

各 位

国土交通省 国土交通政策研究所

「組織的安全マネジメントに関する実態調査」ご協力のお願い

1. 調査の主旨

交通事故や労働災害などに対する安全を確保し、継続するためには、組織のトップから現場の従業員に至るまで、シンプルでわかりやすいノウハウを共有し、それらを組織として蓄積し、繰り返し実践していくことが必要と考えます。

しかし、とりわけ中小企業では、経営資源が十分ではなく、人材・時間・コストの制約を受けることが多く、また、安全は大切だと分かっているにもかかわらず、お客様への対応や企業の経済性（コスト）と両立することが困難な状況も現実にはあるのではないかと思います。

これらを解決していくには多くの優良事例に学ぶことが大切ではないでしょうか。効果的なノウハウや、安全にかけられる人材・時間・コストなどの制約をどのように克服しているかなど、そのノウハウを明らかにすることが求められていると考えます。

2. 調査の対象と目的

この郵送調査の対象は、組織的安全マネジメントに熱心な努力を継続されている中堅・中小企業を想定しています。

ISO9001・14001、安全性優良事業所（Gマーク）、グリーン経営等の認証事業者、安全衛生表彰者、業界団体等の取り組み事例紹介記事などから選定しています。

調査票を返送頂いた企業については、協力企業として調査報告書・国土交通政策研究所ホームページ等において協力企業リストとして企業名を掲載させていただきます。

また、調査回答の内容を検討し、特に熱心な取り組みを行われている企業を選定し、訪問調査の協力を依頼したいと考えています。その訪問調査の結果を、優良事例（ケーススタディ）として整理し、最終的に組織的安全マネジメントの手引き（ノウハウ集）にまとめ、国土交通政策研究所のホームページからダウンロードできるようにする予定です。

なお4月中を目途に、他産業も含めた約300件の安全の事例記事等（検索項目数約2000件）を収めた「事例データベース」をダウンロードできる準備を進めています。

（研究所ホームページへは、検索エンジンで「国土交通政策研究所」と入力）

3. 調査概要

この郵送調査では、安全に関する実績データ、組織的安全マネジメントの実践状況に関するチェックリストおよび自社の重点取り組み内容、ハード面の安全対策、外部人材のノウハウ活用についてのニーズについて把握し、今後の行政施策に反映させていただきます。

つきましては、業務ご多忙の折、誠に恐縮ですが、本調査の目的を十分ご理解の上、ご協力くださいますようお願いいたします。なお、本調査の記入内容につきましては、秘密を厳守し、この調査目的以外には一切使用いたしませんので、念のため申し添えます。

本調査票は、安全に関する責任と権限を有する責任者に記入をお願いします。
必要に応じて経営者ご本人、その他担当の方から聞き取り等でご回答ください。

【記入上のお願い】

1. 回答は平成21年5月8日(金)までに投函ください。
同封の返信用封筒にて、回答用紙のみ送付ください。後日、国土交通政策研究所のホームページにおいて公開する各社の取り組み状況と自社を比較するため、回答用紙のコピーを残しておくことをお勧めします。
2. 本調査についての疑問点、照会等については下記にご連絡ください。
3. なお本調査は、国土交通省 国土交通政策研究所からの委託により、(株)日通総合研究所が実施しています。

(照会先) 〒105-8322 東京都港区東新橋 1-9-3
株式会社 日通総合研究所
担当：物流技術環境部 村田、佐藤
電話：03-6251-3321 F A X：03-6251-6450

【目 次】

1. 貴社の概要、業態の確認	3
2. 安全に関する実績データ	5
3. 組織的安全マネジメントのチェックリスト.....	9
4. 自社の重点取り組み内容.....	14
5. ハード面の取り組み内容.....	15
6. 安全管理に関する外部人材のノウハウを活用することについて....	17
7. その他のご意見・ご要望などについて	18

別 添	回答用紙
-----------	------

【 1 . 貴社の概要、業態の確認】

以下について基準日は、平成 20 年 (2008 年) 4 月 ~ 平成 21 年 (2009 年) 3 月の間の、貴社の決算日現在でお答えください。

問 1 . 貴社の創立、規模等についてお伺いします。選択肢のあるものは、該当する数字を選択して、回答用紙に記入してください。

(1) 創立からの年数

~ 5 年以下	5 年超 ~ 10 年以下	10 年超 ~ 20 年以下
20 年超 ~ 30 年以下	30 年超 ~ 40 年以下	40 年超 ~ 50 年以下
50 年超		

(2) 年 商

~ 5 億円以下	5 億円超 ~ 10 億円以下	10 億円超 ~ 20 億円以下
20 億円超 ~ 30 億円以下	30 億円超 ~ 40 億円以下	
40 億円超 ~ 50 億円以下	50 億円超	

(3) 年商に占める備車収入割合

~ 10%以下	10%超 ~ 20%以下	20%超 ~ 30%以下
30%超 ~ 40%以下	40%超 ~ 50%以下	50%超

(4) 車両保有台数

~ 20 台以下	21 ~ 50 台以下	51 ~ 100 台以下
101 ~ 200 台以下	201 ~ 300 台以下	301 台以上

(5) 人員数 (役員を含む)

~ 20 人以下	21 ~ 50 人以下	51 ~ 100 人以下
101 ~ 200 人以下	201 ~ 300 人以下	301 人以上

(6) グループ会社数 (実質的に経営者が同一の会社)

自社のみ (別会社なし)	自社以外に 1 ~ 2 社
自社以外に 3 ~ 5 社	自社以外に 6 社以上

問2. 貴社の事業形態、輸送品目についてお伺いします。該当する数字を選択して、回答用紙に記入してください。

(1) 運送事業の種類(上位3つまで)

一般貨物	特別積合せ	特定貨物
霊柩	軽貨物	利用運送

(2) 主な輸送形態(上位3つまで)

貸切	積合せ	引越
宅配	コンテナ	重量物
廃棄物	危険物	その他

(3) 主な輸送エリア

地場中心	地場・中長距離の両方
中長距離中心	その他

(4) 主な輸送品目(上位3つまで)

農水産品、林産品	原油、石炭、金属鉱石
食料、飲料	繊維工業品
木材、木製品	紙、紙加工品
出版、印刷物	化学製品、ゴム製品
窯業、土石製品	鉄鋼、金属製品
一般(精密)機械、同部品	電気機械、同部品
輸送機械、同部品	日用品
砂利・砂・石材	宅配貨物
引越貨物	廃棄物
建設資材	その他

(5) トラック運送事業以外の事業(貴社及びグループ会社も含めて、年商上位3つまで)

倉庫(流通加工)等物流関連	バス・タクシー等旅客関連
海運等輸送関連	自動車整備業
自動車販売業	土木・建設業
小売業	卸売業
その他	なし

【 2 . 安全に関する実績データ】

交通事故の発生率などは定量的なデータを算出し、同じ算出基準で他社や優良企業などと比較することにより、自社の目標管理のためにも活用できるのではないのでしょうか。

特に事故件数や事故費などのマイナス情報は、事業者同士でお互いに情報交換することは避けられがちであると思います。そのため、一定のサンプル数を収集して、参考データを情報提供することは有益であると考えました。

【交通事故発生率を、走行10万km当りで見ると次のようになっています】

・トラック 0.5件/10万km (損害保険協会の調査(平成7年)より作成)

上記のデータには、保険適用の事故の他、保険不適用、軽微な接触事故を含めています。
(商品事故、過失割合ゼロの被害事故は含めていません。)

問3 . 安全管理のため、貴社の交通事故に関する状況についてお伺いします。該当する数字を選択して、回答用紙に記入してください。

(1) 自社の交通事故発生率の算出

算出できる 「(3)へ」

算出できない 「(2)へ」

(2) 算出できない理由(複数可)

事故件数を把握していない

軽微な接触事故を把握していない

年間の走行距離を把握していない

「回答後、(問4)へ」

交通事故発生率

= 交通事故件数 ÷ 走行キロ × 10万km

交通事故件数は、保険適用の事故の他、保険不適用、軽微な接触事故を含める。過失割合ゼロの被害事故、荷役中の貨物事故は含めない。

(3) 平成19年度¹の「交通事故発生率」は次のうちどこに該当しますか。

~0.2件以下

0.2件超~0.4件以下

0.4件超~0.6件以下

0.6件超~0.8件以下

0.8件超~1.0件以下

1.0件超

1 年度は貴社の会計年度で記入してください。平成20年度で記入できる場合は、平成20年度について記入してください。

可能であれば、平成18年度²、17年度²についてもご回答ください。

2 (3)を平成20年度で記入した場合は、平成19年度、18年度について、可能であればご回答ください。

問4. 経営上できるだけ少なく抑えたい保険料(自賠償保険を含む)と事故費についてお伺いします。該当する数字を選択して、回答用紙に記入してください。

(1) 任意保険への加入状況(共済含む)

任意保険に加入している 「(2)へ」

任意保険に加入していない 「(3)へ」

(2) 任意保険に加入している場合、その保険の種類(複数可)

対人・対物賠償	搭乗者傷害	
車両保険	貨物保険	その他

(3) 年間の事故費

事故費を把握している 「(4)へ」

事故費を把握していない 「(6)へ」

(4) 事故費を把握している場合、当該費用に含めている項目(複数可)

保険の免責金額
相手方への見舞金品・慰謝料・弁償金
自車の車両修理代、レッカー代
自車の積載貨物に対する弁済費用
事故に係る係争(弁護士、裁判等)費用
その他

(5) 平成19年度³の「売上高に占める(保険料+事故費)比率」を計算してください。

「売上高に占める(保険料+事故費)比率 = (保険料+事故費) ÷ 売上高 × 100」

トラック運送業界平均は2.7%(H18年度)となっています。(全日本トラック協会

経営分析報告書より)

~1.0%以下	1.0%超~2.0%以下
2.0%超~3.0%以下	3.0%超~4.0%以下
4.0%超~5.0%以下	5.0%超~6.0%以下
6.0%超	

(6) 平成19年度³の「売上高経常利益率」は次のうちどこに該当しますか(上記(5)の比率と対照するためです)。

「売上高経常利益率 = 経常利益 ÷ 売上高 × 100」

トラック運送業界の平均は0.7%(H18年度)ですが、一般に企業経営では3%を下回ると停滞レベルと判断されます。(全日本トラック協会資料を参照して記載)

~0.5%以下	0.5%超~1.0%以下
1.0%超~1.5%以下	1.5%超~2.0%以下
2.0%超~2.5%以下	2.5%超~3.0%以下
3.0%超~4.0%以下	4.0%超

3 可能であれば、平成18年度、17年度についてもご回答ください。なお(5)(6)を平成20年度で記入した場合は、平成19年度、18年度について、可能であればご回答ください。

自動車運送事業の経営環境はますます厳しさを増してきていますが、このような環境下にあっても、従業員の安全と健康を確保するとともに、快適な職場環境の形成を促進し、労働災害を起こさないよう努めることは、事業経営の基本であることは言うまでもありません。

【労働災害度数率を100万時間当りでみると、次のようになっています】

・トラック 3.34人/100万時間 (厚労省労働災害動向調査(事業規模100人以上)より)

【度数率を従業員100人当りの死傷者数発生率に換算してみると、次のようになっています】

・トラック 0.89人/100人 (上記及び賃金構造基本統計調査をもとに算出)

上記労働災害は休業1日以上⁴の業務上の死傷災害(通勤災害除く)が対象となっています。

問5. 貴社の労働災害の発生状況についてお伺いします。該当する数字を選択して、回答用紙に記入してください。

(1) 労働災害度数率や発生率の算出

算出できる 「(3)へ」

算出できない 「(2)へ」

(2) 算出できない理由(複数可)

労働災害(通勤災害を除く)による死傷者数を把握していないため
従業員数(常用のパート・アルバイト等含む)を正確に把握していないため
年間の労働時間を把握していないため

「回答後、(問6)へ」

労働災害度数率

= 死傷者数 ÷ 延実労働時間 × 100万時間

労働災害発生率

= 死傷者数 ÷ 期末従業員数 × 100人

労働災害の死傷者数は、休業1日以上
の業務上の死傷災害(通勤災害除く)
で届出をした延人数とする。

(3) 平成19年度⁴の「労働災害度数率」は次のうちどこに該当しますか。

~2.5人以下

2.5人超~3.0人以下

3.0人超~3.5人以下

3.5人超~4.0人以下

4.0人超~4.5人以下

4.5人超

(4) 平成19年度⁴の「労働災害発生率」(従業員100人当りの死傷者数発生率)は次のうちどこに該当しますか。

~0.5人以下

0.5人超~0.8人以下

0.8人超~1.1人以下

1.1人超~1.4人以下

1.4人超~1.7人以下

1.7人超

4 可能であれば、平成18年度、17年度についてもご回答ください。なお(3)(4)を平成20年度で記入した場合は、平成19年度、18年度について、可能であればご回答ください。

従業員定着率は、経験やノウハウの蓄積、組織への帰属意識などに影響を与え、事故等の発生とも関係があると言われています。

一般に定着率が低くなると安全管理にマイナス影響を及ぼし、逆に定着率が高くなればプラス影響を及ぼすと言われています。

問6. 貴社の従業員定着率（試用期間中の離職と定年により離職した者は除く）についてお伺いします。該当する数字を選択して、回答用紙に記入してください。

(1) 従業員定着率の把握状況

算出している(できる) 「(3)へ」

算出していない(できない) 「(2)へ」

従業員定着率 =

(期末従業員数 - 期中離職者数)

÷ 期末従業員数 × 100

常用のパート、アルバイト等含む。

(2) 従業員定着率を算出していない理由(複数可)

従業員数の雇用形態が多様であり、算出する必要性が少ないため

従業員の採用・退職頻度が高く、算出が煩雑であるため

定着率が高く算出する必要がないため

「回答後、(問7)へ」

(3) 平成19年度⁵の「従業員定着率」は次のうちどこに該当しますか。

~70%以下

75%超~80%以下

85%超~90%以下

95%超

70%超~75%以下

80%超~85%以下

90%超~95%以下

5 可能であれば、平成18年度、17年度についてもご回答ください。なお(3)を平成20年度で記入した場合は、平成19年度、18年度について、可能であればご回答ください。

トラック運送業界の自己資本比率の平均は21.2%(H18年度)となっています。この比率が高いほど財務の安全性が高いと言われ、一般的には30%が分岐点となります。

(全日本トラック協会資料を参照して作成)

財務の安全性と組織的安全マネジメントについて、どのような関連性があるか検討したいと考えていますので、財務の安全性の代表的な指標である自己資本比率についてお尋ねします。

問7. 平成19年度⁶の自己資本比率についてお伺いします。該当する数字を選択して、回答用紙に記入してください。 6 平成20年度が終了している場合は、20年度についてご回答ください。

「自己資本比率 = 純資産(資本の部)合計 ÷ 負債資本合計 × 100」

~10%以下

20%超~30%以下

40%超~50%以下

60%超

10%超~20%以下

30%超~40%以下

50%超~60%以下

【3. 組織的安全マネジメントのチェックリスト】

組織的安全マネジメントに関して、A. トップのコミットメントと行動、B. マネジメントシステム、C. 教育訓練制度、D. 現場管理の4つの観点から、自己診断を行うチェックリスト(案)を作成しました。

このチェックリストにお答え頂いた結果等を参考に、今後、組織的安全マネジメントの分析ツールを開発していきたいと考えておりますので、ご協力ください。

問8. 以下について自社の取り組みに一番近いと思うところを1つだけ選択して、その記号を回答紙にご記入ください。取り組んでいない等の場合には、「ア」を選択してください。

A. トップのコミットメントと行動

1. 行動見本 (現場巡回)	ア	営業や社外活動などで忙しく、トップと現場との交流は不足しがちである
	イ	理念・行動指針はトップが見本となるよう取り組み、出来るだけ現場に出向いている
	ウ	トップは現場を良く見て回り、問題点は即座に管理者等と共有し改善している

2. 経費予算配分	ア	法規制への対応以外で、業務改善や人材育成の予算確保は余りできない
	イ	同業者の動向なども見て、全車とはいかないが新たな車両、機器など導入している
	ウ	新たな車両、機器などを全車へ積極的に導入し、人材育成予算を確保している

3. 賞罰制度	ア	無事故などの手当、事故惹起者への罰則などを定めている
	イ	無事故手当等の他、勤怠、実績などを含む賞罰制度を定め、運用している
	ウ	個人の成績の他、班活動等とも関連した賞罰制度を運用し、育成に貢献している

B. マネジメントシステム

1. 理念・行動 指針	ア	安全方針などを掲示・配布しているが、やや形式的になってしまっている
	イ	期待する行動指針を具体化し、唱和などで普段から意識する工夫をしている
	ウ	理念が現場の意識に浸透し、期待する行動指針が業務で遂行されている

2. マネジメント サイクル	ア	安全の目標や計画を立てているが、チェック・対応策の検討・指示が十分でない
	イ	安全目標に対する計画の達成度を日次・月次でチェック・指示している
	ウ	チェックに基づいた対応策を具体的に指示し、対策実施後の確認も行っている

3. 情報管理の しくみ(安全の 実績・情報)	ア	情報を上げるよう指示しているが、収集のルールを徹底させるのが課題である
	イ	情報管理のしくみを構築し、運用しており、収集・報告の徹底を図っている
	ウ	安全実績、原単位情報の情報管理を整備し、必要情報がリアルタイムに把握できる

4. 人員配置と 異動	ア	人員・人材が不足しているため、適性を考えた配置転換は現実に難しい
	イ	事故等の発生、本人の適性を考慮して配置転換等も適宜実施している
	ウ	定期的な評価制度を運用し、育成方針とも関連した配置と異動を行っている

5. 管理者育成	ア	管理すべき役割を定めているが、人員・人材不足で管理は十分でない
	イ	管理すべき役割を明確化し、責任と権限を持たせ、管理者育成を図っている
	ウ	管理者がトップの意思を十分理解し、期待に応え責任を遂行している

6. 協力業者管理	ア	協力会社の安全管理は各社の責任であり、内容に関わることはしていない
	イ	協力会社の事故等の実績を把握し、改善を依頼している(又は協力会社はない)
	ウ	安全会議等への参加、安全管理状況の確認など協同して改善に取り組んでいる

7. 顧客の評価	ア	安全管理に取り組んでいるが、顧客からの評価はまだ上がっていない
	イ	安全や管理面で継続的取り組みを行ってきたため、顧客から評価されている
	ウ	荷主要求・仕事の採算と安全を両立させ、顧客信用により仕事が広がっている

C. 教育訓練制度

1. 採用・新人 教育	ア	採用環境が厳しいので、まずは採用して新人教育と実務でフォローしている
	イ	採用基準、新人教育、ワンマン運行の判定基準などを定め、実施している
	ウ	会社の育成方針に沿って採用基準・教育計画を定め、実施し、定着率も高い

2. 運転スキル、 作業スキル訓練	ア	新人教育、外部研修が中心で、具体的なスキルは明確になっていない
	イ	外部研修も含め、スキル向上の計画を立てて実施、運営している
	ウ	必要なスキル基準を明確にし、具体的な修得を進め、定期的な評価も行っている

3. 事故分析、 再発防止教育	ア	事故を起こすなど問題があった場合、個別に面接等を行い、指導している
	イ	安全衛生委員会などの場で定期的に事故分析、再発防止を行っている
	ウ	委員会等の他、定期的に全員と個別に面接や交流をしながら指導を行っている

4. KYT、ヒヤリ ハット	ア	KYTの実施、ヒヤリハット情報の収集・教育は重要だが、実施は不定期である
	イ	KYTの実施、ヒヤリハット情報の収集・教育を、定期的・継続的に行っている
	ウ	運行記録・データ分析を行い、危険マップ等の作成や運行指導に活用している

5. 小集団活動 (班活動)	ア	集まって話す場を設けているが、業務で定期開催が継続できない場合もある
	イ	班長(リーダー)を任命し、班会議等の開催を継続し、情報共有の場となっている
	ウ	改善テーマを掲げ、小集団活動を行い、安全等の目標達成の原動力となっている

D. 現場管理

1. ルールの順守	ア	必要なルールは定めているが、不十分なことや守らないことで事故やミスが起きる
	イ	決められたルールは守ろうとする組織になっている
	ウ	現場でのコツが、ルールや会話の中で共有され、活かそうという意識が高い

2. 日常点検・ 整備	ア	各自が日常のルールどおり実施しているが、やや形式的になってしまっている
	イ	重要な箇所について重み付けをした点検・整備のルールを設定して実施している
	ウ	修理履歴等を分析して、日常点検のあり方を見直し、予防的な整備が行われている

3. 整理、整頓 洗車、清掃	ア	整理、整頓、洗車、清掃をルール化しているが、徹底や継続が課題である
	イ	ルールに基づいて取り組む意識が根づいており、良い状態が保たれている
	ウ	自ら進んで、整理、整頓、洗車、清掃を行い、顧客や訪問者などから褒められる

4. 現場巡回指導	ア	人員・人材が限られているため、現場巡回指導は十分に出来ていない
	イ	安全パトロール等の実施を行いその結果を当該箇所に通知している
	ウ	安全パトロール等を計画的に実施し、問題を指摘し、改善後の確認をしている

5. 点呼・朝礼	ア	基本的に対面で実施しているが、形式的なところもあり、ややマンネリ化している
	イ	点呼・朝礼の場は形式的にならない工夫をし、コミュニケーションを図っている
	ウ	点呼・朝礼では、気づいた点をその場で即指導し、緊張感があり、活性化している
6. 身だしなみ、 服装	ア	決められたユニフォームはあるが、一部ルール違反が見られる
	イ	全員が正しくユニフォームを着用し、清潔な身だしなみを保っている
	ウ	ユニフォームの機能性やコーポレートイメージなどを考慮した改善が行われている
7. 挨拶、返事、 報告	ア	声をかければ挨拶や返事が返ってきて、報告は点呼・日報提出時に行う
	イ	自ら先に挨拶をし、返事も元気が良く、決められた報告を行っている
	ウ	挨拶、返事で顧客や周囲から褒められ、現場で気づいたことの報告もある
8. 時間管理、 生活管理	ア	一部時間を守れない人もいるが、仕事を考えて生活管理を行っている
	イ	各自が自己管理の意識を持ち、生活管理や健康管理を図っている
	ウ	本人の生活管理はもとより、家族からの協力も得て自己管理が徹底している
9. 協力意識	ア	問題が起きれば協力するが、進んで職場を良くしようとするまでには至っていない
	イ	管理者をはじめ班長やリーダーのリーダーシップにより、協力体制が築かれている
	ウ	周囲への協力を惜しまず、自分の役割を越えて働く風土になっている

問9 . 組織的安全マネジメントのチェックリストをつけてみた感想、ご意見などについて、回答用紙に記入してください。

(1) チェックリストの内容についての評価 (複数可)

課題チェック、目標レベルの設定などに活用できる
各営業所など部署別を実施して、比較するために活用できる
安全に限らず、組織管理で共通の内容として活用できる
チェックリストの項目が不足しているの見直しが必要である
選択肢が抽象的・定性的であり、差が分かりにくく回答しづらい
選択肢の内容が、管理や現場の実態と乖離している
内容が一般常識的で、余り参考にならない

(2) チェックリストに対する意見 (複数可)

全社(本社)と営業所(現場)など、チェックリストを分けた方がよい
経営者・管理者だけでなく、従業員がつけるチェックリストもあるとよい
地域や業種・業態による違いを考慮した方がよい
運行管理者の業務など、法規制の内容をもう少し盛り込んだ方がよい
ソフト面その他、ハード面や技術・スキル面などの項目を増やした方がよい
同業他社や優良企業との比較を行えるデータがあるとよい
チェックリストに対応した改善のための取組事例集が用意されているとよい
チェックリストは補完的なものであり、実際の現場を見る必要がある
安全だけ切り分けて組織のマネジメントを見ることはできない(総合的な
チェックリストが必要である)
類似のチェックリストは、既に自社で用意し活用している
類似のチェックリストを、コンサルタントなどから提供を受け、使ったことがある
今回の調査成果として組織分析のツールが完成したら試してみたい

(3) チェックリストに対して、(1)(2)の選択肢では回答できなかった感想、ご意見などございましたら、ご自由に回答用紙にお書きください。

【 4 . 自社の重点取り組み内容】

安全を確保し、継続するため、様々な安全管理に取り組み、日々工夫を重ね、組織のトップから現場の従業員に至るまでシンプルでわかりやすいノウハウを共有し、それらを組織として蓄積し、繰り返し実践されていることと考えます。

交通事故や労働災害などを業界として1件でも減らすため、調査回答を踏まえて、安全管理の取り組みに熱心な企業を数十社以上訪問し、他社にも参考となるケーススタディを作成する予定です。

問10 . 安全管理に関して、貴社の重点取り組み内容、徹底事項など、特に重要視し、工夫して取り組んでいる内容（例えば年間計画の重点施策など）について、出来るだけ具体的に回答用紙に記入してください。（上位3つ）

【5 . ハード面の取り組み内容】

ハード面での安全対策として、デジタコの導入、ドラレコ・バックアイカメラの装着、車間距離・スリップ・横転等の制御機能などを装備した先進安全自動車（ASV）の導入などがあります。これらの機器や車両についても、マネジメント（ソフト面）の安全対策と合わせて導入を進められているかと思えます。

問11 . 貴社では、どのような機器、先進安全自動車の導入を重要視していますか。以下の選択肢の中で、該当するものを選び、回答用紙に記入してください。（主要なもの、上位5つ）

デジタコ	ドラレコ	アルコールチェッカー
バックアイカメラ	ふらつき警報	車線逸脱警報
車間距離警報	高速ACC（定速走行・車間距離制御）	
トラクションコントロール付きABS（車輪スリップ時制動力・駆動力制御）		
E V S C（車両横滑り時制動力駆動制御）		衝突被害軽減ブレーキ

問12 . 以下のA～Dの機器等について、貴社での現時点における導入状況を機器ごとにお答えください。それぞれ選択肢から1つ選び、回答用紙に記入してください。

[A . デジタコ]

(1) 導入の有無

導入している	「(2)へ」
導入していない	「[B . ドラレコ]へ」

(2) 保有台数当りに占める導入率

～20%以下	20%超～40%以下	40%超～60%以下
60%超～80%以下	80%超	

(3) 車両1台当りの平均導入費用（補助金は考慮しない）
各機器およびシステムも含む費用

～15万円以下	15万円超～20万円以下	20万円超～25万円以下
25万円超～30万円以下	30万円超	

[B . ドラレコ]

(4) 導入の有無

導入している 「(5)へ」
 導入していない 「[C . バックアイカメラ]へ」

(5) 保有台数当りに占める導入率

~20%以下 20%超~40%以下 40%超~60%以下
 60%超~80%以下 80%超

(6) 車両1台当りの平均導入費用(補助金は考慮しない)
 各機器およびシステムも含む費用

~5万円以下 5万円超~10万円以下 10万円超~15万円以下
 15万円超~20万円以下 20万円超

[C . バックアイカメラ]

(7) 導入の有無

導入している 「(8)へ」
 導入していない 「[D . 先進安全自動車の導入状況]へ」

(8) 保有台数当りに占める導入率

~20%以下 20%超~40%以下 40%超~60%以下
 60%超~80%以下 80%超

(9) 車両1台当りの平均導入費用

~5万円以下 5万円超~10万円以下 10万円超~15万円以下
 15万円超~20万円以下 20万円超

[D . 先進安全自動車の導入状況(問11の ~ の一部でも装備されているASV車)]

ふらつき警報	車線逸脱警報	車間距離警報
高速ACC(定速走行・車間距離制御)		
トラクションコントロール付きABS(車輪スリップ時制動力・駆動力制御)		
EVS(車両横滑り時制動力駆動力制御)		衝突被害軽減ブレーキ

(10) 保有台数当りに占める導入率

~5%以下 5%超~10%以下 10%超~20%以下
 20%超~30%以下 30%超~50%以下 50%超~80%以下
 80%超

【6．安全管理に関する外部人材のノウハウを活用することについて】

中小運輸企業には、安全管理などにおいて組織的なマネジメントをできる人材が不足しているといわれています。

このため当研究所ではその対策として、「安全管理を組織的にマネジメントしてきた実績のあるアドバイザー（運輸企業OB等）を活用できる仕組み」の可能性について検討したいと考えています。

問13．貴社では、これまで、安全管理に関して外部人材のノウハウを取り入れるために、次のa～eのような活用を行ったことはありますか。回答用紙に記入してください。

ある（下記a～eより、活用実績のあるものを全て選択し、回答用紙に記入）

- a．コンサルタントを活用
- b．他企業OBから顧問・嘱託などとして活用
- c．官公署OBを顧問・嘱託などとして活用
- d．保険会社・車両ディーラーなどのサービスで専門家を活用
- e．NASVA（自動車事故対策機構）などの公的機関のサービスを活用

ない「(問15)へ」

問14．上記問13で、「ある」と答えた方にお聞きします。

活用した内容についての満足度はいかがですか。問13のa～eで選択したそれぞれについて、以下より最も近いものを1つ選び、回答用紙に記入してください。

- 社内に定着し、十分な成果があり満足である
- 効果はあったが、定着・継続が課題である
- 一時的な意識づけはできたが、目に見える成果は上がらなかった
- 自社では内容がマッチせず、やや不満である
- 内容が一般論で具体性が無く、不満である

問15．貴社では、安全管理に関して、どのようなことについて外部人材からノウハウを得たいと期待しますか。下記より上位3つまで選び、回答用紙に記入してください。

- | | |
|---------------------|-------------------|
| トップへのアドバイス | 方針やマネジメントへのアドバイス |
| 運行管理者、事故惹起者などへの直接指導 | |
| 継続的な助言・指導(顧問、嘱託等) | 法的対応、監査対応等へのアドバイス |
| 管理者の教育・研修 | 現場への教育・研修 |
| 複数企業合同での勉強会の講師 | 教育訓練制度の提案 |
| その他 | 特になし(問18へ) |

問16. 貴社では、問15の内容について、他企業等でその分野の経験や実績を有し、ノウハウを有すると認定を受けた専門のアドバイザーから、有料で助言や指導を受けたいと思いますか。下記から1つ選び回答用紙に記入してください。

思う 「(問17)へ」
思わない 「(問18)へ」

問17. 半日程度での助言や指導の場合、どの程度の費用であれば活用したいと思いますか。下記より、該当する項目1つを選び、回答用紙に記入してください。

交通費、謝金、日当、事務経費など全て込みでの費用

20万円	10万円	7万円
5万円	3万円	有料では活用しない
その他		

【7. 其他のご意見・ご要望などについて】

問18. 現在、貴社で抱えている安全対策上の問題、業界団体(協会等)や行政へのご意見・ご要望などがございましたら回答用紙にご記入ください。

～ご協力ありがとうございました～

回 答 用 紙

会社名			
所在地	〒		
代表者			
ご回答者	役職	お名前	
ご回答者の連絡先	TEL :		
	FAX :	Eメール :	

問1．貴社の創立、規模等について

- (1) 創立 (2) 年商 (3) 備車収入割合
- (4) 車両保有台数 (5) 人員数 (6) グループ会社数

問2．貴社の事業形態、輸送品目について

- (1) 運送事業の種類 (2) 主な輸送形態
- (3) 主な輸送エリア (4) 主な輸送品目
- (5) トラック運送事業以外の事業

問3．貴社の交通事故に関する状況について

- (1) 自社の交通事故発生率の算出
- (2) 算出できない理由(複数可)
- (3) 交通事故発生率 平成19年度 平成18年度 平成17年度
 (20年度)

平成20年度から18年度でご記入いただいた場合は、 にレ点を記入してください。以下、同じ。

問4. 経営上できるだけ少なく抑えたい保険料（自賠償保険を含む）と事故費について

- (1) 任意保険へ加入状況
- (2) 任意保険の種類（複数可）
- (3) 年間の事故費
- (4) 事故費を区分している場合、
当該費用に含めている項目（複数可）
- (5) 売上高に占める比率 平成19年度 平成18年度 平成17年度
(20年度)
- (6) 売上高経常利益率 平成19年度 平成18年度 平成17年度
(20年度)

問5. 貴社の労働災害の発生状況について

- (1) 労働災害度数率や発生率の算出
- (2) 算出できない理由（複数可）
- (3) 労働災害度数率 平成19年度 平成18年度 平成17年度
(20年度)
- (4) 労働災害発生率 平成19年度 平成18年度 平成17年度
(20年度)

問6. 貴社の従業員定着率（試行期間中の離職と定年により離職した者は除く）について

- (1) 従業員定着率の把握状況
- (2) 従業員定着率を算出していない理由（複数可）
- (3) 従業員定着率 平成19年度 平成18年度 平成17年度
(20年度)

問7. 平成19年度の自己資本比率について

(20年度)

問8 . 自社の取り組みに一番近いと思うところ

A. トップのコミットメントと行動	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/>
B. マネジメントシステム	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/> 4. <input type="checkbox"/> 5. <input type="checkbox"/> 6. <input type="checkbox"/> 7. <input type="checkbox"/>
C. 教育訓練制度	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/> 4. <input type="checkbox"/> 5. <input type="checkbox"/>
D. 現場管理	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/> 4. <input type="checkbox"/> 5. <input type="checkbox"/> 6. <input type="checkbox"/> 7. <input type="checkbox"/> 8. <input type="checkbox"/> 9. <input type="checkbox"/>

問9 . 組織的安全マネジメントのチェックリストをつけてみた感想、ご意見

(1) 内容についての評価

(2) 意見

(3) 上記(1)(2)以外の感想、ご意見

問10 . 安全管理に関して、貴社の重点取り組み内容、徹底事項

問11. 機器、先進車両の導入状況

問12. 貴社での導入状況について

【A. デジタコ】 (1) 導入有無 (2) 導入率 (3) 費用

【B. ドラレコ】 (4) 導入有無 (5) 導入率 (6) 費用

【C. バックカメラ】 (7) 導入有無 (8) 導入率 (9) 費用

【D. 先進安全自動車の導入状況】 (10) 導入率

問13. 安全管理に関して外部人材のノウハウを取り入れるための活用

(1) 有無 (2) 有る場合の「活用実績」

問14. 上記問13で、「ある」と答えた場合、活用した内容ごとの満足度について

a. 「コンサルタントを活用」したことによる満足度 b. 「他企業OBから顧問・嘱託などとして活用」したことによる満足度

c. 「官公署OBを顧問・嘱託などとして活用」したことによる満足度 d. 「保険会社・車両ディーラーなどのサービスで専門家」を活用したことによる満足度

e. 「NASVAなどのサービスを活用」したことによる満足度

問15. 安全管理に関して、外部人材からノウハウを得たい内容

問16. 有料で助言や指導を受けることについて

問17. 半日程度での助言や指導の場合の費用

問18. ご意見・ご要望など

～ご協力ありがとうございました～