



労働災害防止と健康確保への取組の推進を誓う 創立60周年記念 第60回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会開催

陸上貨物運送事業労働災害防止協会は、10月28日(月)、きゅりあん（品川区立総合区民会館）（東京都品川区）にて創立60周年記念 第60回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会を開催しました。

本大会は、陸運業における労働災害の防止と働く人々の健康の確保に向けた取組について決意を新たにし、なお一層の取組を誓い、もって業界の労働安全衛生意識の高揚を図ることを目的として、昭和41年から開催しているものです。

本大会は、当協会が本年創立60周年を迎えたことを記念する事業として位置づけ、関係者によるシンポジウムと記念特別講演を行い、全国から約750名の会員、関係者が参加されました。多くの方々にご参加いただきましたことに感謝申し上げます。

大会式典

大会は13時30分から開催され、国歌演奏に続き、陸運業にご精励され、不幸にして労働災害によりお亡くなりになった方々のご冥福をお祈りして黙祷が捧げられました。

開会の辞

水野功副会長から「創立60周年を迎えた記念すべき年に、創立60周年記念 第60回陸上貨物運送事業労働災害防止大会を、ここ東京で開催することといたしました。どうぞ、この機会を参加者皆様の今後の労働災害防止活動に活かしていただければと存じます」旨の開会の辞が述べられました。



水野副会長

大会式辞

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

齋藤充会長（要旨）

「本大会は、昭和41年から開催し、今大会で60回を迎えることとなりました。

また、本年は、陸災防創立60周年に当たり、全国から多数の会員の皆様にご参加いただき記念大会を開催できましたことを厚く御礼申し上げます。

令和5年は国の第14次労働災害防止計画及び陸災防の中期災防計画の初年度でした。陸運業の死傷災害につきましては、皆様のご努力のお陰で近年の増加傾向から若干の減少が見られましたが、死亡災害は、交通労働災害の増加により110人となり、平成29年以来の高い水準となりました。本年は先月までの速



齋藤会長

報値で死亡者数は若干昨年を下回ったものの、死傷者数は昨年を上回っており、非常に厳しい状況が続いております。

国の第14次労働災害防止計画においては、陸運業が業種別の重点取組の筆頭に位置付けられ、多くの災害が発生している荷役災害防止を中心に、積極的な取組が求められております。

こうした状況の中、昨年は荷役作業時の墜落・転落防止対策を充実強化するため労働安全衛生規則等が改正、公布され、陸災防としても改正法令の説明会を開催するとともに、会員・非会員問わず要望が大きく、焦眉の急であるテールゲートリフター特別教育のインストラクター養成講座・特別教育などを、総力を挙げて実施いたしました。

今後も、陸運業における労働災害防止に向け、荷役作業時の墜落・転落防止対策とともに、安全衛生推進者の選任率向上をはじめとする安全衛生管理体制の充実、個別サポートの推進並びに腰痛予防対策等を、本部・支部、会員事業場が一体となって取り組んでまいります。

当協会では、これらの労働災害防止対策や健康確保対策の着実な実施により、会員の皆様とともに、第14次労働災害防止計画の目標の達成を目指してまいります。

陸運業界においては、本年4月から時間外労働の上限規制が適用され、さらに、ドライバー不足や燃料費の高騰もあり、引き続き厳しい事業環境の下にあります。我が国の経済活動と国民生活を支える物流の中核として、その機能を果たしていく上でも、優秀な人材を確保するためにも、働く人々が安全で健康に働ける職場環境を確保し、改善していくことは事業者の責務であり、何よりも重要なことでもあります。

皆様方におかれましては、本大会を契機に、これまで以上に充実した実効ある労働災害防止活動を展開されますようお願いいたします。」

祝辞

続いて、ご来賓の方々からご祝辞をいただきました。

厚生労働大臣祝辞（代読：厚生労働省労働基準局井内努安全衛生部長）（要旨）

「陸運業では、荷役作業中の労働災害が全体の約6割を占め、その多くが荷主先で発生している状況にあり、その対策が課題となっています。



井内厚生労働省労働基準局安全衛生部長

こうした課題に対し、現在、審議会の場において、荷主と運送事業者といった複数の事業者の労働者が混在する作業現場での安全衛生管理のあり方等について検討しています。

こうした動向も踏まえつつ、職場における安全衛生対策の取組を進めていただきたいと思います。

陸運業においては、働く方々の高齢化、担い手不足、燃料高への対応等、厳しい環境下に置かれていると認識していますが、そのような状況だからこそ、本年4月から適用された時間外労働の上限規制への対応や、働く方の安全と健康を守る取組が重要です。こうした取組が人材の確保・育成・定着、ひいては組織の活性化に繋がるものと確信しています。」

国土交通大臣祝辞（代読：国土交通省三輪田優子物流・自動車局貨物流通事業課長）（要旨）

「トラック運送業における死亡災害、労働災害を減少させることは、ドライバーの命を守る上で極めて重要です。



三輪田国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課長

近年、運転者の健康状態に起因する事故の件数が増加しており、輸送の安全確保に向けては運転者の健康状態を把握して適切に対応することが重要な課題となっています。

国土交通省では、健康管理に関するマ

ニュアルやガイドラインを順次作成して周知を図っているところです。事業者の皆様方におかれましては、労働災害の防止と運転者の方々の運転寿命を延伸するべく、より一層のご理解ご協力をお願いします。」

警察庁長官祝辞(代読：警察庁今井宗雄交通局交通企画課長)(要旨)

「本年4月1日から高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が90キロメートル毎時に引き上げられました。また、貨物の集配に配慮した駐車規制の見直しを行うとともに、大型免許等についてAT免許を導入するなど、交通の安全と円滑の確保を図りつつ各種取組を推進しております。

労働災害の防止はもとより交通安全をはじめ、安全で快適な社会を実現するためには、一人一人の安全意識の高揚を図ることが重要です。皆様方におかれましては、これまで以上に関係機関と連携し諸活動を展開していただくことをお願いします。」



今井警察庁交通局交通企画課長

東京都知事祝辞(代読：東京都産業労働局新田智哉事業推進担当部長)(要旨)

「記念すべき第60回大会が東京で開催されますことに都知事として歓迎の意を表します。

物流は、国民生活や経済活動を支えるために不可欠な社会インフラです。そしてその機能を維持し持続可能な発展を遂げていくためには人の力を引き出しその活躍を後押ししていくことが重要です。

東京都は全ての人々が心身ともにいきいきと働くことのできる労働環境の実現を目指し様々な取組を推進します。皆様これからも力を合わせてまいりましょう。」

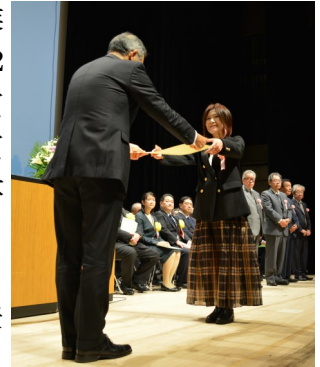


新田東京都産業労働局事業推進担当部長

表彰

本大会では次の表彰が行われました。

- ・安全衛生表彰
優良賞(9事業場)、進歩賞(22事業場)、功労賞(6名)、功績賞(23名)、団体賞(2団体)
- ・優良フォークリフト等運転者表彰(112名)
- ・永年勤続表彰(9名)



(各受賞者の名簿は本誌No.667に掲載)

- ・安全衛生標語優秀作品表彰

各表彰の代表の方々へは齋藤会長から賞状等が贈られました(大会当日撮影の各賞の受賞者記念写真を19頁に掲載)。

また、本年度「厚生労働大臣表彰 功労賞」及び「緑十字賞」(受賞者のお名前は本誌No.664、No.667に掲載)を受賞された方々を紹介しました。

第39回全国フォークリフト運転競技大会開催報告

「第39回全国フォークリフト運転競技大会」の開催結果、入賞者等を報告するとともに、各部門の優勝者の顕彰を行いました。



全国フォークリフト運転競技大会各部門の優勝者

大会宣言

本宣言は、参加者の総意により承認されるもので、赤間立也副会長による大会宣言(宣言全文は5頁に掲載)の提案の後、満場の拍手により採択されました。



赤間副会長

講演

厚生労働省労働基準局井内努安全衛生部長から「労働安全衛生行政の動向」と題して講演が行われ、労働政策審議会安全衛生分科会における主な検討項目・論点等及び労働災害発生状況の推移並びに第14次労働災害防止計画について説明が行われました（要旨を6～7頁に掲載）。



井内厚生労働省労働基準局安全衛生部長

なお、本講演は、次のプログラム「シンポジウム」の基調講演も兼ねて実施いただきました。



講演「労働安全衛生行政の動向」

シンポジウム

本記念大会では、当協会の未来を見据え、今後の陸運業における安全衛生活動の一層の向上をテーマにシンポジウムを開催しました。

学識経験者、陸運事業者、労働組合、行政担当者の4名のパネリストがそれぞれの立場から4つの論点についてディスカッションを行いました（要旨を8～18頁に掲載）。

パネリストのご紹介

- ・国立大学法人東京海洋大学 学術研究院 流通情報工学部門 教授 黒川久幸 様
- ・公益社団法人全日本トラック協会 副会長、労働安全・災害防止委員会委員長 赤上信弥 様
- ・全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長 成田幸隆 様

- ・厚生労働省労働基準局安全衛生部 建設安全対策室長 中野響 様

論点

- 1 陸運業における労働災害の現状について
- 2 陸運業の労働災害防止のために連携が必要な関係者について
- 3 荷役作業に伴うリスク情報の共有及び教育のあり方について
- 4 陸運業における安全衛生活動の向上に向けた提言について



シンポジウム「陸運業における安全衛生活動の一層の向上を目指して」

閉会の辞

次回大会開催地支部の武井宏群馬県支部長から「北関東に位置する群馬県は、明治以後近代化日本の象徴である世界遺産の富岡製糸場や草津、伊香保、碓部温泉をはじめとする数々の温泉地、谷川岳をはじめとする魅力的な山々など豊かな自然に囲まれた風光明媚な土地です。来年の大会が実りあるものとなりますよう準備いたします。群馬県への皆様のお越しをお待ちしております」旨の閉会の辞を述べられ、大会は17時に終了しました。



武井群馬県支部長

次回大会のご案内

第61回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in群馬

令和7年11月13日(木)

Gメッセ群馬（群馬県高崎市）

大会宣言

陸運業は、我が国の経済活動と国民生活を支える物流の中核として重要な役割を担っており、その役割を果たしていく上で、働く人々の安全と健康を確保していくことは極めて重要である。

本年は、陸運業における自主的な安全衛生活動の促進を目的に当協会が設立されてから60周年に当たり、これを契機に改めて労働災害の根絶に向けての思いを新たにしている。

現在、国の第14次労働災害防止計画に即応して策定した陸災防の労働災害防止計画に基づき、死亡者数の年間件数を過去最少とすること、死傷災害における荷役労働災害の大幅な減少を目指して墜落・転落災害を5%以上減少させることなどを目標として取り組んでいる。

特に労働災害の多くを占める荷役作業に関しては、昨年改正労働安全衛生規則を踏まえた墜落・転落災害防止対策を一層進めるとともに、更なる荷役労働災害の減少に取り組むことが重要である。

陸運業界においては、本年4月から自動車運転業務の時間外労働の上限規制が適用され、改正改善基準告示も施行されるなど厳しい事業環境が続く。しかし、優秀な人材を確保し、健全な事業運営を行うためにも、安全で健康に働ける職場環境を実現することが重要であり、次の取組を重点に、本部、支部、会員事業場が一体となってその推進を図ることをここに誓う。

- 一 第14次労働災害防止計画及び陸上貨物運送事業労働災害防止計画の目標達成に取り組む
- 一 荷役労働災害防止に向け、「荷役5大災害防止対策」を徹底するとともに、荷役作業の安全対策ガイドラインを踏まえた、会員事業場と荷主との連携を引き続き強化する
- 一 交通労働災害の防止対策を引き続き推進する
- 一 健康障害防止のため、過重労働防止対策、メンタルヘルス対策及び腰痛予防対策の充実を図る

以上、宣言する。

令和6年10月28日

第60回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会

記念特別講演

大会式典に先立ち、感動経営コンサルタント中村早岐子様を迎え、「ほめるコミュニケーションが生む職場の活力とモチベーション」と題した記念特別講演を開催しました。

参加者からは、「“ほめる”という行為が、いかに相手とのコミュニケーションを深め、組織の活性化やモチベーション向上につながるか、よく理解できた」と、多くの納得や共感の声が聞かれました。



感動経営コンサルタント中村早岐子様

講演「労働安全衛生行政の動向」(要旨)

厚生労働省 労働基準局 安全衛生部長 井内努 様

1 労働政策審議会安全衛生分科会における議論について

労働政策審議会安全衛生分科会とは、今後の政策の進め方を検討する場で、現在大きく4つの点が議論されています。

(1) 個人事業者等に対する安全衛生対策の推進

個人事業者等の災害について、例えば建設現場では一人親方が亡くなる事故が一定数起きています。安全衛生をより徹底するという風潮の中でしっかり考えていくことが課題です。

建設アスベスト訴訟最高裁判決で、健康障害防止措置を定める安衛法第22条の対象者が労働者だけではなく同じ場所で働く労働者でない方も保護すると判断されたことが契機となり、個人事業者対応が重要という話が相まって、このタイミングで検討が始まりました。

検討の方向性としては、個人事業者等自身が安全衛生教育を受けてもらうこと、注文者として個人事業者に周知すべきことを周知す

ること、個人事業者等の業務上災害の報告制度などが検討されています。

ILO基本条約の第155号条約「職業上の安全及び衛生並びに作業環境に関する条約」、日本が未批准の条約ですが、一つの作業場で複数の事業者が関係する作業の場できちんと統制の取れた対応をすることが規定されています。これは、造船業、建設業、製造業では安衛法上義務づけられていますが、陸運業の、例えばトラックヤードでの荷物の積卸での運送業と荷物を渡す方との混合作業で統制のある対応が必要という文言をまだ日本の安衛法では明確に定め切れていないので、ILO155号条約を批准できていません。ここも射程に含めて個人事業者の議論がされています。

労働者以外の人を守る内容の省令改正は、できるところは既になされています。一人親方を含めて同じ作業場にいる人への対応などが法令上措置される中で、さらに個人事業者に絞ってすべきことはないのか現在議論しております。

労働政策審議会安全衛生分科会における主な検討項目・論点等について

- 本年4月から労働政策審議会安全衛生分科会において議論を開始。年末を目途に結論を取りまとめる方向で調整中。

1. 個人事業者等に対する安全衛生対策の推進

- 危険有害作業に係る個人事業者等の災害を防止するため、
 - ・個人事業者等自身が講じるべき措置(例:規格を具備しない機械等の使用禁止、安全衛生教育の受講)
 - ・注文者等が講じるべき措置(例:個人事業者等も含めた混合作業による災害防止対策の強化)
 - ・個人事業者等の業務上災害の報告制度等
- などについて検討

2. 化学物質による健康障害の防止

- 危険有害な化学物質を取り扱う作業場においてリスクアセスメントを的確に実施し、化学物質のばく露に対して適切なリスク低減措置を講じるため、
 - ・化学物質の譲渡・提供時における危険・有害性情報の通知制度の改善
 - ・個人ばく露測定の精度担保のための測定実施者の要件
- などについて検討

3. 特定機械等の製造許可及び製造時等検査に係る民間活力の活用の促進

- 特に危険な作業を必要とする機械等(ボイラー、クレーン等)について、製造時等の検査等が高度化・専門化していることに伴い、EU諸国をはじめとした諸外国の状況も踏まえ、民間移管の促進について検討。あわせて民間機関の適正な業務実施の担保方策を検討。

4. 近年の状況を踏まえた労働災害防止対策と健康確保対策の推進

- 近年の労働災害の増加傾向の大きな要因となっている高齢者の労働災害防止のため、更なる取組を進めるための環境整備の方策を検討
- 労働力の高齢化等により疾病リスクを抱えた労働者が増加傾向であることを踏まえ、治療と仕事の両立のための環境整備の方策を検討
- 職場におけるメンタルヘルス対策の強化が重要な課題と認識されている状況を踏まえ、ストレスチェック制度等のメンタルヘルス対策の推進について検討
- 「労働安全衛生法に基づく一般健康診断の検査項目等に関する検討会」(令和5年12月～)の議論を踏まえた一般健康診断の検査項目等に係る検討

(2) 化学物質による健康障害の防止

安衛法の特別規則対象物質約300物質について物質ごとに個別の規制をしていたものを、幅広く物質を増やす代わりにリスクアセスメント等現場で考えて対応するように変わり、国が決めた物質だけをフォローするよりもかなり幅広い対応が必要となってきています。こういった中で、物質の情報を今まで以上にきちんと理解できるものにする必要があること、物質が広がりすぎて営業秘密になるような物質まで開示を求められること、リスクアセスメントは技術的に難しく、精度管理をどうするかなど、規制のあり方が変わる中で出てきた課題にどう対応していくかを議論しています。

(3) 特定機械等の製造許可及び製造時等検査に係る民間活力の活用の促進

ボイラーやクレーン等が流通して使い続けられる中で必要な審査や検査のうち、労働局が自前でやっているものを技術革新にキャッチアップしやすい民間へ移管するのにどうしたら適切かの議論をしています。

(4) 近年の状況を踏まえた労働災害防止対策と健康確保対策の推進

高齢労働者が増える中で、高齢者の安全衛生防止対策や治療と仕事の両立支援をより一歩進めていくために規制のあり方をどうするべきかという議論になります。いずれもガイドライン等の中でしっかり対応していただくのがベースになりますが、国としてもかなりしっかりやらなければと思っている分野です。

メンタルヘルスは昨今重要視されており、ストレスチェック制度が今は50人以上の事業所は義務、50人未満は努力義務となっていますが、それを含めて見直すべきかどうかの議論がされています。一般健康診断においても検査項目が現在の医学に対して合っているのかどうかの議論がなされています。

これらのことは、年末までに方向性を取りまとめていくので、12月頃に厚生労働省のホームページをご参照いただければ結論が出ていると思います。



2 労働災害発生状況の推移及び第14次労働災害防止計画について

休業4日以上死傷災害の発生件数は過去に比べれば隔世の感がありますが、近年は微増しています。死亡者数は大きく減り、現在も減り続けています。令和5年の死亡災害は全体で減少し、陸運業は残念ながら増えていきます。死傷災害は全体で増加しましたが陸運業は減少しました。これ以上減らすのにどういった対応が必要か、皆様方も現場で努力し、試行錯誤していただいていると思います。国の方も現場で努力している以上のことをどうやっていくか、苦心していますが、今後も災害ゼロを目指して皆様方と一緒に頑張っていきます。

14次防の方向性として、事業場の安全衛生対策の促進と社会的に評価される環境の整備を図っていくということで、8つの重点対策の1つ目、自発的に安全衛生対策に取り組むための意識啓発として、労働者自身が高い意識をもっていかに安全を確保するかを考えていただく必要があります。周りが対策すればというフェーズではなく一人一人が気を付けるというフェーズに入っているという認識でおります。

陸運業では災害減少の目標に向け何をするか。陸運業は荷役災害が多く、発生場所は荷主先が多くなっています。

14次防の中では荷役作業ガイドラインに基づく対策を行う事業場を増やして、死傷者数を減らしていくという目標を立てております。

皆様ご承知のとおり貨物自動車における安全を図るための規制も、労働政策審議会安全衛生分科会での議論が形になったものです。いま議論しているものも、今後どのような形になるかは今後の審議次第ですが、形になって皆様にご協力をいただくことになっていきます。フォローアップをお願いします。

現場から死傷者を一人でも減らすため、一緒に頑張っていきたいので、よろしく申し上げます。

シンポジウム 「陸運業における安全衛生活動の一層の向上を目指して」

パネリスト

- 黒川 久幸 様 国立大学法人東京海洋大学 学術研究院 流通情報工学部門 教授
労働災害防止対策委員会 委員長 (陸災防)
- 赤上 信弥 様 公益社団法人全日本トラック協会 副会長
労働安全・災害防止委員会 委員長(全ト協)
株式会社秋田市場運送 代表取締役社長
- 成田 幸隆 様 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
業務実績評価委員会 委員 (陸災防)
- 中野 響 様 厚生労働省労働基準局安全衛生部 建設安全対策室長
(コーディネーター) 陸災防技術管理部長 木口 昌子



1 陸運業における労働災害の現状について

—— 陸運業の死傷災害は平成21年以降増加傾向にあり、その約6割が荷役作業中に、うち2/3は荷主先で発生しています。

また、自動車運転者の働き方改革や、一定の技能をもつ外国人を受け入れる特定技能制度への自動車運送業分野の追加など、社会経済情勢も変化しています。

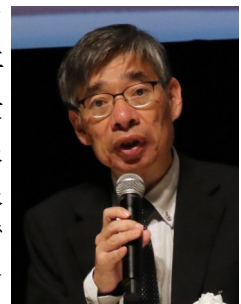
このような状況下で陸運業の労働災害を防止するために物流に関わる様々な関係者が果たすべき役割及びそれを踏まえた今後の陸運業の安全衛生活動の展開方法について議論を進めます。

中野 陸運業の死亡災害は長期的には減少していますが、死傷災害は平成21年に最少を記録して、そこから増加傾向にありま

す。私が厚生労働省（旧労働省）に採用された平成6年頃は、陸運業の最大の課題は交通労働災害防止対策で、交通労働災害防止ガイドラインができたのもこの年です。その後は危険個所をピックアップした地図を

作ったりしており、今なお死亡災害の4割以上が交通事故と大変重い課題ですが、陸運業全体を俯瞰したときに厚生労働省として、現在、どこに力を入れるべきかを統計的に見ると、それは荷役作業ではないかと思っています。

墜落・転落災害が死亡の約23%ですが、



中野響様

死傷の約26%は荷役関連作業です。転倒、動作の反動・無理な動作、はさまれ・巻き込まれといった、荷役作業との関連が強い災害が多くなっています。

陸運業は、荷をA地点から、B地点まで移動させることが仕事の中核ですが、A地点もB地点も陸運事業者の管理の及ばない敷地外であることが多く、そこに複数の車両が往来し、荷役作業を行うことになります。

車両の所属は、それぞれ違うかもしれませんが。荷捌きの場所の構造、使用する荷役機械等に行く先々で違うでしょう。陸運事業者自身の管理下にある中継地点でも、複数の車両、あるいは下請の車両が出入りして、あるいは陸運事業者自身が着荷主となって荷物を受け入れることもあるでしょう。

まとめますと、荷役作業は陸運事業者に管理権限のないところで作業をすることが多い、作業場所で関係者が輻輳する、重量物を取り扱う、高低差で墜落・転落のリスクがある、行き先ごとに条件が違うなどが特徴として挙げられ、実際に荷役作業中の労働災害が58%を占め、リスクが高いと評価しています。災害の約65%が荷主先で発生していることにも着目して、厚生労働省としては陸運業の労働災害防止に努めてまいります。

赤上 ドライバー不足が顕在している中で2024年問題を契機に荷主さんとの取引条件や働き方を見直し、労働環境改善に取り組んでドライバーの確保に努めていくことが重要です。何よりも大事なのは安全をしっかりと確保してドライバーの命と健康を守ることです。



赤上信弥 様

また、ドライバーの高齢化が進んでいます。健康で長く働いてもらうには、ドライバーの生活環境の改善が必要です。特に喫緊の課題として、ドライバーの脳・心臓疾患による過労死の件数が業種別でダントツの第1位で、精神疾患も増加傾向に

あり、ぜひ業界として歯止めをかけたいと思っています。

秋田県の特徴をお話しますと、労働災害の事故の型別では転倒が一番多いです。次に墜落・転落です。秋田県は雪国で、冬期間になると積雪、あるいは凍結が原因での転倒が12月くらいから増え始め、1月2月に急増する傾向が顕著です。場所としては駐車場が圧倒的に多いので、各事業者もしっかり対応することが必要です。

また、仕事を継続する上で基本はやはり健康だと思っています。そのためには、生活習慣の改善、特にドライバーの食生活を改善することが必要と考えています。

最近では目の健康の重要性、すべての情報は目から入ってきますので、ドライバーの目の健康を守ることで今後眼底検査の受診の推進も必要かなと思いますので、皆様も是非ご検討いただければと思います。

成田 運輸労連は運輸産業に集う仲間が結集する労働組合で、1968年に結成しました。中央本部登録は約400組合で10万9千名の組合員を抱えており、その多くはトラックドライバーです。



成田幸隆 様

トラックドライバーはコロナ禍において「コロナを運んでくるな」など暴言を浴びせられ、厳しい、悔しい思いをいたしました。物流は経済、国民生活を支える重要な社会インフラであり、決して物流を止めてはいけないとの思いで私たちの仲間が日々業務についていることは申し上げておきたいと思っています。

現状の取組ですが、運輸労連としてはトラック輸送の安全が取組の主体ですので視点が若干異なるかもしれませんが、労働組合としても安全と健康はすべてに優先される課題であり、安心して働ける職場づくりに向け、安全確保に関する日

常の点検の徹底と労働法関係の周知に取り組むことを基本としています。

トラック運送業は中小の企業が占める割合が大きいことから、法律上設置の対象とならない労働者数50人未満の事業所にも安全衛生委員会を設置すること、運送業もリスクアセスメントの努力義務対象となっていることから、労働組合の立場から職場安全点検の実施や企業に対して荷役機械器具の点検整備や適正使用の徹底を求めていくことなどに取り組んでいます。

また、貨物自動車運転者が、荷主先で運送契約のない付帯作業を強いられた際に災害が発生した事例も報告されており、荷役作業時の事業者と荷主との役割分担が不明確で安全対策の責任分担が曖昧なケースも散見されますので、荷役作業時の墜落転落災害防止のための安全マニュアルを参考に労働者の安全確保につなげるとともに、万が一の災害発生時の責任の所在を明らかにすることなどに取り組んでいます。

加えて、心に余裕がない場合は事故にもつながりかねないことから、共済事業で電話相談やSNSの相談、「こころのほっとチャット」などを展開しながらメンタルヘルス対策に取り組んでいます。

黒川 東京海洋大学というと船と魚の大学と思われる方が多いですが、日本で数少ない、物流やロジスティクスを専門で教えている大学です。学生と物流現場を見学した際によくあるのが、現場の困っていることを委託先である荷主企業に伝えてほしいという声です。例えば、道路の陥没や照明設備等の故障を全然直してくれないという話があり、物流現場の環境整備に全然費用をつけてくれない、後回しになるということです。そういった場合によく現場の担当者の方から「学生さんか



黒川久幸 様

ら言っていたらとありがたいので荷主である工場側の担当者に伝えてください」とお願いがあります。そこで、学生に見学した報告をさせていただく時にそういった話をさせていただいて、荷主である工場側の担当者の方に意識を持っていただくこともあります。

課題として認識していることは、先の例のような荷主側の物流に関する意識の低さです。特に、荷主先での荷役事故防止は物流事業者では直接関与できません。そして、もっと問題だと思っているのが、運送契約の中に積卸作業や運搬や仕分けといった付帯作業が明確な記述なく含まれてきたことです。そのため物流側ではトラックドライバーが荷主先でどのような荷役作業を行っているか把握しておらず、また、荷主側の管理者も理解していません。これでは荷役時の安全を誰が責任をもって行うのか曖昧で問題だと思えます。運賃、積卸し、付帯作業を明確に分けて運送契約を結び、誰が責任をもって作業を行っていくのか分かるようにして行く必要があります。

安全性を高めるためには、責任の所在を明確にするのが重要だと思っています。

あとは、最近学生と荷役作業の現場をいろいろ見ていくと、路上で荷役作業を行っていることが非常に多くあります。例えば、コンビニエンスストアへの配送では、路肩にトラックを停めて荷役を行っているわけですが、道路は湾曲していますので、非常に不安定な姿勢で荷卸しをしています。このような環境整備は、なかなか荷主だけでは解決は難しく、社会全体で考えるべき問題も抱えているなと感じています。

建物で言うと、例えば高層ビルがたくさんありますが、荷捌き場が整備されていないと、荷物の搬入、搬出にとっても困ります。これも課題としてあるのかなと思います。

2 陸運業の労働災害防止のために連携が必要な関係者について

—— 荷役作業における労働災害防止のため、厚生労働省では平成25年に陸運事業者と荷主等が取り組むべき事項を整理したガイドラインを公表しています。ガイドラインで特に重要なポイントは何でしょうか。

中野 令和5年3月にガイドラインの技術的な部分が改正されましたが、ここではガイドラインの骨格部分を中心に説明します。

当事者である陸運事業者に行っていたいただきたいことは、責任の明確化と方針の設定です。具体的には、荷役災害防止の担当者、実質的には責任者と言っていますが、そういった方を指名して、その責任者の役割、責任、権限を明確にして、対策を採らせることです。続いて、社長さんなど事業を統括管理する方には、安全衛生方針を表明していただくことも必要です。その方針に基づいて着々と進めていただきます。

もう一つ重要なプレーヤーが荷主です。荷主の方でも労働災害防止の担当者を選任して、安全衛生方針を表明していただくべきと考えています。もう少しブレークダウンしますと、荷役作業をさせるのかさせないのか予め陸運事業者との間で合意をとっておくこと、どちらが荷役作業をするにせよ、作業場所で安全に作業が行える状態を保持すること、陸運事業者に不安全な作業をさせないこと、陸運事業者の不安全な作業があれば改善を求めること、などが必要と考えています。

発荷主と着荷主では、大きな違いが生じうると思います。陸運事業者が契約するのは発荷主が多いので、着荷主側の情報はどうしても入りにくいし、調整が難しくなってきます。また、陸運事業者自体がその業務を下請けに出すと、体制がさらに複雑になって情報伝達が難しくなります。

こういう連絡調整は非常に大事で、小

さい場であっても連絡調整一つの失敗で全体が滞ってしまうことがあります。陸運業の連絡調整は人の命にかかわることもあり、丁寧な調整をいただきたいと思います。

陸運事業者の構造的に大きな特徴として、荷主のところで何か想定外のことがあった場合、荷主と交渉できる人がその場にはいないのが普通です。こういったビハインドが緩和され、解消されることを期待しています。

—— 現場での連携に関し、うまく連携が進んでいる事例や、逆に何らかの要因で連携が進みにくい事例などについてご紹介ください。

成田 積み込みや取卸しの受付のためにトラックから事務所等に移動中、あるいはラップ巻きなどの作業後に、荷役作業中のフォークリフトに接触したという事故例を聞いています。歩行者が歩行帯を通行しなければならない等の構内ルールを認識していなかった、歩車分離が徹底できなかった等が主な原因となりますが、倉庫や物流センターにおける構内ルールの共有は、荷役ガイドラインで安全作業連絡書でブリッジすることとなっているとおり、陸運事業者単独では大変難しい状況であり、更には集荷先、荷受け先の協力連携が必要となります。そういう意味では構内ルールや歩行帯の表示、ピクトグラムの標準化などを業界団体に設定することも必要です。また、付帯作業が明確に示されていない場合など、積み込み取卸しに自社では使ったことのない形状のフォークリフトに乗務せざるを得なかった場合や、商品の棚置き等の不慣れた作業を実施した際に労働災害が発生したとの事例もあり、付帯作業がある場合、まずは運送契約を含めて具体的な作業の内容や使用する機材の確認、作業手順書の共有の徹底が必要です。

運輸業単独では難しい課題の中で、物流の2024年問題はかなり報道され、ここ1～2年の中で言葉は浸透してきました。私たち労働組合のナショナルセンターであ

る連合の各産業別の労働組合の代表者に「物流の2024年問題大変ですね」という声をよくかけられ、大変ありがたいのですが、その背景がなかなか理解されていません。連合の仲間は全て我々のお客様であり、荷主企業でもあります。すべての国民が何らかの形で物流を利用しています。特に物が届かなくなることが問題とされていますが、その背景に働く人たちの環境の問題があることも伝えていきます。私たち物流業界だけでは難しい課題として既に社会問題化していますので、荷主企業の理解、協力、一般消費者である国民の理解、協力を求めることも、私たちもしっかりやっていきたいと思えます。

赤上 労働時間や運賃の交渉で荷主様と向き合う機会がかなり増えています。ぜひ並行して安全という切り口も一緒に荷主様と話し合うことに努めていただければと思います。

私からは連携という意味でちょっと違う切り口からお話をします。まずは全日本トラック協会又は県のトラック協会との連携、これは言わずもがな必要なことです。

次に、秋田の取組を紹介します。中小企業を中心に全国約260万事業所が加盟し、約4千万人の加入者がいると言われる協会けんぽと秋田県トラック協会は平成27年1月に連携協定を結んで、410事業者に

健康経営宣言エントリーの願いをし、今現在、198社、約48%に宣言をしていただきました。実は秋田県はかなり過激というか、これにエントリーしないと健康診断の助成金は払いませんという条件を付けました。協会けんぽからは通信の配付もありますし、セミナーの開催もさせていただいています。また協会けんぽは、保険料率の上昇を抑えるための健康増進の推進をしており、各事業者に出向いての様々な保健指導もしてくれますので、是非ご利用いただければいいと思えます。

秋田県トラック協会では、「ドライバー飯」を企画しています(図1)。安全のためには健康が何よりも大事だね、健康のためには生活習慣を変えなければだめだね、そのためには食事の改善が必要だねとのことで取り組みました。長距離のドライバーが会社を出てからどんな食事をしているのかを何社かにお願いしてスマホで写真を撮ってもらったところ、やはりコンビニの食事が多く、とても偏った食事をしている実態がはっきりしました。そこであるドライブインと提携してドライバー飯を企画し、バランスの良い食事をとる、できるだけ塩分の少ない食事に心がけようと取り組みましたら、メディアの食いつきがすごくて、テレビや新聞からかなり取材を受けました。

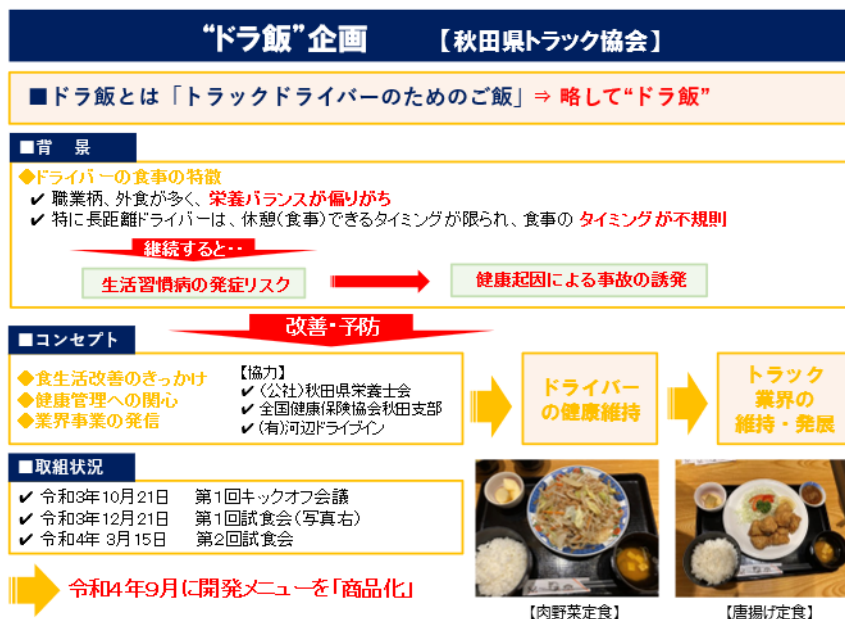


図1 秋田県トラック協会企画「ドライバー飯」

これは当初から商品化の思いはあまりなく、これをきっかけにして是非ドライバーに食事を気を付けてもらいたいという思いで取り組みました。秋田県では8千人ほどドライバーがいると言われているので、8千枚のチラシを作って、協会けんぽや栄養士協会のご支援をいただきながら推進しました。

次に、秋田県の健康増進プロジェクトについて紹介します(図2)。しっかり食事に気を付けてもらうような「健康管理De事故防止」という5分間の動画を各社に毎月配信しています。

また、秋田大学医学部と連携して、最初はトラックドライバーの睡眠の調査に協力して、眠っている時間が少ない、途中で何回も起きているという実態があって、良い睡眠を心がけるのは大事だねということドライバーに発信しました。また、働く女性の健康に関する調査にも協力しています。

安全だけでなくその基本である健康についても、いろいろな連携が取れることを是非皆さんもやってみてはいかがでしょうか。

黒川 健康問題に関して、非常に大事なことを思い出したのでご紹介します。トラックドライバーが車内でどのように運転しているかを撮られている事業者の方もおられると思います。ある事業者では、運

中にちょっとした居眠りが続いた者がおり、しっかり睡眠をとるように指導するが何回やってもダメでした。そこで、スマートウォッチをつけて実際に睡眠がどれだけとれているか自覚してもらうことをやられました。本人は十分に睡眠を取っているつもりでしたが、ゲームを遅くまで遊んでいるために、実際には睡眠がとれていなかったことが自覚できたということです。このような睡眠という健康管理の取組が事故防止につながっていると思いました。

さて、陸運業の労働災害防止のための連携ですが、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の資料を用意しました。

(図3) この資料にあるように順を追って連携を深めていくのが良いと考えています。安全は当然自社、運送事業者でしっかりと行うのが大事で、対策としては図の緑の部分で自社できちっと現状を把握して問題があれば改善していくという取組が重要です。そのあとどういう形で荷主にアプローチするかですが、日本の商慣行では商品の価格は店着価格制となっていて、基本的には発荷主との契約になっています。そういう意味で言うと、契約関係のない着荷主である小売店舗に問題があったときに発荷主を超えて直接小売店舗に改善要望を伝えるのは難しいの

「健康増進プロジェクト」

【5分で実践！】

健康管理De事故防止

トラックドライバーの健康起因事故は年々増加しています。高齢化に伴い健康管理の重要性が高くなっているなかで、会員事業者の健康意識向上を図るため、毎月1回5分の健康動画を配信しています。制作：(株)ディ・クリエイト

配信月	テーマ
4月	はじめに
5月	三つのア
6月	飲料に含まれる砂糖の量
7月	もっと野菜を食べよう
8月	コンビニのサラダは薬漬け？
9月	夜遅い時間の食事大丈夫
10月	納豆が最強の食材である理由
11月	あなたが10年間で心臓病になる確率は？
12月	貧血予防に〇〇を食べよう！
1月	健康寿命を延ばそう！
2月	未定
3月	未定

【秋田県トラック協会】

【秋田大学医学部との連携】

その1 SAS対策De事故防止

トラックドライバーの皆さまへ
良い睡眠で安全・健康

※トラックドライバーの皆さまに実施した睡眠調査の結果！

布団に入っている時間	平日：7時間 3分	休日：6時間 15分
本当に眠っている時間	平日：5時間 21分 休日：6時間 18分	途中で起きた回数・時間 平日：5回・70分 休日：6回・88分
布団に入ってから寝付くまでの時間	平日：23分 休日：21分	
布団に入っている時間のうち本当に眠っている割合！	平日：77% 休日：76%	

① 良い睡眠のための10箇条
② SAS健康診断の助成金

【秋田大学医学部との連携】

その2 働く女性の健康指針

現在、秋田県トラック協会では、女性労働者の健康保持増進に向けた取り組みとして、秋田大学大学院との連携で「働く女性の健康に関するガイドライン」の作成に向け会員事業者へアンケート調査を実施中です。女性の職場環境への改善取り組みで、女性ドライバーの養成に取り組んでいます。

図2 秋田県トラック協会の取組「健康推進プロジェクト」

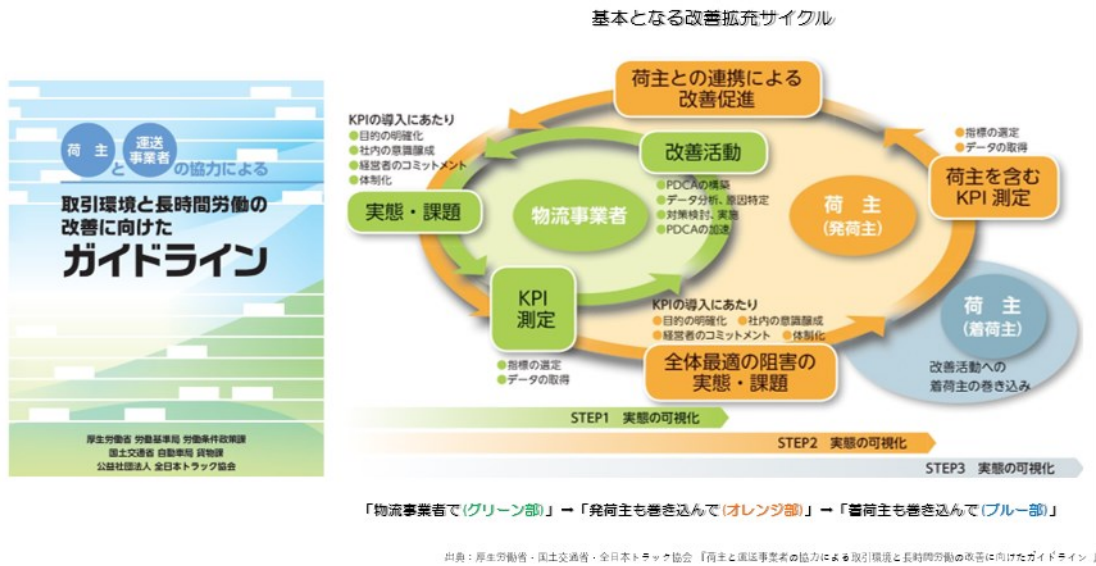


図3 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の資料

で、オレンジの図にあるようにまず発荷主と協力体制、関係性を構築していくことが重要です。その上で、発荷主を通じて着荷主に問題を伝えていく形が有効と思います。

さらには、荷主の社内での連携も大切です。着荷主で起きた問題を発荷主の誰が担当するかというと、発荷主の営業担当が着荷主の担当と話をすることになっています。発荷主で普段話をするのは物流担当の方ですが、物流担当ではない営業担当の方が着荷主と話をすることになると、会社によっては物流担当と営業担当の間の連携がうまくいなくてなかなか発荷主から着荷主に話が行かないということもあったようです。

さらに難しいのは、着荷主で実際に話を受けているのは商品を買付ける商品部の方であり、そこからその会社の物流担当のところに話が下りていく必要があります。そういうことから、まず事業者間というと、運送事業者と発荷主、およびそれを通じた着荷主との関係、更に発荷主、着荷主の物流現場の担当の方と営業担当の方との連携を深めていくことが今後重要になってくるのではないかと思います。

3 荷役作業に伴うリスク情報の共有及び教育のあり方について

—— 災害防止に向けた関係者間の連携のた

め、現場のどのような危険情報をどのような関係者と共有する必要があるでしょうか。

黒川 実際にはどのような状況で問題が起きているのかの把握が非常に重要だと思います。荷主先での事故が2/3も起きていますが、直接運送事業者はどのような作業中の事故なのか把握できません。ドライブレコーダー等で荷役時間や付帯作業の時間はしっかり把握されていると思いますが、実際に荷主先の荷役現場で何が起きているかをどういう形で把握していくのか工夫が必要だと思います。そのため実際に荷主先で作業に当たっているトラックドライバーと面白い情報連携を行っている企業がありましたので、ご紹介したいと思います。トラックドライバーから改善提案を出させる事業者があって、荷主先の現場で問題があったらその問題の報告とそれに対する改善策を提案するというものです。この改善報告に詳細にどういうことがあったのかが書いてあって、それを見て実際に荷主先の現場でどういうことがあったかを把握して、当初の契約と違うことが起きていないか、自社のトラックドライバーは無理なことをやっていないか確認し、これをもとに経営層が判断して発荷主を通じて場合によっては着荷主に伝えてもらうということをやっています。自社のトラックドラ

イバーからいかに現場の情報を収集し、経営層も含めて問題を共有していくかが一つ大事な点になっていくのかなと思います。

教育という観点で言うと、自分の責任と思ってしっかり勉強してもらうことが大事です。物流担当の方は荷主さんのところでもしっかり勉強されていると思いますが、営業担当とか、荷主によっては物流担当でもいまだに無理難題を言われる方も多いため、実際に担当者が自分できちっと考えるべきことだと知る機会を作ることが必要だと思います。そのためには、物流に直接関わらない方も含めて物流について実際の内容を学んでいただける場を作っていくかといけないと思います。

赤上 現場での事故で実際に何が起きているのかをしっかりと把握することが大事というお話をいただきましたが、本質的な背景という原因をしっかりと把握しないで対策はなかなかできないと思います。陸災防や厚生労働省から公表されるデータを見ても、数字や結果は分かりますが、どこに事故に至る原因があるのかという背景がなかなか分からなくて対策が業界全体として取りづらいです。個々の会社の事故防止はドライバーや荷役の担当者としてしっかり掘り下げれば解決できると思いますが、事故が起きた原因が、例えばいろんな背景があると思うんですね。全く対策を講じていなかったとか、ドライバーにもものすごい焦りがあったとか、時間的に急いでいたとか。そういう本来の原因や背景をしっかりと把握することが大事だと思います。監督署にもそういうデータを出していただけないかお願いしましたが、なかなかできない。こういうのもしっかり出して、個々の会社の名前を出す必要はないので、背景をしっかりと調べて対策がとれるようなデータを収集する必要があると思います。

教育という意味では、もう少し今のドライバーや従業員が受け入れやすいような教育の仕方という意味で、例えばスマ

ホを使ってe-ラーニングをやるとか、もっと分かりやすい従業員に向けた情報発信もこれから考えていく必要があるのかなと思います。

成田 残念ながらいまだに保護帽の着用、更にはトラックへの昇降時の昇降設備の使用、フォークリフトでの荷役作業時のルールの徹底など、安全に関する基本的な動作が守られない実態があります。すべての現場で働く労働者、指揮者、管理者すべてに対する安全教育の実施が必要と考えますが、基本的な動作が徹底されていない理由として、自分は大丈夫だろうというバイアスでリスク等が自分事としてなかなか捉えられていない場合もあると考えています。事故が発生すると自分もそうでしょうし仲間、会社、更には業界にどのような影響が出るのか、なぜ事故防止の取組が必要なのか、なぜその動作が必要なのか、本人事としてしっかりとえられる教育の実施が重要ではないかと思っています。その上で、現場で主体的に労働災害防止の取組を進める環境づくりを進め、教育を含めよりボトムアップ型で改善が進むような現場づくりの取組が必要です。

現状認識の中で外国人労働者の話がありましたので、我々の取組をご紹介します。運輸労連では、安全対策、とりわけ交通事故発生時の対応への懸念から、外国人ドライバーの受け入れについては反対の立場で取り組んできましたが、今後日本における労働力人口の減少が続く中でドライバー不足がさらに深刻になることが危惧されており、特定技能として一定程度の受入れは避けられないかなと考えています。特に賃金、労働条件を担保するためには、例えばGマーク制度なり、働きやすい職場環境制度がしっかりとれているかということも有効ですので、受入れの条件の一つになるようなことも考えるべきではないかと思っています。いずれにしても企業の責務として日本人と同様の教育研修や社内検定の実施、更には安全確保の取組を徹底していくとともに、外国

人の方の人権にも十分配慮していくことが必要だと思います。

中野 現在厚生労働省の審議会で、これまで労働安全衛生法の保護対象ではなかった個人事業者等の安全衛生対策について検討しています。これは最高裁判決を受けての対応です。個人事業者関係では、昨年の4月に既に制度改正で対応している事項もございまして、例えば危険有害業務、有害な化学物質を使うような場では、作業の場所を管理している事業者がそこに入ってくる一人親方や下請け業者に対して保護具の着用が必要であることを周知するといった措置が導入されています。現在安全衛生分科会では、労働者と個人事業者等が混在する場での労働災害防止対策をどう強化していくかというところが議論されています。

陸運業に関係が深そうなところとしては、荷捌き場があります。荷捌き場には、陸運事業者自身が管理する中継地点も含まれると思いますが、そこには陸運事業者直接雇用のドライバーは当然出入り、更には業務委託のドライバー、下請け事業者が出入りすることが通常かと思えます。また、陸運事業者自体が着荷主として他の陸運事業者を受け入れるというケースもあると思います。こういった場では荷捌き場を管理する事業者に出入りをする人たちの、雇用契約があろうがなかろうが、その人たちが労働者であろうがなかろうが、保護する義務が発生するという方向で検討しています。これによって陸運事業者が自ら運営する荷捌き場に限らず、発荷主、着荷主が運営するところも含まれます。こういった措置を取ると、法律上の責任の所在がかなり明確になりますので、現在どちらが対応するのか判然としない部分がクリアになります。

また、事故の情報、報告がされにくいということもあろうかと思えます。今回の分科会の議論の中では、こういった場で個人事業者等に事故が発生した場合に、災害を報告する制度を設けるという方向で準備をしています。年末から年明け

早々くらいには何らかの方向性が出てくることになろうかと思うので、状況をウオッチいただければと思います。

外国人についても触れたいと思いますが、特定技能制度は2019年からスタートし、自動車運送業は当初対象外でしたが、令和6年4月から5年間の受入れ目標（上限）が24,500人に設定されました。これはバス、タクシー、トラックの運転者の合計で、内訳は特に設定されていません。一般的な特定技能では日本語能力試験N4が必須で、これは漢字が300字、語彙が1500の水準とされ、そういった試験に合格している必要があります。小学校2年生までで習う漢字が240字なので、3年生1学期途中くらいの水準です。これがどう使えるのかの評価は皆様にお任せしますが、対人業務に関わる、お客様を運ぶバス、タクシーの業務はN3が必須です。N3の試験を1年の勉強で取るのはかなり大変と聞いています。

もう目の前に特定技能のドライバーの受入れが始まって、それなりの人数になってくる可能性があるということをご承知いただく必要があります。彼らは一定の担保があるとはいえ日本語の語学力は高くはないし、慣習・文化も異なりますし、出身国はバラバラです。こういった方々が自社の管理する区域に労働者として出入りすることになります。その場合、日本人だけの組織では顕在化しないようなリスクが現れてくるかもしれず、こういったことも含めて事前にしっかり対応を検討しておく必要があると思います。

それから、監督署で事故の情報があまり提供されないというお話がありました。死亡災害に関しては基本的に現地で調査を行い、その結果を「職場のあんぜんサイト」で公開しています。休業4日以上の災害は労働者死傷病報告の限定的な情報しか持っていないので、ご期待に十分には添いきれない点もあろうかと思えますが、こちらのサイトをご覧いただければ、ある程度はお役に立てるかなと思っています。ご活用を検討いただければと

思います。

4 陸運業における安全衛生活動の向上に向けた提言について

—— 最後に、今後の陸運業における安全衛生活動において特に力を入れるべきことについてご提言をお願いします。



コーディネーター
木口昌子

成田 安全衛生活動の向上に必要なのは、実際に仕事を行う現場で働く労働者なり管理者なりが災害リスクを本当に自分事として受け止め、ボトムアップ型で改善を進めることと合わせて、企業側においても責任の明確化や事故災害に対するリスクと対策の共有を図っていくことと考えています。

一方、労働環境の改善も同時に進めていく必要があります。自動車運転者の時間外労働の上限は960時間ですが、他産業に比べてもかなり長時間労働が許容されている実態にあります。人手不足によって時間的、精神的な余裕のない状況は、事故を誘発しかねないと思います。今トラックドライバーは慢性的な人手不足で1989年のトラック運転者の平均年齢は40.3歳でしたが、2021年には49.9歳、既に50歳を超えているという状況で、今後さらに高齢化や労働力不足に拍車がかかってくると思います。自動運転など様々な新しい技術も進んでいますが、まだまだ現場でのトラブルは人の力が必要だと思いますし、人の活躍は必要と思います。そういう意味では、魅力ある労働環境の改善をしていかなければならないと思います。そのためには事業者の皆様には標準的な運賃をはじめ、適正運賃收受の取組の強化を是非よろしくお願いします。

最後に、今回のフォークリフトの大会で女性部門に加えて一般の部でも女性が優勝されました。すばらしいことと思います。私たちの業界の発展には女性の方々の活躍が不可欠であり、働きやすい環境づくりに力を入れていくことも、安

全衛生活動の強化につながると考えています。その意味では若い方、女性の方に選ばれる業界に私たち労働組合としてもしっかり取り組んでいきたいと考えています。

赤上 陸災防という組織はとても大事な、なくてはならない組織だと思います。一つお願いしたいのは、いつも陸災防の情報発信というのは文字が多くてとっつきにくい感じがありますので、もっと従業員や経営者に分かりやすい情報発信に努めて欲しいと思います。また、もう少し陸災防の組織の存在感も高めていく必要があると感じています。8年前に会長に就任した時に陸災防の会合で話をしたことがあります。どうしても陸災防というのはトラック協会の陰に隠れているような感じがしました。総会でも何となく時間を端折って隅に追いやられるような感じがあって、でもとても大事な組織だという認識は昔からありました。

トラック協会は国交省が管轄し、陸災防は厚労省が管轄する組織ですが、その話を陸災防でした時に、陸災防の方から、トラック協会は経営者寄りの組織で、陸災防は従業員寄りの組織と考えていると言われました。なるほどなと思いました。是非皆さまも自分の県に帰って、陸災防の組織をもう少し活性化、存在を高めるような動きをしていただきたいと思います。何を言いたいかという、まず何より大事なことは、経営者が本気になれば、事故災害は防止、抑止できると思っていますので、ぜひ経営者が本気になって欲しい。そのために陸災防をしっかり盛り立てていただければと思います。陸災防の大会も満席になるくらいの組織にできればと思います。今後とも是非ご協力をよろしくお願いします。

黒川 連携という観点で言うと、省庁間の連携も重要だと思います。安全な作業環境の整備という点では、荷捌き駐車施設の整備は国交省の管轄となります。委員会を開催して検討を行いガイドラインを作成されています。しかし、踏み込んで義務

化まではできていません。安全を考えるとそもそも作業環境がしっかり整備されていないところでは安全は担保されないと思いますので、省庁間の連携を深めて対策を進めていただきたいと思います。

また、経営層がしっかり認識をとのお話がありましたが、やはり荷主先での事故が多いということを考えていくと、荷主の経営層の関与が重要だと思います。そうでないと、荷主に安全や、そもそも物流の作業は非常に重要なところを担っていることを理解していただくのは難しいと思います。したがって、荷主の経営層にそれをどういう機会をとらえてお伝えするのが重要と思っています。厚労省の長時間労働の改善に向けたガイドラインの解説・普及活動でいろいろな地域を回ってお話をしましたが、なかなか荷主はそういう場所に声をかけても来ていただけないところもありました。もう少し自分事として関心をもってもらえる仕掛けをどのように作っていけばよいのか考えなければいけないと思います。

中野 省庁の連携に関しては、昔はしょっちゅうけんかをしていましたが、ここ10年ほどはだいぶ雰囲気が変わってきて、特に業所管官庁は私共の方を相当向いていただけるようになりました。国交省との関係でもそうですが、昔は特定の業界に関わるような規制には大体反対されましたが、今は人手不足の関係もあって、安全対策をしっかりとっていることも担い手を確保する上での一つのポイントになりますので、「ぜひやってください」と言われることもあります。とある省庁からは「この辺の規制が自分達ではうまくできないので厚労省で何とかやってくれ」と頼まれることもありました。だいぶ

フェーズが変わってきているので、ある意味私どもにとってはチャンスでありまして、こういう機会をとらえてできる限り安全対策を各省庁と足並みをそろえて進められるよう取り組んでいきたいと考えています。

また、安全衛生部長からも話がありましたが、安全衛生分科会で今後の対策の検討をしている中で、場の管理をする事業者に対して、そこに入出入りする労働者、個人事業主、一人親方などを含めて、一定の安全確保措置を講ずる方向で検討を進めています。陸運に関して言えばこういう場というのはまさに荷捌き場であって、荷主が管理する場もこういった範疇に入ってきます。陸運業の皆様にとっては、法的裏付けができることで、荷主との調整が取りやすい方向に働くのかなと思っています。まだ結論は出ていませんが、年内くらいには何らかの形になるのかと思います。そういったところを見ながら、今後の対策を進めていただければと思います。

今日はパネリストの皆様から幅の広いご意見を伺い、非常に心強く感じました。同じ方向を向いて、陸上貨物運送事業の労働災害を撲滅していこうという力強い気持ちを共有できましたので、私どもとしてもこれから皆様と協力しつつ、労働災害の撲滅に向けて取り組んでまいりたいと思います。

—— パネリストの皆様、長時間にわたりまして多くの示唆に富むご発言をありがとうございました。陸災防としては、本日のご提言などを踏まえて、陸運業の労働災害防止対策を効果的に推進し、安心して働ける魅力ある業界づくりにつなげていきたいと思っています。



安全衛生表彰等受賞者の方々 (大会当日に撮影)



優良賞



進歩賞



功労賞



功績賞



団体賞



永年勤続表彰



安全衛生標語優秀作品表彰