

平成26年死亡災害発生状況(対前年比較)

平成27年3月3日 現在

現在	67人
前年同期	53人

平成26年死亡災害発生状況 (27年3月3日現在)

業種別 東京労働局 労働基準部安全課

	製造業	建設業	土木工 事業	建築工 事業	木造家 屋建築 工事業	その他の 建設業	運輸交 通業	道路貨 物運送 業	貨物取 扱業	商業	卸小売 業	保健衛 生業	接客娛 楽業	飲食店	清掃と 畜業	ビルメ ン業	その他 の三次 産業	金融業	警備業	その他 (一次 産業)	全産業 合計
26年発生分	4	37	13	22	1	2	9	8	0	2	2	2	0	0	8	6	3	0	2	2	67
前年同期	4	26	3	19	1	4	3	2	1	1	1	1	1	0	6	1	10	1	3	0	53
増減数	0	11	10	3	0	-2	6	6	-1	1	1	1	-1	0	2	5	-7	-1	-1	2	14

(注) 上段は27年3月3日 現在(速報値)
下段は前年同期(速報値)

平成26年死傷災害発生状況 (27年1月末日現在)

業種別 東京労働局 労働基準部安全課

	製造業	建設業	土木工 事業	建築工 事業	木造家 屋建築 工事業	その他の 建設業	運輸交 通業	道路貨 物運送 業	貨物取 扱業	商業	卸小売 業	保健衛 生業	接客娛 楽業	飲食店	清掃と 畜業	ビルメ ン業	その他 の三次 産業	金融業	警備業	その他 (一次 産業)	全産業 合計
26年発生分	679	1,413	220	999	116	194	1,565	812	104	1,502	1,337	764	824	654	788	526	1,396	109	212	71	9,106
前年同期	707	1,412	216	1,022	119	174	1,590	903	118	1,452	1,305	753	790	604	810	575	1,401	110	212	74	9,107
増減率(%)	-4.0	0.1	1.9	-2.3	-2.5	11.5	-1.6	-10.1	-11.9	3.4	2.5	1.5	4.3	8.3	-2.7	-8.5	-0.4	-0.9	0.0	-4.1	-0.0

(注1) 上段は27年1月末日 現在(速報値) (注2) データは労働者死傷病報告による死亡及び休業4日以上の災害。
下段は前年同期(速報値)

平成26年 運輸業（貨物取扱業を含む）死亡災害事例

	月	業種	職種	事故の型	発生状況の概要
			年齢	起因物	
			経験		
1	1月	道路貨物運送業	貨物自動車運転者	交通事故（道路）	インターチェンジ上り線の進入のためのランプ橋において、トレーラーに荷を積んで東京方向へ向かっていたところ、同トレーラーがガードレールを乗り越え転落し、つぶれた運転席に運転手のはさまれ死亡した。
			30歳代	トラック	
			10年以上15年未満		
2	3月	道路貨物運送業	作業者・技能者	激突され	貨物ターミナル駅構内のバンニング場内において、コンテナに荷札を付けるため、構内を歩行していた被災者が、後進してきたフォークリフトに激突され、死亡したもの。
			50歳代	フォークリフト	
			5年以上10年未満		
3	6月	道路貨物運送業	運転者	はさまれ、巻き込まれ	納品後、入門証を返却するためスロープにトラックを止め、トラックから下車し守衛所に向かった際、トラックが動き出し車とフェンスの間に挟まれ死亡した。
			50歳代	トラック	
			30年以上35年未満		
4	7月	道路貨物運送業	事務員	墜落、転落	建屋外階段2階踊り場付近の構築物上部に設けられたエアコン室外機を取り外す作業を行っていた労働者が、高さ2.8メートルの箇所から墜落した。
			60歳代	建築物、構築物	
			5年以上10年未満		
5	7月	道路貨物運送業	貨物自動車運転者	墜落、転落	店舗へ食材を配送する業務において、被災者は食材を抱え商業ビルの地下にある居酒屋へ向かって階段を降りていたところ、つまづいて頭部から踊り場へ転落した。
			60歳代	階段、さん橋	
			15年以上20年未満		
6	10月	道路旅客運送業	バス運転者	交通事故（道路）	被災者が回送のバスを運転していた際、左カーブでスリップし中央分離帯のガードレールに衝突した。
			40歳代	乗用車、バス、バイク	
			10年以上15年未満		
7	11月	道路貨物運送業	貨物自動車運転者	転倒	ホイールローダーをトラックの荷台に載せるためトラックの荷台後部に道板を掛け、被災者がホイールローダーを運転し道板上を後進で上っていたところ、前輪が脱輪したためホイールローダーが転倒し、被災者がヘッドガード部分の下敷きとなった。
			40歳代	整地・運搬・積込用機械	
			20年以上25年未満		
8	11月	道路貨物運送業	運転者	交通事故（道路）	トラック運転手である被災者が荷受け先に向かう途中、右折のため停車していた前方車両に接触し、右崖下に転落した。災害発生日は雨が降っていた。
			40歳代	トラック	
			25年以上30年未満		
9	12月	道路貨物運送業	作業者・技能者	墜落、転落	被災者は構内のプラットホーム上（高さ84センチメートル）で、フォークリフトを使用してパレットの整理をしていたところ、フォークリフトとともにプラットホーム下に墜落し、横倒しになったフォークリフトの下敷きとなった。
			60歳代	フォークリフト	
			1年以上5年未満		

本表の災害は、安全課が平成27年1月までに把握した、東京労働局管内の事業場で発生した平成26年運輸業（貨物取扱業を含む）の死亡災害です。

平成26年死傷災害発生状況（1月～12月）

その１ 署別・業種別

東京労働局 労働基準部安全課

	製造業	建設業	* 土木工事業	* 建築工事業	木造家屋 建築工事業	* その他の 建設業	運輸交通 業	* 道路貨物 運送業	貨物取扱 業	商業	* 卸小売業	保健衛生 業	接客娯楽 業	* 飲食店	清掃と畜 業	* ビルメン 業	その他 の三次産 業	* 金融業	* 警備業	その他 （一次産 業）	署計	増減率 （％）
中央	16	143	17	118	3	8	37	19	11	149	132	23	117	96	148	138	216	27	17	1	861	0.3
上野	5	32		31	2	1	11	3		35	31	6	24	19	10	10	30	2	12		153	-7.8
三田	13	58	4	49	1	5	35	25	11	57	43	23	78	56	33	28	137	9	10		445	-1.5
品川	20	65	5	48	8	12	46	38	5	67	57	19	46	34	43	31	77	4	5	3	391	-7.3
大田	48	75	7	61	9	7	257	67	29	59	46	29	35	31	27	18	42	1	8	4	605	-7.5
渋谷	4	121	19	81	6	21	60	28		120	111	55	60	52	61	57	151	10	40	5	637	-0.3
新宿	13	107	19	78	6	10	69	40		128	114	42	97	82	85	68	160	9	33	7	708	3.7
池袋	48	143	17	105	18	21	139	53	6	164	150	104	64	56	63	41	119	5	20	3	853	-1.2
王子	19	26		13		13	66	7	1	27	23	14	12	10	15	6	25	1	3		205	21.3
足立	88	110	19	76	18	15	144	64	2	105	90	82	30	28	42	12	39	4	10	3	645	24.5
向島	62	76	12	60	5	4	90	42	1	74	71	36	23	19	31	20	34	3	8		427	6.2
亀戸	54	51	11	24	2	16	146	118	21	78	66	20	27	20	34	12	94	5	6		525	-1.1
江戸川	43	77	8	52	7	17	128	82	1	55	47	22	22	16	42	4	32	1	4	2	424	-8.8
八王子	50	85	19	55	7	11	82	60	9	97	92	81	55	26	31	16	66	6	8	10	566	3.1
立川	78	80	18	54	6	8	106	86	2	121	113	79	59	46	67	38	79	12	14	10	681	-10.3
青梅	63	42	14	18	5	10	43	33	3	39	32	35	15	12	16		32	1	3	10	298	5.7
三鷹	24	75	10	55	9	10	82	32	1	81	78	64	32	28	20	13	39	2	3	9	427	0.9
町田	31	31	7	19	3	5	24	15	1	46	41	30	28	23	20	14	24	7	8	4	239	-11.5
小笠原		16	14	2	1																16	700.0
業種計	679	1413	220	999	116	194	1565	812	104	1502	1337	764	824	654	788	526	1396	109	212	71	9106	0.0
増減率（％）	-4.0	0.1	1.9	-2.3	-2.5	11.5	-1.6	-10.1	-11.9	3.4	2.5	1.5	4.3	8.3	-2.7	-8.5	-0.4	-0.9	0.0	-4.1	0.0	

（注１）上段は27年1月末日 現在（速報値）
下段は前年同期（速報値）

（注２）データは労働者死傷病報告による死亡及び休業４日以上の災害。

平成26年死傷災害発生状況（1月～12月）

その2 事故の型別・業種別

東京労働局 労働基準部安全課

	製造業	建設業	* 土木工 業	* 建築工 業	木造家屋 建築工事 業	* その他の 建設業	運輸交通 業	* 道路貨物 運送業	貨物取扱 業	商業	* 卸小売業	保健衛生 業	接客娯楽 業	* 飲食店	清掃と畜 業	* ビルメン 業	その他 の三次産 業	* 金融業	* 警備業	その他 (一次産 業)	事故の型 計	増減率 (%)
墜落、転落	63	480	53	352	47	75	246	219	24	224	191	51	59	39	178	124	224	13	21	32	1581	1.5
転倒	112	127	17	93	12	17	246	132	13	450	397	221	209	162	273	227	432	45	78	8	2091	4.8
激突	32	71	7	50	6	14	85	55	12	71	63	34	37	27	43	26	62	1	8	1	448	-11.8
飛来、落下	41	130	17	94	14	19	59	55	4	60	54	7	31	20	19	9	27		8	5	383	-12.4
崩壊、倒壊	14	59	13	40	2	6	27	24	6	37	37	5	6	3	8	5	25		1		187	-9.7
激突され	20	64	20	39	5	5	96	37	5	46	38	19	8	3	19	10	51	4	9	6	334	21.0
はさまれ、巻 き込まれ	209	160	45	102	8	13	135	105	14	105	97	20	51	36	74	27	85		17	3	856	-1.7
切れ、こすれ	78	121	10	97	14	14	17	10	7	113	106	21	170	161	25	12	23		2	10	585	-7.7
踏み抜き	2	10		9		1				2	2		1	1	5	1	1				21	61.5
おぼれ		6	6																		6	200.0
高温・低温の 物との接触	16	30	5	20	2	5	10	4	2	29	27	10	120	110	4	4	21	2	7		242	6.1
有害物等と の接触	4	7		5		2	8			1	1	3	3	3	2	2	1			2	31	-13.9
感電		3		2		1				1	1	1	1		2	2	1				8	33.3
爆発	4	1		1											2	1					7	40.0
破裂	1	1		1						1	1		1	1							4	-20.0
火災	1																				1	-66.7
交通事故 (道路)	7	47	5	35	1	7	383	40	2	120	109	64	21	21	25	13	161	24	17		830	2.9
交通事故 (その他)	1	1		1			7			2	2		1		1	1	3		1		16	77.8
動作の反動、 無理な動作	71	86	21	53	5	12	213	128	15	230	204	263	93	60	97	55	233	17	33	4	1305	-2.4
その他	2	5	1	3		1	30	2		10	7	40	11	6	9	5	40	3	8		147	14.0
分類不能	1	4		2		2	3	1				5	2	1	2	2	6		2		23	-42.5
業種計	679	1413	220	999	116	194	1565	812	104	1502	1337	764	824	654	788	526	1396	109	212	71	9106	0.0
増減率(%)	-4.0	0.1	1.9	-2.3	-2.5	11.5	-1.6	-10.1	-11.9	3.4	2.5	1.5	4.3	8.3	-2.7	-8.5	-0.4	-0.9	0.0	-4.1	0.0	

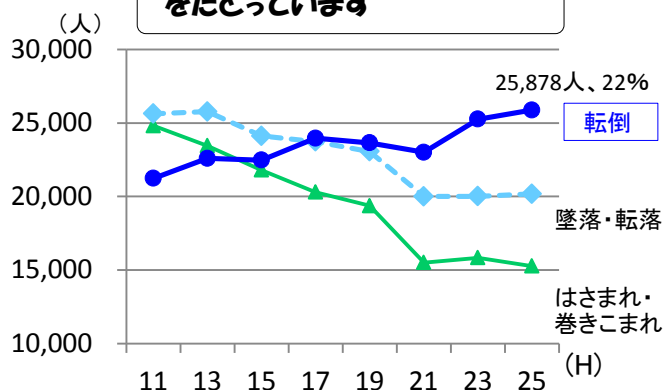
(注1) 上段は27年1月末日 現在(速報値)
下段は前年同期(速報値)

(注2) データは労働者死傷病報告による死亡及び休業4日以上の災害。

職場での転倒事故を減らしましょう！

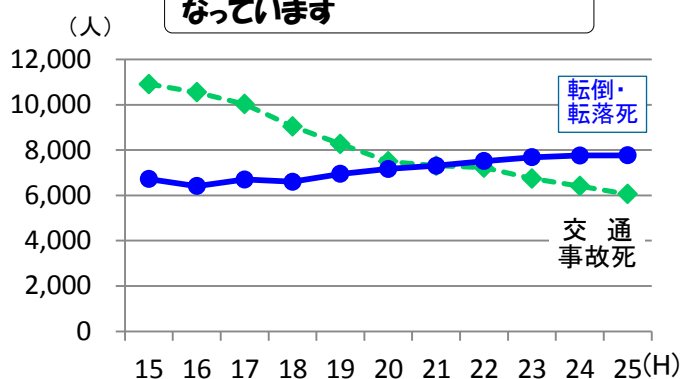
仕事中に転倒して4日以上仕事を休む方は、年間26,000人ほどで、労働災害の種類では最も多くなっています。特に高齢者が転倒した場合は重症化する割合が高く、日常生活での不慮の事故による死因の中でも、転倒・転落死は交通事故死を超えています。

転倒災害は年々増加の 一途をたどっています



出典：厚生労働省 労働者死傷病報告「事故の型別死傷者数の推移」

日常生活でも転倒・転落事故は交通事故よりも死亡者が多くなっています



出典：厚生労働省 人口動態統計「死因別死亡者数の推移」

あなたの職場では、このような災害が起こっていませんか？

業 種	災害の発生状況
自動車製造業	 帰宅のため会社の事務所から駐車場へ向かう途中に、凍結した路面に足を滑らせ転倒し、尻もちをついた。
ケガの程度	
休業 1 カ月	
対策のポイント	
□ 敷地内の通路を除雪する、融雪剤を散布する □ 雪道や凍結路面に適した滑りにくい靴を履く □ 足元が見えにくい箇所は照明を設置して注意を促す □ 身体を強打しないよう、クッション性のある帽子・衣類を着用する	

業 種	災害の発生状況
飲食店	 空の容器を抱えた状態で従業員通路の階段を降りていた時に、足元が見えず階段を踏み外してバランスを崩し転倒した。
ケガの程度	
休業2カ月	
対策のポイント	
□ 運ぶ容器を小分けにするなど足元が見えるようにする □ 大きな荷物を運ぶときは台車を使用する □ 危険箇所には表示して注意を促す □ 階段の昇降はゆっくりを心がける	

業 種	災害の発生状況
小売業	 厨房で揚げ物をバックに詰めるため、容器を取ろうと前方にかがんだところ、床に飛び散った油で滑ってバランスを崩し転倒した。
ケガの程度	
休業10日間	
対策のポイント	
☐ 作業の都度、床の油などは放置せず取り除く ☐ 滑りにくい靴底の履物を着用する	

業 種	災害の発生状況
小売業	 バックヤードで商品の検品中に、レジのヘルプ連絡を受けて店内に向かう途中、台車に足を引っかけてバランスを崩し捻挫した。
ケガの程度	
休業 1 カ月半	
対策のポイント	
☐ 通路に物を置かない、整理・整頓をする ☐ 作業通路を定め、定期的に職場を巡視する ☐ 危険箇所には表示して注意を促す	

冬期の転倒災害防止のポイント

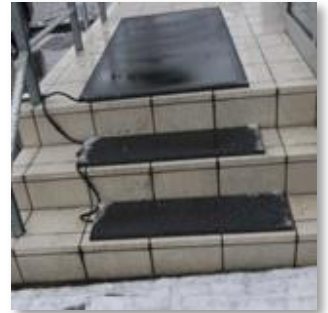
積雪・凍結などの転倒災害のリスクが高くなる冬期間は、以下の対策が特に重要です。

◇天気予報に気を配る

寒波が予想される場合などには、労働者に周知し、早めの対策を実施しましょう。

◇時間に余裕をもって歩行、作業を行う

天候による交通機関の遅れが見込まれる場合は、時間に余裕をもって出勤するようにし、落ち着いて作業をするように心がけましょう。屋外では、小さな歩幅で靴の裏全体を付けて歩くようにしましょう。



＜ヒートマットの設置例＞

◇駐車場の除雪・融雪は万全に、出入口などに注意する

駐車場内、駐車場から職場までの通路を確保するため、除雪や融雪剤の散布を行いましょう。また、出入口では転倒防止用マットを敷き、夜間は照明設備を設けて明るさ（照度）を確保しましょう。

◇職場の危険マップの作成、適切な履物、歩行方法などの教育を行う

職場内の労働者が転倒の危険を感じた場所の情報を収集し、労働者への教育の機会に伝えるようにしましょう。また、作業に適した履物、雪道や凍った路面上での歩き方を教育しましょう。

転倒防止に役立つ靴と保護具を活用しましょう

雪道を安全に歩くには、靴選びが大事！

＜靴選びの3つのポイント＞

- ▶ 防滑性：靴底が滑りにくいこと
(やわらかいゴム底のものは、ゴムがすり減っていないかもしっかり確認しましょう)
 - ▶ 撥水性・防水性：水分が靴の中に入り込まないこと
 - ▶ 保温性：靴の中を温かく保てること
- このほかにも、靴の重量やバランス・屈曲性・つま先の高さもポイントになります。



柔らかいゴムを使った靴底は、路面に対する密着力が強いため滑りにくくなっています。

足のサイズに合った靴を選びましょう！

サイズが小さい靴：足指が自由に動かしにくく、バランスを崩したときの踏ん張りが効かなくなる
サイズが大きな靴：歩行のたびに足が前後斜めに動いて、靴のつま先やかかとが足の動きに追従できなくなる

STOP！転倒災害プロジェクト2015

～あせらない 急ぐ時ほど落ち着いて～

転倒災害は、どのような職場でも発生する可能性があります。職場での転倒の危険性は、働くすべての人が問題意識を持って原因を見つけ、対策をとることで減らすことができます。「転倒」という身近なテーマから職場の安全意識を高め、安心して働ける職場環境の実現に向けて、「STOP！転倒災害プロジェクト2015」を開始します。

【主唱者】

厚生労働省、中央労働災害防止協会、建設業労働災害防止協会、陸上貨物運送事業労働災害防止協会、林業・木材製造業労働災害防止協会、港湾貨物運送事業労働災害防止協会

【プロジェクト実施期間】

平成27年1月20日から12月31日まで

プロジェクトの効果を上げるため、積雪や凍結による転倒災害の多い2月と全国安全週間の準備月間である6月を重点取組期間とします。

「STOP！転倒災害特設サイト」を開設します！

転倒災害の現状からその対策まで、事業場での取り組みに役立つ情報を集約してご提供します。

＜厚生労働省 ホームページ＞

「STOP！転倒災害プロジェクト2015」で検索

STOP！転倒

検索

1 転倒災害防止に向けたさまざまな対策の紹介

転倒災害の防止に効果のあった事業場の取組好事例、転倒災害防止に役立つ保護具や用具などを紹介しています。



(資料出所：中央労働災害防止協会)

2 転倒予防の知識養成セミナーの紹介

転倒を防ぐための実習を交えて基礎知識を身につけるセミナー、転倒災害防止の基本となる「4S活動」や「KY活動」をテーマとした研修を実施します。

職場の安全、安全週間に関する情報はこちらでも発信しています！

中央労働災害防止協会 <http://www.jisha.or.jp/>

あなたの職場は大丈夫？転倒の危険をチェックしてみましょう

転倒災害防止のためのチェックシート

チェック項目		☒
1	身の回りの整理・整頓を行っていますか 通路、階段、出口に物を放置していませんか	☐
2	床の水たまりや氷、油、粉類などは放置せず、 その都度取り除いていますか	☐
3	段差のある箇所や滑りやすい場所などに 注意を促す標識をつけていますか	☐
4	安全に移動できるように十分な明るさ（照度） が確保されていますか	☐
5	ヒヤリハット情報を活用して転倒しやすい 場所の危険マップを作成し、周知していますか	☐
6	職場巡視を行い、通路、階段などの状況を チェックしていますか	☐
7	荷物を持ちすぎて足元が見えないことは ありませんか	☐
8	ポケットに手を入れながら、人と話しながら、 携帯電話を使いながら歩いていませんか	☐
9	作業靴は、滑りにくさを考えて選んでいますか	☐
10	ストレッチ体操や転倒予防のための運動を 取り入れていますか	☐

チェックの結果はいかがでしたか？ 問題のあったポイントが改善されれば、きっと作業効率も上がって働きやすい職場になります。
どのように改善するか「安全委員会」などで、全員でアイディアを出し合いましょう！

陸上貨物運送事業者等の皆様へ

労働災害を防止しましょう！

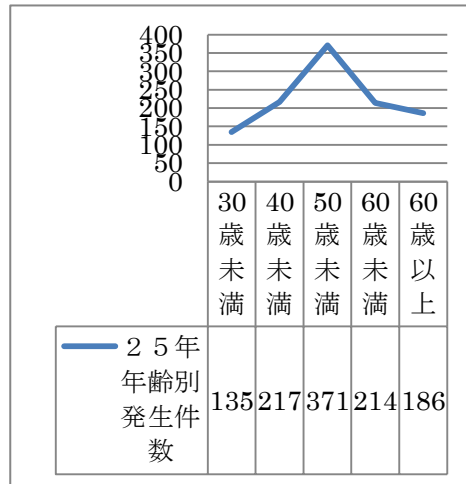
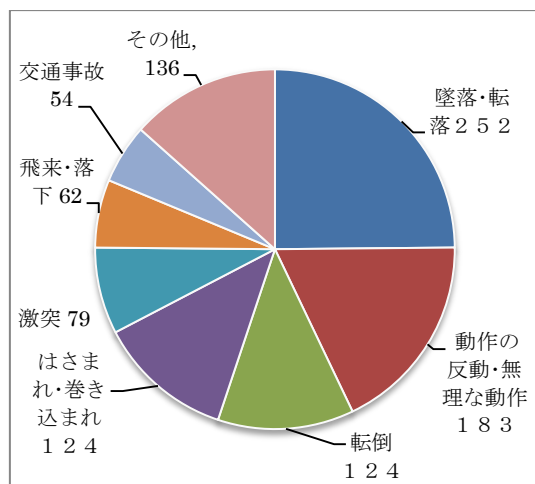
労働災害の発生件数は、長期的には減少傾向が続いている中で、全産業に占める陸上貨物運送事業(以下、「陸運業」という。)の労働災害は、過去20年間、減少傾向が見られません。

陸上貨物運送事業における労働災害は、全国で毎年14000件前後発生していますが、そのうち東京労働局管内においては、毎年1000件前後発生しています。

また、荷役作業での労働災害は、全国で毎年1万件近く発生しており労働災害全体の1割に達しようとしています。さらに、陸運業の労働災害のうち荷役作業中に発生した労働災害の3分の2は荷主、配送先、元請事業者等(以下、「荷主等」という。)の事業場で発生しており、荷主等における荷役災害の防止が重要となっています。

また、東京労働局管内の平成25年に陸運業で発生した労働災害1014件の事故の型別等の内訳を見てみると、墜落・転落(25%)、腰痛等の動作の反動・無理な動作による災害(18%)、転倒による災害(12%)、はさまれ・巻き込まれ(12%)、激突(8%)、飛来落下(6%)、交通事故による災害(5%) (以下、「交通労働災害」という。)となっています。

また、年齢別の災害発生状況を見てみると60歳以上で186件、50歳以上60歳未満で214件、40歳以上50歳未満で371件となっており、50歳以上の労働者が39%を占めています。平成15年の50歳以上の割合は、28%でした。



荷役作業における労働災害防止のため、厚生労働省では平成25年3月に「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」(以下、「荷役ガイドライン」といいます。)を策定し、陸運業の事業者(以下、「陸運事業者」という。)の実施事項、荷主等の実施事項を示しました。

荷役ガイドラインでは、「荷主等は、本ガイドラインを指針として、陸運事業者の労働者が荷主等の事業場で行う荷役作業における労働災害の防止のために必要な事項の実施に協力するものとする。」と定めていることから、荷主等に対しても、陸運事業者の労働者の安全確

保のため、必要な安全措置への協力や陸運事業者との連携が求められています。

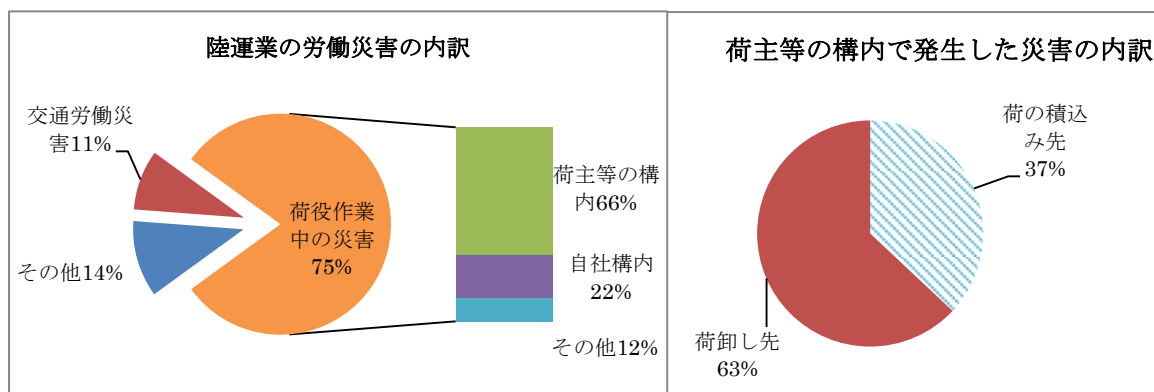
また、トラック等の大型車両による交通事故は、運転者のみならず多数の第3者の生命が脅かされるという観点からも看過しえないものであります。

なお、全産業に占める死亡災害のうち、交通労働災害は、2割以上を占めていることから厚生労働省では「交通労働災害防止のためのガイドライン」（以下、「ガイドライン」といいます。）を策定し交通労働災害防止の取組を指導しています。（平成25年5月一部改訂）このガイドラインは労働安全衛生関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」とともに、交通労働災害の防止を図るための指針となるものです。

1. 荷役作業における労働災害の特徴

全国の陸運業の労働災害のうち、荷役作業中の災害が約70%前後、交通労働災害(交通事故)が約7%前後という結果になっています。

さらに、荷主等の構内で発生した災害のうち、荷の積み込み先での事業場で37%、荷卸し先での事業場で63%発生しています。（平成23年実施の全国の陸運業者から報告のあった休業4日以上の労働者死傷病報告から無作為抽出1000件の分析結果による）



2. 陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドラインの概要

ガイドラインでは以下についての取組を行うことを定めています。

1. 安全管理体制の確立について
2. 荷役作業における労働災害防止の基本対策について
3. 墜落・転落防止対策について
4. フォークリフト、クレーン、コンベヤー、ロールボックスパレット等による労働災害防止対策について
5. 転倒、腰痛、その他による労働災害防止対策について
6. その他、安全衛生教育、陸運事業者と荷主等との連絡調整について

などの積極的な推進により、荷役作業での労働災害の防止に努めていただきます。



東京労働局・各労働基準監督署

荷主・配送先・元請け事業者等の皆様へ

荷役作業における荷主等の役割

労働災害の発生件数は、長期的には減少傾向が続いている中で、全産業に占める陸上貨物運送事業(以下、「陸運業」という。)の労働災害は、過去 20 年間、減少傾向が見られません。

また、荷役作業での労働災害は、全国で毎年 1 万件近く発生しており労働災害全体の 1 割に達しようとしています。さらに、陸運業の労働災害のうち荷役作業中に発生した労働災害の 3 分の 2 は荷主、配送先、元請事業者等(以下、「荷主等」という。)の事業場で発生しており、荷主等における荷役災害の防止が重要となっています。

このため、厚生労働省では平成 25 年 3 月に「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」(以下、「荷役ガイドライン」といいます。)を策定し、陸運業の事業者(以下、「陸運事業者」という。)の実施事項、荷主等の実施事項を示しました。

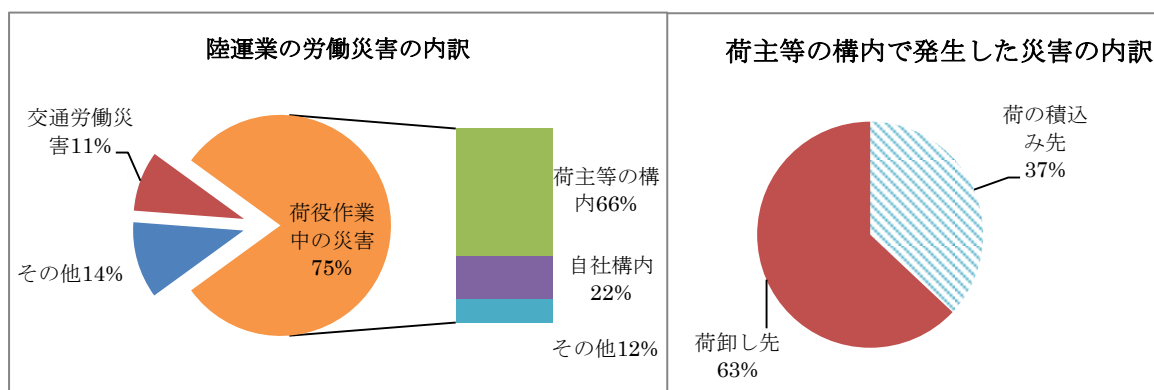
荷役ガイドラインでは、「荷主等は、本ガイドラインを指針として、陸運事業者の労働者が荷主等の事業場で行う荷役作業における労働災害の防止のために必要な事項の実施に協力するものとする。」と定めていることから、荷主等の皆様も、陸運事業者の労働者の安全確保のため、必要な安全措置への協力や陸運事業者との連携が求められています。

また、荷主等の構内において、荷役作業中に労働災害が発生した場合には、荷主等が労働安全衛生法や損害賠償責任等の法的責任を負う場合があります。

1. 荷役作業における労働災害の特徴

陸運業の労働災害のうち、荷役作業中の災害が 7 5 %、交通労働災害(交通事故)が 1 1 %という結果になっています。

さらに、荷主等の構内で発生した災害のうち、荷の積み込み先での事業場で 3 7 %、荷卸し先での事業場で 6 3 %発生しています。



2. 労働安全衛生法等の荷主等の法的責任について

事業者は、労働安全衛生法等により、雇用する労働者に対する災害防止のための措置を講ずる

義務を負っています。

また、荷主等に対しても労働安全衛生法では、運送事業者の労働者等のように直接雇用関係にない場合であっても、以下のような法的責任を負う場合があります。

労働安全衛生法第 30 条の 2 第 1 項では、

「製造業の元方事業者（荷主等）は、その労働者及び関係請負人の労働者の作業が同一の場所において行われることによって生ずる労働災害を防止するため、作業間の連絡及び調整を行うことに関する措置その他必要な措置を講じなければならない。」とされ、荷主等の構内で荷役作業等を請け負わせている場合は、作業間の連絡調整が義務づけられています。

3. 労働安全衛生法以外の荷主等の法的責任について

労働安全衛生法上の法的責任とは別に、反復定例的に荷役作業が行われる事業場（荷主等）に対して、注文者（荷主等）が注文先（運送事業者）の労働者への注意義務等を負うとした以下の裁判例があります。（札幌地裁判決昭和 62 年 8 月 27 日）

<事例の概要>

「鋼材荷積み作業補助を行っていた、運送事業主の労働者（トラック運転手）が、鋼材に親指をはさまれ、切断した事例」

<判決の概要>

・鋼材の運搬を発注した会社（荷主等）と、鋼材の運搬を請け負った会社（運送業者）の労働者（トラック運転手）との間に、雇用関係はなく、また雇用関係と同様の法律関係（安全配慮義務に基づく債務不履行責任）は認められないが、鋼材の運搬を発注した会社（荷主等）及び荷主等の労働者に注意義務違反があるとして民法第 715 条の使用者責任により、第三者（荷主等及びその労働者）による運送事業主の労働者（トラック運転手）に対する損害賠償責任を認めたもの。



※出典：平成 24 年度厚生労働省委託事業東京海上日動リスクコンサルティング(株)「荷主等

向け荷役災害防止セミナー～荷主等の構内でのトラックからの墜落・転落災害を防止

しましょう～」



東京労働局・各労働基準監督署

改善基準のポイント



厚生労働省労働基準局

はじめに

トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「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）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント

1

拘束時間・休息期間

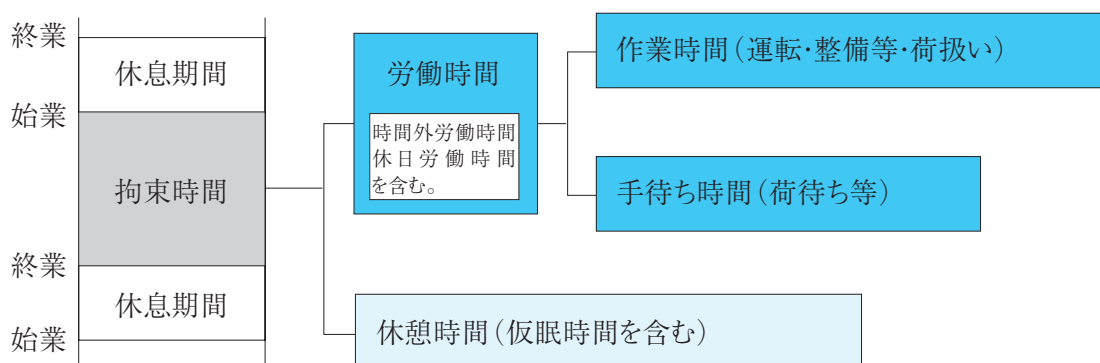
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間は以下のとおりです

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



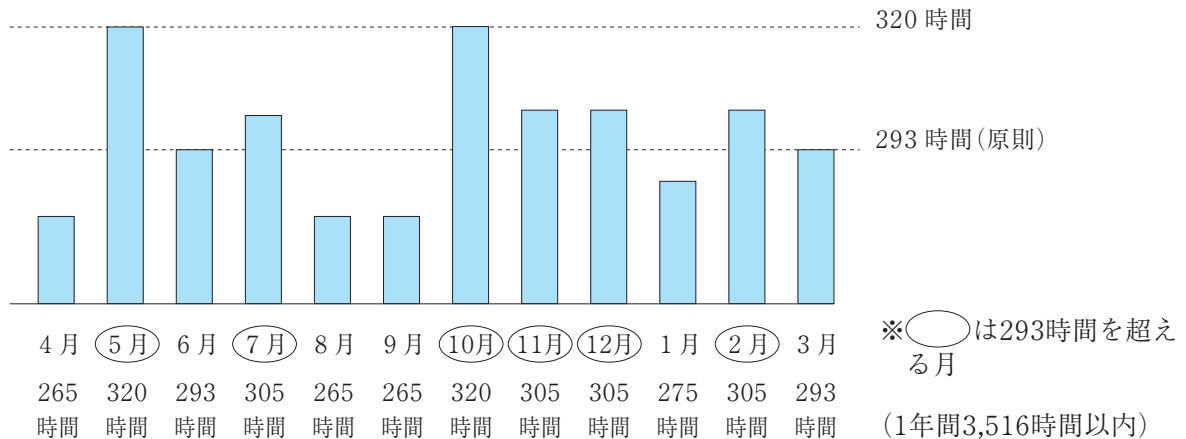
※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間内の運行、休息期間の確保に努めて下さい。



(1) 1箇月の拘束時間は以下のとおりです

- ① 1箇月の拘束時間は原則として293時間が限度です。
- ② ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定（P 9 参照）を締結した場合には、1年のうち6箇月までは、1年間の拘束時間が3,516時間（293時間×12箇月）を超えない範囲内において、1箇月の拘束時間を320時間まで延長することができます（図1 参照）。

(図1)



(労使協定で定める事項)

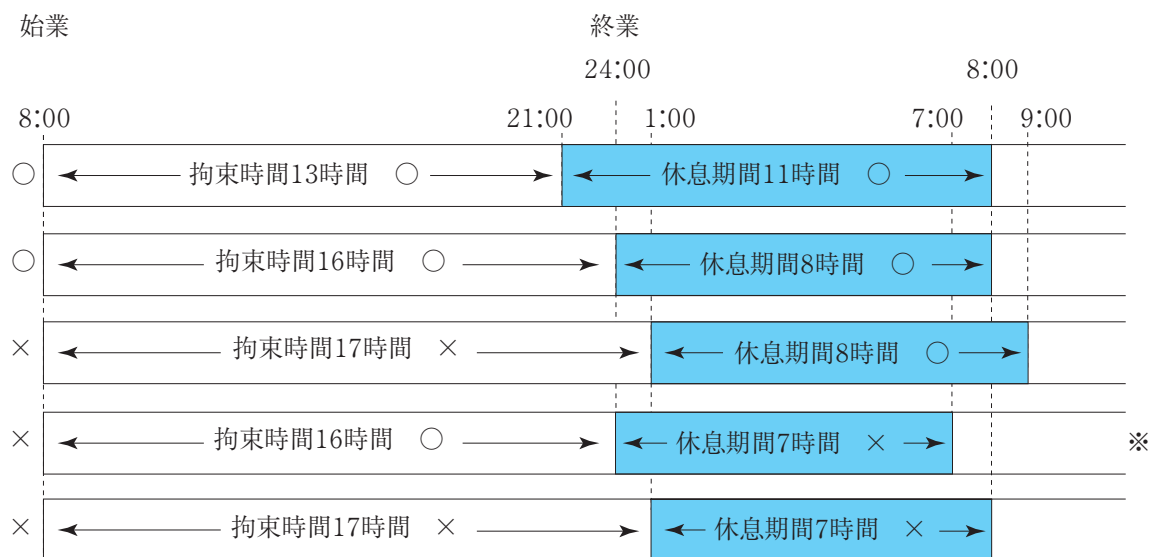
- ・ 協定の適用対象者
- ・ 1年間について毎月の拘束時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(2) 1日の拘束時間と休息期間は以下のとおりです

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいいます。以下同じ）の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度です。ただし、(4)の制限があります。
- ② 1日の休息期間は継続8時間以上必要です。

拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1日とは始業時刻から起算して24時間をいいますので、結局、1日(24時間)＝拘束時間(16時間以内)＋休息期間(8時間以上)となります(図2 参照)。

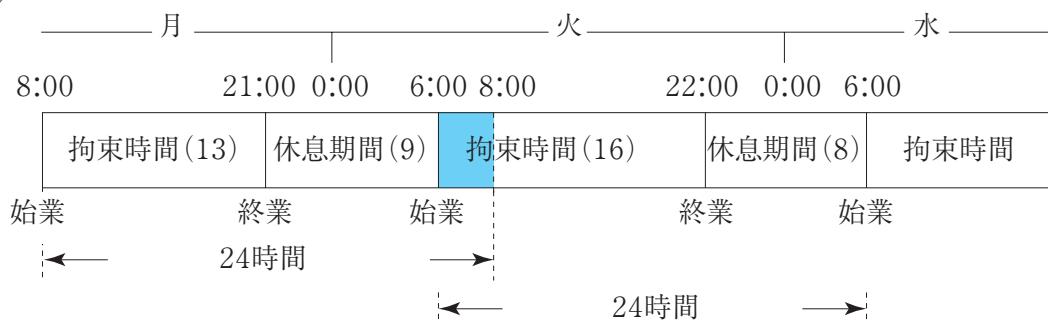
(図 2)



※この場合、翌日の始業時刻が7:00とすると拘束時間が16時間+1時間=17時間となり、改善基準告示違反となりますのでご注意ください。

(3) 拘束時間・休息期間の計算方法は以下のとおりです

(図 3)



色をつけた部分は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯

- ① 1箇月の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、1箇月間の**各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）**をそのまま合計してチェックしてください。

ただし、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間（休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合）、(4)フェリーに乗船する場合の特例（フェリー乗船時間が2時間以上の場合であって、フェリー乗船時間のうち2時間を拘束時間として取り扱い、その他の時間を休息期間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

図3に沿って具体的に示すと次のようになります。

ア 1箇月の拘束時間

1箇月間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

- ・月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
- ・火曜日 始業6:00～終業22:00 16時間
- ・…

合 計

A 時間

※ 1箇月間の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 1箇月の拘束時間の限度であれば、改善基準告示を満たしています。

- ② 1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、**始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間**によりチェックしてください。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

ア 月曜日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間・休息期間

・月曜日 始業 8:00～終業21:00	13時間	}	拘束時間 15時間
・火曜日 始業 6:00～8:00	2時間		
・月曜日 終業21:00～翌6:00	9時間		休息期間 9時間

イ 火曜日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間・休息期間

・火曜日 6:00～22:00	16時間	拘束時間 16時間
・火曜日 22:00～翌6:00	8時間	休息期間 8時間

※ 上記ア、イについては、共に改善基準告示を満たしていますが、アのように翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜日の始業時刻から24時間内に、火曜日の6:00～8:00の2時間も入れてカウントされますので、1日の拘束時間は、改善基準告示に定める原則13時間ではなく、15時間になることに注意してください。一方、火曜日は始業時刻が6:00ですので、始業時刻から24時間内には（当然のことながら）6:00～8:00の2時間はカウントされます。

（4）1週間における1日の拘束時間延長の回数の限度は以下のとおりです

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回**が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。

したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運送は1週につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫が必要です（図4参照）。

（図4）

〈例1〉○

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	23:00
水	休息(8)	拘束時間(15) 休息
0:00	8:00	23:00
木	休息(9)	拘束時間(15) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(9)	拘束時間(13) 休日
0:00		24:00
土	休日	
0:00		24:00
日	休日	

〈例2〉○

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	21:00
水	休息(8)	拘束時間(13) 休息
0:00	6:00 8:00	21:00
木	休息(9) (2)	拘束時間(13) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(11)	拘束時間(13) 休日
0:00		24:00
土	休日	
0:00		24:00
日	休日	

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

上の〈例1〉及び〈例2〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日及び火曜日に2回ある例です。

なお、〈例2〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻8:00から21:00までの13時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計15時間となり、また、木曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻6:00から21:00までの15時間となります。

〈例3〉×

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
水	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	23:00
木	休息(8)	拘束時間(15) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(9)	拘束時間(13) 休日
0:00		24:00
土	休日	
0:00		24:00
日	休日	

〈例4〉×

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	22:00
水	休息(8)	拘束時間(14) 休息
0:00	6:00 8:00	21:00
木	休息(8) (2)	拘束時間(13) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(11)	拘束時間(13) 休日
0:00		24:00
土	休日	
0:00		24:00
日	休日	

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6) 参照）。

〈例3〉及び〈例4〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日、火曜日及び水曜日に3回ある例です。なお、〈例4〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の22:00までの14時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計16時間となることに注意してください。

(5) 休息期間の取扱いとは以下のとおりです

休息期間については、運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めてください。

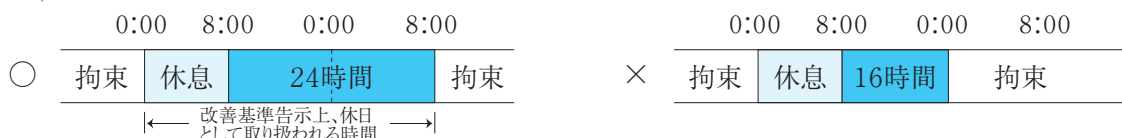
(6) 休日の取扱いとは以下のとおりです

休日は、**休息期間+24時間の連続した時間**をいいます。ただし、いかなる場合であっても、この時間が**30時間**を下回ってはなりません（図5 参照）。

すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、「**休息期間8時間+24時間=32時間**」以上の連続した時間となります。また、後述の「ポイント5・特例」の(3)隔日勤務の場合、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、「**休息期間20時間+24時間=44時間**」以上の連続した時間となります。よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われません。

なお、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間、(2)2人乗務の特例、(4)フェリーに乗船する場合の特例については、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合でも、**30時間以上の連続した時間**を与えなければ休日として取り扱われません。

(図5)



なお、2日続けて休日を与える場合は、2日目は連続24時間以上あれば差し支えありません。

(1) 1日の運転時間は2日(始業時刻から48時間をいいます。以下同じ)平均で9時間が限度です

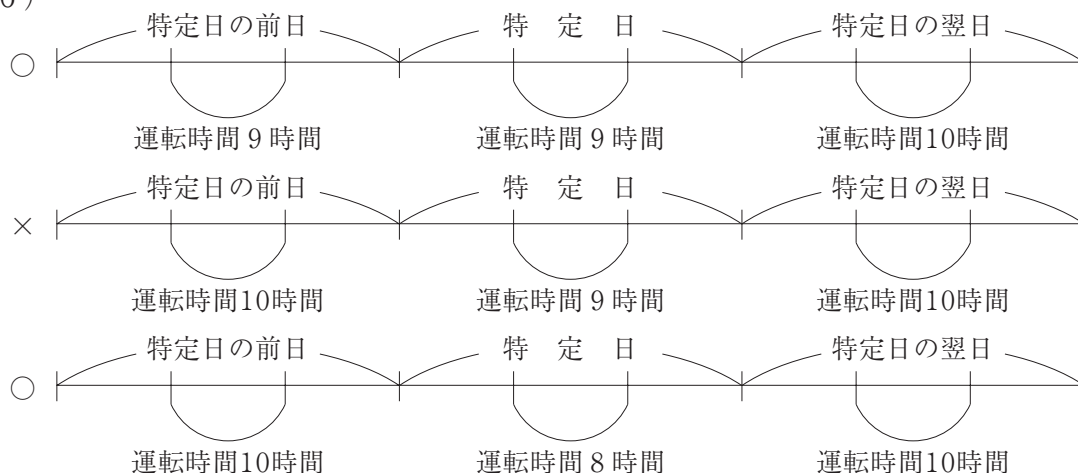
1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、この特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、

$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間}) + (\text{特定日の運転時間})}{2} \text{ と、}$$

$$\frac{(\text{特定日の運転時間}) + (\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

がともに9時間を超える場合は改善基準告示に違反し、そうでない場合は違反とはなりません。これを図示すると図6のようになります。

(図6)

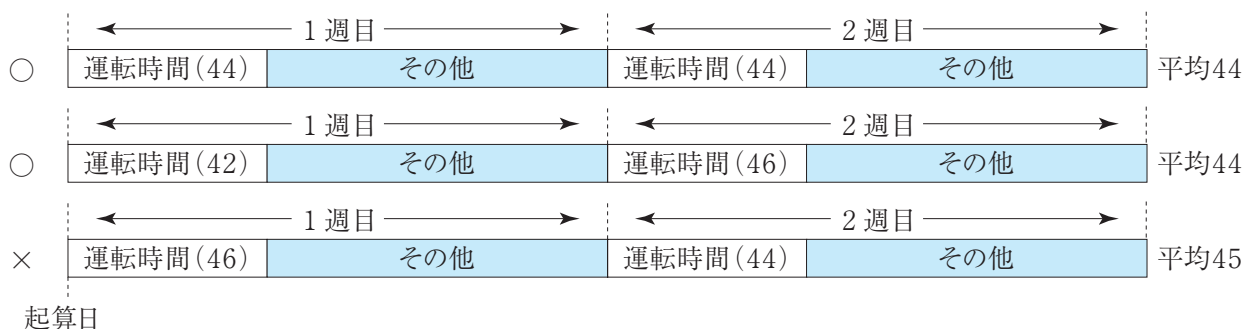


(2) 1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間が限度です

特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに計算します。

これを図示すると図7のようになります。

(図7)



(3) 連続運転時間は4時間が限度です

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保してください(図8参照)。

(図8)



ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、**少なくとも1回につき10分以上**としたうえで分割することもできます（図9参照）。

（図9）

○	1時間20分	10分	1時間20分	10分	1時間20分	10分
○	2時間40分		20分	1時間20分	10分	
×	4時間10分					30分
×	1時間25分	5分	1時間25分	5分	1時間10分	20分

運転時間
 休憩時間

ポイント

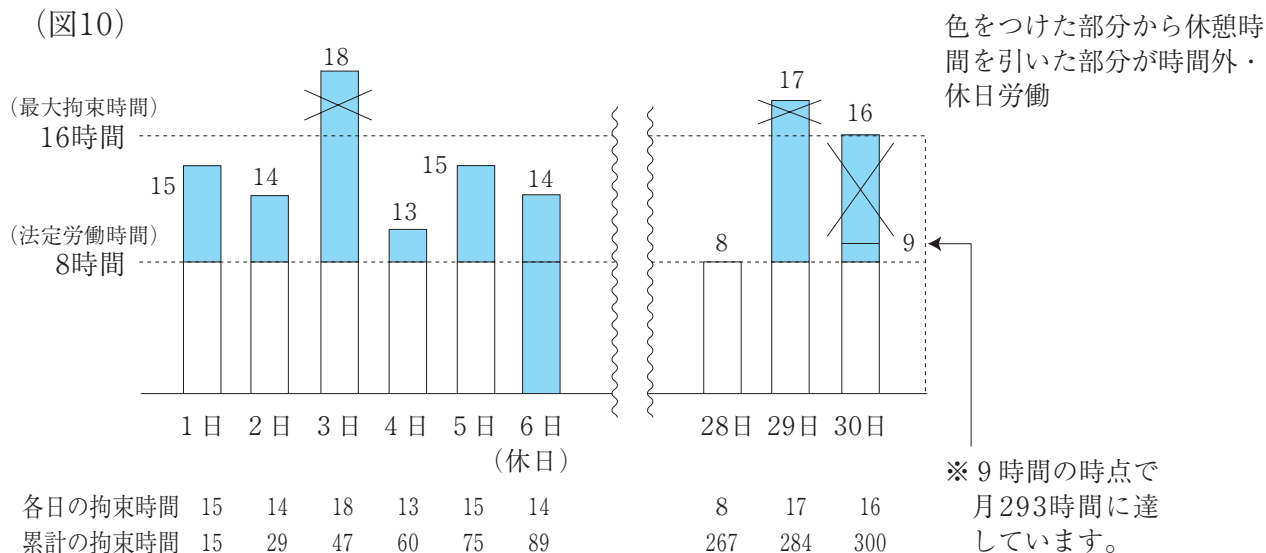
4

時間外労働及び休日労働の限度

（1）時間外労働及び休日労働の拘束時間の限度は以下のとおりです

時間外労働及び休日労働は1日の最大拘束時間（16時間）、1箇月の拘束時間（原則293時間、労使協定があるときはポイント2（1）の条件の下で320時間まで）が限度です（図10参照）。なお、時間外労働及び休日労働を行う場合には、労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働及び休日労働に関する協定届（P10参照）を労働基準監督署へ届け出てください。

（図10）



※この図は、1箇月の拘束時間が293時間で変形労働時間制が採用されていない場合のものです。

（2）休日労働の限度は以下のとおりです

休日労働は2週間に1回が限度です。

(1) 休息期間分割の特例があります

業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上としてください。

(2) 2人乗務の特例があります

運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る）においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。

(3) 隔日勤務の特例があります

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。

① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。

ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。

② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。**(4) フェリーに乗船する場合の特例があります**

運転者が勤務の中途においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間のうち2時間（フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間）については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱います。

フェリー乗船時間が2時間を超える場合には、上記により休息期間とされた時間を休息期間8時間（2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間）から減じることができます。

ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。

改善基準告示の詳細及び不明な点については、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせ下さい。

貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1箇月についての拘束時間の延長に関する協定書（例）

〇〇運送株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運送労働組合執行委員長〇〇〇〇
（〇〇運送株式会社労働代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善
のための基準第4条第1項第1号ただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、下
記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貨物自動車の運転の業務に従事する者とする。
- 2 拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
265 時間	320 時間	293 時間	305 時間	265 時間	265 時間	320 時間	305 時間	305 時間	275 時間	305 時間	293 時間	3516 時間

- 3 本協定の有効期間は、平成26年4月1日から平成27年3月31日までとする。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

平成26年3月28日

〇〇運送労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
（〇〇運送株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印）

〇〇運送株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

時間外労働 休日労働 に関する協定届（例）

様式第9号(第17条関係)

事業の種類	事業の名称	事業の所在地(電話番号)
貨物自動車運送事業	〇〇運輸株式会社	〇市〇町〇丁目〇〇番地(00-0000-0000)
① 下記②に該当しない労働者	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	労働者の数 〔満18歳以上 の者〕
	必要の季節的な増大等に対処するため(詳細は別添協定書記載のとおり)	業務の種類
		労働者の数 〔満18歳以上 の者〕
		業務の種類
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	同上	同上
		労働者の数 〔満18歳以上 の者〕
		業務の種類
		労働者の数 〔満18歳以上 の者〕
休日労働をさせる必要のある具体的事由	必要の季節的な増大等に対処するため(詳細は別添協定書記載のとおり)	業務の種類
		労働者の数 〔満18歳以上 の者〕
		業務の種類
		労働者の数 〔満18歳以上 の者〕
	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	労働者の数 〔満18歳以上 の者〕
	必要の季節的な増大等に対処するため(詳細は別添協定書記載のとおり)	業務の種類
		労働者の数 〔満18歳以上 の者〕
		業務の種類

協定の成立年月日 平成26年3月28日

協定の当事者である労働組合の名称又は労働者の過半数を代表する者の
職名 ○ ○ 運輸労働組合 [又は] ○ ○ 課 ○ ○ 係 ○ ○
氏名 ○ ○ ○ ○ ○ ○

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（投票による選挙） ※ 協定の当事者が労働組合である場合は記入不要

職名

平成26年3月31日

○ ○ 勞働基準監督署長殿

四

(別 添)

時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇（以下「甲」という。）と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間（1週40時間、1日8時間）並びに変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超えた労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働（以下「時間外労働」という。）及び労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働（以下「休日労働」という。）に関し、次のとおり協定する。

第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わせないように努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	延長することができる時間				期 間
				1 日	1日を超える一定の期間 (起算日)			
					2 週 (4月1日)	1箇月 (4月1日)	1 年 (4月1日)	
① 下記②に該当しない労働者	・需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため ・一時的な道路事情の変化等によつて到着時刻に遅延が生ずるため ・当面の人員不足に対処するため	自動車運転者	20	5	24	50	450	平成26年4月1日から平成27年3月31日まで
		荷役作業員	2	4		45	360	
		自動車整備士	2	4		45	360	
	毎月の精算事務のため	経理事務員	2	4		45	300	
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	・需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため ・一時的な道路事情の変化等によつて到着時刻に遅延が生ずるため ・当面の人員不足に対処するため	自動車運転者	10	5	24	48	400	平成26年4月1日から平成27年3月31日まで
		荷役作業員	2	3		42	320	
		自動車整備士	2	3		42	320	
	毎月の精算事務のため	経理事務員	2	3		40	280	

2 自動車運転者については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める1箇月についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させることができる休日 並びに始業及び終業の時刻	期 間
需要の季節的な増大に対処するため	自動車運転者	36	・ 法定休日のうち、2 週を通じ1 回 ・ 始業及び終業時刻は、あらかじめ運行予定表で定められた始業及び終業の時刻とする。	平成26年 4 月 1 日 から平成 27年 3 月 31日まで
	荷 役 作業員	6	・ 法定休日のうち、4 週を通じ2 回 ・ 始業時刻 午前 8 時 ・ 終業時刻 午後 5 時	
	自動車整備士	6		
毎月の精算事務のため	経 理 事務員	6		平成26年 4 月 1 日 から平成 27年 3 月 31日まで

2 自動車運転者については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める1箇月についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条 前2条の規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第5条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第6条 第2条の表における2週、1箇月及び1年の起算日並びに第3条の表における2週及び4週の起算日はいずれも平成26年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、平成26年4月1日から平成27年3月31日までとする。

平成26年3月28日

〇〇運輸労働組合

執行委員長 〇〇〇〇 印

[〇〇運輸株式会社
労働者代表 〇〇〇〇 印]

〇〇運輸株式会社

代表取締役 〇〇〇〇 印