

第6回 (最終回)

運輸業界を取り巻く課題と期待

作本 貞子

昨年4月号から5回にわたった本連載。毎回その責任の重さに耐えつつも、やっと最終回を迎えることができました。

タイトルが示すように、運輸事業者の模範的な取り組みを紹介する連載としながらも、取材ではそこに至るまでの管理者の苦悩や経緯をもっと踏み込んでお聞きすればよかったと、最終回に至ってはじめて気づくなど、多くの反省を抱えながら連載を終了する次第です。

今回は総括であるため3部制とし、第1部は各事業者様の模範的な取り組みの中から特に筆者が印象に残った点を感想として述べることにしました。

第2部では、運輸業界全体では、高齢化、人材不足、時間外労働など、ドライバーの健康に少なからず影響を及ぼす課題を数多く抱えているため、業界における現状と課題について触れたいと思います。



さくもと さだこ
NPO法人 ヘルスケアネットワーク
(OCHIS) 副理事長
国土交通省健康起因事故対策協議会委員
安全と健康を推進する協議会 (両輪会)
代表
主な著書
・『運輸業界のためのSAS対策Q&A50』
ヘルスケアネットワーク、2015年。

そして第3部では、第2部を踏まえて筆者自身が解決への道筋として日頃考えている方策を提言という形でまとめることとしました。

第1部

取り組みのポイント

【第1回】トラック事業者
コフジ物流株式会社 (本社大阪府)

健康が安全を生み出す

「大事故惹起者は睡眠時無呼吸症候群(SAS)でした。そしてその事故をきっかけに、あらゆる事故防止の対策がスタートしました」という社長の言葉に強いインパクトを感じました。その後、通年のSASスクリーニング検査の実施、定期健康診断の事後フォロー、自家農園の運営、バーベキュー大会の開催、家族をも巻き込んだ食教育など、社長の安全と健康への思いは大きく飛躍し、今では運輸業界のモデルとして関係者の注目を浴びるまでとなっています。まさしく「運輸業界における健康経営の先進事例」です。

【第2回】トラック事業者
梅田運輸倉庫株式会社 (本社大阪府)

健診後のフォローの徹底で
早期復職を実現

定期健康診断のフォローの徹底を成果として具体的に数値に示された、稀なる事業者です。定期健康診断をここまでフル活用している事業者を筆者は知りません。組織的な取り組みもさることながら、各管理者の熱い思いがここまで安全・健康風土を醸成させたのだと思われまます。筆者はこの成功モデルをぜひ多くの運輸事業者を紹介し、定期健康診断のフォローの重要性を訴えていきたいと思っています。

【第3回】タクシー事業者
日本タクシー株式会社 (本社大阪府)

ドライバーの幸せがすべて

タクシードライバーの幸せを第一に、多様な社内クラブ、海外旅行による無事故表彰制度など、あくまでも「ドライバーファースト」の徹底ぶりに感服しました。また不規則なドライバーの身体リズムを考慮した運行シフトの対応や新入教育プログラムなどは、さすがプロの安全管理(者)であると。これらのきめ細かな配慮は、勤続年数の長さや、ドライバー自身が人材確保に奔走しているなどのエピソードにも表れていて、ドライバーにとって大変居心地のよい会社であると肌で感じることができました。

【第4回】トラック事業者
株式会社石橋梱包運輸 (本社千葉県)

中小企業の心意気

荷主と運送会社はとかく主従の関係に陥りがちです。しかし当社の場合は社長の熱い思いが荷主を巻き込み、対等の関係でビジネスを展開している特異なケースとお見受けしました。社長の迫力と凄さに、筆者は迷うことなく、「中小企業の心意気」というタイトルを付けました。

昨今、荷主企業内での「待ち時間の常態化」が、ドライバーの労働時間延長や、ひいては健康にまで影響を及ぼしていることが問題となり、すでに行政・業界団体等を交えての検討会などが立ち上がっています。そういう中、当社の好事例は、中小オーナー社長の模範となり、大いに刺激になると思われまます。

【第5回】タクシー事業者
政和自動車株式会社 (本社東京都)

運輸安全マネジメントに即して

運賃問題・ライドシェアなど難題が山積している激動のタクシー業界。しかも当社社長は全国ハイヤー・タクシー連合会の交通安全委員会委員長という渦中のリーダー。さぞかし難しい複雑な業界の話に終始すると思いきや、「安全に寄与するドライバーの健康問題は何よりも優先すべき」というお言葉を受け、まず安堵しました。

社内の取り組みでは、基本となる「運輸安全マネジメント」の徹底、高齢化対策としての視覚認知トレーニング、さらに先進技術や機器を活用してのトライアルな取り組みが印象的でした。

共通するのは従業員を思いやる心

本連載では5社の特徴ある、しかも模範的な事例をお示ししましたが、共通しているのは、「通り一遍の形式的な取り組みは一切なかった」ということです。よくあるのが、「法

律だから仕方ない」「大手だからコンプライアンスは押さえなきゃ」などという、「仏作って魂入れず」のケースですが、5社に共通するのは、社長や管理者自らが汗をかき、対話を交わし、試行錯誤を繰り返しながら、従業員にその思いを伝え、そして従業員もその思いをしっかりと受け止めていたことです。

運輸業界の安全の基本を示した「運輸安全管理」では、社長の考え方が安全風土を構築する最も重要な礎であることを示していますが、5社いずれもが、形式にとらわれない、独自の「経営哲学」を確立されていました。たとえデジタル化・携帯端末機がこれだけ進化してきていても、地道な声かけや人が人を気遣う心が最優先であるべきと痛感しました。

第2部

運輸業界を取り巻く現状と課題

国が示す健康起因事故のメカニズム

高齢化等を背景に、体調不良による健康起因事故が急増していることは周知の通りです。国土交通省でも運輸事業者向けに「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」(2014年4月改訂版)を発出し、事業者への健康管理の徹底を図っています。次頁の概念図は本マニュアルの中の「健康起因事故のメカニズム」を示したのですが、運転に影響を及ぼす症状の前には病気があり、病気になる前には健康状態の悪化があり、さらに生活習慣や業務のあり方が影響することを示しています(筆者にて一部編集)。

健康診断の有所見率とフォローの実態

残念なことに、業界全体の健康度は決してよいものではありません。全業種の定期健康診断の有所見率が53.6%(2015年)であるのに対し、運輸交通業の有所見率は59.5%と、全業種より有所見率が5.9%も高くなっています。さらにこのデータは50人未満事業所の実態が反映されていないため、その差はさらに拡大すると推測されます(資料:厚生労働省 定期健康診断実施結果)。

次頁の、メカニズムを示した概念図の背景を塗りつぶしたところは、定期健康診断結果のチェックと事後対処により、改善やコントロールが可能です。しかしながら多くの中小事業者は、忙しくて手が回らない、健診結果は難しい、さらに産業医がないなどの理由により、手をつけられていません。つまり、健康起因事故に直結するハイリスク者を把握することができないでいます。

人材不足と高齢化

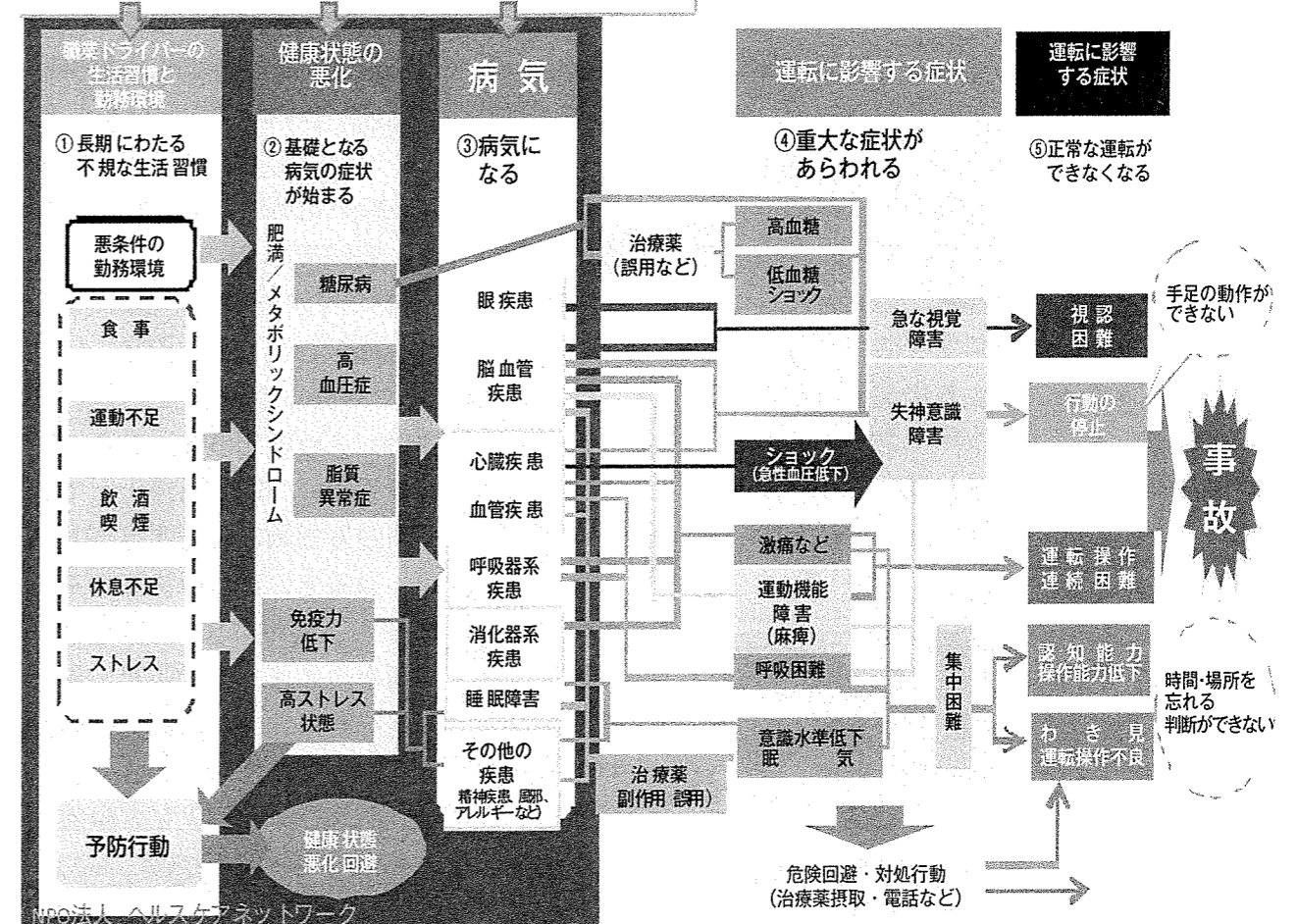
高齢化問題は運輸業に限ったことではありません。一般ドライバーも含めて高齢者の体調不良による健康起因事故は急増しています。しかし公道を仕事場とする職業ドライバーの場合は、「業務の一環」という捉え方においても、一般ドライバーよりもさらに自身の健康保持増進を図る努力をしなければなりません。しかしながら、前述の有所見率が示すように、現実には裏腹で、むしろ職業ドライバーのほうが高くなっています。

運輸業界ではドライバー不足が常習化していて、それをカバーするため多くの事業者が刻々と定年延長を進めています。しかしその一方で、有病者・休業者・加齢による身体能力の低下による事故の増加など、高齢ドライ

《健康起因事故のメカニズム》

定期健康診断結果から見える段階で対策を講じることで発症の未然予防、あるいは増悪防止ができることを示している。

出典: 国土交通省「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」(平成26年4月改訂版)を編集



バーのリスクも同時に直視しなければなりません。つまり雇用延長と高齢者の健康対策は並行して進めていく必要があります。「高齢であっても元気なドライバーの確保」が人材不足解消のための一方策なのです。

第3部

健康推進に向けての提言

健診結果を基本にリスクの見える化

筆者は「事故防止は健康管理から」をコンセプトに、長年運輸関係者を対象に健康サポ

ートを行ってきましたが、運輸事業者の9割は中小企業であるため、自社だけで健康管理を行うことの限界を痛感しています。

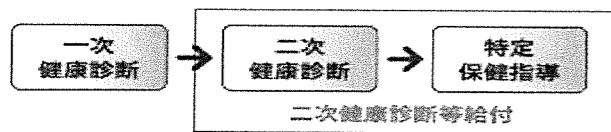
定期健康診断結果をよく見れば、「血圧が高くても今にも意識を失いそうな人」「複数の基準値をオーバーしているメタボリックシンドロームの人たち」が見えるのに、手をつけられないという運輸事業者の現状を目の当たりにして、「このような事業者を業界全体で支える仕組みを何とか作れないのか」と常々感じていました。

例えば、複数の医療機関から返ってくるバラバラの基準値やフォーマットの健診結果を「ドライバー仕様の統一基準」で、分かりやすくシンプルな一定のフォーマットに示すことで、「ハイリスク者の見える化」を図るこ

とが可能になります。

ハイリスク者とは「死の四重奏」といわれる、肥満・高血圧・糖尿病・脂質異常の4項目の異常値を併せ持つ人で、脳・心臓疾患を誘発するリスクを備えています。厚生労働省では労災保険において、これらの4項目該当者を対象に、無料の労災二次健診制度を設けて、脳・心臓疾患による労災の予防対策や過労死予防を推進しています。加えて、生活習慣改善のための保健指導も一連給付となっているこのような手厚い制度を活用するためにも、ハイリスク者の見える化が不可欠といえます。

さらには、中小企業を対象にした助成制度の活用など、今後の業界支援も期待したいところです。



情報の一元化と有効活用

ビッグデータの活用が叫ばれて久しく、さらに昨今はIoTなど新しい仕組みも注目されていますが、私たちのすぐ足元にある健診結果が安全・健康対策のデータとして十分に活用されていないことを大変残念に思います。

例えば、点呼時に健診結果や睡眠時無呼吸症候群(SAS)検査結果、服用や治療の有無の情報が活かされているでしょうか。答えは「NO」と言わざるをえません。さらにこれらの情報に加えて、事故歴や適性検査の結果、残業時間、事故歴などを合わせ技にすることで、労務・人事担当者はもちろん、運行管理者の事故防止対策に活用していくことが可能になります。

もちろんこれら情報の一元化は、運輸にとどまらず、社用車を所有する企業をはじめ、学校・介護施設・病院等の送迎バスに携わる法人でも十分に活用は可能です。

社会的にも健康管理の重要性は必然的に叫ばれていて、健康が生産性を高めるという概念と共に「健康経営」という言葉も一般的となりました。しかしながら、現時点ではこの概念は大手企業に留まっているように見受けられます。有所見者が多い、事故が多い、健康に目が届きにくい中小企業まで届けるためには、業界一丸となったサポートや行政面の支援が不可欠だと思います。

.....

過労死対策としても不可欠

大手広告代理店の「過労死事件」をきっかけとして、時間外労働の問題が再浮上しています。もちろん時間外労働は優先すべき対策ではありますが、過労死の背景は決してそれだけではありません。運輸に限っていえば、不規則勤務、喫煙率の高さ、運動不足、偏った食事など、業務を背景とした生活習慣の乱れなども原因の一端として潜んでいます。

過労死対策として実施した厚生労働省の「脳・心臓疾患の労災認定件数調査」では運輸・郵便業が労災認定件数の病態別トップで、30.7%を占めています。また、「過労死等調査研究センター」による調査では、被災者の約5割は産業医選任義務のない50人未満の事業所に所属していたことも判明しています。

これらは、前述の運輸業界における中小規模事業者を対象者とした「健診結果に基づくリスクの見える化」の必要性と大いに重なり合っています。

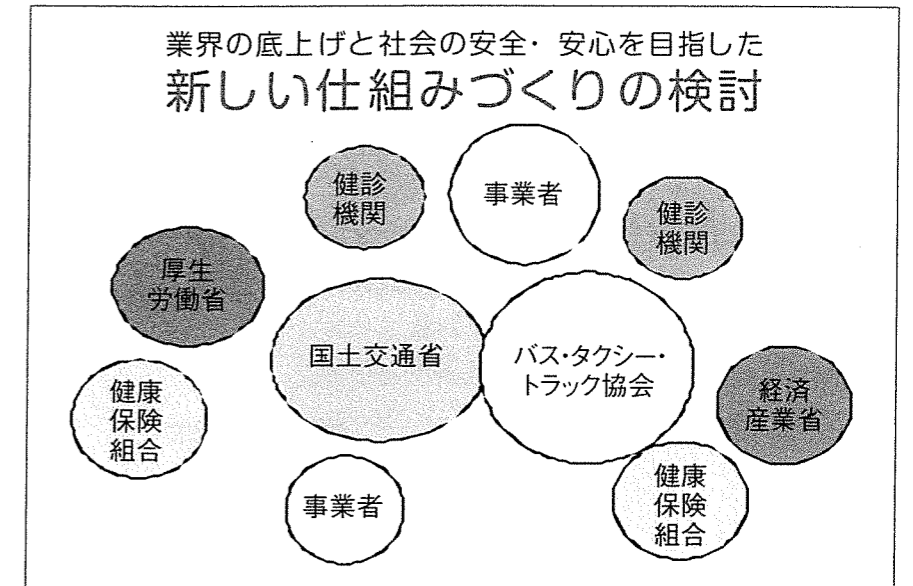
.....

期待される現場への落とし込み

今後は健診結果に加えて、メンタル情報や、健康・車載機器メーカーなどが取り込んでいるバイタルデータなどが複合的に活かされ、より早い段階で現場に落とし込まれることを期待します。

自動運転などハード面とソフト面の融合、官民一体、関係者間の連携強化など、安全と健康対策への方策が際限なく、さらに進化することを切に願います。

最後に、運輸業における安全対策への成功事例は、業態を問わず必ず社会の模範となり、社会全体に寄与することを確信するものです。



心理学の理解

周辺領域に著しく関連分野を広げている現代心理学の偏りのない全体像を集成

井上枝一郎 編著

尾入正哲 向井希宏
川畑直人 久東光代
北島洋樹 細田 聡
井戸啓介 菅沼 崇 著

【基礎編】
 第一章 心理学の概観 心理学を見わたす
 第二章 情報の受容と認識 見ることと知ること
 第三章 人の情報処理 わかることの仕組み
 第四章 知識の構造 どうやって使っているのか
 第五章 環境と行動 環境とのかかわり
 第六章 発達を知る ヒトは、どのようにして育つか？
 第七章 個人の内面の世界 心の中をのぞく
 第八章 人間相互の関係 人と人のかかわり合い
 【応用編】
 第九章 ヒューマンエラーの話 人はなぜ間違えるのか
 第十章 暮らしと職場の心理学 日常生活の中の心理学からのアドバイス 心理学を役立てる

主な目次

定価 300円
 A5判 300頁
 本体価格2,300円+税

〒151-0051
 渋谷区千駄ヶ谷1-1-12
 桜美林大学内3F
 TEL: 03-6447-1435 (事業部)
 FAX: 03-6447-1436
 HP: http://www.isl.or.jp/

公益財団法人
 大原記念労働科学研究所