

令和2年度 運輸安全マネジメントによる内部監査報告書

令和2年度に実施した「運輸安全マネジメント」による内部監査の結果は下記の通り。

記

- 目標数値
- ①自責人身事故 0件
 - ②自責事故前年比 30%削減
 - ③労働災害事故 0件
 - ④残業時間前年比 10%削減

①自責人身事故 3件(2件) ※目標数値 0件 ()内は前年数

・令和2年6月11日12:25頃、富士市柳島内新幹線駅前通りのT字交差点内において、入社3年4ヶ月(54歳)が運転する4t車が、T字交差点を右折しようとした際、右方向から駅前通りに出ようと左折する軽乗用車と衝突した。原因は右折する際に、対向車より自転車が向かってきた為、自転車より先に右折しようとして若干対向車線にはみ出て右折しようとした。また相手車両も一旦停止を怠ったことによる双方の気の焦りが事故の原因と思われる。この事故における過失割合は50:50となったが、右折時に反対車線にはみ出さず適正な右折をしていればこれまでの事故とはなっていなかったと思われる。

・令和2年9月2日10:20頃、神奈川県平塚市平塚ローソン駐車場入り口付近において、入社8ヶ月(41歳)が運転する4t車が、駐車場に入ろうと左折した時に左後方からきた原動機付き自転車と接触した。原因は左折する際、左後方の確認不足と、左側への幅寄せが不十分だった為と思われる。この事故における過失割合は80:20となったが、相手車両が2輪車と考えるとこれ以上に深刻な状況になっても不思議ではなかった。

・令和2年10月7日9:20頃、御殿場市神山内246号BP兎島交差点内において、入社6年3ヶ月(38歳)が運転する4t車が、信号が青に変わり車両を発進させた際、前方車両が動いていなかった為追突した。原因は信号が青になったから前方車両も進むと思いこんだ「だろう運転」による前方不注意と、停止中でも車間距離が保たれていなかった為、追突回避に間に合わなかったと思われる。この事故における過失割合は、停車中の車両への追突ということもあり100:0となった。またこの事故惹起者は、平成30年11月に東名高速上り線にて同様の人身追突事故を起こしている。その為、貨物自動車運送事業輸送安全規則第十条第二項により、令和3年3月18日に特定診断1を受診し、交通

事故の再発防止指導の強化を図った。

結果・・・目標0件のところ3件(昨対比+1)の人身事故を発生させてしまった。

今後の課題として、事故惹起者に対する指導は、担当管理者に任せるのではなく、運行管理者等責任のある立場の管理者と共に個別に指導を行い再発防止に努める。また常習者の指導については、今後も外部への特別研修参加の強化を図りつつ、適切な部署への配置転換や乗務停止等厳罰な処分も含め検討する。

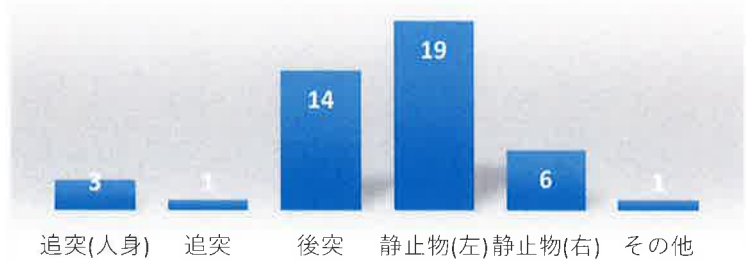
②自責事故 44件(34件) ※目標数値 24件 ()内は前年数

令和2年度の自責事故は44件(無責事故は除く)で内訳は以下の通り。

自責事故内訳

追突(人身)	3件(2件)
追突	1件(0件)
後突	14件(8件)
静止物(左)	19件(15件)
静止物(右)	6件(7件)
その他	1件(2件)
無責事故	12件(17件)

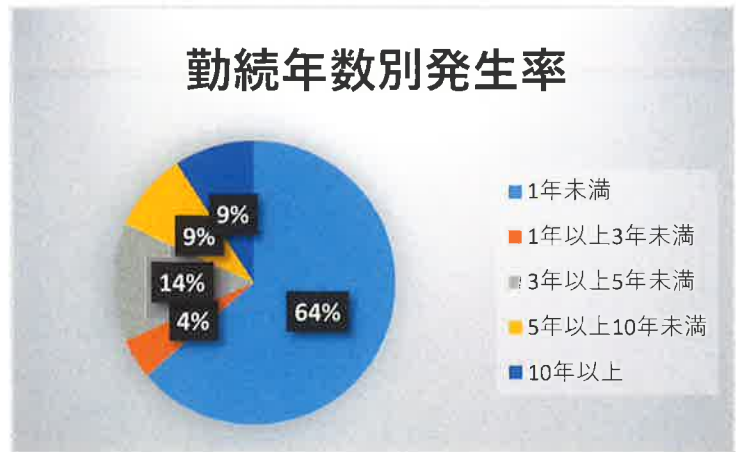
R2年度自責事故内訳



結果・・・目標は前年比30%削減の24件以内だが、R2年度は44件と目標より+20件、前年比+10件となり、削減どころか倍近い大幅な増加となってしまった。特に多かったのが後突事故、及び静止物(左)事故となっており、毎年右肩上がりに増加しており改善が見られなかった。後突事故の原因はバス接車時に多く見られた。改善策としてはしっかりと周りを注視し、接触しそうな場合は必ず降りて確認する事を徹底させる。静止物(左)事故は、ミラーの接触事故や左折時の巻き込み事故が多く見られた。改善策として左折時に生じる内輪差を意識し、周りを確認しながらハンドルを切る。またオーバーハングも同時に意識し、最後部を確認しながらゆっくりと車両を直進させてハンドルを切るよう心掛ける。今年の自責事故においては、特定者による再発事故が顕著に表れている。複数回の事故惹起者については、運行管理者による特別指導を実施する。4月以降はデジタルタコグラフのデータなども集計し、運転技術の改善、向上を図る。

勤続年数別発生件数

～1年未満	28件
1年以上3年未満	2件
3年以上5年未満	6件
5年以上10年未満	4件
10年以上	5件

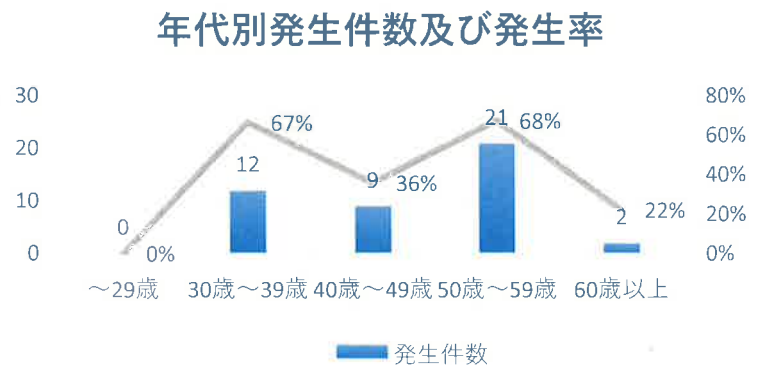


勤続年数別で見ると、1年未満の発生率が全体の6割以上と圧倒的に多かった。対策として初任運転者に対する添乗指導を強化し、全工程を終了しない限り単独運行をさせないようにする。また運転初心者にはそれ相応の業務に従事させ、その部署にて運転技術向上を図る。

年代別発生件数及び発生率

～29歳(4人)	0件	0%
30歳～39歳(18人)	12件	67%
40歳～49歳(25人)	9件	36%
50歳～59歳(31人)	21件	68%
60歳以上(9人)	2件	22%

()内は当該運転者数



年代別にみると、最も多い年代は50歳代、次いで30歳代となっています。50歳代、及び30歳代の事故多発傾向が多い要因として、入社1年未満の未経験者が多くみられる事から、勤続年数別と比例しての結果ともいえる。また50歳代の1年未満のドライバーには、1人で複数回の事故を起こしている者も何名かおり、再発防止に取り組む対策が後手後手になってしまったのも要因といえる。今後は高齢ドライバーや運転初心者が増えていく傾向の中で、対策としては身体の能力や反応、判断力を考慮した指導体制を確立する。また出庫点呼時による注意喚起、高齢ドライバーの特徴を踏まえた事故防止指導、適性診断の徹底、健康診断等による健康リスクの把握が必要となる。

③労働災害事故 2件(0件) ※目標数値 0件 ()内は前年数

・令和2年10月7日19:00頃、駿東郡長泉町内物流センター内において、入社1ヶ月(57歳)のドライバーが空台車を移動していた際、右足を地面に着地した時、右足甲の部分に痛みを感じた。翌日迄痛みを我慢して業務していたが3日目になり腫れが引かず痛みもひどくなってきた為病院で受診したところ、右足甲中指の根本部分にひびが入っていた。外傷等はなく、台車を移動するにあたり、左右の反復動作による疲労骨折と思われる。原因は疲労骨折の為特定できないが、移動する空台車の重量や、反復動作等による体への負担を把握していなかったと思われる。

・令和2年12月24日6:30頃、伊東市内外食チェーン店駐車場において、入社1ヶ月(40歳)のドライバーが荷物の乗った台車を荷台からパワーゲートを使用して降ろす際、パワーゲートを降下させ地面に着地、ゲートが斜めになった所で、安全バーを踏み込み台車を降ろそうとした瞬間、タイミングが悪く台車が転倒、台車をかばおうとしてしまいそのまま右足全体が台車の下敷きになってしまった。幸いツーマンでの作業だった為、そのまま同僚と帰社し退社後病院で受診した結果、右足甲部分の骨折と判明した。原因は荷物の乗った台車の重量過多と、バランス(重い商品を上部に設置)が悪い偏荷重や、駐車場での荷降ろしの為、路面等が多少でこぼこしていた為に転倒してしまった事が考えられる。

結果・・令和2年度の労働災害事故は2件と、目標の0件とはならなかった。この2件を精査してみると、両方とも荷役作業中での事故である上、2名とも入社1ヶ月の新人ドライバーによる労災事故となっている。今後の対策としては、安全衛生面での指導の強化、例えば荷役作業における共通の作業マニュアルを作成し、ドライバーミーティングや、初任運転者教育の一環、主に新入社員を中心に実施するよう周知徹底を図る。今年度は昨年以上に皆様の労災事故防止に対する意識向上を植え付け、目標の労働災害0件を達成すべくご協力お願い致します。また会社としても今まで以上に注意喚起を積極的に行ってまいります。

④残業時間の削減 5.75時間(7.8時間) ※目標数値 7時間 ()内は前年数

残業時間削減について、令和2年度は残業時間が月平均で813.5時間、フルタイム労働者の在職者数が月平均で141人。1人あたり1ヶ月の残業時間の平均が5.75時間となり、目標の7時間より1.25時間の削減につながった。本年度の目標値としては10%削減の月平均残業時間4時間以内を目標に取り組む。

(※ここにおける残業時間とは弊社基準の時間によって算出しています。)

○その他の計画についての結果

①安全衛生委員会

令和2年度の安全衛生委員会におきましては、毎月の幹部ミーティングにて実施し、議事内容を Dr ミーティング等にて周知してきました。また倉庫内外の巡視チェックにおかれましても、倉庫管理部主導にて週1回実施し、改善、修繕箇所の洗い出しを行っております。本年度の取り組みとしましてリスクアセスメントを実施し、危険箇所の対策にも取り組んでいきます。また今後は、従業員からの意見も取り入れたいと思いますので積極的なご意見を発信して下さい。

②デジタルタコグラフの実績調査

毎月データを掲示しているが、100点取得者が増加した。

R2年4月36人(29人)・5月36人(34人)・6月34人(38人)・7月37人(30人)・8月37人(37人)・9月43人(30人)・10月45人(42人)・11月49人(27人)・12月48人(32人)・R3年1月51人(33人)・2月55人(36人)・3月54人(34人) 平均43人(33人) ※(前年数)

昨対比10人増となり、ドライバーの人数が増加している点を考慮しても、皆様の意識の高さの結果と言える。だが未だに、高速道＝専用道＝一般道の切り替えが出来ていないドライバーがいる為、今後も引き続き切り替え区間地点の周知を再度徹底する。また4月よりデジタコ査定による手当が廃止されるにあたり、ドライバーのモチベーション低下が懸念されるが、「安全運転手当」の設置により、1年間を通して無事故、及びデジタコ査定100点を目標に日々の運行に従事して下さい。また点数の低いドライバーの常習化が改善されていない。常習者の担当管理者は責任をもって定期的に個別にて指導、教育を行う。それでも改善がなければ懲戒処分も検討する。

③アルコールチェックによる日々の従業員管理

アルコールチェックについては、R2年度より懲罰規定を設置し、全従業員に対してアルコールに対する意識向上を図った。結果昨年度と比べアルコール検知者が激減した。だが一部の特定従業員においては、何度か検知反応が見られた。今後は根気強く個別指導に当たるが、改善が見られない場合は、産業医に相談し依存性を含め対応する。

④管理職への教育及び研修

班長以上の管理職を対象に例年実施しているディクリエイト・上西先生の運行管理者講座については、新型コロナウイルスの影響でR2年度は中止となった。社内での教育環境が確立していない現状、Drミーティングに管理職も参加させ、意識の底上げを図っている。本年度においても講習実施の目途が立っていない為、引き続きミーティングでの講義の内容を十分理解させ、スキル向上を目指す。

⑤ドライバーへの教育及び研修

月1回、高岩統括によって年間12項目教育を中心に実施。今年度も同様に実施予定。ここでのミーティングがドライバー指導に直結する為、運輸安全や安全衛生と多岐において指導、報告の場となる為さらに充実な内容とする。さらには先に述べた初心者、並びに若年・高齢者への指導、教育も重点的に実施する。

⑥初任運転者及び事故惹起者への特別研修

初任運転者研修及び初任適性診断については受講率100%だった。初任運転者研修(添乗指導)においては、今までは担当管理者が21時間の添乗指導を実施していたが、今後最終日の7時間は運行管理者による添乗指導を実施する。初心者による事故が多発している中において、添乗指導を充実させることによって交通事故抑止につなげていく。

⑦整備点検の確実な実施、把握

本年度も緒方係長を中心に車両管理を実施する。運行前点検、3ヶ月点検、車検等車両別の予定表を組み、デリバリガレージとの密な打ち合わせを実施する。また、ドライバーが提出する「点検整備依頼書」においてもレスポンスよく対処していく。

⑧SDカードの取得

毎年4月に全従業員の運行記録(5年)を取得。違反履歴等をチェックし、違反点が多い従業員には指導、注意をする。また行政処分(免許停止)等の恐れがないかチェックする。

⑨加重労働時間のチェック

この項目については先にも報告したが、社内全体が残業時間減少の傾向となっている。内容を精査しても飛び抜けて残業している従業員もいない。これは各管理者によるシフト調整や、便編成の結果と言える。今後はドライバー不足による残業増加はあり得るが、許容範囲内で対応できるよう日々チェックする必要は出てくる。また今後は2024年の法改正に向け、月80~60時間の残業に収まるよう取り組んでいく。又、管理者自らの残業時間も常に意識し、率先して削減に取り組む。

⑩雇用及び定期健診の実施

雇用時健診、及び健康診断については、毎年100%の受診率となっている。しかし二次健診、及び要精密検査該当者について、文書での受診促進は行っているが、受診したかの最終チェックにまでは至っていない。今後の課題として二次健診の最終チェックを実施し、就業に差し支えがある場合は産業医の指示を仰ぎながら対処する。また高齢者雇用が今後増える傾向になる為、そのような従業員に対してもそれ相当の健診内容を盛り込むよう取り組んでいく。

以上

報告者

株式会社 東成流通サービス
安全統括管理者 新實 昌人