

近運自監第641号の2
京労発基1213第1号の2
平成25年12月13日

一般社団法人京都府トラック協会会長 殿

近畿運輸局長



京都労働局長



貨物自動車運送事業における過労運転防止及び荷役作業による
労働災害の防止について（協力要請）

平素から運輸行政及び労働行政の推進にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、近畿運輸局及び京都労働局におきましては、貨物自動車運送事業における自動車運転者の過労運転防止及び荷役作業による労働災害の防止を図るため、荷主団体に対し別添のとおり協力要請を行いました。

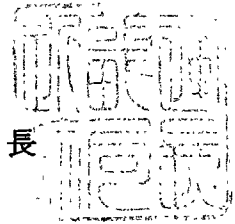
つきましては、貴協会の傘下会員の皆様に周知していただくとともに、標記について、より一層の取組をお願いいたします。



近運自監第 641号
京労発基 1213 第1号
平成 25年 12月 13日

荷主関係団体 代表者 殿

近畿運輸局長



京都労働局長



貨物自動車運送事業における過労運転防止及び荷役作業
による労働災害防止について（協力要請）

時下、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素は、運輸行政及び労働行政の推進にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、貨物自動車運送事業（トラック運送事業）につきましては、国内の産業を支える基幹的な事業の一つとして、国民の生活に多大な貢献をしております。

その反面、トラック運送事業における労働時間の現状は、他産業と比較して長時間であり、過労運転が交通事故の一つの要因になっています。その背景には集荷・配達時間等発注条件の制約があることが指摘されています。

トラック運転者の安全面につきましても、近畿のトラック運送事業における労働災害は、約8割が荷役作業中に発生していますが、その最も多くを占める墜落・転落災害の約7割が、荷主等の配送先で発生しています。（資料1参照）

安全運行を阻害するトラック運転者の過労運転の防止及び荷役作業による労働災害の防止を図るためには、トラック運送事業者の自主的な改善取組に加え、発注条件等の面での十分な配慮について、荷主の皆様のご理解、ご協力が不可欠と考えており、要請させていただきます次第です。

今般の要請趣旨につきまして、ご理解と格別のご配慮をいただき、貴団体傘下の会員各社への下記事項についての周知方、よろしくごお願い申し上げます。

1 トラック運転者の過労運転防止のために

運送の発注にあたっては、安全で適切な運行計画を立てることができるように発注条件をあらかじめ明確にしたものとするとともに、次の事項に配慮したものとしていただくこと。

(1) 発注条件の明示

急な発注条件の変更がないようにしていただくこと。

(2) 無理のない到着時間の設定

- ① 安全な運行を確保するためにトラック運転者の休憩時間、運行経路の渋滞等を考慮した到着時間を設定していただくこと。
- ② 到着時間の遅延が見込まれる場合、「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」といいます(資料2参照。))等を遵守した安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更を行うなど柔軟に対応していただくこと。

(3) 荷受け、積卸し時間の設定

- ① 荷待ち時間及び積卸し時間等の手待ち時間を少なくすることができるように、荷受け、積卸しの時間帯を設定していただくこと。
- ② 積込み・積卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定等を行うとともに、トラック車両を荷主の敷地内で待機できるようにしていただくこと。

(4) トラック運送事業者の選定

トラック事業者の選定にあたっては、「改善基準告示」等の遵守、「社会保険」や「労働保険」に加入していることなど、法令を遵守している事業者であることを前提に選定していただくこと。

なお、トラック運送事業には「安全性優良事業所の認定(Gマーク)制度」がありますので、選考の参考の一つにしてください。

(5) 適切な運賃等の収受(燃料サーチャージ制の導入等)

運送契約においては、安全で安定した輸送を確保するため、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」及び「トラック運送業における燃料サーチャージ制緊急ガイドライン」の趣旨を踏まえ、輸送原価が反映された運賃額並びに燃料上昇分を転嫁するための燃料サーチャージ制の導入を促進していただき、また、契約条件等について書面化する等、より良い信頼関係の中で、運送契約を締結していただくこと。

2 労働災害の防止のために

(1) 安全管理体制

荷主等の安全管理者等の中から、荷役災害防止の担当者を指名していただき、トラック運転者が行う荷役作業の連絡調整や巡視を行っていただくこと。

なお、連絡調整については、「安全作業連絡書」(資料3参照)を活用していただくこと。

(2) 墜落防止対策

昇降設備、安全带取付設備（親綱、フック等）の設置等プラットフォーム、荷台における墜落・転落防止のための施設・設備を用意していただくこと。

(3) フォークリフトによる労働災害防止対策

- ① フォークリフト使用のルール（制限速度、安全通路等）を定めて、見やすい場所に掲示していただくこと。
- ② 通路の死角にはミラーを設置いただくこと。
- ③ フォークリフト走行場所と歩行通路を区分していただくこと。

参考資料

1. 安全性優良事業所の認定（Gマーク）について
(<http://www.mlit.go.jp/common/000115975.pdf>)
2. 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」
(<http://www.mlit.go.jp/common/000017296.pdf>)
3. 「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」
(<http://www.mlit.go.jp/common/000211177.pdf>)
4. 「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」
(<http://www.mlit.go.jp/common/000021502.pdf>)
5. 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」
(<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-10.pdf>)
6. 「交通労働災害防止のためのガイドライン」
(<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/130912-01.html>)
7. 「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」
(<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/130605-2.html>)

【問い合わせ先】

近畿運輸局自動車監査指導部

電話番号 06-6949-6449

(担当：吉村、橋本)

京都労働局 労働基準部 監督課

電話番号 075-241-3214

(担当：笠井、堀)

表 1 陸運業の荷役作業における労働災害発生状況（近畿2府4県）

		平成24年		
休業4日以上之死傷災害（全産業）		8364		
休業4日以上之死傷災害		1283		
	休業4日以上	1275		
	死亡災害	8		
全産業に占める陸運業の割合		15%		
陸運業	荷役作業	墜落・転落	333	
		はさまれ・巻き込まれ	134	
		転倒	165	
		激突	79	
		反動等	189	
		飛来等	71	
		激突され	77	
		荷役作業合計	1048	
		荷役作業が占める割合		82%
		交通事故		97
その他		138		
荷役作業に占める墜落・転落災害の割合		32%		

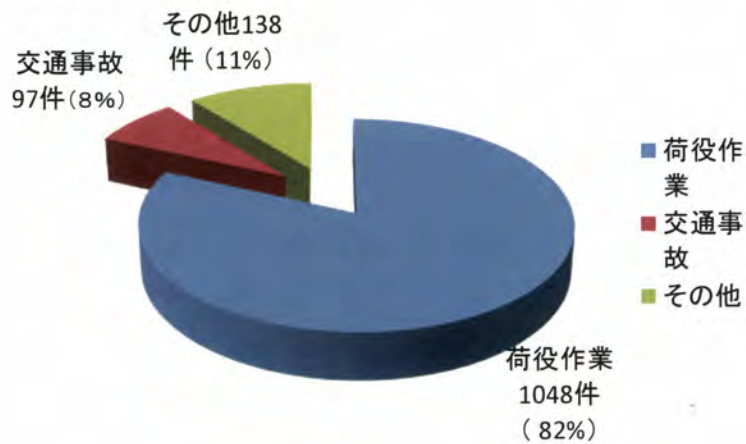
平成24年 陸運業における休業4日以上之死傷災害
(1283件)の割合

表 2 陸運業における荷役作業の事故の型別災害発生状況（近畿2府4県）

事故の型別 発生年	墜落・転落	はさまれ	転倒	激突	動作の 反動等	飛来	激突され	荷役作業 全体合計	陸運業 全体合計
24年	333 (32%)	134 (13%)	165 (16%)	79 (7%)	189 (18%)	71 (7%)	77 (7%)	1048	1283

図 2

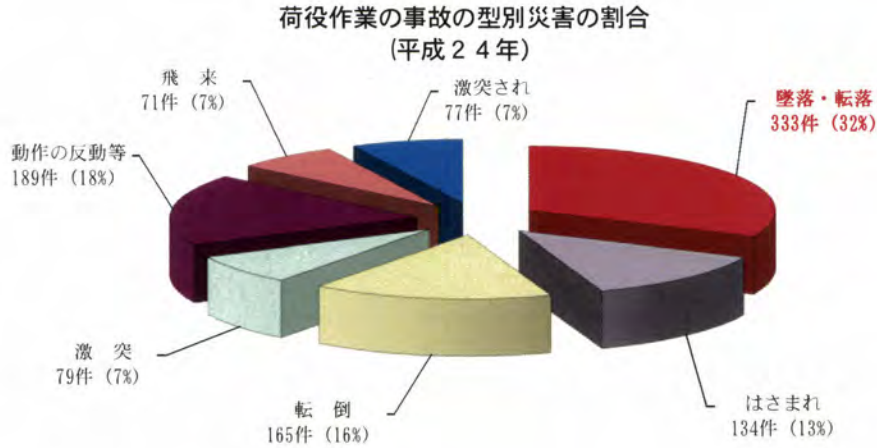


表 3 陸運業における荷役作業時の墜落・転落災害発生場所（近畿2府4県 平成24年）

発生場所	その他	道路上	自社	配送先 (荷主等)	合計
件数	5 (2%)	8 (2%)	96 (29%)	224 (67%)	333

図 3

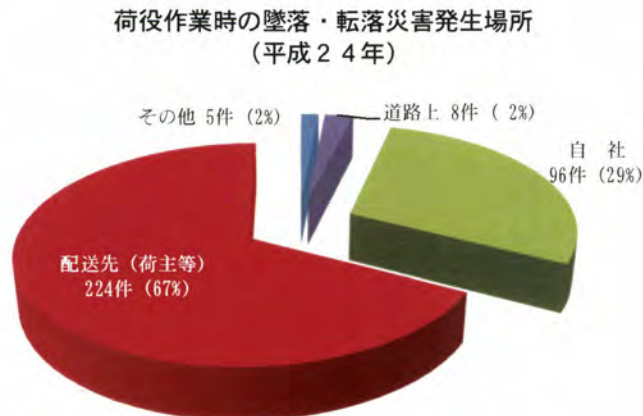
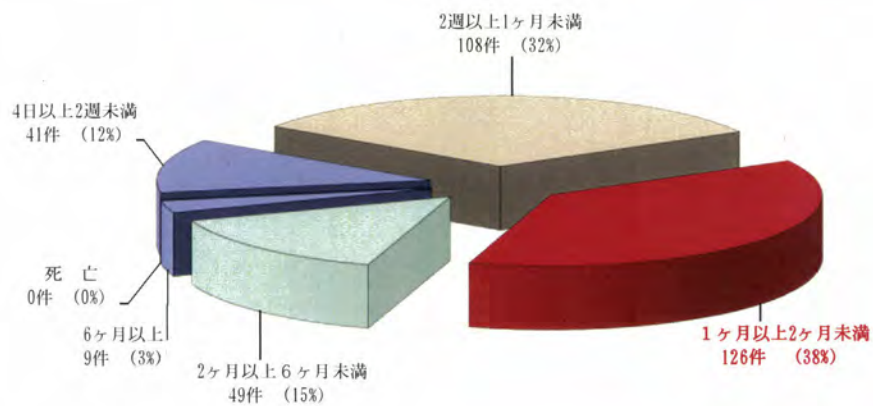


表 4 陸運業における墜落・転落災害の死傷程度別割合（近畿2府4県 平成24年）

死傷程度	4日以上2週未満	2週以上1ヶ月未満	1ヶ月以上2ヶ月未満	2ヶ月以上6ヶ月未満	6ヶ月以上	死亡	合計
件数	41	108	126	49	9	0	333
	36%		54%				

図 4

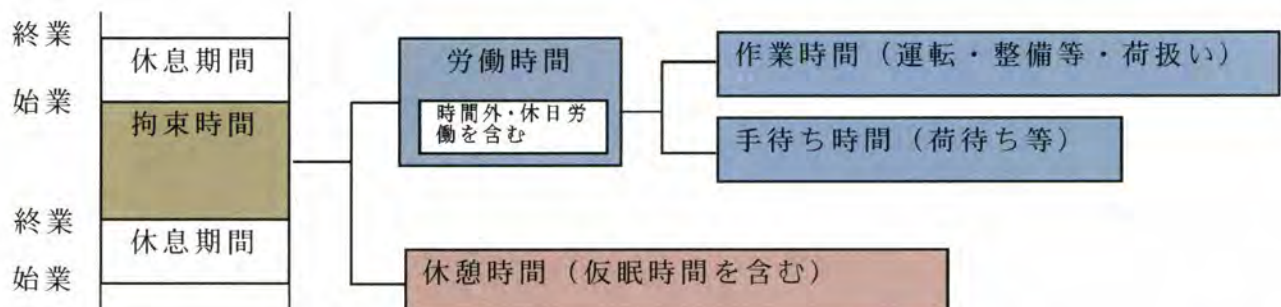
陸運業における墜落転落災害程度別発生状況
(平成24年)



自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(平成元年2月9日労働省告示第7号)

貨物自動車運送事業については、告示により自動車運転者の拘束時間や運転時間等の基準が定められています。

区分	主な内容
総拘束時間	1 か月 293 時間以内 (労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲で1か月320時間まで延長可)
最大拘束時間	1 日 原則 13 時間以内 延長する場合でも 最大 16 時間以内 (15 時間超えは1週2回まで)
休息期間	1 日の休息期間は、 継続 8 時間以上 (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に)
最大運転時間	1 日の 運転時間 は、 2 日平均で 9 時間以内 1 週間の運転時間は、 2 週間毎の平均で 44 時間以内
連続運転時間	運転開始後 4 時間以内又は 4 時間経過直後に 30 分以上の休憩等 を確保 (分割する場合は1回につき10分以上の休憩で合計30分以上)
特例	<p>①分割休息期間 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、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経過直後に分割付与可。 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。</p> <p>②2人乗務 1日の最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間に短縮可(ただし、車輦内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る)。</p> <p>③隔日勤務の特例 業務の必要上、やむを得ない場合には、隔日勤務をさせることが可能。この場合2暦日における拘束時間が21時間を超えず、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。</p>



拘束時間：始業時刻から終業時刻までをいい、運転や荷役作業を行う時間、手待ち時間及び休憩時間を合計したものです。

休息期間：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。

安 全 作 業 連 絡 書 (例)

この安全作業連絡書は、荷の積卸し作業の効率化と安全確保を図る観点から荷主又は配送先の作業環境に関する情報をあらかじめ陸運事業者の労働者であるドライバーに提供するためのものです。

発 地		着 地	
積込作業月日	月 日 ()	取卸作業月日	月 日 ()
積込開始時刻	時 分	取卸開始時刻	時 分
積込終了時刻	時 分	取卸終了時刻	時 分
積込場所	1. 屋内 2. 屋外	取卸場所	1. 屋内 2. 屋外
	1. 荷主専用荷捌場 2. トラック・ミナル 3. その他 ()		1. 荷主専用荷捌場 2. トラック・ミナル 3. その他 ()
積荷	品 名		
	(危険・有害性)	有 ・ 無 ()	
	数 量		
	総重量	kg (kg/個)	
	積 付	1. バラ 2. パレタイズ 3. その他 ()	
積込作業	作業の分担	取卸作業	作業の分担
	作業者数		作業者数
	使用荷役機械		使用荷役機械
1. 荷主側 2. 運送業者側 3. 荷主・運送業者共同		1. 荷主側 2. 運送業者側 3. 荷主・運送業者共同	
有・無 1. フォークリフト 2. その他 ()		有・無 1. フォークリフト 2. その他 ()	
1. フォークリフト 2. 玉掛け 3. はい作業 4. その他 ()		1. フォークリフト 2. 玉掛け 3. はい作業 4. その他 ()	
その他特記事項 ※「安全靴、保護帽を着用のこと」など安全上の注意等を記入すること。			