

陸運と安全衛生

かもしれない いつも頭に 防衛運転

陸災防「令和5年度 安全衛生標語」交通部門優秀作品

2024

1

No.658



福寿草

・会長年頭挨拶 新しい年を迎えて

 陸上貨物運送事業労働災害防止協会

会長年頭挨拶 新しい年を迎えて (1)

厚生労働省労働基準局長年頭所感 (3)

厚生労働省安全衛生部長年頭所感 (4)

警察庁交通局長年頭挨拶 (5)

安全

労働安全衛生規則等一部改正のQ & A (10)

テールゲートリフター特別教育は、令和6年1月末日までに受けさせましょう！ (13)

【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

安全技術の誕生は、たやすくはない (19)

モータージャーナリスト 森山みずほ

【連載】陸上貨物運送事業における労働災害を少しでも減らすために！

建設現場の安全管理に学ぶ（最終回） (21)

【災害事例とその対策】

近道行為・省略行為をしていませんか？ (27)

労働災害発生状況(令和5年速報) (28)

健康

【連載】マコマコ博士のメンタルヘルス2024

発作が怖い！「パニック障害」を知る (16)

精神科医 夏目 誠

陸災防情報

令和6年度「安全衛生標語」を募集します！ (24)

【支部の活動】京都府支部・京都労働局主催

「物流施設荷役作業現場年末安全パトロール」を実施しました (6)

「年末・年始労働災害防止強調運動」実施中です！ (15)

小企業無災害記録表彰 (23)

陸運事業者のための安全マネジメント研修のご案内 (26)

陸災防の動き (29)

「安全ポスター No.84」のご案内 (30)

関係行政機関・団体情報

【厚生労働省】労働者の転倒災害（業務中の転倒による重傷）を防止しましょう (5)

【厚生労働省】【東京労働局】都道府県労働局がベストプラクティス企業と意見交換を実施 (8)

【環境省】PCBに汚染された絶縁油を含む電気機器等の所有・保管に係る調査にご協力ください (23)



新しい年を迎えて

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 会長 渡邊健二

元日に発生いたしました能登半島地震によりお亡くなりになられた方々に心から哀悼の意を表しますとともに、被災された方々にお見舞いを申し上げます。

令和6年の新春に当たり、日頃から当協会の活動にご理解、ご協力いただいている会員事業場の皆様をはじめ、関係の方々に感謝申し上げます。

昨年は、人手不足、燃料の高騰等が引き続き深刻となる中で、労働安全衛生規則等の改正や時間外労働規制の適用を始めとする2024年問題への対応等が、当業界に大きな影響を及ぼした年でありました。こうした厳しい情勢の中、会員の皆様におかれましては、労働災害防止活動に不断のご努力を継続されておられることに対し、心から敬意を表するものです。

さて、陸運業における労働災害の現状は、死亡災害は会員事業場のたゆまぬご努力により長期的には減少しているものの、昨年は増加に転じ、11月末の速報値で90人と前年同期に比べ20人の増加となりました。一方、休業4日以上死傷者数は速報値で13,551人となり、前年に比べ若干減少していますが、墜落・転落等の荷役関連災害がその多くを占めている状況が続いております。

本年は国の第14次労働災害防止計画の2年目となります。当業界は、労働災害発生状況を踏まえ業種別の重点業種に位置付けられており、陸災防としても労働災害防止5か年計画を策定し、死亡災害については、荷役災害の防止及び交通労働災害の防止、死傷災害については、荷役関係災害の防止を最優先に、総力を挙げて取り組むこととしております。本部・支部、会員事業場が一体となって、計

画的・継続的な安全衛生活動を推進し、目標に向けて一段と努力してまいります。

具体的には、令和6年は次の取組を重点として行うこととします。

第一は、荷役災害の防止です。

陸運業においては、死傷災害の多くを荷役災害が占め、その荷役災害の多くが荷主等の構内で発生している実態にあります。こうした状況を踏まえ、昨年3月に労働安全衛生規則等が改正され、昇降設備、保護帽関係等の改正規定は10月に施行され、テールゲートリフター関係規定はいよいよ本年2月に施行となります。

これに対応して、昨年は「改正労働安全衛生規則等説明会」を実施しその周知を行うとともに、テールゲートリフター特別教育の義務化に向け、社内講師を育成するインストラクター養成講座や作業者を対象とした特別教育を実施し、会員はもちろんのこと荷主等も含めて指導、支援を強化しております。

本年も、改正規則等の履行確保はもとより、墜落・転落、転倒等荷役災害の防止に精力的に取り組んでまいります。

また、フォークリフトに係る事故全般の減少につなげることを目的に従前から取り組んでいますフォークリフト荷役技能検定制度の一層の充実を図り、本検定試験を実施するとともに、出張試験の拡充にも努めてまいります。

第二は、交通労働災害の防止です。

交通労働災害による死亡者数は前年から大きく増加し、死亡者数全体の半数近くを占めております。このため、「陸運事業者のための安全マネジメント研修」を継続して実施するなど「交通労働災害防止のためのガイドラ

イン」に基づく取組を進め、未熟練労働者、高年齢労働者対策と合わせ交通労働災害の防止を推進してまいります。

第三は、健康確保対策の推進です。

陸運業の健康診断における有所見者数の割合は、他業種に比し高い水準にあり、さらに脳・心臓疾患の労災認定件数は業種別で最も多い状況が継続しています。

陸運業界においては、過労死防止の観点から改正改善基準告示が4月から適用されることになっています。この改善基準告示の周知をはじめ、過労死等の大幅減少を目指し、全日本トラック協会の定めた「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対策を推進するとともに、ストレスチェックの実施とその結果に基づくメンタルヘルス対策を一層推進してまいります。

こうした重点的な取組とともに、当協会が実施している諸活動の充実にも取り組んでまいります。

第39回全国フォークリフト運転競技大会は9月28日、29日に中部トラック総合研修センター（愛知県）において、創立60周年記念第60回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会は10月28日に東京において開催します。記念大会にふさわしい内容となるよう準備を進めております。

また、労働災害防止に向けた有益な情報を、迅速かつ適切に会員の皆様にお届けできるよう、広報誌「陸運と安全衛生」の充実を図るとともに、全会員にお届けしている「陸運と安全衛生 Year Book」も引き続き発行してまいります。

陸運業界においては、ドライバー不足や燃料費の高騰に加え、時間外労働規制の適用をはじめとする2024年問題に直面する年となり引き続き厳しい事業環境の下にありますが、我が国の経済活動と国民生活を支える物流の中核として、その機能を果たしていく上でも、優秀な人材を確保するためにも、働く人々が安全で健康に働ける職場環境を確保し、改善していくことは事業者の責務であり、何よりも重要なことであります。

会員事業場の皆様には、当協会の活動に引き続きのご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げますとともに、「年末・年始労働災害防止強調運動」（12月1日～1月31日）が実施されていますこの時期に、「職場の安全衛生自主点検」の実施など労働災害防止の取組になお一層のご尽力を賜りますようお願い申し上げます。

この一年が希望と活力に溢れる良き年となりますよう祈念いたしますとともに、皆様方のご健勝とご発展をお祈り申し上げ、新年のご挨拶とさせていただきます。

本年も陸運業における労働災害の防止に向け積極的な取組を展開してまいります

会員の皆様のご理解・ご協力をよろしくお願い申し上げます

令和6年1月

陸

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

会 長 渡邊健二
専務理事 横尾雅良
職 員 一 同



労働基準局長年頭所感

厚生労働省労働基準局長 鈴木英二郎

あけましておめでとうございます。

新年を迎え、心からお慶び申し上げます。
本年も何とぞよろしくお願い申し上げます。

令和6年の年頭に当たり、改めて日頃の労働基準行政への御理解と御協力に感謝申し上げますとともに、今後の労働基準行政について述べさせていただきます。

第一に、賃金の引上げについてです。

最低賃金については、昨年、昭和53年度に目安制度が始まって以来最大となる全国加重平均43円引上げの1,004円となりました。引き続き、2,030年代半ばまでに全国加重平均1,500円となることを目指してまいります。

また、最低賃金引上げへの対応について業務改善助成金による支援を続けます。さらに、賃上げに向けて、各種支援策・好事例等の周知広報、下請事業者の取引環境の適正化などに取り組んでまいります。

第二に、働き方改革についてです。

建設業、自動車運転者等にも、今年4月から時間外労働の上限規制が適用されます。

こうした業種の長時間労働の背景にある取引慣行の改善に向けて、働き方改革の重要性等に係る周知広報、荷待ち時間の削減等に係る荷主への要請など、関係省庁と連携しながら様々な取組を進めてまいりました。

引き続き労働時間削減等に向けた支援を行ってまいります。

第三に、労働安全衛生対策についてです。

令和5年の労働災害について、休業4日以上死傷者数は10月末時点で99,353人となっており、過去20年で最多となった令和4年同期と比較して2.6%の増加となっています。こうした状況を踏まえ、令和9年度までの5か年計画である第14次労働災害防止計画に基づき、事業者が、自発的に安全衛生対策に取り組むための意識啓発、労働者の作業行動に起

因する労働災害、陸上貨物運送事業等業種別の労働災害等の防止対策などを推進してまいります。

また、個人事業者等について、令和4年5月から検討会において安全衛生対策のあり方などについて検討を進め、昨年10月に報告書を公表しております。本年は、報告書を踏まえ、具体の対策を検討してまいります。

第四に、労災補償における対応についてです。

精神障害の労災認定基準について、令和5年9月に、業務による心理的負荷評価表へいわゆるカスタマーハラスメントといった具体的出来事等を追加しています。一層迅速・適正な労災補償を行ってまいります。

労災保険の特別加入制度について、特別加入制度の対象にいわゆるフリーランス新法に規定する特定受託事業者を追加することとしており、本年秋の施行に向けて準備を進めてまいります。

第五に、労働条件の明確化についてです。

労働政策審議会における検討結果を踏まえ、令和5年3月に、無期転換ルールについて、無期転換申込権が発生する契約更新時における労働基準法に基づく労働条件明示事項に、無期転換申込機会と無期転換後の労働条件を追加するとともに、労働契約関係の明確化について、同法に基づく労働条件明示事項に、就業場所・業務の変更の範囲を追加する改正を行いました。令和6年4月の施行に向けて、改正内容等の周知に取り組んでまいります。

以上の施策を中心に、労働条件が確保できるよう、職員一同全力を挙げて取り組んでまいりますので、今後とも、一層の御理解、御協力を賜りますようお願い申し上げます。新年の挨拶とさせていただきます。



安全衛生部長年頭所感

厚生労働省労働基準局安全衛生部長 小林洋子

謹んで新春のお慶びを申し上げます。令和6年の年頭に当たり、改めて日頃の労働安全衛生行政への御理解と御協力に感謝申し上げます。

近年の労働災害の発生状況を見ると、労働災害による死亡者数は減少しているものの、労働災害による休業4日以上之死傷者数については、増加傾向にあります。これは労働災害発生率が高い高齢労働者が増加しているほか、我が国の大半を占める中小規模事業場において安全衛生に関する取組が必ずしも十分とは言えない状況があることなどが要因と受け止めております。陸上貨物運送事業においては、令和5年10月末の速報で休業4日以上之死傷者数が12,198人と、前年同期比1.7%減となっており、前年とほぼ同水準となっています。

また、精神障害による労災認定件数は年々増加しているとともに、何らかの疾病を抱えながら働く労働者も増加しています。こうしたことを踏まえ、メンタルヘルス対策の強化を含む産業保健活動を推進していく必要があります。

さらに、化学物質による健康障害の防止や石綿使用建築物の解体等工事に係る対策の着実な実施が必要となっております。

これらの課題に対応するため、今年度を初年度とする「第14次労働災害防止計画」において、中高年齢の女性を中心とした労働者の作業行動に起因する労働災害防止対策、高齢労働者の労働災害防止対策、業種別の労働災害防止対策、労働者の健康確保対策の推進、化学物質等による健康障害防止対策の推進等、8つの重点事項を掲げ、重点事項ごとの取組を推進しております。

高齢労働者の労働災害防止対策を推進するため、「エイジフレンドリーガイドライン」に基づく対策を実施する中小事業者等に対する支援を行います。特に、中高年齢の女

性労働者を中心に転倒等の増加が顕著であることから、作業場所の床や通路の躓き対策等と併せて、スポーツの習慣化等を通じた労働者の身体機能の維持向上の取組を推進していきます。

また、長期的に増加傾向にある貨物自動車での荷役作業における労働災害を防止するため、昨年3月に労働安全衛生規則が改正され、昨年10月より最大積載量2トン以上の貨物自動車での荷役作業において、昇降設備の設置や保護帽の着用が義務化されています。加えて、本年2月からはテールゲートリフターの操作の業務について特別教育の実施が義務化されます。これら法令の周知徹底を図るとともに、荷主に対しても、「荷役作業における安全ガイドライン」等を引き続き周知することで、荷役作業における労働災害防止対策を進めてまいります。

さらに、個人事業者等に対する安全衛生対策についても令和4年5月から個人事業者等に関する業務上の災害の実態把握、有効と考えられる安全衛生対策のあり方などについて検討を進め、昨年10月末に報告書を公表しております。本年は、報告書を踏まえ、法令改正等の検討を進めてまいります。

大切な従業員の安全と健康を守ることは事業者の責務です。さらに、安全衛生への取組は、労働災害発生に伴う経済損失を回避・軽減することができるだけでなく、安全な職場であることのPR等を通じて人材の確保・定着を可能とし、職場の活性化につながるものです。つまり、「コスト」ではなく「投資」だと考えています。こうした、基本的な考え方のもと、労働災害防止団体や労使団体を始め関係者の皆様と連携し、日々の仕事が安全で健康なものとなるよう取組を進めてまいります。今後とも、労働安全衛生行政への一層の御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。



交通局長年頭挨拶

警察庁交通局長 太刀川浩一

元日に発生いたしました能登半島地震によりお亡くなりになられた方々に哀悼の意を表しますとともに、被災された方々にお見舞いを申し上げます。

皆様には、日頃から陸上貨物運送事業に係る交通事故防止対策に御尽力いただきますとともに、警察行政の各般にわたり、深い御理解と多大な御支援をいただいておりますことに対し、厚く御礼申し上げます。

さて、昨年の交通事故による死者数は、2,678人で、前年比+68人となり、8年ぶりに増加に転じたほか、こどもが犠牲となる痛ましい交通事故や、飲酒運転をはじめとする悪質・危険な運転による交通事故も依然として後を絶たず、憂慮すべき状況です。

このような交通情勢を踏まえ、警察といたしましては、第11次交通安全基本計画に基づき、各界各層と連携しながら、こどもや高齢者をはじめとする歩行者の安全確保、自転車等の遵法意識の向上に向けた交通安全教育や

広報啓発活動の推進、飲酒運転等の悪質・危険な交通違反の指導取締り等の多角的な取組を、これまで以上に、効果的かつ強力に推進してまいります。

とりわけ、全ての自転車利用者に乗車用ヘルメット着用の努力義務が課されたことや昨年7月に施行された特定小型原動機付自転車に関する交通ルールについて周知していく必要があります、交通安全活動に対する皆様の御協力が必要不可欠と考えております。

貴協会におかれましては、引き続き、貨物自動車に係る交通事故防止を図るとともに、事業に携わる運転者が一般ドライバーの模範となるよう、適切な運行管理や効果的な運転者教育の実施について、なお一層の取組をお願い申し上げます。

結びに、貴協会のますますの御発展と皆様の御健勝、御多幸を祈念いたしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

【厚生労働省からのお知らせ】

労働者の転倒災害（業務中の転倒による重傷）を防止しましょう

近年、中高年齢の女性労働者を中心に業務中の転倒による骨折等の事故が増加しており、平均休業日数も約47日となるなど、被害は極めて甚大なものとなっています。

リーフレットを活用して被害の防止・軽減に取り組みましょう。



事業者向けリーフレット



労働者向けリーフレット

陸災防京都府支部・京都労働局主催

「物流施設荷役作業現場年末安全パトロール」を実施しました

京都労働局長が陸災防京都府支部長とともに物流施設を巡視

陸災防京都府支部は、令和5年12月14日(木)、京都労働局と合同で、物流施設荷役作業現場年末安全パトロールを実施しました。安全パトロールは、日本通運株式会社京都支店ロジスティクス営業部洛南事業所南京都物流センターにおいて、京都労働局赤松俊彦局長及び京都府支部岡本俊一支部長が行い、京都南労働基準監督署長、国土交通省近畿運輸局京都運輸支局長ほか関係者が参加しました。

この安全パトロールは、陸運業における休業4日以上労働災害が物流取扱量の増加などの影響を受け増加していること、また、年末年始は慌ただしくなり、通常作業に加え非定常作業等も増えるなど労働災害の多発が懸念されることから、物流施設の荷役作業現場の安全衛生意識を高め、労働災害防止を図る取組を推進するため行ったものです。

当日は、NHK、KBS京都でテレビ報道され、新聞（読売、産経）にも記事が掲載されました。



日本通運株式会社京都支店ロジスティクス営業部洛南事業所南京都物流センター

開会・概要説明



開会挨拶において、年末年始の労働災害防止を訴える京都労働局赤松俊彦局長



業界の課題と労働災害防止対策の必要性を述べる陸災防京都府支部岡本俊一支部長

場内巡視



コンテナ車へのアプローチ用のフォークリフト専用スロープ



安全通路や用具等の整理整頓状況を巡視



フォークリフトによる荷役作業を巡視



場内巡視を行う京都労働局長(右)、陸災防京都府支部長(左)



テールゲートリフターによる作業を巡視



トラック荷台からの墜落防止措置（保護帽、昇降設備）を巡視

講評



専門家の立場から、陸運業の労働災害の現状や対策のポイントを伝える陸災防島田弘和安全管理士



場内巡視・講評を受け、日本通運株式会社京都支店中村佳史部長は、職場環境の更なる改善に意欲を示しました

労働災害を防ぐには、事業者・労働者双方が認識を高め、労働災害防止のための基本ルールを徹底することが大切です。
設備や作業行動などの見直しを行い、取組を進めましょう。
ご安全に！

【厚生労働省】 【東京労働局】

都道府県労働局がベストプラクティス企業と意見交換を実施しました

厚生労働省では、「過労死等防止啓発月間」の一環として「過重労働解消キャンペーン」を毎年11月に展開し、長時間労働の削減等の過重労働解消に向けた取組を推進するため、使用者団体・労働組合への協力要請、リーフレットの配布などによる周知・啓発等の取組を集中的に実施しています。この取組の中で、例年、都道府県労働局長がベストプラクティス企業（時間外労働の削減等を始めとした働き方改革に積極的に取り組む企業）やそれに協力する取引先企業等との意見交換を実施しており、当該企業の取組事例を収集するとともに、ホームページなどを通じて地域に紹介しています。今年度は陸運業者が多く選定されています。

この度、**東京労働局長**がベストプラクティス企業である道路貨物運送事業者へ職場訪問を実施しましたのでご紹介します。

【訪問の概要】

1 訪問企業

●道路貨物運送事業者

企業名：株式会社 ユーネットランス 羽村
営業所

従業員数：556名（企業全体）

事業内容：一般貨物自動車運送業

●取引先事業者

企業名：NEXT Logistics Japan 株式会社

従業員数：60名

事業内容：陸上貨物取扱業（様々な業種業態の荷主企業、運送事業者などが共同出資して2018年に設立。ドライバー不足、輸送量の低下などの物流業界が直面する「2024年問題」に対応するためのソリューションを、荷主企業や運送事業者提供している。）

2 訪問当日の状況

当日は、美濃芳郎東京労働局長が尾崎行雄東京運輸支局長とともに訪問し、NEXT Logistics Japan 株式会社梅村幸生代表取締役社長と株式会社ユーネットランス石川清茂代表取締役副社長から取組状況についてご紹介をいただきました。

また、株式会社ユーネットランスのドライバーの方からオンラインでお話を伺いし、その後、4者で物流の現状などについて意見交換を行いました。

3 主な取組事例

●NEXT Logistics Japan 株式会社の取組

(1)中継輸送

従来、1人のドライバーが行っていた関東・関西便について、中部地方の拠点の中継地点としてドライバーチェンジをすることにより、**宿泊を伴う運行が減少し**、ドライバーの負担軽減を実現。

(2)ダブル連結トラック

2つのコンテナを連結して輸送できる「ダブル連結トラック」を活用し、**1台で、大型トラック2.5台分の輸送を実施**。

(3)混載輸送

従来、自動車部品、食料品、紙製品など、各荷主から委託を受けた各運送事業者が輸送していたが、混載して輸送することにより、**積載率が平均65%、最大89%に向上（業界平均38%）**。

さらに、高度な情報処理システムにより、形状、重量等が異なる荷物を最適に積み込むための組合せを迅速に割り出し、**配車時間を40秒に短縮（人の手では2時間以上かかる）**。

●株式会社ユーネットランスの取組

上記NEXT Logistics Japan 株式会社のソリューションを活用するとともに、以下の取組を実施している。

(1)経営トップのリーダーシップと労働組合との連携

ドライバーへの時間外労働の上限規制適用を見据え、経営トップが労働組合と話し合い、**36協定の上限時間を80時間に引き下げた**。また、賃金体系の見直しも含めた労働環境改善について、毎月、労使懇談会を実施するなど、労使間で意識共有を図る。

(2) 荷主との協力

ドライバーから労働時間削減のために必要な改善提案を募集し、荷主に対して協力を求め、分散していた荷積み場所の集約化や発注状況の早期把握等を実施。

また、荷主に対し、「物流革新に向けた政策パッケージ」を基に、「標準的な運賃」などに配慮した契約を進めるなどの活動を実施。

(3) きめ細かい労務管理の実施

労働時間管理のデジタル化を進め、経営

者が随時各労働者の労働時間を確認し、時間外労働の管理を徹底。

また、時間外労働の上限時間を超えないよう、長い拘束時間となる運行ルートなどを特定のドライバーに固定せず、労働時間・拘束時間の平準化を実施。



（左から）尾崎東京運輸支局長、美濃東京労働局長、NEXT Logistics Japan(株)梅村社長、(株)ユーネットランス石川副社長

【都道府県労働局におけるベストプラクティス企業（令和5年度 陸運業関係）】

※令和6年1月10日現在。陸災防調べ。都道府県名から関係資料にリンクします。

青森	三八五流通株式会社	長野	中央運輸株式会社
岩手	白金運輸株式会社	愛知	株式会社ニチレイ・ロジスティクス東海
宮城	全農物流株式会社東北支社宮城営業所	滋賀	滋賀近交運輸倉庫株式会社（ <u>取組紹介</u> ）
秋田	株式会社大仙物流	大阪	レンゴーロジスティクス株式会社、レンゴー株式会社
山形	山形陸運株式会社	和歌山	光運輸株式会社
福島	丸カ運送株式会社	島根	山陰福山通運株式会社
茨城	関東総業株式会社	岡山	株式会社赤田運輸産業
栃木	株式会社ウナン	広島	広島ロータリー輸送株式会社
群馬	株式会社ボルテックスセイゲン	徳島	大輪総合運輸株式会社
埼玉	トーエイ物流株式会社	香川	帝國製菓株式会社（荷主企業として）
千葉	総武物流株式会社	愛媛	道前運送株式会社
東京	株式会社ユーネットランス羽村営業所、NEXT Logistics Japan株式会社	高知	株式会社中四国丸和ロジスティクス
神奈川	久留米運送株式会社神奈川支店	佐賀	F-LINE株式会社佐賀バルク物流センター
新潟	東部運送株式会社	大分	九州ライトニング物流有限会社
富山	大和トランスポート株式会社	宮崎	株式会社FK物流

貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る 労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑫

テールゲートリフターの取扱いに関する質疑応答です

Q1 テールゲートリフターは、年次点検、月次点検などの定期自主検査をしなければならないのですか。

A1 テールゲートリフターは、労働安全衛生規則第151条の75 第2号の「荷役装置」に該当しますので、同条に基づき作業開始前の点検を行わなければなりません。年次点検や月次点検は義務づけられていませんが、メーカーの取扱説明書に従った点検を行うように心がけてください。

Q2 ガスポンペを垂直式テールゲートリフターで積み卸すときは、作業者が一緒に乗って支える方が安全だと思われるがどうですか。

A2 どのような荷であっても、取扱説明書等でテールゲートリフター動作時の作業員の搭乗を認めていない場合には、人が荷と一緒に乗って荷を支えながらテールゲートリフターを操作することは、主たる用途以外の使用に当たる場合があります。

Q3 垂直式テールゲートリフターにはキャストストッパが無いものがありますが、昇降作業及び点検ではどうするのですか。

A3 昇降作業では、ゴム製のキャストストッパを使用して荷のずれを防止する方法があります。点検においては、キャストストッパの項目は省略してください。

Q4 テールゲートリフターの点検項目はありますか。

A4 テールゲートリフターが正常に作動する状態であることを確認するために、昇降板の昇降、展開、格納等の作動確認、昇降板や油圧ホース等の損傷の有無といった状態確認などを行う必要があります。具体的な点検項目については、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須携）の31ページ又はテールゲートリフターの安全作業ハンドブック5ページに記載しています。

テールゲートリフター日常点検項目		【 年 月 日実施】	
1 作動確認(異音確認を含む)		正常	異常
① 昇降		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② 展開・格納		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③ キャスターストッパ (本体の亀裂、損傷、変形、腐食、スプリングのへたり、変形)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
④ ゲートロック		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑤ チルトブロック(後部格納式のみ)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 状態確認(本体の亀裂、損傷、変形、腐食、水平度(前後左右のねじれ))		正常	異常
① 昇降板		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② 昇降板の折れ部(床下格納式のみ)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 油圧配管、油圧ホース、油圧シリンダ		正常	異常
① 亀裂、損傷、腐食、劣化		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② 接手のゆるみ、油漏れ		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 電気		正常	異常
① メインスイッチの損傷、機能確認		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② 操作スイッチの損傷、機能確認		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③ リモコンコードの損傷		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 ワイヤロープ(垂直式のみ)		正常	異常
① 素線切れ		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② 損傷、変形、摩耗		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 緊急停止装置(垂直式のみ)		正常	異常
① 作動確認		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② 亀裂、損傷、変形、腐食		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

【参考】潤滑状態の確認: グリース塗布は1か月ごと
※寒冷地では塩化カルシウムによる腐食が劣化要因になるため注意が必要である。

点検実施者	
-------	--

貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る 労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑬-1

テールゲートリフター特別教育に関する質疑応答です

Q1 特別教育の講師になるための教育を受けた場合、教育を実施できるのは自社内だけで
すか、他社でも教育できますか。また、特別教育を受けた作業員が他の作業員に対する特別
教育の講師になることができるのですか。

A1 自社内での教育に限定するものではありません。また、特別教育の講師に資格要件
の定めはありませんが、安全衛生特別教育規程第7条の4に定める、テールゲートリフ
ターの操作の業務に係る特別教育の科目及び範囲を規定の時間実施するために、イン
ストラクター養成講座を受講した方に特別教育を行っていただくことを推奨します。

Q2 最大積載量2トン未満の軽自動車でもテールゲートリフターの操作には特別教育が必要
ですか。

A2 特別教育に関しては最大積載量の規定がないため、最大積載量が2トン未満の貨物
自動車であっても、テールゲートリフターによる荷役作業に従事する者には、特別教
育が必要です。

Q3 6ヵ月以上従事しているものに対する特別教育は、学科45分でよいのですか。

A3 学科教育のうち、「テールゲートリフターに関する知識」について、45分以上と
することができますが、「テールゲートリフターの操作に関する知識」と「関係法
令」の省略はできないため、学科教育は最低でも、3時間15分は必要です。

Q4 倉庫内での作業で、荷主の作業員が、テールゲートリフターの昇降板上に乗って荷を
支える行為でも特別教育は必要ですか。

A4 昇降板上に荷とともに乗って昇降しながら荷を支える行為は主たる用途以外の使用
であり、荷主の作業員であっても行ってはならない行為です。

テールゲートリフターを用いた荷役作業を荷主の作業員が行う場合には、当該荷主
の作業員もテールゲートリフターの操作の業務に係る特別教育の受講が必要です。

Q5 特別教育は2月1日以降実施すればよいのですか。一方、2月1日以降テールゲート
リフターによる荷役作業に従事する者には、いつ特別教育を実施すればよいのですか。

A5 2月1日以降は、特別教育を修了した者でないとテールゲートリフターを使用する荷
役作業に従事することができませんので、1月31日までに特別教育を実施しておく必要
があります。また、2月1日以降、テールゲートリフターによる荷役作業に従事する者
は、当該作業に従事するまでに特別教育を実施しておくことが必要です。

貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る 労働安全衛生規則等一部改正のQ&A⑬-2

テールゲートリフター特別教育に関する質疑応答です

Q6 特別教育を受けた作業者には修了証の発行が必要ですか。誰が発行するのですか。

A6 特別教育を実施した者に当該特別教育に係る修了証を発行する義務はありませんが、受講修了者が例えば、荷主等に対して当該特別教育を受講していることを示すために修了証を所持していることは望ましいものです。

修了証は、当該特別教育の実施者（社内で実施した場合は事業主）が発行することとなります。

なお、陸災防では、テールゲートリフターの操作の業務に係る特別教育受講記録を記載できる「テールゲートリフターの安全作業ハンドブック」を提供していますのでご活用ください。

Tale Gate Lifter Safe Work Handbook

テールゲートリフター特別教育受講記録

受講者氏名	
-------	--

学科教育

科 目	時 間	受講日	講習実施者
テールゲートリフターに関する知識			
テールゲートリフターによる作業に関する知識			
関係法令			

実技教育

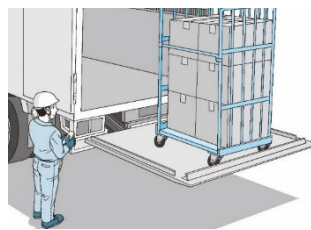
科 目	時 間	受講日	講習実施者
テールゲートリフターの操作方法			

Q7 昇降板上にある荷を卸す作業のみでも特別教育は必要ですか。

A7 キャスターストッパの操作も含め、テールゲートリフターの操作を全く行わず、昇降板上にある荷を卸す作業のみを行うのであれば、特別教育は不要ですが、厚生労働省は特別教育の受講を推奨しています。

テールゲートリフター特別教育は、 令和6年1月末日までに受けさせましょう！

令和6年2月1日から、テールゲートリフターの操作の業務（テールゲートリフターが設置された貨物自動車に荷を積卸しする作業を伴うものに限る。）に労働者をつかせるときは、特別教育の実施が義務付けられます。現在テールゲートリフターの操作の業務についている者には、施行までの間に特別教育を受けさせましょう。



- 特別教育の対象者は、テールゲートリフターの稼働スイッチを操作する者だけでなく、荷のキャストストップ等の操作、昇降板の開閉や格納など、テールゲートリフターを使用する業務を行う者も含まれます。また、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、又は卸す作業を行う者にも教育の実施が推奨されています。
- 荷を積み卸す作業を伴わない定期点検等の業務は、特別教育の対象ではありません。
- テールゲートリフターが設置された貨物自動車の最大積載量の縛りはありません。白ナンバーの軽トラックに設置されたテールゲートリフターを操作する場合も特別教育が必要です。
- 特別教育は、法令で定められたカリキュラム（学科4時間、実技2時間）に基づいて、事業者が実施する必要があります。

【学科教育】

- テールゲートリフターに関する知識 1.5時間
- テールゲートリフターの操作に関する知識 2時間
- 関係法令 0.5時間

【実技教育】

- テールゲートリフターの操作の方法 2時間

- 特別教育の講師に関し、資格要件の定めはありませんが、学科及び実技の科目について十分な知識、経験等を有する者でなければなりません。陸災防では、社内で特別教育を行う講師の養成講座を開講しています。
- 社内に教えられる方がいない場合は、陸災防都道府県支部など、外部機関が実施する作業向けへの講座を受講させる方法もあります。



テールゲートリフター特別教育インストラクター養成講座 （陸災防本部及び支部で開催）

特別教育の講師は、学科及び実技の科目について十分な知識及び経験等を有する者が行う必要があります。

本講座では、特別教育における教え方のポイントなどを教授するとともに、社内での特別教育に利用できるパワーポイント教材等をご提供します。

また、本講座の修了者は、特別教育の実施にご活用いただける動画教材（DVD）を割引価格でご購入いただけます。

【カリキュラム ※休憩時間を含め、5時間半です。（昼休みを除く。）】

- ・オリエンテーション
 - ・インストラクターの心構え
 - ・関係法令
 - ・テールゲートリフターに関する知識
 - ・テールゲートリフターによる作業に関する知識
 - ・実技教育の実施方法（本講座では実機は用いません。実技教育で実施すべき事項について説明します。）
 - ・質疑応答
- 陸災防本部ホームページにおいて本部開催分の日程をご案内しております。
<http://rikusai.or.jp/measures/niyakuboushi/#kyouiku>
 - 支部においても同講座を開催します。開催状況は支部へお問合せください。
http://rikusai.or.jp/guide_of_association/shibu/

テールゲートリフター作業向け特別教育 （陸災防支部で開催）

陸災防の各支部にて、特別教育を開催します。陸災防支部で実施する特別教育には、学科教育のみ（実技教育は、普段使っている車両を使って社内で行う）のコースと、実技教育まで行うコースがあります。支部によって実施するコースが異なりますので、詳しくは各支部にお問合せください。

●支部のご案内

http://rikusai.or.jp/guide_of_association/shibu/



「年末・年始労働災害防止強調運動」実施中です！

～ 12月1日から1月31日 ～

陸災防では、12月1日から1月31日まで「年末・年始労働災害防止強調運動」を実施中です。

「陸上貨物運送事業労働災害防止計画」（期間 令和5年度～令和9年度）に基づき、

- 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。（令和5年は、4,243人以下。）
- 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。（令和5年は、87人以下。）
- 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。

とした目標を設定し、その目標を達成するため、積極的な安全衛生活動を展開しているところです。

令和5年の労働災害発生状況は、死亡災害が大幅に増加しています。特に、交通事故の増加が顕著です。一方、死傷災害はわずかに減少しています。

死傷災害では、墜落・転落、動作の反動・無理な動作による災害が相変わらず高い割合で推移するとともに、転倒、はさまれ・巻き込まれ、激突されによる災害も増加していることから、近年課題としている荷役災害の防止に、より一層強力に取り組む必要があります。さらに、労働者の高齢化に伴う災害も深刻化しており、厚生労働省が示した「高齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン」（エイジフレンドリーガイドライン）を踏まえ、高齢労働者の労働災害を防止することも必要です。

こうした陸運業における労働災害の課題を踏まえ、その防止対策を推進するに当たっては、各企業・事業場においては、労働安全衛生関係法令を遵守することはもとより、職場の安全衛生管理体制を確立して適切に機能させるとともに、経営者と従業員が一致協力して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す。

こうした認識の下、本年死傷災害が多発している荷役災害を中心に、労働災害防止対策への取組を一層進めてまいります。

各企業・事業場におかれましては、労働安全衛生関係法令及び陸運労働災害防止規程を遵守することはもとより、経営トップが労働災害防止のためにその所信を明らかにし、自らが職場の安全パトロール等を行い、労働災害防止について従業員へ呼びかけください。また、「職場の安全衛生自主点検表」を用いて安全衛生管理体制を確認いただくとともに、「荷役ガイドライン」に基づき、荷主等の協力を得て積卸し作業の内容の確認・把握を行い、荷役作業に伴う安全上の確認事項をあらかじめ運転手に提供できるよう、荷主等との「運送契約時に必要な連絡調整に係る事項」の文書による取決めや「安全作業連絡書」をご活用ください。定期健康診断の完全実施と事後措置の徹底も併せてお願いいたします。

経営者と従業員が一致協力して自主的な安全衛生活動を継続的・効果的にお取り組みいただきますようお願いいたします。

「実施要綱」及び「職場の安全衛生自主点検表」↓

http://rikusai.or.jp/wp-content/uploads/pdfs/boushi_youkou.pdf



テールゲートリフター

思いもよらない危険が潜む

職場で徹底 正しい作業

令和5年度安全衛生推進者研修資料

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

皆様から好評を博しております精神科医夏目誠先生ご執筆による「マコマコ博士のメンタルヘルス」につきましては、夏目先生のご厚意により令和6年も引き続き連載いたします。ついでに今号より「マコマコ博士のメンタルヘルス2024」としてあらためて連載スタートいたします。今後ともメンタルヘルス（心の健康）確保にお役立てください。

【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 2024
(第1回)

テーマ「発作が怖い！「パニック障害」を知る」

精神科医 夏目 誠

精神科産業医として社内の上司や人事担当者から相談される案件の中には、「電車通勤していた社員が、急にバイクで来たいと必死に訴えている、どうすれば良いのか」があります。どう対処すれば、良いのか。以下に、事例を挙げながら説明します。

28歳の中野浩紀さん(仮称・以下同じ)です。相談に来たのは上司の大山課長さん。とりあえず面談をしました。

「バイク通勤をしたい」と懇願を！

産業医：部下が突然、バイクで通勤したいと…

課長：必死な形相で訴えるので、OKしようかと思ひ、人事に連絡したら、「社内規定にはないので難しい。例外扱いはできない」と言われました。彼に伝えれば、「乗車中、動悸がし苦しい。死んでしまうのではないかと不安で、不安で。最近は毎日だ。バイクなら通勤できます。人事に内緒で」と強く訴えられ困っています。

産業医：「パニック障害」です。中野さんに了解を取って、相談室に来るように連絡してください。

「4コマ漫画」最も多い「パニック障害」
“パニック”発作が

事例に示したパニック障害はメンタル疾患の代表です。多くの人に見られます。女性に多いようですが、「バイクで行きたい」の訴えは男性がほとんどです。バイク通勤より、医学的対応が優先しポイントになります（バイクは認めない）。

「予期不安」が強い

思うと起こりやすい
自己暗示にはまる

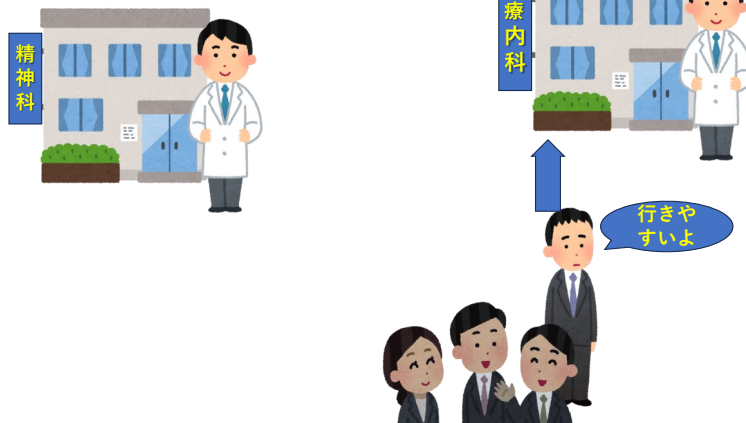


また起こるのでないかと想像してしまう＝
「予期不安」だ

“心臓の動悸が激しくなる”、“呼吸困難になる”などの恐怖状態を「パニック発作」と呼びます。突然に生じ、死ぬのではないかとという恐怖に陥るのです。

恐怖が強度なので、また起こるのではないかと、自分で予期するようになります。予期不安と呼びますが、自己暗示みたいですね。

まずは受診を



では、どうすれば良いのでしょうか？心療内科やメンタルクリニック、精神科への受診です。

最初はクスリで不安を鎮める

クスリの飲めば
ラクになります



定期的に服用か
不安発作前に
服用の2方法が

治療は、最初は不安を鎮めるために抗うつ剤の少量投与から始めます。あるいは不安に対し抗不安剤を処方することもあります。

行動療法が根治に有効

不安に少しずつ
慣れるように
誰にでも
不安はあるから

段階的に不安状態に
チャレンジする

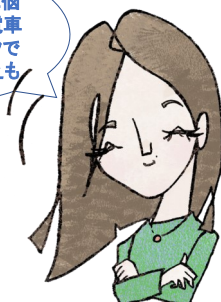


本格的治療として行動療法があります。少し複雑なので略しますが、効果は大きく、根治療法になります。

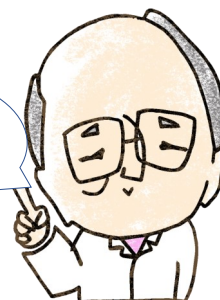
最後に「マコトの一言」で締めくくります。

マコトの一言

パニック障害に悩む人が多い。電車通勤からバイクで来たいとの訴えも



心療内科などに受診を。初めはクスリで不安を鎮め、行動療法と言う根治法もある。



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9回 「安全技術の誕生は、たやすくはない」

クルマの安全性を確保するためには、設計、開発時はもちろん、数多くのテストが繰り返されています。安全性を評価するテストは、一般ユーザーの目に触れることはほとんどありませんが公平かつ実際の交通環境を限りなく再現していなければいけないため、クルマの開発同様、とても高い技術力が問われる部分でもあります。

今回はそんなクルマの安全性テスト現場の様子をご紹介しますと思います。

今回訪れたのは、茨城県にある日本自動車研究所・城里テストセンター（通称JARI）。高速周回路や衝突実験場、多用途試験路などあらゆる安全性のテストが行える施設です。

中でも新設されたADAS（読み方：エーダス）対応試験場は、時速60～80キロの交差点試験ができること、24時間365日テストが可能という世界にも誇れる施設です。

このADAS（先進運転支援システム）は、ドライバー不足の物流業界の救世主として今、期待されている技術。

ADASは「Advanced Driving Assistant System」の略称で、事故を防げるよう、自動車が周囲の情報を取得して警告や運転を制御するなど、運転を支援してくれる機能の総称です。

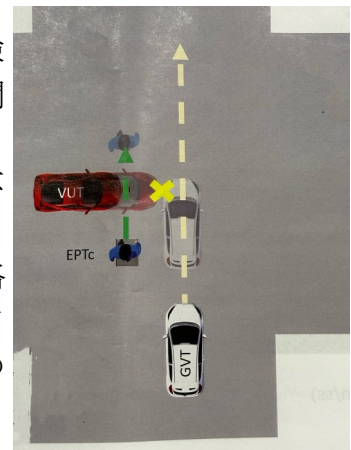
このADASが導入されると障害物の検知などをシステムが一早く感知してくれることでドライバーの負担がグッと軽減されること、また近い将来この技術を活用し隊列走行や自動運転レベル4による無人化運転も想定されており、世界各国で実用化に向けた開発が盛んになっています。

ただこの夢のような技術をテストするためには、先にも書いたように再現性がポイントとなります。

たとえば・・・歩行者の飛び出しを検知して避けられるのか？ バイクが割り込んできた時の反応は？ 街中を走ることを想定すると、人や自転車、バイクなどあらゆるサイズ、速度と同じような動きをするロボットが必要となります。当然、街行く人は大人も子どももいるわけで、すべてをテストしなければ安全性は実証できません。

なので車両だけでなく、ターゲットの開発も重要なファクターとなり、これがまた大変なことなのです。

余談ですが今では当たり前のようになったAEBS（衝突被害軽減ブレーキ）。まだこの機



能が市場に出回る十年以上前ですが、このAEBSをテストするためのテスト!! に立ち会ったことがあります。当時は助手席から長い棒のようなものを出し、その棒の先に障害物に見立てたものを取り付け、隣の車線を走るクルマがどこでこの障害物を検知するか・・・といった、今思うととても原始的な方法でテストをしていました。というのも万一、テストがうまくいかなかった時に両車にダメージがなく、でも確実に速度や距離、位置の再現性を正確にするということは難題だったのです。

現在は、もちろん技術は向上し、先進的なテストが行われていますが、同時に求められる安全技術の内容も年々複雑化しています。

先にお話ししたADASのテストもそうで、交差点で歩行者に見立てたダミーが人と同じ動きをしないと正しく計測できません。

ダミーをモーターで動かすのか？ 歩く速度や姿勢を安定させるには？ 色々な問題点が当初ありましたが、現在では欧州の衝突試験でも使われている、高性能なダミーを搭載させるためのプラットフォームも登場しました。このプラットフォームは一見するととても小さく、普通の箱のように見えますが、タイプがいくつかあり最高速度90~100km/h、歩行者、バイク、自転車、トラックなども載せて動かすことができる高性能なものとなっています。あらかじめデータを入力することでテストしたい方向への移動、加速が繰り返し行え、コンパクトなので施設内でも簡単に移動ができるのも特徴ということ。このプラットフォームのおかげで、対歩行者のテストもよりスムーズに行われるようになったと、担当者の方は話してくれました。

下世話な話ですが・・・このプラットフォーム1台の価格は公表されていませんが、クルマ1台どころか家を買える・・・というレベルのようで！ 世界各国のテスト現場に貸し出しをしてテストが行われているそうです。

これはほんの一部にすぎませんが、とにかく様々なテクノロジーが駆使され、日々このJARIではテストが繰り返され、安全性の評価・研究が行われています。今回は安全性に着目しましたが、このほかにも環境や新モビリティなどの研究、開発も行われており、そういった成果が私たちの交通社会にフィードバックされているのです。

なかなか人目には触れない存在ですがクルマの新しい技術が世に出るまでは、本当に様々な分野の努力が詰まっているんですね。



このロボットの上にダミーなどが載せられる

【連載】陸上貨物運送事業における労働災害を少しでも減らすために！

「建設現場の安全管理に学ぶ」第6回(最終回)

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 安全管理士

ここまで5回にわたって建設現場における安全管理の実際として、陸運事業場にも参考になりうる活動や取組をご紹介します。

今回で最終回、少し細かなことになるかもしれませんが、同様に参考になるものを簡潔に取り上げておきます。

◆玉掛け作業の安全フロー◆

建設現場で提唱されている（取り組まれている）「玉掛け作業の安全フロー」です。

- 1 玉掛け用具の状態確認
- 2 チョイ巻き（30cm）：吊り荷の状態確認、3秒停止
- 3 吊り荷から3m 離れる
- 4 荷の吊り上げ：介錯ロープ使用

建設現場ではよく「玉掛け作業の333運動」という啓蒙ポスターが掲示されているのを見掛けます。地切り時にはチョイ巻き30cm+3秒停止、吊り荷から3m 隔離、の周知徹底です。

◆玉掛ワイヤー点検の「み・ぎ・あ・し」◆

多くの建設現場で、玉掛ワイヤーロープやベルトスリングの点検後の確認色を決めています。

現場によっては毎月、頻繁な現場では毎週、これらを点検し、素線切れ、損傷、変形の有無を確認し、合格なら点検済み「良好」を示すために、ワイヤーロープやベルトスリングにカラーテープを巻きつけています。

この色の循環が、み：緑、ぎ：黄、あ：赤（または青）、し：白、なのです。例えば12月の点検色が黄色なのに、現場に緑色のカラーテープが巻かれた玉掛ワイヤーが在れば、未点検で使用不可、となります。

この「みぎあし」による点検色は、どこの建設現場でもほぼ定着しています。

◆安全対策も明確にした「作業手順書」◆

建設現場においては様々な作業手順書が作成されています。勿論、各建設現場で汎用性がありますから、本店で作成していたり、専門工事業者が作成したものを取り寄せたりし

て、これを本店で精査して採用するなりの方方法もとられています。これを適宜、各工事現場において同様の作業が行われる場合に活用し、作業工程打合せの場や、必要とあらば「周知会」と称し関係業者が相寄って、共有化し工事に当たるなどの方策がとられています。

この作業手順書、具体的な安全対策も盛り込まれた「作業標準」にされており、あれこれ様々、密に手を抜くことなく作成されていることは、我が業界と引き比べると驚くばかりです。

荷役作業において必要な作業手順書も、ぜひ作成して、安全な作業標準に基づいた荷役作業が行われるよう図ることは労働災害防止に有用です。

◆建設現場作業員の装備◆

建設現場に入場し作業を行う者は、もはや必ずですが、保護帽（ヘルメット）、安全靴、墜落制止用器具（ショックアブソーバー付きフルハーネス型の安全帯）、これらを装備し着用しています。

保護帽は型式検定合格品で、「墜落時保護用」と「飛来落下物用」の双方を具備したものが使われていることが一般です。

陸上貨物運送業でも荷台からの墜落危険を想定すれば、必ず墜落時保護用の保護帽を着用させることが肝要です（令和5年春の労働安全衛生規則の一部改正で、従前5t車以上に課されていた保護帽の着用義務が、2t以上5t未満の平ボディ車やウイング車、テールゲートリフター（設置）車などにも拡大されています）。

荷役作業を行う者には、保護手袋、安全靴、脚部へのプロテクター等々、必要に応じて供与し、使用させることが労働災害を防ぐ手立てとなりますので考慮ください。

◆5S活動◆

どの建設会社も、安全は「整理整頓に始まって整理整頓で終わるといっても過言ではない」と、安全活動の基本のものとして3S、4S、5S運動に力を入れています。

ベースの3Sで、整理（作業場所の材料・工具・設備等の片付け、不要物の処分）、整頓（材料等の置場を決め、明示を行う）、清掃（持ち場の掃除）、これに清潔（作業服装・装備等の点検）、躰（法令遵守・作業所ルール遵守）が加わって、その各頭文字Sから「5S運動」です。

不要材の高所からの落下、つまずき、不具合資器材の混在使用、等々の要因が整理整頓等との対極にあるとの認識で、安全に作業できる作業場所を確保するという意も含め、相当徹底して口うるさく3Sや5Sが言われています。

荷役作業を行う構内やトラック荷台での5S、陸上貨物運送業でも安全の基本とすべきです。

ここまで全6回にわたって、建設現場における安全管理の実際をご紹介しながら、学ばべきところなどを記述して参りました。

以下、主だったところの振り返りです。

●現場における安全施工サイクル

建設現場では「施工と安全管理が一体となった安全施工サイクルを展開する」として、安全朝礼→安全ミーティング（TBMやKYK）→作業開始前点検→作業巡視（安全パトロール）→安全工程打合せ→持場後片付け→終業時の確認、と一連のサイクルを回して安全活動が日常的に行われていること。

●ツールボックスミーティング（TBM）と危険予知活動（KYK）

どこの建設現場でも、一日の安全施工サイクルの“いの一番”に、朝一にTBM、KYKを行っていること。

TBMでは、当日の作業内容や段取り、注意点などの指示を職長が伝え、従事する作業員間で共有し、一日の安全な作業方法の周知徹底を図っている。引き続いて行われるKYKでは、当日に行われる作業を踏まえた「予測される危険（危険要因）」を一人一人から発言させたうえ、その日の一番の危険のポイントについて参加者全員で指差呼称を行い確認している。

●指差呼称

建設現場では、要所要所で指差呼称を励行

していること。

指差呼称は、作業を安全に誤りなく進めるために、確認すべき対象をしっかりと見つめ、腕を伸ばし、人差し指をその対象に指し、「玉掛ワイヤー、素線切れ無し、よし！」などとはっきりとした声で唱えて確認するもので、作業者の意識・集中力を高めるのに効果を上げている。

●関係請負人参画の「安全衛生協議会」

どの建設現場でも必ず全ての関係請負人をメンバーとした協議組織を設けて、月1回、その安全衛生責任者等を参集させての協議会が現場事務所で行われていること。

その構成員は請負業者の工事施工や安全管理の責任者（役責者）が参集し、運営されている。

●ヒヤリハット事例の収集と活用

建設業界においては「ヒヤリハット」の収集と活用がこまめに行われていること。等々です。

今回取り上げた、作業手順書が適宜必要に応じ定められ安全な作業方法の標準化が図られていることや、安全管理の基本としての「5S」活動が活発に展開されていることなど、建設現場においては様々な工夫を凝らした安全管理活動が積極的に取り入れられ展開されています。

我が陸運業でも、

- 「点呼」を今以上に活用し、その日の荷役作業を安全に行う上での留意事項や注意点を、「安全作業連絡書」なども活用しながらしっかりとドライバーに伝達指示することや、簡単なイラストシートを使って行う「短時間荷役KYT」に取り組むことは、荷役災害の防止に有効な手段となります。
- ドライバーの帰社時にその日の作業の中であった「ヒヤリハット」をその都度報告させ、これを分析検討すること、加えて、ドライバー・荷役作業従事者などにヒヤリハットの情報を共有していくことが災害の芽を摘む上で重要な取組となって参ります。
- 「指差呼称」を作業の中に取り入れることは、作業者の意識・集中力を高め、「うっかり、ぼんやり」などの事故を防ぐのに非常に有効です。我が陸運業界でも積

極的に採用していきたいものです。

- 荷主等との「安全衛生協議会」組織というもの、トラックターミナルや物流センター等に出入りする陸運業者も、構内ルールの共有や徹底を図る意味でも、また共同してパトロールを行うことによって見えてくる改善点を構内管理側（荷主等）に伝え求めるといった意味でも、建設現場で行われていると同様の協議組織、ぜひ設けられ運営されるべきものです。

なかなか陸運業における労働災害は減少し

ていかない状況にあります。

建設業、とりわけ建設現場において様々な安全活動が展開されて効果を上げていることを受け止め、これに学び、参考としながら、自社にても取り組める活動の一つでも実行していただければ、と考え執筆して参りました。

皆様方の事業場での災害防止の取組が功を奏し、無事故無災害を成し遂げられることを祈念し、この連載の稿を終えることといたします。

ご安全に！

小企業無災害記録表彰〔令和5年12月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第1種	株式会社澤井商運福島営業所	10名	令和2年10月1日～令和5年9月30日	福島県
第1種	中越テック株式会社東京営業所	43名	令和2年9月23日～令和5年9月22日	東京都
第1種	有限会社安藤興業センター本社営業所	6名	令和2年6月1日～令和5年5月31日	岐阜県
第2種	岩手庄子運送株式会社一関営業所	34名	平成30年8月30日～令和5年8月29日	岩手県

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。

【環境省からの協力依頼】

PCBに汚染された絶縁油を含む電気機器等の所有・保管に係る調査にご協力ください

環境省から、PCB（ポリ塩化ビフェニル）に汚染された絶縁油を含む電気機器等の所有・保管に係る調査への協力依頼がありました。

購入後30年以上が経過する古い電気機器等は、使用されている絶縁油にPCBが含まれている可能性があり、定められた方法で処理する必要があります。

今回の調査は、該当する電気機器等の所有・保管の実態を網羅的に把握しようとするものですので、該当がない場合も含め、できるだけ多くの事業所のご協力をお願いします。

【回答期限：令和6年1月26日(金)】

- 回答URL https://sanpainet.webcas.net/form/pub/pcbsurvey/wmf_pcbsurvey

- 回答フォームの
QRコード



<本調査に係る問合せ先>

公益財団法人産業廃棄物処理事業振興財団

PCBに汚染された絶縁油を含む電気機器等の所有・保管に係る調査の実施状況等に関する調査事務局

メールアドレス：wmf_pcbsurvey@sanpaizaidan.jp

令和6年度「安全衛生標語」を募集します！

安全衛生意識の向上に繋がる標語応募にお取り組みください！

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

入選作品は最も優れたものを最優秀賞、それに次ぐものを優秀賞とし、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6年10月28日(月)に東京都品川区にて開催する創立60周年記念第60回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会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。

募集の目的

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

主催

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

標語のテーマ

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

(1) 荷役部門

荷役作業における労働災害の防止を呼びかけるもの

[テーマ例]

- 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、テールゲートリフター、ロールボックスパレット等による災害防止に関するもの

(2) 交通部門

交通労働災害の防止を呼びかけるもの

[テーマ例]

- 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

応募の資格

次のいずれかに該当する方（家族の方を含みます。）

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

応募の方法

- (1) 作品は、自作で、未発表のものに限ります。どの部門についても応募いただけますが、1部門の作品数は、お一人につき、3点以内としてください。

- (2) 応募用紙は、当協会のホームページからダウンロードできます。「令和6年度『安全衛生標語』募集のご案内」のページをお開きください。この応募用紙は、「個人用」と「事業場一括応募用」の2種類があります。事業場で何人かの方々の作品を取りまとめて応募される場合には、「事業場一括応募用」の用紙をお使いください。
- (3) ホームページからダウンロードした応募用紙によらない場合は、応募作品のほか、必ず次の事項を記載した内容のものでご応募ください。
- ア 応募者の氏名とふりがな
イ 応募者の勤務先
勤務先名（例えば、〇〇会社〇〇支店〇〇…〇〇課）
勤務先の住所・郵便番号と電話番号
ウ 応募する部門の別（「荷役」、「交通」、「健康」）
事業場で何人かの方々の作品を取りまとめて応募される場合には、どの作品がどの方のものであるかも明らかにしていただき、また、応募の取りまとめをされた方の氏名と連絡先も記載してください。
- (4) 記入を終えた上記(2)又は(3)の応募用紙等は、Eメール、ファックス、郵送（葉書、封書）等の方法により、当協会宛てお送りください。
- (5) 上記(2)又は(3)の応募用紙等に記載された個人情報、当協会が責任をもって管理し、入選作品の選考時における確認と入選の通知、賞品の発送及び入選者の公表のためのみに利用し、その他の目的での使用や第三者への提供はいたしません。

募集の締切

令和6年3月31日(日)

郵送による場合は、3月31日当日までの消印のあるものを有効とします。

入選作品

- (1) 入選作品数は、次のとおりとします。

	入選作品数
最優秀賞	3作品（各部門ごとに、1作品）
優秀賞	3作品（各部門ごとに、1作品）
入選	6作品（各部門ごとに、2作品）

- (2) 令和6年4月に、当協会において入選作品を決定して、入選者ご本人又は応募の取りまとめをされた方に通知いたします。なお、作品の文言について、より具体的かつ簡明な表現となるように、若干の変更をお願いする場合があります。
- (3) 入選作品は、令和6年5月に当協会のホームページにて公表するとともに、広報誌「陸運と安全衛生5月号」に掲載します（いずれも、作者の氏名、勤務先の会社、団体等の名称、所属する都道府県支部名を含みます。）。
- (4) 令和6年10月28日(月)開催の創立60周年記念第60回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会の式典で、入選作品とともに、入選者の方に対する表彰を行います。また、代表1名の方については、式典当日、当協会の会長から直接、壇上にて表彰状及び賞品をお渡しいたします。なお、自宅（又は職場）から大会会場（東京都品川区）までの往復の交通費及び宿泊費は、ご負担いただきますようお願いいたします。
- (5) 入選者には、表彰状のほか次の賞品をお贈りします。

	賞品
最優秀賞	2万円分の図書カード
優秀賞	5千円分の図書カード
入選	3千円分の図書カード

- (6) 入選作品の著作権は、当協会に属するものとします。

また、入選作品は、当協会が作成する安全ポスター等の印刷物、ホームページ等で用いる他、会員企業・事業場で広く活用していただきます。

応募先・お問合せ先

〒108-0014 東京都港区芝5-35-2 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：r6hyougo@rikusai.or.jp

ホームページ

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

令和5年度厚生労働省補助事業

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 ～



参加費
無料

この研修会は、安全性優良事業所の対象研修となります。

運輸安全マネジメント（運輸安全M）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M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、事業者として取り組んでいかなければならない内容のものです。



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率的です。

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、マネジメントの肝となる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21日(水)	茨城県トラック総合会館	岡山	2月5日(月)	岡山県トラック総合研修会館
千葉	3月15日(金)	千葉県トラック会館	香川	2月2日(金)	香川県トラック総合会館
岐阜	1月16日(火)	岐阜県トラック協会	愛媛	2月9日(金)	愛媛県トラック総合サービスセンター内
京都	1月23日(火)	京都自動車会館	高知	2月9日(金)	高知県トラック会館3階 会議室
大阪	3月1日(金)	大阪府トラック総合会館	福岡	1月17日(水)	福岡県トラック総合会館
奈良	2月5日(月)	奈良県トラック会館			
右の都道県につきましては、終了しております。		北海道、青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、栃木、群馬、埼玉、東京、神奈川、新潟、富山、石川、福井、山梨、長野、静岡、愛知、三重、滋賀、兵庫、和歌山、鳥取、島根、広島、山口、徳島、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄			

災害事例
と
その対策

近道行為・省略行為をしていませんか？

1 事業の種類：運送業 従業員58名

2 発生日時・場所：9月 17時半頃
自社構内

3 被災者：倉庫内作業員 20代 経験3年

4 傷病の程度：軽症

5 災害発生状況

被災者Aは同僚B、Cと共同で最大荷重1.5tのリーチフォークリフトを使用し、荷物80個（重量300kg）を倉庫北東部の「はい」から「はい崩し」を行い、倉庫南側屋外軒下に運び出し、倉庫担当者が荷物の状態を確認した後、倉庫北西部に「はい付け」する「はい替え」作業に従事していた。

作業は順調に進み、17時を過ぎたので15分休憩した。作業を再開し、被災者Aが操作する荷を積載したリーチフォークリフトが運行経路の横通路から縦通路に左折しようとしたとき、リーチフォークリフトが大きく傾いた。転倒には至らなかったが、傾いて元に戻る際の衝撃で被災者Aは運転席左側のリーチフォークリフトのフレームに体を打ち付け受傷した。

6 推測される被災時の状況、行動及び心理等

(1) 倉庫内作業員（被災者）

・被災者Aは、入社後フォークリフトの資格を取得し倉庫内作業員として業務に就くためリーチフォークリフトの社内教育を受け、リーチフォークリフトを使用する作業に従事してから3年が経過していた。

(2) 被災の状況

・左膝、左肘、左腰 打撲

7 原因

(1) 物の不安定な状態

・リーチアウトの状態で行ったこと。
リーチアウトの状態では、前荷の状態で行うこととなるため、駆動力を地面に伝える効率が落ち、プラグング操作（スイッチバック操作）による減速時の効率とともに操舵の効きも悪くなる。この災害では、リーチアウトの状態で行ったことにより、更に不安定であった。

(2) 人の不安定な行動及び心理状況

・走行時、リーチインしなかった。（操作手順を守らなかった。）

走行中、加速が鈍いためレバーを前進側に

大きく倒した。

カーブに差し掛かり、減速し曲がろうとしたが前述の理由から曲がりやすく、カーブでのオーバーランを避けるため、急ハンドルの状態となった。

- ・リーチインして走行することは知っていたが、リーチアウトでの走行が常態化しており、特に指示がなければ、リーチインしなくてもよいと思っていた。
- ・都度のリーチインには時間がかかるので手間が省けて作業効率が上がると思っていた。

(3) 管理面での不安全な要因

- ・リーチアウトの状態で行ったことが常態化していた。
- ・リーチフォークリフトの適切な操作手順を指示しなかった。

8 安全対策

(1) 物の不安全な状態

- ・リーチインしていることを確認して走行する。

(2) 人の不安全な行動

- ・荷をリフトした後は、荷のリーチインを行う。（作業手順を守る。）
- ・むやみに加速せず、カーブ手前では十分に減速を行う。

(3) 管理の不安全な要因

- ・機械操作を手順に沿って行うよう指示する。必要に応じ、作業状況の監視を行う。
- ・急がせて手順を省略するような作業を行わせない。
- ・不安全状態、不安全行動が散見される場合は、即時作業を停止して是正する。

日々同じような作業に従事しているなかでは、作業の中で意図せず行った不安全行動、近道行為、省略行為が成功体験として蓄積され、長期にわたる成功体験から、自分に便利な作業の手順で行っていることがあるようです。これを放置すれば災害発生の原因となりますので、手順に則った作業が行われているか管理することが必要です。また、作業手順の内容が今の作業に合致しているか定期的に見直しておくことも重要になります。安全な作業が現場で行われているか、都度確認をしましょう。

業種別労働災害発生状況（令和5年速報）

令和5年12月7日現在

死亡災害						
	令和5年1～11月 [速報値]		令和4年1～11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	609	100.0	648	100.0	-39	-6.0
製造業	113	18.6	123	19.0	-10	-8.1
建設業	175	28.7	242	37.3	-67	-27.7
交通運輸事業	7	1.1	7	1.1	0	0.0
陸上貨物運送事業	90	14.8	70	10.8	20	28.6

死傷災害						
	令和5年1～11月 [速報値]		令和4年1～11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	110,780	100.0	108,051	100.0	2,729	2.5
製造業	22,525	20.3	22,138	20.5	387	1.7
建設業	12,094	10.9	12,112	11.2	-18	-0.1
交通運輸事業	2,477	2.2	2,387	2.2	90	3.8
陸上貨物運送事業	13,551	12.2	13,796	12.8	-245	-1.8

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12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1～11月	90	20	2	3	4	6	9	40	0	6
令和4年1～11月	70	18	1	7	5	0	9	28	0	2
対前年増減	20	2	1	-4	-1	6	0	12	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12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1～11月	13,551	3,522	2,455	978	572	332	689	1,448	684	9	2,377	485
令和4年1～11月	13,796	3,609	2,429	1,013	641	377	748	1,449	641	11	2,426	452
対前年増減	-245	-87	26	-35	-69	-45	-59	-1	43	-2	-49	33

(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90人となり、前年同月と比べて20人の増加となった。事故の型別で見ると、「交通事故（道路）」が40人（前年比+12人）と最も多く発生しており、死亡災害の44.4%（前年同月は40.0%）を占めている。

[死傷災害]

死傷災害は13,551人となり、前年同月と比べて245人の減少となった。事故の型別の状況を前年同月の状況と比較すると、死亡災害と同様に「交通事故（道路）」(+43人)が増加していて、次いで「転倒」(+26人)が続いている。一方で、「墜落・転落」(-87人)、「飛来・落下」(-69人)、「激突され」(-59人)、「動作の反動・無理な動作」(-49人)、「崩壊・倒壊」(-45人)、「激突」(-35人)は減少している。

陸運業 死亡災害の概要（令和5年）

令和5年12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
5年11月 29日	崩壊、倒壊	木材、竹材	男性	60	貨物自動車運転者	10年	木材チップのトラックへの積込	被災者は、トラックを運転して荷主となる製材工場のチップサイロに到着後、高さ4.9mのチップサイロの開口部から木材チップをトラックの荷台にかき落とす作業を行っていた。しばらくして近くを通った作業員が当該作業場所にチップが散乱し、作業場所近くに被災者が見当たらない等異変に気づき、チップで満たされたトラックの荷台の中を捜索したところ、チップ内にうずくまって埋まっている被災者を発見した。被災者はチップのかき落とし作業中、誤って転落したものと推測される。
5年11月 7日	墜落、転落	建築物、構築物	男性	57	貨物自動車運転者	24年	配達作業	夜間配達において配達先近くの橋の上でトラックを止めて、荷台より荷物を取り出し配達先へ行くため橋を渡る際、夜間で周りが暗く橋に柵もなかったため、誤って川に転落したものの。
5年11月 4日	はさまれ、巻き込まれ	トラック	男性	67	貨物自動車運転者	9年	荷役作業	2tトラック（箱型バン）に対する荷役作業を終えた被災者が、運転席から降りトラック後部の観音扉を閉めようとしたところ、同トラックが後方へ動き出し、トラック後部とトラックバース（荷の搬入口）に挟まれ死亡した。現場の状況等から、被災者は、エンジンを停止せず、本来、パーキングに入れるべきところ、ATシフトレバーをバックギアに入れ、運転席から降りたものと認められる。トラックの逸走防止装置が不十分であった。
5年11月 3日	はさまれ、巻き込まれ	トラック	男性	52	運転者	11年	配送業務	被災者は中型トラックで食料品の配送を行っていたのだが、配達先である店の商品搬入口付近で、トラックをバック駐車した上で降車したところ、当該トラックが無人状態で動き出し、市道脇のブロック塀とトラックとの間に挟まれたものである。トラックを駐車した際にサイドブレーキが不十分であったため、当該トラックが動き出し、被災者がそれを止めるためにトラック前面にまわり込んだ。
5年10月 31日	墜落、転落	トラック	男性	73	貨物自動車運転者	5年	ミキサー車の洗浄作業	コンクリートミキサー車の運転手である被災者は牛舎新築工事現場に生コンクリートを届けた後、同現場内の空きスペースでミキサー車の洗浄作業に従事した。被災者の同僚である別のミキサー車の運転手が、洗浄作業場所に移動したところミキサー車付近で倒れている被災者を発見し、搬送先の病院で死亡が確認されたもの。発見時、洗浄用ホースは洗浄作業で使用する作業床（地面からの高さ約2.5m）の手すりにかかった状態だった。ミキサー車の洗浄作業中に作業床あるいは昇降設備から墜落したものと推定される。
5年10月 20日	交通事故（道路）	乗用車、バス、バイク	男性	59	貨物自動車運転者	7年	配送	被災者が配送業務のため3t保冷車で走行車線を走行していたところ、追越車線を走行していた相手車両（乗用車）が走行車線へ車線変更したときに保冷車後方へ追突した。被災者が運転する保冷車は左側路側帯、壁などに乗り上げながら、ガードレールに引っ掛かる形で停車。レスキュー救助されたが、同日脂肪塞栓を直接死因として死亡。
5年10月 18日	崩壊、倒壊	石、砂、砂利	男性	74	貨物自動車運転者	6年	砂の搬入作業	被災者は、ダンプトラックを運転して生コンクリート工場に到着後、ホッパーが満杯でダンプトラックに積載した砂を下ろすことができなかったため待機した。その後当該ホッパー下部の排出口から被災者の足が露出し、身体はホッパー内部の砂に埋まった状態で発見されたもの。救出時に意識はなく、搬送先の病院で死亡が確認された。被災者の救出時にはホッパー内部から工場所有のスコップが発見された。被災者はスコップでホッパー内の砂山を突き崩そうとして立ち入ったか、誤って転落したと思われる。
5年10月 3日	その他	その他の起因物	男性	53	交通運輸業	11ヶ月	自動車運転	高速道路にて路肩に停車していたところをネクスコ・パトロール隊に発見され、乗務員に声をかけるが意識レベルが低いため緊急搬送され、搬送先の病院で死亡。脳梗塞。
5年9月 26日	交通事故（道路）	トラック	男性	37	貨物自動車運転者	7年	トラックの運転	被災者は大型トラックに食料品を積み込んで事業場を出発し、他県の荷主先事業場に向かった。荷卸した後、別の県の荷主先事業場へ向かった。国道を走行していた際、対向車線にはみ出し、対向車線を走行していた積載型トラッククレーンと正面衝突した。
5年2月 10日	その他	その他の起因物	男性	58	貨物自動車運転者	25年	荷物運送	17:30荷積込、19:40頃出発、翌日2:00頃配達先に到着し仮眠したと思われる。9:00荷卸し時間になっても本人がトラックから降りてこなかったため、配達先担当者が確認したところ、意識のない状態で運転席後ろのベッドで横たっている状態で発見された。その後救急搬送されたが、搬送先の病院にて大動脈乖離による死亡確認。

(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。

陸災防の動き

- 12月 ・全日本トラック協会・陸災防意見交換会（5日）
・第21回理事会（12日）

安全ポスターのご案内

腰痛予防対策にご活用ください！



安全ポスター No.84

令和5年度安全衛生標語健康部門優秀作品「腰守ろう すきま時間でストレッチ 小さなことの積み重ね」をテーマとした「安全ポスター No.84」を頒布中(価格210円(税込))です。

本ポスターを腰痛予防対策にご活用ください！

品名：安全ポスター No.84

価格：210円（税込）

ご注文は次のURLからお願いいたします。

http://rikusai.or.jp/health_and_safety/how_to_buy/

編集後記

本年も何とぞよろしくお願ひします。陸運業の労働災害防止に向け、有益な情報をより一層充実してお届けします。

年末に各地で安全パトロールが実施されました。今号では京都府支部が京都労働局とともに実施しました荷役作業現場巡視を紹介しております。

いよいよ2月1日からテールゲートリフターの操作の業務につく者への特別教育の実施が義務化されます。今号の「テールゲートリフター特別教育は、令和6年1月末日までに受けさせましょう！」にてご確認ください。

今年の表紙テーマは季節の花です。四季折々の花をお届けします。

今月の表紙 福寿草（フクジュソウ）

江戸時代には春を伝える花として「福告ぐ草」と呼ばれていました。その後、「告ぐ」の部分が「寿」に変わり、福寿草となりました。旧正月の頃に花を咲かせることから、元日草（ガンジツソウ）や朔日草（ツイタチソウ）とも呼ばれ、縁起の良い花として親しまれております。

陸運と安全衛生 2024年1月号 No.658

2024年1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・送料込み))