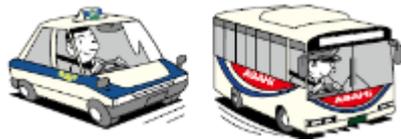


2025 年度

運輸安全マネジメントに関する取り組みについて



事業の種類

一般乗合旅客自動車運送事業

一般貸切旅客自動車運送事業

一般乗用旅客自動車運送事業

特定旅客自動車運送事業

朝日自動車株式会社

## 運輸安全マネジメントに関する取り組みについて

当社においては、輸送の安全を確保するため、さまざまな取り組みを行ってまいりました。しかしながら過去には重大な事故を発生させたことがあり、こうした事実を忘れることなく、安全の確保に終わりはないことを改めて認識し、以下のとおり全社員が一丸となって取り組んでまいります。

### 安全方針「すべてに優先する最大責務は輸送の安全である」

記

#### 1 輸送の安全に関する基本的な方針

- (1) 取締役社長は、輸送の安全の確保が事業経営の根幹であることを深く認識し、社内において輸送の安全の確保に主導的な役割を果たします。また、事業所における安全に関する声に真摯に耳を傾けるなど、現業部門の状況を十分に踏まえつつ、全社員に対して輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底させます。
- (2) 会社は関係法令を遵守し、輸送の安全に関する「計画の策定、実行、チェック、改善（これを「Plan Do Check Act」という）」を確実に実施し、安全対策を不断に見直すことにより、全社員が一丸となって業務を遂行するほか、絶えず輸送の安全の向上に努めます。また、輸送の安全に関する情報については、積極的に公表いたします。
- (3) 事故・自然災害等発生時には、人命の安全を最優先に行動し被害の軽減に取り組めます。

朝日自動車株式会社

#### 経営理念

当社が、すべてに優先する最大責務は輸送の安全です。

常にお客様の視点に立ち、安全快適で心のこもったサービスに努めるとともに、その水準向上に挑戦してまいります。

法令を遵守し、誠実な事業活動を通じて社会貢献と収益拡大を両立させます。

#### 経営ビジョン

私たちは、輸送の安全の確保を最優先に厳正に執務を行います。

私たちは、心のこもったサービスでお客様へ感謝の気持ちをお伝えします。

私たちは、法令と社会ルールを守り、責任と誇りをもって行動します。

私たちは、地域社会への良質なサービスの提供が収益の基盤であることを認識します。

私たちは、社会の要請、お客様のニーズに対応し、変革に挑戦してまいります。

朝日自動車株式会社

#### 経営戦略

運輸安全マネジメントにおけるPDCAを適切に運用し、事故防止に努めてまいります。

接遇教育を重視し、お客様の声に真摯に耳を傾け、サービス向上を追求いたします。

コンプライアンスマニュアルを活用し、高い倫理観をもって誠実かつ適切に行動してまいります。

全社員が公共交通に携わるという認識を強く持ち、お客様にご満足していただくことにより地域社会に貢献してまいります。

創意工夫と自己革新により、増収と経費節減に努めてまいります。

\* 本社・営業所内に掲示し、常に全社員に周知し方針に則り業務を遂行しております。

## 2 事故防止の安全運動(前年度の結果と本年度の目標)

	目 標	結 果
(1) 2024年度目標と結果	40件以内	41件

2024年度事故防止指針(行動指針)	2024年度 実績	2023年度 (参考)
輸送の安全確保・重大事故の根絶 (危ないと思ったら動かない。止まる勇気・動かない勇気)	2件 重大事故	0件
駅ロータリーでの接触事故防止 (寄せすぎない。リアオーバーハングに注意する)	3件	16件
後退事故の防止 (3秒間確認してから後退する)	7件	8件
車内事故防止 (発車前の着座完了確認・ドア閉操作はよく見て行う)	4件 重大事故2件含	7件
健康起因事故の防止 (体調に異変を感じたらすぐ止まる)	0件	0件
その他	27件	36件
計	41件	67件

	目 標
(2) 2025年度目標	30件以内

### 2025年度事故防止指針(行動指針)

輸送の安全確保・重大事故の根絶 (迷ったら動かない。止まる勇気・動かない勇気)
車内事故防止 (お客様が座るまで待つ・ドア閉操作・車椅子固定ベルトの着用)
後退事故の防止 (3秒間確認してから後退する)
駅ロータリーでの接触事故防止 (寄せすぎない。リアオーバーハングに注意する)
健康起因事故の防止 (体調に異変を感じたらすぐ止まる)

※前年度は「2024年度事故防止指針(行動指針)」を重点施策として事故防止に取り組みましたが、重大事故(車内事故)を2件発生させてしまいました。  
本年度は「2025年度事故防止指針(行動指針)」を取り組むことで、重大事故0件、有責事故目標件数30件以下とし、事故防止に努めてまいります。

### 3 事故統計(自動車事故報告規則第2条に規定する事故)

2024年度は、4件でした。概要は次の通りです。

(1)車内事故 ①7月30日に、踏切を渡った際の段差で車体が揺れて「車椅子のお客様」が、転倒され骨折した車内事故です。

②12月17日に「立って乗車されていたお客様」が、発進時に後方へよろけて転倒し骨折した車内事故です。

(2)車両故障 ①12月1日に、実車運行中エンジンの燃焼が不具合となり、回転数が上がらず走行できなくなりました。このため、お客様には次の便に乗り換えていただきました。

②12月24日に、回送運行中変速機(ギア)のシフトレバーが動かなくなり走行できなくなりました。

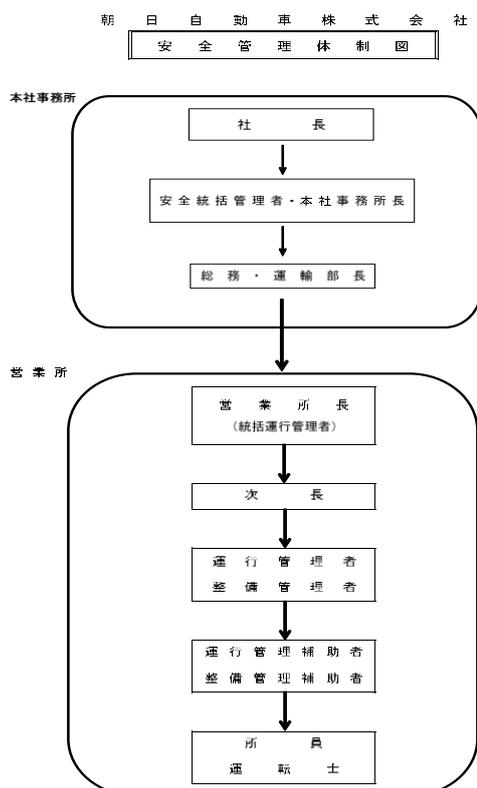
### 4 安全管理規程

別に定める「安全管理規程」のとおりです。

### 5 輸送の安全に関する重点施策

- (1) 輸送の安全確保が最も重要であるという意識を徹底し、関係法令および安全管理規程に定められた事項を遵守いたします。
- (2) 輸送の安全の確保に関する費用支出および投資を積極的かつ効率的に行います。
- (3) 輸送の安全に関する内部監査を行い、必要な是正措置また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、共有いたします。
- (5) 輸送の安全に関する教育および研修に関する具体的な計画を策定し、これを的確に実施します。

### 6 輸送の安全に関する組織体制および指揮命令系統



## 7 輸送の安全に関する取り組みの計画と実績

### (1) 設備投資

輸送の安全性とお客様の利便性を目的として計画的に最新性能の車両へ代替更新するとともに従業員教育等に費用を投じています。

2019年度以降導入の新型車両には、安全性向上のため、緊急時にバスを停止させるドライバー異常時対応システム（EDSS）を標準装備しています。また、2023年度以降導入の新型車両（大型・中型）には、運転中の乗務員の状態を検知するドライバーステータスマニター（DSM）を搭載し、乗務員の居眠りや脇見、姿勢崩れ等を検知すると運転席のシートバイブレータを作動させて乗務員へ警告を行うほか、異常時にはドライバー異常時対応システム（EDSS）を連動してバスを安全に停車させることが可能になりました。



【EDSS お客様用スイッチ】



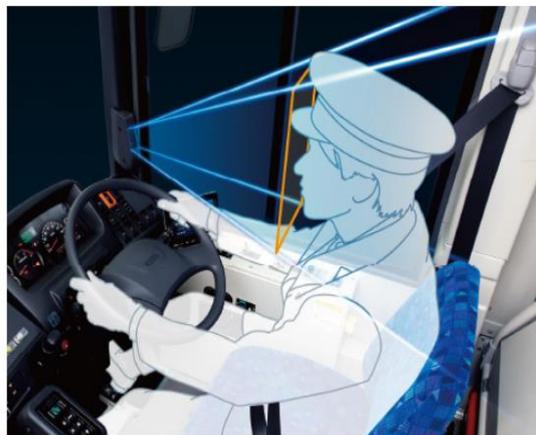
【EDSS ドライバー席スイッチ】

### ドライバーステータスマニター（DSM：Driver Status Monitor）

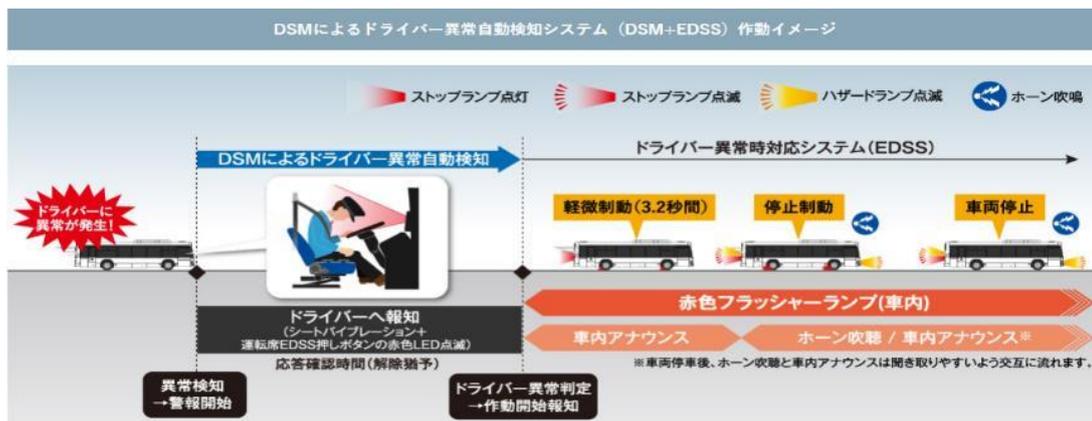
ピラー下部に設置されたカメラが、つねに運転中の乗務員の状態をモニタリング。乗務員の居眠り・眠気、脇見を検知すると、運転席のシートバイブレータが作動し、乗務員へ警告。乗務員の姿勢崩れの場合は、運転席のシートバイブレータが作動、およびEDSSスイッチ（赤色LED）が点滅して注意喚起。設定時間内に乗務員が応答しない場合は、ドライバー異常時対応システム（EDSS）が作動します。EDSSは、運転席/客席押しボタンでも作動します。



運転中、乗務員の状態をモニタリングする専用カメラ



乗務員の脇見・閉眼・運転姿勢の検知を妨げない位置にカメラを設置



【DSM ドライバーステータスマニター】

なお、以下の装備は当社バス全車両に導入済です。

- ①補助ミラーとバックカメラ・モニターの設置【左折巻き込み・後退事故防止】
- ②後部行先表示器を活用した「行き先案内」と「注意喚起」交互表示
- ③デジタルタコグラフ内蔵型ドライブレコーダーの搭載（前方、左側、右側、車内の映像を記録）【速度・運転時間・運転操作データ収集管理および適切な指導の実施】
- ④液晶表示器【注意喚起による車内事故防止】
- ⑤左折ウinker作動時のアラームの設置【注意喚起アラーム】
- ⑥ハロゲン前照灯のLED化【夜間ならびに雨天時走行中の視認性の向上】
- ⑦バス停留所停車時の「乗降中」表示器の設置【追突防止】



【補助ミラー】



【バックカメラ・モニター】



【後部行先表示器を活用した「行き先案内」と「注意喚起」の交互表示】





【デジタルタコグラフ内蔵型ドライブレコーダー】



【液晶表示器】

## (2) 安全運動の実施

春の全国交通安全運動(4月上旬)および秋の全国交通安全運動(9月下旬)のほか、当社独自の取り組みである夏季「事故防止強化」運動(7月中旬～8月中旬)および年末年始「輸送の安全総点検」(12月上旬～1月上旬)など、年4回の安全運動を中心として輸送の安全性向上に努めてまいります。

2024年度には、上記の安全運動実施時に社長・安全統括管理者・役員による職場巡視を行うなど運行管理体制の確認を実施したほか、本社員が訪問し点呼や営業所教育立会いを実施いたしました。今後も同様の取り組みを継続のうえ、安全輸送を確立してまいります。



【社長による職場巡視】

## (3) 運輸安全マネジメント委員会の開催

経営者と現業部門従事者(営業所長等)の意見交換等会議を開催し、双方で情報の共有化を実践のうえ、輸送の安全向上に努めてまいります。

- ・経営者、安全統括管理者と運輸安全マネジメント委員会委員(実務担当者)が意見交換をして、PDCAサイクルを実行するための確認の場としています。
- ・ドライブレコーダー映像を活用した事故検証や再発防止のための意見交換の場でもあります。



【運輸安全マネジメント委員会開催風景】



【ドライブレコーダー映像を活用した事故の検証】

- ・この会議には、社長・安全統括管理者・役員が出席し、情報共有および意見交換を行っており、その後、各営業所において運輸安全マネジメント営業所委員会（営業所管理者・運転士）を開催して営業所レベルまで安全最優先や事故防止の徹底を掘り下げています。



【運輸安全マネジメント営業所委員会開催風景(社長・安全統括管理者・役員参加)】

#### (4) 事故・災害時における対応

2024年度においては、近年頻発化・激甚化する自然災害への対応力向上を目的とした国土交通省主催の「運輸防災マネジメントセミナー等」に経営トップをはじめ安全統括管理者ほか出席しております。今後、防災の基本方針に基づき、自然災害発生時には、お客様、社員等の安全確保（人命）を最優先とし、本年度以降においても継続した取り組みを行ってまいります。

2024年度においては、自然災害等の影響を受けることはありませんでしたが、今後においても教訓を生かし継続した取り組みを行ってまいります。

事故・災害時における報告連絡体制については、別紙（P19）のとおりです。

また、大規模自然災害を想定した停電時の対応訓練として、無電源でも使用可能な電話機を使用した情報伝達訓練を実施致しました。



【情報伝達訓練】



【バス非常時訓練】



【タクシー非常時訓練】

#### (5) 健康管理

当社においては、運転士の健康管理が事故防止の観点で重要なものと考えており、次のとおり取り組んで健康起因事故の防止に努めています。

##### ① 健康診断と各種検査の実施

労働衛生法に基づく雇い入れ時および年2回の定期健康診断（メタボリックシンドローム判定、腫瘍マーカー含む）を行うとともに、睡眠時無呼吸症候群（SAS）のスクリーニング検査および脳・MRI健診とその検査結果に基づく健康管理指導、ストレスチェック等を実施しています。今後は心疾患の検査についても、その方策を検討してまいります。

##### ② 健康管理指導

国土交通省が策定する「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」等各種マニュアルを活用して運転士の健康状態の把握と適切な指導を行っています。

#### (6) 感染症防止対策

コロナ禍においては、従業員およびお客様の感染防止を図るため以下の取り組みを行いました。

①従業員のマスク着用の徹底および出勤時における体温測定

②営業所内の点呼執行場所およびお客様対応窓口への感染防止シートの設置

③車内に感染防止シート、お客様用除菌スプレアの設置

2025年度については、今後の感染状況や国の方針を踏まえて適宜適切に対応してまいります。

(7) 輸送の安全に関する投資等の実績

輸送の安全性とお客様の利便性を目的として取り組んだ各種工事等（ノンステップバス新車購入）および従業員教育等に投じた金額を示しますと次のとおりとなりました。

\*2024年度（実績）

車 両 関 係	・新車購入費 (路線バス大型車3両・中型車12両・小型車2両)	387,030千円
	・バスの接近を知らせる「おしらせ安全くん」の導入 (乗合バス17両)	
教 育 関 係	《国土交通省認定リスクコンサルティング費》 ・事故・苦情削減プログラム（管理者・乗務員対象） 研修名称：事故防止集合教育	6,337千円
	・一般適性診断（乗務員対象）	
	・事故撲滅トレーナー養成講座（管理者対象）	

※運行管理の徹底・厳正な点呼執行、飲酒運転防止を図るため、乗務員の出勤時のアルコール検査実施状況をパソコンでデータ管理をすることができる「高性能アルコール検知器データ管理システム」を導入しています。また、遠隔地においても「遠隔地用スマートフォン対応モバイルアルコール検知器」にて、乗務員のアルコール検査を確実に実施いたします。さらにバス営業所にカメラを設置し点呼執行時の映像並びに音声を90日間保存することで点呼執行を確実に管理しています。これらにより「輸送の安全」に努めています。



※営業所（運行管理者）と車両（運転士）との通信には電波障害を受けにくいIP無線システムを導入し、運行管理者からの情報伝達や運転士からの運行状況報告等が滞りなく行える体制としています。また、バスロケーションシステムを導入し、運行管理者がバスの運行状況をリアルタイムに把握できるようにしているほか、お客様がスマートフォン等から運行状況（位置情報）を直接確認出来るようにしました。



【運行監視画面 IP無線】



【朝日自動車 バスナビ（ホームページ）】

\*2025 年度（計画）

車 両 関 係	・新車購入費 (路線バス大型車 1 両・中型車 8 両・小型車 8 両)	431, 022 千円
	・バスの接近を知らせる「おしらせ安全くん」の導入 (乗合バス 18 両)	
	・新車購入費 (ユニバーサルデザインタクシー4 両)	
	・デジタルタコグラフ内蔵通信型ドライブレコーダー (バス 55 両)	
教 育 関 係	《国土交通省認定リスクコンサルティング費》 ・事故・苦情削減プログラム (管理者・乗務員対象) 研修名称：事故防止集合教育	5, 898 千円
	・一般適性診断 (乗務員対象)	
	・適性診断活用講座 (管理者対象)	

## 8 輸送の安全に関する教育実績および計画

### (1) 教育計画

引き続き国土交通省認定の外部リスクコンサルティング会社と共に具体的内容の研修プログラムを作成したうえ、従業員研修を実施し、事故防止・削減活動の強化・定着化を図ってまいります。

### (2) 社内における教育

#### ① 現業部門の代表者

経営者レベルと現業部門の責任者による会議を開催し、意見交換を交えながら双方向で情報共有を図るため、定期的に朝日自動車運輸安全マネジメント委員会を開催、安全に関する知識の習得と意識の高揚を図っています。

またこの会議結果を踏まえて、各営業所で職場運輸安全マネジメント委員会を開催して、会社をあげた安全輸送の確立に努めてまいります。

#### ② 運行管理者

年 4 回以上、本社部門が営業所に出向いて全事業所の運行管理状況等を確認し、指導を行います。また、国土交通省認定のリスクコンサルティング会社による管理者研修の実施および独立行政法人自動車事故対策機構 (NASVA) の一般講習を受講いたします。そのほか、春の全国交通安全運動 (4 月上旬) および秋の全国交通安全運動 (9 月下旬) にあわせて事故防止運動を重点的に展開するとともに、会社独自の方策として「運転事故防止」運動 (通年) をベースにした夏季「事故防止強化」運動 (7 月中旬～8 月上旬) および年末年始「輸送の安全総点検」(12 月中旬～1 月上旬) を実施するなど、年 4 回の安全運動を中心として輸送の安全性向上に努めてまいります。

#### ③ 運転士

年間計画を作成のうえ年 4 回以上、本社部門が現地に出向いて、営業所教育や早朝点呼の立会い、街頭指導を実施し、全営業所の運行管理状況等を監査のうえ指導を行います。その他、春の全国交通安全運動 (4 月上旬) 及び秋の全国交通安全運動 (9 月下旬) と共に、会社独自の運転事故防止運動 (通年) をベースにした夏季「事故防止強化」運動 (7 月中旬

～8月上旬)や年末年始「輸送の安全総点検」(12月中旬～1月上旬)年4回の安全運動の機会をとらえて、各営業所で小集団教育(運転士教育)を実施するなど、輸送の安全性向上に努めてまいります。

また、年度重点施策である「事故防止指針(行動指針)」を記載した「安全目標カード」を全運転士に配付して周知したうえ、行動指針を踏まえた事故防止行動目標を運転士が自ら考え記入しております。本年度には事故防止行動目標の達成状況を確認・振り返りを行うことで運転士の事故防止意識向上を図っております。



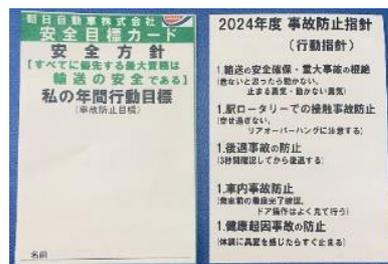
【安全運動時に実施のバス乗務員小集団教育】



【安全運動時に実施のタクシー乗務員小集団教育】



【本社員による早朝立会い点呼・街頭指導】



【安全目標カード】

④ 初任運転士(乗合・貸切)

初任運転士に対しての教育は、本社事務所で担当する座学教育（バス運転士としての心構えや関係法令・諸規則の習得、健康管理）と、車両感覚を磨く空車走行訓練（日常点検のほか、お客様が乗っていない状態で運転操作やバス停接着、車内案内等の基本的業務を身につける研修）を実施しております。

また、自動車事故対策機構にて初任診断受診後に、配属先営業所において実車走行訓練（指導運転士が同乗して、実際にお客様が乗車しているバスを運転しながら、路線習熟や各種機器の取扱い、緊急時の対応など実践に係る業務を身につける研修）を実施しております。

ア 研修カリキュラム

日程	時間	教育内容	備考
第1～2日目	9:00～17:00	座学教育	本社事務所で研修(教育)する。
第3～9日目	9:00～17:50	空車訓練	〃
第10日目	9:00～17:50	自動車事故対策機構で初任診断を受診しそれを基に個人別の指導を行う。	配属営業所で研修(教育)する。
第11～15日目	9:00～17:50	実車走行訓練(車種別)	〃

※16日目以降は、個人別の習熟度に応じて、実車走行訓練の時間を増やし安全運行ができるようになるまで、単独乗務はいたしません。(安全運行ができるようになるまで、指導運転士が同乗します)

イ 教育内容

- (ア) 事業用自動車を運転する場合の心構え
- (イ) 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保する為に遵守すべき基本的事項
- (ウ) 事業用自動車の構造上の特性
- (エ) 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項
- (オ) 旅客が乗車するときの安全を確保するために留意すべき事項
- (カ) 主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況
- (キ) 危険予測及び回避並びに緊急時における対応方法
- (ク) 運転者の運転適性に応じた安全運転
- (ケ) 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法
- (コ) 健康管理の重要性
- (サ) 安全の向上を図るため装備を備える事業用自動車の適切な運転方法
- (シ) ドライブレコーダーの記録を利用した運転者の運転特性に応じた安全運転
- (ス) ドライブレコーダーの記録を活用したヒヤリハット体験等の自社内での共有
- (セ) 実車を用いた実技訓練の実施（ハンドル時間 20 時間以上）

ウ 教育実施者（添乗者の指導歴）

- (ア) 本社事務所教育
  - ・ A指導員 2019年度より教育担当(添乗者)として勤務。
  - ・ B指導員 2023年度より教育担当(添乗者)として勤務。
- (イ) 営業所教育
  - ・ 所長・次長・助役・運行管理者・指導運転士

※指導運転士は運転歴3年以上で成績優秀な者から営業所長が選任いたします。

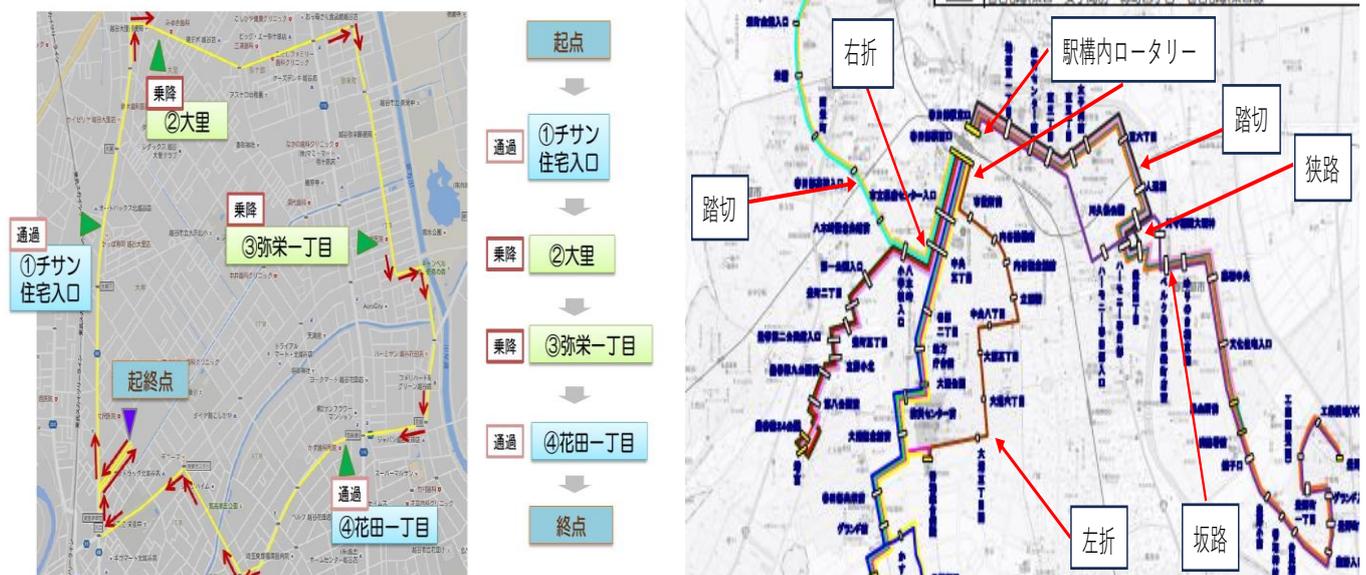
エ 運転操作に関する研修で教育するチェックポイント

	運転局面	注意すべきポイント	チェック
1	運転準備	① 運転席座席角度・前後位置調整	
		② ハンドル位置（上下）調整	
		③ 全てのミラーを調整する（特に車内ミラー・補助ミラー）	
		④ 帽子のかぶり方（深くかぶり過ぎて視野を妨げない）	
		⑤ 身だしなみ全般	
2	交差点右折	① 「右に曲がります。」とアナウンス	
		② 進入前に十分減速	
		③ 交差点中央付近で車両が真っ直ぐな状態の時に周囲の確認	
		④ 軌道がショートカットでない	
		⑤ 徐行で右折進行	
		⑥ 右折後、横断歩道手前で一旦停止	
		⑦ 右折後、車両が真っ直ぐな状態になってから、加速すること	
		⑧ バランスの良い安全確認	
3	交差点通過時	① 早めに停止すべきか通過できるかの判断見極めをする	
		② 信号の変わり目で加速進入しないこと	
		③ アクセルオフでの通過	
4	交差点左折時	① 「左に曲がります。」とアナウンス	
		② 進入前に十分減速する	
		③ 確実に左寄せを実施する（二輪車等のすり抜け及び巻き込み防止）	
		④ 適切な位置（確認が十分できる位置）で確認をはじめる	
		⑤ 一旦停止（最徐行）で左折をする	
		⑥ バランスの良い安全確認	
		⑦ 左折後車両が真っ直ぐになった状態から加速する	
5	交差点停止時	① 停止すべきか通過できるかの判断を早めに見極めをする	
		② エンジンブレーキを活用した早めの減速を行なう	
		③ 停車ショックを感じさせないこと	
6	交差点発進時	① 停車時、安全な車間距離をとること	
		② 停車中はサイドブレーキを引くこと	
		③ 停車ショックを感じさせないこと	
7	走行中（全般）	① 車内の動静と周囲の確認を十分行った後の発進（指差確認の実施）	
		② 「発車します。」のアナウンスを行なうこと	
		③ 適正な運転姿勢（予期せぬ事態にも対応できる姿勢）	
		④ 片手運転にならないようにすること（シフトレバーに手を置き放	
		⑤ 適切な車間距離の保持（急な前車の走行への対応・追突防止）	
		⑥ 制限速度の厳守・急のつく運転はしないこと	
8	坂道走行	① 勾配に合わせた運転操作。特に下り坂では適切なギアの選択。エンジンブレーキ及び排気ブレーキの効果的活用（長い下り坂ではフットブレーキを多用し過ぎない・フェード現象の防止）	
		② 走行中に車内確認や車外確認を適宜おこなうこと	
9	駐車車両（障害物）の追越し等進路変更	① 駐車車両を安全な間隔で追越しているか	
		② 安全間隔の確保が難しい時は、減速・徐行しているか（場合によ	
		③ 進路変更の合図をしっかりと出しているか。安全確認をしっかりと	
		④ 安全確認と動作が同時になっていないか	
10	狭路・カーブ	① 十分減速して進行すること（場合によっては徐行すること）	
		② カーブミラー等を活用して安全運行すること	
		③ すれ違い時は無理な進行はしないこと	
11	目的地到着時	① 減速の前に車内の動静確認を実施すること	
		② 停車合図（左ウインカー、場合によってはハザードランプ）を手	
		③ 前30mを目安に行なうこと	
		④ 安全確認後、左寄せをおこなうこと	
		⑤ 停車ショックを感じさせないこと	
		⑥ 停止後にサイドブレーキを掛けること	

オ 走行訓練を行うルート

【本社事務所で行う空車走行訓練ルートの例】

【配属営業所で行う実車走行訓練ルートの例】



※ 弊社の貸切バス運行につきましては、全て乗合バス仕様のバスになります。

（貸切バスタイプのバスは所有していません）

高速道路を運行できないタイプですので高速道路教習はございません。



【パイロンを用いて「内輪差」や「オーバーハング」を確認する訓練】

また、入社1年未満の運転士を対象とした新人乗務員コーチング研修を実施し、輸送の安全性向上に努めてまいります。



【新人乗務員コーチング研修】

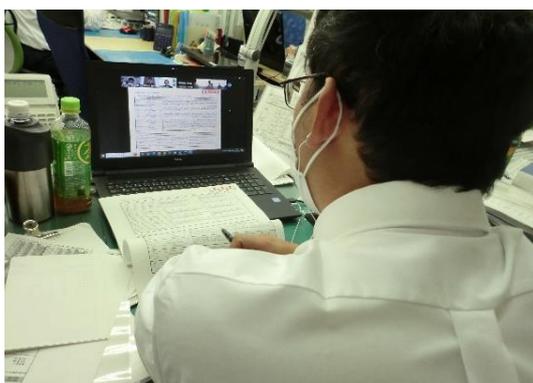
### (3) 外部講師による教育

国土交通省認定の外部リスクコンサルティング会社と共に具体的内容の研修プログラムを作成したうえ、従業員研修を実施しております。



【国土交通省認定 外部リスクコンサルティング会社による事故防止集合教育】

また、全運転士を対象とする小集団教育や事故惹起者を対象とする再発防止指導時において、管理者の指導力を高めるため、外部教育会社が主催する事故撲滅トレーナー養成講座を受講して、ドライブレコーダー事故映像の活用方法や納得感を高める伝え方、運転士の安全運転意識を向上させる効果的な助言・指導方法を習得しております。



【(株)ダイクリエイトによる事故撲滅トレーナー養成講座（オンライン）】

\*実施した主な事故防止教育(外部講師による教育)

研修名 (外部講師による教育)	開催月	受講者数		
		職 種		
		事務職	バス運転士	乗用運転士
事故防止集合教育	2024年11月～12月	68名	413名	57名
自動車安全運転センター	2024年6月	—	2名	—
事故撲滅トレーナー講座	2024年7月～11月	7名	—	—

#### (4) 外部講習会やセミナー等への出席

国土交通省ならびに自動車事故対策機構(NASVA)、バス協会等の外部団体が主催する輸送の安全性向上に寄与する講習会やセミナー(運輸安全マネジメントセミナー・運輸防災マネジメントセミナーなど)に積極的に出席し、最新の情報収集ならびに知識の習得に努めて、社内の体制改善や研修教育のレベルアップに役立てています。

最近では、他社において健康起因による運転事故が散見されるため、健康管理に関する講習会に出席するほか、車両性能の向上に伴い機器面での対策が重要になっているため、最新技術の知識を習得するための講習会にも積極的に参加しています。

#### (5) その他の各種取り組み

##### ① 救急救命講習

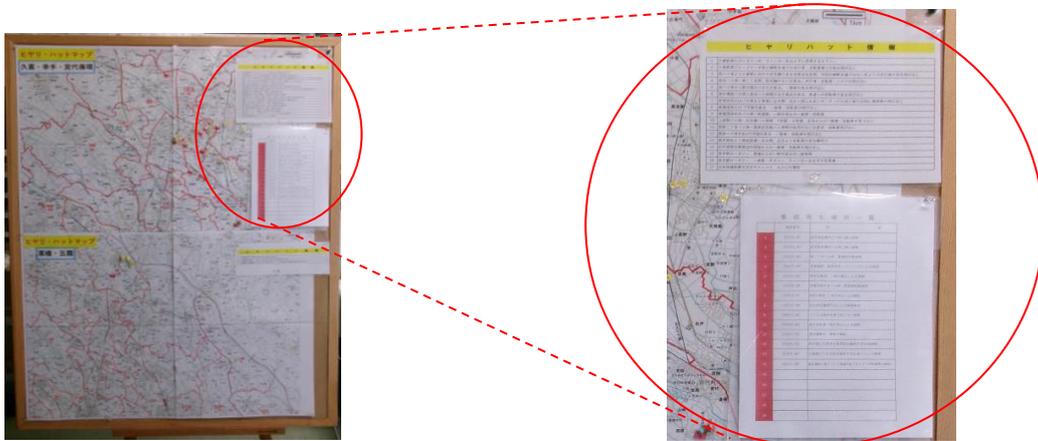
お客様の命を守るため、心肺蘇生法・AEDの使い方・異物除去法・止血法などを習得することを目的として、貸切乗合バス兼任乗務員を対象に埼玉県消防本部が開催する救急救命講習を受講しています。



【消防署の救急救命講習】

## ② ヒヤリハット情報の共有

随時運転士からヒヤリハット体験を情報収集し、その内容を当社路線内の「ヒヤリハット地点」や「冠水か所」をヒヤリハットマップとして営業所内に掲出して情報共有しているほか、営業所の事故防止教育（乗務員間の意見交換等）に役立っています。



【ヒヤリハットマップ（ハザードマップ）】

## ③ バリアフリー体験の開催（埼玉運輸支局・埼玉県バス協会との連携）

埼玉運輸支局・埼玉県バス協会と連携し超低床バス（ノンステップバス）を使用したバリアフリー体験を開催し、ご高齢、障害を持たれた方等に対する介助等の体験等を行うことを通じて、バリアフリーについての理解を深めるとともに、どなたでも快適にご利用頂ける公共交通機関を目指しています。



【2024年11月2日 バリアフリー教室（第37回ふれあい広場/ウイングハット春日部）】

## 9 安全統括管理者

運輸部長 田沼 健一

### 10 輸送の安全に関する内部監査結果および改善措置

2024年度においては、経営トップを含めた経営管理部門に対するヒアリングを実施いたしました。また、本社部門から各営業所に対する業務指導を実施し、安全に関する取り組み状況の確認や記録の適正化を図っています。2025年度も計画を策定して業務指導を実施し、更なる安全性向上に取り組んでまいります。

### 11 運輸安全マネジメント評価の実施

2022年3月9日～11日に、国土交通省大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官が、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門にインタビューを行い、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」に掲げられている14項目について、安全管理体制の構築、改善が適切に行われているのかについての確認が実施されました。

また、自然災害への防災・減災力向上の取組について助言をいただきました。

### 12 行政処分

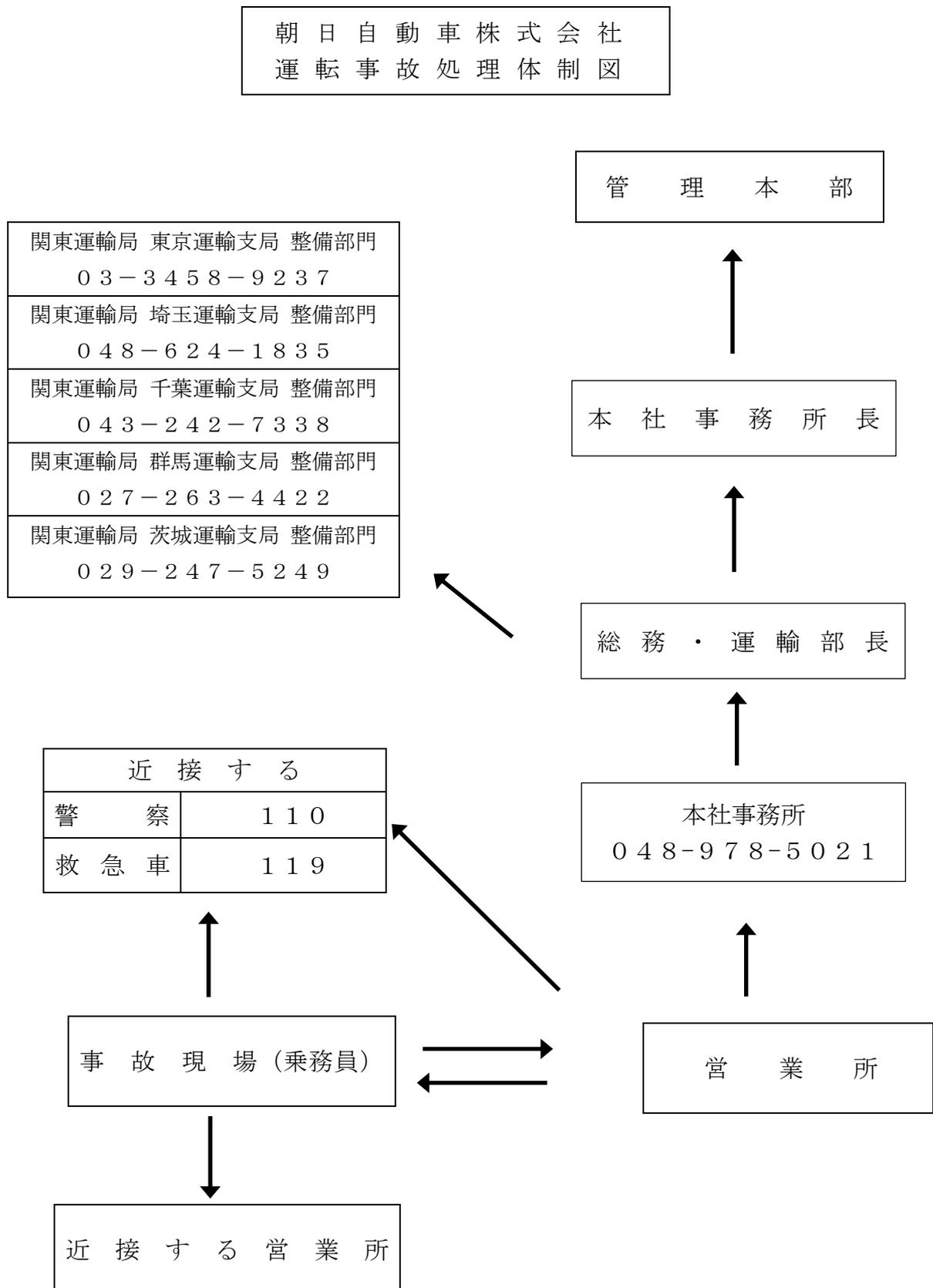
- ・2024年度 行政処分なし。
- ・2025年4月22日 輸送施設の使用停止10日車

2024年度に自動車事故報告書の届出を怠っていたこと（道路運送法第29条）

2024年12月13日に自動車事故報告書を届出いたしました。

以上

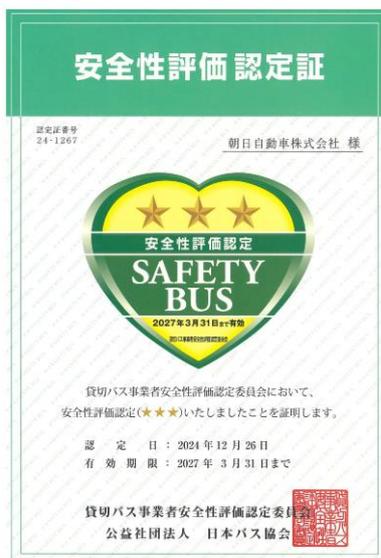
7 (4) 事故・災害時における報告連絡体制



## 《安心と信頼を得るために》

当社は2016年に貸切バス事業者安全性評価委員会において、安全輸送に対する取り組みが優良と認められ、2024年度に「セーフティバス（貸切バス事業者安全性評価3つ星）」の継続認定を受けることができました。

貸切バス事業者安全性評価認定制度のシンボルマークは、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた取組状況を評価・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、この制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施している制度です。



## 《歩行者優先「KEEP38 プロジェクト」》

朝日自動車は2021年10月1日に埼玉県警察本部において、歩行者優先（道路交通法38条「歩行者優先義務」）に向けた事故防止に対する取り組みとして、モデル事業所に指定されました。



この指定を通じ、歩行者優先の浸透、模範運転等に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な輸送サービスを提供してまいります。