

陸運と安全衛生

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

陸災防「令和5年度 安全衛生標語」健康部門優秀作品

2024

2

No.659



梅（いばらき観光キャンペーン推進協議会）

・令和5年における労働災害の発生状況について（速報値）

 陸上貨物運送事業労働災害防止協会

安全

陸運業における転倒災害の発生状況について（5）

改正労働安全衛生規則が、全面施行されました（9）

【連載】身近な危険を再確認
追突されないために（14）

【災害事例とその対策】
大型台車2台を同時に1人で運搬中に発生した災害（19）

労働災害発生状況（令和5年速報）（20）

健康

【連載】マコマコ博士のメンタルヘルス2024
“夢”を知りたい！！（11）
精神科医 夏目 誠

陸災防情報

令和6年度「安全衛生標語」を募集中です！（16）

小企業無災害記録表彰（18）

陸災防の動き（21）

「テールゲートリフターポスター」のご案内（22）

関係行政機関・団体情報

マイナンバーカードに旧姓（旧氏）が併記できます（15）

「安全衛生教育促進運動」を展開中です！（18）



令和5年における 労働災害の発生状況について（速報値）

—死傷災害は減少したものの、死亡災害が前年同期比より大幅増加—

令和5年1～12月期（速報値）における陸運業の労働災害発生状況は、

死亡災害	96人	（対前年同期比	+18人	23.1%増加）
死傷災害	14,967人	（対前年同期比	-189人	1.2%減少）

となりました。

死傷災害は若干減少したものの、死亡災害は約23%の大幅増加となっており、陸運業における労働災害の状況は、極めて厳しい状況が続いています。

死亡災害の平成30年以降各年の1～12月期(速報値)をみますと、表1のとおりです。

表1 陸運業における死亡災害の発生状況（1～12月期速報値）

年	死亡者数 (速報時点)	各年確定値
平成30年	88人	102人
令和元年	84人	101人
令和2年	79人	86人
令和3年	84人	89人
令和4年	78人	90人
令和5年	96人	—

平成30年以降、死亡災害は減少傾向にありましたが、令和5年は速報時点で過去5年間で最も多い人数となっています。

死亡災害における主な型別の推移は表2、図1のとおりです。

表2 陸運業における事故の型別死亡災害の発生状況（1～12月期速報値）

年	交通事故 (道路)	墜落・転落	はさまれ・ 巻き込まれ	飛来・落下
平成30年	48人	11人	8人	4人
令和元年	37人	16人	7人	5人
令和2年	29人	17人	14人	5人
令和3年	38人	12人	11人	5人
令和4年	31人	20人	9人	7人
令和5年	42人	23人	9人	3人

図1 陸運業における事故の型別死亡災害の推移（1～12月期速報値）

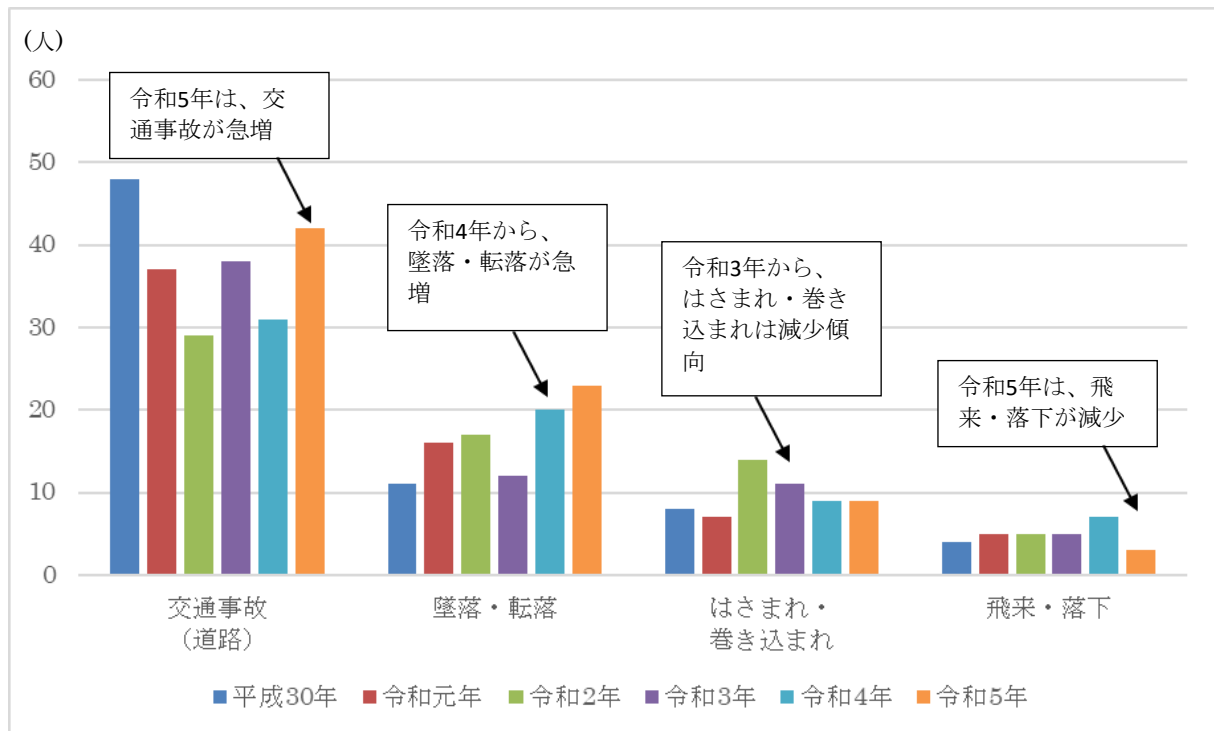


表2、図1のとおり、令和5年の死亡災害大幅増加の要因は「交通事故（道路）」の急増です。「交通事故（道路）」は前年に比べ11人の増加と、陸運業の死亡災害の中で最も多く発生していて、死亡災害全体の43.8%（前年は39.7%）を占めています。

当該死亡災害の概要を一部みてみると、

追突事故

- ・高速道路のサービスエリア付近の路肩に駐車中のトラックに追突した。
- ・停車していた大型トラックに追突した。
- ・トンネル出口付近にて渋滞していた最後尾のトレーラーに追突した。

カーブでの事故

- ・カーブにさしかかったところ、対向車線にはみ出し横転した。
- ・下り坂のカーブを曲がり切れず片輪走行になり、ガードレールに衝突後横転した。
- ・下り坂を走行した先の丁字路で左折したところ、トラックが横転した。

衝突事故

- ・運転中、対向車線にはみ出し、対向車両と正面衝突した。
- ・高速道路のトンネル内で追越車線を走行中、外壁に衝突した。

道路に降車してからの事故

- ・単独事故で側壁に衝突しトレーラーヘッドから出火、運転席から降りた際に後ろから走ってきたトラックにひかれた。
- ・高速道路上で同僚の故障車から荷を積替え中、大型トラックが故障車に追突し、故障車と壁高欄にはさまれた。
- ・高速道路上で接触事故を起こし、相手方と協議をしていたところ、大型トラックが相手方の車に激突し、吹き飛ばされた相手方の車に激突した。

といった内容でした。スピードの出し過ぎ、前方不注意、運転操作ミスによる事故が多い印象です。

また、死亡災害の中で2番目に多く発生している「墜落・転落」については、前年から急増し、令和5年についても前年に比べ3人の増加と歯止めがかかっていません。

「墜落・転落」による死亡災害の概要では、

- ・4 t 車の荷台の端部で作業中に後ずさりした際、あおりに接触し後ろ向きのまま地面に転落した。保護帽は着用していなかった。
- ・4 t ウイング車からロールボックスパレットを卸す際、荷台後方からロールボックスパレットと共に転落した。保護帽は着用していなかった。
- ・4 t トラックの後部において、フォークリフトの爪を50cm程度上げて踏み台として使用しており、荷台から転落した際に爪に腹部を強打した。
- ・停車中のトレーラーの荷台上にて荷受け作業をするため待機していたが、トレーラーが前進した際にバランスを崩し転落した。
- ・ダンプ車の荷台上でシートの交換作業を行っていた際、荷台から車両後方へ墜落した。

といったように、荷台上での荷役作業中による災害が多くありました。用途外使用や、正しい作業手順によらない不安全行動による事故が見受けられます。

次に、死傷災害の平成30年以降の各年の1～12月期（速報値）の状況をみると、表3のとおりです。

表3 陸運業における死傷災害の発生状況（1～12月期速報値）

年	死傷者数 (速報時点)	各年確定値
平成30年	14,343人	15,818人
令和元年	13,997人	15,382人
令和2年	14,398人	15,669人
令和3年	15,325人	16,355人
令和4年	15,156人	16,580人
令和5年	14,967人	—

死傷災害は、前年と比べ189人下回っており、令和2年から続いていた増加（「各年確定値」参照）に歯止めがかかることが期待されます。

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

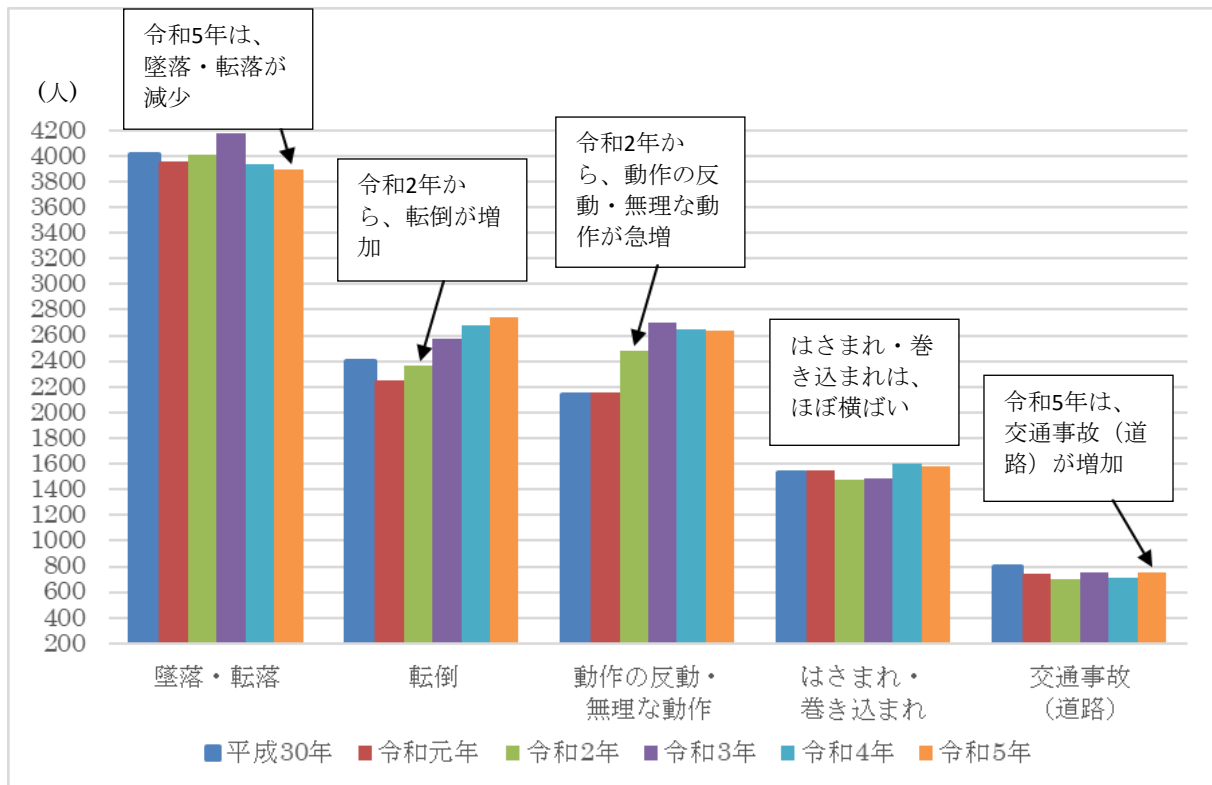
「転倒」については前年に比べ66人の増加となっており、「墜落・転落」、「はさまれ・巻き込まれ」、「動作の反動・無理な動作」については、前年から減少したものの、依然高い水準にあり、荷役作業に関連する災害が継続して多く発生している状況にあります。

また、死亡災害で最も多く発生した「交通事故（道路）」については、死傷災害でも前年に比べ46人の増加となりました。

表4 陸運業における事故の型別死傷災害の発生状況（1～12月期速報値）

年	墜落・転落	転倒	動作の反動・無理な動作	はさまれ・巻き込まれ	交通事故（道路）
平成30年	4,019人	2,407人	2,144人	1,536人	795人
令和元年	3,954人	2,249人	2,156人	1,545人	744人
令和2年	4,010人	2,367人	2,482人	1,472人	699人
令和3年	4,175人	2,573人	2,696人	1,489人	752人
令和4年	3,940人	2,681人	2,646人	1,596人	712人
令和5年	3,897人	2,747人	2,635人	1,577人	758人

図2 陸運業における事故の型別死傷災害の推移（1～12月期速報値）



以上をまとめますと、令和5年の労働災害の発生状況は、昨年に比べ死亡災害は増加し、死傷災害は減少しています。死亡災害では交通事故の割合が増加傾向にあり、墜落・転落災害も依然として増加傾向にあることが懸念されます。

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

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

陸運業における転倒災害の発生状況について

陸運業における令和5年の死傷災害（休業4日以上）は、前年同期に比べて1.2%減少していますが、墜落・転落に続いて2番目に発生件数が多い「転倒」は、前年同期に比べて2.5%増えています。（令和6年1月8日速報）

	墜落転落	転倒	動作反動	はさまれ	激突	それ以外	合計
令和5年	3,897	2,747	2,635	1,577	1,078	3,033	14,967
令和4年	3,940	2,681	2,646	1,596	1,134	3,159	15,156
増減率	▲1.1%	+2.5%	▲0.4%	▲1.2%	▲4.9%	▲4.0%	▲1.2%

1 陸運業における転倒災害の分析

それでは、陸運業で令和4年に発生した転倒災害について、その内訳を詳細に見てみましょう。

(1) 起因物

通路、階段、作業床などでの転倒災害が、全体の4割を超えます。

また、荷や台車等につまずくことによる転倒災害も多く発生しています。

通路	トラック	その他の用具	その他の環境等	階段、 棧橋	作業床、 歩み板	荷姿の もの	人力運搬 機
875 (30.0%)	345 (11.8%)	208 (7.1%)	204 (7.0%)	170 (5.8%)	164 (5.6%)	156 (5.3%)	153 (5.2%)

(2) 発生月

転倒災害は、12月～2月の寒冷期に多く発生しています。特に、起因物別で最大の「通路」では、その傾向が顕著です。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
全数	391 (13%)	303 (10%)	245 (8%)	231 (8%)	196 (7%)	212 (7%)	221 (8%)	198 (7%)	205 (7%)	196 (7%)	206 (7%)	313 (11%)
うち通路	141 (16%)	94 (11%)	61 (7%)	68 (8%)	54 (6%)	62 (7%)	66 (8%)	66 (8%)	55 (6%)	59 (7%)	60 (7%)	89 (10%)

(3) 休業見込日数

休業見込日数の分布を見ると、30日(1か月)以上のものが6割近くを占め、90日(3か月)以上の休業が見込まれるものも13%に及びます。

4-6日	7-13日	14-29日	30-59日	60-89日	90日以上
142 (4.9%)	390 (13.4%)	714 (24.5%)	831 (28.5%)	461 (15.8%)	378 (13.0%)

2 転倒災害の発生原因とその対策

転倒災害の原因は、大きく

○滑りやすい床（凍結含む）、床に飛散した水や油、床に落ちている紙などによる「滑り」

○床の凹凸、段差、放置物などによる「つまずき」

○大きな荷物を抱えるなど前が見えにくい状況での「踏み外し」

に分けられます。荷役作業を行う場所でも、風雨による床面の濡れや寒冷期の凍結などによる転倒のリスクが想定されますし、大きな荷物を抱え、足元が見えにくい状況では床に放置された物につまずいたり、段差を踏み外したりする危険も生じます。

「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」には、転倒災害防止対策に関連する内容として、以下のような記載があります。（①の事項は「荷主等の実施事項」にも記載）

【陸運事業者の実施事項】

①荷役作業を行う場所について、荷の積卸しや荷役運搬機械・荷役用具等を使用するために必要な広さの確保、床の凹凸や照度の改善、混雑の緩和、荷や資器材の整理整頓、できるだけ風雨が当たらない荷役作業場所の確保、安全な通路の確保等に努めるとともに、安全に荷役作業を行える状態を保持すること。

[ガイドライン第2 2(1)エ]

②荷役作業を行う場所の作業環境や作業内容にも配慮した服装や保護具（保護帽、安全靴等）を着用させること。 [ガイドライン第2 2(1)ウ]

③雨天時等滑りやすい状態で作業を行う場合には、耐滑性のある靴（Fマーク）を使用すること。 [ガイドライン第2 2(2)ア⑧]

3 おわりに

荷主庭先での荷役作業時の労働災害防止には、荷役作業場所の管理権原を持つ荷主事業者との連携が不可欠です。荷主事業者側が自ら荷役作業を行わない場合、床の凹凸や放置物など転倒災害につながりかねないリスクについて正しく認識できていない可能性もあります。

災害リスクに係る情報を関係者と共有し、作業環境改善につなげるとともに、必要に応じ、滑りにくい靴など適切な保護具を使用し、安全に作業を行きましょう。

荷役作業内容などに合わせた作業靴の選定に役立つよう、関係メーカー団体である「日本安全靴工業会」及び「日本プロテクティブスニーカー協会」から作業靴選びの情報提供をいただきましたので次頁で紹介します。



職場での**転倒**にご注意ください！



転倒予防のために適切な「**作業靴**」を選びましょう

仕事場や日常には、**多くの危険**が潜んでいます。

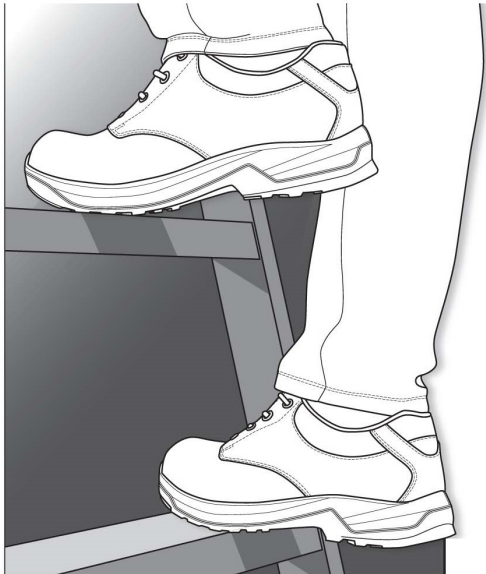


様々な**外的要因**が加わると
以下の**事故・事象**が起きやすくなります。

<p>滑り</p> <p>耐滑性能</p>	<p>足への負担</p> <p>かかと部の 衝撃吸収性能</p>	<p>踏み外し</p> <p>耐滑性能</p>	<p>荷物落下</p> <p>つま先の 安全性能</p> <p><small>※作業によって必要な強度を選択</small></p>	<p>接触</p> <p>つま先の安全性能</p> <p><small>※作業によって必要な強度を選択</small></p> <p>ハイカットで足を保護</p>
-------------------------------------	--	---------------------------------------	--	--

～安全な靴を選ぶために知っておきたいこと～

安全靴



このマークが表示されています



日本産業標準化法に基づき、JISに則った性能を満足している商品にのみ付けることができるマークです。

■ 安全靴の場合

個装箱や製品のJISマーク表示の近くに「F1」または「F2」の表示があるか確認してください。



JIS T 8101 安全靴

CI/S/F1/F1/...

耐滑性を示す
F1またはF2の
表示

プロスニーカー®プロブーツ®



型式認定合格証明票
(型式認定タグ)



このマークが表示されています



プロテクティブ スニーカー

(公社)日本保安用品協会がJSAA規格に則った性能を満足していることを認めた商品に付けることができるマークです。

■ プロスニーカーの場合

靴のべろ裏面の表示に、耐滑性のピクト表示があるかを確認してください。



(表示例)

詳しい内容はこちらを参照ください。

安全靴のことなら… 日本安全靴工業会
URL: <http://www.anzengutsu.jp/>



プロスニーカーのことなら… 日本プロテクティブスニーカー協会
URL: <http://www.prosneaker.jp/>



改正労働安全衛生規則が、全面施行されました

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改正労働安全衛生規則等が、令和6年2月1日付で全面施行されました。

改正労働安全衛生規則の改正内容

- ①昇降設備の設置が義務付けられる貨物自動車の範囲の拡大 [施行済]
- ②保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲の拡大 [施行済]
- ③テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育の義務化 [R6. 2. 1施行]
- ④運転位置から離れる場合の措置 [施行済]

改正のポイントやQ&Aは、「陸運と安全衛生Year Book 2023」、「陸運と安全衛生」、陸災防ホームページでご覧いただけます。

今般施行時期を迎えたのは、③のテールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育の義務化です。特別教育を受講した者でなければ、テールゲートリフターを使用した荷の積卸し作業に従事することはできません。

現在作業についている方に確実に特別教育を実施することはもちろんのこと、新たにテールゲートを用いた荷役作業に就く方にも、もれなく特別教育を実施しましょう。



テールゲートリフター
作業者必携

1 特別教育の内容

特別教育は、法令で定められたカリキュラムに即して、事業者の責任において実施しなければなりません。

	科目	範囲	時間
学科教育	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	1.5時間
	テールゲートリフターによる作業に関する知識	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	2時間
	関係法令	法、令及び安衛則中の関係条項	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

2 特別教育の講師の養成

特別教育の講師は、特別教育の学科及び実技の科目について、十分な知識、経験等をする者でなければなりません。テールゲートリフターや荷の不適切な取扱いによる労働災害が多発しているため、社内での実務経験にとどまらず、テールゲートリフターの操作に伴うリスクや災害事例、安全な作業を行うに際しての留意点などをしっかり理解しておくことが不可欠です。

陸災防の本部及び支部で実施している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では、イラストを多用した分かりやすいパワーポイント資料などを使って、特別

教育を実施する上でのポイントなどについて教授します。受講者が社内で効果的な特別教育を行えるよう、講座で使用したパワーポイント資料も提供します。

インストラクター養成講座の開催予定は、陸災防本部のホームページ等をご確認ください。

なお、事業者団体等で一定数（おおむね50名以上）の受講生を集めていただければ、出張方式のインストラクター養成講座も実施します。詳しくは陸災防のホームページをご覧ください。陸災防本部技術管理部にご相談ください。

3 社外で開催される特別教育の受講

社内に特別教育の講師となれる方がいない場合は、社外で開催される特別教育を受講するという選択肢もあります。陸災防各都道府県支部で開催する講座のほか、都道府県労働基準協会等の安全衛生関係団体や、各種技能講習等を実施している登録教習機関等でも開催されています。

4 特別教育の実施記録の保存

法令では、特別教育の受講者、科目等の記録は3年間保存することとされています。とはいえ、特別教育は更新制ではなく、また、実際に作業を行う荷主先企業から特別教育受講の有無の確認を求められる可能性を考慮すると、受講者の在籍中は実施記録を保存しておくことをお勧めします。

なお、特別教育では受講記録の携帯義務はありませんが、陸災防で発行しているポケットサイズの「テールゲートリフターの安全作業ハンドブック」には、受講記録を記入できる欄がありますので、ぜひご活用ください。



テールゲートリフターの安全作業ハンドブック
⑤表紙 ⑥特別教育受講記録欄

【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2回)

テーマ「“夢”を知りたい！！」

精神科医 夏目 誠

夢見る少女じゃいられない

相川七瀬

夢の中へ

井上陽水

夢は夜ひらく

藤 圭子
園 まり
緑川アコ



圭子の夢は夜ひらく

案 夏目 誠 イラストや・秋吉 以下同じ

年が明けひと月、皆様どんな初夢を見たかおぼえていますか？
今回は夢のお話しをします。

好きな曲を口ずさんで

夢と言えば、井上陽水さんの「夢の中へ」、女性なら相川七瀬さんの力強い「夢見る少女じゃいられない」、男なら「夢は夜ひらく」、特に「圭子の夢は夜ひらく」の歌詞・メロディが懐かしく浮かんでくるのではないのでしょうか？ 口ずさめば、若かりし頃の自分にもどれますよ。

ふたつの夢、さらに二つの…

二つの夢 俺の夢、あたしの夢

私にもステキな人が
きっと現れる



僕にはデッカイ夢がある

夢と言えば、ふたつの夢があります。「俺にはデッカイ夢がある」のように、こうなりたい、実現させたい想いや希望、願望から生じるもの。生きるエネルギーになりますね。ニューミュージック、歌謡曲の歌詞にも多い。

睡眠中の夢⇒二つの方法で解釈



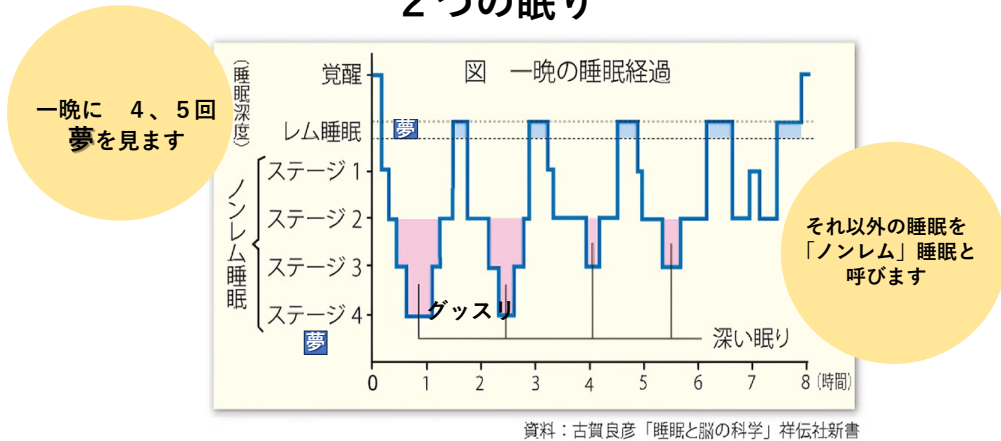
もう1つは、眠りで見える夢ですね。皆さんの「初夢」はいかがでしたか？睡眠中に見る夢、その意味や解釈、解析には2つの方法があります。1つは精神医学・心理学からです。「精神分析学」ってご存じでしょうか？

自分では分からない「無意識」・「深層心理」の世界。その世界にある欲望・エネルギーで支配されているんですよ。それを探り説明し、治療の役立てるものです（夢分析と言います、フロイト、ユングが有名）。夢に、深層心理にある願望・欲望が象徴的な姿で現れるからです。



いま、画期的に進歩している医学にはiPS細胞（人工多能性幹細胞、再生医学）のほかにも、睡眠の解明があります。脳波計やMRI、PETなどの進歩が大きく関与しています。イラストは睡眠中の脳波測定を示しています。

2つの眠り



<https://www.bing.com/images/search?q=%E7%9D%A1%E7%9C%A0%E3%81%AE%E7%B5%8C%E9%81%8E%E5%9B%B3&form>

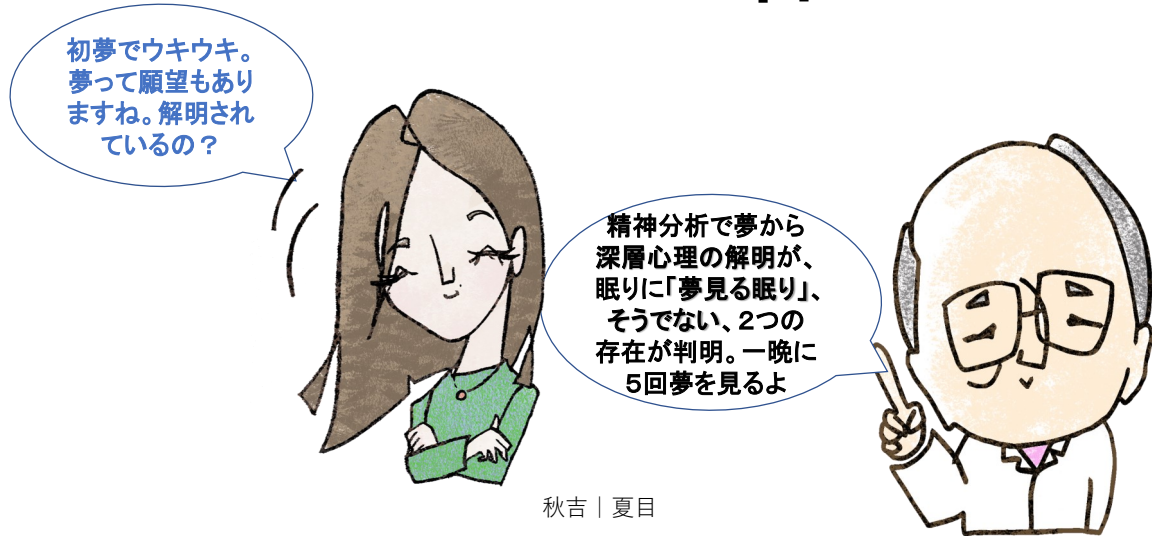
図は脳波測定から人の夜間睡眠の経過を示したものです。縦軸に眠りの深さを、横軸に睡眠時間を表わしています。

図（レム、ノンレムの表示を見てね）からわかるように2つのタイプに分けられます。一つは子どもが眠っているにもかかわらず、眼球が速く動いているという発見からわかった“レム睡眠”です。すなわち、速い眼球運動をともなう眠り、**Rapid Eye Movement**の頭文字をとって、**REM**（レム）睡眠とよぶわけです。

夢を見るのは、この眠りの時です。一晩で4、5回も夢を見ます。明け方に見る夢は長いので、覚えていることが多いです。

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】身近な危険を再確認（第1回）

追突されないために

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 安全管理士

はじめに

安全管理士の遠藤聡です。

かつて、この広報誌「陸運と安全衛生」には、コラムコーナーがありました。私がこれまでに寄せたコラムのうちのいくつかを選んで、それらを振り返りながら最近の情勢を踏まえ少し手を入れた上で、改めて安全について考えてみたいと思います。第1回目には、「追突されないために」です。

陸運業における死亡災害は交通事故によるものが4割を占めており、令和5年の労働災害発生状況（速報値）は交通事故が死亡者数、死傷者数ともに大幅に増加しています。

追突事故は最も多く発生している交通事故です。

最近の統計を見ても、全交通事故に占める追突事故の割合は3割を超えています。（事業用自動車に関しては、さらにその割合は大きくなっています。）

1 追突しないための対策

追突防止の対策としては、さまざまな取組がされてきました。①前をよく見て脇見をしないこと。②漫然運転にならないようにし、前車の動静をしっかり注視すること。③スピードを控えて車間距離を十分にとること。などは、誰しもが重々承知のことと思います。

さらに、最近の技術の進歩により、レーザーやカメラなどを駆使し、前車や障害物などを感知して追突・衝突に備えるシステムが標準装備されてきており私たちの身近なところまで大きな効果が出ています。

2 追突されないための対策

しかし、実際には追突された側の運転にも問題があったケースや、適切な運転行動をとってれば追突されなかったケースもあるのではないのでしょうか。

ここからは、逆に追突される側から考えてみたいと思います。



【認知させること】

追突にもさまざまなパターンがありますが、前車の「存在に気付かない」とか、前車の「減速に気付かない」なども原因の多くを占めるでしょう。つまり、自分の存在や動きを後ろの車に「知らせる」⇒「アピールする」ことが追突されないためのひとつのキーワードとなってくるでしょう。

ランプを「点灯する」から、さらに「点滅させる」ことで、さらに後車へのアピールを強めることになると思います。つまり、「ポンピングブレーキでブレーキランプを点滅させる」というのがその方法の一つだと、すぐに分かりますね。

特に高速道路では、ハザードランプも併用することで、より確実に後車に認識させることが大切です。渋滞の列に近づいたら後続の車を意識して、後ろの車と一緒に列に並ぶという感じの減速を心掛けると良いと思います。

もちろん早めのライトオンで尾灯を点灯することにより認識しやすくすることは基本です。

【認知すること】

一方、自分の後方の車両の動きを認知することも大切です。ミラーで後続車をこまめにチェックすることも追突されないための重要なカギになると思います。特に車線変更時などは、ミラーで確認することと合わせて、きちんと首を振って目視で死角を補うことが大切です。

【運転のポイント】

その他、単に「認知させること」／「認知すること」以外の対策として、心掛けておきたいことがいくつかあります。

急ハンドルや無理な割り込みが追突事故を招くことは容易に想像がつきますから、まずはこれらを絶対にしないことです。その他、乗用車を運転する場合には、大型車の間に入らないということも、追突されない一つのポイントになるようです。大きい車ほど追突しやすく、小さい車ほど追突されやすいという傾向があることを覚えておくと良いと思います。

【状況の先取り】

その他、人間の目の特性として、①太陽などの強い光にさらされると車の形が見えなくなってしまう「蒸発現象」や、②日中トンネルに入る瞬間に車を見失う「溶け込み現象」、③気になったものに視線が釘付けになり、無意識にそこに近づいていってしまう「視覚吸引作用」など、さまざまな「危険な状態」に陥ることがあります。

これらの現象が自分に起きれば、次の瞬間には後続車にも起きるといことです。逆にこれらの現象を知っていれば、起きそうな状況を先取りして、危険を回避するような運転行動をとれるかも知れませんね。

3 まとめ

ここに書いたことは、追突事故防止に関するほんの一部ですが、やはりこういったことに気付いて、普段から意識することが事故防止につながっていくと思います。誰も追突しなければ誰も追突されません。もちろん自分が「追突しない運転」を実践する中で、「追突されない運転」を心掛けましょう。

【おわりに】

私がこの「追突されないために」を寄稿したのは10年ほど前でしたが、これを書いて以来、車を運転する時は、通常の交差点の赤信号で停止する時もポンピングブレーキを使い、バックミラーに目をやって後続車を確認するというをいつも行っています。

普段からそうすることによって、いざ高速道路を走行中に渋滞の列に近づいた時にも、最適な方法を取れると確信しています。

特に冬季においては、積雪や、路面の凍結などもあるでしょう。冬タイヤやチェーンを適切に使用することや、「急」のつく運転をしないことなどは、当然の対策として心掛けることはもちろん、今回ご紹介した、追突されないための工夫を実践することが、皆さんのより安全な運転につながっていくと良いと思っています。

マイナンバーカードに旧姓(旧氏)が併記できます

令和元年11月5日から手続きを行うことでマイナンバーカードに旧氏（旧姓）が併記できます。

マイナンバーカードに併記した旧氏は、契約、就職や職場等での公的証明書として活用できます。

マイナンバーカードに旧氏を併記するためには、住民票に旧氏を併記するための請求手続が必要です。住民票に旧氏を併記した場合には、マイナンバーカードの他、署名用電子証明書にも旧氏が併記されます。

詳しくは総務省ホームページをご覧ください。

https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/daityo/kyuuji.html

令和6年度「安全衛生標語」を募集中です！

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」を募集しております。

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

http://rikusai.or.jp/event_schedule/hyougo/

小企業無災害記録表彰〔令和6年1月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第1種	福島日配運輸株式会社	49名	令和2年12月1日～令和5年11月30日	福島県
第1種	オリソー物流株式会社名古屋支店	17名	令和2年2月21日～令和5年2月20日	愛知県
第2種	有限会社トマト運輸	11名	平成30年11月1日～令和5年10月31日	福島県
第2種	有限会社大商運輸	13名	平成30年11月1日～令和5年10月31日	福島県
第2種	高橋運輸興業株式会社 福島営業所	14名	平成30年12月1日～令和5年11月30日	福島県
第2種	有限会社仁平運輸	10名	平成30年9月1日～令和5年8月31日	岐阜県
第2種	株式会社東海ロジテム本社営業所	21名	平成30年9月7日～令和5年9月6日	愛知県
第2種	株式会社東海ロジテム豊橋営業所	13名	平成30年8月23日～令和5年8月22日	愛知県
第2種	諏訪梱包運輸株式会社名古屋営業所	7名	平成30年6月30日～令和5年6月29日	愛知県
第3種	前橋南部運送株式会社藤岡インター営業所	8名	平成28年11月25日～令和5年11月24日	群馬県
第3種	山路運送株式会社	13名	平成26年6月12日～令和3年6月11日	愛知県
第4種	株式会社暁運輸福島営業所	16名	平成25年12月3日～令和5年12月2日	福島県
第4種	株式会社安達運輸	6名	平成25年4月1日～令和5年3月31日	愛知県
第5種	株式会社利根総業本社営業所	28名	平成20年11月23日～令和5年11月22日	群馬県
第5種	一宮運輸株式会社物流センター名古屋	26名	平成20年1月1日～令和4年12月31日	愛知県

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。

「安全衛生教育促進運動」を展開中です！

正しい知識で 職場を安全・健康に！



「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、平成25年度から、中央労働災害防止協会（中災防）が主唱し展開している運動です。

（実施期間：2023年12月1日～2024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（労務安全衛生）協会（連合会）等およ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。

災害事例
と
その対策

大型台車 2 台を同時に 1 人で運搬中に 発生した災害

- 1 事業の種類：一般貨物自動車運送業
（事業場規模：10人以上50人未満）
- 2 発生月時・場所：1月 午前9時頃
ホーム上
- 3 被災者：運転者 40歳
- 4 傷病の程度：右環指挫傷、休業14日
- 5 災害発生状況

被災者は、ホーム上にて荷主等が所有する鉄製の大型台車（長さ1.8m、幅1.2m、持ち手高さ0.94m、最大積載荷重500kg、前輪2輪固定・後輪2輪自在キャスター）2台に荷物（重量、積荷の高さ不明）を載せて運搬していた。

左手で前方の台車を押し、右手で後方の台車を引いていたところ、前方の台車がホームの段差に引っ掛かり急停車し、後方の台車と前方の台車が衝突する形となり、右手が台車と台車の間に挟まれて負傷したもの。

なお、被災者は、手のひら側に滑りにくい加工をした作業用の手袋を着用していた。

6 災害原因

- (1) 台車2台を片手で1台ずつ持ち同時に操作したこと。
- (2) 台車を2台まとめて操作したことにより、視界が悪くなりホームの段差が分からずに、前方の台車がホームの段差に引っ掛かったこと。
- (3) 手の甲に衝撃吸収材が付いた作業用手袋を着用していなかったこと。
- (4) 台車の基本操作を習熟させていなかったこと。

7 再発防止対策

- (1) 台車は、両手で持って1台ずつ運搬すること。
- (2) 台車を運搬する経路について、予め段差や障害物がないか確認すること。
- (3) 手の甲に衝撃吸収材が付いた作業用手袋を着用させること。
- (4) 台車の基本操作の習熟については、職場の労働者の意見を聴きながら、実施が可能な方法で教育を進めること。



大型台車と荷（イメージ）



手の甲に衝撃吸収材が付いた作業用手袋

業種別労働災害発生状況（令和5年速報）

令和6年1月8日現在

死亡災害						
	令和5年1～12月 [速報値]		令和4年1～12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	677	100.0	706	100.0	-29	-4.1
製造業	129	19.1	132	18.7	-3	-2.3
建設業	199	29.4	264	37.4	-65	-24.6
交通運輸事業	8	1.2	8	1.1	0	0.0
陸上貨物運送事業	96	14.2	78	11.0	18	23.1

死傷災害						
	令和5年1～12月 [速報値]		令和4年1～12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	122,436	100.0	119,239	100.0	3,197	2.7
製造業	24,911	20.3	24,395	20.5	516	2.1
建設業	13,323	10.9	13,359	11.2	-36	-0.3
交通運輸事業	2,752	2.2	2,656	2.2	96	3.6
陸上貨物運送事業	14,967	12.2	15,156	12.7	-189	-1.2

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6年1月8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1～12月	96	23	2	3	3	7	9	42	0	7
令和4年1～12月	78	20	1	7	5	1	9	31	0	4
対前年増減	18	3	1	-4	-2	6	0	11	0	3

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

事故の型別 死傷災害発生状況（陸上貨物運送事業 速報値）

令和6年1月8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1～12月	14,967	3,897	2,747	1,078	623	362	765	1,577	758	12	2,635	513
令和4年1～12月	15,156	3,940	2,681	1,134	705	415	827	1,596	712	12	2,646	488
対前年増減	-189	-43	66	-56	-82	-53	-62	-19	46	0	-11	25

（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96人となり、前年同月と比べて18人の増加となった。事故の型別で見ると、「交通事故（道路）」が42人（前年比+11人）と最も多く発生しており、死亡災害の43.8%（前年同月は39.7%）を占めている。

[死傷災害]

死傷災害は14,967人となり、前年同月と比べて189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、「転倒」（+66人）が最も多く増加しており、次いで、死亡災害と同様に「交通事故（道路）」（+46人）が増加している。一方で、「飛来・落下」（-82人）、「激突され」（-62人）、「激突」（-56人）、「崩壊・倒壊」（-53人）、「墜落・転落」（-43人）は減少している。

陸運業 死亡災害の概要（令和5年）

令和6年1月8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12月 18日	墜落、転 落	トラック	男 性	63	貨物自 動車運 転者	2ヶ 月	ダンプ荷 台上での アスファ ルト剥が し	アスファルトの合材施設において、4tダンプの運転手である被災者と合材施設の労働者1名が、ダンプの荷台に上がり、荷台にこびりついたアスファルトを工具で剥がす作業をしていたところ、被災者が荷台上で後ずさりした際に脚部がリア側のあおりに接触し、そのまま後ろ向きに地面に墜落した。このとき、被災者は保護帽を着用していなかった。地面から荷台の高さは110cm、荷台からあおりの高さは37cmであった。
5年12月 12日	交通事 故（道 路）	トラック	男 性	45	貨物自 動車運 転者	25 年	高速道路 上で積み 荷の積替 え作業	高速道路の高架橋上において、同僚の車両が故障したため被災者は積み荷の積替えを行うために別の車両で応援に向かい、走行車線上にある故障車の前方に停車し、積み荷を共に積み替えていたところ、後方から走行してきた大型トラックが故障車に追突し、故障車と壁高欄の間で作業をしていた被災者がはさまれて死亡した。
5年12月 11日	墜落、転 落	開口部	男 性	77	貨物自 動車運 転者	50 年	下車して 受付事務 所へ歩行 中	工事現場の依頼により同現場で土砂を積んだ8.6tダンプを運転し荷卸し先に到着。荷と車体合計質量の計量器（通称トラックスケール、台貫）の秤に乗り入れ、下車し受付・計量事務所へ行くはずが現れず事務所職員が探すと、深さ約1.2mの計量器点検ピットに意識不明（頭を打った姿勢）で倒れていた。救急搬送後死亡。監視カメラ記録では、運転席から秤右側タイヤガードH鋼を経て地面に立った直後にピットへ墜落。ピット開口部（L字形で長辺は162×85cmの開口）に覆い、手すり等は設けられていなかった。
5年12月 5日	激突され	トラック	男 性	54	その他 の関連 作業者	5年	入場車両 あて接車 バース誘 導	被災者は誘導員（パート）として35並ぶ接車バースの前を巡回し空きバース番号を見つけて無線で敷地入口にいる同僚（その番号を入場車に告げる係）に伝える係。敷地南西部第10バースで荷積みしたトレーラー（24t）が発車した際、右後輪通過後に倒れている姿を後続車が発見した。病院搬送後、頭部轢過で死亡。トレーラー運転者は警察に逮捕された。
5年11月 29日	交通事 故（道 路）	トラック	男 性	58	運転者	25 年	トラックの 運転	直線道路を走行中に運転操作を誤り、道路左のブロック壁に激突したものの。
5年 9月 1日	高温・低 温の物と の接触	引火性の物	男 性	65	貨物自 動車運 転者	5年	事業場内 の清掃	災害発生当日、被災者は、コンクリート製品の運搬を行い、当日の業務を終えた後、課長から工場内の清掃の指示を受けた。指示が行われた約15分後に、事業場の事務所に、顔がススで黒くなって制服の上着がめくれ上半身がはだけた状態の被災者が現れたため、課長が救急要請を行ったが、入院中に脳梗塞を発症し、その後脳梗塞によって死亡した。廃木材を焼却するため、くすぶっていた廃木材にシンナーを注いだものとみられ、注いでいたシンナーに着火し、被災したものとみられる。

(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

- 1月 ・労働災害防止団体意見交換会（18日）
- ・第22回理事会（31日）

新しい安全ポスターのご案内

テールゲートリフター作業にご活用ください！

テールゲートリフター
の積みおろし作業

作業中・荷の転倒・転落注意!!

後ずさり移動

チェック!

- 二人で作業する時は、相互の安全確認を実施しているか?
- 車輪のストッパー（ロック、解除）を確認しているか?
- 水平な場所に駐車して作業しているか?
- テールゲートリフターの操作は、昇降板から離れて行っているか?
- 昇降板のストッパー（ロック、解除）を確認しているか?
- 昇降板に人が乗って昇降していないか?
- 荷が車間の前後方向になるよう配置

操作の業務に係る特別教育が義務化されました
(労働安全衛生法)

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

テールゲートリフターポスター

令和6年2月から操作の業務に係る特別教育が義務化となりました、テールゲートリフターに係る積卸し作業のチェック事項を示した安全ポスターを頒布中(価格297円(税込))です。

本ポスターをテールゲートリフターの安全な作業方法の周知にご活用ください！

品名：テールゲートリフターポスター

価格：297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/

編集後記

今号では「令和5年における労働災害の発生状況について（速報値）」を掲載しました。冬季は平年どおりの降雪、気温となるとの予報が発表されましたが、急な大雪による雪害が各地で発生しています。降雪時、降雪後は路面凍結による交通事故、荷役作業中の転倒等に注意が必要です。転倒については、「転倒災害の発生状況」を今号に掲載しておりますので、ご覧ください。

今月の表紙 梅

梅は春を告げる花として古来から親しまれており、日本の文化芸術にも多々取り入れられてきました。現在でも日本三名園の偕楽園をはじめ、日本各地で梅まつりが開催され、多くの来訪者が観梅を楽しみ、季節の移ろいを感じています。

陸運と安全衛生 2024年2月号 No.659

2024年2月10日発行

毎月1回10日発行

発行所 陸上貨物運送事業労働災害防止協会
〒108-0014 東京都港区芝5-35-2
安全衛生総合会館内
電話:03-3455-3857

(印刷物による年間購読料6,600円(税込・送料込み))