

# アシナトランジット株式会社 様

## 内部監査報告書



平成31年3月29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30年度（平成30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31年3月12日	平成31年3月12日	平成31年3月11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３０年度（平成３０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31年3月12日	平成31年3月12日	平成31年3月11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31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31年3月11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  
 実 施 証 要  
 条（輸送の安全に関する内部監査）に基づく内部監査の  
 施により、安全管理体制が適切に運用されているかを検  
 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31年3月29日（金）  
 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 31年 3月 29日	11:00 ~ 11:10	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
	11:10 ~ 12:00	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
	12:00 ~ 13:00	休憩等
	13:00 ~ 14:30	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
	14:30 ~ 15:00	文書・記録の確認

作成

平成31年3月11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用）

項目	チェック内容	監査所見
経営トップの責務	<p>1. 自社の運輸事業の現状、今後の方向性</p> <p>2. 経営トップ自らの関係法令等遵守や安全最優先の原則の社内周知の状況</p> <p>3. 関係法令等遵守や安全最優先の原則が周知されていることの把握</p> <p>4. 関係法令等遵守、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</p>	<p>1. 事業の現状については、「輸送の安全の確保」が最重要と認識しているものの、乗務員不足により収益に影響を及ぼしており、車両購入等の安全への投資が後手となっている。</p> <p style="padding-left: 20px;">また、今後の方向性については、「輸送の安全」を担保しなければならないが、事業の継続を考えると、経費に関する課題の早期脱却が必要と考える。</p> <p>2. 関係法令等遵守や安全最優先の原則は事業経営のために必須と考えており、ミーティングの場での口頭による周知を行っている。</p> <p>3. ミーティングの場や点呼への立会い、報告書等により把握を行っており、徹底されている。</p> <p>4. 十分に周知されていない部門・要員はない。</p> <p style="padding-left: 20px;">また、関係法令等遵守・安全最優先の原則を蔑ろにした事業運営はなされていない。</p>

	<p>5. 経営トップの安全方針策定にあたっての関与・指示の状況</p> <p>6. 経営トップの安全重点施策策定にあたっての関与・指示の状況</p> <p>7. 昨年度の安全重点施策の達成状況及び今年度の安全重点施策策定のポイント</p> <p>8. 経営トップの重大事故等への対応体制の整備・強化にあたっての関与・指示の状況</p> <p>9. 経営トップの安全に関する組織整備にあたっての関与・指示の状況</p>	<p>5. 安全統括管理者と相談を行うとともに、必要に応じて支持や追記を行う。</p> <p>6. 安全統括管理者と相談を行うとともに、必要に応じて支持や追記を行う。</p> <p>7. 昨年度における「輸送の安全に関する目標」の達成状況は、重大事故「ゼロ」の継続は達成できたものの、その他の目標について未達成があった。  また、「輸送の安全に関する重点施策」の達成状況は、計画どおり実施した。  今年度の安全重点施策策定のポイントは、昨年度に未達成の目標があることから、「輸送の安全に関する目標」・「輸送の安全に関する重点施策」を継続することとした。</p> <p>8. 社内における重大事故の定義は、自動車事故報告規則第2条であり、自身が作成した「緊急時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. 自身で安全に関する組織整備を行うとともに、運行管理者に対する運行管理業務の意識付けを継続して行うこととしている。</p>
--	---	---

	<p>10. (安全管理体制を変更した場合) 安全管理体制の変更の意図と期待する効果</p> <p>11. 前回監査以降の安全投資の目的と進捗</p> <p>12. 経営トップの安全に関する投資計画・実施にあたっての関与・指示の状況</p> <p>13. 現時点、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</p> <p>14. 前回監査以降の事故、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</p> <p>15. 内部監査の結果から見出された安全管理体制の課題</p> <p>16. 乗客、荷主、関係団体等から寄せられる安全に対する要望及び要望への対応</p>	<p>10. 安全管理体制の変更なし。</p> <p>11. 「ドライブレコーダーの導入」については、貸切バス1台(小型)に導入した。 また、その他の安全に関する投資については履行できた。</p> <p>12. 事業収益に基づく安全に関する投資計画・実施となっている。</p> <p>13. 全社的に安全投資が十分でないため、経営管理部門の積極的な関与のもと、運行管理体制の強化を行った。</p> <p>14. 昨年末に重大事故が1件発生した。 配車中であったため、乗務員の対向車列の間への注意不足が原因と思われる、「急告」として社内掲示を行うとともに、ミーティング等の場において、状況・原因の周知及び「再発防止対策」の徹底を行った。</p> <p>15. 安全に関する投資の遅れ。(バス車両への、新型ドライブレコーダーの導入。)</p> <p>16. 利用者等から新型バス車両の導入依頼があるものの、事</p>
--	---	--

	<p>17. 経営トップの会社全体の安全管理体制の見直し（マネジメントレビュー）にあたっての関与・指示の状況</p> <p>18. 安全管理体制における課題及び解決へ向けた取組</p>	<p>業収益の関係により未導入である。</p> <p>17. 安全統括管理者と相談しながら実施している。</p> <p>18. 「運行管理者の更なるスキルアップ」と「安全に関する投資」が課題であり、運行管理者に対しては、外部講師による「運行管理業務講習会」を行った。</p>
<p>安全方針</p>	<p>1. 自社の運輸事業の方向性</p> <p>2. 安全方針の策定の手順</p> <p>3. （該当する場合）安全方針を変更した意図</p> <p>4. （該当する場合）同じ安全方針を継続している背景及び成果</p> <p>5. 安全方針の社内周知の方法・実施状況</p>	<p>1. 安全は全てに優先すること。</p> <p>2. 前年度の安全管理体制の状況を踏まえ、経営トップと安全統括管理者が相談のうえ起案したものを「事故防止委員会」の場において決定する。</p> <p>3. 安全方針の変更なし。</p> <p>4. 「輸送の安全」を確保するための要素が全て盛り込まれているため、継続している。</p> <p>5. 毎年2月の社員総決起大会と各種会議の場で周知を行うとともに、各種会議の場では、「輸送の安全に関する目標」の基礎であることの説明を行っている。</p>

	<p>6. 安全方針の周知について、当該方法を採用している理由</p> <p>7. 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</p> <p>8. 安全方針の理解度・浸透度の把握について、当該方法を採用している理由</p> <p>9. 安全方針の理解度・浸透度が不十分な部門・要員への対応</p> <p>10 安全方針の見直しの方法・実施状況</p> <p>11. 安全方針の理解度・浸透度の把握後、周知方法や安全方針を見直した場合、見直し後の効果</p>	<p>6. 配付については、言葉では後に残らないため、視覚による効果を期待している。 また、各種会議の場については、職制を活かした効果を期待している。</p> <p>7. 各種会議の場において、把握・検証を行っている。</p> <p>8. 効率かつ効果的に把握できると考えたため。</p> <p>9. 理解度・浸透度が不十分な部門・要員はない。</p> <p>10. 「輸送の安全」を確保するための要素が全て盛り込まれているため、見直しは不要と考えている。</p> <p>11. 周知方法の見直しは行っていない。 また、10. のため、安全方針の見直しも行っていない。</p>
<p>安全重点 施策</p>	<p>1. 安全重点施策の策定の手順</p> <p>2. 安全重点施策の策定について、当該手順としている理由</p>	<p>1. 前年度の安全管理体制の状況を踏まえ、経営トップと安全統括管理者が相談のうえ策定する。</p> <p>2. 経営管理部門の策定責任であるとともに、前年度の安全管理体制の状況を踏まえているため。</p>

	<p>3. 安全方針の安全重点施策への反映</p> <p>4. 安全重点施策（目標）を当該内容としている理由</p> <p>5. 安全重点施策（取組計画）を当該内容としている理由</p> <p>6. （該当する場合）同じ安全重点施策（目標、取組計画）を継続している理由</p> <p>7. 安全重点施策の社内周知の方法・実施状況</p> <p>8. 安全重点施策（取組計画）が計画どおり実施されていない場合の対応</p> <p>9. 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</p> <p>10. 進捗・達成状況の把握について、当該方法を採用している理由</p> <p>11. 進捗・達成状況について、達成及び未達成の要因分析</p>	<p>3. 安全方針を具体化したものが安全重点施策と位置付けている。</p> <p>4. 全社的な課題が「目標」となっており、達成を目指すことに意義があると考えため。</p> <p>5. 安全マネジメントの趣旨に基づく全社的な課題を削減するための「取組計画」となっており、「目標」達成を目指すことに意義があると考えため。</p> <p>6. 未達成の「目標」があるため。</p> <p>7. 毎年2月の社員総決起大会と各種会議の場で周知を行っている。</p> <p>8. 各種会議の場において進捗状況の確認を行っており、計画どおり実施されている。</p> <p>9. 各種会議の場において進捗状況・達成状況の把握・検証を行っている。</p> <p>10. 各種会議は定期的に行っているため、効率よく確実に把握できると考えるため。</p> <p>11. 未達成の要因については、ヒューマンエラーである。</p>
--	--	--

	<p>12. (該当する場合) 安全重点施策の未達成状況が一定期間続いた場合の安全管理体制に与える影響</p> <p>13. 安全重点施策の見直しの方法とその実施状況</p> <p>14. 安全重点施策の見直しにあたって考慮している情報</p> <p>15. 安全重点施策を見直し・改善した後の効果の確認</p>	<p>12. 現業実施部門(各現場)のモチベーションの低下につながる事が考えられる。</p> <p>13. 見直しの方法は、マネジメントレビューの場である「取締役会」であるが、検証の結果、見直しは行っていない。</p> <p>14. 見直しは行っていないが、行うための情報は、前年度の安全管理体制の状況である。</p> <p>15. 見直しを行っていない。</p>
<p>安全統括管理者</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</p> <p>2. 安全統括管理者の輸送の安全に対する考え・方針</p>	<p>1. 役職については、「代表取締役専務」及び「総務部長」であり、安全管理規程第10条(安全統括管理者)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・計画を実施するとともに、必要に応じて、経営トップ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. 「安全安心な会社風土」を創るとともに、お客様から信頼を得ること。 また、「輸送の安全に関する基本的な方針」を、具体的</p>

	<p>3. 安全統括管理者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</p> <p>4. 安全統括管理者の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</p> <p>5. 安全統括管理者自身の責務の遂行について、安全管理体制の確立、実施、維持及び改善についての関与・指示、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</p> <p>6. 安全統括管理者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</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</p>	<p>な施策として行動する。</p> <p>3. 運行管理者の能力向上に向けた体制作りが課題であるとともに、絶対的な運行管理体制の確立を目指したため、「オペレーター」を運行管理者の業務から独立させた。</p> <p>4. 「バス部門」は年4回、「タクシー部門」は毎月の「ミーティング」に参加するとともに、取組みの実態状況の把握に努めている。</p> <p>5. 平成30年8月に、運行管理者のオペレーター兼務を廃止し、運行管理業務に専念できる体制を構築したが、「バス部門」・「タクシー部門」共に、「輸送の安全に関する目標」において未達成な部分があった。</p> <p>6. 運行管理者の資質向上が今一番の課題であるとともに、指導主任者が確実に指導できる社内体制の構築も課題である。</p> <p>7. 役員会において、「事故分析表」に基づく報告を行うとともに、「重大事故」の場合は、その都度、「報告・連絡・相談」を行うこととなっている。</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</p> <p>9. 経営トップからの指示に対する対応</p> <p>10. 安全統括管理者自らの関係法令等遵守や安全最優先の原則の社内周知の状況</p> <p>11. 関係法令等遵守や安全最優先の原則等が周知されているかの確認</p> <p>12. 関係法令等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</p>	<p>8. 全ての報告を報告様式をもって受けることとなっており、このことが確認方法となっている。</p> <p>9. 指示があった場合、早急に展開が必要な内容とそうでない内容とを精査するとともに、内容に応じて各関係箇所等に展開を行っている。</p> <p>10. ミーティング等において周知するとともに、点呼時に乗務員に直接伝達を行っている。</p> <p>11. 口頭による現場での確認に加え、職制会議において確認を行っている。</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</p> <p>3. (該当する場合) 要員の責任・権限を見直した理由とその効果</p> <p>4. 輸送の安全に関する要員の責任・権限の社内周</p>	<p>1. 「安全管理規程」・「組織体制図」・「指揮命令系統図」に明記されている。</p> <p>2. 運行管理者及び整備管理者からの指揮命令に対して、連絡及び報告を行うことが確認となっている。</p> <p>3. 見直しを行っていない。</p> <p>4. 「組織体制図」・「指揮命令</p>

	<p>知の状況</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</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</p>	<p>系統図」の社内掲示により周知を行っている。</p> <p>5. 周知は行われているものの、実行されていることの確認は行われていない。</p> <p>6. 安全統括管理者・各営業所長・運行管理者が補うこととなっている。</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</p> <p>2. 経営管理部門から現場へ情報伝達について、当該方法としている理由</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</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</p> <p>5. (適宜) 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</p> <p>6. 現場の課題等を経営管理部門に報告・意見・上</p>	<p>1. 「社員大会」・「部門別ミーティング」・「団体交渉」・「労使協議会」・「無事故対策委員会」・「点呼」・「ヒヤリング」において情報伝達を行っている。</p> <p>2. 生の声でのやり取りができることに加え、現場の指揮系統を重視するとともに、責任・権限の委譲を行うため。</p> <p>3. 点呼場・車庫内・社内において、全社員との対話により確認を行っている。</p> <p>4. 運行管理者に対し直接対応を指示するとともに、通達として掲示し、全社員に周知を図る。</p> <p>5. 見直しを行っていない。</p> <p>6. 「職制会議」や「各会議体」</p>

	<p>申する方法とその実施状況</p> <p>7. 報告・意見上申について、当該方法としている理由</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</p> <p>9. 現場から要望・意見等が経営管理部門まで伝達されていない場合の対応</p> <p>10. (適宜) 現場からの意見上申・報告の方法について見直し理由及びその後の効果</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</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</p>	<p>における収集に加え、「目安箱」の設置、報告書への記載、社員との対話等がある。</p> <p>7. 「職制会議」や「各会議体」における収集については、現業実施部門への情報公開のためであり、「目安箱」の設置、報告書への記載、社員との対話等については、早期の問題解決を行うため。</p> <p>8. 運行管理者への面談や、点呼場における社員との会話により確認を行っている。</p> <p>9. 伝達されていなかったことはないが、その場合には、運行管理者に状況確認を行うとともに、解決策を検討することとしている。</p> <p>10. 見直しを行っていない。</p> <p>11. 各営業所長との密なコミュニケーションにおける情報共有を行うとともに、「事故報告書」・「なぜなぜ分析表」・「ドライブレコーダー」を活用した情報共有、運行管理者の「引継ぎノート」による情報共有を行っている。</p> <p>12. 指揮系統の尊重及び職長の尊厳維持のため。</p>
--	---	---

	<p>て、当該方法としている理由</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</p> <p>14. 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なかった場合の対応</p> <p>15. 報告・意見・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</p> <p>16. 上記15.の対応措置の効果の検証・見直しの方法とその実施状況</p> <p>17. 現場からの要望・意見に対して資源等の都合で対応しきれない部分への対応</p> <p>18. 旅客に対する安全啓発活動等の実施状況</p> <p>19. 輸送の安全に関する社内イントラの整備・運用</p>	<p>13. 「役員会」・「所長会議」・「運行管理者会議」・「職制会議」・「係別ミーティング」・「バス乗務員ミーティング」・「無事故対策委員会」・「点呼」・「団体交渉」・「労使協議会」における情報共有や情報交換が確認となっている。</p> <p>14. 早急な対応が求められることから、上長への確認と面談による対応が必要と考える。</p> <p>15. 早急な対応が求められることから、上長への確認と面談による対応が必要と考える。</p> <p>16. 効果の検証については、上長からの報告及び社員への面談にて行うとともに、「前年比事故件数」・「事故内容」も検証する。</p> <p>17. 対応できない理由をもって説明を行い、理解を求めている。</p> <p>18. お客様に対する「アンケート調査」の内容及び「苦情」を社内掲示し共有するとともに、職長との間において状況確認及び問題解決を行う。</p> <p>19. 情報共有のための社内ネッ</p>
--	--	--

	<p>の状況</p> <p>20. 目安箱等の整備・運用の状況</p> <p>21. 過去1年、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</p> <p>22. 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</p> <p>23. (上記22.の課題等があれば) 当該課題等に対する対応状況</p>	<p>トワークを構築中である。</p> <p>20. 「目安箱」を設置しているものの、投稿がない。</p> <p>21. 見直し・改善には至っていない。</p> <p>22. 運行管理者からの問題提起が少ない。</p> <p>23. 「運行管理者会議」の開催を提起している。</p>
<p>事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集及び活用</p>	<p><b>【事故・トラブル情報】</b></p> <p>1. リスク管理に対する期待</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</p> <p>3. 事故等の定義及び収集について、当該手順としている理由</p>	<p>1. 新たに構築した「運行管理体制」が基盤となった、運行管理者による問題の発見を期待するとともに、「輸送の安全に関する目標」の徹底及び事故の未然防止のための教育指導を期待する。</p> <p>2. 「ドライブレコーダーの画像解析」及び点呼時の報告による情報収集を行うとともに、「事故事案の検討」・「事故分析表の作成」・「事故報告書となぜなぜ分析表の作成及び掲示」・「クレーム処理の掲示及び共有」・「無事故対策委員会の開催」が手順となっている。</p> <p>3. 事故の定義は、「車体に他の物体が接触したもの」・「車両故障により自立復旧ができない</p>

	<p>4. (該当する場合) 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</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</p> <p>6. (該当する場合) 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</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</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</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</p> <p>10. 収集した事故・トラブル情報の再発防止策の検討・実施の方法とその実施状況</p> <p>11. 再発防止策等の策定・実施で工夫していること</p>	<p>かったもの」である。</p> <p>4. 見直しを行っていない。</p> <p>5. 「事故報告書」の提出に至るまでの状況確認をもって確認としている。</p> <p>6. 事故等の報告がされなかったことはない。</p> <p>7. 全ての事故・トラブルが報告されている。</p> <p>8. 事故情報は「事故処理簿」に保管し、クレーム等は「報告書」をスキャンするとともに、運行管理者が見れるように保存している。</p> <p>9. 重大な場合は、個別の事情聴取を行うとともに、事故の場合は「賞罰委員会」を開催し、多数の意見の集約を行い、賠償規定と罰則規定を決める。</p> <p>10. 「掲示板への掲示」・「ミーティングでのKYT」を行うとともに、事故惹起者に対する運行管理者による指導が行われる。</p> <p>11. 「ミーティングでのKYT」を行うことが最も効果があると考えている。</p>
--	---	--

	<p>12. 再発防止策等が確実に実施されていることの確認</p> <p>13. (該当する場合) 再発防止策等が実施されていなかった場合の対応</p> <p>14. 究明した事故原因や実施した再発防止策等の社内周知の方法とその実施状況</p> <p>15. 上記14.で実施した再発防止策の効果の検証・見直しの方法とその実施状況</p> <p>16. 再発防止策等が効果的でなかった場合の措置</p> <p>17. 事故情報等の収集・活用による成果と課題</p> <p>【ヒヤリ・ハット】</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</p> <p>2. ヒヤリ・ハット情報の定義及び収集について、当該手順としている理由</p> <p>3. (適宜) ヒヤリ・ハット情報の定義及び収集の手順を見直した理由とその後の効果</p>	<p>12. 現在は未実施である。</p> <p>13. 各営業所長への確認及び実施の指示を行う。</p> <p>14. 「ミーティング」における詳細な周知及び点呼時における概要説明を行っている。</p> <p>15. 効果の検証・見直しは行っていない。</p> <p>16. 上記15. のため行っていない。</p> <p>17. 現在導入している「ドライブレコーダー」では、機能的な課題から画像のピックアップが困難であるため、24時間常時録画タイプの導入後には、今以上の情報収集と解析を期待している。</p> <p>1. 「報告書」を社内に備え置くとともに提出を呼びかけているが、提出が少ない。</p> <p>2. 「ドライブレコーダー」からイベント収集ができないことがあるため。</p> <p>3. 「報告書」の様式の変更は行ったものの、収集の手順の見</p>
--	---	---

		直しは行っていない。
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	4. 重要なヒヤリ・ハット情報の報告は少ないが、要請すると報告がある。	
5. ヒヤリ・ハット情報の件数、内容等	5. タクシー部門においては、府中営業所が67件、福山営業所が12件である。	
6. (該当する場合) 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	6. 工夫・改善等の対応が遅れている。	
7. 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	7. 「ミーティング」における当事者からの事案発表を討議するとともに、ディスカッションを行い、情報を各営業所で保存する。	
8. 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	8. 多角的な分析は行っていない。	
9. 収集したヒヤリ・ハット情報の事故防止策の検討・実施の方法とその実施状況	9. 上記8.のため、取組んでいない。	
10. ヒヤリ・ハット情報に対する事故防止策が確実に実施されていることの確認	10. 確認を行っていない。	
11. (該当する場合) 事故防止策が確実に実施されていない場合の対応	11. 事故防止策は実施されている。	
12. 上記9.で実施した事故防止策の効果の検証・見直しの方法とその実施状況	12. 上記9.のため、取組んでいない。	
13. 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策等の社内周知の方法とその	13. 取組んでいない。	

	<p>実施状況</p> <p>14. 事故防止策以外のヒヤリ・ハット情報の活用</p> <p>15. ヒヤリ・ハット情報の収集・活用による効果</p> <p>【潜在的危険】</p> <p>1. 潜在的な危険の把握と未然防止策の対象とする選定</p> <p>2. 選定された潜在的危険に対する未然防止策の策定と実施状況</p> <p>3. 未然防止策の効果把握と必要に応じた見直し</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・訓練の実施等リスク管理を進める上での業務環境整備の実施状況</p> <p>2. リスク管理に関わる要員の能力向上に係る取組</p> <p>3. リスク管理に関わる体制</p> <p>4. 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集及び活用の取組に係る現状の課題等</p> <p>5. (上記4.の課題等があれば) 当該課題等に対す</p>	<p>14. 取組んでいない。</p> <p>15. 効果は出ていない。</p> <p>1. 取組んでいない。</p> <p>2. 上記1.のため、取組んでいない。</p> <p>3. 上記2.のため、取組んでいない。</p> <p>1. 外部機関が開催するリスク管理に係るセミナーを受講させている。</p> <p>2. リスク管理に係る情報を回覧及び共有するとともに、社内掲示を行っている。</p> <p>3. 全ての案件の報告を行うとともに、指導コメントを付している。</p> <p>4. 情報収集のための機器の脆弱さ及び、情報を取扱うマンパワーの不足。</p> <p>5. 情報を取扱うことに関して</p>
--	--	--

	る対応状況	は、保険会社に依頼を行った。
重大な事故等への対応	<p>1. 全社的に対応すべき重大事故等の対応の手順</p> <p>2. (該当する場合) 重大事故等への対応手順を見直した理由と見直し後の効果</p> <p>3. 重大事故等対応手順において想定している重大事故 (自然災害、テロ等含む)</p> <p>4. 上記1.の手順の社内周知の方法とその実施状況</p> <p>5. 重大事故等の対応手順が周知されているかの確認</p> <p>6. 重大事故等の対応手順が周知されていなかった場合の対応</p> <p>7. 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</p> <p>8. 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</p>	<p>1. 「緊急時における連絡体制図」に基づき、通達、速報の作成、伝達、掲示、警察・事情聴取者・被害者等への対応を行うこととなっている。</p> <p>2. 見直しは行っていないが、対応訓練は必要と考えている。</p> <p>3. 「自動車事故報告規則第2条(定義)」に当てはまるもの。</p> <p>4. 掲示及び運行管理者から口頭による周知を行っている。</p> <p>5. 運行管理者への聞き取りによる確認を行っている。</p> <p>6. 「運行管理体制」及び「オペレーター体制」を活用することで対応することとしている。</p> <p>7. 対応訓練は実施していない。</p> <p>8. 上記7.のため、設定根拠等はないものの、バス部門において、経営管理部門・運行管理者・バス営業・乗務員・消防隊員(初期)が参加し、「避難訓練」・「人命救助訓練」・「消火訓練」を行った。</p>

	<p>9. 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</p> <p>10. 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</p> <p>11. 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</p> <p>12. (該当する場合) 重大事故対応訓練(シミュレーション等含む)を実施していない理由</p> <p>13. 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</p> <p>14. 実際に事故が発生した場合、実際に事故対応を行った際の反省点等の把握・検証の方法とその実施状況</p> <p>15. 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</p> <p>16. 事故速報体制の整備状況</p> <p>17. 重大事故発生時の事故原因・再発防止策の社内周知の方法</p>	<p>9. 訓練を行う場合は、全体への指揮を行うこととなる。</p> <p>10. 上記8.にある訓練後、参加した乗務員等からの意見を取交わすとともに、乗務員の判断のもと、現場の安全を最優先することを伝えている。</p> <p>11. バス部門において3度の「避難訓練」を実施するとともに、前回の反省点を踏まえた次回実施となっている。</p> <p>14. 運行管理者の重要性の認識及び対応性が必要と考えるとともに、処理するための補佐を即座に選定することとしている。</p> <p>15. 対応手順の見直しは行っていない。</p> <p>16. 「緊急時における連絡体制図」を社内掲示している。</p> <p>17. 速報・通達を掲示するとともに、ミーティングでの周知や、点呼時に運行管理者から乗務</p>
--	---	---

		員に周知を行っている。
関係法令等の遵守の確保	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 輸送の安全に係る関係法令等の把握</li> <li>2. 関係法令の改正等について、最新情報の入手</li> <li>3. 規程、要領等の管理の方法</li> <li>4. 関係法令等遵守、社内周知に向けた取組状況</li> <li>5. 社員の関係法令等遵守の実践状況の把握・検証の方法とその実施状況</li> <li>6. 関係法令等の遵守状況の確認について、当該方法を採用している理由</li> <li>7. (該当する場合) 関係法令等が遵守されていない場合の対応</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「道路運送法」等関係は行政・協会から入手するとともに、社内規程等と併せ、運行管理者に配付している。</li> <li>2. 上記1. と同じ。</li> <li>3. 各営業所毎で、種類別に管理を行っている。</li> <li>4. 現場へ落とし込むため、「運行管理者会議」において最新版の周知を行っている。</li> <li>5. 各種帳票類の確認が把握・検証となっている。</li> <li>6. 実際の業務に反映されているか確認するため。</li> <li>7. 遵守されていないことはない。</li> </ol>
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><b>【安全管理要員】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>2. 全社のかつ中長期的な教育・訓練の方針・考え</li> <li>3. 教育・訓練の方針・考えについて、教育・訓練計画への反映</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 習得度を把握する取組みを行っていない。</li> <li>2. 各種管理者に対する研修の実施が必要である。</li> <li>3. 運行管理体制の強化を望むが、専任教育要員がない。</li> </ol>

	<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</p> <p>5. 教育・訓練が計画どおり実施されていない場合の対応</p> <p>6. 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</p> <p><b>【技能要員】</b></p> <p>1. 技能要員の数、年齢構成、経験年数、異動者等の把握</p> <p>2. 技能要員に対する技能の習得・維持に必要な能力</p> <p>3. 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</p> <p>4. 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とした理由</p> <p>5. 技能の習得・維持のための教育・訓練が計画どおり実施されていない場合の対応</p> <p>6. 上記教育・訓練の効果の把握・検証の方法とその実施状況</p> <p>7. 技能の習得・維持のための教育・訓練の有効性、効果が十分でない場合の対応</p>	<p>4. 運行管理者に、外部機関が開催するセミナー等を受講させるとともに、安全統括管理者が新人教育において、制度理解のための講義を行っている。</p> <p>5. 計画以外に、随時の実施が必要と考える。</p> <p>6. それぞれの方法がなく、対応できていない。</p> <p>1. 「従業員台帳」・「乗務員台帳」等により把握している。</p> <p>2. 「危険予知能力」・「事故分析能力」等と考える。</p> <p>3. 外部研修等に参加させている。</p> <p>4. 更なるスキルアップにつながると考えたため。</p> <p>5. 計画どおり実施されている。</p> <p>6. それぞれの方法がなく、対応できていない。</p> <p>7. 上記6.のため、対応できていない。</p>
--	---	--

	<p>8. 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</p> <p>9. 教育・訓練の実施方法等の見直し後の効果</p> <p>10. 現業実施部門の管理職に対する教育・訓練</p> <p><b>【事故体験共有の取組】</b></p> <p>1. 事故体験共有の取組の計画とその実施状況</p> <p>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</p>	<p>8. 上記6. のため、対応できていない。</p> <p>9. 上記8. のため、効果は不明である。</p> <p>10. 「一般講習」の受講が主である。</p> <p>1. 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、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っている。</p> <p>2. 毎月の「事故分析表」において効果把握を行っている。</p>
<p>内部監査</p>	<p><b>【内部監査】</b></p> <p>1. 内部監査の目的及び内部監査への期待</p> <p>2. 内部監査の手順の策定状況</p> <p>3. (該当する場合) 内部監査の手順を見直した理由及び見直し後の効果</p> <p>4. 内部監査の計画の方法とその実施状況</p>	<p>1. 安全管理体制の1年間のチェックが目的であり、昨年度の課題への対応も併せて確認する。</p> <p>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」が策定されている。</p> <p>3. 見直しは行っていない。</p> <p>4. 外部機関に依頼している「監</p>

		査リーダー」と安全統括管理者との打合せにより計画している。
5. 内部監査年間計画及び個別監査計画	5. 「別紙－1」を参照。	
6. 昨年度・今年度の監査重点項目	6. 「別紙－2」を参照。（昨年度と同様。）	
7. 内部監査の実施の人員体制	7. 「別紙－3」を参照。	
8. 経営陣による内部監査実施に向けた支援の状況	8. 上記4. に含まれる。	
9. 監査の準備及び監査方法	9. 上記4. に含まれる。	
10. 経営トップ及び安全統括管理者を含む経営管理部門に対する内部監査の実施状況	10. 計画どおり実施している。	
11. 内部監査が計画どおり実施されなかった場合の対応	11. 外部機関に依頼している「監査リーダー」との打合せにより、早急に再実施する。	
12. 監査における優れた取組事例及び指摘	12. 安全管理体制全般における、経営管理部門の積極的な関与。	
13. 指摘に対する是正措置・予防措置	13. 前回の不具合事項である「運行管理体制づくり」は、運行管理者が他の業務を兼務することのないように、組織を再編した。	
14. 指摘に対する是正措置・予防措置が確実に実施されていることの確認	14. 環境は整備されたが、機能していない。	
15. 指摘に対する是正措置・予防措置が確実に実施	15. 運行管理者を指導・教育する	

	<p>されていない場合の対応</p> <p>16. 是正措置・予防措置の有効性把握</p> <p>17. 内部監査の指摘事項に対するフォローアップの状況</p> <p>18. 内部監査結果の経営トップ及び安全統括管理者への報告の方法とその実施状況</p> <p>19. 内部監査要員の力量、監査の有効性の検証の方法とその実施状況</p> <p><b>【検証する事項の例】</b></p> <p>1. 上記19.の検証結果を踏まえ、内部監査の手順等の見直しの方法と実施状況</p> <p>2. 現状の内部監査に関する課題等</p> <p>3. (上記2.の課題等があれば) 当該課題等に対する対応状況</p> <p><b>【内部監査要員】</b></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)</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</p>	<p>取組みを検討すべきである。</p> <p>16. 完全に有効かとは言い切れない。</p> <p>17. フォローアップができていない。</p> <p>18. 外部機関に依頼している「監査リーダー」より、監査実施後すみやかに「報告書」により行われた。</p> <p>19. それぞれ取組むまでには至っていない。</p> <p>1. 上記19.のため、取組めていない。</p> <p>2. 「指摘事項」が改善されなかった場合のフォローが必要である。</p> <p>3. 対応はできていない。</p> <p>1. 「アシナトランジット株式会社内部監査手順書」に明記。</p> <p>2. 外部機関が開催するセミナーを受講させている。</p>
--	--	--

	<p>3. 上記教育・訓練の効果の把握・検証の方法とその実施状況</p> <p>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</p> <p>5. 内部監査要員の力量の把握</p> <p>6. 内部監査要員の力量の維持・向上のための教育・訓練（上記2.で把握できれば省略）</p> <p>7. 上記6.の教育・訓練の有効性、効果把握及び必要に応じ教育・訓練内容等の見直し</p> <p>8. 必要に応じて、親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等の活用に関する検討</p>	<p>3. それぞれ取組むまでには至っていない。</p> <p>4. 上記3.のため、取組めていない。</p> <p>5. 行っていない。</p> <p>6. 上記2.と同様。</p> <p>7. それぞれ取組むまでには至っていない。</p> <p>8. 外部機関に「監査リーダー」を依頼している。</p>
--	---	---

監査報告書	被監査部門： 経営管理部門 (管理者)		監査番号：2018-01
			監査年月日： 平成 31 年 3 月 29 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	H31. 3. 29 13:00～	出席者リスト 参照	
終了打合せ	H31. 3. 29 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、「輸送の安全の確保が最重要」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 安全統括管理者の責務の遂行

運行管理者のオペレーター兼務を廃止することによる、運行管理体制の強化が確認できた。

#### 【不具合事項】

#### ① 重大な事故等への対応

運行管理体制の強化が図られたものの、重大事故が発生したことが確認できた。

今後は、強化された運行管理体制を基盤とした「輸送の安全に関する目標」の達成のために、運行管理者のスキルアップを図りつつ、安全管理体制の適切な運営のために、全社一丸となって取組まれることを期待します。

② 取組み全般における効果等検証及び改善

取組み全般にわたり、計画・実行は確認できたものの、効果等の把握及び把握した結果に基づく改善等が行われていないことが確認できた。

今後は、安全管理体制のスパイラルアップのために、PDCAを機能させることを期待します。

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31年3月29日	経営トップ（代表取締役社長）	NASVA 廣川時彦 アシナトランジット(株) 宮口充晴	3. 重点監査項目の所見【不具合事項】のとお	3. 重点監査項目の所見【優良事例】のとお
2		安全統括管理者（代表取締役専務）			
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31年3月29日	平成31年3月29日	平成31年3月29日
代表取締役社長	安全統括管理者	監査リーダー