

安全推進室だより Vol14

皆で目標を共有し、具体的な取組を考えてみよう
～安全重点施策の取組事例（自動車編）～

前回は安全重点施策の策定と管理についてお話ししましたが、今回は自動車事業者を対象とした具体的な取組事例を紹介したいと思います。

【参考】安全目標の取組計画表(具体例)

平成29年度 安全目標の取組計画表

安全目標	バック事故の削減(5件以下)		作成日	平成29年1月20日
			作成者	印
			承認日	平成29年2月15日
			承認者	印

No	具体的な取組項目	推進責任者	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	バック事故の検証		●											
2	配送ルートの見直し			●										
3	バックアイカメラの設置			●	●	●								
4	対策の検証												●	

あるトラック事業者は、バック運転時の事故が多いため、平成29年度の安全目標として、「バック事故を年間5件以下に削減する」ことを決定しました。

この目標を達成するために

- ①バック事故の検証 ②配送ルートの見直し
- ③バックアイカメラの設置 ④対策の検証

の具体的な取組を、「誰が実施するのか」、「いつ実施するのか」が一目で分かるようにし、「計画作成者」「承認者」欄も作られています。

また、●印を記載することにより、進捗管理もできるように工夫されています。

右の事業者は平成28年度の事故件数が58件もあったにもかかわらず、安全重点施策を「安全第一・事故0」と決めました。この場合、事故が1件でも起きてしまったら目標がなくなってしまうし、1件の事故で社員のモチベーションも下がりかねません。

このようなスローガンのものは、取組が数的に測れないため「定性的」な取組といわれており、具体的に何をすればいいのかが分かりづらい欠点があります。

社員が納得して取り組めるものとして、前年対比でちょっと頑張れば手の届く範囲での「定量的」な数値で表せば、やる気も出て、皆で取組を共有することができます。

事故が少なく数値目標の設定が困難な場合は、組織で管理しなければならないCSR（企業の社会的責任）活動などを設定する事業者もあります。



の声かけも聞かれるようになり、降車時に乗客が席を立つタイミングも遅くなる傾向になっています。

安全重点施策 取組み事例

平成28年度の事故件数は58件でした。
 平成29年度の安全重点施策を「安全第一・事故0」と決めました。
 年度末に、安全重点施策の達成状況を確認する時に、確認できるでしょうか？

↓

「安全第一・事故0」はスローガンであって、施策ではない。(安全運動論としては正論。否定はしない。)

↓

例えば……

- 安全目標: 事故削減目標10件(対前年比10件減の48件) (定量評価できる数値目標)
- 行動計画:
 - ① ドライブレコーダー導入によるドライバー表彰制度の導入
 - ② 新人教育の強化(教育期間:2週間→3週間に改正)

数値目標設定が困難ならば……管理指標(経営管理部門のみ把握)の設定
国土交通省

最後に、バス事業者の取組事例を紹介します。

安全目標「社内転倒事故の前年比10%削減」、**行動計画**「発進、停止、急制動時の注意喚起」、**具体的な取組**「バス床面への注意喚起ステッカー貼付」、

◆全てのバスの床面、座席背もたれの背面、優先座席の側面に「ドアが開いてから席をお立ちねがいます」と記載したステッカーを貼付し、高齢者等による停止時、急制動時の転倒事故等の防止を図り、運転士に対しては発進時にスムーズな発進等の徹底を図るとともに、車内放送についても、従来の「バスが停止してから」を「ドアが開いてから」に変更し、乗客が落ち着いて乗り降りするような車内の雰囲気作りを心がける。

※なお、床面へのステッカー貼付にあたっては、滑りにくく、剥がれにくい材質を選定するとともに、見えやすい色の採用に留意しました。その結果、お客様同士で「ドアが開いてからでいいのよ。そこに書いてあるでしょ。」と