

# 運輸安全マネジメント制度導入後10年の効果

運輸事業の安全に関するシンポジウム2016

しずてつジャストライン株式会社

専務取締役 風間 直幸

- 1 会社概要
- 2 我々の事故防止の原点
- 3 運輸安全マネジメント制度・導入前
- 4 運輸安全マネジメント制度・導入後
- 5 まとめ（10年の成果）



# 1

## 会社概要

■ 静鉄グループ

■ しずてつジャストライン

# 1 会社概要



街にいろどりを。人にときめきを。

## 静鉄グループ

私たち「静鉄グループ」は、『安全・安心・快適のあくなき追求』という経営理念のもと、静岡の街の活性化の為、生活に密着した様々な事業を展開しております。

2019（平成31）年には、**創立100周年**の節目を迎えます。お客様から永くご愛顧いただける「信頼され、選ばれる静鉄グループ」を目指します。

**社 名** 静岡鉄道株式会社

**本社所在地** 〒420-8510 静岡市葵区鷹匠  
一丁目1番1号

**事業所** 静岡鉄道(株)単体：静岡市、藤枝市、沼津市  
グループ全体：静岡県全域

**創 立** 1919（大正8年）年5月

**資 本 金** 18億円

**売上高** 静岡鉄道(株)：156億2,100万円  
グループ連結：1,589億2,000万円  
※平成28年3月期

**社員数** 静岡鉄道(株)：508名  
グループ全体：約7,200名  
※平成28年3月期

**事業内容** 鉄道・索道事業 不動産事業  
附帯事業(広告・ゴルフ場・リゾートホテル・  
介護・ビジネスホテル・カード・物品販売・  
民間学童保育・フローラル)

# 1 会社概要

## 静鉄グループの事業内容

街にいろどりを。人にときめきを。

### 静鉄グループ



#### 交通

- しずてつジャストライン
- 静鉄ジョイステップバス
- 掛川バスサービス
- 秋葉バスサービス
- 静鉄タクシー
- 駿遠運送
- 磐田運送

#### 自動車販売

- 静岡トヨペット
- トヨタカローラ東海
- ネットヨタスルガ
- 静岡トヨペットサービス
- トヨタレンタリース静岡
- 東海自動車工業

#### レジャー・サービス

- 静波リゾート開発
- 藤枝ゴルフクラブ
- 静鉄観光サービス
- 静鉄アド・パートナーズ
- 静鉄保険サービス
- 静鉄情報センター
- 静鉄自動車学校
- しずてつソーサレア

#### 流通

- 静鉄ストア
- 静鉄リテイリング

#### 不動産

- 静鉄プロパティマネジメント
- 静鉄ファシリティーズ
- 片瀬建設

#### 建設

- 静鉄建設
- エコライン

# 1 会社概要

## 静鉄グループの沿革



1919	(大正8年)	5.1	駿遠電気(株)創立、大日本軌道(株)静岡支社の事業を継承
1920	(大正9年)	8.2	静岡清水線の電車運転を開始
1923	(大正12年)	2.28	社名を静岡電気鉄道(株)に改称
1923	(大正12年)	3.12	秋葉鉄道(株)を合併(秋葉線)
<b>1929(昭和4年) 4.19 自動車部を新設(正式に乗合バス事業に進出)</b>			
1930	(昭和5年)	11.14	大型貸切自動車事業に進出
1943	(昭和18年)	5.15	陸上交通事業調整法に基づき静岡電気鉄道(株)、藤相鉄道(株)、中遠鉄道(株)、静岡乗合自動車(株)、静岡交通自動車(株)の5社が合併し、社名を静岡鉄道(株)と改称
1950	(昭和25年)	5.15	国鉄貨車転覆救援により運輸大臣表彰受賞
1955	(昭和30年)	3.25	新静岡バスセンターが竣工
1957	(昭和32年)	5.31	日本平ロープウェイが営業を開始
1963	(昭和38年)	8.10	不動産事業に進出
1964	(昭和39年)	3.13	日本平パークセンターが開業
1966	(昭和41年)	5.15	新静岡センターが開業
1975	(昭和50年)	9.1	静岡清水線ワンマン化を開始(複線では全国初)
1987	(昭和62年)	2.22	牧之原静岡レストランの合棟式新店舗が開業(高速道路初の喫茶店誕生)
1987	(昭和62年)	6.15	新バスロケーション(接近表示)システム導入(西部循環線)
1994	(平成6年)	2.1	電車、バスにストアードフェアカードシステム(バサールカード)を導入

1998	(平成10年)	10.30	超低床ノンステップバス運行開始
1999	(平成11年)	2.21	県内鉄道初のハートビル法準拠駅舎として、静岡清水線狐ヶ崎駅舎の利用開始
<b>2002(平成14年) 10.1 静岡鉄道(株)よりバス事業部門を分社化し、しずてつジャストライン(株)として設立</b>			
2004	(平成16年)	9.1	静鉄ケアステーション竜南オープン シニア事業に参入
2006	(平成18年)	3.24	しずてつカード「LuLuCa」サービス開始
2007	(平成19年)	9.1	グライフ東鷹匠オープン(介護付有料老人ホーム)
2008	(平成20年)	2.1	鉄道事業・新型ATS(自動列車停止装置)導入
2008	(平成20年)	2.8	静鉄ホテルプレジオ静岡駅北オープン ビジネスホテル事業に参入
2011	(平成23年)	7.1	しずてつカード「LuLuCa PaLeTa」サービス開始
2011	(平成23年)	10.1	電車運行ダイヤ改正(急行運転実施)
2011	(平成23年)	10.5	新静岡セノバ グランドオープン
2012	(平成24年)	2.1	静鉄ホテルプレジオ静岡駅南オープン
2012	(平成24年)	4.14	しずおかマルシェオープン(新東名・静岡サービスエリア)物品販売事業に参入
2012	(平成24年)	9.30	電車運行ダイヤ改正(終電時間の延長)
2013	(平成25年)	3.23	交通系ICカードの全国相互利用サービス開始
2013	(平成25年)	4.1	しずてつキッズステーションあすぶらオープン(東鷹匠)民間学童保育事業に参入
2013	(平成25年)	9.1	グライフ北安東、ケアステーション北安東オープン
2014	(平成26年)	3.1	LuLuCa乗車ポイントサービス開始
2014	(平成26年)	5.1	静鉄ホテルプレジオ沼津オープン
2014	(平成26年)	9.26	フローラル事業 セントフルーリけやき通り店オープン
2016	(平成28年)	3.24	新型車両A3000形が運行を開始

街にいろどりを。人にときめきを。

## 静鉄グループ



# 1 会社概要

## 静鉄グループの中長期経営ビジョン

平成25年度～平成33年度

## 静鉄グループ中長期経営ビジョン「GT-100」

街にいろどりを。人にときめきを。

### 静鉄グループ

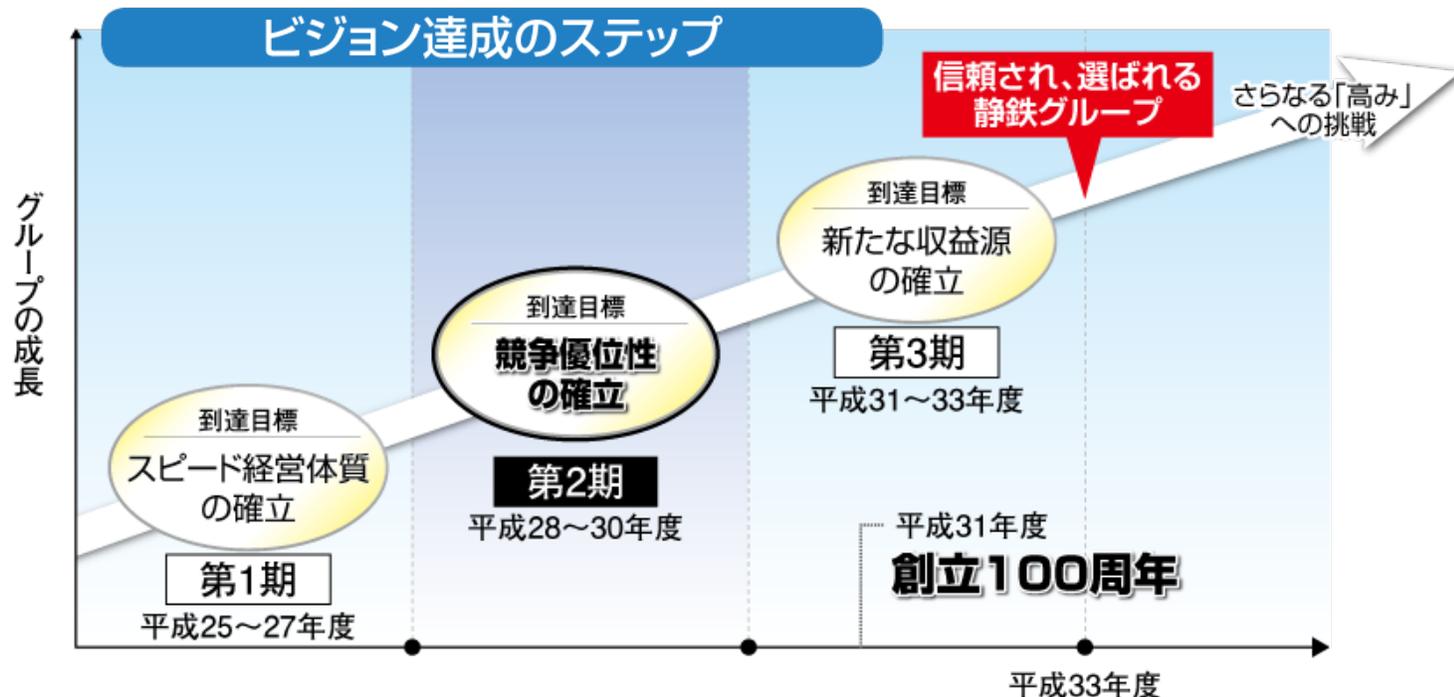
平成33年度に静鉄グループが目指すべき姿を「信頼され、選ばれる静鉄グループ」と掲げ、この達成に向けて3年を期間とする中期経営計画を3期にわたり実施しております。

### 「GT-100」とは？

go to（～に向かって行く、進む）、get through（到達する、困難などを切り抜ける）などの頭文字をとって「GT」とし、創立100周年に向けグループ一丸となって突き進むという意味を込めております。

### 平成33年度に目指すべき姿

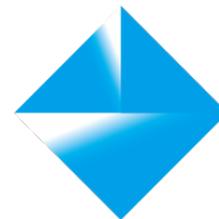
## 信頼され、 選ばれる静鉄グループ



# 1 会社概要



しずてつジャストライン



1929（昭和4）年、静岡鉄道株式会社の前身である静岡電気鉄道株式会社の自動車部としてスタートし、2002（平成14）年に「しずてつジャストライン株式会社」として分社独立。80余年の歴史と伝統を大切に受け継ぎながら、静岡県中部地区の公共交通機関としての使命を担う乗合バス事業を通じて地域とともに歩んで参りました。

社名	しずてつジャストライン株式会社	事業内容	乗合旅客運送業（路線バス事業） 貸切旅客運送業（観光バス事業） 旅行業、労働者派遣業
設立	2002（平成14）年5月1日	車両数	577両(自主運行路線車両含む)
営業開始	2002（平成14）年10月1日	路線数	99路線（イベント路線、自主運行路線含む）
資本金	3億5,000万円	営業キロ	1,490km
代表者	代表取締役社長 三浦 孝文	旅客数 <sup>(年間)</sup>	3千2百万人
従業員数	712名		

# 1 会社概要

## しずてつジャストラインの事業内容



### 一般路線バス



車両数：508両  
路線数：64路線

### 高速乗合バス



車両数：26両  
路線数：6路線

### 自主運行バス



車両数：22両  
路線数：20路線  
受託市町数：6市町

### 貸切バス



車両数：21両  
貸切バス事業者安全性  
評価認定制度：三ツ星

### イベント輸送



Jリーグ試合開催時や  
花火大会等の各種  
大型イベントの輸送

# 1 会社概要

## 一般路線の営業エリア

しずてつジャストライン



# 1 会社概要

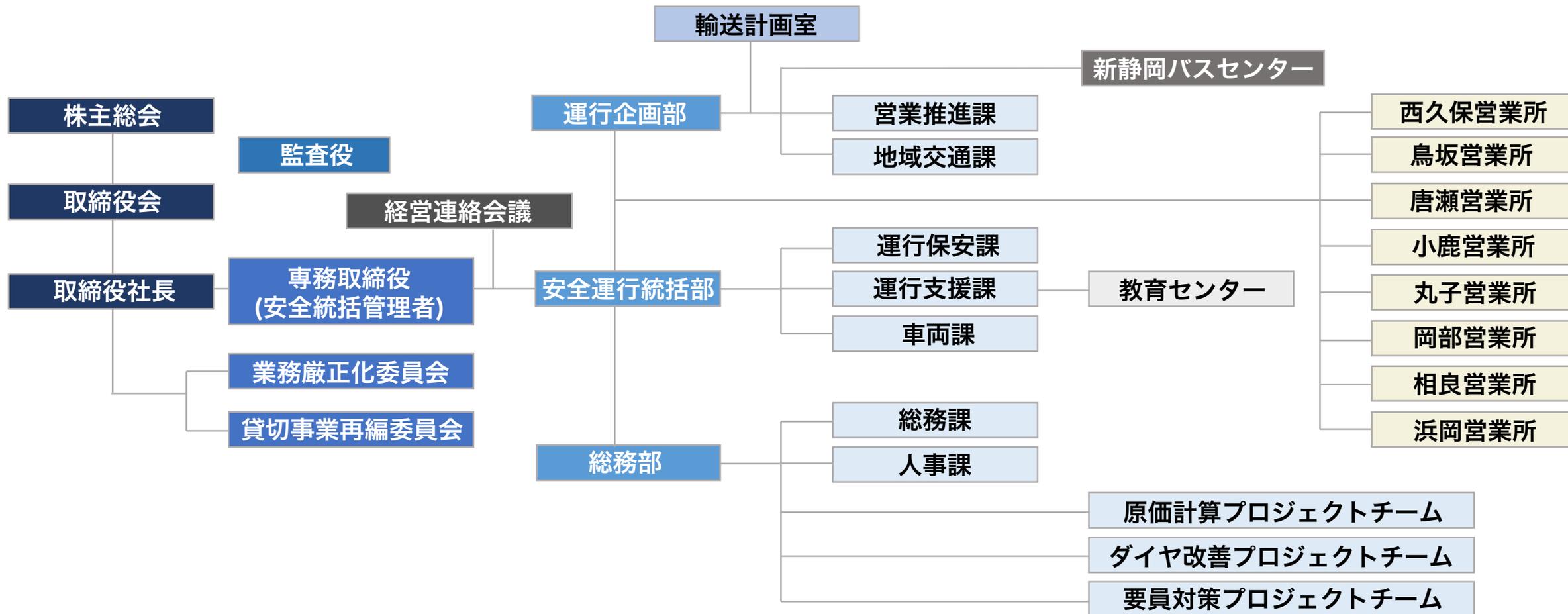
## 高速路線の営業エリア

しずてつジャストライン



# 1 会社概要

## しずてつジャストラインの組織体制



# 1 会社概要

## しずてつジャストラインの輸送の安全に関する基本的な方針

しずてつジャストライン



### 基本方針

1. 社長は、輸送の安全の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の確保に主導的な役割を果たす。また、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が最も重要であるという認識を徹底させる。
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）を確実に実行し、安全対策を不断に見直すことにより、全社員が一丸となって業務を遂行することにより、絶えず輸送の安全性の向上に努める。また、安全性に関する情報については、積極的に公表する。
3. 輸送の安全の確保は会社における最重要事項であるという認識を徹底し、関係法令および本規程に定められた事項を遵守すること。

### スローガン

- 一.我々は、  
お客様が安心して乗車できるよう  
「健康管理」「運転技能の向上」「規則の遵守」に努め  
安全輸送を確立します。
- 二.我々は、  
お客様が移動中の時間をより快適に過ごしていただくための  
ソフト・ハード面のサービスを充実させます。
- 三.我々は、  
お客様が目的地までスムーズに移動できるよう  
利便性を追求します。

Shizutetsu  
Justline 



# 2

我々の事故防止の原点

## 昇仙峡・観光バス転落事故

## 2 我々の事故防止の原点

昭和52年 8月11日

### 「昇仙峡・観光バス転落事故」

昭和52年8月11日（木）11時35分。山梨県甲府市郊外の昇仙峡グリーンラインの右カーブにおいて、乗客43名を乗せた観光バスが運転操作を誤り、ガードレールを突き破って40メートル谷底に横転しながら転落した。バスの車体は大破、窓ガラスは割れて飛び散り、乗客の多くは車外へ放り出された。この事故で乗客10名と運転士1名が死亡、乗客33名とバスガイド1名が重軽傷を負った。静岡鉄道始まって以来の重大事故が発生した。

## 2 我々の事故防止の原点



事故当時のドキュメンタリー映像



# 3

## 運輸安全マネジメント制度 導入前

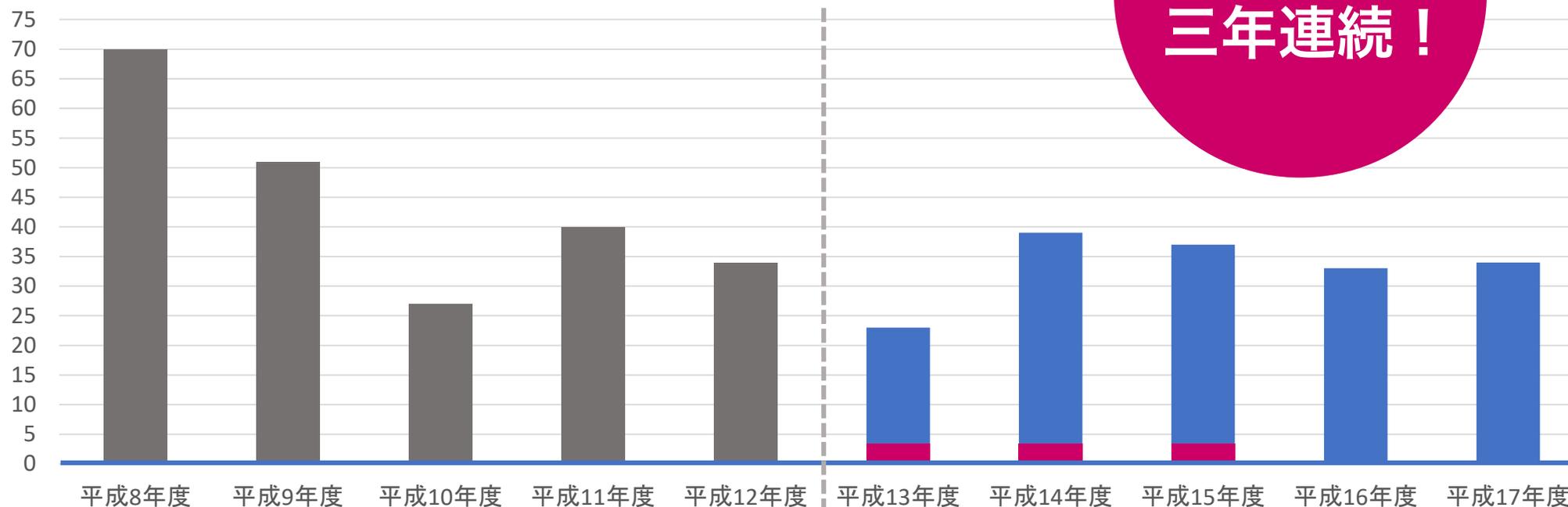
平成13年度～平成17年度

- ① 事故件数
- ② 当時の事故防止
- ③ 重大事故
- ④ 原因
- ⑤ 対策
- ⑥ 取り組み

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ① 事故件数

- 期 間 平成13年度～17年度 (5年間)
- 事故件数 166件 (平均 33.2件/年)
- 重大事故 36件 (平均 7.2件/年)



※事故の定義は、当社基準による。

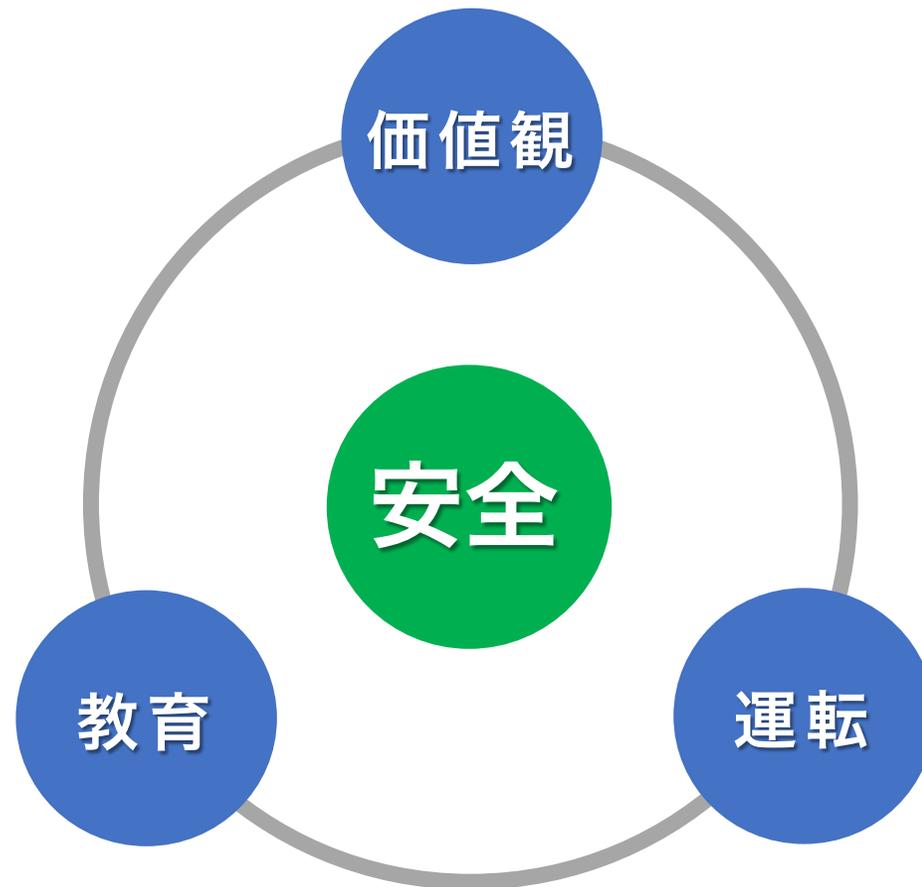
### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前（平成13年度～平成17年度）

#### ② 当時の事故防止（方針）

- 過去の重大事故を教訓にした安全教育  
「昇仙峡・観光バス転落事故」（昭和52年8月11日）
- 大型車経験者、大型2種保有者を前提とした安全教育  
「安全運転十則」 「事故防止五訓」 「防衛三原則」
- 運転技能の伝授（OJT）  
「日々の仕事の中で、先輩から後輩へ運転技能の伝授」

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ② 当時の事故防止 (イメージ)



# 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

## ② 当時の事故防止

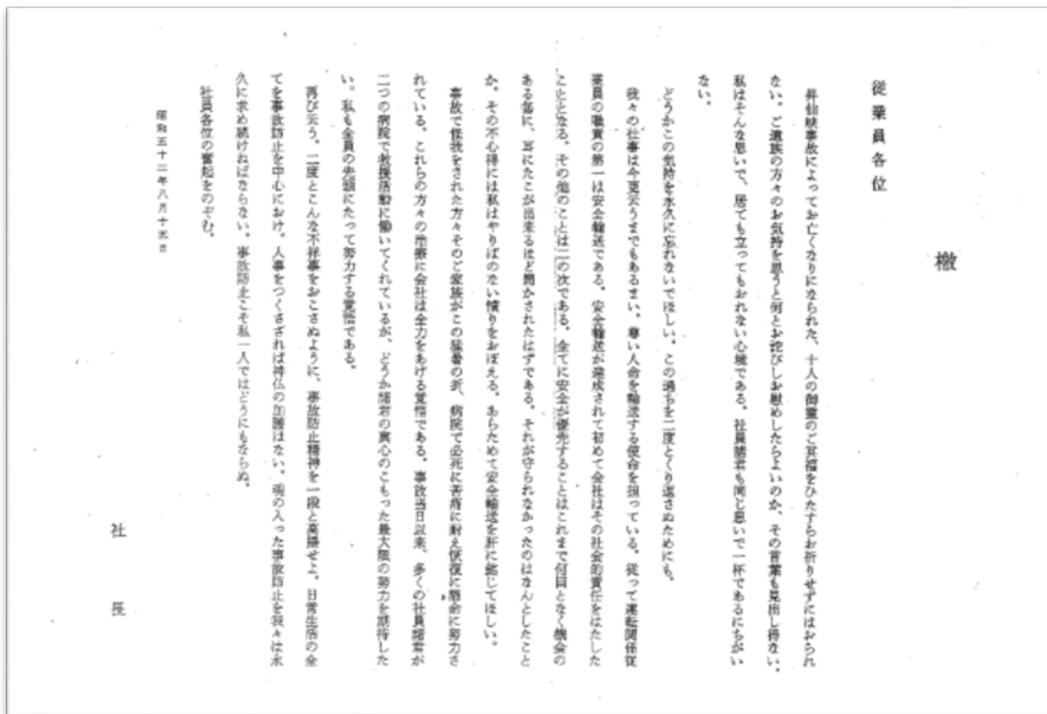
価値観

### 過去の重大事故を教訓にした安全教育

毎年8月初旬には、事故現場近くに建立した交通事故安全地蔵尊前にて供養を行い、犠牲者の方々の御霊をご供養させていただくとともに無事故を誓っています。

教育

また、全社員が職場で事故当時のドキュメンタリー映像を視聴し、旅客運送事業者の使命（安全輸送が第一）と社会的責任を再認識します。



# 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

## ② 当時の事故防止

### 教育

#### 安全運転十則

- (1) 法規と指示を理解し、よく守れ
- (2) 日常点検は確実に
- (3) 発車時は直前、左右を確認し
- (4) 安全速度と徐行の励行
- (5) 危ないと思ったら、ハンドルで逃げずにまず止まれ
- (6) 行き違いは余裕をもって
- (7) 踏切では「一旦停車」「誘導」自ら「確認」
- (8) 後退は「誘導」「連絡」確実に
- (9) 腕を過信せず無理はさけよう
- (10) 無事故は健康な体から

#### 事故防止五訓

- (1) 事故は心のゆるみから緊張して運転しよう
- (2) 事故は確認の不足から安全を確認しよう
- (3) 事故は速度の出しすぎから安全速度で走ろう
- (4) 事故は憶測や無理粗暴から安全運転をしよう
- (5) 事故は体の疲れから健康に気をつけよう

#### 防衛三原則

- (1) 調節  
運転は常に道路・交通・天候の状況に応じた安全速度に調節し、自ら責任事故を起こさない。
- (2) 集中  
進路付近の通行人・車両等に対しては絶えず注意力を結集して他人の事故に巻き込まれない。
- (3) 謙譲  
安全のためには相手の不法・不当行為にも、自らの権利を放棄して進んで避譲する。

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前（平成13年度～平成17年度）

## ② 当時の事故防止

### 教育

### 運転技能の伝授（OJT）

当時、多くの運転士は、中学又は高校を卒業して静岡鉄道に入社し、鉄道の現業やバスの車掌として従事した者が普通免許を取得した後、一時的に自衛隊や関連会社（運送会社）に出向し、大型免許を取得しました。そして、大型車の乗務経験をして運転技能を磨きました。

その後、バス運転士になるために大型2種免許を取得し、教育センター（運転士養成所）でバス運転士としての基礎教育を受けた後、運行営業所に配属されました。

運転士は、職場において日々、上司（運転士班長）や先輩からバス運転士としての実戦的な指導を受けました。

## 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

### ③ 重大事故

平成18年 2月10日

# 「横断歩道での歩行者傷害事故」

平成18年2月10日（金）19時20分。静岡市内の路線バスを運行中、T字路交差点を右折する際に、歩行者の有無及びその安全を確認しながら進行すべき注意義務を怠ったため、横断歩道を歩行中の女性を撥ね、全治不明の重傷を負わせた。

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前（平成13年度～平成17年度）

#### ④ 原因

何故、重大事故が多発したのか

- 安全に関する明確な**ビジョン**が示されていなかった。
- 事故防止は**運転士個人**の能力に委ねられていた。
- 事故惹起者に対する教育が中心で**事後対応**的な教育だった。
- 事故分析や再発防止策の**検討**が不十分だった。
- 分社（リストラ）により、**モチベーション**が低下した。

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ⑤ 対策 (方針)

二度と重大事故を発生させないために

価値観

安全最優先の価値観を共有

運転

認知・判断・操作を具体化

教育

未然防止を前提とした安全教育

組織

安全を統括する部署を新設

意欲

安全に対する取り組みを評価

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ⑤ 対策 (イメージ)



### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ⑥ 取り組み

価値観

会社スローガン 平成18年10月制定

**スローガン**

一.我々は、  
お客様が安心して乗車できるよう  
「健康管理」「運転技能の向上」「規則の遵守」に努め  
安全輸送を確立します。

二.我々は、  
お客様が移動中の時間をより快適に過ごしていただくための  
ソフト・ハード面のサービスを充実させます。

三.我々は、  
お客様が目的地までスムーズに移動できるよう  
利便性を追求します。

Shizutetsu  
**justline** 

#### 効果

我々社員が、目指すべき姿（価値観や行動規範）が示されたことで、仕事に臨む姿勢が明確になりました。

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ⑥ 取り組み

価値観

**われわれの誓い** 平成19年4月制定

運転

人の命は尊いものです。

われわれが使用するバスはその取り扱いを誤ると、利用していただくお客様や通行する人々に危害を加えてしまいます。

ときとして、われわれのそのミスが人の命を奪うことにもなりかねません。

だから、どうしてもそのミスをなくさなくてはならないのです。

そのためにわれわれ全員が、防衛運転確立の手段である「重大事故撲滅5項目」を自分の身体に覚えこませ、いついかなるときもミスを防ぎます。

一日の仕事が始めるにあたって、いつもこの気持ちをもたなければなりません。

解説

過去の重大事故の教訓から、防衛運転の手段として「重大事故撲滅5項目」は生まれました。「人はミスをするものである」という前提に立ち、また、そのミスが人の命を奪うことになるという自覚を促すとともに、人の命の尊さを訴えています。

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ⑥ 取り組み

運転

#### 重大事故撲滅5項目

##### (1) 発車の操作

- ① 指差確認呼称「左・前よし、右よし、車内よし、発車します。」を行う。

##### 発車の操作のチェックポイント

- ① 適度な声で呼称が行われているか。  
声が小さくないか。
- ② 指差確認の動作が小さくないか。
- ③ 車内確認をしているか。
- ④ 指差と目線が一致しているか。
- ⑤ 発車時、すべてのミラーを確認しているか。



##### (2) 交差点での操作

- ① 黄色信号の進入は絶対厳禁する。(歩行者用信号点滅時は速度を緩め、停止の準備をする)
- ② 右折時には、交差点中心で必ずアクセルペダルから足を離し、ブレーキペダルに足を置き一旦停車した後、徐行して進行する。(矢印信号は除く)
- ③ 左折時には、ハンドルを切る手前で必ずアクセルペダルから足を離し、ブレーキペダルに足を置き一旦停車した後、徐行して進行する。(矢印信号は除く)

効果

「重大事故撲滅5項目」は、「人はミスをするものである」との前提で作成されました。特に事故原因の8割を占める「確認ミス(見落とし)」を防ぐために「指差確認呼称」に重点を置きました。確認が増えたことで事故は大幅に減少しました。

## 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

### ⑥ 取り組み

運転

#### 重大事故撲滅5項目

#### (3) 横断歩道での操作

- ① 歩道の手前では歩行者の有無を確認「歩道よし」と呼称する。
- ② 歩道に進入する前には、必ずアクセルペダルから足を離し、ブレーキペダルに足を置く。

#### (4) 車間距離の操作

- ① 走行中は、最低バス1台(10m)以上の車間距離を確保する。
- ② 停車中は、前車のナンバープレートが確認できる(2m以上)車間距離を確保する。

#### (5) 危険を予知した時の操作

- ① すぐに(1m)停車できる速度で徐行を行う、または一旦停車する。

効果

「重大事故撲滅5項目」は、「人はミスをするものである」との前提で作成されました。特に事故原因の8割を占める「確認ミス（見落とし）」を防ぐために「指差確認呼称」に重点を置きました。確認が増えたことで事故は大幅に減少しました。

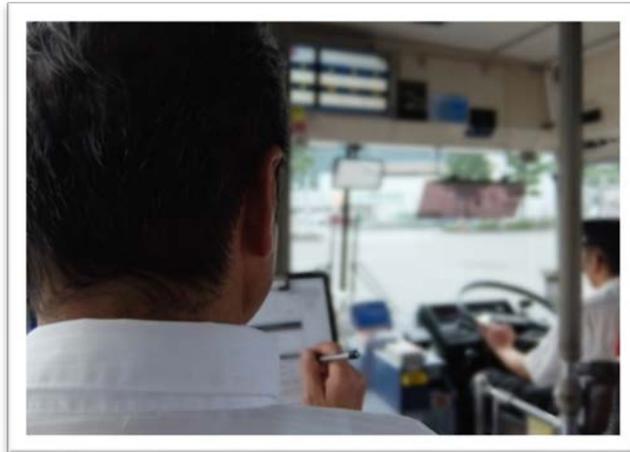
# 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

## ⑥ 取り組み

### 教育

### 乗務監査

全社員が通勤などでバスを利用する際に、「重大事故撲滅5項目」の実施状況を確認します。



2014年度 乗務監査表【改定版】2014年4月より	
年度	2014年
月	10月
日	10日
乗務員氏名	野田 浩二
乗務員ID	0000000000000000
乗務員所属	三井山崎
乗務員部署	乗務部
乗務員種別	乗務員
●乗務員の手帳の点検 (左:前記、右:右記、両方とも、実施します。)	
1	乗務員の手帳が、完全点検されている。 *全ての項目が対応済みです。
2	乗務員の手帳が、部分的に点検されている。 (但し、一旦停止・待機の発生を伴う点検を除く)
3	乗務員の手帳が、点検されていない。
●乗務員の手帳の点検 (左:前記、右:右記、両方とも、実施します。)	
1	乗務員の手帳が、完全点検されている。 (但し、一旦停止・待機の発生を伴う点検を除く)
2	乗務員の手帳が、部分的に点検されている。 (但し、一旦停止・待機の発生を伴う点検を除く)
3	乗務員の手帳が、点検されていない。
●乗務員の手帳の点検 (左:前記、右:右記、両方とも、実施します。)	
1	乗務員の手帳が、完全点検されている。 (但し、一旦停止・待機の発生を伴う点検を除く)
2	乗務員の手帳が、部分的に点検されている。 (但し、一旦停止・待機の発生を伴う点検を除く)
3	乗務員の手帳が、点検されていない。
●乗務員の手帳の点検 (左:前記、右:右記、両方とも、実施します。)	
1	乗務員の手帳が、完全点検されている。 (但し、一旦停止・待機の発生を伴う点検を除く)
2	乗務員の手帳が、部分的に点検されている。 (但し、一旦停止・待機の発生を伴う点検を除く)
3	乗務員の手帳が、点検されていない。

### 街頭監査

運行管理者や担当部署の社員が街頭に立ち、「交差点の操作」を確認します。



### 解説

運転操作は、運転士が行うものです。その運転操作の精度には、個人差があります。その運転操作の安全精度を高めるために、全社員が毎日バスを利用する際には実施状況を確認し、その監査表を指導に有効活用しています。

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ⑥ 取り組み

##### 教育

##### 面談

運転士に対して、定期的に面談することで事故防止に関する情報交換、指導を行っています。

##### 組織

##### 会議 (本部・支部事故防止委員会)

本社、営業所ともに定期的に事故防止に関する会議を開催し、情報交換をするとともに安全対策の検討をしています。



##### 効果

定期的に面談、会議を行うことで、安全に関する様々な情報共有が出来るようになりました。

### 3 運輸安全マネジメント制度・導入前 (平成13年度～平成17年度)

#### ⑥ 取り組み

意欲

#### 事故防止手当

安全に対する取り組みに対して全社員に事故防止手当を支給しています。

- 運転士 ————— 無事故年数、5項目の実施状況に応じて支給
- 運行管理者 ————— 担当営業所の事故件数に応じて支給
- 整備士、事務職 ——— 乗務監査の実施状況に応じて支給

効果

安全に対する取り組み（評価）が、賃金に反映されるようになりました。  
また、全社員が事故防止に参加する事で、会社全体の安全意識が向上しました。



# 4

## 運輸安全マネジメント制度 導入後

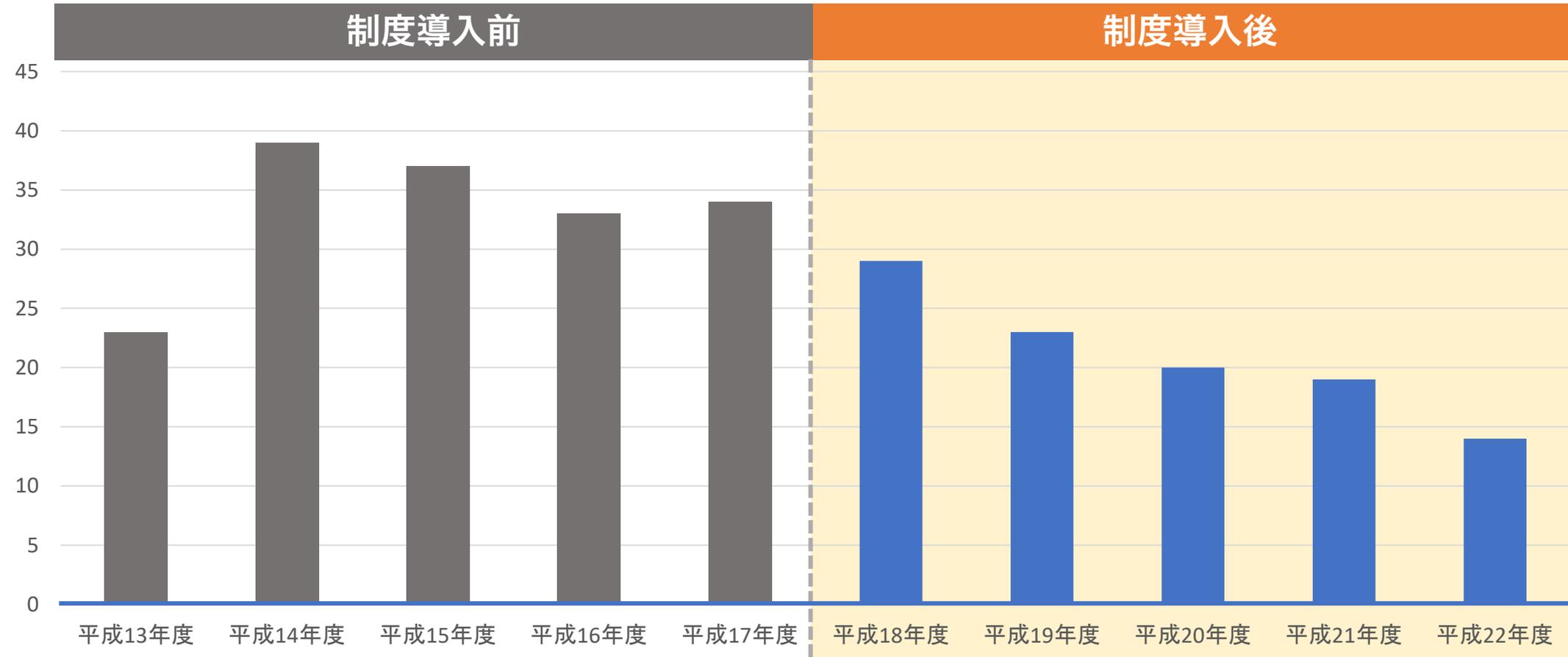
前半

平成18年度～平成22年度

- ① 事故件数
- ② 取り組み

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成18年度～平成22年度）

### ① 事故件数（推移）



※事故の定義は、当社基準による。

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成18年度～平成22年度）

### ① 事故件数（比較）

	平成18～22年度	平成13～17年度	対平成13～17年度	
事故件数	105	166	△61	△36%
（1年間平均）	（21.0）	（33.2）	（△12.2）	
重大事故	18	36	△18	△50%
（1年間平均）	（3.6）	（7.2）	（△3.6）	
死亡事故（有責）	0	3	△3	

— 大幅削減

※事故の定義は、当社基準による。重大事故は、自動車事故報告規則第2条の規定する車両故障と当社無責を除く。

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成18年度～平成22年度）

### ② 取り組み

制度導入後は、制度導入前の事故防止策を継続するとともに、ガイドラインの各項目を実行しました。

No	ガイドライン	No	ガイドライン
1	経営トップの責務	8	重大な事故等への対応
2	安全方針	9	関係法令等の遵守の確保
3	安全重点施策	10	安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
4	安全統括管理者の責務	11	内部監査 
5	要員の責任と権限	12	マネジメントレビューと継続的改善
6	情報伝達及びコミュニケーションの確保 	13	文書の作成及び管理
7	事故、ヒヤリハット情報の収集・活用 	14	記録の作成及び維持

制度導入後に行った取り組み  継続的改善要求事項



# 4

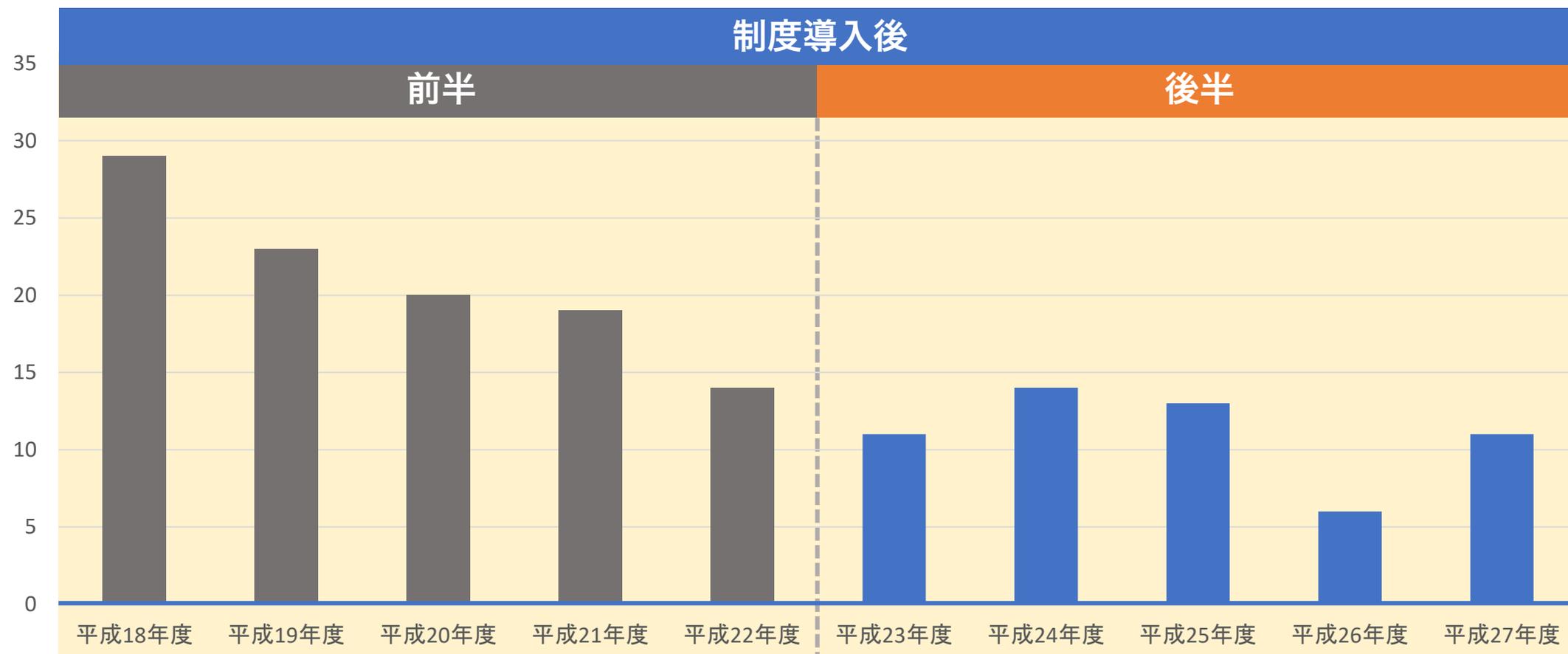
## 運輸安全マネジメント制度 導入後

後半 平成23年度～平成27年度

- ① 事故件数
- ② 重大事故
- ③ 原因
- ④ 対策
- ⑤ 取り組み

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ① 事故件数（推移）



※事故の定義は、当社基準による。

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ① 事故件数（比較）

	平成23～27年度	平成18～22年度	対平成18～22年度	
事故件数	55	105	△50	△47%
（1年間平均）	（11.0）	（21.0）	（△10.0）	
重大事故	18	18	±0	—
（1年間平均）	（3.6）	（3.6）	（±0）	—
死亡事故（有責）	1	0	+1	—

※事故の定義は、当社基準による。重大事故は、自動車事故報告規則第2条の規定する車両故障と当社無責を除く。

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ② 重大事故

「2年連続の重大事故発生！」

平成24年

傷害事故

平成25年

死亡事故

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ② 重大事故

平成24年 12月23日

# 「運転中の意識喪失による衝突傷害事故」

平成24年12月23日（日）20時00分。静岡市内の路線を運行中、突然、運転士が意識を失い交差点手前で路肩に停車中の乗用車に接触。その後もバスは止まらず信号柱に衝突、更に交差点先に停車していたタクシーにも追突した。この事故により乗客9名とタクシー運転士1名に軽傷を負わせた。

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ② 重大事故

平成25年 11月14日

# 「歩道上での歩行者死亡事故」

平成25年11月14日（木）20時05分。静岡市内の路線バスを運行終了後、道路左側の車庫へ歩道を横断し入庫する際、歩道手前で一旦停止し、歩道上の歩行者の有無及びその安全を確認しながら左折進行すべき注意義務を怠り走行したため、歩道上の女性を撥ね、死亡させた。

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ③ 原因

何故、再び重大事故が二年連続で発生したのか

- 事故防止に**マンネリ化**が生じていた。
- 安全重点施策（重大事故撲滅5項目）の**指導が甘く**なった。
- **リスク**を想定出来ていなかった。

※その背景（振り返ってみると・・・）

平成13年から重大事故が多発したことから、我々は重大事故撲滅のために「会社スローガン」を掲げ、「重大事故撲滅5項目」に取り組むことで、事故は減少し、重大事故が無くなりました。そのため、事故防止策や指導に対する効果検証をすることが皆無だったのです。

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ④ 対策（方針）

二度と重大事故を発生させないために

運転

認知（確認）と操作（一旦停止）の精度向上

教育

個別指導の強化

組織

客観的視点の導入・事故分析の強化

健康

健康管理の強化

機器

安全支援機器の積極的導入

## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ④ 対策（イメージ）



## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ⑤ 取り組み

健康

#### 健康管理の強化

- 人間ドック導入  
40歳以上の運転士（5年毎）————— 84名受診
- 脳ドック導入  
40歳以上の運転士（5年毎）————— 84名受診  
60歳以上の運転士 ————— 120名受診  
高速バス運転士新規登用者 ————— 9名受診
- SAS（睡眠時無呼吸症候群）検査 ————— 平成26年度に実施  
全運転士対象（3年毎）

※実績は平成27年度



# 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

## ⑤ 取り組み

### 機器 ドライブレコーダーの導入

走行記録を録画し、万一の事故や運転士の指導等に活用します。常時録画方式、6カメラ設置(車外4か所・車内2か所)、全車両に導入しています。



### 運転

### ドライブレコーダーの映像を活用した面談の実施

### 教育

運転操作や接遇の状況を、確認しながら指導します。また、事故やヒヤリハット事例の映像を活用し、事故防止に役立てています。



## 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

### ⑤ 取り組み

#### 機器

#### 最新の安全技術を搭載した車両(ASV)の導入

日々の安全な運行をサポートする機能が搭載された車両を積極的に導入しています。

- 衝突被害軽減ブレーキシステム(PCS)
- 車両安定制御システム(VSC)
- ドライバーモニター



#### 機器

#### 後付け型衝突防止補助装置（モバイルアイ）の導入

前方車両との距離やふらつき運転、歩行者との接近等、衝突の危険性を察知した場合に、警告音とアイコン表示で運転士に知らせます。

ASV以外の高速道路走行車両全車に導入しています。

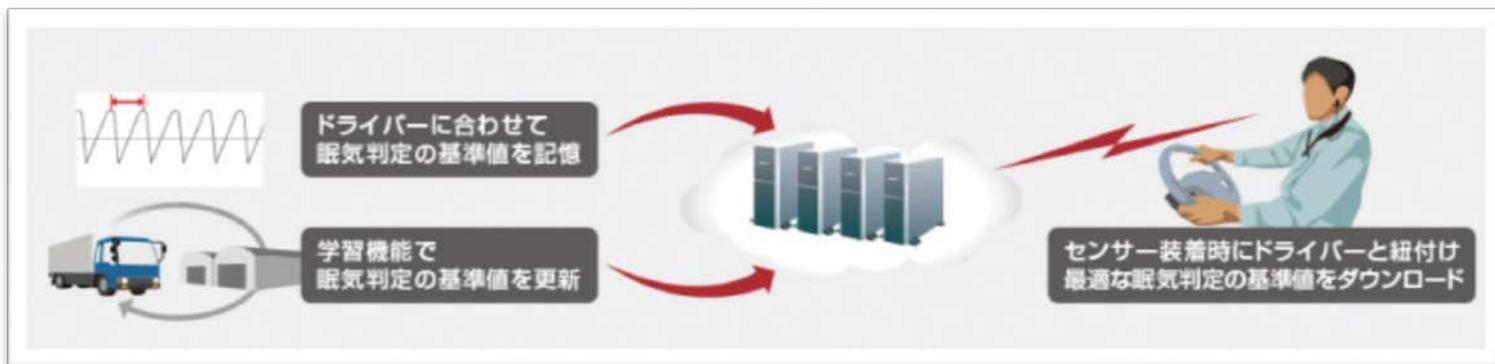
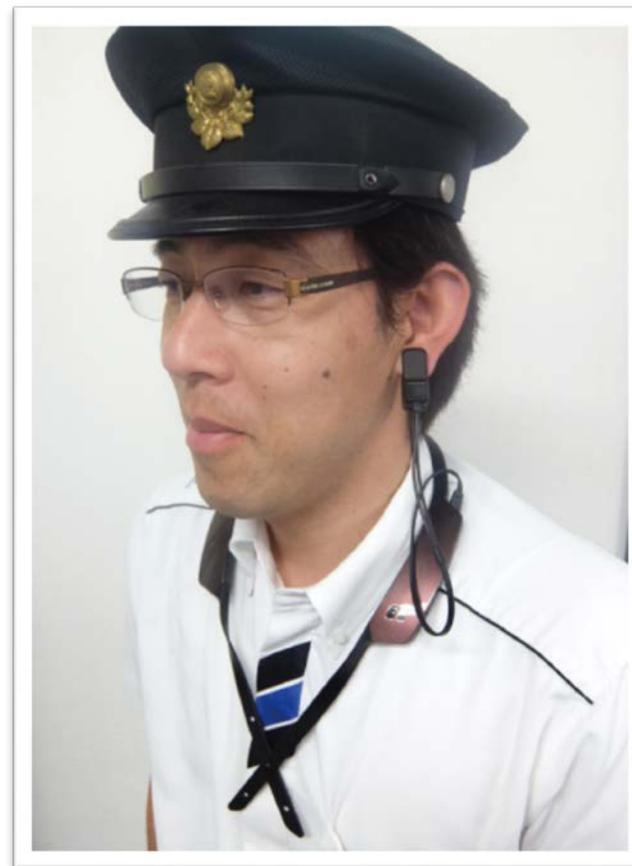


# 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

## ⑤ 取り組み

### 機器 眠気検知センサー（フィーリズム）の導入

ドライバーの脈波から眠気の傾向を察知し、瞬時にドライバーに通知するセンサーです。高速道路走行車両全車に導入しています。



# 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

## ⑤ 取り組み

機器

### クラウド型デジタルタコグラフの導入

走行中の速度等の変化をグラフ化し、運転の状況・位置情報をリアルタイムに把握できるようになっています。これにより、運転士へのリアルタイムな運転指導が可能となり、事故防止に繋がります。高速乗合バス全車に導入しています。

#### デジタルタコグラフ5



- 通信モジュール内臓
- 音声出力
- GPS モジュール内臓

通信



※従来のメモリーカードは不要です

#### YAZAKIデータセンター



運行データ管理  
リアルタイム運行管理

インターネット

#### 事務所PC&タブレット



運行データ管理

# 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

## ⑤ 取り組み

運転

### 運転技能教習の実施

教育

対象者	教習・研修内容	回数	受講者
新人 (入社～配属まで)	初任者（運転技能・接遇）	都度	全員
新人（配属3年未満）	新人フォローアップ（運転技能・接遇） （配属1・3・6・9ヵ月後、2・3年目）	都度	全員
高速バス運転士	登用時初任者（高速走行訓練、非常時対応）	年2回	全員
	登用時初任者（雪道走行訓練）	年1回	全員
	登用後運転技能向上（高速走行訓練）	年2回	全員
	外部機関による運転技能向上（安全運転中央研修所）	年2回	20名
運転士班長	外部機関による指導力向上	年1回	40名
全員	ヒヤリハット、ドライブレコーダー等を活用した個人面接	年4回	全員
	過去の重大事故振り返り	年7回	全員
	外部機関による運転技能向上（クレフィール湖東交通安全研修所）	年1回	10名

※外部機関による運転技能向上研修及び指導力向上研修は、平成27年度の実績。

# 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

## ⑤ 取り組み

運転

### 運転技能教習の実施

外部機関による運転技能向上研修（安全運転中央研修所）



教育

雪道走行訓練（志賀高原）



# 4 運輸安全マネジメント制度・導入後（平成23年度～平成27年度）

## ⑤ 取り組み

### 組織

### 事故分析の強化

それまでの事故分析は、全社の中でも主要な事故を対象として分析し、再発防止や安全教育に役立てていましたが、平成25年度以降は、軽微な事故を含めて全ての事故を分析対象としました。これにより、リスクの洗い出しや事故の未然防止が強化されました。

### 組織

### 安全に関する企業風土の測定

国土交通省国土交通政策研究所の測定ツールを活用し、経営トップを含む全社員の「安全意識を見える化」することで企業風土のリスクを把握し、安全教育に役立てました。

### 組織

### モニター制度の導入

モニターを募集し、重大事故撲滅5項目の実施状況を確認しています。





# 5

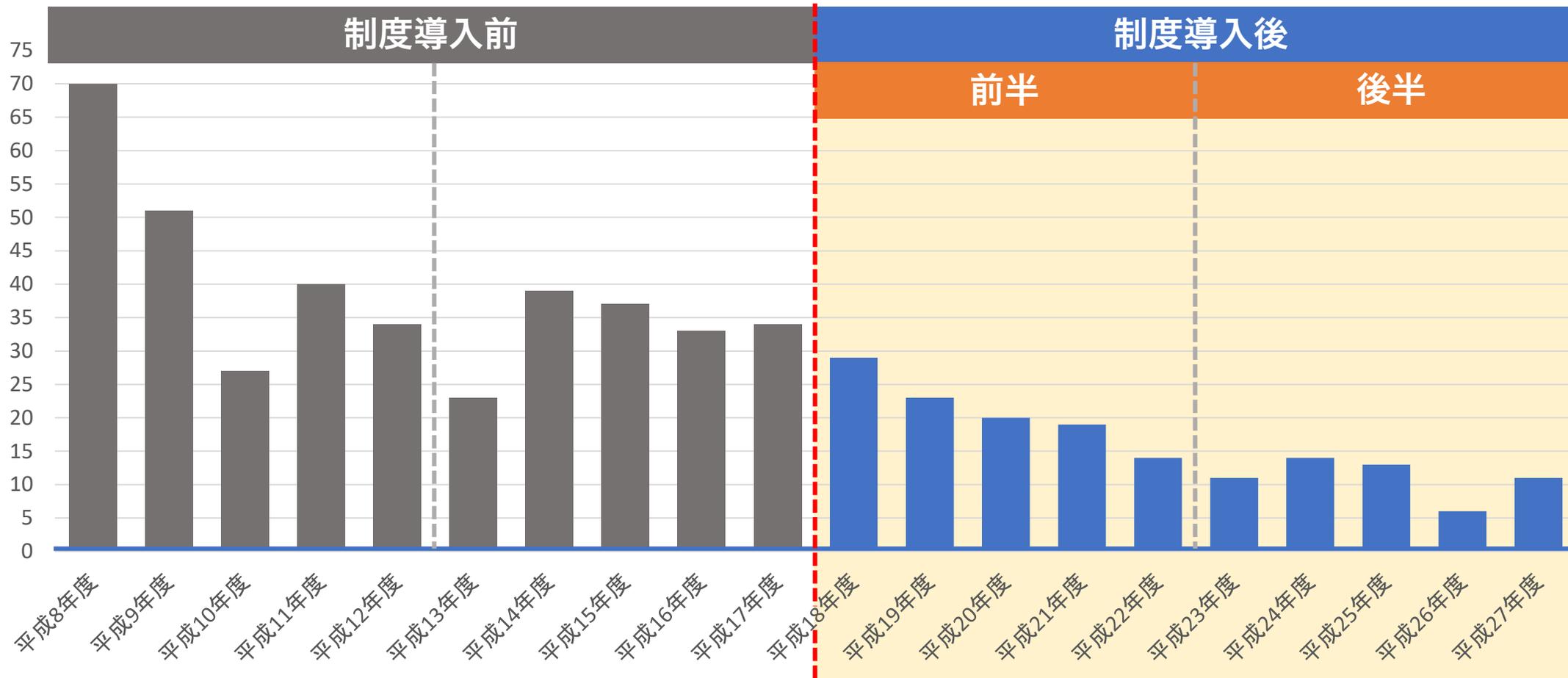
## まとめ

(10年の成果)

- ① 事故件数の減少
- ② 安全管理体制の強化
- ③ 現状の課題と取り組み
- ④ 今後の安全管理体制

# 5 まとめ（10年の成果）

## ① 事故件数の減少（推移）



※事故の定義は、当社基準による。

# 5 まとめ（10年の成果）

## ① 事故件数の減少（比較）

	平成23～27年度	平成13～17年度	対平成13～17年度	
事故件数	55	166	△111	△66%
（1年間平均）	（11.0）	（33.2）	（△22.2）	
重大事故	18	36	△18	△50%
（1年間平均）	（3.6）	（7.2）	（△3.6）	
死亡事故（有責）	1	3	△2	△66%



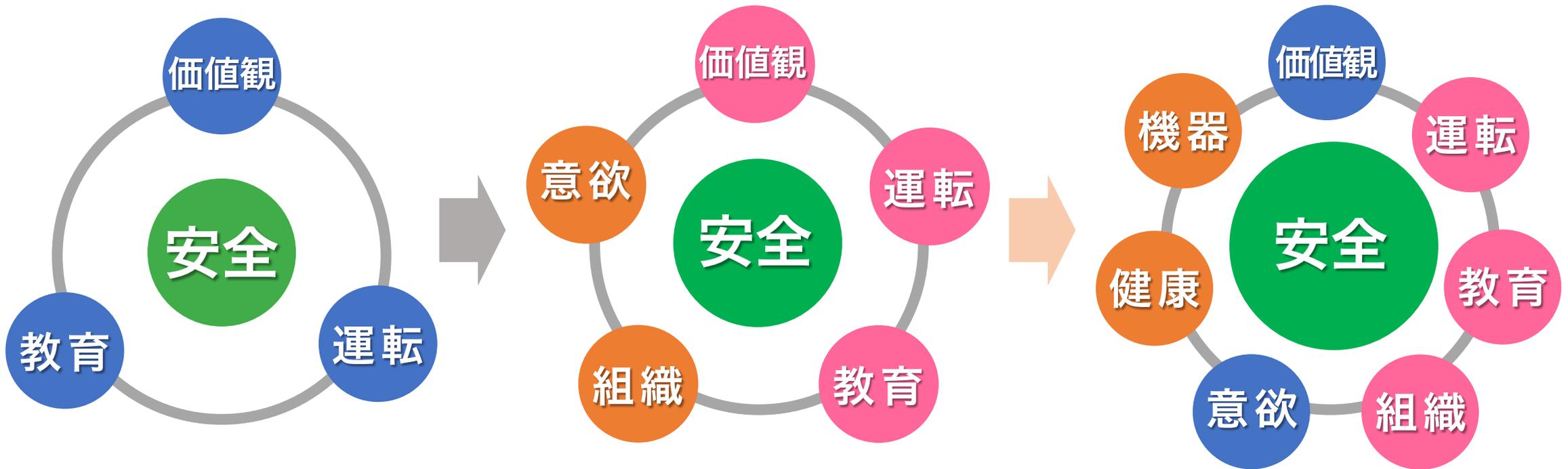
※事故の定義は、当社基準による。重大事故は、自動車事故報告規則第2条の規定する車両故障と当社無責を除く。

# 5 まとめ（10年の成果）

## ② 安全管理体制の強化

導入前

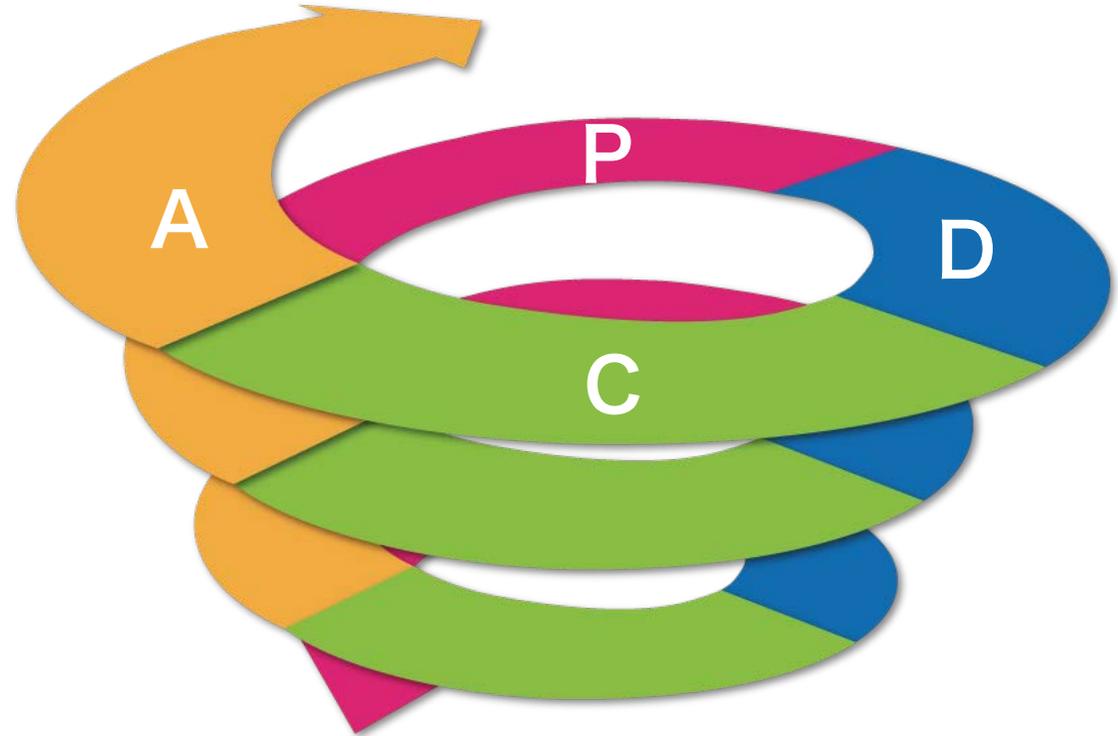
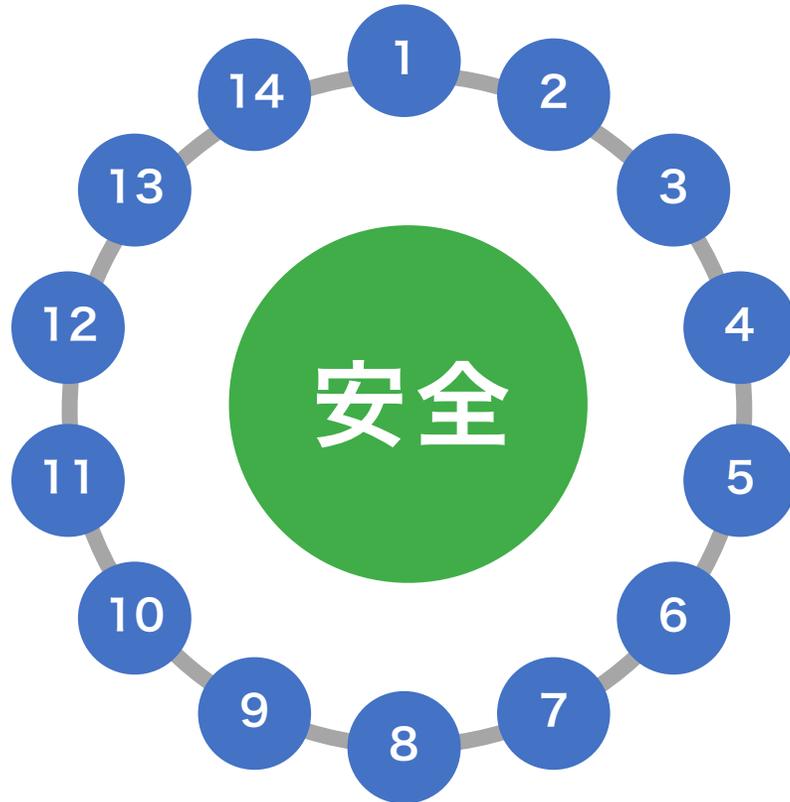
導入後



● 新たな取り組み    ● 見直し

# 5 まとめ（10年の成果）

## ② 安全管理体制の強化



「安全管理体制の強化」には、ガイドライン（14項目）をバランスよく取り組み、常にPDCAサイクルを回していくことが不可欠です。

# 5 まとめ（10年の成果）

## ③ 現状の課題と取り組み

運転士の不足

運転士に対する  
要求事項の増加

自然災害

リスク

①安全意識（風土）の低下

②事業継続が困難

組織

採用の強化

教育

教育体系の強化

お客様

業務の軽減

自然  
災害

自然災害に対する準備

# 5 まとめ（10年の成果）

## ③ 現状の課題と取り組み

組織

### 養成運転士制度

高校または専門学校卒業予定の学生で「バス運転士」を目指す者を採用ターゲットとした制度。

入社後、運転士以外の  
職種を経験

普通免許取得から3年後に  
大型二種免許を取得。  
その後約3ヶ月間の運転士教習

教習後、配属先の営業所で  
バス運転士として勤務



事務職



整備職



大型二種免許取得



教習



営業所に配属



乗務

養成期間中24名

運転士6名

# 5 まとめ（10年の成果）

## ③ 現状の課題と取り組み

### 教育

#### 安全運転訓練車の導入

安全確認行動と運転技術の向上を目指し導入しました。  
個人の運転における癖(問題点)を把握できることで、安全運転に対する理解度が高まります。  
また、説得力の高い指導が可能となります。



# 5 まとめ（10年の成果）

## ③ 現状の課題と取り組み

### 教育 安全運転訓練車の装備

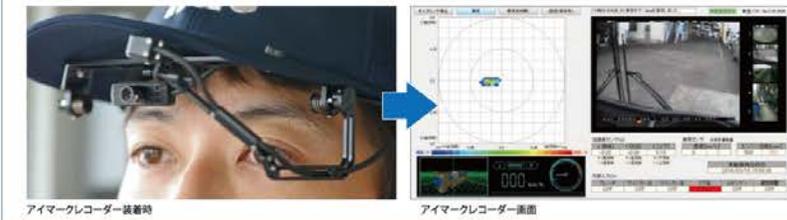
目的	搭載装置	指導内容・機能
安全確認行動の向上	視点計測	歩行者・各ミラー等に注意を払っているかを確認 アイマークレコーダー
	安全確認装置	車内の乗客、車外の障害物に見立てた機器での確認 前方バンパー・左右側面LED 車内障害物（3ヶ所）
	映像収録	運転姿勢・ハンドル操作・乗降扉操作の適切な使用確認 ・カメラ：ドライブレコーダー ・カメラ数：6カメラ（ドラレコ）+1カメラ（アイマーク）常時記録は5カメラ ・カメラ取付場所：前方、運転席、左右、足元、左後方
運転技術の向上	動揺計測	発進・停止・右左折時の揺れを加速度センサーで計測
	走行データ計測	エンジン回転数・走行速度の計測・ブレーキ・ウインカー
燃費の向上	燃料消費体感装置	燃料消費量・燃費を計測
その他	音量測定	車内マイク（呼称・アナウンス）の適切な音量確認 音量測定器（デジタル騒音計）

# 5 まとめ (10年の成果)

## ③ 現状の課題と取り組み

### 教育 安全運転訓練車の装備

#### 視点計測 (アイマークレコーダー)



乗務員の視点を計測・記録します。発車時・右左折時の安全確認や状況に応じた乗務員の癖および運転傾向を客観的に知ることができます。

#### 安全確認装置



車内障害物  
前方バンパー・左右側面LED  
車外のLEDランプを4カ所、車内障害物を3カ所設置しています。乗務員が発車時・右左折時に安全確認ができていないか、運転中車内の安全確認が行われているかを確認できます。

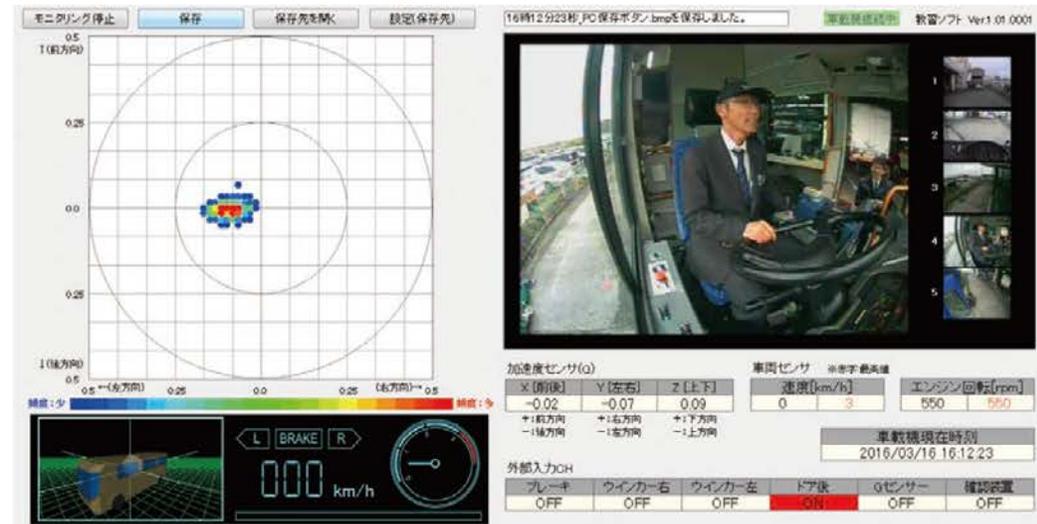
#### 燃料消費体感装置

2ℓの2本のシリンダー計を使用します。エコドライブ教育前と教育後の燃料消費を比較し、エコドライブ運転の効果を体感できます。

#### 音量測定

車内マイク(呼称・アナウンス)の適切な音量を数値で確認することができます。

#### 映像収録・動揺計測・走行データ計測 (運転データリアルタイム表示)



前後左右および上下方向の加速度(G)、速度(km/h)、ブレーキ・左右のウイinker・前後ドアの状況等、運転に関するデータをリアルタイムで表示・視聴できます。

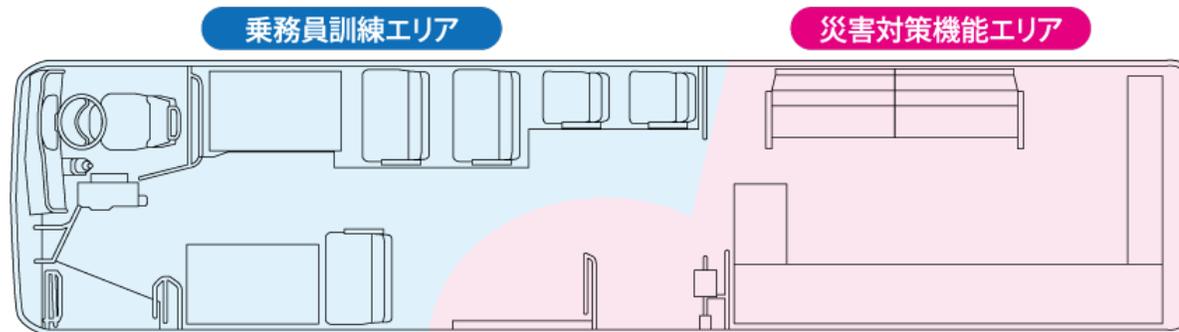
# 5 まとめ（10年の成果）

## ③ 現状の課題と取り組み

自然  
災害

### 災害対策機能

大規模な災害が起こったとき、運行中のバスと連絡が取れなくなることを想定。  
この訓練車が運行管理の役割を担い、災害地域の運行状況を把握、早期に運行再開を目指します。



目的	搭載装置
情報発信 情報収集	無線機（業務・バスロケ・貸切・MCA） 広域用無線アンテナ 情報収集用のTV 防災ラジオ パソコン（情報収集用） モバイルデータ通信装置（無線WiFi）
運行管理	アルコール検知器 デジタルタコグラフ解析器 簡易金庫解錠器
電源の確保	発電機

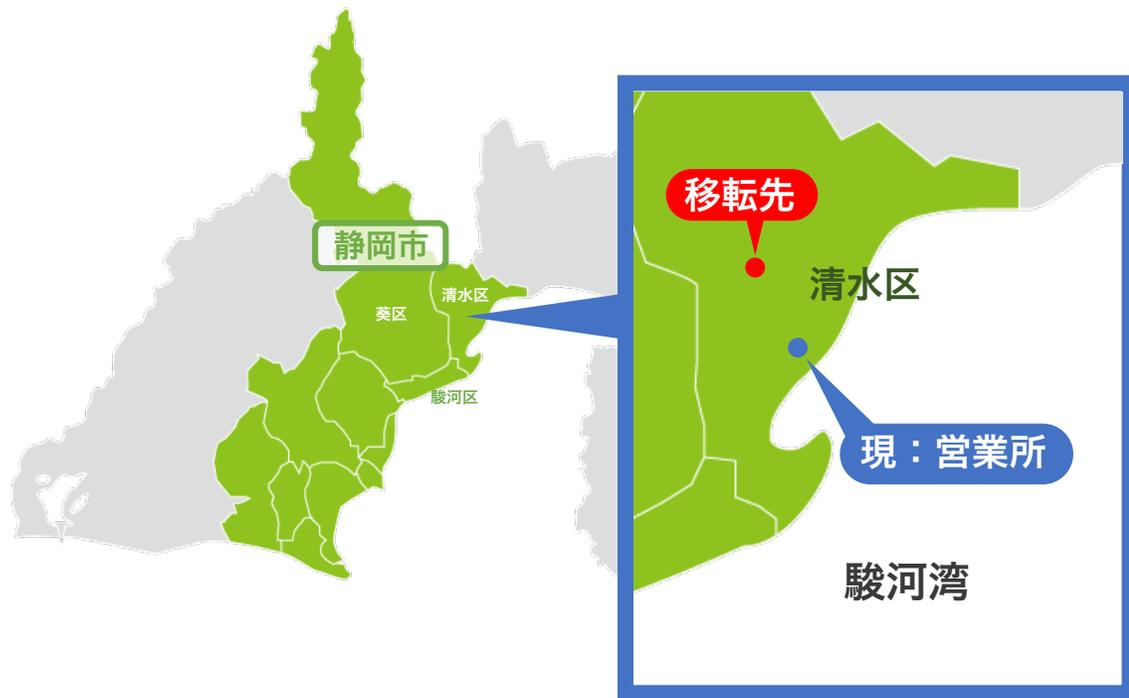


# 5 まとめ（10年の成果）

## ③ 現状の課題と取り組み

自然  
災害

**営業所の移転** 津波災害への対策。平成29年3月移転予定。





# 5 まとめ（10年の成果）

## ④ 今後の安全管理体制

### 我々が目指すべき安全管理体制

当社の安全管理体制は、過去に発生した重大事故の教訓と平成18年からスタートした「運輸安全マネジメント制度」によって着実に強化されてきました。

しかし、現状の課題や将来的なリスクを意識して日々準備しなければならないと考えます。

