

平成 26 年度
運輸安全マネジメントに関する取組について
～輸送の安全に係る情報～



平成 27 年 7 月



川崎市交通局

はじめに

道路運送法においてすべての事業者は、輸送の安全がもっとも重要であることを自覚し、国の指針に基づく運輸安全マネジメントにより経営トップから現場まで一丸となり輸送安全性の向上に取り組むことが義務付けられています。

これを受け、川崎市バスでは、平成 18 年 10 月に「川崎市交通局旅客自動車運送事業安全管理規程(以下「安全管理規程」という。)」を制定し、運輸安全マネジメントの着実な推進により、安全な輸送サービスの確保に取り組んでいます。

本書は、道路運送法及び旅客自動車運送事業運輸規則(平成 22 年国土交通省令第 30 号)に基づき、川崎市バスが平成 26 年度に実施した輸送の安全に関する情報及び平成 27 年度の取組について、輸送の安全に関する基本方針や輸送の安全に関する目標及び目標の達成状況、事故に係る情報等を公表するものです。



市バスイメージキャラクター
「かわさきノルフィン」

目 次

	ページ
I 運輸安全マネジメントに関する取組	1
1 安全管理規程	
2 輸送の安全に関する基本的な方針	
3 輸送の安全に関する目標	
4 輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統	
5 事故、災害等に関する報告連絡体制及び指揮命令系統	
6 輸送の安全に関する重点施策	
7 安全統括管理者	
II 平成 26 年度の輸送の安全に関する情報	3
1 平成 26 年度の輸送の安全に関する目標と目標達成状況	
2 自動車事故報告規則第 2 条に規定する事故に関する統計	
3 平成 26 年度の輸送の安全に関する取組	
4 平成 26 年度の取組の総括	
III 平成 27 年度の輸送の安全に関する目標及び計画	12
1 平成 27 年度の輸送の安全に関する目標	
2 目標達成に向けた取組	
3 取組に実施に向けて	

I 運輸安全マネジメントに関する取組

1 安全管理規程

道路運送法第 22 条の 2 の規定に基づき、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定め、もって輸送の安全性の向上を図ることを目的とした「川崎市交通局旅客自動車運送事業安全管理規程」を定めています。

2 輸送の安全に関する基本的な方針

川崎市交通局旅客自動車運送事業安全管理規程に基づき、「川崎市交通局安全方針」を次のとおり定めています。

川崎市交通局安全方針

私たちは、どなたにも安心してご利用いただける市バスをめざして、次のことに取り組みます。

- 1 安全最優先を徹底します。
- 2 法令・規則等のルール、手順を確実に守ります。
- 3 安全を守るための取組について、絶えず見直しを行います。
- 4 情報を共有し、安全第一の職場を全職員で築きます。

平成 18 年 10 月 1 日制定

平成 23 年 6 月 9 日改正

安全方針の唱和(運転手定期研修)



3 輸送の安全に関する目標

「川崎市バス事業経営プログラム」(計画期間 平成 26 年度～30 年度)において、走

行距離 10 万 Km 当たりの有責事故発生件数について、直近5箇年(平成 21 年度～25 年度)の平均値 0.31 件から 10%削減した、0.28 件以下を毎年度目指すこととしています。

4 輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統

輸送の安全の確保に向け、経営トップ、安全統括管理者、運行管理者、整備管理者その他の責任者を構成員とした、「川崎市バス輸送安全対策推進組織」を定めています。

(別紙 1 18 ページ参照)

5 事故、災害等に関する報告連絡体制及び指揮命令系統

自動車事故報告規則に定める重大事故や災害等が発生した場合の「事故・災害等に関する報告連絡体制及び指揮命令系統」を定めています。

(別紙 2 19 ページ参照)

6 輸送の安全に関する重点施策

川崎市交通局旅客自動車運送事業安全管理規程第5条において、輸送の安全に関する重点施策を次のとおり定めています。

- (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、関係法令等に定められた事項を遵守すること。
- (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行うよう努めること。
- (3) 輸送の安全に関する内部監査を行い、必要な是正措置又は予防措置を講じること。
- (4) 輸送の安全に関する情報の連絡体制を確立し、局内において必要な情報を伝達し、共有すること。
- (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、これを適確に実施すること。

7 安全統括管理者

安全を確保するための事業を統括管理するために、道路運送法第 22 条の2第2項第4号の規定に基づき、安全統括管理者を次のとおり選任しています。

自動車部長 一戸 洋之

Ⅱ 平成 26 年度の輸送の安全に関する情報

1 平成 26 年度の輸送の安全に関する目標と目標達成状況

・有責事故発生件数目標

	目標	発生件数
走行距離10万Km当たりの有責事故発生件数	0.28件以下	0.29件

* 端数処理前の数値 0.288 件

・形態別目標

	目標	発生件数
形態別目標 (有責事故)		
静止物接触事故	8件以下	11件
車内人身事故	8件以下	8件

平成 26 年度は、「川崎市バス事業経営プログラム」において設定した、走行距離 10 万 km 当たりの有責事故発生件数 0.28 件以下を目標とし、発生事故の多くを占める静止物接触事故や車内人身事故について「形態別目標」を設定するとともに、街頭指導や事故防止研修、グループワーク研修等による運転手への防止対策の徹底や、優先席付近床面への注意表示整備、車内事故防止リーフレットの配布等によるお客様への啓発などを行い、重点的に事故防止に取り組みました。

これにより、車内人身事故は前年度の 12 件から 8 件と大幅に減少しました。



優先席付近床面注意表示

しかしながら、静止物接触事故は前年度から 1 件減少したものの、バスターミナル内での駐停車車両との接触等により、11 件発生しており、また、自転車の車道走行の徹底等に伴い、自転車追い越し時の接触等が増加したことから、自転車接触事故が前年度から 4 件増加の 6 件となりました。

こうしたことから、有責事故総件数は 38 件、走行距離 10 万 km 当たりの有責事故発生件数は 0.29 件(0.288 件)となりました。

〔事故件数の推移〕

(単位 件)

事故種別	H22			H23			H24			H25			H26		
	全 体 件 数	内 有 責 事 故 (有責)	構 成 比 (%)	全 体 件 数	内 有 責 事 故 (有責)	構 成 比 (%)	全 体 件 数	内 有 責 事 故 (有責)	構 成 比 (%)	全 体 件 数	内 有 責 事 故 (有責)	構 成 比 (%)	全 体 件 数	内 有 責 事 故 (有責)	構 成 比 (%)
静止物接触事故	14	14	43.8%	19	19	43.2%	21	21	47.7%	12	12	37.5%	11	11	28.9%
車内人身事故	5	5	15.6%	16	13	29.5%	20	12	27.3%	14	12	37.5%	12	8	21.1%
自転車接触事故	2	2	6.3%	2	1	2.3%	9	8	18.2%	2	2	6.3%	6	6	15.8%
通行人接触事故	0	0	0.0%	4	3	6.8%	3	1	2.3%	1	1	3.1%	3	3	7.9%
車両接触事故	31	10	31.3%	24	5	11.4%	19	2	4.5%	36	5	15.6%	33	10	26.3%
その他	1	1	3.0%	4	3	6.8%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%
合 計	53	32	100.0%	69	44	100.0%	72	44	100.0%	65	32	100.0%	65	38	100.0%

〔走行距離 10 万 km 当たりの有責事故発生件数の推移〕

		H22	H23	H24	H25	H26
車 両 数		331両	335両	333両	340両	343両
総 走 行 距 離		12,622千Km	12,923千Km	12,839千Km	12,980千Km	13,203千Km
有責事故件数(責任割合1%以上)		32件	44件	44件	32件	38件
走行距離10万Km当たり の有責事故件数	川 崎 市	0.25件	0.34件	0.34件	0.25件	* 0.29件
	大 都 市 公 営 事 業 者 平 均	0.69件	0.65件	0.85件	0.85件	－

※ 走行距離 10 万 km 当たりの事故発生件数 事故発生件数÷総走行距離×10 万 km ※端数処理前の数値 0.288 件

2 自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計

(1) 国土交通省への報告事故

平成 26 年度に発生した報告事故は9件で前年度から1件増加となりました。

報告事故のうち6件は車内人身事故で、そのうち4件が対向車両の急な右折など、「危険回避のための急操作」による事故となっています。

また、無責事故ではあるものの、年度末に重大事故が連続して発生しました。

〔国土交通省への報告事故件数〕

	H22	H23	H24	H25	H26
全体事故件数	4件	4件	8件	8件	9件
有責事故件数(責任割合1%以上)	3件	4件	5件	6件	6件

〔平成 26 年度国土交通省報告事故の内容〕

	概要	根拠規定
1	関係者が前扉付近にいる状態で、扉操作を行ったことにより、接触負傷したもの	第2条第7号
2	停留所に停車直後、降車しようとしていた関係者が転倒負傷したもの(無責事故)	第2条第3号
3	自転車を追い抜こうとした際、急に進路変更しようとした自転車に接触し、関係者が転倒負傷したもの	第2条第3号
4	前方車両の急な進路変更による接触を回避するための急ブレーキにより、車内の関係者複数人が転倒負傷したもの	第2条第7号
5	脇道から飛び出してきた車両との接触を回避するための急ブレーキにより、車内の関係者が負傷したもの	第2条第7号
6	対向車両の急な右折による接触を回避するための急ブレーキにより、車内の関係者が転倒負傷したもの	第2条第7号
7	対向車両の急な右折による接触を回避するための急ブレーキにより、車内の関係者が負傷したもの	第2条第7号
8	中央車線を越えて走行してきた対向車両が直進中のバスに接触し、車内の関係者複数人が転倒負傷したもの(無責事故)	第2条第4号
9	右折の矢印信号に従い、前車に続いて右折を開始したところ、対向車線を直進してきた二輪車と接触し、二輪車の乗員が死亡したもの(無責事故)	第2条第3号

※ 第2条第3号に該当する事故とは、死者又は重傷者を生じたもの(14 日以上入院又は入院を要し治療期間 30 日以上のもの等)

※ 第2条第4号に該当する事故とは、10 人以上負傷者を生じたもの

※ 第2条第7号に該当する事故とは、操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に 11 日以上治療を要する傷害が生じたもの

(2) 国土交通省へ報告した車両路上故障

平成 26 年度に国土交通省へ報告した車両路上故障は 42 件で、インジェクター（燃料噴射装置）や燃料フィルター等の原動機の故障が増加したことなどから、前年度から 21 件増加となりました。

環境への影響低減など車両の高性能化に伴い、インジェクター等の装置への負荷も増大していることが考えられることから、各メーカーに対し原因究明の要請等を行っています。

〔国土交通省へ報告した車両路上故障件数〕

42 件(平成 25 年度 21 件から 21 件増) (第2条第 11 号)

項 目 別 内 訳

(単位:件)

原動機	18	緩衝装置	1	電気装置	11	動力伝達装置	3
制動装置	6	シャシ補助	3	乗車装置	0	その他	0

※ 第2条第 11 号に該当する事故とは、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

3 平成 26 年度の輸送の安全に関する取組

(1) 安全最優先の徹底

ア 「安全方針」の周知徹底

- ・ 川崎市交通局安全方針の本局及び全営業所での大型掲示の整備
- ・ 研修等における説明、唱和など、あらゆる機会を通じて全職員に周知徹底

イ コンプライアンス(法令遵守)の徹底

- ・ 酒気帯び出勤防止、シートベルト装着等の法令遵守について、点呼執行、研修、営業所掲示など、あらゆる機会を通じて全職員に徹底
- ・ 添乗観察、街頭指導等による運転手の法令遵守状況の確認及び惹起者に対する徹底した指導教育の実施により、再発防止を徹底

ウ その他

職員の安全意識向上に向けて、交通局長・安全統括管理者の巡回、本局管理職による早朝点呼立会い、局報への記事掲載等を実施しました。

(2) 効果的な事故防止対策の実施

ア 「形態別目標」に基づく重点的対策の実施

「1 平成 26 年度の輸送の安全に関する目標と目標達成状況」のとおり

イ 添乗観察の実施

民間委託による添乗観察と職員による添乗観察を効果的に組み合わせて実施し、添乗観察結果に基づく指導教育により運転手のレベルアップを図りました。

- ・ 民間委託による添乗観察(運転手一人当たり年2回、延べ 1,206 回)
- ・ 職員による添乗観察の実施(329 回)

ウ 適性診断の活用

一般適性診断、新規採用運転手初任診断等の実施及び診断結果に基づく運行管理

者による個別指導の実施(164人)

エ 運転手への指導教育

- ・ 安全運転指導教育(事故惹起者)の実施(15回)
- ・ 特別指導教育(運行ミス惹起者)の実施(10回)
- ・ 特別指導教育(酒気帯び出勤惹起者)の実施(2回)

オ 危機管理への対応

- ・ 井田営業所管内での発生を想定した重大事故通報訓練の実施(7月7日)
- ・ 主要駅(川崎駅東口・西口・西口北)及び営業所構内におけるテロ対策巡回の実施

カ 情報共有の推進

- ・ 「目標とする安全水準」、「形態別目標」について、研修での資料配布・説明、局報への記事掲載、営業所での掲示等により周知徹底
- ・ 事故発生時における事故速報の全営業所送付により、事故情報の共有を実施
- ・ ヒヤリ・ハット情報の通年収集、ヒヤリ・ハットマップの作成等による運転手への周知
- ・ ドライブレコーダー映像を活用した研修の実施等による事故情報、ヒヤリ・ハット情報の共有
- ・ 運転手グループ制による「職長会議」、「職長伝達」を活用した意見収集や運転手への情報伝達の実施

キ 営業所の地域特性に応じた取組

営業所事故防止委員会を中心として、各営業所で地域特性に応じた事故防止対策を実施しました。

ク 交通安全運動等の展開

- ・ 警察等の関係機関と連携した交通安全運動の実施

連携団体等	実施運動名	実施時期
警察・国土交通省	春の全国交通安全運動	4月6日～4月15日
	秋の全国交通安全運動	9月21日～9月30日
神奈川県バス協会	事業用自動車事故防止コンクール	6月1日～8月31日
	バス車内事故防止キャンペーン	7月1日～7月31日
神奈川県交通安全対策協議会	夏の交通事故防止運動	7月11日～7月20日
	年末の交通事故防止運動	12月11日～12月20日
国土交通省	年末年始自動車輸送安全総点検	12月10日～1月10日
川崎市交通局独自	無事故運動(6月)	6月1日～6月10日
	無事故運動(2月)	2月1日～2月10日

- ・ 警察、学校等の関係機関と連携した交通安全教室の開催
 自転車事故防止に向けた交通安全教室の開催(4月21日・麻生総合高等学校)
 交通バリアフリー教室の開催(9月9日・四谷小学校)



交通バリアフリー教室

(3) 運行管理体制の充実・強化

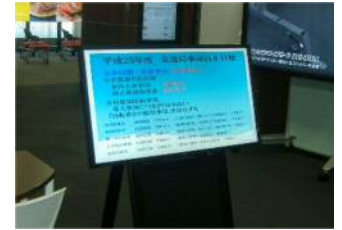
ア 点呼の厳正実施の徹底

点呼執行の重要性、執行に当たっての心構え等について、交通安全運動期間における本局職員の早朝点呼立会いや、運行管理者研修等の実施による運行管理者の育成・業務スキルの向上、営業所における掲示等の充実を図り、点呼執行の適切・厳

正な実施に努めました。

イ 輸送の安全に関する情報伝達の強化

全営業所点呼場周辺に大型液晶モニターを使用した電子掲示板（デジタルサイネージ）を設置し、輸送の安全に関する多様な情報を掲出することにより、運転手への情報伝達の強化を図りました。



デジタルサイネージ

(4) 運行ミスの防止

市バスは様々な市民ニーズに対応するため、起点と終点は同じでも経由地が異なる経路が多く、効率的なネットワークの確保が求められる中で運行ミスも発生してきました。

平成 26 年度は、「基本動作の習慣化」や「発生の多い指定交差点での行き先アナウンス」など運行ミス発生要因に応じた防止対策を実施するとともに、「運行ミス防止模擬訓練」や、運行ミス防止運動期間中における「非常時連絡用無線機を使用した各車両への注意喚起」、「主要駅及び指定交差点手前停留所での街頭指導」などに取り組み、運行ミス発生件数は 14 件となりました。

※ 「基本動作」：車内放送・運行表・行先表示の確認

「指定交差点」：これまでに運行ミスが確認された「間違いが起こりやすい交差点」

〔運行ミスの発生要因及び対策〕

経路誤り等の運行ミスは、平成 23 年度以降、年度を追うごとに減少しているものの、平成 26 年度は 14 件の発生があり、このうち 9 件が指定交差点での発生であったことから、指定交差点における決められた手順のさらなる徹底に取り組む必要があります。

このため、行き先アナウンス等の運行ミス防止策に加え、運行ミス防止運動期間中に行っていた街頭指導を定期的に行うなど取組の充実を図り、運行ミス発生件数の一層の削減を目指します。

〔運行ミスの発生件数の推移〕

	H22	H23	H24	H25	H26
運行ミス発生件数	72件	39件	27件	13件	14件



駅頭での街頭指導

(5) 運転手等の人材育成の推進

ア 運転手研修

ドライブレコーダー映像を活用した事故防止研修や意識向上の推進に向けたグループワーク研修の実施、専用施設を使用した安全運転技術向上研修の新設等により、輸送安全に係る運転手の意識や技術の向上を図りました。

研修名		対象者/受講人数		実施回数 (実施時期)
営業所研修	法令講習会	全運転手		年2回 (4月、9月)
	事故防止研修	全運転手		年3回 (6,11,2月)
	非常用具・車椅子等取扱講習	全運転手		年1回 (12月)
	グループワーク研修	全運転手		年2回 (5,12月)
階層別研修	運転手定期研修	正規職員運転手 (5年周期毎)	78人	年1回 (11月～12月)
	新規採用者等研修	新規採用運転手 (正規/公募嘱託)	20人	採用時
	新任職長研修	新規昇任 職長運転手	3人	昇任時
派遣研修	市民救命士研修	新規採用運転手 (正規/公募嘱託)	13人	年1回 (分散実施)
	エコドライブ指導者研修	職長運転手	3人	年1回 (6月)
	エコドライブ研修	運転手	6人	年1回 (8月)
	安全運転技術向上研修	運転手	22人	年1回 (分散実施)



グループワーク研修



運転手定期研修



安全運転技術向上研修

イ 運行管理者等研修

業務知識やスキルに応じた運行管理者研修の実施など、特殊な業務知識を要する運行管理者の計画的育成や、職員の安全意識の向上に取り組みました。

研修名		対象者/受講人数		実施回数 (実施時期)
階層別研修	運行管理者研修(初級、一般、上級)	営業所事務職 経験1、3、5年目	11人	年1回 (6,12月)
	交通局初任者研修 (交通局初任者フォロー研修)	交通局異動 初年度職員	11人	年1回 (4,10月)
派遣研修	運行管理者基礎講習	営業所新任 の事務職員等	7人	年1回 (分散実施)
	運行管理者一般講習	営業所事務職員 (隔年受講)	20人	年1回 (分散実施)
	運行管理指導者研修	営業所 事務職員	3人	年1回 (7月)
	適性診断活用研修	営業所 事務職員	3人	年1回 (9月)
	運輸安全マネジメント講習	本局担当職員	5人	年7回
	内部監査研修	内部監査員 選任者	3人	年1回 (11月)



運行管理者研修(上級)



交通局初任者研修

(6) 人材育成の推進と組織の活性化

ア 運転手グループ制の活用

職長をリーダーとした「運転手グループ制」を効果的に運用し、「職長会議」、「職長伝達」を通じた現場からの情報収集や運転手への情報伝達、グループワーク研修の実施等に活用しました。

イ 職員のモチベーションの向上

- ・ 運転技能コンクールの開催(10月20日)

運転技術やお客様サービスの向上を図るとともに、使命感やプロ意識を醸成するために、第5回運転技能コンクールを開催しました。



運転技能コンクール

- ・ 営業所別無事故表彰の実施
菅生営業所(500日)、塩浜営業所(100日)、井田営業所(100日)
- ・ 個人別無事故表彰の実施
25年表彰：6人、20年表彰：8人、10年表彰：22人
- ・ 局長表彰の実施
各営業所における事故防止や市バスイメージアップに係る運転手等の自発的取組について、新たに局長表彰を行いました。
- ・ 標語コンクールの実施
「車内人身事故防止」、「自転車接触事故防止」をテーマに運転手等から安全標語を募集し、入選者を表彰しました。

ウ 職員の健康管理の徹底

- ・ 定期健康診断の確実な受診(受診率99.0%)
- ・ SAS(睡眠時無呼吸症候群)スクリーニング検査の計画的受診(107人)
- ・ 保健相談員による定期健康診断後のフォローアップ、産業医による個別指導(随時)

(7) 災害時等への対応

ア 災害時における対応体制の確保

「川崎市交通局危機管理対応マニュアル」の改訂や、マニュアルに基づく初動対応本部設置訓練の実施等により、災害発生時における対応体制の確保に取り組みました。

イ バス非常時連絡体制の活用

非常時連絡用無線機を活用して、運行指示や運行に係る情報収集を実施しました。

(8) 運輸安全マネジメントの着実な推進

ア マネジメントレビューの実施

マネジメントレビュー(輸送安全委員会)の計画的実施により、取組の進捗管理と継続的改善に取り組みました。

イ 情報共有の確保

- ・ 輸送の安全に関する情報の共有を図るため、交通局長及び安全統括管理者と営業所職員代表との意見交換会の実施(7月 安全統括管理者、11月 交通局長)
- ・ 職員提案制度や運転手グループ制を活用した意見収集の実施

ウ 内部監査の実施

安全統括管理者を対象として平成27年3月に、井田営業所を対象として平成27年1月に内部監査を実施し、安全管理体制が適正に機能していることを確認しました。

(9) 輸送の安全に関する予算等の実績額

輸送の安全に関する費用支出及び投資は、輸送の安全対策が効果的に行われるよう重点的かつ効率的に行いました。

区 分	数 量
バス車両の購入	最新排出ガス規制適合バリアフリー対応バス 3両
バス停留所施設の維持・整備	停留所上屋 8基、照明付停留所標識 20基 停留所ベンチの整備 50脚 等
輸送の安全性向上	輸送安全性の向上に向けた予防的対策の強化 確実な安全運行に向けた効果的な運転手研修の実施 等
総 額	116,614千円

4 平成26年度の取組の総括

平成26年度は、「安全最優先」、「法令遵守」など安全管理の基本理念を定めた「川崎市交通局安全方針」を全職員に徹底し、本局及び全営業所での掲示の大型化を行うなど職員の安全意識の着実な定着を図るとともに、全営業所への大型液晶モニターを使用した電子掲示板（デジタルサイネージ）の整備により輸送の安全に関する情報伝達を強化しました。また、事故防止研修におけるドライブレコーダー映像の活用、専用施設と実車両を使用した「安全運転技術向上研修」の新設など、輸送安全性の向上に向けた研修の充実を図り、運転手等の安全意識や技術の向上に取り組みました。

事故の防止に向けては、「有責事故発生件数目標」を走行距離10万km当たり0.28件以下として掲げ、事故の多くを占める「静止物接触事故」、「車内人身事故」の削減を「形態別目標」として設定し、運転手への防止対策の徹底を図るとともに、優先席付近床面への注意表示の整備や車内事故防止リーフレットの配布など、お客様への啓発を併せて行い、発生形態に応じた重点的対策を実施しました。

これにより、「静止物接触事故」、「車内人身事故」は減少した一方で、自転車の車道走行の徹底等に伴い「自転車接触事故」が増加したことなどから、有責事故総件数は前年度から6件増の38件、走行距離10万km当たりの有責事故発生件数は端数処理前の数値で0.288件となり、0.28件台を確保するとともに、大都市公営事業者の中でトップレベルにある安全水準を維持しました。

なお、平成 26 年度末には、無責事故ではあるものの重大事故が連続して発生しており、「休日に発生した場合の情報伝達、参集体制」、「営業所の初動体制の確保等に係る応援体制」など、新たな改善点が確認されたことから、実践での経験を踏まえ、重大事故発生時の対応体制の見直しを図る必要があります。

運行ミスの防止に向けては、平成 22 年度の連続発生を受け、運行管理体制の強化や運行ミスの発生要因に対応した対策などの取組を進めてまいりました。

平成 26 年度は、これまでの取組に加え、運行ミス防止運動期間中における「非常時連絡用無線機を使用した各車両への注意喚起」や「指定交差点手前停留所での街頭指導」などを実施しました。その結果、運行ミス発生件数は 14 件となりましたが、平成 22 年度(72 件)と比較して5分の1程度の水準まで減少しました。

今後も、自転車の車道走行の徹底等により走行環境が厳しさを増すとともに、高齢者利用の増加に対応した安全対策の強化が必要となるなど、輸送の安全を取巻く状況は常に変化してまいりますが、運輸安全マネジメントに基づく取組の充実を図り、輸送安全性の更なる向上に取り組んでまいります。

Ⅲ 平成 27 年度の輸送の安全に関する目標及び計画

1 平成 27 年度の輸送の安全に関する目標

平成 27 年度の輸送の安全に関する目標は、走行距離 10 万km当たりの有責事故発生件数 0.28 件以下を目標として、発生事故の要因分析や道路走行環境の変化を踏まえ、依然として発生事故の多くを占める静止物接触事故及び車内人身事故について形態別目標を設定するとともに、自転車の車道走行の徹底等により増加してきている自転車接触事故の防止についても重点的な対策を実施し、あわせて、お客様への啓発や関係機関への要請などの予防的対策を行うことにより、大都市公営事業者の中でトップレベルにある安全水準の更なる向上を目指します。

(1) 設 定 目 標

・有責事故発生件数

	目 標
走行距離10万Km当たりの有責事故発生件数	0.28件以下

・形態別目標(有責事故)

	目 標	前年度	対前年度
静止物接触事故	7件以下	11件	△ 4件
車内人身事故	8件以下	8件	前年度同数

・重点取組事項

重大事故につながりかねない「自転車との接触事故」の防止

2 目標達成に向けた取組

(1) 安全最優先の徹底

交通事業管理者(交通局長)や安全統括管理者など経営トップの主体的な取組の下で、引き続き、安全管理の基本理念を定めた川崎市交通局安全方針や、コンプライアンス(法令遵守)を全職員に徹底し、安全を最優先とした意識の定着を図ります。

(2) 効果的な事故防止対策の実施

ア 「形態別目標」に基づく重点的対策

(ア) 静止物接触事故の防止

a 運転手による対策

- ・ バスターミナル周辺及びバスターミナル内での慎重な運転の徹底
- ・ 交差点右左折時の確実な「減速」、「停止」による安全確認の徹底
- ・ 進路変更や追い越し時における確実な安全確認の実施
- ・ 危険察知時の一旦停止による確実な安全確認の実施

b 予防的対策

- ・ 道路走行環境の改善に向けた関係機関への要請
- ・ 専用施設と実車両を使用した「安全運転技術向上研修」の実施

(i) 車内人身事故の防止

a 運転手による対策

- ・ 「着席・つかまり確認」の確実な実施など車内動向の確認の徹底
- ・ 「注意喚起の車内アナウンス」の積極的活用
- ・ 高齢のお客様等への十分な配慮

b 予防的対策

- ・ 降車ボタン連動注意喚起放送の整備
- ・ 高齢者フリーパス購入者等への車内事故防止リーフレット配布

(ii) 自転車接触事故の防止

a 運転手による対応

- ・ 自転車追い越し回避の徹底
- ・ やむを得ない自転車追い越し時における確実な安全確認の徹底
- ・ 自転車の不測の行動など危険を予測した運転の実施

b 予防的対策

- ・ 車両後面への注意表示整備
- ・ 主要駅自転車駐輪場への注意看板設置
- ・ 警察、学校等と連携した交通安全教室の開催



車両後面注意表示



交通安全教室



自転車駐輪場への
注意看板設置

イ 添乗観察の実施

運転手の安全な運転操作や事故防止のための対策の実施状況を確認するため、引き続き、全運転手を対象とした添乗観察を計画的に実施するとともに、観察結果に基づく指導教育の実施により事故の未然防止を図ります。

- ・ 民間委託による添乗観察(委託営業所を含む全運転手を対象に年2回実施)
- ・ 交通局職員による添乗観察(主要駅バスターミナルでの街頭指導等とあわせて実施)

ウ 適性診断の活用

全運転手を対象とした一般適性診断(3年に一回程度実施)や新規採用運転手を対象とした初任診断等を継続して実施するとともに、診断結果を活用した個別指導により安全確保に向けた運転手の意識や技術の向上を図ります。

エ 運転手への指導教育

事故、酒気帯び出勤、運行ミス等の惹起者を対象に徹底した指導教育を実施し再発防止を図るとともに、各営業所において添乗観察や適性診断などに基づく個別指導を適切に実施し、輸送安全の確保に向けた個々の運転手のさらなる水準向上を図

ります。

オ 危機管理への対応

緊急の状況においてもお客様の安全を確実に守るため、重大事故通報訓練について、前年度に発生した重大事故を踏まえ、対応体制の見直しを反映して取り組むとともに、主要停留所におけるテロ対策巡回を継続して行うなど、重大事故やテロの発生に備えた対応訓練等を定期的に実施し、非常時における的確な対応の確保に努めます。

カ 情報共有の推進

事故の分析やヒヤリ・ハット情報の収集、運転手グループ制を活用した意見の収集などを引き続き行い、情報の共有を図るとともに、研修等へ活用するなど、事故の削減に取り組みます。

キ 営業所の地域特性に応じた取組

各営業所においては、引き続き営業所事故防止委員会等を活用して、地域特性に即した効果的な事故防止対策に取り組みます。

ク 交通安全運動等の展開

- 警察等の関係機関と連携した交通安全運動等を引き続き積極的に展開し、事故防止に向けた運転手の安全意識の向上に取り組みます。

連携団体等	実施運動名
警察・国土交通省	春の全国交通安全運動
	秋の全国交通安全運動
神奈川県バス協会	事業用自動車事故防止コンクール
	バス車内事故防止キャンペーン
神奈川県交通安全対策協議会	夏の交通事故防止運動
	年末の交通事故防止運動
国土交通省	年末年始自動車輸送安全総点検
川崎市交通局独自	無事故運動(6月)
	無事故運動(2月)



無事故運動の実施

- 警察、学校等の関係機関と連携した交通安全教室の開催など事故防止に向けた啓発活動に引き続き積極的に取り組みます。

(3) 運行管理体制の充実・強化

安全・安心な輸送サービスを確実に提供するため、点呼執行体制など、運行管理体制の充実・強化を図ります。

ア 点呼の厳正実施の徹底

点呼執行の重要性や法制度、執行にあたっての心構え等について、運行管理者、運転手等に研修等の機会を通じ徹底し、点呼執行の適切かつ厳正な実施により一層努めます。

イ 輸送の安全に関する情報伝達の充実

平成 26 年度に全営業所点呼場周辺に設置した、大型液晶モニターを使用した電子掲示板(デジタルサイネージ)を活用し、引き続き点呼執行時における輸送の安全に関する情報伝達の充実を図ります。

(4) 運行ミスの防止

「基本動作の習慣化」や「発生の多い指定交差点での行先アナウンス」など運行ミスの発生要因に応じた防止対策を着実に実施するとともに、「街頭指導」、「運行ミス防止模擬訓練」などにより、運行ミス防止に向けた運転手の意識向上のさらなる推進を図り、運行ミスの撲滅を目指します。

(5) 運転手等の人材育成の推進

法令等に定められた運転手への研修や、意識向上の推進に向けたグループワーク研修、専用施設を使用した安全運転技術向上研修など、運転手等を対象とした職員研修を計画的に実施することにより、輸送の安全に係る意識や技術の向上に継続して取り組みます。

ア 運転手研修

(ア) 営業所研修(全運転手)

- ・法令講習会(春・秋)
- ・事故防止研修
- ・非常用具・車椅子等取扱講習
- ・グループワーク研修

(イ) 階層別研修

- ・運転手定期研修(正規職員運転手・5年周期程度)
- ・新規採用者等研修(正規、公募嘱託)
- ・新任職長研修

(ロ) 派遣研修

- ・市民救命士研修(新規採用運転手：正規、公募嘱託)
- ・エコドライブ指導者研修(職長運転手：3人程度)
- ・エコドライブ研修(20人程度)
- ・安全運転技術向上研修(20人程度)



事故防止研修



新任職長研修

イ 運行管理者等研修

(ア) 階層別研修

- ・運行管理者研修(初級、一般、上級)
- ・交通局初任者研修

(イ) 派遣研修

- ・運行管理者基礎講習
- ・運行管理者一般講習
- ・運行管理指導者研修
- ・適性診断活用研修
- ・運輸安全マネジメント研修
- ・内部監査研修



エコドライブ研修



運行管理者研修(初級)

(6) 人材育成の推進と組織の活性化

ア 運転手グループ制の活用

職長をリーダーとする「運転手グループ制」を引き続き効果的に運用し、運転手

のモチベーションの向上と営業所における組織の活性化に取り組みます。

イ 職員のモチベーションの向上

輸送安全性の確保に向け、引き続き、運転技能コンクールの開催による運転手の使命感やプロ意識の醸成、無事故表彰等による安全意識の向上などを図り、職員のモチベーション向上の取組を推進します。

ウ 職員の健康管理の徹底

定期健康診断の確実な受診や診断後のフォローアップ、S A S (睡眠時無呼吸症候群)スクリーニング検査の計画的受診などを継続して実施します。

(7) 災害時等への対応

東日本大震災の経験や、市バスネットワークの強みを生かし、災害時においても迅速に輸送機能と安全の確保を図り、バス緊急輸送対応や鉄道の代替交通として市民の足を確保します。

ア 災害時における対応体制の確保

「川崎市交通局危機管理対応マニュアル」に基づく初動対応本部設置訓練の実施等により、引き続き、災害発生時や降雪時等における対応体制の確保に取り組みます。

イ バス非常時連絡体制の活用

全車両に配備したデジタル方式の無線機を、災害時の運行確保に必要な情報の収集や運転手への運行指示等に活用します。

(8) 運輸安全マネジメントの着実な推進

国の指針に基づく、「運輸安全マネジメント」を着実に推進し、PDCAサイクルによる輸送安全性の継続的な向上に取り組みます。

ア マネジメントレビューの実施

経営トップによるマネジメントレビュー(輸送安全委員会)を計画的に実施し、安全重点施策に基づく取組の進捗管理や安全管理体制の評価を行うとともに、レビューの結果に基づく見直しや改善に継続して取り組みます。

イ 情報共有の確保

交通局長及び安全統括管理者と現場代表との意見交換会や、職員提案制度などを引き続き実施し、現場からの意見や情報を積極的に収集するとともに、組織内における円滑なコミュニケーションを構築することにより、輸送の安全に関する情報共有を確保します。

ウ 内部監査の実施

経営トップ及び営業所(1箇所)を対象に内部監査を実施し、安全管理体制のチェックを継続して行うとともに、監査結果に基づく安全管理体制の的確な改善に取り組みます。

(9) 輸送の安全に関する予算等の計画

輸送の安全に関する費用支出及び投資は、輸送安全対策が効果的に行われるよう重点的かつ効率的に行います。

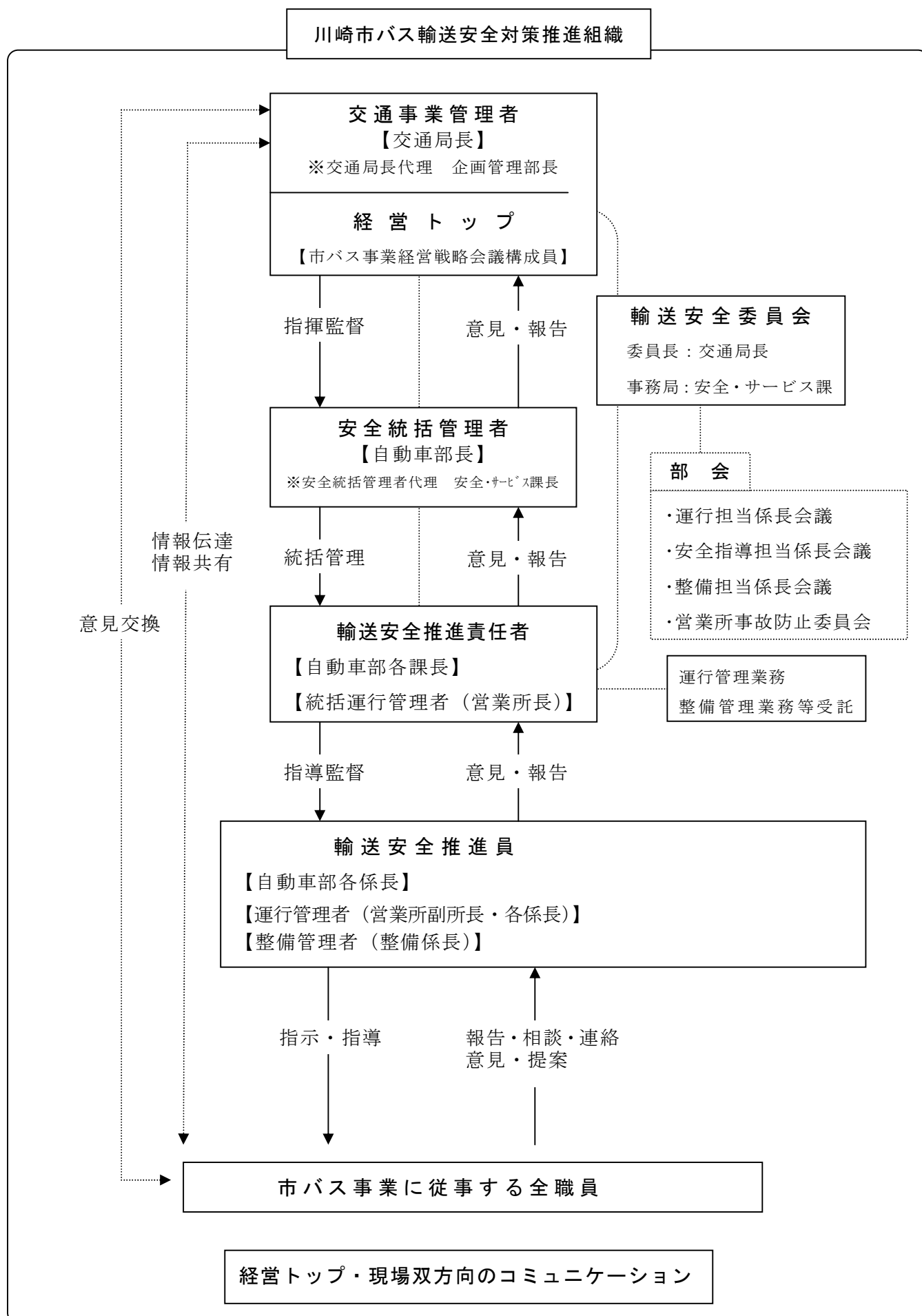
区 分	数 量
バス車両の購入	ハイブリッドバリアフリー対応バス 1両 最新排出ガス規制適合バリアフリー対応バス 1両
バス停留所施設の維持・整備	停留所上屋 8基、照明付停留所標識 20基 停留所ベンチの整備 50脚 等
輸送の安全性向上	輸送安全性の向上に向けた予防的対策の実施 確実な安全運行に向けた効果的な運転手研修の実施 等
総 額	127, 868千円

3 取組の実施に向けて

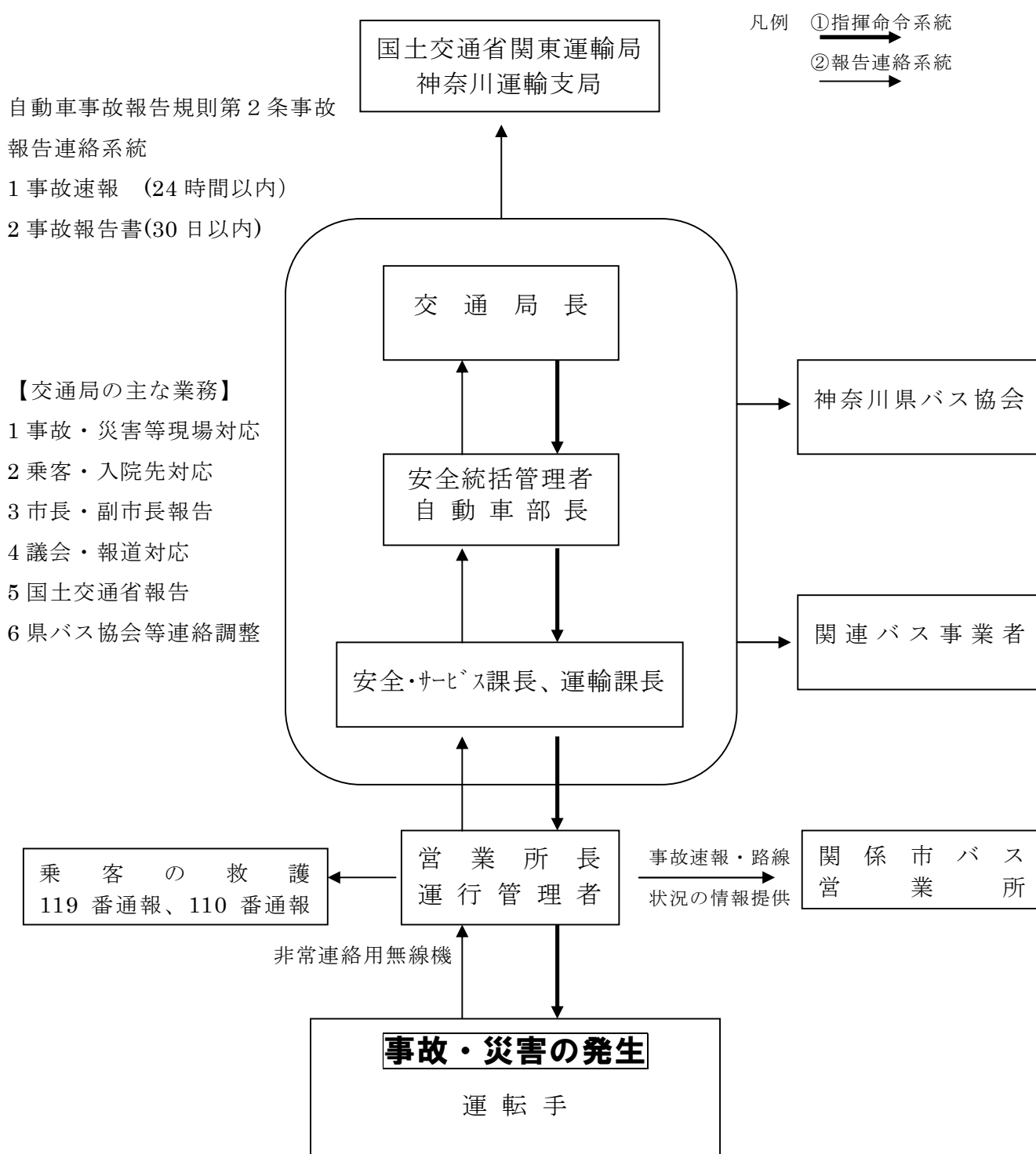
平成 27 年度は、大都市公営事業者の中でトップレベルにある安全水準の維持を実現した前年度からの取組を引き続き徹底することを基本とし、依然として発生事故の多くを占める静止物接触事故及び車内人身事故の防止ほか、重大事故につながりかねない自転車接触事故の防止についても重点的な対策を実施することにより、輸送の安全に関する目標を達成し、安全水準の更なる向上を目指します。

今後も、市バスでは、着実に運輸安全マネジメントを推進し、より一層お客様に信頼して御利用していただけるよう、安全な輸送サービスの確保に努めてまいります。

輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令等系統



事故・災害等に関する報告連絡体制及び指揮命令系統



【事故、災害等発生時の連絡方法】

営業所は、交通局本局の勤務時間内のときは自動車部安全・サービス課に、勤務時間外・休祭日のときは、緊急連絡網により本局担当者の自宅又は携帯電話により報告する。

【大規模な事故、災害等発生時の場合】

バスジャック対応マニュアルに記載する緊急対策本部に準じた方式で組織編制する。