

実施日	令和2年7月2日	担当	諫早労働基準監督署
陸上貨物運送事業者による労働災害防止の徹底について（緊急要請）			
諫早労働基準監督署（署長 竹永 剛）管内における令和2年の運輸交通業の休業4日以上労働災害の発生状況については、5月末日現在で26人となり、前年比で+14人（+116.6%）と急増し、大変憂慮すべき状況となっています。 また、本年6月には配送先での荷役作業中、運転手がトラックの荷台から墜落して、約1メートル下の地面（アスファルトの路面）で後頭部を強打し、一時意識不明となる事案が2件相次いで発生しました（別表「令和2年6月に諫早労働基準監督署管内で発生した災害事例」を参照）。 このような状況を踏まえ、当署では管内の陸上貨物運送事業者（87事業場）に対して、荷役作業における労働災害防止の徹底を求める緊急要請を行いました。 なお、令和2年の全産業の休業4日以上労働災害の発生状況については、5月末日現在で96人となり、前年比で-11人（-10.3%）と減少しています。 （ 参照文書 ） ・ 緊急要請書 「労働災害防止の徹底について」 ・ 別表 「令和2年6月に諫早労働基準監督署管内で発生した災害事例」 ・ 別添 「陸上貨物運送事業 「荷役5大災害」 防止チェックリスト」 ・ パンフレット 「陸上貨物運送事業におけるトラック荷台からの転落を防ぐために」			

令和2年7月

陸上貨物運送事業者の皆様へ

諫早労働基準監督署

労働災害防止の徹底について（緊急要請書）

時下ますますご盛栄のこととお喜び申し上げます。

また、日頃より労働基準行政の推進にご理解、ご協力いただき、厚く御礼申し上げます。

さて、当署管内における平成31・令和元年の休業4日以上労働災害の発生状況は、全産業では349人（対前年比+39人、12.6%）と増加傾向にありますが、運輸交通業では47人（対前年比-6人、-11.3%）と減少しました。

なお、本年においては5月末日現在、全産業で96人（対前年比-11人、-10.3%）と前年よりも労働災害が減少しておりますが、これとは逆に運輸交通業では26人（対前年比+14人、+116.6%）と急増しており、大変憂慮すべき状況となっております。

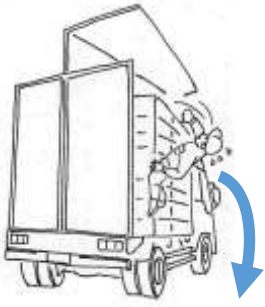
また、本年6月には配送先での荷役作業中、運転手がトラックの荷台から墜落して、約1メートル下の地面（アスファルトの路面）で後頭部を強打し、一時意識不明となる事案が2件相次いで発生しました。（別表をご参照下さい。）

さらに調査の結果、これらの災害では労働安全衛生法並びに荷役災害防止ガイドラインに定められた措置が十分に実施されていないことが判明しました。

つきましては、荷役作業における労働災害防止のうち、特に重篤な労働災害につながるおそれのある5大災害（1.「墜落・転落災害」、2.「荷崩れ」、3.「フォークリフト使用時の事故」、4.「トラックの無人暴走」、5.「トラック後退時の事故」）の撲滅に向けて、新型コロナウイルス感染症の拡大防止はもとより、熱中症の予防に十分ご配慮いただきながら、別添の陸上貨物運送事業「荷役5大災害」防止チェックリスト及びパンフレット「陸上貨物運送事業におけるトラック荷台からの転落を防ぐために」を参考に積極的な安全衛生管理活動を展開して下さいますようお願いいたします。

(別表)

令和2年6月に諫早労働基準監督署管内で発生した災害事例

だれが	どこで	何をしていた	どうなった	イメージ図
50 歳代の運転手が	配送先の工場内	トラックの荷台に鉄骨を積み終え、荷をロープで固縛していたとき	荷台の端から墜落し、後頭部を地面に強打した(高さ1.1メートル)	
50 歳代の運転手が	配送先の工場内	トラックに商品を積み込み中、邪魔になったコンパネを荷台から運び出しているとき	荷台の端から墜落し、後頭部を地面に強打した(高さ1.1メートル)	

陸上貨物運送事業「荷役 5 大災害」防止チェックリスト(※1)

別添

災害の 種 類	チ ェ ッ ク 項 目	チェック (※2)	改善方針等 (※3)
共 通	① 荷役作業においては必ず保護帽を着用させていますか。		
	② 滑る場所では、耐滑性のある靴(F マーク)を使用させていますか。		
墜 落・ 転 落	① 作業計画・作業手順書を作成し、作業指揮者を配置していますか。		
	② 荷台上では簡易作業床等を使用していますか。		
	③ 荷台への昇降は昇降設備を使用させていますか。		
	④ 荷台の端で背を外側に向けないようにしていますか。		
	⑤ 高所では要求性能墜落制止用器具を使用させていますか。		
荷 崩 れ	① 作業計画・作業手順書を作成し、作業指揮者を配置していますか。		
	② 荷付けの際、適切な固定・固縛を行わせていますか。		
	③ トラックで輸送中、適宜停車時に積荷の点検をさせていますか。		
	④ 荷下ろし時、積荷の落下の危険がないか確認させていますか。		
	⑤ 荷の固定・固縛方法に係る教育を実施していますか。		
フ ォ ーク リ フ ト 使 用 時	① 作業計画・作業手順書を作成し、作業指揮者を配置していますか。		
	② フォークリフトの運転は、適切な資格者に行わせていますか。		
	③ 人を昇降させる等の用途外使用はさせていませんか。		
	④ バック走行時には、後方の確認を行わせていますか。		
	⑤ 自社の敷地の場合、フォークリフトと歩行者を区分していますか。		
無 人 暴 走	① 作業計画・作業手順書を作成していますか。		
	② 降車時には逸走防止措置を実施させていますか。		
	③ 逸走した時、止めることを禁止し、周囲に警告させていますか。		
	④ 降雪・凍結した坂道には、原則停車することを禁止していますか。		
ト ラ ック 後 退 時	① トラックの後方が確認できないとき、後退を禁止していますか。		
	② 後方の誘導者がいる場合、誘導者を目視して後退させていますか。		
	③ 後退警告音の音量は下げないようにしていますか。		
	④ 自社の敷地の場合、後退時に誘導員を配置していますか。		
	⑤ 自社の敷地の場合、トラックと歩行者を区分していますか。		

※1：このチェックリストは、監督署に提出していただく必要はありません。

※2：チェック欄には、「○」 実施している、「△」 一部実施している、「×」 実施していないを記入してください。

※3：改善方法等欄には、問題点とそれに対する改善方針、実施時期等を具体的に明記してください。

荷台への昇降中における 転落防止チェックポイント

確認してみよう！ 作業手順・マニュアルを再点検

あなたの事業場では、荷台への昇降手順は適切ですか？ ①～③を参照し、点検してみましょう。
不十分な場合は、本リーフレットで紹介した装備の追加、手順・マニュアルの見直し等を実施しましょう。

注) グリップやステップ等を装備する際には、道路運送車両法の保安基準に適合しているか十分に確認してください。



① バン型車のリヤ部

CHECK!

CHECK!

実施中

要検討

リヤドアフレームに装備したグリップ(取手)を持ち、足元を見ながらリヤドア下部のリヤバンパーまたはステップに片足をかけて、荷台に上がります。降りる時もグリップを持ったままステップに足をかける順序で、荷台内側を正面にみて後ろ向きに降ります。車体形状の都合上、両手でグリップを持てませんが、荷台の床面に手を添えると前屈み姿勢になるのでより安定します。



② バン型車のサイド部

CHECK!

CHECK!

実施中

要検討

ドアフレームに装備したグリップ(取手)を持ち、足元を見ながら、サイドステップに片足をかけて、荷台に上がります。降りる時は上がる時の逆の順序で移動します。ちなみにサイド部はグリップをドアフレーム両側に装備できる場合が多いようです。両手で持つと身体の姿勢が安定し、より安全に昇降できます。



③ ウイング車、平ボディ車のあおり

CHECK!

CHECK!

実施中

要検討

あおりを下ろした時は、ステップだけでなくグリップ(取手)や手がかりがないので昇降するのが困難です。あおり内側回転式ステップの装備、持ち運び可能な荷台用ステップ等を使用しましょう。グリップは車体内部あるいは荷台床面に装備するか、車体の柱等をグリップ代わりに活用しましょう。

このQRコードから
別冊が入手可能です

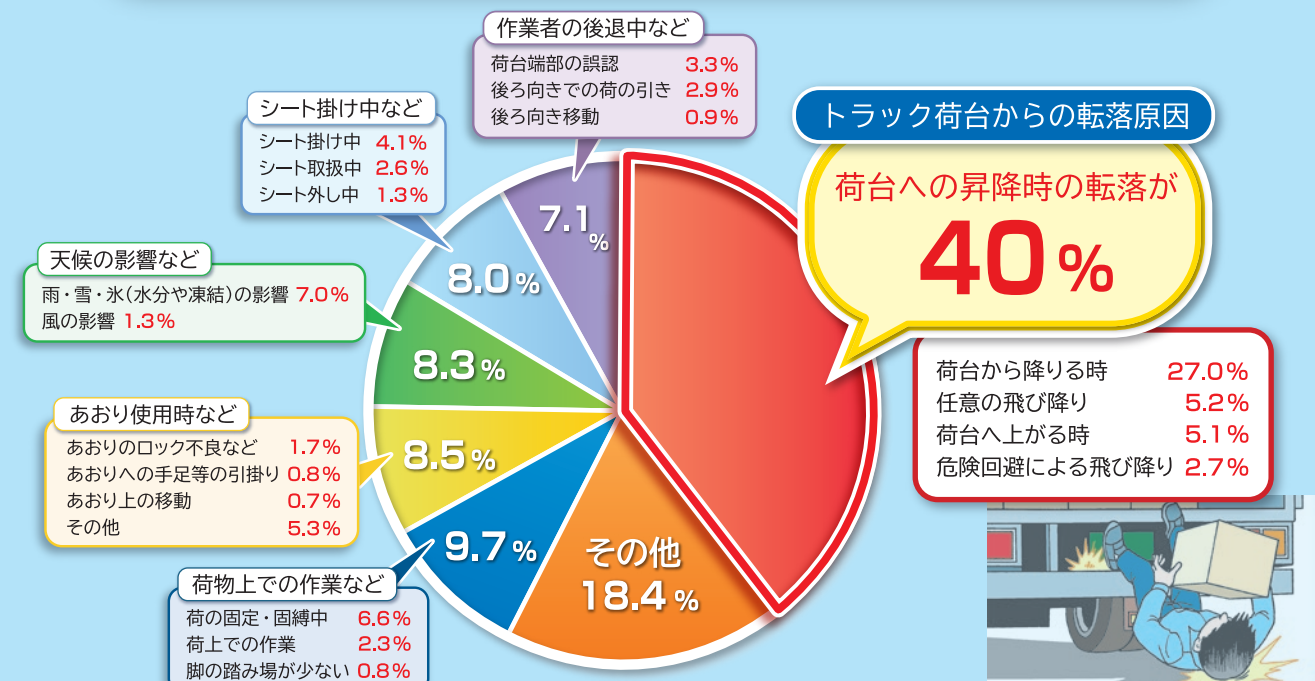


本リーフレットの写真等は、国土交通省及び(公社)全日本トラック協会が設置した「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」で取りまとめた成果「【別冊】トラックメーカーなどの取組事例集」から引用しています。

陸上貨物運送事業における トラック荷台からの 転落を防ぐために

荷台昇降設備・装備はありますか？

陸上貨物運送事業(トラック運送事業)における労働災害は、荷役作業中に発生したものが全体のおよそ7割を占めています。特に荷台からの転落が多いことが知られていて、このうちトラック荷台等への昇降時に発生するものがその約4割を占め、とりわけ荷台から降りる時が約3割を占めることが分かりました。このほかの原因による労働災害は、各要因とも1割にも満たないなど、「荷台から降りる時」などの昇降時が突出しています。このため、本リーフレットでは、トラック荷台への昇降時の労働災害を防ぐために、最新の安全対策とともに、転落防止に役立つチェックポイントを紹介します。



平成27年に発生した陸上貨物運送事業の休業4日以上災害を対象にした労働安全衛生総合研究所の分析結果

(トラック荷台からの転落等による災害データのみを抜粋)



厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署



独立行政法人労働者健康安全機構 労働安全衛生総合研究所

落ちないポイント
1

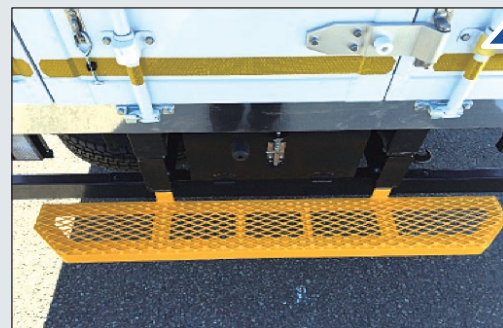
トラックの荷台は元々高くてワンステップでは上れません。
もちろん飛び降りもしてはいけません。
ステップを用意することで無理な昇降になりません。

一般的な対策

グリップを持つことで、ステップから足を滑らせたり、
踏み外した場合でも、転落事故を防ぐことができます。
荷物を持ちながらの昇降をしてはいけません。

落ちないポイント
2

荷台へ昇降しやすい装備（ステップ利用①）



「リヤステップ」

バン型車のリヤステップ部を網状にすることで、滑り止めの効果を持たせます。また、降雪時でも雪等が積もりにくくなります。対象車種は、小・中・大型クラスで、ボディ形状はバン型、冷蔵冷蔵、ウイング、平ボディです。

荷台へ昇降しやすい装備（グリップ利用①）



▲ 鋼製グリップ

▼ ヒンジ連結タイプ



「リヤフレーム部グリップ」

グリップを取り付けすることで、荷室・庫内への昇降が安全に行えます。また、ヒンジ連結の長丈タイプはドライバーの身長に関係なく使用できるのが特徴です。対象車種は、小・中・大型クラスで、ボディ形状はバン型、冷蔵冷蔵、ウイングです。

荷台へ昇降しやすい装備（ステップ利用②）

「サイドステップ」

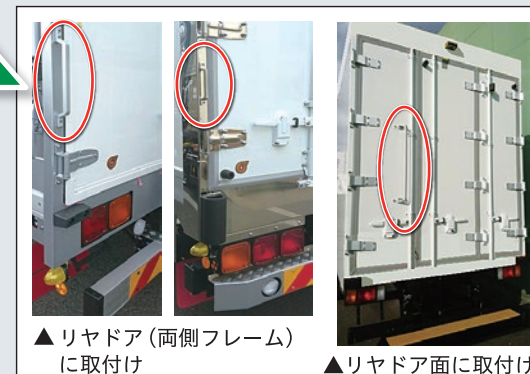
バン型車のリヤ・サイドステップ部に突起のある穴あけ加工をすることで、滑り止めの効果を持たせます。また、降雪時に雪等が積もりにくくなります。対象車種は、小・中・大型クラスで、ボディ形状はバン型、冷蔵冷蔵です。



荷台へ昇降しやすい装備（グリップ利用②）

「リヤドア面グリップ」

リヤドア面（両端フレーム）にグリップを取り付けて、庫内および庫外に安全に昇降する時のグリップです。対象車種は、小・中・大型クラスで、ボディ形状はバン型、冷蔵冷蔵、ウイングです。



▲ リヤドア（両側フレーム）に取付け

▲ リヤドア面に取付け

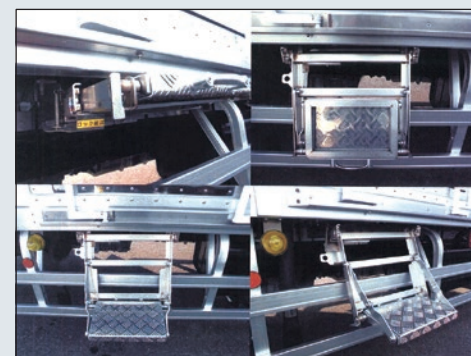
トラック荷台からの 転落防止 対策 はここまで進んでいます。

バン型車のリヤステップ利用



「リヤ階段ステップ（格納式）」

リヤドアの下部に取付けて、リヤドアから昇降するための格納式の階段ステップです。対象車種は、小・中・大型クラスで、ボディ形状はバン型、冷蔵冷蔵、ウイングです。



格納式サイドステップ利用

「格納式ステップ」

ボディより外側に可動式のステップを取り付けることで、昇降性を向上します。対象車種は、小・中・大型クラスで、ボディ形状はバン型、冷蔵冷蔵です。

ウイング車のサイドステップ利用

「あおり内側回転式ステップ」

あおりの内側に、あおりを下ろした際に回転してステップとなる部分があり、このステップを利用すると荷台への昇降が容易になります。対象車種は、小・中・大型クラスで、ボディ形状はウイングです。



持ち運び可能なステップ利用

「手すり付荷台用ステップ」

荷台への昇降に、あおりを立てたままでも、下ろしても設置可能なステップです。天板もついているので、身体の向きを変えることもできます。対象車種は、小・中・大型クラスで、ボディ形状はウイング、平ボディです。



リヤとサイドにステップを付けて昇降性向上！

ステップとグリップの合わせ技でがっちり3点支持