

2025 年度 運輸安全マネジメントレビュー

| | | | | | |
|------|----------|--------|------------------|--------|----|
| 発行番号 | | | 人知管第 265001 号 | | |
| 発行日 | | | 2026 年 03 月 11 日 | | |
| 改訂日 | | | | | |
| 発行部門 | | | 人財知財部 | | |
| 社長 | 倉庫運送事業部長 | 川口営業所長 | 川口営業所係長 | 人財知財部長 | 作成 |
| 檜山 | 川野 | 佐藤 | 緑川 | 熊井 | 岩崎 |

※本レビューは、運輸マネジメントに基づく取組状況を評価し、安全管理体制の有効性と改善点を明らかにすることを目的とする。対象期間：2025 年度、2025 年 2 月～2026 年 1 月

| 項目 | 内容 | 具体的な実施内容 | 備考 |
|---------------|---|--|----|
| 経営責任者の責務と基本方針 | <p>1. 経営者の責務</p> <p>(1) 輸送の安全の確保に関する最終的な責任を有するものとし、全社的な安全性向上の取組みを主導し、企業全体に安全意識の浸透を図る</p> <p>(2) 輸送の安全を確保するため、予算の確保、体制の構築等必要な措置を講じる</p> <p>(3) 経営管理の手法である計画、実施、評価、改善のサイクルの実践により、継続的に輸送の安全性の向上を図るため、業務の実施及び管理の状況の適否を常に確認し、必要な改善を行う</p> <p>(4) 運輸安全マネジメントを担当する従業員の配置、指揮命令系統その他輸送の安全に関する責任ある組織体制を構築する</p> | | |
| | <p>2. わが社の輸送の安全に対する基本的な方針」【公表事項】</p> <p>(1) 全従業員に対して輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底させ、その実現のため経営者が主導的な役割を果たし、全従業員が一丸となって取組み絶えず安全性の向上を図る</p> <p>(2) 輸送の安全に関する取組み状況等の情報について積極的に公表する</p> <p>(3) 公共の道路を使用して仕事をしているという認識を常に持ち、運転に関する知識・技能の研鑽に努め交通人身事故の防止を図る</p> <p>(4) プロドライバーとしての自覚を高め悪質違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許・無資格運転、過積載運行、最高速度違反、救護義務違反）を絶対させない</p> <p>(5) 運行管理体制及び車両管理体制の充実強化を図り、法令に定められた運行管理及び車両管理が適切に機能するよう配慮する</p> <p>(6) 現場の声を安全性向上策に継続的に反映させる等、全体の安全性を計画的に向上させる</p> <p>(7) 参加・体験・実践型の研修・指導等の実施により、運転者の能力向上を図る</p> <p>(8) 安全に対する基本的な方針及びそれに基づく目標・計画を従業員に周知徹底する」</p> | <ul style="list-style-type: none"> 品質・環境マネジメントシステム（以下 QMS・EMS）において、「前年度事故数 30%削減」「無駄の削減」を品質・環境目標に掲げ、毎月の QMS・EMS 活動推進会議で PDCA を回す ホームページにて安全に関する安全目標及びその達成状況を公表 | |

| 項目 | 内容 | 具体的な実施内容 | 備考 |
|------------------|--|--|----|
| 基本方針達成の具体的な目標・計画 | <p>1. 目標の設定 【公表事項】（※重点事項）</p> <p>(1) 2026年度(2026年2月～2027年1月) 目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 川口営業所 「人身事故ゼロ・物損事故3件以内・その他事故ゼロ」 <p>2. 目標達成のための計画</p> <p>(1) 運行管理体制の充実強化</p> <p>イ) 点呼及び指導監督等の運行管理業務を確実に実施できるように運行管理者の勤務体制を確立するとともに適任者を育成し、選任する</p> <p>ロ) 運行管理者の業務の実施状況について、その適否を適宜確認し、指導監督する</p> <p>ハ) 過労運転の防止を図るため、運行管理者に対して個々の運転者の拘束時間・運転時間・連続運転時間・休憩時間・休息期間等の労働時間等を把握管理する</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運転日報、タコグラフチャート紙等による管理 <p>(2) 教育及び研修の充実強化（※重点事項）</p> <p>イ) 運転者等の年齢、経歴、能力等に応じて教育マニュアル、外部講師の研修等を活用し人材育成を図る</p> <ul style="list-style-type: none"> • 初任運転者は初任診断を受診させる • 国土交通省告示第1366号に準拠した教育・研修を行う • 現任の運転者に対しては国土交通省告示第1366号に準拠した内容の教育・研修を計画的、効果的に実施する（年間の実施計画を別に定める） <p>ロ) 整備管理者教育研修の実施</p> <p>ハ) 自動車メーカー等に講習会・セミナー等を設けて頂き、積極的に参加する</p> <p>(3) 運転者台帳を確実に作成し、運転者の安全管理に活用する</p> | <p>※ 自社ホームページで公表</p> <ul style="list-style-type: none"> • 前年度（2025年度）の達成状況 川口営業所 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 人身事故 「0件」 ➢ 物損事故 「4件」 ➢ その他事故「1件」 • 運行管理者一般講習への参加 1回/2年 • 毎年、運送部門の内部監査を実施し、その適否を確認し、指導監督する • 改善基準告示を遵守する • 点呼及びタコグラフチャート紙等で運転者の運転状況、体調管理、拘束時間等の適正な管理を行う • 初任運転者は外部研修機関を利用して、教育研修を行う • 一般運転者は毎月、国交省「指導・監督の指針」による安全運転教育を実施する • アルコールチェッカーで酒気帯び運転を防止する • 年1回全運転者の「運転記録証明書」を取り寄せ、個別指導に活用する • 毎月「運送ミーティング」を実施する • 3年毎に、全運転者に適性診断を実施する • 60才以上は毎年「一般適性診断」を実施し、診断後の個別面談を人財知財部と川口営業所長が行う • 営業所に整備管理者を配置し、適切な車輛管理を実施する • 整備管理者選任後研修への参加 1回/2年 | |

| 項目 | 内容 | 具体的な実施内容 | 備考 |
|------------------|---|---|----|
| 基本方針達成の具体的な目標・計画 | <p>(4) グリーン経営における環境行動計画を作成し、実施する</p> <p>イ) 環境保全の為に仕組み・体制の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境教育の定期的な実施 <p>ロ) エコドライブの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 昨年度実績に対しての燃費効率の維持を図る 給油ごとに燃費実績を把握し、燃費意識向上を図る エア・オイルフィルタを定期的に清掃及び交換する <p>ハ) 低公害車の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 導入計画書を作成し、実施する <p>ニ) 自動車の点検・整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 3ヶ月、12ヶ月の法定点検の遵守 始業前点検の実行 <p>ホ) 廃棄物の適正処理及びリサイクルの推進</p> <p>ヘ) 管理部門（事務所）における環境保全の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 事務所でのエネルギー使用量、廃棄物排出量を把握し、環境保全計画を作成し、実施する <p>(5) 輸送の安全に関する情報（事故事例、ヒヤリハット事例）</p> <ul style="list-style-type: none"> 5S、KYT活動、ヒヤリハットの実施 運転者等が共有するため事例等の掲示 <p>(6) 交通事故、災害等が発生した場合の報告連絡体制及び指揮命令系統を定め事故報告の内容が速やかに社内に伝達されるよう整備しておく</p> <ul style="list-style-type: none"> 各営業所間の水平展開 <p>(7) 輸送の安全推進に係る行事等を計画する</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通安全週間に併せて特別輸送安全週間キャンペーンを実施する | <ul style="list-style-type: none"> 環境保全行動指針を策定し、環境保全の推進計画を作成する エコドライブの教育を実施する 2026年度の燃費目標 <p>イ) 2025年度実績の1%向上（2025年度燃費実績参照）</p> <p>ロ) エア・オイルフィルタを定期的に清掃及び交換</p> <ul style="list-style-type: none"> エアフィルタ期限内の交換 概ね45,000km以内または自動診断装置の交換警告が出たら交換 低公害車導入計画書の作成 車両自主管理表及び車両環境項目チェック表にて管理 計画表に基づきディーラーで実施 始業前点検表にて着実に実行 ディーラーで実施 リサイクル管理表を作成し、実施する 環境保全の推進計画を実施 <p>毎月、国交省告示の安全運転講習、KYT、5Sを実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 報告連絡体制図・指揮命令系統図及び連絡網を維持し、活用する（安全管理規程施行細則を参照） | |

| 項目 | 内容 | 具体的な実施内容 | 備考 |
|----------------|---|---|----|
| 安全マネジメントの適確な実施 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 運輸安全マネジメントを適確に実施し、輸送の安全に関する計画の作成、実行、評価及び改善の一連の課程を円滑に進める <ul style="list-style-type: none"> • QMS・EMS 活動推進会議（1回/月）にて、PDCA を実施する 2. 安全マネジメントを実施するに当たり、相互に密接に関連する他の事業者がある場合は緊密に協力し安全性の向上に努める <ul style="list-style-type: none"> • 埼玉県トラック協会等との情報交換・活動への参加 • 自動車メーカー等との情報交換及び講習会・セミナー等を設けて頂き、積極的に参加する 3. 下請事業者にアウトソーシングする場合は、当該下請事業者の安全マネジメントを阻害することのないよう配慮するとともに可能な限り協力するよう努める | <ul style="list-style-type: none"> • QMS・EMS で計画し、実施状況、評価及び改善を報告する • 年1回、運輸安全マネジメントの内部監査を実施する 2025年度：2025年11月18日実施 結果：不具合無し • 荷主・協力会社等の研修会に参加する • 埼玉県トラック協会主催の安全運転講習に参加する。 • 事故等が発生した場合、協力業者に対して、当社の安全マネジメントの規定に則り是正処置を講じる | |
| 事故発生時の改善策 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 重大事故・災害の発生、人身事故の連続発生及び悪質交通違反の取締等を受けた場合は、速やかに、原因を分析し、改善方策を立て全社的に教育・研修を実施し、再発の防止を図る <ul style="list-style-type: none"> • 安全管理規定施行細則により実施 • 安全運転教育研修により技術指導等を行い、事故防止に努める • 巡回で事故原因を分析し、再発防止対策を立てて、実施する • リスクアセスメント、KYT 活動により、危険箇所を特定し、予防処置を図る • QMS・EMS 活動推進会議の資料を各事業所に配付し、情報の共有化を図る | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 事故発生時の対応 • 事故・クレームの業務フローに基づき、事故報告書を作成し、再発防止に努める • 事故当事者に対して、営業所で安全教育を実施し、事故の原因分析を行い、再発防止に努める • 労働災害・物流不具合管理表を作成し、事故原因を分析し、再発防止策及び予防処置を実施する • QMS・EMS 活動推進会議にて報告する | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">情報公開等</p> | <p>1. 次の事項を毎事業年度の経過後 100 日以内に、ホームページで毎年度、外部に対し公表する</p> <p>① 輸送の安全に関する基本方針</p> <p>② 輸送の安全に関する目標及び当該目標の達成状況</p> <p>③ 自動車事故報告規則第 2 条に規定する事故に関する統計（前年度の総件数及び事故類型別の事故件数）</p> <p>2. 輸送の安全に係る以下の処分を受けた場合は、その内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容</p> <p>① 輸送の安全確保命令</p> <p>② 事業改善命令</p> <p>③ 自動車その他の輸送施設の使用停止処分</p> <p>④ 事業停止処分</p> | <p>◆ 公表の方法</p> <ul style="list-style-type: none"> • 当社ホームページに掲示する | |
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">記録の管理</p> | <p>1. 運輸安全マネジメントの実施状況が分かるように記録、保存する</p> <ul style="list-style-type: none"> • 輸送の安全に関する基本的な方針、重点施策、チェック（評価）の結果（目標の達成状況）、その他輸送の安全に関する情報の記録及び保存の方法を定め、保存する | <ul style="list-style-type: none"> • 輸送の安全に関する達成状況を作成する • QMS・EMS 推進会議の資料及び議事録を作成し、記録する • 労働災害・物流不具合管理表を作成し、記録する | |
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">外部と内部の課題</p> | <p>外部の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> • 物流関連の法改正・規制強化への対応負荷 • 荷主主導の取引条件変更リスク • 価格転嫁（運賃交渉）の難易度 • 高速代・拘束時間等の外部コスト影響 • 物量・案件構造の変動による業績ブレ <p>内部の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> • 全社収益の立て直し • SCC 等の運行条件の採算悪化を止血する力不足 • 採算管理の見える化が不足 | <ul style="list-style-type: none"> • 適正取引・許可更新等を見据えた対応が必要 • 固定化料金などの条件変更が採算に直撃 • 国交省の原価計算等を根拠に交渉強化が必要とされている • 案件採算を押し上げ、交渉・条件見直しが必要 • 月次で予算達成率が変動し、収支改善会議での起動対応が前提 • 予算未達・利益が弱く、特に運送が最重要のテコ入れ対象 • 運賃・拘束時間・高速代等の負担で利益が出にくい構造 • 日報中心で、荷主別/コース別の損益把握が即時回らない | |

| | | | |
|---|---|--|--|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">リスク & 機会</p> | <p>リスク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運送の赤字が継続し、全社利益を引き下げ続ける ・ 長時間労働の是正が進まず、法令・安全・離職（採用難）リスクが増大 ・ 高速代・待機・拘束時間など、外部コストを飲み続ける構造 ・ 価格転嫁が不十分で、原価上昇（燃料・外注・人件費）に利益が負ける ・ 事故・労災・品質不良が発生すると、損害・顧客離れ・監査強化につながる <p>機会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運送事業の採算立て直し利益インパクトが最大化 ・ 荷主交渉の強化（原価根拠の提示）で運賃・条件の是正が進む ・ SCC 等の不採算案件を「条件変更・運行設計変更」で黒字化できる余地 ・ 日報データのデジタル化→荷主別/コース別の損益可視化が進み、打ち手の制度が上がる ・ 評価・目標管理の設計が整っており、運用を徹底すれば「結果が出る組織」に寄せられる | <ul style="list-style-type: none"> ・ 不採算案件の長期化 ・ 都度対応 ・ 今後の課題 ・ 今後の課題 ・ 毎月の運送ミーティング実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ 不採算案件の見直し ・ 最重要の改善対象が明確なため、当たれば大きい ・ 余地が無ければ再考 ・ 待機・高速代・拘束時間の是正 IT 情報収集 ・ 2026 年度より、1～5 等級の従業員の「個人目標管理」制度を導入 | |
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">総括</p> | <p>本年度の取組で重大事故は発生していないが、事故ゼロの目標は更なる教育と管理の強化が必要である また、今後も安全最優先の取組を継続する</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 運送ミーティング等で、繰り返し繰り返し「安全運転」「省燃費運転」を伝え、各ドライバーに意識づける。 | |