

転倒などによる労働災害を防止するため

# 「転倒等リスク評価セルフチェック票」

を活用しましょう！

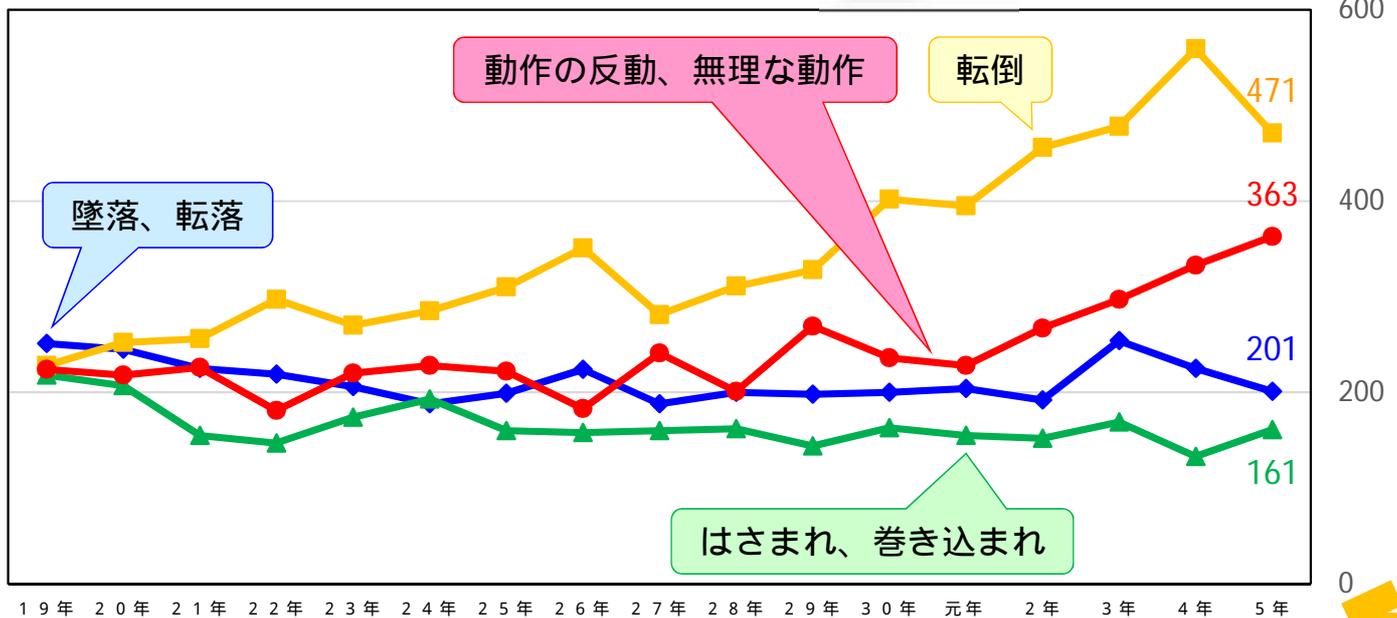
## 「労働者の作業行動に起因する労働災害」が増加

さいたま労働基準監督署の管内では、「転倒」や「動作の反動、無理な動作」による労働災害が多く発生しています。

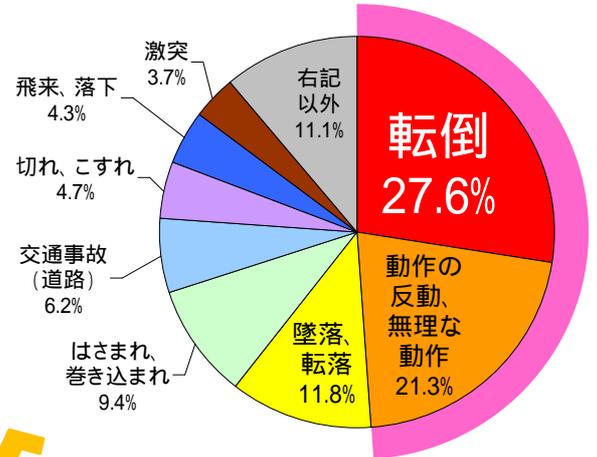
新型コロナウイルス感染症に係る労働災害を除くと、令和5年に発生した休業4日以上労働災害は1,708件です。そのうち「転倒」による災害は471件、「動作の反動、無理な動作」による災害は363件発生しており、この2種で全体の48.8%を占めています。

このような「労働者の作業行動に起因する労働災害」を防止するための取組みを行うことが重要となっています。

### （主要な事故の型別の死傷者数の推移）



（事故の型別の割合）



## 「転倒等リスク評価セルフチェック票」とは

「転倒等リスク評価セルフチェック票」は、「高齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン」（エイジフレンドリーガイドライン）に添付されたもので、実際に計測した身体機能と身体機能に対する意識の数値化等を行い、自らの転倒等のリスクを認識することが可能なものとなっています。

「転倒」等による労働災害防止の取組みの一つとして、皆さまの事業場でもご活用いただきますようお願いいたします。



さいたま労働基準監督署 TEL 048-600-4820（安全衛生課）

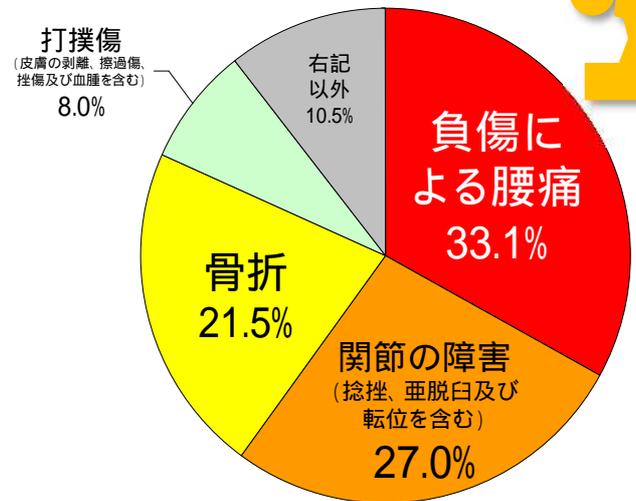
## 「動作の反動、無理な動作」による腰痛が多発

さいたま労働基準監督署の管内では「負傷による腰痛」が多く発生しています。

傷病性質別に見ると、令和5年に発生した「動作の反動、無理な動作」による労働災害363件のうち、120件が「負傷による腰痛」であり、約3割を占めています。

また、令和5年には「負傷による腰痛」と「負傷に起因しない腰部に過度の負担のかかる業務による腰痛」が合わせて127件発生しています。

(「動作の反動、無理な動作」による災害の傷病性質別の割合)



## 腰痛による労働災害の例

業種	年代	発生状況
保健衛生業	50代	入居者の車椅子への移乗介助を行っていたとき、腰を痛めた。 (休業見込み3ヶ月)
商業	20代	缶ビールのケースを移動させるため、持ち上げたとき、腰を痛めた。 (休業見込み2ヶ月)
製造業	30代	荷物を台車に載せる作業を行っていたとき、腰を痛めた。 (休業見込み2ヶ月)

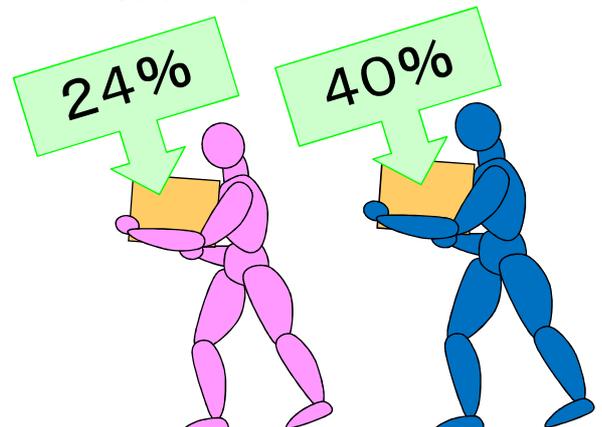
## 「職場における腰痛予防対策指針」をご活用ください

平成25年6月に改訂された「職場における腰痛予防対策指針」では、一般的な腰痛の予防対策について示しているほか、腰痛の発生が比較的多い次の5つの作業について、それぞれの予防対策を示しています。

重量物取扱い作業      立ち作業      座り作業  
 福祉・医療分野等における介護・看護作業      車両運転等の作業

上記では、人力による重量物の取扱いについて、次の事項等が示されています。

満18歳以上の男子労働者が人力のみにより取り扱う物の重量は、体重のおおむね40%以下となるように努めること。  
 満18歳以上の女子労働者では、さらに男性が取り扱うことのできる重量の60% (体重の24%) 位までとすること。



厚生労働省のホームページには「腰痛予防対策」のページに、一般的な腰痛予防対策に関する好事例集、教材等が掲載されているほか、保健衛生業向け、陸上貨物運送事業向けのページが用意されています。

(令和6年4月作成)

## 転倒等リスク評価セルフチェック票

### I 身体機能計測結果

#### ① 2ステップテスト (歩行能力・筋力)

あなたの結果は  cm /  cm (身長) =

下の評価表に当てはめると →  評価

評価表	1	2	3	4	5
結果/ 身長	~1.24	1.25 ~1.38	1.39 ~1.46	1.47 ~1.65	1.66~



#### ② 座位ステッピングテスト (敏捷性)

あなたの結果は  回 / 20秒

下の評価表に当てはめると →  評価

評価表	1	2	3	4	5
(回)	~24	25 ~28	29 ~43	44 ~47	48~



#### ③ ファンクショナルリーチ (動的バランス)

あなたの結果は  cm

下の評価表に当てはめると →  評価

評価表	1	2	3	4	5
(cm)	~19	20 ~29	30 ~35	36 ~39	40~



#### ④ 閉眼片足立ち (静的バランス)

あなたの結果は  秒

下の評価表に当てはめると →  評価

評価表	1	2	3	4	5
(秒)	~7	7.1 ~17	17.1 ~55	55.1 ~90	90.1~

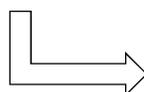


#### ⑤ 開眼片足立ち (静的バランス)

あなたの結果は  秒

下の評価表に当てはめると →  評価

評価表	1	2	3	4	5
(秒)	~15	15.1 ~30	30.1 ~84	84.1 ~120	120.1 ~



身体機能計測の評価数字を  
Ⅲのレーダーチャートに黒字で記入

## II 質問票（身体的特性）

質問内容	あなたの回答NOは	合算	評価	評価
1. 人ごみの中、正面から来る人にぶつからず、よけて歩けますか		点	下記の評価表であなたの評価は	① 歩行能力 筋力
2. 同年代に比べて体力に自信はありますか				
3. 突発的な事態に対する体の反応は素早い方 と思いますか		点	下記の評価表であなたの評価は	② 敏捷性
4. 歩行中、小さい段差に足を引っかけたとき、すぐに次の足が出るとおもいますか				
5. 片足で立ったまま靴下を履くことができると 思いますか		点	下記の評価表であなたの評価は	③ 動的バラン ス
6. 一直線に引いたラインの上を、継ぎ足歩行で 簡単に歩くことができるとおもいますか				
7. 目を閉じて片足でどのくらい立つ自信があり ますか				④ 静的バラン ス（閉眼）
8. 電車に乗って、つり革につかまらずどのくらい 立っていられると思いますか		点	下記の評価表であなたの評価は	⑤ 静的バラン ス（開眼）
9. 目を開けて片足でどのくらい立つ自信があり ますか				

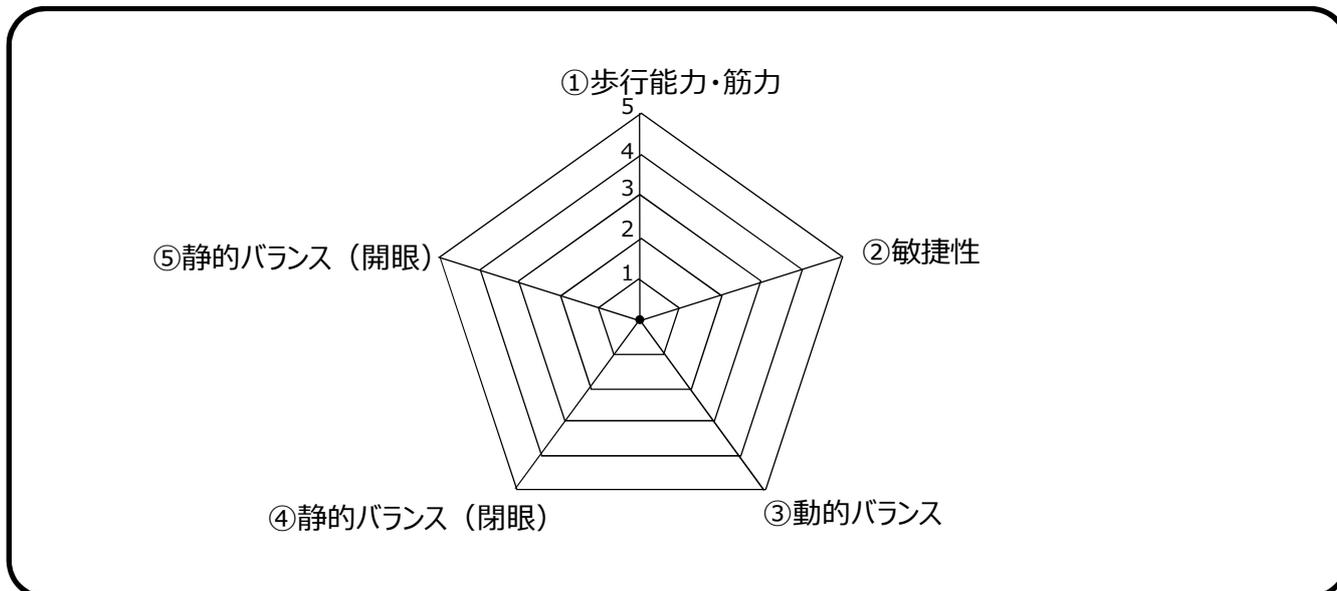
それぞれの評価結果をⅢの  
リーダーチャートに赤字で記入

合計点数	評価表
2～3	1
4～5	2
6～7	3
8～9	4
10	5

質問内容	回答No.
1. 人ごみの中、正面から来る人にぶつからず、よけて歩けますか	① 自信がない ② あまり自信がない ③ 人並み程度 ④ 少し自信がある ⑤ 自信がある
2. 同年代に比べて体力に自信はありますか	① 自信がない ② あまり自信がない ③ 人並み程度 ④ やや自信がある ⑤ 自信がある
3. 突発的な事態に対する体の反応は素早い方 と思いますか	① 素早くないと思う ② あまり素早くない方と思う ③ 普通 ④ やや素早い方と思う ⑤ 素早い方と思う
4. 歩行中、小さい段差に足を引っ掛けたとき、 すぐに次の足が出るとおもいますか	① 自信がない ② あまり自信がない ③ 少し自信がある ④ かなり自信がある ⑤ とても自信がある
5. 片足で立ったまま靴下を履くことができると 思いますか	① できないと思う ② 最近やってないができないと思う ③ 最近やってないが何 回かに1回はできると思う ④ 最近やってないができると思う ⑤ できると思う
6. 一直線に引いたラインの上を、継ぎ足歩行 （後ろ足のかかとを前脚のつま先に付けるように 歩く）で簡単に歩くことができるとおもいますか	① 継ぎ足歩行ができない ② 継ぎ足歩行はできるがラインからずれる ③ ゆっくりであればできる ④ 普通にできる ⑤ 簡単にできる
7. 目を閉じて片足でどのくらい立つ自信があり ますか	① 10秒以内 ② 20秒程度 ③ 40秒程度 ④ 1分程度 ⑤ それ以上
8. 電車に乗って、つり革につかまらずどのくらい 立っていられると思いますか	① 10秒以内 ② 30秒程度 ③ 1分程度 ④ 2分程度 ⑤ 3分以上
9. 目を開けて片足でどのくらい立つ自信があり ますか	① 15秒以内 ② 30秒程度 ③ 1分程度 ④ 1分30秒程度 ⑤ 2分以上

### Ⅲ レーダーチャート

- 1、2ページの評価結果を転記し線で結びます  
(Ⅰの身体機能計測結果を黒字、Ⅱの質問票(身体的特性)は赤字で記入)



#### チェック項目

##### 1 身体機能計測(黒枠)の大きさをチェック

身体機能計測結果を示しています。黒枠の大きさが大きい方が、転倒などの災害リスクが低いといえます。黒枠が小さい、特に2以下の数値がある場合は、その項目での転倒などのリスクが高く注意が必要といえます。

##### 2 身体機能に対する意識(赤枠)の大きさをチェック

身体機能に対する自己認識を示しています。実際の身体機能(黒枠)と意識(赤枠)が近いほど、自らの身体能力を的確に把握しているといえます。

##### 3 黒枠と赤枠の大きさをチェック

###### (1)「黒枠 ≥ 赤枠」の場合

それぞれの枠の大きさを比較し、黒枠が大きいもしくは同じ大きさの場合は、身体機能レベルを自分で把握しており、とっさの行動を起こした際に、身体が思いどおりに反応すると考えられます。

###### (2)「黒枠 < 赤枠」の場合

それぞれの枠の大きさを比較し、赤枠が大きい場合は、身体機能が自分で考えている以上に衰えている状態です。とっさの行動を起こした際など、身体が思いどおりに反応しない場合があります。枠の大きさの差が大きいほど、実際の身体機能と意識の差が大きいことになり、より注意が必要といえます。

詳細はホームページ参照 <https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/101006-1.html>

転倒等は筋力、バランス能力、敏捷性の低下等により起きやすくなると考えられます。この調査は転倒や転落等の災害リスクに重点を置き、それらに関連する身体機能及び身体機能に対する認識等から自らの転倒等の災害リスクを認識し、労働災害の防止に役立てるものです。

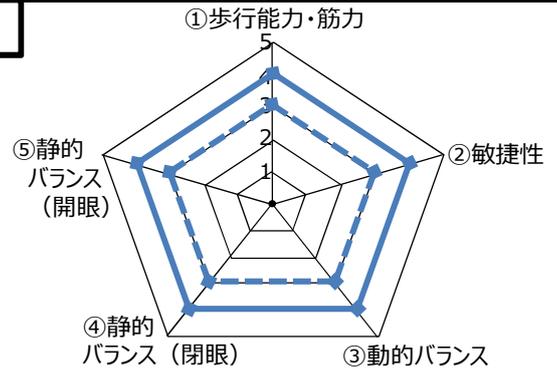
## レーダーチャートの典型的なパターン

### パターン1 身体機能計測結果 > 質問票回答結果

あなたの身体機能（太線）は、自己認識（点線）よりも高い状態にあります。このことから、比較的自分の体力について慎重に評価する傾向にあるといえます。生活習慣や加齢により急激に能力が下がる項目もありますので、今後も過信することなく、体力の維持向上に努めましょう。

一方、太線が点線より大きくても全体的に枠が小さい場合（特に2以下）は、すでに身体機能面で転倒等のリスクが高いといえます。筋力やバランス能力の向上、整理整頓や転倒・転落しやすい箇所の削減に努めてください。

また、職場の整理整頓がなされていない場合などには転倒等リスクが高まる場合がありますので注意しましょう。

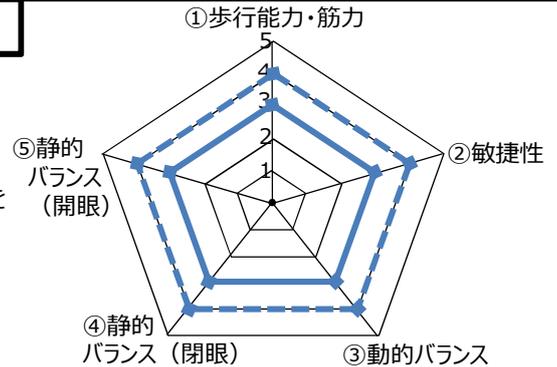


### パターン2 身体機能計測結果 < 質問票回答結果

あなたの身体機能（太線）は、自己認識（点線）よりも低い状態にあります。このことから、実際よりも自分の体力を高く評価している傾向にあり、自分で考えている以上にからだに反応していない場合があります。

体力の維持向上を図り、自己認識まで体力を向上させる一方、体力等の衰えによる転倒等のリスクがあることを認識してください。日頃から、急な動作を避け、足元や周辺の安全を確認しながら行動するようにしましょう。

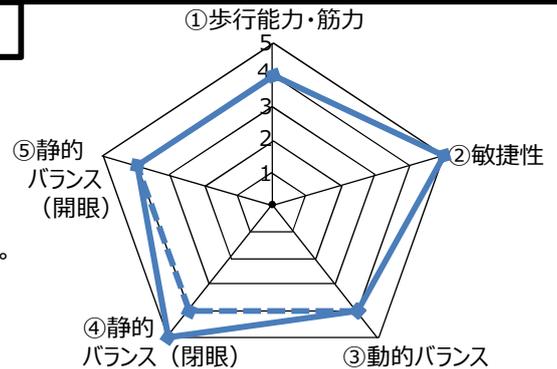
また、枠の大きさが異なるほど、身体機能と自己認識の差が大きいことを示しており、さらに、太線が小さい場合（特に2以下）はすでに身体機能面で転倒等のリスクが高いことが考えられます。筋力やバランス能力等の向上に努めてください。



### パターン3 身体機能計測結果 ≒ 質問票回答結果（枠が大きい）

あなたの身体機能（太線）とそれに対する自己認識（点線）は同じくらいで、どちらも高い傾向にあります。このことから、転倒等リスクから見た身体機能は現時点で問題はなく、同様に自分でもそれを認識しているといえます。

現在は良い状態にありますが、加齢や生活習慣の変化により身体能力が急激に低下し、転倒等リスクが高まる場合もありますので、日頃から、転倒等に対するリスクを認識するとともに、引き続き体力の維持向上に努めてください。

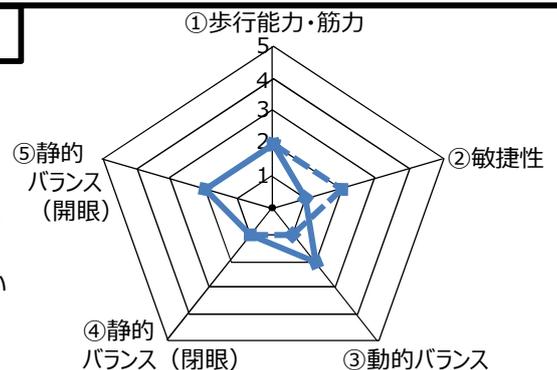


### パターン4 身体機能計測結果 ≒ 質問票回答結果（枠が小さい）

あなたの身体機能（太線）とそれに対する自己認識（点線）は同じくらいで、身体機能と認識の差は小さいですが、身体機能・認識とも低い傾向にあります（主に2以下）。

このことから、転倒等リスクからみて身体機能に不安を持っており、そのことを自分でも認識しているといえます。日頃から、体力の向上等により身体面での転倒等のリスクを減らし、全体的に枠が大きくなるように努めてください。

また、すぐに転倒リスクを減らすため、職場の整理整頓や転倒・転落しやすい箇所の改善等を行ってください。



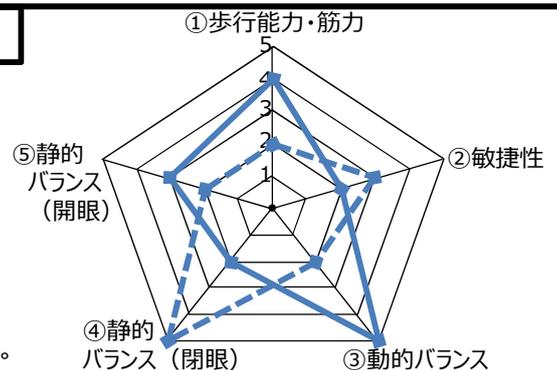
### パターン5 項目により逆転している

あなたは、計測項目によって、身体機能（太線）の方が高い場合と自己認識（点線）の方が高い場合が混在しています。

このことから、それぞれの体力要素について、実際より高く自己評価している場合と慎重に評価している場合があるといえます。

転倒等リスクからみた場合、特に自己認識に比べ、身体機能が低い項目（太線が小さい項目）が問題となります。身体機能の向上により太線の方が大きくなるよう努めてください。

また、身体機能と認識にばらつきがあるため、思わぬところで転倒や転落する可能性がありますので、転倒・転落しやすい箇所の改善等を行ってください。



# 交通労働災害を防止するために



## 埼玉県交通労働災害の現状

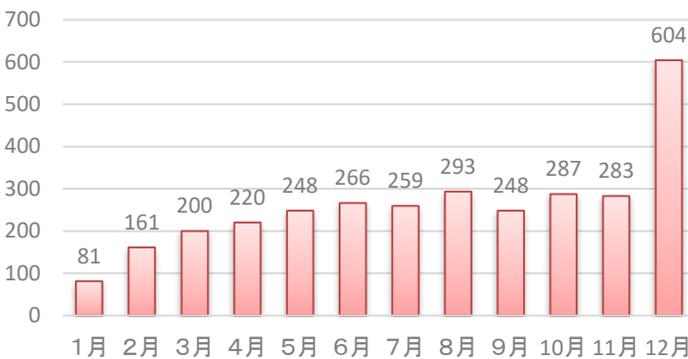
埼玉県では、令和6年までの10年間に、**交通労働災害**によって**60人**が亡くなっており、死亡災害全体の**21%**を占め、「墜落、転落(26%)」に次いで**死亡原因の第2位**となっています。

交通死亡災害は、**12月に多く発生**しています。

交通労働災害は、自動車運転を主たる業務とする**職業ドライバー以外でも多く発生**しています。

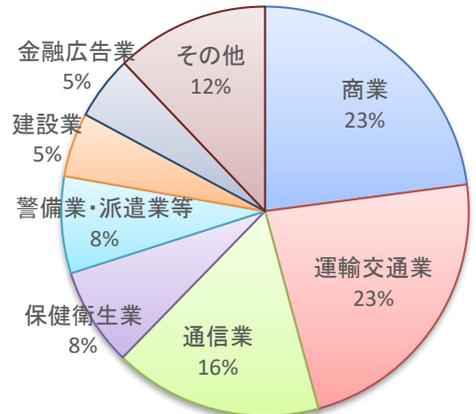
すべての業種で交通労働災害防止に取り組むことが必要です。

月別発生件数



死亡事故の原因はどこに？	件数
被災者側の過失が大きいもの	27
相手方の過失が大きいもの	16
双方に同程度の過失があるもの	3
事故原因不明	5
その他（被災者側の単独事故）	9

交通労働災害の業種別割合



死亡災害発生時の状況

被災者	相手方	状況	件数
被災者	相手方	トラック・バス（同乗含む）	24
		原付・バイク	14
		乗用車（同乗含む）	9
		路上作業中	6
		作業用車両	3
		徒歩	2
		自転車	2
相手方	相手方	トラック・バス	26
		乗用車	13
		作業用車両	7
		トレーラー	4
		不明	1
		なし（単独事故）	9

### 【死亡災害事例】

CASE 1 新聞配達中のバイクが、**一時停止をせず**に信号機のない交差点に進入、右側から走行してきた乗用車にはねられた。

CASE 2 高速道路の I C 進入路を走行中のトラックが、**速度超過**のためカーブを曲がり切れず、側壁に激突した。

CASE 3 **前方不注視**により、交差点で信号待ちをしていたトラックに気付くのが遅れ、ブレーキも間に合わず追突した。

## 労働時間の適正管理

# NO! 過重労働!

労働時間を適正に管理することは、労務管理の基本中の基本であるとともに、長時間労働などに起因する脳・心疾患や精神障害などの**重大な労働災害を防止するために**必要です。

疲労による居眠り事故などの交通労働災害を防止するため、労働基準関係法令を守り、適正な走行計画によって、運転者の十分な睡眠時間に配慮した労働時間の管理をしましょう。



### ☆法定労働時間と法定休日

労働基準法において、労働時間と休日は次のように定められています。

法定労働時間	1週	40時間	(1日あたり8時間)
法定休日	1週	1日	(または 4週4日)

### ☆時間外労働の上限規制を守りましょう

時間外労働、休日労働を行わせる場合には、「**時間外労働・休日労働に関する協定**」(36協定)を締結し、これを所轄労働基準監督署長に届け出るなど一定の手続きが必要です。

時間外労働時間等については、以下のとおり上限が定められています。

- ・ 時間外労働の上限 原則 **月45時間 年360時間**  
(1年単位の変形労働時間制の場合 **月42時間 年320時間**)
- ・ 臨時的な特別の事情があって労使が合意した場合でも、以下を守らなければなりません。
  - ・ **時間外労働 年720時間以内**
  - ・ **時間外労働と休日労働の合計 月100時間未満**
  - ・ **時間外労働と休日労働の合計 複数月平均80時間以内**
  - ・ **時間外労働が月の限度時間を超えることができる月数 年6か月以内**

### ☆労働時間を適正に把握しましょう

労働時間はタイムカードの記録やパソコンの使用時間の記録など、客観的な方法で把握しましょう。労働時間の把握は、管理監督者を含めた**すべての労働者に義務付け**られています。

過労運転は、**道路交通法**で禁止されています。

★ 道路交通法66条  
過労により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を**運転してはならない**。

★ 道路交通法75条  
自動車の運行を管理する者は、運転する者に対し、過労により正常な運転ができないおそれがある状態で**運転することを命じたり、運転することを容認してはならない**。

3年以下の懲役または50万円以下の罰金



## 適正な走行計画の作成

### (1) 走行計画の作成

**走行計画を作成**し、運転者に適切な指示をしましょう。

- ◆ 往復の所要時間（休憩時間を含む）を予測し、出発・帰着時刻を設定
  - ◆ 走行時に注意を要する箇所等を確認し、安全で合理的な走行ルートを設定
  - ◆ 荷役作業がある場合、その作業の内容と所要時間も想定
- ☆ 運行記録計(タコグラフ)を活用して乗務状況を把握しましょう。
- ☆ 計画どおり走行できない場合は、原因を把握し、計画を見直しましょう。

### (2) 交通安全情報マップ（ヒヤリマップ）の作成・活用

事業場の周辺やよく使う経路の危険箇所を洗い出し、

**「交通安全情報マップ（ヒヤリマップ）」**を作成して、社内で情報を共有しましょう。

マップは定期的にアップデートしましょう。



## 交通安全教育の実施

### (1) 雇入れ時の教育

交通法規、関係法令などの遵守、睡眠時間の確保、飲酒による運転への影響、睡眠時無呼吸症候群の適切な治療、体調の維持の必要性について教育を行いましょう。

運転業務を行う部署に配属された労働者に対しては、必要に応じて、ベテランが添乗し、実地の指導をしましょう。

### (2) 日常の教育

関係法令の遵守、交通事故発生情報、安全走行に必要な情報に関する事項、交通安全情報マップ（交通ヒヤリマップ）などについて、**定期的に教育**を行いましょう。

イラストや写真などを使って、危険を察知する能力を身につけさせる**交通危険予知訓練**を実施しましょう。



### (3) 交通安全に対する意識の高揚

ポスターの掲示、交通安全標語の募集、優良運転者の表彰・公表、交通労働災害防止大会の開催等により、交通労働災害防止に対する意識の高揚を図りましょう。

運転適性に応じた一定の教育指導を受けた者、認定試験に合格した者等に対して、運転業務を認める**「運転者認定制度」**を導入しましょう。

## 心とからだの健康管理

### (1) 健康診断

1年に1回（深夜業従事者は6か月に1回）、**一般健康診断を必ず実施**しましょう。

健診の結果、「要精密検査」や「要治療」等の指示があった場合は放置せず、指示を確実に実行しましょう。



### (2) ストレスチェック

1年に1回、**ストレスチェックを実施**し、心にかかる負荷の状態を自身で確認しましょう。

### (3) 健診・ストレスチェック後の措置

健康診断やストレスチェックを行った後は、必要に応じて医師による面接指導等を行うとともに、労働時間の短縮等の適切な就業上の措置を講じましょう。



## 運転する際に留意すること

### (1) 乗車前点呼

乗車前に点呼を行って、運転者の健康状態を確認し、睡眠不足や体調不良などで**正常な運転が困難と思われる場合は、運転業務に就かせない**など、必要な対策を取りましょう。

### (2) 乗車前点検

乗車前に必要な点検をして、異常があった場合は、直ちに補修などの措置をとりましょう。

### (3) 気象情報・交通情報の確認

出発前に必ず気象情報や交通情報を確認しましょう。台風や大雪などの悪天候が予想される場合は、計画の変更など必要な指示を出し、運転者の安全を確保しましょう。

### 【長時間の運転は控えましょう】（参考）

職業ドライバーに適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」では、**1日の運転時間は9時間以内**、休憩なしでの**連続運転時間は4時間以内**と定められています。

遠方への出張の際には、ドライバーを2名体制とする、途中でこまめに休憩をとるなど、長時間運転をしないよう心がけましょう。

肩、腕及び腰部のストレッチなどにより、運転時の疲労回復に努めましょう。