



## 「安全の木の植林」

(副題) 安全はみんなの意識を育てて《一人ひとりが安全責任者に》

中山 誠 — (興生運輸株式会社)

### 1 はじめに

危険物輸送の安全という取組みを長年続けてきて、今、一つの方向性が見えて来ました。

その方向性とは、一人ひとりが、「安全責任者」の意識を持てれば「安全、確実」は、高い確率で実行できる。そして、その活動を進めてきた事で、その効果が見えて来ました。

又、安全活動は、過去の事故トラブルの反省の積み重ねが最高の教本だとも分かりました。

当社は、危険物のタンクローリー輸送会社として、「安全、確実と物流品質の高い会社」を作ろうと言う思いで、設立して30年を経ました。現在、今だ、その思いの理念の50%にも届いていない感がするほど、危険物輸送の「安全」という課題の重さ、「ゴールのないマラソン」といった思いを痛感しています。

安全は、経営者、管理者が主役ではなく、現場で働く乗務員が主演者、奏者という主役であり、経営者、管理者は演出家、演奏の指揮者という関係での取組みだと思えます。

つまり、この主演者、奏者の主役（乗務員）は、単独で「車長」として、運転と作業における「安全・不安全の責任」を負っている「安全責任者」であり、その乗務員が主体的に安全意識を持って行動出来るようにした事でモチベーションが上がり、その効果が出てきたのです。

この一人ひとりに「安全責任者」の意識を持たせる活動を「安全の木の植林」というイメージで進めながら、その一人ひとりを全体のものとするチームワークも重視しました。

安全という課題に取組むこと30年、これまで闇雲にやってきた時期、頭を打った時期、結果

が出せなくて焦っていた時期、モグラたたきの状態などが続く中で、みんなでやるという形が見えた時期、一人ひとりの中に安全意識を目覚めさせて行けそうだと感じたこと。

そして、「安全」は、乗務員にとって何なのか、仕事の中でのやり甲斐、生活、楽しみを手にする大事なものである事とした活動なのだという取組みをして来ました。

その取組みが「安全の木の植林」というイメージで、その活動とは何か、「一人ひとりが安全責任者」とは、どういう事なのか、安全の取組みの主体は、乗務員であり、各自が自立の意識を持つという事、全員参加を進めた事などについて以下にまとめて見ました。

### 2 当社の概要

当社の設立は、昭和55年です。

液体化学品（危険物）のタンクローリー輸送専門の運送会社です。

歴史は浅く、実績も実力もまだまだの状態の会社ですが、設立に対しては「安全、確実と物流品質の高さ」という熱い思いを持ってスタートして、今日まで30年、設立理念をもとに安全への取り組みを進めて、それなりの実績と結果を積み重ねて、荷主各社や社会からの評価も受けられるようになりました。

日本国内では、昭和40～50年代頃から、化学産業の驚異的な発展の中で、その化学品の物流、とりわけ、液体を多量で行う物流において、化学品（危険物）のタンクローリー輸送という新しい輸送形態が生まれ、各社が少しずつ参入を進めて来ました。

しかし、当時の運送業界は、輸送の安全の意識が希薄な状態の中、化学品の安全という事や危険性など想像外、想定外で知識も情報もないという状態でした。

そんな中で、化学品(危険物)のタンクローリー輸送は、当初、普通のトラック輸送業者が始めましたが、必然的に事故、トラブルは多く、その上、会社も乗務員も化学品、危険物の危険性の意識の欠如、安全意識の低さが目立ちました。

化学品メーカーも当初は、事故トラブル等は、大目に対処していましたが、徐々に「安全」への要求が出てくる中、輸送業者の対応も少しずつ変化して来ました。

次第に安全を求める荷主が多くなる中、当社は、この時代のニーズ(安全)に応えた会社を目指して設立されたのです。

化学品(危険物)の輸送専門会社としてのタンクローリー輸送会社として、「安全・確実」と「物流品質の高さ」を目指し、乗務員の知識、技術、安全意識等の向上を進めて「安全」という課題に取り組むこと30年を経て、さらに次の世代に繋げて行くのです。

その取り組みは、ハード面の車両構造の工夫、改造とソフト面では、安全への手順や意識向上の為の取組みと、安全の主役である乗務員の採用にも独特の理念を取り入れ、採用後の教育方法にも工夫を重ねて、化学品(危険物)の安全輸送と安全作業における当社独自の「安全」を作り上げて来ました。

化学品輸送というタンクローリー運送業は、社会的や経済界、産業界でのその立場は微々たる地位しかありませんが、産業界の底辺において、あらゆる基礎原料供給という重要な役割を担い、無くてはならない存在であるという自負と誇りを持って事業を行っています。

一方、当社は、その事業において社会的役割を果たすことと、従業員の生活を守る事を重要なこととし、それを維持、発展させていく重要な事項の一つが「安全、確実」ということだとい

う強い意識を持っています。

当社は、消防法指定第4類の危険物を主体にした液体化学製品(危険物)のタンクローリー輸送ですが、その化学製品は、特殊品目が多く、少量多品種で、それに合わせたタンクの材質、構造、容量等あらゆる仕様車を整備して複雑な輸送依頼に対応して来ました。

また、乗務員には、この特殊品目、少量多品種の危険物化学品の物性と取扱方法を熟知させ、安全、確実に輸送するための運転、作業の技術を高めさせる教育、指導のマニュアル(手順)を整備して、それをもとに安全、確実を進めて来ました。

特に、化学品の取扱は、安全の主役である乗務員各自の持つ意識が重要であることから、安全な取扱いの技術とその意識向上へ向けての取組みを進めて効果を上げて来ました。

当社が取組む活動の基本的な目標設定は、次の通りです。

- ・安全目標は、①車両交通事故を減少する  
②製品荷役事故を減少する
- ・安全行動は、①安全に ②確実に ③身体  
の安全 ④環境への配慮 ⑤社会との共存

### 3 安全の木の植林の活動とは

「安全の木の植林」の活動と言う発想は、これまでの安全活動を進める中で、安全については、どうしても会社管理者による上から目線や指示、義務的な安全の押し付けと言った状態になりがちなか中、その疑問点や限界、焦りを感じ、別の方法として、会社全体が同じ目線、安全への共通の思い、それぞれの意識での安全と言うものが出来ないだろうか。

安全というものは「ゴールの無いマラソン」のような取組みで、途中棄権や途中休憩も出来ない「走り続けること」と「過去の実績が明日への保証にならない」という厳しい中、日々取組みを進めて、より効果的で、実効があつて、乗務員を含めた全員が納得して進める方法の一

つの発想が「安全の木の植林」(一人ひとりが安全責任者に) だったのです。

多くの乗務員の中に「安全という木」という安全意識を植え付けていく活動なのです。

その「木」は、クリ、ドングリ、ナラなどの落葉樹の雑木林をイメージしています。

杉や桧、松ではないのです。また、大きな1～2本の「木」でも無いのです。

なぜなら、大きい「木」1～2本では、従来と変わらない。又、杉や桧、松の森は、根のほりが小さく四季の変化も無く、他人が手入れをしなければ凡木になってしまいます。

その上、根元の土壌が育たないので、大雨や大風で崩れてしまう事があるのです。

しかし、クリやドングリ、ナラなど実のなる落葉樹は、四季により、新芽が芽吹き、緑の葉っぱを育て、実を作り、落葉して足元の土壌を豊かにし、大雨、大風に強く、「実」は次の木を生み、育てて行くこと、雑木林は互いが支え、強いものになって行くのです。

これは、P～D～C～A～サイクルと同じなのです。このように根をしっかりと張り、力強い雑木林は安全の本質と同じような思いがします。

また、当社の乗務員の育成の考え方、技能や安全の評価の面での考え方と共通したものがあって、その独特の考え方、発想での取組みを進めたのです。

大きな1～2本の「木」(評価80～90点以上)の乗務員を育てても、せいぜい20%程度しか育てられないのが実態です。しかし、雑木林のように低くても多くの木(評価60～70点)で、確実に根付く乗務員を多く育てることから始め、その「木」はやがて(70点以上～)に育てていく事で、安全の実行者の底辺が広がり、レベルが上がる事になるのです。

この事が「安全、確実」の実効性向上と安全性の確率向上への取組みに合致するのです。

この考え方に基づいて、安全への取組みをする事が「安全の木の植林」の活動の考え方で、

乗務員一人ひとりが「安全責任者」になる事で実績を作る事が出来ました。

化学品(危険物)のタンクローリー輸送での乗務員は、会社を出発して、帰着するまでは、会社の管理者の管理監督や監視から離れて、一人、その車の「車長」で全責任を負っている単独行動で「安全、不安全の両方の責任」を持つという独特なものなのです。

その単独行動する、一人ひとりが、「安全に責任ある仕事」をすれば、危険物輸送上での「安全、確実」は達成出来るのです。

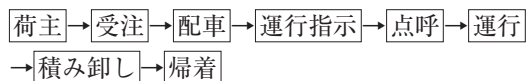
その為の取組みが重要として取り組んで来ました。

その取組みについての内容を以下に記述します。

#### 4 化学品輸送の安全の指示等と運行実績

化学品(危険物)タンクローリーの輸送に際しての重要な事項は、安全運行と安全作業であり、出発から帰着までの間、乗務員がどのような意識で運転、作業をしているかが重要なポイントで、前項でも述べたように「一人行動」の中での安全行動が重要なのです。

運送会社の業務の流れの手順は、下記の通りです。



このように輸送の手順は、わかり易い工程になっています。

しかし、この工程の中では、あらゆる危険要素があり、危険予知される箇所があります。

この危険要素と危険予知される部分をいかにして除去、予防、防御するかが、タンクローリー輸送における乗務員の一人運転・作業での安全確保の重要な課題なのです。

これらの各工程には、それぞれマニュアル(手順書)があり、その中で、危険要素などの除去をしていく箇所を指摘し、対応する手順があり、

それらを安全指示として、乗務員への指示を行い、乗務員はその指示に従い運行、作業を行なうのです。

マニュアル(手順書)は、ISO9001から次の規定と手順書があります。(下表参照)

当社の「手順書」は、一般的によくある形式的な手順書の弊害を除去した「理解し易い内容」と「必要で重要なポイント」「危険予知、予防、防御とその除去の方法」などの明示化で、マニュアル(各工程の手順書)を理解して、業務に活用できるように工夫した「手順書」として作成し、有効に活用される事を第一としています。

危険物の輸送における「運行と安全の指示」は、この手順書の確実な実行とその実行の為にフォローする事と、うっかりミスやマンネリ化防止の為に繰り返し注意喚起することも重要であり、このような事に重点を置いて指示、指導をしています。

当社の運行に伴う運行指示の実績は下記の通りです。(運行回数=運行指示回数)

1) 当社が運行を指示した液体危険物の年間運行実績(指示回数)は～

|                      |
|----------------------|
| 年間(21,10~22,09)の運行回数 |
| 19,100回 / 1名 367回    |

走行距離

4,726,000km / 1名 90,885km

荷役作業(積み・卸し)

28,590回 / 1名 550回

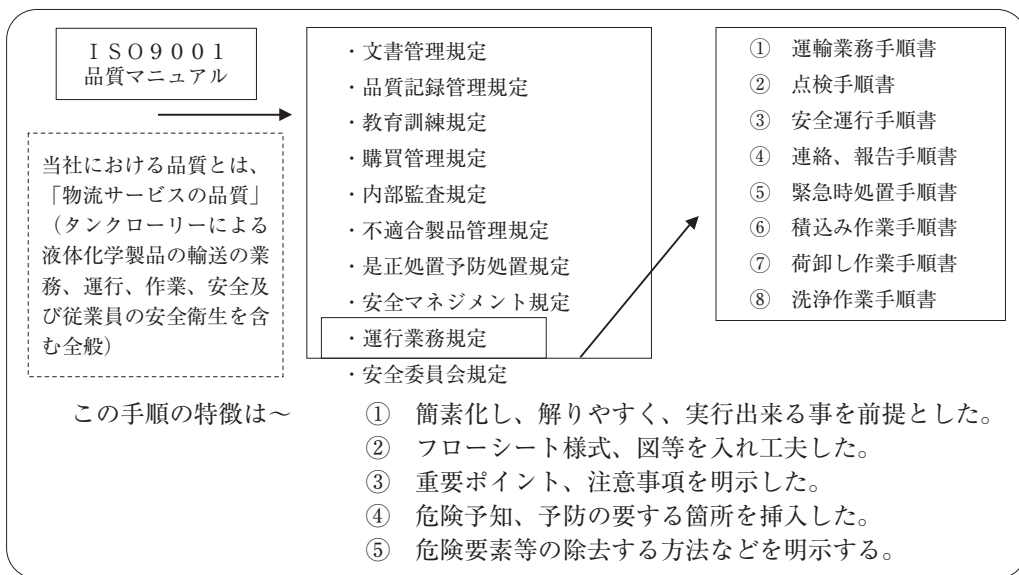
2) 当社の年間運行実績におけるトラブル実態は～

|   |
|---|
| 年間(21,10~22,09)の事故トラブル実態<br>車両に係わる事故等発生件数 |
| 6件 / 19,100回 / 0.0314%                    |
| 製品、納入先に係るトラブル件数                           |
| 7件 / 28,590回 / 0.0245%                    |

これらの運行回数と取扱回数の分だけ危険性が存在するのです。

その中での発生件数の6件、7件ですが発生比率はかなり低い実績です。その内容は省略しますが、車輛関係は極軽微な事故であり、製品納入先関係においても危険な状態ではないトラブルで、安全活動の効果(内容、件数とも)が出ています。

また、化学品(危険物)の荷役作業(積み、卸し)が、危険物の取扱の一番重要な部分であり、前段の資料の通り、年間28,590回の作業時



(積み、卸しの回数)の危険要素を除去し、予防して、安全、確実を確保し、継続してきて、その効果が出ています。また、年間4,726,000km(19,100回運行)の走行時の危険予知・予防・防衛の運転をした安全運転の確保の実績も積み上げて効果が出て来ました。

## 5 会社としての基本的な考え方

当社の安全への取組みとその教育訓練の基本的な考え方としては、会社としての安全の方針を示し、品質(物流サービスでの安全維持)の目標により、方向性を明確にしたあと、取組み内容を決めて、乗務員を含めた全員参加の形で取組みを第一としています。

そして、乗務員に安全、確実が重要で、一人ひとりが「安全責任者」として、運転、作業を実行するという強い意識を持たせることです。

全員のやるべき方向性を明確にして、推進して行きます。しかし、それでも予想外の危険や手抜きがあり、幾つかの問題点の発生などがありますが、その場合のリスクの責任の明確化とリスクへの対応と企業存続のためのリスクヘッジを確立しています。

危険物輸送の第一は、事故トラブルを起こさない事ですが、万一の場合は、荷主や関係者へは当然ながら、社会的にもその責任は重く重大と認識して、多額の保険付保により社会的責任と従業員の生活安定のための会社存続責任に対応しています。

一方、乗務員の採用にも当社の独特な特徴があります。

当社の安全の主役である乗務員の技能と意識の向上が重要であり、全員参加での教育訓練への順応性も重要として、採用時から当社独特の採用方法を取り入れています。

募集における乗務員という人材は少なく、優秀な経験者、即戦力人材などは特に少ないことから、当社独特の人材開発をする事、そして、その人材の育成、乗務員としての育成をしていく

事で、運送会社としての人材確保と重要な安全維持が出来るようになりました。

乗務員の採用は、未経験者を優先し、希望しての転職者、危険物輸送乗務員希望者を中心に採用して、採用者の真っ白なキャンバスに、当社の安全な運転と作業のやり方を徹底的に注入し、安全意識とやる気の色(当社の安全カラー)に染めて行くのです。

その育成のマニュアルを作成し、短時間での危険物輸送乗務員を育成しています。

それでも、採用した人材が当社の安全への取組みに適應できない者、遺脱する者、再発防止への反省が出来ない者、安全行動に不安がある者などについては、退場(退社)してもらい事も含めて、厳しい判断も厳格に行う事としています。

その人材の技能、安全についての育成方法は、評価基準で、(3項でも記述した通り)ですが、60~70点の乗務員をいかに多く育成するかという事に主眼を置いています。

## 6 教育訓練の基本的な進め方

採用時教育とその後の教育訓練、継続して行う教育訓練についても、手順書や教育マニュアル、研修資料等を使用して、実効性のある方法を基本的な考えとして進めています。

輸送会社における乗務員が、運転や作業を行なう場所では、会社管理者がいない所で、乗務員が一人で行なう事から、乗務員が常に「車長」として一人ひとりが「安全の責任者」になった状態で運転、作業が実行出来るようにしなければなりません。

その一人ひとりが、「安全の意識」を持てるような意識向上のためのフォローをする事。その「安全の意識」の水準がある程度ある者(60~70点)を多く育成する教育訓練である事(その後70点以上への訓練)を基本的な進め方としています。

また、安全確実という中には、乗務員の身体への安全、環境への配慮も含めています。

そして、危険物の輸送と作業で「事故トラブ

ルを起こさない事は難しい事」である事を前提にして、事故トラブル等を如何にして、危険予知、予防、防御して、危険要素を除去し、減少させるか、小さい状態ですませるか等を主にした教育訓練としています。

#### 1) その進め方は

- ① 手順書を見ながらの運転、作業は出来なから手順書を十分に理解させる。
- ② 忘れたり、抜けたりする事があるので、出発時に反復して理解させていく。
- ③ 24時間365日、機会があればその場が教育訓練の場とする。
- ④ 形式的な形にとらわれない。荷主のためや記録のための教育はしない。
- ⑤ 教育訓練は、一人から数人単位をメインに行う。全体の時はその検証とする。
- ⑥ 上から目線ではない、一緒に取り組む全員共通のテーマとする。
- ⑦ みんなで決めて、みんなで行うこと。
- ⑧ 危険物の物性、イエローカードと一般的安全と身体への安全。
- ⑨ 安全、確実は、誰の為、何の為なのかを理解させていくこと。
- ⑩ やれば、結果が見える。結果は自分に戻ってくるということ。

#### 2) その内容の要点は

- ① 乗務員一人ひとりが安全の責任を負っていることを認識させること。
- ② 安全、確実は、自分の為のものであることを認識させること。
- ③ 難しい事をするのでは無い、出来る事を実行していくこと。
- ④ やるべきことを行い、手抜き、横着をしなければ、安全確実はできること。
- ⑤ 危険要素を知って、危険予知、予防、防御の意識を持つこと。
- ⑥ 危険物を背中にしての運転をしている責任意識を持つこと。
- ⑦ 仕事、安全、確実は、生活・家族を守る、

自分の為が原点であること。

- ⑧ 指導や教育訓練はこつこつ地道に継続すること、繰り返し喚起すること。
- ⑨ 賞罰を厳格にし、良いこと悪いことを曖昧にしないこと。
- ⑩ 物性表への関心向上とイエローカード・送り状の一体携行の徹底指導。
- ⑪ 取扱上の安全に含めて、身体の安全、保護具必着などの実行指導。
- ⑫ 自分の仕事に誇りと、自信を持つ事と、プロ意識を持つ事。

### 7 事故トラブル発生を生かした教育訓練

危険物の輸送と作業、取扱において「事故トラブルを起こさない為に何をどうするか」と言う課題の中で、教育訓練と乗務員各自の「安全の責任者」意識が重要であることは前述しましたが、その他に重要なのは、起こってしまった「過去の事故トラブル」の反省の積み重ねが最高の教本であり、安全活動の原点でもあるとして、それをどのように生かして、再発させないこと等を反面教師にして教育訓練を行う事を主にしています。

また、発生した事故トラブルのデーターを収集し、原因等の分析と再発防止への手立てとその危険要素除去方法などを如何に有効に活用するかが重要な事としています。

一方、「事故トラブルを起こすな！」「液は漏らすな！」という難しい事を強要した教育訓練ではなく、「事故トラブルは起きる！」「液は漏れる！」から、どうするか？～と言う、「やれる事をやっていく」教育訓練を進めることを重要としています。

#### 1) 事故トラブルを起こさない事は、難しいことと認識する。

- ・事故トラブルは起きることがある。
- ・液は漏れることがある。
- ・うっかりする事がある。
- ・緊張の連続には限界がある。

- ・機械は使用すると磨耗する。
- ・自分の注意だけでは防げない事がある。
- ・横着、手抜き、早くしたいなどの思いが出てしまうことがある。

## 2) 事故トラブルを起こした時は～

- ・徹底的に検証し、反省すること。そして、それを教本にすること。
- ・思いっきり、嫌な思い、後悔をし、いっばい失敗を悔いること。
- ・起こした本人だけの責任ではなく、みんなの共同責任とすること。
- ・ペナルティーを公正にすることと、賞罰を厳格にすること。
- ・全員で考え、全員で次の取組みを決めて、それを全員で実行すること。
- ・再発防止の意識が希薄、無い者、反省出来ない者は、退場してもらう。

## 8 当社特有の事故トラブル防止の取組み

化学品（危険物）の輸送運転、取扱作業における事故トラブル防止への取組みの大部分は、他社や一般的に言われている取組みとほぼ同じ取組みを行っています。

この一般的な取組みの他に、当社特有の取組みを取り入れる事で、化学品の取扱の安全への効果を高めることが出来ました。

事故トラブルは起きるから～液は漏れるから～どうするか？

その危険予知への予防、防御と危険要素除去への対応が重要としての取組みです。

### 1) その一例は～

- ① タンクローリーでの液体化学品の積み卸しで、液を漏らさない荷役は不可能な事で「液は漏れる」という前提での対応（予防、防御）の仕方を指導する。
- ② 荷役に使用するバルブ、ポンプ、ホース等の機械、器具等は、使用している中で「液が漏れる」事があるという危険予知し、防御する意識を持つこと。

- ③ 交通事故は、「起きる」という意識で予防、防御の意識で運転すること。
- ④ 運転中、他車の運転行動は予想できないという危険予知をする。
- ⑤ 眠い、疲れたら、万一、納入が遅れても「まず、止めて休憩する」事を第一とする安全意識をもつこと。
- ⑥ 慣れやうっかりのミスは起きるという前提での注意喚起をしていく事。
- ⑦ 危険物を扱っていると言う意識が重要である事を認識させること。

### 2) その一例の対応については～

#### ① 前項の①、②における「液は漏れる」という事への対応の指導においては～

- ・出発前に、バルブ、ポンプ、ホースのエアーでの洩れ有無の点検を行う。
- ・荷役中の常時監視～液が漏れるかもという意識での各部の点検を何回も行い異常発生時の早期発見と異常時の対応を迅速にすることの指導。
- ・液は漏れるかも～という対策として、接続口、ポンプ箇所への吸着シートとバケツ、ビニルシート等での養生をして、異常時の防御をすること。
- ・漏れ発生時の初期発見と応急処置、通報、指示受けなどの手順を明確にして、会社、事務所との連絡、客先との情報交換などを的確に行う指導。

#### ② 前項③、④における事故は起きる、その「防御」「危険予知」については～

- ・事故を起こさない運転の指導は当然ながら、この車社会での交通事故の回避は不可抗力な側面がある。  
この為、単純に「事故を起こすな」だけでなく、事故は起きるかも知れないという危険予知意識を持たせ、それを防御、予防する事が必要だと言う事を乗務員自信が考え、行動できるように指導することで、事故防止の効果が上がって来ました。

万一の事故も小さく出来るようにという教育訓練を行っています。

### ③ 前項⑤の「まず、止めて休憩する」について～

- ・無理無茶な危険運転をしないことを第一として、特に長距離運転に際しては「疲れた」「眠い」と思ったら、「まず、止めて休む！」こと。

その為に、時間が遅れてもかまわない～と言う指示の徹底をしている。

これが「何時までにつけよ」「納期を遅らせるな」といった無理運転は、乗務員の精神状態が不安定、焦り、苛立ちに繋がり、事故の原因になる。

まずは、乗務員がゆとりの有る運転、精神的な負担の無い運転が第一として会社創設以来続けて、特に、長距離運行時の安全運転の確保、乗務員の余裕の気持ちの確保などに良い結果が出ています。

### ④ 自分たち全員で決めて、全員で実行する安全行動は、指示や会社の規定だからということよりも、自分たちで決めて、自分たちで守り、実行し、自分たちで相互チェックする。

この自分たちで～という意識を如何に持つかが重要であり、その取組みで自分達がそれぞれ、「安全責任者」という意識が生まれてきました。

#### a) 自分達で決めた走行速度～

10数年前、高速でも100km以上走行が普通の時代に、社内のある事故の反省から、「速度を下げても安全運転しよう」と90km走行を全員集会で決めて実行して、事故削減が出来たことから、次々に自分たちで決めた安全行動を全員で進めて効果を出してきました。

3年前には、この90kmを80kmに下げた時も同様で、さらに効果があったことと、加えて、燃費10%削減の副効果もできました。

速度を下げて運転する事を定着させるときも、管理者がタコメーター等からの資料を提示することで、それをもとにして、乗務員同士が守れていない乗務員に対して「また、超過している、速度下げて走れよ」と注意することや事故トラブルがあれば、事故発生者に対して、「何で起こすのや」「こういう所に気をつけろ」「自分も気をつけよう」といった事など、乗務員間での会話があり、乗務員全員が自分たちの問題として関わっていることでの安全効果がありました。

#### b) 気持ちの緊張感、引き締めの行動～

一日の終わりのけじめの「終礼点呼時」には、運行指示確認のあと「指差し呼称」を乗務員が交替で発声リードして全員で発声し、気持ちを引き締めて終業する事も有効でした。

運送会社にありがちな、やり仕舞いや、だらだら退社という慣例を無くそうという発想で始め、緊張感、気持ちの引き締めに翌日も継続していけて、効果が上がったことです。

#### c) 配車への係わり、意見を出すこと～

乗務員は、一般的には、ただ、指示された運行、作業を忠実に実行するのが仕事である。しかし、当社では、一歩進めて独特なものとして、乗務員が、会社担当者が行なう運行計画の「配車に係われる」「配車上の意見を出せる」「注意箇所、安全など」自由に発言出来る事から、自分の運行と全体の運行に参加している意識と責任感が生まれています。

一般的には、配車業務は会社の専権事項のようになっていて、乗務員に対しては、本人以外の配車は、知らせないということが多くあります。

しかし、当社は、配車は担当者が行いますが、現場を一番良く知っている乗務員の意見等を取り入れて、組み換えを行なう事や、乗務員同士の注意や指摘事項を伝えること



などが出来るようにして、全体の連帯感、全体で動かしているという責任感を作り出して効果を上げて来ました。

#### d) 班活動と労働組合による活動など～

乗務員の参加意識と責任意識を高める一つの方法として、「班活動」と「労働組合の安全活動」があります。

班活動は、QC 活動的なものですが、基本的なことは、乗務員が自主的に参加活動する事と本来会社が行う点検や改善工夫提案、安全ミーティング等を班活動の中で行っていくという事なのです。

例えば、タイヤ点検、工具備品点検や消防法のタンクローリーの点検（法令は年1回ですが、大阪は条例で3ヶ月毎）も定期的に班活動の中で、全員参加を前提に乗務員が実施する事で参加意識、自分達でやるという意識の向上になっています。この他、作業手順やタイヤの事、燃費、点検と修理費、運行の安全の事な消防法の法定点検など、テーマ毎の研修会なども行なっています。

もう一つ、当社独特なものとして、「労働組合」が、通常の組合活動の権利主張に対する義務の履行としての役割を双方で確認して、「安全委員会」活動と安全指導を行うことも組合活動の一つとしています。

事故トラブルの予防活動で指導性を発揮すること、事故トラブル発生時の原因、対策と処罰の協議を会社側と行う事としています。

事故発生後の検討会への参加と発生者へのペナルティー判定では、ペナルティー基準表を作成して、それに基づいて明確に判定し、会社側委員と組合側委員とで判定し、当人への通達は組合側委員が行う事で、全員責任全体としての再発防止の共通の意識につなげています。

当然、この事から、労働組合は、会社の配車や運行指示の仕方、乗務員の配置等につい

て、自由に意見が言える状態にあります。

この労働組合の提言にも真剣に対応する事で、一体感を作り上げて来たことと乗務員の各自の責任感が高まりました。

## 9 まとめ

以上当社の安全確保への取り組み状況を記述して来ました。字数に制限がある中、一人ひとりが「安全責任者」の意識を持つこととしての「安全の木の植林」活動を推進して、結果を出して来たことの概略を記述出来ました。

その「まとめ」として、当社の安全確実を進めてきた基本的な事項をまとめて見ました。

- 1) 会社の安全方針・目標は、会社としての経営方針、従業員への責任、社会での役割などをから、方向性を明確に示していく事。
- 2) 従業員には「安全確実」を実行する事を「自分の事」とする意識を持ってもらう事。
- 3) 安全は、自分の生活、家族のため、楽しく働くための原点とすること。
- 4) 全員で決めて、決めた事を決めたように全員で実行し実践を継続していくこと。
- 5) 事故は起きる、液は漏れることを前提にした安全への取り組み。
- 6) 難しい事とせずに、危険予知、予防、防御と危険要素の除去の意識で進める事。
- 7) 安全の木の植林としての安全PDCAサイクルの活用をしていく事。
- 8) PDCAの過程での的確な活用と事故等の場合の賞罰等に厳格に対処する事。
- 9) 従業員評価の60～70点の従業員を多く育成することで、次(70～)を育てること。
- 10) 従業員の中に会社業務全体への全員参加という参加意識を持たせる事。

当社の危険物化学品の輸送と作業における安全・確実の確保、維持と継続を進めていく活動は、さらに高いレベルに移行できるように取り組んで行かねばと決意を新たにしていることで「まとめ」とします。