

No.051 太田運輸(株) 【輸送モード:トラック】

「外部の目と仕組みからルールを浸透させ、自ら考える安全講習会にて安全・品質向上を図る。」

1. 概要

企業情報

所在地	群馬県太田市清原町 2-4			創立	1967 年
年 商	約 4.7 億円	人員数	44 名（乗務員 32 名、整備工 2 名を含む）	資本金	3,000 万円
拠点数	本社及び車庫兼整備工場の計 2 拠点		車両等	32 両（トレーラ：19 セット、大型：10 両(箱型 1 両含む)、中型：3 両(箱型 2 両含む))	
事業内容	一般貨物自動車運送事業、自動車整備業他				
輸送品目	完成車両、試作車両他				
取引先	ス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

ISO9001 や安全性優良事業所(G マーク)の認証を取得し、その取り組みの中に安全に関する内容を組み込むことで、仕組みと外部の目を通じ、社内に良い習慣を身につけさせている。
専属の乗務員指導担当者が、「確認事項」と「なぜやるのか」を明確にしたチェックリストによる指導を採用して約 2 年が経ち、業務の質が高まっている。今後は、ベテランの業務再確認に活用したいと考えている。
安全講習会を「教える」スタイルから、「班ごとに考える」参加型に変更することで、ドライバー自身が考える習慣を身につけさせている。

調査者所見

社員は会社の財産であり、いかに良い社員に会社に残ってもらうかが重要課題であると捉えている。
積極的に ISO9001 等の各種認定を取得し、安全に関する PDCA を組み込み実施することにより、安全・品質の向上が図られている。また、専属の乗務員指導担当者が、新人乗務員指導記録(チェックリスト)により研修を行うことで、質の良い業務を確保出来る効果が生まれるなど、お客様と共にレベルアップ図り、安全・品質の向上を追求する体質が醸成されている。
ヒアリングでは社長自身が次世代の人材を隣に座らせ、随所で指導している姿が印象的であり、トップ自らのコミュニケーションで人材育成に取り組む姿勢を垣間見ることができた。

調査情報

調査日	2010 年 3 月 12 日	訪問先	本社及び車庫
対応者	代表取締役社長、取締役、業務課長、総務部担当者		

(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

1967年に創立し、創立開始から富士重工業(株)の完成車の輸送を受託した。

創立時、先代社長は農業を営んでいたが、スバル 360 などの大衆車の発売により推進されたモータリゼーションの中、所有する農地を売却し、現在の整備工場のある場所に事務所と車庫を構えた。先代社長自ら運転してお客様にお届けしていた。その後、輸送量の拡大と環境負荷を考慮して、現在のキャリア形式による輸送形態に変わり、業務の拡大に合わせて、現在の工業団地に事務所を移している。

(株)スバルロジスティクス(富士重工業(株))様から、東京、横浜、川崎などの関東圏内向けの他、東北、北海道、東海、近畿地区への輸出用完成車、試作車等の輸送業務を行っている。

他社は他メーカーの完成車輸送も行っているが、先代社長は創業時からお世話になっているとの思いで、完成車輸送は富士重工業(株)をただ 1 つのお客様としている。現社長もその意志を引き継いでいる。

景気悪化の影響を受け、約 8 億円の売上高が 5 億円まで落ち込んだこともあったが、荷主の業績に合わせ、徐々に回復傾向にある。さらに帰り便での委託業務の獲得、イベントや PR 活動に関連した業務への展開を目指している。

荷主の輸送協力会において、業務品質向上への取り組みが求められるようになり、対応してきた。2004 年に群馬県トラック協会から安全性優良事業所(G マーク)と ISO9001 への取り組みを勧められ、同業者が集まり勉強会を行った。社長の「良いことは積極的に取り入れたい」「従業員教育に活かしたい」との考えから、これらの仕組みを導入した。2005 年 12 月に G マークの認定、2006 年 1 月に ISO9001 の認証を取得した。

キャリアカーによる完成車の輸送は、商品車の取り扱いに対し、厳しい要求がある。この特殊分野の中で、ISO9001 の仕組みを十分に活用することで、人材の育成、品質の向上に努め、荷主の信頼を一層高めることに取り組んでいる。

3. トップの考え方

かつて 23 年間大企業に勤めてきた現社長は、将来は自分で独立して会社を設立したいと考えもあった。その中で 5 年間だけと考え、太田運輸㈱を手伝っていたが、社長を継ぐことになった。決して楽しいことはないが自分の運命、使命として現在の職務に取り組んでいる。第二の人生として常にレベルアップすることを目指している。

社員は会社の財産である。良い社員が会社に残ってくれるかが重要課題と考えており、社員を育てれば、確かな会社に育っていくとの方針である。まじめにしっかりと仕事をする人を社内に増やしたいとの思いで取り組む中で、約半分のドライバーが入れ替わった。

全社員に常日頃話していることは、「常に努力してレベルアップを目指すこと」「努力をするからお客様が仕事を任せてくれる」ということである。また、社員をやる気にさせるためには「心から思いやる」ということと「金銭」の両方のインセンティブが必要と考え、精神的な支えと実質的な支えの両輪を会社として提供することを考えている。

現在は派手に業務を拡大することでリスクをとることは考えていない。一時期はどのようなことも考えたが、何よりも地方の雇用を守り、安定した基盤となることが重要であると思うようになった。

ISO の導入の目的は、社内に PDCA のスパイラルな仕組みを取り入れることであった。何度言っても定着しないことが、ISO を通じて仕組みをつくり、外部審査の目をいれることで実現できるようになった。

新人乗務員向けの研修体系、実施要領もほぼ固まり、日常業務における品質確保に関して良い方向に向かっており、今後はベテランへの業務内容の再確認のための研修実施を目標としている。

□経営の理念等についてはホームページに記載

<http://www16.ocn.ne.jp/~otaunyu/>

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※
◆ISO9001 や安全性優良事業所(G マーク)の認証を取得し、その取り組みの中に安全に関する内容を組み込むことで、仕組みと外部の目を通じ、社内に良い習慣を身につけさせている。	A 1、B 1 B 2
◆罰するだけではダメで、賞罰の両方が制度としてあることで、社員のレベルアップが図られると考えており、良いことを皆に分かるように表彰することも、スキルアップを目指す手段として必要と考えている。	A 3、B 1 B 3、C 2
◆乗務員への指導方法などの安全に関する情報は、社長自身が外部活動の中で収集し、社内に取り入れて工夫しながら実行している。	A 1、B 1 B 3、C 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「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。

- ・地元の方の生活の基盤を提供することも会社の使命の1つと捉え、雇用の受け皿における一つの選択肢となる会社になれるよう、堅実な経営を目指している。
- ・ISO9001 や安全性優良事業所(G マーク)の認定を取得し、その取組みに「安全」を組み込んでいった。
- ・これらの認証は、群馬県トラック協会からの紹介を受けて取り組んだ。良いことは取り入れていきたいとの理念から導入、取得していった。
- ・業務における PDCA が会社のレベルアップに重要とできていたため、導入に当たってのコストや、業務量の増加等のマイナス面よりも、社員を育てること、決めたことをきちんと形に残せること、等のプラス面を考え、導入に踏み切った。
- ・乗務員への指導方法などの安全に関する情報は、社長自身が外部活動の中で収集し、社内に取り入れて工夫しながら実行している。安全講習会のテーマについては、どのようにしたら効果の高い講習会になるのかを考え、楽しみながら自ら内容を考えている。
- ・管理者の務めは、本人が気付いていないことを指摘、指導することと考えている。相手が根負けするくらいの指導を行うことが必要である。
- ・事故対策では、いつまでに、誰が、どのように行うかを書類に明確化して、実行させるようにしている。
- ・無事故の表彰を年1回実施している。
- ・罰するだけではダメで、賞罰の両方が制度としてあることで、社員のレベルアップが図られると考えている。「模範である」と皆に分かるように表彰することも、スキルアップを目指す手段として必要と考えている。
- ・無事故表彰者を掲示している。これまでの全日本トラック協会や群馬県トラック協会、関東運輸局長賞、日本陸送協会の無事故表彰を受けたドライバーの名前を一覧にしている。

B) マネジメントシステム

ポイント	CL 項目
◆昔は、問題があれば減点するペナルティ形式であったが、10 年前から皆で手順書の作成等を始め、作業の改善を図り浸透していく風土に変えた。	B 1、B 3 C 2、C 3
◆お客様が保険会社と一緒にチェックリストにより協力会社の評価を行っており、当社でもこのチェックリストを活用して、社内の品質強化に努めている。	B 1、B 3 B 6、B 7

【マネジメントサイクル】

- ・2004 年 5 月に ISO9001 の認証を取得した。2005 年 12 月には、安全性優良事業所(G マーク)の認定を取得し、2006 年には、グリーン経営認証を取得した。
- ・毎月、管理者以上による月例会議が開催されている。その中で、毎月重点項目を示し、周知している。また、「監視項目」として品質目標の達成度や、各種会議情報、顧客からの情報などの項目を定め、定例の確認事項として毎月確認を行っている。
- ・年 4 回の全員参加による安全輸送講習会が行われている。
- ・品質を向上する活動の一つとしてドライバーのスキルマップを作成した。
- ・スキルマップでは、大きく、服装・規律、安全、運行、車両の 3 項目について、3 段階評価が行われている。
- ・内部監査ではチェックリストにより、活動の有効性を確認している。例えば、安全講習会等の欠席者に対する教育内容の周知徹底が十分ではないことが指摘された。
- ・内部監査によって、お互いのレベルアップも目指している。
- ・今後は、各個人別での目標管理シートによる運用も目指している。
- ・現在は日常業務等について 5 段階の評価を行っており、賞与に反映している。項目は、サービス・規律の評価、安全評価、運行評価、車両・点検・整備評価、業績評価である。

【情報管理の仕組み】

- ・昔は、問題があれば減点するペナルティ形式であったが、10 年前から皆で手順書の作成等を始め、作業の改善を図り浸透させる方法に変えた。
- ・マニュアルや重点事項などの伝達事項は、掲示板などを活用して周知している。他社の事故事例も掲示し、情報の共有化を図っている。
- ・デジタコ データに基づき安全運転ランキングを毎月貼り出している。毎日の運行が 100 点満点で測定され、月間の平均点にてランク付けされる。
- ・燃費管理として車両ごとに年間目標を設定し、毎月集計し、掲示している。対前年評価を 5 段階評価で行い、そのほかに対前年同月の改善率を計算している。

【協力会社管理】

- ・ 協力会社は、専属の会社と一時的な委託の 2 つケースがある。
- ・ 専属の協力会社では、当社と同等の研修、指導が行われているが、一時委託の協力会社には、都度、お客様の安全項目等に関する連絡、指導を行っている。
- ・ (株)スバルロジスティクスでは、保険会社と一緒にチェックリストに基づき、協力会社の評価を行っている。
- ・ 当社でもこのチェックリストを活用し、社内での品質強化に努めている。

【安全に関する費用について】

- ・ 現在、パソコンを 1 人に 1 台配置しており、書類関係を紙ベースからデジタル化に移行しているところである。
- ・ キャリア車両の後ろにバックアイカメラを装着している。
- ・ 安全対策に関する装置の導入も積極的に行いたいと考えている。
- ・ 今後は、追突事故防止装置をトラックなどの大型車に導入する運動を国レベルで行うことも望んでいる。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 項目
◆専属の乗務員指導担当者が、「確認事項」と「なぜやるのか」を明確にした(チェックリストによる指導を採用して約 2 年が経ち、業務の質が高まっている。今後は、ベテランの業務再確認に活用したいと考えている。	C 1、C 2 B 1、D 1
◆気付いたことを皆で考え、マニュアル、手順書に取り入れ、しっかりと実施しているかを隠密にチェックする。実施していなければ当該乗務員に対して指導、徹底している。	C 1、C 2 D 1、D 4
◆安全講習会を「教える」スタイルから、「班ごとに考える」参加型に変更することで、ドライバー自身が考える習慣を身につけさせている。	C 3、B 1

【採用・新人研修関連について】

- ・ 何処からきた人か分からない人は、原則雇用していない。住居が定まっている人が望ましい。
- ・ SD カードを入手したり、前職照会などを行うが、人物を見抜くには限界がある。2 カ月の試用期間で最終的には判断している。入社時に確認する事項は ISO の中でルールとして定めている。
- ・ 新人乗務員には、運行と整備に関する指導が行われる。
- ・ 最低 1 カ月の研修を行い、指導員がチェックリストによる評価を行い、その後 2 カ月の試用期間を務める。
- ・ 目的地で下ろす順番に自分で積載することが必要になり、キャリアのセットも車種によ

って異なるなど作業内容が複雑な為、まず専属指導員による研修を受けることになる。

- ・2カ月の試用期間中にダメと思う人は、こちらから提示する前に本人の方から辞めていくケースが多い。
- ・1カ月でも育たない場合でも、本人に向上心があれば継続して指導している。
- ・小型・軽車両の積載で最低約1カ月の研修が必要となり、複数台の積載に更に1カ月。次の大きな車種に関して1カ月の追加研修が必要になる。一人前になるまでにはかなりの時間がかかる仕事である。
- ・研修が終了し合格した後、お客様の乗務員リストに登録される。
- ・以前は指導を担当する乗務員の勘と経験から指導を行っていたが、確認項目をリストにし、標準化した。新人乗務員指導記録(チェックリスト)による研修方法に採用して約2年となり、現在、質の良い業務を確保出来る効果が生まれた。
- ・新人乗務員指導記録(チェックリスト)には、以前確認事項だけの記載であったが、何故必要なのか、本人が納得することの必要性から「なぜ必要なのか」の記載欄を追加した。
- ・今後は、これによりベテランの再確認に活用したいと考えている。

【乗務員の研修等について】

- ・乗務員もその会社の代表者として見られる。昔は「運転手だから」といった考え方があったが、現在は乗務員が問題をおこせば会社としての姿勢が問われる。乗務員の指導は大切であり、重要な位置付けにしている。
- ・毎年、教育育成計画を作成し、その結果を受けて翌年の計画を立案している。
- ・3カ月に1回、安全輸送講習会を開催している。
- ・安全輸送講習会では、重点項目の設定や事故の傾向分析の結果と対策の検討などが行われている。
- ・受講型の教えるスタイルでの指導では効果が薄いと考え、参加型の方式に変更し、自分たちで考える会にした。
- ・約2年前から、KY活動についてチームによる発表を行う方法に変えた。最初は発表者になることを嫌い、まともな発表もできなかったが、現在は会の進め方も上手になり、積極的に実施されている。
- ・安全講習会の中で事故については真の原因追究を目指している。本人は気づいていないことが多く、多くの目で外から客観的に見るとわかることが多い。本人も同僚からの指摘であれば受け容れ易い効果もある。
- ・講習会の最初に進行役、議事録担当、発表担当を各班に決めさせている。
- ・仕事のスケジュール等から小集団活動を導入することは難しかったため、安全講習会の中での討議を小集団にて実施してもらう形にしている。
- ・安全講習会の中で出たアイデアは、すぐに取り組むようにしている。
- ・気付いたことを皆で考え、マニュアル、手順書に取り入れていき、それをしっかりと実施しているかを確認している。
- ・例えば、夜の現場は人の本性が出やすい。そのため真っ暗な現場に確認しに行き、そこで決めたことをやっているのかを確認している。

- ・確認をしにいくと、自社のドライバーと共に他社のドライバーの作業もみることができ
るため、勉強になる。比較した結果をドライバーに話すことでより説得力が高まる。チ
ェックし、実施していないことがあれば当該乗務員に対して指導、徹底している。
- ・スキルの高かった定年退職者を雇用延長の形で専属の乗務員指導担当者に雇用している。
- ・デジタコ診断結果で、C ランクの人が若干おり、まずは C ランクの人を無くすことを
目標としている。
- ・安全講習会には、外部の人の意見を良く聞く傾向もあることから、外部者を講師に招い
て開催することもある。

【事故の再発防止】

- ・事故発生時は、事故状況報告書が作成される。
- ・事故惹起者が業務課長に報告し、事故報告書が作成され、管理者会議で提出し、原因分
析、対策が検討される。
- ・事故惹起者には事故報告書による原因分析、対策討議結果が報告され、指導が行われる。
- ・事故の原因を直接原因（不安全状態、不安全行動）と間接原因、個人レベルの原因と組
織レベルの原因などに掘り下げ、対策を検討している。
- ・事故惹起者に対する指導方法はカウンセリングを第一とし、現在、色々と試行している
ところである。
- ・指導後では、点呼時に何気なく当事者に何に気を付けて業務しているか聞き、本人の自
覚を確認している。
- ・年に 3、4 回、事故を起こす乗務員が特定されるケースも生じたことから、重点的に指導
を行った結果、事故件数が減った。
- ・現場での指導は、点呼時における指導も重要な位置付けと捉えて実施している。ドライ
バー各人の性格も異なることから、仕事を断れる人断れない人がある。現状の仕事の量
をよく見て判断し、配車を組むなど行っている。
- ・ドライバーが帰ってきた後の情報収集が大事である。商品車に傷をつけないためには、
運行経路の中で木や枝が道に出ている個所など細かい点も聞くようにしている。
- ・管理者の育成では、トラック協会などの外部研修を活用している。

【小集団活動について】

- ・仕事のスケジュール等から小集団活動を導入することは難しかったため、安全講習会の中
での討議を小集団にて実施してもらおう形にしている。班による小集団活動では、班長
が不在など、業務上から全員集まることも少ない傾向もある。このため、小集団活動を
習慣付けすることを目的に、安全会議の中でも小集団活動を行うようにしている。
- ・現在、8 班のグループに分け、是正措置や予防措置など安全に関する討議が行われている。
- ・また、日常業務における改善に関する意見も出され、マニュアル作成、改定等に活かさ
れている。

D) 現場管理

ポイント	CL 項目
◆ISO の内部監査の位置付けとして現場パトロールを実施しており、新人が入社するとパトロールの回数を増やし、多い時で月に 13 回実施されている。	D 1、D 4 B 1、C 2
◆点呼場所は、乗務員がプライベート的な相談もできる配慮から、事務所とは別に点呼室として別に部屋が設置されている。	D 5、D 8 A 2

【日常業務等について】

- ・現場パトロールは、ISO の内部監査の位置付けとして実施している。
- ・東扇島等への深夜のパトロールも実施している。暗闇の中でこそドライバーの本性が現れるため、決められた手順で作業を行っているかを確認する。
- ・新人が入社するとパトロール回数を増やす。多い時で月に 13 回実施されている。
- ・現場パトロールでは、他社の業務も拝見する良い機会でもあり、自己研鑽の場にもなっており、自社のレベルアップに活用したいと考えている。
- ・点呼場所は、乗務員がプライベート的な相談もできる配慮から、事務所とは別に点呼室として別に部屋が設置されている。
- ・点呼では、積載地上高が高くなるため、運行経路における歩道橋の塗装足場の設置場所などの注意事項や、重点項目の確認、健康状況、アルコールチェックなどを実施している。
- ・点呼では、運行後の路面の凹凸状況や道路の樹木の枝の張出などの運行上障害になりそうな運行経路の状況報告も確認している。
- ・「気をつけていることはなんですか」と質問することでドライバーが何に注意をして運転をしているかわかる。
- ・保険の割引率はこれまで最大の 70%を確保していたが、残念ながら最近物損事故が生じた影響で現在は 67%に甘んじている。
- ・乗務員の行動の良否が、会社の運営を左右しかねないことから、乗務員の就業規則には会社を守る意味でも解雇条件を明記することが必要と考えている。
- ・無理してでも運行を引き受けてしまう乗務員などもおり、個人の人柄を考えた運行管理を心掛けている。

5. 顧客や取引先との関係

(株)スバルロジスティクスでは、時間厳守、事故件数などの総合的な観点から、現在約 20 社の協力会社を評価してランキング付けを行っており、それらのチェックリスト等を入手して品質・安全等の向上を図ることで、お客様の指導の下、一緒に成長を続けてきた。

キャリアカーでは、完成車 1 台の輸送に対しての支払い契約となっている。最近では車両の大型化によって、積載台数も減り、積載効率が悪くなっている傾向を懸念しており、今後は、帰り便での委託業務の獲得、イベントや PR 活動に関連した業務への拡販を目指している。

お客様は、輸送が事故なく安全に輸送完了すれば良いとの思想であることから、乗務員が新人であろうがベテランであろうかの区別はなく、今後も新人、ベテランの分け隔てのない指導講習を継続し、下記の経営理念のもと地域の発展に貢献することを目指している。

- ・最高の品質を確保し、物流機能を通じて荷主及び社会に貢献する
- ・雇用を維持して社員を育成することで幸せな人生をもたらす
- ・最高の経営、マネジメントを志向し社会のよき構成員をなす

6. 安全に関する実績データ

【交通事故発生率】

一時期、追突事故があったが、このところ発生しておらず、最近では事故件数が減ってきたことを受けて、構外よりも構内での製品取扱上の物損事故が目立ってきている。

構内での、ちょっとした気の弛みによる事故が多いが、一昨年から事故件数が減少しており、今後は事故データの分析に力を入れたいと考えている。

年	事故件数(件)	走行距離 約(千 km)	交通事故発生率(件/10 万 km)
平成 21 年度	4	2, 648	0. 15
平成 20 年度	4	2, 627	0. 15
平成 19 年度	3	2, 966	0. 10
平成 18 年度	8	3, 113	0. 26

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）	ウ
		A 2	経費予算配分	ア
		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	ウ
		B 2	マネジメントサイクル	ア
		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	ア
		B 5	管理者育成	ア
		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	ア
		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）	ア
D	現場管理	D 1	ルールの順守	ア
		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）	ア
		D 5	点呼・朝礼	イ
		D 6	身だしなみ、服装	ア
		D 7	挨拶、返事、報告	ア
		D 8	時間管理、生活管理	ア
		D 9	協力意識	ア

※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
本社事務所風景



写真 2
車庫風景



写真 3
輸送車両（キャリアカー）



写真4
事務所内掲示風景
各種掲示物



写真5
点呼実施所



写真6
デジタルタコグラフ機器



写真 7
事務所内掲示風景
品質方針

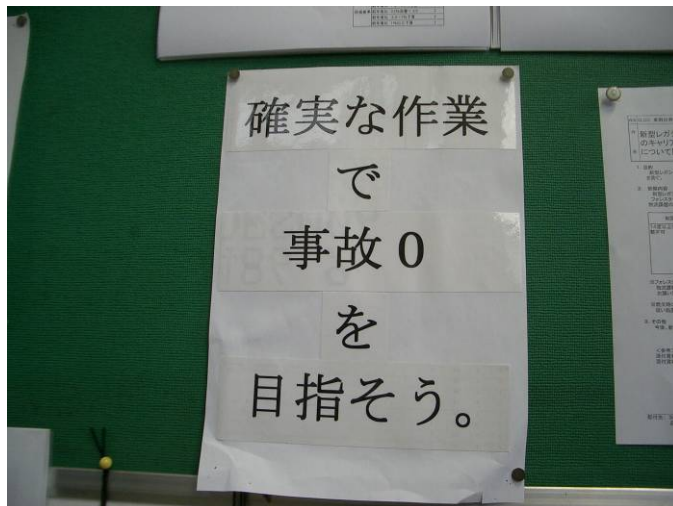


写真 8
事務所内掲示風景
確実な作業で事故0を目指そう。



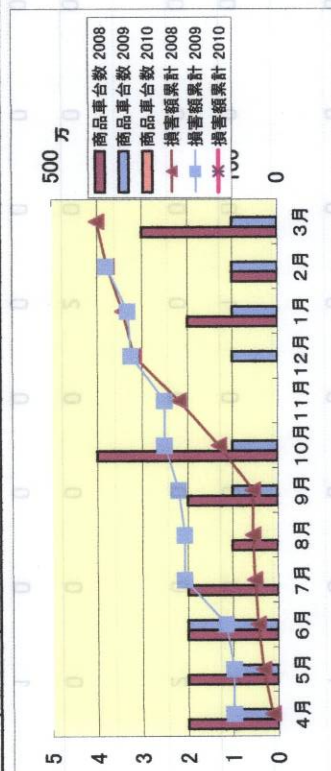
写真 9
事務所内掲示風景
事故事例集

承認	作成

B5.4.1 第9版(06/04/10)

品質目標管理表(2009年度)

部門名		業務部												備考
品質目標		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
商品車事故・12台以下		1	1	2	0	0	1	1	0	1	1	0	1	8台
重大事故、追突事故・0件(前年0件)		0(1)	0	0(1)	0(2)	0	0	0	0	0(1)	0	0(1)	0	
実績														
損害額162万円以下(前年度350万円)		978,619	978,619	1,146,457	2,068,957	2,068,957	2,203,987	2,503,987	2,503,987	3,247,618	3,315,978	3,790,946		
目標値は4年前の実績と同じにする		978,619	0	167,838	152,500	0	135,030	300,000	0	743,631	68,360	474,968	0	3,020,946
会社支払額(162万円以下)		0	0	0	770,000	0	0	0	0	0	0	0	0	770,000
損害額														
保険支払額()														
手段		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	備考
安全輸送講習会(年4回)		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
計画		4月25日				8月8日			11月7日		キックオフ式	2/13		
実績														
毎月の内部監査によるチェック		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
計画		4	3	4	4	5	3	3	5	3	3			
実績														
社員フォローアップ教育(随時)														
計画														
実績														
重点項目		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
運行前点検の確		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
実な実施														



B5.4.1 第9版(06/04/21)

承認	作成

品質目標管理表(2009年度)

部門名 総務部

品 質 目 標		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	備考
総務実務を期日以内に怠り無く完了させる。	実績	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	社内全体のマナーアップを図り、5Sを推進する。	×	○	○	×	○	○	○	○	○	○			
	トラックの燃費を昨年度比で±0に抑える。	○	○	×	○	○	○	○	○	○				
手 段		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	備考
月初めに年間管理表、及び月間管理表の各項目をチェックし、先月の評価と当月の予定を確認する	計画	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	月末 チェック	
	実績	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	計画	無し	構内清掃	構の 刈り込み	社内清掃	社内清掃	団地内環境 美化清掃	月曜日 清掃	月曜日 清掃	大掃除 年末前日迄	本社書庫 整理	二階書庫不要 書類処分		
	実績	×	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○		
各月10日前後に先月の各車の燃費数値を調査し、掲示する。また、燃費向上のための情報を提供する(未達成:赤字)	計画	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	
	実績	3.6%	1.6%	-0.6%	1.3%	4.6%	2.8%	0.5%	2.1%	1.7%				2.0%

承認	作成
	

B5. 4. 1 第9版(06/04/21)

品質目標管理表（2009度）

営業部

品質目標・実績	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	総 評
新規路線の獲得													
積荷率の確保(前年13.1%)	11.7%	11.3%	11.3%	10.4%	11.6%	18.6%	18.5%	16.3%	14.7%	13.3%			13.8%
試験車輸送10%アップ													
倉庫営業（300坪空き）													
目標達成のための手段	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	備 考
顧客訪問				ディーラー					ディーラー				
乗務員教育・車両整備			6名	直送2.5車									
輸送原価計算			完了										

月例会議の監視項目

2008年3月8日（土）
太田運輸（株）管理責任者

インプット情報

① 品質目標の達成状況	品質目標管理表
② 輸送会議・安全会議の情報	輸送会議・安全会議
③ 顧客からの情報	営業報告書・顧客クレーム・顧客満足度
④ 売上げ状況	売り上げデータ
⑤ 協力会社の状況	備車先評価表
⑥ 事故の状況及び是正処置	事故報告書・事故状況報告書・データ分析表・免許証更新
⑦ 整備の状況	車両一覧表・車両台帳・従業員台帳
⑧ 安全活動と予防処置	安全活動記録
⑨ 教育訓練の結果	教育訓練報告書
⑩ 改善のための提案	改善提案書

アウトプット（記録）

- ① マネジメントシステムおよびプロセスの改善
- ② 顧客要求事項に適合するサービスの改善
- ③ 資源・教育訓練の必要性
- ④ 品質方針・品質目標の変更の必要性

賞与評価項目

1、服務、規律評価

- ① 社内の基本ルールを守っているか。
- ② 会社で決められた、安全教育、適正・健康診断、班会議等に出席しているか。
- ③ 常に、前向きに仕事に取り組んでいるか。
- ④ 荷主、顧客からの評価は。

2、安全評価

- ① 無事故。
- ② 検収ミスの回数。
- ③ 事故件数。
- ④ 損害額。

3、運行評価

- ① 配車等に協調、協力、報告連絡をしているか。
- ② 走行速度。(タコグラフ)
- ③ 休憩、休息。

4、車両、点検、整備評価

- ① 洗車。
- ② 燃料の月末給油、省エネ運転。
- ③ 車両の定期点検を決められた通りやっているか。(1ヶ月点検)
- ④ 車両整備、修理にたいする協力度。

5、業績評価

- ① 売上げはどうか。
- ② 収益率はどうか。

総合評価点の計算式

この数字は平均値を描える為の掛率です。

$$((1.平均 \times 0.724) + (2.平均 \times 1.384) + (3.平均 \times 0.714) + (4.平均 \times 0.92) + (5.平均 \times 3.179)) \div 8 = \text{総合評価点}$$

1、～5、平均とは網掛け部分の数字です。

評価点は5点満点で評価し表示以下の数は四捨五入してあります。

帳票類 6 : 内部監査チェックリスト (1/3)

A 8. 2. 2-2

承認	作成

内部監査チェックリスト

被監査部門

業務部

適切○・不適切×・観察△

規格	内容	記録	評価
5章	品質目標の達成状況	品質目標管理表	○
6章	教育訓練の実施状況	教育訓練記録	○
		新入乗務員指導記録	○
	インフラ	車両一覧表	○
		車両台帳	△
		従業員台帳	△
7章	業務の計画	手順書	○
	要求事項の確認	出荷予定表	○
		配車台帳	○
		作業指示書	○
	プロセスの妥当性確認	車検証	○
		3ヶ月点検記録	○
		1ヶ月点検記録	○
		整備記録(入力)	○
		点検整備年間計画表、実施表	△
	トレーサビリティ	運転日報、受領書	○
		日常点検表	○
8章	NG時の管理	不具合発見表	○
		日産チェックシート	○
		中古チェックシート	○
	是正処置	事故報告書	△
	予防処置	安全講習会記録	○
		掲示板の状況	△

帳票類 7：内部監査チェックリスト (2/3)

A 8. 2. 2-2

承認	作成

内部監査チェックリスト

被監査部門

総務部

適切○・不適切×・観察△

規格	内容	記録	評価
5章	品質目標の達成状況	品質目標管理表	
6章	教育訓練の実施状況	運転者適性診断票	
		運転記録証明書	
	作業環境		
	5S活動		
	健康診断の状況		
	車両の保険		
	36協定		
7章	購買	備車先評価表	
	プロセスの妥当性確認	安全運転日報	
		運転日報	
8章	予防処置	安全講習会記録	

A 8. 2. 2-2

承認	作成

内部監査チェックリスト

被監査部門

営業部

適切○・不適切×・観察△

規格	内容	記録	評価
5章	品質目標の達成状況	品質目標管理表	
7章	顧客とのコミュニケーション	見積書	
		契約書	
		営業報告書	
		顧客クレーム報告書	
		顧客との会議資料	
	荷主からの預かり品	乗務員登録証	
		通門許可書	
8章	顧客満足		

B7.4.2-2 04/02/01版

承認	作成

傭車先評価表

2007年4月1日

太田運輸(株)が望む傭車先						
評価項目	評価内容					
輸送能力	保有車両の内容は当社の要求を満たしているか	4	3	3		
	車両配備の資材・機材は当社の要求を満たしているか	5	5	3		
	輸送先はどこでも対応可能か	3	3	3		
	車両はいつもきれいに清掃されているか	5	5	2		
輸送品質	事故件数は少ないか	4	4	3		
	安全教育がされているか	5	5	3		
	納期時間は守られているか	5	5	3		
	有事の際、適切に対応する能力があるか	5	5	3		
	緊急時における当社の要求を十分受けてくれるか	5	5	3		
	荷主から信頼されているか	3	3	3		
輸送コスト	コストは当社の要求を満たしているか	5	5	4		
乗務員	安全・品質・服装・マナーに対する認識は高いか	5	5	4		
	当社の要求を満たす資格者が十分いるか	5	5	3		
経営者	経営に対する資質は十分か(法律の遵守)	4	4	3		
信用度	会社にな不安はなく取引に心配はないか	4	4	3		
実績	これまでの実績は十分か	5	5	5		
評価	評価値	72	71	51		
	評価ランク	A	A	B		

5、十分満足
4、ほぼ満足
3、普通
2、満足していない
1、不満

Aランク 61～80 合格・重点的取引先
Bランク 41～60 合格
Cランク 21～40 条件的合格・指導要
Dランク 0～20 不合格・取引不可

評価者

新入社員の採用 1

2008年3月14日(金)

ISO管理責任者



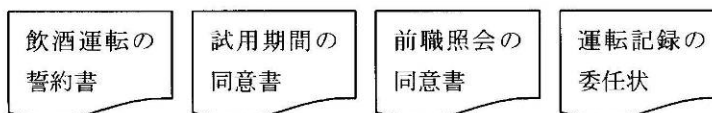
- 1、面接時に必要な書類
 - ①、写真付の履歴書
 - ②、免許証の写し
- 2、試用期間中の提出書類
 - ①、試用期間の同意書(労働基準法20条・21条)
 - ②、前職照会の同意書(個人情報保護法18条)
 - ③、運転記録証明の委任状(自動車安全運転センター)
- 3、採用時の提出書類(就業規則第6条)
 - ④、住民票記載事項証明書
 - ⑤、身元保証書及び誓約書(飲酒運転)
 - ⑥、現住所及び通勤方法を記載した書類(通勤費の算定)
 - ⑦、扶養家族届(家族手当の算定)
 - ⑧、その他、厚生年金被保険者証等会社が必要と認める書類
- 4、入社後に渡すもの
 - ①、健康保険証
 - ②、デジタコカード
 - ③、ETCカード
 - ④、給油カード
- 5、スバル乗務員カードの申請
 - ①、乗務員登録申請書
 - ②、免許証コピー
 - ③、適性初任診断書
 - ④、車検証コピー
 - ⑤、教育訓練記録

新入社員の採用 2

1、面接時の確認事項

1 会社の方針説明（I S O・グリーン経営）

- ・ 就業規則と班編成
- ・ 賃金体系と希望給与
- ・ 試用期間中の健康保険の適用について
- ・ 試用期間中の給与について
- ・ 業務内容の説明
- ・ 事故を惹起した場合の罰金制度
- ・ 試用期間の同意書
- ・ 入社時の誓約書
- ・ 前職の照会
- ・ 運転記録証明の申請



2、初任運転者に対する指導内容（6時間）

- ・ トラックの安全な運転に関する基本的事項
- ・ トラックの構造上の特性と日常点検の方法
- ・ 交通事故を防止するために留意すべき事項
- ・ 危険の予測及び回避

3、キャリアカーの教育訓練日程

- ・ 事務所での机上教育（半日）
- ・ 適性診断の受講(半日)
- ・ 場内員による指導（2日）
- ・ 整備工場での整備教育(2日)
- ・ 指導員による同乗指導（2ヶ月）

新入社員の採用 3

<前職照会・運転経歴の調査・運転適性診断>

* キャリアカーの乗務員は25才～35才で異業種からの転職者が望ましい。教育期間は3ヶ月ほどかかるが事故も少なく、長続きする。

1、前職の照会

キャリアカーの経験者の場合は本人の同意が無くとも前職を調査する。面接後直ちに調査し採否の重要なポイントとする。

2、運転経歴の調査

いつ 仮採用後2週間以内に調査する。

どこで 群馬県自動車安全センター
〒371-0864 前橋市も元総社町80-4(群馬県総合交通センター内)
027-253-1102

だれが 面接担当者

どのように 調査の前提として、委任状に署名と押印が必要。
直接自動車安全センターに申し込みに行くと、申し込んだ次の日の発送になる。
つまり2日後に郵送で会社へ届く。郵送の場合は2週間ほどかかる。
申請用紙は警察署にも置いてある。

経歴の種類 ①、無事故・無違反証明書
②、運転記録証明書 1年、3年、5年
③、累積点数等証明書
④、運転免許経歴証明書

費用 1通 700円

3、適性診断

現状では同乗指導が終了してから適性診断を受講しているが、乗務員の運転適性を把握する為には仮採用後2週間以内に受講するべきである。

4、2週間の試用期間（無理由）

労働基準法では14日となっている。理由が無くても不採用にできるということ。

前職照会・運転経歴・運転適性・同乗指導等により第1回目の採用判断を行う。

5、2ヶ月の試用期間（相当な理由があるとき）

就業規則では2ヶ月になっている。

2ヶ月間は運転と商品車の取り扱いを中心に見極める。

2008年10月28日(火)
太田運輸株式会社
営業部長

B6.2.2-3 第11版(07/04/01)
指導期間 2008年9月1日(月)~10月22日(土)
指導員 乗務員

新入乗務員指導記録

種類	工程	項目	確認事項	なぜ必要なのか	指導結果
積み込み	事前準備	作業服	所定のユニフォームを着用しているか	突起物が外部に出ないようにデザインされたユニフォームが必須	事務所教育
			突起物の露出はないか	突起物が商品車をキズつけるため	〃
			作業服・手袋が汚れていないか	商品車への汚れの付着を防止する	〃
		キャリアカー	著しい汚れ・サビがないか	油汚れやサビが雨水などを通じ商品車を汚してしまう	○
			キズ防止パッドは適切に装着されているか	パッドを積載車に装着することで商品車の接触によるキズを防止する	○
			固縛ワイヤーに劣化はないか	断線、サビはワイヤーの切断につながる	ワイヤー交換
	上段積み込	輪止め	輪止めを適切に置いているか	作業中の積載車を確実に停止させる為に必要 タイヤに隙間なくつけると輪止めが取れなくなるので注意	○
			飛散防止ロープが装着されているか	ロープを装着しない場合、輪止めをしたまま発進すると輪止めが飛散し、他人や商品車をキズつける恐れがある	○
		フロアの状態	ストッパーピンはセットされているか	油圧シリンダーやエレベーターワイヤーに異常があった場合、2階台が落下し商品車・作業員をキズつける恐れがある	セット位置にマーカ-
			固縛ワイヤーが放置されていないか	フロアに放置されたワイヤー・フックが商品車に接触したり、作業中に足をとられる	○
下車	道板・点検		道板の幅を確認しているか	軽自動車と小型車では道板の幅が違うので脱輪事故につながる	○
			積み込み前に一回り点検を行っているか	キズのある商品車を輸送すると輸送会社の責任になってしまう	○
			道板・ゴム板を適切に設置しているか	小型車はゴム板を使用しないとバンパーをキズつけてしまう	○
			ドアを開く際にドア接触に配慮しているか	ドアと積載車の接触による商品車への損傷を防止する	○
		下車	商品車の積み込み間隔は十分か	こぶし1個以上の間隔がないと商品車どうしが接触してしまう 2台の商品車を損傷することになってしまう	○

		ドアガラスがきちんと閉まっているか	雨でシートを濡らすとシート交換になってしまう	雷雨時に注意
上 段 積 込	ラッシング	固縛位置は適切か	輸送中の商品車を確実に固定するため	○
		ワイヤーを手で触って確認しているか	荷締め機で締めている途中で、急に硬くなるとフックが商品車のブラケット以外のところに引っかかっている恐れがある	○
		商品車のボディー下に接触がないか	商品車と固定用ワイヤーと干渉していないかを確認する	○
下 段 積 込	フロアの状態	上段フロアは十分に上昇させているか	商品車のルーフと2階台が干渉しないため	○
		ストッパーピンはセットされているか	油圧アームやエレベーターワイヤーに異常があった場合、2階台が落下し重大事故につながる恐れがある	セット位置にマーカール
		固縛ワイヤーが放置されていないか	フロアに放置されたワイヤー・フックが商品車に接触したり、作業中に足をとられる恐れがある	
		道板の幅を確認しているか	軽自動車と小型車では道板の幅が違うので脱輪事故につながる	○
	道板・点検	積込前に一回り点検を行っているか	キズのある商品車を輸送すると輸送会社の責任になってしまう	○
		道板・ゴム板を適切に設置しているか	小型車はゴム板を使用しないとバンパーをキズつけてしまう	小型車は必須
	下車	ドアを開く際にドア接触に配慮しているか	ドアと積載車の接触による商品車への損傷を防止する	
		商品車の積み込み間隔は十分か	こぶし1個以上の間隔がないと商品車どうしが接触してしまう 2台の商品車を損傷することになってしまう	○
		ドアガラスがきちんと閉まっているか	雨でシートを濡らすとシート交換になってしまう	○
		固縛位置は適切か	輸送中の商品車を確実に固定するため	○
積 込	ラッシング	ワイヤーを手で触って確認しているか	荷締め機で締めている途中で、急に硬くなるとフックが商品車のブラケット以外のところに引っかかっている恐れがある	○
		商品車のボディー下に接触がないか	商品車と固定ワイヤー・フックが干渉していないかを確認する	○
	フロアの下段	下段車面のルーフとの間隔を十分確保しているか	走行中の上下動で商品車のルーフと上段フロアが接触しないように間隔を空ける	○
		ストッパーピンはセットされているか	セットピンの差し間違いをなくす為に、上段フロアとセットピンの接触音を確認した後、下降スイッチを2度押し直す	○

点検後	点検項目	確認事項	確認結果	
事前準備	荷降ろし	荷姿の高さを確認しているか	法令は3.8m以下、背高ルーフは4.1m以下 上段に積んだ商品車と道路構築物や木の枝の接触を防止する	
		保護具	荷降ろし地でも作業の安全のためにヘルメットを着用する	
		輪止め	輪止めを適切に置いているか	作業中の積載車を確実に停止させる為に必要 タイヤに隙間なくつくと輪止めが取れなくなるので注意
			飛散防止ロープが装着されているか	ロープを装着しない場合、輪止めをしたまま発進すると輪止めが飛散し、他人や商品車をキズつける恐れがある
			上段フロアは十分に上昇させているか	商品車のルーフと2階台が干渉しないため
	下段荷降ろし	フロアの状況	油圧アームやエレベーターワイヤーに異常があった場合、2階台が落下し重大事故につながる恐れがある	
		アンラッシング	フロアに設置されたワイヤー・フックが商品車に接触したり、作業中に足をとられる恐れがある	
		乗車	アンダーフロア部の損傷を防止する	
		道板・走行	ドアを開く際にドア接触到に配慮しているか	ドアと積載車の接触による商品車への損傷を防止する
			道板・ゴム板は適切に設置されているか	荷降ろし中の脱輪防止のため、道板の幅と商品車のトレッドを確認する
荷降ろし	上段荷降ろし	道板上でゆっくり減速しているか	車両の姿勢偏角を少なくし、しりもち事故を防止する	
		フロアの状況	フロアに設置されたワイヤー・フックが商品車に接触したり、作業中に足をとられる	
		アンラッシング	アンダーフロア部の損傷を防止する	
		道板・走行	道板・ゴム板は適切に設置されているか	荷降ろし中の脱輪防止のため、道板の幅と商品車のトレッドを確認する
			路面付近で十分減速しているか	急ブレーキをかけると運転席側が10cm程沈みパンバーこすりの恐れがある
	構内移動	構内走行速度を遵守しているか	構内通路での接触事故を防止する	
		一回り点検	走行中の飛び石などでの商品車の損傷具合を確認する	
		停車状態	ドアが半ドアになっていないか	バッテリー上がりが接触事故防止のため
			ドアガラスがきちんと閉まっているか	雨でシートを濡らすとシート交換になってしまう
			前後の停車間隔は十分か	前後の間隔を、短くしようとしすぎると接触事故につながる恐れがある

帳票類 16 : 新人乗務員指導記録 (4/4)

			車列の乱れはないか	横を通過するときの接触事故および、ドアヒットの防止の為	○
			シートカバーの乱れはないか	作業服の汚れの付着防止・雨天時の内装汚れを防止するため	○

承認	作成
☐	☐

評価面外
3 良い
2 普通
1 悪い

A6. 2. 2-1 第1版 (04/02/01)
評価日 2009/4/24

スキルマップ表

氏名		チェック項目																				合計	全体のレベルアップが必要な項目									
		1	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			2								
服 務	1	キャブの中を整理、整備している	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	66									
	2	洗車を月に1度以上実行している	3	2	2	3	3	3	2	2	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	69									
	3	決められた服装で作業している	3	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	71									
	4	挨拶がきちんとできる	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	87									
	5	言葉使いが丁寧である	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	72									
規 律	6	安全講習会、班会議で安全意識ができる	3	1	3	3	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	39	職場環境の改善が必要								
	7	管理者が注意、指示したことを守れる	3	3	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	3	78									
	8	検車時の勤務態度がきちんとしている	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	3	78									
	9	定期健康診断を受け、自己管理に努めている	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	81									
	10	乗組員のため、日々前向きに仕事に取り組んでいる	2	2	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	2	2	2	3	1	3	2	2	65									
安全	1	積込時の車両検収を実施している	3	3	3	3	1	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	73									
	2	積込後の一回り点検を実施している	3	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	69									
	3	積込時の車両確認実行している	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	64									
	4	送り状に積込み、荷降しの点検チェックをしている	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	1	3	3	3	1	80									
	5	指差し呼称をルールにしたがって実施している	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	55	現場指導で確認								
	6	不良発生見逃しの記入が正しくできる	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	59	点呼時に再確認								
	7	キズを発見した場合に迅速に報告できる	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	67									
	8	保護具を着用し作業を行っている	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	87									
	9	伝票と現車の確認を確実にしている	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	58	中古車、転送車を特に注意								
	10	出荷プールの運行ルールを守っている	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	58	ルールの変更を指示する								
	11	検車時に周囲の安全を確認している	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	87									
	12	積み荷事故の報告を適切にできる	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	85									
	13	交通事故の対処を適切にすることが出来る	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	59	事故報告書の検閲を徹底させる								
	14	同じ原因の事故・クレームを繰り返さない	3	3	3	2	2	3	3	1	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	72									
運 行	15	ヒヤリ・ハット報告書を出している	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	29	運行管理者に報告させる								
	1	配車にたいして協力できる	2	2	2	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	65									
	2	出荷プールでの出門処理を正しくできる	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	87									
	3	積み荷の輸送をすることが出来る(検荷)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	72									
	4	港へ2回輸送することが出来る(ダブル輸送)	2	2	1	2	3	2	3	2	2	1	3	1	1	2	3	3	0	2	3	3	0	1	54	積み荷を引く乗務員は除外						
	5	積込時の指定時間を守っている	2	3	3	2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	78							
	6	日報・チャート紙・受領書の提出がきちんとしてできる	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	81								
	7	会社指定の走行ルートで輸送している	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	85								
	8	燃料代を考慮して外部給油を最小にしている	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	87								
	9	アイドリングストップを実践している	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	87								
車 間	10	エコドライブを心懸けている	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	58	エンジン吸入後は改善して								
	11	運行前に、オイル・水・燃料の点検を忘れない	3	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	63									
	12	運行前に、計器類や電気系統の点検も実施している	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	58									
	13	1ヶ月自主点検をきちんとしている	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	87									
14	運行後に、車両の異常を報告できる	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	58	整備管理が重要								
合計		104	98	92	101	93	105	105	100	96	87	85	103	95	91	98	93	95	99	91	86	84	96	100	91	84	98	77	91	90	2728	*
																						個別報告が必要な乗務員										

以上