

平成 24 年 10 月

～荷主等団体に道路貨物運送業の労働災害防止のための協力要請を行う～

水戸労働基準監督署では、9月から10月にかけて、道路貨物運送業の労働災害防止及び過労運転防止対策を推進するため、管内の荷主等団体（労働基準協会、建設業協会、商工会等）に対し、協力要請を行いました。

トラック運送等における労働災害の多くが墜落・転落災害など荷主先での荷役作業時に発生しており、倉庫や荷扱ターミナル等荷主先構内での荷積み・荷降ろし中の労働災害防止に当たっては、構内を管理する荷主の協力が不可欠であるため、荷主等団体に対し協力要請を行ったものです。

今回は、13団体に協力要請を行いました。今後、管内の荷主団体・関係団体について協力要請を行っていきます。

なお、茨城労働局では、本年すでに、茨城県経営者協会、茨城県建設業協会、茨城県商工会議所連合会、茨城県商工会連合会、茨城県中小企業団体中央会、茨城労働基準協会連合会に同様の協力要請を行っています。

今後、水戸労働基準監督署では、道路貨物運送業の労働災害防止を道路貨物運送業団体と荷主等団体とが協力、連携して取り組むことを目的とする「共同宣言」を予定しています。

参考

- |                               |          |
|-------------------------------|----------|
| 1 協力要請文                       | 別紙1のとおり。 |
| 2 要請先                         | 別紙2のとおり。 |
| 3 道路貨物運送業の労働災害発生状況（水戸労働基準監督署） | 別紙3のとおり。 |

## 《要請文》

水戸基署発 第〇〇〇号

平成 24 年〇〇月〇〇日

荷主等団体の長 あて

水戸労働基準監督署長

道路貨物運送業の荷役作業における労働災害防止及び過労運転  
防止対策推進に係るご協力の要請について

労働基準行政の推進につきまして、日頃より格段のご配慮を賜り厚く感謝申し上げます。

さて、業種を問わず企業活動の維持にあたっては、物流の確保が不可欠であることは言うまでもなく、国内での物流は、多くをトラック等による道路貨物運送業が担っております。

一方、平成 23 年の茨城県内の道路貨物運送業の休業 4 日以上の労働災害は、404 件に達し、全産業の 14%（水戸署管内では 12%）を占めるとともに、2 年連続で増加する状況となっております。そのうち、7 割が荷役作業時に発生しており、そのうち 3 割強が「墜落・転落」災害となっております。また、トラック運転手の長時間労働等を原因とする交通事故もたびたび発生している状況にあります。

このような事態を受け、茨城労働局においては、道路貨物運送業者に対して、墜落・転落災害を中心とする荷役作業時の労働災害防止と、過労運転防止のための適切な運行管理の徹底についての指導を強化しているところであり、水戸労働基準監督署でも同様に、道路貨物運送業者に対する指導を強化しています。

労働災害の防止や交通労働災害防止は、道路貨物運送事業における労使が主体となって取り組むべき課題であることは言うまでもありません。

しかしながら、トラック運送等における労働災害の多くが荷役作業時に発生しており、特に、倉庫や荷扱ターミナル等荷主先構内での荷積み・荷降ろし中の労働災害防止に当たっては、構内を管理する荷主の皆様のご協力が必要となっております。

また、過労運転による交通事故の発生を防止するためには、道路貨物運送事業者の適切な運行計画が不可欠ですが、安全運行が確保できないような到着時間の設定等、運送に係る発注条件が不適切であった事例も見受けられます。

このように、道路貨物運送業に係る労働災害防止及び交通事故防止に係って、荷主の皆様のご協力が不可欠であることをご理解いただくため、貴会に下記事項についてご協力いただきたく要請いたします。

貴会所属の事業場又は貴会所属団体の事業場に対して、以下の事項を周知していただきたいこと。

- 1 荷役作業時の墜落・転落災害防止のため、別添パンフレット「自社構内での荷役作業の安全確保にご協力ください」を参考に荷役作業時の労働災害防止にご協力いただくこと。
- 2 交通労働災害等の防止のため、別添「トラックをご利用の皆様へ」並びに「交通労働災害防止のためのガイドライン」にご留意いただき、トラック運転者の安全運行が確保できないような到着時間の設定や到着遅延時の不当な不利益取扱いを行わないことなど、適切な発注条件にご配慮いただくこと。

(参考)

上記のパンフレット「自社構内での荷役作業の安全確保にご協力ください」及び「交通労働災害防止のためのガイドライン」は、以下の厚生労働省のホームページでご確認いただけます。

(厚生労働省のホームページ)

<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/>

( ※ 「安全衛生関係リーフレット一覧」を参照してください。 )

協力要請を行った荷主等団体（13 団体）

社団法人 水戸労働基準協会

一般社団法人 太田労働基準協会

茨城県建設業協会 水戸支部

茨城県建設業協会 太田支部

茨城県建設業協会 常陸大宮支部

茨城県建設業協会 大子支部

水戸商工会議所

ひたちなか商工会議所

笠間市商工会

常陸大宮市商工会

常陸太田市商工会

大子町商工会

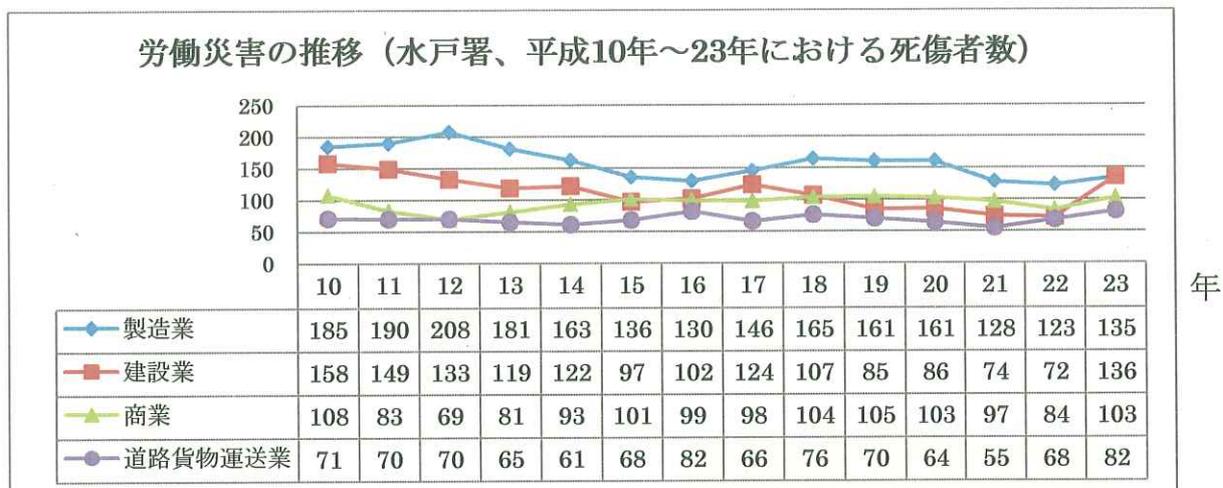
水戸北部中核工業団地連絡協議会

## 道路貨物運送業における労働災害の発生状況と分析（水戸労働基準監督署）

### 1 労働災害の推移

水戸署管内の道路貨物運送業の労働災害は、死亡災害、死傷災害（休業4日以上災害）とも近年横ばいの状況にあります。

製造業や建設業における労働災害は、長期的には減少傾向にありますが、道路貨物運送業や商業における労働災害は、横ばいの状況にあります。



（注）死傷者数は休業4日以上災害、労働者死傷病報告書による。

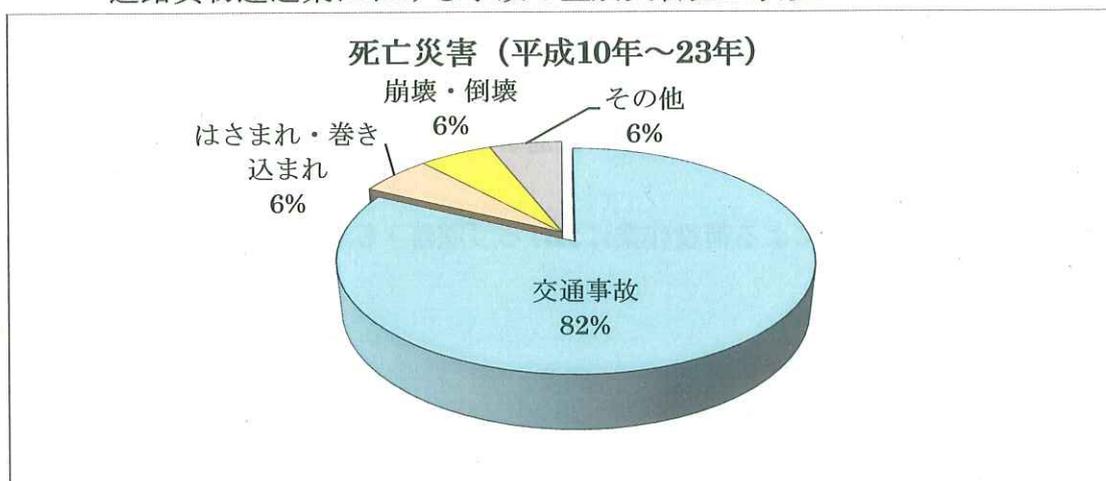
平成14年以前の旧太田署管内の労働災害を含む。

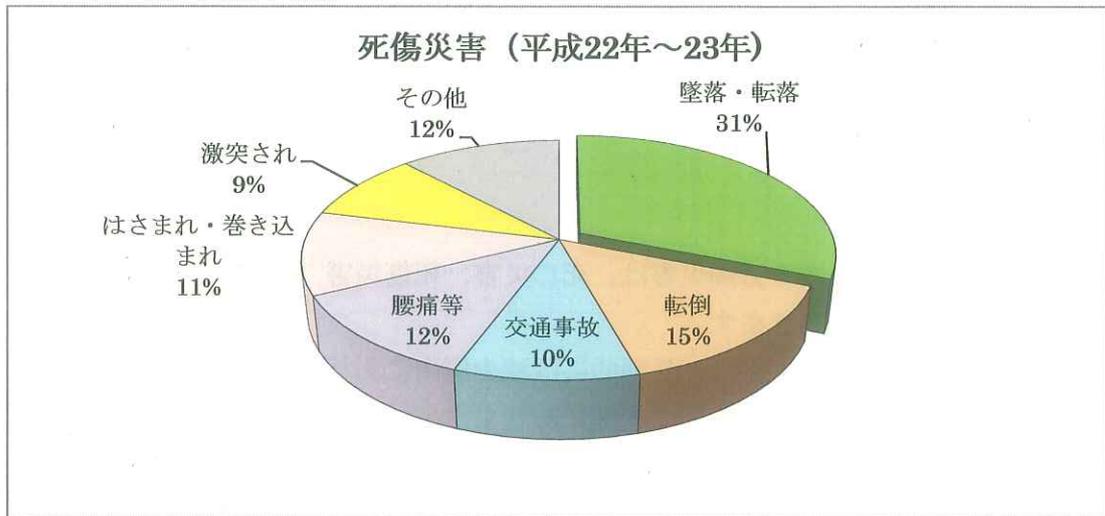
平成18年以降は旧笠間市地域の労働災害を含む。

### 2 事故の型別・起因物別の死傷者数の割合

平成10年から平成23年の14年間で発生した道路貨物運送業における死亡災害17件を事故の型別にみると、「交通事故」が多く、全体の8割を占めます。一方、過去2年間に発生した休業4日以上死傷者数150件を事故の型別にみると、「交通事故」は全体の1割程度であり、「墜落・転落」が全体の3割と最も多くなっています。

道路貨物運送業における事故の型別災害発生状況





(注) 死傷災害は休業4日以上災害、労働者死傷病報告書による。  
死亡災害は平成14年以前の旧太田署管内の労働災害を含む。

### 道路貨物運送業における事故の型別・起因物別の死傷災害発生状況（平成23年）

起因物	事故の型	墜落・転落	転倒	はさまれ・巻き込まれ	交通事事故	腰痛等	その他	小計
物上げ装置・運搬機械		28.0	2.4	6.1	11.0	1.2	13.4	62.2
	動カクレーン			1.2				1.2
	トラック・フォークリフト等	25.6	2.4	3.7	11.0	1.2	12.2	56.1
	乗用車・バイク等	2.4		1.2			1.2	4.8
その他の装置	1.2	2.4	1.2			2.4	1.2	8.4
仮設物・建築物・構築物等			1.2	1.2			2.4	4.8
材料・危険物・有害物等			1.2	1.2			2.4	4.8
荷			2.4	1.2		9.8	2.4	15.8
その他			1.2				2.4	3.6
小計		29.2	11.0	11.0	11.0	13.4	24.4	100

(注) 死傷災害は休業4日以上災害、労働者死傷病報告書による。単位は%。

平成23年の道路貨物運送業の災害82件のうち「墜落・転落」災害による死傷者数を起因物別にみると、トラック・フォークリフト等の「動力運搬機」によるもの、特にトラックによるものの割合が多くなっています。その他、トラックによる「交通事事故」や荷による「腰痛症」の割合も多くなっています。

トラック・フォークリフトによる荷役作業における「墜落・転落」災害や「腰痛症」の発生が減少しない状況にあります。

### 3 災害要因の分析

#### (1) 「交通事故」の災害要因

道路貨物運送業の「交通事故（道路）」は、平成22年に7件、平成23年に9件発生しており、バイクによる事故1件を除き、15件がトラックによるものです。

発生場所は、高速道路での事故が4件、交差点内での衝突事故が6件と、それらで6割を占めています。高速道路での事故のうち、被害となる追突された事故1件や事故車に追突した事故1件と停車中の車に運転者が気がつくのが遅れ衝突する事故が高速道路での事故の特徴です。

また、脇見運転により追突したり、対向車線に出たり、前を走行する車に追突したり、カーブを曲がりきれず道路から転落するなど運転者の過失による事故が7件と4割を占めています。事故の加害者になることも多くみられます。

#### (2) 「墜落・転落」災害の災害要因

平成22年、23年における道路貨物運送業の「墜落・転落」災害は、40件発生しており、トラックによるもの37件、乗用車2件、フォークリフト1件、その他1件とトラックによるものが9割を占めています。

トラックによるもの37件のうち、33件（89%）が積卸し作業において、トラックの荷台若しくは荷から墜落・転落しています。荷の上からの墜落・転落よりは、荷台の床から墜落・転落する災害が多く、あおり、はしごからも墜落・転落しています。

運転席から降りるときにも災害が発生しています。

墜落・転落箇所	件数	割合
トラックの荷台	33	89%
荷台の床	24	65%
荷台のあおり	4	10%
荷台のはしご	3	8%
荷の上	2	5%
運転席	3	8%
タイヤ	1	3%
小計	37	100%

(注) 災害件数は休業4日以上災害、労働者死傷病報告書による。

災害発生時に実施していた作業内容は、荷の積卸し作業が最も多く、荷締め作業、荷のシート掛け作業、シート外し作業においても災害が発生しています。荷の積卸し作業では、荷積み作業よりは荷卸し作業においてより災害が発生しています。

墜落した高さについては、荷台の床、あおり、はしご、運転席などから墜落・転落する災害が多く、2メートル未満の低い位置からがほとんどです。

被災の程度については、「墜落・転落」災害は骨折となることが多く、休業1ヶ月以上の災害が65%を占め、重篤な災害となっています。

休業日数	件数	割合
2ヶ月以上	10	27%
1ヶ月	14	38%
1ヶ月未満	13	35%
小計	37	100%

(注) 災害件数は休業4日以上の災害、労働者死傷病報告書による。

また、災害発生場所については、自社の車庫・倉庫での災害は少なく、ほとんどの災害が荷主や配送先の事業場において発生しています。

フォークリフトによる墜落・転落災害については、2年間で1件と少なかったものの、フォークに乗って作業するフォークリフトの用途外使用による災害が発生しています。

### (3) 安全管理状況

道路貨物運送業における荷の積卸し作業をはじめ荷役作業は、①直接管理が及びにくい荷主や配送先の事業場で行うことが多く、②トラック運転者が荷役作業に従事することが多いことが特徴です

また、道路貨物運送業におけるトラック運転業務も、①直接管理が及びにくいこと、②運転、休憩、運行道路などトラック運転者の判断に委ねることが多いことが特徴です。

安全作業、安全運転を行うことについてはトラック運転者の判断に委ねることとなり、直接安全管理が及びにくく、不安全作業が行われていても直接管理できないことも災害発生要因の一つです。

## 4 労働災害の防止対策の推進

リスクアセスメントの視点から防止対策を進めると次のように評価されます。

重篤な災害を防止する視点から防止対策を進めると、その対象としては、第一に「交通事故」災害、第二に「墜落・転落」災害があげられます。

災害発生の頻度の多い災害を防止する視点から防止対策を進めると、その対象としては、「墜落・転落」災害があげられます。

「交通事故」及び「墜落・転落」災害について、リスクの低減措置を講じるなど重点をもって防止対策を推進することで、労働災害の減少が効果的に実現することが期待できます。