

No.035 入出運送(株) 【輸送モード:トラック】

「今行っていることを根気よくやり続け、パトロールの徹底により品質・安全の維持・向上へ」

1. 概要

企業情報

所在地	静岡県浜名郡新居町中之郷 2850-1			創立	1955年
年商	15億円	人員数	161名(嘱託・パート含む)	資本金	1,500万円
拠点数	本社・第一物流センター、第二物流センター及び三ツ谷駐車場の計3拠点	車両等	61両 (うち4ton:25両、大型:26両、トレーラ5両)		
事業内容	一般貨物運送事業、倉庫管理事業他				
輸送品目	自動車関連部品他				
取引先	スズキ輸送梱包、富士機工(株)、大興運輸(株)、ユニクラフトナグラ(株)、ミヤマ工業(株)、井澤金属(株)他				

組織的安全マネジメントの特長

交通事故は少なかったが、2006年頃品質に関する苦情が増加し、お客様から個人が動くだけではダメで、組織として活動するように指示を受け、事故、クレームに関する分析、対策、実施に関する体制を構築し、徹底した対策検討が行われている。

毎朝30分が全体清掃の時間となっており、全社員が清掃を行う。勤務時間内の活動であり、賛否はあるが、社長の基本を大事にする姿勢を具体的に示す活動として継続され、従業員に浸透している。

安全パトロールは、時間もかかるが、品質、安全の確保の上で欠かせない活動であり、年間144回を目標に活動中である。また、部署別に年間60回を目標に、5Sパトロールを中心とした小集団活動が実施されている。

調査者所見

交通事故はもともと少なかったが、商品事故を撲滅するために、荷主企業より管理者を迎え入れ、組織的な安全管理に取り組んだ事業者である。労災事故や人身事故などについて、原点に戻った徹底的な見直しが行われ、安全パトロールや5Sパトロールによって、社員に品質・安全の確保の意識を浸透させている。人を大事にすることや毎朝全社での30分の清掃など、基本的なことを大事にするトップの考え方が印象的であった。「人」を中心とした管理に、運輸安全マネジメントという組織的な管理手法を加え、徹底した品質・安全対策活動を目指し、荷主企業の信頼を獲得している。

調査情報

調査日	2009年12月11日	訪問先	本社及び第一物流センター
対応者	常務取締役、取締役経理総務部長、輸送部次長		

(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

1955年(昭和30年)設立され、当初9両の車両での愛知県、静岡県等のウナギのエサなどの輸送を手掛け、昭和51年から現社長に就任後、12, 13両と増車されるとともに自動車産業の発展を背景に成長し、現在、自動車部品輸送100%となっている。

自動車部品の輸送では、富士機工の製品輸送を手掛けたのを皮切りに、現在、各社の自動車関連部品の輸送を担当する第1輸送課と完成車のキャリアカー輸送を担当する第2輸送課で組織されている。

輸送範囲は、愛知県と静岡県の周辺地域による配送業務が約90%以上であり、その他関東地区へのトレーラ輸送や九州地区への輸送が実施されている。

自動車製造ラインに合わせて納品する自動車部品は、車種・グレード等によって変えることが必要となり、顧客の製造ラインや工程スケジュールの時間に合わせたピッキング、卸し順序を考えた積込、納品時間に合わせたほぼ24時間体制の配送が行われている。

増加する荷物への対応と効率化のため、自動車関連部品の保管やピッキングを行うための倉庫・物流センターを、平成11年に第一物流センター北棟、平成17年12月に第二物流センターを建設し、平成19年には第一物流センター南棟を建設した。

さらに、昨年には顧客からの要望を受けて、ハンディターミナルなどを使用したピッキング・情報管理システム設備(自社開発によるLICSシステム)にリニューアルするなど、「安全・確実・迅速」を基本とした顧客へのサービスを展開することにより、確実な会社、確実な経営を目指した企業活動が行われている。

3. トップの考え方

初代社長の時に経営状態が厳しくなり、以前から面識のあった現社長が富士機工(株)から会社の存続・業務継続の依頼を受けて、社長を継ぐことを決意し、約2年かけて必死の思いで建て直しを行った。交通事故はもともと少ない会社であった。しかし、2006年頃にお客様から商品事故に関する苦情が度重なった。お客様から管理者が個人で動くだけではダメで、組織として動くように指示を受け、事故、クレームに関する分析、対策、実施に関する体制を構築し、徹底した対策検討が行われた。

組織的な安全管理体制は、トヨタ系列の会社による支援や他社の良い事例、資料などを参考に導入が行われた。組織的な管理を行うにあたり、荷主企業出身の管理者を社内にもかえ、外部の視点も導入し体制を改善した。2007年には、安全優良事業所(Gマーク)とグリーン経営認証を取得し、義務付け対象事業者ではなかったが運輸安全マネジメントを導入した。組織、社員を大切にす理念から、日々社員の健康に気を配り、家族への心遣いも忘れず、しきたりを重んじるなど社員と家族の幸福を願う経営に努めている。

当たり前のことを当たり前に行う。口で云うことはやさしいが、実際に行うことは難しく、人は常にたゆまぬ教育が重要である。お客様と一緒に成長してきたとの感謝の気持ちを抱くとともに、今後も顧客第一、社員第一の経営に努めている。

□経営の理念等についてはホームページに記載

<http://www.iride.co.jp/ewr/site0000pg41.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※
◆年頭の書き初めや、毎月初での講和、朝礼の場だけでなく、常日頃から事あるごとに従業員に声をかけ、近況を聴く等、コミュニケーションを図る。	A 1、B 1
◆社内にノウハウがなかったため、組織的な管理体制に移行する際には、荷主企業出身の管理者を社内に迎え入れ、安全管理体制を構築している。	A 1、B 4、B 5
◆毎朝 30 分が全体清掃の時間となっており、全社員が清掃を行う。勤務時間内の活動であり、賛否はあるが、社長の基本を大事にする姿勢を具体的に示す活動として継続され、従業員に浸透している。	A 1、D 3

※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。

- ・顧客第一、社員と家族の幸福を願って会社を経営している。
- ・従業員の近況については特に気を配っており、事あるごとに声をかけている。
- ・お客様への誠意と安全で、高い品質が感謝される会社となることを目標に掲げている。
- ・毎年 1 月には年頭の挨拶で、社長が毛筆で書き初めたキーワード全社員に示し、講和の中で一年間でとりこんでいくことを示している。

平成 20 年「我慢」

平成 19 年「静」

平成 18 年「恵」

- ・毎月初での講和や、朝礼に参加できる際は参加し、従業員とのコミュニケーションを図り、トップとして考えていることを伝えている。
- ・年に 3 回、浜松の八幡様へ安全祈願に行っている。
- ・品質に関する度重なるクレームをもとに、労災事故や人身事故などについて、原点に戻り徹底的な見直しを行った、今後も継続して力を入れたいと考えている。
- ・社内にノウハウがなかったため、組織的な管理体制に移行する際には、荷主企業出身の管理者を社内に迎え入れ、安全管理体制を構築した。
- ・毎朝 30 分を全体清掃の時間としており、全社員が清掃を行う。
- ・勤務時間内の活動であり、賛否はあるが、基本を大事にする考えを浸透させる具体的活動として継続させている。
- ・荷主も安全に関しては力を入れており、人を大事にする考えから運輸安全マネジメントを取り入れた。

B) マネジメントシステム

ポイント	CL 項目
◆交通事故は少なかったが、2006 年頃品質に関する苦情が増加し、お客様から個人が動くだけではダメで、組織として活動するように指示を受け、事故、	B 1、B 2、B 7、C 3

クレームに関する分析、対策、実施に関する体制を構築し、徹底した対策検討が行われている。	、 D 9
◆義務付け事業者ではないが、2007 年度から運輸安全マネジメントを導入しており、3 年経過し、ようやく PDCA が廻るようになってきている。	B 1、 B 2
◆管理者に負担となる面が生じる場合もあるが、その場で勤務停止にする罰則を設け、当該運転者に防止対策を考えさせるなど、事故の責任の重さを認識させている。	B 1、 A 3 、 C 3

【人事・マネジメント関連について】

- ・コンプライアンス活動の基本となる企業行動規準を制定し、企業としての倫理・法令順守のための活動を展開している。
- ・義務付け事業者ではないが、2007 年度から運輸安全マネジメントを導入しており、やっと PDCA が廻るようになってきた。
- ・管理者は、既に目標(アクション)プランを立てて遂行、管理している。
- ・現在、目標管理制度(上期・下期に各 2 項目)を係長クラスに導入し始めている。
- ・各月に安全、品質、経営に関する数値をまとめ、社員に周知している。
- ・以前は事故が起きても人手が足りず、業務続行していたこともあった。
- ・現在は管理者に負担となる面が生じる場合もあるが、その場で勤務停止にする罰則を設け、当該運転者に防止対策を考えさせるなど、事故の責任の重さを認識させている。
- ・ワンポイントレッスンを作成し、職場に展開している。
- ・協力会社にも自社と同等の基準で業務を実施して頂いている。
- ・2006 年頃品質に関する苦情が増加し、お客様から個人が動くだけではダメで、組織として活動するように指示を受けた。
- ・事故、クレームに関する分析、対策、実施に関する体制を構築し、徹底した対策検討が行われた。
- ・社内にノウハウがなかったため、組織的な管理体制に移行する際には、荷主企業出身の管理者を社内に迎え入れ、安全管理体制を構築した。

【安全に関する費用について】

- ・デジタコを全車両に導入している。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 項目
◆実務経験者には操作のクセについて指摘し、指摘されて初めて本人が気づくケースも多い。作業後その場で、本人に気づかせる注意、指導を行っている。	C 1、 C 2 、 B 1
◆運転操作と荷扱いに関する品質事故への対策をメインに、トラックに同乗しての指導を行う。運行経路によっては 1 日 1 人の対応しか出来ないため、各拠点に評価員を配置し、時には隠れて荷扱い等の点検、指導を実施している。	C 2、 D 4

◆事故惹起者は「事故報告書」だけでなく「反省文」を提出させている。指定帳票はなく、本人の自覚を強くさせる意味で、本人で考え作成させている。	C 3
---	-----

【採用・新人研修関連について】

- ・新人に対しては、安全に関する座学、実技のほか、グリーン経営に関する内容をはじめ非常時の定義付けから連絡体制などに至る内容の1日の指導を行うとともに乗務員手帳を渡し、その後も継続指導が行われる。
- ・また、各顧客に関する注意事項や運行経路などに関する内容が指導されている。
- ・業務内容にもよるが、見極めのために最低2カ月を要することもある。
- ・車両運転操作も同様であるが、フォークリフトの実務経験者には操作のクセについて指摘し、指摘されて初めて本人が気づくケースも多く、本人に気づかせる注意、指導も必要と考えている。

【乗務員の研修等について】

- ・運転操作と荷扱いに関する品質事故への対策をメインに、トラックに同乗しての指導を行っているが、運行経路によっては1日1人の対応しか出来ないため、各拠点に評価員を配置し、時には隠れて荷扱い等の点検、指導を実施している。
- ・集合教育を年3回、テーマを選定して目的を絞った研修を行っている。
- ・その他、当社に限らず他社の事故事例を題材にした研修も実施している。
- ・運転者に対しては一般的な講習・指導内容であるが、特にスピードと車間距離の確保に重点を置いて指導している。
- ・写真やイラストを付けて見た人が分かりやすいようにワンポイントレッスンを作成し、職場に展開しており、これらをまとめ、整理して、いつでも参照できるようにしている。
- ・事故を起こしたことによる罰則(減給等)は考えておらず、それよりも報告書の提出や指導によって、事故の責任の重さを意識付けさせることが重要と考えている。
- ・事故当事者には事故惹起者に聞き取り聴取を行い、原因と対策を構築している。
- ・事故惹起者は、「事故報告書」と「対策書」を管理者と一緒に作成し、その後、対策に重点を置いた指導が実施される。
- ・また、「事故報告書」とともに「反省文」を提出させている。
- ・反省文についての指定帳票はなく、本人の自覚を強くさせる意味で、本人で考え作成している。
- ・指導後には「教育受講報告書」を提出することになっている。
- ・ヒヤリハットは各従業員から管理者に直接手渡す方式で収集しており、年間228件を目標に収集しているが、収集することよりも後の展開、対策が重要である。
- ・収集されたヒヤリハットはお客様にも提出しており、危険な作業、場所の吸い上げを行い、情報を共有化している。
- ・現在、輸送業務からの収集件数が多く、本当は多いと思われる倉庫からの提出が少ないことに疑問を持っており、啓蒙活動に力を入れている。

- ・本人がマンネリ化してしまっていると危険と感じなくなってしまう、ヒヤリハットが生じないことを危惧しており、現在対策を検討中である。
- ・このための対策の1つとして、作業内容の確認、危険作業の排除のための安全パトロールを実施しており、年間144回を目標に活動中である。
- ・3カ月に1回の役員によるパトロールの実施や自主的なパトロールも実施されている。
- ・KYTについては、外部機関のKYT訓練に年4回、KYTリーダー育成のための研修に社員を参加させており、研修を受けた者が社内へ浸透させていく方法を探っている。
- ・乗務員研修としては、毎月5、6名を中部トラック研修センターに参加させている。
- ・フォークリフト運転講習にも参加させている。

D) 現場管理

ポイント	CL項目
◆安全パトロールは、時間もかかるが、品質、安全の確保の上で欠かせない活動であり、年間144回を目標に活動中である。また、部署別に年間60回を目標に、5Sパトロールを中心とした小集団活動が実施されている。	D4、B1

【日常業務等について】

- ・職場の体質改善を図るために、4つの部署別に5Sパトロールがこれまでに46回実施されており、年間60回を目標に活動中である。
- ・5Sパトロールを中心に小集団活動を実施しており、輸送関係では6班あり、1班が約10名の構成となっている。
- ・安全パトロールを年間144回を目標に活動中である。
- ・安全パトロールの実施は、時間のロスも大きいですが、品質、安全の確保の上で欠かせない活動となっている。

【小集団活動について】

- ・5年前から小集団活動は行われているが、伝達事項がメインになっていることも否めず、今後は積極的な意見交換ができるなどの自主的な活動に変えていきたいと考えている。
- ・5Sパトロールでは班長が中心となった活動が行われている。

【情報や会議、外部との連携について】

- ・安全衛生委員会を毎月、課長、係長以上の参加により開催している。
- ・本来の安全、衛生の議題から外れて品質に関する討議が多くなる傾向になっていることから、今後、安全衛生、防災等に関する討議内容に主点を置くように努めている。

5. 顧客や取引先との関係

顧客においても安全・品質に関して厳しい管理が行われており、その活動とともに該社も一緒に改善対策が行われてきた。

そのための徹底した対策検討活動が、各種の認証取得や運輸安全マネジメントの導入の礎となり、これまで成長を遂げてきた背景となっている。

会社経営者が率先して、周辺公道の清掃を行ったのがきっかけで、毎年6月、9月、12月に朝のクリーンキャンペーンが展開され、現在の周辺地域の清掃活動に発展し、これらが、環境教育・広域活動に自主的に参加し、一人ひとりの環境に関する社員意識の向上に活きている。

6. 安全に関する実績データ

【交通事故発生率】

2007年には170件ほどの品質事故、クレームが発生していたが、2008年に116件に減少し、今年度は半減することを目標に掲げて実行中であり、現在半分の58件である。

労働災害は、今年度はトラックのステップ踏み外し1件とつまずき転倒1件の2件が発生している。

直近の有責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21年	1	1,453,894	0.07
平成20年	4	1,939,868	0.21
平成19年	6	2,966,226	0.20

計算式：事故件数÷走行距離×10万km

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）	ア
		A 2	経費予算配分	ウ
		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	ア
		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	ウ
		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	イ
		C 2	運転スキル、作業スキル訓練	ア
		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）	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	ア
		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	ウ
		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
 社長方針



写真2
 事務所内掲示風景
 社は



写真3
 事務所内掲示風景
 (関東管区警察局長殿及び関東交通安全協会連合会長殿からの表彰状)



写真4
アルコール検知器



写真5
事務所内掲示風景
防災・安全衛生関連

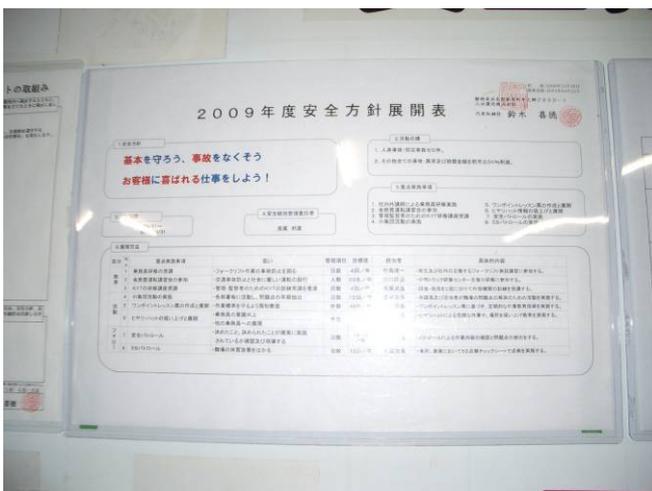


写真6
事務所内掲示風景
2009年度安全方針展開表



写真7
事務所内掲示風景
5S マニュアル



写真8
詰所内掲示風景



写真9
物流センター掲示風景



写真10
物流センター掲示風景
安全・品質・生産関係

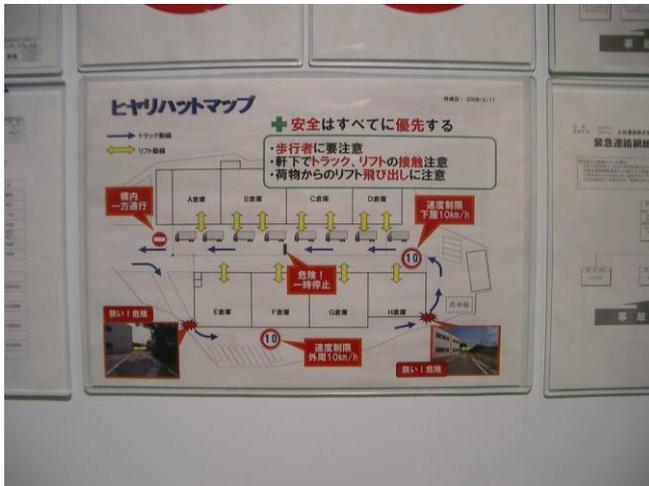


写真11
物流センター掲示風景
安全・品質・生産関係

わが社の運輸安全マネジメントの取り組み

A 毎年度等、下記の具体的な取組方針を定められた社内及び営業所内へ掲示するとともに、反省事項や改善方法については、後日、改善措置等必要な方針を立てたときに掲示し直します。

*わが社の事故防止のための安全方針

入出運送株式会社は、「安全輸送」を最重要課題のひとつとし、法規制を遵守するとともに、「現場の声」を吸い上げて輸送の安全を確保し「社会的責任」を果たします。

*社内への周知方法

1. 事務所及び点呼場へ掲示する。
2. 点呼で全員に周知徹底を図る。

*安全方針に基づく目標

1. 人身事故・労災事故をゼロにする。
2. その他の事故を50%削減する。

*目標達成のための計画

1. 社内外講師による、乗務員研修の実施。
2. 省燃費運転講習会の参加。
3. KYT研修講座受講。
4. 小集団活動による問題点の早期抽出。
5. ワンポイントレッスン票の作成と展開。
6. ヒヤリハット情報の吸い上げと展開。
7. 安全パトロールの実施。
8. 5Sパトロールの実施。

*わが社の安全に関する前年度の実績

1. 乗務員の指導教育不足。
2. 5Sへの取組みについて継続教育が必要である。

*反省事項に対する改善方法

1. 5S取組みで安全な職場の構築。

B 毎年度、下記の取組状況を把握して社内及び営業所内へ掲示します。なお、安全方針、安全目標、安全目標達成状況、自動車事故報告規則で定める事故に関する統計は公表しなければなりません。

*わが社の安全に関する目標達成状況

1. 人身・労災事故ゼロ達成
2. その他全ての事故抑止目標達成（前年比30%削減）

*わが社の事故に関する情報

・輸送の安全に関わる行政処分を受けた場合には、法令に基づき遅滞なく警告書等（写）、改善報告書（写）を社内及び営業所等に掲示等により公表すること。

平成 21年 4月 1日

会社名	代表者名
入出運送株式会社	鈴木 喜徳 

12月度

09年 安全パトロール予実表

安全統括管理責任者

場所 日付		スズキ磐田	スズキ湖西	ユニバンス	イオ インダストリー	富士機工 新居	富士機工 鷺津	その他
1	計画							
	実績							
2	計画							
	実績							
3	計画							
	実績							
4	計画							
	実績							
5	計画							
	実績							
6	計画							
	実績							
7	計画							
	実績							
8	計画							
	実績							
9	計画							
	実績							
10	計画							
	実績							
11	計画							
	実績							
12	計画							
	実績							
13	計画							
	実績							
14	計画							
	実績							
15	計画							
	実績							
16	計画							
	実績							
17	計画							
	実績							
18	計画							
	実績							
19	計画							
	実績							
20	計画							
	実績							
21	計画							
	実績							
22	計画							
	実績							
23	計画							
	実績							
24	計画							
	実績							
25	計画							
	実績							
26	計画							
	実績							
27	計画							
	実績							
28	計画							
	実績							
29	計画							
	実績							
30	計画							
	実績							
31	計画							
	実績							

※実施後必ず実績欄にサインして下さい。未実施の際はその旨記入して下さい。
出来るだけ交代者を確保し、計画回数をこなすように努力して下さい
その他の欄は、予定場所と違っている時に記入してください

荷役作業パトロール報告書

実施日	2009年 / 月 9 日	時刻(天候)	(晴れ)
実施場所	乗務員氏名	判定者	検印
輸送会社	車番(標番)		
ルート・積荷・等	I号機 ~ I号機		

乗務員判定：問題なし[○]、一部難あり[△]、問題あり[×]、判定対象外[-] 作業環境判定：許容範囲[○]、少々難あり[△]、非常に危険[×]
 ボイント計算：基準ボイント × ([○]=[0]、[△]=[-1]、[×]=[-2])
 ※作業環境は乗務員によるものではなく、対象の輸送業務そのものの場所や荷物の条件を判定する

		判定項目	No	判定	基準ボイント	備考	
事故防止	服装	制服をきちんと着用しているか(荷物を引掛けない服装)	1	○	1		
		ウイング、パタ板開放時の荷崩れ確認をしているか(確認してから開放)	2	—	1		
	トック	積み降ろし時にウイングの片側を閉めているか(強風時は注意)	3	○	1		
		積荷	積荷の安全対策はしているか(巻締・U字金具・コンパ 積込・段積方法・等)	4	○	2	専用台車積物用には、 ベルトを巻いている。
	減速時の荷崩れ防止はされているか(背の高い順に荷台の前から積む等)		5	○	1		
	リフト作業	リフト操作	走行速度は適切か(目安:屋外10km/h, 屋内5km/h)	6	○	1	
			カーブや段差のある場所では十分に徐行しているか	7	○	1	
			急発進、急ブレーキ、急旋回、急昇降はしていないか	8	○	2	
			周囲の確認が確実にできているか(バック時の後方確認等)	9	○	1	
			背の高い荷物を運ぶ時バック走行しているか(1.5m以上)	10	○	1	
			走行時の爪の高さは適正か(目安:15cm~20cm)	11	○	1	
			ティルトの角度は適正か	12	○	1	
			走行時に荷物がバックレストに密着しているか	13	○	1	
			軽い製品を運ぶ際の風対策ができていないか(強風時)	14	○	1	
			爪幅を適正幅にしているか	15	○	1	
			爪を押し込む時、一時停止し、爪を水平にしているか	16	○	1	
			荷物に対して爪をまっすぐに押し込んでいるか(斜めに押し込んでいないか)	17	○	1	
			2度押しをし深爪や浅爪にならないよう確認できているか(爪の前方への出方確認)	18	○	1	
			背の高い荷物では上部の接触を確認しているか	19	—	1	
			隣の荷物との接触を確認しているか(横から首を出して)	20	○	1	
			荷物を降ろす時に中抜きをしていないか(コンパ 使用は可)	21	—	1	
			ながら作業はないか(前後進しながら荷物の昇降等)	22	○	1	
	バラゲート作業	作業	ゲートの昇降が確実にされているか(荷台高さ台接地)	23	—	2	
			台車止め具を使用しているか(荷台からの転落防止)	24	—	2	
			製品台車の取扱いは1台車づつ行っているか(2台車を一緒に移動する等)	25	—	2	
			ゲート上で進入危険エリアに入っていないか(ストップ付近・昇降時立位置)	26	—	2	
			ゲート付近に台車を放置していないか(製品が載った台車はストップ確認)	27	—	2	
	荷扱い	扱い	不安定な荷物をそのまま移動させていないか(1型台車・平バレット等)	28	○	2	
			余分な作業をしていないか(在庫品の移動や積上げ等)	29	○	1	
			容器の積替や仕分け安全にできているか(持ち方・体勢・容器移動方法・等)	30	—	1	
			回収した空容器は整理し安全に積み重ねられているか(転倒・落下がないように)	31	—	1	
	その他	上記項目以外で危険と感じた事があれば記入	32				
	作業環境	作業場所の作業条件・環境はよいか(路面の状況・広さ・荷姿・等)	33		10		
評価点	100点満点から、乗務員判定ポイントと作業環境判定ポイントを減点	計					
特記事項	- 積み込みみ下業のみ、 - 専用台車のみ。						
納入異常防止	荷物	雨濡れ防止処置はされているか、又は準備されているか(ビニールシート・毛布・等)	1	○	2		
		荷物の破損・損傷を確認しているか(KD梱包資材の破れ・容器の破損・等)	2	○	2		
	積込	伝票と積込製品の確認が確実にできているか(日付・行先・数量・等)	3	○	5		
		荷造り・積込方法が適切か、又は確認しているか(混載バレットの確認等)	4	○	2		
	納入	納入場所の表示と現品票の搬入コース・背番号を確実に確認しているか	5	—	5		
		納品書の処理が確実にされているか(検取処理・受領書の確認等)	6	—	2		
	環境	燃料・オイル漏れを確認しているか(トラック下を覗く)	7	○	2		
		油漏れ発生時の措置用品が準備されているか(吸着パッド・油受け・等)	8	○	2		
	その他	上記項目以外で危険と感じた事があれば記入	9				
	作業環境	作業場所の作業条件はよいか(出荷準備の状況・納入場所の条件・荷物による条件・等)	10		10		
評価点	100点満点から、乗務員判定ポイントと作業環境判定ポイントを減点	計					
特記事項	- 取扱いでビニール袋を設けてくれる。						

車両 5 S 点検シート（役員監査）

実施日	車両管理者	評価点
実施場所		
実施時間	点検者	
車両 No		

成否を○×でチェックする。○1点*基準P=ポイント

区分	No	点検ポイント	評価	基準P	ポイント
整理	室内	1 室内に不要な物が置かれていない※センターコンソールも含む(新聞、雑誌など)		2	
		2 助手席の足元に物が置かれていない(ストレッチフィルムの芯など)		2	
		3 クリップやボールペンなどの備品が必要数量以上に置かれていない(2本が目安)		2	
		4 ダッシュボードに入門証や作業表以外の物は無い		2	
	室外	5 工具箱に長靴・カッパ以外の物は無い		2	
		6 トラック荷台上には作業に必要な物が置かれていない(お客様のポリ箱)		2	
			計	12	
整頓	室内	7 マニュアル(3点)が指定の場所(センターコンソールボックス)に収納され		2	
		8 油漏れ用具入れが指定の場所(助手席後方)に置かれている		2	
		9 油漏れ用具5点が収納されている(吸着マット、吸油砂、ビニール袋、タイラップ、ウエス)		2	
		10 油漏れ用具入れはキチンと整頓されている(余分な物はいれない)		2	
		11 ヘルメット・手袋が指定の場所に置かれている		2	
		12 ダッシュボードに入門証や作業表が外から確認が出来る所に置かれている		2	
	室外	13 アイドリングストップのシールは貼られている		4	
		14 ネームプレート(スズキ納品車両)の名前が貼られている。また消えていない		4	
		15 ストレッチフィルム・ラッシングベルトなど緊締用具が収納箱に格納されている		4	
		16 雨濡れ対策用具や他の備品がキチンと収納されている(毛布・ビニール袋等)		4	
	17 ベニア板が直置きになっていない		4		
			計	32	
清掃	室内	18 窓が綺麗であり(拭き掃除)カーテンが清潔でまとめてある(汚い場合は処分する)		4	
		19 足元のフロアーマットが洗ってあり綺麗である(運転席・助手席)		4	
		20 足元と座席周りの砂やホコリがない(運転席・助手席)		4	
		21 灰皿の吸殻やゴミが捨てられている(運転席・助手席)		4	
		22 メーター周囲や天井のボックス内が拭き掃除されている(余分な物は置かない)		4	
		23 助手席、運転席のドアボックスは綺麗である(手袋を除く)		4	
		24 センターコンソール内の清掃がキチンとされ、車検証・安全マニュアルが保管されている。(余分な物は置かない)		4	
		25 キャビン・バンパーが綺麗に洗ってある		4	
	室外	26 ウィング、アオリの外側が綺麗に洗ってある		4	
		27 アオリの内側が綺麗に洗ってあり、また余分なステッカーがない		4	
		28 燃料タンクは綺麗に洗ってある(軽油漏れがない)		4	
		29 観音扉が綺麗に洗ってあり、また余分なステッカーがない		4	
		30 タイヤ・ホイール・シャーシフレームが綺麗に洗ってある		4	
		31 荷台の清掃はされている(木くず・ゴミがない)		4	
			計	56	

以上