

アシナトランジット株式会社 様

内部監査報告書



平成30年3月28日



独立行政法人自動車事故対策機構
広島主管支所

年 間 内 部 監 査 実 施 計 画 表

番 号	年度 月 被監査部門	平成29年度（平成29事業年度）											
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1
1	代表取締役社長		○										
2	安全統括管理者		○										
3													
4													
5													
6													
7													

承認	確認	作成
平成30年3月10日	平成30年3月10日	平成30年3月2日
代表取締役社長	安全統括管理者	監査チーム

重点監査項目計画書

部 門 名	平成29年度（平成29事業年度）重点監査項目
代表取締役社長	安全管理規程に基づく安全管理体制全般
安全統括管理者	安全管理規程に基づく安全管理体制全般

承認	確認	作成
平成30年3月10日	平成30年3月10日	平成30年3月2日
代表取締役社長	安全統括管理者	監査チーム

内部監査要員指名書

下記の内部監査について、監査リーダー・監査員として指名する。

記

被 監 査 部 門 : 代表取締役社長・安全統括管理者

監 査 対 象 業 務 : 安全管理体制全般

監 査 予 定 時 期 : 平成30年3月

監 査 チ ー ム : ① 監査リーダー

独立行政法人自動車事故対策機構 広島主管支所
廣川 時彦

② 監 査 員

アシナトランジット株式会社 総務部次長
宮口 充晴

平成30年3月10日

氏 名 : 山口卓治
(安全統括管理者)

内部監査スケジュール

- 被 監 査 部 門 : 代表取締役社長・安全統括管理者
 監 査 目 的 : アシナトランジット株式会社における安全管理規程第15条（輸送の安全に関する内部監査）に基づく内部監査の実施により、安全管理体制が適切に運用されているかを検証し、経営トップがマネジメントレビューを行うための必要な情報を提供する。
- 重 点 監 査 項 目 : 安全管理規程に基づく安全管理体制全般
 監 査 範 囲 : 安全管理体制全般
 監 査 日 時 : 平成30年3月22日（木）
 監 査 準 備 : 監査当日は、監査実施会場の準備をお願いします。
 監 査 チ ー ム : 監査リーダー NASVA広島主管支所 廣川時彦
 監 査 員 アシナトランジット株式会社 宮口充晴
- そ の 他 :

監 査 時 間 表		
平成 年 月 日	13:00 ~ 13:10	オープニングミーティング 出席者：宮口代表取締役社長 山口代表取締役専務 監査チーム：NASVA広島主管支所 廣川時彦 アシナトランジット株式会社 宮口充晴
	13:10 ~ 14:10	経営トップ(宮口代表取締役社長)インタビュー 監査チーム：NASVA広島主管支所 廣川時彦 アシナトランジット株式会社 宮口充晴
	14:10 ~ 14:20	休憩等
	14:20 ~ 15:40	安全統括管理者(山口代表取締役専務)インタビュー 監査チーム：NASVA広島主管支所 廣川時彦 アシナトランジット株式会社 宮口充晴
	15:40 ~ 16:00	文書・記録の確認

作 成
平成30年3月2日
監査リーダー

内部監査チェックリスト（安全管理体制の有効性確認）

項目	チェック内容	監査所見	評定
経営トップの責務	<p>1 自社の運輸事業の現状と、今後の方向性について（「事業経営」と「輸送の安全の確保」の両面から）</p> <p>2 経営トップ自らの「関係法令等の遵守」と「安全最優先の原則」の社内周知の状況（方法）について</p> <p>3 「関係法令等の遵守」と「安全最優先の原則」が周知されていることの把握（方法・徹底状況）について</p> <p>4 「関係法令等の遵守」と「安全最優先の原則」が十分に周知されていない部門・要員への対応について</p> <p>5 経営トップの「輸送の安全に関する基本的な方針」（安全方針）策定に当たったの関与・指示の状況について</p> <p>6 経営トップの「輸送の安全に関する目標・重点施策・計画」（安全重点施策）の策定に当たったの関与・指示の状況について</p> <p>7 今年度の「輸送の安全に関する目標・重点施策・計画」（安全重点施策）の策定のポイントについて</p> <p>8 経営トップの「重大な事故等」への対応体制の整備・強化に当たったの関与・指示の状況について</p>	<p>1 「事業経営」については、需要はあるものの、乗務員の人員不足により売上げが伸びていないことに苛立ちを感じるとともに、乗務員の高齢化や人員確保に苦慮している。</p> <p>「輸送の安全の確保」については、安全確保が出来ないでは良いサービスが出来ないと考えるため、必ず行わなければならないという認識である。</p> <p>また、安全投資を含めた経費が増大する予定であるため、売上げを上げて利益を確保したい。</p> <p>2 ミーティングの場での口頭による周知や、社内メールによる周知を行っている。</p> <p>3 ミーティング（バス部門）の場での把握や、書類や事故・苦情内容の確認による把握を行っており、徹底されていると感じる。</p> <p>4 十分に周知されていない部門・要員はないものの、人員不足により取組みが困難なケースがある。</p> <p>5 安全統括管理者と相談しながら策定している。</p> <p>6 安全統括管理者と相談しながら策定している。</p> <p>7 「輸送の安全に関する目標」において、自損事故が多いため限定的（一括り）に策定した。</p> <p>8 「重大な事故等」の定義は、自動車事故報告規則第2条（定義）であり、「緊急時</p>	○

	<p>9 経営トップの「安全に関する組織整備」に当たっての関与・指示の状況について</p> <p>10 今年度の「輸送の安全に関する予算」（安全投資）の目的と進捗状況について</p> <p>11 安全投資が十分でない領域に対し、輸送の安全を確保するための対応について</p> <p>12 今年度の「事故」・「トラブル」等の発生状況及びそれらの原因及び対策の概要について</p> <p>13 「内部監査」の結果（過去全て含む）から見出された「安全管理体制の課題」について</p> <p>14 経営トップの「マネジメントレビュー」に当たっての関与・指示の状況について</p> <p>15 「安全管理体制における課題」及び「解決へ向けた取組み」について</p>	<p>における連絡体制図」に基づき対応することとなっている。</p> <p>9 運行管理者に対し運行管理業務の考え方（意識付け）を徹底しているが、十分ではないため徹底を継続する。</p> <p>10 安全装置を装備したバスの導入、SASスクリーニング検査・生活習慣病検診の実施（バス・タクシーへの安全装置の装備、バスのドライブレコーダーを告示基準に合うものに更改したいと考える。）</p> <p>11 安全装置が装備されていない車両に乗務する場合は安全運行について教育を行うとともに、運行管理者にも適正な指示を行うよう教育を行っている。</p> <p>12 「事故」・「トラブル」があった場合に、乗務員には施設管理者として何をすべきかを意識付けしており、原状回復や継続運行に対する乗務員の意識は高い。 また、バス部門においてはOJTを行っている。</p> <p>13 平成27年度：「無事故対策委員会」の設置に向けた体制作り及び実施 平成28年度：なし</p> <p>14 安全統括管理者と相談しながら行っている。</p> <p>15 「課題」については、設備の更新・運行管理体制の完備（意識付け含む）であり、「取組み」については、ビジョンではあるが、運行管理者のスキルアップと体制作りのための利益の確保。</p>	
安全方針	<p>1 「輸送の安全に関する基本的な方針」（安全方針）の策定の手順について</p> <p>2 「輸送の安全に関する基本的な方針」（安全方針）</p>	<p>1 安全統括管理者が発案し、社長が確認し、追加があれば加える。</p> <p>2 社内掲示と口頭による周知に加え、主任</p>	○

	<p>の社内周知の方法・実施状況について</p> <p>3 「輸送の安全に関する基本的な方針」(安全方針)の周知について、当該方法(上記2)を採用している理由について</p> <p>4 「輸送の安全に関する基本的な方針」(安全方針)の社員の「理解度」・「定着度」・「実践状況」を把握・検証する方法とその実施状況について</p> <p>5 「輸送の安全に関する基本的な方針」(安全方針)の「理解度」・「浸透度」の把握について、当該方法(上記4)を採用している理由について</p>	<p>会議において要旨を配付している。</p> <p>3 言葉だけではそれで終わってしまう(残らない。)ので、掲示し続けている。(掲示物の管理は各営業所長)</p> <p>4 「輸送の安全に関する基本的な方針」を達成するための「輸送の安全に関する目標」であることから、「輸送の安全への展開」を活用し把握・検証している。</p> <p>5 形に残ることが把握し易いと考えたため。 また、確実に実践できるとも考えた。 (確実に実践した福山営業所は事故減につながった。)</p>	
<p>安全重点 施策</p>	<p>1 「輸送の安全に関する目標・重点施策・計画」(安全重点施策)の策定の手順について</p> <p>2 「輸送の安全に関する目標」(平成29年度)を当該内容としている理由について</p> <p>3 「輸送の安全に関する重点施策」・「輸送の安全に関する計画」(平成29年度)を当該内容としている理由について</p> <p>4 「輸送の安全に関する目標・重点施策・計画」(安全重点施策)の社内周知の方法・実施状況について</p> <p>5 「輸送の安全に関する目標・重点施策・計画」(安全重点施策)の「進捗状況」・「達成状況」を把握・検証する方法とその実施状況について</p> <p>6 「進捗状況」・「達成状況」の把握について、当該方法(上記5)を採用している理由について</p>	<p>1 社長と相談しながら策定している。</p> <p>2 昨年度の実績を踏まえているため。</p> <p>3 昨年度の実績を踏まえているため。</p> <p>4 毎年2月の社員総決起大会において、「輸送の安全に関する基本的な方針」と「輸送の安全に関する目標」を発表することにより周知を行うとともに、部門別・係別での「輸送の安全への展開」を活用することによる周知、諸会議での伝達による周知を行っている。</p> <p>5 「輸送の安全への展開」を活用し把握・検証している。</p> <p>6 形に残ることが把握し易いと考えたため。 また、確実に実践できるとも考えた。 (確実に実践した福山営業所は事故減につながった。)</p>	<p>○</p>

<p>安全統括管理者の責務</p>	<p>1 経営トップから安全統括管理者として与えられている「責任・権限」について</p> <p>2 安全統括管理者としての「輸送の安全に対する考え・方針」について</p> <p>3 安全統括管理者としての会社全体の輸送の安全に関する現状課題と当該課題に対する対応状況について</p> <p>4 安全統括管理者としての「輸送の安全に関する目標・重点施策・計画」（安全重点施策）その他安全の取組に対する関与・指示の状況について</p>	<p>1 安全管理規程第10条（安全統括管理者の責務）において（1）～（10）の10項目あり、全社員に「関係法令等の遵守」と「輸送の安全の確保」を徹底するために、安全管理体制を維持し、輸送の安全に関する基本的な方針・重点施策・目標・計画を実施し、必要に応じて、社長に実施状況を報告し、運行管理者・整備管理者を適正に管理する。</p> <p>2 常に安全運行の意識を持ち続ける。 自ら府中営業所・福山営業所の現場に赴き、現状の把握を行う。 毎年、運行管理者研修（一般講習）に参加し、最新の業務の豊穡を習得する。 タクシー部門・バス部門のミーティングに参加し、現場の意見や情報を把握するとともに意見交換を行う。</p> <p>3 乗用と貸切で共通の運行管理業務と個別の案件があるため、運行管理者の能力向上に向けた体制作りが課題である。 乗務員の事故をしない強い気持ちを、いかに維持することが出来るかが課題である。 （オペレーターと兼務の運行管理者：長年の社内のしがらみを改善すべく話し合いを行っており、それぞれの業務を独立させ、絶対的な運行管理体制の確立を目差している。）</p> <p>4 事業場への掲示やホームページでの表示を行うとともに、部門別・係別の「輸送の安全への展開」や年間実施項目を実施している。 また、以下の取組み等に積極的に関与している。 ・安全目標（「私のテーマ」）ワッペンの作成 ・危険箇所情報の収集と作成（府中・福山営業所）等</p>	<p>○</p>
-------------------	---	---	----------

	<p>5 安全統括管理者としての責務の遂行について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全管理体制の確立、実施、維持及び改善についての関与・指示について ・ 安全管理体制の確立、実施、維持及び改善についての反省点及び今後の取組について <p>6 安全統括管理者としての社内の輸送の安全に関する課題等の情報の収集・把握の状況とそれら情報の経営トップへの報告・意見具申の状況について</p> <p>7 経営トップへ報告・意見具申する際、考慮していることについて</p> <p>8 報告されるべき情報が自身へ報告されているかの確認について</p> <p>9 経営トップからの指示に対する対応について</p> <p>10 安全統括管理者としての「関係法令等の遵守」や「安全最優先の原則」の社内周知の状況について</p> <p>11 「関係法令等の遵守」や「安全最優先の原則」等が社内に周知されているかの確認について</p> <p>12 「関係法令等の遵守」や「安全最優先の原則」等が周知されていない部門・要員への対応について</p>	<p>5 現状の問題点は、オペレーターと運行管理者の兼務であり、長年のその体制のしがらみを本年度各々独立させ、より一層充実した運行管理業務を行うこととしている。</p> <p>6 事故報告書・苦情処理簿等、文書による伝達だけでなく、社内メール等を利用し、迅速正確な情報を伝達している。</p> <p>7 社内文書だけでは机の上に残ってしまうため、確実な伝達のために電話にて確認依頼を行っている。</p> <p>8 タクシー部門は文書と所長会議の場において確認できるが、バス部門は観光部長（社長）で止まる場合がある。</p> <p>9 報告・連絡と同じように、指示・命令を受ける。</p> <p>10 ミーティング等で周知するとともに、点呼時に乗務員に直接伝達することもある。</p> <p>11 口頭による現場での確認と、掲示等の場合は確認できないため、月一度の職制会議において訓示し確認している。</p> <p>12 営業所長に対し、周知・徹底の指示を行っている。</p>	
<p>要員の責任・権限</p>	<p>1 輸送の安全に関する「要員の責任・権限」を何に明記しているか</p> <p>2 定められた「責任・権限」が適切であることの確認について</p>	<p>1 安全管理規程第7条（社長の責務）・第8条（社内組織）・第10条（安全統括管理者の責務）に明記しており、また、輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統図を備えている。</p> <p>2 所長会議・職制主任会議・係別ミーティング等の場において確認している。</p> <p>また、点呼現場の視察で、現場での確認も行っている。</p>	<p>△</p>

	<p>3 「要員の責任・権限」を見直した理由とその効果について</p> <p>4 輸送の安全に関する「要員の責任・権限」の社内周知の状況について</p> <p>5 「責任・権限」が周知され、定められたとおり実行されていることの確認について</p> <p>6 「責任・権限」の周知が不十分なため、安全管理が適切に運用されていない場合の対応について</p>	<p>3 「責任」が果たされていないので、見直すこととしている。</p> <p>4 「輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統図」・「緊急時における連絡体制図」の社内掲示を行っている。</p> <p>5 本来は会議体等で意識の確認と知識の向上を行うべきであるが、乗務員のミーティングに参加し運行管理者の立場で意見するにとどまっている。</p> <p>6 今後の運行管理体制の確立を明確にする事で徹底していくこととしている。</p>	
<p>情報伝達・コミュニケーションの確保</p>	<p>1 経営管理部門から現場への「情報伝達の方法」とその実施状況について</p> <p>2 経営管理部門から現場への情報伝達について、当該方法（上記1）としている理由について</p> <p>3 経営管理部門から現場の必要な部署まで情報が伝達されているかの確認について</p> <p>4 経営管理部門から現場の必要な部署まで必要な情報が伝達されていなかった場合の対応について</p> <p>5 経営管理部門から現場への「情報伝達方法」を見直した理由及びその後の効果について</p> <p>6 現場の課題等を経営管理部門に「報告・上申」する方法とその実施状況について</p> <p>7 「報告・意見上申」について、当該方法（上記6）としている理由について</p>	<p>1 安全統括管理者として経営会議等には代表取締役専務として出席し、直接現場へ伝達を行っている。 また、バス乗務員ミーティングには社長も出席するとともに、直接現場へ伝達を行っている。</p> <p>2 通達文書等に加え、現場への直接伝達と現場からの意見を聞くことが出来るため。</p> <p>3 現場で直接確認するとともに、営業所長・運行管理者から確認を行っている。</p> <p>4 「知らない。」、「聞いていない。」と現場から確認が取れた場合、まず営業所長に確認し、再度徹底を促している。</p> <p>5 見直していない。</p> <p>6 組織体制図による「報告・上申」に加え、「提案制度の投入箱」を設置し意見等の回収を行っている。</p> <p>7 組織体制図にある下部の意見収集につなげたいため。</p>	<p>○</p>

	<p>8 現場からの「要望・意見等」が経営管理部門まで伝達されているかの確認について</p> <p>9 現場からの「要望・意見等」が経営管理部門まで伝達されていなかった場合の対応について</p> <p>10 現場からの「意見上申・報告」の方法について見直した理由及びその後の効果について</p> <p>11 社内の縦断的・横断的な輸送の安全の確保に関する「必要な情報共有」の方法とその実施状況について</p> <p>12 社内の縦断的・横断的な輸送の安全の確保に関する「情報伝達及びコミュニケーション」について、当該方法（上記11）としている理由について</p> <p>13 社内の縦断的・横断的な輸送の安全の確保に関する「情報伝達及びコミュニケーション」が実施されていることの確認について</p> <p>14 報告・上申を受けた現場の課題等に対する「対応措置の検討・実施」の方法とその実施状況について</p> <p>15 上記14の「対応措置の効果の検証・見直し」の方法とその実施状況について</p> <p>16 現場からの「要望・意見」に対して資源等（ヒト・モノ・カネ・情報）の都合で対応しきれていない部分への対応について</p> <p>17 利用者に対する「安全啓発活動等」の実施状況について</p> <p>18 輸送の安全に関する社内イントラの整備・運用の状況について</p> <p>19 目安箱等（現場から経営トップへの直接ルート）の整備・運用の状況について</p>	<p>8 具体的な確認方法はないが、営業所長・運行管理者から伝達されることになっており、伝達はされている。</p> <p>9 毎月の所長会議への参加や、主任会議や点呼に参加するため何らかの伝達はある。</p> <p>10 見直していない。</p> <p>11 会議体において、課題に対する意見交換に加えフリートーキングも行っている。</p> <p>12 情報伝達をスムーズに行うため。</p> <p>13 自身での確認、若しくは営業所長・運行管理者・乗務主任に確認している。</p> <p>14 各営業所長との話し合いにおいて、対応と対策を決めている。</p> <p>15 運行管理者の現場・乗務員との更なるコミュニケーションによる。</p> <p>16 労働組合からの要求書や所長会議での提案等があるが、基本的に解決するまで結論を出し、収支に大きく影響することはその説明も行っている。</p> <p>17 バスはDVDと口頭による「シートベルト装着」の案内を行っており、タクシー（福山営業所のみ）は車内にオリジナルの安全に関する刊行物を備付けている。</p> <p>18 社内メールやLinkitを利用し、情報の伝達に即時機能を持たせている。</p> <p>19 5アップ提案制度及び投入箱の設置と、営業所長の管理での報告を行っている。</p>	
--	--	---	--

	<p>20 過去1年において、輸送の安全に関する「情報伝達・コミュニケーション」の方法等の見直し・改善の状況について</p> <p>21 現時点における輸送の安全に関する「情報伝達・コミュニケーション」の課題等について</p> <p>22 当該課題等（上記21）に対する対応状況について</p>	<p>20 管理者のみであるが、Link kitを導入した。</p> <p>21 イントラの利用もあるが、告示・通達等を運行管理室に掲示し説明を行っている。</p> <p>22 メール環境がない部署等へは、口頭により伝達している。</p>	
<p>事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集及び活用</p>	<p>【事故・トラブル情報】</p> <p>1 「リスク管理」に対する期待について</p> <p>2 事故・トラブル情報の「報告・収集の手順」とその運用状況について</p> <p>3 「事故の定義」と収集について当該手順（上記2）としている理由について</p> <p>4 「事故の定義」及び「収集の手順」を見直した理由とその後の効果について</p> <p>5 事故等が手順に従って報告されていることの確認について</p> <p>6 事故等が手順に沿って報告されていなかった場合の対応について</p> <p>7 「重要な事故・トラブル情報」の経営トップ及び安全統括管理者への報告状況について</p> <p>8 収集した事故・トラブル情報の「分類・整理の方法」とその実施状況について</p>	<p>1 情報を集め、防止のための対策につなげること。</p> <p>2 発生時の対応と情報収集を行い、その後、「事故報告書」・「なぜなぜ分析表」・「苦情処理簿」を作成している。</p> <p>3 「事故の定義」：車両への傷・車内事故・車両故障</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故件数を減らす。 ・事故により発生する費用を減らす。 ・事故処理に要する労力を減らす。 ・利用者からの信頼・評価・評判の確保。 <p>4 運行管理者だけでなく、班として動いているため、直接の上長である乗務主任に関わらせるため。（乗務主任が事故発生を知らなかったことがあった。また、乗務主任からも指導が出来るようにするため。）</p> <p>5 確認印により確認している。</p> <p>6 上記5によるため、押印が無いものは受理せず戻す。</p> <p>7 緊急を要する場合は、社内イントラや携帯電話を利用し時間に関係なく連絡するとともに指示も行っている。</p> <p>8 事故情報は、事故分析表により、月の集計及び年間集計により比較を行っている。</p>	○

	<p>9 重要な事故・トラブル情報の「根本的な原因の多角的分析の方法」とその実施状況について</p> <p>10 収集した事故・トラブル情報の「再発防止対策の検討・実施の方法」とその実施状況について</p> <p>11 「再発防止対策」等の策定・実施で工夫していることについて</p> <p>12 「再発防止対策」等が確実に実施されていることの確認について</p> <p>13 「究明した事故原因」や「実施した再発防止対策」等の社内周知の方法とその実施状況について</p> <p>14 上記12で実施した再発防止対策の「効果の検証・見直しの方法」とその実施状況について</p> <p>15 「再発防止対策」等が効果的でなかった場合の措置について</p> <p>16 事故情報等の収集・活用による「成果と課題」について</p> <p>【ヒヤリ・ハット情報】</p> <p>1 ヒヤリ・ハット情報の「報告・収集の手順」とその運用状況について</p>	<p>9 「事故報告書」及び「なぜなぜ分析表」を記入させ、併せて運行管理者若しくは乗務主任も「なぜなぜ分析表」の作成を行っている。</p> <p>10 毎月の所長会議・職制会議・係別ミーティングにおいて、事故の報告・分析を行い、タクシー部門は前月の事故発生事例の話合いとして、毎月乗務員同士で事故回避の検討を行い、バス部門は、事故が発生した場合、その案件について「無事故対策委員会」を開催している。</p> <p>11 実際のドライブレコーダー映像を、「無事故対策委員会」や点呼時に乗務員に見せ効果を上げるように努めている。</p> <p>12 会議体の議事録やドライブレコーダー等により確認を行っている。</p> <p>13 「事故報告書」及び「なぜなぜ分析表」を運行管理室で掲示している。</p> <p>14 昨年、「後退自損事故半減」目標を立てたが増加してしまったため、9月に緊急通達を出し、PDCAのAの見直しとして3項目を掲示し乗務員の意識付けを行った。</p> <p>15 上記14と同じ。</p> <p>16 ソフト面とハード面の両方が必要と考えるため、運行管理者の体制と併せ、安全装置等が装備された車両の購入も必要である。</p> <p>1 事業場に「ヒヤリ・ハット報告書」を備え付けているがなかなか提出が無いため、会議の中で時間を作り、乗務員全員に書かせることにしたところ全員からの提出となった。</p>	
--	--	---	--

	<p>2 「ヒヤリ・ハット情報の定義」と収集について当該手順（上記1）としている理由について</p> <p>3 「ヒヤリ・ハット情報の定義」と「収集の手順」を見直した理由とその後の効果について</p> <p>4 必要に応じ、「重要なヒヤリ・ハット情報」の経営トップ及び安全統括管理者への報告状況について</p> <p>5 ヒヤリ・ハット情報が十分に収集されていないことへの対応について</p> <p>6 収集したヒヤリ・ハット情報の「分類・整理の方法」とその実施状況について</p> <p>7 重要なヒヤリ・ハット情報の「根本的な原因の多角的分析の方法」とその実施状況について</p> <p>8 収集したヒヤリ・ハット情報の「事故防止対策の検討・実施の方法」とその実施状況について</p> <p>9 ヒヤリ・ハット情報に対する「事故防止対策」が確実に実施されていることの確認について</p> <p>10 「事故防止対策」が確実に実施されていない場合の対応について</p> <p>11 「収集したヒヤリ・ハット情報」、「究明した原因」や「実施した事故予防対策」等の社内周知の方法とその実施状況について</p> <p>12 ヒヤリ・ハット情報の収集・活用による効果について</p>	<p>また、記入した内容を個々に皆の前で発表させた。</p> <p>2 「ヒヤリ・ハット情報の定義」：無し。上記1と同じ。</p> <p>3 中々収集が出来ないため、会議の中で実施したところ収集が出来た。</p> <p>4 重要な情報がない。</p> <p>5 本年度は24時間対応のドライブレコーダーを導入（タクシー）するため、映像による収集を増やしていくことから情報が増えると考え。</p> <p>6 情報の掲示は行っているが、「分類・整理」は出来ていない。</p> <p>7 「重要なヒヤリ・ハット情報」の提出が無い。</p> <p>8 「無事故対策委員会」の月々の行動計画の中に入れてはいるが効果が出ていない。</p> <p>9 確認が出来ていない。</p> <p>10 確認が出来ていないので、対応も出来ない。</p> <p>11 掲示による周知を行うとともに、点呼時において説明を行っている。</p> <p>12 事故を防ぐための手段として活用することで大いに効果が出ると考える。</p>	
--	--	--	--

	<p>【潜在的危険】</p> <p>1 「潜在的な危険の把握」と「未然防止対策の対象」とする選定について</p> <p>2 選定された潜在的危険に対する「未然防止対策」の策定と実施状況について</p> <p>3 「未然防止対策の効果把握」と必要に応じた「見直し」について</p> <p>【リスク管理全般】</p> <p>1 社員に対する「リスク管理」に係る教育・訓練の実施など「リスク管理」を進める上での「業務環境整備」の実施状況について</p> <p>2 「リスク管理」に関わる要員の能力向上に係る取組について</p> <p>3 「リスク管理」に関わる体制について</p> <p>4 「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集及び活用取組」に係る現状の課題等について</p> <p>5 当該課題等（上記4）に対する対応状況について</p>	<p>1 「危険予知訓練」と乗務員の意識付けと考える。</p> <p>2 「かもしれない運転」と「無事故対策委員会」での月別行動計画に訓練を入れ、全社員からの意見収集を行う。</p> <p>3 効果把握については「側乗確認」、見直しについては、死角の把握訓練等、OJTをもって訓練させる。</p> <p>1 「事故分析表」の発生の分類を実数で公表し、併せて、事故事例の検討を継続している。</p> <p>2 デジタコのデータに基づく月間集計の公表と、日々の中で違反データは随時指導を行っている。</p> <p>3 会社が事故を減らすために積極的に行わなくてはならず、全社員への意識付けや管理体制を作ることが結果につながると考える。 また、全社員が参加し成果が出ないときは、見直す判断も必要となる。</p> <p>4 「事故情報」の収集は行いやすいが、「ヒヤリ・ハット情報」の収集は行いにくい。 「リスク管理」を社員が理解しておらず、やらされ感があるのではないかと思う。</p> <p>5 管理体制を作り、役割りと取組みを考えるとしている。</p>	
<p>重大事故等への対応</p>	<p>1 全社的に対応すべき重大事故等の「対応手順」について</p> <p>2 重大事故等への「対応手順」において「想定している重大事故」について</p>	<p>1 「緊急時における連絡体制図」を基に報告と指示を行っている。</p> <p>2 自動車事故報告規則第2条（定義）に当てはまるもの。</p>	<p>○</p>

	<p>3 上記1の手順の「社内周知の方法」とその実施状況について</p> <p>4 重大事故等への「対応手順」が周知されているかの確認について</p> <p>5 全社的に対応すべき重大事故等を想定した「対応訓練」の実施状況について</p> <p>6 重大事故等を想定した対応訓練の「シナリオ」、「参加メンバー」、「参加外部団体」等の設定根拠について</p> <p>7 訓練における経営トップをはじめとする経営管理部門の役割について</p> <p>8 上記訓練実施後、反省点等の「把握・検証の方法」とその実施状況について</p> <p>9 上記反省点等を踏まえ、「対応手順の見直し・事後の同種訓練への反映の方法」とその実施状況について</p> <p>10 重大事故対応訓練を実施していないことに対する「不安要素の認識」及び「不安要素低減の考え」について</p> <p>11 実際に事故が発生した場合の事故対応の際の「反省点等の把握・検証の方法」とその実施状況について</p> <p>12 実際に事故が発生した場合、上記反省点等を踏まえ、「対応手順の見直しの方法」とその実施状況について</p> <p>13 「事故速報体制」の整備状況について</p>	<p>3 全社員が携行する「クレド手帳」への掲載と、運行管理室への掲示。</p> <p>4 周知されていると思う。</p> <p>5 バス部門において、一昨年、消防署指導による乗務員全員での「救急救命訓練」、「消火訓練」を実施した。 また、昨年は、「避難訓練」、「高速道路時の発煙筒・三角表示板の設置訓練」を行った。（運行管理側の訓練は実施できていない。）</p> <p>6 「救急救命訓練」・「消火訓練」を行うため、消防署に依頼した。</p> <p>7 社長は進行役を務め、安全統括管理者である自身は参加者の一人である。</p> <p>8 緊急時の車の停止や、お客様の誘導が訓練通りにいくかどうかの確認。</p> <p>9 繰返しの訓練を行うこと。</p> <p>10 タクシー部門は訓練を行っていないため、実際の場合では乗務員が動揺する可能性がある。 また、バスの場合は遠方（高速道路含む）での発生が多いため不安がある。</p> <p>11 車両による重大事故はなかったが、車両故障による運行中止事例が発生したため、惹起者への指導教育実務訓練を行った。</p> <p>12 早急に緊急通達を出し、運行管理者・乗務員との情報共有を行った。</p> <p>13 「緊急時における連絡体制図」に基づき行う。</p>	
--	---	--	--

	14 重大事故発生時の「事故原因・再発防止対策」の「社内周知の方法」について	14 早急に「無事故対策委員会」を開催し周知する。	
関係法令等の遵守の確保	<p>1 輸送の安全に係る「関係法令等」の把握について</p> <p>2 「関係法令等」の改正について、最新情報の入手について</p> <p>3 「規程・要領」等の管理の方法について</p> <p>4 「関係法令等の遵守」、「社内周知」に向けた取組状況について</p> <p>5 社員の「関係法令等の遵守」の実践状況の把握・検証の方法とその実施状況について</p> <p>6 「関係法令等の遵守」の状況の確認について、当該方法（上記5）を採用している理由について</p>	<p>1 運行管理者講習会や安全マネジメントセミナーへの参加を積極的行うことで把握している。</p> <p>2 タクシー協会・バス協会へ社長が出向き最新情報の入手を行っている。</p> <p>3 共有したPCを使用することにより情報の共有を行っている。</p> <p>4 構築している輸送の安全に対する社内体制による。</p> <p>5 諸会議や点呼において把握を行っている。</p> <p>6 確実に確認できると考えられるため。</p>	○
安全管理体制を構築・改善するために必要な教育・訓練等	<p>【コンセプト（概念）教育】</p> <p>1 安全管理体制を構築・改善していく上で、経営トップ、安全統括管理者、経営管理部門の安全管理担当者に必要な知識・能力及び現在の習得度について</p> <p>2 全社的な中長期的な教育・訓練の方針・考えについて</p> <p>3 教育・訓練の方針・考えについて、教育・訓練計画への反映について</p> <p>4 経営トップ、安全統括管理者、経営管理部門の安全管理担当要員に対する運輸安全マネジメント制度の理解を深めるための定期的な取組の計画とその実施状況について</p> <p>5 上記4の取組の効果の把握・検証、取組手法等の見直しの方法とその実施状況について</p>	<p>1 明確ではないが、50%程と考える。</p> <p>2 経営トップだけでなく、全社員に対する安全教育を行うことが必要と考える。</p> <p>3 教育への費用の予算化を行うとともに、年間を通じた社内教育・訓練を行いたいと考える。</p> <p>4 全ての運行管理者に安全マネジメント関係の講習を受講させることとしている。</p> <p>5 社内訓練や研修を行うことにより、把握・検証を行うこととしている。</p>	△

	<p>【技能要員】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 技能要員の数、年齢構成、経験年数、異動者などの把握について 2 技能要員に対する技能の習得・維持に必要な教育・訓練の計画とその実施状況について 3 技能要員に必要な技能の習得・維持についての教育・訓練計画を当該内容（上記2）とした理由について 4 上記効果の把握・検証を踏まえた、上記教育・訓練の実施方法、プログラム等の見直しの方法とその実施状況について 5 教育・訓練の実施方法等の見直し後の効果について <p>【事故体験共有の取組】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 事故体験共有の取組の計画とその実施状況について 2 上記取組の効果の把握・検証、取組手法等の見直しの方法とその実施状況について 	<ol style="list-style-type: none"> 1 安全統括管理者である自身と福山営業所長（取締役）で管理等を行っている。 2 安全統括管理者である自身と各営業所長で計画を立て実施（外部依頼）している。 3 社内では出来ないため。 4 見直すための情報が不足している。 5 上記4のため不明である。 <ol style="list-style-type: none"> 1 タクシー部門は、前月に発生した事故に関する話し合いを会議において全員で行い、バス部門は、事故発生後すみやかに「無事故対策委員会」を開催している。 2 毎月の「事故分析表」において効果把握を行っている。 	
内部監査	<p>【内部監査】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 内部監査の「目的」及び内部監査への「期待」について 2 内部監査の「手順」の策定状況について 3 内部監査の「計画の方法」とその実施状況について 4 「内部監査年間計画」及び「個別監査計画」について 5 昨年度・今年度の「監査重点項目」について 	<ol style="list-style-type: none"> 1 安全管理体制の1年間のチェックが目的であり、第三者的判断と専門知識を有する方での実施を望んでいる。 2 平成27年12月25日付で、「アシナトランジット株式会社内部監査手順書」を策定している。 3 監査リーダーを外部機関に依頼しているため、外部機関の監査リーダーと安全統括管理者である自身との打合せにより計画を立てている。 4 上記3に含まれる。 5 安全管理規程に基づく安全管理体制全般 	○

	<p>6 内部監査の実施の「人員体制」について</p> <p>7 「監査の準備」及び「監査方法」について</p> <p>8 監査での「指摘」（昨年度）について</p> <p>9 「指摘」に対する「是正措置」・「予防措置」について</p> <p>【内部監査要員】</p> <p>1 内部監査要員になるための「要件」（知識・技能、教育・訓練）について</p> <p>2 内部監査要員に対する監査に必要な「教育・訓練の計画」とその実施状況について</p> <p>3 内部監査要員の「力量」の把握について</p> <p>4 内部監査要員の「力量」の維持・向上のための教育・訓練について</p>	<p>6 監査リーダー（外部機関）・監査員（総務部次長）の2名体制。</p> <p>7 上記3に含まれる。</p> <p>8 昨年度において「指摘」は無かった。</p> <p>9 会議体において、必ず議事項目へ入れて対応している。</p> <p>1 運行管理業務に関与しない総務部の者が実施する。</p> <p>2 運輸安全マネジメント認定セミナーへの参加。</p> <p>3 現在は行っていない。</p> <p>4 実際の内部監査において、監査員として監査を行うこと。</p>	
<p>マネジメントレビューと継続的改善</p>	<p>【マネジメントレビュー】</p> <p>1 マネジメントレビューの「実施体制」、「手順」、「計画の方法」について</p> <p>2 マネジメントレビューの実施状況について（どのような情報を収集し、総括し、どのようなことを決定しているか）</p> <p>【継続的改善】</p> <p>1 日々の輸送の安全に関する課題等の「継続的改善」（是正措置・予防措置）の手順について</p> <p>2 上記手順による「是正措置・予防措置」の実施状況について</p>	<p>1 内部監査の結果を受け、取締役会の場においてレビューを行っている。</p> <p>2 「輸送の安全に関する目標・重点施策・計画」の達成状況等を収集・総括し、次年度の「輸送の安全に関する目標・重点施策・計画」を決定している。</p> <p>1 各会議の場において課題等の把握を行い対応している。</p> <p>2 乗務員から上申・報告があったものについては、その都度改善するように取組んでいる。</p>	<p>○</p>

監査報告書	被監査部門： 経営管理部門 (管理者)		監査番号：2017-01
			監査年月日： 平成30年3月22日
監査範囲： 経営トップ（代表取締役社長）・安全統括管理者（代表取締役専務）			
監査チーム 監査リーダー：NASVA 廣川時彦 監査員：アシナトランジット株式会社総務部次長 宮口充晴			
打合せ	開催日時	出席者	特記事項
開始打合せ	H30.3.22 13:00～	出席者リスト 参照	
終了打合せ	H30.3.22 16:00～	出席者リスト 参照	

1. 監査の目的

アシナトランジット株式会社における安全管理規程第15条（輸送の安全に関する内部監査）に基づく内部監査の実施により、安全管理体制が適切に運用されているかを検証し、経営トップがマネジメントレビューを行うための必要な情報を提供する。

2. 監査全般の講評・所見

経営トップである宮口代表取締役社長は、ミーティングへの参加や営業所に足を運ぶことを通じ、「安全確保が出来ないでは良いサービスが出来ない。」との考えのもと、安全管理体制の構築・改善に主体的に関与している。

また、安全統括管理者である山口代表取締役専務は、ミーティングや各営業所において「輸送の安全に関する基本方針」の周知徹底を図るとともに、現場における安全に関する声の把握に努める等、その責務を積極的に果たしている。

3. 重点監査項目の所見

【優良事例】

①利用者に対する安全啓発活動

福山営業所のタクシー部門において、車内にオリジナルの安全に関する刊行物の備付けが確認できた。

【不具合事項】

①要員の責任・権限

安全管理規程に明記するとともに組織体制図を備えているが、運行管理者の責任が果たされていないことが確認できた。

今後は、安全管理体制の適切な運営のために、要員の責任・権限が定められたとおり実行できるような体制作りが求められる。

②技能要員に対する教育・訓練

技能要員に対する教育・訓練実施後の効果把握が行われていないことが確認できた。

今後は、技能要員に対する教育・訓練の効果を上げることによる事故削減のために、積極的に実施内容等の把握に努めるとともに、把握した実施内容等に基づく教育・訓練の見直しの検討が求められる。

4. 前回監査の改善事項

~~□ 前回の監査で発見された不具合等に対する是正／改善事項は適切に実施されている。~~

~~□ 前回の監査で発見された不具合等に対する是正／改善事項は適切に実施されていない。~~

~~（適切に措置されていない場合は、今回の監査で把握した不具合等として取り扱う。）~~

5. 監査の結果

No.	監査日	監査部門	監査員名	不具合等	優良事例
1	平成30年3月22日	経営トップ（代表取締役社長）	NASVA 廣川時彦	3. 重点監査項目の所見	3. 重点監査項目の所見
2		安全統括管理者（代表取締役専務）	アシナトランジット(株) 宮口充晴	【不具合事項】のとおりに	【優良事例】のとおりに
3					
4					
5					
合 計				2 項目	1 項目

6. フォローアップ監査の予定

監査対象不具合等 :-

監 査 予 定 日 :-

監 査 対 象 部 署 :-

7. 是正／改善措置の確認及び評価並びにフォローアップ監査の結果

8. その他の特記事項等

承認	確認	作成
平成30年3月28日	平成30年3月28日	平成30年3月28日
代表取締役社長	安全統括管理者	監査リーダー