



東京都交通局安全報告書

2011
安全報告書
(自動車事業)

平成23年7月8日



東京都交通局

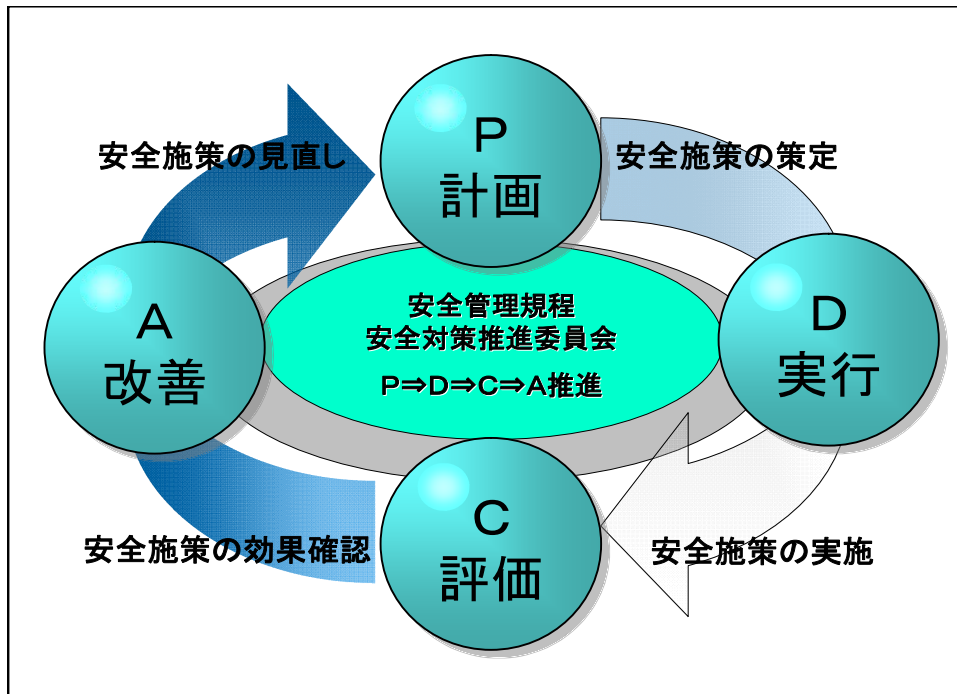


自動車事業における安全にかかわる情報の公表について
～運輸安全マネジメントに関する取組～

平成18年10月1日、運輸安全一括法の施行により道路運送法が改正されたことに伴い、輸送の安全を確保するために守るべき事項を定めた「東京都交通局自動車事業安全管理規程（以下、「安全管理規程」という。）」を制定しました。

この安全管理規程に基づき、輸送の安全に関する計画の策定(Plan)、実行(Do)、評価(Check)、改善(Act)を確実に実行することにより、絶えず安全を見直し、安全性の向上に努めていきます。

また、安全管理規程第17条及び旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項の規定に基づき、輸送の安全に関する情報を公表します。





目 次

1. 輸送の安全に関する基本的な方針	1
2. 輸送の安全に関する目標及び当該目標の達成状況	2
3. 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
4. 輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統	6
5. 輸送の安全に関する重点施策	7
6. 輸送の安全に関する計画	7
7. 輸送の安全に関する予算等の実績額	12
8. 事故、災害等に関する報告連絡体制	12
9. 安全統括管理者	12
10. 東京都交通局自動車事業安全管理規程	13
11. 輸送の安全に関する教育及び研修の計画	13
12. 輸送の安全に関する内部監査結果及びそれを踏まえた措置内容	15
13. 東日本大震災に対する対応	17
別紙	「東京都交通局自動車事業安全管理規程」



1. 輸送の安全に関する基本的な方針

(1) 安全方針

東京都交通局では、輸送の安全を確保するため、安全に係る基本的な姿勢を示した「安全方針」を定め、全職員が一丸となって事故防止に努めるとともに、常に安全を最優先として取り組んでいます。

「安全方針」には、安全・安心を第一の課題と位置づけ、職員のなすべき4つの基本的事項が定められています。

安全方針

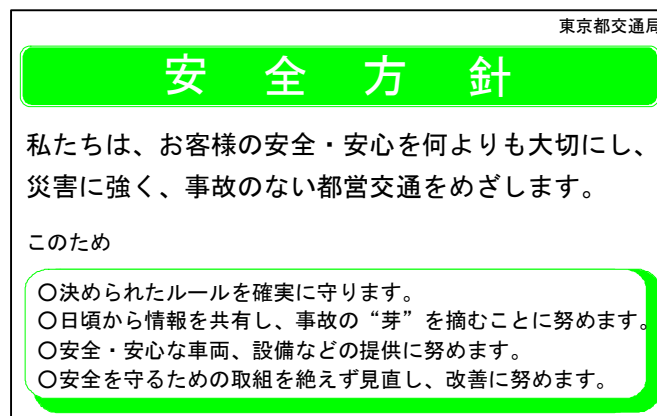
私たちは、お客様の安全・安心を何よりも大切にし、災害に強く、事故のない都営交通をめざします。

このため、

- 決められたルールを確実に守ります。
- 日頃から情報を共有し、事故の“芽”を摘むことに努めます。
- 安全・安心な車両、設備などの提供に努めます。
- 安全を守るための取組を絶えず見直し、改善に努めます。

(2) 安全を最優先する意識の徹底

安全が最も重要であるという意識を徹底させるため、「安全方針」を全職場に掲示するなど、全職員への周知を図っています。



▲安全方針（掲示用）



2. 輸送の安全に関する目標及び当該目標の達成状況

(1) 平成22年度の目標の達成状況

平成22年度の安全に関する目標及び当該目標の達成状況は以下のとおりです。
事故の発生件数は、平成21年度と同数であり、車両故障の発生件数は約10%増加で、ともに目標の達成には至りませんでした。

目 標	実 績
○ 事故発生件数(有責)を対前年度比10%削減し、342件以下とする。 (うち、人身事故は10%削減し、160件以下とする。)	○ 有責事故(当方に過失のある事故)の発生件数は、21年度380件に対し、22年度は380件であり、同件数であった。 うち、人身事故は21年度178件に対し、22年度は175件であり、3件(約1.7%)減少した。
○ 路上故障発生件数を対前年度比10%削減し、80件以下とする。	○ 車両故障の発生件数は、21年度88件に対し、22年度は97件であり、9件(約10%)増加した。

(2) 平成23年度の目標

平成23年度目標

- 22年度事故発生件数380件を10%削減し、341件以下とする。
(うち、人身事故は22年度175件を10%削減し、159件以下とする。)
- 23年度路上故障発生件数を過去最少の88件以下とする。

平成23年度は、昨年度に引き続き、事故及び車両故障の削減を目標に掲げました。

事故の発生件数は、平成22年度の実績から、さらに10%の削減に取り組みます。そのうち人身事故の削減については重点項目として10%の削減目標を設定しました。平成23年度も引き続き、日常の運行管理の徹底、事故の分析に基づく事故防止対策の推進、安全研修の充実、運転訓練車を活用した研修の実施等により、目標達成に努めてまいります。



車両故障の発生件数については、前年度より増加し、平成22年度の目標達成には至りませんでした。引き続き予防保全の取組みを継続し、事故防止に資する車両改修を実施して路上故障の発生件数を過去最少である88件以下にするよう努めます。

3. 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件数について

平成22年度、自動車事故報告規則第2条に該当し、国土交通省へ報告した事故件数は107件でした。事故の内容については以下のとおりです。

平成22年度事故報告規則第2条に基づく報告内容

事故の内容	件数	根拠規程
車両火災	1件	第1号
歩行者との接触	4件	第3号
自転車との接触	1件	第3号
オートバイとの接触	1件	第3号
乗用車との被追突	1件	第3号
停車時の動揺による車内転倒	1件	第3号
乗務前点呼の一部不良	1件	第8号
自動車の装置の故障	97件	第11号
合計	107件	---

(参考) 道路運送法第29条に基づき国土交通大臣に届け出る事故(抜粋)

自動車事故報告規則(第2条)	
第1号	自動車が転覆し、転落し、火災(積載物品の火災を含む。)を起こし、又は鉄道車両(軌道車両を含む。)と衝突し、若しくは接触したもの
第3号	死者又は重傷者(自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号又は第3号(※1)に掲げる傷害を受けた者をいう。)を生じたもの
第7号	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、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第5条第4号(※2)に掲げる傷害が生じたもの
第8号	酒気帯び運転(道路交通法第65条第1項の規定に違反する行為をいう。)、無免許運転(同法第64条の規定に違反する行為をいう。)、大型自動車等無資格運転(同法第85条第5項から第9項までの規定に違反する行為をいう。)、又は麻薬等運転(同法第117条の2第3号の罪に当たる行為をいう。)



を伴うもの
第9号 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの
第11号 自動車の装置（道路運送車両法第41条各号に掲げる装置をいう。）の故障により、自動車が運行できなくなったもの

〔 ※1：14日以上入院又は、入院を要し治療を要する期間が30日以上のもの等
※2：11日以上治療を要するもの 〕

(2) 明治通り馬場口交差点での死亡事故について

① 事故の概要

- (ア) 発生日時 平成22年4月7日（水） 午後6時01分ころ
(イ) 発生場所 東京都新宿区西早稲田2-21（明治通り馬場口交差点）
(ウ) 営業所 早稲田自動車営業所
(エ) 発生状況 当該バスは、馬場口交差点を早稲田通りから明治通りの新宿方向に左折する際、歩行者が集団で渡っていたため横断歩道手前で一旦停止しました。

その後、歩行者が途切れたのを確認して動き出しましたが、横断しようとした関係者に気付かず接触し、左前輪で轢過しました。

② 事故の原因 左折時の安全確認不履行

③ 再発防止策 左折時には、サイドミラー及び目視による確認を行うよう研修等で全乗務員に再度徹底しました。

また、この事故を風化させないため、毎月7日に当該営業所を含めて自動車部全体で事故撲滅に取り組みました。

さらに、サイドアンダーミラーを設置していない車両について、サイドアンダーミラーを増設し、視認性を向上させました。



▲サイドアンダーミラーの増設



(3) 乗務前点呼の一部不良について

① 事故の概要

(ア) 発生日時 平成22年12月28日(火) 午前7時16分

(イ) 営業所 北自動車営業所

(ウ) 発生状況 午前6時40分ころに北自動車営業所に出勤した乗務員が、午前6時58分にアルコール検査を受けたところ、アルコール反応(呼気1リットル中0.077ミリグラム)が検知されました。(アルコール検知器の警報音は鳴りませんでした。)

当該乗務員は午前7時16分に乗務前の点呼を受けましたが、点呼執行者はアルコール検査の結果レシートに印字された検査結果を見落とし、そのまま乗務させてしまいました。当該乗務員は、午前7時20分頃に回送で出庫し、7時33分から営業運転を開始しました。

午前10時40分に他の乗務員の出勤チェックを行っていたところ、当該乗務員のアルコール検知が判明しました。このため、午前10時56分に乗務員を交代させて当該乗務員を営業所に戻してアルコール検査を行いました。アルコール反応は検知されませんでした。

(参考) 道路交通法上の「酒気帯び運転」の基準は呼気1リットル中0.15ミリグラム以上です。

② 事故の原因 点呼執行者のアルコール検査の結果確認不履行

③ 再発防止策 点呼の際に、点呼執行者が、アルコール検査の結果レシートに印字された検査結果を声に出して確実に確認することをはじめ、厳正な点呼を徹底してまいります。

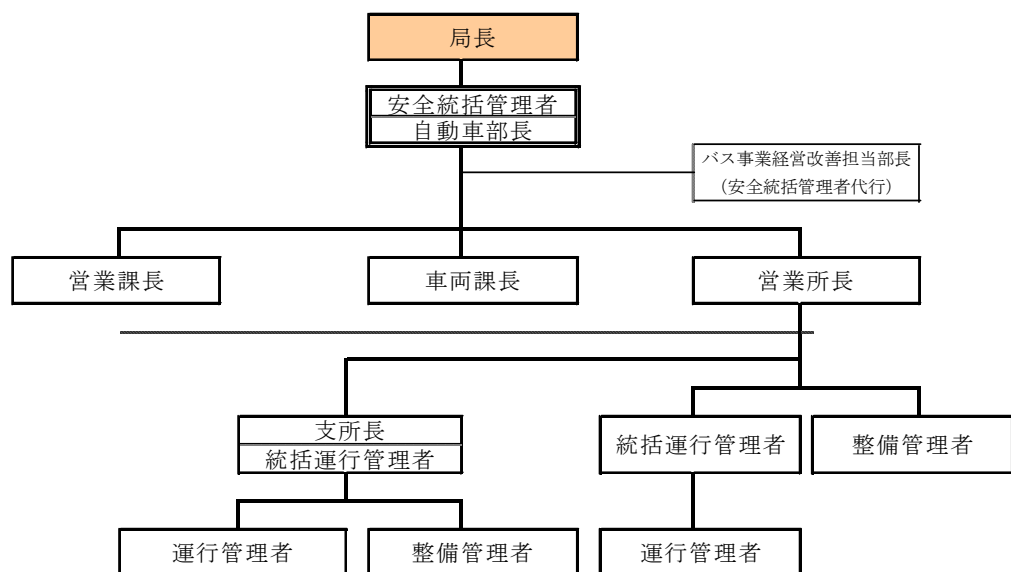
また、毎朝、業務開始前にアルコール検知器の動作確認を行います。



4. 輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統

(1) 輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統

輸送の安全に関する組織体制及び指揮命令系統は、以下のとおりです。局長は、安全統括管理者、運行管理者、整備管理者を選任し、責任ある安全管理体制を構築しています。また、各々の責任と権限を安全管理規程（第8条）に定め、明確にしています。



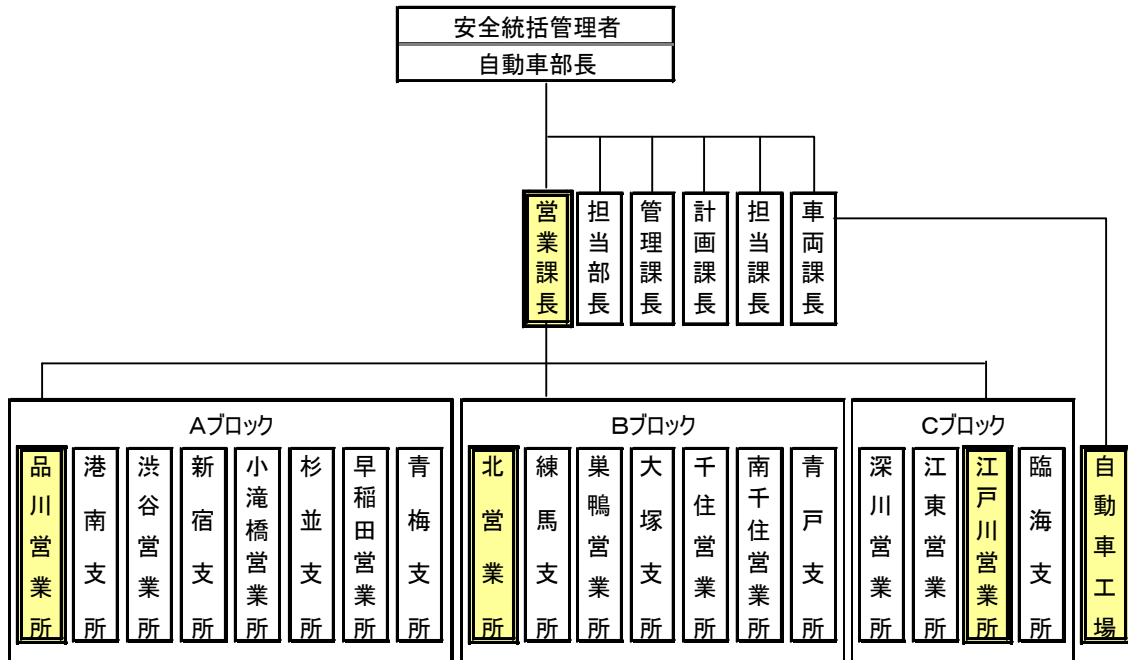
—— 指揮命令系統

—— 相互連絡

(2) 重大事故、災害等に対応する場合の組織体制及び指揮命令系統

重大事故等が発生した場合の組織体制及び指揮命令系統は以下のとおりです。事故発生時の対応は、基本的に営業所単位で行いますが、被害の影響が甚大である場合、ブロック単位を原則としてそれぞれの営業所、支所相互での応援体制をとることになっています。

また、大規模災害等の発生時においては、交通局災害対策本部を設けて対応しています。



5. 輸送の安全に関する重点施策

安全方針に基づく、平成22年度の自動車事業における交通局の重点施策は以下のとおりです。

- (1) 関係法令及び安全管理規程の遵守
- (2) 職務職責に応じた教育訓練及び研修の計画的な実施
- (3) 連絡体制の強化と情報の共有化による事故の未然防止
- (4) 事故防止に資する車両、設備等の効率的かつ効果的な更新整備等
- (5) 内部監査の的確な実施と是正・予防措置等の継続的な改善

6. 輸送の安全に関する計画

(1) 平成22年度安全重点施策の実施状況

安全重点施策に基づく具体的な取組については、以下のとおりです。

① 日常の運行管理の徹底

全国交通安全運動期間、自動車輸送安全総点検及び都営交通安全の日等において、本局職員による点呼立会及び街頭指導を実施し、指導強化を図りました。



また、点呼立会時の指摘事項について改善を徹底しました。

さらに、乗務検査の不実施について、発生原因の分析結果及び再発防止策の共有を図り、その撲滅に努めました。



▲安全統括管理者による点呼立会

② 運転訓練車の活用による事故の削減及び未然防止

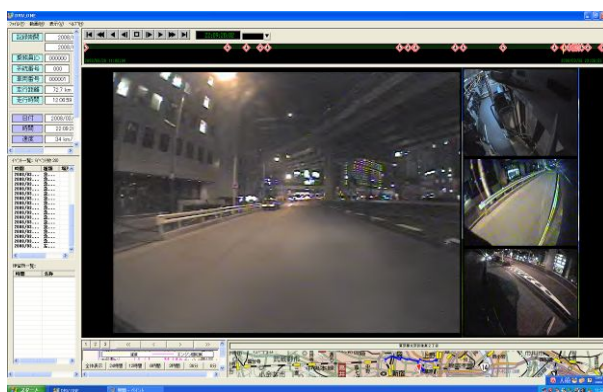
研修所で実施する自動車運転新任フォローアップ科や安全運転特別指導科等でバス運転訓練車を活用した研修を実施しました。

また、各自動車営業所に運転訓練車を出張させ、運転状況の診断、個別データによる指導を行いました。

③ 安全研修の充実

安全研修を充実するため、ドライブレコーダー映像の編集方法等の講習を実施するとともに、営業所でドライブレコーダー映像を用いて危険予知訓練の資料を作成して研修で活用しました。

また、バスの実車を用いて乗務員が内輪差や後退時の運転特性を体験する実技研修を実施するなど、営業所で工夫してより実践的な研修内容としました。



▲ドライブレコーダーの映像



▲実車を用いた安全研修の様子



④ ヒヤリ・ハット^{注1}情報等の収集と活用

「都営交通安全の日」のアンケートで収集したヒヤリ・ハット情報を、分類・整理して、安全研修で活用しました。

また、収集したヒヤリ・ハット情報や事故事例から事例を選んで、なぜなぜ分析^{注2}の手法を用いて事故分析を行い、事故の背後要因を究明しました。

注1 ヒヤリ・ハット

重大な災害や事故には至らないものの、直結してもおかしくない一歩手前の出来事。

注2 なぜなぜ分析

発生した事故に焦点をあて、その事故を発生させる原因を、順序を追って「なぜ」「なぜ」と考えることにより、もれなくつかむ分析方法。

⑤ 事故の分析に基づく事故防止対策の推進

重大事故の発生を受け、実車を用いた左折時の死角の検証を安全研修に取り入れるなど、左折時の巻き込みの危険性を乗務員に周知して再発防止に努めました。

また、発進時及びドア開閉時の車内事故の防止を重点項目に掲げ、事故の削減に取り組みました。

各営業所において、事故削減に向けた年間目標を設定し、目標管理シートにより四半期毎に取り組みを検証しました。

⑥ 予防保全の実施による車両故障の削減

各所において、路上故障削減に向けた年間目標を設定し車両整備目標管理シートを作成し、月毎の重点項目を決め、作業に取り組みました。

また、各所で交換基準を基に部品交換の優先順位を決め、整備計画を作成し、定期交換作業に取り組みました。

発生した路上故障については、全所で情報を共有し車両の点検を強化することで、故障の再発防止に取り組みました。

⑦ 内部監査の有効性向上

内部監査の有効性向上のため、「内部監査手順」の改訂を行うとともに、内部監査員スキルアップ研修を、監査を実施する担当チーム毎に、実践形式で実施しました。



(2) 平成22年度安全重点施策以外の実施状況

安全重点施策以外の安全に関する主な取組みについては、以下のとおりです。

① 事故災害時の情報伝達訓練の実施

都営バスでは、乗務員から営業所、警察等への連絡や近隣営業所との連携など、事故発生時に迅速に対応できるよう、大規模な事故を想定した情報伝達訓練を年1回実施しています。

平成22年度は、12月9日、品川自動車営業所港南支所構内において、「平日の夕刻に日勤者が退勤した後で、営業所内が少人数となる時間帯に事故が発生した」という想定で訓練を実施しました。今回の訓練では、関係各所が連携して情報を共有し、事故対応の円滑化を図ることにポイントをおきました。

また、第二訓練では、応急手当普及員による心肺蘇生法及びAED機器の操作説明と演習も実施しました。



▲負傷者救護訓練の様子



▲心肺蘇生法の説明

② 各種会議の定期的な開催による連絡体制の強化

毎月1回、「自動車部安全対策会議」「統括運行管理者会議」「整備管理者会議」を開催し、事故分析に関する情報の共有、車両整備に関するヒヤリ・ハット情報の共有、輸送の安全に関する連絡調整等を行い、連絡体制の強化を図りました。

③ ブロック別小委員会の開催による事故防止対策の推進

安全対策推進委員会の方針を受けて、ブロック別小委員会をブロックごとに開催（5月、7月、12月、3月）し、他の営業所と情報を交換するなど、事故防止対策や飲酒事故防止対策についての検討を行いました。

④ 職場懇談会の開催による情報の共有化

安全統括管理者と現場職員との意思疎通を図るため、安全統括管理者が直接現



東京都交通局安全報告書

場へ出向き安全に関する意見交換を行う職場懇談会を、各営業所において月1回開催しています。

平成22年度は、4月に実施した渋谷自動車営業所を初めとして、11営業所及び自動車工場において実施しました。（自動車工場については、東日本大震災のため、平成23年4月に実施）



▲安全統括管理者による職場懇談会での現場視察

⑤ 整備情報の一元化

自動車工場に集約した各所の故障データや部品交換履歴を週毎にまとめ、毎週各所に配信することで整備情報の共有を図りました。

⑥ 車両整備機器の計画的な更新

車両保守の安全管理体制を充実させ、安全で安心な車両を提供するために、ツインリフト、タイヤ交換機、温水式洗浄機、エアコンプレッサーなどの車両機器を計画的に更新しました。

⑦ 関東運輸局東京運輸支局による監査の指摘内容と改善処置

平成22年4月13日に早稲田自動車営業所、9月1日に江東自動車営業所、平成23年1月5日に北自動車営業所で巡回監査が実施されました。

早稲田自動車営業所及び江東自動車営業所では「運転者に対する輸送の安全確保についての指導監督が不適切であったこと」、北自動車営業所では「点呼を実施していないものがあったこと及び運行管理者に対し、適切な指導監督をしていなかったこと」について指摘を受けました。

このことを踏まえ、今後改善を図ってまいります。



(3) 平成23年度の安全重点施策

- ① 日常の運行管理の徹底
- ② バス運転訓練車を活用した研修の実施
- ③ 安全研修の充実
- ④ リスク管理の環境整備
- ⑤ 事故防止対策の推進
- ⑥ 予防保全の実施及び事故防止に資する車両改修の実施
- ⑦ 内部監査の有効性向上



▲運転訓練車

7. 輸送の安全に関する予算等の実績額

平成22年度の輸送の安全に関する実績額及び平成23年度の予算額は、以下のとおりです。

(単位:千円)

項 目	22年度実績額	23年度予算額
安全運行対策費用	324,849	388,728
運行管理機器の整備及び保守	129,983	179,623
運行管理・指導に係る費用	16,155	33,334
車両の整備	893,757	1,086,021
停留所設備の整備	9,804	30,177
合 計	1,374,548	1,717,883

8. 事故、災害等に関する報告連絡体制

事故、災害が発生した場合における報告連絡体制については、安全管理規程第13条第1項に定めています。

9. 安全統括管理者

東京都交通局長は、道路運送法第22条の2第2項4号の規定により、以下のとおり安全統括管理者を選任しています。



氏名	役職	期間
松下 義典	自動車部長	平成21年7月16日～平成23年1月31日
土岐 勝広	自動車部長	平成23年2月1日～

10. 東京都交通局自動車事業安全管理規程

道路運送法第22条の2第1項の規定に基づき、「東京都交通局自動車事業安全管理規程」を別紙のとおり定めています。

11. 輸送の安全に関する教育及び研修の計画

安全管理規程第14条に基づき、目標を達成するために必要な人材を育成する教育及び研修について、交通局研修所で年間計画を作成し実施しています。

悉皆となる新任研修や現任研修では、安全管理や危機管理に関する科目を設け実施しています。また、平成20年度から、各営業所で全ての乗務員を対象とした年4回の安全研修を実施しています。この他、法定研修等については、外部の研修を受講させています。平成23年度の計画は以下のとおりです。

平成23年度研修実施計画（研修所実施）

対象者	研修名	実施予定	人数	備考
行政系職員	行政系職員新任科	4月	33	
	転入職員科	4月	40	
	転入管理職員科	4月、7月	20	2回
運輸系職員	運輸事務職科	2～3月	未定	
	運輸職員運行管理科（一般）A	10月	7	
	運輸職員運行管理科（一般）B	5～6月	40	2回
	運輸職員運行管理科（主任）	5月	20	
	運輸職員運行管理科（係長）	5月	15	
	自動車事故防止バリアフリー科	4月	17	
乗務員	自動車運転新任科	採用時	未定	
	自動車新任フォローアップ科	9月	50	10回
	自動車運転現任科	6月、11月	360	20回
	技能主任科（自動車運転）	5～6月	70	2回



東京都交通局安全報告書

	自動車運転指導運転手科	1月	75	3回
	自動車安全運転特別指導科	5月、10月	12	2回
	自動車運転適性検査科（適性訓練）	4月～12月	640	165回
	自動車運転適性検査科（運転訓練車）	4月～2月	516	172回
	SAS（睡眠時無呼吸症候群）科	4月～3月	630	45回
車両整備職員	交通技能新任科	4月	32	
	交通技術職科	2～3月	未定	
	自動車技術科	7～10月	20	
	自動車技能科	7～10月	20	
	自動車整備安全科	7～12月	20	
	技能主任科（交通技能）	5～6月	40	
全職員	事故防止科	6月	500	2回

※ 一部の研修については、他部の人数も含み、23年度安全マネジメントのカリキュラムを実施しない研修を含む。

平成23年度研修実施計画（外部研修等）

対象者	研修名	実施予定	人数	備考
運輸系職員	運行管理者等指導講習（基礎）	6月	20	自動車事故対策機構
	運行管理者等指導講習（一般）	6月	200	
	運行管理者等指導講習（特別）	随時	10	
乗務員	安全研修	四半期毎	全乗務員	営業所実施
営業所全職員	普通救急救命講習	随時	1,000	各消防署
運輸系職員	省エネルギー運転研修	6月	3	公営交通事業協会
	運行管理者研修	7月	7	
	旅客自動車運転者課程研修	6月	7	安全運転中央研修所
車両整備職員	整備管理者研修	11月	30	東京運輸支局
	指定整備事業者研修	2月	4	
	整備主任者研修	9月	40	
	整備主任者実技講習	7, 9, 10月	18	
	自動車検査員研修	7, 8月	65	
	ヒューマンエラー監督者研修	6月	5	ヒューマンファクター研究センター他

※ 一部の研修については、他部の人数も含む。



▲研修用に作成したDVD



▲交通局研修所（東雲庁舎）

12. 輸送の安全に関する内部監査結果及びそれを踏まえた措置内容

安全統括管理者は、安全管理規程第15条に基づき、安全マネジメントの実施状況を点検するため、年1回輸送の安全に関する内部監査を実施しています。

平成22年度の内部監査は、以下のとおり実施しました。

○ 内部監査実施状況

(1) 定期内部監査

実施日：平成22年11月26日

重点監査項目：教育・訓練の実施状況及び効果確認

必須監査項目：①前回内部監査の指摘事項に対する改善状況及び効果確認

②安全重点施策の実施状況及び効果確認

③事故等の再発防止対策の実施状況確認

監査結果（主な指摘等）

①指 摘

- ・「是正・予防に関する手順」（輸送の安全に関する業務の是正措置等について具体的な実施手順を定めた文書）において、既に改正されていて存在しない様式がそのまま使用されている。

また、「記録管理手順」（輸送の安全に関する記録の管理方法を定めた文書）において、既に改正されていて存在しない組織が記載されており、文書の管理が適切でない。

以上の指摘については、改善されていることが確認されています。



②賞 賛

- ・平成22年4月7日の早稲田営業所の重大事故に対し、研修用のDVD作成、7の日の取組等、自動車部をあげて再発防止に取り組んでいることが確認できた。

(2) 臨時内部監査（早稲田自動車営業所）

実 施 日：平成22年6月29日

重点監査項目：①安全への取組のPDCAサイクル実施状況確認

②再発防止対策の実施状況

③本局からの指示等に基づく対応状況確認

④安全重点施策の実施状況

監査結果（主な指摘等）

①指 摘

- ・平成21年12月9日発生の小滝橋営業所の重大事故について、所内に事故の情報を掲示しているものの、本局の営業課長の指示（全乗務員に点呼で注意喚起する）どおりに対応していない。
- ・過去の死亡事故（平成15年1月江東営業所等）について、語り継がれておらず風化してきている。過去の教訓を活用していない。
- ・乗務員に対して、都営交通安全の日以外に、定期的に安全方針の理解度、浸透度を確認していない。

以上の指摘については改善されていることが確認されています。

②賞 賛

- ・平成21年11月に営業所独自の取組として実施した、区社会福祉協議会及び車いす利用者が参加した車いす対応研修は、賞賛に値する。



13. 東日本大震災に対する対応

(1) 東日本大震災当日の対応

平成23年3月11日午後2時46分に東日本大震災が発生した後、被害状況を確認するため、一旦、全車両に対して運行中止を指示しましたが、その後、安全を確認して午後4時から全路線で運行を再開しました。

鉄道各線が相次いで運行を中止したため、駅前のバスターミナルは到着したバスにお客様が乗車できないほどの大変な混雑となり、さらに、都内各所で発生した道路の大渋滞の影響もあって大幅な運行遅れが生じました。

そうした状況にあっても都営バスは運行を続けましたが、夜間になっても鉄道ダイヤの乱れは収まらず、多くのお客様が帰宅困難となりました。このため、都営バスとして終夜運行を実施することを決定し、可能な限り増発を行い、帰宅するお客様の足の確保に努めました。

(2) 災害に備えた通信手段の活用

都営バスでは、災害時の各車両と営業所との間における双方向の連絡、及び緊急時における新宿本庁舎から全車両への一斉放送が可能な通信体制として、デジタルMCA (Multi Channel Access) 無線を全車両に搭載しています。

東日本大震災の当日も、このデジタルMCA無線を活用して、新宿本庁舎から全車両に対して、一斉に運行の中止及び再開を指示するとともに、鉄道等の運行状況についても放送し、適宜乗務員からお客様に案内を行いました。