

TDBCフォーラム 2026

WG01発表

- WG01事故ゼロ実現に向けた称賛と指導による安全文化の醸成

WG01 参加メンバー（順不同）

事業者会員 11社

株式会社アルプスウェイ
梅田運輸倉庫株式会社
サントリーロジスティクス株式会社
株式会社SHINKOロジ
センヨシロジスティクス株式会社
株式会社セイリョウライン
株式会社大東ロジスティクス
株式会社ハルテGC
松浦通運株式会社
株式会社丸山運送
ロジスティード株式会社

リーダー サブリーダー

サポート会員 11社

株式会社ヴィジライズ
ジャパン・トゥエンティワン株式会社
筑波大学
株式会社ディ・クリエイト
ティーティス合同会社
東京海上スマートモビリティ株式会社
日本ミシュランタイヤ株式会社
パーソナル情報システム株式会社
株式会社パトライト
矢崎総業株式会社
LocationMind株式会社



§ 本報告の要旨

事故ゼロは可能だ。
ただし技術・運用体制・教育の三者が
揃った時に限る — WG01は
そのレシビ°を検証した1年だった。

これが本報告の要旨。以降の章はすべてこの命題を裏付けるための観察と検証である。

装置の導入だけでは、運用体制だけでは、教育プログラムだけでは事故は減らない。三者が同時に揃ったときにだけ、インシデントは限りなく少なくできる。



§ なぜ、ここまでやるのか

深夜1時、現場に駆けつけた朝。

2023.11.13 ・ 圏央道 ・ センヨシロジスティクス 南雲氏

工事渋滞の最後尾に 4 トントラック、その後ろに軽自動車。そこに当社のトラックが突っ込んだ。

「向かうぞ」と言って、すぐに家を飛び出した。現場に近づくと、反対車線が赤灯で真っ赤に染まっていた。サイレンの音は聞こえないのに、赤い光だけがあたり全体を照らしていた。

奥様は亡くなられ、旦那様は全身骨折、意識あり。電話に出られると聞き、震えながらかけた。最初に何を言ったか、覚えていない。

▶ TURNING POINT

「精神論
安全の限界を、
痛感した。」

ドラレコ検証で「車間不保持・スマホ使用・居眠り」など
恒常リスクが可視化。

この出来事の後、SSCV 全車導入を決断。装置・検証・
教育・報酬の総合施策へ。



§ THE BACKDROP — 我々が向き合う数字

大きい事故は減った。構内事故は減っていない。

構内事故が事故全体に占める割合

58%

バック・オーバーハングなど、ヒトと設備が交差する場所で起こる事故。
運送会社の管理範囲外で発生することが多く、減らしにくい。

— 水沼氏 / センヨシロジ ・ 2025.10.28 会合より

THREE HARD TRUTHS — 2025

01 ・ 構内

減らない構内事故

荷主の構内が多く、乗務員への落とし込みが課題。
サポート会員ごとの得意ソリューションで選択肢を広げる必要がある。

02 ・ 教育

新人教育の工数

共配センターで積込み・添乗 — 工数がかかる。
e-Learning や他社事例の共有で代替手段を検討する必要がある。

03 ・ 感覚

ベテランでも感覚依存

車間・速度の定量基準が不足。「データで納得させる指導」へ転換する必要性。

§ THE EQUATION

事故ゼロの方程式



$$\text{技術} \times \text{運用体制} \times \text{教育} = 0$$

どれか一つでも 足りないなら、答えは 0 にならない。

WG01 が 1 年かけて検証したのは、この三者が同時に揃った時にだけ事故ゼロが見えるという規律だった。

▶ EPIGRAPH

「装置任せ禁止 — データ検証チームを強化し、継続モニタリングを続ける。」 — 南雲氏（センヨシロジスティクス）2025.11.14 講話より



§ PILLAR ① — 技術

5つのソリューションを同じ卓上で議論した。

1年間で 5 つの技術ソリューションを WG01 のテーブルに乗せた。共創（オープンイノベーション）の規律で扱った。

				
01 ・ 矢崎総業 TRUE SAFE 運転行動スコアリング	02 ・ ティーティス アクレス 物体認識ベース	03 ・ ヴィジライズ 覚醒度検知 筑波大学発スタートアップ	04 ・ ロジスティード SSCV Smart&safety connected vehicle	05 ・ JAPAN21 Mobile Eye 前方カメラ衝突予防
矢崎デジタコ/ドラレコ連携。評価項目：バック・交差点・車間距離・ながら運転・一時不停止。	タバコ・スマホ・車間不足を検知。既存ドラレコに後付け可、メーカー横断対応。	虹彩径・瞼幅・PVTから覚醒度推定。「覚低運転」（眠気を感じる前の集中力低下）を客観検知。	IoTとAIでドライバーの体調と運行を見守り、事故につながる危険の芽を摘み取る、安全運行管理ソリューション。	イスラエル発の前方カメラAI。車間距離・歩行者・車線逸脱をリアルタイム警告。
精度7-8割。SDカード解析（将来通信化）。	シートベルト検知に期待。	設定レス・夜間可・広角±30°対応。	→ 詳細は次ページ「運用体制」へ	荷主（ファミリーマート/日本アクセス）との協働で展開。

▶ TAKEAWAY
WG01のテーブルは、5 つのソリューションを**比較できる場**を提供した。



§ PILLAR ② — 運用体制

技術を活かすのは、3つの運用原理だった。

WG01 で議論された各社の運用体制から、事故削減に効く共通の規律が抽出された。装置の導入だけでは数字は動かない — どの会社の事例にも、次の 3 原理が確認できた。

PRINCIPLE 01 ・ 可視化

データのグラフ化

数字を「見える」状態にし、現場の感覚に依存させない。

ベテランの感覚知を、データで納得させる指導に置き換える。

PRINCIPLE 02 ・ 専任化

安全体制の専任チーム

「兼務」を排除し、専任化で品質を担保する。

想いを伝播できる人材を置く。

PRINCIPLE 03 ・ 継続検証

ドラレコ検証チーム

装置任せにせず、人が映像を読む体制を維持する。

継続モニタリングがあって初めて、技術は「使われた」と言える。

▶ CASE STUDY — 実証例

センヨシロジスティクス

3原理を全て実装した事業者

月次インシデント推移

200→100→50→10

SSCV 全車導入 + 3原理併用で、月 100-200件のインシデントを 10 件まで圧縮。重大事故レベルは軽微事故レベルへ抑制された。

南雲氏 2025.11.14 講話より

▶ TAKEAWAY

技術は**増幅器**であり、原動力ではない。可視化・専任化・継続検証の **3 原理**が伴って、初めて装置は事故削減装置になる。



§ PILLAR ③ — 教育

教育は制度ではなく、文化として定着する。

CASE 01 ・ セイリョウライン

スキルアップセッション

2026.03.14 ・ 愛知県みよし市

運転・点検・学科の競技形式で全員参加。**コンペティション形式**で実施するため自主性が高く、「やらされ感がない」と参加者所感。

教育・採用・チームワークまでが一体化していた。

→ 安全は「文化として定着」が成立条件

CASE 02 ・ ディ・クリエイト

事故映像による疑似体験教育

2026.01.26 参画 ・ 愛知県警と連携
事故防止に特化したコンサルティング。
4,600 社のうち **95% が運輸事業者**。

「事故映像による疑似体験」が行動変容を促す。フォーラム等での講演を検討。

→ e-Learning と組合せ、業界横展開へ

▶ TAKEAWAY

研修プログラムは**命令形**では定着しない。「やらされ感のない仕組み」と「疑似体験による行動変容」の 2 つが、教育の中身を文化に変える。

§ VERIFICATION

装置だけでは、 事故は減らない。



技術だけだと

インシデントが
「見える」だけで終わる

システムを入れただけでは数字は動かない。
装置任せは禁止。



運用だけだと

ベテランの
感覚に依存する

車間・速度の定量基準が不足。
データで納得させる指導が必要。



教育だけだと

何が正しいのか
はっきりしない

研修プログラムは命令形では定着しない。
文化として根づく必要。

▶ EPIGRAPH

「技術 × 運用 × 教育 — どれか一つでも 0 なら、答えは 0 にならない。」 — WG01 1年間の検証結論

§ 拡張軸 ① — 荷主との安全意識共有

荷主と運送会社が、同じ安全基準で動くとき。

松浦通運が共有した 2 つの荷主協業事例。荷主の敷地で起こる事故を減らすには、荷主側と同じテーブルで安全基準を握る必要がある。

CASE 01 ・ 東京エレクトロンBP（半導体製造装置の物流子会社）

RBA行動規範+200項目のアセスメント

現場安全活動：月1回パトロール／事事故事例の即時共有（他社事故も）／安全ミーティング

企業間安全対策：ブロック別の合同安全大会／RBA行動規範（避難訓練・サイバー対策まで網羅）／**傭車を松浦通運がチェック・指導。**

技術投入：インカメラAI検知（ながら運転）／グループ統一の安全基準と教育／グループウェアでの全社情報共有

CASE 02 ・ 大林組（建設最大手）

建設業流の安全文化を物流に

新規教育：現場に入る前にルール教育を必修化

朝礼：毎日、班ごとに作業前安全ミーティング — 作業内容と現場の全員への周知、ヒヤリハット活動

昼礼：昼休みに班ごとで午後の作業確認

建設業の安全対策はかなり進んでいる。建設の知見を物流に「お借りする」発想もこれから必要ではないか。

▶ TAKEAWAY

荷主が「安全パートナーシップ」の側に立つと、運送会社の事故対策の幅が広がる。建設業界からの規律輸入も視野に。



§ 拡張軸 ② — 国際標準と行動変容

世界の規律と、行動変容の科学を取り込む。

CASE 01 ・ 日本ミシュランタイヤ

Life Saving Rule (LSR)

世界共通 ・ 2026.04 共有

世界共通の「命を守るルール」を物流パートナーへ展開。

適用範囲：教育／資格作業限定／安全装置／庫内交通／高所作業など

運用：動画教育＋テスト＋署名による証跡管理

継続：定期監査により**形骸化を防止**

→ 「ルール × 証跡 × 監査」のセットがグローバル標準

CASE 02 ・ パーソナル情報システム / ログサイエンス

認知行動療法 (CBT) × 行動変容

優秀ドライバーのコンピテンシーモデル ・ 2026.04 提案

アプローチ：各社No.1ドライバーの共通行動・思考特性を抽出
(ストレス耐性、感情コントロール、予測力)

可視化：アプリで現状レベルと「伸びしろ」を見せ、前向きな行動変容を促進

理論：行動変容の **5段階** (無関心→関心→実践→定着) を前提に設計

WG01で POC 検討。国交省 行動変容促進事業への応募済み。

§ 拡張軸 ③ — TDBC他WGとの連携

事故は、WG01だけで防げない。

TDBCには 9 つのWGが置かれている。WG01 のテーマ「事故ゼロ」は、健康・点呼・コンプライアンス・サイバー — それぞれの隣接領域と連動して初めて成立する。



WG02 — 健康経営の推進と健康課題解決

健康起因事故対策

筑波大発の眠気・瞬目検知技術。
SAS／脳梗塞／心筋梗塞の予防、
メンタル介入（Wemental）、
管理栄養士活用（大橋運輸事例）。

▶ WG01・02 合同 POC 検討



WG08 — 無人AI点呼実現への挑戦

点呼の自動化

乗務前点呼の非対面・無人化。
AI／生体センサーによる
健康状態確認の社会実装。

▶ 点呼運用体制の安全を担保した自動化



WG09 — 持続可能な運輸事業者への転換（SDGs）

コンプライアンス × 安全

サイバーセキュリティセミナー
安全は車両のリスクだけでなく、
情報資産のリスクとも繋がる。

▶ 制度・コンプラと一体運営

▶ TAKEAWAY

三位一体（技術 × 運用 × 教育）の**各柱の隣接領域**に、TDBCの他WGが既に陣取っている。WG01単独ではなく、**横串で動く**のがTDBCの構造的優位。



§ CLOSING

事故を無くすほど無事故への想いをつなぐ難しさ。
次は技術と意思のベストミックスへ。

PRIORITY 01 ・ 実証

ティーティス × 松浦通運の実証実験

アクレス AI映像解析を 2026.07 より運用開始。既存安全管理の**ダブルチェック機能**として活用。シートベルト未装着など新規検知の実効性を評価。

PRIORITY 02 ・ 行動変容

CBT × 優秀ドライバーPOC

No.1ドライバーのコンピテンシーをモデル化。WG02 と合同で POCも視野。国交省 行動変容促進事業応募検討。

PRIORITY 03 ・ 横展開

荷主との事故削減へ一体感醸成

荷主との安全意識の共有も重要。更なる理解や共通の認識を持つことによって物流パートナーとして選ばれる。

▶ CLOSING WORD

「法改正・運賃などの問題もあるが、事故を減らさないと本当に良くはならない。より良い技術や想いをつなげていきたい。」

－ 馬渡