

# 陸運と安全衛生

目配り気配り心配り優しい職場でストレスフリー

陸災防「令和5年度 安全衛生標語」健康部門優秀作品

2024

3

No.660



菜の花（伊予市観光協会）

・令和6年4月適用

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正について

 陸上貨物運送事業労働災害防止協会

令和6年4月適用

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正について (1)

## 安全

【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（最終回）

「限定」好きが生む、新たな問題とは・・・ (10)

モータージャーナリスト 森山みずほ

【災害事例とその対策】

テールゲートリフターの昇降板を上げるのを忘れたまま荷卸しして荷の下敷き (17)

労働災害発生状況(令和5年速報) (18)

労働災害発生状況(令和6年速報) (20)

## 健康

【連載】マコマコ博士のメンタルヘルス2024

若者と中高年で、コミュニケーションの意味が違う！？ (7)

精神科医 夏目 誠

## 陸災防情報

令和5年度「ブロック支部長・事務局長会議」を開催 (12)

第39回全国フォークリフト運転競技大会のご案内 (13)

令和6年度「安全衛生標語」を募集中です！ (14)

小企業無災害記録表彰 (16)

テールゲートリフター特別教育関連図書・用品の申込先変更等のご案内 (16)

陸災防の動き (19)

「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

「安全衛生教育促進運動」を展開中です！ (16)

令和6年春の全国交通安全運動 (21)



# 令和6年4月適用 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の 改正について

厚生労働省 労働基準局 監督課

## 1 はじめに

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。）は、長時間労働の実態が見られるトラック、バス、タクシーといった自動車運転者について、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めたものです。

改善基準告示は、令和4年12月に改正され（以下「新告示」という。）、令和6年4月1日から適用されます。

本稿では、改正の背景、拘束時間と休息期間の考え方に触れた後、トラック運転者に適用される基準について改正内容を中心に説明します。



## 2 改正の背景

### (1) 改善基準告示の策定と平成9年改正までの経緯

自動車運転者の労働時間等の規制については、自動車運転者の労働条件を改善するとともに、交通事故の激増に対処するため、労働省労働基準局長通達（昭和42年2月9日付け基発第139号）により、「自動車運転者の労働時間等の改善基準」が策定されました。

昭和54年に、貨物輸送量の増加や、運送事業に従事する労働者が依然として長時間労働の実態にあったこと、また、同年、新たなILO条約である「路面運送における労働時間及び休息期間に関する条約」（第153号条約。日本は未批准。）が採択されたこと等を踏まえ、拘束時間規制を中心とする新たな基準が策定されました（昭和54年12月27日付け基発第642号）。

その後、自動車運転者の労働時間等の規制の在り方について、中央労働基準審議会の下に設置された「自動車運転者労働時間問題小委員会」で検討が行われた結果、拘束時間等に係る規制の形式は告示によるとの報告が取りまとめられました。この報告に基づき、平成元年2月9日に改善基準告示が策定されました。

改善基準告示の策定後は、労働基準法に基づく法定労働時間の段階的な短縮に伴い、順次その内容の見直しが行われました。平成9年4月1日から週40時間労働制が完全実施されたことに伴い、改善基準告示も改正され（平成9年労働省告示第4号による一部改正）、適用されていましたが、それ以降、文言の整理以外の改正は行われていませんでした。

### (2) 今回の改正の背景

平成9年改正以降も、改善基準告示の遵守を徹底することにより、自動車運転者の労働条件の向上を図ってきましたが、依然として長時間・過重労働が課題となっており、運輸・郵便業においては、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が全業種で最も多い業種となっています（令和4年度：50件（うち死亡の件数は19件））。

一方、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71

号。以下「働き方改革関連法」という。）では、労働基準法（昭和22年法律第49号）が改正され、新たに時間外労働の上限規制が設けられ、自動車運転の業務にも、令和6年4月1日から、時間外労働の上限を原則として月45時間・年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限を年960時間とする等の規制が適用されることとなりました。また、働き方改革関連法の国会附帯決議（衆議院厚生労働委員会（平成30年5月25日）及び参議院厚生労働委員会（同年6月28日））において、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められていました。

こうした状況の中で、改善基準告示の見直しについて検討を行うため、令和元年11月25日、労働政策審議会労働条件分科会（以下「分科会」という。）の下に自動車運転者労働時間等専門委員会（以下「専門委員会」という。）が設置され、実態調査等を行うとともに、ハイヤー・タクシー、トラック、バスの業態ごとの作業部会で検討が重ねられました。

その結果、令和4年9月27日専門委員会において、改善基準告示の見直し案の最終とりまとめが行われ、分科会への報告（同年10月11日）、同報告を踏まえて策定された改正告示案要綱の労働政策審議会への諮問・答申（同年11月29日）を経て、同年12月23日に新告示が公布されました。

今回の改正は、上限規制を踏まえた時間外労働の削減や過労死等の防止といった観点から、関係労使が真摯に議論を重ねた結果、合意された内容に基づくものであり、労使関係者にあっては、改正後の改善基準告示を遵守することが強く要請されます。

### 3 拘束時間と休息期間の考え方

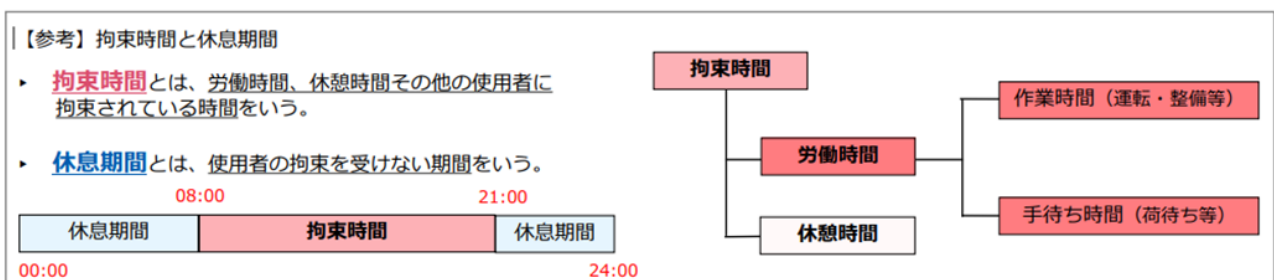
改善基準告示が規制対象とする「拘束時間」とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいいます。拘束時間には、作業時間（運転、整備等を行う時間）のほか、手待ち時間（荷待ち時間）も含まれます。

また、「休息期間」とは、使用者の拘束を受けない期間をいいます。勤務と次の勤務との間にあつて、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間であり、休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なる性格を有するものです。

今回の改正では、1年や1か月の拘束時間の上限についても見直しが行われましたが、その検討に当たっては、労働基準法に基づく時間外労働の上限が臨時的な特別の事情がある場合でも年960時間とされていること等を踏まえ、次の拘束時間数を目安として議論が行われました。

- 1年の拘束時間（3,300時間）＝1年の法定労働時間（週40時間×52週＝2,080時間）＋1年の休憩時間（1時間×週5日×52週＝260時間）＋時間外労働960時間
- 1か月の拘束時間（275時間）＝1年の拘束時間（3,300時間）÷12か月

（表1）拘束時間と休息期間の定義



#### 4 トラック運転者に適用される新告示の改正内容

トラック運転者には、新告示第4条に規定する拘束時間、休息期間等の規定が適用されます。その改正内容は次のとおりです。\*1

##### (1) 1か月及び1年の拘束時間（新告示第4条第1項第1号、第2号）

新告示において、トラック運転者の拘束時間は、1か月の拘束時間が「284時間」を超えず、かつ、1年の拘束時間が「3,300時間」を超えないものとされました。ただし、労使協定により、1年のうち6か月までは、1か月の拘束時間を「310時間」まで延長し、かつ、1年の拘束時間を「3,400時間」まで延長することができます。この場合において、1か月の拘束時間が「284時間」を超える月が3か月を超えて連続しないものとし、かつ、1か月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が「100時間未満」となるよう努めるものとされました。

1か月の拘束時間の限度は、旧告示では「293時間」とされていましたが、いわゆる脳・心臓疾患に係る労災認定基準\*2等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、新告示では、月80時間の時間外労働を前提とした「275時間」の拘束時間に、月1回の休日労働に相当する1日「9時間」の拘束時間を加えた、「284時間」とされました。

また、1年の拘束時間の限度は、新告示では原則「3,300時間」とされましたが、これは、上記3のとおり、労働基準法に基づく時間外労働の上限が年960時間であることを念頭においたものであり、旧告示における1年の拘束時間の上限である「3,516時間（＝293時間×12か月）」から、216時間短縮されています。

これらの例外として、労使協定があるときは、1か月及び1年の拘束時間を延長できることとされていますが（ただし、1か月の拘束時間の延長は、1年のうち6か月まで）、新告示では、1か月の拘束時間の限度は旧告示の「320時間」から10時間短縮した「310時間」とされ、1年の拘束時間の限度は旧告示の「3,516時間」から116時間短縮した「3,400時間」とされました。

また、労使協定により拘束時間を延長する場合、拘束時間の長い勤務が長期間連続して行われることによる疲労の蓄積を防ぐ観点から、拘束時間が「284時間」を超える月は3か月を超えて連続しないこととし、1か月の時間外・休日労働時間数が「100時間未満」となるよう努めることとされました。

##### (2) 1日の拘束時間（新告示第4条第1項第3号、第4号）

新告示では、1日の拘束時間は「13時間」を超えないものとされ、これを延長する場合であっても、最大拘束時間は「15時間」とされました。ただし、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合\*3は、1週間について2回に限り、最大拘束時間を「16時間」とすることができます。

また、1日の拘束時間を延長する場合（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合を含む。）において、「1日の拘束時間が14時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努める」とのとされました。

\*1 以下、改正前の改善基準告示を「旧告示」という。なお、本稿で記載する内容には、新告示のほか、通達（令和4年12月23日付け基発1223第3号）で示された内容が含まれる。

\*2 「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準」（令和3年9月14日付け基発0914第1号）では、発症前1か月間におおむね100時間又は発症前2か月ないし6か月間にわたって1か月あたりおおむね80時間を超える時間外労働（休日労働）がある場合に業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が強いと評価できる、とされている。

\*3 1週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。）の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。）であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合をいう。なお、この「450km以上」については、現行通達（平成9年3月11日付け基発第143号）における「長距離貨物運送」の定義を参考にしたものである。

旧告示では、最大拘束時間は「16時間」とされていましたが、自動車運転者の睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、新告示では「15時間」と1時間短縮されました。また、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、1週間について2回に限り拘束時間を「16時間」とすることが可能とされました。

1日の拘束時間について「13時間」を超えて延長する場合は、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1日の拘束時間が「14時間」を超える回数をできるだけ少なくするよう努めるものとされました。その回数については、1週間に2回以内が目安とされています。また、この場合において、1日の拘束時間が「14時間」を超える日が連続することは望ましくありません。

### (3) 休息期間（新告示第4条第1項第5号）

新告示では、休息期間は、勤務終了後、「継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らない」とされました。ただし、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、当該1週間について2回に限り、「継続8時間以上」とすることができることとし、この場合において、一の運行終了後、「継続12時間以上」の休息期間を与えるものとされました。

旧告示では、休息期間は、勤務終了後「継続8時間以上」とされていましたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「勤務間インターバル」がおおむね11時間未満の勤務の有無等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、自動車運転者の睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、新告示では、休息期間について「継続11時間以上」与えるよう努めることが原則であることが示されるとともに、下限が1時間延長され、「9時間」とされました。このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9時間」を遵守することとどまらず、「継続11時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが、労使当事者には特に要請されます。

また、上記(2)のとおり、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、当該運行終了後に、通常の「継続11時間」を上回る「継続12時間以上」の休息期間を与えるものとされました。

### (4) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い（新告示第4条第3項）

新告示では、トラック運転者が、災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合において、その対応に要した時間（以下「予期し得ない事象への対応時間」という。）について、拘束時間等の例外的な取扱いが新たに定められました。

具体的には、予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間から除くことができます。この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らない）を与える必要があります。

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次のアとイの両方の要件を満たす時間をいいます。

ア 通常予期し得ない事象として、次のいずれかの事象により生じた運行の遅延に対応するための時間であること。

- ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
- ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
- ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと。

- ・ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと。
- イ 客観的な記録により確認できる時間であること。  
 運転日報上の記録に加え、予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料（修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等）により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認する必要があります。

### 5 荷主や元請運送事業者に対する要請

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあり、その改善のためには、発荷主及び着荷主並びに道路貨物運送業の元請事業者（以下「発着荷主等」という。）の協力が必要不可欠です。

このため、新告示が公布された令和4年12月23日、都道府県労働局において「荷主対策特別チーム」を編成し、労働基準監督署が発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請と、その改善に向けた働きかけを行うこととしました。

この要請の対象となる企業は、長時間の荷待ちを行わせている疑いのある企業であり、労働基準監督署が監督指導を行った際に運送事業者から得た情報や、厚生労働省ホームページに設けられた「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」 ([https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/nimachi.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)) に寄せられた情報等を基に、要請と働きかけを行っています。

また、令和5年10月からは、

- ・ 地方運輸局・運輸支局のトラックGメンが、長時間の荷待ちを発生させていること等が疑われる発着荷主等に対して実施する働きかけ等に、都道府県労働局の荷主特別対策担当官も参加する
  - ・ 発着荷主等への要請の際、「標準的な運賃」(※)も周知する
- 等、国土交通省との連携を強化しています。

※トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したもの。

こうした取組を通じ、発着荷主等を含めた関係者が連携・協力して、トラック運転者の労働条件の向上を図っていくことが求められます。

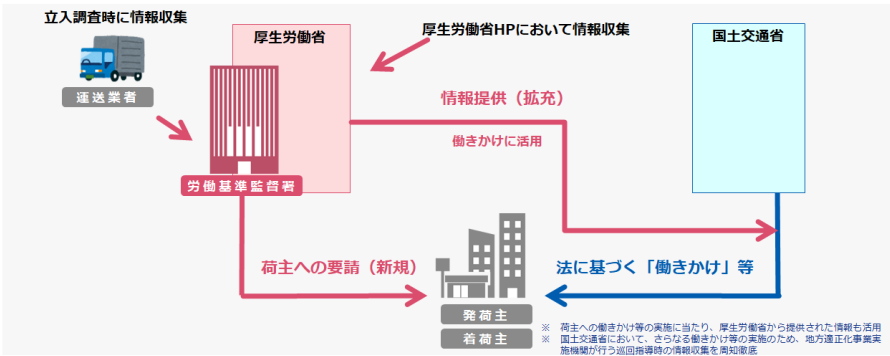
## 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**  
 （要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。  
 運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。

	令和5年1月～令和6年1月
実施件数	11,879件

- ▶ 対象企業選定にあたり、厚生労働省HPや立入調査時に収集した情報を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**



# トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

<p><b>1年、1か月の拘束時間</b></p>	<p><b>1年：3,300時間以内</b> <b>1か月：284時間以内</b></p>	<p>【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める</p>
<p><b>1日の拘束時間</b></p>	<p><b>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</b></p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合<sup>(※1)</sup>、16時間まで延長可(週2回まで)</p> <p>※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合</p>	
<p><b>1日の休息期間</b></p>	<p><b>継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない</b></p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合<sup>(※1)</sup>、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える</p>	
<p><b>運転時間</b></p>	<p><b>2日平均1日：9時間以内    2週平均1週：44時間以内</b></p>	
<p><b>連続運転時間</b></p>	<p><b>4時間以内</b> 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) <b>10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない</b></p> <p>【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可</p>	
<p><b>予期し得ない事象</b></p>	<p>予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる<sup>(※2,3)</sup> 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える</p> <p>※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。</p>	
<p><b>特例</b></p>	<p><b>分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)</b> ・ 分割休息は1回3時間以上    ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める    ・ 一定期間(1か月程度)における全勤務回数の2分の1が限度</p> <p><b>2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)</b> 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可</p> <p>【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可</p> <p>※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること</p> <p><b>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</b> 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間</p> <p>【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない</p> <p><b>フェリー</b> ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される</p>	
<p><b>休日労働</b></p>	<p>休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない</p>	

(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。  
(注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。



【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3回)テーマ「若者と中高年で、コミュニケーションの  
意味が違う!？」

精神科医 夏目 誠

## 事例 田川(仮名、以下同じ)課長と部下の中崎さんの会話から

45歳の課長が23歳の部下に、「君はオジサン社員との関わりが上手くいってないように見える」、「君の主張が分かりにくいみたいだ?」、「でも、分からないのは、仲間では楽しく話をしているから」と問いかければ

中崎さんは「課長、若者のコミュニケーションで大事なのは『場の空気を読む』こと。空気を読みながら話します」と言われ、「他者と話す力」ではないと課長は実感。「だから仲間との会話が上手いのか」と世代による方法の違いも分かったのです。「4コマ漫画」で分かりやすく説明をします。

「4コマ漫画」コミュニケーション力・若者と中高年の違い

## 中高年は会話力!

人前で意見が  
言えるコミュ力は  
70点

話すより会話力だよ

案 夏目 イラストはイラストヤ

コミュニケーションと言えば、話すことが上手いと考えがち。人前で発表ができる、意見・自己主張が言える人のイメージでしょう。あるいは気の利いた話ができる人かな。

## 会話のためには聞く力の方が大事だよ

聞くことによって  
はじめて、  
相手の考えがわかる

会話になるんだよ

会話ってワイワイガヤガヤとおしゃべりをしたり、話したりするよりも、実は人の話を聞く方が重要なのです。なぜならじっくりと聞くことによって、相手の方の言いたい点が少しずつ分かるのです。言いたい点が分かるから、会話になり、話題が盛り上がっていくのです。

### 聞く力がつけば、様々な人と会話ができるよ

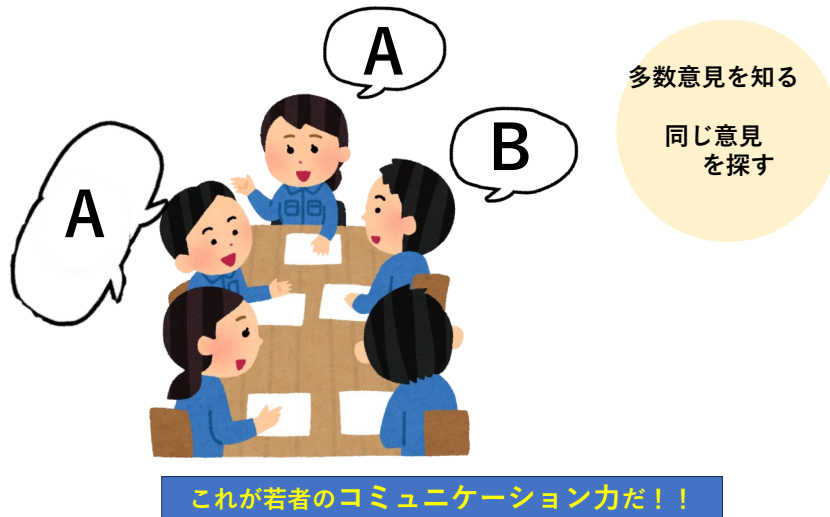


聞く力が付けばイラストの様に様々な方と会話ができます。性や年代が違っていても、聞くことによって相手の人の言いたいことが分かるので、それを話題にすれば様々な会話ができますよ。頭が刺激され、身近な生活情報も入ってきますよ。



でも今の若者が主張するコミュニケーション力は違います。人気ユーチューバー岡田斗司夫さんが「これが現代の若者の姿です。昔とは違い、現代人はとても賢くなっています。【岡田斗司夫 切り抜き】(youtube.com)」で紹介していますが、「場の空気を読む力」です。

スマホのLINEで人をはみ出そうとするときに、巧みに自分が、そこに入らないようにする力、そのためには「場の空気を読み、読みながら話ができる力」です。彼は、若者は「より社会的になってきている」と評しています。また、「自我が弱くなっている」と付け加えています。

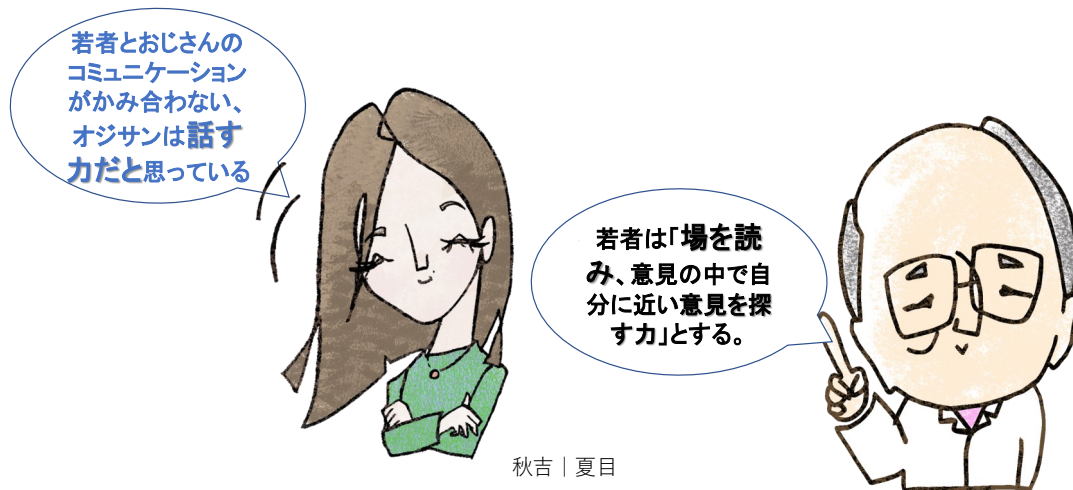


続きになりますが、「場の空気を読む」と同時に、「その場で流れている様々な意見、主張の中で自分の考えに近いものを探す力」とフォローアップしています。

若者とおじさんたちが考えるコミュニケーション内容の違いを理解する一助になれば幸いです。

最後に「マコトの一言」で締めくくります。

## マコトの一言



（これが現代の若者の姿です。昔とは違い、現代人はとても賢くなっています。【岡田斗司夫 切り抜き】 - YouTube

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

**最終回** 「『限定』好きが生む、新たな問題とは・・・」

先日、人生の大先輩となる素敵な女性の方たちとお食事をしながらお話をする機会がありました。女性が十人も集まると、それはそれはいつの時代も話は多岐に渡って盛り上がります。この日も仕事や人生観、そして趣味などの話に花が咲くと一人の方が「私、通販が趣味というか好きで。テレビとかを見ているとついつい注文しちゃって、実は家に開けてない箱がいくつもあるのよ…」と言ったのを皮切りに「私も！」「私も！」とほぼ全員が同意。中には「私、誰かに試してあげようと、同じ美顔器が10個くらいあるのよ」なんて言うと、ここでも「私もよ～」と大合唱。

そういえば自分は以前にもこういった話を聞いたことがあったし、タレントもテレビで似た話をしていたことがありました。その時は、たまたまその方が、うっかりして同じものを注文したのかなと感じていたのですが、こうも多くの体験者に出会うと、どうやら違うのかもしれないと思い始めたのでした。

奇しくも2024年問題を取材している真ただ中で聞いたこの話。職業病的に頭の中では話題がつながってしまうのです。

デジタル化や自動運転車の導入、人員不足、給与の値上げや労働環境の改善など、今、物流業界の中では様々な視点で対策やら問題点や今後の見通しなどが取り上げられていますが、もしかしてもっともっと先にいる、ユーザーの協力という考え方の変化も求められるのではないかなと、うっすらと感じていました。そしてその部分の議論がされていないことにも少し疑問を持っていました。

そんなことから、またまた実体験を試してみようと、通販の注文の受電のお仕事をさせてもらったことがあります。

オペレータは何十人（いや何百人かも）いますが深夜でも早朝でも、注文の電話が鳴りやまないどころか受電待ちが続くほど途絶えません。もちろんネットでの受付もしてこの状態ですから、その受注量といたらすごい数ですよ。しかもよくお客様から聞いた言葉が「返品送料も無料だから、とりあえず注文してみるのよ・・・」ということ。

確かにネット通販でも〇〇日以内なら返品送料無料！とか会員は送料も無料という言葉は見かけます。試着もできずに買う通販だからこそ、ユーザーにとっては安心感もあるし、返品可能なだけでなく返品送料まで無料と言われればなんだか、それだけ自信があるのかしら！なんて変な信頼を感じ、つい買いたくなるものです。返品送料無料でいかなくとも、返品はほとんどの買い物が可能で、これは実にありがたいシステムだと思います。

ただ一方で、往復の荷物の移動があるということはそれだけ、物流移動量が多くなるわけで、必然的に人手はもちろん様々な要件が増えてくるわけです。

どこかのお店に一括で運ぶのとは違い、各ご家庭に、指定の時間範囲に運ぶというのは相当な労力です。物流の仕分けのお仕事をしている人に話をきくと、やはり個人宅への配送の量がハンパなく多く、現実問題として通常勤務の範囲ではとても終わらない・・・と。なんとか、どこかに一括で送れるようにならないかな～なんて話していました。

この点は最近マスコミの話題でも取り上げられていますが、どうしても結論として『人員を増やそう！ 増やせない部分を自動運転車などにまかせればよい』という結論になっています。

でも本当にそうでしょうか？ 必要じゃなかったものを、なんとなく買っていたり、買ったのを忘れて同じものを何回も買ってしまったりする。これを防ぐだけでも数は変わると思います。セールストークによくある「〇〇までは1万円引き！」なんて期限を聞いてしまうと、時間無いからとりあえず買ってしまおう！ となりがちです。よく限定、とか在庫限りという言葉に人は弱いといわれます。はい、私もこの言葉には弱いです。つい買わないと・・・とってしまいます。だからこの販売方法も実は物流の流れに大きく影響しているのではないかな、と個人的には思っています。

冒頭にお話しした先輩方のお話にしても、10人中7人が同じようなことをしている割合から考えると、全国ではどれだけ同じような人がいるのでしょうか・・・。

高齢者の免許返納などの話題がでるたびに買い物難民の話題につながります。実際、これは大きな問題だし避けては通れないことだと思うので、この問題を考えると『通販』という買い物スタイルは、今後もっともっと増えていくとも予想できます。そして通販の利用が増えれば増えるほど、重複して買ったり、とりあえず買いで返品が増えたりすることも予想できます。

皆さんは、どのくらい通販を利用されていますか？ また皆さんのご両親はどのくらい通販を利用されていますか？ そして買ったものは、きちんと使っていますか？

そんなの当たり前でしょ・・・と思うことが、実はできていなかったりするので

2024年問題は、多岐に渡る内容なため本当に奥が深く一つのことだけ解決すれば解決できる内容ではないし、意外な場面で影響を受ける内容でもあります。

そんなことから通販の在り方って、今後すごく重要になってくる気が個人的にはしています。だからこそ小さいことですが、まずは自分の家庭の通販事情から見直してみませんか？ 眠っている箱があったら、ぜひぜひ開封してみてくださいね。

## 令和5年度「ブロック支部長・事務局長会議」を開催 本部から「令和6年度事業計画(素案)」等を説明

令和5年度の「ブロック支部長・事務局長会議」が、各支部長、事務局長、本部役職員及び各労働局からの来賓が出席して開催されました。

会議では、本部事務局から「令和6年度事業計画(素案)」、「陸上貨物運送事業労働災害防止規程変更(素案)」について、また、テールゲートリフター特別教育等実施状況及び今後の対応、創立60周年記念事業等について説明を行いました。各支部から様々な意見や質問が挙がり、活発な意見交換が行われました。ご来賓の皆様からはご挨拶を賜るとともに、行政における課題、労働災害発生状況等について、丁寧なご説明をいただきました。

ブロック支部長・事務局長会議でいただきましたご意見等を踏まえ、事業計画(案)、陸上貨物運送事業労働災害防止規程変更(案)等を作成し、3月21日開催の第23回理事会に諮った上で、5月の令和6年度通常総代会に提案することとしております。

### 令和5年度ブロック支部長・事務局長会議一覧

ブロック	開催月日	開催地	来賓
北海道・東北	2月27日	宮城	宮城労働局 竹内 聡 局長 本多信一郎 労働基準部長 高橋 喜治 健康安全課長
関東・甲信越	3月5日	東京	東京労働局 美濃 芳郎 局長 角南 巖 労働基準部長 伊藤 聖 安全課長
東海・北陸	2月13日	富山	富山労働局 吉岡 勝利 局長 福永 伸一 労働基準部長
近畿	2月8日	大阪	大阪労働局 荒木 祥一 局長
中国・四国	2月29日	徳島	徳島労働局 竹中 郁子 局長 小宮山彰浩 労働基準部長 岡崎 正憲 健康安全課長
九州・沖縄	2月20日	福岡	福岡労働局 小野寺徳子 局長 田村 裕之 労働基準部長 石橋 啓弘 安全課長



北海道・東北ブロック支部長・事務局長会議全景



東海・北陸ブロック支部長・事務局長会議で説明を行う横尾専務理事



北海道・東北ブロック支部長・事務局長会議  
左から高原副会長、竹内宮城労働局長、本多労働基準部長、高橋健康安全課長



関東・甲信越ブロック支部長・事務局長会議  
左から浅井副会長、美濃東京労働局長、角南労働基準部長、伊藤安全課長



東海・北陸ブロック支部長・事務局長会議  
吉岡富山労働局長(中央)、福永労働基準部長(右)、青木副会長(左)



近畿ブロック支部長・事務局長会議  
荒木大阪労働局長(右)、中川副会長(左)



中国・四国ブロック支部長・事務局長会議  
竹中徳島労働局長(中央)、小宮山労働基準部長(右)、岡崎健康安全課長(左)



九州・沖縄ブロック支部長・事務局長会議  
左から坂田副会長、小野寺福岡労働局長、田村労働基準部長、石橋安全課長

## 第39回全国フォークリフト運転競技大会のご案内

令和6年9月28日(土)・9月29日(日)に開催

第39回全国フォークリフト運転競技大会を令和6年9月28日(土)・9月29日(日)、中部トラック総合研修センター（愛知県みよし市）において開催します。

この大会は、フォークリフトの運転競技を通じ、遵法精神と安全意識の高揚、運転の知識と技能の向上を図り、職場における安全作業の確立と労働災害の防止を目的として毎年開催しており、地方大会（予選）を勝ち抜いた精鋭が、全国1位を目指して知識と技を競い合います。

大会の詳細につきましては、本誌次号に掲載予定の実施要綱でご案内します。



# 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

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/](http://rikusai.or.jp/event_schedule/hyougo/)

**小企業無災害記録表彰〔令和6年2月〕**

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第1種	岩手庄子運送株式会社本社営業所	22名	令和2年10月30日～令和5年10月29日	岩手県
第1種	中越輸送株式会社鹿児島営業所	38名	令和2年10月13日～令和5年10月12日	鹿児島県
第3種	大橋運輸有限会社	8名	平成28年10月1日～令和5年9月30日	岐阜県

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。

**テールゲートリフター特別教育  
 関連図書・用品の申込先変更等のご案内**  
 令和6年3月16日(土)から

テールゲートリフター特別教育関連図書・用品\*の申込先を令和6年3月15日(金)をもって以下のとおり変更いたします。

なお、「テールゲートリフター作業員必携」の陸災防会員様への会員割引価格での販売を令和6年3月15日(金)のお申込み分までとさせていただきます。

\* 「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の安全作業ハンドブック」「テールゲートリフターによる安全な荷役作業」(DVD)

**テールゲートリフター特別教育関連図書・用品の申込先**

変更前	変更後（令和6年3月16日から）
最寄りの支部	本部



詳細につきましては次のURLをご覧ください。

[https://rikusai.or.jp/measures/niyakuboushi/#kyouiku\\_kyouzai](https://rikusai.or.jp/measures/niyakuboushi/#kyouiku_kyouzai)

**「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

## テールゲートリフターの昇降板を上げるのを 忘れたまま荷卸しして荷の下敷き

食品の入ったキャスター付きコンテナ（常温）を配送先で、テールゲートリフターを用いて二人作業で荷卸しをしているときに発生した災害。

荷卸し場所には地面から高さが20cmほどあるプラットホームがある。テールゲートリフターの昇降板を渡し板として使用するには高さが低いため、荷卸しの際は昇降板にコンテナを載せた後、プラットホームの高さまで昇降板を下ろしてからコンテナをプラットホーム上に卸すという手順が必要になる。そのため、地面への荷卸しとは異なり、昇降板を下ろしたときにきちとプラットホームに掛かる位置にトラックを駐車する必要があった。

### 【災害発生状況】

この作業場所はほぼ毎日訪れる配送先であるため、駐車箇所にはタイヤの停止位置がマーキングされている。ドライバーはトラックが停止位置から少し外れたことが気になり、荷卸し作業前にテールゲートリフターの昇降板をプラットホームの高さまで下げて駐車位置を確認しトラックを止めた。

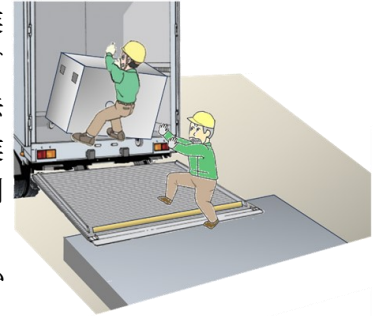
その後、ドライバーは昇降板を荷台高さに戻すのを忘れたまま荷台からコンテナを引いて移動させていた。プラットホーム上でコンテナが卸されるのを待っていた補助者（被災者）が荷台と昇降板に段差があることに気づき、「危ない！」と声をかけ、昇降板に乗り移りコンテナを支えようとしたが止められず、逃げる際に昇降板のキャスターストッパーに躓いて転倒したところにコンテナが倒れてきて右足を挟まれた。コンテナを引いていたドライバーは、うまく逃げて無事だった。

### 【発生原因】

直接的な原因はテールゲートリフターの昇降板の高さを確認せずに荷卸しを行ったことだが、その背景にはいくつかの原因が考えられる。

(1) 作業手順書は作成されていたが、文字ばかりで分かりにくく、教育もされていなかったため周知されているとは言えない状況だったこと。

(2) 実質的な作業指揮者であるドライバーが、法定の積卸し作業指揮者（安衛則第151条の70）として事業者から明確に選任さ



れていなかったこともあり、ドライバーに、法定の「作業手順及び作業手順ごとの作業の方法を決定し、作業を直接指揮すること」という作業指揮者の職務を行う自覚が乏しかったことも考えられる。

### 【再発防止対策】

- (1) 「積卸しの際のテールゲートリフターの昇降板の高さを指差し呼称で確認する」、「荷が落ちそうになった時には支えずに逃げる」など、基本的な作業方法や作業の急所を明記した分かりやすい作業手順書を作成し、関係労働者に周知すること。
  - (2) 複数作業の際は、作業手順を十分理解した作業指揮者を選任し、その日の作業の開始前に補助者等に具体的な作業方法を指示するとともに、作業を直接指揮させること。
- などがあげられる。

荷役関係の作業指揮者の選任について、陸運事業者、荷主等ともに十分理解されていないように思われる。

車両系荷役運搬機械等作業指揮者（安衛則第151条の4）や積卸し作業指揮者（安衛則第151条の70）の選任について、以下のように整理されているので参考にしていきたい。

### ＜車両系荷役運搬機械等作業指揮者と積卸し作業指揮者＞

	作業内容	車両系荷役運搬機械等作業指揮者	積卸し作業指揮者
複数人員作業	一の荷が100キログラム未満で人力による積卸し	—	—
	一の荷が100キログラム以上で人力による積卸し	—	○
	一の荷が100キログラム未満で車両系荷役運搬機械等を用いる積卸し	○	—
	一の荷が100キログラム以上で車両系荷役運搬機械等を用いる積卸し*	○	○
作業単独	車両系荷役運搬機械等を用いての積卸し以外の荷役運搬（例：横持ち、はい替え等）	○	—
	人力荷役、ロープ掛け・ロープ解き、シート掛け・シート外し、車両系荷役運搬機械等を用いる荷役運搬	—	—

(注) 記号説明 ○：必須、—：不要。  
 (注) \*印の作業については、両方の作業指揮者を兼務することができます。  
 (注) 上記表の「積卸し」には、「ロープ掛け・ロープ解き、シート掛け・シート外し」を含みます。

## 業種別労働災害発生状況（令和5年速報値）

令和6年2月7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	714	100.0	734	100.0	-20	-2.7
製造業	132	18.5	132	18.0	0	0.0
建設業	212	29.7	273	37.2	-61	-22.3
交通運輸事業	9	1.3	8	1.1	1	12.5
陸上貨物運送事業	104	14.6	83	11.3	21	25.3

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	129,767	100.0	126,558	100.0	3,209	2.5
製造業	26,255	20.2	25,715	20.3	540	2.1
建設業	13,915	10.7	13,995	11.1	-80	-0.6
交通運輸事業	2,905	2.2	2,811	2.2	94	3.3
陸上貨物運送事業	15,747	12.1	15,980	12.6	-233	-1.5

### 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6年2月7日

	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	104	25	2	3	5	6	9	46	0	8
令和4年1～12月	83	23	1	7	5	1	10	31	0	5
対前年増減	21	2	1	-4	0	5	-1	15	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2月7日現在

	合計	墜落・転落	転倒	激突	飛来・落下	崩壊・倒壊	激突され	はさまれ・巻き込まれ	交通事故（道路）	交通事故（その他）	動作の反動・無理な動作	その他
令和5年1～12月	15,747	4,106	2,882	1,123	653	378	806	1,638	823	11	2,793	534
令和4年1～12月	15,980	4,145	2,823	1,189	743	438	867	1,687	765	9	2,810	504
対前年増減	-233	-39	59	-66	-90	-60	-61	-49	58	2	-17	30

(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104人となり、前年同月と比べて21人の増加となった。事故の型別で見ると、「交通事故(道路)」が46人(前年比+15人)と最も多く発生しており、死亡災害の44.2%(前年同月は37.3%)を占めている。

#### [死傷災害]

死傷災害は15,747人となり、前年同月と比べて233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」(+59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)」(+58人)が増加している。一方で、「飛来・落下」(-90人)、「激突され」(-61人)、「激突」(-66人)、「崩壊・倒壊」(-60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2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	経歴 期間	被災時の 作業内容	災害の概要
5年12月 28日	墜落、転 落	トラック	男性	62	貨物自 動車運 転者	11 年	バルク車 のはしご の昇降	飼料工場内で、他社所属の被災者が飼料の積み込み作業を行っている際にバルク車の後方にあるはしごから墜落し、頭等を強く打ったもの。近くで作業していた労働者が倒れている被災者を発見。救急搬送されたが、くも膜下出血を発症したため、死亡したものの。
5年12月 27日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	57	貨物自 動車運 転者	12 年	トラック運 転中	2tトラックを運転し、配送先から戻る途中に高速道路で渋滞し、停止していた。その際、後ろから走行してきたトラックに追突され、玉突きでその前の大型トラックに衝突し、運転手が死亡、助手席の同僚が重傷を負ったもの。
5年12月 26日	墜落、転 落	はしご等	男性	65	貨物自 動車運 転者	9年	洗車	被災者は、自社車庫において粉粒体運搬車のキャビンと荷台間にある点検台（高さ124cm）に載せた脚立うま（廃棄しており高さ不明）に上がり、キャビン上部を洗っていた。被災者が脚立うま中央から端部に移動した際、脚立うまの脚が外側に動いたことで、脚立うま上で作業していた被災者が墜落し、死亡した。墜落防止措置は講じていなかった。
5年12月 15日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	57	貨物自 動車運 転者	20 年	トレーラー の運転	大型トレーラーを運転し一般道トンネル内（片側2車線のみ、反対車線なし）を走行中、左内壁（歩道手すり）に車の左角がぶつかり、その反動で続けて車の右角が右内壁に激突。その時の衝撃で運転席からフロントガラスを突き破り、道路へ投げ出された後、停まりかけていた自車の前輪に踏まれた（単独事故）。翌日に死亡（失血死）。
5年12月 14日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	60	貨物自 動車運 転者	7年		食品の配送業務のため高速道路を4tトラックで走行していた被災者が、工事のために減速していた大型トラックに追突、頭や胸を強く打ち、搬送先の病院で死亡が確認された。
5年12月 13日	崩壊、倒 壊	その他の材料	男性	72	作業者・ 技能者	20 年	セグメント の養生	トンネル工事に使用するコンクリートのセグメント（約11t）をバタ角に仮置きし、養生シートをかけ、風でシートが飛ばないようにテープを貼る作業を行っていたところ、当該セグメントが倒れてきて、被災者が挟まれた。バタ角が置かれていた場所は土に砂利が敷かれており、バタ角が水平ではなかったため、セグメントのバランスが崩れた。
5年10月 17日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	55	貨物自 動車運 転者	6ヶ月	トラックの 運転	工場より商品を配送するために、高速道路に入り500mほど走行した地点において、事故処理中により左側路肩にはみ出して停車していた大型貨物車両に後方より追突、自車両は大破して、高速機動隊によって車両より救出されて病院に搬送されるも、死亡したものの。
5年 9月 19日	崩壊、倒 壊	荷姿の物	男性	70	貨物自 動車運 転者	37 年	運転者。 トラックあ おりの開 放。	災害発生地たる荷主先において、被災者が運転してきたトラックのあおりを、荷卸しを行う際に開放したところ、荷（フレキシブルコンテナバッグ）が傾いたため、被災者は咄嗟に手で荷を支えるも、耐え切れず荷の下敷きになり、死亡したものの。なお、荷の重量は約500kgであった。推定原因は、荷の落下防止のため、荷をロープで縛り、綱を張る等の措置を講じておらず、荷の落下による危険を及ぼす箇所に作業者以外を立ち入らせたこと。
5年 1月 24日	その他	起因物なし	男性	40	管理者	22 年		業務（長時間労働）に起因して精神障害（うつ病エピソード）を発病し、マンションから飛び降り、自殺した。遺族から労災請求があり、業務上と決定された。

(注) 後日、内容については、削除又は記載内容を修正する場合があります。

## 陸災防の動き

- 2月 ・ 令和5年度「ブロック支部長・事務局長会議」
- ・ 厚生労働省安全衛生部との意見交換会（15日）

## 業種別労働災害発生状況（令和6年速報値）

令和6年2月7日現在

死亡災害						
	令和6年1月 [速報値]		令和5年1月 [速報値]		対前年比較	
	死亡者数(人)	構成比(%)	死亡者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	37	100.0	32	100.0	5	15.6
製造業	11	29.7	10	31.3	1	10.0
建設業	12	32.4	8	25.0	4	50.0
交通運輸事業	0	0.0	0	0.0	0	0.0
陸上貨物運送事業	4	10.8	6	18.8	-2	-33.3

死傷災害						
	令和6年1月 [速報値]		令和5年1月 [速報値]		対前年比較	
	死傷者数(人)	構成比(%)	死傷者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	4,049	100.0	3,901	100.0	148	3.8
製造業	875	21.6	869	22.3	6	0.7
建設業	425	10.5	447	11.5	-22	-4.9
交通運輸事業	123	3.0	119	3.1	4	3.4
陸上貨物運送事業	592	14.6	553	14.2	39	7.1

### 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2月7日現在

	合計	墜落・転落	転倒	飛来・落下	崩壊・倒壊	激突され	はさまれ・巻き込まれ	交通事故（道路）	交通事故（その他）	その他
令和6年1月	4	1	0	0	1	0	0	2	0	0
令和5年1月	6	1	0	0	0	1	1	3	0	0
対前年増減	-2	0	0	0	1	-1	-1	-1	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 死傷災害発生状況（陸上貨物運送事業 速報値）

令和6年2月7日現在

	合計	墜落・転落	転倒	激突	飛来・落下	崩壊・倒壊	激突され	はさまれ・巻き込まれ	交通事故（道路）	交通事故（その他）	動作の反動・無理な動作	その他
令和6年1月	592	148	146	48	22	17	25	56	34	0	86	10
令和5年1月	553	128	154	44	22	19	30	48	17	0	81	10
対前年増減	39	20	-8	4	0	-2	-5	8	17	0	5	0

(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2人減少の4人となった。

#### [死傷災害]

死傷災害は前年比39人増加の592人となった。

## 陸運業 死亡災害の概要（令和6年）

令和6年2月7日現在  
陸災防調べ

災害発生 月日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験 期間	被災時の 作業内容	災害の概要
6年 1月 29日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	70	運転者	13 年		被災者は当日午前3時2分頃に本社営業所をトラックで 出発し、当該事業場の物流倉庫のほか複数の事業場で 荷積みしたのち、荷主先に向けて国道を走行中、交差点 で信号待ちをしていた別のトラックに追突した。これによ り被災者は全身の多発外傷で死亡した。
6年 1月 26日	墜落、転 落	トラック	男性	63	貨物自 動車運 転者	9年	シート掛 け作業	大型貨物自動車(低床平ボディ車、最大積載量14.3t)の 荷台に荷積み後、被災者が一人にてシート掛け作業を 荷台の荷上で行っていたところ、荷のフレキシブルコンテ ナバッグ(丸型1t用、実重量約500kg)二段積みの一段 目より転落し、頭部を約2.5m下のアスファルト床面に強 打した(推定)。フレコンバッグ一段目の上に被災者が履 いていた長靴の片方が残置。保護帽と安全帯未着用。
6年 1月 16日	交通事 故(道 路)	トラック	男性	69	貨物自 動車運 転者	40 年	ミキサ車 の運転	被災者はミキサ車を運転して建設現場に向かっていたと ころ、中央分離帯を乗り越えて横転し、反対車線を走行 していたトラックと衝突した。トラックの運転手は軽傷 (休業1日)であった。
6年 1月 8日	崩壊、倒 壊	荷姿の 物	男性	51	その他 の荷役 作業者	8年	フォーク リフトに よる荷 役作業	高さ3.6mの位置まで上げられたフォークリフトの爪(パ レット付)上で重さ1tのフレコンバックの下敷きになってい る被災者を取締役営業部長が災害発生推定日翌日の 午前8時に発見した。同部長によると、災害発生推定日 は祝日のため事業場は休日であり、被災者に対し、休日 出勤等も命じていないとのことであった。一人作業であっ たことから詳細な災害発生状況は現時点で不明である。

(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。

## 【陸災防協賛の安全運動】

## 令和6年春の全国交通安全運動

4月6日～15日  
の10日間実施

警察庁、厚生労働省、国土交通省、全日本トラック協会等関係団体の主催、当協会等関係156団体の協賛にて「令和6年春の全国交通安全運動」が4月6日から4月15日の10日間実施されます。

この交通安全運動では、次の3点を運動重点として、様々な活動が実施されます。

- (1) こどもが安全に通行できる道路交通環境の確保と安全な横断方法の実践
- (2) 歩行者優先意識の徹底と「思いやり・ゆずり合い」運転の励行
- (3) 自転車・電動キックボード等利用時のヘルメット着用と交通ルールの遵守

また、4月10日には「交通事故死ゼロを目指す日」が実施されます。



運動の詳細につきましては、次のURLからご覧ください。

[https://www8.cao.go.jp/koutu/keihatsu/undou/r06\\_haru/youkou.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/keihatsu/undou/r06_haru/youkou.html)

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/how\\_to\\_buy/](http://rikusai.or.jp/health_and_safety/how_to_buy/)

## 編集後記

4月1日から、トラック運転者の時間外労働の上限規制が適用され、労働時間等の基準が改正されます。詳しい改正内容は本誌をご覧ください。

3月は、繁忙期であることに加え、寒暖差が激しさや花粉症などからの体調不良が起こりやすく、4月から生活や環境が新しくなる方は戸惑いや不安によるメンタル面の不調が起こりやすい時期です。休日は身体と心のリフレッシュを中心に過ごすなど、健康保持・増進を心がけましょう。

## 今月の表紙 菜の花

「菜の花」とはアブラナ属の花のことをいいます。古来から鑑賞用、食用、油の原料として生活に結びついていきます。表紙の写真は、伊予灘に面した国道沿いの斜面に地元住民が育てた菜の花が咲き揃う花畑です（閩住の菜の花畑）。来訪者は伊予灘の青い海、菜の花の黄色い絨毯を眺め、春の始まりを感じながら散策します。

## 陸運と安全衛生 2024年3月号 No.660

2024年3月10日発行

毎月1回10日発行

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

電話:03-3455-3857

(印刷物による年間購読料6,600円(税込・送料込み))