

フォークリフトに起因する労働災害の発生状況

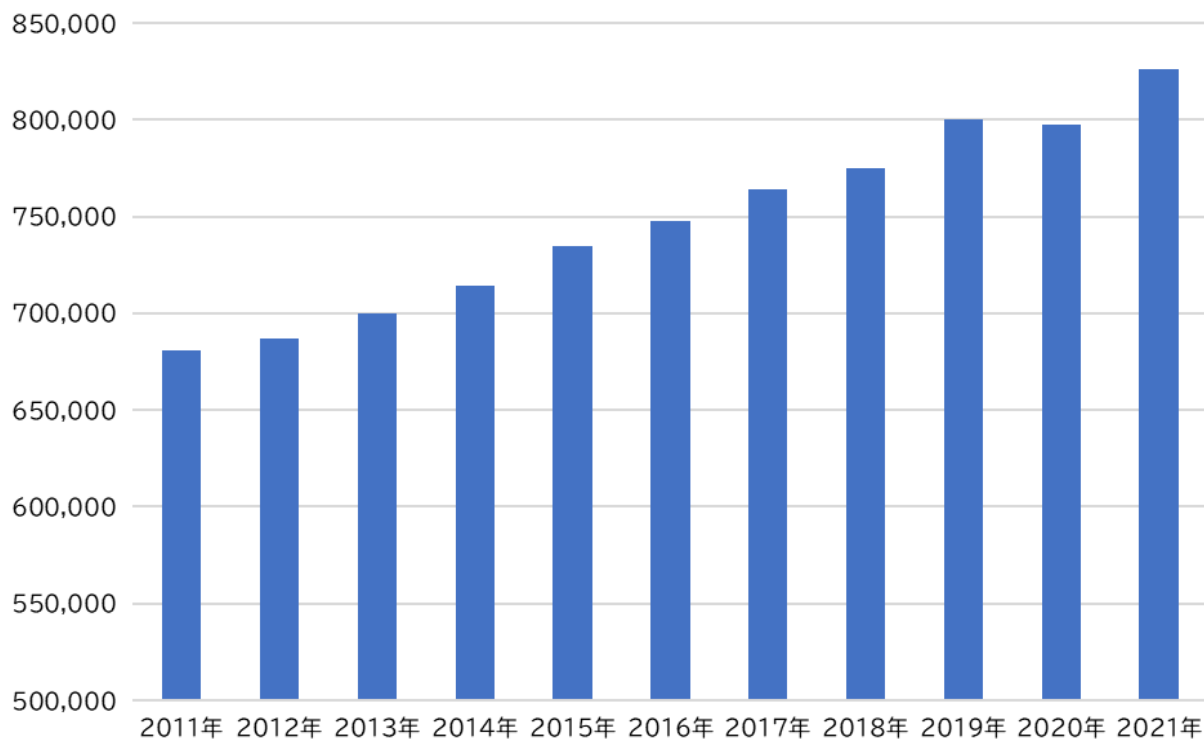
—厚生労働省労働災害統計より—

2023年7月5日

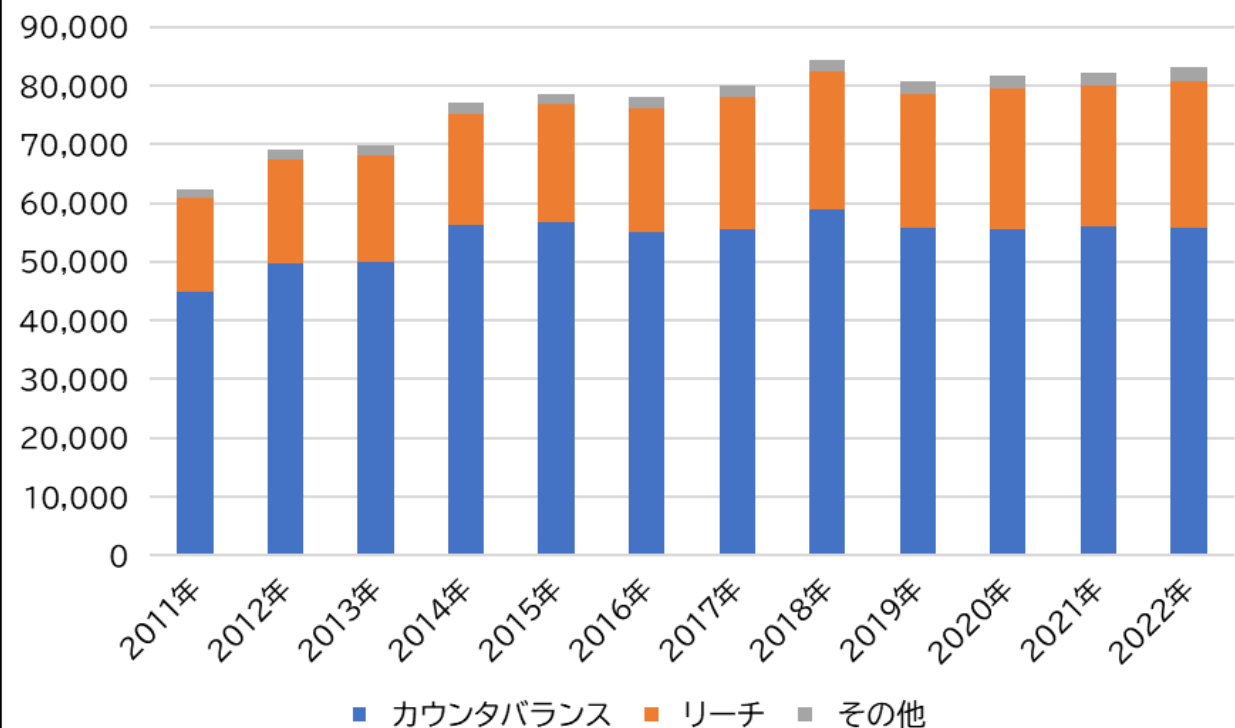
一般社団法人日本産業車両協会

1. フォークリフトの使用状況

フォークリフト特定自主検査実施台数



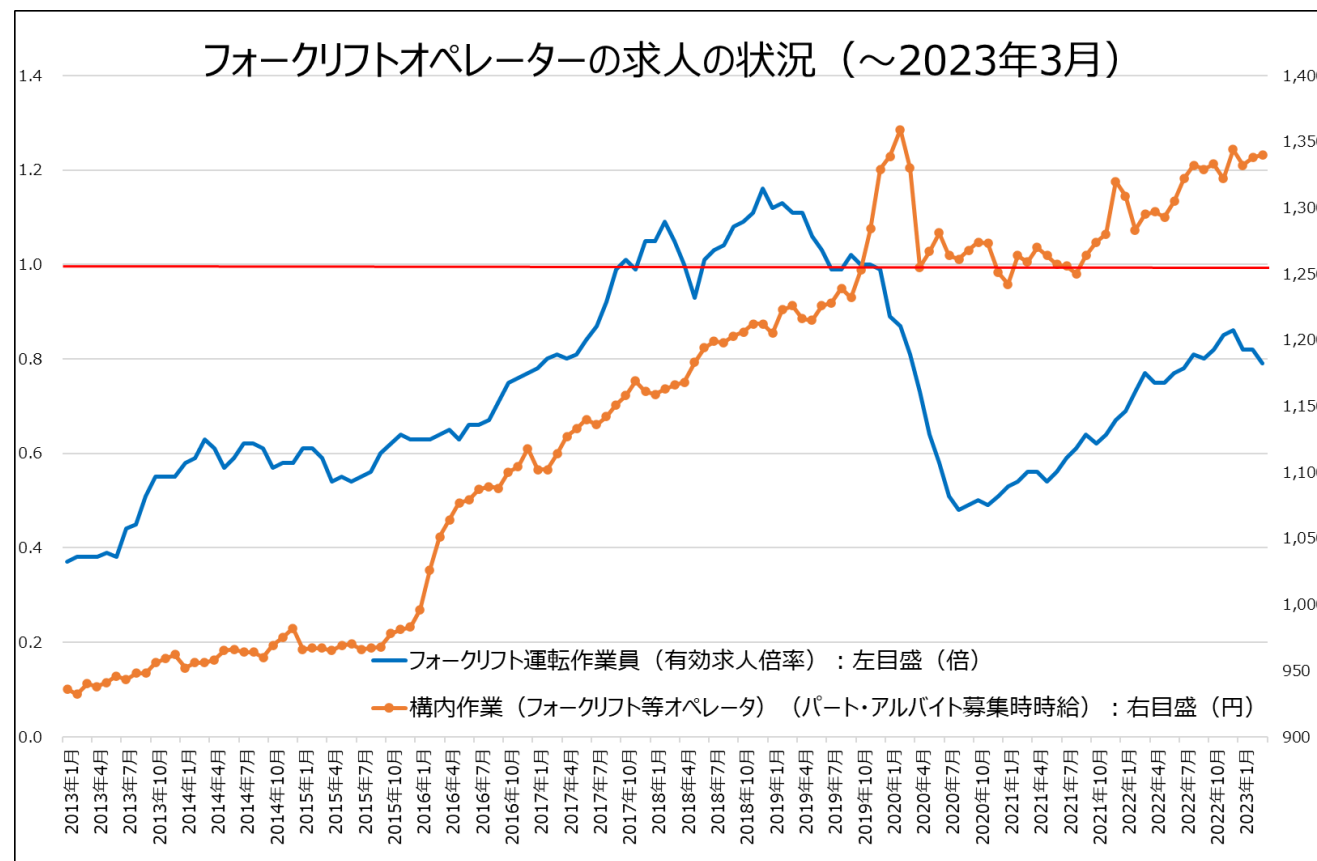
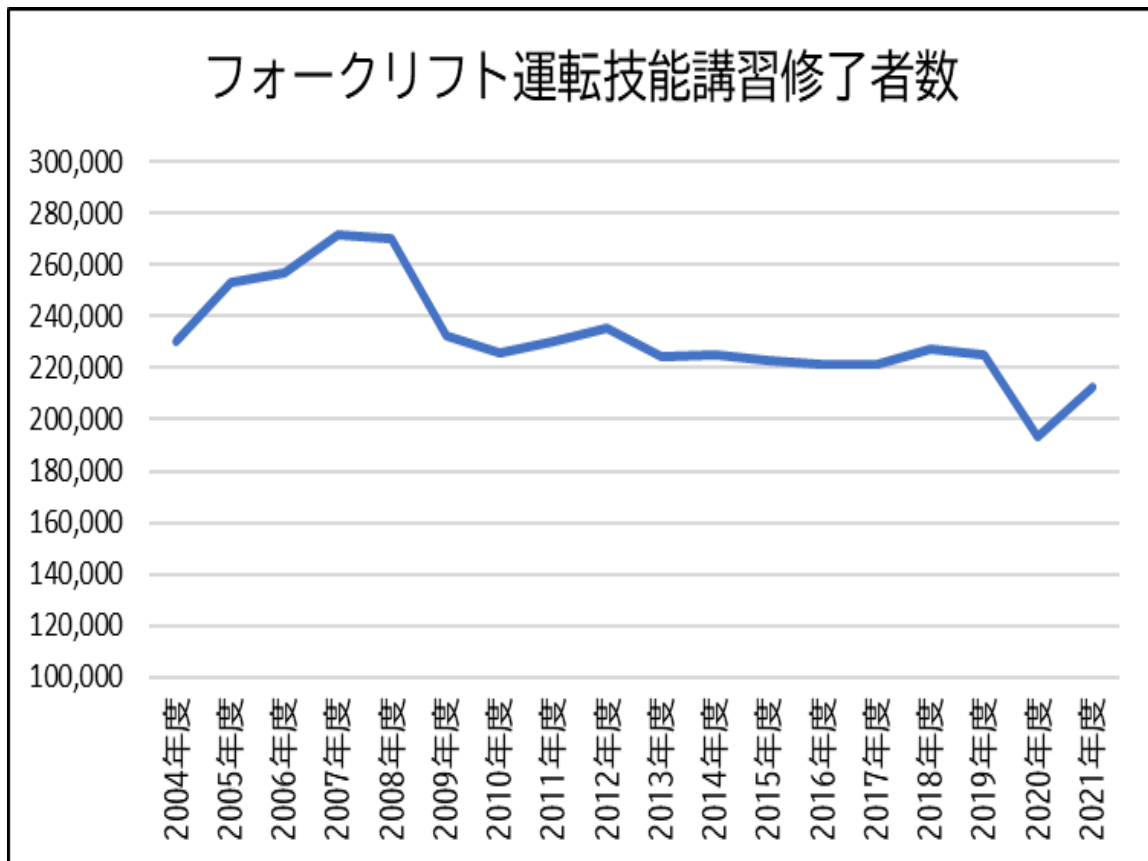
フォークリフトタイプ別販売台数の推移



フォークリフトは自動車のような登録制度がないため、代わりに労働安全衛生法に基づく年次の特定自主検査実施台数の推移を見ると年々増加傾向にある。2021年には80万台を超えた。（事業所内検査を含まない数字のため実際はもっと多いと考えられる。）

また同検査ではフォークリフトのタイプ別の内訳は示されていないため、年毎の新車販売台数を「カウンタバランス」、「リーチ」、「その他」に分けて見ると、「カウンタバランス」が依然7割程度を占めるが、Eコマースの増加等による大型物流施設の建設が増えたこともあり、「リーチ」の割合が少しずつ上がって30%に達した。（特定自主検査実施台数は厚生労働省資料による。フォークリフトタイプ別販売台数は日本産業車両協会統計資料による）

2. フォークリフトオペレーターの状況（1）現状



最大荷重1 t 以上のフォークリフトを使用するためには「フォークリフト技能講習」の修了が義務付けられている。新型コロナ感染拡大の影響もあって、2020年度の修了者数は減少したが、2021年度は再び増加した。それでも2019年度までの数には達していない。なお、この資格は一定期間毎の更新は求められていないため、技能向上のためには「フォークリフト技能検定」等の活用がある。

フォークリフトオペレーターの有効求人倍率は、新型コロナ感染拡大と共にいったん急低下（求職＜求人）したが、再び上昇に転じている。しかし、パート・アルバイトの募集時提示時給は下らず、求人倍率とは異なり、高水準のまま推移している。

（フォークリフト技能講習修了者数は厚生労働省資料による。フォークリフトオペレーターの有効求人倍率と募集時時給は、それぞれ、厚生労働省統計と、(株)リクルートの公開資料による。）

2. フォークリフトオペレーターの状況（2） 今後

○物流の2024年問題の影響

政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」（6月）では、物流の効率化のため即効性のある設備投資の促進（フォークリフト導入、自動化・機械化等）が具体的な施策として掲げられた。トラックドライバーの労働時間を減らすためには、荷待ち時間と荷役作業時間の短縮が必須。そのため荷役時間の短縮と作業負荷の軽減に向け、「手荷役からパレット荷役への転換」、それによる機械化・自動化がますます求められる。

●荷待ちや荷役が長時間労働の一因



また、現状トラックドライバーへのフォークリフト作業依存が高い実態が明らかとなった。

国土交通省によるトラック事業者に対するアンケート調査結果
契約書に記載のない業務の有無 フォークリフトでの荷役の有無
あり 2,250事業者 (51%) → あり 1,906事業者 (85%)
なし 2,151事業者 (49%) なし 344事業者 (15%)

このままでは、手荷役から解放されても、依然トラックドライバーがフォークリフトを用いて荷役を行うことになるのか？

しかし、物流施設や工場側でもフォークリフトオペレーターの確保は難しい状況で、ドライバーに頼めなければ、

今後は女性や高齢者、外国人といった非熟練オペレーターが増える可能性

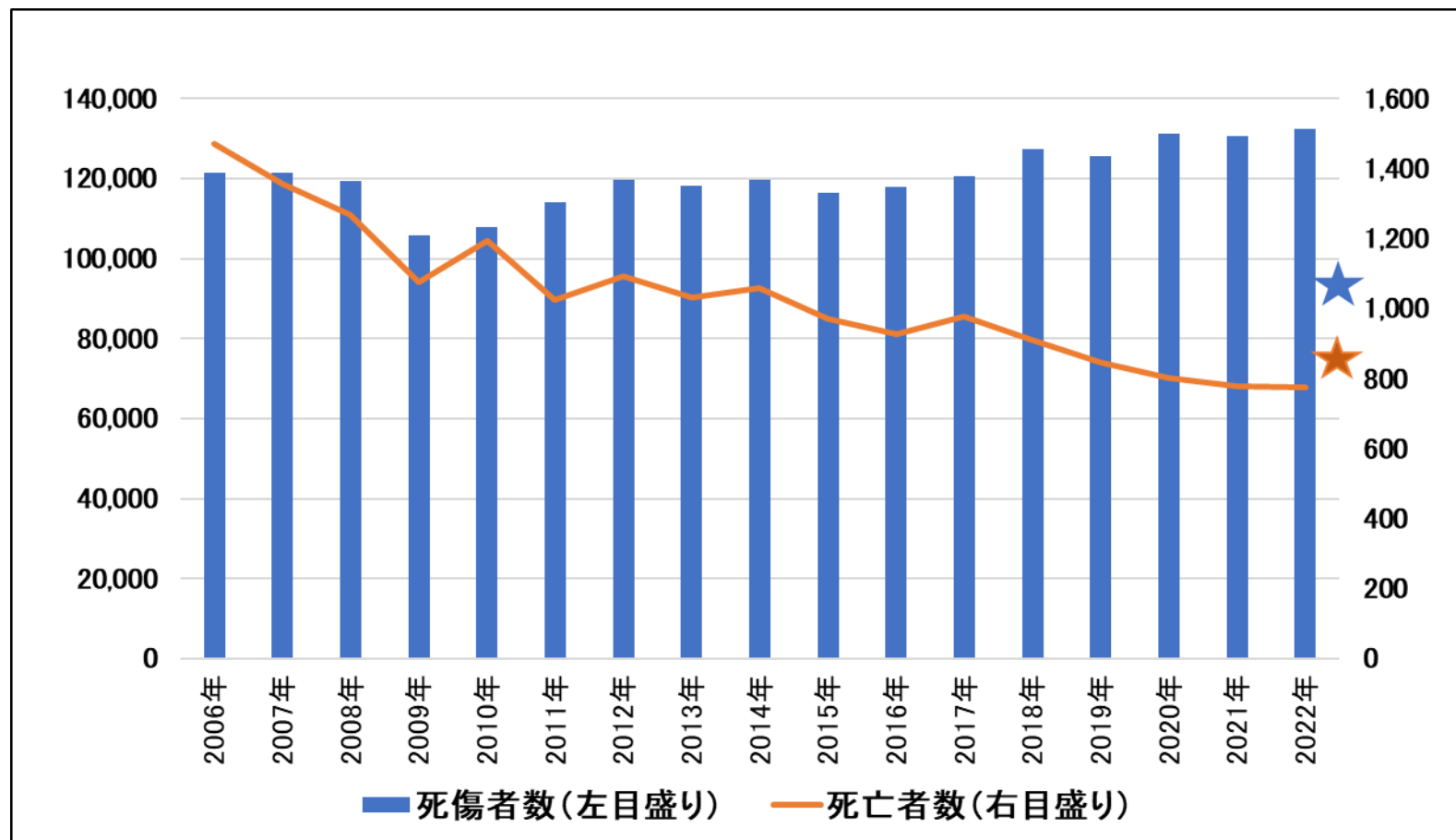
↓
フォークリフト作業の安全対策はさらに重要になる！

自動で走行・荷役が可能な無人フォークリフトへの期待大

各地で実証が進められ、作業環境の整備や荷姿の統一等を行うことで、有人フォークリフトとの作業速度の差は縮まってはいるものの、さらなる普及拡大への道のりはまだ時間を要する。

3. 労働災害発生状況の推移

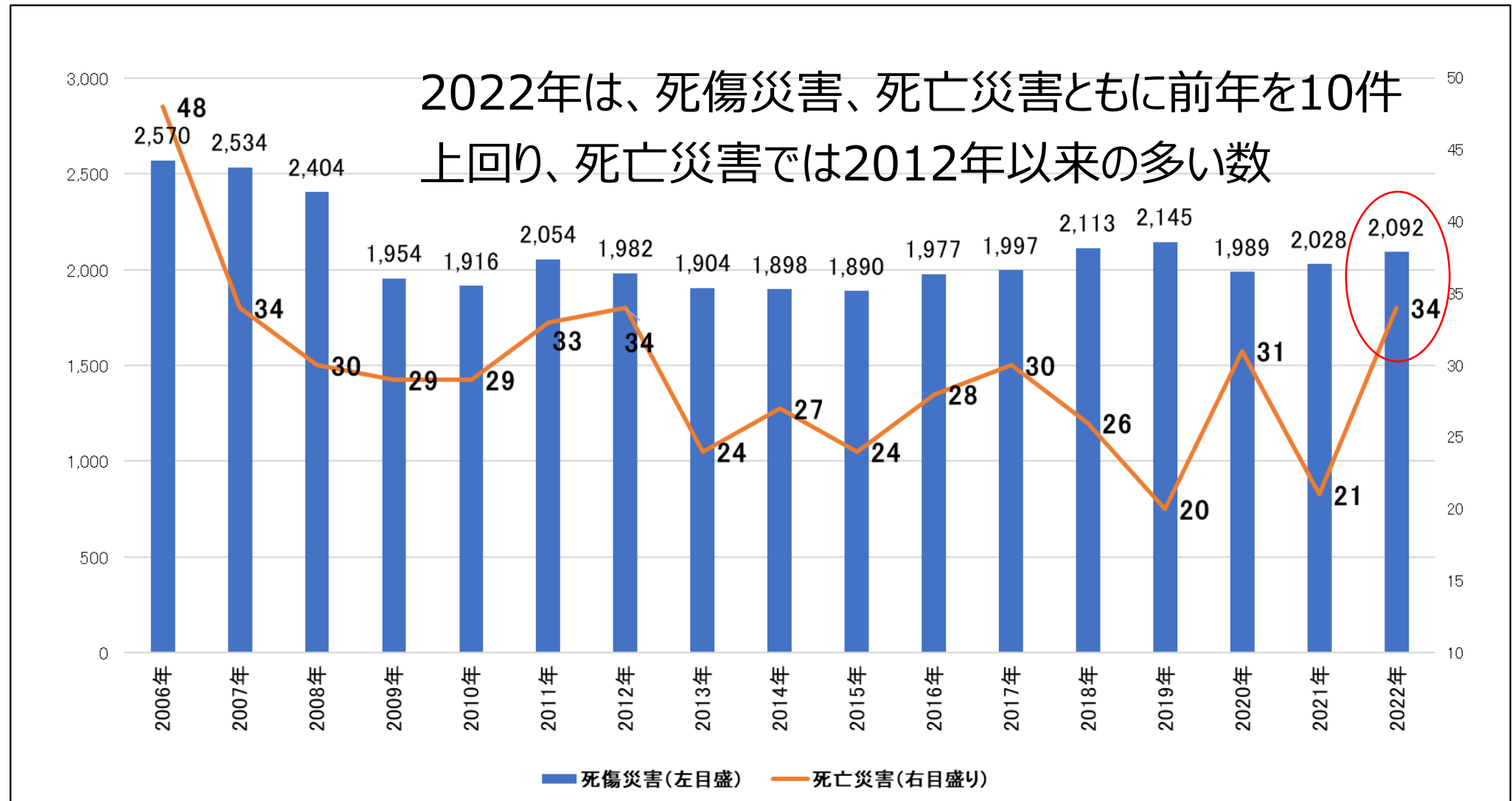
(厚生労働省労働災害統計による)



【2022年の結果】

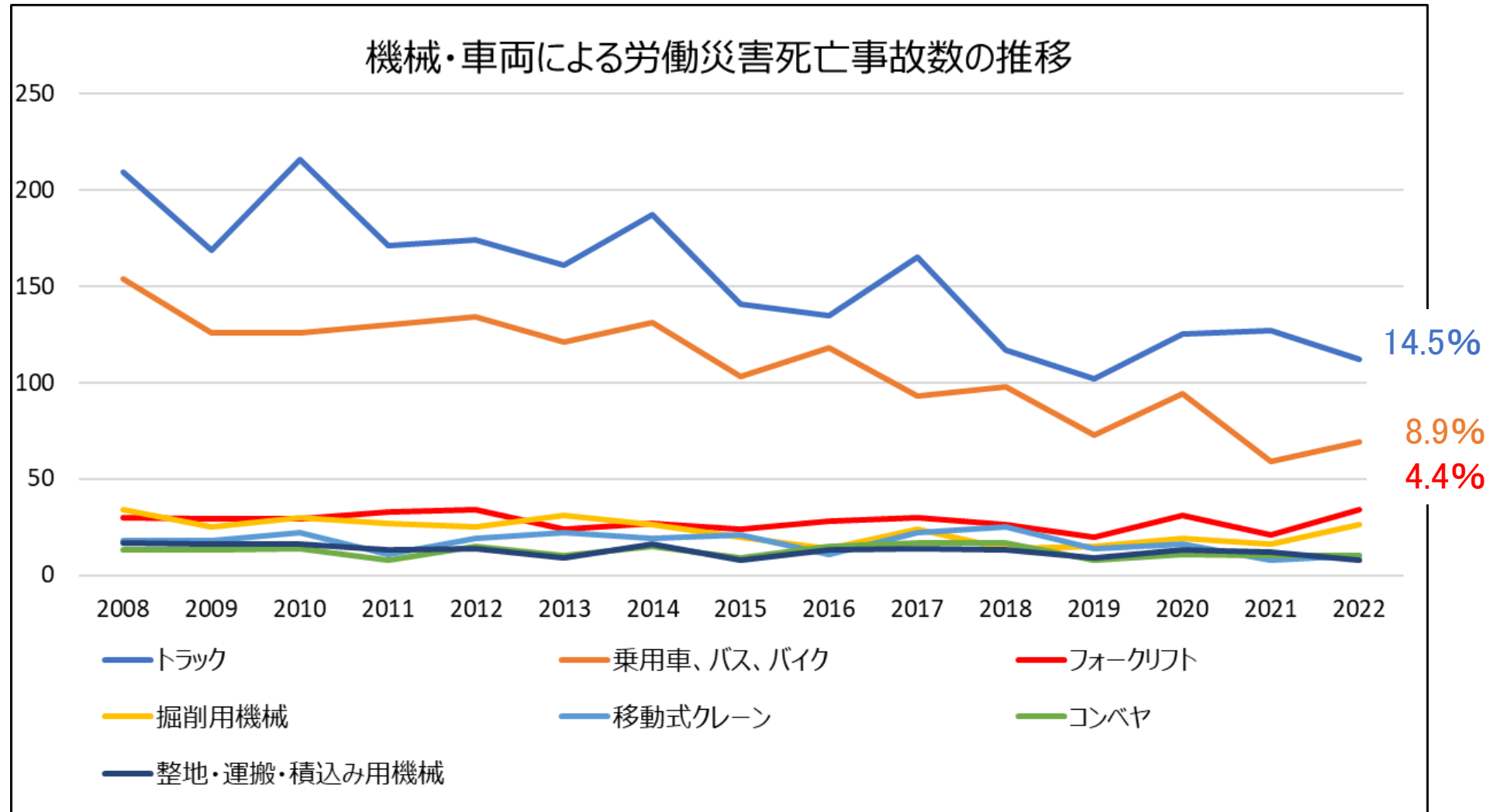
- ・死亡者数は長期的には減少傾向で2022年は774人で、前年の778人をわずかに下回った。
しかし、全体の約3分の1を占める建設業では増加。次いで割合の高い製造業や第三次産業でも増加し、農業等の第一次産業では減少となった。
- ・死傷者数は、死亡者数とは逆に増加傾向。3年連続で13万人を上回った。製造業が全体の約2割で最も多かった。
- ・厚生労働省の「第13次労働災害防止計画」の2022年目標に対しては、実績値では、死亡災害(グラフ内の★)では目標を下回ったが、死傷災害(グラフ内の★)では上回った。

4. フォークリフトに起因する災害発生件数の推移



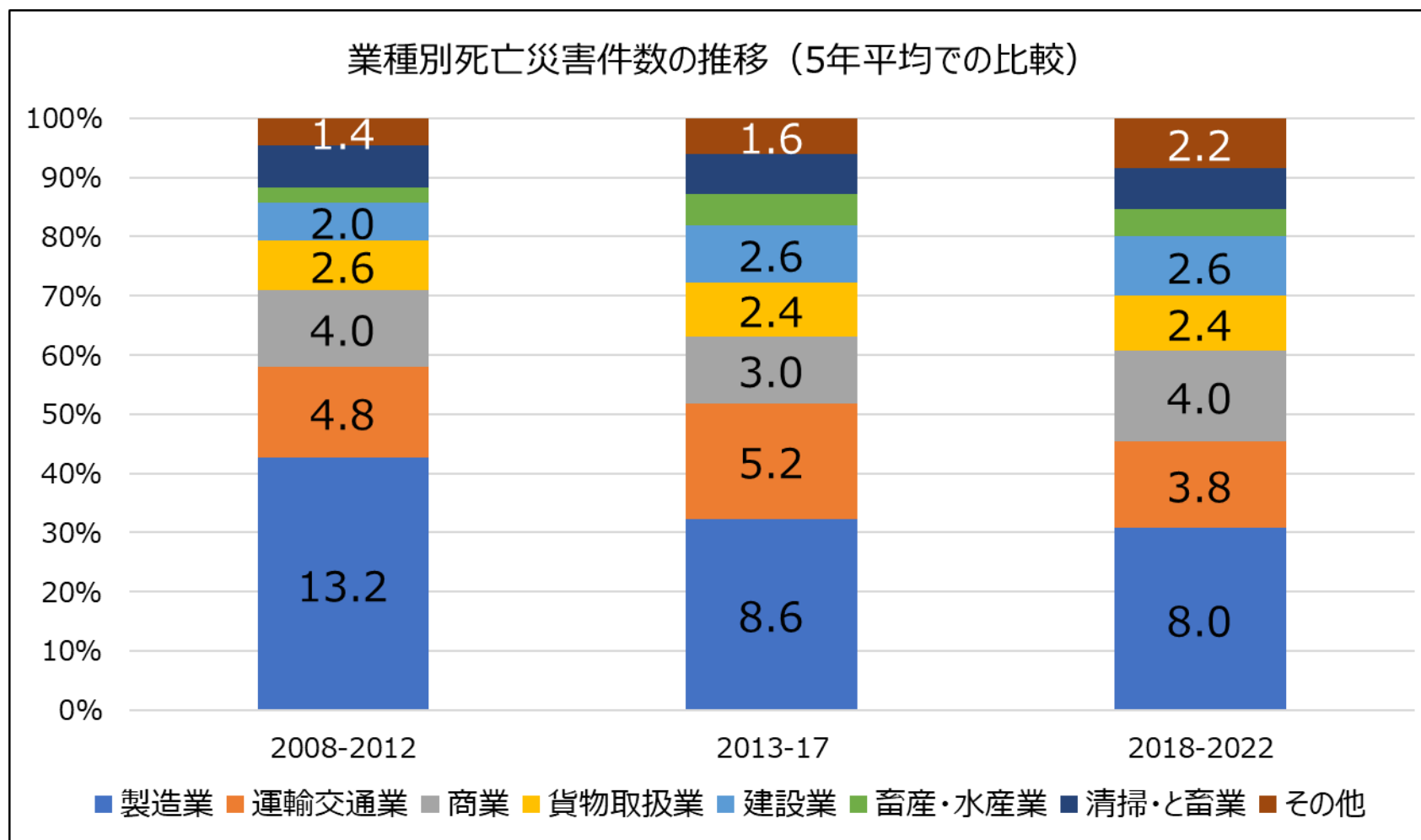
(厚生労働省労働災害統計による)

5.起因物別死亡事故件数



(厚生労働省労働災害統計による)

6.フォークリフトに起因する死亡災害（業種別件数の推移）

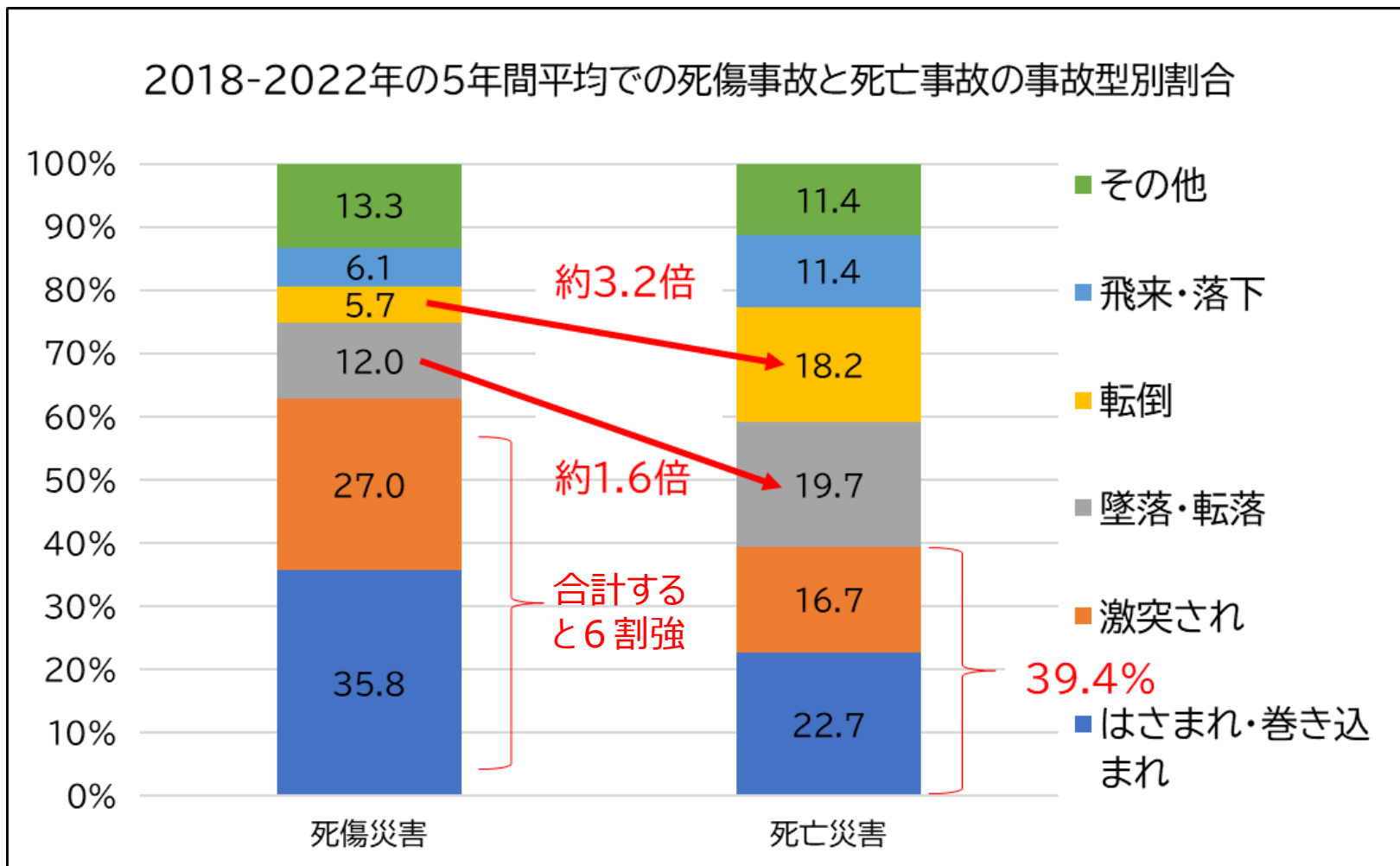


業種別の死亡災害発生件数を、5年ごとの平均値で比較すると、

- ・製造業は減少傾向
- ・運輸交通業も減少傾向
- ・商業はいったん減少も再び増加
- ・貨物取扱業は概ね横ばい傾向
- ・建設業はやや増加傾向
- ・その他では、畜産業・水産業、商業で増加傾向

（厚生労働省労働災害統計による）

7.死傷災害／死亡災害の事故型別傾向



(厚生労働省労働災害統計による)

死傷災害（左のグラフ）では「はさまれ・巻き込まれ」と「激突され」を合わせると、全体の62.8%を占めているが、死亡災害（右のグラフ）では「はさまれ・巻き込まれ」+「激突され」は39.4%、一方「転倒」+「墜落・転落」も37.9%といずれも死傷災害での割合より高く、この「**転倒**」+「**墜落・転落**」による災害は発生した場合、死亡に至る可能性が高いと言える。

なお、2019-2021の3年間では、

「転倒」のうち

- ・フォークリフト自体が転倒 10件

「墜落・転落」のうち

- ・持ち上げたパレット上で作業して転落 5件

- ・持ち上げたフォーク上で作業して転落 1件

- ・オーダーピッキングフォークリフトで安全帯を装着せず作業して転落 3件

といった内訳であった。

ご清聴いただき有難うございました。

引き続き、陸上貨物運送事業労働災害防止協会 井上様より、昨年発生したフォークリフトに起因する死亡労働災害の発生状況について、事故型別にさらに詳しい分析結果をご報告いただきます。