

「交通安全の誤解」第 14 回
～ 良識ある企業安全構築のために～
「企業リスク」と「個人リスク」の考え方 2

はじめに

これは、「人と車」(8月号)に掲載された標記記事の要旨を紹介するものです。筆者は東京海上日動リスクコンサルティング(株)主席研究員 北村憲康(きたむら・のりやす)氏です。

■ 個人リスクとは何か

● 安全運転を実践するための要件

順法精神:交通ルールに従った運転を行うこと

モラル:事故を起こしてはならないと思うマインド

運転技能:基本的な運転技能

危険在庫:主に経験により事故になりやすい危険場面の習得数

情緒的な安定:感情の起伏が激しくなく一定以上の安定をしている

身体的機能:運転に必要な身体的機能を備えている

● 運転適性検査

ドライバー個人のリスクを検討する場合は、最小限上記の 6 要件について検討する必要がある。運転適性検査は有効な手段である。しかし、特定の 1 種類の検査だけでは不十分である。また、一度だけの検査で「情緒的に不安定」と評価されたからといって、そのように決めつけるのではなく、その従業員の仕事ぶりや人柄などを日頃から観察した結果を重視すべきである。

■ 個人リスクの評価方法

● 企業が定めた安全教育

一度だけの運転適性検査よりも企業が定めた安全教育内容の実践度と到達度を測定することから始めたほうがいい。実践度と到達度とは、企業が定めた行動実践目標に対するものである。

● 重要な事故パターンと行動実践目標

以下のような行動目標を全体教育の場で従業員に提示した上で、ドラレコデータ、添乗データ、事故データ、実践状況に関するヒアリングなどの手段を使い、行動実践状況のチェックを行う。この実践度を評価し、個人リスクの有無を判断する。

< 重要な事故パターンの例 >

駐車場構内:バック事故

交差点:直進時の事故

一般道:直進時の事故

交差点:右折時の事故

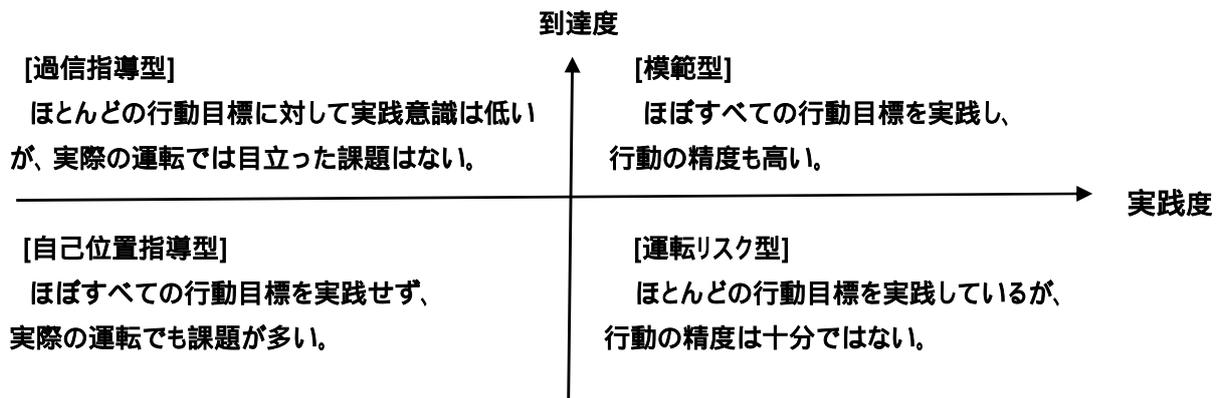
交差点:左折時の事故

< 行動実践目標 >

- バック前の停止状態での安全確認をすること。
- 信号なし、自車非優先時は必ず一旦停止をすること。
- 適正な車間距離を維持すること。
- 右折中は大きな加速をしないこと。
- 左折時は早めに十分な減速をすること。

■ 実践度と到達度

行動実践状況をチェックするポイントは、実践度(実際に行動した量)と到達度(目標に応じた行動レベル)である。個人リスクの評価は、下図のマトリクスの中で各個人がどこに位置づけられるかで決まる。



■ 個人リスクへの対応方法

● 模範型

個人リスクがないと評価する。

● 運転リスク型

会社の決まりや指示に対する忠誠心はあるものの、実際の運転レベルが十分ではない。実はこの型が運転上の個人リスクがあると評価すべき型である。

● 過信指導型と自己位置指導型

いずれも指導は必要だが、運転上の個人リスクが強いかどうかは分からない。なぜなら、そもそも会社の決まりや指示に対して疑問がある、又は共感していない状況だからである。「過信指導型」は「気を付けなくてもできる」「私には安全運転教育は不要だ」と考えていることが多く、リスクの説明や企業としての安全運転姿勢を十分にすり合わせる必要がある。さらに「自己位置指導型」は会社の決まりに応じる姿勢に乏しく、安全運転レベルも低い状況なので、指導は大いに必要だが、運転リスクがどれだけあるか分からない。社内や営業所内で自身がどのような位置にいるのかを知らせ、根本的な姿勢の改善を求めることが必要である。

■ 重要事項のまとめ

企業現場では、リスク分析と目標設定を踏まえ、事故歴やドラレコの急操作回数などで「模範型」以外をひとまとめにして要指導と位置付けてしまいがちである。要指導であることは間違いないが、すべてが運転上のリスクが大きく、個人教育の強化が必要ということではない。「過信指導型」や「自己位置指導型」を多く含んでいることがあり、それは企業側と従業員との折り合いに課題がある。筆者の経験では、個人リスクが大きいと評価できる従業員はわずかである。(終わり)