

改善基準の対応でお困りですか？
 タッチパネルで簡単！
 運行・労務管理
 ロジコンばすがオススズです！
 050-3818-1758
 株式会社 システック https://systec2000.com

Japan
Trucking
Association

広報 とらつく

9月15日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
 〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
 全日本トラック協会会館
 ☎(03) 3354-1029 (総務部広報室)
 http://www.jta.or.jp

全ト協会員専用ホームページのパスワード
 9/15~10/14 : 10/15~11/14
 5226 : 4464

健康起因事故撲滅へ「働き方改革」の円滑な推進に向けて

特別企画 人材確保・定着率向上のために

トラックドライバーの健康増進で業界と個社の魅力アップ

事業用トラックによる交通事故が減少傾向にある一方、脳・心臓疾患や体調不良など、ドライバーの健康に起因する事故や事象が増加傾向にあります。この原因として、近年の中高年ドライバーの増加と健康管理の意識不足、また有見者への対応の不徹底などが指摘されています。特に、最近では事業用自動車による健康起因事故が相次いで社会問題化しており、ドライバーの健康管理対策が連送事業者の責務として、一層重要な課題となつてきています。そこで本企画では、国土交通省担当課長や医療関係者

などへのインタビューを行い、「連送事業者における運転者の健康管理の重要性」について紙面で紹介していきます。今回は、国土交通省自動車局の石田勝利課長と、NPO法人ヘルスケアネットワーク（OCHIS）の作本貞子副理事長による鼎談を紹介。運転者の健康管理の重要性について語っていただくことも、OCHISが提供している、トラック連送事業者に特化した「運輸ヘルスケアナビシステム®」についても語っていただきました。

最近では、随分と意識変化がみられるようになったといふもの、誇らしげに「当社は定期健康診断の受診率は100%です」とおっしゃる事業主の姿に、「受けることだけが精いっぱいなんだなあ。フオローまではまだまだ」という、現状を垣間見せてくれます。健康起因事故を防止するために、まず運行管理者がドライバーの基礎疾患を把握する必要がありますが、健康診断を受けるだけでは見えない。声掛けや顔色チェックだけの点呼に留まり、医療的側面が見えていなければ、例えば血圧が200以上あつたとしても運行管理者は「いつもの変わりない」として見過ごされてしまいます。

基本的には、事業者の方々に対して「必要性は分かっているけど、健康管理は難しいと感じて手を付けられない」という障壁を打ち破るためのサポートだと考えています。

鼎談

国土交通省自動車局安全政策課 NPO法人ヘルスケアネットワーク 石田勝利課長 作本貞子副理事長

1 現状

重要度を増すドライバーの健康管理 「ドライバーの基礎疾患把握」がカギに



石田勝利課長

立法により改正貨物自動車運送事業法が成立しました。これに基づき、規制の適正化や荷主対策の高度化に向けて、具体的な取り組みを進めることとしております。これにより、トラックドライバーの待遇が改善され、賃金アップにも繋がります。その結果、魅力的な業界となることで、ドライバーの新規採用が進み、また定着率の向上により、人手不足の課題も解決に向かうのではないかと期待しています。

私は、この7月に自動車局安全政策課長を拝命しましたが、事業用トラックの交通事故が減少傾向にある一方で、脳・心臓疾患などによる健康起因事故が増加傾向にあるという現実を目の当たりにして、ドライバーの健康管理は、事故を減少させていく上で非常に重要な課題であると認識しております。ドライバーの健康管理に真剣に取り組んでいるという姿勢を強く打ち出すことは、企業としての魅力も高まり、人材確保や業界の地位向上につながるものであり、まさに今進められている働き方改革、事業法改正の目的に合致するものだと考えています。

「安全は会社の責任、健康管理は個人の責任」と考える事業主がほとんどで、むしろ、なぜ会社がドライバーの健康まで管理しなければならぬのかとの疑問がよく投げかけられたものです。……

これはいつ脳出血を起こしても不思議でない値ですが、このような人たちがほとんど浮かび上がってきています。さらに、ナビシステムには、運行管理者にもご利用いただけるように、労働形態・時間外・適性検査結果も表示されます。

「作本」健康診断結果からハイリスク者が大幅に減少しています。そして、その成果を生み出したのが、まさに事業者の指導力でした。これはアンケートの回答により明確になっています。つまり、ハイリスク者を受診指導がなされ、治療が開始され、ドライバー自身の意識に変化が生じた結果なのです。アンケートには「食事の量を減らすようになった、飲みすぎないようにした」などのコメントが記載されています。やはり事業者の働きかけが一番ですね。

2 対策

健康管理をサポートする「ナビシステム」ハイリスク者を抽出し適切に健康指導

「作本」10年ほど前までは「安全は会社の責任、健康管理は個人の責任」と考えられていた。しかし、近年は「安全は会社の責任、健康管理は個人の責任」と考えられていない。むしろ、なぜ会社がドライバーの健康まで管理しなければならぬのかとの疑問がよく投げかけられたものです。……

「作本」このシステムの一番の特徴は「分かりやすさ」です。数値を追わなくても、何らかの所見のある人をお見せしたり、色付けして、受診勧奨対象者として示します。また、脳・心臓疾患の根拠とされている「死の四重奏（肥満・高血圧・脂質異常・高血糖）」に該当する受診者や★マークを付したハイリスク者として分かりやすく表示することも、精密検査が無料で受けられることによる労災保険の制度を案内しています。

「作本」地域性や、それゆえの多様な働き方を再認識しました。各地区特有の生活習慣の背景に鑑み、今後地域性を踏まえた方策や、事業者規模や現状に合わせた踏み込んだサポートができればと思います。全ト協様のきめ細かなフォロアップメニューも用意されていますので、併せて活用をお勧めしたいと思います。

「石田」トラック業界が魅力に溢れ、ドライバーの人材確保や定着率向上に繋がる方策の一つとして、事業者が健康管理の重要性を認識し、具体的な対策を進められるように、国としても引き続き支援して参りたいと思います。



作本貞子副理事長

「作本」安全対策の推進には健康管理も重要な取り組みであるといつていますが、ヘルスケアネットワークは、長年、トラック事業者の健康管理に携わってきたという実績があります。

「作本」中小事業者の場合、マニュアルが示されても、現場では実践がなかなか難しいという事情があります。

「作本」このシステムの一番の特徴は「分かりやすさ」です。数値を追わなくても、何らかの所見のある人をお見せしたり、色付けして、受診勧奨対象者として示します。また、脳・心臓疾患の根拠とされている「死の四重奏（肥満・高血圧・脂質異常・高血糖）」に該当する受診者や★マークを付したハイリスク者として分かりやすく表示することも、精密検査が無料で受けられることによる労災保険の制度を案内しています。

「作本」地域性や、それゆえの多様な働き方を再認識しました。各地区特有の生活習慣の背景に鑑み、今後地域性を踏まえた方策や、事業者規模や現状に合わせた踏み込んだサポートができればと思います。全ト協様のきめ細かなフォロアップメニューも用意されていますので、併せて活用をお勧めしたいと思います。

「石田」トラック業界が魅力に溢れ、ドライバーの人材確保や定着率向上に繋がる方策の一つとして、事業者が健康管理の重要性を認識し、具体的な対策を進められるように、国としても引き続き支援して参りたいと思います。

「石田」本日はありがとうございました。

日本製鉄の純国産アルミホイール
タフブライト
 Aluminum Wheels for Trucks and Buses
強い 軽い 美しい
 Tough Light Brilliant
 5つの理由
 すべて国産
 スチールより2~3倍の耐久寿命
 国内最高水準の輝き
 スチールより40%軽量化
 スチールより+140kg積載可能
 NIPPON STEEL
 お問い合わせ先
 本社 産機・ロール室 Tel: 03-6867-6904 Fax: 03-6867-4958
 製鋼所 輪軸技術室 Tel: 06-6466-6146 Fax: 06-6466-6220

検査時に車両を自動撮影！
 顧客・車両管理を強力にバックアップ！！
 検査車両撮影システム
CS-Photo α6
 ・検査ラインとの連動で車両を6台のカメラで自動撮影し、お客様の管理と共にコンプライアンスを強化します。
 ・カメラは最大12台までの接続が可能です。
 販売元 株式会社 **イヤサカ**
 本社 / 〒113-0034 東京都文京区湯島 3-26-9
 Tel.03-3833-6110 Fax.03-5688-7074
 http://www.iyasaka.co.jp

使用水量の大幅削減！
 ラクに・エコに・キレイに！！
 大型門型洗車機
ビッグウォッシャー
 ・使用水量は1往復190Lの節水仕様(10tクラス)
 ・洗車に伴うスタッフへの負担を軽減させ、業務の効率化をサポートします。

【第89回】

鉄道の高架橋や踏切での事故防止の徹底!!

●相次ぐ鉄道絡みの事故

先月の終わり頃、海上コンテナを積載したトレーラが鉄道の高架橋に衝突、トラックの荷台が橋桁の天井につかえて身動きができなくなり、その影響で鉄道の運行が一時ストップするなどダイヤに乱れが生じて、乗客等に大きな影響が出ました。

それから1週間も経たない今月初め、踏切で立往生した大型トラックに電車が衝突、トラックを運転していたドライバーが死亡、乗客35人が負傷するという重大事故が発生しました。列車の脱線により復旧作業に時間を要し、一部区間が2日にわたって運休するなど、多くの利用者の足を奪いました。

踏切での列車との衝突事故はもちろんのこと、高架橋への衝突事故も鉄道の正常な運行に支障をきたし、市民生活に多大な影響を及ぼします。また、人的損害だけでなく物的損害も膨大なものとなり、それに係る損害賠償も計り知れず、事業の存続を危うくすることもあります。鉄道の運行に支障をきたす事故は、あってはならないことであり、その防止のための取り組みが強く求められています。

●高架橋の衝突事故—運転方法に問題がなかったか

Aさん「事故のあった高架橋の高さ制限は4メートル、トレーラは高さ制限を超える積載はしていなかったから、通常であれば衝突することなく通過できる高さだった」

Bさん「それなのに、なぜ、ぶつかってしまったんだろう」
Aさん「高架橋のところはカーブになっていて、車体が傾いたらしい」

Bさん「それで車高が高くなって衝突したわけか。でも、車体が傾いた時の車高まで頭に入れて運転することなんてないよ」

Aさん「それはそうかもしれないけど、言い訳にはならない。そもそも車体が傾くような運転をしたことが問題なんだからね」

Bさん「カーブだからといって、そうそう車体が傾くわけじゃない。かなりスピードを出していたらどうだろう」

Aさん「そう思うよ。カーブの手前は直線道路だから、おそろくその部分でかなりスピードを出して、そのままカーブに進入したんじゃないかな」

Bさん「カーブに入る時は、手前の直線部分でスピードを落とすというのがカーブ走行の基本だけど、その真逆の運転をしたわけだ。なぜ、そんな運転をしたんだろう」

Aさん「よく分からないけど、慣れや過信があったのかもしれないし、その日は何かの事情で先を急いでいたのかもしれない。少々スピードを出してもカーブは曲がれると思って、減速せずカーブに入った。しかし、君が言ったように車体が傾くことまでは想定してなかった」

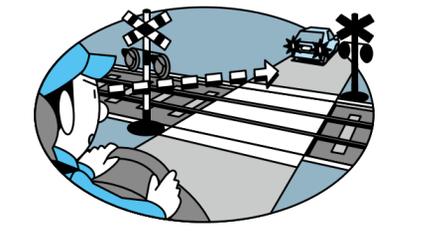
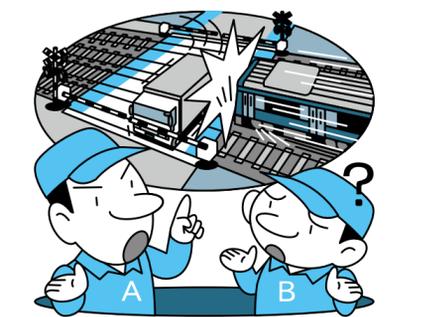
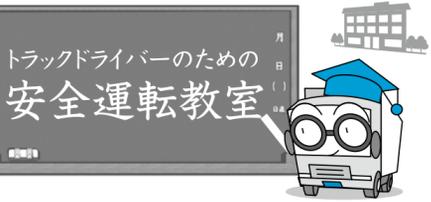
Bさん「これは重要な教訓だね。車体の傾きは横転という重大な危険があるけど、それだけでなく、高架橋など高さ制限がある場所では橋桁に衝突する危険がある。特にカーブは車体が傾きやすい場所だから、カーブ走行の基本はしっかり守らな」と

●踏切衝突事故—運行ルートに問題はなかったか

Aさん「踏切での列車との衝突事故だけど、あのニュースを最初に見た時、大型トラックがどうしてあんな細い脇道を走ったのか、分からなかったよ」

Bさん「これから原因調査が進められていくと思うけど、いろんな報道によれば、道を間違えて、しかもその先が高さ制限2.8メートルのアンダーパスがあったため、やむなく脇道に入ったということらしい」

Aさん「おそろくドライバーは、高さ制限2.8メートルのアンダーパ



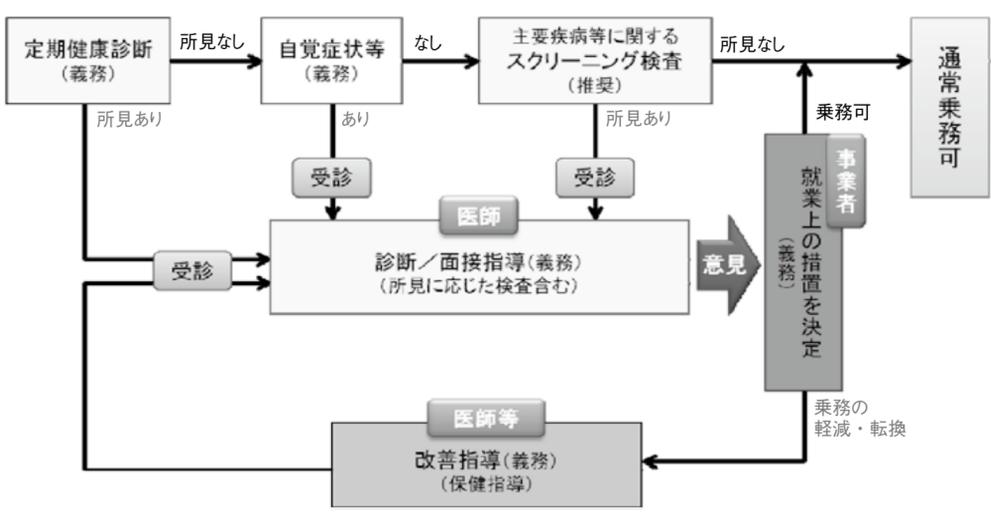
スがあるということ、道を間違えるまでは知らなかったんだらう。そうでなければ、その道路のほうへ向かうはずはないからね」

Bさん「運行を開始する前に、運行ルートがきちんとして設定され、それがドライバーに確実に指示され、かつ、それを遵守する指導を徹底することが必要だけど、運行ルートの周辺の道路についても、高さ制限などで通行できない道路がある場合は、それをドライバーに周知徹底しておく必要があるね」

Aさん「それと踏切走行の基本を、もう一度徹底することだと思う。特にトラックは車体が長いから、踏切に進入する時は、踏切の先の状況をチェックし、踏切の先に自分の車が入れる余地があるかどうかを必ず確認すること。少しでも不安を感じたら踏切に進入しないこと、これを徹底する必要があるね」

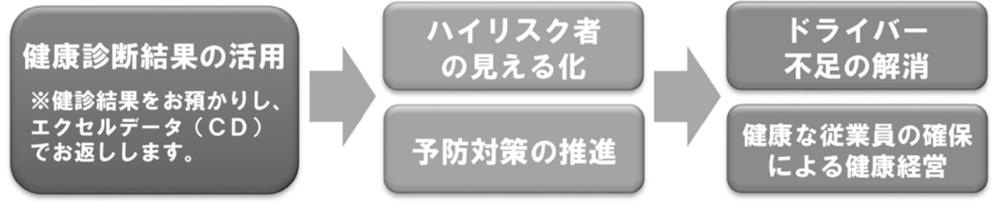
1面に関連 [概念図]

就業上における判断と対処



出典：「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」国土交通省

「運輸ヘルスケアナビシステム」の目的



ハイリスク者とは肥満・高血圧・脂質異常・高血糖の内、3項目もしくは4項目が重なる人で、脳・心臓疾患を起こしやすいといわれています。ナビシステムではこのようなハイリスク者を印付け・色分けし、簡単に識別できるようになっています。



第113回交通対策委員会(9月12日、全協)

9月12日、第113回交通対策委員会が開催され、会議冒頭に行われた役員選任では、工藤修二北海道トラック協会会長を新委員長に選任するとともに、副委員長3氏を再任した。議事では、①災害物流専門育成プログラム策定ワーキンググループ(WG)の活動状況、②事業用自動車事故調査報告書の公表への対応、③各都道府県トラック協会による、9月13日府県トラック協会における駐車規制の見直し状況、④大型車の車輪脱落事故防止対策の実施、承認等について審議・承認。そのほか、第51回全国トラックドライバー・コンテストの実施、大型車への側方警報装置の装着義務付けなどに関する報告が行われた。③では、(1)8月2日に公表された国土交通省「事業用自動車事故調査報告書」内容(2)5月23日に国土交通省から発出された飲酒運転の防止等法令遵守の徹底を求め通達、(3)8月8日に大阪府で発生した大型トラックドライバーの死亡ひき逃げ事故などを受け、また、事業用トラックの飲酒事故が今年8月16日の時点で18件発生していることなどを踏まえ、「飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の取り組みの強化」について決議した。また、全協協会の「飲酒運転根絶対策マニュアル」について、フェリー乗船中の飲酒等に関する追加事項を盛り込んだ改訂版を作成することとした。なお、議事に先立ち、東京都オリピック・パビリック準備局大会施設部の松本祐一輪送課長が「東京2020大会輸送と企業活動との両立に向けて」をテーマに講演した。

二ニュース・ターミナル(トラック協会二ニュース) 飲酒運転根絶に向けた取組強化について決議

第113回交通対策委員会



第6回物流ネットワーク委員会(9月3日、全協)

WG3チームの活動状況を報告

第6回物流ネットワーク委員会 委員会 全日本トラック協会は9月3日、第6回物流ネットワーク委員会(竹津久雄委員長を主催)の議事に先立ち、人事異動に伴う副委員長の一部変更として、ヤマト運輸(株)の栗栖利蔵代表取締役社長、佐川急便(株)の本村正秀代表取締役社長を新

全協協会の活動予定

9月15日(9月30日) 第45回生コンクリート輸送部会

全協協会の活動予定

9月26日 第2回施設事業委員会

Advertisement for Quon trucks featuring an 8L engine, production efficiency, and a maximum load capacity of 700kg. Includes images of various truck models and a QR code.