

No.052 蔵前運輸倉庫(株) 【輸送モード:トラック】

「『命を守る』をモットーに、徹底した事故分析と、グループの規則を『深く』理解し、実行する」

1. 概要

企業情報

所在地	岐阜県岐阜市柳津町流通センター3-1-3			創立	1952 年
年 商	3 億円	人員数	33 名（ドライバー21 名）	資本金	2,800 万円
拠点数	本社 1 箇所 倉庫（2,000 坪）	車両等	32 両(うち大型 4 両、4 t 15 両、牽引 4 両、 2 t 1 両、箱バン 2 両トレーラ 6 両)		
事業内容	貨物自動車運送事業、倉庫業、荷造梱包業、保険代理業、労働者派遣業				
輸送品目	ドラッグストア関連用品、布団・シーツの入れ替え、自動車部品、サッシ				
取引先	地場のドラッグストア、病院関連、介護施設、住宅用サッシ				

組織的安全マネジメントの特長

グループのトップである濃飛倉庫運輸(株)の安全管理室が、管理者に対しては「ドライバーへの指導方法」を、運転者に対しては「守るべき安全規則」を、「その目的を自分の言葉で説明できるようになるまで」指導している。
事故後は、聴聞会を開き、最低 3 日前からの行動、普段の生活習慣、家庭環境及び運転スキル等を丁寧に聞き出すとともに、現場の写真をドライバー及び歩行者の視点等あらゆる角度から撮影する。そして、それらの資料を基にグループの安全会議で検討後、グループ他社に横展開していく等、徹底的に事故を分析し共有化している。
トップ自らが、教育の場に出席し社員に直接指導を行なうとともに、明るく、気持ちよく仕事ができるよう、事務所等の環境の整備に気を使っている。

調査者所見

当該事業者は、濃飛倉庫運輸(株)のグループ企業であり、トラックのカラーリングも同じであるため、迷惑を掛けないとの思いで、安全に対する取組レベルを濃飛倉庫運輸(株)と同等以上にすることに日々努めている。また、グループ各社の事故情報等を入手・蓄積するだけでなく、これが活用されているため、安全への取り組みが高いレベルとなっていると感じた。 当該事業者は、濃飛倉庫運輸(株)がこれまでの長い経験から学び、そして作り上げてきた安全に対する取り組み方法を、担当部署から日々直接指導・教育されている。グループの安全への思いの高さが、グループ企業である当該事業者にも浸透していると感じた。自社だけでは時間、労力及び費用の面から構築が難しい内容であるが、恵まれた環境を丁寧に活かしている姿勢がグループ企業としての強みを活かしていると感じた。
--

調査情報

調査日	2010 年 4 月 23 日	訪問先	本社
対応者	代表取締役、取締役、業務部長、課長（濃飛倉庫運輸(株)安全管理室）		

（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

1952 年（昭和 27 年）東京都台東区蔵前において、運送取扱事業と損害保険代理店業を業務とした蔵前集配所として設立。その後社名を蔵前運輸株式会社に変更。代表取締役は濃飛倉庫運輸(株)の会長が就任し、濃飛倉庫運輸(株)のグループ会社となった。1974 年（昭和 49 年）に現社名に変更し倉庫業を開始するとともに、本店を岐阜市へ移転。さらに県が効率的な流通拠点を目的に整備した、現在地の流通センターへ移転した。

一時期ではあるが、1995 年（平成 7 年）に運送事業が不採算となり、貨物自動車運送事業及び第一種利用運送事業並びに取次事業を廃止し、関連する営業所も閉鎖した。

その後、2001 年（平成 13 年）に、運転者を新規募集して 5 台の車両で、一般貨物自動車運送事業の許可申請を行ない、運送業を再開した。昨年度においてはグループ内で初めての海上コンテナ輸送を開始。人材派遣業を 8 名体制へと、営業基盤の強化を図っている。

現在、地場を中心に定期の輸送ルートを中心とした業務を行っている。また、倉庫業については、保管業務のみであり、濃飛倉庫運輸(株)から衣料品、輸入雑穀類の保管を受託している。

グループトップの濃飛倉庫運輸(株)は、創業から 100 年近い歴史を有しているが、当初は倉庫を中心としており、運送事業には後から参入した企業である。その過程で、倉庫に係る事故とは違い、自動車に係る事故では、人命にかかるリスクが非常に高いことに危機感を持ったことで「命を守る」を方針に掲げた。グループの安全会議は「『命を守る』委員会」と名前がつけられている。当該事業者は、グループ企業となった時から、「命を守る」ため、安全に対する姿勢は厳しく指導され、安全に関する知恵を継承しながら、安全確保のための体制を作ってきている。

3. トップの考え方

濃飛倉庫運輸(株)グループのうち運送事業者は 5 社あり、各社とも濃飛倉庫運輸(株)の指導の下、安全確保に向けた取り組みを実施している。また、各社とも使用するトラックのカラーリングは、グループで同一であるため、一旦事故が起きると世間からは濃飛倉庫運輸(株)が起こしたものと判断されてしまう。当該事業者を含めグループ各社は、安全に対する取り組み及び荷主に対するサービスレベル等の業務品質を、濃飛倉庫運輸(株)と同等に維持していかなければならないと考えている。

濃飛倉庫運輸(株)の副会長の尾関卓司は、岐阜県トラック協会の会長及び全日本トラック協会副会長を務め、会長の尾関尚司氏は、(社)日本倉庫協会の副会長を歴任しており、グループ企業として他事業者から見て恥ずかしくない取り組みをしなければと考えている。安全に対する取り組み姿勢は歴史的に厳しく、かつ荷主に認められる業務を遂行する必要がある環境の中で、中小事業者としての強みを活かし、会社の方針の実現に向けた行動を素早く取り、小回りを利かせることで、グループトップの濃飛倉庫運輸(株)が実施する安全対策よりも高いレベルの実現に向けた取り組みを目指している。

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※
◆出発前の運転者の健康状態及び精神的状態等の確認を重要と考えている。社長自らが運転者に対して点呼を実施することもあり、作業内容等の指示を出す他、常に運転者に対する「声かけ」の励行に努めている。	A 1、B 1 D 5、D 7
◆トップ自らが、教育の場に参加し社員に直接指導を行なうとともに、明るく、気持ちよく仕事ができるよう、事務所等の環境の整備に気を使っている。	A 1、B 1 D 3
◆帰社した運転者を明るく、気持ちよく迎えることが大事だと考えている。社長は、事務所等の整理、整頓に日頃から心がけるよう従業員に対して指導し、環境の整備に気を使っている。	A 1、B 1 D 3
◆事故等問題点が発生した場合は、必ず社長に第一報が届くよう社内ルールを定めている。	A 1、B 1 D 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。

【巡回指導について】

- ・トップや部長が、同乗（添乗）指導のため、1年に1回業務を手伝う名目で運転者に同行し、運転操作等を確認している。今後は、複数回の実施を目指している。

【トップの姿勢について】

- ・出発前の運転者の健康状態及び精神的状態等の確認を重要と考え、帰社した運転者を明るく、気持ちよく迎えることが大事だと考えている。
- ・日頃から事務所の整理・整頓、清掃を励行し、きれいに保つことに心がけることで、運転者を明るく、気持ちよく迎えられる環境づくりを意識的に行っている。
- ・小ブロック委員会（月一回、第一土曜日開催）に社長が出席し、各人から出される意見をむやみに排除することはせず、意見を述べやすい雰囲気作りに注意している。
- ・社長自らが運転者に対して点呼を実施することもあり、作業内容等の指示を出す他、常に運転者に対する「声かけ」の励行に努めている。
- ・気持ちよく運転者を迎えるために社長は、多少事務所が古くても、車両が古くても、事務所等をきれいに整理、整頓し、気持ちよくなる環境について、日頃から心がけるよう従業員に対して指導し、環境の整備に気を使っている。

【その他】

- ・事故等問題点が発生した場合は、必ず社長に第一報が届くよう社内ルールを定めている。
- ・現在、30人の社員が在籍しているが、全員にしっかりと目が届く適切な人数である。
- ・CSR 運動の一貫として、10年無事故表彰金制度がある（CSR 運動は、マンネリ化を防ぐため5年ごとに見直している。）
- ・当該事業者の経常利益率は11.4%、自己資本比率は67.8%である。

B) マネジメントシステム

ポイント	CL 項目
◆「命を守る」がグループ共通理念であり、『命を守る』委員会』に集約されたグループの安全情報が、小委員会を通じて各社へ横展開され、共有される。	B 1、B 2 B 3、C 3
◆グループのトップである濃飛倉庫運輸㈱の安全管理室が、当該事業者の管理者に対しては「ドライバーの指導方法」を、運転者に対しては「守るべき安全規則」を「その目的を自分の言葉で説明できるようになるまで」指導している。	B 1、B 2 B 5、C 3
◆聴聞会の場合が事故惹起者だけでなく、管理者の指導の場になっている。運転者が規則について上手く答えられないのは「管理者の指導力不足」と捉え、乗務員が言えるようになるまで繰り返し指導することを気づかせている。	B 5、B 1 B 2、C 3
◆小ブロック委員会（月一回、第一土曜日）では、トップ自ら社員を直接指導する。原則は全員参加であり、上下の関係なく活発に意見交換を行なう。	B 1、C 3 C 5

【グループ内の共通理念】

- ・「命を守る」を共通理念に持ち、安全確保を第一に考え、日々の業務に努めている。

【マネジメントサイクル】

- ・濃飛倉庫運輸㈱グループには、労働安全衛生委員会（通称「命を守る」委員会）が存在し、グループ内の安全に係る教育・指導を実施している。8つの地区委員会（東京地区、大阪地区、岐阜地区等）があり、各地区委員会の下にグループ各社がそれぞれ小ブロック委員会を立ち上げ、独自に安全確保に向けた指導・教育を行なっている。
- ・グループでの情報共有化が重要視されている。グループトップの労働安全衛生委員会で検討された内容が、グループ各社へ横展開される。
- ・小ブロック委員会（月一回、第一土曜日）では、トップ自ら社員を直接指導する。原則は全員参加であり、上下の関係なく活発に意見交換を行なう。
- ・濃飛倉庫運輸㈱グループであることは、グループ内で起きた様々な情報や安全に関する資料が入手でき、それを社内で活用できるため、中小企業一社では人員確保や費用等の関係で実施が困難なことも可能となる等利点が多い。

【管理者育成】

- ・事故の聴聞会において、本人に基本ルールを確認する中で、運転者が知らないようであれば、運行管理者に対し、「本人が言えるようになることが『指導した』」ということであり、繰り返し何度も何度も指導しないと、ダメだと言うことを、気づかせている。このことが事故の再発防止を徹底的に行う結果につながってきた。
- ・管理者には、「10 の安全運転規則」ができた背景、目的及び意味を丁寧に説明し、理解、納得させている。

- ・例として「10 の安全運転規則」については、運転者がその内容についてきちんと答えられなければ、「管理者の指導力不足」が原因であると捉えて指導へつなげている。
- ・経営者及び運行管理者は、運転者の不測の事態に備えて、誰でもが運転者の代わりに輸送ルートを巡回できるようにするため、普段からトラックに同乗しルートをしっかり把握するように努めている。また、新規顧客の業務を獲得した時も、経営者又は管理者は、運転者とともに輸送ルートを把握する。

【グループトップ】

- ・グループトップの濃飛倉庫運輸(株)では、管財部がグループ全社の実態を把握しており、国交省等への申請業務も当該部が実施している。
- ・安全管理室は、管財部経験者も在籍しているので、グループ各社の実態を把握しているため、各社の安全教育について適切に指導・教育することが可能となっている。また、かつて人事開発の研究セクションに在籍し、従業員の意識調査や各種試験担当等を経験した上で、濃飛倉庫運輸(株)に再就職した者もあり人材に恵まれている。そのことが、年々事故の減少に繋がっている理由の一つである。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 項目
◆採用の基準は、当該事業者の社風に合っている者、本人の希望、運転に係る記録証明及び健康状態等の他、約束事を守る者、本業務（自動車運送事業）が生活の糧の基本であると考えている者が重要である。	C 1、D 6 D 9
◆事故事例を話し合う際は、運転者に「自分だったらどのようにするか」を話させるとともに「文字で書かせる」ことで、自分の運転の責任を自覚させる工夫を行なっている。	C 3、C 5 B 2、C 2
◆事故発生時には、事故現場の写真を自社と相手のドライバー視点及び歩行者からの視点等周辺環境を含めあらゆる角度から撮影している。	C 3、B 2 B 3、B 6
◆事故を発生させた場合は、聴聞会を開き運転者から事故発生前 3 日間の行動、普段の生活習慣、家庭環境及び運転スキル等を、丁寧かつ巧みに、根掘り葉掘り聴き出し、徹底的に内容を分析し、真の原因を把握している。その後、グループトップの労働安全衛生委員会で検討後、グループ各社へ横展開し情報を共有化している。	C 3、B 1 B 2、B 3

【採用】

- ・在籍している運転者は、比較的高齢者が多い。（平均 50 才程度、最高 62 才）
- ・2001 年（平成 13 年）に一般貨物自動車運送事業を再開した際は、45 才から 55 才位の間で運送業に対して意欲のある人物を 5 人採用した。その運転者たちは、現在も現役で働いている。

- ・新規業務や特殊性のある業務を獲得するたびに、都度その業務に適した者を採用して業務を担当させている。
- ・採用の基準は、茶髪でない者及び本人の性格や印象が社風に合っている者がポイントとなる。同時に、本人の希望、運転に係る記録証明及び健康状態等も考慮している。
- ・約束事を守る者、本業務（自動車運送事業）が生活の糧の基本であると考えている者が重要である。
- ・約束事については、採用される側もする側も誠意を持って、お互いが守るようにしている。約束事が合わなくなれば、改訂すれば良いだけのことであり、信頼関係が大事と考えている。
- ・採用する運転者とは、労働条件等採用に係る内容を、お互いに印鑑を押印しながら確認することで信頼関係を築いている。
- ・当該事業者は、運送事業者としては歴史の浅い会社なので、新しく必要と思われるルールについては、即座に制定できる環境になっている。例えば、高齢者の定年についても、状況に合わせて変更可能である。こうした状況の変化に臨機応変に対応できることが、当該事業者の良いところである。

【従業員の教育】

- ・従業員の教育は、小ブロック委員会（月一回、第一土曜日開催）において実施している。内容は、基本的に濃飛倉庫運輸㈱の方針に準じたものである。安全に向けた教育は、根競べのごとく繰り返し指導することが大切であると考えている。
- ・小ブロック委員会（月一回、第一土曜日）では、グループ内の実際の事故事例を参考に「自分だったらどのように対応するか」を運転者に発表させると同時に、書かせて記録を取ることで、自分の運転に責任を持たせる取り組みを行なっている。さらに、今後 1 ヶ月間どのような内容の安全運転を励行するかを書かせて記録も取る。
- ・濃飛倉庫運輸㈱では、ドライブレコーダーのデータを 3 ヶ月に 1 回整理し、ヒヤリハット等危険であると思われる映像を集約のうえ DVD に転写しグループ各社に配り、運転者たちの安全運転に係る意識付けに活用している。
- ・この DVD は「命を守る」委員会の小ブロック委員会の場で、ドライバーに見せている。
- ・濃飛倉庫運輸㈱グループには、運転者が守るべき「10 の安全運転規則」がある。グループトップの濃飛倉庫運輸㈱では、安全管理室担当者が講師となり、グループ各社の従業員に対し、約 3 時間を掛け背景から説明し内容を指導している。
- ・ドライバーに対しては、何か事故やトラブルが発生すれば、その結果として、規則を追加するような事態になり、どんどん規則が増えるということを認識させている。
- ・安全方針、目標を社内に提示し唱和させて意識させるようにしている。

【事故の分析、再発防止教育】

- ・濃飛倉庫運輸㈱では、事故が起きた場合グループ各社に速報を FAX で連絡する。小ブロック委員会で当該事故を検討する際は、事故時の様子を色つきのイラスト（自社の車両を青色、相手車両をオレンジ色などで表記）を入れた資料を作成するなど、だれもが理解できるように工夫している。
- ・事故状況の理解を深めるため、必ず状況図の上は北とするなど、全てのイラストや書き込みには共通したルールを持っている。
- ・事故が発生した場合は、現場の写真を被害者側、加害者側など事故関係運転者からの視点及び歩行者からの視点等、周辺環境を含めあらゆる角度から撮影し、複合的に分析に役立てる。
- ・また事故事例は、小ブロック委員会における「自分だったらどのように対応するか」を運転者に考えさせるのに、十分な情報がきっちりと付加された内容になっている。
- ・特に、事故事例を単に図と日時と不注意が原因というような物でなく、読み手にとって、自分の経験と照らし合わせて、「はっ」とするような、心理的な次元に至るまで丁寧に記載事項がある。
- ・このため、事故事例が、同条件同環境の再発防止だけでなく、真の原因が類似しているような広範な範囲の事故防止に役立っている。
- ・事故に関する検証は、まずドライブレコーダー装着車で実証する（第一次検証）。それでも事故内容の検証が不十分と判断された場合は、実際の現場で検証する（第二次検証）。
- ・事故が発生した場合は、聴聞会を開き運行管理者及び運転者を呼び、「なぜなぜ方式」で詳細を聞き、事故の真の原因を把握するとともに事故報告書を記載する。ただし、要因をつきつめていくと、家庭及び個人的な事情等に突きあたることも多く、そのため、真の要因を事故報告書に載せることができないこともたくさんある。
- ・聴聞会では、事故の最低 3 日前からの朝起きてから寝るまでの間の活動を、「なぜなぜ方式」によって、徹底的に巧みに根掘り葉掘り聴き出す。それは、家族環境や私生活の状況に問題点があると業務の遂行に支障をきたすことになるとの考えからである（例えば、テレビ番組の内容、ゲームをやるのか、何時間やるのか、パソコンの使用頻度、風邪薬や花粉症対策の薬の種類、飲酒量や習慣、その他生活習慣、家庭環境、負債等々を確認していく。）。
- ・聴聞会では、運転手に対し「10 の安全運転規則」の内容や定められた背景を覚えているか説明させる。運転者が答えられないようであれば、運行管理者に対し「指導していても運転者が答えられなくては意味がない」ことをあらためて指導している。指導・教育に以前よりも時間をかけるようになったのは、聴聞会において、繰り返し何度も指導しないと身に付かないということに気づかされたためである。
- ・聴聞会で立案した事故再発防止対策は、上部組織である「命を守る」地区委員会へ報告する。

【事故の内容】

- ・ほとんどの事故は、自損事故であり、周囲の状況をよく見ていないことが原因で起きていることが多い。その他、長年の経験から自分の行動は正しいとする思い込みによる事例もある。ただし、荷物事故は発生していない。

【小ブロック委員会について】

- ・グループトップの濃飛倉庫運輸㈱が組織する労働安全衛生委員会（『命を守る』委員会）及び安全管理室が中心となってグループ各社を指導・教育している。
- ・小ブロック委員会（月一回、第一土曜日開催）には、おおよそ 20 人前後が集合する。各人から出される意見をむやみに排除することはせず、意見を述べやすい雰囲気作りに注意している。
- ・小ブロック委員会は、まず、車両点検パトロールの報告から始まる。事前に、当番の者（二人一組）が車両点検パトロールを実施し、輪留めチェック等車両の整備状況をチェックする。役割を持たせて報告させることがドライバーの当事者意識を醸成すると考えている。問題点が発見された場合は、当該委員会で問題点を報告してもらう。この指摘は、遠慮することなく発言するように指導している。
- ・社長からの伝達事項の他、上部組織である「岐阜地区委員会」で議題となった事故事例を元に、自分たちならどうするかを一人一人検討させる。
- ・各人には、「今月の安全宣言」として、今月は何に注意して業務に当たるのかを発表させるようにしている。
- ・最後に、月刊誌「月刊自動車管理」の中にある記事を引用して、「安全運転知識テスト」と称するテストを実施している。このテストは、管理者が指定した出席者に対してペーパーで問題を出し、指定された者は全員の前で問題の回答を述べ、他の出席者は間違いを指摘するといった内容である。このテストは、正しいと思い込んでいた法令の内容が、実は間違っていた等、業務知識の整理に繋がるものとして全員楽しみにしている。その他、KYT の記事等活用できる記事は、コピーして全員に配布している。

【新車引渡し時の教育】

- ・濃飛倉庫運輸㈱管財部は、新車導入を含めグループ内のすべての企業の車両を管理している。そのため、グループ各社のドライバーが新車を引き取りに来た際には、安全管理室では運転者に対してその場で「10 の安全運転規則」を答えられるか質問するなど、安全教育を実施している。答えられない場合は、その目的から 3 時間くらいの指導になることもある。

【情報や会議、外部との連携】

- ・病院が主催する安全衛生管理に係る勉強会には、当該事業者の乗務員も顧客とともに参加している。
- ・運行管理者に対する研修会は、定期的に全運行管理者を集めて実施している。
- ・運転者には、個々のレベルアップを図り、安全に係る知識をさらに浸透させることを目

的に運行管理者試験を受験させている。

D) 現場管理

ポイント	CL 項目
◆運転者が守るべき「10 の安全運転規則」を定めており、この規則を理解させるため管理者は、時間をかけて定められた背景から説明、指導している。	D 1、C 2
◆運転者には、1 ヶ月間どのように安全運転を励行するかを書かせ、記録も取る。また、タコグラフにより自分の運転状況を自ら評価させ、報告をさせている。	B 2、C 2 C 3、C 5
◆当番となった運転者に車両点検パトロールを実施させ、その結果問題点が発見された場合は、小ブロック委員会で問題点を遠慮なく指摘させる。	D 1、C 3

- ・ 帰社した運転者を明るく、気持ちよく迎えることが大事だと考えている。多少事務所が古くても、車両が古くても、事務所等をきれいに整理、整頓し、気持ちよくなる環境について、日頃から心がけるよう従業員に対して指導し、環境の整備に気を使っている。
- ・ 出発前の運転者の健康状態及び精神状態等の確認を重要と考え、社長自らが運転者に対して点呼を実施することもあり、作業内容等の指示を出す他、常に運転者に対する「声かけ」の励行に努めている。
- ・ 運転手に対し「10 の安全運転規則」について、内容や定められた背景を説明させる。ルールそのものではなく、「なんでこういう規則か知ってる？」と聞くことから指導を始める。運転者が答えられないようであれば、運行管理者が「指導していても運転者が答えられなくては意味がない」と指導を受ける。
- ・ 事故の再発防止対策の一例として、「10 の安全運転規則」は、道路上でのバックを禁止している。この項目は、現実においてはせざるを得ない事情が起こりうるが、「なぜ」禁止しているかという背景を理解して欲しいために、禁止とし、注意を喚起している。
- ・ グループ各社は、デイルイト運動をしているので、いったんライトを消して、バック時のブザーが鳴るようにしてからバックすることを指導している。また、バックする際は、「一呼吸置いてから」動かすように指導している。
- ・ 教育には、タコグラフも利用している。法定速度を守っていれば優、5 キロオーバーであれば良、10 キロオーバーであれば可、それ以外は不可と定めている。当該事業者では、優良可の判定をドライバー自らが申告する自己申告制にしている。部長が内容をチェックし、指導に活かしている。

【バックアイカメラについて】

- ・ 基本的にバックアイカメラは、便利である反面、自分が確認したいと思う物体しか見えない傾向があるため、取り付けないことにしている。自分の目で視ることが基本であることを徹底するためである。

- ・当該事業者では、ドラッグストア関連の配送車両に1台だけ得ず取り付けている。
- ・配送ルートに歩行者が多く通る箇所があるためである。
- ・この車両を運転する運転者には、バックする際は、バックアイカメラに頼らず必ず降車し、自分の目で確認してからバックするように指導している。

5. 顧客や取引先との関係

- ・荷主からの評判は良く、ドライバーが多くの人々が嫌がるような仕事もこなすため非常に感謝されている。

6. 安全に関する実績データ

【交通事故発生率】

- ・直近の有責事故件数は、下記のとおりである。ミラーを擦っただけでも、グループトップの濃飛倉庫運輸㈱に報告している。荷物事故は発生していない。

以下の表では、過失が1割であれば、事故1件とカウントをしている。

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	1,230,052	0.08
平成20年	2	1,255,510	0.16
平成19年	2	1,206,444	0.17

計算式：事故件数÷走行距離×10万km

7. その他

【他機関からの表彰】

- ・自動車安全運転センター（警察庁）から、無事故、無違反の表彰として銀賞を受けている。その他、全日本トラック協会の基準による無事故、無違反の表彰も受けている。

【燃費について】

- ・当該事業者は、昨年の7～8月時に30台以下の会社に適用される、「中小トラック事業者構造改善支援事業」（国交省）の制度を利用し、燃費の向上に係る取り組みを実施した。その結果、5%の燃費の改善に成功し、グループトップの濃飛倉庫運輸㈱からも表彰されるに至った。その後、当該事業者は、毎月統計を取り燃費計算をしている。
- ・運転者には、車両を大切に扱うことの重要性を理解させるため、整備代、修理代及び燃油代等車両の維持に係る多大な費用を開示している。

期 間	走行距離 (km)	燃料費 (円)	燃費率 (km/円)
平成20年7～8月	176,155	33,250.9	5.30
平成21年7～8月	182,399	32,215.0	5.66

8. 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	ア
		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	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	ア
		B 6	協力業者管理（関連会社等）	ア
		B 7	お客様の評価	ア
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	ア
		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	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）	ア
		D 5	点呼・朝礼	イ
		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	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
点呼場所

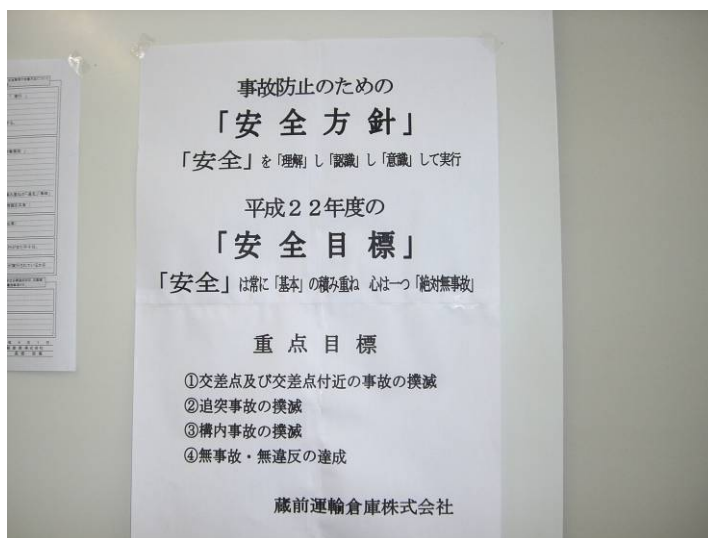


写真 2
事務所内掲示風景
・安全方針
・安全目標

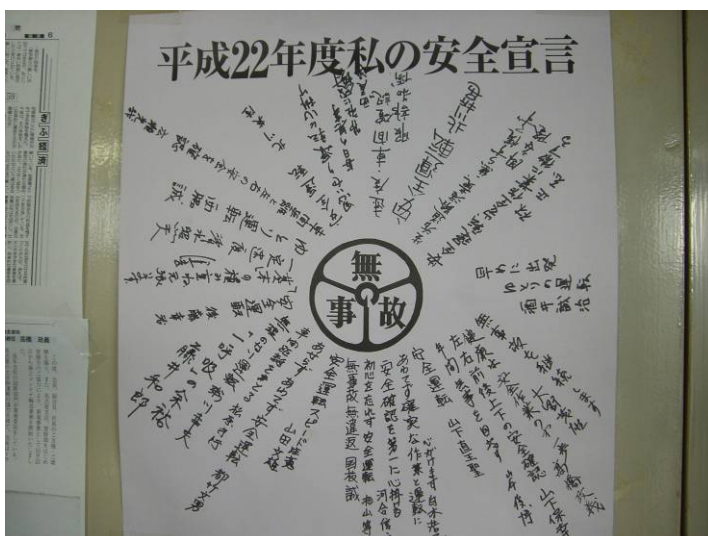


写真 3
事務所内掲示風景
安全宣言

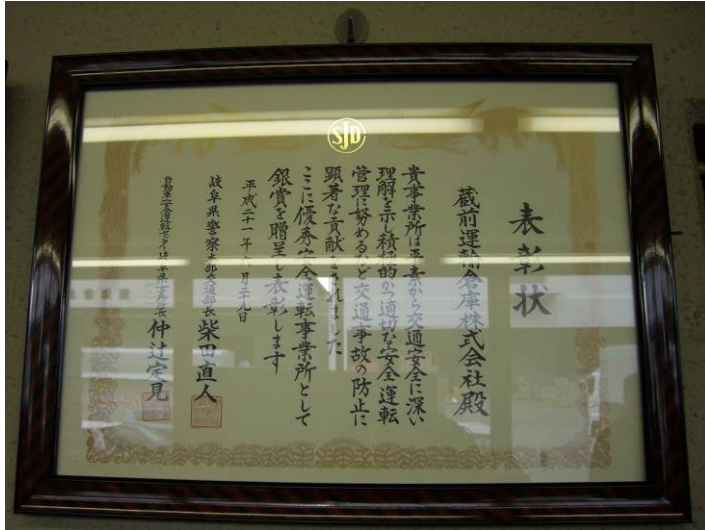


写真 4
事務所内掲示風景
表彰状
(優秀安全運転事業所銀賞)



写真 5
車両カラーリング



写真 6
営業倉庫全景

安全重点施策

安全重点施策目標別紙

年度	19	20	21
中期目標	検証	安全意識	付けの確立
年度目標	事故防止を徹底して企業の社会的責任を果たそう	安全最優先 声掛けあって 事故予防	安全最優先 危険を先取りして 交通・貨物・労災事故の撲滅
重点目標	① 交差点及び交差点付近の事故の撲滅 ② 追突事故の撲滅 ③ 構内事故の撲滅 ④ 荷役機械事故の撲滅	① 交差点及び交差点付近の事故の撲滅 ② 追突事故の撲滅 ③ 構内事故の撲滅 ④ 荷役機械事故の撲滅	① 交差点及び交差点付近の事故の撲滅 ② 追突事故の撲滅 ③ 構内事故の撲滅 ④ 無事故・無違反の達成
単年度の安全に係る実施計画	① 安全教育の実施 ② 新乗務員等研修 ③ 事故防止会議への参加 ④ 労働安全衛生委員会の開催(毎月)	① 安全教育の実施 ② 新乗務員等研修 ③ 事故防止会議への参加 ④ 労働安全衛生委員会の開催(毎月)	① 安全教育の実施 ② 事故防止会議への参加 ③ 労働安全衛生委員会の開催(毎月) ④ ヒヤリ・ハット情報の活用

年度	22	23	24
中期目標	検証	安全意識	付けの確立
年度目標	安全は常に「基本」の積み重ね 心は一つ「絶対無事故」		
重点目標	① 交差点及び交差点付近の事故の撲滅 ② 追突事故の撲滅 ③ 構内事故の撲滅 ④ 無事故・無違反の達成		
単年度の安全に係る実施計画	① 安全教育の実施 ② 事故防止会議への参加 ③ 労働安全衛生委員会の開催(毎月) ④ ヒヤリ・ハット情報の活用		

帳票類：プロドライバーとしてこれだけは絶対守ろう！！

平成 17 年 1 月 19 日 改正

プロドライバーとして これだけは絶対守ろう！！

安 全 管 理
陸 運 事 業

1. 交差点の手前ではスピードを落とし、黄信号では交差点に進入しない
2. 交差点で右左折する場合は停止し、安全確認を徹底すると共に、対向車等を通過してから発進する
3. 構内でのバック時は、直前に下車して、自分の目で安全を確認する
道路上では絶対にバックしない
4. 裏道・抜け道・会社で禁止している道路は通行しない
5. 雁行運転はしない
6. 書類・伝票・地図などを見ながら運転しない
7. ウイング車は、ウイングを開けたままで移動しない
8. 運転中は、シートベルトを締める
9. 運転中は、携帯電話を使用しない
10. 社有車内では、喫煙しない

平成 17 年 1 月 19 日 改正

[10の安全運転規則]

安全管理室
陸運事業部

- ① 運転をする前に実施
 - (1) 運転免許証と車検証の確認
 - (2) 日常点検（オイル・水・バッテリー液・タイヤ空気圧・洗車等）
 - (3) 積載重量、個数の確認、積荷の状態
 - (4) 工具、チェーン、ETCカード、運行表等の確認
 - (5) 後部ドアやウイングが確実に閉められているかの確認
 - (6) 暖気運転は、夏場なし、冬場 3 分以内とする
- ② 社内規定速度・車間距離・シートベルト等の厳守
走行中はシートベルトを締め、高速道路は80km/h（上限 85km/h）、バイパスは 60km/h、一般道は 50km/h の社内規定（法定速度）を守り、十分な車間距離をとり脇見運転はしない
運転中は携帯電話・無線を使用しない（使用の際は、安全な場所に車を停止させる）
車内での喫煙は一切禁止
- ③ 運行禁止道路（社内規定も含む）や裏通り・側道（路肩）等の狭い道路は走行しない
やむを得ず 通らなければならない場合は徐行し、歩行者や二輪車の飛び出し、建物・看板に十分注意する
- ④ 交差点通過時の厳守
交差点に入る手前で速度を落とし、ブレーキに足を乗せて安全確認してから通過する
信号・標識・表示に従い “ダロウ運転” を絶対しない
- ⑤ 右左折時の厳守
法規どおり通行方法を実行する
最徐行後、必ず一時停止し、安全確認を行う
二輪車（自転車・バイク）の巻き込みや歩行者に注意する
- ⑥ 後退時の厳守
構内では下車して自分の目で必ず確認する（バックミラーだけに絶対に頼らない）
道路上では絶対にバックしない
- ⑦ 駐車・停車時
必ずエンジンを止め、サイドブレーキは最後まで引く
坂道等は「歯止め」にて万全を期す
運行終了後は必ずドアロックをし、キーは所定の場所へ保管する
- ⑧ 進路変更時
原則として、進路変更しない
高速道路は走行車線を走行する
やむを得ず進路変更をする場合は、前後左右を自分の目でよく確かめてから行う
- ⑨ 踏み切りの通過
必ず一時停止し、目と耳で安全確認し、踏み切り通過後の自車のスペースを確認してから発進する
- ⑩ 防衛運転に徹する
走行時の道路・交通・天候状況等を常に考え、その時、その場所に適合した運転をする

事故事例の分析例

平成21年11月11日(水) 10:10頃発生 追突事故
滋賀県蒲生郡日野町中在寺 国道307号線 中在寺交差点
No. 2398 京都100か5492 最大積載量 14,800 kg 2コ積みコンテナ車

早朝配達を1軒(2コ積み車)済ませ、京都橋小路貨物ターミナル駅に帰りコンテナを積み替えた後、08:00滋賀県蒲生郡の配達(2コ積み)先に向かった。荷卸し後09:25出発し長浜市の積み込み先に向かう途中、国道1号線のGSにて給油し、国道307号線に入り走行して日野町の交差点付近に差し掛かったとき、対向車線をトレーラが当方に向かってくるように見えたためトレーラに注意が向いており、その後前方を見ると信号が黄色になっている下を見ると軽乗用車(ワゴンR)が止まっているため、急ブレーキをかけるが間に合わず、停止線で止まっていた軽乗用車を横断歩道の先まで押し出す追突事故が発生させた。

当交差点は、当方側からは左カーブようになっており、左右の交差道路は少しズレた交差点のため、交差点内が長くなっているため、地元の前車は黄色で止まった。

走行中は、前車との車間が十分開いていたが、当方が60 km/hで前車が50 km/hと推定され、徐々に車間が短くなり、前車が急停止で止まったとき、当方がトレーラから信号に目を移し、下の停止している軽乗用車に目がいき危険を感じた距離は約30m手前で、急ブレーキを掛けたが間に合わず追突し、前車を約10m押し出すという事故になった。

(原因)

- ① 速度の出しすぎ(50 km/hのところ60 km/h) ... 下り坂で6速のまま走行。前方は左カーブで、トレーラは反対に右カーブで当方に向かってくるように見えた ... トレーラに注意が向いた ... 脇見!
「前方不注意!!」
- ② 雨で路面が濡れていた ... 急ブレーキでタイヤが少し滑った!
急ブレーキを掛けなければならない状況を想定していないこと、車間距離があるとの思い込みがあった。
「車間距離不足!!」
- ③ 先に交差点があること、前車がいることが分かっているが、安全意識が低く、今何の社内運動が展開されているかの意識も低かった。
「営業所の取り組みが低い!!」
- ④ 信号の色が黄色に変わったが、まだ行けると思った ... 前車が急停止していたため、対応が遅れ追突。
「自分に都合の良い思い込み!!」

(対策)

- ① 社内規定「10の安全運転規則」プロドライバーとしてこれだけは絶対守ろう!」を理解させ、指導徹底する。
- ② 常に周囲の状況把握に努め、車間距離を十分とり、法定速度を遵守する。
- ③ 重点項目の「交差点及び交差点付近」に近づいたときは、意識した安全確認を徹底する。
- ④ 信号が黄色になったら止まる ... を徹底する。信号の変わり目には注意する。横断歩道の信号等を活用する。

