



事故防止は角度を変えて見て知ろう

末吉 保 廣
(フジ運輸株式会社)

わたしは1948年生まれの五十六歳、危険物(タンクローリー)輸送に携わり今年で三十七年目に入ります。

事務職で入社しましたが乗務員さんの給料が高いのを知り、その頃は若く単純頭脳のわたしは、上司にタンクローリーには是非乗せてほしいと願い出て、大型・牽引免許を取得し、更に乙種4類の危険物資格を得て、十六年間程配送業務に従事し、その後は安全管理の担当となり、現在に至っています。

当時、大半のタンクローリーは、ボンネット型運転席で油圧式なしの重いハンドル、加速・減速はエンジンの回転数合わせのダブルクラッチ操作でなければ変速出来ず、ブレーキに至っては、制動装置が安全制の面からも見劣りし、近頃では弱筋力の女性でも、幾重の安全装置付き操作可能な、軽い踏力で楽々停止運転出来る強力ブレーキは、隔世の感があります。

更にその頃は、一回の自動車試験料(県証紙代)が700円位と記憶しており、昨今は自動車学校に通い、十数万円の費用をかけて免許証を“買って”来る訳ですが、そのような新人が入社しても、牽引バック等の技術が未熟ですので、即、配送の業務に就くことは出来ず、添乗指導運転技術を含め、危険物意識の安全教育は二ヶ月間近くを費やします。

わたしの十六年間の乗務期間は、おかげさまで交通事故も危険物事故も無く無事過ごしましたが、同僚の何人かは、大なり小なりの事故を発生させました。

通常、荷主さん主催の安全会議・委員会・説明会等は殆どが画一化されており、仕事を頂く弱い立場の業者は、召集を受ければ当然時間をかけ全国各地から出向き、安全・契約担当者直属の上役の前での事故後の会議内容は、当該事故を起こした業者が晒し者に近い事故報告状況となり、本来の事故防止会議とはとても思えません。

各行政機関関係各所の専門家の方々が、事故防止活動を理路整然と啓発しても事故は無くならないのは何故か…? 各々運送会社が義務付けられている運行管理者一般講習会の形式通りの専門官が話す聴講は、居眠りしている方が多く、危険物取扱者の保安講習会も同じ類と考えており、事故の分析や安全対策技術は、今日に至るまで何度も受講してきましたが、机上で理論的に考える立場の方と、現場での作業員・乗務員では目の高さが違いすぎます。

立場上わたしは、安全計画を進める為、安全基本理念・安全基本方針・緊急対応計画・安全活動計画表を新年度に入ると荷主さんと弊社社長に提出し、更に全社員に説明する訳で、何のことはない前記述べた、事故防止講習会云々と同じではないかと、最近やっと気付きました。

ソフト・ハードとあらゆる多面に涉り、やり尽くした事故防止活動で、事故迄に至らなくてもヒヤリハット等のニアミスはなくなりません。

そこで、県トラック協会・危険物油槽所施設・同業運送会社の社長さんや管理者を訪ね、無事故の従業員さんや乗務員さんはいませんか

とお聞きした所、若干名ではあるが20年・30年以上無事故の乗務員さんが実際に居られ、お話を伺う機会を得ました。

お二人（無事故）の乗務員さんの共通点は、二十三歳位で職業運転手となり、二十五歳～二十六歳で結婚し、奥さんと子供さんが二人と三人、一戸立てマイホームを購入し、既にお一人はローンの支払いが終了とのことでした。

以上の共通点は、専門家ではないので詳細に分析できませんが、解るような気がしますし、強く印象に残ったのは饒舌多弁ではないが、雑談の中で時折見せる優しい人柄は、家族のお話に及ぶと鮮明になり、家に戻れば穏やかなお父さんのイメージを受け、最後に無事故の秘訣を教えてくださいと聞くと、ウーンと一呼吸間をおき「仕事だからなあ～」と答え、もうひとかたは即座に「大人だから」と返事をもらい、抽象的な受け答えではあるがわたしにとってヒントとなり、旧態依然のままのマニュアル安全教育では事故防止にはならないと判明しました。

ではどう解明したかと申しますと、「仕事だからなあ～」は教科書的な事故防止対策は当たり前の通常の作業であり、優しい女房と可愛い子供達を育て、ローンを支払って行くには、ミスなく仕事にて義務を果たすことは当然だと、また「大人だから」は、幼稚園の子供じゃあるまいし、事故防止の為のルール（決め事）を遵守すること何を今更と、危険物（火災・流

出・爆発）事故を発生させれば死亡事故に繋がりが、結末は悲劇になると、口数は少ないがその時の鋭い眼光は正に、プロフェッショナルドライバーの目でした。

ヒヤリハットのニアミスをなくし、今後事故ゼロに近づけるには、角度を変えた人間（心）の教育指導ではないかと悟り、昨年の2004年度は、常識と良識ある人間（心）創りに徹し、徐々に効果を上げてきました。

さてその内容は、お決まりの形式ばかりの安全会議等は極力減らし、世の中の歳時記、又はその時折の重大事故は必ずニュースになり、新聞記事として記載され、社会的影響の大きい事故は総べからず、特別記事や特集記事となり、加えて評論家の短表欄で紙上を賑わしますので徹底的に読み漁り、参考・引用・抜粋し、解りやすく危険物事故と交通事故に置き換えて作成し、掲示と、形式的ではない穏やかな雰囲気での個別の話し合いは乗務員に好評で、乗務員のご家族にも郵送で見てもらい、更に、ミニミーティングの指導で活用しています。

2004年度の一年間の事故とニアミスを、過去三年間の事故事例件数に比べますと、例年は事故に限れば2～3件を発生させますが、昨年は交通接触事故1件で収まり、事故ゼロまでには至りませんが、事故とニアミス報告は前年度・前々年度に比べ減少し、確実に成果を表しています。

事故阻止へ「安全優先の徹底が肝心」

2004/3/2 フジ運輸株式会社

最近、事故には至らないが、ヒヤリハットのニアミス報告が数件出されており、その事例が、いわゆるベテランドライバー従業員なので、会社は相当のショックを受けている。

たとえ事故にならなくても、わずかな失敗の延長線上が、結果事故になることを、自身の頭に叩き込まなければならない。

だが、20年以上無事故・無違反の他社ではありますが、優秀乗務員さんの意見を聞くと、あたりまえの「確認」と「油断せず慎重に」の業務対策を講じれば、ニアミスと認識したこともほとんどなく、故に、混油等の事故を防ぐには簡単且つ可能と、涼しい顔して云っていた。

上記と同じ理論であるフジ運輸の理念、「三度の確認」で「安全優先」の安全基本マニュアルに沿った対策の徹底が、事故を封じ込める一番妥当な措置で肝心だ。

「俺の性格は少し自己中心かな」と感じたら、そう思うことじたいが既に向上心で、点検・整備・洗車・備品の大切な扱い等の、思いやる愛社精神の真摯な同僚には、年齢に関係なく、謙虚に良い面を吸収することにより、全てが事故抑止に結びつく。

会社と仲間に対して謙虚な思いやりは、理屈抜きで自身の人格に磨きがかかり、更に凛々しい[男]の顔つきになり、結果、事故抑止に結びつく！

「たら」の後の深刻な事態

2004/3/16 フジ運輸株式会社

ヒヤリハットのニアミス体験は、その場しのぎの対応で収まっているが、それでよしとし、次へ進んで、いいものなのか。しかし、事故までにはいたっていないが、薄氷を踏む状態で、自身が危険に晒されていることを、検証してみよう。

○積み込み

- ・ ガスバージを実施せず、爆発範囲に達し、静電気が発生したら。
- ・ 積み込み前、各ハッチの低弁バルブを閉めなかったら。
- ・ ハッチ内の残油(ガソリン)に気づかず、灯・軽油を積み込んだら。
- ・ 2キロ積み込み後、満タンハッチに、続けてスタートボタンを押したら。
- ・ 積み込み中滑って、頭から転落したら。

○走行

- ・ オイルの洩れに気づかず、ブレーキが効かなくなったら。
- ・ 空気圧(バンク)の異常変化に気づかず、バースト共に、横転したら。
- ・ 長い下り坂勾配で、フットブレーキを過信し、ドラムとライニングが過熱炎上したら。
- ・ トラクターとレーラーの角度を強引に折り曲げ、高圧ホースの、弓矢ようにしたった接続硬鉄部分がはずれ、運転席自身の顔面を直撃したら。
- ・ 雨天走行の急ブレーキで、ジャックナイフ現象が起き、横断中の子供達の列に突っ込んだら。

○荷卸し

- ・ 届け先にて、挨拶なしで納品書だけ渡したら。
- ・ 今朝、検尺してから受け入れ可能と云われ、前尺測りを怠ったら。
- ・ 積み込み油種・数量は、記憶力抜群大丈夫ど油種パンチ「荷おろし確認書」を活用しなかったら。
- ・ 突出口と給油口の品名合わせが、いいかげんだったら。
- ・ 荷卸し中、運転席で雑誌を見ていたら。
- ・ 似た届け先名の誤配送で、荷卸し後気づいたら、又は、気づかなかったら。

上記事項の性質や実地を詳細に調べると、「たら」の後に繋がる事故の、手を抜くことがいかに深刻な事態を招くか、改めて反省してほしい。

感性がなく、鈍感な人ほど物事を深く考えず、困ったときだけ、会社と同僚に泣きついてきます。

今後は、配達業務の重さを自覚し、人間として大人の感度を、研ぎ澄ましてほしい。

“手抜き”がいかに深刻な事態を招くか振り返ってみよう！

ハルウララ♪

2004/3/23 フジ運輸株式会社

昭和二十三年生まれの、俗に言う昭和世代のわたしは、幼少の頃からすもうが好きで、当時は白黒14インチの真空管で、勿論テレビなど、町内の銭湯か電気店の数件しかなく、もっぱらラジオから流れる、アナウンサーの絶叫気味な大相撲中継を聞いて、耳からの想像でしかないが、ワクワクしながら十分楽しめた。

スポーツといえば三角ベースの野球かすもうで、どちらかといえば、道具のいらぬ尚且つお金の掛からないすもうを選んだ子供達が多く、体力向上に繋がりが、痛いとか辛いとか、更に泣いたりすると、余計にぶん殴られるので、あの頃の小中学校の先生は、鬼の如く恐かった。

近所では、歳の大いけ高学年のガキ大将を頂点に、生意気なことをしたり言ったりすると、頭を小突かれたり、逆に優しく諭され、良いにつけ、悪いにつけ全ての面で、上下関係での人格の形成に結びつき、今に至っている。

子供達のヒーローは当然横綱で、吉葉山・千代の山・鏡里・先代朝潮、次が柳橋と先々代若乃花時代で、相戸・大鵬の時代はずっとあとになる。

わたしは、小兵であり強くはなかったが、三役と幕内を行ったり来たりする、“潜航艇”の異名を持つ、下から下からいさいかまわず攻める、猫背の[岩風]という力士が好きだった。

引退後、雑誌のインタビューで「わたしにとって『稽古すれば横綱になる』ということよりも、『いくら稽古しても上位にならない人もいる』ということのほうが、遥かに勇氣与えてくれる」と。

口下手で、要領不得手でも、実直で真面目だけが取り柄の乗務員が、毎日懸命に安全を優先する姿は、岩風の人の如く、実直で温かい。

デビュー以来、一勝も出来ず負けつづけ、負けても負けても命懸けで走っている八歳牝馬ハルウララが、血反吐吐き猛練習しても三役に定着しない[岩風]と重なり、胸がゾーンときた。

人生、努力がそのまま実を結ぶとは限らないし、苦いままのこともあり、NHK(ニュース)のテレビ画面に大写真になったハルウララの顔を見たら、騎乗の武豊より絵になっていた。

だれが記した言葉かは忘れたが「桃栗三年柿八年だるまは九年、俺は一生」。

日々、会社を思い、家族を愛し、同僚と仲良くし、謙虚に就労の安全義務を果たし、健康に留意すれば、きっと報われる明日があると信じている。

事故が起きてから悔む典型

2004/4/5 フジ運輸株式会社

“抜本的対策”とやら

事故報告を受ける度に思うことがある。

[確認の意識]が機能したかどうか…? 逆にこの意識が発動しなかったら…? 極論だが、死の危険が生じる恐怖心がよぎり、そのことが自身の頭脳センサーが感知したら手抜きなどもつてのほかに、きっと何度も必要以上しつこく確認(命乞い)するだろうと、素朴過ぎる疑問かも知れないが、正直な気持ちそう思う。

確認不足の、楽する横着行為のメリットが、危険回避を上回る効用があるとは、どうい考えられない。

『三度の確認で安全優先』が、生死を分ける位の危機意識があっても、大袈裟でもない、なんの違和感もない。

事故を防止できない乗務員は、何十年も事故なしで配送業務に就いている人達が現実にいることを、どのように理解しているか、意見を是非聞かせてほしいものだ。

本来我々の仕事とは、あらゆる危険を想定し、事故防止対策を施すべきで、事前の[確認の意識]がお粗末では、事故を防げるわけがない。

軽微なヒヤリハットのニアミスを教訓とし、重大事故を防ぐのが、事故防止の基本だ。

安全を軽視し、いいかげんな作業と運転を改めないで、事故は人災として必ず身によりかかり、その延長線上には、最悪の図式が待ち構えている。

事故を起こした乗務員は、弁明など後回しにして、事故原因を徹底検証し、問題点を探し出し、常日頃から、必要な事故防止対策を真摯に講じるべきで、それが万全であれば、事故が起きるはずがない。

どなたか、事故防止の“抜本的対策”とやらを、レクチャー料を支払っても宜しいので、わたしに教えてほしい。

事故の現実を深刻に受け止めよ!

骨〈秀根〉ほね

2004/4/12 フジ運輸株式会社

「人間、骨を折ることを惜しんでいては、骨の腐まで腐ってしまうので、骨をおろそかにしてはいけない」と、四十数年前小学生の頃、校長先生からお聞きしたお話を、あと思いました。

人間の顔には植物と同じ名の器官があり、芽(目)があり、花(鼻)が咲き、葉(歯)が出て、実(耳)がなるが、では、骨は何かというと〈秀根〉であり、骨とは大切な根なのだと言われ、当時は理解できず、なんのことやらチンプンカンプンだった。

スポーツや交通事故での骨折の痛みは涙が出るほどとびきりで、家庭内外等の疑問の解決に〈骨を折る〉と言ひ、反対に仕事を怠けることは〈骨惜しみ〉で、伊豆の温泉でのんびり休むのは〈骨休み〉だし、〈骨の腐まで腐ったヤツだ〉などとも揶揄される。

さて、今までは会社の甘い体質と、気の良い仲間にも恵まれ、数々の不祥事も、都合よく利便(事故をおこしても賞与受給)をもらっていたが、骨を折らずには生きてきたため、逆に大切な【信用・信頼・人望】を失った。

安易に、横着と手抜きをいっかげん配送業務に、野放図に暴走する骨まで腐った一部の乗務員に聞きたい。

幼少時代から培ってきた〈骨身惜しまぬ心〉など、どこかへ忘れてきたのか、それとも、はなからないのか。

今後は、自身のためにも〈骨身惜しまぬ心〉を思い出してほしいと切に願う。

知らず知らず楽に楽に人生を走るのは、はなはだ危うい。

骨を惜しみ、仕事を楽に横着にと考えるのは、危ない結末を迎える！

“ハインリヒの法則”

2004/5/25 フジ運輸株式会社

失敗(事故)には必ず筋道が連結している。

重大(混油・溢油・交通)事故を振り返ると、大抵「予兆」があり、そのニアミスを隠したり事実を無視したりすると、時としてそのツケは「得したつもり」の金額に換算したら三百倍ぐらいになると、事故防止に関わっている専門家は指摘する。

最近、国全体を揺るがしているニュースは、我々に多大な教訓をもたらしている。

三菱自動車製大型車の欠陥隠しと、八年間ものミス隠ぺい工作、この春、京都で三万羽のニワトリが大量死し、鳥インフルエンザの陽性反応が出た事態を隠した浅田農産の結末は悲劇で、会長は自殺し、結局会社は破綻となり、その結果社員は職を無くした。

思い起こすに二年前、豪州産の牛肉を国産と偽装、北海道産を熊本産とし、品質ランクも偽表示していた雪印食品も、同じ憂き目に遭った。

「ハインリヒの法則」というのがあると云われています。

一件の重大(混油・溢油・交通)事故の裏には、軽微な「前兆」があり、更にその後ろには「ヒヤリ・ハット」の事例が二十九件潜んでいると言われ、その「ニアミス」を自覚し、見て見ない振りをした時のツケは、破産しれず、恐らく三百倍ではきかない。

運がいいのは、いつまでも続かないと考え、いい加減な作業と運転は、いずれ自分自身の事故に結び付き、不幸な締めくくりとなります。

「ヒヤリ・ハット」のニアミス体験は、皆さんへの警鐘で、事故を起こしてほしくない、家族の悲痛なあなたがい影の声を、今一度原点に戻り、つつましく振り返ろう。

もう少し慎重に、更に慎重に取り組み、荷卸前のチェック機能を実際に！

背信行為・健忘症

2004/6/28 フジ運輸株式会社

自分の配送(積込み・運転・荷卸し)業務だけは大丈夫、という脇の甘さがありはしないか。

事故・ニアミス報告の分析調査結果は、心もとない(確認不足)の実情を、浮き彫りにしている。

いい加減な作業と運転の、次につながる事故への危機意識を欠く、事故防止体制を早急に見直す必要があり、安全活動の継続は、その大前提だ。

配送業務の安全指導については、会社からの通達を出すだけでは万全ではなく、最終的には、各々乗務員の安全意識に、委ねられている。

ニアミス報告が減少しないのは、再発防止安全活動の取り組みが不十分だったと、会社としては反省しています。

今まで発生した事故(混油・流出・交通)について、原因究明を必要とし、事故に至る前のニアミスの意味を考え、作業の手落ち(確認不足)を無くさなければならない。

手抜き(いい加減な作業と運転)は、'背信行為なのか健忘症'なのか、自分の家族と、会社と、同僚を想う人間性が問われ、真摯な真面目さが重要である。

配送業務の安全を図ることは、経営者、管理者、乗務員が一体となった、地道な努力の、安全活動継続が肝心だ。

心もとない(確認不足)作業と運転は脇が甘く、事故に繋がります。

自分自身又は家族が、病気等の生死に関わる場面に直視したら、脇が甘いどころか、目的(最良)の為なら、心もとない対応は絶対しないと推測する。

なぜだろう……？ 目的のどこが違うだろう……？

理解に苦しむ私がおかしいのだろうか……？

脇が甘い！

改める人柄

2004/6/30 フジ運輸株式会社

く過って改めるには、はばかることなかれ！自身の一般的思考基準がずれていて、気づかず間違っている世間体にこだわり、ぐずぐずしてはいけません。

ミスしたあとの反省と、'自己中心発想の残業稼ぎ' 'バレなければ、これくらいの手抜きは大丈夫'のデタラメ等の振り廻り、今後、前向きに人間性を改めないと、体面はますます汚れ、一層傷つく。

「わからなかった」とか「知らなかった」とか「聞いてなかった」と周りのせいにしてきた過ちを改め、会社と同僚の信頼を回復しないと、理解されずそのまま不幸に繋がれ、失墜を回復しないまま、最悪な結果になりかねない。

しかし、幾度も手抜きミスを重ねる状況を鑑み、近い過去の苦い教訓が、自身の真摯な事故防止に、生きていないようにも見える。

“過って改めざる、これを過ちという”とも言う。

穏やかで、ありのまま、素直で、誠実で、飾り気のない人柄の乗務員は、同僚に好かれ、おのずと仕事の責務は忠実で、当然ミスが少ない。

改めざる(正さず反省しない)の'自分さえ良ければの思い付き'は、この先いずれ又痛い目に遭う。

〈同僚の怒り〉周囲がそれを今、
厳格に見つめている！

仲間から愛される社員になろう！

事故防止意識の植付け

2004/7/6 フジ運輸株式会社

過去の事故を分析すると、劣悪(手抜き)の確認不足事情が明らかになった。

その有様を踏まえ、この先を予想すると、現状のままでの安全意識では、重大事故(混油・流出・交通)は減らないと予測される。

最近の、ニアミス報告を聞く度に、危機感に拍車をかけている。

一方、掲示等の安全組織活動が、乗務員一人ひとりに浸透しているか、甚だ疑問に思うこと次第が深刻で、活動方法の効き目が薄いようならば、角度を替えての方策を考えねばならないが、こうした危機に決定的な手立てが見つからないのが、会社にとって大きな悩みだ。

事故を起こさず、会社と、家庭と、同僚を大切にしようとする意欲が希薄なのはなぜか、という原因を、探らねばならない。

「フジ運輸は、精強な社長で、過去自分自身と仲間の事故を見てきたが、今日の今まで、会社は存続してきたではないか」と、『危機感がないことが危機』だとの認識を、強調したい。

同業運送会社の倒産既成事実を身近に聞き、当事者になった時の衝撃の大きさを、皆さん理解できるだろうか・・・?

真面目で真摯な安全活動の道理は、全ての事故の抑止力となる。

“危機感がないことが危機！”

古今のスーパースター

事故のない会社を目指そう

2004/7/12 フジ運輸株式会社

外見は貧相に見えても、いにしへの時代から、武将・宰相の偉人達は、何故か小柄な方が多い。(出世に身体の大小は関係ないと言いたい)

歴史文獻を読むと、共通している要素があり、個人の能力・才能は、凡人の一般人とさほど差はないが、こうと決めた「目的(天下統一)の開花(事故防止)の為なら、妥協(手抜き)はしない」という信念を持っていた。

勿論、身体の大きい松井・俊敏なイチローはメジャーで、屈強なバネでの中田・小野・高原は、サッカー人生を海外に向け、大活躍です。

やはり共通点は、「目的(ホームラン・ヒット・ゴール)の開花(事故防止)の為なら、試合中は勿論、キャンプ・練習・訓練等の時から、妥協(手抜き)はしない」という、強い理念を持ち合わせている。

我々、配送業務乗務員の最大の役割は、事故防止には絶対手抜きはしないという大原則の先には、会社安定存続と、事故防止安全活動・継続維持の意味が込められている。

安全活動の中心的主役は、なんと言ってもIT乗務員であり、妥協(手抜き)をしない業務(積込・運転・荷卸)は大切で、物理的・技術的にも極めて難しくなく簡単な行動(安全確認)だと、シンプルに理解してほしい。

全ての作業に安全優先

1. 無防備(確認不足)作業からの脱却。
2. 配送業務に対する身構えや心構えの見直し。
3. 事故抑止は万全の体制『三度の確認』があってこそ可能。

事故防止雑考

2004/7/26 フジ運輸株式会社

吊り橋

事故・節約防止対策を推し進めよう！

事故防止の研究をしている専門家目から見ると、我々の配送業務(積込・運転・荷卸)は、「常に吊り橋の上にかかっているようなもので、しかも、その吊り橋の鋼索(ロープ)が明日にでも断たれ、いつ落ちても不思議ではない吊り橋上にいる」と、解りやすく明瞭である。

会社にとって、事故の際、支払い金額等の人的・経済的被害を今後、いかに撲滅するか、目標を立てて、取り組みなければならない。

吊り橋が[落ちた後]の事後対応では、「後の祭り」で、事故(混油・流出・交通)を最小に抑える[落ちる前]の備え(行動の時点で安全確認の意識)を、機能させねばならない。

TT運転席、朝一の乗務時・油槽所への積込時・届け先SS・工場へ到着時、「自分は今“吊り橋の上”にいる」と、メリハリよく声を出して見て下さい。

きっと、てきめん効果があります。

声を出して脳に刺激を与えよう！

わたし達の携わっている、石油・物流業界は、先行き不透明で、取り巻く環境は厳しく、行く手には甚だしい道のりが予想されるが、“フジ運輸が淘汰(生き残れない)される”ことのないよう、社員全員で、確実に、事故・節約防止対策を推し進めなければ、最悪の結果となる。

「手抜き競技」と「手抜き作業」

2004/8/21 フジ運輸株式会社

我々の仕事(危険物配送)は、職業のなかでもとりわけ「自分の頭脳と身体(目・鼻・口・耳・手・足)をどうやってコントロールできるか」が重要と、アテネ五輪体操中継をテレビで観ていて思った。

日本が二十八年ぶりに金メダルを取った今回の男子団体戦は、「安全最優先と仲間を想う気持が基本」の弊社の理念と全く同じではないかと。

最近の体操界では、アクロバチックな技を競う方向から「美しさ」「確実さ」を評価する方向に揺り戻り、日本男子チームは、手の先から足の先まで安全意識が行き届き、「体操の基本」に立ち戻っており、正に「安全優先の基本」と同じです。

こうした基本が出来ているかどうかは、ひとりの人間として良識と常識が理解でき、初めて成否(成功と失敗)に直結する。

例えば鉄棒にも倒立のような、守らなければ大事故に繋がる基本的な動きがあり、「手抜き競技」をすると失敗し、最悪の状況下においてはアタマから落下し、半身不随になることもあるそうです。

考えてみれば、こうして一つ一つキッチリ押さえた「安全確認」作業を実行すれば、金メダル(事故防止)に繋がります、こういう乗務員は信頼が厚い。

彼ら体操の金メダリストは、脳天から足先まで通るような中心軸を作る訓練をしており、それがブレない(事故防止)精神を作ることになっている。

そこには日頃から、「手抜き競技」「手抜き作業」は絶対しないという、プロフェッショナル特有の相通じるものがある。

安全意識が“ブレ”ると痛い目に遭う！

「心が落ち着かないのは何故？」

2004/9/30 フジ運輸株式会社

人間誰しも小気者で、元々心理学的に分かると、欠陥だらけの動物だそうです。

「見聞違い、思い違い、聞き違い、憶え違い、やり違い」等で失敗し、一般家庭内では突っつて済まされることも、仕事(危険物配送業務)においては、事故(火災・爆発・死亡)に繋がり、状況がガタリと「事件」に豹変します。

〇心の弱い人間の特徴

1. 一つの作業も完璧にこなせない輩が、偉そうに二つの物事を同時に、省略処理しようとする。
2. 些細なことでもイラガリし、直ぐにカッとなり、感情がマイナス面に昂ぶる。
3. 過去の古い事故体験を活かせず、自己中心での忘れたいふりをする。
4. 心配事(嗜好・趣味・賭け事・家庭不和・人間関係)が多く、仕事以上に関心が強く、「あせり」という常に心身状態が自身気付けぬが、異常をきたしている。
5. 公私共々、全ての対象物に対して、「いっ加減な判断」で世の中甘くみている。
6. 配送業務(積込み・運転・荷卸し)において、簡単に楽(省略・近道)な「手抜き」反応だけは一人前で、その人間性(良識・常識)を、仲間に見破られている。

●弱い人間性をカバーするには！

人間は全てのことを正確に知覚し、正確に判断して行動(配送業務)することは難しく、正確に計算作業できる範囲には限界がある為結果を担い、例えば片方に注意していると、当然他方は不注意になり、また、一つのことに対する注意も長続きしませんし、仕事にはリズムがあり、注意のあとには不注意を生じ、緊張のあとには気の緩みが生まれ、注意したつもりでも、ハッパ気がついたときには、大抵なことを忘れていたということが、あってはならないことではあるが、たまにありますが、

そこで弱い貴方(あなた)をカバー(助ける)するには、事前の安全確認(先ず確認・もう一度確認・更に確認)これしかない！もう一度云う、これしかない！

心が落ち着かないのは何故

2004/9/1 フジ運輸株式会社

うわのそらで仕事をしていると、当然「ヒヤリ」と「ハット」が増え、「ニアミス」は事故ではないと、強引に自分の頭に言い聞かせ、事故に至らないことに安堵していると、しゅっぱ返しの痛さは、尋常ではない。

嗜好(深酒・煙草・駄菓子)はやめられない、趣味(スポーツ・読書・ウォーキング・釣り・携帯電話)の楽しみは大好き、賭け事(競輪・競馬・競艇・オートレース・パチンコ・マージャン・宝くじ)は病的に凝ってハンパじゃない。

それらを、危険物配送途中考え出すと、妙に落ち着きなくなるのが自分で解る内はいい方で、気付かず、配送業務(積込・運転・荷卸)を漫然に続行すれば、必然、全ての行動はいいかげんとなり、結果痛い目に遭い、当該乗務員の「見たくないけどその時だけは、別人の如く、しおらしく下げる頭のテッペンを観るハメと為る」。

誰しも弱い人間だから、家族や病気の心配事があれば、心落ち着かなくなるのは想像推察できるが、ここでもう一步踏み込み、深く真剣に考えて欲しい。

家族の幸せの原点は、会社安定存続が必須で、毎日の生活の基盤は、月末に受け取る給料だと云うことを理解し、エンジョイの享樂はほぼほどにして、嗜好・趣味・賭け事【百害あって一理なし】の推量なんて、「へんでお茶を沸かすぐらい、チャンチャラ可笑しく屁のカッパ」だと。

重大事故(混油・流出・交通)に対しては、日頃から、管理者も乗務員も一致協力して、あってはならない事故防止の危機意識を共有し、重大事故への警戒感を持ち続けることが肝要だと、再認識したい。

[安全]の概念とは何か。

世間一般の常識的範囲以内で物申せば、[安全]とは至極、当然で筋の通った、だれでもでき得るあたりまで普通のことであり、なんの弁解・弁明・いい訳も[安全]に足りると思えない。

それゆえ皆さんに[安全]なるものを提起し、啓発する必要があり、[安全]優先が一番と理解していただくフジ運輸の[安全]の基となる、基本理念を実現するためである。

何故、[安全]がわかってもらえないのか、どうして問題危機意識が薄いのか、答えに気付いても実行しない人が多いのか、聞く耳を持たない自己中心人物には[安全]が通じず、ちかごろ、わたしも思考基準が少し狂ってきた感がある。

基準のずれた恥じのわからぬ難儀な人は、他人の意見を聞かないので、[安全]が通らず、また、問題はわかっているが「このくらいの手放きは大丈夫」式の馴れ合い感覚で重ねて[安全]が通らず、「いけないと思いつながらの横着確認」で、過去どれだけ多くの事故を発生させたか、そして、当該本人が事故報告書の謝罪文を書き上げ、しおらしく表面上だけは頭を下げる場面をどれだけみてきたことか、利己主義で自分さえ良ければ、自身会社の行き先は、悲惨な結末になるでしょう。

[安全]を理解するには、常日頃から、正しい安全配送業務と共に、人間・大人として基本的な規律・礼儀・挨拶・容儀・服装・作法だけでなく、交通法規・一般道徳を遵守し、組織的に明確な[安全]目標を設定し、段階的な[安全]教育を励行しつつ、事故ゼロを付与する制度の確立を目指せば、フジ運輸は淘汰される部類に整理されます。

フジ運輸の良き[安全]優先規律を取り戻すことは、毎日一生懸命謙虚に生き、仕事にて義務を果たし、配送業務に従事している大多数の真面目な社員のためにも、会社は責務と考える所存です。

取り戻そう[安全]優先の良き規律！

素直な聞く耳を持とう！

平成十六年度も後期に入り、他社ではあるが今年情けない重大事故(混油・流出・交通)を、何度見たことだろう。

最近も、「ヒヤリハット」の「ニアミス」が相次ぎ、信用・信頼を失う乗務員の後ろ姿の光景は、なんとも痛ましい。

事故を繰り返す乗務員は仲間に「あいつはおひとよし」と揶揄され、本人その意味が理解できず、コミュニケーション(安全情報交換)を持たず、家路を急ぐ不思議さは、なんだろう。

不定期的に事故を発生させる乗務員は、事故の脅威はいつでも、どこでも、常に身近にあると、認識せねばならない。

事故防止の、事前安全確認の備えは大丈夫か、日々、安全活動を社内一体・一丸となって取り組んでいるが、大切な話も、右の耳から左の耳に抜けてしまう一過性の態度では、再再度痛い目に遭う。

事故防止対策の基本は、先ず、決められた事前の安全確認を遵守することだ。

全ての配送業務(積込み・走行・荷卸し)の際、自身の頭に的確な危険警報を出し、安全確認がもう一度必要か、慎重賢く瞬時に判断する技量がほしい。

事故後本人自身の評価・見直しの反省意識が低く、せっかく安全対策を講じてもニアミスが激減しなければ問題で、今後も事故を発生させる恐れが大いにある。

大小に関わらず、事故は会社運営に打撃となり、今年に入ってからの事故等での賠償金額は膨れ上がり、状況は悪化しています。

何れともあれ、会社ぐるみの事故防止安全活動は、粘り強く高め続けていかなければならない。

もしかひよつとしたらと思つたら、基本(安全確認)に立ちかえれ