基安安発１２０２第１号
平成２３年１２月２日

都道府県労働局労働基準部長　殿

厚生労働省労働基準局
安全衛生部安全課長
（契　印　省　略）

交通事故を発生させたトラック運転者の労働時間等の実態把握結果について

標記については、平成２３年５月６日付け基監発０５０６第１号・基安安発０５０６第１号「交通事故を発生させたトラック運転者の労働時間等の実態等の把握について」に基づき、各都道府県労働局より送付された調査付票の各項目を別紙のとおりとりまとめたので送付する。

平成２３年２月１５日付け基安発０２１５第１号「安全衛生業務の推進について」の記の３の（２）に基づく集団指導用の資料として活用する等により、一層の交通労働災害防止のためのガイドラインの普及・定着及び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）の遵守の徹底を図られたい。

おって、集団指導の際に併せて、平成２３年６月２日付け基監発０６０２第１号・基安安発０６０２第２号・基安労発０６０２第１号「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策の具体的な実施に当たって留意すべき事項について」に基づき、荷役作業時の墜落・転落災害防止について、荷主等と連携して積極的に推進するよう指導の徹底を図られたい。

交通事故を発生させたトラック運転者の労働時間等の実態把握結果

陸上貨物運送事業場に対し、トラック運転者が発生させた追突事故に関して実施した災害調査又は監督指導・個別指導（平成23年4月1日から9月30日までに実施した42件）を対象とした。
各項目の集計結果は次のとおり。

結果のポイント

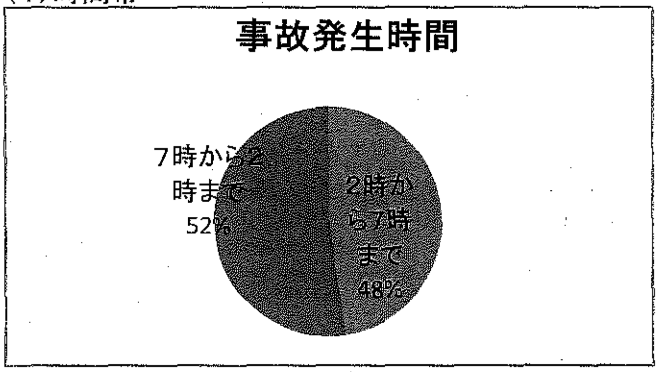
① 時間帯別に見ると、早朝時間帯(2時から7時まで)での災害が約5割を占めている。
② 走行計画の有無について見ると、5割の災害で走行計画が作成されていなかった。
③ 1か月の拘束時間について見ると、3割以上の災害で320時間超えと「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）に違反していた。
④ 事故直前2週間の荷役作業の有無について見ると、荷役作業有りが8割以上を占めている。

対策のポイント

交通労働災害防止のためのガイドラインに沿った形での運行管理及び改善基準告示の遵守について依然として、問題解決すべき次の事項に留意しつつ、より一層的確に実施すること。
① 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こと
② 適正な走行計画を作成すること
③ 荷役作業の有無を確認し、疲労に配慮した十分な休憩時間を確保すること

1 発生時期について

(1)時間帯

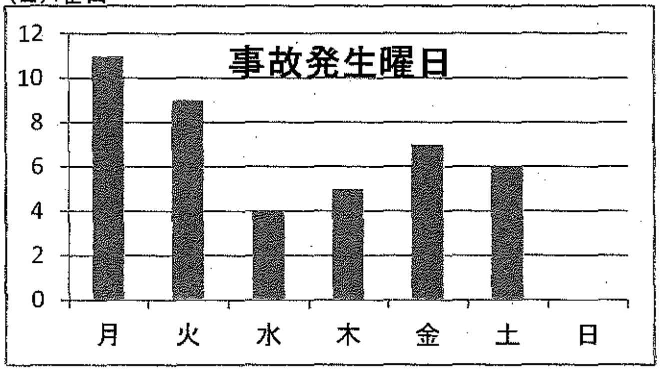


早朝時間帯での災害が約5割を占める。

↓

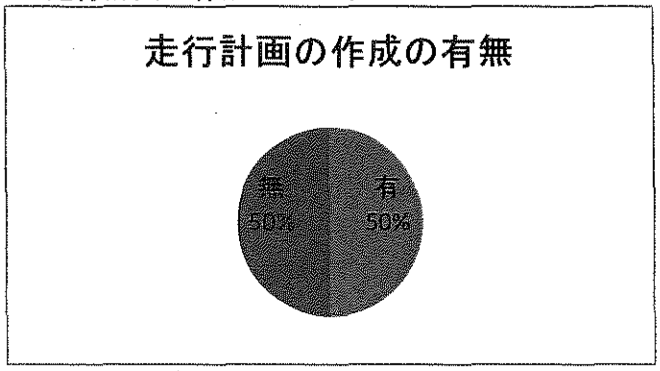
早朝時間帯の走行を可能な限り避けるようにするとともに、走行する場合は十分な休憩時間、仮眠時間を確保すること。
「交通労働災害防止のためのガイドライン第3の2（1）」

(2)曜日



週初めの月曜で約3割、火曜も含めると約5割を占める。

2 走行計画の作成について

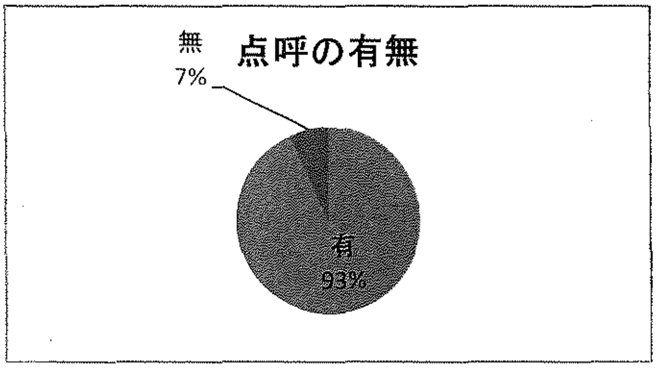


計画を作成していない事業場の割合が5割を占める。

↓

適正な走行計画の作成をするとともに、運転者に対して適切な指示を行うこと。
「交通労働災害防止のためのガイドライン第3の2」

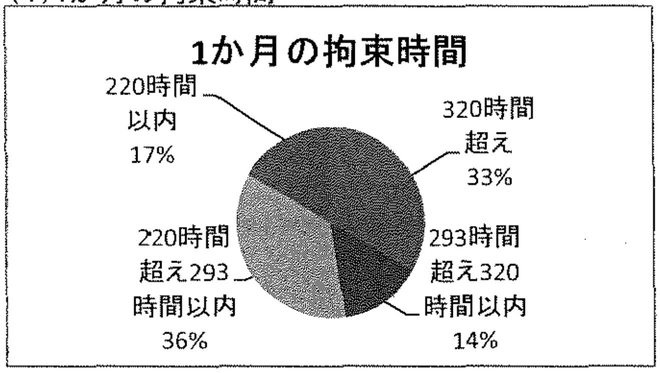
3 点呼の有無について



実施率は9割以上を占める。

4 拘束時間、休日日数について

(1)1か月の拘束時間

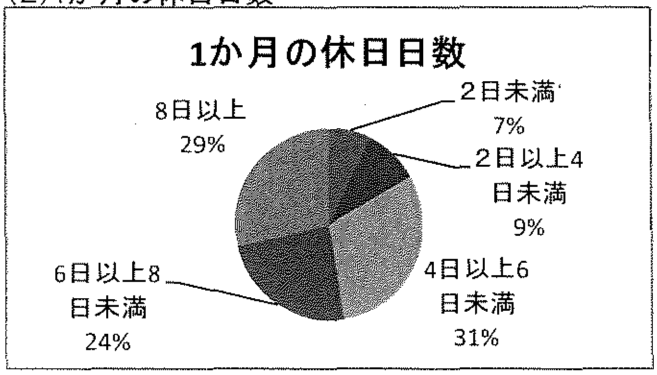


320時間超えと改善基準告示に違反している事業場が3割以上を占める。

↓

改善基準告示を遵守し、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。
「交通労働災害防止のためのガイドライン第3の1」

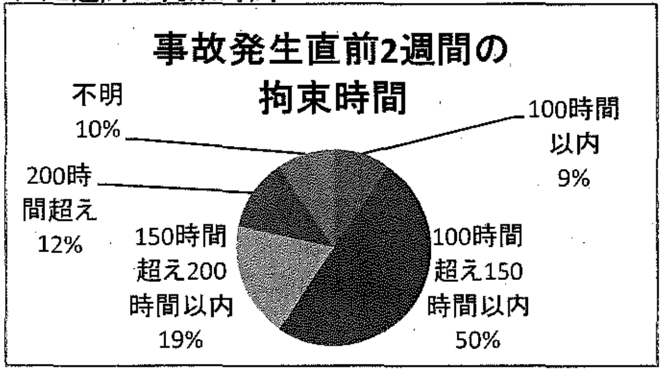
(2)1か月の休日日数



8日を下回る事業場が7割以上を占める。

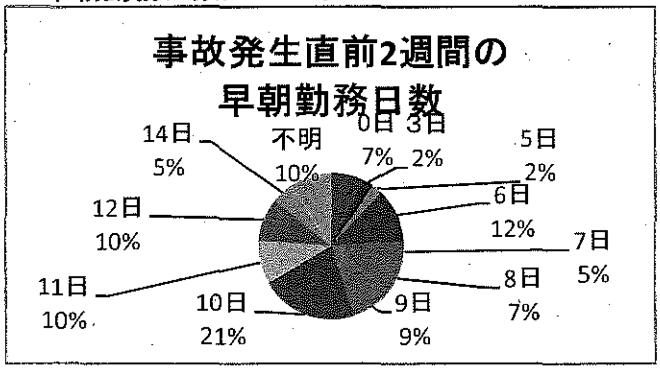
全日本トラック協会の調査によれば、トラック運転者の1か月の平均休日日数は8.26日。

(3)2週間の拘束時間



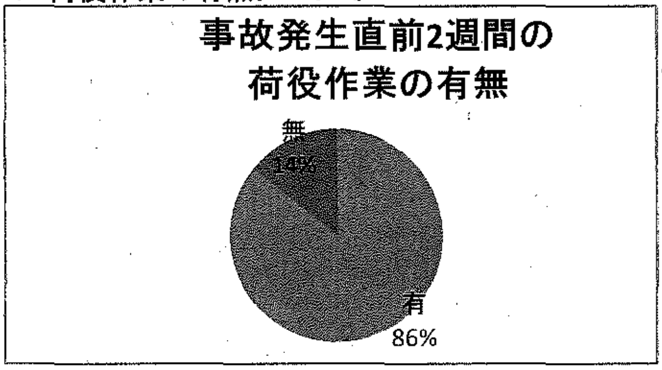
100時間以上の事業場の割合が8割以上を占める。

5　早朝勤務日数について



2週間の内10日以上早朝勤務の割合が4割以上を占める。

6　荷役作業の有無について

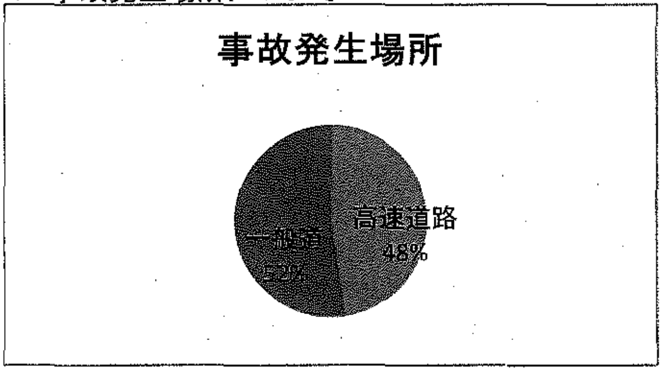


荷役作業を行っているものが8割以上を占める。

↓

事前に荷役作業の有無を確認し、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。
「交通労働災害防止のためのガイドライン第3の4」

7　事故発生場所について



高速道路と一般道で同程度となっている。