

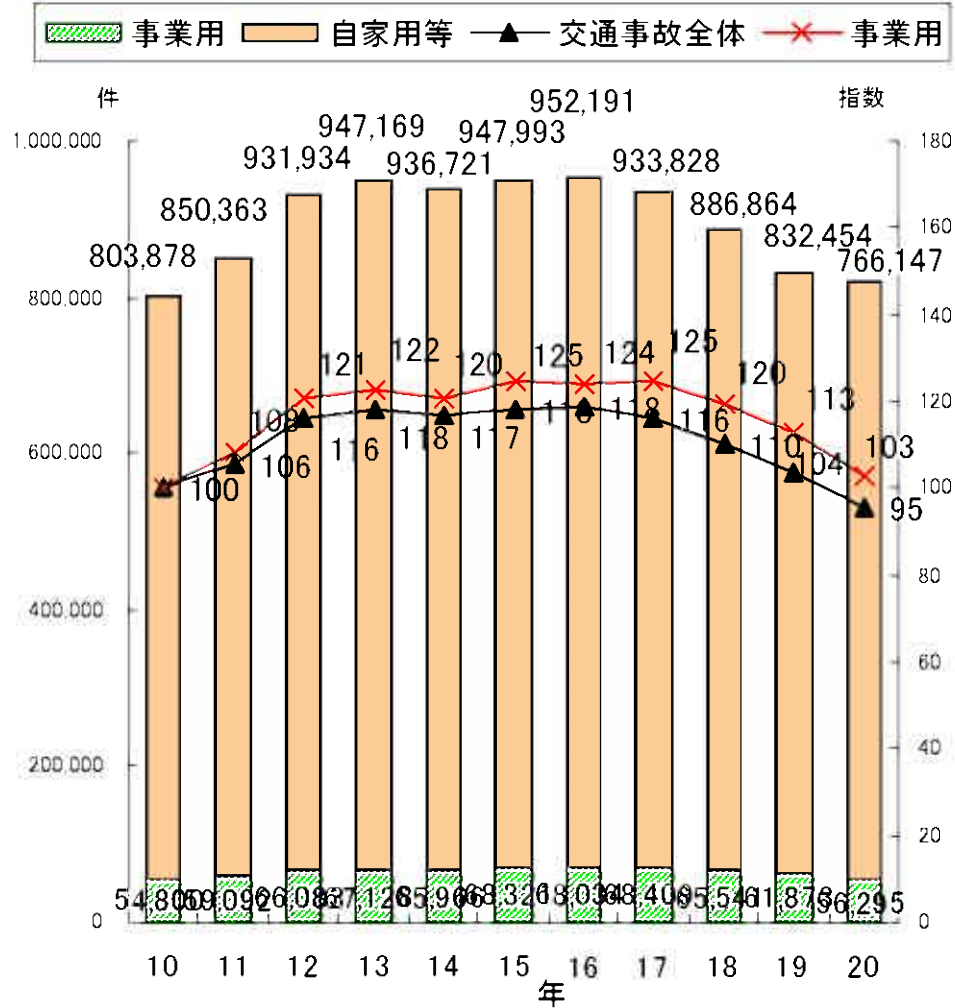
事業用自動車総合安全プラン2009(案) 参考資料

1. はじめに

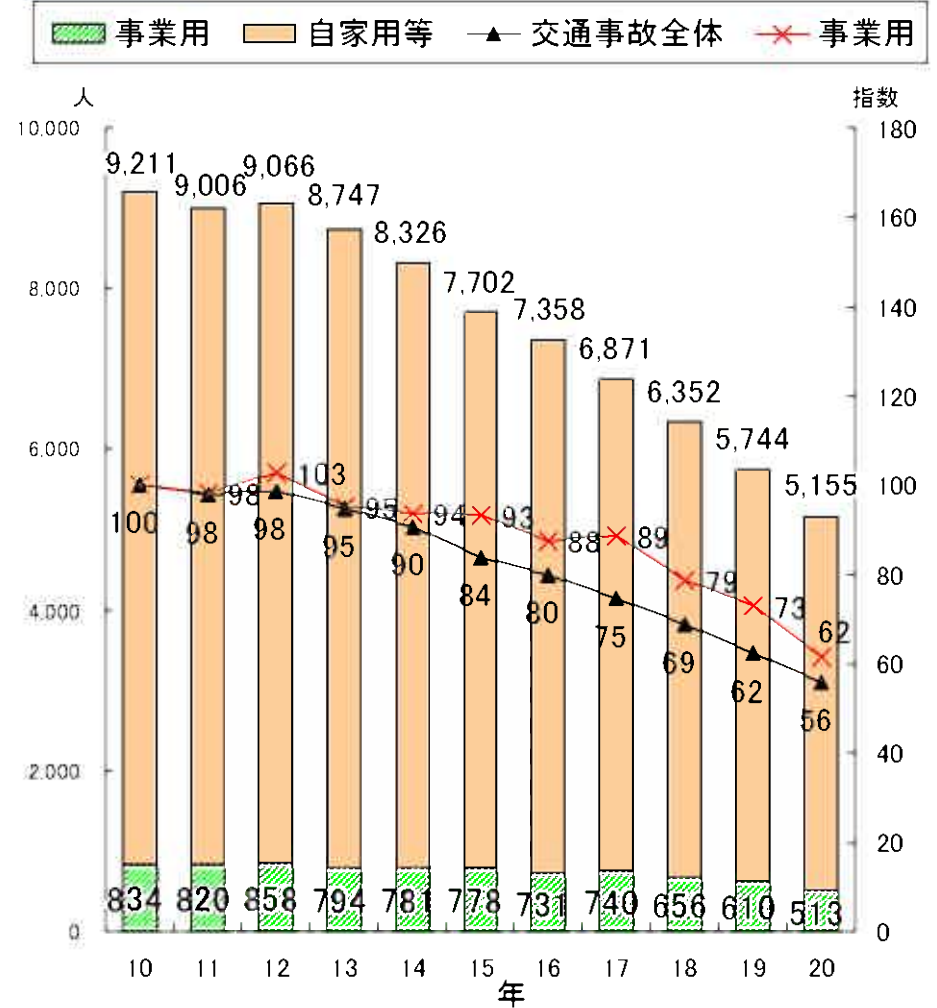
事業用自動車に係る事故等の発生状況 1

事故件数及び死者数の推移

事故件数



死者数

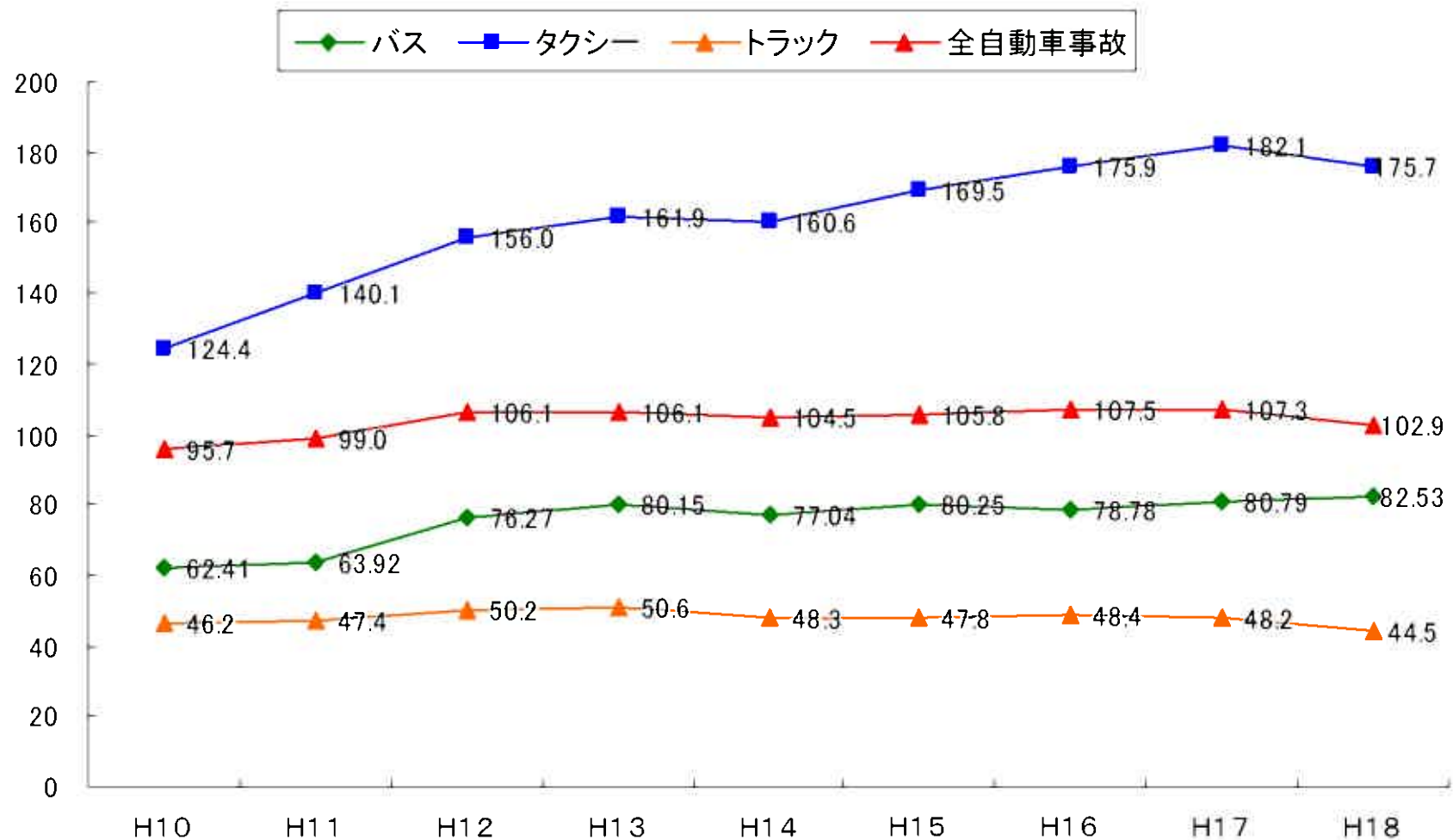


出典:「交通統計」(警察庁)

※事業用の値は、内数を示す。

事業用自動車に係る事故等の発生状況 2

事業用自動車の業態別交通事故件数の推移(走行距離1億キロあたり)

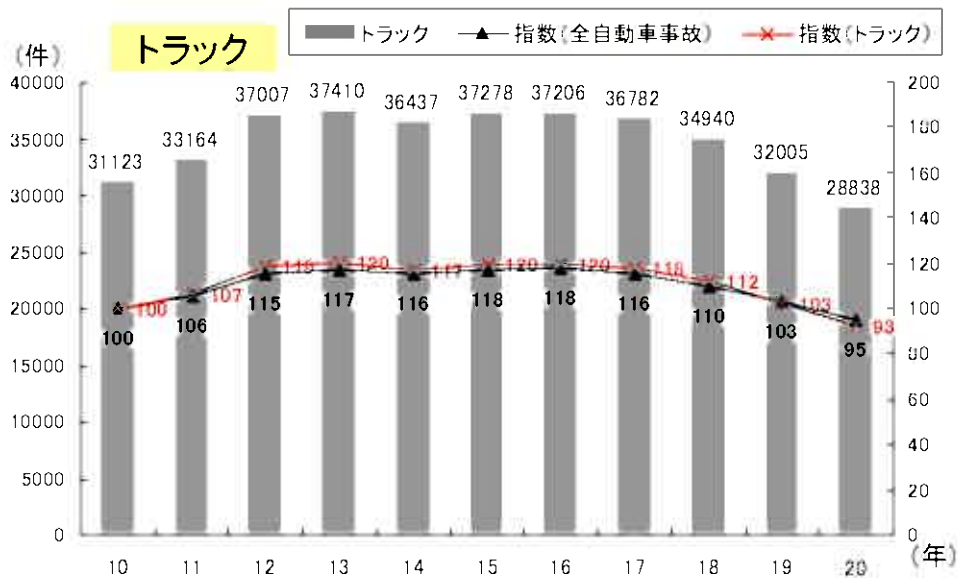
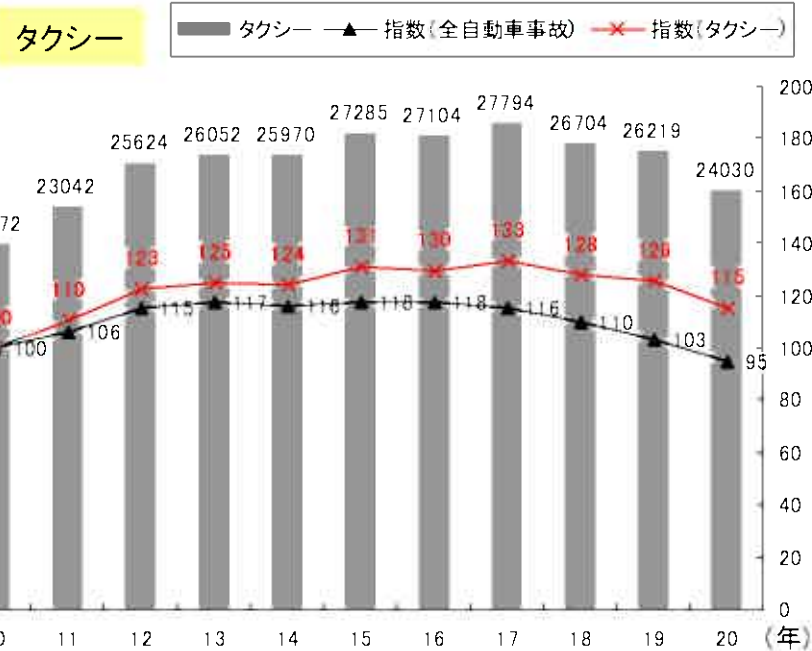
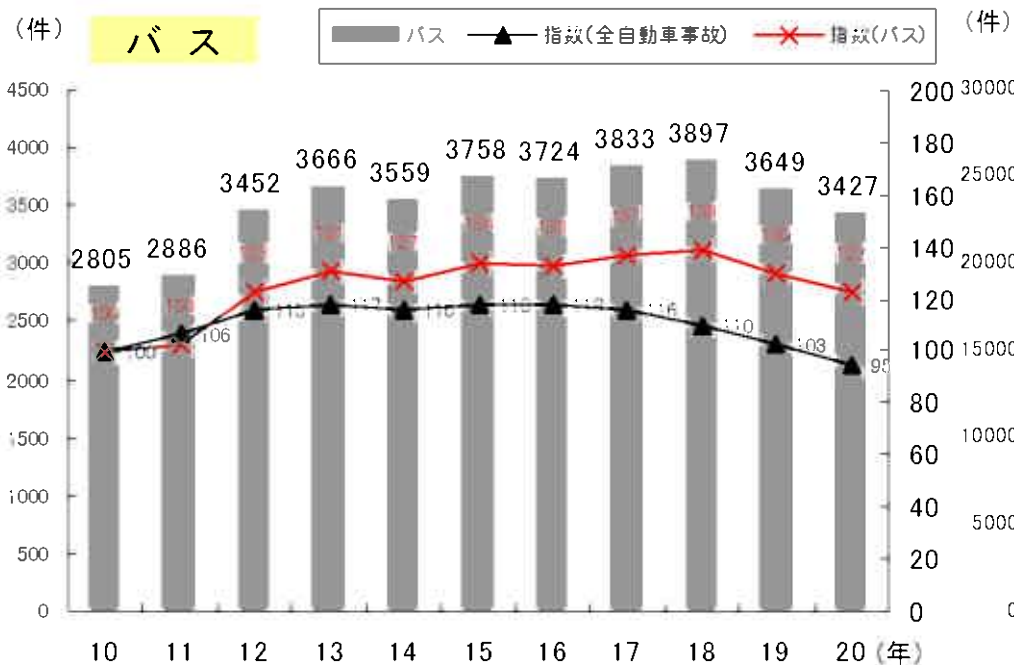


出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

タクシーの事故は、全自動車事故に比べて1.7倍の事故が起きている。

事業用自動車に係る事故等の発生状況 3

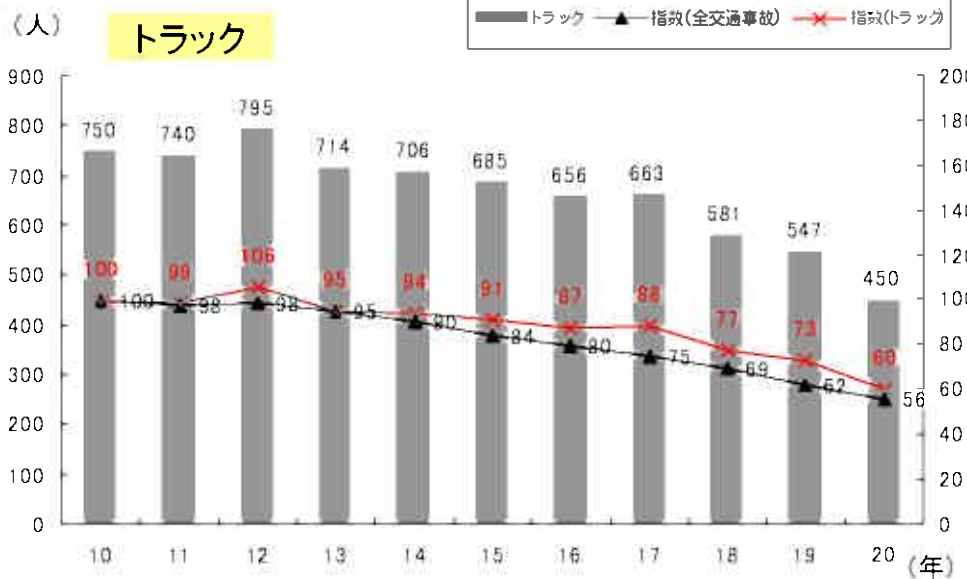
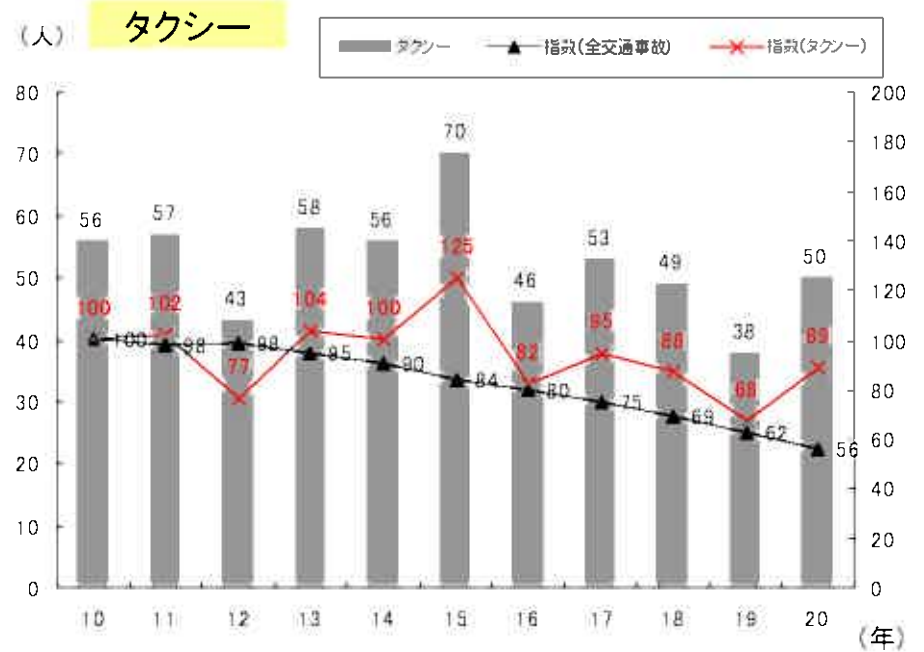
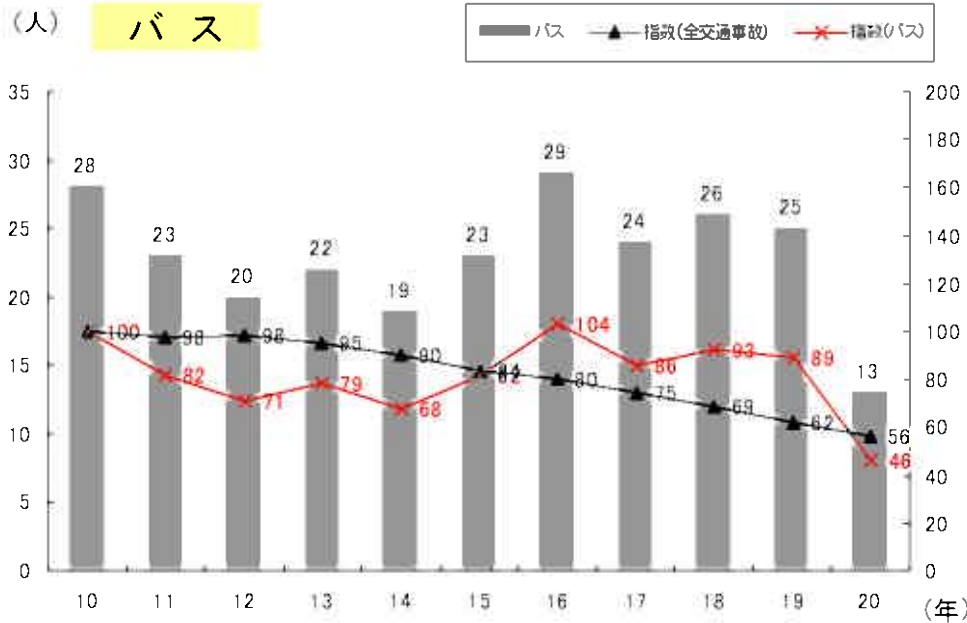
業態別事故件数



出典:「交通統計」(警察庁)

事業用自動車に係る事故等の発生状況 4

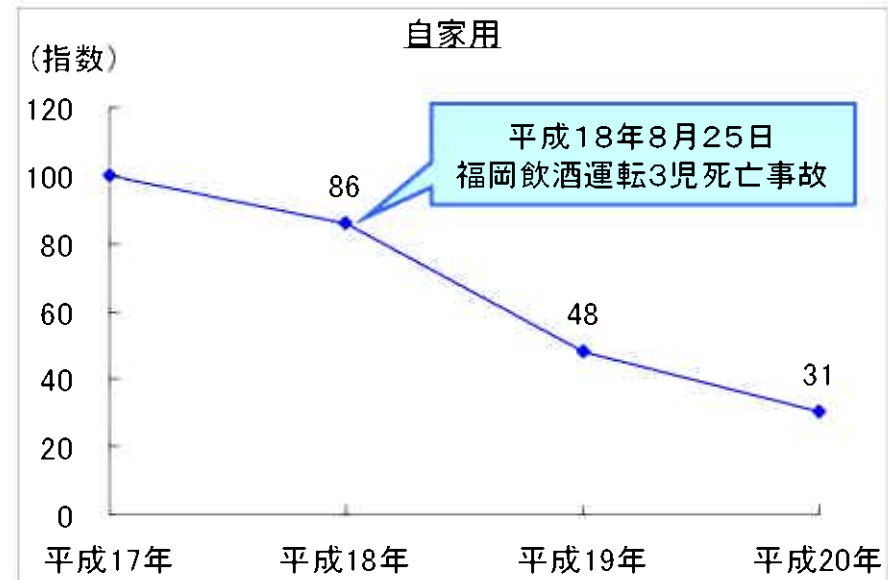
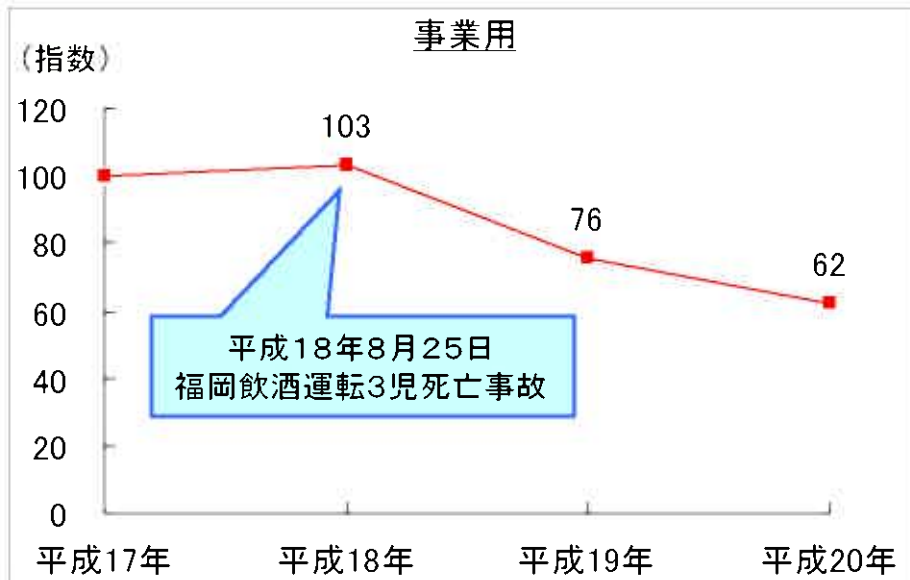
業態別事故死者数



出典:「交通統計」(警察庁)

事業用自動車に係る事故等の発生状況 5

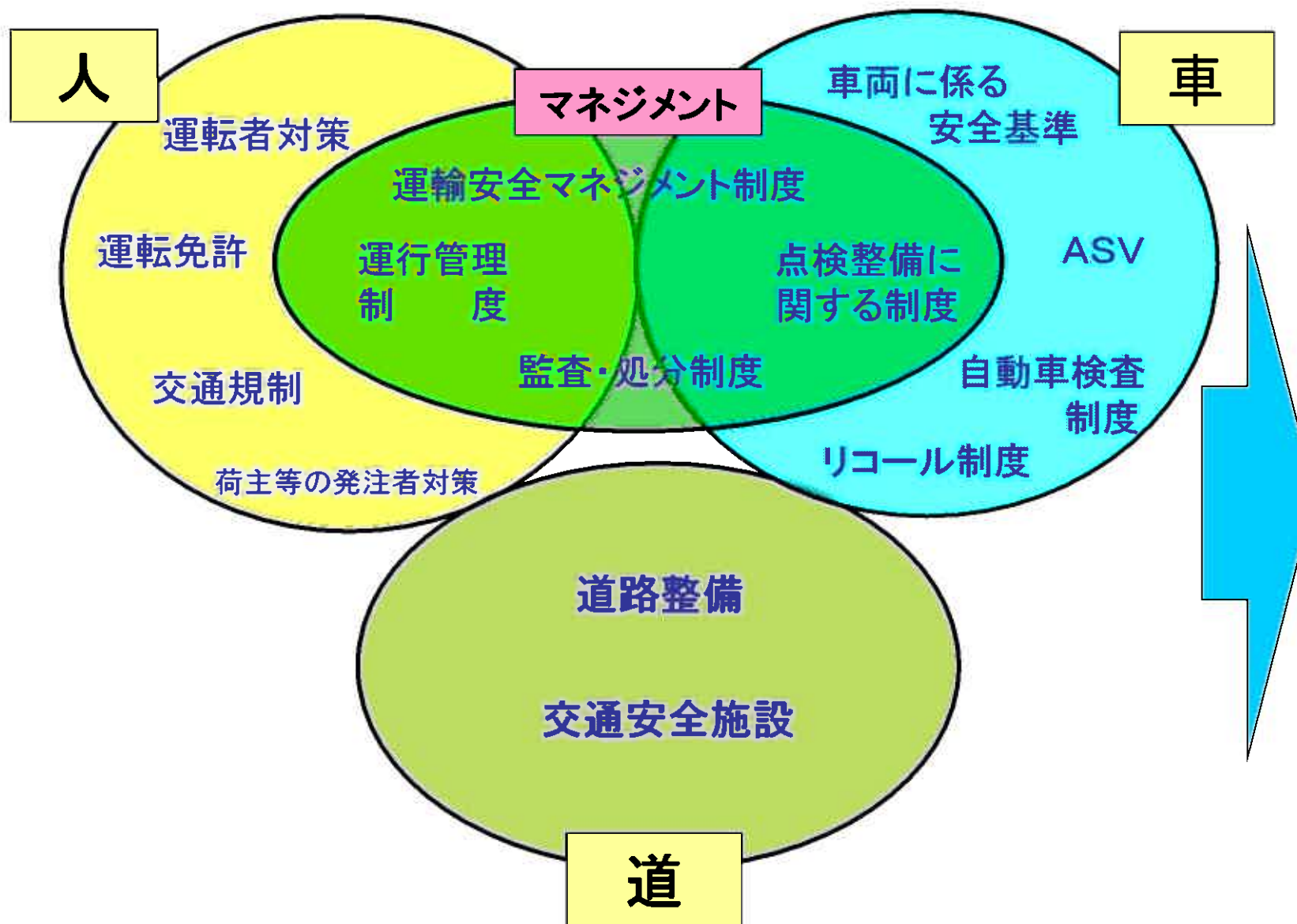
飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数



		平成17年				平成18年				平成19年				平成20年			
		バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計
酒酔い	自家用	-	828	116	944	-	716	103	819	-	528	66	594	-	452	59	511
	事業用	-	4	6	10	-	4	5	9	-	3	4	7	-	2	4	6
	計	0	832	122	954	0	720	108	828	0	531	70	601	0	454	63	517
酒気帯び	自家用	8	75,879	7,684	83,571	10	65,068	6,902	71,980	12	35,816	4,224	40,052	5	22,653	2,672	25,330
	事業用	3	55	395	453	1	62	405	468	0	45	300	345	1	34	246	281
	計	11	75,934	8,079	84,024	11	65,130	7,307	72,448	12	35,861	4,524	40,397	6	22,687	2,918	25,611
酒酔い・酒気帯び	自家用	8	76,707	7,800	84,515	10	65,784	7,005	72,799	12	36,344	4,290	40,646	5	23,105	2,731	25,841
	事業用	3	59	401	463	1	66	410	477	0	48	304	352	1	36	250	287
	計	11	76,766	8,201	84,978	11	65,850	7,415	73,276	12	36,392	4,594	40,998	6	23,141	2,981	26,128

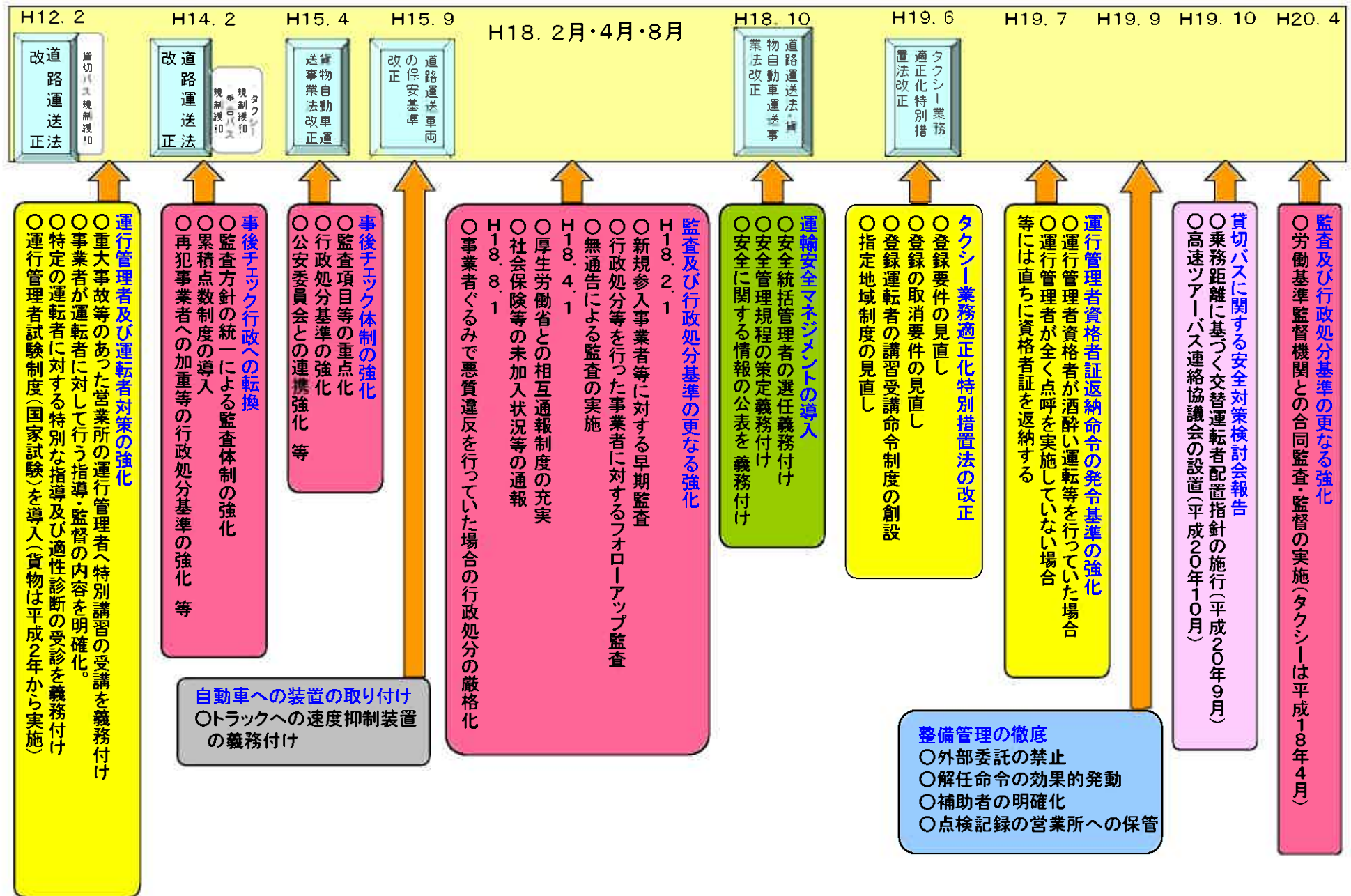
※ バスについては自家用、事業用の別が集計されていないため、国土交通省で把握している件数を記載した。

事業用自動車に関する安全対策のイメージ



事業用自動車の安心・安全な自動車交通の実現

自動車交通局によるこれまでの安全対策の強化経緯



交通安全基本計画

・昭和45年の交通安全対策基本法を受け、昭和46年度以降、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画（5カ年計画）が定められている。

これまでの目標

第1次交通安全基本計画(昭和46年度～昭和50年度)
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を削減

第2次交通安全基本計画(昭和51年度～昭和55年度)
過去最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減

第3次交通安全基本計画(昭和56年度～昭和60年度)
昭和60年までに年間の死者数を8,000人以下にする

第4次交通安全基本計画(昭和61年度～平成2年度)
平成2年までに年間の死者数を8,000人以下にする

第5次交通安全基本計画(平成3年度～平成7年度)
平成7年の死者数を年間1万人以下とする

第6次交通安全基本計画(平成8年度～平成12年度)
年間の交通事故死者を平成9年までに1万人以下とし、さらに、平成12年までに9,000人以下とする

第7次交通安全基本計画(平成13年度～平成17年度)
平成17年までに、年間の死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする

第8次交通安全基本計画の目標 (平成18年度～平成22年度)

平成22年までに、年間の死者数を5,500人以下にする。
平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にする。



4つの視点

少子高齢社会への対応

歩行者の安全確保

国民自らの意識改革

ITの活用

8つの柱

道路交通環境の整備

交通安全思想の普及徹底

安全運転の確保

車両の安全性の確保

道路交通秩序の維持

救助・救急活動の充実

損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

研究開発及び調査研究の充実

2. 事故削減目標の設定

政府全体の新たな事故削減目標

内閣総理大臣談話（平成21年1月2日）

交通事故死者数が第8次交通安全基本計画の目標を下回ったことに関する内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話

昨年1年間の交通事故死者数は、5,155人でした。平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする「第8次交通安全基本計画」の目標を、2年前倒しで達成しました。

近年の交通事故死者数の減少は、シートベルトの着用者率の向上や、飲酒運転の根絶等に向けた取組を始めとする政府、地方自治体、関係民間団体、地域の方々の努力の成果であります。この間、交通事故防止に御尽力いただいた方々に感謝いたします。

また、平成15年からの10年間で、交通事故死者数を半減し、5,000人以下にするという政府目標を掲げております。その実現も、間近となりました。

しかしながら、いまだに多くの方が、交通事故で亡くなっていることは、憂慮すべきことです。

新たな年を迎え、私は、今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をいたしました。

この目標の実現は容易ではありませんが、政府、関係団体、国民を挙げて力を結集し、世界一安全な道路交通の実現を目指してまいります。

そのためには、高齢化が更に進むことを考えると、高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません。また、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に力をいれます。

国民の皆様の、御理解と御支援を、お願いいたします。

内閣府特命担当大臣発言要旨（平成21年1月5日（月）初閣議）

交通事故防止対策の推進について

一 平成二十年中の交通事故による死者数は、五千百五十五人でした。平成二十二年までに交通事故死者数を五千五百人以下とする「第八次交通安全基本計画」の目標を、二年前倒しで実現しました。

二 また、平成十五年からの十年間で、交通事故死者数を半減し、五千人以下とするという政府目標が掲げられましたが、六年目にし、その実現も間近となりました。しかしながら、未だに多くの方が、交通事故で亡くなっております。

三 本年一月二日の麻生総理の談話において示された方針に基づき、今後十年間を目途に、昨年の交通事故死者数から半減させ、二千五百人以下とするという新たな政府目標を掲げ、世界一安全な道路交通の実現を目指します。そのためには、高齢者に対する施策に重点的に取り組むとともに、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に全力で取り組んでまいります。

四 閣僚各位におかれましては、これまでの交通事故防止対策への御協力に感謝するとともに、今後の取組につきまして一層の御協力をお願い申し上げます。

事故削減目標の設定 1

政府目標

内閣総理大臣談話要旨(平成21年1月2日)

- ・今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をした。
- ・飲酒運転の根絶に力を入れる。

内閣府特命大臣発言要旨(平成21年1月5日 初閣議)

- ・今後10年間を目途に、平成20年の交通事故死者数から半減させ、2,500人以下とするという新たな政府目標を掲げる。



国土交通省における目標の設定(事業用自動車を通じた目標)

1. 事故削減目標の設定

1. 事業用自動車の事故死者数の削減目標
10年間で死者数半減(平成20年513人を10年後に250人、中間年である5年後には380人)
2. 事業用自動車の事故件数の削減目標



(次頁へ)

2. 飲酒運転根絶目標の設定

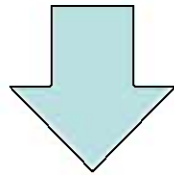
事業用自動車の飲酒運転をゼロとする。

事故削減目標の設定 2

事業用自動車の人身事故件数削減目標の設定の考え方

事業用自動車の事故死者数の削減目標

- ・平成20年513人を平成30年250人（今後10年間で半減）

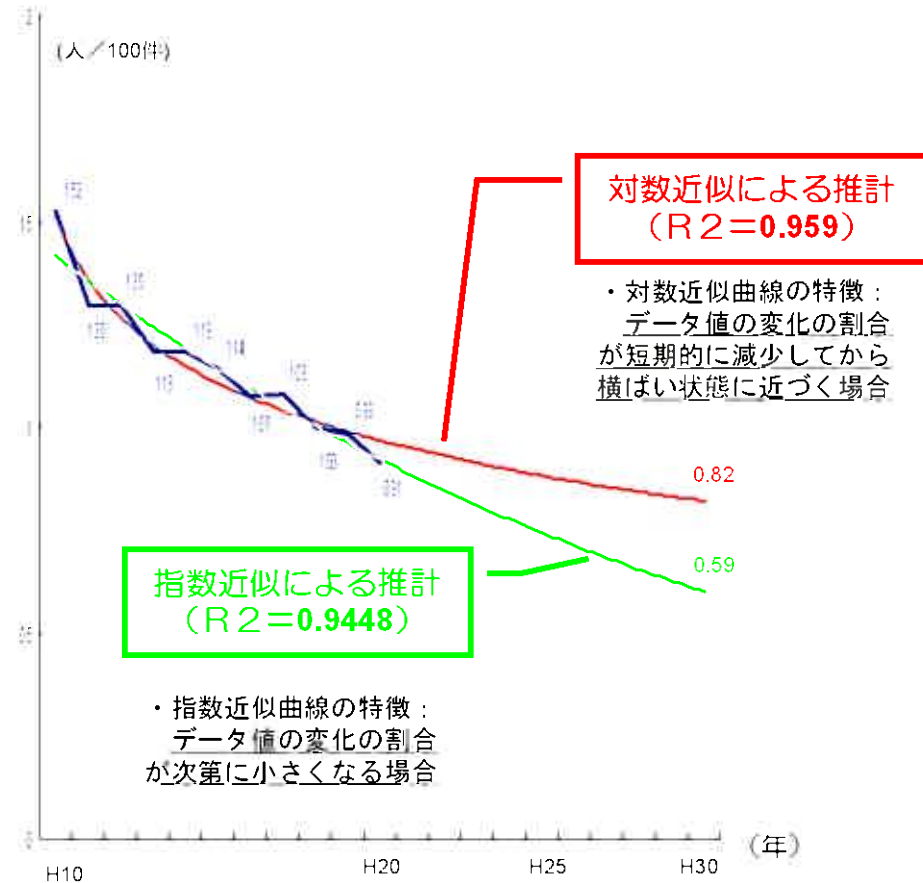


- ・人身事故件数の削減目標の設定にあたっては、平成30年事故死者数250人を実現するため、平成30年の「事故件数に対する死者数の割合（以下「事故死亡率」という。）」を推計し、これで250人を割り戻す。



事業用自動車の事故死亡率推計

これまでの事故死亡率のデータをもとに、平成30年における事故死亡率を曲線近似により推計する。



事故削減目標の設定 3

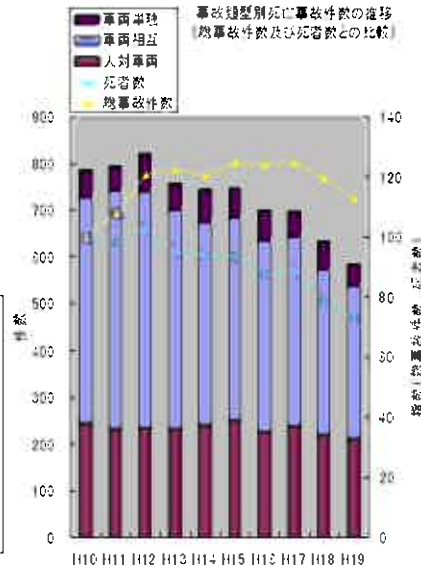
これまでの事故死亡率減少の要因

事故類型別の事故データを見ると、

・車両相互による死亡事故の減少が特に多く、事故死亡率の減少との関係も大きい。



シートベルト着用の徹底、エアバッグの普及等の衝突後被害軽減技術の進展による運転手及び乗員の被害軽減が大きな要因としてあるのではないかと考えられる。



・人対車両による死亡事故については、近年の事故件数の減少に伴ってようやく減少がみられてきた。

今後の事故死亡率の減少に関連する要因

(1) 車両面

- ・衝撃吸収車体
- ・歩行者保護
- ・シートベルトプリテンショナー
- ・事故自動通報システム

(2) 救助・救急活動面

- ・応急手当（AEDの使用等）の普及啓発
- ・トクターカーの活用促進
- ・緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備
- ・トクターヘリ事業の推進

(3) 交通安全思想面

- ・後部座席等におけるシートベルト着用の推進
- ・チャイルドシートの正しい着用の徹底
- ・幼児向けの自転車用ヘルメットの使用促進

(4) 道路交通環境面

- ・高速自動車国道等における緊急開口部の整備

(第8次交通安全基本計画、日本学術会議提言「交通事故ゼロの社会を目指して」より)



・車両面に関しては、これまで低減効果が大きかった衝突後被害軽減技術が既に広く行き渡っており、今後当該技術による低減効果余地は減少していくことが予想される（今後は、衝突予防技術面の進歩が見込まれるところ）。

・その他の面（特に救助・救急活動面）に関しては、今後も一定の事故死亡率減少効果はみられると考えられる。

・しかし、一方、高齢化の進展が事故死亡率増加の要因となる。

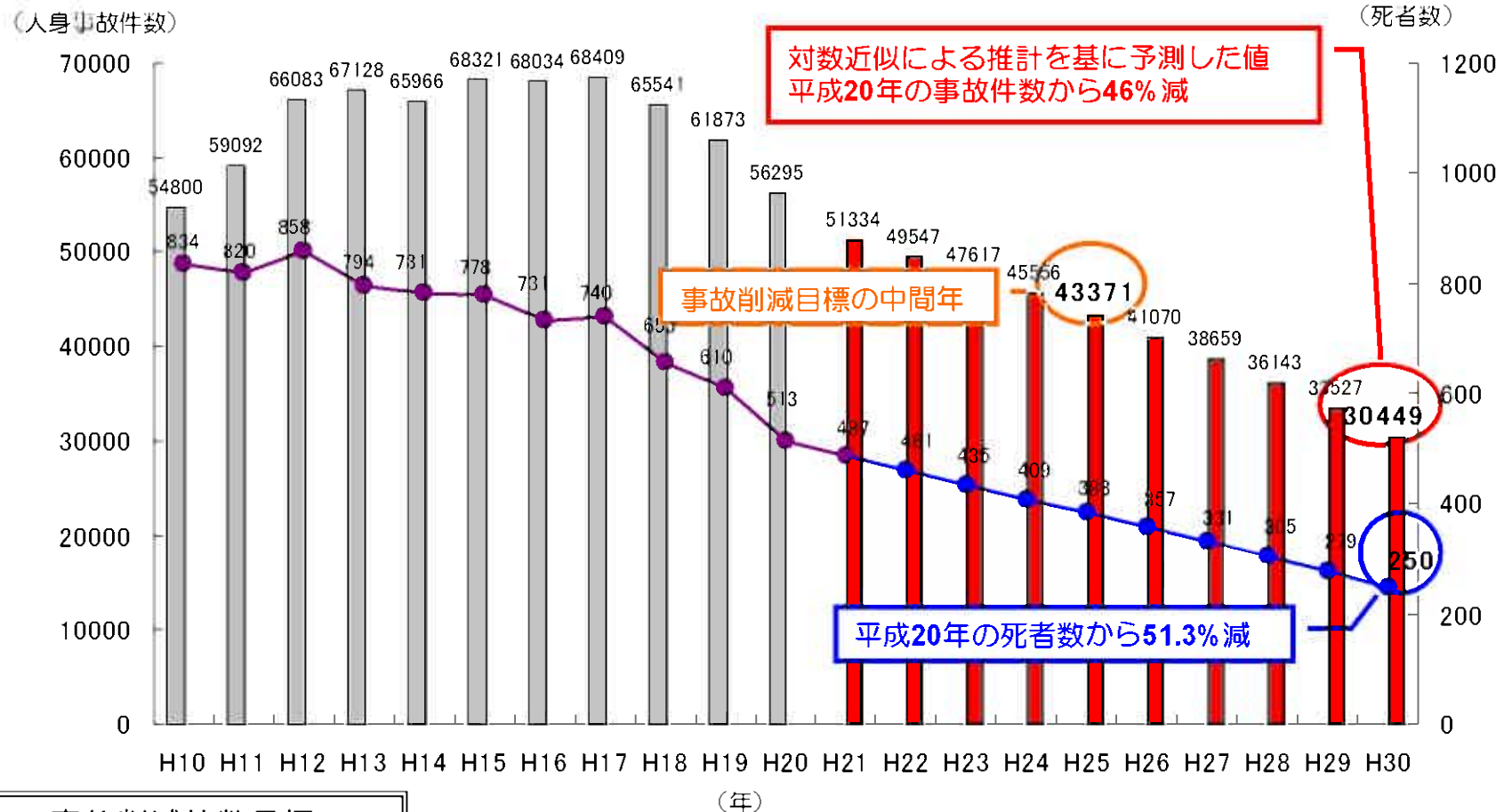


これらを踏まえると、事故死亡率の低減に関しては、今後横ばいに近づくことが予想されることから、対数近似曲線の推計値を用いた方がより実態に近い。

事故削減目標の設定 4

事業用自動車の人身事故件数削減目標の設定

対数近似による、平成30年における事故死亡率（0.82104人／100件）の推計をもとに、人身事故削減目標を算出すると、平成30年における人身事故件数は約3万件となる。



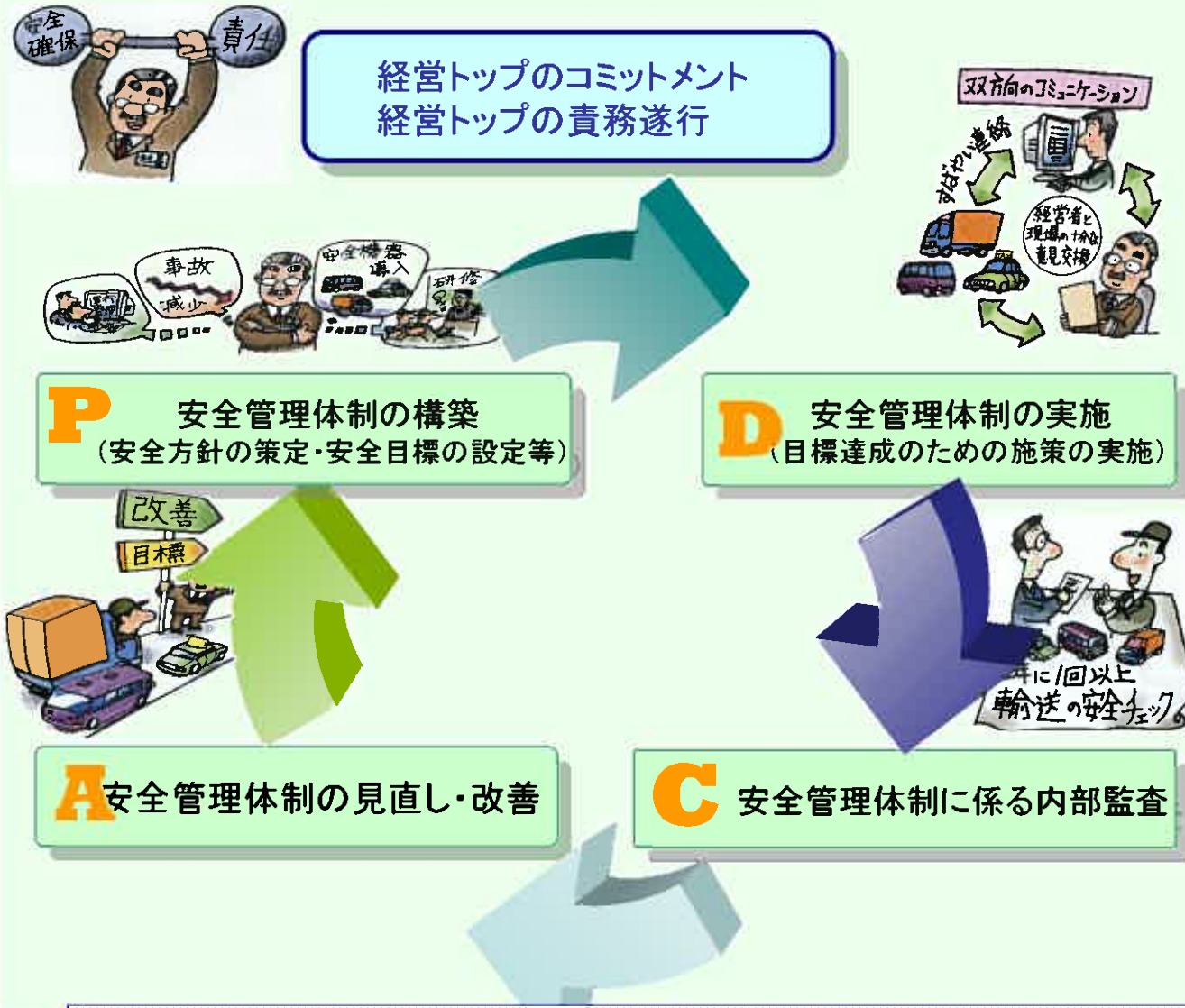
事故削減件数目標

- ・ 10年間で人身事故件数半減
(平成20年56,295件を10年後に3万件、中間年である5年後には4万3千件)

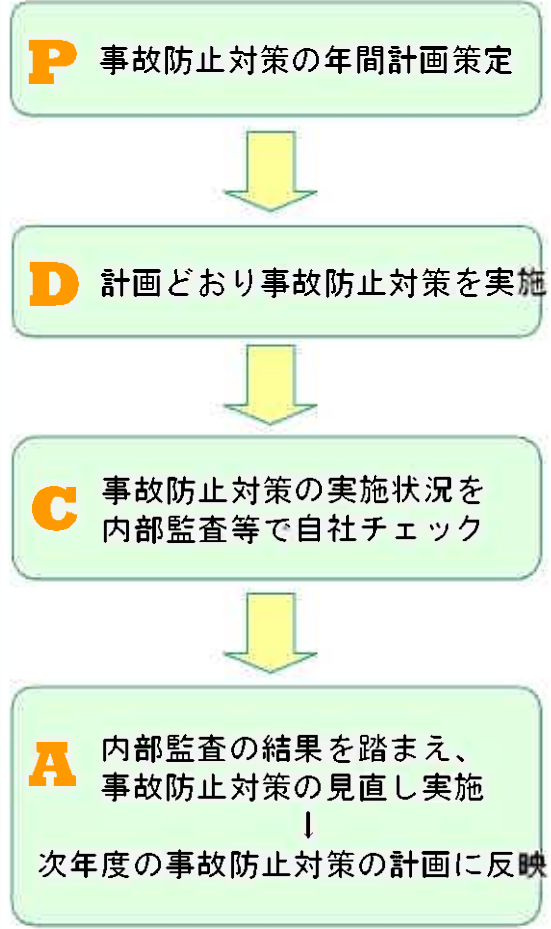
3. 目標達成のため当面講ずべき施策

別表 1. 安全マネジメント（1）評価対象の中小規模事業者への拡大①

安全マネジメントの概要



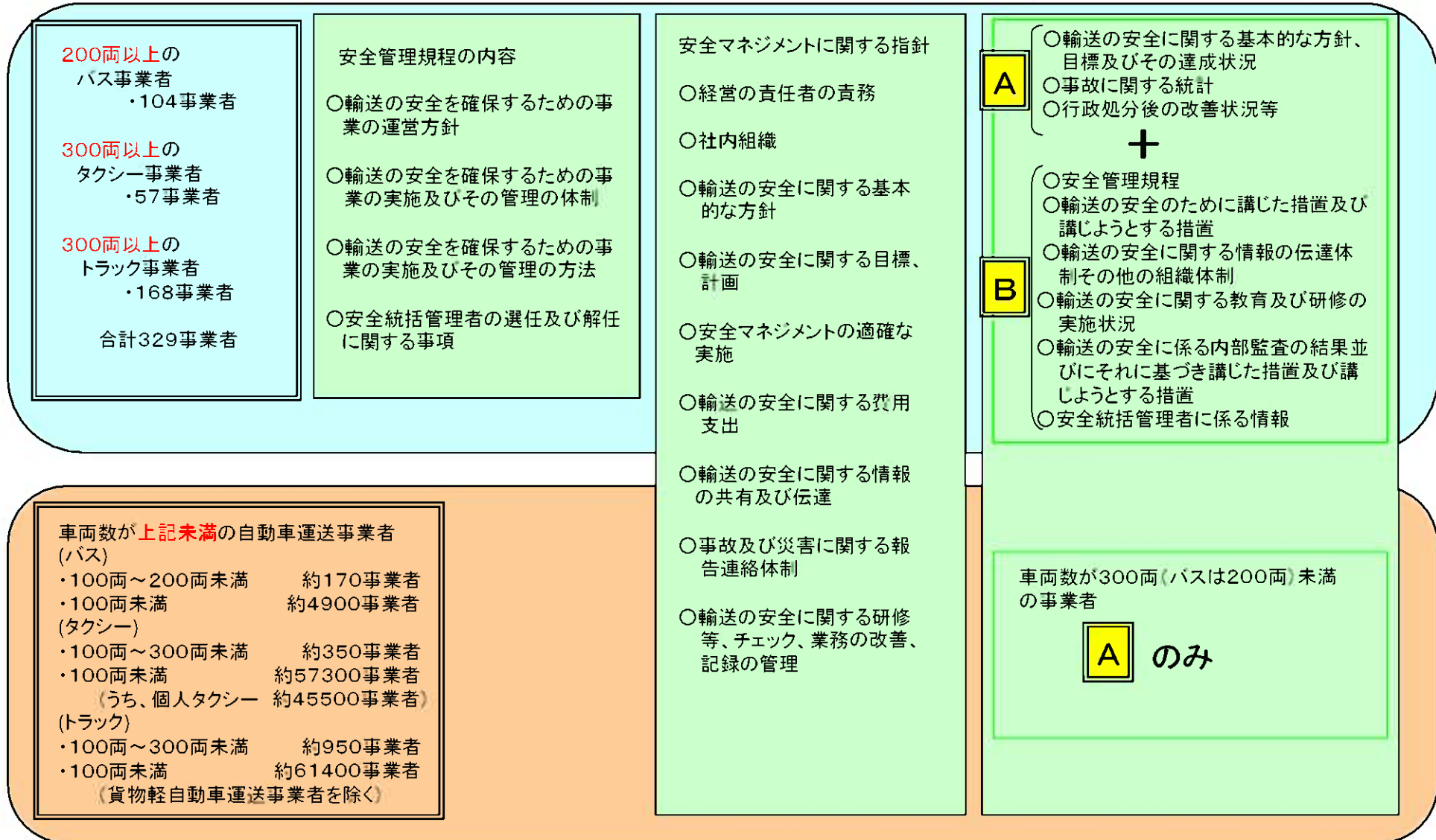
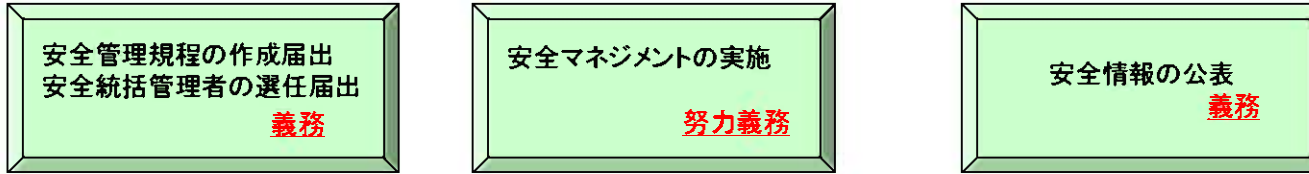
例えば・・・



経営トップから現場の運転者まで事業者全体として輸送の安全性の向上に努める

別表 1. 安全マネジメント（1）評価対象の中小規模事業者への拡大②

安全マネジメント



別表 1. 安全マネジメント（４）中小規模事業者向け手引の作成①

安全マネジメントの実施に当たっての手引きの内容

安全管理規程等義務付け事業者用

- 経営トップのリーダーシップ等組織に関する事項
 - －経営トップの責務、社内組織、安全統括管理者の選任及び解任、安全統括管理者の責務
- 方針等に関する事項
 - －輸送の安全に関する基本的な方針、重点施策、目標の設定、計画の作成
- 実施に関する事項
 - －安全マネジメント等輸送の安全に関する重点施策の実施、費用支出及び投資、情報の共有及び伝達、事故・災害等に関する報告連絡体制、教育及び研修
- 内部監査・業務の改善に関する事項
 - －輸送の安全に関する内部監査、業務の改善
- 情報公開等に関する事項
 - －情報公開、輸送の安全に関する記録の管理等

準大手事業者用

- 経営トップのリーダーシップ等組織に関する事項
 - －経営トップの責務、社内組織
- 方針等に関する事項
 - －輸送の安全に関する基本的な方針、重点施策、目標の設定、計画の作成
- 実施に関する事項
 - －安全マネジメント等輸送の安全に関する重点施策の実施、費用支出及び投資、情報の共有及び伝達、事故・災害等に関する報告連絡体制、教育及び研修
- 内部監査・業務の改善に関する事項
- 情報公開等に関する事項
 - －情報公開、輸送の安全に関する記録の管理等

中小事業者用

- ・社長等の責務に関する事項
- ・輸送の安全に関する基本的な方針
- ・輸送の安全に関する目標の設定及び計画の作成
- ・輸送の安全に関する計画の実施
- ・輸送の安全に関する情報の共有及び伝達
- ・事故・災害等に関する報告連絡体制及び指揮命令系統
- ・輸送の安全に関する教育及び研修
- ・安全に関するチェック・業務の改善に関する事項
- ・情報公開等に関する事項
- ・輸送の安全に関する記録の管理等

別表 1. 安全マネジメント（４）中小規模事業者向け手引の作成②

(社)全日本トラック協会において、事業用自動車の保有車両が300両未満の中小規模事業者向けに作成した安全マネジメントパンフレット(抜粋)



平成18年10月1日より、すべての自動車運送事業者の皆さんは「運輸安全マネジメント」を実施し、輸送の安全性の向上に努めなければなりません。

法律で安全管理規程等の作成義務がない事業者のみならず、同様に、こうした事業者の皆さんにおかれましては、以下の事例を参考に、運輸安全マネジメントに積極的に取り組んで頂き、安全性の更なる確保を図るようお願いいたします。

- 1 経営者の皆さんは、輸送の安全が第一であることを常に考え、事故防止のための安全方針を作り、率先して会社内に広めましょう。**
安全方針としては、例えば以下の例が挙げられます。
(例) ・輸送の安全が第一であること
・法令に準じた安全管理
・安全意識の徹底
・事故防止の徹底
・輸送業務の安全確保
・輸送業務の安全確保
会社内へ広める方法としては、例えば以下の例が挙げられます。
(例) ・社内報への掲載
・安全意識の徹底
・輸送業務の安全確保
- 2 経営者の皆さんは、安全方針に基づいて、事故防止のための目標や計画を作りましょう。**
目標としては、例えば以下の例が挙げられます。
(例) ・輸送の安全が第一であること
・法令に準じた安全管理
・安全意識の徹底
・事故防止の徹底
・輸送業務の安全確保
計画としては、例えば以下の例が挙げられます。
(例) ・輸送業務の安全確保
・輸送業務の安全確保
・輸送業務の安全確保
- 3 経営者の皆さんは、現場の方々と話し合いを優先して、安全に関する意見等を耳を傾けることにより、安全上の問題点を把握しましょう。**
現場の方々と話し合いの場として、例えば以下の例が挙げられます。
(例) ・現場での安全意識の徹底
・現場での安全意識の徹底
・現場での安全意識の徹底
- 4 安全上の問題点があった場合には、対策を講じて改善しましょう。**
問題点を改善する方法は、その内容によってそれぞれ異なりますが、例えば以下の例が挙げられます。
(例) ・現場での安全意識の徹底
・現場での安全意識の徹底
・現場での安全意識の徹底

これまで示した上記の取り組みは、あくまでも参考事例です。皆さんが運輸安全マネジメントを確実に進めていくためには、①から④までの流れに応じ、貴社の状況を踏まえた独自の取り組みを行うことが大切です。



すべての事業者が安全対策に取り組み輸送の安全のレベルアップを図ります

平成18年10月1日から貨物自動車運送事業者の一部を定めた法律が施行され、トラック事業者のほぼすべてが現場の運転者まで「安全マネジメント」を定め、企業全体に安全意識を浸透させる「運輸安全マネジメント」が導入されています。すべての事業者が安全対策のための計画を作成して実施し、その効果を評価し、改善ポイントを確認しながら改善計画を実施するという取り組みを行い、常に輸送の安全のレベルアップを図ります。

平成19年11月からは保有車両数300両以上の事業者への評価が実施されており、平成19年4月からは300両未満の事業者も自ら安全対策の計画の作成に対する取り組みに明確な評価がある認められる事業者に対して評価が実施されています。

パンフレットでは、300両未満の事業者においても取り組みなければならない具体的な運輸安全マネジメントの実施方法について事例を交えて紹介いたします。

下記の内容も全部におき、貴社ならではの「運輸安全マネジメント」を策定し、周知徹底させましょう。

貴社が、下記の内容も全部におき、貴社ならではの「運輸安全マネジメント」を策定し、周知徹底させましょう。

下記の取り組みは参考事例です。貴社にふさわしい「運輸安全マネジメント」を、経営者が中心となり会社一丸となって実施してください。

貴社が、下記の内容も全部におき、貴社ならではの「運輸安全マネジメント」を策定し、周知徹底させましょう。

貴社が、下記の取り組みは参考事例です。貴社にふさわしい「運輸安全マネジメント」を、経営者が中心となり会社一丸となって実施してください。

貴社が、下記の内容も全部におき、貴社ならではの「運輸安全マネジメント」を策定し、周知徹底させましょう。

貴社が、下記の取り組みは参考事例です。貴社にふさわしい「運輸安全マネジメント」を、経営者が中心となり会社一丸となって実施してください。

別表 1. 安全マネジメント（7）安全マネジメント体制の整っている事業者に対するインセンティブの付与

貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)の概要

利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する。



認定マーク
(通称「Gマーク」)

安全性評価事業の開始時期及び認定事業所数等

平成15年度から実施

安全性優良事業所認定状況等

平成17年度	6,669事業所
平成18年度	8,205事業所
平成19年度	9,712事業所

参考
: 平成18年度
事業者数は62,567者

平成19年10月末現在
事業所数は86,184所

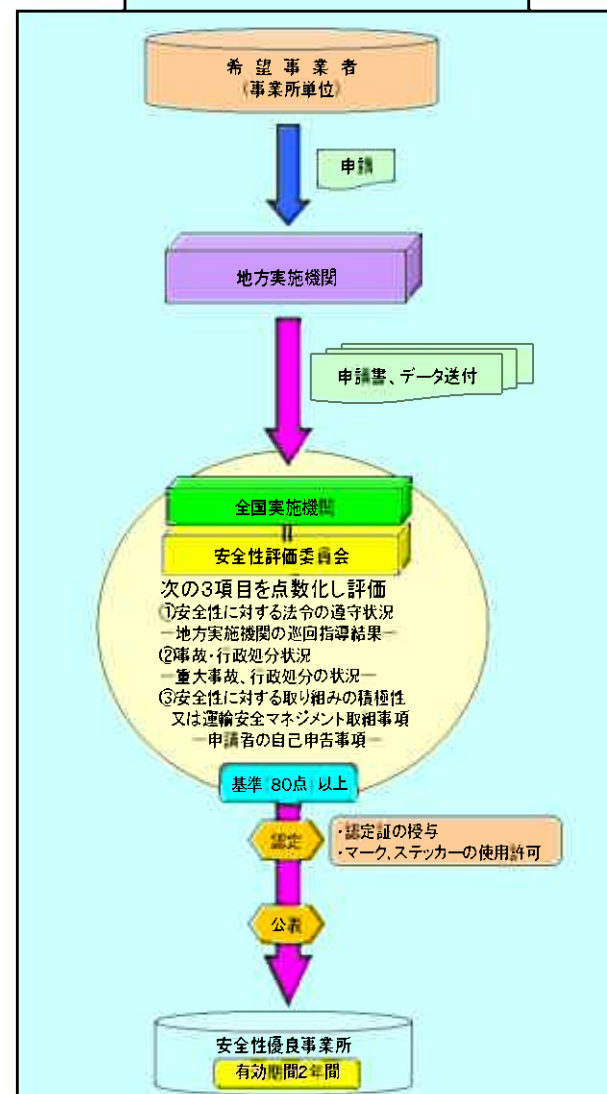
認定等手続き及び認定の有効期間

- ・ 事業所からの申請に基づき、認定等の手続により評価及び認定等を行う(右図「認定等手続きの概要」及び右上図「認定マーク」参照)。
- ・ 有効期間:2年間

19年4月見直し事項

- ・ 安全性優良事業所としての有効期間を、初回更新事業所3年間、複数回数更新事業所は4年間とした。
- ・ 「安全性に対する取組の積極性」の選択的評価項目として、運輸安全マネジメントの実施状況に関する項目を加えた。

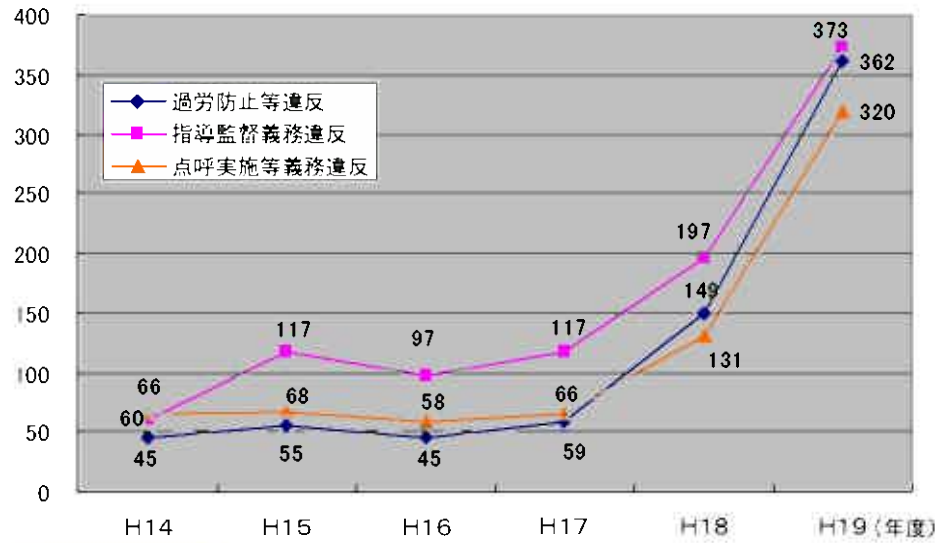
認定等手続きの概要



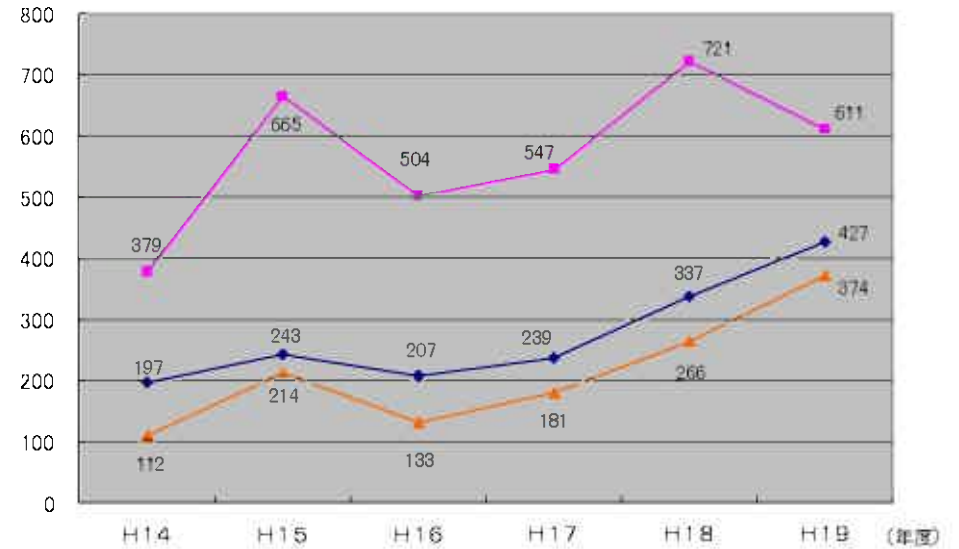
別表 2. 運行管理者制度（1）運転者に対する指導・監督内容の明確化①

監査における指摘件数（件）

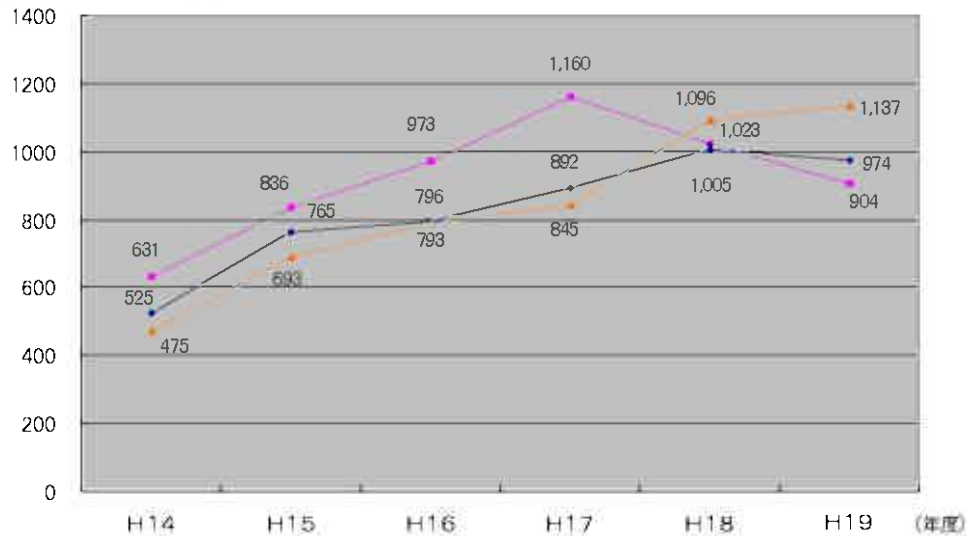
バス



タクシー



トラック



出典：国土交通省資料

別表 2. 運行管理者制度（1）運転者に対する指導・監督内容の明確化②

指導・監督指針

※旅客、貨物それぞれあり。

○ 一般的な指導・監督

<p>内 容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用自動車又はトラックを運転する場合の心構え ・事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項(旅客) ・トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項(貨物) ・事業用自動車又はトラックの構造上の特性 ・乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項(旅客) ・旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項(旅客) ・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(旅客) ・貨物の正しい積載方法(貨物) ・過積載の危険性(貨物) ・危険物を運搬する場合に留意すべき事項(貨物) ・適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況(貨物) ・危険の予測及び回避 ・運転者の運転適性に応じた安全運転 ・交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法 ・健康管理の重要性
<p>配 慮 す べ き 事 項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者に対する指導及び監督の意義についての理解 ・日常的な指導及び監督の実施並びに計画的な指導及び監督の実施 ・運転者の理解を深める指導及び監督の実施 ・参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用 ・社会情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し ・指導者の育成及び資質の向上 ・外部の専門的機関の活用

別表 2. 運行管理者制度（3）上級講習（仮称）

○ 運行管理者に対する義務講習

名 称	受講対象	講習項目	講習時間	
一般講習	既に運行管理者として選任されている者又は運行管理者の補助者として運行管理業務を行っている者	自動車運送事業に関する法令	5時間以上 (1日)	
		道路交通に関する法令		
		運行管理の業務に関すること		
		自動車事故防止に関すること		
		自動車運転者の指導教育に関すること		
		自動車運転者の適性管理に関すること		
		その他運行管理者として必要な事項		
特別講習	重大事故又は法令違反による行政処分について相当の責任を有する運行管理者	自動車運送事業及び道路交通に関する法令並びに運行管理の業務に関すること	2時間	13時間 (2日)
		自動車事故防止のために特に必要な自動車運転者の指導教育に関すること	2時間	
		自動車事故に係る生理的及び心理的な要因に関すること	2時間	
		事件事例の分析に基づく運行管理上の要因の発見及び事故防止対策の立案に関すること	2時間	
		事件事例の分析に基づく自動車事故防止に関するグループ討議	3時間	
		適性診断結果の運行管理の業務への活用に関すること	2時間	

〔注〕 この表において、講習時間の1時間とは、正味講習時間が50分以上のものをいい、1日の正味講習時間が6時間を超えないものとする。

別表 2. 運行管理者制度（5）運行管理者の補助者の権限等の明確化

「補助者」が行った点呼において飲酒運転事案が発生した事例

＜事例1：乗合バス＞日時：平成18年12月9日 午前6時頃

（事故概要）

運転者が営業所に出勤し、朝、運行管理代務者が飲酒検査を行った際に、呼気から0.166mg/ℓが検出されたので、10分後に再検査を行ったところ0.141mg/ℓが検出された。これは、社内規定（0.10mg/ℓ以下）を上回る数値であったが、当該運転者が栄養ドリンクとうがい薬によるものだと主張したため再検査を行わずに乗務させた。

＜事例2：乗合バス＞日時：平成20年8月22日 午前9時頃

（事故概要）

運転者は営業所に出社し点呼を受けた際、運行管理者補助者は酒気を感じなかったが、アルコール検知器から0.23mg/ℓが検出された。当該運転者は普段から強い臭いがする香水等を使用しており、それによるアルコール反応ではないかと運転者から申告があったため、当該補助者は自身の香水をアルコール検知器で試験し、0.27mg/ℓを検知したことから、異常値が出るものと判断し、再度アルコールチェックをすることなく乗務を許可し出庫させた。その後、酒気を感じた乗客が下車後110番通報をしたため、終点で待機していた警察官に任意同行を求められアルコール検査を受けたところ、0.20mg/ℓが検出され、検挙された。

＜事例3：タクシー＞日時：平成19年10月28日 午前11時50分頃

（事故概要）

出勤後、運行管理補助者の乗務前点呼（対面）を受け出庫（運行管理補助者は運転者の顔色等は見た）。実車で走行していたところ、信号のない交差点において、乗用車と出会い頭で衝突した。警察に出頭し呼気測定をしたところ、0.10mg/ℓの酒気帯びが確認された。

＜事例4：トラック＞日時：平成19年9月19日 午前7時00分頃

（事故概要）

無認可営業所（車庫）に出勤後、運行管理補助者の乗務前点呼（電話）を受け出庫した後、トンネル内で前方を走行していた大型トレーラを追越したところ、対向車線を走行してきた軽ワゴン車を発見し避けようとしたが間に合わず正面衝突した。その後の調べにより、当該運転者の呼気から0.20mg/ℓのアルコールが検出された。

別表 2. 運行管理者制度（6）点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け①

点呼時にアルコールチェッカーを活用しなかったため飲酒運転事案が発生した事例

<事例1:タクシー>日時:平成19年5月13日 午前11時20分頃

(事故概要)

出勤後、運行管理者の乗務前点呼を受け、乗務開始。5回目の実車で目的地に向かっている途中、交差点で赤信号に変わったにもかかわらず、右折したところ対向車線にいたハトカーに停止を命じられ事情聴取された。その際、酒の臭いがしたことから呼気測定が実施され、酒気帯びと判明した。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

<事例2:タクシー>日時:平成20年4月4日 午前6時45分頃

(事故概要)

出勤後、運行管理者等の点呼を受けずに酒気帯び状態で出庫。空車で運行中、交差点に停車していたトラックに追突した。

当該営業所では、日報や運行記録紙(チャート紙)等を入れたケースが営業所内のテーブルに置いてあり、それを乗務員が無断で持ち出して出庫しており、点呼は行われていなかった。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はあるものの、運転者の自主性に任されており、使用されていなかった。

<事例3:トラック>日時:平成19年8月29日 午前4時25分頃

(事故概要)

出勤時、運行管理者は営業所内にいたが仮眠中であつたため、乗務前点呼を受けずに出庫した後、前方を走行していた農耕トラックに追突した。

その後、駆けつけた警察官が当該運転者のアルコール検査を行ったところ、酒気帯びが確認された。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

<事例4:トラック>日時:平成20年9月10日 午前8時55分頃

(事故概要)

出庫予定時刻に遅れて出勤し、運行管理者と顔を会わずも乗務前点呼を受けずに出庫した後、渋滞のため停車していた軽乗用車に追突し、更に前方に停車していた乗用車2台にも次々に衝突する計4台の玉突き事故となった。

その後の調べにより、当該運転者の酒気帯びが確認された。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はあるものの、使用したりしなかったりの状況であり、今回においては未使用であった。

別表 2. 運行管理者制度（6）点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け②

アルコールチェッカーの例（現在、市場に出ている代表的なもの）

（例1）簡易タイプ 金額：3,000円～1万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.00～1.00mg/L
- デジタル表示
- コンパクトで、自由に持ち運びができる



（例2）モバイル携帯タイプ（カメラ付き） 金額：9万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.050～1.00mg/L
 - デジタル表示
 - 携帯電話のカメラを使用し、撮影された画像により運転者の確認、場所の確認等を行うことができる。
- 測定結果は、あらかじめ設定された営業所等のPCに自動的にメール送信される。また、乗務員ごとに測定結果の管理（1年間保存）ができる。



（例3）営業所設置タイプ 金額：26万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.050～2.000mg/L
 - デジタル表示
 - 設置カメラにて運転者が撮影され、画面にて運転者の確認ができる。（画像の保存もできる）
- 測定結果は、リアルタイムで確認することができ、かつ、測定結果（1年間）が保存できる。また、測定結果を必要に応じ簡単にプリントアウトすることができる。



別表 2. 運行管理者制度（7）運行管理者講習等におけるアルコールに関する専門的教育

民間団体における飲酒運転教育（例）

○飲酒運転防止研修用DVD （ASK（アルコール薬物問題全国市民協会）資料提供）

講座1 アルコールの「1単位」と体質

- ・アルコールの体質
- ・体質ごとの注意
- ・アルコールの1単位と処理時間
- ・3単位飲酒のリスク
- ・酒気帯びのケーススタディ
- ・健康日本21

講座3 「寝酒の落とし穴」と「節酒のコツ」

- ・日本人と寝酒
- ・寝酒の落とし穴
- ・アルコールなしの安眠のためのアドバイス
- ・プロ運転手の節酒のコツ

講座2 「酔いの正体」と運転への影響

- ・体内でのアルコールのゆくえ
- ・酔いの段階と「脳のマヒ」
- ・運転への影響
- ・微量でもこんな影響が
- ・飲酒運転による事故

講座4 「アルコール依存症」の予防と早期発見

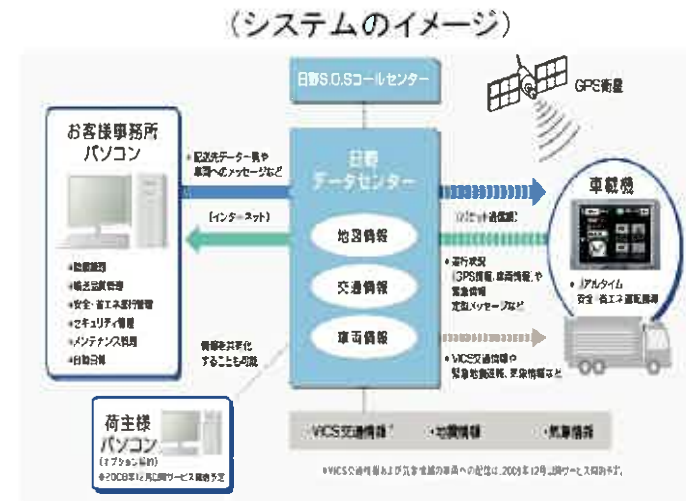
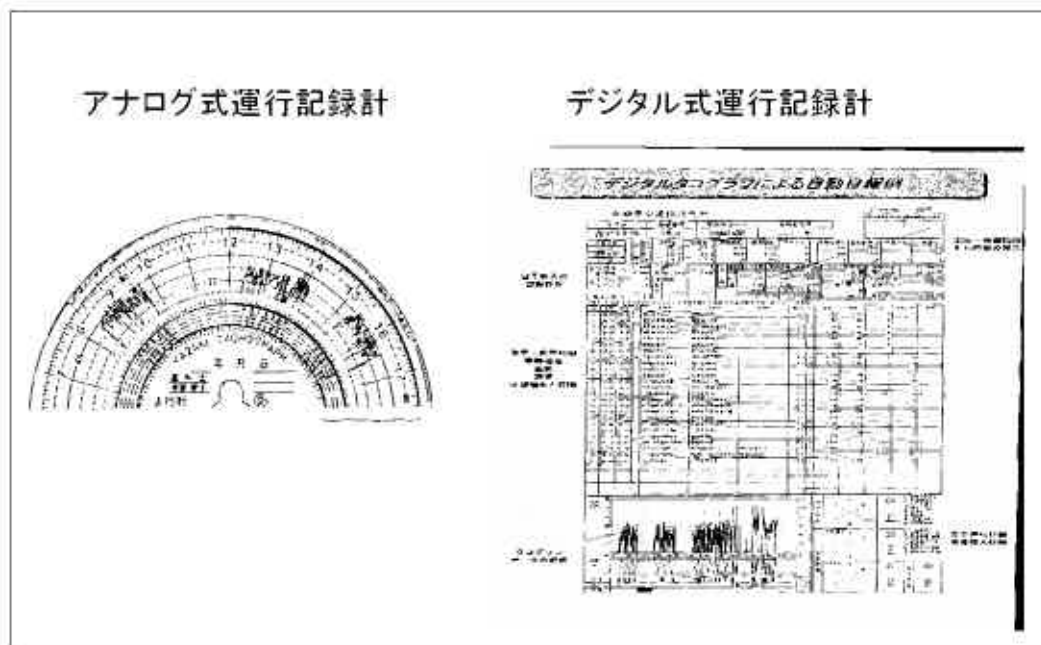
- ・薬物としてのアルコール
- ・依存症になりやすい飲み方
- ・依存症の進行プロセス
- ・自己チェックCAGE
- ・回復者からのメッセージ

別表 2. 運行管理制度（8）運行記録計の義務付けの拡大①

運行記録計

運行記録計の記録により車両の運行実態の把握ができ、その記録内容分析を行い、乗務員指導、労務管理などのへの活用が可能

デジタル式運行記録計の中には、通信技術の活用により車両の運行情報（位置情報、ドライバーの運転操作など）をリアルタイムで把握可能なシステムも存在する



(日野自動車ホームページより)

義務付け対象

乗合バス	貸切バス	タクシー	トラック
始点から終点までの距離が100kmを超える運行系統を運行する自動車	全車両	最高乗務距離を定める地域、流しの営業が多いと認められる地域として地方運輸局長が指定する地域内の営業所の自動車(個タクを除く) ※指定状況 都市部を中心に約一割の営業区域を指定	・車両総重量8t以上、最大積載量5t以上の自動車 ・特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する自動車

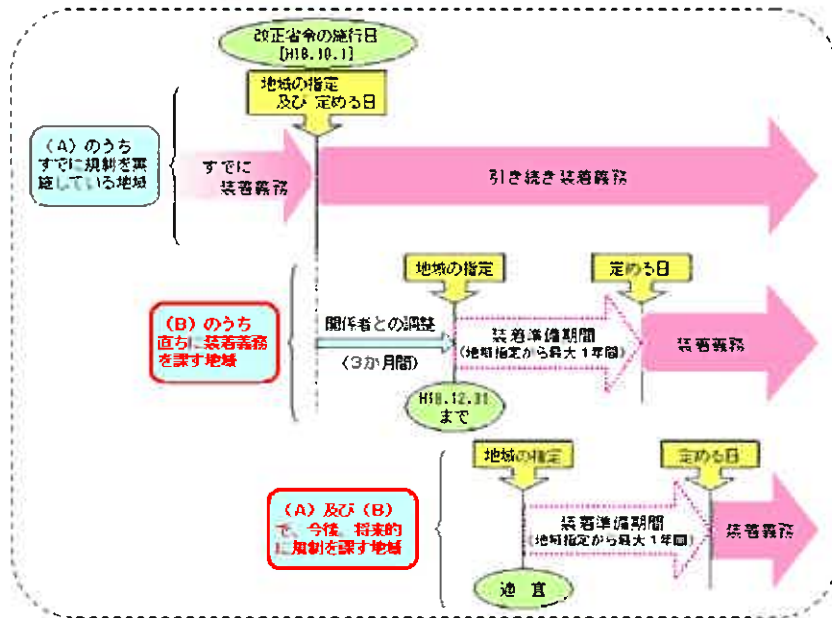
別表 2. 運行管理制度（8）運行記録計の義務付けの拡大②

タクシーの運行記録計の義務状況

タクシー事業に係る運行記録計による記録について（運規第26条第2項）

	〔現行〕	〔改正後〕
運輸規則	最高乗務距離規制地域 = 運行記録計装着義務（個人タクシーを除く）	<p>運行の状況等を考慮して地方運輸局長が指定する地域</p> <p>（A）最高乗務距離規制地域</p> <p>（B）人口費ね10万人以上の都市を含む地域であって、流し営業の割合が比較的高く、日車走行キロ数が相対的に長い等、運行記録計による記録によって、より確實かつ合理的な運行管理が行われることと認められる地域</p> <p>（個人タクシー及び運輸局長が定める場合を除く）</p>
通達	<p>※ 運送の引き受けがもたらさるる営業所で行われる「ハイヤー」については、別途通達により、装着しなくてよいこととしており、「福祉タクシー」についても、ハイヤーに準じて同様の取扱いとしているところ。</p>	<p>※ 運行記録計による記録の義務づけから除外する「事業用自動車の運行の態様等を考慮して地方運輸局長が定める場合」の範囲を「乗務する事業用自動車が福祉タクシー又はハイヤーである場合」とすることを通達で示す。</p>

地域指定から規制開始までの流れ



運行記録計による記録を義務づける地域の指定状況

運輸局	営業区域	指定日	定める日 (実施日)	最高乗務距離	対象車両数
北海道	(1)札幌市、江別市、石狩市(ただし、平成17年10月1日に編入された旧厚田村及び旧浜益村の区域を除く。)及び北広島市の区域 (2)小樽市の区域 (3)函館市(ただし、平成16年12月1日に編入された旧南茅部町の区域を除く。)及び北斗市の区域 (4)旭川市の区域 (5)室蘭市の区域 (6)苫小牧市の区域 (7)釧路市(ただし、平成17年10月11日に新設された釧路市における旧釧路市の区域に限る。)及び釧路町の区域 (8)帯広市の区域 (9)北見市(ただし、平成18年3月5日に新設された北見市における旧北見市及び旧網走町の区域に限る。)の区域	H18.12.20	H19.12.20	-	9,378
東北	仙台市	H18.12.22	H19.12.1	-	2,965
北陸信越	新潟交通圏(新潟A(新潟市のうち、平成17年3月21日合併前の新潟市及び平成17年3月21日に編入された旧豊栄市、旧蒲原郡亀田町の区域)、北蒲原郡聖籠町の区域)	H20.4.25	H21.4.1	-	1,389
関東	特別区・武三交通圏、京浜交通圏	H18.9.27	H18.10.1	365km	41,445
	東京：北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏、神奈川：県央交通圏、湘南交通圏、千葉：京葉交通圏、埼玉：県南西部交通圏(東松山市、坂戸市、鶴ヶ島市、入間郡越生町、比企郡滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、川島町、吉見町、鳩山町及び秩父郡東秩父村の区域を除く。)	H18.12.28	H19.12.27	-	9,959
中部	名古屋交通圏	H18.12.25	H19.12.1	-	6,986
近畿	大阪：大阪市、豊中市、吹田市、守口市、門真市、京大阪市、八尾市、堺市(平成17年2月1日に編入された旧南河内郡美原町の区域を除く。)	H18.10.1	H18.10.1	350km	29,639
	京都：京都市(平成17年4月1日に編入された旧北浜田郡京北町の区域を除く。)				
	兵庫：神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市、明石市				
	大阪：池田市、箕面市、茨木市、高槻市、摂津市、三島郡、松原市、藤井寺市、柏原市、羽曳野市、伊丹市、宝塚市、川西市、川辺郡	H18.12.28	H19.12.28	-	
	大阪：枚方市、寝屋川市、交野市、四條畷市、大東市	H20.5.1	H21.4.30	-	8,111
中国	広島交通圏(広島市(平成17年4月25日編入の旧佐伯郡湯原町の区域を除く。)、廿日市市(平成15年3月1日編入の旧佐伯郡佐伯町、吉和村及び平成17年11月3日編入の佐伯郡大野町、宮島町の区域を除く。)、安芸郡府中町、海田町、熊野町、坂町)	H18.12.1	H19.12.1	-	3,471
九州	福岡交通圏	H18.9.29	H18.10.1	360km	5,057

対象車両数計 111,133

映像記録型ドライブレコーダ

・前方記録用小型カメラを備え、一定の加速度（減速度）を感知した場合（トリガー）に、トリガー前後の車両前方の映像や減速度等の車両データを記録することにより、事故やヒヤリハット時映像の記録が可能。

● 事故データ(例)

急停止した先行ワゴン車に追突



● ヒヤリハットデータ(例)

突然自転車が横断、あわや衝突



映像記録型ドライブレコーダの中には、通信技術の活用により、事故等により記録された映像等のデータを自動的に事業所に転送することが可能なシステムも存在する



(いすゞ自動車ホームページより)

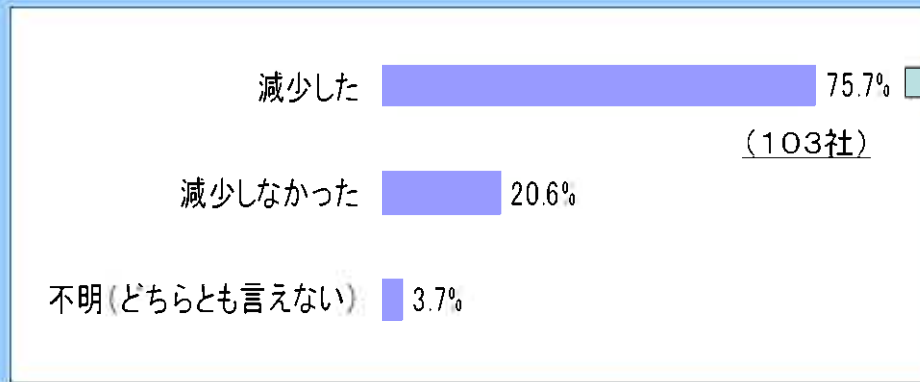
普及状況(H20. 3)

	乗合バス	タクシー	営業用トラック	一般向け(参考)
普及率 (出荷台数/車両台数)	8.6%	49.0%	5.6%	0.1%

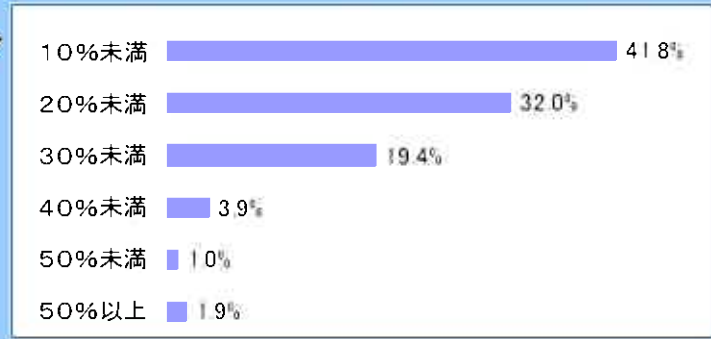
映像記録型ドライブレコーダの事故防止効果事例

<事例1> 東京ハイヤー・タクシー交通共済協同組合加入事業者204社に対するアンケート調査結果（平成19年10月）

ドライブレコーダ導入事業者（136社）における事故発生状況（第一当事者）



事故減少事業者（103社）における事故減少率



<事例2> トラック事業者(A運送)における事故件数の推移

