

# Sji

人とクルマのいい関係をめざして

# 7

2006 JULY

●編集室：〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
 本田技研工業株式会社  
 安全運転普及本部内  
 電話 03(5412)1736

●編集人：河野光彦

●年間購読料：1200円(定価1部100円+消費税)

※郵便振替 口座番号：00170-7-173273

※加入者名：(株)アストクリエイティブ  
 安全運転普及本部係

## 今月の スポット

フォーラムに行ったから、  
 すべてがわかったという  
 話ではなく、「こんな  
 ことが大切なんだ」「こ  
 んなことがあるんだ」と気づ  
 いて、それを持ち帰って、  
 自分の会社で組み立て  
 ることが重要です。  
 (座談会より)

### CONTENTS

座談会：「トラフィック・セーフティ・フォーラムが企業の交通安全活動にもたらしたもの」……………①

**安全行動への動機づけのために  
 出会いと発見の機会を提供**

TOPICS ……………④

●第6回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会／  
 100校205名の教習指導員が指導力の向上をめざし、運転技術を競う

●活動短信／交通教育センター6月

OPINION ……………⑤

●岸田孝弥／小学生のうちから、実技指導による具体的な  
 自転車教育を

SAFETY COMMUNITY ……………⑥

●鈴鹿市交通教育指導員／「あやとりいひよこ編」を活用し  
 て、目と耳に訴える交通安全指導

DOCUMENT EYE® ……………⑥

●信号機のない交差点で自転車の一時停止、および左右確  
 認状況を観察する

# 座談会◎トラフィック・セーフティ・フォーラムが企業の交通安全活動にもたらしたもの 安全行動への動機づけのために 出会いと発見の機会を提供



※1 運行管理者＝道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づき、事業用自動車の運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、運転者の指導監督、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務を行う。自動車運送事業者(貨物軽自動車運送事業者を除く)は、一定の数以上の事業用自動車を有している営業所ごとに、一定の人数以上の運行管理者を選任しなければならない。

※2 安全運転管理者＝道路運送法に基づき、その管理下の運転者に対して、国家公安委員会が作成・公表する「交通安全教育指針」に従った安全運転教育や、内閣府令で定める安全運転管理業務を行う。一定台数以上の自動車を使用する事業所は、安全運転管理者とそれを補助する副安全運転管理者を選任しなければならない。

1992年11月に第1回目が始まったトラフィック・セーフティ・フォーラム(以下、フォーラム)が今年、15年目を迎える。全国の交通教育センター(3面参照)が主催しているフォーラムでは毎年、安全活動の事例発表や識者からの研究報告が行われ、今日では座学だけでなく、実技勉強会も開催されるようになった。企業や団体の交通安全活動における情報交換の場として、フォーラムは何をもたらしてきたのか。フォーラムが企業の交通安全活動に果たした役割、これからの課題と展望を討論の中から明らかにしていく。



座談会出席者

- 加藤篤男 関東西部運輸(株)統括次長
- 渡邊浩伸 セコム(株)調整業務部担当次長
- 長江啓泰 日本大学名誉教授
- 喜美候部浩二 (株)モビリティランド  
 鈴鹿サーキット交通教育センター所長

フォーラムではこれまで、企業の交通安全活動についてさまざまな事例が報告され、問題点や課題について議論されてきたが、どのような問題が提起されてきたのでしょうか。

長江 企業で交通安全活動にかかわる運行管理者、安全運転管理者は法的にその必要性を求められているわけですが、その役割がはっきりしていない。したがって、その役割とは何かを、いろいろな方々の意見を聞きながら考えていくことが、フォーラムのスタートにあったと思います。当初、運転者あるいは人間とはどんな心理的な特性をもっているのかといったことをテーマにしていきましたが、回を重ね、具体的な事例についての情報交換をしていくうちに、内容が少しずつ変わって出てきたのが、交通安全活動が一本だけ独立してあるものではなく、社員教育の一環であるということですね。また、教育が順調に成果をあげていった企業では、その次の目標設定は何かという問題意識から、事故多発者のテーマが出てくるというように変わっていきます。フォーラムの役割としては、基本的に安全運転管理者も、運行管理者も法定講習はあるが、情報交換の機会がほとんどないことから、お互いの事例などを参考にしあう情報交換の場として貢献してきたと言えます。

渡邊 私は1987年に安全の仕事に専任する形で担当し、安全運転管理者の講習

# 長い間に蓄積してきたノウハウを整理して より価値のあるものを提供することが責務

にも10回以上出席しました。しかし、いい話はたくさん聞いても、比較的わかりやすい損害賠償以外の話は、自分の会社ではなかなか浸透しにくいというのが実感でした。事故をなくす一番の要因は個人の動機

だろうと考え、時間はかかりましたが、まず社員が社員を教えるという取り組みをスタートさせました。私たちは素人で、自動車学校の先生のような専門家ではありません。何を教えるかという点、安全行動の「動機づけ」です。教える側が教えられる側と第一線で同じ仕事をやっていることに着目して、受ける社員が自分の問題点に気づいて、納得して改善していく方法です。

その効果は目に見えにくいのですが、確かな手応えはありました。手作りというか、試行錯誤の中で教える人たちの養成して、徐々に社内だけでそれができるようになって、今は教える社員が数百名になっています。これをさらに進めて、これまでの「動機づけ」のやり方に指揮命令系統を使って融合させていく方法を考えています。これは社内ネットなどを利用して、こちらから資料を運転者に送付し、徹底して理解させようという試みです。交通事故は、人を傷つけ、自分の家族も相手の家族も苦しめ、企業イメージを悪くすることがわかっていながら、起きてしまう。どうして起きるのか、技術の問題もありますが、やはり人の



長江啓泰  
Hiroyasu Nagae

問題、心の問題になるわけで、これが解決できない限りはおそらく何をやっても限界があるのではないかと感じています。加藤 弊社はここ10～15年の間に輸送地域を広げ急激に車両台数が増加しており、私が現場にいた時は、10人、20人単位のドライバーを対象に事故防止の指導をすることから始めたのが、現在では企業全体の社会的信用・責任という観点から安全活動を見ていく体制に変化してきています。20年前には、社員を家族の一員のようにアットホームにやってきましたが、今はもう事故一つが社会的な責任として非常に大きな問題になっており、営業活動で一番重視されることは「安全運転管理はどのように行っておりますか?」というコンプライアンス(法令遵守)の体制です。私たちは5年ほど前から見積りを提出する時に、安全教育の取り組みとその価格も一緒に提出してきましたが、今はお客様から「どのような管理をされていますか?コンプライアンスはどうなっていますか?」と要求される状況になっています。昔は価格で競争をしてきましたが、ここ数年をみると、すべてコンプライアンスが重視されています。

喜美候部 私たち交通安全センターは安全運転の実技研修という手法で企業のお手伝いをしてきましたが、やはりそれだけでは交通事故は減っていかないと思います。管理の問題や、モチベーションの問題や、モチベーションのつけ方の手法であるとか、あるいはもっと根源的な人間の生理的なものや心理的なもので深く関わっていく所で、情報の共有化、ノウハウの共有化をフォーラムに求めて開催してきたわけです。具体的な管理手

法、事故のコスト計算や、研修の評価といった面で成果をあげてきたと思います。しかし、モチベーションをつけるためのアプローチの仕方といった所では、まだよく見えないような所もあります。今の時代は、渡邊さんが言われたような個人の問題であるとか、加藤さんが言われた安全の必要性の認識の高まりといったことについて力を入れていくことが必要だと思っています。

長江 初期のフォーラムでは、交通安全活動は社員教育だからOJTの中にきちっと入れて費用もそれなりにつけるとか、事故を減らすことが保険の料率を減らすことになるといった具体的な、持ち帰ることができる情報を提供してました。そして、事故を減らしていった企業が、これ以上減らない段階になると、次は何をやればいいのかという話になります。そうすると、新たな視点に社員の目を向けていく企業がある一方で、どうしていいのかわからないという企業も次々と出てきます。そういう企業への対応ということも、フォーラムとしては大事なことだと思っています。

渡邊 企業の安全活動の課題は人を育てることです。人を育てる時に思うのは、意外とあたりまえのことができていないことです。それで安全の基本をOJTで身につけることをしているわけです。先輩や上司の指導に従っているか、実行しているのか。口頭で指導した通り実行しているか。口外と実行していない。実は本当に理解したといえるレベルに達していないことがよくあります。その本音のところをよく見ないと、不安全行動はいつまでも解消されないままに続いてしまう。だから、上司には社員の行動を見届けなさいということ、社内ネットなどでしっかりと確認しています。

喜美候部 加藤さんの会社はかなり進んでると言えます。しかし、今のお話は決して特殊なものではなくて、輸送会社などでも、面談等で精神的な部分まで掘り下げてケアしているところが出てきています。方向としてあると思います。そういう方向を加味していかないと、単なるスキルだけの指導では事故は減っていかないとはいえます。

長江 お二人の話を聞いてみると、フォーラムが始まってからの15年間でたいへんな進歩をしたと思います。フォーラムが始まった頃の上意下達というか、命令一下で「安全運転やれよ」「事故を起こしちゃいかんぞ」ということだけでやっていた時代は、対策が人を対象にすると言いなながら、空回りしていたと思います。それに対してお二人が言われるように一種の動機づけ、あるいは問題意識をどう持たせるかということが出てくる。それができると、次



加藤篤男  
Tokuo Kato

はさらに高めていくためにどうしたらいいのかという課題が出てくる。事故の第一的な要因、例えば職場とか、使うクルマに不安がなければそれで安全にできるという話ではなく、実は職場以外の個人的な悩み事といったことまで含めて解決をしないと安全運行はできないことは、皆さんわかっているでしょう。ただ、それがなかなかやりにくい場合もある。しかし、それが必要だということになれば、一定の人間関係ができているので取り組むことはできる。その手法が輸送業と、輸送業以外でクルマを利用する業種とは違うという気はします。

加藤 そのあたりの対応は、フォーラムの参加企業でも、青ナンバーの輸送業の企業と、自分たちの社内の荷物を運ぶためにクルマをもっている企業と2つあって、温度差があるのではないかと感じています。

長江 渡邊さんの会社はほとんど白ナンバーですね。片や安全運転管理者、片や運行管理者という、対象が違ってきます。輸送業では運転そのものが業務の中心になっています。それに対して渡邊さんの会社は、運転だけではなくて、セキュリティ業務もやらなくてはならないということで、運転だけに特化することができない。どちらのプライオリティが高いのかという問題がある。また、輸送業では、車両1台あたりの事故率が非常に高く、しかも事故を起こすと重大事故につながるということで、国土交通省が今年8月から輸送について荷主の責任を重くして、新たに罰則も設ける制度を施行しますね。それに関連して安全マネジメントといわれる経営者の安全運転への参画が入ってきている。安全教育には経営者の

# 座談会◎トラフィック・セーフティ・フォーラムが企業の交通安全活動にもたらしたもの

理解や情熱が大事ですから、良いきっかけになるでしょう。社会的な要請が大きく変化してきている背景には、社会全体で死者数は減ったが、事故件数は減らないという問題がある。最近では、事故は個人が起すものだという認識から、会社が起こすものに変化してきました。従来は事故を起こした運転者が悪いとされていたわけですが、その運転者を取り巻くシステムや、社内の規則、環境の改善も併せて取り組まないと事故は解決できないのではないかと、う考え方が広がってきていると思います。

## 若い人の動機づけとなる指導が重要

—社員のメンタルケアが必要になってくることですが、最近の若い人についてはいかがでしょうか。

喜美候部 自分にとってもプラスのものを教えてもらった時は、教えてくれた方を人間的に受け入れ、「ありがとう」という気持ちを持つようになります。これは指導する私たちとしては意図してやっているわけではないのですが、私の経験では、若い人には私どものスキルを見て、「凄いな」と関心するプロセスがあると、その後の指導を受け入れてもらいやすいですね。ある自動車教習所の経営者の方からも同じようなことを聞きました。

渡邊 最近の若者は、意思の疎通を図るのが非常にできにくくなってきていると思います。人間同士のコミュニケーションが苦手な傾向にあり、かつ機械的に動くことに慣れている弊害が、危険予測に出ているような気がします。相手の動きを疑わないというか、自分がこう動けば相手もこう動いてくれると妙に期待を持ってしまつて、自分で注意せずに相手まかせにしてしまう傾向があります。ですから「危険に対する予見、及び危険が顕在化した場合に回避できる行動」を場面場面で実行することを指導しています。

加藤 弊社ではドライバーはサラリーマンというより職人だと思っていますので、先輩と若い人のギャップを埋めていく中で職人的な感覚というか、技術者の精神を伝える

ていきたいと考えています。  
渡邊 先ほどの動機づけの話になります。先輩が安全行動をとれば、後輩は同じ仕事をすることで心理的なものなど共有点があつて、先輩の安全行動によって動機づけできるのではないかと思います。今やろうとしているのは、昔は第一線で同じように仕事をしていた、今は管理職になっている人たちを通じて様々な指導をしていくことです。例えば、安全に必要な手順を省略しても何も起こらなければ、それでも大丈夫だと思ってしまう。そこを指摘し、きちんとやっている所を模範として示して、何故このような行動をするのかを説明することで「あ、本当に必要なんですね」となる。それを管理職にもやってもらおうと考えています。

喜美候部 若い人の場合、安全行動について、なぜそうするのかという背景がわかっていないと理解は進まない。例えば、なぜ予告ブレーキを踏むのかといった時には、追突防止のために周囲に止まることを知らせるためということを伝えます。交通社会の一員として、周囲とコミュニケーションをしないとけないことを前提に指導を進めるのです。「決まっていることだからやろうよ」では、通用しない時代だと思います。

長江 基本的に今の若者たちは、社会性というか、人づきあいがなかなかできなくて、相手の顔色を読むことが苦手で。「人のふり見て我がふり直せ」も今や死語になりつつありますが、技術の世界ではまだ通用します。例えば「あなた、運転してごらんなさい」「次は私が運転します」。それで何が違うか。「自分のできないことをこの人

はできる。それならこの人にいろいろなことを聞いてみよう」となつて、初めて心を開くわけです。これは基本的に教育ではなくて、一種の動機づけだと思います。お二人の取り組みは、企業の中で社員とのコミュニケーションを取りながら、個人と個人でお互いに話をし、その人の中の壁を崩しています。これは基本的に、一種のコンサルティングになっている。企業の交通安全活動は、ここまでできているのかと思いますね。

## 小規模な企業の安全活動のサポートを

—では、今後のフォーラムは何を大事にしたらいのでしょうか。

長江 常に新しくこの世界に参入してくる人たちに対して、啓発、教育活動を続けていくのと同時に、進んだ活動や成果をあげた事例をきちんと披露していく。また、状況が変わる中で出てくる新しい課題を発信していく情報交換の機能を大事にしたいですね。

加藤 成功事例の発信について、多くの企業は、「安全にお金がかかる」と考えがちなので、単に事故を減らしたということではなく、それが利益につながったという事例を出すことです。例えば、エコドライブといわれますが、「エコドライブ＝安全運転」につなげ、それが企業利益につながったという成功事例です。そういった経営者という成功事例です。そういった経営者にアピール度の高いものを、もっと披露するのいいと思います。私たちが安全活動に費用をかけたが、結果は利益を出しています。時代が変わりコンプライアンス重視になってきているということは、安全を追求している企業が選ばれるということだと思います。ドライバーには「安全対策について、あなたの方の運転が評価され、お客様が輸送を任せてくれました」と伝えます。なぜ、仕事があったのかアピールするわけです。弊社が行っているレベルの安全教



渡邊浩伸  
Hironobu Watanabe



喜美候部浩二  
Koji Kimikobe

か見えないことも、外部の方が見ると、「これおかしいよ」ということが出てくる。フォーラムでそうしたコンサルティングのチームを作って、小規模の企業の安全を支えてくれるようなサポートシステムがあると思います。

育は、輸送業の中では数%しかできていないのが現状です。中小の企業は「5台、10台の会社ではそんなことできない」というのが本音です。しかし、5台、10台だからこそ簡単だという発想に切り換えてほしい。逆に、これが3000台や10000台になると、さらに難しい。10台だったからお金をかけずにできるという、小さい単位で利益が出た成功事例を選んであげると、広がると思いますね。

渡邊 私の経験では、安全運転の仕事を担当した当初は、本当に何かにすがりたいような気持ちがありました。おそらく、何か手掛かりはないかと参加してきた企業が、成功事例を聞いて、では自分の会社で同じことができるかという、できにくいものも確かにあると思います。私が聞いた事例でわかりやすかったと思ったのは同乗訓練の話。どこの会社でもできる、自分たちの手の届く事例で、あれは良かったなといまだに心に残っています。先進的な事例も大事ですが、そうした具体的な、手の届くような事例も出してほしいと思います。

喜美候部 志を高くもつて、交通事故を可能な限り減らしていく、軽微なものにしていくことをめざしていくべきだと思います。そのためにはフォーラムが長い間に蓄積してきたノウハウを整理しながら、お客様の実態をよく知り、それぞれにあった成功事例など、より価値のあるものを提供していかなければいけない。それが、フォーラムに求められている大きな責務のような気がします。

加藤 私は、安全運転についての物流のコンサルティングが必要だと思っています。自社のことを社内の人間が考えて、なかなか

**2006年  
トラフィック・セーフティ・フォーラム  
開催日程**

日程	主催
8月4日	交通教育センター・レインボー・埼玉・和光
9月13日	交通教育センター・レインボー・熊本・福岡
10月3日	鈴鹿サーキット交通教育センター
10月17・18日	アクティブセーフティトレーニング パークもてぎ
10月27日	交通教育センター・レインボー・浜名湖・浜松

※ご参加についての詳細は4面下(活動短信)にある各交通教育センターへお問い合わせください。  
日程は変更になる場合があります。