

なくともまっとうなプライドを持って人間になって欲しい。そして、成長する意志を持ってもらいたい。交通事故

里に、スズメを飛ばして存在を主張していく時期かも知れない。同時に、ドライバーの確

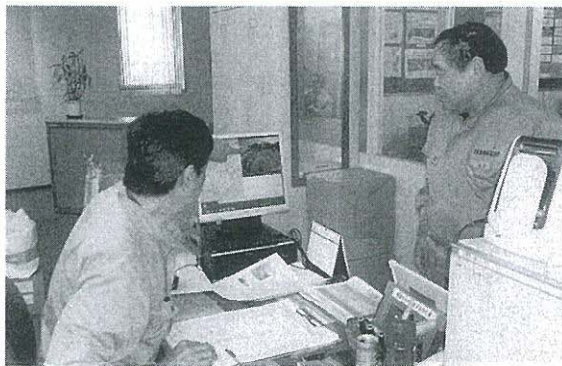
DR導入で情報共有化

谷口運送

「なぜ事故を起してしま

ったのか」という原因の分析・検証よりも、どうしたら未然に防ぐことができるのか。このことが最大の関心事だった。谷口運送(安田行男社長、東京都品川区)の丸山真一取締役営業部長(56)は、ドライバーレコーダー(DR)導入の狙いをこう話す。

とドライバーの会話が弾む。意思疎通が図られ、事故防止の『抑止力』にもなっている。



終業時の点呼で意思疎通を図る

2014年6月に導入し、15年5月までに全車両110台への装着を終えた。「ヒヤリ・ハットの事例が『見える化』され、情報の共有化も実現。終業時の点呼では管理者

年(明治23年)と古い。創業以来、大手トラックメーカーのライン投入業務を担い、現

輸送品質、更に向上へ

機になったという。現在は法定速度の順守を原則とする姿勢を貫いており、保有する120両が引き起す年間の事故件数は、軽微な内容の10件程度に減少している。

「店着」安定した輸送

送がモ送(東

京都港区)の田中敏之社長(56)は、15年くらい前に基本スタンスをこのように転換した、と説明する。「それ以前は新聞をいち早く届けたい

し、のぎを削る代償として「事故が多発していた」。一刻も早く販売店に届けたいとの思いに加え、警察が新聞の輸送業務を半ば特例的に扱う風潮

も「スピード競争に拍車を掛けた」と述懐する。

物流ニッポン LOGISTICS NIPPON



積み替え

といけない、という価値観に全社的に覆われていた」という。入社した30年余り前は「ドライバーが納品速度を競い合っていた」と振り返る。

時速は一般道が80キロ、高速道路は120キロが当たり前で、スピードに

時代の移り変わりに伴い、一般車両と同様に取り締まられるようになる。報道機関である新聞社のイメージダウンを避ける」ことの重要性が以前よりも増す。GPS(全地球測位システム)の活用を開始した15年前が実質的な転

仕事に対する慣れを排して緊張感を保たせるため、ドライバーには毎日違う配送コースを割り当てる。更に、デジタルタコグラフやドライバーレコーダーの活用と併せ、営業所長を対象にした勉強会も2014年4月から新たにスタート。事故の根絶に向け「各所長の力量と指導力」に期待を寄せる。(沢田顕嗣)

慣れ排して緊張感保つ