

運輸安全マネジメントに関する取組について

当社では、「運輸安全マネジメント」に基づき、全社員が一丸となって継続的な改善に取り組んでおります。

活動内容について、「輸送の安全に関する公表」により以下に情報公開致します。

1、 輸送の安全に関する基本的な方針

- (1) 社長は、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社内において輸送の安全確保に主導的な役割を果たしてまいります。又、現場における安全に関する声に真摯に耳を傾けるなど、現場の状況を十分に踏まえつつ、社員に対し輸送の安全確保が最も重要であるという意識を徹底させます。
- (2) 輸送の安全に関する計画の策定、実行、チェック、改善（Plan Do Check Action）を確実に実施し、安全対策を日頃から見直す事により全社員が一丸となって業務を遂行し、絶えず輸送の安全の向上に努めてまいります。又、輸送の安全に関する情報については積極的に公表致します。

2、 輸送の安全に関する目標及びその達成状況

当社は平成 27 年の輸送の安全目標として、「安全確認の徹底」と「基本の運転操作を確実に」をスローガンに 4 つの行動指針と数値目標を設定して活動しました。

(1) 行動指針

- ・ 厳正な点呼
- ・ 安全確認の徹底
- ・ 関連法律、社内ルールの遵守
- ・ 健康管理

(2) 数値目標

- ・ 有責重大事故 0 件
(車両故障を除く自動車事故報告規則 2 条該当案件)
- ・ 有責事故 52 件以下
(軽微な事故も含む)

(3)達成状況-1（自動車事故報告規則 2 条該当案件）

- ・有責重大事故 2 件
- ・車両故障 3 件

(4)達成状況-2（軽微な事故も含む）

- ・有責事故 67 件

重大事故が 2 件発生し、いずれも横断歩行者の見逃しが原因の人身事故で、運転者の指導・教育の見直しと、夜間の視界改善を再発防止策としました。

全体の事故の分類は、運転操作ミス（ポカミス）が 31 件、バックが 15 件、交差点の状況確認不足が 8 件で、この 3 件で全体の 84%を占めています。事故の最大の原因は「確認不徹底」、「思い込み」等で、本来の確認が疎かになったことが原因です。

3、事故に関する統計（自動車事故報告規則 2 条該当案件）

平成 27 年に発生した事故は 2 件。

- 1、夜間、交差点を右折時に横断歩行者に接触し相手側が負傷。
原因は安全確認不足。
- 2、夜間、直線道路で右からの横断者への衝突。相手は死亡。
原因はバス停を注視した為の前方確認不足及び道路右側が暗く、歩行者を見逃した為。

4、安全管理規定

当社では平成 25 年 10 月 1 日からの運輸安全マネジメントに係る実施義務付け対象の拡大を受け、千葉運輸支局、関東運輸局に安全管理規定を届出しました。この機会に、従来の安全管理規定を見直し、平成 25 年 12 月 13 日付けで運用しております。

5、輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置

平成 27 年はハード面ではバックカメラの拡充、デジタコ及びドラレコの活用、ソフト面では教育・研修による安全意識の向上及び優良運転者を表彰することで、モチベーションの向上を図ってきました。

しかし、事故目標を大きく超えた現状を鑑み、平成 28 年は以下の活動を実施して参ります。

(1) 運転者研修のレベルアップ

全運転者への指導・監督・意見交換の重要性を再認識し、全面的に研修内容を見直し、これに伴い研修時間を1時間から1日に拡大。内容は国土交通省の「一般的な指導及び監督指針の実施マニュアル」を基本に、当社固有の事故分析・対策資料をアレンジして使用。又、集合研修ではあっても、意見交換しやすい少人数及び環境での実施としました。

(2) 事故分析結果の活用

27年の事故統計より、比較的事故発生確率の高い新入社員から勤続年数の若い運転者の添乗指導を実施していきます。

(3) 情報の共有化

事故統計、危険ポイント、主な事故情報等の横展開による安全意識の充実を図っていきます。

(4) 内部監査による仕組みの改善

当社では従来、内部監査で業務の確認は実施していませんでしたが、安全マネジメントに係る実施義務拡大で、輸送の安全に関する「計画の策定、実行、チェック、改善」のサイクルを実行するに当たり、内部監査の手順、監査人の研修から始めて、内部監査を始動し、業務の仕組みの継続的な改善に挑戦していきます。

(5) 全車へのLEDライト対応による夜間の視界改善

今回の重大事故の一因である、夜間の視界の改善の為、下向き灯火を視認性の良いLEDに変更していきます。

(6) アルコールチェックの精度アップと効率改善

より確実に効率の良いアルコールチェックを実行する為、アルコールチェックをPC化し、数値・時間・顔写真をデータとして保存すると共に、免許証リーダーも導入していきます。

6、輸送の安全に係る情報の伝達体制その他の組織体制

(1) 組織体制については、別紙の「日東交通(株)輸送の安全に関する組織図」によります。

(2) 緊急時の連絡体制については、別紙の「緊急連絡系統表」によります。

7、 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況

当社では、輸送の安全に関する目標を達成する為、全営業所の運転者及び運行管理者（補助者を含む）を対象に、定期的に集合研修を実施しております。

（1）平成 27 年の研修実施状況

- | | |
|------------|-----------------|
| ① 入社時教育 | 12 回（受講者 22 名） |
| ② 運転者の一般研修 | 58 回（受講者 295 名） |
| ③ 運行管理者研修 | 8 回（受講者 48 名） |
| ④ チェーン着脱研 | 9 回（受講者 36 名） |

（2）その他

- ① 全従業員に対して業務中及び私用中を問わず、交通事故・違反を惹起した際は、会社へ届出を義務付けております。これは従業員の事故違反を把握することで、免許の点数を管理すると同時に傾向を把握して再発防止策を図ることを目的としています。

又、届出の精度を上げる為、1年に一度、運転者及び社用車を運転する事務者に対して運転記録証明書を取り確認しております。

- ③ 営業所に安全運転掲示板を設け、毎月、安全運転事項及び接客接遇事項を掲示して、意識の向上を図っております。

8、 輸送の安全に係る内部監査の結果並びにそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置

当社では従来、内部監査による業務の確認はしておりません。

今後、内部監査の準備から始めて、年に1回の年末の内部監査と翌年初頭にマネジメントレビューを実施していく予定です。

9、 安全統括管理者に係る情報

当社では安全統括管理者として、常務取締役 石田 日出夫を平成 25 年 12 月 13 日付けで選任しております。

責務は、安全管理規定 10 条に規定に取り決めた通り、安全輸送の重要性の周知徹底、安全管理体制・連絡体制の構築、安全に関する目標の実行、内部監査の実施、社長への提言、運行管理・整備管理の適正な運用、安全に対する教育・研修、その他の安全確保に関する統括が責務です。

10、処分内容、講じた措置等

別紙を参照下さい。

以上、当社の“輸送の安全に関する情報公開”です。