

運輸安全取組事例集

【抜粋版】

平成28年10月

国土交通省
大臣官房 運輸安全監理官

運輸安全取組事例のご案内

- ◎ 国土交通省では、運輸安全マネジメント評価等を通じて知り得た運輸安全情報の中で、運輸事業者様において安全性が向上した事例、取組に苦慮された事例等を事業者様のご協力のもと、「運輸安全取組事例」として周知・公表させていただいております。

また、平成23年7月より、国土交通省にて収集する事例だけでなく、事業者の皆様より自らご提案いただいた事例についても、幅広く周知・公表させていただいております。

本資料は、公表している取組事例の中から最近の事例を中心に抜粋したもので、皆様の事業の安全に関する取組のヒントとなれば幸いです。

- ◎ 運輸安全取組事例を掲載している国土交通省WEBページ
http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_torikumi.html

運輸安全取組事例の募集について

- ◎ 国土交通省では、事業者様が取り組んでいる運輸安全マネジメントの取組のうち、安全性が向上した事例、取組に苦慮された事例等を広く募集しています。

- ◎ ご提案いただいた事例のうち、運輸事業全体の安全マネジメントの強化に資すると判断した事例について、ご提案者様のご了解が得られる範囲で、国土交通省ホームページにて周知・公表をお願いしています。

・ 書式は、以下のWEBページからダウンロードできます。

http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_torikumi.html

・ 応募先：g_MST_UAK@mlit.go.jp

!!!ご応募をお待ちしています!!!

お問い合わせ先

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室

電話:03-5253-8111 直通:03-5253-8797

目次

以下の番号は、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン(平成22年3月改訂)」の、「5. 運輸事業者に期待される安全管理の取組」の番号と符合しています。

2. 安全方針

- 【広島高速交通株式会社】
「安全風土・安全文化のアンケート」結果を活用した安全文化の醸成 p. 1
- 【宮崎カーフェリー株式会社】
安全方針の周知における形骸化防止 p. 3

3. 安全重点施策

- 【JR西日本宮島フェリー株式会社】
経営管理部門が実施する添乗を活用して、安全重点施策の取組状況及び関係法令の遵守状況の把握を行う仕組みを構築し運用すること p. 4
- 【株式会社北海道エアシステム】
内部監査を活用した安全重点施策の策定及び必要に応じた見直し (p. 55参照)
- 【阪九フェリー株式会社】
経営トップのリーダーシップのもと、本社経営管理部門と現場とが一体となった事故防止の取組 p. 7
- 【西日本空輸株式会社】
安全評価システムの活用により安全計画立案時に定量的な目標設定に取組む p. 9
- 【飛騨森林都市企画株式会社】
着任者教育の充実等ハード、ソフト両面に於ける安全対策の推進 (p. 46参照)

6. 情報伝達及びコミュニケーションの確保

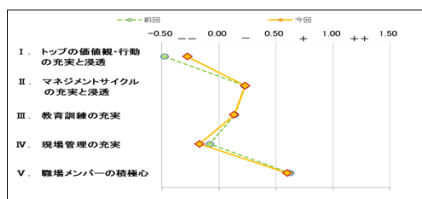
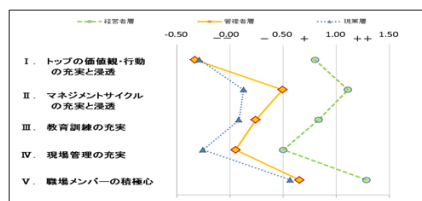
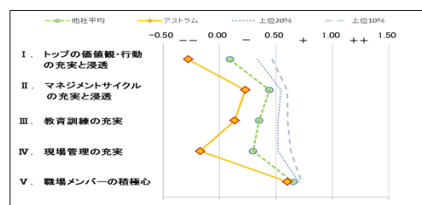
- 【西武バス株式会社】
現場の課題を迅速に伝達することで、早期の問題解決を図るとともに、経営管理部門、営業所及び運転士のコミュニケーションを活性化 p. 13
- 【両備フェリー株式会社】
乗客に対する映像を用いた救命胴衣の着用方法に関する動画の放映 p. 15
- 【アサヒロジスティクス株式会社】
ES(社員満足)充実による安全意識の向上 ～家族の仕事への理解とともに p. 17
- 【日本航空株式会社】
社内の情報伝達を確実に行うとともに、社内関係者において、社内の施策等に関し、より関心を持ってもらうための取組 p. 19
- 【東武鉄道株式会社】
現業職員の自発的な安全活動の支援 p. 21


7. 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用


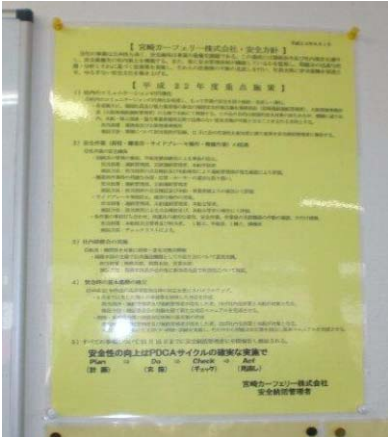
- 【熊本バス株式会社】
「洪水・土砂ハザードマップ」等の有効な活用 p. 23
- 【宮崎交通株式会社】
運転士の健康管理 p. 25
- 【九州産交バス株式会社】
車内事故削減の取組 p. 26
- 【北海道中央バス株式会社】
横断歩道右折時における重大事故の多角的事故分析と再発防止への提言 p. 28

【昭和日タン株式会社】	ヒヤリ・ハット情報の収集・活用に向けた経営管理部門のサポート	.....	p. 31
【西日本鉄道株式会社】	事故に至る前の事象把握から予防安全対策の実施(安全能力指標の活用)	.....	p. 32
【四国旅客鉄道株式会社】	踏切事故防止(安全啓発テレビCMの放映)	.....	p. 35
【オーシャントランス株式会社】	優良事例とヒヤリ・ハット情報の収集・活用の活性化	.....	p. 36
【飛騨森林都市企画株式会社】	着任者教育の充実等ハード、ソフト両面に於ける安全対策の推進	.....	(p. 46参照)
【株式会社ニヤクコーポレーション】	「なぜなぜ分析」等を用いた事故の根本原因究明と再発防止策	.....	p. 38
8. 重大な事故等への対応			
【京浜急行電鉄株式会社】	重大な事故等への対応について、日頃からの備えを充実・強化	.....	p. 40
【神戸新交通株式会社】	事故発生時の社員対応マニュアル(必携)の整備	.....	p. 41
9. 関係法令等の遵守の確保			
【JR西日本宮島フェリー株式会社】	経営管理部門が実施する添乗を活用して、安全重点施策の取組状況及び関係法令の遵守状況の把握を行う仕組みを構築し運用すること	.....	(p. 4参照)
【沖縄都市モノレール株式会社】	同業他社の事例を踏まえた関係法令等の遵守方法の見直し	.....	p. 43
10. 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等			
【株式会社国際興業大阪】	後退事故削減への取組(バックセンサーの特性を理解させる教育)	.....	p. 44
【飛騨森林都市企画株式会社】	着任者教育の充実等ハード、ソフト両面に於ける安全対策の推進	.....	p. 46
【西武鉄道株式会社】	「事故のカレンダー」から事故事例を学ぶ	.....	p. 47
【御在所ロープウェイ株式会社】	限られた人員内での技術業務知識の習得とスキルアップ	.....	p. 48
【松島湾内旅客船航路事業者連絡協議会】	複数事業者合同での安全への取組	.....	p. 50
11. 内部監査			
【両備フェリー株式会社】	グループ会社の実情に即した仕組みの構築	.....	p. 54
【株式会社北海道エアシステム】	内部監査を活用した安全重点施策の策定及び必要に応じた見直し	.....	p. 55
【中越運送株式会社】	内部監査の有効性を検証する仕組みの構築及び実施	.....	p. 56
12. マネジメントレビューと継続的改善			
【東日本旅客鉄道株式会社】	「安全コラボ合宿」	.....	p. 58

業種	鉄道・軌道（新交通）
取組み分野	安全方針
テーマ	「安全風土・安全文化のアンケート」結果を活用した安全文化の醸成
取組みの狙い	「安全風土・安全文化のアンケート」により課題を見出し、改善に繋げるための新たな取組みに反映させることにより、一層の安全文化の醸成に努める。
具体的内容	<p>広島高速交通では、社内の安全に関する認識や行動の度合い、階層間・部門間のギャップなどを数値化し、自社の安全に関する取組みを社員がどのように認識し、課題は何かなどについて「目に見える形」で把握することが重要であると考え、平成24年度に国土交通政策研究所の「安全に関するアンケート」を実施した。</p> <p>「経営者の姿勢や理念等が不明確で社員一人ひとりまで十分に伝わっていない」また「経営者の現場重視の行動や姿勢が見られない」など、現場は厳しい目で見ていることが確認されたことから、経営者層の方針、意識及び行動をきめ細かく伝えるとともに、現場からの声を十分に聞きながら、全社員一丸となって進める必要があることから、以下の取組みを新たに実施した。</p> <p>① <u>社長懇談会の開催</u></p> <p>社内のコミュニケーションを確保するため、現場係員が生の声を直接伝える場として、また、経営トップが安全に対する考えを直接伝える場として、平成26年1月から4月の間に社長懇談会（延べ19回、社員116名参加）を実施した。</p> <p>常勤役員とセクション（工務係、車両係など）毎に、5～10数人のグループに分け、グループ討議方式で思いをぶつけ合う形をとった。</p> <p>現場係員からは、輸送の安全の確保や安全衛生などに関する多くの意見が出され、経営トップは現場の声を安全対策につなげるなど、その効果を発揮している。</p> <p>② <u>社内情報誌の定期発行</u></p> <p>平成24年7月から、社員へ安全に関する情報を提供するためのツー</p>



	<p>ルとして、「運輸安全マネジメント情報誌」を安全推進会議が編集・発行し、全社員への配布を開始した。</p> <p>社長の挨拶（提言）や安全重点施策の策定、安全に関するアンケート結果報告などのタイムリーな情報を毎月提供している。</p> <p>また、平成26年4月からはタイトルを「アストラムラインNEWS」に改め、社内に愛され親しまれる社内誌を目指して安全に関する情報に加えて社員紹介や投稿を加えるなど、話題性のある紙面構成としてバージョンアップを図っており、社内の情報共有のツールとして、必要不可欠なものとなっている。</p> <p>上記①及び②の効果を検証するため、平成27年9月に再度「安全風土・安全文化のアンケート」を実施した。</p> <p>アンケート結果では、前回のアンケート結果とほぼ同じ傾向が表れ、厳しい結果となったが、一部に改善が見られる部門等もあることから、その取組み等についてヒヤリング調査を行い、状況を把握するとともに、次年度の取組に反映させる仕組みとしている。</p>	 <p>アストラムラインNEWS 2016.1 (第22号)</p> <p>新駅開業効果、全線に さて、開業22年目に入った昨年を振り返って見ますと、会社にとって大変大きな転機となる年であったように思います。</p> <p>それは、3月に当社の開業以来の懸案、課題であったJR山陽本線との交差部への新駅「新白鳥」の設置が、ようやく実現したことです。3月の開業以来、新駅の乗降者は一日当たり約9千人となっており、JRとの接続が改善されたことを受けて、全線の利用者もこれまで1日6万2千人を超えるまでに伸びています。改めて、公共交通はネットワークが大切であることを認識した次第です。</p> <p>年度の途中でこの通年の数字を見る必要はありますが、これまでのところおむね順調に推移しているというように思います。</p> <p>平成28年 社長年頭挨拶 代表取締役社長 廣本 康男 みなさん、新年あけましておめでとうございます。年頭に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。</p> <p>その前に、昨年末からお正月にかけて、通常通りに列車に乗り降りしたり、本社や駅での勤務についていただいた社員の方には、大変ご苦労様でした。改めて御礼申し上げます。</p> <p>振り返って見ますと、新駅開業までの最後の一年は大変忙しい工事年となり、JRとの同時開業が本来にできるのだろうか、一時は心配した時もありました。しかしながら何と云っても、担当した皆さん、協力会社のみなさんの努力と御礼のおかげで、無事開業にこぎつけることができました。</p> <p>私自身、当日朝、始発電車が長蛇の列を出た時の興奮を受けたときの嬉しさは、今も忘れられません。</p>
取組みの効果	<p>安全文化の醸成及び運輸安全マネジメントの取組みを進めるにあたって、社員の安全意識等を定量的に把握（見える化）することが重要との認識から、以下の取組みによりCAPDCAサイクルを機能させ、より一層の安全文化の醸成等に繋げる仕組みを構築した。</p> <p>① アンケート調査（C）の実施</p> <p>② アンケート結果を踏まえ見直し・改善（A）</p> <p>③ 新たな取組を計画（P）・実施（D）</p> <p>④ 取組の効果を把握するため再度アンケート（C）及び見直し・改善（A）</p>	
事業者名	広島高速交通(株)	

業 種	海運（旅客）
取組分野	安全方針の周知徹底、見直し等
テ ー マ	安全方針の周知における形骸化防止
取組の狙い	安全方針の周知について、現場の意見を反映させ周知方法を変更することにより、継続的な安全意識の向上を図る。
具体的内容	<p>1. 宮崎カーフェリー（株）は、大阪と九州（宮崎）の間でフェリーを運航しており、安全方針の周知については、従来から訪船活動の際の周知のほか、社内（事務室及び会議室）及び船内（船橋・事務室等）への掲示等を通じて実施している。</p> <p>2. しかし、安全方針の掲示については、掲示した時点で普段の景色の一部になってしまうという潜在的な問題に加え、乗務員より「船内には多くの掲示物があるため、安全方針が他の掲示物に埋もれてしまい安全方針に気がつかない。」といった意見が寄せられた。これを受け、安価かつ簡単に実施できる対策として、運航管理者が安全統括会議の場で掲示されている安全方針の色を変えることを提案し、すぐに実施されることとなった。</p> <p>乗務員の意見をうまく吸い上げることにより、現場の状況に応じた対応をとることができ、乗組員及び社員が安全方針を目にする機会が増えたと考えられる。</p> <p>3. なお、安全方針は基本理念であり、繰り返し発信することが必要であるとの考えから、平成23年度以降も、必要に応じて色を変えることにより、社内及び船内に掲示している安全方針への注目度を維持していくことを検討している。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>変更前</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;">  <p>変更後</p> </div> </div> <p>4. 安全方針の乗務員及び社員への周知度については、本社職員が極力訪船の機会を持ち、相互の情報の共有とともに確認を実施している。</p>
取組の効果	当該取組により、安全方針の周知がマンネリ化することなく、継続して乗組員及び社員の安全意識の向上が図られている。
事業者名	宮崎カーフェリー株式会社 運航管理部 (連絡先：0985-31-6026)

業種	海事（旅客）													
取組分野	（3）安全重点施策の取組み状況（9）関係法令等の遵守の確保													
テーマ	経営管理部門が実施する添乗を活用して、安全重点施策の取組状況及び関係法令の遵守状況の把握を行う仕組みを構築し運用すること													
取組の狙い	<p>1. 事故を防止するためには指差喚呼を確実に実施することが重要と考えており、添乗により実施状況を把握することを狙いとしている。</p> <p>2. 1級または2級海技士免状を保有する経営管理部門が実施することにより、より有効な添乗指導となること、また、乗務員のやらされ感を払拭することを狙いとしている。</p>													
具体的内容	<p>J R西日本宮島フェリー株式会社は、安全重点施策の中から以下の3項目を選定して各々に「取組目標」及び「具体的取組」を設定・実施している。</p> <p>達成状況は、全社員が毎月参加する安全・衛生・業務連絡会で確認・把握して、1年ごとに見直しを実施している。</p> <table border="1" data-bbox="395 987 1385 1630"> <thead> <tr> <th>取組目標</th> <th>具体的取組</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">船員全員が、明瞭に指差喚呼を実施</td> <td>後進確認の実施</td> </tr> <tr> <td>減速確認の実施</td> </tr> <tr> <td>出港時、ランプドア閉扉の確認</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">他社リスクアセスメントの水平展開と、潜在リスクに対する実効ある対策</td> <td>他社のリスクを毎週開催する運営会議で議論、検証して水平展開</td> </tr> <tr> <td>同一事象に対して潜在リスクを継続監視し、フィードバックによるリスクの認識度向上</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">実設訓練における技術力の維持向上</td> <td>訓練の自己評価、要望等のアンケート調査を実施</td> </tr> <tr> <td>自己評価により弱点を抽出し、次回訓練に反映</td> </tr> <tr> <td>仮設故障個所設置による訓練を実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>指差喚呼の実施状況については、月平均60回実施している添乗の機会を活用して「添乗チェック表」により関係法令の遵守状況と安全重点施策における取組状況の双方を確認している。</p> <p>また、添乗調査実施側である経営管理部門と添乗調査を受ける側である船員との信頼関係を維持するため、社内旅行やレクリエーション等を通じて親睦を深めている。</p>	取組目標	具体的取組	船員全員が、明瞭に指差喚呼を実施	後進確認の実施	減速確認の実施	出港時、ランプドア閉扉の確認	他社リスクアセスメントの水平展開と、潜在リスクに対する実効ある対策	他社のリスクを毎週開催する運営会議で議論、検証して水平展開	同一事象に対して潜在リスクを継続監視し、フィードバックによるリスクの認識度向上	実設訓練における技術力の維持向上	訓練の自己評価、要望等のアンケート調査を実施	自己評価により弱点を抽出し、次回訓練に反映	仮設故障個所設置による訓練を実施
取組目標	具体的取組													
船員全員が、明瞭に指差喚呼を実施	後進確認の実施													
	減速確認の実施													
	出港時、ランプドア閉扉の確認													
他社リスクアセスメントの水平展開と、潜在リスクに対する実効ある対策	他社のリスクを毎週開催する運営会議で議論、検証して水平展開													
	同一事象に対して潜在リスクを継続監視し、フィードバックによるリスクの認識度向上													
実設訓練における技術力の維持向上	訓練の自己評価、要望等のアンケート調査を実施													
	自己評価により弱点を抽出し、次回訓練に反映													
	仮設故障個所設置による訓練を実施													



取組の効果	<p>【定量的】 指差による確認は概ね 100%実施しているが、喚呼は明瞭に聞き取れる状態を目標としており、その実施度合いは 70%から 81%に向上してきている。</p> <p>【定性的】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 実施状況を会議等でプレビューしており、指差喚呼に対する意識向上が図られていると考えている。 2. 添乗を繰り返すことにより、乗組員とのコミュニケーションが活性化しており、また、気がかりな事象などを把握する手段としても活用できている。 <p>参考資料あり：添乗チェック表（一枚：H25 安全重点施策）</p>
事業者名	JR 西日本宮島フェリー株式会社 運航部

添 乗 チ ェ ッ ク 表

添乗船舶	<input type="checkbox"/> みせん丸 <input type="checkbox"/> みやじま丸 <input type="checkbox"/> ななうら丸			添乗者	
便名	船長		機関長		
実施日時	年 月 日 ()		時 分 ~ 時 分		
気象・海象	天候	風向	風速	m	
確 認 事 項 (○印は指差・喚呼)					
【出港】					
1. 出港合図を確認しているか				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
② 出港前、舷門の安全を確認している (ホーサー よし！)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
③ ランプドアの閉確認をしている (ドア よし！)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
④ 左右後方の安全を確認している (後方 よし！)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
5. 船橋移動の際、施錠している				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
⑥ 操縦位置切替時の指差確認を、確実にこなっている (操縦レバー中立等)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
7. 出港アナウンスは適切に行われている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
8. 車輛の歯止めは確実に実施されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
【航行中】					
1. 見張りは確実にされている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
2. 針路は適切に選定されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
③ 変針方向の安全を確認している (変針 よし！)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
④ 航海計器類(自動操舵・レーダー類)は適切に使用している (レーダー よし！)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
5. 航行中アナウンスは適切に行われている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
6. 僚船との航過間隔は適切に保持されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
7. 機関長の船内巡視報告は確実に行なわれている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
8. 機関長の見張りは適切に行なわれている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
9. 機関長の機関監視は適切に行なわれている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
【入港】					
1. 入港船速は適切に調節されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
② 減速確認はマニュアルどおり確認されている(減速 よし！)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
③ 後進テストはマニュアルどおり行われている (後進 よし！)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
4. 肉声による着棧時の注意放送をマニュアルどおり実施している				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
5. 着棧の進入角度は適切に調整されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
6. 後進を引くタイミングは適切に選択されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
7. 入港アナウンスは適切に行われている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
【停泊中】					
1. 旅客の乗下船に注意を払っている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
2. 着棧時の船体の姿勢は適切に保持されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
3. 着棧時の船内アナウンスは適切に実施されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
4. 棧橋を押し推力は適切に調整されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
【その他】					
1. 運航管理規程等、規程類の整理ができている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
2. 発航前の検査記録簿は適正に記録されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
3. 船内巡視記録簿は適正に記録されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
4. 情報伝達記録簿は適正に記録されている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
5. 船橋、客室、船体の美観が保たれている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
6. 所要時間内で運航できている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
7. 指差・喚呼は適切におこなれている(確実に指差し、声を出している)				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
8. アンサーバックは適切に行なわれている				<input type="checkbox"/> いる	<input type="checkbox"/> いない
特記事項					

業 種	海運（旅客）
取組分野	安全重点施策の確実な実施等
テ ー マ	経営トップのリーダーシップのもと、本社経営管理部門と現場とが一体となった事故防止の取組
取組の狙い	一向に減らない車両誘導時の接触事故撲滅のため、現場において、誘導案内に関する課題を具体的かつ詳細に把握し、本課題の解決・改善に直結する事故防止策を検討する。そして、現場で検討された事故防止策を本社が吸い上げ、安全重点施策に盛り込んで全社レベルで取り組むことにより事故防止の促進を図る。
具体的内容	<p>阪九フェリー株式会社では、以前は、車両甲板における車両誘導時の接触事故が年間40～50件発生しており、注意喚起等を実施しても、事故は減らなかった。</p> <p>このような状況を打破すべく事故発生の要因や車両誘導時の課題の把握結果に基づき、利用者に対して安全啓発活動を実施するという積極的な取組が現場から提案された。当該提案を本社経営管理部門が吸い上げ、平成21年度の安全重点施策に盛り込み、経営トップのリーダーシップのもと、経営管理部門から現場までが一体となって徹底した事故防止に取り組んだところ、当該事故を年間10数件程度まで減少させることに成功した。</p> <p>具体的な活動内容は以下の通り。</p> <p>1. 現場における事故発生要因と課題の把握及び事故防止策の提案</p> <p>① 現場において、事故原因を明らかにするために、事故発生時に、「何が問題（原因）で事故が起きたのか」の聞き取りを全ドライバーに対して詳細に実施</p> <p>② 回答の分類・整理結果から、「笛の合図が聞こえなかった」、「笛は聞こえたが合図がわからなかった」等の声が多いことを把握</p> <p>③ 上記結果から、「確実に窓を開けてもらうこと」と「笛による合図（誘導）の方法を知ってもらうこと」が課題であると認識</p> <p>④ 上記認識のもと、事故防止策として、運送会社への文書通達と各港でドライバーに対してリーフレットを手渡すことを本社に提案</p>



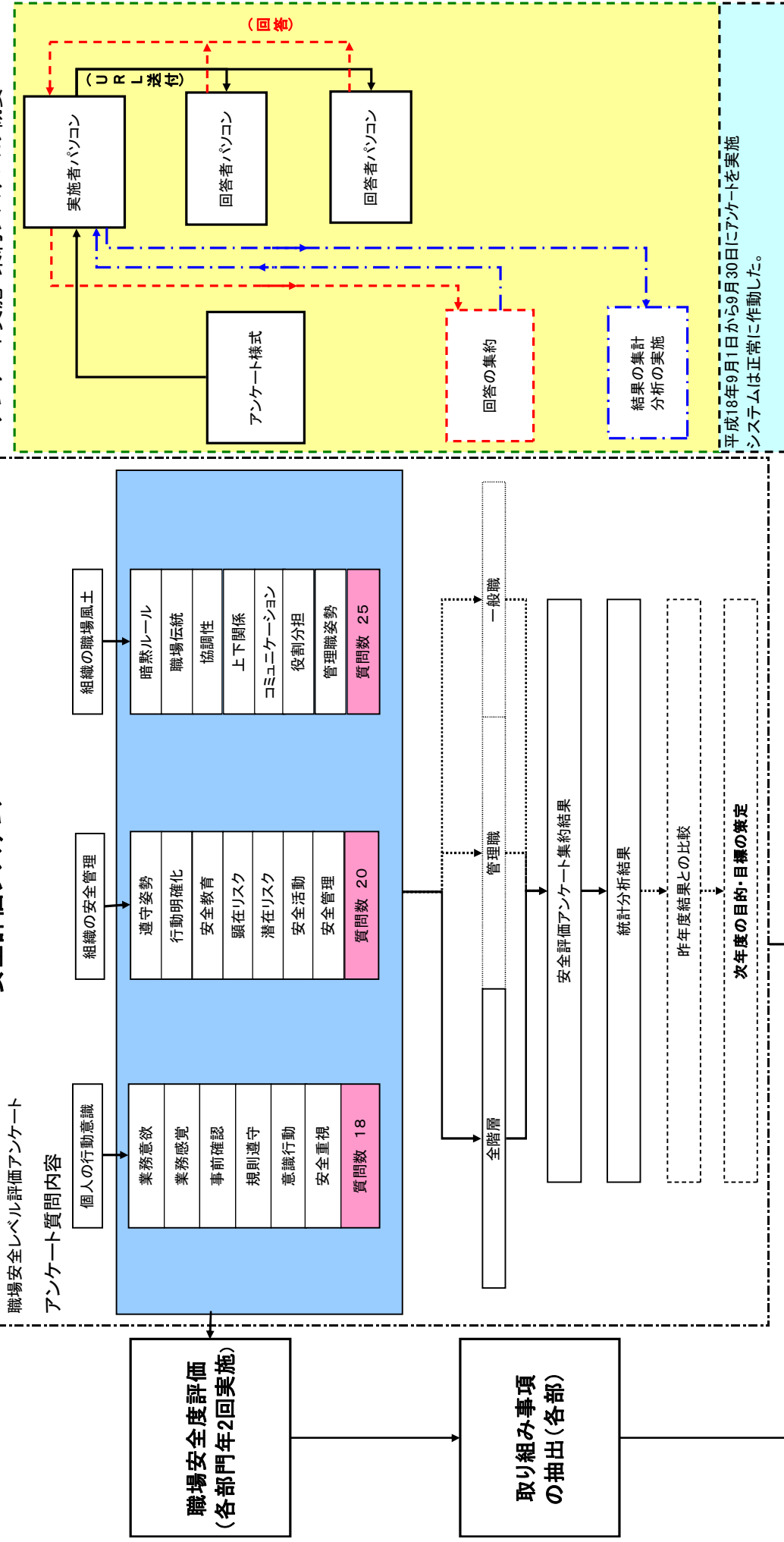
	<p>2. 本社における安全重点施策の策定と実施及び効果の把握</p> <p>① 運航管理者らが現場からの上記提案を吸い上げ、車両接触事故の防止を重点施策に盛り込み、現場のみならず営業など全社を挙げて徹底的に取り組むことを決定</p> <p>② 安全重点施策の目標を達成するため以下の取組計画(活動)を策定し、徹底した取組を実施</p> <p>a) 運送会社に対しての「窓開けの徹底と誘導方法」に関する文書通達のみならず営業担当等による往訪しての説明を実施</p> <p>b) 安全キャンペーン期間を設け、全て(3箇所)の港で「窓開けの徹底と誘導方法」について記載したリーフレットを乗組員、営業所員等、総出で各ドライバーに手渡し、協力依頼を実施</p> <p>③ 上記取組の実施状況を把握するとともに、効果は事故件数により評価され、当該結果は安全統括管理者や運航管理者の出席する会議体に報告</p>
取組の効果	<p>車両甲板における車両誘導時の接触事故件数を大幅に減少(年間40、50件→10数件)させることが出来たほか、徹底した取組は、社員の安全意識の向上に寄与した。</p>
事業者名	<p>阪九フェリー株式会社 運航管理者 上野 進介 [運輸事業に係る社員約255名] (連絡先: 093-481-6781)</p>

業 種	航空
取組分野	安全重点施策の確実な実施等
テ ー マ	安全評価システムの活用により安全計画立案時に定量的な目標設定に取り組む
取組の狙い	安全文化の醸成を目指し、職場実態に即した取組項目の立案と目標達成度の定量評価を行い、P D C Aサイクルを確立する。
具体的内容	<p>西日本空輸株式会社では、安全評価システム導入時 10 年以上大きな事故は発生していなかったが、トラブル発生の潜在要因は存在し、予防に対するなんらかの取組みが必要となったため、平成 18 年 9 月より安全評価システムの活用を開始した。</p> <p>安全評価システムは、個人の意識・行動、組織の安全管理、組織の職場風土の 3 要素をアンケート方式により数値化し、部門全体と管理職及び一般職に分けて分析・評価し、部門としての取組項目、目標設定を行い業務計画書に明記する。</p> <p>なお、取組項目の決定にあたっては、弱みの改善、強みの強化のどちらでもよく、1 ないし 2 項目設定することになっている。</p> <p>1. 安全に関する 3 要素の内容</p> <p>①意識・行動・・・業務意欲、業務感覚、事前承認、規則遵守 意識行動、安全重視</p> <p>②安全管理・・・遵守姿勢、行動明確化、安全教育、顕在リスク 潜在リスク、安全活動、安全管理</p> <p>③職場風土・・・暗黙ルール、職場伝統、強調性、上下関係 コミュニケーション、役割分担、管理職姿勢</p> <p>2. 評価方法</p> <p>質問は、現在 63 項目（増加も可能）あり、回答項目毎に 1～5 ポイントを設定し、5 段階評価にて評価。社員 96 人中 81 人に対して実施し、回答率は 84%。</p> <p>3. 評価回数</p> <p>年 2 回上期、下期に評価を実施。上期の評価結果を受け年度途中で取組みの見直し等を実施し、下期の評価結果で次年度の取組項目を決定。（継続も可としている）</p> <p>4. 評価結果の活用</p> <p>ISO9001 の目標管理とも整合をとっており、マネジメントレビューのインプット情報として社長報告、アウトプットによる取組項目、目標設定等の指示で継続的改善を図っている。具体的な取組内容は、目標に合わせ各部門にて企画・実施。（平成 21 年度結果として、目標とした管理職姿勢、コミュニケーション、暗黙のルールのポイントアップが得られた）</p>

	<p>5. システムの特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 定量評価により目標設定を行うことが出来る。 ・ 少人数の職場では、1人の評価で大きく変わるため、質問の取り間違えがないように明確化する必要がある。
取組の効果	<p>取り組む目的が明確化され、数値評価できるため、PDCAサイクルが廻し易くなり、継続的な改善も図れるようになった。なお、本システム導入以降、無事故運航を続けている。</p>
事業者名	<p>西日本空輸株式会社 安全品質管理担当 (連絡先 092-611-7192)</p>

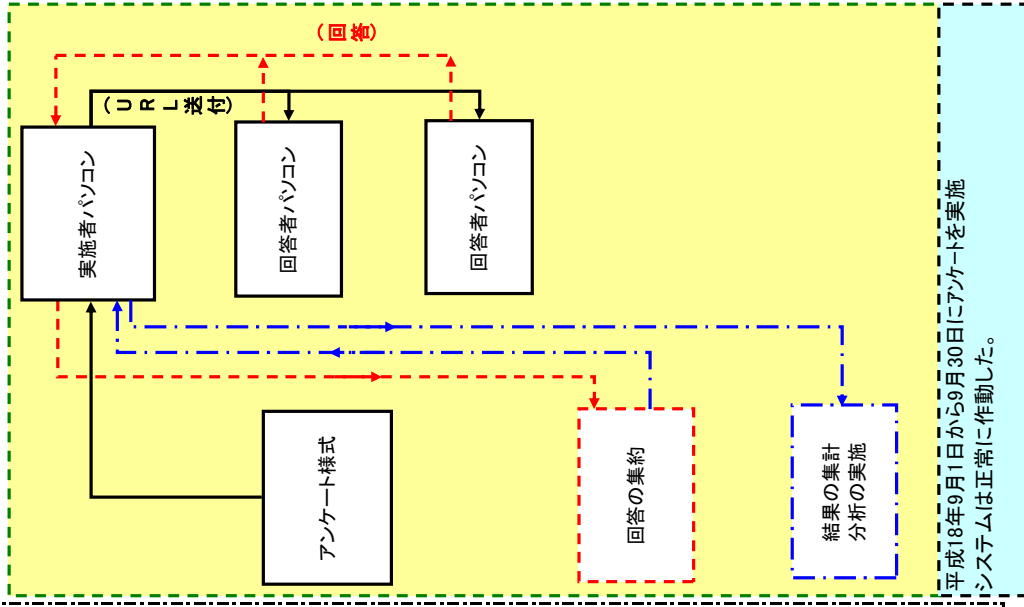
概要図

安全評価システム



2006年12月11日

アンケート実施・集約システムの概要



【〇〇部】 管理職・一般職比較 H22. 9月

作成2010年10月12日(火)

意識・行動

階層	1業務意欲	2業務感覚	3事前承認	4規則遵守	5意識行動	6安全重視	全平均
管理職	3.80	3.53	3.90	3.87	4.28	3.53	3.87
一般職	3.69	3.46	3.94	4.08	4.28	3.38	3.85

安全管理

階層	1遵守姿勢	2行動明確化	3安全教育	4顕在リスク	5潜在リスク	6安全活動	7安全管理	全平均
管理職	3.60	3.70	3.90	4.00	3.80	4.08	3.67	3.85
一般職	3.56	3.63	4.06	3.81	3.59	3.78	3.54	3.70

職場風土

階層	1暗黙ルール	2職場伝統	3協調性	4上下関係	5コミュニケーション	6役割分担	7管理職姿勢	全平均
管理職	3.60	3.60	3.70	3.44	3.40	3.70	3.25	3.50
一般職	3.08	3.25	3.25	3.05	2.79	3.44	2.75	3.07

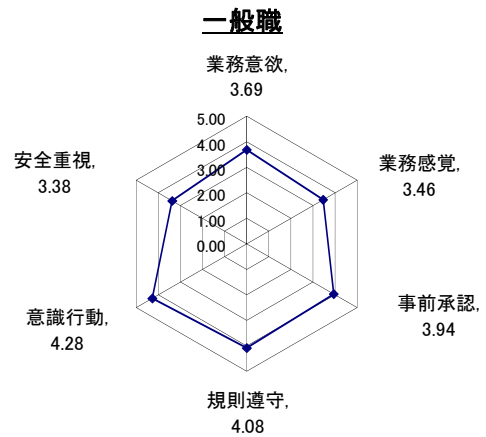
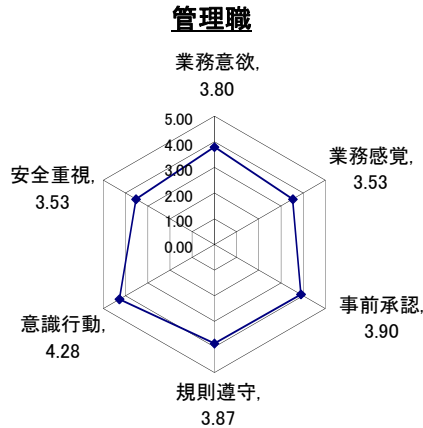
※〇〇部は職場風土の
コミュニケーションポイントをあげるため
の取組みを計画。

平成22年9月結果

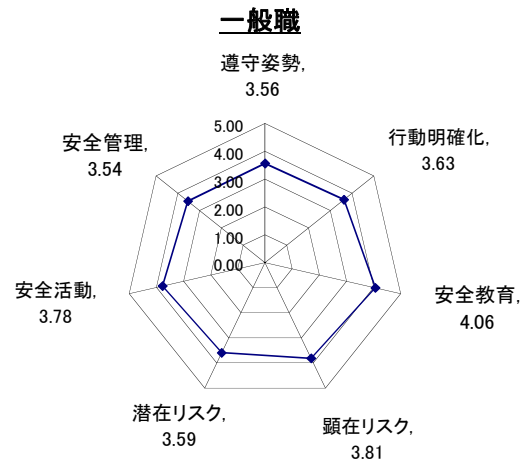
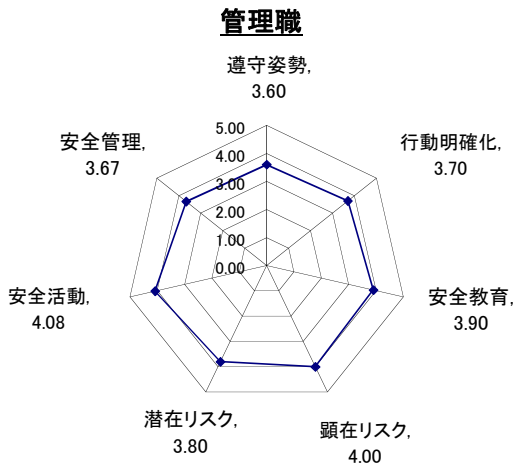
⇒原因は管理職(3.40)に比べ
一般職(2.79)の評価が低い

⇒改善対策として原因を分析し
一般職のポイントをあげるための
具体的取組み事項を策定し実施。

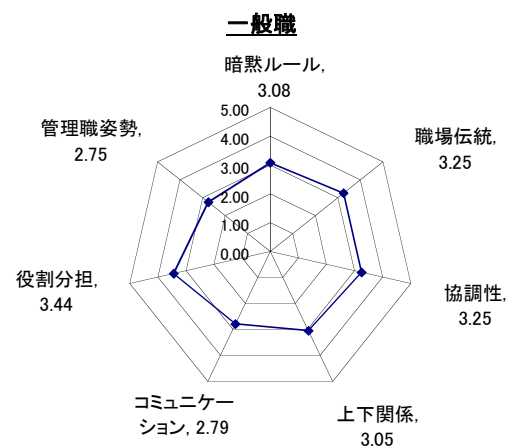
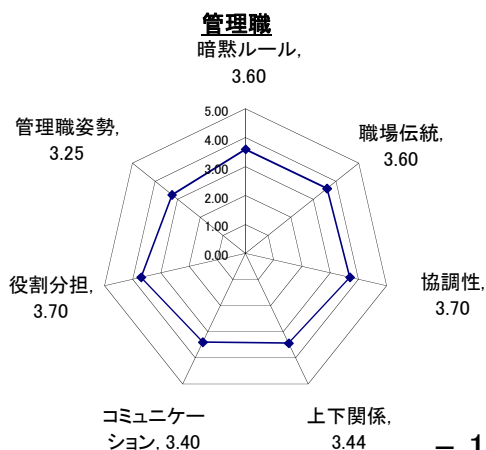
意識行動



安全管理



職場風土



業 種	乗合バス
取組分野	情報伝達及びコミュニケーションの確保
テ ー マ	現場の課題を迅速に伝達することで、早期の問題解決を図るとともに、経営管理部門、営業所及び運転士のコミュニケーションを活性化
取組の狙い	現場の課題及び対応状況を「現場力向上ノート」に記載することにより、現場の課題が営業所管理職及び経営管理部門まで迅速に伝達され、各担当部署が速やかに解決策を検討して現場にフィードバックを図る。 また、経営管理部門、営業所及び運転士のコミュニケーションの活性化を図る。
具体的内容	<p>西武バス株式会社では、経営トップの発案により、平成26年度より本社担当者と営業所の連絡を密にし、早期に課題解決を行う取組として「現場力向上ノート」を導入した。</p> <p>「現場力向上ノート」とは、各現場の要望や情報およびその対応を管理部門とやりとりする仕組みであり、各運転士が記載し、各営業所長や本社各担当部が現場の課題を把握のうえ、必要に応じ早期に対応することで、安全管理体制の向上に役立てている。</p> <p>また、「現場力向上ノート」は、運転士と営業所管理職及び営業所と経営管理部門が現場の課題を確実に共有して対応すること、対応状況を営業所内に掲示することにより進捗状況の「見える化」も図っている。</p> <p>※「現場力向上ノート」は、システムの総称。記入紙、電子媒体を使用</p> <p>内容</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 運転士からの要望・情報 記載内容：氏名、年月日、事象 2～3行程度の簡潔な記載（運転士へのヒアリング含む） </div> <p style="text-align: center;">↓ ↑</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 各営業所による対処 記載内容：氏名、年月日、対処内容 2～3行程度の簡潔な記載 </div> <p style="text-align: center;">↓ ↑</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 各営業所長の内容確認（必要に応じ、対処実施） 記載内容：対応者氏名、確認内容・対処内容（必要に応じ） 2～3行程度の簡潔な記載 本社報告 </div> <p style="text-align: center;">↓ ↑</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 本社各担当部 報告把握、対処案作成及びフィードバック 記載内容：対応者氏名 対処内容 </div>




【現場力向上ノートの営業所内掲示】

取組の効果

- ・現場力向上ノート記載件数は、平成26年度において約30件/月の実績
- ・現場の課題・要望等について、「いつ、誰が、何を」を記載し「いつ、誰が、どう対応」を記載することにより対応状況が迅速かつ確実に把握できるようになった。
- ・営業所に現場力向上ノートが掲示されることにより、現場の課題等に対する進捗状況が把握できるため、現場のモチベーション向上並びに運転士、営業所及び経営管理部門とのコミュニケーションの活性化が図られるようになった。
- ・従前において、営業所から本社に報告されなかった案件が本社で把握できるようになった。

事業者名

西武バス株式会社 運輸管理部
(連絡先 04-2995-8125)

業 種	定期旅客船事業
取組分野	情報伝達及びコミュニケーションの確保
テ ー マ	乗客に対する映像を用いた救命胴衣の着用方法に関する動画の放映
取組の狙い	緊急時における乗客のスムーズな救命胴衣の着用
具体的内容	<p>両備フェリー株式会社は、運航する船舶の船内において従来から行っている救命胴衣の着用及び格納場所等に関する船内アナウンスについて、掲示及び音声によるものに加え、平成27年4月より、船内ディスプレイで救命胴衣の装着に関する動画の放映を行っている。</p> <p>なお、当該取組は、昨年5月に韓国で起きたセウォル号沈没事故で多数の乗客が死亡したことを発端に、経営トップが緊急時における乗客の迅速な避難体制を強化すること、また、航空機では当たり前に実施していることを船舶でも実施すべきではないか、との発想から、実施したものである。</p> 
取組の効果	<p>経営管理部門は、以下の点より取組が効果的であると評価している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 船内巡回での乗客の反応が以前よりも良くなったと乗組員が実感していること。 2. 会社へ寄せられる「お客様の声」に、当該取組に関してわかりやすいとの感想が多く寄せられていること。 3. 陸上社員もターミナル窓口での乗客との対応を通じて、効果が上がっていることを実感していること。 <p>なお、当該取組については、映像を用いて乗客の視覚に直接訴える効果が期待でき、緊急時における乗客のスムーズな救命胴衣の着用及び避難に資するものと期待される。</p>

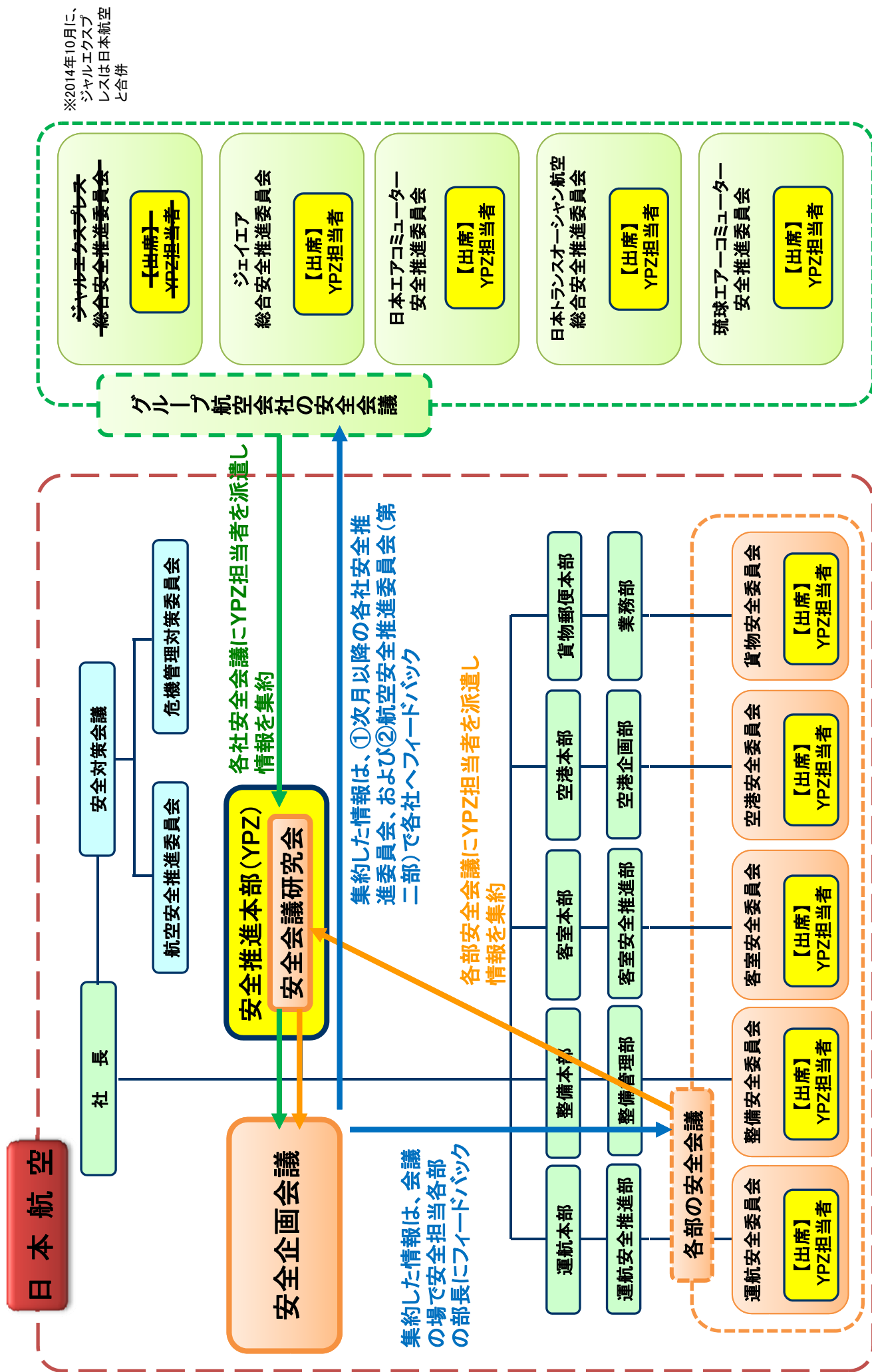
事業者名	両備フェリー株式会社（両備グループ） 岡山県岡山市中区新築港9-1 TEL:086-274-1222
------	----------------------------------------------------------

業 種	自動車（トラック）
取組分野	情報伝達及びコミュニケーションの確保
テ ー マ	ES(社員満足)充実による安全意識の向上～家族の仕事への理解とともに～
取組の狙い	安全・安心を心がける運転が、事故・燃料費削減に繋がり、その削減分を社員に還元するという発想のもと、社員満足充実による安全意識の向上が図られるようなコミュニケーション確保を創意工夫、この好循環の継続を目指す。
具体的内容	<p>アサヒロジスティクス株式会社では、「社員が満足して働けることが、お客様の満足につながる」との信念に基づき「CS（顧客満足）＝ES（社員満足）＝CS（会社充実）」をキーワードとして展開するとともに、社員の安全意識向上への取組みを行っている。</p> <p>1. 安全初夢大会の開催</p> <p>事故件数削減に努めた結果による自動車事故損害保険料割引率の拡大、燃費向上による燃料費削減分を原資として、安全運転・エコドライブを行っているサービスドライバー（SD）へ還元するため、景品が当たるゲーム大会、安全への誓い等の催しを、毎年1月に企画・実施している。</p> <p>同社では「セイフティレコーダ」（SR）を採用、SDの安全運転・エコドライブ度を得点化して評価しており（SR得点）、安全初夢大会に参加できるSDを年間平均得点上位者とするとともに、その他、SR評価得点上位者への表彰制度なども実施している。</p>  <p>2. アサフェス（お仕事体験）イベントの開催</p> <p>ES（社員満足）の充実のためには、社員のみならずその家族とのコミュニケーションを図り、仕事への理解を深めてもらうことも重要であると考え、2010年から、夏休みの休日に、社員が家族連れで来て楽しめるような模擬店・アトラクション体験イベントと組み合わせた、お仕事体験（トラック試乗・整備工場見学・交通安全教室など）を企画・実施している。</p> <p>最近では、地域の皆さんの理解のために、一般の方々への来場も勧めている。</p> 

取組の効果	<p>SR 得点の全社平均が上昇傾向で推移し、やさしい運転が安全に繋がることの意識が浸透しつつある。</p> <p>また、家族も対象としてコミュニケーションの確保を図ることにより、家族からもサービスドライバーへの事故防止に関する喚起等が行われるようになった。</p>
事業者名	<p>アサヒロジスティクス株式会社 安全品質管理部 (連絡先 0493-62-2040)</p>

業 種	航空
取組分野	情報伝達及びコミュニケーション
テ ー マ	社内の情報伝達を確実に行うとともに、社内関係者において、社内の施策等に関し、より関心を持ってもらうための取組
取組の狙い	既存の会議体等を通じて、検討されている課題、検討状況、決定事項等は、社内に十分伝達されるように仕組みが構築されているが、これらの内容を客観的に再確認し、あらためて関係者に対して伝達するため、「安全企画会議」が側面からフォローし、多くの社内関係者の把握・関心度を向上させる。
具体的内容	<ul style="list-style-type: none"> ・従来より、日本航空では、会議体等の仕組みは構築されているが、大組織であるが故に、出席者等が限定され、情報伝達も形式的になりがちで、社員の理解度・関心度が向上しない傾向が一部みられた。 ・また、同じ議題、結論であっても、立場によって考え方、感じ方が異なる場合があり、その差異を解消することが、今後、関係者の共通理解を促進できると社内で認識していた。 ・この状況を踏まえ、安全推進本部を事務局とする「安全企画会議」を設置し、ここで社内の情報伝達内容等を全般的にレビューし、その結果をまとめ、あらためて社内関係者に伝達する取組を平成22年より開始した。 ・「安全企画会議」については以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> ①安全推進本部担当者が、各本部およびグループ航空会社の安全関連の会議体に参加し、各部門の安全への取組、不具合事象への対応状況について情報を収集。この際、議事概要だけでなく、どのような役職者から、どのような発言があったか、そのニュアンスや周囲の反応などにも注意を払っている。 ② 安全企画会議に先立ち、安全推進本部内で安全会議研究会を開催し、安全関連の会議体（①項）での議事内容を確認し、「安全企画会議」で議論すべきポイントをピックアップする。 ③上記①、②で収集・確認した情報を基に、担当部署の部長が参加し、毎月1回開催される「安全企画会議」にて議論・検討
取組の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・「安全企画会議」を通じて、社内およびグループ内の他部門の動向についての情報共有が図られた。得られた情報の中には、会議体の雰囲気、発言者の微妙なニュアンスなども含まれており、社内およびグループ内の動きの背景なども把握することが出来るようになった。 ・安全推進本部担当者が、「安全企画会議」への情報提供を目的として、社内およびグループ航空会社の会議体に参加することにより、安全推進本部担当者が社内およびグループ内の動向と安全とを結び付ける感度を高めることにつながったと考えている。
事業者名	日本航空 安全推進本部 安全企画グループ (連絡先：03-5756-3482)

安全企画会議イメージ図




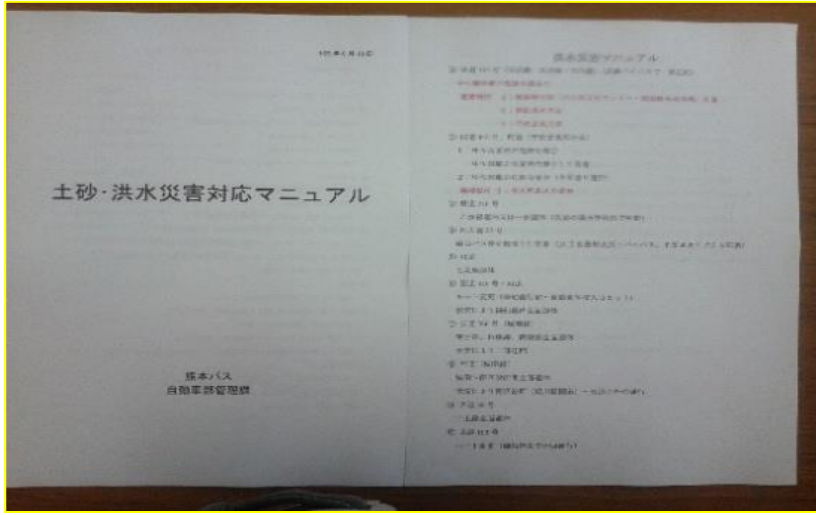
※2014年10月に、
ジャルエクスプレスは日本航空
と合併

業 種	鉄道
取組分野	社内情報伝達及びコミュニケーションの確保
テ ー マ	現業職員の自発的な安全活動の支援
取組の狙い	現業職員が自由に安全活動を行える環境整備を整えることによって、自発的な安全性向上の取組の支援を行い、現場職員の更なる安全意識の向上を図る。
具体的内容	<p>1. 東武鉄道では、①駅業務の一部、②鉄道車両の保守業務の一部、③線路施設・電気施設の保守業務をそれぞれ別会社に委託している。そこで、東武鉄道とこれら会社間において、輸送の安全確保や異常時の対応等の連携を強化することを目的とし、職種横断的に連携・協力体制の構築を図るため、平成20年4月より現業職員が自発的に活動を行う組織として、営業エリア毎に「現業連絡会」が設立された。</p> <p>2. このうちの1つである野田線地区現業連絡会では、それぞれの業務が他の業務とどのように関わっているのかを知り、他業務との繋がりを考えることが安全確保のために重要であると考え、職員が他職種の業務を理解するために、駅、乗務員、車両保守、線路保守、電気保守、清掃業務の作業風景の映像化を行った。</p> <p>映像化に際しては、シナリオの作成、撮影、編集を現業職員自ら行うことにより、職員の参加意欲が高まるとともに、業務担当者の目線を生かした映像とすることができた。</p> <p>3. 作成したDVDは、教材として野田線地区現業連絡会の各職場における教育等で活用している。</p> <p>4. 社長はじめ役員、および本社社員、現業社員、グループ会社社員あわせて512名が参加した「東武CSフォーラム2010」においても、現業における「気付き」の取組事例として紹介され、CS活動をとおして、気付きの感度を高めることの重要性は「CS」も「安全」も共通であることの認識を深めることができた。</p> <p>5. 沿線小学校の校外学習を野田線南栗橋車両管区七光台支所で実施した際、このDVDを活用し東武鉄道の安全確保に向けた取組を説明したところ、参加者から好評を得て、小学校の文化祭でも紹介された。</p>



取組の効果	<p>1. 現業職員自らが企画・実施したDVDを作成することにより、列車の安全運行に自分たちがどのように関わっているか、自分たちの仕事が他部門の人の目にはどのように映っているかを、改めて認識するとともに、自らの仕事を見つめ直すことにより、安全意識の向上を図ることができた。また、自分たちの業務と平行して、他職種の人たちがどのような業務を行っているか理解を深めることにより、相手の立場に立った行動に結びつくことが期待される。</p> <p>2. 自らが発案した取組が実現されたことにより、更なる現業職員の安全活動に関するモチベーション向上につながることを期待される。</p>
事業者名	<p>東武鉄道株式会社 鉄道事業本部安全推進部 (連絡先：03-5962-2295)</p>

業 種	バス
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	「洪水・土砂ハザードマップ」等の有効な活用
取組の狙い	異常気象、台風、地震に備え「洪水・土砂ハザードマップ」「土砂・洪水災害対応マニュアル」を整備し、事故の未然防止に活用
具体的内容	<p>① 以前は防災に関する資料は揃っていたものの、集約されておらず、活用されていなかった。</p> <p>② 運行路線の危険箇所（注意情報）に関して、各市町村の防災担当部署より改めて情報を収集。過去の災害を整理した上で、自社におけるリスクに対応した「洪水・土砂ハザードマップ」及び「土砂・洪水災害対応マニュアル」を作成し、全部署に掲示するなど、注意喚起を徹底した。</p> <p>③ 警戒警報が発令される前に、土砂・洪水等の発生する可能性を検討し、特に危険性が高いと判断される事案に関しては、直ちに全営業所へ情報を展開している。</p> <p>【洪水・土砂ハザードマップ】</p>  <p>【土砂・洪水災害対応マニュアル】</p>

	
<p>取組の効果</p>	<p>安全対策会議に於いて、「洪水・土砂ハザードマップ」「土砂・洪水災害対応マニュアル」を活用することで、スムーズな迂回、運行停止の指示ができるようになり、事故の未然防止につながっている。</p>
<p>事業者名</p>	<p>熊本バス株式会社 (連絡先：自動車部管理課 電話：096-370-8181)</p>

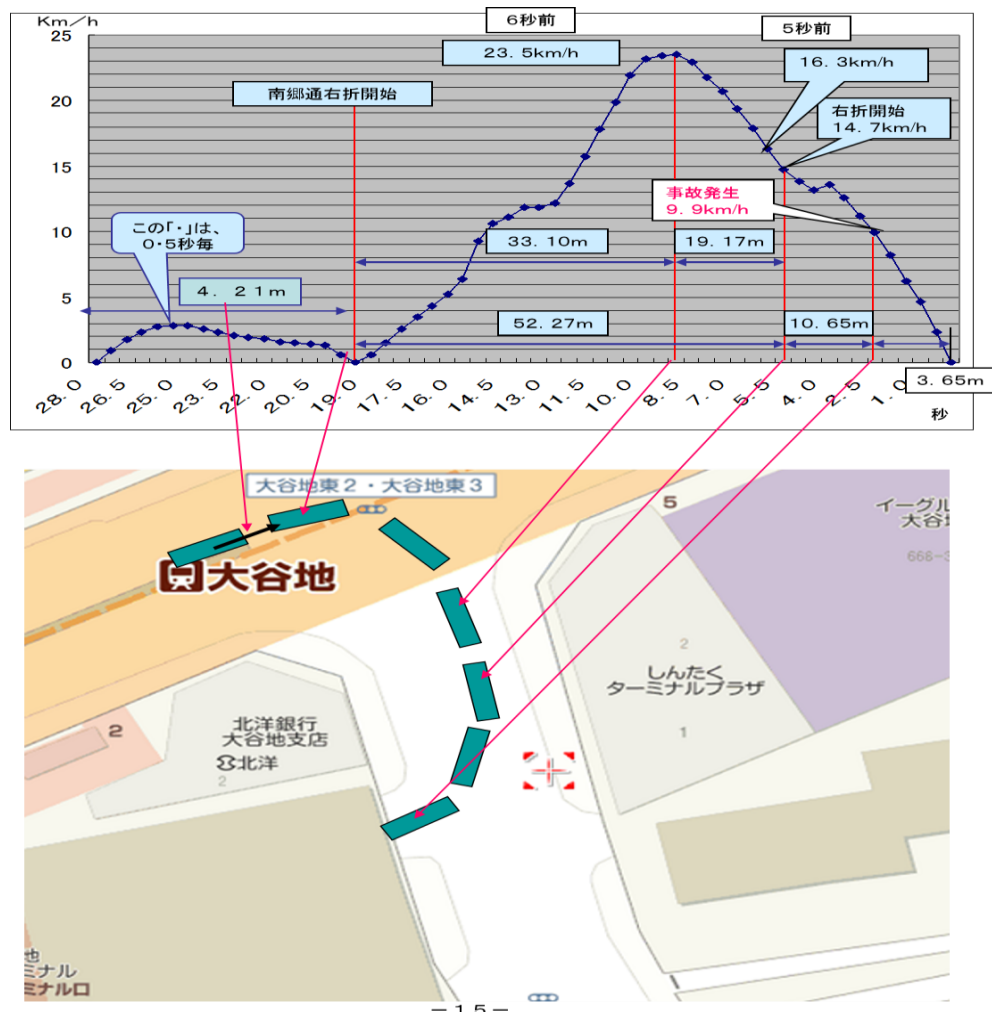
業 種	バス
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	運転士の健康管理
取組の狙い	事故の未然防止に向けた運転士の健康管理を更に徹底する為、全運転士に睡眠時無呼吸症候群（SAS）のスクリーニング検査を実施
具体的内容	<p>従来は、SASのスクリーニング検査の対象者を受診希望者としていたが、平成25年度より、バス運転士全員を受診対象に変更した。</p> <p>【変更した背景】</p> <p>① 生活習慣病に伴うリスクや定期健康診断における有所見率（何らかの医師所見がある割合）が、年々増加傾向にあること</p> <p>② 自覚症状が乏しい睡眠障害により、運転業務に支障をきたし、強い眠気や意識低下が生じた場合は、重大かつ突発的な事故に繋がる恐れがあること</p> <p>③ 日頃からの予防対策や安全確保への重要性が高まっていること</p> <p>【SAS対策の流れ】</p> <p>① 全運転士へ2年に1回、スクリーニング検査の受診義務付け</p> <p>② 指先にセンサーを付けて就寝し、血液中の酸素状態や脈拍数を測定するスクリーニング検査を受診</p> <p>③ 受診の結果、簡易検査または精密検査が必要な場合は、該当する検査の受診を強く要請</p> <p>④ 精密検査の結果、治療が必要な場合には、CPAP装置（睡眠時の呼吸をコントロールするもの）を装着して就寝する方法を中心とした治療を受け、月1回程度、医師の診察と処方を継続</p> <p>【精密検査受診を促す仕組み】</p> <p>① 受診を拒む理由の一つとして治療費用の問題があるが、受診者が加入している医療保険等が保険金支払い対象となる場合があることを周知</p> <p>② 運行管理者の会議において、治療している運転士の現在の状況（目覚めが良い、前日の疲れが残りにくい、日中の眠気が少なくなったなど）の情報を共有し、運行管理者から要精密検査者や要治療者に対する治療効果の説明を実施</p>
取組の効果	<p>① 治療を開始した運転士から、深い睡眠ができ、起床時に倦怠感が無くなったとの感想が多くなった。</p> <p>② 本検査の実施にあたり、検査業者の測定器レンタルの仕組みを活用し、医療機関とも協力することで、治療の指導管理が図れるようになった。</p>
事業者名	宮崎交通株式会社 （連絡先：運行管理部運転保安課 電話：0985-32-3913

業 種	バス
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	車内事故削減の取組み
取組の狙い	ドライブレコーダーやデジタルタコグラフを活用した運転士教育の取組み
具体的内容	<p>① ドライブレコーダーによる車内事故の検証、分類を実施。形態別に防止方法を運転士が討議し、円滑な運転操作により、事故を抑制することを決定した。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>② ドライブレコーダーの事故映像を事例として紹介。衝撃映像を見せることで、「しなくてはならない事」「してはならない事」の区別を自ら考える教育を実施した。</p> <p>③ 毎日の就業点呼時に、安全管理者と各運転士が前日のデジタルタコグラフの散布図により、「滑らかな発進」と「滑らかな停車」ができているかの確認を続け、急発進、急加速の運転操作改善を図った。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>※ 横軸：エンジン回転数 縦軸：速度 青色は頻度が低いこと、赤色は頻度が高いことを示しており、指導後の中央寄りの散布図は、急加速、急減速が減少し、安定した走行ができていていることを示している。</p>
取組の効果	<p>① 車内の有責事故が減少した（年度は10月から9月） 平成26年度 発生件数28件、有責事故15件 平成27年度 発生件数23件、有責事故 3件（80%減） ※平成27年9月15日現在</p>

	② 燃費が改善された（発進方法と惰性運行による効果） 対前年比 108%（1リッターあたりの走行距離）
事業者名	九州産交バス株式会社 （連絡先：運行課 電話：096-325-8244）

業 種	バス
取組分野	(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	横断歩道右折時における重大事故の多角的な事故分析と再発防止への提言
取組の狙い	1. 多角的な事故分析による原因究明 2. 原因に対応する再発防止への提言
具体的内容	<p>北海道中央バス株式会社は、平成 23 年 8 月に発生した死亡事故に繋がりがねないリスクの高い重大事故について、多角的な分析と提言を行うため、初めて事故分析調査チームを結成して、同年 11 月に再発防止への提言を含む「事故調査報告書」を取り纏めた。</p> <p>1. 事故の概要</p> <p>平成 23 年 8 月、札幌駅前ターミナル発の高速バスが大谷地ターミナルに、右折進入したところ、横断歩道中の歩行者と衝突。歩行者は、重傷を負った。</p> <p>【事故発生時の見取り図】</p> <p>2. 多角的分析</p> <p>(1) 速度の分析 事故発生時及び事故発生前後の速度等については、デジタコとバスターミナル設置の監視カメラの画像から速度約 9.9km/h で衝突と推定した。</p> <p>(2) 死角の分析 乗務員の目、ピラー及び歩行者の位置関係から、事故発生前 5 秒から 6 秒付近で当該歩行者が死角に入っていたと推定した。</p> <p>(3) 走行環境の分析</p> <p>(4) 運転者の行動、健康、心理の分析</p> <p>(5) 被害者の分析</p> <p>(6) ターミナル入口の環境の分析</p> <p>(7) 乗務員指導の分析</p>

【走行軌跡イメージ図】



3. 再発防止への提言

- (1) バスを使用時の死角の訓練は、ピラーによる死角(直近から約 10m までの範囲)も含めて実施する。
- (2) 伝達簿による指導は、形式的にならないよう工夫を加える。
- (3) 交差点右折時は、左折に比べ速度が速く事故発生時の被害が大きくなる傾向から、現行の「指導右左折 5km/h」を遵守させる。あるいは、必ず一時停止を指導する。
- (4) 営業所での事故の調査はデジタコの 0.5 秒毎の速度記録も活用する。
- (5) 営業所での各訓練が予定通り実施されているか、検証する方法を考える必要がある。
- (6) 事故防止に対する管理者の意識の向上を図る必要がある。

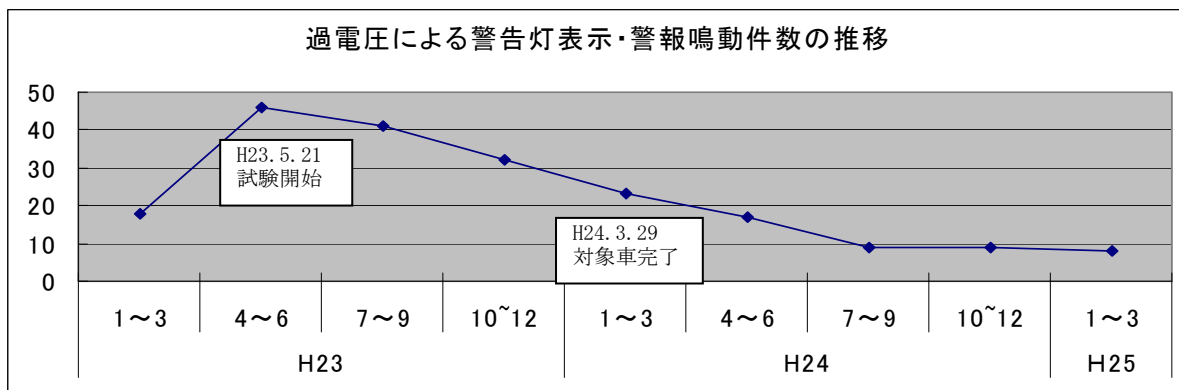
4. 提言後の取組み

- (1) 平成 24 年度
 - ① 死角(ピラー)の訓練実施
 - ② 速度に関する事故には「デジタコの速度グラフ表示」を添付して報

	<p>告すること</p> <p>(2) 平成 25 年度</p> <p>① 「事故防止取組み計画表」に対して年度報告であった「実施表」を毎月 10 日までに報告するよう改善</p> <p>② 最重点取組み実施項目として「交差点右左折時の車外人身事故を減らす」を掲げ、原則交差点での右左折時は「一旦停止」による安全確認を実施</p>
取組の効果	<p>【定量的】</p> <p>平成 25 年 4 月～5 月に添乗調査を実施。右折時の一旦停止実施率 84.2%、左折時の一旦停止実施率 85.7%。未実施者に対しては継続してフォローアップ添乗調査を実施している。</p> <p>【定性的】</p> <p>平成 23 年の事故を受けた多角的分析と提言作成の業務は、自社の事故分析と対策立案を行う力量を高めたと思われる。一方で、その後も同種の事故が発生しており、対策の徹底を今後も継続実施していきたい。</p>
事業者名	<p>北海道中央バス株式会社 運輸部保安課</p> <p>TEL : 011-221-7634</p>

業 種	海運（貨物）
取組分野	（7）事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	ヒヤリ・ハット情報の収集・活用に向けた経営管理部門のサポート
取組の狙い	平成24年4月の会社合併を契機に、 <u>新会社における安全管理システムを社内に浸透させ、リスク管理の取組みを全社あげて積極的に推進するため。</u>
具体的内容	<p>昭和日タン株式会社は、事故や災害は不安全状態と不安全行動が合体した時に起きているとの思いから、無事故を目指すにはそのような不安全状態と不安全行動を一つずつつぶしていくことが必要と考え、ヒヤリ・ハット情報を「欠かせない先取り情報」として位置付けている。</p> <p>そして、ヒヤリ・ハット情報が見逃されたり、報告されないようなことがないよう、職場から積極的に報告され、個人の問題から職場の問題として共有するとともに、ヒヤリ・ハット原因に対して適切な対策を打つために、以下の取組みを行っている。</p> <p>① ヒヤリ・ハットの定義、重要性、発掘事例等をわかりやすく説明した資料及び提出しやすいフォーマットを作成</p> <p>② 経営トップ以下経営幹部、安全担当者が頻繁に訪船（月間約200隻）し、各船の船長に対してヒヤリ・ハット情報を提出しやすい職場風土作りなどについて進言するとともに、無事故表彰の際に提出件数を加味することを周知</p> <p>③ 濃霧時や年末の無事故キャンペーン時には、集中的に情報提供の呼び掛けを促進</p> <p>④ 収集した情報については、毎月、種別（顕在、潜在、想定等別）、要因別（人的、物的、環境等別）、作業別（航海中、停泊中等別）に分類・整理した上で、30件程度抽出し、本社安全担当者がコメントを附して事例集として取りまとめ、各船にフィードバック</p> <p>⑤ 各船においては、危険予知訓練時等の教材として活用</p>
取組の効果	<p>【定量的な効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 取組を開始した平成24年4月は、旧日本タンカー所属船からほとんど提出がなかったが、上記取組みを推進した結果、旧日本タンカー所属船を含め、各船からまんべんなく提出されるようになった（平成24年度のヒヤリ・ハット収集件数は3, 105件、平成25年度は9月末までで5, 613件に増加）。 平成24年度上期の事故発生件数は7件だったが、平成25年度同期は2件に減少した。 <p>【定性的な効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗組員の間、ヒヤリ・ハット情報を共有することが重要という認識が浸透してきた。 ヒヤリ・ハット情報を提出することに対するやらされ感、抵抗感がなくなってきた。
事業者名	昭和日タン株式会社 安全管理部 安全管理グループ (連絡先 03-6268-0435)

業 種	鉄道
取組分野	(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	事故に至る前の事象把握から予防安全対策の実施 (安全能力指標の活用)
取組の狙い	事故に至る前の事象を統計的に把握することにより、リスクアセスメントを実施して予防対策を講じた事例を三つ紹介する。
具体的内容	<p>(1)VVVF車両における過電圧保護動作</p> <p>西日本鉄道株式会社は、地球温暖化を抑制するため、電力を効率的に利用できるVVVFインバータ制御装置や回生ブレーキを搭載した車両の導入を推進している。</p> <p>一方、VVVF車両の回生ブレーキ操作時に、過電圧により回生ブレーキが効かなくなる事象が頻発されたことから、下記対策を講じた。</p> <p>VVVF車両における過電圧保護動作時は、速やかに停止するよう社内取扱を定めているが、これにより列車内での急ブレーキによる転倒負傷や列車遅延が発生するリスクが伴う。</p> <p>対策をとるためには、この事象の発生状況を確認することが重要と考え当該事象の多い場所や列車を洗い出すために発生場所・列車番号等の統計を取ることにした。</p> <p>調査の結果、閑散時間帯または閑散区間では、付近に電気を消費する列車がないため、回生ブレーキ操作中に電圧が急上昇して基準値を頻繁に超えていることが判明した。</p> <p>そこで、メーカーと共同で過電圧保護動作の抑制対策案として数パターンの制御プログラムを開発・試験した後、最適な制御プログラムに変更した。</p>
取組の効果	H23.5.21 にプログラムの試験変更を行い、調整を経た後、H24.3.29 プログラム変更を完了したところ、過電圧による警告灯表示・警報鳴動件数は減少傾向となった。



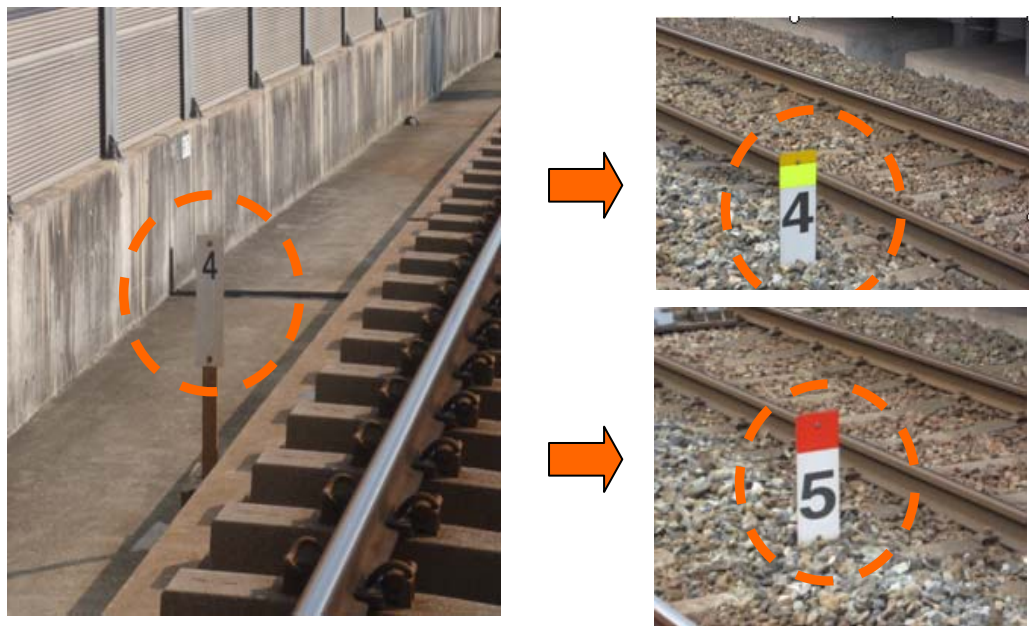
具体的内容

(2)停止位置誤り

停止位置誤りとは、担当列車の両数を間違えて停止させる事象のことであり、従前から運転士が両数札で両数を確認すること等により間違い防止に努めている。

停止位置誤りは、発生の都度、お客さまがホームを移動しなければならないこと、また、毎月数件の報告があり、何らかの対策を立てる必要があることから、発生場所（駅）や両数等に対して統計を取ることにした。

調査の結果、4両編成と5両編成を担当した際に停止位置の誤りが比較的多く起きていることが判明したため、当該停止位置標にそれぞれ黄色のテープと赤色のテープを貼付けるとともに、停止位置標の大型化を行ない、視認性の向上を図った。



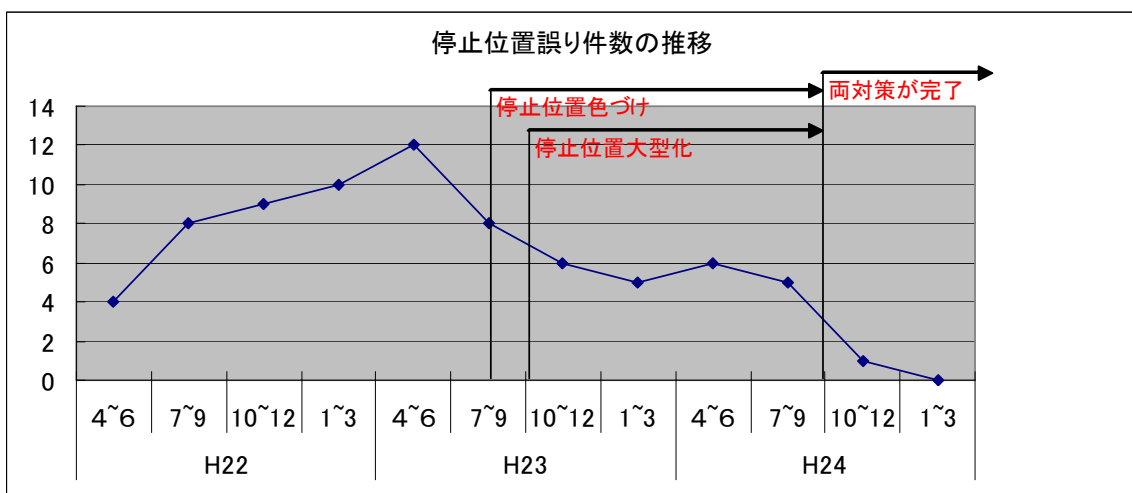
取組の効果

1. 定量的な効果

H23.8から停止位置標に色テープの貼り付けを開始、同10月からは逐次停止位置標の大型化を行いH24.9に両対策を完了したところ、停止位置誤り件数は減少傾向となった。

2. 定性的な効果

停止位置標の視認性向上により、遠くからでも自列車の停止位置が判別でき、研修中の運転士も余裕を持ったブレーキ操作が可能となった。



具体的内容

(3) 踏切道内でのとりこ

踏切道内でのとりこは、前方道路が渋滞していた等により、車両や人が踏切道を通る前に出口側の遮断機が降下し、踏切道内に車両や人が取り残される事象のことである。

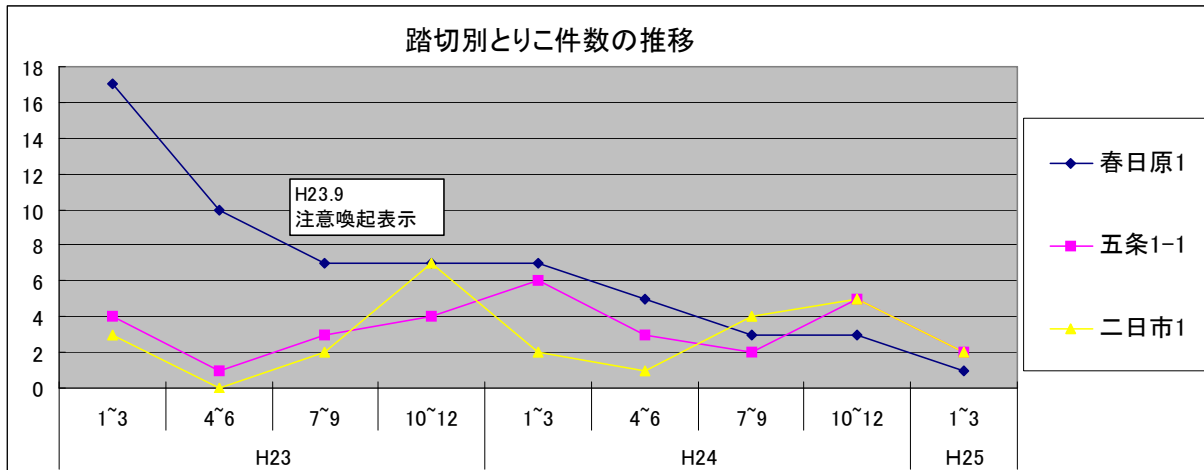
踏切道内でのとりこは、踏切障害事故に発展するリスクが大きいことから、当該事象の多い踏切道を洗い出すために、発生場所（踏切道）・発生時刻等の統計を取った結果、「春日原1号踏切道」でのとりこが非常に高い頻度で発生していることが判明した。

「春日原1号踏切道」の特徴を確認すると、線路が上下4線あり、踏切長が長く本線と副本線に分かれるスペースに通行者が立ち止まる傾向が多いことが判明したため、その防止対策として、滞留箇所の踏切内路面に「停止禁止」の注意喚起表示を行った





取組の効果

3ヵ月集計で10件以上報告されていた当該事象がH23年9月に注意喚起表示対策の実施以降、減少傾向となった。




事業者名

西日本鉄道株式会社 鉄道事業本部運転車両部 安全推進課
(連絡先 092-734-1485)

業 種	鉄道・軌道
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	踏切事故防止（安全啓発テレビCMの放映）
取組の狙い	踏切通行者の安全意識及び理解度の向上を図り、踏切事故防止を図る。
具体的内容	<p>四国旅客鉄道株式会社は、車による踏切事故を防止するため、<u>幅広いターゲットに対して速やかに認知してもらうことが可能なテレビCM</u>を通じ、踏切通行時のルール及び車が踏切内に閉じ込められた場合の対処方法を伝えている。</p> <p>I 「脱出編」</p> <p>踏切通行者の理解と認識を深めるため、「踏切では、必ず一旦止まって左右の安全を確認してから通行する」ことを伝えている。また、立ち往生時の対処方法として、「渋滞等により車が踏切内に閉じ込められた場合は、慌てずに車でポールを斜めに押し上げて脱出する」ことを伝えている。</p> <p>II 「列車防護編」</p> <p>「脱出編」と同様に、踏切通行者の理解と認識を深めるため、踏切通行時のルールを伝えている。また、立ち往生時の対処方法として、「落輪・故障等で車が動かさなくなり、踏切内に閉じ込められた場合は、踏切非常ボタンを押すか、車に備え付けの発煙筒を使い、列車に合図する」ことを伝えている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>CM「脱出編」15秒版</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>「列車防護編」15秒版</p> </div> </div>
取組の効果	<ul style="list-style-type: none"> 踏切障害事故防止キャンペーン期間（平成23年11月1日～10日）にCMを放映したところ、放映以降、CMを放映した地区では、立ち往生や落輪による踏切事故が減少した（放映後の約半年間は0件）。 踏切内で立ち往生した場合の対処方法を浸透させるため、今後もテレビCMによる啓発活動を継続的に実施する。
事業者名	<ul style="list-style-type: none"> 四国旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 安全推進室 （連絡先 087-825-1666） CM（STOP！踏切事故） <p>http://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/safety/fumikiri/index.htm</p>

本事例は、鉄道事業者の取組として掲載しましたが、「踏切事故を防止するためには、踏切通行者の協力が欠かせない」ことを踏まえ、自動車運送事業者にも共通するテーマと考えます。

なお、事業者のメッセージを他へ伝える手段は、CMだけではありません（JR四国は、CMを自社HPで公開している他、国土交通省では、運輸安全マネジメント制度を解説したビデオをYouTubeで公開しています）。


業 種	海運（貨物）												
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用												
テ ー マ	優良事例とヒヤリ・ハット情報の収集・活用の活性化												
取組の狙い	優良事例とヒヤリ・ハット情報を同時に収集・活用することにより、ヒヤリ・ハット情報のマイナスイメージを緩和させ、これら情報の積極的な活用を図る。												
具体的内容	<p>オーシャントランス内航事業部は、主に紙製品、パルプなどの原材料を総トン数 499 トン以下の貨物船 7 隻により輸送しており、その乗組員は全て傭船船主又は船舶管理会社に所属している。</p> <p>運輸安全マネジメント評価を契機に平成 21 年からヒヤリ・ハット情報の収集を開始し、様式による情報収集のほか、運航管理補助者等の訪船活動の際の聞き取りによる情報収集に取り組んだ。しかし、ヒヤリ・ハット情報を報告することのマイナスイメージや乗組員が自社船員でないこともあり、当初思うように情報収集できない状態であった。</p> <p>これを改善するため、運航管理補助者から以下の取組を実施することを安全統括管理者に提案し、事業部を挙げて推進することとした。</p> <p>① 運航管理補助者等の訪船活動の際の聞き取りによるヒヤリ・ハット情報収集において、ヒヤリ・ハット情報のみならず、むしろ優良事例を積極的に収集（様式は別紙参照）</p> <p>② 収集した情報は、優良事例とヒヤリ・ハット情報を分別することなく、1 つの一覧表に掲載（要因別分類等においては、優良事例は除外）</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">2/24</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">〇〇丸</td> <td style="width: 50%;">富岡港2号グレンより4号グレンへシフトした時、陸上電源を接続するために、一人でケーブルコネクタを陸上へで降ろそうとして、誤って岸壁と船の間へ落下させてしまった。幸いコネクタの損傷は無く、内部へ浸透した海水を真水で洗い乾燥させて事無きを得た。</td> <td style="width: 30%;">作業方法 作業動作</td> <td style="width: 10%;">陸上電源設備への接続は船側（渡す）と陸側（受取）の二人作業員が必要であるが、一機士は気を利かして一人で作業できるものとして誤って落下させてしまった。慌てずに人員を確保してから陸電接続作業を行なう。</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3/1</td> <td style="text-align: center;">〇〇丸</td> <td>機関室内配電盤の複数ポンプ起動スイッチ上部に「運転中」の表示を解り易くテーピング（貼り直し可能）していた。</td> <td>作業環境 (工夫アイデア)</td> <td>一見してよく解り、判断できる良い例です</td> </tr> </table> <p>③ 毎月実施している船舶安全会議においても、運航管理補助者等と乗組員が優良事例とヒヤリ・ハット情報を同時に議論し、改善策等を社内に周知</p>			2/24	〇〇丸	富岡港2号グレンより4号グレンへシフトした時、陸上電源を接続するために、一人でケーブルコネクタを陸上へで降ろそうとして、誤って岸壁と船の間へ落下させてしまった。幸いコネクタの損傷は無く、内部へ浸透した海水を真水で洗い乾燥させて事無きを得た。	作業方法 作業動作	陸上電源設備への接続は船側（渡す）と陸側（受取）の二人作業員が必要であるが、一機士は気を利かして一人で作業できるものとして誤って落下させてしまった。慌てずに人員を確保してから陸電接続作業を行なう。	3/1	〇〇丸	機関室内配電盤の複数ポンプ起動スイッチ上部に「運転中」の表示を解り易くテーピング（貼り直し可能）していた。	作業環境 (工夫アイデア)	一見してよく解り、判断できる良い例です
2/24	〇〇丸	富岡港2号グレンより4号グレンへシフトした時、陸上電源を接続するために、一人でケーブルコネクタを陸上へで降ろそうとして、誤って岸壁と船の間へ落下させてしまった。幸いコネクタの損傷は無く、内部へ浸透した海水を真水で洗い乾燥させて事無きを得た。	作業方法 作業動作	陸上電源設備への接続は船側（渡す）と陸側（受取）の二人作業員が必要であるが、一機士は気を利かして一人で作業できるものとして誤って落下させてしまった。慌てずに人員を確保してから陸電接続作業を行なう。									
3/1	〇〇丸	機関室内配電盤の複数ポンプ起動スイッチ上部に「運転中」の表示を解り易くテーピング（貼り直し可能）していた。	作業環境 (工夫アイデア)	一見してよく解り、判断できる良い例です									
取組の効果	<p>乗務員のヒヤリ・ハット情報報告に対する意識が変化してきたこともあり、優良事例とヒヤリ・ハット情報の合計数が平成 21 年は 10 件のところ、平成 22 年は 29 件、平成 23 年 8 月現在で 27 件と増加傾向にある。また、内容も充実したものとなっている。</p> <p>更に、収集した情報を分別することなく一覧表として船舶安全会議で議論したところ、優良事例を契機に「自船においてもこのような取組を実施している」と積極的な発言が増加し、議論が活性化したほか、今まで船名を掲載していなかった様式も平成 22 年下期からは船名入りに変更するまで意識が変わり内容も充実した。</p>												
事業者名	オーシャントランス株式会社 内航事業部 (連絡先：0884-23-0521)												

オーシャンランス(株)宛


平成 23年 8月 30日

ヒヤリ・ハット・気がかり事例報告

航海中、荷役中、船内点検・整備中等、ヒヤットしたこと、ハットしたこと、良い事例(アイデア)等を記入して下さい。

船名	王陽丸	氏名	水引 博文
日時	平成23年8月30日		
場所	富岡港		
内容			
訪船点検の際、本船の安全意識の向上について話をしていた所「まんが海難シリーズ」を購入していて、			
文章では理解しづらい点がよく解ると乗組員に読むように勧めているとの事であった。実際に読んでみると、漫画である良さ(顔の表情等)があり人の気持ち表現されていて解り易い。			
原因 (該当すると思われるものに○をつけてください)			
人的	作業方法・作業動作・確認不足・不注意・合図		
物的	機械設備不良・工具不良・作業環境・		
その他	○良い事例・工夫アイデア・作業環境改善		
対策等			
マンガ海難シリーズは海上保安庁、PI保険が協力して内航ジャーナル・海洋出版企画が発行しており著作権の関係上コピーができないのが残念である。(なるほど、と言う事例がわかり易く記載されている)			

確認印

業 種	トラック
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
テ ー マ	「なぜなぜ分析」等を用いた事故の根本原因究明と再発防止策
取組の狙い	事故の根本原因を究明し、再発防止策の策定に役立てるとともに、危険箇所マップ詳細情報の作成等により再発を防止する。
具体的内容	<p>1. グループ計約 4,000 台の運行車両に発生した全ての事故について、「事故速報」として、携帯電話及び社内 LAN を通じ、60 分以内に事業所から安全統括グループを通じて経営トップまで報告されます。</p> <p>注：上記事故には、交通事故のみならず、運搬する液体製品が少量でも漏れれば、事故として含まれます。</p>  <p>2. 事故惹起事業所においては、「なぜなぜ分析」等の手法を用いて根本原因の究明と再発防止策の策定を行うとともに、必要に応じ「危険箇所マップ詳細情報」を作成し、事故再発防止会議を開催して当該事業所内の情報共有を図っています。</p> <p>事故を起こした者に対しては、所定のプログラムによる教育訓練を行い、その結果を見極めた上で、再乗務を認めています。</p> <p>3. また、当該事故情報については、事故調査報告書として本社に報告され、本社の安全統括グループにおいて必要に応じ再発防止策の追加や修正等の指示を行っています。また、これらの情報はすべてデータベースとして社内 LAN に蓄積・公開し、全社的な情報共有が可能となっており、生きた事例として個々のドライバー教育に活用されています。</p> <p>さらに、対策の有効性について、事故惹起者の事故分析や全社的な事故統計により検証しています。</p>
取組の効果	上記取り組み及び安全性向上を目的とした機器（後方監視カメラ等）の導入などを通じて、多くの事業所において、有責の第 1 当事者となる交通事故が発生しておらず、このため、76 の事業所のうち 65 の事業所が、(社)全日本トラック協会が実施する安全性優良事業所の認定を受けています。
事業者名	(株)ニヤクコーポレーション (連絡先：安全統括グループ、電話 03-3438-0186)

【参考】 なぜなぜ分析法とは

注:本事例は(株)ニヤクコーポレーションとは関係有りません。

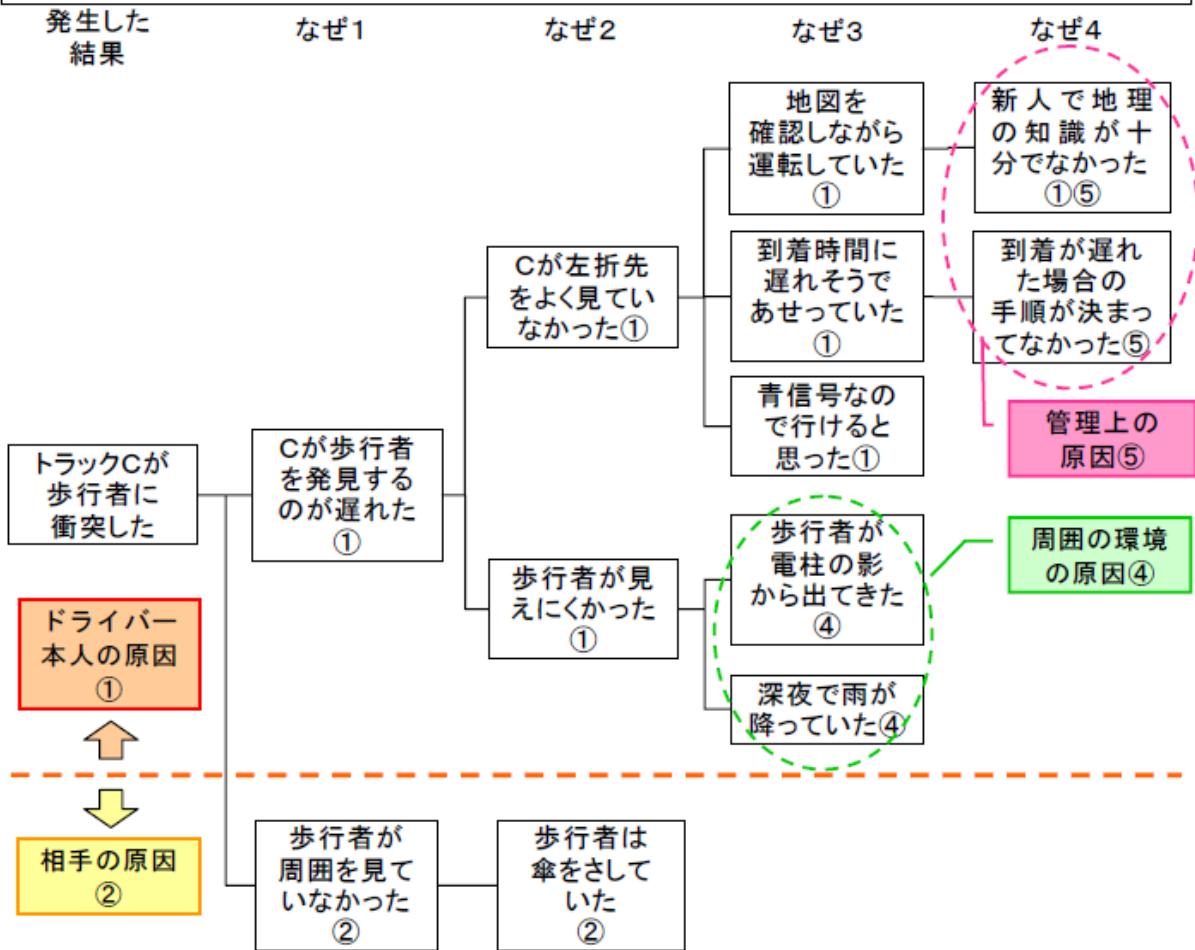
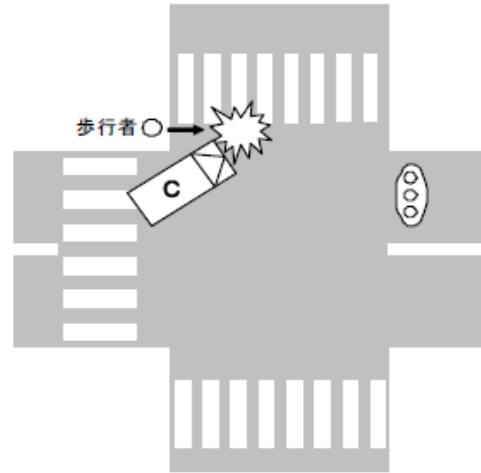
C社（トラック） 左折時の歩行者との衝突事故


【事案の概要】



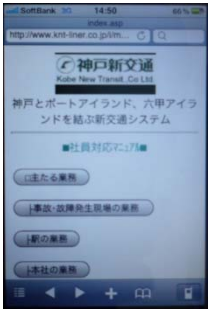
ドライバーCは、左折するため青信号で交差点に進入したところ、電柱の影から飛び出してきた歩行者と衝突した。

【事故当時の状況】

- ・ 事故発生：21時
- ・ 天候：雨
- ・ ドライバーCは、配送先への到着時間に遅れそうだった。
- ・ ドライバーCは新人で、この地域の地理に慣れておらず、地図を確認しながら運転していた。
- ・ 歩行者は、雨のため傘をさしていた。



業 種	鉄道（旅客）
取組分野	（8）重大な事故等への対応
テ ー マ	重大な事故等への対応について、日頃からの備えを充実・強化
取組の狙い	事故等緊急事態において、乗り合わせた社員等が支援活動に従事することにより、円滑な旅客の避難誘導等を実施
具体的内容	<p>京浜急行電鉄株式会社では、他社の事例を参考にして平成 17 年 7 月から京急電鉄社員及びグループ会社である京急ステーションサービス社員に対して、通勤時等に緊急事態に遭遇した際には避難誘導を目的とした「緊急時支援活動用ワッペン」を配布し常時携帯する取組みを実施している。</p> <p>また、毎年秋に実施している鉄道事故復旧訓練において、以下の 2 点に配慮して避難誘導訓練を実施している。</p> <p>① 乗り合わせた社員等が避難誘導に従事する可能性があること ② 訓練を体験させるため多くの社員を参加させること</p> <p>平成 24 年に発生した土砂崩落による脱線事故の際には、実際に乗り合わせた社員 2 名が「緊急時支援活動用ワッペン」を胸に張って支援活動に従事し、お客様を最寄り駅に避難誘導している。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>【ワッペンの表面】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【ワッペンの裏面】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>緊急時支援活動用ワッペン《注意事項》</p> <p>◎このワッペンは、通勤時および私用にて京急線を利用中に、大規模災害・事故が発生した場合において、支援活動を行う際に京急グループ社員であることを明確にするために使用するものです。</p> <p>◎万一の災害事態に備え、常に携帯してください。</p> <p>◎紛失しないよう注意してください。</p> <p>◎使用する際は、次の点に注意してください。</p> <p>(1) 自身の所属先に連絡の上、災害・事故現場の責任者の指示に従うこと</p> <p>(2) 氏名を記入の上、左胸に貼付すること</p> <p>(3) 支援活動に際しては、丁寧な作業に努めること</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">(2014.12.2/000 安野)</p> </div> </div> </div>
取組の効果	<p>① 緊急時支援活動用ワッペンを事前配布することにより、緊急時に行うべき活動を社員一人ひとりが事前に認識できた。</p> <p>② 訓練の参加経験者の割合が向上した。</p> <p>③ 実際に発生した事故の際に緊急時支援活動が実施できた。</p>
事業者名	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 安全推進部

業 種	鉄道・軌道
取組分野	重大事故等への対応
テ ー マ	事故等発生時の社員対応マニュアル（必携）の整備
取組の狙い	事故等発生時の社員の招集基準、連絡先等を明記した社員必携の対応マニュアルを整備することで、迅速な初動体制を確立する。
具体的内容	<p>事故等発生時には初動対応が重要であることから、神戸新交通では、過去にあった輸送障害の経験を踏まえ、事故等の連絡を受けた社員が行動すべき内容を直ちに確認できるよう、社員対応マニュアル（必携）を整備している。当初マニュアルは、社員必携手帳として、1冊に集約したバイブルサイズのシステム手帳としていたが、社員から携帯しにくいとの意見が多かったため、平成22年4月からカード版・PC版・モバイル版の3種類のマニュアルを作成するよう見直しを行った。</p> <p>1. 社員対応マニュアル【カード版】 運転再開までの見込み時間等に応じてランク分け（保安連絡指令、保安指令第1号～第3号）し、それぞれのランクに応じた要員確保・初期配置基準、社内緊急連絡網等を記載した社員対応マニュアルを作成している。このマニュアルは、休日に外出する際にも携帯できるよう、財布等に入るカードサイズとしている。</p>  <p>2. 社員対応マニュアル【PC版・モバイル版】 上記のカード版マニュアルの内容に加え、各職場での担当業務、駅応援要員や代替バス運行要員となった場合の出動場所、業務の概要などを記載した、A4サイズのマニュアルを作成している。このマニュアルは携帯が困難なため、当社ホームページから社員のみが閲覧できるようにし、自宅のパソコンからでも内容を確認できるようにしている。また、カード版に記載しているQRコードから携帯電話で要約版を閲覧することも可能となっている。</p>  <p>社員が事故等の連絡を受けると、まずはカード版で全社的にどのような体制をとるのかを確認し、具体的な対応指示があった場合はPC版等でその業務内容を確認した上で、現場へ出動することができる。</p>  <p style="text-align: right;">【社員対応マニュアルモバイル版】</p>

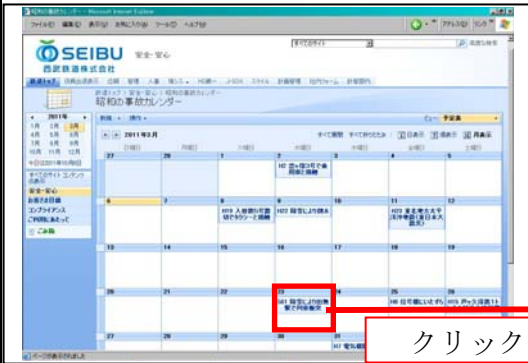
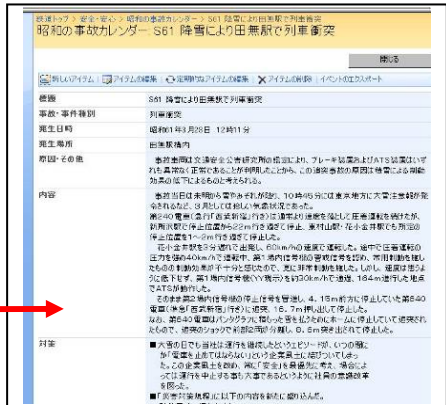
取組の効果	<p>上記のマニュアル整備によって、確実に社員がマニュアルを携帯するようになり、事故等発生時の要員確保基準などが容易に確認できるようになった。また、自宅や出勤途中でも業務内容を閲覧することができるため、出勤後、すぐ行動に移せるようになり、より迅速な初動体制の確立につながるものと考えられる。</p>
事業者名	<p>神戸新交通株式会社 安全推進実行委員会 (連絡先：078-302-2500)</p>

業 種	鉄道・軌道
取組分野	関係法令等の遵守確保
テ ー マ	同業他社の事例を踏まえた関係法令等の遵守方法の見直し
取組の狙い	動力車操縦者運転免許に付した条件に違反しないように、同業他社で発生した事例を踏まえ、運転士の視機能の具体的な管理手順を見直し、これに基づき確認することで関係法令等の遵守の徹底を図る。
具体的内容	<p>沖縄モノレールでは、動力車操縦者免許における視力の基準を満たしていない運転士が電車の操縦をすることがないように、以下の取組みを実施している。</p> <p>1. 従前より、運転士の適性検査（視力検査）結果の報告については、その速達性を考慮して、検査の受託医療機関から、検査終了直後に、沖縄モノレール総務課の担当者に電話で連絡することとしている。また、連絡を受けた総務課では、当該結果を運輸課に速やかに報告し、報告を受けた運輸課は乗務区へ連絡することとしている。</p> <p>一方、乗務区では、乗務助役を含めた全員の矯正視力のリストを作成し、添乗時に所定の眼鏡等が装用されているかを確認している。</p> <p>また、点呼時においては、毎月1回、眼鏡の所持等のチェックを実施している。</p> <p>2. 同業他社で発生した事例を踏まえ、運輸課では、社内における視機能管理の在り方の見直しを行い、平成23年度より、以下の手順を追加することとした。</p> <p>①健康診断時に「視機能検査結果報告書」を受診者に持参させ、検査結果を医療機関に記入してもらおう。</p> <p>②次勤務時に当該報告書を総務課に、また、そのコピーを乗務区に提出させる。</p> <p>③乗務区では、各運転士の健康診断受診日を確認し、初乗務時まで、当該報告書の検査結果を確認。</p> <p>上記手順を追加することで、視力検査直後に、基準を満たさない者が電車の操縦をすることがないように管理体制の強化を図った。</p>
取組の効果	本社運輸課と乗務区で当該取組みを実施することで、運転士の資質管理の更なる適正化が図られるとともに、社員の関係法令等の遵守に関する意識向上に役立っている。
事業者名	沖縄都市モノレール株式会社 業務部運輸課 (連絡先) 098-859-2692

業 種	タクシー
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	後退事故削減への取組（バックセンサーの特性を理解させる教育）
取組の狙い	バックセンサーを導入したものの、当初は事故が削減しなかったことを踏まえ、社員が理解できていない点を検証した上で、バックセンサーの特性について理解を促す教育を実施することにより、後退事故の削減を図る。
具体的内容	<p>株式会社国際興業大阪は、平成21年度における後退事故が加害事故全体の39%と把握したため、平成22年度から経営トップ主導の下で以下の取組を行っている。</p> <p>【平成22年度の取組】</p> <p>後退事故を減少させるため、全車にバックセンサーを導入したが、事故が減少しなかったことから、営業社員のバックセンサーに対する理解度を検証したところ、下記2点について理解が不足していることを確認した。</p> <p>① バックセンサーが「0.0」と表示された場合、後方障害物との距離は、30cm未満であること</p> <p>② 30cmとは、アクセルを踏まなくても、1秒後には後方障害物に接触してしまうこと</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>後方障害物との距離が30cm未満になると、バックセンサーは「0.0」と表示される</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>バックセンサーが「0.0」と表示された時の距離は30cm未満</p> </div> </div> <p>そこで、全営業社員向けに安全運転勉強会を開催し、発砲スチロール製ブロックを壁に見立て、実車を用いてバックセンサーの反応を経験させる模擬体験を行うとともに、バックをする際は、アクセルではなくブレーキに足を乗せるように具体的な指導を行った。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

	<p>【平成23年度の取組】 安全運転勉強会の対象者を事故惹起者のみにしたところ、再び後退事故が増加したため、安全運転勉強会を全営業社員に改めた。 さらに、毎朝の点呼において、全員で「<u>後退時はアクセル踏まずにバックする</u>」と唱和することにより、認識を新たにしている。</p>								
取組の効果	<p>【定量的な効果】 平成22年度の後退事故件数は、平成21年度比の50%減</p> <table border="1" data-bbox="363 629 933 810"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>後退事故件数(指数)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成21年度</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>平成22年度</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>平成23年度</td> <td>56</td> </tr> </tbody> </table> <p>【定性的な効果】 バックセンサーを導入しても事故が減少しなかった原因を突き詰めた上で、下記取組を行ったことにより、後退事故が削減したと考えている。</p> <p>① 「発砲スチロール製ブロックを壁に見立てる」、「実車を用いる」といった模擬訓練を行ったことにより、実車指導を受けた者だけでなく、参加者全員がバックセンサーの特性を体感できたこと</p> <p>② バックをする際は、アクセルではなくブレーキに足を乗せるように具体的な指導を行い、さらに、平成23年度からは、毎朝の点呼において、全員で唱和していること</p>	年度	後退事故件数(指数)	平成21年度	100	平成22年度	50	平成23年度	56
年度	後退事故件数(指数)								
平成21年度	100								
平成22年度	50								
平成23年度	56								
事業者名	株式会社国際興業大阪 総務部 (連絡先 06-6322-5101)								

業 種	索道
取組分野	教育・訓練 安全重点施策の確実な実施等 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テーマ	着任者教育の充実等ハード、ソフト両面に於ける安全対策の推進
取組の狙い	季節従事者等に対する安全教育の充実、ヒヤリ・ハットの事例の共有、整備作業マニュアルの見直し、充実を図るとともに、索道施設の整備・改善を行うことにより、輸送の安全確保を図る。
具体的内容	<p>飛騨森林都市企画(株)では、平成 18 年度から毎年度安全重点施策を定め取り組んでおり、最近では以下を実施しました。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 鋼索交通協会から入手した事故事例等をもとに、自社にて検証対策を行っています。また、これらの事例は、ゴンドラリフトスタッフの着任時教育や、朝礼や終礼時において発表し、職員の啓蒙を図っています。  <p>(着任者教育の様子)</p> 2. 毎年、ゴンドラ・リフトの救助訓練を行っています。平成 21 年度は、地元の高山市消防署、高山市高根支所の参加を得て実施しました。  <p>(ペアリフト救助訓練の様子)</p> 3. 統一的なヒヤリ・ハット報告書の様式を作成し、各自から少なくとも一報告を行うよう指示しています。これらの報告に、各部の部長が「上司の意見・助言」記入したうえで、社長及び安全指導課長に提出するとともに、事例の共有を行うこととしています。 4. 毎朝の朝礼で「安全の基本理念・安全方針」を社長を含む当日の出勤者全員で唱和を行い、安全意識の向上を図っています。 5. 毎年度、施設について所要の整備・改善を行うとともに、作業手順等に係るマニュアルの見直し、充実を図っています。   <p>(作業手順をマニュアル化、写真でわかりやすく)</p> <p>(参考) 最近の整備関係契約金額 H19 年度:62,571 千円、H20:28,347 千円、H21:25,409 千円</p>
取組の効果	平成 10 年度開業以来、索道運転事故は発生していません。
事業者名	飛騨森林都市企画(株)(注:「チャオ御岳スノーリゾート」を運営) 事業部安全指導課(連絡先:0577-59-3620)

業種	鉄道・軌道
取組分野	教育・訓練
テーマ	「事故のカレンダー」から事故事例を学ぶ
取組の狙い	過去の事故事例を社内のポータルサイトにカレンダーとして作成・掲出し、朝の点呼（朝礼）時や職場での教育に活用することで、職員全員が「安全」について考えるキッカケをつくり、安全意識の向上を図る。
具体的内容	<p>1. 西武鉄道（株）では、自社・他社で発生した過去の重大事故等について学ぶ社員教育施設を研修センター内に「事故情報展示室」として2009年3月開設しました。しかし、スペースの関係上、主な事故事例のみを紹介しているため、身近で発生した事故事例の紹介は、各部において行っていました。</p> <p>2. 2010年10月に行った内部監査において、部内で発生した事故事例をカレンダーにして点呼時等に活用している優良事例が見いだされました。監査後、この優良事例を全社的に活用できないかと検討した結果、社内ポータルサイトを利用して、事故事例を記載した「事故のカレンダー」を2011年3月に掲出することになりました。</p> <p>3. 「事故のカレンダー」には、過去25年間に当社で発生した事故事例を1ヵ月ごとのカレンダーに記載し、その項目をクリックすると、さらに詳細な情報を掲出するようにしました（平成23年10月時点掲載件数111件）。また、過去25年間より前に発生した事故事例などは、「事故に関する資料」として、社内ポータルサイトに公開することになりました。</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>事故のカレンダー</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <p>4. 「事故のカレンダー」「事故に関する資料」の整備後、大きな事故事例だけでなく他部で発生した身近な事故事例についても、朝の点呼（朝礼）時や職場での教育に活用しています。</p>
取組の効果	社内ポータルサイトを利用することで、他部で発生した事故事例もわかり、事故情報を共有することができるとともに、常に閲覧ができるので、教育などに活用できるようになりました。また、大きな事故事例だけでなく身近で発生した事故事例を教育等に活用することにより、職員が身近に安全を考えるようになりました。
事業者名	西武鉄道株式会社 鉄道本部 計画管理部 安全対策課 （連絡先：04-2926-2140）

業 種	索道
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	限られた人員内での技術業務知識の習得とスキルアップ
取組の狙い	運輸技術部門の限られた配置人員の中、定期検査時の教育・訓練（継続的 OJT）等を通じて各人の多能化を図ることで、組織全体の安全管理レベル向上をめざす
具体的内容	<p>御在所ロープウェイ(株)では、検査、点検等の作業について、業務知識の習得とスキルアップを図りつつ、専任者のみならず他業務の担当者も実施可能な体制を構築している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 教育・訓練により比較的簡単にできる日常点検等は、専任担当者以外の者（他業務担当者）に行わせ、専任担当者は難易度が高い設備・装置等の定期的な検査作業に多くの時間を割けるようにし、役割分担と責任を明確化した上で効率的な作業を実現している。 2. 他業務担当者は運行の業務知識はあるが、技術的な知識が足りないため、各種測定器等使用する機器の基礎知識の習得から始め、適正な使用方法の実地訓練を行う等、教育・訓練に工夫をこらしている。今後もマンツーマンの OJT 教育など継続的に実施しつつ内容の充実を図る予定である。 3. 現在、教育の一環として、他業務担当者に写真入りのマニュアル（【参考】を参照）を作成させている。今後はより一層個人のスキルアップを図るために、教育・訓練自体を PDCA サイクルにより向上させていくこととしている。
取組の効果	<ol style="list-style-type: none"> 1. 普通索道に関しては、専任担当者を含め部全体 15 人で点検可能になった。 2. 他業務担当者においても油切れや故障等の異音を早期に察知することができるようになり、事故・故障の未然防止に向けた迅速な安全対応が可能になった。
事業者名	御在所ロープウェイ(株) (連絡先：運輸技術部 電話 059-392-2261)

1ヶ月検査作業手順

○ 搬器制動機・圧縮機・給電軌条・保安装置測定用紙(山上・山麓共通)

搬器制動機・圧縮機・給電軌条及び保安装置測定用紙

☆山頂原動停留場

年月日

天気 気温 °C

測定者 ①

	主制動	補助制動	減速制動	搬器位置	補助制動
設定値	207	168	175	170	165
測定値		②			

	①	②
設定値	0.5~0.8Mpa	0.5~0.8Mpa
測定値	Mpa	Mpa

	出発装置	到着装置
前月値	4 mm	3 mm
摩耗量	mm	mm

	設定値	測定値
S1	97 mm	mm
S2	55 mm	mm
S3	470 mm	mm
S6	190 mm	mm
S7	445 mm	mm

	検査側番号	号
出発側	④	
到着側		号

☆山麓緊張停留場

年月日

天気 気温 °C

測定者 ①

	主制動	補助制動	減速制動	搬器位置	補助制動
設定値	210	210	194	167	165
測定値		②			

	①	②
設定値	0.5~0.8Mpa	0.5~0.8Mpa
測定値	Mpa	Mpa

	出発装置	到着装置
前月値	4 mm	mm
摩耗量	mm	mm

	設定値	測定値
S1	95 mm	mm
S2	55 mm	mm
S3	468 mm	mm
S6	190 mm	mm
S7	460 mm	mm

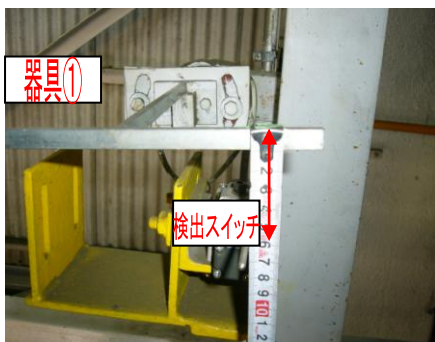
	検査側番号	号
出発側	④	
到着側		号

- ① 実施日、天候、気温、測定者の氏名記入。
- ② 搬器制動機測定（到着側・・・主制動、第2ブレーキ、減速ブレーキ）（出発側・・・搬器位置ブレーキ、追突防止ブレーキ）



2名一組にて電磁弁を動作させ、ブレーキが作用している状態にして上図赤→内の数値を測定する。尚、ブレーキ内にパットがある場合はパット表面までを測定する。測定する位置については各ブレーキ前に目印があるのでその前方を測定する。

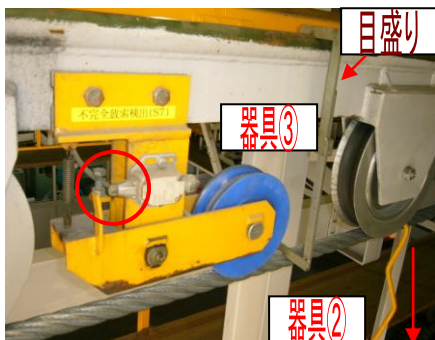
③ 各種保安装置測定
S1、S2、S6測定



保安装置本体の異常（検出スイッチの歪みなど）がないか確認し、器具①を設置して器具上部から検出スイッチまで(左図赤→)を測定する。S1、S2、S6の測定は基本的に同じであるが、搬器の検出板が検出スイッチの下部で動作するS1、S2は検出スイッチの下部までを、検出スイッチの上部で動作するS6は上部までを測定する。

注) 器具①はレールに対して平行に設置されており、測定時は器具に対してメジャーを垂直にして測定する。

S7測定



保安装置本体の異常（ばねの破損など）がないか確認し、器具②を使い、曳索を下げてもS7のリミットスイッチ（赤○）が動作した所で器具③に表記されている目盛りを測定する。

曳索を器具②で下げるときは垂直に下げないと正規の設定値が出ないので注意する。尚、1名では困難な為、2名で作業を行い、曳索を下げる係と測定する係に分かれて作業を行う。

業 種	海運（旅客）
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	複数事業者合同での安全への取組み
取組の狙い	複数事業者が錯綜する松島湾内での安全運航対策及び複数事業者合同での海難事故処理訓練を実施し、松島湾内の安全対策強化を図る。
具体的内容	<p>松島は日本三景の一つであり、松島湾内には観光旅客船や湾内の離島を結ぶ生活航路として旅客船が航行しています。（平成20年の輸送実績は約110万人）</p> <p>その安全運航を図ることに大きな使命があり、昭和63年、事業者6社（現在5社）で松島湾内旅客船航路事業者連絡協議会を設立し、以下の取組を行っています。</p> <p>1. 安全運航対策</p> <p>①非常時の救援連絡体制を確立するため、各社の旅客船に無線を導入し、かつ、周波数の統一化を図りました。</p> <p>②定期航路の航路筋に危険個所を示すブイを設置しました。</p> <p>③各社の旅客船が利用する岸壁が輻湊し、混雑していたため、発着時間や着岸場所の調整を図りました。</p> <p>2. 旅客船海難事故処理訓練</p> <p>①訓練は昭和55年より事業者3社で始まり（現在5社）、毎年、関係機関の協力を得て旅客船の緊急時の対応訓練（テロ対策訓練や火災等による緊急時の避難訓練等）を実施しています。</p> <p>②平成21年度は、宮城海上保安部、塩釜地区消防事務組合、東北運輸局等関係機関の協力のもと、旅客船（機関室）にて発生した火災を消防艇等が鎮火するというシナリオに沿い、以下の内容の総合訓練を実施しました。</p> <p>1) 船長が消防艇等救援船の依頼をする非常連絡訓練</p> <p>2) 船内の消火訓練</p> <p>3) 救命胴衣着用訓練</p> <p>4) 当該船に接舷させた救助船への避難移乗訓練</p> <p>5) 落水者救助訓練</p> <p>③訓練後は、関係機関の講評を集約し、次年度の訓練の実施要綱に反映させており、本実施要綱を連絡協議会の事故発生時等のマニュアルとしています。</p>
取組の効果	<p>無線周波数の統一や岸壁、航路の整備によって安全運航が図られています。特に、無線周波数の統一は、航路の安全パトロールの効果もあり、航行中の旅客船が海面に浮遊するロープ等危険状態が見つかった場合、無線を通じて各社の旅客船に瞬時に伝えられ、より高い安全策が取られています。</p> <p>毎年行われている訓練により、関係機関との連携が図られ、非常事態が発生した場合には、迅速な対応ができる体制が整えられました。</p>
事業者名	協議会名：松島湾内旅客船航路事業者連絡協議会 会 員：塩竈市、丸文松島汽船（株）、松島ベイクルーズ（株）、

	ニュー松島観光船（株）、松島島巡り観光船企業組合の5社 代表電話：022-365-3611（事務局）
--	-------------------------------------------------------



出港直前の「あおば」



機関室から火災発生



初期消火作業



救命胴衣着用



救助船「はやぶさ2」接舷



救助船へ避難旅客の移乗



救助船に移乗中



救助船への移乗完了



船内残留者確認作業



救助船による落水者の救助



落水者の救助



巡視艇「しらはぎ」



消防艇「さくら」



消防艇による放水



マリンイーグル、はやぶさ2 待機



消防艇の放水終了

業 種	定期旅客船事業
取組分野	内部監査
テ ー マ	グループ会社の実情に即した仕組みの構築
取組の狙い	1. グループ会社連携のもと監査要員の確保 2. グループ会社の実情に即した効果的な内部監査の実施
具体的内容	<p>両備フェリー株式会社は陸上職員が29名と、1社単独では内部監査要員の確保が困難で、有効性の観点に着目した内部監査体制を構築することが難しいこと、また、他の同業グループ会社4社についても同様の状況にあることから、以下のとおり、グループ会社及び上部組織である両備ホールディングス株式会社と連携し、グループ会社の実情に即した監査体制を構築し、定期的に内部監査を実施している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. グループ会社5社の海務部担当者を監査要員として任命 2. 任命された要員の中から二人一組で、各社の安全統括管理者を含む経営管理部門及び運航船舶に対し、内部監査を実施 3. 安全管理体制の有効性を確認するためのチェックシートを事前に作成し、業務の適合性を確認する安全点検（年2回）時に合わせて内部監査を実施 4. 経営トップに対しては、両備ホールディングス株式会社CS部門が全管理職に対しアンケートを実施し、結果を取りまとめ、後日経営トップへ報告 5. 全ての結果について、両備ホールディングス株式会社において開催される安全マネジメント委員会で報告するとともに、マネジメントレビュー時のインプット情報として活用 6. 平成27年1月からは両備ホールディングス株式会社に運輸安全マネジメント監査室を新設し、優良事例等を抽出し、グループ会社間で情報共有
取組の効果	安全管理体制の向上に向けた指摘事項が見いだされるなど、グループ会社の実情に即した効果的な内部監査が実施可能となり、経営トップも当該取組について評価している。
事業者名	<p>両備フェリー株式会社（両備グループ） 岡山県岡山市中区新築港9-1 TEL:086-274-1222</p>

業 種	航空
取組分野	(3) 安全重点施策、(11) 内部監査
テ ー マ	内部監査を活用した安全重点施策の策定及び必要に応じた見直し
取組の狙い	1. 社員一人一人が当事者意識を持った安全意識の醸成 2. 従来の内部監査形骸化への対応
具体的内容	<p>株式会社北海道エアシステムは、「自部門の課題は、実態に最も詳しい自部門自身が認識している」という考えのもと、内部監査員が自部門の実態・取組みを振り返ってまず自らが課題を総括して方針案や目標案を策定し、安全推進部からのコメントも踏まえて決定している。</p> <p>また、部門別の安全目標と安全目標達成のための施策及び管理指標を設け、以下の取組を実施している。</p> <p>① 四半期ごとに実施する会議体で安全目標の達成状況を把握 ② 半期ごとに実施する社内安全監査結果を分析・評価 ③ 安全目標達成のための施策が有効でないと判断した場合には、施策を変更する仕組みを構築</p>
取組の効果	<p>【定量的】 平成 24 年度から平成 25 年度にかけて、全 51 項目の安全目標のうち、有効と判断した 27 項目の安全目標を継続、有効でないと判断した 24 項目の安全目標を修正・新規策定し、見直し改善を図った。</p> <p>【定性的】 自部門の内部監査員が監査を通じて把握した課題に基づき、次年度の方針、目標が各職場の課題認識に裏付けられたものとなり、施策の取組みに納得感がある。</p>
今後の課題	<p>自部門の内部監査員が自部門の内部監査を行うことについて、以下を認識し、更なる取組手法の改善が必要であると考えている。</p> <p>イ. 内部監査の独立性・客観性を担保することが難しい（これを補うためには、安全運航維持に対する組織及び監査員としての自覚及び問題解決能力の維持が不可欠である）。</p> <p>ロ. 内部監査員が他部門の監査経験を積む機会が乏しいことから、優良事例を見出し、展開することが困難である。</p>
事業者名	株式会社 北海道エアシステム 安全推進部 (連絡先 011-769-0510)

業 種	トラック
取組分野	内部監査
テ ー マ	内部監査の有効性を検証する仕組みの構築及び実施
取組の狙い	内部監査に安全統括管理者が立ち会い、内部監査員の力量把握を実施するとともに、内部監査実施後に内部監査要員による「検証会議」を実施し、以降の内部監査の改善に繋げる。
具体的内容	<p>中越運送(株)の安全管理体制に係る内部監査の取組については、以前に紹介しているが、その後、中越運送(株)では安全管理体制に係る内部監査を計画的・継続的に実施しており、その内部監査の妥当性・有効性を検証するために、安全統括管理者の立会を実施し、内部監査要員の力量確保に努めている。</p> <p>内部監査の実施にあたっては、経営トップを含む経営管理部門と現場責任者では力点が違うことから、各々の「チェックリスト」を作成し、経営トップへの内部監査は内部監査員との意見交換と文書・記録の確認により実施、その他の部署等への内部監査については、インタビューと文書・記録の確認により実施している。</p>  <p>また、内部監査実施後は、安全統括管理者及び内部監査要員による「検証会議」を開催し、内部監査の実施方法等の見直しを行うことによって、以後の内部監査の改善を図るとともに、外部機関の内部監査員講習を受講した社員を講師とした社内での監査員養成講座・力量確保講座を開催し、内部監査要員の力量アップを図っている。</p>  <p>さらに「検証会議」において、社内に安全方針、安全目標、重点項目、PDCAサイクル、緊急時対応、内部監査の重要性などを更に周知・浸透させる必要があるとの判断から、これらを解説した小冊子『従業員必携』を作成し、小冊子の説明を加えた別紙とともに、グループ会社を含む全従業員に配布し、経営トップから現場従業員まで朝礼、点呼、ミーティング、研修会議などにおいて、活用することにより、安全方針等の更なる周知・浸透を図っている。</p>
取組の効果	<p>内部監査に安全統括管理者が立ち会うことにより、良い意味で緊張感のある、お座なりとならない内部監査を実施することができ、「マネジメントシステムとは・・・」といった基本的理解が経営トップから現場責任者まで確実に浸透させることもできた。</p> <p>また、「検証会議」において、内部監査の実施方法等の見直しについて議論することにより、内部監査要員の知識、考え方の共有を図るとともに、内部監査要員の教育カリキュラムの見直しや、内部監査要員の力量向上を図ることができた。</p>
事業者名	中越運送株式会社 コンプライアンス課 [運輸事業に関係する社員約1,200名] (連絡先：025-283-0023)

【別紙】

平成22年10月20日

各支社長、事業部長殿
(写：所長、センター長)

安全統括管理者

従業員必携の配布について

今般、従業員が必ず知っていなければならない事項を記した『従業員必携』を作成したので配布します。会社の基本方針を全従業員が理解し、共有するよう図りたい。

- 必携の内容は次のとおりです。
 - ・ 会社の指針
 - ・ 安全方針、安全目標、安全目標を達成する為の重点項目
 - ・ 車両事故発生時の対応手順
 - ・ 運転者に対する指導、監督の指針
 - ・ 運輸安全マネジメント／PDCAサイクルの解説
 - ・ 5Sの意義と解説

- 必携は全従業員に配布します。
 - ・ 業務中は常に携行すると共に、朝礼、昼礼、点呼、ミーティング、班会議などの機会を通じて“唱和”や“指導教育”の資料として活用願いたい。

- 協力企業…キュート3社、村上中越運送、中越エクスプレスについても中越運送と同様に配布します。

- 必要部数の集約と配布について。
 - ・ 各支社で営業所毎の必要部数を集約して、本社：業務推進課へ連絡願います。
 - ・ 本社受付け次第、順次、発送します。
汚れ、破れ等を想定して若干の予備冊子を付録して送付します。

以上

業 種	鉄道（旅客）
取組分野	マネジメントレビューと継続的改善
テ ー マ	「安全コラボ合宿」
取組の狙い	議論から生まれる安全意識の活性化と安全対策の見直し改善
具体的内容	<p>東日本旅客鉄道株式会社は、安全担当者が強い思いを持ち、安全性向上に向けた仕掛けを創ることの重要性を感じ取り、具体的な取組みにつなげることを目的に平成 21 年から「安全コラボ合宿」を年 1 回実施（2 日間）実施。組織間のコミュニケーション及び従前からの取組みが変化に乏しくなっていることに課題があるとの認識のもと、「グループ討議を通じた安全対策の取組みに対する提言」が行えるよう討議の方式を改善した。</p> <p>1. 取組みの概要</p> <p>① 認識と課題</p> <p>東日本旅客鉄道株式会社は、安全性の向上にはグループ会社を含め、安全について中心的に携わる社員の連携、意識向上等が不可欠であると考えているが、組織間のコミュニケーション及び従前からの取組みが変化に乏しくなっていることに課題があると考えていた。</p> <p>② グループ討議方法の改善</p> <p>具体的な課題の対応として、従前から「グループ討議を通じた個人目標の設定」を実施していたが、この取組みについて、より活性化した議論が生まれることを目指して見直しを行い「グループ討議を通じた安全対策の取組みに対する提言」が行えるよう討議の方式を改善した。</p> <p>③ ぶつかりあって議論する文化</p> <p>課題の対応については、平成 21 年から安全文化を構成する 5 つの文化の 1 つとして「ぶつかりあって議論する文化」を定め、議論することにより自分自身では気付かない視点に気付くことに着目した取組みを推進している。</p> <p>2. 改善された討議方式の特徴</p> <p>① 対象者：JR 東日本の鉄道グループ全体</p> <p>安全統括管理者、本社・支社等の安全担当部署、安全のプロ（専門職）、総合訓練センター及び JES-Net（JR 東日本安全ネットワーク）各社も参加</p> <p>② 討議テーマの設定</p> <p>討議するテーマは、経営側に対しての提言も視野に置いてテーマ設定しており、グループ討議を行って討議内容の発表を行っている。</p> <p>2014 年度は、「川崎駅での脱線事故」、「確認会話」等をテーマとしている。</p>



③ グループ討議の人数、構成

グループは、誰もが発言できるよう少人数（5人～7人）とし、また、異なる視点からの討議が行えるよう本社、支社、安全のプロ、総合訓練センター及びグループ各社の要員から構成されるようバランスに配慮している。

④ 討議の方法

単に支社等・グループ会社等で取り組んでいる施策を紹介する形式ではなく、施策を通じて把握されたことなど、理想と実態の乖離や安全上の弱点等を本音で討議されるよう工夫されている。

⑤ 経営管理部門の関与

安全コラボ合宿で把握した課題・提言等は、安全統括管理者が委員長を務める「鉄道安全推進委員会」にて議論するとともに、必要に応じて経営トップに意見上申して課題解決に向けた取組みを実施している。

⑥ 提言に対する対応

2014年度は、要員が確認会話に関する認識を随時確認することができるよう漫画を活用した確認会話教材（紙媒体）を作成した。

取組の効果

本社は現場との意見交換の場である「車座の意見交換」その他機会を捉えて確認会話教材の効果を把握し、支社等は各種勉強会及びキャンペーン等の機会を活用して取組みの効果を把握することとしている。

事業者名

東日本旅客鉄道株式会社
 鉄道事業本部 安全企画部 企画グループ
 03-5334-1167

