

川越陸災防協議会 交通KYT講習

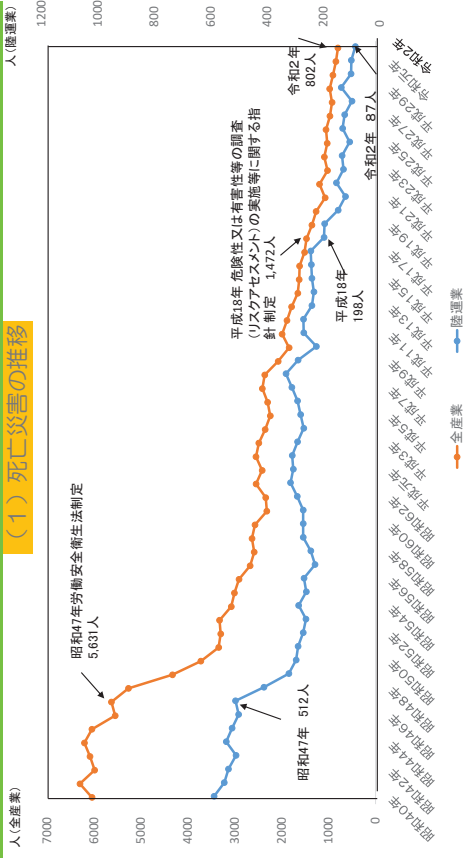
令和4年6月18日(土)



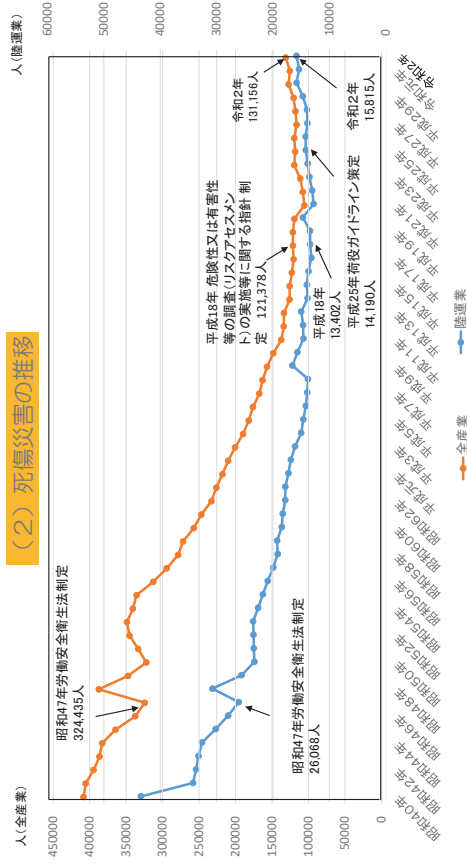
陸上貨物運送事業労働災害防止協会埼玉県支部
安全衛生管理員 五十嵐 力

1 労働災害発生状況

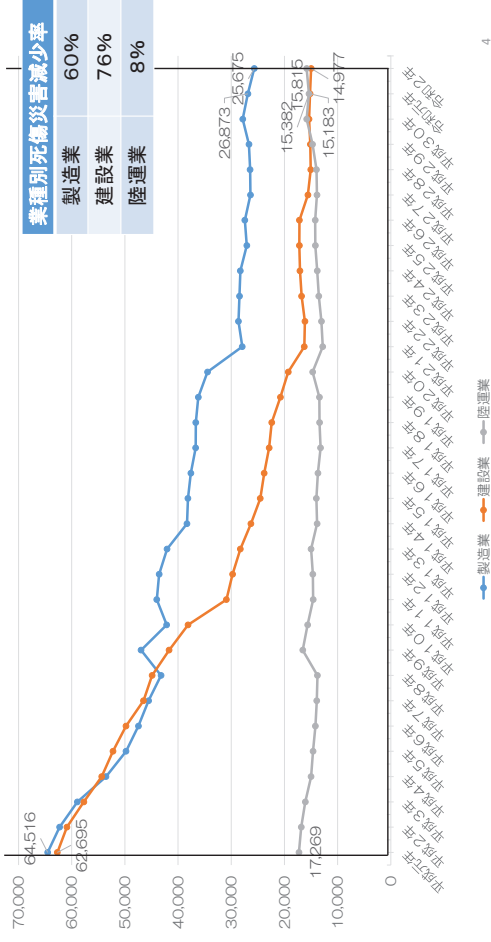
(1) 死亡災害の推移



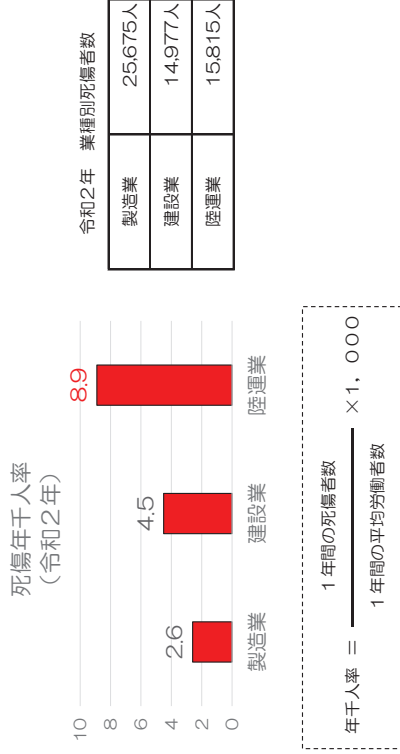
(2) 死傷災害の推移



(3) 業種別死傷災害の推移

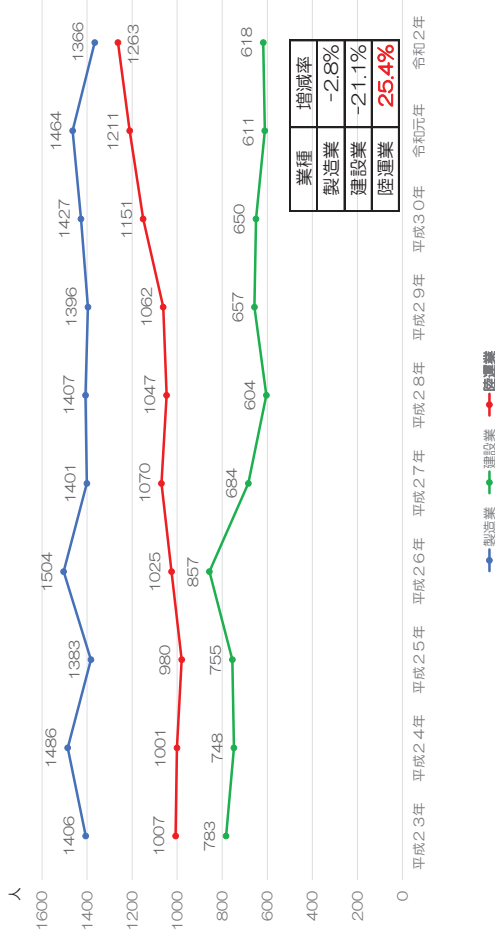


(4) 業種別死傷年千人率



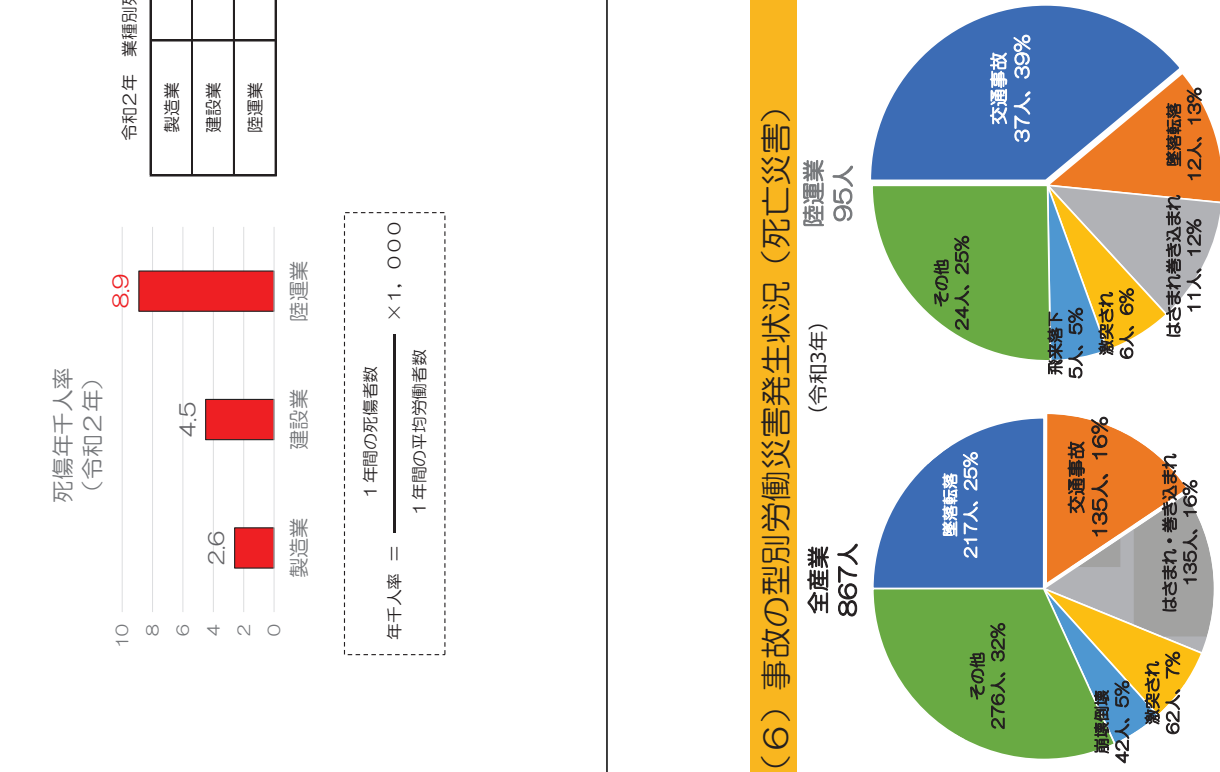
5

(5) 埼玉県の労働災害発生状況の推移 (死傷者数)



6

(6) 事故の型別労働災害発生状況 (死亡災害)



厚生労働省安全部主部の資料による

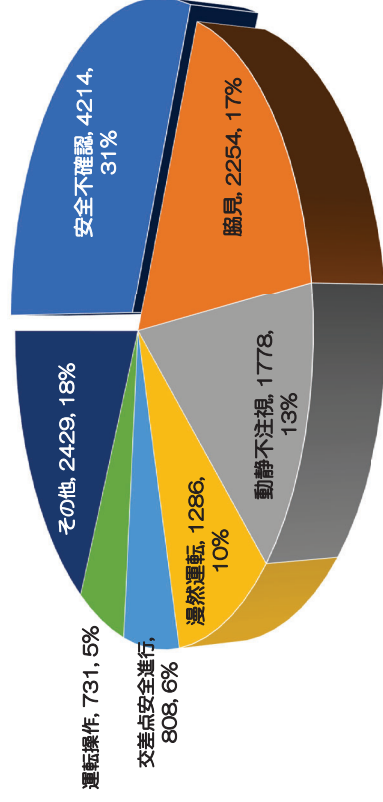
7

(7) 死亡災害に占める交通事故の割合の推移

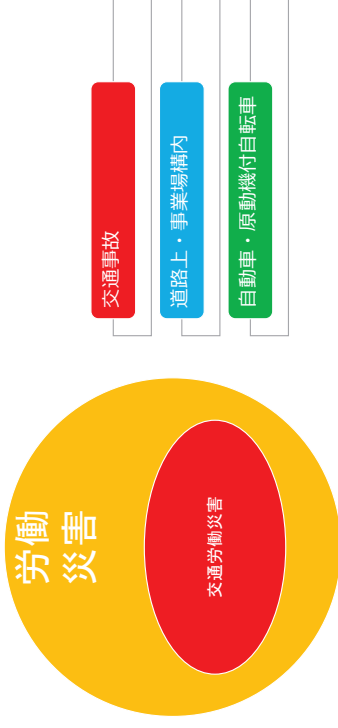


8

（４）事業用貨物自動車の法令違反別交通事故件数（令和２年）

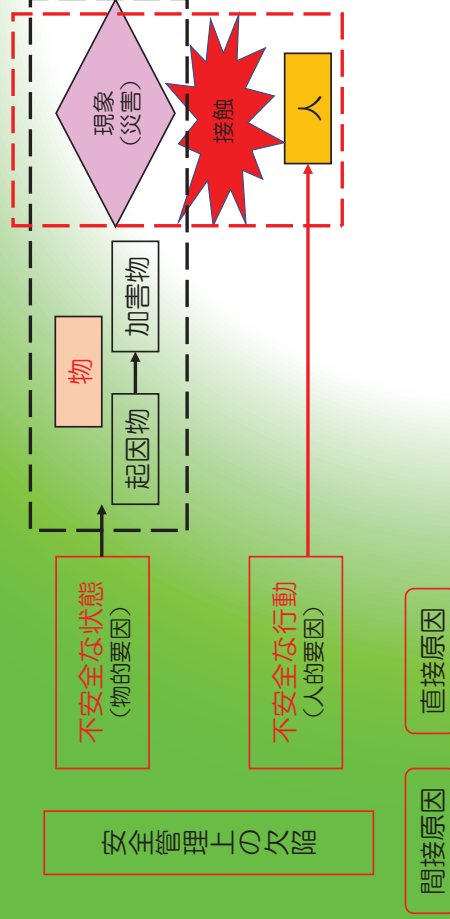


３ 交通労働災害とは



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の交通事故による労働災害

４ 労働災害（交通労働災害）発生のメカニズム



（２）自動車・積荷等「物」の不安全な状態

自動車の欠陥	<ul style="list-style-type: none"> ・車種・タイヤ等の選定の誤り ・整備不良 ・安全用具の欠陥 ・運転室・荷台内の整理・整頓の欠如
積荷の欠陥	<ul style="list-style-type: none"> ・荷の積み方の欠如 ・荷の固縛・保定用具や方法の欠如
身だしなみの欠陥	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者の服装・履物・保護員の欠陥

(3) 運転者「本人」の不安全な行動

- 運転者の疾病・疲労・飲酒・睡眠不足
- 合図・確認なしに車を動かす（わき見運転も含む。）
- 青信号以外の走行（信号無視）
- 速度超過（速度違反）
- 安全不確認（省路行為）
- 最大積載量以上の積載（過積載）

17

(4) 道路・第三者等外部環境の不安全な状態

① 相手車両運転者の不安全行動	適正な車間距離と車線変更・進路変更、対向車
② 歩行者などの不安全行動	内輪差、死角、急な飛び出し、
③ 道路の不安全な状態	路面の状態（雨天による濡れ、積雪、凍結） 異常気象（大雨、積雪、濃霧、突風、地震）

18

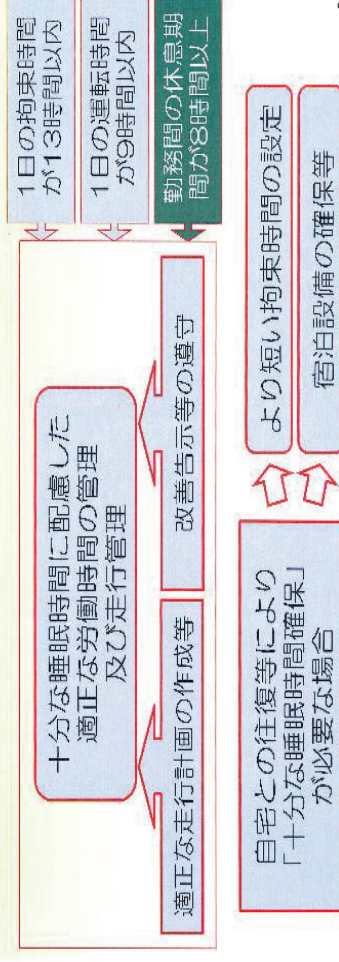
(5) 安全管理上の問題

- 安全衛生管理体制の未整備
- 不適切な運転者の労働時間管理、走行管理
- 不十分な運転者の健康管理
- 不十分な安全意識の高揚
- 不十分な事故再発防止への取組

19

(6) 適正な労働時間等の管理及び走行管理

- ① 改善基準告示等を遵守した走行計画の作成。
- ② 運転者の睡眠時間等に配慮した労働時間管理及び走行管理。
- ③ 運転者の移動に要する時間等を考慮した必要な措置



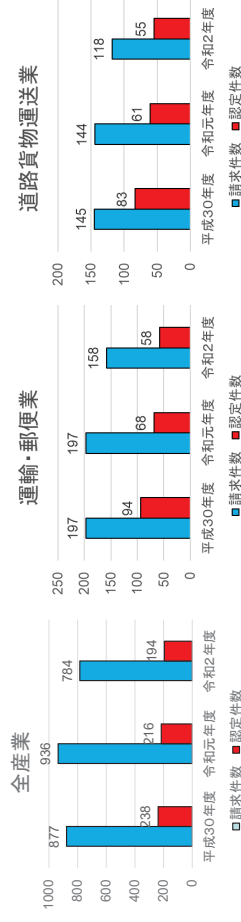
20

(7) トラック運転者の労働時間等の改善基準告示について(厚生労働省労働基準局)

トラック運転者の労働時間等の改善基準告示のポイント

- 拘束時間: 1日13時間まで
(16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで)
- 休息期間: 1日継続8時間以上
- 運転時間: 2日を平均して1日9時間まで
- 連続運転時間: 4時間毎に30分以上の休息を確保
(1回につき10分以上で分割可)

(8) 脳・心臓疾患労災請求・認定件数



	平成30年度		令和元年度		令和2年度	
	請求件数	認定件数	請求件数	認定件数	請求件数	認定件数
全産業	877	238	936	216	784	194
製造業	105	28	99	22	92	17
建設業	99	14	130	17	108	27
卸・小売業	111	24	150	32	111	38
運輸・郵便業	197	94	197	68	158	58
道路貨物運送業	145	83	144	61	118	55

(注) 厚生労働省労働基準局が公表している資料による

(9) 睡眠不足が心身に及ぼす影響

- 集中力の低下
- 判断力の低下
- 反応速度の低下
- 記憶力の低下
- イライラ・怒りっぽい
- 体調不良



運転に不可欠な能力が低下し、交通事故の発生する恐れが約4倍以上高くなる

(10) 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導 (令和2年)

区分	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
			最大拘束 時間	総拘束 時間	休息期間	連続運転 時間	最大運転 時間
トラック	2,780	1,563 (56.2%)	1,144 (41.2%)	855 (30.8%)	841 (30.3%)	832 (29.9%)	514 (18.5%)
バス	208	85 (40.9%)	51 (24.5%)	48 (23.1%)	16 (7.7%)	16 (7.7%)	14 (6.7%)
ハイヤー・ タクシー	288	80 (28.0%)	62 (21.5%)	35 (12.1%)	14 (4.8%)	1 (0.3%)	—
その他	378	154 (40.7%)	98 (25.9%)	81 (21.4%)	74 (19.6%)	71 (18.8%)	38 (10.1%)
合計	3,654	1,882 (51.5%)	1,355 (37.1%)	1,019 (27.9%)	945 (25.9%)	920 (25.2%)	566 (15.5%)

- 運転者の中に、1日の拘束時間が上限の16時間を超え、1か月の時間外労働・休日労働が36協定の上限を上回る250時間となっている者が認められた。
- ※ 労働基準監督署と地方運輸機関との相互通報

5 交通労働災害（死亡災害）事例

平成30年 陸運業の交通労働災害（死亡災害）事例

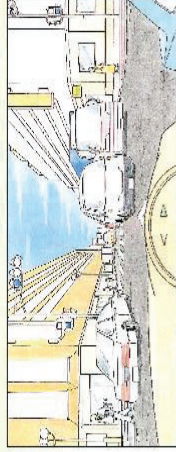
番号	時間帯	発生状況	事故類型別等
1	6 0~1	被災者は国道で中型トラックを運転していた。交差点で信号待ちをしていた大型トラックに被災者が運転する中型トラックが衝突し死亡した。	追突 (交差点内)
2	5 14~15	10トトラックを運転し、荷卸し作業を終え、空車にて帰車途中、高速道路下り線10トトラックの運転手が死亡したものの、	追突 (高速道路、トンネル内)
3	11 4~5	トラックを運転していた被災者が、高速道路下の橋を走行していたところ、歩道で横断した高圧電線の支柱に衝突した被災者が死亡し、追突された高速バスを運転していた運転手1名と高速バスの中で運転中の運転手1名が負傷したものの、	追突 (高速道路)
4	4 0~1	被災者が運転するトラックは、交差点を通過するため進入したところ、対向車線から右折しようとしたトラックに衝突したものの、	右折時衝突 (交差点内)
5	10 11~12	被災者がライトバンで交差点を横断し、相手のトラック（8トン車）が同交差点を横断したところ、衝突事故を起し、ライトバンを運転していた被災者が出血性ショックにより死亡したものの、道路はそれを片側一車線、交差点には信号機があったが、被災者が信号を青信号として交差点に侵入したものと推察される。	出頭 (交差点内)

25

6 交通KYTの意義

毎日の運転業務に潜む

交通事故が発生するおそれのある要因



予知・予測

イラストや写真で

事前の対策を樹立

安全の先取り
運転に潜む危険から
身を守る

チーム運転行動目標を設定

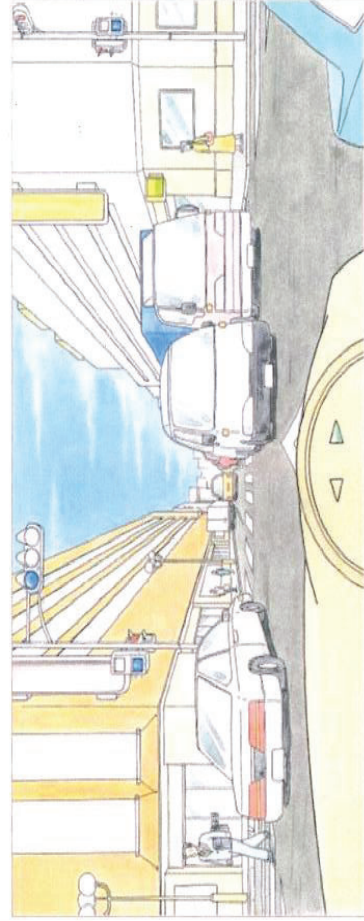
交通KYTは、
交通労働災害防止のための効果的な手法

7 交通KYTの進め方

準備・導入	(役割分担・危険予知シート配布・挨拶等)
第1ラウンド 現状把握	『どんな危険がひそんでいるか』 現状を認識し、問題点を把握する 「～なので(判断)～して(運転行動)～と (好ましくないもの)～なる(現象)」 量
第2ラウンド 本質追求	『これが危険のポイントだ』 問題点の本質(危険要因)を掘り下げる 質
第3ラウンド 対策の樹立	『あなたならどうする』 絞り込んだ問題点の対策を立てる 量
第4ラウンド 目標の設定	『私たちはこうする』 対策の中から最も大切な行動目標を設定 「～の時は～して～しよう ヨシ!」 質

27

どんな危険がひそんでいますか

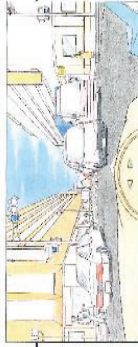


対向車線が混雑している交差点を右折しようとしていますか

28

《1R 現状把握》《2R 本質追及》

(準備)	(役割分担・危険予知シート配布)
(導入)	(番号・挨拶・健康確認)
第1ラウンド	『どんな危険がひそんでいるか』
①	対向車線が渋滞で停止しているので、右折を開始したとき、対向車と歩道の間からバイクが直進してきて、接触する。
2.	対向車線の運転者が合図したので、右折したときに、横断歩道の自転車と接触する。
3.	対向車線が停止しているので、急いで右折したとき、横断歩道上の歩行者と接触する。
4.	自車が右折の際に歩行者が飛び出してきて急停車したので、後続車に追突される。



29

《3R 対策の樹立》《4R 目標の設定》

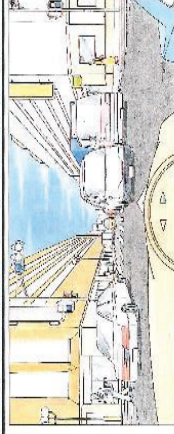
第3ラウンド 『あなたならどうする』

1. 一旦停止する。
2. 徐行する。
3. 進行方向の確認をする。

第4ラウンド 『目標の設定』

《チーム行動目標》

「混雑している交差点を右折するときは、一旦停止して、進行方向の確認をし、徐行しながら右折しよう」 ヨシ!



《確認》(3回呼称)
指差呼称項目
「一旦停止」 ヨシ!

30

8 KYTの効果

- 1 危険パターンに対する『感受性』が鋭くなる。
危険を危険と気付かず、大丈夫?過信⇒潜む危険
個人レベルからチームレベルに高める。
- 2 『集聚力』を高め、全員の積極的な話し合い。
さしそまっている危険要因について、全員の集聚力
を高めて、『短時間のミーティング』を実践。
3 問題発見・解決能力が向上する。
『何が危ないか』『どう危ないか』『何がポイントか』
『どのように対応したら良いか』を本音で考え実践。

《安全確保の3種の神器》

危険予知活動・ヒヤリハット活動、指差し呼称

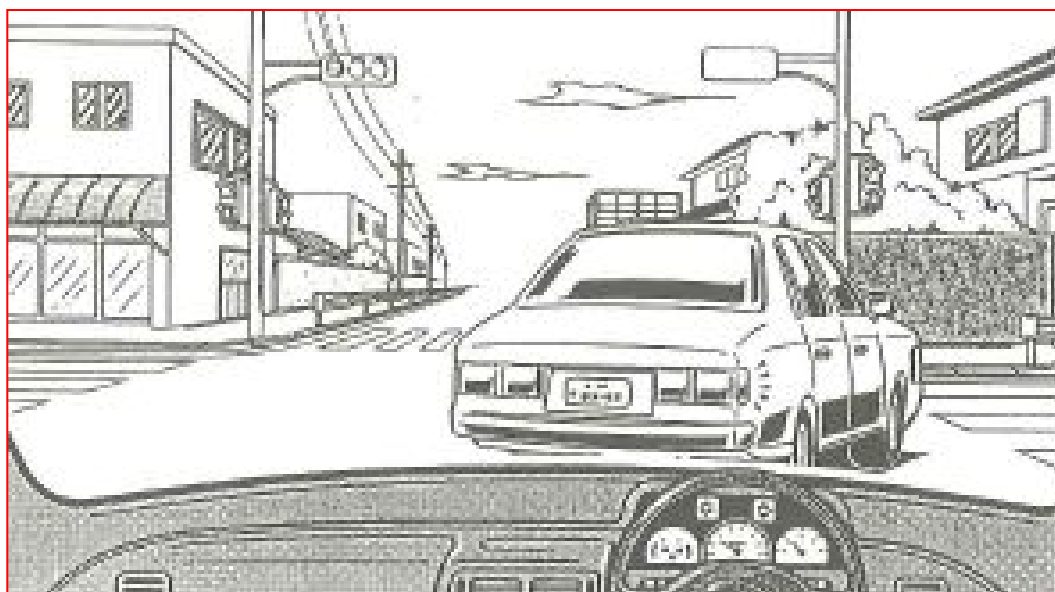
31

交通KYT 基礎 4 ラウンド法の進め方

準備	(1) 役割分担						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">リーダー</td> <td>討議の司会・進行・時間等を管理。全員の発言をうながす。</td> </tr> <tr> <td>書記</td> <td>メンバーの発言を模造紙に手早く記入。(要約する必要はなし)</td> </tr> <tr> <td>発表者</td> <td>1R~4Rの結果を発表(読む)。</td> </tr> </table>	リーダー	討議の司会・進行・時間等を管理。全員の発言をうながす。	書記	メンバーの発言を模造紙に手早く記入。(要約する必要はなし)	発表者	1R~4Rの結果を発表(読む)。
リーダー	討議の司会・進行・時間等を管理。全員の発言をうながす。						
書記	メンバーの発言を模造紙に手早く記入。(要約する必要はなし)						
発表者	1R~4Rの結果を発表(読む)。						
	(2) KYTシート・模造紙・レポート用紙を配布。						
導入	<p>〔全員起立〕リーダー：話し合いに入る雰囲気作りをする。</p> <p>「整列・番号」⇒「あいさつ」⇒「只今から交通KYTを始めます」⇒「健康確認」</p>						
1R	<p><u>現状把握</u></p> <p><u>どんな危険が</u> <u>潜んでいるか</u></p> <p>(3項目以上)</p>	<p>リーダー：シートの状況を読み上げ、どんな危険があるか問いかける。</p> <p>“危険要因”と引き起こされる“現象(事故の型)”を全員で出し合う。</p> <p>〈判断・運転行動〉・〈好ましくない状態〉+〈現象〉</p> <p>「～なので～して～と～する」</p>					
2R	<p><u>本質追求</u></p> <p><u>これが危険の</u> <u>ポイントだ</u></p>	<p>(1) 危険要因を掘り下げる。</p> <p style="padding-left: 20px;">判断・運転行動・好ましくない状態+現象(何とどうなる)</p> <p style="padding-left: 20px;">「～なので～して～と～する」と明確化する。</p> <p>(2) 危険のポイントの整理。(そうだから危険のポイントだ!)</p> <p style="padding-left: 20px;">⇒重要項目に○印⇒危険のポイントを◎とアンダーラインを引く。</p>					
3R	<p><u>対策の樹立</u></p> <p><u>あなたならど</u> <u>うする</u></p> <p>(3項目程度)</p>	<p>危険のポイントに対して、対策を出し合う。</p> <p>◎項目に対し、「判断と運転行動」に対する具体的な実行可能な対策。</p> <p style="padding-left: 20px;">「～する。」</p> <p style="padding-left: 20px;">「～のときは～する。」と表現する。</p>					
4R	<p><u>目標の設定</u></p> <p><u>私たちはこう</u> <u>する</u></p>	<p>(1) 3Rの対策をしばり込み、※印とアンダーラインを引く</p> <p style="padding-left: 20px;">⇒重点実施項目→チーム行動目標を設定(リーダー指導)</p> <p style="padding-left: 20px;">「～の時は～して～しよう ヨシ！」</p> <p>(2) 指差唱和。</p> <p style="padding-left: 20px;">リーダーチーム行動目標：「～の時は～して～しよう ヨシ！」</p> <p style="padding-left: 20px;">⇒全員「～の時は～して～しよう ヨシ！」 ◎指</p>					
確認	<p>指差呼称目標の設定 (確認目標を、確実に実行するための確認項目)</p> <p style="padding-left: 20px;">リーダー：指差呼称「～ヨシ！」 → 全員「～ヨシ！」(3回) ◎指</p>						
タッチアンドコール	<p>リーダー「ゼロ災運転でいこうヨシ！」</p> <p style="padding-left: 20px;">→ 全員「ゼロ災運転でいこうヨシ！」</p>						
発表	発表者：1R~4Rの検討項目について読む。						

◎指：指差し呼称

「記入例」



あなたは、前方の乗用車に続いて交差点を右折しようとしています。

第1ラウンド（現状把握）

1. 信号が変わる前に早く曲がろうと、前車に接近して右折したので、ブレーキをかけた前車に、追突する。
2. 対向車が近づいてきたので前車と並進右折しようと、スピードを上げたので、前車の前方から出てきた歩行者と、ぶつかる。
3. 歩道に歩行者がいたので横断者を確認しようと、右側を見ながら曲がったので、直進してきた車と、ぶつかる。

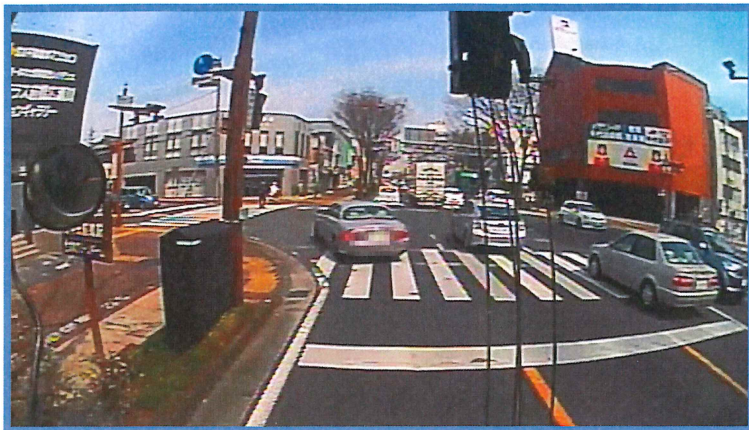


トラック事例

01

交通場面の状況

DATA : 晴れ / 事故



1 信号機のある交差点に進入しようとしています。

2 前方には左折をしようとしている車があります。

この時あなたなら、どのような危険を予知しますか？
どのような危険が潜んでいるかと、どのような運転をすればよいかを考えてみましょう。



どのような危険が潜んでいるか

どのような運転をすればよいか



トラック事例

02

交通場面の状況

DATA：融雪 / 事故



1 雪が残っている道路で交差点に接近しています。

2 前方の交差点の信号機は赤信号です。

この時あなたなら、どのような危険を予知しますか？
どのような危険が潜んでいるかと、どのような運転をすればよいかを考えてみましょう。

どのような危険が潜んでいるか

どのような運転をすればよいか



トラック事例

03

交通場面の状況

DATA : 夜間 / 事故



1 夜間の高速道路を走行しています。

この時あなたなら、どのような危険を予知しますか？
どのような危険が潜んでいるかと、どのような運転をすればよいかを考えてみましょう。



どのような危険が潜んでいるか

どのような運転をすればよいか
