い項目での有所見率が高いことから、過重労働による健康障害防止のための取組が重要です。

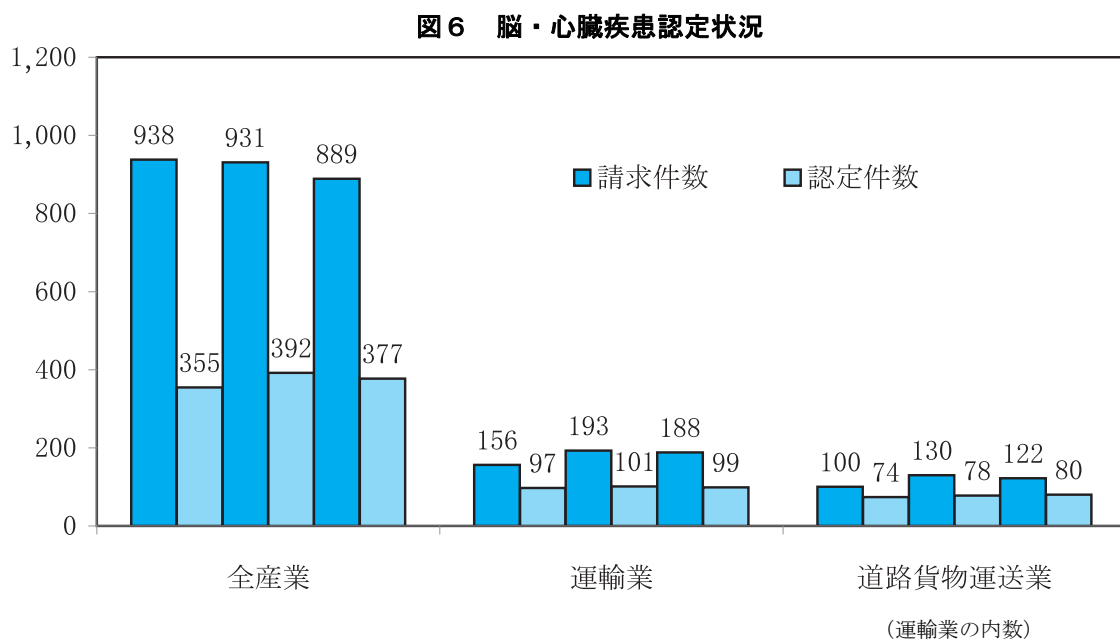


(注)厚生労働省「定期健康診断結果調べ」による。

有所見率は、所見のあった人数(他覚所見のみを除く)を受診者数で割った値である。

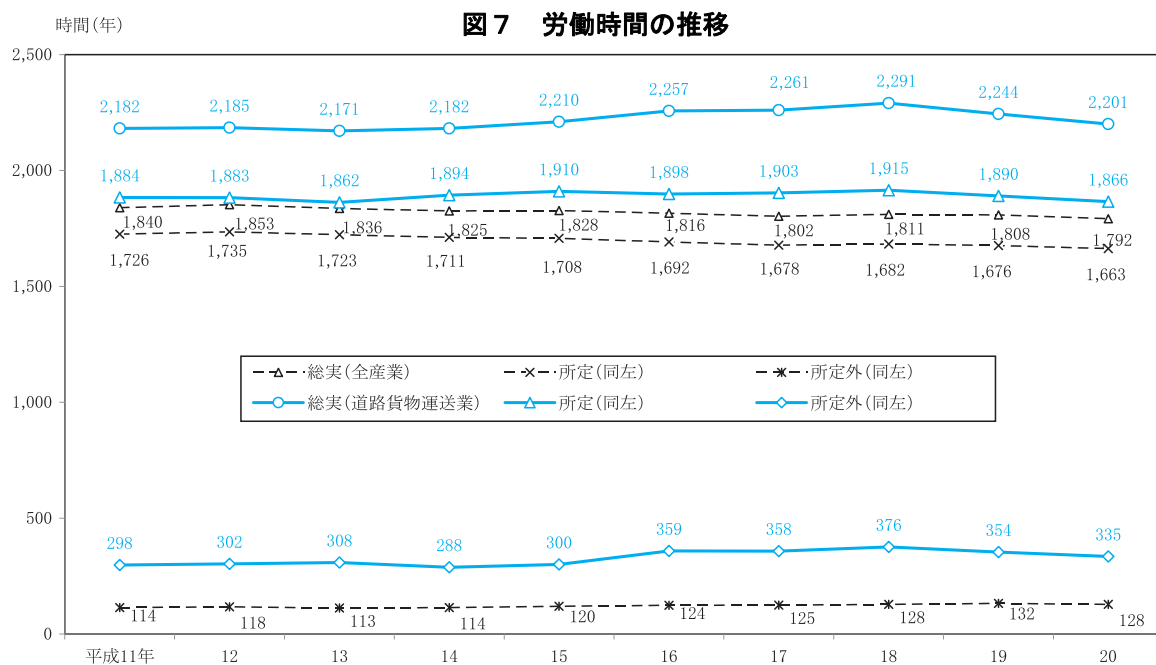
(2) 脳・心臓疾患による労災認定状況

脳・心臓疾患の労災認定件数は、全産業の中で、道路貨物運送業が最も多くなっており、長時間労働による健康障害防止のための取組が求められています。



(3) 労働時間の推移

道路貨物運送業の年間総実労働時間は、やや減少傾向にあるものの、全産業に比較すると依然として長く、2,000時間を大きく上回っています。



(注)厚生労働省毎月勤労統計(事業所規模5人以上)による。

総実(総実労働時間)、所定(所定労働時間)、所定外(所定外労働時間)

(注)厚生労働省毎月勤労統計(事業所規模5人以上)による。

総実(総実労働時間)、所定(所定労働時間)、所定外(所定外労働時間)

第2 交通労働災害防止のポイント

1 交通労働災害防止のためのガイドラインのポイント

交通労働災害の一層の防止を図るため、厚生労働省では平成20年4月に新しい「交通労働災害防止のためのガイドライン」を策定しています。このガイドラインは、労働安全衛生関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」とあいまって交通労働災害の防止を図るための指針となるものです。その主な内容は次の通りです。

■ 交通労働災害防止のための安全衛生管理体制の確立、組織的・継続的な交通労働災害防止対策の推進

○ 交通労働災害防止のための安全衛生管理体制の確立

事業者は、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、責任や権限を定めて、それらを労働者に周知すること。

○ 交通労働災害防止についての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

- ◆ 事業場の事業を統括管理する者は、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」を表明すること。

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」を設定して、一定期間に達成すべき到達点を明らかにすること。

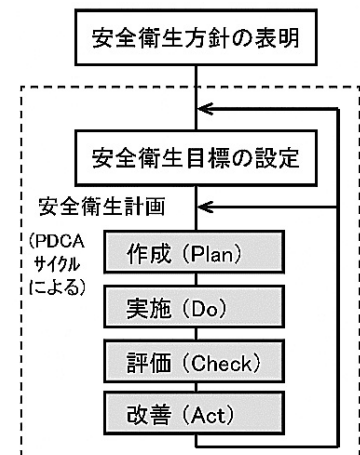
「安全衛生方針」や「安全衛生目標」は、労働者に周知すること。

- ◆ 事業者は、「安全衛生目標」を達成するため、交通労働災害防止に関する次の事項を含めた「安全衛生計画」を作成(Plan)して、その計画を適切に実施(Do)し、評価(Check)し、改善(Act)していくこと。

- ① 適正な労働時間等の管理と走行管理等に関する事項
- 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

安全委員会、衛生委員会、安全衛生委員会等で、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。



■ 適正な労働時間等の管理と走行管理等

○ 睡眠時間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

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、適正な走行計画（無理のない適正な運転時間等を設定）を作成することなどにより、運転者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と走行管理を行うこと。

また、走行開始・終了の地点と運転者の自宅との移動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がある場合には、より短い拘束時間の設定、宿泊施設の確保等の必要な措置を講じること。

○ 適正な走行計画の作成と指示

事業者は、次の事項を記載した適正な走行計画を作成するとともに、運転者に対して適切な指示を行うこと。

- ① 走行の開始・終了の地点・日時
- ② 拘束時間、運転時間、休憩時間
- ③ 走行に際して注意を要する箇所的位置
- ④ 荷役作業の有無とその内容・所要時間
- ⑤ 走行の経路、主な経過地での出発・到着の日の目安

○ 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

- ◆ 事業者は、乗務開始前に、点呼等により、疾病、疲労、飲酒その他の理由で安全な運転をすることができないおそれがあるかどうか運転者から報告を求め、その結果を記録すること。

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

- ◆ 走行前の点呼等で、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た者に対しては、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。

1週間連続して1日当たりの拘束時間が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ること。

○ 早朝時間帯の事故の防止

事業者は、走行計画の作成に当たっては、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て、早朝時間帯の走行を可能な限り避けるようにすること。

早朝時間帯の走行となる場合には、十分な休憩時間・仮眠時間を確保するなど交通労働災害防止のために必要な措置を講じるように努めること。

○ 荷役作業を運転者に行わせる場合の措置

事業者は、事前に荷役作業の有無や運搬物の重量等を確認すること。荷役作業を運転者に行わせる場合には、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。

荷役作業による運転者の身体負荷を減少させるため、適切な荷役用具・設備の車両への備付けや荷役機械の使用に努めること。

■ 交通労働災害防止のための教育の実施

○ 交通労働災害防止の基礎知識等に関する教育

事業者は、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うこと。

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の確保、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等）

○ 個別運転記録等を活用した教育

事業者は、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等から判明した運転者それぞれについての安全走行に必要とされる事項も含めて、交通労働災害防止に関する知識を付与すること。

○ 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等

○ 交通労働災害防止に関する意識の高揚

ポスター又は標語の募集・掲示、表彰制度、優良運転者公表、交通労働災害防止大会開催など

○ 交通安全情報マップの作成

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、配布掲示を行う。

■ 健康管理

○ 健康診断の実施、その結果に基づく措置

事業者は、運転者に対し、法令に従い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。

健康診断等で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ること。

○ 医師による面接指導等の実施等

事業者は、長時間にわたる時間外・休日労働を行った運転者について、医師による面接指導等を行うとともに、必要があると認められる場合には、労働時間の短縮等の適切な措置を講じること。

○ 運転時の疲労回復

事業者は、運転者に対して、走行経路の途中で、適宜、肩・腰・腕・腰部のストレッチングや体操を行うなどにより運転時の疲労回復に努めるよう、指導すること。

■ 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、次のように、交通労働災害防止を考慮した適切・安全な運行の確保のため必要な事項について、運送業者と協働した取組みを行うよう努めること。

- ◆ 荷主・元請事業者は、その都合により急な貨物の増量を行う場合には、適正な走行計画が確保され、過積載運行にならないよう、運送事業者に協力すること。
- ◆ 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、ルート変更等を行うこと。また、到着時間が遅延した結果として、運送事業者に対して、不当に不利益な取扱いを行わないようにすること。
- ◆ 荷主・元請事業者は、運送事業者に対して、「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。無理な運行となるおそれがある場合には、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。
- ◆ 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には、到着時間の再設定を行うなど適正な走行計画を確保するための措置を講ずること。

2 トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント

トラック運転者の労働条件の改善を図るため、厚生労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が策定されています。以下はそのポイントです。

項目	基準
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1 か月 293 時間 （労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長可） ・ 1 日 原則 13 時間 最大 16 時間（15 時間超えは1週2回以内）
休息期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続 8 時間以上 ・ 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘束時間・休息期間の特例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 分割休息期間、2人乗務、隔日勤務及びフェリー乗船の場合には、特例がある。
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2 日平均で1日当たり9時間 ・ 2 週平均で1週間当たり44時間
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4 時間以内 （運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要）

（注）詳細は、Ⅲ参考資料の参考2をご覧ください。

3 過重労働による健康障害の防止

過労死等の防止を図るため、厚生労働省では、「過重労働による健康障害防止のための総合対策」（厚生労働省通達）の中で、「過重労働による健康障害を防止するために事業者が講ずべき措置」として次のような対策を推進しています。

- ア 時間外・休日労働を削減すること。
- イ 年次有給休暇の取得促進
- ウ 労働時間等の設定改善
- エ 労働者の健康確保に係る措置の徹底
 - （ア）健康管理体制の整備・健康診断の実施を図ること。
 - （イ）長時間労働者に対し、面接指導等を実施すること。
 - （ウ）過重労働による業務上の疾病を発生させた場合の措置を実施すること。