

# 陸運と安全衛生

ちょっと変 その気づきこそ救いの手 早目の行動 命をつなぐ

陸災防 令和6年度安全衛生標語 健康部門優秀作品

2025

4

No.675



群馬県立森林公園さくらの里から望む妙義山（観光ぐんま写真館提供）

・令和7年度事業計画(案)

・陸災防フォークリフト荷役技能検定が始まります!!

 陸上貨物運送事業労働災害防止協会

**【陸災防の事業計画】令和7年度事業計画(案)について (1)**  
**陸災防フォークリフト荷役技能検定が始まります!! (4)**

## 安全

【新連載】労働安全衛生規則等一部改正の解説 ～事業者が行う退避や立入禁止等～  
**第1回 危険箇所への立入禁止を定める法令について (8)**

【新連載】睡眠医学の知識 ～あなたの眠りを守りたい～  
**第1話 危ないウトウト ～居眠り運転事故直前でのマイクロスリープ(瞬眠)～ (10)**  
愛知医科大学名誉教授 塩見利明

【連載】  
**荷役労働災害防止コンサルティングにおける診断結果と指導内容について (17)**

【災害事例とその対策】  
**積み込み先での荷役作業は事前の準備を密に!! (25)**

労働災害発生状況(令和6年速報) (26)

労働災害発生状況(令和7年速報) (28)

## 健康

【連載 最終回】トラックドライバー 健康管理のポイント  
**春も快適に (14)**  
保健師 椎葉 倫代

【連載】マコマコ博士のメンタルヘルス2025  
**「ストレス解消シリーズ」アウトドアこそ!! (19)**  
精神科医 夏目 誠

## 陸災防情報

団体等検定の認定式が行われました (7)

令和7年度 陸上貨物運送事業労働災害防止協会の主な行事予定 (22)

第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in群馬のご案内 (23)

【陸災防会員事業場向けサービス】  
**陸災防の個別サポートをご活用ください! (24)**

陸災防の動き (28)

「安全ポスター No.86」のご案内 (30)

## 関係行政機関・団体情報

「安全衛生教育促進運動」を展開中です! (18)

【厚生労働省】令和7年「STOP! 熱中症 クールワークキャンペーン」を実施します (22)

**【陸災防の事業計画】****令和7年度事業計画(案)について**

陸災防では、陸運業を取り巻く状況、労働災害の現況、厚生労働省の施策等を踏まえ、令和7年度の事業運営の基本となる事業計画(案)を策定しました。

今年度は、労働災害の多くを占めている荷役作業に関連する労働災害の防止に重点を置いて取り組むとともに、特に昨今の猛暑の影響で死亡者数が急増している熱中症対策も進め、死亡災害、死傷災害の増加傾向に歯止めをかけるべく努力してまいります。

陸災防は、本部・支部（分会）一体となって、会員事業場の労働災害防止対策に資する支援や情報提供に努めるとともに、安全講習会や個別指導をはじめとする諸施策を積極的に展開して、会員サービスの充実を図り、組織の基盤を強化してまいります。

会員企業・事業場におかれましては、現下の状況に鑑み、安全な職場、文化の創造を重要な経営課題と位置づけ、職場の安全衛生管理体制を確立して適切に機能させ、自主的な安全衛生活動を継続的、効果的に行っていただきますようお願いします。

事業計画(案)の要点は以下のとおりです。下線付きは新規または昨年度から一部変更の取組です。

**事業運営の基本方針**

陸運災防計画（令和5年度～令和9年度）目標達成に向け、単年度目標を次のとおりとします。

令和7年度目標

死亡者数 86人以下（過去最少値）  
死傷者数 16,082人以下（対4年比▲3%）  
（うち墜落・転落災害 4,141人以下）

事業運営に当たっては、労働災害の動向等陸運業を取り巻く情勢と課題を念頭に置きつつ、①労働災害の多くを占めている荷役労働災害の防止を最重点課題として、荷役ガイドラインの周知徹底や荷主等における荷役災害防止活動推進への支援に取り組むとともに、②死亡災害の約4割を占める交通労働災害防止に向け、改善基準告示、交通ガイドラインの周知徹底等を推進することとし、③長時間労働による過労死等の防止、暑熱な環境下での熱中症の予防、メンタルヘルス対策等の健康確保対策を推進することを重点課題として、本部・支部一体となって、総力を挙げて取り組みます。

各企業・事業場においては、陸運災防規程を遵守するとともに、職場の安全衛生管理体制を確立して適切に機能させ、自主的な安全衛生活動を継続的、効果的に行っていくことが何より重要であることから、引き続き、レ

ベルアップ支援事業等の周知・普及に取り組むとともに、リスクアセスメント、危険予知（KYT）等の取組への指導に努めます。

また、高年齢労働者が増加する中、「エイジフレンドリーガイドライン」に基づく安全衛生管理体制の確立、職場環境の改善等の取組を進めます。

**労働災害防止のための主要対策****1 荷役運搬作業の安全の確保**

(1) 荷主等における荷役災害防止活動推進への支援

- 安全衛生推進者の選任率の向上及びレベルアップを図るため、「安全衛生管理実務担当者研修会」の実施
- 荷役ガイドラインに基づく措置の徹底を図るため、「荷役作業安全ガイドライン説明会」又は「荷役災害防止担当者教育」の実施
- 荷主等との協議会を活用した連携強化



- 「トラック荷台等からの墜落・転落災害、転倒災害等」を対象とした荷役労働

災害防止対策コンサルティングの実施

(2) 荷役運搬作業中の墜落・転落等災害防止についての指導援助

- ・ 会員事業場に対する「荷役ガイドライン」に基づく荷役災害防止担当者教育、荷役作業従事者教育の実施
- ・ 「STOP! 転倒災害プロジェクト」の推進

(3) フォークリフト等荷役運搬機械による労働災害防止の徹底

ア 厚生労働省認定陸災防フォークリフト荷役技能検定



- ・ 陸災防フォークリフト荷役技能検定試験（出張試験を含む。）の周知
- ・ 1級検定試験及び2級検定試験の実施（10月15日、12月3日）
- ・ 出張試験の実施
- ・ 実技試験審査員の資質向上のための研修会の実施

イ フォークリフト運転業務従事者に対する安全教育の実施

ウ 「フォークリフト安全の日」（7月4日 主催：日本産業車両協会）への協賛及びその活動への積極的対応

## 2 交通労働災害の防止

(1) 改善基準告示の周知徹底

関係行政機関及び事業者団体との連携

(2) 交通ガイドラインに基づく取組の推進

交通労働災害防止担当管理者教育の実施

(3) 交通労働災害防止のための取組

- ・ 労働災害防止強調運動期間における安全パトロール等の実施
- ・ 交通KYT講習の実施

## 3 健康確保対策の推進

(1) 過重労働による健康障害防止対策等の推進

- ・ 全日本トラック協会との連携により、長時間労働による過労死等の防止対策の推進

- ・ 改善基準告示の周知徹底（再掲）

(2) メンタルヘルス対策の推進

- ・ ストレスチェック制度の周知・広報の実施

- ・ ストレスチェック割引制度による支援及び利用促進

- ・ メンタルヘルスに関する情報の入手サイトや相談窓口の周知及び活用の促進

- ・ 陸上貨物運送事業場におけるメンタルヘルス対策の実態調査の実施

(3) 一般健康管理等の推進

(4) 職業性疾病の予防等

- ・ 職場における熱中症対策要綱、令和7年6月施行予定の改正労働安全衛生規則の周知及び措置の徹底

- ・ 「STOP! 熱中症 クールワークキャンペーン」の推進



- ・ 腰痛予防対策指針の周知

- ・ 陸上貨物運送事業場における腰痛予防対策を検討するための実態調査の実施

## 4 事業場の安全衛生水準向上の取組の推進

(1) 陸運災防指導員等を活用した陸運災防計画の周知広報の実施

(2) 陸運災防規程の周知と遵守の徹底

(3) 「レベルアップ支援事業」取組支部への支援及び支部における事業場参加勧奨と事業の実施

(4) 中小企業安全衛生水準向上個別サポート事業の積極的利用勧奨と実施

(5) RIKMSと運輸安全マネジメントの一体的運用による効果的推進

(6) 安全管理士、衛生管理士、安全衛生管理員及び陸運災防指導員の積極的活用

- ・ 陸運災防指導員の資質の向上のための研修会の実施

## 5 安全衛生教育の徹底

- (1) 安全衛生教育の実施
  - ・ 技能講習の適切な実施  
技能講習実施管理者向けの研修会の実施  
技能講習講師のレベルアップのための研修の実施及び支援
  - ・ テールゲートリフター特別教育インストラクターの確保・育成及び会員事業場への支援
  - ・ 「安全衛生管理実務担当者研修会」の実施（再掲）
  - ・ 会員事業場に対する「荷役ガイドライン」に基づく安全衛生教育の推進
  - ・ 陸災防安全衛生教育講師（インストラクター）養成講座の開催
  - ・ 安全管理者選任時研修、リスクアセスメント研修の実施
- (2) 陸災防労働災害事例生成ツールの利用促進、登録事例の追加等
- (3) 安全衛生教育用テキスト等の作成・頒布

## 6 安全衛生意識の高揚

- (1) 各種行事、活動等の実施
  - ・ 夏期（7月）、年末・年始（12、1月）労働災害防止強調運動の実施
  - ・ 全国安全週間（7月）、全国労働衛生週間（10月）、全国交通安全運動（春秋）等の周知、参加
- (2) 第40回全国フォークリフト運転競技大会の開催（9月27日・28日 愛知県みよし市中部トラック総合研修センター）
  - ・ 支部におけるフォークリフト運転競技大会の開催及び全国大会出場選手の推薦



- (3) 第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in群馬の開催（11月13日 群馬県高崎市 Gメッセ群馬）

- (4) 安全衛生標語の募集（1月～3月募集）と優秀作品の活用
- (5) 安全衛生表彰、小企業無災害記録表彰及び小企業無災害記録証の積極的運用
- (6) 広報活動の充実
  - ・ 陸運と安全衛生、ホームページ等による情報提供機能の強化
  - ・ 「陸運と安全衛生 Year Book 2025」の作成、配布による会員事業場等への安全衛生情報の提供
  - ・ 安全衛生広報用品の作成・頒布による広報活動の充実

## 7 関係機関等との連携強化

- (1) 関係行政機関との連携に努めるとともに、引き続き、都道府県労働局に各支部への指導、援助の強化を要請
- (2) 全日本トラック協会、都道府県トラック協会等の関係団体、経営者団体等との協力関係を強化
- (3) 全日本中央労働災害防止協会、業種別労働災害防止団体、(独)労働者健康安全機構等の安全衛生関係団体との連携及び研究協力の推進

## 8 協会活動・組織の充実強化等

- (1) 労働災害防止対策委員会の開催
- (2) 事業及び体制の整備による財政及び組織の健全化と充実を図るための具体的対応策の優先順位の整理と対応
- (3) 本部・支部統一会計システムの計画的導入等による経理事務の一体化推進とともに、計画的な業務監査の実施を通じて、適正、迅速な事務処理体制を整備
- (4) 業務実績評価委員会の開催
- (5) 登録教習機関業務及び補助事業業務等の適切な執行のため、監査指導を充実強化
- (6) 「特別の法律により設立される民間法人の運営に関する指導監督基準」に基づく適正な業務執行

事業計画(案)は、6月4日開催通常総代会の承認を得て確定します。

# 陸災防フォークリフト荷役技能検定が始まります!!

フォークリフト荷役技能検定は、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。

この度、本検定が、厚生労働省の団体等検定制度にに基づく検定として認定され、令和7年度から新たに「陸災防フォークリフト荷役技能検定」として運用することとなりましたので、その概要をご紹介します。

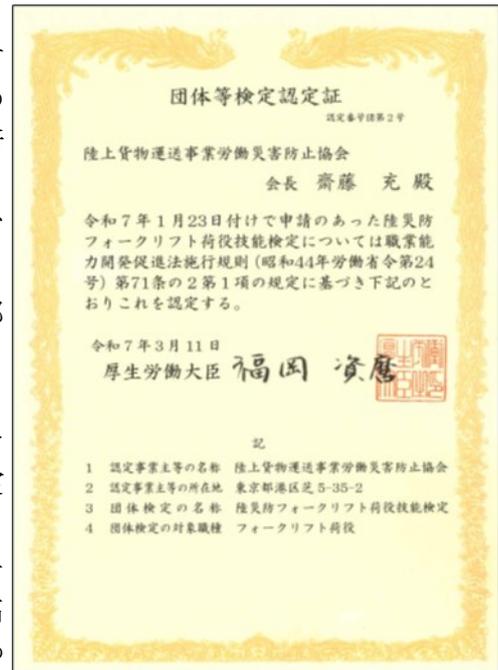
## 1 厚生労働省の「団体等検定」とは？

厚生労働省の団体等検定は、企業や民間団体が実施する職業能力検定のうち、一定の基準を満たす検定制度の枠組を厚生労働大臣が認定するもので、令和6年3月に新設されました。

団体等検定の認定を受けることにより、「厚生労働省認定」の検定制度と謳えるだけでなく、検定の合格を目指す社内訓練のうち要件を満たすものの訓練費用の一部助成などを受けることができるようになります。

陸災防では、平成27年度から実施していますフォークリフト荷役技能検定について、団体等検定の認定申請を本年1月に行ったところ、3月11日に厚生労働大臣の認定をいただきました。

団体等検定の認定を受けたことにより、陸災防フォークリフト荷役技能検定制度に対する対外的な信頼度が高まり、検定合格者の処遇改善や顧客からの信頼確保につながることを期待されます。



陸災防フォークリフト荷役技能検定が厚生労働省の団体等検定に認定されました

## 2 陸災防フォークリフト荷役技能検定の概要

### (1) 技能検定の名称

陸災防フォークリフト荷役技能検定

### (2) 職種及び作業

職種：フォークリフト荷役

作業：・カウンターバランスフォークリフト荷役作業  
・リーチフォークリフト荷役作業

### (3) 等級及び技能の程度

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を標準とし、安全、正確、迅速な荷役作業の高度な技能を有すると認められる者

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を標準とし、安全、正確、迅速な荷役作業の基本の技能を有すると認められる者

### (4) 受検資格

1級：① 2級検定合格後、2年以上の従事経験を有する者

② 陸災防が主催する全国フォークリフト運転競技大会で一定以上の成績を収め、フォークリフト荷役技能検定1級実技合格者に認定された者

2級：フォークリフト運転技能講習修了後、2年以上の従事経験を有する者

(5) 陸災防フォークリフト荷役技能検定の試験科目

		1 級	2 級
学科試験		正誤方式 50問 【配点 300点】 試験時間 40分	正誤方式 50問 【配点 300点】 試験時間 40分
実技試験	点検試験	作業開始前点検項目の各項目について、所定の方法で点検を行い、あらかじめ設定した不具合個所を発見し、その都度不具合個所を報告する。 【配点 100点】 試験時間 5分00秒（カウンターバランス式） 4分00秒（リーチ式）	作業開始前点検項目の各項目について、所定の方法で点検を行う。 【配点 200点】 試験時間 6分00秒（カウンターバランス式） 5分00秒（リーチ式）
	運転試験	最大荷重2トン以上のフォークリフトにより、運転試験操作手順に基づき、所定の運転試験コースを走行する。 【配点 600点】 試験時間 5分00秒（カウンターバランス式） 4分30秒（リーチ式）	最大荷重1トン～1.5トンのフォークリフトにより、運転試験操作手順に基づき、所定の運転試験コースを走行する。 【配点 500点】 試験時間 5分30秒（カウンターバランス式） 5分00秒（リーチ式）

(6) 合格基準（1級、2級共通）

学科試験：得点が満点の80%以上

実技試験：以下の全てを満たすこと

- ①点検試験と運転試験の合計得点が満点の80%以上
- ②点検試験の得点が満点の60%以上
- ③運転試験の得点が満点の60%以上



学科試験又は実技試験のいずれかのみが合格基準に達した者（一部合格者）は、当該試験実施年度を含む3年度間に実施される技能検定において、当該合格した試験科目について受検が免除されます。

(7) 全国フォークリフト運転競技大会成績優秀者の特例

陸災防が主催する全国フォークリフト運転競技大会における点検競技及び運転競技で一定以上の成績を収めた者は、「技能検定1級実技試験合格者」相当と認定され、当該年度を含む3年間は検定1級実技試験の受検が免除されます。

(8) 各種手数料（税別）

手数料の種別	会 員	非 会 員
学科試験受検手数料（1級・2級）	5,000円	6,000円
実技試験受検手数料（1級）	25,000円	30,000円
実技試験受検手数料（2級）	20,000円	24,000円
技能検定合格証、一部合格証、書替・再交付手数料	3,000円	3,000円

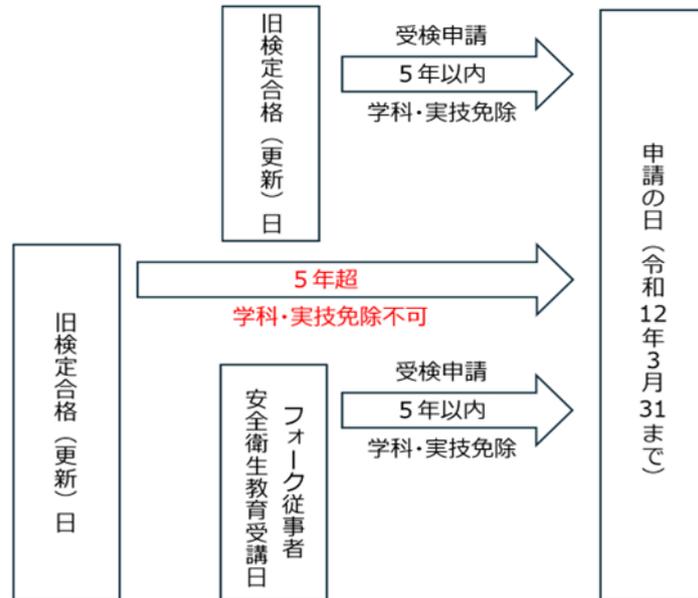
(9) 厚生労働省認定以前（令和6年度以前）に技能検定に合格した者等に対する特例

ア 令和6年度までに認定前の技能検定（以下「旧検定」という。）に合格した者のうち、次のいずれかに該当する方は、令和11年度末までに旧検定合格者受検申請書により、随時、当協会本部あて申請することにより、「陸災防フォークリフト荷役技能検定」の該当する等級の検定に係る学科試験及び実技試験を免除し、新合格証及び陸災防フォークリフ

ト 荷役技能検定1級及び2級証明書（下記3参照）を交付します。

- ① 申請の日前5か年以内に旧検定に合格（更新を含む）した者
  - ② 申請の日前5か年以内にフォークリフト運転業務従事者安全衛生教育を受講した者
- イ 旧検定の学科試験又は実技試験のいずれかに合格した方は、当該年度を含む3年度間に実施される技能検定において、合格した試験科目の受検を免除します。

**令和6年度までに合格した者の取扱いフロー図**



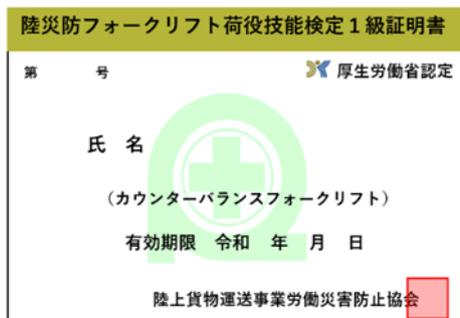
**3 陸災防フォークリフト荷役技能検定合格証明書の交付について**

旧検定では、有効期限を5年とする合格証を交付し、更新制としていました。今回認定を受けた「団体等検定」では、合格証の有効期限を定めることができません。そこで、検定合格者のフォークリフト運転業務従事者講習の受講を勧奨するため、陸災防独自事業として本検定の合格者に対し、検定合格証とは別に、有効期限が記載された検定合格証明書（プラスチックカード式）を交付します。

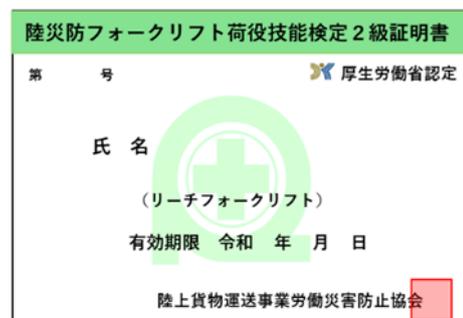
カード式の検定合格証明書を携帯することで、荷主先等でも検定合格者であることが証明でき、顧客アピールにも活用できることとなります。

なお、検定合格証明書は、有効期限までにフォークリフト運転業務従事者教育の受講証明証を添えて、随時更新申請ができます。

**【1級証明書】**



**【2級証明書】**



**4 合格者の社会的評価の向上のための取組**

本検定1級、2級に合格した方は、法令で定める運転技能講習受講により得られる基本的な知識・技能に加え、より実践的な技能として適切な安全確認、正確、かつ迅速な荷役運搬操作技

能を有することが担保された方です。

そのため、フォークリフト作業における事故リスク減少に優位性を持つフォークリフト運転者として、業界での活躍と処遇改善が期待できます。

陸災防としても、団体検定合格者の技能レベルの高さが顧客からの信頼獲得につながり、また、社内におけるフォークリフト荷役技能向上にも寄与する旨を会員事業者はもとより荷主協議会などを通じて荷主企業にもアピールしていきます。

1級合格者は、今後予定している「フォークリフト運転業務従事者向けのインストラクター養成講座」を受講することにより、フォークリフト運転業務従事者の講師養成研修の修了者になれます。

## 5 助成金制度について

人材開発支援助成金は、事業主等が雇用する労働者に対して、その職務に関連した専門的な知識及び技能の習得をさせるための職業訓練を計画に沿って実施した場合に、訓練経費や訓練期間中の賃金の一部等を助成する制度です。

団体等検定を受検するための訓練等がこの助成金の支給対象となりますので、当該助成金の詳細については、次のURL（厚生労働省ホームページ）からご覧ください。

人材開発支援助成金（人材育成支援コース）について

<https://www.esop.mhlw.go.jp/subsidy-course/a0i5i000000ZeITAA0/view>

## 団体等検定の認定式が行われました

令和7年3月11日、厚生労働省において当協会が実施する「陸災防フォークリフト荷役技能検定」をはじめとした団体等検定の認定式が行われました。

当協会からは横尾専務理事が出席し、鰐淵厚生労働副大臣から認定書を受け取りました。

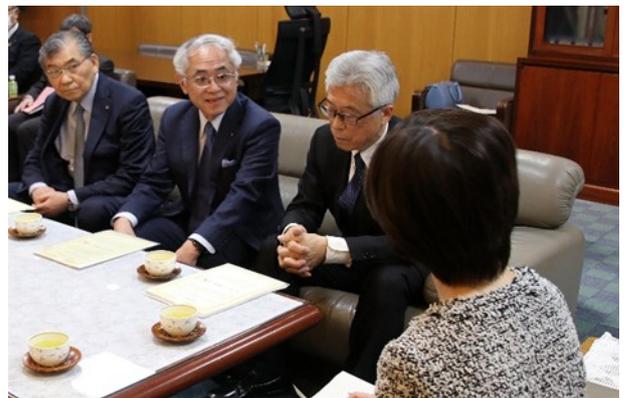
鰐淵厚生労働副大臣は、「この団体等検定制度は、人手不足にもかかわらず、公的資格ではカバーできていない産業や職種について、スキルアップの階段を見える化することで、リ・スキリングを促し、生産性向上を通じた賃上げ環境を整備することを目的としています。

現在、政府一丸となって本制度の積極的な周知・活用に向けた支援に取り組んでいるところです。

認定を受けられた検定が、業界に広く認識され、この重要な目標達成に向けて貢献いただくことを期待しております」と挨拶されました。



鰐淵厚生労働副大臣から認定書が授与されました



歓談の様子

鰐淵厚生労働副大臣(右)、横尾専務理事(左から二番目)

## 【連載】労働安全衛生規則等一部改正の解説 ～事業者が行う退避や立入禁止等～ 第1回 危険箇所への立入禁止を定める法令について

本誌3月号において「令和7年4月から事業者が行う退避や立入禁止等について～労働安全衛生規則等が一部改正されます～」をご紹介しました。

令和7年4月改正の要点は、

- 1 危険箇所等で作業に従事する労働者以外の者
- 2 危険箇所等で行う作業の一部を請け負わせる個人事業者等を対象とする保護措置を事業者に義務付ける。

というものです。

義務付けられた保護措置は次のとおりです。

- ・ 危険箇所等への立入禁止
- ・ 危険箇所等への搭乗禁止
- ・ 立入り等が可能な箇所への限定
- ・ 悪天候時の作業禁止



これらの保護措置実施対象者は、改正前は作業場に直接雇用される「労働者」のみでしたが、改正により対象者が拡大し、「作業場で何らかの作業に従事する全ての者」に対しても措置が義務付けられました。

今回の労働安全衛生規則等改正のうち陸運業に関係の深い部分について、2回にわたって解説します。まずは、危険箇所への立入禁止について、関係法令の各条を抜粋します。

### 労働安全衛生規則

（立入禁止）

#### 第151条の9

事業者は、車両系荷役運搬機械等（構造上、フォーク、ショベル、アーム等が不意に降下することを防止する装置が組み込まれているものを除く。）を使用する作業場において作業に従事する者がそのフォーク、ショベル、アーム等又はこれらにより支持されている荷の下に立ち入ることについて、禁止する旨を見やすい箇所に表示することその他の方法により禁止しなければならない。ただし、修理、点検等の作業を行う場合において、フォーク、ショベル、アーム等が不意に降下することによる危険を防止するため、当該作業に従事する労働者に安全支柱、安全ブロック等を使用させるとき（当該作業の一部を請負人に請け負わせる場合は、当該作業に従事する労働者に安全支柱、安全ブロック等を使用させ、かつ、当該請負人に対し、安全支柱、安全ブロック等を使用する必要がある旨を周知させるとき）は、この限りでない。

2 前項ただし書の作業を行う労働者は、同項ただし書の安全支柱、安全ブロック等を使用しなければならない。

### 労働安全衛生規則

（立入禁止）

第433条 事業者は、はい付け又ははいくずしの作業が行われている箇所で、はいの崩壊又は荷の落下により危険を及ぼすおそれのあるところに、当該作業に関係する者以外の者が立ち入ることについて、禁止する旨を見やすい箇所に表示することその他の方法により禁止しなければならない。

## クレーン等安全規則

### （立入禁止）

第28条 事業者は、ケーブルクレーンを用いて作業を行うときは、巻上げ用ワイヤロープ若しくは横行用ワイヤロープが通っているシーブ又はその取付け部の破損により、当該ワイヤロープが跳ね、又は当該シーブ若しくはその取付具が飛来することによる危険を防止するため、当該ワイヤロープの内角側で、当該危険を生ずるおそれのある箇所に当該作業場において作業に従事する者が立ち入ることについて、禁止する旨を見やすい箇所に表示することその他の方法により禁止しなければならない。

### 【解説】

1 事業者は、労働者に対して、特定の場所への立入禁止、特定の箇所への搭乗禁止、事故等発生時の退避、退避に関連する措置、悪天候時の作業禁止、表示による必要事項の周知を行う義務がありますが、これらの措置は、場所の危険性の観点から危険防止を図るための措置として義務付けられているものです。このため、労働者以外の者であっても、当該場所で作業に従事する者には等しく適用されるべきものであることや、これらの措置は指揮命令に基づくものではなく、当該場所を実態として使用・管理している者の権原に基づいて行うものであることから、労働者以外の者も、これらの措置義務の対象に追加されたものです。

2 立入禁止の方法としては、必ずしも事業者が常時監視する必要はなく、禁止する旨を見やすい箇所に表示する方法も認められます。立入禁止の方法はバリケードの設置やロープ、柵等の設置、出入口の施錠などの方法から実態に即したものを選定すればよいものです。

なお、特定の場所において作業に従事する者とは、作業の内容如何にかかわらず、その場所で何らかの作業（危険有害な作業に限らず、現場監督、記録のための写真撮影、荷物の搬入等も含まれる。）に従事する者をいい、例えば次に掲げる者が含まれます。

- ① 当該場所で何らかの作業に従事する他社の社長や労働者
- ② 当該場所で何らかの作業に従事する一人親方
- ③ 当該場所で何らかの作業に従事する一人親方の家族従事者
- ④ 当該場所に荷物等を搬入する者

また、「作業場において作業に従事する者」と規定しているのは、「労働者」とは異なり「作業に従事する者」は措置義務の主体である事業者と直接雇用関係を有するとは限らないことから、立入禁止等の対象となる者を特定する必要があるためであり、対象範囲を限定する趣旨ではありません。

3 立入禁止を表示で行う場合は、対象となる全ての者に確実にその旨が伝わるのが重要であることから、見やすい箇所に分かりやすく表示する必要があります。他方、事業者が、表示その他の方法で立入りを明確に禁止している場所について、作業に従事する者が当該表示等を見逃して、当該場所に立ち上がった場合において、その立入りについての責任を当該事業者を求めるものではありません。加えて、労働者以外の者に対して事業者が明確に退避を求めたにもかかわらず、当該者が退避しなかった場合は、退避しなかったことの責任を事業者に求めるものではありません。

4 事業者は、作業指揮者を定め、当該指揮者に労働者の立入りを禁止させることがあります。労働者以外の作業に従事する者と、作業指揮者との間には指揮命令関係が存在しないことを踏まえて、作業指揮者の義務への追加ではなく事業者の直接の義務として、「労働者以外の作業に従事する者」の立入りを禁止することとしています。事業者がその義務を果たすための方法として、作業指揮者に当該措置の実施を命じることにより労働者以外の作業に従事する者に対する立入禁止の措置を講ずることも認められるものです。

（次号へ続く）

# 睡眠医学の知識 ～あなたの眠りを守りたい～

塩見 利明

## 第1話 危ないウトウト～居眠り運転事故直前でのマイクロスリープ（瞬眠）～

そろそろ春の到来、「しゅんみん」といえば「春の眠りは朝が来たことに気付かないほど心地よく、寝過ぎしてしまう」ときの「春眠（しゅんみん）暁（あかつき）を覚えず」に用いる「春眠」という言葉が一般によく使われてきました。しかし、私がこの5年ほど夢中になって研究しているテーマの「しゅんみん」は、「瞬間的な睡眠」を略して「瞬眠（しゅんみん）」という新しい専門用語、端的に言えば **microsleep**（以下「マイクロスリープ」という。）という英語の日本語訳のほうです。

皆さまも運転中にウトウトしてハッと目覚めたことはありませんか。冬に自宅のこたつに入り座っているときのウトウトは気持ちいいのですが、一方、車の運転中のウトウトは極めて危険な状況です。実はこのウトウトこそがマイクロスリープ（別名：瞬眠）、概ね数秒間のまさに“瞬間的な睡眠（瞬眠）”です。しかし、大型トラックの運転手が高速道路を最高速度の時速90km（25m/秒）で走行

しているときに、ほんの3秒でも眠ってしまうと大型トラックは75mも進んでしまい、たとえ3秒後にハッと目覚めても渋滞中の最後尾に追突（玉突き）事故という大惨事を引き起こしかねません。

私たちは、ドライブレコーダーに残されていた居眠り運転事故直前1分間のトラック運転手52例の映像の研究から、**居眠り運転事故の実態はマイクロスリープの頻発**であることを突き止めました。図1は、2つのカメラ（車外用と車内用[ドライバー向け]）を用いたドライブレコーダーに記録された居眠り運転事故の評価方法です。典型例では、数秒間のマイクロスリープを事故直前の1分間に数回繰り返してから衝突に至ります。マイクロスリープは、とても危険な居眠り運転事故の兆候（前兆）なため、運転中に一瞬でも危ないウトウト「マイクロスリープ」を感じたら、居眠り運転事故を防止するため、まずは安全な場所に車を移動させ、停止後にしっかり休憩してください。

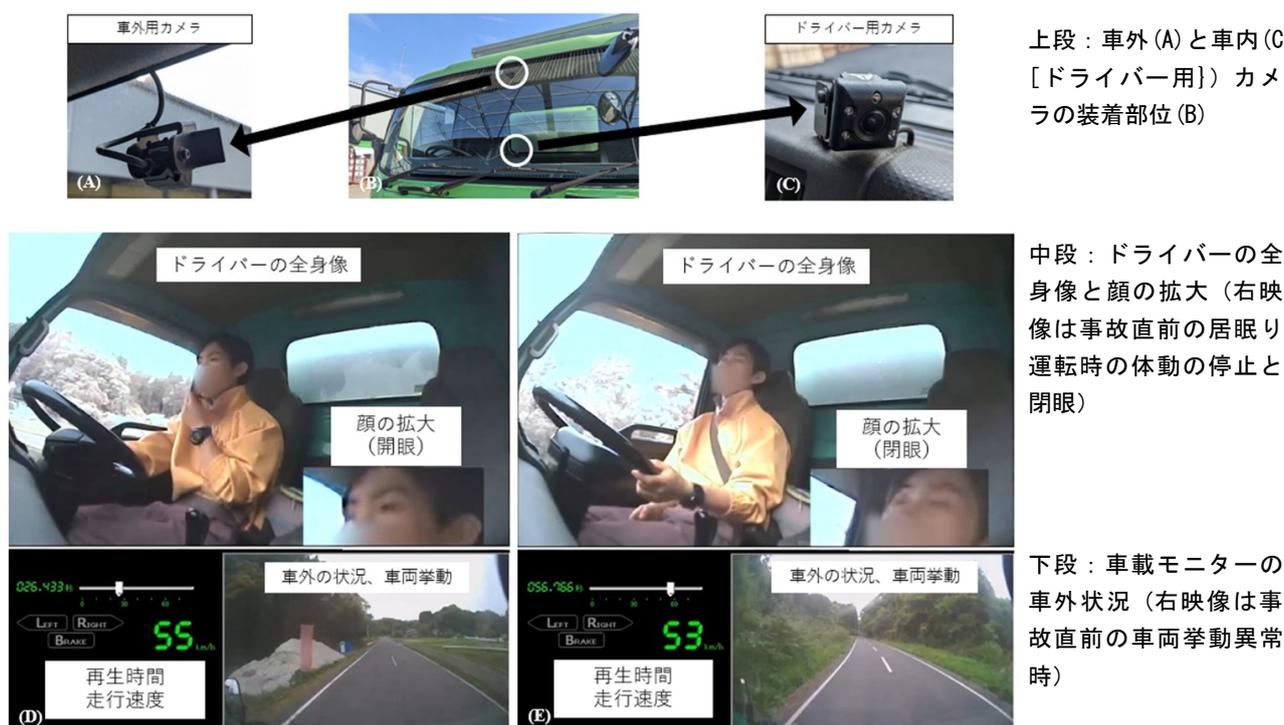


図1 ドライブレコーダー（dashcam）を用いた評価方法

## 1 はじめに

マイクロスリープ (microsleep) とは「15秒未満の短い睡眠」のことで、通常は数秒間のウトウトです。睡眠の専門医療機関で行われている現行の睡眠ポリグラフ検査 (polysomnography: PSG) では「15秒以上を睡眠」と判定するため、15秒未満の睡眠はマイクロスリープと端的に区別されています。マイクロスリープ (瞬眠) は、同義語にフラッシュスリープ (flash sleep) があります。通常、マイクロスリープでは極度の眠気が襲った後に、数秒の眠りに落ちるのが特徴と言われていました。

私たちは、ドライブレコーダーを用いたトラックドライバーにおける居眠り運転衝突事故直前1分間の1秒毎の映像解析から「居眠り運転事故の実態はマイクロスリープの頻発である」とともに、マイクロスリープは極度の眠気が襲い、同時に耐えがたい眠気に必死で抗い、そして抗うことすらできなくなった状況で、突如、マイクロスリープ (居眠り、または寝落ち) が群発するため車両挙動異常が急増し、たとえ数秒であっても衝突事故を起こしてしまうという居眠り運転衝突事故発症のプロセスを明らかにしました (表1)。さらに、眠気と抗う行動を「抗眠気行動 (anti-sleepiness behaviors)」と命名し、居眠りの実態であるマイクロスリープ (マイクロスリープ行動兆候) とともにその直前に生じている抗眠気行動のモニターこそがこれからの居眠り運転衝突事故の防止には不可欠なものだと考えています。

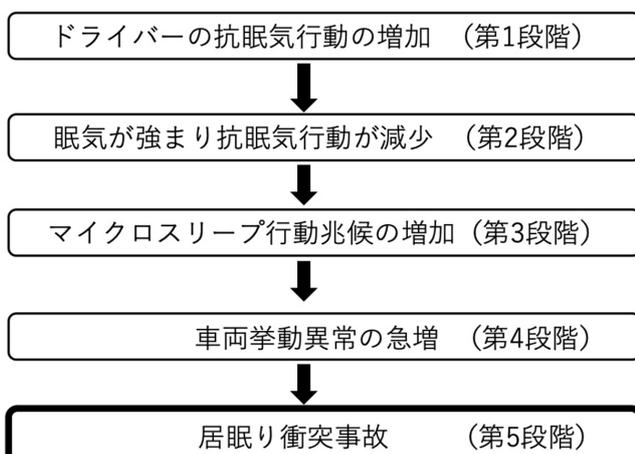


表1 居眠り運転衝突事故直前におけるマイクロスリープ関連行動の段階的变化 (プロセス)

## 2 マイクロスリープの評価法

私の睡眠医学における唯一の恩師で睡眠時無呼吸症候群 (sleep apnea syndrome; SAS) 研究の第一人者だったスタンフォード大学教授の (故) Guilleminault は、1975年に数秒から数時間続く眠気は繰り返して起こるマイクロスリープと関連し、脳波は $\alpha$ 波から $\theta$ 波に置き換わっていると報告しています。その後1996年にHarrisonらが脳波でのマイクロスリープを3~14秒間のアーチファクトがない $\alpha$ 波から $\theta$ 波に置き換わる間のエピソードとして定義しました。また、2003年にTirunahariらが3~15秒間の睡眠段階stage 1 (N1) に似た波形として定義しました。しかし、脳波によるマイクロスリープの判定については、世界的なコンセンサスを得られた定義がまだ確立されていないのが実情です。

脳波以外に客観的な眠気を評価する方法として、‘眼領域’における生理・行動科学的な評価法では眼電図による緩徐眼球運動 (slow eye movement; SEM)、JDS (Johns Drowsiness Scale)、ドライバーステータスモニター (デンスー)、並びにマイクロスリープに至る前の‘注意の途切れ (attentional lapse)’ の検知法としてPERCLOS (percent time of slow eyelid closure) などがあります。さらに、パフォーマンスによる評価法では精神運動覚醒検査 (psychomotor vigilance test; PVT)、あるいはSDLP (standard deviation of lateral position; 車両の車線中央からの偏位を評価) などが知られています。しかし、いずれの評価法でも運転シミュレーションを用いた眠気に関する研究が多く、公道での運転パフォーマンスに対するマイクロスリープの影響、特にリアルな居眠り運転衝突事故の状況を正確に反映できていない可能性があるなど数多くの課題が残されています。

### 3 マイクロスリープ関連行動

マイクロスリープ関連行動とは、眠気に抗う行動及びマイクロスリープに伴う行動の総称です。

私たちは、車内カメラ（トラックドライバー全身像）及び車外カメラ（車両前方映像）からドライブレコーダーに記録された衝突事故直前1分間の映像解析において、居眠り運転による衝突事故直前にマイクロスリープが頻発することを突き止めました<sup>1)</sup>。さらに、マイクロスリープに関連した行動（マイクロスリープ関連行動）は、表1に示す如く、①抗眠気行動（顔、頭、身体を触る・叩く、上半身や腕を伸ばす、大声を出す、欠伸、意図的な速い瞬き等、覚醒を維持するため眠気に抗う行動）、②マイクロスリープ行動兆候（体動の停止、抗重力筋の弛緩、半眼、閉眼）、③車両挙動異常（不自然な車線逸脱、蛇行運転、不自然な減速）の3種類に分類され、一般道路及び高速道路ともに、まず抗眠気行動が増加し、その後に抗眠気行動が減少傾向に転ずると、マイクロスリープ行動兆候が増加し始め、最後に車両挙動異常が急増すると衝突事故を生じてしまうという、居眠り運転衝突事故に関する一連のプロセスを明らかにしました<sup>1)</sup>（図2）。

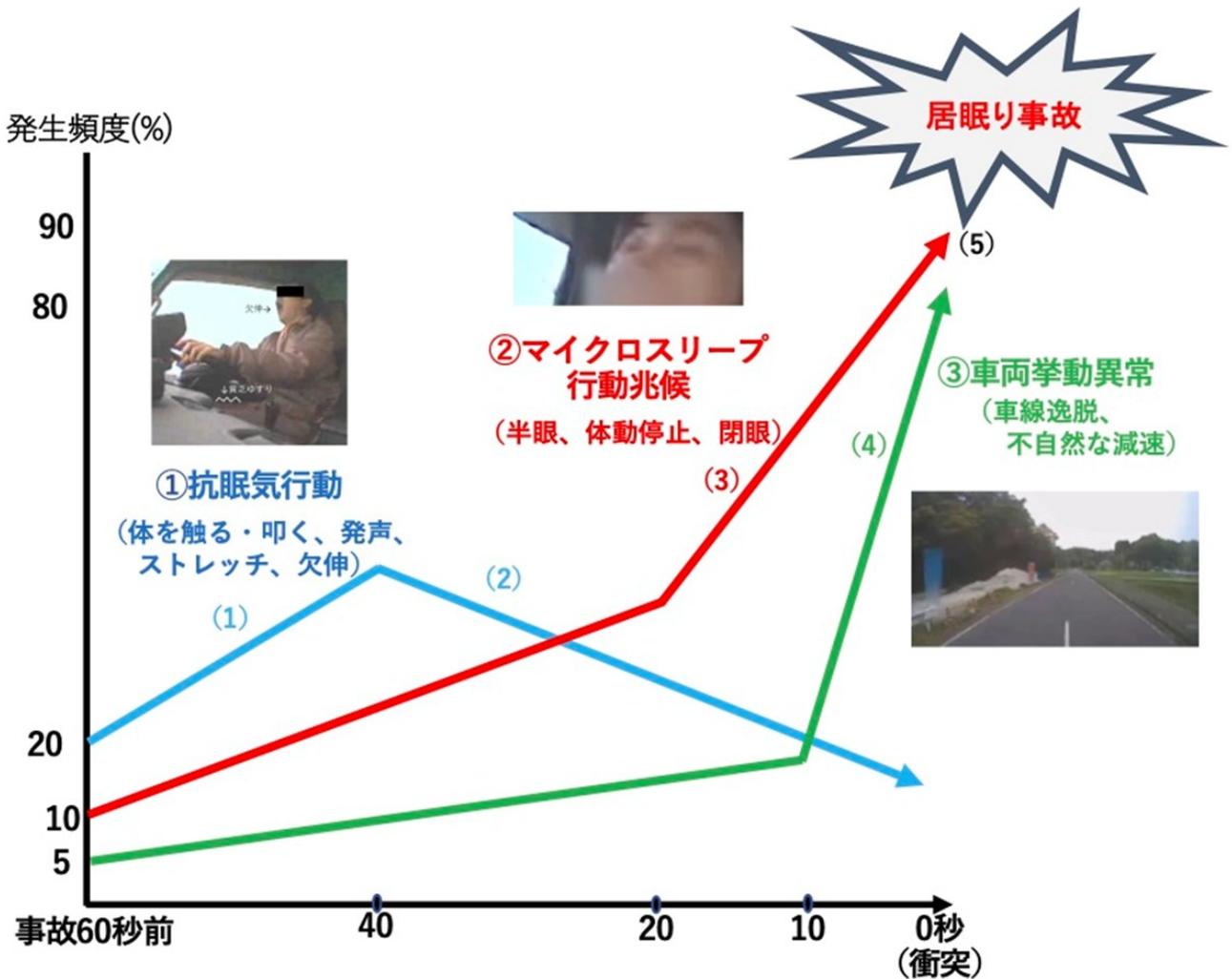


図2 トラック運転手の居眠り事故発症のプロセス

また、居眠り運転衝突事故直前1分間に観察されたマイクロスリープ関連行動の分類とそれらの頻度では、抗眠気行動として「触る（無意識に顔、頭、身体を触る）」、次いで「ストレッチ（上半身や腕を伸ばす、何度もシートに坐りなおす）」が多く、マイクロスリープ行動兆候としては「体動の停止（抗重力筋の弛緩：頭部が下前方に落ちる）」が多く、さらに車両挙動異常としては「不自然な車両逸脱（蛇行）」の多いことが明らかになりました（表2）。

大型トラックなどはその重量から急ブレーキによる制御が十分に効かず、衝突に至るケースが増すため、ドライブレコーダーの映像から得られたマイクロスリープ関連行動に関するこれらの新たな知見は、AIを用いた評価により衝突被害軽減ブレーキシステム（advanced emergency braking system;

AEBS）などの技術的な部分にも直ぐに応用できるのではないかと期待されています（特許第7611540号）。

#### 4 おわりに

運転シミュレーションを用いた眠気に関する研究とは異なり、ドライブレコーダーに記録されたリアルな衝突事故直前映像では、マイクロスリープとその関連行動がクローズアップされました。抗眠気行動が減少傾向に転ずると、マイクロスリープ行動兆候が増加し、車両挙動異常が急増して居眠り運転事故が惹起されます。そのため、居眠り運転事故の防止対策研究は、これまでの曖昧な眠気の評価に関する研究ではなく、今後はマイクロスリープの検知法と予防法に関する研究として大きく方針が転換されるべきでしょう。

	分類	行動	具体的な行動 (例)	頻度 (%)
車内カメラ	抗眠気行動	触る	無意識に顔、頭、身体を触る	46.2
		ストレッチ	上半身や腕を伸ばす	40.4
		貧乏ゆすり	脚をイライラと動かす	15.4
		大声を出す	大きな独り言を言う、叫ぶ	13.5
		欠伸	意図しない深呼吸	7.7
		素早い瞬き	意図的な速い瞬き	5.8
		叩く	意図的に顔や身体を叩く	5.8
	マイクロスリープ行動兆候	体動の停止	抗重力筋の弛緩 (例：頭部が前に落ちる)	75.0
		半眼	ゆっくりとした瞬き 半分以上の不完全な閉眼	19.2
		閉眼	1秒以上の完全な閉眼	15.4
車外カメラ	車両挙動異常	不自然な車線逸脱	蛇行	78.8
		不自然な減速	先行者のいない直線道路での10%以上の不自然な減速	59.6

表2 居眠り運転事故直前1分間に出現するマイクロスリープ関連行動の分類と頻度

参考資料：

- 1) Kumagai H, Kawaguchi K, Shiomi T. Dashcam video footage-based analysis of microsleep-related behaviors in truck collisions attributed to falling asleep at the wheel. *Accid Anal Prev.* 2023;187:107070. doi: [10.1016/j.aap.2023.107070](https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107070).

最終回

# トラックドライバー 健康管理のポイント

～「春も快適に」編～

保健師 椎葉 倫代



春になりました。新年度や新学期など節目の季節です。暖かくなり、自然が芽吹く季節でもあり、人の動きも活発になります。春から気持ち新たに、何かに挑戦する方も多いのではないのでしょうか。ところが、そんな気持ちと裏腹に、なんとなく疲れがとれにくい、だるいなどで、すっきりしないことはありませんか。

春は、自律神経が乱れやすい季節でもあります。俗に「春バテ」とも言われますが、この時期を少しでも快適に過ごすためのポイントをまとめてみました。

まずは、春の季節の具体的な不調をあげてみました。

## 春の不調

### ○身体面

- ・疲労感が続く、体がだるい
- ・食欲不振、胃腸の不調
- ・頭痛、めまい
- ・朝起きられない、日中の眠気

### ○メンタル面

- ・イライラ感、気持ちの落ち込み
- ・やる気が出ない。集中力が続かない
- ・ストレスを感じやすい



気温の変化や新生活のスタートに伴い、心身には少なからず負担がかかります。

## 春の不調の原因・・・自律神経の乱れ

- 寒暖差
  - ・昼夜の気温差が自律神経に影響し、体温調節が乱れる（自律神経：気温に合わせて体温の調節を行う）
- 花粉や環境の変化
  - ・花粉症などのアレルギー反応から体調不良になる
  - ・新緑や季節の環境が身体にストレスを与える
- 生活環境の変化
  - ・新学期、就職、転職、移動、引越しなどによる仕事や人間関係の変化による疲れやストレスにより自律神経のバランスを崩す
- 日照時間の増加
  - ・春は明るい時間が長くなり、睡眠リズムが乱れがちになり、疲労感が増し、集中力が低下する
- 栄養不足
  - ・冬から春にかけて、野菜不足や食生活が偏りがちになり、疲労感や免疫力が低下する



自律神経は、心身の健康を保つうえで非常に重要です。自律神経は、呼吸や心拍数、消化など、身体の無意識の働きをコントロールしています。そのため、自律神経のバランスを整えることが大事になります。

## 春の不調の予防・・・自律神経を整える

- 規則正しい生活リズム
  - ・睡眠を十分にとる
  - ・朝日を浴びる
- 栄養バランスの良い食事
  - ・旬の野菜（キャベツ、菜の花、タケノコなど）は、ビタミンやミネラルが豊富で疲労回復に役立つ
  - ・1日3食バランスよくしっかり摂る
  - ・水分を朝から適度にとり、体内の循環を促す
- 適度な運動
  - ・運転で長時間座ることが多いため、身体をほぐすストレッチを習慣に
  - ・深呼吸でリラックスする
- ストレスコントロール
  - ・休憩時に好きな音楽を聴く、散歩するなどリラックスタイムを持つ
  - ・趣味を楽しむ



今回は、春の季節の不調と予防策についてまとめましたが、予防策は春だけの特別なものではないことが分かります。一年通じて、健康を維持し、仕事にプライベートに自分らしく過ごせるようにしたいものです。

耳タコかもしれませんが、これまでお伝えしてきた健康管理のポイントをまとめました。

## 健康管理のまとめ①

### ○食事

- ・ 運転中でも栄養バランスを整える  
例) サラダチキン+おにぎり+豆乳
- ・ 水分補給



### ○運動

- ・ 休憩中にウォーキング、かかとを上げ下げ
- ・ ラジオ体操



### ○睡眠

- ・ 寝る前にスマートフォンやテレビを見る時間を減らす
- ・ 仮眠する際は、アイマスクや耳栓などを使い睡眠環境を整える

## 健康管理のまとめ②

### ○ストレスコントロール

- ・ 深呼吸、好きな音楽、休憩時に散歩やストレッチ、趣味
- ・ 車内を快適環境に整えましょう

### ○季節に合わせた対応

- ・ 春：春バテ 夏：熱中症 秋：気温変化 冬：寒さと乾燥

### ○疲労

- ・ 疲労のサイン  
例) 体のだるさや眠気が続く、頭痛や肩こりがひどくなる
- ・ 疲労を少しでも下げる方法  
例) 15~20分の仮眠、温かい飲み物、軽いストレッチ

### ○健康診断で定期的に自分の状態を把握しましょう



最後に、個人的なことですが、健康のために!?旬なものを美味しく食べ過ぎて、ヤバイと、また、運動を見直している今日この頃です。ずっとこの繰り返しです。階段状に太らない、体が衰えていかないようにだけは意識しています。これからも「食う・寝る・動く」「喜怒哀楽の感情豊か」に過ごせるようにしたいと思っています。

1年間、お付き合い頂きありがとうございました。皆様がご自身の健康を大切に、これからも安全で快適なお仕事を続けられるよう願っております。

## 【連載】（第2回）

**荷役労働災害防止コンサルティングにおける診断結果と指導内容について**

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 安全管理士

陸災防では労働災害を発生させた陸運事業場等に対して、安全管理士による「荷役労働災害防止対策コンサルティング事業」（以下「コンサルティング」という。）を行っています。本連載では、実施したコンサルティングの内容等を紹介し、貴事業場における労働災害防止対策の参考にしていただければ幸いです。

**1 コンサルティング実施事業場**

- (1) 実施事業場：陸運業 従業員数35名
- (2) 実施時期：9月
- (3) 被災者：運転者／66歳／経験年数38年
- (4) 車両：スタンシヨントレーラ（平床トレーラ）
- (5) 着用保護具：保護帽、皮手袋、安全靴

**2 ヒアリングの内容****(1) 災害状況**

被災者は、荷卸し先倉庫内で、同僚の車両の積荷（コイル）のシート外し及び固縛解きを手伝うためトレーラ荷台上に上がった。荷台にはスタンション間に転落防止用ネットが張ってあったが作業の邪魔になるため張りを緩めた。作業終了後、荷台上に残したシートが天井クレーンによる荷卸し作業の支障になると思い、同僚と共同で荷台の隅に移動させることにした。荷台上で中腰の体勢で引っ張った際に、2人の呼吸が合わず被災者のみが引っ張ることになり、勢い余って手元が滑りバランスを崩し、転落防止用ネットを越え、荷台から転落し右上腕を骨折した（休業2か月）。

**(2) 災害の原因**

- ・転落防止用ネットの張りを緩めて作業した。
- ・荷台の端で外側に背を向けシートを引っ張った。
- ・2人の呼吸を合わせられなかった。

**(3) 安全管理の状況**

- ・荷台上での荷役作業時は、保護帽、手袋、安全靴の着用義務とともに、荷台前部後部に立てられたスタンションの間に転落防止用のネットを張った状態で行う手順が決めてあった。
- ・荷卸し場での同僚車両への作業応援は常

態化しており、現場での差配は運転者に任せていた。

- ・天井クレーンでの作業時は、荷主のクレーンオペレーターが指示を出す。
- ・運転者への教育指導は、国土交通省の定める「法定12項目」を実施している。
- ・荷役作業の教育については、雇入れ時に1か月から3か月程度の横乗りで指導している。
- ・荷主の指示により、月1回の現場パトロールが義務付けられ、実施している。
- ・他社の事故の都度、荷主から得た情報を乗務前・乗務後点呼、朝礼等を通じて従業員に通知し注意喚起している。

**3 指導・助言事項**

- (1) 作業手順書の遵守を徹底するため、パトロール時に遵守状況を確認すること。
- (2) 作業手順書が現状に見合うものであるか見直しを行うこと。
- (3) 荷役ガイドラインに記載されている「労働者の遵守事項」を「法定12項目」の教育に織り込んで、荷役作業の安全についても定期的かつ継続的な指導・教育を行うこと。
- (4) 積卸し作業等における作業応援は、運転者に一任するのではなくルールを作り、それを遵守させる。複数人での作業となるので、指揮命令系統を明確にし、事前に教育を受けた者の中から指揮者を選任しておく。または、現地で指揮者を選任させてから作業に従事させることを徹底すること。

**4 コンサルティングを終えて**

本件死傷病報告書の「災害発生状況及び原因」に「手順は規定されていたが、被災者が気楽に考えてしまった」との記載がありました。このことから、この会社は安全な作業を行うため、手順・教育・指導・訓練・確認等、一

通りのことを行っていると感じました。

それでも、守るべき規定や災害防止策よりも、自分の思いや都合を優先することで災害を呼び込んでいる、そのことを当該運転者も改めて認識したと思います。同様に、管理者側でも守るべきルールや手順を作り遵守状況をパトロールしていても事故は起こりうることを確認できたとともに、手順の中に守りにくいところがあるかの再確認は必要と認識したと思います。

本件では、被災者本人が手順を守らなかったことが事故に結び着いていることが明らかですが、別件の死傷病報告書には「本人の不注意により」、「注意力不足により」の記載

が多く、その災害の原因を作業者の注意力の不足によるものとして片付けることで、守らせる手順の有無やその教育・指導・訓練・遵守状況の確認等、管理者側が実施していなければならないことが判然としないものが多いと感じます。

「注意して作業するように」や「指示を守るように」だけでなく、作業する中で注意を払うべき対象と事柄を本人が意識できていなければ、事故災害は起こりやすくなり、発生した事故災害について意識させるべき内容を明確にしなければ、類似した事故が発生する可能性が高くなるのではないのでしょうか。

## 「安全衛生教育促進運動」を展開中です！

正しい知識で 職場を安全・健康に！

令和6年度 2024年12月1日 ▶ 2025年4月30日

### 安全衛生教育促進運動

事業主の皆さん！

労働安全衛生法により

雇入れ時教育 職長等教育 技能講習 特別教育

などが義務づけられています。



正しい知識で 職場を安全・健康に！

労働災害を防止するためには、雇入れ時教育、職長等教育、作業内容変更時教育、技能講習、特別教育等を徹底するとともに、安全推進者、化学物質管理者、産業保健スタッフ、管理職などに対する安全衛生教育、情報機器作業従事者・管理者に対する労働衛生教育、職長等を含めた安全衛生業務従事者に対する能力向上教育などを推進することが大変重要となります。

年度初めは、新入社員、作業内容が変更となる者、新たに危険有害業務に従事する者など教育・研修の対象者が増えることを踏まえ、事業場に必要となる教育・研修について改めて確認し、早い時期から計画的に準備を進めて着実に実施しましょう。

主唱：中央労働災害防止協会 後援：厚生労働省

「安全衛生教育促進運動」は、労働災害防止のために不可欠な安全衛生教育、とりわけ労働安全衛生法に基づく教育等を促進するため、平成25年度から、中央労働災害防止協会（中災防）が主唱し展開している運動です。

（実施期間：2024年12月1日～2025年4月30日）

厚生労働省の後援のもと、陸災防を含む業種別労働災害防止協会や都道府県労働基準（労務安全衛生）協会（連合会）等、全国的な安全衛生関係団体が一体となって展開している運動です。

運動の実施要領等、詳しくは安全衛生教育促進運動サイトをご覧ください。

安全衛生教育促進運動サイト

<https://www.jisha.or.jp/campaign/kyoiku/index.html>

運動リーフレット

[https://www.jisha.or.jp/campaign/kyoiku/pdf/kyoiku\\_leaflet2024-25.pdf](https://www.jisha.or.jp/campaign/kyoiku/pdf/kyoiku_leaflet2024-25.pdf)

【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4回)テーマ 「ストレス解消シリーズ」 その7  
「アウトドア」こそ！！

精神科医 夏目 誠

“適度な運動をしながら自然に触れる”、心身の健康維持に欠かせません。特に「アウトドア」の趣味やスポーツは、身体を動かしながら気分転換できるため、ストレス解消に大いに役立ちます。

## 幸せホルモン・セロトニンが増えます！！

日光を浴びることはセロトニン分泌を促し、心の安定にもつながると言われています。第一人者である有田秀穂博士は、セロトニンの効果を5つにまとめています。

- ①朝の寝覚めをよくする
- ②心のバランスを保つ
- ③自律神経を整える
- ④痛みを抑える
- ⑤顔つきや姿勢をシャキッとさせる

このような重要な働きがあるから、「アウトドア」で楽しみましょう！！

## 軽めなら誰でもできます！

軽めとスポーツ系の運動に大別できます。軽めならウォーキング・散歩や旅行、温泉巡り、食べ歩き、釣りなど。スポーツ系にはゴルフやサッカー、ハイキング・登山などが含まれます。

以下、漫画を中心に紹介します。



## 散歩・ウォーキング

手軽で、どこでも楽しめますから、お勧めです。

一人や夫婦、子どもと一緒に、その折々でチェンジし楽しんでください。



一家の楽しみは食べ歩きです。今日は回転寿司だよ

## 食べ歩きも

食べ歩きも良い。家族と一緒になら楽しい会話はずみまますよ。良い思い出になるでしょう。

## ハイキング

ハイキングや登山も人気があります。1人、仲間と一緒にでも、様々な楽しめます。筋肉も鍛えられますよ。



仲間と楽しい  
ハイキング  
ヤッホー



釣りこそ  
俺はこの町の  
“浜ちゃん”

## 男性に人気、釣り

「釣りバカ日記」は漫画や映画・ドラマが大人気。男は“浜ちゃん（亡くなった西田敏行さんのハマり役）”になった気分で楽しみましょう。



## 旅行

旅行は温泉に行くなどは軽めは運動です。何泊もする、海外旅行はスポーツ系になるでしょう。

## ゴルフも

ゴルフはスポーツ系の代表です。社内でするゴルフから、仲間と楽しむゴルフに移行しましょう。



## 「楽しむ」ことが大前提

趣味やスポーツは、ストレス解消のために「やらなければならない」ものではなく、「楽しむ」ことが大切です。無理に続けると、かえってストレスの原因になることもあります。

## ほどほどがキモです

何事もほどほどがキモです。のめり込み疲れを蓄積する、お金を使い過ぎないようにしてね。

最後に「マコトの一言」で締めくくります。

## マコトの一言



## 令和7年度 陸上貨物運送事業労働災害防止協会の主な行事予定

協会主催行事	安全衛生行事
<b>夏期労働災害防止強調運動</b> 7月1日～7月31日 <b>第40回全国フォークリフト運転競技大会</b> 中部トラック総合研修センター(愛知県みよし市) 9月27日～9月28日 <b>陸災防フォークリフト荷役技能検定</b> 10月15日、12月3日 <b>第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in群馬</b> Gメッセ群馬（群馬県高崎市） 11月13日 <b>年末・年始労働災害防止強調運動</b> 12月1日～令和8年1月31日	<b>春の全国交通安全運動</b> ：4月6日～4月15日 <b>交通事故死ゼロを目指す日</b> 4月10日、9月30日 <b>STOP！熱中症 クールワークキャンペーン</b> 5月1日～9月30日 （準備期間：4月／重点取組月間：7月） <b>国民安全の日</b> ：7月1日 <b>全国安全週間</b> ：7月1日～7月7日 （準備期間：6月1日～6月30日） <b>フォークリフト安全の日</b> ：7月4日 <b>秋の全国交通安全運動</b> ：9月21日～9月30日 <b>全国労働衛生週間</b> ：10月1日～10月7日 （準備期間：9月1日～9月30日）

### 4月は「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」の準備期間です

～暑さ指数(WBGT)の把握、熱中症を重篤化させないための措置、有訴者への特段の配慮～

4月は厚生労働省が5月から9月まで実施する「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」の準備期間です。同キャンペーン実施要綱に示されている「準備期間中に実施すべき事項」をご確認いただき、職場における熱中症予防対策の徹底をお願いします。

キャンペーンの実施要綱、概要及び関連情報は次のURLからご覧ください。

- 令和7年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」実施要綱  
<https://www.mhlw.go.jp/content/11303000/001426757.pdf>
- 令和7年「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」リーフレット  
<https://www.mhlw.go.jp/content/11303000/001430453.pdf>
- 職場における熱中症ポータルサイト  
<https://neccyusho.mhlw.go.jp/>
- リーフレット「熱中症ガイド」  
<https://www.mhlw.go.jp/content/11303000/001259190.pdf>
- リーフレット「熱中症予防スイッチ・オン 自分でできる7つのこと」  
<https://www.mhlw.go.jp/content/11303000/001259191.pdf>

職場での熱中症により近年は、一年間で約30人が亡くなり、約1,000人以上が4日以上仕事を休んでいます。

準備期間 4月 にすべきこと

- 労働衛生管理体制の確立**  
事業場ごとに熱中症予防管理者を選任し熱中症予防の責任体制を確立
- 暑さ指数(WBGT)の把握の準備**  
JIS規格に適合した暑さ指数計を準備し、点検
- 作業計画の策定**  
暑さ指数に応じた休憩時間の確保、作業中止に関する事項を含めた作業計画を策定
- 設備対策の検討**  
暑さ指数低減のため簡易な屋根、通風または冷房設備、散水設備の設置を検討
- 休憩場所の確保の検討**  
冷房を備えた休憩場所や涼しい休憩場所の確保を検討
- 服装の検討**  
透湿性と通気性の良い服装を準備、送風や送水により身体を冷却する機能をもつ服の着用も検討
- 教育研修の実施**  
管理者、労働者に対する教育を実施
- 緊急時の対応の事前確認**  
緊急時の対応(異常時における連絡体制や対応手順等)を確認し、関係者に周知

きちんと実施されているかを確認し、チェックしましょう。

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署 (R7.2)

「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」リーフレット

## 第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in群馬 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



高崎だるま（観光ぐんま写真館提供）

©群馬県 ぐんまちゃん  
00989-01

富岡製糸場（画像提供 富岡市）

【陸災防会員事業場向けサービス】

こんな **お悩み**  
ありませんか？

費用は  
**無料**です！

物損事故が  
後を絶たない

人身事故が  
発生した！

従業員の安全  
意識を高めたい

安全管理体制  
を整備したい



知識・経験豊富な安全衛生の専門家が事業場  
にお伺いして・・・

- ◎ 作業現場や作業内容の課題を見出します
- ◎ 事故防止に向けたアドバイスを行います
- ◎ フォローアップとして、各社のニーズに応えた社員教育を行うこともできます

是非、陸災防の**個別サポート事業**をご活用ください！  
(詳しくはホームページをご覧ください)

お問合せ

陸上貨物運送事業労働災害防止協会  
技術管理部 調査課

TEL 03-3455-3857

URL <http://www.rikusai.or.jp/>



災害事例  
と  
その対策

## 積込み先での荷役作業は 事前の準備を密に!!

荷役作業におけるトラックが起因した労働災害の約7割は積込先若しくは荷卸先で発生しており、そのなかでも荷台等からの墜落、転落によって多くの方が被災しています。これらの重篤な労働災害を未然に防止するには、それぞれの作業環境に応じた作業手順をドライバー等に示し、適切な昇降設備を用いるなどの基本的な安全対策の取組を確実に進めることが必要です。

- 1 事業の種類：道路貨物運送事業  
(従業員数100人未満)
- 2 発生月時：10月 午前11時頃
- 3 発生場所：荷主の敷地内
- 4 被災者：貨物自動車運転者 31歳 男性  
経験年数3年
- 5 傷病の程度：休業約2か月
- 6 災害発生状況

- (1) 被災者は、荷主の構内において、平ボデー車(最大積載荷重13.5t)を運転し、荷主の作業員Aから指示された場所に駐車した。
- (2) 駐車後、角材を積み込むため、全てのアオリを開き、踏み台を使用して荷台に上がり、角材との間に配置する台木(長さ2.3m, 幅10cm, 厚さ10cm, 重さ10kg)を準備して、荷台上で待機していた。
- (3) まもなく、作業員Aがフォークローダーを運転して、荷台の右側から長さ4mないし5m弱の不揃いな角材の積込み作業を開始した。なお、角材は10本前後で終了されていた。
- (4) そして、一段目の積込みが終了したので、上積みするための台木を持ちながら、荷台上に積まれた角材の上を移動していたところ、角材と角材との隙間に左足を挟み、その弾みで身体のバランスを失って転倒し被災した。

### 7 推定される災害の原因と問題点

- (1) 平ボデー車への積込み作業は、主に荷主の作業員Aだけで行われており、被災者は荷台上で、作業の合間に積まれた角材の上に台木を置く作業に従事していたと推定さ

れます。

- (2) 被災者とフォークローダーの運転業務に従事していた作業員Aとの共同作業を行うに当たり、当該作業は短時間で終了する予定であったため、積込み手順だけを確認していたものと思われます。
- (3) 被災者は、次の上積みまでの限られた時間の中で台木を置く必要があり、角材上の不安定な場所で、足元などを十分に確認しないで、台木を持ちながら移動していたものと推測されます。

### 8 再発防止対策

平ボデー車からの積卸し作業で、フォークローダー等を用いる場合は、短時間でも有効な安全対策を確実に行うことが必要です。特に、第三者との共同作業では十分な意思疎通を図り、また、適切な移動作業台や昇降設備の使用などの安全対策を講じることが大事です。

#### 労働安全衛生規則(抜粋)

##### (昇降設備)

第151条の67 事業者は、最大積載量が2トン以上の貨物自動車に荷を積む作業又は最大積載量が2トン以上の貨物自動車から荷を卸す作業を行うときは、墜落による労働者の危険を防止するため、当該作業に従事する労働者が床面と荷台との間及び床面と荷台上の荷の上面との間を安全に昇降するための設備を設けなければならない。

- (1) フォークローダー等による荷役作業では、作業計画を確認するとともに、作業の手順や転落防止などに関して、作業開始前に十分な打合せを行うことが重要です。
- (2) 各種の荷役作業においては、現場の作業環境に適した移動作業台や安全な昇降設備を準備し、作業員に確実に使用させることが必要です。
- (3) 昇降設備が設置できない場合は、日頃からの危険予知活動を生かした作業行動に努めることが必須です。

## 業種別労働災害発生状況（令和6年速報値）

令和7年3月7日現在

死亡災害						
	令和6年1～12月 [速報値]		令和5年1～12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	724	100.0	725	100.0	-1	-0.1
製造業	138	19.1	133	18.3	5	3.8
建設業	226	31.2	212	29.2	14	6.6
交通運輸事業	9	1.2	9	1.2	0	0.0
陸上貨物運送事業	108	14.9	106	14.6	2	1.9

死傷災害						
	令和6年1～12月 [速報値]		令和5年1～12月 [速報値]		対前年比較	
	死傷者数(人)	構成比(%)	死傷者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	133,551	100.0	133,169	100.0	382	0.3
製造業	26,322	19.7	26,805	20.1	-483	-1.8
建設業	13,661	10.2	14,211	10.7	-550	-3.9
交通運輸事業	3,055	2.3	2,979	2.2	76	2.6
陸上貨物運送事業	16,088	12.0	16,021	12.0	67	0.4

## 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3月7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6年1～12月	108	21	1	13	3	4	15	39	0	12
令和5年1～12月	106	25	2	3	5	5	9	47	0	10
対前年増減	2	-4	-1	10	-2	-1	6	-8	0	2

(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3月7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6年1～12月	16,088	4,147	2,946	1,126	692	404	872	1,605	838	12	2,802	644
令和5年1～12月	16,021	4,170	2,920	1,137	667	386	819	1,666	844	10	2,858	544
対前年増減	67	-23	26	-11	25	18	53	-61	-6	2	-56	100

(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108人となり、前年同月と比べて2人の増加となった。事故の型別で見ると、「交通事故（道路）」が39人と最も多く発生しているものの、前年同月からは8人の減少となった。「飛来・落下」は前年から10人の大幅増加となっている。

### [死傷災害]

死傷災害は16,088人となり、前年同月と比べて67人の増加となった。主な事故の型別の状況を前年同月の状況と比較すると、「激突され」（+53人）が大きく増加し、「転倒」（+26人）、「飛来・落下」（+25人）、「崩壊・倒壊」（+18人）も増加している一方で、「はさまれ・巻き込まれ」（-61人）、「動作の反動・無理な動作」（-56人）は大きく減少している。

## 陸運業 死亡災害の概要（令和6年）

令和7年3月7日現在  
陸災防調べ

災害発生日	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
6年12月21日	はさまれ、巻き込まれ	その他の用具	男性	57	運転者	4年	石膏ボードの積込み及び運搬作業	被災者は、積込作業場の屋根に安全ブロックを介して取り付けられた胴ベルト型の墜落制止用器具を使用し、搭載型トラッククレーン荷台上で積込作業等を行った後、荷の運搬のため同車運転席に1人で乗り込み、墜落制止用器具を着用した状態で車を発進させたところ、墜落制止用器具にテンションがかかり、被災者の腹部を締め付けたもの。被災者は、搬送先の医療機関で肝臓付近の大動脈破裂により死亡。
6年12月20日	はさまれ、巻き込まれ	整地・運搬・積込み用機械	男性	41	管理者	10年	車両系建設機械の運転	駐車場所を変えるため、ステアスキッドローダーを運転し移動していたところ、当該機械のブームと運転席のフレームに体を挟まれたもの。バック駐車運転席から身を乗り出して後方確認を行っていたところ、誤ってブームを起伏するフットペダルを踏んでしまったと推定される。
6年12月17日	交通事故（道路）	トラック	男性	60	運転者	13年	配送業務	国道を走行中、側道と本線間の防音壁に衝突したもの。事業場が、警察より「突発的な身体不調」との回答を得た。監督署においては現在調査中。
6年12月17日	墜落、転落	フォークリフト	男性	43	貨物自動車運転者	5年		被災者は、事業場敷地内にある倉庫のプラットフォーム（高さ約1m）において、フォークリフトを運転し荷の移動の作業を行った後に後進した際、プラットフォームからフォークリフトごと転落し、運転席から投げ出され、当該フォークリフトのヘッドガードのフレーム部分の下敷きとなり、死亡した。
6年12月16日	交通事故（道路）	トラック	男性	68	貨物自動車運転者	5年	軽トラック運転	対面通行道路を軽トラックにて走行中、対向車（軽トラック）が被災者側の車線に進入してきたため、正面衝突したもの。対向車の運転者も負傷した。
6年12月10日	飛来、落下	移動式クレーン	男性	59	貨物自動車運転者	18年	トラッククレーンでの荷卸し	配送先にて、被災者は、一人でトラッククレーンの荷台から電線ドラム（電線を巻いたもの。重量約1t）を荷卸しようとしていたが、電線ドラムが荷台またはクレーンフックから落下し、その下敷きになって発見された。
6年12月5日	飛来、落下	人カクレーン等	男性	64	貨物自動車運転者	27年	荷卸し	23時20分に被災者の同僚が災害発生地に到着し、被災者が運転していた貨物自動車が停車していたため近づいたところ、倉庫搬入口の地上面から30cmのプラットフォーム上で荷台側を向き座位の状態で荷を積載したロールボックスパレット2台の下敷きになっている被災者を発見した。被災者は病院に搬送されたが外傷性窒息による死亡が確認された。ロールボックスパレットを荷台から後ずさりしながら引き出していたところ、足を踏み外しロールボックスパレットとともに墜落したと推定される。
6年11月25日	はさまれ、巻き込まれ	トラック	男性	65	貨物自動車運転者	17年	トラックとトレーラーの連結作業	被災者は、事業場の駐車場でトレーラーとトラック本体を連結する作業を行っていたが、同人はトラックのサイドブレーキを掛けないまま、降車。トレーラーとトラックを連結したところ、当該トレーラーのブレーキが解除された。動き出したトレーラーを停止させようとした被災者が、車両にひかれた。トラックの逸走防止措置義務を怠ったものと推定する。
6年8月30日	その他	起因物なし	男性	59	貨物自動車運転者	30年	納品作業	令和6年4月、配送先において、トラック荷台で脳内出血のため倒れているところを発見された。その後、治療を行うも、長期臥床状態となり令和6年8月に急性心不全により死亡したもの。発症前2か月ないし6か月における平均時間外労働時間は最高102時間41分であり、業務上として労災認定された。
6年5月26日	その他	起因物なし	男性	55	貨物自動車運転者	30年		高速道路サービスエリアの男性トイレ個室で倒れているところを発見された。その後の死体検案により急性心臓死と推定されたもの。令和6年7月に労災請求書の提出がなされ、令和7年1月に業務上決定されたもの。

(注) 後日、内容については、削除又は記載内容を修正する場合があります。

## 業種別労働災害発生状況（令和7年速報値）

令和7年3月7日現在

死亡災害						
	令和7年1月～2月 [速報値]		令和6年1月～2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	93	100.0	87	100.0	6	6.9
製造業	14	15.1	20	23.0	-6	-30.0
建設業	28	30.1	27	31.0	1	3.7
交通運輸事業	0	0.0	0	0.0	0	0.0
陸上貨物運送事業	17	18.3	13	14.9	4	30.8

死傷災害						
	令和7年1月～2月 [速報値]		令和6年1月～2月 [速報値]		対前年比較	
	死傷者数(人)	構成比(%)	死傷者数(人)	構成比(%)	増減数(人)	増減率(%)
全産業	12,512	100.0	12,246	100.0	266	2.2
製造業	2,638	21.1	2,641	21.6	-3	-0.1
建設業	1,302	10.4	1,321	10.8	-19	-1.4
交通運輸事業	370	3.0	336	2.7	34	10.1
陸上貨物運送事業	1,621	13.0	1,632	13.3	-11	-0.7

### 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3月7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	17	2	0	3	2	1	0	8	0	1
令和6年1月	13	3	0	1	0	1	3	4	0	1
対前年増減	4	-1	0	2	2	0	-3	4	0	0

(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3月7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～2月	1,621	445	422	97	75	26	78	135	101	0	207	35
令和6年1月～2月	1,632	426	377	120	80	33	74	158	92	3	241	28
対前年増減	-11	19	45	-23	-5	-7	4	-23	9	-3	-34	7

(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]

死亡災害が前年比4人増加の17人となった。

#### [死傷災害]

死傷災害が前年比11人減少の1,621人となった。

### 陸災防の動き

- 3月 ・ 関東・甲信越ブロック支部長・事務局長会議 3月4日
- ・ 第2回労働災害防止対策委員会 3月12日
- ・ 荷主等と陸運事業者との連携・協力促進協議会 3月17日
- ・ 第27回理事会 3月19日
- ・ 厚生労働省安全衛生部との意見交換会 3月25日
- ・ 安全管理士会議 3月27日・28日

## 陸運業 死亡災害の概要（令和7年）

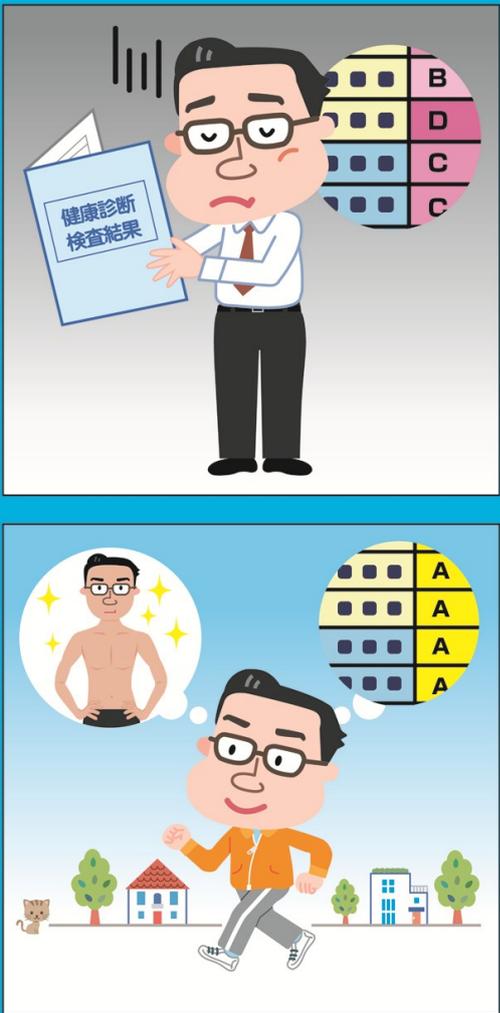
令和7年3月7日現在  
陸災防調べ

災害発生 年月日	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 2月 27日	交通事 故（道 路）	トラック	男 性	49	運転者	18 年	灯油の輸 送作業	被災者は、灯油を積載したタンクローリーを運転中、高速道路において、本線より左斜め前方のバスストップへ入る側道へ進入し、前進し続けた結果、ワイヤーロープ防護柵を突き破り道路下の法面に転落した。
令和 7 年 2月 21日	激突さ れ	トラック	男 性	69	運転者	5年		荷主先において、被災者が事務所へ向かって停車中のダンプカーの前を通行した際に、ダンプカーが発進して被災者に接触し数メートル引きずられて被災した。被災者はダンプカーの運転席の死角の位置からダンプカーの前を横切ったため運転手は被災者に気付かず発進した。
7年 2月 17日	交通事 故（道 路）	トラック	男 性	57	貨物自 動車運 転者	22 年	10tトラ ックに よる 配送業 務	被災者は10tトラックで配送業務を行っていた。当事業場の他県営業所で荷物の積替えを行い、当営業所で仮眠を行った。その後、本社へ帰社していたところ、被災者が運転するトラックの前方を走っていた10tトラック（2台目）が、その先を走っていた1台目のトレーラーに衝突。その直後に被災者が運転するトラックが、追突によって停車した2台目のトラックに衝突し被災し、搬送先の病院で死亡が確認されたもの。
7年 2月 4日	飛来、落 下	玉掛用具	男 性	64	貨物自 動車運 転者	37 年	移動式ク レーン運 転作業、 玉掛作業	被災者A（クレーン運転士兼玉掛作業者）は車両積載型トラックレーンでコンテナ（長さ10m、幅2.5m、重さ3.4t）を吊り上げていた（操作は無線式）。コンテナを地面に降ろす際、コンテナと地面の間にコンクリートブロックを設置するため、被災者Bとともにコンテナ下に潜りこんだところ、玉掛用ワイヤーロープが破断し、コンテナの下敷きになった。被災者Aは死亡し、被災者Bは現在療養中（意識はあり）。劣化したワイヤーロープを使用したこと、荷の下に労働者が入り込んだことが原因と推定される。
7年 2月 3日	崩壊、倒 壊	荷姿のもの	男 性	55	運転者	10 年	使用済パ レットの 積込作業	工場のトラックバースにて、被災者は使用済の空パレット（以下「荷」という。）をトラックに積み込む際、トラック荷台後部に仮置きされた6段積み荷を定位置まで移動させるため、荷をトラック荷台後部からトラック荷台前部へと押し込んだところ、上段の2枚が被災者側に崩落し、崩落した荷が被災者に激突した。
7年 1月 31日	2m未満 からの 墜落・転 落	作業床、歩み板	男 性	57	貨物自 動車運 転者	10 年	荷への ラップ巻き	倉庫のトラックバースにて、トラックへ荷（飲料が積まれた台車：カートトラック）を積み込む準備作業中に発生した。配送中の荷崩れ防止のため、台車にラップ巻き作業をバース上で行っており、台車にラップを掛け、テンションを掛けて巻くためにラップを引っ張ったところ、ラップが台車から外れ、被災者は後方にバランスを崩し、バース端部から約1m下に転落し、頭部を強打した。被災者は保護帽を着用していなかった。ラップ巻き作業に適した作業スペースではなかったと推定。
7年 1月 31日	交通事 故（道 路）	トラック	男 性	61	貨物自 動車運 転者	11 年	トラックの 運転	配送後、帰社するために自動車専用道路を走行していたところ、停車中のトレーラーに追突したもの。
7年 1月 23日	2メー トル以 上から の墜落・ 転落	金属材料	男 性	56	運転者	30 年	鉄骨の積 込作業	運送業の労働者A、B、製造業の労働者Cが岸壁に停めたトレーラー（最大積載量：28.2t）にフォークリフトで鉄骨（1本約10m、約1t）の積込作業（6列2段積み）後、A、Bが積込位置の修正をCに依頼、Cがフォークリフトで鉄骨の移動を試みたが、2段目の鉄骨が崩れ、1段目の鉄骨に立っていたAは海中に転落した。
7年 1月 6日	飛来、落 下	荷姿のもの	男 性	34	貨物自 動車運 転者	11 年	荷の積込 作業	被災者は、トラックへ荷の積込み作業を行う際、トラックの荷台上でハンドリフトを引っ張っていたところ、ハンドリフト上の荷の一部が被災者側に崩れ被災者は荷の下敷きとなった。ハンドリフト上は、ドラム缶2本、ゴム製の履帯（約130kg）、長釘の入った段ボール箱（数十箱約450kg）の順に三段積みにした状態であり、二段目の履帯と三段目の段ボール箱が被災者に落下したものである。

(注) 後日、内容については、削除又は記載内容を修正する場合があります。

## 安全ポスターのご案内

## 健康の保持増進にご活用ください！



令和6年度 安全衛生標語 健康部門 優秀作品

**健康診断 受診はスタート  
向き合いましたよう 健診結果**

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

安全ポスター No.86

令和6年度安全衛生標語健康部門優秀作品「健康診断 受診はスタート 向き合いましたよう 健診結果」をテーマとした「安全ポスターNo.86」を頒布中（価格210円(税込)）です。

本ポスターを従業員の健康の保持増進にご活用ください！

品名：安全ポスター No.86

価格：210円（税込）

ご注文は次のURLからお願いいたします。

[https://rikusai.or.jp/health\\_and\\_safety/how\\_to\\_buy/](https://rikusai.or.jp/health_and_safety/how_to_buy/)

## 編集後記

各所で桜が咲き、本格的な春の始まりとともに新年度がスタートしました。今号では当協会の令和7年度事業計画について取り上げました。新年度から新たに安全の担当になられた方や主に安全衛生管理を担う方などを対象に、全国で「安全衛生管理実務担当者研修会」を実施します（参加費無料）。また、3月に厚生労働省から団体等検定に認定された「陸災防フォークリフト荷役技能検定」の実施、4月が準備期間の「STOP!熱中症 クールワークキャンペーン」の推進など、様々な取組を展開してまいりますのでご活用いただきますようお願いいたします。

今月の表紙 **妙義山**（群馬県甘楽郡・富岡市・安中市）

険しい岩壁や珍しい岩群が山を形成する妙義山は、日本三大奇勝の一つです。厳しい山容に対し、春は桜、秋は紅葉とのコントラストが美しく、名勝と言われる所以です。赤城山、榛名山とともに上毛三山に数えられ、群馬県内の多くの学校では「赤城団」「榛名団」「妙義団」と組分けして運動会が行われています。

陸運と安全衛生 **2025年4月号 No.675**

2025年4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))