

健康管理が安全運行を支える

健康起因事故防止マニュアル(全ト協)作成を振り返り

作本 貞子

はじめに

OCHISがトラック事業者向けに睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策事業を立ち上げ早10年。「運輸業界におけるSAS対策といえばOCHIS」のイメージは定着してきたかのように感じられる。それはそれで大変名誉なことではあるが、OCHISの活動の根底には、安全運行と密着した運転者の健康管理への支援があり、そしてその中でも特に有効な対策の一つにSASがあるという認識を持っていただけでは幸いである。

さて、本稿前半は運輸業界の健康意識についての個人としての所感を、後半は全ト協の健康管理マニュアル作成に携わった立場から、その経緯と作成ポイントについて述べてみた。本稿が運輸業界を越えて、「安全運行」という社会的ミッションの参考になれば幸いである。



さくもと さだこ
NPO法人ヘルスケアネットワーク
(OCHIS) 副理事長、安全と健康を推進
する協議会(両輪会)代表

事業主は意識改革を

事故防止は健康管理から

10年以上遡ると、「ドライバーの健康管理は個人の責任」という、いわば「運輸業の常識」が存在していた。つまり会社は、「事故防止は行方が健康管理は関与しない」というスタンスでしかなかった。

現在は、健康起因事故の急増、行政からの指導、さらに企業のコンプライアンス上からも、そのような常識はもはや存在しない。ただ、今日でも中小企業の経営者からは、「健康管理は個人の責任ではないか？」との質問を耳にする。中小オーナー企業の多いトラック業界では、このような経営者の意識改革こそが、先決ではないかと考えられる。

そこで、事業主の責任について示してみた。道路交通法では、病気や正常な運転ができない恐れのある状態での運転を禁止していて、違反した場合は懲役、または50万円以下の罰金が科せられている。対象となる病名(症状)は、統合失調症、てんかん、再発性の失神、無自覚性の低血糖症、そううつ病、重度の眠気症状を呈する睡眠障害等などである。つまり、一歩間違えると大事故に繋がりがねない

運転業務における病気や体調管理についての注意を喚起し、正常な運転ができない身体での運転を禁止しているのである。

ただし、運転可否には病気の程度やコントロール状況など、一定の条件を示している。運輸業に求められるのは、運用に当たってのチェックや管理体制、さらに極めて慎重な対応である。

問われる企業の4重責任

運輸業における交通労働災害等は、時として企業の根幹を揺るがしかねない。企業責任には、

①刑事責任

刑法による「業務上過失致死障害」等で、生命・身体・健康に対する危険防止のために注意を怠った場合の死傷で、睡眠時無呼吸症候群（SAS）による交通事故などが適応

②民事損害賠償責任

民事による損害賠償責任で、過重労働による健康障害や職場のストレスによる精神障害等により、事業者が安全配慮義務違反に問われる場合等に適用される。

③行政責任

行政からの車両停止処分事業停止処分（労働安全衛生法の違反等）

④社会的責任

社会的信用の失墜
 がある。これらはほとんどの場合、その責任をダブルパンチで食らう。

プライバシー保護という誤解

事業主がドライバーの健康にタッチしない大きな理由の一つに「個人情報の勘違い」が存在する。身体の問題は個人情報があるから、踏み込めないという思い込みである。ましてや、「定期健康診断後のフォローなどとんでもない」と捉えている事業主も未だ多い。

健康診断には、健康保険組合などが実施す

る人間ドック、生活習慣病健診、特定健診などもあり、これらの情報は基本的に個人の任意で受診するものであるため個人情報に相当する。しかし労働安全衛生法で義務づけられている定期健康診断は、事業主に実施義務があり、健診結果を踏まえて安全配慮義務を達成しなければならないのである。個人情報の「大きな誤解」を払拭しなければ、その先に進めない。

いずれにしても、知らなかったという「鈍感さ」、見て見ぬふりの「回避」はもう許されない時代であること認識すべきであろう。

健康起因事故防止マニュアル

全ト協の健康起因事故防止マニュアル

2014年4月18日、国交省は急増する健康起因事故防止対策の一環として、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を改訂した。さらに9月17日には関係6協会宛てにマニュアルの再徹底通知を発出し、重ねて定期健康診断による疾病の把握とその後の措置等を求めている。

4月の国交省マニュアル改訂と前後し、公益社団法人全日本トラック協会は、「トラック事業者のための健康起因事故防止マニュアル」（2014年3月）を発刊した。本誌では、当法人が作成受託したという立場から、①受託の経緯と、本マニュアルのポイント、②健康管理の重要性と対策のポイントの2点について述べてみたい。

まず筆者自身、僭越ながらも今回のマニュアル受託は、当法人以外では考えられなかったと自負している。なぜなら、全ト協のSAS対策事業のモデルとなり、調査研究の実績・資料提供と、SAS対策検討会（全ト協主催）の事務局を務めたこと。次に独自事業としてドライバーの生活習慣調査を行い、ドライバー・事業者へのきめ細かなサポートを実施してい

ること。さらに、「安全と健康を推進する協議会」(両輪会)など、運輸業を対象とした情報交換会を通じて、事業者との信頼関係を構築しているからである。まさしく本マニュアルは、中小企業に突出した「トラック業界密着型マニュアル」なのである。

作成に当たり下記について配慮した。

- ・概論を少なく、実例を多く示す
- ・難しい言葉や専門用語は極力避け、平易な言葉を使うこと
- ・イラストや写真を多用し、ビジュアルに努めること
- ・コピーしてすぐ社内教育や掲示に使えるツールとして活用できる
- ・URLを挿入して、関係法文などを入手しやすくした

さらに踏み込んで説明を加えると、本マニュアルは、「発刊」ではなく「アップ」という表現が適切である。当初全ト協は印刷ではなくホームページのみでの掲載意向を示していたが、月2回のパスワード変更など大変使いづらいなど、事業者からの要請を受け、7月に全ト協が都道府県トラック協会に印刷希望冊数をとりまとめた。その結果4万冊の申し込みがあったと聞いている。しかし、協会関係事業者でさえマニュアルの発出を知らないという方もあり、残念ながら周知されているとは言い難い。

定期健康診断の重要性

マニュアルの中で特に頁を割いたのが、定期健康診断の実施から安全配慮までの一連の流れである。ただしトラック事業者の場合は、全員実施に向けてのハードルが高いため、受診を拒否するドライバーの説得方法までもを紹介した。

次に検査前の注意点であるが、A4サイズ1枚にイラスト入りでまとめ、プリンターのマークを入れて、そのまま印刷し掲示できる



図1 全ト協「健康起因による事故防止マニュアル」

ようにした。検査前の注意にかかる周知は、食事摂取による血糖値上昇など、むやみに再検査者を増やさないためにも非常に重要であるが、時間や手間がかかるこれらの作業は、多忙な運輸事業者にとって困難である。これらの内情を考慮し、「常識的な内容」をあえてポイントとして掲載した。

次に、健康起因事故原因の主な疾患は、脳・心臓疾患であるが、これらは運転中に突然襲う、「手の施しようがない怖い病気」と認識している人が多いようだ。そこで、図2の概念図を作成し、健康診断の異常値放置の危険性を表した。

危険な数とコントロール

当法人事業の中には、「健診後のサポート」があり、複数事業者の健診結果をシステム管理している。保健師が健診後の生活指導や受

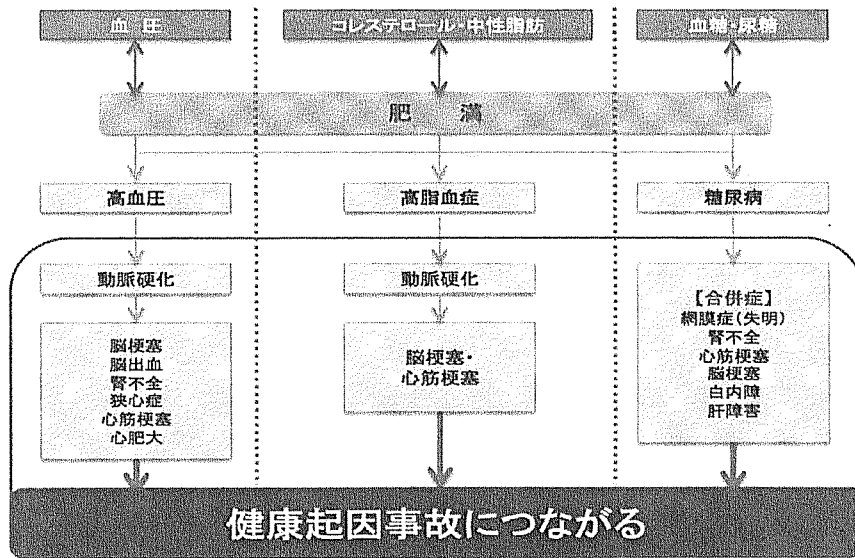


図2 健康起因事故と主な疾患の概念図

診指導を行っていて、経年での健診結果や面談時の記録などが存在する。そこで見えてくるのが、治療や生活習慣など、コントロールができた人とそうでない人の違いである。マニュアルではこれらの実例をイメージキャラクターイラストで示しながら、「Aさんは死亡、BさんとCさんは治療を受けながらも就労中」というように、詳細のデータや面談記録を示しながら紹介した。つまり、コントロールがいかに重要であるかということ、実例を通じて身近に感じてほしいと考えたのである。

今後の対策と仕組みづくり

SAS検査の重要性と活用

睡眠時無呼吸症候群（SAS）の事故との関連性や、生活習慣との関わりについてはかなり認知されつつあり、2014年度からSASス

クリーニング検査は全ト協の評価制度であるGマークの加点対象にもなった。

しかし、SASスクリーニング検査実施率が依然低いことや、事業者が検査実施後の対応に困っているなどの現状を踏まえ、そろそろ運輸事業者向けの「SAS指針」が求められているのではと感じている。

ソフトとハードの支援体制

マニュアル後半では、ドライバー特有の病気との関わり方や、服薬・受診時の注意、さらに社員教育についても触れているが、重要なことは生活習慣コントロールがいかに重要であるかを、個人・事業者ともに自らが気づくことである。そして、業界がその環境づくりまで深く関わっていくことが、今求められているのでないだろうか。例えば、トラックステーションでは必ずヘルシーメニューを提供するなど……。

ビックデータの活用が叫ばれて久しいが、健康管理と事故防止の各情報を集約した、ビックデータの活用は、強力な事故防止ツールになりうる。喫緊の「業界密着型支援」の誕生を心より期待する。