

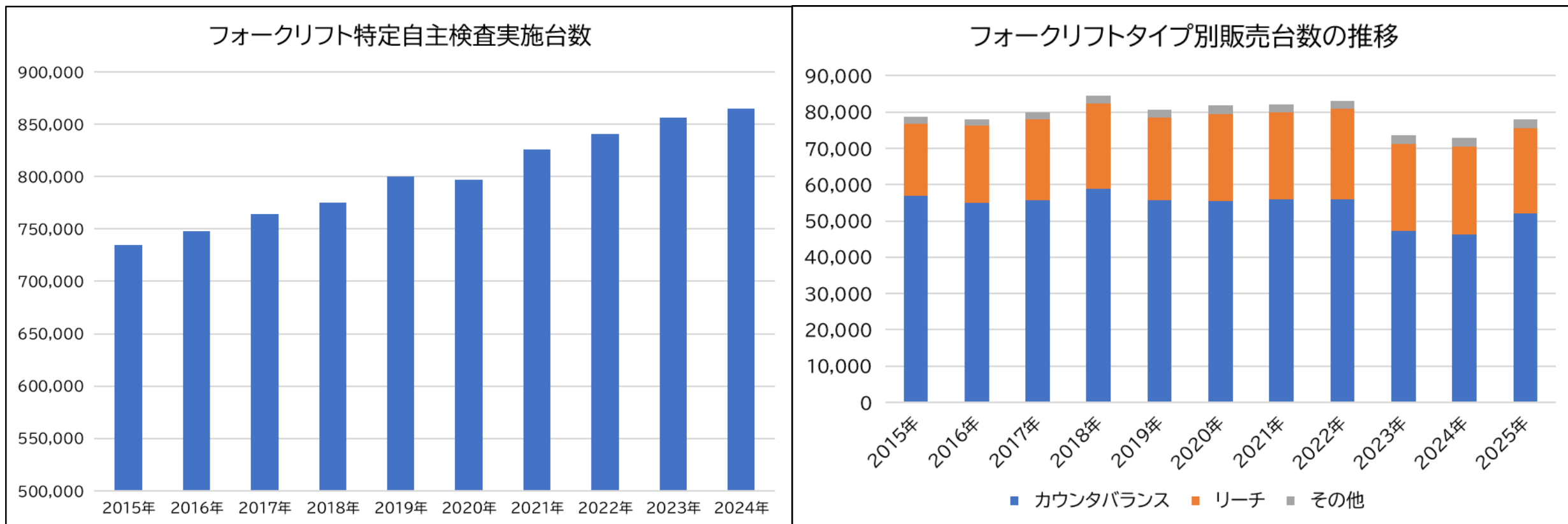
フォークリフトに起因する労働災害の発生状況

—厚生労働省労働災害統計より—

2026年7月3日

一般社団法人日本産業車両協会

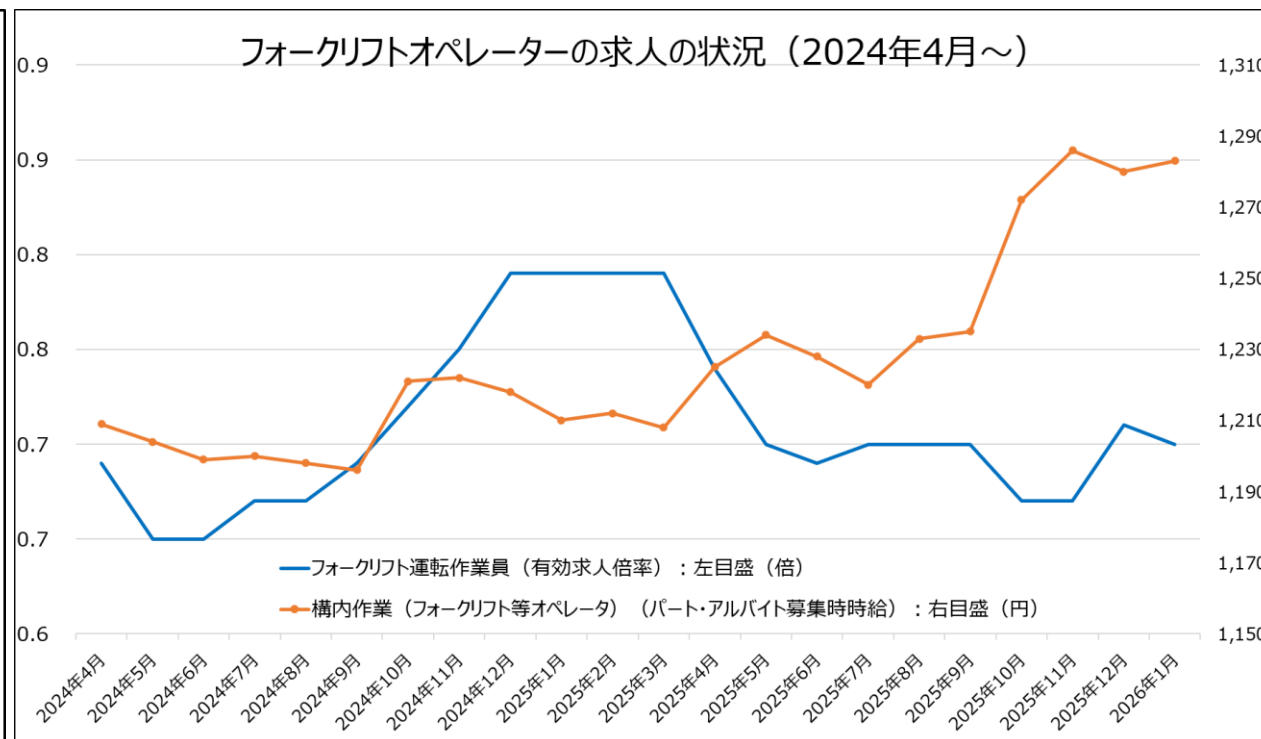
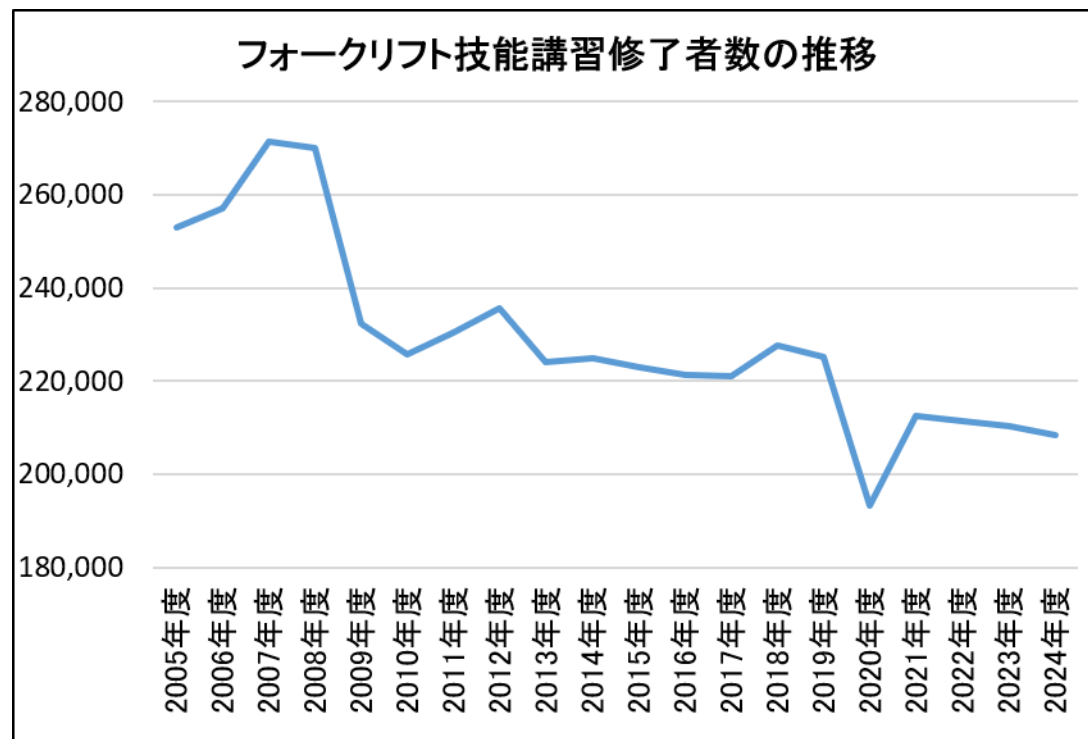
1. フォークリフトの使用状況



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。2023年には85万台を超えた。（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6割以上を占めるが、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3分の1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。厚生労働省から公表されているデータは昨年の報告から更新されていないので、同じ説明となるが、2021年度にいったん回復後、2022年度以降は再び減少傾向。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」等の活用が推奨される。

フォークリフトオペレーターの有効求人倍率は、2024年10月～25年3月に上昇が見られたが、その後は再び低下しており、一方、パート・アルバイトの募集時提示時給は2025年10月上昇し、求人倍率の動きとは異なっている。

（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

○改正物流効率化法が2025年4月に施行

荷主・物流事業者に対する規制的措施を導入

①荷主（発荷主・着荷主）、②物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレットの利用による荷役時間の短縮

パレット荷役化による、手荷役からフォークリフト等による機械荷役への転換で荷役時間を削減

「判断基準」において「フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること」とされた。



しかし、十分なフォークリフトオペレーターは確保できるのか？

⇒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

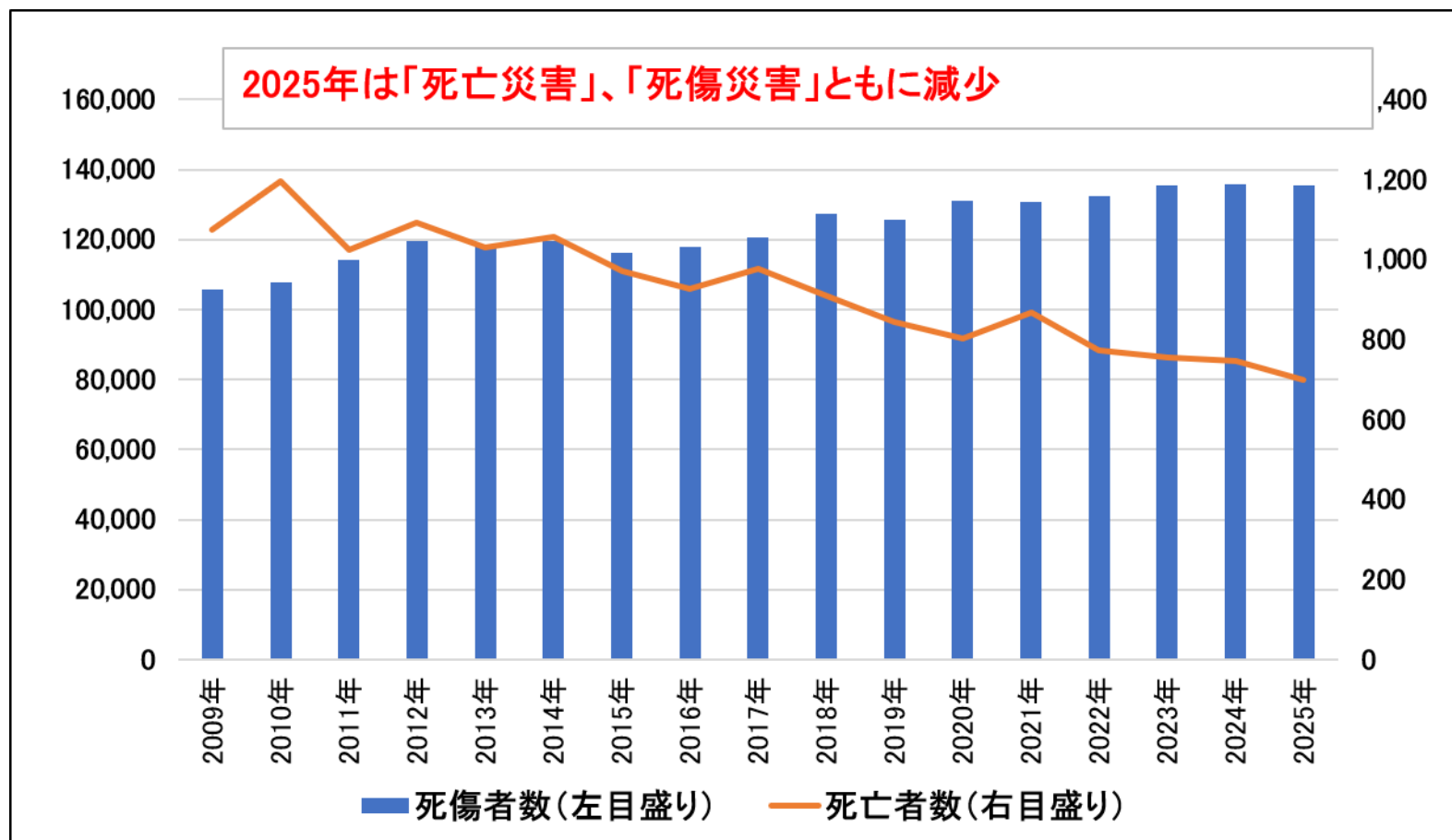
フォークリフト作業の安全対策はさらに重要になる！

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端緒についたばかり。協会調べでは無人フォークリフトは、近年、年間約100台強導入されているが、まだ有人フォークリフトの年間販売台数の1%未満にすぎない。

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)



【2025年の結果】

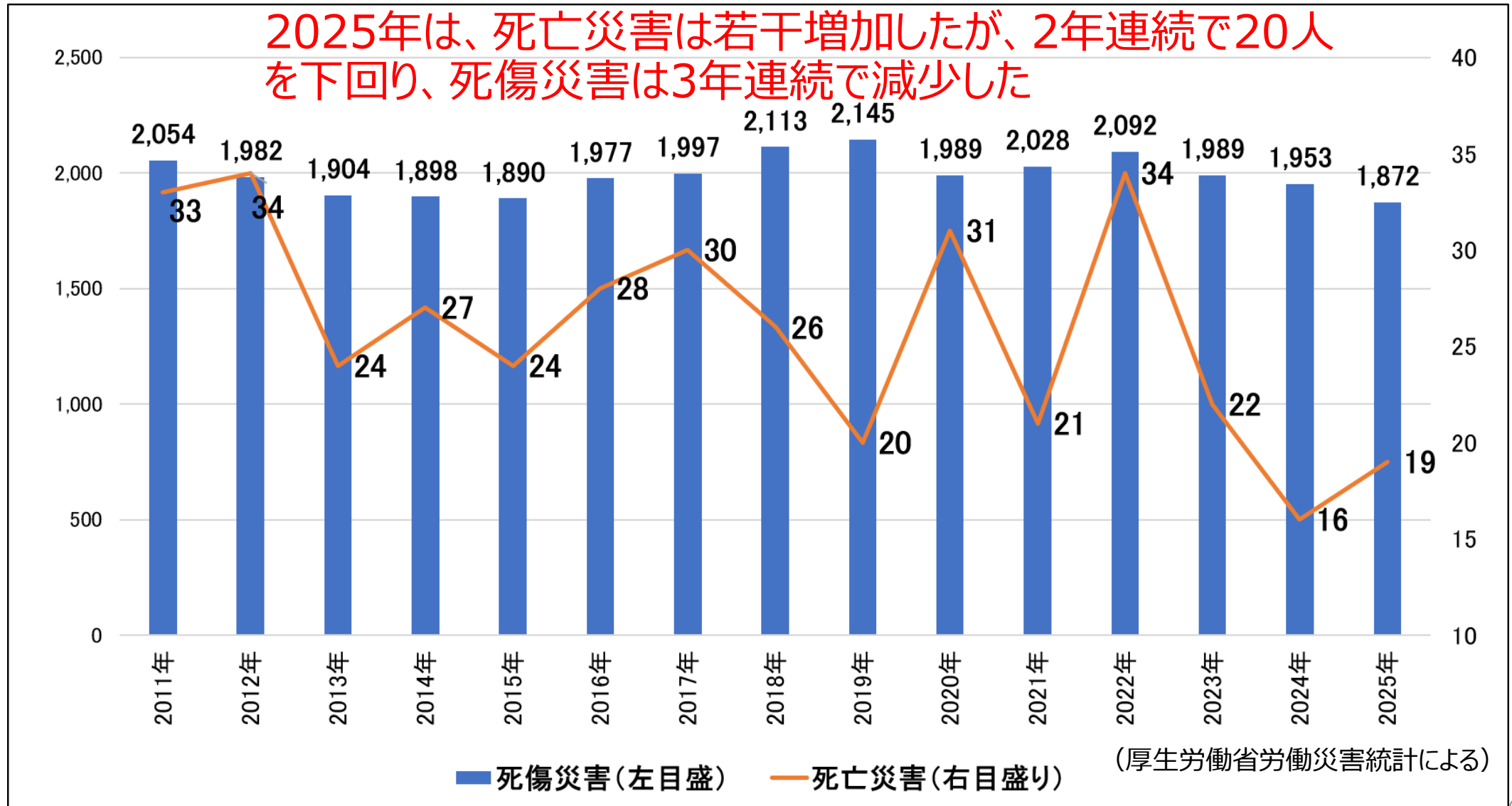
- ・死亡者数は長期的には減少傾向で2025年は700人で、4年連続で減少（前年比46人減）

（オレンジの折れ線グラフ）

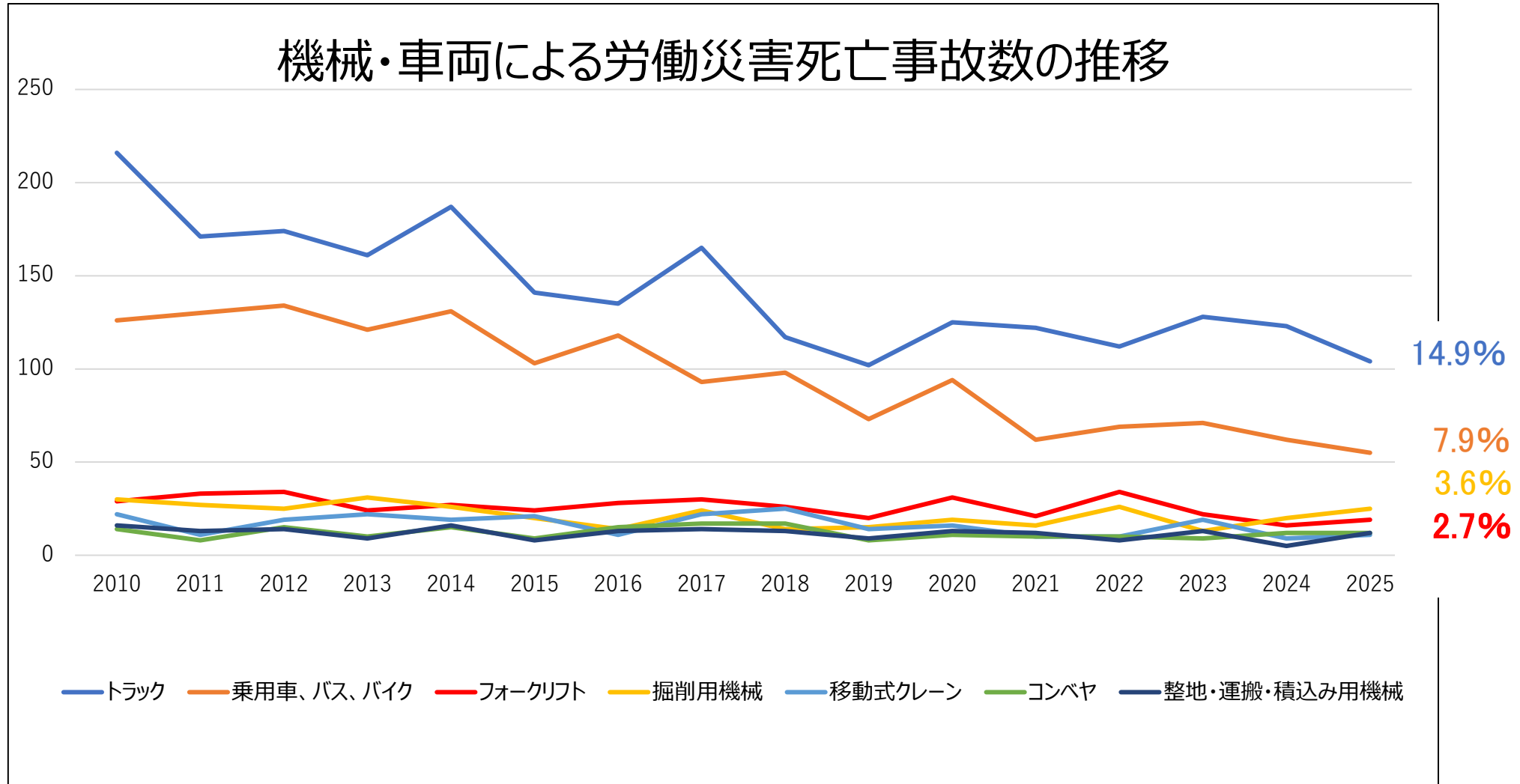
陸上貨物運送業が28人と最も多く減少し、次いで製造業が27人減。逆に農業、畜産・水産業は15人の増加となった。

- ・一方、死傷者数は、2020年以降、13万人台で概ね横ばい傾向が続いている。（青の棒グラフ）
こちらも、陸上貨物運送業が660人と最も多く減少し、建設業も412人減、製造業が305人減となった。逆に商業では1,089人の増加となった。

4. フォークリフトに起因する災害発生件数の推移

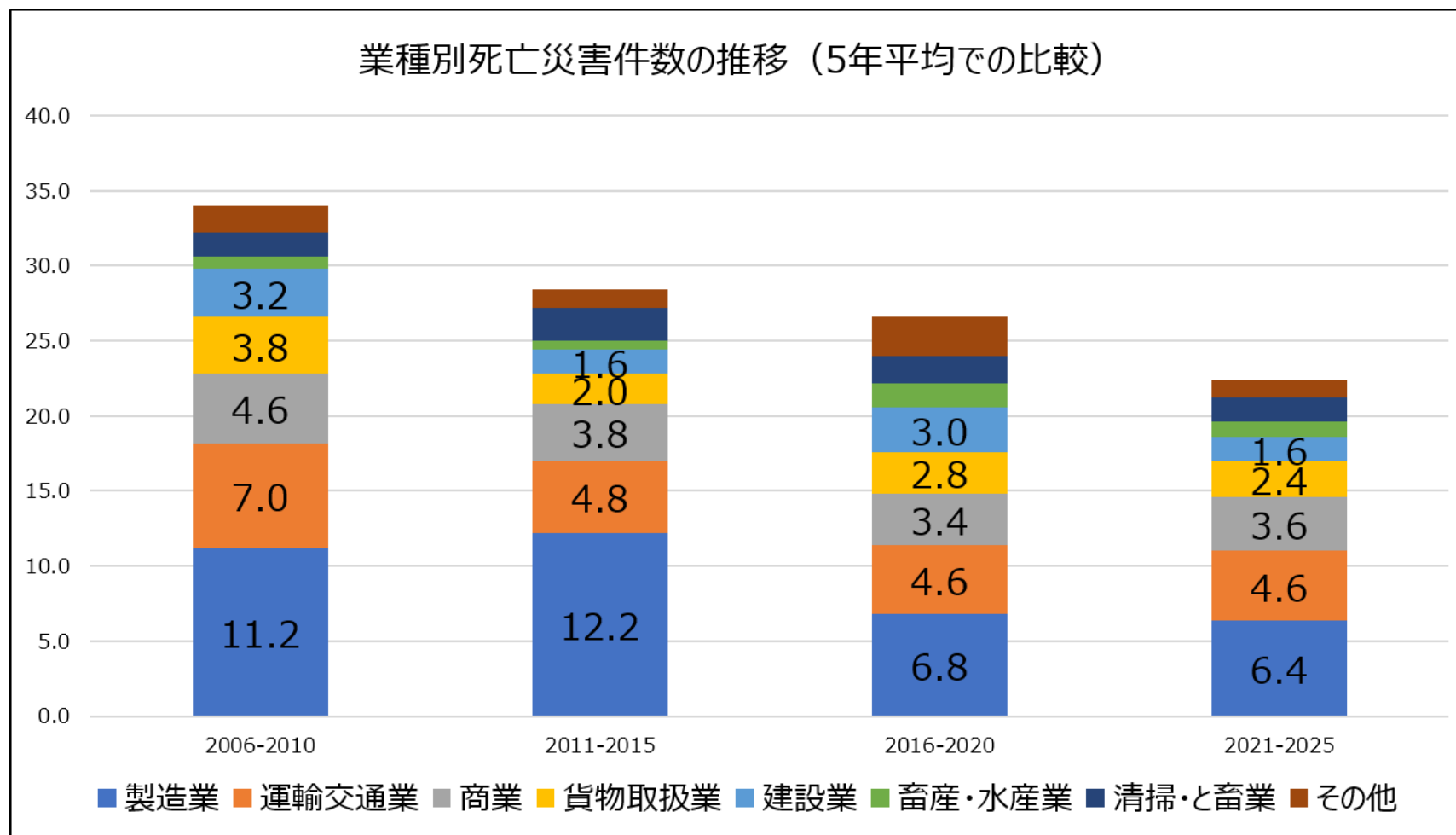


5.起因物別死亡事故件数



(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）

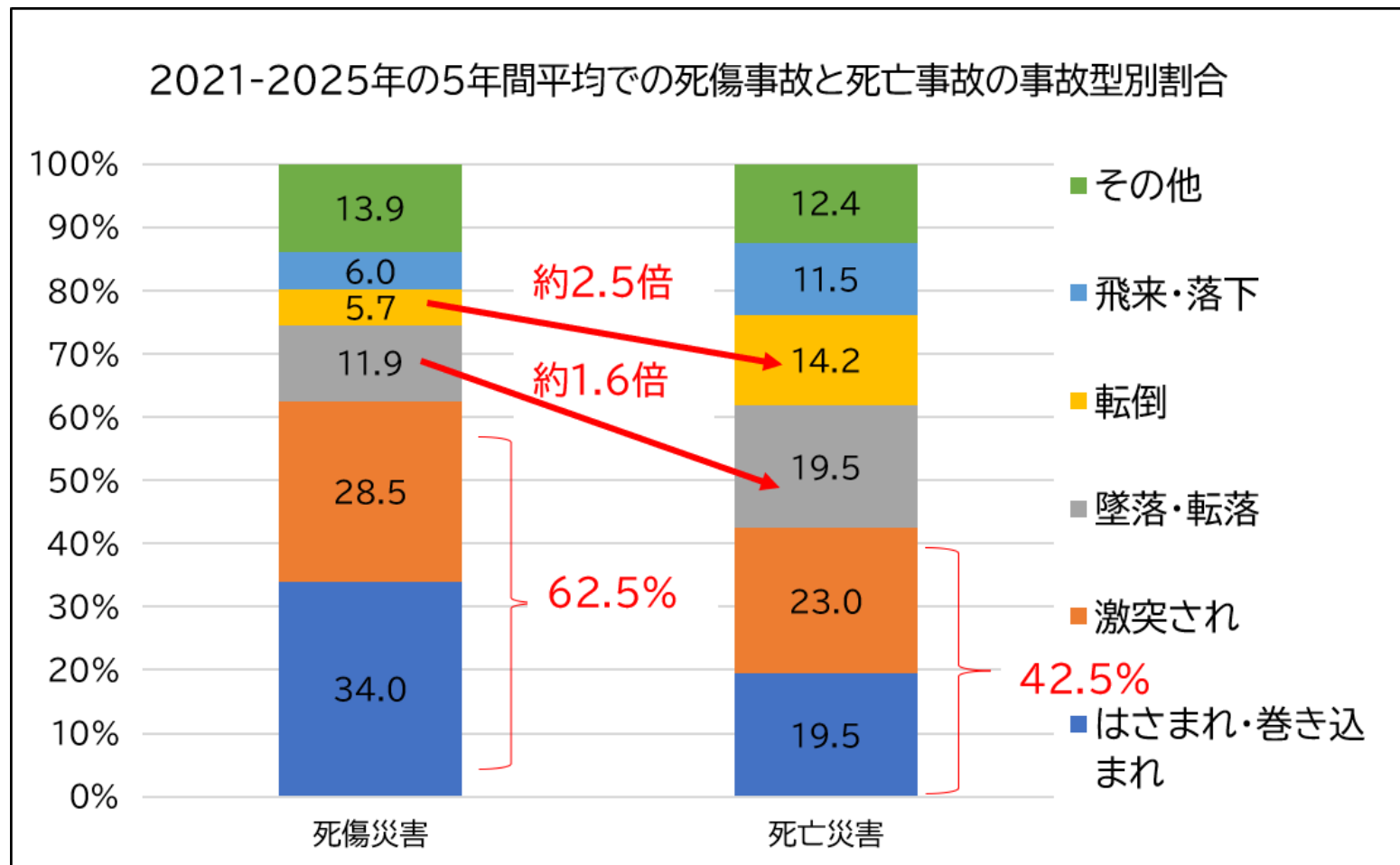


業種別の死亡災害発生件数を、5年ごとの平均値で比較すると、

- ・製造業は近年減少傾向
- ・運輸交通業は減少後下げ止まり
- ・商業は減少後横ばい傾向
- ・貨物取扱業も減少後に上下
- ・建設業は波がある

（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62.5%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42.5%と、いずれでも多くなっている。一方、「転倒」+「墜落・転落」も死傷災害では17.6%であるが、死亡災害では33.7%とほぼ倍の割合となり、この「**転倒**」+「**墜落・転落**」による災害は発生した場合、死亡に至る危険性が高いと言える。

なお、2020-2024の5年間では、「転倒」では、フォークリフト自体が転倒したことによるものが多いが、シートベルトを着用していないケースもあった。

「墜落・転落」では、持ち上げたパレット上で作業して転落したものがあつたが、これは用途外使用に当たる。（厚生労働省死亡災害データベースによる）

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 早坂様より、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。