



基安発0806第2号
平成27年8月6日

一般社団法人全国建設業協会専務理事 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日付け基安発0806第6号「平成27年下半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%

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

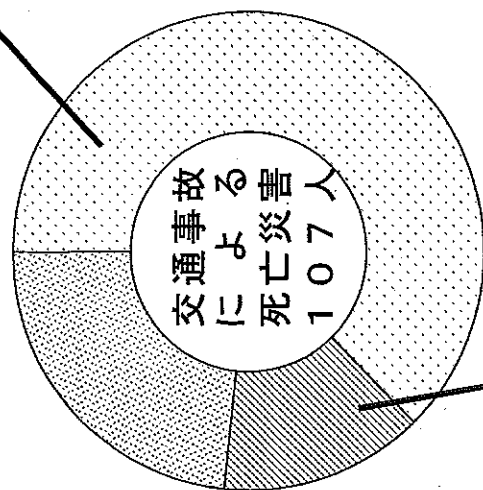
- ・速度の減速、車間距離の十分な確保、急発進、急ハンドル、急ブレーキをしないこと
- ・雨の降り始めの舗装道路、工事現場の鉄板等は滑りやすいので留意すること
- ・雪道でのタイヤへのタイヤチェーンなどの滑り止め装置の装着、スノータイヤ、スタッドレスタイヤなど雪路用タイヤの装着

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

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）

スリップ 23人(①の34%)
雪等の凍結によるものは11月～2月頃、雨等による路面の濡れによるものは6月～9月頃に多発

居眠り 4人(①の6%)
早朝だけでなく、午後1時台でも発生

夜勤明け 7人(①の10%)

長距離の移動 13人(①の19%)
概ね60km以上離れた区間、中には250km程度離れている場合も

（対策）

- ・減速、車間距離の確保、急発進・急ハンドル・急ブレーキをしない
- ・雨の降り始めの舗装道路等が滑りやすいことに留意
- ・タイヤチェーン、スタッドレスタイヤの装着

- ・適正な運転時間を設定した走行計画の作成
- ・運転日前日の睡眠時間の確保
- ・走行計画による休憩時間・仮眠時間の確保
- ・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

（原因等）

作業の前後に発生 5人(②の34%)
作業準備、交通規制準備中、カラーコーン回収時等

作業者の視認性が低くなる状態 4人(②の26%)
剪定された木枝の片付け、土砂の清掃等

（対策）

- ・自動車の侵入を防ぐような作業手順による作業
- ・誘導者の配置、作業中の標識の設置(その時点でも)

- ・視認性を高める作業服の着用
- ・作業中の標識の設置

* (原因等)の人数は、1人を重複して計数している場合あり