

No.011 多摩運送(株) 【輸送モード:トラック】

「トップの強い意志と、25年間継続するQC活動により培った組織風土が、無意識、習慣的な運転行動を「見える化」するITを活かす。」

1. 概要

企業情報

|      |  |     |      |     |         |
|------|--|-----|------|-----|---------|
| 所在地  | 東京都立川市富士見町 6-49-18                                   |     |      | 創立  | 1949年   |
| 年商   | 約105億円   | 人員数 | 599名 | 資本金 | 5,000万円 |
| 拠点数  | 本社及び関東・中部・近畿・九州<br>地区をはじめ中国等の計37拠点                   | 車両等 | 484両 |     |         |
| 事業内容 | 一般区域貨物自動車運送業、利用運送事業、貨物軽自動車運送事業、貨物運送取扱事業、産業廃棄物収拾運搬事業他 |     |      |     |         |
| 輸送品目 | 機械(超精密機器等)、食料品、引越荷物、産業廃棄物他                           |     |      |     |         |
| 取引先  | 各種機械メーカー他  |     |      |     |         |

組織的安全マネジメントの特長

25年間以上QCサークル活動を継続させている。導入時や中途でも多くの反発があったが、トップの強い意志で継続してきた。このことが他社に容易には真似できない組織風土となり、IT導入等の新たな取り組みを活かす原動力となっている。

ドライブレコーダーで明らかになる「危険挙動」に対して迅速に手をうつ仕組みとなっている。現場で曖昧にせず、この指導こそ店・所長の役割として徹底している。

プライベートでも安全運転が出来なければ、業務中の安全はないとの考えから、ドライバーは年2回、その他の全員は年1回、運転記録証明書を取得する制度がある。

調査者所見

ドライブレコーダーの全車導入や、先進の携帯テレビ電話を利用したアルコールチェッカーの導入など、先進的な取り組みを行っている。これを活かしているのが安全に対するトップの強い信念であり、これが、QC活動を25年間以上も継続させ、新たな取り組みにも前向きに取り組める多摩運送の組織風土の土台となった。トップを補完する社員が中核となり、安全に対するトップの意思を現場に浸透させる推進力になっているとも感じた。

その背景には、創業時より、「道路を利用させてもらっているからには安全でかつ環境に配慮した運転をしなければならない」という考え方や、家族が安心して送り出していただける運送事業者でなくてはならないという考え方があり、荷主だけでなく、従業員やその家族、地域に対する責任という、社会貢献する企業として果たすべき責任を、理念だけでなく実行してきたことがあると感じた。

調査情報

|     |  |     |    |
|-----|--|-----|----|
| 調査日 | 2009年8月4日                                  | 訪問先 | 本社 |
| 対応者 | 代表取締役社長、取締役管理本部長、業務サポートグループ部長、業務サポートグループ課長 |     |    |

(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24年に多摩地区にて米穀輸送を柱として従業員130名、車両50両でスタートし、昭和30年代から40年代にかけて、手動式大型ミシンの輸送を中心に区域トラックの関西、中国、九州などへの長距離化、他府県への営業店舗へと拡大していった。

昭和40年代～50年代は第一次、第二次石油ショックを乗り越え、引越輸送部門の設置と、企業体質改善のためのQCサークル活動を開始し、企業体質の改善が図られた。

昭和から平成に入り、第二次交通戦争を教訓として、安全第一を経営方針の柱として各種のソフト面及びハード面における対策を実施し、現在に至る。事業内容についても、飼料輸送や電機メーカー関連業務と、時代により、輸送品目の幅を広げる展開を行ってきた。

安全に対するこれまでの主な取り組みは、下記のとおりである。

1967年 アナログタコグラフを全車両に装着(2ton車などの義務付け大型車両以外にも装着)

1968年 新入社員教習所の設立

1983年 QCサークル導入

1988年 カンダコーポレーション様との無事故競争を開始

1992年 事故撲滅3カ年計画

- ・会社がやるべきこと⇨バックアイカメラの導入
- ・管理者がやるべきこと⇨安全管理の強化・徹底
- ・ドライバーがやるべきこと⇨安全運転の徹底

1996年 運転証明書の取得(ドライバー年2回、ドライバー以外年1回)

2001年 ISO9001の認証取得

2003年 ISO14001の認証取得

2006年 ドライブレコーダー全車両導入

運輸安全マネジメント届出、Gマークの取得(2営業所)

2007年 アルコールチェックシステムの導入・プライバシーマーク(Pマークの取得)

2008年 インターネット適性診断システム(NASVAネット)の導入

### 3. トップの考え方

経営理念として、下記3つの責任を掲げている。

- 社会に対する責任(安全な運転)----交通事故防止、環境対策の徹底  
公共道路を利用して商売をさせて頂いているため、交通事故や環境等を乱すなど世の中に迷惑をかけてはいけないとの前社長の時からの考えが継承されている。
- 荷主に対する責任(安全な輸送)----安全、確実、迅速な貨物運送  
日時を順守し、安全確実に品物を送り届ける責任がある。
- 従業員とその家族への責任(安全な職場)----無事故の実現  
運送業は危険な業務であるとのイメージを払拭するため、事故ゼロを実現し、家族が安心して送り出せる職場づくりを目指す責任がある。

「運送業は危険である」と家族が心配するような事業者では、事業は持続しないとの考えから、家族が安心して送り出していただけの会社をつくるのが前社長の創業時からの願いであった。そのため「安全」や社会貢献が優先という考えで取り組んできた。

現社長も社長就任後、本部安全衛生委員長に就任し、時間のある限り、現場へ足を運んでいる。またドライブレコーダーで示される深刻な「危険挙動」を引き起こしたドライバーに対してはトップ自らが面談を行っている。

QC活動の導入時、及び中途では、業務負担や効果といった点で多くの反対があったが、前社長はそのような声は頑として受け付けなかった。立ち上げメンバーにとって「半強制」であった。全員が同じように取り組むことは難しくとも、実行する中でキーマンが現れ、共に取り組んでくれ、今後も継続していきたいと考えている。

ドライブレコーダーの全車導入についても前社長の英断であった。設備投資額は決して少ないものではなく、社内では懸念の声も出たが、投資に踏み切った。

先代社長は多くの意味で「家長」としての会社の「親父」としての役割を果たしてきたという。トップダウンではあったが、ドライバーや社員から好かれ、信頼され、堅実、公平であった。

財務上、自己資本比率が高いことも、中堅企業としてお客様をはじめ、社員とその家族のために、不測の事態に備えるとの考えからのものであり、納税についても社会貢献と考え、積極的であった。

また、従業員とその家族や地域とのコミュニケーションを大切にするための取り組みも多い。年2回の「QC通信」は全家庭に送り、会社の取り組みを報告している。家族も参加できるレクリエーション活動等も行われている。

創立60周年式典には、1,000人の入場が可能な会場を準備し、社員の家族も招待し実施した。

また、名古屋などの地方へも社長以下、役員が現地に赴き、家族との食事会なども実施した。

□経営の理念等についてはホームページに記載

<http://www.tamaunsou.co.jp/corporate/feature/>

#### 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 区分※  |
|---|---------|
| ◆企業として果たすべき責任である交通事故防止に徹底的にこだわり、経営トップ自ら点呼や現場巡回、ドライバー面談など、現場に積極的に関わり、実践、指導を行っている。                          | A 1、B 1 |
| ◆ハード面では、バックアイカメラ、ドライブレコーダー、携帯テレビ電話を活用したアルコールチェックの仕組み、ソフト面では、QC 活動、ISO、Gマークなど、の投資を積極的に行い、安全、安心の充実にこだわっている。 | A 2、B 2 |

※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、後掲「7. 組織的安全マネジメント チェックリスト項目 (案)」参照。

- ・会長以下、役員全員が出庫時間に点呼、出発を早出で確認、立ち会いすることもある。
- ・営業所等の現場には、時間が許す限り、何度も社長自身が巡回を行っており、定期的ではなく抜き打ちで実施している。
- ・役員全員は安全週間の時、全国 17 箇所の営業所へは、年 2 回安全パトロールにて本社安全担当員が一斉に巡回している。
- ・社会への責任、地域との共生の理念の実践の一環として、定期的に地域の交通安全教室に協力している。
- ・平成 4 年の事故撲滅 3 カ年計画では、初年度に会社がやるべきこと、2 年目に管理者がやるべきこと、最後にドライバーがやるべきことと、まずは上から変わっていく姿勢をみせて改善に取り組んだ。
- ・QC 活動を 25 年以上継続して行っている。このことにより、新しいことに取り組む際に、自ら考え、取り組んでくれる土壌が醸成された。
- ・ドライブレコーダーを前社長の英断で全車両に導入し、習慣的、無意識的な行動を見えるようにすることに取り組んだ。
- ・アイドリングストップ奨励制度や、無事故、無違反安全手当(貨物無事故等)の表彰、支給もしている。決して大きな金額ではないが、これらの表彰・奨励制度は社員の励みにもなっている。
- ・ドライブレコーダーで検出される「危険挙動」については、月 1 度の安全衛生会議での検討では、遅すぎると考え、非常に危険なものについては、即日呼び出しをするルールへと変更している。
- ・事故を続けて起こしてしまうなど、中にはドライバーとしての適性に欠ける者もいる。その場合には本人と相談しながら他部署での業務等、どのようにしたら会社に残ってもらえるかを共に考えている。
- ・一方で自社の安全の理念に反するような行為には厳しく対処している。直近の安全衛生会議では、事故を起こしたドライバーが、ドラレコのメモリースティックを意図的に差し込まず運転することが常態化していたことがわかり、討議の結果、懲戒免職となった。

## B) マネジメントシステム等

| ポイント  | CL 区分 |
|---|-------|
| ◆携帯テレビ電話を利用したアルコールチェック管理機器を運転者全員に配布し、チェックの結果を確認、管理している。                 | B 3   |
| ◆協力会社へは指示事項や留意事項を FAX 等で送付し、当該運転者にも同様に書類を渡し、確認して頂いた旨のサインを受領する形態を運用している。 | B 6   |

### 【人事・マネジメント関連について】

- ・平成 21 年度の交通安全目標は、① ドライブレコーダによる運転評価平均得点 85 点、② 危険挙動 月間 10 件以内、③ 年間事故件数 0 件（道路設置物、道路外除く）となっている。
- ・導入時（平成 18 年 4 月）の平均得点は、66.7 点であったが、平成 18 年度末は 75.2 点、平成 19 年度末は 79.8 点、平成 20 年度末は 81.6 点と年々改善をしていった。
- ・平成 18 年の運輸安全マネジメント制度の開始時には、車両台数が 300 両を超えて義務付け事業者の対象となっていた。300 両未満となり対象から外れたが、所轄行政等との相談の結果、継続して届出している。
- ・QC 活動は 25 年以上継続している。これが新しいことに前向きに取り組む土壌となっている。導入時は、前社長が半強制的に実施し、特に力を入れたことである。全員が同じような意識で取り組むことは難しいが、実行する中で共に取り組んでくれるキーとなる人材が現れ、後のリーダー、サブリーダーができていった。
- ・品質は安全、環境はエコドライブとの思想から ISO9001、ISO14001 の認証を取った。
- ・大きな事故を起こしてしまうことは、会社はもちろんのこと、当人にとっても不幸なことになるため、絶対に防止することが必要と考え、取り組んでいる。
- ・管理本部、業務サポートグループがトップの意思を受け、支店・営業所の安全・安心に関する取り組みをバックアップしている。詳細な安全環境調査票に基づく安全・環境パトロールや同乗指導にて指導機能を果たしている。
- ・毎月 1 回の本部安全衛生委員会の中で、ドライブレコーダーで検出される「危険挙動」についてケースごとに討議を行っている。また、現社長の指示で、非常に危険な危険挙動については、即日本部への呼び出しを行うことになった。
- ・専属の備車には、各営業所の安全衛生会議に出席してもらっている。また、スポットの備車については、当該会社の方に指示事項や留意事項を FAX 等で送付して、それを確認して頂いた旨、回答して頂くことにしている。当該運転者にも同様に指示事項や留意事項を記載した書類を渡し、確認して頂いた旨のサインを受領する。
- ・社員の定着率は、現在は 90～95% である。
- ・人員配置も行っており、例えば、運転者として軽微な事故でも一定期間内に 3 回起こすと運転者不適と判断し、状況により倉庫作業員として異動する。当人にも適性等を伝えて納得した上でのことではあるが、異動後にイヤになって辞めてしまうケースもままあった。
- ・重大な過失によって事故を起こした場合などでは解雇とする罰則を設けている。

【安全に関する費用について】

- ・ドライブレコーダーは全営業車両に装着している。軽車両にも取り付けており、安全対策として最も効果があった。大きな設備投資であったが、元はとれていると考えている。
- ・携帯テレビ電話を利用したアルコールチェック管理機器を運転者全員に導入し、チェック結果を確認、管理している。これも飲酒運転防止と、安全・安心の向上のためであった。ドライバーの安全運転だけでなく健康に対する意識の向上にもつながっている。
- ・ドライブレコーダーの導入に際しては、組合からの反対はなかった。組合がこれまでの会社の実績を認めており、会社と組合の良好な関係も背景にある。
- ・ドライブレコーダーの映像を裁判官に見せて、裁判に勝訴した事例もあった。
- ・3年に1回、適性診断を受診に行く必要があるが、今回NASVAの運転適性診断（一般）機器を購入・設備した。おそらく都内の事業者としての第1号ではないか。

C) 教育訓練制度

| ポイント   | CL区分  |
|--|-------|
| ◆ドライブレコーダーで明らかになる「危険挙動」に対して迅速に手をうつ仕組みとなっている。現場で曖昧にせず、この指導こそ店・所長の役割として徹底している。 | C2、C3 |
| ◆ドライブレコーダーの活用が浸透し、十分効果が出た背景には、QC活動等による社員のやる気などの土壌が出来上がっていたことによるものと考えられる。     | C2    |

【採用・新人研修関連について】

- ・応募者は、「家庭的な雰囲気や給料も遜色なく、地元でも安全に取り組んでいる」などの会社に関する情報を入れて応募してくるようである。
- ・中途採用で来られる方には、家庭的な問題や当人の人間性、運転者としての資質等のいろいろな背景がある。これを踏まえて教育にあたる。
- ・新入社員は、社内の新入社員教習所にて最初3日間の研修の後、最終の評価に合格し、正式に乗務となる。教習所の所長は常に辞表を持ち歩き、事故が起こったら自分の責任との決意で指導を行っている。
- ・新入社員では、挨拶などの基本も含めた人間性に関する教育も実施している。
- ・特に、何事もあいまいにしない体質を身につけるように教育している。
- ・集合教育よりもOJTに主体を置いた教育を行っている。
- ・新人（作業員）等に対するフォークリフト講習会も実施している。

【乗務員の研修等について】

- ・速度を管理することが事故防止に最も効果的であると考え、大型車両の社速を高速80km/h、バイパス60km/h、一般道路40km/hとし、徹底している。
- ・毎年、安全及び環境関係「指導・教育」計画及び実施表を作成し、進捗管理している。

- ・ドライブレコーダーは「習慣的、無意識的な行動を見えるようにできる」と考え、前社長の強い意志で設備投資を行った。
- ・ドライブレコーダーの導入が事故件数の減少に最も効果があった。
- ・ドライブレコーダーの導入時は、最初が肝心として、徹底的に結果を確認し、指導をさせた。特に店・所長にはドライブレコーダーに基づく指導が役割であると本部にて指導を行った。
- ・ドライブレコーダーは交通安全の目的で導入したデジタルタコグラフによる数値だけの管理よりも、映像による第三者からの指導が効果的であるとの考えも理由の1つである。
- ・ドライブレコーダーの映像を見ることで、「まさか、うちのドライバーがこのような運転をしているとは」と驚くことが多々あり、普段見えない実態が明らかになった。
- ・ベテランによる事故が発生する傾向もあり、わがままな性格のベテランに対して、特に若手の運行管理者が指導しにくい場面も見受けられた。第三者からの目で見ても納得する映像を見せることにより、指導をしやすくするなどの配慮も導入の背景にあった。
- ・ドライブレコーダーは毎日確認しており、特に走行速度について注意、指導、管理している。
- ・問題が生じた時にあいまいにするのではなく、すぐに説明、解決することが肝要である。
- ・ドライブレコーダーには、衝撃の発生時や走行速度超過や発生加速度が大きく作用した時などに強制的に「指導書」を印刷する機能が付いており、運転者が運行管理者に報告する体制となっている。
- ・また、横断歩道手前等で必ず一時停止するように順守させている。運転者から、追突される不安があるとの意見から、車両の後側に東ト協の配布した「私は右左折時に横断歩道手前で一時停止します」というステッカーを取り付けている。
- ・ドライブレコーダーの活用が浸透し、十分効果が出た背景には、QC活動等による社員のやる気などの土壌が出来上がっていたことがあると考えられる。
- ・添乗教習では「添乗チェック表」に基づき、添乗教習が行われている。
- ・事務員向けの研修にも力を入れている。座学中心の内容にはしたくないと考えている。
- ・ヒヤリハットは、営業所単位でまとめられており、運転日報に記載する方法であるが、現在はドライブレコーダーによる抽出がメインになっている。
- ・安全優良ドライバー奨励制度としての表彰も行っている。制度の運営に際しては、車種別に基準を設定し、不公平とならないよう工夫している。
- ・無事故、無違反表彰制度もあり、1年間を基準として年2回の手当てを支給している。
- ・表彰は、個人表彰とグループ表彰がある。自分が頑張っても他のメンバーに問題があるとグループ表彰はもらえないため、なくしてほしいと一部のドライバーから話しも出たが、そのためにQC活動があるのだと説明し、継続している。
- ・全員の平均点を上げるなどの目標を掲げ、事故防止のための資質向上が目的であったものが、先日、危険挙動の指導書の強制印刷を避けるために、わざと急ブレーキをせずに、緩めの制動をかけて接触事故に至ってしまったケースがある等、問題も一部でてきている。

#### D) 現場管理

| ポイント   | CL 区分   |
|--|---------|
| ◆25 年間以上 QC サークル活動を継続させている。導入時や中途でも多くの反発があったが、トップの強い意志で継続してきた。このことが他社に容易には真似できない組織風土となり、IT 導入等の新たな取り組みを活かす原動力となっている。 | D 9、C 5 |
| ◆速度を管理することが事故防止に最も効果的であり、大型車両の社速を高速 80km/h、バイパス 60km/h、一般道路 40km/h とし、徹底している。  | D 1     |
| ◆プライベートでも安全運転が出来なければ、業務中の安全はないとの考えから、全社員に運転記録証明書を会社に提出させる制度がある。  | D 1、D 7 |
| ◆運転中の携帯電話の使用も、もし判明すれば即刻 3 日間の乗務禁止の措置が取られる。   | D 1     |

#### 【日常業務等について】

- ・1996 年からは、プライベートの時間でも安全運転が出来なければ、業務中の安全運転の実践はできないとの考えから、運転記録証明書を会社に提出する制度が開始された。
- ・これによって、運転者は年 2 回の提出、運転者以外についても年 1 回の提出が義務付けられている。
- ・また、違反者に対しては丸 1 日の違反者講習の中で厳しく指導されており、運転者の安全意識の高揚に役立っている。
- ・運転中の携帯電話の使用も、もし判明すれば即刻 3 日間の乗務禁止の措置が取られる。
- ・給与体系が売り上げに応じた変動部分を含むため、講習などによって仮に乗務できなければ、その分が減ってしまう仕組みとしている。
- ・携帯テレビ電話を利用したアルコールチェック管理機器を運転者全員に導入している。
- ・年 2 回の安全パトロールで、他府県も含めた全国の店所を業務サポート部(安全担当)の部長、課長等の計 4 名が巡回・指導している。
- ・チェックの主な内容は、下記のもの適正に管理されているか、チェックリストに従い確認されている。
  - 危険挙動(指導書)の管理
  - 危険挙動の発生に伴う面接指導が行われているか
  - 運転日報、運転診断結果
  - 安全運転集計表
- ・ドライブレコーダー等の安全機器の導入に関する主な運転者の声を聞くと下記のとおりである。
  - 常に守られている感じがある為、安心して運転できるようになった
  - カッとすることが少なくなり、気持ちの抑制につながっている
  - 「急」の付く操作をしないようになった
  - 横断歩道手前では一時停止するようになった

- ドライブレコーダーが付いていることを意識して、特に右左折時には急なハンドル操作をしなくなった
- 安全運転を心掛けている為、他車の動きまで見渡せる余裕が出来た
- 音や震動など、車両の些細な変化に気付くようになった
- 運転が優しくなり、小型自動車には道を譲るなど、いたわりのある運転に変わった
- 危険運転のドライバーが目につくようになり、自分は人に見られても恥ずかしくないような運転をしようと心掛けるようになった
- 運転診断結果を見て「自分はこんなところが悪いのか」と発見できた
- 運転者同士のコミュニケーションが増えた

#### 【小集団活動について】

- ・25年以上継続している。平成21年4月に第51回のQC事例発表会が開催された。QC活動により、社内の新しいことに前向きに取り組む風土をつくりだしてきた。
- ・全員が同じ姿勢で取り組むことは難しいが、やり続けることでキーとなる人材が出てきて、リーダー、サブリーダーとなり、核となってくれている。
- ・社内に46のサークルがあり、1サークル単位10～20名位の構成となっている。年に2回の発表会がある。
- ・班長制度があり、班長は事務所と運転者の架け橋的役割を果たしており、各営業所に2～3名が選任されている。
- ・現在では、キーマンが各営業所におり、特に会社として指導することもなく、自主的にリーダー、サブリーダー、書記、オブザーバーの役目を務め、推進してくれている。
- ・各グループの上にはブロック長がおり、各グループ活動の調整やフォローアップを行っており、次期リーダーを指名するなどの役割も担っている。
- ・毎回「QC通信」を発行し、全社員の家庭に配布している。

#### 【情報や会議、外部との連携について】

- ・営業所では、職場安全会議が月1回実施される。
- ・本社では、本部安全衛生委員会が毎月1回開催されている。
- ・出席者は、会長以下役員のほか、各営業所の代表者4名と安全担当者、また労働組合からも出席している。
- ・討議内容にもよるが、討議時間は午前中から2～3時間の開催となっている。
- ・交通事故に関する内容やドライブレコーダーの危険挙動に関する内容、月別の店所別ドライブレコーダー平均点、月間優良ドライバーなどの内容について討議されている。
- ・通算で、危険挙動を2回以上引き起こした運転者の所属する事業所長は、毎月実施される本部安全衛生委員会に出席し、詳しい状況説明を行い、状況によって、当該運転者に対しては、一般運転適性診断の受診と安全担当による添乗指導が行われる。
- ・2009年7月は危険挙動のデータ報告が3件あった。
- ・ISO、QC活動や安全対策活動では、自衛隊、警察出身の方も活躍している。

## 5. 顧客や取引先等との関係

お客様からは、安心して仕事を任せられる信頼を獲得することが第一であり、そのためにも QC 活動やドライブレコーダーの活用は重要な位置付けになっている。

また、社会への責任、地域との共生のために、立川警察署、交通安全協会富士見支部、立川市立新生小学校 PTA 等との協力のもとに毎年交通安全教室を実施している。

会社の成長は、社会情勢の変化の中で、お客様に恵まれ、信頼を獲得することによってここまで育ってきたことによるものである。

## 6. 安全に関する実績データ

軽微な事故も事故件数としてカウントしている。

基本的には①第 1 当事者として認めた物、② 1 円でもコストが発生した物をカウントしている。

事故件数は、下記のとおりである。

| 年       | 事故件数(件) | 走行距離(km)     | 交通事故発生率(件/10 万 km) |
|---------|---------|--------------|--------------------|
| 平成 20 年 | 13      | 14, 288, 116 | 0.09               |
| 平成 19 年 | 13      | 14, 189, 904 | 0.09               |
| 平成 18 年 | 10      | 14, 362, 467 | 0.07               |
| 平成 17 年 | 23      | 14, 262, 363 | 0.16               |

計算式：事故件数÷走行距離×10 万 km

ドライブレコーダーを装着前の平成 17 年度は、事故件数は、23 件であったものが、装着した平成 18 年度には 10 件に減少した。

ドライブレコーダーが付いていても防げない事故が起きており、例えば運転技量不足によるガードレールへの接触事故など、今後このような事故に対しての対策が課題と捉えている。

また、労働災害についても、事故と同様に各営業所単位から上がってきたものを本社で管理、指導しているが、ほとんど発生していない状況である。

安全に徹底して取り組むことで労働災害も防げると考えている。

アルバイトの者などがケガをすることがあり、それらの臨時職の者への事故防止の配慮を心掛けている。

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）         | ウ  |
|    |                | A 2 | 経費予算配分             | ウ  |
|    |                | A 3 | 賞罰制度               | ウ  |
| B  | マネジメントシステム     | B 1 | 理念・行動指針            | ウ  |
|    |                | B 2 | マネジメントサイクル         | ウ  |
|    |                | B 3 | 情報管理のしくみ（安全の実績・情報） | ウ  |
|    |                | B 4 | 人員配置と異動            | イ  |
|    |                | B 5 | 管理者育成              | ウ  |
|    |                | B 6 | 協力業者管理（関連会社等）      | イ  |
|    |                | B 7 | お客様の評価             | ウ  |
| C  | 教育訓練制度         | C 1 | 採用・新人教育            | ウ  |
|    |                | C 2 | 運転スキル、作業スキル訓練      | ウ  |
|    |                | C 3 | 事故分析、再発防止教育        | イ  |
|    |                | C 4 | KYT、ヒヤリハット         | ウ  |
|    |                | C 5 | 小集団活動（班活動）         | ウ  |
| D  | 現場管理           | D 1 | ルールの順守             | イ  |
|    |                | D 2 | 日常点検・整備            | ウ  |
|    |                | 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          | ウ  |
|    |                | 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資料（平成21年3月17日）資料3」の郵送調査票参照。



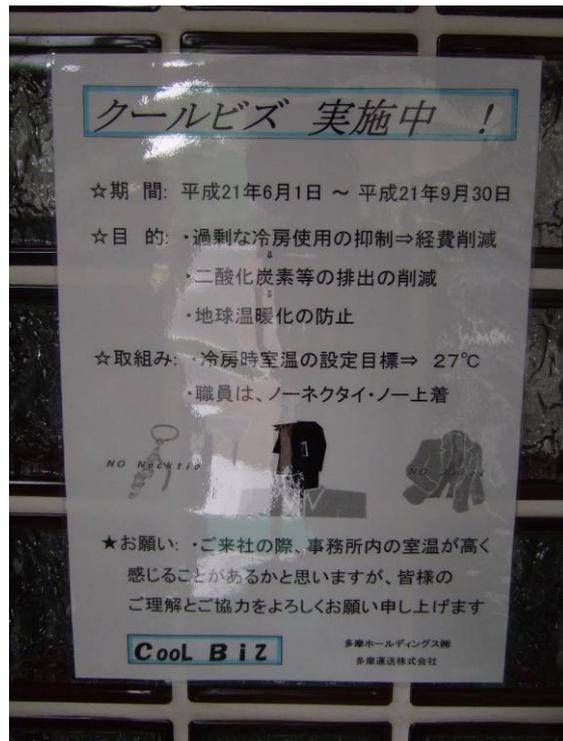
写真1  
車両（自家用連絡車）後側に取り付けてある安全運転ステッカー

[事業用写真]



写真2  
事務所掲示風景  
経営理念と ISO 認証取得における品質・環境方針

写真3  
事務所掲示風景  
クールビズ実施中



## 経営理念

### 多摩運送3つの責任

1. 社会への責任 (安全運転)
2. 荷主に対する責任 (安全輸送)
3. 従業員とその家族への責任 (安全な職場)

#### 安全方針

多摩運送株式会社は、物流サービスを通じて物流の一翼を担い、企業としての存在意義を明確にするため、この理念を共有する。この理念のもと、安全意識を浸透させる為にISO9001の手法を駆使し、安全方針を以下のように定め、全従業員の理解を徹底する。

##### 安全方針

多摩運送株式会社は、顧客の満足実現のためにより良い物流業務と安全運転100%の実行により最良の品質サービスを提供する。

2002年12月1日

多摩運送株式会社 取締役社長 星野 良三

- 顧客満足とは 信頼感を与えるサービスの充実に  
よる継続的満足の提供を行なう。
- より良い物流業務とは 安全な、輸送並びに製品の管理、  
手順書に基づいた作業の実行、  
納入時間の遵守等。
- 安全運転100%とは 交通ルールを100%遵守し、防衛  
運転に徹し、省燃費運転を行なう。
- 最良のサービスとは より良い物流業務と安全輸送の提供。

#### 環境方針

多摩運送株式会社は、人々が健康で豊かな生活を営むために必要な地域や地球の環境保全のため、環境の維持、改善を事業活動の重要な柱の一つとして捉え、自ら責任を持ち、考え、行動する。

1. 物流サービス事業活動の中で環境に与える影響を的確に捉える。
2. 各部門毎に目的、目標を定め定期的な見直しを行う。
3. 環境マネジメントシステムの継続的改善。
4. 環境の法規制及び当社の同意するその他の要求事項を遵守し、可能な範囲で自主基準を定め環境保全に取り組み、汚染の防止を図る。
5. 全従業員に対して、環境教育や啓蒙活動を行い、環境方針の理解と周知をし環境保全活動を通して地域社会に貢献する。環境方針については公開する。

環境に与える影響を削減するために次の事項に対して優先的に取り組む。

- ① エコドライブの推進
  - ・ドライブレコーダ活用による燃費率の向上
  - ・トラック排気ガス規制への積極的な対応
- ② 廃棄物の分別による3Rの推進

2009年 4月 1日

多摩運送株式会社 代表取締役社長 橋本 篤夫

### 2009年度品質目標 無違反率95% (半期)

1. 交通事故ゼロ
2. 貨物事故ゼロ
3. 労働災害ゼロ

### 2009年度環境目標 エコドライブの推進

1. 省燃費運転
2. 廃棄物の分別

安全及び環境関係「指導・教育」計画及び実施表

| 項目  | 2009年4月～2010年3月  |   |   |   |   |   |           |    |    |   |   |   |
|---|------------------|---|---|---|---|---|-----------|----|----|---|---|---|
|   | 職場安全衛生委員会(月1回開催) |   |   |   |   |   |           |    |    |   |   |   |
|   | 期                | 間 | 店 | 所 | 実 | 施 | 10        | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 |
| 月   | 4                | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10        | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 |
| ※ 輸送の安全関係○ 環境保全関係□で表示                       | 予定               |   |   |   |   |   |           |    |    |   |   |   |
| ※ 関係法令などの新設・改正が生じた場合は、その都度項目を追加します。         | 実施               |   |   |   |   |   |           |    |    |   |   |   |
| ※ 各項目ごとの指導・教育計画は以下の通りです。                    |                  |   |   |   |   |   |           |    |    |   |   |   |
| 1. 心構え<br>プロドライバーとしての心構え、マナーなど              | 予定               |   | ○ |   |   |   | ○         |    |    |   |   | ○ |
| 2. 安全運行の為の遵守事項<br>運転遵守事項(点検・点呼・酒気)、運転マナーなど  | 予定               | ◀ |   | ○ |   |   | (必要の都度実施) |    |    |   |   | ▶ |
| 3. トラックの構造<br>運転視野、制動距離、内輪差など               | 予定               |   |   | ○ |   |   |           |    |    |   |   |   |
| 4. 過積載・積載方法<br>過積載の危険性、ルール、固縛方法、CS事故防止など    | 予定               | ○ |   |   |   |   |           | ○  |    |   |   |   |
| 5. 交通安全教育等<br>地元警察署等による交通事故防止講和など           | 予定               |   |   |   |   |   |           |    | ○  |   |   | ○ |
| 6. ISO.(品質・環境マニュアル)<br>品質目標・環境目標(手順書・指示書)など | 予定               |   |   |   |   |   |           | ○  | □  |   |   | ○ |
| 7. 事故事例・ヒヤリハット<br>事故事例・ヒヤリハット事例の検証と学習       | 予定               | ◀ |   |   |   |   |           |    | ○  |   |   | ▶ |
| 8. 危険予測及び回避<br>「危険」の理解、回避への運転技能、防衛運転など      | 予定               | ○ |   |   |   |   |           |    |    |   | ○ |   |
| 9. 安全運転<br>適正診断の活用・SRシート活用と指導など             | 予定               |   |   | ○ |   |   |           |    |    |   | ○ |   |
| 10. 生理的・心理的要因<br>過労、慣れ、過信。休憩、睡眠、飲酒。         | 予定               |   |   |   |   |   |           |    |    |   | ○ |   |
| 11. 健康管理・労災防止<br>定期健診・生活指導・SAS・労災等受傷事故防止など  | 予定               |   |   |   |   |   |           |    |    | ○ |   |   |
|   | 実施               |   |   |   |   |   |           |    |    |   |   |   |

※ 輸送の安全関係○ 環境保全関係□で表示

※ 関係法令などの新設・改正が生じた場合は、その都度項目を追加します。

※ 各項目ごとの指導・教育計画は以下の通りです。

危険挙動内訳2009

|     | 危険性無し | 車間距離不足 | ETC通過時 | 急ハンドル | 前方不注視 | 左右・前後確認不足 | 横断歩道手前一時不停止 | 道を譲らない等、プロ意識の欠如 | 危険挙動以外での法令違反等 |   |
|-----|-------|--------|--------|-------|-------|-----------|-------------|-----------------|---------------|---|
| 4月  | 6     | 0      | 0      | 0     | 2     | 0         | 0           | 0               | 0             | 2 |
| 5月  | 2     | 0      | 0      | 0     | 0     | 0         | 0           | 2               | 1             | 3 |
| 6月  |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 7月  |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 8月  |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 9月  |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 10月 |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 11月 |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 12月 |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 1月  |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 2月  |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 3月  |       |        |        |       |       |           |             |                 |               | 0 |
| 計   | 8     | 0      | 0      | 0     | 2     | 0         | 0           | 2               | 1             | 5 |

# 運転診断結果表

作成日 2005年08月07日

|      |      |      |      |      |
|------|------|------|------|------|
| 署名欄1 | 署名欄2 | 署名欄3 | 署名欄4 | 署名欄5 |
|      |      |      |      |      |

総合得点

## 76

/100

運行時間: 2006年07月25日 05時57分 ~ 2006年07月25日 17時57分

アイドリング時間: 0時間49分

安全運転検査

運転方法がスムーズな点について スムーズ

危険運転範囲

診断結果

12 ブレーキ 全般的なブレーキ操作について

19 停止 停止方法について

15 ハンドル 全般的なハンドルの操作について

19 右左折

| 診断項目 | 評価結果   | コメント  |
|------|--------|---|
| ブレーキ | 12     | ブレーキをやや急激に踏み傾向がみられます。常に、ゆとりのある丁寧なブレーキ操作を心掛けさせましょう。                    |
| 停止   | 19     | 早目にブレーキを踏んでおり、非常に丁寧な停止方法です。今後継続して、危険予測と早目で丁寧な停止を心掛けさせましょう。            |
| ハンドル | 15     | ハンドルを丁寧に回すよう心掛けています。今後も継続して、適切なタイミングで丁寧にハンドルを回すよう心掛けさせましょう。           |
| 右左折  | 19     | 右左折前に、適切な準備ができています。今後継続して、右左折前の適切な準備を心掛けさせましょう。                       |
| スムーズ | 11     | 走行中のハンドルの操作にゆらつきがあります。もう少し心を落ち着かせてから運転するよう心掛けさせましょう。                  |
| 総合評価 | 76/100 | ほとんど問題のない運転方法ですが、今後も危険予測を心掛けさせましょう。事故は一瞬の油断で発生しますので、かもしない運転を徹底させましょう。 |

□ は注意が必要な項目です

