

2019年7月8日

運輸安全マネジメントに関する取組みについて

近江鉄道株式会社

近江鉄道は、西武グループのグループビジョンスローガン「でかける人を、ほほえむ人へ。」を実現すべく、「安全・安心」と「お客さま目線に立って」を基本に、バス事業者として、輸送の安全を確保することを最大の使命とし、コンプライアンスの徹底と安全最優先の企業風土の醸成に努め、安全方針「すべてに安全が最優先である」のもと、社長をはじめとした全ての役員・社員が一丸となって、輸送の安全性向上に取り組んでまいります。

1. 輸送の安全に関する基本的な方針

- (1) 社長及び役員は、安全第一の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努め、輸送の安全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耳を傾けるとともに、輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を社員に徹底します。
- (2) 輸送の安全に関する計画の策定(Plan)、実行(Do)、チェック(Check)、改善(Act)のサイクルを確実に実施するとともに、随時、安全対策を見直し、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。

2. 輸送の安全に関する目標（2019年度）

- (1) 重大事故 0件
- (2) 有責事故 発生件数 前年比30%減少
(横断歩道上での事故、車内事故0件)
- (3) 飲酒運転の撲滅
- (4) エコドライブの推進 バスの燃費前年比1%向上

3. 輸送の安全に関する目標及び達成状況（2018年度）

- 重大事故 目標：0件 実績：0件
- 有責事故 目標：前年度比30%減少
実績：2017年度53件 2018年度38件 (28.3%減)
 - ・ 車外人身事故 目標：0件 実績：1件
 - ・ 車内人身事故 目標：0件 実績：8件

4. 自動車事故報告規則第2条に規定する事故（2018年度）

- 車外人身重傷事故 0件
- 車内人身重傷事故 0件
- 車両の装置の故障により運行できなくなったもの 0件

5. 輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統

◇ 別図1「安全確保に関する体制及び運転の管理に関わる体制」のとおり

6. 輸送の安全に関する重点施策

- (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します。
- (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おこなうよう努めます。
- (3) 輸送の安全に関する内部監査をおこない、必要な是正措置又は予防措置を講じます。
- (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、共有します。
- (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、これを適確に実施します。

7. 輸送の安全に関する取組み実績及び教育・研修の実施状況（2018年度）

- (1) 所長会議（運行関係） … 毎月1回、随時
 - ・安全統括管理者、営業所長、所長代理、副所長、本社関係者等が出席する安全に関する基幹会議において、毎月の各営業所の運行管理指導結果及び運行管理計画等について、協議検討し、改善を図りました。
- (2) 安全サービス推進委員会（SS推進委員会）
 - ・安全とサービスの向上を目的として各営業所のSS会長（乗務員代表）と現場管理者、安全統括管理者、本社関係者が出席する会議を年に4回開催し、四半期毎のSS推進活動にかかるPDCAサイクルの実施状況について、意見交換や情報共有をおこない、安全意識の高揚を図りました。また、本委員会が出た意見について、各営業所のSSリーダー会議を通じて、各SSサークルの活動に反映しました。
 - ・乗務員による小集団活動（1サークル7～10名で編成）として、四半期毎の目標及び計画に基づいた取組みをおこない、輸送の安全とサービスの向上に努めました。
- (3) ヒヤリハット情報の活用、危険予知訓練（KYK）
 - ・各営業所のSSサークル活動において、ヒヤリハット情報を収集し、分析した傾向と対策を乗務員教育に活用しました。また、営業所全体で危険箇所の洗い出しをおこない、点呼時に注意喚起をおこなうとともに掲示板に掲示し事故の未然防止に努めました。
 - ・事故防止の取組みとして設置しているドライブレコーダー（常時録画型）の映像等を活用し、危険予知訓練に役立てました。
- (4) 春・秋の全国交通安全運動や年末年始の輸送等に関する安全総点検等、各種安全運動の取組み
 - ・社報及び通達等で各種取組みについて周知をおこない、各営業所のSS推進委員会とともに運動を展開しました。

- ・各種安全運動期間中において、社長をはじめとした役員、安全統括管理者による巡視や本社関係者による査察を実施し、所員に対する取組みへの講評をおこなうとともに、現場との意見交換を通じてコミュニケーションの活性化を図りました。



(5) グリーン経営（エコドライブ）の推進

- ・2007(平成19)年11月20日、『グリーン経営認証』を取得しました。「環境方針」に基づき、活動推進体制を整備し、「エコドライブ7ヶ条」をはじめとして、環境保全の取り組みを推進しました。

(6) 飲酒運転防止の推進

- ・2007(平成19)年4月、アルコール検知器を新機種（営業所用・携帯用）に代替するとともに免許証リーダーを設置しました。始業及び終業の点呼時には、酒気帯びの有無の確認をアルコール検知器を用いて確実におこない、社内基準値を超えたデータは、本社部門及び営業所長の携帯電話にも転送し、厳正に対応しました。
- ・労組支部役員、主任運転手及びSSリーダー等の立会点呼において、飲酒運転撲滅に向けた注意喚起をおこないました。また、安全統括管理者及び本社管理職員の巡視や査察の際には、点呼に立会い、安全意識の浸透を図りました。

(7) 健康管理の推進

- ・年2回（春と秋）の定期健康診断を乗務員に必ず受診させ、診断結果に基づいて産業医、保健師による健康管理指導をおこないました。要医師指導者に対しては医師の診察を受けるよう指導し、受診後は運行管理者による面談を実施するなどして、乗務員の健康状態を把握しました。
- ・乗務前点呼においては、乗務員の体調確認をおこない、また、乗務中に体調の異常を感じた場合には、無理に運転を継続せずに運行管理者等へ報告するよう指導し、運転者の健康に起因する事故の未然防止に努めました。
- ・2014（平成26）年度より、睡眠評価装置スリープアイを導入し、順次睡眠時無呼吸症候群（SAS）の簡易検査を実施し、その結果により産業医面談および医療機関での受診を徹底しています。SASに起因する様々な健康障害や、健康起因事故防止のため、適切な健康管理の

指導に努めました。

- ・ 運行中乗務員の脳血管障害による健康起因事故の防止、および健康管理の観点から、満34歳、39歳、44歳、49歳、54歳、59歳、64歳のバス運転手に脳ドックの受診を実施しました。

(8) 適性診断受診結果の活用

- ・ 自動車事故対策機構の「ナスバネット（インターネット適性診断システム）」を利用し、3年に1回の受診を計画的に実施しました。なお、60歳以上の乗務員には毎年の受診を義務付けて（65歳以上は適齢診断）、高齢運転者の事故防止に努めました。
- ・ 適性診断の結果を受けて、運行管理者による個人指導をおこなうとともに、自分自身の弱点を記載した適性診断カード等の活用により事故の再発・未然防止に努めました。

(9) 車両整備管理者会議の開催 … 毎月1回、随時

- ・ 営業所整備管理者、整備工場長、本社関係者等が出席する車両整備会議において、日常点検及び定期点検整備の実施状況、リコール対象車両の改善措置及び安全確保に関する対策の実施状況等について意見交換をおこない、車両の安全性向上を図りました。

(10) 乗務員への教育・研修

- ・ 年間を通じて各種教育・研修、指導をおこないました。
 - 全乗務員対象事故防止研修（ドライブレコーダー活用）
 - 新入乗務員基礎教育研修
 - 高齢運転者（65歳以上）講習〈教習所で実施〉
 - 初任運転者講習（教習所で実施）
 - ドライバー異常時対応システム体験研修（全貸切乗務員）
 - バリアフリー研修
 - タコグラフチェック個人指導
 - 第三回安全運転技能競技会
 - 事故惹起者個人研修
 - 事故惹起者講習（教習所で実施）
 - バスジャック訓練
 - モニター添乗個人指導
 - 若年乗務員の教育



冬季雪上訓練の様子



乗務員研修ディスカッション講習の様子



交通バリアフリー研修の様子



教習所での講習の様子

(11) 運行管理者(補助者)への教育・研修

- ・年間を通じて各種教育・研修、指導をおこないました。
- 所長代理・副所長研修 ○ 若年事務員研修
- 乗務員の健康管理に関する研修 ○ 事故発生の初期対応研修
- 交番担当者研修 等

8. 事故・災害等に関する報告連絡体制

◇ 別図2「事故・災害に関する報告連絡体制」のとおり

9. 輸送の安全に関する計画及び教育・研修の計画(2019年度)

◇ 別図3「運行管理計画表」のとおり

10. 輸送の安全に関する内部監査結果及び改善措置

- ・2019年1月、社内の監査担当部門である倫理・内部統制部により自動車部(管理部門)及び各営業所の内部監査を実施し、特段の指摘事項はなく、適正であることを確認しました。

11. 輸送の安全に関する設備投資

2018年度実績

・路線バス新車導入	2台	37,519千円
・コミュニティバス新車導入	2台	36,227千円
・貸切バス新車導入	5台	154,252千円
・貸切バス常時録画ドライブレコーダー	54台	14,940千円

2019年度予定

・路線バス新車導入	2台	48,000千円
・コミュニティバス新車導入	3台	55,500千円
・貸切バス新車導入	5台	165,000千円

12. 一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者、運行管理者、整備管理者に係る情報

運転者に係る情報（2019年3月31日現在）

正規雇用運転者数	35名
正規雇用以外運転者数	11名
正規雇用運転者の平均給与月額	バス運転者の平均月額の基準額と同等以上※
正規雇用運転者の平均勤続年数	17.8年

※バス運転者の平均月額：近畿運輸局管内の一般貸切旅客自動車運送事業者の平均月額（311,763円）を基準としております。

運行管理者及び整備管理者に係る情報（2019年3月31日現在）

運行管理者数	17名
運行管理者のうち他業務（運転者等）兼職者数	0名
運行管理補助者数	6名
運行管理補助者のうち他業務（運転者等）兼職者数	1名
整備管理者数	2名
整備管理者のうち他業務（運転者等）兼職者数	2名
整備管理補助者数	27名
整備管理補助者のうち他業務（運転者等）兼職者数	24名

13. 事業用自動車に係る情報

保有車両に関する情報

一般乗合（2019年3月31日現在）

	大型	中型	小型	合計
一般乗合	107台	41台	20台	168台

一般貸切（2019年3月31日）

	大型	中型	小型	合計
保有車両	73台	11台	3台	87台
保有車両最新車齢	0.5年	10年	10年	0.5年
保有車両最古車齢	28年	24年	10年	28年
保有車両平均車齢	11.5年	16.0年	10.3年	12.0年
保有車両のうちドライブレコーダー搭載車両数	73台	11台	3台	87台
保有車両のうちデジタル式運行記録計搭載車両	37台	4台	0台	41台
ASV搭載車両	26台	2台	0台	28台
主な運行態様	会員募集ツアー、学校、会社団体他			

合計保有車両数（2019年3月31日現在）

大型	中型	小型	合計
180台	52台	23台	255台

14. 安全統括管理者

・取締役 執行役員自動車部長 立川 敬一

15. 安全管理規程

◇ 別紙のとおり

以上

映像記録型ドライブレコーダーの設置について

近江鉄道株式会社では、安全性の向上や事故防止、エコドライブの推進を図ることを目的として、映像記録型ドライブレコーダーを設置しております。

記

1. 設置車両（2019年3月31日現在）

路線バス車両	185両	（常時録画型）
貸切バス車両	85両	（常時録画型）

2. カメラの設置位置

車内バックミラー付近	（車内向き）	1箇所
車内中央付近	（車内向き）	1箇所
車内前方ダッシュ付近	（車外向き）	1箇所
車外前扉上部付近	（車外向き）	1箇所
バックアイカメラ付近	（車外向き）	1箇所（観光バス車体のみ）

3. ドライブレコーダーの機能

メインスイッチONと同時に常時録画を開始し、乗車業務中の映像を漏れなく記録することができ、日時、位置情報、走行速度、急ブレーキなど、走行履歴データの取得ができます。

車内の状況を動画として記録し、事故などの状況や危険（ヒヤリハット）を詳細に解析することにより、事故の再発防止、未然防止及びエコドライブに役立てることが出来ます。

4. お客様の個人情報について

記録されたデータ情報は、事故防止対策や乗務員教育等の目的以外には利用することはありません。また、法令に定められている場合を除き第三者に提供することはありません。その扱いについて「近江鉄道株式会社 個人情報保護方針」に基づき厳格な取扱いをいたします。

以上

最新の安全装置を搭載した貸切バス車両の導入について

近江鉄道株式会社では、安全性の向上や事故防止を目的として、最新の安全装置を搭載した貸切バス車両の導入をしております。

記

1. 搭載車両
貸切バス車両 2両
2. ドライバー異常時対応システム (EDSS) について

ドライバー異常時対応システムについて 国土交通省

- ・ 交通事故統計上、ドライバーの異常に起因する事故が年間200～300件発生している
- ・ ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合にドライバーの異常を自動検知し又は乗員や乗客が非常停止ボタンを押すことにより、車両を自動的に停止させる「ドライバー異常時対応システム」の開発が進められている
- ・ 国土交通省では、産学官連携により当該システムのガイドラインを策定するなど、先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進している

異常検知 → **自動制御**

○運転手、乗客がボタンを押す
○システムが自動検知

1. 押しボタン方式
○運転者による押しボタン
○乗客による押しボタン

2. 自動検知方式
○システムがドライバーの姿勢崩れ、閉眼状態、ハンドル操作の有無等を監視し、異常を検知

自動制御

1. 単純停止方式
徐々に減速して停止(操舵なし)

2. 車線内停止方式
車線を維持しながら徐々に減速し、車線内で停止(操舵は車線維持のみ)

3. 路肩退避方式
車線を維持しながら徐々に減速し、可能な場合、車線変更しつつ、路肩等に寄せて停止

2016年3月にガイドラインを策定
※自動検知方式についてもコンセプトは規定

2018年3月にガイドラインを策定(今回)
※路肩退避方式は対象を高速道路に限定。一般道については引き続き検討

(国土交通省 HP より抜粋 <http://www.mlit.go.jp/common/001228684.pdf>)

3. ドライバー異常時対応システム (EDSS) の機能

ドライバーに異常が発生した際、ドライバー自身が運転席に取り付けられた非常ブレーキスイッチを押すか、もしくは乗客が客席上部に設置されたスイッチを押すことで、車両が徐々に速度を落とし停止します。同時に車内では、ブザーが鳴るとともに、スイッチ内蔵ランプが点滅、赤色フラッシャーが点滅して乗客に危険を伝達します。一方、周囲にはホーンを鳴らし、ストップランプとハザードランプを点滅させ異常を知らせます。

以上