

2025年3月16日
吉田海運グループ
コンプライアンス室

➤ 輸送の安全に関する基本的な方針

社是の『安全第一』に基づき

1. 輸送の安全確保が事業経営の根幹であることを深く認識し、輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を全社員に周知徹底する
2. 「安全運転の基本8則」「危険予測10則」を完全に実施する
3. 会社組織全体で輸送の安全に関するPDCAサイクルを回すことにより、たえず安全性の確保及び向上に努め、陸上交通輸送機関としての社会的責任を果たす
4. 統計的な考え方や数値による事実のチェックを重視し、マネジメント並びに全社員に対するフィードバックを通じて絶えず改善を行い安全を確保する
5. 輸送の安全に関する内部監査を実施し、是正措置を講じると共に、安全管理体制の継続的改善を実施する
6. 関係法令等を遵守する
7. 輸送の安全に関する情報について積極的に公表する

➤ 輸送の安全のために講じた措置

『安全大会の開催（2024年1月～2025年2月実績）』

過去の事故検討を始め、取り組みの結果発表や講師を招いた安全教育など各拠点年間2回を目安に運輸安全マネジメント会議を包括する形で開催しています。

- | | |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 2024年1月4日（木） | 株式会社南栄運輸、岡山営業所、広島営業所、県央営業所、マルコウ輸送
福岡営業所、北九州営業所、同重機回送部門、本社営業所、同重機部門
長野営業所 |
| 2024年1月5日（金） | 香川営業所 |
| 2024年1月6日（土） | 栃木営業所、山口東営業所 |
| 2024年1月7日（日） | 吉田海運ロジソリューションズ株式会社（西諫早営業所、田中町営業所、津久葉営業所、長崎三重営業所） |
| 2024年1月12日（金） | 株式会社南栄運輸都城営業所 |
| 2024年1月13日（土） | 千葉営業所 |
| 2024年1月14日（日） | 吉田海運ロジソリューションズ株式会社（三川内営業所） |
| 2024年1月15日（月） | 株式会社南栄運輸始良営業所 |

2024年1月20日（土） 茨城営業所
 2024年2月3日（土） 神戸営業所
 2024年7月13日（土） 千葉営業所
 2024年7月27日（土） 栃木営業所
 2024年8月3日（土） 茨城営業所
 2024年8月10日（土） 岡山営業所、広島営業所
 2024年8月16日（金） 山口東営業所、防府営業所、福岡営業所、
 北九州営業所、同重機回送部門
 2024年8月17日（土） 雲仙営業所、南島原営業所
 2024年9月11日（水） 株式会社南栄運輸
 2024年9月14日（土） 県央営業所、マルコウ輸送、株式会社南栄運輸大崎営業所
 香川営業所
 2024年9月24日（火） 株式会社南栄運輸始良営業所
 2024年9月28日（土） 本社営業所、同重機部門、長崎営業所、神戸営業所
 2024年10月25日（金） 株式会社南栄運輸都城営業所
 2024年11月17日（日） 吉田海運ロジソリューションズ株式会社（西諫早営業所、
 田中町営業所、津久葉営業所、長崎三重営業所、宿町セン
 ター）
 2025年1月6日（月） 県央営業所、岡山営業所、広島営業所、山口東営業所、
 北九州営業所マルコウ輸送、株式会社南栄運輸本社
 2025年1月11日（土） 栃木営業所、本社営業所運輸部門、長崎営業所
 2025年1月13日（月） 香川営業所
 2025年1月18日（土） 千葉営業所
 2025年1月24日（金） 株式会社南栄運輸都城営業所
 2025年1月25日（土） 茨城営業所
 2025年1月30日（木） 株式会社南栄運輸始良営業所
 2025年2月8日（土） 神戸営業所
 2025年2月16日（日） 吉田海運ロジソリューションズ株式会社（三川内営業所）

➤ 内部監査実施の目標

愛知営業所、静岡営業所、山梨営業所、雲仙営業所、県央営業所、長野営業所、
 千葉営業所、茨城営業所、栃木営業所、長崎営業所、本社営業所、香川営業所、
 神戸営業所、石川営業所、岡山営業所、兵庫営業所、広島営業所、防府営業所、
 山口東営業所、北九州営業所、福岡営業所、たつの営業所、仙台営業所、郡山営業所

➤ 輸送の安全に関する目標

- パトロールによる社則違反指摘の減少

社内人員による運行ルートのパトロールを強化し、社内で規定した安全運転の基本社則違反を減少させることを目標としています。社内規則の主なものとしては第一通行帯走行や駐車時の歯止めなどに加え、道路交通法に準じたものを含めた約 10 項目を掲げています。

2020年6月～2021年5月	指摘率	1.77%
2021年6月～2022年5月	指摘率	1.82%
2022年6月～2023年5月	指摘率	1.53%
2023年6月～2024年5月	指摘率	1.35%
2024年6月～2025年2月	指摘率	0.72%

パトロールの強化とそれによる指導は今後も継続してゆく方針です。

※数値は吉田海運グループ全体のものとなります。

➤ 自動車事故報告規則第 2 条に規定される事故

- 1件（2024年10月から）

➤ 2023年と2024年および2023年と2024年の平均燃費の比較(車種別)

車種	2023年-2024年	2023年-2024年	2023年-2024年	2023年-2024年
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
ユニック	+23.38%	+1.44%	-3.45%	-4.50%
ダブルトレーラー	+3.57%	+0.63%	+1.59%	+8.54%
シングルトレーラー	-3.12%	-5.69%	+1.99%	-2.71%
4Tトラック	-3.53%	-5.90%	-4.30%	+0.88%
15Tトラック	-0.01%	-2.70%	+2.37%	-0.90%
全体	+2.76%	-12.21%	-1.80%	+1.30%

※数値は吉田海運グループ全体のものとなります。

※上記の割合(%)は2023年を基準に比較した2024年の伸び率を示しております。

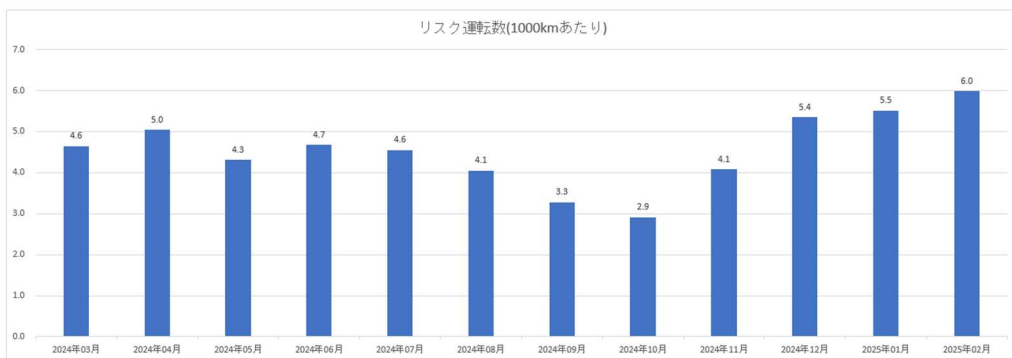
ふんわりアクセルなど制動をコントロールすることで自動車事故が減少するというデータから、指導の効果を見るためにその結果としての燃費を確認しています。

夏にかけて燃費効率が下がり気味でしたが暑さが落ち着くにつれ燃費効率は少し改善しています。

➤ AIドライブレコーダーによるリスク運転数の推移

吉田海運グループは、事故発生時の証拠や危険運転検知時の指導に役立つ資料としてAIドライブレコーダーを導入しています。このドライブレコーダーは、乗務員本人だけでなく他の乗務員の危険運転の映像を記録・確認できるため指導に活用しています。目的は安全意識の向上と危険運転や事故の件数の減少を促進することです。

直近12ヶ月の全社推移



月	2024年03月	2024年04月	2024年05月	2024年06月	2024年07月	2024年08月	2024年09月	2024年10月	2024年11月	2024年12月	2025年01月	2025年02月
リスク運転数(1000kmあたり)	4.6	5.0	4.3	4.7	4.6	4.1	3.3	2.9	4.1	5.4	5.5	6.0

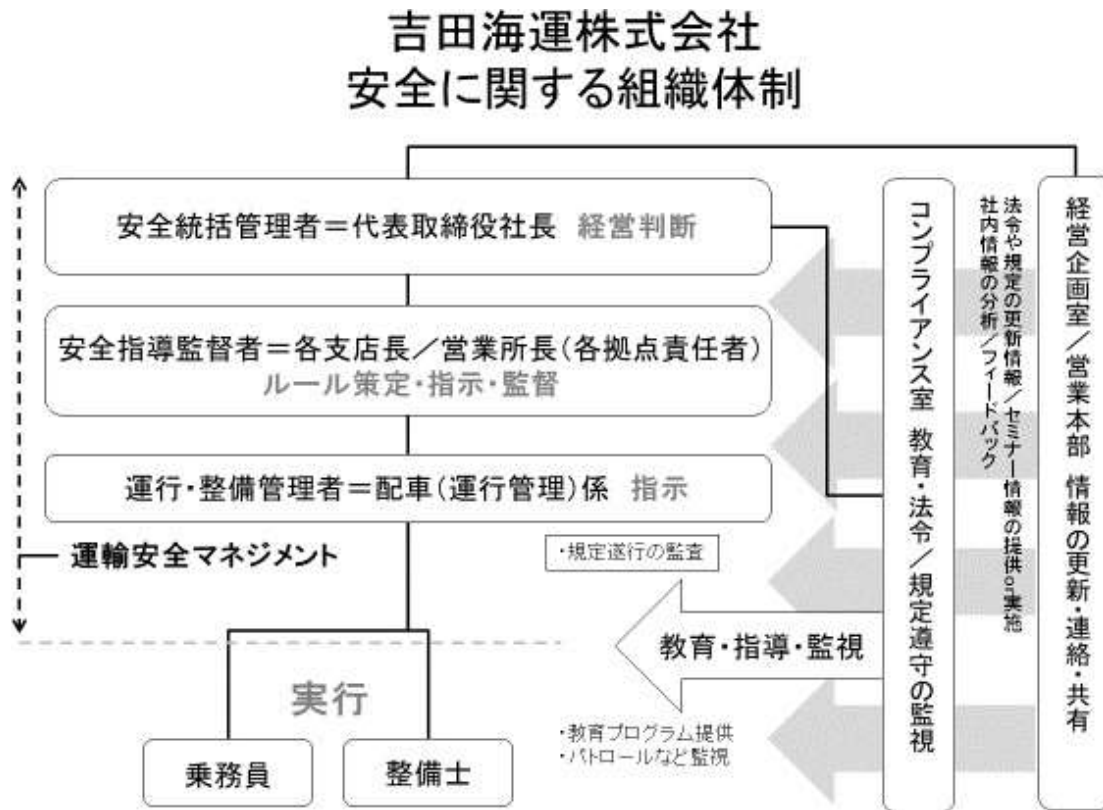
	2024年												2025年		危険運転別 合計
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月			
急加速(1000kmあたり)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
急減速(1000kmあたり)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	
急ハンドル(1000kmあたり)	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.8	
一時不停止(1000kmあたり)	0.4	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	2.2	
速度超過(1000kmあたり)	0.2	0.4	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.1	
車間距離不足(1000kmあたり)	0.8	1.0	0.9	0.8	0.8	0.7	0.9	0.8	0.6	0.6	0.6	0.6	0.7	9.2	
脇見(1000kmあたり)	3.1	3.4	3.0	3.5	3.3	2.9	2.1	1.9	3.3	4.5	4.7	5.0	40.5		
急後退(1000kmあたり)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4		
月別合計	4.6	5.0	4.3	4.7	4.6	4.1	3.3	2.9	4.1	5.4	5.5	6.0			

※設置台数472台（2025年3月1日時点）

上記の数値は吉田海運グループ全体のトラック・トレーラーに設置しているAIドライブレコーダーが1000kmあたりで検知した危険運転数です。

設置台数が増加したことでこれまで見えなかったリスク運転数の増加が確認できます。まだ顕在化していないリスク運転を発見し、安全運転意識の向上と事故発生の可能性低減を目的として全車両への導入を目標としています。今後も積極投資して参ります。

➤ 輸送の安全に係る組織体制



以上