

陸運と安全衛生

リフト作業 危険な所は見えないツメ先 必ず目視で安全確認

陸災防 令和7年度安全衛生標語 荷役部門優秀作品



榛名山（観光ぐんま写真館提供）

- ・ 陸上貨物運送事業における腰痛予防対策

陸上貨物運送事業における腰痛予防対策について (1)

厚生労働省 労働基準局 安全衛生部 労働衛生課 主任中央労働衛生専門官 長山隆志

【交通労働災害対策 3回連載】

交通労働災害を防止しよう ～交通労働災害って何？～ (6)

安全

【15年無災害記録達成事業場の取組】無災害記録への挑戦

荷主企業とともに安全活動へ取組 (9)

森田商運有限会社 代表取締役 森田大介 (富山県支部)

【連載】睡眠医学の知識 ～あなたの眠りを守りたい～

第4話 睡眠時無呼吸症候群 (SAS) と居眠り運転事故との関係 (18)

愛知医科大学名誉教授 塩見利明

【災害事例とその対策】

トラック運転者と荷主側労働者との混在作業中の事故 (連絡調整の徹底) (33)

労働災害発生状況 (令和7年速報) (36)

健康

【連載】マコマコ博士のメンタルヘルス2025

「加齢」への気づきと心身の健康法、その4 浅い眠り・中途覚醒の睡眠変化 (24)

精神科医 夏目 誠

陸災防情報

第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会を群馬県にて開催します (11)

令和7年度安全衛生表彰等の受賞者の方々 (14)

小企業無災害記録表彰／小企業無災害記録証交付 (27)

厚生労働省認定「陸災防フォークリフト荷役技能検定」のご案内 (28)

陸運業の安全衛生管理実務担当者研修のご案内 (30)

荷役災害防止担当者研修 (陸運事業者・荷主等向け)のご案内 (31)

荷役作業安全ガイドライン説明会のご案内 (32)

陸災防の動き (36)

安全ポスター No.87のご案内 (38)

関係行政機関・団体情報

【厚生労働省】11月は「過労死等防止啓発月間」です (23)

【厚生労働省】事業場の安全衛生対策の取組状況に係るアンケートご協力をお願い (27)

【厚生労働省】地域別最低賃金額の改定について (34)

【厚生労働省】最低賃金引上げに向けた中小企業・小規模事業者支援事業「業務改善助成金」及び「人材開発支援助成金」について (35)

第40回全国フォークリフト運転競技大会 開催特集号をお届けします

陸災防は、9月27日(土)・9月28日(日)、中部トラック総合研修センターにおいて第40回全国フォークリフト運転競技大会を開催しました。大会の内容、結果につきましては10月中旬にお届けします「陸運と安全衛生 増刊号」にてご紹介します。

陸上貨物運送事業における腰痛予防対策について

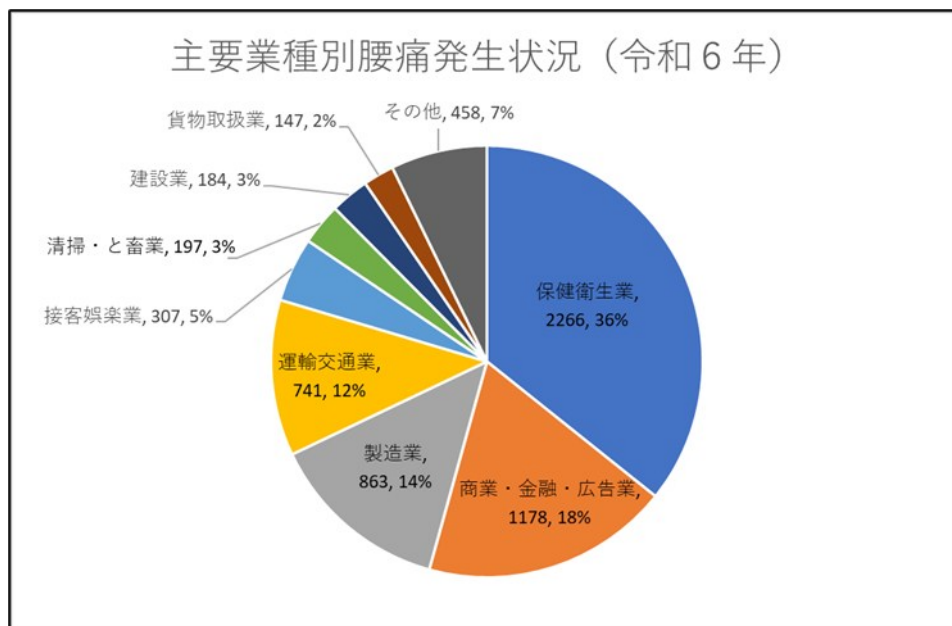
厚生労働省 労働基準局 安全衛生部 労働衛生課
主任中央労働衛生専門官 長山隆志

1 はじめに

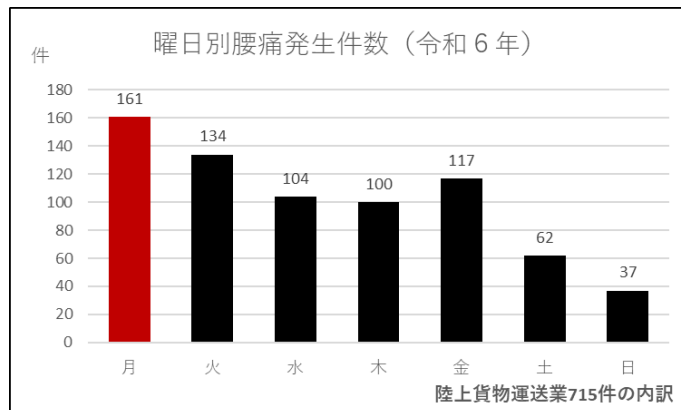
- 陸上貨物運送事業では、腰痛が多く発生しています。業務上の腰痛として労働基準監督署に報告があったもののうち約4分の1は、概ね1か月以上の休業見込みとなっております。
- 腰痛の発生は、従業員はもちろんのこと、会社にとっても業務運営や人材確保に支障を生じるおそれがあります。
- 腰痛は、複数の要因が影響して発症することを考えると、事業場の状況を踏まえて管理者が対策を講ずることに加えて、作業員自身に荷物の正しい取扱い方法などをよく理解してもらうよう、労働衛生教育を充実させることにより、効果的な予防が期待できます。
- 腰痛予防対策を講じることは、高年齢労働者や様々な体格の人々にとって、身体への負担を軽くするものでもあり、働きやすい作業環境や作業方法につながり、生産性の向上にもつながります。また、腰痛の大半を占める災害性腰痛の発生要因は、転倒災害の発生要因と共通する部分も多いため、両者の予防、防止に取り組むことは、職業性疾病や労働災害の防止に大きな効果が期待できます。
- それでは、各事業場で腰痛予防に取り組むに先立ち、陸上貨物運送事業に特化した災害分析をみてみましょう。

2 腰痛災害の発生状況

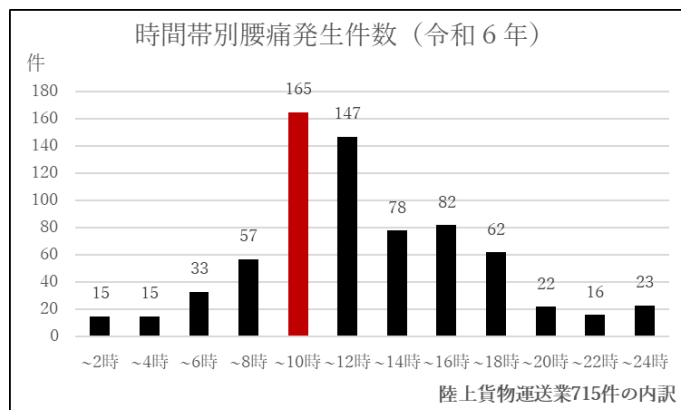
- 厚生労働省「業務上疾病発生状況等調査」によれば、令和6年（2024年）における業務上疾病（休業4日以上）の発生件数は、10,963件（新型コロナウイルスのり患によるものを除く）となっており、そのうち腰痛は6,341件（非災害性を含む）となっています。
- 腰痛を主要業種別にみると、保健衛生業、商業・金融・広告業、製造業、運輸交通業の順となっています。運輸交通業と貨物取扱業から陸上貨物運送事業を取り出して整理すると、715件（全産業の11%）となります。



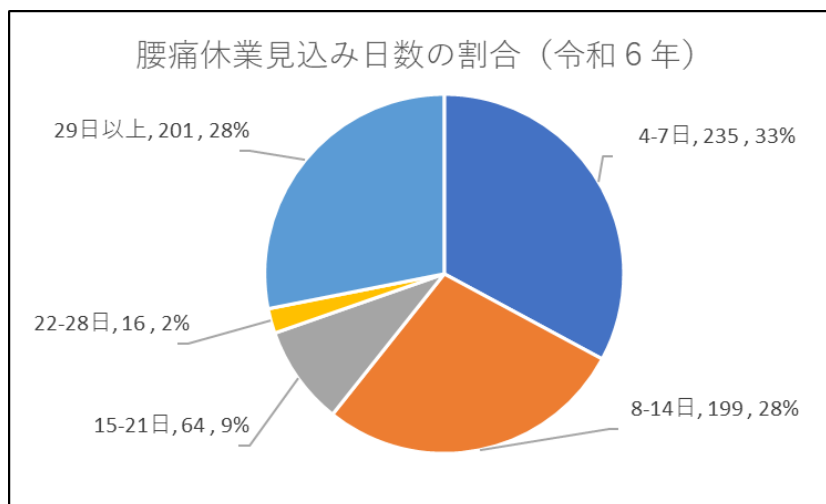
- それでは、陸上貨物運送事業で発生した腰痛715件を曜日別、時間帯別に発生状況を分析してみましょう。
- 曜日別腰痛発生件数のグラフを見てみると、月曜日に多く発生しております。
- 作業に先立ち身体をよくほぐすなど、作業側側の対策だけでなく、始業時には作業量が多くなりすぎないように気を付けるなど、管理者側の対策も求められます。



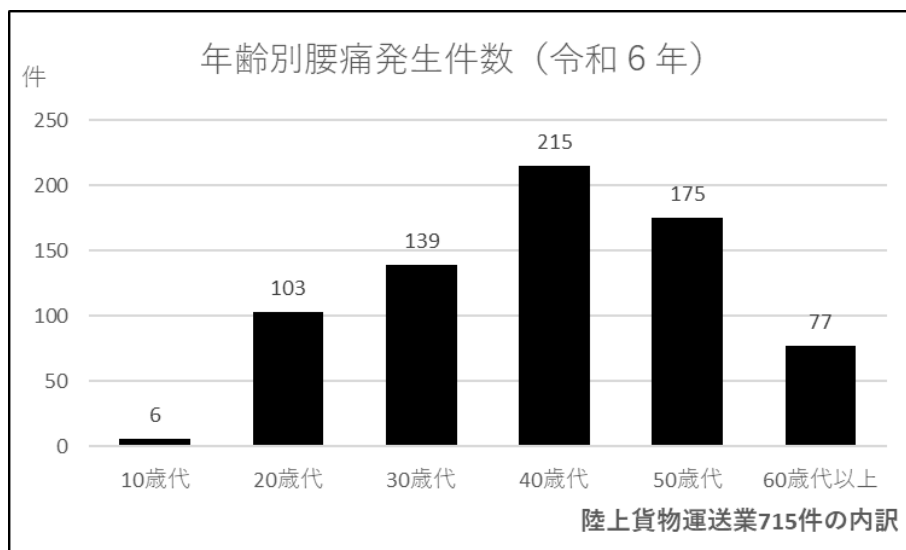
- 時間帯としては、午前8時から12時の午前中が、特に多くなっています。
- 作業開始時間や、その日の作業開始時の荷の取扱い状況などは、事業場ごとに様々だと思われれます。プライベートから仕事に場面が切り替わり、仕事に体が慣れていない作業開始後のタイミングで、腰痛発症のリスクが高いと考えられます。この時間帯について、注意を払うべきとの共通認識を持つ必要があります。



- また、労働者死傷病報告に記載された腰痛の休業見込み日数（休業4日以上）を見ると、4～7日が33%、8～14日が28%となっているものの、一方で29日以上も28%を占めている状況にあります。
- 一たび業務上の腰痛が発生すると、長期間にわたる休業となる可能性もあり、労働者本人のみならず、その家族や事業者にも大きな影響が生じることに留意が必要です。



- 年齢別の発生状況は次の図のようになっており、40歳代から50歳代で件数が多い傾向にあります。
- 腰痛は、日頃からの腰部への負荷が蓄積する要因を無視できませんが、ぎっくり腰など災害性腰痛の多くは、荷物の持ち上げなどをきっかけとして発生しています。
- このことから、腰痛予防のためには、作業量や作業スピードを抑制しつつ、荷物を扱う際の作業姿勢や台車等の器具の使用など適切な作業方法の習得と遵守が欠かせません。
- 各事業場において、「作業量が時間的に著しく偏ったことはなかったか」、「そのときに特定の作業者に負荷が集中するようなことはなかったか」などをよく分析し、今後も起こり得る作業量の変動に対して備える必要があります。



3 腰痛災害による影響

(1) 労働者への影響

- 腰痛を発症すると、激しい痛みで休業せざるを得なくなるケースが多く、日常生活においても安静が必要になるなど仕事と生活の両面に大きな支障を生じます。
- 休業期間を終えて出勤する際にも、身体をいたわりつつ腰部への負担をかけないように、長期間にわたり配慮が必要となります。

(2) 事業者への影響

- 腰痛の原因となる作業は、発症時に行っていた特定の作業に限られるものではなく、腰痛の発症には至らなかったものの腰部に負担のかかる作業も影響している場合が多いため、再発防止策の検討に当たっては、腰痛発生リスクの高い作業の洗い出しが必要となります。
- 腰痛発生リスクの高い作業の洗い出しのためには、被災労働者だけではなく他の労働者が行う関連作業なども確認が必要となるなど、再発防止策を検討するために、多くの関係者が相当な時間を費やすこととなります。
- 労働者の休業に伴い、人員配置の変更や追加が必要となり、これに伴い、新たな人員に対し、作業のための教育や安全衛生教育を実施することも必要となります。腰痛となるリスクが高い作業を放置すれば、他の労働者に腰痛を発生させるおそれがあるほか、人材確保にも影響が出かねません。また、「休業している」という目に見える損失が無い場合でも、腰痛を抱えながら働き続けた場合、作業効率や生産性が低下している状態となり、目に見えにくい損失が継続して発生する可能性があります。腰痛で休業する方がいなくとも、「プレゼンティズム（従業員が職場には出勤しているものの、何らかの健康問題によって、業務の能率が落ちている状況）」の解消のため、腰痛予防のための取組が重要であることに変わりありません。

4 どのように予防したらよいか

腰痛発生リスクは、作業ごとに異なるため、事業場ごとに洗い出しと対策が必要です。

(1) 腰痛発生リスクの着眼点

- 重量物や無理な姿勢での腰部への負担の繰返しを減らします。
 - ・自動化、省力化、補助的ツールを工夫しましょう。
- 無駄な作業を取りやめたり、作業方法を見直し、改善したりします。
 - ・最適な作業方法を工夫し、各人が習得しましょう。
- 小休止・休息は、意識的に導入する必要があります。
 - ・疲れる前に、小休止・休息を定期的かつ積極的に行いましょう。
- 長時間の固定された姿勢は、腰部への負担がかかります。
 - ・身体を動かしましょう。

(2) 主な作業別の着眼点

- 積み込み・積み出し
 - ・重量物を繰返し取り扱うことで負荷がかかります。
 - ・「1回ごとの負荷（重量や無理な作業姿勢）×回数」に留意しましょう。
 - ・同じ重量でも、作業姿勢を変えると腰部への負担は大きく変わります。作業の合間に小休止やストレッチを行うことなども効果的です。
 - ・持ち上げる力はいらないものの、無理な姿勢やバランスをくずした瞬間など、腰部に大きな負担がかかることがあります。
 - ・標準的な作業姿勢を習得した上で、原則どおり作業しましょう。
 - ・足元の状況や荷姿にも注意し、不意な重心移動を避けましょう。
 - 荷の仕分け
 - ・作業を優先すると、腰部への負担が増えてしまいます。
 - ・コンピュータ制御システムや自動仕分け機などとの連携に注意しましょう。
 - ・人力による作業を無理なく行えるよう、作業方法や作業位置を改善しましょう。
 - 運転
 - ・長時間の座った姿勢により、腰部に負担がかかります。
 - ・特に、荷物を運搬する予定があるときは、適宜、小休止・休息をとり車両から降りて少し歩くなどしましょう。
 - ・長時間運転の直後に荷物の運搬をするときは、カートや台車の活用など、腰部への負担をできるだけ小さくしましょう。
- ##### (3) 日々取り組むべきこと
- 日頃から軽いストレッチをするなどし、身体を柔軟にしましょう。ただし、長時間運転の直後は、腰部への負担がかかっていますので、無理な運動はせず、軽く歩くなど徐々に身体を慣らす必要があります。
 - 急な動作をしてはいけません。また、バランスをくずしたり滑ったりすると、急な動作につながり、腰部にとっても大きな負担がかかるので、急な動作にならないよう気を付けましょう。
 - 寒さは、血行が悪くなり腰部への負担を増大させるため、腰痛の発生や悪化につながります。寒冷な場所での作業では、防寒服を着るなど保温対策に努めましょう。
 - 重量物を取り扱う作業に当たっては、喫煙、前日の飲酒や睡眠不足が腰痛の発生や悪化に悪い影響を及ぼすことがあるので、注意しましょう。

5 厚生労働省等における取組

- 厚生労働省では、陸上貨物運送事業に特化した腰痛予防に留意すべきポイントを動画教材として作成し、厚生労働省ホームページを通じ、広く提供しておりますので、ぜひ一度ご覧になってください。
- また、第14次労働災害防止計画において、陸上貨物運送事業における腰痛対策として、国等は「効果的な腰痛の予防対策を行うために、腰痛の発生が比較的多い重量物取扱い作業等について、事業者や研究者の協力を得つつ発生要因をより詳細に分析し、効果が見込まれ、かつ実行性がある対策を選定する。あわせて、事業者等の協力を得つつ実証的な取組を行い、効果が得られた対策について積極的に周知・普及を図る」こととしております。
- さらに、厚生労働科学研究において、運送業界大手企業を含めた運送業団体、学術団体、災害防止団体、行政による産学官協働コンソーシアム会合を実施しております。また、開発を進めている腰痛予防のための介入プログラムの効果の検証等をしていくこととしています。

6 おわりに

- 業務上の腰痛は、労働者の作業行動から生ずる労働災害が多くを占めることなどから、事業者が必要な措置を講ずることが重要です。
- 事業者が安全衛生管理体制を整備した上で、管理者を通じて日々の作業量を管理し、取り扱う重量物等の重量や大きさを制限し、適切な作業方法を指示し、腰部への負担が大きくなりすぎないように休息時間を与えるとともに、作業台や運搬機器、適切な温度環境などを整備することが求められます。
- 一方で、作業者の体格や筋力、熟練度、健康状態などは様々なことから、作業者自身も個々の荷の正しい取扱い方法を習得し、実践することが求められます。
- さらに、荷主が指定した作業場などにおける作業は、所属事業者の管理が行き届かない場合もあるので、作業者から管理者への報告相談なども重要です。
- このように、腰痛予防のためには、作業に当たり、管理者及び作業者の双方が正しい知識を持って対策を講ずることが重要です。
- ご紹介した対策のほか、上述した動画教材等を参考に、腰痛予防に取り組んでいただくようよろしくお願いいたします。
- 第14次労働災害防止計画では、上述のとおり、実証的な取組を行うにあたり、事業者等の協力を得ながら進めることになっておりますので、引き続き、ご理解、ご協力をよろしくお願いいたします。



【交通労働災害対策 3回連載（第1回）】

交通労働災害を防止しよう

～交通労働災害って何？～

陸運業における労働災害のうち、死亡した事故を型別にみると、交通事故によるものは長期的に減少傾向にあります。未だ最も割合が多い状況が続いています。本稿では3回に分けて交通事故（交通労働災害）を防ぐためのポイントを説明します。

なお、ここでいう交通事故とは「交通労働災害」のことをいい、一般的な「交通事故」のうち、特定の事故が対象となります。まずは、両者の違いについて、説明します。

○交通事故と交通労働災害の違いについて

交通事故とは…

道路を利用する全ての人が対象になる事故です。自動車やバイクの運転者、同乗者、歩行者、自転車利用者など、業務中か私用かを問わず、交通の場で発生した事故を指します。



交通労働災害とは…

業務中の事故や災害などにより労働者が負傷し、疾病にかかり又は死亡することを労働災害といますが、そのうち自動車事故などの交通関係に係る労働災害を交通労働災害と分類しています。例えば、トラック運転者が配送中に追突され被災したケースや、業務のため歩行していたところ、走行してきた車両と接触して被災したケースなどが該当します。



すなわち、交通事故は「道路を利用する全ての人」を対象とする災害であるのに対し、交通労働災害は「仕事（業務）中の労働者」に限定される災害であるという違いがあります。

したがって、厚生労働省が公表している陸運業における労働災害の交通事故とは、陸運業の労働者が業務中に交通事故により被災した事故をいいます。

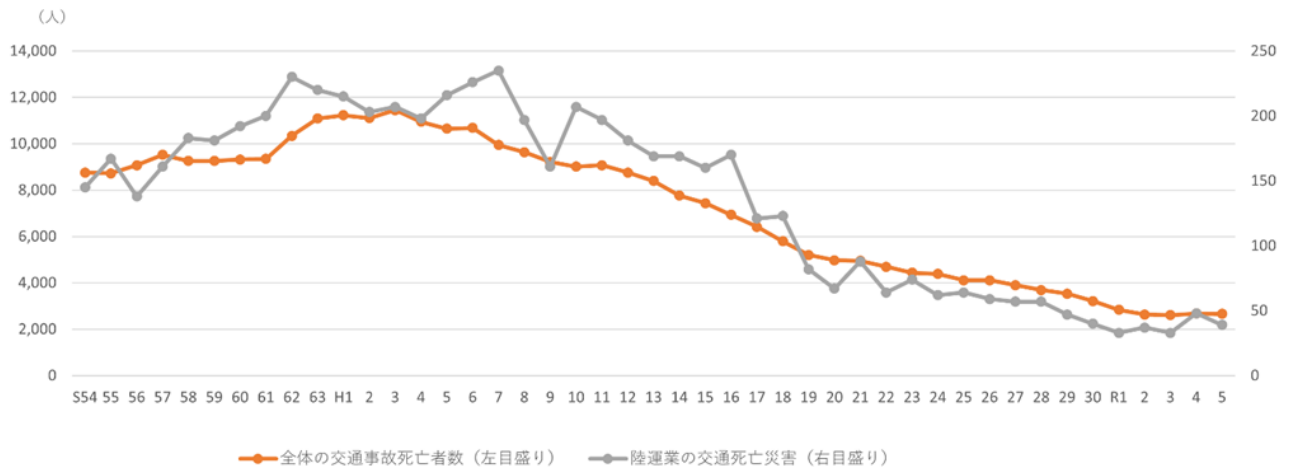
交通事故と交通労働災害の比較

項目	交通事故	交通労働災害
定義	一般的な交通上の事故全般	業務中に発生した事故
対象者	誰でも（一般公衆）	労働者（勤務中）
関係法令	道路交通法等	労働安全衛生法・労働者災害補償保険法等
補償・保険	自賠責保険・任意保険・民事賠償	労災保険（休業補償給付・療養補償給付・遺族補償給付等）が適用される場合がある。
報告・調査	警察が現場検証・事故調査。保険会社の調査	警察と事業者による職場調査、業務上災害は所轄の労働基準監督署へ報告することが必要。
予防責任	運転者個人／行政（道路行政・取締り）	労働者に対する安全配慮義務、労働時間管理・作業管理、教育、設備管理などが求められる。

○交通事故と交通労働災害の減少の相関関係

交通事故と交通労働災害は、共に長期的な傾向として減少しており、その減少割合も同じような傾向をたどっています。

交通事故死亡者数と陸運業の交通死亡災害との比較



(注) 1 交通事故死亡者数は、警察庁資料による。

(注) 2 交通死亡災害者数は、厚生労働省「死亡災害報告」による

○共通の背景要因

交通事故全体が減少しているのは、車両の安全性能向上※、道路整備、交通ルールの強化、取り締まりの厳格化などが大きな要因です。

これらは業務で運転する労働者にも同じように作用するため、交通労働災害も同時に減少してきました。

※車両の安全性能向上としては、以下のような装備の装着が事故防止に寄与しています。

- ・ABS（アンチロックブレーキ）の義務化
- ・ESC（横滑り防止装置）の義務化
- ・エアバッグの普及
- ・車線逸脱防止の普及
- ・衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）の普及

○職業ドライバー特有の対策

陸運業界では、

- ・点呼時のアルコールチェック義務化
- ・デジタルタコグラフによる運転管理
- ・陸運業における「運輸安全マネジメント制度」の導入（平成18年）
- ・安全運転教育、ヒヤリハット活動、
- ・ドライブレコーダー導入の普及

なども、事故防止に大きく寄与しています。

こうした対策により、交通労働災害は「一般の交通事故の減少にプラスして、さらに一段階抑制されてきた」といえます。

「交通事故」の減少 → 「社会全体の事故リスクが下がる」

「交通労働災害」の減少 → 「社会的な改善効果」＋「業界独自の安全対策」

これらのことから、両者は同じ方向で減少しており、交通事故の減少が土台になり、その上に職業ドライバー向けの安全対策が積み上がっている形になります。

右の図は、陸運業における交通事故のうち、加害事故と交通労働災害（被害事故）を図示したものです。交通労働災害には、自損事故と自損事故以外の事故があり、自損事故は「自動車に激突した事故」と「単独事故」に分けられます。

また、自損事故以外では、自動車に激突された事故や車両相互間の事故などがあります。自損事故は、ドライバーが加害者であり、同時に被害者となったともいえるでしょう。

陸運業においては、ドライバーが加害者（第1当事者）となる交通事故の防止を図ることが最も重要ですが、ドライバーが被害者となる交通事故（交通労働災害）を起こさないことも重要です。

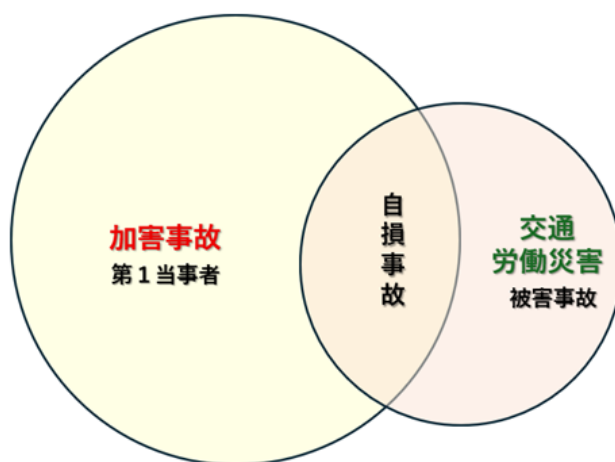
交通労働災害の主な要因を見てみると、ドライバーの前方不注意によるもの、無理な行動や不注意によるものなどがある一方、運転操作ミスによるもの、車外活動中の事故（もらい事故）なども多くみられます。

交通労働災害は、一たび起こると死亡災害につながるリスクが高いため、このような要因を取り除くための対策が交通労働災害防止のポイントとなります。

当協会は、「陸上貨物運送事業労働災害防止協会」という協会名ですが、陸運業における労働災害の防止を目的として活動しており、このベン図の交通労働災害の部分について、その防止に向けた各種取組を行っています。

次号では、具体的な交通労働災害の事例等を見ながら、推定原因の解説、交通労働災害防止のポイント等を説明します。

陸運業における交通事故



【15年無災害記録達成事業場の取組】

無災害記録への挑戦 「荷主企業とともに安全活動へ取組」

森田商運有限会社 代表取締役 森田大介（富山県支部）

陸災防では、常時50人未満の労働者を使用する会員事業場の無災害記録について、表彰（小企業無災害記録表彰）を行っています。

この度、富山県支部所属の森田商運有限会社が15年間の無災害記録を達成されました。同事業場が15年間無災害記録を達成されるまでに取り組まれた対策、活動をご紹介します。

1 はじめに

令和7年5月1日付けで、陸上貨物運送事業労働災害防止協会の小企業無災害記録表彰規程に基づき、「第5種小企業無災害記録表彰」を受賞いたしました。

今回の受賞に関しては、関係者様のご指導のおかげであり、改めて従業員一同心より感謝申し上げます。

弊社は、富山県射水市に所在しております。ここは火力発電所、アルミ製造企業が位置し、建材港湾物流の産業発展の基礎が築かれた場所でもあります。



本社社屋

トラックの台数は、トレーラーが6台、大型車（平ボディ）が4台、大型ダンプカーが2台の合計18台を所有しております。

弊社は平成20(2008)年3月に事故で尊い人命を失いました。荷主企業においても同年頃人災があり、荷主企業の要請もあって、互いに「安全活動の取組をしよう」との方向が決まり、今日まで無災害運動を続けています。



保有するトラック

この15年間で特に力を入れてきた取組としては、

- ① 毎月1回の社内安全会議
 - ② 荷主企業の安全会議にも同席し意見交換
 - ③ 安全講習会の開催
- などです。



安全講習会

安全講習会の開催に当たっては、色々と多面的な外部講師を派遣要請し、開催しています。

こうした地道な活動を繰り返して、乗務員に「これ前にもやったよね」と言わせるほど浸透させることが重要だと感じました。

2 安全への取組内容

(1) 社内安全会議

毎月1回定期的に開催しています。

活動内容は、その都度配置替えや緊急を要する事案があれば急遽内容の変更を行うなどの対応をしています。

(2) 荷主との会議

年に2回、上半期と下半期に定期的に開催しております。

荷主企業の活動状況の報告や今後の予定、事故等々の状況報告、課題対策の取組や改善報告を行っています。

(3) 安全スローガンの設定

「安全第一」確保が最も重要

(4) 社内安全教育、資格取得斡旋等の実施

荷役作業時のフォークリフトの使用が多いので、運転者全員にフォークリフト技能講習修了証を取得させています。

(5) フォークリフト作業、ロールボックスパレット作業等の安全対策

荷主企業による「フォークリフト作業K・Y・T」の情報展開を行っています。その際、フォークリフトのドライブレコーダーの映像を視聴させていただいています。

(6) 交通労働災害防止活動

全車両にドライブレコーダーを搭載し、安全運転に努めています。

(7) その他

社長自ら様々な情報取得を目指し、なるべく多くの講習会や研修会等に参加し、資料収集等を行っています。

3 労働衛生への取組内容

(1) 熱中症・感染症対策等

夏期には塩飴や冷たいお茶を熱中症対策として常備し乗務員に提供しています。

冬期には、風邪や感染症対策として、のど飴、マスクやアルコール消毒液を常備提供しています。

(2) 健康診断、有所見者への対応

会社でかかりつけの健康管理センターとして北陸予防医学協会を指定し、健康診断を年2回（深夜業のため）実施し、ドライ

バーは全員受診させています。事務職は年1回の実施です。

これにより、身体の変化をすぐに気付く事ができるようにし、結果が見やすくなりました。

(3) その他

休憩室に血圧測定器を導入して、いつでも血圧チェックができるようにしています。

日頃から何でも話せる環境づくりを心掛け、ドライバーと顔を合わせた際には、健康面の何気ない会話もしています。

4 その他の取組

(1) 「Gマーク」の取得

荷主企業の推奨にて「Gマーク」の取得をしています。平成26(2014)年に初めて取得し、現在は3回目の更新済みで、現在も継続中です。

(2) 「働きやすい職場認証制度」の認証取得

国土交通省の「働きやすい職場認証制度」の認証取得の取組をし、1つ星を令和5(2023)年1月に取得し、2つ星を令和6(2024)年11月に取得しています。次回は3つ星を取得できるように取り組んでいます。

5 結びに

今回の受賞に関しては、関係者の皆様のおかげであり、改めて従業員一同より感謝申し上げます。

おかげさまで事故は減少しておりますが、燃料高騰や車両故障時の部品代の高騰、部品入荷遅れのための修理待ちといったことに苦戦しておりますが、今後とも、無災害記録を継続し、伸ばしていけるように精進してまいります。



各種盾・賞状など

第61回全国陸災防大会を群馬県にて開催します 大会プログラム、群馬県観光のご案内

【第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in群馬 開催のご案内】

会員事業場が一堂に会し、労働災害防止の意識の高揚を図り、その決意を新たにするとともに、労働災害防止の取組について学ぶために、毎年、全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会を開催しています。

第61回大会は、群馬県高崎市の「Gメッセ群馬」にて開催いたします。

大会への参加お申込みは、各都道府県支部へお願い申し上げます。

第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in群馬

開催日時 令和7年11月13日(木)
13:30～17:00（開場 12:30）

会 場 Gメッセ群馬
群馬県高崎市岩押町12-24

プログラム

開場 12:30

大会式典（13:30～14:20）

講 演（14:50～15:10）

「最近の労働安全衛生行政の動向(仮題)」

厚生労働省労働基準局 安全衛生部長

事例発表（15:20～15:45）

「安全第一主義の風土を深耕する取組」

株式会社ボルテックスセイグン

エグゼクティブアドバイザー兼安全品質環境統括部長

宇佐見 和宏 様

特別講演（15:50～16:50）

「運転支援システム“アイサイト”の開発と今後」

株式会社SUBARU

ADAS開発部・次長 兼 A I S（高度統合システム）PGM・主査

松浦 宗徳 様



会場 Gメッセ群馬

【開催地 群馬県のご紹介】

群馬県でお待ちしております！！

陸災防 群馬県支部

令和7年11月13日(木)開催の「第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in群馬」は、関東甲信越ブロックの群馬県(高崎市)で初めての開催となります。

群馬県は、関東平野の北西部にあり、『鶴舞う形の群馬県』と言われる独特な形をしており、豊かな自然と温泉、歴史文化が魅力の場所です。

また、北関東に位置する群馬県は、戦国時代より三国街道との分岐点である交通の要衝として栄え、後の現在に至るまで、東北地方、北信越地方、そして首都圏へとつながる北関東の交通のハブとして栄える地域です。

そして、県内に目を向けますと、明治以降の近代化日本の象徴である世界遺産の富岡製糸場や、草津・伊香保・碓部温泉をはじめとする数々の温泉地、谷川岳をはじめとする魅力的な山々など、豊かな自然に囲まれた風光明媚な土地です。

その自然に育まれた水や、小麦を基にした「うどん」、「パスタ」などの麺文化が栄えており、そのほかにも江戸幕府に献上された通称・殿様ねぎと言われている下仁田ネギや、高原野菜で有名な婦恋キャベツ、またイチゴやブドウなどの果物類、そして豊かで清涼な水が生み出す日本酒など、恵まれた食文化を有する地域でもあります。

是非、全国の皆様方に、「群馬県」へお越しいただきたく、陸災防群馬県支部から群馬県の魅力を紹介します。

まず、群馬県と聞いて最初に思い浮かぶのは「温泉」ではないでしょうか。県内で一番の知名度を誇る草津温泉（写真1）は、毎分32,300ℓの自然湧出量を誇る全国有数の温泉地です。伊香保温泉（写真2）、四万温泉、みなかみ18湯、碓部温泉、万座温泉とたくさんの温泉地がありますので、是非、お気に入りの温泉を探してみてください。



写真1 草津温泉 湯畑



写真2 伊香保温泉 石段街

群馬県は山々に囲まれています、その中でも、赤城山（写真3）、榛名山、妙義山を通称して上毛三山（じょうもうさんざん）と呼びます。運動会の組分けや上毛三山をモチーフにした料理やグッズの名前に使われるなど県民にとっては身近な存在です。会場のGメッセ群馬からも天気がよければ赤城山や榛名山が見えるかもしれません。



写真3 赤城山と前橋市街の様子

「夏が来れば思い出す～」のフレーズで有名な尾瀬（写真4）は、群馬、福島、新潟、栃木の4県にまたがる国立公園です。ミズバショウ、ニッコウキスゲ、草紅葉と季節により様々な景色が楽しめます。



写真4 尾瀬のニッコウキスゲ

冬になると県北部にはスキー客が多く訪れます。東京からのアクセスもよく、雪質もよいと評判です。また、邑楽町と館林市にまたがる多々良沼では白鳥が飛来し、羽を休める姿が見られます（写真5）。



写真5 白鳥飛来の様子

富岡市にある富岡製糸場（写真6）は、1872年に官営模範工場として設立されました。絹産業発展への貢献と、創業当初の姿をそのまま残していることが評価され、2014年に「富岡製糸場と絹産業遺産群」として世界遺産に登録されました。



写真6 富岡製糸場

小麦粉の栽培が盛んな群馬では、昔から粉食文化が根付いています。水沢うどん（写真7）、高崎パスタ、太田焼きそば、ひもかわうどん、焼きまんじゅう（写真8）など小麦を使った料理やお土産が数多くあります。



写真7 水沢うどん



写真8 焼きまんじゅう

12月から旬を迎えるのが下仁田ねぎ（写真9）。江戸時代には幕府への献上品とされ「殿様ねぎ」とも呼ばれています。生食には適さず、加熱するとトロっと甘くなるのが特徴です。



写真9 下仁田ねぎ

まだまだご紹介したい群馬の魅力がたくさんありますが、限られた誌面のためご容赦ください。ぜひ、群馬にお越しいただき、その魅力に直接触れて、群馬を堪能してください。皆様の来県を心よりお待ちしております。

（写真：観光ぐんま写真館提供）

令和7年度安全衛生表彰等の受賞者の方々

(敬称略)

1 安全衛生表彰

優良賞（5事業場）

安全成績及び労働衛生管理が著しく良好であって、他の模範と認められる事業場を表彰するものです。

群馬県 群馬運輸株式会社
奈良県 武澤運送株式会社
徳島県 谷一陸運株式会社
高知県 柴田運送株式会社
熊本県 有限会社西野工業

進歩賞（27事業場）

安全活動を熱心に行い、又は労働衛生管理の改善向上に努力し、その効果が著しい事業場を表彰するものです。

北海道 株式会社ジャスト・カーゴ
美唄建設運輸株式会社
福島県 青葉運輸有限会社
有限会社八大物流
茨城県 茨城通信運輸株式会社
株式会社八戸急行北関東営業所
群馬県 有限会社こだま運輸
群馬天沼運輸株式会社
株式会社吉原
矢内運輸株式会社
柴山流通管理株式会社
神奈川県 株式会社ジャトス
岐阜県 濃飛倉庫運輸株式会社
岐阜輸送センター営業所
大征運輸株式会社
奈良県 誠運輸株式会社
鳥取県 大宝自動車有限会社
株式会社共友
島根県 出雲配送有限会社
山口県 株式会社ムロオ 下関営業所
山陰福山通運株式会社 長門営業所
徳島県 南北運送有限会社
香川県 有限会社西讃興業
愛媛県 株式会社植西運送 松前営業所
熊本県 株式会社戸馳運輸
大分県 株式会社セイワ
宮崎県 宮崎センコー運輸整備株式会社
延岡営業所
沖縄県 浦西産業株式会社 本社営業所

功労賞（8名）

長年にわたり、陸上貨物運送事業の労働災害防止活動に尽くし、安全衛生水準の向上に著しく功労があった個人を表彰するものです。

埼玉県 瀬山 豪（株式会社瀬山通）
荒川 優二（有限会社荒川運送）
広島県 沖藤 克治（沖藤運送株式会社）
高知県 増岡 久男（西南運送合資会社）
本 部 吉田 修一（陸災防神奈川県支部長）
小林 俊二（陸災防三重県支部長）
嶋田 康子（陸災防）
原 玲子（陸災防）

功績賞（31名）

労働災害防止活動を活発に実践し、地区又は事業場の安全衛生水準の向上に功績があった個人を表彰するものです。

青森県 釜淵 清嗣（株式会社釜淵商事）
福島県 前川 洋子
(公益社団法人福島県トラック協会 相双支部)
栃木県 望月 昭夫（望月運送株式会社）
神山 義徳
(株式会社丸神商事運輸)
白井 利昌
(三共貨物自動車株式会社 小山営業所)
小泉 正平（東両毛通運株式会社）
埼玉県 遠藤 光（有限会社遠忠屋運輸）
織田 豊
(株式会社高商ロジテック)
中島 健児（株式会社中島商会）
井上 浩（株式会社井上運送）
若山 敬
(有限会社若山運送加須クリーン)
神奈川県 野村 栄蔵
(株式会社不二運輸倉庫)
山田 裕
(株式会社聖亙トランスネットワーク)
山中 信己（有限会社山中運送）
間宮 則充（日東運送有限会社）
山梨県 三枝 実（大和運送株式会社）
静岡県 伊藤 良男（優伸運輸株式会社）
内田 孝治
(有限会社マーキュリー)

静岡県 西田 教幸
（東海貨物輸送センター株式会社）
安藤 通啓
（東和運輸倉庫株式会社）
鈴木 孝典 （春野物流株式会社）
広島県 竹本 昭法 （芸北急送株式会社）
沖栴 光也
（株式会社オキマストランスポート）
香川県 大西 剛 （陸災防香川県支部）
福岡県 大月 正幸 （陸災防福岡県支部）
永野 一 （陸災防福岡県支部）
熊 保則 （陸災防福岡県支部）
野下 定雄 （陸災防福岡県支部）
佐野 博 （陸災防福岡県支部）

福岡県 富田 龍生 （陸災防福岡県支部）
大分県 坂井 学
（臼杵運送株式会社 大分本社）

団体賞（3団体）

労働災害防止活動を活発に推進し、地域の関係事業場の安全衛生水準の向上に顕著な功績のあった団体を表彰するものです。

埼玉県 陸上貨物運送事業労働災害防止協会
埼玉県支部 吉川分会
神奈川県 陸上貨物運送事業労働災害防止協会
神奈川県支部 平塚分会
大阪府 陸上貨物運送事業労働災害防止協会
大阪府支部 南大阪分会

2 永年勤続表彰

陸上貨物運送事業労働災害防止協会に勤務した期間が、満10年、満20年及び満30年に達する勤務成績良好な職員を表彰するものです。

10年勤続（1名）

静岡県 赤坂 登 （陸災防静岡県支部）

3 優良フォークリフト等運転者表彰（111名）

当協会の会員事業場に勤務するフォークリフト等の運転者であって、永年にわたり安全運転及び安全作業に努め、他の運転者の模範となる方を表彰するものです。

青森県 中里 太明 （株式会社エコブリッジ）
東 正行 （八戸輸送サービス株式会社）
齊藤一二三 （音喜多運送株式会社）
岩手県 藤原 拓実 （二葉運送株式会社 紫波DC営業所）
工藤 剛将 （DOWA通運株式会社 三菱営業所）
大石 広一 （株式会社共栄運輸花巻）
伊藤 肇 （株式会社共栄運輸花巻）
横井 純人 （白金運輸株式会社 北上流通加工センター）
高橋 恒樹 （白金運輸株式会社 北上流通加工センター）
八重樫直哉 （白金運輸株式会社 北上流通加工センター）
藤原 聡志 （日本通運株式会社Eastカンパニーロジスティクス第二部サントリー盛岡DC）
畠山 卓朗 （日本通運株式会社Eastカンパニーロジスティクス第二部サントリー盛岡DC）
菅原 憲 （日本通運株式会社Eastカンパニーロジスティクス第二部水沢営業課）
山形県 兵藤 政利 （エイエスエムトランスポート株式会社）
阿部 和栄 （第一貨物株式会社 新庄支店）
渡邊 敬之 （東北第一物流株式会社 山形支店）
福島県 一ノ瀬 司 （日本通運株式会社Eastカンパニーロジスティクス第三部郡山物流事業所郡山営業課）
田中 祐輔 （いわき大王紙運輸株式会社）
國分 正勝 （カリツー東日本株式会社郡山営業所）
茨城県 野口 順平 （ロジスティード東日本株式会社 東日本地区本部 水戸営業部 那珂営業所）
鴨志田邦晴 （ロジスティード東日本株式会社 東日本地区本部 水戸営業部 水戸輸送営業所）

茨 城 県	五十嵐祐介	（山九株式会社 鹿島支店）
栃 木 県	川口 安弘	（株式会社読売ISロジテム 栃木センター）
	斎藤 重之	（株式会社イージーライン 本社営業所）
	野口 真彦	（ロジスティード東日本株式会社）
群 馬 県	南雲 伸一	（日本通運株式会社 群馬支店 高崎オペレーション中尾）
	竹内 陽子	（株式会社群馬ロジテム 群馬中央物流センター支店）
千 葉 県	大森 将城	（山九株式会社 千葉支店）
	大森 春輝	（山九株式会社 千葉支店）
	志村 雅治	（アイケー物流株式会社）
	奥野 泰則	（株式会社池田自動車運輸 本社営業所）
	佐藤 安彦	（株式会社池田自動車運輸 柏営業所）
	林 嘉明	（名鉄NX運輸株式会社 野田支店）
	櫻井 重一	（名鉄NX運輸株式会社 千葉支店）
	山木 信博	（名鉄NX運輸株式会社 千葉支店）
	阿部 大輝	（ロジスティード東日本株式会社 野田営業所）
	石塚 雄吾	（ロジスティード東日本株式会社 柏営業所）
神 奈 川 県	西村 高嶺	（株式会社ジャトス）
	青砥 勝美	（株式会社ジャトス）
	浜田 勲	（株式会社バンテック 港運事業部本牧作業課）
	杉田 和哉	（日本通運株式会社 横浜支店）
	内海 甫	（日本通運株式会社 横浜支店）
富 山 県	窪田 雅章	（株式会社ナチロジスティクス 富山営業所）
	浦田 篤	（日産物流株式会社 富山支店）
	武田 裕	（トナミ運輸株式会社 小矢部流通センター）
	村西 宗司	（株式会社スリーティ運輸）
	小島 太士	（一宮運輸株式会社 富山支店）
岐 阜 県	平光 浩美	（ハートランス株式会社 岐阜MCセンター）
	森 直浩	（濃飛倉庫運輸株式会社 岐阜支店団地倉庫営業所）
	松本 国広	（西濃運輸株式会社 大垣支店）
	中村 嘉良	（西濃運輸株式会社 岐阜東濃支店）
	遠藤 貴覚	（株式会社松井急便）
	若林 千洋	（丸七運輸株式会社）
	岡田 貴仁	（越美通運株式会社 本社営業所）
	藤本 昌孝	（株式会社エスラインヒダ 高山支店）
静 岡 県	西澤 宏明	（静岡通運株式会社）
	鈴木 健太	（大浜運輸株式会社）
愛 知 県	岡本 敏治	（東山株式会社）
三 重 県	野田 勝己	（日本通運株式会社 三重支店）
滋 賀 県	寺本 豪瑠	（日本通運株式会社 滋賀支店 中央営業課（大津））
	菖蒲池由葵	（日本通運株式会社 滋賀支店 栗東湖南営業課（甲賀））
京 都 府	石野 聖史	（日本通運株式会社 京都支店 中央営業課）
	平井 正人	（日本通運株式会社 京都支店 洛南営業課）
	高橋 誠司	（日本通運株式会社 京都支店 舞鶴営業支店）
大 阪 府	古原 英俊	（菱江ロジスティクス株式会社 本店）
	山口 博文	（株式会社メイセイ物流 千里ニュータウン営業所）

大 阪 府	馬場 幸文	(共立運送株式会社)
	井上 正貴	(日栄運輸株式会社)
	前川 尚明	(成山運輸株式会社 大阪営業所)
	新井 晃	(谷川運輸倉庫株式会社 舞洲倉庫)
奈 良 県	鳥越 雅弘	(原口運輸商事株式会社)
	西田 大樹	(大和陸運株式会社)
鳥 取 県	前田 正和	(岡山県貨物運送株式会社 鳥取支店)
	藤井 賢一	(大虎運輸中四国株式会社 山陰営業所)
島 根 県	堀内 誠	(株式会社ティーテック)
	赤名 達也	(有限会社角谷運送)
岡 山 県	三宅 悠	(海吉運送有限会社 本社営業所)
	河原 豊	(株式会社森下商事 本社営業所)
	難波 孝吉	(陸照運輸株式会社 本社営業所)
	松坂 晴吉	(岡山県貨物運送株式会社 津山支店)
	後藤 貴浩	(株式会社赤田運輸産業 本社営業所)
	山崎 雅也	(日本梱包運輸倉庫株式会社 岡山営業所)
広 島 県	中元 幸夫	(迫田運送株式会社)
	重本豊文美	(福山エクスプレス株式会社)
	岡崎 克美	(福良運輸株式会社)
	山根 浩二	(安佐運送株式会社 久地営業所)
山 口 県	村尾 祐弥	(山陰福山通運株式会社 萩営業所)
	森田 悠介	(日本通運株式会社 下関支店)
徳 島 県	酒巻 功	(阿波中央運送有限会社)
	矢車 昭治	(ダイセー阿波急行株式会社)
	中本 浩	(株式会社寶積運輸)
香 川 県	藤長 正	(株式会社大運組)
	岩本 直広	(カトーレック株式会社 高松支店)
	池田 真悟	(池本水産有限会社)
愛 媛 県	合田 順治	(大西物流株式会社 本社営業所 リンテック三島工場)
	川村 勝利	(大成陸運株式会社)
	坂田 佳孝	(青鬼運送株式会社)
	吉井 崇文	(吉忠株式会社)
	寺久保孝志	(神山運輸株式会社 松山営業所)
	梶岡 福実	(丸協運輸有限会社)
	梅田 竜二	(南豫通運株式会社)
	貝田 光希	(南九州センコー株式会社 構内営業所)
大 分 県	令官 隼人	(鶴崎海陸運輸株式会社 石化コンビナート事業部)
	宇和田伸司	(センコー株式会社 延岡支店大分PDセンター)
宮 崎 県	中村 雄二	(センコー株式会社 延岡支店宮崎物流センター)
	元明 吉公	(GTエナジー有限会社)
	古謝 智志	(株式会社博運社 宮崎営業所)
鹿 児 島 県	上野憲一郎	(株式会社松下運輸 本社営業所)
	小山 正樹	(株式会社松下運輸 本社営業所)
	竹之内 博	(株式会社松下運輸 本社営業所)
沖 縄 県	中村 大地	(株式会社りゅうせき 浦添物流センター)

睡眠医学の知識 ～あなたの眠りを守りたい～

愛知医科大学名誉教授/広島大学医学部客員教授 塩見 利明

第4話 睡眠時無呼吸症候群（SAS）と居眠り運転事故との関係

1 はじめに

睡眠時無呼吸症候群（Sleep Apnea Syndrome; 以下SASと略す）は、22年前の2003（平成15）年2月26日に岡山駅で起こったJR西日本新幹線運転士の居眠り運転騒動（異名：平成15.2.26.事件）から、SAS（サス）という呼び名でその病名が日本中に知れ渡りました。（図1）¹⁾

図1. 危険な眠気「SAS」から22年

岡山駅でのJR山陽新幹線運転士の居眠り騒動

平成15(2003). 2. 26事件



塩見利明: 危険な眠気「睡眠時無呼吸症候群」肥満者の大いびきに潜む重大事故への警告！二見書房, 2003.¹⁾

SASと生活習慣病、特に循環器疾患（脳・心臓疾患）との関係については第3話（8月号）で詳しく紹介しましたが、SAS患者が悩んでいる二大症状は“いびき”と“日中（仕事中）の過度な眠気”です。大きないびき（大いびき）は寝室内での騒音・睡眠環境の問題であり、夫婦が別々の部屋で眠られている家庭も少なくありません。この大いびきの問題以上に社会的にも大問題となるのが、SAS患者の主症状である“日中（仕事中・通勤中）の過度な眠気”が引き起こす“労災事故”です。重症のSASを患っていると仕事中でも眠気が強まり、大事な会議中や危険を伴う仕事中（運転や高所作業など）にもウトウトし寝てしまうので、SASは以前からヒューマンエラー（人災：監視を含む）の重大な原因の一つとして問題視されてきました¹⁾。そのため、ご家族の方などから大いびきを指摘され悩んでいる方は、是非とも第3話（8月

号9頁）に掲載しました質問票（スノーラー自己テスト）でもう一度こっそりご自身でチェックしてみてください。

私は、循環器専門医の内科医ですが、1983年に愛知医科大学でSASの臨床研究を始めた頃から、すぐに車社会である愛知県では朝の通勤時や昼食後の午後の時間帯に居眠り運転事故を起こしているSAS患者が非常に多いことに気付き、一般ドライバーにおけるSASと居眠り運転事故との関係を20年以上に亘って有田亜紀博士とともに調べてきました^{2,3)}。

そこで、今回はSASと居眠り運転事故との関係につき経年的変化を含めて概説し、その代表的な予防策（治療法）として、乗用車に搭載された「衝突被害軽減ブレーキ（Advanced Emergency Braking System：以下AEBSと略す）」の影響とSAS患者に対する「持続陽圧呼吸（Continuous Positive Airway Pressure；以下CPAPと略す。俗名シーパップ）治療」の有効性について紹介します。

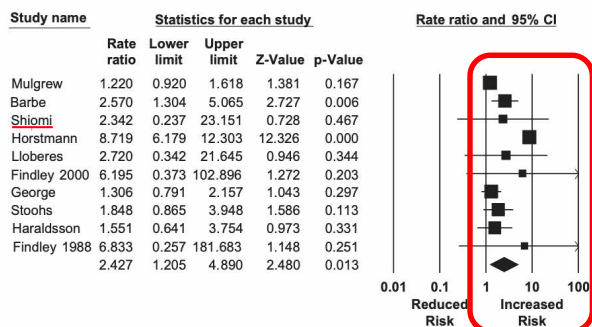
2 SASの居眠り運転事故とその経年変化

SASの主症状である日中の過度な眠気と居眠り運転事故の危険性については1980年代後半以降、多数の研究が行われており、Tregearら⁴⁾によるSystematic reviewではSASの自動車衝突率は1.21-4.89倍に上昇すると報告されています。（図2）

私たちが2000年から2008年に愛知医科大学病院の睡眠医療センターにおいて、睡眠ポリグラフ検査（Polysomnography: PSG）により確定診断した無呼吸低呼吸指数（Apnea-Hypopnea Index; AHI） ≥ 5 のSAS患者（主に一般ドライバー）における調査でも、SAS患者の過去5年間の居眠り運転事故率は11.1%であり、特にAHI ≥ 60 の最重症群で居眠り事故率が16.1%と正常群（AHI < 5 ）に比較して有意に高率でした²⁾。

図2. 閉塞性睡眠時無呼吸と自動車衝突事故のリスク
Systematic Review and Meta-Analysis

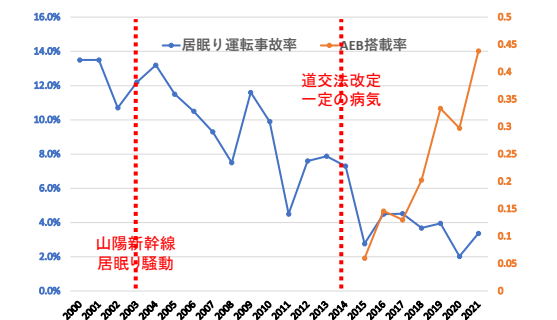
SASに関連する平均自動車衝突率は1.21~4.89倍



Tregear S, et al: J Clin Sleep Med 2009; 5(6):573-581.⁴⁾

しかし、SASを患った一般ドライバーの乗用車における居眠り運転事故率は、愛知医科大学病院でPSG検査を施行した未治療のSAS患者における経年変化をみると、図3に示すごとく、2003年の新幹線運転士の居眠り運転騒動前後をピークに徐々に減り始め、2014年の道交法改訂後により大きく減少し、そして2015年頃から乗用車のAEBSの搭載率が増えるに従いさらに減少していました。

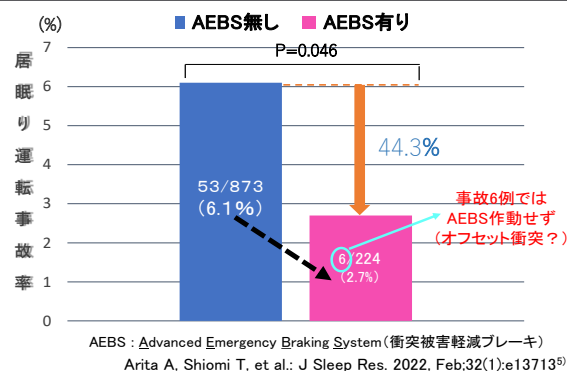
図3. SASの居眠り運転事故率の経年変化とAEBS搭載率
愛知医科大学睡眠科・睡眠医療センターを受診したSAS患者データ



(AEBS: Advanced Emergency Braking System 衝突被害軽減ブレーキ)
有田亜紀、塩見利明: JSSR47(京都), 2022.発表

さらに、私たちが2022年に報告した未治療のSASを患った一般ドライバーの乗用車では、AEBSを搭載している乗用車（AEBS搭載車）の方がAEBSを搭載していない乗用車（AEBS非搭載車）に比べて居眠り運転事故率が有意に減少することが明らかとなりました⁵⁾。（図4）ただし、第2話（6月号）で紹介したように大型トラックの現行のAEBSは居眠り運転時に有効でないため、同じSASを患ったドライバーでも乗用車と大型トラックのAEBSの有効性については、大型トラックのAEBSの性能が向上するまで、現状まだ区別しておく必要があります。

図4. AEBS(衝突被害軽減ブレーキ)搭載による、SASを患った一般ドライバー(乗用車)における居眠り運転事故の低減効果



3 SASの検査：客観的な評価法

図4は、SASの検査としての客観的な評価法を示します。問診で重要な質問票は、一般ドライバーではエプワースの眠気尺度（Epworth Sleepiness Scale: 以下ESSと略す）という、主観的な眠気の評価方法が有用です²⁾。しかし、残念ながら職業ドライバーにおけるESSの信頼性はないか、あったとしてもかなり低いスコアであることが判明しています⁶⁾。

そのため、トラックドライバーなどの職業ドライバーで推奨されているSASのスクリーニング検査（別名：SAS検診）では、客観的な評価法として主にタイプ4の動脈血酸素飽和度（SpO₂）または気流を測定する簡易モニターが用いられています。なお、タイプ4の簡易モニターは、あくまでもSASの有無をふるい分ける初期段階の検査法であり、異常が指摘された場合には、本来は睡眠検査を専門に診療している施設（日本睡眠学会専門または登録医療機関など）⁷⁾に一泊入院してPSGなどの精密検査（タイプ1、2）を受けることが推奨されます。

図5. SASの検査:客観的評価方法(SAS検診:タイプ4)



AASM, ATS, ACCPの3学会合同指針/2023年改定版: 循環器疾患における睡眠呼吸障害の診断・治療ガイドライン⁸⁾

4 SASの診断と治療法

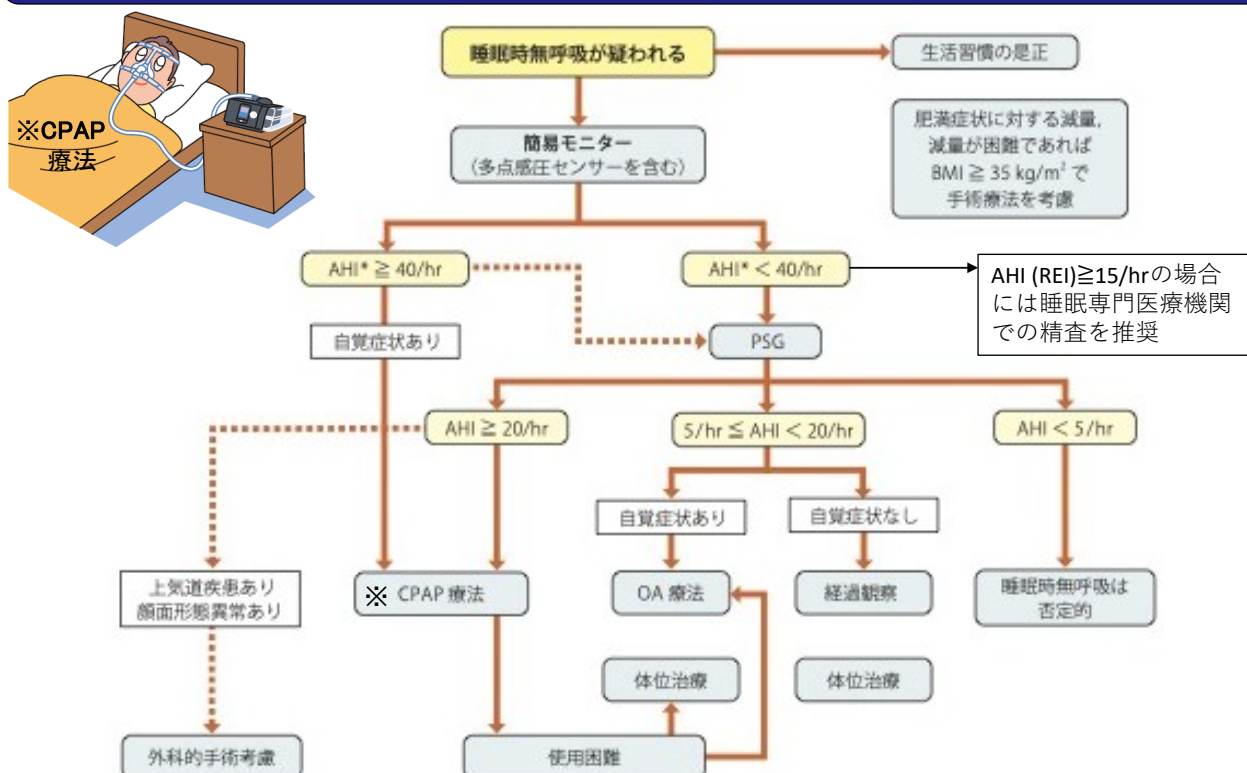
SASは、第3話（8月号）で紹介したように肥満に伴う高血圧や糖尿病などの生活習慣病のデパートであり、循環器疾患とも密接な関係がある代表的な睡眠障害の一つです。そのため、通常、SASの診断と治療は居眠り事故の防止のためではなく、病気としての睡眠障害の治療を目的に保険診療で行われています。図6は、保険診療を考慮した場合のSASの診断と治療法の概要を図示します⁸⁾。

SASの患者は非常に多く、 $AHI \geq 15$ /時間の治療が必要なSAS患者だけでも日本に940万人にいと推計されているので、SASの治療が必要と疑われるドライバーの全員に睡眠専門施設（日本睡眠学会専門または登録医療機関など）を受診していただくことは現実的ではありません。そのため、スクリーニング検査（SAS検診）後の2次検診として、まずは近くの内科や耳鼻咽喉科の開業医で簡易モニ

ター（タイプ3）を受けられるべきでしょう。その結果、 AHI （Respiratory Event Index: 以下REIと略す） ≥ 40 /時間の重症例ではすぐにCPAP治療が適応になることも稀にあります。また、 AHI （REI） ≥ 15 /時間の場合にはPSG（タイプ1または2）のため改めて睡眠専門施設を紹介されることが多く、現状では2023年度改訂版日本循環器学会の診断・治療ガイドラインに沿った図6のような流れでCPAP治療等の導入が選択されています⁸⁾。

CPAP治療は、日本ですでに50万人以上のSAS患者に施行されているため、大いびきで悩まれているドライバー、あるいはスクリーニング検査（SAS検診）で精密検査や治療の必要性を指摘されているドライバーは、一度身近な会社の産業医の先生、あるいはSASのCPAP治療を既に数多く行ってみえる近くの開業医の先生にご相談ください。

図6. 保険診療を考慮したSASの診断と治療法



AHI: 無呼吸低呼吸指数、REI: 呼吸イベント指数、PSG: 睡眠ポリグラフ検査、※ CPAP: 持続陽圧呼吸、OA: 口腔内装置
2023年改訂版: 循環器疾患における睡眠呼吸障害の診断・治療ガイドラインより、一部追加改変⁸⁾

5 CPAP治療による居眠り運転事故の予防効果

SASの治療法としては、CPAP治療以外にも口腔内装置（Oral Appliance：以下 OAと略す）治療、外科的手術、あるいは植込み型舌下神経刺激療法などに保険適応があります。しかし、現時点では、居眠り運転事故を軽減させるエビデンス（大規模の臨床研究報告）がある治療法はCPAP治療のみです。そのため、利便性のみでCPAP治療から安易にOA治療に変更することは推奨されません⁹⁾。

私たちの以前の調査では、CPAP治療前と治療後のそれぞれ1年間の比較で、居眠り運転事故率は6.3%→1.0%に減少していました²⁾。諸家の報告でも、CPAP治療後に日中の眠気は一晩で、さらに運転パフォーマンスは2-7日以内に大幅に改善されており、Tregearら¹⁰⁾によるSystematic reviewでもCPAP治療によるSAS患者の自動車衝突事故リスクの減少が明らかにされています。（図7）

6 トラックドライバーにおけるCPAP治療管理の重要性

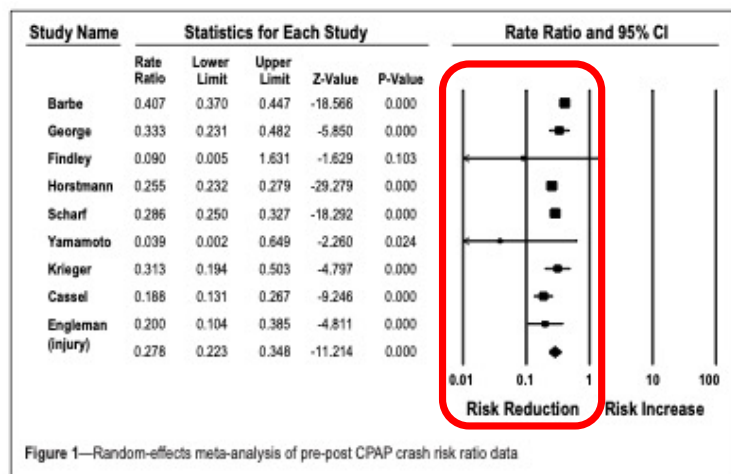
大型トラックでは乗用車と異なり、居眠り

運転時にAEBSが有効でないため、特にSASを患っているトラックドライバーではCPAP治療の継続とその管理が重要です。

アメリカのトラックドライバーにおけるCPAP治療機器のアドヒアランス（自らによる装着：使用状況）の有無に関する大規模な研究では、SASのためCPAP（治療）を処方されていても、適切にCPAPが使用されていなければ、トラックの10万マイル当たりの衝突事故リスクが4.97倍（約5倍）になると報告されています¹¹⁾。（図8）

このCPAP使用状況の問題に関しては、新しいCPAP治療機器の大半において**治療データ（毎晩どのようにCPAPが作動したのか）**がメモリカードまたはSDカードに保存され、専用ソフトにより主治医が治療情報を外来受診時にチェックすることが既に可能となっています。さらに、より新しいCPAP治療機器では**治療データの遠隔（監視）モニタリングも可能**なため、日本のSASを患ったトラックドライバーでも、これからは毎日CPAP治療が適切に行われているかどうかのチェックを行う体制の構築を考慮すべき時代となりつつあります。

図7. CPAPによるSAS患者の自動車衝突事故リスク減少
Systematic Review and Meta-Analysis



Tregear S, et al: Sleep 2010;33(10):1373–1380.¹⁰⁾

一方、毎晩適切にCPAP治療を行っていても強い眠気が残るSAS患者（CPAP治療後残遺眠気）が約5%存在すると報告されています¹²⁾。そのため、睡眠不足の有無の問題も含めて治療が難しいSAS患者に関しては、多少ご面倒でも睡眠専門施設（日本睡眠学会専門または登録医療機関など）⁷⁾への受診を勧めてください。

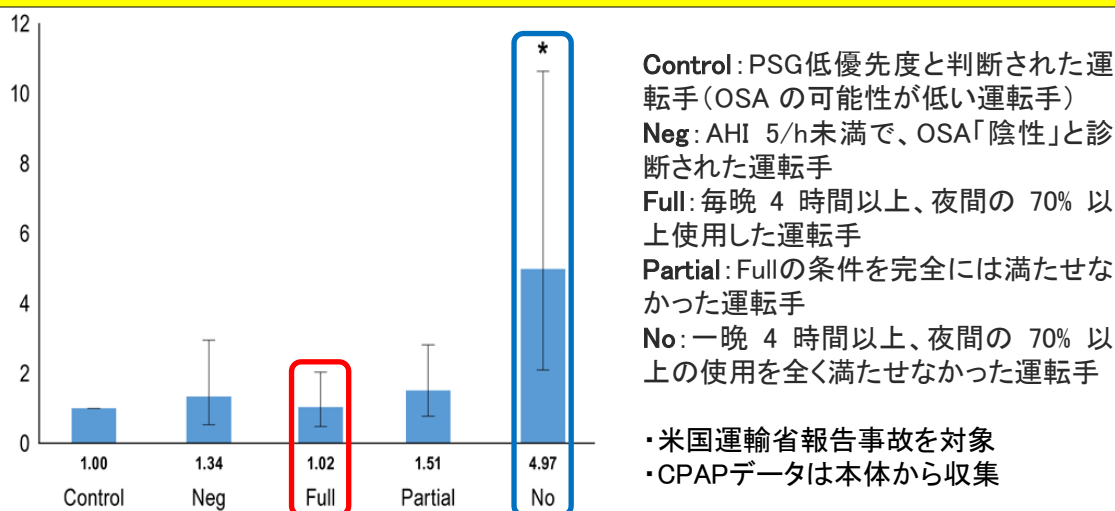
7 おわりに

SASと居眠り運転事故の関係、特に現時点で確認されている唯一の治療法としてCPAP

治療の有効性を概説しました。第2話（6月号）で紹介したように、大型トラックでは乗用車と異なり、居眠り運転時にAEBSが有効でないため、SASを患っているトラックドライバーでは適切なCPAP治療をさらに徹底し普及させる必要があります。また、SASを患っているトラックドライバーのCPAP使用状況の把握のため、その治療データを用いた（医師連携の）管理体制の構築も喫緊の課題になるのではないかと考えられます。

図8. CPAPの使用状況とトラック衝突事故リスク

SASのためCPAP治療を受けていても、適切に使用していなければ、トラックの衝突事故リスクは約5倍になる



10万マイル当たりの事故率は、「No (No adherence)」群はControl群の4.97倍であった。「Full (Full adherence)」群、「Partial (Partial adherence)」群の事故率は、Control群と比べ有意差はなかった。

Burks SV, et al. Sleep. 2016;39(5):967-975.¹¹⁾

参考資料：

- 1) 塩見利明著（単行本）：危険な眠気「睡眠時無呼吸症候群」．二見書房，2003.
- 2) 塩見利明，有田亜紀：睡眠時無呼吸症候群における居眠り運転事故調査．国際交通安全学会誌，35(1)：22-25，2010.
- 3) Arita A, Shiomi T, et al: Risk factors for automobile accidents caused by falling asleep while driving in obstructive sleep apnea syndrome. Sleep Breath. 2015; 19: 1229-1234.
- 4) Tregear S, et al: Obstructive sleep apnea and risk of motor vehicle crash: Systematic review and meta-analysis. J Clin Sleep Med, 5(6): 573-581, 2009.
- 5) Arita A, Shiomi T, et al: Advanced emergency braking system reduces the risk of motor vehicle collisions caused by falling asleep while driving in patients with untreated obstructive sleep apnea. J Sleep Res. 2022, e13713.
- 6) Sawatari H, Shiomi T, et al: Risk factors for collisions attributed to microsleep-related behaviors while driving in professional truck drivers. Sci Rep. 2024; 14: 6378.
- 7) 日本睡眠学会ホームページ：https://jssr.jp/files/list/2024nintei_kikan.pdf
- 8) 2023年度改訂版：循環器疾患における睡眠呼吸障害の診断・治療ガイドライン.日本循環器学会，循環器病ガイドラインシリーズ (<https://www.j-circ.or.jp/guideline/guideline-series/>)，2023.
- 9) Kumagai H, Shiomi T, et al: Truck collisions attributed to falling asleep at the wheel in two commercial drivers prescribed oral appliance therapy for obstructive sleep apnea. J Clin Sleep Med, 19(12): 2117-2122, 2023.
- 10) Tregear S, et al: Continuous positive airway pressure reduces risk of motor vehicle crash among drivers with obstructive sleep apnea: Systematic review and meta-analysis. Sleep, 33(10): 1373-1380, 2010.
- 11) Burks SV, et al: Nonadherence with Employer-Mandated Sleep Apnea Treatment and Increased Risk of Serious Truck Crashes. Sleep. 2016;39(5):967-975.
- 12) 林田健一，井上雄一．睡眠時無呼吸症候群治療後の残遺眠気について．睡眠医療．2008; 2: 175-80.

【厚生労働省からのお知らせ】**11月は「過労死等防止啓発月間」です**

～過労死等防止対策推進シンポジウムなどを実施～

厚生労働省では、「過労死等防止啓発月間」である11月に、過労死等をなくすためのシンポジウムやキャンペーンなどの取組を行います。この月間は「過労死等防止対策推進法」に基づくもので、過労死等を防止することの重要性について国民の自覚を促し、関心と理解を深めるため、毎年11月に実施しています。

【取組概要】

- ・「過労死等防止対策推進シンポジウム」の実施（無料でどなたでも参加できます。）

47都道府県48会場（東京は2会場）でシンポジウムを開催し、過労死遺族の方の体験談やメンタルヘルスの専門家等による講演などを行います。

<https://www.mhlw.go.jp/karoshi-symposium/>

- ・ポスターの掲示などによる国民に向けた周知・啓発の実施

国民一人ひとりが自身にも関わることとして、過労死等とその防止に対する関心と理解を深められるよう、ポスターの掲示やインターネットなどを活用した周知・啓発を行います。

[過労死等防止啓発ポスター／過労死等防止啓発パンフレット／過労死等防止啓発リーフレット](#)

詳細は次のURLからご覧ください。

https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_64204.html



【連載】

メンタルヘルスのスペシャリストによる連載です

マコマコ
博士の

メンタルヘルス 2025

(第10回)

テーマ「「加齢」への気づきと心身の健康法、その4

浅い眠り・中途覚醒の睡眠変化」 精神科医 夏目 誠

加齢への気づき、今回は睡眠の変化です。最も身近で分かりやすい現象ですよ。まずは事例を「4コマ漫画」で紹介します。

1



2

事 例 45歳のトラック運転手さん

運送業で現場で働いています。45歳の男性です。40歳を過ぎた頃から、夜中に目が覚めるようになりました。最初は1回だったのが、最近は2回。しかも、目が覚めたあと、すぐに眠れない。仕事はきつい。でもストレスってほどじゃない。

ただ、眠れない夜が続くと、朝がつらい。体も重い。誰かに言えるようなことでもなくて、ずっと黙ってきました。

これって年齢のせいなんでしょうか？ それとも、何かケアできる方法があるんでしょうか？

中途覚醒・睡眠ホルモン減少で！

事例のような相談がありました。夜中に目覚める（中途覚醒と言われます）ことは多くの中高年者の悩みです。年齢がいく加齢現象が大きく関与しています。40歳代くらいから深い眠りが減り、中途覚醒が増えるのです。

原因は加齢により“睡眠ホルモン”・メラトニンが減って眠りが浅くなりやすいのです。その他の減少を下記に示しました。

3

睡眠は加齢とともに大きく変化

加齢による睡眠構造の変化

- ・深い眠り（ノンレム睡眠・徐波睡眠）が減少し、浅い眠りやレム睡眠の割合が増加します。
- ・睡眠全体が浅くなり、中途覚醒（途中で目が覚める回数）が増える傾向があります。
- ・「早寝早起き型」に。
- ・総睡眠時間や睡眠の維持力が下がり、熟眠感が得にくくなる人もいます。
- ・午睡（昼寝）をとる人が増えやすい
- ・ホルモンの影響：メラトニン（セロトニン）や成長ホルモンの分泌低下で眠りが浅くなる
- ・生活習慣・加齢要因：夜間頻尿・血圧・肩腰の痛み・いびき／睡眠時無呼吸症候群なども関与

朝の光を浴び散歩を習慣化

対応の決め手は朝の光を浴び散歩する、習慣化しましょう。嬉しいことにメラトニンが増加するとともに心を安定化させるセロトニンの分泌も良くなります。あるいはウォーキングやスクワット、ストレッチなどの軽い運動でOKですよ。詳しくは

4

習慣化しよう

① 朝の光を浴びる（体内時計のリセット）と散歩

- ・理由：加齢でメラトニン（睡眠ホルモン）の分泌が減少
- ・対策：起床後30分以内に外に出て、15分ほど日光を浴び散歩
→ セロトニンが活性化し、夜にメラトニンが増える

② 生活リズムの見直し

- ・昼寝：15～30分以内、午後3時まで済ませる
- ・カフェイン・アルコール：夕方以降は控える

③ 夜間頻尿への対策

- ・就寝2～3時間前から水分を控える

④ 軽い運動（筋力・血流の改善）

- ・おすすめ：ウォーキング、スクワット、ストレッチ
- ・頻度：週3～5回、無理のない範囲で
- ・効果：体の痛みやこわばりが減り、寝つきがよくなる

マコマコのメッセージは

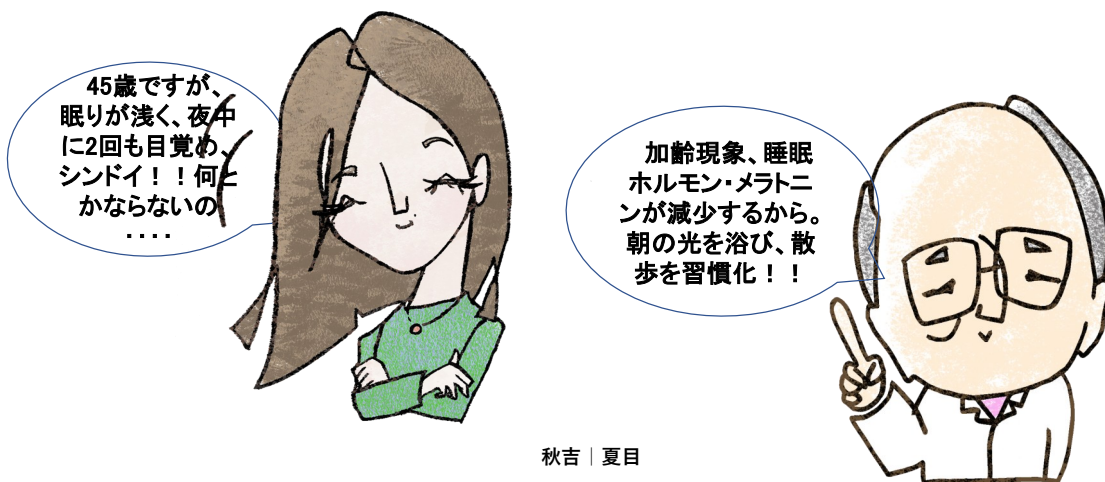
睡眠の変化は「加齢に伴う自然なサイン」です。

「もう若くないからダメだ」と捉えるのではなく、生活習慣を少し工夫することで眠りの質を改善できます。

「朝の光＋軽い運動」を習慣にして、眠りと心身の安定を守っていきましょう。

最後に「マコトの一言」で締めくくります。

マコトの一言



本原稿は夏目が企画、事例・構成・展開などを行い作成しました、5の助力を得ています。

1、3、4

にChatGPT-

小企業無災害記録表彰〔令和7年9月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
第2種	日本陸送株式会社 浜松事業所	18名	令和2年7月4日～令和7年7月3日	静岡県
第5種	株式会社農林産運輸	14名	平成12年11月10日～平成27年11月9日	岐阜県

陸災防では、常時50人未満の労働者を使用する事業場の無災害記録について、表彰を行っています。
この無災害記録には、第1種から第5種までの5種類があり、第1種は3年間、第2種は5年間、第3種は7年間、第4種は10年間、第5種は15年間の無災害を称えるものです。

●申請方法

本表彰は、会員事業場からの申請により実施しています。申請に当たっては、各都道府県支部にお申し出ください。
事業場の安全衛生に対する取組を応援するため、この制度をご活用ください。

小企業無災害記録証交付〔令和7年9月〕

	事業場名	労働者数	無災害期間	支部名
20年	株式会社農林産運輸	14名	平成12年11月10日～令和2年11月9日	岐阜県

小企業無災害記録証は、小企業無災害記録表彰第5種取得後も無災害を継続している事業場に対して、その実績を評価し、当該事業場の自主的安全活動の一層の促進を図ることを目的として、第5種無災害記録樹立後5年ごとに交付されるものです。

●申請方法

本表彰、本記録証の交付は、会員事業場からの申請により実施しています。申請に当たっては、各都道府県支部にお申し出ください。事業場の安全衛生に対する取組を応援するため、この制度をご活用ください。

【厚生労働省】

事業場の安全衛生対策の取組状況に係るアンケートご協力のお願い

平素より職場における荷役災害をはじめとした、陸運業における労働災害防止に取り組んでいただきありがとうございます。

この度、第14次労働災害防止計画の指標達成状況の調査等を目的として、皆様に事業場の安全衛生対策の取組状況に係るアンケートのご協力をお願いしたいと考えております。

お手数をおかけしますが、以下のリンクもしくはQRコードよりアンケートにご回答いただこう、お願い申し上げます。

《アンケートURL》

https://research.nttcoms.com/r/wks25/wks_ofs1.html

《QRコード》



所要時間は10分程度です。10月31日(金)までにご回答いただけますと幸いです。

なお、アンケートの回答は統計的に処理され、他の目的には使用いたしません。

どうぞよろしくお願いいたします。

ご質問がございましたら、以下の連絡先までお気軽にお問い合わせください。

厚生労働省安全衛生部計画課 TEL：03-5352-1111（内線：5607、5503）

メール：keikakuhan@mhlw.go.jp

令和7年12月3日実施

厚生労働省認定

陸災防フォークリフト荷役技能検定のご案内



厚生労働省認定「陸災防フォークリフト荷役技能検定」を令和7年12月3日(水)に実施します。

この検定試験は、フォークリフト運転技能講習修了者等を対象に、より安全で正確かつ迅速な作業を評価・認定し、労働災害の防止に寄与することを目的とした制度です。

多数のフォークリフト運転者の皆さまのご参加をお待ちしています。



団体等検定制度

技能の程度について

- 1級 フォークリフト運転技能講習修了後5年程度のフォークリフトによる荷役作業の実務経験を有する上級のフォークリフト運転者
- 2級 フォークリフト運転技能講習修了後3年程度のフォークリフトによる荷役作業の実務経験を有する中級のフォークリフト運転者

受検資格

- 1級 陸災防フォークリフト荷役技能検定2級合格後2年以上の実務経験を有する者等^{(注1)(注2)}
- 2級 フォークリフト運転技能講習修了後2年以上の実務経験を有する者^(注2)

(注1)令和5年度以前に実施の検定試験2級合格者。

(注2)令和5年度以降に実施の検定試験一部合格者は、合格となっている科目（学科又は実技）が免除されます。

検定日

検定日 令和7年12月 3日(水)



受検会場

12月3日(水)					
受検地	群馬	東京	静岡	愛知	愛媛
1級	学科のみ	学科のみ	学科のみ	学科・実技	学科・実技
2級	学科のみ	学科のみ	学科・実技	学科・実技	学科・実技
2級リーチ	-	-	-	学科・実技	-

- ・1級試験は、カウンターバランス式のみを実施します（リーチ式は実施しません）。
- ・2級試験は、カウンターバランス式とリーチ式の実施があります（リーチ式は愛知のみ）。



試験科目

試験科目		試験内容の概要	配点	
			1級	2級
学科試験		関係法令、フォークリフトの走行・荷役・力学及び一般的な荷役作業についての知識(計50問) ※1級と2級では、難易度が異なります。	300点	300点
実技試験	(点検試験)	作業開始前点検(43項目)の点検を行う。そのうち、不具合箇所(複数箇所)を指摘する。	100点	
		作業開始前点検(カウンター43項目／リーチ25項目)の点検を行う。		
	(運転試験)	所定の運転コースで、適切な走行、運搬、積卸し作業を行う。	600点	500点

受検費用

- 1 級 ・ 学科試験受検手数料 会員：5,500円（税込） 非会員：6,600円（税込）
 ・ 実技試験受検手数料 会員：27,500円（税込） 非会員：33,000円（税込）
 2 級 ・ 学科試験受検手数料 会員：5,500円（税込） 非会員：6,600円（税込）
 ・ 実技試験受検手数料 会員：22,000円（税込） 非会員：26,400円（税込）

受検申請の方法

以下の受検申請書をダウンロードし、申請書に必要事項をご記入の上、陸災防本部までFAX又は郵送にてお送りください。

[【1級受検申請書（Excel）】](#)

[【2級受検申請書（Excel）】](#)

検定についての問合せ先

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 技術管理部 TEL 03-3455-3857 FAX 03-3453-7561



学科試験



点検試験



運転試験



運転試験

《厚生労働省補助事業》

陸運業の 安全衛生管理実務担当者研修

陸運業における労働災害を減らすためには、安全衛生推進者等が職務遂行に必要な知識を身につけ、事業場における安全衛生活動をリードしていくことが大切です。

このセミナーでは、現在、陸運業において安全衛生推進者に選任されている方だけでなく、安全衛生管理を担う方や今後担当予定の方を対象に、安全衛生管理に関する知識、手法を説明します。是非この機会に、安全衛生推進者等のレベルアップを図り、職場の安全衛生水準の向上を目指しましょう。

セミナーの内容

- 1 陸運業における労働災害発生状況
- 2 安全衛生推進者の職務
- 3 モデル安全衛生管理規程
- 4 災害事例に学ぶ安全衛生推進者の職務の実践

開催時間 13時30分～16時00分（休憩含む）

参加対象者 ・安全衛生推進者に選任されている方
・陸運業で主に安全管理を担う方
・今後、安全を担当する予定の方

受講料 無料

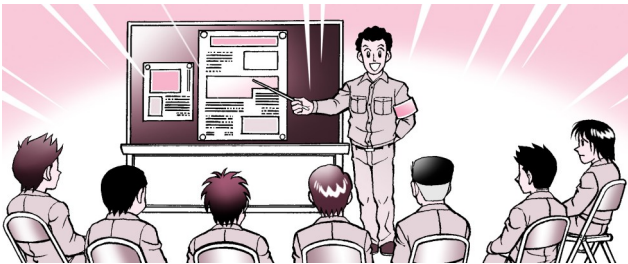
受講証明 本説明会を受講された方には、受講証明書を発行します

問合せ先 陸災防 各都道府県支部

（本セミナーは、法令でカリキュラムが定められている安全衛生推進者養成講習や安全衛生推進者能力向上教育（初任時）ではありませんのでご注意ください。）

「陸運業の安全衛生管理実務担当者研修」開催日程

都道府県	開催日	会場	都道府県	開催日	会場	都道府県	開催日	会場
青森	1月15日(木)	三八地区 研修センター	新潟	11月27日(木)	新潟県トラック総合会館 502	滋賀	12月18日(木)	滋賀県トラック総合会館
	1月16日(金)	青森県トラック協会 研修センター	富山	10月27日(月)	富山県トラック会館 3階研修室	奈良	2月19日(木)	奈良県トラック会館
宮城	12月10日(水)	宮城県トラック協会	福井	10月24日(金)	福井県トラック 総合研修会館	鳥取	12月2日(火)	鳥取県トラック協会 3階研修室
茨城	2月10日(火)	茨城県トラック総合会館	長野	11月6日(木)	長野県トラック会館	長崎	10月29日(水)	長崎県トラック協会 研修会館
栃木	11月頃	調整中	静岡	12月11日(木)	静岡県トラック会館	沖縄	10月24日(金)	九州沖縄トラック 研修会館
神奈川	10月16日(木)	神交共ビル 会議室	三重	2月19日(木)	三重県トラック協会 研修センター	記載のない府県は、開催済または日程調整中です。		



《厚生労働省補助事業》

荷役災害防止担当者研修（陸運事業者・荷主等向け） のご案内

厚生労働省が策定した荷役作業安全ガイドラインでは、荷役災害防止のための管理体制として、陸運事業者及び荷主等のそれぞれの事業場において、「荷役災害防止担当者」の指名とその担当者に対する荷役災害防止のための安全衛生教育の実施を求めています。また、その教育カリキュラムは、厚生労働省の通達として示されています。

当協会では本年度、この教育カリキュラムに準じた荷役災害防止担当者研修を以下の開催地で実施します。多くの皆様のご参加をお待ちしています。



内容

- ・ 荷役作業における労働災害の現状と事業者の責務
- ・ 荷役作業における労働災害防止対策
- ・ 荷役作業の安全衛生教育と安全衛生意識の高揚
- ・ 荷主等と陸運事業者との連絡調整
- ・ 関係法令

開催時間 13時00分～17時00分（休憩含む）

参加対象者 陸運事業者及び荷主等事業場に属する安全担当責任者

受講料 無料

受講証明 本説明会を受講された方には、受講証明書を発行します

問合せ先 陸災防 各都道府県支部

「荷役災害防止担当者研修（陸運事業者・荷主等向け）」開催日程

都道府県	開催日	会場	都道府県	開催日	会場
山形	11月18日(火)	山形県トラック総合会館	山口	12月16日(火)	山口県トラック協会研修会館
福島	2月13日(金)	福島県トラック協会 県中研修センター	徳島	1月9日(金)	徳島県トラック会館
群馬	11月21日(金)	群馬県交通運輸会館	香川	12月12日(金)	香川県トラック総合会館
神奈川	2月予定	調整中	愛媛	2月12日(木)	愛媛県トラック総合 サービスセンター
富山	11月21日(金)	富山県トラック会館 3階研修室	高知	10月17日(金)	セリーズ
福井	11月25日(火)	福井県トラック総合研修会館	福岡	11月10日(月)	福岡県トラック総合会館 402会議室
山梨	1月16日(金)	山梨県自動車総合会館4階	佐賀	10月14日(火)	公益社団法人佐賀県トラック協会 研修会館
愛知	11月27日(木)	中部トラック総合研修センター	長崎	11月26日(水)	長崎県トラック協会研修会館
滋賀	1月29日(木)	滋賀県トラック総合会館	熊本	1月14日(水)	(公社) 熊本県トラック協会 研修センター旧館2階
京都	12月5日(水)	文化パルク城陽	大分	11月19日(水)	大分県トラック会館
和歌山	11月18日(火)	和歌山県勤労福祉会館 プラザホープ	宮崎	11月28日(金)	宮崎県トラック協会総合研修会館
鳥取	10月29日(水)	鳥取県トラック協会 3階研修室	鹿児島	2月4日(水)	鹿児島県トラック研修センター (とらんじえる)
島根	10月24日(金)	くびきメッセ 501大会議室	沖縄	11月21日(金)	九州沖縄トラック研修会館

《厚生労働省補助事業》

荷役作業安全ガイドライン説明会のご案内

陸運業の労働災害の多くは、トラックの荷台等からの墜落・転落等の荷役作業中に発生しています。またその多くが、荷主等の事業場で発生している実態があります。

厚生労働省では「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」を策定し、陸運事業者の実施事項、荷主等双方の実施事項を示しています。

本年度は、陸運事業者向け荷役作業安全ガイドラインの説明会を以下の開催地で実施します。多くの皆様のご参加をお待ちしています。

内容

- ・荷役作業における労働災害の現状と事業者の責務
- ・荷役作業における労働災害防止対策
- ・荷役作業の安全衛生教育と安全衛生意識の高揚
- ・荷主等との連絡調整

開催時間 13時30分～16時00分（休憩含む）

参加対象者 陸運事業者の安全担当責任者等

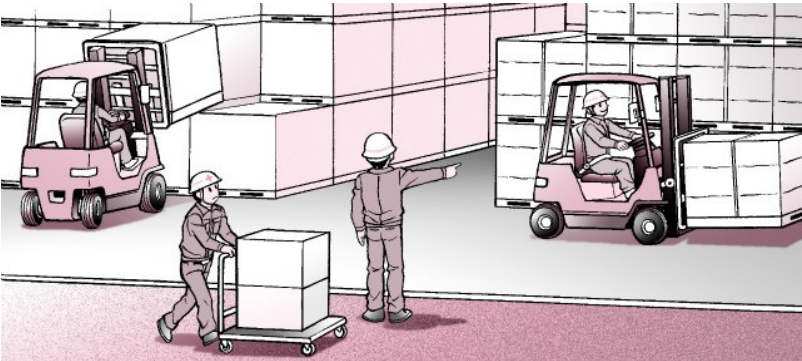
受講料 無料

受講証明 本説明会を受講された方には、受講証明書を発行します

問合せ先 陸災防 各都道府県支部

「荷役作業安全ガイドライン説明会」開催日程

都道府県	開催日	会場	都道府県	開催日	会場
北海道	10月23日(木)	北海道トラック総合研修センター	茨城	11月26日(水)	茨城県トラック総合会館
	1月27日(火)	函館地区トラック研修センター	東京	11月頃予定	調整中
青森	11月21日(金)	青森県トラック協会研修センター	新潟	12月11日(木)	新潟県トラック総合会館 502
	11月20日(木)	三八地区研修センター	愛知	10月29日(水)	中部トラック総合研修センター
岩手	11月25日(火)	岩手県トラック協会総合研修会館	三重	10月15日(水)	三重県トラック協会 北部輸送サービスセンター
宮城	2月頃予定	宮城県トラック協会	大阪	10月15日(水)	大阪府トラック総合会館
福島	1月29日(木)	福島県トラック協会 県中研修センター			



災害事例
と
その対策

トラック運転者と荷主側労働者との 混在作業中の事故（連絡調整の徹底）

1 車上渡しについて

「車上渡し」とは、陸運業者が着荷主まで荷物を運び、荷卸しは着荷主が行う納品方法をいいます。トラック運転者の業務はあくまで運送までであり、その後の荷卸しは受取側の責任となります。

しかし、実際には荷主等の要請により、発着荷主先での積み込み・荷卸しなど、本来の運送業務を超えた付帯作業を行うケースがあります。こうした場合、荷主と陸運業者、あるいは陸運業者同士での連絡調整が不十分だったことがきっかけとなり、トラック運転者が被災した事例が発生しています。

2 被災者について

所属事業所：B社（陸運業者A社から受注）

職種：トラック運転者（経験36年）

年齢：55歳

発生日時：5月某日 午前9時頃

発生場所：着荷主C社の構内

傷病の程度：右手小指骨折等、休業2か月

3 災害発生状況

被災者は着荷主C社構内にて、自車トラックの荷台上でC社が行うフォークリフト作業を見守っていた。作業はC社所属の指揮者のもと、C社所属のフォークリフト運転者が実施していた。

作業中、フォーク爪に取り付けられた延長サヤがずれているのを見た被災者は、反射的に右手で修正しようとした。その際、フォークが上昇し、爪とパレットの間に右手小指が挟まれ負傷した。

4 発生原因

(1) 不安全状態

フォーク爪延長サヤの固定ピンが止められていなかった。

(2) 不安全行動

車上渡しであるにもかかわらず、運転者本人が危険範囲（荷台上）に立ち入った。

(3) 不安全行動に対する行動

作業指揮者がフォークリフト作業範囲への立入禁止を徹底しなかったこと。作業員以外の立入りをリフト運転者へ知らせ、エンジンを停止させなかったこと。

(4) 管理上の問題

運送以外の付帯業務について、荷主C社と陸運業者A社との連絡調整が行われていなかった。

陸運業者A社・B社間でも連絡調整が行われていなかった。

5 再発防止対策

本災害は、請負関係にあるA社・B社間の連絡調整不足、及び荷主C社との連絡調整不足に起因するものです。再発防止のため、以下の取組が必要です。

- ・陸運業者B社による荷卸し場所における荷役作業の有無の確認
- ・陸運業者A社、B社及び着荷主C社による業務分担の明確化
- ・陸運業者A社、B社間での情報共有の徹底
- ・フォークリフト作業時の作業範囲、走行範囲への立入禁止等、ルールとの共有（陸運業者B社と着荷主C社）
- ・車上渡しの場合は、トラック運転者の待機場所を明確に確保（陸運業者B社）

6 再発防止対策の根拠

「陸運業における荷役作業の安全対策ガイドライン」では、トラック運転者と荷主側労働者が共同で作業する際の対応が示されています。

また、荷主が製造業である場合は、労働安全衛生法第30条の2において、荷主は元方事業者として、“その労働者及び関係請負人の労働者の作業が同一の場所において行われることによって生ずる労働災害を防止するため、作業間の連絡及び調整を行うことに関する措置その他必要な措置を講じなければならない”と義務付けられています。

【厚生労働省からのお知らせ】

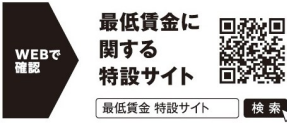
地域別最低賃金額の改定について

地域別最低賃金とは、国が例年10月頃に改定する都道府県単位の最低賃金額をいいます。都道府県ごとの令和7年度地域別最低賃金額及び発効年月日は、次表のとおりです。最低賃金に関する特設サイト及び各種賃上げ支援施策も併せてご覧ください。

最低賃金特設サイト <https://saiteichingin.mhlw.go.jp/>

最低賃金・賃金引上げに向けた中小企業・小規模事業者への支援施策

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/zigyonushi/shienjigyoku/index.html



令和7年度地域別最低賃金の全国一覧					
都道府県	最低賃金時間額[円]	発効日	都道府県	最低賃金時間額[円]	発効日
北海道	1,075	R7.10.4	滋賀	1,080	R7.10.5
青森	1,029	R7.11.21	京都	1,122	R7.11.21
岩手	1,031	R7.12.1	大阪	1,177	R7.10.16
宮城	1,038	R7.10.4	兵庫	1,116	R7.10.4
秋田	1,031	R8.3.31	奈良	1,051	R7.11.16
山形	1,032	R7.12.23	和歌山	1,045	R7.11.1
福島	1,033	R8.1.1	鳥取	1,030	R7.10.4
茨城	1,074	R7.10.12	島根	1,033	R7.11.17
栃木	1,068	R7.10.1	岡山	1,047	R7.12.1
群馬	1,063	R8.3.1	広島	1,085	R7.11.1
埼玉	1,141	R7.11.1	山口	1,043	R7.10.16
千葉	1,140	R7.10.3	徳島	1,046	R8.1.1
東京	1,226	R7.10.3	香川	1,036	R7.10.18
神奈川	1,225	R7.10.4	愛媛	1,033	R7.12.1
新潟	1,050	R7.10.2	高知	1,023	R7.12.1
富山	1,062	R7.10.12	福岡	1,057	R7.11.16
石川	1,054	R7.10.8	佐賀	1,030	R7.11.21
福井	1,053	R7.10.8	長崎	1,031	R7.12.1
山梨	1,052	R7.12.1	熊本	1,034	R8.1.1
長野	1,061	R7.10.3	大分	1,035	R8.1.1
岐阜	1,065	R7.10.18	宮崎	1,023	R7.11.16
静岡	1,097	R7.11.1	鹿児島	1,026	R7.11.1
愛知	1,140	R7.10.18	沖縄	1,023	R7.12.1
三重	1,087	R7.11.21			

【厚生労働省からのお知らせ】

最低賃金引上げに向けた中小企業・小規模事業者支援事業 「業務改善助成金」及び「人材開発支援助成金」について

事業主の皆さまへ

賃金引上げの支援策

厚生労働省は事業主の皆さまの賃上げを支援しています

業務改善助成金

事業場内最低賃金を引き上げ、設備投資等を行った中小企業等に、その費用の一部を助成します。中小企業で働く労働者の賃金引上げのための生産性向上の取組が支援対象です。

NEWS 令和7年9月から制度を拡充！

- ・対象事業所を、事業場内最低賃金額が「改定後の地域別最低賃金額未満まで」に拡充
- ・最低賃金改定日の前日までに賃金引き上げを実施していれば、賃金引上げ計画の提出は不要

賃上げコース区分	助成上限額
30円コース	30～130万円
45円コース	45～180万円
60円コース	60～300万円
90円コース	90～600万円

活用のポイント 賃上げ＋設備投資

- ・賃上げと設備投資等を含む生産性向上に資する計画の作成が必要
- ・中小企業が利用可能
- ・助成額は、賃金の引上げ額、引上げ労働者数等によって決定
- ・交付決定を受けた後に設備投資等を行う

人材開発支援助成金

職務に関連した専門的な知識及び技能を習得させるための職業訓練等を実施した場合等に訓練経費や訓練期間中の賃金の一部等を助成します。

活用例 中小企業事業主が、正規雇用労働者1人につき、10時間の訓練（※1）（訓練経費10万円）を受講させ、訓練終了後、訓練受講者の賃上げ（※2）を行った場合、7万円が支給されます。

※1 人材育成支援コース（人材育成訓練）の場合

※2 5%以上の賃上げ又は資格等手当を就業規則等に規定し、訓練受講者に実際に資格等手当を支払い3%以上賃金を上昇させた場合

区分（※）	賃上げした場合の助成率・額
①賃金助成額	労働者1人1時間あたり 500円・1000円
②経費助成率	訓練経費の45%～100% ※制度導入に係る助成の場合は、 24万円・36万円
③OJT実施助成額	1人1コースあたり 12万円～25万円

活用のポイント 職業訓練＋経費助成等 （訓練終了後の賃上げ等加算）

- ・職業訓練実施計画を作成し、訓練開始前に労働局への提出が必要。計画に沿って訓練を実施した後、申請
- ・10時間以上のOFF-JTによる訓練等が対象
- ・中小企業、大企業どちらも利用可能
- ・助成額は、訓練内容、企業規模により決定

※訓練コース・メニューによって上記区分①～③のいずれが支給されるか異なります（①～③全てが支給される場合もあれば②のみとなる場合もあります。）。

支援策の詳細はHPをチェック

厚生労働省HP

「賃上げ」支援助成金パッケージ

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisaku_nitsuite/bunya/package_00007.html



(R7.9)



ひと、くらし、あいのために

厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

業種別労働災害発生状況（令和7年速報値）

令和7年9月8日現在

死亡災害						
	令和7年1月～8月 [速報値]		令和6年1月～8月 [速報値]		対前年比較	
	死亡者数(人)	構成比(%)	死亡者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)
全 産 業	420	100.0	437	100.0	-17	-3.9
製 造 業	70	16.7	82	18.8	-12	-14.6
建 設 業	138	32.9	137	31.4	1	0.7
交通運輸事業	7	1.7	5	1.1	2	40.0
陸上貨物運送事業	49	11.7	67	15.3	-18	-26.9

死傷災害						
	令和7年1月～8月 [速報値]		令和6年1月～8月 [速報値]		対前年比較	
	死亡者数(人)	構成比(%)	死傷者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)
全 産 業	76,763	100.0	77,251	100.0	-1,488	-1.9
製 造 業	15,205	20.1	15,609	20.2	-404	-2.6
建 設 業	7,586	10.0	7,991	10.3	-405	-5.1
交通運輸事業	1,920	2.5	1,798	2.3	122	6.8
陸上貨物運送事業	9,049	11.9	9,660	12.5	-611	-6.3

事故の型別 死亡災害発生状況（陸上貨物運送事業 速報値）

令和7年9月8日現在

	合計	墜落・転落	転倒	飛来・落下	崩壊・倒壊	激突され	はさまれ・巻き込まれ	交通事故（道路）	交通事故（その他）	その他
令和7年1月～8月	49	7	1	5	3	2	2	27	1	1
令和6年1月～8月	67	12	1	7	1	3	11	27	0	5
対前年増減	-18	-5	0	-2	2	-1	-9	0	1	-4

（注）この表の右端の列の「その他」は、「墜落・転落」～「交通事故（その他）」以外をまとめたもの

事故の型別 死傷災害発生状況（陸上貨物運送事業 速報値）

令和7年9月8日現在

	合計	墜落・転落	転倒	激突	飛来・落下	崩壊・倒壊	激突され	はさまれ・巻き込まれ	交通事故（道路）	交通事故（その他）	動作の反動・無理な動作	その他
令和7年1月～8月	9,049	2,380	1,877	505	415	209	496	844	478	5	1,478	362
令和6年1月～8月	9,660	2,518	1,767	692	418	222	531	985	469	9	1,687	362
対前年増減	-611	-138	110	-187	-3	-13	-35	-141	9	-4	-209	0

（注）この表の右端の列の「その他」は、「墜落・転落」～「動作の反動・無理な動作」以外をまとめたもの

詳細は、陸災防ホームページ<http://www.rikusai.or.jp/>に掲載

資料出所：厚生労働省

【死亡災害】

死亡災害は49人となり、前年同月と比べて18人の減少となった。事故の型別で見ると、「交通事故（道路）」が27人と最も多く発生しており、前年同月と同数となった。「崩壊・倒壊」は前年から2人の増加となっている。

【死傷災害】

死傷災害は9,049人となり、前年同月と比べて611人の減少となった。主な事故の型別の状況を前年同月の状況と比較すると、「転倒」（+110）、「交通事故（道路）」（+9）が大きく増加している一方で、動作の反動・無理な動作（-209人）、「激突」（-187人）、「はさまれ・巻き込まれ」（-141人）、「墜落・転落」（-138人）が大きく減少している。

陸災防の動き

9月 ・第40回全国フォークリフト運転競技大会 9月27日・28日

陸運業 死亡災害の概要（令和7年）

令和7年9月8日現在
陸災防調べ

災害発生 月日	事故の型	起因物	性別	年齢	職種	経験 期間	被災時の 作業内容	災害の概要
7年 8月 29日	飛来、落 下	トラック	男性	47	貨物自 動車運 転者	7ヶ 月	セメント の粉の積 込等作業	被災者は、セメント粉が入ったタンクローリ（最大積載量20t）の荷台 上で何らかの作業を行っていたところ、何らかの原因によりタンク上 部にある鉄製の注入口ハッチの蓋が飛び、被災者の顔面に直撃し たもの。原因はタンクローリ内の圧力が上昇していた状態で注入口 ハッチの蓋を開いたことと推定。
7年 8月 21日	墜落・転 落	トラック	男性	54	作業者・ 技能者	8年	荷の仕分 け	被災者は貨物自動車（10t車・箱型バン）の運転手が荷卸しを終えた 同車の箱荷台で残置物の有無の確認作業を行っていた。被災者は 同作業の終了後、箱荷台の側壁付近を掴みながら荷台から降りよう としたところ、運転手が同車を発進させたため、被災者の手が側壁 付近から離れ、高さ約1m下の床面へ墜落したものの。
7年 8月 18日	はさま れ、巻き 込まれ	コンベア	男性	60	作業者・ 技能者	3年		被災者は、事業場内において、メンテナンス作業を行っていた。被災 者はトラック後方で立っていたところ、被災者の後ろにあったロー ラーコンベヤー（コンベヤーが途中で上に向かって折ることができ るようになっており、被災直前90度上に跳ねあげてあった。）が、何ら かの拍子に床面に降りてきたため、被災者がトラックと降りてきた ローラーコンベヤーとの間に挟まれたもの。
7年 8月 6日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	62	貨物自 動車運 転者	20 年	タンク ローリ の運転	タンクローリに廃液を積み移動中、高速道路の右カーブで、タンク ローリがガードレールを越え、横転したものの。
7年 8月 2日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	56	貨物自 動車運 転者	24 年	運転業務	被災者はトラック運転手として高速道路を走行中、前方を走行する 車を追い越すため追越車線に車線変更したが、追い越すことができ なかった。そのため、走行車線に戻ろうと車線変更したところ、走行 車線を走行してきた別の車と接触した。トラックはハンドル操作不能 となり、追越車線右側の壁に激突し、その反動で走行車線左側の壁 に激突し停止した。その後、被災者は病院に搬送され死亡が確認さ れた。
7年 7月 25日	はさま れ、巻き 込まれ	トラック	男性	69	ゴミ収集 員	1ヶ 月	回収した ゴミをパ ッカー車 から降ろ す作業	被災者は、同僚労働者Aと2人作業で、回収したプラスチックゴミを パッカー車から降ろす作業を行っていた。ゴミを全て降ろし、テール ゲートの裏に付着したゴミを箒で取り除いた後、Aが被災者に声を掛 け、パッカー車の運転席に設置されている操作盤にてテールゲート を閉める作業を行ったところ、被災者がテールゲートに挟まれた。
7年 7月 22日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	55	貨物自 動車運 転者	5年	10tダン プ トラック の運転	土木工事現場で発生した掘削土砂を土捨て場まで運搬するダンプ トラックの運転業務についていた被災者が、国道を走行中、下り坂で かつ右カーブの地点に差し掛かったところカーブを直進しガードレ ールを突き破り、崖から約50m車両ごと墜落し、死亡したもの。
7年 7月 14日	墜落・転 落	トラック	男性	48	貨物自 動車運 転者	13 年	シート掛 け作業	大型トレーラーの運転手が荷台に載せられた木質チップの上に立つ て飛散防止用シートを張る作業中、トレーラー後部の荷台上の端で バランスを崩して高さ3.65mの荷台上から後ろ向きに墜落し、頭から 地面に激突した。なお、災害発生時に被災者が装着していた保護帽 は、墜落途中で頭から脱落していた。また、当該保護帽は構造上、 衝撃吸収ライナーが取付けられているが、衝撃吸収ライナーは除去さ れていた。トレーラー荷台上の端部で作業するに当たって、墜落に よる危険を防止するための措置は取られていなかった。
7年 7月 9日	交通事 故（道 路）	乗用車、バス、 バイク	男性	64	貨物自 動車運 転者	4年	2t車の運 転	自動車運転者である被災者が、2t車にて国道を時速65kmで走行 中、前方で信号待ちをしていた中型トラック（4t平車）に後方から激 突。
7年 7月 5日	激突さ れ	フォークリフト	男性	61	貨物自 動車運 転者	21 年	フォーク リフトで の荷の積 込み	リーチ式フォークリフトの前輪がトラック荷台とプラットホームとの段差 にはまり込み動かなくなってしまったので、被災者はリーチ式フォ ークリフトを後退させるとともに、別のリーチ式フォークリフトとベルトスリ ングで結び同僚が後退させて引っ張り上げたところ、別のリーチ式 フォークリフトの爪が被災者の膝上に当たり負傷し出血、病院に搬 送されたが死亡したもの。原因は同僚の無資格運転（被災者は確認 中）及びフォークの爪の前に被災者がいたことと推定。
7年 6月 27日	交通事 故（道 路）	乗用車、バス、 バイク	男性	48	貨物自 動車運 転者	4年	荷卸し作 業中	被災者はトラック運転手である。店舗（コンビニエンスストア）に食品 を納品するために、路上に停車しトラック後方から荷室の扉を開けよ うとしたところ、後方から進行してきた車両に追突されたもの。
7年 6月 27日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	65	運転者	41 年	大型トラ ックの運 転	交差点付近で、被災者が運転していた大型トラックが、停車していた 大型トラックの後部に追突したもの。
7年 6月 8日	交通事 故（道 路）	乗用車、バス、 バイク	男性	50	貨物自 動車運 転者	5年	貨物自動 車運転作 業及び荷 役作業	貨物自動車の運転手である被災者が、路上に車両を停車して荷卸 し作業を行い、その後車両前室にて荷物整理をしていたところ、後方 から走行してきた別の自動車に追突され被災したもの。
7年 5月 25日	交通事 故（道 路）	トラック	男性	60	貨物自 動車運 転者	15 年	トラック の運転	直線道路の国道を雨が降る中トラックを運転中、道を塞いでいた倒 木にトラックが衝突した。

安全ポスターのご案内

トラックからの墜落・転落対策にご活用ください！



安全ポスター No.87

陸運業の死傷災害は、墜落・転落災害が最も多く発生しています。

この度、令和7年度陸災防安全衛生標語荷役部門優秀作品「気を付けて！ 荷台の高さも命取り 踏台・手すり・ヘルメット」をテーマとした安全ポスターを作成し、頒布中(価格210円(税込))です。

トラックからの墜落・転落防止対策に本ポスターをご活用ください！

品名：安全ポスターNo.87

価格：210円（税込）

ご注文は次のURLからお願いいたします。

http://rikusai.or.jp/health_and_safety/how_to_buy/

編集後記

腰痛は人類が二足歩行を始めた時からの宿命とされ、街中には腰痛専門の整体院なども目立つようになりました。それだけ腰痛に悩まされる人が増えているのかもしれませんが、今月号では陸運業における腰痛予防対策について取り上げました。曜日別に腰痛の発生件数をみますと月曜日がもっとも多いという結果がでています。休日明けから翌日、いざ仕事となると体が追いついていないのかもしれません。皆様方の事業場でも、週明けの月曜日はストレッチの実施を念入りに心掛けましょう。

今月の表紙 榛名山（群馬県高崎市）

榛名山は、榛名富士とも呼ばれる群馬県を代表する名峰で、赤城山、妙義山とともに上毛三山に数えられています。また、古くからの山岳信仰の中心でもあります。山頂からは関東平野が一望でき、紅葉の季節には榛名湖と一体となった美しい景観が眺められます。

陸運と安全衛生 2025年10月号 No.681

2025年10月10日発行

毎月1回10日発行

発行所 陸上貨物運送事業労働災害防止協会
〒108-0014 東京都港区芝5-35-2
安全衛生総合会館内
電話:03-3455-3857

(印刷物による年間購読料6,600円(税込・送料込み))