



自動車運転における安全教育の本質④ ～交通安全教育の壁と、それを乗り越えるための考え方～

はじめに

企業がその企業活動の中で社有車を扱う限り、社有車を運転中の安全は、従業員の生命を守るだけではなく、企業の業務品質の一部と考えなければならない。とりわけ、第三者の身体への損傷を与える人身事故は最大限の努力を払い防止活動を行う必要がある。企業が行う事故防止活動は従業員への交通安全教育が中心となるが、これを企業が主体となり安定的に実践できていることは少ない。本稿では、この要因となる企業が交通安全教育を行う際の壁を明らかにして、さらにそれを乗り越えるための考え方を示すこととする。

1. 交通安全教育の壁とは

一般に、企業が業務中の運転を従業員に課す際は、従業員が「運転免許」を保有していることが前提となる。実はこれこそが、企業が行う交通安全教育の壁といえる。つまり、「運転免許」は企業内で認めるものではなく、公的なもので、実際に事故が発生した際には、刑事、行政責任の多くは従業員である運転者本人にかかることになる。このため、企業は交通事故防止について企業努力よりも従業員の努力を優先させる傾向がある。

たとえば、企業内の交通安全教育でよく行われる内容として、新入社員向けや事故惹起者向けの技能教育から、全社員を対象としたドライブレコーダの装着と危険運転時の教育、期間とテーマを決めた交通安全運動や社外講師による講習会まで様々にある。これらに共通して考えられる課題は、対象、期間のいずれか、あるいは双方が限定されること、次に、内容の作成や実施そのものを自社内というよりは教習所、損保会社、リース会社などへアウトソースすること、さらには教育の実施が事後に比重が高いことである。企業が行う交通安全教育において、内容が前述のような課題に留まることは、教育効果として従業員本人への努力や意識づけを促す効果はあるものの、具体的に企業が目指す安全運転を示すものではなく、それを習熟させるには至らないものである。この点、企業努力よりも従業員の努力が優先された状態といえる。

一方で、企業が自社で扱う商品やサービスそのものに関する安全対策では、対象や期間は限定されず、内容の構築や実施そのものも自社内でなされ、作業のための事前の遵守ガイドラインなども予め明確化されているのが一般的である。仮に、期間限定や対象商品が限定されている安全対策であるとしたら、企業は消費者の信頼を得ることはできないだろう。企業の多くは、自社商品サービスの安全対策では、企業努力を優先させ、目指すべき安全レベルを打ち出し、製造にあたる従業員が遵守できる教育やチェックの仕組みが作られているものである。

2. 壁を取り払うことの重要性

「社有車を運転中に交通事故を起こしたとしても、その刑事、行政処分の多くは本人にかかるのだから、事故防止は本人の努力次第である」。このように考えることが、交通安全教育の壁に囲まれた状態である。次のような例により、この壁を取り払うことの重要性を示したい。

たとえば食品会社が、自社が製造した食品に毒物が混入したことにより消費者の命を亡くしてしまう事故を起こしたとする。また、同じ食品会社が、自社が製造した食品を量販店へ輸送中に死亡事故を起こしたとする。前述の壁を持つ考え方では、前者は企業責任を全面的に負うが、後者は被害者対応や民事責任を負うものの、主たる責任は従業員にあるとなるだろう。この考え方自体、法的な責任主体のありかだけを考えれば誤りといえない。ところが、食品会社を知る消費者や一般市民の多くは、このように考えるだろうか。自社製品の製造中の事故であれ、自社製品の輸送中の事故であれ、そこで亡くす人命にはなんら変わるものではないと考えるだろう。企業は、法的な企業責任のありかだけで企業活動の安全対策に優劣をつけるべきではない。少なくとも、人命にかかわるリスクを伴うものは、企業活動のすべてを通じて洗い出し、等しく企業が主体となった安全対策を講じる必要があると考えなければならない。

3. 交通安全教育の考え方を問い直すこと

壁を取り払うということは、企業が主体となって、その企業努力により従業員の安全運転を実現させることである。このために、まずは以下のチェックを参考にして、自社の交通安全教育の考え方を問い直すことが必要である。

<チェックポイント 交通安全教育の内容からわかる企業の考え方>

- ① 企業内の交通事故分析を次の観点で行っていない（多発する交通環境、事故形態、事故原因）
- ② 企業内の交通事故分析を次の観点では行っている（多発者、多発事業所）
- ③ 従業員あるいは新入社員へ運転適性検査を行うが、結果をフィードバックするに留まっている
- ④ 技能未熟者には教習所への派遣を行うが、それ以降は本人の努力に委ねる
- ⑤ 企業として、目指すべき安全運転内容を項目化して掲げていない
- ⑥ 上記⑤に基づく日常的な安全運転教育の仕組みがない
- ⑦ 安全運転講習会は社外講師に委ね、内容は任せている
- ⑧ 安全運転講習会は昼休みなど就業時間外に行っている
- ⑨ ドライブレコーダは事故後、危険運転発覚後の事実確認の活用に留まっている
- ⑩ 日常的な交通安全教育は実践していないが、事故時の従業員への罰則規定は設けている
- ⑪ 交通安全教育は年に1度から2度の安全運転キャンペーンを行うことで十分と考えている
- ⑫ 安全運転にかかるタスクを業務内に組み入れることは適切ではないと考えている

上記のチェックは、12項目中何項目以上で○であればよいあるいは悪いというものではない。すべての項目が、企業努力よりも本人努力を優先させた交通安全教育の内容である。従って、企業内で様々に行われている交通安全教育の中で、上記に該当する項目があれば、企業が主体となった交通安全教育に至っていない可能性があると考えられるものである。

4. 交通安全教育は管理すること

企業努力を優先した交通安全教育とは、これまで述べたことをまとめると、自社で行う運転業務の中で目指すべき安全運転方法を掲げること、さらに、それを従業員に徹底するために、日常的かつ継続的に安全運転状況を見ることである。一方で本人努力を優先した交通安全教育とは、従業員本人の安全運転意識づけを一時的に覚醒させ、事故時の制裁などを再認識させることに留まりやすいものである。まさに従業員本人次第の教育効果といえる。企業が主体となった交通安全教育では、従業員の教育内容の受容レベルや実践度にギャップがない状態を作ることを目指すものである。これこそが企業の業務品質

といえるものである。

ここでは、企業が自社で行う運転業務の中で目指すべき安全運転のガイドラインとして参考とできるものを以下にチェックポイントとして示す。

＜チェックポイント 目指すべき安全運転＞

- ① シートポジションは適正か
- ② 運転姿勢は十分な視野を維持できる状態か
- ③ 危険回避のための急操作が多くないか、特にブレーキよりもハンドルで危険回避をしていないか
- ④ 左折時、ミラー、左方、左後方とバランスよく注意できているか
- ⑤ 右折時、対向車に注意が集中していないか
- ⑥ 車間距離は適正に維持されているか
- ⑦ 速度は遵守されているか、また安定しているか
- ⑧ 急ぎ・焦りなど心理的な変化が運転に出ていないか
- ⑨ 自車の死角を正確に理解できているか
- ⑩ 信号のない交差点で自車優先時でも加速して進入していないか
- ⑪ 黄色信号時には停止を基本とできているか
- ⑫ クラクションを多用していないか
- ⑬ 車中は整理整頓されているか
- ⑭ 携帯電話を手が届く範囲内に置いていないか
- ⑮ 鞆、書類、伝票など「ながら作業」となるものを助手席に置いていないか
- ⑯ 車に新たな傷ができていないか
- ⑰ 歩行者、自転車への危険予測はできているか
- ⑱ 割込みの頻度が多くないか
- ⑲ 交通法規の理解は十分にできているか
- ⑳ バック時の確認行動は慎重に行われているか

上記はあくまでガイドラインの一つとして示したものだ。作成にあたっては、自社の業務中の事故につながりやすいものを優先的に位置づけ、上記のように 20 項目以内程度に収めるのが妥当であろう。大事なことは、企業自らが、このような目指すべき安全運転の具体的内容を持ち、それを従業員に示すことにある。これが交通安全教育の源であり、太い幹となるものだ。これを持たない交通安全教育は、軸を失い、手を変え、品を変え、結果として自社リスクにそぐわないものになることがある。また、交通安全教育は、目指すべき安全運転内容を身に着けさせるものと位置づけたい。このためには、掲げた目標に対してチェックを継続的に行う必要がある。これが教育の大半を占めるのが本来である。

さいごに

交通安全教育は従業員の興味を引くための「見せ」物になってはならない。企業が目指すべき安全運転内容を示し、それらを従業員が運転習慣にまで身についているかを「見る」ことを続けることが重要であり、本質であることを述べたい。

以上

(2016 年 11 月 8 日)