

令和4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

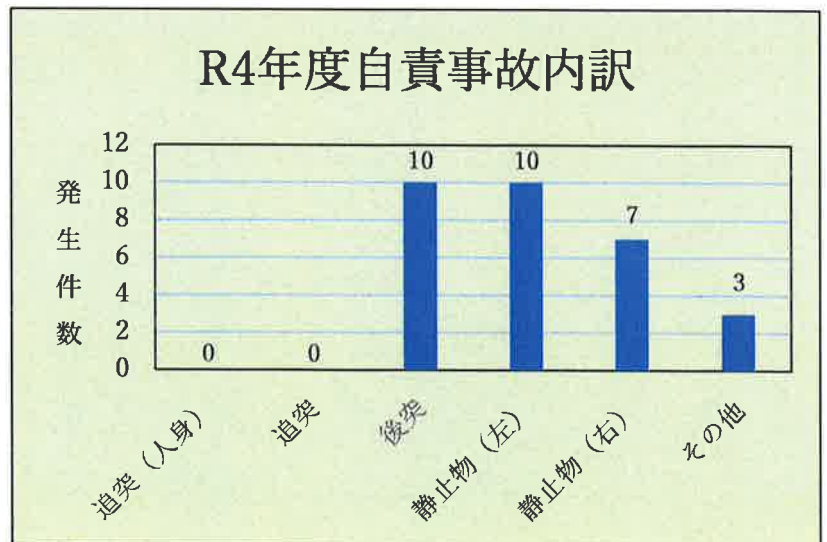
今年度の自責人身事故は0件と目標達成となった。今年度も重大事故0件の目標を達成すべく、さらに気を引き締めた運転を心掛けるよう取り組んでいく。

②自責事故 30件(51件) ※目標数値 31件 ()内は前年数

令和4年度の自責事故は31件(無責事故は除く)で内訳は以下の通り。

自責事故内訳

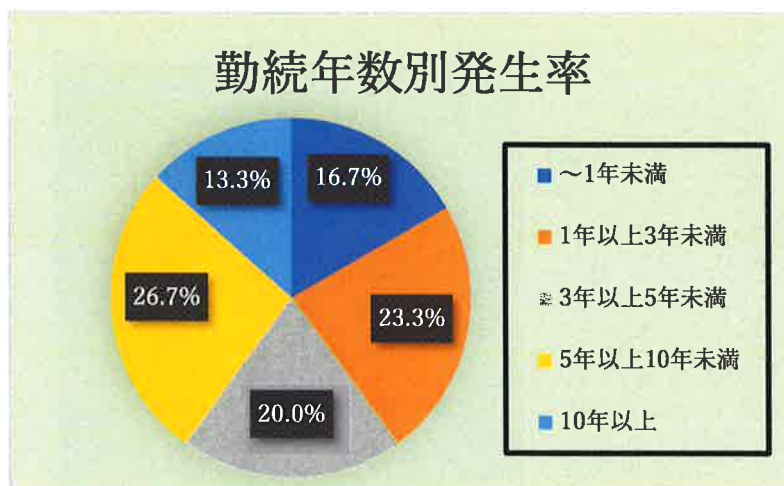
追突(人身)	0件(0件)
追突	0件(1件)
後突	10件(13件)
静止物(左)	10件(21件)
静止物(右)	7件(7件)
その他	3件(9件)
無責事故	16件(17件)



結果・・目標は前年比 30%削減の 35 件以内で、R4 年度は 30 件と目標より-5 件、前年比-21 件となり、大幅に削減できた。しかし、前年度同様に多かったのが後突事故、及び静止物（左）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や隣の車両への接触が多く見られた。改善策としてはしっかりと周りを注視し、安全確認及び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、走行中にミラーや電柱、草木への接触事故が多く見られた。改善策として常に車幅の感覚を意識し、狭い道路を走行する時は徐行しながら運転し、対向車とすれ違う場合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、運行前点検時の車両チェックを怠り、帰社後に覚えのない傷があるといった案件が多数見受けられた。また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し、改善が見込まれない場合は配置転換等の処置も検討する。

勤続年数別発生件数

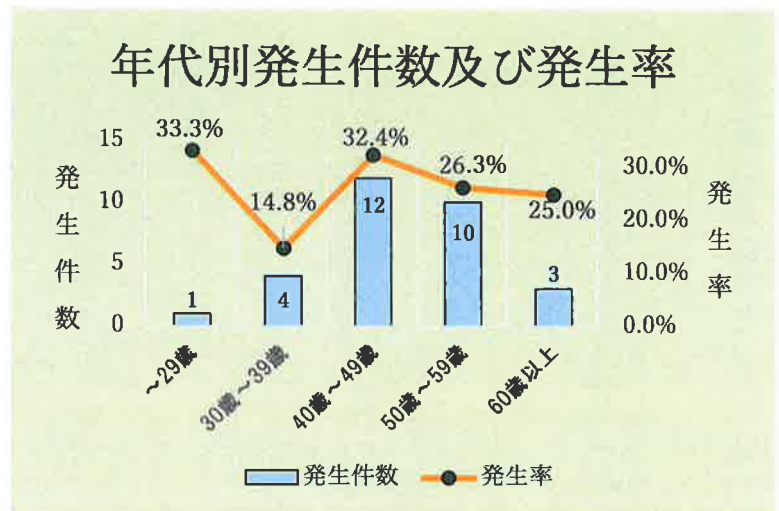
～1 年未満	5 件(16.7%)
1 年以上 3 年未満	7 件(23.3%)
3 年以上 5 年未満	6 件(20.0%)
5 年以上 10 年未満	8 件(26.7%)
10 年以上	4 件(13.3%)



勤続年数別でみると、前年度は 1 年以上 3 年未満の発生率が全体の 4 割と偏っていたが、今年度は 1 年以上 10 年未満での発生件数がそれぞれ 2 割台となっており、運転経験関係なく個々の意識の問題と考えられる。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、運転経験を積んでいても常に緊張感を維持しながら業務あたるよう指導する。今年度は運転適性検査を実施する予定となっており、結果を基に必要であれば個々での指導も実施する。また 1 年未満の発生率も低いとは言えず、未経験者での特定者による再発事故が原因とみられる。対策として初任運転者に対する添乗指導の強化をさらに充実させ、また初任適性診断の結果に沿って個別で指導し教育を実施する。

年代別発生件数及び発生率

～29歳(3人) 1件(33.3%)
30歳～39歳(27人) 4件(14.8%)
40歳～49歳(37人) 12件(32.4%)
50歳～59歳(38人) 10件(26.3%)
60歳以上 (12人) 3件(25.0%)
()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、次いで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年未満あるいは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。また先にも述べた通り、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。今後は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、身体的能力や反応、判断力を考慮した指導体制を確立する。

③労働災害事故 6件(3件) ※目標数値 0件 ()内は前年数

・令和4年4月4日8:30頃、熱海市内の納品先において、入社18年9ヶ月(66歳)のドライバーが荷台へ上がろうとした際、上がり切った瞬間左足を滑らせてしまい、左側へ倒れこむ様に落下した。そのまま体の左側を地面に叩きつける様転落してしまい、左足甲(外側)を骨折した。なお当時は雨が降っており、足元が滑りやすい状態だった。原因として雨で荷台が濡れ滑りやすい状況にも係わらず、普段と変わらない作業動作を行った為と思われる。

・令和4年4月14日1:30頃、浜松市内の納品先において、入社1年0ヶ月(55歳)のドライバーがフォークリフトのオペレーターと荷降ろしの確認をしていた時、別のフォークリフトが接近してきて接触、パレットの下部分が右足のすね部分に接触し骨折した。原因は市場内での外という事もあり、暗い環境下での作業の為、お互い見えづらい状況だった事で発生した事故と考えられる。

・令和4年5月4日1:00頃、弊社センター敷地内において、入社1年1ヶ月(41歳)のドライバーがカゴ台車を荷台からパワーゲートを使用して降ろそうとした際、パワーゲートが水平に着地し斜めに差し掛かった時にカゴ台車のバランスが崩れ、とっさに態勢を戻そうとした時身体をひねってしまった。その時何らかの衝撃で腰から左足にかけて痺れが走った。翌日も痺れが残った為病院にて受診した。原因として荷役作業に集中していなかったことが原因と考えられる。

・令和4年8月30日18:30頃、弊社センター倉庫内において、入社11年3ヶ月(47歳)のドライバーが荷台上にてジョルダーを使用してパレットを後退させる時、ジョルダーの溝に左足をとられてしまった。その際左足側面部分が溝にはまってしまい左足首より下部分を全体的に捻ってしまった。原因として普段と同じ作業の為、このような事故を想定しておらず、災害事故が発生する可能性の認識が薄れていた事が事故に繋がった。

・令和4年10月3日1:50頃、弊社センター敷地内において、入社1年6ヶ月(51歳)のドライバーが荷台上にてパレットを降ろそうとした時、引っ張り棒の先端のフックがパレットから外れてしまい、その反動で後方へ転倒しかけた。その時荷台から地面へ着地した際右足を強打、踵部分を骨折してしまった。原因として通常パレットを降ろす作業は1枚ずつ降ろす所、複数枚重ねて引っ張り棒で一度に移動させようとしたのが結果転倒事故に繋がったと考えられる。

・令和4年10月9日20:00頃、弊社センター倉庫内において、入社5年2ヶ月(44歳)のドライバーがトラックをバースへ接車する際、10cm程隙間を空けたが、その隙間に右足から落下した。その際とっさに体を右側に捻ったところ、右足膝部分を強打、負傷した。原因は移動の際足元の危険箇所(隙間)を確認せず注意を怠った事が原因と考えられる。

結果・・令和4年度の労働災害事故は6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4件、構内作業(ドライバー)が2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 7時間45分(6時間30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1225時間、フルタイム労働者の在職者数が月平均で156人。1人あたり1ヶ月の残業時間の平均が7時間45分となり、目標の4時間より3時間45分とほぼ2倍の増加になってしまった。原因はドライバー不足による業務負担が大きくなってしまった事と思われる。今年度は間近に迫っている2024年問題もあり、目標値としては40%削減の月平均残業時間4時間30分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4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。今年度はコロナにおける感染対策を社内にて行い、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。

R4年4月78人(69人)・5月75人(70人)・6月80人(72人)・7月71人(70人)・8月72人(71人)・9月68人(73人)・10月69人(73人)・11月68人(68人)・12月72人(64人)・R5年1月70人(66人)・2月80人(69人)・3月70人(72人) 平均72人(69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22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も、直近では改善が見込まれるドライバーもあり、地道な指導が実を結んでいる格好になっている。前年に比べスピードオーバーの総回数は減少していますが、少数ではあるが未だ改善されていないドライバーもあり、その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。

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、今年度は残業時間増加となってしまった。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。今後は2024年の法改正に向け、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
安全統括管理者 新實 昌人