

第1章

総

論

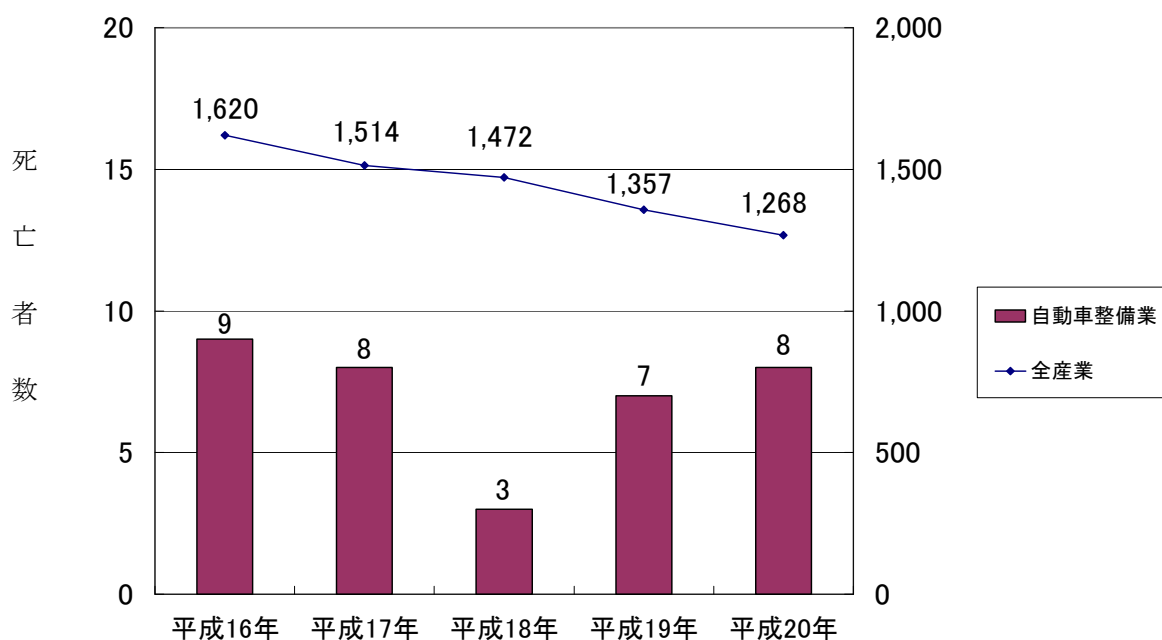
1 自動車整備業における労働災害の発生状況

はじめに、自動車整備業における労働災害の発生状況について見てみましょう。

図1-2の休業4日以上死傷者数は年々減少しており良い傾向が見られますが、図1-1の死亡者数は平成18年を境に増加傾向にあります。

また、自動車整備業の労働災害の特徴としては、図1-3の事故の型から「はさまれ、巻き込まれ」「墜落、転落」「飛来、落下」で約5割を、図1-6の事業場規模別から「1～9人」「10～29人」で9割弱を占める状況となっています。

(1) 死亡者数（平成16～20年）



(「死亡災害報告」からの統計)

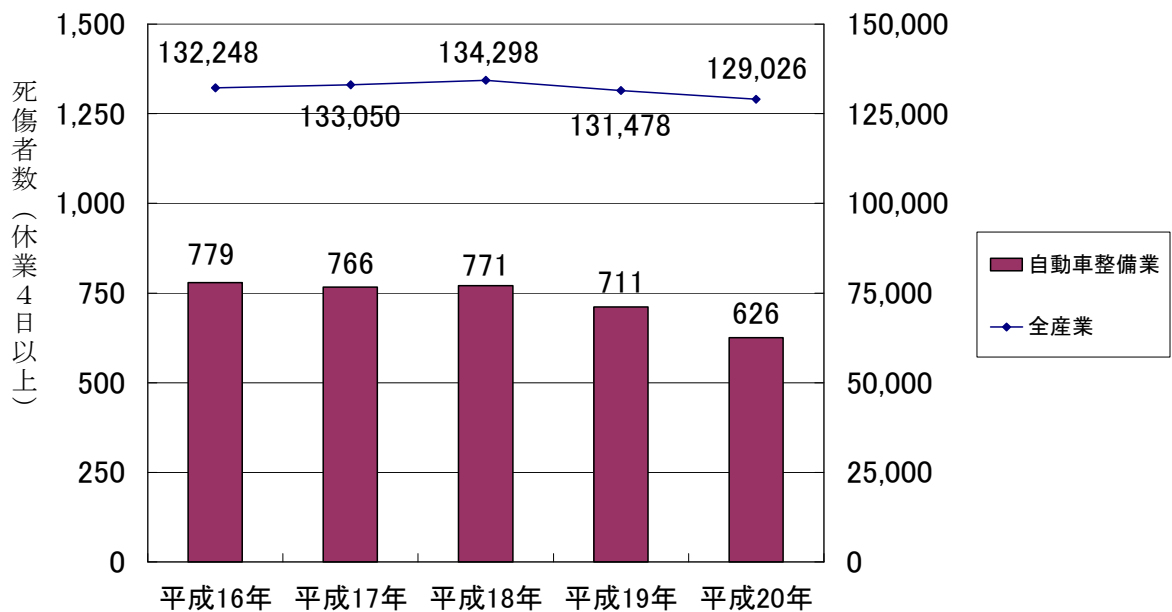
図1-1 死亡者数

表1-1 死亡災害事例

起因物	事故の型	災害状況
トラック	はさまれ、巻き込まれ	ダンプトラックの荷台を上昇させ、整備作業中、荷台が下降し、荷台とシャーシの間にはさまれた。
トラック	はさまれ、巻き込まれ	10tトラックの修理作業中、車両後部のフデ塗りを行っている時に、他の作業者がそのトラックを移動する準備として、ブレーキ用のコンプレッサーにエアを溜めるためエンジンをかけたところ、ギアがバックに入っており、10tトラックがバックして被災者が金属製の棚との間に挟まれた。

乗用車、バス、バイク	はさまれ、巻き込まれ	乗用車の車検整備作業中、交換が必要な部品（排気温センサー）を同一メーカーの廃車から取り外そうと、廃車の前部側方に油圧ジャッキをあてて約 50cm リフトアップさせた後、車両下部に潜って取り外し作業を行っていたところ、突然車が後方にずれ、同時にジャッキが倒れたため、車の下敷きとなった。
乗用車、バス、バイク	はさまれ、巻き込まれ	バスの修理作業のため、バス床下のシャーシに油圧式ジャッキ及びうまを利用してバスを持ち上げ、修理終了後に、うまを取り外すために、一旦、ジャッキアップした際、滑り止めとして使用していた木材が割れ、うまがシャーシから外れたためにバスが沈み、バスの後部付近にいた被災者がはさまれた。
乗用車、バス、バイク	はさまれ、巻き込まれ	整備工場のピットにおいて、バスの下廻りに係るなんらかの作業を行っていたところ、当該バスが動き出したため、バスの前にまわり停止させようとした際、バスと給油所柱に挟まれた。
その他の用具	はさまれ、巻き込まれ	貨物自家用車（車両重量 1.76t）をエアーフロアジャッキ（耐圧荷重 1.8t）でジャッキアップし、車両下部に潜り込んでのエンジンオイル交換作業中、車両が落下し下敷きとなった。
はしご等	墜落、転落	工場内において、トラック（最大積載荷重 3.35t）の右側のアオリを外側に開いて溶接してしまったことから、内側に戻すため、アオリの上端と反対側の荷台の角に穴の開いた鉄板の端材を溶接し、レバブロック（荷締機）を掛けた。脚立の5段目（高さ 1.4m）にのぼり、レバブロックの締めつけ作業を行っていたところ、荷台の角の溶接部が破断し、その反動で後ろ向きに転落した。
乗用車、バス、バイク	激突され	車両置場において、廃車にした軽自動車からドライブシャフトを取り外す作業において、ジャッキが外れ当該車両の下敷きとなった。
玉掛用具	飛来、落下	道路上で故障したトラックを修理点検するため、移動式クレーンでトラック車体後部をつり上げた状態で車体に下に入って作業していたところ、つり上げに使用していた繊維ベルトのアイが切断し、被災者に車体が落下した。
引火性の物	火災	被災者は、フォークリフトで廃車を持ち上げ、廃車のガソリンタンクに残存していたガソリンを抜く作業を行っていた時に、何らかの原因で身体にかぶったガソリンに引火し、被災した。病院で治療を受けたが、死亡した。

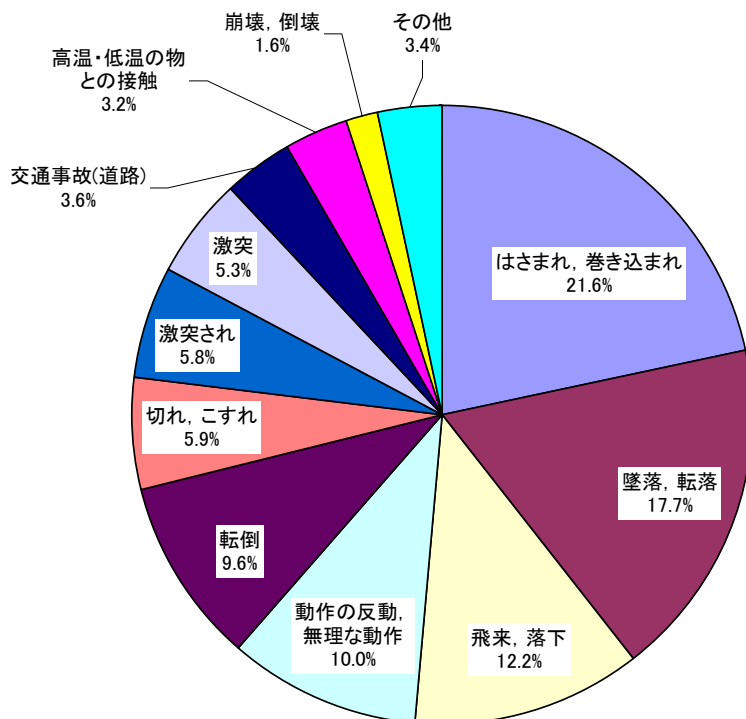
(2) 休業4日以上の死傷者数（平成16～20年）



（「労働者死傷病報告」からの統計）

図1-2 休業4日以上の死傷者数

(3) 事故の型別の死傷災害発生状況（平成16～20年の平均）



（「労働者死傷病報告」からの統計）

図1-3 事故の型別

(4) 起因物別の死傷災害発生状況（平成16～20年の平均）

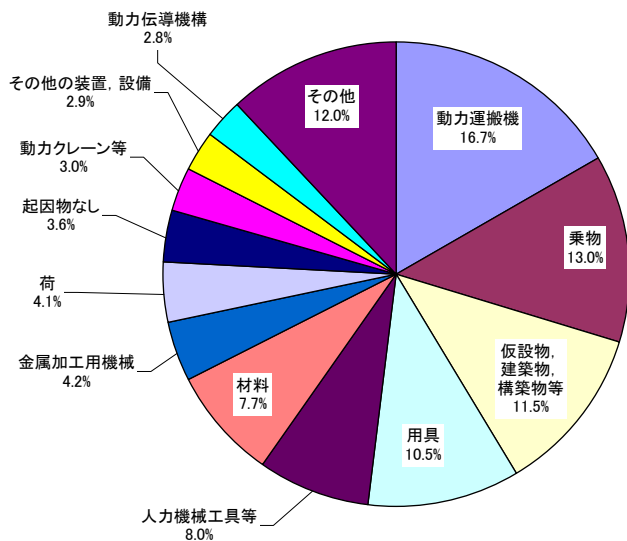


図1-4 起因物別

(5) 年齢別の死傷災害発生状況（平成16～20年の平均）

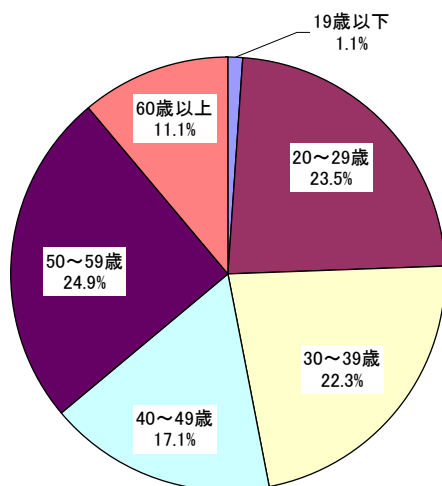


図1-5 年齢別

(6) 事業場規模別の死傷災害発生状況（平成16～20年の平均）

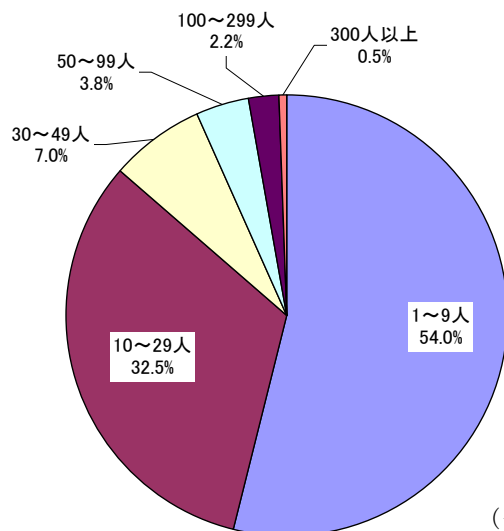


図1-6 事業場規模別

（全て「労働者死傷病報告」からの統計）

(7) 度数率（平成16～20年）

「度数率」とは、100万延実労働時間当たりの労働災害による死傷者数で、災害発生の頻度を表しています。

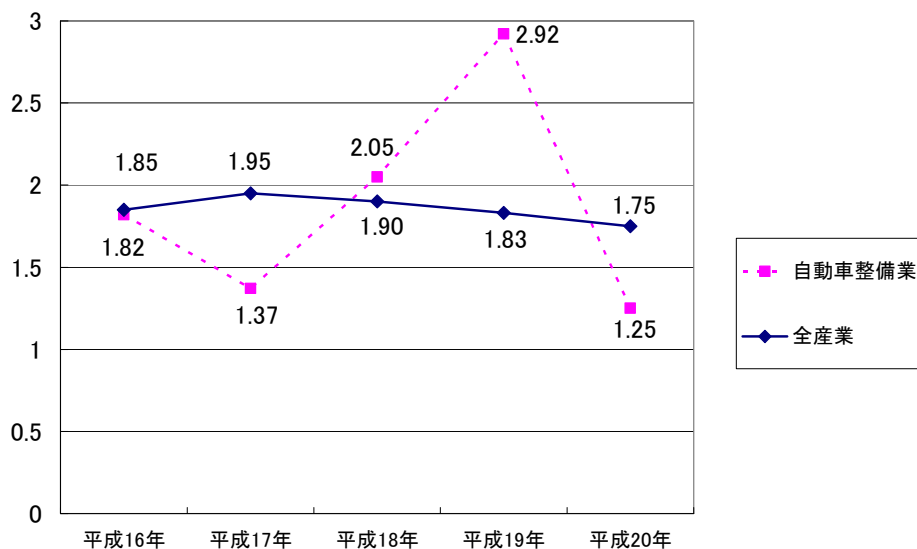


図1-7 度数率

(8) 強度率（平成16～20年）

「強度率」とは、1,000延実労働時間当たりの労働損失日数で、災害の重さの程度を表しています。

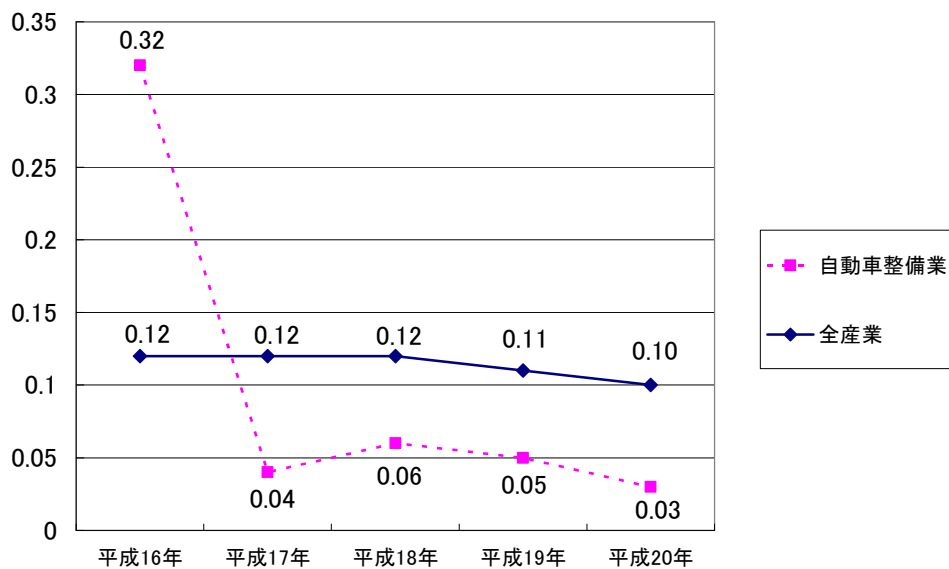


図1-8 強度率

(9) 都道府県別の死傷災害発生状況 (平成16~20年)

表1-2 都道府県別の死傷災害発生状況

(単位:人)

年 都道府県	平成 16 年	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	計
北海道	77	52	71	66	47	313
青森	16	9	11	9	7	52
岩手	13	16	10	8	9	56
宮城	18	14	13	14	13	72
秋田	16	15	12	5	14	62
山形	8	12	15	10	2	47
福島	21	10	13	24	15	83
茨城	19	15	16	17	11	78
栃木	9	11	12	10	10	52
群馬	7	14	10	13	7	51
埼玉	22	17	20	16	17	92
千葉	26	21	37	31	21	136
東京	32	38	34	33	17	154
神奈川	31	26	25	30	17	129
新潟	17	26	25	16	20	104
富山	7	8	6	8	5	34
石川	16	7	6	8	13	50
福井	8	9	11	9	5	42
山梨	6	5	8	7	4	30
長野	16	12	22	12	12	74
岐阜	22	20	22	15	22	101
静岡	9	22	32	21	18	102
愛知	36	28	34	39	34	171
三重	12	21	18	9	12	72
滋賀	6	10	2	10	9	37
京都	17	19	13	15	17	81
大阪	32	41	54	29	36	192
兵庫	37	37	31	27	18	150
奈良	12	8	9	10	8	47
和歌山	6	12	12	9	4	43
鳥取	6	6	5	6	4	27
島根	10	7	6	6	2	31
岡山	13	25	16	12	17	83
広島	22	23	13	17	14	89
山口	11	11	9	12	8	51
徳島	7	12	8	7	9	43
香川	9	12	6	7	11	45
愛媛	12	22	10	9	13	66
高知	5	5	7	13	3	33
福岡	37	28	41	36	31	173
佐賀	4	7	2	6	5	24
長崎	11	8	9	13	6	47
熊本	18	15	3	11	19	66
大分	10	11	11	11	16	59
宮崎	9	6	4	6	6	31
鹿児島	9	8	7	7	14	45
沖縄	11	9	12	6	4	42

〔労働者死傷病報告〕からの統計)