

「安全性優良事業所」

認定事例集

part 5



安全性優良事業所

国土交通大臣指定
全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

 社団法人 全日本トラック協会



ごあいさつ

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（全日本トラック協会）では平成十五年度より「貨物自動車運送事業安全性評価事業」をスタートさせました。

この事業は、荷主企業や一般消費者がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするとともに、トラック運送業界全体の安全性向上に対する意識を高めるための環境整備を図ることを目的としています。平成二十一年度には、認定事業所数が一万三千事業所を超えるなど、順調に事業が推移しております。また、(社)日本経済団体連合会が「安全運送に関する荷主としての行動指針」のなかで「運送事業者の選定にあたっては、ISO9001基準や安全性優良事業所認定制度などの客観的な基準を積極的に活用すること」と指摘するなど、この安全性評価事業は産業界からも注目を集めています。

本冊子は、すでに安全性優良事業所の認定を受けた事業所の紹介を中心に編集されています。安全性評価事業に取り組む契機、認定後の社内・社外的反応、ビジネス効果など、具体的にわかりやすく解説されています。ぜひ、ご一読され、貴事業所の明日への指針にしていただければ幸甚です。

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

社団法人 全日本トラック協会

会長 中西 英一郎

Contents

Contents

目次

- 2 「安全第一」へのこだわりがISOもGマークもと駆り立てる
合同通運有限公司（北海道）
- 4 Gマークは人・事業所が取るもの、安全感度の向上にも役立つ
東北運輸株式会社（秋田県）
- 6 Gマーク認定取得を起爆剤に、ドライバーの意識改革が始まった
株式会社青葉（東京都）
- 8 健康・教育・機器など、「安全」への取り組み
有限会社丸和運輸（神奈川県）
- 10 エコドライブ活動でGマーク取得。仕組みづくりが安全な会社へ
ダイコー商運（静岡県）
- 12 毒・劇物の専門性と危険性熟知し、安全輸送を追求
東光運輸株式会社（富山県）
- 14 デジタコ導入で競争心が生まれ、みんなの気持ちが一つになっていい方向へ
株式会社サンエー（滋賀県）
- 16 安全のためならあらゆることにトライ。Gマーク認証取得もその一つの取り組み
株式会社協地運送（広島県）
- 18 デジタルに頼らなくても、アナログで安全は十分確保できる
栄運送株式会社（香川県）
- 20 Gマークは荷主企業からの信頼のお墨付き
東九総合運輸株式会社（大分県）
- 22 トラック運送事業者は選ばれる時代へ
トラック運送事業者の経営環境の現状
- 24 厳しいトラック運送事業者の経営環境の現状
- 25 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関一覧

〈お断り〉各社の文末に掲載した「会社概要」は原則として平成22年2月末現在のものです。

国土交通大臣指定

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関
社団法人 全日本トラック協会

〒163-1519 東京都新宿区西新宿1丁目6番1号
新宿エルタワー19階

TEL 03-5323-7245 FAX 03-5323-7230

ホームページ <http://www.jta.or.jp>

「安全第一」へのこだわりが ISOもGマークもと駆り立てる

北海道中川郡幕別町

合同通運有限会社 本社営業所

interview ▽木田 将実 社長



安全に特化したGマークは 輸送という商品には不可欠

「われわれ運送事業者にとって、輸送はカタチのない商品です。この商品には安全が最優先されます。平成十五年二月に、ISO 9001・2000（適用範囲：一般運送サービスおよび引越運送サービス業務）を認証取得しましたが、ISOは品質管理で安全には特化していません。『安全第一』この認識を従業員に徹底したく、そのためにはどうしたらいいのか、そんな思いで安全性評価事業に取り組みました。申請に際しては、ISOでベースができていましたので、とくに苦労したことや難しい点はありませんでした」と、Gマーク申請動機について語ってくれた木田将実社長。

安全第一の姿勢は、道路沿いに立てられたGマークの看板が何より如実に物語っているであろう。合同通運有限会社は、北海道の十勝という気候風土に上手く合わせた事業展開を図っている。公共事業（コンクリート製品・建設機械・建設資材・土木資材の輸送）を中心に、十勝の基幹産業である農産物をはじめ、農業資材・農業機械・肥料・飼料の輸送のほか、引越の輸送、この三事業を軸にそれに付

帯する各資材の保管倉庫、産業廃棄物の運搬も取り扱っている。

「年末から春ごろまでは公共事業。春には引越、初夏には農業資材・機械、肥料など。初秋からは収穫された農産物の輸送」と、これがざっとした一年間のローテーションである。

このように輸送する荷物が複雑なだけに、現在、十九名いるドライバー（平均年齢約四十一歳）は、質の高い運転技術はもちろん、安全に対する高い認識も要求されるはずだ。安全第一にこだわる木田社長は、日々、どのような理念と体制で臨んでいるのだろうか。

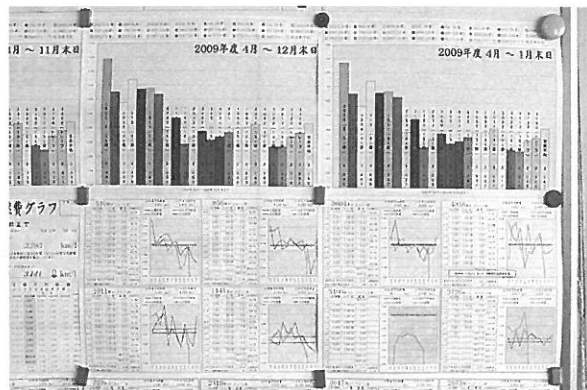
より高い安全品質を求めて EMS構築

今年度（平成二十一年度）の方針である「安全・迅速・確実及び環境への配慮をモットーに、常に良質の輸送サービスを提供し、合同通運の繁栄に寄与するとともに地域社会の発展に貢献する。」をもとに、「安全運転の徹底」「安全作業の徹底」「エコドライブの推進」「作業効率の向上」という目標が掲げられている。

そのなかで「安全運転操作の徹底」の具体的な活動計画として、「デジタルタコグラフによる安全運転評価を掲示し、個々の安全運転操

作の状況を認識してもらい、状況に応じて個別にも指導教育する。」と書いてある。

「ISOに認定されたから、Gマークに認定されたからといって、満足しそのことに胡座をかいているわけではありません。より質の高い安全を求め、ステップアップしていくべきだと思います。実はISOを申請する前に、デジタルタコを導入しようと思い、『デジタルタコを導入すると、ISOで自らをコントロールすること、どちらがいいか？』と、全員に聞いたところ、やはり機械に管理されることは嫌だということで、ISOの申請に踏み切りました」と





いう事情があったというが、Gマークに象徴されるように時代とともに安全に対する考え方、取り組み方も変わり、平成十九年九月、EMS（エコドライブ管理システム）構築のため、デジタコとGPSを導入した。

ISOで学習していたせいか、ドライバーの抵抗もなく、メカ・アレルギーもそれほどではなかった。

た。むしろ終業後のデジタコ評価点を見ながら、点数が低いときはなぜそうなったのか、ドライバー自ら原因を追及するようになった。結果、燃費や輸送効率、エコドライブの向上といったように、安全運転、輸送品質のレベルアップにつながり、高度な安全輸送の維持に努めているのである。

ちなみに昨年度の平均デジタコ評価点九三・八より一%アップを、平均燃費三・一〇七キ/リットルを三・二九五キ/リットルにすることを今年度の目標にしている。

可能な限り 安全教育は惜しみなく

質の高い安全を確保しているのは日々の教育であり、会議であろう。安全のためならという、惜しめない努力が見えてくる。

保険会社の協力により、年一回、講師を招いての交通安全運転講習会や運転適性診断も自社内で行っているほかに、北海道トラック協会の助成金制度を活用し、自動車安全運転センター安全運転中央研修所（茨城県ひたちなか市）や総合交通教育センタードライブینگアカデミー北海道（釧路市）へ毎年、ドライバーを派遣し、実践的な教育訓練を受けさせることにより、安全運転にさらなる磨きをかけて

氏名	性別	年齢	所属	評価	備考
903	A	54	A	92.2	
922	A	54	A	92.6	
926	A	54	A	93.1	
937	A	52	A	90.0	
884	B	53	B	88.3	

いる。それは社内に掲示してある十数枚の「修了証」が実証している。また、OJTを採用し、仕事に必要な知識や技能、取り組み姿勢を指導したり、仕事をするものの価値や達成感などを、どう効果的かつ有効に身につけさせるかなど、後輩の指導にも力を注いでいる。

二〜三カ月に一度開かれる全体会議では、運行管理者あるいは整備管理者が問題点をドライバーに説明し、これにどう考えるか、どう対応していくのかを徹底的に議論し、一つの結論（対応策や解決策）を導き出し、日々の業務に活かしているわけである。

いいプレッシャーこそ Gマーク効果

ISOにGマーク、デジタル機器に教育と、安全にはコストがかかるし、これで万全といった答えはない。安全には無限大の奥の深さがある。志が高くなければ安全とはつき合ってはいけないのではないだろうか。

「Gマークを付けて走ることにより、見られているという意識がドライバーに働き、下手な運転はできないぞ、という意味でのプレッシャーがかり、それが安全の質を高めているのではないかと思います」と、木田社長は誇らしげであった。

会社概要 (営業所概要)

合同通運 有 限 会 社 [木田 将実 社長]

本 社 北海道中川郡幕別町千住
397-28
設 立 昭和62年8月
資 本 金 1,700万円
従 業 員 数 23名
車 両 数 29台

Gマーク認定年度 16年度(18、20年度更新)

Gマークは人・事業所が取るもの 安全感度の向上にも役立つ

秋田県秋田市

東北運輸株式会社 本社営業所

interview▷保坂 幸義 社長



アイデア 「Gマーク気づき作戦」

Gマークをもっと認知してもらうには、毎日顔を合わせている取引先の荷主様、依頼主様などの方がたが見て、「それは何のマーク？」と気づいてもらい、中身を知ってもらうことが早い——保坂幸義社長はそのために、ドライバーが例えば「ワッペン」とか「エンブレム」のようなものを身に付けるようにしてはどうか、とアイデアを出す。そうすれば、相手側も気づきやすいし、Gマークを話題にドライバーとの会話が成立するし、ドライバー自身がGマークの中身を説明するためGマークに対する意識向上にもつながる効果もある。

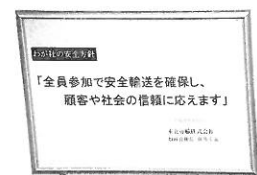
東北運輸株式会社は平成十六年度にGマーク認定を受け、二十年度には二回目の更新をしている。「認定証のコピーを取引先に示すと、取引先が『このように厳しいものなのか』『こうしたことをきちんとしていなければいけないのか』ということを理解して、認知度が上がる」ことを感じた保坂社長が、それを日常的に実行できるアイデアとして示したのがワッペン策。Gマークはトラックが認定されているのではなく、その事

業所やそこで働く人であり、実際にはドライバーが受けていることを、もっとアピールしてもよいのではとの思いもある。「事務所にいる人はトラックを見ませんから、Gマークのステッカーをトラックに貼ってあっても気づかないことが多い」。保坂社長は就任前に取引先(荷主側)で物流を担当しており、荷主の目も持ち合わせている。

顧客や社会の信頼に応える 安全方針

同社は、製造工場で使用する原材料や、工場からの製品(化学工業薬品、建材、自動車部品)、半導体関連製品などを輸送しており、主要取引先は大手事業者が中心。主要取引先からの対応は、ISOの目で行われており、そのため同社ではそれに応じた体制のためGマーク認定面での土壌はできていた。だが、「安全」というものを選び分けてきちんとやっているとは言い難い状況で、安全管理体制に力を入れる必要があると考えていた矢先の平成十五年度にGマーク認定制度がスタート。翌平成十六年度に認定を受け、その後、二回更新している。

保坂社長が東北運輸社長に就任(十九年四月)すると、まず「全員参加で安全輸送を確保し顧客や社



会の信頼に応える」との安全方針を策定、社内に浸透を図った。そのための取り組みは「実力に合わせていく」ことを基本とした。

「ただやらされているとか、教育訓練に出た、というだけではいけない。次に何をやるか、何が課題として残っているのか、ということをしつかりとやらなければならぬ。PDCAをきちんと回さなければならぬが、Pで終わっていた。身になっていない面もあったので自分たちでD、C、Aに取り組むことにした」

その具体的スタートが全車へのデジタコ導入、十九年四月には秋田県では他社に先駆けてアルコール検知器を導入。「飲酒運転は禁止」をいくら口頭で注意していても効き目がないため、測定による処分基準(酒気帯び・飲酒運転防止管理規程)も制定した。判定は三段階で、①A判定は通常通りの運行②呼気アルコール〇・〇七ミグ/リットル以上〇・一五ミグ/リットル未満のB判定は違反として本社で待機し、三〇分ごとに再測定。A判定基準



に達した時点で運行許可③呼吸アルコール〇・一五ミルク/リ以上はC判定で乗務禁止」と規定した。それから毎朝、全員のチェック結果を見るのが社長の日課に。

会社と社員のキャッチボールが育む提案制度

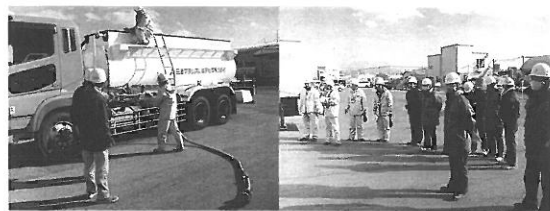
同社は、毎月一回安全衛生会議を開催しているが、話が会社側からドライバーへの一方通行になりがちだった。そこで会議活性化のためKY（危険予知）関係テーマも含めた「改善提案」制度が創設

された。「結果、毎月、提案が出てくるようになった。意見を言える雰囲気になってきたし、危険予知に対する意識も上がってきている」と保坂社長は効果ありと評価。実際に運転していなければわからない情報が寄せられたり、取引先に対する改善提案も出てくる。

こうした改善提案に対して、会社側としてどのように対応したか、進捗状況はどうか、どのように対応しようとしているのかなど、会社側の「返事」は議事録として全員が閲覧でき、会社のアクションの「見える化」が進められ、社員の安全に対する感度も高まった。

また、事故を起こした場合には、直ちに再発防止措置を実施するように素早い行動を起こしている。この一例として、ウイング車がウイングを上げたまま走行したため依頼主の倉庫を破損させたケースに対して、ウイングを上げたままではエンジンを掛けることができないスターターロックスイッチを、ウイング車全車に二十一年六月までに取り付けた。「ハード面で行くことはやろう。口で何回注意しても起きてしまう。人にはミスがあることを前提に考えなければならぬ」ため、ハード面

での対応は早い。



さらに昨年からはスタートさせたトレーラ輸送関係では、海上コンテナ輸送事故に社会的関心が集まったため、直ちにメーカーの専門家による講習会を開催。基本動作を再確認するなど事故防止へ先手を打っている。取り扱い貨物の

原材料には硫酸、フッ化水素など危険物も含まれているため、荷主企業との合同で危険物関係の緊急事態に備えた合同訓練を毎年、実車を使用して実施したり、安全衛生の観点からドライバーの健康管理面では、全ドライバーを対象にSAS（睡眠時無呼吸症候群）検査を実施するなど、安全対策をさまざまな角度から実施、「安全がすべてに優先する」意識の定着が進められている。

安全に対する意識づけの引き金に

保坂社長は、Gマーク認定によ

る従業員の意識変化を見逃さない。「社員の意識が変わってきた。Gマークがあるということは、社員の安全に対する感度が上がっている、会社・社内向けに安全に向かっていることだ」。ISOなどを取得している大手企業が取引先のため、「Gマークは取っていて当然と見られる。安全方針がないとか事故防止関係でもフェイルされていないとかでは、相手にされない。Gマークで一連の安全衛生活動が活発化し、安全を重視する会社だと社員が、誇りに思うことが重要」と、Gマークの効果を強調する。

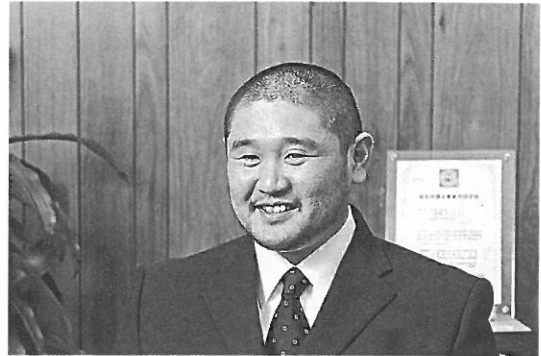
会社概要 (営業所概要)

東北運輸 株式会社 [保坂 幸義 社長]

本社 秋田県秋田市茨島1-2-10
 設立 昭和43年11月
 資本金 1,400万円
 従業員数 54名
 車両数 48台

Gマーク認定年度 16年度(18、20年度更新)

Gマーク認定取得を起爆剤に、 ドライバーの意識改革が始まった



東京都江東区
株式会社青葉
本社営業所
interview▷川村 竜介 社長

会社経営も安全対策も 基本理念は同じ

東京湾岸沿いに物流倉庫がひしめく東京都江東区新木場。その一面に株式会社青葉は位置する。赤ちゃん用品から墓石まで、ありとあらゆる輸出入製品のコンテナ作業、保管、荷役、輸送の一貫輸送システムを敷いている。

「相談役であり父である先代社長が顧客の無理難題に果敢にチャレンジするタイプの人だったので、このような青葉独自のスタイルができ上がったのだと思います。平成十一年に産業廃棄物収集運搬業許可取得したことも、十七年に保税蔵置場許可取得したことも、先代がそうさせたのだと思います」と、二代目・川村竜介社長。

「保税蔵置場」とは、税関が許可した、外国貨物を関税が課せられないまま蔵置できる場所のことであるが、この許可取得をしているのはほとんどがブランド企業。それだけでも同社のたくましいチャレンジャー哲学がうかがえる。

現在、顧客数は担当者ベースで数百人に及んでいるが、その成長の原動力となっているのは、企業理念である「感謝する心と他人への思いやり」ということに尽きよう。「いくらマニュアルどおりに

技量や技術が優れていても、その心のあり方が、自分だけよければというエゴの心であっては、よきチームワークは生まれません。当社のような業務で必要とされるのは、自ら進んで行う惜しまぬ積極性と連帯感です」（川村社長）。このスタンスは、会社経営ばかりでなく、安全対策にも活かされている。

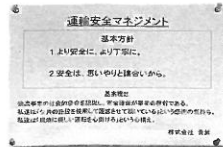
デジタコ・ドラレコ・GPS など 安全投資に一千万円強

公共の道路を使用し事業を営んでいる限り、歩行者や他の車両に対しても「感謝の心と思いやり」を忘れずにという安全教育への徹底もあり、安全性評価事業に取り組む以前から、年三回の安全会議や講習を行い、問題が発生すれば、その都度マニュアルを作成し全員が厳守するという体制をとっていた。その甲斐あってか、保険会社から無事故推進活動の感謝状や最高レベルの優良割引を与えられることが十年近く継続している。そのことが東京都トラック協会城東支部の目にとまり、推奨され、Gマーク取得に取り組むこととなった。

「安全に対する法令遵守は積極的に実施していましたが、帳票類の整理・保存、車両管理の記録など

と体系付けたかった」（同）ため、いい機会と考え、さっそく取り組みが始まった。

まず、「より安全に、より丁寧に」「安全は、思いやりと譲り合いから」という基本方針を定め、それを満たしていない事項を洗い出し、完璧にしていっていった。その中核を成したのが「運転者年間教育計画書」であった。



「安全管理」「健康管理」「生活指導」「車両管理等」「その他」

の四項目に分け、具体的には点呼実施およびその記録、添乗チェック、事故惹起者に対する指導、日常点検の見直し、社員との意見交換、車両美化チェックなどを実施。とくに社内報「青葉だより」の発行は、社員が一堂に会せない場合のコミュニケーションツールとして非常に大きな役割を果たしているという。また、人間は忘れる動物であるという観点から、年三回開かれる安全会議の内容をファイルした「安全マニュアル」を全社員に配布している。

ユニークなところでは、「安全のABC」というカードをドライバーに携帯させていることである。ABCとは、あ（A）たりまえのこと、ほ（B）んやりしないで、



ち(C) やんとやる」であり、遵守すべきことが十二項目明示されている。

平成二十年には安全確保の投資として、エコドライブ管理システム(EMS)構築の機器であるデジタルコ、ドライブレコーダー、GPS装置を全車に装備したほか、後方視界補助装置の導入やSAS(睡眠時無呼吸症候群)への対応など、一〇八〇万円を投じた。

この妥協を許さない姿勢こそ、百点満点でGマーク認定取得した

理由であろう。

高いプロ意識が芽生え 燃費もデジタルコ評価点も向上

「デジタルコの記録を見ると一目瞭然ですが、Gマーク認定前は速度オーバーや急加速、急停止などの減点が多々見受けられました。認定後は、Gマークは背中に背負ったプロの証であるから、他の模範となる運転マナーを心掛けようと全員が認識し、デジタルコの点数も百点満点に近い点数を取るようになりました。その結果、車両事故ゼロ、燃費向上、修繕費減少とコスト面のメリットのみならず、ドライバーの姿勢も変わりました。また、ドラレコに収録されている「ヒヤリハット」なシーンを編集して見せると、実際に自分たちが走っているコースだけに、説得力があります」(八木忠興運行管理者)

実際の数字上ではどのように変化したのだろうか。デジタルコ導入前・後の燃費向上率で見ると(平成十九年六月八月と二十一年六月八月対比)、小型車で最高一七%、四ノ車で最高一三四%、十ノ車で最高一一九%、トラックで最高一四二%向上している。また、デジタルコ評価点では二十年十月が最低八四・五点、最高九七・九点だっ



たのに対して、二十二年一月では最低九四・六点、最高九九・四点と驚くほど進化している。

業務終了後、ドライバー自らが運行記録を判読し、自己啓発に努めていると同時に、八木運行管理者の安全会議に使う手づくりの教材など、日々の地味な努力が功を奏しているであろう。

上半期と下半期にわけ、無事故・無違反のドライバーへは報奨金が出されているほか、さらに月ごとにも行われており、給料明細には「無事故手当」と明記されているそう。その報奨金には保険の優良割引で得た資金が充てられているのも、人を大切にする青葉らしさが表れているといえよう。

トレーラ業界にも 普及してほしい

Gマーク認定への取り組み

川村社長は、「トラック協会の安全性評価事業への取り組みの成果は、全国の交通事故の減少にみられるように、業界全体の運転マナーもレベルアップし、社会的地位の向上にも役立っていると思います。願わくばトレーラ業界にも、もっと普及していくことを望みます」という。「感謝の心と思いやり」を大切にした先代のDNAを受け継ぎ、稲盛哲学(稲盛和夫「京セラ名誉会長」)である「利他の心」を座右の銘とするトップならではの、業界への思いやりなのであろう。

会社概要 (営業所概要)

株式会社 青葉 [川村 竜介 社長]

本社	東京都江東区新木場1-7-19
設立	昭和58年10月
資本金	1,800万円
従業員数	33名
車両数	26台

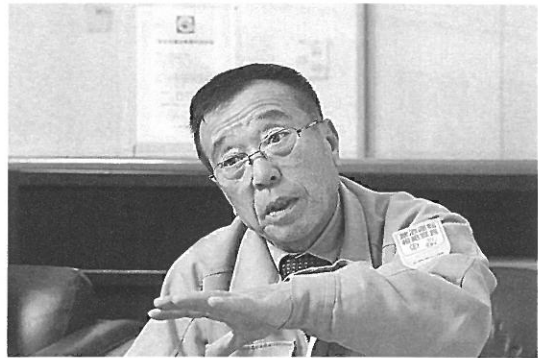
Gマーク認定年度 20年度

健康・教育・機器など、 「安全」への取り組み

神奈川県平塚市

有限会社丸和運輸 本社営業所

interview▷和田 富生 社長



レベルの高さがみえる 「G」のある団地風景

昭和六十一年三月、商・工・住の接近・混在の解消と、自動車騒音・交通障害などで近隣に影響を及ぼしているため、公害防止を目的に平塚輸送センター協同組合が設立された。国道129号線、246号線の至近距離にあり、県道大島・明石線に面し、しかも東名高速自動車道へは短時間で乗り入れできるといふ恵まれた立地条件に位置している。その約二・三万平方メートルの団地敷地内に、有限会社丸和運輸も参加している。

「二十の事業所が隣接していることによって、荷主情報や業界情報の収集ほか、遊休車両の有効活用など経営に関する情報も得られ、そのメリットは非常に大きなものがあると考えております。また、いい意味での競争意識と意欲も芽生え、全体のレベルアップにつながっていると確信しています」と語る和田社長。

同社は現在、調理された食品を配送しているほか、配電用の資材関係の輸送も行っている。営業的には食品の配送が五十%と、三十年の実績を物語るている。余談になるが、同社同様、組合

団地内には玄関ドアに「Gマーク」ステッカーを貼った運送事業者が多く、レベル（取得率）の高さをいやがうえにも感じさせてくれる。

認定取得後の効果は こんなところでも

平成十八年度に新規認定を受け、二十年度に更新第一回を行った同社が、安全性評価事業に取り組んだ理由について、和田社長は「緑ナンバーを付けて走っている以上、企業の社会的責任としてエコドライブアンズをはじめ、安全運転や環境に配慮したエコドライブなど、当然のこととして日常業務で実践してきました。業界内で、あるいは対外的にもアピールしたいと考えていたところ、『安全性優良事業所の認定制度』を知り、神奈川県トラック協会の方がたからもアドバイスを受けながら、取り組みを始めました」と語る。

申請書を提出するまでの準備期間として一年近くを費やした。エコドライブなど、ある程度はドライバーに委ねなければならぬことがあるので、一番の苦労はいかにドライバーに理解させるかであった。例えば業務終了後の講習



会への参加要請がそうである。しかし、エコドライブを学び、実際の業務で実践し、その成果がデジタコによって実証されることで、ドライバーの意識は変わり、さらなる向上をめざすようになっていった。その姿勢は、一人から二人、三人へと波及していった。現在、交通エコロジー・モビリティ財団主催の「エコドライブ講習会」の受講修了証が、社長室に貼っている。

また、平成二十年二月には、企



業の社会的責任を果たすべく、同財団の「グリーン経営」認証も取得している。

Gマーク認定は、産みの苦しみということか、初めての経験で紆余曲折はあったが、難関をクリアした。取得後は、社内の空気も一変。「安全運転」という共通の話題（テーマ）で、以前よりコミュニケー

ションが密になったという。さらに年二回（上半期・下半期）、役員がドライバーに同行して得意先を訪問しているが、「あいさつが丁寧になった」「礼儀正しくなった」と言われることが多くなったという。

また、こんなエピソードもある。単発の仕事で鉄骨を積んで建築現場へ行くと、現場監督が「Gマーク」を見て、「そのマークを付けているなら、先に降ろせ」と粋な計らいをしてくれたそうである。黄門様の印籠とまではいかないまでも、着実に浸透していることだけは確かかなようである。

安全を逆に読むと 全く安い!?

保有車両は現在十八台。それを六台ずつ三つのグループに分けている。二つのグループは食品配送のために、一つのグループは配電用の資材を輸送するため。とくに食品配送用の二ト車、四ト車にまでもタコメーターとデジタコを搭載するという念の入れようで、安全にはこだわりがある。

「われわれのような弱小企業を救ってくれるのは、安全に対する機器や教育、健康管理への投資です。安全という文字を逆さに読むと、全く安い。あるいは、全てに安い」と読めます。安全への投資

にいくら投じても高いということはありません。もし事故を起こしたとき、われわれはそのような機器に頼らざるを得ません。タコメーターとデジタコを同時搭載するのもそのためです。

月に一度、安全運転の成績発表を行っています。これには燃費計算は考慮していません。確かにGマーク取得後の燃費は向上していますが、燃費の場合、型式が違えばと不平等ということもあり、あくまでも安全運転を評価しています（和田社長）

安全教育については、交通共済が行っている、勉強会や適性診断などに毎回講師を招いて、団地内の事業所からも参加しているそうです。

「安全へのこだわりはわが社ばかりでなく、すでにGマークを取得した、あるいはこれから取得しようとしている運送事業者の共通した目標であり課題のはずです。このようにGマークを媒介にして、目標や課題を共有できると、仲間意識や連帯意識が生まれてくるはず。そのような共通認識からは、仕事を奪い合うのではなく、譲り合うということが可能です。輸送秩序も守られるはず」と、Gマークの可能性をふくらませてくれた和田社長は、最後に要望についても語ってくれた。

安全のための充実した インセンティブを

「一、二点の僅差で認定取得できなかった運送事業者へならかの配慮があってもいいのではないかと。すでに国交省や一部の損保会社によるインセンティブは行われているが、例えば高速道路料金の割引など、もっと充実させてほしい。ただし、インセンティブのために安全性評価事業に取り組むのではなく、安全のために取り組むのであることを忘れてはならない」と念を押した。

会社概要 (営業所概要)

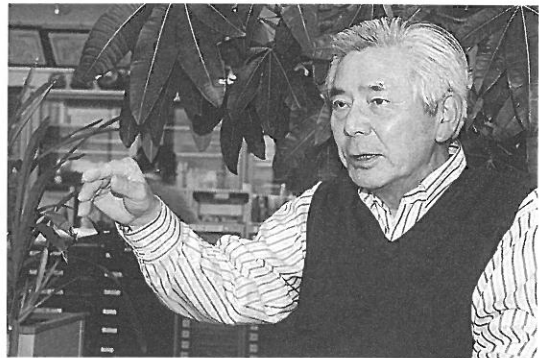
有限会社 丸和運輸		〔和田 富生 社長〕
本社	設立	神奈川県平塚市下島1022-9
資本金		700万円
従業員数		23名
車両数		18台
Gマーク認定年度		18年度(20年度更新)

エコドライブ活動でGマーク取得。 仕組みづくりが安全な会社へ

静岡県浜松市

株式会社ダイコー商運 本社営業所

interview ▷平田 正文 社長



エコドライブで、殿堂入り

Gマーク認定やグリーン経営認証取得の基礎はエコドライブ。その実践の中で簡単に取れた——と平田正文社長。「はつきり言って事故防止などをやっていかなかった。エコドライブで燃費をきちんと管理したら、自然に事故が減少した。事故防止はあとからついてきた」というが、Gマーク更新（平成二十年度）時の評価は一〇〇点満点。

「エコドライブが基礎」というだけに、ダイコー商運は、環境省・環境再生保全機構・全国自治体が一体となって実施している「エコドライブコンテスト」に平成十九年度初参加で優秀賞、二十年度には環境大臣賞を受賞。この受賞を



機に規約が変更され、前年度環境大臣賞受賞者は翌年エントリーできないうちに、「審査員の満場一致で環境大臣賞が決まったので

すが、翌年もエントリーされるとまた受賞することになる」という話を聞きました、と平田社長が解説。毎回受賞では「困る」ということを審査側が判断したためだろうが、エコドライブ実践システム完成度の高さが窺える。エコドライブでは、殿堂入りしたようなものだ。

受賞後、平田社長は環境省・環境再生保全機構の依頼でエコドライブを全国十一カ所で講演。二十二年度からは物流業界の人材養成機関である中部トラック総合研修センターの物流技能専門校講座で「エコドライブ講座」を受け持つ。国土交通省からは、先進的な事業展開としてヒアリングを受けている。

ちなみに、エコドライブを始めた平成十三年十月から比べて現在は、燃費が約二〇％向上、整備コストは四八・九％削減、売上高は六五％の増加だ。

不満、わがまを全部吸収しよう

エコドライブを始めるきっかけは、平田社長自身がエコドライブ効果を体感したことだ。「大手自動車メーカーから北海道での研修に

招待された。一回目は自分流に運転。省エネ運転の座学後に同じコースを運転したら、簡単に燃費が二〇％アップした。『あれっ、ちょっと待てよ』という気持ちでした。これなら月々の経費が大幅に減少する」

エコドライブを開始したのは平成十三年十月。半年間を一期間として、コンテスト形式で取り組んだ。しかし、ドライバーから自分の運行には坂道が多い、車が古い、積み荷が重い、等々と不満が出てきた。

「できないという、ありとあらゆる理由がよく出てきたものだ」と感心したが、「それなら、わがまを全部聞いてやるう」と。どのようなケースでも差が生じないように、エコドライブの「評価の仕組み」を、全員が納得いくよう公平・公正を目指して構築した。そのため、同じエンジン型式でも近距離配送か遠距離配送か、蓄熱マットや蓄冷クーラーなどの装備類の差はどうか、新車か経年車かどうか、積み荷の重量はどうかなど、さまざまな要因を考慮したデータ蓄積・分析をもとに、評価の根拠となる燃費データを算出。車両・積載条件等による調整値も設定した。



成果は全員で共有

エコドライブは、本社、神奈川、名古屋の三営業拠点のドライバーを拠点ごとに六〜七人の班（十人のケースもある）に編成して実施。燃費目標は班とドライバー一人ひとりに設定され、一週間（半年）ごとに見直され、新たな目標が設定される。

評価の仕組みに納得したドライバーは「エコドライブで数字（燃

費）をつかむと、自分で目標を立てて継続する」と平田社長。「オイル交換すると、燃費がその前後でどうよくなるかドライバーは数字で理解している。管理者は、オイル交換すると燃費はよくなると頭でわかっているだけで何の役にも立たない。エコドライブをするのはドライバーであり、全部ドライバーが目標を立てて努力しているし、自分で立てれば守るようになる」と。「あるとき、社長、我が社の車両が高速道路で動く障害物と言われているのを知っていますかと笑いながら言ってきた。トレーラの燃費一リッター四キロを目指して頑張っていたが、時速を七五キロにしたら実現した。それから、他のドライバーが見習うようになつたため」というエピソードからはドライバーが楽しみながら実践している様子が伝わってくる。

こうした実践から生まれる成果（改善金額）は、ドライバーが達成した改善金額と目標達成率の評価制度に基づいて上位ドライバーおよび班に還元される。

仕組みが仕組みを生み出す

エコドライブで燃費が向上してきたが、高原状態を突破したのは5S（整理・整頓・清掃・清潔・躰）。

「エコドライブを七年続けると、燃費がそう上がってこない。そこで燃費をよくするため5Sの実践」として取り組んだ。そのことで日常的に行っている書類作成、ファシリテイング、班ごとのミーティング内容記録などがそのままGマークの審査基準に合致してしまった。

平田社長が作り出したエコドライブをさらに向上させる試みや評価の仕組みは、輸送効率向上、車両整備の効率化や整備費の削減、事故防止をもたらす仕組みに姿を変えて発展していった。発展性・拡大する要因を内蔵しているのがこの仕組みの大きな特長だ。

輸送効率化では、管理職への仕組みを生み出したことだ。管理職は、エコドライブの外において、改善成果も関係ない。そこに登場してきたのが管理職の評価制度。

「配車の都合で四台、五台で輸送していたものが、評価制度を導入すると、これまで空気を運んでいたところを、出来るだけ積むようにする。ため一台でも多くと創意工夫をする。輸送効率を上げるためにシステムを変えなくても成果を出し、売上げが伸びる」

こうした改善成果は、評価制度に基づいて還元される。さらに、平田社長は、中古車輸送特有の商品事故についてのデータ収集・分析を行って、事故防止のシステム作りにも取りかかっている。

平田社長は「エコドライブはシートベルトと一緒。癖になり、やらないと落ち着かない」と。それが高いレベルでエコドライブを続ける秘訣のようだが、それが持続できるのは従業員が納得する仕組みや「何でも語ろう！ 生き残るために、我流を捨てて基本に忠実に行動しよう。5Sを実行して事故をなくそう」という行動方針が同社にしっかりと根付いているからであろう。

会社概要 (営業所概要)

株式会社 ダイコー商運 [平田 正文 社長]
 本社 静岡県浜松市東区白鳥町308
 設立 昭和56年12月
 資本金 1,000万円
 従業員数 93名
 車両数 121台(トレーラ含む)
 Gマーク認定年度 18年度(20年度更新)

毒・劇物の専門性と危険性熟知し 安全輸送を追求



富山県高岡市 東光運輸株式会社 本社営業所

interview▷牧亨 社長

東光運輸株式会社は、富山県高岡市の東亜合成株式会社高岡工場隣接地に本社を構える。社長を務める牧亨氏のご祖父が昭和三十三年に同工場の輸送部門として発足した会社で、以来、同工場の原材料や製品輸送を主力としているほか、工業薬品輸送、電子部品の梱包作業の倉庫付帯業務なども行っている。輸送範囲は、東亜合成の高岡工場と名古屋工場間輸送を中心に、北陸、関西地方のほか、関東、東北地方へも及ぶ。

顧客である東亜合成は、瞬間接着剤の「アロンアルフア」でおなじみ。一般向けの製品のほかにも高機能接着剤や、素材メーカーとしてカリ関連製品を製造している。

東亜合成は、品質管理のマネジメントシステムであるISO 9001を平成十年十月に、そして環境マネジメントシステムのISO 14001を同年十二月に認証取得済みである。これらを活用し、化学物質を扱う企業が化学物質の開発・製造・流通・使用から最終消費・廃棄に至るまですべての課程において「環境・安全・健康」を確保し、その成果を公表する自主活動である「RC・レスポンスブル・ケア」活動を推進している。荷主の安全と高品質を追求する姿勢に同調し、東光運輸でも、運

送事業者として顧客のニーズに合わせるため、安全性優良事業所認定制度に申請、平成十六年度に認定を取得した。

「弊社が輸送する品目の取扱いは、慎重にも慎重さが求められ、また、取扱いが特別なだけでなく、劇毒物取締法、高圧ガス取締法など幾重にも法令による規制を受けています。こうした毒・劇物の輸送を行っているわけですから「絶対に交通事故を起こさない」ということは当然です。化学物質の有害性、事故発生時の応急措置、緊急連絡先などを記載した緊急連絡カード（イエローカード）にも精通し、万一、事故があった場合でも、積載物の散乱や漏れ、飛散などの二次災害等を防ぐ手立てを身に付けて、他品種を扱う運搬者より安全性に秀でていなければなりません。こうしたこともあり、「Gマーク」制度がスタートしてすぐに認定をめぐりました」（牧亨社長）

「Gマーク」はより厳格に

東光運輸は、平成十六年度に本社営業所で「Gマーク」認定を取得し、その後、二回更新認定を受けている。同時期にグリーン経営も認証を受けたが、その際も問題なく認証を受けている。

この点について牧社長は、「弊社でもISO取得という声がありましたが、「Gマーク」はトラック運送事業者に配慮しもっとも適した制度です。同時に、ISOと異なるのは、「Gマーク」は会社のシステムや体制が完全に整っていても、有責の交通事故や違反があれば、認定を受けられません。このことから、ISOよりも難しく、より権威あるものとして評価されるべきだと考え取得しました」と、「Gマーク」の厳格さと安全性向上への有効性を分析した。

作業前には一呼吸おき

「30秒KY」

同社のユニークな事故防止対策として、「30秒KY」がある。同社の運搬者は、積み込み現場、荷卸現場など、さまざまな現場で、到着してすぐに作業を始める。どのような作業が想定されるのか、また、想定どおりに作業が円滑に進められるのか、危険はないかなど三〇秒間の危険予知を行うのである。



「車両を一巡して、「30秒KY」を行い、指差呼称・確認も大きな声でメリハリをつけて実践すること、確実に余裕をもって作業を



荷主企業との災害防止協議会に出席

同社の安全運行は、荷主企業との二人三脚で培われた安全管理体

行うことができます。現場によっては、たとえコブシ大の液漏れをしただけで事故扱いになり、その後の事故処理などに追われます。現実にはこうした軽微な事故が積み重なり、大きな事故につながります。事故を未然に防ぐ手段として「30秒KY」は非常に有効です」(牧社長)

制の賜物である。東亜合成では、各輸送協力会社と災害防止協議会を工場ごとに組織し、安全輸送の推進を図っている。同社では、この協議会に参加し、荷主と年度目標、年間計画を策定し同業他社とともに、安全対策や事故情報など各種情報を水平展開している。平成二十二年度のスローガンは「指差呼称・指差確認で、事故・災害・トラブルゼロの挑戦」を掲げている。

「各事業者、事業所のトップが先頭に立ち、グループ内で安全衛生活動を展開しています。共同で各関係事業所を巡回・パトロールし不安全要因を取り除いたり、是正を行ったりする実践的なものです。最近では、危険要因を抽出し、そのリスクを客観的に評価し、リスクに応じた適切な処理を確実に推進するための『リスクマネジメント』にも取り組み、システマチックに安全面のチェック、防災体制の確立に取り組んでいます」(同)

名古屋は次の認定をめざす

同社名古屋営業所は、平成十七年に開設し、二十一年十一月に車両を十一台配備したばかり。このため、「Gマーク」申請要件を備えておらず、同営業所については、

申請要件が整い次第申請を行い、いずれ全営業所での認定を達成することをめざしている。

「Gマーク」の認定は荷主工場に出入りするトラック運送事業者としては、わが社が初でした。このため、わが社の評価は相対的に上がり、他社では、「東光運輸を見習って、Gマークを早期に取得するように」と号令がかかったと聞いています。また、認定後に新しい業務を任せていただくきっかけにもなり、これらの話は、わが社の運転者をはじめ従業員一同に伝わり、仕事の励みと自信につながり、いっそう安全意識が高揚しました」(同)

先を見越した教育可能に

創業以来重視している運行前の点呼では、運転者へ向けてのキメ細かい指導が行われている。また、新たな法令の施行、荷主工場での新納入方法など各種情報は全運転者が回覧。そして確認サインをすることで、確実な情報展開を行うなど、情報伝達の漏れがないよう工夫されている。

「運転者の理解度が高くなるにつれて、積極的に運転者側からの質問、意見、提案などが頻繁に寄

せられるようになりました。ときには「会社の運輸安全マネジメントと新しいリスクアセスメントの整合性は」などと、高度な質問にこちらが感心するときもあります」(笑)(同)

今後の安全対策のあり方、また、「Gマーク」の活用の仕方については、「ステッカーをトラックに貼ることが目的ではなく、「Gマーク」ステッカーを安全のシンボルとして、交通・労災安全意識を浸透させることがより重要性を帯びてくるでしょう。その風土をはぐくむものこそ「Gマーク」であると信じています」(同)

会社概要 (営業所概要)

東光運輸 株式会社 [牧 亨 社長]

本社 富山県高岡市伏木2-1-2
 設立 昭和33年2月
 資本金 1,000万円
 従業員数 54名
 車両数 53台

Gマーク認定年度 16年度(18、20年度更新)

デジタコ導入で競争心が生まれ、 みんなの気持ちが一つ になっていい方向へ

滋賀県湖南市

株式会社サンエー 本社営業所

interview▷城 忠雄 専務取締役



無知から始まった Gマーク取得への取り組み

OTTOの製品をメインとした運輸業務、原材料から商品までを保管する倉庫業務、さらにコンテナヤードを保有し輸出入に対応するなど、近畿圏・中部圏を中心に総合物流を展開している株式会社サンエー。

Gマークを取得するまでにはかなりの紆余曲折があったようだが、まず取り組み始めたキッカケや理由を城忠雄専務取締役にうかがってみた。

「平成十七年に近畿運輸局から、休憩時間、拘束時間、連続運転時間など、運行管理についての改善指摘を受けたのが直接のキッカケです。また、企業の社会的責任やコンプライアンス（法令遵守）が問われるという社会的背景もあり、Gマークを取得することが問題点の改善につながると思い、取り組み始めました」ということで、取得するまでの約一年間の第一歩がスタートするわけだが、社長以下、全社員が何からどう進めていいのか、まったくわからず試行錯誤の日々が続いた。

論より証拠のデジタコ効果

「お恥ずかしい話、拘束時間・休



憩時間等の運行管理は、ドライバーまかせでも何も守られていませんでした。また運転日報の記入も統一されておらず、各自が自由に

行っておりまして。そこで滋賀県トラック協会に足繁く通い、Gマークを取得するための取り組みの手順や労働基準法などを一から学びました。例えば点呼の仕方、日報の書き方、最低限トラックに必要な整備のあり方など。そしてドライバーの指導のためとGマークを取得するための条件面を勉強し、運輸安全マネジメントに則った体制（組織）づくりや具体的な取り組み方を決めながら、ドライバーを指導していったという次第です」と、運行管理者であり営業センター所長でもある野島茂さんは当時を振り返る。

当初は職人気質なドライバーからの抵抗がかなりあったようだが、マネジメントの責任者であり物流部長の松本太史さんは、「Gマークを取ったからって、何のメリッ

トがあるんや！」などと、毎日が喧嘩でした。管理されている、拘束されている、そんな〇〇されている意識をプロドライバーとしてのプライドが許さなかったのでしょうか。

しかし、やがてその厚い壁が取り払われる出来事が起こる。平成十八年の夏（Gマーク申請以前）、デジタコを全車に導入することによって、ドライバーの意識改革が始まるのである。

「どのドライバーも運転には自信がありました。デジタコの使い方がわからず、メーカーの方に手取り足取りのご指導をいただき、なんとか習得できました。最初の頃のデジタコ評価点は、六十点、七十点ばかりで、終業後は毎日、事細かに指導していましたが、徐々に百点満点のドライバーが出てくるに従って、眠っていたプロのプライドが刺激されたのか、良い意味でのドライバー同士の競い合いが始まり、今では平均点（ドライバー数十一名、九十八点、九十九点をコンスタントに維持しており、もう私から細かく指導することもなくなりました。今となっては笑い話になりますが、あるドライバーなどは、デジタコから発せられる『速度超過です』『時間超過です』の指摘に『わかつてるわ！』など



とデジタコに怒っていたそうです」
 (松本部長)

この満点に近い安全運転は、今では当たり前となった。この当たり前前が、平成十八年度のGマーク認定取得、十九年十月の近畿運輸局長優良事業者表彰へとつながっていくのである。

安全第一から得られる ドライバーの優越感と誇り

現場のドライバーはGマークについてどのような思いを抱いてい

るのであろうか。

運輸グループ主任の川上博明さんは、「Gマークを取得したことで、Gマークのないトラックに比べ頭一つ抜けた優越感を覚えます。逆にGマーク付きのトラックに対しては、法令遵守で走ってるなあ、頑張ってるなあ、大変だなあ、と仲間意識を覚えます。取得前は審査があるということ、取得後はおかしな走行はできないと、プレッシャーでガチガチになった時期もありました」と言う。

また、四十年のベテランドライバーの松原一彦さんは、「Gマークは会社の誇りと思っています。Gマークを付けているがゆえに、後ろからクラクションを鳴らされた



り、いたずらに急ブレーキをかけられたりしますが、安全第一、法令遵守第一です。私に限らず、わが社のドライバー全員がそう意識しています」。

この安全に対する高い志が、先輩ドライバーが新人ドライバーを教育するという、同社の伝統をつくりあげた。

社内的にも社外的にも Gマークがもたらす メリットは大きい

「全社あげて取り組むことができ、連帯感が生まれ、みんなの気持ちの一つになっていい方向に向かうことができたことが最大のメリットじゃないでしょうか。また、荷主のGマークに対する認知度はまだまだですが、輸送の安全や品質に対する取り組み方の問い合わせが多く、Gマークを取得していることや制度について説明すると、説得力のあるセールストークとなります。営業的にも役立つっており、Gマークがあるとないでは、雲泥の差です」と、Gマークのメリットについて語ってくれた野島所長。

城専務は、「メインバンクである滋賀銀行は環境問題に力を入れているので、わが社のGマークを取得し輸送の安全・品質・環境（平成十七年四月に環境省が推奨して

いる『エコアクション21』を認証取得）への取り組みに対して評価していただき、銀行における信頼度の位置付けに大きく貢献しています」と、違った観点から語ってくれた。

Gマーク取得に取り組むことによって体質改善に成功した同社の企業理念の柱である「社会の発展に貢献し、人々から信頼される企業を目指します」という言葉を支えていくのは、やはりGマークの命である「法令遵守」であることに間違いないうであらう。

株式会社 サンエー [今村 祥二 社長]

本社 滋賀県湖南市岩根257-164
 設立 昭和51年12月
 資本金 7,700万円
 従業員数 34名
 車両数 11台

Gマーク認定年度 18年度(20年度更新)

安全のためならあらゆることにトライ Gマーク認証取得もその一つの 取り組み

広島県広島市
株式会社協地運送
本社営業所

interview ▽ 協地 生忠 社長



安全意識を高める Gマークの取得

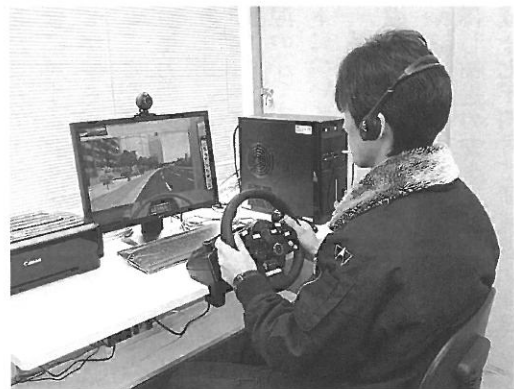
「メーカーや運送会社から大型車で運ばれてくる厨房機器（キッチン、風呂等）、家庭紙（ティッシュペーパー、トイレットペーパー等）、アルミサッシなどを、中国三県（広島県・山口県・島根県）を中心に、積合せ配送を行っています」と、おもな事業内容について語ってくれる協地生忠社長。

安全性評価事業への取り組みについては、「『安全性優良事業所』の制度がスタートした平成十五年頃は、あまりGマークに関心がなく、むしろ業界、とくに荷主の間ではISOのほうに関心が高かったと記憶しています。社内にはISOを定着させなければと思い、十六年九月にISO9001・2000を認証取得しました。やがてGマークの情報もあちこちから耳に入るようになり、国交省やトラック協会の指導にも沿うべきとの思いから、二十年度にGマーク取得申請をし、認定されました」。

ISO取得で下地ができていたことで、申請のための準備期間もなく、書類作成もスムーズにいった。

安全管理を充実させる デジタル機器

同社の安全運転を支えているデ



ジタル機器を紹介しよう。

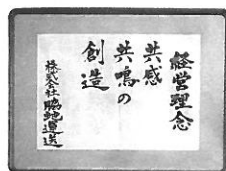
まずGマーク評価点で減点の対象となった適性診断については、「公的機関で受診させるには時間とコストがかかる」ということで、NASA（独自動車事故対策機構）が開発した「ナスバネット」を平成二十一年十一月に導入した。「自社内でいつでも容易に適性診断を受けることができ、本人の診断書のほかに、運行管理者用の指導要領書も得られ、適切なアドバイスができます」と、事故防止のためだけでなくはならない機器の一つになっている。

また、「燃費管理より安全管理」という考えから、平成十八年にデジタルコを全車に搭載。現在、ドライバー五十五人の平均点は八十九

点とハイレベルであるが、導入当初はAランク九十点台、Bランク八十点台、Cランク七十点台の三ランクのうち、ほとんどがCランクであった。ドライバーの安全に対する意識向上に役立っていることは間違いない。「数字できちんと運転状況を把握し、具体的に指導していかねければならないので、安全管理にデジタルコは非常に説得力があると思います」と、安全に対する厳しい姿勢がうかがえる。

その姿勢は始業時にも表れている。それは百分の一までのアルコール成分を検出できる精密なアルコールチェッカーを採用していることである。奈良漬を食べても薬を飲んでも検出される。たとえ





〇〇一であっても、ゼロになるまでドライバーは乗務できず、待機しながら何度もチェックしなければならぬ。もしアルコールが検出されたら、そのドライバーの顔写真が添付されたメールが七名いる運行管理者全員に送信される。

デジタルばかりでなく、手づくりによる安全対策も行われている。各ドライバーは始業点呼後に「今日の安全目標」を書く。例えば「歩行者、自転車に注意して運行」「車間距離を十分とる」など、ワンフ

レーズだが、ドライバーが安全運転を再認識するのに役立つ。終業点呼後は、その日の運行で遭遇した「ヒヤリハット」を書く。目標に始まり反省に終わる、この毎日のささやかで地味な安全対策がデジタコ評価点をアップさせている要因の一つともなっている。

業務コンサルタントを招いて考えるドライバーの育成も

厳しさとユニークさは安全会議や勉強会にもみられる。

月例の「品質会議」では、運行管理者が事故やクレームの事例をチェックしながら、全社員の問題と考え再発防止策を検討している。前述した「今日の安全目標」は、この会議から生まれた。また、荷主別、車両別などで構成されたグループ会議も行われているが、ここで話し合われたことは朝礼や社内掲示で発表されるほか、マニュアル集としてまとめられ、事故事例の対応策が書かれている。

ユニークなのは半年に一回開かれる、事故を起こしたドライバーだけの会議に、外部から業務コンサルタントを招いていることである。なぜかという点、「事故の原因を書かせると、いつも『不注意でした』『緊張が足りませんでした』などのひとりで終わってしまい、

失敗から学ぶものが何一つありません」というわけで、コンサルタントに同席してもらい、「不注意とは何ぞや」「なぜ、不注意なのか」「なぜ、緊張感が足りないのか」など、ドライバー自身がより掘り下げて考えるようにするための、考えるヒントを与える役目を担ってもらっている。考えるドライバーの育成にも尽力しているというわけである。

このほかそのときの状況に応じて、タイムリーなテーマや講師を招いて全社的な「安全大会」が年二回行われている。また、例えばこのような試みも行われた。保険会社に依頼して、約二十車両にドライブレコーダーを搭載し、運行後にヒヤリハットのシーンばかりを編集して見せたところ、一般のテキストの事例とは違い、運転しているのは仲間のドライバーでありかつ、熟知している道路だけに身近に感じ、非常に参考になったらしい。

事程左様に、協地社長の安全に対する飽くなき探求は続くようであるが、Gマークについても、厳しいご指摘をいただいた。

もつとPRを もつと権威ある制度へ

「荷主はもちろんのこと、一般の

人びとにももつと認知されるよう工夫してもらいたいですね。多くの人びとにGマークが知られることによつて、町を走るドライバーにも責任感が生まれ、運転マナーも醸成され、G安全・安心へとながら、業界のイメージアップが図れると同時に、社会との共生関係もより深まっていこうと思えます。また、Gマークの認定をもつと厳しくしたいかがでしょうか。例えば、JISのような権威ある制度にしてもらいたいと思っております。それには団体の認定ではなく、国の認定がふさわしいのかもしれないと、手厳しいが、裏を返せば、トラックを、ドライバーを、業界を愛するが故に辛口となるのであろう。

会社概要 (営業所概要)

株式会社 協地運送 [協地 生忠 社長]

本社 広島県広島市西区草津港
2-4-2
設立 昭和27年3月
資本金 2,000万円
従業員数 63名
車両数 47台

Gマーク認定年度 20年度

デジタルに頼らなくても、アナログで安全は十分確保できる



香川県高松市
栄運送株式会社
本社営業所

interview ▽北原 英幹 社長

日常の安全への取り組みが評価されただけ

栄運送株式会社は、製紙工場から原紙ロール（重量は約1ト）やパレットに積んだ紙、あるいは印刷用インクを、香川県内をはじめ関西・中京方面、山陰方面のユーザーに直接輸送する他、消費地に近い倉庫に輸送している。

「幸せになる為に、良い会社にしましょう」という経営理念のもと、「当たり前前の事を当たり前に、しかも組織だつて実行できる強さを持った会社」をめざしているだけに、平成十八年度に初めて取得したGマークについても、北原英幹社長は、「運送事業者として安全に対して取り組みの当たり前で、会社全体ですべきことをしている。その日常の活動が評価され、Gマーク認証取得ができただけのことだと思っています。ですからGマーク取得のために準備期間を設けたり、特別に新たな取り組みを行ったことは一切ありませんでした。香川県トラック協会の勧めもあり、申請したら通っちゃった、ということとです」と、Gマークは、日常の安全に対する取り組みの評価と指摘する。それでは同社の安全のための取り組みとは……。

安全確保の中核を成す独自の安全会議

運輸安全マネジメントに従って、同社の基本方針、活動内容、日々実施する項目、会議・報告会・研修等の実施が定められている。そのなかでも、月一回開かれる「安全会議」では事故の報告がなされ、その事故対策について検討し、議事録を作成、ドライバー全員に配布する。出席者は社長、班長、安全委員、運行管理者。後日、その議事録をもとにミニ周知会（班ごと）が開かれ、事故対策を周知徹底している。

現在、二十六名いるドライバーを仕事内容によって六班に分けているが、社長がリーダーにふさわしい資質をもったドライバーを班長に指名している。

また、安全委員とは、安全担当を任されている同社を定年退職した元管理職。例えば週に何度か抜き打ちで出社し、「ヘルメットを被っていないドライバーがいた」「タイヤ止めが徹底できていなかった」など、現場での安全チェックを行う。この情報は、社長に報告され、次回の安全会議のテーマとしても活かされている。「事故が起きたとき、全体的に気持ちが悪くなるので、ときにタガを締めても

らうなど、安全委員の存在は大きなものがあります」と、北原社長。安全会議は、同社の安全を確保するための中核を成しているといってもいい。

外部の安全教育への参加についても、香川県トラック協会が行っている適性診断をはじめ、ドライバーのための講習会や研修会にはすべて積極的に参加させている。

みんなの幸せを求める「栄」ならではの企画

思わず微笑んでしまうようなイベントもある。無事故・無違反のドライバーにはインセンティブが与えられている。十年までは年数に応じた景品が贈られる。数百円の商品から電気掃除機までと、アイデアと思いがりが込められている。十一年以降は、三千円からの商品券となる。ただし、ミラー一個割つてもその対象とはならない。

さらに「人間の考えを変えるのは行動から」という考えのもと、一年の仕事始めに「行動改革目標」を、会長以下、社員全員が発表することになっている。例えば平成二十二年の場合、全体目標は「私たちは、確認を徹底します」で、個人目標は「毎月一件ヒヤリハットを提出します」「急発進・急ブレーキを避け、ゆとりのある運転をし



ます」「生活習慣を見直し、身体を大切にします」「燃費3%向上に伴う、自身の目標値をクリアできるような努力します」など、この目標が一年間、実行されるとボーナスに査定される。

デジタル機器導入よりも ドライバーの「気付き」が大切

同社はデジタルコやドライブレコーダーなど、デジタル機器は一切導入していない。運行管理はすべてアナログタコグラフで行っている。その理由を北原社長は、「デジタル機器は必要ないと考えています。目標は燃費をよくすることと安全運転をいかに確保するからです。そのため管理・指導に、デジタコは簡単明瞭に数字管理ができます。しかし、それよりもっと大切なことは、ドライバー一人ひとりの安全運転に対する考え方や意識です。数字の裏に隠されている意味をいかに読むことができるか、気付くことができるかが大切です。運転するのはデジタル機器ではなく、ドライバーなんですから。」

同社の経営理念と併記されている「課題克服・自己成長へのステップ」に、「気付き」↓「決心する」↓「実践する」



↓「継続する」と書かれている。同社ならではの「PDCA」なのである。

「燃料費、タイヤ代、修繕費、高速代、フェリー代など、すべて金額ベースでデータを集計し、ドライバーに見せています。突出して出費が多い場合もありますが、良いとか悪いとかは決して言いません。なぜそうなったのか、ドライバー自身に気付かせることが大事だからです」と、「気付き」の大切さを熱く語る北原社長。

土曜日の夕方、班長会議の終了後、フリートークを行っている。例えばある班長から「配車が不平等だ」という発言があると、「平等」

について一カ月も徹底的に討論する。そこから「公平」という概念が飛び出すと、また、公平について討論し、最終的には平等と公平の違いへと導いていく。

この知的ゲームは、「ドライバーのガス抜きのため、互いのコミュニケーションを図るため、そして『気付き』の精神を養ってもらうため」に行っていると言った。

「Gマークは取得することが目的ではなく、日頃の安全に対する取り組みが評価された結果である、そこに気付けてほしい」と、北原社長は結んだ。

会社概要 (営業所概要)

栄運送 株式会社 [北原 英幹 社長]
 本社 香川県高松市郷東町200-1
 設立 昭和42年10月
 資本金 1,000万円
 従業員数 26名
 車両数 20台

Gマーク認定年度 18年度(20年度更新)

Gマークは荷主企業からの信頼のお墨付き



大分県大分市
東九総合運輸株式会社
本社営業所

interview ▷松尾 悟 会長

これからの輸送はGマーク事業所の東九総合運輸だけで

荷受人となっている大手企業の構内で、運送会社の車両が横転事故を起こした。輸送していた商品に大きなダメージを与える大変な事故となった。荷送人の大手企業が直ちに事後処理と対策を講じ、荷受会社に提出。その対策の一条項に「今後の輸送には、安全性優良事業所として認定されている東九総合運輸だけを利用する」との一文が含まれ、同社の安全性優良事業所（Gマーク）認定証の写しが添付されていた。横転事故を起こした会社は、Gマークの認定を受けていなかった。

Gマーク事業所に対する、荷主企業側の認識の高まりを示しているが、指名を受けた東九総合運輸の松尾悟会長は「お客様の方が、早い時点でGマークを研究している。われわれも、お客様の求めていることに対応するため努力しなければならぬ。指名していただいたことはありがたいことだし、それに応えるため一層気を引き締めなければならぬ」と、当時を振り返る。

東九総合運輸がGマークの認定を受けたのは平成十六年度。認証

取得当時は社会的に、コンプライアンス、環境問題への対応、安全問題等への関心が高まり、取引先である電線関係と業務用冷蔵庫の地場大手企業からもそれらへの対応が求められていた。「安全・安心で信頼される輸送企業」を掲げる同社としても、それに応えるためグリーン経営認証制度がスタートしたのを機に、同認証を平成十五年度に取得。その後に制度創設されたGマーク認証も取得した。

合い言葉「無事故」を土台に

Gマーク認証取得のための土台は整備されていた。「無事故」を合い言葉に、交通事故防止、安全対策について基本方針を定め、活動してきており、しかもGマーク認証制度より先に制度化されたグリーン経営認証取得のために整えた社内体制があった。それをベースにGマーク認証取得に取り組むことができた。

同社には、日々の実践のためのマニュアル「TQマニュアル」が整備されているが、Gマーク取得のためにマニュアルを手直しし、それが何時どのように変更されたのか分かるようにした。また、安全管理体制確立のための責任分担を明確化するなど、全社が一丸となって取り組んだ。交通事故防

止の観点から労働時間管理にも力を入れ、県下ではいち早くデジタルタコグラフを導入し、さらに関西への運行にはフェリーを利用して運転者が「休息期間」を取れるようにするなど、労務管理面からも安全にアプローチしている。

荷主がGマーク取得研修を依頼

東九総合運輸の、Gマーク認証取得のための取り組み「経験」は後に生かされることになる。

荷主企業がGマーク取得を奨励し、「取り引き（輸送）する会社は、Gマークを取得してほしい」との意向が示され、平成十八年七月には文書で明示された。東九総合運輸は県下でGマーク認証を早くから取得しており、また、荷主企業と取り引きしている運送会社のリーダー的役割を果たし、荷主企業の安全対策会議に出席しているなど安全輸送に関する実績がある。そのため、荷主側から「当社に出入りしている運送会社が、Gマークを取得するための研修をしてほしい」との依頼が寄せられた。

松尾会長は、「荷主様は、安全面に関しては運輸会社が構築してほしいと求めている。そうしたことができるという印がGマークとい



うことで、研修のたびにGマークを取得したら、最低これだけのことはしなければならぬ」ということを、同業他社にお話しした」と研修の一端を示す。さらに松尾会長は「当社はGマークが始まってすぐに最初の取得をし、続けて更新を経験している。だから申請書の書き方から始まるたぐさんの相談にも応えられた。社員も含めて研修で話すようになると、Gマークについてよく知らなければならぬし、それが勉強になる」と研

Gマーク取得に会社が一丸となって取り組んだ結果、「従業員の安全に対する意識改革、規律が一段と良くなった。会社にとって一番の財産である優秀な乗務員の育成ができた」と松尾会長。「品質に対しても、安全に対してもプロドライバーとして評価される時代になってきた。それを自覚するようになり、荷主様から評価される輸送を自分たちで考え、行うようにドライバー自体が変わった」と。さらに経験豊かなドライバーが新しいドライバーに対する作業手順、メンテナンス方法等を含めて詳し

社員の安全意識が高揚、プロドライバーが育つ

修の効用も指摘。その結果、東九総合運輸の協力会社がGマーク認証を取得したのを皮切りに、研修を受けた運輸会社がGマーク認証を取得し、Gマーク認定企業一覧を荷主企業の事務所に貼り出している。



く指導する風土もできあがった。

また、輸送システムが変化しているが、それに対応するにもGマーク認証取得が必要と松尾社長。

「製品自体が変わってきているし、荷主様も合理化、コストダウンのため梱包の簡素化を進めている。環境対策面からも廃棄物を出さないように簡易包装の方向にある。今やNO包装、裸で商品が来るケースもある。そうした製品を、どのように安全・安心に輸送するのか。荷主様からどのような輸送方法があるかとか、どのように運んだらいいのか等を話し合います。これもGマークがないと荷主様の方が相手にしてくれない」



安全・安心な輸送方法については、荷主と構成している安全協力会運輸部会の部長である東九総合運輸にまず相談がいく。それに対して、「お客様の思考と違って、お客様に言いにくいことも言わなければならぬ時もある。こうした輸送方法で事故を食い止められる」とGマーク事業者として提案することになる。

松尾会長は「安全に全員で取り組むことで、回り回って仕事は確保できる。売上げはあとからついてくる」というが、こうした企業姿勢がおのずと顧客を増やすことになる。「ホームページでGマークをみたという、大手繊維メーカーから仕事の依頼がきました」という。荷主企業と安全に対する取り組みで話し合い、「荷主様は安全に対するわれわれや乗務員の意識改革を求めている」ことを肌で感じ、それに対応しているからこそ、冒頭のような「東九総合運輸だけに輸送を任せる」ことにつながるの

会社概要 (営業所概要)

東九総合運輸 株式会社

[松尾 達也 社長/松尾 悟 会長]

本社 大分県大分市大字駄原
2905-10
設立 昭和53年10月
資本金 1,000万円
従業員数 60人
車両数 50台

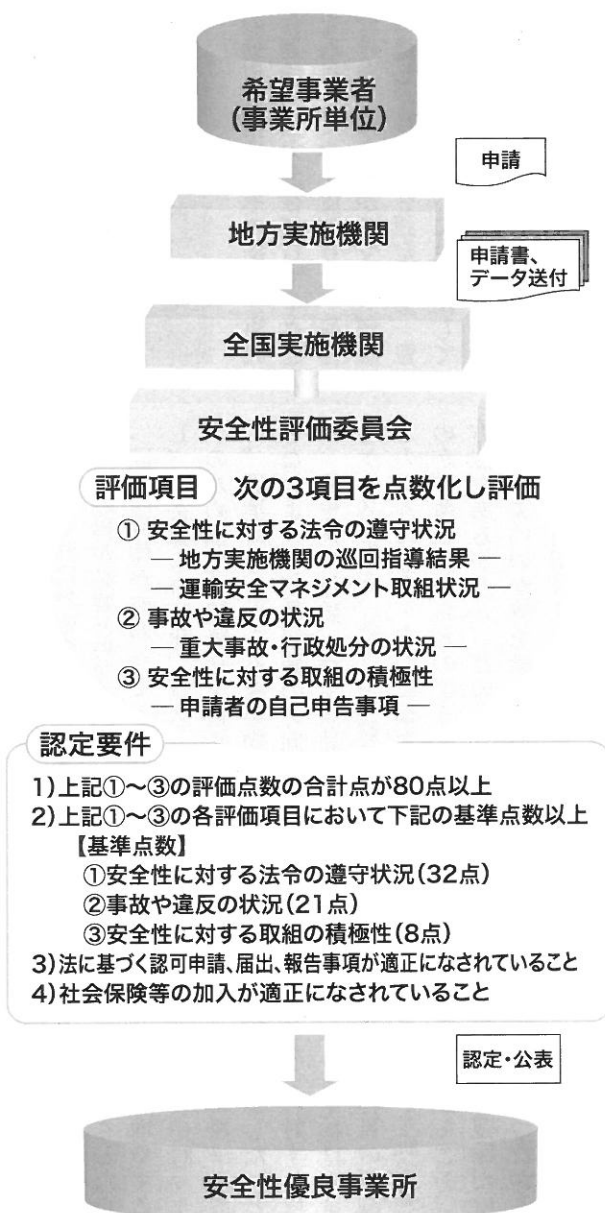
Gマーク認定年度 16年度(18、20年度更新)

選ばれる時代へ

これからの貨物自動車運送事業は、今まで以上に、“安全性”の視点から優良な事業者が選ばれる時代です。そこで、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関「社団法人全日本トラック協会」（以下、「全国実施機関」という。）では、平成15年7月から利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図るため、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する「安全性優良事業所」認定制度をスタートさせました。

「安全性優良事業所」認定のシンボルマークは、高評価を得た事業者にのみ与えられる“安全性”の証しです。平成22年3月17日現在、全国で13,136事業所が「安全性優良事業所」として認定されています。

■安全性評価事業 認定までの流れ



キメ細かな認定対象

安全性優良事業所の認定の対象となるのは会社単位ではなく、事業所単位です。現在、全国で13,136事業所(平成22年3月17日現在)のトラックがGマークを付けて走っています。認定の有効期間は2年間から最長4年間です。

公平な評価

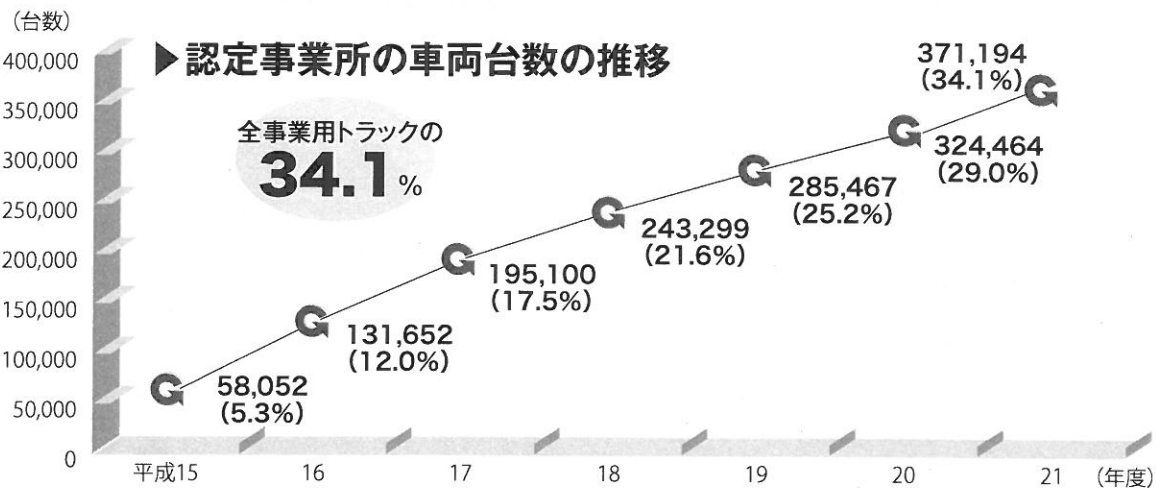
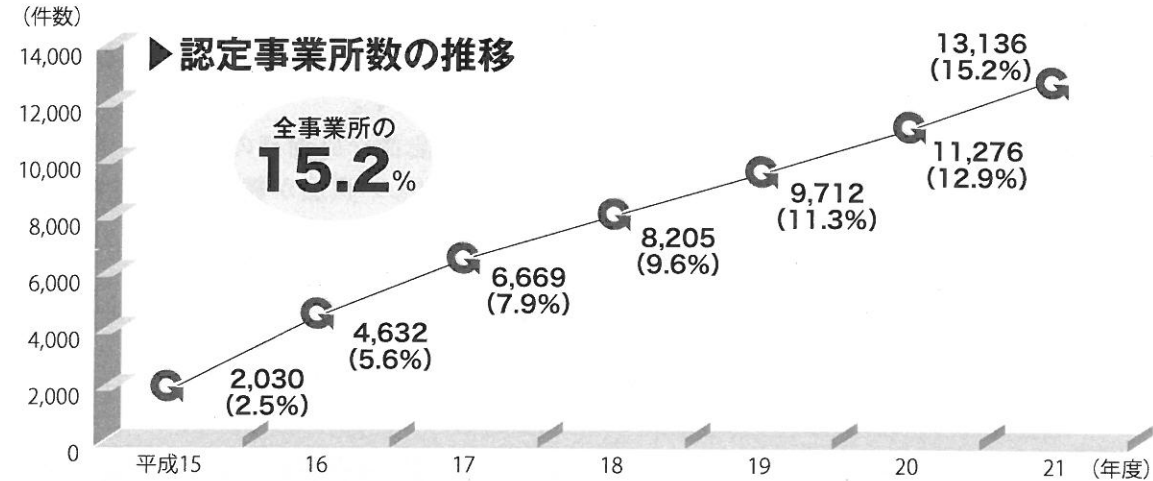
申請書類等は、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関(都道府県トラック協会)で受け付け、全国実施機関で審査を行い、安全性評価委員会に公平に評価されます。委員会は、学識経験者、労働組合関係者、荷主団体、一般消費者、国土交通省職員及び全国実施機関担当役員で構成されています。

3テーマ38項目の 厳しい評価

「安全性に対する法令の遵守状況」「事故や違反の状況」「安全性に対する取組の積極性」の3つのテーマに、計38の評価項目が設けられています。評価点数100点満点中80点以上(詳細は左図参照)並びに他の認定要件(社会保険等の適正加入等)をクリアした事業所が安全性優良事業所として認定されます。

トラック運送事業者は

■ 認定事業所数および認定事業所の車両台数の推移



※()内は全事業用トラック台数に占める割合

■ 安全性優良事業所に係るインセンティブ付与

国土交通省	違反点数の消去	通常、違反点数は3年間で消去されますが、違反点数付与後2年間違反点数の付与のない場合、当該違反点数を消去できます。
	IT点呼の導入	対面点呼をテレビカメラなど一部国土交通省が定めた機器により代用できるようになります。
	点呼の優遇	2地点間を定時で運行する形態の場合の他営業所における点呼、同一敷地内に所在するグループ企業間における点呼が承認されます。
	補助条件の緩和	CNGトラック等に対する補助について、最低台数要件が3台から1台に緩和されます。
損保会社	保険料の割引	損害保険会社の一部企業では、独自の保険料割引を適用しています。

厳しいトラック運送事業者の 経営環境の現状

トラック輸送産業は物流の基幹産業として、わが国の高度な経済活動や豊かな国民生活を根底から支えています。

今やトラック輸送は国内貨物輸送のトン数で約9割、トンキロでも約6割を占めるまでに至り、このうち営業用トラックはトン数で約5割、トンキロでは約5割を担っています。

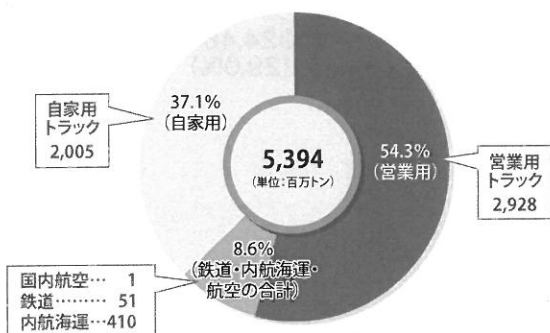
それだけに公共性の高い事業であり、荷主・消費者ニーズの多様化・高度化に応える安全・安心な輸送サービスの提供は、社会的使命を帯びていると言えます。

一方で、トラック運送事業をとりまく経営環境は、ここ数年の急激な原油高の影響や、昨年秋以降の急激な内外の景気後退による荷動きの減少など非常に厳しい状態が続いております。

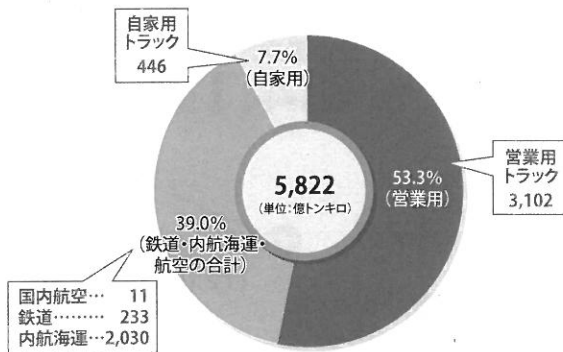
■トラック運送事業者数	6万2,892社(平成20年度末)
■営業用トラック台数	111万918台(平成20年度末)
■トラック運送事業従業員数	128万1,535人(平成19年度末)
■トラック運送事業営業収入	14兆1,605億円(平成19年度末)

■年間貨物輸送量と輸送機関別分担率(平成19年度)

輸送トン数ベース

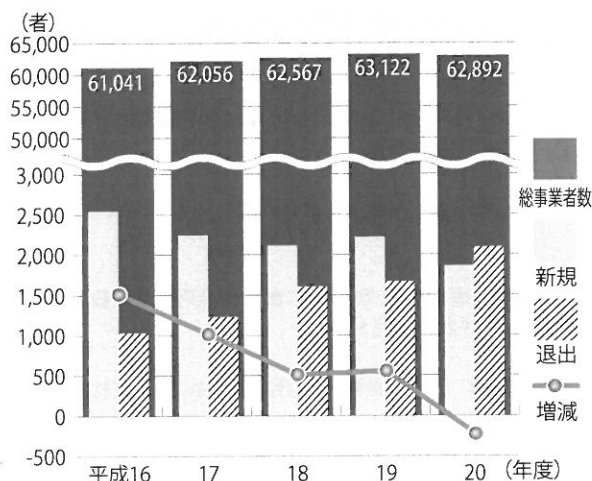


輸送トンキロベース

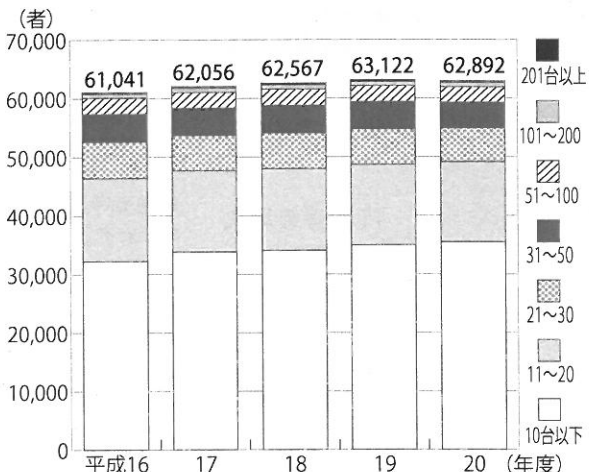


資料：国土交通省

■トラック運送事業への新規参入の推移(単位：者)



■車両規模別事業者(単位：者)



資料：国土交通省

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関一覧

実施機関名	郵便番号	所在地	電 話	FAX
北海道貨物自動車運送適正化事業実施機関	064-0809	札幌市中央区南9条西1-1-10	011-551-1357	011-521-5810
札幌事務所	065-0028	札幌市東区北28条東1-2-8	011-751-4313	011-712-4206
函館事務所	041-0824	函館市西桔梗町555-32	0138-49-1777	0138-49-1659
室蘭事務所	050-0081	室蘭市日の出町3-4-11	0143-44-5662	0143-45-8024
旭川事務所	079-8442	旭川市流通団地2-4	0166-48-7244	0166-47-5079
帯広事務所	080-2459	帯広市西19条北2-4	0155-36-8575	0155-35-4614
釧路事務所	084-0906	釧路市鳥取大通6-1-4	0154-51-3108	0154-52-4019
北見事務所	090-0835	北見市光西町167	0157-24-4833	0157-24-8613
青森県貨物自動車運送適正化事業実施機関	030-0111	青森市大字荒川字品川111-3	017-729-2000	017-729-2266
岩手県貨物自動車運送適正化事業実施機関	020-0891	紫波郡矢巾町流通センター南2-9-1	019-637-2171	019-638-5010
宮城県貨物自動車運送適正化事業実施機関	984-0015	仙台市若林区卸町5-8-3	022-238-2721	022-238-4336
秋田県貨物自動車運送適正化事業実施機関	011-0904	秋田市寺内蛭根1-15-20	018-863-5331	018-863-7354
山形県貨物自動車運送適正化事業実施機関	990-0071	山形市流通センター4-1-20	023-633-2332	023-633-0989
福島県貨物自動車運送適正化事業実施機関	960-0231	福島市飯坂町新野字若狭小屋32	024-558-7755	024-558-7731
茨城県貨物自動車運送適正化事業実施機関	310-0851	水戸市千波町字千波山2472-5	029-243-1422	029-243-5936
栃木県貨物自動車運送適正化事業実施機関	321-0169	宇都宮市八千代1-5-12	028-684-5882	028-684-5889
群馬県貨物自動車運送適正化事業実施機関	379-2194	前橋市野中町595	027-261-0244	027-261-7576
埼玉県貨物自動車運送適正化事業実施機関	330-8506	さいたま市大宮区北袋町1-299-3	048-645-2774	048-631-2006
千葉県貨物自動車運送適正化事業実施機関	261-0002	千葉市美浜区新港208 千葉市トラック事業協同組合ビル3階	043-302-1980	043-247-2691
東京都貨物自動車運送適正化事業実施機関	160-0004	新宿区四谷3-1-8	03-3359-4138	03-3359-6009
神奈川県貨物自動車運送適正化事業実施機関	222-8510	横浜市港北区新横浜2-11-1	045-471-5877	045-471-5536
山梨県貨物自動車運送適正化事業実施機関	406-0034	笛吹市石和町唐柏1000-7	055-262-5561	055-263-2036
新潟県貨物自動車運送適正化事業実施機関	950-0965	新潟市中央区新光町6-4	025-285-1717	025-285-8455
長野県貨物自動車運送適正化事業実施機関	381-8556	長野市南長池710-3	026-254-5151	026-254-5155
富山県貨物自動車運送適正化事業実施機関	939-2708	富山市婦中町島本郷1-5	076-495-8800	076-495-1600
石川県貨物自動車運送適正化事業実施機関	920-0226	金沢市粟崎町4-84-10	076-239-2511	076-239-2287
福井県貨物自動車運送適正化事業実施機関	918-8115	福井市別所町第17号18-1	0776-34-1713	0776-34-2136
岐阜県貨物自動車運送適正化事業実施機関	501-6133	岐阜市日置江2648-2	058-279-3771	058-279-3773
静岡県貨物自動車運送適正化事業実施機関	422-8510	静岡市駿河区池田126-4	054-283-1920	054-283-1917
愛知県貨物自動車運送適正化事業実施機関	467-8555	名古屋市長瀬区新開町12-6	052-871-1921	052-882-1685
三重県貨物自動車運送適正化事業実施機関	514-8515	津市桜橋3-53-11	059-227-6767	059-225-2095
滋賀県貨物自動車運送適正化事業実施機関	524-0104	守山市木浜町2298-4	077-585-8080	077-585-8015
京都府貨物自動車運送適正化事業実施機関	612-8585	京都市伏見区竹田向代町48-3	075-671-3175	075-661-0062
大阪府貨物自動車運送適正化事業実施機関	536-0014	大阪市城東区鳴野西2-11-2	06-6965-4024	06-6965-1902
兵庫県貨物自動車運送適正化事業実施機関	657-0043	神戸市灘区大石東町2-4-27	078-882-5556	078-882-5565
奈良県貨物自動車運送適正化事業実施機関	639-1037	大和郡山市額田部北町981-6	0743-23-1200	0743-56-2228
和歌山県貨物自動車運送適正化事業実施機関	640-8404	和歌山市湊1414	073-422-6771	073-422-6121
鳥取県貨物自動車運送適正化事業実施機関	680-0006	鳥取市丸山町219-1	0857-22-2694	0857-27-7051
島根県貨物自動車運送適正化事業実施機関	690-0001	松江市東朝日町194-1	0852-21-4272	0852-22-4408
岡山県貨物自動車運送適正化事業実施機関	700-8567	岡山市北区青江1-22-33	086-234-8211	086-234-5600
広島県貨物自動車運送適正化事業実施機関	732-0052	広島市東区光町2-1-18	082-264-1539	082-261-2496
山口県貨物自動車運送適正化事業実施機関	753-0812	山口市宝町2-84	083-922-0978	083-925-8070
徳島県貨物自動車運送適正化事業実施機関	770-0003	徳島市北田宮2-14-50	088-632-8810	088-632-4701
香川県貨物自動車運送適正化事業実施機関	760-0066	高松市福岡町3-2-3	087-851-6381	087-821-4974
愛媛県貨物自動車運送適正化事業実施機関	790-8552	松山市南江戸1-6-3	089-924-1069	089-924-4260
高知県貨物自動車運送適正化事業実施機関	780-8016	高知市南の丸町5-17	088-832-3499	088-831-0630
福岡県貨物自動車運送適正化事業実施機関	812-0013	福岡市博多区博多駅東1-18-8	092-451-7846	092-451-7964
佐賀県貨物自動車運送適正化事業実施機関	849-0921	佐賀市高木瀬西3-1-22	0952-36-6653	0952-36-6658
長崎県貨物自動車運送適正化事業実施機関	851-0131	長崎市松原町2651-3	095-838-2281	095-839-8508
熊本県貨物自動車運送適正化事業実施機関	862-0901	熊本市東町4-6-2	096-369-3968	096-369-1194
大分県貨物自動車運送適正化事業実施機関	870-0905	大分市向原西1-1-27	097-558-6311	097-552-1591
宮崎県貨物自動車運送適正化事業実施機関	880-8519	宮崎市恒久1-7-21	0985-53-6767	0985-53-2285
鹿児島県貨物自動車運送適正化事業実施機関	891-0131	鹿児島市谷山港2-4-15	099-261-1167	099-261-1169
沖縄県貨物自動車運送適正化事業実施機関	900-0001	那覇市港町2-5-23	098-863-0280	098-863-3591

「安全性優良事業所の認定制度」は、 産業界も注目しています。

(社)日本経済団体連合会「安全運送に関する荷主としての行動指針」

(平成15年10月21日策定)より抜粋

1.

法令を遵守し、運送事業者に対して、過積載や高さ制限違反等の法令違反となるような要求はしない。

2.

運送事業者の選定にあたっては、ISO9001基準や**安全性優良事業所認定制度**などの客観的な基準を積極的に活用する。

3.

法令違反を繰り返す運送事業者に対しては、取引の停止などを含め、毅然とした態度で臨む。

4.

運送事業者との協力のもと、安全運送に関する定期的な協議・会合の実施、安全パンフレットの配布など安全運送の確保と啓蒙活動に努める。



このマークのトラックは
高品質な輸送を
ご提供します。