

2023

安全報告書



箱根登山バス株式会社

日頃より箱根登山バスをご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社は「輸送の安全確保」を事業経営の最重要事項として掲げ、お客さまに安心してご利用いただけるよう、日々業務に取り組んでおります。

この報告書は、道路運送法第 29 条の 3、旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 7 第 1 項および当社安全管理規程第 17 条の規定に基づいて、2022 年度の輸送の安全に関する情報を公表するものです。この報告書をお読みいただき、忌憚のないご意見やご感想をいただければ幸いです。

1. 輸送の安全に関する基本的な方針

箱根登山バスでは、輸送の安全を確保するため、以下のとおり社長および役員と全従業員が一丸となって運輸安全マネジメントに取り組んでおります。

《安全方針》

1. 安全第一

お客さまの安全を最優先に社員一丸となって安全の確保に努めます。

2. 法令の遵守

輸送の安全に関する法令および規則を遵守し忠実に職務を遂行します。

3. 確認の励行

職務遂行にあたり推測ではなく、常に状況を確認し、安全行動に努めます。

4. 情報の共有と開示

情報は漏れなく迅速かつ正確に伝え、全員で共有すると共に、積極的に公表します。

5. 変革に挑戦

常に安全確保に向けた問題意識を持ち、PDCA サイクルの実施により変革に挑戦します。

箱根登山バス株式会社

取締役社長 野村 尚廣

(1) 社長および役員は、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、現場における安全に関する声に真摯に耳を傾けるなど現場の状況を十分に踏まえつつ、社員に対し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) 当社は輸送の安全に関する計画の策定、実行、チェック、改善（Plan Do Check Act）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ことで、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、積極的に公表します。

2. 輸送の安全に関する重点施策

(1) 輸送の安全に関する方針に基づき、次に掲げる事項を実施します。

- 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、関係法令および安全管理規程に定められた事項を遵守します。
- ② 輸送の安全に関する費用支出および投資を積極的かつ効率的に行うよう努めます。
- 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の伝達および共有をします。
- 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、これを適確に実施します。

(2) 輸送の安全に関する 2022 年度目標と実績・2023 年度目標

① 2022 年度目標・実績

区 分	目 標	実 績
重大事故	0 件	0 件（目標達成）
有責事故	対前年 20%削減	対前年 22%削減※（目標達成）

※2021 年度 22 件・2022 年度 17 件

② 2023 年度目標

- ・ 重大事故 0 件
- ・ 有責事故件数 対前年 20%削減（2022 年度有責事故 17 件を 13 件以下に抑える）

(3) 2022 年度安全重点施策の実施状況

① 飲酒運転の防止対策

- ・ 勤務前日の飲酒を禁止し、乗務前後の点呼時にはアルコール検査を実施しています。
- ・ 運転士への各種研修・教育時にアルコール問題をテーマとして取り上げ、飲酒運転防止インストラクターの資格を取得した運行管理者などによる飲酒運転の防止教育に取り組んでいます。

② 健康状態等に起因する事故の防止

- ・ 健康状態や身体機能の低下が原因となり、事故を惹起する恐れのある運転士について、定期健康診断とは別に、精密検査や産業医との面談を実施することで、事故の未然防止に取り組んでいます。
- ・ 運転中に発症した場合に重大な事故を引き起こす可能性が高い脳血管疾患や、睡眠障害に起因する事故を防止するため、運転士の脳MR I 検診およびS A S（睡眠時無呼吸症候群）簡易検査を計画的に実施しています。

③ ヒヤリ・ハット情報の共有と活用について

営業所ごとの危険箇所情報やヒヤリ・ハット事例を収集・分析し、実際の映像や画像を活用しながら周知することで、危険に対する感性の向上とともに、潜在事故の可視化により事故防止を図っています。

④ 各月安全目標

営業所ごとに月々の安全目標を掲げ、従業員一丸となり事故防止に取り組んでいます。

4月	・危険を感じたら「まず止まれ」 ・発車時の安全確認の徹底 (指差呼称は流れ作業にならないように) ・子どもをはじめとする歩行者の安全確保の徹底 ・車庫進入時「歩行者は先に行かせる」「後退時は徐行」 ・タイヤ脱着時のホイールナットの締め付けトルク管理【整備】 ・タイヤ脱着時のホイールボルト損傷具合の点検強化【整備】
5月	・踏切通過時「一時停止」による安全確認の徹底 ・発車時における作業手順の確実な実施 ・県外ナンバー車、高齢ドライバー車への注意と配慮 ・車庫内ルールへの遵守 ・ラジエータ清掃の確実な実施と水漏れ点検強化【整備】
6月	・事故発生時における速やかな運行中止と正確な報告 ・予測運転の実施と一時停止の確実な実施 ・雨天時の安全運転 ・二輪車の特性を理解した防衛運転 ・ドア開閉時の目視確認/乗降場所接近時の最徐行 ・作業完了後の再確認の徹底【整備】
7月	・「わき見運転」「ながら運転」など不安全行動の撲滅 ・すれ違うバスとの「挙手挨拶」厳禁 ・基本動作の確実な実施/油断、慣れ、過信による例外的行動厳禁 ・入出庫時の歩行者に対する安全確保 ・夏季繁忙期の事故防止（他県ナンバー車と十分な車間距離を確保） ・ベルト張り・損傷の確認とラジエータ清掃の確実な実施【整備】
8月	・「死角」の確認＝アンダーミラーの活用 ・エコドライブの励行 ・行楽シーズンに伴う事故防止（運転に不慣れな車との車間距離） ・車内人身事故撲滅（ドア開閉確認と指差呼称・発車時の声掛け） ・夏休み期間の旅行者/子ども/高齢者の飛出しや乱横断に注意 ・信号機のない横断歩道付近の安全確認と徐行運転 ・DPD整備後の強制再生の実施（差圧・再生時間確認）【整備】
9月	・狭隘箇所での対向車との離合時における減速の徹底 ・「周囲の安全確認の確実な実施」（アンダーミラーの活用） ・車内人身事故の防止（着席後発進の徹底とアナウンス励行） ・閉扉時における目視確認の徹底 ・優先意識は事故の元/リスク軽減のため「先に行かせる」の実践 ・温水ラインの点検強化【整備】

10 月	・ 早めのライト点灯実施 ・ 周囲の安全確認後のドア操作の徹底 ・ 漫然運転の防止（コメンタリー運転の取り組みで集中力低下防止） ・ エコドライブの実践（運行速度を5キロ下げる） ・ 下り坂でのアクセルオフ徹底 ・ 定期整備時における暖房装置の点検強化【整備】
11 月	・ 発車時における指差呼称での周囲の安全確認の徹底 ・ 事故多発地点での運行速度の社内制限値厳守 ・ 終点における車内確認の徹底 ・ 他県ナンバー・レンタカーとの事故多発/十分な距離を確保 ・ エアータンク内の水抜き/ワイヤー・ドレンコックの確認【整備】
12 月	・ フットブレーキの緩み防止のためホイールパーク使用の励行 ・ 後退時の事故防止（フロント部頭振りによる事故に注意） ・ 後退時の事故防止（見えにくい場合の目視/努力視界の確保） ・ 飲酒運転の根絶運動（勤務前日は禁酒） ・ 歩行者（特に子ども）の急な飛び出しに注意 ・ 燃料漏れ・オイル漏れの点検強化【整備】 ・ エアータンク腐食の点検強化【整備】
1 月	・ 交差点左折時における内輪差事故撲滅（側方の安全確認徹底） ・ 事故多発地点における慎重な運転操作（狭隘箇所は減速） ・ 積雪時における早めのチェーン装着 ・ 運行路線における積雪・凍結箇所の把握と対策（特に橋上） ・ 危険を感じたら「まず止まれ」「お先にどうぞ」の実践 ・ タイヤ脱着時のホイールボルト点検強化（錆・不揃い等） ・ バッテリー（液・電圧等）の点検強化【整備】
2 月	・ 車庫内での後退事故撲滅（ミラー・モニター・目視・声掛け） ・ 積雪時における早めのチェーン装着 ・ 路面凍結箇所を把握し速度に注意 ・ 定期整備時におけるパイプ類の腐食の確認強化【整備】 ・ エアータンクの水抜きの再度実施【整備】
3 月	・ 歩行者・自転車等の動きを予測し「危険回避ができる速度」と「安全な間隔」を意識する ・ 狭隘箇所での離合に注意 （手前で十分に減速・一旦停止して対向車を先に行かせる 等） ・ 他県ナンバー・レンタカー増加に伴う防衛運転 （急なブレーキに備え車間距離を十分に確保） ・ ラバーホース（温水系も含む）の点検強化【整備】 ・ エアーススペンションの点検（特に上部接着面）【整備】

(4) 交通安全運動

年4回の交通安全運動期間中に下記の事項を実施し、経営トップのメッセージ伝達、重点施策についての指導、実施状況の把握などの取り組みを通じて、安全管理体制の維持・向上に努めました。

- ・ 春の全国交通安全運動（2022年4月6日～4月15日）
- ・ 夏の交通事故防止運動と輸送安全総点検（2022年7月10日～7月20日）
- ・ 秋の全国交通安全運動（2022年9月21日～9月30日）
- ・ 年末年始の輸送等に関する安全総点検（2022年12月10日～2023年1月10日）

- ① 社長、安全統括管理者による職場巡視
- ② 本社管理部門・営業所管理職による早朝の点呼立会い
- ③ 整備部門担当者による車両の日常点検の立会い
- ④ 営業所管理職、運行管理者、本社管理部門による街頭指導
- ⑤ 運行管理委員会の開催
- ⑥ 地域の利用者に対する交通事故防止啓発活動への参加



職場巡視の様子（小田原営業所）



職場巡視の様子（小田原整備工場）

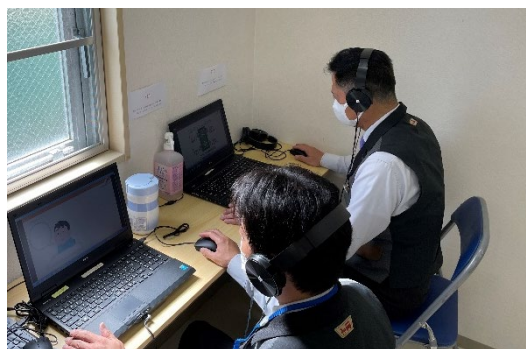
(5) 安全マネジメント体制を維持するために必要な教育について

年間教育計画に基づき、以下の研修を実施しました。

① 安全運転研修・安全マネジメント研修

昨年度に続き、自社で作成した安全運行にかかわる動画を、個人ごとまたは少人数にて視聴する研修を、11月と2月の2回、全運転士に向けて実施しました。

11月の安全運転研修では、過去の重大事故の風化防止教育および実際に当社で発生した事故や、ヒヤリハット案件のドライブレコーダー映像を用いた危険の予測と回避訓練を実施しました。



また、2月の安全マネジメント研修では、法令遵守や事故防止への積極的な取り組みなど、17項目にわたる小田急グループのコンプライアンス行動指針について、運転士はもとより全従業員（パートや臨時社員も含む）が学びました。いずれの研修も、業務の合間に効率的に受講することができ、受講者や管理者に大変好評でした。

② 月次教育

国土交通省が定めた「自動車運送事業者が運転者に対して行う一般的な指導及び監督の指針」に基づき、営業所の運行管理者が輪番制で月々のテーマに即した教材を作成し、その教材を用いて各営業所の運転士に統一的な教育を実施しています。健康管理の重要性や運転士が遵守すべき基本的事項、繁忙期や積雪期、異常気象時における事故防止など、指針に沿った内容から多岐にわたり指導を行っています。

教育の後には定着度を図る試問や、前回の教育の復習試問を実施し、教育がその場限りの詰め込みにならないよう工夫しています。

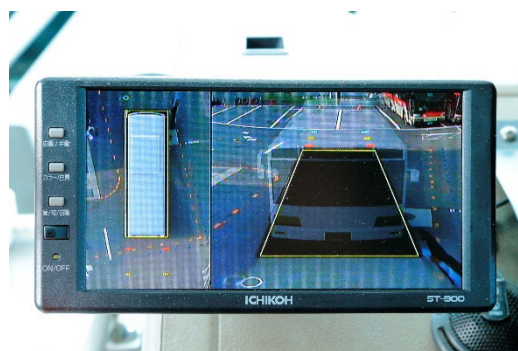
③ 安全運転訓練車を活用した安全運転教育

大型車の運転未経験者の採用が増加傾向にあることを踏まえ、大型二種免許取得後の基礎的な運転技術の向上と安全運転意識の醸成を図るため導入された「安全運転訓練車」を活用し、運転士の運転技能向上を目的とした教育を実施しています。

この安全運転訓練車は安全に配慮しながら、効果的な研修を実施できるよう指導員用補助ブレーキや補助ミラー、3Dサラウンドマルチビューなどの安全装備を備え、車両全方位の安全確認が可能です。また、運転操作による燃料消費量の違いが可視化される電子流量計システムにより、アクセルの踏み加減などによる燃料消費量をリアルタイムで確認し、滑らかな発進・加速によるエコドライブの実践と共に、無駄な急加減速や急ブレーキを避けることで車内の揺れを緩和し、車内転倒事故防止につなげる安全教育に役立てています。



車両感覚を養う訓練



様々な装備を安全のための教育に使用

④ 年次教育

当社の有責事故の傾向として、運転経験の浅い運転士の事故惹起率が高いことを踏まえ、本社の教育専任教官と営業所の指導主任運転士によるスキルアップ訓練を、計画的に実施しています。訓練は小田原営業所城東車庫の敷地内のほか、営業区域内の路上を実際に走り事故多発地点などでより実践的な教育を実施しました。



今後はこのスキルアップ訓練の実施対象を中堅層以上の運転士にも広げ、長い期間無事故であったベテランの運転士が加齢による衰えにより突然事故を惹起してしまうことがないように予防措置を講じてまいります。

⑤ 職種別研修

- ・ 新たに任命された運行管理者について、職務における役割や責任、非常時対応など業務全般にわたる基礎知識について習得に努めました。
- ・ 運行管理者の資質向上や事故分析力の向上に資するため、自動車事故対策機構（NASVA）の専門官に来ていただき、リスク管理セミナーを開催し、全営業所の運行管理者が事故の分析力や再発防止のために必要な専門的知識などの習得に努めました。



新任の運行管理者に行う研修



NASVA の出張によるリスク管理セミナー

- ・ 箱根湯本駅と箱根山内の宿泊施設を結ぶ手荷物配送業務（軽貨物輸送）に従事する箱根キャリーサービスの運転者についても、坂道の多い箱根山内や狭隘な道路に面した宿泊施設への運行が多いことから、安全運転教育を実施することによって、安全意識の醸成や技術の向上を図りました。



⑥ 貸切乗務員研修

当社では貸切バスに乗務する運転士に対して、運転操作や急制動訓練、急勾配坂路の昇降訓練などを実施し、安全輸送の基本的事項について定期的に教育しています。

当社の貸切バス車両には、ASV（先進安全システム）が装備されており、ハード面からの安全対策を図るとともに、装置の有効性を検証しました。



貸切車両の運転／急制動訓練



急勾配の坂路を安全に下る訓練

⑦ 外部機関での教育

- ・小田原ドライビングスクールにて、指導員やスキルアップを必要とする運転士を対象とした指導力・運転技能向上研修、事故惹起者に向けた再発防止教習、高齢運転士を対象とした安全教育など、目的を特化した教育を適宜実施することによって、全社的な安全運転技術の向上を推進しています。
- ・「自動車安全運転センター 安全運転中央研修所（茨城県ひたちなか市）」への派遣研修では、2022 年 7 月に 4 名の運転士を派遣し、公道では経験できない運転上の危険限界を体験しながら、安全運転の基礎と応用について学ぶなど、運転技術および安全意識の向上に向けたプログラムを履修しました。



指導員研修（小田原ドライビングスクール）



安全運転研修（安全運転中央研修所）

⑧ 適性診断を活用した教育

独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）が提供する適性診断を受診させて、運転士個人が持つ運転特性を自覚させるとともに、診断結果をもとにした安全運転に対する教育を実施しています。

NASVAでは、おおむね3年周期での受診を推奨していますが、当社では運転士の適性に関する注意点など、経年に伴う変化をより正確に把握するため、独自に2年周期にて受診させています。

また、法令で3年周期と定められている65歳以上の運転者に対する適齢診断についても、上記と同様の理由から2年周期で受診させるとともに、外部講師による診断結果に基づいたカウンセリングと実践的な実技講習を受講させることによって、加齢による身体能力の低下を踏まえた安全運転技術の維持・向上に取り組んでいます。



適齢診断の受診風景



外部講師によるカウンセリング・実技講習

⑨ 運行管理者基礎講習、一般講習の受講

法令に基づき運行管理者などの対象者を派遣し、最新の安全知識および関係法令の習得、また安全に対する意識を向上させています。

⑩ 添乗指導

本社管理部門および営業所管理職、運行管理者、指導運転士、主任運転士が営業運転中のバスに添乗し、教育・研修の内容が実践されているか確認したうえで、運転技能や接遇についてフィードバックを行い、運転士一人一人のスキルアップと職場全体のレベルアップに取り組んでいます。

(6) 安全推進委員会の開催

毎月末に社長、安全統括管理者、取締役など経営陣をはじめ本社安全管理の担当者および営業所長、営業所の運行管理者などをメンバーとして、安全推進委員会を開催しました。

この委員会では下記の項目について検討、方針決定、情報共有と意見交換をしました。

- ① 輸送の安全に関する方針、重点施策、目標および計画
- ② 関係法令および通達等の周知
- ③ 事故事例について発生原因と再発防止策
- ④ 教育の計画と実施
- ⑤ ヒヤリ・ハット情報
- ⑥ 輸送の安全に関する規則類の制定および改正について
- ⑦ その他必要事項

(7) 設備投資関係

輸送の安全に関する設備投資として、貸切車両を3両導入いたしました。箱根の森小学校の登下校における送迎専用車として使用します。

いずれの車両も、ASV（先進安全システム）やEDSS（ドライバー異常時対応システム）を装備した安全性の高い車両です。



(8) その他の安全への取り組み

① 運転士の班活動

各営業所では、主任運転士を班長として班を編成しており、年間の事故防止に向けた目標の設定と振り返り、事故事例情報や再発防止対策の共有など行いました。

【設定した班別目標の例】

- ・営業事故（早発・経路間違い・遅発）ゼロの実現
- ・有責事故ゼロの実現
- ・車庫内での後退事故の撲滅

② 安全統括管理者による職場巡回

1月から2月にかけて安全統括管理者による職場巡回を実施し、現業係員との安全に関する意見交換を行いました。この時に出された意見をもとに、安全施策の検討や道路管理者等への要望の提出など、当社の輸送の安全性の向上に努めています。

③ 過労運転防止への取り組み

事故につながる恐れのある過労運転について、日々の勤務状況を集計し把握することで、必要に応じて勤務の変更を行うなど、適切な労働時間の管理に努めています。また運行ダイヤの見直しなどにより、乗務員の勤務環境の改善を図りました。

④ 危険バス停の解消

横断歩道や交差点に近接しているなど理由から、交通事故の危険性が高いバス停について、道路管理者および地域の関係団体等との調整を図り、安全対策工事、バス停の移動・統廃合など推進し、危険バス停の解消に努めています。中でも危険度が最も高いとされるAランクのバス停について、当社では6箇所該当していましたが、このうち5箇所は本年度末までに解消もしくは改善されています。残る1箇所（小涌谷駅バス停）については、道路の地形的にバス停の移設が容易に行えないため、バス停を共用している他事業者や、道路管理者である県西土木事務所（小田原土木センター）や神奈川県警とも連携しながら対応を継続的に協議しています。

⑤ コンプライアンス意識の向上について

入社時研修等において、小田急箱根グループの従業員としての行動基準や社会的責任などについての教育を行い、コンプライアンス意識の醸成およびCSR活動実践のための行動力の向上に努めました。

また、今年度は「安全マネジメント研修」として全従業員に動画を視聴させる形式により「小田急グループコンプライアンスマニュアル」の17項目を中心とした内容の理解度を深める取り組みを行いました。

⑦ 新型コロナウイルス感染拡大防止への取り組み

全従業員に対しうがい、手洗い、手指消毒の励行、点呼時における体温測定・健康状態の確認、マスク着用の徹底、点呼執行場所や運転席横への飛沫感染防止用のビニールシートの取り付け、バス車内の換気・消毒、一部車両への光触媒コーティング、最前列左側座席の使用休止などを実施しました。

（なお、本年3月の日バス協ガイドラインの改定に伴い、車内でのマスク着用の推奨や座席の使用制限は解除しております。）

3. 輸送の安全に関する計画

（1）教育計画

- ① 国土交通省が定めた「自動車運送事業者が運転者に対して行う一般的な指導及び監督の指針」を網羅した年間教育計画を作成し、輸送の安全性向上を目的に全従業員を対象に教育を実施します。
- ② 上記①の指針に沿って、営業所の運行管理者が持ち回りで月々のテーマ設定と教材の作成を行い、その教材を用いて各営業所の運転士に統一的な教育を実施します。各事業所単位で、運行管理者が月々のテーマ設定と資料作成を行い、運行管理状況に即した教育を全運転士に実施します。
- ③ 自動車教習所など外部機関との連携、外部研修機関への派遣などを通して、指導職にある従業員、事故惹起者、高齢運転士、スキルアップを必要とする運転士など、それぞれに必要な技能・知識を向上させることを目的とした特別な教育を実施します。

- ④ 安全運転訓練車を活用し、運転技能向上の教習を計画的に実施します。
特に、入社3年以下の運転士や、中堅層の運転士に対する教育を強化します。
- ⑤ ドライブレコーダーの映像やデジタルタコグラフを活用し、事故防止教育や危険予知トレーニングを実施します。
- ⑥ 教育実施後の浸透度、習得度を把握するため、本社管理部門担当者、運行管理者等が添乗指導、街頭指導を実施します。
- ⑦ 運行管理者、補助者の飲酒運転防止インストラクターの資格取得を推進します。
- ⑧ 身体などにハンディキャップをお持ちのお客さまも安心してバスをご利用いただけるよう、従業員のサービス介助士資格の取得を推進し、専門的な知識を身につけることによって、必要なお手伝い（介助）ができるよう取り組みます。

（2）設備投資計画

バリアフリー対応ワンステップ・ノンステップバスを3両導入する予定です。

（3）要員計画・健康管理

- ① 運転士の採用を強化し、適切な要員の確保に努めます。
- ② 日々の勤務状況を集計し把握することで、過労運転が懸念される運転士は、勤務内容の変更や休暇取得の促進をするなど適切な労働時間の管理に努めます。
- ③ 健康状態の把握と管理

定期健康診断を通して社員の健康状態を把握するとともに、有所見者については健康保険組合等と連携し、生活習慣の見直しや治療開始・継続などのフォロー、また必要に応じて、精密検査や産業医との面談を実施することで、健康状態や身体機能の低下を原因とした事故の未然防止に努めます。

- ④ S A S（睡眠時無呼吸症候群）検査・脳MR I 検査の実施

運転士を対象としたS A S簡易検査および脳MR I 検査を受診計画に沿って実施します。検査結果に基づき、精密検査から治療開始・継続までのフォローを行います。

（4）貸切バス事業者安全性評価認定制度

この制度は、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取り組み状況について、公益社団法人日本バス協会が評価認定を行うものです。当社は2016年・2018年・2020年・2022年と4回にわたり最高ランクである「三ツ星評価」を取得いたしました。また、制度が開始された2011年の初回申請から10年にわたり認定を継続し、かつ三ツ星評価を維持していることから、「評価認定長期継続優良事業者」として日本バス協会から表彰を受けました。

この三ツ星評価の実績を活かし、お客さまに安全で快適な輸送を提供してまいります。



(5) 交通安全運動

全国に展開される交通安全運動に積極的に参加し、輸送の安全確保に努めてまいります。各運動期間中は経営トップの現場巡視に本社管理部門も同行することとで、運行管理状況等を把握のうえ指導を行います。

- ① 春の全国交通安全運動（2023年5月11日～5月20日）
- ② 夏の交通事故防止運動と夏季の輸送安全総点検（2023年7月10日～7月20日）
- ③ 秋の全国交通安全運動（2023年9月21日～9月30日）
- ④ 年末年始の輸送等に関する安全総点検（2023年12月11日～2024年1月10日）

(6) 職場巡回

安全統括管理者が定期的に営業所・案内所など現業を巡回します。その際に所員らと直接コミュニケーションをとることでさまざまな情報や改善提案などを取得し、本社内で共有・検討して改善点を反映させることで安全施策の推進に取り組みます。

(7) 会議の開催

輸送の安全確保などに関する情報の共有、意思疎通を積極的に行うため、下記の会議を開催します。

- ① 安全推進委員会・・・毎月1回
- ② 運行管理委員会・・・年4回の交通安全運動期間前
- ③ 事故報告会・・・随時

(8) 「運輸防災マネジメント指針」に基づく自然災害等への対応について

近年、自然災害が頻発化・激甚化する中で、国土交通省は「自然災害は運輸事業の安全を脅かすリスク」として捉えており、運輸事業者には発災時においても可能な範囲での被害の軽減と拡大防止、また業務活動の維持や早期回復を図ることが期待されています。こうした自然災害への対応力向上の取り組みを促すために、国土交通省は運輸防災マネジメント(2017年ガイドライン制定)を運輸安全マネジメント制度の一部として位置づけています。

このことから、運輸安全マネジメント制度の創設により2006年に策定された当社の安全管理規程に基づく安全方針とともに、今後は「防災に関する基本方針」を明示することで全社的取組とその周知を図る必要があり、現在内容の検討が重ねられています。

防災は輸送の安全確保に不可欠な要素ですが、いざというときに大切なのは、頭と体が直ちに反応するよう、必要な対応を全社員が各自で身につけることです。そのためには、経営トップが統一的に事業者の意思及び方向性を社内にも明確に示し、全社員がその内容を十分理解し、事業者の風土・文化として定着させることが期待されています。

① リスク評価と態様に応じた対応

防災に関する指針は自然現象を起因とするすべての災害が対象です。特にバス事業への影響が大きい次のそれぞれにつき、当社の対応を詳細に策定するため検討しています。

ア. 雪害

冬季には箱根エリアにおいて、積雪が原因の交通障害（立ち往生車両による通行不能）が発生することがあります。これは予測がある程度可能で、最新の気象情報、警報、

交通状況をもとに運行の可否を決定し、運行中における立ち往生を可能な限り防止するための迅速な判断と対応が極めて重要です。

イ. 台風等の風水害

2019年10月、大型で非常に強い勢力の東日本台風（台風19号）が関東地方を直撃した際には、当社の営業区域である箱根エリアにおいて1日の降水量が全国の観測史上1位となる922.5mmを記録し、大規模な土石流が発生しました。これにより運行路線上の道路が寸断され、長期間にわたり運休や迂回運行を余儀なくされました。

この風水害も事前の予測がある程度可能であるため、最新の気象情報や台風の進路等をもとに、事前に行える必要な準備を可能な範囲で実施し、台風の規模によっては計画的な運休も視野に入れて対応します。

ウ. 地震災害

地震は発生の予測が困難なため、あらかじめ「発生した場合における事業への最大な影響」の想定が必要です。直前の準備ができないので、平時からの備えと発生直後の初動対応が極めて重要になります。建物の倒壊や交通の途絶などを考慮して被災状況を事前に推測し、事業継続・復旧に向けた方向性を画策しておく必要があります。

エ. 火山災害

当社営業区域にある箱根山の大涌谷では、数年に一度火山活動が活発化します。最近では2019年5月に噴火警戒レベルが2（火口周辺規制）に引き上げられ、一部路線が運休しました。火山ガスの濃度上昇は行政を通じグループ交通事業者リアルタイムで共有されるため、有事の際にいち早く対応することが可能です。

② お客さまへの対応

有事の際には社内に対策本部を設置し、気象庁や行政などから発表される各種データを基に、路線の運休可否判断を含めて機動的に対応します。

お客さまに対しては、ホームページや行政の防災無線などを通じて、可能な限り事前の周知をします。また、既に運行中の車両については、運行管理者と乗務員との連絡を密にし、ご乗車のお客さまの安全確保を最優先として対応します。

また、必要に応じ車両の退避、従業員・社内設備の安全確保等の対応を検討します。

③ ハザードマップの活用

当社の運行エリアには、地震発生時における津波や箱根エリアの火山活動、また大雨による河川氾濫や土砂崩壊等の様々なリスクが存在しています。その危険箇所と当社路線図を重ね、さらに緊急時の避難場所を明示した独自のハザードマップを、津波・洪水・土砂災害、火山活動の別に作成し、全営業所および全車両に備え付けています。運行管理者や運転士がリスクを把握するとともに、有事の際の危険地域外への移動や、お客さまの安全確保のための避難誘導ツールとして活用できる体制を取っています。

4. 国土交通省告示第1337号に基づき公表する安全情報

一般貸切旅客自動車運送事業者が報告すべき事項【別紙1】

5. 安全管理規程

安全管理規程

【別紙2】

6. 輸送の安全に関する組織体制および指揮命令系統

【別紙2】「安全管理規程」内、安全管理組織体制および運輸部緊急時連絡系統図

7. 安全統括管理者

常務取締役 村上 建喜

8. 輸送の安全に関する内部監査および改善措置について

- (1) 安全統括管理者は、自らまたは安全統括管理者が指名する者を実施責任者として、安全管理マネジメントの実施状況等を点検するため、少なくとも1年に1回以上、適切な時期を定めて輸送の安全に関する内部監査を実施します。

また、重大な事故、災害等が発生した場合または同種の事故、災害等が繰り返し発生した場合、その他、特に必要と認められる場合には、緊急に輸送の安全に関する内部監査を実施します。

- (2) 安全統括管理者は、前項の内部監査が終了した場合はその結果を、改善すべき事項が認められた場合はその内容を、速やかに社長および役員に報告するとともに、輸送の安全の確保のために必要な方策を検討し、必要に応じ、当面必要となる緊急の是正措置または予防措置を講じます。

9. 輸送の安全性に関する実績と予算

輸送の安全性向上を目的として取り組んだ実績額および予算は次のとおりとなります。

(単位：千円)

	設 備 投 資	安全に対する費用	合 計
2022 年度実績	368,686	19,178	387,864
2023 年度予算	80,700	22,173	102,873

10. 2022 年度事故統計（自動車事故報告規則第二条に規定する事故）

運 転 事 故	0 件
車 両 故 障	37 件

以 上

一般貸切旅客自動車運送事業者が報告すべき事項（2023 年 3 月 31 日現在）

1. 事業者ごとの情報

- | | |
|---------------------------------|---------------------|
| (1) 事業者名 | 箱根登山バス株式会社 |
| (2) 代表者役職 | 代表取締役社長 |
| (3) 代表者氏名 | 野村 尚廣 |
| (4) 許可年度 | 2002 年度 |
| (5) 主たる事務所の住所 | 神奈川県小田原市東町 5-33-1 |
| (6) バス協会等への加入状況 | 日本バス協会（神奈川県バス協会）に加入 |
| (7) 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 | |
| ・ 死亡事故件数 | 0 件 |
| ・ 重傷事故件数 | 0 件 |
| ・ 軽傷事故件数 | 0 件 |
| ・ 物損事故件数 | 0 件 |
| ・ 事故報告書提出件数 | 0 件 |
| ・ 健康起因事故件数 | 0 件 |
| (8) 輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置 | |
| ・ 直近 3 年間の運輸安全マネジメント評価の実施状況 | 実施済 |
| ・ 直近 3 年間の運輸安全マネジメントセミナーの受講状況 | 受講済 |
| (9) 輸送の安全にかかわる内部監査について | |
| ・ 今年度の実施回数 | 1 回 |
| ・ 監査結果（指摘の有無） | 無 |
| (10) 安全統括管理者の選任年月日 | 2020 年 4 月 1 日 |

2. 営業所ごとの情報（貸切業務のある営業所）

(1) 小田原営業所（神奈川県所在）

① 運転者に係る情報

- | | |
|------------------|------|
| ・ 正規雇用の運転者の人数 | 17 人 |
| ・ 正規雇用以外の運転者の人数 | 9 人 |
| ・ 正規雇用運転者の平均勤続年数 | 17 年 |

② 運行管理者に係る情報

- | | |
|--------------|------|
| ・ 運行管理者の人数 | 10 人 |
| ・ 運行管理補助者の人数 | 6 人 |

なお、上記それぞれについて運転者と兼職している者はいない。

③ 整備管理者に係る情報

- | | |
|--------------|------|
| ・ 整備管理者の人数 | 1 人 |
| ・ 整備管理補助者の人数 | 17 人 |

なお、上記それぞれについて運転者と兼職している者はいない。

④ 事業用自動車に係る情報（貸切登録車）

	車両数	最古年式	最新年式	平均車齢	ドラレコ 搭載車両	ASV 搭載車両	ASV 後付	主な運行態様
大型	8 台	2014 年	2020 年	6.6 年	8 台	8 台	0 台	観光輸送(昼間)
中型	2 台	2023 年	2023 年	0.0 年	2 台	2 台	0 台	学校・企業送迎
小型	3 台	2004 年	2023 年	17.5 年	3 台	1 台	0 台	学校・企業送迎

(2) 箱根山崎営業所（神奈川県所在）

① 運転者に係る情報

- ・ 正規雇用の運転者の人数 8 人
- ・ 正規雇用以外の運転者の人数 3 人
- ・ 正規雇用運転者の平均勤続年数 16 年

② 運行管理者に係る情報

- ・ 運行管理者の人数 5 人
- ・ 運行管理補助者の人数 7 人

なお、上記それぞれについて運転者と兼職している者はいない。

③ 整備管理者に係る情報

- ・ 整備管理者の人数 1 人
- ・ 整備管理補助者の人数 11 人

なお、上記それぞれについて運転者と兼職している者はいない。

④ 事業用自動車に係る情報（貸切登録車）

	車両数	最古年式	最新年式	平均車齢	ドラレコ 搭載車両	ASV 搭載車両	ASV 後付	主な運行態様
大型	0 台	—	—	—	—	—	—	—
中型	0 台	—	—	—	—	—	—	—
小型	2 台	2015 年	2016 年	7.4 年	2 台	0 台	0 台	その他

以 上