

No.001 ダイセイ倉庫運輸株 【輸送モード:トラック】

「預かった荷物や働く人の安全を極限まで追求し、取引先のために死に物狂いで問題解決する」

1. 概要

企業情報

所在地	愛知県小牧市大字入鹿出新田字新道 900 番地		創立	1974 年	
年商	60 億円	人員数	324 名 (内 正社員 297 名)	資本金	4,000 万円
拠点数	物流センター8 箇所他	車両等	150 両 (自社 85、備車 65)		
事業内容	倉庫業、一般貨物自動車運送業、自動車運送取扱事業、梱包業、産業廃棄物収集運搬業				
輸送品目	成型用合成樹脂、合成ゴム、食品包装用フィルム、工業用フィルム、輸入アパレル製品、家庭電化製品、一般生活雑貨品等				
取引先	トヨタ自動車(株)、三井化学(株)、三菱化学(株)、いその(株)、豊田通商(株)、電気化学工業(株)、旭化成(株)、東海理化販売(株)、丸紅(株)、東レ(株)他				

組織的安全マネジメントの特長

社長自身が、ドライバーの横乗り・8 Sパトロール等の現場巡回指導を行う他、清掃・朝会・安全祈願祭などを通じて全ての施設を巡回し指導している
心の教育、ふれあいノート、新人教育、会議・ミーティング等を通じて、トップ自ら管理者教育を継続的に行っている
精鋭のテクニカルスタッフ（指導員）を選定し、評価基準及び指導員の絶対基準により協力会社も含めてドライバー・作業者の認定制度を運用している

調査者所見

<p>取引先の期待に応えようとする姿勢、安全や品質に妥協することなく業務の質、人材の質を高めようとする意識が、対応者・現場作業者の姿から直接感じられた。</p> <p>顧客をはじめ、納品先、協力業者、地主、従業員やその家族なども含めたステークホルダーとの関係性向上を追求し続ける組織的マネジメントが、整然と継続されている。</p> <p>その背景には、トップが取引先の困っていることを死に物狂いで解決し、信用を得て事業を発展させてきた経緯がある。トップが、預かった荷物や働く人の安全を極限まで追求していかうとする姿勢は、トップ自身の幼少期の体験や生命に対する尊さが根幹となっている。その根幹を一人の人間、又経営者として事業を通じて常に人格の向上を図り、それを安全の徹底をはじめとした従業員教育（仕事を通じて人格を形成すること）に展開している。</p>

調査情報

調査日	2009 年 3 月 12 日	訪問先	本社物流センター
対応者	代表取締役社長、品質安全管理室・ISO 事務局室長、経営企画室広報チームリーダー、事業部門チーフマネジャー		

(注) 企業情報等の内容は調査日を基準日とした内容である

2. 会社の概要、創業からの成長経過

昭和 49 年小牧市において創業。昭和 51 年に三井石油化学工業と取引を開始した。中京地区は化学製品の物流が多い地域であり、以前は大手の倉庫会社が、三井石油化学から化学製品の保管・輸送業務を行っていた。製品の品質に関する問題について当社の前社長が相談を受け、それを解決したことにより本格的な化学製品の業務を受注できるようになった経緯がある。その当時は、収入が 10 億円もない時代であったが、上記の品質対策の対応は全社総力を挙げた死に物狂いの対応であった。

昭和 54 年には豊田合成からの要請を買って出て共同配送を開始・軌道に乗せた。平成 2 年に合成樹脂、ゴム製品に特化した物流を開始し、配送作業に加え、フレコンから紙袋への包装形態の荷姿変更作業等の付帯作業やカンバン方式にも対応した業務が運用されている。輸送している化学製品(シート、ペレット類等)は、化学製品会社からの委託を受け、車両メーカーなどへのカンバン形式による納入業務を実施している。

現社長は、前社長(現社長の兄)から会社の創立 10 周年式典に呼ばれ、会社側として出席したのを機に営業部長に就任し、現在の会社業務に携わるようになった。商社勤務時代の経験から営業力を活かし、中京エリア内の荷の獲得を進めてきた。以前は、150km 超の距離の輸送業務を行っていたが、現在は 150km 以内の配送業務に特化した運用に努めている。これは、150km 以内の運行業務であれば緊急の作業に対応がしやすく、帰り便が取得できれば収益も向上するとの考えからである。

化学品物流に特化し、エリアも中京地区に限定したことで、この分野において全国でトップ企業に成長した。取引先の生産性に貢献し、問題解決に応える機能を増やすことに努めてきている。現在はこれまでのビジネスモデルを、他のエリア、さらにグローバル、また他分野の物流への展開を進めている。

3. トップの考え方

安全追求の根幹は、トップが自分自身と周囲への“生命に対する尊さ”を、生き方・働き方の基本と考えていることである。これらは、トップが青年期に伊勢湾台風の自然災害を実体験したこと、また自身が経営を遂行する中で健康面での変調を体験したことによる。またトップが幼少期に家業の手伝いをしながら、お客様への対応の基本を体得してきたことが、顧客をはじめステークホルダーに対する考え方のベースとなっている。これが創業の精神である「三方良し」経営の礎となっている。

安全の基本は人と組織にあり、仕事を通じて人格を形成することを基本とし、また良い仕事はクリーンな環境から生まれると考えて実践している。

社長自ら幹部に対する心の教育（徳育）やふれあいノート（日誌）のやりとりを継続するほか、現場巡回指導や朝会などを通じて、現場と直接コミュニケーションしている。

安全第一、品質第二、効率第三を実践するために、人材育成には時間と予算を十分に取っている。またハード面でも、安全、品質、サービス内容、環境面の機能を充実させるために、他社に先駆けた先進的な取組みを進めている（地震速報システム、太陽光発電システム、GPSなど）。

□経営の理念等についてはホームページに記載 <http://www.ddaisei.co.jp/>

4. 組織的安全マネジメントへの取り組み

A) トップのコミットメントと行動

ポイント	CL 項目※
◆社長自身が、ドライバーの横乗り・8Sパトロール等の現場巡回指導を行う 他、清掃・朝会・安全祈願祭などを通じて全ての施設を巡回し指導している	A 1、D 4
◆心の教育、ふれあいノート、新人教育、会議・ミーティング等を通じて、ト ップ自ら管理者教育を継続的に行っている	A 2、B 1 、B 5
◆化学品物流・中京エリアに特化し、ハード面ではデジタコ、バックアイカメ ラ、GPS、地震速報システム、センター設備等の投資を積極的に行い、安 全・品質・物流サービス機能等の充実（取引先の問題解決）を図っている	A 2、A 7

※CL項目とは、組織的安全マネジメントチェックリストの項目である。項目の内容につ
いては「7. 組織的安全マネジメント チェックリスト自己評価結果」参照。

- ・徳育が大変重要であると考えており、月曜会（内容について後で記述）や数字責任者会
議（後述）などで、二宮尊徳や論語など、雑誌「致知」を参考に道德に関する話を社員
に訓話を行っている。
- ・社員の入社時には、挨拶から始まり、道德面についてみっちり社長自身が教育してい
る。
- ・毎朝、朝礼の時にも徳育に関する訓話を行っている。
- ・1年を通じて、月に1回、月曜会のメンバーを集めて、「致知」の読書会を行っている。
- ・清掃は社長も行っている。また毎週水曜日を「清掃重点日」としている。良い仕事はク
リーンな環境から生まれるものと考えている。
- ・社長自身が、1週間ごとに朝礼も含め、すべての施設を巡回している。
- ・朝起きて、社員が来たいと感じるような会社でありたいと考えている。

B) マネジメントシステム

ポイント	CL 項目
◆社長直轄体制のもと、経営会議では品質・安全の議題をトップに据えるなど により、安全責任者は意気に感じて取り組んでいる	B 1、B 5
◆プラス指標・マイナス指標（共に11項目）の収集・報告体制を整備し、評 価基準を明確化し、実績管理・KAIZEN・表彰等に活用している	B 3、A 3
◆自社での事故・ミス防止だけでなく、取引先責任のミスも発見し、再発防止・ 品質向上に努めて、取引先からの評価・信頼を得ている	B 7、C 3

【人事・マネジメント関連について】

- ・経営トップ自身が安全についての方向性、重要性を全社的に説いているため、品質安全
管理室の担当者は活動しやすい風土になっている。常に社会性と顧客の目、取引先の期

待値で取組みの水準を決めており、トップからも安全や品質に関して「自分の質を守れ」と言われている。

- ・前社長も社員を貴重な財産として考えており、前人事担当者が安全に関する要として異動、採用された。
- ・ISO9000、ISO14000 の認証を取得し、G マークも取得した。会社として何か常に目標に向かっていることが必要と考えている。
- ・今後技術をさらに掘り下げていくか、広い範囲に広げていくかについては、顧客のニーズに合わせて従うことが必要と考えている。
- ・倉庫の従業員に比較して、付帯業務も多く配達料などの歩合制が適用されているドライバーの方が賃金は高い。他業者と比較しても、決して劣らない賃金体系である。

【安全に関する費用について】

- ・助成金制度を活用し、ドラレコ、バックアイカメラの導入やデジタコを導入し、リアルタイムに監視できるようにGPS機能も設備している。
- ・保管倉庫での地震による製品の転倒の危険性を危惧して、地震速報のシステムを配備し、震度4以上の地震発生の予報が出た場合には、各設備に事前予報が連絡されるシステムになっている。(1500万円くらい要したが、役員会で即決され導入が決まった。)
- ・最もコストを掛けているのは、教育費用である。
- ・以前は、整理した保管が実施されておらず、製品をひっくり返すなどの事故があったが、製品の保管スペースと輸送コストの削減を両立させる観点から移動ラックを設備した。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL項目
◆精鋭のテクニカルスタッフ（指導員）を選定し、評価基準及び指導員の絶対基準により協力会社も含めてドライバー・作業員の認定制度を運用している	C 2、B 6、D 1
◆採用して人材育成することを基本とし、試用期間中の新人教育と評価を徹底して行い、認定の上で採用する	C 1

【採用・新人研修関連について】

- ・社員の採用については、基準を設けていない。試用期間中の教育の中で社内の厳しさを教える。採用・認定までの間に辞める人間もいる。
- ・2週間位かけて教育しても認定基準に満たないケースがあり、テクニカルスタッフが実技指導を行った結果で採用しないケースもある。
- ・最初、テクニカルスタッフによる実技指導を行い、その後に品質安全管理室による新規配属時導入教育訓練が行われる。
- ・実技指導の結果は、テクニカルスタッフから品質安全管理室に報告され、何処が弱点かどこを教育重点項目にする必要があるかなどの提案が出され、場合によっては採用無理

の判断がされることもあった。

【乗務員の研修等について】

- ・ 部下に仕事を任せ、上司はそれをカバーしてあげる体制を心掛けている。
- ・ 日替わり班長制度も設けている。
- ・ 20年以上前から「ふれあいノート」を管理者からフォークリフトのオペレータに至るまで、各個人が記帳しており、毎日の業務での気付き、感想など思ったままをつづり社長が読んでいる。また、管理者（30～40人）の付けたノートを社長が見ている。
- ・ ドライバー教育は、役員及び指導員による横乗り指導が主体となっている。
- ・ 指導員には、社長をはじめ、役員、品質安全管理室、テクニカルスタッフ(ドライバー部門1名、倉庫部門4名)、また認定ドライバーからの選定された者による構成となっている。
- ・ デリバリー、業務チームそれぞれに各個人対象とした管理指標(評価基準)が設定されており、業務上のミスとなるマイナス指標とグッド情報(第三者からの推薦情報)となるプラス指標などによるポイント制度が運用されている。
- ・ ドライバーは「ドライバー管理表」で管理され、給料(ボーナス)額もこの評価結果が考慮されており、優秀者は表彰もされている。
- ・ 半年のうちに2回事故を起こすとドライバー業務から外されることになっている。
- ・ 伝票の読み違いをなくすための適性検査が半年に1回の頻度で実施されており、合格しないと顧客の貨物に対しての検査員としての資格がもらえない。
- ・ 緊張感を持続させるため、わざと出荷伝票を違うものにして、現場の作業チェックの確認を行うこともある。
- ・ 安全管理の重要性は、継続性としつこく繰り返し実践することにあると考えている。

D) 現場管理

ポイント	CL項目
◆ 8Sパトロール、ドライバー横乗り指導票、デリバリー業務(センター業務)指導票等により、ルールの徹底、スキル向上を図っている	D1、C2 、C4
◇ 現場見学を行う中で、事務所、構内等の誰もが例外なく挨拶や印象が良く、8S(5S+セーフティ、スペース、スマイル)が実践されていると感じた。	

【日常業務等について】

- ・ 現在、現場巡回のほか、安全パトロール、8Sパトロールが行われている。8Sとは、従来の5Sに「Safety」、「Space」、「Smile」の3つを加えた活動である。
- ・ 8Sパトロールでは、ポイント評価を行い、金賞、銀賞の表彰を授与して活動意識の向上を図っており、これによって各部署の競争意識が生まれた。
- ・ ポイント評価は、絶対評価と相対評価の組み合わせのポイントを付けて評価している。

- ・テクニカルスタッフも現場を巡回している。
- ・ヒヤリハットの報告を受けて構内の安全マップも作成されている。
- ・8Sパトロールの実施により、下記改善活動実施例が紹介された。
 - ☆マストを保管倉庫の天井梁にぶつけたので、その手前でぶつかるように警告バー（パイプ）を取り付けた。
 - ☆製品出荷時の伝票確認のために、照明設備の配置見直しを行った。
 - ☆保管倉庫に保管スペースの白線を引いたことにより、貨物事故が減った。
 - ☆倉庫内のガードポールが損傷（ペンキが剥げるなど）した際、すぐにペイント補修がされた。（割れ窓理論）

【小集団活動について】

- ・小集団活動により、避難経路の表示方法の見直しなどが行われた。
- ・小集団活動は週1回のペースで実施されている。※センター(部署)によっては毎日
- ・ドライバーについては、約10名ずつの9つのグループに分け、各グループにグループ長を選任している。
- ・ドライバーに関する小集団活動は、朝又は夕方に適時行っている状況である。
- ・また、ドライバーは毎日15:00頃に全員集まり、16:00頃から翌日の積込ミーティングがあるため、その時に小集団活動が行われている。

【情報の活用、会議等について】

- ・毎週月曜日の朝に「月曜会」として、社長以下役員全員及び各部署リーダーを対象に開催され、経営情報、人財教育をはじめISO、安全、品質管理等に関する内容が討議されている。
- ・月1回、第1又は第2月曜日に数字責任者会議が開催され、経営指標のほか重点項目の評価分析と活動指示について討議されている。
- ・月1回、第1土曜日に全社員(原則正社員)を対象に全体会議が開催され、社長の訓話や表彰などが行われている。

5. 顧客や取引先との関係

荷主や納品先の問題解決を着実に積み上げて信用を維持・向上させている。安全や品質を徹底して取り組むことはその基本であり、取引先の責任で発生したミスも当社で発見し食い止めることなどは、その表れでもある。

また、安全パトロール、横乗り指導等は、自車と同様に協力会社の車両も対象に実施し、マネジメントの範囲を拡張している。

また、安全祈願祭(毎月第1稼働日に実施)では、社長以下役員全員が各事業所で、当該地域の神主を招き安全祈願するとともに、物流センターに隣接した地元(借地主)の墓地に墓参りも行っている。保管倉庫の隣家への車両騒音対策等のため、保管倉庫構内に防音壁等を設置し、車両はその構内を走行するように設計されている。

地域や利害関係者との関係を大切にしている。

6. 安全に関する実績データ

【交通事故発生率】

事故の定義は、車両等をこすった場合でも事故としてカウントするほか、ヒヤリハットも事故としてカウントしている。

JIT納入のため、ドライバーは顧客の構内に到着後、荷台からの荷降ろしから顧客構内指定場所までのフォークリフトによる横持ち作業も実施している。狭い顧客の構内でのリフト作業のため、事故が発生し件数でも多くを占めている。

以下は、走行10万km当りの交通事故件数(交通事故発生率)の実績推移である。交通事故件数には軽微な接触事故を含み、フォークリフトによる事故、過失割合ゼロの被害事故、ヒヤリハットを除いた。

年度	交通事故件数	走行 km	交通事故発生率
平成 20 年度	11 件	3,703,942 km	0.30 件/10 万 km
平成 19 年度	5 件	3,683,713 km	0.14 件/10 万 km
平成 18 年度	16 件	3,750,207 km	0.43 件/10 万 km

※トラック運送事業者の交通事故発生率の平均は0.5件である(日本損害保険協会の平成7年の調査データより作成)

18~19年度の減少要因【事故発生率 H18 (0.43) ⇒H19 (0.14)】については、この間に本格的なデジタルタコグラフの分析・評価・指導~目標管理というPDCAサイクルを回しての継続的指導が、トラックの運転というプロセス全般での事故防止に繋がったことが主たる要因と捉えている。

また、H19~20年度の増加要因【事故発生率 H19 (0.14) ⇒H20 (0.30)】については、主要因の一つに車両の大型化がある。3.5t・4t車から7t・8t車への引き上げ、又は8t車から12t・14t車への車型アップを過積載防止の観点から行ったが、特に納入先・狭い路地での取り回し、バック時での接触事故が増加したことが挙げられる。これに対しては、テクニカルスタッフや役員によるドライバー横乗り評価と指導、ヒヤリハットや安全パトロール情報の活用による改善などを重点的に対策している。

7. 組織的安全マネジメント チェックリスト自己評価結果

区分		項目		評価
A	トップのコミットメントと行動	A 1	行動見本（現場巡回）	イ
		A 2	経費予算配分	イ
		A 3	賞罰制度	イ
B	マネジメントシステム	B 1	理念・行動指針	イ
		B 2	マネジメントサイクル	イ
		B 3	情報管理のしくみ（安全の実績・情報）	イ
		B 4	人員配置と異動	イ
		B 5	管理者育成	イ
		B 6	協力業者管理（関連会社等）	ウ
		B 7	お客様の評価	イ
C	教育訓練制度	C 1	採用・新人教育	イ
		C 2	運転スキル、作業スキル訓練	イ
		C 3	事故分析、再発防止教育	ウ
		C 4	KYT、ヒヤリハット	イ
		C 5	小集団活動（班活動）	イ
D	現場管理	D 1	ルールの順守	イ
		D 2	日常点検・整備	イ
		D 3	整理、整頓、洗車、清掃	イ
		D 4	現場巡回指導（街頭指導）	ウ
		D 5	点呼・朝礼	イ
		D 6	身だしなみ、服装	ウ
		D 7	挨拶、返事、報告	ウ
		D 8	時間管理、生活管理	イ
		D 9	協力意識	イ

※組織的安全マネジメントのチェックリスト（詳細）は、国土交通政策研究所のホームページから入手可能。検索エンジンで「国土交通政策研究所」と入力。“●研究会・アドバイザー会議等”のページにある“運輸企業のための組織的安全マネジメント手法に関する調査”「第3回アドバイザー会議（平成21年3月17日）資料3」の郵送調査票参照。



写真1
安全パトロールで指摘された不安全行動等を現場に掲示して社員に周知(1)



写真2
安全パトロールで指摘された不安全行動等を現場に掲示して社員に周知(2)

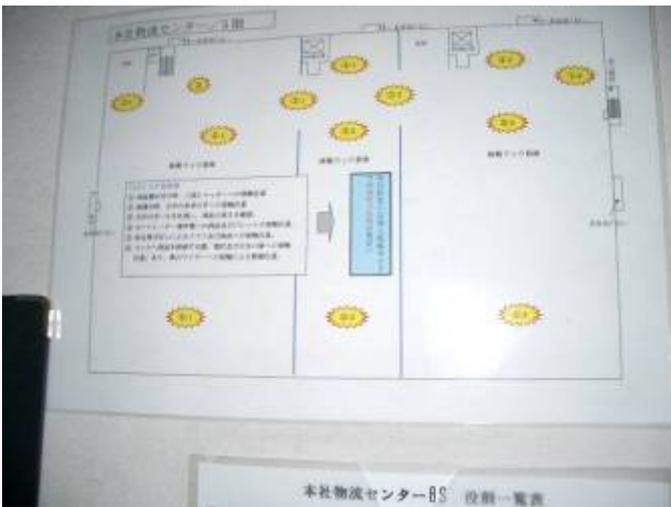


写真3
現場のヒヤリハット情報をもとに安全マップを作成し、掲示することにより社員に周知

帳票類1：事故内容報告書（おもて）

事故内容報告書（安全衛生問題）			
*管理番号：	様式：2009 安全 001	作成日：	
*記入しないで下さい/総務人事記入欄			
所属部署：	車 番 (ト7番号)：	登録番号：	車名/車式：
<div style="border: 1px solid black; height: 300px; margin-top: 5px;"> <p style="margin-top: 0;">事故状況</p> </div>			
事故日時	年 月 日 時 分	○事故状況	
事故地			
届出警察			
運転者	氏名：	○入社年月日	
	生年月日： 年 月 日生（才）	○事故原因	
	※免許証 番号： 取得： 年 月 日		
※必ず免許証の裏・表面のコピーを添付してください。			

帳票類2：事故内容報告書（うら）

対 人			対 物	
住所： 氏名：			相手方	TEL：
男・女	才	勤務先： TEL：	対象物件	車名/色： 車番：
受傷の内容			修理工場	TEL：
治療の見込			損害額	入庫日 月 日
病院名/TEL			相手方 保険会社	TEL：

傷 害			車 両	
搭乗者傷害	自損事故	無保険車傷害		
受傷の内容	受傷の内容	受傷の内容	修理工場	TEL：
治療の見込	治療の見込	治療の見込	損害額	入庫日 月 日
病院名	病院名	病院名		

社 長	人事 総務 部	部 門 長	品 質 安 全 管 理 室	T S 室	副 C L ・ T L	G L ・ C L
--------	---------------	-------------	---------------------------------	-------------	----------------------------	-----------------------

※欄外に関連する副グループリーダー、副センター長、チームリーダー等の閲覧、捺印をお願いします。

帳票類4：ドライバー横乗り指導票（おもて）

改定日：2009年1月23日

ドライバー横乗り指導票 I

実施日	H21年 月 日	ドライバー名 (エリア名)	
指導員名		全体評価	

◎審査重点項目(指導員記入/前回指導内容から抜粋)	
---------------------------	--

※実施結果判定基準：A-良好 B-概ね良好（慣れれば1人でも可） C-引続き指導必要

	チェック項目及び教育指導項目	実施結果
出 発 前 ・ 積 込 及 び 荷 降 ろ し 時	①運行前点検/車両下部オイル漏れ 軽油漏れチェック他	
	②対面点呼実施度	
	③洗車実施度	
	④工程内検査（C：配送）説明/積み込み時のチェック方法	
	⑤パレット・商品の異物除去及びトラック荷台清掃度	
	⑥雨濡れ対策（水濡れ防止養生シート、専用ビニール袋使用手順）	
	⑦仕切り板・異物混入防止用養生シート・ラッシングベルト使用状況	
	⑧納品先情報取り（出発前）/荷降ろし場所・荷受担当者等	
	⑨ウイング及び平車の輻留め金・締めロープチェック	
	⑩持ち物チェック（免許証・ETCカード・伝票・地図・お金等）	
	⑪GPS・デジコ使用手順確認	
走 行 時	⑫-1；走行チェックA / 車間(速度に見合った車間)	
	⑫-2；走行チェックB. ギアチェンジ操作（エコドライブ走行）	
	⑫-3；走行チェックC. 排気ブレーキ・ポンピングブレーキ使用度（クラッチ操作）	
	⑫-4；走行チェックD. 高速道路80km/hキープ走行(一般道最高60km)	
	⑫-5；走行チェックE. / 安全走行は出来ているか	
納 品 先 ・ 福 社	⑬納品先への挨拶(節度・誠意ある挨拶)	
	⑭最終検査(現物と伝票との照合検査・受領印(日付、社名)確認)	
	⑮その他(異常時の会社への連絡方法・納入先納入条件実施度)	
パ レ ッ ト 管 理 他	⑯パレット管理手順に沿って行われているか	
	⑰パレット1枚の使用基準(300kg以上で1枚)は守られているか	
	⑱パレットの回収手順は適切か	
	⑲資材(フロン・BOX・コンテナ)回収表の記入要領は適切か	
	⑳運転席(助手席)の整理整頓は適切か	

帳票類5：ドライバー横乗り指導票（うら）

改定日：2009年1月23日

ドライバー横乗り指導票 II

実施日	H20年 月 日	ドライバー名 (エリア名)	
指導員名		評価・コメント ※付帯作業	

※

	配達先	実施結果（問題点・課題・付帯作業/無償作業の有無等）
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		

デリバリー業務指導票 I

様式 : 2009.01.01 改定

実施日	H21年 月 日	実施センター / 担当者氏名	
指導員名		全体評価	

※実施結果判定基準 : A - 良好 B - 概ね良好 (慣れれば1人でも可) C - 引続き指導必要

	チェック項目及び教育指導項目	実施結果
安全マナー	①安全マナー(入庫車両)/輪留め、ヘルメット+73°紐、安全靴指導	
	②安全マナー(入庫車両)/アイズリングストップ指導	
	③安全マナー(73°)/ヘルメット+73°紐、安全靴、シートベルト装着	
	④入庫車両等の誘導は安全性は確保されているか?	
受入検査	⑤入庫伝票検査/社名・住所 ※間違いないか当該センターか?	
	⑥外観検査 (破れ・汚れ・パレットからの食み出し等)	
	⑦表示検査 (品名・品番・37番・73他)	
	⑧数量検査 (入数(正数・端数)・数量・総重量等)	
	⑨異常時の処置・対応/破袋・汚損・数量不足・品番等別表示等	
	⑩バラ降ろしの際の「積み付け」「はい積み」は適切か?	
保管検査	⑪はい積みの知識はあるか?	
	⑫ラック保管の知識はあるか?	
	⑬はい積みの状態は良いか?(破袋・荷崩れの危険性)	
	⑭保管検査/外観検査(破れ・汚れ・水濡れ等)	
	⑮保管検査/表示(類似品識別管理,端数袋,37・樹脂品,定温品,危険物等) ※一部荷主,フィルム品は除く	
出庫検査	⑯指差呼称 (積番,品番,37番,73番,数量,重量)	
	⑰指定作業は守られているか?	
	⑱出庫検査 (外観検査/荷崩れ状態・汚損・破袋等)	
	⑲パレット検査 (出釘,(油・水濡れ)汚れ,割れ,規格)	
	⑳リリーフ便積込み検査(備車便積込みチェックシートを適切に使用)	
リフト管理他	㉑始業前点検は正確に行われたか?	
	㉒商品移動時のバック操作は守られているか?(はい積み成置き時除く)	
	㉓積荷作業時最大積載量は守られているか?	
	㉔マスト上昇時無理な空吹かしをしていないか?	
	㉕リフトの外装のキズはペイントされているか?	

デリバリー業務指導票 II

様式：2009.01.01 発行

実施日	H21年 月 日	実施センター /担当者氏名	
指導員名		総評・コメント	
実施結果（不安全行動・問題点/課題・付帯作業等）総評			
○指導員記入			
○担当者記入			
①指導員総評に対する回答/本人直筆で記入			
②課題改善方法/本人直筆で記入			
サイン		印	

BAD報告書（不適合報告書／軽微）

平成 20年 月 日

是 正 処 置	要 ・ <input type="checkbox"/> 不 要	
発 生 日 時	平成 年 月 日 () 時 分	
該 当 部 署 発 生 者 氏 名	①小牧第1 ②小牧第2 ③本社 ④種子野 ⑤ODC ⑥KBC ⑦関東BC ⑧V+H便 ⑨H+H便 発 生 者 氏 名： 印（外注先名）	
職 種	①ドライバー ②倉庫デリバリー ③事務職 ④その他（・路線・備車・再保先他）	
発 生 場 所	・代々木内（ ） ・輸送間 ・納品先（ ）	
寄 託 者	社名（ ） ※記入必須 寄託者印（ ） 担当業務 ④	
商 品	入数×数量	kg× 袋 ×
トラブル内容・経緯 （・誰が・どこで・何を／何に・どうなったか／どうしたか） ・ ・どうなったか a.破損(破袋) b.汚損(水濡れ) c.その他（ ）		
原 因 及 び 対 策 ※複数マル付け可能 ①リフト操作は — a.速度出し過ぎ(落下,荷崩れ) b.パレット据付時接触 c.マスト接触 d.ツメで刺す e.接触(他の荷物に当てる) f.接触(他の資材,設備に当てる) g.その他（ ） ②養生は(落下他) — a.はい付けミス b.仕切り板(コンパネ・ダンボール・ハッチ等)の使用怠り c.その他（ ） ③検査の怠り — a.入庫検査漏れ b.保管検査漏れ c.出庫検査漏れ d.入力時検査(照合)漏れ e.積込み検査漏れ f.最終(荷降し時)検査漏れ g.その他（ ） ④荷扱い不備 — a.荷物の投げ b.出クギ検査漏れ c.荷扱い時での商品落下 d.荷扱い時での他の設備(荷物)への接触 e.その他（ ） ⑤その他 — a.パレット積付け時での汚損、異物付着・フェック漏れ b.その他（ ）		
事後処理 （補修・廃棄・特別採用の有無） ※この欄の記入は原則として寄託者管理事務員とする ①弁金の有無 a.有り b.無し ・弁金の請求先（ ） ②廃棄の有無 a.有り b.無し（・保管有り ・保管無し） ③その他		
負 担 個 所	・会 社 ・個 人 ・社 外	実損金額 ￥
部長/CL評価	・評価基準 1—————2—————3 小————迷惑・怠慢度————大	過失度 信用度 評 値
本部長	人事総務部 部門長 品質管理室	T S 室 G L ・ C L 副 助 理

※1.対策については、GL及びCL又はマネージャーが最終決定し、事故発生担当者に指導・教育する。
 ※2.GL(CL)評価(2)までは承認印は部門長までとする。
 ※3.発生部署以外の荷主印の捺印；①発生部署は通常の流れでCL・GL捺印後、荷主該当部長へBAD報告書を送付→②CL・GL捺印後荷主担当事務→③品質管理室

ダイセー倉庫運輸系リフトマン(デリバリー)、ドライバー用

『適性診断』シート A

○実施日 H 年 月 日

○時間 : ~ :

○氏名 (印)

得点
点

・各1問の回答時間は10秒です。それぞれa・bを見比べaに対しbで違っている箇所
bの文字を○で囲んでください。違っている箇所は1箇所とは限りません。

・スタートの合図で始め、ストップで終了してください。

- | | |
|--|--|
| ① a 1 2 3 4 5 6 ABC 7 8 9 DEF
b 1 2 3 4 6 5 ACB 7 9 8 DB7 | ⑪ a LA 8 8 0 G 1 4 0 BKALEP
b LA 8 8 0 C 1 4 8 BAKLEP |
| ② a 4 0 3 8 EFG 9 4 8 LAOGJ
b 4 0 8 3 FEG 9 4 8 LAQGJ | ⑫ a T1 2 0 XVDQ 3 8 0 1 6 1 T
b T1 2 0 XUDQ 3 3 0 1 6 1 T |
| ③ a ABVKC 9 8 7 6 QWER 3 4
b ABUKD 9 6 8 7 QWER 3 4 | ⑬ a XT 0 1 NPA 8 4 1 6 J 5 FD
b XT 0 2 NPA 8 4 1 6 J 5 FC |
| ④ a LOMNKE 0 9 8 4 0 3 PAL
b LONMKE 0 6 8 4 0 8 PLA | ⑭ a PP 6 0 0 M 3 0 BKWT 3 1 2
b PP 6 0 0 N 3 0 BWKT 3 1 2 |
| ⑤ a AOG 9 3 5 8 KD 2 3 8 GCK
b AOG 6 3 5 3 KD 2 8 3 CGK | ⑮ a PX 1 0 X 0 7 A 1 3 6 B 3 BL
b PXL 0 X 0 7 A 1 3 6 B 8 B 7 |
| ⑥ a A 9 RK 8 4 3 GKD 9 2 4 RJ
b A 9 KR 8 4 3 KGD 9 2 4 LJ | ⑯ a MN 4 1 6 5 BBRK 2 0 6 0 2
b NM 4 1 6 5 BRBK 2 0 9 0 2 |
| ⑦ a 2 7 8 KFLH 5 8 3 9 PSOT
b 2 7 8 KHFL 5 3 8 6 PSOT | ⑰ a CM 1 0 1 1 GB 3 0 2 LPOG
b CM 1 1 0 1 GB 3 0 2 LOPG |
| ⑧ a 8 9 0 3 JGAI 2 3 4 5 QSX
b 8 6 0 3 JIGA 2 4 3 5 OSX | ⑱ a EX 9 9 2 PGMT 4 1 8 0 3 T
b EX 9 2 9 PGNT 4 1 3 0 8 T |
| ⑨ a GKDOS 2 9 4 0 8 5 UEZN
b CKDOS 2 9 4 8 0 5 UZEN | ⑲ a AES 1 1 7 K 5 SAA 9 JOL
b AES 1 1 7 K 5 ASA 9 JOL |
| ⑩ a 9 M 3 0 TL 4 1 9 QUIOPA
b 9 N 3 0 TL 4 1 9 QVIOBA | ⑳ a JTZ 2 0 1 3 ERMX 1 4 1 8
b JTZ 2 0 3 1 ERMX 1 4 1 8 |

以上