

# フォークリフトに起因する労働災害の発生状況

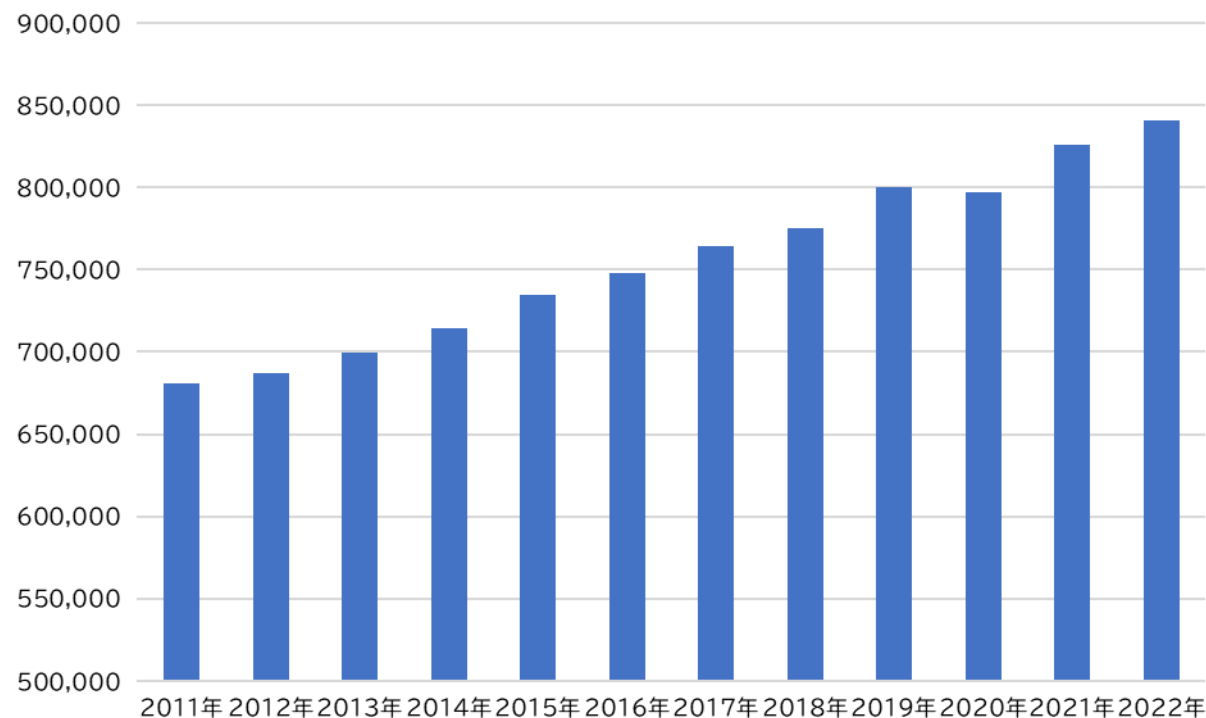
—厚生労働省労働災害統計より—

2024年7月3日

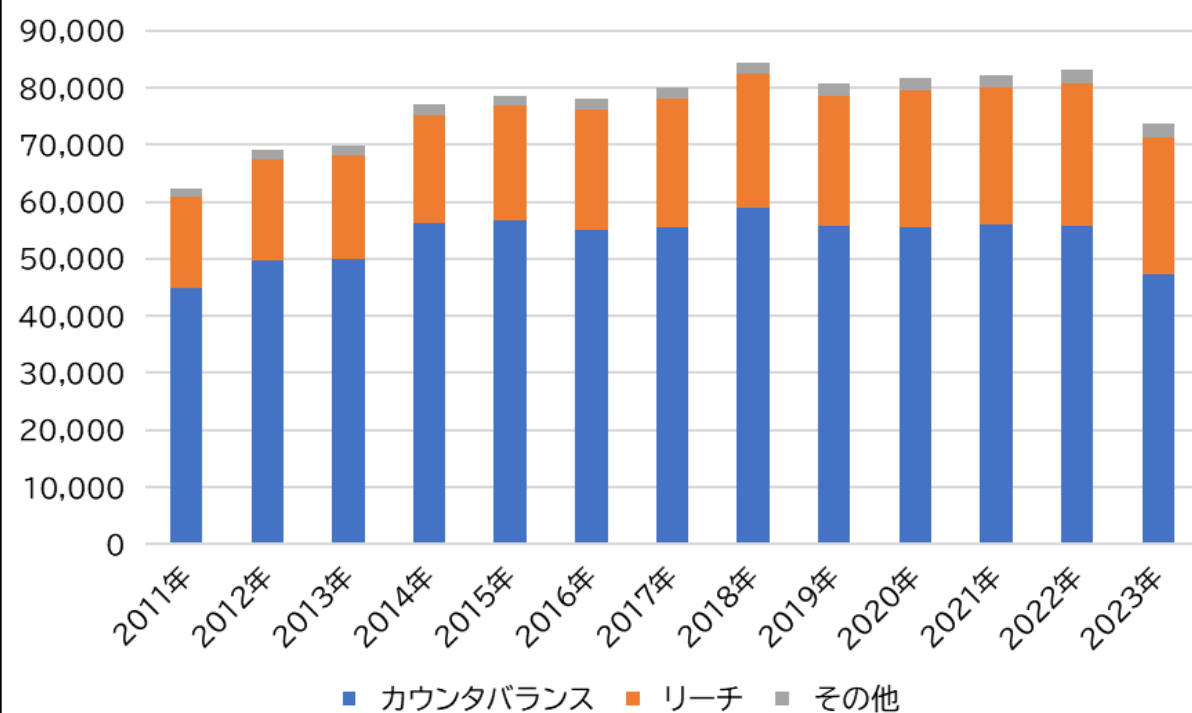
一般社団法人日本産業車両協会

# 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



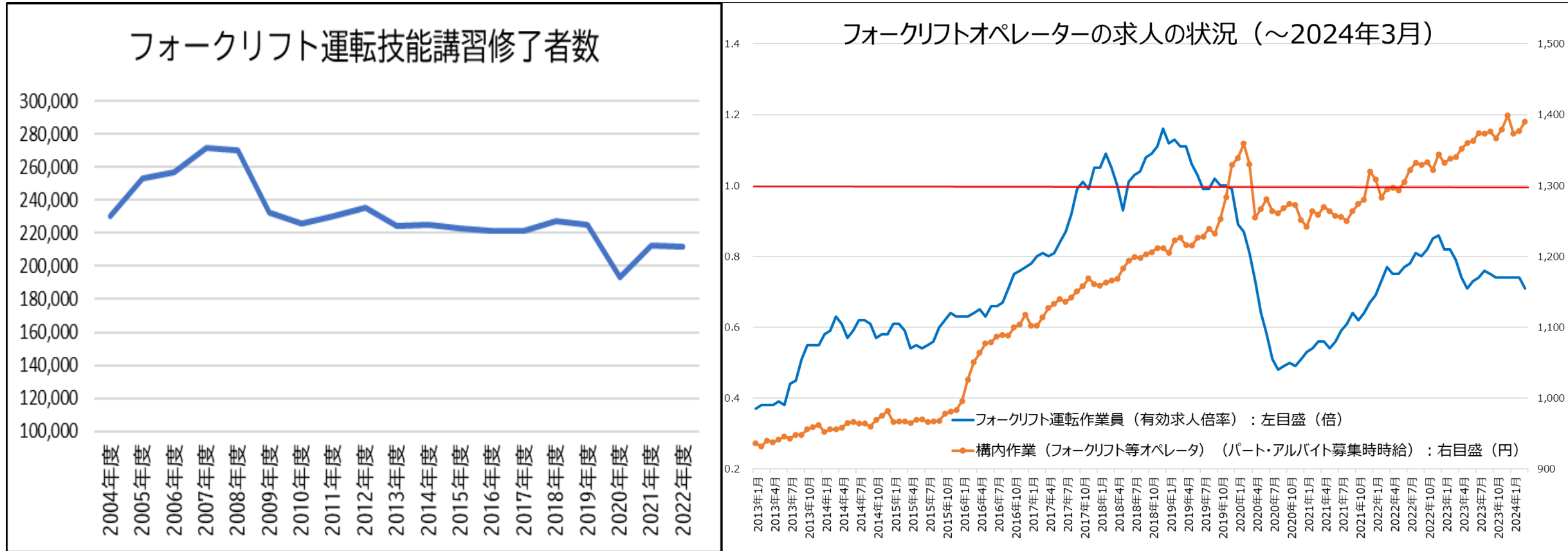
フォークリフトタイプ別販売台数の推移



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。2022年には85万台弱に達した。（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、2021年度は前年度の落ち込みから増加傾向に転じたものの、2022年度は再び減少。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、再び上昇に転じた後、再び下降傾向。しかし、パート・アルバイトの募集時提示時給は下がらず、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

○「物流革新に向けた政策パッケージ」（2023年6月） 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議で決定

【物流の2024年問題】 何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。

→以下の施策により、不足する14%分をカバー

	施策なし	施策あり	効果	
荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	4.5ポイント	合計 14.3ポイント
積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	6.3ポイント	
モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	0.5ポイント	
再配達削減	12%	→6%	3.0ポイント	

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

→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



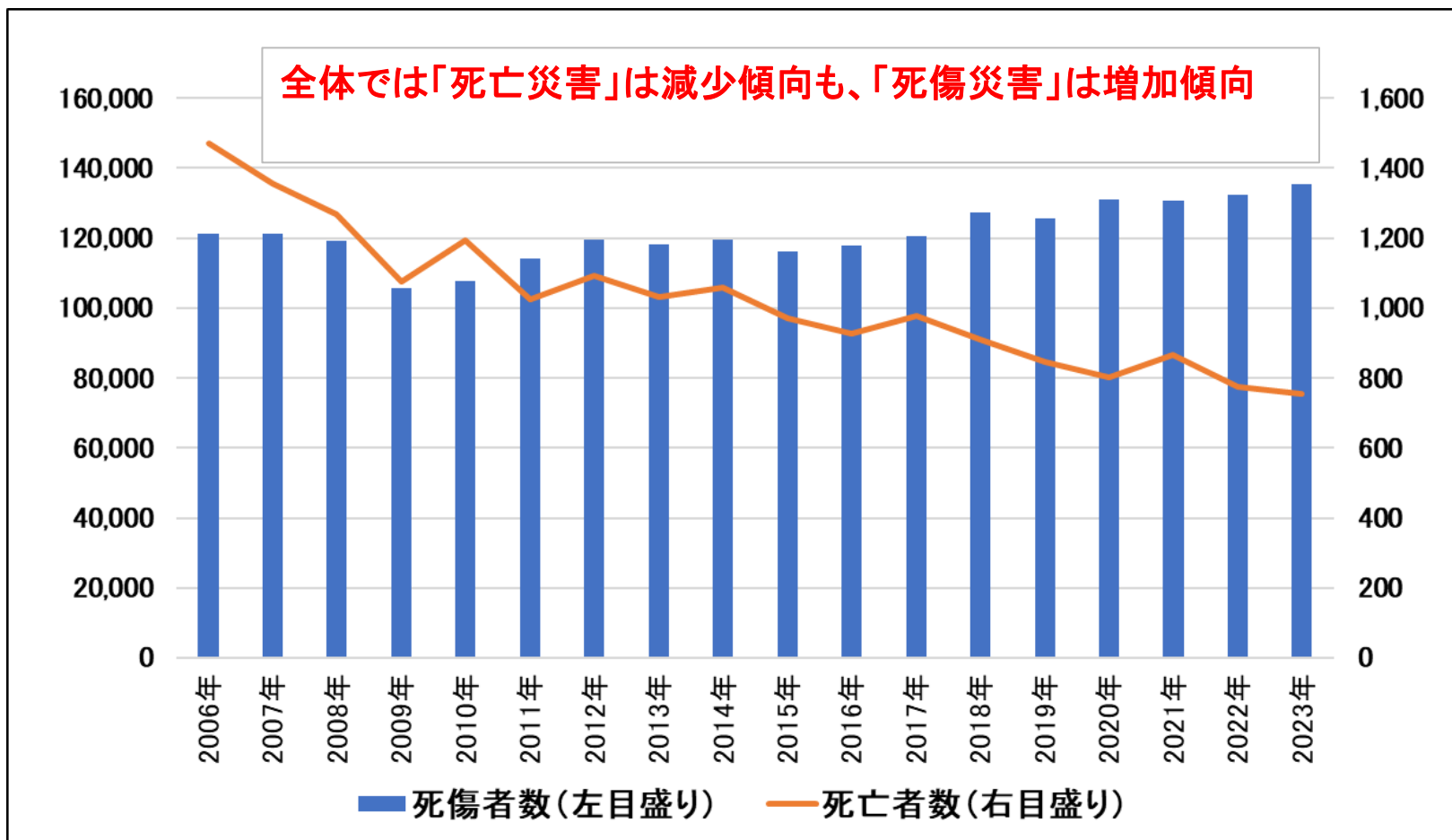
**フォークリフト作業の安全対策はさらに重要になる！**

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。

# 3. 労働災害発生状況の推移

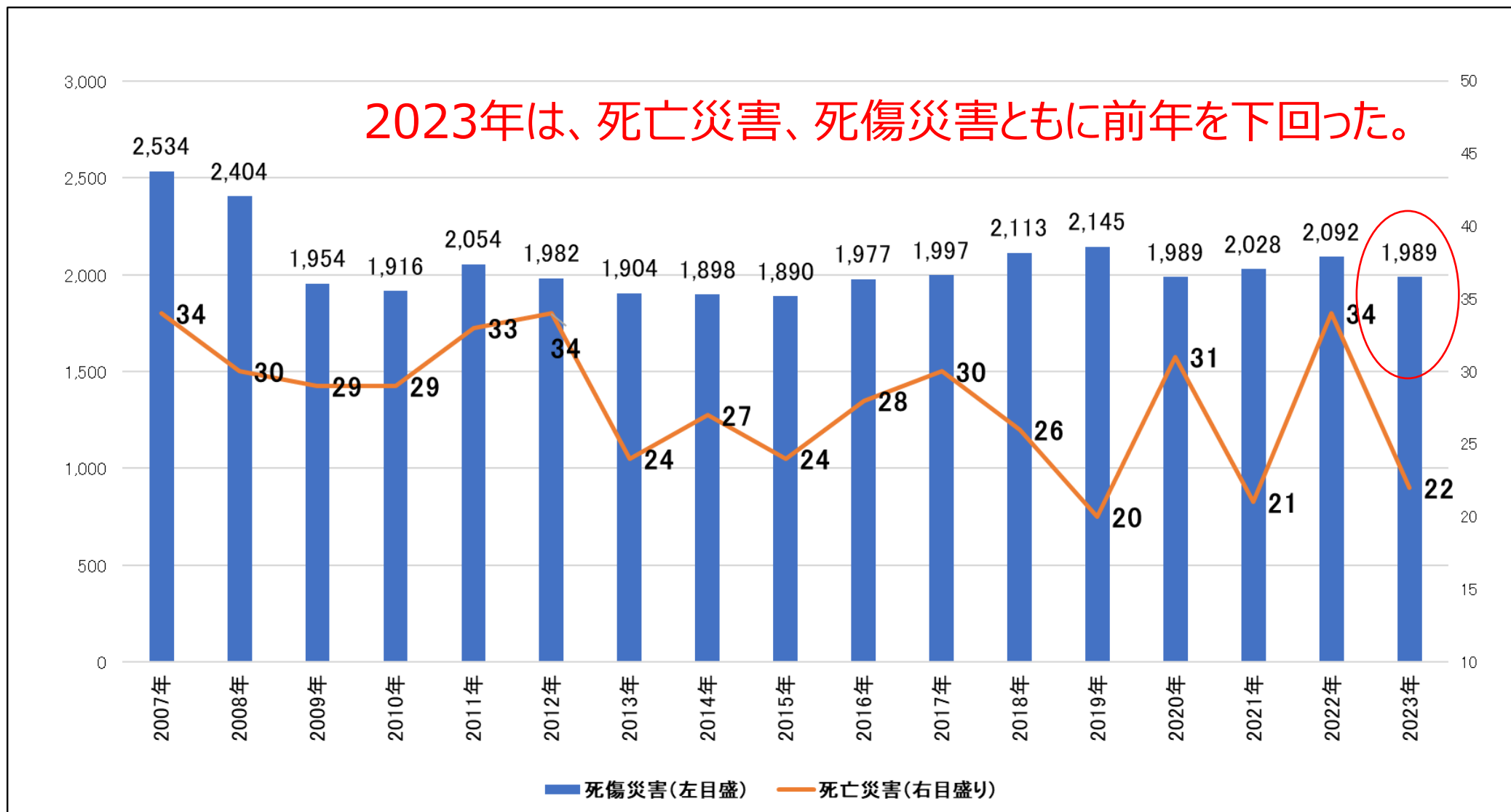
(厚生労働省労働災害統計による)



## 【2023年の結果】

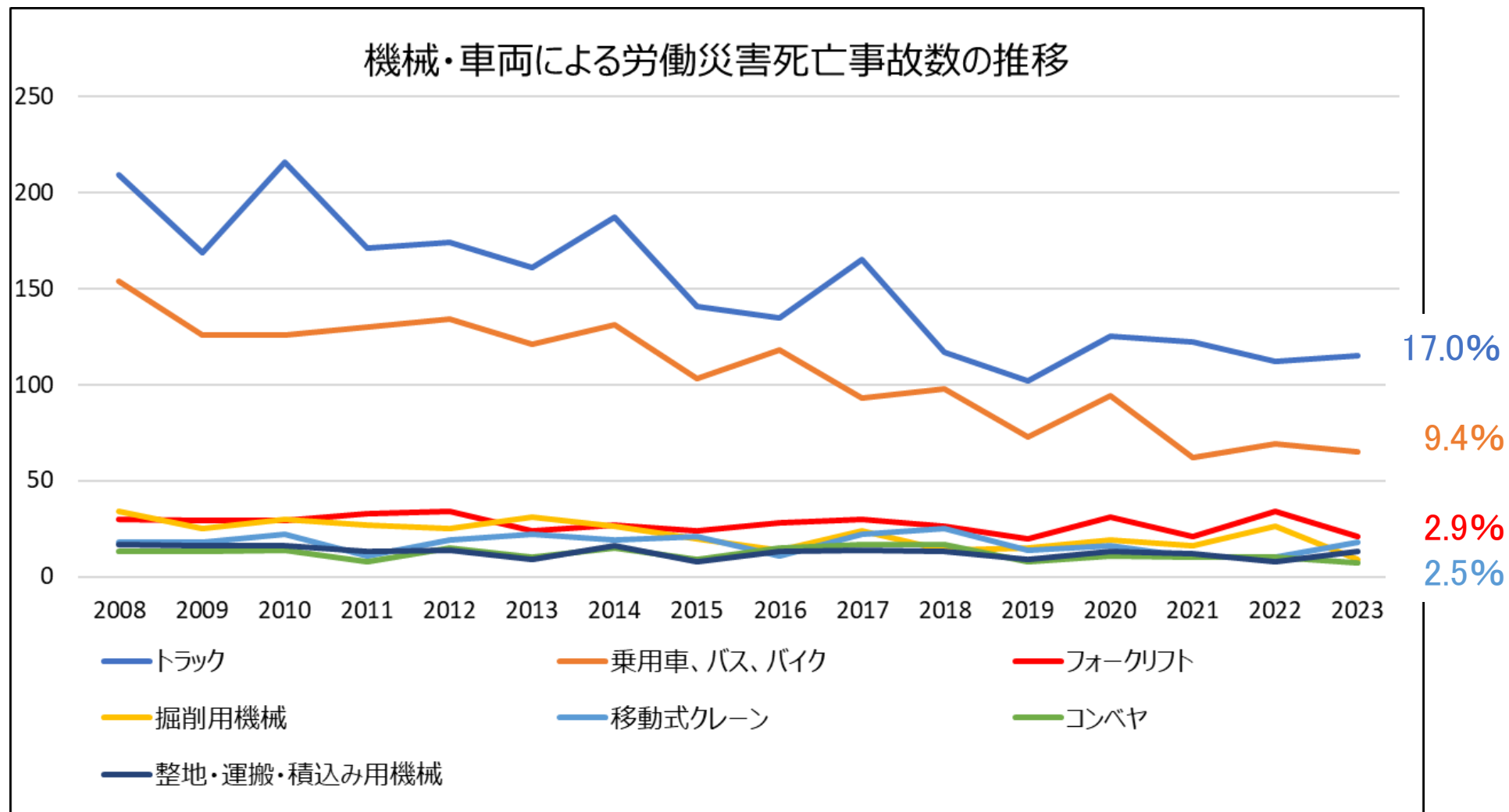
- ・死亡者数は長期的には減少傾向で2023年は755人で、前年より19人減少した。(オレンジの折れ線グラフ) 建設業では58人減ったが、陸上貨物運送事業では20人増加した。
- ・一方、死傷者数は、死亡者数とは逆に増加傾向がつづき、4年連続で13万人を上回った。(青の棒グラフ) 製造業が全体の2割で最も多かった。陸上貨物運送事業では前年より365人減と最も多く減少した。

# 4. フォークリフトに起因する災害発生件数の推移



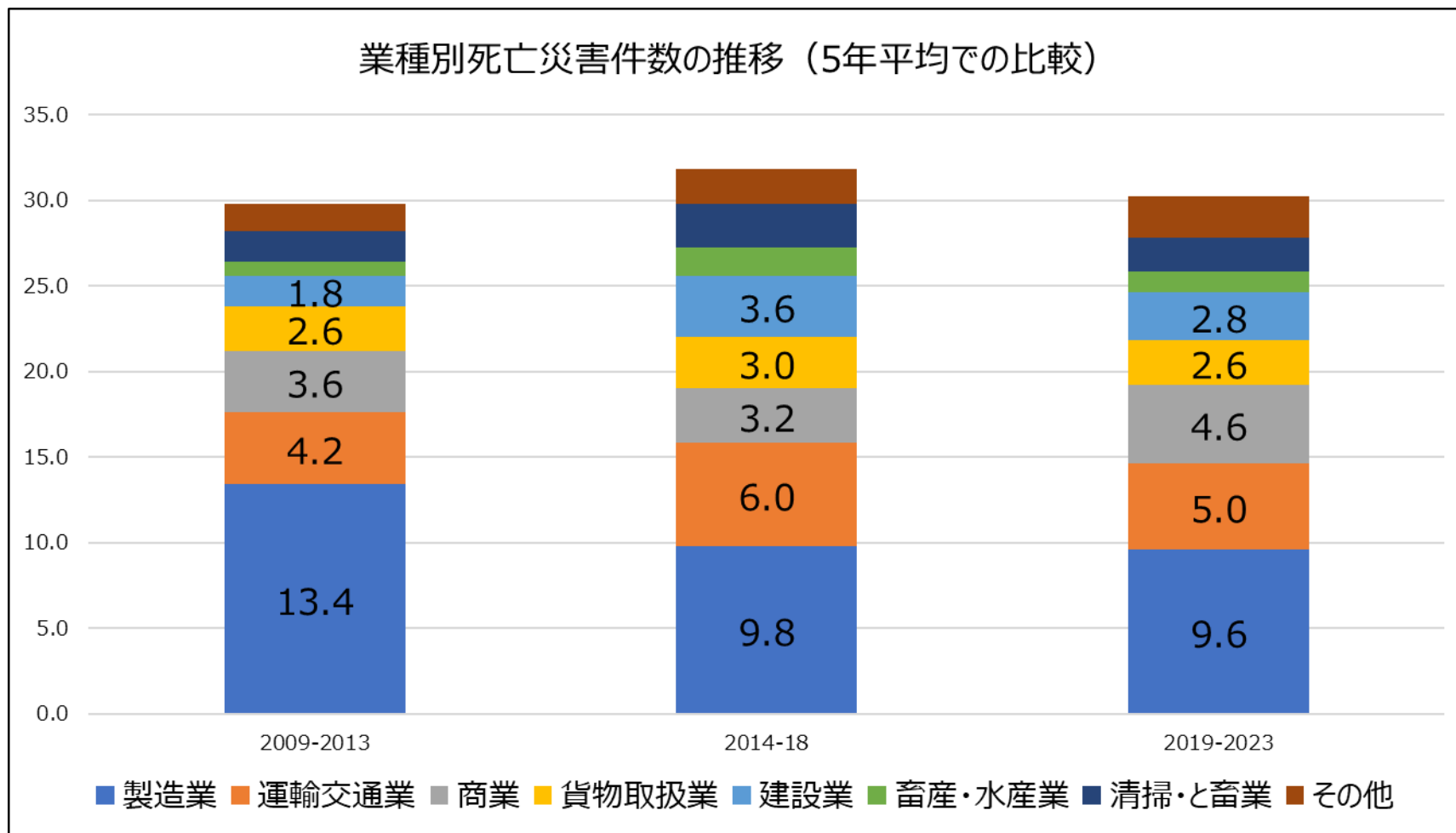
(厚生労働省労働災害統計による)

# 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、

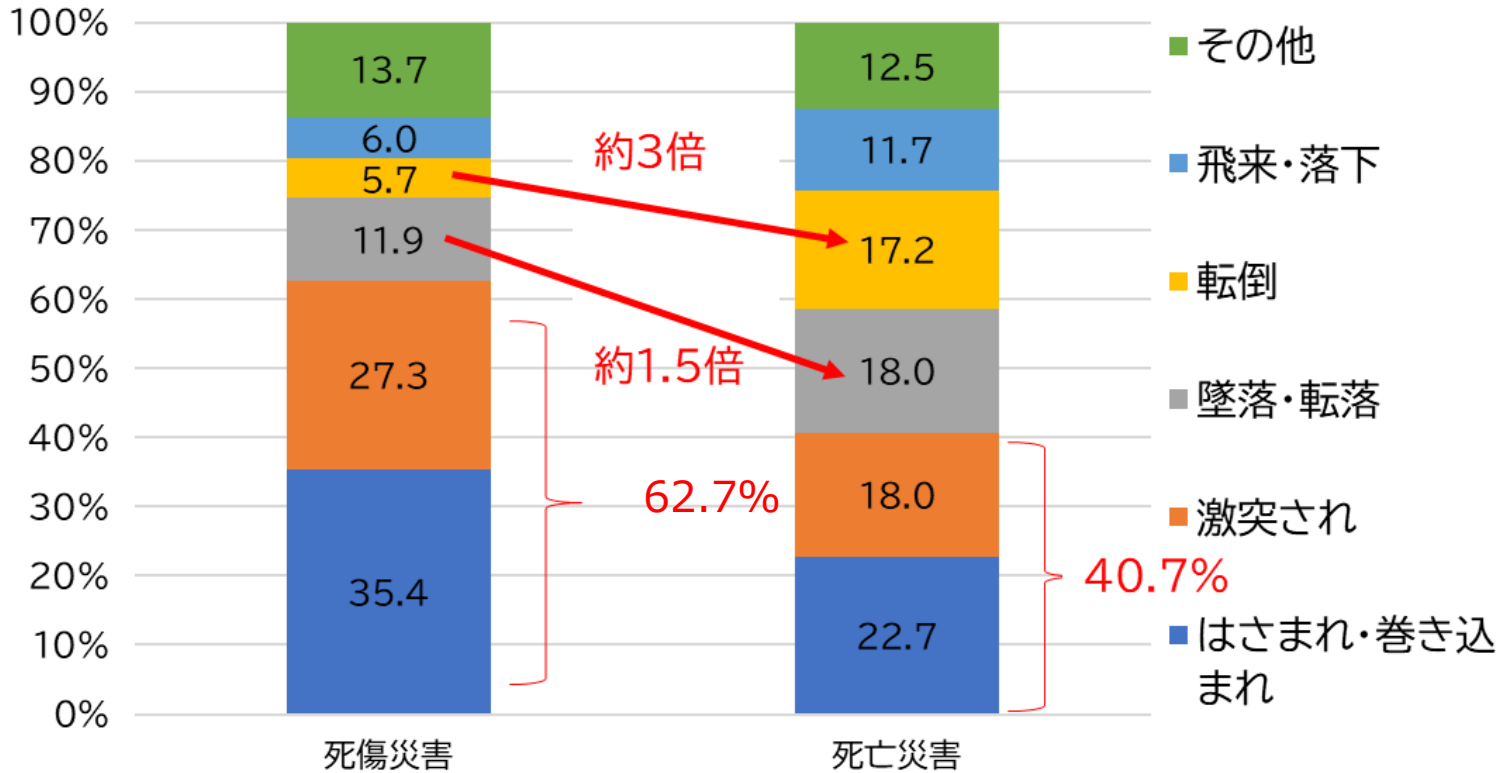
- ・製造業は減少傾向後、下げ止まり気味
- ・運輸交通業もいったん増加後、減少
- ・商業はいったん減少も再び増加
- ・貨物取扱業は概ね横ばい傾向
- ・建設業はいったん増加後、減少

（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

2019-2023年の5年間平均での死傷事故と死亡事故の事故型別割合



(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62.7%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40.7%、一方「転倒」+「墜落・転落」も35.2%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、2018-2022の5年間では、「転倒」はフォークリフト自体が転倒が多い「墜落・転落」のうち

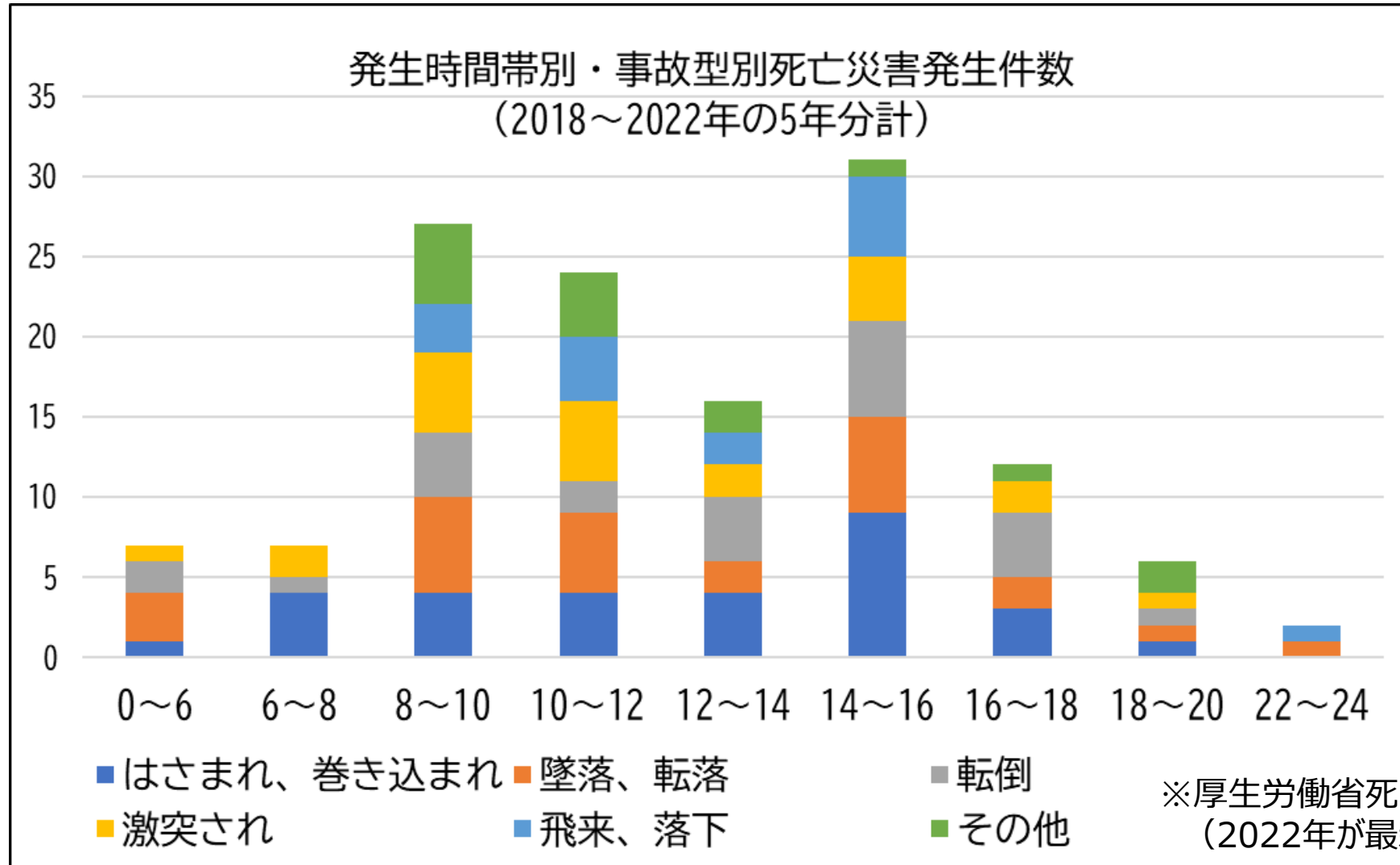
- ・持ち上げたパレット上で作業して転落 6件
- ・持ち上げたフォーク上で作業して転落 3件
- ・オーダーピッキングフォークリフトの運転台から転落 6件

といった内訳であった。

(厚生労働省死亡災害データベースによる)

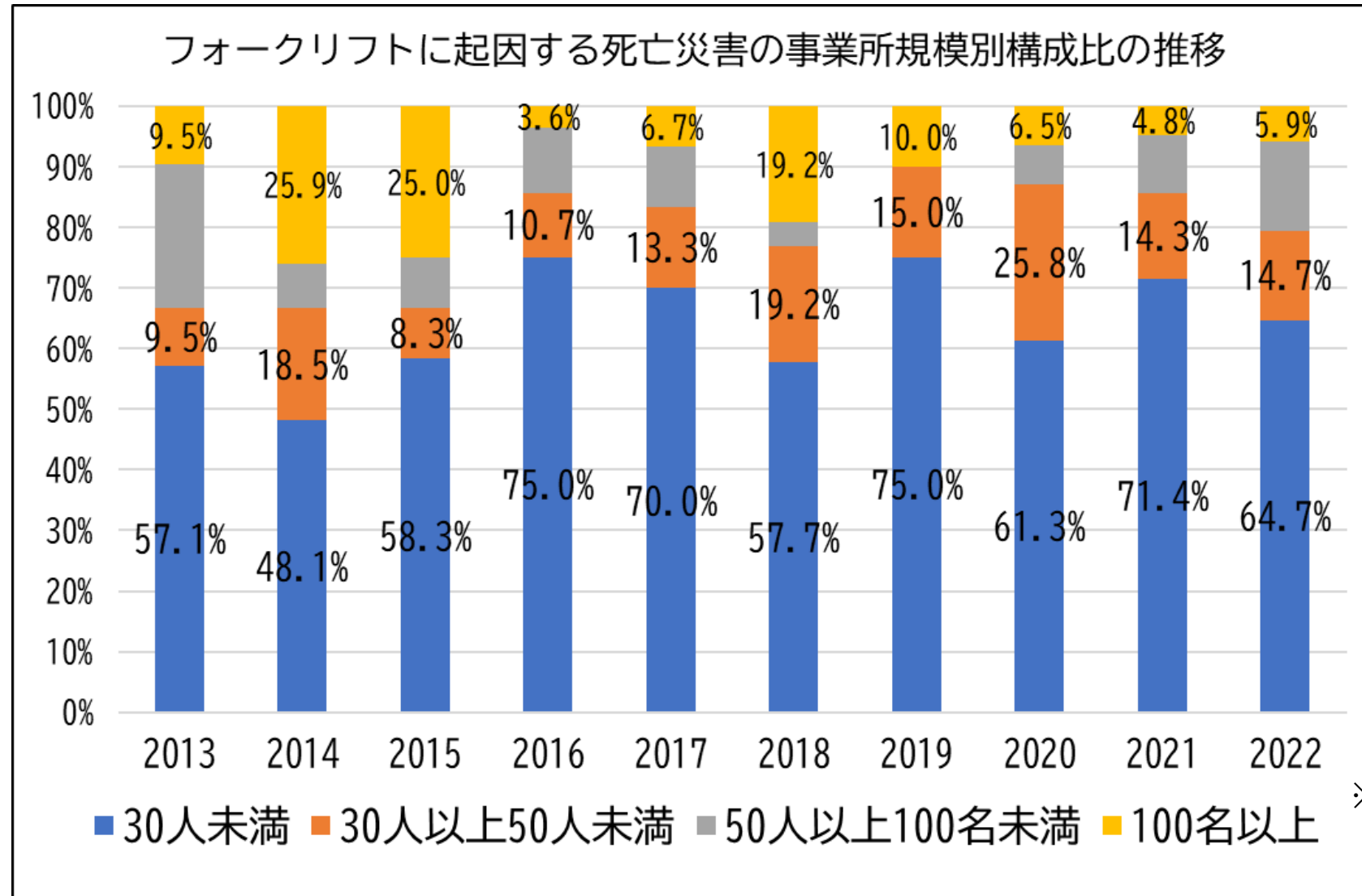
# 8.発生時間別の死亡災害の傾向（5年分）

14～16時が最も多く、次いで8～10時が多くなっている



# 9. 事業所規模別の死亡災害の傾向（10年分）

50人未満規模の事業所での死亡災害の発生割合が高まっている。



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 堀野様より、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。