

No.026 (株)NTSロジ 【輸送モード:トラック】

「コミュニケーションを重要視し、改善提案制度や徹底した社員研修の実施等により安全・品質の向上を図る」

1. 概要

企業情報

所在地	東京都東久留米市柳窪 1-10-37			創立	1971 年
年商	約 34 億円(グループ全体)	人員数	730 名(うち正社員 180 名) ※グループ全体	資本金	2,545 万円 (株)NTS ロジ)
拠点数	本社及び志木、朝霞、東久留米、船橋ほか計 7 センター、11 拠点	車両等	123 両 ※グループ全体 (うち(株)NTS ロジ 14 両、(株)キョウエイ 109 両)		
事業内容	一般貨物自動車運送事業等				
輸送品目	加工食料品、本、書籍、文具等の輸送、配送、仕分け業務他				
取引先	国分フードクリエイト(株)、(株)大阪屋、伊藤忠食品(株)、住商グローバル・ロジスティクス(株)他				

組織的安全マネジメントの特長

<p>運転者の指導については、総合管理室の 2 名のスタッフが、運転者 1 名当たり年 1、2 回の同乗指導を全運転者に対して行っている。</p>
<p>どんな小さな事故であっても当人と面談が必要と考え、事故を起こした当事者を本社に呼び、事故状況のヒアリング、原因の究明、その対策等についての報告・討議が行われている。</p>
<p>2006 年から改善提案制度を始め、全従業員を対象として、日常業務の中での改善点を挙げてもらっている (2009 年は年間 3,000 件を目標)。この改善提案制度が、社員の業務に対する姿勢・資質を向上し、安全・品質向上の効果を生み出している。</p>

調査者所見

<p>2007 年より、安全管理については NTS グループ一体となった運用が行われているため、(株)NTS ロジ、(株)キョウエイ、(株)NTS サービス 3 社の NTS グループとしてお話を伺った。該社の創業時からのポリシーとなっている「家族主義」に基づいて、総合管理室が中心となり、きめ細かな同乗指導教育や全従業員参加の改善活動、ありがとう運動など、上からの命令ではなく、職場内のコミュニケーションを重要視した取り組みが推進されていることが、業務の改善や安全の追求に対する 1 人 1 人の意識の向上につながっていると感じた。</p>
---

調査情報

調査日	2009 年 7 月 13 日	訪問先	本社(車庫)
対応者	代表取締役社長、総合管理室スタッフ、安全運行指導員		

(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

1971年に(有)西東京商運として創立し、当初は(株)大阪屋殿の製品輸送や、返品処理作業等を中心として、業務を展開していた。

1996年頃から(株)西友ファミリーマート殿の業務受注を開始し、業務の拡大とともに成長し、2000年には朝霞センターがオープンした。その後、首都圏ネットワーク構想が中期目標として掲げられ、座間、府中、浦安、志木、草加、船橋、相模と次々に新センターが設立され、現在までに至っている。

現在、NTSグループは、物流を担う(株)NTS ロジ(東京⇄大阪間の幹線輸送業務)、(株)キョウエイ(地場配送業務、保管・仕分業務)と、コンビニの運営と保険業務などを行う(株)NTS サービスの3社で構成されている。

成長とともに人員、車両保有台数も増え、現在グループとして730名、123両を数える。安全についても、グループとしての安全体制の統一化を目指し、約4年前から総合管理室による管理指導體制が本格化した。具体的には、センター巡回、改善活動、運転者等への安全教育などが、総合管理室が主体となり実施されている。また、2004年には、ISO9001にチャレンジし、2005年には「本社・輸送」をはじめとした7センターが取得した。2009年に船橋が取得すると、全センターが取得することになる。

営業収入は、グループ全体で約34億円であり、主な顧客は国分フードクリエイト(株)、(株)大阪屋、伊藤忠食品(株)、住商グローバル・ロジスティクス(株)であり、これら4社で営業収入の90%を占めている。以前は、引越業務も行っていたが、全社的に業務内容を見直した結果、現在、引越業務はほとんど行っていない。

## 3. トップの考え方

安全、確実、迅速、気配りが輸送事業者としての使命であり、荷主から最高の信頼を継続し、荷主中心の経営に徹することが必要と考えている。そのため、作業品質と輸送品質を上げることは、顧客満足度を上げる最大の要因と考え、これまで、パソコンやGPSの早期導入による運行管理の強化や、5Sの徹底などを推進してきた。

「人財育成」に関しては、常に改革、改善に挑戦し、自らをより高める努力を怠らない、やる気のある社員を育てることを目標としている。

また、創業時から、「家族主義」をポリシーとして、職場内のコミュニケーションを重要視してきた。そのため、安全対策についても、コミュニケーションが重要な要素であると捉え、安全機器には頼っておらず、デジタコやドラレコなどは導入していない。

□経営の理念等についてはホームページに記載

<http://www.nts-group.co.jp/outline/policy.html>

#### 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※
◆自社で荷物を持たないと車両のコントロールや十分な安全の確保ができないと考え、元請けとして業務を獲得するべく営業展開が行われている。	A 2、B 1
◆安全・品質に対する意識を維持・向上させるためには、管理者からの声掛けが大事と考えている。	A 1

※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。

- ・自社で荷物を持たないと車両のコントロールや十分な安全の確保ができないと考え、元請けとして業務を獲得するべく営業展開が行われている。
- ・環境にやさしいトラックの導入を図るとともに、平成 16 年に西東京地区で初めてバイオディーゼル燃料の給油装置を本社に設置し、東久留米市とタイアップして廃食油の回収・精製を行い、車両の燃料に使用している（現在対応しているのは、2t 車 2 台）。先進的な取り組みなので、自治体等からも見学に来られている。
- ・エコドライブ推進運動を実施しており、また、東京都のディーゼル規制よりも早く、トラックの耐用年数を 7 年と決めて常に新しい車両を導入している。
- ・安全・品質に対する意識を維持・向上させるためには、管理者からの声掛けが大事と考えている。
- ・役員会を毎週開催している。

##### B) マネジメントシステム

ポイント	CL 項目
◆安全衛生管理計画には、安全衛生基本方針、年間安全衛生目標、過去の労働災害発生状況等が記載されている。また、重点施策とその担当責任者も記載され、実施結果の総合評価を記載する欄も設けられており、PDCA サイクルの運用を目指したものとなっている。	B 1、B 4

##### 【人事・マネジメント関連について】

- ・安全衛生管理計画には、安全衛生基本方針、年間安全衛生目標、過去の労働災害発生状況等が記載されている。また、重点施策とその担当責任者も記載され、実施結果の総合評価を記載する欄も設けられており、PDCA サイクルの運用を目指したものとなっている。
- ・労働安全衛生マネジメントの取り入れも検討している。
- ・安全衛生管理計画の作成、社内安全教育などは、本社の総合管理室が中心となって実施している。

- ・総合管理室は、安全対策の他、社内の管理部門全般を司っており、全部で約 20 名が所属している。
- ・従業員は、2009 年 6 月末時点で 730 名(うち正社員 180 名)である。
- ・運転者の平均年齢は約 35～36 才であるが、2009 年 4 月から船橋で 50 名位を新採用したことにより以前より若くなっている。
- ・従業員の目標定着率を毎月設定しており、2009 年 7 月は 98%を設定している。

【安全に関する費用について】

- ・「人財教育」として年間の研修費用が予算化されており、今年度は約 900 万円の予算が計上されている。
- ・1979 年に経理業務の効率化のためにコンピューターシステムを導入し、その後、運行管理業務にも活用することとなった。また、GPS も他社に先駆けて 1993 年に導入したが、現在は GPS による車両管理は運用していない。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 項目
◆運転者の指導については、総合管理室の 2 名のスタッフが、運転者 1 名当たり年 1、2 回の同乗指導を全運転者に対して行っている。	C 2
◆どんな小さな事故であっても当人と面談が必要と考え、事故を起こした当事者を本社に呼び、事故状況のヒアリング、原因の究明、その対策等についての報告・討議が行われる。	C 2、C 3

【採用・新人研修関連について】

- ・幕張メッセで行われる就職説明会等にも参加し、その際には会社のイメージポスターを掲示している。
- ・新人研修は、総合管理室の 2 名のスタッフが知識面と技術面に関して約 2～3 週間の研修を行っており、同乗研修も実施している。
- ・1 回の研修で合格せず、3 カ月位研修を要した運転者もあり、研修の結果運転業務は不適合と判断し仕分け部門に配属した者もいる。
- ・採用応募者に対しては、「面接調査票」に従って、面接を行っている。

【乗務員の研修等について】

- ・運転者の指導研修の年間計画を立案し、それに従って進捗管理を行っている。
- ・社員等の研修は、本社の総合管理室がカリキュラムを作成し、運用、実施している。
- ・同乗教育については、総合管理室の 2 名のスタッフが、運転者 1 名当たり年 1、2 回の同乗指導を全運転者に対して行っている。
- ・同乗指導は「同乗記録表」に従って各項目 5 段階評価で行われ、2 時間～7 時間要するこ

ともある。

- ・運転者は約 200 名いるため、同乗指導を行うスタッフはかなりの時間と労力を要している。
- ・総合管理室による本格的な指導体制は約 4 年前から始まり、この当時の運転者は約 100 名であった。
- ・同乗指導結果は、社長、取締役、統括マネージャー（営業所長）、配車担当者に回覧される。
- ・経営理念に関する勉強会も実施している。
- ・「ありがとう運動」などの活動を積極的に実施することで、創業時からの家族主義を実践し、職場内のコミュニケーションの向上に努めている。
- ・小さな事故であっても当事者を本社に呼んで、事故状況のヒアリング、原因の究明、その対策等についての報告・討議が行われる。
- ・どんな小さな事故であっても本人との面談が必要と考えている。
- ・場合によっては、現場に行き状況の確認も行っている。
- ・事故が発生すると、「店舗カルテ」（危険箇所マップ）に危険箇所として追加マーキングされ、掲示される。
- ・「店舗カルテ」は、各配送ルート別に配送管理者が作成し、適宜見直しを行っている。
- ・年に 3 回事故を起こすと、配送部門から仕分け部門に配置替えをしている。
- ・また、3 回事故を起こすと NASVA の事故惹起者の講習を受けさせている。
- ・ディスカッション形式である「引き出し講習」が重要と位置づけており、当初はとっつきにくかった感があるが、1 年で定着化した。
- ・集合研修も毎月 1 時間程度行っているが、ディスカッション形式の研修により、各個人としての考え、自覚を持たせたいと考えている。
- ・外部から講師を招いて研修を行ってもらうこともあり、各現場に来て頂き研修して頂くこともある。
- ・外部研修は NASVA を始め、警察署、各県トラック協会等が実施する運転者講習会の他、日創研、東京経営研究会、中小企業大学などが実施するものもある。

#### D) 現場管理

ポイント	CL 項目
◆2006 年から改善提案制度を始め、全従業員を対象として、日常業務の中での改善点を挙げてもらっている（2009 年は年間 3,000 件を目標）。この改善提案制度が、社員の業務に対する姿勢・資質を向上し、安全・品質向上の効果を生み出している。	D 7
◆定例会は、配送終了後や全員休みとなる日曜日にも実施されることがあり、その場合、手当が支給されている。顧客からの指示事項、車両の安全対策、ヒヤリハット、改善提案、収支に関する内容も話されている	D 5、D 7 C 4、C 5

#### 【日常業務等について】

- ・品質、安全に関する行動は、基本的に ISO に基づく管理が行われている。
- ・各センターへの巡回チェックや 5S 運動も行われている。
- ・2006 年から改善提案制度を始めた。
- ・2008 年は 2,500 件目標であったが、2009 年は年間 3,000 件を目標としている。
- ・改善提案については、部署(各センター)と個人に対して表彰を行っており、各センターでは四半期ごとに 1 回表彰を行っている。
- ・コンサルタントの方に、各現場で、改善レポートの指導をしてもらうこともある。
- ・社員が他の社員に対する感謝のこぼれを贈る「ありがとう運動」が実施されている。
- ・各センターで、仕分け、配送部門に分かれて職場会議も開かれており、約 2 年前から ISO に関連付けてリスクアセスメントも実施され、水平展開している。
- ・車両の清掃は各運転者が行っている。
- ・構内も気付いた者が適宜、清掃を行っている。

#### 【小集団活動について】

- ・小集団活動と名付けてはいないが、配送部門と仕分け部門でユニット制を採用している。
- ・配送部門では約 20 両を 1 ユニット単位で構成し、仕分け部門では業務内容ごとにユニットを構成している。(朝霞には約 50 名が仕分け作業員として配備されており、10 名を 1 ユニットとしている。)
- ・船橋センターには車両 36 台が配備されており、その他のセンターは 20~30 台の配備となっている。また、草加センターには仕分け作業員として約 160 名が配備されている。

#### 【情報や会議、外部との連携について】

- ・本社で会社全体による安全衛生会議が実施されている。
- ・各現場のユニット単位で、月 1 回以上(1 時間半から 2 時間程度)の定例会を実施している。
- ・定例会にはドライバーもパートも参加する。
- ・定例会は、配送終了後や全員休みとなる日曜日にも実施されることがあり、その場合、手当てが支給されている。
- ・定例会では、顧客からの指示事項、車両の安全対策、ヒヤリハット、改善提案、収支に関する内容も話されている。
- ・適宜、職場会議も実施されている。
- ・職場会議は、基本的に社員のみ出席となっている。
- ・定例会と職場会議には各統括マネージャー(営業所長)も出席している。
- ・改善委員会は、年 2 回実施している。
- ・その他、統括マネージャー会議が月 1 回、経営推進会議が 4 カ月に 1 回、取締役以上による経営会議が行われている。
- ・座間センターには協力会社も入っているが、該社と一緒に安全行動を実施しており、職場の定例会にも一緒に参加している。

## 5. 顧客や取引先との関係

顧客満足度調査も実施しており、顧客の担当者(大体 3,4 名)にアンケートをとり、24 項目についての 5 段階評価、自由記述等で要望を収集・整理し、対策を講じている。

東久留米市とタイアップして、学校などから出る廃食油などからバイオディーゼル燃料と石鹼を分離精製して、燃料については自社のトラックに使用しており、市等からも見学に来られるほど、その取り組みが注目されている。

本社センターの周辺は住宅街で人・車両の交通量も多いため、車両の出入り時は必ず運行管理者等が誘導を行っている。また、整備場の後ろには遮音壁を設置し、周辺住民への騒音対策にも配慮している。

地域社会との共生の観点から、イベント等の告知を会社の掲示板に貼るなどして、地域の情報を従業員に周知している。

## 6. 安全に関する実績データ

### 【交通事故発生率】

事故の分類は、大きく車両事故と品質事故、クレーム、誤配等に分けて分類しており、事故件数は総管理室でグループ全体の統計を集計・管理している。

車両事故の形態では、構内事故、バック事故が多い傾向にあり、事故統計は、加害事故、被害事故、車の擦りなど、損害額に関係なく事故としてカウントしているが、走行距離による事故統計は行っていない。

年	事故件数(件)：加害事故 (被害事故(うち無責))	走行距離： 約(km)	交通事故発生率(件/10万km) (加害事故+無責を除く被害事故)
平成 19 年	29 (22(16))	6,861,113	0.42 (0.51)
平成 20 年	36 (13(11))	6,951,208	0.52 (0.55)

計算式：事故件数÷走行距離×10万km

今年(2009年)は、1月から調査日時点までに19件の事故が発生している。

ファミリーマート関連の業務で事故が多い傾向にあったが、1998年頃から軌道に乗り、事故分析・対策の実施が行われ、安全教育も根付いたことから、1998年～2001年にかけて事故件数が減った。

今年採用された新人運転者による事故の割合が高い傾向にあるが、車両台数に対しての事故の割合は低くなってきている。

## 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	ア
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）	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）	ア
		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	ア
		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	ア
		D 3	整理、整頓、洗車、清掃	ア
		D 4	現場巡回指導（街頭指導）	イ
		D 5	点呼・朝礼	ア
		D 6	身だしなみ、服装	イ
		D 7	挨拶、返事、報告	イ
		D 8	時間管理、生活管理	ア
		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  
車庫風景



写真2  
整備場風景



写真3  
バイオディーゼル燃料  
精製装置



写真4  
 事務所内掲示風景  
 経営理念



写真5  
 事務所内掲示風景  
 経営方針



写真6  
 事務所内掲示風景  
 行動指針



写真7  
事務所内掲示風景  
センター巡回結果

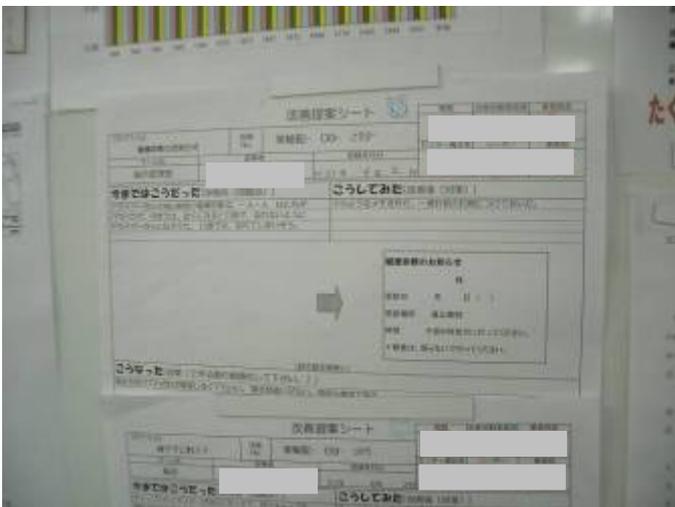


写真8  
事務所内掲示風景  
改善提案シート

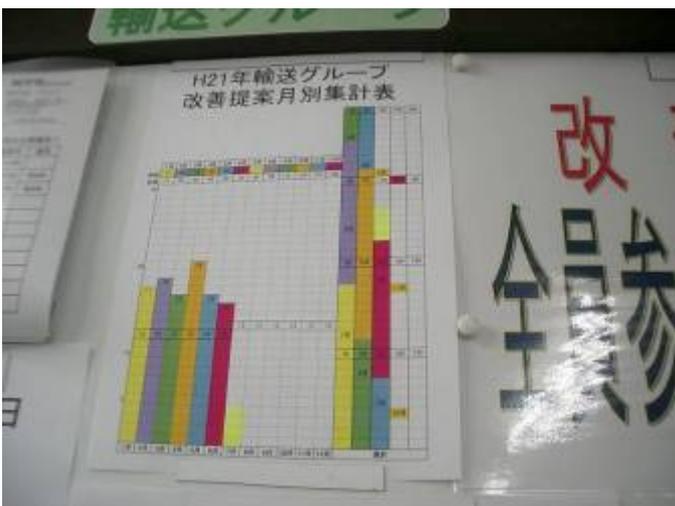


写真9  
事務所内掲示風景  
改善提案シート集計結果



写真 1 0  
事務所内掲示風景  
ありがとう運動(1)



写真 1 1  
事務所内掲示風景  
ありがとう運動(2)



写真 1 2  
事務所内掲示風景  
ありがとう運動(3)



帳票類：「ドライバー 研修年間予定表」

能力開発	作成日 平成 20 年 12 月 1 日											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
人	平成21年行動指針 交通安全意識100%	期間要目 要目 (1月~3月) 構内事故の撲滅	期間要目 要目 (4月~6月) エコ運転の事故防止	期間要目 要目 (7月~9月) 安全運転の事故防止	期間要目 要目 (10月~12月) きれいな車での事故防止							
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%
交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	交通安全意識100%	



帳票類：「従業員 定着率一覧表」

NTSグループ 従業員 定着率一覧表

事業所名	平成21年4月23日 総合管理室作成																						
	東久留米	草加	仕分	朝霞	仕分	志木	仕分	座間	配送	座間	仕分	相模	仕分	府中	配送	府中	仕分	船橋	配送	船橋	仕分	浦安	仕分
2008年	20	169	28	72	43	36	87	27	32	35	7	88	88	730									
12月末在籍人員	0	5	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	17									
2009年	20	167	30	71	41	35	88	25	33	34	12	88	88	732									
1月末在籍人員	100.0	96.0	100.0	98.6	95.3	97.2	100.0	92.6	100.0	97.1	100.0	100.0	98.9	98.0									
1月定着率 (%)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
1月異動人数	0	6	0	0	0	1	1	0	0	0	10	5	2	25									
2月入籍人数	19	168	30	69	39	36	88	25	33	34	22	91	87	741									
2月末在籍人員	95.0	97.1	100.0	97.2	95.1	100.0	98.9	100.0	100.0	100.0	100.0	97.8	96.7	97.9									
2月定着率 (%)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
2月異動人数	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	9									
3月入籍人数	19	171	30	66	38	36	87	25	32	30	23	92	82	731									
3月末在籍人員	100.0	99.4	100.0	95.7	100.0	100.0	98.9	100.0	100.0	97.1	100.0	100.0	94.3	97.5									
3月定着率 (%)	0	0	0	0	2	0	0	0	-1	-3	1	1	0	0									
3月異動人数	98.3	97.5	100.0	97.2	96.8	99.1	99.3	97.5	100.0	98.1	100.0	99.3	96.6	97.8									
1~3月定着率平均																							
4月入籍人数																							
4月末在籍人員																							
4月定着率 (%)																							
4月異動人数																							
5月入籍人数																							
5月末在籍人員																							
5月定着率 (%)																							
5月異動人数																							
6月入籍人数																							
6月末在籍人員																							
6月定着率 (%)																							
6月異動人数																							
7月入籍人数																							
7月末在籍人員																							
7月定着率 (%)																							
7月異動人数																							



# 乗務員教育記録

実施年月日 平成 20年 4月 23日(水)

時間 自 13 時 00分～至14 時 00分

場所 座間センター 2階会議室

検印	社長又常務	作成者

実施者 総合管理室

営業所名 座間センター配送G

指導教育の内容	<p>1.安全運転講習。</p> <p>集合研修</p> <p>・事故防止のための運転心得(必ず実践しよう)</p> <p>①出発前の車両、積荷の点検。 日常点検の必要性。</p> <p>②発進時、後退時の安全確認の徹底。</p> <p>・平成20年3月4月度の交通事故の事故報告。対策について。</p> <p>・基本に戻る・他人事と思わず自分の事と捕らえ同じ事故を繰り返さない。</p> <p>※ 質疑応答。</p>				
	参加者	氏名	転記	氏名	転記
					未参加者氏名  フォロー実施日 4/23～4/30 済
		以上/7名			

[集合研修テキスト-1]

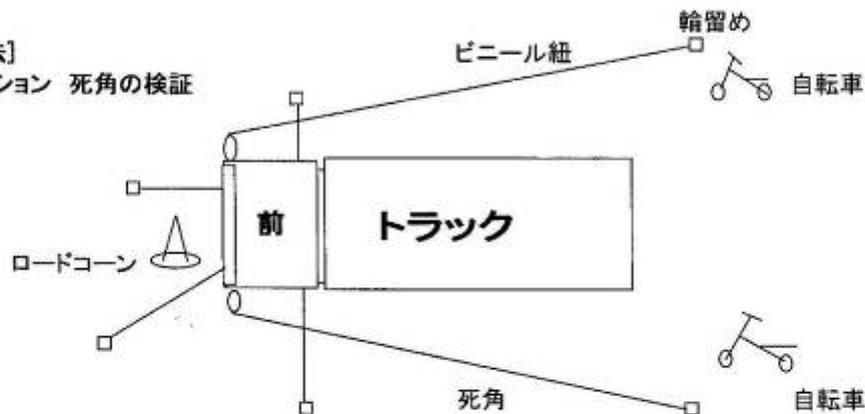
## 実車研修実施要綱

**[目的]** 集合研修において実車を用いて研修を行なう事により、車両感覚を身に付け、実際の車両の大きさ、死角、錯覚を体験し、危険性を再認識すると共に以後の安全運行に活かす為。

**[準備]** ○トラック3台 ○ライン用ガムテープ(黄色7m×2本・グリーン3.5m×2本)  
○ロードコーン10本 ○ビニール紐(17m×2本・6m×2本・3m1本・10m1本)  
○輪留め(6) ○風船(20) ○釘(4本) ○メジャー(4個) ○両面テープ  
○他車両 普通車1台・自転車2台・二輪車・2台 ○チョーク(白・赤各6本)  
○ライン引用の棒 6本

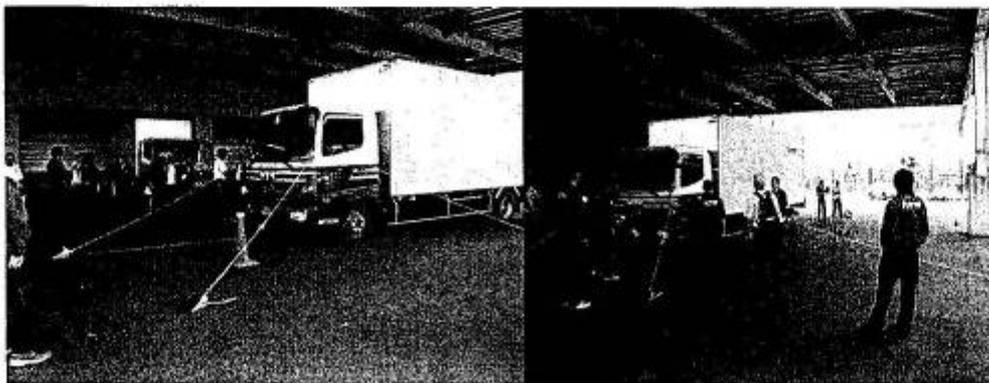
**[実施方法]**

第一セッション 死角の検証



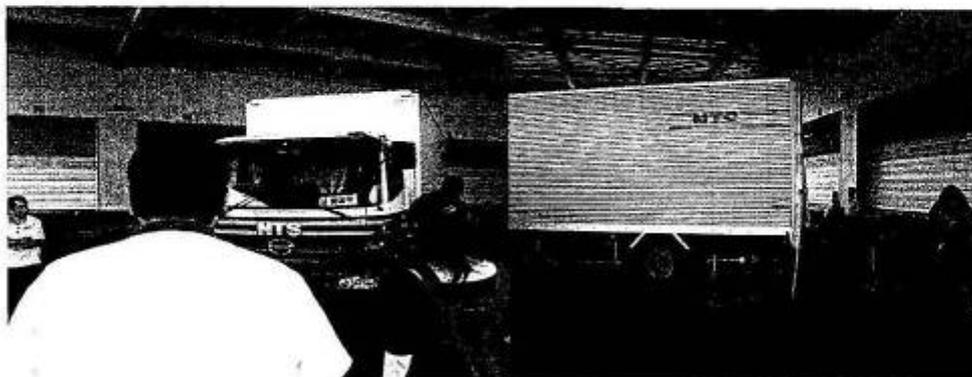
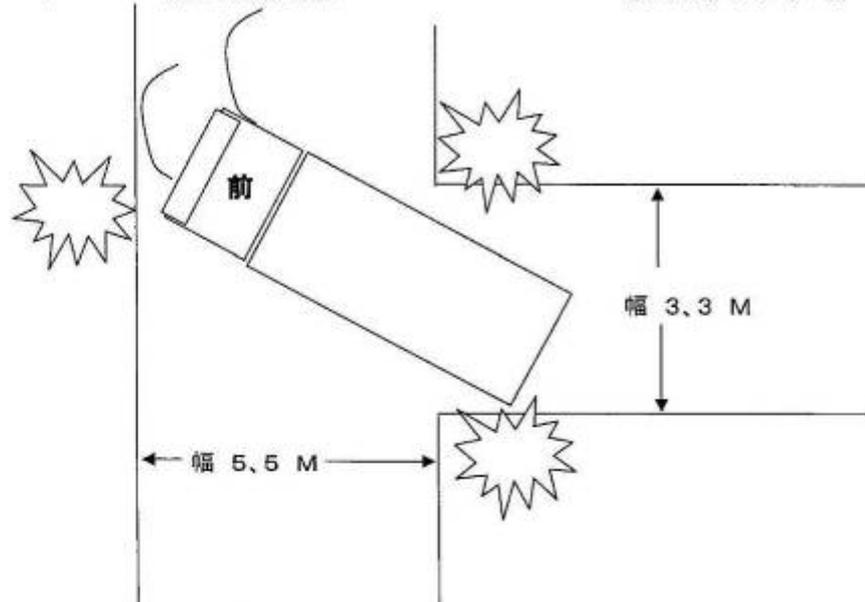
**[方法]** 車両を広場に停止させ運転者の視野と死角について検証させる。

- 1.トラックに運転者役を乗車させ、視界と死角の境の部分にビニール紐を張り死角を作る。(研修者全員と共同で作業が好ましい。)
- 2.運転席に乗車したドライバーに死角部分を明確に説明し、危険箇所を認識させる。(死角による事故事例を用い危険性を実感させる。)危険感受性・直接確認の必要性。
- 3.サイドミラーに写る後方・左右同じ距離の場所に自転車を置き、左右のミラーの見え方の違いを実感させる。(後方、同じ距離の対象物。左ミラーに写る自転車の方が遠く、小さく見える。)左折巻き込み事故の危険性の説明。
- 4.運転席から降車させ、車外から客観的に死角部分を見せ、見えない部分の距離を測り死角の多さを実感・体得させる。(研修生全員が繰り返す。)



第二セッション 内輪差・尻振り検証

[集合研修テキスト-2]



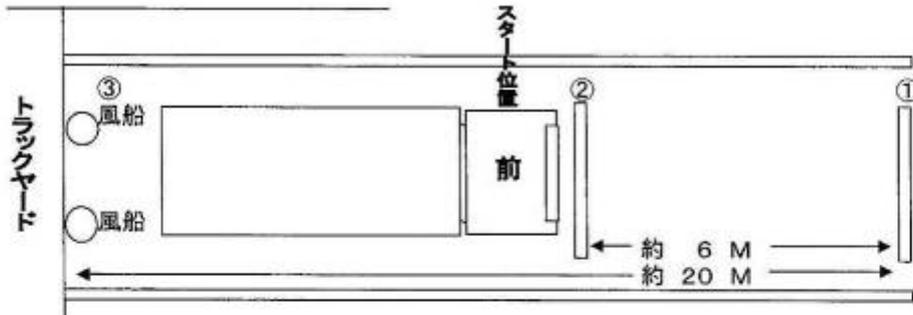
[方法] 方向変換・車庫入れによる後退時の危険箇所を検証する。

- 1、あらかじめ、練習車両の最小回転半径に即した模擬の車庫を作り、ロードコーンとテープ、ロープでセットしておく。
- 2、トラック最後部の両角にハンドル操作により発生する尻振りを検証する為の棒(先端部に軌跡を取る為のチョークを付けておく)をセットし後退時のオーバーハングを検証し危険性を実感させる。
- 3、後退場所がぎりぎりの為、後退時の危険箇所に対する注意の配分と危険感受性を身に付ける。
- 4、研修者は交代をし、運転席から見た車の動きと外から見た車の動きを客観的に見比べ、降車確認の必要性を理解させる。

ポイント ※ ドライバーの技量習熟度、判断能力、危険感受性を最大限引き出す。

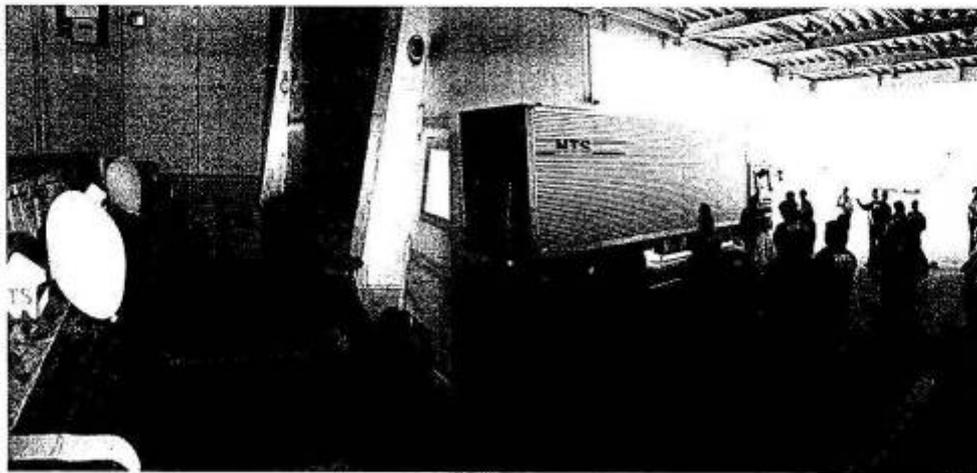
第3セッション 人車一体感覚・トラックの特性

[集合研修テキスト-3]



**[方 法]** 車両感覚・前・後輪の位置を自覚させる。

- 1、研修生運転者を乗車させ、あらかじめ決めたスタート位置から発進させる。
- 2、時速5～10km/hで①の前輪停止目標線にタイヤの接地面中心部分を正確に停止させる。(あくまで感覚で停止する為、正しい運転姿勢を保つ。)
- 3、①に停止後、運転席側のドアを開け運転者の感覚と実際のタイヤ位置の誤差を自覚、認識してもらう。
- 4、ドアを閉め後方確認後、②の後輪停止目標線に向けバックする。  
(この時、窓は開けての確認は良いが、ドアは閉めて行う。)身体を出してもタイヤ位置が見えない事を自覚させる。
- 5、②の後輪停止目標線で後輪の接地面中心部分を正確に停止させる。  
(降車して見てもらい、感覚と実際の誤差を認識させる。)
- 6、再び乗車後、最後のセクション ③の目標地点までバック。  
(あらかじめトラックの最後尾に鋭利な釘をセットし、目標地点③には風船を用意、バックモニターは目隠し済みの状態)
- 7、目標③の停止位置はトラックヤード淵からトラック最後尾が約20cm手前を指定。  
目視により遠近感と車両感覚を頼りにバック。(最徐行)
- 8、目標位置に停止後、降車し感覚の誤差を自覚させる。



**ポイント** ※運転者としてタイヤ位置の認識が必要不可欠であることを自覚させる。  
 ※運転席からの安全確認には限界があり、常に降車確認の習慣の必要性を理解させる。

帳票類：「同乗指導記録票」(1)

CP-共通-200-2 (1/2)

同乗指導記録票

確認印	社長	副社長	常務	役員	指導員
	[Redacted]				

運転手名	[Redacted]	所属	船橋センター	車輛番号	[Redacted]
同乗月日	H21.3.17	同乗時間	4時間30分	指導員	[Redacted]



A) 運転技術評価

チェック項目	評価	チェック内容	備考
1. 日常点検 (5)	⑤ 4 3 2 1	(1)標準実施項目に基づく点検の実施	
2. 運転姿勢 (10)	⑤ 4 3 2 1	(1)ハンドルに正対した正しい姿勢	
	⑤ 4 3 2 1	(2)運転中の姿勢、態度	
3. 発進 (30)	⑤ 4 3 2 1	(1)乗車前の車輛周りや車体下の確認	
	⑤ 4 3 2 1	(2)ドアロックとシートベルトの着用	
	5 ④ 3 2 1	(3)ミラーによる左右の安全確認(呼称確認)	指導。
	5 ④ 3 2 1	(4)方向指示器の表示 (3秒以上)	
	5 ④ 3 2 1	(5)周囲の安全確認(特に前方、右後方)	
	⑤ 4 3 2 1	(6)急発進・ノッキング・空ぶかしの禁止	
4. 通行方法 (通行帯) (10)	⑤ 4 3 2 1	(1)通行帯区分を守る	
	⑤ 4 3 2 1	(2)進行方向別通行区分を守る	
5. 運転方法 (20)	⑤ 4 3 2 1	(1)手前減速(カーブ、右左折等)	
	⑤ 4 3 2 1	(2)急ハンドル操作の禁止	
	⑤ 4 3 2 1	(3)カーブ走行時、センターラインオーバーの禁止	
	⑤ 4 3 2 1	(4)急加速、急減速の禁止	
6. 速度調節 (10)	⑤ 4 3 2 1	(1)滑らかな発進と滑らかな加速	
	⑤ 4 3 2 1	(2)規制速度、法定速度、安全速度の遵守	
7. 追従と車間距離 (10)	③ 4 3 2 1	(1)適正な車間距離の保持	
	⑤ 4 3 2 1	(2)停止したときの前車との車間距離	
8. 行き違い (5)	⑤ 4 3 2 1	(1)障害物があるときの対向車の優先	
9. 側方通過 (20)	⑤ 4 3 2 1	(1)間隔を開けての通過	
	⑤ 4 3 2 1	(2)間隔が狭い場合の速度(徐行、ブレーキの構え)	
	5 ④ 3 2 1	(3)進路変更の合図 (3秒以上)	指導。
	5 ④ 3 2 1	(4)進路変更の安全確認(目視を含む)	
10. ブレーキ操作 (10)	⑤ 4 3 2 1	(1)下り坂のエンジンブレーキ	
	⑤ 4 3 2 1	(2)断続ブレーキ (ポンピングブレーキ)	
11. 追い越し (30)	⑤ 4 3 2 1	(1)見通しがきく安全な場所での追い越し	
	⑤ 4 3 2 1	(2)対向車、追従車の確認	
	5 ④ 3 2 1	(3)進路変更の合図 (3秒以上)	指導。
	⑤ 4 3 2 1	(4)適切な左側間隔の保持	
	⑤ 4 3 2 1	(5)制限速度の厳守	
	5 ④ 3 2 1	(6)追い越し後の適正な進路変更	指導。
12. 追い越させ (5)	⑤ 4 3 2 1	(1)追い越されるときに加速しない	
13. 一時停止 (5)	⑤ 4 3 2 1	(1)正しい一時停止 (停止場所の認識)	
14. 信号のない交差点 (10)	⑤ 4 3 2 1	(1)見通しの悪い交差点での徐行	
	⑤ 4 3 2 1	(2)呼称による安全確認	

帳票類：「同乗指導記録票」(2)

CP-共通-200-2 (2/2)								
チェック項目		評価					チェック内容	備考
走	15. 信号のある 交差点 (10)	⑤	4	3	2	1	(1)飛び出しを予測した安全運転	
		⑤	4	3	2	1	(2)信号機の変り目の予測と対応	
	16. 歩行者の保護 (20)	⑤	4	3	2	1	(1)歩行者との間隔の保持	
		⑤	4	3	2	1	(2)間隔が狭い場合の一時停止又は、徐行	
		5	④	3	2	1	(3)陰からの飛び出し	
		5	④	3	2	1	(4)適切な呼称による安全確認	
	17. 踏切通過 (20)	⑤	4	3	2	1	(1)踏切手前での一時停止	
		⑤	4	3	2	1	(2)左右・前方の呼称による安全確認	
		⑤	4	3	2	1	(3)速やかな踏切通過	
		⑤	4	3	2	1	(4)踏切通過時のギヤチェンジの禁止	
行	18. 左折及び右折 の方法 (20)	5	4	③	2	1	(1)右左折に伴う進路変更と合図の時期	まちまち。
		5	④	3	2	1	(2)進路変更に伴う安全確認と音り(巻き込み事故防止)	
		5	4	③	2	1	(3)合図の継続と速度と方法(走行位置と徐行)	注意・指導。
		5	④	3	2	1	(4)右左折時の安全確認(歩行者保護と死角の予測)	指導。
19. 後退運転 (15)	5	④	3	2	1	(1)下車による周囲の確認		
	⑤	4	3	2	1	(2)後退時の適切な速度		
	5	④	3	2	1	(3)後方・側方への注意		
20. 夜間運転 (20)	5	4	3	2	1	(1)適切な速度の保持		
	5	4	3	2	1	(2)適切な車間距離の保持		
	5	4	3	2	1	(3)適切な前照灯の照射操作		
	5	4	3	2	1	(4)虹幕時の対応(対向車のライトと道路中央部分の蒸発現象)		
駐 車	21. 一般的方法 (20)	⑤	4	3	2	1	(1)適切なチェンジレバーの切り替え	
		⑤	4	3	2	1	(2)キーでドアの施錠をする	
		⑤	4	3	2	1	(3)ドアを開けるときの後方確認	
		⑤	4	3	2	1	(4)輪止めの装着	
<b>B)心の対応評価</b>								
22. 態度 (20)	⑤	4	3	2	1	(1)譲り合う気持ち		
	⑤	4	3	2	1	(2)仕事に向かう気持ち		
	⑤	4	3	2	1	(3)顧客からのクレームはなかったか		
	⑤	4	3	2	1	(4)感情の起伏は激しくないか		
<b>C)日常業務評価</b>								
23. 業務・服装 (30)	⑤	4	3	2	1	(1)日常の報告(運転日報・チャート紙・受領書)		
	⑤	4	3	2	1	(2)事故防止の目標を持つてるか		
	⑤	4	3	2	1	(3)清潔なユニフォームの正しい着用		
	⑤	4	3	2	1	(4)安全運転に支障のない靴の着用		
	⑤	4	3	2	1	(5)挨拶(先手・明るい・楽しい)		
	⑤	4	3	2	1	(6)運転室内の整理整頓		

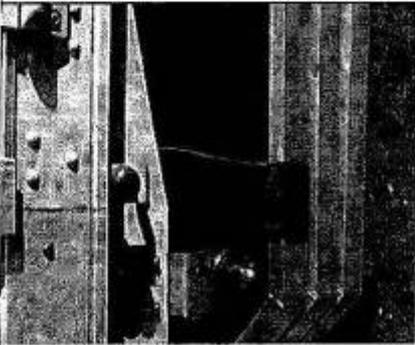
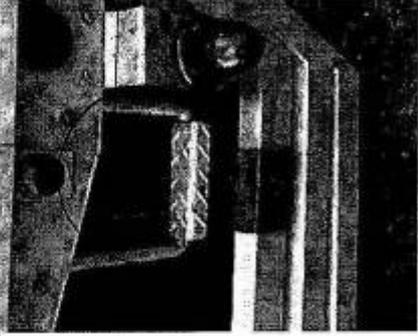
5:完全に実行されてる。身に付いている。  
 4:実行されているが、内容が完全でない。  
 3:内容が不完全。  
 2:知識はあるが、実行されてない。  
 1:知識がない。

評価		確認印	統括Mg及び運行管理者(代務含)
318点	94.9%		
335点	%		

技能指導項目一覧表



運転者名		船橋 センター
適用車両		指導員氏名
指導年月日	平成 21年 3 月 17 日	
指導項目	指導内容	
1.乗車と降車 (安全確認も含む)	安全確認と同時にドアの開閉を行っていたので、確認・ドア開けの間を取るよう指導。	
2.運転姿勢 (シートベルトの着用)	概ね良好。	
3.加・減速 (回転数とギアの選択)	良好。	
4.交差点の直進 (信号の予測と対応)	概ね良好。	
5.交差点の右、左折 (安全確認・危険予測)	右折時巻き込み確認は、目視・振り返るの徹底指導。寄りの方法、方向指示器の遅れ。連続右左折時の方向指示器の出し忘れ等々を注意指導。	
6.住宅地・狭路走行 (危険予測とBの構え)	概ね良好。	
7.車間距離の取り方 (速度に応じた距離)	若干多め取るように指導。	
8.左右側上部の確認 (高架の通過、トンネル等)	概ね良好。	
9.自転車・歩行者の対応 弱者保護・対応	スペースクションの指導。	
10.横断歩道付近の走行 (歩行者優先の意識)	歩行者優先の意識が欲しい。	
11.徐行・一時停止場所 (確実な一時停止)	良好。	
バック走行・方向交換 (降車確認、指差し等)	概ね良好。	
アドバイス	<p>全体的に運転の流れが良く、スムーズなのですが、交差点の方向指示器の遅れが目立つ。特に連続右左折の場合(返子・葉山周辺)合図が出ていない時があり、非常に危険！交差点右左折の速度が道路形状に対し早いので確認・合図が間に合わない。確認・停止・合図の切り替えが充分行なえるようゆとりある速度作りを行なうよう指導。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>	

※192.168.0.11W改善活動改善シート新紙 <b>改善提案シート</b>		常務 改善活動委員長 事務局長
《タイトル》 付けた チーム名 東久留米輸送	改善 No. 東輸配-09-006 起案者 登録年月日 H 21 年 1 月 23 日	センター責任者 リーダー 事務局
<b>今まではこうだった[改善前(問題点)]</b> 荷台上がる時にはサイドバンパーに足を掛けていた。 (ディーラーで3,000円位)		
<b>こうしてみた[改善後(対策)]</b> 先崎さんに依頼してサイドバンパー付近にステップを付けて貰った。		
		加工して 取り付けて貰った。
(絵や図を簡単に)		
<b>こうなった[効果(できる限り数値化して下さい。)]</b> サイドバンパーの踏み外し防止。安全に荷台上げられる。		
作成日：H 21 年 1 月 23 日		

	改善活動委員長		事務局長
《タイトル》	改善 No.	朝霞配送- 08- 042	
チーム名	起案者	登録年月日	
朝霞配送チーム	[Redacted]	H 20 年 〇 月 〇 日	リーダー
			[Redacted]
<b>今まではこうだった</b> [改善前 (問題点)]		<b>こうしてみた</b> [改善後 (対策)]	
<p>昭和図書越谷への返品を月曜日に伺っていた (他の昭和図書が月曜日目前のなので同じ日に向えないかと思い、昭和図書へ電話をしてみた) だったので同じ扱いにしていた)、そして次の日火曜日にマイレシすると快く承諾して下さい、火曜日に昭和図書に返品し直ぐ目の前のヤザワ様へ集荷に向っていた。</p>		<p>昭和図書へ電話をしてみた。火曜日に昭和図書に返品し直ぐ目の前のヤザワで集荷が出来るようになり空車時間が殆ど無くなった。</p>	
<b>こうなった</b> [効果 (できる限り数値化して下さい。)]			
<p>燃料費の節約になった。          往復60km ÷ 7km/回 × 120円 = 1,028円/日          1,028円 × 5回 = 5,140円/月          5,140円 × 12ヶ月 = 61,680円</p>			
			作成日：H 20 年 3 月 22 日

CP-共通-202 (1/2)

## 無事故表彰基準

承		作	
認		成	
初	H.14.06	1	H.16.07
2	H.19.08	3	

### 交通安全の意義

道路交通の安全とは、人の生命、身体又は財産が道路の交通によって侵害を受けることなく保護されていることです。

言い換えれば道路を通行している人や車が安全に通行できることはもちろん、沿線の住民や建物等も保護されていることを言います。

### 目的

道路交通法を遵守し、安全運転に徹し、事故撲滅を目的とします。

### 事故の定義

1. 原則として、加害、被害、人身、物損、車輛事故の如何を問わず修理費、治療費等が1円でも伴うものは、全て事故とします。
2. 重大な違反により業務に支障をきたした場合は、事故と同等の扱いとする。
3. 超軽微な物損事故は、事故としてカウントするか否かは、統括マネージャーの裁量に委ねるものとするが、業務推進室長(役員)安全運転指導員、事故担当者の意見も尊重するものとする。

### 表彰対象者

以下の条件を全て満たした者とする。

⑨

1. NTSグループにおいて「常時選任運転者」として選任されているドライバーさん。
2. 次項のポイントを連続で12ポイント獲得したドライバーさん。
3. 日頃の勤怠が良好で、統括マネージャーの推薦を受けたドライバーさん。

⑩適性診断(初任診断)、社内研修(講習)、同乗研修の全てを終了した者で、統括マネージャーの承認をもって選任とする。

従いまして、次項の1、および2の条件を満たしたとしても、選任されていない場合は、ポイント獲得の資格はありません。

### ポイントの獲得

1. 就業規則に定められた就業日数、就業時間通り就労し、1ヶ月間上記の「事故の定義」に抵触しなかった場合(無事故)に1ポイントを与えます。

CP-共通-202 (2/2)

2. 無事故の算定期間は、毎月1日から月末までの1ヶ月間とする。
3. 事故を起こした場合は、その時点でポイント獲得の資格が喪失し、累積されている連続ポイント数もゼロとなる。
4. 1ヶ月の就業（乗務）日数が理由の如何を問わず、会社が定めた日数の3分の2以下の場合は、ポイント獲得の資格が喪失し、当該月、および累積されている連続ポイント数はゼロとなる。

表彰手順

1. 毎月5日までに表彰対象者を所定の書式にて統括マネージャーが推薦（申請）し、（社長）承認を得る。
2. 担当者（総合管理室）は、表彰状を作成、賞金を用意する。
3. 表彰は、原則として部門の定例会の席上にて行うものとする。
4. 表彰（式）は、取締役職にある者が行う。但し、取締役の都合がつかない場合は、社長が代行者を指名し、指名された者が行うこともある。
5. 表彰は連続12ポイント獲得毎に行う。
6. 賞金は、下記の通りスライド制とする。

（金額の単位：万円）

連続ポイント数	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120
連続受賞回数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
賞金	1	1	1.5	1.5	2	2	2.5	2.5	3	3
特別賞金	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3

7. 賞金（額）は最大3万円とする。5年毎の特別賞金において、15年、20年、25年、30年は別途検討する。

長期無事故者の救済措置

1. 連続ポイント数が49以上のドライバーさんが、事故によりポイントがゼロになるのは規定通りであるが、賞金のスタートは3ランク下からとする。  
〔例：連続ポイント61～72を目指していた者が事故を起こした後最初の12ポイントを獲得したときの賞金は15,000円となる。〕
2. 但し、救済措置の対象となる事故の程度は軽微な事故とし、統括マネージャーの申請によるものとする。

付 則

1. 施行：平成14年7月1日
2. 改訂：平成16年7月1日
3. 改訂：平成19年9月1日

以上