

「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」

点検日 令和元年12月26日

1. 輸送の安全管理に関する考え方と計画

	自己点検チェックポイント	判定	特記事項
1	代表者は、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。	○	旧国鉄から継承されているJRグループの安全綱領こそが、公共交通事業者が遵守すべき方針という考えであり、準用して会社の安全方針としている。
2	代表者は、安全方針を社内周知しているか。	○	点呼室に掲示し、周知、認識徹底を促している。
3	代表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。	△	自動車事故報告規則第2条に該当する重大事故ゼロ、有責交通事故10件以下の数値目標を公表。法令名を冠する表記、及び内訳について、わかり易い表記方法に改定するように、見直し検討した方が良いかと思われる。
4	安全運行に努め、安全目標を達成したか。	△	重大事故ゼロは達成。有責交通事故(当社の責任割合があるもの)は8件であり、目標は達成しているが、決して達成感ある数字とは言えない。また、車庫内での器物接触や道路縁石接触等の、軽微な単独事故が依然として漸次発生多く、大きな事故に繋がらないためにも、社員への安全指導教育の向上、強化に継続努力を求めたい。
5	代表者は、重大事故が発生した場合の対応方法を決めているか。	○	発生時対応マニュアルを定め、点呼室内に備え置かれている。(ただし、公表はしていない) 運転士への周知指導は、10月に車内事故防止教育に関連して、事故発生時の負傷者介護の優先、及び警察・消防・救急・運管への速やかな連絡について周知徹底指導を行っている。
6	代表者は、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。	○	ドライブレコーダーの全車両への搭載、デジタコデータの記録保存、危険予知トレーニング教材の備付け等、設備の新設、更新、整備が進められている。人員配置も適切である。
7	安全統括責任者は、安全方針を社内周知しているか。	○	代表者が兼務。点呼室掲示での周知方法。

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。	○	安全統括責任者は代表取締役が兼務しており、運行管理部長、運行管理部員との報・連・相体制を密にしていると共に、運転士社員とも適時に会談し、積極的な指揮・指導を行っている。
9	安全統括責任者は、適時において輸送の安全に関する情報の収集に努めているか。	○	報道やメールマガジンでの情報収集、運管・運転士からの報告によるドライブレコーダー映像の記録保存等により、情報収集に努めている。
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。	○	運行管理部を中心に指示・管理体制を構築している。超勤削減に向けた改善については、人員採用の継続募集は基より、定期路線のロス時間の見直し等も検討に努め、取り組んでいる。
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。	○	代表者兼務。運行管理部、業務部、バス事業統括部、整備部門に適切に指示を行い、全社員への周知徹底を図っている。

2. 報告・連絡・相談・コミュニケーション体制

	自己点検チェックポイント	判定	特記事項
1	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。	○	安全衛生委員会を毎月開催。社員代表からの意見要望に対しては取組・改善の検討を行い、その内容について議事録掲示にて社員への周知を図っている。
2	代表者は、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。	○	社内において、各社員と直接話せる社内風土を保っており、意見・要望の聴取、それに対する指示・指導並びに意見や要望に対する検討を行っている。
3	安全に関して運行部署、運行管理部署、整備担当部署等を交えた横断的な話し合いを行っているか。	○	役席者会議等の定期的な会議は開催していないが、会議すべき方針や問題等に関しては各部署が横断的に都度、協議ができる社内体制としている。
4	乗客・旅客から輸送の安全に関する意見・要望を収集しているか。	○	安全を脅かす危険な運転等に対する苦情等については真摯に受け止め、ドライブレコーダー映像を確認しながら、改善すべき点についての改善指導、教育を図っている。また、定期券購入者や路線内自治会等から意見・要望等を積極的に収集することを図り、輸送の安全に影響を及ぼす意見・要望に対しては改善検討を行い、輸送の安全向上に取り組んでいる。

3. 事故、ヒヤリハット等情報の収集と活用

	自己点検チェックポイント	判定	特記事項
1	事故が発生した場合、代表者まで事故の情報が現場から報告されるようになっているか。	○	運行管理規程第28条に定めている。対応マニュアルについては点呼室に紙媒体により備え置き、運転士への周知徹底を図っている。⇒事故当事者が即座に口頭報告し、事故報告書を提出。運行管理部においてドラレコ映像等も確認し、発生原因等を分析し、運行管理部管理職に報告。管理者は個別に当事者への指導教育を行っている。指導も含めたその記録と共に、代表者に報告する体制を整えている。
2	発生した事故の再発防止策を考え、実行しているか。	△	重大事故の発生は無し。軽微な、自身の不注意や相手過失による事故に関して、時系列報告書に基づいて再発防止策を検討し、個別指導を行うと共に、大きな事故に繋がる怖れのあったヒヤリハット事例についてはドライブレコーダーも検証し、全社員が映像視聴可能な形で再発防止への周知徹底を図っている。⇒体制としての指導教育は行われているが、当事者本人に会社の意図する指導目的や本人の改善意思が弱い感あり。同じ人間が同じミスをしているケースが多々、見受けられる。
3	ヒヤリ・ハット情報を集め、事故防止に活用しているか。	○	車内事故防止DVD、ヒヤリハット場面のドラレコ映像等を、常時視聴可能な形で社内考動コーナーで放映し、事故防止の啓発を図っている。
4	他社の事故事例などを集め、自社の事故防止に活用しているか。	○	上記に加え、運行管理部、バス事業統括部が点呼室に報道記事等を掲示することによって、注意喚起を図っている。
5	緊急通報・連絡先を少なくとも1年ごとに見直し、電話番号等に変更が無いかどうか確認をしているか。	○	変更があった場合は都度に対応することとしているが、直近において変更無し。
6	1～5の実施状況を記録しているか。	○	事故報告、時系列報告、個別教育指導に関して記録保存。掲示周知に関しては閲覧確認印を押印することで対応しており、全員の閲覧・周知を確認後、掲示物を綴込している。
7	事故が発生した場合、行政監督に基づく必要な報告を監督官庁にしているか。	○	過去事例について、適時、報告している。今年度においては道路運送法における報告対象事故の発生は無し。

4. 安全管理体制における取組

	自己点検チェックポイント	判定	特記事項
1	関係法令や会社規程を遵守して、安全運行しているか。	○	全車にドラレコ、デジタコを装備済みで、運行日誌等での安全運行に関するチェックが可能な体制を整えている。運転データにより安全運転順位表を作成し、点呼室に公表。点数低く、改善を要する運転士には運行管理部長より個別指導にて注意を促している。
2	安全管理・運行管理に関する会社規程が適切に管理されているか(必要な部署への配布・保管、改廃手続きの適切な実施と表示)。	○	PC内にいつでも閲覧可能な状態としている。
3	安全運行に必要な教育・訓練を定期的に行っているか。	○	システム機材を備えたことにより、毎年10月に運転業務に携わる社員全員の一般診断受診を行うことを制度化。その結果について個別面談、注意指導を行い、安全意識の向上を図っている。また、バス事業統括部により毎月、年間の月次項目に遵った教育レジメを作成。個別全員面談の形で安全指導教育を継続実施している。
4	代表者や安全統括責任者、運行管理役席者等は、外部が主催する運輸安全マネジメントに関する研修等に参加しているか。	○	代表者、運行管理部長、運行管理副課長、バス事業統括部長がナスバ主催の研修に参加済み。社員について外部の交通安全研修等に適宜派遣。
5	3, 4の教育・訓練等の実施状況を記録しているか。	○	記録作成の上、代表者、常勤役員、管理職、運行管理部社員に回覧している。

5. 見直しと改善

	自己点検チェックポイント	判定	特記事項
1	代表者は、少なくとも年に1回は、輸送の安全確保に向けた取組状況(安全目標、安全目標達成に向けた取組、安全管理の取組体制、情報の伝達体制、事故防止策、教育・訓練等)を点検し、問題があれば改善しているか。	○	令和元年6月にマネジメントを改定し、公表。改善取組み可能な水準で、今後も改善や見直しが必要と思われる点については協議を図っていき、安全体制の向上に努めていく予定である。
2	1の実施状況を記録しているか。	○	2月の取締役会で前期チェック結果の報告を上程。今後も安全体制の向上に努めていくことを報告。

※実施している場合は「判定」欄に○、実施していない場合は×を記入すること。なお、実施効果はあったが、○評価に疑問が残る場合は、△記入とし、特記事項欄に理由等を記載する。

※「特記事項」欄には、自社で行っている取組みの概要や取組みが困難な理由・問題、前回のチェック時から改善した点などを記入すること。

「輸送の安全確保の状況」の点検の結果、判明した問題とその解決のため対応した状況		
判明した問題	実施日	解決のため対応した状況
安全目標の表記方法について	—	「自動車事故報告規則第2条に該当する事故」は、事故発生において監督省庁に報告を要する重大事故、「道交法第72条第1項に該当する交通事故」は、交通事故発生において、警察の現場検証を伴ったもので、警察、保険会社等が当社側に一部でも過失割合を判定した有責事故の件数を公表件数としている。 「道交法第72条第1項」は、交通事故発生時における負傷者の救護優先の運転者義務、並びに小さな事故でも当事者同士で解決せず、警察に報告する義務を定義した法令であり、公表報告的には問題は無いものと思われるも、文言的には法の定義の解釈が分かりづらいところがある。負傷者介護の定義が全面的な面で定義されているところからすれば、発生事故すべてが軽傷を伴う人身事故と誤解を招く懸念もあるため、「道交法第72条」表記に関しては法令名を削除し、単純に「有責交通事故（当社に責任があるもの）件数」とした方が寛容と感じられる（単に道路通行中に発生した、警察の現場検証を伴った事故の内、保険会社等が当社側の過失割合を多少でも判定したもの。相手方100%過失、道路縁石や器物接触等の軽微な単独事故、車庫敷地内での単独事故等は件数に含めない）。 (表記案) (1) 自動車事故報告規則第2条に該当する事故 総件数 〇〇件 うち、同法に定義される人身事故件数 △件 うち、車両事故、故障等により、運行を停止した件数 □件 うち、運転士の健康並びに飲酒等に起因する事故 ※件 (2) 有責交通事故（当社に責任があるもの） 総件数 〇〇件 うち、交通安全運動期間中に発生した事故 △件
安全目標の達成状況について	—	発生事故8件のうち、当社側に過失割合が大きなもの5件。3件は過失割合10%～20%(注意義務過小)での、相手側の過失による、いわば「もらい事故」となっている。件数として上げていない相手方100%過失の「もらい事故」も3件発生している。ただ、大事に至らなかった当方過失での車内転倒に加え、不注意による車庫敷地内での器物接触、「だろー運転」による道路縁石等への接触など、車両に傷が着く程度での単独接触事故が依然として漸次に多く発生しており、大きな事故に繋がりにくい面から言えば、危険予知意識の向上と「かもしれない運転」の認識徹底は、安全教育の更なる強化が求められる。

発生した事故の再発防止策の検討、及び実行について	—	再発防止に対する取組みについて、運行管理においては、その発生原因の分析から指導に至るまでの教育が体制整備されているが、同じ人間が同じミスを繰り返し起こしているケースが散見される面で、一部の運転士には、会社の意図する目的や改善意識の伝わり方が薄いと見受けられるところが感じられる。 「安全確保という重要任務を持った仕事である」、「事故は起こしてからでは遅い」、「つい、うっかりは軽微なミスで済んだ言い訳でしかなく、反省と意識改善が無ければ大きな事故に繋がる」ということを、社員全員が認識徹底する風土造りに継続して努力いただきたい。
--------------------------	---	--

2020 年 1 月 1 日

代表取締役兼 安全統括責任者

署名： 上田 純史 