

陸運と安全衛生

どうしたの？その声かけや気遣いが 仲間と自分のメンタルヘルス

陸災防「令和4年度 安全衛生標語」健康部門優秀作品

2023

3

No.647



津軽鉄道 ストーブ列車（写真提供：青森県）

トピックス

・労働安全衛生規則の一部改正について

 陸上貨物運送事業労働災害防止協会

トピックス

労働安全衛生規則の一部改正について (1)

【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

1か月及び1年間の拘束時間と1日の拘束時間・休息期間の基準について (4)

安全

【30年無災害記録達成事業場の取組】

無災害記録への挑戦「安全への挑戦」 (8)

齊藤運送株式会社（群馬県支部）

【連載】陸運業における死傷災害データの分析

重篤な災害に至るフォークリフトによる災害を分析 (13)

【連載】全国フォークリフト運転競技大会のあゆみ (15)

労働災害発生状況(令和4年速報) (22)

労働災害発生状況(令和5年速報) (24)

健康

【連載】マコマコ博士のメンタルヘルス2023

「4コマ漫画」と事例でわかる！

「叱り方」のキモは 親が子どもを叱る その1 (10)

精神科医 夏目 誠

陸災防情報

令和4年度「ブロック支部長・事務局長会議」を開催 (18)

小企業無災害記録表彰 (19)

令和4年度下期「今後の労働災害防止対策に係る意見交換会」が開催されました (20)

第38回全国フォークリフト運転競技大会のご案内 (20)

令和5年度「安全衛生標語」を募集中です！ (21)

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！ (25)

令和5年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」を実施します (26)

令和5年春の全国交通安全運動が実施されます (26)

労働安全衛生規則の一部改正について

貨物自動車に荷を積む作業や貨物自動車から荷を卸す作業には、貨物自動車の荷台からの転落・墜落や、崩れた荷の下敷きになる等の労働災害発生の危険性があり、陸上貨物運送事業の荷役作業における墜落・転落災害の約7割が貨物自動車からの墜落・転落災害となっています。

厚生労働省は、陸災防が取りまとめた「陸上貨物運送業における荷役作業の安全対策に関する検討会報告書」（令和4年8月26日公表）を踏まえ、貨物自動車の荷役作業に従事する労働者の安全確保のため、事業者が講ずべき措置等について、労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号）を改正することとし、令和5年2月13日に開催された労働政策審議会安全衛生分科会に改正省令案を諮問し、同日、改正案が妥当である旨の答申を受けました。

改正内容は以下の3点で、令和5年3月に公布予定です。

- 1 昇降設備の設置及び保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲を拡大
- 2 テールゲートリフターによる荷役作業についての特別教育を義務化
- 3 運転者が運転位置から離れるときの措置の適用除外

本稿では、今回の制度改正に至る経緯と今後の動きについて解説します。

1 「陸上貨物運送業における荷役作業の安全対策に関する検討会」における検討と提言

陸運業における労働災害が増加している現状を踏まえ、特に荷役作業における労働災害を防止するため、厚生労働省の指導の下、陸災防が事務局となって令和3年12月に「陸上貨物運送業における荷役作業の安全対策に関する検討会」が設置されました。検討会は学識経験者、労使代表者等で構成され、荷役作業における安全対策のあり方、荷役作業従事者や安全管理担当者等の人材育成、荷役作業における安全意識高揚のための支援などについて10回にわたる検討を行い、令和4年8月に報告書を取りまとめました。

報告書では、陸運業における荷役作業の安全対策に関し、以下の6点について提言をまとめています。このうち、今回の制度改正に関連する事項は、1点目と2点目です。

- 1 トラックの荷台からの墜落・転落による危険防止対策
- 2 テールゲートリフター作業における安全対策
- 3 ロールボックスパレット取扱い作業における安全対策
- 4 フォークリフト作業における安全対策
- 5 荷主等庭先での荷役作業についての荷主等の役割
- 6 事業者・労働者の安全意識の向上・支援等

(1) トラックの荷台からの墜落・転落による危険防止対策

陸運業における労働災害の中では、トラックからの墜落・転落災害が起因物と事故の型の組合せで最も件数が多くなっています。

労働安全衛生規則では、最大積載量5t以上の貨物自動車に荷の積卸し作業を行う場合には、墜落による危険を防止するため、労働者が安全に昇降するための設備を設けることと、作業者に保護帽を着用させることが義務付けられていますが、トラックからの墜落災害のうち5t以上車に起因するものは約半数で、2t以上5t未満のトラックに起因するものも約4割を占めています。

このため報告書では、

- ① 最大積載量2トン以上の貨物自動車を昇降設備の設置義務対象とし、その使用を徹底させること。
- ② 最大積載量2トン以上の貨物自動車の荷役作業に従事する労働者に保護帽の着用を義務付けること。

を提言しています。ただし②については、荷の積卸し場所に専用の作業台やプラットフォーム等が設置され、荷台に昇降する必要がない場合や、貨物自動車に適切な昇降設備が備えられ、かつ、昇降設備が備えられている箇所以外の箇所で荷役作業が行われない荷台の構造である場合には、保護帽着用義務の対象外とすることが望ましいとされています。

(2) テールゲートリフター作業における安全対策

テールゲートリフターに起因する災害は、昇降板上からの落下が4割超、テールゲートリフターの不適切な取扱いによるものが約6割を占め、休業60日以上 of 災害の発生割合は、フォークリフトやトラックに起因する災害に匹敵する高さです。にもかかわらず、テールゲートリフターの構造や特性に起因するリスクに係る教育は不十分です。

陸運業における主な起因物別の休業見込日数の状況（令和2年）

起因物	死傷者数	うち死亡	うち休業	うち60日以上		うち90日以上	
				数	割合	数	割合
フォークリフト	788	10	778	286	36.8%	152	19.5%
トラック	4,936	46	4,890	1,781	36.4%	900	18.4%
通路	1,189	0	1,189	320	26.9%	131	11.0%
荷姿のもの	1,799	4	1,795	389	21.7%	196	10.9%
テールゲートリフター	330	2	328	136	41.5%	75	22.9%
ロールボックスパレット を使用中のテールゲート リフター災害（内数）	216	1	215	87	40.5%	47	21.9%
ロールボックスパレット	1,013	1	1,012	252	24.9%	114	11.3%
陸運業計	15,815	87	15,728	4,470	28.4%	2,202	14.0%

このため報告書では、

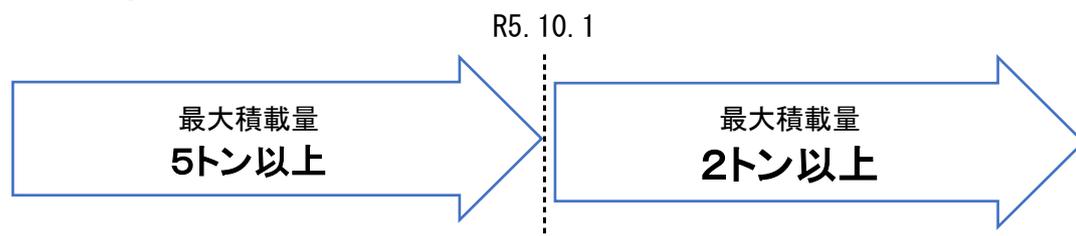
- ① テールゲートリフターを使用する者に対する教育の法令上の義務付け
 - ② 荷台の高さにある昇降板上での作業における保護帽の着用の義務付け
- を提言しています。

2 労働安全衛生規則等の改正内容

(1) 貨物自動車からの墜落転落災害防止措置の強化 [令和5年10月1日施行]

① 昇降設備の設置が必要な貨物自動車の範囲の拡大

荷の積卸し作業を行う際に昇降設備の設置が義務付けられる貨物自動車の範囲が、最大積載量5t以上の貨物自動車から、最大積載量2t以上の貨物自動車に拡大されます。



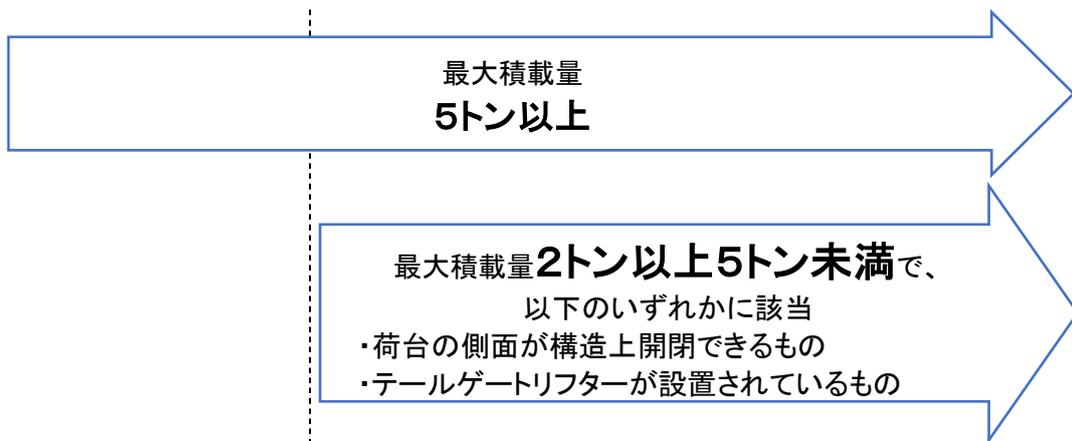
② 保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲の拡大

荷役作業に従事する労働者に保護帽の着用を義務付ける貨物自動車の範囲が、最大積載量5 t以上の貨物自動車から、最大積載量2 t以上の貨物自動車に拡大されます。

ただし、最大積載量2 t以上5 t未満の貨物自動車については、昇降設備が備えられている箇所以外の箇所で荷役作業が行われるおそれがあるもの（平ボディ車、ウイング車など）や、テールゲートリフターが設置されているもの（テールゲートリフターを使用するときに限る。）に限定されます。

なお、保護帽は、「飛来・落下物用」ではなく「墜落時保護用」の型式検定合格品を使う必要があります。

R5. 10. 1



(2) テールゲートリフターによる荷役作業についての特別教育を義務化 [令和6年2月1日施行]

荷役作業に使用されるテールゲートリフターは、その構造及び特性に起因する労働災害のリスクが存在するため、その機能や危険性を意識し、安全な作業方法を身に付けた上で作業を行う必要があります。このため、テールゲートリフターの操作の業務（荷役作業を伴う者に限る。）が、特別教育が必要な業務に追加されます。

特別教育とは、危険又は有害な業務に労働者をつかせるときに行わなければならない教育で、厚生労働省の告示で定められるカリキュラム（科目及び時間数）に沿った教育を受けた後でないと、その作業を行うことはできません。

なお、登録教習機関で受講しなければならない「技能講習」とは異なり、教育は社内で行うことが基本です。陸災防では、特別教育の実施に必要なテキストの作成を進めており、併せて、教育を実施するインストラクターを養成する講習会の準備を進めております。

(3) 運転者が運転位置から離れるときの適用除外 [令和5年10月1日施行]

労働安全衛生規則では、貨物自動車などの運転者が運転位置から離れるときは、原動機を止めた上で逸走防止措置を講ずることが義務付けられています。

ところが、これでは原動機を動かさなければテールゲートリフターが動かない構造の車両の運転者は、自ら荷役作業を行うことができなくなるので、運転席とテールゲートリフターの操作位置が異なる場合には、逸走防止措置は引き続き義務付けた上で、原動機の停止義務は適用除外となります。

改正省令等が公布され、施行通達が発出されましたら、続報を掲載します。

【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2回 1か月及び1年間の拘束時間と1日の拘束時間・休息期間の基準について

厚生労働省 労働基準局 監督課

改善基準告示は、自動車運転者の拘束時間や休息期間、運転時間等に関するルールである点は、前回説明しました。このうち、拘束時間と休息期間については、1か月及び1年間の拘束時間と1日の拘束時間・休息期間の基準が、各々定められていますが、今回はこれらの基準の改正内容について解説します。

1か月の拘束時間及び1年間の拘束時間

(1)改正内容について

トラック運転者の1か月及び1年間の拘束時間については、表1のとおり、改正が行われました。

表1

現行	見直し後
1か月 293 時間以内	1年 3,300 時間以内 1か月 284 時間以内
【例外】労使協定により、次のとおり延長可 1年 3,516 時間以内の範囲で 1か月 320 時間以内(年6か月まで)	【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年 3,400 時間以内 1か月 310 時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める

現行の改善基準告示における1か月の拘束時間は、原則「293時間」以内とする一方、年間を通じ業務の繁閑等に対応する観点から、労使協定を締結すれば、年間「3,516」時間を超えない範囲で、年6月(回)まで「320時間」まで延長が可能という基準になっています。この基準について、前号で述べた時間外労働の上限規制への対応、過労死等の防止の観点から、改正により、原則の1か月の拘束時間の上限が9時間短くなり「284時間」以内となるほか、1年の拘束時間の上限が「3,300時間」以内となります。また、労使協定により延長できる拘束時間の上限も、1か月「310時間」以内と現行より10時間短くなることに加え、1年の拘束時間は「3,400時間」以内となります。

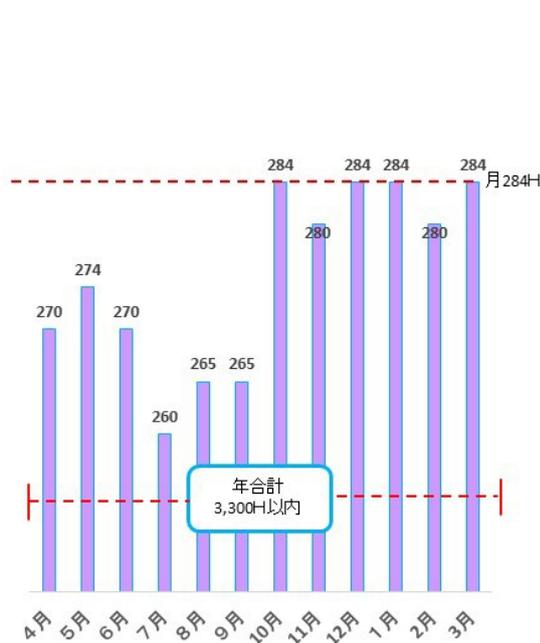
(2)1か月と1年間の拘束時間の関係

なお、この場合の1か月及び1年間の拘束時間の関係ですが、仮に1か月の拘束時間を全て上限の284時間にしてしまうと、1年間の拘束時間は3,408時間(284時間×12月)となり、上記の基準(3,300時間)を満たさないということになってしまいます。これは、労使協定で拘束時間を延長する場合も同様であり、1か月の拘束時間を全て上限値にしてしまうと1年間の拘束時間は3,546時間(284時間×6月+310時間×6月)となり、やはり上記の基準(3,400時間)を超えてしまうこととなります。つまり、1年間で「3,300時間」(労使協定による延長の場合は「3,400時間」)以内となるように、1か月の拘束時間を抑制する必要がある、こうした点に留意した労務管理が重要となってきます。

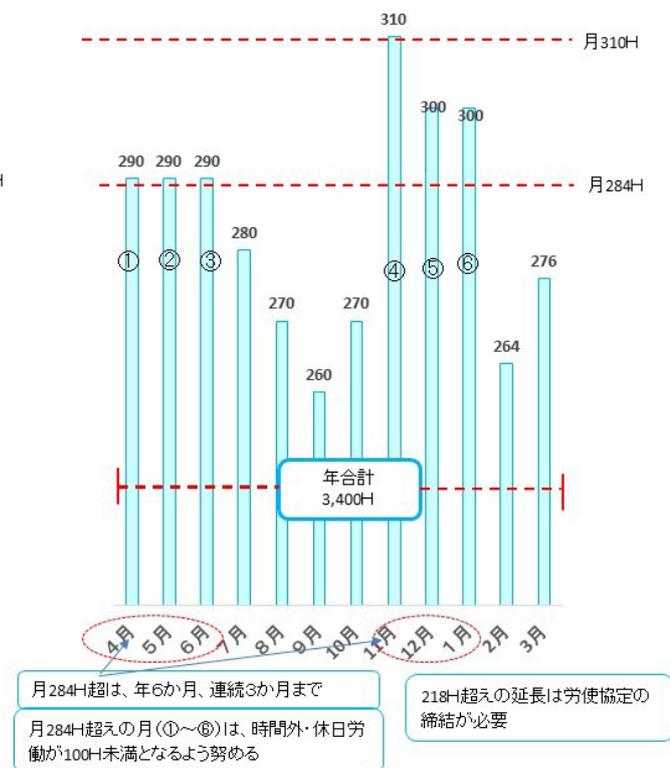
(3)拘束時間を延長する場合の措置等

1か月の拘束時間を、労使協定により原則の上限時間（改正後は284時間）を超えて延長できる回数は、年6回（月）までであり、この点は、現行の基準から変更はありません。一方、改正後の改善基準告示では、この原則の上限時間を超えて拘束時間を延長する月については、「3か月を超えて連続してはならないこと」という基準が設けられました。これは、拘束時間の長い勤務が長期間連続して行われることによる疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに設けられた基準になります。さらに、拘束時間を「284時間」を超えて延長する場合は、「1か月の時間外・労働時間数が『100時間未満』となるよう努めること」とする基準も新たに設けられています。労使協定により拘束時間を延長する場合には特に、過労死等や過労運転を防止する観点から、こうした新しい基準も踏まえつつ、運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成することが、事業者に求められるようになります。

原則の場合



労使協定により延長する場合



1日の拘束時間、休息期間

(1)改正内容について

次に、1日の拘束時間、休息期間の改正内容は、表2のとおりです。

1日の拘束時間については、改正により「拘束時間は13時間を超えないものとし、これを延長する場合でも、最大拘束時間は15時間まで」という基準になりました。「原則13時間以内」とする点は、現行の基準と変わらない一方、最大拘束時間については、1か月の拘束時間等の基準と同様、過労死等の防止の観点から、1時間短い「15時間」になっています。また、休息期間については、改正により、「継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする」という基準になりました。

表 2

	現行	見直し後
1日の拘束時間	原則 13 時間以内 （上限 16 時間、 15 時間超は週2回まで）	原則 13 時間以内 （上限 15 時間、 14 時間超は週2回までが目安） 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、継続 16 時間まで延長可（週2回まで）
1日の休息期間	継続 8 時間以上	継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、 9 時間を下回らない 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、継続 8 時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続 12 時間以上の休息期間を与える

改正後の基準では、「脳・心臓疾患に係る労災認定基準」において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル（休息期間と同じ意味です）がおおむね11時間未満の勤務の有無等について検討し評価する」こととされていること等を踏まえ、睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、休息期間は「継続11時間以上」与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限となる時間を現行から1時間長くし「9時間」としたものです。労使当事者にあっては、単に休息期間の下限「9時間」を遵守するだけでなく、「継続11時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善を行うことが特に求められていると言えます。

(2)長距離貨物運送に関する例外の取扱い

一方、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合には、車中泊など住所地以外の場所で休息期間を確保するよりも、運行終了後に自宅など住所地での休息期間を十分に確保し運転者の疲労回復を図ることが重要です。こうした点を踏まえ、運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行（所属事業場を出発してから、その事業場に帰着するまで）における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は、当該1週間について2回に限り、最大拘束時間を上記(1)の15時間より1時間長い「16時間」までとし、休息期間を同じく(1)の継続9時間より1時間短い「継続8時間」とすることができる例外的取扱いが設けられました。なお、ここでいう「長距離貨物運送」とは、一の運行の走行距離が450キロメートル以上の貨物運送をいいます。また、この例外的取扱いでは、運行中の休息期間が9時間を下回る勤務があった場合には、その後の住所地等での休息期間を十分に確保するという趣旨から、当該運行の終了後、通常継続11時間を上回る「継続12時間以上」の休息を与えることとされています。

(3)1週間における1日の拘束時間延長の回数

これらの基準に加え、改正後の改善基準告示では、1日の拘束時間について13時間を超えて延長する場合は、疲労の蓄積を防ぐ観点から、14時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努めなければならないこととされています。この回数については、1週間に2回以内を目安とし、また14時間を超える回数が連続するのは望ましくないとされているところです。



令和
6年4月～
適用

トラック運転者の

専門士の知れど
に定まらぬか？

改善基準告示が 改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます  

1年の拘束時間

改正前(年換算)
3,516時間

改正後
原則:**3,300時間**
最大:**3,400時間**

1か月の拘束時間

改正前(月換算)
原則:**293時間**
最大:**320時間**

改正後
原則:**284時間**
最大:**310時間**

1日の休息期間

改正前
継続**8時間**

改正後
継続**11時間**を
基本とし、継続**9時間**

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



【30年無災害記録達成事業場の取組】

無災害記録への挑戦
「安全への挑戦」

齊藤運送株式会社（群馬県支部）

陸災防では、常時50人未満の労働者を使用する会員事業場の無災害記録について、表彰を行っています。

この度、群馬県支部所属の齊藤運送株式会社が30年間の無災害記録を達成されました。同事業場が30年間無災害記録を達成されるまでに取組まれた対策、活動をご紹介します。

会社概要

弊社は昭和27年（1952年）に設立し、群馬県前橋市の前橋トラック流通団地において、自動車関連部品の製品などの仕訳出荷作業及び輸送を主な業務としております。輸送の範囲は関東地方一円です。

従業員は40名。保有車両数は50台です。



う組織において企業及び人材の質をより高める為、レベルの高い視点からではなく、目的達成可能な視点から一步ずつ取組を進めてまいります。

(3) 工夫されてきたこと

人員の増減が多い時期に効率的に社員に協力してもらえるように、色々創意工夫してきました。

(4) 経営面の変化

経済状況の厳しい時期を乗り切るには自社独自の創意工夫、社員の協力が必須です。

2 現在の安全への取組

(1) 社内安全会議（開催時期／内容）

不定期に開催。個人面談を随時開催。

1 無災害への取組

(1) 30年間無災害記録達成のきっかけ

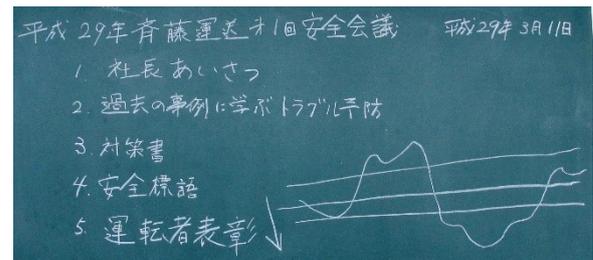
社員の安全確保と無災害記録を続けることは社内、社外ひいてはお取引先様から信頼を得ることと考えております。

中災防から無災害記録3,050日の中小企業無災害記録証金賞をいただいたこと、また、厚生労働省から無災害記録証第5種を受けたことから、これを継続してまいりました。

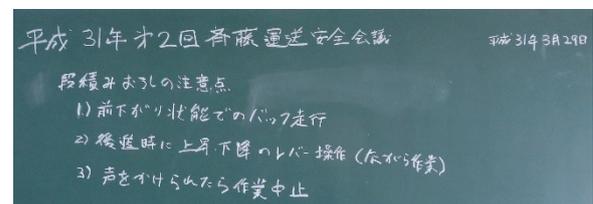
(2) 効果のあった取組

社員へ1人1人がかけがえのない大切な人であること、日々の仕事の細かなところまで意識を向けることの意義を伝えることを続けています。また、その意識の更なるレベルアップを図っています。

急に結果を出すということでは無く、自然に無理せず前に進むことがある意味安全への近道であると感じています。会社とい



齊藤運送第1回安全会議





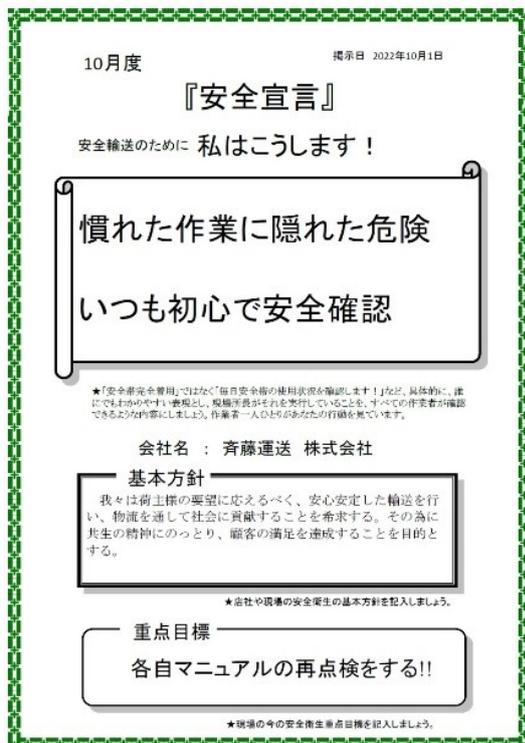
齊藤運送第2回安全会議

(2) 荷主との会議（開催頻度）

月一回

(3) 安全宣言標語

毎月、標語と重点目標を掲げ、安全宣言を行っています。



(4) フォークリフト作業、ロールボックスパレット作業等の安全対策

全社員がフォークリフト運転技能講習を修了しています。

作業に必要な用具（ラッシングベルト、コンパネ用フック、緩衝材、静電気防止ビニール、専用チェーン等）の点検を欠かさず行っています。

(5) トラック等における荷物の積卸し作業、テールゲートリフターの取扱い等の荷役作業に対する労働災害防止活動

入社時の新人指導には特に時間を掛けています。指導員を決め、先輩の経験技能等を取り入れています。

(6) 交通労働災害防止活動

適性検査、初任診断、高齢者の適齢診断

(7) その他

- 各団体の講習会、研修会へ参加しております。
- 社員へ作業服、ヘルメット、防護眼鏡、皮手袋、安全ベストを支給しています。
- 地域団体の交通安全活動に参加しています。

3 現在の労働衛生への取組

法律の範囲内かつ社員の健康に配慮して過重労働にならぬよう業務を行っています。

メンタルヘルス対策として、対面点呼時、電話点呼時以外においても雑談を交えた日常のコミュニケーションを多く取っています。形式にとらわれず自然体を重視しています。

全社員、年2回健康診断を実施しており、有所見者には再診するよう、書面及び口答にてフォローアップしています。

また、各自に適した健康に対する情報を伝えています。

4 結びに これからの無災害（労働災害防止）への思い

先ず安全なくして企業の発展はあり得ません。

今後も経済、社会の変化に常に目を付け、取引先に好まれ継続的に取引させていただける企業として成長してまいります。

経営に携わることは今々その責務の重さを感じざるを得ません。点と点を線で結びつける程の繊細さを持ち、且つダイナミックな企業計画を推進することがより完成形に近づく方向性ではありますが、昨今の経済状況では、困難なことであります。

ものみな、変化を伴って歴史が育まれて行くように一日一日の研鑽の証を積み上げ努力を続けてまいります。誠に苦難の多き時代に難局を迎えていると思う次第です。



左写真：柴崎路子代表取締役（右）と社員の方々
右写真：無災害記録証

【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3回)テーマ「「4コマ漫画」と事例でわかる！
「叱り方」のキモは
親が子どもを叱る その1」

精神科医 夏目 誠

「叱る行為」、それは、とても難しい！でも叱らなければならない時があります。どんな時、どのように叱ったら良いのでしょうか？

今回は家庭内で、子どもさんをどのように叱ったら良いかを、「4コマ漫画」と事例から説明します。悩んでいる親御さんたちのヒントにしていだければ、幸いです。

叱る場合に、2つの基本があります。

- 1 叱る相手に責任が持てる
- 2 叱る相手に愛がある

どちらか（2つとも）当てはまる場合、必要性があれば叱りましょう。相手にも、あなたの愛も伝わりますから。

まず事例から

36歳の運送会社に勤務する大木太郎（仮称・以下同じ）さんには妻と2人の子どもがいます。小学校5年生の女の子と、2年生の男の子、孝男くんです。

ある日、妻から「孝男が同級生の昭雄君の悪口を、仲間とともに言ったみたい」、「昭雄君が泣きそうな顔をしていたようです」、「たまたま居合わせた先生が気づき、注意を受けたの」、「孝男はなぜ叱られたか、ピンときていないみたい」、「あなたからも叱ってください。二度としないようにね」との相談を受けました。

父親として、どう対処したら良いのでしょうか？

「4コマ漫画」から知る対処の実際

子どもを叱る場合 1. 親子の基本は「愛」！

親
育てる過程で
叱ることが
必要である

叱ることは難しい



案 夏目 誠
イラストや

親は子どもを叱ることが必要です。叱るという行為は難しい。その認識がポイントです。でも子どもを育てる場合には必要ですね。親は子どもを、愛を持って育てる責任があるから。どのように叱るか、方法を考えてみましょう。

2. 感情的にならないように、筋道を立ててね



叱るときに気をつけなければならないのは、感情的にならないことです。子どもを叱るのだから、わかりやすい言葉で、気づくようにしないとイケないのです。

大人の言い方ではだめ。子ども言葉を交え、すじ道（論理性）が要りますよ。

3. 「なぜ」から始まる



叱るときは、まず把握できている事実を言います。次に「なぜ、そうしたの？」の「なぜ？」の問いかけです。「同級生の悪口を言った」には、それなりの理由があるでしょう。「なぜ、そうしたの？」の問いかけです。キツイ言い方でなく、冷静な表情や態度です。

孝男君は「父さん、僕…悪口は言ってないよ」、「からかっただけだよ」と主張しました。

4. からかう→受け止め方が人によって違うから



ここがキモですよ。「からかう行為」をどう考えるかです。言ったほうは「からかい」でも、言われたほうが悪口と受け止めれば、「からかい」にはならない。対人関係で大事なのは、相手が、どのように受け止めるかを考えて、言葉を選ぶのが重要です。

今回はこのからかう行為の「受け止め方」を中心に説明します。
乞うご期待！

最後に「マコトの一言」で締めくくります。

マコトの一言



【連載】「陸運業における死傷災害データの分析」第2回

重篤な災害に至るフォークリフトによる災害を分析

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 本部 安全管理士

フォークリフトに起因する労働災害が比較的重篤な災害となっていることは、皆様の想像に難くないと思います。

令和3年に発生した陸運業における死傷災害（16,732件）のうち、『フォークリフト—骨折』という組合せに着目し、事故の型と休業見込み日数について分析しました。

まず、起因物（フォークリフト）と分類されている死傷災害は780件でした。そのうち453件が骨折に分類されており、780件に占める割合は58%となっています。

休業見込み日数の平均値は64日を数え、前回紹介した『墜落、転落—トラック—骨折』の組合せによる59日より5日程長い期間となっています。また、『墜落、転落—フォークリフト—骨折』という分類で比較すると、休業見込み日数は69日となっているため、更に長い休業期間となっています。

災害の型別で同じように算出してみましたので下記に紹介します。

事故の型	件数 (件)	休業見込み日数 (平均値:日)	事故の型	件数 (件)	休業見込み日数 (平均値:日)
はさまれ、 巻き込まれ	176	62	転倒	24	51
激突され	98	63	動作の反動、 無理な動作	11	38
墜落、転落	73	69	崩壊、倒壊	8	284
激突	36	43	交通事故、 道路	2	51
飛来、落下	25	47	全件	453	64

トラックによる災害に比べると発生件数は明らかに少ないですが、重篤な災害となっていることが読み取れます。

なお、『崩壊、倒壊—骨折』という分類では8件しか発生していないにもかかわらず、休業見込み日数の平均値が284日という大きな数字を示しているのは、そのうち1件の災害が、後遺症の残るような重篤な災害であったことによるものです。

また、『はさまれ、巻き込まれ』及び『激突され』災害が多いことは、フォークリフト周辺で作業している作業者に危害を及ぼしていることが考えられます。

フォークリフトによる損害は、被災者の休業だけにとどまりません。もし、フォークリフトなどの機械や周辺の設備に損壊が生じたならば、多額な費用を求められることとなります。

今一度、次の項目について、事業場での実施状況をチェックしてみてください。

- 1 作業計画は作成されていますか。
- 2 作業指揮者は選任されていますか。
- 3 必要な場所で必要な作業指揮者を配置し、作業指揮を行わせていますか。
- 4 作業の場所で働く関係労働者に対して、作業計画の内容を周知していますか。
- 5 時が経過した作業計画を常に改善していますか。

- 6 フォークリフト運転業務従事者への安全教育を定期的に行っていますか。
- 7 フォークリフト運転業務従事者の運転操作の能力を確認し、能力の向上に努めていますか。
- 8 構内ルールの見える化を進めていますか。
- 9 作業開始前点検表の実施状況を確認し、フォークリフトの整備に努めていますか。
- 10 定期自主検査及び特定自主検査を確実に実施していますか。

参考までに『フォークリフトー骨折』というくくりで都道府県別に件数と休業見込み日数（平均値）を算出しました。災害の発生件数は、大都市を抱える都道府県で多く発生しています。

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	17	100	滋賀県	4	42
青森県	5	107	京都府	4	48
岩手県	3	60	大阪府	37	120
宮城県	14	56	兵庫県	12	42
秋田県	1	120	奈良県	3	90
山形県	4	75	和歌山県	2	60
福島県	9	71	鳥取県	6	30
茨城県	14	72	島根県	0	0
栃木県	10	73	岡山県	13	72
群馬県	16	53	広島県	9	60
埼玉県	42	53	山口県	2	30
千葉県	26	62	徳島県	2	26
東京都	16	45	香川県	2	35
神奈川県	31	60	愛媛県	11	50
新潟県	7	64	高知県	3	77
富山県	5	55	福岡県	33	62
石川県	4	45	佐賀県	4	34
福井県	2	150	長崎県	5	68
山梨県	4	44	熊本県	3	32
長野県	7	64	大分県	0	0
岐阜県	2	35	宮崎県	3	40
静岡県	14	49	鹿児島県	2	67
愛知県	29	44	沖縄県	4	66
三重県	7	43	全国	453	64



全国フォークリフト運転競技大会のあゆみ

第10回 全国フォークリフト運転競技大会開催結果の概要



今回から、第1回大会から第37回大会までの開催結果の概要について紹介します。

第4 全国フォークリフト運転競技大会の開催結果

全国フォークリフト運転競技大会の開催結果は、「陸運と安全衛生」に開催の都度掲載されていますので、その概要を紹介します。

1 出場者

全国大会及び地方大会の出場選手数の推移は、表4-1のとおりです。

地方大会出場者は、一時800人を越え、第25回大会では907人もの出場になりましたが、第30回以降は600人台で推移し、近年は新型コロナウイルス感染症の影響により300人台となっています。第4回大会以降の平均出場者数は約740人です。

全国大会の出場者は、最も多かったのは第15回大会の81人であり、最も少なかったのは第36回大会の37人です。第28回大会以降は50人台となっており、女性の部が開催された第30回、第33回及び第34回は60人以上となりました。近年は新型コロナウイルス感染症の影響により出場者を制限したこともあり、制限緩和後の増加が期待されます。平均出場者数は約65人です。

表4-1 フォークリフト運転競技大会出場選手数の推移

	全国大会 出場選手数	地方大会 出場選手数		全国大会 出所選手数	地方大会 出場選手数		全国大会 出場選手数	地方大会 出場選手数		全国大会 出場選手数	地方大会 出場選手数
第1回	55		第11回	66	821	第21回	61	800	第31回	55	682
第2回	60		第12回	63	826	第22回	65	825	第32回	52	652
第3回	64		第13回	67	839	第23回	62	801	第33回	64	607
第4回	70	675	第14回	64	821	第24回	63	872		一般49	
第5回	72	626	第15回	81	839	第25回	78	907	女性15	第34回	614
第6回	72	678		一般63			一般63		78		
第7回	72	692	女性18	女性15	78						
第8回	74	699	第16回	64	796	第26回	61	825	一般61	第35回	中止
第9回	73	763	第17回	63	796	第27回	63	896	女性17		
第10回	65	830	第18回	62	763	第28回	54	729	37	第36回	318
	男性50		第19回	60	790	第29回	54	702	一般28		
	女性15		第20回	76	845	第30回	67	670	女性9	第37回	370
		一般63		一般55			52				
		女性13	女性12	女性14							

全国大会の出場選手の氏名が、第20回大会以降紹介されています（第23回は紹介されていない。）ので、各都道府県支部別参加者の状況を表4-2に整理しました。

福島、茨城、栃木、埼玉、千葉、東京、長野、静岡、愛知、愛媛の各支部は、ほぼ毎回2名の選手が出場しており、第20回大会以降7回開催された女性の部についても茨城、埼玉、静岡、愛知、三重支部は5回以上出場しています。

一方、兵庫（第28回大会以降）、島根（第21回大会以降）、広島（第28回大会以降）、長崎（第30回大会以降）の各支部からは最近出場していません。

なお、第12回大会では、初めて全国47都道府県支部から選抜された選手が参加して開催されています。

表4-2 支部別全国大会出場者数

	第20回	第21回	第22回	第23回	第24回	第25回	第26回	第27回	第28回	第29回	第30回	第31回	第32回	第33回	第34回	第35回	第36回	第37回		第20回 (女性)	第25回 (女性)	第30回 (女性)	第33回 (女性)	第34回 (女性)	第35回 (女性)	第36回 (女性)	第37回 (女性)
北海道	1	2	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	北海道	1	1						
青森	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				青森								
岩手	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2		1	1	岩手			1				1	
宮城	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1		宮城			1	1				1
秋田	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				秋田								
山形	1	1	1		1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	山形								
福島	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		1	1	福島								1
茨城	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	茨城			1		2			1
栃木	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		1	1	栃木			1					1
群馬	1	1	2		1	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2		1	1	群馬				1	1			1
埼玉	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		1	1	埼玉	1	1	1	1	1	1		1
千葉	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1		1	1	千葉			1	1	1			
東京	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		1	1	東京	1	1						
神奈川	1	1	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2				神奈川	1	1		1	1			
新潟	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1		1	1	新潟								
富山	2	1	1		2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1		1	1	富山			1	1	1			
石川	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	石川			1					
福井	1	1	1		1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	福井					1			
山梨	2	1	2		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2				山梨								
長野	2	2	2		2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2		1	1	長野								1
岐阜	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1			1		1	1	岐阜								
静岡	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		1	1	静岡	1	1	1	1	1			1
愛知	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		1	1	愛知	1	1	1	1				1
三重	2	2	2		2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1		1	1	三重			1	1	1			1
滋賀	1	1	1		1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	滋賀								1
京都	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	京都	1		1		1			1
大阪	1	2	1					1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	大阪			1	1				
兵庫	1	1	1		1	1	1	1											兵庫	1							
奈良			1		1	1	1	1			1	1	1	1	1		1	1	奈良				1	1			
和歌山	1		1		1	1	1	1			1	1	1	1	1		1	1	和歌山								
鳥取	1	1	1		1	1	1			1	1	1	1	1	1		1	1	鳥取								1
島根	1																		島根								
岡山	2	2	2		2	2	2	2	1	2	1	2	1	1	2		1	1	岡山				1				1
広島	1	1	1		1	1	1	1											広島								
山口	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	山口								
徳島	1	1	1		1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		1	1	徳島	1	1		1				1
香川	2	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	香川	1	1						
愛媛	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		1	1	愛媛			1	1				
高知	2	2	2		2	2	2	2	1		1	1	1	1	1		1	1	高知	1	1						
福岡	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	福岡								
佐賀	1	2	2		2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1		1	1	佐賀	1							
長崎	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1								長崎			1					
熊本	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	熊本				1	1			1
大分	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	大分								
宮崎	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	宮崎				1				1
鹿児島	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	鹿児島			1		1			1
沖縄	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	沖縄	1			1	1			1
合計	63	61	65	0	63	63	61	63	54	54	55	55	52	49	61	0	28	38	合計	13	15	12	15	17	0	9	14

2 各競技の得点結果

学科、点検及び運転の各競技の採点結果は、第14回大会以降明らかになっており、その結果は、表4-3のとおりです。

学科競技では比較的満点を取ることが難しいようです。その回の学科問題の難易度の差によるものと思われ、満点者がいる回においては複数の選手が満点を取得しています。

点検競技では、多くの回で多数の満点取得者がおり、回によっては半数以上の選手が満点を取っている回もあります。

運転競技でも、多くの回で満点取得者がいますが、その数は少数です。

表4-3 競技別採点結果

	学 科		点 検		運 転		総合得点		
	最高点	平均	最高点	平均	最高点	平均	最高点	平均	
第14回	300(1)	260.0	100(35)	90.0	600(5)	548.0	990	897.0	
第15回	一般の部	294	267.0	100(38)	90.0	600(17)	560.0	994	917.0
	女性の部		221.0		59.0		454.0	944	734.0
第16回	300	271.0	100(26)	84.0	600(7)	513.0	988		
第17回	294	254.0	100(31)	89.0	600(6)	540.0	985		
第18回	294	269.3	100(34)	89.6	600	520.2	979	869.1	
第19回	294	264.3	100(33)	93.0	600	524.0	979	869.1	
第20回	一般の部	300(4)	260.0	100	93.0	590	531.0	980	884.0
	女性の部	294	236.0	100	84.0	575	428.0	966	749.0
第21回	300(2)	272.2	100(38)	93.8	600(1)	527.0	978	892.9	
第22回	300(3)	267.4	100(20)	88.3	600(1)	530.2	979	886.0	
第23回	300(9)	277.1	100(23)	7.1	600(1)	536.4	995	900.6	
第24回	300(4)	272.2	100(32)	93.8	595	540.2	992	906.1	
第25回	一般の部	294	272.0	100(34)	91.0	600(2)	525.2	994	888.2
	女性の部	288	254.4	100(5)	78.7	590	436.0	972	769.1
第26回	288	256.6	100(34)	93.6	600(6)	550.2	988	900.4	
第27回	294	239.4	100(40)	94.9	600(6)	546.7	969	881.1	
第28回	300(3)	264.7	100(23)	94.2	600(8)	543.6	991	902.5	
第29回	300(2)	271.4	100(12)	93.7	580(1)	513.0	961	878.1	
第30回	一般の部	294(1)	256.3	100(29)	93.8	600(2)	533.9	958	884.0
	女性の部	270(1)	233.0	100(5)	90.0	560(1)	500.0	915	823.0
第31回	300(1)	269.5	100(18)	92.5	600(6)	542.0	988	904.0	
第32回	276(1)	231.6	100(29)	94.7	600(2)	527.3	936	853.6	
第33回	一般の部	300(3)	270.5	100(13)	89.9	600(2)	535.0	995	895.4
	女性の部	288(1)	236.4	95(1)	75.7	590(1)	470.7	958	782.7
第34回	一般の部	288(2)	253.1	100(13)	90.1	600(3)	549.4	976	892.6
	女性の部	276(1)	241.4	100(1)	88.8	585(1)	510.0	935	840.2
第35回	中止								
第36回	一般の部	300(1)	260.0	95(2)	81.0	570(2)	519.0	937	859.0
	女性の部	294(1)	255.0	90(2)	73.0	540(1)	452.0	894	764.0
第37回	一般の部	294(1)	233.0	100(6)	88.0	600(1)	539.0	959	859.0
	女性の部	264(1)	195.0	95(2)	73.0	585(1)	461.0	934	729.0

()内は最高得点者数

令和4年度「ブロック支部長・事務局長会議」を開催 本部から「令和5年度事業計画(素案)」等を説明

令和4年度の「ブロック支部長・事務局長会議」が、各支部長、事務局長、本部役職員及び各労働局からの来賓が出席して開催されました（表）。

令和2年度及び令和3年度の同会議は、新型コロナウイルス感染症拡大の状況を鑑み、書面での開催となりましたが、本年度の会議は、感染症対策を十分に講じながら、3年ぶりに対面にて開催することができました。

会議では、本部事務局から「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)」について、また、労働安全衛生規則の改正内容等について説明を行いました。各支部から様々な意見や質問が挙がり、活発な意見交換が行われました。ご来賓の皆様からはご挨拶を賜るとともに、行政における課題、労働災害発生状況等について、丁寧なご説明をいただきました。

ブロック支部長・事務局長会議でいただきましたご意見等を踏まえ、事業計画(案)、労働災害防止計画(案)等を作成し、3月28日開催の第19回理事会に諮った上で、5月の令和5年度通常総代会に提案することとしております。

表 令和4年度ブロック支部長・事務局長会議一覧

ブロック	開催月日	開催地	来賓
北海道・東北	2月27日	福島	福島労働局 河西 直人 局長 田中 暁雄 健康安全課長
関東・甲信越	3月1日	東京	東京労働局 辻田 博 局長 井口 真嘉 労働基準部長 小嶋三喜雄 安全課長
東海・北陸	2月16日	岐阜	岐阜労働局 大地 直美 局長 田之上英治 労働基準部長
近畿	2月21日	大阪	大阪労働局 木原亜紀生 局長 高須 直 安全専門官
中国・四国	2月9日	岡山	岡山労働局 成毛 節 局長 犬塚 浩司 健康安全課長
九州・沖縄	2月3日	沖縄	沖縄労働局 西川 昌登 局長 平良 喜作 健康安全課長



近畿ブロック支部長・事務局長会議全景



北海道・東北ブロック支部長・事務局長会議にて説明を行う横尾専務理事



北海道・東北ブロック支部長・事務局長会議
左から高原副会長、河西福島労働局長、田中健康安全課長



関東・甲信越ブロック支部長・事務局長会議
左から渡邊会長、辻田東京労働局長、井口労働基準部長、小嶋安全課長



東海・北陸ブロック支部長・事務局長会議
左から青木副会長、大地岐阜労働局長、田之上労働基準部長



近畿ブロック支部長・事務局長会議
左から中川副会長、木原大阪労働局長、高須安全専門官



中国・四国ブロック支部長・事務局長会議
左から小丸副会長、成毛岡山労働局長、犬塚健康安全課長



九州・沖縄ブロック支部長・事務局長会議
左から坂田副会長、西川沖縄労働局長、平良健康安全課長



小企業無災害記録表彰〔令和5年2月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第1種	株式会社佐幸運輸	17名	平成31年4月1日～令和4年3月31日	福島県
第2種	NX東北トラック株式会社福島支店	16名	平成29年12月1日～令和4年11月30日	福島県

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。

【厚生労働省と陸災防等労働災害防止団体との意見交換会開催】

「令和4年度下期 今後の労働災害防止対策に係る意見交換会」が開催されました

令和5年2月7日、厚生労働省労働基準局安全衛生部と労働災害防止団体との「令和4年度下期 今後の労働災害防止対策に係る意見交換会」がWeb会議形式により開催されました。

当日は、美濃安全衛生部長のご挨拶の後、安全衛生部各課から労働安全衛生行政の動向等について説明が行われ、各労働災

害防止団体から災害防止に向けた取組、運営上の課題等について説明を行いました。

陸災防からは、横尾専務理事、黒谷総務部長、木口技術管理部長が出席し、陸運業における労働災害の現状と課題、令和5年度の事業計画の概要等を説明するとともに、事業推進のための労働局、監督署の支援等について要請を行いました。



第38回全国フォークリフト運転競技大会のご案内

令和5年9月30日(土)・10月1日(日)に開催

陸災防では、フォークリフトの運転競技を通じ、遵法精神と安全意識の高揚、運転の知識と技能の向上を図り、職場における安全作業の確立と労働災害の防止を目的として全国フォークリフト運転競技大会を開催しております。

令和5年度開催の第38回全国フォークリフト運転競技大会は、令和5年9月30日(土)・10月1日(日)、中部トラック総合研修センター（愛知県みよし市）において開催します。

前回第37回大会では新型コロナウイルス感染防止のため、参加人数を抑えて開催しましたが、第38回大会においては、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえながら多くの方々に参加いただけるよう準備を進めております。

大会の詳細につきましては、本誌次号に実施要綱を掲載予定しております。



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/

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

業種別労働災害発生状況（令和4年速報値）

令和5年2月7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	747	100.0	818	100.0	-71	-8.7	-170	-18.5
製造業	135	18.1	132	16.1	3	2.3	-21	-13.5
建設業	274	36.7	279	34.1	-5	-1.8	-30	-9.9
交通運輸事業	9	1.2	18	2.2	-9	-50.0	-9	-50.0
陸上貨物運送事業	83	11.1	87	10.6	-4	-4.6	-41	-33.1

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	259,938	100.0	143,156	100.0	116,782	81.6	145,096	126.3
製造業	29,535	11.4	27,525	19.2	2,010	7.3	3,914	15.3
建設業	16,617	6.4	15,501	10.8	1,116	7.2	2,089	14.4
交通運輸事業	3,783	1.5	2,860	2.0	923	32.3	642	20.4
陸上貨物運送事業	16,412	6.3	16,171	11.3	241	1.5	2,251	15.9

(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2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
令和4年1～12月	83	23	1	7	5	1	10	31	0	5
令和3年1～12月	87	12	3	5	3	6	11	38	0	9
対前年増減	-4	11	-2	2	2	-5	-1	-7	0	-4

(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2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
令和4年1～12月	16,412	4,136	2,826	1,194	741	438	867	1,685	761	11	2,805	948
令和3年1～12月	16,171	4,363	2,731	1,180	684	446	785	1,561	801	9	2,850	761
対前年増減	241	-227	95	14	57	-8	82	124	-40	2	-45	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83人となり、前年同月と比べて4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11人増加し23人と続いている。

【死傷災害】

死傷災害は16,412人となり、前年同月と比べて241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975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、「はさまれ・巻き込まれ」(+124人)、「転倒」(+95人)、「激突され」(+82人)が大きく増加している。一方で、「墜落・転落」(-227人)、「動作の反動・無理な動作」(-45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)

令和5年2月7日現在
陸災防調べ

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
4年12月 15日	はさま れ、巻き 込まれ	トラック	男性	47	貨物自 動車運 転者	2年	牽引車 の連結 作業	被災者が村道の拡幅区間において、木材を積んだ連結式大型トレーラーの牽引車と被牽引車の連結具の間に挟まれている状態で発見された。被災者は、進行方向に7度～8度の上り傾斜に停車した大型トレーラーの連結作業を一人で行っていた。傾斜地での連結作業時に牽引車のサイドブレーキを引いていなかったため、連結した際に被牽引車の後退と共に牽引車も後退したため連結部に挟まれたと推定される。
4年10月 31日	墜落、転 落	トラック	男性	69	貨物自 動車運 転者	17 年	自動車 運転に 伴う荷 積・荷下	被災者は、配送先の倉庫内で荷下ろし作業後、トラックの運転を開始したが、すぐに道路を外れて畑の中を走行するなど異常行動をとった。トラックは畑の窪みにはまって停車したが、被災者の意識はなく、アクセルを踏み続けた状態であった(被災者は、搬送先の病院で翌日死亡)。ドライブレコーダーには、配送先で配送作業中に何か墜落したような音が記録されていた。死亡原因が頭部外傷による脳挫傷・脳出血であることから、配送先でトラックの荷台等から墜落したものと推定される。
4年 2月 28日	その他	起因物 なし	男性	47	管理者	25 年	取引先 と仕事 の打合 せ	長時間にわたる過重な労働(発症前1か月間の時間外労働時間数が116時間)により、小脳出血を発症し、死亡に至ったもの。被災者は、午後9時まで取引先と仕事の話をしていたが、その後同日9時30分頃、頭痛を訴え職場で倒れ救急搬送された。被災者は、2年前に現在の部署に移動してから過度な残業を行っていた。被災者は、救急搬送後同年3月1日、小脳出血により死亡した。
4年 2月 22日	墜落、転 落	コンペア	男性	64	その他 の荷役 作業	9ヶ 月	荷物の 仕分け 作業	被災者が荷物の仕分け作業中に、サンドヴィッグのシューターに詰まった荷物を取り除こうとしてシューターを上り、荷物を動かしたところ、サンドヴィッグが詰まりの解消により動作を開始し、被災者が流れ始めた荷物を避けようとしてバランスを崩し、シューターから地面に墜落した。
4年 1月 5日	墜落、転 落	トラック	男性	71	貨物自 動車運 転者	30 年	トラック 荷台に おける 荷の固 縛作業	公道上において、トラック(最大積載量14.3t)に積んだ荷(建築資材)の固縛作業を行っていたところ、高さ176cm、幅3cmのトラック荷台のあおり上から地面に墜落した。被災者は被災から約4か月後に閉塞性黄疸により死亡した。ラッシングベルトが荷掛けフックから外れやすい状況であった。保護帽の衝撃吸収ライナーが欠落していた。

(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。

業種別労働災害発生状況（令和5年速報）

令和5年2月7日現在

死亡災害						
	令和5年1月 [速報値]		令和4年1月 [速報値]		対前年比較	
	死亡者数(人)	構成比(%)	死亡者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	32	100.0	56	100.0	-24	-42.9
製造業	10	31.3	18	32.1	-8	-44.4
建設業	8	25.0	18	32.1	-10	-55.6
交通運輸事業	0	0.0	0	0.0	0	0.0
陸上貨物運送事業	6	18.8	5	8.9	1	20.0

死傷災害						
	令和5年1月 [速報値]		令和4年1月 [速報値]		対前年比較	
	死傷者数(人)	構成比(%)	死傷者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	5,968	100.0	5,354	100.0	614	11.5
製造業	923	15.5	995	18.6	-72	-7.2
建設業	462	7.7	634	11.8	-172	-27.1
交通運輸事業	141	2.4	186	3.5	-45	-24.2
陸上貨物運送事業	553	9.3	676	12.6	-123	-18.2

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2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
令和5年1月	6	1	0	0	0	1	1	3	0	0
令和4年1月	5	3	0	1	0	0	1	0	0	0
対前年増減	1	-2	0	-1	0	1	0	3	0	0

(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 死亡災害発生状況（陸上貨物運送事業 速報値）

令和5年2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
令和5年1月	553	128	154	44	22	19	30	48	17	0	81	10
令和4年1月	676	175	198	35	25	10	29	77	27	0	83	17
対前年増減	-123	-47	-44	9	-3	9	1	-29	-10	0	-2	-7

(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】

死亡災害は前年比1人減少の6人となった。

【死傷災害】

死傷災害は前年比123人減少の553人となった。

陸運業 死亡災害の概要(令和5年)

令和5年2月7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
5年 1月 30日	激突され	人カクレーン等	男性	57	貨物自動車運転者	35年	トラックへの荷の積み込み作業	10tトラックで荷の配送に従事していた被災者が、配送先構内に停車したトラックの後方でカゴ台車の下敷きになって倒れているところを出動した配送先従業員に発見されたもの。発見時被災者はすでに意識を失っており搬送先の病院で死亡が確認された。カゴ台車にはレンタル用玄関マット約800kgが積まれていた。積み込み作業中、バランスを崩したカゴ台車が被災者側に倒れ下敷きとなったものと推定。
5年 1月 26日	交通事故(道路)	トラック	男性	64	貨物自動車運転者	5年	貨物自動車の運転	高速道路において、被災者はトラックに乗務し走行車線を走行していたところ、雪の影響による渋滞で前方車両がハザードランプを点滅させ減速したため追突を避けようとして追越車線に車線変更をしたが、減速が間に合わず、追越車線で停止していた車両に追突したものの。路面に凍結・積雪はなかった。
5年 1月 25日	交通事故(道路)	トラック	男性	31	貨物自動車運転者	5ヶ月		被災者はトラック(最大積載量2,550kg)を運転し、荷(ベルトコンベヤの部品)を荷積先より荷卸し先へ向かっていたが、高速道路で被災者が運転するトラックAが前方のトラックBに衝突(更にトラックBの前方のトラックCへ衝突)し、外傷性脳出血により死亡した。
5年 1月 24日	交通事故(道路)	乗用車、バス、バイク	男性	51	貨物自動車運転者	2年	不明	被災者は、県道(片側2車線)の左車線に貨物自動車を停車させ、運転席から道路に降りていたところ、同車線の後方から走行してきた軽自動車と接触して死亡した。軽自動車運転者は、被災者に気づいて制動したが、路面が凍結し又は積雪していたことでタイヤが滑り停車できずに被災者と接触した。被災者が貨物自動車を停車させた理由は、不明である。
5年 1月 13日	はさまれ、巻き込まれ	トラック	男性	61	貨物自動車運転者	20年	貨物自動車(バンボディ)の積荷関連作業	事業場敷地内に最大積載量2.9tの貨物自動車(バンボディ)を停車させ、荷台で積荷の確認を行っていたところ、当該貨物自動車が停車地の傾斜により逸走(後進)し始めたため、被災者は慌てて荷台から地上へ飛び降り、逸走した当該貨物自動車のタイヤに全身を轢かれ死亡した。サイドブレーキを確実にかけ、輪止めを設置する等貨物自動車の逸走防止措置を講じられていなかった。
5年 1月 6日	墜落、転落	階段、棧橋	男性	66	その他の荷役作業	10年	配送	被災者は棟の2階へ荷物を配送する業務を行っていたところ、階段を登っている途中に転落し、地面に激突した。後日、被災者の死亡が確認された。荷物の持ち手が壊れたことによりバランスを崩し、階段から転落したものと推定。

(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。

「安全衛生教育促進運動」を展開中です！

「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。

主唱：中央労働災害防止協会 後援：厚生労働省
運動リーフレット

【厚生労働省からのお知らせ】

令和5年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」を実施します ～暑さ指数(WBGT)の把握、労働衛生教育の実施、発症時・緊急時の措置を徹底～

厚生労働省は、職場における熱中症予防対策を徹底するため、5月から9月まで、「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」を実施します。

●「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」概要

厚生労働省は、労働災害防止団体などと連携し、事業場への熱中症予防に関する周知・啓発を行う他、熱中症に関する資料やオンライン講習動画等を掲載しているポータルサイトを運営します。

また、周知、啓発に当たっては、[1] 暑さ指数 (WBGT) の把握とその値に応じた熱中症予防対策を適切に実施すること、[2] 作業を管理する者及び労働者に対してあらかじめ労働衛生教育を行うこと、[3] 衛生管理者などを中心に事業場としての管理体制を整え、発症時・緊急時の措置を確認し、周知すること、について重点的に呼びかけます。

[令和5年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」概要及び実施要綱](https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_31485.html)

詳細につきましては、次のURLからご覧ください。

https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_31485.html

【陸災防協賛の安全運動】

令和5年春の全国交通安全運動

5月11日～20日
の10日間実施

警察庁、厚生労働省、国土交通省、全日本トラック協会等関係団体の主催、当協会等関係156団体の協賛にて「令和5年春の全国交通安全運動」が5月11日から5月20日の10日間実施されます。

この交通安全運動では、次の3点を運動重点として、様々な活動が実施されます。

- (1) こどもを始めとする歩行者の安全の確保
- (2) 横断歩行者事故等の防止と安全運転意識の向上
- (3) 自転車のヘルメット着用と交通ルール遵守の徹底

また、5月20日(土)には「交通事故死ゼロを目指す日」が実施されます。



運動の詳細につきましては、次のURLからご覧ください。

https://www8.cao.go.jp/koutu/keihatsu/undou/r05_haru/youkou.html

編集後記

労働安全衛生規則等の一部が改正になります。令和5年10月1日及び令和6年2月1日の施行に向け、陸運と安全衛生や当協会ホームページにて随時情報をお伝えしていきますので、是非チェックをお願いします。

厳しい寒さが続いていましたが、最近少しずつ暖かい日が増え、春の気配を感じるようになりました。季節の変わり目ですので、風邪などに気を付けてお過ごしください。

今月の表紙

津軽鉄道 ストープ列車（青森県五所川原市ほか）
12月初旬から3月の間、津軽五所川原駅～津軽中里駅間を運行するストープ列車です。1両に2台置かれた石炭ストープの周りにはたくさんの人が集まり、地元や他県の言葉が行き交う交流の場となります。

陸運と安全衛生 2023年3月号 No.647

2023年3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))