

安全管理体制の 構築・改善に必要な教育・訓練等

運輸安全マネジメント制度の軸である、「安全管理規程に係るガイドライン」14項目についてシリーズで紹介しています。今回は「安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」をテーマに、I.ガイドラインに示されている取り組み、II.取り組み事例、III.運行管理者としての関わり方について、東京海上日動リスクコンサルティング株式会社の進藤恵介主任研究員に解説してもらいます。

安全管理規程に係るガイドラインの14項目(①～⑭)ほか

序 論	・運輸安全マネジメント制度の概要 ・運輸安全マネジメント制度による成果 等	⑧重大な事故等への対応	・重大事故等への対応手順 ・対応訓練の実施 等
①経営トップの責務	・関係法令等の遵守と安全最優先の原則の内部徹底 ・輸送の安全に必要な人員や設備等の確保 等	⑨関係法令等の遵守の確保	・関連する法令・法令遵守状況の確認 等
②安全方針	・安全方針の策定 ・安全方針の周知 等	⑩安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等	・管理者、従業員への教育 ・教育の有効性、効果把握 等
③安全重点施策	・輸送の安全確保に関する目標 ・目標を達成するために必要な取組計画 等	⑪内部監査	・監査計画の策定 ・内部監査要員の教育、訓練 等
④安全統括管理者の責務	・安全管理体制の構築及び取り組みの立案 ・実施・安全重点施策の進捗管理 等	⑫マネジメントレビューと継続的改善	・マネジメントレビュー実施体制、方法の確立 ・継続的な改善事例 等
⑤要員の責任・権限	・責任・権限に関する明確化の事例 等	⑬文書の作成及び管理	・文書管理のポイント、手順 ・関係法令等により義務付けられている文書 等
⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保	・縦断的、横断的な情報の共有 ・外部に対する情報の公表 等	⑭記録の作成及び維持	・記録作成のポイント ・関係法令等により義務付けられている記録 等
⑦事故、ヒヤリハット情報等の収集・活用	・事故、ヒヤリハットの収集 ・収集した事故、ヒヤリハットの活用 等	まとめ	・安全文化の構築 ・運輸安全マネジメントの定着に向けて 等

出典：国土交通省「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」(平成29年7月)より東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成

I. 教育・訓練もPDCA※1によりレベルアップ

「安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」についてガイドラインでは、安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練を実施し、そしてPDCAサイクルを回していくことが示されています。

教育・訓練の内容をみてみると、事業者は安全管理に直接従事する人員※2に対して「運輸安全マネジメント制度を深めさせる」、また現業実施部門の管理者・社員には「現場で必要とされる能力の習得や技能の維持・向上させる」ための教育・訓練を計画的

(Plan)に実施(Do)。そして、教育・訓練の有効性や効果を確認し(Check)、必要に応じて内容の見直し・改善を図る(Action)ことが求められています。

つまりガイドラインでは、教育・訓練においてPDCAサイクルを回し、安全管理に直接従事する人員だけでなく、現業実施部門の管理者・社員のスキルも一層向上させることで、輸送の安全を確保する狙いがあるといえるでしょう。

※1:PDCA=P(Plan)計画、D(Do)実施、C(Check)確認、A(Action)見直し・改善
※2:経営トップ、安全統括管理者、安全管理部門、内部監査員など

II. 「体験」を通じた教育・訓練を実施 (Plan & Do)

具体的にどのような教育・訓練を実施しているでしょうか？一例として、タクシー事業者での取り組み事例を紹介します。

■教育・訓練に関する取り組み事例

テーマ	後退事故削減への取り組みの促進 (バックセンサーの特性を理解させる教育)
取り組み内容	①バックセンサー導入後も事故が減少せず、その原因を検証 ②原因は、乗務員がバックセンサーの特性について理解不足によるものと判明 ③発泡スチロール製ブロックを壁に見立て、実車を用いた模擬体験を実施するとともに、バック時における具体的な指導(アクセルではなくブレーキに足を乗せる)も実施
取り組み結果	後退事故は前年度の半数に減少した

出典：国土交通省「運輸安全取組事例 No.95 株式会社 国際興業大阪 後退事故削減への取組(バックセンサーの特性を理解させる教育)」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001081869.pdf>)より東京海上日動リスクコンサルティング(株)作成

この事例では、実車を用いた模擬体験を実施したことによりバックセンサーの特性に対する理解を促し、教育・訓練の効果を高めています。

運送事業者の皆さんにおいては、実車を用いた教育・訓練が難しい場合、ドライブレコーダー映像を活用することで、事故やヒヤリ・ハットを間接的に体験する教育・訓練とすることができます。「体験する」をキーワードに教育・訓練の手法を工夫するようにしましょう。



ドライブレコーダーの映像をパターンごとに分類し(追突、出会い頭、対歩行者など)、事故防止重点目標にあわせて事故防止の教育・訓練を実施。ドライバーがより真剣に取り組むようになります。

III. 「有効性・効果の把握」がポイント (Check & Action)

運行管理者は、ドライバーへの教育・訓練の有効性・効果を把握することを心がけましょう。ドライバーへの安全教育は、安全な運転行動の定着が目的です。一方で教育後のフォローが不十分のため、不安全な運転に戻ってしまうケースが散見されます。

実施した教育を無駄にせず成果とするために、安全な運転行動の定着が図れるようフォローしましょう。また、安全教育を実施しているにもかかわらず、事故が多いという場合は、教育・訓練の内容そのものに課題があるかもしれません。例えば、追突事故が多い

にもかかわらず、交差点事故防止対策である「停止線での一時停止」を教育・訓練するだけでは、事故防止にはつながりません。多発している事故パターンや原因を踏まえた教育・訓練の内容になっているか、見直してみましょう。

教育・訓練のレベルアップのためにも、その有効性・効果を把握・見直しすること、つまりPDCAを繰り返し実施していくことが重要です。

進藤恵介 (しんどう けいすけ)

東京海上日動リスクコンサルティング株式会社 自動車リスク本部 主任研究員。
保有資格:日本交通心理学士認定 交通心理士、運行管理者(貨物)旅客・貨物運送事業者を中心に、交通事故削減コンサルティングに従事、運行管理者向けマネジメントスキル向上研修を多数実施。