

# 令和5年度 運輸安全マネジメントによる内部監査報告書

令和5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 0件(0件) ※目標数値 0件 ( )内は前年数

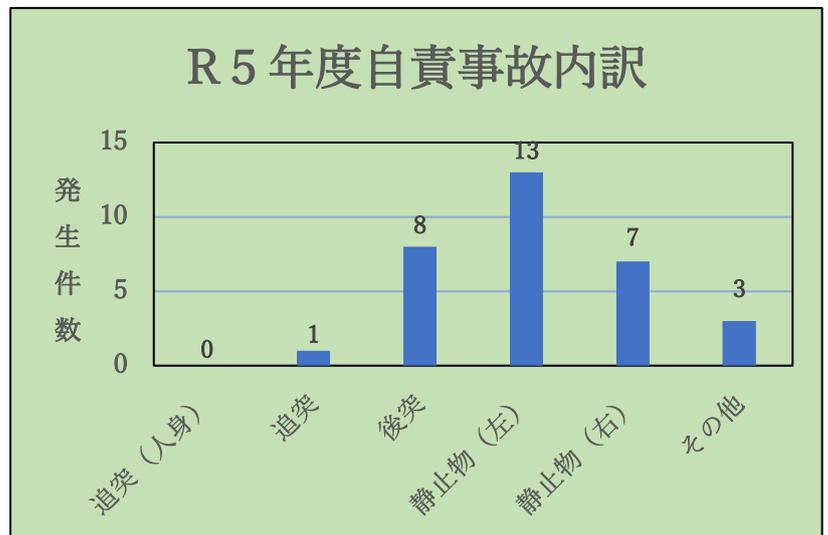
今年度の自責人身事故は0件と目標達成となった。今年度も重大事故0件の目標を達成すべく、さらに気を引き締めた運転を心掛けるよう取り組んでいく。

②自責事故 32件(30件) ※目標数値 21件 ( )内は前年数

令和5年度の自責事故は32件(無責事故は除く)で内訳は以下の通り。

### 自責事故内訳

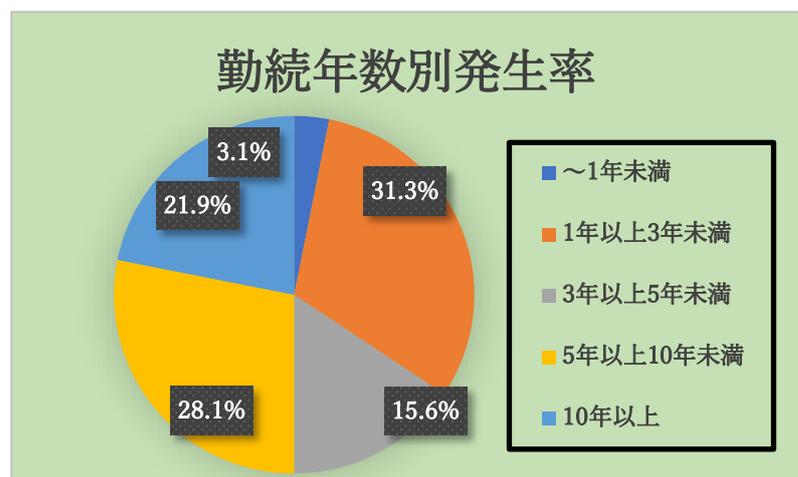
|        |          |
|--------|----------|
| 追突(人身) | 0件(0件)   |
| 追突     | 1件(0件)   |
| 後突     | 8件(10件)  |
| 静止物(左) | 13件(10件) |
| 静止物(右) | 7件(7件)   |
| その他    | 3件(3件)   |
| 無責事故   | 8件(16件)  |



結果・・目標は前年比 30%削減の 21 件以内で、R5 年度は 32 件と目標より+11 件、前年比+2 件となり、昨年を上回ってしまった。前年度同様に多かったのが静止物（左）、及び後突事故となっている。毎年同様の事故が多発しており、あまり改善が見られなかった。後突事故の原因はバース接車時による施設への接触が多く見られた。改善策として後退時は常に三点（左右ミラー、バックモニター）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。また車両移動中は気持ちを落ち着かせ、慌てず行動をとるようにする。静止物（左）事故は、樹木、ガードレール、縁石など、対向車とのすれ違いの際に左に寄りすぎた事が原因の事故が多く見られた。改善策として常に車幅の感覚や前方の道路状況を意識し、対向車とすれ違う場合は左側の障害物を確認しながら減速又はすぐに停まれる速度で走行するよう心掛ける。その他の事故においては、輪止めをしなかったことが原因で無人走行させる一歩間違えれば重大事故に繋がる事案が発生した。これに関しては降車時の輪止めの徹底を再指導した。今年度の自責事故においては、同様の事故が多発しており改善策として事故惹起者以外のドライバーにも原因と対策を考えさせることで削減させたい。また、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、外部への研修を検討している。

#### 勤続年数別発生件数

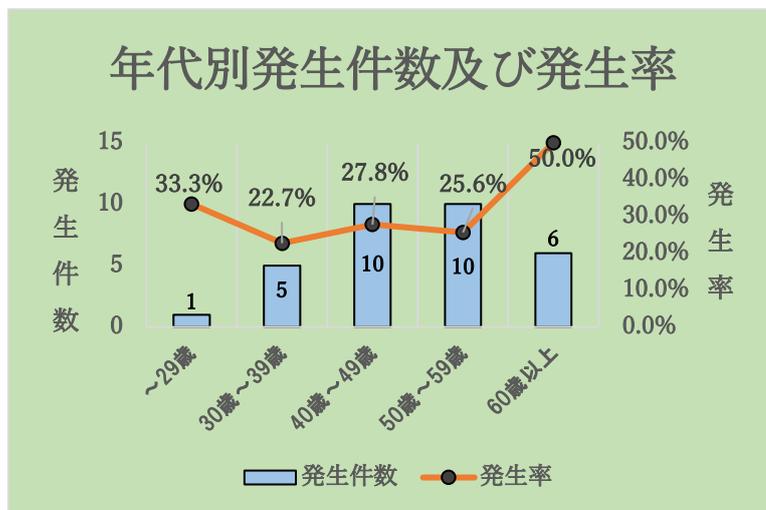
|              |             |
|--------------|-------------|
| ～1 年未満       | 1 件(3.1%)   |
| 1 年以上 3 年未満  | 10 件(31.3%) |
| 3 年以上 5 年未満  | 5 件(15.6%)  |
| 5 年以上 10 年未満 | 9 件(28.1%)  |
| 10 年以上       | 7 件(21.9%)  |



勤続年数別で見ると、前年度は 1 年以上 10 年未満の発生率がそれぞれ 2 割台となっており、均等していたが、今年度は 1 年以上 3 年未満及び 5 年以上 10 年未満者の割合が 3 割前後と著しく大きい数字となっている。原因として、1 年以上 3 年未満者は運転に慣れたことでの過信や緊張の緩みによる安全確認不足。5 年以上 10 年未満者は車両感覚の慣れによる過信だと思われる。安全運転への意識対策としてドライバー教育での意識向上の指導を実施し、運転経験を積んでも常に緊張感を維持しながら業務あたるよう指導する。また 10 年以上の発生率も低いとは言えず、経験年数を問わず、安全運転への個々の意識を高めるようドライバー教育にて指導していきたい。

### 年代別発生件数及び発生率

～29歳(3人) 1件(33.3%)  
30歳～39歳(22人) 5件(22.7%)  
40歳～49歳(36人) 10件(27.7%)  
50歳～59歳(39人) 10件(25.6%)  
60歳以上 (12人) 6件(50.0%)  
( )内は当該運転者数



年代別にみると、最も多い年代は40歳代、50歳代となっている。40歳代の事故多発傾向が多い要因として、入社1年以上3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。先にも述べた通り、特定者による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環境に効果が表れない形となってしまった。また、60歳以上において、件数は6件ではあるが発生率が50%と高齢者における事故発生率が高くなっている。人材不足により高齢ドライバーや運転初心者が増えていく傾向の中で、各教育機関の研修や適性診断等を有効活用し、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。

### ③労働災害事故 1件(6件) ※目標数値 1件 ( )内は前年数

・令和5年8月31日7:30頃、下田市内の納品先において、入社21年0ヶ月(53歳)のドライバーがトラックから店舗商品置き場へカゴ台車を移動中、顔に虫が寄って来たので手で振り払おうとしたら体勢を崩した時にカゴ台車が転倒。カゴ台車を支えようとしたのですが、そのまま倒れてしまいカゴ台車と地面に右手を挟んでしまい骨折、靭帯損傷してしまった。  
原因は商品を載せたカゴ台車が倒れそうになった際に人力にて支えられると思い込んでしまった事が原因と考えられる。

結果・・・令和5年度の労働災害事故は1件と、目標の0件とはならなかった。今年度の事故は屋外作業が1件という結果でした。傾向としてはドライバーに集中しており、作業上での安全確認不足が事故発生の一因と考えられます。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安全確認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。今年度は労働災害0に向けて従業員の意識向上を植え付け、目標達成すべく尽力していく。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いく。

④残業時間の削減 5時間10分(7時間45分) ※目標数値 4時間 ( )内は前年数

残業時間削減について、令和4年度は残業時間が月平均で813時間、フルタイム労働者の在職者数が月平均で157人。1人あたり1ヶ月の残業時間の平均が5時間10分となり、目標の4時間より1時間10分多く、目標達成する事は出来ませんでした。今年度は各部署管理職にて各従業員の勤務時間管理を強化する事によって前年度より残業時間の減少する事が出来ました。今年度目標値としては25%削減の月平均残業時間4時間以内を目標に取り組む。またドライバー確保に向けた求人活動を積極的に行っていく。

(※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5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ミーティングや掲示にて周知してきた。今年度はコロナ感染症が第2類から第5類へ移行をしましたが引き続き感染対策強化を社内にて行い、各部署ミーティングにて各個人においても対策を行う様に周知を行いました。また倉庫内外の巡視チェックにおいては、引き続き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引き続き行っている。また健康管理の一環として、腰痛防止や熱中症対策等その時期に併せた対策を講じて行く。

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点取得者が大幅に増加した。

R5年4月74人(78人)・5月73人(75人)・6月77人(80人)・7月71人(71人)・8月81人(72人)・9月78人(68人)・10月73人(69人)・11月72人(68人)・12月75人(72人)・R5年1月72人(70人)・2月79人(80人)・3月69人(70人) 平均74人(72人) ※(前年数)

前年度同様に、1年間を通して無事故、デジタコ査定100点の該当者のみに「安全運転手当」を支給する形の中、今年度の支給対象者は23名という結果でした。100点取得者の月間平均人数においては前年比より増加する事ができました。皆様の意識の高さの結果と言える。また点数の低いドライバーにおいて地道な指導が実を結んでいる結果、全体的にスピードオーバーの回数は減少してきています。今後は全体の底上げに向けて担当管理者は責任をもって定期的な個別にて指導、教育を行う。

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、昨年同様反応者はほぼ見られない中、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「アルコール検知における懲罰規定」の基づき、雇用契約内容の見直しや、懲戒処分等を含め厳しい姿勢で臨んでいく。

#### 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前年度同様今年度も中止となった。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、高岩部長によって年間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、今後も最終日の7時間は運行管理者による添乗指導を引継ぎ実施する。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5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、今年度は残業時間減少する事が出来ました。しかし、現状の内容を精査すると、一部のドライバーやコースに偏っている。コースの事情によりどうしても運行時間が削れないコースは、休みを増やしたり、他の短いコースと交互に運行したりと、各管理職はシフト調整や便編成をリアルタイムにチェックする必要がある。今後も月60時間以内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、今後は文書等での二次健診の促進は行っていく。なおかつ就業に差し

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項目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

安全管理者 緒方 正彦