様式１

運輸安全マネジメント優良事業者等表彰候補者調書（記載例）

|  |  |
| --- | --- |
| 事業種別 | □　鉄軌道　　　　□　鉄軌道以外  □　バス　　　　　□　タクシー　　　　■　トラック  □　海事（旅客）　□　海事（貨物）  □　航空　　　　　□　その他 |
| 事業者名  （団体名）  （個人名） | 事業者名：○○株式会社 |
| 代表者名 | 省略 |
| 住　所 | 省略 |
| 連絡担当者  （所属先、名前、電話番号、メールアドレス） | 省略 |
| 功績の概要 | ドライバーの体調や走行データを分析するシステムを取り入れ、事故の未然防止や運転中の注意喚起など、事故が起きないための安全体制を構築している。システム開発にあたっては産学連携により研究を積み重ね安全強化に取り組まれており、事故件数の削減につながっている。 |
| 表彰区分 | □　経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制の構築に努めるとともに、他の運輸事業者の模範となり得る先進的な取組を実施していること。  □　運輸安全マネジメント制度の普及・促進に尽力していること。  ■　新技術の導入等革新的な取組みにより輸送の安全の  確保に尽力していること。 |
| 功績の内容 | 2015年に同一営業所内で、半年間に連続3件の追突事故が発生した事故原因について調査をしたところ、居眠りや脇見運転といった直接的な要因は見当たらず、ドライバーが抱える疲労やストレスからくる、体調に起因する漫然運転による事故であることが判明。これをきっかけに市場に流通している機器や、既存のサービスのトライアルを実施したが、疲労やストレス、体調変化を事前に把握するには至らなかったことから、全社横断プロジェクトを発足し、自社でシステム（SSCV-Safety）の開発を進めることとなった。  　開発にあたっては、疲労科学の医学者や研究機関（大阪公立大学・理化学研究所）と産学連携による共同研究を実施し、ドライバーの体調と事故につながる運転に相関性があることが判明。現場の生の声やデータを元に研究を深化させ、漫然運転などの危険運転は、運転前後及び運転中の体調データと車両の挙動から取得した走行データをAI分析することで、事故の可能性を予見し未然に防止できることを確認した。  　この理論を元にトライアル用のサービスを構築。自社トラック1,300台に導入し、仮説検証を約１年かけて実施するとともに実業を持つ強みと産学の連携を活かし、学術的に実証したうえで特許を取得。長年積み重ねてきた研究成果による独自のシステムを取り入れ安全強化に取り組まれている。  　具体的には、「運転前」として、点呼時の体調測定結果と日々の測定結果の比較から、その日のドライバーの体調を判定し可視化。 　また、疲労のレベルを計測し独自のアルゴリズムでその日のヒヤリハット発生を“予測する”機能、「運転中」は、リストバンドセンサーや車内外カメラによる運転中の疲労やヒヤリハット状況をリアルタイムに検知し、ドライバーに音声アナウンスで通知するとともに、管理者にもリアルタイムで通知される“見守る”機能、｢運転後｣は運行の軌跡とともに、ヒヤリハットとして自動で切り出された動画で振り返りドライバーの運行評価と運転改善を促す“振り返る”機能の３つの機能で安全強化を図り、事故件数の削減に繋げている。  　さらに、ドライバーの健康状態や運行データ、運転状況の動画を管理者に共有し、状況を把握することで、最適な安全運行管理の実施と次の事故が起きないための教育を施せる環境を構築している。  　また、全グループ会社の全車両にも取り入れ管理者間での振り返り、ドライバーにあわせた指導、職場内での注意喚起や周知などを実行した結果、2023年下期のインシデント件数は全社で2020年下期と比較して10%まで低減している。  　自社の取組は、依頼に応じ講演やセミナーを実施するとともに、情報誌等への掲載等により、同業他社の安全対策に関する取組みの普及促進に貢献している。 |
| 推薦区分 | ■　自薦  □　他薦  あなた(推薦者)と候補者との関係を教えてください。  （　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　） |
| 過去の応募状況 | ■　無  □　有 |
| 行政処分 | ■　無  □　有（　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　） |
| 備考 |  |