



「ISOで学習していたせいか、ドライバーの抵抗もなく、メカ・アレルギーもそれほどではなかった。ISOで学習していたせいか、ドライバーの抵抗もなく、メカ・アレルギーもそれほどではなかった。」

「安全第一」へのこだわりがISOもGマークもと駆り立てる

北海道中川郡幕別町 合同通運株式会社 本社営業所

interview ▽ 木田 将実 社長



安全に特化したGマークは輸送という商品には不可欠

「われわれ運送事業者にとって、輸送はカタチのない商品です。この商品には安全が最優先されます。平成十五年二月に、ISO 9001・2000（適用範囲：一般運送サービスおよび引越運送サービス業務）を認証取得しましたが、ISOは品質管理で安全には特化していません。『安全第一』、この認識を従業員に徹底したく、そのためにはどうしたらいいのか、そんな思いで安全性評価事業に取り組みました。申請に際しては、ISOでベースができていましたので、とくに苦労したことや難しい点はありませんでした」と、Gマーク申請動機について語ってくれた木田将実社長。

安全第一の姿勢は、道路沿いに立てられたGマークの看板が何より如実に物語っているであろう。

合同通運株式会社は、北海道の十勝という気候風土に上手く合わせた事業展開を図っている。公共事業（コンクリート製品・建設機械・建設資材・土木資材の輸送）を中心に、十勝の基幹産業である農産物をはじめ、農業資材・農業機械・肥料・飼料の輸送のほか、引越の輸送、この三事業を軸にそれに付

帯する各資材の保管倉庫、産業廃棄物の運搬も取り扱っている。

「年末から春ごろまでは公共事業。春には引越、初夏には農業資材、機械、肥料など。初秋からは収穫された農産物の輸送」と、これがざっとした一年間のローテーションである。

このように輸送する荷物が複雑なだけに、現在、十九名いるドライバー（平均年齢約四十一歳）は、質の高い運転技術はもちろん、安全に対する高い認識も要求されるはずだ。安全第一にこだわる木田社長は、日々、どのような理念と体制で臨んでいるのだろうか。

より高い安全品質を求めてEMS構築

今年度（平成二十一年度）の方針である「安全・迅速・確実及び環境への配慮をモットーに、常に良質の輸送サービスを提供し、合同通運の繁栄に寄与するとともに地域社会の発展に貢献する。」をもとに、「安全運転の徹底」「安全作業の徹底」「エコドライブの推進」「作業効率の向上」という目標が掲げられている。

そのなかで「安全運転操作の徹底」の具体的な活動計画として「デジタルタコグラフによる安全運転評価を掲示し、個々の安全運転操



いる。それは社内に掲示してある十数枚の「修了証」が実証している。また、OJTを採用し、仕事に必要な知識や技能、取り組み姿勢を指導したり、仕事をするものの価値や達成感などを、どう効果的かつ有効に身につけさせるかなど、後輩の指導にも力を注いでいる。

二〜三カ月に一度開かれる全体会議では、運行管理者あるいは整備管理者が問題点をドライバーに説明し、これにどう考えるか、どう対応していくのかを徹底的に議論し、一つの結論（対応策や解決策）を導き出し、日々の業務に活かしているわけである。

会社概要 (営業所概要)

合同通運 株式会社 [木田 将実 社長]

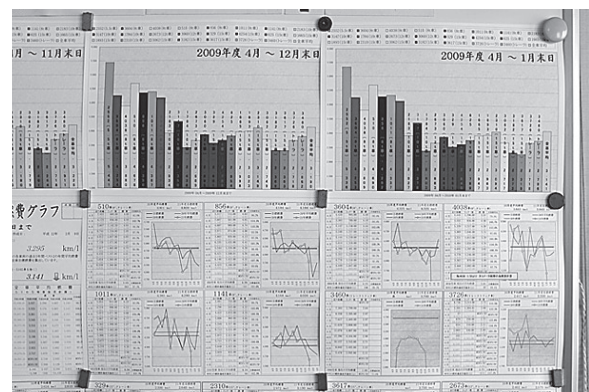
本社 北海道中川郡幕別町千住 397-28
設立 昭和62年8月
資本金 1,700万円
従業員数 23名
車両数 29台

Gマーク認定年度 16年度(18、20年度更新)

いいプレッシャーこそGマーク効果

ISOにGマーク、デジタル機器に教育と、安全にはコストがかかるし、これで万全といった答えはない。安全には無限大の奥の深さがある。志が高くなければ安全とはつき合っていないのではないだろうか。

「Gマークを付けて走ることにより、見られているという意識がドライバーに働き、下手な運転はできないぞ、という意味でのプレッシャーがかかり、それが安全の質を高めているのではないかと思います」と、木田社長は誇らしげであった。



作の状況を認識してもらい、状況に応じて個別にも指導教育する。」と書いてある。

「ISOに認定されたから、Gマークに認定されたからといって、満足しそのことに胡座をかいているわけではありません。より質の高い安全を求め、ステップアップしていくべきだと思います。実はISOを申請する前に、デジタルコを導入しようと思い、『デジタルコを導入すること、ISOで自らをコントロールすること、どちらがいいか?』と、全員に聞いたところ、やはり機械に管理されることは嫌だということで、ISOの申請に踏み切りました」と



に達した時点で運行許可③呼気アルコール〇・一五ミリグラム／リットル以上はC判定で乗務禁止——と規定した。それから毎朝、全員のチェック結果を見るのが社長の日課に。

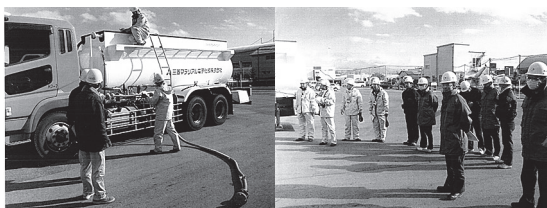
会社と社員のキャッチボールが育む提案制度

同社は、毎月一回安全衛生会議を開催しているが、話が会社側からドライバーへの一方通行になりがちだった。そこで会議活性化のためKY（危険予知）関係チームも含めた「改善提案」制度が創設

また、事故を起こした場合には、直ちに再発防止措置を実施するように素早い行動を起こしている。この一例として、ウイング車がウイングを上げたままで走行したため依頼主の倉庫を破損させたケースに対して、ウイングを上げたままではエンジンを掛けることができないという事実を、ウイング車全車に二十一年六月までに取り付けた。「ハード面ではミスがあることを前提に考えなければならぬ」と、ハード面

こうした改善提案に対して、会社側としてどのように対応したか、進捗状況はどうか、どのように対応しようとしているのかなど、会社側の「返事」は議事録として全員が閲覧でき、会社のアクションの「見える化」が進められ、社員の安全に対する感覚も高まった。

された。「結果、毎月、提案が出てくるようになった。意見を言える雰囲気になってきたし、危険予知に対する意識も上がってきた」と保坂社長は効果ありと評価。実際に運転していただければわからない情報が寄せられたり、取引先に対する改善提案も出てくる。



さらに昨年からはスタートさせたトレーラ輸送関係では、海上コンテナ輸送事故防止へ先手を打っている。

での対応は早い。

安全に対する意識づけの引き金に

保坂社長は、Gマーク認定によ

Gマークは人・事業所が取るもの 安全感度の向上にも役立つ

秋田県秋田市 東北運輸株式会社 本社営業所

interview▷保坂 幸義 社長



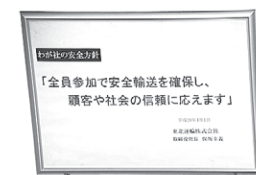
アイデア 「Gマーク気づき作戦」

Gマークをもっと認知してもらうには、毎日顔を合わせている取引先の荷主様、依頼主様の方が見えて、「それは何のマーク？」と気づいてもらい、中身を知ってもらうことが早い——保坂幸義社長はそのために、ドライバーが例えば「ワッペン」とか「エンブレム」のようなものを身に付けるようにしてはどうか、とアイデアを出す。そうすれば、相手側も気づきやすいし、Gマークを話題にドライバーとの会話が成立するし、ドライバー自身がGマークの中身を説明するためGマークに対する意識向上にもつながる効果もある。

顧客や社会の信頼に応える 安全方針

同社は、製造工場で使用する原材料や、工場からの製品（化学工業製品、建材、自動車部品）、半導体関連製品などを輸送しており、主要取引先は大手事業者が中心。主要取引先からの対応は、ISOの目で行われており、そのため同社ではそれに応じた体制のためGマーク認定面での土壌はできていた。だが、「安全」というものを選び分けてきちんとやっていくとは言い難い状況で、安全管理体制に力を入れる必要があると考えていた矢先の平成十五年にGマーク認定制度がスタート。翌平成十六年度に認定を受け、その後、二回更新している。

保坂社長が東北運輸社長に就任（十九年四月）すると、まず「全員参加で安全輸送を確保し顧客や社



会の信頼に応える」との安全方針を策定、社内に浸透を図った。そのための取り組みは「実力に合わせていく」ことを基本とした。

「ただやらされているとか、教育訓練に出た、というだけではない。次に何をやるか、何が課題として残っているのか、ということとをしっかりとやらなければならない。PDCAをきちんと回さなければならぬが、Pで終わっていた。身になっていない面もあったので自分たちでD、C、Aに取り組むことにした」

その具体的スタートが全車へのデジタコ導入、十九年四月には秋田県では他社に先駆けてアルコール検知器を導入。「飲酒運転は禁止」をいくらか口頭で注意していても効き目がなかったため、測定による処分基準（酒気帯び・飲酒運転防止管理規程）も制定した。判定は三段階で、①A判定は通常通りの運行②呼気アルコール〇・〇七ミリグラム／リットル以上〇・一五ミリグラム／リットル未満のB判定は違反として本社で待機し、三〇分ごとに再測定。A判定基準

る従業員の意識変化を見逃さない。「社員の意識が変わってきた。Gマークがあるということは、社員の安全に対する感覚が上がっている、会社・社内が安全に向かっていくことだ」。ISOなどを取得している大手企業が取引先のため、「Gマークは取っついて当然と見られる。安全方針がないとか事故防止関係でもファイルされていないとかでは、相手にされない。Gマークで一連の安全衛生活動が活発化し、安全を重視する会社だとして社員が、誇り」に思うことが重要」と、Gマークの効果を強調する。

会社概要 (営業所概要)

東北運輸 株式会社 [保坂 幸義 社長]

本社 秋田県秋田市茨島1-2-10
設立 昭和43年11月
資本金 1,400万円
従業員数 54名
車両数 48台

Gマーク認定年度 16年度(18、20年度更新)



ち（C）やんとやる」であり、遵守すべきことが十二項目明示されている。

平成二十年には安全確保の投資として、エコドライブ管理システム（EMS）構築の機器であるデジタコ、ドライブレコーダー、GPS装置を全車に装備したほか、後方視界補助装置の導入やSAS（睡眠時無呼吸症候群）への対応など、一〇八〇万円を投じた。

この妥協を許さない姿勢こそ、百点満点でGマーク認定取得した

Gマーク認定取得を起爆剤に、ドライバーの意識改革が始まった

東京都江東区 株式会社青葉 本社営業所

interview▷川村 竜介 社長



会社経営も安全対策も 基本理念は同じ

東京湾岸沿いに物流倉庫がひしめく東京都江東区新木場。その一面に株式会社青葉は位置する。赤ちゃん用品から墓石まで、ありとあらゆる輸出入製品のコンテナ作業、保管、荷役、輸送の一貫輸送システムを敷いている。

「相談役であり父である先代社長が顧客の無理難題に果敢にチャレンジするタイプの人だったので、このような青葉独自のスタイルができ上がったのだと思います。平成十一年に産業廃棄物収集運搬業許可取得したことも、十七年に保税蔵置場許可取得したことも、先代がそうさせたのだと思います」と、二代目・川村竜介社長。

「保税蔵置場」とは、税関が許可した、外国貨物を関税が課せられないまま蔵置できる場所のことであるが、この許可取得をしているのはほとんどがブランド企業。それだけでも同社のたくましいチャレンジ哲学がうかがえる。

現在、顧客数は担当者ベースで数百人に及んでいるが、その成長の原動力となっているのは、企業理念である「感謝する心と他人への思いやり」ということに尽きよう。「いくらマニュアルどおりに

理由であろう。

高いプロ意識が芽生え

燃費もデジタコ評価点も向上

「デジタコの記録を見ると一目瞭然ですが、Gマーク認定前は速度オーバーや急加速、急停止などの減点が多々見受けられましたが、認定後は、Gマークは背中に背負ったプロの証であるから、他の模範となる運転マナーを心掛けようと全員が認識し、デジタコの点数も百点満点に近い点数を取るようになりました。その結果、車両事故ゼロ、燃費向上、修繕費減少とコスト面のメリットのみならず、ドライバーの姿勢も変わりました。また、ドラレコに収録されているヒヤリハットなシーンを編集して見せると、実際に自分たちが走っているコースだけに、説得力があります」（八木忠興運行管理者）

実際の数字上ではどのように変化したのだろうか。デジタコ導入前・後の燃費向上率でみると（平成十九年六月八月と二十一年六月八月対比）、小型車で最高一七％、四ノ車で最高一三四％、十ノ車で最高一一九％、トラクタで最高一四二％向上している。また、デジタコ評価点では二十年十月が最低八四・五点、最高九七・九点だっ

技量や技術が優れていても、その心のあり方が自分だけよければというエゴの心であつては、よきチームワークは生まれません。当社のような業務で必要とされるのは、自ら進んで行う惜しまぬ積極性と連帯感です」（川村社長）。このスタンスは、会社経営ばかりでなく、安全対策にも活かされている。

デジタコ・ドラレコ・GPS など 安全投資に一千万円強

公共の道路を使用し事業を営んでいる限り、歩行者や他の車両に對しても「感謝の心と思いやり」を忘れずという安全教育への徹底もあり、安全性評価事業に取り組み以前から、年三回の安全会議や講習を行い、問題が発生すれば、その都度マニュアルを作成し全員が厳守するという体制をとっていた。その甲斐あつてか、保険会社から無事故推進活動の感謝状や最高レベルの優良割引を与えられることが十年近く継続している。そのことが東京都トラック協会城東支部の目にとまり、推奨され、Gマーク取得に取り組むこととなった。

「安全に対する法令遵守は積極的



たのに対して、二十二年一月では最低九四・六点、最高九九・四点と驚くほど進化している。

業務終了後、ドライバー自らが運行記録を判読し、自己啓発に努めていると同時に、八木運行管理者の安全会議に使う手づくりの教材など、日々の地味な努力が功を奏しているのだから。

上半期と下半期にわけ、無事故・無違反のドライバーへは報奨金が出されているほか、さらに月ごとにも行われており、給料明細には「無事故手当」と明記されているそうだ。その報奨金には保険の優良割引で得た資金が充てられているのも、人を大切にする青葉らしさが表れているといえよう。

と体系付けたかった」（同）ため、いい機会と考え、さっそく取り組みが始まった。

まず、「より安全に、より丁寧に」「安全は、思いやりと譲り合いから」という基本方針を定め、それを満たしていない事項を洗い出し、完璧にしていた。その中核を成したのが「運転者年間教育計画書」であった。

「安全管理」「健康管理・生活指導」「車両管理」「その他」

の四項目に分け、具体的には点呼実施およびその記録、添乗チェック、事故惹起者に対する指導、日常点検の見直し、社員との意見交換、車両美化チェックなどを実施。とくに社内報「青葉だより」の発行は、社員が一堂に会せない場合のコミュニケーションパーとして非常に大きな役割を果たしているという。また、人間は忘れる動物であるという観点から、年三回開かれる安全会議の内容をファイルした「安全マニュアル」を全社員に配布している。

ユニークなところでは、「安全のABC」というカードをドライバーに携帯させていることである。ABCとは、あ（A）たりまえのことを、ほ（B）んやりしないで、

トレーラ業界にも 普及してほしい

Gマーク認定への取り組み

川村社長は、「トラック協会の安全性評価事業への取り組みの成果は、全国の交通事故の減少にみられるように、業界全体の運転マナーもレベルアップし、社会的地位の向上にも役立っていると思います。願わくばトレーラ業界にも、もっと普及していくことを望みます」という。「感謝の心と思いやり」を大切にしたい先代のDNAを受け継ぎ、稲盛哲学（稲盛和夫「京セラ名誉会長」）である「利他の心」を座右の銘とするトップならではの、業界への思いやりなのであろう。

会社概要 （営業所概要）

株式会社 青葉 【川村 竜介 社長】	
本設	東京都江東区新木場1-7-19
立	昭和58年10月
資	金 1,800万円
従業員数	33名
車 両 数	26台
Gマーク認定年度 20年度	



業の社会的責任を果たすべく、同財団の「グリーン経営」認証も取得している。

Gマーク認定は、産みの苦しみということか、初めての経験で紆余曲折はあったが、難関をクリアした。取得後は、社内の空気も一変。「安全運転」という共通の話題（テーマ）で、以前よりコミュニケーション

健康・教育・機器など、「安全」への取り組み

神奈川県平塚市
有限会社丸和運輸
本社営業所
interview▷和田 富生 社長



レベルの高さがみえる「G」のある団地風景

昭和六十一年三月、商・工・住の接近・混在の解消と、自動車騒音・交通障害などで近隣に影響を及ぼしているため、公害防止を目的に平塚輸送センター協同組合が設立された。国道129号線、246号線の至近距離にあり、県道大島・明石線に面し、しかも東名高速自動車道へは短時間で乗り入れできるという恵まれた立地条件に位置している。その約二・三万平方メートルの団地敷地内に、有限会社丸和運輸も参加している。

「二十の事業所が隣接していることによって、荷主情報や業界情報の収集ほか、遊休車両の有効活用など経営に関する情報も得られ、そのメリットは非常に大きなものがあると考えております。また、いい意味での競争意識と意欲も芽生え、全体のレベルアップにつながっていると確信しています」と語る和田社長。

同社は現在、調理された食品を配送しているほか、配電用の資材関係の輸送も行っている。営業的には食品の配送が五十%と、三十年の実績を物語っている。

余談になるが、同社同様、組合

ションが密になったという。さらに年二回（上半期・下半期）、役員がドライバーに同行して得意先を訪問しているが、「あいさつが丁寧になった」「礼儀正しくなった」と言われることが多くなったという。

また、こんなエピソードもある。単発の仕事で鉄骨を積んで建築現場へ行くと、現場監督が「Gマーク」を見て、「そのマークを付けているなら、先に降ろせ」と粋な計らいをしてくれたそうである。黄門様の印籠とまではいかないまでも、着実に浸透していることだけは確かかなようである。

安全を逆に読むと、安全が安いの？

保有車両は現在十八台。それを六台ずつ三つのグループに分けている。二つのグループは食品配送のために、一つのグループは配電用の資材を輸送するため。とくに食品配送用の二台車、四台車にまでもタコメーターとデジタコを搭載するという念の入れようで、安全にはこだわりのある。

「われわれのような弱小企業を救ってくれるのは、安全に対する機器や教育、健康管理への投資です。安全という文字を逆さに読むと、安全が安いの。安全への投資が安いのと読めます。安全への投資

団地内には玄関ドアに「Gマーク」ステッカーを貼った運送事業者が多く、レベル（取得率）の高さをいやがうえにも感じさせてくれる。

認定取得後の効果は、こんなところでも

平成十八年度に新規認定を受け、二十年度に更新第一回を行った同社が、安全性評価事業に取り組んだ理由について、和田社長は「緑ナンバーを付けて走っている以上、企業の社会的責任としてコンプライアンスをはじめ、安全運転や環境に配慮したエコドライブなど、当然のこととして日常業務で実践してきました。業界内で、あるいは対外的にもアピールしたいと考えていたところ、『安全性優良事業所の認定制度』を知り、神奈川県トラック協会の方がたからもアドバイスを受けながら、取り組みを始めました」と語る。

申請書を提出するまでの準備期間として一年近くを費やした。エコドライブなど、ある程度はドライバーに委ねなければならぬことがあるので、一番の苦労はいかにドライバーに理解させるかであった。例えば業務終了後の講習



会への参加要請がそうである。しかし、エコドライブを学び、実際の業務で実践し、その成果がデジタコによって実証されることで、ドライバーの意識は変わり、さらなる向上をめざすようになっていった。その姿勢は、一人から二人、三人へと波及していった。現在、交通エコロジー・モビリティ財団主催の「エコドライブ講習会」の受講修了証が、社長室に貼っている。

また、平成二十年二月には、企

安全のための充実したインセンティブを

「一、二点の僅差で認定取得できなかった運送事業者へなんらかの配慮があってもいいのではないかな。すでに国交省や一部の損保会社によるインセンティブは行われているが、例えば高速道路料金の割引など、もっと充実させてほしい。ただし、インセンティブのために安全性評価事業に取り組むのではなく、安全のために取り組むのであることを忘れてはならない」と念を押した。

会社概要 (営業所概要)

有限会社 丸和運輸 [和田 富生 社長]

本社 神奈川県平塚市下島1022-9
設立 昭和29年5月
資本金 700万円
従業員数 23名
車両数 18台

Gマーク認定年度 18年度(20年度更新)

エコドライブ活動でGマーク取得。 仕組みづくりが安全な会社へ



こうした実践から生まれる成果（改善金額）は、ドライバーが達成した改善金額と目標達成率の評価制度に基づいて上位ドライバーおよび班に還元される。

仕組みが仕組みを生み出す

エコドライブで燃費が向上してきたが、高原状態を突破したのは5S（整理・整頓・清掃・清潔・躰）。

評価の仕組みに納得したドライバーは「エコドライブで数字（燃費）をつかむと、自分で目標を立てて継続する」と平田社長。「オイル交換すると、燃費がその前後でどうよくなるかドライバーは数字で理解している。管理者は、オイル交換すると燃費はよくなると頭でわかっているだけで何の役にも立たない。エコドライブをするのはドライバーであり、全部ドライバーが目標を立てて努力しているし、自分で立てれば守るようになる」と。「あるとき、社長、我が社の車両が高速道路で動く障害物と言われているのを知っていますか」と笑いながら言ってきた。トレーラの燃費一リッター四キロを目指して頑張っていたが、時速を七五キロにしたら実現した。それから、他のドライバーが見習うようになったため」というエピソードからはドライバーが楽しみながら実践している様子が伝わってくる。

「エコドライブを七年続けると、燃費がそう上がってこない。そこで燃費をよくするため5Sの実践」として取り組んだ。そのことで日常的に行っている書類作成、ファインリング、班ごとのミーティング内容記録などがそのままGマークの審査基準に合致してしまった。

平田社長が作り出したエコドライブをさらに向上させる試みや評価の仕組みは、輸送効率向上、車両整備の効率化や整備費の削減、事故防止をもたらす仕組みに姿を変えて発展していった。発展性・拡大する要因を内蔵しているのがこの仕組みの大きな特長だ。

輸送効率化では、管理職への仕組みを生み出したことだ。管理職は、エコドライブの「外」にあり、改善成果も関係ない。そこに登場してきたのが管理職の評価制度。

「配車の都合で四台、五台で輸送していたものが、評価制度を導入するとこれまで空気を運んでいたところを、出来るだけ積むようにする。ため一台でも多くと創意工夫をする。輸送効率を上げるためにシステムを変えなくても成果を出し、売上げが伸びる」

会社概要 （営業所概要）

株式会社 ダイコー商運 [平田 正文 社長]

本設 静岡県浜松市東区白鳥町308
立 金 昭和56年12月
資 本 1,000万円
従業員数 93名
車 両 数 121台（トレーラ含む）

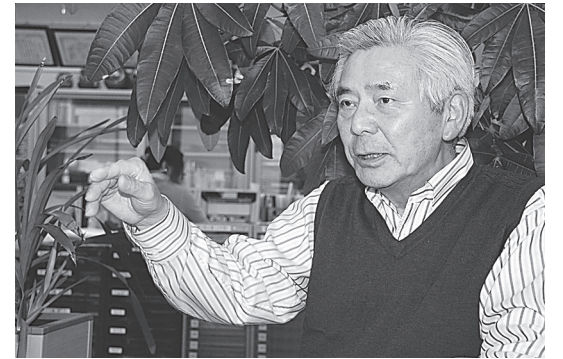
Gマーク認定年度 18年度（20年度更新）

平田社長は「エコドライブはシートベルトと一緒。癖になり、やらないと落ち着かない」と。それが高いレベルでエコドライブを続ける秘訣のようだが、それが持続できるのは従業員が納得する仕組みや「何でも語ろう！ 生き残るために、我流を捨てて基本に忠実に行動しよう。5Sを実行して事故をなくそう」という行動方針が同社にしっかりと根付いているからであろう。

こうした改善成果は、評価制度に基づいて還元される。さらに、平田社長は、中古車輸送特有の商品事故についてのデータ収集・分析を行って、事故防止のシステム作りにも取りかかっている。

静岡県浜松市 株式会社ダイコー商運 本社営業所

interview ▽ 平田 正文 社長



エコドライブで、殿堂入り

Gマーク認定やグリーン経営認証取得の基礎はエコドライブ。その実践の中で簡単に取れた——と平田正文社長。「はつきり言ってしまうとエコドライブで燃費をきちんと管理したら、自然に事故が減少した。事故防止はあとからついてきた」というが、Gマーク更新（平成二十年度）時の評価は一〇〇点満点。

「エコドライブが基礎」というだけに、ダイコー商運は、環境省・環境再生保全機構・全国自治体が一体となって実施している「エコドライブコンテスト」に平成十九年度初参加で優秀賞、二十年度には環境大臣賞を受賞。この受賞を



機に規約が変更され、前年度環境大臣賞受賞者は翌年エントリーできないようになり。「審査員の満場一致で環境大臣賞が決まったので

すが、翌年もエントリーされるとまた受賞することになる」という話を聞きました。と平田社長が解説。毎回受賞では「困る」ということを審査側が判断したためだろうが、エコドライブ実践システム完成度の高さが窺える。エコドライブでは、殿堂入りしたようなものだ。

受賞後、平田社長は環境省・環境再生保全機構の依頼でエコドライブを全国十一カ所で講演。二十二年度からは物流業界の人材養成機関である中部トラック総合研修センターの物流技能専門校講座で「エコドライブ講座」を受け持つ。国土交通省からは、先進的な事業展開としてヒアリングを受けている。

ちなみに、エコドライブを始めた平成十三年十月から比べて現在は、燃費が約二〇％向上、整備コストは四八・九％削減、売上高は六五％の増加だ。

不満、わがままを全部吸収しよう

エコドライブを始めるきっかけは、平田社長自身がエコドライブ効果を体感したことだ。「大手自動車メーカーから北海道での研修に

招待された。一回目は自分流に運転。省エネ運転の座学後に同じコースを運転したら、簡単に燃費が二〇％アップした。『あれっ、ちょっと待てよ』という気持ちでした。これなら月々の経費が大幅に減少する」

エコドライブを開始したのは平成十三年十月。半年間を一期間として、コンテスト形式で取り組んだ。しかし、ドライバーから自分の運行には坂道が多い、車が古い、積み荷が重い、等々と不満が出てきた。

「できないという、ありとあらゆる理由がよく出てきたものだ」と感心したが、「それなら、わがままを全部聞いてやろう」と。どのようなケースでも差が生じないようエコドライブの「評価の仕組み」を、全員が納得いくよう公平・公正を目指して構築した。そのため、同じエンジン型式でも近距離配送か遠距離配送か、蓄熱マットや蓄冷クーラーなどの装備類の差はどうか、新車か経年車かどうか、積み荷の重量はどうかなど、さまざまな要因を考慮したデータ蓄積・分析をもとに、評価の根拠となる燃費データを算出。車両・積載条件等による調整値も設定した。



同社の安全運行は、荷主企業との二人三脚で培われた安全管理体

荷主企業との災害防止協議会に出席

（牧社長）

行うことができます。現場によっては、たとえコブシ大の液漏れをしただけで事故扱いになり、その後の事故処理などに追われます。現実にはこうした軽微な事故が積み重なり、大きな事故につながります。事故を未然に防ぐ手段として『30秒KY』は非常に有効です」

毒・劇物の専門性と危険性熟知し 安全輸送を追求



富山県高岡市 東光運輸株式会社 本社営業所

interview▷牧 亨 社長

東光運輸株式会社は、富山県高岡市の東亜合成株式会社高岡工場隣接地に本社を構える。社長を務める牧亨氏のご尊父が昭和三十三年に同工場の輸送部門として発足した会社で、以来、同工場の原料や製品輸送を主力としているほか、工業薬品輸送、電子部品の梱包作業の倉庫付帯業務なども行っている。輸送範囲は、東亜合成の高岡工場と名古屋工場間輸送を中心に、北陸、関西地方のほか、関東、東北地方へも及ぶ。

顧客である東亜合成は、瞬間接着剤の「アロンアルファ」でおなじみ。一般向けの製品のほかにも高機能接着剤や、素材メーカーとしてカリ関連製品を製造している。

東亜合成は、品質管理のマネジメントシステムであるISO9001を平成十年十月に、そして環境マネジメントシステムのISO14001を同年十二月に認証取得済みである。これらを活用し、化学物質を扱う企業が化学物質の開発・製造・流通・使用から最終消費・廃棄に至るまでのすべての課程において「環境・安全・健康」を確保し、その成果を公表する自主活動である「RC・レスポンスブル・ケア」活動を推進している。荷主の安全と高品質を追求する姿勢に同調し、東光運輸でも、運

送事業者として顧客のニーズに応えるため、安全性優良事業所認定制度に申請、平成十六年度に認定を取得した。

「弊社が輸送する品目の取扱いは、慎重にも慎重さが求められ、また、取扱いが特別なだけでなく、劇毒物取締法、高圧ガス取締法など幾重にも法令による規制を受けています。こうした毒・劇物の輸送を行っているわけですから『絶対に交通事故を起こさない』ということは当然です。化学物質の有害性、事故発生時の応急措置、緊急連絡先などを記載した緊急連絡カード（イエローカード）にも精通し、万一、事故があった場合でも、積載物の散乱や漏れ、飛散などの二次災害等を防ぐ手立てを身に着け、他品種を扱う運搬者より安全性に秀でていなければなりません。こうしたこともあり、『Gマーク』制度がスタートしてすぐに認定をめざしました」（牧社長）

「Gマーク」はより厳格に

東光運輸は、平成十六年度に本社営業所で『Gマーク』認定を取得し、その後、二回更新認定を受けている。同時期にグリーン経営も認証を受けたが、その際も問題なく認証を受けている。

申請要件が整い次第申請を行い、いずれ全営業所での認定を達成することをめざしている。

「『Gマーク』の認定は荷主工場に出入りするトラック運送事業者としては、わが社が初でした。このため、わが社の評価は相対的に上がり、他社では、『東光運輸を見習って、Gマークを早期に取得するように』と号令がかかったと聞いています。また、認定後に新しい業務を任せていただくきっかけにもなり、これらの話は、わが社の運搬者をはじめ従業員一同に伝わり、仕事の励みと自信につながり、いっそう安全意識が高揚しました」（同）

先を見越した教育可能に

創業以来重視している運行前の点呼では、運搬者へ向けてのキメ細かい指導が行われている。また、新たな法令の施行、荷主工場での新納入方法など各種情報は全運搬者が回覧。そして確認サインをすることで、確実な情報展開を行うなど、情報伝達の漏れがないよう工夫されている。

「運搬者の理解度が高くなるにつれて、積極的に運搬者側からの質問、意見、提案などが頻繁に寄

この点について牧社長は、「弊社でもISO取得という声がありましたが、『Gマーク』はトラック運送業者に配慮しつとも適した制度です。同時に、ISOと異なるのは、『Gマーク』は会社のシステムや体制が完全に整っていないと、有責の交通事故や違反があれば、認定を受けられません。このことから、ISOよりも難しく、より権威あるものとして評価されるべきだと考え取得しました」と、『Gマーク』の厳格さと安全性向上への有効性を分析した。

作業前には一呼吸おき 「30秒KY」

同社のユニークな事故防止対策として、『30秒KY』がある。同社の運搬者は、積み込み現場、荷卸現場など、さまざまな場面で、到着してすぐに作業を始めない。どのような作業が想定されるのか、また、想定どおりに作業が円滑に進められるのか、危険はないかなど三〇秒間の危険予知を行うのである。

「車両を一巡して、『30秒KY』を行い、指差呼称・確認も大きな声でメリハリをつけて実践すること、確実に余裕をもって作業を

せられるようになりました。ときには『会社の運輸安全マネジメントと新しいリスクアセスメントの整合性は』などと、高度な質問にこちらが感心するときもあります（笑）」（同）

今後の安全対策のあり方、また、『Gマーク』の活用の仕方については、『ステッカーをトラックに貼ることが目的ではなく、『Gマーク』ステッカーを安全のシンボルとして、交通・労災安全意識を浸透させることがより重要性を帯びてくるでしょう。その風土ははぐくむものこそ『Gマーク』であると信じています」（同）

会社概要 （営業所概要）

東光運輸 株式会社 [牧 亨 社長]	
本社	富山県高岡市伏木2-1-2
設立	昭和33年2月
資本金	1,000万円
従業員数	54名
車両数	53台
Gマーク認定年度 16年度（18、20年度更新）	

デジタコ導入で競争心が生まれ、 みんなの気持ちが一つ になっていい方向へ

滋賀県湖南市
株式会社サンエー
本社営業所

interview ▶ 城 忠雄 専務取締役



無知から始まった Gマーク取得への取り組み

TOTOの製品をメインとした
 運輸業務、原材料から商品までを
 保管する倉庫業務、さらにコンテ
 ナヤードを保有し輸出入に対応す
 るなど、近畿圏・中部圏を中心
 に総合物流を展開している株式会
 社サンエー。

Gマークを取得するまでにはかなりの紆余曲折があつたようだが、まず取り組み始めたキツカケや理由を城忠雄専務取締役にかつてみた。

「平成十七年に近畿運輸局から、休憩時間、拘束時間、連続運転時間など、運行管理についての改善指摘を受けたのが直接のキッカケです。また、企業の社会的責任やコンプライアンス（法令遵守）が問われるという社会的背景もあり、Gマークを取得することが問題点の改善につながると思い、取り組み始めました」ということで、取得するまでの約一年間の第一歩がスタートするわけだが、社長以下、全社員が何からどう進めていいのか、まったくわからず試行錯誤の日々が続いた。

論より証拠のデジタコ効果

「お恥ずかしい話、拘束時間・休



憩時間等の
運行管理
は、ドライ
バーまかせ
で何も守ら
れていませ
んでした。
また運転日
報の記入も
統一されて
おらず、各
自が自由に

トがあるんや！』などと、毎日が喧嘩でした。管理されている、拘束されている、そんな〇〇〇〇されている意識をプロドライバーとしてのプライドが許さなかったのでしょう」。

しかし、やがてその厚い壁が取り払われる出来事が起こる。平成十八年の夏（Ｇマーク申請以前）、デジタコを全車に導入することによって、ドライバーの意識改革が始まるのである。

「安全性優良事業所」認定事例集 part5

14

行っておりまして。そこで滋賀県トラック協会に足繁く通い、Gマークを取得するための取り組みの手順や労働基準法などを一から学びました。例えば点呼の仕方、日報の書き方、最低限トラックに必要な整備のあり方など。そしてドライバールの指導のためとGマークを取得するための条件面を勉強し、運輸安全マネジメントに則った体制（組織）づくりや具体的な取り組み方を決めながら、ドライバールを指導していったという次第です」と、運行管理者であり営業センター所長でもある野島茂さんは当時を振り返る。

当初は職人気質なドライバールからの抵抗がかなりあったようだ。マネジメントの責任者であり物流部長の松本太史さんは、「Gマークを取ったからって、何のメリッ

「どのドライバーも運転には自信がありました。が、デジタコを使い方がわからず、メーカーの方に手取り足取りのご指導をいただき、なんとか習得できました。最初の頃のデジタコ評価点は、六十点、七十点ばかりで、終業後は毎日、事細かに指導していましたが、徐々に百点満点のドライバーが出てくるに従って、眠っていたプロのプライドが刺激されたのか、良い意味でのドライバー同士の競い合いが始まり、今では平均点（ドライバー数十一名）、九十八点、九十九点をコンスタントに維持しており、もう私から細かく指導することもなくなりました。今となつては笑い話になりますが、あるドライバーなどは、デジタコから発せられる『速度超過です』『時間超過です』の指摘に『わかつてるわ!』など



とデジタコに怒っていたそうです」
（松本部長）

この満点に近い安全運転は、今では当たり前となった。この当たり前が、平成十八年度のGマーク認定取得、十九年十月の近畿運輸局長優良事業者表彰へとつながっていくのである。

安全第一から得られる
ドライバ―の優越感と誇り

現場のドライバーはGマークについてどのような思いを抱いてい



るのであろうか。

運輸グループ主任の川上博明さんは、「Gマークを取得したことで、Gマークのないトラックに比べ頭一つ抜けた優越感を覚えます。逆にGマーク付きのトラックに対しては、法令遵守で走ってるなあ、頑張ってるなあ、大変だなあ、と仲間意識を覚えます。取得前は審査があるということ、取得後はおかしな走行はできないと、プレッシャーでガチガチになった時期もありました」と言う。

また、四十年のベテランドライバーの松原一彦さんは、「Gマークは会社の誇りと思っています。Gマークを付けているがゆえに、後ろからクラクションを鳴らされた

り、いたずらに急ブレーキをかけられたりしますが、安全第一、法令遵守第一です。私に限らず、わが社のドライバー全員がそう意識しています」。

この安全に対する高い志が、先輩ドライバーが新人ドライバーを教育するという、同社の伝統をつくりあげた。

社内的にも社外的にも
Gマークがもたらす
メリットは大きい

「全社あげて取り組むことができ、連帯感が生まれ、みんなの気持ちが一つになっていい方向に向かうことができたことが最大のメリットじゃないでしょうか。また、荷主のGマークに対する認知度はまだまだですが、輸送の安全や品質に対する取り組み方の問い合わせが多く、Gマークを取得していることや制度について説明すると、説得力のあるセールストークとなります。営業的にも役立っており、Gマークがあるとなんとでは、雲泥の差です」と、Gマークのメリットについて語ってくれた野島所長。

城専務は、「メインバンクである滋賀銀行は環境問題に力を入れているので、わが社のGマークを取得し輸送の安全・品質・環境（平成十七年四月に環境省が推奨して

株式会社 サンエー [今村 祥二 社長]

本 社	滋賀県湖南市岩根257-164
設 立	昭和51年12月
資 本 金	7,700万円
従業員数	34名
車 両 数	11台

Gマーク認定年度 18年度(20年度更新)



〇・〇一であっても、ゼロになるまでドライバーは乗務できず、待機しながら何度もチェックしなければならぬ。もしアルコールが検出されたら、そのドライバーの顔写真が添付されたメールが七名いる運行管理者全員に送信される。デジタルばかりでなく、手づくりによる安全対策も行われている。各ドライバーは始業点呼後に「今日の安全目標」を書く。例えば「歩行者、自転車に注意して運行」「車間距離を十分とる」など、ワンフ

レーズだが、ドライバーが安全運転を再認識するのに役立つ。終業点呼後は、その日の運行で遭遇した「ヒヤリハット」を書く。目標に始まり反省に終わる、この毎日のささやかで地味な安全対策がデジタコ評価点をアップさせている要因の一つもなっている。

業務コンサルタントを招いて考えるドライバーの育成も
厳しさとユニークさは安全会議や勉強会にもみられる。月例の「品質会議」では、運行管理者が事故やクレームの事例をチェックしながら、全社員の問題と考える再発防止策を検討している。前述した「今日の安全目標」は、この会議から生まれた。また、荷主別、車両別などで構成されたグループ会議も行われているが、ここで話し合われたことは朝礼や社内掲示で発表されるほか、マニュアル集としてまとめられ、事故事例の対応策が書かれている。

ユニークなのは半年に一回開かれる、事故を起こしたドライバーだけの会議に、外部から業務コンサルタントを招いていることである。なぜかという、「事故の原因を書かせると、いつも『不注意でした』『緊張が足りませんでした』などのひとりで終わってしまう、

失敗から学ぶものが何一つありません」というわけで、コンサルタントに同席してもらい、「不注意とは何ぞや」「なぜ、不注意なのか」「なぜ、緊張感が足りないのか」など、ドライバー自身がより掘り下げて考えるようにするための、考えるヒントを与える役目を担ってもらっている。考えるドライバーの育成にも尽力しているというわけである。

このほかそのときの状況に応じて、タイムリーなテーマや講師を招いて全社的な「安全大会」が年二回行われている。また、例えばこのような試みも行われた。保険会社に依頼して、約二十車両にドライブレコーダーを搭載し、運行後にヒヤリハット的なシーンばかりを編集して見せたところ、一般のテキストの事例とは違い、運転しているのは仲間のドライバーでありかつ、熟知している道路だけに身近に感じ、非常に参考になったらしい。

会社概要 (営業所概要)	
株式会社 協地運送 [協地 生忠 社長]	
本社	広島県広島市西区草津港 2-4-2
設立	昭和27年3月
資本金	2,000万円
従業員数	63名
車両数	47台
Gマーク認定年度 20年度	

もっとと権威ある制度へ
「荷主はもちろんのこと、一般の人びとにももっと認知されるよう工夫してもらいたいですね。多くの人びとにGマークが知られることによって、町を走るドライバーにも責任感が生まれ、運転マナーも醸成され、GⅡ安全・安心へとつながり、業界のイメージアップが図れると同時に、社会との共生関係もより深まっていくと思います。また、Gマークの認定をもっと厳しくしたらいかがでしょうか。例えば、JISのような権威ある制度にしてもいいと思います。それには団体の認定ではなく、国の認定がふさわしいのかもしれないですね」と、手厳しいが、裏を返せば、トラックを、ドライバーを、業界を愛するが故に辛口となるのであろう。

安全のためならあらゆることにトライ Gマーク認証取得もその一つの取り組み

広島県広島市
株式会社協地運送
本社営業所

interview ▽ 協地 生忠 社長



安全意識を高める Gマークの取得

「メーカーや運送会社から大型車で運ばれてくる厨房機器（キッチン、風呂等）、家庭紙（ティッシュペーパー、トイレットペーパー等）、アルミサッシなどを、中国三県（広島県・山口県・島根県）を中心に、積合せ配送を行っています」と、おもな事業内容について語ってくれる協地生忠社長。

安全性評価事業への取り組みについては、「『安全性優良事業所』の制度がスタートした平成十五年頃は、あまりGマークに関心がなく、むしろ業界、とくに荷主の間ではISOのほうに関心が高かったと記憶しています。社内的にはISOを定着させなければと思い、十六年九月にISO9001・2000を認証取得しました。やがてGマークの情報もあちこちから耳に入るようになり、国交省やトラック協会の指導にも沿うべきとの思いから、二十年度にGマーク取得申請をし、認定されました」。

ISO取得で下地ができていたのので、申請のための準備期間もなく、書類作成もスムーズにいった。

安全管理を充実させる デジタル機器

同社の安全運転を支えているデ



デジタル機器を紹介しよう。

まずGマーク評価点で減点の対象となった適性診断については、「公的機関で受診させるには時間とコストがかかる」ということで、NASA（自動車事故対策機構）が開発した「ナスバネット」を平成二十一年十一月に導入した。「自社内でいつでも容易に適性診断を受けることができ、本人の診断書のほかに、運行管理者用の指導要領書も得られ、適切なアドバイスができます」と、事故防止のためのもなくてはならない機器の一つになっている。

また、「燃費管理より安全管理」という考えから、平成十八年にデジタコを全車に搭載。現在、ドライバー五十五人の平均点は八十九



点とハイレベルであるが、導入当初はAランク九十点台、Bランク八十点台、Cランク七十点台の三ランクのうち、ほとんどがCランクであった。ドライバーの安全に対する意識向上に役立っていることは間違いない。「数字でちゃんと運転状況を把握し、具体的に指導していかなければならないので、安全管理にデジタコは非常に説得力があると思います」と、安全に対する厳しい姿勢がうかがえる。

その姿勢は始業時にも表れている。それは百分の一までのアルコール成分を検出できる精密なアルコールチェッカーを採用していることである。奈良漬を食べる薬を飲んで検出される。たとえ



ます」「生活習慣を見直し、身体を大切にします」「燃費三%向上に伴う、自身の目標値をクリアできるような努力します」など、この目標が一年間、実行されるとボーナスに査定される。

同社の経営理念と併記されている「課題克服・自己成長へのステップ」に「気付く」↓「決心する」↓「実践する」

↓「継続する」と書かれている。同社ならではの「PDCA」なのである。



「Gマークは取得することが目的ではなく、日頃の安全に対する取り組みが評価された結果である、そこに気付けてほしい」と、北原社長は結んだ。

会社概要 (営業所概要)

栄運送 株式会社 [北原 英幹 社長]
本社 香川県高松市郷東町200-1
設立 昭和42年10月
資本金 1,000万円
従業員数 26名
車両数 20台
Gマーク認定年度 18年度(20年度更新)

デジタルに頼らなくても、アナログで安全は十分確保できる

香川県高松市
栄運送株式会社
本社営業所
interview ▽北原 英幹 社長



日常の安全への取り組みが評価されただけ

栄運送株式会社は、製紙工場から原紙ロール(重量は約一ト)やパレットに積んだ紙、あるいは印刷用インクを、香川県内をはじめ関西・中京方面、山陰方面のユーザーに直接輸送する他、消費地に近い倉庫に輸送している。

「幸せになる為に、良い会社にしましょう」という経営理念のもと、「当たり前」の事を当たり前に、しかも組織だてて実行できる強さを持った会社」をめざしているだけに、平成十八年度に初めて取得したGマークについても、北原英幹社長は、「運送事業者として安全に対して取り組みの当たり前で、会社全体ですべきことをしている。その日常の活動が評価され、Gマーク認証取得ができただけのことだと思います。ですからGマーク取得のために準備期間を設けたり、特別に新たな取り組みを行ったことは一切ありませんでした。香川県トラック協会の勧めもあり、申請したら通っちゃった、ということ」と、Gマークは、日常の安全に対する取り組みの評価と指摘する。それでは同社の安全のための取り組みとは……。

安全確保の中核を成す独自の安全会議

運輸安全マネジメントに従って、同社の基本方針、活動内容、日々実施する項目、会議・報告会・研修等の実施が定められている。そのなかでも、月一回開かれる「安全会議」では事故の報告がなされ、その事故対策について検討し、議事録を作成、ドライバー全員に配布する。出席者は社長、班長、安全委員、運行管理者。後日、その議事録をもとにミニ周知会(班ごと)が開かれ、事故対策を周知徹底している。

現在、二十六名いるドライバーを仕事内容によって六班に分けているが、社長がリーダーにふさわしい資質をもったドライバーを班長に指名している。

また、安全委員とは、安全担当を任されている同社を定年退職した元管理職。例えば週に何度か抜き打ちで出社し、「ヘルメットを被っていないドライバーがいた」「タイヤ止めが徹底できていなかった」など、現場での安全チェックを行う。この情報は、社長に報告され、次回の安全会議のテーマとしても活かされている。「事故が起きたとき、全体的に気持ちが悪くなるんだときにタガを締めても

らうなど、安全委員の存在は大きなものがあります」と、北原社長。安全会議は、同社の安全を確保するための中核を成しているといってもいい。

外部の安全教育への参加についても、香川県トラック協会が行っている適性診断をはじめ、ドライバーのための講習会や研修会にはすべて積極的に参加させている。

みんなの幸せを求める「栄」ならではの企画

思わず微笑んでしまうようなイベントもある。無事故・無違反のドライバーにはインセンティブが与えられている。十年までは年数に応じた景品が贈られる。数百円の商品から電気掃除機までと、アイデアと思いがりが込められている。十一年以降は、三千円からの商品券となる。ただし、ミラー一個割つてもその対象とはならない。

さらに「人間の考えを変えないのは行動から」という考えのもと、一年の仕事始めに「行動改革目標」を、会長以下、社員全員が発表することになっている。例えば平成二十二年の場合、全体目標は「私たちは、確認を徹底します」で、個人目標は「毎月一件ヒヤリハットを提出します」「急発進、急ブレーキを避け、ゆとりのある運転をし



うことで、研修のたびに「Gマーク」を取得したら、最低これだけのことはしなければならない」ということを、同業他社に話した」とと研修の一端を示す。さらに松尾会長は「当社はGマークが始まってすぐに最初の取得をし、続けて更新を経験している。だから申請書の書き方から始まるたくさんの相談にも応えられた。社員も含めて研修で話すようになると、Gマークについてよく知らなければならぬし、それが勉強になる」と研

Gマークは荷主企業からの信頼のお墨付き

大分県大分市 東九総合運輸株式会社 本社営業所

interview ▷ 松尾 悟 会長



これからの輸送はGマーク事業所の東九総合運輸だけで

荷受人となっている大手企業の構内で、運送会社の車両が横転事故を起こした。輸送していた商品に大きなダメージを与える大変な事故となった。荷送人の大手企業が直ちに事後処理と対策を講じ、荷受会社へ提出。その対策の一条項に「今後の輸送には、安全性優良事業所として認定されている東九総合運輸だけを利用する」との一文が含まれ、同社の安全性優良事業所（Gマーク）認定証の写しが添付されていた。横転事故を起こした会社は、Gマークの認定を受けていなかった。

Gマーク事業所に対する、荷主企業側の認識の高まりを示しているが、指名を受けた東九総合運輸の松尾悟会長は「お客様のほうが、早い時点でGマークを研究している。われわれも、お客様の求めていることに対応するため努力しなければならぬ。指名していただいたことはありがたいことだし、それに応えるため一層気を引き締めなければならぬ」と思った」と、当時を振り返る。

東九総合運輸がGマークの認定を受けたのは平成十六年度。認定



修の効用も指摘。その結果、東九総合運輸の協力会社がGマーク認定を取得したのを皮切りに、研修を受けた運輸会社がGマーク認定を取得し、Gマーク認定企業一覧を荷主企業の事務所に貼り出している。

社員の安全意識が高揚、プロドライバーが育つ

Gマーク取得に会社が「一丸」なっており、結果、「従業員の安全に対する意識改革、規律が一段と良くなった。会社にとって一番の財産である優秀な乗務員の育成ができた」と松尾会長。「品質に対しても、安全に対してもプロドライバーとして評価される時代になってきた。それを自覚するようになり、荷主様から評価される輸送を自分たちで考え、行うようにドライバー自体が変わった」と。さらに経験豊かなドライバーが新しいドライバーに対する作業手順、メンテナンス方法等を含めて詳し

取得当時は社会的に、コンプライアンス、環境問題への対応、安全問題等への関心が高まり、取引先である電線関係と業務用冷蔵庫の地場大手企業からもそれらへの対応が求められていた。「安全・安心で信頼される輸送企業」を掲げる同社としても、それに応えるためグリーン経営認証制度がスタートしたのを機に、同認定を平成十五年年度に取得。その後、制度創設されたGマーク認定も取得した。

合言葉「無事故」を土台に

Gマーク認定取得のための土台は整備されていた。「無事故」を合言葉に、交通事故防止、安全対策について基本方針を定め、活動してきており、しかもGマーク認定制度より先に制度化されたグリーン経営認証取得のために整えた社内体制があった。それをベースにGマーク認定取得に取り組むことができた。

同社には、日々の実践のためのマニュアル「TQマニュアル」が整備されているが、Gマーク取得のためにマニュアルを手直しし、それが何時どのように変更されたのか分かるようにした。また、安全管理体制確立のための責任分担を明確化するなど、全社が一丸となって取り組んだ。交通事故防

く指導する風土もできあがった。

また、輸送システムが変化しているが、それに対応するにもGマーク認定取得が必要と松尾社長。

「製品自体が変わってきているし、荷主様も合理化、コストダウンのため梱包の簡素化を進めている。環境対策面からも廃棄物を出さないように簡易包装の方向にある。今やNO包装、裸で商品が来るケースもある。そうした製品を、どのように安全・安心に輸送するのか。荷主様からどのような輸送方法があるかと、どのように運んだらよいのか等を話し合います。これもGマークがないと荷主様が相手してくれない」

安全・安心



な輸送方法については、荷主と構成している安全協力会運輸部会の部長である東九総合運輸にまず相談がいく。それに対して、「お客様の迷惑と違って、お客様に言いにくいことも言わなければならぬ時もある。こうした輸送方法で事故を食い止められる」とGマーク事業者として提案することになる。

止の観点から労働時間管理にも力を入れ、県下ではいち早くデジタルコグラフを導入し、さらに関西への運行にはフェリーを利用して運転者が「休息期間」を取れるようにするなど、労務管理面からも安全にアプローチしている。

荷主がGマーク取得研修を依頼

東九総合運輸の、Gマーク認定取得のための取り組み「経験」は後に生かされることになる。

荷主企業がGマーク取得を奨励し、「取り引き（輸送）する会社は、Gマークを取得してほしい」との意向が示され、平成十八年七月には文書で明示された。東九総合運輸は県下でGマーク認定を早くから取得しており、また、荷主企業と取り引きしている運送会社のリーダー的役割を果たし、荷主企業の安全対策会議に出席しているなど安全輸送に関する実績がある。そのため、荷主側から「当社に入っている運送会社が、Gマークを取得するための研修をしてほしい」との依頼が寄せられた。

松尾会長は、「荷主様は、安全面に限っては運輸会社が構築してほしいと求めている。そうしたことができるという印がGマークとい

松尾会長は「安全に全員で取り組むことで、回り回って仕事が確保できる。売上げはあとからついてくる」というが、こうした企業姿勢がおのずと顧客を増やすことになる。「ホームページでGマークをみたという、大手繊維メーカーから仕事の依頼がきました」という。荷主企業と安全に対する取り組みで話し合い、「荷主様は安全に対するわれわれや乗務員の意識改革を求めている」ことを肌で感じ、それに対応しているからこそ、冒頭のような「東九総合運輸だけに輸送を任せる」ことにつながるのだろう。

会社概要 (営業所概要)

東九総合運輸 株式会社
[松尾 達也 社長/松尾 悟 会長]

本社 大分県大分市大字駄原
2905-10
設立 昭和53年10月
資本金 1,000万円
従業員数 60人
車両数 50台

Gマーク認定年度 16年度(18、20年度更新)