

陸運と安全衛生

健康診断 結果からわかるリスクと病気 早めの改善 早めの治療

陸災防「令和4年度 安全衛生標語」健康部門優秀作品

2023

5

No.649



三内丸山遺跡（写真提供：青森県）

トピックス

- ・【特集】労働安全衛生規則等の一部改正への対応
- ・職場における熱中症の発生状況について

 陸上貨物運送事業労働災害防止協会

トピックス

【特集】労働安全衛生規則等の一部改正への対応

- ・労働安全衛生規則等の一部改正のポイント (1)
- ・陸災防事業のご紹介 テールゲートリフターの操作の業務に係る特別教育 (3)
- ・労働安全衛生規則等一部改正のQ & A (4)

職場における熱中症の発生状況について～2022年速報値から～ (6)

厚生労働省労働基準局安全衛生部労働衛生課

荷役作業時の事故を削減するために

～学生・作業員・管理者へのアンケートから分かったこと～ (9)

東京海洋大学 黒川久幸

【連載】「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)の改正について

災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇した場合の拘束時間等の例外的取扱いと、拘束時間及び休息期間の特例について (12)

テールゲートリフター特別教育用テキストのご案内 (38)

安全

【わが社の災防活動】

現場目線で安全を考える (14)

鹿央運輸有限会社 (熊本県支部)

【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

「闇」は本当に深いのか・・・ (20)

モータージャーナリスト 森山みずほ

【連載】陸運業における死傷災害データの分析

骨折を生じさせる労働災害について (22)

【連載】全国フォークリフト運転競技大会のあゆみ (25)

【災害事例とその対策】

「事前の連絡調整」と「荷主構内での連絡調整・役割」を徹底して荷役労働災害防止に取り組もう！ (33)

労働災害発生状況(令和5年速報) (36)

健康

【連載】マコマコ博士のメンタルヘルス2023

最近の法律について学ぼう！「4コマ漫画」から「過労死等防止対策推進法」を (17)

精神科医 夏目 誠

【会員特別価格】熱中症対策セット販売のご案内 (34)

陸災防情報

「第59回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in青森」のご案内 (29)

「フォークリフト荷役技能検定」のご案内 (30)

小企業無災害記録表彰／小企業無災害記録証交付 (32)

関係行政機関・団体情報

【厚生労働省】令和5年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」を実施中です (16)

【厚生労働省】令和5年度「全国安全週間」を7月に実施します (32)

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の一部改正のポイント

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 [令和5年10月1日施行]

- 最大積載量が「**2トン以上**」の貨物自動車で荷を積み卸す作業を行うときは、昇降設備を設置することが義務となります。
- 昇降設備は、「床面と荷台との間の昇降」「床面と荷の上との間の昇降」のいずれにも必要です。
- 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も含まれます。
- テールゲートリフターを中間位置で停止させてステップとして使用する場合は、そのテールゲートリフターが「昇降設備」となります。



昇降設備の例

保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲の拡大 [令和5年10月1日施行]

- 次のいずれかに該当する貨物自動車で荷を積み卸す作業を行うときは、保護帽の着用が義務となります。
 - 最大積載量5トン以上
 - 最大積載量2トン以上5トン未満で、荷台の側面が開放できるもの（あおりのない荷台のあるもの、平ボディ車、ウイング車など）
 - 最大積載量2トン以上5トン未満で、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で荷の積卸しを行うときに限る。）
- 保護帽は、型式検定（国家検定）に合格した「**墜落時保護用**」の製品を使用しなければなりません。



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

[令和6年2月1日施行]

- 荷を積み卸す作業を伴うテールゲートリフターの操作の業務が、特別教育の対象となります。【学科4時間・実技2時間】
 - 貨物自動車に設置されたテールゲートリフターが対象です。
 - 荷を積み卸す作業を伴わない定期点検等の業務は対象外です。
 - 介護用の車両に設置された車いす用の装置等は対象外です。
- テールゲートリフターの稼働スイッチの操作だけでなく、荷のキャスターストッパー等の操作、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も対象となります。
- 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乗せ、又は卸す作業を行う者も、できる限り特別教育を受けることが望ましいです。



運転位置から離れる場合の措置 [令和5年10月1日施行]

- 運転席とテールゲートリフターの操作位置が異なる場合は、運転者が運転位置を離れる場合に義務付けられている ①エンジン停止と、②荷役装置を最低降下位置に置くことが適用除外となります。ただし、ブレーキを確実にかける等の逸走防止措置は必要です。

詳しくは陸上貨物運送事業労働災害防止協会の特設ページ
をご覧ください。

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



陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドラインの改正

今般の労働安全衛生規則改正に伴う施行通達（令和5年3月28日付け基発0328第5号）によって、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（平成25年3月25日付け基発0325第1号）が一部改正されました。

労働安全衛生規則の改正部分は、施行日前であっても、改正後のガイドラインに基づいた対策等を実施するようにしましょう。

1 テールゲートリフターによる労働災害の防止対策の新設

- 陸運事業者の実施事項に、次の項目が追加されました。

【テールゲートリフターによる労働災害防止対策】

ア テールゲートリフターの操作は、特別教育を受講した労働者に行わせること。

イ 作業開始前及び定期にテールゲートリフターを点検すること。

ウ テールゲートリフターを用いて荷役作業を行う労働者に、次の事項を遵守させること。

- ① ロールボックスパレットをテールゲートリフターに積載する際は、キャスターストッパー、歯止め等の逸走防止措置を講ずること。特に、いわゆるU字型ロールボックスパレット（前部のキャスターの間隔が後部のキャスターの間隔よりも短くなっているもの。）については、短辺側をストッパーに当てると斜め配置になる等の、キャスター旋回による転倒や荷崩れ等のリスクがあるため、逸走防止措置を確実に講ずること。
- ② 床下格納式テールゲートリフターは、折り畳み部周辺の側部ストッパーに隙間が生じることから、床下格納式テールゲートリフターを使用してロールボックスパレット、台車等（以下「ロールボックスパレット等」という。）の積載の作業を行うに当たっては、当該隙間から同ロールボックスパレット等の車輪が脱輪しないよう、注意しつつ積載すること。



短辺側をストッパーに
当てると斜め配置に
→キャスター旋回による
転倒や荷崩れのリスク

2 ロールボックスパレットによる労働災害の防止対策の充実

- (1) 陸運事業者の実施事項のうち、労働者の遵守事項に以下の項目を追加
 - ロールボックスパレット等を移動させないときは、必ずキャスターストッパーを使用すること。ロールボックスパレット等にキャスターストッパーが備わっていない場合は、歯止めなど適切な逸走防止措置を講ずること。
- (2) 陸運事業者の実施事項に、以下の項目を追加
 - ロールボックスパレットに不具合があった場合は、速やかに所有者又は荷主に対しその旨を報告し、その後の対応を協議すること。
 - 最大積載重量を遵守するとともに、偏加重が生じないようにすること。
- (3) 荷主等の実施事項に、以下の項目を追加
 - 荷主等がロールボックスパレット等に荷を積載する場合は、最大積載重量を遵守するとともに、偏加重が生じないようにすること。
 - 荷主等は、自身が所有するロールボックスパレットについて、最大積載重量を表示するとともに、定期的に不具合の有無を点検し、不具合があった場合は、補修するまでの間使用してはならないこと。また、陸運事業者より不具合等の報告があったときは、対応を協議すること。



3 関係法令の改正等への整合

- (1) 「安全帯」を「要求性能墜落制止用器具」に改正
- (2) 昇降設備を使用する貨物自動車の最大積載量を、「5 t 以上」から「2 t 以上」に改正
- (3) 腰痛予防対策指針の通達番号の改正（平成25年改正を反映）

ガイドラインのあらまし及び全文は、こちらからご覧いただけます。

<http://rikusai.or.jp/wp-content/uploads/2023/04/niyakusagyou-anzentaishaku-guideline.pdf>



テールゲートリフターの操作の業務に係る特別教育 ～陸災防事業のご紹介～

当協会では、テールゲートリフターによる荷役作業を安全に行うための知識及び技能が確実に身に付けられるよう、特別教育に関する以下の事業を実施します。ぜひご利用ください。

各都道府県支部が実施する特別教育

- 特別教育のうち、学科教育(4時間)を実施します。(科目の省略は行いません。)
- 実技教育(2時間)は、各事業場において日常使用している機種で行えるよう、実施方法を整理した補助教材をご紹介します。
- 各都道府県支部において、テキスト発行後（6月以降）に準備が整い次第、順次開催します。詳しくは各支部にお問い合わせください。

	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	労働安全衛生法令中の関係条項	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

特別教育用教材等の頒布

- 安全衛生特別教育規程に定めるカリキュラムに準拠した特別教育用テキスト「テールゲートリフター作業必携」（A4判約100ページ、頒価990円(税込)）を、6月1日発行予定です。（5月31日まで予約販売受付中です。詳細は巻末をご覧ください。）
- 特別教育の受講記録が記載できるポケットサイズ（A6判）の「テールゲートリフター安全作業ハンドブック」を、6月頃発行予定です。
- 学科教育の効果的な実施に役立つ映像補助教材（動画）を、7月上旬頃の発売に向けて準備中です。頒価等詳細は、決まり次第特設ページでお知らせします。

特別教育のインストラクター養成講習

- 社内で特別教育の講師となる方を対象とした講習です。「テールゲートリフター作業必携」と映像補助教材を用いて、特別教育における教え方のポイントなどを教授します。
- 開催スケジュール、受講料など詳細は、決まり次第特設ページでお知らせします。
- インストラクター養成講習の受講を希望される方は、陸災防都道府県支部までご連絡ください。

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&A①

昇降設備とその要件とは何ですか？

- ◆ 荷を積み卸す作業を行うときに使用する昇降設備は、貨物自動車に取り付けられたものだけでなく、荷役作業場所に備え付けられ、作業の際に持ち運んで使えるものも含まれます。
- ◆ 単なる足掛かりのようなものでは、作業員が安全に昇降することができません。作業員の墜落・転落を防止するという目的に照らして、適切な昇降設備を設置することが必要です。

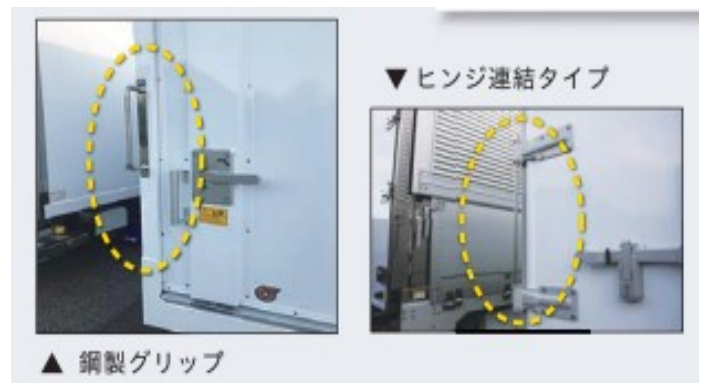


昇降設備の例



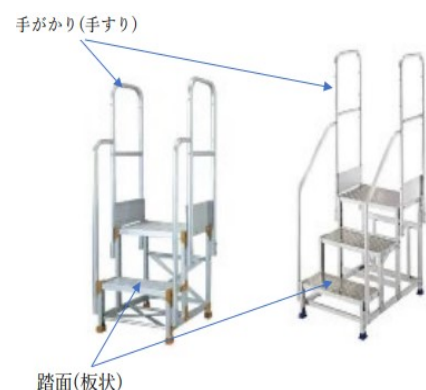
※昇降グリップ(手すり)がある方がより安全です

- ◆ 安全に昇降できるよう、昇降設備の構造は、手すりのあるものや、踏板に一定の奥行きがあるものにしましょう。
- ◆ 貨物自動車に設置されている昇降用ステップを使わせる場合は、三点支持（両手、両足の四点のうち三点で身体を支えること）ができるよう、昇降グリップをつけましょう。



安全な昇降設備とはどのようなものですか？

- ◆ 地面から踏面（2段以上の場合は段差ごと）の段差が50cm以内であること
- ◆ 両足を置くことができる踏面幅であること
- ◆ 踏面表面上に滑り止め加工がされていること
- ◆ 踏面は板状またはスリット状であること（角柱状や棒状の場合は、三点支持による昇降ができる昇降グリップが必要）
- ◆ 車両取付型の場合は、リア、サイド、あおりなど車体側面から突出して1か所以上設置されていること
- ◆ 地面から荷台までの間に、荷台から見て足裏の半分以上の長さが視認できる踏面が1段以上設置されていること



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&A②

保護帽の着用が必要な時、必要でない時はどんな場合ですか？

- ◆ 次のいずれかに該当する貨物自動車で荷を積み卸す作業を行うときは、保護帽の着用が義務となります。
 - 最大積載量5トン以上
 - 最大積載量2トン以上5トン未満で、荷台の側面が開放できるもの（あおりのない荷台のあるもの、平ボディ車、ウイング車など）
 - 最大積載量2トン以上5トン未満で、テールゲートリフター（TGL）が設置されているもの（テールゲートリフターで荷の積卸しを行うときに限る。）
- ◆ テールゲートリフターが設置されている貨物自動車で荷役作業を行う場合で、以下の場合は保護帽の着用義務は適用されません。＊
 - テールゲートリフターを使わずに荷を積み卸す作業を行う場合
 - テールゲートリフターを中間位置で停止させ、労働者が単にステップとして使用する場合で、荷を積み卸す作業を行わないとき

		荷台側面が構造上 開放、開閉可能	それ以外
5トン以上		必要	必要
2トン以上 5トン未満	TGL設置	必要	必要（TGL使用時のみ）
	TGLなし	必要	不要

※保護帽着用の適用除外は、この部分のみ

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とは何ですか？

- ◆ 労働安全衛生法第59条第3項に基づき、「厚生労働省令で定める危険又は有害な業務」に労働者をつかせるときに行わなければならない教育です。
- ◆ 特別教育は、厚生労働省告示で規定する科目及び時間数の内容で、社内で行うことが原則です。
- ◆ 特別教育の受講者、科目等の記録を作成し、3年間保存する必要があります。
- ◆ 特別教育の講師の資格要件はありませんが、学科及び実技の科目について十分な知識、経験を有する者でなければなりません。
- ◆ 社内で特別教育を行う代わりに、外部研修機関等が行う特別教育を受講させることでも差し支えありません。
- ◆ 特別教育の受講が必要となる業務は、テールゲートリフターの稼働スイッチを操作することだけではありません。
- ◆ テールゲートリフターに備え付けられた荷のキャスターストップパー等の操作、昇降板の展開や格納の操作など、テールゲートリフターを使用する業務も含まれます。
- ◆ テールゲートリフターによる荷役作業を安全に行うため、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乗せ、または卸す作業を行う人にも、できるだけ特別教育を受けさせましょう。

STOP！熱中症 クールワークキャンペーン

令和5年5月1日から9月30日まで（準備期間：4月、重点取組期間：7月）主唱：厚生労働省、労働災害防止団体等

職場における熱中症の発生状況について ～2022年速報値から～

厚生労働省労働基準局安全衛生部労働衛生課

職場における熱中症による労働災害の発生状況を2022年の速報値でみると、休業4日以上
の死傷者数は805人、うち死亡者数は28人となっています。そのうち陸上貨物運送事業の休業
4日以上死傷者数は126人、死亡者数は1人となっています。

職場における熱中症は、適切な予防対策を講じた上で、熱中症の初期症状がみられた時点で
適切かつ迅速に対応することにより、重篤化や死亡を回避することが可能です。陸上貨物運
送事業では、荷の積卸し作業、集配作業及び倉庫など風通しの悪い屋内での作業での熱中症
が多く発生しております。

厚生労働省では、今年も5月から9月まで「STOP!熱中症 クールワークキャンペーン」を
実施し、夏場に高温多湿となる作業場所を中心に、暑さ指数（WBGT）を実測することによる
暑熱リスクの把握、入職直後や夏休み明けなど熱順化が十分でない作業員や当日の体調不
良の作業員に対する配慮につき呼びかけています。

事業者の皆さまにおかれては、「職場における熱中症予防基本対策要綱」を踏まえ、暑さ
指数の把握とその値に応じた熱中症予防対策を適切に実施してください。あわせて、作業を
管理する者及び労働者に対してあらかじめ労働衛生教育を行うほか、衛生管理者等を中心
に事業場としての管理体制を整え、発症時・緊急時の措置を確認し、周知してください。そ
の他、熱中症予防に効果的な機器・用品の活用も検討してください。

令和5年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」については、こちら。

<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000116133.html>

1 熱中症とは

熱中症とは、高温多湿な環境下において、体内の水分と塩分（ナトリウムなど）のバランスが
崩れたり、体内の調整機能が破綻するなどして、発症する障害の総称です。その症状は、めまい・
失神、筋肉痛・筋肉の硬直、大量の発汗、頭痛・吐き気・倦怠（けんたい）感、意識障害・痙攣
（けいれん）・手足の運動障害など様々で、暑い環境での体調不良はすべて熱中症の可能性があ
り、重症化すれば死に至ります。

気分が悪いなどの軽い症状にみえても、急速に症状が悪化して手遅れになることがあるため、
日頃の作業員の体調把握や、気分が悪いため休養する際の状態確認、早めの受診などが欠かせま
せん。また、医療機関の受入れ体制がひっ迫していることも想定し、あらかじめ緊急時の連絡体
制を整えておきましょう。



2 職場における熱中症の現状

(1) 死傷者数の推移（2013-2022年）

2022年の職場における熱中症による休業4日以上死傷者数は805人、うち死亡者数は28人です。過去10年間（2013-2022年）の発生状況をみると、年平均で死傷者数675人、死亡者数22人となっており、直近3か年における死傷者数は、過去10年間の34.4%を占めています。

表1 職場における熱中症による死傷者数の推移（2013年～2022年）（人）

2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
530 (30)	423 (12)	464 (29)	462 (12)	544 (14)	1,178 (28)	829 (25)	959 (22)	561 (20)	805 (28)

※2022年の件数は2023年1月13日時点の速報値である。

※（ ）内の数値は死亡者数であり、死傷者数の内数である。

3 業種別発生状況

2022年の休業4日以上死傷者数を業種別にみると、建設業172人、次いで製造業144人となっています。また、死亡者数28人を業種別にみると、建設業13人、次いで警備業6人となっています。

表2 熱中症による死傷者数の業種別の状況（2022年）（人）

業種	建設業	製造業	陸運業	警備業	商業	清掃・と畜業	農業	林業	その他	計
死傷者数	172 (13)	144 (2)	126 (1)	90 (6)	79 (1)	56 (2)	20 (2)	6 (0)	112 (1)	805 (28)

※2023年1月13日時点の速報値である。

※（ ）内の数値は死亡者数で内数である。

陸上貨物運送事業においては、休業4日以上死傷者数は126人、うち死亡者数は1人となっています。126人の休業見込み日数をみると、80%は14日以内ですが、14日を超え30日以下が21人、30日を超えるものも4人いるなど、回復に長期間を要する事例が含まれています。表3に、休業見込み期間が長期にわたる事例を紹介します。

救急医療において熱中症は重症度Ⅰ～Ⅲ度とされておりますが、重症度にかかわらず、熱中症の症状が認められたときは、救急車を呼ぶ等早めの対策が必要です。

表3 陸上貨物運送業における休業災害（長期間にわたるもの）

年月	業種	年代	休業見込期間	事案の概要
2022年 8月	一般貨物自動車運送業	30歳代	1か月	工場へ機械搬入のために、屋外で荷卸し作業を行っていた。気分が悪くなり、休憩していたが回復しなかったため、病院を受診した。
2022年 6月	一般貨物自動車運送業	40歳代	3か月	倉庫内で部品検査作業を行っていたところ、頭痛がしたため、空調の効いた部屋で身体を冷やし、水分補給を行った。それでも回復しなかったため、病院へ搬送された。
2022年 8月	陸上貨物取扱業	70歳代	3か月	チラシのピッキング作業を行っていたところ、熱中症の症状でふらついて転倒し打撲した。
2022年 8月	一般貨物自動車運送業	40歳代	6か月	荷物の配達作業中に意識を失った。倒れている所を近隣の住民に見つかり、病院へ搬送された。

（注1）2023年1月13日時点の速報であり、今後、内容が修正されることがあり得る。

4 経験期間と熱中症の関係

陸上貨物運送事業における休業4日以上死傷者数126人について、経験月数をみると、1か月未満が3人、それらを含め12か月以下が31人と25%を占めています。表4に、経験年数1か月未満の災害事例を紹介します。

熱中症は、暑熱作業に1週間程度以上従事して熱順化した人とそうでない人との間で、発症リスクが異なることが分かっています。仕事を始めて数日間は、暑熱作業における作業負荷を段階的に上げていくよう配慮する必要があります。また、暑熱作業を経験した人でも、4日以上休日を挟むと熱順化の効果が薄れていきます。数日をかけて作業負荷を戻していくようにしましょう。

表4 陸上貨物運送業における2022年に発生した熱中症災害（経験年数1か月未満のもの）

年月	業種	年代	休業見込期間	事案の概要
2022年8月	一般貨物自動車運送業	40歳代	7日	パレット積込作業中に喉の渇きとめまいを感じ、嘔吐した。その後、水分補給などして休憩していたが、再び嘔吐したため、病院へ搬送された。
2022年8月	陸上貨物取扱業	50歳代	7日	倉庫作業現場でプラケース清掃及びラベルホルダー交換作業を行っていた。その後、トイレ休憩に行った際に倒れ、病院へ搬送された。
2022年8月	一般貨物自動車運送業	50歳代	死亡	8時頃から派遣先事業場において、野菜の洗浄作業を行っていた。11時頃に体調不良を訴え、すぐに病院に搬送されたが、搬送先の病院で死亡した。

（注1）2023年1月13日時点の速報であり、今後、内容が修正されることがあり得る。

5 時間帯別発生状況

熱中症が発生しやすい時間を予想するため、2022年の陸上貨物運送事業での死傷者数を時間帯別に分析してみたのが、次の図1です。11時から17時までの間に多く発生していることが分かります。午前中の発生に関しては、前日から朝にかけての健康状態、例えば睡眠、前日の飲酒、朝の水分や食物の摂取状況や、前夜の暑熱環境なども影響している可能性があります。



（注1）2023年1月13日時点の速報値である。

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

東京海洋大学 黒川久幸

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

優勝されました研究発表の内容を前号に引き続きご紹介いただきます。

「第14回物流関連ゼミ学生による研究発表会(NS物流研究会主催)」において、学生が荷役作業時の事故をテーマに発表した内容の前の続きをご紹介したいと思います。今回は、学生が行ったアンケート調査の結果についてご紹介しましたが、今回はこの続きと、ある物流企業における事故データを分析した結果についてご紹介したいと思います。

前回、管理者向けアンケートから、「荷主の事業場において荷主と協力して安全対策を講じられているか」との問いに対して、ほぼすべての荷主等と協力ができており、安全対策を実施しているのが4割弱と、荷主の事業場において安全対策がまだまだできていないことが分かりました。

そこで、はじめに「荷主や行政に荷役事故削減に向けた取組を行う上で期待すること」について回答があったものから一部をご紹介したいと思います。

○荷主・行政への期待

・荷主に対しての期待

印象深かった記述からご紹介したいと思います。それは、「そもそも安全対策の取組に掛かる費用増加から荷主側の協力を期待できそうもない」と諦めの記述があったことです。

これが、他の事業者の記載にあった荷主が安全対策の取組への理解を深めるための「荷主の研修実施」や荷主の事業場の整備として「路面の凹凸の補修」などを行ってほしいという記載に繋がっているのだと思います。

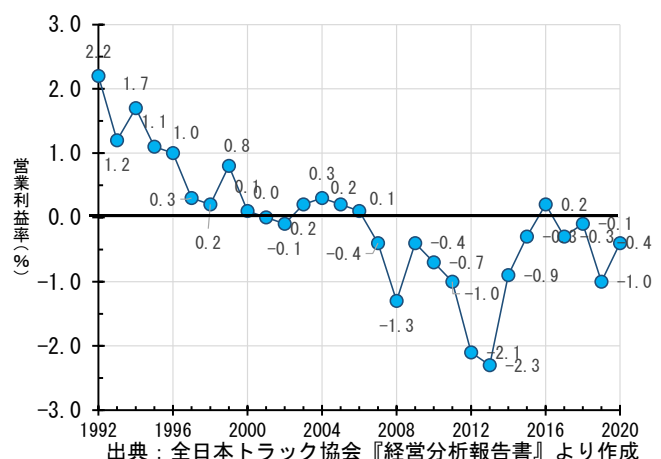
また、そもそものこととして、「自主荷役の廃止」や積卸し時に無理な作業とならないように「積載効率重視の考え方」を改めてほしいという要望が記載されていました。

・行政に対しての期待

この「自主荷役」について、行政に対しては「車上引き渡し」の徹底、「自主荷役」の禁止に取り組んでほしいという記載がありました。

また、安全対策に掛かる費用の補助として、「安全教育を実施するための教育費用」や作業負担を軽減するための「自動化推進のための経費」の補助を求める記述がありました。これは、「運賃の適正化」と記載のあった事業者があったことから、安全教育に掛かる経費の捻出が難しい状況にあるためと思われる。実際に、全日本トラック協会の資料によるとトラック運送事業者の営業利益率は赤字となっており、経営的に非常に厳しい状況が続いていることが分かります。

図表1 トラック運送事業者の営業利益率



次に、前回の続きとして、安全対策を行っているのに、事故等の経験が多い原因として学生が考えた下記の2つめの仮説について見ていきたいと思います。

- (1) 作業環境の整備不良
- (2) 作業者の思い込み

○作業者の思い込み

まず、作業者向けアンケートで「荷役作業の安全向上に関して、取り組んでいることや心がけていること」を聞いたところ、「基本作業の徹底」や「ヘルメット、安全靴の確実な着用」など、安全に対して誠実に取り組む姿勢が書かれていました。

では、この作業者の行動姿勢のもととなる安全教育に関する管理者向けアンケートを見てみたいと思います。

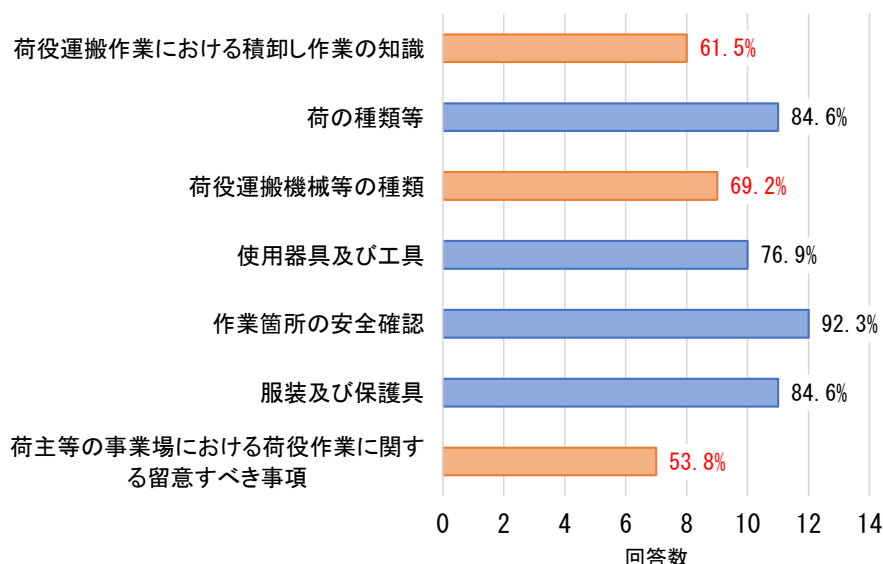
図表2は、「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」で定められている安全衛生教育で実施が求められている項目に対する教育を行っている回答結果です。

図表2から「作業箇所の安全確認」や「服装及び保護具」などは、安全教育がしっかりと実施できていることが分かりますが、「荷役運搬作業における積卸し作業の知識」については、6割程度しか実施できていないことが分かります。

つまり、作業者が作業マニュアルに記載されている作業方法について、作業に関する知識が不十分なために間違って解釈し、覚えてしまうことが起こりえます。これが、不適切な作業方法を正しいと思い込んでいることに繋がる学生が仮設としてあげた思い込みが生じている恐れといえます。

では、なぜ「荷役運搬作業における積卸し作業の知識」に関する安全教育が十分に行えていないのでしょうか？これに関して聞いた「安全教育を行う上で課題だと思うこと」の設問に記載されていた記述を確認するとトラック運送事業者特有の悩みが書かれていました。それは、「実作業時の作業状況を把握しづらい」と、「集合教育ができない」ということでした。前者は、荷主の事業場のことを指していると思われます。そのため記述の中には、先ほどと同じく「ドライバーは運転のプロであって、荷役作業のプロではない。自主荷役自体を無くすべきと考える」と自主荷役の禁止を書いている事業者もありました。そして、後者は、輸送という業務から作業員が一度に集まることが困難で、複数回実施するにしても管理側の負担が大きく実施が困難なためと推察されます。これに関しては、教育現場で導入が進んでいる場所や時間を気にすることなく学べるeラーニング（情報技術を用いて行う学習）の仕組みを導入していくのが有効だと思われます。

図表2 安全教育の実施項目



○事故データの分析から分かったこと

では、話題を変えて、学生が実際の物流事業者から提供していただいた事故データを分析して分かった興味深い事故の特徴・傾向について紹介したいと思います。

・事故データの概要

- 取扱貨物：食品
- 集計期間：2019年1月から2022年6月
- 事故件数：20,649件

・年齢別勤続年数別の事故傾向

図表3は、年齢別就業年数別の事故の件数を集計した結果です。どの年齢層においても新入社員（0～1年）の時に事故が多いことが分かります。新卒社員も中途採用者も変わらない傾向です。また、その一方で勤続年数が10年を超えたあたりから事故の件数が増加していることも分かります。

この事故の原因として、先の管理者向けアンケートの自由記述では下記のような記述がありました。

- (1) 焦りからくる確認不足
- (2) 慣れによる漫然とした態度
- (3) ルールを破る不安全行動

そして、上記の(1)焦りからくる確認不足に関して、荷主に対して余裕あるスケジュールの設定、具体的には翌々日納品などを求める要望がありました。新入社員の場合は、作業に不慣れなことから作業に時間が掛かり、締め切り時刻に間に合わせようと焦っていることが多いのではないかと推察されます。

この焦りについて、事故データから残業時間との関係性を分析した結果を図表4に示します。図表から残業時間が90分を超えたあたりから早く仕事を終わらせようと焦っている作業者が多くなる傾向にあることが分かります。したがって、長時間労働の是正は、安全の面からも重要であることが分かります。

そのほか、荷積み作業など、体力の必要となる作業において50歳以上の事故が多い傾向が見られました。このため荷主への要望として、積載率重視の手摘み作業ではなく、一貫パレチゼーションが当たり前となることを望む要望がありました。

SDGsの17の目標の中に、ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）を推進する目標8番がありますが、重労働からの解放は、作業の安全性向上の観点からも益々重要になっていくものと思われます。

図表3 年齢別就業年数別の事故件数

		勤続年数							総計	
		0～1年	2～3年	4～5年	6～7年	8～10年	11～15年	16年以上		不明
年齢 (歳)	16～20	827	138	5				2		972
	21～25	325	399	291	237	1				1,253
	26～30	294	142	82	164	414	395			1,491
	31～35	304	175	93	113	90	925	191	1	1,892
	36～40	334	206	101	54	139	463	501	1	1,799
	40～45	343	174	127	98	75	245	524		1,586
	46～50	443	115	86	48	95	181	597		1,565
	50以上	654	284	140	144	115	328	789		2,454
	不明	9	2	1		1			7,624	7,637
総計	3,533	1,635	926	858	930	2,537	2,604	7,626	20,649	

図表4 残業時間と作業員コンディションの関係

		作業員コンディション					総計
		イライラしていた	焦っていた	体調不良	通常通り	不明	
残業時間	0～30分	0.8%	7.1%	0.8%	91.4%	0.0%	100.0%
	31～60分	0.8%	6.7%	0.5%	92.0%	0.0%	100.0%
	61～90分	1.2%	7.3%	0.8%	90.7%	0.0%	100.0%
	91～120分	1.9%	10.0%	1.2%	86.8%	0.1%	100.0%
	121分以上	1.7%	17.0%	1.7%	79.7%	0.0%	100.0%

【連載】

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)の改正について 第4回 災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇した場合の拘束時間等の例外的取扱いと、拘束時間及び休息期間の特例について

厚生労働省 労働基準局 監督課

今回は、災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇した場合の拘束時間等の例外的取扱いと、拘束時間及び休息期間の特例の2点について、解説します。

「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い

改正後の改善基準告示では、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るものとししました。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、表1のアとイの両方の要件を満たす時間です。

表1 予期し得ない事象への対応時間とされる要件

<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと c 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 d 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 <p>イ 客観的な記録により確認できる時間であること。</p> <p>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できる必要があります。</p>

拘束時間及び休息期間の特例

拘束時間及び休息期間の特例の要件等の詳細については、従前は、通達（平成元年3月1日付け基発第92号。以下「特例通達」という。）において示されていましたが、今回、当該特例の要件等について一部見直しが行われたことを契機に、その要件等の主な部分が改正後の改善基準告示で規定されました。

(1) 休息期間の分割の特例

休息期間は、「継続11時間以上与えることを基本とし、継続9時間を下回らない」ものとする必要がありますが、業務の必要上、勤務終了後に「継続9時間以上」（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上）の休息期間を与えることが困難な場合、表2に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（1箇月程度を限度とする。）における全勤務回数 $\frac{2}{3}$ を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるとされました。

表2 休息期間を分割できる要件

<p>ア 分割された休息期間は、1回当たり「継続3時間以上」とし、2分割又は3分割とすること</p> <p>イ 1日において、2分割の場合は「合計10時間以上」、3分割の場合は「合計12時間以上」の休息期間を与えなければならないこと</p> <p>ウ 休息期間を3分割する日が連続しないよう努めること</p>
--

ただし、トラック運転者の睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、継続した休息期間を確保することが重要であり、休息期間を分割することは本来好ましいものではなく、できる限り避けるべきものです。休息期間の分割(分割休息)の特例は、我が国の貨物自動車運送事業の実態を踏まえて、当分の間、業務の必要上やむを得ない場合の特例として設けられたものであるため、「業務の必要上」については、厳格に運用する必要があります。

表2 アの分割された休息期間の下限時間は、特例通達では「継続4時間以上」とされていましたが、長距離のトラック運転者の勤務実態等を踏まえ、改正後の改善基準告示では「継続3時間以上」とされました。また、3分割の場合は、1日に「合計12時間以上」の休息期間（例えば、3時間+3時間+6時間や3時間+4時間+5時間）を与えなければならないものとされました。この場合において、分割休息が連続することによるトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、「休息期間を3分割とする日が連続しないよう努める」ものとされました。さらに、「一定期間」については、特例通達では最大「2箇月程度を限度」とされていたが、改正後の改善基準告示では「1箇月程度を限度」に短縮されました。

(2) 2人乗務の特例

トラック運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合であって、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備があるときは、最大拘束時間を「20時間」まで延長するとともに、休息期間を「4時間」まで短縮することができます。ただし、その設備が表3のアとイのいずれにも該当する車両内ベッドである場合で、かつ、勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を「24時間」まで延長することができます。また、この場合において「8時間以上」の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を「28時間」まで延長することができます。

表3 特例の延長が適用される車両内ベッドの要件

ア	長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること
イ	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

特例通達では、2人乗務の場合には、拘束時間を「20時間」まで延長し、休息期間を「4時間」まで短縮できるとされていましたが、馬匹輸送（競走馬輸送）におけるトラックの運行実態等を踏まえ、トラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ等の観点から車両内ベッド等が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長できるとされました。また、「20時間」を超えて拘束時間を延長する場合には、一の運行終了後、「継続11時間以上」の休息期間を確保する必要があります。

(3) 隔日勤務の特例

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2暦日の拘束時間が「21時間」を超えず、かつ、勤務終了後、「継続20時間以上」の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができます。ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に「4時間以上」の仮眠を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を「24時間」まで延長することができます。この場合においても、2週間における総拘束時間は「126時間」（21時間×6勤務）を超えることができません。

隔日勤務の特例の要件等については、特例通達からの変更はありません。

(4) フェリーに乗船する場合の特例

トラック運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として休息期間として取り扱い、その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることとされています。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、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を下回ってはなりません。なお、フェリーの乗船時間が「8時間」*を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。

フェリーに乗船する場合の特例の要件等については、特例通達からの変更はありません。

* 2人乗務の場合には「4時間」、隔日勤務の場合には「20時間」



令和4年度安全衛生表彰「優良賞」受賞事業場

現場目線で安全を考える

鹿央運輸有限会社（熊本県支部）

1 はじめに

令和4年度陸災防安全衛生表彰におきまして、『優良賞』という名誉ある賞をいただき誠にありがとうございます。これもひとえに、陸上貨物運送事業労働災害防止協会熊本県支部様、熊本県トラック協会様、関係各社の皆様のご支援、ご指導の賜物と心より感謝申し上げます。

2 会社概要

弊社は昭和63年10月に創業し、平成25年にGマークを取得、令和4年にはSDGsの普及啓発を推進する為に熊本県のSDGs登録事業者となり、安全・安心の運行を心がけています。

2t車から28tトレーラー車まで所有し、県内はもとより、九州管内・関西・関東まで荷主様の様々な製品に対応し、確実な運転による誠実で安心な運行を実践しております。また、弊社はトレーラー車による、コンクリート二次製品・鉄鋼コンクリート・機械・ボートやタンクといった特殊物等の輸送を得意としています。

令和3年には国土交通省指定の「働きやすい職場認定制度」をいち早く取得し、社員の安全教育・育休取得制度・福利厚生等に力を入れ、安心して働ける職場環境を実践し、変わりゆく時代だからこそ、弊社と関わる全ての方と協力し、変化を恐れず挑戦していきたいと思っております。



3 現在の安全への取組内容

(1) 社内安全会議

弊社では3か月ごとに、社内全体の安全対策ミーティングを行っております。直近で起きている事故（自社又はニュース等）を他山の石とする等、社員間で、ヒヤリハット・作業工程などの情報共有を行っております。また、ドライブレコーダーの映像を活用し、常に変化する道路交通状況を把握して予測運転を意識するように具体的に指導しております。

また、熊本県トラック協会や地域の交通安全防止大会等にも積極的に参加し、社員一同の安全運転の意識が高まるようにしています。



熊本県トラック協会鹿本支部・安全運転講習会

(2) 荷主との会議

定期便の荷主様との安全会議は年3回、建設現場搬入時は現場ごとに安全会議を開催しています。

積込み先工場でのルールや危険個所の情報共有、現場までのルート確認や緊急時の連絡先などの周知事項の確認等を行っております。

(3) 安全スローガンの設定

「安全運行は社会的使命」をスローガンに安全教育や車両管理、ドライバーの意識向上を目指しております。

(4) 社内安全教育の実施

ドライバーに対し、国土交通省告示の「運転者に対して行う指導及び監督の指針」をもとに、順守事項、安全運転のため基礎スキル・知識、疲労による運転への影響などを周知し、運転技術・健康管理に対する知識付けを図っています。

(5) トラック等における荷物の荷卸し作業の安全対策

荷物の荷卸し作業時にはドライバーや荷物の転倒や落下等の危険が常にあります。そのような危険要素を出来るだけ防止する為に、日頃から作業手順の確認及び荷台や道具を含めた整理整頓、手袋やヘルメット等の正しい着用を徹底するように努めています。

ラフテレーンクレーンでの荷卸しの場合には吊り物の下には絶対行かないなど、基本的なことを忘れないように呼び掛けることを強く意識しています。



現場での荷卸し風景

(6) 交通労働災害防止活動

トラック輸送は常に危険がたくさんあります。その危険要素を減らしていくために、従前よりバックカメラの導入や追突軽減装置の付いたトラックの導入を積極的に行い、現在ではトラック自体に補助機能が多く搭載されており、ドライバーの安全運転・事故防止に大いに役立っています。しかし、たくさんの機能が付いていてもハンドルを握っているドライバーによるヒューマンエラーで、事故につながることもあり得るので、外部講師による安全講習を開催し、事故事例を元になぜこの事故が起きたのかと聞くだけでなく、ドライバー自身が考えることで「こんな運転を

していたら事故を起こすかもしれない」という安全運転に対する意識のきっかけ作りを毎回行っています。

常に緊張感を持って予測運転を心がけるように指導徹底に取り組んでおります。

4 現在の労働安全衛生への取組内容

(1) 過重労働対策

過重労働による健康起因事故を防止するため、基準内で無理のない運行計画を作成しています。ドライバーによっては運転技術や積込みの慣れ具合で労働時間に大きな差が出たりもする為、ドライバーにヒアリングを行い、無理のない運行計画を心がけています。

また、無謀な依頼はどんな荷主様でもお断りし、ドライバーを守ることを優先しています。

(2) メンタルヘルス対策

従業員に対し、日頃からコミュニケーションをとることにより、変化をこちらから気づけるように心がけています。相談がしやすい環境作りを心がけていますが、どうしても相談できない人も中にはいると思っていますので、会社側からも声をかける指導をし、1人も取り残さないように心がけています。

(3) 健康診断、有所見者への対応

健康診断は勿論、ドライバー自身で診断（人間ドック等）を受けたいと申し出があれば休ませて行かせております。

また、診断で異常が見つければ再検査や、生活習慣によるものであれば専門指導を受けさせて、ドライバーにも健康が最優先と日頃から声掛けをし、異常を感じたら病院に行けるように荷主の皆様にも理解していただいております。

(4) 熱中症・腰痛・感染症対策

現場での作業が多い弊社は、夏になれば経口補水液をドライバーに配布しております。車内と外の温度差によって体温調整が追い付かず、夏は軽い熱中症になるドライバーが過去には数名いたことから、3年前から経口補水液を配布する対策を取ったことで、体調を崩す者も出なくなりました。

腰痛対策としては、重いものを扱うときは、荷主の方にも積卸しを手伝っていただく

ように会社からお願いをしております。

また、感染症に関しましては、防げる部分と対応が困難な部分がありますが、最低限の手洗いうがい、不要な外出自粛の指導を徹底しています。

5 その他の取組内容

地域貢献として地元山鹿市で行われる「山鹿灯籠祭り」をモチーフにしたラッピングトラックを制作しました。ここ近年のコロナ禍により祭り自体が中止となってしまう、地元地域の賑わいが落ち込んでいるのを痛感し、

山鹿市と美人画で有名な鶴田一郎氏とコラボした「走る山鹿灯籠祭り」を実現しました。

6 結びに

今後とも労働災害・交通事故の根絶を目指し、地域の経済を支える物流会社として全社員で邁進して参ります。

最後になりましたが、関係各機関様の益々のご繁栄を祈念申し上げ、今後ともご指導ご鞭撻のほど、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。



10tウイング車に「山鹿灯籠祭り」をラッピング

【厚生労働省からのお知らせ】

令和5年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」を実施中です ～暑さ指数(WBGT)の把握、労働衛生教育の実施、発症時・緊急時の措置を徹底～

厚生労働省は、職場における熱中症予防対策を徹底するため、陸災防を含む労働災害防止団体などと連携し、5月から9月まで、「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」を実施しています。

●「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」

厚生労働省は、労働災害防止団体などと連携し、事業場への熱中症予防に関する周知・啓発を行う他、熱中症に関する資料やオンライン講習動画等を掲載しているポータルサイトを運営します。

- ・ポータルサイトポータルサイト「学ぼう！備えよう！職場の仲間を守ろう！職場における熱中症予防情報」 (<https://neccyusho.mhlw.go.jp/>)
- ・令和5年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」概要及び実施要綱 (<https://www.mhlw.go.jp/content/11303000/001065028.pdf>)

【連載】

メンタルヘルスのスペシャリストによる連載です

マコマコ
博士のメンタルヘルス 2023
(第5回)

テーマ「最近の法律について学ぼう！」

「4コマ漫画」から「過労死等防止対策推進法」を

精神科医 夏目 誠

メンタルヘルスに関わる「いじめ防止対策推進法」、「児童虐待の防止等に関する法律」、「障害者虐待の防止、障害者の養護者に対する支援等に関する法律」、「過労死等防止対策推進法」、「労働施策総合推進法＝パワハラ防止法（通称）」などの法律やその改正が増加している。法律を理解することは重要なこと。法治国家ですから。

分かりやすく理解やイメージできるように、「4コマ漫画」を使いながら説明します。

「過労死等防止対策推進法」など
新しい法律や改正

キモである
目的、定義
責務を



議員立法
が増加

案 夏目 誠、イラスト：イラストヤ

「法律、どこを見れば分かる？」等の、質問を受けます。例えば厚生労働省などのホームページ [ホーム | 厚生労働省 \(mhlw.go.jp\)](http://home.mhlw.go.jp) の **検索欄** から知ることができます。ネット検索すれば良いでしょう。

大事なのは、目的と定義、責務（責任と義務）です。法の総則に書かれています。なぜ、新しい法律が必要なのか。例えば「いじめ」という言葉はよく使われますが、法ではどのように定義をしているかを知ることです。

具体的に書かれている責務（責任と義務）こそ、キモです。

「4コマ漫画」 「過労死等防止対策推進法」

①

議員立法で成立

過労死が多発



社会にとっても
大きな損失

過労死等が多発し大きな社会問題となっていること及び過労死等が、本人はもとより、その遺族又は家族のみならず社会にとっても大きな損失・...

案 夏目 誠、イラスト：イラストヤ

[過労死等防止対策 \(mhlw.go.jp\)](http://mhlw.go.jp) 以下4枚とも

過労死等防止対策推進法です。2014年11月に施行です。過労死等の防止のための対策を推進し、もって過労死等がなく、仕事と生活を調和させ、健康で充実して働き続けることのできる社会の実現に寄与することを目的とする（第1条）と、高らかに宣言しています。

②

定義⇒業務における強い負荷⇒死亡や疾患

業務における過
重な負荷による
疾患発症



業務における強
い心理的負荷

「業務における過重な負荷による脳血管疾患若しくは心臓疾患を原因とする死亡若しくは業務における強い心理的負荷による精神障害を原因とする自殺による死亡又はこれらの脳血管疾患若しくは心臓疾患若しくは精神障害」として定義した（第2条）。死亡に至らない疾患等も本法の対象

「いじめ」や「過労死」、「虐待」などは日常的に使われています。しかしイメージや内容は人によって異なり、議論をしてもかみ合わないことが多いでしょう。法律で定義された規定こそ、正式のもので汎用性があります。「定義」を知りましょう。この法律では「過労死等」について、業務、すなわち仕事上での強い負荷で発生した心身の疾患や死と定義されています。

③

国等の責務

国は
「過労死等の防止のための
対策に関する大綱」
を策定しなければ

責務

過労死等防止
対策白書
作成・公表

「過労死等の防止のための対策に関する大綱」作成と過労死防止対策白書作成・公表を国の責務としています。

④

目標を明示⇒数値目標を示した

令和7年までに
週労働時間40時間以上の
雇用者のうち、週労働時間60時間以上の雇用者の割合を5%以下、
年次有給休暇の取得率を70%以上

大綱で数
値目標



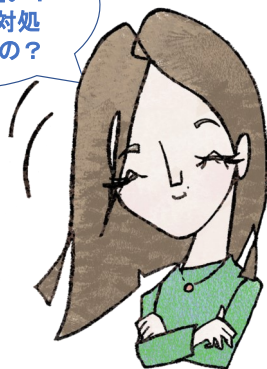
令和4年までに
産業精神保健に
取り組んでいる
事業場の割合を
80%以上

「大綱」で令和7年までに週労働時間40時間以上の雇用者のうち、週労働時間60時間以上の雇用者を5%以下にするなどのように、誰にでも分かるように、時期まで明示した数値目標を定め、早期達成を目指しています。

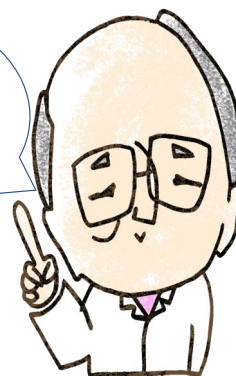
最後に「マコトの一言」で締めくくります。

マコトの一言

新しい法律が増えて
いるみたい？
どうすれば対処
すれば良いの？



関係法律を理解しよう。
「目的や定義」から
「責務」を中心に。
慣れも大事です！
ネット・ウィキペディア
などの解説も使って。



秋吉 | 夏目

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2回 「『闇』は本当に深いのか・・・」

ニュースを見ていると「指の第一関節を切断していても、仕事を止めずに働き続けていた・・・」というショッキングな内容が流れてきました。

なんてことだろう！ 怪我は軽傷？ いや切断と書かれているから、そんなはずは無い。いったいどんな状況だったのだろうか？ 当事者は無事なのか？ 無事であってほしい。

何かこの事故が気になり、情報を集めていると『当事者は配達作業員で、切断後も配達作業中だったため病院には行かずに配達作業を続けていた』と、更なる衝撃的な内容を見ることに。思わず読み間違いかと、リアルに二度見してしまったほど驚きました。

詳しい状況が公表されていないため、この事故に関する情報は、あっという間に憶測で溢れかえっていました。

ある記事では一般論として『業界の人手不足が要因で、他の仲間の配達員さんも忙しく、残りの仕事を引き受けられない状況だったのでは・・・』とか、心理的に追い込まれていた、とか集配の規約があって働き続けた・・・などなどSNSをはじめ様々な見解が飛び交っていました。

現代社会は本当に、誰もが自由に公にコメントできるだけに、事実なのか想像なのかは関係なくキャッチーな内容だけが、どんどん独り歩きしていきます。

今回の事故も話題はどんどん「陸運業界の闇」と題されたテーマに膨らんでいて、事故の報道からたった1日が過ぎただけで、目にできるコメントの多くが「闇が深い」とか「陸運業はムリ！」といった、まことしやかな内容のものが大半を占めていき、この闇の深さがあるから人手不足なんだ！ とするコメントが、まとめのようになってしまっていました。

でも本当に陸運業界に『闇』があり、その闇があるから人手不足なののでしょうか？

この「闇」の話、正直、以前にも耳にしたことはあります。「業界内ではタブーとされているから口にしちゃダメなんだよ」そんな都市伝説のようなことを言う人すらいました。

ならばあえて陸運業の専門誌に原稿を書いている今、このタブーといわれる闇を分析してみたいと思うのです。

まず人手不足の要因としてよく言われている理由は不規則な勤務時間の問題、ドライバーの高齢化、ストレスが大きい・・・などといったことかと思えます。しかしこういった内容は、なにも陸運業だけでなく、様々な業種でも言えることなので、闇とまでは言えないですね。

では世の中が言う「闇」とは・・・。法定基準違反となる運転時間の超過や休憩の少なさなど、配送スケジュールの過密さ故に付随する様々な出来事なのではないでしょうか。

急速に拡大している通販の利用量に陸運業が追い付いていないことも事実です。

更に配送料無料といった過剰サービスのシワ寄せもあります。

ただそれだけではなく、諸悪の根源である過密な配送スケジュールになる大きな要因は、実は私達自身なのではないかと思うのです。

日本人はオンタイムで動くどころか「5分前、10分前行動！」で動くことが美学だと学校でも教わります。チャイムが鳴る前に教科書を用意して着席して・・・やってやつですね。

そしてそんな教えを形にした優等生が日本の電車や飛行機でしょう。世界を見渡しても、これほど定刻どおりに動いている乗り物は無いといわれるほど。だからなのか都内を走る電車は1分でも遅れると「電車の運行が大変遅れてご迷惑をおかけし申し訳ありませんでした」とお詫びの車内アナウンスが流れます。たかが1分、されど1分です。

陸運業も同じで個人宅への配達はもちろん、お店などへの配送もオンタイム（指定時間内の配達）が求められています。「そんなの当たり前でしょ！」と思ったあなたは、もし自分が訪れたお店のオープンが荷物の到着が遅れたために5分遅れたとしたら「なんでオープンしないんだ！」と腹立たしく感じるでしょうし、そのあとに予定があるとしたら店員さんに文句の一つも言いたくなるかもしれません。

そう、私達カスタマー側に時間の余裕がないためにイラっとしてしまう。そのイラっ！を店員さんに伝え、それを受け止めたお店の人が今度はドライバーや運送会社にもまたイラっ！を伝えてしまう。まさに悪循環ですよ。

配達の遅れ＝遅刻 と捉えている人が実に多い気がします。しかし配達は天気や道路状況など様々な要因が重なるもの。なのに電車と同じようにオンタイムを求めてしまう私達。結局、私達がもう少しオンタイム精神の呪縛から解放され、早く届いた～ラッキーと思えるくらい、ゆったりとしたライフタイムを過ごせれば、陸運業って魅力的な仕事になってくると思うのです。そうすれば自然と陸運業に関わる人も増えてくると思うし、そこに技術の進歩も加われば、結果スムーズな配達が可能となってくるはずですよ。

「陸運業の闇」と言われていたことって、実は自分たちが作り出していた闇なんですよ。私達が過密スケジュールを求め、それを実現するのが大変だから自分はやりたくない！と言っているのではないかなと。

まあそう簡単に変わる感覚ではないし、世の中がオンタイムで動くシステムになっているから、そこを変えるのは至難の業だと思います。でも少しずつでもこの闇の矛盾に気が付き、闇を払える人が増えてくれたら、今回のような悲しい事故は起こらなくなるのではないのでしょうか。

【連載】「陸運業における死傷災害データの分析」第4回
骨折を生じさせる労働災害について
 陸上貨物運送事業労働災害防止協会 本部 安全管理士

第3回の連載で使用した令和3年死傷災害データ（16,537件）について、更に細かく分析します。

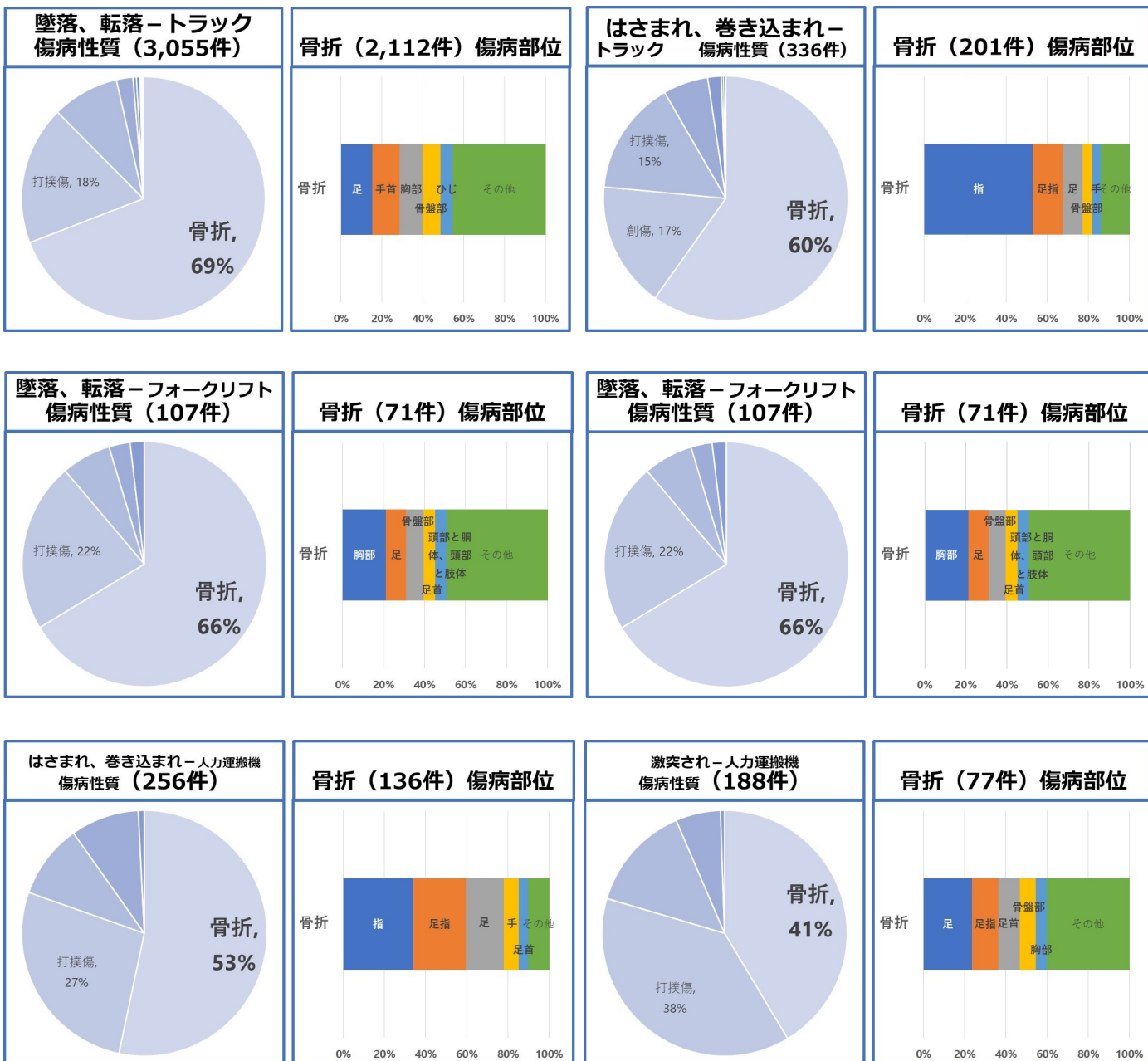
今回の検討内容は、「事故の型－起因物－傷病性質・傷病部位－休業見込み日数」の組合せから骨折を生じさせる労働災害をクローズアップします。

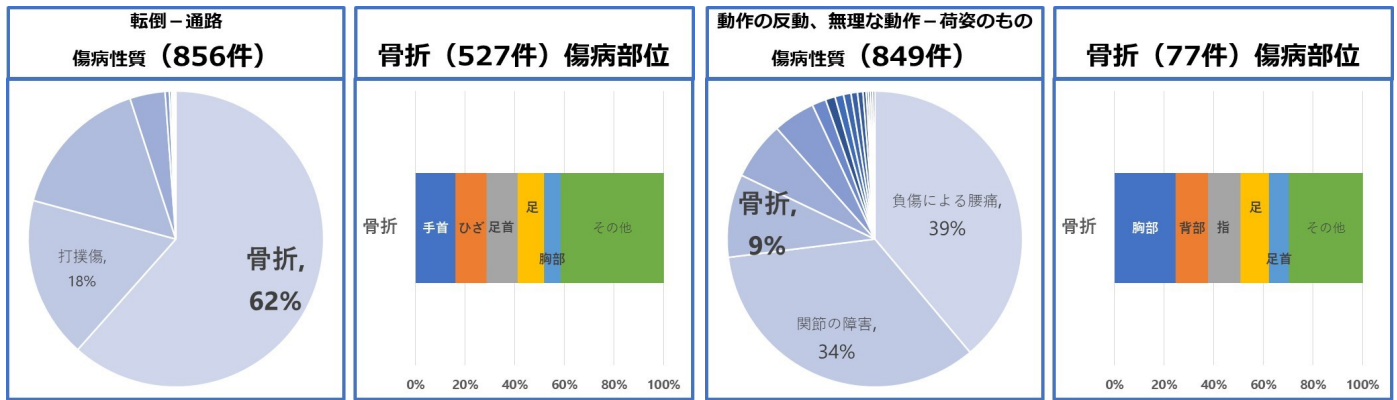
次に示す8つのグラフを比較してみましょう。

これらのグラフは、事故の型－起因物の組合せに占める骨折を生じさせる労働災害の割合とその骨折の部位について表しています。

骨折の部位については、全体の半分以上を占める箇所の名称を明記しました。

骨折を伴う災害が多くを占めていること、傷病部位についても非常に多くの傷病部位にわたっていることが良く分かります。





一覧表にまとめてみると、次のようになります。

事故の型 起因物	件数 (件)	割合 (%)	休業見込み日数 平均値(日)	傷病部位 ワースト
墜落、転落 トラック	3,055	69	59	足、手首、胸部、 骨盤部、ひじ
はさまれ、巻き込まれ トラック	336	60	50	指
墜落、転落 フォークリフト	107	66	70	胸部、足、骨盤部、 足首、頭部と胴体・頭 部と肢体
はさまれ、巻き込まれ フォークリフト	275	64	62	足、足指
はさまれ、巻き込まれ 人力運搬機	256	53	36	指、足指
激突され 人力運搬機	188	41	43	足、足指、足首、 骨盤部
転倒 通路	856	62	47	手首、ひざ、足首、足
動作の反動、無理な動作 荷姿のもの	849	9	37	胸部、背部、指

骨折に至る災害の割合が多いこと、傷病部位が多くの箇所にあたっていることを考えると、不安全な状態、不安全な行動及び安全管理上の欠陥について、より詳細に分析して見なければなりません。

そのためには、みなさんをお願いしなければならないことがあります。それは、災害が発生した時に労働基準監督署へ提出される労働者死傷病報告に記載される次の部分について、詳細に簡潔に分かりやすく、記載していただくことです。

災害発生状況及び原因

- ①どのような場所で
- ②どのような作業をしているときに
- ③どのような物又は環境に
- ④どのような不安全な又は有害な状態があつて
- ⑤どのような災害が発生したかを詳細に記入すること。

上図は、労働者死傷病報告の様式です。枠内の「災害発生状況及び原因」へ次のように記載をお願いします。

①どのような場所で

ここには、被災直前にその被災者のいた場所を記入し、具体的に記述してください。

②どのような作業をしているときに

この欄には、被災直前の作業の内容と被災者本人の行動を記入してください。

例えば、荷を扱っているときには、荷の移動方向（上下、左右等）も記載しておくことでどちらの方向に力が掛かっていたかも類推できますし、扱っている荷のバランスがどのようになっていたかも想像できることとなります。

③どのような物又は環境に

起因物が明らかになりますし、影響を受けた周囲の状況を考えるヒントとなります。

④どのような不安全な又は有害な状態があつて

不安全な状態や不安全な物が何であるかが、はっきりします。

この②～③が曖昧なままで⑤のどのような結果となったかだけを記載されている場合が多いことが残念でなりません。

②・③・④を詳細に考えることで真の原因を浮かび上がらせることができます。

また、背後に隠れている事業場全体に潜んでいる管理的な欠陥も浮かんできます。

例えば安全衛生推進者が行えていなかったことも分かるようになりますし、現場で直接指揮にあたる作業指揮者が機能していたのかも判断できることとなります。

今後は詳しいデータを元にAIを活用した分析などに繋げていくことなどに発展させることができるのではないのでしょうか。

官・公・民の協力体制を築いて、災害を減少させられるように取り組んでいきたいものです。



全国フォークリフト運転競技大会のあゆみ

第11回 全国フォークリフト運転競技大会開催結果の概要



前回に続いて全国大会の入賞者は、表4-4のとおりです。

3 入賞者

各大会とも、上位入賞者の総合得点は高く、しかも僅差であり、前記第3の13のとおり、すべての競技で同点だったことにより運転競技の所要時間数の差で順位が決まるケースも多くみられます。

これまでの大会で、最も多い入賞者を出している都道府県支部は茨城の14人であり、優勝者2人、準優勝者7人が含まれます。次いで東京9人（優勝3人、準優勝1人）、京都9人（優勝2人、準優勝3人）となっています。（表4-5）

また女性の部では、愛知が5人（優勝1人、準優勝1人）と最も多く、次いで茨城4人、東京4人（優勝1人、準優勝1人）、京都4人（優勝2人）が続いています。（表4-6）

優勝者の状況をみると、最も優勝回数が多い都道府県支部は、北海道（第5回、第12回、第21回）、東京（第15回、第17回、第23回）及び高知（第14回、第20回、第22回）の3回です。次いで茨城、群馬、千葉、神奈川、静岡、京都、兵庫の各府県支部が2回で続いています。

女性の部では、京都（第34回、第36回）の2回が最も多く、福島（第37回）、埼玉（第25回）、千葉（第15回）、東京（第20回）、神奈川（第10回）、静岡（第30回）、愛知（第33回）の7都県支部がそれぞれ1回優勝しています。

優勝者の総合得点をみてみると、最も高かったのは、995点で、第23回大会の中島康滋選手（東京）と第33回大会の大沼亨選手（福島）が記録しています。次いで994点の猿楽一則選手（第11回・滋賀）、大森靖之選手（第13回・大阪）、鈴木敦選手（第15回・東京）、長島利一選手（第19回・群馬）、吉川進也選手（第25回・京都）の5選手が続いています。

女性の部では、第25回大会で優勝した小野久美選手（埼玉）が972点の最高得点を記録しており、同大会では一般の部でも3位に入賞する成績でした。次いで第20回大会で松村由美子選手（東京）が966点で、同じく一般の部でも6位に入る好成績でした。



第37回大会入賞者の皆さん

表4-4 全国フォークリフト運転競技大会 入賞者

	順位	氏名	総合得点	所属支部		順位	氏名	総合得点	所属支部
第1回	優勝	白崎 薫	909	山形	第12回	優勝	佐藤 忠	988	北海道
	準優勝	東海林喜一	886	山形		準優勝	吉永良一	983	兵庫
	3位	竹内敏勝	870	愛知		3位	小寺康晴	980	茨城
	4位	本滝英美	870	福島		4位	藤原正明	973	岡山
	5位	伊集院兼継	862	福岡		5位	星井雅人	971	埼玉
第2回	優勝	小島 弘	958	千葉	第13回	優勝	大森靖之	994	大阪
	準優勝	中村養二老	945	福島		準優勝	沢田 元		富山
	3位	井上盛善	941	愛媛		3位	西留寿春		鹿児島
	4位	古賀健次	940	佐賀		4位	竹内庄一		愛知
	5位	柴田 満	934	岩手		5位	中台 隆		千葉
第3回	優勝	西尾 高	956	静岡	第14回	優勝	小笠原伸一	990	高知
	準優勝	徳重 進	940	鹿児島		準優勝	中橋英夫	984	石川
	3位	小尾正彦	940	北海道		3位	藤田武臣	984	大分
	4位	宮田喜義	937	大阪		4位	津島一弘	984	静岡
	5位	中田清繁	931	青森		5位	古川 淳	984	新潟
第4回	優勝	峰平幸一	954	愛媛	第15回 (一般部門)	優勝	鈴木 敦	994	東京
	準優勝	馬庭哲雄	943	鳥根		準優勝	石野聖史	982	京都
	3位	茶山克郎	935	富山		3位	西田浩治	982	奈良
	4位	日高儀喜	935	大分		4位	新山利一	982	千葉
	5位	吉田隆幸	925	青森		5位	熊田智史	982	茨城
第5回	優勝	釣浦善彰	852	北海道	(女性部門)	優勝	織田美由紀	944	千葉
	準優勝	児島克美	828	鳥取		準優勝	佐野岸子	916	愛知
	3位	久保義行	825	鹿児島		3位	西本真奈美	906	岐阜
	4位	森 長己	823	愛媛		4位	西 恵美	889	茨城
	5位	武藤敏弘	817	熊本		5位	高橋栄子	828	東京
第6回	優勝	生子倫久	936	静岡	第16回	優勝	稲葉光浩	988	神奈川
	準優勝	植田克成		宮崎		準優勝	上原圭一郎	982	熊本
	3位	松井洋一		兵庫		3位	笠原利典	982	静岡
	4位	吉田博文		山口		4位	幸田 弘	978	広島
	5位	青木修二		鳥根		5位	井口 徹	974	和歌山
第7回	優勝	早坂稔男	955	千葉	第17回	優勝	吉井秀徳	985	東京
	準優勝	宗元成一		愛媛		準優勝	山本紀行	984	茨城
	3位	中島義幸		東京		3位	橋本国央	976	和歌山
	4位	田中 等		福岡		4位	石田昌司	974	愛知
	5位	吉田雄一		岩手		5位	小野常久	974	宮城
第8回	優勝	三浦 悟	985	茨城	第18回	優勝	安福健治	979	兵庫
	準優勝	部 泰男		茨城		準優勝	寺本雅広	976	京都
	3位	鎗田和憲		神奈川		3位	大澤佳男	969	東京
	4位	黒木一正		宮崎		4位	菊池吉光	967	福島
	5位	仲林謙治		三重		5位	肥沼道浩	965	埼玉
第9回	優勝	丸山利明	989	京都	第19回	優勝	長島利一	994	群馬
	準優勝	福田 浩	988	宮城		準優勝	若林良行	982	栃木
	3位	椎葉静男	983	宮崎		3位	藤崎一郎	977	鳥根
	4位	遠藤裕一	982	富山		4位	松尾 武	976	富山
	5位	大熊俊幸	977	北海道		5位	藤井民夫	974	京都
第10回 (男性の部)	優勝	津川沼浩	983	福岡	第20回 (一般の部)	優勝	高松洋二	980	高知
	準優勝	佐藤拓孝	974	茨城		準優勝	奈尾典夫	977	大阪
	3位	八亀雄孝	973	兵庫		3位	柴田順和	971	茨城
	4位	村田裕保	972	大阪		4位	加島栄光	967	東京
	5位	竹中賢弘	966	山口		5位	井上則章	967	京都
(女性の部)	優勝	久保綾子	924	神奈川	(女性の部)	優勝	松村由美子	966	東京
	準優勝	赤池初子	906	静岡		準優勝	谷口容子	901	香川
	3位	岡崎登久子	903	岡山		3位	桐生千秋	892	神奈川
	4位	佐野光子	877	愛知		4位	元川悦子	887	京都
	5位	伊藤ひろみ	837	三重		5位	鈴木弥生	881	愛知
第11回	優勝	猿楽一則	994	滋賀	第21回	優勝	影山守彦	978	北海道
	準優勝	尾崎省三	994	和歌山		準優勝	齋藤克治	968	新潟
	3位	久保田育長	990	静岡		3位	森 健太郎	965	兵庫
	4位	坂本雄一	990	宮崎		4位	廣岡裕司	964	京都
	5位	渡辺浩一	988	宮城		5位	杉山仙和	964	宮崎

	順位	氏名	総合得点	所属支部
第22回	優勝	下元敏弘	979	高知
	準優勝	高原直也	977	茨城
	3位	秋光竜造	974	広島
	4位	尾崎弘章	974	香川
	5位	若林世志夫	973	愛知
第23回	優勝	中島康滋	995	東京
	準優勝	松木秀明	990	千葉
	3位	渡辺泰隆	980	新潟
	4位	黒田周一	974	兵庫
	5位	村川政博	974	広島
第24回	優勝	森 健一	992	兵庫
	準優勝	佐伯貴信	985	福島
	3位	浅川隼治	984	神奈川
	4位	齋藤 誠	981	福島
	5位	疋田浩一	972	茨城
第25回 (一般の部)	優勝	吉川進也	994	京都
	準優勝	松田大介	984	埼玉
	3位	前田友也	984	富山
	4位	佐藤重宏	968	山形
	4位	大谷瑛司	968	滋賀
(女性の部)	4位	石岡克範	968	埼玉
	優勝	小野久美	972	埼玉
	準優勝	會野恵美	962	東京
	3位	佐藤真樹子	948	茨城
	4位	戸祭敬子	932	千葉
第26回	5位	島 香代子	907	福岡
	優勝	林 泰士	988	和歌山
	準優勝	高林裕介	985	茨城
	3位	原 靖幸	976	長野
	4位	高橋 靖	970	秋田
第27回	5位	清水宣行	968	京都
	優勝	瀧本 靖	969	富山
	準優勝	望月広行	967	静岡
	3位	石坂知治	960	群馬
	4位	小林大介	960	埼玉
(女性の部)	5位	西 達矢	958	石川
	優勝	小野久美	972	埼玉
	準優勝	會野恵美	962	東京
	3位	佐藤真樹子	948	茨城
	4位	戸祭敬子	932	千葉
第28回	5位	島 香代子	907	福岡
	優勝	林 泰士	988	和歌山
	準優勝	高林裕介	985	茨城
	3位	原 靖幸	976	長野
	4位	高橋 靖	970	秋田
第29回	5位	清水宣行	968	京都
	優勝	瀧本 靖	969	富山
	準優勝	望月広行	967	静岡
	3位	石坂知治	960	群馬
	4位	小林大介	960	埼玉
第30回 (一般の部)	5位	西 達矢	958	石川
	優勝	崎本和久	991	鹿児島
	準優勝	本間隆行	984	新潟
	3位	西村純也	982	滋賀
	4位	大村正明	982	青森
第31回 (一般の部)	5位	磯野真一	979	群馬
	優勝	飯島洋平	961	新潟
	準優勝	星野俊一	959	神奈川
	3位	中島友之	954	茨城
	4位	中村龍太	954	千葉
第32回 (女性の部)	5位	林 浩也	952	栃木

	順位	氏名	総合得点	所属支部
第30回 (一般の部)	優勝	稲山忠勝	968	群馬
	準優勝	小暮健太	964	埼玉
	3位	芝吹義範	961	宮崎
	4位	中嶋竜二	960	福岡
	5位	戸澤克美	958	福島
(女性の部)	優勝	兼子紗哉加	915	静岡
	準優勝	久野愛子	889	愛媛
	3位	藤本小梨絵	889	京都
	4位	多田早織	873	大阪
	5位	緑 美幸	865	鹿児島
第31回	優勝	渡辺浩司	988	三重
	準優勝	鈴木潤一	984	東京
	3位	山越高浩	984	群馬
	4位	成岡弘史	983	静岡
	5位	山口洋平	977	山形
第32回	優勝	瀧本省悟	936	神奈川
	準優勝	串田慶太	928	茨城
	3位	石原悦司	928	岡山
	4位	遠藤 健	927	宮城
	5位	中内 司	926	北海道
第33回 (一般の部)	優勝	大沼 亨	995	福島
	準優勝	藤田遼太郎	976	茨城
	3位	荒木洋平	975	東京
	4位	盛田宣之	973	宮崎
	5位	塩澤 純	969	愛知
(女性の部)	優勝	長谷部あやの	958	愛知
	準優勝	佐藤佳奈	922	岩手
	3位	杉山真裕美	916	宮崎
	4位	志村美佐子	887	埼玉
	5位	川畑恵梨	881	静岡
第34回 (一般の部)	優勝	塩澤 純	976	愛知
	準優勝	青木隆一	961	神奈川
	3位	志水 勝	958	愛知
	4位	圓城規之	957	滋賀
	5位	南雲一充	957	栃木
(女性の部)	優勝	池田由香	935	京都
	準優勝	奥山佳奈	925	滋賀
	3位	菊地直子	923	東京
	4位	宮島 恵	919	茨城
	5位	福島京美	916	群馬
第35回	中止			
第36回 (一般の部)	優勝	今村英二	937	石川
	準優勝	大内直人	931	福島
	3位	内藤由貴	929	東京
	4位	田中大輔	928	和歌山
	5位	小宮山徳人	915	大阪
(女性の部)	優勝	太治萌葉	894	京都
	準優勝	土谷綺咲	882	岩手
	3位	川田美紀	850	愛知
	4位	緑 美幸	826	鹿児島
	5位	福島京美	795	群馬
第37回 (一般の部)	優勝	野口順平	959	茨城
	準優勝	河村光男	947	京都
	3位	小林耕平	940	佐賀
	4位	塚本雄大	939	愛知
	5位	中野裕貴	938	山口
(女性の部)	優勝	氏家美恵子	934	福島
	準優勝	近藤 夢	899	三重
	3位	米川真穂	885	茨城
	4位	河野香織	775	宮崎
	5位	岡 菜里奈	764	栃木

第59回全国陸災防大会を青森県にて開催します



第59回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会 in 青森

開催日時 令和5年11月9日(木)
13:00～17:00（開場 12:00）
会 場 リンクステーションホール青森（青森市文化会館）
青森市堤町1丁目4番1号



主催 陸上貨物運送事業労働災害防止協会
後援 厚生労働省・国土交通省・警察庁・青森県・青森市
協賛 中央労働災害防止協会・各業種別労働災害防止協会
(公社)全日本トラック協会・(公社)全国通運連盟
(一財)全日本交通安全協会

令和5年8月23日・10月18日実施

フォークリフト荷役技能検定のご案内



陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）では、令和5年8月23日(水)、令和5年10月18日(水)に「フォークリフト荷役技能検定試験」を実施します。

この技能検定は、フォークリフト運転技能講習修了者等を対象に、より安全で正確かつ迅速な作業を評価・認定し、労働災害の防止に寄与することを目的とした制度です。

多数のフォークリフト運転者の皆さまのご参加をお待ちしています。

技能の程度について

- 1級** フォークリフト運転技能講習修了後5年程度のフォークリフトによる荷役作業の実務経験を有する上級のフォークリフト運転者
- 2級** フォークリフト運転技能講習修了後3年程度のフォークリフトによる荷役作業の実務経験を有する中級のフォークリフト運転者

受検資格

- 1級** フォークリフト荷役技能検定2級合格後2年以上の実務経験を有する者等^(注1)
 (注1) 令和3年度以前に実施のフォークリフト荷役技能検定2級試験合格者及びフォークリフト認定1級制度実技試験合格者が対象となります。
 フォークリフト認定1級制度実技試験合格者は、学科試験のみの受検となります。
- 2級** フォークリフト運転技能講習修了後2年以上の実務経験を有する者^(注2)
 (注2) 令和3年度以降に実施のフォークリフト荷役技能検定2級試験一部合格者は、不合格となっている科目（学科又は実技）を受検できます。

検定日

- 検定日 **第1回：令和5年 8月23日(水)**
第2回：令和5年10月18日(水)

受検申請期間

- 第1回：令和5年6月1日(木)～8月2日(水)
 第2回：令和5年8月3日(木)～10月4日(水)

受検会場



8月23日(水)							8月24日(木)	
受検地	北海道	岩手	秋田	東京	愛知	愛媛	受検地	北海道
1級	学科のみ	学科のみ	学科のみ	学科のみ	学科・実技	学科・実技	2級	実技のみ
2級	学科のみ	学科・実技	学科・実技	学科のみ	学科・実技	学科・実技		
2級リーチ	-	-	-	-	学科・実技	-		

10月18日(水)					
受検地	埼玉	東京	岐阜	静岡	福岡
1級	学科・実技	学科のみ	学科のみ	学科のみ	学科のみ
2級	学科・実技	学科のみ	学科・実技	学科・実技	学科・実技
2級リーチ	学科・実技	-	-	-	-

- ・1級、2級の実技はカウンターバランスフォークリフトを使用します。リーチ式フォークリフトについて、1級は今年度の実施予定はありません。2級は埼玉・愛知にて実施します。
- ・北海道では学科と実技の日程及び会場が異なります。

試験科目

試験科目		試験内容の概要	配点	
			1級	2級
学科試験		荷役作業一般、関係法令及びフォークリフトの走行・荷役・力学についての知識(計50問) ※1級と2級では、難易度が異なります。	300点	300点
実技試験	(点検試験)	作業開始前点検(43項目)の点検を行う。そのうち、不具合箇所を指摘する。	100点	/
		作業開始前点検(カウンター43項目/リーチ24項目)の点検を行う。		
	(運転試験)	所定の運転コースで、適切な走行、運搬、積卸し作業を行う。	600点	500点

受検費用

- 1級**
- ・学科試験受検手数料 5,500円(税込)
 - ・実技試験受検手数料 27,500円(税込) 合計 33,000円(税込)
- 2級**
- ・学科試験受検手数料 5,500円(税込)
 - ・実技試験受検手数料 22,000円(税込) 合計 27,500円(税込)

受検申請の方法

以下の受検申請書をダウンロードし、申請書に必要事項をご記入の上、陸災防本部まで郵送又はFAXにてお送りください。

[【1級受検申請書\(Excel\)】](#)

[【2級受検申請書\(Excel\)】](#)

検定についての問合せ先

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 技術管理部 TEL 03-3455-3857 FAX 03-3453-7561



学科試験



点検試験



運転試験



運転試験

小企業無災害記録表彰〔令和5年4月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第1種	西濃集配高須有限会社	15名	令和2年1月1日～令和4年12月31日	岐阜県
第2種	有限会社持地産業	12名	平成30年3月1日～令和5年2月28日	福島県
第2種	株式会社フジサービス群馬営業所	21名	平成29年8月22日～令和4年8月21日	群馬県
第2種	株式会社轟	13名	平成30年1月1日～令和4年12月31日	岐阜県
第3種	株式会社カンセイ本社営業所	12名	平成28年1月13日～令和5年1月12日	群馬県
第3種	株式会社東洋陸送社太田営業所	21名	平成27年10月1日～令和4年9月30日	群馬県
第3種	株式会社吉原本社営業所	28名	平成27年10月7日～令和4年10月6日	群馬県
第4種	株式会社此川運輸本社	8名	平成23年5月19日～令和3年5月18日	富山県
第5種	株式会社此川運輸滑川営業所	15名	平成17年1月1日～令和元年12月31日	富山県

陸災防では、常時50人未満の労働者を使用する事業場の無災害記録について、表彰を行っています。この無災害記録には、第1種から第5種までの5種類があり、第1種は3年間、第2種は5年間、第3種は7年間、第4種は10年間、第5種は15年間の無災害を称えるものです。

小企業無災害記録証交付〔令和5年4月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
20年	有限会社阿部商事本社営業所	20名	平成14年10月12日～令和4年10月11日	群馬県
25年	桐生商管株式会社本社営業所	7名	平成10年1月24日～令和5年1月23日	群馬県

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

●申請方法

本表彰、本記録証の交付は、会員事業場からの申請により実施しています。申請に当たっては、各都道府県支部にお申し出ください。事業場の安全衛生に対する取組を応援するため、この制度をご活用ください。

【陸災防協賛の厚生労働省の取組】

+ 全国安全週間 +

高める意識と安全行動 築こうみんなのゼロ災職場

全国安全週間：7月1日～7月7日
準備期間：6月1日～6月30日

厚生労働省では、7月1日(土)から7日(金)までを「全国安全週間」、6月1日(木)から30日(金)までを準備期間として、各職場における巡視やスローガンの掲示、労働安全に関する講習会の開催など、さまざまな取組を実施します。

今年で96回目となる全国安全週間は、労働災害を防止するために産業界での自主的な活動の推進と、職場での安全に対する意識を高め、安全を維持する活動の定着を目的としています。

令和5年度は、「高める意識と安全行動 築こうみんなのゼロ災職場」のスローガンの下、全国安全週間を実施することとしました。

実施要綱等、詳細は次のURLからご覧ください（厚生労働省ホームページ）。

https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_32482.html

災害事例
と
その対策

「事前の連絡調整」と「荷主構内での連絡調整・役割」を徹底して荷役労働災害防止に取り組もう！

はじめに

陸運業の労働災害のうち、約65%が荷役作業時に発生しており、荷役作業時の労働災害の約70%が荷主等（荷主、配送先、元請事業者）の事業場で起こっています。

今回取り上げる災害事例は、荷主の構内にて荷主から契約以外の業務を依頼され、不得意分野にもかかわらず期待に応えようと業務を行ったことが主な原因でした。再発防止対策について検証します。

- 1 被災者：トラック運転者、55歳、
経験年数6年
- 2 発生日時：3月、午前9時頃
- 3 発生場所：荷主構内（積込先）
- 4 傷病の程度：大腿骨骨折、休業3か月
- 5 災害発生状況

荷主構内でフレキシブルコンテナ（重量：500kg）を揚重用アタッチメントを取り付けたフォークリフトを使用して積載型トラッククレーンに積み込む予定であった。しかし、荷主担当者からフォークリフトの手配ができなかったため積載型トラッククレーンのクレーンを利用して積み込むようにと依頼を受けた。

被災者は5 t 未満の移動式クレーンの技能講習は修了していたが、作業実績はほとんどなく不慣れな状態であった。荷主からの依頼であり期待に応えようと単独で作業を行った。荷台上でリモコンを操作していたところ、積荷が揺れ、積荷と接触しそうになり避けようとしたところ、あおりに引っ掛かり地面に転落して負傷した。

6 発生原因

- (1) 積込作業は揚重用アタッチメントを取り付けたフォークリフトを使用予定であったが、荷主からの依頼で予定外作業を行ったこと。
- (2) 技能講習は修了していたが、作業実績がほとんどなく、不慣れな状態であったこと。

- (3) 急遽の作業のため、作業計画を立てずに作業を行ったこと。
- (4) 積荷の揺れを予想した作業位置ではなかったこと。
- (5) 管理者（自社）への報告を怠り、自らの判断で予定外作業を行ったこと。

7 再発防止対策

- (1) 予定外作業は行わないよう、管理者は社内に水平展開を行うこと。
- (2) 作業者は、予定外作業が発生したら、管理者（自社）へ報告を行い、実施するか否かを含めて適切な指示を受けること。
- (3) 作業者は、自身の得意範囲と不得意範囲を把握して、不得意範囲の業務の場合は管理者に報告して調整を行うこと。
- (4) 管理者から荷主に対して、予定外作業は行わない旨の事前周知・徹底を図ること。
- (5) 管理者は、社員の得意、不得意範囲を把握して教育計画に反映を行い、全社のレベルアップを図ること。

まとめ

- (1) 荷役作業中の労働災害は、令和4年死傷災害発生状況速報値（16,797名／年）から想定すると約10,900名／年が被災していますので、荷役労働災害の防止が陸運業の労働災害を減少させるためには最重要課題と考えられます。
- (2) 第一線の作業者は、荷主担当者からの依頼は今後の業務実施を考えて断りにくいため、連絡体制を徹底し管理者から断る方法が有効です。
- (3) 管理者は荷主担当者に対して予定外作業の対応は難しいとの事前周知・徹底を含めて安全管理全般を行う責任があります。
- (4) 荷役災害の防止は自社内での実施項目と荷主との連絡調整が必要で、各自の立場で粘り強く取り組む必要があります。

ご安全に！



クールワークキャンペーン Cool Work, Safe Work

主催:厚生労働省／労働災害防止団体等 令和5年

厚生労働省、中央労働災害防止協会、陸上貨物運送事業労働災害防止協会などでは5月1日から9月30日まで「STOP!熱中症 クールワークキャンペーン」を実施します。運送業においては2021年と比べると2022年の熱中症による死傷者数(速報値)は倍増しており、依然、建設業、製造業に続く発生件数となっています。陸災防では熱中症対策用のグッズ、小冊子を会員様向けに特別価格で販売いたします。

STOP! 熱中症



A

熱中症対策ウォッチ カナリア

通常価格 4,950円 ▶ 会員特別価格 **4,208円** (税込)

“あなたが熱中症になる前に音と光でお知らせ”します

NEW



01 簡単操作

電源ボタンを押し、手首に着用するだけでそのままご使用いただけます。

02 耐久性

防塵・防水性能は安心のIP67、夏のヘビーユースを想定した設計です。

03 管理不要

ワンシーズン使い切りというコンセプトで充電する手間はありません。

日本製NETIS登録技術 特許取得済み技術 Biodata bank

使い方



「熱中対策ウォッチ カナリア™」は、暑熱下のリスクを検知して、あなたが一大事になる前にアラームとLED表示でお知らせし、塩分・水分補給や涼しい場所での休息を促す、3ヶ月使い切りのウェアラブルデバイスです。

B

マイファンプラス マルチクリップ

通常価格 3,960円 ▶ 会員特別価格 **3,366円** (税込)

小型なのに大風量の充電式モバイル扇風機

マグネットどこでもファン MYFANPLUS マイクファンプラス マルチクリップ

小型軽量強力ファン + マルチクリップ

風量4段階調節

強カクリップ固定

POWER 大風量

レジャー・スポーツ・屋外ワークに!

ロッカーにも デスクファンに

帽子や日傘、バッグやベルト等に装着できる(着脱式)専用ラバークリップ「マルチクリップ」付き。マグネット内蔵でハンズフリーで送風でき、ハンディファンや卓上ファンとしても使えます。

●付属品:マルチクリップ専用USBケーブル

D

マジクールEX

通常価格 1,628円 ▶ 会員特別価格 **1,384円** (税込)

水を含ませて首に巻くだけで冷感が長時間持続するネッククーラー

繰り返し使えるのでエコで経済的!

MAGICOOL

●サイズ:H55×W570mm

マジクール

水だけで冷感持続

冷感持続 20時間

冷感速達 800万本突破

スーッとひんやり

日本特許 第4204904号

C

クールタオル(仕事猫)

通常価格 880円 ▶ 会員特別価格 **748円** (税込)

ぬらして、絞って、振るだけで心地よいひんやり感

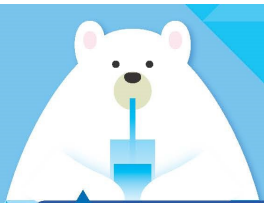


- サイズ:H900×W300mm
- 材質:ポリエステル
- PP袋入



陸災防 会員様向け特別案内 熱中症対策 図書・用品





クールワークキャンペーン
Cool Work, Safe Work

STOP!
熱中症

発症時、
緊急時の
措置を確認!

E 働く人の熱中症予防
～暑さから身を守ろう～

通常価格 110円 ▶ 会員特別価格 **94円** (税込)

中央労働災害防止協会 編
8頁/4色刷 A5判 定価 110円

熱中症の症状、水分や塩分の補給のしかた、救急処置などについてイラスト入りでわかりやすく解説。人が汗をかく仕組みやアイススララーによるブレクーリングの効果なども紹介。

改訂 第2版 熱中症・夏場対策にはこの一冊!

F リスクを知って防ごう熱中症
暑くなる前に備える

通常価格 275円 ▶ 会員特別価格 **234円** (税込)

堀江 正知 監修 中央労働災害防止協会 編
16頁/4色刷 A6判 定価 275円

現場の職長、リーダー向けにまとめた熱中症予防対策ポケットブック。WBGT値の確認や作業者の健康状況など、朝礼時や作業中のチェックリストに加えて、救急処置の方法についても紹介。現場の日常的な管理に最適。

改訂 第3版 携帯できるポケットサイズ

陸災防 会員様向け特別案内 熱中症対策 図書・用品 申込書

お申込先 **FAX 03-3453-7561** (こちらの商品のご注文は FAX のみで承っております)

■ FAX送信用ご注文書

2023

貴社名	
ご住所〒	
ご所属	ご担当者
TEL	FAX

品名	No.	金額 (税込)	数量
A 熱中対策ウォッチ カナリア	45378	4,950円 ▶ 会員特別価格 4,208円	
B マイファンプラス マルチクリップ	45375	3,960円 ▶ 会員特別価格 3,366円	
C クールタオル 仕事猫	45055	880円 ▶ 会員特別価格 748円	
D マジクール EX	45366	1,628円 ▶ 会員特別価格 1,384円	
E 働く人の熱中症予防 ～暑さから身を守ろう～	21548	110円 ▶ 会員特別価格 94円	
F リスクを知って 防ごう熱中症 暑くなる前に備える !!	21630	275円 ▶ 会員特別価格 234円	

● 掲載の用品・図書・発送料は、消費税10%込みの価格となっております。 ● 商品は中央労働災害防止協会より発送されます。請求書を別途郵送いたします。

① 購入図書・用品の合計額が11,000円未満の場合	880円
② 購入図書・用品の合計額が11,000円以上22,000円未満の場合	1,650円
③ 購入図書・用品の合計額が22,000円以上の場合	2,420円

※ 新刊・新製品については、入荷状況により発送が遅れる場合があります。
【キャンセル】ご注文商品出荷後のキャンセルはできません。
【返品・交換】商品の不具合、当方の不備を除き、お客様の都合によるご注文商品の返品・交換は受けできません。

お申込 お問い合わせ先：陸上貨物運送事業労働災害防止協会 TEL 03-3455-3857
商品に関するお問い合わせ先：中災防 出版事業部 企画開発課 TEL 03-3452-6844



業種別労働災害発生状況（令和5年速報値）

令和5年4月7日現在

死亡災害						
	令和5年1～3月 [速報値]		令和4年1～3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	152	100.0	176	100.0	-24	-13.6
製造業	27	17.8	42	23.9	-15	-35.7
建設業	49	32.2	53	30.1	-4	-7.5
交通運輸事業	2	1.3	2	1.1	0	0.0
陸上貨物運送事業	27	17.8	20	11.4	7	35.0

死傷災害						
	令和5年1～3月 [速報値]		令和4年1～3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	33,020	100.0	32,302	100.0	718	2.2
製造業	4,800	14.5	5,144	15.9	-344	-6.7
建設業	2,407	7.3	3,034	9.4	-627	-20.7
交通運輸事業	684	2.1	719	2.2	-35	-4.9
陸上貨物運送事業	2,842	8.6	3,018	9.3	-176	-5.8

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4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1～3月	27	7	2	1	1	2	2	11	0	1
令和4年1～3月	20	6	1	3	2	0	3	5	0	0
対前年増減	7	1	1	-2	-1	2	-1	6	0	1

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

事故の型別 死亡災害発生状況（陸上貨物運送事業 速報値）

令和5年4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1～3月	2,842	722	688	205	101	71	141	282	121	2	450	59
令和4年1～3月	3,018	812	695	200	120	71	136	299	132	1	453	99
対前年増減	-176	-90	-7	5	-19	0	5	-17	-11	1	-3	-40

(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27人となり、前年同月と比べて7人の増加となった。そのうち6人は、「交通事故（道路）」によるものである。

[死傷災害]

死傷災害は2,842人となり、前年同月と比べて176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、「激突」（+5人）、「激突され」（+5人）が増加している。一方で、「墜落・転落」（-90人）、「飛来・落下」（-19人）、「はさまれ・巻き込まれ」（-17人）、「交通事故（道路）」（-11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4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 3月 30日	転倒	フォークリフト	男性	43	貨物自 動車運 転者	4ヶ 月	荷卸し	トラックの荷卸しのため、発着場内配置のフォークリフトに被災者が搭乗し、ヤードからスロープを下り、トラック後方へ向かおうとしていたところ、フォークリフトが右側に横転、運転席のフレームと地面に胸部が挟まれたもの。原因はスロープを下る際にスピードが出ており、その際に左にハンドルを切ったことと推定。
5年 3月 20日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	68	運転者	6年	トラックの 運転	国道（片側1車線）をトラック（4t冷蔵箱車）で走行中、前方で信号待ちのために停車していたトラック（4t平ボ）に追突した。ブレーキ痕なし、ドラレコの映像では直前に蛇行走行などは無かった。外傷性心臓破裂で死亡が確認された。
5年 3月 14日	墜落、転 落	乗用車、バス、 バイク	男性	73	貨物自 動車運 転者	49 年	自家用車 の停車	被災者は、事業場に自家用車で出勤し、所定の場所に自家用車を駐車した後、点呼及びアルコールチェックを受けた。そして、被災者は、自身が運転するトラックを一旦別の場所に移動させ、当該トラックが駐車されていた場所へ自家用車を移動させようとしたところ、車止めを乗り越え、高さ約30mの法面下へ転落した。原因はブレーキとアクセルの踏み間違えと推定。
5年 3月 10日	飛来、落 下	荷姿の物	男性	53	運転者	2ヶ 月	2tフォーク リフトの 運転	資材置場で、パレットに乗ったフレコンバッグ（中身はペレット、重さ約650kg）を2段に重ねて、フォークリフトで、コンテナの中に運び込もうとした際、コンテナ扉の鍵（シリンダー）がコンテナ搬入用スロープに食い込みフォークリフトが通りにくかったためフォークリフトを降りて扉を開けようとしたところ、上部のパレットが崩れ、被災者の左頭上にフレコンバッグが落下したものと推測される。
5年 3月 10日	激突	トラック	男性	73	運転者	35 年		被災者は、27tトレーラーの荷台から、当該荷台に取り付けられた点検台に飛び降りようとしたところ、目測を誤り、当該点検台およびトレーラー右側面に腹部を強打した。原因はトレーラーの荷台から降りる際に、専用の昇降設備を使用せず、点検台に乗り移ろうとしたことと推定。
5年 3月 9日	墜落、転 落	荷姿の物	男性	52	はい作 業者	15 年	荷の上か ら地上に 降りよう とした	倉庫内に三段に積まれた荷（フレコンバッグに詰めた飼料。直径、高さ各約1m。）を出荷する作業において、被災者は最上段の荷の上で同バッグのひもをフォークリフトに掛け、同荷の搬出のため一旦、傍の壁の棧を足掛かりに退避していた。荷が搬出された後、同僚が落下音に気づき、床上に倒れているところを発見されたもの。退避中バランスを崩して墜落したと推定される。墜落防止措置なし。保護帽未着用。
5年 3月 3日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	38	貨物自 動車運 転者	13 年	荷の積卸 し	国道沿いの自動車販売店に新車を納品するため、ロングタイプのキャリアカーで新車を運搬し、店舗のある側とは反対側の車線にキャリアカーを止めて荷卸し作業を行っていたところ、後方から走行してきた普通自動車がキャリアカーの荷台に突っ込み、荷台上にいた被災者が挟まれて死亡したもの。
5年 3月 2日	交通事 故（道 路）	乗用車、バス、 バイク	男性	56	貨物自 動車運 転者	12 年	相手車両 の確認・ 人命救助	被災者は、大型10tトラックを運転し、追越し車線を走行していたところ、通常車線から無理に割り込んできた乗用車がトラック左前部に接触しスピンした。スピンした乗用車は中央分離帯に乗り上げ反対車線にはみ出したことから、被災者はそれを救助しようとトラックを降り反対車線に出たところ、反対車線を走行してきた別の乗用車にはねられ、全身を強打した。他に怪我人はなし。
5年 2月 25日	交通事 故（道 路）	乗用車、バス、 バイク	男性	42	貨物自 動車運 転者	10 年		道路沿いの自動車販売店に自動車を卸すため、車両運搬車を路肩に停車し、車両運搬車下段で作業を行っていたところ、軽自動車が車両運搬車の歩み板に乗り上げる形で後方から衝突し、被災者が車両運搬車と軽自動車の間に挟まれた。
5年 2月 13日	崩壊、倒 壊	荷姿の物	男性	72	貨物自 動車運 転者	2年	積荷の状 態確認	被災者はトラック運転者。廃棄物リサイクル業者の作業場で、直方体状に圧縮した段ボールを積み出発したが、積み方のバランスが悪かったため、作業場に戻り地上から荷の状態を確認していたところ、3段に積んであった積荷のうち上の2段が崩れ、被災者が下敷きとなり死亡したもの。
5年 2月 1日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	55	貨物自 動車運 転者	5年	ダンプの 運転	ざり置場から同市の建設現場へ戻る途中、スノーシェッドを通過したところで、西側の雪の壁に衝突したもの。直前にダンプが蛇行運転しており、日勤、夜勤、日勤と継続して業務に従事していたことから、睡眠不足による居眠り運転と推定される。

(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。

テールゲートリフター特別教育用テキストのご案内

テキストの予約販売を受付中です！

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

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

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

テールゲートリフター作業員必携 ～テールゲートリフター特別教育用テキスト～

6月1日販売開始予定

定価：990円(税込)

予約受付期間 : 4月10日～5月31日

会員予約特別価格 : 890円(税込)

非会員予約特別価格 : 940円(税込)

※送料は別途ご負担いただきます。

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

予約申込書は次のURLからダウンロードしていただけます。

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



表紙イメージ

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

ご予約は、陸災防会員は支部へ、非会員は本部へお申込みください

編集後記

職場における熱中症の発生状況について掲載しています。4月25日に発表された気象庁の3か月予報によると、5～7月の気温は北日本で平年並みか高く、東・西日本と沖縄・奄美で高くなると予想されています。今年の夏も厳しい暑さになりそうです。

暑熱順化（体が暑さに慣れること）には数日から2週間程度かかるそうです。階段の上り下りや入浴等で軽く汗をかくだけでも効果が見込めるようです。少しずつ体を慣らしていきましょう！

今月の表紙 **三内丸山遺跡**（青森県青森市）

日本最大級の縄文集落跡です。たくさんの竪穴建物跡や堀立柱建物跡が見つかったほか、多くの土器や石器などが出土しています。

令和3年に三内丸山遺跡を含む「北海道・北東北の縄文遺跡群」が世界文化遺産に登録されました。

陸運と安全衛生 **2023年5月号 No.649**

2023年5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))