

自動車整備作業中の事故防止について

厚生労働省ホームページ「職場のあんぜんサイト」に、全産業で発生した労働災害について労働災害統計・災害事例が掲載されており、日整連では、自動車整備業における直近 10 年間の統計を抽出し、取りまとめたので、整備作業における事故防止対策の参考資料としてご活用ください。

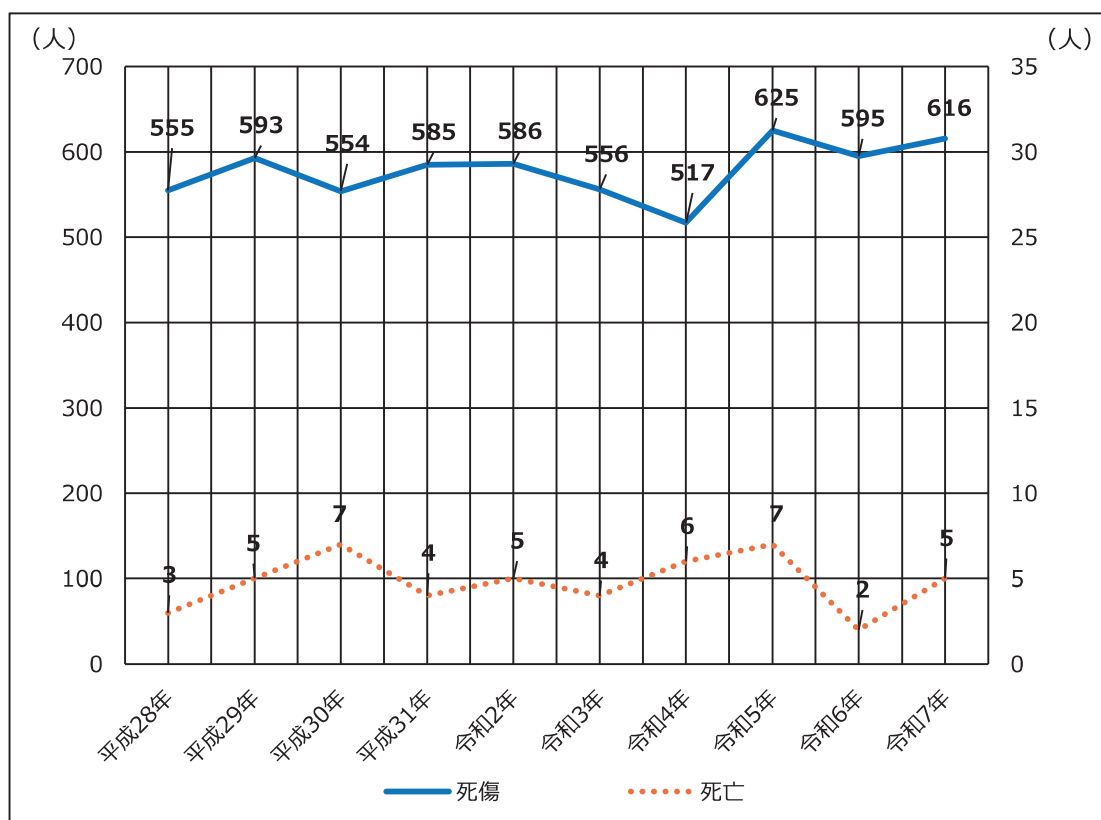
1. 自動車整備業の労働災害の状況

自動車整備業における直近 10 年間の労働災害事故の状況はグラフ 1 のとおりです。

死傷者数の推移について、令和 7 年の死傷者数は 616 名で、前年より 21 名増加しており、直近 10 年間の中でも高い水準となっています。

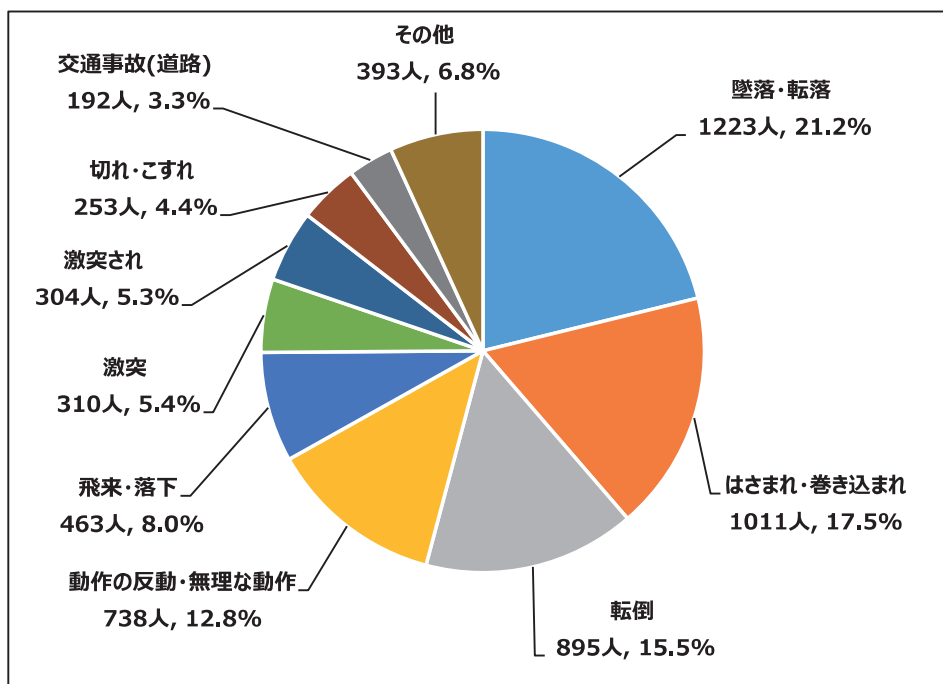
また、死亡者数の推移について、令和 7 年は 5 名の死亡者が発生しており、前年より 3 名増加している状況です。

グラフ1: 自動車整備業の労働災害事故による死傷者数及び死亡者数の推移



グラフ 2 は、平成 28 年から令和 7 年における労働災害死傷事故を事故型別の割合で表したものです。

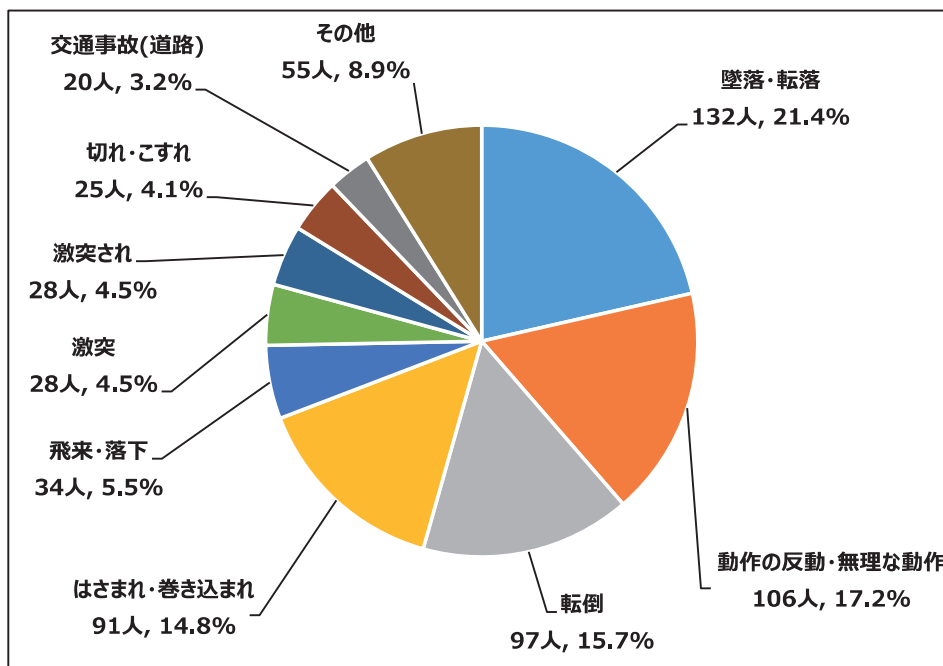
グラフ 2: 事故型別 死傷事故発生割合(平成 28 年～令和 7 年)



グラフ 3 は令和 7 年の労働災害死傷事故をグラフ 2 と同様に事故型別の割合で示したものです。

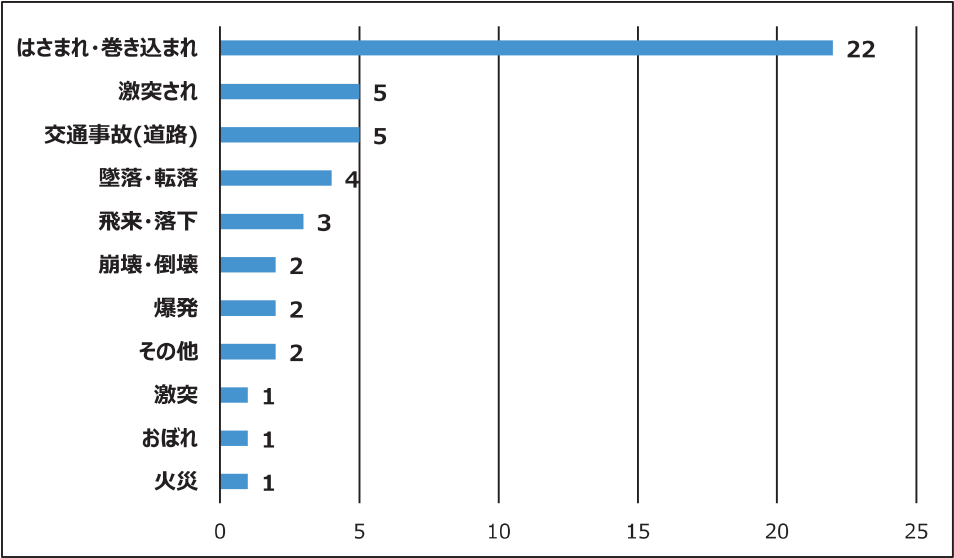
これらから、両グラフとも事故割合で上位となる事故型が同様であることから、毎年、類似した状況において労働災害死傷事故が発生していると推測されます。

グラフ 3: 事故型別 死傷事故発生割合(令和 7 年)



グラフ 4 は、平成 28 年～令和 7 年の死亡者数を事故型別に発生割合の多い物の順に棒グラフにしたもので、「はさまれ、巻き込まれ」の割合が一番多く、毎年複数の方が亡くなられています。

グラフ 4:事故型別 死亡者数(平成 28 年～令和 7 年)

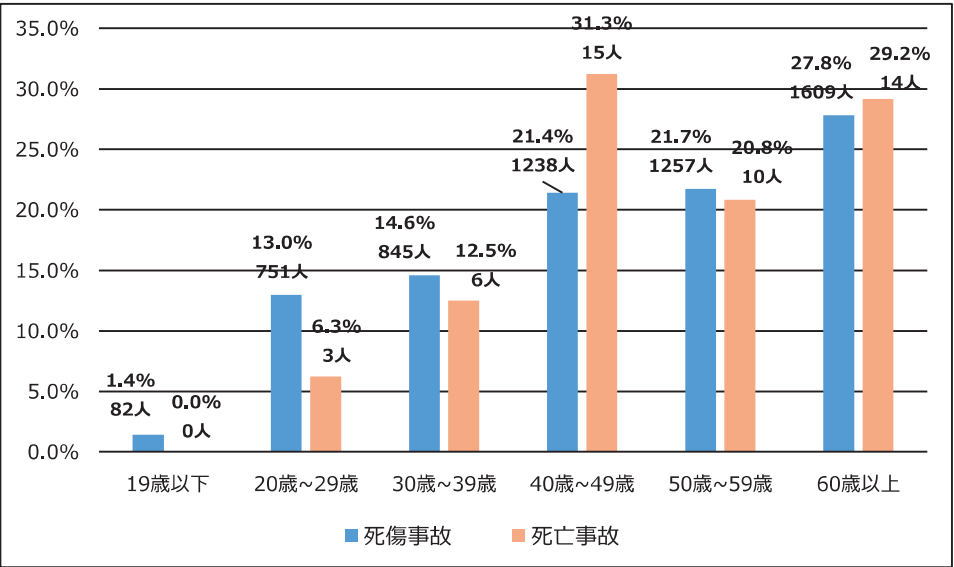


グラフ 5 は、死傷者数及び死亡者数を年齢別に表したものです。

昨年までの統計と同様、40 歳代の死亡者数割合が最大となっておりますが、令和 7 年に 40 歳代の死亡事故は発生しておりません。

一方で、令和 7 年において、50 歳代及び 60 歳代において各 2 名ずつの死亡事故が発生していることから、昨年の統計と比較すると、当該年代の死亡者数割合が増えております。

グラフ 5:年代別 死傷者・死亡者数割合(平成 28 年～令和 7 年)



参考 自動車整備業の労働災害事例について

「職場のあんぜんサイト」では、各業種別の死傷及び死亡事故の詳細状況が年別に公開されています。

貴社における整備作業中の事故防止促進を図る際のご参考としていただきますようよろしくお願いいたします。

<死傷災害(死亡・休業4日以上)データベース>

平成18年から令和3年までに発生した休業4日以上労働災害のうち、災害発生年ごとにおよそ1/4を無作為抽出した個別事例について、労働者死傷病報告に記載された災害の状況や発生時間、事業場の規模に加えて、業種、起因物、事故の型等の各種情報を月毎にまとめた Excel ファイルが掲載されています。

※全業種が掲載されているため、ダウンロード後、「業種(小分類)」の「分類名」で、フィルターを設定し、「**自動車整備業**」を選択してご覧ください。

※令和3年以降の事例の掲載については未定です。

リンク: 死傷災害(死亡・休業4日以上)データベース

https://anzeninfo.mhlw.go.jp/anzen_pgm/SHISYO_FND.html

<死亡災害データベース>

平成3年から令和5年までに発生した死亡災害の個別事例全数について、発生した災害の状況や発生時間、事業場の規模に加えて、業種、起因物、事故の型等の各種情報を年毎にまとめた Excel ファイルが掲載されています。

※全業種が掲載されているため、ダウンロード後、「業種(小分類)」の「分類名」で、フィルターを設定し、「**自動車整備業**」を選択してご覧ください。

※令和5年以降の事例の掲載については未定です。

リンク: 死亡災害データベース

https://anzeninfo.mhlw.go.jp/anzen_pg/SIB_FND.html

2. 独立行政法人自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会の検査場での事故

自動車整備事業場での事故のみならず、自動車技術総合機構(以下、「自動車機構」という)及び軽自動車検査協会(以下、「軽検協」という)の検査場においても、車両の運転操作を誤ったことなどによる事故が発生しています。

令和7年度、自動車機構の検査場では、受検者起因の事故が 86 件発生し、軽検協の検査場では、同様の事故が 49 件発生しました。

自動車機構の検査場で発生した事故については、原因の約7割がコース左右への寄り過ぎによる接触・脱輪等の運転操作ミス又はペダル踏み間違いやD・Rレンジ降車による暴走となっています。

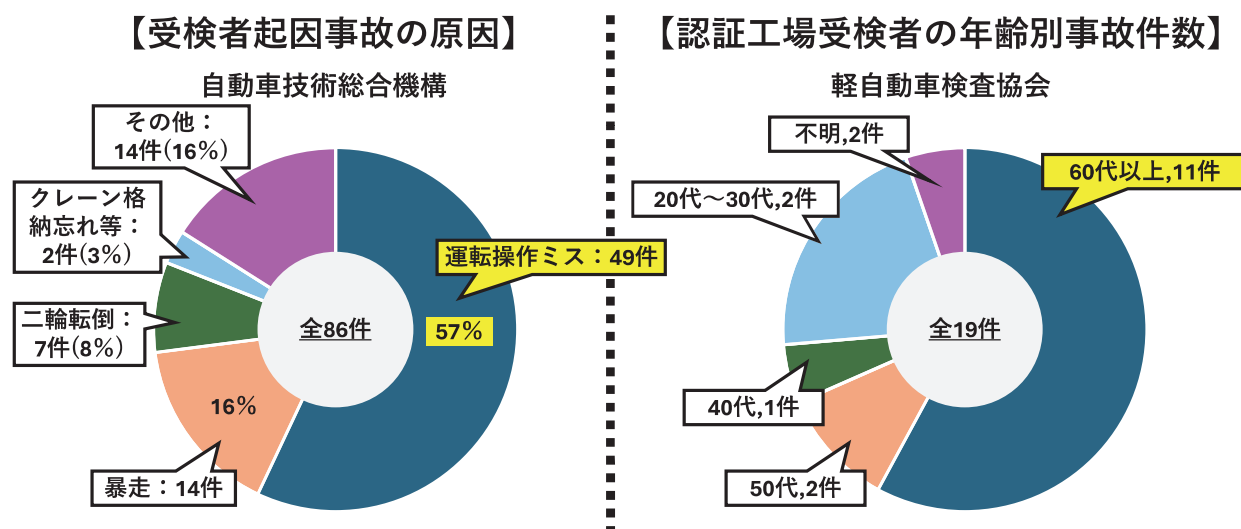
軽検協の検査場で発生した事故についても、受検者の確認不足や不注意、車両の操作ミスによるものが多く、認証工場の受検者による事故 19 件のうち、60 代以上の方による事故件数は 11 件で最も多くなっています。

検査場で事故を起こすと、お客様から預かった車両だけではなく、他の受検者や受検車両、さらには検査場の職員や施設に被害を及ぼす可能性があります。また、受検者自身が負傷することもあります。

事故発生により検査コースの閉鎖にも繋がりがねないため、検査場の職員や他の受検者の皆様にもご迷惑をおかけすることになります。

特に暴走事故は被害が甚大になる傾向があり、ヘッドライトテスト損傷事故の場合、受検者が 1,000 万円を超える修理費用を負担したケースもあります。

降車時のギア位置や駐車ブレーキの確認を徹底するなど、慣れた検査場でも油断することなく、くれぐれも慎重に受検するようお願いします。



検査場での事故事例

【自動車技術総合機構】

運転操作ミスによる事故①



【概要】

検査コースへ後退して入場しようとしたところ、外壁等と車両の距離の確認不足であったことや、窓を閉めており誘導者の声が聞こえなかったことにより、外壁及びシャッターレールへ衝突した。

【被害状況】

■外壁、シャッターレール損傷

運転操作ミスによる事故②



【概要】

下回り検査位置を通過しようとした際、徐行せず、右側に寄った状態のまま進入（右側に寄っていたことに気づかなかった。）したため、左側前後輪ともに開口部に脱輪した。

【被害状況】

■車両左側面損傷

留意点

検査コースで後退等する場合には、誘導員の指示をしっかりと聞く等、周辺をよく確認してください。

また、下回りピットを通過する際は、徐行で通過するとともに、左右の車輪が適正な場所を走行しているか、ご確認をお願いいたします。

暴走事故①



【概要】

ヘッドライトの検査中、窓から乗り出して床のラインだけを見ており、前方を見ていなかったため、車両が前進し、ヘッドライトテスト台へ衝突した。

【被害状況】

- ヘッドライトテスト台損傷
- 車両前部損傷

留意点

車両を移動させる際は、必ず進行方向（前方）も注視し、テスト台や周囲の設備・人員との安全な距離を目視で確認しながら車両の操作をお願いいたします。

暴走事故②



【概要】

スピード申告スイッチを取ろうとDレンジのまま降車したため、車両が発進してしまい、無人のまま暴走し、前方の車両に衝突した。

【被害状況】

- 第一当事者：車両前部損傷
- 第二当事者：車両後部損傷

留意点

受検車両の降車時には必ず駐車ブレーキを掛ける、ギア位置は常に確認する等、確実な車両操作をお願いいたします。

暴走事故③



【概要】

機器検査の記録後、運転者席窓から身を乗り出して白線を見ながら前進中、右足がアクセル触れて急加速、ブレーキ操作しようとしたが誤ってアクセルを踏み込みさらに加速し、前方車両に衝突した。

【被害状況】

- 第一当事者：腰の捻挫、額の切傷、両膝打撲、車両前部損傷
- 第二当事者：車両後部損傷

留意点

意図しない急発進により、設備や他車両への衝突につながる危険な事故形態です。検査の際には慌てずに落ち着いた車両操作を心掛けてください。

整備工場において事前にご確認いただきたいもの①

	【概要】 下回り検査を行っている途中でラジエーターホースが劣化しており、破裂し、高温の冷却水が噴出した。
	【被害状況】 ■検査官：顔等に職場復帰まで1か月以上を要する火傷

留意点

ラジエーターホース等に劣化が無いのか、必ず事前にご確認をお願いいたします。

整備工場において事前にご確認いただきたいもの②

	【概要】 受検者が大型バンの荷台後部扉を開けたところ、荷台内部の確認不足により、積載されていた仕切り板、脚立等が落下し、受検者が落下物の下敷きになった。
	【被害状況】 ■頭部打撲、裂傷

留意点

荷台内部に積載物が残っていないか、必ず事前にご確認下さい。

検査場での事故事例 【軽自動車検査協会】

ブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故①



【概要】

BSHテストの検査が終了し、下回り検査を行うため前進したところ、ブレーキとアクセルを踏み間違い、コース外のフェンスに衝突した。

【被害状況】

- フェンス損傷
- 自受検車両損傷

ブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故②



【概要】

外観検査が終了し、排気ガス検査を行うため前進したところ、ブレーキとアクセルを踏み間違い、BSHテストのスピード申告スイッチ支柱に衝突して停止した。

【被害状況】

- スピード申告スイッチ支柱損傷
- 自受検車両損傷

留意点

ブレーキとアクセルの踏み間違いは特に焦りや慌てている状況ではなく、日頃と同じように受検しているにもかかわらず移動させる際に発生していることから、構内の移動を含め移動する際は気を緩めることなく、慎重に確実な操作をお願いします。また、ペダル間に足が挟まり暴走した事例もありましたので、作業靴等の運転についてもご注意くださいようお願いいたします。

検査機器の停止位置ずれによる事故



【概要】

スピード検査実施のためテストに乗り入れたが、BSローラが下がったと同時にテストから前方へ飛び出し、更にスピード検査を行おうとアクセルを踏んだためライトテストに衝突した。

【被害状況】

- ヘッドライトテスト損傷
- 自受検車両損傷

留意点

テストへ乗り入れの際は慌てることなく、確実に車両停止位置へ停止させ、機器のローラが下がると同時に車両が確実に下がったことを確認してから検査機器に従い操作していただきますようお願いいたします。

また、車両が下がらない、検査が始まらない場合は操作を行わずにその場で職員へお尋ねいただきますようお願いいたします。

検査機器進入時の片寄りによる事故



【概要】

BSHテストに進入しようとした際にハンドルを左に切ったため、左前輪がテストのカバーに接触した。

【被害状況】

- テストカバーの損傷
- 自受検車両損傷

留意点

検査機器やリフトへの進入時は自車の位置を把握し、脱輪や検査機器等への接触がないようお願いいたします。また、初めて受検される従業員様がいましたら職員が案内いたしますので、気兼ねなく不慣れである旨を職員へお声がけいただきますようお願いいたします。

駐車ブレーキのかけ忘れによる事故



【概要】

下回り検査時に駐車ブレーキをかけ忘れたため、下回り検査中にハンドルを左右に振ったところ車両が前進し、フロントバンパーが転落防止装置に接触した。

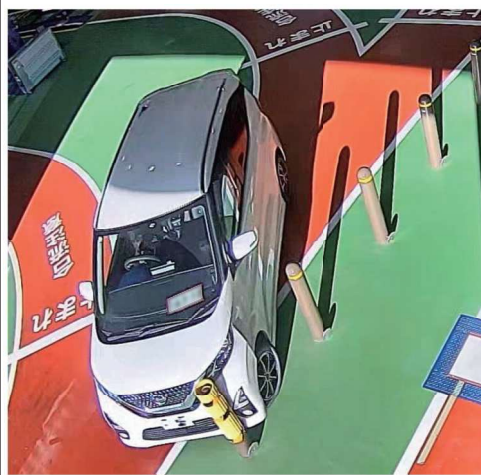
【被害状況】

■自受検車両損傷

留意点

下回り検査に限らず外観検査、排気ガス測定時に降車する際はギアをP又はNにするとともに駐車ブレーキを確実に作動させていただきますようお願いいたします。

退出時の前方不注意による事故



【概要】

検査終了後に検査場から退出していたところ、逆光により目を閉じた際に惰性走行となり、測定場所への突入防止ポールに衝突した。

【被害状況】

■自受検車両損傷

留意点

当該事故以外にも退出する際によそ見をしていたことから見学コースの柵へ衝突した、駐車場にて停車のため後退する際に構内案内看板へ衝突した事故も発生しておりますので、検査終了後も気を緩めることなく、周囲の状況をよく確認し、事故がないよう確実な運転操作をお願いいたします。

整備作業中や検査場等におけるちょっとした油断、不注意、判断ミス等が災害事故を起こす要因となりますので、災害防止のための基本対策等につきましては、「安全整備作業の手びき」をご活用し、職場の安全確保を図るようお願い致します。



「改訂版 安全整備作業の手びき」

(一社) 日本自動車整備振興会連合会・日本自動車整備商工組合連合会

- I 自動車整備業の労働災害の現況
- II 整備作業中における重大事故発生事例
- III 自動車検査場での事故発生事例
- IV 災害防止のための基本対策
- V 安全な整備作業のための留意点
- VI 主な機器の適切な取扱い
- VII 事故防止のための取組み事例
- VIII 不慮の災害に備えた保障制度

自動車整備作業中の事故防止について

厚生労働省ホームページ「職場のあんぜんサイト」に、全産業で発生した労働災害について労働災害統計・災害事例が掲載されており、日整連では、自動車整備業における直近 10 年間の統計を抽出し、取りまとめたので、整備作業における事故防止対策の参考資料としてご活用ください。

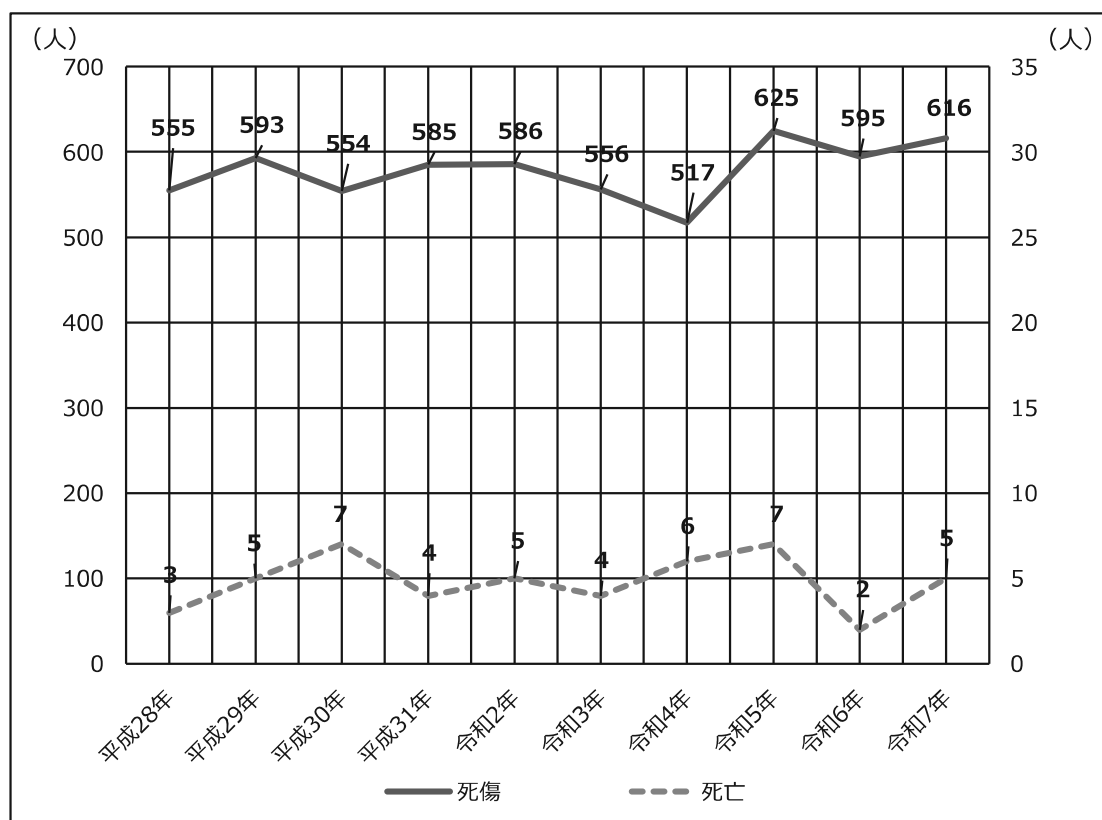
1. 自動車整備業の労働災害の状況

自動車整備業における直近 10 年間の労働災害事故の状況はグラフ 1 のとおりです。

死傷者数の推移について、令和 7 年の死傷者数は 616 名で、前年より 21 名増加しており、直近 10 年間の中でも高い水準となっています。

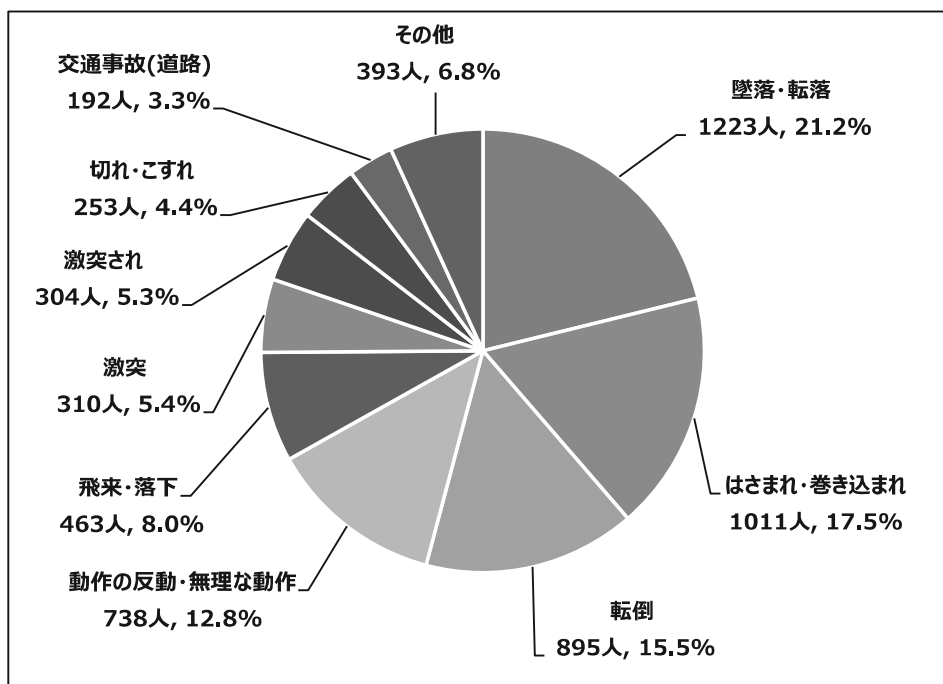
また、死亡者数の推移について、令和 7 年は 5 名の死亡者が発生しており、前年より 3 名増加している状況です。

グラフ1:自動車整備業の労働災害事故による死傷者数及び死亡者数の推移



グラフ 2 は、平成 28 年から令和 7 年における労働災害死傷事故を事故型別の割合で表したものです。

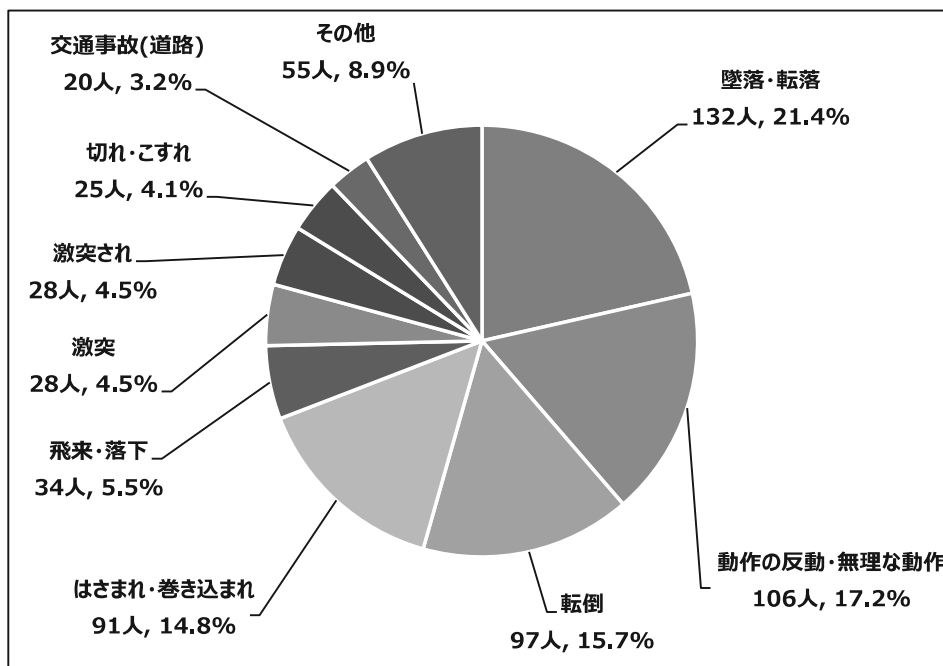
グラフ 2: 事故型別 死傷事故発生割合(平成 28 年～令和 7 年)



グラフ 3 は令和 7 年の労働災害死傷事故をグラフ 2 と同様に事故型別の割合で示したものです。

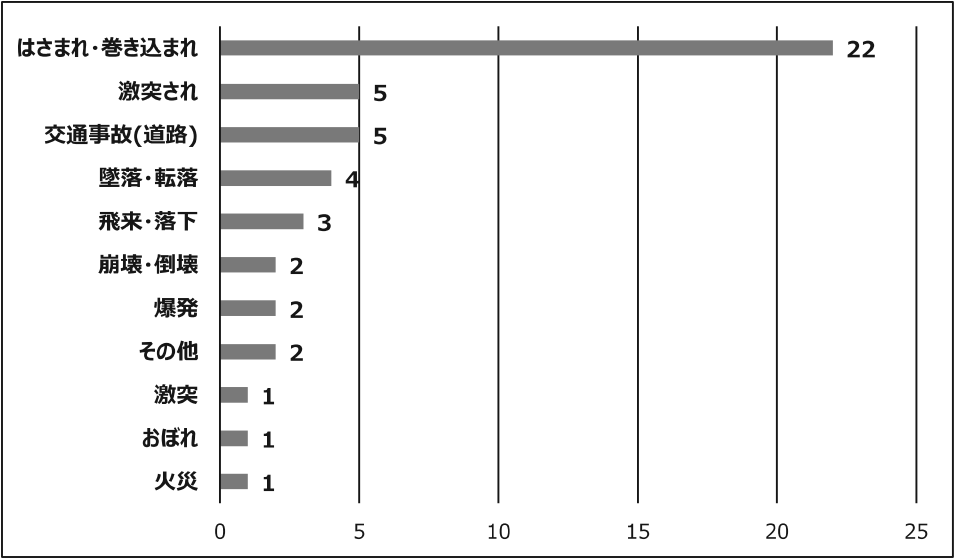
これらから、両グラフとも事故割合で上位となる事故型が同様であることから、毎年、類似した状況において労働災害死傷事故が発生していると推測されます。

グラフ 3: 事故型別 死傷事故発生割合(令和 7 年)



グラフ 4 は、平成 28 年～令和 7 年の死亡者数を事故型別に発生割合の多い物の順に棒グラフにしたもので、「はさまれ、巻き込まれ」の割合が一番多く、毎年複数の方が亡くなられています。

グラフ 4:事故型別 死亡者数(平成 28 年～令和 7 年)

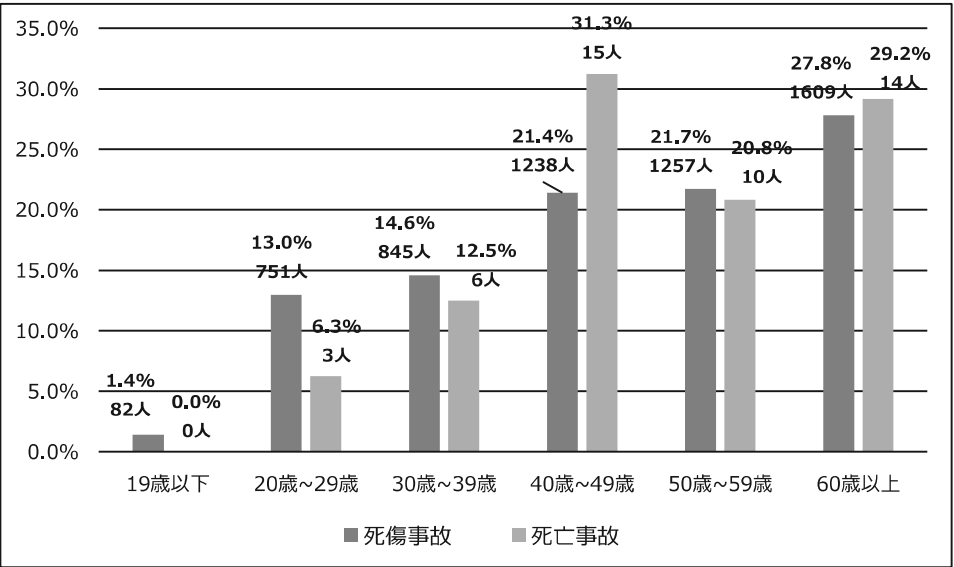


グラフ 5 は、死傷者数及び死亡者数を年齢別に表したものです。

昨年までの統計と同様、40 歳代の死亡者数割合が最大となっておりますが、令和 7 年に 40 歳代の死亡事故は発生しておりません。

一方で、令和 7 年において、50 歳代及び 60 歳代において各 2 名ずつの死亡事故が発生していることから、昨年の統計と比較すると、当該年代の死亡者数割合が増えております。

グラフ 5:年代別 死傷者・死亡者数割合(平成 28 年～令和 7 年)



参考 自動車整備業の労働災害事例について

「職場のあんぜんサイト」では、各業種別の死傷及び死亡事故の詳細状況が年別に公開されています。

貴社における整備作業中の事故防止促進を図る際のご参考としていただきますようよろしくお願いいたします。

<死傷災害(死亡・休業4日以上)データベース>

平成18年から令和3年までに発生した休業4日以上労働災害のうち、災害発生年ごとにおよそ1/4を無作為抽出した個別事例について、労働者死傷病報告に記載された災害の状況や発生時間、事業場の規模に加えて、業種、起因物、事故の型等の各種情報を月毎にまとめた Excel ファイルが掲載されています。

※全業種が掲載されているため、ダウンロード後、「業種(小分類)」の「分類名」で、フィルターを設定し、「**自動車整備業**」を選択してご覧ください。

※令和3年以降の事例の掲載については未定です。

リンク:死傷災害(死亡・休業4日以上)データベース

https://anzeninfo.mhlw.go.jp/anzen_pgm/SHISYO_FND.html

<死亡災害データベース>

平成3年から令和5年までに発生した死亡災害の個別事例全数について、発生した災害の状況や発生時間、事業場の規模に加えて、業種、起因物、事故の型等の各種情報を年毎にまとめた Excel ファイルが掲載されています。

※全業種が掲載されているため、ダウンロード後、「業種(小分類)」の「分類名」で、フィルターを設定し、「**自動車整備業**」を選択してご覧ください。

※令和5年以降の事例の掲載については未定です。

リンク:死亡災害データベース

https://anzeninfo.mhlw.go.jp/anzen_pg/SIB_FND.html

2. 独立行政法人自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会の検査場での事故

自動車整備事業場での事故のみならず、自動車技術総合機構(以下、「自動車機構」という)及び軽自動車検査協会(以下、「軽検協」という)の検査場においても、車両の運転操作を誤ったことなどによる事故が発生しています。

令和7年度、自動車機構の検査場では、受検者起因の事故が 86 件発生し、軽検協の検査場では、同様の事故が 49 件発生しました。

自動車機構の検査場で発生した事故については、原因の約7割がコース左右への寄り過ぎによる接触・脱輪等の運転操作ミス又はペダル踏み間違いやD・Rレンジ降車による暴走となっています。

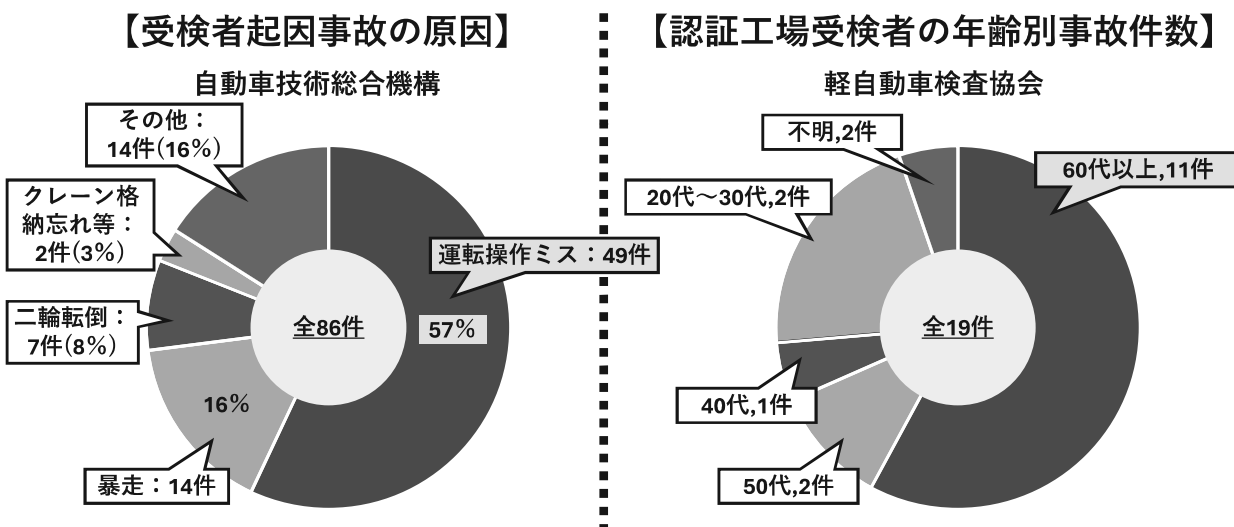
軽検協の検査場で発生した事故についても、受検者の確認不足や不注意、車両の操作ミスによるものが多く、認証工場の受検者による事故 19 件のうち、60 代以上の方による事故件数は 11 件で最も多くなっています。

検査場で事故を起こすと、お客様から預かった車両だけではなく、他の受検者や受検車両、さらには検査場の職員や施設に被害を及ぼす可能性があります。また、受検者自身が負傷することもあります。

事故発生により検査コースの閉鎖にも繋がりがねないため、検査場の職員や他の受検者の皆様にもご迷惑をおかけすることになります。

特に暴走事故は被害が甚大になる傾向があり、ヘッドライトテスト損傷事故の場合、受検者が 1,000 万円を超える修理費用を負担したケースもあります。

降車時のギア位置や駐車ブレーキの確認を徹底するなど、慣れた検査場でも油断することなく、くれぐれも慎重に受検するようお願いします。



検査場での事故事例

【自動車技術総合機構】

運転操作ミスによる事故①



【概要】

検査コースへ後退して入場しようとしたところ、外壁等と車両の距離の確認不足であったことや、窓を閉めており誘導者の声が聞こえなかったことにより、外壁及びシャッターレールへ衝突した。

【被害状況】

■外壁、シャッターレール損傷

運転操作ミスによる事故②



【概要】

下回り検査位置を通過しようとした際、徐行せず、右側に寄った状態のまま進入（右側に寄っていたことに気づかなかった。）したため、左側前後輪ともに開口部に脱輪した。

【被害状況】

■車両左側面損傷

留意点

検査コースで後退等する場合には、誘導員の指示をしっかりと聞く等、周辺をよく確認してください。

また、下回りピットを通過する際は、徐行で通過するとともに、左右の車輪が適正な場所を走行しているか、ご確認をお願いいたします。

暴走事故①



【概要】

ヘッドライトの検査中、窓から乗り出して床のラインだけを見ており、前方を見ていなかったため、車両が前進し、ヘッドライトテストへ衝突した。

【被害状況】

- ヘッドライトテスト損傷
- 車両前部損傷

留意点

車両を移動させる際は、必ず進行方向（前方）も注視し、テストや周囲の設備・人員との安全な距離を目視で確認しながら車両の操作をお願いいたします。

暴走事故②



【概要】

スピード申告スイッチを取ろうとDレンジのまま降車したため、車両が発進してしまい、無人のまま暴走し、前方の車両に衝突した。

【被害状況】

- 第一当事者：車両前部損傷
- 第二当事者：車両後部損傷

留意点

受検車両の降車時には必ず駐車ブレーキを掛ける、ギア位置は常に確認する等、確実な車両操作をお願いいたします。

暴走事故③



【概要】

機器検査の記録後、運転者席窓から身を乗り出して白線を見ながら前進中、右足がアクセル触れて急加速、ブレーキ操作しようとしたが誤ってアクセルを踏み込みさらに加速し、前方車両に衝突した。

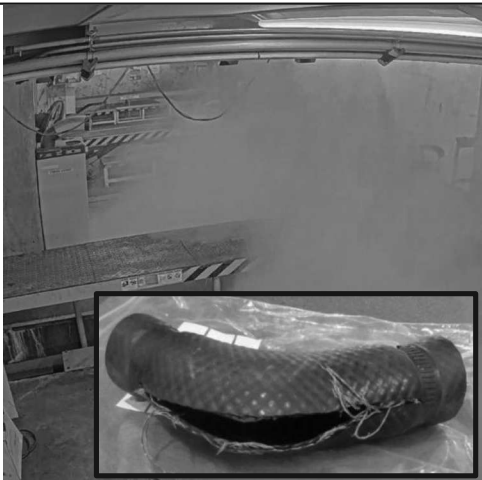
【被害状況】

- 第一当事者：腰の捻挫、額の切傷、両膝打撲、車両前部損傷
- 第二当事者：車両後部損傷

留意点

意図しない急発進により、設備や他車両への衝突につながる危険な事故形態です。検査の際には慌てずに落ち着いた車両操作を心掛けてください。

整備工場において事前にご確認いただきたいもの①

	【概要】 下回り検査を行っている途中でラジエーターホースが劣化しており、破裂し、高温の冷却水が噴出した。
	【被害状況】 ■検査官：顔等に職場復帰まで1か月以上を要する火傷

留意点

ラジエーターホース等に劣化が無いのか、必ず事前にご確認をお願いいたします。

整備工場において事前にご確認いただきたいもの②

	【概要】 受検者が大型バンの荷台後部扉を開けたところ、荷台内部の確認不足により、積載されていた仕切り板、脚立等が落下し、受検者が落下物の下敷きになった。
	【被害状況】 ■頭部打撲、裂傷

留意点

荷台内部に積載物が残っていないか、必ず事前にご確認下さい。

検査場での事故事例 【軽自動車検査協会】

ブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故①



【概要】

BSHテストの検査が終了し、下回り検査を行うため前進したところ、ブレーキとアクセルを踏み間違い、コース外のフェンスに衝突した。

【被害状況】

- フェンス損傷
- 自受検車両損傷

ブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故②



【概要】

外観検査が終了し、排気ガス検査を行うため前進したところ、ブレーキとアクセルを踏み間違い、BSHテストのスピード申告スイッチ支柱に衝突して停止した。

【被害状況】

- スピード申告スイッチ支柱損傷
- 自受検車両損傷

留意点

ブレーキとアクセルの踏み間違いは特に焦りや慌てている状況ではなく、日頃と同じように受検しているにもかかわらず移動させる際に発生していることから、構内の移動を含め移動する際は気を緩めることなく、慎重に確実な操作をお願いします。また、ペダル間に足が挟まり暴走した事例もありましたので、作業靴等の運転についてもご注意ください。ようお願いいたします。

検査機器の停止位置ずれによる事故



【概要】

スピード検査実施のためテストに乗り入れたが、BSローラが下がったと同時にテストから前方へ飛び出し、更にスピード検査を行おうとアクセルを踏んだためライトテストに衝突した。

【被害状況】

- ヘッドライトテスト損傷
- 自受検車両損傷

留意点

テストへ乗り入れの際は慌てることなく、確実に車両停止位置へ停止させ、機器のローラが下がると同時に車両が確実に下がったことを確認してから検査機器に従い操作していただきますようお願いいたします。

また、車両が下がらない、検査が始まらない場合は操作を行わずにその場で職員へお尋ねいただきますようお願いいたします。

検査機器進入時の片寄りによる事故



【概要】

BSHテストに進入しようとした際にハンドルを左に切ったため、左前輪がテストのカバーに接触した。

【被害状況】

- テストカバーの損傷
- 自受検車両損傷

留意点

検査機器やリフトへの進入時は自車の位置を把握し、脱輪や検査機器等への接触がないようお願いいたします。また、初めて受検される従業員様がいましたら職員が案内いたしますので、気兼ねなく不慣れである旨を職員へお声がけいただきますようお願いいたします。

駐車ブレーキのかけ忘れによる事故



【概要】

下回り検査時に駐車ブレーキをかけ忘れたため、下回り検査中にハンドルを左右に振ったところ車両が前進し、フロントバンパーが転落防止装置に接触した。

【被害状況】

■自受検車両損傷

留意点

下回り検査に限らず外観検査、排気ガス測定時に降車する際はギアをP又はNにするとともに駐車ブレーキを確実に作動させていただきますようお願いいたします。

退出時の前方不注意による事故



【概要】

検査終了後に検査場から退出していたところ、逆光により目を閉じた際に惰性走行となり、測定場所への突入防止ポールに衝突した。

【被害状況】

■自受検車両損傷

留意点

当該事故以外にも退出する際によそ見をしていたことから見学コースの柵へ衝突した、駐車場にて停車のため後退する際に構内案内看板へ衝突した事故も発生しておりますので、検査終了後も気を緩めることなく、周囲の状況をよく確認し、事故がないよう確実な運転操作をお願いいたします。

整備作業中や検査場等におけるちょっとした油断、不注意、判断ミス等が災害事故を起こす要因となりますので、災害防止のための基本対策等につきましては、「安全整備作業の手びき」をご活用し、職場の安全確保を図るようお願い致します。



「改訂版 安全整備作業の手びき」

(一社) 日本自動車整備振興会連合会・日本自動車整備商工組合連合会

- I 自動車整備業の労働災害の現況
- II 整備作業中における重大事故発生事例
- III 自動車検査場での事故発生事例
- IV 災害防止のための基本対策
- V 安全な整備作業のための留意点
- VI 主な機器の適切な取扱い
- VII 事故防止のための取組み事例
- VIII 不慮の災害に備えた保障制度