

---

『物流 Weekly』連載原稿

『日本ロジファクトリーの物流ケース・スタディー』

“社長！それは違います！” 第116回

---

<タイトル>

「安全管理の見える化（可視化）」

<本文>

安全管理における数値化というと「事故率」を挙げる会社が多いことと思う。ここでいう事故率は車両事故率を示す。しかし、この数値のみを見ていただけでは、結果論であるため事故防止にはつながらない。従って、その兆候や事故を誘発させる事柄の管理が必要である。

例えば「アルコールチェッカー実働率」。これはお察しのように、乗務する前にチェックを受けるドライバーの率であるが、100%に満たなければ当然徹底できていないということである。また、100%となっても、タイムカードのように変わりのドライバーがチェッカーを使用するという場合も多く、立会いをする管理者が必要となる。

また「点検率」も有効である。車両点検における問題箇所をしっかりと発見できるかどうかという数字となる。ある会社では、管理者が事前にタイヤのボルトを緩めておいたり、ブレーキランプの豆球を外しておく。そこでドライバー本人たちに自己点検を行ってもらい、事前に手を加えておいた点検箇所を発見できるかを見るのだという。

コスト削減の折、修理費も抑制しなければならないが、あまり大きく影響すると事故の発生につながってしまうこともある。そこで「修理依頼申請数」の導入をお薦めする。車両の不具合は、乗務しているドライバーが一番知っている。修理を行うか否かの判断は運行管理責任者や所長が行うにしても、不具合情報はスムーズに吸い上げておく必要がある。ドライバーの「お金をかけられない」という意識が強いばかりに、ツルツルのタイヤでスリップ事故を起こしてしまっただけでは元も子もない。費用をかけるという点では、最近ではデジタコを導入している会社を多く見かけるようになったが、これも安全管理の見える化(可視化)に大きく貢献している。

最後におすすめするのは、運行日報の欄に「ヒヤリハット」の項目を加え 日時、場所、 天気、 状況の記入を義務づける。そして事故発生の可能性が高くなっている共通点を見つけ出す。具体的には、みなさんの会社のドライバーが運行する道路のなかでの危険地区と時間帯を絞り出し、その対応方法と注意を呼びかけることで事故を事前に防ぐのである。