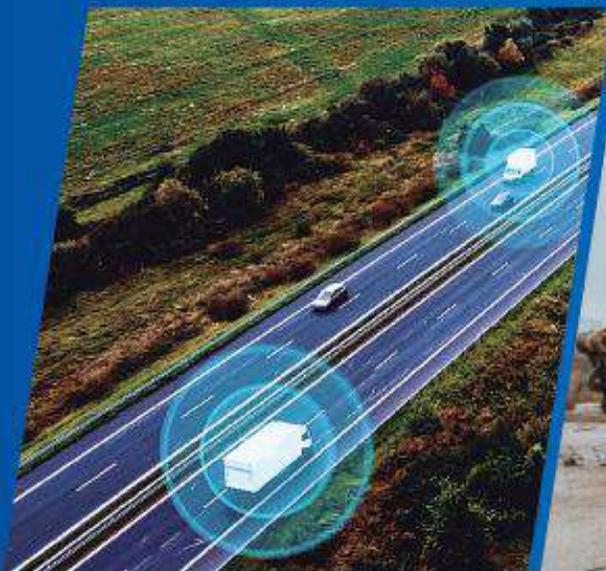
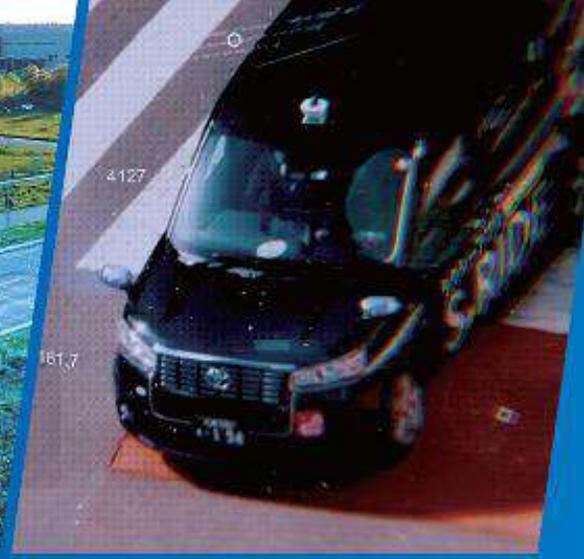
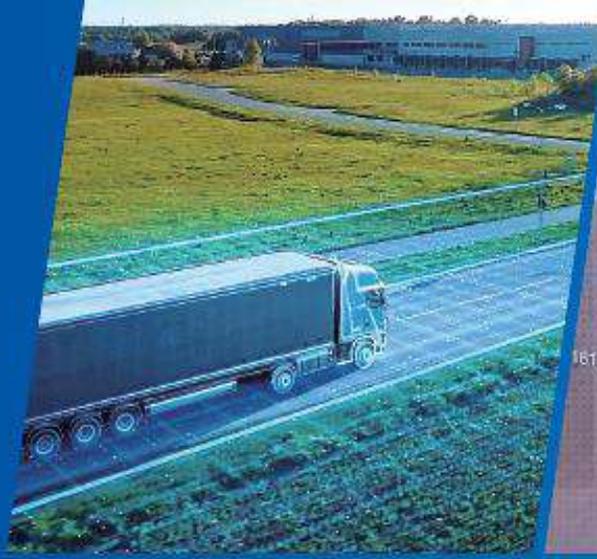


WG01

事故撲滅と実現のための管理者、乗務員教育

運輸安全マネジメントに基づいた 持続可能な行動変容モデルの構築

2024.7.5 TDBC Forum 2024



事業者会員 12社

株式会社アルプスウェイ
株式会社セイリョウライン
株式会社フジトランスライナー
中部興産株式会社
株式会社SHINKOロジ
茨城乳配株式会社
松浦通運株式会社
ダイオーロジスティクス株式会社
鈴与カーゴネット株式会社
ロジスティード株式会社
アルピコ交通株式会社
サーラ物流株式会社

サポート会員 11社

ジャパン・トゥエンティワン株式会社
株式会社キャブステーション
株式会社デンソーウェーブ
株式会社パトライト
クワリオンライフサイクルソリューションズ株式会社
株式会社ベストセーフティ
太陽鋳油株式会社
矢崎エナジーシステム株式会社
トヨタ紡織株式会社
矢崎総業株式会社
株式会社OTO

オブザーバー参加

東京都トラック協会

1. WG01の活動方針とゴール

2. 取組みの結果

3. まとめ

1.WG01の活動方針とゴール

2.取組みの結果

3.まとめ

事故撲滅のためのさまざまな取り組みを実践し、各社の事例を参考に管理者育成、乗務員の安全教育、**行動変容モデル**を構築する。

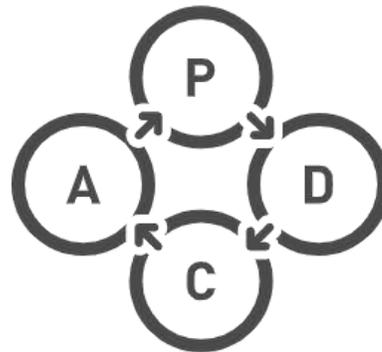
運輸安全マネジメント



国土交通省



管理者育成・乗務員教育/指導



交通事故防止のために
持続的に取り組める
行動変容モデル

10事業者様に

「安全運行に努め、安全目標を達成しているか」

などの36の質問に回答いただきました。

安全管理の取組状況の自己チェックリスト

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03management/resource/data/attache2.pdf>

32 乗員・乗客の安全確保について

33 乗員・乗客の安全確保について

34 乗員・乗客の安全確保について

35 乗員・乗客の安全確保について

36 35()

※ 実施した

※ 『特記事項』

※ 前回の

別添

中小規模事業者用

「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」の例

(※) 以下のチェックリストを活用し、年に1回は自社の運輸事業の安全の取組み状況を定期的に確認しましょう。また、チェックリストは記録・保管し、次回のチェックの際、昨年との比較を行いましょう。

自己点検チェックポイント	判定	点検日		
		年	月	日
1 代表者（経営者）は、法令を守ること、安全を最優先とすることなどの考え方を盛り込んだ安全方針を作っているか。				
2 代表者（経営者）は、安全方針を社内周知しているか。				
3 代表者（経営者）又は安全統括責任者は、安全方針を実現するため、1年ごとに安全目標を作っているか。				
4 安全運行に努め、安全目標を達成したか。				
5 代表者（経営者）は、重大事故が発生した場合の対応方法を決めているか。				
6 代表者（経営者）は、安全に必要な設備の更新・整備や人員の配置等を行っているか。				
7 安全統括責任者は、安全方針を社内周知しているか。				
8 安全統括責任者は、その職務を把握し、社員を指揮・指導し、安全目標の達成に向けた取組みを積極的に行っているか。				
9 安全統括責任者は、代表者（経営者）との連絡を密にし、輸送の安全に関する情報を集め、代表者（経営者）に報告しているか。				
10 安全統括責任者は、安全管理の実施体制における各自の責任・役割を明確に定めているか。				
11 安全統括責任者は、安全管理の実施体制における各自の責任・役割は周知しているか。				
12 社内において、輸送の安全に関する定期的な話し合いを行っているか。				
13 代表者（経営者）は、社員と直接話す機会を作り、安全に関する指示・指導をしたり、社員から意見・要望を聴いたりしているか。				
14 旅客又は荷主から輸送の安全に関する意見・要望を収集しているか。				

組織上流の**意識や活動**と**成果**にギャップがある

意識や活動

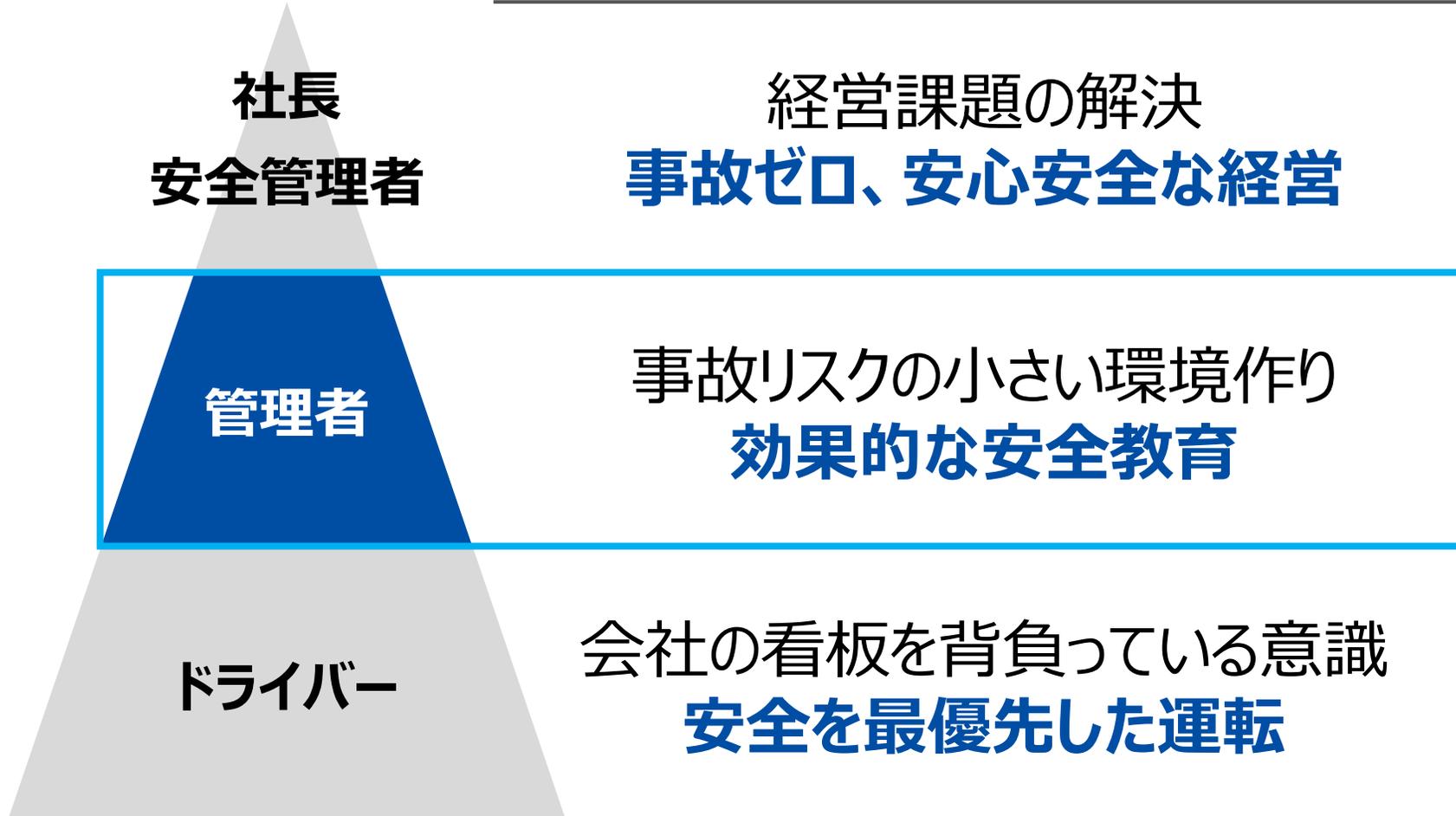
社長や安全統括管理者は法令遵守はもちろん、
安全に対する意識も高く、社内に情報を発信している

ギャップ ≡ 課題がある ≡ **解決するアクションが必要**

成果

回答いただいた企業のうち40%
安全運行に努めているが、安全目標を達成できていない

役割



事故を防ぎたい経営層の考えや、現場の課題を把握している。

管理者が熱心に安全教育へ取り組むことが効果的/効率的だと考えられる。

分かりやすい指標を使った、現場で実施できる取り組みが必要。



SSCV-Safety
ロジスティード



TRUE SAFE
矢崎総業



モービルアイ
ジャパン・トゥエンティワン

SSCV-Safetyを通して、管理者、乗務員のマインドの変化を検証

アルプスウェイ × ロジスティード

株式会社アルプスウェイとしての悩みどころ

ギャップ

【現実の姿】

属人化した業務とアナログ管理

【あるべき姿】

業務の見える化とKPI管理

問題点

- ・業務を数値化できるソリューションは世の中に出てきているがそれらをどう活かすかが分からない
- ・長年の経験と知恵に裏付けられた業務から脱却する工程



■ 3つのDXで実現する安全管理ソリューション



現状の問題を解決すべく、23年10月よりSSCV-Safetyを長野センターで導入、両社共同で事故撲滅に向けた取り組みを本格的に始動

課題

【導入してからの気付き】

■会社に言われたからとやらされ感もあり、又、管理者側に改善に対するノウハウがなかった
(SSCV導入するも運用への落とし込みが出来ず重しに…どうすればよいのか)

→ 管理者こそ行動変容が求められる！

これまで(課題)

【管理者の行動】

- ・会社に言われたからとやらされ感
- ・業務の中で褒めることへの戸惑い

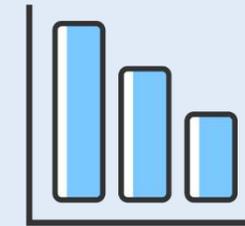
管理者行動変容のきっかけ

24年1月
軽微な事故
惹起

それから(気づき)

【管理者の行動】

- ・マニュアル整備やSSCVの使い倒し
- ・乗務員の良い運転にも積極的に反応



ヒヤリハット減…

成果に驚きと
手応え

【ヒヤリハットへの対応】

- ・起こったことをもぐらたたき方式
でつぶしていく
→SSCVの出すシグナルに対応できず

【ヒヤリハットへの対応】

- ・事故を起こさないための行動へ
→SSCVの特長をよく理解し、
シグナルに応じたToDoを整備

運輸安全マネジメントガイドラインに沿った活動の推進

推
進

■SSCV導入により、実行が可能となる以下2つを両社で取り組むべき重点項目と設定したうえでPoCを推進

7 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用 **10** 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等

■運輸安全マネジメントガイドラインとは
輸送の安全確保が最も重要であるという意識を社長から全ての運転者まで 共有し、一体となった安全管理体制を構築するとともに、その体制を継続的に 改善し、輸送の安全性を高めていくことを目的とした制度

ガイドライン14項目

1	経営トップの責務	8	重大な事故等への対応
2	安全方針	9	関係法令等の遵守の確保
3	安全重点施策	10	安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
4	安全統括管理者の責務	11	内部監査
5	要員の責任・権限	12	マネジメントレビューと継続的改善
6	情報伝達及びコミュニケーションの確保	13	文書の作成及び管理
7	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用	14	記録の作成及び維持

【推進プロセス】

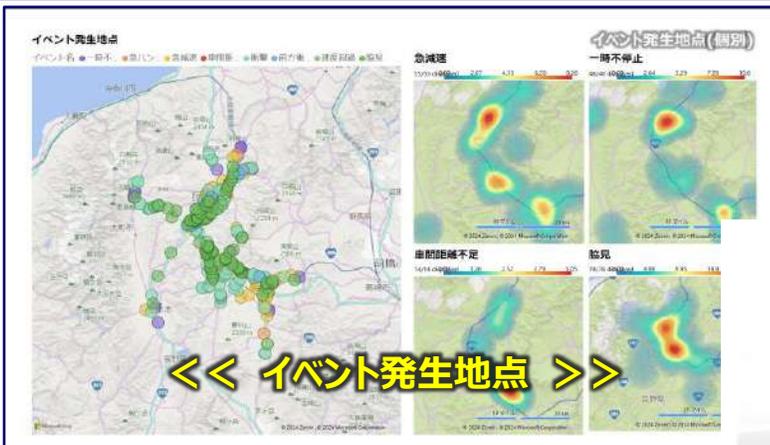
- ① 「運輸安全マネジメントガイドライン」内から具体的な手段が講じられてない又は 実施の課題感のある項目をピックアップ
- ② 課題への解決手段を洗い出す
- ③ 解決手段の実践(PoC)
- ④ 結果、データによる安全指導を含む結果を事例として公開

管理者が熱心に安全教育を推進 (7 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用) TDBC

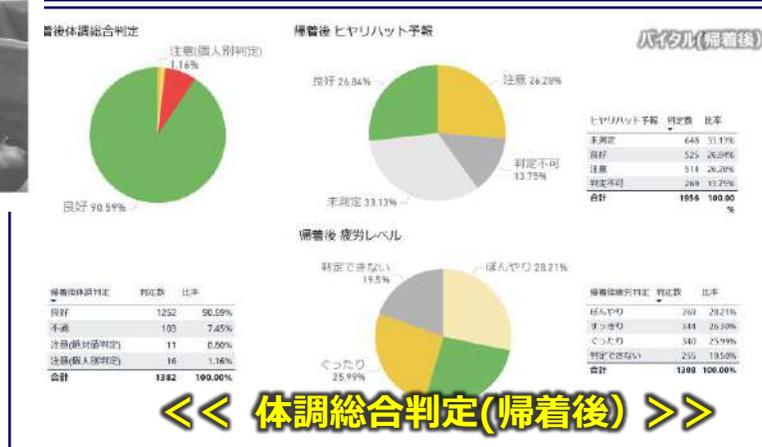
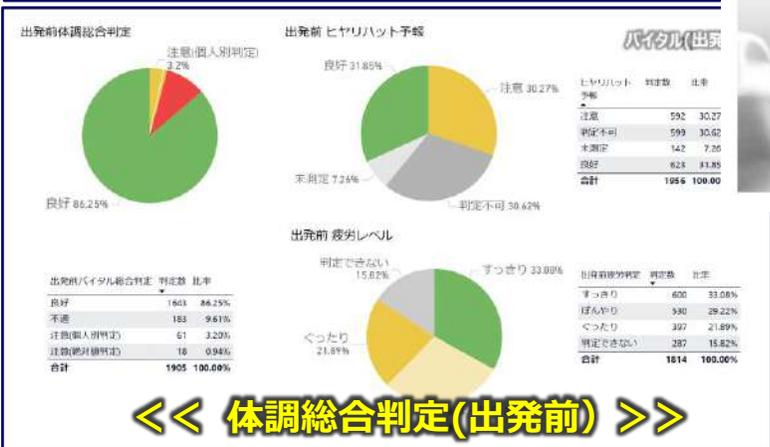
■現場で起きるヒヤリハット・バイタル情報等を収集・分類・整理し、原因を分析し、事故、トラブルの防止を図る

< 施策 >

- ①アルプスウェイ・ロジスティード間でフォローアップ会議を実施、レポート化された定量的なデータを振り返り、今後の取り組むべきポイントを議論
- ②SSCVを活用した効果をより創出するため、運用面から見直し
- ③管理者が乗務員ごとにデータの傾向を捉える中で、KPIの考え方・見せ方を両社で確認のうえ、レポートの内容をブラッシュアップ



< レポート内容の一部抜粋 >



■安全管理体制を適切に運営し、安全を保っていくためには、教育・指導を実施することが重要

<施策>

- ①管理者はSSCVの特長をよく理解したうえ、徹底して機能を使い倒す環境を整備することで**管理業務の平準化**を実現
- ②乗務員の目標設定やセンター内での自分の順位などを定量データに基づき見える化し、PDCAサイクルによる**継続的な改善**をサポート
- ③見本となる行動が確認できたときには乗務員を褒めて**モチベーションを向上**

環境整備

株式会社 アルプスウェイ 御中

✓ 各種機能の明確化と運用の見直し

イベント別検知条件と解説



見える化

✓ SSCV-Safetyを活用した、
個人指導・共有



褒める

✓ 運用レポートをチーム毎にまとめて
成果の見える化

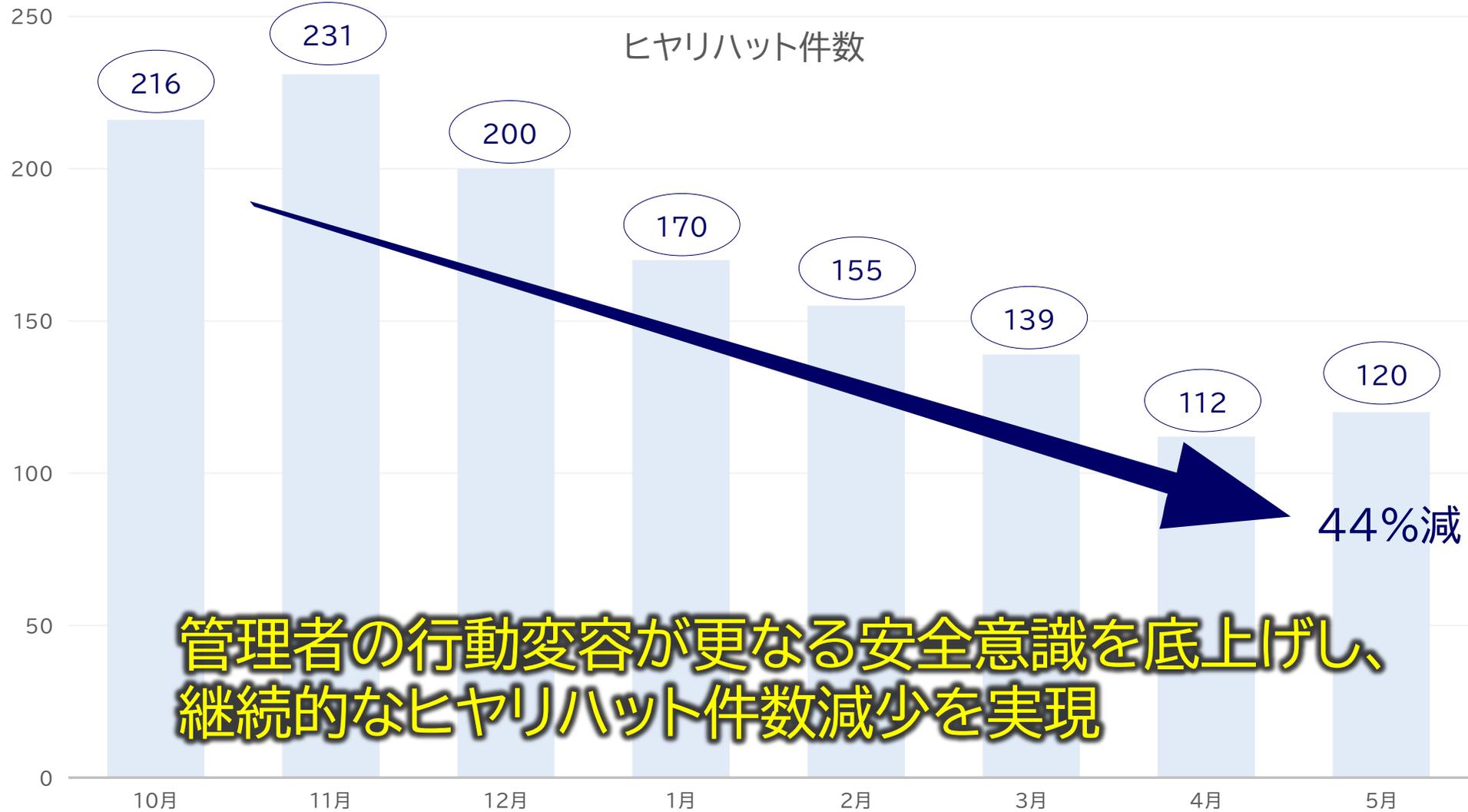


行動 変容

- ✓ 定量データを素早く把握し、乗務員へのよりの確な指導を実施
- ✓ 管理者が積極的に乗務員とのコミュニケーションの機会を創出
指導のポイントが管理者・乗務員とも明確となり、お互い納得した対話の実現
- ✓ 良い行いも見える化されたことで、乗務員から積極的に「褒めて」アピールができる

取り組み成果(月間ヒヤリハット件数の推移)

■2023年10月にSSCVを導入以降、**管理者の行動変容が職場全体の安全意識を底上げ**
➔ ヒヤリハット件数は**7か月間で44%減**、一定の成果を出し更なる取り組み強化フェーズにつなげていく



**管理者の行動変容が更なる安全意識を底上げし、
継続的なヒヤリハット件数減少を実現**

取り組み成果(管理者から乗務員へ、行動変容の好事例)

■IoTボタンを活用して乗務員自ら好事例を報告(乗務員の良い運転を褒める使い方ができている)
➔乗務員の1つのファインプレーをセンター全体で共有する仕組みを構築、次なるファインプレーへ



安全確認行動のエビデンスとして
乗務員評価につなげる機能

IoTボタンとは?

SSCV機能のひとつで、運行中にドライバーが任意に
ドラレコ動画を切り出すことのできる機能
(IoTボタンを押下すると30秒さかのぼった時点から記録)



【管理者コメント】
信号無視の車両がいたにも
関わらず、集中して運転が
出来ておりGood!!◎



✓ファインプレー動画を事務所の
モニターにて随時共有

1人の乗務員のファインプレーは
次なるファインプレーの種!

良い事例はセンタ全体で
積極的に共有



39km/h(目安) N 36°38'49.495" E 138°11'4.656" 2024/05/12 16:03:15



■ 事故撲滅実現に向けては、管理者のリーダーシップと積極的な取り組みが乗務員の行動変容に大きく影響を引き続き以下の取り組みを実施、管理者・乗務員が安全運転を当たり前と考える環境づくりに時間をあてる

安全に対する 組織力強化・展開

目的

個々の能力を高めつつ組織を活性化

取り組み

長野センターの班ごとにチーム形成
(既存の小集団活動に係る班を活用)

今後の流れ

他拠点へ取り組みを拡大、
センターvsセンターなど全社展開へ



安全に対する 管理・モチベーション強化

目的

明確な目標設定とモチベーション向上

取り組み

項目毎の個人(班)別、月別のレポート
を用いてヒヤリハットの数値化・指導

今後の流れ

より業務平準化し、褒める時間を創出
管理者は具体的に感謝を表現



「TRUE SAFE」活用による、構内バック走行事故削減への検証

サーラ物流 × 矢崎総業

■ 実証実験内容サマリ

- 2024年3月～2024年6月において、
矢崎総業 AI・デジタル室にて開発した「TRUE SAFE」を活用し、
サーラ物流社における、構内でのバック走行時の事故の削減に挑戦する
- サーラ物流社 豊川事業所（愛知県豊川市）を対象事業所とし、
運行管理者がTRUE SAFEを活用し、バック走行に対する指導を行う
- 短期的に成果が出るものではないため、本成果発表会の中では、
業務効率化の観点と、指導の質向上の観点での、評価を行う

TRUE SAFEで出来ること

1 指導すべきドライバーを可視化

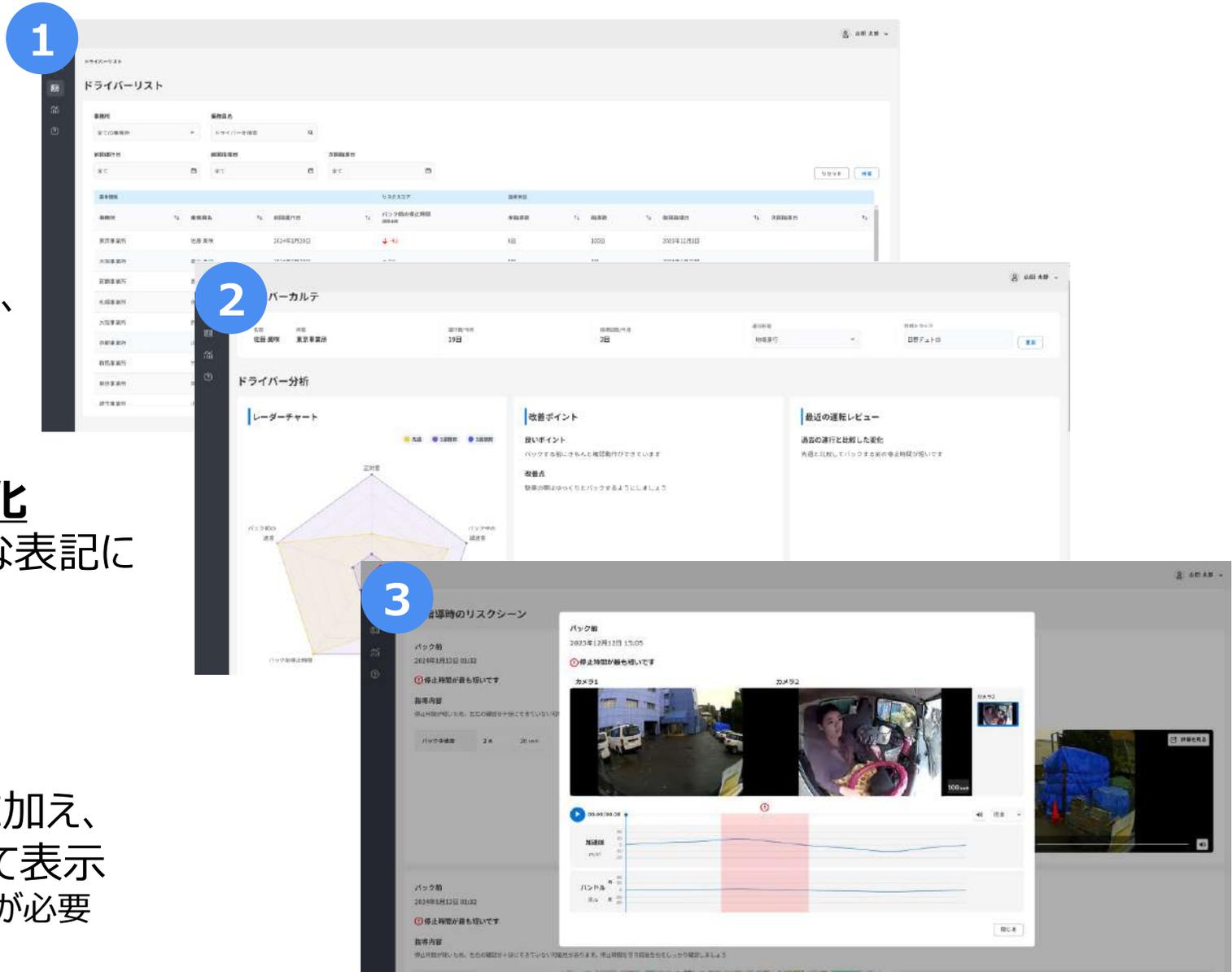
- 多忙な運行管理者にも適用できるように、週に4,5名程度をピックアップし、コミュニケーションを取れるような設計

2 レーダーチャート形式で、評価を図式化

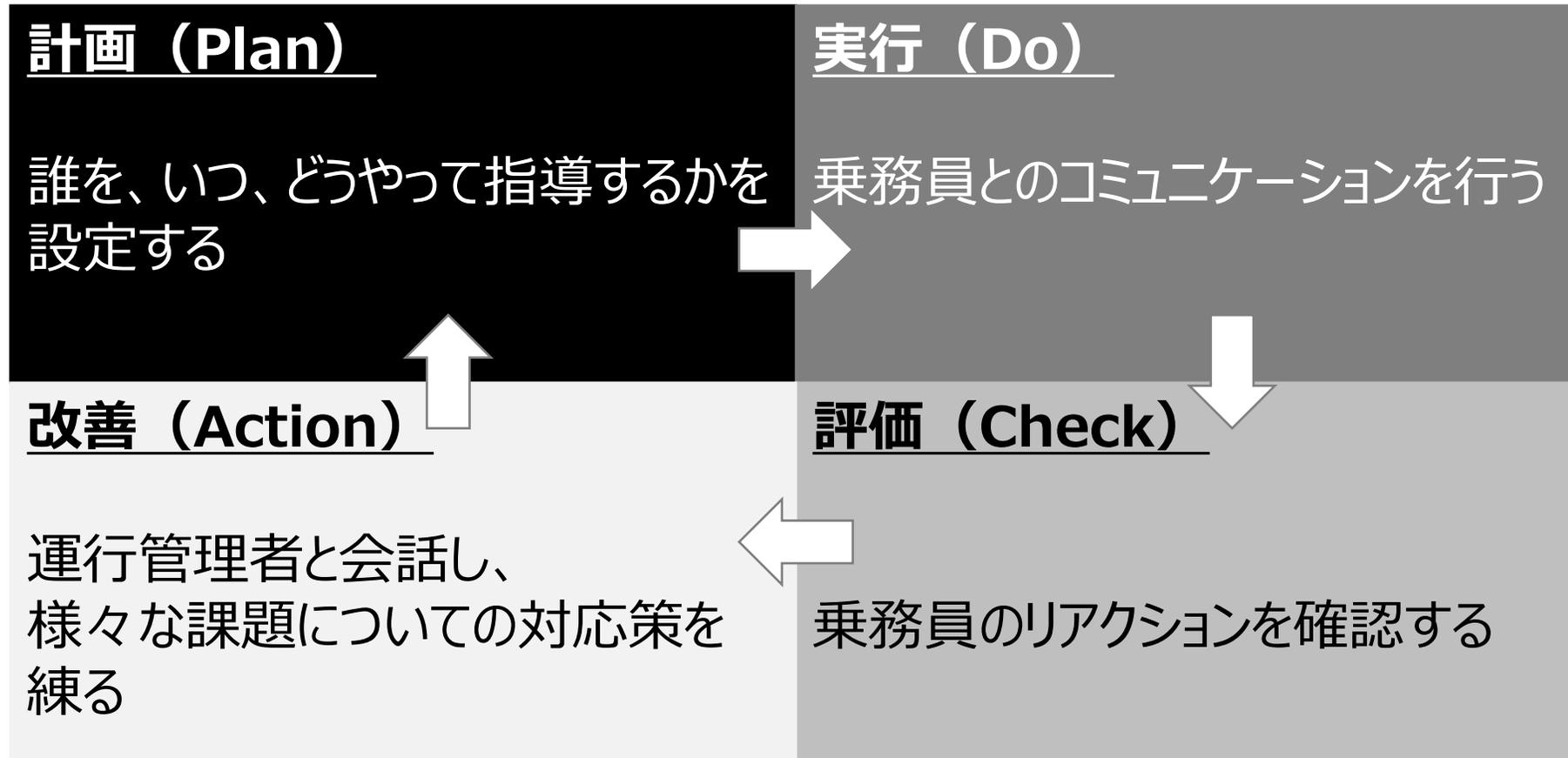
- あまり考えなくても、見てすぐわかるような表記に
- 速度や、停止時間を指標化している

3 実際のバックシーンを動画で確認

- 地図情報（バックした場所の確認）に加え、ドラレコ動画の該当箇所のみを抜粋して表示
※使用するために一部機器（貸与）や別回線が必要



TRUE SAFE上で、「安全運転指導のPDCA」を回せるか、ということに取り組んだ。



管理者・乗務員の勤務状況を踏まえ、「いつ」というのを設定しておくことが重要だが、過去にそのような指導運用を行ったことがなく、戸惑いが発生した

計画 (Plan)

誰を、いつ、どうやって指導するかを設定する

改善 (Action)

運行管理者と会話し、様々な課題についての対応策を練る

実行

乗務員

評価

乗務員

■課題

- ・運行計画を元に、いつであれば会話が出来るか、というのを事前に確認しておく必要がある
- ・「日時をあらかじめ決めて指導をする」というのが、過去あまり実施経験がないことであり、やり方について戸惑いがあった

管理者・乗務員の関係性が様々あるなかで、まずは指導を行えるコミュニケーションの土台を構築する必要があり、また、一度の会話時間も極力短くする必要がある

■課題

・乗務員自身が納得していない場合、受け入れられないため、まずは、「何かありましたか」というような類の声かけを続け、コミュニケーションの土台を作る必要がある

・拘束時間は、一度の会話で、30秒～1分程度にする必要がある

実行 (Do)

乗務員とのコミュニケーションを行う

評価 (Check)

乗務員のリアクションを確認する

業務効率化と、指導の質向上の2つの観点で、一定の成果を得た。

活動結果

業務効率化
の観点

- 指導の作成（計画）にかかる時間は、体感5分ぐらいであり、業務負荷にはなっていない
- 同じ作業を既存のやり方で行うと、乗務員が100名ほど事業所にいるため、5倍以上はかかる

指導の質向上
の観点

- 「バック前の停止時間」と「バック中の速度」という指標を主に使っており、ピンポイントで指摘事項がわかるため、場所の情報と合わせて、乗務員も納得がしやすいようなコミュニケーションが取れるのではないかと考えている

- 「いつ」「誰に」「どうやって」までをセットで、少ない時間で、運行管理者が指導をする計画を立てられるか否か、がまずスタートラインに立てる前提条件になっている
- 乗務員との関係性もない中で、いきなり「指導」は難しいケースも多いため、まずは柔らかいコミュニケーションを行い、「気にかけているんだよ」というメッセージを発信し、認識されて初めて、指導するというステージに立つことが出来る
- PDCAのサイクルを回し続け、各営業所に即した「指導サイクル」を定義し、継続・改善をしていくことが重要

モバイルアイを使った交通事故防止の取り組み

SHINKOロジ × ジャパン・トゥエンティワン

乗務員の行動変容を促すサイクルを回し、潜在的な事故リスクを減らす。

現状

事故対策・安全教育はしている
まだ事故が発生している

- 既存車/新車で事故
- 結果（効果）に繋がっていない
- 管理者のリソース不足

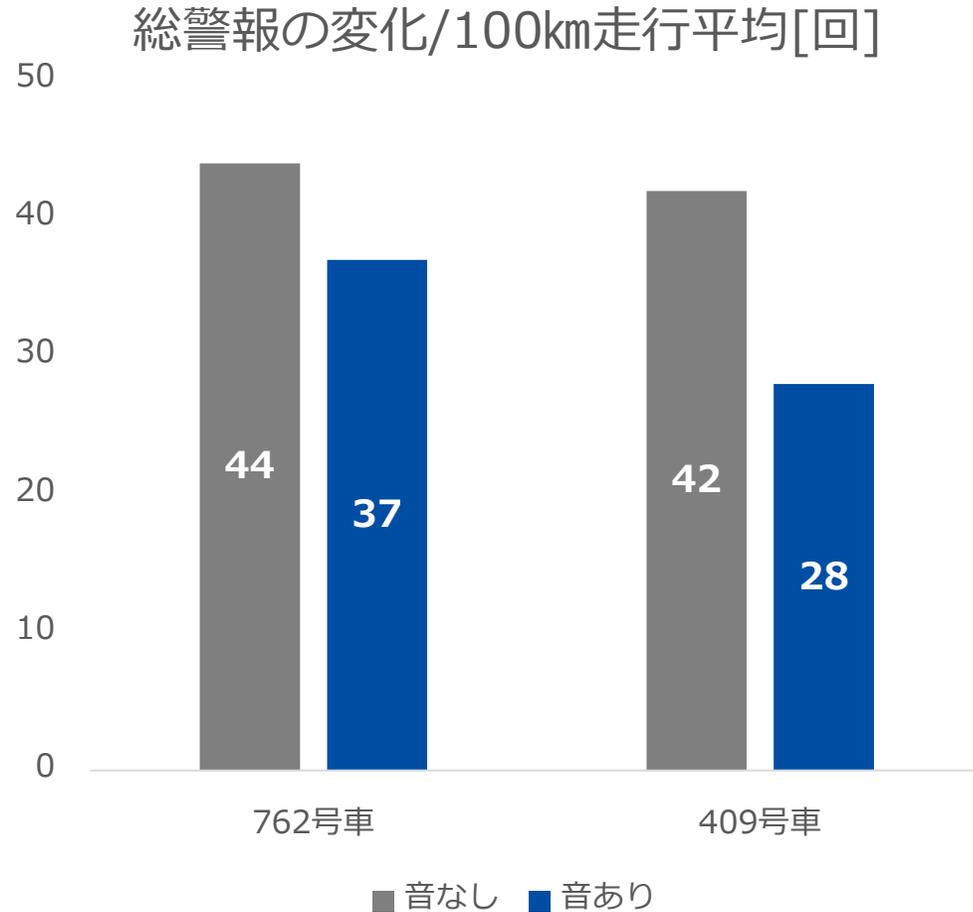


理想

事故リスクが小さく
無理なくPDCAが回せて、結果に繋がる

- ✓ 事故ゼロ、安心安全な運行
- ✓ 安全運転基準が高い
- ✓ 管理者が安全教育/指導しやすい

結果 ポジティブな変化が見られた

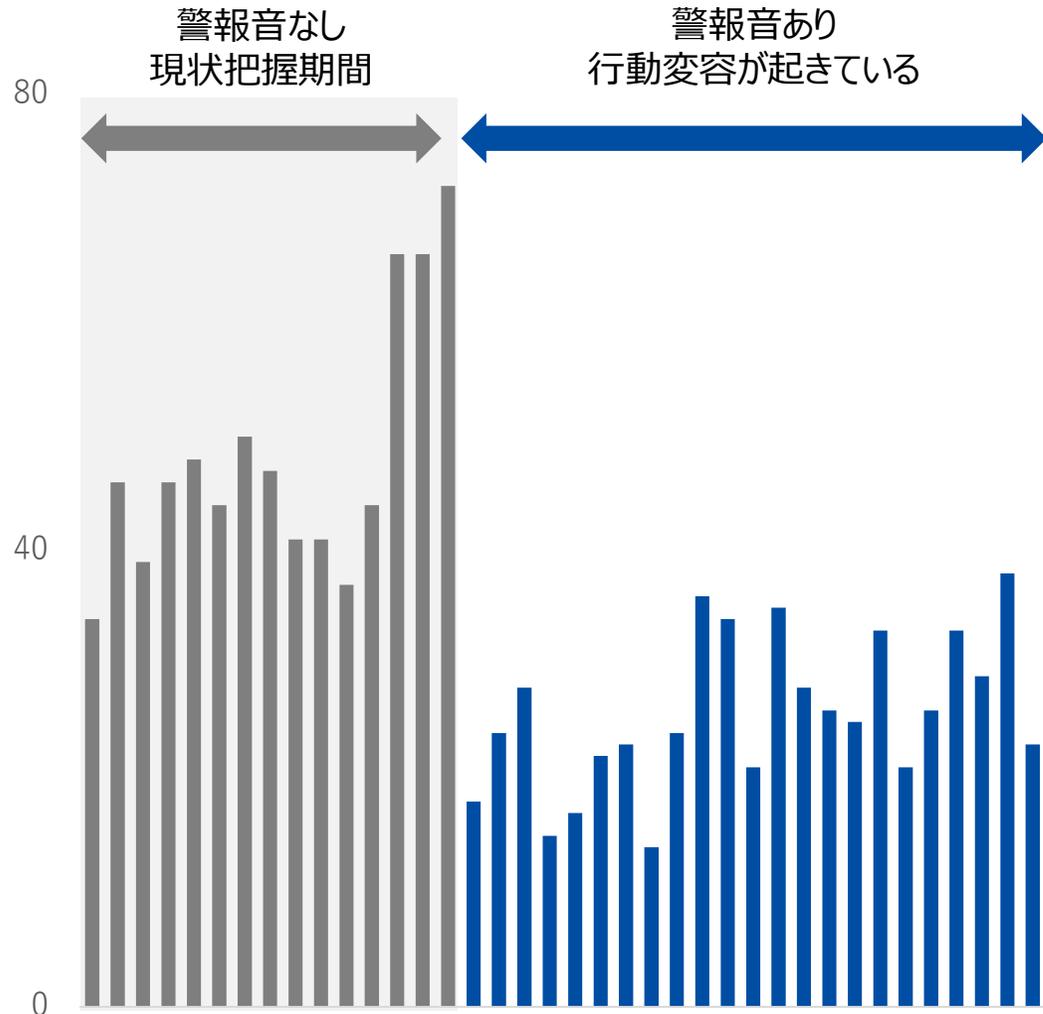


対象2車両の警報数

最大 **33%減**

- ✓ 警報により、自然と改善
- ✓ 管理者の教育指導で改善

自然と運転行動が改善した乗務員



期間別警報数/100km走行平均/日次[回]

警報音なし/期間平均	警報音あり/期間平均
41	25

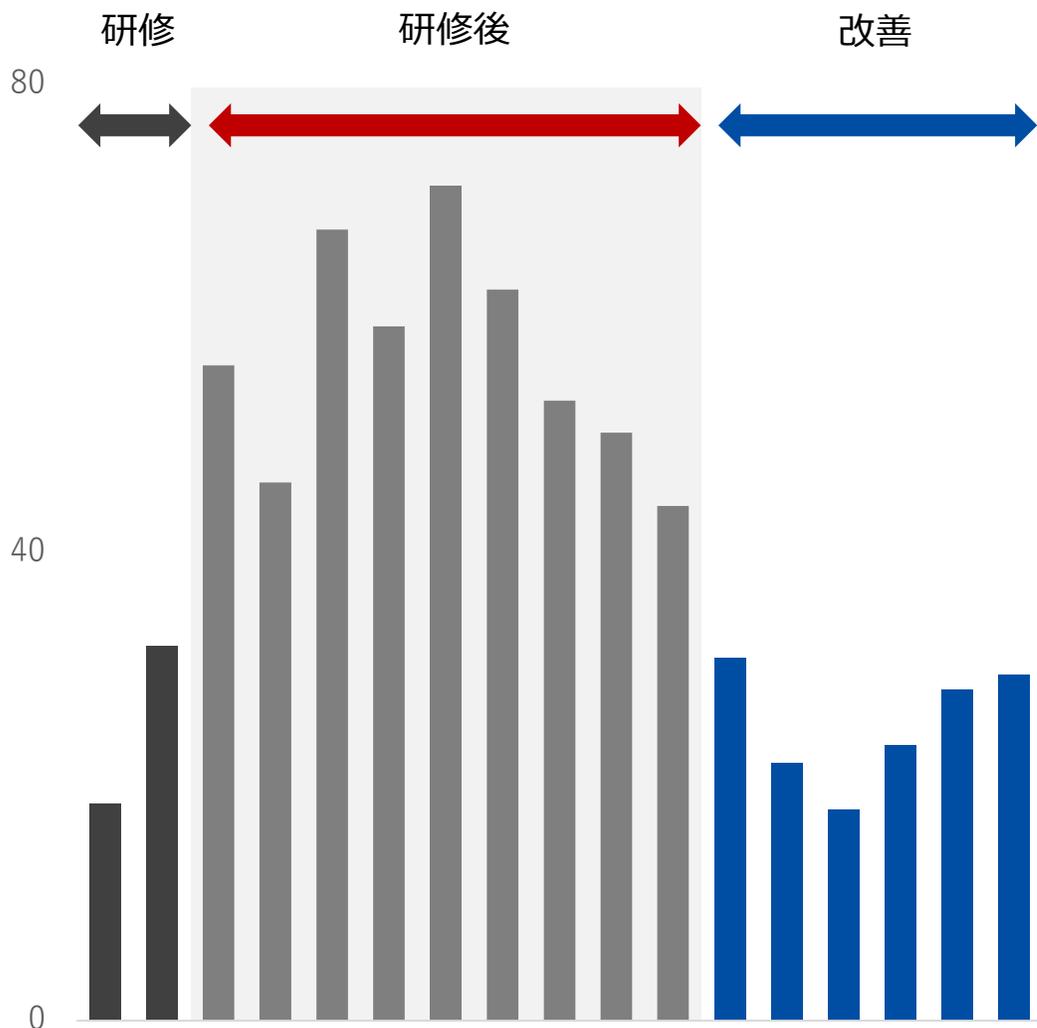
モバイルアイの設置により、
安全運転基準が厳しくなった



警報を鳴らさない意識が生まれ

運転行動が変化していった

管理者が指導を行い、運転行動が改善した乗務員



期間別警報数の最大値/100km走行平均/週次[回]

研修後/期間平均

指導後/期間平均

57

25

研修期間後、運転に慣れて

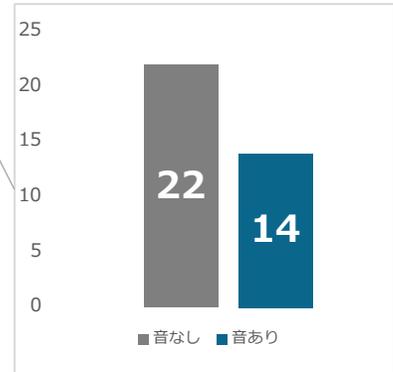
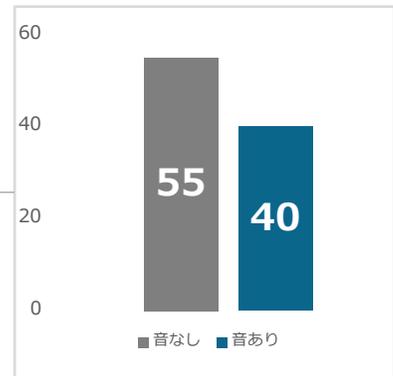
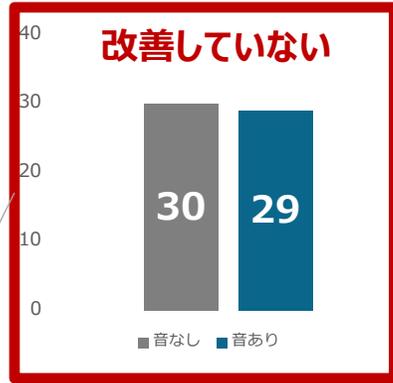
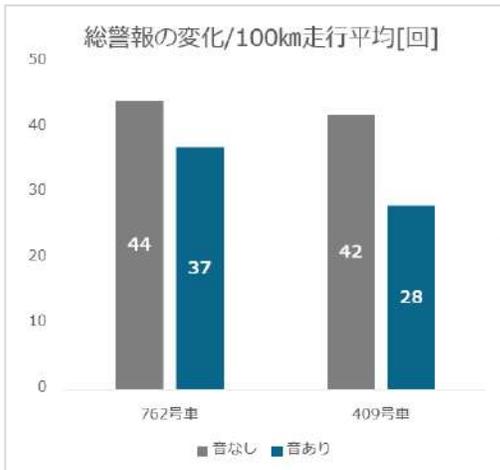
安全運転意識が薄れてしまった



指導を行い、研修時と同じような

“良い”緊張感のある運転行動に変化

課題 変化のない乗務員への対応



どう対応するか？



管理者

警報数を把握できる点が、**乗務員個々の悪い癖の指導に繋がっている**
低速時の追突警報は、安全な状況でも反応していると思われるので改善してほしい
運転中の眠気による、**車線逸脱についてドラレコ映像を使用し注意、指導**をつた
眠気について、睡眠時間の確認を日々行うとともに、**睡眠の重要性について教育を実施**
車線逸脱が発生する原因について、**運転姿勢を再度指導**、視野について説明を行った
睡眠の重要性、運転姿勢を正したことにより改善がみられている

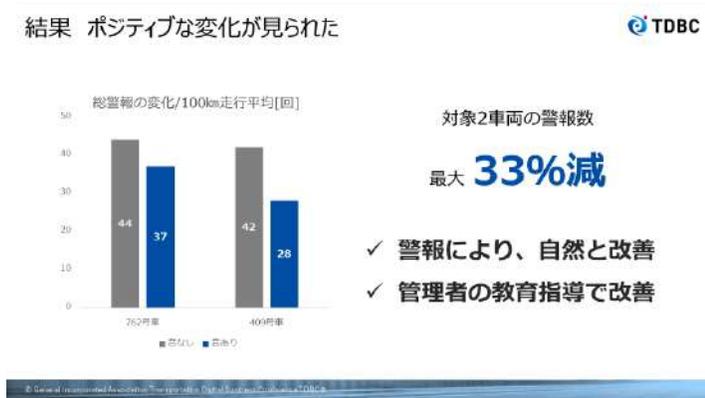
乗務員

眠気などで車線を逸脱した時にアラートが鳴る為、事故防止に役立っている
睡眠については1日5時間位だったため、睡眠の重要性や睡眠方法などを管理者の指導により理解した
→ 現在は6～7時間の睡眠時間を取るようになっている
生活習慣の改善により、**運転中の眠気がだいぶ減った**と感じている
車線逸脱は、運転姿勢を変えるだけで視野が広がったように感じ、まっすぐ走れるようになったと感じている

まとめ

- ✓ 運転行動が**自然と改善した乗務員**と**教育指導で改善した乗務員**がいた
- ✓ 改善状況が芳しく乗務員もいるが、**定量的に運転行動を把握**できており、
具体的に運転行動の改善を促せる状態となっているため、今後改善に取り組んでいく
- ✓ 管理者の安全教育のしやすさ、**乗務員の安全運転に対する意識の変化**がみられている

〈今回の取り組みで確認できたこと〉



定量的効果

SHINKOロジ様からのコメント

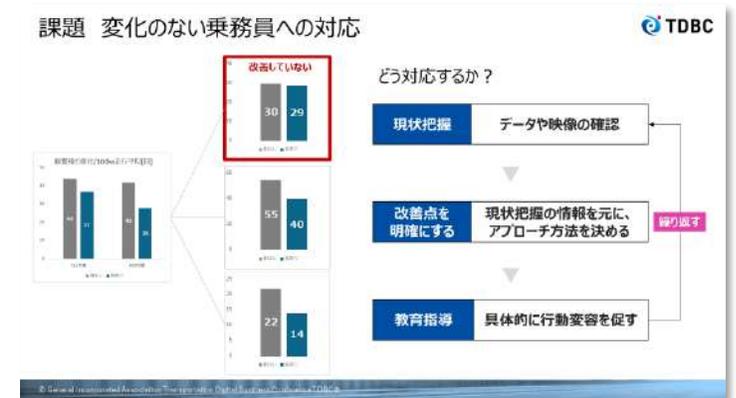
管理者

警報数を把握できる点が、乗務員個々の悪い癖の指導に繋がっている
 低速時の追突警報は、安全な状況でも反応していると思われるので改善してほしい
 運転中の眠気による、車線逸脱についてドラレコ映像を使用し注意、指導を行った
 眠気について、睡眠時間の確認を日々行うとともに、睡眠の重要性について教育を実施
 車線逸脱が発生する原因について、運転姿勢を再度指導、視野について説明を行った
 睡眠の重要性、運転姿勢を正したことにより改善がみられている

乗務員

眠気などで車線を逸脱した時にアラートが鳴る為、事故防止に役立っている
 睡眠については1日5時間位だったため、睡眠の重要性や睡眠方法を管理者の指導により理解した
 → 現在は6〜7時間の睡眠時間を取るようになっている
 生活習慣の改善により、運転中の眠気がだいぶ減ったと感じている
 車線逸脱は、運転姿勢を変えるだけで視野が広くなったように感じ、まっすぐ走れるようになったと感じている

定性的効果



課題

1. WG01の活動方針とゴール

2. 取組みの結果

3. まとめ

3社の取組み結果

SSCV ロジスティード



TRUE SAFE 矢崎総業

WG01_実証実験結果

業務効率化と、指導の質向上の2つの観点で、一定の成果を得た。

活動結果	観点	成果
業務効率化	業務効率化の観点	<ul style="list-style-type: none"> 指導の作成(計画)にかかる時間は、体感5分ぐらいであり、業務負荷にはなっていない 同じ作業を既存のやり方で行うと、100名ほど事業所にいるため、5倍以上はかかる
指導の質向上	指導の質向上の観点	<ul style="list-style-type: none"> 「バック前の停止時間」と「バック中の速度」という指標を主に使っており、ピンポイントで指摘事項がわかるため、場所の情報と合わせて、乗務員も納得しやすいようなコミュニケーションが取れるのではないかと考えている

モバイルアイ ジャパン・トゥエンティワン



使用する製品やサービスは異なるが、**ヒヤリハット件数の削減**や**業務の効率化**、**教育指導の質向上**など、**定量・定性の両面**で効果が確認できた。

アルプスウェイ様

「事故を起こした乗務員へ指導を」から「事故を防止するために乗務員へ指導を」へ**管理者の意識・行動が変容。見える化・数値化**ができたからこそ、やるべきことが明確になり、その成果が結果として表れている。

サーラ物流様

バックの指導がより細かく行えるようになり、**普段は乗務員から聞けなかったことが聞けるようになった。準備時間もあまり必要なく、短時間で効率的な指導**が出来るため、忙しい運行管理者からしても嬉しい。

SHINKO□ジ様

特に**警報数が多い乗務員への指導を集中的に繰り返す**行うことで、当人の安全意識を高めている。**効果があった指導は社内に広める活動**を進め、より安全意識の向上を図り、事故削減に努めていきたい。

3社の取組み結果から見えた、安全運転を実現するための5つのステップ



**運輸安全マネジメント制度を、運送会社・営業所単位に適用・推進させるための、
持続的に取り組める行動変容モデル構築の兆しが見えた**

素早く“実行”を繰り返すことが大事

定量・事実に
基づいた情報
を収集・分析
(時には定性面も)

情報収集
データを集め
現状を観察



現状把握
集めたデータから
改善点を見つける

事故に繋がりそう
な潜在する事故
リスクを抽出



データや動画を
使い具体的な
安全教育を実施

方策実行
使用しているツール
で安全教育実施



方策決定
取り組む改善点を
選定/決定する

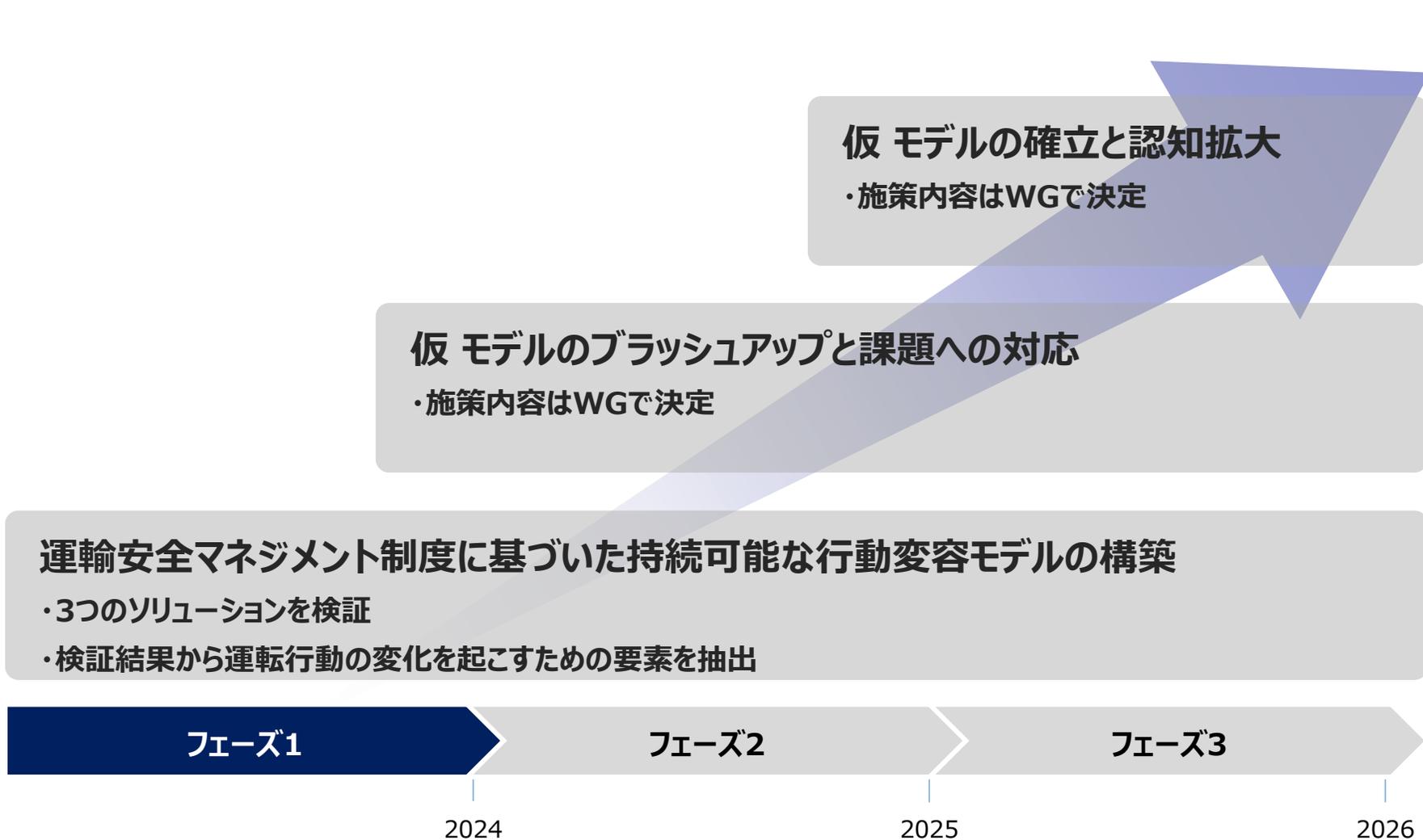
誰に・どのような
アプローチをすべき
なのか検討

課題	解決策	実現可能性や難易度
時間的制約	- 簡潔で効果的な教育マニュアルの作成	本社管理部門で作成するなどの対応ができそう
	- eラーニングやオンデマンドトレーニングの導入	比較的取り組みやすいがコストがかかる
リソースの不足	- 他部門との協力や外部講師の活用	スモールスタートなら取り組める可能性がありそう
	- 予算配分の見直しと本社との協議	多くは半年～1年に一度のため、時間がかかる
コミュニケーションのギャップ	- 定期的な会議やフィードバックの実施	仕組化・ルール化することで、すぐに実現できそう
	- 現場からのフィードバック収集と本社への報告	ルール作りが必要だが、すぐに取り組みそう
モチベーションの維持	- インセンティブ制度の導入と表彰	制度設計の作りこみに時間がかかりそう
	- 安全運転の重要性や成功事例の共有	週・月に1回など、すぐに取り組みそう
継続的な教育の難しさ	- 教育内容の定期更新と新知識・技術の取り入れ	担当者を決める等は必要だが、取り組みやすそう
	- 柔軟な教育計画の策定	具体性によるが、月次の計画からなら可能そう
データ管理と分析の負担	- データ収集の自動化と分析ツールの導入	手段の選定やコストなど、検討する項目が多い
	- 専門スタッフの配置	すぐに取り組むことは難しい、コストもかかる
現場管理者への支援策	- 現場管理者へのトレーニング提供	本社の取組みをシェアするなど、すぐにできそう
	- 専門安全管理チームの設置	多くの人、チームを巻き込むので時間がかかりそう
	- 安全管理ツールやアプリの提供	本社で使用しているものはすぐにシェアできそう
	- 目標や進捗状況の可視化	KPIを設定し、エクセルなどで開始できそう

課題	解決策	実現可能性や難易度
時間的制約	- 簡潔で効果的な教育マニュアルの作成	本社管理部門で作成するなどの対応ができそう
	- eラーニングやオンデマンドトレーニングの導入	比較的取り組みやすいがコストがかかる
リソースの不足	- 他部門との協力や外部講師の活用	スモールスタートなら取り組める可能性がありそう
	- 予算配分の見直しと本社との協議	多くは半年～1年に一度のため、時間がかかる
コミュニケーションのギャップ	- 定期的な会議やフィードバックの実施	仕組化・ルール化することで、すぐに実現できそう
モチベーションの維持	- インセンティブ制度の導入と表彰	制度設計の作りこみに時間がかかりそう
	- 安全運転の重要性や成功事例の共有	週・月に1回など、すぐに取り組めそう
継続的な教育の難しさ	- 教育内容の定期更新と新知識・技術の取り入れ	担当者を決める等は必要だが、取り組みやすそう
データ管理と分析の負担	- データ収集の自動化と分析ツールの導入	手段の選定やコストなど、検討する項目が多い
	- 専門スタッフの配置	すぐに取り組むことは難しい、コストもかかる
現場管理者への支援策	- 現場管理者へのトレーニング提供	本社の取組みをシェアするなど、すぐにできそう
	- 専門安全管理チームの設置	多くの人、チームを巻き込むので時間がかかりそう
	- 安全管理ツールやアプリの提供	本社で使用しているものはすぐにシェアできそう
	- 目標や進捗状況の可視化	KPIを設定し、エクセルなどで開始できそう

運輸安全マネジメント制度の理解を深め、

安全教育活動に取り組むための課題が見えたことは成果の一つ。



ビジョン

運輸安全マネジメント制度に基づいた、安全教育モデル普及による交通事故削減

- ・ 交通事故ゼロ企業の増大
- ・ 業界全体の安全意識向上
- ・ 活動の“当たり前”化

持続可能な運輸業界を目指し次なるステージへ



一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

<https://unyu.co/>

unyu.co@wingarc.com

03-5962-7370

X(旧Twitter)公式 @TDBCJP

協議会スポンサー

