



荷役災害と荷主の責任について

労働災害は、様々な事業や業種で行われる作業に伴って発生しているが、その一つに荷役作業に伴う労働災害がある。荷役作業とは、荷の運搬に伴う積卸しや横持ち作業（構内等で荷物を運ぶこと）等を指す。そして、荷役作業の担い手の一つである陸運業の死傷労働災害（死亡災害と休業4日以上災害）においては、荷役作業中の労働災害（以下、荷役災害）が約7割を占めている。さらに、陸運業の荷役災害のうち、7割弱が客先・輸送先の構内で発生しており、そのような荷役災害が発生した場合には、荷の運搬を発注する側の荷主等にも様々な責任が発生する可能性がある。

本稿では、2013年3月に策定された、荷役災害の防止を目的として陸運事業者と荷主・配送先・元請事業者等が実施すべき対策をまとめた厚生労働省「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」にも触れながら、荷役災害を取り巻くリスクと荷主等の責任について解説する。

1. 荷役作業の特徴と荷役災害の発生状況

(1) 荷役作業の特徴

例えば、建設現場や造船所などでは、元請業者、下請業者、さらにその孫請業者など、様々な立場の関係者が同時並行的に作業に従事している。製造業の事業場などの荷役作業現場においても、以下のとおり様々な関係者が、同じ現場で異なる指揮命令系統下で作業に従事しているという特徴がある。

【荷役作業に従事する主な関係者】

- 荷主等（荷主、配送先、元請事業者など）
- 荷主等の委託事業者、請負事業者（荷主等と委託契約、請負契約を締結している関係にある者）
- 荷主等が受け入れる派遣労働者（契約に基づき荷主等のもとに派遣されている者）
- 運転者・配送人（陸運業者の従業員）

また、一口に荷といっても、その形状（たとえば、製品が梱包されたダンボール類なのか、危険な液体が充填された缶類なのか、オーダーメイドの大型機械類なのかなど）、重量（人力で簡単に持ち上げられるものなのか、機械でしか持ち上げられないものなのかなど）、運搬方法などは様々であり、場合によっては、荷の内容や受渡方法自体が決まっていない、または、決められていたとしても現場で急遽変更となる、ということもあり得る。

以上のように、荷役作業とは、様々な関係者が入り混じる現場で、様々な荷を取扱う作業が特徴であり、ここに荷役災害が発生する要因が潜んでいる。

(2) 荷役災害の発生状況

図1は平成21年における陸運業の死傷災害の作業別原因を示している。陸運業では約7割（「人力荷役作業64%」と「荷役機械運転作業5%」をあわせた数値）が荷役作業に関係した死傷災害であることがわかる。

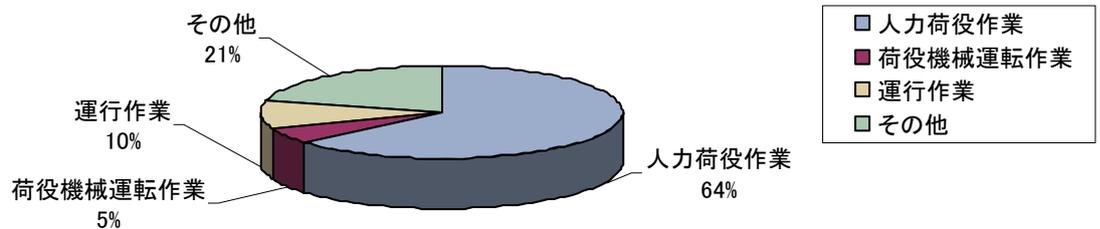


図1 平成21年陸運業における死傷災害内訳

出典：厚生労働省「荷主等向け 荷役災害防止セミナー」テキストより弊社作成

また、図2は荷役災害の被災場所に関するデータをまとめたものである。「客先・輸送先の構内で、工事現場で」が7割弱と高い割合となっていることがわかる。一方で、「陸運事業者等の自社構内」は3割弱である。

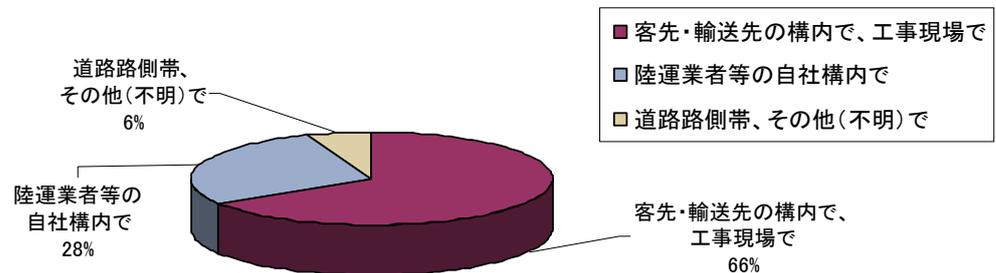


図2 荷役災害の被災場所

出典：厚生労働省「荷主等向け 荷役災害防止セミナー」テキストより弊社作成

なお、参考までに代表的な荷役事故の事例を表2に示す。事例には、(1)で述べたような荷役作業の特徴と荷役災害の発生原因、すなわち荷主や陸運事業者、トラックの運転手という複数の関係者間で、安全に作業するための情報共有がなされず、一貫した指揮命令の下で行動できていなかった状況の一端が示されている。

表2 荷役災害事例

事例	事故の概要	事故の原因
1	トラック運転手が、貨物（1個あたりの重さが1トン弱のドラム缶）を積載したトラックを運転して配送先へ到着した。配送先従業員は、フォークリフトでトラックから貨物の積卸しを行い、トラック運転手は、傍らで次の作業の準備をしていたところ、荷がフォークから外れて落下し、トラック運転手が下敷きになって死亡した。	<ul style="list-style-type: none"> ・陸運事業者と配送先との間で、当該貨物の危険度や作業方法について、事前の情報共有がなされていなかったこと。 ・重量物をフォークリフトで積卸しする際の作業計画や作業指揮者が定められていなかったこと。 ・配送先において、トラック運転手を荷に接触するおそれのある危険な場所に立ち入らせていたこと。
2	トラック運転手が荷主構内で、フォークリフトを操作する荷主従業員とともに荷の積卸作業を行っていた。トラック運転手は、トラック荷台で補助的な作業を行っていた。トラック荷台の奥にあるパレットをフォークリフトに載せるため、荷台にいたトラック運転手が当該パレットを手前に引き出したところ、手が滑った勢いで荷台から転落、手首を骨折した。	<ul style="list-style-type: none"> ・陸運事業者と荷主との間で、パレットの動かし方を含め、安全な荷役作業方法について、情報共有がなされていなかったこと。 ・トラック運転手が、荷台の外側に背を向ける（後ろが見えず転落につながりやすい）という危険な状態で作業を行っていたこと。

出典：厚生労働省「荷主等向け 荷役災害防止セミナー」テキストより抜粋

2. 荷役災害における荷主等の法的責任

(1) 労働安全衛生法等に基づく責任

事業者は、労働安全衛生法等によって、直接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責任を負っており、労働災害の発生に際しては、労働安全衛生法違反や刑法第211条（業務上過失致死傷）違反として罰則を受ける可能性がある。

陸運事業者の従業員であるトラック運転手の荷役災害においてその責任を問われるのは、一般的には、荷主等ではなく直接雇用関係にある陸運事業者ということになるが、下記(2)(3)で述べる責任にも注意しておく必要がある。

(2) 安全配慮義務違反に基づく責任

事業者は、上記(1)のような労働安全衛生法や刑法違反による罰則に加えて、安全配慮義務違反として民法第415条による債務不履行責任を問われる可能性もある。

安全配慮義務とは、「労働者が労務提供のため設置する場所、設備もしくは器具等を使用または使用者の指示のもとに労務を提供する過程において、労働者の生命および身体等を危険から保護するよう配慮すべき義務」（川義事件:最高裁判決昭和55年12月18日）とされ、一般的には雇用契約に付随する義務とされている。

しかし、直接的な雇用関係にない場合であっても同義務違反に問われることがあり、例えば、造船所における下請労働者の労働災害に対して、元請事業者の安全配慮義務違反が認められた判決も

あり(最高裁第1小法廷判決平成3年4月11日¹)、荷主等の構内でのトラック運転者の荷役災害などにおいては、荷主等も責任を問われることもあり得ると考えられる。

(3) 不法行為に基づく責任

また事業者は、民法第709条による不法行為責任に問われることもある。不法行為責任は雇用の有無に関係なく問われるものであり、以下のように、トラック運転者の労災事故において、直接雇用関係にない運搬発注者に対する不法行為責任を認めた判決(東京地裁平成8年7月31日)も出されている。

東京地裁判決(平成8年7月31日)

鋼材をクレーンで吊り上げトラックに積み込む作業中に、積んでいた鋼材が崩れて骨折した事例

(A社：自社所有鋼材の運搬を発注した者、B社：陸運業者)

- ・ A社作業現場にある鋼材をクレーンでトラックに積み込む作業をしていたA社代表者を、B社トラック運転手が自発的に手伝っていたところ、積まれていた鋼材が崩れてB社トラック運転手が被災した事故。
- ・ A社代表者が運転手の助力を承諾し、共同で作業を行っていたという事情があるときは、A社代表者は鋼材が崩れて、運転手が受傷しないよう鋼材の積み上げ状況を点検しつつ作業を行う注意義務があり、本件ではそれを怠った過失があると判示した。
- ・ B社に対しては、業務外の行動についてまで従業員に対し安全配慮義務や安全教育を行う義務を負わず、さらに事故がB社の管理の及ばない場面で発生しているなどの事情があるため、B社は損害賠償責任を負わないとした。

出典：厚生労働省「荷主等向け 荷役災害防止セミナー」テキストより抜粋

3. 荷役災害に伴う荷主等の損害と対応策

荷役作業の安全管理に伴う荷主の義務と、それに違反した場合の法的責任については前述の2のとおりであるが、荷主等には他にも様々な損害が発生することが考えられる。具体的な損害と対応策については、以下のようなものがある。

(1) 荷主等の損害

- ・ 荷役災害に伴う貨物、設備・機器、車両等の毀損による損害
- ・ 荷役災害に伴う様々な業務負担の増加による損害
 - 構内の安全対策不備が原因であった場合に発せられる行政指導・改善命令とこれらへの対応による負担増(当該対応に伴う従業員の追加残業代、安全設備等の購入・設置費用など)

¹ 造船所構内で、元請事業者の管理する設備、工具を使用し、その指揮監督を受けて作業する下請企業の従業員に生じた騒音性難聴に関して、元請事業者の安全配慮義務違反を認めた事例

➤事務処理（緊急的な警察、消防・救急対応、被災従業員の家族への至急連絡などの対応、労災保険の各種手続き、労働基準監督署の調査等への対応など）の増加に伴う通常業務への負担増

- 災害発生現場が使用できなくなることによる入出荷の遅延
- 取引先、周辺地域などで悪評が広まる風評リスク（危険な作業を強いる、安全を軽視する、下請を酷使するなど）
- 安全が確保されていない構内で作業することによる従業員ほか関係者の勤労意欲の低下
- 被災者またはその家族からの損害賠償請求
- 自社構内で作業に従事する請負事業者、派遣事業者、陸運事業者などからの、死傷や先方所有財物（車両等）が毀損したことに基づく損害賠償請求
- その他労働災害が発生したことによる経営問題の発生とそれに伴う会社業績への影響（各種対策に伴う支出増加、顧客離れによる受注大幅減など）

(2)対応策

a. リスクコントロールの実践

陸運事業者、そして荷主・配送先などの関係者はなによりもまず、労働災害を発生させないよう最大限の努力をすることが重要であり、関係者が協働して、次のようなステップを着実に実行する必要がある。

荷役作業に存在する諸々のリスクを洗い出す。

リスクの発生頻度や発生した場合の大きさを評価し、リスク対応の優先順位を決定する。

リスクを低減するための対応策を検討・実施する。

対応策の効果や課題などを振り返り、さらなる改善につなげる。

なお、4.にて後述するが、厚生労働省が「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」を策定し、公表している。これには上記事項も含め、荷役作業における労働災害防止のための具体的事項がまとめられているので、参考にされたい。

b. 保険などのリスクヘッジ策

災害の発生を予防するための対策をしっかりと施したとしても、やむを得ず事故が起こってしまった場合に備えて、災害が発生して損害が生じた場合の対応手段を確保しておく必要がある。具体的には、損害保険などを活用することにより、万が一事故が発生しても経営に影響が及ばないよう、資金的な手当てをしておくことが重要となる。

- 荷主等の損害と対応する主な保険
 - 貨物の毀損
 - 貨物保険や動産総合保険など（通常、荷主等が手配）
 - 施設・設備・機器（含む各種車両）などの毀損
 - 火災保険・機械保険など（事業主が所有・使用等する施設など）
 - 自動車保険（車両保険）など（トラック、フォークリフトなどの車両への損害）
 - 第三者に対する賠償責任
 - 各種賠償責任保険など

4. 「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」の策定

(1) 策定の経緯

荷役災害は、客先・輸送先の構内、すなわち荷主等の構内で発生している割合が多く、荷役災害の防止には、陸運事業者の努力に加え、荷主等の協力が重要になる。

このような中、厚生労働省は荷役災害の防止に向け、平成 25 年 3 月、「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、ガイドライン）を策定した。

（厚生労働省ウェブサイト：<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/130605-3.html>）

(2) ガイドラインの内容

ガイドラインは、陸運事業者の労働者が行う荷役作業における労働災害防止のために、陸運事業者および荷主・配送先などの関係者がそれぞれ取り組むべき事項の具体化を目的としており、大きく分けて次の項目から構成されている。

a. 陸運事業者/荷主等に共通する実施事項

- 安全衛生管理体制の確立等
 - 荷役災害防止のための担当者の指名
 - 安全衛生方針の表明、目標の設定および計画の作成、実施、評価および改善
 - 安全衛生委員会等における調査審議、陸運事業者と荷主等による安全衛生協議組織の設置
- 荷役作業における労働災害防止措置
 - 荷役作業についての確認・通知など基本的な対策
 - 墜落・転落による労働災害の防止
 - 荷役運搬機械、荷役用具・設備による労働災害の防止対策
 - 転倒による労働災害の防止対策
- 荷役作業の安全衛生教育の実施
- 陸運事業者と荷主等との連絡調整
 - 荷役作業における役割分担の明確化

- ▶ 荷役作業実施における陸運事業者と荷主等との連絡調整
- ▶ 陸運事業者と荷主等による安全衛生協議組織の設置

b. 荷主等の独自の実施事項

上記の実施事項に加えて、荷主等には次の実施事項が求められている。

- 自動車運転者に荷役作業を行わせる場合の措置
 - ▶ 陸運事業者の労働者が荷役作業を行う場合、疲労に配慮した十分な休憩確保、着時刻の弾力化へ配慮をすることを規定
- 陸運事業者間で業務請負等を行う場合の措置
 - ▶ 陸運事業者（元請事業者）が他の陸運事業者（下請事業者）に運送業務を請け負わせる場合、元請事業者が下請事業者との協議組織を設置・運営し、作業間の連絡・調整、作業場の巡視、安全衛生教育への指導・援助の実施などを規定

このように、ガイドラインは、陸運事業者と荷主等が実施すべき事項を幅広く網羅的にまとめており、荷役災害の防止に向けた双方の取組みを促している。いずれの実施事項も基本的なものではあるが、日常業務の中では、ともすればなおざりにされてしまいがちなものもある。荷役災害の防止のために、関係者はあらためてガイドラインを確認しておくことが必要であろう。

5. おわりに

荷役災害は、陸運業者側の取組みだけでは防止することが難しく、荷主等も含めた関係者が一体となって、その対策を講ずる必要がある。過去の判例では、荷主等もその責任を問われ、直接・間接損害(物的損害・風評被害等)を被る等、影響範囲が広いため、他人事ではなく自らのこととして対策を検討・実施することが大切である。

具体的な対策としては、厚生労働省のガイドラインにまとめられている実施事項を実施して、事前の災害発生防止に取り組むことがその第一歩といえるだろう。

また、対策は一度の実施だけでは十分ではなく、実施した取組みを振り返り、次につながる課題や問題点を洗い出し、さらなる改善につなげていくこと、すなわち PDCA サイクルの構築と実践が重要である。

[2013年8月28日発行]