

安全を支える健康管理の重要性

作本 貞子

はじめに

本誌連載は筆者自身の「立ち位置」の再認識からスタートすることになりました。それは、研究者や大手企業が多い本誌読者にどれほどの情報提供ができるのだろうかという、自分自身との葛藤でもありました。

そこで本誌ではあえて中小規模事業所の労働形態や生活習慣・健康度、さらには事業者やドライバー自身の声や意識等を紹介することにこだわり、「中小規模事業所への理解を得る」ことを連載スタートに当たっての自身の立ち位置としました。

僭越ではありますが、大手企業にとっても日本企業の90%以上を占める中小規模事業者に対する認識や理解を深めることは、グループ企業のみならず関連取引先を含めた全体の底上げと統括に不可欠だと捉えております。

まず初回は、運輸業界が抱える根底的な労働

問題に触れながら、定期健康診断に基づく健康度と生活習慣や健康意識、そしてNPO法人ヘルスケアネットワーク(OCHIS)の健康支援活動を紹介します。

事業主の健康意識と認識

昨今、身体の不調で運行中に意識を失い交通事故を引き起こす健康起因事故が急増しています。しかし、事故統計として浮上っているこれらの事故件数は、多発する交通事故の氷山の一角ではないかと思われま。なぜならば、この筆者にさえも停止車中での突然死、運行中の意識消失、ヒヤリハット等の事例報告や相談が少なからず舞い込むからです。

寄せられる事例を通じていえることは、事業主の中に「ドライバーの体調不良が事故を起こす」という認識がほとんどなかったこと。さらに「健康管理は個人の責任」「個人情報があるから健康問題にまで踏み込めない」という独自の意識を持っていて、漫然とした事故対策に留まっているという特徴があります。

難しいのは、やはりこれら事業主の意識改革です。コンプライアンスや安全配慮義務違反等を盾に訴えるだけではとても「太刀打ち」できない根底的なものを抱えています。



さくもと・さだこ
NPO法人ヘルスケアネットワーク(OCHIS)・理事、安全と健康を推進する協議会(両輪会)・代表
主な論文:「運輸業における睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策と睡眠問題」『安全と健康』2011年7月号、中災防。「運輸業における健康リスクの現状と事故防止対策のポイント」『労働安全衛生広報』2010.11.15・12.15・2011.1.15、労働調査会

業界が抱える苦悩と健康問題

職業ドライバーの健康問題には、これら事業主の意識認識とともに、業界特有の労働形態を無視して語ることはできません。ドライバーには運転に伴う体勢の拘束や緊張感とともに、待機時間をも含めた労働時間の長さや不規則勤務が伴います。これらはストレス、疲労等となって現れ、飲酒量の多さや喫煙率の高さにも影響しています(図2参照)。

さらにその原因を産業構造にまで深めて追求すると、業界が持ち合せている荷主・元請けとの力(主従)関係や、ドライバー不足、運賃問題にまで及び、業界が抱える根底的「苦悩」さえも見え隠れしてきます。そしてこれらが当然事業主意識へも影響しています。

中小規模企業支援の必要性

2011年11月、国土交通省は鉄道事業者への調査において、地方中小私鉄の事故発生頻度は都市部大手私鉄の2倍と発表し、本件への対応として、すでに中小私鉄の安全対策を支援しています。一方「陸運統計要覧」(2009年度)では、トラック事業者の94.4%が車両台数50両までの中小規模事業者であることが記されています。

線路の老朽化への対応等、鉄道においても企業規模格差があり、異なった業態での単純比較は意味をなさないかとは思いますが、しかし運転者の健康問題のみを捉えていけば、自動制御装置などの危険回避システムが施されている鉄道に比べ、ドライバー1人に運転業務が委ねられている車の方が断然ヒューマンエラーによる事故発生率が高く、さらに中小規模事業者ほど事故率が高いということは、周知の通りです。

つまり運輸業界における中小規模事業所の構造的な問題を総合的に捉え、そこに着目し

た対策を講じなければ、安全と健康対策のいずれもの実効は期待できないといえます。中小には大手とは異なる「中小向けマニュアル」が不可欠だといえます。

最近の事故と健康管理マニュアル

国土交通省は2011年10月14日付で「事業用自動車の運転者の健康状態の確認の再徹底について」という通達を出しました。初回通達は2010年7月「事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル」として発出されていますが、「再徹底」の背景には、通達日の7日前に愛知県瀬戸市で発生したバスドライバーのくも膜下出血による転落事故があります。

マニュアルは定期健康診断の結果に基づく確認と適切な受診及び、生活習慣の改善、定期健康診断では分からない睡眠時無呼吸症候群(SAS)検査の推奨、点呼時での健康状態の確認の徹底等でほとんどが構成されていて、国土交通省が事故防止という側面から、あえて健康問題にまで踏み込んできています。

さて、2011年6月13日に名神高速道路で起きた車両炎上を伴った多重事故は、事故を起こしたトラックドライバーの供述により、「一瞬の居眠り」が原因であることが判明しました。それではその居眠り運転に至った原因は……。

実はこのようなケースでは、そのほとんどに「過重労働」が見られます。そして会社の劣悪な労働環境のみが事故原因として浮上してしまうのですが、はたしてそれだけが問題でしょうか。それ以外の理由として、睡眠時無呼吸症候群(SAS)かどうか、薬の飲み忘れはなかったか、既往歴コントロールが適切かどうかなど健康問題にまで踏み込んで究明されるべきであると考えます。さらにその内容は、事故対策の根底に関わる重要課題として公開されるべきではないでしょうか。



高い定期健康診断の有所見率

図1は、①定期健康診断の有所見率が年々増加傾向にある、②運輸交通関係者の有所見率が全産業を8%程度も上回る、ということを示しています。

表1は、OCHISがトラック事業者4社の協力を得て調査した定期健康診断結果に基づく有所見率です。ここで注目すべきは、血圧と脂質異常項目において約半数の人に異常所見があることです。これらは運転中の意識消失にも繋がりにかねない循環器系疾患のため、早急に改善に向けてのコントロールが求められます。

ここで問題とすべきは、高い有所見率を示す背景となる生活習慣と、健診後のフォローアップの不十分さです。痛みを伴わない高血圧を「毎年こんなもの」と何年も放置して一向に受診しないドライバー。それを指導しようとしめない事業者。せっかく受けた健診の結果を放置して、事故を招いてしまうのはただただ残念といわざるをえません。

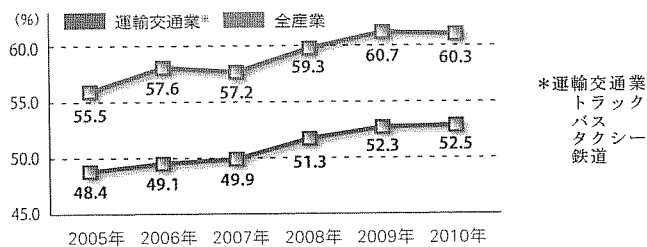


図1 定期健康診断の有所見率の状況

表1 トラック事業者の健診結果と有所見率

(OCHIS調査)

| 項目 | 異常値 | 検査人数 | 異常値合 |
|-------|------|-------|------|
| ①肥満 | 452人 | 1194人 | 38% |
| ②血糖値 | 258人 | 1133人 | 23% |
| ③脂質異常 | 514人 | 1102人 | 47% |
| ④血圧 | 549人 | 1124人 | 49% |

■対象者：1,218人 ■平均年齢：43.9歳 ■検査実施：2008年8月～12月

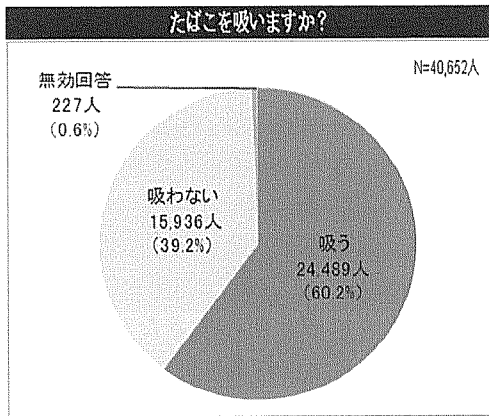
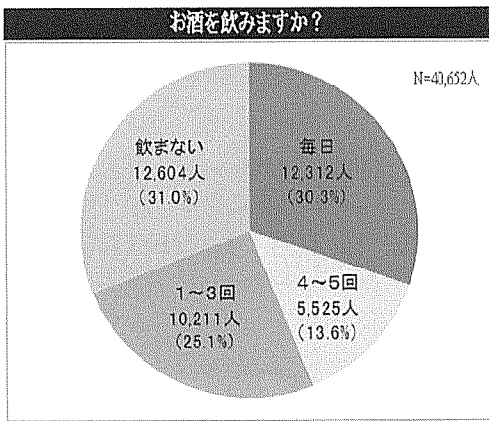
OCHISの健康サポート

当法人の健康サポートのひとつに、事業者の定期健康診断結果を預かり、データ管理するというサービスがあります。一般的にトラック事業者は不規則勤務等により、一斉に健診を受けることが難しく、個人が受けやすい近隣の医療機関で受診するケースが多く、管理者はこのように受診確保だけでも苦勞を抱えることになります。さらにフォーマットや検査数値基準にバラつきのある健診結果をまとめて事後フォローまで行うことは至難の業といわざるをえません。

そこで、OCHISの統一データを活用し、受診データの比較から浮かびあがった要再検者、要精密検査・要受診者をピックアップして、保健師面談や社内教育までを行い、事業者自らでは困難な健診後のフォローをサポートしています。さらにその一環として、事業所内の受診率のほか、年代別、部位別、支店別などの結果を集計・分析し、事業者向けカルテ「健康管理のための提案書」を作成、今後の事業推進についてのアドバイスを行っています。

因みに、ある運送会社における2011年実施の定期健康診断結果では、898人中23人(2.6%)がメタボリックシンドローム検査の4項目すべてに該当していました。これに3項目の異常値の人を合わせると153人(17.0%)が該当し、しかも同じ人が毎年ピックアップされています。

どこの会社にもレッドカードを無視し続ける人がいるかとは思いますが、こういう人から入院患者や人工透析者が出ていることは特に注目すべきです。そして健康管理が決して個人の問題でないということ。これらの人を意識改革するための強い指



OCHIS 2011年実施

図2 生活習慣アンケート調査結果



写真1 第9回両輪会。グループ討議で参加者の満足度が高まった。

「車の両輪のような感覚で事故対策とともに健康対策を講じて欲しい」という筆者の思いと、「困っていることを互いにつけ合える意見交換の場があれば」という事業者の考えが一致して、2008年4月に発足しました。開催ごとに参加者の本音での意見交換が白熱し、本年2月で10回目を迎えることとなりました。

最近のテーマは「飲酒問題」「メンタルヘルス」「薬服用者への対応」等で、現場に近い管理者ほど頭を悩ませるテーマばかりです。因みに概論やマニュアルはほとんど役立ちませんので、職場での成功事例の紹介など意見交換こそが有効になります。

両輪会の特徴をさらに上げるとすれば、裁量権と熱意のある方ばかりですので、持ち帰った議論の結果や実例を自社に反映することが大変スピーディーであるということです。そして、それをさらに支援するための後方支援体制も次のステップでは必要だと考えています。具体的には、自身、あるいは現場監督者が社内教育をするためのツールや、定期的な情報提供等です。

次回からは各テーマに沿いながら、両輪会についても触れていくこととします。

導力が求められていることを示しています。

運輸4万人の生活習慣アンケート

次にOCHISで実施した運輸関係者約4万人の生活習慣アンケート結果を紹介します。質問項目は睡眠、疲労、運動習慣等にまで及んでいて、生活習慣における問題点を鮮明に浮かび上がらせています。今回はアルコールとタバコについてのみの紹介になりますが(図2)、次回から順次掲載テーマに沿って紹介させていただきます。

事業者主体の両輪会

「安全と健康を推進する評議会」(両輪会)は、