

配達業務を安全に

～リスクアセスメント、交通事故防止
対策などの活動**好**事例集～



応援します 明日の安全・健康・快適職場

JISHA
Japan Industrial Safety & Health Association

中央労働災害防止協会

はじめに

この事例集では、主に住宅などに戸別に荷物等を配達する業務に携わる方々が、安全に仕事を行うことができるように取り組んでいる職場の活動について2013(平成25)年に聞きとり調査を行い、その結果をご紹介します。

あなたの職場の労働安全衛生活動や交通安全活動に、ぜひご活用ください。

目次

配達業務を安全に行うために…………… 1

事例紹介…………… 2～29

事例番号・ページ	業種	タイトル	業務用車両	キーワード								
				リスクアセスメント	KY活動	ヒヤリハット、ヒヤリマップ	ドライブレコーダー・ナビゲーションシステム	研修受講・開催	指導者制度	ポスター掲示	教育教材	その他
① P2-6	貨物運送業	リスクアセスメントを全事業所で展開	自動車、三輪バイク、自転車、台車	○		○	○			○		○全国安全大会
② P7-9	新聞販売業(新聞配達)	配達時に反射ベストを着用し交通労働災害を防ぐ	バイク、自転車			○					○	○反射ベストの着用 ○日めくりプレート
③ P10-14	小売業	試行錯誤しつつリスクアセスメントを実践	トラック	○		○					○	○犬咬まれ対策
④ P15-17	小売業	配送状況が見える化し、“あわてない”運転を	トラック								○	○朝礼 ○配達進捗管理システム
⑤ P18-20	配達飲食サービス業	ドライブレコーダーを活用し、事故を減らす	バイク				○					○安全運転対策本部 ○スピードリミッター
⑥ P21-25	飲食店	事故を減らすためにさまざまな取組みを	三輪バイク、軽自動車				○	○			○	○交通安全委員会 ○ドライビングセンスチェック ○安全運転宣言
⑦ P26-29	警備業	種々の事故防止対策を組み合わせ、約40%の事故削減を達成	自動車、バイク		○	○	○	○	○	○		○居眠り運転防止 ○巡回指導 ○ドライバーコンテスト

配達業務を安全に行うために

1 さまざまな業態で行われている配達

配達業務に関連する業種は、運送会社による荷物の配達をはじめ郵便配達、新聞配達、また、外食産業による食事の出前・宅配、小売業による食料品や生活雑貨の配達、さらには緊急時に駆けつけるセキュリティサービスなど、近年急速に需要が拡大し私たちの生活に密接した仕事となっています。

2 新聞販売業では年間 2,000 件以上の労働災害

これらの配達業務のうち、例えば新聞販売業（新聞配達）における休業 4 日以上の労働災害による死傷者数は、ここ数年 2,000 件を超え、増加傾向にあります。特に、交通事故は死亡災害や重篤なケガになる可能性があります。

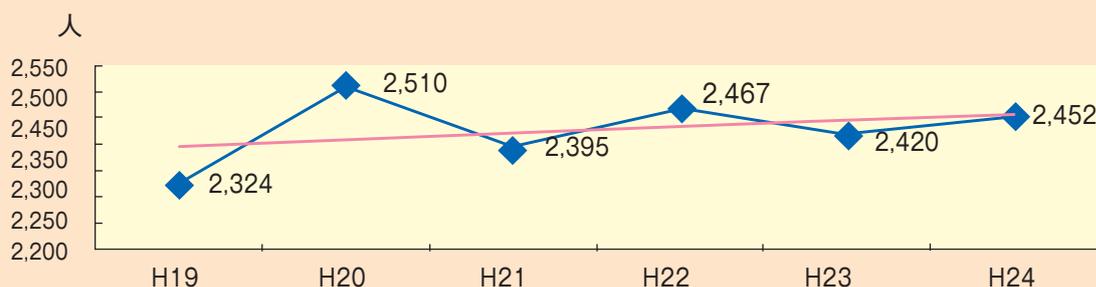


図 1 新聞販売業での労働災害による死傷者数の推移（休業 4 日以上）
（労働者死傷病報告（厚生労働省）：中災防ホームページ労働災害分析データより）
* なお、中災防のホームページでは他の業種別労働災害分析データも掲載

3 安全衛生管理を再確認しましょう

配達業務を安全に行うためには次ページ以降の事例でご紹介しているようなさまざまなアプローチ方法があります。次のポイントを参考に点検してみましょう。

- 安全衛生管理、交通安全の担当者が決められていますか。
- 定期的に安全運転に関する教育を行っていますか。
- 急がせたり、焦らせたりしないための工夫をしていますか。
- もらい事故防止のための工夫をしていますか。
- 天候や交通事情に対応するための方策をとっていますか。
- リスクアセスメントの考え方を導入していますか。
- ドライブレコーダーなどの活用について検討していますか。

事例 1

リスクアセスメントを全事業所で展開

貨物運送業

荷物の個別配達をはじめとした運送事業を行う企業である。1事業所あたりの平均従業員数は5～10人で、構内での仕分け作業と集配作業がある。集配にはバン、ウォークスルー車、軽自動車などの自動車をはじめ、三輪バイク、自転車、台車などを利用する。



1 リスクアセスメント事例集

この企業では事故の型別でみると、構内仕分け作業においてはロールボックスやパレットによる手や足のはさまれ、集配作業では車から降りる際や階段での転倒や捻挫が多い。

貨物運送業である以上、交通事故の危険と隣り合わせであることは避けられないため、この企業では、社長が従業員に向けて安全が第一であるというメッセージを折に触れて発信し、「安全第一、営業第二」という理念のもとに日々の業務を行っている。

リスクアセスメントという言葉は、日本では2004（平成18）年の労働安全衛生法の改正時に「危険性又は有害性等の調査等に関する指針」が出されて以降普及してきた。この「危険性又は有害性等の調査（リスクアセスメント）」は危険性又は有害性の特定、リスクの見積もりおよびその結果に基づくリスク低減措置をとることであるが、この企業では1965（昭和40年）ごろより、「安全第一」に基づいた活動を行っていた。

現在では、主に全国安全週間の時期（7月1～7日）に各事業所において職場で災害につながるリスクがないかみんなでお話し合ったり、リスクアセスメントに取り組んだりしている。リスクの見積もりについては厚生労働省や労働災害防止団体等が公表している資料を活用している。リスク低減対策を実施後は、その写真やイラストを一覧にして記録することとしている（資料1・リスクアセスメント実施一覧表）。

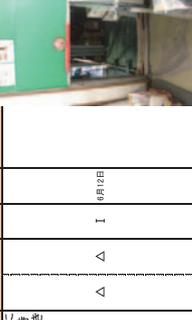
2013（平成25）年各職場のリスクアセスメントとして多く上がってきたリスクとしては、実際に事故も多い、「ボックスに係るもの」「足元に起因するもの」で、それらに対する対策やアドバイ

リスクアセスメント対象店所	1～3の業務担当者と実施日	4～6の業務担当者と実施日	7～8の実施担当者と実施日
コード ○○○-○○○ ○○支店	○○支店長 ●●●日	○○支店長 ●●●日	●●●日 ●●●日

所屬長	指導長	課長	主管支店長
印	印	印	印

4. リスクの見積り記入方法

ケガの重篤度	可能性	リスクの重篤度(優先度の決定)		
		重篤度	ケガの重篤度	ケガの重篤度
× 致命的死に、一部永久損傷	× 高い	毎日頻繁に接近 かなりの注意でも回避困難	致命的・重大	重大
△ 中程度 休業1ヶ月未満 部分損傷	△ 可能性があり	非常な作業で危険に接近 よこわたり、いると災害 の発生にさらしやすいため 多量に発生する可能性は減 少しない	中程度	中程度
○ 軽度 不休、かすり傷程度	○ 低い	通常の作業では災害にな らない	軽度	軽度

1. 作業名(機 械/設備)	2. 危険性と発生のおそれのある災害(※) 対応前の写真・イラスト等 (※)災害に至る過程として「①」なので、「①」に記入します。	3. 既存の災害防止対策 注意シール	4. リスクの見積り		5. リスク低減対策案		6. 重篤度のリスク		7. 対応措置		8. 備考(継続的存続課題等)
			重篤度	発生可能性	重篤度	発生可能性	優先度(リスク)	発生可能性	重篤度	発生可能性	
搬入出	<p>案件荷物を搬出したり、資材庫に運ぶ際に、柱や梁の加減でドアを大きくしたり、ドアが閉まる際に、荷物や資材が落下する危険性がある。また、搬入時に、荷物や資材が落下する危険性がある。また、搬入時に、荷物や資材が落下する危険性がある。</p>		×	×	<p>ワシタンのクッション材を面に貼付し、足踏により、ぶつかった時の衝撃を和らげる対策が期待できる。</p>	△	△	Ⅰ	Ⅰ		<p>注意を呼びつけてはならない場所。</p>

資料 1 リスクアセスメント実施一覧表

スを加えた上で全事業所にフィードバックして、再度自分の職場にも当てはまる場所がないか考
えるヒントになるようにしている（資料2・リスクアセスメント事例集）。

リスクアセスメント 事例集（H25年安全週間より）

全国で行われたリスクアセスメントを事例集として編集しました。再度自分達の職場にあてはめ考えてみましょう。

多く上がってきたリスクとしては、実際に事故も多い、「ボックスに係るもの」「足元に起因するもの」でした。その中でも多かったのが、施設等が劣化したため起こっているリスクです。
ex. 昔ひいた導線テープが擦り切れて見えない。フォークリフト作業でできた道路の穴ぼこがある。
劣化は日々生じてきます。毎日見ていると気が付きにくいこともありますがリスクへのアンテナを高くし、まずは見つけ、見つけたら改善することを継続していきましょう。

1.ボックス関係

(1)導線の改善

全体の導線を考えながら、車両の着車位置、積み降し場所、走行範囲、危険場所等考慮されたレイアウトになっていますか。導線がはっきりしていない（薄くなって見えない）、危険箇所の表示がわかりにくい等はリスクとなります。

	改善前の状況		改善前の状況			改善前の状況		改善前の状況	
		リスクレベル		リスクレベル			リスクレベル		リスクレベル
	リフトの動線のみで薄れてきていた歩行スペースが不明確だった	Ⅲ	濃くひきなおしボックスの所定位置もひいたことにより安心して歩行できるようになった	Ⅰ		ホームの前が傾斜になっている為、ボックスを運行車よりホームに上げる際リフトが傾き、危険である。	Ⅲ	リフトがホームに対して垂直に進入する際に、走行範囲と共にラインを引き進入ラインの目印とした。	Ⅱ
写真添付欄	改善前 		改善後 		写真添付欄	改善前 		改善後 	

(2)段差等

ボックスが思うように動かせないと大事故の元になります。はまりの悪い溝用グレーチング、古びたストッパー等はボックスが引っかかりると転倒する可能性があります。

また、ボックスを止めたい場所にはボックスストッパーが有効です。

	改善前の状況		改善前の状況			改善前の状況		改善前の状況	
		リスクレベル		リスクレベル			リスクレベル		リスクレベル
	BOXがホームから外へ出る危険	Ⅲ	目立つ色でつまずき防止と固定したBOXの流れ止め	Ⅰ		古いゴムストッパー目立つ黄色がはがれてつまずく危険	Ⅲ	目立つ事で足元に注意をする。ストッパー忘れも確認し易くなった	Ⅰ
写真添付欄	改善前 		改善後 		写真添付欄	改善前 		改善後 	

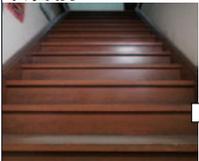
2.足元

(1)事務所 コードをまとめるだけでつまずきにくくなります

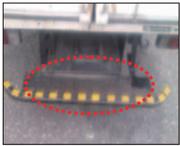
	改善前の状況		改善前の状況			改善前の状況		改善前の状況	
		リスクレベル		リスクレベル			リスクレベル		リスクレベル
	事務所の模様替えを行なったら、配線コードがむき出して危険	Ⅲ	事務所内の配線コードカバーを取り付けて足元の危険回避出来た	Ⅰ		事務所内、床の配線むき出し	Ⅱ	モールにて配線収納し引っ掛けることが無くなった	Ⅰ
写真添付欄	改善前 		改善後 		写真添付欄	改善前 		改善後 	

資料2 リスクアセスメント事例集

(2)階段・突起 段差は転倒等の事故が起こりやすい場所です。段差を認知しやすくすることでリスクが減らせます。

	改善前の状況		改善前の状況		主管支店名	改善前の状況		改善前の状況	
		リスクレベル		リスクレベル			リスクレベル		リスクレベル
	転落の危険性がおおいにあり	Ⅲ	滑り止めのテープにより低減	I		事務所に入る時、段差を見落としつまずいて転ぶ可能性が高い。	Ⅲ	段差手前、死角に入るように大きめの文字とトラテープにより注意を促す事で、つまずき転倒のリスクを減らす事が期待できる。	I
写真添付欄	改善前 		改善後 		写真添付欄	改善前 		改善後 	

(3)車面のステップ すべり止めの貼付は有効な対策です。

	改善前の状況		改善前の状況	
		リスクレベル		リスクレベル
	ステップの滑り止めがはがれている	Ⅲ	滑り止めに自前で貼り付けた	I
写真添付欄	改善前 		改善後 	

3.その他

天井・死角・事務所など、リスクはいろいろなところに潜んでいます。

	改善前の状況		改善前の状況		主管支店名	改善前の状況		改善前の状況	
		リスクレベル		リスクレベル			リスクレベル		リスクレベル
	自動仕分け機の2階部分の通路はキーヤーしか昇降できませんが、通路を歩行するときに足を滑らせ落下する危険性があった。	Ⅲ	2階通路部分の側面を全て防護ネットを施し、足を滑らせての落下防止をする。	I		紐ぎ目の部分が丸出しの為巻き込む恐れがある。	Ⅲ	紐ぎ目を隠す事で巻き込みの防止が図れた。	I
写真添付欄	改善前 		改善後 		写真添付欄	改善前 		改善後 	

2 安全ナビゲーションシステムの導入

交通事故の未然防止策としての取組みの一つに独自に開発したナビゲーションシステムの導入がある。2010（平成 22）年に導入し、現在ではほぼ全ての集配車両に搭載されている。このシステムには実際にあったヒヤリハット場所や走行禁止エリアや指定駐車位置などを登録しておくことで、その場所に差しかかった時にアナウンスが流れ注意を促すことができる。また法定三要素（車速、距離、時間）の取得・記録のほか、急加速・急減速・急ハンドルなどの運転の状況について数値化して評価され、100 点満点で採点される。客観的な数値で可視化されることで、従業員同士が互いの運転に関心を持ち、より安全な運転を心がける雰囲気ができつつある。

これまで、ヒヤリハット事例を何千件集めたとしても、分析することに限度があったが、このシステムを導入することで蓄積したデータを生かしてより正確な分析が可能になり、例えば、毎年 4 月・9 月に実施する交通事故ゼロ運動で取り組む重点項目を決める際にもデータの裏づけがあることで、対策の的が絞りやすくなった。

システムには相当の投資が必要ではあるが、導入後は事故が減少するなど、成果が見られており、従業員には「運転を支援するためのシステムである」という目的をきちんと伝え、安全面の支援体制を強化している。

3 安全教育の専門職が徹底指導

従業員が一人で車に乗れるようになるまでには約 3 ヶ月の時間をかけている。ドライバーの教育に関しては 1974（昭和 49）年から導入されている「安全指導長制度」がある。安全指導長とは各主管支店に配属されている安全教育の専門職で、安全第一、営業第二の理念の継承、法令の遵守、運転レベルの向上、事故防止の徹底に努める。具体的には、ドライバーの運転する車への添乗、路上パトロール、構内ですいたて等を利用した「見通しの悪い交差点」を模擬的につくりどのように運転すべきか体験しながら習得する体験学習などを指導することで、多忙な業務の中でもドライバーに安全意識を継続して持たせ、安全運転を貫く情熱や熱意を伝える役割を果たす。

このほか、安全意識と運転技術のさらなる向上を目指し全国規模で行う「全国安全大会」や永年無事故を継続しているドライバーを表彰する制度もある。