

# 貨物運送事業者の安全運行のための WEBセミナー 2

制作・配信 / **Think** シンク出版株式会社

シンク出版は事業用自動車を中心に、WEBサイトと出版物をメインに安全情報を提供している出版社です。

2023年7月から、動画でも安全情報の提供を行うことになりましたので、ぜひご視聴ください。

今回も、前回に引き続き、事業用自動車のコンサルティングを手掛けるLps安全企画の町田慶太様に、自動車運送事業の管理者向けに「事故トラブルの再発防止手法」をテーマに講演をお願いしましたので、ぜひご覧ください。



管理者向け安全セミナー②

# 事故トラブルの再発防止手法

～継続できる安全活動手法～

**L p s 安全企画**  
<https://www.lps-anzen.com>



# 事故が減らない会社・減る会社の特徴と仕組み

| 事故が減らない会社                   | 事故が減る会社                      | 仕組み    |
|-----------------------------|------------------------------|--------|
| 作業方法は乗務員任せ(属人的)             | 作業標準を定めて採用時に指導している(教育実施)     | 基本の型   |
| 点呼・日常点検等の確認場面が軽薄(形式的)       | 点呼・日常点検等を報・連・相として活用している(機能的) |        |
| 経営者は事故が起こるたびに怒鳴りつけている(無責任)  | 経営者は定期的に現場状況を把握している(TOPの行動)  | 行動実態確認 |
| 管理者が常に電話連絡を行っている(自己満足)      | GPS機能等の車載機等を有効に活用している(効率的)   |        |
| 事故がない限り「今日も大丈夫」と安堵している(事後)  | 添乗やドラレコで日常実態を確認し共有(未然防止)     |        |
| 事故対策は惹起乗務員・管理者だけで決めている(密室)  | 事故対策を営業所全体で協議している(皆活動)       | 前向き    |
| 惹起乗務員は下車勤務や反省文提出させている(パワハラ) | 全員で共有し作業方法等の改善の場として活用(建設的)   |        |
| 経営者・管理者・作業員間に距離間を感じる        | 経営者・管理者・作業員間の距離間を感じない        |        |

コミュニケーション能力が高い会社は事故が少ない



# ありがちな安全活動

## 皆さんの会社の安全活動と比較してください

- ①事故トラブル発生後、管理者と惹起者で原因と対策を検討している
- ②原因は惹起者に確認して対策を管理者が考えている
- ③対策は、他のドライバーにも掲示等で周知や注意喚起を実施している
- ④惹起者には、反省文や始末書を提出させ下車勤務を命じている

上記の活動で本当に事故は減っているのでしょうか？

**上記の活動は全て事故トラブルが発生後の活動で  
事後処理＝事故は絶対に減りません！**

事故を削減するには未然防止(備え)への移行が必須



# 対策を実施しないホンネ

対策をたてても実践しない(他人事)



対策に無理があり実施しない(できない)

↓ ホンネは

作業環境影響:仕事を早く終わらせ帰りたい

↓ ホンネは

誰も守っていない・守らなくても(己は)事故はしない

↓ ホンネは

作業実態:ひとり作業(周り行動と己を比較する)

対策に無理(対策だけが独り歩き)はないか？  
本当に実践できる範囲の対策・真因に無関係な対策の排除

# 事故が多い会社の発生メカニズム

昔 不安全行動(横着) → 今 コミュニケーション(管理)不足

|        |                        |                      |                     |
|--------|------------------------|----------------------|---------------------|
| 場面     | 元請・管理者                 | 実作業員                 | 落とし穴                |
| 作業ルール  | 伝えた(つもり)               | 知らない                 | 基本作業実態なし            |
| 日々の実作業 | 大丈夫(慢心)                | 自己流作業                | 未確認                 |
| 事故発生   | なんで起こった!               | やっちゃった!              | 事後対応                |
| 事故対策   | ルールどこいった!<br>(何やってんだ!) | いつもと同じ作業<br>(知らないよ!) | コミュニケーション不足<br>すき間風 |

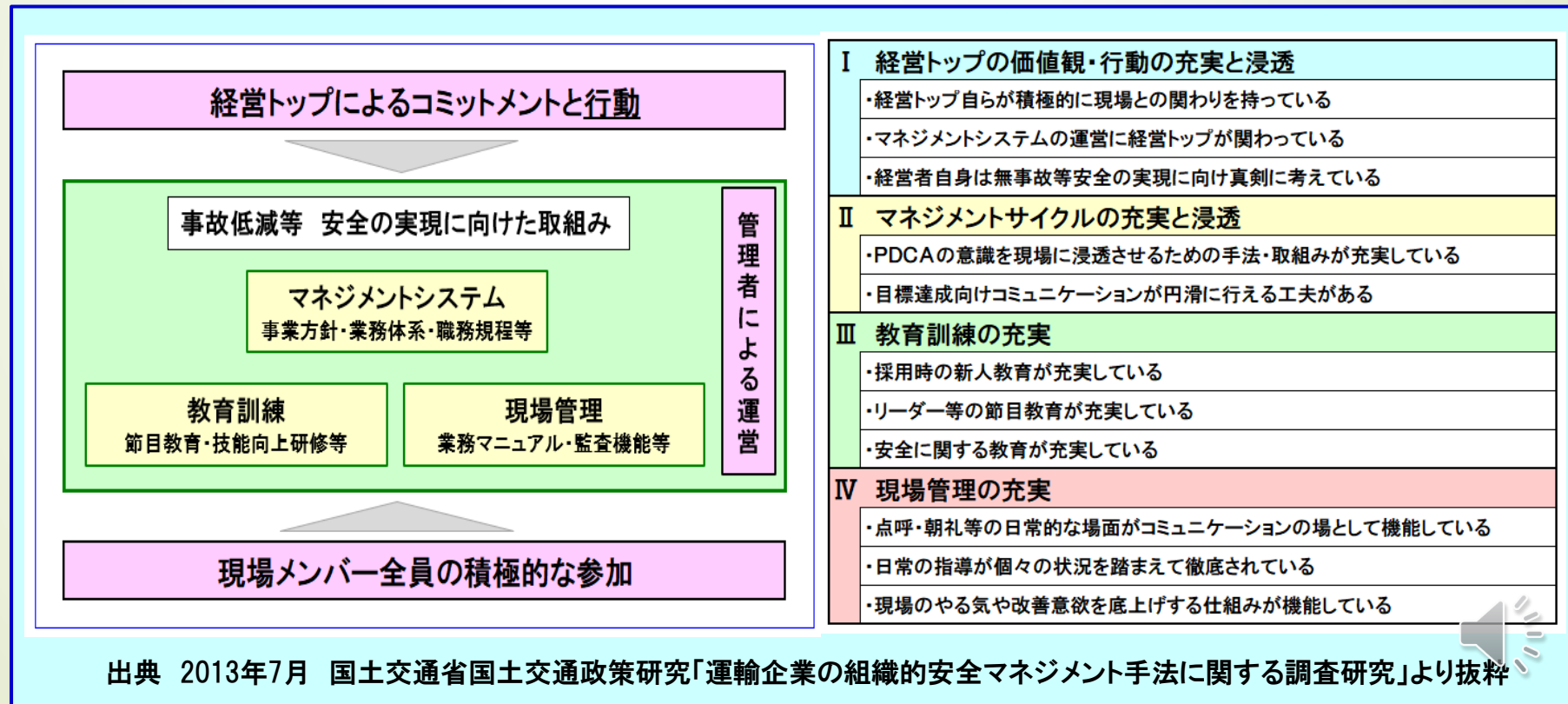
【基本作業と見張り番機能】の充実が必須



# 参考：国が提示した事故が少ない会社の管理スキーム

## ■ポイント

- ・安全皆活動：コミュニケーションが**生まれる仕組み**がある
- ・運営手法が機能的で属人化を防ぐ**仕組み**で**継続できる体制**がある
- ・活動評価：トップ～実作業員まで**全員の安全活動・行動**が見える





## 事故トラブルの真因は管理者行動にも課題あり

- ・管理者が実施すべき対策は？ → なんでドライバーだけに押しつける
- ・期限がすぎた掲示物が貼りっぱなし → 掲示物に無関心になる傾向
- ・とりあえずの対策樹立 → 処理ありき(対策書提出のみ)の活動
- ・注意喚起のみの作業指示 → 気合系(怒鳴る)・精神論に終始
- ・対策樹立で安全活動完結 → のど元過ぎれば... (樹立で事故減る?)

**管理手法が手薄な状態(放置)であれば人は動きません**

事故トラブルが減る管理体制への移行が一番の再発防止策



# 事故トラブルを減らす未然防止活動

「業務の基本を定めて」「日常業務実態を見極め」「改善活動する」

作業員：作業中に実施しないと労災・トラブルに発展する未然防止への取り決め

管理者：作業員に教育・行動確認・検証する手順や活動計画の実践と行動

|       | ないとき        | あるとき            | メリット             |
|-------|-------------|-----------------|------------------|
| 業務の基本 | 指導内容がバラバラ   | 継続できる仕組みがある     | 採用・異動時の業務移行がスムーズ |
| 日常実態  | 事故発生の芽が見えない | 発生前の兆候が見える      | 事後対応から未然防止への移行   |
| 改善活動  | 対策ばかりで実践不可能 | 業務の基本と日常実態で課題明確 | 管理者・作業員双方の活動が見える |

## ■新人配車担当者転入事例

### ①業務の基本：マニュアルで統一した指導ができる

配車マンの業務の流れ→具体的業務の実務→翌日配車の準備→配車表作成方法  
→配車後の業務バランス調整→ドライバー指示→実運行中の確認→トラブル発生対応

### ②日常実態：添乗・配送先での定めた作業の実施率を確認

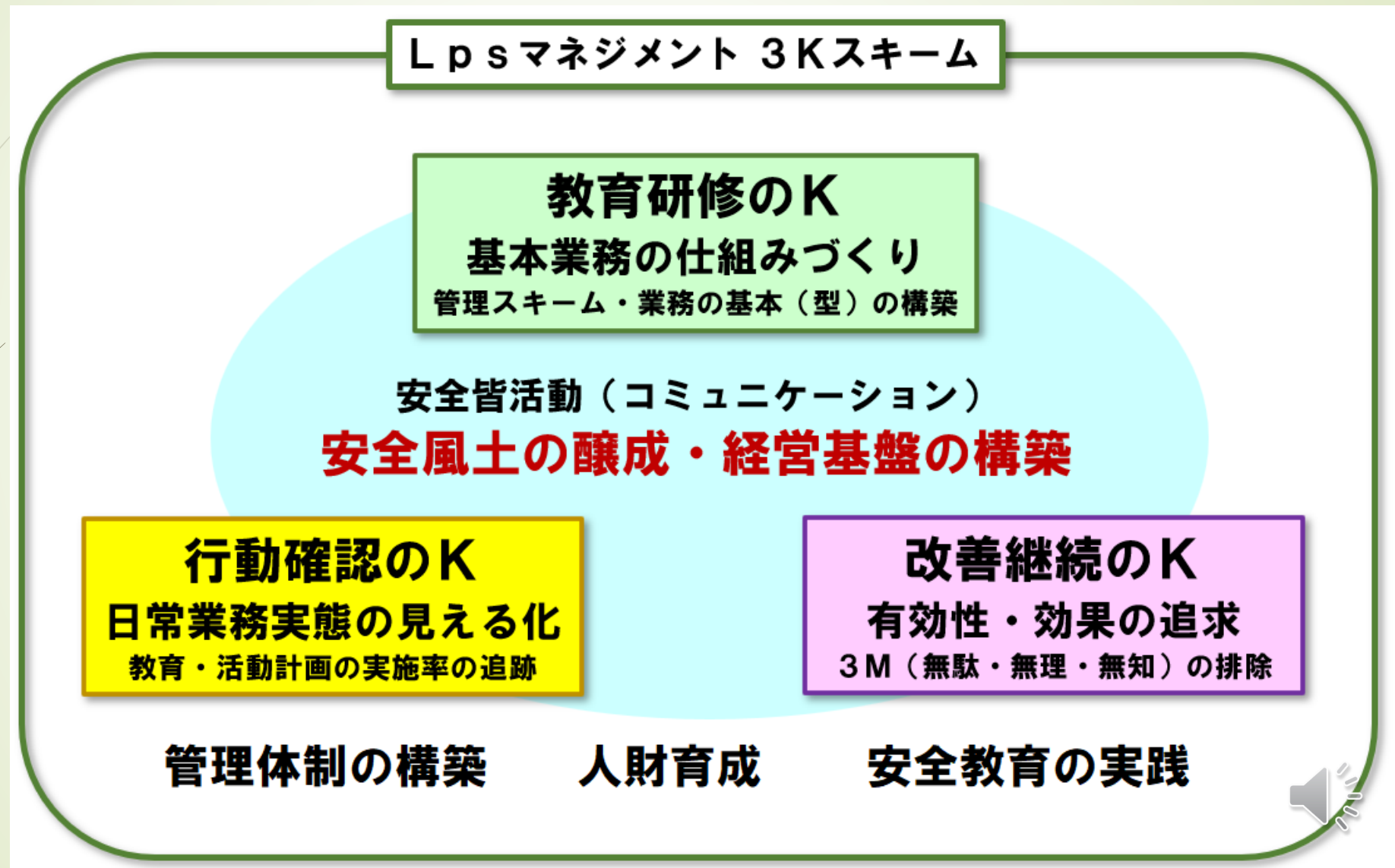
手順通りの作業実践状況を実施率で確認→各作業項目の全体と個人の分析→  
点呼・月次会議等の共有の場で結果の共周知→対策の実施率UPで発生リスクの低減

### ③改善活動：活動結果の見直しを含めた検証機能の創出

業務の基本＋日常業務実態＋発生時の状況・背景＝検証材料を整え実施→検証は  
全ての側面において無理・無駄・無知がないか確認する



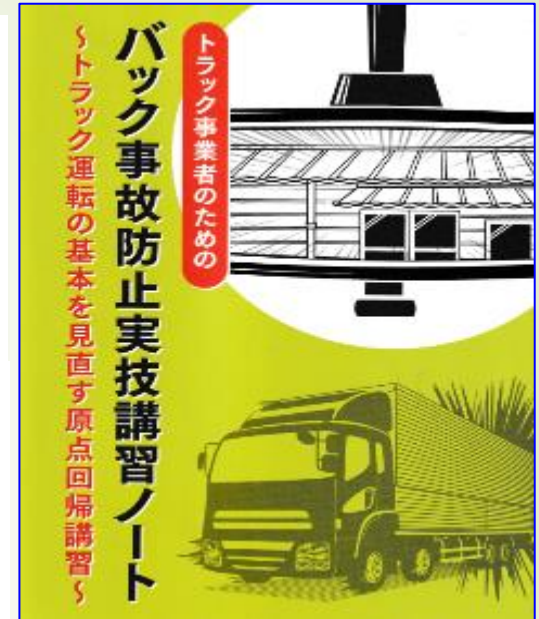
# 未然防止に必要な安全管理スキーム



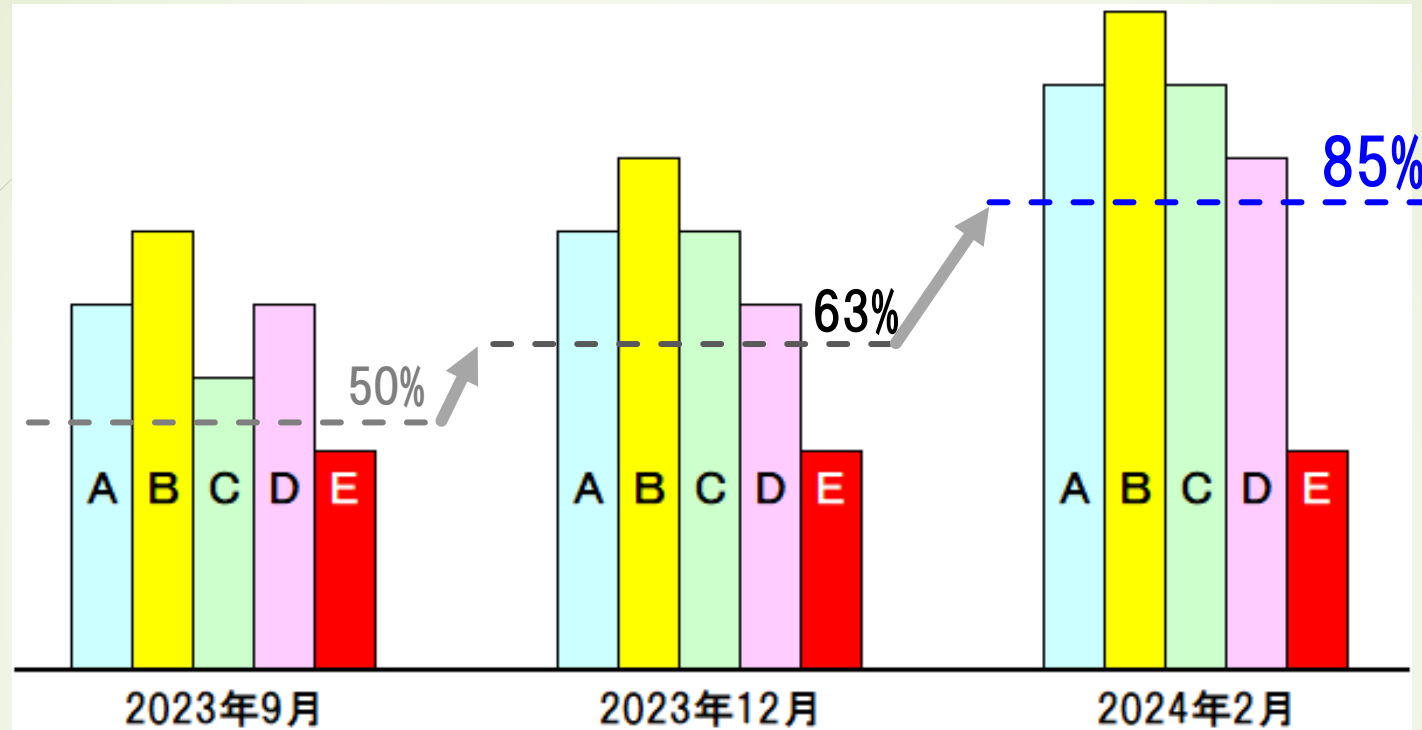
# 未然防止に必要な活動サイクル手順とねらい

- ①業務の基本を定めマニュアル化(管理者のマニュアルも策定)  
管理者も安全活動を実施していることを作業員に周知する【安全皆活動】
- ②日常業務の中で業務の基本が現地現物で実践しているかを確認する  
管理者も安全方針等に基づく「教育対象」「目的」「時期」等の計画実践の追跡で  
上長が担当者の行動評価を確認する【マネジメント力向上】
- ③日常実態の結果を共有し、できていること・できていないことを共有  
全体と個人の行動比較での新たな活動目標を定める【安全意識の醸成】
- ④日常実態結果の追跡を都度メンバーと共有する中で、できなかった  
理由を検証し、「無理」「無駄」「無知」の要因を協議する  
その上で改定した内容で恒久的な活動は業務の基本(マニュアル)の  
修正・追記まで実施する【有効性・効果の確認】
- ⑤新人や異動転入者が配属時に改正したマニュアルで教育を実施  
日常業務の点検表の修正も行い実践状況を確認【継続活動の仕組み構築】

- ① 運転技能特性等知らない知識は勉強する  
協議内容が判断できる状態に引き上げる
- ② 他のドライバーの知見・意見も検証で協議  
現場の実態や背景を把握・共有し対策に活かす
- ③ 原因に基づく真因を追及する  
選択と集中によりドライバー間での協議を優先し、  
管理者は協議内容が他責的にならないよう留意する
- ④ 対策はあれこれたてない(たてさせない)  
現地で実践できる内容に絞り対策ありきを排除
- ⑤ 目で見て判る対策に絞る  
「注意する」「徹底する」は見て判断できない(精神論)  
→誰が見ても取組みが判断できる行動対策に絞る
- ⑥ 対策は現地現物で実施状況を確認する  
実施状況は、「実施率の見える化」で、対象者の  
安全意識をあげて発生リスクを下げる



# 行動結果（実施率の見える化）の共有事例

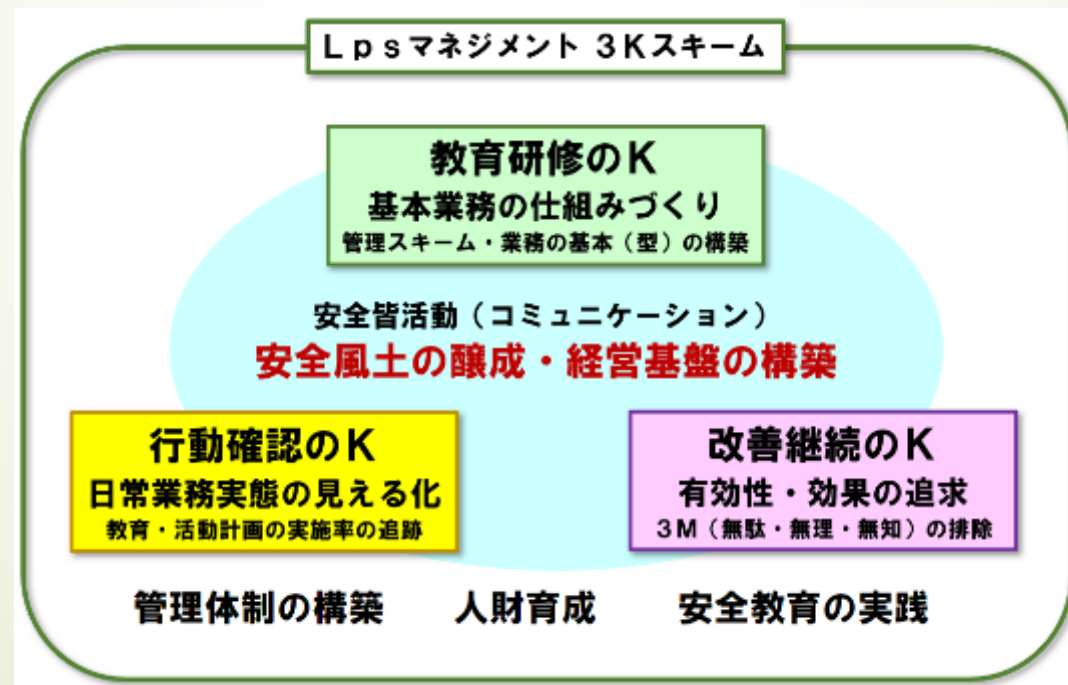


- ・個人(A～E)と全体平均で個人の行動結果状況を見える化する
- ・個人名は記載しないが、本人には略字で周知 例:町田=E
- ・結果としてA～Dは前向きに捉えていることが見える＝実施率が上がっている  
E(町田)は活動に否定的であることが見える  
↓ **実施率が50%→85%は事故リスクの発生率が35%下がることになる**
- ★次年度の全体活動目標が明確に見えてくる
- ★全体と個別の比較により個別の活動目標も設定しやすい



# 事故トラブルを減らすには

- 安全活動の基盤整備 【継続できる仕組み構築】
- 作業員・管理者の安全行動計画 【業務の基本】
- 計画が実行されているか確認 【行動確認】
- 行動結果に基づく安全意識の引き上げ 【改善継続】



事故削減や業務品質向上させ経営基盤構築をお手伝いします

活動は実施している  
が事故が減らない

安全管理者の  
育成手法を知りたい

人手が足りず  
管理が手薄状態

作業マニュアルの  
整備をしたい

**解決のためのヒント  
沢山ご用意しています**

事故が発生しないか  
ドキドキしている

## 【実務実績】 約200営業所の改善活動の実績あり

- ・ 事故を削年比80%減や汚破損50%減の実績
- ・ 社内作業標準や営業所別業務マニュアルの策定
- ・ ドライバーの添乗指導や安全教育の実践
- ・ フォークリフト技能教育の実践
- ・ 安全マネジメントサイクル導入
- ・ Gマーク・グリーン経営等の外部認証の取得支援



- ・ 連絡先 L p s 安全企画 代表 町田慶太
  - ・ PCメール [k.machida@lps-anzen.com](mailto:k.machida@lps-anzen.com)
  - ・ 携帯メール [lps0521machida@docomo.ne.jp](mailto:lps0521machida@docomo.ne.jp)
  - ・ 電話 080-1459-8907
- <https://www.lps-anzen.com>





次回の安全管理者セミナー③

**「業務の基本 1 K マニュアルの策定手法」**

お楽しみに！