

優 秀 賞

事故防止体験談

(東 北) (株)仙台食品運輸 小 岩 武 彦

私は、前職を定年後、畑違いの運行管理という現職に66歳で就きました。入社したものの、未経験の故、当然なにからどうしてよいか分からなかったが、事業主から「当社は、事故が同業者の中でも少ない方ではない。君の仕事は事故を減らすこと。」と宣言され、その時点から私の目標は定まった。

年齢を考えれば時間があまりない。密度の濃い仕事に特化しようと決めた。

まず、事故が少なくない原因を探った。幸い4t車を含めた全車に装着されていたタコグラフの紙チャートを見ると素人の私でもすぐ分かった。

殆どの車両が、高速道路、一般道路を問わず速度の出し過ぎだった。事故内容も車両対車両の事故が大半だった。しかも速度さえ抑えていれば大部分の事故は防げたのではないかと思った。

「よし！」速度を出さないよう指導しようと決めた。しかし、速度を出すことがドブプリと身体にしみついているドライバー指導をどうすれば速度を出さなくなるか業界未経験の私には思いのほか難題だった。

時には、速度を出したドライバーには詰問状の点呼を行うなどし、次第にドライバーは私に距離を置くようになってきたのを肌で感じた。

ある時、会社では全役員をはじめ、多くのドライバーが集まって年2回春と秋に社員研修を実施していることが分かり、この機会を利用して全ドライバーが法定速度を守って走行する安全体質を構築しようと思った。その頃、丁度環境問題が注目されてきているところに、ディーゼル車の排ガス問題が大きな社会問題として提起され、わが業界にもISO14001や「グリーン経営」等の認証制度に目を向ける会社がぽつぽつと出始めた矢先だった。

早速、グリーン経営を勉強してみればみるほど、多くのディーゼル車を使い公道を走る以上、貨物自動車運送事業者として環境汚染対策から目を背けることは無責任であり、認証登録をすべきとの思いと、なによりも認証登録するための条件は、走行中のエンジンから排出される有害物質を極力少なくするために必要以上の速度を出さず、所謂経済速度で走ることが基本であることがわが意を得た。

環境問題に目を向ける新時代の会社へと脱皮するきっかけになるほかに、速度の出しすぎによる事故防止の有力な対策となることを会社に訴えた。社長（現会長）をはじめ役員全員は、即座に認証登録準備を指示した。

平成16年春、前述の社員研修において全社員に「グリーン経営」認証登録の必要性和穏やかな走行の重要性を社員に説いた。

平成17年8月に待望の認証登録ができた頃には、ドライバーの走行速度への意識改革に顕著な変化が出てきた。それに伴い、高速道路や幹線道路上における事故も減少傾向に入り、その内容も明らかに変化し始めた。

やはり組織を挙げて一つの目的に取り組む力は、個々のドライバーへの単なる「速度は出すなよ！」式の声掛けよりも大きな力となった。ほっとするまもなく、一方で速度管理だけでは限界がきていることに気がついた。

構内におけるバック事故や交差点事故などが目立つようになってきたことである。速度管理は第一弾、

次は何をやるべきかを考えた。要は先急ぎ、十分な確認もせず行動が先は明らかに順番が違う。十分な安全確認を実行させるには何をすればよいか。

私用で新幹線を利用する機会があった。行きも帰りもホーム上における駅員の凜々しいあの「指差呼称」が目についた。十分な確認をやって貰うための方法を探していた矢先である。

構内における後退時等の単純な接触事故、交差点事故これは全部確認不足、右は良いか、前方は大丈夫か確認さえすれば全て防げる事故ばかりではないか。

指差呼称＝確認指差呼称＝確認は、JRが100年以上の間、安全管理上の重要な手段としてとってきた方法ではないか、指差呼称は確認手段の決定打ではないかと思った。

国の機関である鉄道総合研究所に電話を入れ、その効果確認等の同研究所の実験レポートを送ってもらった。その中に指差呼称誕生の秘話も知った。

端的に秘話を紹介すると、明治初期に神戸～大阪間で目を患った機関士（蒸気機関車）が指を差して助手に「次の信号は何色か」と聞いたところ、同助手は「黄色！」と声を上げ、同機関士が「黄色ヨシ減速！」と復唱したのを、まさか目を患っているとは知らず、たまたま後ろに居た上司が「なんと見事な安全確認だ！」と感服し、当時の国鉄全体に広めたとのこと。また同研究所の指差呼称の効果測定のための実証実験の効果にも一層意を強くした。

例の全社員が集う社員研修でパワーポイントを使いそれらの逸話も紹介した。ドライバー全員分のワッペンも自分で手作りし、後の東北交通共済様からのコメントリー運転指導も大いに参考にさせていただき採用した。

特に効果が上がったのは、交差点事故と構内事故における後退事故が目に見えて減少したことである。確かに確認の重要性を“確認”した。ただ、定着化に苦勞するがやはり「継続は力なり」を信じ、6～7年経つが現在でも継続中である。

油断は禁物、マンネリ化を防ぎ更に脇を固めるため常に次の手を考えることにしている。

次にとった事故防止は、私の若い時に私の意識改革を果たし、今日まで私の座右の銘となっている、かつての上司の言葉をここで発揮しようと思ったのが、震災後の平成23年8月だった。

震災でやや気が緩み、明らかに注意すれば防げた些細な事故が相次いだ。上司の言葉とは「小事を看過すると大事を招く」これを言い換えると、大きな事故を起こす前には小さな前兆が必ずあることになる。それを如何に早く見つけるかが事故防止に大きな効果があるとの考えにより、何でもない急減速、速度超過、急加速等々を重視し、その中で発生した事故の小さな前兆であるヒヤリハットの原因を明らかにし、その根を摘み取るにより事故そのものが防止される。

この戦略は、根底に小さなヒヤリハットと言う小さな兆しを看過せず、大事を防ぐ戦略で、これをスタートした直後は約45名前後のドライバーで、一ヶ月約250件前後の危険運転が発生していたものが、スタート6年目の直近は一ヶ月間で僅か3～4件と激減し、事故も激減した。

社員全体のモチベーションを高めるために取得した「安全性優良事業所＝Gマーク」も認定後2度目の更新準備に入っている。

次の手は、次は…と考えているうちに私も今年80歳を迎えました。

今のような安全基盤が確立できた原動力は、運送事業者として公道を使い、物流という社会的な役割を担う以上、いかなる事故も許されないと不退転の決意に満ちた経営陣の全面的な後ろ盾があったからこそ成し得たこと。但し、今でも達成感も油断も微塵もない。

それは、交通事故は、今日まで事故が無いから明日も起きないという根拠は絶対はない。何故ならどんな人にも「ヒューマンエラー」が生じるからである。これがある以上今日も油断は絶対にできない。

緊張感を持って、今日もやるのみだ！