

川越陸災防協議会 交通KYT講習

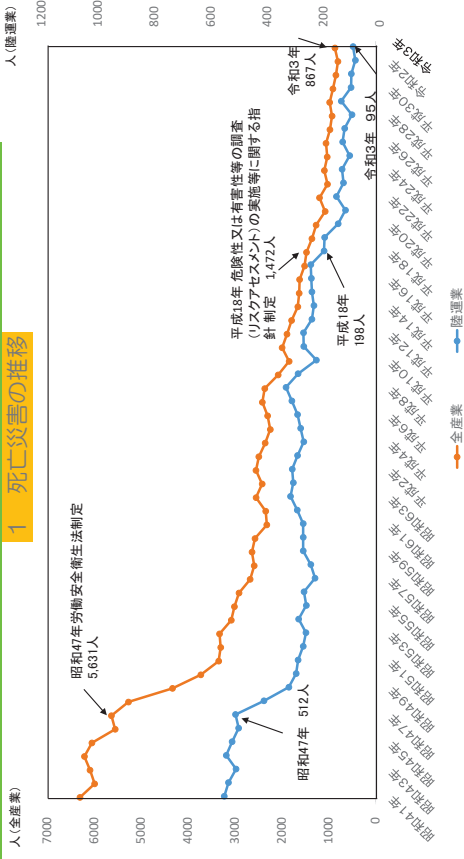
令和4年10月8日(土)



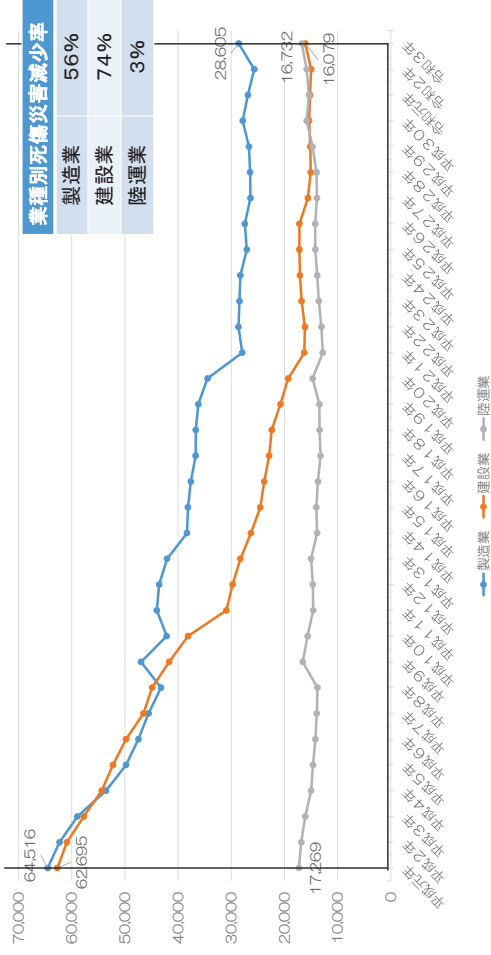
陸上貨物運送事業労働災害防止協会埼玉県支部
安全衛生管理員 五十嵐 力

1 労働災害発生状況

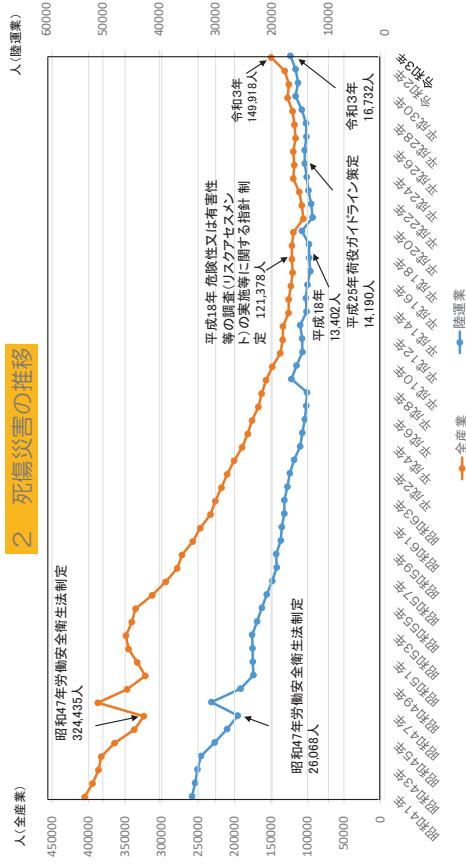
1 死亡災害の推移



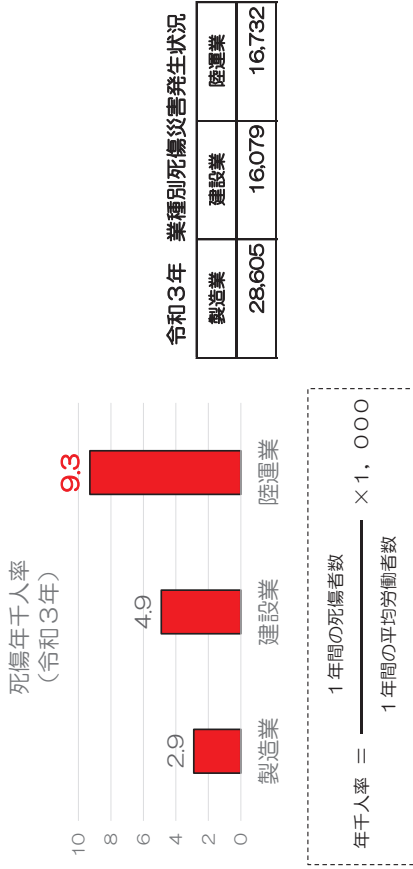
3 業種別死傷災害発生数の推移



2 死傷災害の推移



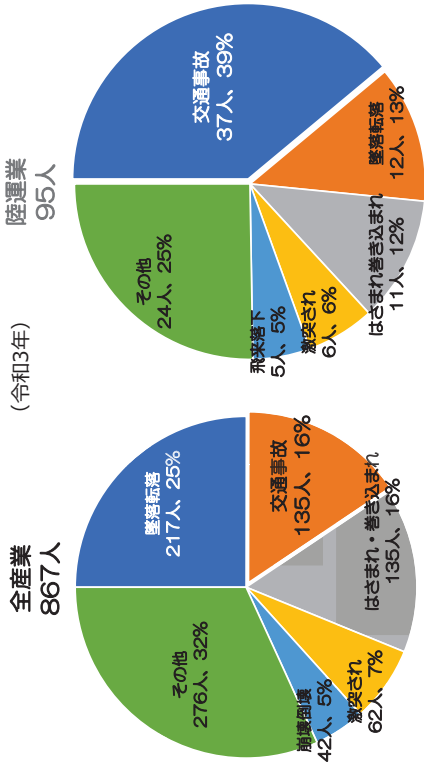
2-2 業種別死傷年千人率



令和3年 業種別死傷発生状況

業種	死傷者数
製造業	28,605
建設業	16,079
陸運業	16,732

(6) 事故の型別労働災害発生状況 (死亡災害)

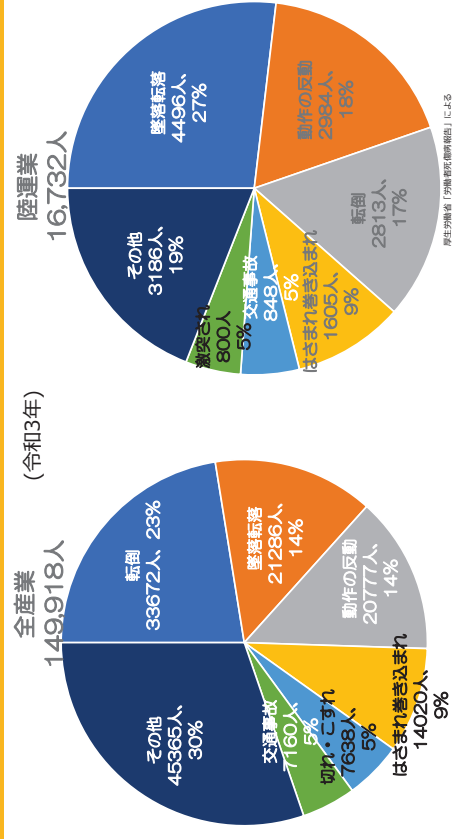


厚生労働省安全衛生部の資料による

(7) 死亡災害に占める交通事故の割合の推移

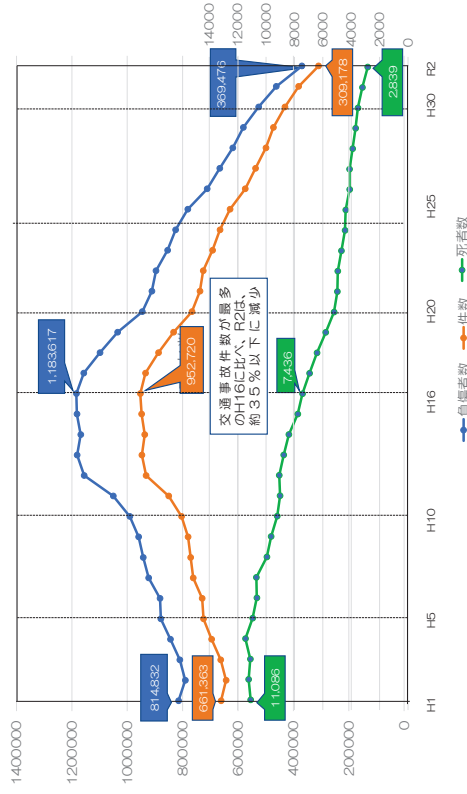


(7) 事故の型別労働災害発生状況 (死傷災害)



厚生労働省「労働安全衛生調査」による

2 交通事故の発生状況（平成元年～令和2年）

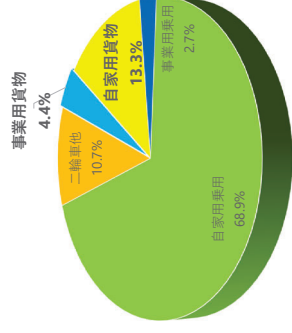


9

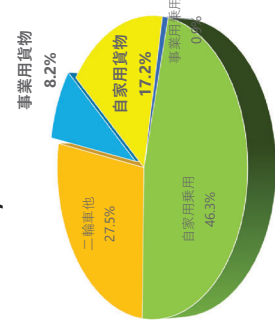
2 交通事故の発生状況

(2) 第1当事者別交通事故発生状況（令和2年）

交通事故発生件数
309, 178件

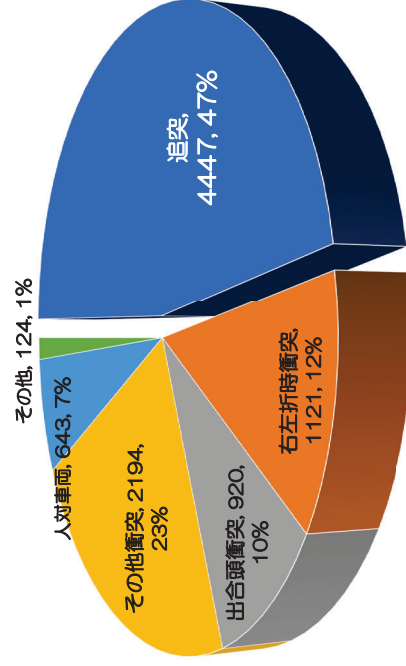


死亡事故件数
2, 784件



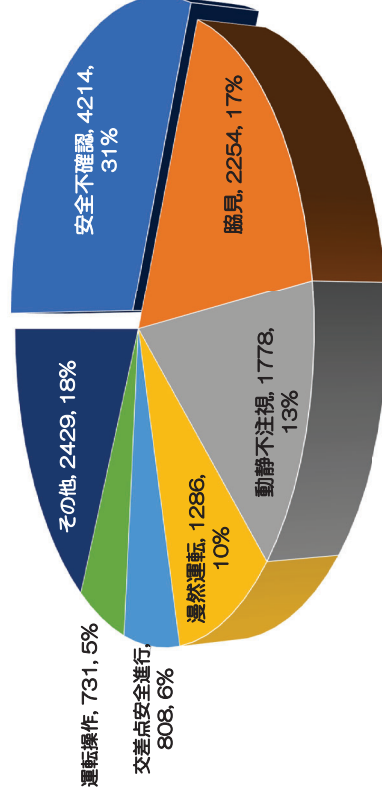
10

(3) 事業用貨物自動車の事故類型別交通事故件数（令和2年）



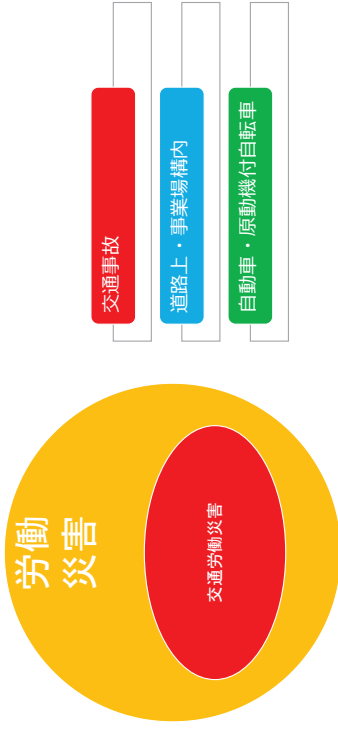
11

(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）



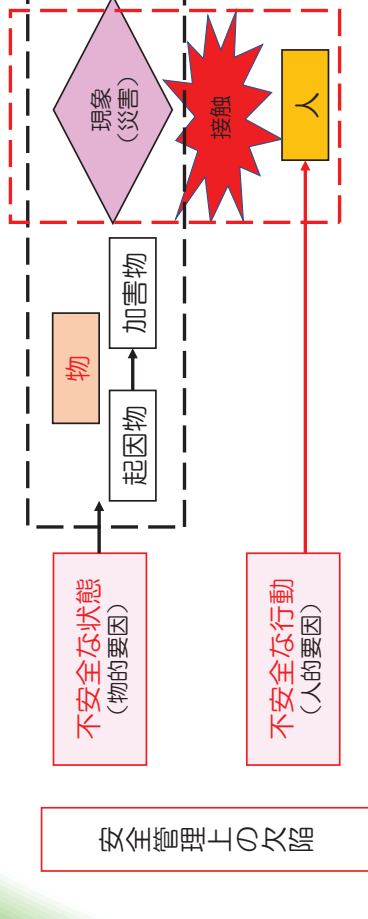
12

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



間接原因

直接原因

(2) 自動車・積荷等「物」の不安定な状態

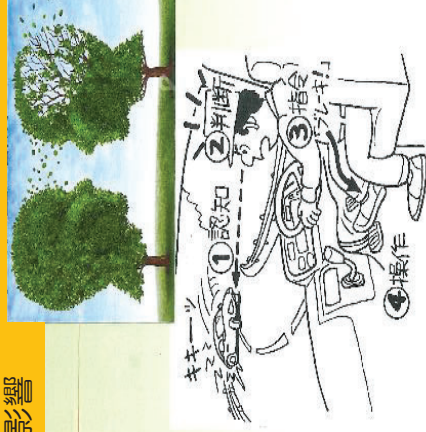
自動車の欠陥	<ul style="list-style-type: none"> ・車種・タイヤ等の選定の誤り ・整備不良 ・安全用具の欠陥 ・運転室・荷台内の整理・整頓の欠如
積荷の欠陥	<ul style="list-style-type: none"> ・荷の積み方の欠如 ・荷の固縛・保定用具や方法の欠如
身だしなみの欠陥	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者の服装・履物・保護員の欠陥

(3) 運転者「本人」の不安定な行動

- ・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）

(4) 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

(5) 道路・第三者等外部環境の不安定な状態

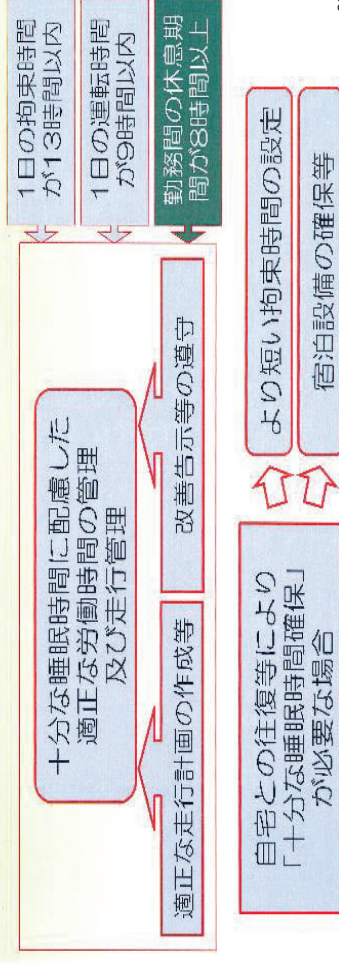
① 相手車両運転者の不安全行動	適正な車間距離と車線変更・進路変更、対向車
② 歩行者などの不安全行動	内輪差、死角、急な飛び出し、
③ 道路の不安定な状態	路面の状態 (雨天による濡れ、積雪、凍結) 異常気象 (大雨、積雪、濃霧、突風、地震)

(6) 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

(7) 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



(9) 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	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%)

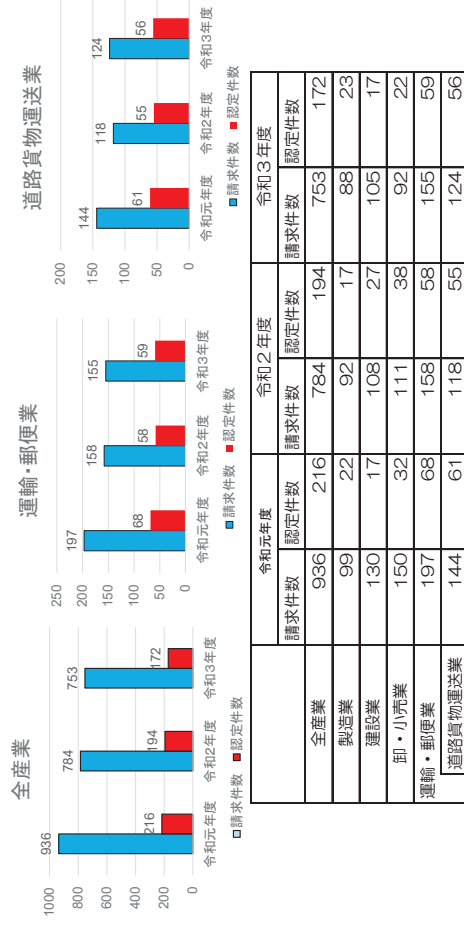
事例：運転者の中に、1日の拘束時間が16時間を超え、1か月の総拘束時間が500時間となっている者が認められた。
 指導：1日拘束時間16時間、1か月総拘束時間320時間を超えないこと、8時間以上の休息期間を与えなければならぬことを是正勧告。
 取組：納入の順番の整理、効率的な配送コースの見直し等により、不要な待ち時間の排除、効率的な経路による運転時間の削減。

(8) 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)

(10) 脳・心臓疾患労災請求・認定件数



5 交通労働災害(死亡災害) 事例

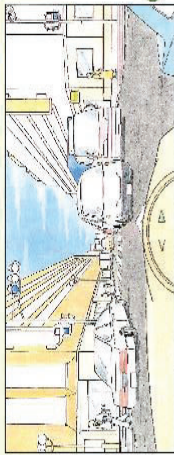
平成30年 陸運業の交通労働災害(死亡災害) 事例

番号	月	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り、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	10tトラックを運転し、荷卸し作業を終え、空車で帰途中、高速道路下り線1C付近トンネル内で停車中の故障車(トラック)に、後方から追突し、追突した10tトラックの運転手が死亡した。	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、高速道路下り線急カーブ走行していたところ、渋滞で減速した重トラックの右後部に追突し、被災者が死亡し、追突された重トラックの運転手が死亡し、追突した重トラックの運転手が負傷した。	追突 (高速道路)
4	4	0~1	被災者が運転するトラックは、交差点を直進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。	右折時衝突 (交差点内)
5	10	11~12	被災者がライオ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、衝突事故を起こし、ライオ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。通称はそれぞれ片側一車線で、交差点には信号機があったが、被災者が信号を無視して交差点に侵入したものと推察される。	出会い (交差点内)

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

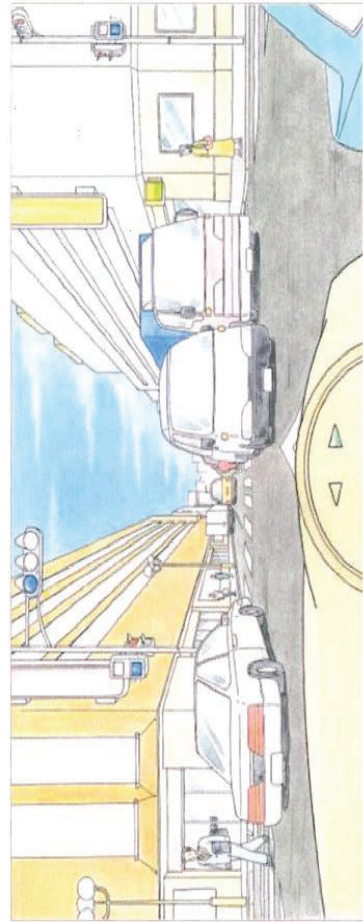
チーム運転行動目標を設定

交通KYTは、
交通労働災害防止のための効果的な手法²⁵

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

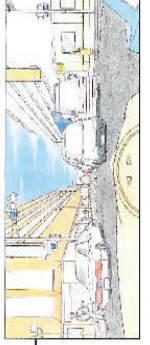
どんな危険がひそんでいますか



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

《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。



《3R 対策の樹立》《4R 目標の設定》

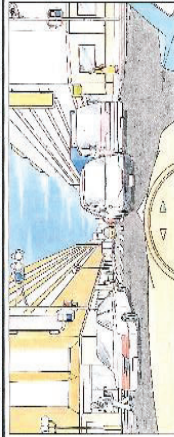
第3ラウンド 『あなたならどうする』

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！

29

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 ⇒ 潜在的危険個人レベルからチームレベルに高める。
- 2 『集中力』を高め、全員の積極的な話し合い。
さしせまっている危険要因について、全員の集中力を高め、『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

30

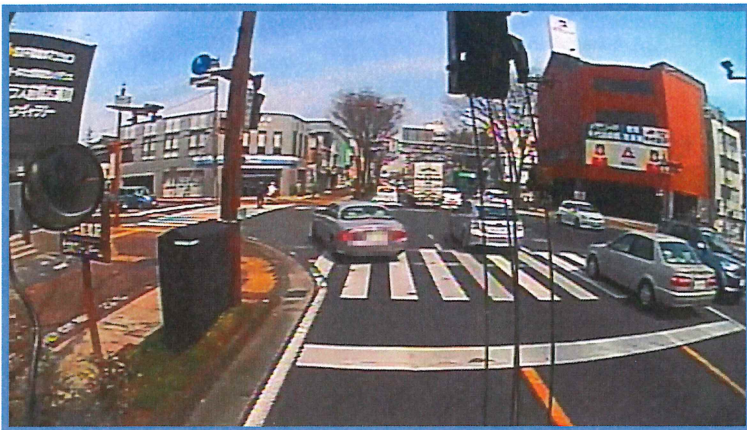


トラック事例

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

07

交通場面の状況

DATA：晴れ / ヒヤリハット



1 高速道路の出口に向かって走行しています。

2 前方には、
高速道路の出口に向かう先行車があります。

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
