

No.030 (株)栃木ロジテム 【輸送モード:トラック】

「厳しい品質への要求や、各種の認証、顧客による監査を活かし、品質維持、向上を実現する」

1. 概要

企業情報

所在地	埼玉県南埼玉郡宮代町川端 4 丁目 13 番 25 号					創立	1968 年
年 商	17 億円	人員数	125 名（正社員 112 名）		資本金	1,000 万円	
拠点数	本社及び本社事業所、南栃木支店、宇都宮通運支店、水戸支店の計 4 拠点			車両等	90 両	10ton 以上：58 両 10ton 未満：4 両 8ton 未満：28 両	
事業内容	貨物自動車運送事業、貨物運送取扱事業、鉄道に係る貨物運送取扱業、倉庫業他						
輸送品目	食品、自動車関連部品、日用雑貨他						
取引先	食品関連、自動車関連企業他						

組織的安全マネジメントの特長

取扱製品に関する官庁、荷主、顧客、グループによる厳しい監査や ISO9001 や G マーク認証の監査を積極的に活かすことが、安全、品質の維持・向上につながっている。

前社長は、コンプライアンス、安全を重視し、ISO、安全性優良事業所(G マーク)の認定取得に向けたプロジェクトを立ち上げ、自ら週 1 回の品質、安全に関する研修を行うことで、全社員への浸透を図った。

年間の事故事例をまとめた事例集は、ただ配布するのではなく、個人名の宛名をつけ配布し、各事例に対し、「自分ならどうするか」のコメントを記入させた。これらをさらにとりまとめ、分析した結果を、再度ドライバーへフィードバックした。

調査者所見

鉄道出身の前社長の“コンプライアンス”、“安全”に重要性を重んじた理念を現社長が継承している。良い意味で厳しい荷主の要求やグループ会社の方針に真摯に対応することで、品質向上に努めている。公道を利用するの事業であることから、輸送の安全確保が貨物自動車運送事業の絶対条件であり、顧客への最大・最良のサービス、社会・地域への貢献を目指した事業運営を実践していることが伺えた。

また、今回訪問した際に社員の挨拶やマナー、きれいに整理整頓されている現場を拝見することにより、各種認定の取得、監査を受ける中で、社員各人がスキルアップを図り、東武グループの一員として、預かった荷物や働く人の安全を考えた業務が実践されている姿勢を感じた。

調査情報

調査日	2009 年 11 月 20 日	訪問先	本社事業所及び車庫
対応者	代表取締役社長、取締役総務部長兼南栃木物流支店長、総務部管理課長		

(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

東武鉄道、東武運輸(株)のグループの一員として、昭和 43 年に東通サービス(株)として設立され、ビールの輸送作業等を開始し、平成 12 年に現在の(株)栃木ロジテムに社名を変更した。その後、平成 15 年に東武運輸(株)の地域別社化により、栃木支店、宇都宮通運支店業務を受託。平成 20 年に東武運輸(株)の委託先変更により栃木支店を返納し、平成 21 年に水戸支店を受託した。

平成 15 年の分社化は、各ロジテムが分社化されて互いに競争力を高め、それぞれの地域に密着した細かなサービスを目指すことを目的としたものであった。

平成 12 年の現在の社名に変更前に、群馬の大手ビール会社が撤退するなどの情勢変化があり、営業戦略の変更を余儀なくされ、平成 12 年 3 月に本社事業所の設置のもと、現在の輸送と保管業務が今日の業務運営の礎となっている。

東武グループとしての安全、品質向上に努めることで、荷主にも恵まれ、良い意味で厳しい要求に真摯に応えることで、常に優れた品質の運送・保管・荷扱いを提供するための継続的な改善が図られてきた。「顧客第一主義」でお客様の満足に貢献するため、また、法令遵守で社会に貢献することを目標に、今日までの堅実な経営が行われている。

3. トップの考え方

世間の目が一層厳しくなっている環境のもと、お客様も安全・品質に対して厳しい管理を行っている。今日があるのも、お客様が厳しいことにより、良きパートナーとして一緒に成長することができたことと考えている。

輸送の安全の確保は、貨物自動車運送事業の絶対条件であり、お客様への最大・最良のサービスであると考えている。

また、公道を利用させて頂き事業を営んでいることから、安全等の公共への配慮に重点を置き、鉄道のコンプライアンスの理念を取り入れて実行しており、当たり前のことをしっかりと実施することが大切であるとの理念のもと、東武鉄道、東武運輸のコンプライアンス精神に基づき、日々、社員の安全・品質・環境意識の育成、向上に努めている。

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※
◆前社長は、コンプライアンス、安全を重視し、ISO、安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得に向けたプロジェクトを立ち上げ、自ら週1回の品質、安全に関する研修を行うことで、全社員への浸透を図った。	A1、B1、C2
◆お客様主催の安全会議にも現場や他社の情報を得るためにトップ自ら率先して参加している。	A1、B1

※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。

- ・お客様主催の安全会議にも現場や他社の情報を得るためにトップ自ら率先して参加している。
- ・社長自ら、自社の車両を見かけた時は、後を走って走行状況を確認することもある。
- ・前社長は、コンプライアンス、安全に重要性を重んじ、営業戦略の1つとして平成15年にISO9001の認証取得に向けてのプロジェクトを立ち上げ、週1回の品質、安全に関する研修を行い、トップ自ら率先して全社員への浸透を図ったことが、かなりの意識向上に効果があった。
- ・現社長も前社長の意志を引き継ぎ、社員の安全、品質、環境意識の向上を目指している。
- ・安全対策に家族の協力は不可欠であり、毎月「品質ニュース」を給与明細と一緒に家庭に配布しており、会社に関する家族への情報提供や安全等への取り組みに関する理解とご協力をお願いしている。

B) マネジメントシステム

ポイント	CL 項目
◆各認証に関する審査機関の審査や、取扱製品に関する官庁、荷主、顧客、グループによる監査により、年に4～5回の監査を受けており、これらに対応することで会社の安全、品質の維持、向上を図っている。	B2、C2
◆取扱製品に関する官庁、荷主、顧客、グループによる厳しい監査やISO9001やGマーク認証の監査を積極的に活かすことが、安全、品質の維持・向上につながっている。	B2、C2
◆点呼は24時間体制で実施されている。アルコールチェッカーについては、規定を超えた数値が出ると、瞬時に管理者にメールが届くようになっており、管理者が安全、品質に積極的に関わる姿勢を示すことにつながっている。	B1、B3、D5

【人事・マネジメント関連について】

- ・平成15年にISO9001の認証及び、安全性優良事業所(Gマーク)の認定を取得。

- ・平成 19 年に運輸安全マネジメントを導入した。
- ・各種の認証を取得していることから、各認証に関するものをはじめ、取扱製品に関する官庁、荷主、顧客、グループによる監査なども含めると年に 4～5 回の監査を受けており、これらも会社の安全、品質の維持、向上に役立っていると考えられる。
- ・各社員から意見の出易い職場風土作りを目指している。
- ・安全、環境を考慮した運転は、乗務員によってはフラストレーションが溜まる可能性もあり、溜まってしまうと業務に影響を及ぼし兼ねない。
- ・風通しの良い職場であってもポイントを押さえた管理、指導は必要である。
- ・自車と同様の運行管理を行っており、顧客に調査票を配布して備車先に関するアンケートも行い、安全、品質の維持向上の協力をお願いしている。
- ・平成 15 年の地域別分社化に伴い、社員の給与体系も事業の独自性に合わせて一部歩合制を採用している。
- ・無事故手当を出しており、東武運輸の安全大会での表彰が行われている。また、デジタコによる半年ごとの評価結果を賞与の査定に考慮している。
- ・デジタコによる査定は、給料への評価の透明性を図ることに活用でき、社員の納得も得やすい。

【安全に関する費用について】

- ・デジタコを平成 14 年から 15 年にかけて導入し、現在約 70 台の車両に設置しており、GPS 機能も付けている。
- ・平成 12 年から東武運輸のスタンダード品質として、エアサス、バックアイカメラ等の導入が行われており、デジタコもその一環として導入された。
- ・顧客への営業対策のためにも、万が一の対応のためにタイムリーに情報を入れられるように、夜間も 2 名体制による点呼等をはじめ備車も含めた運行管理が行われており、IT 点呼の実施体制も整備した。
- ・平成 18 年より飲酒運転根絶宣言を実施しており、各社員全員が書面に署名しており、精度の高いアルコールチェッカーが平成 20 年に導入され、超過数値が出ると管理者にメールで発報されるシステムが構築されている。
- ・今後は、ドラレコの導入も検討している。
- ・近日中に運転乗務員の負担軽減のために、車両洗車機が導入される予定である。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 項目
◆平成 15 年の ISO9001 の認証及び安全性優良事業所(G マーク)の認定取得作業は、安全品質の向上に役立ち、徐々にスキルアップしていった結果によるものである。	C 2、B 1
◆事業所別に運転者の点数ランク付けを行っており、デジタコの導入によって運転者同士でのディスカッションも増え、安全の向上効果が生まれ、現在は全運転者が A ランクになっている。	C 2、B 3

◆年間の事故事例をまとめた事例集は、ただ配布するのではなく、個人名の宛名をつけ配布し、各事例に対し、「自分ならどうするか」のコメントを記入させた。これらをさらにとりまとめ、分析した結果を、再度ドライバーヘフィードバックした。	C 5、C 3 、B 3
--	-----------------

【採用・新人研修関連について】

- ・新人乗務員は、3 カ月の試雇期間の中で、ISO、G マーク等も含めた 6 時間の座学を行った後、実技指導が行われる。
- ・運行管理者をはじめ、配車担当者 2 名と指導乗務員である班長が指導を行っている。

【乗務員の研修等について】

- ・年 1 回、運転者、作業係、事務職の全社員参加による安全研修会(座学と実技)が実施されている。
- ・また、運転者、フォークリフトなどの業種別研修が、年間計画に基づき外部研修も含めてほぼ隔月に実施されている。
- ・班長教育に関する特別な研修プログラムは特になく、OJT による育成やスキルアップにより、本人自身が意欲のある者が班長に選出されている。
- ・平成 15 年の ISO9001 の認証及び安全性優良事業所(G マーク)の認定取得作業は、安全品質の向上に役立ち、徐々にスキルアップしていった結果によるものである。
- ・省燃費等の効果の期待もあってデジタコを導入したが、安全対策に効果が上がった。
- ・これまでのアナログでは見えなかったものが、デジタコ管理によって運転状況を把握しやすくなった。
- ・デジタコの導入により見える化が可能となり、各社員の安全、環境意識が高まって積極的な意見が上がるようになった。
- ・事業所別に運転者に点数によるランク付けを行っており、デジタコの導入によって運転者同士でのコミュニケーションも増え、安全の向上効果が生まれて現在は全運転者全員が A ランクになっている。
- ・デジタコの導入により、運行の発着時の管理者と乗務員とのディスカッションも多くなり、安全、環境意識の向上効果が生じた。
- ・点呼時もディスカッションが多くなり、健康状態に関する話題から産業医に相談して持病が見つかり、早期治療することができたことから、家族から感謝された事例もあった。
- ・各社員個人名の宛名を記載した資料を配布して、事故事例を掲載した資料には「自分ならこうする」の欄を設けて、班ミーティング等で各人が発言をしやすいうようにする工夫なども行っている。
- ・また、回収された上記資料の回答は、会社で分析・整理して「まとめ」として社員に再度配布され、指導されている。

D) 現場管理

ポイント	CL 項目
◆安全の基本として、点呼は 24 時間体制で実施し、アルコールチェッカーは異常値が出ると、瞬時に管理者にメールが届く。深夜であっても即対応することで、ドライバーに重要性を認識させている。	D 1、D 5
◆班活動に特に決められた時間はなく、適宜作業に合わせて班ミーティングが行われており、緊急性のある伝達事項や事故再発防止に向けた活動が行われており、各個人に署名してもらうことにより、認識意識を高めている。	D 1、C 3、C 5

【日常業務等について】

- ・違反行為の摘発等を受けた場合は、運転者はもちろんのこと、事務員、作業係でも報告しなければならないことになっており、毎年その内容が集約、把握されている。
- ・毎月特定清掃日を設けて、職種別に全員参加による清掃活動が行われている。
- ・安全の基本として、24 時間体制で点呼を実施できる体制を構築している。
- ・アルコールチェッカーで規定を超えた数値が出ると、深夜であっても、瞬時に管理者にメールが届く。管理者は深夜であってもこれに対応する。

【小集団活動について】

- ・平成 14 年から班制度による小集団活動を行っており、現在 8 班あるが、現場の実情を踏まえて 6 班体制への移行を検討中である。
- ・班員は、定期的に入れ替えするなどの見直しも行っている。
- ・班活動に特に決められた時間はなく、適宜作業に合わせて班ミーティングが行われており、緊急性のある伝達事項や事故再発防止に向けた活動が行われており、各個人に署名してもらうことにより、認識意識を高めている。
- ・社内全体会議の内容は、統括班長を通じて各班長から班員に連絡され、その逆の流れがボトムアップ体制となっている。
- ・班活動の報告書は、毎月 1 回、各班長、副班長、管理者、衛生管理者が出席する品質会議に提出される。

【情報や会議、外部との連携について】

- ・運転者、作業係、事務職の全社員参加による安全研修会が年 1 回実施されている。
- ・東武運輸全グループによる安全大会が年 1 回実施されている。
- ・品質会議が毎月 1 回(1 時間半位)開催されている。
- ・県トラック協会主催の運転者事故防止講習会や自動車安全運転センター等への外部講習の活用のほか、管理者向けの研修も活用している。

5. 顧客や取引先との関係

東武鉄道が制定した会社統制によるグループ監査が行われており、年々ハードルは厳しくなっており、グループとしての安全、品質向上対策も盛んに行われている。

同じグループ会社同士では、走行マナー等が悪い系列車両を見かけると即座に当該車両の社長に直接、状況連絡の電話が入ることもあり、これらの活動もグループ同士での安全、品質向上に活かされている。

輸送到着地では、荷主によるアルコールチェックが行われている所もあり、ひっかかると荷卸ししてもらえない指示を受けるなどの厳しい管理のもと、会社と本人自身を守るための重要な遵守事項として、社員への飲酒運転の根絶を徹底している。

また、顧客に調査票を配布して、備車先についてのアンケートも行い、安全、品質の維持向上に協力を頂いており、逆に労働時間の管理面から、荷受け待ち時間の短縮化などのご協力も頂いている。

6. 安全に関する実績データ

【交通事故発生率】

大きな事故は発生していないが、昨年は接触、追突事故など9件が有責事故として発生している。有責事故発生件数及び事故発生率は下記のとおりである。

平成19年は3事業所体制であり、平成20年は2事業所であったが、平成21年には、3事業所体制に再編されている。

事故件数は、下記のとおりである。

年	事故件数(件)	走行距離:約(km)	交通事故発生率(件/10万km)
平成20年	11	3,000,000	0.36
平成19年	10	4,000,000	0.25

計算式：事故件数÷走行距離×10万km

平成21年現在では、走行距離3,569,000kmに対して、現在有責事故件数4件であり、事故率0.11件/10万kmの状況であり、改善の方向になっている。

事故件数の減少化は、前社長のコンプライアンス、安全に重要性を重んじた考えが、社員意識にやっと浸透してきた結果と管理者の常日頃の弛まない指導の結果と考えている。

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）	－
		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	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	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）	ア
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）	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	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
車庫風景



写真 2
バックアイカメラ
装着状況



写真 3
事務所内点呼場所風景



写真 4
事務所内 I T 点呼装置



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
安全方針



写真 7
事務所内掲示風景
品質方針

運輸安全マネジメント目標と実績
平成21年度（2009年度）1月～6月

2009年7月10日

目 標	平成21年		前年 年間実績	平成21年 支店別実績		コメント
	目標数値	実績		南陽本	高 津	
車両事故 撲滅	0	2	15	0	0	2 下半期 事故ゼロ達成！
運転中の 携帯電話の使用	0	2	2	2	0	0 前年実績に近づいて いる。注意！
シートベルトの 装着義務違反	0	0	9	0	0	0 さちんと締める習慣 を継続すること。
速度違反	0	3	5	2	1	0 スピード超過は事故 のもと。注意！
チェッカーによる アルコール反応	0	7	15	6	0	1 特定の人の繰り返し です。注意！
ETCゲート通過速度20km/hの遵守	デジタルの記録を分析確認し、指導教育を実施する。（水戸はアナログ）					

※南陽本には本社を含みます。
※この実績は、運輸記録証明書により把握しました。但し、水戸支店は聞き取りにより把握した数字です。
※携帯電話の項は、1月～3月の調査で4件でしたが、運輸記録証明書により2件が正しいようです。訂正します。

交通・事故防止推進委員
南陽支店 高津支店

項目	南陽本	高津本	合 計
車両事故	0	0	0
携帯電話の使用	2	0	2
シートベルトの装着義務違反	0	0	0
速度違反	2	1	3
チェッカーによるアルコール反応	6	0	6
ETCゲート通過速度20km/hの遵守	0	0	0

写真 8
事務所内掲示風景
運輸安全マネジメント
目標と実績

〇〇〇〇 殿

平成20年11月1日
栃木ロジテム 安全輸送管理者

平成20年10月末までの有責事故について

「輸送の安全の確保は 貨物自動車運送事業の 絶対条件であり お客様への最大・最良のサービスである」との安全方針の基に、平成19年4月1日から運輸安全マネジメントに取り組んでおります。

平成20年度の目標は、以下の5項目です。

- ①車両事故の撲滅
- ②運転時の携帯電話の使用禁止
- ③シートベルトの装着義務違反の撲滅
- ④速度違反の撲滅
- ⑤アルコールチェッカーによるアルコール反応の撲滅（出社時退社時）

この目標の中から①の車両事故の撲滅について、10月31日までの事故発生状況を報告します。

【事故種類】

事故種別 年度	衝突	追突	接触	後突	物件	自損	合計	このうち人身に係わる事故
平成20年	0	2	4	2	1	0	9	4
平成19年	0	1	6	1	0	1	10	0

※平成19年は3支店で110両、平成20年は2支店で80両

【支店別】

支店別 年度	南栃木物流支店	栃木支店	宇都宮通運支店	合 計
平成20年	8	(1月まで) 0	1	9
平成19年	2	6	2	10

昨年の保有台数110台に対する10件の事故と、今年の80台に対する9件の事故を比較した場合、今年は異常に高い発生率になっています。

以下2～4ページに9件の事例を掲載しました。読み難いかも知れませんが、この9件の事故例を自分なりに良く検証して、どのように運転したら事故を避けることができたかを考え、右側の空欄に記入してみてください。そしてその方法を実践することで、今年の残り2ヶ月を無事故で越え、来年こそ車両事故ゼロを達成しましょう。

また、管理者は管理者として、何処の点を注意して事故を防止するかを考えて、適切な指示の基、全員で事故防止に努めよう。

平成 20 年度 事 故 事 例 1

① 1月25日(木) 10時50分ごろ 左折巻き込み接触										(自分ならこうする) 事故回避の方法		
略図			事故概況									
			交差点を左折しようとして、一度はミラーを確認したが、前方の車に気づかず、後方から来た自転車に気付くのが遅く、接触してしまいました。									
			車種									
			事故原因									
			その他									
			過失割合									
道路の状況			市 員		M		直線曲線の別		直線・右曲・左曲・交差点・つづら折			
当該道路の制限速度			Km/h		20 Km/h		路面の種類		アスファルト・砂利・その他			
こう配			平たん・上り・下り		平たん・上り・下り		路面の状況		乾・濡・積雪 (cm)・凍結			
信号機の状態			当方		青・黄・赤・点滅		相手方		青・黄・赤・点滅		スラッシュ 当方 m・相手 m	
事故当時の速度			5 Km/h		事故当時の車間距離		M		凍結時のチェーン装着		有・無	

② 2月28日(金) 12時00分ごろ 後突物件										(自分ならこうする) 事故回避の方法		
略図			事故概況									
			落取り紙を車内に入れて、物に気づかず、後方から来た車に気づくのが遅く、接触してしまいました。									
			事故原因									
			その他									
			過失割合									
道路の状況			市 員		M		直線曲線の別		直線・右曲・左曲・交差点・つづら折			
当該道路の制限速度			Km/h		Km/h		路面の種類		アスファルト・砂利・その他			
こう配			平たん・上り・下り		平たん・上り・下り		路面の状況		乾・濡・積雪 (cm)・凍結			
信号機の状態			当方		青・黄・赤・点滅		相手方		青・黄・赤・点滅		スラッシュ 当方 m・相手 m	
事故当時の速度			Km/h		事故当時の車間距離		M		凍結時のチェーン装着		有・無	

③ 3月17日(月)11時05分ごろ 追突										(自分ならこうする) 事故回避の方法		
略図			事故概況									
			自らの不注意で、前方の車に気づかず、後方から来た車に気づくのが遅く、接触してしまいました。									
			事故原因									
			その他									
			過失割合									
道路の状況			市 員		M		直線曲線の別		直線・右曲・左曲・交差点・つづら折			
当該道路の制限速度			Km/h		50 Km/h		路面の種類		アスファルト・砂利・その他			
こう配			平たん・上り・下り		平たん・上り・下り		路面の状況		乾・濡・積雪 (cm)・凍結			
信号機の状態			当方		青・黄・赤・点滅		相手方		青・黄・赤・点滅		スラッシュ 当方 m・相手 m	
事故当時の速度			40 Km/h		事故当時の車間距離		20 M		凍結時のチェーン装着		有・無	

(自分ならこうする)
事故回避の方法

略図

事故状況

四角標から右折は急流しする右折車へ急激変更しようとした際、後方確認を怠り注がれたため死角に居る軽トラックに突けず接触してしました。

事故原因 造路二重変更及び後方確認不足のため

その他

違反 割合	当方 相手	%
----------	----------	---

巾	員	m	直線・曲線の別	直線・右曲・左曲・交差点・つづき折
道路の状況	当該道路の制限速度	Km/h	路面の種類	コンクリート・アスファルト・砂利・その他
こう配	平坦・上り・下り	路面の状況	乾・湿・積雪()	・凍結
信号の状況	当方 青・黄・赤・点滅	相手 青・黄・赤・点滅	スリップ 当方	相手

(自分ならこうする)
事故回避の方法

時間	[空欄]						事故概況	
倉庫	事務所	[空欄]	倉庫				AM7時20分頃 3台で [空欄] 10/14 18.8km/h 東宮物置ガタに入門し供損する。 AM8時40分頃 隣のドライブに侵入され 後部を破損せしむべくしたため、 後3の同路逆進 気が付かず 後突して止まる。	
 市川 ← × → 栗山 ← 西田				事故原因				
その他				通合		当方	%	
				割合		相手	%	
市川				直進・右折・左折、交差点・つづき折				
道路の状態		当該道路の制限速度 Km/h		路面の種類		コンクリート アスファルト・砂利・その他		
この記		平たん・上り・下り		路面の状況		乾・湿・積雪()・凍結		
信号の状態		四方 青・黄・赤・点滅		相対 青・黄・赤・赤・点滅		スリップ 当方 m 相手		
事故当時の速度 Km/h		事故当時の車両距離		消滅時のチェーン装置 有・無				

(自分ならこうする)
事故回避の方法

[illegible]

平成 20 年度 事故事例 3

⑦ 8月23日(土) 12時00分ごろ すれ違い接触		(自分ならこうする) 事故回避の方法	
		事故概況 上記日時、交差点を左折後、道幅が狭いため信号にて停車していた相手車両と自車両とによりすれ違い接触した結果、相手車両の運転席ドアに接触してしまつた。当該乗務員は接触にあつたまま進行し、後に相手側より付田支店を通じて謝罪を受け判明した。	
事故原因 狭小道路での左右及び後方安全確認不足 その他 吉田自動車TEL0480-02-7398 通失割合 当方 0.0% 相手 100% 動機先TEL04-7129-8484 携帯090-9854-3182		道路の状況 市 員 m 直線曲線の別 直線・右曲・左曲・交差点・つづら折 道路の制限速度 Km/h 路面の種類 コンクリート・アスファルト・砂利・その他 この配 平坦・上り・下り 路面の状況 乾・湿・積雪()・凍結 信号の状況 当方 青・黄・赤・点滅 相手 青・黄・赤・点滅 スリップ 当方 m 相手 m	

⑧ 9月19日(金) 8時30分ごろ 追突		(自分ならこうする) 事故回避の方法	
		事故概況 上記交差点にて、信号が青に変わり発進時に前方不注意により相手3台に追突した。	
事故原因 前方不注意および安全確認不実行 その他 通失割合 当方 100% 相手 0%		道路の状況 市 員 m 直線曲線の別 直線・右曲・左曲・交差点・つづら折 道路の制限速度 Km/h 路面の種類 コンクリート・アスファルト・砂利・その他 この配 平坦・上り・下り 路面の状況 乾・湿・積雪()・凍結 信号の状況 当方 青・黄・赤・点滅 相手 青・黄・赤・点滅 スリップ 当方 m 相手 m	

⑨ 10月23日(木) 10時50分ごろ 接触		(自分ならこうする) 事故回避の方法	
		事故概況 上記住所付近交差点にて、丁字路より優先道路へ右折する右側より進行してきた乗用車への安全確認不足により、右折時に相手車両と接触してしまつた。	
事故原因 当該乗務員の安全確認不実行 その他 通失割合 当方 % 相手 %		道路の状況 市 員 m 直線曲線の別 直線・右曲・左曲・交差点・つづら折 道路の制限速度 Km/h 路面の種類 コンクリート・アスファルト・砂利・その他 この配 平坦・上り・下り 路面の状況 乾・湿・積雪()・凍結 信号の状況 当方 青・黄・赤・点滅 相手 青・黄・赤・点滅 スリップ 当方 m 相手 m	

平成20年12月11日

〇〇〇〇 殿

栃木ロジテム 安全輸送管理者

（自分ならこうする）事故回避の方法 まとめ

先ごろ、「平成20年10月末までの有責事故について」と題した文書を配布しました。これには、今年中に発生させた9件の有責事故について事例を記載し、その事故の一つ一つについて、自分で考えられる回避方法を記入の後、提出をお願いしました。忙しい折から、ご協力をいただき、期日までに回収できました。大変ありがとうございました。

この文書の「事故状況」からは、事故の状況が十分把握できなかったと思いますが、全事故を熱心に検証した結果、貴重な意見をいただきました。整理して、別紙の通りまとめてみました。再度目を通し、事故防止に役立てていただきたい。

皆さんからの意見を読んで分かる通り、事故を防止するための特別な方法は無いと思います。基本をしっかり守ることが、最大の事故防止の方法のようです。事例の9件の事故も、当然守るべきことを、「守らなかったり、守れなかったり」した時に発生しているようです。皆さんは、日々基本を守っていると思いますが、事故を起こした時は、その基本事項が守れていなかったことは事実です。いったい、なぜか？

皆さんはプロの運転者です。“人間なんだから、たまにはしょうがない”なんて考えでハンドルを持つことは、プロとしては失格です。自ら“人間なんだから・・・”の気持ちで運転しては、いつかは事故を起こし、しかも繰り返すことになりかねません。プロは“絶対に事故を起こさない”という心構えで運転することが必要です。また、道路交通法違反についても同じです。例えば、運転中の携帯電話使用を禁止していても、相変わらず守れない運転者がいる。守ろうとすれば守れる筈です。ここにもプロ意識の欠如を感じます。違反で摘発されることは、プロとして恥ずかしいことと思って行動してください。

残念ながら、今回の事例に載せた事故を起こしてしまった方が、仲間からの言葉を読んで、「分かっているよ」と思っている方がいるかも知れません。しかし、分かっている筈のことが、その時は出来なかったことも事実です。あるいは「そんなこと出来ないよ」と思うかも知れません。たとえ面倒でも「そんなこと」を実行してください。安全を確保するためには、面倒がらずに基本行動を実行するしか有りません。

私たちは、東武グループの一員として「東武グループ コンプライアンス基本方針」の理念を尊重し、法令や規則を遵守し、事故のない明るい会社を創り維持しましょう。そして、来年こそ無事故を達成しましょう。

① 1月25日(木) 10時50分ごろ 左折巻き込み接触

10/20 2005.10.20 9.10 結城	事故原因 事故状況
	及死者を匿すに似て一歩引き退く様子を 見て、病者の車に急いで乗付、機が止まると 自動車に駆け込むのが、彼が「事故」らしい様子。

（自分ならこうする）事故回避の方法

- ・徐行して、再度歩行者・自転車がないか確認してから左折する。
- ・都会の交差点では、地方より慎重に。
- ・死角に注意。
- ・自転車や歩行者の確認は、一度ではなく、左折しながらもする。

② 2月28日(金) 12時00分ごろ 後突物件

場所 工場	事故概況 落物による、 からの物品落下 和入場からのエントランス直下は、バンプと隙間 エントランスとエントランス内に、バンプを した上でエントランスに接触し、破損した 1台ありました。
事故原因 その類	原因 確認不足

(自分ならこうする) 事故回避の方法

- ・シャッターが上がるまで車外で待ち、上がりきったのを確認してから乗車バックする。
- ・自分の目で、シャッターが最後まで上がったのを確認してから納品場所へ入る。
- ・あわてない。

③ 3月17日(月)11時05分ごろ 追突

(自分ならこうする) **事故回避の方法**

- ・信号が赤に変わるのを確認しているの、前車との車間距離を十分にとって、いつでも停止できるように。
- ・車間距離を取って、前の車が行くと思わないで、止まると思い速度を落とす。
- ・だろう運転をせず、かも知れない運転を。
- ・信号を確認したら、早目に減速。
- ・信号機が黄のときは停止する。
- ・車間距離が不足です。「前方の車が停まるかもしれない」という、「かも知れない運転」が必要です。

④ 6月4日（水）5時50分ごろ 車線変更接触		（自分ならこうする）事故回避の方法
		・合流時はスピードを落とし、後方の確認をミラーだけでなく、目視で確認する。 ・一度に二重の進路変更はしない。 ・徐行しながら目視確認。 ・死角に注意。 ・合流後は一旦態勢を立てなおし、後方確認して車線変更。
		（自分ならこうする）事故回避の方法 ・バックする前に、後方確認を車から降りてする。 ・輪留めを外し、後方確認した上で車に乗り込み、バックモニターで確認しながらバックする。 ・一度車両から降りて、後方確認してからバックする。 ・（停めてから）時間がたっていると、回りの状況が変わるので、目視で確認をする。 ・仮眠後なので、一度車から降りて回りや後ろを確認する。
		（自分ならこうする）事故回避の方法 ・ミラーだけでなく、窓を開けて目視で確認する。 ・回りの物を確認してから、後方を注意しながらバックをする。 ・一度車から降りて、後方確認する。 ・作業時間が追われている時こそ、慎重に。 ・バック時は、死角が多いので、より慎重に。 ・バックモニターを有効に。 ・事故報告は早く、遅配になるようなら合わせて連絡する。

⑦ 8月23日(土)12時00分ごろ すれ違い接触

[illegible]

(自分ならこうする) 事故回避の方法

- ・狭い道では、無理に通過しようとせず、相手車両が通過してからする。
- ・接触しそうな時は、止まって待つ。
- ・狭い道は、迂回する。
- ・自分から停まって相手にゆずる。
- ・対向車が通過してから行く。
- ・信号が変わるまで、止まって待つ。
- ・車の長さ・幅を考えて運転する。

⑧ 9月19日(金) 8時30分ごろ 追突

[illegible]

(自分ならこうする) 事故回避の方法

- ・ 停車時にも、車間を開ける。
- ・ 前の車が動きだしてから発進する。
- ・ 信号だけに気を取られないように、回りの車にも気をつける。
- ・ 見切り発車と思ええるので、前車をよく見ること。
- ・ 前車が動き出し、車間距離が出来てから発車します。

⑨ 10月23日(木) 10時50分ごろ 接触

		事故概況 上尾道路所結交路点にて、下路より上尾方面へ右折する 右側より進行してきた乗用車への安全確認不足により、右折時に横断車両 と衝突してしまった。			
		事故車両 同乗者乗員の安全確認不実行			
その他		場所	発生 時刻	発生 場所	発生 状況

(自分ならこうする) 事故回避の方法

- ・左右確認を十分にを行い、相手車両のスピードなどを考え、余裕をもって右折する。
- ・車が来なくなるまで、無理に右折しない。
- ・トラックは加速が悪いことを忘れない。
- ・乗用車を運転しているのではないことを常に意識し、無理な発進をしない。
- ・停まって見過ごす余裕を。