

安全報告書

(運輸安全マネジメント2017年度実績報告/ハイヤー・タクシー)

1. 目標の達成状況

(1) 数値目標：事故率（走行10万km当りの当方過失30%以上の有責事故件数）

法人	2017年度上期					2017年度下期				
	前年実績	目標	当年実績	対前年増減	対目標増減	前年実績	目標	当年実績	対前年増減	対目標増減
城西	1.33	0.98	1.80	+0.47	+0.82	1.22	0.99	1.80	+0.58	+0.81
城南	0.85	0.70	0.87	+0.02	+0.17	0.85	0.67	0.96	+0.11	+0.29
調布	1.22	0.76	0.88	△0.34	+0.12	1.11	0.76	1.15	+0.04	+0.39
多摩北	1.40	0.83	1.37	△0.03	+0.54	0.94	0.84	1.06	+0.12	+0.22
多摩南	0.72	0.62	1.00	+0.28	+0.38	0.60	0.60	1.09	+0.49	+0.49
多摩西	1.05	0.79	1.29	+0.24	+0.50	0.98	0.85	1.24	+0.26	+0.39
京浜	1.38	0.91	0.85	△0.53	△0.06	1.54	0.86	1.38	△0.16	+0.52
合計	1.11	0.79	1.20	+0.09	+0.41	1.00	0.80	1.26	+0.26	+0.46

※ 上期の京浜以外は、全て目標に対して未達となりました。

(2) 交差点での重大事故の撲滅を目指し、次の事故と交通違反の撲滅を図る。

<事故>

法人	① 右直事故（対バイク/有責）			② 一時停止不履行事故（有責）			③ 赤信号無視事故（有責）		
	前年実績	当年実績	対前年増減	前年実績	当年実績	対前年増減	前年実績	当年実績	対前年増減
城西	0	0	-	7	4	△3	0	1	+1
城南	0	0	-	1	3	+2	0	1	+1
調布	0	1	+1	1	3	+2	0	0	-
多摩北	0	0	-	4	2	△2	0	3	+3
多摩南	1	1	-	6	1	△5	0	0	-
多摩西	1	2	+1	4	5	+1	0	2	+2
京浜	0	0	-	3	2	△1	0	0	-
合計	2	4	+2	26	20	△6	0	7	+7

※ 一時停止不履行事故は、対前年6件削減（▲23%）したものの、赤信号無視事故は、対前年7件増加しました。

<交通違反>

法人	① 一時不停止違反			② 赤信号無視違反			③ 踏切不停止・遮断踏切立入違反		
	前年実績	当年実績	対前年増減	前年実績	当年実績	対前年増減	前年実績	当年実績	対前年増減
城西	3	3	-	17	28	+11	0	2	+2
城南	0	3	+3	15	13	△2	0	0	-
調布	4	2	△2	10	8	△2	1	0	△1
多摩北	0	2	+2	5	4	△1	0	0	-
多摩南	4	3	△1	6	4	△2	1	0	△1
多摩西	3	3	-	3	4	+1	0	1	+1
京浜	1	1	-	1	1	-	1	0	△1
合計	15	17	+2	57	62	+5	3	3	-

※ 一時不停止違反は、対前年2件（+13%）、赤信号無視違反は、対前年5件（+9%）ともに増加しました。

(3) 有責事故の削減のため、次の事故の削減を図る。

法人	① 後退事故（有責）			② 追突事故（有責）		
	前年実績	当年実績	対前年増減	前年実績	当年実績	対前年増減
城西	33	37	+ 4	8	13	+ 5
城南	16	21	+ 5	8	4	△ 4
調布	38	26	△ 12	7	5	△ 2
多摩北	31	33	+ 2	7	5	△ 2
多摩南	18	35	+ 17	3	6	+ 3
多摩西	38	47	+ 9	5	7	+ 2
京浜	14	8	△ 6	4	3	△ 1
合計	188	207	+ 19	42	43	+ 1

※ 後退事故は、対前年19件（+10%）の大幅増となりました。

(4) 全乗務員に安全最優先の意識を浸透させる。

- ① 目標：意識の浸透度を5段階評価とし、4以上
- ② 達成状況：2018年3月に実施した乗務員アンケート（対象：全乗務員）の結果、自己評価の平均で3.4点となり、目標に未達となりました。

(5) 当社で定めた運転の基本動作を定着させる。

- ① 目標：運転の基本動作の定着率（実施率）平均80%以上
- ② 達成状況：2018年3月に実施した乗務員アンケート（対象：全乗務員）の結果、自己評価の平均で65%となり、目標に未達となりました。

2. 実施計画および実施結果

実施計画	実施結果
◎重点施策：輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底し、関係法令及び安全管理規程に定められた事項を遵守する。	
<p>(1) 経営トップは、安全最優先の意識の徹底、関係法令の遵守及び安全管理体制の継続的な改善について、主体的に関与する。</p> <p>① 経営トップは、現業長会議等の会議体において、安全最優先の意識の徹底及び関係法令の遵守について指示を行う。</p> <p>② 経営トップは、春・秋の全国交通安全期間や年末年始輸送安全総点検期間中に職場巡視を行い、現業職員に対して安全最優先の意識の徹底及び関係法令の遵守について指示を行う。</p> <p>③ 経営トップは、経営トップ安全ミーティングを通じて、現業職員と輸送の安全に関する議論を行い、現業との双方向のコミュニケーションの実現を図る。</p> <p>④ 経営トップは、内部監査やマネジメントレビューに参加し、輸送の安全に関する基本方針の設定や重点施策の策定に主体的に関与する。</p>	<p>(1) 経営トップは、安全管理体制の継続的改善に向けて、左記①の関係法令の遵守から④安全マネジメント態勢の見直しまで主体的に関与し、その責務を果たしています。</p> <p>また、経営トップ安全ミーティング・現業説明会（くるま座の会）・現業長会議・夏季冬季の営業所巡視など現業部門とのコミュニケーションも積極的に図っています。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>(2) 労使の協働を基本とした安全管理体制を本社及び営業所で構築し、関係法令の遵守と安全最優先の意識の徹底を根付かせる。</p> <p>① 本社、組合本部は、安全運転協議会を開催し、関係法令の遵守と安全最優先の意識の徹底について一層の定着を図る。</p> <p>1) 安全最優先の3つの宣言について取り組み継続</p> <p>2) 当社で定める運転の基本動作の定着に向けた方策の実行</p> <p>3) 安全運転協議会主催の無事故・無違反コンテストの年2回開催、目標で定めた具体的な事故と交通違反の撲滅・削減</p> <p>② 営業所、組合支部は、事故防止委員会等を開催し安全に係る営業所目標の設定・施策の立案等、労使で協働で策定する。</p> <p>③ 営業所、組合支部は乗務員による小集団活動を班長・班員と三位一体で推進する。</p>	<p>(2) 労使の協働を基本とした安全管理体制の構築と関係法令の遵守、安全最優先の意識の徹底について</p> <p>① 本年度も安全運転協議会を開催し、目標に掲げた6つの事故形態や重大事故に直結する交通違反の発生状況の注視をはじめ、輸送の安全の確保のための各種課題解決に向けた議論を行いました。</p> <p>また、安全最優先の意識の徹底について一層の定着を図るための議論を行いましたが、安全最優先の定着については、まだまだ道半ばの状況であり、今後も、更なる定着に向けた取り組みを継続する必要があります。</p> <p>1) 夏季冬季のコンテストの取り組みを中心に継続して取り組みました。</p> <p>2) 運転の基本動作について、特に重大事故の撲滅を目的に「指差確認喚呼」の基本動作を3月にDVD化し4月に全営業所に配布しました。</p> <p>「指差確認喚呼」については、緊急点呼や小集団活動を通じて、4月から全営業所で完全実施に向け教育を行いました。</p> <p>しかし、当社で定めた基本動作全般の実施状況は、3月に実施した乗務員アンケート結果で平均の実施率が約65%に留まっており、今後も定着するまで継続的に取り組んで行く必要があると思われます。</p> <p>3) 夏季は営業所会社の収支改善の一環として、営業所会社の2018年度の任意保険料割引率70%確保を目指し、重大な人身・物件事故と悪質な交通違反の撲滅をメインテーマにコンテストを実施し、冬季はシンプルに無事故・無違反コンテストを実施しましたが、共に事故・違反の削減に大きな成果を得ることはできませんでした。</p> <p>2018年度のコンテストに実施については、全社のコンテストに対するマンネリ化を払拭し効果のあるものとするよう実施の内容等を見直す必要があると思われます。</p> <p>② 労使協働による事故防止委員会等を通じての取り組みは、施策の立案や実施で営業所毎に取り組み内容の差異があるものの、ほぼ全ての営業所で定着しています。</p> <p>③ 乗務員の小集団活動は、営業所・労組支部・班長が三位一体となり定着しています。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>④ 安全運転協議会・事故防止委員会等について、位置付け・役割・機能を整理する。</p> <p>(3) 営業所の運行管理体制を強化する。 営業所の運行管理体制の強化を図るため、タクシー営業部を中心とした本社による日々の現業指導を実施する。 また、営業所の運行管理体制のモニタリング（監査等）を強化する。</p> <p>① 事故報告の全件励行と警察への事故届出の徹底 1) 乗務員の運行管理者へ事故報告を全件励行と警察への事故届出の徹底による救護義務違反の完全排除 2) 営業所から安全運行部への全件事務報告の励行</p> <p>② 営業所は、運行管理体制を見直し強化を図る。 1) 法令に基いた事務の励行（乗務員台帳、点呼記録簿他） 2) 営業車両の点検整備、外装点検 3) 基本に忠実な乗務前・乗務後「点呼」の実施 4) 重大な事故・違反、不祥事の発生時における特別五月雨点呼の実施と「非常事態宣言」の発令による社内の引き締めの実施</p> <p>5) 点呼時のアルコールの検知、吹き漏れ及び直前飲食等による誤検知の完全排除</p>	<p>④ 本社で実施する安全運転協議会と営業所で実施する事故防止委員会について、その位置付け・役割・機能を整理し、互いに連携できる組織とするための検討を運輸事業本部内で継続的に行いました。</p> <p>(3) 営業所の運行管理体制の強化について 営業所の運行管理体制の強化を図るため、タクシー営業部を中心とした本社による日々の現業指導を所長を中心に行いました。 しかし、運行管理者の戦力化（モチベーションアップ含む）は最重要課題の一つであり、更なる本社による指導の強化が必要と思われます。</p> <p>① 事故報告の全件励行と警察への事故届出については、概ね適正に励行しています。</p> <p>② 営業所の運行管理体制の見直し強化について 1) ～3) 法令に基いた事務の励行、営業車両の点検・整備、基本に忠実な点呼の実施については、全営業所で適正に行っています。</p> <p>4) 3月に各営業所の重大事故の多発を受け、本社員による「特別五月雨点呼」を実施しました。 今後、社内で重大な事故・違反や不祥事が続発した時に全社で「非常事態宣言」を発令し、本社から社内の引き締めを図ることも必要と思われます。</p> <p>5) 飲酒について、検知と吹き漏れの根絶には至っておらず、根絶する取り組みを継続する必要があると思われます。 また、誤検知について、点呼直前の飲食等「安易な発生」が散見されることから、全営業所で誤検知の防止を徹底する必要があると思われます。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>6) 乗務員、運行管理者の健康管理の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> • 定期健康診断等により要再検査、要治療等の所見がある場合は、当該乗務員に確実に診断または治療をさせ、その結果を把握する。 特に睡眠時無呼吸症候群（SAS）については、確実に診断または治療を実施させる。 • 産業医の指導等を勘案し、乗務員の就業上の措置を講じる。 • 乗務前点呼において、乗務員の健康管理マニュアルで定められている判断目安に基づき、当該乗務員の乗務の可否を判断する。 • 乗務中に運転に支障を及ぼすおそれのある疾病の前兆や自覚症状が確認された場合は、速やかに運行管理者等に報告するよう乗務員を指導する。 • 平時から乗務員の健康状態の確認と健康増進に努める。 <p>7) 営業中の居眠り運転の防止の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> • 乗務員の拘束時間、連続ハンドル時間、休憩時間管理等の個人指導を強化する。 • 乗務員の休憩時間での過ごし方等、生活面に踏み込んだ指導・注意喚起を積極的に行う。 <p>8) 乗務員の健康管理、拘束時間・休憩時間管理等の未然の予防を目指す項目について、「強調月間」による予防教育の実施</p> <p>9) 65歳以上の乗務員の雇用契約更新時の健康状況の確認の徹底</p> <p>10) 最高乗務距離・区域外営業の管理の徹底</p> <p>11) 道路交通法108条の34違反に係る最高速度違反、駐停車違反、放置車両違反の排除</p> <p>12) 乗務員の事故、交通違反の累積点数の把握</p> <ul style="list-style-type: none"> • 指導の徹底、運転記録証明の取り付け拡充 	<p>6) 全営業所で2015年度に改定した健康管理マニュアルに沿った要管理者の血圧測定や定期的な面談が定着し、要管理者等の管理が向上していることを確認しました。</p> <p>7) 本社から営業所に各営業所で定めた連続ハンドル時間の大幅超過者（常習者）について、デジタコを使った個別指導の強化を指示しましたが、営業所での個別指導の実施状況は、営業所毎にばらつきがあり、営業所毎に均質化した指導を実施する必要があると思われます。</p> <p>8) 乗務員の健康に起因する運行中断や居眠り事故等の発生を注視し「強調月間」による予防教育の実施を検討する必要があると思われます。</p> <p>9) 65歳以上の乗務員の雇用契約更新時に全営業所で必ず健康状況の確認を行った上で契約更新を行っています。</p> <p>10) 最高乗務距離・最高速度・区域外営業の管理については、全営業所で概ね適正に管理しています。</p> <p>11) 最高速度違反、駐停車禁止違反・放置駐車違反ともほぼ前年並みの発生となっているものの、完全排除には至っておらず、更に撲滅に向けて取り組みを強化する必要があると思われます。</p> <p>12) 全営業所で乗務員の人身事故と交通違反の累積点数を把握し指導を行っています。また、これに伴い乗務員の運転記録証明の取り付けも行いました。重大事故に直結する違反の撲滅に向けて、指導を更に定着させることと指導の向上を図る必要があると思われます。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>13) 事故防止を目的とした運転中のスマホ操作の禁止</p> <p>(4) 経営トップ安全ミーティングを全営業所で開催し、営業所の上期・下期の行動計画の取り組み状況の報告等を通じて、安全に係る議論を行う。</p> <p>① 営業所目標の達成状況、施策の実施状況 ② 安全最優先の取り組み、運転の基本動作の励行 ③ 事故報告の全件励行と警察への事故届出の徹底状況 ④ 営業所の運行管理体制 ⑤ 運行管理者・補助者等の人材育成状況 ⑥ その他営業所の課題と取り組み状況</p> <p>(5) 事故傾向等の分析と再発防止策の実施</p> <p>① 本社は、ヒヤリハット情報を収集・分析し営業所にフィードバックする。</p> <p>② 本社は、会議体や安全関係分析資料を通じて、営業所に事故と違反の傾向をフィードバックする。 営業所は、安全関係分析資料により事故と把違反の実態を常時握し、上期・下期の行動計画の策定や実技教育等の具体的な再発防止策の実施に活かす。</p> <p>③ 乗務員が有責事故を惹起した時は、事故の背後要因を究明し根本原因を見出し再発防止に活かす。 背後要因の究明に当たっては、有責事故指導報告書・DR・車内カメラ・EMSなどを効果的に活用する。</p> <p>(6) 全乗務員を対象としたアンケートを実施し、安全最優先の意識の徹底状況及び運転の基本動作の定着状況を把握する。</p>	<p>13) 運転中のスマホ操作について、事故の状況検証等の際の画像確認時にスマホ操作が散見されており、全面的な操作禁止に向けて、取り組みを強化する必要があると思われます。</p> <p>(4) 経営トップ安全ミーティングを全営業所で開催し、各営業所の実態の応じて左記①～⑥の議論や各営業所の上期・下期の行動計画の取り組み状況の報告を中心に議論を行いました。 また、現業との双方向のコミュニケーションの場として、10月に新たに現業説明会（くるま座の会）を実施し、特に現業の班長と諸課題について議論を行いました。</p> <p>(5) 事故傾向等の分析と再発防止策の実施について</p> <p>① 各営業所から提供されたヒヤリハット情報や重大事故情報について、安全運行部から全営業所にフィードバックしました。</p> <p>② 目標として掲げた事故形態の撲滅・削減について、常務会や現業長会議での報告や毎月安全運行部から配信した安全関係分析資料でその発生状況を確認し、小集団での実技やコンテストの施策を通じて再発防止策を実施しました。</p> <p>③ 現業における背後要因の究明は、かなりレベルアップしてきたことを確認しました。 また、事故の状況確認等、必要な場合、営業所から車内カメラの画像を取り寄せ、画像の確認を行いました。</p> <p>(6) 3月に安全最優先の浸透度を把握するための乗務員アンケートを実施しました。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
◎重点施策：輸送の安全に関する教育研修について計画を作成し実施する。	
<p>(1) 乗務員教育</p> <p>本社及び営業所では、乗務員個々の運転特性を入社直後から把握し、乗務員の育成に重きを置いた計画的な教育を実施する。</p> <p>また、乗務員教育について、各教育プログラムの実施の可否も含め実施方を随時見直し、乗務員の労働時間の管理の適正化を図る。</p> <p>① 本社</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 新人の初任研修での安全運転に関する同乗教育の実施、乗務員個々の運転特性の把握と配属営業所へ情報提供 2) 入社3ヶ月目に新人のフォローアップ研修の実施 3) 重大事故惹起者への本社個人指導の実施 4) 年1回全班長対象の班長研修開催 5) 班長対象の安全運転外部研修の実施 <p>② 営業所</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 安全基本方針の点呼・小集団活動での唱和や営業所内での掲示等による乗務員の安全最優先の意識の徹底 2) 実技を乗務教育の中心と位置づけ、営業所の上期・下期の行動計画への明示と全乗務員の計画的な受講 <p>3) 新人乗務員の営業所配属直後の同乗指導の時間・内容の見直しと拡充</p> <p>4) 事故と違反のない乗務員に育て上げるための新人乗務員を対象とした安全教育の計画的な実施</p> <p>5) 事故のない乗務員に育てるための事故多発者への再発防止指導の実施（営業所での事故多発者の把握は、直近の事故惹起者の有責事故一覧表で把握）</p>	<p>(1) 乗務員教育について</p> <p>2016年度に乗務員の労働時間管理の適正化の観点から、乗務員が惹起した事故・交通違反・苦情等の運行管理者への報告と再発防止指導は拘束時間内に実施することを徹底しました。今年度は本社で行う教育、営業所で行う教育ともに乗務員の労働時間削減の観点から、現在実施しているプログラム毎に実施の可否も含め実施方の一部見直しを行いました。</p> <p>① 本社での教育については、全班長対象の班長研修を中止し未実施だった他はほぼ計画どおり実施しました。</p> <p>② 営業所について、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 全営業所で安全基本方針の浸透に向けて点呼・小集団活動等あらゆる機会に安全基本方針を乗務員に唱和させ、安全最優先の意識を徹底させました。 2) 乗務員教育の中心を実技と位置づけ、特に小集団活動の中で実技を取り入れた乗務員教育を多数実施しました。 しかし、各営業所で実施している小集団活動は、営業所毎に実施回数、実施内容等にばらつきがあり、また教育の実施において事務所と班長の連携不足が散見されたこともあり、実施方を含め見直しを行います。 3) 新人乗務員の営業所配属後の教育の拡充のため、都内地区に指導班長制度を導入し新人の教育に特化した班長による教育を開始しました。 4) 全営業所で新人乗務員を事故と違反のない乗務員に育て上げる期間を1年間と定め、その期間内に新人乗務員に対し定期的に日常画像の確認を中心に教育を実施しました。 5) 全営業所で過去の事故惹起状況を基に会社独自の基準で事故多発者を洗い出し、当該乗務員に対し定期的に日常画像の確認を中心に教育を実施しました。

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>6) 小集団活動や無事故・無違反コンテストの取り組みを通じ、当社で定めた運転の基本動作の周知と定着</p> <p>7) 乗務員の小集団活動での日常画像の視聴の定着</p> <p>8) DR・EMS・軌跡などの効率的な活用</p> <p>9) その他、営業所の事故傾向や実情に応じた乗務員教育の実施</p> <p>(2) 運行管理者教育 運行管理者の力量の向上を図るため、本社教育の充実を図る。</p> <p>① 本社</p> <p>1) 営業所の所長・副所長向けに事故対応力の強化を目的とした教育プログラムの実施</p> <p>2) 安全マネジメントのコンセプト教育の実施</p> <p>3) アルコール関係の研修の実施</p> <p>4) 点呼教育の実施</p> <p>5) 運行管理研修の実施</p> <p>6) 事故処理研修の実施</p> <p>② 営業所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・OJTを通じ運行管理者を育成する。 	<p>6) ～9) 事務所・組合支部及び班長を中心に活発に行いました。</p> <p>しかし、日常画像を活用した教育や基本動作の定着に向けた教育の実施状況は、営業所毎にばらつきがあり、改善の必要があると思われます。</p> <p>(2) 運行管理教育について、運行管理者の力量の向上を目的とした左記の教育や勉強会を計画どおり実施しました。</p> <p>しかし、営業所の運行管理体制の強化を図るため、所長を中心とした運行管理者の戦力化が必要と思われ、事故対応力の強化など新たな教育プログラムの導入が必要と思われます。</p>
<p>◎重点施策：輸送の安全に関する費用支出及び投資を積極的かつ効率的に行うよう努める。</p>	
<p>(1) 無事故乗務員表彰を実施する。</p> <p>(2) 無事故・無違反コンテストを夏・冬2回開催する。</p> <p>(3) 要員教育に費用を支出する。</p> <p>① 乗務員</p> <p>1) 拘束時間内の小集団活動</p> <p>2) 新入乗務員を対象としたフォローアップ研修</p> <p>3) 営業所で実施する新人乗務員への安全教育</p> <p>4) 班長研修</p> <p>5) 班長を対象とした「安全運転外部研修」</p> <p>6) 適性診断（一般）の受診</p> <p>② 運行管理者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業所事務員を対象とした適性診断活用講座の受講 	<p>(1) 上期・下期2回表彰を実施し、延べ1,352名の乗務員を表彰し、計9,046千円を支出しました。（予算額：11,680千円）</p> <p>(2) 夏季・冬季2回コンテストを開催し、計5,687千円を支出しました。（予算額：8,270千円）</p> <p>(3) 要員教育の費用については、班長研修が中止となり未実施だった他は乗務員・運行管理者ともほぼ予定どおり支出しました。（予算額：17,382千円）</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>(4) 乗務員の免許証の累積点数を把握するために乗務員の運転記録証明の取り付けを実施する。</p> <p>(5) ドライブレコーダーの画像不採取を防ぐため、定期的に保守を行う。 また、ドライブレコーダーの次世代機種の情報収集を行い代替を検討する。</p>	<p>(4) 乗務員の運転記録証明の取り付けについて、延475名分299千円を支出しました。 (予算額：600千円)</p> <p>(5) ハイヤー・タクシーのドライブレコーダーの保守に2,846千円を支出しました。 また、都内地区の営業所のドライブレコーダーの一部を代替し2,920千円支出しました。 (予算額：7,100千円)</p>
<p>◎重点施策：輸送の安全に関する内部監査を行い、必要な是正措置又は予防措置を講じる。</p>	
<p>(1) 経営管理部門を対象とした内部監査を実施する。</p> <p>(2) 安全統括管理者は、内部監査の結果及び是正、予防措置を社長及び取締役役に報告する。</p> <p>(3) 現業部門を対象とした業務監査（保安）及び自主点検を実施する。</p> <p>(4) 営業管理部長は、業務監査の結果を社長及び取締役役に報告する。 現業長は、業務監査の結果に伴う是正、予防措置を社長及び取締役役に報告する。また、自主点検結果は営業管理部長に報告する。</p>	<p>(1) 経営管理部門を監査対象とした内部監査を2018年2月5日に実施しました。 また、安全運行部の監査は、2018年2月9日に監査役が実施しました。</p> <p>(2) 経営管理部門を監査対象とした内部監査の結果を2018年2月の常務会で社長及び取締役役に報告し、同月にマネジメントレビューを実施しました。</p> <p>(3) 現業部門を対象とした業務監査もほぼ予定どおり実施しており、年度末までにほぼ全営業所の監査が終了しました。</p> <p>(4) 現業部門を対象とした業務監査の結果報告は、営業管理部長から社長及び取締役役に報告し、その結果に伴う是正、予防措置を現業長から社長及び取締役役に報告しました。 また、自主点検の結果は、現業長から営業管理部長に報告しました。</p>
<p>◎重点施策：輸送の安全に関する情報の連絡体制を確立し、社内における必要な情報の伝達、共有を図る。</p>	
<p>(1) 重大な事故、災害等が発生した場合は、所定の報告連絡体制により情報を伝達、共有する。</p> <p>(2) 情報を共有、記録する媒体として社内グループウェア（サイボウズ）を活用する。</p>	<p>(1) 重大な事故については所定の報告連絡体制により全件社長・取締役への報告及び運輸支局への届出を行いました。</p> <p>(2) 事故防止委員会や小集団活動等について、社内グループウェアを活用し情報の伝達及び共有を図りました。 また、安全マネジメント確立・維持に必要な情報は安全運行部にてデータベース化され、かつ社員が容易にアクセス可能となっています。</p>

3. 輸送の安全に関する予算と行使額

予 算 額	行 使 額	対 予 算 増 減
53,519 千円	65,007 千円	+11,488 千円

4. 自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計

種類 内訳	転覆	転落	路外 逸脱	火災	踏切	衝突	車内	死亡	重傷	健康 起因	危険物	その他	合計
件 数	()	()	()	()	()	()	5 (5)	()	5 (4)	2 (2)	()	()	12(11)
死者数	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()
負傷者数	()	()	()	()	()	()	5 (5)	()	5 (4)	2 (2)	()	()	12(11)

注) () 内は、有責事故件数 (内数)

5. 行政処分と改善状況

特になし。

以 上

安全報告書

(運輸安全マネジメント2017年度実績報告/バス)

1. 目標の達成状況

(1) 数値目標：事故率（走行10万km当りの当方過失30%以上の有責事故件数）

法人	2017年度上期					2017年度下期				
	前年実績	目標	当年実績	対前年増減	対目標増減	前年実績	目標	当年実績	対前年増減	対目標増減
バスサービス	0.66	0.56	1.27	+0.61	+0.71	0.82	0.46	0.87	+0.05	+0.41

※ 上期・下期とも目標に対して大幅に未達となりました。

(2) 重大事故の撲滅を目指し、次の事故の撲滅を図る。

法人	① 左折巻き込み事故			② 車内人身事故			③ 内輪差・外輪差に起因する事故		
	前年実績	当年実績	対前年増減	前年実績	当年実績	対前年増減	前年実績	当年実績	対前年増減
バスサービス	0	1	+1	0	4	+4	0	1	+1

※ 車内人身事故が昨年0件であったものが4件と大幅増の発生となりました。

(3) 有責事故の削減のため、次の事故の削減を図る。

法人	① 後退事故（有責）		
	前年実績	当年実績	対前年増減
バスサービス	4	9	+5

※ 後退事故は、対前年倍増（+5件）しました。

(4) 全乗務員に安全最優先の意識を浸透させる。

- ① 目標：意識の浸透度を5段階評価とし、4以上
- ② 達成状況：2018年3月に実施した乗務員アンケート（対象：全乗務員）の結果、自己評価の平均で3.4点となり、目標に未達となりました。

(5) 当社で定めた運転の基本動作を定着させる。

- ① 目標：運転の基本動作の定着率（実施率）平均80%以上
- ② 達成状況：2018年3月に実施した乗務員アンケート（対象：全乗務員）の結果、自己評価の平均で65%となり、目標に未達となりました。

2. 実施計画および実施結果

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>◎重点施策：輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底し、関係法令及び安全管理規程に定められた事項を遵守する。</p>	
<p>(1) 経営トップは、安全最優先の意識の徹底、関係法令の遵守及び安全管理体制の継続的な改善について、主体的に関与する。</p> <p>① 経営トップは、現業長会議等の会議体において、安全最優先の意識の徹底及び関係法令の遵守について指示を行う。</p> <p>② 経営トップは、春・秋の全国交通安全期間や年末年始輸送安全総点検期間中に職場巡視を行い、現業職員に対して安全最優先の意識の徹底及び関係法令の遵守について指示を行う。</p> <p>③ 経営トップは、経営トップ安全ミーティングを通じて、現業職員と輸送の安全に関する議論を行い、現業との双方向のコミュニケーションの実現を図る。</p> <p>④ 経営トップは、内部監査やマネジメントレビューに参加し、輸送の安全に関する基本方針の設定や重点施策の策定に主体的に関与する。</p> <p>(2) 労使の協働を基本とした安全管理体制を本社及び営業所で構築し、関係法令の遵守と安全最優先の意識の徹底を根付かせる。</p> <p>① 本社、組合本部は、安全運転協議会を開催し、関係法令の遵守と安全最優先の意識の徹底について一層の定着を図る。</p> <p>1) 安全最優先の3つの宣言について取り組み継続</p> <p>2) 当社で定める運転の基本動作の定着に向けた方策の実行</p>	<p>(1) 経営トップは、安全管理体制の継続的改善に向けて、左記①の関係法令の遵守から④安全マネジメント態勢の見直しまで主体的に関与し、その責務を果たしています。</p> <p>また、経営トップ安全ミーティング・現業説明会（くるま座の会）・現業長会議・夏季冬季の営業所巡視など現業部門とのコミュニケーションも積極的に図っています。</p> <p>(2) 労使の協働を基本とした安全管理体制の構築と関係法令の遵守、安全最優先の意識の徹底について</p> <p>① 本年度も安全運転協議会を開催し、目標に掲げた6つの事故形態や重大事故に直結する交通違反の発生状況の注視をはじめ、輸送の安全の確保のための各種課題解決に向けた議論を行いました。</p> <p>また、安全最優先の意識の徹底について一層の定着を図るための議論を行いました。安全最優先の定着については、まだまだ道半ばの状況であり、今後も、更なる定着に向けた取り組みを継続する必要があります。</p> <p>1) 夏季冬季のコンテストの取り組みを中心に継続して取り組みました。</p> <p>2) 運転の基本動作について、特に重大事故の撲滅を目的に「指差確認喚呼」の基本動作を3月にDVD化し4月に全営業所に配布しました。</p> <p>「指差確認喚呼」については、緊急点呼や小集団活動を通じて、4月から全営業所で完全実施に向け教育を行いました。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>3) 安全運転協議会主催の無事故・無違反コンテストの年2回開催、目標で定めた具体的な事故と交通違反の撲滅・削減</p> <p>② 営業所、組合支部は、事故防止委員会等を開催し安全に係る営業所目標の設定・施策の立案等、労使で協働で策定する。</p> <p>③ 営業所、組合支部は乗務員による小集団活動を班長・班員と三位一体で推進する。</p> <p>④ 安全運転協議会・事故防止委員会等について、位置付け・役割・機能を整理する。</p> <p>(3) 営業所の運行管理体制を強化する。 営業所の運行管理体制の強化を図るため、タクシー営業部を中心とした本社による日々の現業指導を実施する。 また、営業所の運行管理体制のモニタリング（監査等）を強化する。</p> <p>① 事故報告の全件励行と警察への事故届出の徹底 1) 乗務員の運行管理者へ事故報告を全件励行と警察への事故届出の徹底による救護義務違反の完全排除 2) 営業所から安全運行部への全件事故報告の励行</p> <p>② 営業所は、運行管理体制を見直し強化を図る。 1) 法令に基いた事務の励行（乗務員台帳、点呼記録簿他） 2) 営業車両の点検整備、外装点検 3) 基本に忠実な乗務前・乗務後「点呼」の実施 4) 重大な事故・違反、不祥事の発生時における特別五月雨点呼の実施と「非常事態宣言」の発令による社内の引き締めの実施</p>	<p>3) 夏季は営業所会社の収支改善の一環として、営業所会社の2018年度の任意保険料割引率70%確保を目指し、重大な人身・物件事故と悪質な交通違反の撲滅をメインテーマにコンテストを実施し、冬季はシンプルに無事故・無違反コンテストを実施しましたが、共に事故・違反の削減に大きな成果を得ることはできませんでした。 2018年度のコンテストに実施については、全社のコンテストに対するマンネリ化を払拭し効果のあるものとするよう実施の内容等を見直す必要があると思われます。</p> <p>② 労使協働による事故防止委員会等を通じての取り組みは、施策の立案や実施で営業所毎に取り組み内容の差異があるものの、ほぼ全ての営業所で定着しています。</p> <p>③ 乗務員の小集団活動は、営業所・労組支部・班長が三位一体となり定着しています。</p> <p>④ 本社で実施する安全運転協議会と営業所で実施する事故防止委員会について、その位置付け・役割・機能を整理し、互いに連携できる組織とするための検討を運輸事業本部内で継続的に行いました。</p> <p>(3) 営業所の運行管理体制の強化について 営業所の運行管理体制の強化を図るため、本社による日々の現業指導を所長を中心に行いました。 しかし、運行管理者の戦力化（モチベーションアップ含む）は最重要課題の一つであり、更なる本社による指導の強化が必要と思われます。</p> <p>① 事故報告の全件励行と警察への事故届出については、概ね適正に励行しています。</p> <p>② 営業所の運行管理体制の見直し強化について 1)～3) 法令に基いた事務の励行、営業車両の点検・整備、基本に忠実な点呼の実施については、全営業所で適正に行っています。</p> <p>4) 3月に各営業所の重大事故の多発を受け、本社員による「特別五月雨点呼」を実施しました。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>5) 点呼時のアルコールの検知、吹き漏れ及び直前飲食等による誤検知の完全排除</p> <p>6) 乗務員、運行管理者の健康管理の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期健康診断等により要再検査、要治療等の所見がある場合は、当該乗務員に確実に診断または治療をさせ、その結果を把握する。 特に睡眠時無呼吸症候群（SAS）については、確実に診断または治療を実施させる。 ・産業医の指導等を勘案し、乗務員の就業上の措置を講じる。 ・乗務前点呼において、乗務員の健康管理マニュアルで定められている判断目安に基づき、当該乗務員の乗務の可否を判断する。 ・乗務中に運転に支障を及ぼすおそれのある疾病の前兆や自覚症状が確認された場合は、速やかに運行管理者等に報告するよう乗務員を指導する。 ・平時から乗務員の健康状態の確認と健康増進に努める。 <p>7) 営業中の居眠り運転の防止の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の拘束時間、連続ハンドル時間、休憩時間管理等の個人指導を強化する。 ・乗務員の休憩時間での過ごし方等、生活面に踏み込んだ指導・注意喚起を積極的に行う。 <p>8) 乗務員の健康管理、拘束時間・休憩時間管理等の未然の予防を目指す項目について、「強調月間」による予防教育の実施</p> <p>9) 65歳以上の乗務員の雇用契約更新時の健康状況の確認の徹底</p> <p>10) 最高乗務距離・区域外営業の管理の徹底</p> <p>11) 道路交通法108条の34違反に係る最高速度違反、駐停車違反、放置車両違反の排除</p> <p>12) 乗務員の事故、交通違反の累積点数の把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指導の徹底、運転記録証明の取り付け拡充 	<p>5) 飲酒について、検知と吹き漏れの根絶には至っておらず、根絶する取り組みを継続する必要がありますと思われる。</p> <p>また、誤検知について、点呼直前の飲食等「安易な発生」が散見されることから、全営業所で誤検知の防止を徹底する必要がありますと思われる。</p> <p>6) 全営業所で2015年度に改定した健康管理マニュアルに沿った要管理者の血圧測定や定期的な面談が定着し、要管理者等の管理が向上していることを確認しました。</p> <p>また、SAS対策として、バスで全乗務員のスクリーニング検査を継続実施しています。</p> <p>7) 乗務員個々の勤務ダイヤを過大な時間外による過労運転の防止と乗務員の生活面に踏み込んだ指導・注意喚起を積極的に行うことで居眠り運転の防止に取り組みました。</p> <p>8) 乗務員の健康に起因する運行中断や居眠り事故等の発生を注視し「強調月間」による予防教育の実施を検討する必要があると思われる。</p> <p>9) 65歳以上の乗務員の雇用契約更新時に全営業所で必ず健康状況の確認を行った上で契約更新を行っています。</p> <p>10) 最高乗務距離・最高速度・区域外営業の管理については、概ね適正に管理しています。</p> <p>11) 最高速度違反、駐停車禁止違反・放置駐車違反とも年間を通じて発生が無く、適正に管理させています。</p> <p>12) 全営業所で乗務員の人身事故と交通違反の累積点数を把握し指導を行っています。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>13) 運転中のスマホ操作の禁止</p> <p>(4) 経営トップ安全ミーティングを全営業所で開催し、営業所の上期・下期の行動計画の取り組み状況の報告等を通じて、安全に係る議論を行う。</p> <p>① 営業所目標の達成状況、施策の実施状況 ② 安全最優先の取り組み、運転の基本動作の励行 ③ 事故報告の全件励行と警察への事故届出の徹底状況 ④ 営業所の運行管理体制 ⑤ 運行管理者・補助者等の人材育成状況 ⑥ その他営業所の課題と取り組み状況</p> <p>(5) 事故傾向等の分析と再発防止策の実施</p> <p>① 本社は、ヒヤリハット情報を収集・分析し営業所にフィードバックする。</p> <p>② 本社は、会議体や安全関係分析資料を通じて、営業所に事故と違反の傾向をフィードバックする。 営業所は、安全関係分析資料により事故と把違反の実態を常時握し、上期・下期の行動計画の策定や実技教育等の具体的な再発防止策の実施に活かす。</p> <p>③ 乗務員が有責事故を惹起した時は、事故の背後要因を究明し根本原因を見出し再発防止に活かす。 背後要因の究明に当たっては、有責事故指導報告書・DR・車内カメラ・EMSなどを効果的に活用する。</p> <p>(6) 全乗務員を対象としたアンケートを実施し、安全最優先の意識の徹底状況及び運転の基本動作の定着状況を把握する。</p>	<p>13) 運転中のスマホ操作について、操作禁止に向けて取り組みを強化する必要があると思れます。</p> <p>(4) 経営トップ安全ミーティングを全営業所で開催し、各営業所の実態の応じて左記①～⑥の議論や各営業所の上期・下期の行動計画の取り組み状況の報告を中心に議論を行いました。 また、現業との双方向のコミュニケーションの場として、10月に新たに現業説明会（くるま座の会）を実施し、特に現業の班長と諸課題について議論を行いました。</p> <p>(5) 事故傾向等の分析と再発防止策の実施について</p> <p>① 各営業所から提供されたヒヤリハット情報や重大事故情報について、安全運行部から全営業所にフィードバックしました。</p> <p>② 目標として掲げた事故形態の撲滅・削減について、常務会や現業長会議での報告や毎月安全運行部から配信した安全関係分析資料でその発生状況を確認し、小集団での実技やコンテストの施策を通じて再発防止策を実施しました。</p> <p>③ 現業における背後要因の究明は、かなりレベルアップしてきたことを確認しました。 また、事故の状況確認等、必要な場合、営業所から車内カメラの画像を取り寄せ、画像の確認を行いました。</p> <p>(6) 3月に安全最優先の浸透度を把握するための乗務員アンケートを実施しました。</p>
<p>◎重点施策：輸送の安全に関する教育研修について計画を作成し実施する。</p>	
<p>(1) 乗務員教育</p> <p>本社及び営業所では、乗務員個々の運転特性を入社直後から把握し、乗務員の育成に重きを置いた計画的な教育を実施する。</p> <p>また、乗務員教育について、各教育プログラムの実施の可否も含め実施方を随時見直し、乗務員の労働時間の管理の適正化を図る。</p>	<p>(1) 乗務員教育について</p> <p>今年度は本社で行う教育、営業所で行う教育とともに乗務員の労働時間削減の観点から、現在実施しているプログラム毎に実施の可否も含め実施方の一部見直しを行いました。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>① 本社</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 新人の初任研修での安全運転に関する同乗教育の実施、乗務員個々の運転特性の把握と配属営業所へ情報提供 2) 入社3ヶ月目に新人のフォローアップ研修の実施 3) 重大事故惹起者への本社個人指導の実施 4) 年1回全班長対象の班長研修開催 5) 班長対象の安全運転外部研修の実施 <p>② 営業所</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 安全基本方針の点呼・小集団活動での唱和や営業所内での掲示等による乗務員の安全最優先の意識の徹底 2) 実技を乗務教育の中心と位置づけ、営業所の上期・下期の行動計画への明示と全乗務員の計画的な受講 3) 新人乗務員の営業所配属直後の同乗指導の時間・内容の見直しと拡充 4) 事故と違反のない乗務員に育て上げるための新人乗務員を対象とした安全教育の計画的な実施 5) DR・デジタコなどの効果的な活用 6) 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適正な運転方法を理解するため、自動車メーカーによる安全運転研修の受講 7) 雪道での走行を想定した教育・訓練の実施 8) 班長による添乗指導の実施 9) その他、営業所の事故傾向や実情に応じた乗務員教育の実施 <p>(2) 運行管理者教育 運行管理者の力量の向上を図るため、本社教育の充実を図る。</p> <p>① 本社</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 営業所の所長・副所長向けに事故対応力の強化を目的とした教育プログラムの実施 2) 安全マネジメントのコンセプト教育の実施 3) アルコール関係の研修の実施 4) 点呼教育の実施 5) 運行管理研修の実施 6) 事故処理研修の実施 <p>② 営業所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・OJTを通じ運行管理者を育成する。 	<p>① 本社での教育については、全班長対象の班長研修を中止し未実施だった他はほぼ計画どおり実施しました。</p> <p>② 営業所について、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 全営業所で安全基本方針の浸透に向けて点呼・小集団活動等あらゆる機会に安全基本方針を乗務員に唱和させ、安全最優先の意識を徹底させました。 2) 乗務員教育の中心を実技と位置づけ、特に小集団活動の中で実技を取り入れた乗務員教育を多数実施しました。 3) 新人乗務員の営業所配属後の教育の拡充のため、指導班長制度を導入し、指導マニュアルの内容の充実を図り、新人の教育に特化した班長による教育を開始しました。 4) 全営業所で新人乗務員を事故と違反のない乗務員に育て上げる期間を1年間と定め、その期間内に新人乗務員に対し定期的に日常画像の確認を中心に教育を実施しました。 5) ~9) 班長を中心とした小集団活動や営業所独自の講習会を通じて教育を活発に実施しました。 <p>(2) 運行管理教育について、運行管理者の力量の向上を目的とした左記の教育や勉強会を計画どおり実施しました。</p> <p>しかし、営業所の運行管理体制の強化を図るため、所長を中心とした運行管理者の戦力化が必要と思われ、事故対応力の強化など新たな教育プログラムの導入が必要と思われれます。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
◎重点施策：輸送の安全に関する費用支出及び投資を積極的かつ効率的に行うよう努める。	
<p>(1) 無事故乗務員表彰を実施する。</p> <p>(2) 無事故・無違反コンテストを夏・冬2回開催する。</p> <p>(3) 要員教育に費用を支出する。</p> <p>① 乗務員</p> <p>1) 拘束時間内の小集団活動</p> <p>2) 新入乗務員を対象としたフォローアップ研修</p> <p>3) 営業所で実施する新人乗務員への安全教育</p> <p>4) 班長研修</p> <p>5) 班長を対象とした「安全運転外部研修」</p> <p>6) 適性診断（一般）の受診</p> <p>② 運行管理者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業所事務員を対象とした適性診断活用講座の受講 <p>(4) 乗務員の免許証の累積点数を把握するために乗務員の運転記録証明の取り付けを実施する。</p> <p>(5) ドライブレコーダーの更新を行う。</p> <p>(6) デジタルタコグラフの更新を行う。</p>	<p>(1) 上期・下期2回表彰を実施し、延べ40名の乗務員を表彰し、計251千円を支出しました。（予算額：320千円）</p> <p>(2) 夏季・冬季2回コンテストを開催し、計352千円を支出しました。（予算額：230千円）</p> <p>(3) 要員教育の費用については、班長研修が中止となり未実施だった他は乗務員・運行管理者ともほぼ予定どおり支出しました。（予算額：798千円）</p> <p>(4) 乗務員の運転記録証明の取り付けについては未行使となりました。（予算額：18千円）</p> <p>(5) ドライブレコーダーの更新は未実施となりました。（予算額：11,412千円）</p> <p>(6) デジタルタコグラフの更新に9,066千円支出しました。（予算額：12,000千円）</p>
◎重点施策：輸送の安全に関する内部監査を行い、必要な是正措置又は予防措置を講じる。	
<p>(1) 経営管理部門を対象とした内部監査を実施する。</p> <p>(2) 安全統括管理者は、内部監査の結果及び是正、予防措置を社長及び取締役に報告する。</p> <p>(3) 現業部門を対象とした業務監査（保安）及び自主点検を実施する。</p>	<p>(1) 経営管理部門を監査対象とした内部監査を2018年2月5日に実施しました。 また、安全運行部の監査は、2018年2月9日に監査役が実施しました。</p> <p>(2) 経営管理部門を監査対象とした内部監査の結果を2018年2月の常務会で社長及び取締役に報告し、同月にマネジメントレビューを実施しました。</p> <p>(3) 現業部門を対象とした業務監査もほぼ予定どおり実施しており、年度末までにほぼ全営業所の監査が終了しました。</p>

実 施 計 画	実 施 結 果
<p>(4) 営業管理部長は、業務監査の結果を社長及び取締役役に報告する。</p> <p>現業長は、業務監査の結果に伴う是正、予防措置を社長及び取締役役に報告する。また、自主点検結果は営業管理部長に報告する。</p>	<p>(4) 現業部門を対象とした業務監査の結果報告は、営業管理部長から社長及び取締役役に報告し、その結果に伴う是正、予防措置を現業長から社長及び取締役役に報告しました。</p> <p>また、自主点検の結果は、現業長から営業管理部長に報告しました。</p>
◎重点施策：輸送の安全に関する情報の連絡体制を確立し、社内における必要な情報の伝達、共有を図る。	
<p>(1) 重大な事故、災害等が発生した場合は、所定の報告連絡体制により情報を伝達、共有する。</p> <p>(2) 情報を共有、記録する媒体として社内グループウェア（サイボウズ）を活用する。</p>	<p>(1) 重大な事故については所定の報告連絡体制により全件社長・取締役への報告及び運輸支局への届出を行いました。</p> <p>(2) 事故防止委員会や小集団活動等について、社内グループウェアを活用し情報の伝達及び共有を図りました。</p> <p>また、安全マネジメント確立・維持に必要な情報は安全運行部にてデータベース化され、かつ社員が容易にアクセス可能となっています。</p>

3. 輸送の安全に関する予算と行使額

予 算 額	行 使 額	対 予 算 増 減
24,864 千円	9,895 千円	△ 14,969 千円

4. 自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計

種類 内訳	転覆	転落	路外 逸脱	火災	踏切	衝突	車内	死亡	重傷	健康 起因	危険物	その他	合計
件 数	()	()	()	()	()	()	()	()	2 (2)	()	()	()	2 (2)
死者数	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()
負傷者数	()	()	()	()	()	()	()	()	2 (2)	()	()	()	2 (2)

注) () 内は、有責事故件数 (内数)

5. 行政処分と改善状況

特になし。

以 上

安全報告書

(運輸安全マネジメント2018年度方針／ハイヤー・タクシー)

1. 基本方針

- (1) 安全は事業の根幹であり、全てに最優先することを全社員が認識します。
- (2) 安全を確保するため、道路交通法などの関係法令を遵守します。
- (3) ゆるぎない安全風土の確立をめざし、安全管理体制の継続的な改善を図ります。
- (4) 安全に関する情報は、積極的に公表します。

2. 目標の設定

(1) 数値目標：事故率（走行10万km当りの当方過失30%以上の有責事故率）

- ① 全社計（バス含む）・・・・・・・・・・0.93件
- ② タクシー・ハイヤー計・・・・・・・・・・0.96件
- ③ 営業会社別目標
 - ・城西・・・・・・・・・・1.51件
 - ・城南・・・・・・・・・・0.73件
 - ・調布・・・・・・・・・・0.89件
 - ・多摩北・・・・・・・・・・0.95件
 - ・多摩南・・・・・・・・・・0.78件
 - ・多摩西・・・・・・・・・・0.89件
 - ・京浜・・・・・・・・・・0.61件

(2) 交差点での重大事故の撲滅を目指し、次の事故と交通違反の撲滅を図る。

(事故)

- ① 右直事故
- ② 一時停止不履行事故
- ③ 赤信号無視事故

(交通違反)

- ① 一時不停止違反
- ② 赤信号無視違反
- ③ 踏切不停止・遮断踏切立入違反

(3) 有責事故を削減するため、次の事故の削減を図る。

- ① 後退事故
- ② 追突事故

(4) 全乗務員に安全最優先の意識を浸透させる。

目標：意識の浸透度を5段階評価とし、3.5以上

※ 達成状況は、乗務員へのアンケートの結果（自己評価）により確認する。

(5) 当社で定めた運転の基本動作を定着させる。

目標：運転の基本動作の定着率（実施率）平均80%以上

※ 達成状況は、乗務員へのアンケートの結果（自己評価）により確認する。

3. 重点施策と実施計画

重点施策	実施計画
<p>1. 輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底し、関係法令及び安全管理規程に定められた事項を遵守する。</p>	<p>(1) 経営トップは、安全最優先の意識の徹底、関係法令の遵守及び安全管理体制の継続的な改善について、主体的に関与する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 経営トップは、現業長会議等の会議体において、安全最優先の意識の徹底及び関係法令の遵守について指示を行う。 ② 経営トップは、春・秋の全国交通安全期間や年末年始輸送安全総点検期間中に職場巡視を行い、現業職員に対して安全最優先の意識の徹底及び関係法令の遵守について指示を行う。 ③ 経営トップは、現業説明会（くるま座の会）、経営トップ安全ミーティング等を通じて、現業職員と輸送の安全に関する議論を行い、現業との双方向のコミュニケーションを図る。 ④ 経営トップは、内部監査やマネジメントレビューに参加し、輸送の安全に関する基本方針の設定や重点施策の策定に主体的に関与する。 <p>(2) 労使の協働を基本とした安全管理体制を本社及び営業所で構築し、関係法令の遵守と安全最優先の意識の徹底を根付かせる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 本社、組合本部は、安全運転協議会を開催し、関係法令の遵守と安全最優先の意識の徹底について一層の定着を図る。 <ul style="list-style-type: none"> 1) 安全最優先の3つの宣言について取り組み継続 2) 当社で定める運転の基本動作の定着に向けた方策の実行 3) 安全運転協議会主催の無事故・無違反コンテストの年2回開催、目標で定めた具体的な事故と交通違反の撲滅・削減 ② 営業所、組合支部は、事故防止委員会等を開催し安全に係る営業所目標の設定・施策の立案等、労使で協働で策定する。 ③ 営業所、組合支部は乗務員による小集団活動を班長・班員と三位一体で推進する。 ④ 本社と本部で構成する安全運転協議会と営業所と組合支部で構成する事故防止委員会等について、位置付け・役割・機能を整理し、安全に関するより有効な組織とする。 <p>(3) 営業所の運行管理体制を強化する。</p> <p>営業所の運行管理体制の強化を図るため、タクシー営業部を中心とした本社による日々の現業指導を実施する。</p> <p>また、営業所の運行管理体制のモニタリング（監査等）を強化する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 事故報告の全件励行と警察への事故届出を徹底する。 <ul style="list-style-type: none"> 1) 乗務員の運行管理者へ事故報告を全件励行と警察への事故届出の徹底による救護義務違反の完全排除 2) 営業所から安全運行部への全件事故報告の励行 ② 営業所は運行管理体制を見直し強化を図る。 <ul style="list-style-type: none"> 1) 法令に基いた事務の励行（乗務員台帳、点呼記録簿他） 2) 営業車両の点検整備、外装点検 3) 基本に忠実な乗務前・乗務後「点呼」の実施 4) 重大な事故・違反、不祥事の発生時における特別五月雨点呼の実施と「非常事態宣言」の発令による社内の引き締めの実施 5) アルコールチェックと検知、吹き漏れ及び直前飲食等による誤検知の完全排除

重点施策	実施計画
	<p>6) 乗務員、運行管理者の健康管理の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期健康診断等により要再検査、要治療等の所見がある場合は、当該乗務員に確実に診断または治療をさせ、その結果を把握する。 特に睡眠時無呼吸症候群（SAS）については、確実に診断または治療を実施させる。 ・産業医の指導等を勸案し、乗務員の就業上の措置を講じる。 ・乗務前点呼において、乗務員の健康管理マニュアルで定められている判断目安に基づき、当該乗務員の乗務の可否を判断する。 ・乗務中に運転に支障を及ぼすおそれのある疾病の前兆や自覚症状が確認された場合は、速やかに運行管理者等に報告するよう乗務員を指導する。 ・平時から乗務員の健康状態の確認と健康増進に努める。 <p>7) 営業中の居眠り運転の防止の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の拘束時間、連続ハンドル時間、休憩管理等の個別指導を強化する。 ・乗務員の休憩時間での過ごし方等、生活面に踏み込んだ指導・注意喚起を積極的に行う。 <p>8) 乗務員の健康管理、拘束時間・休憩時間管理等の未然防止を目指す項目について、「強調月間」による予防教育の実施</p> <p>9) 65歳以上の乗務員の雇用契約更新時の健康状況の確認の徹底</p> <p>10) 最高乗務距離・区域外営業の管理の徹底</p> <p>11) 道路交通法108条の34違反に係る最高速度違反、駐停車違反、放置車両違反の排除</p> <p>12) 乗務員の事故、交通違反の累積点数を把握・指導の徹底、運転記録証明の取り付け拡充</p> <p>13) 事故防止を目的とした運転中のスマホ操作の禁止</p> <p>14) 信号無視（事故・違反）、一時停止不履行（事故・違反）、右折時の事故（右直事故、右折先での事故）防止を目的に全営業所で「指差確認喚呼」の完全実施</p> <p>(4) 経営トップ以下本社管理部門と現業との間で双方向のコミュニケーションを積極的に図る。</p> <p>① 現業説明会（くるま座の会）の年2回開催 全営業所で開催し、現業の全班長に会社の現況の説明をすると共に、諸課題に対する意見交換を行う。</p> <p>② 経営トップ安全ミーティングの開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現業の管理者代表と行動計画の取り組み状況報告等を通じて意見交換を行う。 ・開催は地域別及び事業毎に行い、4月から6月の安全面の実績により開催地域を決定し、7月より開催する。 ・報告は指差確認喚呼の実施による効果、行動計画の進捗、小集団活動等の班単位の取り組みを中心に、2時間程度で行う。 <p>(5) 事故傾向等の分析と再発防止策の実施</p> <p>① 本社はヒヤリハット情報を収集・分析し営業所にフィードバックする。</p>

重点施策	実施計画
	<p>② 本社は、会議体や安全関係分析資料を通じて、営業所に事故と違反の傾向をフィードバックする。 営業所は、安全関係分析資料により事故と違反の実態を常時把握し、上期・下期の行動計画の策定や実技教育等の具体的な再発防止策の実施に活かす。</p> <p>③ 乗務員が有責事故を惹起した時は、事故の背後要因を究明し根本原因を見出し再発防止に活かす。 背後要因の究明に当たっては有責事故指導報告書・DR・車内カメラ・EMSなどを効果的に活用する。</p> <p>(6) 全乗務員を対象としたアンケートを実施し、安全最優先の意識の徹底状況及び運転の基本動作の定着状況を把握する。</p>
<p>2. 輸送の安全に関する教育研修について計画を作成し実施する。</p>	<p>(1) 乗務員教育 本社及び営業所では、乗務員個々の運転特性を入社直後から把握し、乗務員の育成に重きを置いた計画的な教育を実施する。 また、乗務員教育について、各教育プログラムの実施の可否も含め実施方を随時見直し、乗務員の労働時間の管理の適正化を図る。</p> <p>① 本社</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 新人の初任研修での安全運転に関する同乗教育の実施 乗務員個々の運転特性の把握と配属営業所へ情報提供 2) 入社3ヶ月目に新人のフォローアップ研修の実施 3) 重大事故惹起者への本社個人指導の実施 4) 班長対象の安全運転外部研修の実施 <p>② 営業所</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 安全基本方針の点呼・小集団活動での唱和や営業所内での掲示等による乗務員の安全最優先の意識の徹底 2) 実技を乗務教育の中心に位置づけ、営業所の上期・下期の行動計画への明示と全乗務員の計画的な受講 3) 営業所配属直後の新人乗務員は指導班長の班に所属し、安全、営業、CSの教育を受ける(1年間) 4) 事故と違反のない乗務員に育て上げるための新人乗務員を対象とした安全教育の計画的な実施 5) 事故のない乗務員に育てるための事故多発者への再発防止指導の実施(営業所での事故多発者の把握は、直近の事故惹起者の有責事故一覧表で把握) 6) 小集団活動や無事故・無違反コンテストの取り組みを通じ、当社で定めた運転の基本動作の周知と定着(小集団活動は3ヶ月毎の開催とする) 7) 乗務員の小集団活動での日常画像の視聴の定着 8) DR・EMS・軌跡などの効果的な活用 9) その他、営業所の事故傾向や実情に応じた乗務員教育の実施

重点施策	実施計画
	<p>(2) 運行管理者教育 運行管理者の力量の向上を図るため、本社教育の充実を図る。</p> <p>① 本社</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 安全マネジメントのコンセプト教育の実施 2) アルコール関係の研修の実施 3) 点呼教育の実施 4) 運行管理研修の実施 5) 事故処理研修の実施 <p>② 営業所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・OJT教育を通じ運行管理者を育成
<p>3. 輸送の安全に関する費用支出及び投資を積極的かつ効率的に行うよう努める。</p>	<p>(1) 無事故乗務員表彰を実施する。</p> <p>(2) 無事故・無違反コンテストは、夏季は信号無視、一時停止不履行、右折時の事故・違反撲滅に目標を絞る。冬季開催については夏季の実績を勘案し、実施内容等につき検討していく。</p> <p>(3) 要員教育に費用を支出する。</p> <p>① 乗務員</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 拘束時間内の小集団活動 2) 新入乗務員を対象としたフォローアップ研修 3) 営業所実施する新人乗務員への安全教育 4) 班長を対象とした「安全運転外部研修」 5) 適性診断（一般）の受診 <p>② 運行管理者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業所事務員を対象とした適性診断活用講座の受講 <p>(4) 乗務員の免許証の累積点数を把握するために乗務員の運転記録証明の取り付けを実施する。</p> <p>(5) ドライブレコーダーの画像不採取を防ぐため、定期的に保守を行う。また、ドライブレコーダーの次世代機種の情報収集を行い、代替を検討する。</p>
<p>4. 輸送の安全に関する内部監査を行い、必要な是正措置又は予防措置を講じる。</p>	<p>(1) 経営管理部門を対象とした内部監査を実施する。</p> <p>(2) 安全統括管理者は、内部監査の結果及び是正、予防措置を社長及び取締役へ報告する。</p> <p>(3) 現業部門を対象とした業務監査（保安）及び自主点検を実施する。</p> <p>(4) 営業管理部長は、業務監査の結果を社長及び取締役に報告する。 現業長は、業務監査の結果に伴う是正、予防措置を社長及び取締役に報告する。また、自主点検結果は営業管理部長に報告する。</p>

重 点 施 策	実 施 計 画
5. 輸送の安全に関する情報の連絡体制を確立し、社内における必要な情報を伝達、共有を図る。	(1) 重大な事故、災害等が発生した場合は、所定の報告連絡体制により情報を伝達、共有する。 (2) 情報を共有、記録する媒体として社内グループウェア（サイボウズ）を活用する。
6. 輸送の安全に関する情報の公開	2018年度の安全方針及び2017年度の実施結果について社外に情報を公開する。

4. 輸送の安全に関する予算額

無事故・無違反コンテスト、乗務員教育費等合計 121,683千円

以 上

安全報告書

(運輸安全マネジメント2018年度方針／バス)

1. 基本方針

- (1) 安全は事業の根幹であり、全てに最優先することを全社員が認識します。
- (2) 安全を確保するため、道路交通法などの関係法令を遵守します。
- (3) ゆるぎない安全風土の確立をめざし、安全管理体制の継続的な改善を図ります。
- (4) 安全に関する情報は、積極的に公表します。

2. 目標の設定

- (1) 数値目標：事故率（走行10万km当りの当方過失30%以上の有責事故率）
 - ① 全社計（タクシー・ハイヤー含む）・・・0.93件
 - ② バス・運行管理計・・・・・・・・・・0.22件
- (2) 重大事故の撲滅を目指し、次の事故の撲滅を図る。
 - ① 左折巻き込み事故
 - ② 車内人身事故
 - ③ 内輪差・外輪差に起因する事故
- (3) 有責事故を削減するため、次の事故の削減を図る。
 - ① 後退事故
- (4) 全乗務員に安全最優先の意識を浸透させる。
目標：意識の浸透度を5段階評価とし、3.5以上
※ 達成状況は、乗務員へのアンケートの結果（自己評価）により確認する。
- (5) 当社で定めた運転の基本動作を定着させる。
目標：運転の基本動作の定着率（実施率）平均80%以上
※ 達成状況は、乗務員へのアンケートの結果（自己評価）により確認する。

3. 重点施策と実施計画

重点施策	実施計画
1. 輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底し、関係法令及び安全管理規程に定められた事項を遵守する。	(1) 経営トップは、安全最優先の意識の徹底、関係法令の遵守及び安全管理体制の継続的な改善について、主体的に関与する。 <ul style="list-style-type: none">① 経営トップは、現業長会議等の会議体において、安全最優先の意識の徹底及び関係法令の遵守について指示を行う。② 経営トップは、春・秋の全国交通安全期間や年末年始輸送安全総点検期間中に職場巡視を行い、現業職員に対して安全最優先の意識の徹底及び関係法令の遵守について指示を行う。③ 経営トップは、現業説明会（くるま座の会）、経営トップ安全ミーティング等を通じて、現業職員と輸送の安全に関する議論を行い、現業との双方向のコミュニケーションを図る。

重点施策	実施計画
	<p>④ 経営トップは、内部監査やマネジメントレビューに参加し、輸送の安全に関する基本方針の設定や重点施策の策定に主体的に関与する。</p> <p>(2) 労使の協働を基本とした安全管理体制を本社及び営業所で構築し、関係法令の遵守と安全最優先の意識の徹底を根付かせる。</p> <p>① 本社、組合本部は、安全運転協議会を開催し、関係法令の遵守と安全最優先の意識の徹底について一層の定着を図る。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 安全最優先の3つの宣言について取り組み継続 2) 当社で定める運転の基本動作の定着に向けた方策の実行 3) 安全運転協議会主催の無事故・無違反コンテストの年2回開催、目標で定めた具体的な事故と交通違反の撲滅・削減 <p>② 営業所、組合支部は、事故防止委員会等を開催し安全に係る営業所目標の設定・施策の立案等、労使で協働で策定する。</p> <p>③ 営業所、組合支部は乗務員による小集団活動を班長・班員と三位一体で推進する。</p> <p>④ 本社と本部で構成する安全運転協議会と営業所と組合支部で構成する事故防止委員会等について、位置付け・役割・機能を整理し、安全に関するより有効な組織とする。</p> <p>(3) 営業所の運行管理体制を強化する。 営業所の運行管理体制の強化を図るため、本社による日々の現業指導を実施する。 また、営業所の運行管理体制のモニタリング（監査等）を強化する。</p> <p>① 事故報告の全件励行と警察への事故届出を徹底する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 乗務員の運行管理者へ事故報告を全件励行と警察への事故届出の徹底による救護義務違反の完全排除 2) 営業所から安全運行部への全件事故報告の励行 <p>② 営業所は運行管理体制を見直し強化を図る。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 法令に基いた事務の励行（乗務員台帳、点呼記録簿他） 2) 営業車両の点検整備、外装点検 3) 基本に忠実な乗務前・乗務後「点呼」の実施 4) 重大な事故・違反、不祥事の発生時における特別五月雨点呼の実施と「非常事態宣言」の発令による社内の引き締めの実施 5) アルコールチェックと検知、吹き漏れ及び直前飲食等による誤検知の完全排除 6) 乗務員、運行管理者の健康管理の徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・定期健康診断等により要再検査、要治療等の所見がある場合は、当該乗務員に確実に診断または治療をさせ、その結果を把握する。 特に睡眠時無呼吸症候群（SAS）については、確実に診断または治療を実施させる。 ・産業医の指導等を勘案し、乗務員の就業上の措置を講じる。 ・乗務前点呼において、乗務員の健康管理マニュアルで定められている判断目安に基づき、当該乗務員の乗務の可否を判断する。 ・乗務中に運転に支障を及ぼすおそれのある疾病の前兆や自覚症状が確認された場合は、速やかに運行管理者等に報告するよう乗務員を指導する。

重点施策	実施計画
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平時から乗務員の健康状態の確認と健康増進に努める。 7) 営業中の居眠り運転の防止の徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員の拘束時間、連続ハンドル時間、休憩管理等の個別指導を強化する。 ・ 乗務員の休憩時間での過ごし方等、生活面に踏み込んだ指導・注意喚起を積極的に行う。 8) 乗務員の健康管理、拘束時間・休憩時間管理等の未然防止を目指す項目について、「強調月間」による予防教育の実施 9) 65歳以上の乗務員の雇用契約更新時の健康状態の確認の徹底 10) 信号無視違反、最高速度違反、駐停車違反、放置駐車違反の排除 11) 乗務員の事故、交通違反の累積点数を把握・指導の徹底、運転記録証明の取り付け拡充 12) 運転中のスマホ操作の禁止 13) 信号無視（事故・違反）、一時停止不履行（事故・違反）、右折時の事故（右直事故、右折先での事故）防止を目的に全営業所で「指差確認喚呼」の完全実施 <p>(4) 経営トップ以下本社管理部門と現業との間で双方向のコミュニケーションを積極的に図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 現業説明会（くるま座の会）の年2回開催 全営業所で開催し、現業の全班長に会社の現況の説明をすると共に、諸課題に対する意見交換を行う。 ② 経営トップ安全ミーティングの開催 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現業の管理者代表と行動計画の取り組み状況報告等を通じて意見交換を行う。 ・ 開催は地域別及び事業毎に行い、4月から6月の安全面の実績により開催地域を決定し、7月より開催する。 ・ 報告は指差確認喚呼の実施による効果、行動計画の進捗、小集団活動等の班単位の取り組みを中心に、2時間程度で行う。 <p>(5) 事故傾向等の分析と再発防止策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 本社はヒヤリハット情報を収集・分析し営業所にフィードバックする。 ② 本社は、会議体や安全関係分析資料を通じて、営業所に事故と違反の傾向をフィードバックする。 営業所は、安全関係分析資料により事故と違反の実態を常時把握し、上期・下期の行動計画の策定や実技教育等の具体的な再発防止策の実施に活かす。 ③ 乗務員が有責事故を惹起した時は、事故の背後要因を究明し根本原因を見出し再発防止に活かす。 背後要因の究明に当たっては有責事故指導報告書・DR・デジタコなどを効果的に活用する。 <p>(6) 全乗務員を対象としたアンケートを実施し、安全最優先の意識の徹底状況及び運転の基本動作の定着状況を把握する。</p>

重点施策	実施計画
<p>2. 輸送の安全に関する教育研修について計画を作成し実施する。</p>	<p>(1) 乗務員教育 本社及び営業所では、乗務員個々の運転特性を入社直後から把握し、乗務員の育成に重きを置いた計画的な教育を実施する。 また、乗務員教育について、各教育プログラムの実施の可否も含め実施方を随時見直し、乗務員の労働時間の管理の適正化を図る。</p> <p>① 本社</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 新人の初任研修での安全運転に関する同乗教育の実施 乗務員個々の運転特性の把握と配属営業所へ情報提供 2) 重大事故惹起者への本社個人指導の実施 3) 安全運転外部研修の実施 <p>② 営業所</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 安全基本方針の点呼・小集団活動での唱和や営業所内での掲示等による乗務員の安全最優先の意識の徹底 2) 実技を乗務教育の中心に位置づけ、営業所の上期・下期の行動計画への明示と全乗務員の計画的な受講 3) 営業所配属直後の新人乗務員は指導班長の班に所属し、選任までの間、安全と接客について専門教育を受ける。 4) 事故と違反のない乗務員に育て上げるための新人乗務員を対象とした安全教育の計画的な実施 5) 小集団活動や無事故・無違反コンテストの取り組みを通じ、当社で定めた運転の基本動作の周知と定着 6) DR・デジタコなどの効果的な活用 7) 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適正な運転方法を理解するため、自動車メーカーによる安全運転研修の受講 8) 雪道での走行を想定した教育・訓練の実施 9) 班長による添乗指導の実施 10) その他、営業所の事故傾向や実情に応じた乗務員教育の実施 <p>(2) 運行管理者教育 運行管理者の力量の向上を図るため、本社教育の充実を図る。</p> <p>① 本社</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 安全マネジメントのコンセプト教育の実施 2) アルコール関係の研修の実施 3) 点呼教育の実施 4) 運行管理研修の実施 5) 事故処理研修の実施 <p>② 営業所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・OJT教育を通じ運行管理者を育成
<p>3. 輸送の安全に関する費用支出及び投資を積極的かつ効率的に行うよう努める。</p>	<p>(1) 無事故乗務員表彰を実施する。</p> <p>(2) 無事故・無違反コンテストは、夏季は信号無視、一時停止不履行、右折時の事故・違反撲滅に目標を絞る。冬季開催については夏季の実績を勘案し、実施内容等につき検討していく。</p>

重 点 施 策	実 施 計 画
	<p>(3) 要員教育に費用を支出する。</p> <p>① 乗務員</p> <p>1) 拘束時間内の小集団活動</p> <p>2) 安全運転外部研修</p> <p>3) 適性診断（一般）の受診</p> <p>② 運行管理者</p> <p>・ 営業所事務員を対象とした適性診断活用講座の受講</p> <p>(4) 乗務員の免許証の累積点数を把握するために乗務員の運転記録証明の取り付けを実施する。</p> <p>(5) ドライブレコーダーの更新を行う。</p> <p>(6) デジタルタコグラフの更新を行う。</p>
<p>4. 輸送の安全に関する内部監査を行い、必要な是正措置又は予防措置を講じる。</p>	<p>(1) 経営管理部門を対象とした内部監査を実施する。</p> <p>(2) 安全統括管理者は、内部監査の結果及び是正、予防措置を社長及び取締役へ報告する。</p> <p>(3) 現業部門を対象とした業務監査（保安）及び自主点検を実施する。</p> <p>(4) 営業管理部長は、業務監査の結果を社長及び取締役へ報告する。 現業長は、業務監査の結果に伴う是正、予防措置を社長及び取締役へ報告する。また、自主点検結果は営業管理部長に報告する。</p>
<p>5. 輸送の安全に関する情報の連絡体制を確立し、社内における必要な情報を伝達、共有を図る。</p>	<p>(1) 重大な事故、災害等が発生した場合は、所定の報告連絡体制により情報を伝達、共有する。</p> <p>(2) 情報を共有、記録する媒体として社内グループウェア（サイボウズ）を活用する。</p>
<p>6. 輸送の安全に関する情報の公開</p>	<p>2018年度の安全方針及び2017年度の実施結果について社外に情報を公開する。</p>

4. 輸送の安全に関する予算額

無事故・無違反コンテスト、乗務員教育費等合計 15,664千円

以 上