

TDBC WG01

ある安全管理統括責任者が事故惹起の実体験から語る 事故撲滅、安全への想い

なぜ、WG01 が、最重要と思う理由

弊社はこれまで、安全に相当、力を入れてきました。
今日は、なんでここまで熱くなれるのか、その理由を共有します。

昨日（11/13）の朝 6 時、圏央道がまた通行止めになりました。
2 年前と、ほぼ同じ場所で、内容もほぼ同じでした。
弊社の事故は、工事渋滞の最後尾に 4 トントラック、その後ろに軽自動車。
そこに、当社のトラックが突っ込んだものです。

始まりは 1 本の電話

事故の連絡が入ったのは深夜 1 時。
電話での一報のあと、動画が LINE で送られてきて、再生した瞬間、背筋が凍りました。
向かうぞ！ と言って、すぐに家を飛び出しました。

現場に近づくと、反対車線が真っ赤（赤灯により）なのが見えてきました。
サイレンの音は聞こえないのに、赤い光だけがあたり全体を照らしている。
右に現場を見ながら、次のインターで降りたものの、通行止めの関係で近づけませんでしたが、別のうちのトラックや元請けさんが現場に入ってくれて、写真をどんどん送ってくれました。

車が空き缶を潰したようになっていて、破片が散らばって……
見るだけで胸が締め付けられる状況でした。

事故処理後

当日の夕方、警察から連絡が来ました。
乗っていたのは○歳と○歳のご夫婦。○○○○へ向かう途中。
奥さんは亡くなられ、旦那さんは全身骨折。意識はあるということでした。
今なら、電話に出ることになっているとのことで、電話番号を教わって震えながらかけましたが、
何を最初に言ったか覚えていません。おそらくひたすら謝ったとおもいます。
旦那さんは、今はバスの運転手ですが、元トラックドライバーで、業界の事情や会社の立場も理解してくれていました。
罵声ひとつありませんでした。逆に、それがきつかった。

折り返しの電話

翌日また電話があり、「奥さんの通夜に行きたい。カミさんに一目合わせて欲しい。」

医者の外出許可はなんとかもらうから、介護タクシーの手配を頼みたい」と言われました。

介護タクシーを手配して、当日、病院から厚木の斎場まで向かいました。

大きな葬儀にしないため、最小人數なら、参列しても構わないと言っていただき、私とドライバー直属の上長と参列することにしました。

介護タクシーはワンマンのため、何かあつたらすぐに連絡してくださいと告げ、私と上長は介護タクシードライバーと、連絡をとり、少し離れながら並走させていただき病院から斎場へ向かいました。

1時間以上前に到着したため、我々は近くのコンビニに待機していました。お通夜の時間が近づき、斎場に向かいました。この時の心情を想像してみてください。

斎場に到着

斎場に着くと、夏の夕方で、蝉の声が響いていました。

周囲の空気に重さを感じながら、斎場内に入ろうと自動ドアを潜りました。

旦那さんの友人にご対応いただきました。

受付を済ませたあと、旦那さんとの対面について、「今日は会わせられない」と言われました。

前日まで旦那さんと会話をさせていただいた旨を伝えましたが、ご遺体との対面時に、かなりの動揺があり、相当取り乱したそうです。

察するに、亡くなった事は頭では理解していても、実際に対面したとき、また、空き缶が潰れたようになった車の中で亡くなられたので、損傷もあった事でしょう。相当のショックだったのだと思います。

ご友人のご配慮で葬儀の参列は、遠慮するよう促されましたが、焼香だけは出来るようにご調整いただきました。

一旦外に出て、蝉の声を聞きながら、炎天下の中でただただ呼ばれるのを待っていました。このときの蝉の声がカナカナカナと強く印象に残っています。

15分なのか30分なのか、時間の感覚も分からなくなりました。

葬儀場の係の方が呼びに来てくれました。

その時、全身に鳥肌が立ち、ブルブルと震えながら向かい、祭壇の前に立ち、

旦那さんに深々と頭を下げました。遺族の方にも深々と頭を下げました。
その後、遺影に手を合わせて、ご焼香をさせていただきました。
あらためて頭を下げ、その場を後にしました。
その時、ドライバー上長は顔をくしゃくしゃにしながら、涙でボロボロでした。

言葉をほとんど交わさずに、帰路につきました。

ドライバーの状況

私は、個人的に、もう二度と、この思いはしたくないと強く思いました。

加害者となったドライバーは外国出身。
日本に長く住み、差別的な扱いも受けてきた人物でした。
当社では日本人と同じ条件で雇用していましたが、その前までは、時給なども抑えられ、差別的な条件もあったようでした。

安定した収入となり、奥さんもパートを辞めることが出来て、子育てに専念するようになれたと言っていました。
会うたびに「ありがとう」と言ってくれていました。
みんなも可愛がっていましたし、「もっと稼がせてやりたい」と本気で思っていました。

だから、少しハードルの高い仕事を任せていた。
それが結果的に事故につながってしまった。

事故後の社内会議は、涙とすり泣きの場になりました。
「良かれと思って」「稼がせたいと思って」やった結果がこれなんです。

拘置所で、ドライバーに国選弁護人がつき、
「会社とは関わるな」と言っていたようで、面会もできませんでした。

ただ、直属の上長とはこっそり電話がつながっていました。
「ごめんなさい、ごめんなさい」と言うだけで、細かい話しあはれませんでした。

裁判

私は過去の経験から、上長たちにアドバイスをしていました。
会社を批判するかもしれない。
だが、それは家族を守りたい一心と弁護士からそう言われてしまうので、ショックは受けないようにと。

裁判の場では、弁護士に言われた通りの「会社に無理やり...」という発言。

頭では理解していても、何度も聞かされると、本心のように聞こえてきて、本当にショックでした。

葬儀、遺族対応、保険会社、社内処理.....
全部重なって、自分の記憶が飛んでいる時期もあります。

当事者のその後

一方で、ドライバーは免許取消。実刑は免れ執行猶予が付きました。

もう運転はしないと誓約書を書き、時給の低い倉庫作業に。

奥さんは再び働きに出ることになりました。

被害者の旦那さんは今も後遺障害の申請を続けています。
もう元には戻らない体です。

「戻らない人生」を歩む人たちがいる。
私は、病んだ時期があったにせよ、普通の生活に戻っている。
その現実と当事者との違いに気づきました。

そして思いました。
“こういう人間を二度と作ってはいけない”と。

本格的な改革

事故前から会社ではいろいろな取り組みをしていましたが、ドラレコ検証をすると毎日同じ内容が出てくる。

車間が空いてない、スマホを使っている、眠いのに走る.....
紙が積み上がっていって、「ドライバーを信じる」という感覚がどんどん薄れていきました。

12月に被害ではあるものの、相当大きな事故がまた発生した事で、何故か迷いが消えた状態になり、SSCVを全車につけると決めました。

費用面の反対、ドライバーと上長とのトラブル予測からの反対、退職者も増える予想もありました。それでも、導入しないなら、会社を去る覚悟で導入しました。全く後悔していません。

導入後、インシデント件数は200件でしたが、→100件→50件→10件未満に。
「見えていなかっただけなんだ」と痛感しました。

あれだけ安全に関して声を大きくしていたにもかかわらず、
実態はひどいものでした。

自覚

ただ、死亡事故の車両には SSCV がついていました。
実証実験や追加で、23 台に装着しており、事故多発者や高齢者に付けていて、数年
に渡り一度の事故もなかった事で油断が生まれていました。

“ついているから大丈夫”は、逆に危険。
だからこそ、装置+検証チームの両輪が必要なんです。

事故後に病んでいた自分を振り返ると、もしその間に別の大事故が起きていたら、
自分の責任だった。

管理者が病んでいる時間を作ってはいけないと思いました。

ある経営者が、自社責任事故で被害者葬儀に参列した後、「終わった終わった、飲
みに行こう」みたいな振る舞いをしました。
最低だと思いますが、本来、病んでいる時間など作ってはならない中、必要な感覚
なのだととも思うようになりました。これは賛否あると思います。

トラックは時速 10km でも人を殺せる。
安全運転をしても、事故はゼロには出来ない。
その前提を本気で受け入れる覚悟にもつながる感覚となりました。

安全には報酬も必要。
安い給料では従う姿勢とはならず、ルールを守らせられないこともあります。
また、安全装置も費用は嵩みます。
働き方改革だからとか、物価高だからとかではなく、必要な費用は必要な費用だと
して、運賃交渉も本気でやるようになり、以前より通りやすくなりました。

弊社は「ドライバーを守る会社」です。
守るとは、生活を維持し継続し、飛躍させる仕組みとそのための報酬を用意すること。
守れない会社は存続してはいけない、と管理職には言っています。

被害者を出さないのは絶対。
同時に、“人生を狂わせるドライバー”を二度と作らないことも絶対です。
これを体験からの本気の気持ちとなったこと、
これが、私の温度が高い理由です。

おわり