

# 労災防止へ荷主等との連携・協力を促進

私たちの暮らしや経済は物流によって支えられている。ネット通販の拡大などでトラックが運ぶ貨物の量が大幅に増える一方で、人手不足もあり運送事業者には大きな負担がかかっている。環境は厳しいものの、それが労働災害につながってはならない。その陸上貨物運送の分野での労災対策を進めているのが陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）だ。日本通運会長で陸災防会長を務める渡邊健二氏に、陸上貨物運送事業での労災の状況や特徴、それに対する対策を聞き、そのうえで安全についての考えも語ってもらった。

（児玉平生）

——陸災防が発足した背景を教えてください。

鉄道と荷主の間で貨物の輸送を担っている通運業者の団体である全国通運連盟と日本トラック協会がつくった全国運送事業災害防止協議会が前身で、労災防止活動を自主的に行っていました。前回の東京オリンピックが開催された1964年に労働災害防止団体が制定され、それに基づく特別民間法人として陸災防が誕生しています。高度成長と道路網の整備により自動車による貨物輸送が飛躍的に増大していきます。さらにフォ

ています。死傷者数は2016年から増加傾向が続いています。今年7月までの速報値で死者は2人、死傷者は3・2%前年同期より減っています。しかし、死傷者の増加傾向に歯止めがかかるとか、年の後半が残っており、それを見る必要があります。

——どのような特徴があるのでしょう。

死亡災害の半数は交通事故によるものです。比率は若干低下しているものの昨年の死者の46%は交通事故で亡くなっています。死傷災害全体で見ると、荷物を積み降ろす際の荷役関係の災害が約7割を占めています。そのうち荷主であるお客様の構内で発生しているのが7割となっており、死傷災害の半数がお客様構内での荷役作業中に起こっているということになります。近年、目立つようになってきたのは熱中症です。昨年は4人が熱中症で亡くなっています。

——死傷災害の増加は高齢化の影響もあるのでしょうか。

年齢別の分析はまだはっきりと出ていません。しかし、高齢化の影響は確実にあると思っています。死傷災害の大半を占める荷役作業中の転落や転倒、さらに挟まれたり巻き込まれたり、無理な動作による事故は、高齢化もかわっているのではないのでしょうか。

——積み降ろしの際の責任は、荷主と運送業者のどちらにあるのですか。

それは契約によるということになるでしょう。ただ、長い歴史の中で、運送業者は運んだら降ろすということが、慣習的に行われてきた部分があります。

——荷役作業が、女性活用のネックと聞いたことがあります。

お客様の事業所に行つて、そこで荷物の手降ろしとなると、任されることになる運転手が女性だった場合、大変なはずですよ。パレットに積まれていないものもまだかなりあるという現実もあります。海外からのコンテナの場合、中の状態がどうなっているのか分からず、開けてみたら手降ろしとなるケースもあります。逆に言うと、

## トツプに聞く

ダンプやトレーラーなど、機械で自動的に積み降ろしを行う車両は、女性が結構入りやすいという面もあるのです。

——陸運業での労災防止策の取り組みについてお聞かせください。

先ほど述べたように、死傷災害の半分がお客様の構内で起こっています。そこで今年から重点的に取り組んでいるのが、お客様である荷主のみなさんとの連携です。ネット通販の拡大で、いろんな事業者が直接物流に携わるようになってきているという事情もそこには重なっています。そこで、「荷主等と陸運事業者との連携・協力促進協議会」を今年度の新規事業としてスタートしています。労災防止のために産業界が設けた団体に加え、運送業に関連する業界や労働組合の団体、そして行政官庁からなる組織で、6月に中央レベルでの初の協議会を開催しました。この協議会を各都道府県に設けるとともに、お客様のところに行つて、労災事故がどのように起こっているのかを説明し、防止のための協力に対する要請活動を行おうと、準備を進めているところです。

——フォークリフトによる事故対策もポイントのようですね。

人とフォークリフトが混在して

## 渡邊 健二 陸上貨物運送事業協会 労働災害防止協



●わたなべ・けんじ 1950年生まれ。埼玉県出身。72年中央大法卒、日本通運入社。05年取締役執行役員第9ブロック地域総括兼大阪支店長、07年取締役専務執行役員首都圏ブロック地域総括兼東京支店長、09年代表取締役副社長、11年代表取締役社長、17年代表取締役会長。18年5月から陸災防会長。

作業をしてはならないと法律では定めていますが、そうなっていないところで事故が起きています。高い場所への移動や重量オーバーなど規定違反もあります。フォークリフト荷役技能検定制度を15年に設け、お客様も含めてオペレーターの技能を評価、認定し、安全性の向上を図っています。

——労災を減らすには過労対策も必要ですね。

労働時間の上限規制について、自動車運転の業務は5年の猶予があります。しかし、今から対策は取る必要があります。残業時間を3分の1ぐらい減らさなければい

入ってきたらどうなるのか。混在の問題を真剣にとらえていかなければいけません。

——改めて安全についてのお考えをお聞かせください。

日本通運に50年近くいるわけですが、よく言っていることを申し上げます。大きな災害が起こると、私たちのような運送業者は緊急物資の運搬に携わることになります。人の命を救うという使命を担うわけです。しかし、そうした会社で、自分のところの従業員が亡くなったりケガをしたりすることに鈍感であるというのは、あり得ない話だと思っております。安全がしっかりとしている企業は、提供する製品やサービスの品質が高いし、それは経営の数字にも表れてくる。安全を突き進めれば、成果につながっていくと考えています。

安全についての知識を広げていくことも重要で、陸災防もその一端を担っているわけですが、私の感覚からすると、知識で対処できるのは8割ぐらいまでで、残りは、企業や店といった単位で持つ能力にかかってくるのではないのでしょうか。この能力を企業やそれぞれの部署で伝統的に受け継いでいくことが重要だと考えています。