

「ルールを守ろう。守る。守らせる。の考えで、その徹底と、会社と乗務員との絆が事故を減らす。」

1. 概要

企業情報

所在地	東京都世田谷区粕谷 1-11-3			創立	1956 年
年 商	21 億円	人員数	442 名	資本金	5,000 万円
拠点数	本社、八王子、小金井		車両等	タクシー165 台	
事業内容	タクシー（グループ会社として、民間整備工場、自動車教習所、LPG スタンド、特殊車両の特装会社を有している）				
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、東京無線協同組合契約先				

組織的安全マネジメントの特長

法令遵守のルールを守らせるため、経営の柱を「ルールを守る、守らせる」とし、その上で会社と乗務員との間に信頼関係を構築して事故削減に取り組んでいる。
営業所全職員が参加する運輸安全マネジメント会議を毎週開催し、都度、必ず会議での資料を、眼と耳で従業員に認識させている。
グループ会社全体の事故状況を把握するため、本部で集約し、必要に応じて各営業所に「事故報告」が配信される仕組みを構築している。

調査者所見

設立以来、他社からの営業譲渡、吸収合併により成長してきたこともあり、安全に対する意識・文化が営業所ごとに異なる。その中で会社と乗務員とのなれ合いを防ぐ目的で営業所長を比較的短期間で異動させる等の工夫を図っている。 「ルールを守る、守らせる」という方針で長年安全に取り組んでいる。 安全の実現のためには、人間関係の作り方が重要として考え、全乗務員へのカウンセリングを頻繁に実施することや、家庭訪問等を含め、「きずな」を重視したコミュニケーションを基に、人間関係を重視する経営に取り組もうとしている。 またグループとして運輸安全マネジメントに取り組んでおり、事故については、営業所内のみで留まらせるのではなく、グループ全体として共有できる仕組みを構築している。
--

調査情報

調査日	2009 年 12 月 16 日	訪問先	本社
対応者	専務取締役、所長、課長、他グループ会社所長 2 名		

（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

昭和 24 年にウカワ自動車交通㈱を設立、昭和 30 年に先代社長が「東京の王様」の略称をとり、京王交通㈱に社名変更した。その後、他事業者からの営業譲渡や吸収合併により規模を拡大し、グループとして事業拡大を続けてきた。昭和 40 年代からは、東京に隣接する神奈川、千葉、埼玉の 3 県を加えた首都圏全域に営業区域を拡張し、各地域の利用客に公共の交通機関として、質の高いタクシーサービスを届けるよう努めてきた。

現在、運輸事業者として安全に取り組むことを決意し、トップのコミットメントとして、「ルールを守る、守らせる」事を徹底している。

事業の拡大を通じて社会的責任が拡大する中で、グリーン経営への業界に先駆けての取り組みや、グループとして社会福祉へ取り組む姿勢として社会福祉財団を設立するなど、効率や効果だけではなく、環境の変化に対応し、地域社会に貢献できる事業を目指している。

3. トップの考え方

若くして事業を継承した現社長は、継承当初より、「ルールを守る、守らせる」ことからスタートした。事業展開については、外国への留学経験等を踏まえ、タクシー事業を営むためには、一定の規模が必要と考え、苦境にあった他のタクシー事業者からの営業譲渡や吸収合併により、グループとして事業規模を拡大してきた。安全面については、各グループ会社単独で取り組むのではなくグループ全体で取り組むべきと判断し、平成 18 年 10 月、飛鳥交通グループとして運輸安全マネジメントへの取り組みについて宣言した。

【輸送の安全に関する基本方針】

輸送の安全の確保が当グループの事業運営の根幹であることを深く認識し、グループ内において輸送の安全の確保に主導的な役割を果たします。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、従業員に対し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ます。

以上を実行に移すため、次による「輸送安全に関する基本方針」を事業場に掲げ、全従業員の意識の高揚を図ります。

1. 「輸送の安全確保は我社の根幹」
2. 「安全輸送でサービス向上」
3. 「安全の上に築く会社と全従業員の繁栄」

・輸送の安全に関する交通事故削減計画の策定（Plan）、その実行（Do）、実行内容のチェック（Check）、不備がある場合には改善（Act）を行い、安全対策を不断に見直し、全従業員が一丸となって業務を遂行することにより、絶えず輸送の安全の向上に努めます。また、輸送の安全に関する情報については、積極的に公表します。

□安全に対する取り組みはHPに記載。 <http://www.asaka-web.co.jp/safety/index.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※
◆法令遵守のルールを守らせるため、経営の柱を「ルールを守る、守らせる」としている。	A 1、B 1 D 1
◆会社と乗務員との間に信頼関係が築かれなければ安全は確保できないと考え、管理職の身だしなみの徹底、乗務員カウンセリングの実施等を行っている。	A 1、B 1 B 5、D 6
◆永年無事故表彰については、規程を設けて実施している。	A 3、B 2 B 3

※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について】

- ・飛鳥交通グループの現社長は、先代が早くに亡くなったこともあり、30 代で就任した。当時は、東京に 2 営業所、横浜に 1 営業所の 3 営業所のみであったが、まずは基本的なルールを守らせるため、経営の柱を「ルールを守る、守らせる」とした。
- ・法令遵守の文化は、現社長から構築されている。
- ・会社と乗務員との間の「きずな」を重視し、信頼関係が築かれなければ安全は確保できないと考えている。
- ・信頼関係構築の一つとして、管理職が服装等の身だしなみを徹底した上で、乗務員へ指導するようにしている。上に立つ者が正しく、規律を持っていなければ、下の者にいくら指導しても根付かない。
- ・グループ会社の方針として、1 人当たり年 4 回を目標にカウンセリングを実施させている。カウンセリングを開始したのも、乗務員との信頼関係を強固に築くためである。
- ・その他、乗務員の休暇が長期に渡る際は家庭訪問を行い、メンタル面でのケアを行っている。

【賞罰制度について】

- ・賞罰制度については、無事故手当及び永年無事故乗務員表彰を実施している。
- ・無事故手当は 8 千円／月である。事故を惹起した場合、翌月の手当はカットされる。
- ・永年無事故表彰については規程を設け、乗務員の運転技術の向上と安全意識の高揚を図っている。具体的な表彰対象基準は次のとおりである。

①表彰の対象となる期間（評定期間）において道路運送法並びに道路交通法等の法令を遵守し、無事故・無違反で勤務成績が良好である者（無事故・無違反とは、公私にかかわらず交通違反がなく、過失事故のない場合をいう）

②表彰の対象者は、評定期間中、以下の基準乗務数を乗務した者とする（公出勤務数も含める）

ア) 常 勤 隔日勤務者 130 乗務以上
 日勤勤務者 237 乗務以上

イ) 定時制 隔日勤務者 86 乗務以上
 日勤勤務者 172 乗務以上

③期間は、前年 10 月 1 日より当年 9 月 30 日を 1 年とし、1 年、3 年、5 年、10 年（以降 5 年間隔）。

④表彰を受けた後、事故・違反があった場合、評定期間 3 年から再表彰の対象とする。

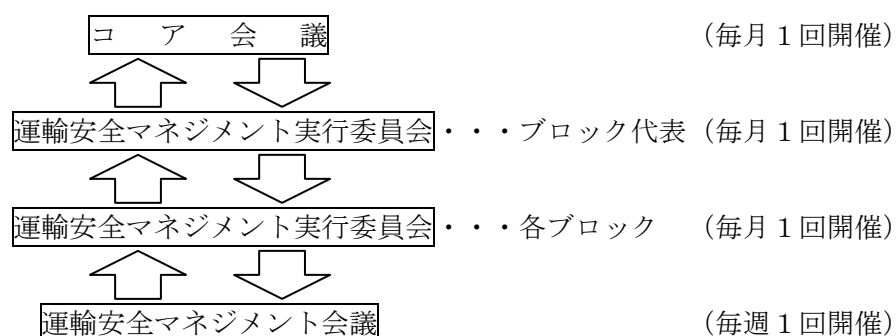
⑤その他、休職、無届欠勤、懲戒処分、事故に関する報告を怠った場合等については、表彰の対象としない。

B) マネジメントシステム等

ポイント	CL 区分
◆営業所全職員が参加する運輸安全マネジメント会議を毎週開催し、都度、必ず会議での資料を、眼と耳で従業員に認識させている。	B 1、B 2 B 3、A 1
◆独自の事故指数（1,000 台当たりの有責事故発生率）＝発生件数÷稼働台数×1,000 を算出し、事故費についても支払保険料と事故支出（自車修理費、免責負担額等）から総事故費、保有 1 台あたりの事故費を算出し、営業所ごとの推移、営業所間の比較を行いながら営業所長による削減取り組みを確認している。	B 3
◆管理者育成のため、運行管理者資格者証を取得させているほか、国土交通省や NASVA 等が実施する研修会、カウンセリングに関する研修等に積極的に参加させている。	B 5、B 3

【マネジメントシステム】

- ・グループ全体としての推進組織図を作成し、運輸安全マネジメントに取り組んでいる。
- ・運輸安全マネジメントを推進するために、次のような会議体制を構築した。



- ・マネジメントの実施にあたって、次のとおり重点施策を定めている。
 - 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こと。
 - ②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こと。
 - ③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こと。
 - ④輸送の安全に関する情報の連絡体制を確立し、社内において必要な情報を伝達、共有すること。
 - ⑤輸送の安全に関する教育及び研修に関する具体的な計画を策定し、これを適確に実施すること。

- ・運輸安全マネジメントの実施により、毎年度、「グループ全体の年間事故防止計画」、「事故防止目標」等を策定・公表している。
- ・運輸安全マネジメントの実施・浸透により、死亡・重傷事故等の大きな事故は減少している。しかしながら、事故件数の算定は損害額に関わらず1件としているため、事故件数自体は減少していない（100万円の物損も擦り傷も事故件数は1件としてカウントされる）。
- ・各ブロックで開催される運輸安全マネジメント実行委員会、運輸安全マネジメント会議に労使双方が参加することで、安全に対する意識向上に寄与している。

【事故の情報】

- ・各営業所ごとに有責事故防止目標を定め、運輸安全マネジメント実行委員会の中でPDCAのサイクルをまわしている。
- ・事故の件数はもちろんのこと、グループ内営業所間比較のため、事故指数（1,000台当たりの有責事故発生率）＝発生件数÷稼働台数×1,000を算出し、営業所ごとの推移、営業所間の比較を行いながら営業所長による取り組みを確認している。
- ・事故費についても同様に営業所ごとに把握している。支払保険料と事故による支出から総事故費、営業所別に保有1台あたりの事故費を算出し、グループにて事故費削減にとりくんでいる。

【管理者の育成】

- ・事故の防止には管理者の育成が必要であると認識している。そのため、候補者に対して、運行管理者資格者証の取得、国土交通省やNASVA等が実施する研修会、カウンセリング方式に関する研修等へ積極的に参加させている。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 区分
◆グループ会社全体で事故状況を把握するため本部で集約し、必要に応じて各営業所に「事故報告」が配信される仕組みを構築している。	C 3、B 2 B 3
◆事故惹起運転者に対しては、「有責事故」再発防止シートに事故時の状況、原因、要因、再発防止策を記入させ、後日、再発防止審議会で審議している。	C 3、B 3 C 5

【採用について】

- ・乗務員の応募者の内、未経験者が圧倒的に多く 9 割程度を占めている。
- ・他の事業用自動車であるトラックやバス経験者の応募も散見されるが、同業他社からの転籍等と比較して採用率は高い。
- ・応募者の年齢を見ると 50 歳代が多い。また、60 歳代の応募もあるが、年齢を考慮して採用は行っていない。ただし、前歴に問題がなく、既に 2 種免許を取得している等の理由があれば、60 歳代であっても採用を検討している。

【新人教育について】

- ・乗務員の採用に当たり、2 種免許を取得していない者については、会社の費用負担（条件あり）で取得させている。
- ・2 種免許の実技については、最短 8 日間をかけ、グループ会社の教習所で取得させている（学科試験は最寄りの試験場で受験）。
- ・2 種免許取得後は、東京無線教育指導センターで 5 日間、東京タクシーセンターで 3 日間の講習を受け、NASVA で運転適性診断を受診。
- ・その後、社内研修で就業規則、労働条件、地理添乗指導等の研修を行い、2 日間の同乗指導を経て初乗務となる。
- ・なお、乗務員の採用・教育ルールはグループ会社によって異なる。

【事故の定義について】

- ・交通事故の定義は、第一原因、第二原因、第三原因の 3 通りに区分している。
 - 第一原因・・・当方の過失 100%の交通事故
 - 第二原因・・・過失の大小に関わらず、当方に過失の生じる事故
 - 第三原因・・・当方に過失の生じない事故
- ※第一原因及び第二原因の交通事故が有責事故となる
- ※自過失度で分類しているため、単独自損事故は第一原因に区分される
- ・社内においては、次の算出式で事故指数を求めている。
$$\text{事故指数} = \text{発生件数} \div \text{稼働台数} \times 1,000 \quad (1,000 \text{ 台当たりの有責事故発生率})$$

【事故分析、再発防止教育について】

- ・緊急時の報告及び連絡網を整備し、事故惹起時に対する体制を整備している。
- ・グループ会社全体で事故状況を把握するため、事故を惹起した際は本部にデータが集約される。安全統括管理者が事故内容を確認し、必要に応じて各営業所に「事故報告」（所定の書式に基づく）を配信している。配信された事故報告は点呼等で活用され、乗務員の注意喚起に役立っている。
- ・事故惹起運転者に対しては、「有責事故」再発防止シートに事故時の状況、原因、要因、再発防止策を記入させている。

- ・安全衛生委員会の中に再発防止審議会を設置し、事故惹起者に対して、①何故自分が事故を起こしたのか、②惹起した事故をどの様に認識しているか、③どの様にすれば事故を防止できたのか等について審議している。審議には、1 事故当たり最低 15 分程度を要している。
- ・乗務員の年齢構成比をみると、60 歳代（最高年齢は 73 才）が全体の約 1/4 を占めているが、当該年代の事故が多い訳ではない。
- ・車両は担当制にしているため、ある乗務員が車両に擦り傷等を残せば、翌日の交代乗務員により発見される。また、月 1 回、車両の総点検を行うことで細かな擦り傷等の発見に努めている。

D) 現場管理

ポイント	CL 区分
◆デジタコやドラレコの機器を導入して拘束時間を徹底することにより、乗務員の定着率が向上している。	D 8、A 2

【拘束時間管理について】

- ・輸送の安全に関する予算としてデジタコやドラレコの導入を計上し、また、実際に装着して拘束時間管理の徹底を行っている。拘束時間の徹底により過労運転の防止が図られ、乗務員の定着率が向上している（H20 年 86.3%から H21 年 93.0%に向上）。
- ・東京無線協同組合の「タワーリーダー」制度の基準に該当する乗務員については、積極的に資格を取得させている。東京無線協同組合が独自に実施する地理試験と特別講習を修了した選抜乗務員がタワーリーダーとなる。

5. 安全に関する実績データ

【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。

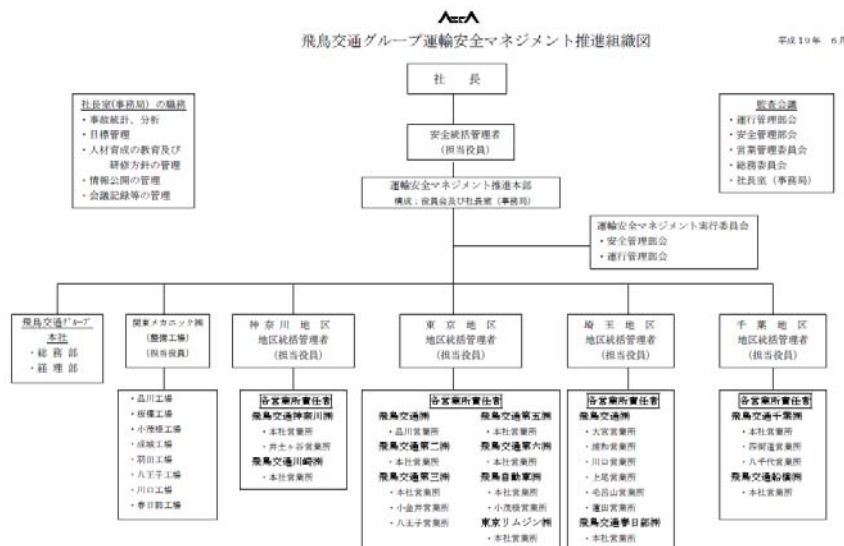
年度	事故件数（件）	走行距離：約(km)	交通事故発生率(件/10 万 km)
平成 18 年度	152	14,270,648	1.07
平成 19 年度	145	13,901,153	1.04
平成 20 年度	169	12,802,009	1.32

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	ウ
		A 3	賞罰制度	ア
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	ウ
		B 6	協力業者管理（関連会社等）	ウ
		B 7	お客様の評価	ウ
C	教育訓練制度	C 1	採用・新人教育	ウ
		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	ウ
		C 4	KYT、ヒヤリ・ハット	イ
		C 5	小集団活動（班活動）	イ
D	現場管理	D 1	ルールの順守	イ
		D 2	日常点検・整備	ウ
		D 3	整理、整頓、洗車、清掃	イ
		D 4	現場巡回指導（街頭指導）	ウ
		D 5	点呼・朝礼	ウ
		D 6	身だしなみ、服装	ウ
		D 7	挨拶、返事、報告	ウ
		D 8	時間管理、生活管理	イ
		D 9	協力意識	ウ

※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。



資料1
運輸安全マネジメントを
推進するための
グループ組織図

Asca
平成21年1月1日
運輸安全マネジメント実行委員会

平成21年飛鳥交通グループ年間事故防止計画

運輸安全マネジメントの推進

輸送の安全に関する基本方針

1. 輸送の安全確保は我社の根幹
2. 安全輸送でサービス向上
3. 安全の上に築く会社と全従業員の繁栄

平成21年飛鳥交通グループ指数目標

事故指数1.55以下、事故費20.9%削減を達成

[東京ブロック: 1.75、16.5%削減 多摩ブロック: 1.49、10.0%削減 神奈川ブロック: 1.59、26.8%削減
埼玉ブロック: 1.18、35.2%削減 千葉ブロック: 1.40、12.3%削減]

推進方策

※各営業所において、週1回運輸安全マネジメント会議を開催し、P→D→C→Aサイクルを継続的に繰り返し、輸送の安全確保を図る。

1. 目視による安全確認を徹底させ、正しい判断、動作についての指導教育を実施する。
2. 進路変更時、ドア開閉時、発進停止時、右左折時には、二輪車を先にやり過ごす様に指導の徹底を図る。
3. 「走行スピードと停止距離」の相関表を活用し、追突事故防止の指導を徹底する。
4. 速度確認リスト、タコグラフを活用し、速度超過者に対するカウンセリングを強化し、指導の徹底を図る。
5. ヒヤリハット情報を収集、分析の上、ヒヤリハットマップを作成し、乗務員への周知徹底を図る。
6. 危険予知トレーニングを実施し、事故防止に対する意識付けの徹底を図る。
7. 急のつく、無理な運転の禁止(急発進・急加速・急ブレーキ・急ハンドル等)

月別事故防止テーマ	周知事項
1月 年始における歩行者との事故防止	目視による死角の安全確認の徹底
2月 積雪・凍結時のスリップ・追突等の防止	旅客輸送の安全確保の徹底
3月 春休み期間中の子供との事故防止	法定速度厳守での安全走行
4月 春の全国交通安全運動に伴う事故防止	公共輸送交通機関の使命(安全・快適・迅速)の励行
5月 行楽シーズンにおける二輪車交通事故防止	進路変更、ドア開閉時の目視による安全確認
6月 梅雨期の事故防止	法定速度の遵守によるスリップ事故防止
7月 猛暑期の事故防止	計画的な休憩を取り過労運転防止
8月 夏休み期間中の事故防止	子供・自転車の飛び出し注意
9月 秋の全国交通安全運動に伴う事故防止	危険を予測し、確実な一時停止の励行
10月 スピード超過による事故防止	スピードメーター目視による法定速度の厳守
11月 健康管理の徹底による過労運転防止	正しい休息と適切な休憩で事故防止
12月 年末・繁忙期の事故防止	ロードリーダーにふさわしい安全速度での走行

通年で毎月徹底指導する重点項目

1. 重大事故撲滅(二輪車・歩行者との事故防止)
2. 特定悪質違反の根絶(酒気帯び・救護義務違反・最高速度違反・過労運転)
3. 事故形態ワースト4の根絶(追突事故、バック事故、車線変更事故、一時停止事故)

資料2
年間事故防止計画



平成 21 年乗務員年間教育指導計画

飛鳥交通株式会社

	安 全	旅客接遇と接客マナー	生活指導と健康管理 Ⅱ-10	服 務 規 律	車 両・環境保護	営 業
1 月	・年末年始自動車輸送安全総点検実施 歩行者との事故防止 ・自動車の構造上の特性の把握Ⅱ-3・事故削減目標 ・輸送の安全に関する基本方針	・年始挨拶運動の推進と基本心得 ・車椅子の対応 ・シートベルト着用の要請方法	・年始における良い生活設計、年間目標の設定を ・風邪予防の徹底 ・禁煙努力の励行について	・基本法令と運送約款について ・出庫、帰庫点呼時アルコールチェックの徹底	・車両の取扱い説明書を今一度読んで取扱いを理解しよう ・無用アイドリング停止 ・環境方針と燃費目標 ・車内清掃について	・今年度営収目標と事業計画について ・市場特徴に応じた有効な流し方と心構え
2 月	・異常気象時の事故防止 ・旅客の安全の確保Ⅱ-4 ・事故事例の研究Ⅱ-2・事故報告の完全徹底（救護義務等）	・忘れ物ありませんかの一斉運動 ・領収書の完全手渡しの励行 ・正しいメーター操作	・明番、公休日における休養の取り方について ・健康管理は自己管理 ・たばこの人体に対する有害について	・最大拘束時間の厳守 ・体調不良による欠勤の防止 ・社内への酒気持込禁止	・タイヤ交換実習 ・三角表示板、ジャッキ、輪止めについて ・環境問題はできることから	・有効な流し方と上位者の日報、運行記録からの研究 ・曜日及び時間帯の研究による営業方法
3 月	・春休みの児童の保護・単車、自転車との事故防止 ・法定速度厳守で安全走行Ⅱ-2 ・後退時の安全再確認励行	・接客業としての言葉使い ・違法付け待ちの禁止 ・運転者証の不正使用の禁止	・定期健康診断の全員受診について ・出番の前日の酒は控えめに	・仮眠室での寝煙草の禁止 ・労働時間の厳守 ・規則違反と罰則規定	・消火器、発煙筒の取扱いについて ・タイヤ空気圧は適正について	・無線の取扱いと実車率の向上について ・営業回数を積み上げによる営業収入の向上
4 月	・春の全国交通安全運動と公共輸送機関の使命Ⅱ-1 ・新入学児童、歩行者との事故防止	・タクシーサービス向上運動 ・途中下車強要の絶無 ・迂回走行の撲滅	・未受診者の受診及び要精密検査者のその後の対策 ・運動不足は明番、公休に軽体操や散歩で補う	・定められた制服、ネクタイの着用徹底 ・酒気帯び運転の絶対禁止	・ロックとその解除方法について（各ロック部分） ・構内アイドリングストップ ・環境に配慮した日常点検整備	・無線の活用と実車率の向上 ・実績上位者からのアドバイス
5 月	・運転者の運転適正に応じた安全運転Ⅱ-8 ・旅客乗降時の安全確保Ⅱ-5 ・二輪車との事故防止	・乗客に安心を与える運転方法 ・気持ちの良い挨拶の励行	・夜遊び、飲酒による寝不足疲労の防止 ・健康保持は自己責任 ・禁煙努力の励行について	・無理の無いレジャー計画と欠勤防止について ・振替による長期連続勤務の禁止	・車両清掃について（ボデー、内部、エンジンルーム等） ・燃費向上に関心を持つ	・ゴールデンウィークの流し方と催事等の情報収集による営業収入の確保
6 月	・梅雨期の事故防止（法定速度の遵守Ⅱ-2、適切な車間と早めの減速） ・事故事例Ⅱ-2 と救護義務徹底 ・輸送の安全に関する基本方針	・服装と身だしなみの接客マナー ・障害者割引等の取り扱い ・迎車・回送・予約車の正しい表示	・収支バランスの取れた生活設計の見直し、確実な勤務で余計な出費を控える ・たばこの人体に対する有害について	・出庫、帰庫時間を守らせることによる過労防止 ・最大拘束時間の厳守で過労運転防止を	・ヒーターの操作について（室内ガラスのくもり） ・急発進、急加減速をしない ・車内清掃について	・梅雨時期の営業方法 ・乗務員毎日の目標と達成方法
7 月	・猛暑期の事故防止 ・過労運転防止の自己管理Ⅱ-9 ・ロードリーダーとしての模範運転とはⅡ-1	・つり銭の確保と料金收受方法 ・チケットの取り扱いについて	・夜更かし、夜遊びを自粛 ・冷房による冷え過ぎ防止 ・暴飲、暴食は慎むこと	・過労を残さないレジャー計画と勤務優先の指導 ・出庫、帰庫点呼時アルコールチェックの徹底	・エアコンの操作と故障時の対応について ・環境保護の重要性和私達にできること ・エコドライブに関する基礎知識	・つり銭不足を無くし、効率の良い営業 ・営業研修会の開催
8 月	・夏休みの児童の保護・単車、自転車との事故防止 ・放置及び駐停車違反の絶対禁止Ⅱ-2 救護と報告義務完全徹底	・タクシーの日キャンパランスの趣旨 ・乗車拒否等、不正事案の根絶 ・忘れ物をさせない接客	・睡眠時間を十分に取ればバランスの良い食事を規則的にとる ・冷房による風邪予防	・明番時の休養の取り方について ・酒気を除くには10時間以上の休息が必要	・エンジンオイル、ラジエーターの水、バッテリー液の点検について ・燃費向上に関心を持つ	・明番、公休日は十分な休養し、万全な体調での乗務の徹底
9 月	・秋の全国交通安全運動とタクシーが模範となる安全な防衛運転 ・危険を予測、回避の運転Ⅱ-7	・バリアフリーと車椅子の対応 ・車内喫煙禁止について ・不当料金請求の根絶	・過労運転防止の為、規則正しい明番公休の休養の取り方について ・禁煙努力の励行について	・始業、終業点呼の重要性和確実な報告	・車両からのSOS（異音、振動）は速やかに報告 ・メーター類の読み方 ・正しい日常点検の実施	・地理の研究、上位者の日報から営業方法の研究 ・効率の良い休憩の取り方と営業方法
10 月	・安全速度の厳守Ⅱ-2 ・交差点内の事故防止 ・公共輸送機関としての自覚と責任Ⅱ-1・輸送の安全に関する基本方針	・行先の復讐、コースの確認の徹底について ・乗合行為の撲滅 ・気持ちの良い挨拶の励行	・定期健康診断の全員受診について ・出番の前日の酒は控えめに	・当日欠勤の防止と振替による長期連続勤務の禁止 ・配車予定表の厳守徹底	・アイドリングストップと地球温暖化について ・オーバードライブを有効に活用する ・環境に関わる法規制・行政指導	・遅刻、早退の撲滅 ・事故の無い安全運行こそ営業収入向上
11 月	・営業区域の危険箇所の把握（交通状況）Ⅱ-6 ・歩行者、二輪車との事故防止 ・過労運転の防止Ⅱ-9	・繁忙期を控え区域外営業の根絶 ・メーター不正使用の禁止事項	・未受診者の受診及び要精密検査者のその後の対策 ・たばこの人体に対する有害について	・基本法令と運送約款について ・酒気帯び運転の絶対禁止	・エコドライブと海面上昇について ・車庫内暖気運転の短縮 ・車内清掃について	・防犯の心得について ・催事等の事前情報収集と周辺の流し方
12 月	・年末年始自動車輸送安全総点検実施 歩行者との事故防止 ・スピード違反の絶無Ⅱ-2 ・救護義務の重要性	・街頭営業違反の撲滅 ・乗車拒否等、不正事案の根絶について ・接客不良の撲滅	・深酒、夜更かしによる健康管理の徹底 ・風邪による体調不良の防止	・年末年始の欠勤防止と休眠の取扱い方 ・飲んだら乗せない、乗るなら飲む	・スタッドレスタイヤ使用について ・空気圧の計器測定は月に3回は実施する	・繁忙期の営業目標達成のため、無事故・無違反による営業方法
指導主任者指示事項	◎通年で毎月徹底指導する項目 I：運輸安全マネジメント推進方針の徹底。 II：運転者に対する指導監督の告示等。 III：酒気帯び運転の絶対禁止の徹底。 IV：最大拘束時間、最高乗務距離厳守による過労運転防止の徹底。 V：グリーン経営推進と環境保護。 ◎毎月適時に実施する項目 ①：地理、道路事情。 ②：交通規制の状況。 ③：苦情事例による再発防止の実務教育。 ④：事故事例による原因と再発防止対策。 ⑤：事故警報に指示された事項の徹底。 ⑥：支局、警察、協会、東タクセンター、東京無線等からの周知させるべき事項の徹底。					

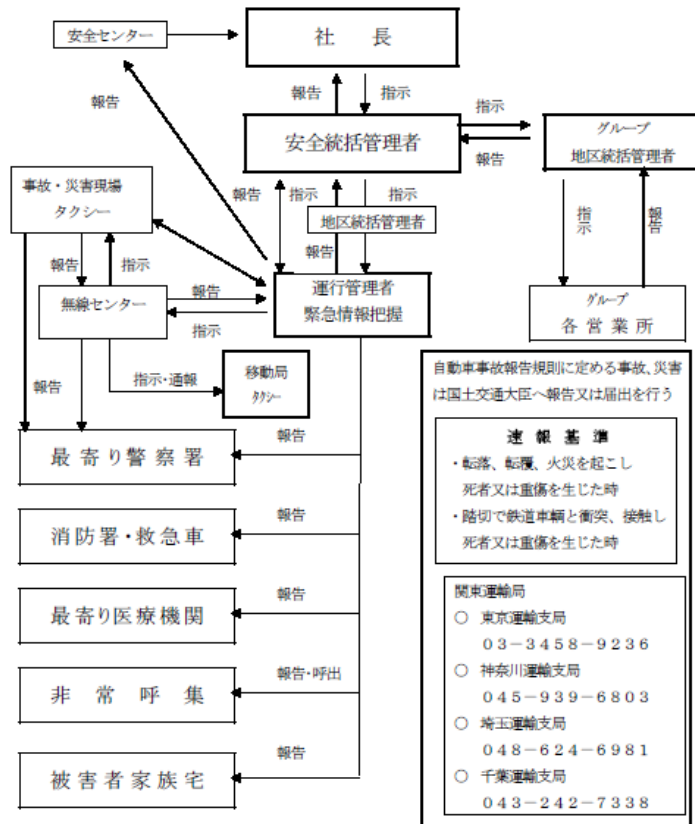
平成20年12月30日作成 運行管理委員会作成

資料 3

乗務員年間教育指導計画

緊急時の報告及び連絡体制図

(重大事故・災害・テロ等の指示、連絡、通報体制)



資料 4
緊急時の報告及び
連絡体制図

営業所担当役員	営業所責任者	運 管	点呼者

「有責事故」再発防止シート

有責事故が発生した場合、職員全員が内容を共有し翌日点呼で再発防止を行うこと。

[illegible]

発生状況

原因

要 因

再発防止

社長	安全統括管理者	地区担当役員	

事故報告

報告日：平成 年 月 日
飛鳥一企画 37 号様式

安全統括管理者 指示事項 指示日：平成 年 月 日

(状況図)

事故日時 平成 年 月 日 ()

午前 時 分頃 天候 ()

場 所 _____

相手区分 歩行者・自転車・バイク・車輛・

被 害 者 _____

負傷状況 _____

【状 況】

◇出庫時刻： 時 分 ◇営業回数： 回目

【発生原因】

【防止対策】

営業所責任者	整備管理者	運行管理者		会社名：	営業所名：	点呼運行管理者
				乗務員：(才) (タクシー経験 年 月) (出身地)		氏名 _____

重大事故が発生した時は、直ちに社長及び安全統括管理者に連絡の上、本報告書に指示事項の記入を受け、各営業所に送信すること。(後日、関係文書を作成の事)

H18.10.1

資料 6

事故報告書



写真 1

点呼執行場所の
掲示物一覧

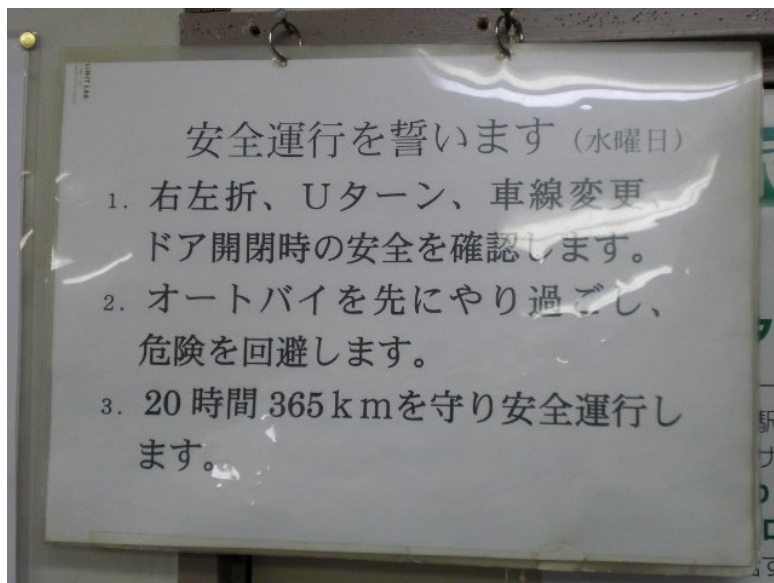


写真 2
安全運行の誓い
(水曜日の例)

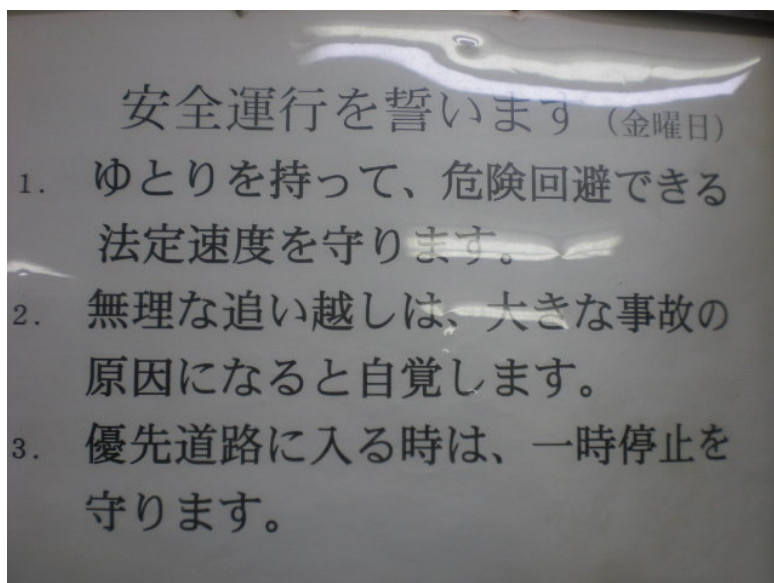


写真 3
安全運行の誓い
(金曜日の例)



写真 4
過労運転防止のため
「出庫ー帰庫」時間を
示す時計