

# 労働災害が多発しています！

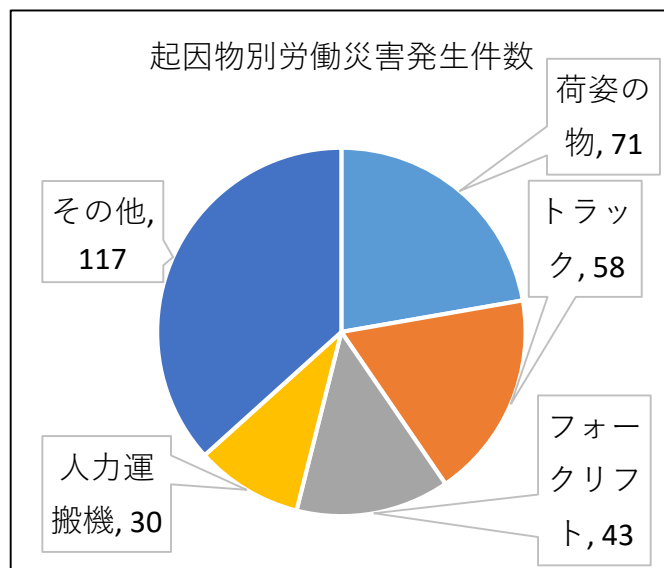
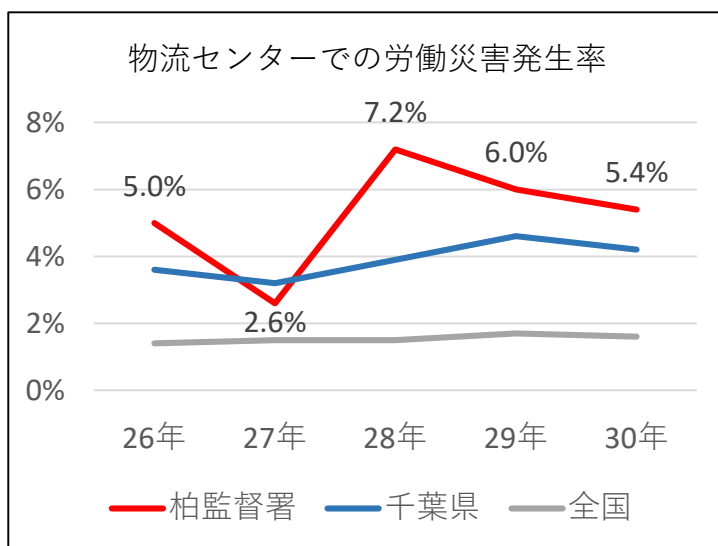
物流需要の高まりを受けて、柏労働基準監督署管内では倉庫、物流センター（以下まとめて「物流センター」といいます。）が急増しています。と同時に、物流センターでの労働災害も多く発生しています。

このパンフレットをご覧いただき、労働災害の防止に向けた取組をお願いします。

## 1 労働災害の発生状況

### 物流センターでの災害発生率は全国水準より高い

平成26年以降の5年間に発生した労働災害全数のうち、物流センターで発生した件数の割合は右図のとおりです。千葉県は首都圏の物流に大きな役割を占めており、全国より高い発生率を示しています。また柏監督署では一部を除き、全国、千葉県よりも高い水準を示しています。

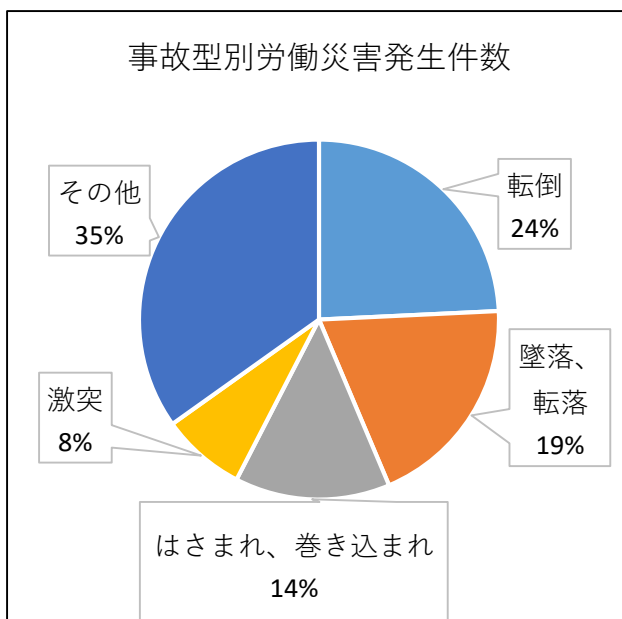


### 「荷」や「運搬機械」が原因となる災害が多発している

平成26年以降の5年間に柏監督署管内の物流センターで発生した労働災害の原因となった物を分析すると、「荷姿の物」が最多で、これに続いて「トラック」「フォークリフト」「人力運搬機」といった物流特有の機械を原因とする災害が多く発生していることがわかります。

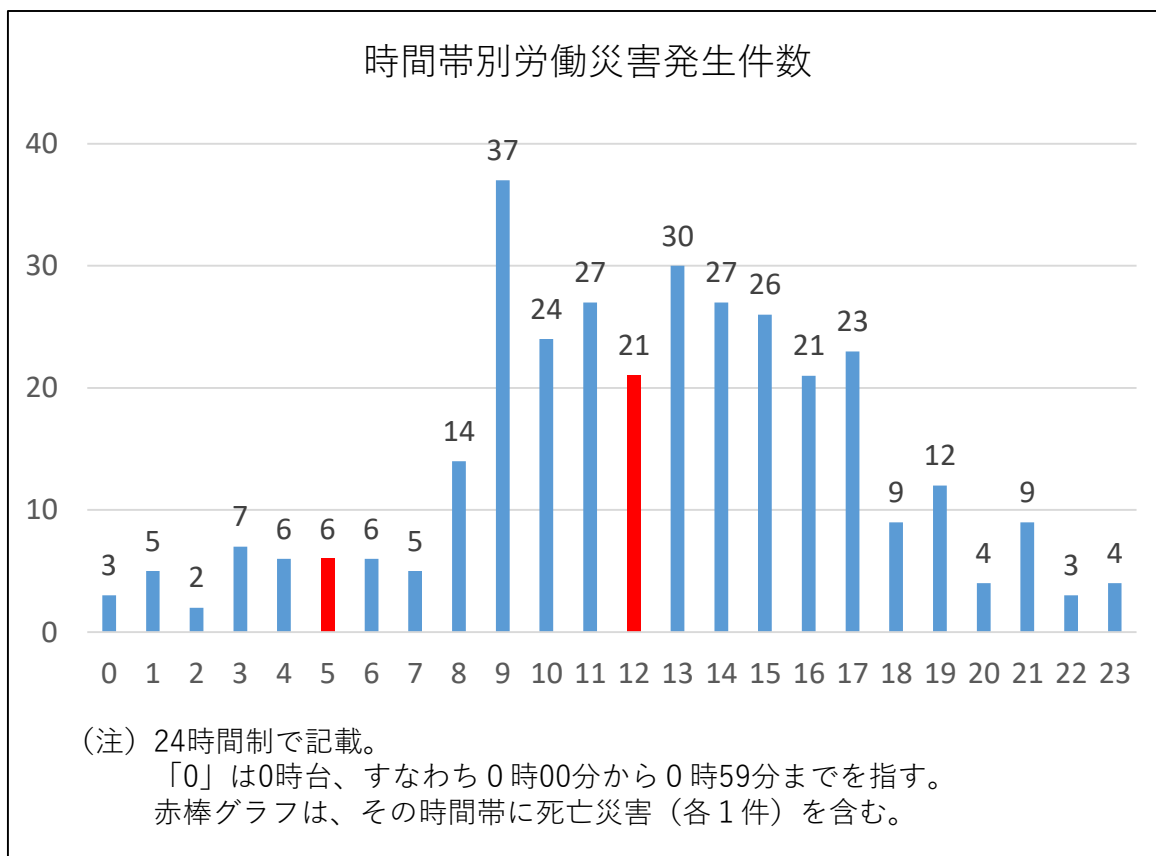
## 転倒災害や墜落災害で全体の半数弱を占める

平成26年以降の5年間に柏監督署管内の物流センターで発生した労働災害の事故の型（パターン）を分析すると、「転倒」が最多でした（これは他業種にも広く共通する特徴です）。次に「墜落、転落」が多く、その約半数はトラックの荷台からの墜落でした。また、機械や荷物と激突する災害も一定数みられます。



## 労働災害は日中に多く発生するが、夜間でも一定数発生する

平成26年以降の5年間に柏監督署管内の物流センターで発生した労働災害の発生時刻を1時間刻みで分析すると、午前8時台から午後5時台までの時間帯で全体の約4分の3が占められていることがわかります。一方で、夜間においても数は少ないながらも災害が発生しています。夜間は就労人数が日中より少なくなることが一般的であり、また、疲労や眠気などによる不安全な行動が事故につながっていることがうかがわれます。



## 2 労働災害の防止に向けて

労働災害を防止するため、法令によって事業者が守らなければならない事項が定められているほか、いくつかのガイドラインも示されています。また、機械メーカーによって安全対策の商品も販売されています。

### (1) 墜落・転落の防止

床面からの高さが2メートルを超える箇所で作業を行う場合は、安全に作業を行うための作業床を設ける必要があり、その端部には手すり、囲い等を設け労働者の墜落を防止するために必要な措置を講じなければなりません。手すり、囲い等を設けられない場合は、労働者に墜落制止用器具(旧称「安全帯」)を使用させなければなりません(労働安全衛生規則(以下「安衛則」といいます)第518条、第519条)。

床面からの高さが2メートルに満たない箇所であっても、墜落した場合に労働者に危険が及ぶことがあります。そのため、「**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**」は墜落・転落を防止するため、次の項目について対策を求めています。

- ① 墜落防止施設・設備の使用
- ② トラック荷台への昇降設備の使用
- ③ 自社内の施設・設備への墜落制止用器具取付け設備の設置
- ④ 荷役作業を行う労働者の遵守事項  
(保護帽(ヘルメット)の着用、墜落用制止器具や昇降設備の使用 等)

「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」(厚生労働省)



「荷役ガイドラインによる荷役災害防止マニュアル」  
(一般社団法人日本労働安全衛生コンサルタント会)  
※ PDFを開くためのリーダーファイルが必要です。



### (2) 転倒の防止

屋内に設ける通路は、十分な幅があり、つまずき、滑り、踏み抜き等の危険がないようにする必要があるほか(安衛則第542条)、通路以外の床面についても、つまずき、滑り等の危険がないようにする必要があります(同第544条)。

転倒災害は、地域や業種を問わず全国で最も高い割合を占める災害です。労働者の高齢化もあり、転倒災害により休業する期間も長くなる傾向があります。

そのため厚生労働省では、「**STOP！転倒災害キャンペーン**」を展開し、全業種での転倒災害防止の取組みに向けた働きかけを行っています。



「STOP！転倒災害キャンペーン」(厚生労働省)

### (3) トラック・フォークリフト災害の防止

トラックやフォークリフトが公道上を走行するときは道路交通法等による規制を受けますが、それ以外の用途(公道上での荷の積み降ろしや事業場敷地内での走行)は、労働安全衛生法(以下「安衛法」といいます。)による規制を受けます。

トラックやフォークリフトは「車両系荷役運搬機械」に区分されるため、次の事項を実施する必要があります(以下は規制の一部です。)

1. **作業計画**を定めて、それに基づき作業を行うこと(安衛則第151条の3)
2. 作業指揮者を定め、作業計画に基づいた作業を行わせること(安衛則第151条の4)
3. 適正な**制限速度**を定めて、それを守らせること(安衛則第151条の5)
4. 運転中のトラックやフォークリフトに労働者が接触しないよう**立入りを制限するか、誘導者を配置すること**(安衛則第151条の7)
5. 荷の運搬以外の用途に用いないこと(安衛則第151条の14)

このほか、フォークリフトについては次の事項を実施する必要があります(以下は規制の一部です。)

1. 許容荷重を超えた荷の運搬を行わないこと(安衛則第151条の20)
2. 1年以内ごとに1回、**特定自主検査**を行うこと(安衛則第151条の21、第151条の24)
3. 1か月以内ごとに1回、**定期自主検査**を行うこと(安衛則第151条の22)
4. 最大荷重1トン以上のフォークリフトの場合、**技能講習を修了した者**に運転を行わせること(安衛法第61条第1項、安衛法施行令第20条)

フォークリフト作業計画の作成例(宮崎労働局)  
※ページ下部の「フォークリフト関係」をご覧ください



「フォークリフト等の特定自主検査制度について」  
(公益財団法人建設荷役車両安全技術協会)



トラックやフォークリフト等を用いた荷の積み降ろし作業を「荷役作業」といいます。全国で荷役作業中に発生した死亡災害を分析したところ、そのパターンとして多かったのが

1. **墜落・転落**
2. **荷崩れ**
3. **フォークリフト作業時**
4. **無人暴走(トラックやフォークリフトの逸走)**
5. **後退時**

であり、この5パターンで全死亡災害の約8割を占めていました。

厚生労働省と関係団体では、これらの災害を防止するために死亡災害の実例や発生防止対策について取りまとめたパンフレットを公表しています。

「陸運業における重大な労働災害を防ぐためには」  
(陸上貨物運送事業労働災害防止協会)



荷役災害防止設備等の実例集  
(陸上貨物運送事業労働災害防止協会)



荷役作業に限らず、労働災害の芽を先に摘んでおく手法として、**リスクアセスメント**が有効といわれています。

リスクアセスメントは、作業場所にひそんでいる危険な箇所、有害な作業を洗い出して、その危険度に優先順位をつけた上でこれを軽減するための措置を順に講じていき、徐々に作業場所全体の安全性を高めようとするものです。

たとえば3つの危険な箇所があったとして、どれから手をつけていけばいいかわからない場合、すぐに取り組むべき危険な箇所は、「今すぐにでも災害が起こるかもしれない箇所」や「実際に災害が起こったら被害が大きな箇所」になります。

それを表形式によって優先順位を決める方法(マトリックス評価方式)や、数値化して優先順位を決める方法(数値評価方式)により、対策の順序を客観化させることができます。

「はじめての「リスクアセスメント」」  
(陸上貨物運送事業労働災害防止協会)





リスクアセスメントで重要なのは、リスクの洗い出しです。日常的に行っている作業であっても、効率性を重視して作業を簡略化したり、自己流の作業方法に変えてしまうことで安全性がそこなわれることがあります。

そのためには、**ヒヤリハット事例**の集積と分析が重要といえます。

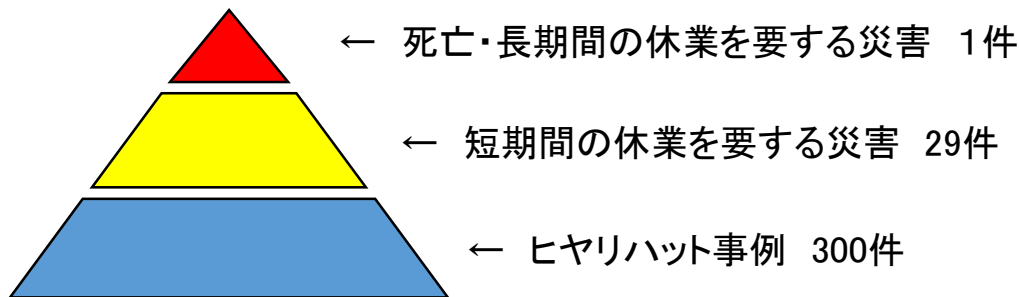
### ヒヤリハット事例とは

ヒヤリハット事例とは、その名のとおりに「ヒヤリとした」「ハツとした」事例であって、幸いにも事故につながらなかったものをいいます。

労働災害の分析においては、「ハインリッヒの法則」と呼ばれる経験則があります。

### ハインリッヒの法則（1：29：300の法則）

**1件の重大な災害が起こると、その背後には29件の軽微な災害があり、さらにその背後には300件の事故につながらない程度のアクシデントが隠れている**



仮に重大な災害が起こっていない場合であっても、ヒヤリハット事例が多く発生していれば、いつか災害につながるおそれがあるといえます。

そこで、日々の作業にひそんでいるリスク、つまり「災害の芽」を早い段階で見つけ出し、そのリスクの評価（アセスメント）を適正に行うことで対策の優先順位を決め、より安全な作業現場に近づけることができます。

ヒヤリハット事例の抽出を行う場合は、その作業を行っている者に加えて、第三者（管理部署や他の部署）の目を交えることで客観的に判断することが期待されます。

そのほか、作業場に防犯カメラがある場合はその映像を使うことも可能でしょう。また、現在ではフォークリフト専用のドライブレコーダーが販売されているので、ヒヤリハット事例の集積を行うほか、作業員への教育に活用することもできます。

【Web「フォークリフト ドライブレコーダー」で検索してみましょう】

## (4) その他物流センター特有の災害の防止

### ① ロールボックスパレットを用いる作業

ロールボックスパレット（かご車）は、キャスターを使って一度に多くの荷を運ぶことができ、また人力で運搬し燃料や電力を必要としないため、物流センターで多用されています。

一方で、ロールボックスパレットを用いる作業では、パレットや荷の下敷きになる災害のほか、作業者の身体がパレットにはさまれる災害など、多くの災害が発生しています。

そのため厚生労働省と関係団体では、ロールボックスパレットを用いる荷役作業での労働災害を防止するための周知活動を行っています。

「ロールボックスパレット使用時の労働災害防止マニュアル」  
（労働安全衛生総合研究所）



### ② 荷主（物流センター）と陸上貨物運送業者との協力

物流センターにおける物流では、運送業者のほか、荷主（倉庫業者）や物流センターの運営を行う業者が関係しており、それぞれが労働災害防止のための取組を行う必要があるほか、互いに協力しながら労働災害防止の取組を行うことにより、効果を向上させることが期待されます。

厚生労働省と関係団体では、荷主を交えた労働災害防止に向けた取組方法について周知しています。

「荷役ガイドラインによる荷役災害防止マニュアル」【再掲】  
（一般社団法人日本労働安全衛生コンサルタント会）  
※ PDFを開くためのリーダーファイルが必要です。



### ③ 夜間における災害発生への対策

物流センターでは夜間も作業を行うことがあります。

一般的には、夜間は日中に比べ反応速度が落ちるためとっさの動作が遅れるほか、眠気や疲労による不安全行動が起きやすく、そのため労働災害が発生するおそれが高くなります。

また、夜間の作業人数が日中より少ない場合、災害が発生しても周りに気づかれず、救助や手当が遅れて症状が重くなることも考えられます。

そのため、夜間においては日中同様、またはそれ以上の危険があると考え、より厳格な手順で作業を行わせる等の対策が必要といえます。

もし災害が発生した場合、確実に周囲に知らせるための手法も考慮しましょう。一例として、防犯ブザーを携帯させ、異常があったらすぐにブザーを鳴らすことで周囲に知らせるといった方法があります。

**以下の各種サイトもご利用ください！**

厚生労働省

<http://www.mhlw.go.jp/>



職場のあんぜんサイト

<http://anzeninfo.mhlw.go.jp/>



陸上貨物運送事業労働災害防止協会

<http://rikusai.or.jp/>



(公財)建設荷役車両安全技術協会

<http://www.sacl.or.jp/>



(一社)日本労働安全衛生コンサルタント会

<http://www.jashcon.or.jp/contents/>



このパンフレットに関するお問い合わせは

**柏労働基準監督署 第三方面・安全衛生課** まで

(04-7163-0246, 0247)