

陸運と安全衛生

ストレスを溜めず抱えず 相談し 理解しあえる 良い職場

陸災防「令和4年度 安全衛生標語」健康部門優秀作品

2023

4

No.648



弘前城／弘前公園

トピックス

- ・貨物自動車からの墜落・転落災害防止に向けて
- ・陸上貨物運送事業労働災害防止計画について(令和5年度～令和9年度)

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

トピックス

貨物自動車からの墜落・転落災害防止に向けて

ーテールゲートリフターの操作に特別教育が必要になります！ー (1)

厚生労働省建設安全対策室長 土井智史

陸上貨物運送事業労働災害防止計画について(令和5年度～令和9年度) (6)

荷役作業時の事故を削減するために

～学生・作業員・管理者へのアンケートから分かったこと～ (9)

東京海洋大学 黒川久幸

第38回全国フォークリフト運転競技大会実施要綱 (12)

【新連載】モータージャーナリスト森山みずほのポイントオブビュー (16)

モータージャーナリスト森山みずほ

【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

改善基準告示で規定するトラック運転者の運転時間及び連続運転時間の基準について (18)

テールゲートリフター特別教育用テキストのご案内 (34)

安全

【情報提供】労働安全衛生規則の一部改正について (5)

【厚生労働省からのお知らせ】改正労働基準法が順次適用されます (21)

【連載】陸運業における死傷災害データの分析

安全衛生推進者を選任すべき事業場の災害傾向について (26)

労働災害発生状況(令和4年速報)(令和5年速報) (30)

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！

“からかう”って……?? (22)

精神科医 夏目 誠

【陸災防会員事業場の皆様へ】中災防ストレスチェックサービス新料金のご案内

～令和5年4月より新料金設定でより利用しやすくなります～ (25)

【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 (31)

陸災防情報

令和5年度事業計画について (14)

小企業無災害記録表彰／小企業無災害記録証交付 (28)

令和4年度「荷主等と陸運事業者との連携・協力促進協議会」を開催 (28)

業務実績評価委員会を開催しました (29)

【第19回理事会開催】令和5年度事業計画(案)等を理事会で審議 (29)

全国事務局長会議(令和5年度補助事業事前調整会議)を開催しました (29)

東北ブロック担当の安全管理士の紹介 (29)

貨物自動車からの墜落・転落災害防止に向けて

—テールゲートリフターの操作に特別教育が必要になります！—

厚生労働省建設安全対策室長 土井智史

物流は国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラです。

貨物自動車はその中心的な役割を担っていますが、貨物自動車の荷台等からの転落事故が後を絶たない状況にあり、厚生労働省ではこうした労働災害を防止するための取組を進めています。

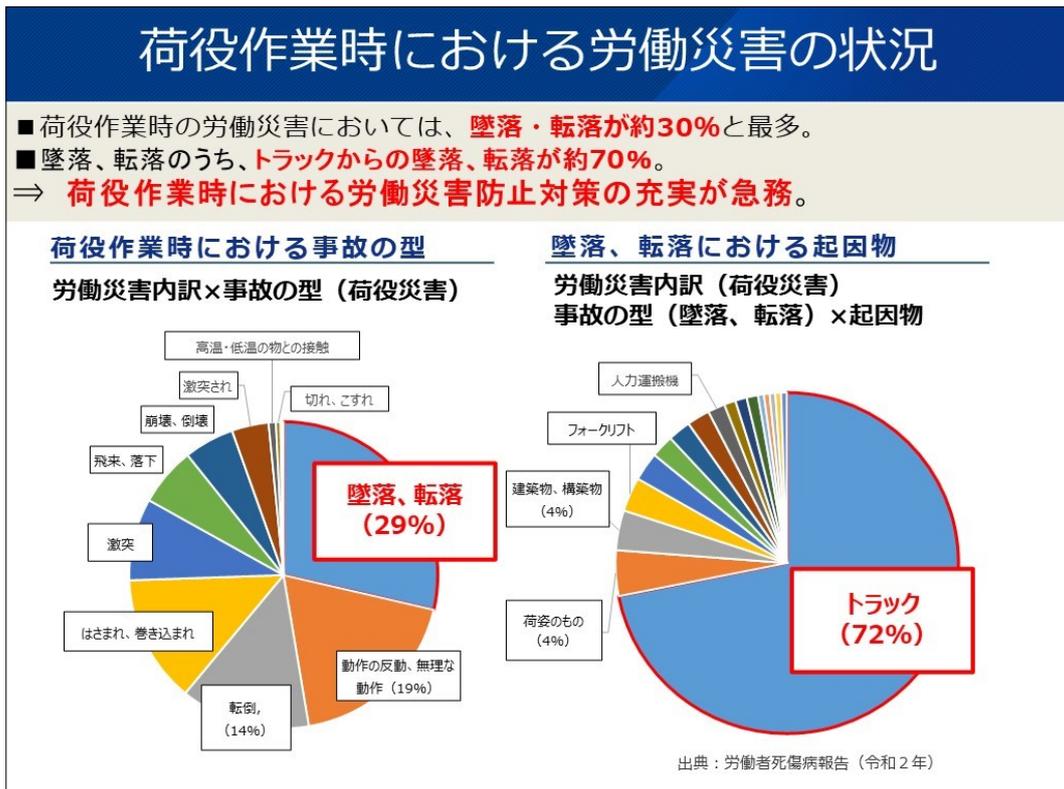
令和5年3月28日、貨物自動車からの墜落転落災害の防止対策の強化を内容とする改正労働安全衛生規則（以下「改正安衛則」という。）が公布され、貨物自動車に荷を積む作業、荷を卸す作業（以下「荷を積み卸す作業」という。）における安全確保対策が強化されました。

貨物自動車の後面に設置されている荷を積み卸すためのリフト（テールゲートリフター）は、食料品スーパーの荷卸し作業などでよく見かける馴染みのある装置ですが、令和6年2月以降、テールゲートリフターを操作して荷を積み卸す業務を行う場合には、労働者への教育（特別教育）が必須となります。

このほか、荷を積み卸す作業時の昇降設備の設置や保護帽（ヘルメット）の着用についても関係規則の改正が行われています。

関係の皆様におかれましては、改正安衛則の内容を十分にご理解いただき、自社での教育の実施、労働災害防止団体等が行う講習の活用等を通じて必要な方々に教育を実施していただきますとともに、昇降設備や保護帽等の対応の準備を進めていただきますようお願い申し上げます。

なお、改正安衛則の適用等に関してご質問等ありましたら最寄りの労働基準監督署等にお問い合わせくださいますようお願い申し上げます。また、陸上貨物運送事業労働災害防止協会では国の補助事業により本年5月から改正安衛則の説明会を開催する予定ですので、関心のある方はご参加くださいますようお願いいたします。



1 法令改正の概要

改正安衛則により新たに事業者の義務となった主な事項は次のとおりです。

このうち、(1)の特別教育は令和6年2月に施行、それ以外については令和5年10月に施行されますのでご留意願います。

- (1) 荷を積み卸す作業を伴うテールゲートリフターの操作の業務が、労働安全衛生規則第36条の特別教育の対象となりました。
- (2) これまで最大積載量が5トン以上の貨物自動車について、荷を積み卸す作業を行うときに昇降設備の設置が必要でしたが、これに加え、2トン以上5トン未満の貨物自動車も対象となりました。
- (3) これまで最大積載量が5トン以上の貨物自動車について、荷を積み卸す作業を行うときに労働者への保護帽（ヘルメット）の着用が必要でしたが、これに加え、次の場合に保護帽（ヘルメット）の着用が必要となりました。
 - ア 最大積載量が2トン以上5トン未満の貨物自動車であって、荷台の側面が構造上開放されているもの又は構造上開閉できるもの。
 - イ 最大積載量が2トン以上5トン未満の貨物自動車であって、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して荷の積み卸し作業を行う場合に限る。）



テールゲートリフターの例

2 改正内容の詳細と解説

新たに事業者の義務となったテールゲートリフターに関する特別教育と、貨物自動車への昇降設備の設置、保護帽の着用について解説します。

(1) テールゲートリフターに関する特別教育について

労働安全衛生法第59条第3項では、事業者に対し、危険・有害な業務に労働者をつかせるときに特別教育を実施する義務が課されており、詳細は労働安全衛生規則第36条及び安全衛生特別教育規程に規定されています。

今回の改正により、「テールゲートリフターの操作の業務」が新たに特別教育の対象となり、また、改正安衛則に合わせて安全衛生特別教育規程の改正（以下「改正告示」という。）も行われ、教育のカリキュラムが定められました。

ア 特別教育の対象

「テールゲートリフターの操作の業務」には、単にテールゲートリフターの稼働スイッチを操作することだけではなく、テールゲートリフターに備え付けられた荷のキャストストップ等々を操作すること、昇降板の展開や格納の操作を行うことなど、テールゲートリフターを使用する業務が含まれますので、こうした業務を行う者が教育の対象となります。

一方、荷を積み卸す作業を伴わない定期点検等の業務、貨物自動車以外の自動車等に設置されているテールゲート



ロールボックスパレットの例

リフターや、介護用の車両に設置されている車いすを対象とする装置等の操作の業務は、教育の対象に含まれません。

教育の対象は以上のとおりですが、「テールゲートリフターの操作の業務」を行わない者であっても、例えば、荷を積み込んだロールボックスパレット等をテールゲートリフターの昇降板に載せ又は卸す等の作業を行う者などは、災害防止の観点からできる限り教育を受けていただくことが望まれます。

イ 特別教育の内容と時間

特別教育のカリキュラムは、改正告示において学科教育4時間以上、実技教育2時間以上とされており、具体的には次のとおりとされています。

なお、荷を積み卸す作業を伴うテールゲートリフターの操作の業務に6月以上従事した経験を有する者や、行政が示しているガイドラインに基づく教育を実施している者等については、教育の一部の省略が認められます。

(ア) 学科教育

- ① テールゲートリフターに関する知識 1.5時間以上
テールゲートリフターの種類、構造及び取扱い方法、テールゲートリフターの点検及び整備の方法
- ② テールゲートリフターによる作業に関する知識 2時間以上
荷の種類及び取扱い方法、台車の種類、構造及び取扱い方法、保護具の着用、災害防止
- ③ 関係法令 0.5時間以上
法令及び安衛則中の関係条項

(イ) 実技教育

テールゲートリフターの操作の方法について2時間以上

ウ 特別教育の実施方法

特別教育は、事業者が自社で対象労働者に直接行う方法や、労働災害防止団体等が行う講習に参加させる方法があります。

また、特別教育の講師の要件は特に定められていませんが、学科及び実技の科目について十分な知識、経験等を有する者とする必要があります。

労働災害防止団体等の中には、特別教育の講師養成研修の実施、講師の派遣、教育用テキストの販売等を行う団体などもあります。

事業者の皆様におかれては、会社の実情に応じて自社で教育を実施したり、労働災害防止団体等が行う講習に参加させたりするなどし、対象者に確実に教育を行っていただきますようお願い申し上げます。

また、特別教育を行った場合には、自社で行う場合も関係機関の講習に参加する場合も、特別教育の受講者、科目等の記録を作成し、3年以上保存する必要がありますのでご留意願います。

エ 特別教育の科目の省略

改正告示の施行日時点において、荷を積み卸す作業を伴うテールゲートリフターの操作の業務に6月以上従事した経験を有する者は、学科及び実



昇降設備の例

技教育の一部を省略できます。

学科教育については、「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」に基づく教育を実施した者、陸災防が実施したテールゲートリフター等による荷役作業安全講習会を受講した者は学科教育の一部を省略できます。

実技教育については、テールゲートリフターの製造者等が、テールゲートリフターの操作を実際に行わせながら対象者に適切に実施した場合に、当該説明に要した時間を実技教育の教育時間として差し支えありません。



トラック備え付けの昇降設備の例①



トラック備え付けの昇降設備の例②

(2) 昇降設備の設置について

改正安衛則により、貨物自動車において荷を積み卸す作業を行うとき、昇降設備が義務づけられる範囲が最大積載量2トン以上の貨物自動車に拡大されました。

「昇降設備」としては、踏み台等の可搬式のもののほか、貨物自動車に備え付けられている昇降用のステップも含まれます。また、テールゲートリフターを中間位置で停止させてステップとして使用する場合には、テールゲートリフターも昇降設備として認められます。

昇降設備には様々な形態の物がありますが、荷台等へ登り降りする際の安全が確保できるよう、手すりのあるものや、踏み板に一定の幅や奥行きのあるものを使用することが適切です。

また、貨物自動車に設置されている昇降用のステップについては、乗降グリップがあり、三点支持等により安全に昇降できる形式のもの等が望まれます。

このほか、テールゲートリフターに人を乗せて、荷物とともに動かしている状況も見かけますが、製造業者が人を搭乗させて動作させることを認めていない場合には、こうした行為が法令に反するおそれがあることに注意が必要です。



三点支持による昇降

荷役作業を行う事業者の皆様におかれましては、昇降設備の設置状況を確認していただきますとともに、昇降設備を用いた安全な荷の積み卸し作業が行われますよう、改めてお願い申し上げます。

(3) 保護帽（ヘルメット）の着用について

改正安衛則により、貨物自動車において荷を積み卸す作業を行うとき、労働者へ保護帽を着用させる義務の対象となる貨物自動車の範囲が拡大されました。

具体的には、最大積載量が2トン以上5トン未満の貨物自動車のうち、あおりのない荷台を有する貨物自動車、平ボディ車及びウイング車など、荷台の側面が開放されて

いるものや開閉できるものが対象です。なお、バン型（荷台の四方が囲まれた箱形のもの。）は含まれません。

また、最大積載量が2トン以上5トン未満の貨物自動車で、テールゲートリフターを使用するときは保護帽の着用が必要となります。

貨物自動車の荷台の高さのプラットフォームが設置されている場合や荷の積み卸し作業のために荷台上に労働者が乗らない場合など、墜落の危険が無い状態で荷の積み卸し作業を行うときは保護帽着用の義務はありませんが、災害防止の観点からできるだけ保護帽を着用して作業を行うことが望まれます。

また、保護帽には、物体の飛来・落下用と、墜落による危険防止用がありますが、墜落用のものを使用する必要があることに留意が必要です。

関係事業者の皆様におかれましては、改正安衛則に基づく措置の徹底を図るとともに、法令で定められた場合でなくても、できるだけ労働者に保護帽を着用させ、貨物自動車からの墜落転落による労働災害の防止に努めていただきますようお願い申し上げます。

おわりに

厚生労働省としましては、貨物自動車からの墜落・転落災害の防止に向けて、改正安衛則の周知徹底を図り、労働災害の一層の減少に向けて力を尽くして参ります。

関係の皆様におかれましても、改正安衛則の趣旨目的をご理解いただきますとともに、労働災害防止対策の強化を図り、安全で安心して働ける職場づくりに努めていただくことをお願い申し上げます。

【情報提供】 労働安全衛生規則の一部改正について

- 労働安全衛生規則の一部改正について、新旧対照条文を含む改正内容の紹介を作成しました。次のURLからご覧ください。

http://rikusai.or.jp/downloads/kaiseianeisoku_syoukai.pdf

- テールゲートリフター特別教育用テキスト「テールゲートリフター作業必携」（6月発行予定）の予約受付を開始しました。詳細につきましては、巻末をご覧ください。

最新情報につきましては、陸災防ホームページをご覧ください。

<http://rikusai.or.jp/measures/niyakuboushi/#kisoku>

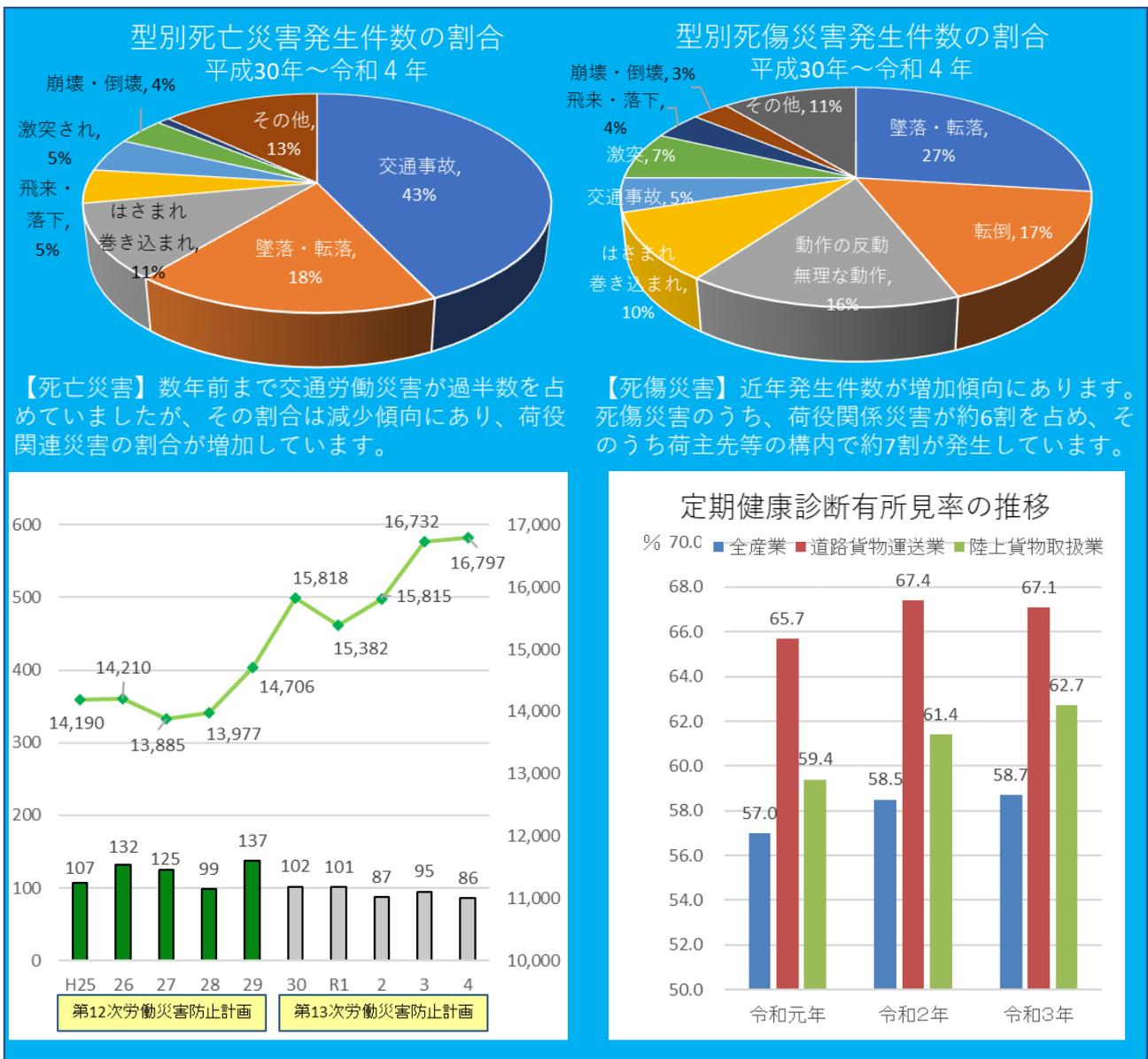
陸上貨物運送事業労働災害防止計画 （令和5年度～令和9年度）について

働く人々の安全と健康は、かけがえのないものであり、何にもまして尊重されなければなりません。陸上貨物運送事業労働災害防止協会（以下「陸災防」といいます。）では、国の新たな第14次労働災害防止計画（2023年度～2027年度）（以下「14次防」といいます。）

や陸運業における労働災害の発生状況等を踏まえて、新たな労働災害防止計画(案)を策定しました。この計画に基づき、陸運業で働く人々の安全と健康の確保を図るため、陸運事業者は従業員とともに「労働災害防止の重点対策」の事項に、計画的・継続的に取り組ましましょう。陸災防は、その取組を関係者と一体となって支援してまいります。

なお、この計画(案)については、5月25日開催の理事会・総代会に提出し、承認を得て確定します。

労働災害発生状況、計画の目標及び重点対策は以下のとおりです。



計画期間と目標

令和5年度～令和9年度の5年間

1 陸災防の目標

- ① 墜落転落災害について、本計画期間中に前計画期間（2018年度から2022年度）中の死傷災害総件数から、5%以上の減少をめざす。
- ② 本計画期間中に前計画期間中の死亡災害総件数から5%以上の減少をめざす。
- ③ 安全衛生推進者の選任を徹底し、レベルアップのための能力向上教育を充実する。

2 国の14次防の目標

- ① 死亡災害：5%以上減少※ 死傷災害：5%以上減少※
- ② 荷役作業の安全対策ガイドライン」に基づく措置を実施する事業場の割合を2027年までに45%以上とする。
- ③ 腰痛の発生が比較的多い重量物取扱い作業について、発生要因をより詳細に分析し、実証的な取組を行い、効果が得られた対策を積極的に周知・普及する。

※2022年と比較した2027年までの目標

労働災害防止の重点対策

1 荷役関係災害の防止

(1) 貨物自動車の荷台からの墜落・転落による災害の防止

- ① 昇降設備使用の徹底
 - ・最大積載量2トン以上の貨物自動車について、昇降設備の設置及び使用を徹底する。
 - ・適切な昇降設備の周知に努める。
- ② 保護帽着用の徹底
 - ・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、荷台に昇降する必要のない場合や昇降設備設置個所以外で荷役作業が行われない構造の荷台である場合を除き、墜落時保護用保護帽の着用を徹底する。
- ③ 作業手順書の策定等
 - ・荷台への昇降及び荷台上での作業に係る作業手順を定め、その徹底を図る。

(2) テールゲートリフター作業における災害の防止

- ① 安全衛生教育の徹底
 - ・テールゲートリフターの機能や危険性を正しく認識した上で、安全な作業方法等を身に付けるため、テールゲートリフターの利用者に対する教育を徹底する。テールゲートリフターで、ロールボックスパレットを取り扱う際の安全作業方法を周知徹底する。
- ② 保護帽着用の徹底
 - ・貨物自動車の荷台から昇降板への荷の移動及び昇降板から荷台への荷の移動作業時には、昇降板の端からの墜落・転落を防止するために、墜落時保護用保護帽の着用を徹底する。
- ③ 5つの基本チェックリストの活用
 - ・テールゲートリフター及びロールボックスパレットの使用について、「使う前の5つのチェックリスト」を活用し、災害の防止に努めるよう啓発する。

(3) フォークリフト作業における災害の防止

- ① 安全衛生教育の徹底
 - ・フォークリフト運転者の不適切な運転操作や周辺作業者が本来禁止されている行動を取ることに伴う災害を防止するため、定められたルールを守り、適切な行動を徹底する。
- ② フォークリフト作業に関する安全対策の徹底
 - ・フォークリフトを使用する事業者及び労働者に対し、用途外使用の禁止を徹底する。
 - ・シートベルトの着用を徹底する。

(4) 安全衛生管理体制の充実

- 安全衛生推進者の選任を徹底する。
- 安全衛生推進者のレベルアップのための能力向上教育を充実する。
- 安全衛生推進者から荷役災害防止担当者を指名し、作業手順等に関する荷の積卸し場所における荷主、配送先、元請事業者等（以下「荷主等」という。）との連絡調整を担当させる。
- 安全衛生委員会又は安全衛生懇談会の設置及びその活性化を図る。

(5) 荷役作業の安全対策ガイドラインの周知及び履行促進

- 荷主等に対し、荷役作業の安全対策ガイドラインを一層周知徹底する。

(6) 貨物自動車の荷台等での荷崩れによる災害の防止

- 積付け時及び積卸し開始時に、積荷の状態の確認を徹底する。
- 作業手順書を作成する。

(7) 貨物自動車の逸走による災害の防止

- 降車時には、必ず逸走防止措置（「駐車ブレーキ→エンジン停止→ギアロック→輪止め」）の4点セット）を実施する。
- 停車、降車、待機について、作業手順を定める。

(8) 貨物自動車の後退時における災害の防止

- 後方の状態確認を徹底し、周辺への第三者の立入りを制限する等、後退時のルールを定め、遵守させる。

2 健康確保対策

(1) 定期健康診断の完全実施及び事後措置の徹底

- 定期健康診断の完全実施及びその結果に基づく、血中脂質、血圧、肝機能、血糖検査の有所見者に対する保健指導等適切な事後措置を徹底する。
- 地域産業保健センターの利用を促進する。

(2) 過重労働による健康障害防止対策の推進

- 陸運事業者が、医師による面接指導の対象となる長時間労働者に面接指導を勧奨できるよう、制度の趣旨や必要性について、その周知に取り組む。
- 全日本トラック協会が推進する「過労死等防止計画」に基づいた連携により、引き続き、長時間労働による「脳、心臓疾患」「精神障害」の防止を図る。
- 改正された改善基準告示の周知に努める。

(3) メンタルヘルス対策の推進

- ストレスチェックの実施とその結果に基づく対象者に対する適切な医師による面接指導の実施等の推進を図る。
- 産業保健総合支援センターや「こころの耳」「あかるい職場応援団」「働き方・休み方改善ポータルサイト」などの、メンタルヘルスに関する情報入手サイトの活用に努める。

(4) 腰痛の予防

- 「職場における腰痛予防対策指針」に基づく、作業態様に応じた腰痛予防対策に取り組む。

3 その他の対策

(1) 高年齢労働者等に対する労働災害の防止

(2) 交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底

(3) 陸運業における労働安全衛生マネジメントシステム（RIKMS）の普及

(4) 安全衛生教育の徹底

(5) 熱中症の予防

(6) 疾病を抱える労働者等の健康確保対策の推進

荷役作業時の事故を削減するために ～学生・作業員・管理者へのアンケートから分かったこと～

東京海洋大学 黒川久幸

当協会が荷役作業における労働災害の減少を図るための今後の対策のあり方等について検討を行いました「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」において委員を務めていただきました黒川久幸様（東京海洋大学学術研究院流通情報工学部門教授）の研究室がNS物流研究会主催の「第14回物流関連ゼミ学生による研究発表会」に参加され、見事優勝されました。

優勝されました研究発表の内容を当誌において2回に渡りご紹介いただきます。

「第14回物流関連ゼミ学生による研究発表会（NS物流研究会主催）」において、学生が荷役作業時の事故をテーマに発表した内容を2回に分けてご紹介させていただくことになりました。初回は、学生が行ったアンケート調査の結果についてご紹介したいと思います。

東京海洋大学と聞いて、名誉博士で客員准教授の「さかなクン」を思い浮かべた方も多と思います。内容のご紹介をする前に、読者の中には「海」の大学が、なぜ？・どうして？物流の教育・研究を行っているのか疑問に思われている方もいらっしゃると思いますので、最初に少し大学の紹介をさせていただきます。

弊大学は国内唯一の海洋系大学として、2003年10月に東京商船大学と東京水産大学が統合して誕生した大学です。貨物を運ぶということから東京商船大学では1978年から物流・ロジスティクスを専門に教育する学科を設置して教育・研究を行ってきました。日通さんが設置された流通経済大学さんなどよりも早いことから恐らく日本で最初に専門教育をはじめたものと思われます。

今回ご紹介させていただくのは、この物流・ロジスティクスを学んでいる流通情報工学科の学生の研究成果となります。

○学生の研究動機

Z世代という言葉がありますが、まさに今の学生がこの世代で、社会問題に対して強い関心を持っています。SDGsの17の目標の中に、ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）を推進する目標8番がありますが、まさしく今回はこれに関連したテーマといえます。

テーマを選んだきっかけとなったのは、学生が行った次のアンケート結果からでした。

学生向けアンケート

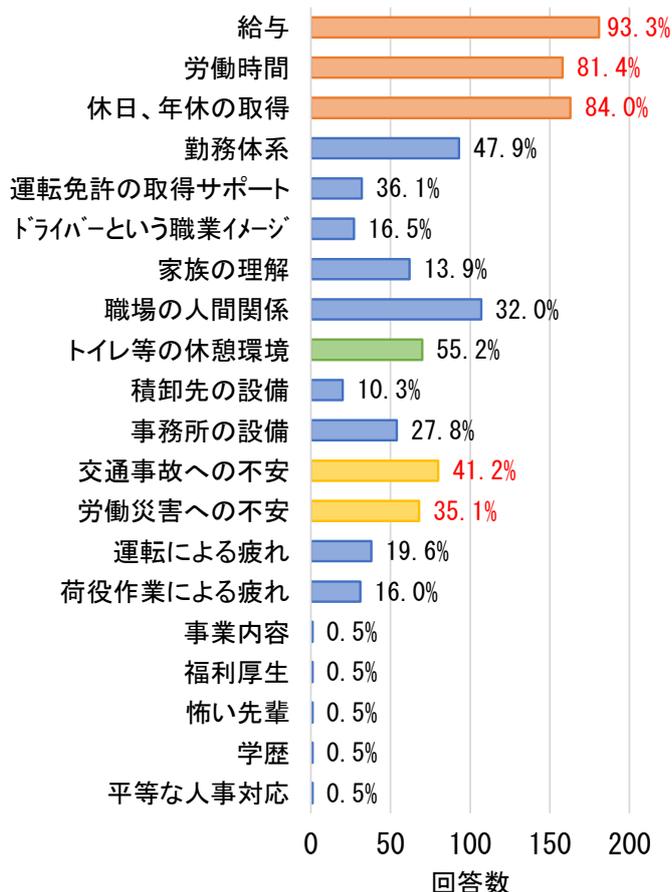
調査期間：2022年9月20日～11月10日

実施方法：Webによる回答

対象者：高校生及び大学生

回答数：194件（有効回答数：194件）

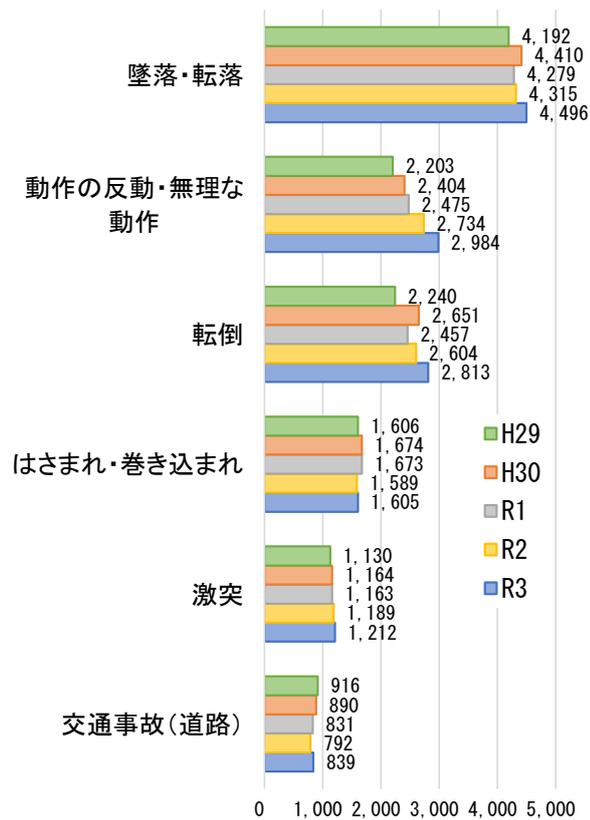
図表1 就職の際に重視する労働条件



図表1は、陸運業界に就職する際に学生が労働条件として重視している項目を聞いた結果です。他の業界と同様に、給与や労働時間、休日・年休の取得といった項目を重視していることが分かります。運転をするということで、トイレ等の休憩環境を心配している学生が一定数いるのが特徴的ですが、学生が驚いたのが、交通事故や労働災害に対して3、4割もの学生が不安に思い就職の際に重視していることでした。当初、1割、多くて2割ぐらいだろうと思っていたようです。

そこで学生が交通事故や労働災害の現状を調べたところ、交通事故が減っている一方で、「墜落、転落」、「転倒」といった労働災害が増えているということで、今回のテーマを選ぶことになりました（図表2）。

図表2 死傷災害における事故の型別災害発生状況



○作業員向けアンケート

調査期間：2022年10月14日～10月27日

実施方法：Webによる回答

対象者：陸運業界に属する企業の作業員

回答数：38件（有効回答数：38件）

調査期間が短いこともあり、回答数が少ないのですが、興味深い結果を得ることができ

ました。

図表3は、事故の型別に安全対策を行っているか、また、実際に事故に遭遇、又はヒヤリハットを経験したかを聞いた結果です。9割の作業員が安全対策を実施していると回答していますが、その一方で、「転倒」や「墜落、転落」などは、4割もの作業員が事故等を経験しています。

図表3 安全対策の実施状況と事故の経験

	経験者・実施者の割合	
	安全対策の実施	事故・ヒヤリハット経験
転倒	90%	39%
墜落・転落	88%	42%
激突・激突され	91%	29%
はさまれ	89%	13%
飛来・落下	94%	16%

なぜ、安全対策を行っているのに、事故等の経験が多いのでしょうか？この原因として学生が考えた仮説が次の2つです。

- (1) 作業環境の整備不良
- (2) 作業員の思い込み

「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」によれば、荷役作業場所について、荷の積卸しや荷役運搬機械・荷役用具等の使用に必要な広さの確保、床の凹凸や照度の改善、混雑の緩和、荷や資機材の整理整頓、できるだけ風雨が当たらない荷役作業場所の確保、安全通路の確保等に努めること。また、安全に荷役作業を行える状態を保持することなどが定められています。

そこで、仮説を検証するために管理者向けのアンケートを実施しました。

○管理者向けアンケート

調査期間：2022年10月14日～10月27日

実施方法：Webによる回答

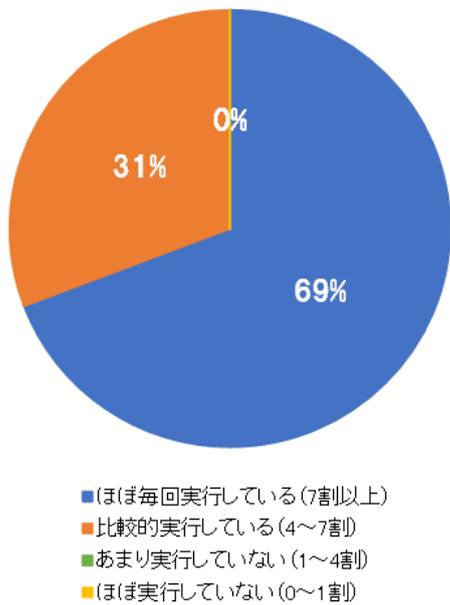
対象者：陸運業界に属する企業の管理者

回答数：13件（有効回答数：13件）

図表4は、陸上貨物運送事業者の荷役作業の内容に応じた適切な安全衛生対策を講じているか聞いた結果です。全部とはなりませんでしたが、ほぼ毎回実施しているのが7割

と、多くの荷役作業で安全対策が実施されていることが分かります。

図表 4 安全対策の実施状況（陸上貨物運送企業の事業場）



次に、図表 5 は、荷主の事業場において荷主と協力して安全対策を講じられているか聞いた結果です。ほぼすべての荷主等と協力ができており、安全対策を実施しているのが4割弱と、荷主の事業場において安全対策がまだできていない事が分かります。図表 4 の陸上貨物運送企業と比較するとその違いは顕著です。

したがって、先の安全対策を行っているのに事故等の経験が多い原因と考えた「(1) 作業環境の整備不良」は、どちらかといえば荷主の事業場を指していることが分かりました。

それでは、荷主と協力して荷主の事業場において安全対策を実施していくための対策として何があるのでしょうか？

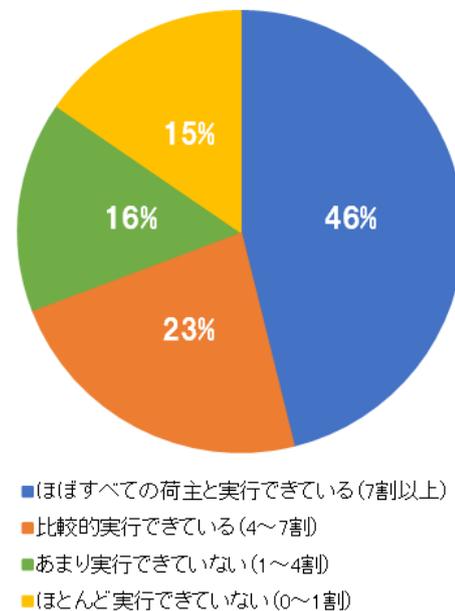
「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」では、「荷主等の事業場において、陸運事業者の労働者が反復定例的に荷役作業を行う場合には、安全な作業方法の確立等について、陸運事業者と荷主等で協議する場を設けること。」とあります。

そこで、安全衛生協議組織の設置状況について聞いたのが図表 6 です。残念ながらほぼすべての荷主と実行できていると回答があったのは5割以下となっています。事故の削減

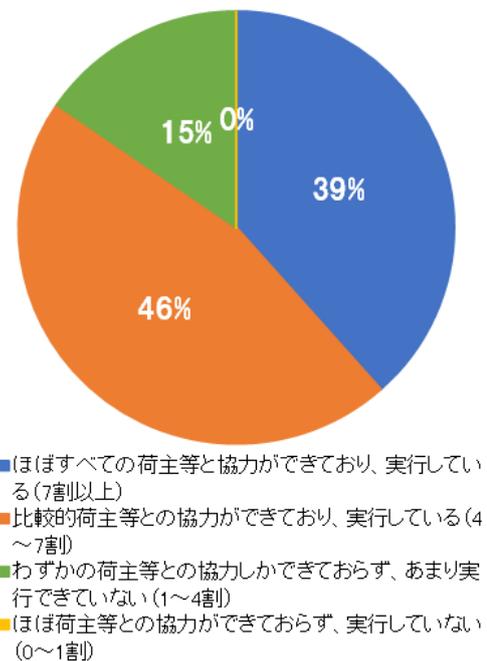
には協議組織の設置など、陸運事業者と荷主との連携を強化していくことが重要だといえます。

今回は、安全対策を行っているのに事故等の経験が多い原因として考えた仮説「(2) 作業者の思い込み」を対象に、管理者向けアンケートをもう少し見ていきたいと思います。また、実際の事故データを分析して分かった事故の特徴についてもご紹介したいと思います。

図表 5 安全対策の実施状況（荷主の事業場）



図表 6 安全衛生協議組織の設置状況





第38回全国フォークリフト運転競技大会 実施要綱

— 令和5年9月30日(土)・10月1日(日)の2日間 愛知県で開催 —

1 目的

本大会は、厚生労働省の支援の下、フォークリフト運転競技を通じ遵法精神と安全意識の高揚及び運転の知識と技能の向上を図り、もって職場における安全作業の確立と労働災害防止の推進に資することとする。

2 主催

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

3 協賛

公益社団法人 全日本トラック協会

一般社団法人 日本産業車両協会

4 競技部門

「一般の部」と「女性の部」の2部門とする。

5 実施期日

令和5年9月30日(土) 10時30分～17時00分

オリエンテーション、学科競技及び点検競技

令和5年10月1日(日) 8時15分～15時30分

運転競技、表彰式

6 実施場所

中部トラック総合研修センター

(愛知県みよし市福谷町西ノ洞21-127)

7 参加人員

「一般の部」及び「女性の部」で約80名

8 出場者資格

出場者推薦日において、次のいずれにも該当する者とする。

- (1) 都道府県支部の会員事業場の従業員で、勤務成績が優秀であり、かつ、フォークリフト運転技能講習修了後1年以上経過していること。
- (2) フォークリフト又は自動車の運転により、過去1年間事故を起こしたことがないこと。また、過去3年間(フォークリフト運転技能講習修了又は自動車運転免許取得後の期間が3年に満たない者については、当該3年に満たない期間)人身事故を起こしたことがないこと。
- (3) 都道府県支部又はブロックで実施する競技大会に参加し、当該支部又はブロックから推薦された者。

9 出場者推薦

- (1) 出場者の推薦に当たっては、次によるものとする。
 - ア 都道府県支部又はブロックで実施する競技大会に参加した者のうちから、都道府県

支部において次の人数の者を推薦することができること。

(ア) 「一般の部」にあつては、2名。ただし、上記の競技大会への参加者数が15名未満である都道府県支部にあつては1名。

(イ) 「女性の部」にあつては、1名。

イ 「一般の部」において2名の者を推薦する場合には、これら2名の者は、同一企業に所属する者でないこと。

ウ 「一般の部」又は「女性の部」においては、過去の全国大会のそれぞれの部で、優勝又は準優勝した者は、当該の部には推薦することができないこと。

エ 同一人が「一般の部」及び「女性の部」の双方に参加することはできないこと。女性の参加者がいずれの部に参加するかは、本人の希望に基づくものであること。

(2) 都道府県支部長は、9月8日(金)までに、会長あて出場者の推薦を行うものとする。

10 参加費

参加費は、無料とする。

11 競技種目及び配点

競技種目は、学科競技、点検競技及び運転競技の3種目とし、配点は、学科競技300点、点検競技100点、運転競技600点、合計1,000点とする。

12 各競技種目の実施要領

各競技種目は、次により実施する。なお、点検競技及び運転競技についての詳細は、「第38回全国フォークリフト運転競技大会点検競技及び運転競技実施細目」による。

(1) 学科競技

ア 出題数は50問とし、正誤方式とする。

イ 出題科目並びに科目ごとの問題数及び配点は、次表のとおりとする。

科目	区分	問題	配点
関係法令		10	60
走行に関する装置の構造、取扱いの方法		10	60
荷役に関する装置の構造、取扱いの方法		20	120
運転に必要な力学		10	60
合計		50	300

ウ 制限時間は40分とする。

(2) 点検競技

ア 競技要領

荷役運搬作業の安全性を確保するための作業開始前点検を主体として行う。フォークリフトにあらかじめ設定した不具合箇所を競技者に発見させ、その都度、不具合状態を審査員に報告させる方法とする。

イ 使用車種

「住友」、「トヨタ」、「三菱」製の最大荷重が1.5トンのカウンタバランスフォークリフト(ガソリン・トルコン車)とし、個々の選手が使用する点検車両は、競技開始前に指定する。

(3) 運転競技（走行及び積卸し）

ア 競技要領

安全な荷役運搬作業を主体として行う。規定のコースを走行し、所定の重量の荷の取りおろし、移動、荷の積付けを行う方法とし、基準操作技術について減点方式により採点する。

イ 使用車種

「コマツ」製の最大荷重が2.5トンのカウンタバランスフォークリフト(ガソリン・トルコン車)とする。

ウ 使用積載荷重

1.0トン

13 順位の設定

(1) 「一般の部」及び「女性の部」のそれぞれに

おいて、学科競技、点検競技及び運転競技の合計点を総合得点とし、総合得点に従い順位を決定する。

- (2) 総合得点が同点である者が生ずる場合には、運転競技得点が高い者を上位者とし、運転競技得点も同点である場合には、点検競技得点が高い者を上位者とする。さらに、点検競技得点も同点である場合には、運転競技時間の短い者を上位者とする。

14 表彰

- (1) 「一般の部」及び「女性の部」それぞれにおいて、

ア 第1位の者に、厚生労働大臣賞を贈る。

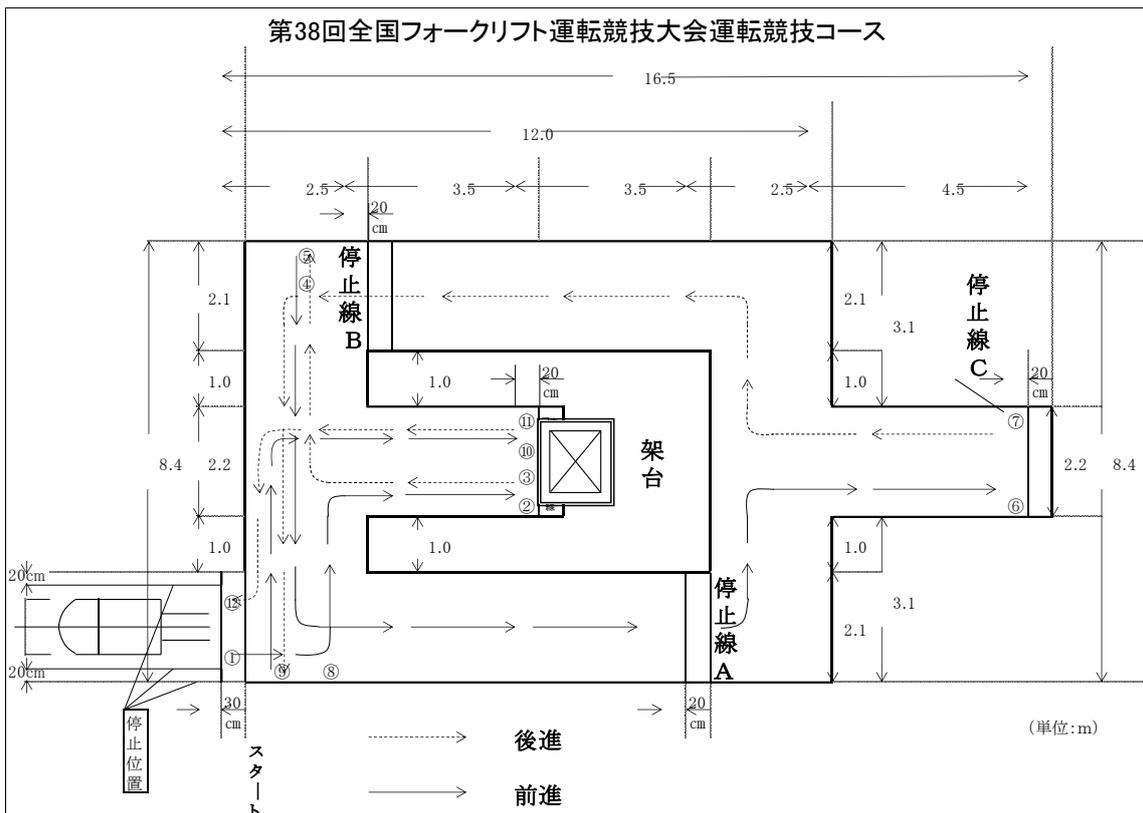
イ 第1位の者に、陸上貨物運送事業労働災害防止協会会長杯を授与する。

ウ 総合得点第1位から第5位までの者に陸上貨物運送事業労働災害防止協会会長賞を贈る。

- (2) 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、他の模範となるような健闘をした選手（一般の部、女性の部それぞれ1名）に対して、その健闘をたたえて健闘賞を贈る（入賞者は除く。）。

- (3) 出場者全員に、全国大会出場の記念品を贈る。

- (4) 優勝者については、所轄労働局長を表敬するとともに、入賞者については、全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会で顕彰することとする。



【陸災防の事業計画】

令和5年度事業計画について

陸災防では、陸運業を取り巻く状況、厚生労働省の施策、陸運業の労働災害の状況等を踏まえ、令和5年度の事業運営の基本となる事業計画(案)を策定しました。特に今年度は労働災害の多くを占めている荷役労働災害の防止を図るため、改正労働安全衛生規則等が公布され、今後その周知と履行確保が重要となります。

陸災防は本部・支部（分会）一体となって、改正労働安全衛生規則等の周知徹底、テールゲートリフターによる災害防止対策の徹底に取り組むとともに、安全講習会や個別指導をはじめとする労働災害防止活動の先頭に立ち、その活動によるメリットを会員が享受できるように、会員サービスの充実を図り、組織の基盤を強化してまいります。

各会員企業・会員事業場におかれましては、労働災害の防止に努めるとともに、職場の安全衛生管理体制を確立して適切に機能させ、自主的な安全衛生活動を継続的、効果的に行っていただきますようお願いします。

事業計画(案)の要点は以下のとおりです。青字は新規または昨年度から一部変更の取組です。

事業運営の基本

「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)」初年度の目標達成に向け、事業運営に当たっては、労働災害の動向等陸運業を取り巻く情勢を念頭に置きつつ、①労働災害の多くを占めている荷役労働災害の防止を最重点課題として、改正労働安全衛生規則等の周知徹底、テールゲートリフターによる災害防止対策の徹底、改正荷役ガイドラインの周知徹底や荷主等における荷役災害防止活動推進への支援に取り組むとともに、②死亡災害の40%を占める交通労働災害防止に向け、交通ガイドラインの周知徹底等を推進することとし、③改正改善基準告示の周知徹底により、長時間労働による過労死等の予防、メンタルヘルス対策等の健康確保対策を推進することを重点課題として、本部・支部一体となって、総力を挙げて取り組む。

各企業・事業場においては、陸運災防規程を遵守するとともに、職場の安全衛生管理体制を確立して適切に機能させ、自主的な安全衛生活動を継続的、効果的に行っていくことが何より重要である。このため、引き続き、レベルアップ支援事業等の周知・普及に取り組むとともに、RIKMSと運輸安全マネジメントの一体化による効果的な運用を支援し、リスクアセスメント、危険予知(KYT)等の取組への指導に努める。

また、高齢労働者が増加する中、「エイジフレンドリーガイドライン」に基づく安全衛

生管理体制の確立、職場環境の改善等の取組を進める。

労働災害防止のための主要対策

(1) 荷役運搬作業の災害防止

ア 荷役労働災害の防止

- ・改正労働安全衛生規則等の周知徹底
- ・テールゲートリフターによる災害防止対策の徹底
- ・改正荷役ガイドラインの周知徹底

イ 「改正労働安全衛生規則等説明会」の実施

ウ 行政機関の協力を得ながら、荷主等との協議会を活用とした連携の強化

エ 荷役労働災害防止対策コンサルティングの実施

オ 「陸運事業者のための安全マネジメント研修」の実施



陸運事業者のための安全マネジメント研修

カ フォークリフト荷役技能検定制度の周知及び1級、2級検定試験の計画的実施。2級検定試験の出張試験の普及促進。

(2) 交通労働災害の防止

ア 改正改善基準告示の周知徹底

- イ 交通ガイドラインの周知徹底
- ウ 「陸運事業者のための安全マネジメント研修」の実施（再掲）
- (3) **健康確保対策の推進**
 - ア 政府の働き方改革に関する情報収集及び提供
 - イ 全日本トラック協会が策定した「過労死等防止計画」の具体的行動計画に基づいた連携により、長時間労働による過労死等の予防
 - ウ **改正改善基準告示の周知徹底（再掲）**
 - エ ストレスチェックの実施等メンタルヘルス対策の推進及びストレスチェック割引制度による支援の実施
メンタルヘルスに関する情報の入手サイトや相談窓口の周知に努め、その活用の促進
 - オ 「STOP!熱中症 クールワークキャンペーン」(5月1日～9月30日：4月準備期間、7月重点取組期間)の実施
- (4) **事業場の安全衛生水準向上の取組の推進**
 - ア **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）の初年度**として、目標達成への取組について、本部・支部一体となって、陸運災防指導員等を活用した周知広報の実施
 - イ 陸運災防規程の周知と遵守の徹底
 - ウ レベルアップ支援事業の実施
 - エ 個別サポート事業の実施
 - オ RIKMSと運輸安全マネジメントの一体的運用による効果的な安全マネジメントの推進
 - カ 安全管理士、衛生管理士及び安全衛生管理員の積極的活用による会員事業場への支援の実施
- (5) **安全衛生教育**
 - ア 技能講習、特別教育等の適切な実施、**特に新たに特別教育の対象となる「テールゲートリフターの取扱い作業」の周知、徹底及び会員事業場への支援の実施**
 - イ 「改正労働安全衛生規則等説明会」の実施（再掲）
 - ウ 「陸運事業者のための安全マネジメント研修」の実施（再掲）

- エ 荷役ガイドラインに基づく安全衛生教育（荷役災害防止担当者、荷役作業従事者）の実施
- オ 陸災防インストラクター養成講座の集合方式及び個別(Web)方式による実施
- カ **会員事業場における安全衛生推進者選任率の向上と職務の徹底及び能力向上教育の実施**
- キ 陸災防労働災害事例生成ツールの利用促進及び登録事例の追加
- (6) **安全衛生意識の高揚**
 - ア 夏期(7月)、年末・年始(12、1月)労働災害防止強調運動期間を中心に、陸上貨物運送事業労働災害防止計画(令和5年度～9年度)の継続的取組の周知
 - イ **第38回全国フォークリフト運転競技大会の開催(9月30日・10月1日 愛知県みよし市)**
 - ウ **第59回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in青森の開催(11月9日(木) 青森市リンクステーションホール青森)**



全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会（第58回）

- エ 広報誌「陸運と安全衛生」の内容充実、「陸運と安全衛生 Year Book 2023」の作成と全会員事業場への配布
- オ 「STOP!転倒災害防止プロジェクト」の推進
- カ 安全衛生標語の募集（1月～4月15日募集）
- キ 安全衛生表彰、小企業無災害記録表彰及び小企業無災害記録証交付制度の積極的運用

（事業計画(案)は、5月25日開催通常総代会の承認を得て確定します。）

モータージャーナリスト 森山みずほの

ポイントオブビュー

第1回 「知ること、伝えることの大切さ」

とある午前中、スーパーの前で自転車の女性とトラックドライバーが険しい表情で言葉を交わしていました。会話を耳を傾けてみると……

運送業というのは、いまや私達の生活とは切ってもきれない関係なことはマスコミなどでもよく取り上げられていることもあり、なんとなく重要性を感じている人も多いでしょう。

ここで『なんとなく・・』と表現したのは、大切だろうな、ということは分かっているけど運送業が実際どんな稼働をして、何に苦勞しながら日々私達の生活を支えているかを理解している人が少ないと感じているからです。

私自身、うん十年と自動車業界にしながら運送業に関しては知らないことがまだまだ沢山あり、猛省する場面が多いものです。

例えば荷卸しをする際の路面のわずかな傾斜や段差。それがロールボックスパレットの動きに大きく影響し、作業効率が落ちるだけでなく、時には死亡事故すら繋がるような大事故にもなりうるということ。

説明を聞いてみると、なるほど！ と納得することですが、知識のない日々の生活の中では、意識することも配慮する機会もなかったことです。

そんなことが少し気になり数人のママ友達に、陸送業や荷卸しについて、具体的にどんなことをしていて何が大変かと思うか？などを聞いてみると「ただ荷物を卸すだけでしょ！ 簡単、簡単」「あそこだけなら私でもできるよね」「最新のシステムとかたくさんあるから全自動化されているんでしょ」との声が。大変なのは運転することで、目的地に着いてしまえばあとは楽勝！とも話してくれました。

実は冒頭のスーパー前での会話は、まさにそのような内容でした。

ドライバーは「ここ自転車置かないでくれる。荷物卸せないから！ここ空けて。あっちに自転車止めて」

それを聞いた女性は「私は買い物に来たの。入口が近いからここに止めたいの。荷物卸すだけでしょ！あなたこそもう少し前に移動しなさいよ」といったものでした。

どちらの言い分も現状では最もかもしれません。女性も何か重いものを買いたくて少しでも出入口の近くに止めたかったのでしょう。ドライバー側にしてみれば当然、アオリの長さ+パレットのサイズを計算しての言葉だったと思います。それこそ路面の形状もあったかもしれません。けして意地悪で言っているわけではないのは、知っている側からは理解できますが、女性にとって



は「どけ」と言われただけの意地悪に聞こえてしまったようなのです。

では、どうすれば良かったのか？

究極の理想をいうならば、スーパーに荷役作業場があり、さらに便利な駐輪場があれば二人のイライラは起きなかったはずです。とはいえ都心の商業地帯のスーパーとなると現実的な話ではないですね。

甘い考えかもしれませんが、もしここで3分、時間の余裕を待ちドライバーの人が優しく、実はこの場所じゃないと安全に荷物が卸せないこと、さらにはアオリを開くことで見た目以上にスペースを使うこと、そんな仕組みを簡単にレクチャーしてあげられたら、女性はこの場はもちろん、今後も、荷卸しのトラックを見たら「ここは作業の邪魔よね」と理解を示してくれたのではないのでしょうか？ 女性側も「なんで空けないとダメなのかな？」とドライバーに寄り添った気持ちがあれば、やりとりが変わったかもしれません。少しの余裕と優しさがあれば…。

どんなことよりも知らないことが1番の罪だったりします。特に車に関することは「知らなかった」では済まされないような内容も多くあります。けれど一般の人々が例えば陸運業の仕組みなどを理解する機会はなかなか無いのが実情です。ドライバーは運転するだけでないこと。そして運転以外にも危険を伴っている作業を数多くこなしていること。そういったことを知る機会が本当に少ないことを実感しています。

そこで、まずは簡単にできることの一つとしてドライバーの方や陸運業に関わる方々は、一般の人と触れ合う機会があったら、ぜひ豆知識のように理解を深められるちょっとした話を伝えてあげてほしいのです。

皆さんが思っている以上に一般の方、特に女性って、子供の頃にミニカーで遊んだ経験もほとんどないので、トラックとか働く車の仕組みを知らないものです。『アオリ』という言葉一つにしても、意味も使い方もまったく分かっていないのです。

もしそういった人たちにも少しでも情報が届けば知識も深まり、より陸運業が身近な存在になり、結果として安全性も高まっていく気がしています。本当に気軽な豆知識程度で構わないので、小さな情報を広めていければと願っています。もちろん我々マスコミも、もっともっと情報を伝える工夫をしないとイケないですし。

冒頭の話のような場面に遭遇したら、皆さんだったら、どのように何を伝えますか？

森山みずほ ウーマンズカーライフ研究家／モータージャーナリスト

レーシングドライバーを経験後、運転者のみに向けての情報が大方を占める自動車業界に疑問を持ち、助手席でも後席でもクルマに乗る人すべてにカーライフを知ってほしいと活動。安全性からサービスエリア情報まで、車を取り巻く多岐の情報を分かりやすい言葉で解説することをポリシーとしている。TV番組のコメンテーターやシンポジウムのモデレーター、有識者会議の委員を務めるなど活躍は多岐に渡る。また、子どもとクルマとの関わりの研究には大変力を入れており、その結果、自らが代表を務める親子幼児教室も開講している。



【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3回 改善基準告示で規定するトラック運転者の運転時間
 及び連続運転時間の基準について**

厚生労働省 労働基準局 監督課

今回は、改善基準告示で規定するトラック運転者の運転時間及び連続運転時間の基準について解説します。

表 運転時間、連続運転時間

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
運転時間	2日平均1日当たり 9 時間以内 2週平均1週当たり 44 時間以内	現行どおり
連続運転時間	4 時間以内 (運転の中断は、 1回連続 10 分以上、合計 30 分以上)	4 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える (1回おおむね連続 10 分以上、合計 30 分以上) 【例外】 SA・PA等に駐車できず、やむを得ず4時間を超える 場合、4時間30分まで延長可

運転時間

運転時間の基準は、今回改正は行われておらず、引き続き、次に示す「2日平均1日」と「2週平均1週」の2つの基準を遵守する必要があります。

(1)2日平均1日の運転時間

2日(始業時刻から起算して48時間)を平均した1日当たりの運転時間は9時間以内です。この2日平均1日の運転時間ですが、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日の平均で計算します。また、この特定日の運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、次の図のとおり、特定日の前日、特定日の翌日との平均がいずれも9時間を超えた場合に、初めて違反と判断されます(どちらか一方が9時間以内の場合は、違反とはなりません)。

特定日の前日 (N-1日)	特定日 (N日)	特定日の翌日 (N+1日)
B時間	A時間	C時間

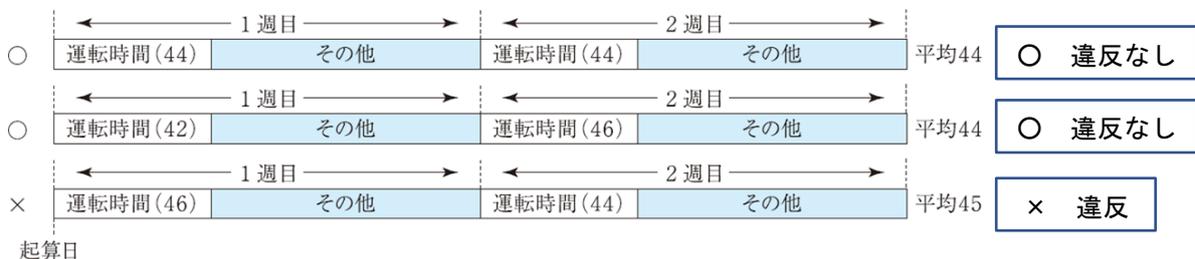
① 特定日の運転時間 (A時間) と特定日の前日の運転時間 (B時間) の平均 $\frac{B+A}{2}$

② 特定日の運転時間 (A時間) と特定日の翌日の運転時間 (C時間) の平均 $\frac{A+C}{2}$

のいずれも9時間を超えた場合に初めて改善基準違反

(2)2週平均1週の運転時間

2週間を平均した1週間当たりの運転時間は44時間以内です。この場合、2週における総運転時間は、次の図のとおり、特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに計算します。



連続運転時間

現行の基準では、連続運転時間とは「1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間」をいい、また、この連続運転時間については「4時間を超えないこと」とされています。言い方を換えれば、運転の開始後、4時間以内又は4時間経過直後に、合計が30分以上の「運転の中断」の時間を置く必要がある一方、「運転の中断」は、1回当たり10分以上の単位で分割した上で合計30分以上確保することでもよいし、30分以上を1回まとめて確保することでもよい、ということです。この連続運転時間の基準については、大きく分けて、3点の改正が行われました。以下、その内容について解説します。

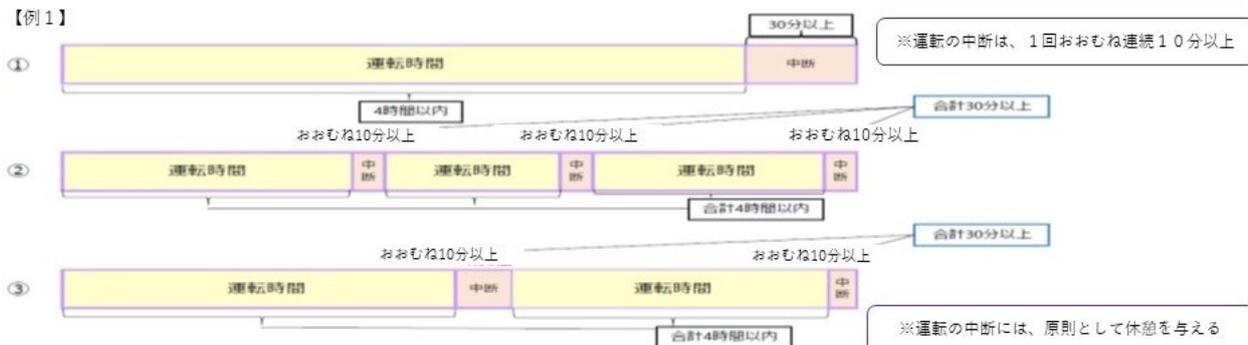
- (1) まず、1点目ですが、「運転の中断」については原則として休憩を与えるものとするのが改善基準告示で規定されました。現行の基準では、「運転の中断」とは文字どおり運転から離脱していればよく、この間、運転以外の別作業に従事することに関して特段の制約等ありません。こうした現行の取扱いの下で、トラック運転者が運転の合間に荷積み・荷卸しなどの作業を行い、十分な休憩を取れない実態があるといった点を踏まえ、今回、過労運転や過重労働防止の観点から改正が行われたものです。自動車運転者の労働時間等の基準を定めたILO第153号条約でも、連続運転の中断は「Break＝休憩」と位置付けられており、改正に当たっては、こうした国際的な取扱いも参考にしています。例えば、「運転の中断」時に特段の事情なく休憩時間が全く確保されないような運行計画を作成することは、「原則として休憩を与える」とは、当然認められません。改正後の改善基準告示の下では、「運転の中断」時に適切な休憩が確保されるよう運行計画を策定することが、事業者に求められることになるといえます。
- (2) 次に、2点目の改正について、「運転の中断」を分割する場合、現行の基準では、下限となる時間は「連続10分以上」とされていますが、この時間が「おおむね連続10分以上」となります。近年、特にデジタル式運行記録計により細かな時間管理が可能となる中で、「運転の中断」が10分に僅かに満たないことをもって、直ちに改善基準告示違反とするのは、必ずしもトラック運転者の勤務実態を踏まえていないという観点から、このような改正が行われました。その一方で、「おおむね10分以上」とは「原則10分以上」という趣旨であり、例えば、10分未満の「運転の中断」が3回以上連続するといった場合は、ここにいう「おおむね連続10分以上」には該当しません。
- (3) 最後の3点目ですが、連続運転時間の延長についてです。連続運転時間は「4時間を超えないこと」とされており、この原則は改正後も変更ありません。一方、「運転の中断」を予定していたサービスエリアやパーキングエリア等が満車のため駐車又は停車できず、やむを得ず4時間を超えてしまう場合もあるといった実態を踏まえ、こうした場合には例外として、連続運転時間を30分まで延長することができることとする取扱いが、今回新たに設けられました。この場合、サービスエリア・パーキングエリア等の「等」には、コンビニ・ガステーション・道の駅が含まれます。

なお、過労運転等の防止の観点から、改正後の改善基準告示においても、連続運転時間は4時間を超えないこととするのが原則です。今回の改正は、あくまで、サービスエリアやパーキングエリア等で駐停車できず、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合の例外的取扱いという位置付けになります。したがって、例えば、この例外的取扱いを前提に、連続運転時間が4時間となるような運行計画を作成することは、当然に認められません。改正後の改善基準告示の下でも、そもそも連続運転時間が4時間を超える状況が発生しないよう、あらかじめ余裕のある運行計画を策定することが重要です。

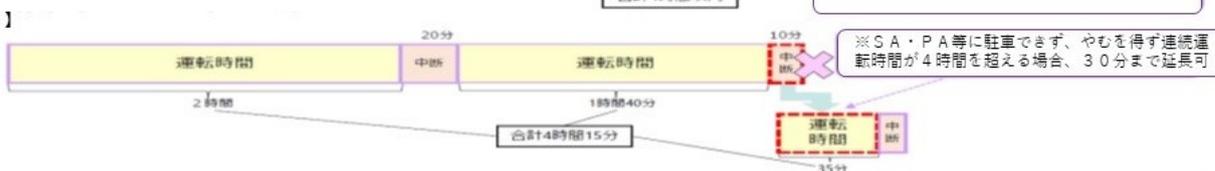
次の図は、これら改正後の連続運転時間の取扱いを示したものです。例1の①は1回連続30分以上の「運転の中断」をまとめて確保した例、②③は4時間の途中と経過直後に、分割

して1回当たりおおむね連続10分以上、合計30分以上の「運転の中断」を確保した例になります。また、例2は、サービスエリア、パーキングエリア等に駐停車できず、やむを得ず連続運転時間が原則の4時間を超えた例になります。こうした場合は、例外的取扱いにより、30分まで延長することができるので、図にあるとおり、例えば連続運転時間が4時間15分の時点で、連続10分以上運転を中断し、合計30分以上の「運転の中断」を確保することで、改善基準告示違反にはならないこととなります。

【例1】



【例2】



令和6年4月~適用

トラック運転者の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	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 3,516時間	改正前(月換算) 原則:293時間 最大:320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正後 原則:284時間 最大:310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

厚生労働省 国土交通省

●詳しい情報や相談窓口はこちら
厚労省 改善基準告示 検索

【厚生労働省からのお知らせ】

改正労働基準法が順次適用されます

- 【今年4月から】月60時間を超える時間外労働の割増賃金率が引き上げられます
 中小企業でも月60時間を超える時間外労働の割増賃金率が25%から50%に引き上げられます。詳しくは次のURL（厚生労働省リーフレット）からご覧ください。

<https://www.mhlw.go.jp/content/000930914.pdf>

（現在）		（改正後）	
月60時間超の残業割増賃金率大企業は 50% 中小企業は 25%		月60時間超の残業割増賃金率大企業、 中小企業ともに50% ※中小企業の割増賃金率を引上げ	
1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕		1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕	
	60時間以下	60時間超	60時間超
大企業	25%	50%	50%
中小企業	25%	25%	50%

- 【来年4月から】時間外労働の上限規制 準備は進んでいますか？
 時間外労働の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用に向けて、現在、働き方改革に取り組む皆様への支援を実施しています。詳しくは次のURL（厚生労働省HP）からご覧ください。

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/topics/01.html

トラック、バス、タクシー事業に携わる皆さま

時間外労働の上限規制 準備は進んでいますか？

2024(令和6)年4月1日から
自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されます



みなしっかり
たしかめよう！

適度でもうすぐ！
働き方改革に取り組もう！

広帯キャラクター
たしかめたん

自動車運転の業務に関する上限規制

時間外労働(休日労働含まず) 年960時間まで

※令和6年4月1日からは、自動車運転者の拘束時間の上限等を改正した改善基準告示の適用も開始されます。

厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

詳細は「上限規制特設ページ」をご覧ください。

上限規制 自動車運転者  (2023/2)

法令・労務管理に関する相談はこちら

労働基準監督署	時間外労働の上限規制・改善基準告示についてご相談に応じます。 https://www.mhlw.go.jp/kouseiroudoushou/shozaiannai/roudoukyoku/ 
トラック運転者の長時間労働改善特別労働相談センター	トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、トラック運送業の労務管理、物流改善に高い知見を持った専門家が、トラック運送事業者や発着荷主からの相談に応じます。 https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/consultation/ 
働き方改革推進支援センター	運輸業全般について、長時間労働の是正、人手不足の解消に向けた人材の確保・定着、助成金の活用についての相談に応じます。 https://hatarakikatakaikaku.mhlw.go.jp/consultation/ 

トラック、バス、タクシー事業で活用可能な主な助成金はこちら

働き方改革推進支援助成金	時間外労働の上限規制に円滑に対応するため、生産性を高めながら労働時間の短縮等に取り組む中小企業・小規模事業者を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/jikan/index.html 
業務改善助成金	事業場内の最低賃金を引き上げるとともに生産性向上に資する設備・機器の導入等を行った中小企業・小規模事業者を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/zigyounushi/shienjigyou/03.html 
人材確保等支援助成金	人材の確保・定着を目的として、魅力ある職場づくりのために労働環境の向上等を図る企業を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_07843.html 
人材開発支援助成金	雇用する労働者を対象に、職務に関連した専門的な知識や技能を習得させるための訓練等を計画に沿って実施する事業主を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/d01-1.html 

取組事例はこちら

働き方改革特設サイト

中小企業・小規模事業者等が、自社の働き方改革に取り組むに当たり、先進的な取り組みを行っている企業の好事例をご紹介します。貴社の働き方改革を進める際にご活用ください。
<https://hatarakikatakaikaku.mhlw.go.jp/casestudy/> 

「上限規制特設ページ」にもご参考になる情報を多数掲載しています。

厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

上限規制 自動車運転者  (2023/2)

【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4回)テーマ「「4コマ漫画」と事例でわかる！
“からかう”って……??」

精神科医 夏目 誠

子どもの「いじめ」問題でもめるのが“からかう”行為の是非です。行為をした側は“からかった”だけだよ」と主張しますが、された子どもは、「ひどいことを言われた」、「いじめられた」と感じるのが多いようです。

前回の「子どもを叱る」で焦点になった“からかう”行為の是非について考えてみます。

まず事例から

36歳の加藤次郎(仮称・以下同じ)さん。妻から「明夫が同級生の正司君の悪口を、仲間ともに言ったみたい」、「正司君が泣きそうな顔をしていた」、「明夫は先生に、なぜ叱られたか、ピンときていないみたい」、の相談を受けました。

彼は息子に注意し、叱ろうとしました。言い分を聞いていると、明夫君は「お父さん、僕いじめていないよ。“からかった”だけだよ」と主張しました。

以下「4コマ漫画」で、説明します。

①同級生などを“からかう”ことは多い
「受け止め方」に相違があることを知る

“からかい”は、学童の間で行われることが多いようです。言う側は「面白い。場が盛り上がる」の想いで、何気なしで行っています。

「多様化社会」⇒様々な受け止め方があるよ！

性・年代・性格・
経験などで
違うことが多いです



いまは
「多様化社会」です

様々な考え方、
思いがあるよ

今の世の中は「多様化社会」です。言葉を、1つの意味だけで受け止めることはありえません。人それぞれです。だから相手によって、話す言葉を選ぶ必要が生じます。

まだ言葉の学習があまりできていない子どもの場合、それが難しいゆえに、大人に比べてトラブルが生じやすいかもしれません。

「実際は」！

まじめな子は
ストレートに
受け止め
いじめられた
と思う



「こころに傷」がある人は
いじめられたと受け止め、
傷がうずきますよ

まじめな子どもは、冗談とは思わずに、その言葉どおりに受け止め、悪く言われていると感じる。それが度重なれば、「いじめられている」と嘆きます。あるいは、「こころに傷」がある子は、かつての「いじめられた記憶」が再現し、しんどくなります。このようになることもあるっていうことを、「からかう」行為をたびたびする子は知ってほしい。

「する側」と「される側」の違い 優位にあることへの自覚は大切だよ

優位な関係かどうか

言葉や行動に
是非を検討しようね



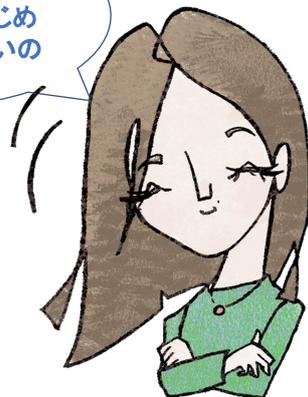
「する側」
は「される
側」に比べて
優位な立場
にある

キモは相手に対して「優位であるかどうか」です。「からかう」側は優位にあることがほとんどです。「する側」が上の関係になります。だから「からかい」は、いじめになりやすいのです。「からかう」行為を自粛しましょう。親は子どもに、その意味を、分かりやすく教え、理解できるようにしてくださいね。

最後に「マコトの一言」で締めくくります。

マコトの一言

“からかう”って何気なく、しています。子どもの場合、いじめにつながりやすいのでしょうか？



「優位な立場」だから、できる。子どもは理解しにくいので「良くない行為」と教育することが大事。



秋吉 | 夏目

【陸災防会員事業場の皆様へ】

中災防ストレスチェックサービス新料金のご案内

～令和5年4月より新料金設定でより利用しやすくなります～

中災防ストレスチェックサービスは開始から20年を迎え、延べ300万を超える方々にご利用いただいています。このたび、より多くの事業場の皆様へご活用頂けるよう、令和5年4月より一人あたりの受検料金を値下げし、ご利用いただきやすい料金に改定を行いました。

第14次労働災害防止計画においても集団分析を活用した職場環境の改善を行うことで、メンタルヘルス不調の予防を強化することとされています。中災防では、皆様の職場環境の改善を支援するため、グループ集計（集団分析）「健康リスクの評価」（仕事のストレス判定図）を事業場全体について希望される場合は、無料にて提供いたします。

詳細は次のURLからご覧ください。

なお、陸災防会員事業場様には中災防会員価格での利用が可能となっておりますので、お問合せの際は、陸災防会員である旨をお伝えください。

<https://www.jisha.or.jp/stress-check/index.html>

中災防

ストレスチェックサービス

陸災防会員事業場の皆様へ
～新料金設定でより利用しやす～



よしみさん

Point

- 1名あたりの受検料金を**値下げ**します
ストレスチェック標準版57項目

紙受検	(旧)650円 → (新) 440円	210円↓
	<small>(税込715円)</small>	<small>(税込484円)</small>
Web受検	(旧)540円 → (新) 300円	240円↓
	<small>(税込594円)</small>	<small>(税込330円)</small>
- グループ集計
 「健康リスクの評価」(仕事のストレス判定図)は
無料オプション (事業場全体に限り)



ヨシタ君

**2023年4月1日からの
令和5年度 新料金**
100名受検の場合：一般料金(税込)

※有料オプションなしの場合

紙受検	(旧)93,940円 → (新) 79,090円	14,850円↓
Web受検	(旧)81,840円 → (新) 68,090円	13,750円↓

標準版57項目 紙受検 Web受検

標準的なストレスチェック

- 法定のストレスチェックで用いる調査票として厚生労働省が推奨している「職業性ストレス簡易調査票」57項目
- 多言語対応(英語、ベトナム語、中国語、インドネシア語、ポルトガル語)

記入しやすいチェックシート
わかりやすい結果レポート



総合版90項目 紙受検 Web受検

ストレスチェックと生活習慣を一緒にチェック

標準版57項目に加え、食生活、運動、飲酒、喫煙、口腔保健、生活リズム、VDT作業等に関する33項目を追加した全90項目。

ストレスチェック80項目版 Web受検

ポジティブメンタルヘルス、組織資源の向上に

標準版57項目に加え、仕事の負担、仕事の資源、ワーク・エンゲイジメント等に関する23項目を追加した「新職業性ストレス簡易調査票短縮版」

充実のグループ集計

- 中災防の「健康リスクの評価(仕事のストレス判定図)」は、全国平均値や業種平均値(中災防算出値)との比較が可能
- 活用できるオリジナルグループ集計! 「心身の反応と仕事の状況の評価(ストレスプロフィール評価)」「回答結果の集計」



中災防では、ストレスチェック実施結果を活用した企業の働きやすい職場環境づくりもサポートしています。

全ての働く人々に安全・健康を～Safe Work, Safe Life～



JISHA 中災防

中央労働災害防止協会 健康快適推進部 ストレスチェック事業課

TEL 03-3452-6403

※お問い合わせの際は、陸災防会員である旨をお伝えください。

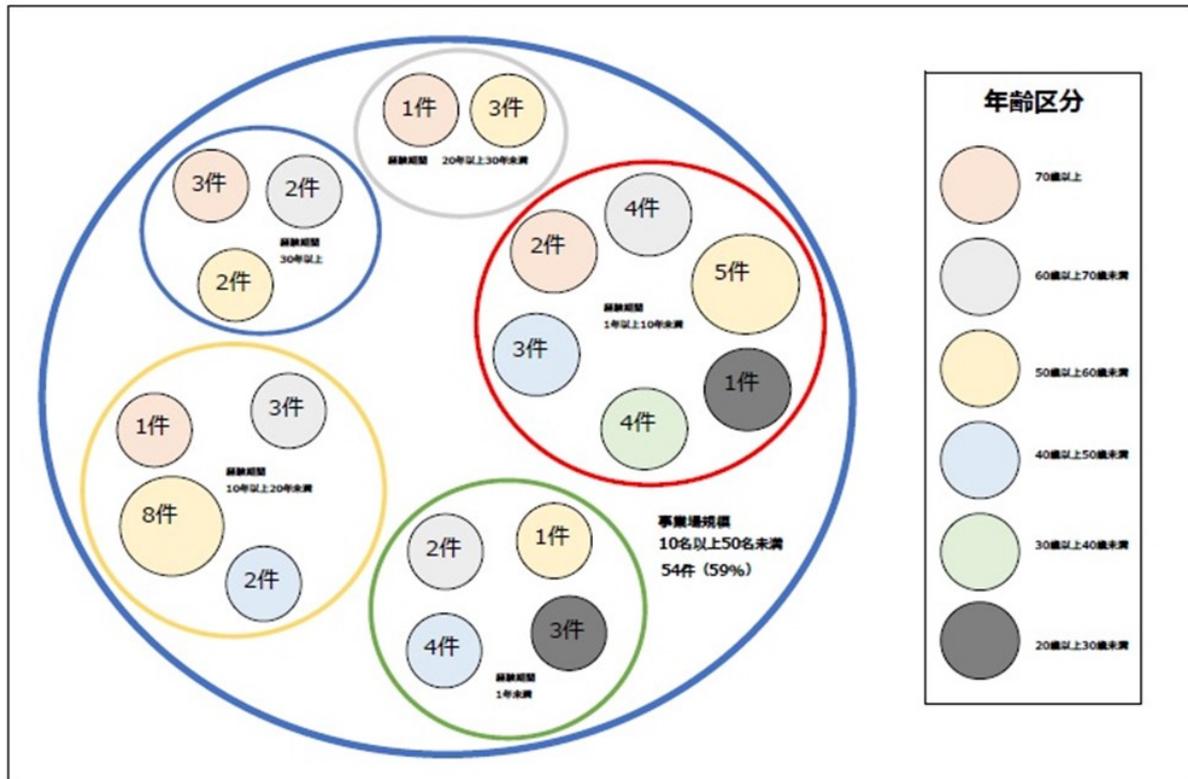


【連載】「陸運業における死傷災害データの分析」 第3回

安全衛生推進者を選任すべき事業場の災害傾向について

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 本部 安全管理士

令和3年の陸運業における死亡災害（92件）の内、安全衛生推進者を選任すべき事業場（事業場規模：10名以上50名未満）の発生件数は、54件（全体の59%）を占めています。



経験期間一年齢区分 バブル図

経験期間が10年以上20年未満かつ年齢が50歳以上60歳未満の被災者が最も多く8件を数え、続いて経験期間が1年以上10年未満かつ年齢が50歳以上60歳未満の被災者が5名となっており、その全体を図で表したものが上記バブル図となっています。

この54件の労働災害が発生した事業場では、安全衛生推進者が選任され、その役割が果たされているのか疑問符が付くのではないのでしょうか。

交通事故（道路）に関する災害が24件、クレーン・玉掛に関する災害が、5件及びフォークリフトに関する災害が、2件となっています。

以上は、令和3年の死亡災害について調べたものとなっています。

同様に、安全衛生推進者を選任すべき事業場で令和3年に発生した死傷災害についても次表のようにまとめましたので参照ください。

分析に使用したデータ数は、下記のとおりです。

①令和3年 陸運業 死傷災害	件数	16,640件
②労働者数不明データ	件数	101件
③年齢と経験期間の関係で不合理なデータ	件数	2件
使用したデータ(①-②-③)	件数	16,537件(母数)

経験 期間	事業場規模 年齢区分	300名	100名	50名	10名	10名
		以上	以上	以上	以上	未満
50年～	80歳以上				1	
	70歳以上			1	11	4
	60歳以上			1	1	1
	50歳以上					
	40歳以上					
50年～ 40年	80歳以上					
	70歳以上		1	3	25	10
	60歳以上	2	14	25	77	25
	50歳以上		2	2	7	1
	40歳以上					
40年 ～ 30年	80歳以上			1		
	70歳以上		1	3	21	6
	60歳以上	5	50	60	175	27
	50歳以上	9	54	67	237	44
	40歳以上		1	2	6	
30年 ～ 20年	80歳以上		1			
	70歳以上		1	6	16	5
	60歳以上	8	35	59	166	37
	50歳以上	12	100	160	390	70
	40歳以上	7	45	102	232	36
	30歳以上				5	
20年～ 10年	80歳以上		1	3		
	70歳以上	4	11	39	68	14
	60歳以上	15	84	142	296	50
	50歳以上	44	165	256	547	77
	40歳以上	37	153	190	491	75
	30歳以上	18	39	47	101	23
	20歳以上			2	5	1
10年～ 1年	80歳以上		1		2	
	70歳以上	5	26	25	78	17
	60歳以上	45	121	183	480	85
	50歳以上	126	386	483	1,152	171
	40歳以上	110	348	477	1,074	136
	30歳以上	74	217	312	600	94
	20歳以上	55	148	214	478	52
	20歳未満	3	4	6	20	1
1年 未満	80歳以上					
	70歳以上	1	1	5	15	4
	60歳以上	25	31	43	97	22
	50歳以上	67	117	140	340	70
	40歳以上	70	140	145	388	56
	30歳以上	71	99	108	244	28
	20歳以上	89	143	128	346	40
	20歳未満	20	33	22	102	4
合計		922	2,573	3,462	8,294	1,286
母数に占める割合(%)		5.60%	15.60%	20.90%	50.20%	7.80%
安全管理体制		総括安全管理者		安全管理者	安全衛生推進者	事業者

陸運業は、貨物自動車のドライバーが単独作業を行う場合が非常に多い業種であり、資格が必要な作業も多く、熟練度が求められます。

事業場において安全管理に携わる安全衛生推進者は、貨物自動車のドライバーに対する教育機会を増やすとともに、教育の質を上げることを考えなければなりません。

さらに言えば、自身の能力向上が達成できなければ、事業場の安全に対するレベルアップを図ることはできないと言っても過言ではないでしょう。

安全衛生推進者がどのような取組を実態として行っているのか、また、事業場の問題点に合致した教育が実施されているのかについて調査が必要です。

その上で安全衛生推進者が名ばかりの制度となっていないかを検証してみなければなりません。

小企業無災害記録表彰〔令和5年3月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第2種	にいどの運送有限会社	17名	平成30年2月1日～令和5年1月31日	福島県
第2種	有限会社丸喜運送本社営業所	15名	平成29年12月1日～令和4年11月30日	群馬県
第4種	浪江貨物自動車株式会社	9名	平成25年1月1日～令和4年12月31日	福島県
第4種	有限会社渡辺工機梱包	2名	平成23年5月1日～令和3年4月30日	福島県
第4種	南毛運送株式会社本社営業所	30名	平成24年12月6日～令和4年12月5日	群馬県
第4種	東海運送有限会社浅羽営業所	5名	平成22年2月17日～令和2年2月16日	静岡県
第5種	佐久間運輸有限会社	17名	平成20年1月10日～令和5年1月9日	千葉県

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。

小企業無災害記録証交付〔令和5年3月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
20年	永岡運送有限会社本社営業所	13名	平成15年1月1日～令和4年12月31日	群馬県

小企業無災害記録証は、小企業無災害記録表彰第5種取得後も無災害を継続している事業場に対して、その実績を評価し、当該事業場の自主的安全活動の一層の促進を図ることを目的として、第5種無災害記録樹立後5年ごとに交付されるものです。

●申請方法

本表彰、本記録証の交付は、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。

【荷役災害防止のために】

令和4年度「荷主等と陸運事業者との連携・協力促進協議会」を開催

厚生労働省、国土交通省及び関係機関・団体と協議

陸災防では、3月14日(火)都内にて、令和4年度「荷主と陸運事業者との連携・協力促進協議会」を開催しました。

「荷主等と陸運事業者との連携・協力促進協議会」について

この協議会は、厚生労働省の補助事業として、令和元年から当協会が実施しているもので、中央労働災害防止協会、建設業労働災害防止協会、林業・木材製造業労働災害防止協会、全日本運輸産業労働組合連合会、全国中小企業団体中央会、全日本トラック協会、厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課建設安全対策室、国土交通省自動車局貨物課トラック事業適正化対策室を構成メンバーとしています。

陸運業における労働災害の多くは、荷役作業時に発生しており、そのうち約7割が荷主等（荷主・配送先・元請事業者）が発生現場となっていることから、荷主等の協力が必要不可欠です。この協議会は、厚生労働省が策定した「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」の周知を第一の目的としております。

厚生労働省及び国土交通省等から労働災害の状況、課題及び取組等の説明がありました

厚生労働省の土井建設安全対策室長から、第14次労働災害防止計画における陸運業の労働災害防止対策とともに、「陸運業における荷役作業の安全対策に関する検討会」報告書の概要及び労



働安全衛生規則の改正について、また、荷主等が行う「自動車運転者の安全確保のためのチェックリスト」及びこの協議会の開催意義をご説明いただきました。

国土交通省の齋藤トラック事業適正化対策室長からは、トラック運送事業の働き方をめぐる現状、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要等についてのご説明とともに、荷主への働きかけ等の実施、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の開催状況についてご報告いただきました。

続いて、参加の各メンバーから、荷主団体として取り組んでいる内容、陸運事業者への配慮、今後実施する施策について紹介いただき、荷役作業の安全対策ガイドラインの普及、促進について、ご協力いただくこととしました。

業務実績評価委員会を開催しました

3月6日(月)、第8回業務実績評価委員会を都内にて開催しました。業務実績評価委員会は、陸災防の健全かつ適正な事業運営を確保するために設置しているものです。今回の委員会は新型コロナウイルス感染症防止対策のため、会場とWebによる参加とのハイブリット形式で行いました。



委員会では、「令和4年度業務実施状況」「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)」「労働安全衛生規則の一部改正等」を議題として審議されました。なお、委員会冒頭では厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課並びに労働衛生課から、ご挨拶とともに陸運業等の安全施策及び労働衛生行政の動向について説明をいただきました。

【第19回理事会開催】

令和5年度事業計画(案)等を理事会で審議

陸災防は、3月28日(火)都内にて第19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(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、改正労働安全衛生規則等への対応について事務局から説明を行いました。



全国支部事務局長会議(令和5年度補助事業事前調整会議)を開催しました

陸災防は、3月24日(金)都内にて全国支部事務局長会議(令和5年度補助事業事前調整会議)を開催しました。

会議には各都道府県支部の事務局長が会場とWebにより参加しました。会議では令和5年度事業計画(案)、令和5年度補助事業、労働安全衛生規則等の改正への対応等について事務局から説明を行いました。その後、質疑応答が行われ、活発な意見交換が行われました。

また、3月23日(木)、24日(金)の二日間、都内にて安全管理士会議を開催しました。



東北ブロック担当の安全管理士の紹介

陸災防は、4月1日付けで、館下晴敏氏を安全管理士として任命しました。館下安全管理士は、宮城県支部に駐在し、東北ブロックを中心に活動します。

皆様方の安全管理活動支援に努めて参りますので、よろしくお願いいたします。



東北ブロック担当の
館下安全管理士

業種別労働災害発生状況（令和4年速報値）

令和5年3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	
	死者数(人)	構成比(%)	死者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	758	100.0	831	100.0	-73	-8.8	-167	-18.1
製造業	136	17.9	133	16.0	3	2.3	-21	-13.4
建設業	273	36.0	283	34.1	-10	-3.5	-31	-10.2
交通運輸事業	10	1.3	18	2.2	-8	-44.4	-8	-44.4
陸上貨物運送事業	86	11.3	88	10.6	-2	-2.3	-42	-32.8

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	275,733	100.0	146,856	100.0	128,877	87.8	157,654	133.5
製造業	30,284	11.0	28,121	19.1	2,163	7.7	4,035	15.4
建設業	16,998	6.2	15,835	10.8	1,163	7.3	2,124	14.3
交通運輸事業	3,914	1.4	2,940	2.0	974	33.1	691	21.4
陸上貨物運送事業	16,797	6.1	16,474	11.2	323	2.0	2,309	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3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	86	24	1	7	5	1	10	32	0	6
令和3年1～12月	88	12	3	5	3	6	11	38	0	10
対前年増減	-2	12	-2	2	2	-5	-1	-6	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3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	16,797	4,235	2,877	1,216	755	446	885	1,717	781	10	2,871	1,004
令和3年1～12月	16,474	4,449	2,781	1,194	695	450	795	1,584	821	9	2,911	785
対前年増減	323	-214	96	22	60	-4	90	133	-40	1	-40	219

(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86人となり、前年同月と比べて2人の減少となった。事故の型別で見ると、「交通事故(道路)」が32人と最も多く発生しているものの、前年同月と比べると6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12人増加し24人と続いている。

[死傷災害]

死傷災害は16,797人となり、前年同月と比べて323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966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」(+133人)、「転倒」(+96人)、「激突され」(+90人)が大きく増加している。一方で、「墜落・転落」(-214人)、「動作の反動・無理な動作」(-40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3月7日現在
陸災防調べ

災害発生 年月日	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 2日	交通事 故（道 路）	トラック	男 性	47	運転者	20 年	トラック の運転	被災者は工業団地の事業場にて4tトラックに金属製品を積み、運搬していた。被災者が国道のほぼ直線の片側一車線道路を走行していたところ、対向車線を走行してきた軽四乗用車が、走行車線をはみ出してきて衝突したものの。
4年 8月 19日	墜落、転 落	整地・運 搬・積込 み用機 械	男 性	74	貨物自 動車運 転者	50 年	ブルドー ザーの 運転	採石場内において、被災者は、採石した後の穴へ残土を埋めるため、ブルドーザーを運転していた際、何らかの原因により、転落したものとみられる。その際、被災者は、頸部を負傷し脊髄を損傷し、病院にて入院加療中であったが、多臓器不全により死亡したものの。轍が大きく、乗り上げた際の反動で、運転席の座席にいた被災者が車外に転落した等の原因が推定される。
4年 7月 5日	その他	起因物 なし	男 性	37	貨物自 動車運 転者	2年	荷卸し 作業	被災者（トラック運転手）は、エアコン、冷蔵庫等の家電類を荷主指定の倉庫に運送し、当該倉庫において、荷卸し作業を行っていた。被災者はトラックの荷台上で、ハンドフォークを用いて荷が積まれたパレットを荷台のハッチ側へ移動させていたところ、意識を失い、荷台上で倒れたもの。被災者は救急搬送されたが、2日後に死亡した。労災支給決定（過重労働）。

(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。

【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、陸災防を含む労働災害防止団体などと連携し、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」

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。

- ・ポータルサイトポータルサイト「学ぼう！備えよう！職場の仲間を守ろう！職場における熱中症予防情報」 (<https://neccyusho.mhlw.go.jp/>)
- ・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/content/11303000/001065028.pdf>)

●受講料無料オンライン講習のご案内

「職場における熱中症予防対策」

- ・職場における熱中症の予防対策について専門講師が分かりやすく解説します！
- ・様々な講習がご自身のタイミングで視聴可能です。

オンライン講習動画は次のURLからご覧ください。

<https://neccyusho.mhlw.go.jp/study2021/>

業種別労働災害発生状況（令和5年速報値）

令和5年3月7日現在

死亡災害						
	令和5年1～2月 [速報値]		令和4年1～2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	85	100.0	128	100.0	-43	-33.6
製造業	16	18.8	33	25.8	-17	-51.5
建設業	25	29.4	34	26.6	-9	-26.5
交通運輸事業	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0
陸上貨物運送事業	17	20.0	16	12.5	1	6.3

死傷災害						
	令和5年1～2月 [速報値]		令和4年1～2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	19,045	100.0	16,500	100.0	2,545	15.4
製造業	2,818	14.8	2,878	17.4	-60	-2.1
建設業	1,347	7.1	1,825	11.1	-478	-26.2
交通運輸事業	398	2.1	477	2.9	-79	-16.6
陸上貨物運送事業	1,637	8.6	1,769	10.7	-132	-7.5

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3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1～2月	17	5	1	0	1	2	2	6	0	0
令和4年1～2月	16	5	0	2	2	0	3	4	0	0
対前年増減	1	0	1	-2	-1	2	-1	2	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3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1～2月	1,637	412	450	118	52	40	83	150	66	1	235	30
令和4年1～2月	1,769	439	463	108	67	35	88	176	79	1	257	56
対前年増減	-132	-27	-13	10	-15	5	-5	-26	-13	0	-22	-26

(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人増加の17人となった。

[死傷災害]

死傷災害は前年比132人減少の1,637人となった。

陸運業 死亡災害の概要（令和5年）

令和5年3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
5年 2月 24日	激突さ れ	フォークリフト	男性	48	貨物自 動車運 転者	25 年	フォークリ フトを用 いた荷卸 し	被災者は客先敷地内において、フォークリフト(2.0t)を用いて荷卸しの作業を行っていたところ、フォークリフトに荷物(高さ2.5m程度)を積載した際、貨物自動車の荷台に積載していたパレット様のものが倒れたことから、その確認を行うために貨物自動車の荷台とフォークリフトの間に入ったところ、フォークリフトが自然に動き出し、貨物自動車の荷台とフォークリフトに積まれた荷物との間に挟まれた。フォークリフトのサイドブレーキをかけていなかった。荷を持ち上げたままフォークリフトの運転席から離れた。
5年 2月 20日	はさま れ、巻き 込まれ	トラック	男性	58	貨物自 動車運 転者	20 年	ダンプ トラック出 発前整備 作業(推 定)	事業場の敷地内において、被災者が9tダンプトラックの車体と荷台の間に挟まれているところを、事業主により発見されたもの。被災者が、荷台の下に立ち入るにあたり、ダンプレバーのロックを確実に施しておらず、また、安全ブロックを使用しなかった。
5年 2月 18日	墜落、転 落	建築物、構築物	男性	53	貨物自 動車運 転者	15 年	玉掛けに て2階か ら荷を下 ろす作業	客先においてコピー機を梱包した4個の大型荷物を建屋内2階(当該2階は1階、中2階、2階とある建屋の2階部分にあたる)にクレーンで搬入する作業中、2個目の荷物を建物内に搬入し終えたのち、空箱を2階窓から地上に下ろす際、労働者1名が2階窓から墜落し死亡した。支えていた荷の落下によりバランスを崩して墜落したものと推定。なお、墜落防止の設備や墜落制止用器具の使用なく作業していた。
5年 2月 13日	崩壊、倒 壊	荷姿の物	男性	72	貨物自 動車運 転者	2年	積荷の状 態確認	被災者はトラック運転者。廃棄物リサイクル業者の作業場で、直方体状に圧縮した段ボールを積み出発したが、積み方のバランスが悪かったため、作業場に戻り地上から荷の状態を確認していたところ、3段に積んであった積荷のうち上の2段が崩れ、被災者が下敷きとなり死亡したものの。
5年 2月 10日	墜落、転 落	トラック	男性	65	貨物自 動車運 転者	47 年	飼料車上 における 作業	飼料車(最大積載量7,850kg、高さ348cm)のタンクに上り、蓋を閉めていた際に何らかの理由で墜落した。当初は意識があり会話可能であったが手術後の合併症により死亡した。目撃者なし。
5年 2月 7日	転倒	その他の環境 等	男性	64	貨物自 動車運 転者	17 年	荷の配送	被災者は、荷の配送先の駐車場で、運転してきた2tトラックの前方で倒れているところを近隣の者に発見されたもの。被災者は、保護帽、帽子を着用しておらず、配送予定の荷はトラックに積まれたままであった。屋外駐車場の路面が凍結しており、滑って転倒したものと推定。
5年 2月 4日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	47	貨物自 動車運 転者	20 年	トレーラー の運転 (石膏 ボードの 輸送)	石膏ボードを積載して片側2車線の国道の下り左側車線を走行していた大型トレーラーが交差点(上下線とも右折専用レーンあり)に差し掛かったところ、対向車線から右折してきた乗用車と衝突し、大型トレーラーが下り車線側歩道に乗り上げ、コンクリート擁壁に激突し、大型トレーラーの運転をしていた労働者が骨盤骨折等の外傷による大量出血により死亡したものの。
5年 1月 31日	墜落、転 落	トラック	男性	59	貨物自 動車運 転者	8年	車両の洗 車	配送先から帰社後、事業場内の洗車場で車両の洗車中、車両のそばで倒れているところを発見された。車両からの墜落と推定。
5年 1月 30日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	54	貨物取 扱業	3年	残土の運 搬	現場(工事)から土砂の搬出のため、ダンプトラックを運転し搬出先に向かっていたところ、ダンプトラックが道路脇にある街灯に激突し横転する単独事故が発生したものの。
5年 1月 30日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	65	貨物自 動車運 転者	10 年		被災者は、国道を走行中、前方で右折待ちのため停車をしていたトラックに追突した。
5年 1月 16日	墜落、転 落	トラック	男性	55	貨物自 動車運 転者	5ヶ 月	トラック荷 積みの準 備を終え 荷台を歩 行中	運転して到着した倉庫の庇の下で、最大積載量4,250kgのウイング車右側のウイングとあおりを開放し、空の荷台にパレット3個(袋物の脱脂粉乳を多数積載)を倉庫のフォークリフトが積むための準備をしていた。準備を終え荷台を後ろ向きに歩行中、約1m下のアスファルト地面に墜落。墜落瞬間の目撃者なし。飛来落下用保護帽は脱げた状態(いつ脱げたか不明)。搬送治療中に頭蓋骨骨折によるくも膜下出血で死亡。

(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。

テールゲートリフター特別教育用テキストのご案内

テキストの予約販売を開始します！

労働安全衛生規則が改正され、令和6年2月1日から、テールゲートリフターを使用した荷を積み卸す作業は、特別教育を終了した作業員でなければ行わせることができなくなります。これまでの間に特別教育を実施しておくことが必要です。

陸災防では、特別教育用テキスト「テールゲートリフター作業員必携」の予約販売を開始します（4月10日から5月31日まで）。予約受付期間中は特別価格にて販売いたしますのでお早めにご利用ください。ご予約分は6月1日から順次発送いたします。

なお、陸災防会員は会員特別価格にて販売（所属支部へのお申込みの場合のみ）いたします。（[支部のご案内](#)）

テールゲートリフター作業員必携 ～テールゲートリフター特別教育用テキスト～

6月1日販売開始予定

定価：990円(税込)

予約受付期間：4月10日～5月31日

会員予約特別価格：890円(税込)

非会員予約特別価格：940円(税込)

※送料は別途ご負担いただきます。

**（陸災防会員は、支部へのお申込みの場合のみ会員
予約特別価格でご購入いただけます）**

予約申込書は次のURLからダウンロードいただけます。

http://rikusai.or.jp/downloads/yoyaku_tgl.doc



表紙イメージ

本テキストは、労働安全衛生総合研究所研究員、主要メーカー3社の技術者、陸災防安全管理士等の専門家が執筆し、全日本トラック協会並びに日本自動車車体工業会のご協力のもと作成したものです。また、テキストに準じた動画教材の販売を7月に予定しております。

ご予約は、陸災防会員は支部へ、非会員は本部へお申込みください

編集後記

労働安全衛生規則等が改正され、その施行に向けた準備が始まっています。

4月から新年度が始まりました。陸災防では事業計画に基づき、引き続き災害防止に尽力してまいります。また、本誌「陸運と安全衛生」にて有益な情報を皆様にお届けできるよう、広報課一同頑張っておりますので、今年度もよろしくお願いいたします。

今月の表紙

弘前城の天守は、江戸時代以前に築かれた「現存12天守」の一つで、東北で唯一の現存天守です。

弘前城跡は弘前公園として開放されており、現在は約2,600本の桜が植栽された桜の名所です。毎年4月下旬から「弘前さくらまつり」が開催され約200万人が訪れます。

陸運と安全衛生 2023年4月号 No.648

2023年4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6,600円(税込・送料込))