

協進レター70号

平成23年10月25日

朝晩と日中の寒暖差であったり、日よっての寒暖差が大きかったり、体調を崩さないよう健康管理よろしくお願ひします。お仕事ご苦勞様です。有難うございます。

さて、9月末日をもって会社的には平成23年度上半期が終了し、様々な実績集計や人事考課評価を終了したところです。その上で、下半期をどう進めていくかの年度計画の修正等をはかっている最中でもあります。

そうした中で、安全確保という我が社にとって、我が業種業態にとって最も優先されなければならないことについて、全員で意識を共有し、最善を尽くしていくことの宣言をさせていただきます。

本年度4月から9月の上半期において、修繕費（自社において部品交換したもの及び、外注修理に出したもの）として経費計上された事故が30件を数へ、200万円（コンフォート1両分の価格）を超える損害額を生じさせています。さらに期はまたぎますが、9月16日～10月15日までの単月で、11件の事故を惹起しています。様々な機会をとらえて、いろいろな注意喚起をさせてもらっていますが、この現実を放置しておくことはできません。

不幸中の幸いと言ってしまっているのか分かりませんが、重大事故にはつながっていません。しかし、ご承知の方も多いと思いますが、「ハインリッヒの法則」という、事故の確率を統計学で研究した法則があります。これによると、「1件の重大事故惹起に至るまでに29件の軽微な事故惹起がある。29件の事故惹起に至るまでには300件のヒヤリハットが発生している。この300件の

ヒヤリハットの原因は、**不安全行動と不安全状態**がある。」と、言われています。

この**不安全行動**とは、不必要なスピード超過であったり、一時停止場所不停止であったり、黄色信号を無理に通過しようとしたりとといった、**道路交通法違反になる行動**のことでしょう。これは絶対にあってははいけませんし、許される事ではありません。それでは、**不安全状態**とはどんな意味なのでしょう。

私達の意味で自由自在に操ることができ、高性能エンジン付き鉄の塊を運転するという作業は、**常に異なる局面において危険を予知し、それを未然に回避する習慣**ができていない状態を、**不安全状態**といえるのではないのでしょうか。

会社のクレド第3条に「私達は、サービス業のプロとして、基本に忠実であり続けます。ドライバーとして、営業マンとして、宣伝マンとして、サービス提供者として、プロであることを決して忘れてはいけません。プロであるからこそ、プライドと責任をもって、基本を徹底的に実践し、その都度確認を怠りません。基本の徹底がなくて、一流は目指せません。一流のサービス提供を目指し続けるために、基本に忠実であり続けます。」と、あります。

サービス係のプロとして、ドライバーであることの視点から、「プライドと責任をもって、基本を徹底的に実践し、その都度確認を怠りません。」とは、街のロードリーダーとしての自覚、道路交通法の遵守、目視による安全確認と危険予知ということです。

私達の仕事場の多くは、歩行者・二輪車・自動車が多様な目的で、いろいろな性格の老若男女が、それぞれみんな違う能力をもって、同じ平面を移動しています。したがって、これが正しいと言い切れるものはあ

りません。

私達が相手を思いやって、「いつもニコリ笑ってお先のどうぞ、気を付けて行って下さい」です。これをうっかり忘れると、つい怒りという感情が先に立ち、交通上のトラブルにしてしまったり、接触事故にしてしまったりという結果が残ります。

これが正解というものが無い中で、道路交通法がこの平面上の交通ルールを整理しているのですから、これをないがしろにすれば事故につながることは、必至です。

相手に思いやりをもって、ルールを守っていても、ヒヤリハットを経験することはあります。そこで重要なのが、様々な局面で安全確認を怠らないこと、それは必ず目視で行い、その先の危険予知をすることです。**目を見た先の危険を脳で視ることをしなければいけません。**運転している車は、時間とともに動いているわけですから、先を視ないとはいけません。時として、接客というまた全く別の作業をしながらの運転ということもあります。

この脳で視るという習慣が不十分なきこそ、不安全状態といえるのです。

過去の30件の事故原因をとことん突き詰めていくと、全て「〇〇だろう」運転が原因です。いかなる局面においても、常に「□□かもしれない」運転を心がけていれば、回避できていた事故ばかりです。

車の運転というのは、目や耳から大脳新皮質に次から次へと情報が飛び込んで来て、それを整理・処理し即座に判断して、小脳が運転操作を命令する、そして手足が動くという仕組みになっています。

この時、目や耳から入って来る情報が不十分だと、間違えた判断をすることは承知の通りです。だから必ず首を振り、肩を回して目で見ましょう。ミラーでの確認は補

完的手段です。目で確認できなかつたら、停車させて、降りて車の周囲を確認するぐらいのことをすべきです。

目視による確認ができたなら、脳の中で行われている情報の整理・処理の段階で、行く先の危険予知を習慣付けて下さい。すでに持っている人は、さらに磨いて下さい。小脳が正しい運転操作を筋肉に命令する準備です。この準備が不十分だと不安全状態ということになります。

例えば方向転換のときに情報を充分脳に入れないから、ポールや塀でバンパーやテールレンズを破損するのです。後進している最中止まらないうちに、前に向き直るから情報不十分になるのです。また、後進しているときは前にも危険があると予測していないから、そこにある構築物や近寄って来る自転車・歩行者に、接触したりするのです。

まっすぐ走っているときでも、「自転車が飛び出してくるかもしれない」、「前の車が急に止まるかもしれない」、「対向車が来たらすれ違いがスムーズでないかもしれない」といった、「かもしれない」がたくさんあります。

左折する時に、左側にどんな危険があるか予測できていないと、左側を衝突させることになります。

右折する時に、直進車が譲ってくれた先にどんな危険が潜んでいるかの予測がないと、二輪車とのヒヤリハットを招いたりします。

不安全状態をなくすのには、危険予知です。常に変化する局面において、その先の危険予測（かもしれない）を習慣化することで、安全行動（安全運転）につながります。全員で、この意識を共有して下さい。よろしくお願ひします。