

令和5年4月1日

令和5年度 輸送の安全に係る情報公開

士別軌道株式会社

代表取締役 井口 裕史

当社は、運輸安全マネジメント制度に基づく取組状況、基本方針、輸送の安全に関する目標、実績等について、以下の通り公表致します。

1．安全マネジメントの実施に当たって（別紙において公表しております）

2．安全統括管理者 取締役営業部長（統括運行管理者） 山崎 修次

3．令和5年度 安全に関する基本方針（別紙において公表しております）

4．令和5年度 安全重点施策

安全運行を維持、強化していくためには、法令を遵守した基本に忠実な運転動作の徹底であり、以下の重点施策について継続的かつ問題意識を持って、鋭意取組んで参ります。

- （1）経営トップによる安全運行状況に対するP・D・C・Aの積極的な行動
- （2）運行管理者が対面点呼時に、必要かつ実効性の高い運転士毎の指導、教育、確認の実施
- （3）役員、幹部は、毎月1回及び必要に応じて「幹部会議」を開催し、安全運行上の課題、改善点について迅速な改善を実施
- （4）主な指導、教育等の実施
 - 年2回の安全講習会の開催により、安全方針、基本動作等安全運行のポイントを継続的に指導
・・・参加型講習としてグループ討議による発表を実施
 - デジタルタコグラフを活用した教育、指導の徹底（貸切業務 スピード、急発進、アイドリング等）
～貸切選任含む全運転士に対する日常指導並びに年1回の集合研修
 - ドライブレコーダーの映像を活用した全運転士への教育、指導の強化（スピード、右左折時徐行及び安全確認、車内事故防止の安全確認、車間距離等）
～年4回の集合研修並びに全運転士に対する個別指導
 - ヒヤリ・ハット情報等の報告、収集と分析内容を活用した事故防止策の指導
 - 社内報の毎月の発行による、国土交通省メールマガジン及び自社、他社の事故情報の内容、分析と事故防止策の周知、指導
 - 経営トップ自ら通達文書の適時発出による、迅速かつ詳細な改善指導
 - 法令基準以上のサイクルによる適性診断の実施と診断結果に基づく適切な指導
 - 法令基準以上のサイクルによる初任運転士、特定運転士に対する適切な対面指導、実技指導、座学等の実施

訓練運行指導者制度による経験の浅い貸切選任運転士への積極的な訓練運行の実施により、安全運行技術の向上に継続して取り組む。また、訓練運行指導者に指名した運行管理者、運転士から年2回(9月・3月)経営幹部がヒアリングを行い、運行安全上の課題の提起と改善の継続的な実施。

- (5) 法令に準拠した当社点検基準に基づく、適正な点検、整備の実施、大型自動車定期点検整備(スペアタイヤ取付確認等)、脱輪防止確認の徹底
- (6) 貸切バス予防整備ガイドラインに基づく「整備サイクル表(点検・交換基準)」の活用徹底
- (7) 内部監査の強化と、監査結果によるマネジメントレビュー会議の開催による、実効性の高いP・D・C・Aサイクルの実施

(8) 運転士の健康管理強化

定期健康診断結果の事後管理強化と専門医療機関への健康指導推奨(自動車運送事業者における心疾患・大血管疾患対策ガイドラインへの対応として専門医療機関確保への努力)

ウィズコロナ対策として、対面点呼による体調、発熱、倦怠感、呼吸等の確認及びマスク、手袋の着用、運転席シールドの設置、車内換気の徹底、空気清浄器の設置、運転士休憩所における定期的な消毒、密の回避、寝具の洗濯、消毒及び感染リスクを抑えた日常行動の要請

過労運転防止のための無理のない乗務割の作成

法令基準以上の当社の「交替運転者の配置基準」の適用推進

薬物検査(抜打ち)、脳血管疾患ガイドラインに基づく脳MRI検査の実施と要再検査判定の場合の事後管理強化。

メンタルヘルス対策の実施(ストレスチェックによる精神的、肉体的疲労等の把握と専門医療機関受診、有給休暇取得の推奨等)

必要に応じて経営幹部による個別ヒアリング、専門医療機関受診推奨の実施

5. 輸送の安全に関する令和4年度目標の達成状況(路線バス、貸切バス)

(1) 事故発生の結果

人身事故	目標	0件	結果	0件	達成
物損事故(有責事故)	目標	0件	結果	3件(自責2件)	未達成
自損事故	目標	0件	結果	4件	未達成

(2) 事故の分類

・年度の事故発生件数 10件 (路線 4件 貸切 6件)

(有責・他責の区分) 有責事故 8件 他責事故 2件

有責事故8件のうち自損事故は貸切4件、他4件の内訳は貸切車両の故障による自走不能1件、路線の軽度の経路逸脱1件、路線の軽度の追突事故1件(相手方車、自車ともに損傷なし)及び路線の雪山乗り上げによる住宅車庫軽度の損傷1件 *詳しくは「令和4年度事故一覧」を参照下さい。

(人身・車内人身・物損・故障の区分) 人身事故 0件 物損事故 4件 自損事故 4件
 車内事故 0件 車両故障 2件(貸切自走不能)
 物損事故3件のうち自責は2件、車両故障2件のうち自責は1件

(重大事故、軽微事故の区分)	重大事故(24時間以内報告義務)	0件
	重大事故(30日以内報告義務)	2件
	軽微事故	8件

自動車事故報告規則により、旅客自動車運送事業者において「自動車事故報告書の提出が30日以内に必要な重大事故」15項目の中に、**自動車の装置の故障により自動車の運行ができなくなったもの**、とあり、上記 重大事故(30日以内報告義務)の2件は、**貸切運行中にバス車両の故障により自走運行が出来なくなった事案**です。うち1件は外注修理事業者の修理不備による燃料漏れ故障であると判断されており「他責」としております。うち1件は貸切運行中にエアゲージに異常があり、一時的に運行を中断し業者に修理を依頼したところ、氷雪の付着が原因であることが判明、短時間で自走可能となりました。「自責」1件と致しました。いずれも貸切バスご乗車の「お客さま」には、迅速に備車等対応し、出来る限り大きな遅延がないように努めました。以上については、今後、同様の故障発生がないよう、社内にて対策を講じております。さらに、**死傷事故、酒気帯び等運転、車両の転覆・火災等社会的影響が大きいものは「事故の速報」に該当し、事故の発生から24時間以内に出来る限り速やかに国土交通大臣への報告義務**があります。

相手方がいる事故は4件で、物損事故4件、うち他責(もらい事故)1件です。

人身事故等の重大事故の発生はありませんでしたが、自責事故が8件も発生したことに対して重く受け止め、運転士には、より気を引締め、より慎重な運転を行うよう、継続的に指導教育を行って参ります。

(3) アルコールチェックによる検知

目標	0件	結果	1件	未達成
----	----	----	----	-----

乗務点呼時チェックで、酒気帯び基準である0.15mg/Lからはかなり低い判定でありましたが、0.000mg/Lでなければバスの乗車はさせません。当該運転士1名には厳重注意を行いました。また、飲酒を嗜む全運転士に自宅用携帯アルコールチェッカーを配布し、前日に飲酒をした場合、出勤前チェックで0.000mg/Lでなければ「出勤しないよう」指示対応致しました。

(4) 項目別

運転記録証明の毎年度取得による安全運転啓発 達成

全運転士のうち1名で速度違反検挙(私用時運転)がありましたが、それ以外の運転士は、1年間、無事故・無違反でした。優秀安全運転事業所表彰は昨年度の「プラチナ賞」に続き本年3月に「銅賞」を受賞しました。

法令基準以上の当社基準による適性診断等の実施とその判定に基づく指導、教育の実施 達成

安全講習会の実施(年2回 5月、12月 全運転士参加)・・・グループ分け参加型講習 達成

ドライブレコーダーを活用した講習会の開催(四半期毎 全運転士) 個別指導の実施 達成

これ以外に路線、貸切含めた全運転士に対して個別指導を実施しました。必要に応じて同じ運転士に複数回の指導を行っております。

デジタルタコグラフの内容分析と指導基準に基づく個別指導の強化（貸切運転士）

達成

日常指導に加え、貸切選任運転士対象に講習会を実施しました。ドライブレコーダー指導とともに継続して行くことで、運行速度の抑制等安全性向上の効果が出ております。

「危険度認識度チェック」の全運転士実施と結果に基づく個別指導の実施 達成

全運転士健康診断の実施（貸切選任運転士は年2回）と、事後の健康管理の強化（必要に応じて個別アドバイスの実施） 達成

自動車運送事業者における「心臓疾患・大血管疾患ガイドライン」に基づき、定期健康診断の結果等で医師から必要なスクリーニング検査を勧められた場合、運転士が医師の説明を理解したうえでスクリーニング検査を受診するよう会社として推奨 未達成

現在当社が依頼している定期健康診断の医療機関では、スクリーニング検査を推奨することはできないとの回答があり、対応出来ておりません。引き続き、対応していただける医療機関の確保に努めます。

メンタルヘルスの実施 達成

当面、自社対応で、必要に応じて社長、幹部がヒアリングを行うこととしております。

睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査の実施（全運転士） 達成

「要再検査」の運転士について追跡管理を徹底しております。

脳血管疾患検査（頭部MRI）の実施（2年サイクルで全運転士実施） 達成

頭部MRIで「要再検査」となった者に対して専門医療機関で再検査を推奨、結果は「異常なし」でありました。

運行業務中の無違反厳守 達成

運転士全員が無違反でした。

シートベルト着用案内の徹底 達成

バス乗降時の乗客の安全確認の徹底と車内事故防止対策徹底 達成

ヒヤリハット情報の収集、分析と指導 達成

訓練運行指導者制度による貸切実技訓練の強化及び経営幹部・メンバーによる年2回（9月・3月）の安全運行改善検討会の実施 達成

年2回、訓練運行指導者運転士とヒアリングを行い、経験の浅い貸切選任運転士の技術向上に向けて議論を行いました。令和4年度の貸切選任運転士の訓練運行は2名実施致しました。

新型コロナウイルス感染防止対策の徹底による社内発生防止 未達成

コロナ感染者は2名出ましたが、早期対応により社内拡大はありませんでした。

6. 自動車事故に関する統計（重大事故件数）～自動車事故報告規則第2条に規定する統計（総件数及び累計別の事故件数）

「令和4年度において、当社では重大事故の発生は2件ありました」

* 同規則第2条第11項 「自動車の装置の故障により自動車が運行できなくなったもの」に対し貸切運行で2件発生致しました。適切に、国土交通大臣へ報告を行っております（30日以内の報告義務）。これに対しての、行政処分等はありません。詳しくは、5.(2)事故の分類を参照下さい。

7. 内部監査の結果とそれに基づく改善を要する事項、改善を行った事項

弊社は「内部監査規程」に基づき、毎年度「監査実施計画」を策定、経営トップ 安全統括管理者 貸切運行部門に対し具体的かつ詳細な「チェック項目」を設定し、厳正な内部監査を実施しております。内部監査員は、経営トップが指名し所定の研修を受け専門性と厳格な監査を行うための独立性、権限を確保しております。

(令和4年度の監査結果)

- ・ 経営トップ 安全統括管理者 貸切運行部門について監査報告の結果、安全性に直ちに影響を及ぼすような重大な不具合はありませんでした。
- ・ 課題等として以下の項目が提起されましたので、新年度以降改善に鋭意取り組んでいく考えであります。

安全運行に対する経営者の関与、指示、指導等については、前年度からさらに改善効果が認められる。年2回の安全講習会は、参加型を導入しており効果が認められる。今後の課題としては、安全統括管理者、運行管理部門の安全運行確保に対する認識不足、問題意識の欠如、計画性・実行力等の脆弱性であり、社長のトップダウンにより維持されている部分が多い。運行管理部門に対しての人材の育成が喫緊の課題である。

《 努力課題の詳細 》

ドライブレコーダーデータによる指導で「市街地・高速道路・隘路・山道」等道路状況に応じた詳細な指導を令和5年度から実施願いたい。

適性診断結果にデジタコ、ドラレコデータを組合せての指導を令和5年度から実施願いたい。

心疾患、大血管疾患ガイドライン及び眼科検診について、近隣医療機関での確保について令和5年度中に行動願いたい。

安全統括管理者の自発的かつ計画的な行動が課題であり、社長中心に人材育成に取組み願いたい。

対面点呼の課題として、より実効性を高めることが不可欠である。社長中心に運行管理担当の意識改善に取組み願いたい。

運転士全般に通院中や要再検査が高止まりであり、会社として健康増進策を検討、実施願いたい。

アイドリングについて、盛夏時、厳寒時にまだ改善の余地があると思われる。運行管理部門の改善意識、問題意識が課題である。

貸切バス事業者安全性評価認定制度で現状は「三ツ星」である。今後も、三ツ星の維持と、次回は、評点90点以上を目指すことに努力願いたい。

(令和4年度に、前年の内部監査結果を受けて改善に取り組んだ事項)

- ・ドライブレコーダーの画像データを活用した全運転士に対する個別指導運行の実施、「事故を防ぐ危険認識度チェック」の全運転者に対する実施、個別指導を継続的に実施し、運転士への理解度が向上にあります。
- ・輸送の安全に対する投資等について、毎年度の経営計画において明確にされ、車両等安全設備の充実に対する長期的な投資計画も策定しております。
- ・年2回の全運転士が参加する安全講習会で、受講者参加型(グループ討議・発表)を継続的に実施

し、年々、積極的な意見が出るようになり、指導効果が上がっております。

- ・異常気象時の運転士からの情報収集及び情報提供・指導について、点呼簿に当日の指導事項を記載し口頭指導を行っております。情報収集と提供については新年度の持越し課題となります。冬期間等の悪天候時における「路線バス・貸切バス運休判断基準」を策定し、社内態勢を構築致しました。

8. 令和5年度 輸送の安全に関する目標

(1) 人身事故	目標	0件
(2) 物損事故(有責)	目標	0件
(3) 自損事故	目標	0件
(4) アルコールチェックによる検知	目標	0件
(5) 項目別		

運転記録証明の毎年度取得による安全運転啓発・・・数年後に再度、優秀安全運転事業所「プラチナ賞」の獲得を目標とする。

法令基準以上の当社基準による適性診断等の実施とその判定に基づく指導、教育の実施
安全講習会の実施(年2回 5月、12月 全運転士参加)・・・グループ分け参加型講習
ドライブレコーダーを活用した講習会の開催(四半期毎 全運転士) 個別指導の実施
デジタルタコグラフの内容分析と指導基準に基づく個別指導の強化(貸切選任運転士)

「危険認識度チェック」の全運転士実施と結果に基づく個別指導の実施

全運転士健康診断の実施(貸切選任運転士は年2回)と、事後の健康管理の強化(必要に応じて個別アドバイスの実施)

自動車運送事業者における「心臓疾患・大血管対策ガイドライン」に対応するため、当該地域の医療機関において、定期健康診断の結果等で医師から必要なスクリーニング検査を推奨していただける先の確保に向けて行動する。

メンタルヘルス対策の実施(当面は自社対応)

薬物検査の実施(全運転士に対し抜打ちで実施)

脳血管疾患検査(頭部MRI)の実施(2年サイクルで全運転士実施)

運行業務中の無違反厳守

シートベルト着用案内の徹底

バス乗降時の乗客の安全確認の徹底と車内事故防止対策徹底

ヒヤリハット情報の収集、分析と指導

訓練運行指導者制度による実技訓練の強化及び経営幹部・メンバーによる年2回(9月・3月)の安全運行改善検討会の実施

ポストコロナにおける感染防止対策の徹底による社内感染発生防止

9. 輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統

「土別軌道株式会社 緊急連絡網」(別紙により公表しております)

令和4年度事故一覧

士別軌道株式会社

No	発生日	路線	貸切	重大事故 (24時間以 内報告)	重大事故 (30日以内 報告)	人身	物損	自損	車内事故	車両故障	自責	他責	損害状況	過失割合
1	4.6.17		○					○			○		車両軽度の損傷(自社修理)	
2	4.7.29		○					○			○		車両軽度の損傷(自社修理)	
3	4.8.28		○					○			○		車両軽度の損傷(自社修理)	
4	4.12.4	○									○		軽度の路外逸脱、業者引上げ (ロードサービス)	
5	4.12.24	○					○				○		軽度の追突事故、相手車、自車に 損傷なし、警察に届出	当社 10 : 相手 0
6	5.1.14	○					○				○		雪山に乗り上げ住宅車庫を軽度 の損傷	当社 10 : 相手 0
7	5.1.30		○		○		○					○	走行中に燃料漏れ、備車対応、警 察、消防に連絡。消防により道路保 全処理。原因は修理業者の整備不 備	
8	5.2.19		○					○			○		車両軽度の損傷(他社修理)	
9	5.2.17		○		○						○		エアゲージの異常、一時的に備車 対応。原因は冰雪付着で業者修 理で直ぐに回復、自車走行復帰	
10	5.3.4	○					○					○	車両軽度の損傷(自社修理)	当社 0 : 相手 10

自動車事故報告規則により、旅客自動車運送事業者において「自動車事故報告書の提出が30日以内に必要な重大事故」15項目の中に、「自動車の装置の故障により自動車の運行ができなくなったもの」とあり表のNo7と9が該当し、運輸支局長を通して国土交通大臣に報告書を提出しております。さらに、死傷事故、酒気帯び等運転、車両の転覆・火災等社会的影響が大きいものは「事故の速報」に該当し、事故の発生から24時間以内に出来る限り速やかに国土交通大臣へ報告と定められております。