

# 陸運と安全衛生

身体の不調 心の不調 言える勇気と 言える環境

陸災防「令和4年度 安全衛生標語」健康部門優秀作品

2023

2

No.646



八甲田の樹氷郡（写真提供：青森県）

## トピックス

・令和4年における労働災害の発生状況について(速報値)

 陸上貨物運送事業労働災害防止協会

## トピックス

令和4年における労働災害の発生状況について(速報値) (1)

【新連載】「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)の改正について

自動車運転者の労働環境を巡る課題等について (5)

## 安全

【新連載】陸運業における死傷災害データの分析

墜落・転落災害による骨折がもたらす損失を先取り改善に生かす工夫を (7)

【わが社の災防活動】

「顧客満足=会社発展=社員の幸せ」目指すは、この方程式の絶対確立 (10)

東亜物流株式会社(東京都支部)

【連載】全国フォークリフト運転競技大会のあゆみ (15)

【災害事例とその対策】

混載作業では、早めの情報提供が大事!! (23)

労働災害発生状況(令和4年速報) (24)

## 健康

【連載】マコマコ博士のメンタルヘルス2023

強い“怒り”は強運動に転換、発散させる (12)

精神科医 夏目 誠

## 陸災防情報

小企業無災害記録表彰 (19)

【第18回理事会開催】

令和5年度事業計画(素案)等を理事会で審議 (19)

【支部の活動】

大阪府支部が「メンタルヘルス対策セミナー」を開催 (20)

令和5年度「安全衛生標語」を募集中です! (21)

陸運事業者のための安全マネジメント研修のご案内 (22)

ロールボックスパレット及びテールゲートリフター等による荷役災害安全講習会のご案内 (22)

陸災防労働災害事例生成ツールのご案内 (26)

## 関係行政機関・団体情報

「安全衛生教育促進運動」を展開中です! (4)

長時間の荷待ちに関する情報を収集します (18)

## 令和4年における 労働災害の発生状況について（速報値）

—死亡災害は減少したものの、死傷災害が前年同期比より増加—

令和4年1～12月期（速報値）における陸運業の労働災害発生状況は、

死亡災害	78人	（対前年同期比	-6人	7.1%減少）
死傷災害	15,567人	（対前年同期比	+242人	1.6%増加）

となりました。

死亡災害は減少したものの、死傷災害は約1.6%の増加となっており、陸運業における労働災害は依然として非常に厳しい状況にあります。

死亡災害の平成29年以降各年の1～12月期（速報値）をみますと、表1のとおりです。

表1 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29年比※	各年確定値
平成29年	113人	100%	137人
平成30年	88人	78%	102人
令和元年	84人	74%	101人
令和2年	79人	70%	87人
令和3年	84人	74%	95人
令和4年	78人	69%	—

※対29年比とは、第13次労働災害防止計画の基準年として比較しています。（表3の死傷災害も同じ。）

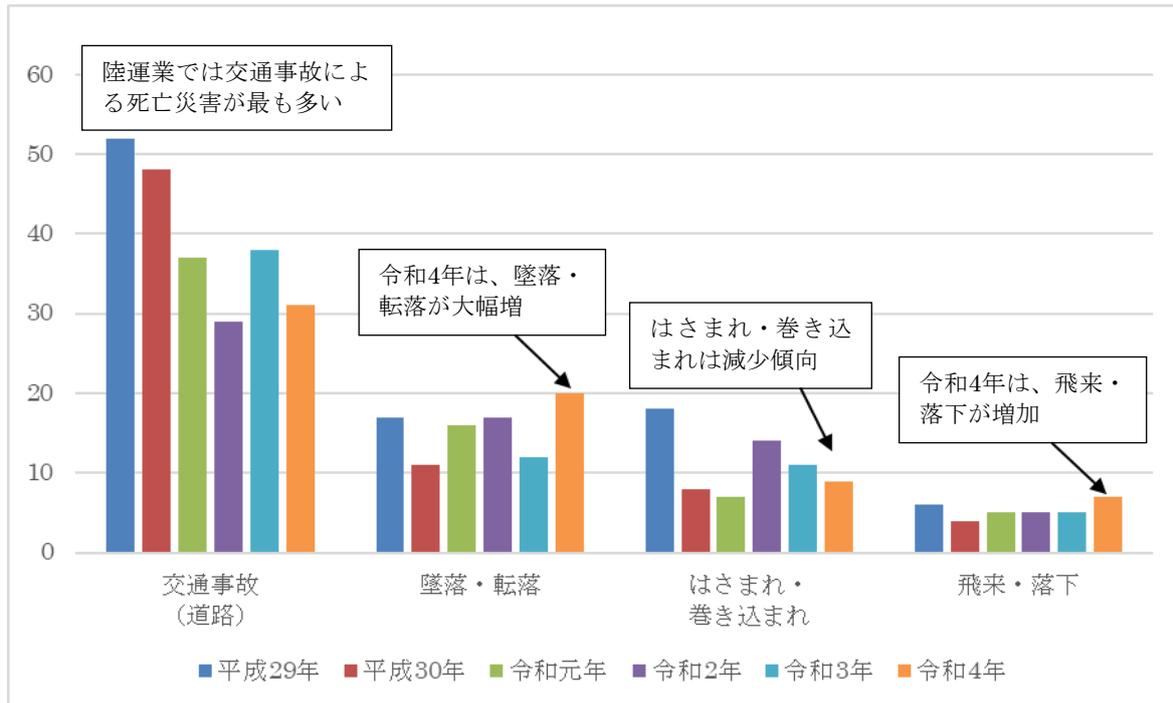
平成29年以降、死亡災害は減少傾向にあり、令和4年は過去最少を記録した令和2年を下回っているため、過去最少の記録更新も想定されます。

死亡災害における主な事故の型別の推移は表2、図1のとおりです。

表2 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
平成29年	52人	17人	18人	6人
平成30年	48人	11人	8人	4人
令和元年	37人	16人	7人	5人
令和2年	29人	17人	14人	5人
令和3年	38人	12人	11人	5人
令和4年	31人	20人	9人	7人

図1 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）



「交通事故（道路）」による死亡災害は、前年同月に比べ7人の減少となりましたが、依然全体の約4割を占めています。

当該死亡災害の概要を一部みてみると、

- ・路肩に停車中のトラックに追突した
- ・渋滞最後尾のトラックに追突した
- ・前方を走行するトラックが減速したところ追突した
- ・スリップしてガードレールに衝突し横転した
- ・中央線をはみ出して走行し、対向車と衝突した

といった内容でした。

また、死傷災害で最も多い「墜落・転落」については、死亡災害でも2番目に多い災害となっています。

「墜落・転落」による死亡災害の概要では、

- ・ウイング車の荷台上で合板をラッシングベルトで固定中に墜落した
- ・トラックの荷台上で積荷の固縛を行っていたところ墜落した
- ・キャビンの屋根を補修しようとしたところ墜落した
- ・トラックに積まれた木材のベルト掛け作業をしていたところ墜落した
- ・脚立上でトラックの前方を洗車していた際に墜落した
- ・フォークリフトを運転中、プラットホームから転落した

といったように、荷台上での荷役作業中による災害が多くありました。

次に、死傷災害の平成29年以降の各年の1～12月期（速報値）の状況をみると、表3のとおりです。

表3 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29年比	各年確定値
平成29年	13,402人	100%	14,706人
平成30年	14,343人	107%	15,818人
令和元年	13,997人	104%	15,382人
令和2年	14,398人	107%	15,815人
令和3年	15,325人	114%	16,732人
令和4年	15,567人	116%	—

死傷災害は、令和3年同期より242人上回っており、平成29年同期と比べても2,165人増と、災害の増加が続いています。例年ベースでいくと、確定値では17,000人に達することも想定されます。

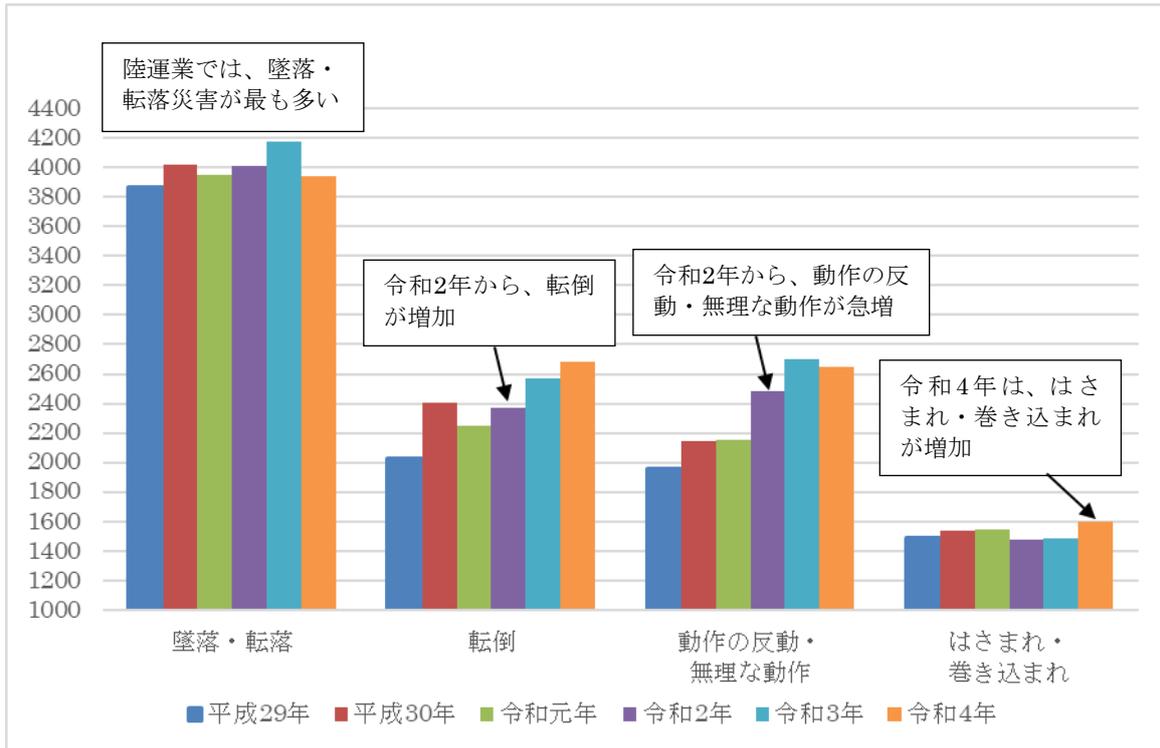
死傷災害における事故の型別の状況についてみてみます。陸運業において多くの死傷災害が発生している「墜落・転落」、「転倒」、「動作の反動・無理な動作」及び「はさまれ・巻き込まれ」の上位4つの事故の型別の発生状況は、表4、図2のとおりとなっています。

「転倒」、「はさまれ・巻き込まれ」については、前年同期に比べ、それぞれ100人を超える増加となっており、「墜落・転落」、「動作の反動・無理な動作」については前年同期から減少したものの、依然高い水準にあり、荷役作業に関連する災害が継続して多く発生している状況にあります。

表4 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
令和3年	4,175人	2,573人	2,696人	1,489人
令和4年	3,940人	2,681人	2,646人	1,596人

図2 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）



以上まとめますと、令和4年の労働災害の発生状況は、昨年に比べ死亡災害は減少したものの、死傷災害は増加しています。死亡災害では交通事故の割合が減少傾向にありますが、墜落・転落災害が大幅に増加していることが懸念されます。

一方、死傷災害は、墜落・転落が高い水準であることに加え、転倒及び動作の反動・無理な動作による災害がここ数年増加傾向にあることから、荷役作業による災害防止対策に取り組んでいくとともに、冬季の転倒災害防止対策に一層力を入れていく必要があります。

当協会では、死傷災害の増加傾向に歯止めが掛かるよう、全国での安全講習会の実施、個別的指導を通じ、労働災害防止活動に一層取り組んでまいります。会員事業場の皆さまにおかれましても、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、対策を講じていきましょう。

## 「安全衛生教育促進運動」を展開中です！



運動リーフレット

「安全衛生教育促進運動」は、労働災害防止のために不可欠な安全衛生教育、とりわけ労働安全衛生法に基づく教育等を促進するため、中央労働災害防止協会（中災防）が主唱する運動です（実施期間：2022年12月1日～2023年4月30日）。

厚生労働省の後援のもと、陸災防を含む業種別労働災害防止協会や都道府県労働基準協会及び全国的な安全衛生関係団体が一体となって展開している運動です。

運動の実施要領等、詳しくは[安全衛生教育促進運動サイト](#)をご覧ください。

## 【新連載】

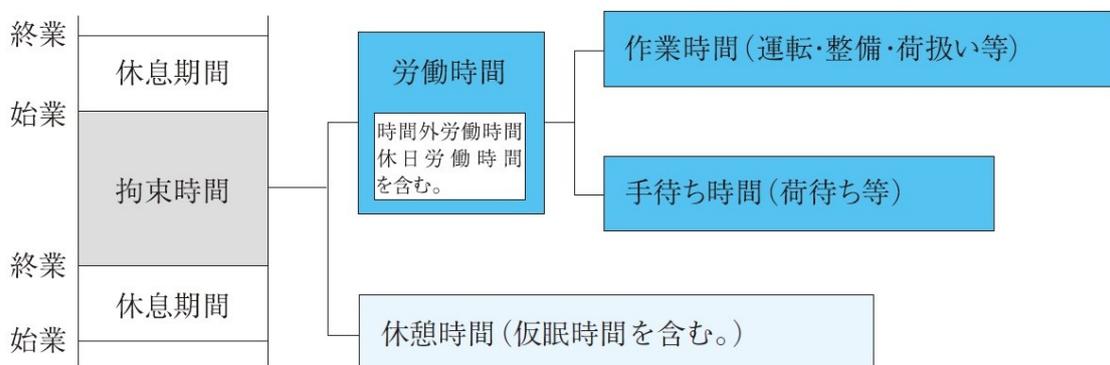
「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)の改正について  
第1回 自動車運転者の労働環境を巡る課題等について

厚生労働省 労働基準局 監督課

改善基準告示とは

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」といいます。）は、自動車運転者の労働時間の改善等を図るために、運転業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制の難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準について定めているルールです。もともとは、自動車運転者の長時間労働や交通事故の増加といった状況を踏まえ、行政通達として策定されていたものでしたが、平成元年に告示化され、現在の改善基準告示となりました。

図1 拘束時間、休息期間等について



この改善基準告示ですが、25年ぶりに全面的に改正（令和4年12月23日公布）され、令和6年4月1日から適用されることとなります。この連載では、改正の内容を順次、詳しく解説していく予定ですが、今回はまず、改正の背景となった、自動車運転者の労働環境を巡る課題等について説明したいと思います。

時間外労働の上限規制の適用

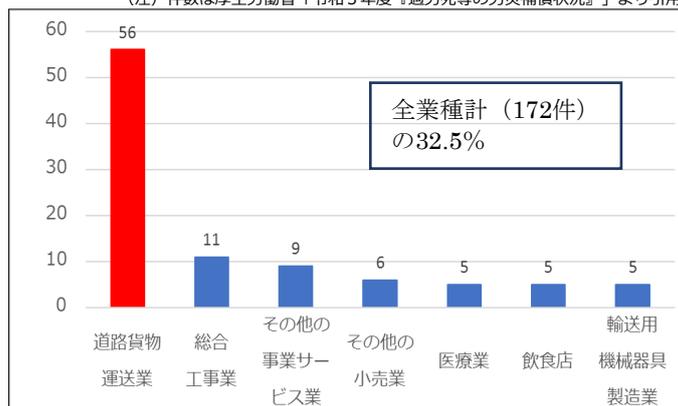
改善基準告示の改正の背景の一つとして、令和6年4月から、自動車運転の業務に対しても、働き方改革関連法により時間外労働の上限規制が適用されることが挙げられます。上限規制の適用により、自動車運転者の時間外労働は、原則として月45時間・年360時間、臨時的な特別の事情がある場合でも年960時間が上限となりますが、これらに対応するため、改善基準告示で規定されている拘束時間（時間外労働を含む労働時間、休憩時間の合計）の上限等についても、見直しを行うことが必要となっていました。

過労死等の発生状況

図2は、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数（令和3年度）を業種別に示したものです。「道路貨物運送業」が全業種の3割強を占めており、最も多く発生している状況が認められます。この点、脳・心臓疾患の発症は、長時間労働との関係性が強いとされており、自動車運転者の長時間労働の削減や過重労働の防止が喫緊の課題になっていると言えます。こうした状況の下、平成30年の働き方改革関連法の国会附帯決議において、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始することとされる等、改善基準告示の見直しが求められていたものです。

図2 脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）

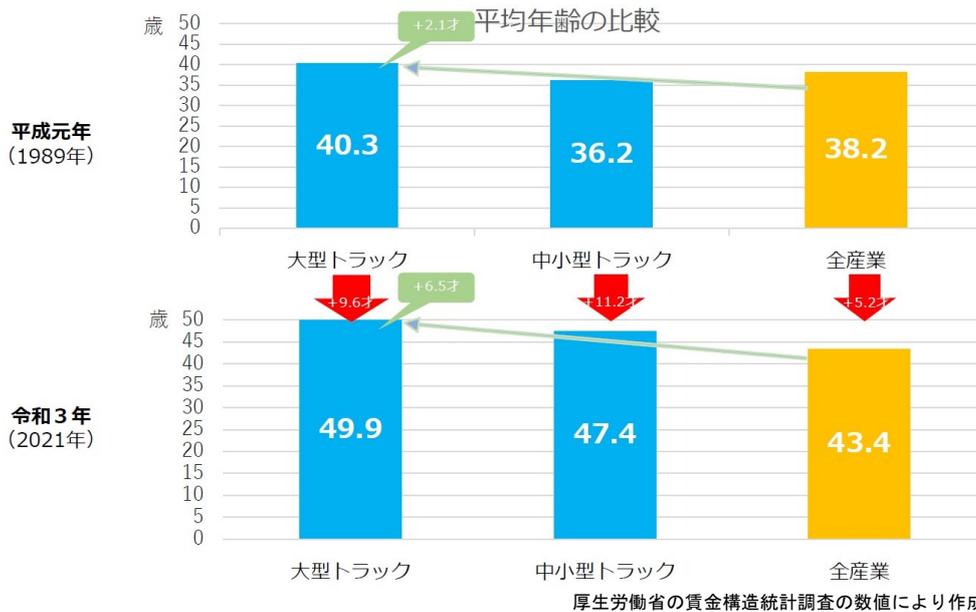
（注）件数は厚生労働省「令和3年度『過労死等の労災補償状況』」より引用



自動車運転者の平均年齢等

図3は、自動車運転者（トラック）の平均年齢を全産業と比較したものです。直近の令和3年において、自動車運転者（大型トラック）の平均年齢は49.9歳であり、全産業（43.4歳）を上回るとともに、平成元年と比べた場合の上昇幅も+9.6歳（全産業は+5.2歳）と大きいことが認められます。こうした状況から、自動車運転の業務については、人材確保といった観点からも、長時間労働の削減等を進め、若者・高齢者を含む全ての労働者にとってより魅力ある労働環境を目指していくことが重要であることが考えられます。

図3 トラック運転者の平均年齢の推移



以上のような状況のもと、厚生労働省では、令和元年11月に労働政策審議会労働条件分科会の下に自動車運転者等労働時間等専門委員会を設置し実態調査等を実施するとともに、令和3年4月に専門委員会の下に、トラック、バス、タクシー・ハイヤーの業態毎の作業部会を設置した上で、改善基準告示の内容について検討を行ってきました。今回、当該検討の結果に基づき、拘束時間、休息期間、連続運転時間の基準等について全般にわたり改正を行ったものです。今回の改正は、上限規制を踏まえた時間外労働の削減や過労死等の防止といった観点から、関係労使が真摯に議論を重ねた結果、合意された内容に基づくものであり、労使関係者にとっては、改正後の改善基準告示を遵守することが強く要請されていると言えます。

次号からは、改善基準告示の具体的な改正内容（トラック）に関して、解説したいと思います。

【新連載】「陸運業における死傷災害データの分析」第1回

## 墜落・転落災害による骨折がもたらす損失を先取り改善に生かす工夫を

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 本部 安全管理士

陸運業における死傷災害は、近年増加傾向が続いています。本連載では、陸運業における死傷災害データの分析を行い、考察します。

陸運業で発生する労働災害のうち、墜落・転落災害によるものが、最も多いことは広く知られています。

今回は、令和3年に発生した陸運業における労働災害について、『墜落・転落－トラック－骨折』という組合せに着目し、発生件数と休業見込み日数の平均値を都道府県別に算出してみました。

都道府県	件数 (件)	休業見込み日数 (平均値:日)	都道府県	件数 (件)	休業見込み日数 (平均値:日)
北海道	104	53	滋賀県	22	63
青森県	21	44	京都府	39	68
岩手県	24	50	大阪府	176	59
宮城県	44	63	兵庫県	92	64
秋田県	14	43	奈良県	11	63
山形県	18	56	和歌山県	16	66
福島県	31	58	鳥取県	4	68
茨城県	64	58	島根県	10	74
栃木県	42	47	岡山県	52	62
群馬県	48	53	広島県	70	65
埼玉県	137	62	山口県	12	88
千葉県	107	61	徳島県	18	63
東京都	86	54	香川県	25	71
神奈川県	107	59	愛媛県	35	57
新潟県	44	58	高知県	9	59
富山県	21	66	福岡県	116	56
石川県	20	53	佐賀県	30	60
福井県	26	47	長崎県	14	33
山梨県	12	62	熊本県	26	51
長野県	24	53	大分県	22	46
岐阜県	35	49	宮崎県	26	48
静岡県	73	60	鹿児島県	27	53
愛知県	136	70	沖縄県	8	74
三重県	37	57	<b>全国</b>	<b>2,133</b>	<b>59</b>

休業見込み日数（日）は、労働者死傷病報告に基づくものであることから、職場復帰にはもう少し日数を費やすと考えられます。

併せて、一人が休業することにより生まれる収入減及びその収入減をカバーするために、短期的にドライバーを雇用したことにより発生する人件費の増加分を算出してみました。

記号	A	B	C(A÷B)
項目・内容	運送収入(千円)	集計対象事業所の従業員数(人)	一人当たりの年間収入(千円)
北海道	187,004	18.2	10,275
東北	283,869	28.7	9,891
北陸信越	303,959	28.8	10,554
関東	198,868	21.3	9,337
中部	285,543	26.8	10,655
近畿	210,461	19.7	10,683
中国	220,932	22.7	9,733
四国	192,917	17.3	11,151
九州	233,433	23.8	9,808

注 A（運送収入）全日本トラック協会発行「経営分析報告書令和2年度決算版」を参照  
B（集計対象事業所の従業員数） 同上

記号	D(C÷256日)	E	F(D×E)
項目・内容	稼働日数当たり収入(千円)	都道府県別データより算出した平均休業見込み日数(日)	休業見込み日数による減収(千円)
北海道	40	53	2,120
東北	39	55	2,145
北陸信越	41	55	2,255
関東	36	58	2,088
中部	42	63	2,646
近畿	42	62	2,604
中国	38	67	2,546
四国	44	62	2,728
九州	38	53	2,014

注 D（一人当たりの年間稼働日数）365日－109日（平均休日日数）＝256日

記号	G	H(G÷B÷256日)	I(E×H)
項目・内容	ドライバーの人件費 (千円)	ドライバー1日当たり の人件費(千円)	休業見込み日数を新 規に雇用したドライ バーの人件費増加分 (千円)
北海道	70,113	15	795
東北	107,775	15	825
北陸信越	118,815	16	880
関東	87,117	16	928
中部	117,266	17	1,071
近畿	84,927	17	1,054
中国	87,760	15	1,005
四国	68,003	15	930
九州	91,070	15	795

注 G（ドライバーの人件費）全日本トラック協会発行「経営分析報告書令和2年度決算版」を参照

上表の着色部（太字）の部分を見てください。

このように地域別にはバラツキがあるものの、職場復帰にはこれ以上の日数を費やしていることを考えると、経営分析報告書にある収入を確保し、利益を出すためには大きな費用が伴うことと考えられます。

例えば、職場復帰に10%増の日数を要すると想定すると、新規に雇用するドライバーの人件費増加分は、地域に差があるとはいえ、安く見積もっても80万円程度が必要となります。

このように、一人が長期離脱するだけでこの程度の費用が必要となります。会社全体の間接費なども考えると、労働災害を起こさないような取組が如何に大切かを理解できるでしょう。

この80万円を損失（費用）と捉えず、利益を生み出す源泉と考えて、提案します。

- 1 荷の受け渡し箇所でトラックの荷台上に昇らないで作業ができるか、荷主等関係者全体で検討改善する。（本質安全化）
- 2 荷台上での作業を安全に行えるように安全対策設備を設置する。（工学的対策）
- 3 トップが率先垂範してリスクアセスメントの手法が根付くように、安全教育の充実を図る。

80万円程度では、本質安全化を進めることは困難でしょう。

荷主等関係先を巻き込んで検討する必要があると考えられます。

ということは、リスクアセスメントを行える土壌を整備し、作業の方法を考えた工学的対策を毎年繰り返して実施していくことが一番安いということとなります。

安全教育関係費用として、充実を図ってみてはいかがでしょうか。

災害を起こす前に、一步先の手当てを考えていきましょう。

従業員に優しい経営に取り組んでもらいたいものです。



令和4年度安全衛生表彰「優良賞」受賞事業場

## 「顧客満足=会社発展=社員の幸せ」目指すは、 この方程式の絶対確立

東亜物流株式会社（東京都支部）

### はじめに

令和4年11月10日に開催されました第58回全国陸上貨物労働災害防止大会の安全衛生表彰において「優良賞」という名誉ある賞をいただき、誠にありがとうございました。

これはひとえに、弊社の社員をはじめとして、荷主企業様、協力会社様、関係団体の皆様等、多くの方々のご指導・ご協力の賜物と心より感謝申し上げます。

### 会社概要

弊社は、平成元年6月に東京都江戸川区に本社を設立し、設立当初は軽貨物の利用運送を生業としておりました。そこから、平成3年に一般貨物自動車運送事業の免許を取得し、地元では後発企業であるが故の遅れを取り戻す為、ISO9001・14001の取得、新事業への進出等、新しいことに積極的にチャレンジしつつも、「顧客満足=会社発展=社員の幸せ」この方程式の絶対確立を経営理念として、着実にお客様や地域社会の信用を積み上げて参りました。

現在では、貨物運送事業だけでなく、倉庫、人材派遣、廃棄物収集運搬の4事業を柱として、グループ年商70億円、トラック295台、全国23拠点、倉庫面積は39,900㎡を数える企業グループとなっています。



東亜物流株式会社

### 安全への取組

#### 1 独自の運行マニュアル

弊社では独自に運行マニュアルを策定しています。もともとはISO9001を取得する過程で作成したのですが、弊社内で事故やミスが起こるたびに改訂・改良がなされ、現在では50ページを超える小冊子になっています（写真1）。この運行マニュアルは、入社時に全社員に配布し、毎月の班会議（後述）や、事故が起きた際の再教育として活用しています。



写真1 独自の運行マニュアル

#### 2 班長制度の確立

優秀な乗務員に「班長」という役職を与えます。そして、班長には5~8名程度の班員のリーダーとして、班会議という安全会議を毎月開催させています。その安全会議では、班長が議長となり、デジタコの点数や燃費状況のフィードバック、ヒヤリハットの共有、そして前述した「運行マニュアル」を元に、数あるテーマから1つを選び、そのテーマに沿ったケーススタディを行い事故や労災防止に役立てています。

#### 3 朝礼、安全講習会、リーダー研修等の教育機会の充実

人間だれしもですが、忘れてしまう生物です。その為、弊社では繰り返し安全に対して啓蒙する機会を設けることで事故防止に役立てています。例えば、朝礼は毎月第一月曜日

にそれぞれの拠点の全従業員が対象、安全講習会は年に1回全社員が対象で新年会と同日に開催（写真2）、リーダー研修は、役職者を対象に年に2回開催しています（写真3）。



写真2 安全講習会（全社員対象）



写真3 リーダー研修（役職者対象）

そしてこの場で、当社の経営理念である「顧客満足=会社発展=社員の幸せ」この方程式の確立を目指すことを繰り返し何度も伝えることで「我々がなぜ事故を起こしてはいけないのか」という意味を説明しています。

#### 4 ドライブレコーダー映像を活用

弊社では全車両にドライブレコーダーを設置し、前面とキャビン内を常時録画しています。事故を起こす乗務員は、わざと事故を起こしている訳ではありませんが、起こすべくして起こしています。その要因を実際の事故が起きた際にしていた行動や運転を分析した上で、点呼場でエンドレスに投影し、毎日の点呼の度に注意喚起を行っています（写真4）。



写真4 点呼場でのドライブレコーダー投影

#### 5 守るべき3つのルーティン

弊社では、東亜物流3大事故と定義している事故があります。①逆突、②追突、③看板です。ここでいう③看板とは、車両の高さを起因とする施設等を破損させてしまった事故の事を指します。当社では全事故の内、この3大事故が8割を占める為、この3大事故の防止をする為に次の3つのルーティンを設けています。

- 1 後退時の降車安全確認
- 2 進入経路の指差呼称
- 3 運転車輛の車高暗記 です。

これを朝礼等の全員が見ている中で、突然乗務員に質問します。答えられなかったら皆が見ている中で恥をかく訳ですから、当然全乗務員がサラで暗唱することができます。

#### 結びに

前述したように、弊社では事故や労災防止において、考えつく限りのことを実施しておりますが、それでも事故や労災をゼロにすることはできていません。

まだまだ不十分なのか、検討違いのことをしているのか、日々試行錯誤しています。ただ、そこに創意と工夫が生まれ、それこそが弊社の経営理念である「顧客満足=会社発展=社員の幸せ」の実現につながる活動だと弊社は信じております。

最後になりますが、弊社は今後も安全衛生に力を入れて参る所存でございます。

弊社の活動が、この原稿をご覧いただいております企業様のご参考になれば幸甚です。この度はこのような機会をいただき、ありがとうございました。

【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 2023 (第2回)

テーマ「強い“怒り”は強運動に転換、発散させる」

精神科医 夏目 誠

パワハラ防止法の制定があり、いま職場では強い“怒り”感情を、上手くコントロールできるかどうか、社員の悩みになっています。どうすれば良いのか？

好評を得ています「4コマ漫画」で紹介します。

「なぜ強めの運動なのか」は、強い“怒り”感情は、そのままにしておけば怒りにのみ注意が集中し、増強します。走れば注意が走ることに向きます。かつ運動は怒り発散にもなるからです。

## 強い運動に転換し、コントロールを

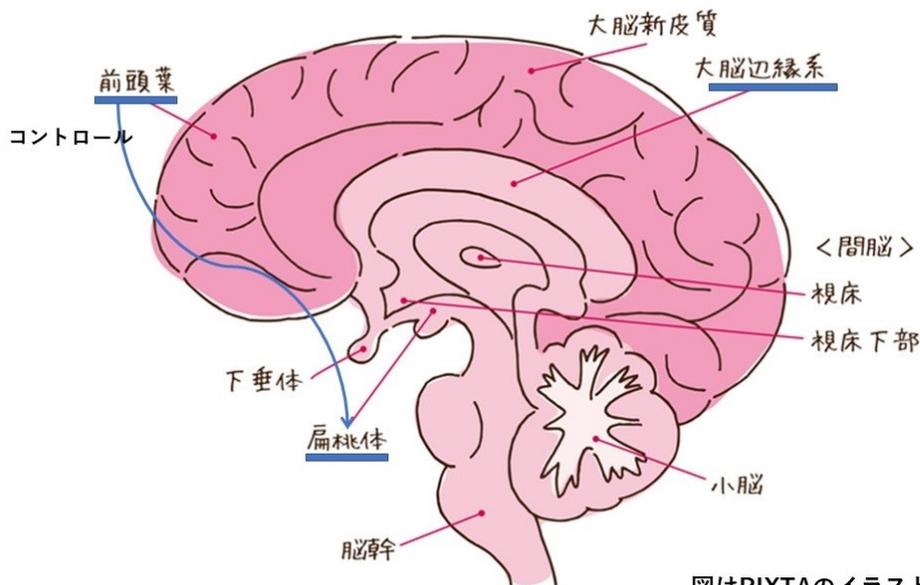
### 1. “怒り”は“脳・大脳辺縁系の扁桃体”で発生

さまざまなことが  
怒りとなって現れる



案：夏目 誠  
イラスト：いらすとや

“怒り”はストレスによって、図1に示した大脳辺縁系（古い脳、動物脳とも言われる）にある「“怒り”の中枢」の「扁桃体」が興奮して起こります。大脳の前頭葉にある前頭前野がコントロールしようとしませんが、“怒り”が強ければ難しい。



図はPIXTAのイラストに夏目が加筆

## 2. 100Mダッシュを3回



ダッシュで  
全力疾走を

学生時代、100メートル競走をしましたね。思い出してくださいね。ダッシュして思い切り飛ばしましょう。1回だけでなく、最低3回は。歳が行くにしたがって、息が切れる方も多いのでムリしないようにね。

## 3. 腹筋30回、強めの筋トレ ジョギングなら30分くらい



OR



## 4. 直後にシャワーを浴びる

汗とともに怒りも、ストレスも流れていくよ！



運動が終われば、全身汗だらけ。玉のような汗が次から次へと滴り落ちます。さあ、シャワーを浴びましょう。大量の水を放出し、汗を流しましょう。汗とともに、ストレスも、“怒り”も、涙も流れてゆく……

### 強い“怒り”の注意集中を外し、激しい動きで発散

強い“怒り”は何もしなければ、ドンドン“怒り”が増していく。漫画で紹介したように、激しい運動が良い。なぜならば激しい運動で、注意が外れ、感情を体の強い動きに転換でき、発散できるからです。

最後に「マコトの一言」で締めさせていただきます。

## マコトの一言



秋吉 | 夏目



# 全国フォークリフト運転競技大会のあゆみ

## 第9回 全国フォークリフト運転競技大会開催要綱の変遷について



今回は、全国フォークリフト運転競技大会開催要綱の表彰の変遷についてみていくこととします。

### 13 表彰

#### (1) 厚生労働大臣表彰及び陸災防会長表彰

大臣表彰及び会長表彰に関しては、第1回大会では、

「総合得点5位までの者を入賞者として表彰する。なお、優勝者には、労働大臣表彰を行うものとする。」

とされ、第1回大会から大臣表彰が設けられています。第2回大会では、

「(1) 総合得点第1位の者 労働大臣表彰

(2) 総合得点第1位から第5位までの者 会長表彰」

とされました。

この違いは、第1回大会では、優勝者は労働大臣賞とされ、第2位から第5位までが会長賞とされたのに対し、第2回大会では、優勝者は労働大臣賞を受けるとともに会長賞も受けることになったものと思われます。

図3-4 第1回大会入賞者



金丸会長(前列中央)、北島専務理事と5人の入賞者。前列右端が優勝した白崎選手、左端が準優勝の東海林選手

図3-5 第2回大会入賞者



金丸会長を囲む入賞の各選手。会長の左から優勝の小島選手、3位の井上選手、5位の柴田選手。会長の右から準優勝の中村選手、4位の古賀選手、寺内専務理事

このことは、第1回大会の入賞者の写真をみると、図3-4のように、優勝者は労働大臣賞の副賞カップのみを持っていますが、第2回大会では、図3-5のように優勝者は、労働大臣賞と陸災防会長賞の副賞カップの2つを持っていることからもうかがわれます。

このように、第2回大会以降は、優勝者には労働大臣賞（第16回大会からは厚生労働大臣賞）と陸災防会長賞が、準優勝者から第5位の者には陸災防会長賞がそれぞれ贈られることになりました。

労働大臣賞及び陸災防会長賞の副賞カップは、第1回大会から同じものが贈られていました（図3-6）が、第33回大会では、陸災防会長賞の副賞については図3-7のように一新されました。

新しい副賞では、カップがクリスタルガラス製のトロフィーに変更となるとともに、表彰状も紙から板ガラス製盾（一般の部：緑 女性の部：赤）の形式に変更されました（図3-7）。

また、同大会からは新たに会長杯が設けられ、各大会の優勝者が引き継いでいくこととされました。

図3-6 第32回大会までの入賞カップ



第32回大会まで贈られていた優勝カップ。右から厚生労働大臣賞、陸災防会長賞（優勝～第5位、健闘賞）

図3-7 第33回大会会長杯、トロフィー及び表彰状盾



さらに、第34回大会では、会長賞のトロフィーがフォークリフト運転競技大会のロゴマークを刻印したクリスタルガラス製のトロフィーに更新されました（図3-8）。

図3-8 第34回大会会長賞及び厚生労働大臣賞



右から陸災防会長賞賞状、陸災防会長杯、陸災防会長賞（優勝～第5位）、健闘賞



厚生労働大臣賞賞状及び厚生労働大臣杯

## (2) 健闘賞

第26回大会からは健闘賞が新たに設けられました。第26回大会では、「企業規模50人未満の中小企業の選手のうち1名に対して、その健闘をたたえて健闘賞を授与する（入賞者は除く。）。」

とされ、企業規模50人未満の中小企業からの参加者に対象を限っていましたが、翌第27回大会からは、

「企業規模300人未満であり、かつ、親企業100%出資の子会社以外の企業の選手のうち、その他の模範となるような検討をした選手1名に対して、その健闘をたたえて健闘賞を授与する。（入賞者は除く。）」

と改正され、対象企業規模を拡大し、現在に至っています。

なお、健闘賞の賞状及び副賞についても、入賞者に対する陸災防会長賞と同様に第33回大会から板ガラス製盾の賞状とクリスタルガラス製のトロフィーに改められました。

### (3) 出場記念品

全国大会出場記念品については、第3回大会で、初めて「参加者全員に参加賞が贈られる。」とされましたが、第6回大会からは、入賞者を除く参加者に贈られることに改められ、第16回大会で再度参加者全員に参加賞を贈ることとされました。

その後、第19回大会で「出場者に全国大会出場証及び記念品を贈る」と、参加賞から記念品に改めるとともに、全国大会出場証が新たに設けられました。しかしながら、同出場証はこの大会限りで、第20回大会では「出場者（入賞者を除く）に全国大会出場の記念品を贈る」と改められています。入賞者を除いたのはこの大会が最後で、その後の第21回大会以降は、出場者全員に記念品が贈られています。

なお、第10回大会以前から、全日本トラック協会からも出場選手全員に記念品が贈られています。



出場記念品（第34回大会）

次回は、第37回までの全国フォークリフト大会の開催結果の概要について紹介します。

#### 【厚生労働省からのお知らせ】

### 長時間の荷待ちに関する情報を収集します

「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」を開設しました

道路貨物運送業においては、他の産業に比べて長時間労働の実態にあり、長時間労働抑制に向けた諸対策を一層積極的に進める必要があります。

一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行などの個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものもあります。

これらを踏まえ、厚生労働省は、道路貨物運送業における長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つである、荷主・元請運送事業者の都合による「長時間の荷待ち」に関する情報を把握し、この改善に向けて**荷主・元請運送事業者に対する「要請」**や**国土交通省への「情報提供」**の参考とさせていただくこととしました。

本窓口では、道路貨物運送業の事業場における長時間・過重労働（労働基準法などの違反が疑われるものに限る。）の主な要因が荷主・元請運送事業者による「長時間の荷待ち」である場合、その情報をメールでお寄せいただくことができます。なお、受け付けた情報に関する照会や相談についてはお答えしかねますので、あらかじめご承知おきください。

情報送信フォームへの案内等は次のURL（厚生労働省ホームページ）からご参照ください。

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/nimachi.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)

## 小企業無災害記録表彰〔令和5年1月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第1種	フットワークエクスプレス関東株式会社 東北支店	16名	平成30年10月1日～令和3年9月30日	福島県
第1種	株式会社泰伸建設工業福島営業所	13名	令和元年11月1日～令和4年10月31日	福島県
第1種	有限会社美藤流通システム福島営業所	5名	令和元年11月1日～令和4年10月31日	福島県
第1種	佐竹運輸株式会社	6名	令和元年8月1日～令和4年7月31日	福島県
第1種	相互運輸株式会社	39名	平成30年10月3日～令和3年10月2日	岐阜県
第1種	株式会社静翔運輸裾野営業所	22名	平成31年3月11日～令和4年3月10日	静岡県
第1種	株式会社・豊島輸送センター	30名	平成30年10月18日～令和3年10月17日	静岡県
第4種	吉村急送有限会社	9名	平成24年3月10日～令和4年3月9日	三重県

陸災防では、常時50人未満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。

## 【第18回理事会開催】

## 令和5年度事業計画(素案)等を理事会で審議

陸災防は、1月30日(月)都内にて第18回理事会を開催しました。

理事会では令和5年度事業計画(素案)、陸上貨物運送事業労働災害防止計画(令和5年度～令和9年度)(案)等について審議され、いずれも承認されました。また、労働安全衛生規則の一部改正等について事務局から説明を行いました。



## 【支部の活動】

## 大阪府支部が「メンタルヘルス対策セミナー」を開催 ～ 職場におけるメンタル不調への理解と対応法セミナー ～

近年、経済・産業構造が変化する中で、仕事や職業生活に関する強い不安、悩み、ストレスを感じている労働者の割合が高くなっており、特に最近では新型コロナウイルス感染症予防のための自粛生活やテレワークの導入など、過去に経験したことのない世の中の変化により人々の生活様式が大きく変化しています。

これらは労働者にとって疲れやストレスを引き起こす大きな要因と考えられており、その対応の一助にと、陸災防大阪府支部は、令和5年1月24日（火）、国民会館（大阪市）において「職場におけるメンタル不調への理解と対応法セミナー」を開催しました。

今回のセミナーは、陸災防大阪府支部、大阪府トラック協会、独立行政法人労働者健康安全機構 大阪産業保健総合支援センターの三者共催で開催され、様々な角度からメンタルヘルス対策の要点を学んでいただくための講習会で、24名の参加がありました。



はじめに、「人生を身軽にするセルフケア やめる・手放すを考える」と題して、大阪産業保健総合支援センターの産業保健相談員で、神戸学院大学心理学部教授、公認心理師・臨床心理士の土井晶子様から講演をいただきました。



土井教授からは、コロナ禍で重くなった心身の負担を自覚し、人生を少しでも身軽にするための方法として、たくさんの気掛かりなことが思いめぐり混乱する心の中を整理するため、「イヤなこと」、「都合の悪いこと」、「楽しいこと」を紙に書き出し、それを客観的に眺めることで散らかった部屋（心の中）を整理し心を楽にする手法（クリアリング・ア・スペース）や、

自分が今は何をしたいか、何が自分を満足させてくれそうかを書き出し、手放してもいいものを探して心を整理する手法（たいのつぶやき）など、セルフケアに有効な手法を実践を交えながら説明していただきました。

たいのつぶやきでは参加者同士で「何をしたいか」を話し合う機会がありましたが、やりたいうことを話しているときは皆さんの表情が明るくなっていることが印象的でした。

続いて陸災防井内衛生管理士から「陸運業のためのメンタルヘルス対策について」と題し、四つのケア（①セルフケア、②ラインによるケア、③事業場内産業保健スタッフ等によるケア、④事業場外資源によるケア）をはじめとするメンタルヘルス対策の全体像と、ストレスチェックの基礎知識などの説明が行われました。



ストレスチェックは平成27年12月から50人以上の事業場に義務付けられていますが、7年が経過した現在、実施したことがあると答えた参加者は半数程度でした。

最後に、参加者が社内での推進に参考となるよう、厚生労働省のメンタルヘルス・ポータルサイト「こころの耳」内の「ポジティブ・シェアリング（ポジシェア）」の紹介がありました。

「ポジシェア」は、日々の生活で溜まってしまふところや体の疲れとの上手なつきあい方を紹介した動画やリラクゼーションYOGAなど、セルフケアを楽しく学べるサイトとのことです。「ポジシェア」で検索でき、URLは次のとおりです。



<https://kokoro.mhlw.go.jp/ps/>

今回のセミナーは、メンタルヘルス対策のうちセルフケアに役立つ様々な情報が紹介されました。社内でのメンタルヘルス対策の一助になることを期待します。

## 令和5年度「安全衛生標語」を募集中です！

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、当協会の安全ポスター等に用いる他、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。

なお、入選作品につきましては、令和5年11月9日(木)に青森県青森市にて開催する第59回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in青森において表彰いたします。

皆様から多数の応募をお待ちしております。

### 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]

- ア 荷役作業時の墜落・転落又は転倒の防止に関するもの
- イ 荷主等との連携に基づく災害防止に関するもの
- ウ 高年齢労働者の荷役労働災害防止に関するもの
- エ 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
- オ 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
- カ 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
- キ 令和5年度が初年度である「第14次労働災害防止計画」の目標達成に関するもの（14次防(案)につきましては、下記URLからご覧ください）

<https://www.rikusai.or.jp/downloads/14jibou.pdf>

#### (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]

- ア 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
- イ 高年齢運転者の交通労働災害防止に関するもの
- ウ 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
- エ 交通KY（交通危険予知活動）の実施

に関するもの

オ 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]

- ア 健康診断の実施と事後措置の徹底に関するもの
- イ 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
- ウ 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
- エ 腰痛予防に関するもの

### 応募の方法

応募の方法につきましては、次のURLまたは当誌No.645(令和5年1月号)をご覧ください。  
[http://rikusai.or.jp/event\\_schedule/hyougo/](http://rikusai.or.jp/event_schedule/hyougo/)

### 募集の締切

令和5年4月15日(土)

### 入選作品

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
入選	6作品（各部門ごとに、2作品）	3千円分の図書カード

### 応募先・お問合せ先

〒108-0014 東京都港区芝 5-35-2 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：r5hyougo@rikusai.or.jp

令和4年度厚生労働省補助事業



参加費  
無料

## 陸運事業者のための安全マネジメント研修

～ 運輸安全マネジメントと労働安全衛生マネジメントシステムガイドラインの一体化による効果的な運用 ～

この研修会は、安全性優良事業所の申請対象研修となります。

運輸安全マネジメントは輸送の安全の確保を、一方、陸運業における労働安全衛生マネジメントシステムガイドライン（RIKMS：リクムス）は労働者の安全衛生の確保をそれぞれ主眼にしています。運輸安全マネジメントは法律で義務化されているのに対し、RIKMSは努力義務にとどまっていますが、いずれも、事業者として実施していかなければなりません。



この2つのマネジメントは安全水準向上のため、一連の過程として、共にPDCAサイクルを定めています。このため、各々別のルールを敷くのではなく、同じルールの上でサイクルを回していくことが効果的です。

この研修では、両マネジメントの一体的な取組方法について説明するとともに、リスクアセスメントの手法について解説します。

### 陸運事業者のための安全マネジメント研修

- 内 容：(1) 「運輸安全マネジメント」と「RIKMS」の概要説明(30分)  
 (2) 「運輸安全マネジメント」と「RIKMS」の一体的運用方法について(60分)  
 (3) リスクアセスメントについて(90分)

受講証明： 本研修会を受講された方には、受講証明書を発行します。

問合せ先： 陸上貨物運送事業労働災害防止協会 各都道府県支部

#### 「陸運事業者のための安全マネジメント研修」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20日(月)	茨城県トラック総合会館	岡山	2月20日(月)	岡山県トラック総合研修会館
上記県以外の都道府県につきましては、終了または実施しません。					

《厚生労働省補助事業》

## ロールボックスパレット及びテールゲートリフター等による荷役作業安全講習会

ロールボックスパレット：カゴ車等（以下「RBP」という。）及びテールゲートリフター（以下「TGL」という。）は、物流の効率化や作業者の負担軽減などに貢献する人力荷役機器・装置の一つで、陸上貨物運送事業においても多く利用されていますが、近年これらに起因する労働災害が多く発生しています。

この現状を受け、陸災防ではRBP・TGL作業をメインテーマとした荷役作業安全講習会を開催することとしました。当該作業に従事する方はもちろん、関係事業場の荷主様にも積極的なご参加をお待ちしています。

### ～講習会の主な内容～

- (1) RBP・TGLによる労働災害発生状況
- (2) RBP・TGL起因による労働災害の実態と特徴
- (3) RBP・TGLの安全作業のポイント
- (4) 荷役作業安全ガイドライン（RBP・TGL該当部分）

参加費及びテキスト代：無 料

お問合せ先：各都道府県支部

#### 「RBP及びTGL等による荷役作業安全講習会」開催日程

都道府県	開催日	会場	都道府県	開催日	会場
北海道	2月21日(火)	北海道トラック総合研修センター	大阪	2月16日(木)	大阪府トラック総合会館
宮城	2月13日(月)	仙台卸町会館 会議室			
上記都道府県以外の都道府県につきましては、終了しております。					

災害事例  
と  
その対策

## 混載作業では、早めの情報提供が大事!!

路線の定期便を運行している場合、数か所の支店等に立ち寄って荷を混載することが多くみられます。しかし、既に積載した荷で荷台が殆ど埋まり、上部の空間部(すき間)に積込みをしなければならない場合、適当な作業台が無かったため、不安定なアオリ部に上がり、誤って墜落するなど重篤な労働災害に至ることがあります。

- 1 事業の種類：道路貨物運送事業  
(従業員数50人未満)
- 2 発生日時：12月 午後9時頃
- 3 発生場所：同社他支店の敷地内
- 4 被災者：貨物自動車運転者  
66歳 男性  
経験年数 10年
- 5 傷病の程度：休業約3月
- 6 災害発生状況
  - (1) 被災者は、ウイング車を運転して、配送先で荷卸しを終え、帰社する途中、自社の2支店に寄って、それぞれの支店で荷積みを行う予定であった。
  - (2) 被災者は2支店のプラットホームで、パレット積みで準備されていた荷を積込んだところ、荷台後部まですき間なく積まれ、高さも2m前後まで積まれた状態となった
  - (3) 被災者は、荷台がほぼ一杯の状態である旨、支店の担当部署に伝えて、所属支店へ出発しようとしたが、急遽、帰社途中の1支店で、段ボールで梱包された荷で、数量もそれ程多くなかったことから、既に積載した荷の上部に上積みするよう指示を受けた。
  - (4) 指示された支店に到着後、準備されていた荷の近くにウイング車を停車させ、右側のウイングのみを開けた。その後、パレットに荷が積まれていたので、自らフォークリフトを運転して、パレットにフォークを差し込み、右側面のアオリ高さぐらいまでフォークを上昇し停止した。
  - (5) そして、被災者は、荷は軽量で数量も想定していたより少なかったため、既に積載した荷の上部に積もうと考え、アオリ上部

に片足を載せ、もう片方の足をパレット上に載せて荷積みをはじめたところ、身体のバランスを失って地面に転落し被災した。

### 7 推定される災害の原因と問題点

- (1) ウイング車に積載する荷は、当初、2支店での積込み予定であり、荷台の積載スペースもほぼ埋まる状態であることを把握していながら、担当者の判断で、当初の運行計画を変更し荷積みを行っていたことが推定されます。
- (2) ドライバーへの連絡、指示に際しては、積込場所の変更だけ、荷の重量、数等の情報は提供されていなかったと考えられます。
- (3) 荷への上積み作業では、プラットホームのスペースはなく、また、作業台なども準備されず、被災者の経験等に作業方法等が委ねられていたと思われます。
- (4) 被災者は、短時間で上積み作業を終わらせるため、上昇させたパレット上とアオリ上部に足を載せた不安定な状態で作業を行っていたことがうかがわれます。
- (5) 高さが2m前後まで達した場所での作業であるのに、ヘルメットのみ着用で、墜落・転落防止に必要な安全対策は行われていなかったものと推定されます。

### 8 再発防止対策

混載のトラック輸送では、事前に荷の数量、重量等の情報を、ドライバー等に提供して、積載順序等を検討されますが、その後、予定を変更する場合は、最低限の安全が確保できる業務支援体制の整備等が大事です。

- (1) 担当部署からの荷に関する情報の関係者への速やかな共有と適切な作業指示
- (2) 荷役作業における移動作業台の使用などの有効な作業床の設置
- (3) 短時間、臨時的な荷役作業の対応マニュアルの整備及び標準作業の励行
- (4) 荷役作業に従事するドライバー等への継続的、計画的な安全教育の実施
- (5) 荷役作業時の安全(現場)指導の実施と指導結果の共有

## 業種別労働災害発生状況（令和4年速報値）

令和5年1月10日現在

死亡災害								
	令和4年1～12月 [速報値]		令和3年1～12月 [速報値]		対前年比較		対平成29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(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	718	100.0	779	100.0	-61	-7.8	-154	-17.7
製造業	135	18.8	127	16.3	8	6.3	-13	-8.8
建設業	265	36.9	274	35.2	-9	-3.3	-28	-9.6
交通運輸事業	9	1.3	16	2.1	-7	-	-7	-43.8
陸上貨物運送事業	78	10.9	84	10.8	-6	-7.1	-35	-31.0

死傷災害								
	令和4年1～12月 [速報値]		令和3年1～12月 [速報値]		対前年比較		対平成29年比較	
	死傷者数(人)	構成比(%)	死傷者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	236,664	100.0	135,358	100.0	101,306	74.8	128,554	118.9
製造業	28,048	11.9	26,098	19.3	1,950	7.5	3,758	15.5
建設業	15,844	6.7	14,856	11.0	988	6.7	2,005	14.5
交通運輸事業	3,518	1.5	2,674	2.0	844	31.6	610	21.0
陸上貨物運送事業	15,567	6.6	15,325	11.3	242	1.6	2,165	16.2

(注)平成29年は、第13次労働災害防止計画の基準年であるため、比較のため数値を掲載

## 事故の型別 死亡災害発生状況（陸上貨物運送事業 速報値）

令和5年1月10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
令和4年1～12月	78	20	1	7	5	1	9	31	0	4
令和3年1～12月	84	12	2	5	3	6	11	38	0	7
対前年増減	-6	8	-1	2	2	-5	-2	-7	0	-3

(注)この表の右端の列の「その他」は、「墜落・転落」～「交通事故（その他）」以外をまとめたもの

## 事故の型別 死傷災害発生状況（陸上貨物運送事業 速報値）

令和5年1月10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
令和4年1～12月	15,567	3,940	2,681	1,134	705	415	827	1,596	712	12	2,646	899
令和3年1～12月	15,325	4,175	2,573	1,115	646	421	737	1,489	752	9	2,696	712
対前年増減	242	-235	108	19	59	-6	90	107	-40	3	-50	187

(注)この表の右端の列の「その他」は、「墜落・転落」～「動作の反動・無理な動作」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

資料出所：厚生労働省

### [死亡災害]

死亡災害は78人となり、前年同月と比べて6人の減少となった。事故の型別で見ると、「交通事故（道路）」が31人と最も多く発生しているものの、前年同月と比べると7人の減少となっている。次いで「墜落・転落」が前年同月と比べて8人増加し20人と続いている。

### [死傷災害]

死傷災害は15,567人となり、前年同月と比べて242人の増加となった。依然増加傾向は続いているものの、前年同月は令和2年同月と比較すると927人の増加であったため、本年の増加は緩やかとなっている。事故の型別の状況を前年同月の状況と比較すると、「転倒」(+108人)、「はさまれ・巻き込まれ」(+107人)、「激突され」(+90人)が大きく増加している。一方で、「墜落・転落」(-235人)、「動作の反動・無理な動作」(-50人)「交通事故（道路）」(-40人)は減少している。

## 陸運業 死亡災害の概要(令和4年12月)

令和5年1月10日現在  
陸災防調べ

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
4年12月24日	墜落、転落	開口部	男性	70	作業者・技能者	2年	タイヤを運搬し、倉庫に保管する作業	被災者はフォークリフトを使用し、本件事業場倉庫の一階から中二階にトラックの夏用タイヤの運搬作業を一人で行っていた。墜落直前の被災者の作業を現認した者はいないが、タイヤ(一本)積みのパレットは中二階まで荷上げされたままであったこと、被災者の墜落個所の上方中二階にタイヤ一本があったことから被災者は中二階から一階に墜落したと思われる。
4年12月17日	墜落、転落	掘削用機械	男性	60	貨物自動車運転者	4年	ドラグショベルの積込み	ドラグショベルをトラック荷台に積み込んだ後、ドラグショベルの位置を微調整するために荷台上で単独で運転操作を行っていたところ、ドラグショベルもろとも荷台から転落した。被災者は車外に投げ出された後、転落してきたドラグショベルの下敷きになり死亡した。
4年12月16日	交通事故(道路)	乗用車、バス、バイク	男性	38	貨物自動車運転者	4年	トラックの助手席に乗車	高速道路にてトラックの助手席に乗車している際に、路肩に停車中のトラックに衝突し全身が圧迫され、出血性ショックにより死亡した。
4年12月9日	交通事故(道路)	トラック	男性	43	貨物自動車運転者	5年	2tトラックの運転の業務	見通しの良い片側2車線の直線道路上で、交通集中の影響で発生した渋滞の最後尾で停車中の大型トラックに被災者運転の2tトラック(平荷台)が追突した。そのはずみで大型トラックは前に停車中の高速バスに追突した。被災者は全身を強く打って救急搬送され、同日中に骨盤骨折による出血性ショックで死亡。大型トラック運転者は軽傷、高速バスの乗員乗客36人は負傷なし。
4年12月5日	交通事故(道路)	乗用車、バス、バイク	男性	41	貨物自動車運転者	2年	運送業務	車を駐車場に止め、国道を挟んで向かいにある事務所に行くため横断歩道を渡っていたところ、軽自動車に轢かれた。なお、ドライブレコーダーの記録では横断歩道側が青信号、車道側が赤信号であり、ブレーキ痕無し、とのこと。
4年12月1日	激突	フォークリフト	男性	49	フォークリフト運転者	4年	リーチフォークリフトの運転	被災者が、倉庫内でリーチフォークリフトを運転し、パレットを取りに行こうと走行したところ、リーチフォークが柱に激突し、被災者の腰部付近がリーチフォークリフトと柱に挟まれることにより負傷し、死亡した。
4年11月2日	激突され	トラック	男性	73	貨物自動車運転者	40年	配送先による荷卸し終了を待ち見守り中	被災者はトレーラーを運転し配送先到着後、同車左後方に立ち、配送先の者がコンテナから荷の一部を卸し終える(終えたら構内の次の荷卸し場所へ運転の予定)のを見守っていた。同車の次の荷卸し場所へのコースを空けるため3tトラック(所有・運転とも配送先)がトレーラー後方から後進で脇を通過の際、被災者が激突された。翌日に搬送先病院で外傷性出血死(骨盤骨折、肺挫傷、多発性肋骨骨折)。
4年5月13日	その他	起因物なし	男性	65	貨物自動車運転者	6年		被災者は貨物自動車にて運送作業に従事している者。4:40に対面点呼を受け出発。一般道を走行し、7:30に荷主の工場に到着。8:20に守衛にて受付後、荷受棟へ移動。8:33、荷受棟内にてサイロ投入準備中に倒れ、病院に搬送されたものの、虚血性心疾患により死亡が確認されたもの。労災遺族請求が行われ、労災支給決定となった。「長期過重労働」により虚血性心疾患を発症したものの。

(注) 後日、内容については、削除又は記載内容を修正する場合があります。

# 陸災防労働災害事例生成ツール

不幸にして労働災害が発生したとき、その災害を教訓として必要な対策を講じないと、同様の災害が起こる可能性は決して低くないでしょう。



同じ過ちを繰り返さないためには、災害事例をもとに、従業員に対して、災害が発生した状況やその対策、正しい作業手順などを社内教育等を通じて周知していくことが重要です。

ですが、

- ・災害の状況を説明するにしても、言葉だけではなかなか伝わらない
- ・説明資料を用意したくても、どのように作れば良いか分からない
- ・類似の災害事例を探しても、なかなか適当な事例が見当たらない
- ・類似の災害事例があっても、自社の作業環境と違って利用しづらい

といった経験がありませんか？



陸災防では災害事例などを用いた安全教育用説明資料を、自社の作業環境を取り入れて誰でも簡易に作成でき、社内教育等に効果的に活用できる [陸災防労働災害事例生成ツール](#) を開発しました。

このツールでは、

- ・再発事故防止、危険予知・リスクアセスメントの両面からの安全対策を図ることができます。
- ・自社内の写真を活用できるので、実態に即した現場環境を再現することができます。
- ・画面上で動的に画像を動かすことができるので、リアリティのある再現が可能です。
- ・全て無料で利用できます。（陸災防の会員は共有化された全ての事例の閲覧ができます。）



詳しくは、陸災防のホームページで！

陸災防労働災害事例生成ツール

検索



## 編集後記

今号では「令和4年における労働災害の発生状況について（速報値）」を掲載しました。今年の冬は例年になく強い寒波が到来しています。2月はトラックの屋根の雪下ろしによる「墜落・転落」、また、路面凍結による「転倒」が多く発生していますので注意が必要です。

昨年末に改善基準告示が全面的に改正されました。来年4月からの施行に向け、今号から5回にわたって厚生労働省監督課の詳しい説明を掲載してまいります。是非ご参考にしてください。

## 今月の表紙

### 八甲田の樹氷郡（青森県青森市）

八甲田に多く植生するアオモリトドマツに、氷と雪がぶつかり、スノーモンスターとも呼ばれる大きな樹氷とあります。見頃は1～2月で、ロープウェイでの空中散歩、樹氷の間を縫ってのスキー・スノーボードも人気です。

陸運と安全衛生 2023年2月号 No.646

2023年2月10日発行

毎月1回10日発行

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5-35-2  
安全衛生総合会館内

電話:03-3455-3857

(印刷物による年間購読料3,600円(税込))