

No.034 株式会社ボルテックスセイゲン 【輸送モード:トラック】

「人づくりの信念を貫き、社員の観る・聴く・験すの姿勢が常に先取りの経営と安全を実現する」

1. 概要

企業情報

所在地	群馬県安中市原市 432 番地			創立	1951 年
年商	67 億円	人員数	449 名	資本金	1 億 3,950 万円
拠点数	本社及び本社物流センター、人見物流センター、横野平物流センター、上越物流センター、白河営業所、千葉営業所、長野営業所、東京事務所の計 9 拠点	車両等	112 両(本社) 10ton 以上 : 70 両 10ton 未満 : 22 両 4ton 未満 : 20 両		
事業内容	運輸業、倉庫業、通関業、特定派遣業、産業廃棄物収集運搬業他				
輸送品目	化学製品、ゴム製品、半導体、日用品、引越貨物他				
取引先	信越グループ各社、渋澤倉庫(株)、プロクター・アンド・ギャンブル・ジャパン(株)、上毛天然瓦斯工業(株)、(株)龍森、三益半導体工業(株)、長野電子工業(株)他				

組織的安全マネジメントの特長

社員が会社を支え、最大の財産と考え、誇りを持てる職場づくりを理念としている。また、安全の確保は、しっかりとした思想がなければ実行できず、そのための人づくりに取り組む。

安全の取り組みは、一度に多数を実行することは難しく、取捨選択することが重要である。まず1つでもできることに取り組み、継続することが重要で、忍耐なくして結果はない。気付きが大切であり、このために第三者の意見に耳を傾けることも大切である。

デジタコによる判断と第三者によって運転動作を見る判断とは異なるものと考えており、そのための同乗個別指導がある。安全運転指導担当が全乗務員に同乗し、結果をPDCAの考え方で集計・分析を行い、指導を繰り返すことで事故防止につなげている。

調査者所見

経営トップの強い信念のもと、「安全第一主義」「ゼロ災害」を目指している。安全管理部安全管理グループリーダーによる全乗務員への安全運転同乗個別指導の実践やデータの収集・分析結果に基づいた安全運転指導の積み重ねが改善のサイクルとなり、安全に繋がっていると感じた。また、経営トップ、管理者層が情報収集を徹底し、新しいものでも「良い」と思われるものは費用ではなく投資であると、積極的にチャレンジしている。これらの積み重ねが業界の中で先取りの経営につながっていると感じた。

調査情報

調査日	2009 年 12 月 2 日	訪問先	本社及び本社物流センター
対応者	代表取締役社長、専務取締役、業務管理本部運輸部管理副本部長、営業・管理本部総務部ユニットリーダー、安全管理部安全管理グループリーダー安全運転指導担当者、ボルテックスアーク社長		

(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 26 年、前身の西群運送株式会社として武井悌二前社長により設立された。終戦後、県の農業会の農産物の運搬事業を行っていた武井氏が、統制経済から自由経済に移行したのを契機に仲間数人と共に設立した。農業会の仕事のほか、地元の信越化学工業の受注に成功したことから業績を順調に伸ばしていった。当時は地元から産出された原料から製造されるドライアイスや重曹、亜鉛などの輸送が盛んであったことから仕事に恵まれた。農産物では浅間高原の高原野菜を運ぶことも行っていた。

昭和 28 年に一般路線貨物自動車運送事業認可、昭和 40 年には安中市原市に 1500 坪の土地に車庫、倉庫を竣工した。

現在の「すべては人」の考えは武井前社長から受け継がれているものであり、昭和 45 年には社員持株制度を導入したり、業務拡大に合わせ、社宅や独身寮といった福利厚生面を充実させてきた。武井前社長は昭和 63 年自動車運送事業発展寄与功勞により運輸大臣表彰を受けた。しかしその 3 ヶ月後病に倒れ、亡くなった。同年、正六位勲五等双旭日章を受賞している。

千葉工業大学出身の武井宏現社長は二代目として社内の O A 化を業界に先駆けて推進していた。平成元年 7 月に直江津営業所開設、平成 2 年には千葉県一般区域貨物自動車運送事業免許を取得した。

平成 3 年 1 月に C I（コーポレートアイデンティティ：企業イメージの統一）開発に着手した。平成 2 年 12 月の物流二法の施行に伴い、規制が緩和され競争の一層の激化が考えられた。これに対応するために必要と考え実施した。社内プロジェクト活動を通じ、平成 4 年に社名を「ボルテックスセイゲン」へ変更した。ボルテックスは日本語で「渦、渦巻き」であり、企業の終わりなき発展、躍動感、グループのネットワークや開発力をイメージした。同社のマークの赤と青の色は「赤い情熱で青い誠実を運ぶ」を意味する。

平成 7 年本社配送センターにて保税蔵置場の許可、平成 12 年通関業の取得などを通じ、国際貿易の「内陸港」としての機能を持つにいたる。平成 20 年には群馬県で初めてコンプライアンスに優れた輸出入業者として認められ、「特定保税承認者」の承認を受けた。荷主の利便性の向上、物流コスト、リードタイムの削減、品質向上を常に追求する過程で I S O 9 0 0 1、グリーン経営、安全性優良事業所の認定等も業界に先駆けて取り組んでいる。一つ一つに対し地道に取り組むことで、関与してきた人材が育ち、次の取り組みの中心となってきた。この積み重ねで現在の会社がある。

3. トップの考え方

安全への取り組みは「忍耐」であり、これをやり続けるにはトップ自身の信念が不可欠であると考えている。現社長である武井宏社長は同社が「暴れん坊」と呼ばれていた時代、自ら交通事故の悲惨さを体験した。残された家族が事故をきっかけにばらばらになってしまった無残さに直面し、この体験から「社員をいかにして守るのか」、亡くなった方の分まで自らが安全に取り組む続けることが信念となったという。

事故を起こさないという信念は実際に傷を負わないと伝えきれないと考え、だからこそ安全に対するしっかりとした思想を持ってもらうための「人づくり」に力をいれる。

子供が問題を起こしたら親が謝りに行くように、社員を家族として、親としての役割を果たす自覚がトップには必要と考えている。「まあいいか」ではなく、「育てる」。そのために、自社のルールを徹底する。厳しさの一方で、人は決して1人では生きていけないものであるから、和は不可欠である。全社員が心を合わせて一丸となれる職場づくりを目指している。

経営幹部には常に最新の動向にアンテナをはり、情報を集め、報告するように求めている。そしてトップがよいと思った情報に対しては、すぐに取り組む姿勢を徹底してきた。失敗もあったが着実に成長につながってきたという。その過程が業界に先駆けての先進機器の導入や新しいマネジメントの導入といえる。平成7年にKYT活動を導入する際には、トラック協会の青年部にて社長自らが先頭に立ち学んだ。一緒に学んだ仲間ですべて導入したメンバーは少なく、信念を持ち、やり続けていることが次へとつながってきた。

多くの事業者が学びに来るが「御社だからこれだけの取り組みができる」と言う方が多いという。その中で常に伝えていることは、今の姿ではなく、積み重ねてきた姿勢を見てほしいということである。「今すぐ何を始めるか」が重要であり、当社の取り組みも一つ一つ積み上げてきた結果である。多くの取り組みをプロジェクト形式ですすめ、多大なコストをかけてきたが、メンバーが現在の現場の中核となって活躍してくれていることを考えれば、コストではなく投資として今の会社の基盤となっている。

社員が誇りを持って働ける環境づくりが経営者の役割と考え、実践している。物流は産業の血流であり、現代社会の中で重要な役割を果たしている。産業に新鮮な血液を循環させるため、社員には、身体を鍛え、変化に対応するための五感を働かせ、研鑽を怠らないことを求めている。社員の成長と共に、会社が成長することで、社員が仕事に誇りを持つことができ、会社が顧客はもとより地域社会に貢献できる。厳しくも和のある経営を目指している。

□経営の理念等についてはホームページに記載

<http://www.vortex.gr.jp/concept.htm>

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※
◆社員が会社を支え、最大の財産と考え、誇りを持てる職場づくりを理念としている。また、安全の確保は、しっかりとした思想がなければ実行できず、そのための人づくりに取り組む。	A 1、B 1
◆社員がケガをする（労働災害が発生する）企業では、お客様にきちんとした対応を取れるはずがないとの信念より、「安全第一主義」を掲げ、「ゼロ災害」の実現を目指している。	A 1、B 1
◆安全は費用ではなく投資と考える。安全装置や運行管理システムなど、よいと思われたものは常に先取りで検討し、できる範囲でまず導入している。	A 1、A 2、B 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。

- ・社員が会社を支えており、社員は会社にとっての最大の財産であり、明るく働ける職場づくりを社員一人一人も実施することを理念とし、経営トップ自ら実践している。
- ・人づくりの根本理念として、和信一致、健体康心、健心道の 3 つを経営理念として掲げている。
- ・全社員が心を合わせ一丸となって仕事にあたること、健康な体に健康な心が宿るということ、常に身体を鍛錬し心を磨き仕事に誇りを持つことを意味する。
- ・社員がケガをする（労働災害が発生する）企業では、お客様にきちんとした対応を取れるはずがないとの信念より、「安全第一主義」を掲げ、「ゼロ災害」実現を目指している。
- ・安全は費用ではなく、投資であると考えている。
- ・安全装置や運行管理システムなどを試験運用し、検討を行い先取り導入している。
- ・平成 11 年に、品質向上を目指すため、社員の教育に良いとの考えから ISO9001 を取得した。
- ・物流センターの効率化のため、トヨタのコンサルタントに指導をいただきプロジェクトを立ち上げた。
- ・多大なコストがかかったが、そのプロジェクトメンバーが現在の現場改善の中核となって活躍してくれていることを考えれば、費用ではなく投資であった。
- ・各乗務員が車両の清掃を行っているが、定期的に社長も現場をチェックしており、悪い結果が続くとイエローカードが出され、管理者が社長から指導を受ける。
- ・社員の家族には、一時金支給の際に会社のメッセージを配布している。
- ・安全標語の募集を社員の家族を含めて行っている。優秀作品は翌年度の会社のカレンダーにも印刷される。現在 1500 件ほどの応募作品の中から来月の標語を選定するための作業を行っている。
- ・そのほか、大学生、高校生を対象とした育英基金を運営している。

B) マネジメントシステム

ポイント	CL 項目
◆安全の取り組みは、一度に多数を実行することは難しく、取捨選択することが重要である。まず1つでもできることに取り組み、継続することが重要で、忍耐なくして結果はない。気付きが大切であり、このために第三者の意見に耳を傾けることも大切である。	B 1、B 2
◆義務付け事業者ではないが、運輸安全マネジメントを導入している。内部監査のための主任監査員はボルテックスグループとして選任し、内部監査を行っている。	B 1、B 2
◆管理者には情報収集を徹底させ、社内会議等にて情報をなんでもあげさせることを徹底している。良いと思われたものにはできる範囲ですぐに取り組んでみる。	B 5

【人事・マネジメント関連について】

- ・ いっぺんに全部を実行することは難しく、まず何から始めるかを取捨選択することが重要であり、安全に関しても同様である。まず1つでもできることに取り組み、継続することが重要であり、それには忍耐なくして結果はない。
- ・ 義務付け事業者ではないが、運輸安全マネジメントを導入している。
- ・ 内部監査をボルテックスグループとして実施している。
- ・ 内部監査のための主任監査員はボルテックスグループとして選任され、活動している。
- ・ MSDS、製品安全データシートの管理を行っており、今後はさらにシステム改良を加える計画をしている
- ・ 管理者には情報収集を徹底させ、社内会議等にて情報をなんでもあげさせることを徹底している。トップ自らも積極的に情報収集をしている。良いと思われたものにはできる範囲ですぐに取り組んでみる。
- ・ 安全情報交換会が毎月、トップと乗務員の参加により開催されている。
- ・ 協力会社に対して、年2回定期的に巡回指導を行っており、抜き打ちの巡回指導、監査も実施している。
- ・ 安全運転向上研修会に協力会社が一緒に参加している。
- ・ 運転者教育マニュアル、製品に関する取扱マニュアルなどは、自ら情報を集め、手作りでオリジナルのものを作成している。これを活用し、協力会社の指導も行われている。
- ・ 乗務員は、1～5年、5～10年、10年以上による各個人別の無事故表彰を行っており、フオークリフトについてはチーム表彰制度を設けている。
- ・ 給与の基本は能率給となっている。

【安全に関する費用について】

- ・ 平成12年からデジタコを全車に装着した。まだ補助制度はなかったが、費用ではなく投資と考えて実施をした。業界に先駆けて導入していると自負している。
- ・ デジタコの導入から、基準値の調整をし、測定結果の精度が高まるまでに約3カ月を要

した。

- ・導入に際しては従業員からの反発もあり、かなりの忍耐が必要であった。導入後も調整に関する乗務員からの苦情もあったが、経営者自ら運転を行い、調整を行うとともに乗務員への地道な説得が行われた。現在では、一番苦情の多かった乗務員が一番高得点を記録している。
- ・デジタコの導入により、燃費は約 2 割改善した。
- ・平成 19 年から他社の活用事例を聞き良いものと考え、ドライブレコーダーの全車への導入も始めた。
- ・ある接触事故をドライブレコーダーの記録に基づき分析したところ、糖尿病による緩慢運転の可能性があるのではないかとわかった。映像による分析のメリットを実感した。
- ・フォークリフトには、バック事故防止のため、バックセンサーを装着して、現在試験運用中である。
- ・安全装置の導入においても良いと思われるものには常に先取りして、積極的にチャレンジしている。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 項目
◆社内内規により、チェックリストにより採用の判断を行っている。人は切ってしまうのではなく、育てるという方針で採用している。	C 1
◆デジタコの導入により、乗務員同士の運転操作の話題が多くなり、運転操作の向上結果につながっている。	C 2、B 3
◆デジタコによる判断と第三者によって運転動作を見る判断とは異なるものと考えており、そのための同乗個別指導がある。安全運転指導担当が全乗務員に同乗し、結果を P D C A の考え方で集計・分析を行い、指導を繰り返すことで事故防止につなげている。	C 2、B 3 、D 4

【採用・新人研修関連について】

- ・社内内規により、チェックリストにより採用の判断を行っており、危険物も取り扱うための資格所有者も考慮している。
- ・個人の資質が重要であると考え、面接で確認している。
- ・人は切ってしまうのではなく、育てるという方針で採用している。
- ・入社後に座学や同乗教育を行っており、運転操作だけでなく荷物の積み卸しについても点検、指導している。

【乗務員の研修等について】

- ・管理者に対する教育も含め、基本は OJT 方式である。
- ・新任、事故惹起者教育については、1 日(6 時間)の研修を行っており、座学の後に安全運転同乗個別指導が行われている。

- ・デジタコによる判断と第三者によって運転動作を見る判断とは異なるものと考えており、そのための安全運転同乗個別指導があり、現在の事故防止につながっていると考えている。
- ・安全運転同乗指導で全乗務員の結果をチェックし、その集計・分析を行い、指導が繰り返されている。同乗指導でもPDCAのサイクルを回すことにより、改善されているかを確認している。
- ・今後は、同乗指導結果とデジタコとの相関関係を確認したいと考えている。
- ・デジタコによる各乗務員のランクはほとんど A ランクになっており、採点による順位表もあるが掲示等による公開はしておらず、評価の対象ともしていない。
- ・デジタコの導入により、乗務員同士の運転操作の話題が多くなり、運転操作の向上結果につながっている。
- ・平成 7 年から KYT<危険予知トレーニング>活動として取り組んでいる。毎年 11 月に発表会が実施されている。
- ・導入当時、全ト協の研修をまず、社長以下管理者が受講し、社内ではトレーナーとなり、順次指導者を育成し、展開していった。
- ・現在では、KYT 活動が発表のために行うことが目的となった活動になってきてしまっているため、本来の趣旨に戻すための見直しを検討中である。
- ・ヒヤリハットは平成 15 年から導入し、提出しやすい工夫として、乗務員の運転日報に記載できるような書式にしている。
- ・平成 19 年からは、目標管理方式で各管理者が個人で目標を立て、毎月見直しを行う自己研鑽方式も採用した。現在は 22 名の部長クラスで実施しているが、今後係長、グループリーダーでの採用も検討中である。
- ・人づくりの一環として、黒龍山不動寺にて 1 泊 2 日の座禅修行を行っており、経営トップも 2、3 回参加した。
- ・フォークリフトコンテストを年に 1 回実施している。
- ・防災消火訓練を年 2 回実施している。

D) 現場管理

ポイント	CL 項目
◆本社では 24 時間体制による点呼を行っており、夜中であっても警備室で実施され、営業所での点呼は、本社による IT 点呼により実施されている。点呼者がいることにより、乗務員も安心感を持つことができる。	D 5、D 1 B 1、B 3
◆当初は 1 チームに対しての構成人員数が多く、全員が集まらないなどの問題もあり、現在の 45 チームに編成変えが行われ、土曜日の 13:00~15:00 の時間帯に小集団活動を行っている。	D 1、B 4 C 5、

【日常業務等について】

- ・ 本社では 24 時間体制による点呼を行っており、夜中であっても警備室で実施され、運行管理者が作成した点呼引継書により実施者が点呼している。
- ・ 点呼者がいることにより、乗務員も安心感を持つことができる。
- ・ 点呼時にはアルコールチェックとともに産業医との相談により血圧測定も行っている。血圧はドライバーの健康のバロメーターであり、乗務の基準を設けている。その結果は運行管理者、補助者の携帯電話にも入るようになっている。
- ・ アルコール判断基準値はゼロ「0」としている。
- ・ 営業所での点呼は、本社による IT 点呼により実施されている。
- ・ 受診希望者には、会社全額負担により生活習慣病予防検診を受診させている。
- ・ 社内規程の 60km/h 走行で、後ろから煽られて苦勞した乗務員の話も聞いており、碓氷峠を下ってくるまでに 3 回は退避しなければならない。
- ・ 各部署にて月間事故ゼロを目標とし、巡視、注意喚起、再発防止等の活動を行う 1 カ月間無事故運動を行っている。

【小集団活動について】

- ・ 現在は、KYT 活動を行うことを目的に 45 チームの小集団活動が行われており、各業務内容を考慮してチーム編成を行った。
- ・ 本社では 10 チームが小集団活動を行っている。
- ・ 平成 7 年当初は、7 チームで編成していたが、1 チームに対しての構成人員数が多く、全員が集まらないなどの問題もあり、現在のチーム編成にしている。
- ・ 当時は、全員が集まらず小集団活動ができないため、出勤手当を支給しての日曜日の開催も多かった。
- ・ 現在は、各チーム土曜日の 13:00～15:00 の時間帯に小集団活動を行っている。
- ・ 活動内容は KYT 活動のほか、事故防止対策に関する資料や会議で使用された資料に基づき討議されている。

【情報や会議、外部との連携について】

- ・ 気付きが大切であり、このために第三者の意見を聴くことも大切であり、トラック協会からも来て頂いて意見を頂戴したことがある。
- ・ 今後、危険物輸送のシステム管理を構築するために、危険物輸送システムに関する調査にアメリカまで行ったことがある。
- ・ 安全に関する会議等については次のとおりである。

(a) 運輸安全マネジメント推進委員会

各月 1 回、第 3 土曜日に開催し、輸送の安全について討議され、方向付けを行っている。また、3 カ月に一度は全体会議として推進委員だけでなく副推進委員を招集し、輸送の安全方向付けが行われている。さらに、年間の安全目標安全方針の決定も行っている。

(b) 安全運転意識向上研修会

全乗務員を対象に実施され、各営業所を含めて実施されている。

研修内容は、運行管理者が乗務員に対して行わなければならない 11 項目に関する内容となっている。

(c) 安全衛生委員会

経営者、労働者側の参加を求め、各月第 3 土曜日に実施し、交通事故、安全目標・方針、労働災害、組織的マネジメントについて討議し、方向付けがされている。

月に 1 度の安全衛生委員会において事故事例が作成されており、月ごとに集計し年単位に束ねて、事故事例集をまとめている。

(d) 無事故無災害大会を年 1 回実施

- ・顧客による、製品の種類、特長、取り扱い上の知識に関する内容等の研修会も実施されている。
- ・保険会社、車両ディーラー等の専門家による研修も実施している。
- ・年 1 回、NASAVA の運転適性診断の出張診断を受けている。

5. 顧客や取引先との関係

平成 6 年に路線バス事業者が収支の悪いルートから撤退したことにより、市から相談を受けて代替バス事業を始めた。グループ会社の(株)ボルテックスアークがその運行を行っている。タクシー事業では、周辺地区で NPO が、安価で介護タクシー等を運営しているので、経営的に厳しい状況下ではあるが、周辺の地域住民に役立てて頂くことを考え、存続運営している。

自分で清掃すれば汚さないであろうとの考えから、昭和 61 年より環境美化運動を始め、現在では年 2 回(5 月 30 日と 10 月 9 日)実施されている。この運動は群馬県全域に広がり、平成 17 年 10 月からは群馬県トラック協会の県下一斉環境美化清掃が始められた。

本社物流センター設置の際の車両騒音対策や緑地計画、植樹活動などの地元、周辺住民への配慮をはじめ、顧客や地域社会への貢献が企業使命であるとの理念のもと、経営が行われてきた。

社長は、高崎経済大学での講演をはじめ、陸上貨物運送事業労働災害防止協会での事例発表など、物流、環境問題に関する課題、取り組み内容について社外で広く講演活動などを行っており、

コミュニティの一員として、また会社の PR も兼ねてボルテックスカップ少年サッカー大会が平成 3 年から行われており、この大会に参加経験のある少年が現在、社員として活躍している。

6. 安全に関する実績データ

【交通事故発生率】

昔、大きな事故はあったが、最近では大きな事故は発生していない。しかし、品物における品質事故が発生しており、現在対策検討中である。

労働災害は発生していない。

直近の「設備事故等は含まず、道路上の事故を対象とした有責事故件数」をもとにした事故率は下記のとおりである。

年	事故件数(件)	走行距離:約(km)	交通事故発生率(件/10万km)
平成20年	5	4,852,804	0.10
平成19年	0	5,221,324	0

計算式：事故件数÷走行距離×10万km

4ton車には長い車両もあり、普通免許で運転出来るようにした仕組みは再考の余地がある。また、安全性を考慮すると、高齢者よりも18才でもしっかりとした教育をすれば、運動神経も良いことから、大型運転資格を取得させても良いのではないかと。

規制ばかり厳しくしても法令順守していない企業は存在するのが実情であり、国による巡回や監査などの頻度、対象範囲を広くする等の行政における規制、運用についての再考を望んでいる。

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）	イ
		B 7	お客様の評価	イ
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	イ
		C 3	事故分析、再発防止教育	イ
		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	ウ
		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	ウ
		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	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資料（平成21年3月17日）資料3」の郵送調査票参照。



写真1
事務所内掲示風景
平成21年度作業安全標語

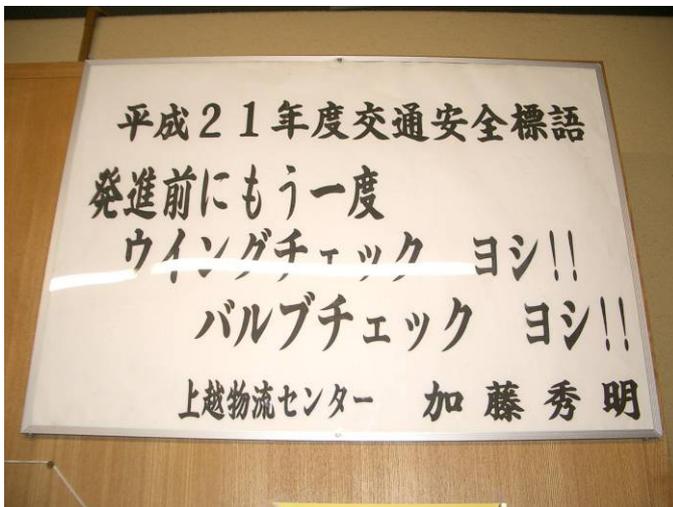


写真2
事務所内掲示風景
平成21年度交通安全標語



写真3
事務所内掲示風景
品質トラブル事例集



写真4
事務所内掲示風景
各種活動・情報等の掲示



写真5
事務所内掲示風景
KYT 活動報告板(倉庫業務)



写真6
事務所内掲示風景
KYT 活動報告板(輸送業務)

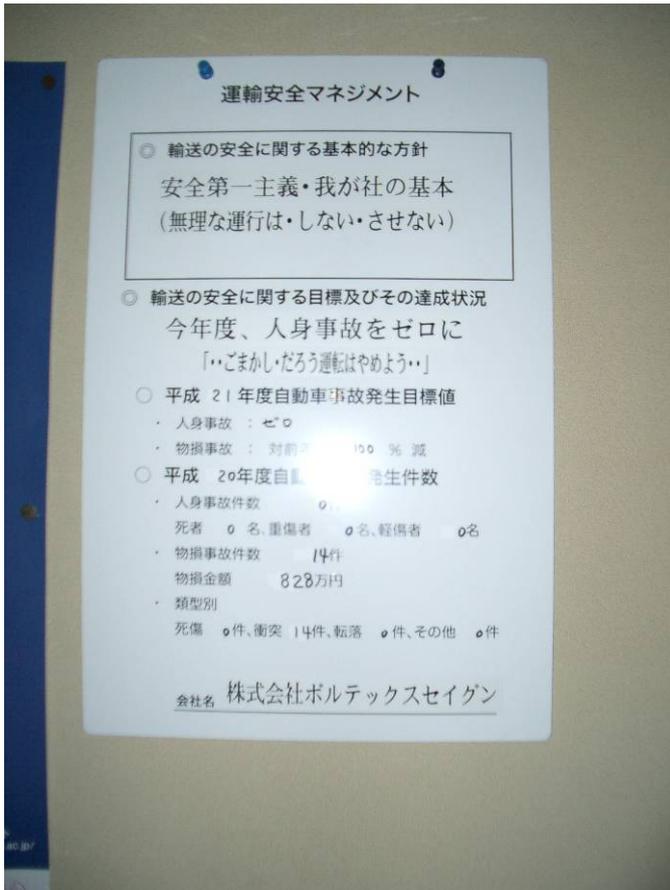


写真 7
 事務所内掲示風景
 運輸安全マネジメント

帳票類：安全運転技能同乗チェック表

安全運転技能同乗チェック表

運輸安全マネジメント推進委員会
安全管理部・安全運転指導担当

総括安管責任者 業務管理本部長	安推責任者 當所長 運UL	安推責任者 安全UL	安全運転 指導担当
			○

運転者	氏名:	所属:
	年齢:	
免許取得日:	種類:	

同乗指導日 平成 年 月 日 () 天気:

	審査チェック項目	良	否		審査チェック項目	良	否	
発進時	①スタート前1回り点検確認したか			13	①黄色信号で停止体制を取らず無理に加速進入しているか	5		
	②各灯火類の点検は確実に実施したか				②交差点手前で徐行し信号予告に注意しているか	4		
	③ドア解放時後方の安全に注意したか				③交差点の指定通行帯に従って走行しているか	1		
	④シートベルト・デジタコセットは確実に				④交差点は安全に進行し通行妨害をしていないか	1		
	⑤死角に注意しているか				⑤赤点減信号、停止線で停止し左右確認したか	1		
	⑥左右・後方の安全確認は充分したか				⑥赤信号無視またはぎりぎり進入していないか	1		
	⑦方向指示器で合図し、後方の確認後発進したか				右折	①右・左折時対向車の通行妨害をしていないか		
	⑧急発進していないか					②右折時の速度・対向車との間隔は適切か		
	⑨納品時車止めを確実に施し、発進時はウインカーを点灯し安全確認後発進しているか					③左折時の速度と後方の安全確認はしているか		
走行時	①法定・指定速度を守って走行しているか			6	④右左折時・巻き込み防止・死角及び横断歩道の安全確認を充分したか			
	②運転中、前方左右の安全確認はしているか				⑤左折時左側の外側線に沿って左折しているか			
	③携帯電話を使用していないか				⑥右折時交差点の直近の内側を徐行しているか			
	④不必要にゼブラゾーンを走行していないか				一時停止	①一時停止の場所では、停止線手前で停止したか	4	
	⑤車線変更時ウインカーと後方確認は適切か					②停止後左右の安全を確認しているか	4	
	⑥速度に応じた車間距離は十分保たれているか					③道路外から歩道・車道に出る際停止確認したか	4	
生活道路	①狭道路通行時速度を落とし注意走行しているか	2		20	④踏切で一時停止し安全を確認したか	4		
	②歩行者・車を避ける際間隔は1.5以上か、接近し歩行者・自転車等を慌てさせていないか	2			⑤発進時通行車両の動静を確認、通行妨害をしていないか	4		
	③交差点・死角・飛び出しに注意しているか				危険予知	①走行速度と同車間距離を取、走行追いついていないか		
後退時	①ドアを開け後方の安全を充分目視確認しているか			②雪・凍結・雨道路の走行速度と車間距離は適切か				
	②バックアイミラー確認で後退していないか			③割込み時でも安全な車間距離を確保したか				
	③後退操作・速度は直ちに停止できる速度か	3		④渋滞時・のろろ走行での車間距離は十分あるか				
ブレーキ	①赤信号・黄色信号ではスムーズに停止したか			5		⑤停止時前方車両との車間は3m以上あるか		
	②信号のない交差点では減速しているか				高速道	①防衛(かもしれない)運転しているか	2	
	③急ブレーキを頻繁に使用していないか					②走行時及びカーブでセンターラインを越えていないか	2	
	④危険回避時・素早くブレーキ操作を確実かつ安全に、他を巻き込むことなく操作ができたか					③停止車・対向車の死角・飛出に注意しているか	2	
	⑤停止時、停止線を越えたり通行妨害してないか					④前車・前方走行の車両・自転車・歩行者の動静を注視し、寸前の危険を回避しているか	2	
⑥速度に応じた車間距離(80k/80m)を確保しているか			エコ運転	①法定速度(社速80km/h)を守っているか				
③合図(30m/3秒)し、ゆとりを持って進路変更しているか				②速度に応じた車間距離(80k/80m)を確保しているか	2			
④早めに合図し・無理な割込みをしていないか	2			③通行帯を守り不必要に追越車線(1km)を走行していないか				
横断歩道	①横断歩道手前(30m以内)で追越・進路変更はないか			4	①常にエンジンを高回転で使用していないか			
	②横断歩道・自転車横断帯の安全確認はしたか				②エコドライブに心がけ急加速・減速していないか			
	③右左折時死角の歩行者・自転車の安全確認はしたか				③アイドリングストップをしているか			
	④横断歩道手前歩行者・駐車両がある時徐行停止したか				④早めのシフト減速エンジンブレーキ有効活用しているか			
総合評価	※運転度 緑 緑色・中 黄色・重 赤色の順			5	適正ランク 1 2 3 4 5 1危険者・3普通・5危険度無			
					総合評価得点			
					100			
該当欄にシ点記入 総合ランク B A AA AAA								

VSUAM-200-7.5

帳票類：「ヒヤリ」・「ハット」メモ

付表 1

平成20年 1月 7日改定
運輸安全マネジメント推進委員会

平成 年 月 日

「ヒヤリ」・「ハット」メモ

このメモは、交通事故(交通労働災害)の防止に役立てるものです。
あなたが日常の運転業務中に「ヒヤリ」・「ハット」と感じたことを、ありのままに書いてください。

総括管・責者	総括・推責者	推進責任者	副推・責任者

いつ	平成 年 月 日 曜日 時 分頃 天候()		
どこで	高速自動車国道 一般国道 県道 市町村道 その他の道路 場内(構内)		
どんなところ	交差点 左・右カーブ 直線 トンネル 橋梁 合流地点 横断歩道 上・下坂 その他()		
なにに	車 人 自転車 その他()		
どのように	正面衝突 側面衝突 追突(停止時・進行時) 接触 路外逸脱 工作物(建物等) その他()		
どんなふう	しそうなった されそうなった その他()		
どうして (自車原因)	速度の出し過ぎ 信号無視 一時停止 右左折不適 脇見 追越し不適 追抜き不適 転回不適 居眠り 前方不注意 後方不注意 死角確認不敵 ハンドル操作不敵 ブレーキ操作不適 左右確認不敵 動静確認不敵 漫然と 考え事をしていて その他()		
相手原因	☆相手の 車、対向車、右折車、左折車、後退車、人、自転車、追越車、すれ違車 (が)		
もっと詳しく 書いて下さい	参考図		
原因・反省・改善したいこと			
		作成チーム・グループ名	作成者

(注)該当する項目事項に○印を付けてメモを完成させて下さい。

運輸安全マネジメント推進委員会

以上