



明日は我が身と学べる教材 事例を活かして事故ゼロへ

陸災防「令和2年度 安全衛生標語」交通部門優秀作品

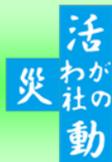


編集長 金丸富夫
副編集長 金丸富夫

令和3年2月 No.620

発行所 陸上貨物運送事業労働災害防止協会
〒108-0014 東京都港区芝5丁目35番2号
安全衛生総合会館内 ☎03-3455-3857代表
<http://www.rikusai.or.jp>
(印刷物による年間購読料3,600円)

- わが社の災防活動 今井運送 ……(1)～(2)
- 令和2年における労働災害の発生状況について ……(3)～(6)
- 陸運業 死亡災害の概要(令和2年1月～12月)(6)～(12)
- 格納式サイドステップのご紹介 ……(13)
- 陸災防会員事業場の取組 ヤグチ物流 (14)～(15)
- 厚労省と陸災防が荷役安全確認シートを作成(16)
- 亀戸署作成労働災害防止好事例集について(16)～(17)
- 連載 マコマコ博士のメンタルヘルス2021(18)～(19)
- 連載 やさしく解説「労働安全衛生法」 ……(20)
- 連載 解説!「労働災害の『事故の型』」 ……(21)
- 「安全衛生標語」募集のご案内 ……(22)～(23)
- 小企業無災害記録表彰 ……(24)
- 広島県支部がポスターを支部会員へ配布 ……(24)
- 陸災防労働災害事例生成ツールを提供します(24)
- 荷役が「ト」ライン講習会(荷主向け)のご案内 ……(25)
- 高年齢労働者に配慮した陸運業のための労働災害防止対策セミナーのご案内 ……(26)
- 災害事例とその対策(交通) ……(27)
- 労働災害発生状況(令和2年速報) ……(28)



令和2年度安全衛生表彰「優良賞」受賞事業場

全ての事業活動は安全最優先！ 無事故・無災害で築く安心・安全職場 今井運送株式会社 代表取締役 須田博子（群馬県支部）

はじめに

令和2年度の安全衛生表彰において、「優良賞」という荣誉ある賞をいただき、誠にありがとうございました。これもひとえに陸上貨物運送事業労働災害防止協会群馬県支部様、群馬県トラック協会様、並びに関係者様各位のご支援、ご指導のおかげと深く感謝申し上げます。

弊社は、群馬県渋川市に位置し、前身の今井鉄工運送部から昭和45年に今井運送株を創立し、今年で50周年を迎えました。

業務内容は、タンクローリーを中心としたセメント運搬の他、セメント二次製品や機械設備の運搬等を行い、タンクローリーやクレーン車を含め20台の車両を保有し、群馬県内各地及び新潟県・茨城県・埼玉県・栃木県など関東近県を運行しております。

年頭の仕事始めでは、全社員揃ってこの一年の無事故無災害を誓い、近くの水澤観音寺で安全祈願を行います。

恥ずかしながら弊社は、平成19年に大事故を起こし、大勢の皆様に変なご迷惑をお掛けいたしました。その時の苦しい経験から、安全な毎日がどんなに幸せで大切であるかを痛感しました。運行や作業の「安全」を願い、毎

月、近所の諏訪神社も参拝します。

ある時、ご婦人が私の参拝の終わりを待って声を掛けて来ました。あの時の事故の運転手のその後をご主人と共に心配していたとのこと。「今では結婚して子供がおり、仕事もバリバリしています。」と、現在の状況をお伝えしたところ、とても安心されていました。あれから13年経過しているのに、長い間、気に掛けてくださっていたのです。



新車の納車時にも無事故を誓い安全祈願

1 安全への取組

【会社の方針】

『運送会社としての社会責任を全うするため安全最優先を基本とし、全員で明るく元気な職場づくりに取り組み、事故災害の無い、社会に信頼される会社となることを目指す。』

【安全スローガン】

『全ての事業活動は安全最優先！ 無事故・無災害で築く安心・安全職場』

〔重点実施項目〕

- (1)危険源の見直しと対策
- (2)危険予知活動（KY）の実施
- (3)ヒヤリハット、潜在災害要因の摘出と活用
- (4)車両・保護具等の点検・整備
- (5)健康診断（年2回）の実施

〔年間安全衛生計画〕

4月～3月迄の月毎の安全衛生計画に基づいて指導を行います。また、KYやヒヤリハットの摘出、他社の事例やドライブレコーダー等のデータを基に原因や対策を検討し、再発防止を図ります。

災害発生時は必ず皆が情報を共有し、なるべく早く安全会議を開いて注意喚起します。

〔荷主との会議〕

毎月1回、荷主担当者や協力会社の安全管理者と共にパトロールや相互の安全活動の状況等を協議します。その際、取り扱い製品の知識や緊急時の対応、その他安全情報の提供を受け、それらを運転者に開示します。

〔車両の点検・整備〕

運行前・運行後点検の他、荷卸し中に排出ホースや口金などの点検も行っています。整備不良による車両のトラブルで配送に問題が生じないように、常に注視を心掛けています。



安全運行に向けて日々入念に車両点検を実施

2 衛生への取組

〔健康管理〕

年2回の健康診断の他、毎年インフルエンザワクチンの接種を行い、麻疹が流行した時は、必要者にワクチン接種をいたしました。

令和3年の健診からバリウム検査から胃カメラ検査に切り替え、ピロリ菌保有者には費用を会社負担で除去してもらう予定です。

3 その他の取組

〔福利厚生〕

従業員に安心して長く働いていただく為に、少しでも快適な良い職場環境を造ることが大事だと思います。社員旅行や忘年会、安全祈願後の水澤うどんの会食、年数回の弁当支給、いただき物の配布、新型コロナウイルス感染症に関する助成金の支給等を実施し、厳しい仕事の中にも楽しみも加味していき、福利厚生の充実を図っています。



様々なコミュニケーションの機会を企画して明るく元気な職場づくりを実現

結びに

毎朝、神棚に向かって願うことは決まっています。「安全」です。運転事故・作業事故が無いように、皆や会社の安全を祈ります。気の休まる時のない仕事ですが、「安全」で有ればすべて良しです。祈ることで、何が大切かを再認識し、それに向かって行動することが大事だと思います。

この会社の代表になって17年が経ちました。お陰様で色々な経験をし、多くの皆様にご指導を受け、助けられて歩んできました。荷主様から仕事をいただく喜びと共に、何より大切な喜びは、会社を支え、一生懸命働いてくれる従業員です。今後も、荷主様や多くの皆様、従業員への感謝を忘れずに、安全な良い会社であるよう努力いたします。

この度は、ありがとうございました。心より御礼申し上げます。



毎日従業員の皆さんを支えてくれる癒し系COCO社長（ノルウェージャンフォレストキャット）

令和2年における 労働災害の発生状況について

—死傷災害が前年同期比より増加。一層の取組が重要—

令和2年1～12月期の労働災害の発生状況（速報値）が公表されました（1月7日付）。それによると、陸運業の労働災害発生状況は、

死傷災害 14,398人（対前年同期比 +401人 2.9%増加）
死亡災害 79人（対前年同期比 △5人 6.0%減少）

となりました。昨年は、増加傾向にあった労働災害に歯止めがかかった状況でしたが、今年は再び増加に転じております。今年はコロナ禍により宅配需要が増えるなど、小口の荷動きが増加したこともその一因と考えられていますが、陸運業の労働災害の現状は大変厳しい状況にあります。

平成28年以降の各年の1～12月期（速報値）の状況をみると、表1のとおりです。

表1 陸運業における死傷災害の発生状況（1～12月期速報値）

年	死傷者数	対28年比
平成28年	12,681人	100%
平成29年	13,402人	106%
平成30年	14,343人	113%
令和元年	13,997人	110%
令和2年	14,398人	114%

現時点で、令和元年よりも401人上回っており、平成28年に比べ、1,717人多い状況です。

また、平成30年に初めて陸運業における死傷災害の件数を下回った建設業の状況をみてみますと、令和2年1～12月の速報値で、

死傷災害（建設業）13,684人（対前年同期比 △129人 0.9%減少）

となっております。平成30年の確定値で444人の差だったものが、現時点では714人となっております。建設業との差が一層広がっている状況が伺えます。

次に事故の型別の状況についてみてみます。陸運業において多くの死傷災害が発生している「墜落・転落」、「転倒」、「動作の反動・無理な動作」及び「はさまれ・巻き込まれ」の上位4つの事故の型別の発生状況は、表2、図1のとおりとなっております。

「墜落・転落」、「転倒」については、前年同期に比べ、それぞれ56人、118人の増加となっております。

また、令和2年の死傷災害の中で最も注目すべき点が「動作の反動・無理な動作」（重量物を持ち上げて腰を痛めたり、動作の反動が起因してすじをちがえたり、くじいたりする災害）によるものです。2,482人と昨年に比べて326人の増（+15%）となりました。

表2 陸運業における事故の型別死傷災害の発生状況（1～12月期速報値）

年	墜落・転落	転倒	動作の反動・無理な動作	はさまれ・巻き込まれ
平成28年	3,588人	1,876人	1,856人	1,454人
平成29年	3,871人	2,030人	1,957人	1,486人
平成30年	4,019人	2,407人	2,144人	1,536人
令和元年	3,954人	2,249人	2,156人	1,545人
令和2年	4,010人	2,367人	2,482人	1,472人

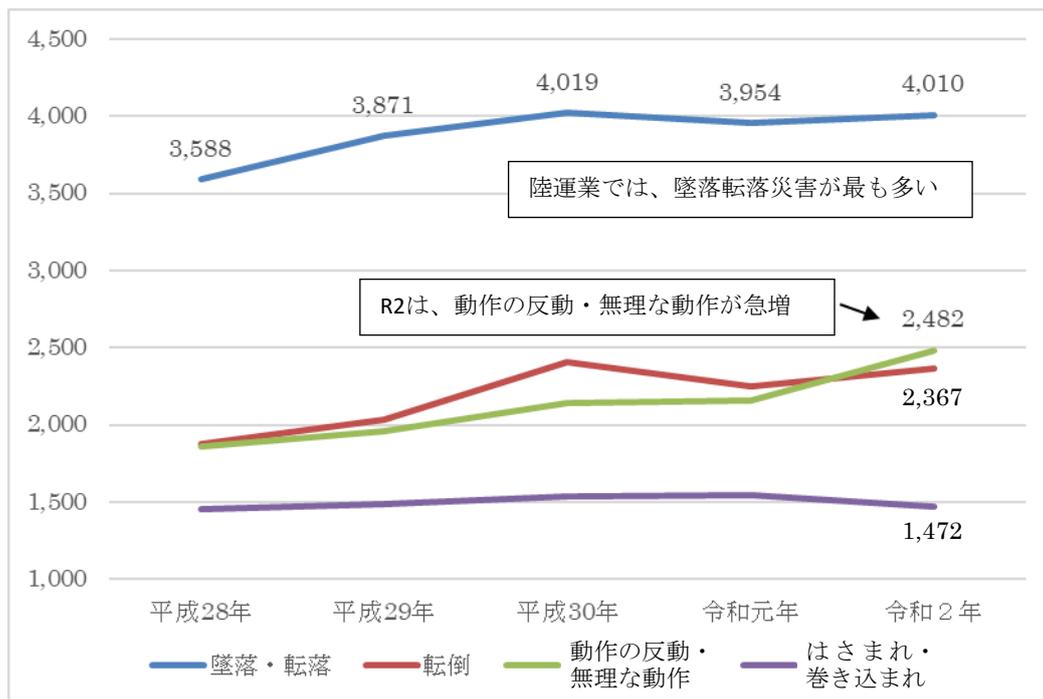


図1 陸運業における事故の型別死傷災害の推移（1～12月期速報値）

次に、死亡災害の平成28年以降各年の1～12月期(速報値)をみますと、表3のとおりです。

表3 陸運業における死亡災害の発生状況（1～12月期速報値）

年	死亡者数	対28年比	各年確定値
平成28年	83人	100%	99人
平成29年	113人	136%	137人
平成30年	88人	106%	102人
令和元年	84人	101%	101人
令和2年	79人	95%	—

令和元年に比べ5人減少となっています。また、過去最少の99人となった平成28年と比べても4人の減少となっております。

死亡災害が多く発生している主要な事故の型別の推移は表4、図2のとおりです。

表4 陸運業における事故の型別死亡災害の発生状況（1～12月期速報値）

年	交通事故 (道路)	墜落・転落	はさまれ・ 巻き込まれ	飛来・落下	崩壊・倒壊	激突され
平成28年	51人	4人	8人	6人	3人	2人
平成29年	52人	17人	18人	6人	6人	5人
平成30年	48人	11人	8人	4人	3人	3人
令和元年	37人	16人	7人	5人	5人	6人
令和2年	29人	17人	14人	5人	3人	5人

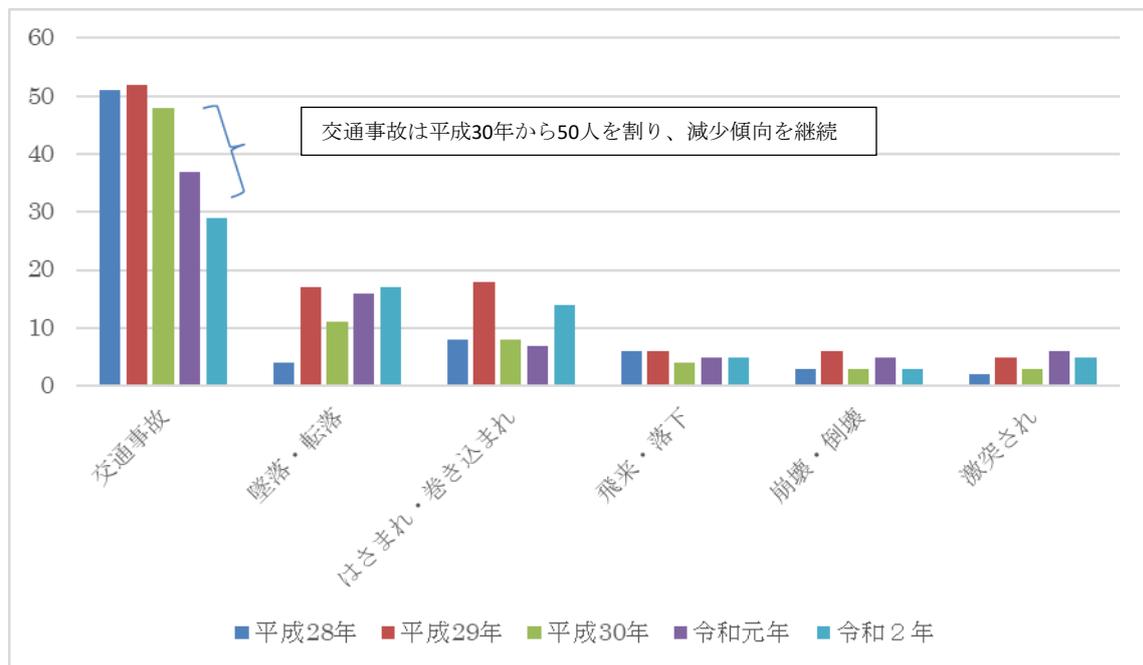


図2 陸運業における事故の型別死亡災害の推移（1～12月期速報値）

従来、死亡災害の約半数以上を交通事故(道路)が占めていましたが、平成30年から50人を割込み、令和元年は34人（44%）、令和2年は29人（37%）と着実に減少しています。

荷役作業中の死亡災害事例をみますと、トラックの荷台に積んであったロールボックスパレット（飲料水300kg入り）を地上に卸し、搬入口に敷いた合板上を移動させていたところ、地面と合板の間に生じた段差に当該パレットの車輪が引っ掛かったため倒れ、被災者が下敷きとなったもの、原木をトレーラーから積み卸す際、荷を積み卸す側で何らかの作業をしていた運転手が荷台から落下した原木に巻き込まれたもの、フォークリフトを運転し、空パレットの移動作業を行っていたところ、前進操作中にプラットホーム端部からフォークリフトごと転落し、下敷きになり死亡したもの、などがみられます。陸運業の死亡災害は、交通事故は減少傾向にあるものの、その半面、荷役関連の災害の割合が交通事故を上回っている状況にあります。

令和2年に発生した死亡災害の概要は、6頁以下のとおりですので参考にしてください。

このように令和2年の労働災害の発生状況をみてみますと、令和元年に続いて死亡災害は減少していますが、死傷災害は増加に転じました。中でも荷役災害の増加傾向が続いていることから、墜落・転落、転倒災害防止対策を柱とした取組を一層強力に進めていくとともに、動作の反動・無理な動作についても、災害の内容分析を進め、同災害の防止対策に取り組んでいく必要があります。

目下、コロナ禍の動向により先行きが不透明な部分もありますが、荷動きが増加する年度末を控え、労働災害の防止に向け、職場における安全点検の実施、安全意識の高揚等の対策を講じていきたいと思います。

陸運業 死亡災害の概要(1月～12月)

陸上貨物運送事業 死亡災害事例速報

災害発生月日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験期間	被災時の作業内容	災害の概要
2年12月22日	交通事故(道路)	トラック	男性	52	貨物自動車運転者	17年	タンクローリーの運転	被災者は、タンクローリーを運転し、国道の緩やかなカーブを登坂していたところ、対向車線を走行していた大型トレーラーの運転手が、凍結した路面にて滑り急ハンドルを切ったことでジャックナイフ現象が発生し、被災者が運転していた車両の正面に衝突したものの。
2年12月18日	交通事故(道路)	トラック	男性	27	貨物自動車運転者	1年	トレーラーの運転	北進していた大型トレーラーと、南進していた大型トレーラーが正面衝突し、北進していたトレーラーを運転していた運転士は腹部を強く打つなどして約6時間後に搬送先の病院で死亡が確認された。
2年12月17日	交通事故(道路)	トラック	男性	40	貨物自動車運転者	20年	貨物運送	トラックにて走行中、トンネル内において、工事のため1車線規制による渋滞中のところ、トンネル入口付近で最後尾の大型貨物自動車に追突したものの。
2年12月8日	はさまれ、巻き込まれ	フォークリフト	男性	73	貨物自動車運転者	8年	構内道路横断歩道上を横断中	被災者は、構内道路交差点の横断歩道を歩行中に、交差点内に進入してきたフォークリフトに轢かれたものの。
2年12月2日	はさまれ、巻き込まれ	トラック	男性	63	運転者	47年	荷役作業	構内において、トラック後部の扉を開けようと、トラックに乗り込み前進しようとしたところ、車止めの取り忘れに気づき、エンジンを切らずにシフトをニュートラルにした状態で降車し、左前輪部の車止めを外したところ、輪部の路上が傾斜していたため動き出した。被災者は、トラックの前方にいたため、逸走したトラックに押され、前方に停車していた他車との間に挟まれて被災したものの。

災害発生 月日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験 期間	被災時の 作業内容	災害の概要
2年11月 30日	飛来、落 下	クレーン	男性	46	貨物自 動車運 転者	1 年	荷卸し	クレーン運転士A及び被災者の2名で、天井クレーンを使用してトレーラーの荷台から長さの異なる鋼材10本を荷卸しする作業において、鋼材両端を玉掛けした際、Aは鋼材3本を適切に玉掛けせず、荷を上げ、本来荷卸しする方向と反対方向に横移動させた結果、荷台上にいた被災者が押し出される形で地面に落下し、荷が振れ、鋼材1本（重さ187kg）が高さ約2mの位置から被災者頭部に落下し、死亡したものの。
2年11月 26日	はさま れ、巻き 込まれ	乗用車、 バス、バ イク	男性	54	事務員	24 年	自家用 車の移 動	被災者は事務所前に停めた自家用車（以下「自車」という。）を所定の駐車位置まで移動させようとした。運転席から身を乗り出して自車を後退させていたが、運転席から誤って転落し自車の車輪に轢かれた。被災者は被災直後意識があり、搬送先の病院で処置を受けたが翌日に死亡したものの。
2年11月 17日	激突され	人力運 搬機	男性	56	運転者	15 年	配送先 敷地内 での荷 の搬入 作業	被災者は、配送先事業場の搬入口付近に4トントラックを停車させ、トラックの荷台に積んであったロールボックスパレットをテールゲートリフターで地上に卸し、地上部から搬入口に敷いた合板上を移動させていたところ、地面と合板の間に生じた段差に当該パレットの車輪が引っ掛かったため倒れ、被災者が下敷きとなったもの。パレット上には、箱に入った飲料水（重量約300kg）が載せられていた。
2年11月 10日	墜落、転 落	建築物、 構築物	男性	58	貨物自 動車運 転者	2 年	配送作 業	トラックで配送作業中、座席に置いていた書類が助手席側の窓から飛ばされたために、トラックを道路上に停車させて、降りて書類を探していたところ、高架橋の柵を乗り越えて墜落したものの。
2年11月 8日	激突され	トラック	男性	62	運転者	12 年	トラックを 駐車させ ていた	被災者は、当該事業場の駐車場において、トラックを駐車させ下車したが、トラックが後方に動き出したため、トラックの後方に回り止めようとしたが、止まらず、フェンスとトラックに挟まれた。
2年11月 5日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	62	貨物自 動車運 転者	5 年		被災者が運転していた4トントラックが、別事業場の労働者が運転していた10トントラックに追突された。

災害発生日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験期間	被災時の作業内容	災害の概要
2年11月1日	墜落、転落	フォークリフト	男性	58	フォークリフト運転者	16年	荷役作業	事業場4階倉庫フロアにおいて、オーダピッキングトラックを運転し、荷卸し作業に従事していた被災者が倒れているところを発見された。発見当時、オーダピッキングトラックの運転席は地上約4メートルの高さに停止しており、被災者の傍には荷の段ボール箱が1箱落下していたことから、作業中に墜落したものと思料される。被災者は首の骨を骨折しており、死亡した。
2年10月23日	はさまれ、巻き込まれ	トラック	男性	50	貨物自動車運転者	0年	トラックの駐車	被災者は、10トントラックに乗車し、配送先で荷物を卸し、事業場に戻る途中、コンビニエンスストアに立ち寄り、駐車して降車し、店に向い歩いていたところ、車両が逸走したため、車両を前方から止めようとしたが止められず、看板が取り付けられた柱と、車両右前方部分に挟まれ、死亡したものの。
2年10月22日	飛来、落下	クレーン	男性	67	その他の荷役作業	1ヶ月	工場外への部材の搬出	H鋼(1.6t、7m)を工場の外へ運び出すため、工場内の天井クレーン(10t)を使用してH鋼を台車に乗せる作業を行っていた被災者が、頭部を負傷した状態で台車の上に倒れていたもの(即死状態)。H鋼は地面に落ちており、目撃者はおらず。
2年10月14日	飛来、落下	木材、竹材	男性	53	貨物自動車運転者	12年	原木の積み卸し	原木をトレーラーより積み卸す際、荷を積み卸す側で何らかの作業をしていた運転手が荷台から落下した原木に巻き込まれたもの。荷締め用ワイヤーロープを解除後に、可倒式スタクションのピンを外すために荷の落下位置に立ち上がったものと推定される。
2年10月8日	分類不能	起因物なし	男性	63	貨物自動車運転者	31年	貨物自動車の運転中	貨物自動車を運転中、意識を失い前方の乗用車に追突した。傷病名は急性虚血性心疾患(業務上外は不明)。
2年10月7日	激突され	荷姿の物	男性	53	運転者	4年	冷蔵食品の荷卸し	10トン車より冷蔵商品を配送していた被災者が、災害発生場所において、その配送車からフォークリフトを用いて荷卸し作業をする際に、その積み荷を被災者が手前に引き出したところ、勢いあまり積み荷が被災者側に傾き、被災者の頭上から激突し被災したものの。

災害発生月日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験期間	被災時の作業内容	災害の概要
2年10月4日	はさまれ、巻き込まれ	トラック	男性	65	貨物自動車運転者	19年	荷の積み込み	配送センターにおいて、10tトラック用バース(プラットホーム高さ:1.3m)にて、4tトラック(種類:アルミバン、荷台高さ:1.0m)に荷の積み込みを終え、荷台後方でテールゲートを閉める作業中に、荷台とプラットホームの高さ調整のために後輪下に設置していた台木(高さ:15cm)から後輪が落下したためトラックが後進し、トラックとプラットホームとの間に挟まれたもの。
2年10月2日	飛来、落下	フォークリフト	男性	47	とび工	28年	フォークリフト誘導	トラックの荷台上に幅30cm×高さ30cm×長さ3.5mの鉄骨を3段4列積み込んだ上(地上高2.4m)にりん木を敷き、連結した2本の鉄骨(荷姿:幅40cm×高さ80cm×長さ3.5m、重量1.4t)をフォークリフトを用いて積み込んでいた際、当該鉄骨がフォークリフトの反対方向に倒れ、同所でフォークリフトの誘導を行っていた被災者とともに地上まで落下し、被災者が鉄骨の下敷きとなって死亡したものの。
2年9月29日	交通事故(道路)	トラック	男性	36	貨物自動車運転者	4年	荷の積み込み作業	運搬先事業場前の道路上にて駐車中の自車トラックの後方で荷物の積み込み作業を行っていたところ、後方より別のトラックに追突され、自車、相手車に挟まれ死亡した。
2年9月17日	交通事故(道路)	トラック	男性	65	貨物自動車運転者	10年	自車に戻る途中	被災者は荷主に書類を届けた後、帰社するため自車の駐車場所に戻ろうと、道路を徒歩で横断していた。その際、横断経路左側の路肩に停車していたトラックターヘッドが後進して被災者を轢過したため、外傷性ショックにより死亡したものの。
2年9月17日	交通事故(道路)	トラック	男性	46	貨物自動車運転者	26年	トラックの運転	大型トレーラーがガードレールを突き破り約5メートル下の斜面に転落し、運転席に乗車中の被災者が死亡したものである。(単独事故、現場は下り勾配の右カーブ)
2年9月14日	はさまれ、巻き込まれ	高所作業車	男性	64	交通運輸業	38年	塗装	高所作業車にて塗装作業中、高所作業車と鉄骨の間に頭部を挟まれたもの。
2年9月12日	墜落、転落	トラック	男性	44	貨物自動車運転者	1ヶ月	ドライブレコーダー取り付け作業	トラック等駐車場にて、各トラックにドライブレコーダーを取り付ける作業を行っていたところ、被災者がトラックの近くで仰向けに倒れていた状態で発見された。災害発生後、治療中であったが、死亡したものの。

災害発生 月日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験 期間	被災時の 作業内容	災害の概要
2年 9月 9日	墜落、転 落	フォーク リフト	男性	28	フォーク リフト運 転者	7 ヶ月	フォーク リフトの 運転業 務	被災者は、フォークリフトを運転し、空パ レットの移動作業を行っていたところ、 前進操作中にプラットホーム端部から フォークリフトごと転落し、下敷きになり 死亡したものの。
2年 9月 9日	交通事 故(道 路)	乗用車、 バス、バ イク	男性	22	作業者・ 技能者	2 年	自動車の運 転業 務	被災者ら4名は、埠頭に停泊中のスク ラップ運搬船にスクラップを積込む作業 に従事するため、社有車にて埠頭で待 機中、日差しを避けるため同運搬船の 日陰に移動して後退で駐車しようとした ところ、岸壁から海中に転落したもの。 運転席以外にいた労働者3名は自力で 車から脱出したが、運転席の労働者と 脱出したうち1名が溺死したもの。
2年 9月 9日	交通事 故(道 路)	乗用車、 バス、バ イク	男性	19	作業者・ 技能者	1 ヶ月		被災者ら4名は、埠頭に停泊中のスク ラップ運搬船にスクラップを積込む作業 に従事するため、社有車にて埠頭で待 機中、日差しを避けるため同運搬船の 日陰に移動して後退で駐車しようとした ところ、岸壁から海中に転落したもの。 運転席以外にいた労働者3名は自力で 車から脱出したが、運転席の労働者と 脱出したうち1名が溺死したもの。
2年 9月 5日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	58	貨物自 動車運 転者	5 年	トラック 運転	被災者が運転する3トントラックが直進 し、交差点に進入したところ、対向車線 から右折してきた軽自動車と衝突した。 被災者のトラックはその衝撃で道路脇 にある街路樹に衝突し全身打撲により 死亡した。
2年 9月 3日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	32	交通運 輸業	6 年	配送	被災者は配送先の在宅確認を終え、配 送する荷物を取りにトラックに向かう途 中、走行してきた軽トラックにはねられ、 約1時間後に死亡が確認されたもの。
2年 8月 28日	墜落、転 落	トラック	男性	75	貨物自 動車運 転者	10 年	トラック の荷台 に鉄骨 の積み 込み	工場において鉄骨の積み込み作業後、 荷台で水分補給をし、少し休憩した後、 荷台から下りようとした際、立ちくらみで バランスを崩し、荷台から落ち左肋骨部 骨折、頭部を強打した。その後、病院に 搬送され治療を受けていたが死亡した。
2年 8月 28日	交通事 故(道 路)	乗用車、 バス、バ イク	男性	69	交通運 輸業	7 年	自動車 運転	被災者は、配送先への配送完了後、ワ ゴン車で事業場へ戻っていたところ、坂 下トンネル内で、被災者が運転するワゴ ン車が側壁に激突し、その弾みで対向 車線の側壁に激突し、車外に投げ出さ れた状態で発見された被災者が、搬送 先の病院で死亡したもの。

災害発生 月日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験 期間	被災時の 作業内容	災害の概要
2年 8月 13日	墜落、転 落	トラック	男性	61	貨物自 動車運 転者	1 年	飼料の 荷積み	被災者は貨物自動車（粉粒体運搬車）のタンクに牛の飼料を投入するため、高さ283cmのタンク上部に上がり作業を行っていたところ、タンク上部より墜落、コンクリート地面に頭部を激突して死亡したものの。
2年 8月 6日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	34	貨物自 動車運 転者	3 ヶ月	車両の2 マン運行 の片方 (当時は 助席)	現場は片側一車線の直線道路。事故当時、家畜運搬車（以下A）は国道を下り方向に走行していたところ、対向車線を走行していたトレーラー（以下B）が迫っている中でAの前方を走行していた乗用車を追い越したことで、対向車線のBが右にハンドルを切り下り車線にはみ出したところ、Aも本来の走行車線（下り車線）上に戻ったため衝突し、Aの助手席にいた被災者が出血性ショックのため死亡したものの。
2年 7月 26日	墜落、転 落	その他の 動力 運搬機	男性	76	貨物自 動車運 転者	38 年	ターレ ット トラック による鮮 魚の運 搬	所属営業所における配車事務等と市場における構内運搬等を兼務している労働者が、市場内でターレットトラックで右折したときに角に置いてあったパレットに車両が乗り上げ、運転席から転落して左側頭部を強打し、救急搬送されたが病院で死亡した。
2年 7月 22日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	34	事務員	3 年	運転補 助業務	被災者がトラックの助手席に乗っていたところ、当該トラックが別のトラックに追突し、死亡したものの。
2年 7月 18日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	33	貨物自 動車運 転者	5 年	貨物運 搬作業 (運転)	国道交差点の片側3車線の真ん中で信号待ちで停車していた大型トラックに、後方より貨物自動車が追突した。当該運転手は全身を強く打ち死亡。
2年 7月 14日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	49	運転者	19 年	高速道 路上をタ ンクロー リーで運 転中	被災者運転のタンクローリーがトラックに追突した。なお、被災者は頭蓋骨骨折で死亡し、追突されたトラック運転手は頭部に軽傷を負ったものの。
2年 7月 6日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	49	貨物自 動車運 転者	19 年	貨物自 動車運 転	被災者がトラックを運転し、トンネルを南へ走行中、ハンドル操作を誤りトンネル内の側壁にぶつかり、被災者が車外へ投げ出されて、トンネルの壁に頭を打って死亡した。
2年 7月 1日	はさま れ、巻き 込まれ	トラック	男性	52	貨物自 動車運 転者	26 年	タンク ローリー の運転 及び圧 送作業	災害発生場所に所在する事業所の水源地区内において、次亜塩素酸ソーダの運搬及び圧送業務を請け負った労働者が、11.9度の傾斜にタンクローリーを停車し、コンプレッサーを用いた次亜塩素酸ソーダの圧送作業を終えた後、圧送部分のホースを取り外すため車両を降りたところ、何らかの原因で車両が動き出し、車両と門扉との間に身体を挟まれ、死亡した。

災害発生 月日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験 期間	被災時の 作業内容	災害の概要
2年 6月 30日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	63	貨物自 動車運 転者	30 年	トラック 運転作 業	被災者は、片側1車線のトンネル内において大型トラックを運転していたところ、対向車線を走行していた大型トレーラがスリップしてハンドル操作不能状態となり、センターラインを越えて被災者が運転する車線に突っ込んで来たため、被災者が運転する大型トラックと衝突し、大型トラックを運転していた被災者が死亡したものの。
2年 6月 27日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	61	貨物自 動車運 転者	30 年	トラック 運転中	港でコンテナ積みトラックに荷物を積んだ被災者が会社へ戻るため自動車専用道路を走行中、中央分離帯を越えて反対車線(被災者側車線)にはみ出してきたトラックと正面衝突した。
2年 6月 22日	墜落、転 落	トラック	男性	53	貨物自 動車運 転者	1 年	荷卸し作 業	工場において、被災者がトラック荷台で鉄筋材の荷卸し作業中に、トラック荷台から墜落して首骨を骨折したものの。災害発生後に緊急搬送されたが、死亡。
2年 6月 18日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	62	貨物自 動車運 転者	3 年	トラック の運転	国道の交差点において被災者が運転する4tトラックが右折待ちの10tトラックに追突した。10tトラックは弾みで前の乗用車に衝突し、3台が絡む玉突き事故となった。被災者は搬送先の病院で死亡した。10tトラックの運転者、乗用車の運転者は救急搬送はなく軽傷。被災者は配送先から営業所へ戻る途上であった。
2年 5月 28日	激突され	フォーク リフト	男性	71	貨物自 動車運 転者	30 年	フォーク リフトの 誘導	工場(荷主)敷地内において、同社労働者がフォークリフトを運転し、被災者が運転してきた車両積載形トラッククレーンの荷台にコンクリート製品2枚1束(1枚700~900kg)を積み込んでいたところ、フォークに載った製品が荷台上で位置決め作業していた被災者の方向へ倒れ掛かり、製品と一緒に荷台上から地面に転落し、製品の下敷きとなって死亡したものの。
2年 1月 21日	その他	起因物なし	女性	47	貨物自 動車運 転者	5 年	運転者	荷主先で荷卸し後、体調不良の訴えを同僚に電話連絡。かかりつけの病院を受診。救急車で移送され治療を受けたが、くも膜下出血で死亡したものの。
2年 1月 19日	その他	起因物なし	男性	61	貨物自 動車運 転者	30 ヶ月	トラック の運転 中	日用品配達のため、2トントラックを運転して国道を走行中、停車中の乗用車と接触し、そのまま数百メートル走行した地点で、運転席で気を失い停車しているところを付近の住民に発見された。搬送先の病院で脳出血(被殻出血)により死亡した。

【荷台からの転落防止のために】

格納式サイドステップのご紹介

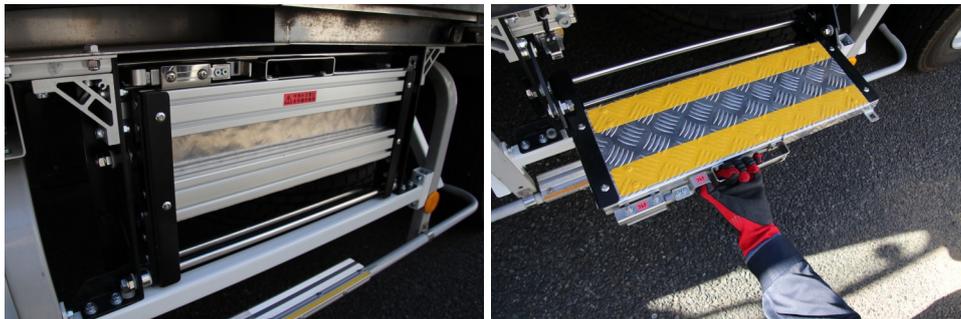
トラック荷台からの転落防止のため、後付可能な格納式サイドステップを研究用に取り付けたことを独立行政法人労働者健康安全機構労働安全衛生総合研究所大西明宏研究員※1からご紹介いただきましたのでお知らせいたします。

陸運業の労働災害において最多であるトラック荷台からの転落等のうち、約40%が荷台からの昇降時に発生しています。

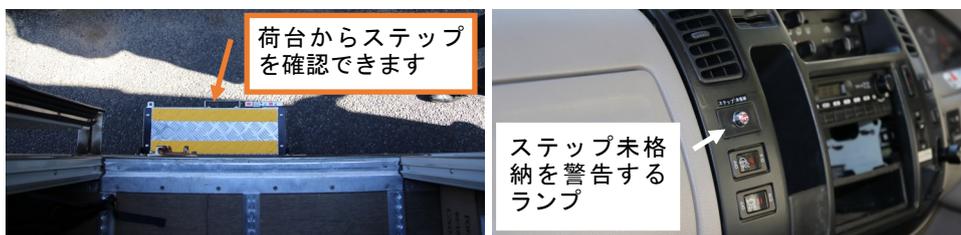
この格納式サイドステップ※2は、片手で展開・格納できるとともに、荷台からステップが見えない等の問題も解消しています。また、格納忘れによる事故防止機能として未格納警告ランプ、エンジン稼働不可機能等も搭載しております。



トラックに後付可能で、ワンタッチで展開・格納できます。



格納式サイドステップ「IsonoBody手動サイドステップ」



※1…大西研究員には、本誌令和2年6月号、7月号、8月号にて「トラック荷台からの転落防止を考える」と題し、荷台昇降時の転落災害の多さと災害防止のための昇降設備等について解説いただきました。

※2…本商品は、「株式会社いそのボデー」が製品化し、「IsonoBody手動サイドステップ」として販売している商品です。[商品の詳しい説明はこちら](#)

お問い合わせ電話番号 023-624-1711（株式会社いそのボデー）

【陸災防会員事業場の取組】

災害に学び、自車に墜落転落防止用の装置を架装！！

～ヤグチ物流の取組～

千葉県野田市の会員事業場「ヤグチ物流株式会社」（以下「ヤグチ物流」という。）が、バルクトレーラー（箱型トレーラー）に墜落転落防止用装置を架装しました（写真1）。

この装置の架装には、ヤグチ物流と車両メーカーとの度重なる打合せを経て開発に至りました。また、この装置の架装に当たってはエイジフレンドリー補助金が活用されています。

このたび、社員が一生涯安心して働ける会社を目指すことを経営方針としているヤグチ物流へ訪問し、谷口定之代表取締役社長にお話を伺いました。



写真1 独自に開発した墜落転落防止用装置

今回、墜落転落防止用の装置を自車に取り付けることとしたきっかけをお聞かせください。

谷口 2019年7月に高齢ドライバーが小麦の引取先でバルクトレーラーの上部約3.6mの高さから墜落した災害の発生がきっかけです。

引取先のほとんどに墜落転落防止のための設備が無く、再発防止対策のため自社車両に墜落転落防止のための設備を付けてしまおうという発想です。

開発までの経過（車両メーカーとのやり取り）、苦労された点、工夫された点をお聞かせください。

谷口 ベースとなる車両自体は基本設計が決まっていたので、その外装部に墜落転落防止装置を付ける為には下地のフレームから強度を見直す必要がありました。万が一、人間が墜落・転落し荷重が掛かった場合でも強度を確保しなくてはなりません。

それと、柱は手動式ウインチを使いワイヤーの巻き取り巻き戻しで起倒させるのですが、定滑車と動滑車をうまく組み合わせ、

女性でも軽く巻き取れるようになっていきます（写真2）。



写真2 トレーラーのサイドガード内に設置された手動式ウインチ

また、親綱には最軽量最強の超高分子ポリエチレン繊維で編まれたダイニーマというロープを使用しているのもマニアックな拘りです。そういったことを車両メーカー（日本フルハーフ）の設計の方と何度もやり取りし進めてきました。設計から製作まで携わっていただいたメーカーの方々には本当に感謝しています。



墜落転落防止用装置が倒れている状態

今回、厚生労働省のエイジフレンドリー補助金を活用されたとお聞きしましたが、補助金利用の経緯についてお聞かせください。

また、補助金を利用された感想をお聞かせください。

谷口 業界紙の座談会の席上でこの墜落転落防止装置の話をしていただいたところ、厚生労働省担当官から、エイジフレンドリー補助金の対象になるのではとアドバイスをいただいたのが契機です。

その後申請に当たり、補助金事務センターに何度か電話で問い合わせした際も親切に対応いただきました。手続きに際しての不足書類等もメールのやり取りで柔軟に対応していただけたので様々な面で安心感がありました。

今後の陸運業における高年齢労働者の労働災害防止対策を進めるに当たって重要なことをお聞かせください。

また、行政、陸災防に望まれることをお聞かせください。

谷口 経営者と社員双方の危険を見抜く目（KYスキル）は不可欠だと思います。そのスキルを活かし現場にある危険個所を察知し、如何にスピーディーに改善できるかが重要だと思います。

行政、陸災防には、改善事例や補助金の活用事例などの情報をできるだけ多く発信していただければと思います。

御社の要望が実り、後日荷主側において、出荷場の屋根にドライバー装着用の墜落制止用器具と連結させるための可動式フックを設置されたとお聞きしました。こうした荷主側における積極的対応が望まれますが、御社のお考えをお聞かせください。

谷口 荷主企業への依頼はどうしても遠慮しがちになってしまいますが、危険個所の改善要望は積極的に発信し、たとえ経費がかかることでも、それが荷主企業にとって



ヤグチ物流株式会社 谷口定之 代表取締役社長

メリットのあることだと理解してもらうことが大切だと思います。

荷主企業の中には、危険個所があっても何もせずそのままにする、そもそも危険に気づいてないこともあるかもしれません。そんな時はただお願いするのではなく、具体的な方法や仕組みを提案してあげること、その会社の物流品質の1つではないでしょうか。



ヤグチ物流株式会社 外観

労働災害防止対策への取組は、経営トップの姿勢が最も重要と存じますが、谷口社長の意気込みをお聞かせください。

谷口 日頃、仕事で安全衛生に深く関わっている方々が自宅の植木の手入れや雨樋の掃除でハシゴを使うこともあるかと思います。その際、果たしてヘルメットを被っているでしょうか？

本来安全は「職場の安全」ではなく「生活の安全」であるべきと考えます。経営トップの重要な仕事のひとつは「安全の創造と安全の工夫」です。これからも安全を追求していきます。

【陸上貨物の荷主、配送先、元請事業者等のみなさまへ】

荷役作業場所における安全確保にお取り組みください！

－厚生労働省と陸災防が安全確認リーフレットを作成しました－

厚生労働省と陸災防では、陸運業における荷役労働災害が高止まりしていることから、荷主、配送先、元請事業者等に向けた荷役作業場所における安全確保のためのリーフレット「荷役作業の安全確保が急務です！」を作成いたしました。

厚生労働省作成のリーフレットは、陸運業における労働災害の傾向とともに、荷役作業の安全対策チェックリスト、好事例等を示しており、リーフレットを活用することで荷役場所の施設・設備の安全対策、荷役作業等についての書面契約化について確認できるものとなっております。

また、陸災防では厚生労働省作成のリーフレットに、安全作業連絡書（例）と荷主等チェックリストを合わせた独自のリーフレットを作成いたしました。

つきましては、次のURLよりリーフレットをダウンロードしていただき、荷役作業場所における安全確保にご活用ください。

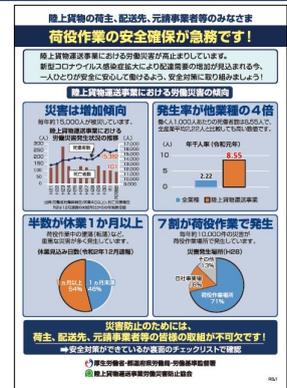
厚生労働省作成リーフレット「荷役作業の安全確保が急務です！」（A4/2ページ）

<https://www.mhlw.go.jp/content/000729304.pdf>

陸災防作成リーフレット「荷役作業の安全確保が急務です！」（A4/4ページ）

<http://rikusai.or.jp/uploads/pdfs/rikusaiboban-leaflet.pdf>

同リーフレットに示されております「現場で取り組まれている好事例（「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集」（亀戸労働基準監督署）」）についての取組を以下にご紹介します。



陸災防作成のリーフレット「荷役作業の安全確保が急務です！」

陸運業における労働災害防止対策好事例集の活用

～東京労働局亀戸労働基準監督署の取組～

厚生労働省作成リーフレット「荷役作業の安全確保が急務です！」に示されております具体的取組の参考として、令和元年度に東京労働局亀戸労働基準監督署（以下「亀戸署」という。）が作成した「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集」（以下「好事例集」という。）のリンク先が紹介されています。この亀戸署の取組についての詳細を当時の亀戸署久保田安全衛生課長（現新宿労働基準監督署安全衛生課長）にお聞きしました。

【平成30年の亀戸署管内における陸運業の労働災害発生状況】

亀戸署管内（東京都江東区内）は、倉庫や物流会社が多く、また、臨海地域には港湾埠頭や市場があるためか、管内は陸運業の大小規模事業場が数多く、物流の街トラックの街です。

当時、管内の陸運業における労働災害発生状況は、死傷者数が年間168人で全業種の約3割（東京全体は約1割）を占めており、都内では最多で、かつ建設業の3倍以上も発生していました。そのことから陸運業を重点業種

とした対策が急務と考え、陸災防東京都支部深川支部・城東支部や署窓口での労働災害事例や対策などの広報活動を中心に実施していましたが、減少傾向が見られませんでした。

【初年度の取組は、災害分析と安全パトロール】

減少しない災害への対策の一つとして陸運事業場への安全パトロールを実施することとしました。

はじめに、労働災害の分析を行い「亀戸署荷役5大災害（陸運業における労働災害防止

対策好事例集にチェックシートとして掲載しています。）」を拾い出し、パトロール時の指導文書を作成しました。

次に、指導事項を改善するためのヒントとなる15種類ほどのパンフレット類と管内における陸運業の現状、さらに署長メッセージを袋詰めした「陸運安全パック」を作成しました。

「亀戸署長陸運安全パトロール」と称して2日間で16事業場に対して実施し、その後事業場から提出された改善報告書の内容を見ると、①荷台への昇降設備の導入、②荷台へ昇降する際の取手の設置、③荷台からの墜落防止のため親綱支柱と親綱の設置、④構内フォークリフトの作業区画の明示、⑤ストレッチの導入などが報告され、予想をはるかに上回る安全対策の好事例が多数あり、この好事例を今後周知することで各事業場の取組を推進することとしました。

【2年度目は、陸運業安全対策講習会の開催と安全パトロール】

2年度は、陸災防東京都支部城東支部と共催で安全対策講習会を開催（陸災防と共催した補助事業による集団指導のため無料）しました。講習会では、亀戸署荷役5大災害の発生状況及び前年度の安全対策好事例などを紹介、さらに陸運業の重点課題である腰痛予防対策についても陸災防本部安全管理士より併せて説明しました。

なお、講習会出席事業場にはあらかじめ対策が必要な事項についての自主点検配布、未

実施な場合は自主的に改善をするよう促しました。

その後、2年目のパトロールを実施しましたが、講習会等の成果もあり、安全対策を事前に実施した事業場から多くの好事例が収集できました。

【好事例集作成とその活用】

こうした経過を踏まえ、収集された事例を取りまとめた好事例集を作成し、亀戸署窓口配付やホームページでの公開、さらに陸災防東京都支部深川支部・城東支部を通じて周知、広報しました。その効果もあり、現在亀戸署の陸運業の労働災害発生状況は順調に減少してします。

【経営トップの安全意識の向上は大事】

経営トップが、好事例集に掲載されている「荷役作業中の労働災害防止のためのチェックシート」を活用して、事業場における安全対策をもう一度見直していただき、未実施である場合は、好事例集の各対策を参考に、荷主等と連携して対策を実施することにより、荷役作業に従事する労働者がより安全で安心して働くことのできる快適な職場づくりに取り組んでいただきたいと思います。

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集」

<https://jsite.mhlw.go.jp/tokyo-roudoukyoku/content/contents/000583798.pdf>



厚生労働省作成リーフレット
「荷役作業の安全確保が急務です！」
「現場で取り組まれている好事例」掲載ページ



亀戸労働基準監督署作成
「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集」

【連載】

メンタルヘルスのスペシャリストによる連載です

マコマコ
博士のメンタルヘルス 2021
(第2回)

テーマ「『ほどほど』が大切、でも難しい」

精神科医 夏目 誠

業績悪化・リストラでストレス過剰

45歳の大野太郎(仮称)さんは会社経理課長。彼は野球少年でした。勤務している会社の業績が悪く、昨年から「選択と集中」を目的としてリストラが行われています。同時に希望退職の募集も。彼の課も2人減員で、仕事が多忙となりました。帰宅時間も22時過ぎになった。

職場はギスギスし雰囲気が悪くなっていく一方。皆疲れ、不満が溜まり、イライラが高じていた。笑顔が消え、きつい表情や無表情になりました。必要最小限度の会話しかなくなり、ちょっとしたことで口論になります。



少年野球監督が楽しみ

そんな彼の楽しみは休日にする、小学性野球チームの監督をすることです。毎週、欠かさず指導をしました。素直で熱心な小学生だから教えがいがあります。指導をしながら野球ができる楽しみもあって熱中した。しかも職場ストレスが強いから、余計に監督に没頭したようです。

しかし彼は45歳なので、「体の予備能力低下」があった。休日に行うので、心身の休養が取れなくなりました。しだいに疲労が蓄積していきました。でも彼は疲労を感じていなかった。

「職場ストレス」解消するため
「少年野球チーム監督」に
熱 中

1. 体力・疲れの程度
2. 不調のサイン
3. 周囲の気づきと助言

「ほどほど」への気づき

図。「ほどほど」にすると言うのは=自己コントロール力

「疲弊性うつ病」に

ストレス解消として没頭した野球監督と仕事の疲れも重なり、過度の蓄積疲労に陥っていったのです。「何事もほどほどが大事」ですね。大野さんは「ほどほど」がわからず、病気になるしました。精神科医を受診し、「疲弊性うつ病」と診断されました。クスリ（抗うつ剤）を投与され、野球を離れて休養を取るようになったのです。

カウンセリングの過程で、彼が気づいたのは、「もう若くはない。無理はいけない。ほどほどに楽しむのが良い」でした。監督からコーチになり、参加も毎週から月に2回にしました。今も仕事と野球を両立している大野さんです。

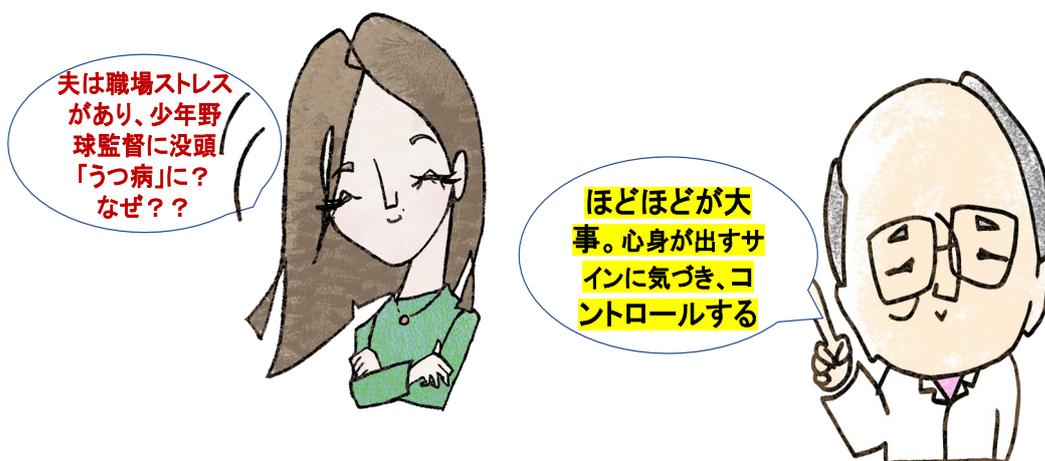
「ほどほど」ができるのは、「気づき」と「自己コントロール力」です。過剰警報は図示したように疲れや不調サインなどから気づいてほしい。それができない場合、周囲の人に助言を求めるのも良いでしょう。

「ほどほど」を知った、彼の言葉こそ

彼は「2週に1回のコーチにしました。このくらいが妥当です」、「あのころは職場ストレスが溜まって、イライラしていた」、「無心に熱中して野球をしている子どもを見ていると、モヤモヤが吹っ飛びました」、「監督なので、試合に勝ちたい。熱が入りすぎました」、「過労がわからなかった。自覚するのは難しいですね」、「スポーツや気分転換もほどほどか」、「心配してくれた仲間の意見が聞けなかった。それが、いけなかった」と述懐しています。これらの言葉は、自己コントロール力養成の一助になるので、熟読してくださいね。

最後に「マコトの一言」で締めます。

マコトの一言



秋吉 | 夏目

【連載Ⅱ】安全衛生水準向上にお役立てください！

やさしく解説「労働安全衛生法」

第11回

8 作業主任者（第14条）

(1) 作業主任者制度

作業主任者制度は、危険・有害性が高い作業で一定のものについて、労働災害発生を防止するための管理を行うため、技能講習を修了した者など一定の資格を有する者がその管理を行うとしたもので、次の安衛法第14条に規定されています。

事業者は、高圧室内作業その他の労働災害を防止するための管理を必要とする作業で、政令で定める（※1）ものについては、都道府県労働局長の免許を受けた者又は都道府県労働局長の登録を受けた者が行う技能講習を修了した者のうちから、厚生労働省令で定める（※2）ところにより、当該作業の区分に応じて、作業主任者を選任し、その者に当該作業に従事する労働者の指揮その他の厚生労働省令で定める事項（※3）を行わせなければならない。

(2) 政令で定める（※1）作業

作業主任者を選任すべき作業は、労働安全衛生法施行令（以下「安衛法施行令」といいます。）第6条に列挙されていますが、今回は陸運業に関係の深い「はい作業主任者」について説明をします。

「はい」とは、倉庫、上屋又は土場に積み重ねられた荷（小麦、大豆、鉱石等のばら物の荷を除く。）の集団をいいます。このはい作業主任者は、高さが2メートル以上のはいのはい付け又ははい崩しの作業に選任が必要です。ただし、荷役機械の運転者のみによって行われるものを除きます。

なお、人力で、はい上のものをばらしたり、はいの荷の一部を取り出すような作業が一部でもあると、はい作業主任者の選任が必要です。

(3) 厚生労働省令で定める（※2）作業区分

作業の区分ごとに資格を有する者は、安衛則第16条（別表第1）に列挙されていますが、「(2)」のはい作業については、はい

作業主任者技能講習を修了した者を選任する必要があります。この講習の受講資格は、満18歳以上ではい付け又ははいくずしの作業に3年以上従事した経験を有する者です。

(4) 厚生労働省令で定める事項（※3）

はい作業主任者の職務については、安衛則第429条に、次のように規定されています。

- ① 作業の方法及び順序を決定し、作業を直接指揮すること。
- ② 器具及び工具を点検し、不良品を取り除くこと。
- ③ 当該作業を行なう箇所を通行する労働者を安全に通行させるため、その者に必要な事項を指示すること。
- ④ はいくずしの作業を行なうときは、はいの崩壊の危険がないことを確認した後に当該作業の着手を指示すること。
- ⑤ 昇降設備及び保護帽の使用状況を監視すること。

(5) 作業主任者の職務の分担

作業主任者の職務の分担については、安衛則第17条に規定されています。

作業を同一の場所で行なう場合において、当該作業に係る作業主任者を2人以上選任したときは、それぞれの作業主任者の職務の分担を定めなければならない。

なお、はい作業主任者は、労働者を直接指揮する必要がありますので、作業主任者が不在の際に備えて、正・副を選任しておくといでしょう。

(6) 作業主任者の氏名等の周知

作業主任者の氏名等の周知については、安衛則第18条に規定されています。

作業主任者を選任したときは、当該作業主任者の氏名及びその者に行なわせる事項を作業場の見やすい箇所に掲示する等により関係労働者に周知させなければならない。

【連載Ⅲ】 事故事例を自分の現場の情報源とするために

解説！「労働災害の『事故の型』」

第2回

陸運業における『事故の型』

陸運業における死傷災害を「事故の型別」で見ると、令和元年データによれば「墜落・転落」が最も多く28%、次に「転倒」16%、「動作の反動・無理な動作」16%が並び、以下「はさまれ・巻き込まれ」11%、「激突」8%「交通事故」5%、と続きます。例年、同様の状況が続いています。

この連載では、これら主要な事故の型別に、説明や事故事例の紹介をしていくことにします。

1 墜落・転落

墜落、転落は、その結果として人が何ものかに激突した場合をいい、事故の型分類「2 転倒」や「3 激突」と同じ激突系の、その細分類の一つになります。

- ・ 人が樹木、建築物、足場、機械、乗物、はしご、階段、斜面等から落ちることをいう
- ・ 乗っていた場所がくずれ、動揺して墜落した場合を含む
- ・ 車両系機械などとともに転落した場合を含む
- ・ 感電して墜落した場合には感電に分類する等の説明がされています。

どこから墜落や転落したかを明らかにすることが必要で、その作業箇所・作業面等が墜落・転落の起因物であって、人が墜落や転落して激突した物は加害物となり、起因物とはなりません。

転落してはさまれた場合は、「はさまれ」に分類せず、転落に分類されます。

「墜落」と「転落」の違い

「墜落」と「転落」、この差異は何か、ご存じでしょうか。

「墜落」とは、「こう配が40度以上の斜面上の落下」、また「身体が完全に宙に浮いた状態で落ちること」と定義されます。例えば、建築・構造物、屋根、足場、はしご・脚立など、急な斜面からの落下で、高所作業中に足場を踏み外すや、屋根から滑り落ちる、などのケースがあります。

一方、「転落」とは、「こう配が40度未満の斜面からの落下」、また「階段や坂道などに接しながら落ちること」を言います。例えば、階段から足を滑らせる、傾斜のある床などから滑り落ちる、などがあります。

ただこの差異、分類上は同じ型ですから、あま

り意識する必要はないかもしれません。

「墜落・転落」の災害例

- ・ 59歳、「積載荷重3.5トンのトレーラーに木材チップを積み込み、シート掛け作業を行っていたところ、荷台から363cm下の地面に墜落」
- ・ 59歳、「配送先でトラックを駐車、荷物を運ぶためトラック荷台から降りようとしたところ、車両ステップを踏み外し墜落」
- ・ 53歳、「最大積載量28.4トンのトレーラーの荷台上で荷に掛けられたシートを畳む作業等の荷卸し準備作業を行っていたところ、高さ148cmの荷台上から墜落」
- ・ 60歳、「荷卸し後に荷台に翌日使用するパレットを積み込んでいる運転者が、その後に荷台後方で倒れていた。荷台にはラッシングベルトが一部付けられていた状態」
- ・ 63歳、「7.5トントラックに石膏ボードを積んだ後、シート掛けのため荷台前部に移動中、バランスを崩し2.6m下の地面に墜落」
- ・ 46歳、「2.1トントラックの荷台床のローラ板を裏返す作業中、荷台の後方端部を踏み外し転落」
- ・ 45歳、「13トントラックで鋼製の型枠材の運送途中、停車して積荷の再荷締・増締を行っていたところ、荷台上から転落」

これらは全て2020年発生のもので、荷役作業中に荷台から墜落転落によって頭部を打撲し死亡した労働災害です。荷台からの墜落転落で、保護帽を着用していなかった、着用していても墜落時等に脱げ落ちた、は枚挙にいとまがありません。

墜落転落災害の防止対策として、まずは安全な昇降設備等を考えるのが第一義とはしながらも、やはり「必ず保護帽を着用して荷役作業を行う」ことの重要性は思わざるを得ません。

また、保護帽は着用していても、これが「飛来・落下物用」のものであることをよく見かけます。荷役作業では、墜落転落時の頭部外傷や骨折を防ぐために、帽体内部に衝撃吸収ライナーを備えた墜落時保護用の保護帽の着用が必須です。

「あご紐を確実に締める」ことの社員教育、劣化や破損したものは使わない、耐用年数を守る、これらの社内管理も肝要となります。

令和3年度「安全衛生標語」を募集します！

安全衛生意識の向上に繋がる標語応募にお取り組みください！

当協会では、陸運業で働く人々の安全と健康を守り、労働災害の防止に取り組んでいくことを呼びかける「安全衛生標語」を募集いたします。

入選作品は最も優れたものを最優秀賞、それに次ぐものを優秀賞とし、令和3年11月11日（木）に熊本県熊本市にて開催する第57回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会において顕彰するとともに、当協会のホームページや広報誌「陸運と安全衛生」で公表いたします。

なお、入選作品は、当協会の安全ポスターのスローガン等に用いる他、会員企業・事業場で広く活用していただくこととしております。

皆様から多数の応募をお待ちしております。

募集の目的

企業・事業場における安全衛生意識の高揚を図り、自主的な安全衛生活動の推進に寄与すること。

主催

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

標語のテーマ

次の3部門について、陸運業で働く人々の安全と健康を守り、労働災害の防止に取り組んでいくことを、具体的かつ簡明な表現で呼びかけるもの

(1)「荷役」部門

荷役作業における労働災害の防止を呼びかけるもの

[テーマ例]

- ① 荷役作業時の墜落・転落又は転倒の防止に関するもの
- ② 荷主等との連携に基づく災害防止に関するもの
- ③ 高年齢労働者の荷役労働災害防止に関するもの
- ④ 法令の遵守や自主的な安全衛生活動の推進に関するもの
- ⑤ 危険予知活動、リスクアセスメント等の実施に関するもの
- ⑥ フォークリフト、ロールボックスパレット等による災害防止に関するもの

(2)「交通」部門

交通労働災害の防止を呼びかけるもの

[テーマ例]

- ① 過労運転防止のための運行管理（適切な休憩の付与等）に関するもの
- ② 高年齢運転者の交通労働災害防止に関するもの
- ③ 法令の遵守や自主的な安全衛生活動の推進に関するもの
- ④ 交通KY（交通危険予知活動）の実施に関するもの
- ⑤ 安全運転の実施に関するもの

(3)「健康」部門

健康の確保・増進を呼びかけるもの

[テーマ例]

- ① 健康診断の実施と事後措置の徹底に関するもの
- ② ストレスチェック等のメンタルヘルス対策に関するもの
- ③ 過重労働対策（恒常的に時間外労働を発生させない労働時間管理等）の徹底に関するもの
- ④ 腰痛予防に関するもの

応募の資格

次のいずれかに該当する方（家族の方を含みます。）

- (1) 当協会の会員事業場の役員・従業員である方
- (2) 当協会の労働災害防止活動にご理解・ご支援をいただいている企業、団体、事業場等の役員・従業員である方
- (3) 当協会支部の役職員の方

応募の方法

- (1) 作品は、自作で、未発表のものに限ります。どの部門についても応募いただけますが、1部門の作品数は、お一人につき、3点以内としてください。
- (2) 応募用紙は、当協会のホームページからダウンロードできます。「令和3年度『安全衛生標語』募集のご案内」のページをお開きください。
この応募用紙は、「個人用」と「事業場一括応募用」の2種類があります。事業場で何人かの方々の作品を取りまとめて応募される場合には、「事業場一括応募用」の用紙をお使いください。
- (3) ホームページからダウンロードした応募用紙によらない場合は、応募作品のほか、必ず次の事項を記載した内容のものでご応募ください。
ア 応募者の氏名とふりがな
イ 応募者の勤務先
勤務先名（例えば、〇〇会社〇〇支店〇〇…〇〇課）
勤務先の住所・郵便番号と電話番号
ウ 応募する部門の別（「荷役」、「交通」、「健康」）
事業場で何名かの方々の作品を取りまとめて応募される場合には、どの作品がどの方のものであるかも明らかにしていただき、また、応募の取りまとめをされた方の氏名と連絡先も記載してください。
- (4) 記入を終えた上記(2)又は(3)の応募用紙等は、Eメール、ファックス、郵送（葉書、封書）等の方法により、当協会あてお送りください。
- (5) 上記(2)又は(3)の応募用紙等に記載された個人情報、当協会が責任をもって管理し、入選作品の選考時における確認と入選の通知、賞品の発送及び入選者の公表のためだけに利用し、その他の目的での使用や第三者への提供はいたしません。

募集の締切

令和3年4月30日（金）
郵送による場合は、4月30日当日までの消印のあるものを有効とします。

入選作品

- (1) 入選作品数は、次のとおりとし、また入選者には、表彰状のほか次の賞品をお贈りします。

	入選作品数	賞品
最優秀賞	3作品（各部門ごとに、1作品）	2万円分の図書カード
優秀賞	3作品（各部門ごとに、1作品）	5千円分の図書カード

- (2) 令和3年6月上旬に、当協会において入選作品を決定して、ご本人又は応募の取りまとめをされた方に通知いたします。なお、作品の文言について、より具体的かつ簡明な表現となるように、若干の変更をお願いする場合があります。

令和3年11月11日（木）開催の第57回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会の式典で、入選作品とともに、入選者の方に対する顕彰を行います。また、代表1名の方については、式典当日、当協会の会長から直接、壇上にて表彰状及び賞品をお渡しいたします。なお、自宅（又は職場）から大会会場（熊本県熊本市）までの往復の交通費及び宿泊費は、ご負担いただきますようお願いいたします。

- (3) 入選作品は、令和3年6月に、当協会のホームページや広報紙「陸運と安全衛生」で公表します（いずれも、作者の氏名、勤務先の会社、団体等の名称、所属する都道府県支部名を含みます。）。
- (4) 入選作品の著作権は、当協会に属するものとします。
また、入選作品は、当協会が作成する安全ポスターのローガン、印刷物、ホームページ等で用いる他、会員企業・事業場で広く活用していただきます。

応募先・お問合せ先

〒108-0014 東京都港区芝 5-35-2
安全衛生総合会館 10階
陸上貨物運送事業労働災害防止協会
業務部 広報課
TEL : 03-3455-3857
FAX : 03-3453-7561
E-mail : r3hyougo@rikusai.or.jp

ホームページ

<http://www.rikusai.or.jp/>

小企業無災害記録事業場〔令和3年1月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第4種	株式会社福良梱包	12名	平成22年12月1日～令和2年11月30日	福島県

陸災防では、常時29人以下の労働者を使用する事業場の無災害記録について、表彰を行っています。

この無災害記録には、第1種から第5種までの5種類があり、第1種は3年間、第2種は5年間、第3種は7年間、第4種は10年間、第5種は15年間の無災害を称えるものです。

●申請方法

本表彰は、会員事業場からの申請により実施しています。申請に当たっては、各都道府県支部にお申し出ください。事業場の安全衛生に対する取組を応援するため、この制度をご活用ください。

【支部の活動】

広島県支部が荷役災害防止ポスターを作成し、支部会員へ配布

広島県支部は、年末・年始労働災害防止強調運動の一環として、荷役労働災害防止のためのポスター「荷役作業中の死亡災害根絶！」（写真1）を作成し、広島県支部所属の全会員事業場へ配布しました。

ポスターは広島労働局の後援を受け作成、サイズはA2判。トラック・荷台からの墜落、転落災害が陸運業における労働災害の中で最も多いこと、荷役作業中の保護帽着用を訴え、保護帽着用方法の5つのポイント等を紹介しています。



写真2 広島県支部岩本事務局長がポスター等を広島労働局巻幡労働基準部長へ贈呈

12月18日には、広島県支部岩本和則事務局長が広島労働局巻幡由里労働基準部長に報告を兼ねて、ポスター20枚と同じデザインのクリアファイル200枚を贈呈しました（写真2）。岩本事務局長は「各社の労働災害防止と自主点検に役立ててもらえるよう、会報の12月号と一緒に全会員に配布しました。」と説明。巻幡労働基準部長は「我々も局内に掲出するほか、啓発に協力します。」と応じました。



写真1 広島県支部作成ポスター

【労働災害防止活動支援ツールのご案内（4月1日から運用開始！）】

「陸災防労働災害事例生成ツール」を提供します！

陸災防では、小規模事業場においても自社の作業環境や災害事例等を容易に取り込み、安全教育用の素材として生成できる「陸災防労働災害事例生成ツール」を開発しました。

本ツールは、職場の安全教育における災害事例、リスクアセスメントシート等として、陸運関係事業場で幅広く活用することができます。令和3年4月1日より運用を開始します。

- ・Web上で誰でも容易に情報入力ができ、スマホやデジカメで撮影した自社内の写真を取り込むことにより、実態に即した作業現場を再現することが可能です。
- ・画面上で動的に画像が動くことにより、リアリティのある動きを再現できます。
- ・登録された事例は見やすく、シンプルに出力できることから、社内教育等の共有資料として活用できます。

【運用開始までの予定】

- ・本誌3月号にて本ツールの登録方法、使用方法をご案内いたします。
- ・令和3年4月1日に本ツールを運用開始します。



【受講料無料】厚生労働省補助事業 荷役作業安全ガイドライン講習会(荷主向け)のご案内

陸上貨物運送事業の労働災害70%は、トラックの荷台等からの墜落・転落等の荷役作業中に発生しています。さらにその70%は荷主等（荷主、配送先、元請事業者等）の事業場で発生しています。このため、厚生労働省では平成25年3月に「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、陸運事業者及び荷主等それぞれの実施事項が示されました。本年度は、この荷役ガイドラインをご理解いただくための講習会を全国で行います。受講料は無料です。

この講習会は、**荷主等の自社の労働者の労働**

災害防止対策にも参考となる墜落・転落災害、フォークリフト、クレーン、ロールボックスパレット等による災害防止に関する内容も含まれています。



荷主等の企業の皆様には積極的なご参加をお待ちしています。

講習会への参加を希望される方は、陸災防都道府県支部にお申込みいただくようお願いいたします。

多くの皆様のご参加をお待ちしています。

「荷役作業安全ガイドライン講習会(荷主向け)」開催日程

都道府県	開催日	会場	都道府県	開催日	会場
宮城	2月15日(月)	卸町会館 大会議室	東京	3月4日(木)	東京都トラック総合会館
福島	2月17日(水)	福島県トラック協会 県中研修センター	新潟	3月8日(月)	新潟県トラック総合会館
群馬	2月12日(金)	群馬県トラック総合会館	石川	2月25日(木)	石川県トラック会館
右の道府県につきましては、開催終了しております。			北海道、青森、岩手、秋田、山形、茨城、栃木、埼玉、千葉（不開催）、富山、神奈川、福井、山梨、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山、鳥取、島根、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛、高知、福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄		



福岡県にて開催した講習会の様子

高齢労働者に配慮した陸運業のための 労働災害防止対策セミナー（**受講料:無料**）

昨今、高齢労働者の就労が一層進んでおり、60歳以上の労働災害も増加傾向にあります。この現状を受け、厚生労働省では、令和2年3月に「高齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン」を策定しました。このセミナーでは、高齢者の災害の現状、行動特性、災害事例などを紹介し、陸運業において高齢者の労働災害防止対策をどのように進めていくかを提案します。

また、陸運業の労働災害で、墜落・転落に次いで多い災害は、トラック荷台等での荷崩れによるものとなっています。①積み付け・固縛機器の取扱い、②荷締め機の不備による災害事例及びその対策、③荷役作業ガイドラインについて解説します。

全国で開催します。皆さまの積極的なご参加をお待ちしています。

「高齢労働者に配慮した陸運業のための労働災害防止対策セミナー」のご案内

内 容	高齢労働者の労働災害防止対策について トラック荷台での積荷の安全、適切な固定・固縛作業について
定 員	約50名(先着順)
参加費	無料
申込方法	陸災防都道府県支部へご連絡ください。

「高齢労働者に配慮した陸運業のための労働災害防止対策セミナー」開催日程

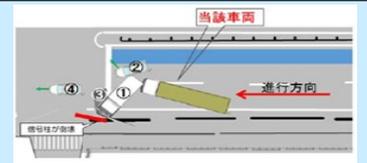
都道府県	開催日	会場	都道府県	開催日	会場
茨城	2月26日（金）	茨城県トラック会館	香川	2月16日（火）	香川県トラック総合会館
神奈川	2月24日（水）	神奈川県トラック総合会館	佐賀	2月12日（金）	佐賀県トラック協会
愛知	3月1日（月）	愛知県トラック会館			
右の都道府県につきましては、開催終了しております。			北海道、青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、新潟、富山、石川、福井、山梨、長野、岐阜、静岡、三重、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山、鳥取、島根、岡山、広島、山口、徳島、愛媛、高知、福岡、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄		



東京都にて開催したセミナーの様子

災害事例
と
その対策

大型トラックの追突事故



1 事業の種類

一般貨物自動車運送事業
(従業員数50人未満)

2 発生年月時：平成30年2月15日
7時45分頃

3 運転者：27歳 男性、経験期間7ヵ月

4 死傷者数：死亡1名、重傷1名、軽傷3名

5 道路形状：国道、直線、下り勾配（約3%）、
天候は晴れ、路面状態は乾燥

6 当該車両：最大積載量10トン、バン型トラック
当日の積載量約3,000kg

7 災害発生状況

(1) 事故前々日の荷卸し作業中に右大腿部に筋肉痛のような痛みを感じた。

(2) 事故前日、荷卸し作業中筋肉痛が全身に広がったように感じた。帰宅後、体調が悪くなり、体温が37.8度となる。会社役員に電話し体調が悪く熱が出たことを報告。その電話で事故当日は9時まで運転し、その後他の運転者に引き継ぐことを確認。体調はさらに悪くなり腹痛と下痢で食事をとることができなかった。

(3) 事故当日2時10分起床、睡眠時間約5時間。就寝前より少し楽になっていたが食事をとらず車庫に向かった。3時5分ごろ、運行管理者に出発する旨、電話連絡、点呼なし。体調のことは報告せず、聞かれもしなかった。

(4) その後、物流センターに到着、パレットを積み込み4時7分ごろ出発し、5時21分ごろにJ社に到着、荷を積載し、6時36分に出発した。

(5) 事故地点の約7km位手前にあるインターチェンジ入り口交差点付近を走っているあたりから、頭痛を感じたが、給油所が30分位走った先にあるので、そこまで行ったら休憩できると思い走行を続けた。

(6) 事故地点手前の交差点で、赤信号のため先頭で停止し、青信号で発進した。その後、急に全身から力が抜け、意識が朦朧とした状態となったが、全く記憶がないわけではなく、所々は覚えている。事故地点手前で前方に停止していた相手車両を視認したが、身体に力が入らず、ブレーキやハンドル操作をすることなく追突した。この事故により、軽乗用車の運転者が死亡、普通トラック運転者が重傷、その

他、普通乗用車の運転者2名及び軽乗用車の同乗者の合計3名が軽傷を負った。当該運転者は事故後、警察署に行った時の体調は、頭痛は少しあったが、体温は平熱に戻っていた。

8 事故の原因と問題点

(1) 大型トラックの運転者が、事故前日から続く体調不良を感じたまま運転を継続し、信号待ちで停止している車列に気付くのが遅れ、ブレーキ操作やハンドル操作をすることなくこれらの車列に衝突して発生した。

(2) 当該事業者は、同運転者の出庫がほぼ毎日3時頃と早いため、約2か月前から始業点呼を行っていなかった。事故当日も始業点呼を行わず、同運転者は前日から体調不良を感じていたにもかかわらず運行管理者はこれに気付くことがないまま、同運転者が運行を開始したことが事故の原因であると考えられる。

(3) 運転者は、運行途中で体調が悪化していることを感じていたが、当該事業者の指定給油所が約7km先にあり、運転を継続した。この時点で速やかに車両を安全な場所に止め、運行管理者に連絡を取るなどの危険回避行動をとっていれば事故を回避することができた可能性が考えられる。

9 再発防止対策

(1) 事業者は、持病がなく、過労が見られない運転者であっても、体調不良により事故を起こす可能性があることを認識すること。

(2) 運行管理者に対し、運転者が運行前に体調不良や著しい疲労を感じた場合には遠慮することなく運行管理者等に報告し、無理に運行を開始することがないよう指導を徹底すること。

(3) 事業者は、運転者が乗務前に体調異変が生じた場合に運行管理者に対して報告しやすいような職場環境を整備すること。

(4) 事業者は、運行管理者に対し、運転者が運行中に体調不良等になった場合は、車両を速やかに安全な場所に停止させ、体調不良の状況を運行管理者に連絡して指示を受けることを徹底すること。また、体調不良等になった場合に、次の休憩地点等まで近い等の理由で運転を続けることは、絶対に行わないよう徹底させること。

業種別労働災害発生状況（令和2年速報）

令和3年1月7日現在

	死亡						死傷					
	令和2年1月～12月 [速報値]		令和元年1月～12月 [速報値]		対元年比較		令和2年1月～12月 [速報値]		令和元年1月～12月 [速報値]		対元年比較	
	死亡者数 (人)	構成比 (%)	死亡者数 (人)	構成比 (%)	増減数 (人)	増減率 (%)	死傷者数 (人)	構成比 (%)	死傷者数 (人)	構成比 (%)	増減数 (人)	増減率 (%)
全産業	718	100.0	763	100.0	-45	-5.9	114,669	100.0	112,219	100.0	2,450	2.2
製造業	121	16.9	125	16.4	-4	-3.2	23,281	20.3	24,394	21.7	-1,113	-4.6
鉱業	7	1.0	10	1.3	-3	-30.0	187	0.2	191	0.2	-4	-2.1
建設業	240	33.4	246	32.2	-6	-2.4	13,684	11.9	13,813	12.3	-129	-0.9
交通運輸業	9	1.3	14	1.8	-5	-35.7	2,409	2.1	2,791	2.5	-382	-13.7
陸上貨物運送事業	79	11.0	84	11.0	-5	-6.0	14,398	12.6	13,997	12.5	401	2.9
港湾荷役業	4	0.6	7	0.9	-3	-42.9	305	0.3	362	0.3	-57	-15.7
林業	33	4.6	31	4.1	2	6.5	1,218	1.1	1,185	1.1	33	2.8
農業、畜産・水産業	32	4.5	27	3.5	5	18.5	2,885	2.5	2,661	2.4	224	8.4
第三次産業	193	26.9	219	28.7	-26	-11.9	56,302	49.1	52,825	47.1	3,477	6.6

資料出所：厚生労働省

業種、事故の型別死亡災害発生状況（令和2年1月～12月）

令和3年1月7日現在

	合計	墜落・転落	転倒	飛来・落下	崩壊・倒壊	激突され	はさまれ・巻き込まれ	交通事故（道路）	交通事故（その他）	その他
全産業	718	175	19	41	47	52	121	148	4	111
製造業	121	20	5	10	8	7	42	3	0	26
建設業	240	85	6	13	26	14	25	39	1	31
交通運輸業	9	2	0	0	0	1	2	3	0	1
その他	269	51	8	13	10	25	38	74	2	48
陸上貨物運送事業	79	17	0	5	3	5	14	29	1	5
同上対前年増減	-5	1	-1	0	-2	-1	7	-8	1	-2

業種、事故の型別死傷災害発生状況（令和2年1月～12月）

令和3年1月7日現在

	合計	墜落・転落	転倒	激突	飛来・落下	崩壊・倒壊	激突され	はさまれ・巻き込まれ	交通事故（道路）	交通事故（その他）	動作の反動・無理な動作	その他
陸上貨物運送事業	14,398	4,010	2,367	1,094	638	406	718	1,472	699	13	2,482	499
同上対前年増減	401	56	118	37	15	-21	-63	-73	-45	2	326	49

（注）上記2表の右端の列の「その他」は、「墜落・転落」～「交通事故（その他）」以外をまとめたもの
 詳細は、陸災防ホームページ <http://www.rikusai.or.jp> に掲載



Evo.123

軽さ。コンパクトさ。涼しさ。

劇的進化

ポリカーボネート製・新型ヘルメット
ST#123-JZV 大好評発売中!!



新内装「エアライトS」
サポートブロックメカニズム搭載

詳しい製品情報は
当社HP特設サイトへ



※いずれも従来品
ST#161-JZVとの比較



株式会社 谷沢製作所 〒104-0041 東京都中央区新富2-8-1 キンシビル
 TEL: 03-3552-5581 FAX: 03-3552-5576 E-mail: eigo@tanizawa.co.jp

www.tanizawa.co.jp