

第 8 回 安全性向上有識者会議 議事概要

1. 開催日

2023 年 5 月 31 日（水） 13:30～15:30

2. 中日本高速道路株式会社 安全性向上有識者会議委員

中村 光 座長、高野 研一 座長代行、池田 桂子 委員、指田 朝久 委員、
鈴木 和幸 委員、野澤 伸一郎 委員（委員は五十音順）

3. 議 事

「安全性向上への不断の取組み－「5つの取組み方針」に基づく取組み（2022 年度）－」の報告

4. 議事概要（委員意見要旨）

（1）「2022 年度における安全性向上の取組み状況・成果等」について

- 経営層をはじめとして現場への働きかけを強化し、安全とコンプライアンスの重要性について危機感をもって繰り返し発言する等、安全意識向上や安全活動を推進しており、その成果が現れつつある。グループ会社との関係も同じ目線で意識を共有し、グループ一丸となった取組みが進められている。なお、若手社員に対してコンプライアンス講習を行う場合は、そのコンプライアンス意識の高さを踏まえた講習とすべきである。
- 悪さ加減をオープンに出来る文化を構築していく必要がある。問題があることが問題ではなく、問題をそのままにすること、隠すことがよくないことである。
- 安全に関する取り組みを評価するための KPI（重要業績評価指標）に関して、お客さま・社会・社員満足の視点から、例えば工事施工や点検などに関して、実施率などの実施の有無のみでなく、その質にも着目するなど、既存の KPI が適切であるかを検証し、見直していくことが必要である。
- 安全意識調査結果における安全意識が横這いであると評価する姿勢に問題があると考えている。回復していないと考え、分析評価し、改善につなげていくことが必要である。
- 構造物の点検計画は順調に進んでいるが、構造物の劣化の進展が気になる場所であり、経年劣化の防止に尽力されたい。
- 「恐れ」を忘れずに地道に取り組むこと、振返りを行うことは大事であるが、一方でメンテナンスの高度化に向けて新技術の開発にも引き続き積極的に取り組み、それを評価することで元気な会社になって欲しい。
- 2020 年度の大雪時における大規模な車両滞留事象を踏まえ「予防的通行止めの実施」などさまざまな取組みを実施してきたが、2022 年度に再度大規模な車両滞留が発生した。再発防止に向けた当面の対応策を公表し取り組んでいるが、発生した事象だけでなく、その他のリスクの可能性も勘案して取組みを進めるべきである。

- 工事管理エキスパートの配置が、安全に関する情報共有や技術の伝承に好循環を与えている。組織の中で個人としてどのように安全を意識して行動していくのかを明確にすることが大切である。OJTで行う教育事項の標準化を図り日々の活動の中で体系的に学ぶことが重要である。また、構造物の点検に直接関わらない社員により構造物の変状が発見されている事例が出てきており、安全への意識が定着しつつある。
- 耐震補強工事施工不良事案が社員の意識に与える影響は少なくなく、安全意識調査結果を見ても回復していない。そのショックが払拭されるよう、「中央道を跨ぐ橋梁の耐震補強工事施工不良に関する調査委員会」の提言を尊重して引き続き再発防止に取り組むべきである。その際には、風通しの良い職場環境が土台となって気づきを共有し、実務の弛まぬ見直しを行っていくことが必要である。
- 入札不調率が減少傾向であり、中期的な発注計画の公表など引き続き先手を打った対応を行うことが望まれる。

(2) 「2023 年度以降の取組みにおいて留意すべき事項（今後の取組みへのアドバイス）」について

【安全を最優先とする企業文化の醸成】

- 安全文化や企業文化を形成する意識や行動は劣化しやすいので、安全意識調査結果を分析し、事務所やグループ会社ごとに相対的な良否を比較し、今後の活動に反映していく必要がある。また、労災の発生率との関係を確認し、労災の発生率が低い事務所の取組みを参考にして安全活動の見直しや指導を行うことも必要であり、事故の原因分析を行い、共通的な要因を見出し、実効的な再発防止に活かしていく必要がある。
- 女性社員の抱える課題に関して、女性社員が発言しやすい職場を作ることは大切であるが、これからはジェンダーにとらわれない発想や組織運営が望まれる。そのために、風通しのよい職場を創出していくことが必要である。また、責任感を持って自律的に行動するには自らの気づきが大切であるが、気づきを促すためにも、毎月行われる安全に関する職場討議等がマンネリ化していないか今一度確認する必要がある。
- 膨大な資産を適切に管理するには、上下双方向のコミュニケーションの充実が不可欠であり、悪い情報が速やかに伝わる組織となっていくことを目指していくべきである。
- 安全（S） コンプライアンス（L） 品質（Q） 工期（D） コスト（C） の優先順位を意識し、「安全の賞味期限は1日である」ことを、現場の一人ひとりが意識して行動できるように伝えていくことが必要である。
- 安全意識調査の分析にあっては、事務的な業務、現場での業務の違いについて考慮し、分析・評価することに意義があると考えられる。

【安全活動の推進】

- 各々の現場主導で自分たちが必要と考えた安全活動や安全情報の活用を自律的に実践できるように、安全大会等機会を捉えての発表会、コンクールで表彰を行うなど日常業務で頑張っている人、グループを「褒める」ことでモチベーションを高める工夫が必要である。また、職場ごとに安全意識が高い者を安全人間として認定する安全認定や職場のチームごとの安全活動の競い合いなども効果的である。
- 安全性向上への不断の取組みを外部発信することはとても重要であり、社長定例会見でも継続して実施し、その内容を記録に残していく必要がある。なお、構造物の損傷等に対する補修やリニューアル事業を進めているところであり、有価証券報告書には構造物の損傷に伴う事業リスクについて記載すべきである。
- 安全に関する取組みを評価するための KPI に関して、お客さまや社会視点から既存の KPI が適切であるか検証し見直ししていくことが必要である。取組みを実施した事実だけでなく、KAI（重要活動評価指標）にも着目し、その効果や質に関する KPI を設定し検証していくことが望まれる。

【安全を支える人財の育成】

- コンプライアンスに関して、e-ラーニングを活用し教育することは有効である。なお、e-ラーニングでは、さまざまな圧力がある場合を想定して、コンプライアンス違反を起こさないようにするためにはどう行動すればよいか、という観点を入れることが大切である。

【道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善】

- 義務化された道路構造物の点検が 2024 年度より 3 巡目を迎える。これに向けて、これまでに 2 回実施した点検を踏まえ、さらなる点検の高度化や効率化に努め、点検の質の向上も図っていくことが必要である。
- 耐震補強工事施工不良事案の再発防止に取り組むに当たり、現場の作業に関わる会社も含めての内部通報窓口や公益通報窓口の利用状況を定期的にモニタリングし、実質的に機能するものとなるよう不断の努力を重ねるべきである。
- レギュラーな事象を関係者に迅速に情報共有し、お客さまへの迅速な情報の提供を行う機能を高めていく必要がある。

【安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進】

- 労働災害防止に向けて、重大災害や重大災害になってもおかしな重大なヒヤリ・ハットに関し、適切な作業手順が確立されていたか、それに向けた訓練がなされていたか、作業に携わる人が目的を理解していたか等の観点で分類し、根本的な原因を追求することが重要である。
- 安全・安心な高速道路空間を確保することは、一般道路から高速道路利用への転換も期待でき道路交通全体の安全性向上に結びつくため、高速道路での着実な交通事故対策の実施に努められたい。

以 上