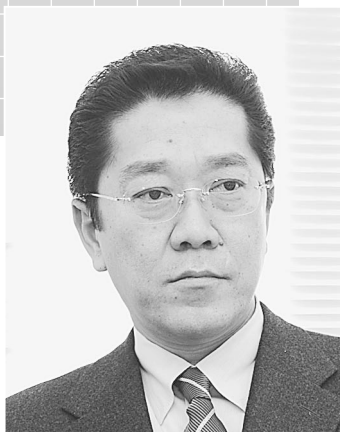


顧客の信頼を背負い 生鮮食品輸送で高品質維持



取締役 明 武藤

北海道・札幌市内に本社を構える株式会社ヤマカ 山加運輸は、安全性優良事業所として認定を受けた西営業所傘下の生鮮センター事業部と共同配送事業部札幌西共配センターで、おもな取引先である大手スーパーの道内の全店、コンビニエンスストアチェーンの道内五カ所の配送センターを中心に約二百店へ商品搬入を行っている。また、同社倉庫部門では関連する製造業者から受け入れる商品の保管から仕分け作業など業務を一貫して行っており、各店舗が毎日必要とする商品を、ジャスト・イン・タイムで配送・納入している。いわば、道内での荷主企業の商品供給部門の要といったところだ。荷主企業は、業界トップに君臨し、安全・環境に配慮した経営を実践していること

もあり、同社では、全社員が交通安全のみならず全業務で「安全最優先」の姿勢を基本理念としている。

「私どもが運行するトラックには荷主さんの社名やロゴがペイントされているわけですから、常に荷主の看板を背負っているのと同じです。交通事故を起こしたり無謀運転をするなどもつてのほかで、むしろ、遵法精神で街のロードリーダーとしての自覚を持たなければなりません」(武藤明取締役)

安全対策に専門の「指導室」

同社の安全対策の取り組みは独自の対策として、全車両へのデジタルタコグラフの装着とチエック指導、運行管理者による同乗指導、適性診断・運転記録証明などを基にした個別面接、社内報「ヤマカ」の発行等情報伝達・共有、関連会社との合同安全対策会議の開催、など数々の取り組みを行っている。とくに、社内体制で特筆すべき点は、平成十六年四月から本社総務部

付けで、専門に社内安全に関する政策的な企画・立案を行う「指導室」を創設したことだ。初代室長として野村知弘氏が就任して以来、全般的な安全対策、方針などを検討、策定、決定する安全衛生委員会と、具体的な現場指導・監督の実務的な指揮を行う同室が同社の安全対策の二本の柱となつて機能している。

「指導室には『安全』に関することに専念できる人員が三人体制でセンター五カ所をカバーし、協力会社と一体となつて安全対策を推進できるようにさせてもらっています。運行部門は業務の特性上、二十四時間体制で稼働しており、管理者は各業務に追われてなかなか安全教育のための資料や教材の作成・収集などに手が回らないため、そ



うした指導する立場にある人間へ情報提供を行っています。指導室創設当時、適性診断機を道内でも早い時期に借り受け、全運転者はもちろん事務職員にも適性診断を実施しました。通常、自動車事故対策機構へ依頼した場合の結果しか送付されませんが、自社内で診断を実施しますと、運転者がどのような回答をしたのかも診断できますから、よりきめ細かい指導もできますし、その運転者の人となり把握できて、同乗指導にも面談に

もより有効に活かすことができました」(野村室長)

きめ細かい指導の成果で、事故は指導室創設前と比較して五割削減できたという。同社では商品が破損したという事象も一件の事故とカウントするため軽微な物損事故も「事故」と表現するが、いわゆる重大事故はもちろん皆無。今後も『すべての事故をゼロに』という意識で活動していくという。

公の審査で安全対策再確認

安全性優良事業所へ申請するきっかけは、トラック協会の機関誌で同制度の存在を知ったことから。山本義興業務部長、生鮮センター事業部の芹澤亮一氏、そして野村室長が中心となった。

申請当時を振り返り武藤取締役は、「認定を受けることが目的で安全対策に取り組んでいるわけではなく、取引先の荷主さんは、とくに大手スーパー・コンビニエンスストアということもあり、企業ブランドで全国展開をしていらっしゃるから、荷主さん自身が安全・環境を最重要視する姿勢をお持ちで

す。ですから、わが社の姿勢として、今後の事業展開、発展のために当然という考え方で取り組みました。とくに公道の道路を事業の場としている公共性の高い事業ですから、これまで取り組んできた安全対策が公的な機関に認められるのか再確認の意味も含めてチャレンジしました。ただ、平素から取り組んできたことを申請書にまとめるだけですから、資料を集める等の若干の苦労はあったものの、結果的には日常業務が認められたということだと思います。また、認定を受けたからといってとくに荷主さんから称賛の言葉を頂いたわけでもありませんでした」と淡々としている。

その一方で、認定に関しては「安全に対する意識が全社で高まっているという感が強くあります。また、全社をあげて安全対策に取り組んでいるという姿勢が荷主企業に伝わり安心感を提供できたと思っています。さらに運転者へも認定を受けたことを報告、認定書をコピーして全社へ周知徹底したことで皆がプライドを持ち、いっそう安全意識の向上に努めています。また、協力会社は十社ほどあるのですが、わが社が率先して認定を受けたことで、わが社の方針

今後については、「もちろん継続して認定を受けていく方向で運行管理を中心として安全対策の改善、充実に向けて努力を続けていきます。また、『認定を受けている事業者』という立場に恥じぬよういっそう従業員教育を推進し、加えて環境にも配慮しつつグリーン経営の認証なども受けられるように、安全品質に環境の要素も加えていきたいと思っています」(武藤取締役)と抱負を語っている。

会社概要(営業所概要)

株式会社ヤマカ 山加運輸	〔小路口 正 社長〕
本社	北海道札幌市西区発寒16条2丁目3番1号
創業	昭和48年8月
資本金	3,000万円
従業員数	170名(内ドライバー58名)
車両数	59台
西営業所	〔松井 謙二 所長〕
所在地	北海道札幌市西区発寒13条14丁目1079番地14-1
従業員数	66名(内ドライバー27名)
車両数	21台



信頼される企業をめざし コンプライアンス強化



土屋 雄三 専務取締役

え、輸送のプロとして、企業行動基準、行動方針、具体的目標などを策定、あらゆる企業活動に関し『信頼される会社』『安心して取引してもらえる会社』を全社員でめざしています（土屋雄三専務取締役）

ISO規格に準じて

安全に関しては、東洋製罐仙台工場がISO9001と同14001を認証取得していることもあり、製品の品質として輸送部門もその一部として組み込まれている。しかし、同社自体のISOは「グループが一体として認証しているのと同じ、という東洋製罐側の意向」（岡本幸男取締役総務部長）もあり、認証取得を見送っているという。安全への取り組みは、安全衛生委員会を中心にISOのPDCA手法を用い、年間を通じて安全の指針、目標等を検討・実施、そして監視、改善と継続的な活動をしている。

「東洋製罐の工場では両方の

東罐運輸株式会社は、宮城県仙台市宮城野区にある東洋製罐株式会社の仙台工場内に本社を構え、同工場で生産される缶やペットボトルなどを中心とした飲料容器を、北海道、東北地方を中心に飲料メーカー工場等へ輸送する企業である。東洋製罐は、全国に十五の生産拠点を有し、グループ企業に運輸元請け企業を同社のほかに二社保有、同社は北日本の製品輸送を担当し、配送エリア外についても関連物流会社と提携し、全国ネットワークで展開している。



「わが社は東洋製罐グループの物流部門を担う物流企業として、東洋製罐の『常に正しい行動をとる』という基本理念の下に、『コンプライアンス経営』を安全への取り組みの基本と捉

を本格的にスタートさせたという。十八年十月の法施行当初から取り組んでいたが、これまでは準備期間として社のシステムに正式には組み込んでいなかった。

により『常に正しい行動をとる』うえで、管理者から現場の運転者等まで輸送の安全が第一という経営思想を徹底する意味から早い時期から同マネジメントを導入しました。さらに、十九年度のGマーク更新申請を控えて、確実に認定を受けるためにはマネジメントは有効です」（岡本取締役）とその理由を説明する。

初年度からGマーク認定

Gマークに取り組むきっかけとしては、グループ物流企業二社の存在が大きかったという。もともと、グループ直下の物流企業のうち、東罐運輸が一番最後に設立された企業であり、「すべての事柄に関して当社では設立当時から『追いつき追い越せ』という雰囲気でしたので、創設されたばかりのGマークは、同じスタートラインから競争できるわけですから、安全意識の徹底とグループ二社に追いつくためにうってつけだったのです」（同）という。

もともと、荷主工場と同じようにISOに準じて業務を展開してきたことから、「認定に向けての特別な取り組みはとくに

何もありませんでした」と語るのは、押野秀寿取締役運輸部長。続けて、認定後については「車両と車両の事故というものは極端に減少しました。構内でミラーをこすったというような軽微な事故は数件ありましたが、もちろん行政処分を受けるような重大事故はありません」と無事故を強調する。また、「運転者の意識が良い方に変化したのも嬉しいことですが、協力会社とのほとんどが、わが社の認定に刺激を受けて次年度以降から認定を受け、あと一社で協力会社全社認定が達成します。私どもは強制しませんでした。が、『認定を受けて当たり前』という雰囲気になっていくようです」（同）と対外的なメリッ

Gマークで選ばれる時代に

土屋専務は今後のGマーク制度の活用と取り組み方針について、「現在、Gマークを取得している事業所は八千二百九事業所。全国に八万五千以上ある事業所のトップテンに入っていると考えると、『安全のエリート』として自覚も生まれますし、今後事業拡大を図るうえで、Gマーク取得企業とそうでない企

ISO規格を早くから認証取得していますので、グループ一体となって製品の品質向上に向かって高品質輸送で応えています。私どもへ工場側からの定期的なISOの監査がありますし、それに応える体制もあります。また、今後の業務拡大に向けて対外的なアピールポイントとしても評価されるということもあり、ISO認証を受けるべきという考えもありました。そこに工場側から『同じ工場にいて同じマニュアルにそって仕事をしているのだから必要ないのでは』とアドバイスをいただき、名より実をとることにしました」（土屋専務）

また、平成十九年一月一日からは、制度が開始されたばかりである「運輸安全マネジメント」

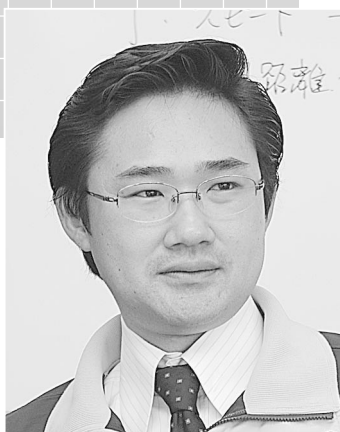
業は差別化されていくのではないでしようか。そうなる時代が来ることを予測して戦略的に安全を最優先にするコンプライアンス経営は最も求められるところだと思っています。また、安全だけでなく環境問題に関しても省燃費運転に取り組み、排出ガスの抑制などで地球温暖化対策などにも取り組んでいます。今後もGマークの継続と、CS活動やヒヤリハット報告とその情報開示などさまざまな安全・環境への取り組みを推進し、輸送品質向上に努めることでお客様からの信頼を確固たるものとしていきたいと考えています」と結んだ。

会社概要（営業所概要）

東罐運輸株式会社【伊藤 宏士 社長】
本社 宮城県仙台市宮城野区港2-4-1
創業 昭和36年3月
資本金 1,000万円
従業員数 68名
車両数 26台



PDCAサイクル実践で 絶対に事故は防げる



石原 敏和 社長

親子三代で事業を継承

千葉県柏市に本社を構える株式会社石原運輸は、昭和二十九年会社設立。事業としては昭和三年からという長い歴史をもつ、老舗である。

設立から数えて三代目に当たる石原敏和社長は、「小学生のころから祖父（先代会長）の膝のうえで父（現会長の石原敏男氏）の苦勞する姿を見て育ち、自分ではよく覚えていないのですが、小学三年生の時には『三代目になって会社を今の三倍にする』と宣言したそうです（笑）」（石原社長）。

事実、三代にわたって築き上げてきた信頼と実績を背景に順調な企業経営をつづけ、石原社長の宣言どおり、おおよそ三倍

に拡大しているという。石原運輸の経営は堅実な安全対策が機能し荷主企業の信頼を永年勝ち取ってきたのだ。創業以来「顧客第一主義」を貫き、同社の安全対策の根幹は、良質な人材育成に尽きる。石原社長の実父である、石原敏男会長は、機会あるごと定期、不定期にさまざまな工夫を加えて運転者への教育を施してきた。会長は同社で働くことを「ドライバー大学」に通うと表現し、早朝の出発になる運転者へのフォローを行うために、自分の車を「安全パトロールカー」として仕立て、毎日のように車庫を巡回し運転者を慈しみ親身になって指導する。

一方で、報告、連絡、相談の徹底という管理手法をとり、引き締めることも忘れない。やさしく、そして厳しいオヤジの役割

を担っているのである。

実践的理論・理論的实践

石原社長は大学を卒業するとすぐに金融機関に就職。社会勉強を経てから同社に入社、社長（現会長）のもとで経営を学び、平成九年社長に就任。ここから会長と社長の二人三脚での経営、そして安全への取り組みが始まる。

「不定期開催だった安全会議を改め、諸会議は全員出席が基本で、どんなに忙しくても、業



務ラインごとに安全衛生会議を月に一回、また半年に一回全社員を集め業務連絡会議を開き、上期、下期ごとの総括や表彰を行うと同時に、期中の方針も提示するようにしました。これはPDCAの実践です。そもそも会社の発展は、マネジメントサイクルなしでは成り立たないと実感しているからです」（石原社長）

石原社長は事故原因の一割を道路構造や車体、そして九割を人的要因と分析。「交通事故の原因の多くは、速度の出し過ぎと車間距離不足です。この二つの事故原因を排除していけば、交通事故は八割防げます」と理論的に説明する。その対策として、デジタルタコグラフを全車両に導入し徹底的なスピード管

株式会社石原運輸



理を行い、車間距離対策としては全員で「三秒ルール」を実践した。これは、前車との車間距離保持のためにすべての運行段階で三秒間の余裕、待機時間を持つことで車間距離を確保するというもの。これを実践することにより、他車から「割り込み」を受けるといふ。そのたびに速度を落とし車間を開ければまた、割り込み。この繰り返しで、運転者から不評だ。しかし「五分十分遅れることを気にするな、事故がないのは会社のため

でもあるが、本当はみんなの命を守るため」（同）と説得した。その結果、三秒ルールも徹底され事故は減少した。また、燃費に関しても平成十三年以前大型車平均は一リットル当たり三・〇二八キロだったものが、十八年十月現在では同四・〇六四キロと改善しました。目標を設定し各人が努力することによってこのような効果を生み出せたのです」（同）と経費削減効果に目を細める。

しかし、続けて石原社長は「実は、残りの二割を排除することこそ、企業のリスクマネジメントで一番重要なところなのですよ」と語る。この「残った二割とはヒューマンエラーで、これは安全衛生会議の場で教育することにより解決していきます。つまり、安全衛生会議のテーマは、危険予知訓練↓リスクアセスメント↓メンタルヘルスケア↓コミュニケーションという具合にヒューマンエラーの真の原因を探るものなのです」（同）と語り、現在は管理者と運転者が本音で語り合う場を極力持つようにしているのだという。

Gマークは全社員の誇り

千葉県トラック協会で石原会

長が要職を歴任されたこともあり、協会活動は熱心で、この安全性優良事業所認定制度についても事業開始年度には申請を行い、見事Gマーク第一期生として認定を受けている。

「Gマーク制度はわが社の考え方とリンクしていましたから、すぐに申請、認定を受けることができました。他社との差別化もさることながら、社員一人ひとりが誇りを持てる点で、とても有効な制度ととらえています。ISOも有効ですが、安全対策に特化したGマークはよりトラック業界にフィットした制度だと思っています。今後、運輸安全マネジメントの審査基準への反映など制度の厳格化が図られて、より強いバックボーンとなることを期待します。また、環境対策や安全対策にはお金がかかるということも、荷主や一般市民にわかってもらえよう、トラック運送業界としてアピールしていく必要があります。逆に、私達の方も理解ある荷主を選ぶ必要もあると思います」（同）

「災害ゼロから危険ゼロへ」さらに「危険ゼロから違反ゼロへ」を合言葉に、安全性向上とGマーク維持を続けて行くとす

会社概要（営業所概要）

株式会社石原運輸【石原 敏和 社長】
本社 千葉県柏市高柳1143番地5
創業 昭和29年7月
資本金 1,000万円
従業員数 45名
車両数 45台

危険・毒物輸送の担い手として いっそうの「安全性」求め



筒井 康之 社長

新栄運輸株式会社は、神奈川県横浜市に本社を構え、東京湾・川崎港に所在する親会社のタンクヤードに隣接して川崎営業所を設置、化学薬品や毒劇物などを関東一円の工場などへ配送している。品目は、ソーダ灰、燐酸、ベンゾール、トルエン等、危険・毒物がメインであるだけに、輸送の品質にはいっそうの「安全性」が求められる。

同社が安全性優良事業所への申請を行ったのは平成十六年度。同事業の事業年度としては二年目だった。初年度から事業の意義は認識していたが諸般の事情で申請を断念。いよいよ、申請することになったが、意外な落とし穴があり認定が受けられなかった。「安全性に対する取組の積極性」で自己申告事項

があるが、申請に当たってはさまざまな添付書類を求められる。その記録と保存が十分ではなかった。法に定められている事項はもちろん、定期的な安全衛生会議も、荷主工場でマニュアル等が変更になった際の安全会議も、また外部安全運転講習施設への運転者の派遣も、古くから定期的、継続的に実施している。創業六十年近いが、伝統的に口頭での指導がおもで、申請に足りうる書類を残していなかった。

「安全に対する積極性は他社には負けないつもりでしたし、事実、人身事故はもちろん、軽微な貨物事故もありませんでした。しかし、もともと、全運転者が危険物取扱者の資格等を持ち、ベテランが多く、口頭での

指導が多かった。それを過信し十分な教育記録を保存していなかったのです。いくら『実施している』と言っても証拠となる記録がないのでは、認定を受けられるわけはありませんでした。早速、十七年度の認定をめ



ざし、記録・保存を徹底しました。安全性向上への取り組みは継続的に実施しておりましたから、あとは文字どおり記録するだけ。当時、荷主側からのISOの監査が頻繁に行われるようになり、それに対応するために記録・保存を始めたのも下地になっており、書類をそろえるだけ。スムーズに認定を受けることができました」（筒井康之社長）

安全への取り組み いっそう充実

輸送品目が危険・毒物ということもあり、安全への取り組みは「優秀な人材創り」が中心だ。運転者のほとんどは、品目に応じたさまざまな有資格者であり、新人運転者には短くても三カ月間は添乗指導を行い、徹底

的に作業マニュアルや安全教育を施す。この指導が「先輩から後輩へと手取り足取り丁寧」（筒井社長）である。同じ薬品でも荷主ごと、工場ごとに取り扱いのマニュアルが違うなど、作業ミスは絶対に許されず、「受け入れ先ごとのマニュアルの浸透は社内会議で徹底的に行われます。荷主主催の会議にも出ていますし、他の輸送品目を扱う事

業所より厳しいのです」（同）。

安全会議は、全員へ内容が確実に伝達されるように、出席者には必ずサインをさせる。誰が出ているか否かが一目瞭然であるだけでなく、本人の出席への自覚も生まれる。欠席者も明白なので、班長からの確に情報が伝達されるという。社内の会議も活性化した。すべての事象を安全か否かでみる意識が生まれたため、意見も活発にあがってきて荷主先の作業についても「もつと、こうした方が安全で効率がいい」という提案も出てきているという。十七年度、同社は見事高得点で認定を受けた。

「お互いによくなるう」 というシステム

「認定を受けて目に見えて運転者の意識が変わりました。ある運転者は他社のトラックにもGマークが貼ってあるか否かがよほど気になるらしく、帰庫する度に『A社にも貼ってあるが、B社はまだらしい』など情報を詳しく報告してくれます。おかげさまでお得意先に入荷している会社はどこが認定を受け、どこはまだかなどかなり詳しくなりました（笑）。これは、そ

れだけ『自分のトラックには安全の象徴であるGマークがある』というプライドをもって運転している表れだと思っています。仕事先でもマークがあることで『注目される』とも聞きます。さらに身が引き締まるのではないのでしょうか。会社全体が安全のムードに包まれ『お互いによくなるう』という、いいシステムが働いています」（筒井社長）

外部の見る目も少しずつ変わってきているという。筒井社長は運行管理者へ指示する際、最近「安全の重要性」をより意識するという。例えば、イレギュラーの運行依頼があった場合「安全性に優れた事業所」という看板を背負っていることをはっきりと謳い、次に「わかりました、検討いたしますが、その運行ですと無理が生じますので、この運行計画ではいかがでしょうか」と、逆に確実・安全な運行計画を提案するという。

今後も継続へ向けて

「Gマークは確実に会社を『安全第一』という姿勢にもっていくツールとして非常に有効です。公道を事業の場としている以上、絶対に事故を起こして

会社概要（営業所概要）

新栄運輸株式会社【筒井 康之 社長】
本 社 神奈川県横浜市鶴見区平安町1丁目46番地の1
創 業 昭和29年6月
資 本 金 5,000万円
従業員数 50名
車 両 数 54台



創立60周年の老舗企業 会社を発展させ社員を幸福に



杉山 護 支店長

「カンガルー便」で有名な西濃運輸株式会社は、トラック運送業界でトップクラスの一流企業であるのみならず、日本の企業としても超一流の大手企業だ。昨年、創立六十周年を迎えた。一昨年にはグループ全体の「意思決定の迅速化」「経営の効率化」を進め、「企業統治の強化」を図るため、グループ会社五十七社（輸送グループ三十六社）を束ねる、セイノーホールディングスを純粹持株会社とする新たな体制でスタートした。

大垣支店もいち早く申請

大垣支店は、岐阜県大垣市の西濃運輸本社に近接する支店であり、本社方針の影響をもっとも受けやすい。制度、機器等に関しても、同支店にまず導入し、

その反応を見て全社へ水平展開することもあり、同社のアンテナ支店といえるかもしれない。その大垣支店が安全性優良事業所認定制度への申請を行ったのは平成十五年。事業開始年度すぐにであった。

「社訓に『顧客第一主義に徹し信義と礼節を以て業務を遂行する』また、『社会の大動脈たる認識に徹し、自覚と責任を以て業務を遂行する』があります。安全輸送というものは基本中の基本であり、安全性優良事業所認定制度が創設された際には、本社から直ちに『全店で認定を取得せよ』という通知がありました。当然、本社のお膝元の支店という自負もあり『認定を受けて当然』という雰囲気を取り掛かりました」（杉山護支店長）

当時を振り返り伊藤隆行課長は、「申請に必要な書類等をそろえるには多少時間を要しましたが、従来から普通に実践してきたところですので、とくに大変なことはありませんでした。従来からの取り組みを『申請書』という一冊の報告書にまとめるようなものだったのかもしれない」と語る。

それというのも同社では、「ISSO」システムというものが機能しているからにほかならない。「ISSO」とは、西濃運輸独自の社内品質規格で、「Inter-Seino Standard Operation」の略だ。ほぼ、ISOのシステムの考え方を踏襲しているが、同社独自の取り組みとして、「お客様への礼節の徹底」「標準作業動線に基づく輸送品質の維持・

向上」「荷物を預けたくなる作業環境美化」「信頼される経理システムの構築」を目的とし、ISOより一段厳しい基準である。また、年度ごとにシステム本体が改善されバージョンアップするのも特徴の一つである。

同社では、全店ですでにISO9001・2000を、本社ではISO14001を認証取得済みで、現在ISSOに力を注いでいる。こうした下地がスムーズなGマーク認定に結びついたという。Gマーク創設以後はその取得に全店が挑戦している。

ちなみに、平成十八年九月末現在、同社の事業所数は百四十九だが、このうちISSOは三割強の五十一事業所、Gマークは七割強の百八事業所で取得している。グループ会社全体を含

めると、四百十四事業所のうち、Gマーク取得は三六パーセントの百五十一事業所にのぼる。

同社の安全指導は従業員教育が基本で、プロとして常に誇りと責任を持った運転マナーを植え付ける。全国交通安全運動に呼応し、労使が一体となって年二回、春と秋に事故防止運動を展開している。とくに秋には、名神高速道路の養老サービス・

エリアで「督励」を行うのが伝統。「カンガルー運動」と呼ばれるこの行事は、運転者の尊い「命」とお客様から預かった大切な荷物を守るために、定地点で運転者へ激励を行う。安全に対する意識を深めることを目的に行われている。また、独自のパトロールカーで高速道路のパトロールなども行い、安全についての指導、徹底を図っている。

日常的な取り組みとしては、運行管理者を通じて事故防止活動を行い、危険予知トレーニングで感受性を高める。また、指差呼称運転を徹底するほか、毎月の「緑十字ポスター」による安全重点推進事項を徹底。事故ゼロの日は緑色で塗りつぶして意識の高揚を図る。毎日の点呼時も、必ず、全運転者が安全を誓って緑十字にサインする。

「会社を発展させ、社員を幸福にするためには、経済的に満たされること、自分の仕事に誇りを持てること、将来に明るい展望を持てること、この三点が何よりも重要と考えています。これら『経済問題・誇り・将来



性」を幸福の三本柱と呼んでいます。それを実践するのはやはり安全第一です。今はGマーク取得には対外的なメリットなどまだ目に見えてきません。しかし、Gマーク取得企業・事業所であるという誇り、またそれにふさわしい企業であり続けるため、安全の水準の維持向上を継続していくということにとっても重要な意味があります」（杉山支店長）

福寿草精神今に受け継ぐ

全社員に対して社内報「サイドミラー」が年四回発行されている。お得意様や全国各地の同社支店への訪問、社内成功・先端事例の紹介、また、飲酒運転防止のメッセージなど盛りだくさんの内容である。こうした媒体を活用して、情報伝達はもちろん、各支店での成功事例の

全社への水平展開も図ることができるという。

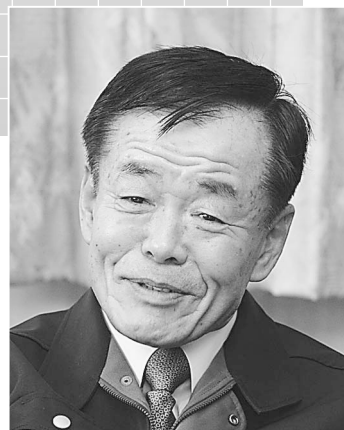
Gマーク、ISOの取得の取り組みや、また、より厳しく輸送品質と企業の品格までも求めるISSOの積極認証。そして、とどまることなくいっそうの品質向上への取り組みが続いている。

「踏まれても 踏まれても強く野に咲く福寿草」どんな試練にも耐えうる精神は、創業者・故田口利八名誉会長の座右の銘である。福寿草は強いだけでなく、春、いち早く花を開くことでも知られているが、ここに、福寿草精神は現在も生きている。

会社概要（営業所概要）

西濃運輸株式会社 【田口 義隆 社長】	
本社	岐阜県大垣市田口町1番地
創業	昭和5年2月
資本金	424億8,100万円
従業員数	13,043名
車両数	11,675台
大垣支店 【杉山 護 支店長】	
所在地	岐阜県大垣市東前5-7
従業員数	205名
車両数	167台

「信用は無限の資本なり」を社訓に 優秀ドライバーを育成



山田 秀一 社長

石川県金沢市に本社を構える北陸貨物運輸株式会社は、戦時中の政策として石川県の運送事業者を統合して設立された老舗の名門企業である。現社長の山田秀一氏は平成四年に就任、ご尊父の故山田秀三氏は県トラック協会会長を永年にわたり務められた、地元トラック運送業界のリーダー的存在でもあった。

同社は九州から関東、北海道まで全国をネットワークし、貨物は地元経済連等の米穀、農作物など北陸地方の生産物をはじめ、半導体・液晶などの先端部材や織物機械・工作機械、セメント、LPガスなど幅広い。

「当社は、全国へお客様の商品をお届けする最終のセールスマンとして、高品質を維持するため日夜努力してまいりました。

た。創業当時の社訓は『信用は無限の資本なり』で、これは物流の最前線にある弊社の果たすべき責任と使命を表し、輸送品質向上をめざして認証取得したISO9001・2000の品質方針および14001の環境方針序文にも、表明しております」（山田社長）

いち早く デジタルタコグラフ導入

ISOシリーズ認証取得について山田社長は「社訓の精神とも一致しておりますし、14000シリーズに関しては、独自に早くから取り組んで参りました『省燃費運転』とも密接に係っています」と語る。

燃費改善への取り組みは昭和四十二年から。燃費改善と安全

管理のためにタコグラフをいち早く導入し、同五十年頃にはエンジン回転数のデータも記録できるレボタコも装着している。

「当時は、些細なものまで含めるとかなりの事故件数があり、その改善策としてタコグラフを導入しました。チャート紙による分析と指導で事故減少と燃費改善にかなりの効果をあげてきましたが、長年同じ対策をとるとマンネリとなり、その打開策として、平成九年から各メーカーに各車両ごとの燃費テストを依頼し、燃費についての講習会を実施して各ドライバーにリットル当たりどれくらい走るのかなどの意識付けを行いました。また、私は新しモノ好きでして（笑）平成十一年にデジタルタコグラフを運輸省（当時）

が認証するのと同時に導入しました」（山田社長）

発売前のモニター製品から導入したというデジタコはまず、新人ドライバー車両へ十台だった。それも、装着義務付けのない四トン車へ。これは、同社の採用方針も、ドライバー未経験者に限定しており、新規採用ドライバーはそうした管理を行うことを前提に採用したという。

「より質の高いドライバーを育成していく必要があります。当社では、まず、新人のドライバーは四トンの比較的小さなトラックから乗ってもらいます。初心運転者のうちから『安全』で『経済的』な運転を徹底的に叩き込んで、その後、デジタコで得られるデータから、ある水

準をクリアしたドライバーを大型へとステップアップさせることにしています」（堀義明取締役営業部長）

差別化めざし 安全性優良事業所へ挑戦

輸送の品質向上に日々努力している同社が安全性優良事業所認定制度への申請を決意したのは、「同業他社との差別化を図りたかったから」それも、「な

るべく早くに認定を受けて、他社に先駆けたという気持ちと、今後の安全対策について自社のハードルをどんどん高くしていきたいと思いました」（山田社長）という。

申請前同社は、十六年三月にISO認証取得を果たしていたということもあり、その年七月の申請には「ISOへの準備のための下地があったおかげで、とくに特別な準備も必要はなく、思いのほかすんなりと申請・認定を受けました」（中田和秋安全管理課長）という。



「安全性優良事業所として認定を受けて、『われわれは、安全性に優れた企業であり、他の模範に』という意識がいつそう強まりました。また、品質・環境については輸送会社としての社会的責任（CSR）を果たすべき使命でもあります。全社員がその重みを理解しなければ、せっかくのすばらしい制度が、また、認定を受けたことの意味がなくなってしまう。ISOもGマークも認証取得・認定を受けただけではダメなのです。何のために認証取得したのか、認定を受けたのかを肝に銘じ、さらに向上心をもっていないければなりません。最近では、



ドライバーのなかに『〇〇社のトラックにもGマークがついたが、わが社よりマナーはよくないようだ、われわれは、さらにマナーアップに努めなければならぬ』など発言する者もおります。Gマークを背負って、また、社名を背負って運転している、安全・品質向上に努めなければならぬという意識の表れだと感じています。安全ということは輸送品質の最も重要な要素の一つです。また、事故がないということは、コストダウンにもつながります。品質もコストも両立してこそ、お客様に安く提供できるということではないでしょうか」（山田社長）

これからも継続して申請へ

今年度（十九年度）、同社は更新時期を迎える。山田社長は「石川県は、ISOもGマークも取得が多い県です。この二つの制度は業界全体のレベルアップ、底上げに非常に効果があると認識しています。今後は、世間一般にいかにかGマークを認識していただくかが課題でしょう。また、われわれ、既存認定事業者が『安全』というセールスポイントをいっそうPRしていくことと、認定に挑戦する事業者が増えることがこれから望まれることでしょう」と語っている。

会社概要（営業所概要）

北陸貨物運輸株式会社 [山田 秀一 社長]
本社 石川県金沢市泉本町4-18
創業 昭和16年3月
資本金 2,400万円
従業員数 120名
車両数 129台

震災からの復興とともに 安全への確かな歩み



三好 克巳 会長

「安全性優良事業所認定制度への申請には何も特別な事はしておりません。日々の業務をこなし、その実際を申請書に纏めただけです。しかし、ここに至るまでの実情をお話する必要はあるのかもしれない」と、静かに語りだしたのは、兵庫県神戸市に本社を構える株式会社成和運輸商事の三好克巳会長と、会長のご子息である三好政良社長。話は、地元市民はもちろん日本中が忘れることができない「阪神・淡路大震災」の被災体験だった。

崩壊する街と安全管理

「あの朝、ここ西区から神戸ポートアイランドのコンテナターミナルまで乗用車で実に八時間以上もの時間をかけて状況確

認に向向いたのですが、港も壊滅状態で貨物を積んだコンテナは崩れ、またすでにコンテナを積載してあったトレーラも六甲アイランドから一歩も出る事ができませんでした」(三好政良社長)

ここから同社の、いや阪神・淡路地区全員の戦いが始まる。幸い、従業員に死傷者はいなかった。しかし、幅広い業務を手がけていたため、さまざまな荷主からさまざまな要望があったが、会社や各自の自宅の復旧作業など同時進行しており、おいそれと応えられるものではなかった。だが、運送事業者の使命として「荷主ニーズに応えるのが最優先であり、その先に復興もある」(三好会長)という考えのもと、一刻も早い運行開始

に腐心した。さらに、兵庫県トラック協会を通じて自治体から要請があった救援物資の緊急輸送にも協力。不眠不休の体制がしばらくの間続いた。全社あげての取り組みで、震災から三日目には最初のトラックの運行を開始した。

「二十四時間交代で休みなしの奮闘です。一方で、これまでの積み上げてきた労務管理、安全管理は崩壊していました。震災前は半日で終了する運行がその何倍もの時間が必要でした。それでも『なんとか助けてくれ』という荷主さんの声に応えるべく必死で対応し、まるで戦場のようでした。幸い、わが社は立ち直りも早かった方だったと思います。徐々に荷主さんの要求にも応えられるようになり、感

謝された荷主さんからは運賃値上げの打診もありました。しかし、今はみんなが苦しい時。『私たちは復興のために働かせていただいている』という意識でお断りしました」(三好会長)

仲間の死を乗り越えて

震災から三カ月経過したある朝、第二の悲劇が同社を襲った。仲間の運転者が交通事故で命を落としたのだ。急なカーブでの自損事故。不幸中の幸いで他者に被害者はいなかったが、過労運転が原因と推測された。不眠不休で戦ってきた同志の死に、会社全体が大きなショックを受け、全員が動揺したという。

「せっかく震災を乗り越え生き残ってきた仲間を失ってまで

運送事業を継続する意味があるのかという自責の念に囚われ、全員を一室に集め、正直な気持ちを話しました。その時には全員の意思は決まっていたようです。悲しみを乗り越え事業を継続していくことが亡くなった仲間のためだと。全員の意思が同じ方向を向いたことで、もう一度出直すことになりました。以前のように、荷主さんから『お宅の従業員はみんな優秀だがどのような教育をしているのか』と問われるような安全レ

ベルまで戻そう。一気には無理でも絶対に取り戻すと全員で固く心に誓いました」(三好会長)

もともと、震災前から一対一の個別安全教育が主体だった同社では、一人に対して一車責任制を敷いていることもあり、会長、社長、長戸良太専務を中心とする管理者と運転者とのコミュニケーションは非常に密だ。点呼は基本的に運転者一人に管理者二人。そして、点呼実施の際に「一分間ミーティング」と称して、点呼以外の情報交換や世間話を行うことで全員へ細かいケアを行っている。車庫には「運転者の言いたいことやトラツクの調子など、情報は豊富に転がっている」(三好会長)

また、三好社長、長戸専務は、定期的に開催される安全衛生会議、作業会議、日々の安全教育をこなしている。定期的な会議は全員集合が基本だが「大きな会議ではなかなか出ない意見を吸い上げるため」(長戸専務)個別に運転者を呼び膝をあわせて話すのだという。

Gマークをきつかけに

徐々に震災前の水準まで回復してきたと思われたが、三好会

長は納得しなかった。「さらに」という気持ちはどうしても強かった。そこに、安全性優良事業所認定制度が創設されたという情報を得て、早速申請を行う。「これまでの取り組みは正しかったのか、今まで以上に安全性向上の方策を模索していたところに新制度を知り、飛びつきました。まさに、この制度がわが社を以前の水準、ひいてはそれ以上の水準に引き上げると確信しました」(三好会長)という。

申請の準備は、三好社長と長戸専務を中心に進められた。安全水準を向上させるために試行錯誤していた同社では、Gマーク取得前にはISOについても研究し、ISOの監査員の資格も取得したという。この経験も有利に働き「申請にあたってはとくに難しいこともありませんでした。実績をありのままに提出しお墨付きをいただいたというようなものかもしれない」と当時を三好社長は振り返る。

Gマークを取得してから、同社では、運転者全員を前に経過を説明し「わが社は、安全性に優れた事業所と認められた。その名に恥じない会社であるという自覚の下に、今後もその水準を維持、向上しなければならな

い。世間もお客様もわれわれを見る目が変わってくるだろう。その期待に応えなければならぬ」(三好会長)と訓示したという。認定を受けてから、いっそう安全性に取り組みむ雰囲気も変わり、お客様のために信念をもった取り組みをしているという意識が身についたのだという。

「確かに、Gマークを取得したあと、荷主からの評価が上がったり、金融機関からの融資の話があったりと、意外にメリツトはあったと思いますが、社員の意識があつた辛かった時期を忘れずに『安全』を守り抜くことに一丸となっている。それが一番のGマーク効果だと思っています」と三本の矢ならぬ三人の管理者は異口同音に語った。

会社概要(営業所概要)

株式会社成和運輸商事〔三好 政良 社長〕
本 社 兵庫県神戸市西区大沢2丁目
3番地の25
創 業 昭和41年5月
資 本 金 3,000万円
従業員数 98名
車 両 数 52台

安全を軽視する企業は 淘汰される時代に



伊達 明彦 社長

「安全をないがしろにする企業は、今後の厳しい競争の時代を生き残る事はできないでしょう」と断言するのは、山口県岩国市に本社を構える岩国通運株式会社の伊達明彦社長。同社は、安全性優良事業所認定制度が開始された平成十五年の第一期の申請・認定組であり、更新申請を経ずとGマークをトラックに貼付してきている。申請へ取り組みきつかけとしては、「同業他社との差別化」（伊達社長）が重要な要素の一つであるという。加えて「制度の意味を知らなければこのGマークの制度は『画期的』と感じました。トラック運送業界の未来を業界のわれわれ自らが切り開くための、大きなそして確実な第一歩です」と力説する。

毎日の朝礼に重点

平成十九年二月、創業六十周年を迎えた同社は、さらなる発展をめざしている。社是に「安全第一」を掲げ、その達成のためには、「良質な従業員の確保と育成」が柱であり、従来から懇切丁寧な従業員教育を実施してきた。従業員の採用にはとくに気を使い「あいさつが確実にできる、言葉遣いが丁寧、的確。また、服装がきちっとしている」などを基本としています。入社後にも教育を徹底し、ことあるごとに「まず、人が他人を見る（評価する）」のは、この三点である」と話しています」（伊達社長）という。そのため、毎日の教育の機会である朝礼と点呼には非常に気を使い、力を入れ

ているという。同社の毎朝は、午前七時五十分からの一斉体操から始まる。体をほぐしたその後は、一斉朝礼と点呼を行う。朝礼では、全員がKYT（危険予知トレーニング）や年度基本方針、月別安全スローガン、安全十則などを唱和する。声を出して脳に刺激を与えることで見るだけではなく意識の再確認を行うのだという。

運行計画に沿った作業を安全に行うて欲しいということを繰り返して「お願いする」という気持ちでいます」と理由を語る。また、伊達社長も「声を出して意識させることと並んで、全員に確認のサインをさせることも重要視しています。年度の社内教育計画も、その計画に基づいて実施された教育活動に参加したという記録も、各種連絡の情報伝達確認もすべてサインさせます。また、もし事故が発生した場合はその原因もあわせて全社に情報をすべて開示して共有します。これは、自社内のみならず協力会社と二カ月に一回開催している安全会議でも共有します。私どもがお客様から委託を受けているわけですから、協力会社も私どもとまったく同

じ水準で輸送品質を維持する必要があるからです」と続ける。また、点呼に関しても協力会社の運転者に対して対面で行い、点呼執行の記録、作業指示の確認など自社運転者とまったく同じ内容で行い、サインも忘れないという。

一番乗りめざし申請

伊達社長は、Gマークの申請に関して、「ちょっと難しいと感じたところもありましたが、理解すれば理解するほどどうしてもGマークが欲しくなり、申請受付初日に申請に駆けつけました（笑）。認定を受けることも叶いましたが、社員の意識向上と認定を誇りに思うことのメリットがやはり一番大きかった



と感じています」（同）

認定後の対外的な評価については、荷主の物流会議で高評価を得たという。同社を含めて有力荷主での協力会社は全部で二十社。岩国地区では、荷主の理解が進んでいることとあわせ、事業者の意識も高く、Gマークを取得して当然の空気になって

いるのだという。荷主は安全に対する計画は厳格に求めてくる。同社へは五年前から荷主の評価制度が機能している。荷主企業が、同社に

ついて社長の経営方針、社の経営内容、労務・安全管理、業務内容などについて点数をつけるのだという。また、その後は、輸送部門も含めた全出入り業者が一堂に会して、それぞれ自社の取り組みと荷主への業務改善提案等を発表するのだ。その会議では、総合力が評価されて五年連続で、輸送部門でトップ。十八年は総合部門でも一位に輝いた。

Gマークこそ 求められる時代

「安全性向上への取り組みは、お金も労力もかかることです。が、実は『安全』こそが一番のコスト削減だと考えています。お客様の工場ではISO認証取得がされているわけですから、その一部として組み込まれているので、ISOも私も自体認証取得しようということも考えましたが、荷主さんとしては、私どもの安全・環境・品質を認めてくださり、『わざわざする必要はない』というスタンスでした。マニュアルは作って終わりではなく、本当は、それをいかに実行するかが問題です。例えば、エコドライブもマニュアルを作って盛んに燃費向上などに

会社概要（営業所概要）

岩国通運株式会社【伊達 明彦 社長】
本社 山口県岩国市麻里布町1丁目5-26
創業 昭和22年2月
資本金 1,000万円
従業員数 24名
車両数 22台

Gマークは「事業許可」 初心に帰り安全性追求を



伊勢谷 正男 取締役部長

「安全の門」が運転者を送迎

香川県坂出市に本社を構えるミナトエクスプレス株式会社の従業員詰所は、一歩なかに足を踏み入れると、まるで「安全のための要塞」だ。色とりどりの文字や写真、イラストで工夫された交通事故多発交差点マップの掲示物、年度ごとの交通安全のスローガン、「ありがとうございます」「恐れ入ります」など営業七大用語、工場別荷主先ごとのマニュアルや注意点、点呼執行場所の看板と点呼執行要領のパネルなど、考え得る事はすべて形にしたとでもいうような工夫の数々。そして、点呼場所から今来た後ろを振り返れば「安全の門」と大きく書かれた門をかたどった出入り口が見え

る。運転者は点呼を終えた後、この「安全の門」をくぐることで、もう一度安全意識を確認して仕事へ出かけ、そして安全にここへ帰ってくるというわけだ。

同社の業務は、瀬戸内海・坂出港に入るトヨタ自動車株式会社



社の新車、中古車の四国内各地の販売店への配送や、商用車の特装車両への改造のため工場への配送。キャリアカーに積載できない大型トラック等の陸送など、おもにトヨタ自動車・トヨタ輸送株式会社から配送委託を受けている。トヨタグループ会社、協力会社の輸送品質への取り組みは厳しく、元請け会社となるトヨタ輸送自体は、平成十七年度日本経営品質賞（JQA）を大規模部門において受賞している。同社は親会社の湊海運グループの輸送会社という位置づけにあり、社是は、親会社と同じく「進取の精神」「和の精神」「奉仕の精神」。このうちの「進取」というフロンティアスピリットに当たる部分に、自動車メーカーとして世界のトップに君臨するトヨタ自動車の安全・環

境への積極的な取り組み、常に前進、改善する姿が投影されるのだろう。

元請け会社指導の下、安全・環境への取り組みは至上命題である。「安全性優良事業所認定制度が創設されたときは、早速わが社も申請し、当然認定を頂くつもりでした」と、当時を振り返るのは伊勢谷正男取締役部長。しかし、思わぬ事態が待っていた。トヨタのエコプログラムの準じて、グリーン経営の認証へ向けて準備を同時に進めていたが、グリーン経営は認証を受けたものの、Gマークは僅かながら点が足りず認定を逃した。労務管理がもう一歩だということを通正化事業実施機関からの評価結果通知書で知った。「創業以来の、年末・年始の

繁忙期における無事故・無違反運動やトップ陣頭指揮による現場巡視、ヒヤリハットメモの活用、安全の門に象徴される全社一丸となった安全運行確保への取り組みなど、考えられることはすべてやってきたつもりでした。目が覚める思いで一念発起、指摘を受けた点を徹底的に改善しました。この体験はいい教訓になりました」（伊勢谷取締役）

全対策を再確認したことが中心で、新たに運転者等に負担になるようなことは一つもなく、業務は普段どおりだったという。「認定を受ける」ということは、言葉が過ぎるかもしれませんが、トラック運送事業を営む以上「当然」のことだと感じています。いわばやっとなスタートラインに立ったと、初心に帰った気分です。事実、申請内容は貨物自動車運送事業法で規定されているとおりに事業経営を行っていて、それで事故がなければ認定を受けられるはず。われわれ、公道を事業の場として

いる以上、交通事故ゼロは絶対の目標です。そのための取り組みは外部から求められるものではなく、自らのために、また、お客様のために厳しく律していかなければなりません」（同）

安全管理を行うのか疑問も少なくありません。これからわれわれは、安全性優良事業所として認定を受けたという誇りを、目には見えない「事業許可」として肝に銘じ、さらに安全で確実、そしてお客様の満足を達成することに全力を傾注しなければと思います」（伊勢谷取締役）とGマークを位置づけている。

伊勢谷取締役は「安全性向上のために同制度の認定を受け続けていく方針ですが、『Gマークがなければもう仕事ができない』。それくらい重く経営の基本に据えて行きたいと思っています」と固く誓っている。

Gマークで給料アップ？!

三木課長は、「安全確保にかかる費用というものは微々たるものですが、事故が起こった後の処理に係る費用というものは莫大なもので、加えて無駄なものです。輸送品質は疑う余地もなく『安全と環境』であり、それが徹底されてこそ最高の輸送品質です。ドライバーに『Gマ

ークを貼ったら、給料が上がるのか」と聞かれたことがありました。一瞬たじろいだのですが、『Gマークを貼って、安全でマナーのいい運転をしていたら、それを見て今のお客様は安心して任せてくれるし、新しいお客様が増えて仕事が増えることで結果的には給料が増えるよ』と答えました。ドライバーは『そうだね、なるほど』と納得してくれました」と認定直後のドライバーとの会話をなつかしそうに振り返る。

また、三木課長は認定を受けた直後のミーティングで運転者に「Gマークは外部へ見せるためのものではない。自分でプロドライバーとして自覚を持つために心にGマークを貼るものだ」と話しかけたという。現段階では、Gマークについての意識は、ある荷主は「さすがミナトエクスプレスさん」と二手に分かれるという。だからこそ、見られているか否かを問わず、運転では相手に思いやりをもち常に模範ドライバーであることを求めているのだという。

輸送品質はわれわれの商品 それにGマークをプラス



野中 真一郎 社長

野中産業株式会社は、福岡県北九州市の門司港に隣接する工業地帯に本社を構える。株式会社神戸製鋼所の銑鉄、ブルームなどの半成品から厚板、薄板、棒鋼、線材など製品物流を担当する企業である。輸送品目は小さくても一トン以上もある鋼材等で、九州全域を輸送範囲として自動車メーカー工場等の製造工場へ配送する。また、同社社屋には荷主社製品を保管する倉庫を併設し、港湾運送、荷役、倉庫業等も一貫して行う。

「わが社が大切に行っている価値観は『継続と発展と社員の幸せ』であり、安全で怪我無く共に働くのが一番の幸せだと思います。お金ももちろんですが、健康で仕事ができるということだと思います。また、ISO9

001規格による品質方針では、『安全で安心して頂く物流システムを構築し、メーカーとユーザーの架け橋になる』と掲げています。お客様にとつてやはり安全は大事。信頼を勝ち得るものです。社員の安全・健康とお客様からの信頼を勝ち得ることを両立できるのがISOとGマークだと思います」（野中 真一郎社長）

ISO平成15年に取得

野中産業の歴史は古く、なんと創業は明治三十九年。小倉市で製鋼会社の工場内請負作業を開始したところから始まり、その流れが現在まで続く。その老舗企業がISOを認証取得したのは平成十五年、また、Gマークも十五年であった。十五から二

十年前には小さな構内事故等が多発し、その対策に迫られて、その撲滅のために小集団活動を始めたという。小集団活動はチーム五名、四班に分かれて当初は会社からの指示によるテーマに沿って活動していた。そこから次第に自立し、近年では自主的なグループの目標と個人の目標を設定し、それを自己申告制度で評価。目標どおりできた表彰制度もあり、次のステップへと目標の水準を上げるが、できなかった場合は、目標に到達するまで何度でも同じテーマ、目標で取り組んでいるという。

自己申告の評価制度

「会社の押し付けから、個人の目標設定に安全対策の軸足を

目標と結果の発表が行われますが、この日は、非常に活発な議論が交わされます」（坂田紀久男取締役業務部長）

グループで討議する土壌が浸透していたことも有利に作用し、ISO9001は、荷主より先に認証取得を済ませたという。荷主サイドも、認証には時間とお金がかかるということを認識していたので「荷主さんからの認証取得の指示や要求はありませんでした」（野中社長）というが、ISOは「社長が同

業他社の経営者の会合で情報を得てきて、独断専行で取得を宣言」（坂田取締役）から挑戦。野中社長が描く他社からの差別化構想が目的だったのだという。

また、野中社長は、福岡県トラック協会青年部会の役員をつとめていることもあり、普段の活動はもちろんのこと、行事などともに『安全』をテーマにした研修活動には積極的に出席。地域での空き缶拾いのボランティアなども時間が許す限り参加して、社員へマナー向上のための後姿を示したこともあるという。

さらには、小さな事故でもトラブルはすべてオープンに開示して、事故対策の一助にするなど情報の共有化も安全対策の基本とした。

全員一丸の安全への取り組みが功を奏して事故が激減したところ、十五年度に安全性優良事業所認定制度が創設され、その勢いで早速申請を行ったという。常に活動している記録をまとめていけばいいはずだったが、一点だけ、総括的な安全マニュアルの存在がないことに気がつき、個別業務ごとに策定されているおのおのマニュアルを統一したものにまとめ直した

という。そうした手続きを経て見事認定を得た。

認定後とそれ以前を比べて、「大きく変わった事はないと思います。以前から普段どおりです。最近、飲酒運転による事故が世間で問題になっていることから、当社でも当然真摯に受け止め対応しようということになり、アルコールチェッカーを導入して、点呼時に全運転者に確認していますが、これも、自主的な動きです。和気藹々とした職場ですから以前はプライバシーで懇親会等もあったのですが、それも控えたりしていると聞いています。より、厳しく対応するなど、自分そして相手を思いやる精神が豊かになってきたようです」（坂田取締役）という。

また、運転者からの話を総合すると、他社の運転者からの注目度も高く、荷主さんからの評価も高いという。もちろん、運転者はそうした対外的な反応を受けて「プライド」も高く、次の更新も「当然」という社内

Gマークでステータス向上

最後に、野中社長は安全性優

会社概要（営業所概要）	
野中産業株式会社	〔野中 真一郎 社長〕
本社	福岡県北九州市門司区新門司1丁目9-4
創業	明治39年10月
資本金	3,042万円
従業員数	41名
車両数	29台

良事業所認定制度の意義と今後について、「物流品質はトラック運送事業者にとって、主力の商品です。その商品に安全のブランドがもう一つアドオンされるということは、荷主企業へ私たちの商品をセレクトする際のアピールポイントとして声を大にしてもいい部分だと思います。これからも、全国実施機関には、このGマーク制度を対外、対内的両面に普及拡大を目的として広報していただき、物流業界のステータス向上の一助としていただきたいと感じています。また、Gマーク取得企業同士も、さらに切磋琢磨して、業界の底上げが図られ、物流業界の未来に、もっと希望が持てるようになることを期待しています」と語った。

