

令和6年度 道路貨物運送業における労働災害の防止について



鹿屋労働基準監督署
安全衛生課

道路貨物運送業における

1. 労働災害発生状況について
2. 労働災害防止対策について
労働災害事例の検討について
3. その他



と、くらし、みらいのために



労働災害発生状況

道路貨物運送事業の労働災害発生状況を確認してみましょう



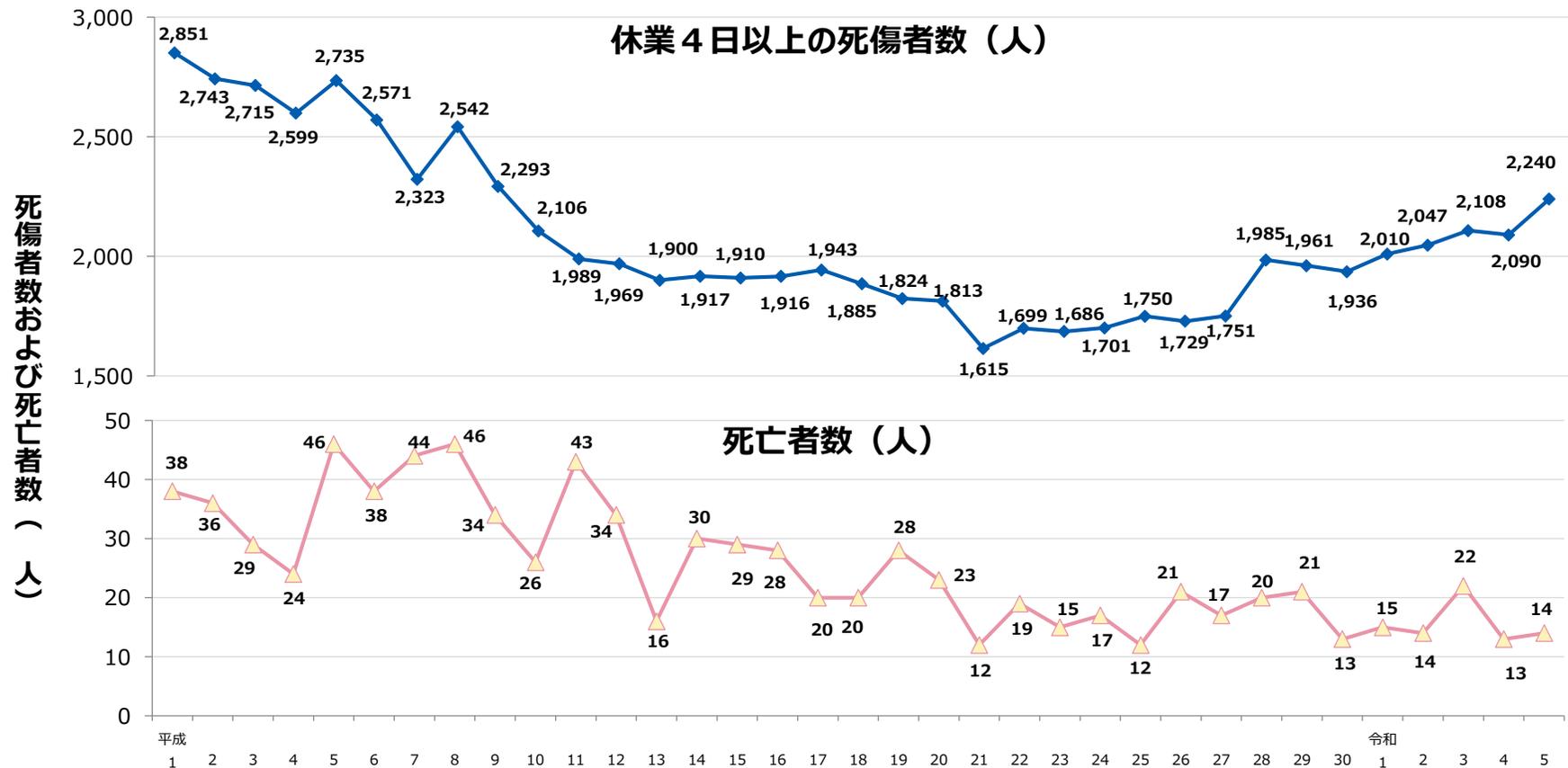
ひと、くらし、みらいのために



厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

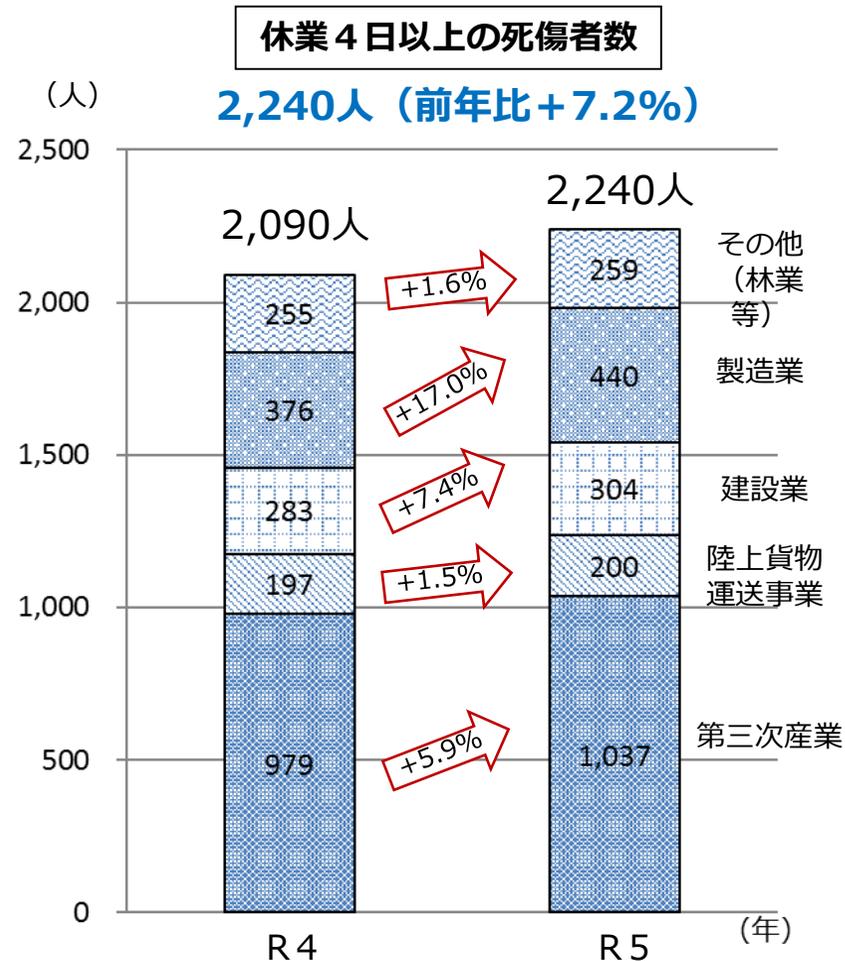
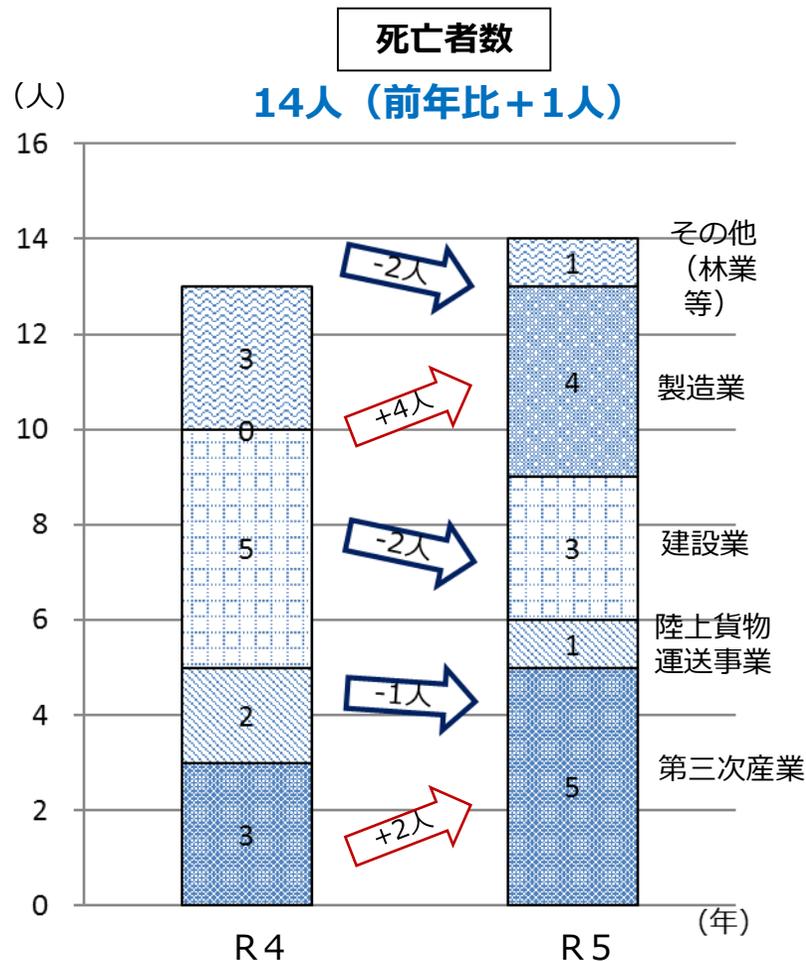
鹿児島県における労働災害の推移

- 死亡者数、休業4日以上之死傷者数ともに、長期的には減少傾向にあるものの、死亡者数は近年増減を繰り返し、休業4日以上之死傷者数は近年増加傾向に転じている。



出典：労働者死傷病報告、死亡災害報告より作成
新型コロナウイルス感染症のり患による労働災害を除いたもの

令和5年 労働災害発生状況（業種別）

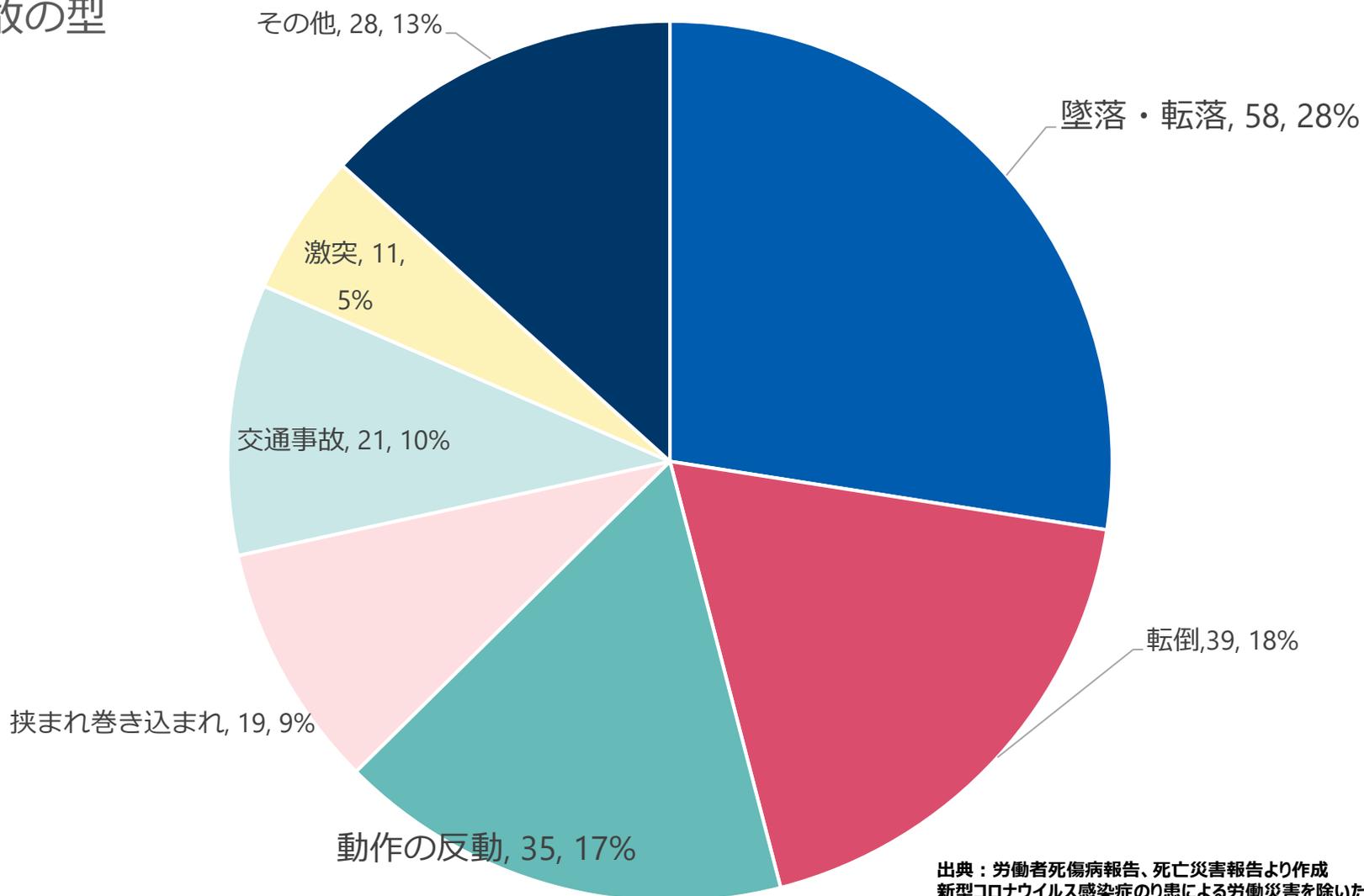


出典：労働者死傷病報告

* 新型コロナウイルス感染症のり患による労働災害を除いたもの

令和5年 陸上貨物運送業における労働災害の傾向

事故の型



運輸交通業 事故の型 県内211件

- ・墜落・転落 58件
- ・転倒 39件
- ・動作の反動等 35件
- ・交通事故 21件
- ・はさまれ等 19件

荷台の昇降は安全な設備(法改正)

運輸交通業だけで解決できるものではなく、荷主の協力も必要。

労働災害防止対策について(法改正含む) 労働災害事例の検討について



ひと、暮らし、みらいのために



トラックでの荷役作業時における 安全対策が強化されます。



労働安全衛生規則（以下「安衛則」といいます）が改正され「昇降設備の設置」「保護帽の着用」「テールゲートリフターの操作に係る特別教育」が義務付けられました。

特別教育については令和6年2月から、それ以外の規定は令和5年10月から施行されます。

出典：厚労省リーフレット「トラックでの荷役作業時における安全対策が強化されます」

改正のあらまし

1

昇降設備の設置及び保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲が拡大されます

これまで最大積載量 5トン以上の貨物自動車を対象としておりましたが、新たに最大積載量 2トン以上 5トン未満の貨物自動車において、荷役作業時の昇降設備の設置及び保護帽の着用が義務づけられます (一部例外あり)。

2

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が義務化されます

テールゲートリフターの操作者に対し、学科教育 4 時間、実技教育 2 時間の安全衛生に係る特別の教育を行うことが必要になります。

3

運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

運転席から離れてテールゲートリフターを操作する場合において、原動機の停止義務が除外されます。なお、その他の逸走防止措置は引き続き必要です。

1

昇降設備、保護帽の設置義務の範囲が拡大されます

R5.10.1
施行

● 昇降設備について（安衛則第151条の67関係）

荷を積み卸す作業を行うときに、昇降設備の設置義務の対象となる貨物自動車について、最大積載量が5トン以上のものに加え、2トン以上5トン未満のものが追加されます。

「昇降設備」には、踏み台等の可搬式のもののほか、貨物自動車に設置されている昇降用のステップ等が含まれます。なお、昇降用ステップは、できるだけ乗降グリップ等による三点支持等により安全に昇降できる形式のものとするようにしてください。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

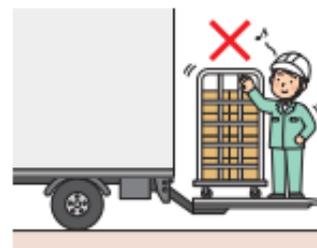
	2t 未満	2t 以上 5t 未満	5t 以上	備考
床面から荷の上 又は荷台までの 昇降設備の設置	△	●	○	高さ 1.5m を超える箇所で行うときは、安衛則第 526 条第 1 項の規定に基づき、原則として昇降設備の設置が義務付けられています。

※荷の積み卸しを伴わない作業については、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おいて、昇降設備の設置や墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することとされています。

【テールゲートリフターをステップとして使用する場合の留意事項】



テールゲートリフターを昇降設備として使用する場合は、中間位置で停止させてステップとして使用してください。



原則として、テールゲートリフターの昇降時には、労働者を搭乗させてはいけません。

※詳細についてはメーカー取扱説明書をご参照ください。

● 保護帽について（安衛則第 151 条の 74 関係）

荷を積み卸す作業を行うときに、労働者に保護帽を着用させる義務の対象となる貨物自動車について、最大積載量が 5 トン以上のものに加え、以下のものが追加されます。

- ① 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（平ボディ車、ウイング車等）。
- ② 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せずに荷を積み卸す作業を行う等の場合は適用されません）。

保護帽は、型式検定に合格した「墜落時保護用」のものを使用する必要があります。

○：現行の規則、●：新設、△：望ましい措置

	2t 未満	2t 以上 5t 未満	5t 以上	備考
墜落による危険を防止するための保護帽の着用	△	● (上記①②) △ (上記以外)	○	高さ 2m 以上の箇所で作業を行うときは、安衛則第 518 条の規定に基づき、墜落による危険を防止するための措置を講じる必要があります。

※荷の積み卸しを伴わない作業については、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おいて、昇降設備の設置や墜落・転落の危険のある作業において保護帽を着用することとされています。

2

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が義務化されます

R6.2.1
施行

荷を積み卸す作業におけるテールゲートリフターの操作[※]の業務を行う労働者に対し、以下の科目、時間について特別教育を実施する必要があります。

また、特別教育を行ったときは、事業者において受講者、科目等の記録を作成し、3年間保存する必要があります。

※「テールゲートリフターの操作」には、稼働スイッチの操作のほか、キャストーストッパー等を操作すること、昇降板の展開や格納の操作を行うこと等が含まれます。

	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・労働安全衛生法令中の関係条項 	0.5 時間
実技教育	<ul style="list-style-type: none"> ・テールゲートリフターの操作の方法 		2 時間

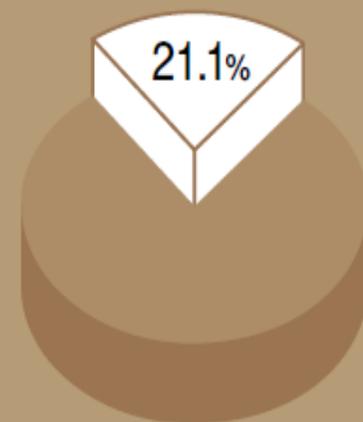
3 運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

R5.10.1
施行

走行のための運転位置とテールゲートリフター等の操作位置が異なる貨物自動車を運転する場合において、テールゲートリフター等を操作し、又は操作しようとしている場合は、原動機の停止義務の適用が除外されます。なお、ブレーキを確実にかける等の貨物自動車の逸走防止措置については、引き続き義務付けられることにご留意ください。また、逸走防止の観点から、可能な範囲で原動機も停止するようにしてください。

1

トラック・荷台等からの 墜落・転落による 死亡災害



陸上貨物運送事業における労働災害の中で最も多かったのが「トラック・荷台等からの墜落・転落」です。このパターンの災害事例を分析すると、67%が「保護帽未着用」でした。そのうちの多くが「高さが2m未満」の地点からの転落であり、もし保護帽を着用していれば死亡災害に至らなかった可能性があります。

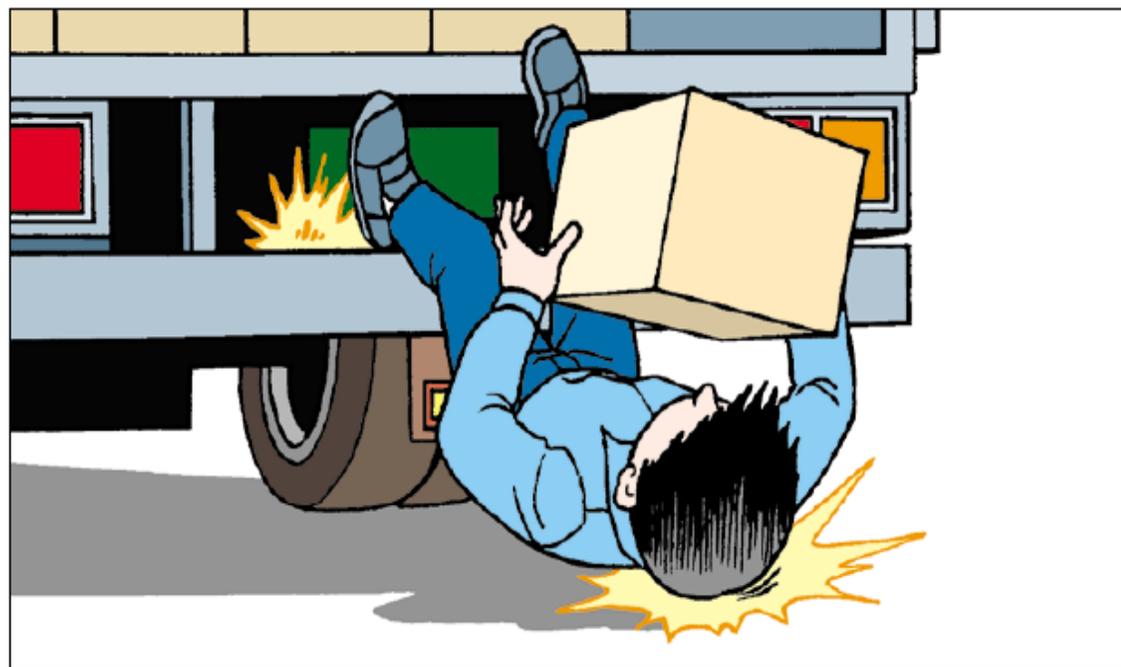
出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

事例

1

足を滑らせてリアバンパーから転落（死亡災害）



被災者はコンビニエンスストアに荷物を配送していました。配送先の手前にある駐車場で荷台コンテナ内にある荷物の整理を行った後、荷台にあった段ボールを持ちながら、荷台からトラックのリアバンパーに足をかけ、後ろ向きで降りようとしたところ、足を滑らせてしまい、約52cmの高さから転落し、頭部を強打しました。なお、同被災者は保護帽を着用していませんでした。

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

事例

2

テールゲートリフターから転落（死亡災害）



被災者はテールゲートリフターに乗り、工業用油200ℓが入ったドラム缶1缶を荷台から荷おろしする作業をしていました。被災者は何らかの理由でテールゲートリフターからトラック後方に転落しました（転落高110cm）。なお、同被災者は保護帽を着用していませんでした。

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

【事例1-2】荷台に墜落防止ネットの設置

取組み内容

荷役作業中の荷台からの墜落・転落災害を防止するため、上下2本のベルトを設置してその間にネットを張った。



Point!

- ✓ 荷台にあおりなどが無い車両では、特に効果的な対策です。
- ✓ ベルトだけでなく、ネットを張ることで隙間からの墜落を防止することができ、より安全です。

出典：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策
好事例集」より

【事例1-3】 荷台に親綱支柱及び親綱の設置

取組み内容

トラックの荷台上に、墜落制止用器具（安全带）のフックを掛けるための親綱とその支柱を設置した。



Point !

- ✓ 墜落制止用器具を使用することで、荷台から墜落した際の被害を抑えることができます。
- ✓ 効果を発揮するには十分な高さ・強度を持つ取付設備が必要です。

出典：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策
好事例集」より

【事例1-4】荷の引取り先構内における 墜落制止用器具の取付設備の設置

取組み内容

積荷にシートを掛ける際の墜落・転落を防止するため、
引取り先構内に墜落制止用器具の取付設備を設置した。



Point!

✓ 引取り先の協力を得て、効果的な墜落防止対策が取られています。

荷役作業の安全確保には、
荷主・配送先・元請事業者などの皆様の取組が不可欠です！

出典：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策
好事例集」より

▶ 労働災害を防ぐためのポイント!

対策

作業高によらず、必ず保護帽を着用して荷役作業を行いましょう

必ず保護帽を着用!



着用時
5つのポイント

- 1 「墜落時保護用」を使用すること
- 2 傾けずに被ること
- 3 あご紐をしっかりと、確実に締めること
- 4 破損したものは使わないこと
- 5 耐用年数を守ることに

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

【事例1-9】墜落時保護用保護帽の使用

取組み内容

墜落・転落による危険を防止又は軽減するために、飛来・落下物用でなく墜落時保護用の保護帽を着用することとした。



Point!

- ✓ 業務上の危険に応じた種類の保護帽を選択しています。

保護帽の構造規格では、飛来・落下物用と墜落時保護用の2種類が示されています。

種類によって構造や性能試験の方法が異なりますので、作業の種類に応じて適切なものを選択する必要があります。

参照：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集」より

わずか50cmの高さから転落した場合でも、打ちどころによっては死亡災害に至ってしまうことがあります。高さ2mに満たない地点での作業であっても、荷役作業時には**必ず保護帽を着用**するようにしましょう。また、常日頃から社員に対して保護帽の意義や効果に関する社内教育を実施し、保護帽の着用を徹底させるようにしましょう。

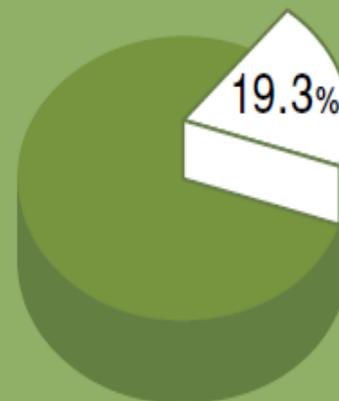
その他、事業者・作業者は次のような対策を講じましょう

- ▶ 作業手順書を作成しましょう
- ▶ 複数の作業員で荷役作業を行う場合、作業指揮者を配置しましょう
- ▶ 荷台上で作業員が移動する場合、作業指揮者は地面レベルから全般を見渡し、確認および指示ができる状況にしておきましょう
- ▶ トラック運転席やアルミバンの屋根上など高所で作業を行う場合は、安全帯を着用するか、足場を組み作業床を設けましょう
- ▶ たいかつせい耐滑性のある安全靴等を使用しましょう



2

トラック・荷台等での 荷崩れによる 死亡災害



「トラック・荷台等での荷崩れ」による死亡災害事例を分析すると、
「積みおろし時における被災」がこれら事例の半数以上を占めており、荷物の固定・固縛が
不適切だった例が多く見られました。通常、積みおろし担当者は積付け時の状況が分からないため、
積みおろし時の危険を的確に把握できず、その結果災害に至ってしまうケースがあります。

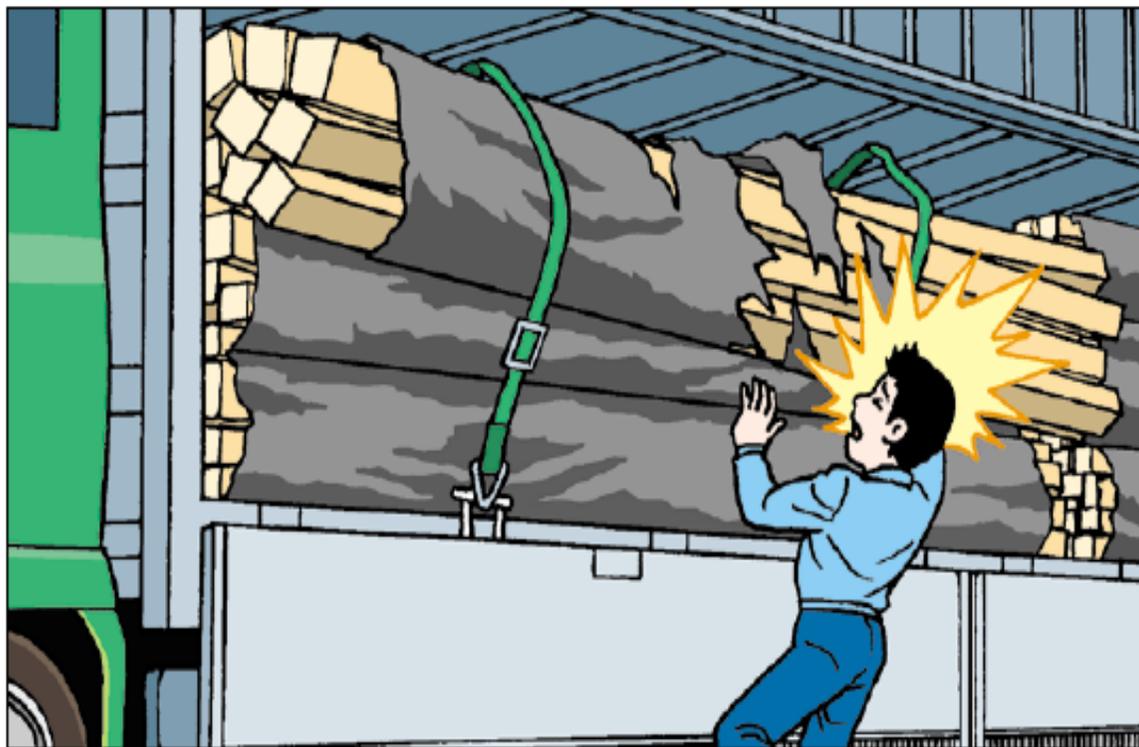
出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

事例

1

固定ベルトを外した途端に 多くの角材が落下（死亡災害）



被災者は、トラック（ウイング車）の積荷である角材180本の束の積み付け状況を点検していました。角材はラッシングベルトで固定されていたものの、点検のためベルトを緩めたところ、角材の束が崩壊し、被災者は角材の下敷きになりました。なお、同被災者は保護帽を着用していませんでした。

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

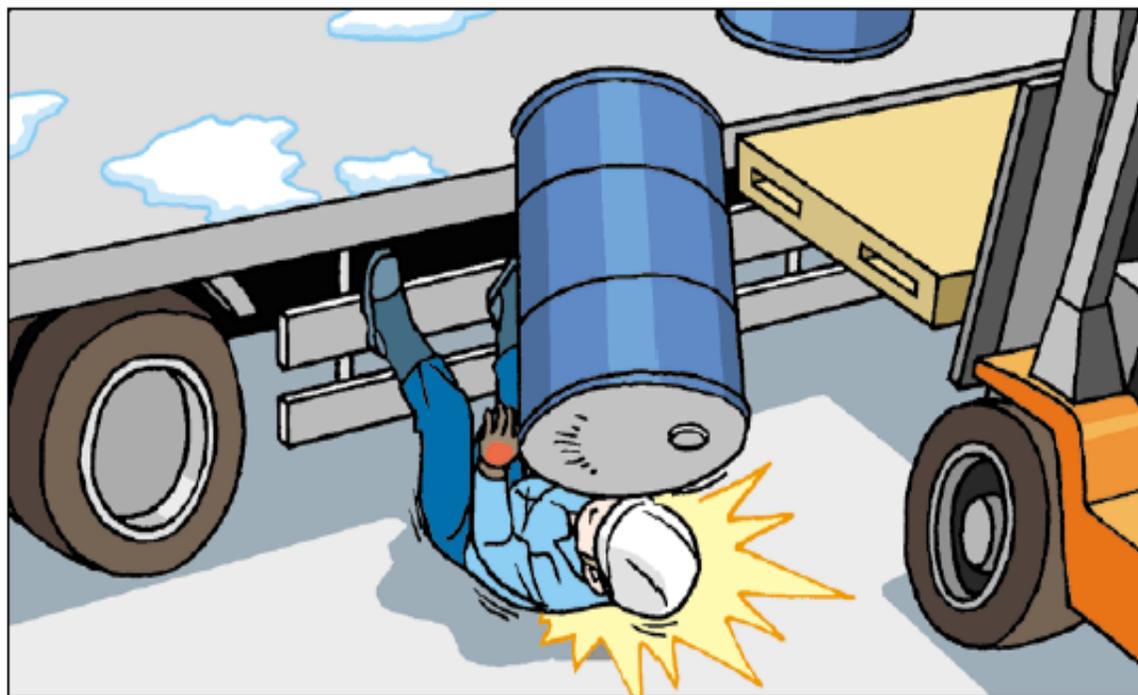
陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

事例

2

ドラム缶とともに転落。

ドラム缶が被災者に直撃（死亡災害）



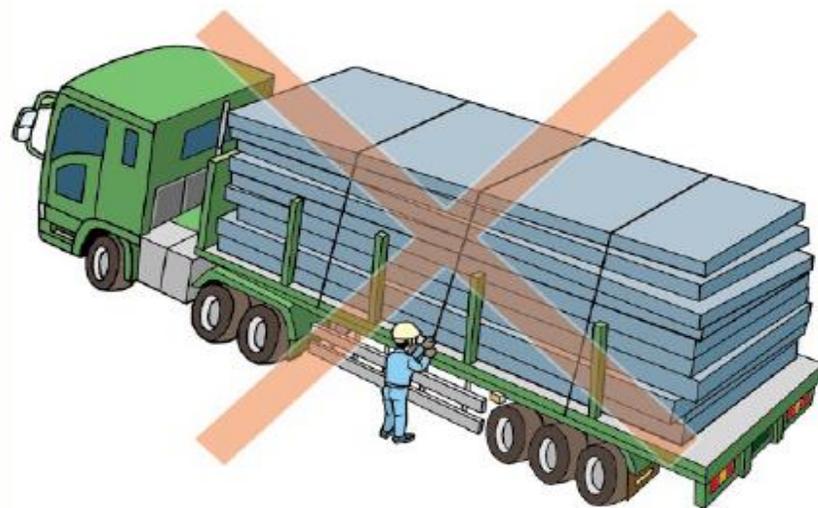
被災者は、積載されているドラム缶を、トレーラーコンテナの奥からフォークリフトのあるトラック荷台側面に移動させる作業をしていましたが、コンテナから地面へドラム缶とともに転落し、ドラム缶が被災者に直撃しました。なお、コンテナ内部の底面には雪が残っており、非常に滑りやすい状態でした。

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」
陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

▶ 労働災害を防ぐためのポイント!

対策

積付け時には、積荷の状態を確認すること（積みおろし配慮）



出典：厚労省・独立行政
法人労働者健康安全機構
「労働安全衛生総合研究
所」

陸上貨物運送事業におけ
る重大な労働災害を防ぐ
ためには

ひとこと
アドバイス

荷崩れが起きやすいような形で積付けが行われると、積みおろしの際に非常に危険です。積みおろし担当者が安全な積みおろしができることを前提に、積付け時の**積みおろし配慮**を行いましょう。

また、荷崩れを防ぐために、適切な固定・固縛こぼくを行うなど、適正な方法で荷を固定させることが非常に重要です。

その他、事業者・作業者は次のような対策を講じましょう

- ▶ 作業手順書を作成しましょう
- ▶ 積荷の状態に応じて作業指揮者を定めましょう
- ▶ 荷の固定・固縛方法に係る研修を実施しましょう
- ▶ 積付け・積みおろし時に渡し板等が必要な場合には、板の脱落防止や荷の滑り止め措置を実施しましょう
- ▶ トラックの走行途中で積荷の固定・固縛方法を点検しましょう
- ▶ 荷崩れに繋がりがやすい荒い運転(急制動、急発進、急旋回など)をしないようにしましょう
- ▶ 荷台のあおりやウイング等を動かす際には、事前に荷が立てかけられていないかを確認しましょう



参考資料

「安全輸送のための積付け・固縛方法」では、荷崩れを防ぐための積付け・固縛時の注意点などについて紹介していますので、参考にしてください。

資料提供：公益社団法人全日本トラック協会

インターネットで見れます！

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには



安全輸送のための 積付け・固縛方法



平成19年3月

 社団法人 全日本トラック協会

安全輸送のための積付け・固縛方法

社団法人 全日本トラック協会

出典：社団法人全日本トラック協会
『安全輸送のための積付け・固縛方法』

1 荷崩れはなぜ起きるのか

1 トラック（以下、トレーラを含む）の走行は、“地震の連続発生”のようなもの

トラックに積み込まれた荷物は、トラックが走り出すとこう考える。「さあ、連続地震の始まりだ。途中で大きな地震にぶつからなければよいが…」。

2 トラックの積荷に加わる振動・衝撃を“地震の震度”に例えると

さあ、出発。前後左右の安全を確認し、静かにアクセルを踏み込む。それでも積荷の立場から見ると、“震度2の軽震”にあったようなものであり、これが乱暴に急発進した場合は、“震度7の激震”におそわれたことになる。（図1-1参照）

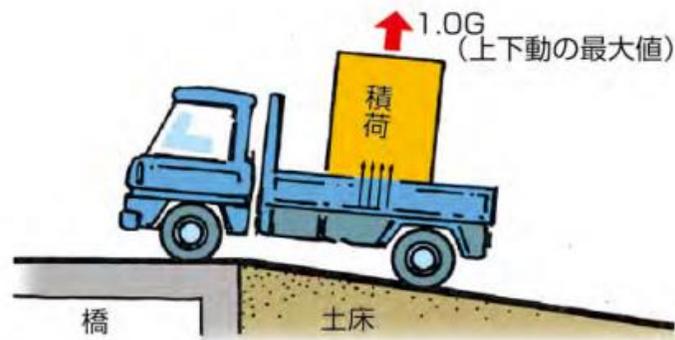
図1-1 発進



トラックが走り出すと、積荷は絶えず大小の地震に見舞われることになる。舗装の良い道路であれば“震度2の軽震”程度の上下動。

道路工事中の段差、橋と両岸の土床との継ぎ目、マンホールのかぶたの乗り越え等の道路の凹凸は、積荷には“震度4の中震～震度7の激震”となって上下方向にゆさぶられる。（図1-2参照）

図1-2 凸部乗越え



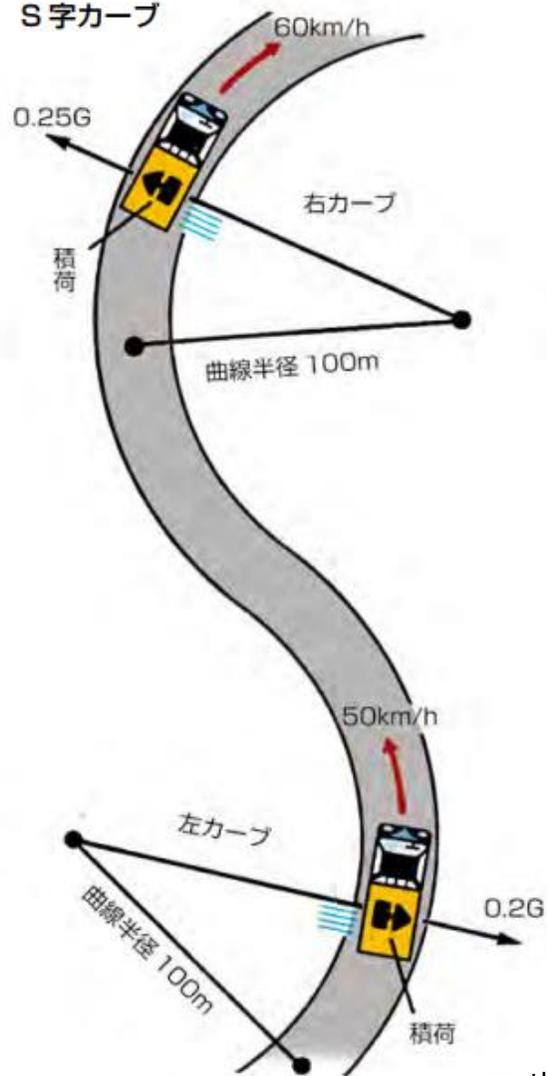
荷崩れはなぜ起きるのか

次に、左から右にカーブしているS字型の長い下り坂。カーブはきついが見通しは良いのでついスピードが出てしまう。

たとえば、曲線半径100mの左に曲がるカーブを速度50km/hで走った場合、積荷は右側方向に引張られる力（遠心力）を受け、その力の強さは“震度5の強震”に相当する。

また、同じ100mのカーブを速度60km/hで走った場合に積荷に加わる遠心力は、“震度6の烈震”に相当する。(図1-3参照)

図1-3 S字カーブ



荷崩れはなぜ起きるのか

市街地に入って、信号待ちで停車。通常のブレーキ動作であれば“震度2の軽震”程度。ちょっと、ぼやっとしてブレーキを踏む時期がおくれると、“震度4の中震”となる。そして、曲り角、駐車車両の陰から子どもや自転車の飛出しで“危ないっ！”と、急ブレーキを踏んだ時に積荷の受ける衝撃は、“震度7の激震”以上であり、積荷は車の前方に強く押し出される。(図1-4参照)

以上述べたように、積荷の身になると、トラックの走行中には大小の地震が連続して押し寄せてくるのと同じ状況に置かれている。

図1-4 急停止(急ブレーキ)



出典：社団法人全日本トラック協会『安全輸送のための積付け・固縛方法』

5 荷崩れを防ぐには

- 貨物の積付け
- 貨物の固縛
- 運転方法

の三つが組み合わされて実行されなければ効果は上がらない。

前述したように、トラック走行中には、いつも震度4以上の地震におそわれることになるから積付けをきちんとしただけでは荷崩れを防止できない。

また、出発前にいかにしっかりロープ等で固縛しても、積付けのやり方が悪いと、走行中の振動・衝撃で積荷の移動・変形により隙間を生じ、ロープにゆるみが出て、これがさらに荷崩れを誘発することになる。したがって、積付けも固縛も荷崩れ防止の重要ポイントである。

次に、運転方法も重要な要素である。走行中に大小の地震に遭遇することは避けられないとしても、急ブレーキ、急発進、急旋回走行等の回数が多ければ多いほど、それによって積荷の変形、固縛のゆるみ等も増大され、荷崩れ発生につながってくる。

4 原木（長さ5m以上）

積荷	原木（長さ5m以上）	荷姿	裸、結束、スキッド付
車種	トラック	積付け方法	縦積み（俵積み）
積荷重量	10t及び15t	荷台構造	スタンション付

保 定 器 具

荷締機 1.5t以上
ワイヤロープ
(積荷重量10t) 8mm以上×8箇所
(積荷重量15t) 10mm以上×8箇所

前当て材

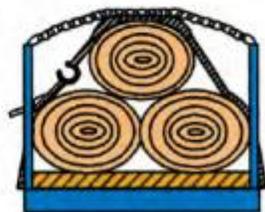
台木

積付け方法

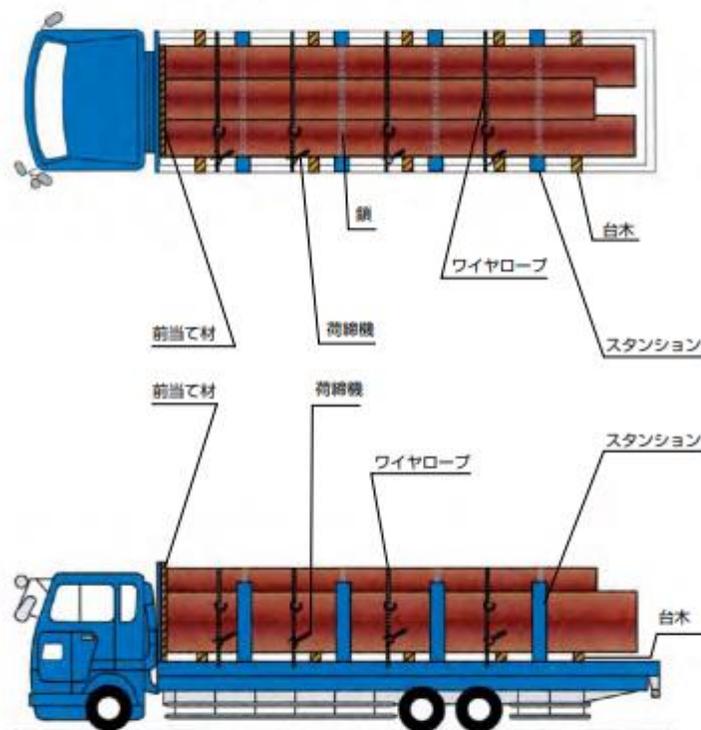
- ① 原則として、右図のような積み方を
するが、前方が空く場合は重心を考
えて積む。また、原木が車両後部から
やむを得ず突出する場合は、赤旗（灯）
を取付ける
- ② 原則として、長尺、長径の原木を下
積みとする
- ③ 荷締機を必ず使用し、緩みがないか
点検する
- ④ スタンション上の鎖を必ず掛けるこ
と

知識・急所

- ① スタンション内側には、ヤワラ（当
てゴム）を当てる
- ② 1段目の原木を積む時は、一吊り単
位で三角歯止めをする（荷役時の転が
り防止）



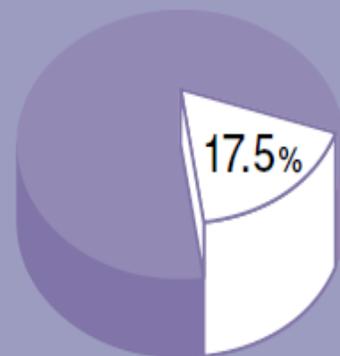
積付け固縛要領図



出典：社団法人全日本トラック協会『安全輸送のた
めの積付け・固縛方法』

3

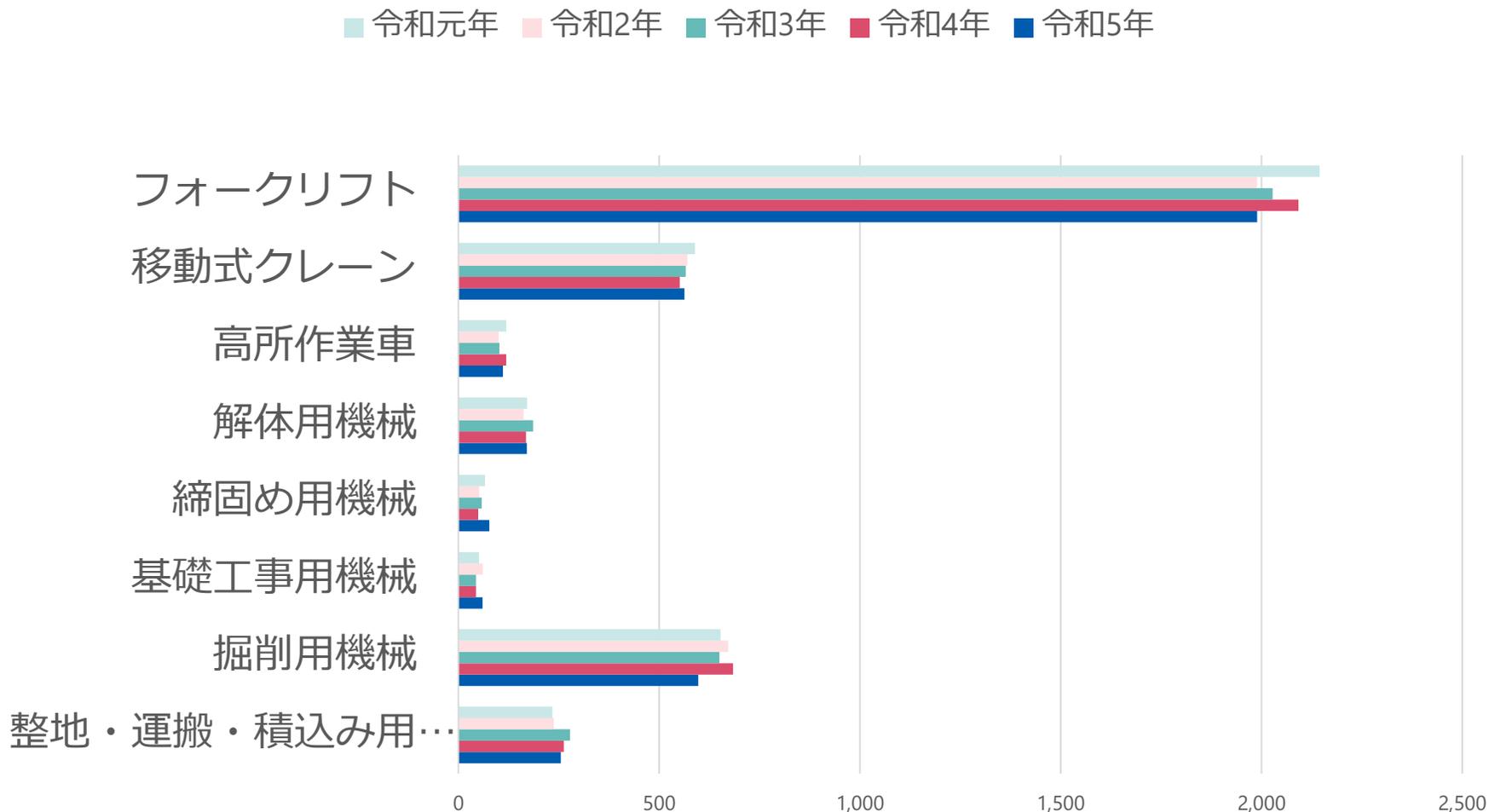
フォークリフト 使用時における 死亡災害



フォークリフトによる労働災害を分析すると、フォークリフトのオペレーター（運転手）による不適切な運転操作や、フォークリフトで持ち上げていた荷物の荷崩れ、またフォークリフトと別の作業者との接触など、オペレーターならびに周辺にいた他の作業者が本来禁止されている行動を取ったことによる事例が多くありました。

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」
陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

車両系機械類における災害発生状況(全業種)

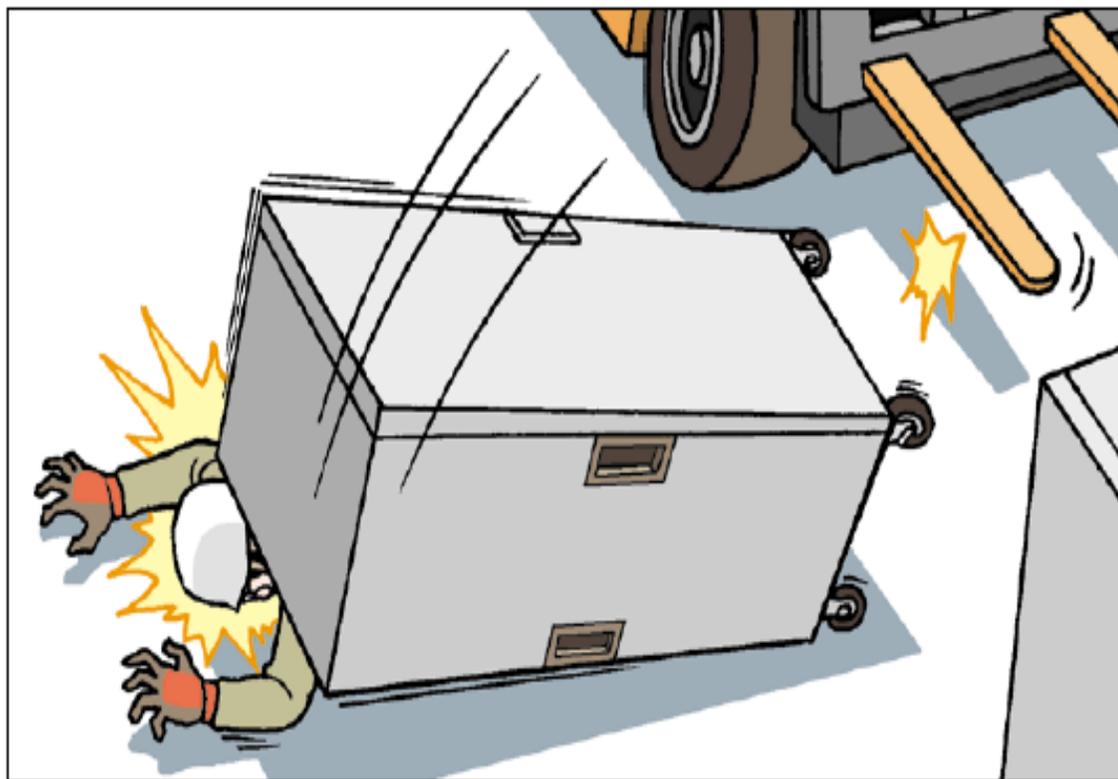


参照：厚生労働省ホームページ「職場の安全サイト」より作成

事例

1

フォークリフトアップ(上昇)時の安全不確認により被災者が コールドロールボックスパレットの下敷きに(死亡災害)



オペレーターがフォークリフトのフォークを上昇させた際に、そばにあったコールドロールボックスパレットがフォークに引っかかり、前方に倒れました。パレットの近くで作業を行っていた被災者は倒れてきたパレットを避けることができず、倒れたパレットの下敷きとなりました。

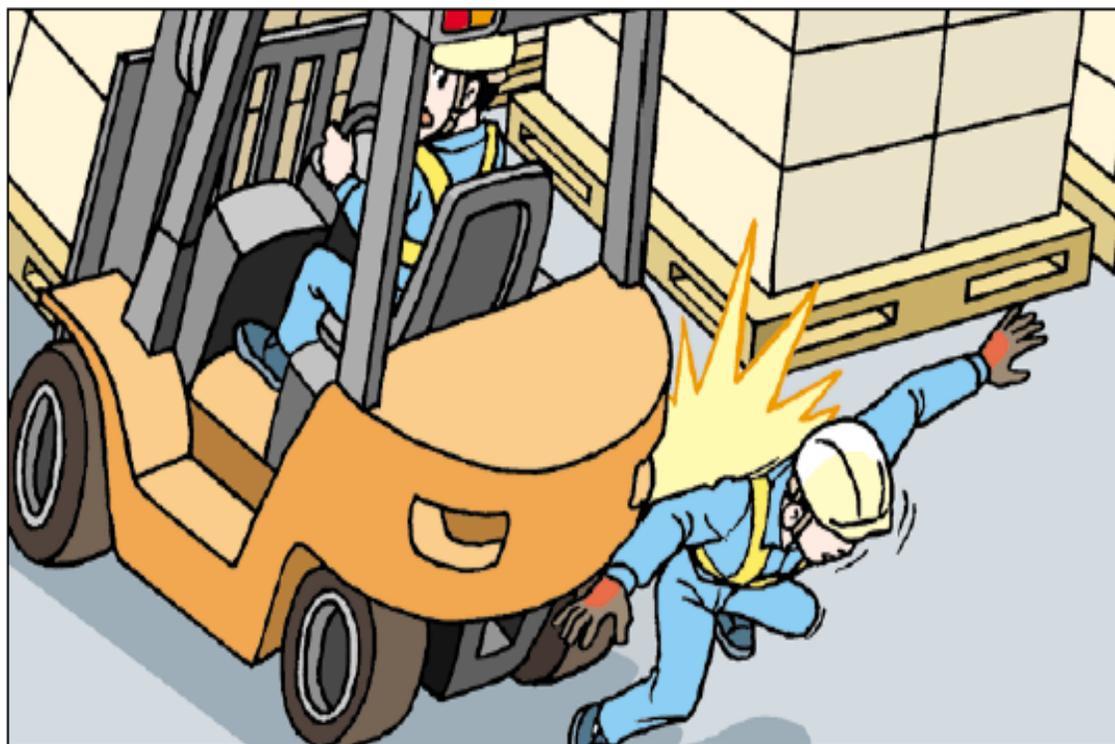
出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

事例

2

歩行者立入禁止エリアにいた被災者が フォークリフトと接触（死亡災害）

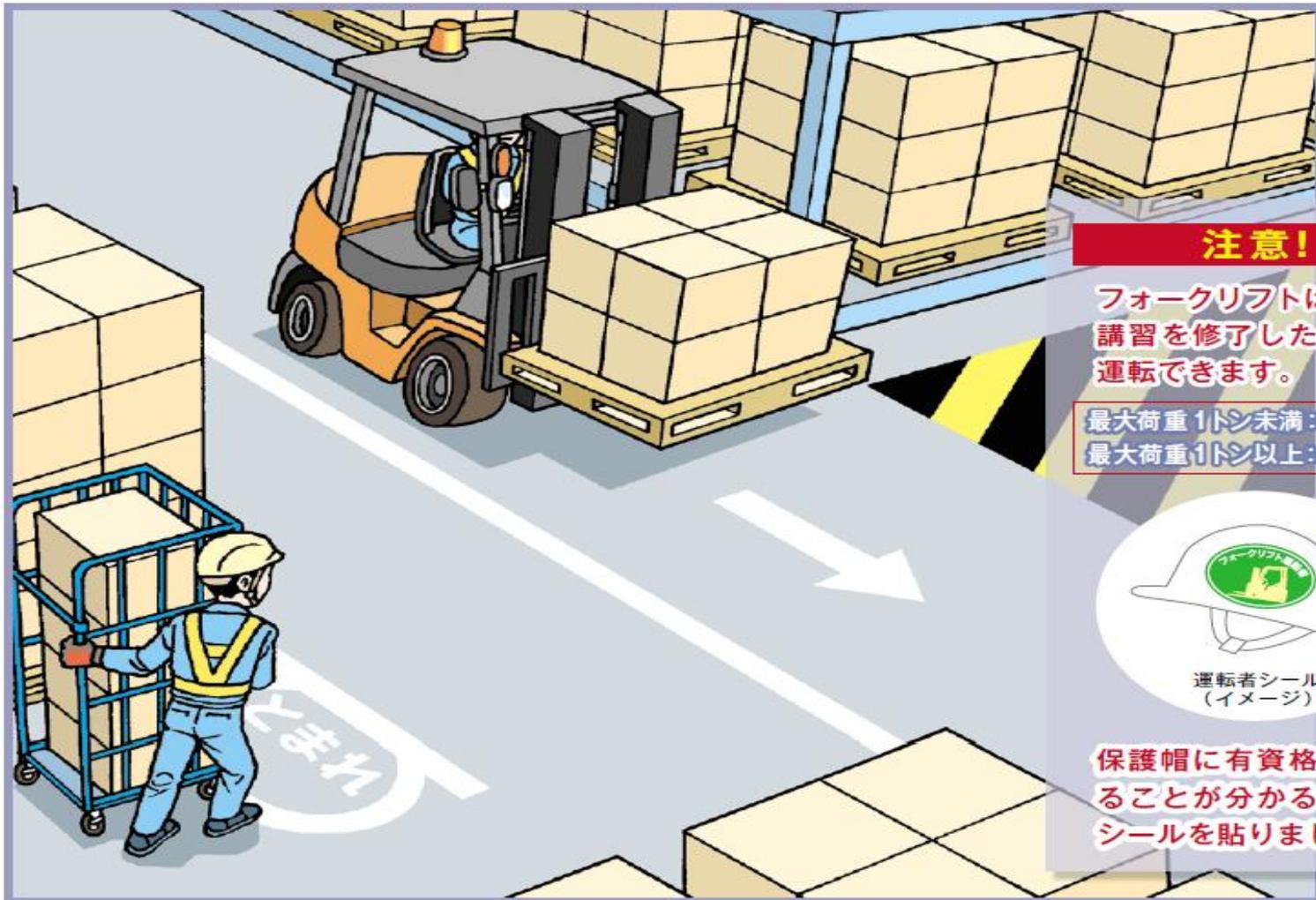


コンテナへの荷積み場所となっているフォークリフト走行エリア内でフォークリフトを運転していました。フォークリフトを後退させたところ、近くを歩いていた被災者に接触しました。なお、被災者は社内ルールで定められているフォークリフト走行エリアに入ったことで接触しました。

▶ 労働災害を防ぐためのポイント!

対策

フォークリフトのオペレーターやその周囲の作業者は、定められたルールを守り、適切な行動を徹底しましょう



注意!

フォークリフトは、技能講習を修了した者等が運転できます。

最大荷重1ト未満:特別教育
最大荷重1ト以上:技能講習



保護帽に有資格者であることが分かるようにシールを貼りましょう。

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」
陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

ひとこと アドバイス

禁止されている行動を取ってしまうことで、災害に繋がるケースが多くなっています。自分や周りの作業員を守るため、**各事業場で定められたルール**を守り、適切な行動を徹底しましょう。

オペレーターの注意事項

- 周囲の安全を確かめながら運転操作を行いましょう。特に、フォークに荷がある時には急な上昇・下降、旋回などは行わないようにしましょう
- フォークリフトの用途外使用をしないようにしましょう
- フォークリフトの操作に慣れていない場合は、一定期間は指導者の指導の下で作業を行うようにしましょう

周囲の作業員の注意事項

- 自分の周囲に注意を払いながら作業を行うようにしましょう
- 接触事故を防ぐために、歩行者立入禁止エリア（フォークリフト走行エリア）に立ち入らないようにしましょう

その他、事業者・作業員は 次のような対策を講じましょう

- ▶ 作業手順書を作成しましょう
- ▶ 複数の作業員で荷役作業を行う場合は、作業指揮者を配置しましょう
- ▶ フォークリフトに係る安全研修を実施しましょう



出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

【事例3-2】フォークリフトの作業区画・歩行者通路の明示

取組み内容

フォークリフトとの接触災害等を防止するために、立ち入り禁止の区画や歩行者通路を設け、テープやカラーコーンにより明示した。



◀ フォークリフトの作業区画を明示

歩行者通路を確保し、
カラーコーンなどで
明示 ▶



Point !

- ✓ 事業者は原則として、フォークリフトを用いて作業を行うとき、フォークリフトに接触するおそれがある場所に労働者を立ち入らせてはいけません。（労働安全衛生規則第151条の7）
- ✓ 上記を確実に実施するには、作業区画や歩行者通路の明示が効果的です。

出典：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集」より

【事例3-5】フォークリフトハザードマップの作成

取組み内容

フォークリフトに起因する労働災害・ヒヤリハットをもとに、構内のハザードマップを作成し、掲示した。
また、事例の詳細を解説する資料を備え付けた。



Point !

- ✓ 過去の災害事例やヒヤリハットの情報を有効活用している事例です。
- ✓ マップ化することで、注意すべき場所が視覚的にわかりやすくなります。

出典：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集」より

4

トラックの 無人暴走による 死亡災害



トラックが無人暴走に至った原因を分析すると、トラックが動き出す可能性がある状態（パーキングブレーキを使用しなかった、緩かったなど）で降車したことが大半でした。その一方で、ギアロックやパーキングブレーキ、輪止め、タイヤチェーンの装着など適切な措置を行っていても、降雪した坂道で逸走した例もありました。

事例

1

坂道で動き出した無人トラックを 止めようとして轢かれる（死亡災害）



被災者（ドライバー）は、傾斜のある道路（7～9度）に駐車させていた無人のトラックが後ろに動き出したため、止めようとして運転席に乗り込もうとしましたが、振り落とされた結果、トラックと石垣との間に挟まれました。なお、トラックを駐車させた際、エンジンは停止されていましたが、トラックのパーキングブレーキは緩く、ギアロックがされていなかったために、適切にブレーキが利いていない状態でした。

出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

▶ 労働災害を防ぐためのポイント!

対 策

降車時には必ず逸走防止措置（「パーキングブレーキ→エンジン停止→ギアロック→輪止め」の4点セット）を実施しましょう



出典：厚労省・独立行政法人労働者健康安全機構「労働安全衛生総合研究所」

陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには

【事例1-1】^{ほろ}幌付きトラックの導入

取組み内容

前後スライド式幌付きトラックを採用することで、シート掛け作業の省力化を図った。



幌とは？

…風雨や砂埃などを防ぐために車体などを覆う防水布のこと。
荷台に幌骨と呼ばれる枠組を取り付け、その上から幌をかぶせて組み立てる。

参照：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集」より

【事例2-1】 ロールボックスパレット車輪用の かまし（輪止め）の導入

取組み内容

パレット内の荷の積替作業などをする際、パレットが傾斜などで逸走しないよう、車輪にかませるゴム製のかまし（輪止め）を導入した。



Point!

- ✓ パレットを走行させる時以外は、キャスターのストッパーをかけるのが操作の基本です。
- ✓ 本事例のように、輪止めになるものを使用するのも効果的です。

参照：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策
好事例集」より

【事例2-3】 ロールボックスパレット取扱い時の 注意事項の教育

取組み内容

ロールボックスパレットを使用する際の注意事項について労働者に再教育した。

Point!

- ✓ 作業の実態に応じた注意事項や、安全作業のためのルールを再周知しています。
- ✓ 安全教育にあたっては、下に示す資料などもご活用ください。

ロールボックスパレットの取り扱い注意事項 (カゴ車)

☆ 荷台からの落下防止



落下防止のための
輪留めの確認



ロックの確認

※ カゴ車についてはできるだけ荷台後方より積卸をしましょう

※ 道路が平坦な場所での作業をしましょう

参照：東京労働局 亀戸労働基準監督署

「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策
好事例集」より

改善基準告示改正について



トラック運転者の

令和
6年4月～
適用

労働時間等の 改善基準の ポイント



「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)は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全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ています。

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るとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準も改められます。このパンフレットでは、トラック運転者に適用される基準のポイントを説明します。



トラック運転者の改善基準告示



令和6年4月～適用

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可(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) ①284時間超は連続3か月まで ②1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
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)	【例外】寄泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、16時間まで延長可(週2回まで) ※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以外の場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	【例外】寄泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、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
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	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) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない	【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
予期し得ない事象	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 ^(※2) 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	※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。
特例	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) ・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分の2分の1が限度	
	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) 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 【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 ※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	
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2番日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2番日の拘束時間を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	
	フェリー ・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	
休日労働	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	

出典：厚労省作成リーフレット「労働時間等の改善基準告示」のポイント

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP! 長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討をお願いします。**

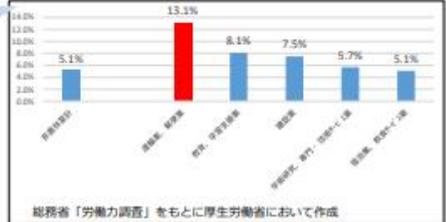
厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

道路貨物運送業の実態

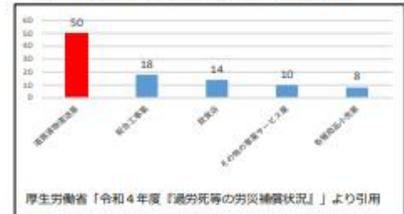
▲ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

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ます

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）
※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※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）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



しかし、長時間労働の要因には昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

▲ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難



国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより危機的状況との指摘もあります



国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R5.7.31時点）



国土交通省は違反原因行為※が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、
長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。

取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会 (2019/08))

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、
トラック運転者が告示を守る着時刻などを設定しましょう。
また、改善基準告示に違反して安全な運転を確保できない
ような発注を行うことはやめましょう。



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や
裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。
労働災害防止のため、トラック運転者に荷役作業をお願いする
場合でも、事前によく相談して決めましょう。



「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」

トラック輸送の「標準的な運賃」に、ご理解・ご協力をお願いいたします

「標準的な運賃」とは、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です。

「荷主」って誰のこと？



いえいえ。
荷主というのは、
荷物の出し手である発荷主だけでなく、
荷物の受け取り手である着荷主も該当します。
また、会社の規模なども関係ありません。
皆さんの行動も、トラックドライバーの方の
長時間労働の削減のためにとっても大切です。

カスタマーハラスメント防止について



心理的負荷による精神障害の労災認定基準の改正概要

(令和5年9月1日付け基発0901第2)

改正の背景

精神障害・自殺事案については、2011（平成23）年に策定された「心理的負荷による精神障害の認定基準について」に基づき労災認定を行ってきた。このたび、近年の社会情勢の変化や労災請求件数の増加等に鑑み、最新の医学的知見を踏まえて「精神障害の労災認定基準に関する専門検討会」において検討を行い、2023（令和5）年7月に報告書が取りまとめられたことを受け、認定基準の改正を行った。

【改正のポイント】

■ 業務による心理的負荷評価表※の見直し

※ 実際に発生した業務による出来事を、同評価表に示す「具体的出来事」に当てはめ、負荷（ストレス）の強さを評価

◆ 具体的出来事の追加、類似性の高い具体的出来事の統合等

追加 「顧客や取引先、施設利用者等から著しい迷惑行為を受けた」（いわゆるカスタマーハラスメント）

追加 「感染症等の病気や事故の危険性が高い業務に従事した」

実務を想定した「カスハラ発言リスト」や「文言集」を 盛り込んだ対応マニュアルを作成・周知

当社では、一般社員（コールセンターのオペレーター、事務職等）向けの研修で、当社で作成した「カスタマーハラスメント対応マニュアル」の内容を解説しています。

本マニュアルは、コールセンターで使用することを念頭に2020年10月に作成したものです。作成にあたっては、弁護士に相談し、さらに過去の弊社のクレーム情報や書籍、労働施策総合推進法に基づく指針等を参考にしています。



研修の様子

本マニュアルは、「カスタマーハラスメントの定義と判断基準を会社として設けて正しく対応し、お客様の著しい迷惑行為から社員を守ることを目的」とし、「（当社の）対応者への理不尽な個人攻撃には、会社として毅然とした態度で対応する」方針を掲げているもので、「カスハラ発言リスト」や「（カスハラ行為を伴うお客様への対応時に参考にできる）文言集」等から構成されています。

出典：厚労省ハラスメント対策総合情報サイト「あかるい職場応援団」より

対応マニュアル ～カスハラ発言リストでカスハラかどうかを判断～

「カスハラ発言リスト」には、「カスハラ発言」と「カスハラの可能性のある発言」に分けて、それぞれ発言の具体例と対応フロー（一次対応者の対応手順や管理者と電話交代するタイミング等）を示しています。当社での「カスハラ発言」は一度でも発言があればカスハラと判断する用語・フレーズ（例えば、「死ね」、「殺すぞ」等）と整理しており、このような発言があった場合、一次対応者は即座に管理者に電話を替わるフローにしています。その一方で、「カスハラの可能性のある発言」として、繰り返し発言があった場合はカスハラであると判断する用語・フレーズ（例えば、「あほ」、「お前じゃ話にならない」等）についても整理しています。このような発言を受けた場合、一次対応者は一度、その発言の対象が自身に向けられたものなのか問いかけることにしており、これによりお客様がクールダウンされた場合は通常の対応を継続し、それでも収まらない場合は管理者に電話を替わるフローにしています。



自社作成マニュアル（表紙）



社内にカスハラという概念が浸透しつつあることが取組の成果

カスハラという用語・概念が社内に浸透していることが本取組の一つの成果だと捉えています。これまでは社員がクレームの内容を正面から受け止めてしまい、たとえ社員に非がなくても必要以上に自分を責め、悩みを抱え込んでしまう者もいました。しかし、現在は経営層をはじめ、社内全体の意識が少しずつ変わりつつあり、カスハラ行為をされるお客様に対しては徐々に毅然とした対応ができるようになったという実感があります。

労働災害防止にも現場でのコミュニケーションが大切

- 安全文化には、現場の声を活かした「ボトムアップ」の活動が大切。
※上司・部下間・同僚間、そして安全衛生スタッフとの現場間の円滑なコミュニケーションが必須です。
※現場の声は、面倒に思えるものも安全衛生活動の貴重な情報です。品質管理・施工管理にもつながる情報です。
- 危険予知活動、ヒヤリハット報告等において現場の皆さんの発言は活発でしょうか？安全衛生スタッフの発言で終わってはいは、現場の隠れた危険が見えてきません。立場や力関係が口を重くしていませんか？現場の声は聞こえていますか？



発言が多いのは、現場の安全意識が高く、健全なコミュニケーションが取れています。

安全確保には現場の良好な人間関係が重要



現場の安全確保には、現場関係者の良好な人間関係を築くことが大切です。多くの現場責任者が、このことが重要と指摘しています。

現場全体のよい雰囲気をつくり、みんなが仲間であるという意識を浸透させます。

労働災害防止のためにも現場でのコミュニケーションを大切にしましょう！



ご安全に！