

八潮運輸株式会社

2022年

運輸安全管理マネジメント

2022.1.1

1. 輸送の安全に関する基本方針

- ① 八潮運輸の安全方針「安全は全てに優先する」自社の乗務員、交通パートナーが、事故により尊い命を落とす事が無いよう、怪我する事がないように「安全は全てに優先する」を励行する。
- ② 輸送の安全を確保するため、安全に関する取組みを定め、PDCAマネージメントで取組みをしっかりと実施する。また、創意工夫によりPDCAサイクルがスパイラルアップするような取組みを行う。
- ③ 改善基準告示遵守にむけて、運行管理者・乗務員に対する教育をしっかりと行い、拘束時間管理を徹底する。
- ④ 輸送の安全に関する情報等については積極的に公表する。

2.安全に関する目標

	2020年		2021年
	目標	成績	目標
人身事故	0件	1件	0件
労災事故	0件	0件	0件
物損事故	6件	16件	6件
無事故継続日数	150日	66日 4/20～6/25	150日
自動車事故報告規則第2条に該当する事故	0件	1件	0件

3. 輸送の安全の為に過去行った取組み **YASHIO**

項目	内容
運行管理	2002年 デジタルタコグラフ 全車に装着（矢崎製デジタルタコグラフ） 2004年 出発帰庫時の対面点呼完全実施 2006年 ドライブレコーダー 全車に装着（堀場アイテック製ドライブレコーダー） 2006年 アルコールチェックの完全実施（東海電子製アルコールチェッカー導入） 2011年 デジタコ・ドラレコの更新（矢崎製 常時録画のドラレコにより事故・ヒヤリ時の映像完全抽出） 2013年 改善基準告示に即した拘束時間把握の実施 2017年 I T 点呼機器を更新 2019年 乗務員拘束時間把握クラウド型システム導入（ロジ勤怠） 2020年 乗務員による拘束時間管理表の導入
教育	2006年 年始めに全体安全会議を開催（2011年より外部講師による安全講義も取り入れる） 2012年 年7回の乗務員教育を確立（12項目の安全教育を実施） 2012年 デジタコ・ドラレコを活用した個別指導実施 2017年 新人乗務員への特別教育の改変 2020年 社内運転マニュアルの整備 2021年 WEB会議システムを利用した安全会議の実施
設備	2007年 バックアイカメラの全車装着（海コン車両を除く） 2011年 中柱一体型アオリの導入（中柱の脱着作業を無くす） 2012年 ボルボ車両のミラーステア改造（ミラーの死角事故を減らす） 2015年 ウィング車両のウィング開放インターロック装置導入（ウィングを開放したままの走行事故撲滅） 2017年 平ボデー車を無くす（全車両ウィング車にして、シート掛け作業時の労災撲滅） 2021年 AI型ドライブレコーダーの全車導入
その他	1992年 無事故表彰制度の導入 2001年 家族参加型の無事故表彰式・懇親会の開催 2004年 グリーン経営認証 取得 2006年 安全性優良事業所（Gマーク）認定 2012年 管理者による職場パトロールの実施 2017年 車庫監視カメラ設置（不審者の侵入を防止） 2017年 始業前点検完全実施システムの導入 2020年 外部コンサルタントによる運行管理レベルアップ講習受講（全6回） 2021年 事故惹起者へのラインでの注意喚起

4.2021年 輸送の安全に関する取組み・総括

取組み	総括
<p>①運行管理体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none">・運行管理者会議を毎月開催し、運行管理体制の強化に取り組んだ・2020年度に作成した、安全マニュアルを完成させ、乗務員への周知を開始した	<ul style="list-style-type: none">・20年度からの取組みを継続し、拘束時間など運行管理の強化が進んだ・具体的なルールについてまとめ、マニュアル化し乗務員への周知を開始したが、作成に時間がかかり、全ての項目についての周知が出来ていない
<p>②日常点検の強化</p> <ul style="list-style-type: none">・日常点検に関する教育を実施し、始業前点検を完全実施する・ドライブレコーダーで始業前点検をきちんとしているか抜き打ちチェックする	<ul style="list-style-type: none">・21年度の未実施者も0人となった・2年間継続して未実施者が0人となっており、日常点検の特に打検作業については漏れなく出来ている・今後もチェック作業は継続し、現状の良い状態を維持する
<p>③輸送安全の個人指導</p> <ul style="list-style-type: none">・1回/月の個人指導を行い、目標達成を目指す・AI型ドライブレコーダーの導入により、リスク運転の顕在化をさせる	<ul style="list-style-type: none">・毎月のテーマを決め、注意喚起を行ったが、資料配布のみとなった・7月にドライブレコーダーをAI型に変更したことで、無意識に行っていたリスク運転を統一した基準で映像化し、確認できるようになった。今後は自身のリスク運転映像の閲覧率の上昇と具体的な対策取組みが課題となる
<p>④新人ドライバーへの指導</p> <ul style="list-style-type: none">・指導ドライバーの育成・ワンマン乗務前後のフォロー	<ul style="list-style-type: none">・指導ドライバーの育成については、具体的な取組みがなかなか進まない状況であったが、指導ドライバー用のマニュアルの項目までは決定し、作成の段階には進んだ・今後は指導ドライバーの選定や教育など仕組みづくりを進める
<p>⑤安全パトロールの実施</p>	<ul style="list-style-type: none">・工場内のパトロールでの大きな指摘はなかった。今後も継続していく
<p>⑥安全会議の充実化</p> <ul style="list-style-type: none">・乗務員教育(安全12項目)の充実・運行管理者会議・安全衛生委員会(班長会議) をそれぞれ1回/月開催する	<ul style="list-style-type: none">・WEB会議システムを利用した乗務員教育を開始した。当初は操作対応に戸惑う乗務員がいたが、コロナ禍での新たなスタイルとして確立ができた

取組み	総括
⑥安全会議の充実化	<ul style="list-style-type: none"> ・WEB会議が継続する可能性も高いことから、今後はこのスタイルでの内容を充実化させていくことが(KYTなど小グループ討議)が課題となる ・運行管理者会議および安全衛生委員会は継続的に実施されている
⑦事故後の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・事故対策会議の開催が乗務員や管理者の業務都合により遅れるケースが発生している。 ・また、現状は他の乗務員への情報公開は、掲示による連絡が基本となっているが、確認は各ドライバーが事務所に来たタイミング次第となっており、事故内容や対策の周知に時間がかかってしまっている
⑧改善基準告示遵守	<ul style="list-style-type: none"> ・改善基準告示遵守についてイレギュラー事案を含め、問題があった場合は運行管理者会議内で対策を立て、PDCAを回した。都度対策は完了しているが、ダブルカウント部分やうっかりミスなどによる取りこぼしなどが発生している ・改善基準告示遵守後の完全実施に向けて今後は、拘束時間管理のリアルタイム化を進めていく必要がある

2021年の運輸安全マネジメントは、基本的な方針を20年度から継続しながら、各々対策を強化させた。

取組みの中で「WEB会議システムを利用した安全会議の実施」や「AI型ドライブレコーダーの導入」などIT機器の利用を積極的に進めることができた。今後もこのような安全につながるIT技術の情報収集を実施し、先進的な取り組みを行っていく

20年度までに取り組みで内容を決めたルールが、マニュアルとして少しずつ形になってきている。今後は、このマニュアルを利用して周知させる取り組みが重要となってくる。

5.2022年 輸送の安全に関する取組み

取組み	担当者・狙い
<p>①八潮運輸運転マニュアル(ビデオ形式)をしっかりと周知する</p> <ul style="list-style-type: none">・作成されたルールマニュアルを周知していく。また、マニュアルについては随時、個人で確認できるような仕組みを作る <p>(1)安全会議時に定期的に周知 (2)新人教育時に教育</p>	<p>担当者:高橋</p> <ul style="list-style-type: none">・責任者の明確化、責任者中心に事故撲滅する体制を構築する
<p>②ドライバーに対する教育(ウイズコロナの中)</p> <ul style="list-style-type: none">・12項目教育:WEB会議システムの機能を有効利用し、会議内容の充実化を推進させる・個別指導:定期指導、事故惹起者指導、新人ドライバー指導の充実化・AI型ドライブレコーダーの有効利用(閲覧率の向上)	<p>担当者:高橋</p> <ul style="list-style-type: none">・今後もコロナ禍の継続があっても教育内容に支障がないよう、集合教育に近い安全会議の品質を目指す・事故惹起者、新人など事故リスクの高いドライバーへの教育を進め、事故削減を進める・AI型DRの運用により、リスク運転件数の削減を目指す
<p>③運行管理者のレベルアップのため、外部コンサルタントの教育を受ける</p> <ul style="list-style-type: none">・管理者自身の安全知識や指導方法のレベルアップを行う・コンサルタントのプログラムである、事故惹起者へのラインでの注意喚起メニューに取り組む	<p>担当者:田中</p> <ul style="list-style-type: none">・管理者のレベルアップにより、安全取り組みの全体的なレベルアップを目指す・事故惹起者へ集中した教育を実施することにより、事故の再発防止を行う
<p>③新人ドライバーへの指導強化</p> <ul style="list-style-type: none">・大型ドライバーの指導ドライバー用マニュアルの作成・指導ドライバーの選任と教育・指導ドライバー認定制度の仕組みづくり	<p>担当者:圓城</p> <ul style="list-style-type: none">・新人ドライバーへの教育内容を一律化することで、新人教育の効率化と内容の安定化をさせる

取組み

担当者・狙い

④車両整備の充実

- ・路上故障情報の収集と傾向分析を行う
- ・日常点検に関する教育を実施し、始業前点検を完全実施する
- ・ドライバーの車両に関する知識のレベルアップ

担当者: 中根

- ・路上故障前に異常検知できるよう、乗務員の車両知識の向上を進める

⑤運行管理関係会議の定期開催

- ・運行管理者会議を1回/月開催する
- ・安全衛生委員会(班長会議)をそれぞれ1回/月開催する

- ・運行管理者会議で運輸安全マネジメントのPDCAをしっかりと回す。またその内容をしっかりと班長に落とし、従業員の意見も取り入れる。

⑥事故後の対応

- ・事故後に速やかに事故対策会議を実施する
- ・事故報告については速やかな連絡網の構築を目指す(ラインワークスの利用など)

- ・事故後に速やかに事故対策会議を実施し、原因・再発防止策を把握し、類似事故撲滅に繋げる
- ・事故報告を速やかに周知し、早期対策に努める

⑦改善基準告示遵守

- ・点呼システムを開発し、拘束時間のリアルタイムでの管理を実施する

- ・拘束時間のリアルタイムでの管理により、改善基準の完全遵守を目指す

6.運輸安全マネージメントの回し方



