

しないさせない過労運転 荷主と協力 ゆとりの運行

陸災防「平成 28 年度 安全衛生標語」交通部門 入選作品



平成 29 年 5 月 No.574

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 丁目 35 番 2 号
安全衛生総合会館内 ☎03-3455-3857 代表
<http://www.rikusai.or.jp>
(印刷物による年間購読料 3,600 円)

- | | |
|---|---------------------------------|
| ○ わが社の災防活動 東ヶ峰運輸㈱ (1)～(2) | ○ 平成29年度 全国安全週間のご紹介 (8) |
| ○ 「STOP!熱中症 クールキャンペーン」実施中! (3)～(4) | ○ 小企業無災害記録表彰 (8) |
| ○ 第32回全国フォークリフト運転競技大会
実施要綱 (5)～(6) | ○ 安全管理士の着眼点 (9) |
| ○ 安全衛生教育講師養成講座を受講して・ (7)～(8) | ○ 労働災害発生状況 (10) |
| | ○ 「荷役5大災害防止対策チェックリスト」作成される (10) |



第 52 回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会「優良賞」受賞事業場

安全に強い職場を目指して

東ヶ峰運輸株式会社（茨城県支部）

はじめに

昨年 11 月 17 日に開催された「第 52 回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会」において「優良賞」という荣誉ある賞を受賞させていただき、誠にありがとうございました。

これもひとえに陸上貨物運送事業労働災害防止協会茨城県支部様、茨城県トラック協会様、茨城県適正化事業実施機関様並びに得意先各位様のご指導ご支援の賜物と深く感謝申し上げます。

弊社は水戸黄門で有名な茨城県（荣誉ある「都道府県魅力度ランキング」47 位を 4 年連続で獲得しています）の常磐高速道路水戸インターを降りたところに本社営業所を置き、すぐ近くには、水戸藩第九代藩主徳川斉昭によって造園された日本三名園に数えられている「偕楽園」があります。

弊社は昭和 50 年に現会長が立ち上げ、今年 43 年目を迎えるところであります。

現在は本社営業所と下館（茨城県）営業所合わせ 75 両のウイング車両（車両総重量 4 トン～20 トン超）を有し、自動車関連の部品も配送しているため、その生産ラインに間に合うよう 24 時間の運行態勢をとっております。

安全衛生への取り組み

[毎週会議を開催]

毎週月曜日には、社長をはじめ運行管理者、整備管理者、衛生管理者、所長、点呼者等の役職者が集まり、先週の出来事及び今後の運営について話し合い、情報の共有や会社の方針の徹底を図る経営（安全）会議を開催しております。

[交通労働災害防止の取り組み]

本社営業所と下館（茨城県）営業所とも「安全性優良事業所（G マーク事業所）」の認定を受けております。

弊社は点呼を安全運行の最後の砦と考えております。点呼場において、対面点呼・IT 点呼を 24 時間実施し、点呼時に運転者とのコミュニケーションをしっかりとることによって、事故の未然防止に努めているところです（写真 1）。



写真 1 点呼場

弊社車両のボディーの色は、事故防止の観点から薄暮時に歩行者や他の車両等からも認知しやすい色ということで淡黄色を採用しております（写真 2）。



写真 2 車庫の車両

弊社は、全車両にドライブレコーダ、デジタルタコグラフ及びバックアイカメラを搭載しており、帰社後に運行管理者が、運転日報で運行前点検



写真3 運行前点検の実施

の実施（写真3）、拘束時間、速度、休憩、長時間等のチェックを行い、法令を順守されていない場合は随時指導を行っております。

運転者に省燃費運転を心がけていただくように、ドライブレコーダのシステムから出されるデータを基に、走行時における環境に対する認識を醸成しているところです。

運転者の違反点数の把握を含め、年1回運転記録証明書の取得や、入社時に運転免許証をコピーさせていただき、更新1か月前に伝達するとともに更新漏れがないように、業務の調整を図っております。

貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督（国土交通省告示1366号）をはじめ、運転者に対する自社講習会を営業所ごとに運転者の帰社点呼終了後に合わせ随時実施するとともに（写真4）、年1回、外部の運転者講習会に参加し、安全に対する意識の高揚を図っております。



写真4 自社講習会

[荷役労働災害防止の取り組み]

フォークリフトは取り扱い方を間違えると事故や労働災害に直結する確率が高いことを踏まえ、構内、駐車場等での荷揚げ荷下ろしによるフォークリフトによる事故を防止するため、年1回メーカーによる社外講習を個別に受講し、フォークリフトの危険性、危険予知、操作方法等の再確認並びに安全作業に対する操作作業の

向上を図っております。

また、事故が発生した場合においては当該運転者に事故発生時の状況把握内容を聞き出し、原因究明の「なぜなぜ分析」、事故防止対策の「暫定、恒久的な対策」を作成し、各営業所に送付するとともに全ての運転者に対して再発防止を周知徹底しております。

荷主様構内における作業では、人に不快感・威圧感を与えない身づくりをすることはもちろんのこととして、荷主様の構内ルールは労働災害の防止を前提に人命尊重を基本理念として作られたものであるため、厳守するよう強力に指導をしております。

荷主様に対し弊社では解決できない問題が恒常的にあると判断したときは、荷主様にその改善策を提言させていただき、荷主様と一体となった安全運行管理をさせていただいております。

また、「自分の身は自分で守る」「仲間（同僚）の身も自分で守る」という安全の原点に立ち、不安全行動や不安全状態を見かけたら仲間（同僚）にも指摘するとともに改善していくという安全に強い職場を目指しているところであります。

[健康への取り組み]

「社員の健康は会社の宝」をモットーに、弊社では、深夜運転の運転者はもとより運転者全員が年2回の健康診断を受診しなければならないこととしております。「要精密検査」という結果が出た者に対しては、病気の早期発見のために、できるだけ早く検査を受けることを指導し、その受診結果を提出させ運転者の健康管理の把握を行っており、異常が見られた際は、産業医と相談し悪化の防止に努めております。

結びに

今般、「優良賞」という荣誉ある賞をいただき、更に気を引き締めて、無事故・無違反、無災害で運転者（従業員）が定年退職できるような職場環境づくりを推進してまいりたい所存ですが、いまだ道半ばでありますので、関係各位の皆様には今後とも更なるご指導ご鞭撻のほどよろしくお願いいたします。

陸上貨物運送事業労働災害防止協会茨城県支部様、茨城県トラック協会様、茨城県適正化事業実施機関様、関係機関様のますますのご盛隆と従事されている皆様のご健勝・ご多幸をご祈念申し上げます。

ありがとうございました。

STOP！熱中症 クールワークキャンペーン

主唱：厚生労働省、労働災害防止団体等

近年、職場での熱中症が原因で亡くなられた方々が多数います。

屋外だけでなく、室内でも発症するケースが多く、年々増加傾向にあります。

熱中症は、適切な予防をすれば防ぐことができます。以下に注意して熱中症による健康被害を防ぎましょう。



熱中症とは

熱中症は、高温多湿な環境下で、体内の水分や塩分のバランスが崩れたり、体温調整機能がうまく働かないことにより、体内に熱がたまり、筋肉痛や大量の発汗、さらには吐き気や倦怠感などの症状が現れ、重症になると意識障害などが起こります。（下図参照）

気温が高い、湿度が高いなどの環境条件と、体調が良くない、暑さに体が慣れていないなどの個人の体調による影響とが組み合わされることにより、熱中症の発生が高まります。

また、屋外で活動しているときだけでなく、就寝中など室内で熱中症を発症し、救急搬送されたり、不幸にも亡くなられたりする事もある恐ろしい疾患です。

図 【熱中症の症状と分類】

分類	症状	重症度
I 度	めまい・失神：「立ちくらみ」という状態で、脳への血流が瞬間的に不十分になったことを示し、“熱失神”と呼ぶこともあります。 筋肉痛・筋肉の硬直：筋肉の「こむら返り」のことで、その部分の痛みを伴います。 発汗に伴う塩分（ナトリウム等）の欠乏により生じます。これを“熱けいれん”と呼ぶこともあります。 大量の発汗	小
II 度	頭痛・気分の不快・吐き気・嘔吐・倦怠感・虚脱感：体がぐったりする、力が入らないなどがあり、従来から“熱疲労”といわれていた状態です。	大
III 度	意識障害・痙攣・手足の運動障害：呼びかけや刺激への反応がおかしい、体がガクガクと引きつけがある、真直ぐに走れない・歩けないなど。 高体温：体に触ると熱いという感触があります。従来から“熱射病”や“重度の日射病”と言われていたものがこれに相当します。	

作業に関して次の対策をとしましょう

- ① 作業の状況などに応じて、「作業の休止時間・休憩時間の確保と、高温多湿作業場所での連続作業時間の短縮」、「身体作業強度（代謝率レベル）が高い作業を避けること」、「作業場所の変更」に努める。
- ② 熱に慣れ、その環境に適応する期間（熱順化期間）を計画的に設ける。
- ③ 自覚症状の有無に関わらず、作業の前後、作業中の定期的な水・塩分の摂取を指導する。
摂取を確認する表の作成、作業中の巡視における確認などにより、その摂取の徹底を図る。
- ④ 熱を吸収する服装、保熱しやすい服装は避け、クールジャケットなどの、透湿性・通気性の良い服装を着用させる。
- ⑤ 高温多湿作業場所の作業中は、巡視を頻繁に行い、作業者が定期的に水分・塩分を摂取しているかどうか、作業者の健康状態に異常がないかを確認する。なお、熱中症を疑わせる兆候が表れた場合においては、速やかに、作業の中断などの必要な措置を講じる。

か：風通しをよくする
き：休憩をとる
く：クーラーを使う
け：健康管理は日頃から
こ：こまめに水分補給



健康に関して次のことに注意しましょう

- ① 熱中症発症に影響のある糖尿病、高血圧症、心疾患、腎不全等の場合（有所見、治療中）は就業場所について医師と相談する。また、労働者にも熱中症に注意が必要なことを教える。
- ② 睡眠不足、体調不良、前日等の飲酒、朝食の未摂取等が熱中症発症に影響があります。日常の健康管理に注意する。
- ③ 作業開始前、作業中の巡視により労働者の健康状態を確認する。

熱中症の教育の実施と救急処置

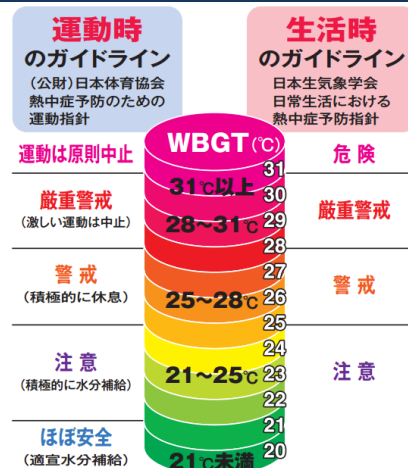
- ① 熱中症の予防に必要な対策について、作業管理者、労働者に必要な教育を行う。
- ② 救急処置については、緊急連絡網の作成、周知を行うとともに、前頁の熱中症を疑わせる症状が現れた場合は必要に応じて救急隊の要請等を行う。その間、涼しい環境への避難や脱衣・冷却なども必要です。次の場合は救急隊要請や医療機関への搬送が必要です。
 - ・ 意識がなく、呼びかけに応じない、返事がおかしい、全身が痛いなどの場合
 - ・ 意識があるが水分を自力で摂取できない場合
 - ・ 意識があり、水分を自力で摂取できるが熱中症の症状が回復しない場合

暑さ指数を把握し、基準値を超えている場合はその低減を図りましょう

暑さ指数は、正式には WBGT（湿球黒球温度）値と言われ、湿度、輻射熱、気温の 3 つを取り入れた指標で、単位は気温と同じ摂氏度（℃）で示されますが、その値は気温とは異なります。値は、乾球温度、湿球温度、黒球温度をもとに算出します※。

高温多湿の場所での作業では、測定器や乾球・湿球温度計などで暑さ指数を把握し、基準値を超えるおそれのある場合は冷房等により作業場所の暑さ指数を下げることや、休憩場所の整備を図るなどの対策を講じましょう。

※ WBGT 値（暑さ指数）は、環境省熱中症予防情報サイトから、実況と予測を知ることができます。<http://www.wbgt.env.go.jp>



※ここでの28~31℃は、28℃以上31℃未満の意味

熱中症で注意すること

● 暑さの感じ方は人によって異なります！

体調や暑さに対する慣れなどが影響して、暑さに対する抵抗力（感受性）は個人によって異なります。自分の体調の変化に気をつけ、暑さの抵抗力に合わせて、万全の予防を心がけましょう。

● 高齢の方は特に注意が必要です！

熱中症患者の多くは高齢者（65 歳以上）です。高齢者は暑さや水分不足に対する感覚機能が低下しており、暑さに対する体の調節機能も低下しています。

のどの渇きを感じていなくてもこまめに水分を補給し、また、暑さを感じなくても扇風機やエアコンを使って温度調整をするように心がけましょう。

● まわりが協力して、熱中症予防を呼びかけ合うことが大切です！

一人ひとりが周囲の人に気を配り、熱中症の予防を呼びかけ合うことで、発生を防ぐことができます。





第 32 回全国フォークリフト運転競技大会 実施要綱

～平成 29 年 9 月 24 日（日）埼玉県トラック総合教育センターで開催～

1 目的

フォークリフト運転競技を通じ遵法精神と安全意識の高揚及び運転の知識と技能の向上を図り、もって職場における安全作業の確立と労働災害防止の推進に資することとする。

2 主催

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

3 後援

厚生労働省

4 協賛

公益社団法人 全日本トラック協会

一般社団法人 日本産業車両協会

5 実施期日

平成 29 年 9 月 24 日（日）

9 時 00 分～16 時 00 分

6 実施場所

埼玉県トラック総合教育センター

（埼玉県深谷市黒田 2091-1）

7 参加人員

60 名程度

8 参加資格

参加推薦日において、次のいずれにも該当する者とする。

- (1) 都道府県支部の会員事業場の従業員で、勤務成績が優秀であり、かつ、フォークリフト運転技能講習修了後 1 年以上経過していること。
- (2) フォークリフト又は自動車の運転により、過去 1 年間事故を起こしたことがないこと。また、過去 3 年間（フォークリフト運転技能講習修了又は自動車運転免許取得後の期間が 3 年に満たない者については、当該 3 年に満たない期間）人身事故を起こしたことがないこと。

9 参加推薦

- (1) 都道府県支部長は、平成 29 年 9 月 15 日（金）までに、会長あて参加者の推薦を行うものとする。
- (2) 参加者の推薦に当たっては、次によるものとする。
 - ① 都道府県支部又はブロックで実施する競技大会に参加した者のうちから、都道府県支部において 2 名。ただし、参加選手が 20 名未満の都道府県支部においては 1 名の者を推薦することができること。

② ①において、2 名の者を推薦する場合には、これらの者は、同一企業に所属する者でないこと。

③ 過去の全国大会で入賞した者（第 1 位から第 5 位までの者）は、推薦することができないこと。

(3) 過去の全国大会における入賞者については、陸災防ホームページに掲載。

10 参加費

参加費は無料とする。

11 競技種目及び配点

競技種目は、学科、点検及び運転の 3 種目とし、配点は、学科 300 点、点検 100 点、運転 600 点、合計 1,000 点とする。

12 各競技種目の実施要領

（詳細は各都道府県支部へお問い合わせください。）

(1) 学科

- ① 出題数は 50 問とし、正誤方式とする。
- ② 出題科目並びに科目ごとの問題及び配点は、次表のとおりとする。

科目	区分	問題	配点
関係法令		10	60
走行に関する装置の構造、取扱いの方法		10	60
荷役に関する装置の構造、取扱いの方法		20	120
運転に必要な力学		10	60
合計		50	300

③ 制限時間は 40 分とする。

(2) 点検

① 競技要領

荷役運搬作業の安全性を確保するための作業開始前点検を主体として行う。フォークリフトにあらかじめ設定した不具合箇所を競技者に発見させ、その都度、不具合状態を審査員に報告させる方法とし、制限時間を 5 分とする。

② 使用車種

「コマツ」「ニチユ三菱」「住友」製の最大荷重が 2.5 トンのカウンタバランスフォークリフト（ディーゼル・トルコン車）とする。

なお、個々の選手が使用する点検車両は、当日抽選の上決定する。

(3) 運転（走行及び積卸し）

① 競技要領

ア 審査の方法

荷役運搬作業の安全性を主体とし、基準操作技術について減点方式により採点する。

制限時間を 5 分とし、これを経過後は、5 秒以内ごとに 5 点を減点する（5 分を超え 5 分 5 秒までは -5 点、5 分 5 秒を超え 5 分 10 秒までは、-10 点…というように減点する。）。

イ コース走行

運転競技のコースは、下図のとおり、スタート地点より①～②へ前進走行して架台上の荷を取おろし（2 段取り）、③～④を後進する。その後、⑤より前進し、停止線 A にて一旦停止をした後⑥まで前進し、奥まで入れて停止線 C にて停止する。次いで、⑦より後退し、停止線 B にて一旦停止をした後⑧まで後進し、⑨～⑩を前進する。荷を架台上に積付け、⑪～⑫を後進でスタート地点に戻る。

② 使用車種

「トヨタ」「ユニキャリア」製の最大荷重が 2.5 トンのカウンタバランスフォークリフト（ディーゼル・トルコン車）とする。個々の選手が使用する車種は、当日抽選により決定する。

③ 使用ウエイト

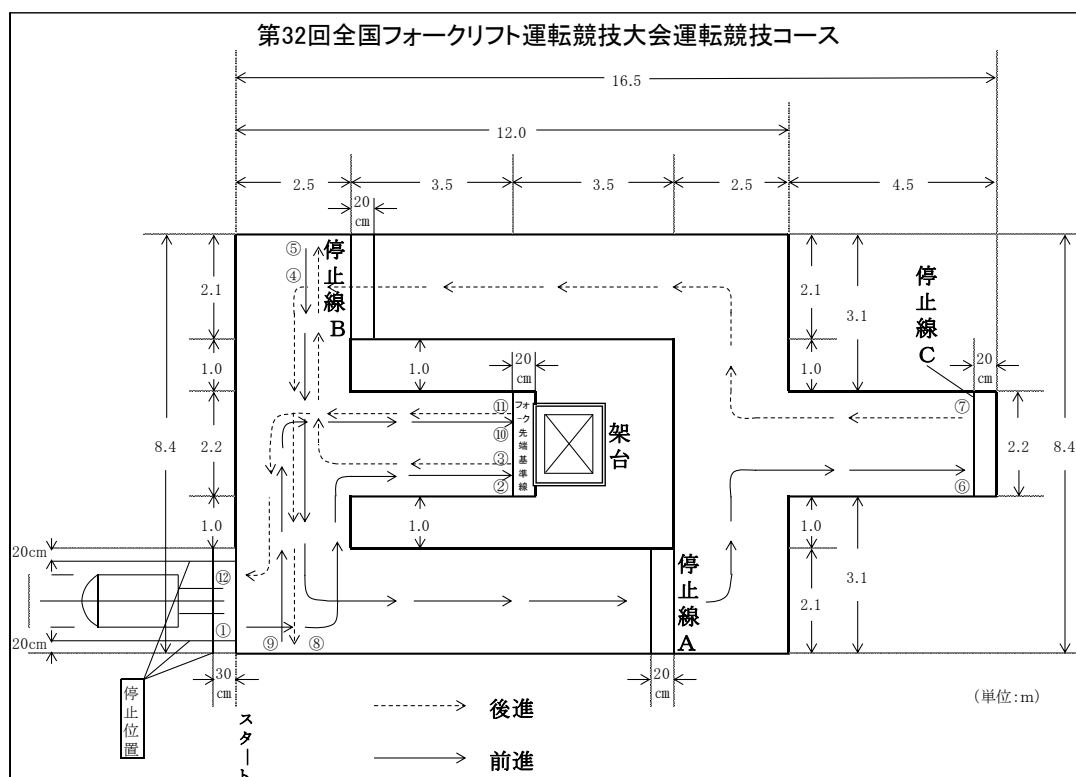
1.0 トン

13 順位の決定

- (1) 学科、点検及び運転の競技種目の合計点を総合得点とし、総合得点に従い順位を決定する。
- (2) 総合得点が同点である者が生ずる場合には、運転競技得点の上位の者を上位者とし、運転競技得点も同点である場合には、点検競技得点の上位の者を上位者とする。さらに、点検競技得点も同点である場合には、運転競技時間の短い者を上位者とする。

14 表彰

- (1) 総合得点第 1 位の者に、厚生労働大臣賞を贈る。
- (2) 総合得点第 1 位から第 5 位までの者に陸上貨物運送事業労働災害防止協会会長賞を贈る。
- (3) 規模 300 人未満であり、かつ、親企業 100% 出資の子会社以外の企業の選手のうち、その他の模範となるような健闘をした選手 1 名に対して、その健闘をたたえて健闘賞を授与する。（入賞者は除く。）
- (4) 出場者全員に、全国大会出場の記念品を贈呈する。



学科競技



点検競技



運転競技

安全衛生教育講師（インストラクター）養成講座を受講して

『安全をすべてに優先させる』気持ちのゆとりをもつ

新東運輸株式会社 業務部 監督者 川村 勝己

1 受講の動機

弊社は、“東洋のマチュピチュ”別子銅山で有名な住友発祥の地、新居浜市に在り、住友グループの住友化学菊本構内に於いてアルミナ事業部様の荷造りから出荷の物流部門の全般を担当しています。重さ数キログラムから数トンの商品を取り扱っており、日常作業でフォークリフト、トラックを使用しての業務を行っております。

フォークリフト、トラック各技術面においても各人がスキルアップのため、「フォークリフト運転競技大会」、「トラックドライバーコンテスト」で全国大会に県を代表して近年弊社も連続出場しており、フォークリフトでは女性部門で全国第 2 位、ドライバーコンテスト部門でも全国 4 位の実績を誇っております。

近年、フォークリフトでの軽微な設備損傷、ヒヤリが度重なり、弊社社員、協力会社社員に対してフォークリフト等での荷役作業での危険源を再認識させ、安全対策と法令遵守に対する意識向上及び意識改革を早急に行わなければならないとの思いから、また、自身の指導方法の確立と作業指揮者をいかに養成するかを目的に陸災防愛媛県支部様からの推薦をいただき、今回の講座に参加しました。

2 養成講座を受講して

今回のインストラクター養成講座（2 月 14 日～2 月 17 日）を受講申し込み後、1 月に陸災防愛媛県支部にて「フォークリフト荷役技能検定審査員」の研修を受け、“審査員になった”思いも加わり、真剣に受講しようとあらためて深く決意しました。

講座には全国各地から受講者が参加されており、皆さん自分の物にしようとする真剣さが伝わってきました。

講師の受講内容も非常に良く理解できました。
[講座に目的を持って臨む姿勢が重要]

講座はオリエンテーション、自己紹介と受講した動機、目的を率直に話すようにとのことで、自分自身受講の目的を再認識しました。漠然と講座を受講しても得るものが少ない、目的意識を強く持って講座を受講する姿勢が重要であると認識しました。

[受講者に内容が容易に理解できる講義でした]

オリエンテーション後、まずインストラクターに求められる心構え、役割、関係法令の考え方等の講義が行われました。常日頃から法令の条文を見聞きする機会がほとんど無く、馴染みも薄い状態で、特に、法令の内容は外国語とほぼ同じようで理解できず、ついつい、敬遠してました。講義にて用語の意味、使い方などを解り易く説明していただき、法令の条文はこんな意味だったのかと今回の講座で少し理解でき、法令に馴染めた感があります。

[全ての事業者が一体となって災害防止活動を行う]

業種別災害発生の割合は、全産業、製造業、陸運業、建設業のグラフで対比されており、業種別の死亡内容死傷内容の特徴がよく理解できました。「陸運業の死傷災害は 7 割以上が荷役災害」、「発生場所は荷主先が 7 割」など、あらためて全事業者の方々が一体となって災害防止活動を行うことが重要であると認識しました。

[夕食の懇親会で緊張を取り除き]

一日目の講義が終わり、少しほっとした気持ちで懇親会を迎えました。講師の方々や、受講生の皆さんと“飲みにケーション”が図られ、皆さんの安全に対する気持ちは住んでる地域が変われど気持ちは同じであると感じることができ、また、講師の気さくな人柄にも触れ、有意義なひと時を過ごすことができました。初対面の壁が取り除かれて率直な意見が言えました。

[指導計画案作成の重要性を認識]

二日目は講義から指導案の作成です。本講座の本丸です！指導案作成の必要性は講師の心構え！受講対象者を思い浮かべ、受講する人たちにいかに理解してもらうか、どのように教えるか、どんな内容かあらためて指導案の重要性を再認識しました。指導案作成用紙に指導内容を



受講者 川村勝己氏

書き込みますが、狙い、具体的内容、教育実施時の注意点等をどのように書き込んでいいのかイメージが湧かず、ペンが止まったままでした。資料ファイル掲載のテキストの項目に合わせた講義のポイント解説が非常に参考になりました。講義中には完成できず、宿に持ち帰っての宿題になり、書いては消しを繰り返し発表時間 15 分の為に 300 分の時間を使いました。講師は講義時間の 10 倍の時間を掛けて準備しなさい！と講師の言われた言葉の重さを実感しました。

[指導案の発表時間は？]

三日目は、作成した指導案の発表です。各自 15 分の発表です。15 分は長いのか？短いのか？初めてのことでよく解りません。指導案どおりに発表すれば一時間単位での時間が掛かります。動機づけは何分？どこを一番言いたいのか？自分の順番が来るまで色々悩んでしまいました。発表では実際に弊社の部下の顔を一人ひとり思い浮かべて時間内に締めくくりまで発表しました。発表を通して、資料ファイル掲載の「指導技法 教え方の 8 原則」を身をもって実感しました。講師としての基本姿勢ですので今後の教育実施時には常に頭において教育実施をしていきます。

[最終日は・・・・]

メインの発表が前日終わり、最終日の講義となったリスクアセスメント討議は、皆さん前日に全力を使い切ったのか、夜の東京の街に出歩いたのか、一刻も早く我が家に帰りたいのか状態でしたが、そこは、受講生の皆さん食欲に講義に集中し、提示された作業状況に対して作業環境や作業条件を設定し、色んな角度、目線からリスクを洗い出す演練はとても参考になりました。

[演技評価を今後の指導教育に生かします！]

発表演技に個人の評価をしていただきました。内容、資料、話し方、動作、全般の 5 項目で「良い」～「努力不足」までの 5 段階評価していただきました。どの部分が良いのか、今以上に努力が必要なのかあらためて認識でき、目標が明確になりました。世の中生き残りで大変な時ですが、大きく変わるチャンスと捉え、前向きに挑戦していきます。

結びに

最後に、講座に参加された皆様の安全活動が益々効果的に行われますことを祈念し、教育に従事する者の姿勢をあらためて理解させていただいた講師の皆様はこの場をお借りして感謝申し上げます。

【陸災防協賛の安全活動のご紹介】

＋ 平成 29 年度 全国安全週間 ＋

組織で進める安全管理 みんなで取り組む安全活動 未来へつなげよう安全文化

全国安全週間期間：平成 29 年 7 月 1 日～7 月 7 日
準備期間：平成 29 年 6 月 1 日～6 月 30 日

全国安全週間は、労働災害を防止するための産業界での自主的な活動を推進するとともに、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、昭和 3 年から実施されており、平成 29 年度で 90 回を迎えます。

7 月 1 日（土）から 7 月 7 日（金）までを安全週間、6 月 1 日（木）から 6 月 30 日（金）までを準備期間として実施しています。

この週間を契機として、労働災害防止の重要性についての認識をさらに深め、安全活動の着実な実行を図っていただきますようお願いいたします。

実施要綱等、詳細は次の URL からご覧ください。

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000158876.html>

陸運労災防止協会の表彰制度による小企業無災害記録事業場〔平成29年2月〕

第2種（5年間）	・丸美青果有限会社	福島県支部	第1種（3年間）	・株式会社暁運輸福島営業所	福島県支部
	・東北トラック株式会社福島支店	福島県支部		・北港運輸株式会社鹿沼センター	栃木県支部
第1種（3年間）	・有限会社大藤運輸商事	福島県支部			

陸運労災防止協会の表彰制度による小企業無災害記録事業場〔平成29年3月〕

第3種（7年間）	・有限会社クリーン石川	岩手県支部	第1種（3年間）	・株式会社東昇流通	福島県支部
----------	-------------	-------	----------	-----------	-------

安全管理士 の着眼点

視認性を高めて作業者の身を守れ！

安全管理士 遠藤 聡

【路上での作業】

路上に停めたトラックの後ろで、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を積み卸ろししている運転手さんの姿をよく見かけます。

ハザードランプを点滅させたカートレーラーから乗用車を積み卸ろししている場面も見ることがあります。

その他、道路工事中の交通整理や建設現場の車両出入り口での車両誘導など、道路上ではさまざまな作業が行われています。

【路上作業中の事故】

数年前のデータですが、20 年ほどかけて交通死亡事故は大きく減少し、半数以下になりました。それに対し、路上作業中の事故はそれほど減少していないというのが現状です。

【交通事故ばかりではない】

路上作業中での交通事故を取り上げましたが、そればかりではなく、作業現場において、フォークリフトをはじめとする荷役運搬車両や、建設機械のオペレーターが、作業者に気づかなかったことによる労働災害も発生しています。

国内において、作業服と言えば、紺やグレー、ベージュなど、比較的地味な色が好まれる傾向にあるのではないかと感じます。

夜間はもちろんですが、昼間でも作業者の姿が認識しにくい場合があります。

こういった状況を受けて、車両の運転者または機械作業員に対して、作業者をより目立たせることを目的として、2015 年 10 月に「JIS T 8127 高視認性安全服」が制定されました。

【高視認性の重要性】

私が携わった重量物の運搬の分野においては、大型変圧器の輸送を例に挙げると、重量が 100 トンを超えるような変圧器を輸送する場合は、その重量と運搬車両の特殊性から、運行は夜間に限られます。特殊トレーラーを低速で走行させながら、一般車両の交通整理を行うことや、トレーラーの通行直前に鋼材等を用いて橋梁を補強し、通過後すぐに撤去するなど、路上でのクレーン作業なども必要になります。そして、それぞれの場面においてその都度一般車両の安全な誘導が求められるわけ

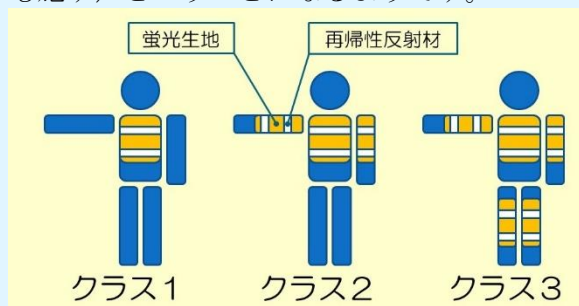
です。

作業開始前のミーティングで誘導者へ必ず徹底したのは、「合図は大きく！」ということです。

全員がセーフティーベストを着用して作業にあたりますが、とにかく一般車両の運転者からよく見えるよう、誘導棒（赤色灯）の降り方も大きく目立つようにと指示していました。

【高視認性安全服について】

この「JIS T 8127 高視認性安全服」の規定では、その作業環境のリスクレベルに応じて 3 つのクラスに分けられ、そのクラス毎に蛍光生地と再帰性反射材を施す面積等が決められています。簡単にいうと、クラス 1 はベストタイプ（胴体部分に施す）、クラス 2 は長袖タイプ（胴体及び腕部分に施す）、クラス 3 は長袖・長ズボンタイプ（クラス 2 に加え脚部にも施す）ということになるようです。



もちろん、蛍光生地、再帰性反射材それぞれの視認性や耐久性などの条件が定められています。蛍光生地については皆さんよく目にしているものなので説明は不要だと思いますが、再帰性反射材という言葉は聞きなれないかもしれません。

これは簡単にいうと、車のヘッドライトの光がどんな角度で反射材に当たっても、運転者の目に明るく帰ってくるということです。

つまり作業者がどんな向きで作業していても、運転者からははっきりと認識できるわけです。

着用した場合としない場合を比較した実験の様子を見ると一目瞭然で、これらが生み出す効果は絶大であると感じます。

是非一度、運転手さんをはじめとする作業者の皆さんの作業服や防寒着、雨具等を見直してみ、視認性について考えてみてください。

**平成 29 年の死亡災害及び死傷災害が増加しております！
今一度、労働災害防止対策をご確認ください！**

業種別労働災害発生状況 (平成 29 年 1 月～2 月)

平成 29 年 3 月 7 日現在

業種	死亡						死傷					
	平成29年1月～2月 [速報値]		平成28年1月～2月 [速報値]		前年比較		平成29年1月～2月 [速報値]		平成28年1月～2月 [速報値]		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 (%)	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	140	100.0	120	100.0	20	16.7	10,809	100	10,956	100	-147	-1.3
製 造 業	30	21.4	25	20.8	5	20.0	2,488	23	2,633	24	-145	-5.5
鉱 業	3	2.1	2	1.7	1	50.0	23	0	22	0	1	4.5
建 設 業	38	27.1	40	33.3	-2	-5.0	1,370	13	1,474	14	-104	-7.1
交通運輸業	4	2.9	2	1.7	2	100.0	337	3	368	3	-31	-8.4
陸上貨物運送事業	17	12.1	12	10.0	5	41.7	1,440	13	1,317	12	123	9.3
港湾荷役業	2	1.4	1	0.8	1	100.0	45	0	35	0	10	28.6
林 業	7	5.0	2	1.7	5	250.0	171	2	190	2	-19	-10.0
農業、畜産・水産業	6	4.3	4	3.3	2	50.0	202	2	204	2	-2	-1.0
第三次産業	33	23.6	32	26.7	1	3.1	4,733	44	4,713	43	20	0.4

業種、事故の型別死亡災害発生状況 (平成 29 年 1 月～2 月)

平成 29 年 3 月 7 日現在

業種	項目	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
全 産 業		140	34	1	6	11	19	28	24	0	17
製 造 業		30	7	0	0	2	3	9	2	0	7
建 設 業		38	14	0	3	5	5	4	5	0	2
交 通 運 輸 業		4	0	0	1	1	1	0	0	0	1
そ の 他		51	12	1	1	2	8	10	10	0	7
陸上貨物運送事業		17	1	0	1	1	2	5	7	0	0
同上対前年増減		5	1	0	-1	1	2	2	0	0	0

業種、事故の型別死傷災害発生状況 (平成 29 年 1 月～2 月)

平成 29 年 3 月 7 日現在

業種	項目	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
陸上貨物運送事業		1,440	403	303	90	85	35	60	173	109	1	161	20
同上対前年増減		123	12	17	-9	25	8	-8	38	20	-1	20	1

(注) 上記 2 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

平成 29 年 4 月において、労働災害発生状況は発表されませんでした。今号では災害が増加している平成 29 年の労働災害発生状況を掲載いたします。

【厚生労働省情報】

陸運業における荷役作業の安全対策の推進について ～「荷役 5 大災害防止対策チェックリスト」を作成～

厚生労働省は、陸運業の荷役作業における死亡災害の約 8 割を占める、荷役 5 大災害（1.墜落・転落、2.荷崩れ、3.フォークリフト使用時の事故、4.トラックの無人暴走、5.トラック後退時の事故）を防止するためのチェックリストを作成し、各職場での自主的な点検を進めています。

↓詳細につきましては、次の URL からご覧ください。

<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000139559.html>

なお、陸災防におきまして、本対策についてのパンフレットを作成しました。チェックリストにつきましても掲載しておりますのでご活用ください。次の URL からご覧いただけます。

http://www.rikusai.or.jp/public/niyaku/panf_5dai-saigai.pdf