

第1章 派遣労働者の労働災害

☆ここがポイント

派遣労働者の労働災害は、死傷災害、死亡災害とも平成19年をピークに減少傾向にある。陸運業（道路貨物運送業と陸上貨物取扱業をいう。以下同じ。）ではトラック荷役作業、倉庫内作業での災害が多く、倉庫業では倉庫内作業とフォークリフト作業での災害が多い。

1 派遣労働者の労働災害の状況

(1) 死傷災害の推移

派遣労働者の労働災害による休業4日以上死傷者数は、派遣労働者の増加もあり、逐年増加の傾向を示していましたが、平成20年には減少に転じ、平成21年には平成20年に比し大幅に激減した。これは経済情勢の悪化により、製造業での派遣労働者の就労する機会の減少に伴う影響も想定されるところです。

一方、全労働者の死傷者数も近年は減少傾向を示しています。

表1-1 派遣労働者及び全労働者の休業4日以上死傷者数の推移

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
派遣労働者	2,437	3,686	5,885	5,631	2,864
全労働者	133,050	134,298	131,478	129,026	114,152

注1：派遣労働者は、派遣元から提出された労働者死傷病報告を集計したものです。

(2) 死傷災害の推移（業種別）

平成21年の派遣労働者の休業4日以上死傷災害を派遣先の業種別で見ると、製造業が55.6%を占め、次いで陸上貨物運送事業（陸運業）が13.3%となっています。

なお、陸運業は運輸交通業のうちの道路貨物運送業と貨物取扱業のうちの陸上貨物取扱業を合わせたもので、倉庫業は商業に分類されます。

表1-2 派遣労働者の業種別労働災害による休業4日以上死傷者数及びその割合（%）

年	平成17年		平成18年		平成19年		平成20年		平成21年	
	人数	割合%	人数	割合%	人数	割合%	人数	割合%	人数	割合%
製造業	810	62.5	1,395	66.1	2,703	68.3	2,965	64.8	1,299	55.6
建設業	19	1.5	39	1.8	41	1.0	45	1.0	24	1.0
交通運輸業	1	0.1	4	0.2	7	0.2	9	0.2	8	0.3
陸上貨物運送事業	112	8.6	206	9.8	426	10.8	567	12.4	311	13.3
商業	109	8.4	153	7.2	308	7.8	347	7.6	214	9.2
うち倉庫業	19	1.5	25	1.2	64	1.6	69	1.5	39	1.7
上記以外の事業	244	18.8	315	14.9	473	12.0	641	14.0	481	20.6
計	1,295	100	2,112	100	3,958	100	4,574	100	2,337	100

注1：派遣先から提出された労働者死傷病報告を集計したものです。

注2：建設工事の施工管理業務は、建設業務であっても労働者派遣の禁止対象とされていない。

注3：派遣労働者には、実態として派遣労働者と判断されたものを含む。

(3) 死亡災害の推移

派遣労働者の労働災害による死亡者数は、平成21年は23人で前年に比べ8人減(-25.8%)となっている。派遣労働者の死亡者数は近年減少傾向がみられるところであり、その占める割合もやや減少傾向にあります。

表 1-3 派遣労働者の労働災害による死亡者数（全産業）

	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年
派遣労働者	27	34	36	31	23
全労働者	1,514	1,472	1,357	1,268	1,075

注：派遣労働者の死亡者数は、死亡災害報告、災害調査等の結果により、被災労働者の属性が派遣労働と判断されたものを集計したもの。以下同じ。

(4) 死亡災害の推移（業種別）

派遣労働者の死亡災害は、製造業、建設業での発生が多いですが、陸上貨物運送事業、倉庫業でも発生が見られます。

表 1-4 派遣労働者の労働災害による死亡者数（業種別）

	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年
製造業	6	11	18	16	7
建設業	8	12	11	10	8
交通運輸業	0	1	4	0	0
陸上貨物運送事業	4	4	0	0	2
商業	1	1	0	1	2
うち倉庫業	1	0	0	1	0
上記以外の事業	5	6	3	4	4
計	27	34	36	31	23

2 陸運業・倉庫業における派遣労働者の死傷災害分析

(1) 派遣労働者の被災時の作業内容

平成21年の派遣労働者の休業4日以上死傷災害について、陸運業及び倉庫業について分析すると、陸運業では、トラック荷役作業が28.5%と多く、次いで倉庫内作業24.4%となっています。また、倉庫業では、倉庫内作業が51.3%、フォークリフト作業が33.3%となっています。

図 1-1 派遣労働者の作業内容別死傷災害の状況

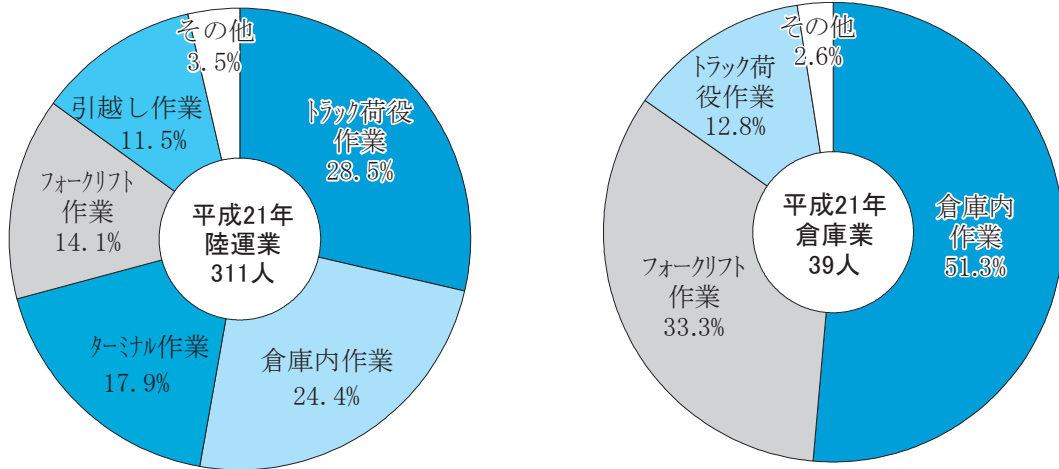


表 1-5 派遣労働者による死傷災害の作業内容 (平成 21 年)

作業内容	作業内容の詳細	陸運業	倉庫業	合計
フォークリフト作業	運転者自身	16	7	23
	運転者以外	28	6	34
	計	44 (14.1%)	13 (33.3%)	57 (16.2%)
倉庫、配送センター、工場内倉庫等での入出庫及びそれに付随する作業	入庫及び棚入れ (フォークリフト作業を除く)	6	1	7
	ピッキング	10	2	12
	仕分け (自動ソーター、コンベヤー)	13	3	16
	仕分け (人力)	16	4	20
	検品	4	2	6
	梱包	8	1	9
	流通加工	1	3	4
	通路・構内・階段などを歩行	16	3	19
	その他の付帯作業	2	1	3
計	76 (24.4%)	20 (51.3%)	96 (27.4%)	
自動車ターミナル作業	自動ソーターでの作業	13		13
	ロールボックスの取扱い	22		22
	台車の取扱い	12		12
	ホーム上でのその他の作業	9		9
	計	56 (18.0)		56 (16.0%)
トラックの運転及び荷役作業	荷台への積み積卸し	39	4	43
	荷台への積み積卸し (パワークレーン車)	14		14
	積付け積卸しの準備・後始末	13		13
	荷台・運転席への乗降	15	1	16
	集荷・配達中	8		8
	計	89 (28.6%)	5 (12.8%)	94 (26.9%)
引越し作業	個人引越し作業	19		19
	事務所移転作業	17		17
	計	36 (11.6%)		36 (10.3%)

構内屋外及び構外での付帯作業	交通労働災害	1	1	2
	通路・構内などを歩行	4		4
	廃棄物などの整理	2		2
	計	7 (2.3%)	1 (3.2%)	8 (2.3%)
その他分類不能		3		3
合計		311 (100%)	39 (100%)	350 (100%)

(2) 「トラックの運転及び荷役作業」と「フォークリフト作業」の死傷災害の内訳（陸運業と倉庫業の合計）

表 1-5 の「トラックの運転及び荷役作業」における死傷災害を、陸運業と倉庫業の合計として、さらに詳細に分析すると、「荷台への積み込み・積卸し」中の災害が 60.6%と最も高く、次いで「荷台・運転席への乗降」中の災害が 17.0%を占め、「積付け積卸しの準備・後始末」中の災害が 13.8%を占めています。

表 1-5 の「フォークリフト作業」に関し、同様の分析を行ったところ、運転者以外の者が被災している割合が高く、59.6%を占め、運転者自身の被災した割合は 40.4%であった。

図 1-2 トラックの運転及び荷役作業の死傷災害の内訳

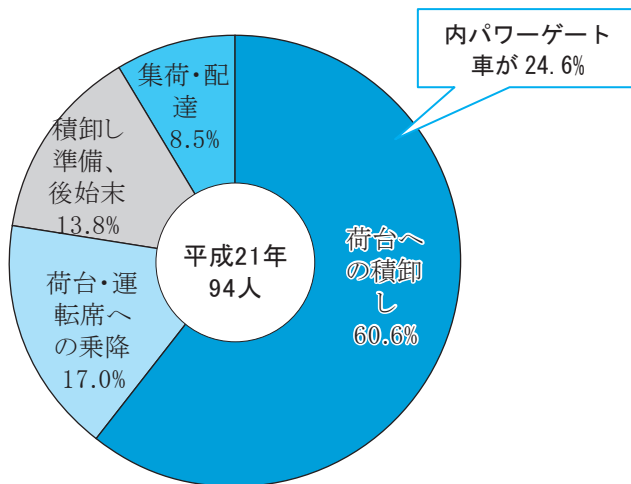
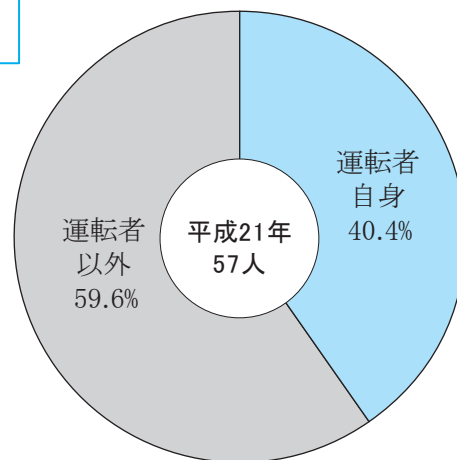


図 1-3 フォークリフト作業の死傷災害の内訳



3 陸運業・倉庫業における派遣労働者の死傷災害の分析（年齢、事故の型、起因物）

(1) 年齢別

平成 21 年の派遣労働者の休業 4 日以上死傷災害を年齢別にみると、陸運業では、30～39 歳が 24.8%と最も高く、次いで 40～49 歳が 21.0%、20～29 歳が 20.0%の順となっています。

さらに倉庫業においては、20～29 歳が最も高く 33.3%であり、30～39 歳、40～49 歳が続ぎ、同じ 25.6%となっています。

図 1-4 年齢別死傷者数の割合

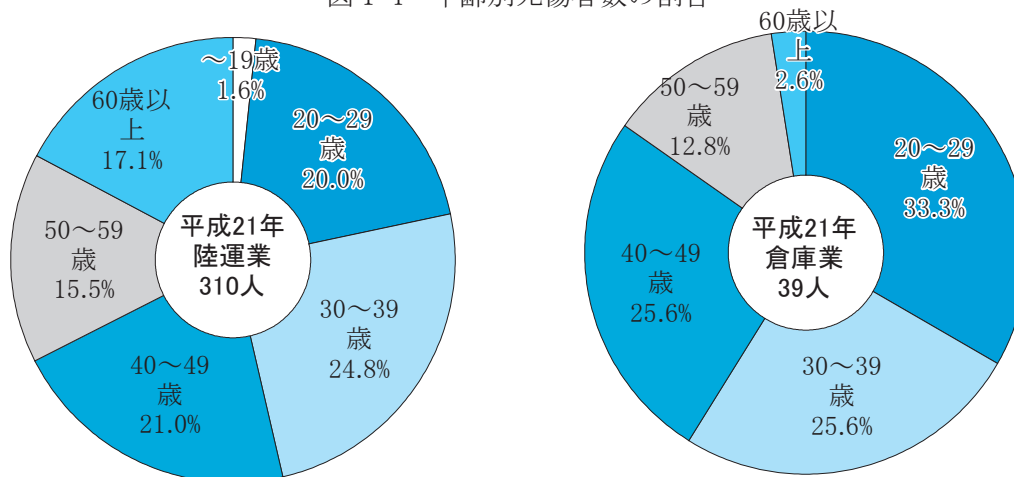


表 1-6 年齢別死傷災害者数の割合 (%)

年齢	陸運業	倉庫業
0～19歳	5 (1.6%)	0 (0.0%)
20～29歳	62 (20.0%)	13 (33.3%)
30～39歳	77 (24.8%)	10 (25.6%)
40～49歳	65 (21.0%)	10 (25.6%)
50～59歳	48 (15.5%)	5 (12.8%)
60歳以上	53 (17.1%)	1 (2.6%)
合計	310 (100.0%)	39 (100.0%)

注：％は構成比を示したものの。

(2) 事故の型別

平成 21 年の派遣労働者の休業 4 日以上死傷災害を事故の型別に見ると、陸運業においては、「はさまれ、巻き込まれ」が 23.5%、次いで「墜落・転落」が 17.0%、「動作の反動、無理な動作」が 13.2%の順となっています。

倉庫業においては、「はさまれ、巻き込まれ」、「激突」、「動作の反動、無理な動作」によるものが、それぞれ 17.9%を占めています。

表 1-7 事故の型別死傷災害

事故の型	陸運業	倉庫業	合計
はさまれ、巻き込まれ	73 (23.5)	7 (17.9)	80 (22.9)
墜落・転落	53 (17.0)	4 (10.3)	57 (16.3)
転倒	38 (12.2)	5 (12.8)	43 (12.3)
激突	25 (8.0)	7 (17.9)	32 (9.2)
飛来・落下	22 (7.1)	4 (10.3)	26 (7.4)
崩壊・倒壊	17 (5.5)		17 (4.9)
激突され	21 (6.8)	4 (10.3)	25 (7.2)
切れ、こすれ	12 (3.9)		12 (3.4)

高温・低温の物との接触	2 (0.6)		2 (0.6)
有害物との接触	1 (0.3)		1 (0.3)
交通事故 (道路)	3 (1.0)		3 (0.9)
動作の反動、無理な動作	41 (13.2)	7 (17.9)	48 (13.8)
その他	3 (1.0)	1 (2.6)	3 (0.9)
合計	311 (100.0)	39 (100.0)	350 (100.0)

注：かっこ内は合計に対する比率 (%)

(3) 起因物別

平成 21 年の派遣労働者の休業 4 日以上之死傷災害を起因物別にみると、陸運業では、「動力運搬機」の占める割合が 26.1%と最も高く、次いで「荷」が 21.2%、「仮設物、建築物、構築物等」が 16.4%の順となっています。

倉庫業では、「動力運搬機」によるものが 38.5%を占め、次いで「荷」が 18.0%、「仮設物、建築物、構築物等」が 12.8%となっています。

なお、このような傾向は派遣労働者以外の作業員の労働災害と同様であり、派遣労働者も派遣労働者以外の作業員と同じような荷役作業等に従事している実態にあると考えられます。

表 1-8 起因物別死傷災害

起因物	陸運業	倉庫業	合計
建設用機械	1 (0.3)		1 (0.3)
一般動力機械	2 (0.7)	1 (2.6)	3 (0.9)
動力クレーン等	4 (1.3)		4 (1.1)
動力運搬機	81 (26.1)	15 (38.5)	96 (27.6)
乗物	3 (1.0)	2 (5.1)	5 (1.4)
電気設備	1 (0.3)		1 (0.3)
人力機械工具等	37 (11.9)	2 (5.1)	39 (11.2)
用具	20 (6.4)	2 (5.1)	22 (6.3)
その他の装置、設備	10 (3.2)	1 (2.6)	11 (3.2)
仮設物、建築物、構築物等	51 (16.4)	5 (12.8)	56 (16.1)
危険物、有害物等	6 (1.9)		6 (1.7)
材料	15 (4.8)	2 (5.1)	17 (4.9)
荷	66 (21.2)	7 (18.0)	73 (21.0)
環境等	2 (0.6)		2 (0.6)
その他	12 (3.9)	2 (5.1)	12 (3.4)
合計	311 (100.0)	39 (100.0)	350 (100.0)

4 陸運業・倉庫業における派遣労働者の災害事例

【事例 1】

トラックのパワーゲートを使い、荷物の積み降ろし作業を行っていた。パワーゲートの操作をしていた作業者が、パワーゲートの上に乗っていた他の作業員に気付かず、パワーゲートを操作したため、トラックの荷台とパワーゲートの間に足先をはさまれ、骨折した。



【事例 2】

倉庫内で、3 トン車の荷台から集荷してきた引越荷物 2 個の入ったロールボックスパレットを取り卸し作業中、運転者が車中でロールボックスパレットを後部のゲートまで押してきた時、勢いがついてゲートのストッパーを乗り越え、落下しそうになったので、ゲートの後方にいた被災者は思わず、ロールボックスパレットを支えようとしたが、支えきれず、被災者の上にロールボックスパレットが落下し、顔面、胸部、左足首を負傷した。



【事例 3】

物流センター構内にて、1 トンフォークリフトを運転して商品のピッキング作業のため、フォークリフト前進方向の左側から降車したとき、足元にあったパレット上に着地したところ、左足がパレット上の隙間にはまり、左足首を捻り負傷した。

