



第19回事故防止誌上講習

今回は今期(平成21年度)の共済の事故発生状況の特徴とその推移、そして優良事業所の事故防止対策について記してみたいと思います。

昨今の経済不況の中、運送事業所にとって運ぶ荷物の激減によって未曾有の事態に陥っています。小生も各事業所を訪問しても景気のいい話は皆無といってもよい程ありません。

まず今期の事故発生状況から特徴とその後の推移について記します。

今期において昨年12月の事故受付の中で、死亡事故の受付がゼロでした。このようなことは小生の記憶の中では月々の統計を記録している中で1ヶ月間受付がゼロというのは久しくありませんでした。

一方、対人共済の事故率がこのまま推移すれば3%未満になる見込みです。3%未満になると過去10年以上なかったと記憶しています。これに伴い対物共済も同じように低くなると予想されます。

事故の減少は各事業所の事故防止への積極的な取り組みもさることながら昨今の荷の動きの鈍さも影響しています。そこでこのような時期ですので、優良事業所の地道な事故防止対策を紹介したいと思います。

A社の場合

点呼の強化

！ 運行前点呼 “ 中間点呼

運行後点呼

上の三つの点呼を毎日別々の運行管理者が行っている。

点呼(対面もしくは電話)の中身としては、

！ 疾病、疲労、飲酒 “ 服装

道路状況

の項目をチェックする。飲酒についてはアルコールチェッカーを使って行っている。

点呼の強化の効果としては、ドライバーの安全意識の高揚につながった。

また、燃費管理表を月1回掲示することによって燃費もよくなった。

B社の場合

事故防止への取り組み姿勢

1. 毎月ミーティングは欠かさない。内容は下記のとおり。

！特に冬場は雪、凍結の恐れが充分にあるため、ドライバー、荷主にその旨を伝え

る。

“最近の事故事例をみんなで協議し、意見をもとめる。

2. その他

！荷主先等で荷物をおろす際、ドライバー自身がフォークリフトの有資格者であっても操作することは避け、荷主先に頼む。

“ドライバーが帰社後、社長自身がそのトラックの車内の状態をチェックするとともに、特にタイヤの擦過痕等の有無をチェックする。当然運行前点検はドライバー自身がチェックする。

#4時間の運転時間につき30分の休憩が義務付けられているが、4時間以内でも疲れたら休むようドライバーに指示している。

トラックに多い追突事故防止の秘訣について

！居眠り運転の原因となるハードスケジュールは組まない。

“追突事故は漫然、脇見が大きな原因を占めているため、フロントのダッシュボードには一切物は置かない。

#当たり前のことであるが、運転中は絶対携帯電話の使用は厳禁である。

\$日報等を助手席においても座席の下に落ちないように各自工夫をさせている。

%土地勘のない所を走行する場合、地図を見ながらの運転は禁止している。このような場合は予め地図をコピーし、ドライバー自身がマーカーペンで道順を辿って自分なりに道順を頭の中に入れておくように指導している。

以上2社の事故防止対策事例を紹介しましたが、訪問時、社長に話を伺っているうちに無事故を長年続けておられる秘訣として、自ずと第三者の小生にも見えてくるのは**“運送事業に謙虚な姿勢で臨んでいる”“ドライバーの健康管理を最優先させている”**この二つが共通している点です。従って会社内はいたって円満でギスギスしていませんし、ドライバー同士の喧嘩も当然ありません。

優良事業所や事故が多発している事業所等を訪問していますが、この不況の中、事故が多発したり、重大事故を起こしては目もあてられません。事業主の皆様にも少しでも参考になれば幸いです。