

# 事故ゼロめざして 終わりになき追求



北海道石狩市  
株式会社 丸日 日諸産業  
石狩新港支店  
interview▷野村佳史 社長



## 高得点で認定受ける

「当初は、ISO9001認証取得を済ませているので『当社には必要がない』と考えていましたが、同業他社が次々に認定を受けていくなかで取り残された感じはありました。すでに認定されている事業者さんが成果を挙げていくのと『事故ゼロ』を宣言して安全対策に取り組む姿に感銘し、当社でも申請することにしました」と語るのは平成十八年度事業で安全性優良事業所の認定を取得した、株式会社丸日日諸産業の野村佳史社長。認定の結果は高得点だった。

同社は、「全国どこにでもより早く・安く・確実に」をモットーに北海道と本州の幹線輸送を主力として、全国ネットワークで食料品から大型工業製品にいたるまで幅の広い業務を行っている。とくに、石狩新港支店と新潟支店、愛知県知多事業所間や、茨城県大洗・常陸那珂港、福井県敦賀港、京都府舞鶴港、福岡県博多港などの提携会社との協力により、トレーラをフェリーにより無人航送するシステムが特徴。保有車両数百九十五台のうち約四百四十台がトレーラシャーシで、牽引するトラックヘッドは三十台である。このほ

かにも、大型車による本州、道内輸送や、札幌近郊の小口貨物輸送、および倉庫業やセンター運営を行っている。業務の概要はこの三分野に分けられる。

これまでの安全対策の基本理念は「安全第一、営業第二」「事故ゼロの会社および社会の実現」であり、十七年の全体新年会では野村社長が「三年後には事故ゼロにする」と宣言した。

野村社長は、「この宣言は私の社員に対するコミットメントで、営業より安全・環境を優先するという優先順位を示したのです。この基準にそって社員は明確な判断基準の下、目標を持ちやすい環境になったと考えています。そして十八年度の安全性優良事業所認定制度に申請し認定を受けました。このおかげもあり、事故がなくなった事象が目に見える例として、保険料率が二〇%割引から六二%割引まで改善しています」と、安全性優良事業所認定に至った理由とその効果を語った。しかし、申請をするに当たっては、ISOの下地があつたおかげで書類整理等は問題なかったものの、北海道の特色ともいえる冬期間の雪による渋滞など道路事情の悪さから、拘束時間の問題など少なからず苦労

はあつたのだという。この解決には、綿密な実態調査を実施した後に、フェリーからの下船待ち時間の改善や配車効率の向上によりさまざまな工夫でクリア。また、点呼についても輪番制で実施体制を整備。さらには、無理な運行を要求する荷主さんには事情を話して納得してもらい、それでも無理を要求する荷主さんの仕事は断った。同時に、それだけの犠牲を払って取り組む安全運行確保に理解を得られない運転者についても社を去ってもらうという。

## 早くからデジタコ導入

同社では十二年の六月からトラックヘッドと大型トラックにデジタココグラーフ(デジタコ)を装着した。フェリーの無人航送やCNG(圧縮天然ガス)トラックの導入など環境問題にも取り組んでいる同社ではデジタコの導入も早かった。それまでのアナログコグラーフでの精度や管理に限界を感じたため、燃費向上と事故減少の両面を狙い迷わず導入した。しかし、デジタコを導入したからといって飛躍的にすべてがうまくいくというわけではない。同社では、「運行ごとに運転者と管理者のマンツーマンの指導が必ず行われ点呼とは別に細かいエコドライブの指導が

実践されてきた。運転者の管理を担当する鎌田孝司(石狩新港副支店長兼業務部長)は「導入しただけでは結果は出ません。デジタコのデータを基に運転者への指導を徹底しなければ意味がありません。しかし、これをもって運転者を締め付けるだけでは逆効果です。指導は運転者にコンプライアンスの精神を持ってもらうための教育も兼ねています。Gマーク認定後はこの活動が外部に認められたと喜んでいますが、車に貼られたステッ

カーは皆の誇りです」と語る。また、無事故には月間、年間を通じて手当てという形で報奨制度がある。さらに、グループごとに安全活動を行っているが、グループでは個人ごとに目標をたてて、その個人の目標が達成するようにグループが一丸となって全体目標を達成できるように活動を行う。この活動をサポートするために会社全体では各種講習会の開催なども行ってきた。

これまで社長就任以来死亡事故等重大な有責事故は発生したことはないが、車両事故等はまだゼロにはならない。すべての事故をゼロにするために、事故原因の解明と対策を検討する「事故処理委員会」が機能する。この委員会は、副社長が議長となつて事故発生起因者とその担当上司、配車係、そしてドライバー側から事故起因者と同業務を行うベテランドライバーら三名ずつの計七名で構成されるもの。

野村社長は「事故が発生したら、まずは配車担当者が直接本人と面談して『本当の原因』と『その予防策』を検討します。私も面接して話を聞きますが、重大事故の場合は事故処理委員会を開催し、安全対策と処罰を決定します。これは二度と同じような事故は起こさない



対策を確立するためです」とその目的と意義を説明するが、事故が発生したら、事故起因者にペナルティが課せられるのと同時に、社長以下管理者にも減俸等の処分を行い、ともに痛みを分かち合い二度と起こさないと誓うのだ。

## 業界挙げてGマークの推進を

最後に、今後の安全性優良事業所としてのあり方について、野村社長は「約五十社ある協力会社に仕事を依頼する際には、その条件としてGマーク認定会社を推奨していきたいと考えています。当然社会保険未加入事業者は選定しないということも決め、協力会社の取引条件には未加入事業者を排除する条項も盛り込んでいます。

以前、トラック協会青年部会として行政に対し『規制緩和の行き過ぎによる過当競争の結果、社会保険未加入事業者等のルールを守らない事業者が増え輸送秩序が悪化している』と申し入れたことがありました。しかし、当時の行政の反応は「そうした事業者を下請けとして使用している業界にも問題があるのではないか」という意見もありました。業界の安全性レベルを向上させるために創設されたこの制度の本質に立ち返り、今後はいっそう業界挙げてGマーク認定取得を推進し、アウトロー的な事業者はわれわれが一丸となって業界から排除することも、必要なことだと思います」と思いを語った。

### 会社概要 (営業所概要)

株式会社 丸日 日諸産業	【野村 佳史 社長】
本社	北海道札幌市豊平区西岡5条1-1-8
創業	昭和45年2月
資本金	7,950万円
従業員数	85名
車両数	195台 (トレーラ139台を含む)
石狩新港支店	【一谷 忠 副社長兼支店長】
所在地	北海道石狩市新港西1-700-9
従業員数	58名
車両数	160台 (トレーラ122台を含む)

▶Gマーク認定年度：18年度

# Gマーク、やさしい トラックの代名詞に



青森県青森市  
**東石運輸 株式会社**  
本社営業所  
interview▷ 鳴海 隆夫 社長



「ごく自然なことというより、日常の安全性向上に力を注いできた結果」（鳴海社長）であったという。また「認定に向けての努力はとくになかった」（同）と振り返る。

その一方で、安全性優良事業所の認定を受けたあとの変化については「安全性向上に常に心がけている点は前とまったく変わりがありません」とコメントするが、今後について「さらに輸送品質を向上する

## 高圧ガス等の 危険物を輸送

東石運輸は青森県青森市に本社を構え、親会社である東北石油ガスが販売する高圧ガス、液化石油ガスを取り扱うなど危険物輸送を主な業務としている。業務の概要は、まず外航タンカーで親会社の備蓄基地に輸送されてきた液化ガスを大型タンクローリー車で青森県内六ヶ所と秋田・岩手県内二ヶ所の同社充填所に幹線輸送し、中型のバルクローリーで、この充填所から工場や大型ショッピングセンターなどの中規模の顧客先への輸送および充填を行うほか、最大の顧客数となる市内のLPガスユーザーである一般家庭へ小型トラックで個別配送する。

「当社は高圧液化石油ガスという危険物を取り扱う会社であり、とくに、基地から充填所への大型タンクローリー、ミニバルクローリーでの輸送時に交通事故でも起こせば、交通事故の被害のほかに二次災害として危険物の流出や飛散など大きな災害につながる恐れもあることから、徹底した安全運行管理を行ってきました。また、タンクローリー輸送という大量輸

送とともに、当社でさらに大きなのが一般顧客へのサービスです。LPガスの安定供給のためのガス容器（ボンベ）交換などの単純な個人宅への配送に加えて供給設備点検業務など、非常に責任の重い業務を行っています。幸いにも、これまで無事故でこれたのは、努力の結果だと確信しています」（鳴海隆夫社長）

## 消費者の日常生活と 密接に

一般的に言われる多種多様なトラック輸送のなかでも、一般消費者との接点があるのは、大きく分類すると「引越」「宅配」の二業種であろう。そして、その業種にもう一業種加えるとすれば、こうした定期的な一般家庭へガスボンベを供給するこの業種が仲間入りすると言える。都市型LPガス会社では地下に整備した配管を通じて供給しているためこうした業務はないが、地方都市ではまだまだ充填容器に入れたLPガスによる供給が一般的で、とくに冬場



などは電気、灯油とともにガスは日常生活になくてはならないエネルギーであり、文字通りライフラインである。

消費者の生活に不可欠であるのと同時に、危険物を取り扱い、なおかつ輸送しなければならぬことから、「交通事故を起こせば会社と社員の生活はなくなる」という危機感と安全意識を持ち続けている。そのため、安全性優良事業所「Gマーク」への取り組みは

ことと無事故を継続するというプレッシャーはありません」（同）という。

## 運輸安全マネジメントが 機能

「指揮命令系統も明確にし、平成十九年四月からの運輸安全マネジメントの導入に伴いさらに細分化した安全推進組織づくりに着手しました。各セクションの責任者を中心に「P・D・C・A」のサイクルを、各運転者が自由で前向きな発想で取り組むことにより、いっそうの事故撲滅を目指します。今後は、この認定を永続的に受けるためにプレッシャーがのしかかってくると思いますが、同時に更なる安全への挑戦という意欲に満ちています。また、われわれ管理者側のみならず社員全体で意識が高まっていると感じています。このほか社内では、本社営業所以外にも認定事業所を増やしていくことが目標です」（鳴海社長）

社員の認定後の意識変化については、「Gマークをトラックに貼付して『安全性優良事業所』の認定を受けているということは社員全員の誇りですが、これをことさらに強調しているわけではありません

ん。当然、「このマークはどういう意味がある」と問い合わせがあれば答えますが、自分から売り込めたりはしません」と本社営業所の所長である安孫子義弘業務部長は控えめ。

しかし、一般家庭の顧客へ運転者が向かった際には「これまで以上に作業に入る前の駐車場所の選定、あいさつ、マナーなど意識しているようです」と安全面だけではないサービスの向上が顕著に現れているほか、荷主（親会社）も認定を喜んでいるのだという。

また、この業務はトラックを運転して単純に配送すればいいというものではなく、「業務によって必要な資格は異なりますが、高圧ガス移動監視者、充填作業者、製造保安責任者、販売主任者などさまざまな資格がないとできない仕事です。また、運転者のなかからさらにステップアップをめざして運行管理者に挑戦する人間も増え全社員の三割が資格保持者となりました」（安孫子所長）と目を細める。運行管理者へ挑戦する運転者は今年も増加し、近い将来全従業員の半数にまで達する勢いだ。

## 社会的地位向上の一助に

「トラック運送業界全体でGマ

ーク認定事業者が増えることで業界全体の社会的地位向上が達成できることに期待しています。一般消費者と向き合うわれわれが、安全・運転マナーなどによりいっそう取り組めば、「Gマークのトラックはやさしい」と思ってもらえるようになるのではないのでしょうか。そうなるためにも、同業他社の運行管理者や整備管理者などがディスカッションをする場や機会を設ければ、同業でも業務のちがいによる悩みやアイデアなど共有してより良い業界として発展していけるのでは」と鳴海社長は将来の夢を語った。

会社概要 (営業所概要)	
東石運輸 株式会社	〔鳴海 隆夫 社長〕
本社	青森県青森市問屋町2丁目1-11
創業	平成元年4月
資本金	3,000万円
従業員数	58名
車両数	47台
本社営業所	〔安孫子 義弘 所長〕
所在地	青森県青森市問屋町2丁目1-11
従業員数	21名
車両数	15台
▶ Gマーク認定年度：18年度	



前」という考えが全社に浸透。この変化は荷主など社外へも自然な形で伝わり、「Gマーク認定効果として大きなメリットを感じる」との「一つ」(番場専務)である。また、もう一つの大きなメリットとして「従業員の家族から届いた『安心の声』」(番場専務)をあげる。手紙で認定の報告を行った際の家族の反応は「安心して仕事場へ送り出せる」というものだったという。社員一同、ひいてはそ

# 「輸送の安全確保」は永遠のテーマ

群馬県佐波郡  
株式会社 マエトラ  
本社営業所

interview▷番場美知子 専務取締役



株式会社マエトラは、群馬県前橋市に本社を構え、おもに食品関連の輸送を行っている。具体的な業務としては、酪農家から原乳を引き取り大型特殊タンクローリーで大手乳業メーカーの乳製品加工工場までの輸送と、もう一つの大きな柱の業務として、大手コンビニエンスストアの商品を製造工場からセンターまでの幹線輸送と、そのセンターから群馬県内全域の百数十店舗への配送を一年三百六十五日・二十四時間体制で担っている。このほかにも、食肉加工工場で加工された各種食肉原料を特殊懸垂車で食肉市場、食肉センターへの配送、またケーキ・アイスクリーム・飲料など、地域での消費者の台所を支える食にまつわる業務がほとんどである。

「当社が配送する商品の多くは消費者が食する商品です。当然のことながら社員のすべてが荷主企業の代理として常に輸送品質の向上に努め、消費者が求める『安全・安心』への積極的な取り組みをテーマに活動しています。また、これを実行することが企業存続の大きな条件だと考えています」と、同社の業務と食品輸送への取り組みへの基本理念を力説するのは、同社の経営のみならず、安全管理の

司令塔たる番場美知子専務取締役。続けて、「安全性優良事業所認定制度は、当社がめざす『安全確保』への活動と合致しており、大いに関心と共感をもち、すぐに認定を受けるために取り組みを開始しました。事業開始間もなくでしたから、手探りではありましたが、総務課を中心に全社一丸となり、これまでの当社が行ってきた活動を資料にまとめ、まず本社営業所が認定、平成十七年度には新潟営業所が認定を受けることができ、現在は、両営業所とも更新を重ねてきています」と認定を受けるにあたってのきっかけを語った。

## 独自の「安全中期計画」

同社では、十三年度を初年度として同社独自の「安全性の向上と環境保全活動の取り組み」について中期計画を策定。社内管理体制整備や各セクションでの計画目標達成への活動が進んでいた。この中期計画に基づく活動内容が、認定を受けるに当たっての社内体制にそっくり活かされたのだ。当時を振り返り番場専務は「十三年に開始していた活動の記録から、認定に必要な書類を抜粋し整理しましたが、この独自の中期計画に基づいた活動が礎となり

スムーズに認定が受けられたと思っっています。認定に挑戦する前に全社員および社員の家族にも協力を願う手紙を郵送しました。そのため認定を受けたときは、『当社が安全性に優れていると全国適正化事業実施機関が認めたということであり大変価値のあること』と報告し、社員一同で喜びを分かち合いました」と、社員一丸となって安全性向上へ取り組んでいることが第三者機関に認められた喜びを語る。

中期計画以前は、「正直申し上げれば、一日が無事に終わればそれでよし。というような大変お粗末な状態で、交通事故も労災事故も少ないとは言えない」(番場専務)状態であり、この現状に危機感を感じて中期計画を策定したのだという。小集団活動を柱に安全衛生活動を推進したが、当初は「目的を社員に理解してもらうことと自体と、協力してもらうことに変な苦勞をした」(同)という状態。しかし、十数年続いている番場専務の全社員の家族へ手紙で語りかけたり、社内での呼びかけから、Gマーク認定への取り組み最中から社員の意識は徐々に変わり、Gマーク認定時には「活動は安全確保のために不可欠で当たり

の家族も一丸となって取り組む安全への終わりのなき追求は「安全目標を達成する喜び」となって現れている。

## 社長が先頭に立って車両総点検

運転者が安全運転に心がけても、車両が故障等を起こせば運転者の苦勞も水の泡である。運転者が安全運転に神経を集中できる環境を作るために、同社はグループ会社である関東運輸株式会社とともに、毎年春(四月)と秋(十月)の二回、各社点検場でグループ恒例の独自車両総点検を実施している。細野勝年社長自身も上下のつなぎ作業着を身にまとい先頭に立って実施するもので、車両ディーラーの協力も仰ぐ大々的な行事である。もちろん、この結果は点検記録簿に保存され、場合によってはキズなど外観状態も確認し塗装も施される徹底したものである。車両を常に洗い、綺麗に保つのは食品輸送で消費者と対峙する業務から当然のこととも言えるが、こうした塗装まで気を配る姿勢が、荷主からも評価を受けている。

同社の安全への取り組みに関してはGマークの取得によって結果した。一方で環境保全への取り組み



みがもう一つの重要な柱である。

「十三年の安全についての中期計画の策定と同時に、地球温暖化の原因である二酸化炭素排出抑制を主とした『環境基本行動計画』の策定も行っています。同計画に沿ってグリーン経営もあわせて取得しましたので、当社のトラックにはGマークとグリーン経営の二枚のステッカーが貼付してあります。また、十六年には呼気中のアルコール濃度測定装置、十八年には、左折・後退時音声アラーム装置装着、後方視野確認支援装置、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入など安全運行を確保するための機器の導入を積極的



に進めておりますが、さらには、群馬県では初のケースとして、新潟営業所の深夜・早朝の閑散時間帯の点呼を、IT機器を活用したIT点呼で実施するためのデモ実施をしております。現在は人間が二十四時間いつでも点呼ができる体制を整備していますが、今後は運輸支局の許可を得て、Gマーク認定事業所に与えられたインセンティブを活用していきたいと考えております」(番場専務)

**会社概要 (営業所概要)**

株式会社 マエトラ [細野 勝年 社長]

本社 群馬県前橋市東善町125  
創業 昭和62年6月  
資本金 1,100万円  
従業員数 171名  
車両数 144台

本社営業所 [番場 美知子 所長]

所在地 群馬県佐波郡玉村町大字樋越932-6  
従業員数 160名  
車両数 136台

▶Gマーク認定年度：16年度(18年度更新)

# 人事を尽くして 無事故を期す



山梨県荊崎市  
**荊崎本町運送 株式会社**  
本社営業所

interview▷山寺法和 専務取締役

一カ月に一回開催される安全会議の席上、緊張した面持ちで管理者が発言する。「今日は残念な報告があります。実は社速を一キロオーバーした人がいます」。会議室にため息が漏れる。このあと、どうしたら再発防止ができるか運転者の中で活発な議論が交わされ、現場の本音も踏まえて改善策が提案される。スピード管理に妥協しないことを徹底して申し合わせ、お客さまからの無理な要請も控えてもらうよう会社側から申し入れてもらうことになった。協力会社にも同様に方針が通達された。

「Gマークの認定を受けるまでは、どちらかという何に對しても『ほどほどに』取り組み、難しいことには妥協があったかもしれない。しかし、現在ではデジタルタコグラフ（デジタル）とドライブレコーダー（DR）などの先進安全運転管理ツールなども活用して徹底的に安全管理に取り組んでいます。今は運転者の意識も変わってきて、管理者が出席しない会議にも議事録がきちんと残されるように、誰も発言しないような低調な会議はなくなりました」と語るのは、山梨県に本社を構える荊崎本町運送株式会社の山寺法和専務取締役。

同社は、大手酒造メーカーのウイスキー、ワイン等やミネラルウォーターの幹線輸送や、和洋菓子、アイスクリーム、パン、飲料の製造販売およびFC店の全国展開を行う食品メーカーの食料品等の輸送を主たる業務とする。このほかにも青果や土木関係輸送など幅広い業務を行う。

「酒造メーカーさんと食品メーカーさんの『安全』という輸送品質ニーズは非常に高く、とくに酒造メーカーさんは安全に求める水準が高く、勉強になる部分が多

いです。また、その荷主さんから第一元請として仕事をいただいていますから、私どもの協力会社



社も含めて安全管理は高レベルのものが求められます。また、荷主企業が厳しいからという消極的な理由だけではなく、時代のニーズが安全・安心を最優先に求めており、このニーズを常に意識して先取りしなくてはなりません。当社は昭和元年の創業以来小さな所帯ではありますが、「小さななかにも光る経営」をめざし、一歩先を歩いていると自負しています」(山寺専務)

## IT点呼への取り組み

平成二十年二月からは、Gマーク認定事業所のみ許されるIT点呼への取り組みも開始した。まだ、運輸支局の正式な許可は降りていないので現行の点呼と併用だが、IT機器を活用した点呼に挑戦して、より効率的で確実な点呼の励行に取り組んでいる(写真大)。

「このIT点呼は、従来の対面点呼よりも厳正に行えるシステムだと思えます。飲酒検知器もハンディ型よりも検知精度が高く、また、もし芳しくない結果が出たときでもやり直しができないものから、ごまかしが効きません。とくに、営業所を離れ、長距離運

行や宿泊を伴う運行の時には、休憩施設や車内で携帯電話等を使用して点呼を行います。当社で採用しているのは、携帯電話に飲酒検知器がセットされており、飲酒検知を運転者本人が行っている映像と検知結果が同時に本社にメールで送信されてくるものです(写真左)。これも「ごまかしが効きません」と語るのは、厳しい運行管理をめざしてシ



ステム構築を任されている藤巻祐介氏。

同社では、映像記録型のDRも導入している。当初、運転者から反発を受けたが、IT点呼導入によって本来合理化できるところを、あえて管理側人員を増員し、二十四時間体制で勤務するなど運転者へ配慮した結果、「安全で安心な勤務環境で仕事ができる」と好意的に受け止めてくれるようになった。

た。象徴的な例では、映像記録型のDRのお陰で、物損事故の際の責任割合がこちらはゼロで先方が百に覆るような決定的な証拠となり、運転者の潔白が証明されたことがあった。これで、「社員の生命・安全を守る」という目的も併せて達成できた。

## 安全に妥協なし

「安全に妥協して社員に無理をさせて、事故が起こってしまつては、何のメリットもありません。『あとちょっとで、もう少しスピードを出せば間に合う』というように、ちょっとしたぐらい社速を

守らなくてもいいと運転者が考えるようではいけません。徹底した安全・速度管理を行う姿勢を示すこと、さらに、荷主さんによってダブルスタンダードを持つてはいけません。断固たる自社の基準をもって社員の働きやすい環境を作れば、自然と信頼につながっていくのです。安全会議を開いても研修を実施しても、安全機器を導入しても何ごとにもコストはかかります。安全はお金のかかるものであることは確かです。しかし、運送事業という仕事にプライドをもち、安全・安心という命題を追求するためには決して高い投資ではありません。必要な投資は積極的に行うような、まさに「人事を尽くして最善を求めよう」レベルでなければいけないでしょう」(山寺専務)

現在の安全性評価事業は、二年に一回の更新のほかに、昨年度からインセンティブとして、更新を重ねた事業所は三年あるいは四年更新となっている。しかし、同社では「むしろ毎年更新審査があつてもいい」と語る。認定後、メトリックをさまざまな場面で感じられたからだ。

「Gマークを継続していくことでさらに社内環境の改善が進んで

います。現在は、お客さまも当社の取り組みについて熱心に質問されたり、現場に足を運ばれたりするなど、非常に高い評価をいただいていると感じています。経営者の意識や経営理念に『安全』の概念がないところには事業経営を営む資格はないと思っています。この、改善の意識を生み出すGマークを永続的に続けていきたいのはもちろんですが、『運送のISO9001』と世間に認知されるよう、業界挙げてのレベルアップが必要だと考えています」(山寺専務)

今後の方針について「安全にということこだわり、妥協しない」という決意を、自身で確かめるように山寺専務は力強く語った。

会社概要 (営業所概要)	
荊崎本町運送 株式会社 [山寺 一雄 社長]	
本社	山梨県荊崎市本町4-4-23
創業	昭和元年
資本金	3,000万円
従業員数	48名
車両数	91台 (トレーラ48台を含む)
▶Gマーク認定年度：16年度 (18年度更新)	

# モノづくりと輸送の 一人二役を担って



とくに、車両の安全に対する取  
車両整備にも万全を期す

マニュアルの整備を進めるとともに、運輸事業者全体で導入が始まった運輸安全マネジメントに基づいて社内体制をPDCAサイクルに対応する組織にしました。このため、運転者には三カ月一回のペースで研修会を実施しました」と当時の取り組みを振り返る。

## 富山県富山市 丸栄運輸機工 株式会社 本社営業所

interview▷高木武男 社長



### 既存の枠にとらわれない サービスを提供

富山県富山市に本社を構える丸栄運輸機工株式会社は、いわゆる輸送事業とは一線を画している企業である。工作機械の設計・製作から運搬、据付、組付まで一貫して行い、時には工場の製造ラインの丸ごと移設など、本来の運輸部門の業務を基盤としながらも、既存の枠にとらわれない考え方でサービスを提供している。

「お客様の大切な荷物を預かり、安全・確実に目的の場所に届けるのが私たちの地道な仕事で、この仕事を積み重ねていくうちにお客さまから『信頼』を勝ち得てきました。さらに、この信頼関係というものをベースに、現在は当社の業務の大きな柱となっている重量プラントの移設・据付業務が生まれました。さらに、お客さまの生産性向上やコストダウン努力について、その最前線でもとに考え、製造ラインを見直し、省力化、効率化のお手伝いをするようになりました。こうして培ったオーダーメイド技術とノウハウで、さらには工作機械の設計・製造へと進化をしてきました。製造の現場から

運搬・据付、そして稼動・サポートまで『モノづくり』のパートナーとして役割を担っています。このため、機械の性能が信頼されなければならぬのも当然ですが、輸送の部分でそのラインを止めてしまつては元も子もありません。月並みな言い方もしれませんが、一般道を利用して業務を営むうえで安全輸送は欠かすことのできない重要な要素です。『法令遵守』なくして会社の繁栄はないと肝に銘じて各部門の管理者に安全の徹底を指示しています」（高木武男社長）

同社が安全性優良事業所への申請を行ったのは、平成十八年度。その二年前にはグリーン経営の認証を受けており、また、製造部門ではすでにISO9000…2000の認証も受けていた。

そんなとき、ある荷主さんから「おたくは、ISOもグリーン経営も認証を受けているようだが、Gマークはどうするのか」と聞かれたのだという。ちょうどGマーク申請への検討を行っていたときでもあり、その荷主さんの声も後押しとなり、野上堅二専務取締役、林久雄業務部長らを中心に早速書類の整理等の準備を進めた。



「取引の条件等は厳しいものはありませんが、お客さまからは、安全・安心、環境というニーズがあり、とくに製造業のお客さまからは、地球温暖化対策等のグリーン経営の方がより優先的に求められています。社内的には安全・環境は切り離せないものですから両面から取り組んでいました。環境を優先してグリーン経営から取り組みましたが、安全・環境は両輪であり、ほぼ同時の取り組みでした」（野上専務）

また、実務を担当した林部長は「安全管理チームを運行管理者と整備管理者ら四名で構成して、日常点検基準やエコドライブ等各種

に先取りだった。こうした「交通事故」「物損事故」ゼロという下地のうえに認定を受けたGマークだが、「今後は認定を受け続けることが最重要」と高木社長をはじめ管理者は口をそろえる。

「人間はよくも忘れず動物で、五回、六回と根気よく教育を継続していかないと、本当に身に付くものではありません。このため地道に繰り返し行ってきた教育のあり方や安全への取り組みが認められてのGマーク認定であると思っております。間違っていないかっ」という自負と、その確認ができたことで、これまで手探りだった自前の基準が公的な基準として示されたわけで、今後のめざす方向性も検討しやすいことは確かです」（高木社長）

その象徴ともいえる出来事が十九年度にあった。本社には、五名の整備士（全員有資格者）が在籍する。整備士とともに定期的に運転者研修会を重ねているさなか、ニュースで話題になっていた大型車の脱輪事故。このニュースをヒントにトルクレンチの締め付け基準等の自社基準を設定し全社に浸透を図っている最中に車両保安基準が改正され、その基準と社内基準がほぼ同一だったのである。正

製造業が盛んな地域で活躍する同社であるだけに、近年の新潟県、石川県での震災による被害と無関係ではいられなかった。柏崎の震災では自動車部品メーカーが稼働を停止し、日本中の自動車産業が打撃を受けたのは記憶に新しいところ。この現場でも、同社は輸送事業者としてだけでなく、エンジニアとして復旧に走り回っていた。最近の流れとして、特殊なもの

以外は最初からトラックの荷台の寸法と最大積載量にあわせて工作機械を設計するという。よって、過積載や積載条件違反などは皆無。この、製造側と輸送側の両面の現状がわかる同社の業務はいっそう信頼を得ている。

「さすが、丸栄さん。やっぱり任せて安心だ」とお客さまにほめていただくのが誇りです。嬉しいことですが、当社の仕事はお客さまの工場の心臓部を稼働させる大事な仕事であることを再認識するとともに、さらにGマーク認定事業者であることも肝に銘じ精進していきたいと考えています」（高木社長）

#### 会社概要 (営業所概要)

丸栄運輸機工 株式会社 [高木 武男 社長]	
本社	富山県富山市婦中町道場39-8
創業	昭和45年1月
資本金	4,830万円
従業員数	95名
車両数	46台
▶Gマーク認定年度：18年度	

# Gマーク認定を受け、 高まる安全意識



福井県坂井市  
**株式会社 ツカダ物流**  
本社営業所

interview▷塚田修一 社長

## 工作機械の輸送・据付が 業務の柱

株式会社ツカダ物流は、平成十九年度に実施された全日本トラック協会の「中小トラック運送事業の収益向上のためのインセンティブ施策助成事業」による助成を受け、海上コンテナ専用デバンニング（荷卸場）を併設した物流施設を整備した。同社は、工作機械機器メーカーの依頼を受けて工作機械輸送から輸送先での据付作業までの一連の業務を主としており、この物流施設はこれまでの業務に加えて工作機械製品はもろもろ機械の部品を保管・在庫管理、組み立てし、配送する施設であり、従来型の単純輸送から一歩先に踏み出した輸送サービスが提供できるものである。

施設には海上コンテナトレーラーが施設屋内まで入ることができ、コンテナ内から機械や部品などを運転者一人でフォークリフト等を使用して荷卸しできるピットを備えている。屋内で、しかも施設床面にコンテナ底面が合うようにトレーラーシャーシが半地下まで降りられるよう構内を掘り下げる工夫がされており、安全と作業効率が格段に向上している。また、デバ



ニングピットが併設された物流施設には三段式自動ラック（写真右）を装備した倉庫があり、荷主からの製品、部品を立体的に保管して在庫管理している。これらの創意工夫を荷主に提案し業務を拡大している実績が評価され助成事業の審査に合格したのである。

この助成事業は、事業者に対して創意工夫等の度合いに応じて助成するものであるが、対象が荷主の物流子会社や大企業を除外した車両台数五十両以下の中小企業に限定されているうえで「貨物自動車運送事業法等のトラック運送事業関連法規において悪質な違反がない」という条件もあるハードルの高い事業である。同社のこの創

意工夫と事業の安全性・健全性が認められたのである。

「取り扱う貨物の約七割が工作機械・精密機械等なので、運転には細心の注意を払っています。もし何らかの事故があれば当然貨物である機械にダメージを与えるだけでなく、重量があるだけに沿道等への深刻な被害を与える恐れもあります。また、部品等が延着すれば工場のラインが止まるなど荷主企業に多大な迷惑をかけてしまいます。このため、とくにスピード管理と『急』のつく運転には事あるごとに厳重に注意しております。安全・確実に輸送してこそ荷主企業の輸送ニーズに応えることができるわけで、運送事業者として当社はこの安全性優良事業所認定制度に取り組み、何としても認定を受けなければならぬという使命感がありました」とGマーク認定に取り組んだきっかけを話すのは塚田修一社長。

同時に「適正化実施機関が第三者の目で厳正にチェックし評価するわけですから、認定を受けることができれば会社だけでなく運転者自身の誇りにもなります」とも認定効果を語った。

## 3年計画のデジタコ導入

同社の安全管理の柱は、デジタルタコグラフ（デジタコ）によるスピード管理だ。六年前にデジタコ導入を検討した際には、そのさらに三年前から計画的に進め、運転者の反発等社内混乱を最小限に抑えた。まずは、これまで明文化されていなかった「社速」を設定して安全運行に努め、二年経過

後にデジタコを導入して、よりいっそうの事故防止を図った。

「まだ、スピードリミッターが法制化される以前でしたが、スピード管理こそ安全運行への近道との考えから、自主的に社速を設定しました。準備期間を長く取ったおかげで、運転者には抵抗なく受け入れてもらえました。もし性急に事をはこんでいたら運転者にストレスがたまり、かえって良くない結果がでていたかもしれせん」（塚田社長）

また、塚田社長は、この速度管理強化に入る前自分でハンドルを握り関東への配送を行って、実際にデータを収集している。とくに「等速運転で八〇キロにした場合に、当社比で約一五％ほどの燃料節約になったことが実体験としてわかっていましたから、強い信念をもって管理強化を実行できました」（同）

## ランキング貼り出し みんながライバル

現在、デジタコは運転者同士の競争心を良い意味であり、皆がライバルとして切磋琢磨して、安全・環境面のトップをめざしてい

る。運転者は、業務から帰ると、自分でパソコンの前にすわり、一日のデータを出力して解析する。このデータによって、安全面・環境面でランキングがつけられるが、このランキングが貼り出されるのがどれだけの成績を残しているのかが目瞭然のためいっそう運転者たちは好成績をマークしようというライバル心を燃やす。競争も激化しエンジン回転数を一定にする等速運転も好成績が出るとわかれば一斉に社内定着。また、アイドリングも大型車一時間で牛乳ビン一本分とわかれば、一斉にアイドリングが止んだ。

また、全社一丸となった安全意識の高揚と第三者に取り組みを認められた誇りを認定効果としてあげたが、「やはり一番の効果は、私自身の安全に対する意識が一段と高まったことでしょう」と塚田社長は結んだ。

デジタコ導入からすでに、七年を経過したことから、新規入れ替えの際には最新の高精度なものやドライブレコーダー、また、GPS機能の追加などによりハイレベルな運行管理を行う予定だと塚田社長は語る。さらに、今後のGマークの活用方法については、「大変なのはこれから認定を永遠に維



会社概要 (営業所概要)	
株式会社	ツカダ物流 [塚田修一 社長]
本社	福井県坂井市坂井町福島31-57
創業	昭和43年3月
資本金	1,000万円
従業員数	27名
車両数	21台
▶ Gマーク認定年度：16年度（18年度更新）	

# 「事故ゼロめざす」という 錦の御旗を掲げ



京都府八幡市  
**京都産業貨物 株式会社**  
本社営業所

interview▷金井清治 社長



るのはハンディ型の検知結果のみを表示する機器ではなく、業務用のチェッカーである。この機器の特徴は測定の精度が高いだけでなく、ロール紙に結果が記録されること。一回の結果が一枚の紙に個別に印刷されるような、「結果が悪かったらやり直し」ということができないものだ。運転者が運行ごとに点呼を受ける際、必ず実施されるアルコール検知の結果は一枚の連続した用紙に記録される。

京都産業貨物株式会社は京都府に本社を構え、医療精密機器の輸送を主とする企業である。具体的な業務は人工腎臓透析器などの医療機器メーカーの製品を全国の病院などエンドユーザーまで配送するものである。医療機器は精密機械が多くデリケートなものが多いため、慎重で高品質な輸送とていねいな作業が求められる。

同社の安全性優良事業所認定への挑戦は「荷主企業からの求め」や「同業他社が次々に認定を受けていくことに触発されて」というような外的な要因からではなかった。

「安全が第一であることは前提ですが、安全というものは荷主企業のためだけではなく、従業員の健康な暮らしを守るために絶対に不可欠なものです」（金井清治社長）という。同社はすでにISO9001を認証取得しており、その規格に沿って業務を運営し下地はできていた。このため、平成十七年度に新規申請を、そして十九年度に更新を済ませたが、これまでGマーク認定を受けるための特別な取り組みはしなかったという。



「ISOについては、お客さまがすでに認証を受けていたこと、また、その上の規格を求めているということもあり認定を受けましたが、やはりこれも『お客さまに勧められたから』というような消極的な理由ではなく、自社の輸送品質を向上させるためにはぜひとも必要な活動でした。また、Gマークへの挑戦も同じようなことだ。『自社のために』というのがきっかけです。この安全性優良事業所という制度は、適正化事業実施機関の指導項目をきっちり遵守する、言葉を変えれば違法であればクリアできるものです。自社の

マニュアルがそれに合致しているのか点検し、また合致していない場合は当然合致するようにマニュアル等を整備することが求められます。トラック運送事業者たるもの本来認定を受けて当然のことなのだと思います。認定されることも大切ですが、認定を受けるまでのそのプロセス自体にとっても重要な意味があるのだと思っています。また、安全の管理なくして利益はない、『運送屋』になるな、『運送事業者（社）』になれ、と肝に銘じてきました」（金井社長）

## 社長が必ず全員の点呼 状況チェック

同社の運行前点呼は、とても厳しいマニュアルに沿って実施されている。運転者の免許証の有無、疾病・疲労・飲酒等の状況確認、服装（身だしなみ）のチェック、運行指示、時計の規正（修正）など、各段階ごとに管理者によって厳しくチェックされる。各段階で「否」となれば、乗務停止などの対策がとられる。すべてクリアし、点呼記録簿に、サイン、押印がされて、はじめて乗務・出庫となる。ここではとくに厳しいのはアルコールチェック。同社が採用してい

これを運行指示書や点呼記録とともに必ず金井社長がチェックする決まりである。

金井社長は「タコメーターも必ずチェックしますが、運転者は『見られている』というプレッシャーもあるでしょうが、『見守られている』という喜び、安心感も持っているはずなんです。当社の社速は従業員一同が話し合って決めたものでこちらから押し付けたものではありません。また、罰則もありません。そのおかげか、私がチェックして見ている、それは完全に守られており、厳しく見れば見るほどに自主管理の意識が高いように感じます」と語る。

## 第3者に認められて はじめて本物

さらに、同社のユニークな取り組みのひとつとして、荷主への質問表がある。これは、配送先の担当者へ同社の運転者の作業、マナー等がどのようなものだったかをアンケートするもので、作業終了後に手渡し、後日無記名でファクスのなどで返送してもらうのだ。お得意さまから見て、果たしてこの一連の作業が好ましいものだったのか。また、第三者から見ても問題のない作業、安全な作業だったの

か確認するためのものである。お客さまにとっての満足を得ることは第一だが、安全に効率よくきれいに作業することで、運転者の労災防止など身を守るという目的もこのアンケートには含まれている。

「評価というものは、第三者から見て『京都産業貨物さんは安全だ』と言われるはじめて本当に安全性が向上したといえるのだと思います。自分で『うちは安全だ』と主張してもそれは単なる『思い込み』でしかありません。また、安全は社員とその家族のためにあり、その基盤があつてこそ企業が成り立つのです。トラック運送事業ではこの理念を絶対忘れてはなりません。『安全管理なくして利益なし』です」（金井社長）

## マイナス10点が 最大メリット

社員のコンプライアンス意識の向上や会社全体が安全性向上に向けてひとつのベクトルとなることは、Gマーク認定後の大きなメリットのひとつだが、金井勇人常務取締役はもうひとつ認定のメリットをあげる。

「この制度は百点満点中各項目の基準点を満たし、合計八十点を

クリアしていれば認定を受けられる制度です。私どもは前回の認定の際九十点という評価を受けました。私はこのマイナスの十点が今回認定を受けた最大のメリットだと感じています。自分自身の欠点というものはなかなか自分では見つけられないものです。この自分では気がつかないマイナス十点を公的な機関から指摘していただくと、これは、これからの当社の安全対策を検討するうえで非常にありがたいことです。今後も終わらなき事故防止への取り組みが続きます。『事故ゼロは社会的使命』という『錦の御旗』を掲げて、これからも事故ゼロへ挑戦し続けたいと思っています」（金井常務）

**会社概要 (営業所概要)**

**京都産業貨物 株式会社** [金井清治 社長]

本社 京都府八幡市川口高原34番地9  
創業 昭和38年3月  
資本金 1,000万円  
従業員数 50名  
車両数 25台

**本社営業所**

所在地 京都府八幡市川口高原34番地9  
従業員数 35名  
車両数 21台

▶Gマーク認定年度：17年度（19年度更新）

# 運送事業の これからを見据えて



島根県安来市  
**有限会社 丸和運輸**  
本社営業所  
interview▷大和博見 社長



変化は平時ではなかなか見られないと同社では分析しているが、こうした原油高騰対策など、すぐ手を打たなければならぬような状況に陥った際の対応こそメリットがあるという。機動的に運転者が変わる土壌がなくては即効性が求められる状態変化に対応できないからだ。また、「今実施している対策がベストなのか」「とりあえずできている程度なのか」など、その真価をPDCAサイクルによ

島根県安来市に隣接する鳥取県の境港市には、山陰地方でも屈指の漁港として知られている境港がある。この境港から東京・築地へ鯛等の鮮魚を運ぶ会社として、有限会社丸和運輸は昭和六十一年にスタートした。鮮魚の値段が高いことを背景に、運賃も「帰り荷を探さなくてもいくらい良い水準だった」と当時を振り返るのは、創業者であり現在の企業規模まで同社を盛り上げてきた大和博見社長。

しかし、海産物という自然相手の貨物のため、悪天候による欠航や不漁があれば、当然荷物が無い。荷物がなければトラックを遊ばせておかなければならないという宿命で「なんとか定期的に、安定的な業務を」と営業活動を行い、現在の大手宅配事業者の幹線輸送を担うことになったのがおよそ現在から十四年前だった。輸送範囲は同社所在地である島根県内の配送センターと東京、埼玉のセンター間の幹線輸送で宅配貨物が六割、長距離輸送がほとんどである。

「事故を起こさないで帰って来いよ」。今までは、点呼こそ確実に行っていました。正直言ってこの程度の声をかけるのが精一杯でした」と語るのは杉井健一運行管理部長。杉井部長は前職の大

手宅配事業者での経験を買われて同社で安全管理の責任を担っている(写真左下)。

同社がISO9001の認証取得に取り組み始めたのは五年前の平成十五年。荷主である大手宅配事業者からの「三年以内に認証を受けること」という要請を受けたためだった。このため、各種の作業マニュアル等の書類作成やさまざまな事柄の記録保存などに取り掛かり、同時にドライバー教育にも取り組みはじめた。内部監査員も社内にて八名育成し、東京まで講習に派遣した。ベテランのドライバーから若いドライバーまで全員に教育が行き届き、全ドライバーが安全意識を持てるようになるま



つて検証でき「終わりのない取り組みで、それもお金がかからない」(大和社長)の認定を受けた実感だと語る。

## 定着率アップで 人材不足なし

「同じ大手宅配事業者の幹線輸送を担っている同業者は全国で三百五十とも三百八十とも言われています。このうち、山陰の島根県では一社、鳥取県では二社と聞いていますが、現下の厳しい経済情勢の折、幸い荷主さんからの運賃減額要請はなく、今般の軽油価格高騰は社内でする対策で乗り越えようとしています。しかし、一方で軽油価格が上昇すれば一番手をつけやすいところに手を出すのが人の常で、ドライバーの給料等の人件費から見直したためドライバーが離れ、人手不足に陥っています。他業種の事業者もあると聞いています。人材流出と新たな人材募集を繰り返していれば、業界のレベルは上がりません。こうしたところも自らの生き残りをかけてISO、Gマーク取得に取り組んでいただきたいです」(大和社長)

事実、同社では長距離運行が主のため、改善基準告示より厳しい

社内基準を設定して労務管理に努めている。例えば連続運転(ハンドル)時間は通常四時間と決められているが、同社では連続運転時間は二時間と決められている。また二時間ごと一回当たり十五分の休憩を義務付け、その際にはきちんと電話によって本社へ定期報告をすることになっている。このためには二十四時間体制で本社にも人員を配置して運転者の連絡に对应しなければならぬ。当然、人件費はコストとして増加するが、管理者が全運転者と直接話をするという点で、コミュニケーションも密になる。さらに、業務以外で運転者との会話も増えている。働きやすい環境は副産物として定着率の上昇につながり、さらには運転者の紹介でまた新たな優れた人材も集まってきたのだという。

## 自社整備工場での 念入り整備

また、昨年(十九年)には、待望の新社屋が完成した(写真上)。社屋には、車検にも対応できる自社整備工場、研修室、休憩施設、シャワーなどの福祉施設なども併設した。

自社整備工場については、幹線輸送、すなわち経済の動脈を担う

で約二年かかった。ISO9001の認証を受けたあとトラック協会からの推奨もあり、大和社長のトップダウンでGマーク認定への申請を決定したのが安全性優良事業所への挑戦のきっかけだった。

「企業として今後の厳しい競争を生き残っていくためにはISOもそうですが、運送事業者として『安全のISO』ともいえるGマークは絶対必要という考え方でした」と、その申請業務も取り仕切った杉井部長は当時を振り返る。

## 見えないところにも Gマーク効果

「ISO9001、Gマーク取得後は、例えばさまざまな社則を変更して全社に徹底する際も、PDCAサイクルのシステムが機能して確実に伝達、徹底されています。さらに実践の結果もわかり改善も早くできています。また、現在軽油価格が暴騰して各社はそのコストダウン策に翻弄されているため、多くの事業者さんがエコドライブの徹底を大きな柱にしていると思います。当社は、このエコドライブも徹底するまでにそう時間はかかりませんでした」(杉井部長)

形として、目に見える認定後の仕事を行っているという自負と責任の重さから「絶対に事故・車両故障による延着は起こさない」という強い決意の下に設置したもので、通常の車両整備より念を入れて行うという。

最後に大和社長は「ひと昔前の経営者は『運送事業に事故はつきもの』ということを言っていました。今はそういう時代ではありませんし、まったくナンセンスです。運送業界のこれから見据えて常に荷主、消費者に『選ばれる』企業でいなければなりません」と語り、「きちんとルールを守れば信頼を得て仕事は増えるものです」と強調した。

会社概要 (営業所概要)	
有限会社 丸和運輸 [大和 博見 社長]	
本社	島根県安来市中津町10
創業	昭和61年
資本金	960万円
従業員数	71名
車両数	55台
▶Gマーク認定年度：18年度	

# 地域とともに 継続的發展をめざす



高知県高知市  
**秦泉寺運送 株式会社**  
本社営業所

interview▷ 濱口健次 社長



思うのは当然のことです。Gマークによって一般からの評価が上がったり、その好評価が定着すればよりいっそう就業の喜びが増すはずですから。われわれは社会的責務を果たすために社員一丸となって総合物流企業として価値ある輸送サービスを提供し、顧客満足に応えつつ、地域社会への貢献も果たさなければなりません。このGマークはこうした社内改革には効果絶大ですが、対外的にはまだまだ知られて

秦泉寺運送株式会社は、本社を高知・高知市に構え、創業明治二十七年の老舗企業である田中石灰工業株式会社を親会社に、ダンブカーによる製鉄用原料輸送を主たる業務としている。当初は蛇紋岩の輸送に限定していたが、濱口健次社長が就任してから業務の限定を解除し「一般貨物輸送」となった。親会社の田中石灰工業は、早くからISO9000シリーズを取得しており、また、濱口社長は同社の副社長を兼任し、環境管理トップマネジメントとなっていることから輸送品質へのこだわりは強い。

「ダンブカー輸送は比較的短距離で同じルートを反復的に運行する特性から、地域住民の方からは、非常に厳しい目で見守っていただいています。また、採取した蛇紋岩等の積載物も硬いイメージがあります。このため、安全運行を遂行するのはもちろんのこと、沿道へ配慮した運転マナー、積載貨物の状態など、さまざまなことについて神経を使います」と話す濱口社長は、輸送品質への思い入れを強調する。また、どんなに神経を使って安全で高品質な輸送に取り組んでいたとしても、トラックのマイナスイメージから免れられない

「現実」にも直面してきた。

「わが社では『適正に安全運行します』と地域に宣言して、ダンブ輸送のみならずトラック輸送、ひいては全ての自動車運転者の模範となるように安全運行に努めています。それでも苦情電話がなくなることはありません。過去には他県からきた他社の車両が起きた問題についても『秦泉寺運送の車が…』と苦情が入ったことがあります。私たちは、こうした苦情を地域のリーディングカンパニーの責任としてむしろ積極的に受け止め、承った苦情を全部、自社・他社の区別なく全社員に月一度の安全月例会、年一回の安全大会という場を通じて報告し、改善策を講じています」（濱口社長）

## 社内改革にプラスの効果

同社では、平成十五年九月にISO9001を取得、また、十六年には全車両へのデジタルタコグラフ（デジタコ）の導入を完了し、十七年一月（十六年度事業）にはGマークの認定を受けるなど、事故防止対策を次々と講じてきた。とくに、Gマークの認定について濱口社長は「認定を受けて荷主にアピールしようとか、何かのイ

けないと思います。今後は、Gマークが運送業界のスタンダードとなりレベルアップしていくことが望まれますし、さまざまな恩典が得られるような社会構造が必要になると思います」と、Gマークの今後への期待も込めた。

## 地域の安全を「見守り隊」

地域とのつながりを大切にする同社では、二十五年前から地元小学校児童へ、視認性のよい黄色の帽子や安全ノベルティを配布するなど児童、生徒との交流を続けている。また同社の運行コースを中心に自主的に交通安全指導員を配置するほか、清掃車や散水車を走らせ道路の美化を行ったりと地域貢献にも力を入れている。とくに、最近では高知県トラック協会が平成十九年十月九日のトラックの日にあわせて発足させた「交通・防犯「見守り隊」」の中心的な役割も果たしている。

濱口社長が発案者となって組織されたこの「見守り隊」は、高知県ト協ダンブカー部会（四十八社、六百三十八台加盟）が日常業務とおして子供やお年寄りを犯罪や事故から守ろうという目的で結成され、各社五名の計二百四十人で構成されている。運転者自身が安

全運転に気をつけるのはもちろんだが、業務中の道すがらに子供や高齢者の事件、事故がないかを監視するほか、地域の安全すべてに気を配るのが使命である。同時に、運転者が周りに気を配れるゆとりのある運行に心がける意義もある。トラックの日に同社で行われた出発式には高知県警察本部交通部長らが来賓で訪れたほか、近隣幼稚園の園児らが運転者とともにダンブにステッカーを貼付。この様子は、新聞、テレビ等の地元メディアも大々的に報道するなど地域の期待も大きい。事実、発足して一カ月足らずの十九年十一月下旬には、県内の仲間の運転者が車内に急病で倒れているのを発見し、救護活動を行い被害拡大を未然に防いだという実績を早くも残している。

社会インフラ整備のためになくてはならない公共工事とそれを支える「働くトラック」。このなかでもとくにダンブカーは、車体が大きく、一般からは怖い印象をもたれがちだが、ダンブカーの運行の特徴を活かし、弱点を利点に変える一連の取り組みを実行することによって、同社のめざす「地域と共に生きる」「地域の役に立ちたい」という企業理念を見事に実践している。これらの地道な努力の積み重ねがGマークに昇華したのであ

ンセンティブを求めるといようなことは考えず、とにかく「安全性向上」のために取り組みました。安全運行は当たり前、企業として当然のことだったと思います。また、特別な社内体制も必要ありませんでした。宮崎明相談役が申請事項にあわせて書類を調べたということぐらいですね」とごく自然なことだったと振り返る。

また、認定を受けたことのメリットについては、宮崎相談役が「ISOシリーズ認証取得のために実践していたこともありますが、これまでは、安全月例会も研修会も管理者側が運転者に対して『話すだけ』となりがちでした。ISO、Gマークのシステムが導入されてからは、記録が保存されるようになり、どのようなことが話し合われ議論になったか、そしてその改善策はどのように取られたのか明らかになりました。また、その会議の出席者は誰で、まだ決定事項の指示伝達が済んでいないのが誰であるかなど、すべての経過と結果が残るため、次へのステップが踏み出しやすいという利点を感じます」と語る。

続けて、濱口社長は「誰もが自分たちの仕事に誇りを持ち、そして職場が世間から認められたいと



り、その意味でも同社にとって、「安全」と「努力」の象徴なのである。

会社概要 (営業所概要)	
秦泉寺運送 株式会社 [濱口 健次 社長]	
本社	高知県高知市五台山4563-1
創業	昭和44年1月
資本金	1,000万円
従業員数	30名
車両数	31台
▶ Gマーク認定年度：16年度（18年度更新）	

# 伝統の朝礼で社員全体が 共通意識



佐賀県多久市  
**株式会社 東西運輸**  
本社営業所  
interview▷ 貞松計行 社長

佐賀県多久市に本社を構える株式会社東西運輸は、飲料メーカーの空容器を飲料製造工場へ輸送と同工場から出荷される飲料製品の一貫輸送業務、地元JA等の青果物などの農産品やトイレなど衛生陶器の輸送を業務の柱とする。また、飲料空容器の保管管理という倉庫業務から、ピッキング、検品、仕分け等の流通加工業務も行っている。

「わが社の社是は『安全をすべての業務に優先させ、顧客の期待に応えるとともに、地域社会と共存し、発展することに努める』です。この社是を実践するために社訓は『信用』『奉仕』『共栄』を掲げています。これからのトラック運送事業者は、より高い安全性の視点から顧客に選ばれる時代になっています。地球温暖化などの環境問題もますます深刻になっているなか、安全性優良事業所の証であるGマークの認定と環境にやさしいトラック運送事業者の象徴であるグリーン経営の認証は、厳しい経営環境のなかでわが社が生きていくためには、必要不可欠なものでした」と述べるのは、貞松計行社長。加えて「安全をないがしろにする一人よがりの企業は、今後は生き残っていくことは

できません。この認定と認証は、今となってはトラック運送事業を営むうえで基本となっているとも考えます」と現状を分析する。

年々、顧客の安全・環境へのニーズが高まるなか、平成十八年度にGマークの認定を受けた同社であるが、認定を受ける前も受けた後も、安全対策の基本は社員教育のための「朝礼」にあり、その朝礼もていねいに行われてきた。

「社員が毎日の業務に共通認識をもって安全運行に取り組むため、当社では朝礼に重点を置いて指導を実施してきました。安全第一で統一した業務レベルを維持するためには、どうしても個人の資質を向上させる必要があります。この個人のレベルアップのために、毎朝の朝礼ではラジオ体操などで体をほぐして健康管理を行うのと同時に、主たる運行計画の確認や事故防止マニュアルの徹底など繰り返し指導しております」（井上勉 運行管理部運行管理課長）



テーマを持って議論も

この朝礼の指導ではその時々々の社会問題、事件、事象をテーマに取り上げ、具体的にマニュアル等に当てはめて「一方的に管理者が話しかけるのではなく、運転者に考えさせる、形だけの朝礼からなるべく脱却しようと工夫を欠かしません」（井上課長）という方針である。

また、参加、不参加も一目瞭然となるよう、参加の記録保存もし



っかり行い、全員が同じ指導教育を修了するまで繰り返している。

「運転者は、常にハンドルを握っているように、あまり文章を読んだり書いたりするのはどちらかというと得意なほうではないようです。ですから、マニュアルを整備し手渡すだけでは浸透しませんが、このため、当社ではその時々々の事象をテーマに当社マニュアルとの比較など、改善点をディスカ

ッションするのですが、最近では運転者がテレビ、ラジオ、新聞などさまざまなメディアに目を通して、私が選びそうなテーマを先読みして予習してくることもありま

す」（井上課長）  
また、ただ繰り返し読んでマニュアルを暗記しても人間には完璧はない。このため、トラックの車内に荷主ごと作業内容ごとに作成された細分化されたマニュアルが常備されている。各トラックは一人一車制となっており、トラックを乗り換えることはほとんどない。それでも、突発的に乗り換えるときや急な運行先変更などの緊急時のために「仕事のルール」と題されたマニュアルを備えているのだ。マニュアルは、A4サイズで裏表程度であるが、安全第一の基本理念から、求められる作業品質レベルの内容、積み込み手順、お客さま先での荷卸手順などいねいかつ簡潔に示してあり、とてもわかりやすいものとなっている。

## 入札参加条件に「Gマーク」

認定を受けた効果・メリット、とくに外部からの評価について

は、「省エネ法の対象となっていないような大手の特定荷主からは、グリーン経営、またGマーク認定事業所としてそれなりに評価を受けています。一方で、地場のお客さまはそうした制度についての情報が浸透していないようで、相対的な評価も低いようです。当社としては、営業所の入り口や車体にステッカー、そして名刺にもシールを貼ったりすることで認定事業所であることを体的に明らかにしています。それ以上特別にアピールする考えはありません」と貞松社長は語る。しかし、最近の出来事として、「一部、大手の顧客では、契約更新時の条件として（Gマーク取得が）規定されており、また、入札参加要件にGマーク認定が明文化されているところが増えています」（井上課長）という嬉しいメリットも明かす。

「Gマークを受けてからは、運転者の資質アップの深度が増したと感じます。まとめるのが難しい、全社の従業員の意識を一つの方向に向けることができたことでその効果が生まれたと考えています。当社では、四十名ほど団塊の世代と言われる従業員が在籍し、この世代がベテランとして会社を引っ張ってくれています。この世代が

大量に退職時期を迎えるのが当面の課題ですが、Gマークの認定を受けたことにより社内での教育研修が円滑に進むようになったことで、この課題については多少不安が解消されています。まだまだ、トラックが好きでこの仕事をしたという若手が当社には毎年入社してきます。二ツ、四ツ、大型と、ベテランが若くて経験の浅い運転者を指導していくのですが、運転や作業の技術はもとより、ベテランが持つ安全の精神もきつと受け継いでくれると確信しています」（貞松社長）

**会社概要 (営業所概要)**

株式会社 東西運輸 [貞松 計行 社長]

本社 佐賀県多久市東多久町大字別府3502番地1  
 創業 昭和39年10月  
 資本金 2,000万円  
 従業員数 191名  
 車両数 164台

**本社営業所**

所在地 佐賀県多久市東多久町大字別府3502番地1  
 従業員数 119名  
 車両数 118台

▶ Gマーク認定年度：18年度