

## SJ

The Safety Japan  
since 1971

## Close Up

クローズアップ 交通教育センター①

運転者と良好なコミュニケーションが  
とれる運行管理者の養成をめざす

企業のリスクマネジメントとして、社員の交通事故防止は重要な取り組みである。これを継続していくためには、企業内で日常的に安全運転教育ができる指導者が必要だ。全国 7 ヶ所にある Honda の交通教育センターは企業ドライバーに対応した安全運転研修を実施するとともに、こうした指導者づくりにも力を入れている。今回は、鈴鹿サーキット交通教育センターによる (株) シーテックの新任運行管理者を対象にした研修を紹介する。



## 運行管理者に課せられた任務は事故の未然防止

(株) シーテック (本社: 愛知県名古屋市) は中部電力グループの中核企業として、電力・情報通信・土木建築部門の建設・保守業務を通じ電力の安定供給の一翼を担うとともに、風力、太陽光、水力発電といった再生可能エネルギー事業にも取り組んでいる。同社は施設・設備の施工や点検のため頻りにクルマを使用することから、新入社員と新任安全・品質担当者 (各事業所全体の交通安全や品質を管理する担当者) を対象にした安全運転研修を鈴鹿サーキット交通教育センターで実施している。これらに加え、平成 29 年度からは新任運行管理者向けの研修を開始することとなった。運行管理者は同社の各課に属するチームごとに 1 名以上配置され、1 名で数名から 10 数名の社員をフォローしている。

運行管理者を対象に研修を始める背景を (株) シーテック安全・品質部長 水野和宏さんは次のように話す。「業務中の交通事故件数は少ないものの、どうしても起きてしまうという現状があります。事故を 1 件でも減らしていくためのキーマンは、運転する社員と接点のある運行管理者です。運行管理者を教育することで、各職場の安全運転意識を底上げできるのではないかと思います。今年度新たに運行管理者となった社員を皮切りに、来年度以降も続けていく予定です」。

事故の未然防止が運行管理者に課せられた任務で、これを遂行するためにはベースとなる安全運転の知識や技術とともに、自分が管理する運転者とのコミュニケーションが必要だと水野さんは考えている。「日頃からコミュニケーションがとれていないと、的確なアドバイスもできませんし、相手も聴く耳を持ってくれないでしょう」。



研修では受講者同士で話し合いながら「ありがたい運転」を追求



(株) シーテック安全・品質部長 水野和宏さん

## Contents

- P1 Close Up クローズアップ 交通教育センター①
- P3 Close Up クローズアップ 交通教育センター②
- P4 Close Up クローズアップ 福祉安全運転  
Safety Info. インフォメーション①
- P5 Safety Report セーフティルポ 子ども  
Safety Info. インフォメーション②
- P6 SJ Interview 藤田佳男・千葉県立保健医療大学准教授
- P7 All About SAFETY 安全をいかに創造するか
- P8 危険予測トレーニング (KYT)  
SJ クイズ



## Safety for Everyone

Honda はすべての人の  
交通安全を願い活動しています。

SJ ホームページは

編集室: 本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内  
〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1  
TEL: 03(5412)1736  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>  
編集人: 原田洋一

※ご不明な点がございましたら、下記までお問合わせください。  
(株)アストクリエイティブ安全運転普及本部係  
TEL: 03(5439)1191  
E-mail: sj-mail@spirit.honda.co.jp

相手にルールを守ってもらうためには  
自分がやってみせる

同社に対し、鈴鹿サーキット交通教育センターは新任運行管理者安全運転研修として、座学と実技を組み合わせた 3 日間のカリキュラムを提案し、1 月 16 日～18 日に実施した。愛知・岐阜・三重・静岡・長野県の事業所から 6 名が受講。指導は同センターの金平勝人インストラクターが担当した。研修 1 日目の冒頭では、水野さんが同社の安全に関する規程、運行管理者の役割と実務、発生した交通事故の傾向について説明

し、「運行管理者は運転者と良好なコミュニケーションを心がけてください」と強調した。

研修の座学は話を聞いているだけではなく、個別のテーマについて自分の意見をまとめたり、ディスカッションする時間も設けられている。1日目は、各々が思う「理想の上司像」についてグループで討議し、発表。金平インストラクターは目標設定の方法や指導する上での心構えなど、管理者の役割について伝えた。2日目には「シーテックの社員としての『ありがたい運転』」というテーマで、具体的運転の実践方法について議論し、どのように職場の部下や同僚に実践してもらうかを検討。ルールを守ることが基本であること、他の社員にルールを守らせるためには自分が率先してやってみせなければならないことを全員で確認した。

また、ルールを守らせるために、運行管理者は部下や同僚とコミュニケーションをとりながら指導することが求められる。そのために必要なのが、相手に安心感を与え、信頼関係を築いて、聴く耳を持ってもらうためのスキル（傾聴）だ。「傾聴コーチング」では、まず「コミュニケーションの3V※」について解説。金平インストラクターは「相手の心を開くためには、熱心に話を聴こうとする姿勢を見せることが大切です。そして、相手の表情をよく観察して、問いかけたり、間をとったりしてください。相手が沈黙してしまった時は『〇〇という考え方もあるのではないのでしょうか?』といった提案型の質問をするなど、聴き役の人が導いてあげましょう」と説明した。そして、受講者は交互に聴き役となり、様々な問いかけを通じて相手に考えさせ、適切な答えを導き出すための実践練習を行った。

### 運転に集中する環境をつくり出すことが重要

シーテックは、前方不注意や漫然運転をはじめとするドライバーの不安全行動が原因となる事故を徹底的になくしていこうとしている。そのため、実技は前方不注意や漫然運転の危険性を理解してもらうことを中心に、職場での指導に役立つ内容となっている。

3日間で様々な実技を体験（下記参照）。2日目の「意識の脇見検証」は携帯電話使用や同乗者との会話、考えごとが運転に及ぼす影響を検証するものだ。受講者は指定されたコースを5周する。途中には指定された速度で走行する区間や、5秒間（自分の感覚で）停止しなければいけない場所が設けられ、各周回のタイムのばらつきが少なくなるように意識しながら走行。5周目のみ運転中に計算するという課題（カーステレオから1～8までの数字が1秒間に1つアナウンスされ、その次の数字を声に出して答える）が付加される。運転しない受講者が同乗して、走行タイムと停止時間を計測したり、正しい数字を答えているかをチェックする。走行結果を振り返ると、5周目は他の周と比較して、走行タイム、停止時間が短くなる傾向がみられた。

「5周目は、それまでと比べて無意識に先を急いだり、操作が荒っぽくなっていったといえるでしょう。脇見（計算）をやめないと、走行タイムと停止時間をそろえるのは難しいと思います。人との会話というのは計算よりも高度な作業なので、携帯電話はハンズフリーでも使用しないほうが安全です。車内で会話する時もタイミングと内容を考慮しましょう。また、焦りの要因を取り除くために、早めの出発を指導するなど、部下や同僚が運転に集中できるように導くことも運行管理者の役割です」と金平インストラクターがアドバイスした。

### 同乗チェックで運転者の行動を的確に評価する

3日目の「模擬同乗チェック」では、運行管理者が同乗して運転者の行動をチェックする際の手順やポイントを学んで、的確な評価・指導につなげ、自らも手本を示せるようになることをめざす。受講者2名で、互いの運転を評価する練習を繰り返すのである。途中、金平インストラクターが各車両に乗り、あえて不安全な運転をして、受講者がそれに気づけるかを確認。「右の車線に進路変更をする時に右後方の目視確認をしなかった」「左折の時に内掛けハンドルを使った」など、コース上のどこで不安全行動をとっていたか、金平インストラクターが受

講者に説明。「カーブの手前でわざと強めのブレーキをかけたのには気づいたと思います。この場面で、私が予告ブレーキを使ってなかったことまで見抜けていれば十分です」。

シーテックでは漫然運転を防ぐための方策として、コメントリー運転を推進しようと考えている。そこで「模擬同乗チェック」ではコメントリー運転の体験も行われた。コメントリー運転とは、「ドライバーが、目の前のシーンや自らの運転行動について次々と声に出しながら運転する」というもの。声に出すことによって、自分の運転行動を明確化できるようになり、漫然とはなく、確実に意識を集中させる効果が見込まれる。最後に、受講者一人ひとりが今後、運行管理者として職場で実践したいことをまとめ、3日間にわたる研修は終了した。

受講者の一人である電力本部地中線部技術グループの松原健一さんは「これから指導者という立場になるので、『傾聴コーチング』が印象に残りました。相手を否定しないなど、本音の部分を話してもらうために必要なことを学べたのが良かったと思います。また、コメントリー運転も事故防止に役立つと感じたので、職場で取り入れたいと考えています」と話す。自身も業務でハンドルを握る機会が多いという岐阜支社情報通信部電子通信課の坪井隆行さんは「車間距離の重要性は理解していましたが、具体的に何をすればいいかわかりませんでした。研修では車間時間3秒以上という目安を示してもらえたので、たいへん参考になりました。また、後ろから追突されないために、予告ブレーキを使うことで被害事故も防げることがわかりましたので、職場でも広めていきたい」と感想を語った。

今回の研修で、受講者は安全運転に必要な知識と技術とともに、それらを部下や同僚に実践してもらうためのスキルを身につけたことで、交通事故防止のリーダーとしての自覚が芽生えてきたといえるだろう。この6名のいる職場から、安全運転意識が向上していくことが期待される。

※コミュニケーションの3V = Visual・Vocal・Verbal。Visualは視覚的な情報（表情、姿勢、アイコンタクトなど）。Vocalは声の出し方（大きさ、スピード、抑揚など）。Verbalは言語（質問、あいづち、レポートなど）。

## 新任運行管理者安全運転研修の実技内容

### 1日目

#### 運転と反応



40km/hで走行中に前方の信号の点灯を確認したら、急ブレーキをかけて停止するという課題。空走距離を示すことで、安全な車間距離のとり方を受講者に考えてもらう。金平インストラクターは車間距離ではなく、速度に関係なく車間時間として前車と3秒以上とることを推奨。また、後続車の追突を防ぐために、ブレーキランプだけを点灯させる予告ブレーキの活用も提案した

#### 夜間検証



日没後に実施。コース上に歩行者に見立てた人形や障害物を置き、夜間の安全運転について考えてもらう

### 2日目

#### バック駐車



前進とバックでクルマを出し入れし、バックで駐車するほうが安全であることを体験してもらう

#### スキッド走行



すべりやすい路面のコースで前輪駆動と後輪駆動のクルマを乗り比べ、挙動の違いを感じてもらう

#### 交差点でのケーススタディ



右折待ちから右折完了までの時間を計測。この時間が短いと周囲の状況を十分に確認できないことを知ってもらう

#### 意識の脇見検証



受講者があえて計算問題に答えながら運転。通常時と比べて、自分の運転がどのように変化するかを確認してもらう

### 3日目

#### 模擬同乗チェック



交差点での安全確認の状況などを同乗者が観察



観察が終わると、良かった点や不十分だった点を相手に説明