

「乗務員・管理者の「和」を重視した経営と、「安全の確認」と「心身管理」により安全確保。」

1. 概要

企業情報

所在地	東京都足立区梅島 1-26-24			創立	1950年
年商	12億円	人員数	260名	資本金	1,000万円
拠点数	本社	車両等	タクシー93台		
事業内容	タクシー、民間整備工場				
輸送品目	一般（タクシーによる輸送）				
取引先	主に一般利用者、中央無線タクシー協同組合				

組織的安全マネジメントの特長

<p>チーム制による小集団事故防止体制を構築・活動を開始。毎年3月に実施するキックオフミーティングを1年で最も大切な行事と位置づけ、全社一丸、内勤者・整備工場も全員出席。</p>
<p>乗務員による「安全の確認」と「心身管理」を安全の重要な柱としている。また、乗務経験のある社長も早朝の点呼に可能な限り立ち会っている。</p>
<p>事故を惹起した場合、報告書の作成時点で、所属チームのリーダー・担当者から意見をもらった上で「今後どのような運転を心がけるか」を自ら記入させている。</p>

調査者所見

<p>創業時より安全意識の高さが伝統であった。3代目の現社長は、稼ぐことに忙しくなってしまった今の時代だからこそ、小集団活動など、乗務員と会社が一体感を持って安全に取り組む環境づくりと教育に力を入れている。従業員の質に頼り切るのではなく、トップ自らが組織に関していく姿勢が感じられた。人材育成を怠ることで、事故の増加や会社の「和」が乱れてしまった過去の失敗を活かし、現在の経営方針に活かしている。</p> <p>安全意識を継続させるために、管理者の育成が次の課題となっている。現在は外部から管理者を登用しているが、将来は、現在取り組んでいる小集団活動を通じ、自社内でチームのリーダー・サブリーダーを育成し、管理者の候補者として育てていくなど、先を見据えた取り組みを行っていた。</p>
--

調査情報

調査日	2009年11月10日	訪問先	本社
対応者	代表取締役社長、常務取締役		

(注) 企業情報等の内容は調査日を基準日とした内容である

2. 会社の概要、創業からの成長経過

戦後の企業合同にスタートした大和自動車交通より、昭和 25 年に独立し創業した会社である。企業理念は「和を以って貴しとなす」であり、創業以来、全社員一同安全で快適なサービスを届けることを目指している。初代社長は「地道にまとまりながらやっていこう」という考えを持っており、社員からの人望が厚い創業者であった。

昭和 36 年にガソリンスタンドの経営を開始し、翌々年に石油液化ガスのスタンドを増設（現在はスタンドを閉鎖）。昭和 40 年に自動車整備部門を開設し、8 年後に指定自動車整備事業（民間車検場）を認可、営業を開始した。平成 5 年に 3 代目として現社長が就任し、現在に至っている。

創業当時は乗務員の給与も高く、募集は紹介による採用を行っていた。そのため「和」も保ちやすく、伝統的に乗務員同士の教育が活発に行われ、たがいに高めあう風土があった。しかし、個人タクシーが認められた際に、ベテランの乗務員が一度に辞めることを経験した。乗務員が不足し、初めて公募により採用したが、伝統となっていた安全風土を維持できず、「和」も乱れ、事故件数が増加した経験がある。

会社の伝統を維持できなかった要因は、外部環境にもあるが、社長自身も人の育成を怠っていたことを反省した。社員に頼りすぎるのではなく、社長が先頭に立ち、安全に取り組む必要性を強く感じた。「人」に力をいれる現在の方針は当時の反省からである。

また、組織的な取り組みとして平成 19 年より、安全マネジメントを導入した。また、現在、約 240 名の乗務員を 6 チームで 1 グループと 8 チームで 1 グループの 2 グループに分けたチーム制度に取り組んでいる。ヒヤリ・ハット体験を互いに共有し、意見を言い合える環境を構築しているところであり、2 年が経過し、ようやく軌道にのりつつある。

3. トップの考え方

- ・初代社長は、交通安全協会の指導委員長を務める等、創業当初から安全に取り組んでおり、この考えは現社長にも引き継がれている。なお、現社長は、交通共済協同組合の事故防止委員長に選任されていたこともある。
- ・会社のよい伝統を受け継ぎ、流れを途絶えさせないことが大事である。そのために会社として安全に取り組むことが必要である。
- ・稼ぐことに忙しくなってしまった今の時代だからこそ、乗務員が安心し、自発的になり、誇りを持ち運転できる環境を創出することが経営者の役割である。乗務員と会社が一体感を持ち、乗務員がこの会社にずっといたいと思わせる環境にすることが重要である。
- ・安全に対するトップの考え方がブレると、乗務員は敏感に気付く。そのため、経営者は安全の方針を徹底することが必要である。
- ・管理者は自分の子分をつくるのではなく、よい相談者であることが必要である。
- ・乗務員の短い社内の時間を大事にする。出勤後や帰庫後などの僅かな時間時間を有効に活用することが安全のために重要である。

□安全方針と安全重点施策についてはホームページに記載

<http://www.adachitaxi.com/02.html>

4. 組織的安全マネジメントへの取り組み

A) トップのコミットメントと行動

ポイント	CL 区分※
◆乗務員による「安全の確認」と「心身管理」を安全の重要な柱としている。 また、乗務経験のある社長も早朝の点呼に可能な限り立ち会っている。	A 1、B 2 D 4、D 5
◆無事故表彰制度を実施している。個人は1月、チームは3月のキックオフミーティングの時に表彰している。	A 3、B 2 C 5

※CL項目とは、組織的安全マネジメントチェックリストの項目である。項目の内容については、後掲「7. 組織的安全マネジメント チェックリスト項目（案）」参照。

【安全に対する考え方】

- ・乗務員による「安全の確認」と「心身管理」を安全の重要な柱とし、社長の乗務員経験も活かして安全に取り組んでいる。
- ・早朝の点呼に可能な限り社長自身も立ち会う。
- ・乗務員に対しては、顔色や態度を見ながら相談に応じて会話する等、その人その人によって感情を高ぶらせないように言い方を変えている。
- ・安全に対するトップの考え方がブレると、乗務員は敏感に気付くため、経営者は安全の方針を徹底することが必要である。
- ・事故を減らすためには、乗務員と会社が一体感を持って事業を推進することが求められる。
- ・乗務員がこの会社にずっといたいと思わせることが重要である。
- ・乗務員が社内にいるのは、出勤後や帰庫後の僅かな時間しかないが、安全確保のためには、その時間を有効に活用することが重要である。
- ・同じ勤務時間帯の乗務員同士は点呼・休憩時間を活用してコミュニケーションを図ることが可能である。
- ・明け番が異なる乗務員は相互にコミュニケーションをとることが難しいため、全乗務員がコミュニケーションを取れるような配慮が管理者には必要である。
- ・管理者は自分の子分をつくるのではなく、相談を受けられるような人材であることを常日頃指導している。

【賞罰制度】

- ・無事故の者に対し、毎月、無事故手当を給与に付与している。事故惹起者は、事故当月の無事故手当が付与されず、また、事故内容によって最大3万円までの事故費負担が求められることもある。
- ・無事故表彰制度も行っており、個人は1月、チーム（15人前後で1チーム、6チームで1グループと8チームで1グループの全2グループで構成）は毎年3月のキックオフミーティングの時に表彰している。
- ・個人表彰基準は、年間無事故であると共に、一定の出番と營收を必要としている。
- ・チーム表彰基準は、メンバーの出番当たりの事故率で計算している。

B) マネジメントシステム等

ポイント	CL 区分
◆平成 19 年 10 月からチーム制による事故防止体制を構築し、活動を開始した。毎年、グループ毎にスローガンと事故抑止件数を定め、日々の目標管理につなげている。	B 1、B 2 B 5
◆3月に実施するキックオフミーティングを1年で最も大切な行事と位置づけ、全社一丸、内勤者・整備工場も全員出席させている。	B 1、B 2 B 3、C 5
◆小集団活動のリーダー、サブリーダーが、活動を通じて次世代の管理者として育つことを期待している。	B 5

【マネジメントシステム等】

- ・平成 19 年初旬に NASVA に事故防止体制作りについて相談し、同年 6 月より安全マネジメントコンサルを委託している。
- ・チーム制による小集団事故防止体制を構築し、平成 19 年 10 月から活動を開始している。この事故防止プロジェクトを「プロジェクト-AA」と呼んでいる。
- ・年 1 回のキックオフミーティング、四半期毎、月 1 回毎に会議、ミーティングが開催される。
- ・毎年 3 月の安全マネジメント推進キックオフミーティングが 1 年間の事故防止活動のスタートとなる。1 年で最も大切な行事であると位置づけており、全社一丸、内勤者・整備工場も全員出席する。
- ・グループ毎に前年度の事故データを分析し、1 年間の事故防止方法を皆で考えてスローガンと事故抑止件数目標を設定している。今年度は、
「シッカリ止まって、ハッキリ確認」で 30 件以内
「前後左右、目視よし」で 36 件以内
- ・チーム単位の教育はチームミーティングの形式をとり、四半期毎に実施している。ミーティングの内容は、担当管理者とリーダーで話し合いをし、決定している。
- ・月 1 回乗務員教育を実施しており、全員参加を基本としている。

【管理者育成】

- ・安全の意識が会社に定着するには、乗務員の教育と同様、管理者の育成も重要である。
- ・乗務員を部下・子分扱いする管理者は、安全の土壌を形成することは難しい。管理者には、乗務員からの相談を何でも受けられる人間性が求められる。また、乗務員としての経験とともに、まじめな性格でなければならない。
- ・管理者は、常に全ての乗務員から見られているとの意識を持ち、慎んだ行動を取る必要がある。
- ・タクシー業界のみで働いてきた者が管理者になると、見方が一方的になる場合がある。そのため、様々な業界を見てきたの方が良い場合もある。

- ・管理者は、これまでガソリンスタンド部門や整備部門から充当していたが、今後は、チームリーダー・サブリーダーを育成し、当該リーダーを卒業した者を管理者とする予定である。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 区分
◆採用では、「良い人材」（＝事故歴、違反歴、服装、努力ができるタイプ等）であるかを重視している。	C 1、B 4
◆安全運転の自主的な取り組みを引き出すために、事故惹起者には、所属チームのリーダー・担当者から意見をもらった上で「今後どのような運転を心がけるか」を考え記入させる仕組みがある。	C 5、B 3
◆事故報告書作成から2ヶ月後に車載カメラによる運転チェック及び面談を実施し、運転の変化をチェックしている。	C 3

【採用】

- ・明確な採用基準は設けていないが、「良い人材」（＝事故歴、違反歴、服装、努力ができるタイプ等）であるかを重視している。面接担当者・常務・社長が認めた場合に入社としている。
- ・新人教育は、事務所の担当管理者が基本教育を行い、チームリーダーが添乗指導を実施している。その後、不定期に勉強会を開催し、事故防止に努めている。
- ・入社から初乗務までのフローを定め、実施している。
 - ①応募・面接 → ②健康診断 → ③入社 → ④二種免許取得 →
 - ⑤東京タクシーセンターでの研修（3日間）・地理試験 →
 - ⑥中央無線研修（1日） → ⑦適性診断 → ⑧社内研修 → ⑨初乗務

【定期的教育】

- ・毎月の明番集会において、前月度までの事故状況を説明することで、全員が事故防止プロジェクトの進捗状況を理解している。
- ・四半期毎のチームミーティングの場で、チームの事故件数状況に応じて DVD を用いた KYT や車載カメラによる映像を用いて運転指導を行っている。
- ・チーム別の教育により、一律の教育よりも実際に即した教育ができていると考えている。

【事故対策】

- ・ドラレコ等の安全ツールが増えたことにより、事故等の事実の収集がしやすくなった。導入以前は、乗務員からの報告を信じる以外の方法がなかった。
- ・ドラレコの映像が蓄積されることによって、乗務員への教育に活用できる他、新人教育の採用時の教育にも活用できる。危険感受性を高めさせるのに有効である。

- ・管理者は、乗務員個々人の趣味まで把握することによって、初めて安全に対するきめ細やかな配慮が可能になると考えている。
- ・乗務員と乗客との「言った。言わない」トラブルを避けるため、客室内部にもカメラを設置している。

【事故分析、再発防止教育】

- ・事故惹起者は、報告書を作成する時点で、所属チームのリーダー・担当者から意見をもらい、「今後どのような運転を心がけるか」を自ら記入する。自主的に安全運転を心がける効果を狙っている。
- ・事故報告書作成から2ヶ月後に車載カメラによる運転チェック及び面談を実施し、運転の変化をチェックするようにしている。
- ・事故に関する状況把握と以降の事故防止意識が明確である場合を除いては、各グループの事故担当管理者が事故惹起者と共に現場に行き、原因分析を行っている。
- ・1年以内に複数回事故を惹起するような場合は、面談等を経て、管理者が必要と感じた場合又は本人が希望する場合には NASVA 特別診断を受診し、より深い原因分析を行っている。

【事故に対する処分】

- ・チーム制による事故抑止に伴い、事故時に対するしくみを構築し、体制を強化している。
- ・事故が発生した際は、当該乗務員が事故報告書を作成すると共に、事故時の映像を確認させている。報告内容と映像により再発防止に向けて注意すべき点を理解させている。
- ・事故報告については、営業会議で報告を受けている。営業会議の場で乗務員に対する処分を決定している。
- ・処分決定後、その内容と損害の見積もり金額を本人に伝達し、処分を実行している。また、事故者本人が社長に対して報告を行っている。
- ・なお、事故報告に関しては、所属チームの担当管理者及びチームリーダーが立ち会い、それぞれからの意見も報告書に記入している。その上で、最終的に事故者本人が「今後どのような運転を心がけるか」を記入している。記入2ヶ月後、運転時の映像等を用いて、管理者・リーダーと3者面談を実施している。

【小集団活動】

- ・キックオフミーティングにおいて、前年度の事故件数や傾向を勘案し、チーム毎に年間事故防止スローガンと事故抑止件数を設定している。
- ・四半期毎のチームミーティングにおいて、四半期の実績等を振り返ると共に、チーム別教育プログラムをリーダーと管理者が相談して決定・実行している。
- ・上記以外に、手紙やメールの発信により事故防止を呼びかけたり、声かけを行ったりする等、リーダーの裁量で日常の注意を呼びかけている。

D) 現場管理

ポイント	CL 区分
◆乗務前点呼に関しては前日の昼礼（管理者全員出席）で内容を定め、必要な事項を伝達するようにしている。	D 5、B 5
◆ドライバーが行う運行前の点検に管理者が立ち会うことで、ライト点灯の確認など、点検項目の実施の徹底を意識付けるとともに、声かけによる事故抑止の効果を狙っている。	D 2

- ・安全管理の基本は点呼と考え、乗務前点呼に関しては前日の昼礼（管理者全員出席）で内容を定め、必要な事項を伝達するようにしている。また、毎日、年間事故防止スローガンを唱和することでその実践を促している。
- ・年間事故防止スローガンは乗務員がいつでも確認・見えるよう点呼執行場所に掲示している。また、出庫後もスローガンを意識し続けることができるよう、運転席のメーターパネルにもスローガンを貼付している。
- ・年間事故防止スローガンの他に、チーム毎もスローガンを定めている。チーム内で話し合っってチームスローガンを決めるため、スローガンを守ろうとする意識が自ずと高まっている。
- ・早朝の点呼に可能な限り社長自身も立ち会う。
- ・ドライバーが行う運行前の点検に管理者が立ち会うことで、ライト点灯の確認など、点検項目の実施の徹底を意識付けるとともに、声かけによる事故抑止の効果を狙っている。
- ・事故防止のための安全確認の項目を車内に貼り、意識付けを図っている。
- ・出庫する際、会社出口において誘導すると共に「行ってらっしゃい、気をつけて」の声かけを行い、注意を促している。

5. 安全に係る実績データ

【事故発生率】

交通事故件数は軽微な自損接触事故までを含む。過失割合ゼロの被害事故は含めない。

年度	交通事故件数(件)	総走行キロ(km)	交通事故発生率 (件/10万 km)
平成 18 年度	180	—	—
平成 19 年度	132	7,395,507	1.78
平成 20 年度	146	7,012,541	2.08

交通事故発生率=交通事故件数÷走行キロ×10万 km

6. 組織的安全マネジメント チェックリスト自己評価結果

区分		項目		評価
A	トップのコミットメントと行動	A 1	行動見本（現場巡回）	ウ
		A 2	経費予算配分	イ
		A 3	賞罰制度	ウ
B	マネジメントシステム	B 1	理念・行動指針	イ
		B 2	マネジメントサイクル	ウ
		B 3	情報管理のしくみ（安全の実績・情報）	イ
		B 4	人員配置と異動	イ
		B 5	管理者育成	ア
		B 6	協力業者管理（関連会社等）	イ
		B 7	お客様の評価	イ
C	教育訓練制度	C 1	採用・新人教育	イ
		C 2	運転スキル、作業スキル訓練	イ
		C 3	事故分析、再発防止教育	イ
		C 4	KYT、ヒヤリ・ハット	イ
		C 5	小集団活動（班活動）	ウ
D	現場管理	D 1	ルールの順守	ア
		D 2	日常点検・整備	イ
		D 3	整理、整頓、洗車、清掃	ア
		D 4	現場巡回指導（街頭指導）	イ
		D 5	点呼・朝礼	ウ
		D 6	身だしなみ、服装	ア
		D 7	挨拶、返事、報告	ア
		D 8	時間管理、生活管理	ア
		D 9	協力意識	ア

※組織的安全マネジメントのチェックリスト（詳細）は、国土交通政策研究所のホームページから入手可能。検索エンジンで「国土交通政策研究所」と入力。“●研究会・アドバイザー会議等”のページにある“運輸企業のための組織的安全マネジメント手法に関する調査”「第3回アドバイザー会議資料（平成21年3月17日）資料3」の郵送調査票参照。



写真1
チーム構成の掲示
(点呼執行場所)

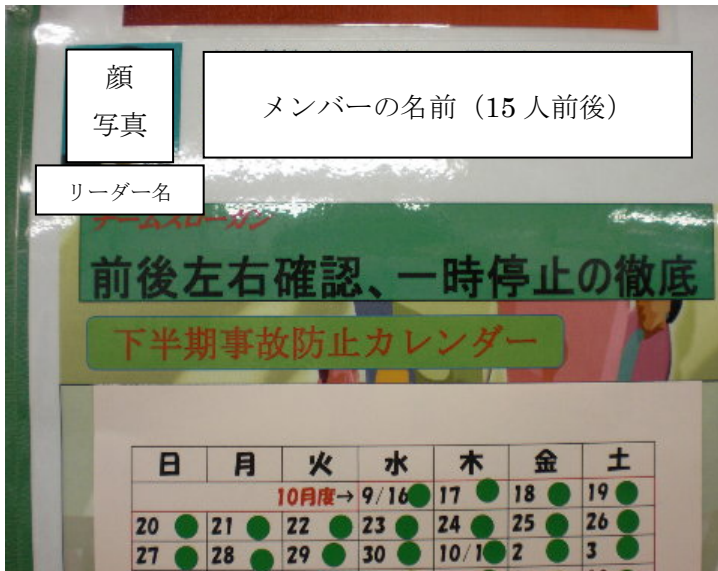


写真2 チームスローガンの例

【14チームのスローガン】

- ・プロの自覚！！ シッカリ止まって、ハッキリ確認！
- ・車を大事にする（思いやる心）
- ・前後左右確認、一時停止の徹底
- ・ヒヤリ・ハットを常に意識する
- ・営業と休憩にメリハリをつける
- ・出庫前に5分前後全員が体操する
- ・首振りの実施、目視よし！
- ・完全実施するぞ、前後左右、目視よし！
- ・安全指差し確認
- ・一時停止の厳守、帰庫時こそ注意
- ・前後左右、目視よし！ チョット待て、もう一度右左
- ・雨天時でも降りて確認、帰庫時までこころ許すな！！
- ・減らそう単独！！ 最小限のバックで。
- ・常に余裕のある運転 法規の厳守



写真3
グループスローガンの掲示
(2グループの内、
1グループの内容)



写真4
スローガンの車両貼付
(2グループの内、
1グループの内容)

新人乗務員指導要領

新人乗務員名 _____

挨拶	チェック欄
・社内で会う人全員への挨拶、点呼所での挨拶	

*まずは挨拶から。挨拶は大きな声で、徹底的に！

清掃	チェック欄
・車両の清掃	
・シートカバー交換	

機器類の説明(デモ機)

1. メーター機	チェック欄
・指数の読み方(1、管収 2、走行*)。3、営業*。4、営業回数)	
・ボタン(実車・支払・空車・予約・降車・高速・迎車・待)	

*車両を取り違えないためにも指数は毎朝チェックするように、また実車押し忘れや戻し忘れに十分注意するよう指導。

2. モバイル	チェック欄
・現金・大口割引・クレジットカード・デビットカード	

*エラーの場合は一度エンジンを切ること、直らなかつたら会社へ電話を。

3. 領収書発行機	チェック欄
・帰庫時ETC発行方法・ロール紙交換	

日報説明

・車両コードとドアNo. の見方	
・日常点検の実施	
・太枠内の記入	
・24H制での記入(CXチケットは30H制)	
・チケット・大口割引・無線等のチェック	
・グリーン経営認証部分の説明	

接客	チェック欄
・乗車時挨拶	
・行き先・経路の確認	
・おつりと領収書の渡し方(振り向いて右手で)	
・忘れ物の声かけとお礼	

乗車時の挨拶	降車時の挨拶
1、ハイ、お待ちどうさまでした！	1、ハイ、ありがとうございました、料金〇〇円になります。
2、ドアを閉めてよろしいでしょうか。	2、ドア開けてよろしいでしょうか。
3、どちらまででしょうか。	3、ありがとうございました、お忘れ物がないように！
4、お客様、大変申し訳ありませんが、乗務員になったばかりで地理がよくわかりませんので道の誘導をお願いします。	

*同乗指導前の指導で、指導者がお客役となりロールプレイ形式で練習しておくこと。(任意の地点から主要駅やホテルまで、参考となる人の日報をなぞる等実戦的に)
 *いずれも笑顔でハキハキと、経路等わからないまま適当に返事せず、きちんと確認した上で進行する。行き先がわからない場合、日中は会社、当直が竹内(保)、主任以外のときは竹内(保)まで連絡。

帰庫処理	チェック欄
・ETC履歴・メーター指数の吸い取り	
・ETC履歴の提出	
・ジャーナルの出し方と貼り付け	
・納金機の各ボタン説明	
・チケット・クーポン(記入の注意、チケットには領収書、投函口)	
・大口割引・クレジットカードの扱い(当直者直接渡し)	
・遺留品届出書・修理依頼伝票	

地理説明

・銀座乗禁地区	
・赤坂周辺空車進入禁止地域	
・繁華街(赤坂・青山・六本木・渋谷・新宿・池袋上野・浅草)	
・駅タクシープール(東京・渋谷・新宿・池袋・上野・お台場)	
・ホテル付け	
・羽田空港	
・その他	

*昼日勤は上の2項目はカット。羽田空港は同乗指導前に、乗務者は都心部中心に。

配車・出庫

1. 出社から点呼の流れ	チェック欄
・制服で、挨拶をして事務所へ入る	
・カウンターで4点セットを受け取り、点呼所で免許証提示	

*カーナビが必要な人にはカーナビも。

2. 車両の探し方	チェック欄
・車両コード、無線番号、ドア番号の違いを把握	

*車両の取り違えないように！

車両説明

1. 各機器の配置と操作方法	チェック欄
・スイッチ類(防犯灯・室内灯・ハザードランプ・ボンネットトランク)	
・エアコン・空気清浄機(特に喫煙客の後)	
・メーター機・ETC・領収書発行機・タコメーター	
・回送・空車切り替えスイッチ	

*カーナビが必要な人にはカーナビの取り付け及び操作方法。

2. 日常点検箇所	チェック欄
・車両外周の傷チェック	
・エンジンルーム(バッテリー・ウォッシュャー・ラジエター水量、オイル)	

*できるだけトヨタ、日産両方を教えるように。

緊急時に備えて

1. 無線呼び出しの取り方(非無線の場合は携帯電話を忘れずに)	
2. 事故時の対応(警察・会社への連絡)	

*地理で困った場合は会社・主任へ、トラブル等については会社へ電話のこと。

運転操作

・停車の方法(バックミラー・フェンダーミラーを見て目視してから寄せる)	
・一時停止の注意(必ず停止線で止まること)	
・ドア開け方法(少し開けて一度止め、安全確認して開ける。閉じる際も)	

<注意点、備考>

評価：A・B・C・D

指導者：_____

資料 1

新人乗務員指導要領

実技検定採点表

平成 年 月 日 実技検定者 ()

養成者 ()

【出庫前始業点検】

- 1、車体傷点検をしたか
- 2、エンジンルーム点検 (オイル、バッテリー液、水)

【空車想定走行】

- 1、左車線側を走行しているか
- 2、スピードは控えめに走行しているか
- 3、交差点手前で黄色信号になったら停止するか

【実車想定走行】

- 1、お客様が手を上げた時に、ハザードに手が直ぐにいくか
- 2、バックミラー後方確認、サイドミラー左右確認、目視確認
できているか
- 3、ドア一開閉時の二段開閉はできているか
- 4、乗降時の挨拶 (車内に体が入った時、声かけ)
- 5、行き先の確認、経路の確認を復唱しているか

- 3、車内マット (工業石鹸を使用)
- 4、フロントガラス、ドアガラス、リヤガラス、(ガラスは濡れタオルで拭いた後、乾いたタオルで乾拭き)
- 5、運転席周り (ダッシュ周り、ハンドル、座席周り)

【高速走行時】

- 1、一般道と高速道の分岐より高速道に入った処で高速ボタンに
すぐ手がいくか
- 2、高速道の分岐より一般道に降りる時に高速ボタンに手がすぐ
にいくか

- 6、料金メーターにすぐ手がいき、同時に人数ボタンも押せるか
- 7、実車中に乗客の指示に復唱しているか
- 8、右左折の際、早目の車線変更はしているか
- 9、発進、停止のスムーズさは (急発進、急停車、カックンブレーキ、急ハンドル)
- 10、ウインカーの扱いは (車線変更の際、同時にしていないか)
- 11、車線変更は、三秒手前か30m手前で合図をだしているか
- 12、大きな声で返事しているか
- 13、ドアに肘を掛けたり、シフトレバーに手を添えた状態で運転していないか (片手運転)
- 14、走行中の速度は安定しているか
- 15、乗客の指示された処で車を停止できるか
- 16、停止した直後、支払ボタンにすぐ手がいくか
- 17、日報は正しく記入されているか

【帰庫後の車両の手入れ】

- 1、車体の手入れ (雨上がりは洗車機使用)
- 2、タイヤの手入れ (工業石鹸を使って)

資料2

実技検定採点表

事故への対応



※大きな事故の場合、またそうでなくても事故多発の場合等は厳しく処分。

※無線違反同様、本人に処分を通知すること。

※時間や営業回数によっては、営業途中でも一度HDDやコンパクトフラッシュを回収、交換しに戻るよう指示する。

※映像は事故反省会や明番集会に活用する。

資料 3

事故への対応方法

事故報告書

032 事故処理担当

発生日時	平成 年 月 日 () 時 分	天候	晴・曇・雨・雪・強風	路面	乾・湿・凍結・積雪
乗務員	氏名	生年月日	S 年 月 日 () 才	経験	年 所 属 チーム
車両	号車	登録番号	足立500	無線番号	
発生場所	都・県 区・市 町 丁目 番 号 先	道路幅	当方: m 相手: m	信号	有・無
現場状況	交差点・路上・駐車場・その他 一時停止 有・無 見通し 良・悪 センターライン 黄色・白実線・白点線・無				
言出警察	警察番	交番	担当	課 (係) 様	電話番号

乗客	乗客	実車・空車	自動車被害	損害額	円
	乗務員	負傷	病院	電話番号	
乗客	乗客	氏名	生年月日	S 年 月 日 () 才	電話番号
	乗客	住所	都・県 区・市 町 丁目 番 号 (マンション・アパート名: 号室)		
乗客	乗客	負傷	病院	電話番号	
	乗客	住所	都・県 区・市 町 丁目 番 号 (マンション・アパート名: 号室)		

相手状況	車両被害	登録番号	車種・年式	住所	都・県 区・市 町 丁目 番 号
	修理工場	連絡先	住所	都・県 区・市 町 丁目 番 号	
相手状況	運転者	氏名	生年月日	S 年 月 日 () 才	連絡先
	運転者	住所	都・県 区・市 町 丁目 番 号 (マンション・アパート名: 号室)		
同乗者	同乗者	負傷	病院	電話番号	
	同乗者	住所	都・県 区・市 町 丁目 番 号 (マンション・アパート名: 号室)		

事故状況詳細

上記日時場所において、 事故状況詳細 見取図	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">OOO</td> <td>相手状況</td> <td>自動車</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">←</td> <td>進行方向</td> <td>自動車</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> <td>自転車</td> <td>相手車両</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">□</td> <td>相手車両</td> <td>自転車</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">△</td> <td>バイク</td> <td>相手車両</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">◇</td> <td>多行者</td> <td>相手車両</td> </tr> </table>	OOO	相手状況	自動車	←	進行方向	自動車	○	自転車	相手車両	□	相手車両	自転車	△	バイク	相手車両	◇	多行者	相手車両
OOO	相手状況	自動車																	
←	進行方向	自動車																	
○	自転車	相手車両																	
□	相手車両	自転車																	
△	バイク	相手車両																	
◇	多行者	相手車両																	

の事故が起きた原因は何だと思いますか？

理者からの注意

リーダーより

理者・リーダーと話した上で気づいたこと、今後注意する点

資料 4

事故報告書