

第5回 政和自動車株式会社

運輸安全マネジメントに即して

作本 貞子

政和自動車株式会社

《事業概要》

本社：東京都足立区
代表取締役：樽澤 功
従業員：180名

連載にあたって(5)

今回が連載5回目、いよいよ企業紹介の最終回となりました。企業のラストを飾つていただくのは東京都足立区のタクシー会社、政和自動車会社様です。

社長の樽澤功様は全国ハイヤー・タクシー連合会の交通安全委員会の委員長というお立場でもあるため、同社の安全・健康対策に加えて、業界の抱える問題や目指す方向性について、大局的なお話を伺うことができればと、

本誌発行責任者である酒井一博所長と共にお伺いし、樽澤社長との面談に至りました。

難しい緊張感の持続

冒頭に樽澤社長は、「当社の場合、2004年にいち早くドライブレコーダーを導入し、その後、事故は確実に減少しました。ただ人間の緊張感の持続は難しいもので、半年後にリバウンドしました。また、運輸安全マネジメント導入の際にも、国土交通省から『タクシー会社として視察』を受けたことがあったのですが、この時も外部の刺激が功を奏したのか、一旦事故は減りましたが再びリバウンドしてしまいました」と、運転状況を映像で記録するという刺激や、外部からの注目がある間のみの事故減少効果を残念そうにお話してくださいました。

そういうば、同社の2016年事故防止スローガンは、「心のブレーキ いまいちど」であるのは、偶然でしょうか？それとも心の緩みを示唆した警鐘でしょうか？さらに「弊社の事故は恥かしながら決して少なくありません」と、事故防止対策の難しさを率直にお話し下さいました。



さくもと さだこ
NPO法人 ヘルスケアネットワーク(OCHIS) 副理事長
国土交通省健康起因事故対策協議会委員
安全と健康を推進する協議会(両輪会)
代表
主な著書
・『運輸業界のためのSAS対策Q&A50』
ヘルスケアネットワーク、2015年。

デリケートなドライバー心理

同社の場合もドライブレコーダ映像を活用したドライバー研修は導入当時から実施されていますが、その中で最も効果的なのが、「実は俺もそうだったな」と個人の共有感を呼び起こすヒヤリハットの映像で、事故の映像よりもはるかに効果があるとおっしゃいます。社長自身も当初は「事故映像を見て学んでほしい」という意向が強かったということですが、管理者の思いとは裏腹に、ハンドルを握るドライバーの深層心理は大変デリケートであることがわかります。

また、スタート前の「事故に気をつけて」など「事故」というフレーズが入った声かけも禁句のこと。点呼時には元気でポジティブな声かけがやはり一番といえそうです。

これらのお話から、どちらかというと管理者側からの一方的になりがちな安全教育ですが、「効果的な安全教育とは、まずドライバーの深層心理を管理者自身が知ることから始まる」のではないかと痛感しました。



写真1 ヒヤリハットの映像による安全教育

運輸安全マネジメント制度

2006年10月、国交省はその前年に起きたJR西日本福知山線列車脱線事故をきっかけ

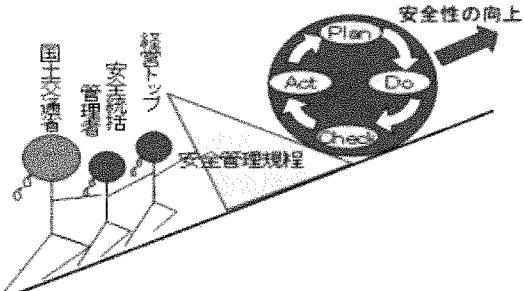


図1 安全性の向上方策

に、ヒューマンエラーに起因する事故防止を目的として、「運輸安全マネジメント制度」を創設しました。したがって多くの運輸業者が本制度に基づいて安全対策を推進していますが、イラストのように、本制度は経営トップの役割が最も重要なポジションとして示されています。そして安全管理規程に基づく計画を立てて、PDCAを順次回しながら安全性を向上させていく方策となっています。

当然同社の安全対策も本制度に準じて実施されていますので、ここでは同社の取り組みの一端を紹介します。

特に重要な項目となっているのが研修会で、月例研修会、事故反省会、事故防止研修会、少人数事故防止研修会、選任前事故防止研修会、外部講師による各研修など、事故防止を軸とした研修が幾通りも実施されています。その他には、セーフティードライバーコンテスト、添乗運転指導、ヒヤリハットについて

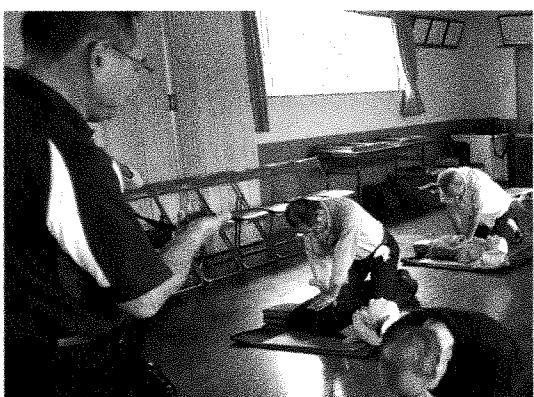


写真2 全員参加の救命技能講習会

のアンケート調査、事故惹起者面談、スローガンの制定などの事業が事故防止に向けて年間事業として盛り込まれています。

さらに同社の場合、スキルアップへの取組みとして、全員が資格を保有して丸6年になる救命技能認定講習があります。3年に1回の再講習が必要ですが、2回目の再講習も今夏終了されたそうです。

最近は運輸以外の「白ナンバー」企業でも、(特に危険物・産業廃棄物等を扱う企業など) 営業車向けにドライブレコーダーの設置や睡眠時無呼吸症候群(SAS)検査を実施している会社も増えています。SAS検査については当法人へのお問い合わせが多くなっています。それはひとえに事故の及ぼすダメージの大きさゆえと推察できますが、安全対策と言えばやはり、運輸業界におけるこれら一連の取り組みが大いに参考になると思われます。まさしく、本連載のタイトル、「運輸事業の現場に学ぶ安全走行」を実践していただければと思います。

高齢ドライバーへの対応

高齢ドライバーによる事故が急増し、社会的な物議を醸している中、本連載でもすでに取り上げたように、運輸業界における高齢ドライバー問題はさらに深刻です。バス・タクシー・トラックの中でも最も平均年齢が高いのがタクシーで、東京都のタクシードライバーの平均年齢は59歳、同社の場合はさらに1歳上回り60歳に達しています。そこでさぞ苦労も多いかと推察しながら、現状における同社の高齢化対策についてお伺いしました。

まず定年は標準的な65歳。その後の雇用延長に際しては、本人の意向を踏まえて、健康、事故歴、乗客とのトラブル有無などに問題ないかどうかを総合的に判断し延長の有無が決定されます。現在最高齢ドライバーは

78歳とのことで、さすがにそのパワーに驚かされることとなりました。

「人生現役」とは最近特によく言われますが、何歳まで働くかは、仕事への情熱、社会との関わりなど、個人の人生観の根底の部分に深く関わります。その一方で、確実に訪れる体力低下とどのように向き合うかにおいても、個人の資質が問われ、社会の中での自分の立ち位置を客観的に探らなければなりません。今後さらに進展する高齢社会を目前に、業種を問わず、立場を問わず、自分たちの問題として受け止めなければならないのではないかでしょうか。

さて、それではプロドライバーの職業寿命は何歳でしょうか。社会が求める安全・安心の側面、乗客心理などを考慮し、あくまで個人否定にならない配慮とともに、ある程度の基準が必要だと思われます。同時に、自動運転など先進技術を駆使したハード面で、低下する身体能力をカバーすることができれば、プロドライバーの職業寿命の延長も夢ではありませんね。さらなる進展を期待したいところです。

視覚認知トレーニングの実施

同社の高齢者対策の中で特に興味深い取り組みとして、外部講師による「視覚認知トレーニング」があります。視覚(動体視力・視野)



写真3 外部講師による視覚認知トレーニング

は40歳を過ぎると確実に低下し、交差点での右折・左折や高速道路での標識の確認、夜間走行などに影響を及ぼし、安全運転を困難にします。

実はこのトレーニングは高齢ドライバー対策のみならず、目の疲労を回復させる効果もあり、筆者もこの手のトレーニングを他社の研修会で紹介したこともあります。そして現在は「認知対策」も加わった内容となっていますので、タクシー会社のみならず、ぜひ業種を問わず研修プログラムとして活用されることをお薦めします。

本トレーニングに対して、樽澤社長ご自身は、「まだ効果が見えないんですが……」とおっしゃいましたが、ポイントはストレッチのように、できれば毎日習慣的に行うことです。当たり前のトレーニングとして社内の日常に落とし込んでいくことで初めて効果が表れるため、「継続は力なり」をぜひ達成していただきたいと思います。

最近は「健康経営」という言葉も一般的になりましたが、予防対策の効果測定は難しいものです。例えば休業者が減少しても、多くの原因は複合的であるため、どの対策が寄与したのかを直接的に探ることは困難です。「目に見えて表れにくい」ことがこれまで予防対策の進みにくかった要因の一つとも思われますが、長期的に落とし込むことで多くの相乗効果を生み出し、必ずや企業の安全風土を醸成すると筆者は確信しています。

難しい健康診断のフォローや活用

「定期健康診断は当然ながら全員受診ですが、再検査、精密検査ができていない。受診してもその報告がないなど、受診後の対応やフォローはちょっとゆるいですね」と樽澤社長は自らこのようにおっしゃいました。

実は同社のみならず、これらの悩みは多くの事業者が抱える共通の課題で、筆者は、「健

診を受けっぱなしにしないためのサポート体制の必要性」を常々痛感しています。したがって筆者からは、再検査・精密検査の進め方、本人からの報告の受け方、医師に確認する乗務可否判断の求め方などを、サンプルをお示しながら説明させていただきました。

積極的な先進機器の活用

樽澤社長の元には、先進機器を扱っているメーカー企業がアドバイスや実証実験の協力を求めて頻繁に訪ねて来られることがあります。

中には、眠気などを察知してドライバーに知らせることのできる機器などもあり、これらの活用は「検討したい」という思惑があるものの、タクシーの場合、機器の装着は乗客にわかつてしまうので、なかなか導入は難しいとのことです。

現在、市場にはドライバーの安全サポートを目的とした多数の機器が出回っています。それぞれにメリット・デメリットがあり、足りる機器、そうでないものなどの中で、これはというものを積極的に取り入れていかれるのが、「樽澤流」とお見受けしました。現在は「目が楽、疲れない」をコンセプトにしている偏光グラス装着を検討されているようです。

《交通安全委員会委員長として》 睡眠時無呼吸症候群(SAS)と 認知症対策

最後に全国ハイヤー・タクシー連合会の交通安全委員会委員長としての、健康起因対策についてご意見をお伺いしました。

「ハイヤー・タクシーの場合、トラック協会やバス協会のように助成金制度がないため、特にSAS対策については、『分かっていてもできない』という理由が先行したが、も



図2 OCHISの最新版ポスター「認知症対策」
職業寿命を延ばすことを目的として作成した。

うそれを言いわけにできる時代ではない。SASは脳・心臓疾患とも密接に関連するので、連合会としても事業者の実施を後押ししができるよう、検討中です」と。

次に認知症対策については、タクシーの高速道路での逆走など、過去に認知症が原因となっている事例も続いているため、トラックやバスよりも先行した対策が不可欠との見解を示されています。

認知症は重症化する前（軽度認知障害=MCI）の段階で発見、適切な対応を行えば、改善も期待でき、職業ドライバーの寿命延伸にも繋

がります。ぜひ早期発見やコントロールが必要であることの周知を、高齢ドライバーの多いハイヤー・タクシー業界から、先手を打って進めていただきたとい思います。

今後の連合会としての事業推進のあり方については、「バス・タクシーなどの旅客の場合、地域性が強く、統一的な施策はなかなか難しいのですが、こと労務・健康問題に限っては全国的な統一感で進めていかなければならぬ。身体のことは目には見えにくいが、必ず徹底させていかなければならぬ。運輸安全マネジメントが示すように、社長がまず率先し、管理者がそれをサポートすることが重要」との意向をお示しです。

タクシー業界は今まさしく激動の時代です。初乗り距離や運賃問題、ライドシェア問題への対応など課題が山積しています。このように、業界としては多くの難題を抱えながらも、一企業のオーナーに戻れば、安心安全、高齢化対策が目前の大問題として迫っているとおっしゃいます。

今回は、樽澤社長に同社の安全と健康対策の取り組みと共に、全国ハイヤー・タクシー連合会の交通安全委員会委員長としてのお立場からもお話を伺うことができました。

その中ではむしろ、「できている」ことよりも「できていないこと」や「難しいこと」をお示しくださったことに深謝申し上げるとともに、立場の違いこそあれ、運輸業界の一端に置く身として、真摯に受け止め、今後の運輸業界の安全・健康対策に向けて、微力ながらも努めたいと思いました。