

事業用自動車総合安全プラン2009

～関係団体の取り組み状況～

- 公益社団法人 日本バス協会
- 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
- 一般社団法人 全国個人タクシー協会
- 公益社団法人 全日本トラック協会
- 独立行政法人 自動車事故対策機構

事業用自動車総合安全プラン2009を踏まえた取り組み状況

平成25年11月20日
公益社団法人日本バス協会

1. バス事業における総合安全プラン2009

平成21年、国の提言を踏まえて、「バス事業に係る事故等削減目標」を定め、各種対策を進めている。

目標は、

- ①平成30年における交通事故死者数をゼロとする。
- ②平成30年における人身事故件数を1,800件以下とする。
- ③飲酒運転をゼロとする。

としており、「人身事故件数」については、現時点において順調に減少している。

【資料1】

2. 貸切バス事業者安全性評価認定制度

一般利用者からは、貸切バス事業者の安全に対する取り組み状況がわかりにくいことから、本制度を創設し、評価・公表することにより、旅行会社や利用者から評価されやすくなり、これにより事業者の安全に対する取り組みの促進につながるものと考えられる。

認定制度は平成23年4月から開始され、平成25年10月1日現在、全国で529事業者、15,558両の貸切バスが認定を受けている。

【資料2】

3. 貸切バス事業に関する適正化事業（コンサルティング）の導入について

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において、貸切バスの安全性向上施策の一つとして、「業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。」ことが盛り込まれた。

これを受けて、日本バス協会は、適正化事業の実施主体となることが想定される各都道府県バス協会とともに適正化事業導入に向けて検討を進めている。

【資料3】

4. 車内事故防止キャンペーン

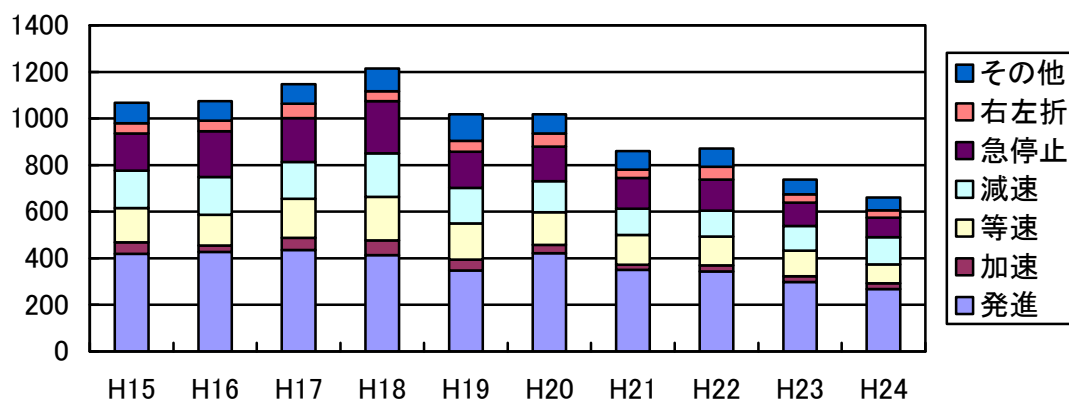
毎年7月の1か月をキャンペーン期間として実施し、バス車内事故の減少に努めている。

車内事故については、65歳以上の高齢女性の負傷が目立っており、また高齢者は骨折等の重傷事故につながりやすい点に注意が必要である。

事故の要因としては、利用者側に起因するものとして、バスが停留所について完全に停止する前に席を立つことや、走行中の座席の移動が挙げられ、運転者側に起因するものとして、乗客が着席する前に発車することが挙げられる。

キャンペーン期間における重点項目として、バスが停車してから離席する「ゆとり乗降」の啓発、乗客が着席してから発車する「ゆとり運転」の励行、貸切高速バス等における「乗客へのシートベルト着用の徹底」を挙げている。

キャンペーンを開始した平成19年以降、車内事故件数は減少傾向にあり、一定の効果を上げている。



行動類型別乗合バスの車内事故件数の推移

出典：公益財団法人 交通事故総合分析センター

5. 飲酒運転防止対策マニュアル及び飲酒運転防止週間

飲酒運転防止への取り組みとして、マニュアルを策定し、アルコール検知器の使用義務化以前から、アルコール検知器を営業所ごとに導入して厳正な点呼に活用している。

また、毎年「秋の全国交通安全運動」に合わせてキャンペーン期間を設定し、飲酒運転の防止に努めている。

飲酒運転防止週間においては、「飲酒運転防止対策マニュアル」を徹底するため、各事業者に、社内集会・研究会の開催、経営責任者の現場に対する直接指導、運転者家族への協力依頼、運行管理部門責任者集会等の取り組みを行うよう呼び掛けている。

6. 車両火災発生等緊急時における統一对応マニュアル

バスの車両火災事故の際の対応として、マニュアルを策定している。対応の基本としては、「乗客の安全確保を最優先とし、これに最善をつくす。」こと及び「冷静沈着に行動する。」ことを柱とし、「運転者の行動」、「運行管理者及び運行事業者の行動」に分けて対応手順をまとめている。

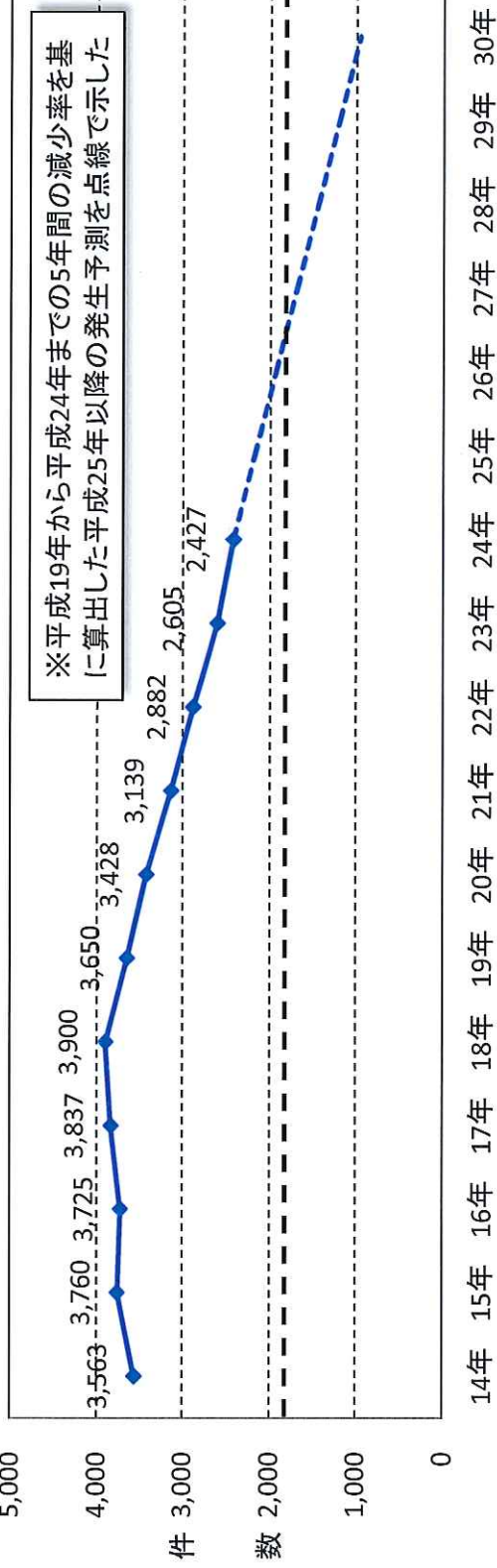
7. 大規模災害基本対応マニュアル

東日本大震災の教訓から、大災害発生時に、バス事業者が乗客等の安全を確保するとともに、バス事業の社会的使命を果たすために必要な初動対応の基本事項及びそのために必要な事前の備えを定めたマニュアルを策定している。

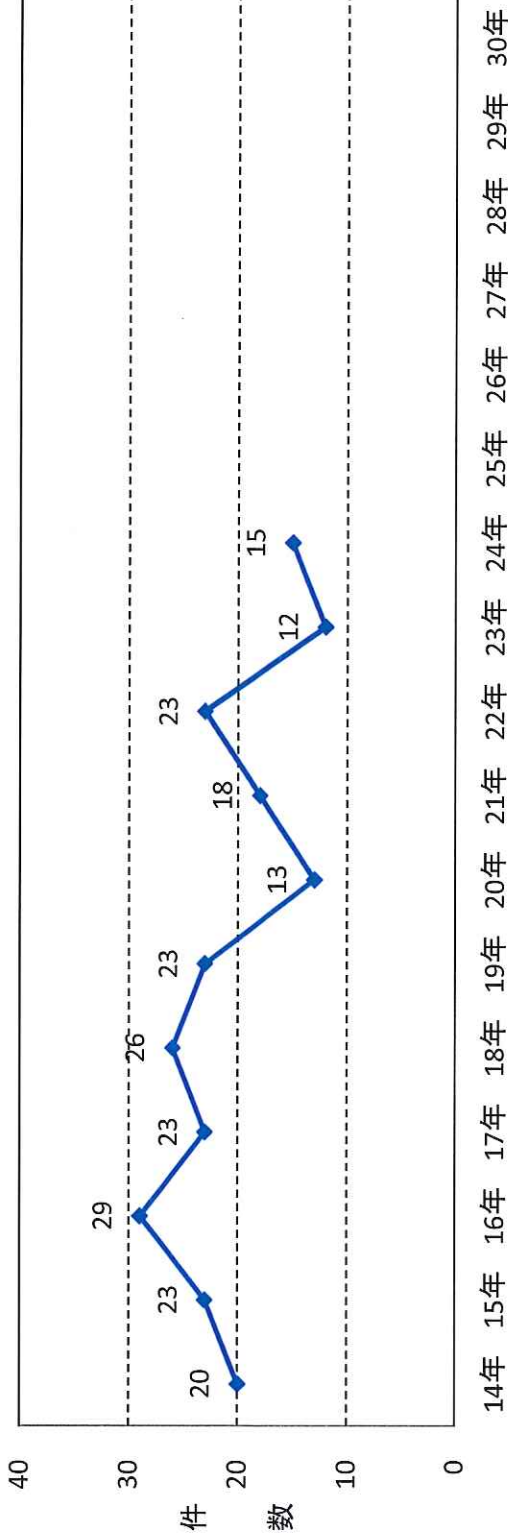
これは、各事業者が、各社、各地域の実情に応じた災害対応マニュアルを作成する際の指針とするものである。

事業用バス(第1当事者)の交通事故及び交通死亡事故の発生状況の推移について

○交通事故の発生状況



○死亡事故の発生状況



注:数値は警察庁統計による

貸切バス事業者安全性評価認定制度について



1. 貸切バス事業者安全性評価認定制度の概要

(制度の目的)

- 貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取り組みを評価し、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。
- 本制度を通じ、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る。

セーフティバスマーク

(認定の仕組み)

- 貸切バス事業者の申請に基づき、日本バス協会が書面審査、訪問審査を行い、評価の点数を付けたうえで、「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」（学識経験者、国土交通省、日本バス協会で構成）において最終的な評価認定を行う。
- 認定の有効期間は2年間。当初は、星一つ取得、2年後、さらに安全の水準が高い場合には星二つ取得。
- 星の取得状況は、日本バス協会及び国土交通省のホームページで閲覧可能。

2. 評価認定の方法

以下の項目の合計点で評価する。一つ星は60点以上、二つ星は80点以上。

①安全性に対する取組状況（配点60点）

法令順守の状況の審査とともに法令で求められているよりも高いレベルの取り組みが行われているかを審査（デジタル式運行記録計の使用、ドライブレコーダーの導入による教育等）。

②事故及び行政処分の状況（配点20点）

過去2年間の有責の死傷事故の有無、行政処分による累積点数の状況等。

③運輸安全マネジメントの取り組み状況（配点20点）

輸送の安全確保の責任体制、安全方針の策定と従業員への周知、安全についての会社あがりの取り組み状況等

3. フォローアップ

星をもらっている認定事業者に対しても、点数が低い事業者を中心に、事業者指導によるフォローアップを行い、さらなる安全性の向上を目指している。

4. 認定状況について（別紙）

貸切バス事業者安全性評価認定制度 認定状況について
(平成25年10月1日現在)

○貸切バス事業者安全性評価認定事業者

	事業者数 社	車両数 両
平成24年度認定事業者	202	5,634
平成25年度認定事業者	327	9,924
計	529 内 二つ星194社	15,558
会員(非会員除く)に対する 認定事業者の割合	24.8%	47.3%
全事業者数(非会員含む)に対する 認定事業者の割合	11.7%	32.6%

※非会員 平成24年度 2社33両、平成25年度 9社98両含む

(参考)

	事業者数 社、%	車両数 両、%
貸切バス事業者	4,533 (100.0)	47,693 (100.0)
うち会員	2,137 (47.1)	32,894 (69.0)
うち非会員	2,396 (52.9)	14,799 (31.0)

※ 貸切バス事業者は平成24年3月現在(国土交通省調べ)

うち会員は平成24年8月現在(日本バス協会調べ)

貸切バス事業に関する適正化事業（コンサルティング）の導入について

1. 適正化事業導入の趣旨

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において、貸切バスの安全性向上施策の一つとして、「業界団体を中心として適正化事業（法令順守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。」ことが盛り込まれた。実施時期は、「業界団体との調整が完了次第実施」となっている。

これを受けて、日本バス協会は、適正化事業の実施主体となることが想定される各都道府県バス協会とともに適正化事業導入について検討を進めることとした。

2. 貸切バス事業に関する適正化コンサルティング事業検討委員会の設置

適正化事業の検討、推進のため、日本バス協会に検討委員会を設置。8月7日に第1回委員会を開催。

（検討会のメンバー）

国土交通省自動車局、自動車事故対策機構、ブロック別バス協会等、日本バス協会

（第1回委員会の概要）

第1回委員会では、既に適正化事業に取り組んでいる宮城県バス協会、静岡県バス協会等から実施内容について話を聞くとともに、実施の準備を進めている千葉県バス協会から説明を受け、その後今後の検討事項等について審議した。

（ワーキンググループの設置）

委員会の下に、適正化事業の実施内容等について詳細に検討するため、ワーキンググループを設置することとなった。

3. 適正化事業実施についての検討課題

- ・適正化事業における事業者に対する具体的チェック項目
- ・適正化事業実施の体制、指導員の確保等
- ・適正化事業実施にかかる費用の捻出
- ・適正化事業の導入推進のためのインセンティブ
- ・適正化事業の対象となる事業者
- ・日本バス協会の会員以外の貸切バス事業者に対する取扱い
- ・行政との関係

4. 今後の取り組み

委員会での検討を踏まえ、今年度中にいくつかのバス協会での試行を目指し、また、26年度以降は、地方バス協会と十分調整の上、準備が整ったところから順次導入の予定。

ハイタク事業における総合安全プラン2009 (進捗状況等)

I. ハイタク事業における総合安全プラン2009	1
1. 交通事故削減目標	1
(1) 法人タクシーの交通事故発生状況(平成11年～)	1
(2) 法人タクシーの月別交通事故発生状況(平成25年)	2
II. 目標達成のため講じた措置等	3
1. 安全体質の確立	3
(1) 小規模事業者向け「運輸安全マネジメント実施の手引き」の作成 (平成23年11月)	3
(2) 「自動車運送事業者が行う事業用自動車の運転者に対して行う 一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の活用(平成24年6月)	3
(3) メールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用	4
(4) 交通安全意識の醸成のための表彰制度の活用	4
① 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰	
② 優良乗務員表彰	
(5) 交通事故の抑止と飲酒運転根絶に関する決議の採択	5
2. 交通事故削減のための対策等	6
(1) タクシー事業の適正化(労働環境の改善)	6
(2) シートベルト着用促進ステッカーの作成(利用客の安全対策) (平成23年5月作成)	6
(3) 早めのライト点灯運動の推進(平成25年9月各県協会に通知)	7
(4) 安全対策に関する各種講習会・研修会の実施等	7
3. IT技術の活用	8
(1) ドライブレコーダーの活用	8
(2) 配車システムの行動化	8
① GPS-AVMの整備	
② スマートフォンを活用した配車	

I. ハイタク事業における総合安全プラン2009

1. 交通事故削減目標

◆ 平成30年までに

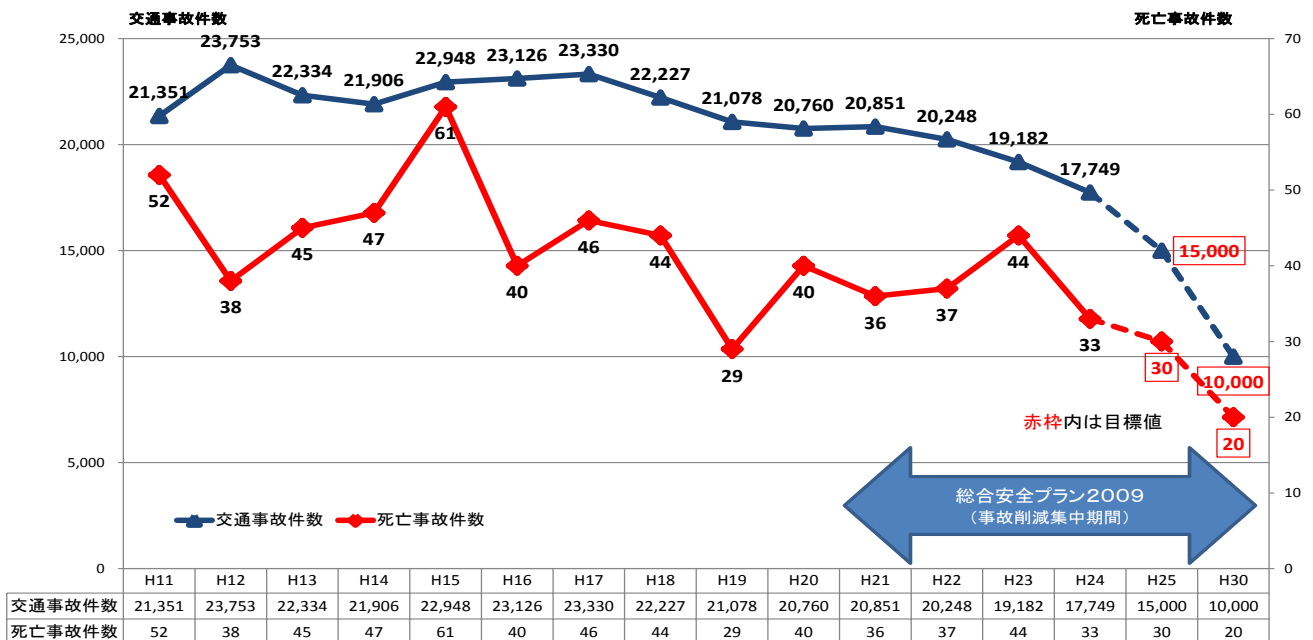
交通死亡事故件数を20件以下にする。

交通事故件数を10,000件以下にする。

◆ 飲酒運転ゼロにする。

(1) 法人タクシーの交通事故発生状況(平成11年～)

- ◆ 法人タクシーを第1当事者とする交通事故件数は、増減を繰り返しながら、ほぼ横ばい状態で推移していたが、平成21年以降は減少傾向に転じた。
- ◆ 死亡事故件数は、平成15年に61件と最悪の件数を記録した。以降は増減を繰り返しながら年40件程度で推移していたが、平成24年は前年より11件少ない33件で、ここ10年間では、平成19年に次いで2番目に少ない発生件数となった。
- ◆ 平成25年中の交通事故は、9月末現在、発生総件数は減少を続けているものの、死亡事故件数は増加傾向を示している。(2頁参照)

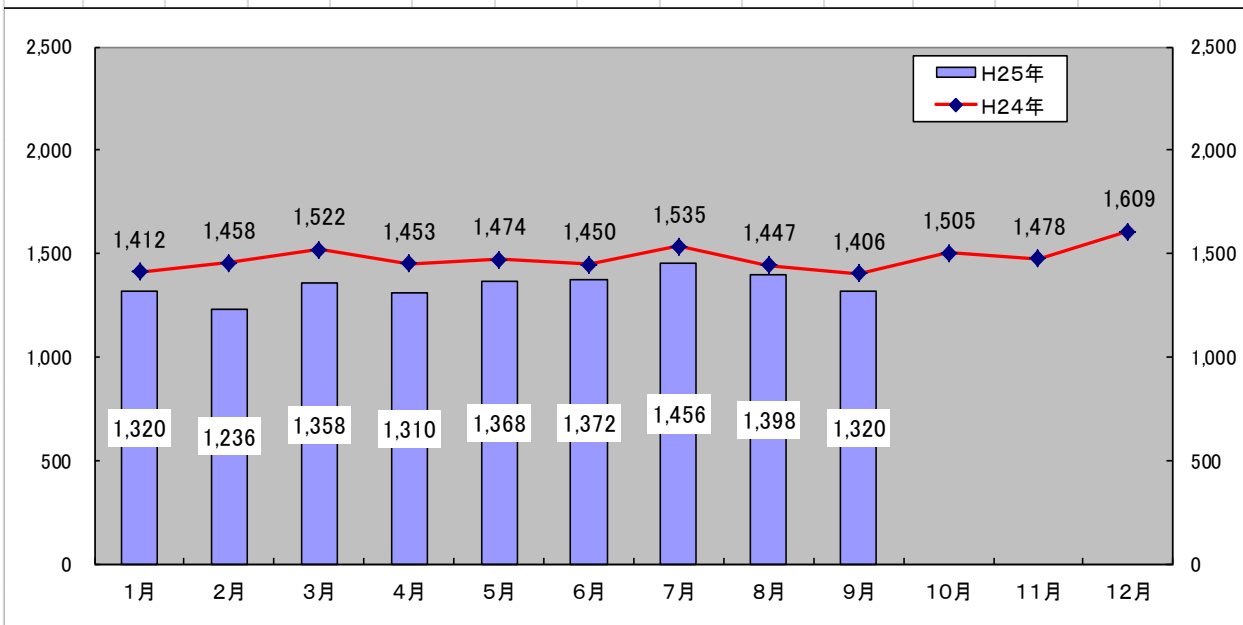


(2) 法人タクシーの月別交通事故発生状況(平成25年)

ハイヤー・タクシーの事故件数(法人タクシーが第1当事者の事故)

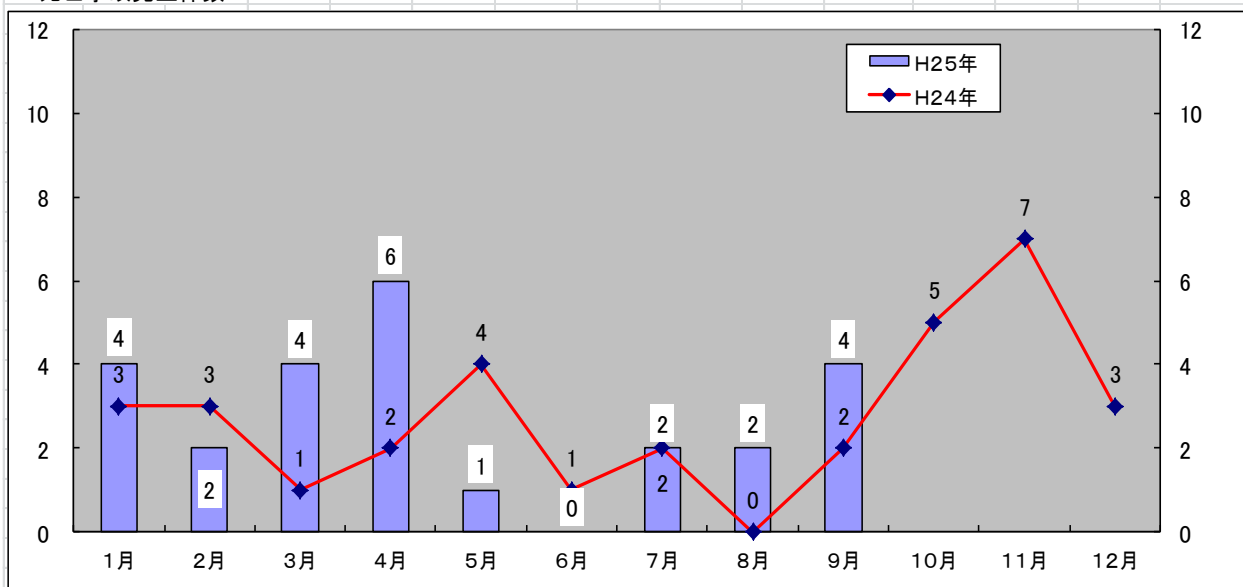
(25年9月末現在)

1. 交通事故発生件数



		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
全事故	H25年	1,320	1,236	1,358	1,310	1,368	1,372	1,456	1,398	1,320				12,138
	H24年	1,412	1,458	1,522	1,453	1,474	1,450	1,535	1,447	1,406	1,505	1,478	1,609	17,749
	前年比	-92	-222	-164	-143	-106	-78	-79	-49	-86				-1,019
	累計	-92	-314	-478	-621	-727	-805	-884	-933	-1,019				

2. 死亡事故発生件数



		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
死亡事故	H25年	4	2	4	6	1	0	2	2	4				25
	H24年	3	3	1	2	4	1	2	0	2	5	7	3	33
	前年比	1	-1	3	4	-3	-1	0	2	2				7
	累計	1	0	3	7	4	3	3	5	7				

警察庁調べ

Ⅱ. 目標達成のため講じた措置等

1. 安全体質の確立

(1) 小規模事業者向け「運輸安全マネジメント実施の手引き」の作成

- ◆ タクシー事業者の約65%を占める車両数10台以下の小規模事業者向けに、運輸安全マネジメントの簡便な手引書として、「運輸安全マネジメントの進め方」を作成し、全タク連会員専用HPに掲載した。
(平成23年11月)

<p>平成23年11月1日</p> <p>小規模(概ね10両未満)ハイ・タク事業者における 運輸安全マネジメントの進め方</p> <p>全国ハイヤー・タクシー連合会 (社団法人 全国乗用自動車連合会)</p>	<p>はじめに</p> <p>平成18年10月から運送事業法の一部を改正する法律が施行され、タクシー事業者の経営トップから現場の運転者までが一丸となって安全性の向上を図り、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。</p> <p>「運輸安全マネジメント」は、乗客輸送の安全の確保が最も重要であることを社長から現場の運転者まで共通の認識として持ち、安全性向上のための計画を策定して実行し、その効果を評価・チェックし、改善ポイントを増やし、さらに改善計画を実施するという取り組み（PDCAサイクル）を行い、常に事業者全体の安全の確保、向上を継続的に取り組んでいます。</p> <p>平成19年1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21年10月16日からは300両未満の事業者についても、地方運輸局等がマネジメント評価を実施することになりましたが、タクシー事業者については、当面、安全性のレベルが低いと認められる第1当事者となる死亡事故を惹起した事業者に対して評価を行うこととされています。</p> <p>この手引きでは、小規模(概ね10両未満)ハイ・タク事業者において取り組ま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紹介いたします。</p> <p>1</p>
--	--

(2) 「自動車運送事業者が行う事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の活用

- ◆ 事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施方法について分かりやすく解説された国土交通省策定の「自動車運送事業者が行う事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル(タクシー事業者編)」を、全タク連において印刷製本(7400部)して会員事業者に頒布し、その活用を図った。
(平成24年6月)

(3) メールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用

◆ 国土交通省メールマガジン「事業用自動車安全通信」により発信されたタクシー関連の特異重大事故等を、2半期ごとに死亡事故、飲酒運転、救護義務違反(ひき逃げ)及び健康起因事故等に分類、集約して、交通安全委員会(年2回開催)等各種会議資料として事故情報の共有化を図り、交通事故防止に活用した。

タクシー関連特異重大事故発生状況(平成25年7月末現在)		1. 特異死亡事故等																																																																																																																			
<p>平成25年1月から7月までの間に、国土交通省メールマガジン「事業用自動車安全通信」により発信されたタクシー関連の死亡事故、飲酒運転、救護義務違反(ひき逃げ)、健康起因事故及びタクシー強盗事件等の発生状況は以下のとおりです。(事故・事案の分類及び分析等は全タクシーで行ったものです。)</p> <p>1. タクシーが関与した事故・事案別発生件数</p> <table border="1"> <tr><td>死亡事故等</td><td>31件(個タク2件含む)</td></tr> <tr><td>飲酒運転</td><td>4件(個タク2件含む)</td></tr> <tr><td>救護義務違反(ひき逃げ)</td><td>1件</td></tr> <tr><td>健康起因事故</td><td>3件</td></tr> <tr><td>タクシー強盗等</td><td>0件</td></tr> </table> <p>* タクシーが第1当事者以外の事故も計上されている。以下同じ。</p> <p>2. タクシーが関与した死亡事故等の発生状況</p> <p>① 相手当事者別死亡事故等発生状況</p> <table border="1"> <tr><th>相手当事者</th><th>発生件数</th><th>(構成率)</th></tr> <tr><td>対歩行者</td><td>9件</td><td>(29.0%)</td></tr> <tr><td>対自転車</td><td>4件</td><td>(12.9%)</td></tr> <tr><td>対自動車</td><td>6件</td><td>(19.4%)</td></tr> <tr><td>対原付・二輪車</td><td>3件</td><td>(9.7%)</td></tr> <tr><td>路上渡り等歩過</td><td>7件</td><td>(22.6%)</td></tr> <tr><td>その他(単独等)</td><td>2件</td><td>(6.5%)</td></tr> <tr><td>計</td><td>31件</td><td>(100.0%)</td></tr> </table> <p>* () 内は構成率</p> <p>② 相手当事者別・実車・空車別死亡事故発生状況</p> <table border="1"> <tr><th>相手当事者</th><th>空車時</th><th>実車時</th><th>不明</th></tr> <tr><td>対歩行者</td><td>7件(43.8%)</td><td>2件(15.4%)</td><td>0件(0.0%)</td></tr> <tr><td>対自転車</td><td>2件(12.5%)</td><td>2件(15.4%)</td><td>0件(0.0%)</td></tr> <tr><td>対自動車</td><td>1件(6.3%)</td><td>6件(46.2%)</td><td>0件(0.0%)</td></tr> <tr><td>対原付・二輪車</td><td>2件(12.5%)</td><td>0件(0.0%)</td><td>1件(100.0%)</td></tr> <tr><td>路上渡り等歩過</td><td>4件(25.0%)</td><td>3件(23.1%)</td><td>0件(0.0%)</td></tr> <tr><td>合計</td><td>16件(100.0%)</td><td>13件(100.0%)</td><td>1件(100.0%)</td></tr> </table> <p>* 単独1件を除く。() 内は構成率</p> <p>③ 路上横断者等歩過事故の発生状況</p> <p>・月別発生件数</p> <table border="1"> <tr><th>1月</th><th>2月</th><th>3月</th><th>4月</th><th>5月</th><th>6月</th><th>7月</th><th>8月</th><th>9月</th><th>10月</th><th>11月</th><th>12月</th><th>計</th></tr> <tr><td>2</td><td>1</td><td>1</td><td>2</td><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>7</td></tr> </table> <p>・時間別発生件数</p> <table border="1"> <tr><th>A0～</th><th>A1～</th><th>A2～</th><th>A3～</th><th>A4～</th><th>A5～</th><th>A6～</th><th>A7～P9</th><th>P10～</th><th>P11～</th><th>計</th></tr> <tr><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td></td><td></td><td>1</td><td>1</td><td></td><td>7</td></tr> </table>		死亡事故等	31件(個タク2件含む)	飲酒運転	4件(個タク2件含む)	救護義務違反(ひき逃げ)	1件	健康起因事故	3件	タクシー強盗等	0件	相手当事者	発生件数	(構成率)	対歩行者	9件	(29.0%)	対自転車	4件	(12.9%)	対自動車	6件	(19.4%)	対原付・二輪車	3件	(9.7%)	路上渡り等歩過	7件	(22.6%)	その他(単独等)	2件	(6.5%)	計	31件	(100.0%)	相手当事者	空車時	実車時	不明	対歩行者	7件(43.8%)	2件(15.4%)	0件(0.0%)	対自転車	2件(12.5%)	2件(15.4%)	0件(0.0%)	対自動車	1件(6.3%)	6件(46.2%)	0件(0.0%)	対原付・二輪車	2件(12.5%)	0件(0.0%)	1件(100.0%)	路上渡り等歩過	4件(25.0%)	3件(23.1%)	0件(0.0%)	合計	16件(100.0%)	13件(100.0%)	1件(100.0%)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計	2	1	1	2	1								7	A0～	A1～	A2～	A3～	A4～	A5～	A6～	A7～P9	P10～	P11～	計	1	1	1	1	1			1	1		7	<p>1. 発生県</p> <p>1 東京都</p> <p>2 東京都</p> <p>3 大阪府</p> <p>4 大阪府</p> <p>5 千葉県</p> <p>6 広島県</p>		<p>発生状況</p> <p>1 東京都</p> <p>○発生日時 ・1月10日(木) ・午前1時55分頃 ○事故の態様 ・空車 ・歩行者 ・横断禁止場所横断中の歩行者を撥ねた ・死者1人 *個タク</p> <p>2 東京都</p> <p>○発生日時 ・1月21日(月) ・午後7時45分頃 ○事故の態様 ・空車 ・第二輪車 ・横断禁止場所左後方走行中の二輪車と衝突 ・死者1人</p> <p>3 大阪府</p> <p>○発生日時 ・1月25日(金) ・午後10時40分頃 ○事故の態様 ・空車 ・若人 ・路上横断者を轢過 ・死者1人</p> <p>4 大阪府</p> <p>○発生日時 ・1月31日(木) ・午前11時20分頃 ○事故の態様 ・空車 ・転倒していた自転車利用 ・死者1人</p> <p>5 千葉県</p> <p>○発生日時 ・2月9日(土) ・午後6時20分頃 ○事故の態様 ・空車 ・歩行者 ・道路横断中の歩行者を撥ねた ・死者1人</p> <p>6 広島県</p> <p>○発生日時 ・2月11日(日) ・午前1時15分頃 ○事故の態様 ・空車 ・若人 ・路上横断者を轢過 ・死者1人</p>		<p>概要</p> <p>○タクシー歩行者を撥ねた事故 個タクが乗客1名を乗せて運行中、歩行者を撥ねた。この事故により、当該歩行者が死亡した。 事故当時、片側2車線の道路の第2通行帯を走行中、当該道路を当該個人タクシーから見て、右側から横断してきた当該歩行者を撥ねた模様。なお、事故現場は横断禁止場所となっていた道路であった。(道路中央フェンスあり)</p> <p>○タクシーとオートバイが衝突した事故 タクシーが空車で走行中、当該オートバイの乗員が死亡した。 事故当時、当該タクシーが第2車線を走行中、前方で乗客が手を上げたため第2車線から第1車線へ車線変更したところ、第1車線を後方から走行してきた当該オートバイが当該タクシーの左側面を衝き、当該オートバイが転倒して、電柱とガードレールに身体をぶつけた模様。</p> <p>○タクシーが路上に横たわっていた者を轢過した事故 タクシーが空車で走行中、道路中央付近に横たわっていた歩行者に気付かず轢過した。この事故により、当該歩行者が死亡した。 事故発端は、片側1車線の道路で事故当時、当該道路を走行中、何らかの原因があったため当該タクシーの運転者が確認したところ歩行者であった模様。</p> <p>○タクシーが転倒していた自転車乗員を轢過した事故 タクシーが空車で走行中、転倒していた自転車乗員1名を轢過した。この事故により、当該自転車の乗員1名が死亡した。 事故発端は、片側1車線の道路で当該道路で転倒していた自転車乗員が当該道路で転倒した状況については、現在、調査中。</p> <p>○タクシーが歩行者を撥ねた事故 タクシーが乗客1名を乗せて運行中、歩行者を撥ねた。この事故により、当該歩行者が死亡した。 事故現場は、片側1車線の道路で、当該タクシーから見て右から左に横断してきた当該歩行者を気付かず撥ねた模様。</p> <p>○タクシーが路上に横たわっていた者を轢過した事故 タクシーが空車で運行中、道路に横たわっている歩行者を撥ねた。この事故により、当該歩行者は死亡した。 事故発端は、片側1車線の道路で横断の途次、当該歩行者は、何らかの理由により道路に横たわっていた模様。</p>	
死亡事故等	31件(個タク2件含む)																																																																																																																				
飲酒運転	4件(個タク2件含む)																																																																																																																				
救護義務違反(ひき逃げ)	1件																																																																																																																				
健康起因事故	3件																																																																																																																				
タクシー強盗等	0件																																																																																																																				
相手当事者	発生件数	(構成率)																																																																																																																			
対歩行者	9件	(29.0%)																																																																																																																			
対自転車	4件	(12.9%)																																																																																																																			
対自動車	6件	(19.4%)																																																																																																																			
対原付・二輪車	3件	(9.7%)																																																																																																																			
路上渡り等歩過	7件	(22.6%)																																																																																																																			
その他(単独等)	2件	(6.5%)																																																																																																																			
計	31件	(100.0%)																																																																																																																			
相手当事者	空車時	実車時	不明																																																																																																																		
対歩行者	7件(43.8%)	2件(15.4%)	0件(0.0%)																																																																																																																		
対自転車	2件(12.5%)	2件(15.4%)	0件(0.0%)																																																																																																																		
対自動車	1件(6.3%)	6件(46.2%)	0件(0.0%)																																																																																																																		
対原付・二輪車	2件(12.5%)	0件(0.0%)	1件(100.0%)																																																																																																																		
路上渡り等歩過	4件(25.0%)	3件(23.1%)	0件(0.0%)																																																																																																																		
合計	16件(100.0%)	13件(100.0%)	1件(100.0%)																																																																																																																		
1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計																																																																																																									
2	1	1	2	1								7																																																																																																									
A0～	A1～	A2～	A3～	A4～	A5～	A6～	A7～P9	P10～	P11～	計																																																																																																											
1	1	1	1	1			1	1		7																																																																																																											

(4) 交通安全意識の醸成のための表彰制度の活用

① 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰

◆ 「総合安全プラン2009」に掲げた目標達成に向け、各都道府県協会の交通事故抑止に向けた取り組みの一層の強化を目的として、交通事故削減に努力した都道府県協会を表彰する「交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰」制度を平成23年から実施。本年度は7県協会が受賞。

② 優良乗務員表彰

◆ タクシー乗務員のうち、無事故無違反運転を長期間続け他の乗務員の模範となる優良な乗務員を表彰することにより、乗務員の資質の向上を図ることを目的に昭和41年から実施。本年は58名が受賞。

(5) 交通事故の抑止と飲酒運転根絶に関する決議の採択

- ◆ 全国のタクシー事業者が一堂に会する全国ハイヤー・タクシー事業者大会(平成25年10月30日)において、交通事故の抑止と飲酒運転根絶に向けて、運輸安全マネジメントの一層の浸透・定着と、「総合安全プラン2009」に基づく交通安全対策の一層の強化・充実に業界の総力を挙げて取り組むことを決議した。

交通事故の抑止と飲酒運転根絶に関する決議

ハイヤー・タクシーによる交通事故は、全体としては減少傾向にあるものの、死亡事故件数はほぼ横ばい状態で推移している。また、飲酒運転、ひき逃げ等の悪質な事案も依然として発生している。

ハイヤー・タクシー業界を取り巻く経営環境は極めて厳しい情勢にあるが、輸送の安全の確保は、運送事業に携わる者の責務であり、業界の最優先課題であるということを全事業者が自覚し、交通事故の抑止と飲酒運転の根絶に向けて、業界の総力を挙げて、運輸安全マネジメントの一層の浸透・定着と、「ハイタク事業における総合安全プラン2009」に基づく交通安全対策の強化・充実に取り組むことを宣言する。

平成25年10月30日

第53回全国ハイヤー・タクシー事業者大会



2. 交通事故削減のための対策等

(1) タクシー事業の適正化(労働環境の改善)

長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、運転者の労働条件が悪化



輸送の安全等を確保するため、「タクシー適正化・活性化法」に基づき、全国156の特定地域において、タクシー事業の適正化を推進

適正化の状況

減・休車の状況(平成25年7月31日現在)

○特定地域における減・休車実施前の車両数 約19万台
○減・休車数 約2.5万台

(2) シートベルト着用促進ステッカーの作成 (利用客の車内事故防止)

- ◆ タクシー利用者にシートベルトの着用を促進するため、英語、中国語、韓国語で併記したシートベルト着用促進ステッカーを作成し、傘下事業者の全タクシー車両に貼付している。
(平成23年5月 24万枚作成、配布)



(3) 早めのライト点灯運動の推進

早めのライト点灯運動推進要領

1. 目的

タクシーを第1当事者とする交通死亡事故は、例年、秋口から年末にかけての3月間に多発する傾向にある。この期間の交通事故増加の要因として、夕暮れから日没までが急速に進むことによる視認性の低下などがあることから、車のライトを早めに点灯することで「車」と「人」が互いに早期に覚知することにより、交通事故の防止を図り、もって「安全プラン2009」の通事故削減目標の達成を図ることを目的とする。

2. 期間

平成25年10月1日から12月31日までの3カ月間

3. 点灯時間

前照灯を薄暮時から点灯(地域の実情による)

4. 点灯要領

前照灯は走行用前照灯(上向き・ハイビーム)とする。

前車や対向車があるときはすれ違い用前照灯(下向き・ロービーム)にするなど、こまめに切り替える。

(4) 安全対策に関する各種講習会・研修会の実施等

- ◆ 各県協会が事業者、乗務員を対象に交通安全等に関する講習・研修会等を定期的開催した。
- ◆ 全タク連交通安全委員会において交通安全等に関する講演・研修会を開催した。
 - ・高齢運転者の交通事故防止について(労働科学研究所 酒井一博氏)
 - ・安全に関する企業風土測定ツールについて(国土交通政策研究所)
 - ・交通事故、交通違反経験者の特性に基づく交通安全指導(交通事故総合分析センター特別研究員)
 - ・脱法無線ドラッグの乱用防止について(警察庁薬物対策担当官)
 - ・飲酒運転防止のための指導者養成の必要性(ASK 山村陽一氏)
 - ・IT機器を利用したKYTによる交通事故防止(早稲田大学 石田敏郎氏他)
 - ・運転者管理の重要性等について(獨協医科大学 一杉正仁氏)
 - ・スタッドレスタイヤの装着違いによる車両挙動について(日本自動車タイヤ協会)
- ◆ 運輸支局、NASVAの実施する安全マネジメントセミナー、講習会等への積極的な受講を推進した。

3. IT技術の活用

- ◆ 映像記録型ドライブレコーダー、GPS-AVM等IT機器を活用し、運行管理の高度化等を図り、安全対策、環境対策を進めた。

(1)ドライブレコーダーの活用

運転中に記録された前方の交通状況等の映像を解析し、乗務員の安全教育等に活用。



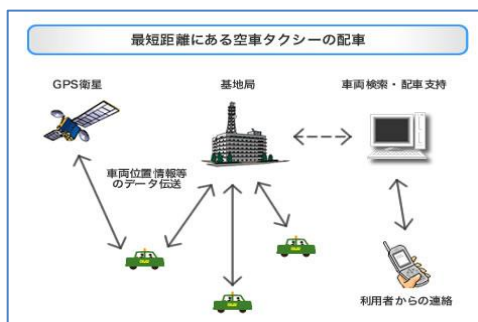
ドライブレコーダー導入車両数 約10万2,000台
(導入率約55%)

- *ドライブレコーダー導入車両数は全タク連調べ
- *導入車両数は24年度末現在数
- *導入率=導入車両数÷車両数×100

(2)配車システムの高度化

① GPS-AVMの整備

GPSによりタクシーの現在位置を把握し、お客様から最短距離にあるタクシーを無線配車するシステム。



AVM(含むGPS)導入車両数 約13万7,000台
(導入率約74%)

- *AVM搭載台数は全国無線自動車連合会調べ
- *導入率=導入車両数÷無線車両数×100
- *各導入車両数は23年度末現在数。

② スマートフォンを活用した配車

スマートフォンのGPS機能で、お客様のご乗車場所近くを走行中の車両を簡単操作で呼ぶことのできるシステム。



事業用自動車総合安全プラン2009 フォローアップ会議

日 時 平成25年11月20日（水）10:00～



一般社団法人 全国個人タクシー協会

平成25年11月20日
(一社) 全国個人タクシー協会

「個人タクシー事業における総合安全プラン2009」 の取り組み状況

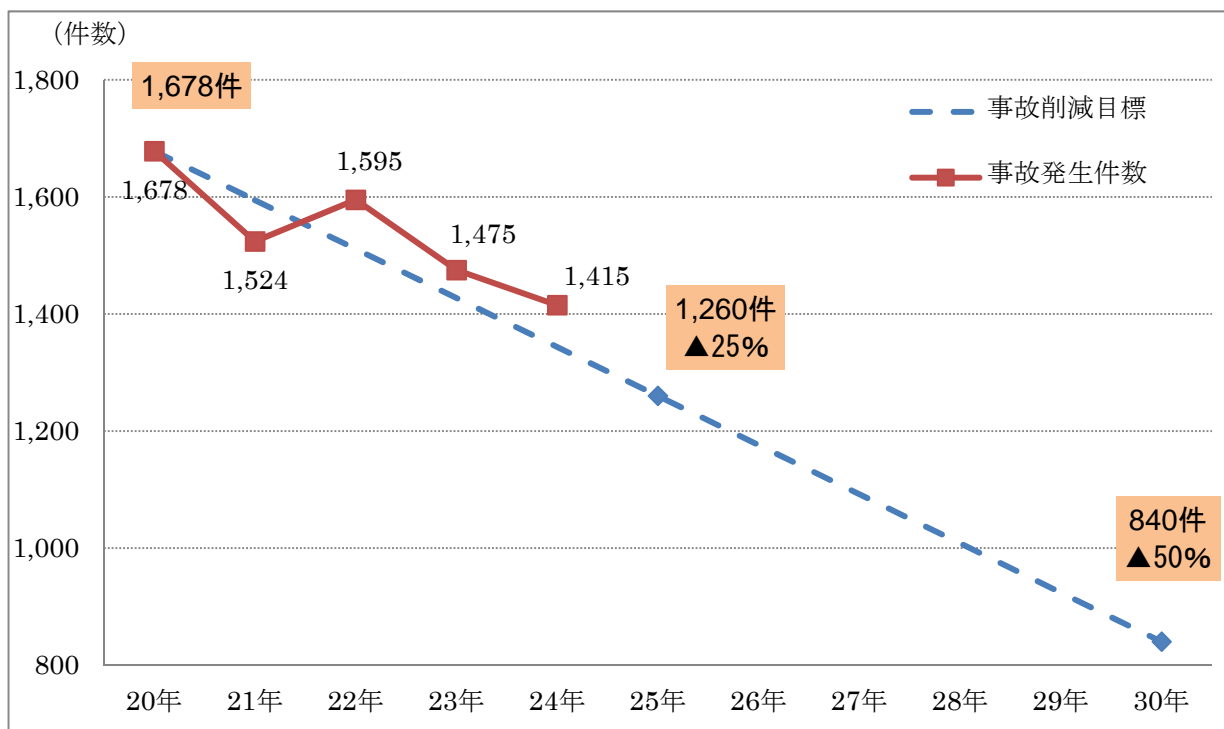
I. 個人タクシー事業にかかる事故等削減目標

1. 毎年、死亡事故件数（第1当事者）ゼロをめざします。
2. 毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
3. 人身事故件数（第1当事者）を平成25年までに1,260件以下（25%減）、平成30年までに840件以下（50%減）をめざします。

II. 取り組み状況

1. 「安全運行指導員だより」を発行、各会員の安全運行指導員に配付。（別紙1）
2. 「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実践マニュアル」を支部・会員に周知徹底。
3. 重大事故若しくは特異な事故等について各支部に速報。
4. 交通安全運動（9月1日～10月1日）を実施。（別紙2）
5. 各団体において事故防止講習会、事故惹起者指導講習会等を実施。
6. 各団体において機関紙・組合報等を通じてPDCAサイクル実践、事故防止徹底を啓蒙。（別紙3）

Ⅲ. 事故削減目標及び進捗状況



年	20年 基準年	21年	22年	23年	24年	25年 中間年	・・・	30年 最終年
事故削減 目標 (20年比)	1,678件	—	—	—	—	1,260件 ▲418件 ▲25%		840件 ▲838件 ▲50%
事故発生 件数 (20年比)	1,678件	1,524件	1,595件	1,475件	1,415件 ▲263件 ▲16%	—		—

※ 中間年 25%削減目標に対し平成 24 年現在 16%削減となっている。

※ 中間年目標達成に向けて事故件数 155 件 (9%) の削減が必要となっている。

全個協：支部における取り組み状況

支部における取り組み状況		運輸局「安全推進会議」への参加の有無
支部	実施機関	平成25年度の取り組み状況
北海道	安全対策会議	平成24年の事故件数は概ね目標を達成。今後も引き続き目標に向けて推進するため、年2回の安全対策会議において取り組み強化を図る。また、北海道運輸局との連絡会議に引き続き参加する。
東北	安全対策推進会議	引続き死亡事故ゼロ、飲酒運転ゼロを目指し、各団体ごとに削減目標を定め、事故防止の取り組みを推進する。
北陸信越	安全対策推進会議	各県協会ごとに支部安全プラン2009に準じ事業者研修会及び期限更新対象者講習会等を開催し、輸送の安全を確保するとともに道路交通法の遵守並びに交通安全の徹底を図る。
関東	安全対策推進会議	特に中間年にあたるため、当初の設定の削減目標の達成を目指し取り組みごととしている。(別紙3)
中部	※①	引続き毎年死亡事故件数(第1当事者)ゼロ、飲酒運転ゼロを目指す。人身事故件数(第1当事者)を25年までに25%減を目指す。死亡事故ゼロと飲酒運転ゼロは達成継続中だが、人身事故は増加しているため達成を図る。
近畿	※②	更新短縮者研修会、旅客サービス向上及び交通安全講習会等において、傘下事業者の交通事故の削減及び安全に対する意識の向上を図った。
中国	安全対策推進会議	支部安全対策推進会議を開催し、今年度の取り組みの決定と周知を図るとともに、研修会等により事故防止、安全運行について意識の向上を図った。引き続き重大事故の速報による情報の共有化、アルコールチェッカーによる確認の徹底、整備管理の徹底、ドライブレコーダーの導入促進等に努める。平成24年度より高齢事業者を対象として、期限更新時に事故防止のための安全講習を実施している。
四国	「プラン2009」対策推進会議	協会本部の重大事故等速報制度やメールマガジン「事業用自動車安全通信」を活用して、事故内容を検証するとともに、事故削減の周知徹底に努める。
九州	※③	事業用自動車安全通信(メルマガ)等を基に「個人タクシー重大事故等の情報」を作成し、各組合に定期的に配付。組合の安全運行指導員を活用し事故防止を図る。事業者研修会において、健康管理や事故防止の徹底を図る。本年度は2009の中間年にあたるため、組合毎に数値目標を掲げて事故の削減に努める。
沖縄	団团长会議	各所属団体にて各地区の交通安全等の会議に参加、後に支部にあげてもらい協議をして会員に周知徹底をしている。

※① 中部支部：協会本部策定の事故削減目標に準じて実施。

※② 近畿支部：近畿運輸局安全対策会議策定「近畿グリーンナンバーセーフティプラン2010」に基づき実施。

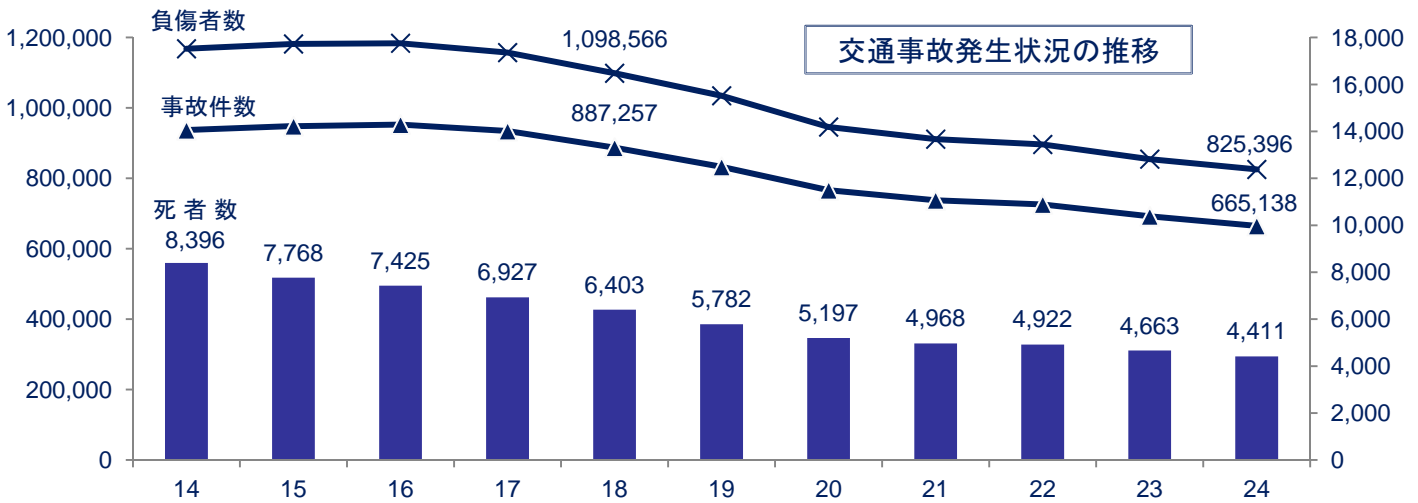
※③ 九州支部：支部役員等で審議・決定事項に基づき実施。

安全運行指導員だより

発行 一般社団法人 全国個人タクシー協会
164-0013 東京都中野区弥生町5-6-6 個人タクシー会館4階 TEL03(5328)0731

交通事故死者数4,411人 12年連続で減少

平成24年中の交通事故による死者数は4,411人で、12年連続で減少し、ピーク時(昭和45年=16,765人)の3割以下となり、4,500人を下回りました。また、平成16年に過去最悪を記録した交通事故発生件数及び負傷者数も8年連続で減少し、発生件数は平成4年以来19年振りに70万件を下回った昨年よりさらに減少しました。



平成24年中の交通事故死亡事故の特徴

- 1.年齢層別死者数** 高齢者(65歳以上)(構成率51.3%)が最も多く、次いで50歳代(同10.2%)、40歳代(同8.8%)の順に多い。
 - 2.状態別死者数** 歩行中(構成率37.0%)が最も多く、次いで自動車乗車中(同32.1%)となっており、両者で全体の3分の2以上を占めている。
 - 3.昼夜別事故件数、死亡事故率** 交通事故全体に占める夜間の割合は約4分の1以上(構成率27.3%)であるのに対して死亡事故では半数を超える割合(構成率51.7%)を占めており、死亡事故率(交通事故全体に占める死亡事故の割合)は昼の3倍近くになっている。
 - 4.法令違反別死亡事故件数** 漫然運転(構成率17.7%)が最も多く、次いで脇見運転(同14.6%)、安全不確認(同9.6%)の順に多く、前年と比較すると歩行者妨害等(+49件、+19.8%)及び過労運転(+11件、+45.8%)が大きく増加している。
- ※ 警察庁まとめ

24年の個人タクシー事故 事故件数減少、死亡事故は1件増加

ハイヤー・タクシーの全事故件数(第1当事者)では、法人・個人とも前年より減少し、ここ5年間で最も低い水準となりました。

しかし残念ながら、死亡事故件数は法人が減少したものの、個人は前年より1件増加しました。5年間の推移でも、減少傾向の見られないままになっています。

ハイヤー・タクシーの事故件数(第1当事者)

		20年	21年	22年	23年	24年
全事故件数	個人	1,678	1,525	1,595	1,475	1,415
	法人	20,760	20,851	20,248	19,183	17,749
死亡事故件数	個人	9	2	8	5	6
	法人	40	36	37	44	33

(注) 警察庁調べ。24年の事故件数は概数。20~23年は確定数。



自賠責保険料大幅引き上げに

自動車損害賠償責任保険料の改定がされ、平成25年4月1日以降始期契約から適用されました。表のとおり、個人タクシーは31.3%の引き上げ(改定率)になりました。

改定基準料率表(営業用乗用自動車)

単位:円

区分	旧	新
A	114,490	138,760
B	91,010	109,980
C	69,310	83,370
D(個人タクシー)	28,650	37,610

ほとんどの交差点右折事故は双方が青信号で進入

対自転車、対歩行者事故

交通事故の約半分は交差点及びその付近で発生しています。なかでも右折時の事故は出会い頭事故に次いで多く、交差点事故の多発パターンとなっています。

公益財団法人交通事故総合分析センターでは、様々な交通パートナーが交錯する交差点の右折事故において、特に死亡事故の多い対自転車事故、対歩行者事故の分析を行っています。

信号無視は直進事故で多く、右折事故では少ない

それによると、道路形状別の右折時事故では、信号交差点が44%で最も多くなっています(図1)。

信号交差点の事故で、第1当事者となった四輪車の行動をみると、直進時は信号無視が2件に1件と多いのに対し、右折事故における信号無視は3%と低くなっています。このことから、右折時の事故の多くが当事者の双方が「青信号」で交差点に進入し、事故を起こしていることが分かります(図2)。

道路幅員が大きいほど対自転車、対歩行者事故は多い

右折事故では、道路幅員が大きくなるほど同方向の対自転車、対歩行者事故が多くなっています。幅員の大きな道路は対向車線の状況に視線が向きがちであることが要因と考えられます。

右折事故の多くは安全不確認が原因

第1当事者が四輪車の右折事故について、衝突対象別に事故原因をみると、すべての対象で「安全不確認」が多くなっています。

ただし、対歩行者事故は、やや脇見運転が多くなっています。

資料：月刊「自動車管理」

交差点内では、特に同方向に進行している自転車や歩行者に注意しましょう。

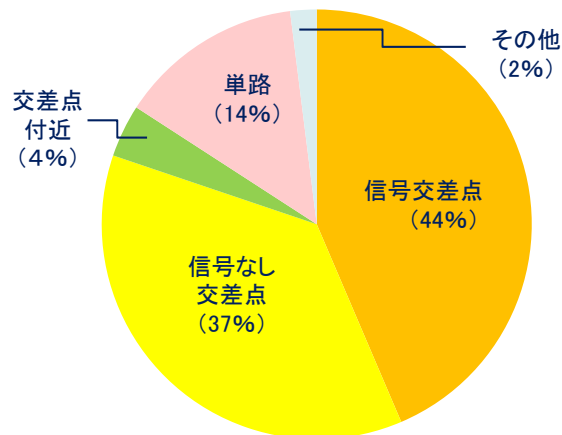


図1 道路形状別右折事故の構成率(平成23年)

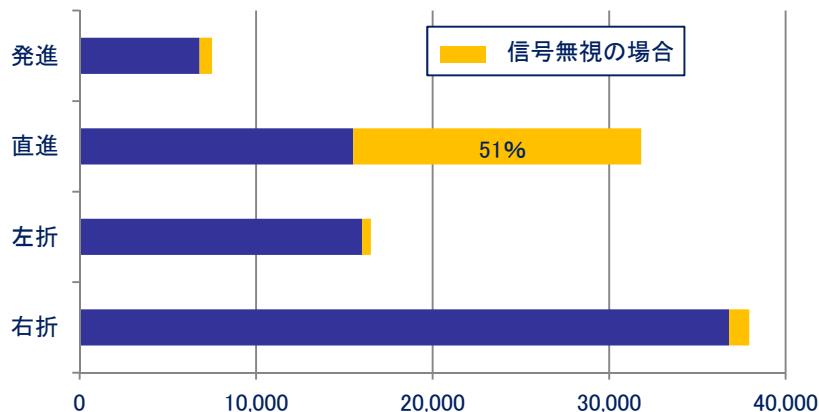


図2 1当四輪車行動類型別事故件数と「信号無視」比率(平成23年)

個タク診療所 ②

40歳すぎの体力づくり



空前の「健康・体力づくりブーム」とか。事業者の方々にも、最近スポーツを始めたとか、体力づくりに励んでいる人が多いと思います。

運転業務は運動不足になりがちなうえ、健康・体力が第一の仕事ですのでそれはそれで非常に結構なのですが、事業者の皆さんは若い人でももう40歳すぎです。ご自分で思った以上に体力が衰えています。

次の諸点に注意して、「昔とった杵柄」を過信せず、気軽に健康・体力づくりを楽しむくらいの気持ちを持つことが大事です。

健康診断を受ける…自分では気がつかなくても、血圧が高い、糖尿病の

気がある、など成人病の心配をしなければならぬ年代です。

まず医師の診断を受け、どういう運動をどの程度から始めたらよいか、正しい指導を仰ぐようにします。

鍛えようと思うな…40歳以後の運動は、積極的に体を鍛えて体力の向上をはかるのではなく、これ以上体力が衰えないよう食い止める努力をすることが大事です。この年齢になってから「夢よ再び」と若い人たちと張り合うのはよくありません。

勝負にこだわるな…勝ち負けにこだわってカッカすると、交感神経が緊張して副腎からアドレナリンが分泌され、血圧を上昇させます。

あくまでも心身のストレス解消を目的にして、ゆとりをもって楽しみながらやるようにします。

暑さ寒さを避けよ…真夏の炎天下でのゴルフやテニスは激しい疲労を伴います。反対に、寒中水泳や寒げいこなどは心臓や血圧の大敵です。

若い人ならいざ知らず、極端な暑さや寒さの中での運動はもっとも危険なことです。

3日坊主になるな…せめて1週間に2~3回は実行することです。2週間に1回くらいでは、体力維持の効果はゼロに近くなります。

1回15分程度のものでも定期的に実行すれば効果は上がります。

●基本動作の励行、交差点での安全確認など●

ご自分の
運転を

総点検してみましよう



基本動作の励行

- 停止時はしっかりとブレーキを踏んで停止し、パーキングブレーキをかけましょう。
- 右折待ち時はハンドルをまっすぐに保持し、対向車が完全に途切れてから右折しましょう。
- 「どうしても」の場合を除き、急ブレーキ、急ハンドル、急発進など「急」のつく運転は避けましょう。
- いざというときのハンドル操作、カーブでの安定走行などのためにも、正しい運転姿勢を習慣づけましょう。



交差点での安全確認

- 交差点は車両、歩行者、自転車などが集中します。これらの動きを確実にチェックするとともに、減速して慎重に通過しましょう。
- 右折待ち時に対向車に進路を譲られても、一気に右折しないようにしましょう。対向車の陰からバイクや自転車が飛び出す危険があります。
- 追突を防ぐため、前車と前々車の動きにはとくに注意しましょう。
- 無信号の生活道路の交差点では、確実に一時停止をしましょう。



はっきり確認

しっかり対応



安全運転 4大チェック



中高年になったら

- 反応時間の遅れや視機能の低下をカバーするためにも、スピードは若い時よりやや落とすようにしましょう。
- ベテランになるにつれ、過去の経験に頼り、思い込み運転をしがちです。「～だろう運転」はやめて、「～かもしれない運転」に心がけましょう。
- 通常、前車との車間距離は時間に直せば2～3秒必要だと言われていますが、できれば4秒の余裕時間を持ちましょう。



健康管理の徹底

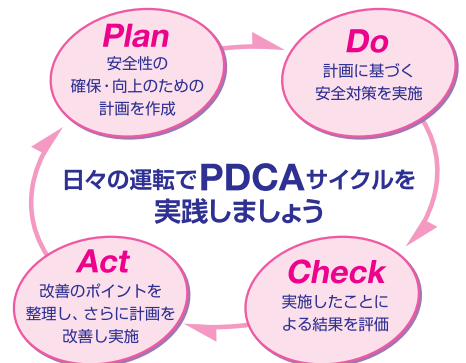
- 規則正しい睡眠、食事、休憩が健康の鉄則です。仕事上そうもいかない場合は、昼食の後に昼寝をしたり軽い体操をする、休憩するなどの工夫でカバーしましょう。
- 50歳を過ぎると、体力はもとより、視力・聴力が低下し運転機能が衰えます。少なくとも年に1回は健康診断を受けるなど、自己管理を徹底しましょう。
- 体に変調を感じたら（できれば、かかりつけの）医者に診てもらおうようにしましょう。自己判断は禁物です。

個人タクシー事業者における総合安全プラン2009

事故削減目標

1. 毎年、死亡事故件数（第1当事者）ゼロをめざします。
2. 毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
3. 人身事故件数（第1当事者）を平成25年までに1,260件以下（25%減）、平成30年までに840件以下（50%減）をめざします。

※人身事故件数=警察庁交通企画課・平成20年事故統計による。



一般社団法人 全国個人タクシー協会

団体名

体力チェックテスト

あなたは体力に自信がありますか？まだまだ若いと思っていても、体は正直です。以下6種目のそれぞれの得点を合計して、あなたの体力をチェックしてみましょう。

1 背中で握手(肩の柔軟性)

背中の後ろで一方の手を肩の上から、もう一方の手を下から背中に回して握ります。

- 両方とも指先がつかない…0点
- 片方だけ指が握れる…1点
- 左右両方ともできる…2点



2 回転ジャンプ(瞬発力)

直立した姿勢から勢いをつけてジャンプし、体を1回転させます。そのまま静止できますか？

- 半回転できるがふらつく…0点
- 半回転して静止できる…1点
- 1回転して静止できる…2点



3 空中で数字書き(持久力)

両手を床につけ、足を伸ばして座り、両足をそろえて上げ、つま先で1、2、3…と空中に数字を書きます。

- 「5」まで書けない…0点
- 「5」まで完全に書ける…1点
- 「10」まで書ける…2点



4 つま先タッチ(体幹部・脚部の柔軟性)

立った姿勢で上体を曲げ、つま先にタッチします。

- 指先がつかない…0点
- 指先をつま先につられる…1点
- 3秒間つま先をつかめる…2点



5 マッチ拾い(筋持久力・バランス)

足下にマッチをばらまき、片足立ちの状態ですそれを拾います。バランスを崩さずに何本拾えましたか？

- 10本以下…0点
- ふらつかずに10本拾える…1点
- ふらつかずに15本拾える…2点



6 片足立ちで静止(バランス)

直立した姿勢で両手を左右に広げ、片足立ちします。何秒静止していられましたか？

- 20秒以下…0点
- 20秒以上…1点
- 目を閉じて20秒以上…2点



合計得点と自分の年齢を表に当てはめて判定してみましょう。

	60代以上	50代	40代	30代
体力不足	2点以下	3~5点	4~6点	5~7点
平均的な体力	3~6点	6~7点	7~8点	8~9点
体力あり	7点以上	8点以上	9点以上	10点以上

ストレス解消法

自分の異変に早めに気づこう

別に体調が悪くないのに「食べたくない」「眠れない」といった症状が続いたら、ストレスの初期段階です。早めに自分のストレス状態に気づきましょう。

疲れを感じたら休む

「自分がやらなければ」ではなく、「自分が倒れたら大変」と考えて、疲れたら休むようにしましょう。特に、中高年になってからの無理は禁物です。「明日のことは明日案じよ」の気持ちでいきましょう。

「シンデレラ睡眠」で疲労回復を

睡眠は脳の疲れをとり、心身の疲労を回復してくれます。もっとも効果的なのは、午前0時前に就寝する「シンデレラ睡眠」です。午前0時前にとった睡眠1時間は、それ以降の2時間に匹敵するといわれています。

趣味や生きがいを持とう

仕事以外の楽しみがないと、たまったストレスの逃げ場がなくなってしまいます。読書や園芸、散歩など、身近で手軽なことから始めてみてはどうでしょう。

エコドライブ10のすすめ



1 ふんわりアクセル「eスタート」

発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう(最初の5秒で、時速20km程度が目安です)。焦らず、穏やかな発進は、安全運転にもつながります。

2 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転

走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。車間距離が短くなると、ムダな加速・減速の機会が多くなり、市街地では2%程度、郊外では6%程度も燃費が悪化します。

3 減速時は早めにアクセルを離そう

信号が変わるなど停止することが分かったら、早めにアクセルから足を離しましょう。そうするとエンジンブレーキが作動し、2%程度燃費が改善します。

4 エアコンの使用は適切に

車のエアコン(A/C)は車内を冷却・除湿する機能です。暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。また、冷房が必要なときは、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

5 ムダなアイドリングはやめよう

待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐車車の際は、アイドリングはやめましょう。現在の乗用車では基本的に暖機運転は不要です。エンジンはかけたらすぐに出発しましょう。

6 渋滞を避け、余裕を持って出発しよう

出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをおらかじめ確認し、時間に余裕をもって出発しましょう。

7 タイヤの空気圧から始める点検・整備

タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。タイヤの空気圧が適正値より不足すると、市街地で2%程度、郊外で4%程度燃費が悪化します。

8 不要な荷物はおろそう

運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。車の燃費は、荷物の重さに大きく影響されます。たとえば、100kgの荷物を載せて走ると、3%程度も燃費が悪化します。

9 走行の妨げとなる駐車はやめよう

迷惑駐車はやめましょう。交差点付近などの交通の妨げとなる場所での駐車は、渋滞をもたらします。迷惑駐車は、他の車の燃費を悪化させるばかりか、交通事故の原因にもなります。

10 自分の燃費を把握しよう

自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。日々の燃費を把握すると、自分のエコドライブ効果が実感できます。

平成25年度

“総合安全プラン2009”中間年の 目標達成目指す

◆人身事故発生**624件**以内を実行!!

東京 479件

神奈川 107件

千葉 26件

埼玉 7件

栃木 2件

群馬 (3件)

◆死亡事故 **ゼロ** !!

安全の基本

1. 基本動作の徹底

- ・ブレーキ操作を誤らない
- ・下車等お客扱い時は
パーキングorサイドブレーキ
- ・シートベルトで守る

2. 飲酒運転は厳禁

- ・飲酒・酒気帯び運転は故意犯
- ・飲んだら乗るな
- ・アルコールチェッカーで確認

3. 無免許・無車検の厳禁

- ・あってはならない運行
- ・日常点検等で確認

(一社)全国個人タクシー協会関東支部長 木村忠義
 東京都個人タクシー交通共済協同組合理事長 田中映二
 日個連東京都交通共済協同組合理事長 上村 満

トラック事業における総合安全プラン 2009 の概要と施策の進捗状況

公益社団法人全日本トラック協会

◆はじめに

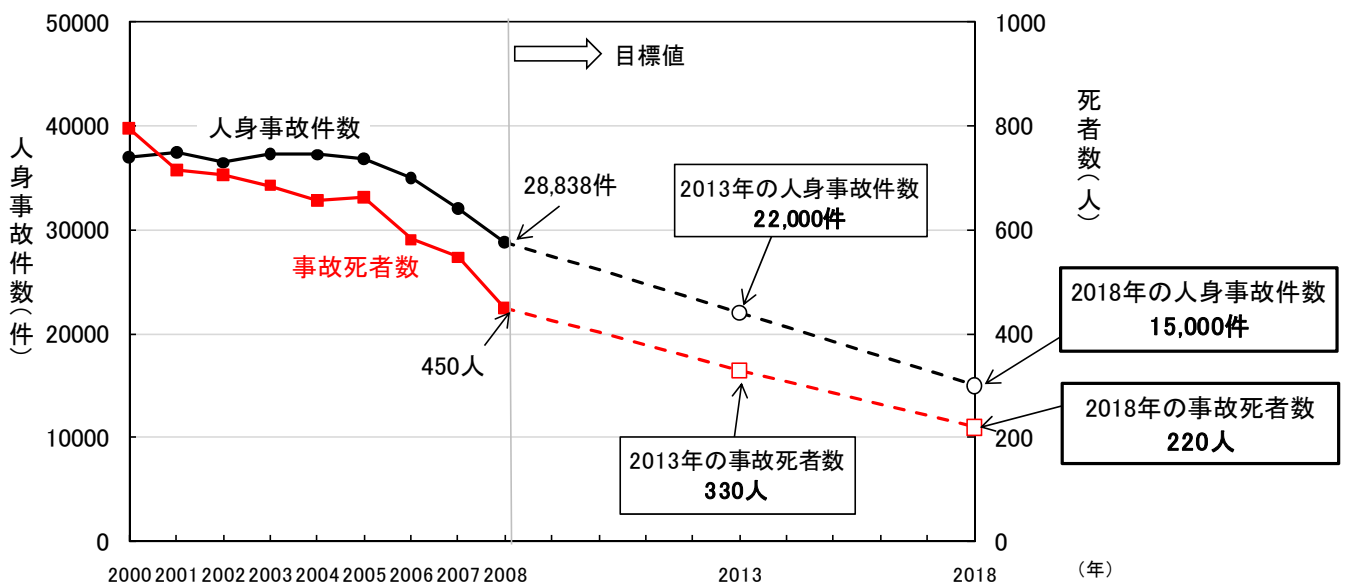
トラック運送業界では、国の「事業用自動車総合安全プラン 2009」の数値目標や取り組み計画を踏まえ、今後の交通安全対策を推進するにあたり、10 年後（2018 年）を目途とした「トラック事業における総合安全プラン 2009」を策定することとした。

トラック運送事業者や各都道府県トラック協会が各地域の事情に応じて、自主的かつ具体的に目標の設定と対策計画を策定し、「事業用自動車総合安全プラン 2009」を実施することを期待するものであり、かつ荷主など社会全体の理解と協力も期待するものである。なお、本プランは、PDCA サイクルに沿って、定期的・継続的に進捗状況をチェックし、適宜、必要な見直しや対策を講じることとする。

◆目標

基本目標	国による計画を踏まえ、営業用トラックが原因となる交通事故死者数、交通事故件数を減少させる。また、有責死亡事故の撲滅を図る。
数値目標	① 2018 年までに、交通事故死者数を 220 人以下 にする。 ② 2018 年までに、人身事故件数を 15,000 件以下 にする。 ③ 飲酒運転ゼロ

営業用トラックの数値目標の設定



◆今後重点的に取り組む対策

取り組むべき課題	対策の内容
(1)安全体質の確立	<ul style="list-style-type: none"> ① トラック協会主催による安全マネジメント講習会を実施し、運輸安全マネジメントの普及及び浸透に努める。 ② 安全マネジメントの取り組みを容易に行えるよう、安全マネジメントの導入事例集、視聴覚教材を作成する。 ③ 運行管理者が運転者に対して実効性のある指導・監督が行えるよう、国の作成する「指導・監督マニュアル」の周知徹底を図る。 ④ 国が作成する健康状態に応じた乗務可否の判断の基準等を示したガイドラインを文書・全ト協 HP にて周知徹底を図る。 ⑤ 悪質違反や社会的影響の大きい事故が発生した場合には、都道府県トラック協会に情報を提供し、情報の共有化に努める。 ⑥ 国土交通省のメールマガジン「事業用自動車安全通信」について、その活用方法をトラック協会の広報誌、HP により周知徹底する。 ⑦ 事業者や運転者向けの安全運転教育用教材資料を作成し、社内での安全運転教育の促進及び安全意識の向上を図る。 ⑧ 指定安全運転研修施設に運転者等を派遣して安全教育訓練を実施する会員事業者に対し助成するとともに、助成制度の周知に努める。
(2)コンプライアンスの徹底	<ul style="list-style-type: none"> ① スピードリミッターに特化した不正改造排除活動（6 月を強化月間）を継続的に実施する。 ② トラックの点検整備実施率が他の業態に比べて低いため、点検整備実施率の向上対策を検討する。 ③ 全ト協 HP 等への危険行為、迷惑行為等の苦情へのフォローアップを行う。 ④ 貨物自動車運送事業安全性評価事業（G マーク）を会員事業者や荷主企業等に広く周知し、意識改革を促す。 ⑤ 適正な運送条件の設定等について荷主等に要請する。
(3)飲酒運転の根絶	<ul style="list-style-type: none"> ① 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を徹底する。また、飲酒運転防止対策マニュアルを改訂し周知徹底を図る。 ② アルコール・インターロック装置の認定制度が創設された場合には、その周知に努めるとともに、装置の導入助成措置を検討する。
(4)IT・新技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> ① ドライブレコーダやデジタルタコグラフなど EMS 関連機器の普及促進のため、継続的に、導入に際して助成制度を実施する。 ② 追突事故防止に効果がある衝突被害軽減ブレーキシステムや後方視野確認支援装置の普及促進のため、装置の導入に際する助成事業を実施する。 ③ 事業者や運転者向けのエコドライブマニュアルを配布し、経営トップや運転者の意識改革を図るとともに、エコドライブの推進に努める。
(5)道路交通環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業者から高速道路、主要幹線道路における事故多発地点や道路危険箇所等の情報を収集し、事故多発地点マップを作成するとともに、道路管理運営会社や道路管理当局に情報提供し、改善を要望する。

◆進捗状況

○Gマーク制度（貨物自動車運送事業安全性評価制度）の普及促進（平成15年～）

- ・平成25年3月現在、18,307事業所（全事業所の21.6%）が認定

○各種安全対策装置に対する導入促進助成を実施

- ・ドライブレコーダ車載器（平成18年度～）
※平成24年度からは、「貨物自動車用ドライブレコーダ選定ガイドライン」に基づいて選定された機器を対象に助成を実施
- ・呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置（平成25年度～）
- ・遠隔地で行うIT点呼に使用する携帯型アルコール検知器（平成25年度～）
※Gマーク認定事業所を対象
- ・後方視野確認支援装置（平成18年度～）
- ・衝突被害軽減ブレーキ（平成18～24年度）
- ・ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車両横滑り時制動力・駆動力制御装置（平成22～24年度）

○営業用トラックのドライブレコーダに記録されたヒヤリハットや事故の映像をKYTに活用できるよう、「WEB版ヒヤリハット集」にとりまとめホームページ上で公開。（別紙2）

平成24年10月～

- ・平成25年11月現在、50事例掲載

○各種安全対策資料を作成し、ホームページ上で公開

- ・「トラック運送事業者のドライブレコーダ導入の手引き」（別紙3）平成25年8月
- ・「トラック運送事業者のドライブレコーダ活用マニュアル」（別紙4）平成25年8月
- ・交差点の事故防止対策パンフレット（別紙5）平成24年7月
- ・雪道対策マニュアル（別紙6）平成24年12月

○ドライバー等安全教育訓練促進助成制度を実施（平成12年度～）

- ・平成24年実績：1,513人が受講

○不正改造排除運動（別紙7）・点検整備推進運動（別紙8）を実施（平成19年度～）

- ・強化月間：不正改造排除運動（6月）、点検整備推進運動（10月）
- ・スピードリミッターの不正改造に関する通報は、都道府県トラック協会を通じて指導を行っている。

○追突事故の防止、トレーラ事故の防止、交差点の事故防止を重点対策とする「平成24年下期事故防止緊急特別キャンペーン」を実施（別紙9）平成24年7月～12月

<実施項目>

- ・国土交通省「トラック追突事故防止マニュアル」の活用*1
- ・運輸安全マネジメントの確実な実施
- ・ドライブレコーダの活用
- ・ASV装置の導入
- ・秋の全国交通安全運動の積極参加
- ・正しい運転・明るい輸送運動*2の積極推進

*1 トラック追突事故防止マニュアル活用セミナーを開催（平成24年8月～）

- ・平成24年度は、28都道府県トラック協会で開催し、約2,000名が参加

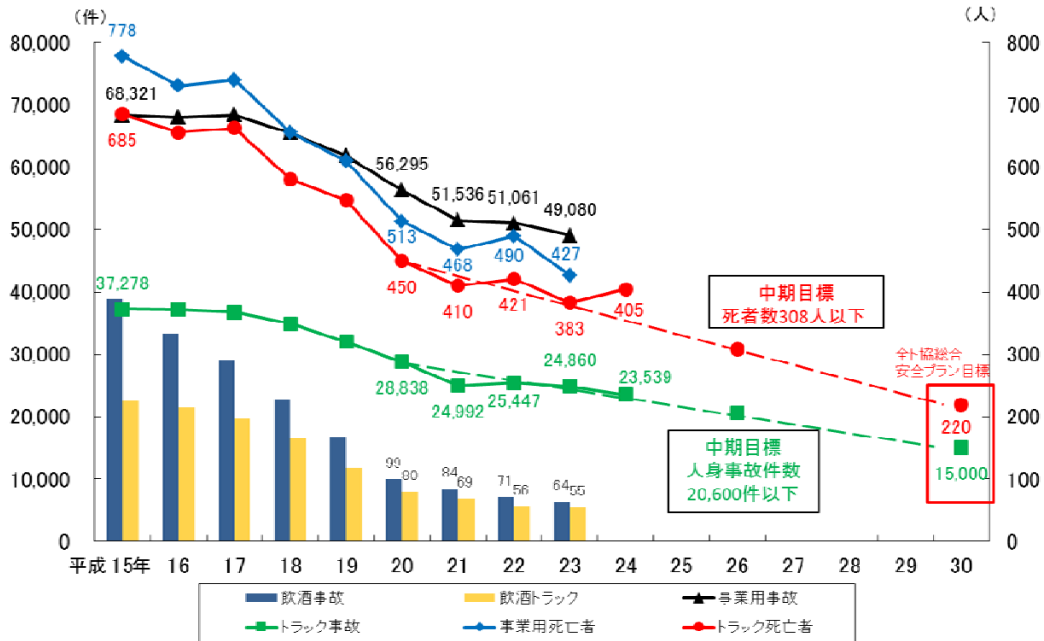
*2 繁忙期となる年末年始（毎年11月16日～翌1月10日まで）の事故防止を図るため、トラック協会独自の取り組みとして、「正しい運転・明るい輸送運動」を実施（別紙10）（昭和36年～）

<平成25年度（第53回）の実施項目>

- ・荷役作業時の安全確保の徹底
- ・健康診断の受診の徹底
- ・確実な点呼の実施
- ・飲酒運転の根絶
- ・過労運転防止の徹底
- ・過積載防止の徹底
- ・車両の安全性確保の徹底
- ・正しい積付け・固縛方法の徹底
- ・エコドライブの推進
- ・運輸安全マネジメントの徹底
- ・安全意識の高揚
- ・輸送品質・サービスの向上

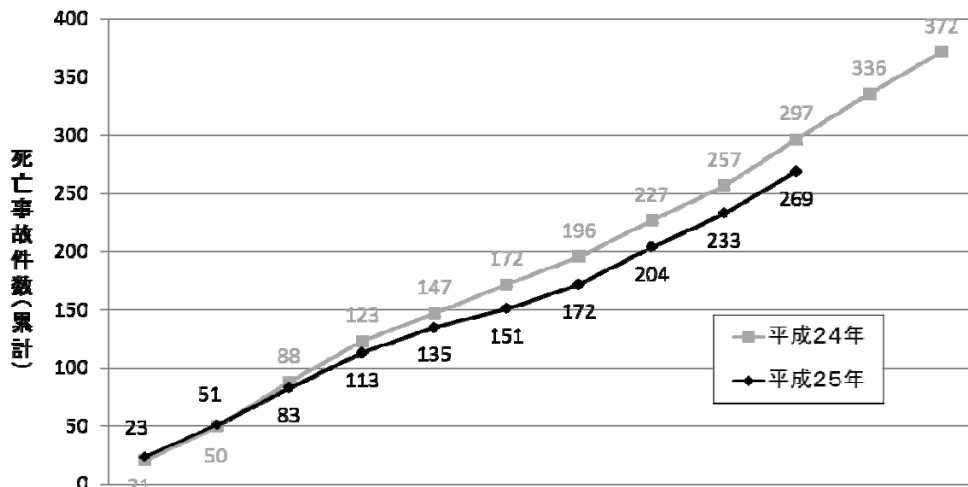
以上

事業用貨物自動車が第1当事者となる事故件数および死者数の推移



警察庁「交通事故統計」

事業用貨物自動車に係る第1当事者死亡事故件数の状況



月別件数	種別	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
	25年	大型	14 (-1)	17 (+2)	19 (+2)	16 (-2)	11 (-5)	10 (-4)	12 (-6)	15 (-4)	16 (-3)	18 (-1)		
中型		9 (+3)	9 (-3)	12 (-6)	7 (-7)	9 (+1)	4 (-5)	7 (+3)	15 (+5)	12 (+2)	13 (-5)			97 (-12)
普通		0 (0)	2 (0)	1 (-2)	7 (+4)	2 (+2)	2 (0)	2 (0)	2 (0)	1 (0)	5 (+2)			24 (+6)
合計		23 (+2)	28 (-1)	32 (-6)	30 (-5)	22 (-2)	16 (-9)	21 (-3)	32 (+1)	29 (-1)	36 (-4)			269 (-28)
24年	合計	21	29	38	35	24	25	24	31	30	40			297

※平成25年10月末時点
※カッコ内は前年同月比増減数

資料：警察庁「交通事故統計」

安全性優良事業所とは

荷主企業がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするために、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(公益社団法人全日本トラック協会)が認定した運送事業所です。

公平な評価

全国実施機関で審査を行い、安全性評価委員会で公平に評価し認定されます。安全性評価委員会は、内外の専門家や一般消費者、国土交通省職員及び全国実施機関担当役員で構成されています。

3テーマ38項目の厳しい評価項目

「安全性に対する法令の遵守状況」

「事故や違反の状況」

「安全性に対する取組の積極性」

の3つのテーマに、計38の評価項目が設けられています。

100点満点中80点以上の評価と全ての認定要件をクリアした事業所だけが安全性優良事業所として認定されます。

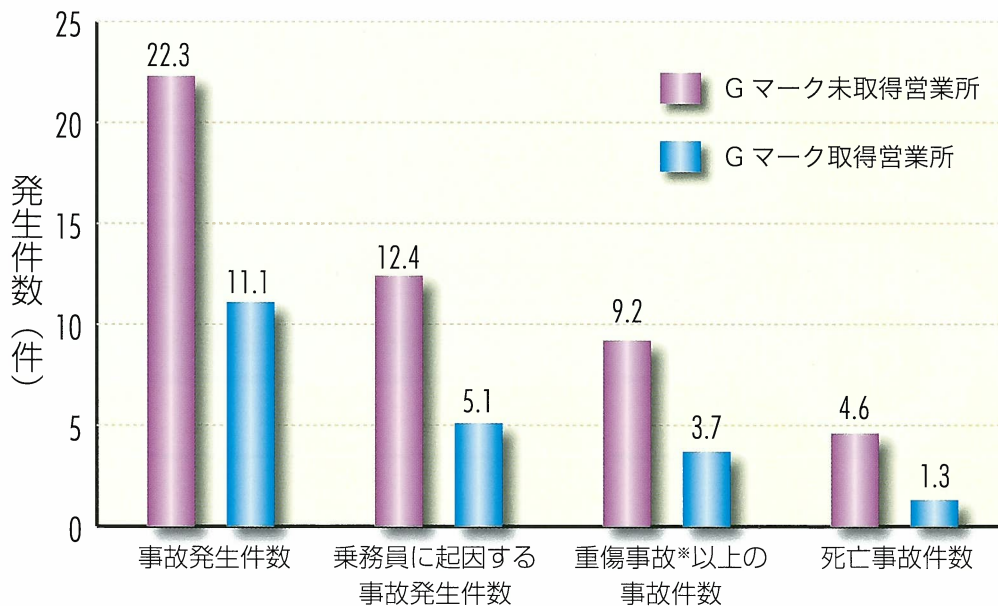
認定事業所の推移



参考

平成22年(1~12月)中における車両1万台あたりの事故発生件数

Gマーク取得事業者は、未取得事業者に比べ、事故発生件数が少なくなっています。



*重傷事故とは、11日以上医師の治療を要する障害等が発生した事故をいう(自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号又は第3号)。

資料：自動車事故報告規則に基づく平成22年(1月~12月)の事故報告書のデータを引用。
(出典：国土交通省)

ドライブレコーダ映像を活用した

ログアウト

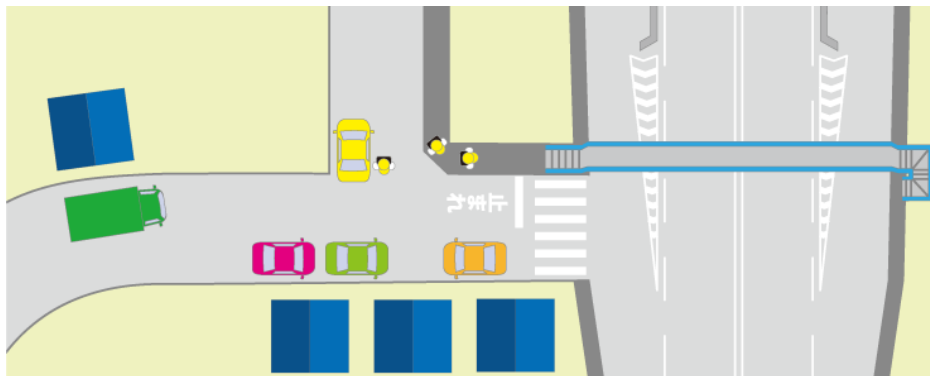
ヒヤリハット集

▶ ヒヤリハット集について ▶ 新規ユーザー登録

公益社団法人
全日本トラック協会

■ 駐車車両の多い細い路地

駐車車両の多い細い路地を走行しています。
この時、あなたは何に注意しますか？



下記の映像を再生してください。

※映像を再生するには、[Adobe Flash Player](#) が必要です。

※映像に音声は含まれておりません。



「どんな危険が潜んでいるか？」「どうすれば事故を防げるか？」
を考えながら、映像をご覧ください。

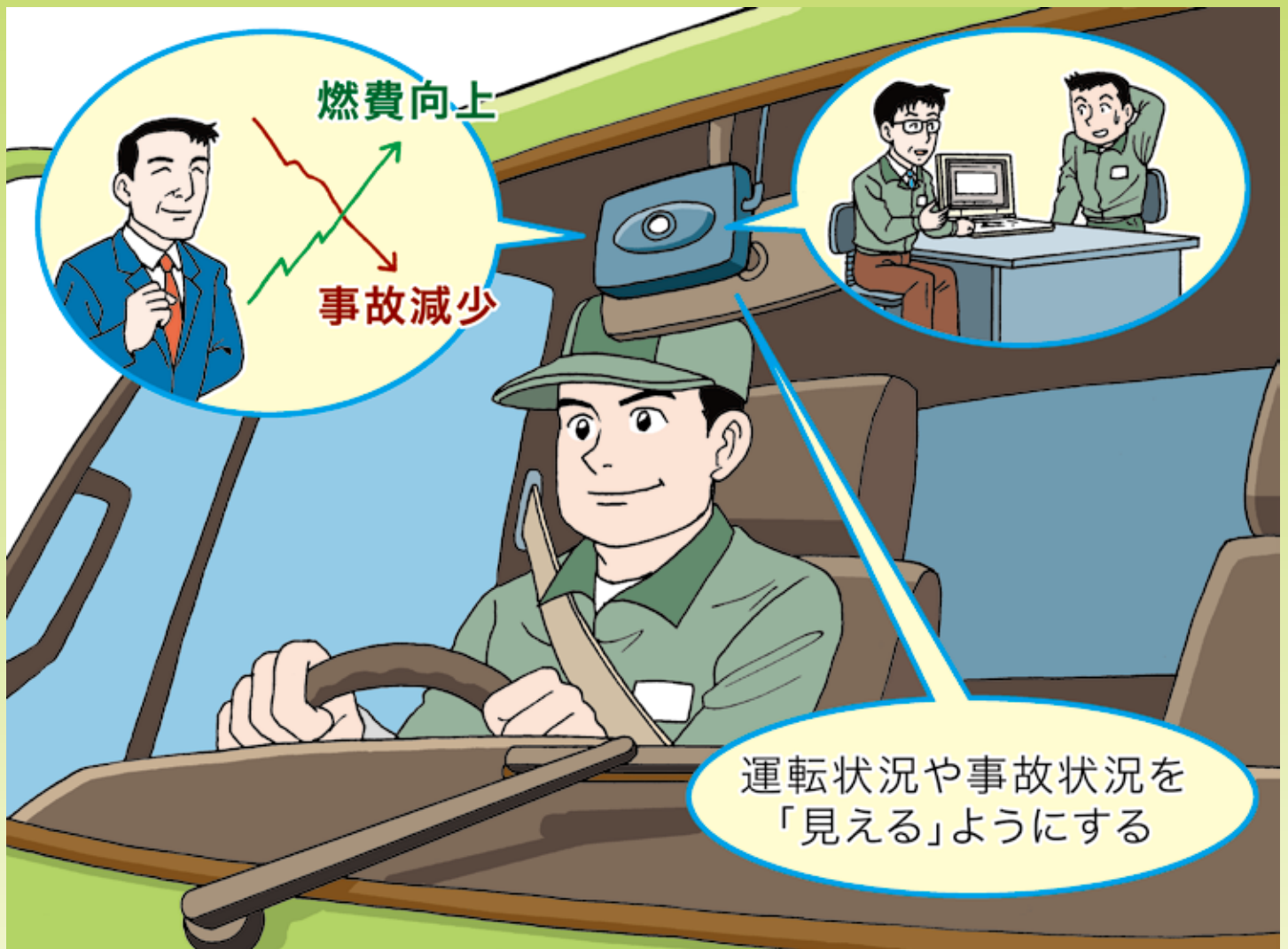
再生終了後にご覧ください

前のページへ戻る

▶ トップページ ▶ ヒヤリハット集について ▶ 動作環境について

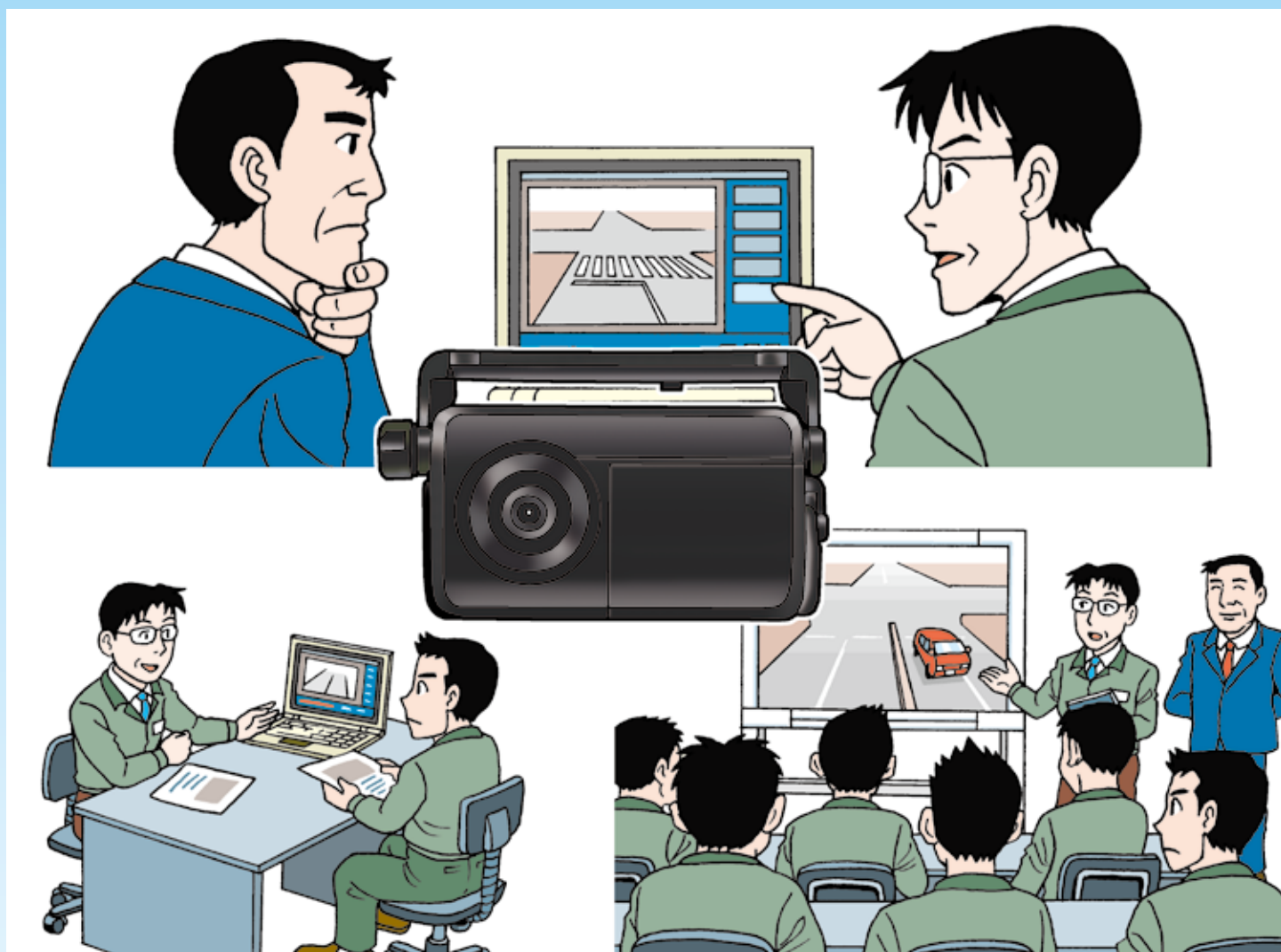
公益社団法人全日本トラック協会 〒163-1519 東京都新宿区西新宿1-6-1 新宿エルタワー19階
Copyright (C) 2012 Japan Trucking Association, All Rights Reserved.

トラック運送事業者の ドライブレコーダ 導入の手引き



できることから始める

トラック運送事業者の ドライブレコーダ 活用マニュアル

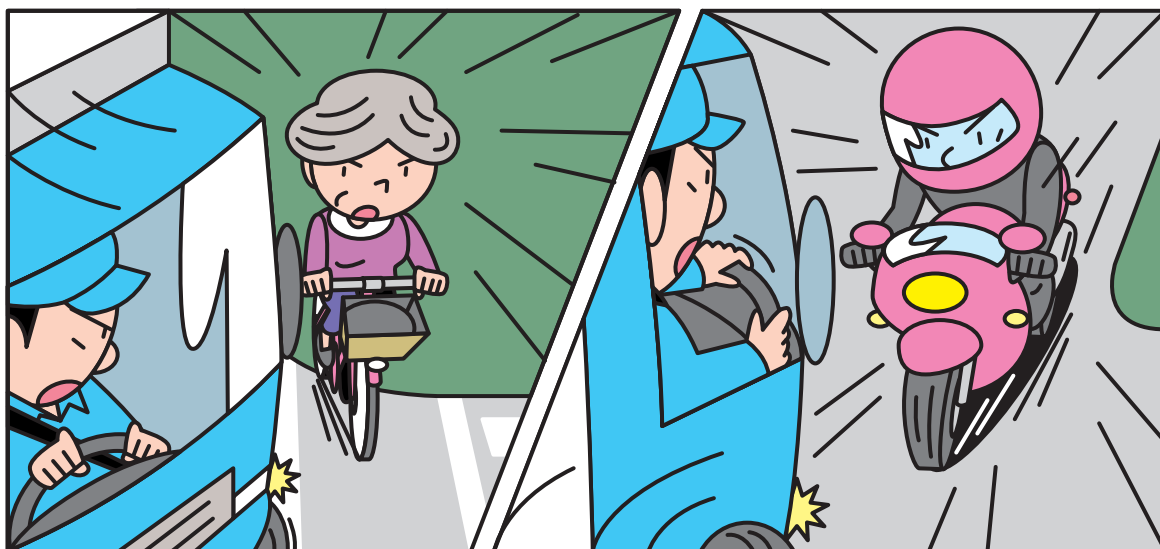


平成 24年下期事故防止**緊急**特別キャンペーン

交差点での事故を防げ！！



交差点の
左折時・右折時
自転車や二輪車との
死亡事故多発！！



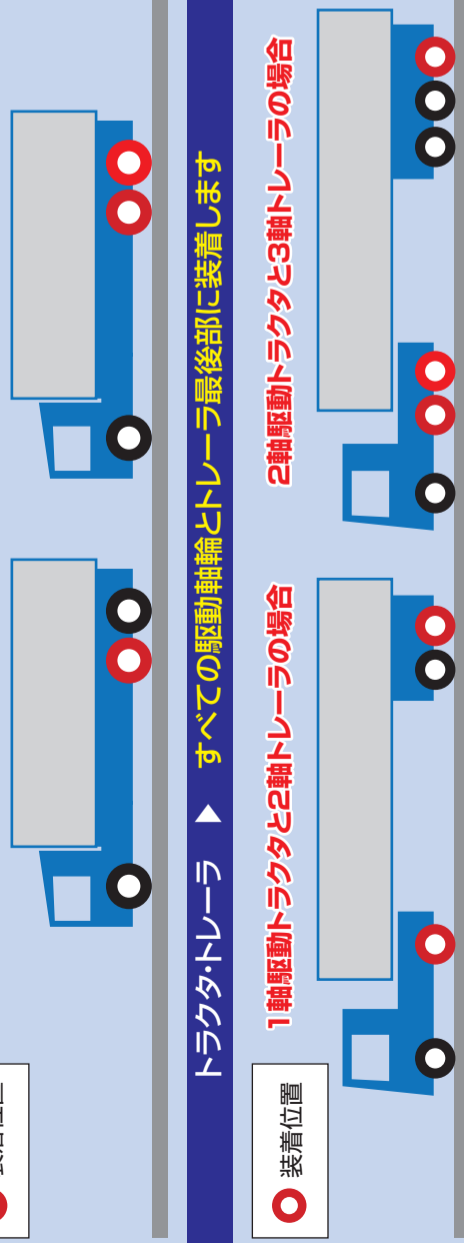
雪国運行の必需品



タイヤチェーンの装着位置

トラック ▶ すべての駆動軸輪に装着します

1 軸駆動車の場合 2 軸駆動車の場合



豪雪地帯では「ダブルタイヤ用トリプル形チェーン」の装着を!!

突然の大雪や豪雪に見舞われると、シングルタイヤ用チェーンでは脱出不能になる場合があります。



トリプル形チェーン

■ 装着位置

タイヤチェーン装着時の注意

● 事前に確認を!

必ずタイヤのサイズにあったものを選び、説明書に従い事前に装着の練習をしておく、実際の冬道での装着時にスムーズに作業ができます。

● 確実な装着と十分な点検の実施を!

チェーンの緩み、ゴムバンド等のフックへの掛け忘れはチェーン脱落の原因となります。また、チェーンの磨耗・損傷はチェーン切れの原因となります。

● 出発前に装着の練習を!

チェーンは、突然雪が降ってもあわてないように、寒い中でスムーズに作業をするために事前に装着の練習をしておきましょう。

降雪地域を運行する方へ

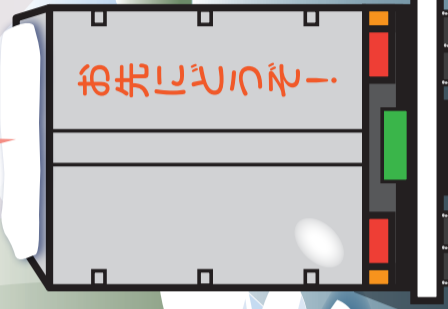
ゆき みち たい さく

雪道対策マニュアル

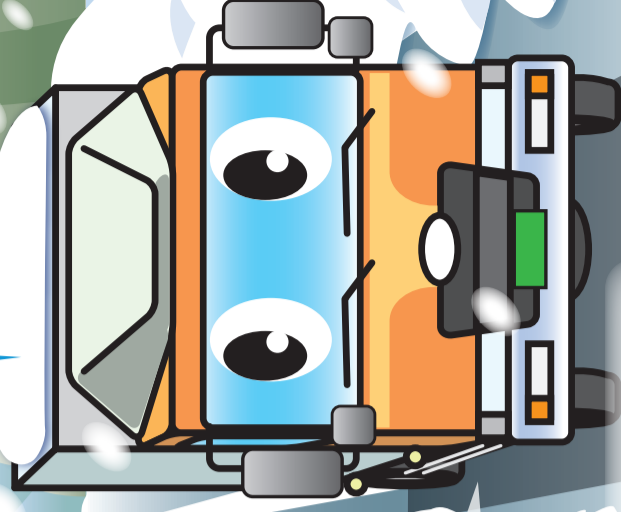


冬野道男
気を付けてー!

江戸川三郎
コンチハ!



トリプル形チェーン!!
だから安心!!

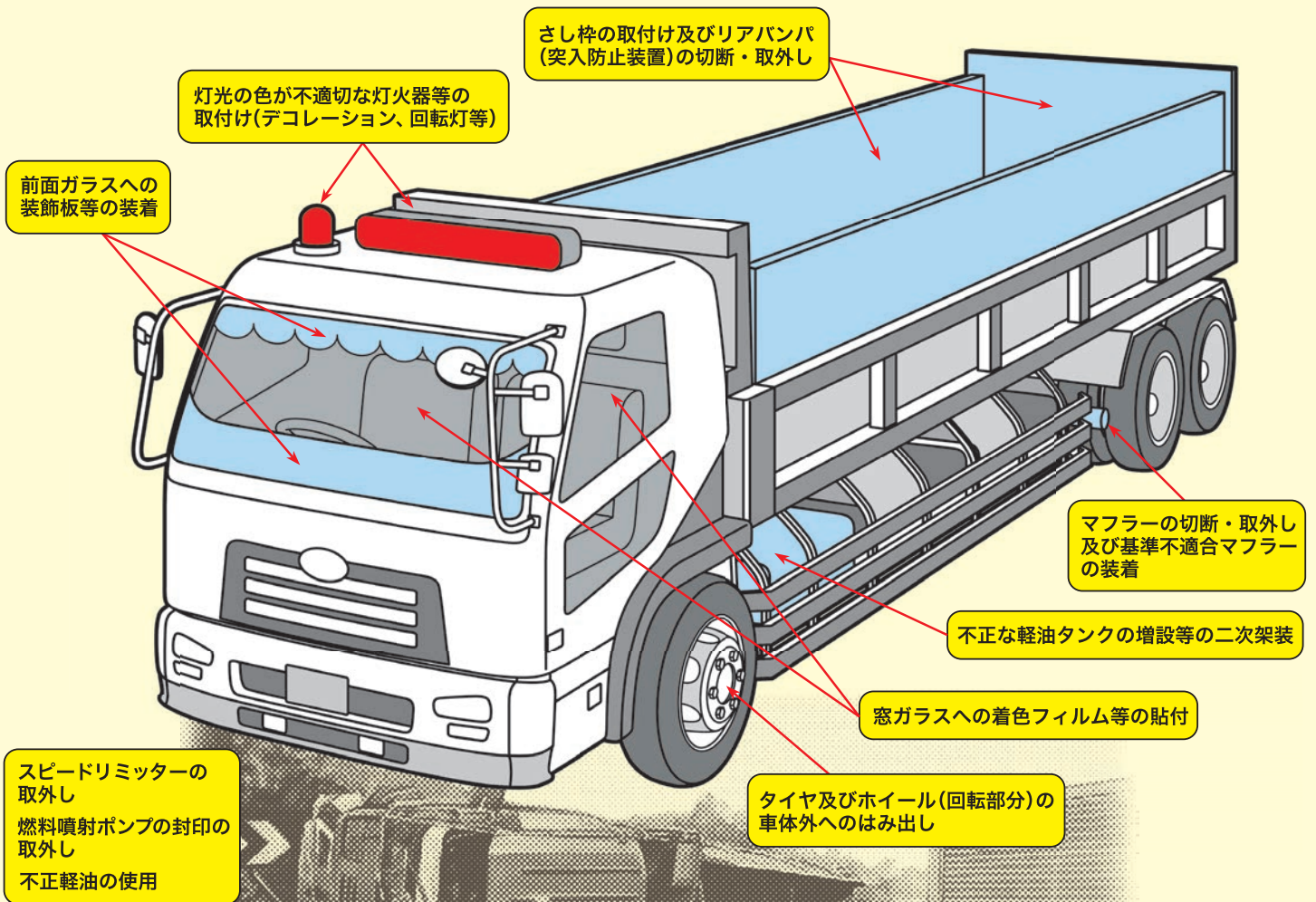


公益社団法人

全日本トラック協会



不正改造車、危険も処罰も待っている!!



不正改造車の行政処分基準

初回違反	再違反
20日×違反車両数	60日×違反車両数

ほかにも道路運送車両法、道路交通法による罰則が科せられます。

6月1日~6月30日
「不正改造車排除」強化月間



公益社団法人
全日本トラック協会
<http://www.jta.or.jp>

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

点検・整備の徹底は トラック運送事業者の責務です!



トラック輸送は、今や国民の生活や経済に不可欠な存在です。一方、トラックによる交通事故は重大事故に繋がる事が多く、特に、車輪脱落事故や車両の不具合等による事故防止をはじめ、環境面においても排出ガスによる大気汚染や地球温暖化問題への対応が求められています。また、トラック運送事業者には、日常点検及び定期点検整備の実施が義務付けられていますが、その実施状況は必ずしも十分ではありません。

このため、9月、10月を「自動車点検整備推進運動強化月間」とし、不正改造の防止とともに、確実な点検整備の実施を徹底してください。

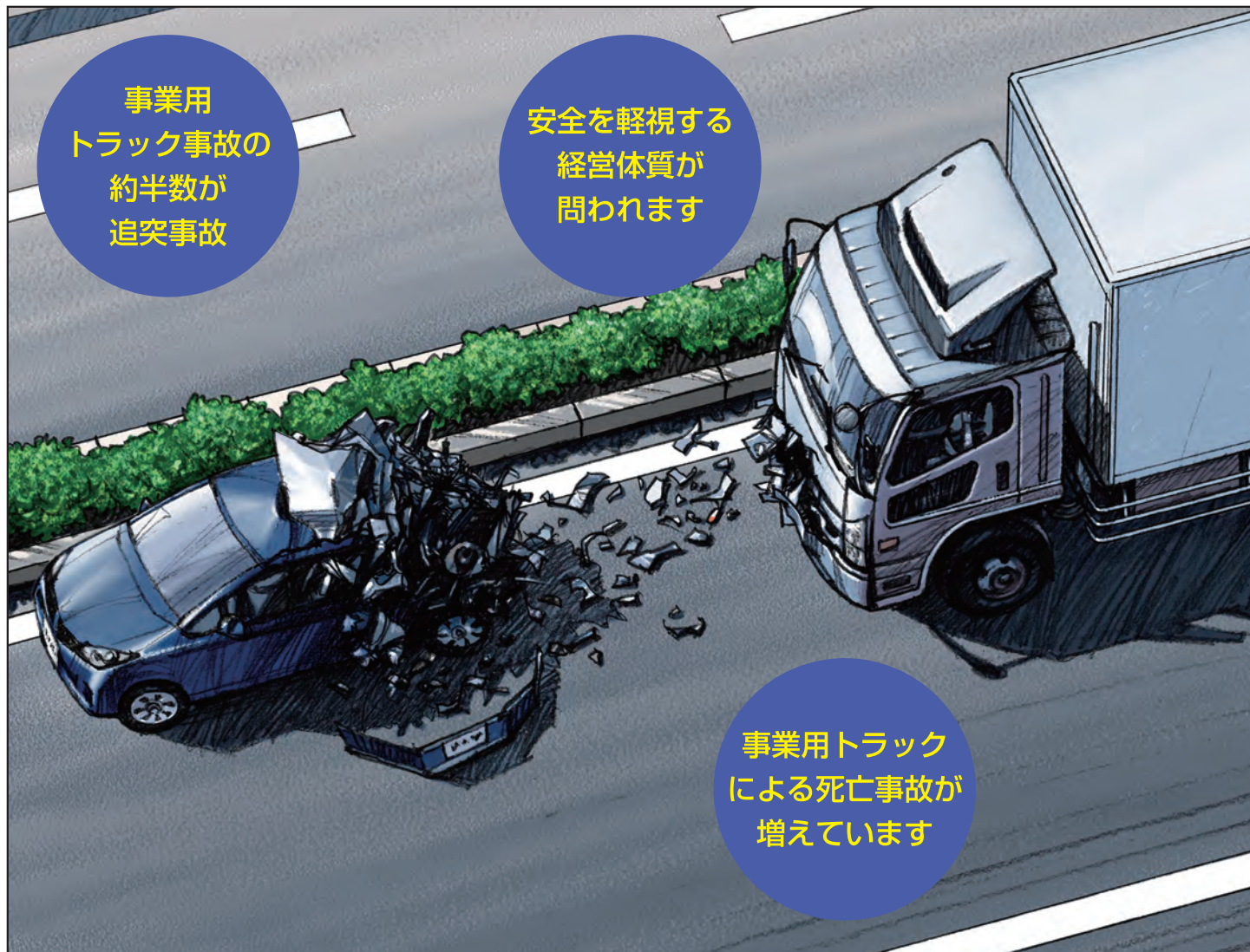
大型自動車を50両以上保有する事業者の方へ 〔重点点検〕の実施

車両総重量8トン以上の事業用トラックを50両以上保有する事業者においては、別途、重点点検期間中(9月~11月)に定期点検を行う大型自動車について、「重点点検項目」の点検結果を各運輸支局等に報告する必要があります。

平成24年下期事故防止**緊急**特別キャンペーン

重点対策

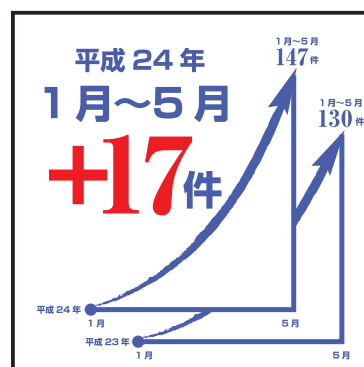
- 追突事故の防止
- トレーラ事故の防止
- 交差点の事故防止



事故防止に向け、安全管理を徹底しよう。

- 「トラック追突事故防止マニュアル」^{*}の活用
- 運輸安全マネジメントの確実な実施
- ドライブレコーダの活用
- ASV 装置の導入
- 秋の全国交通安全運動の積極参加
- 正しい運転・明るい輸送運動の積極推進

※国土交通省、全日本トラック協会または各都道府県トラック協会のホームページで入手できます。



※ 事業用トラックの死亡事故件数（警察庁交通統計）



公益社団法人

全日本トラック協会

都道府県トラック協会

<http://www.jta.or.jp>

正しい運転・明るい輸送運動

安全運転がつくる社会の安心と家族の笑顔



第52回 期間:平成24年11月16日(金)~25年1月10日(木)

事故防止に関する

重点 **6** 項目

- ① 確実な点呼の実施
- ② 飲酒運転の根絶
- ③ 過労運転防止の徹底
- ④ 過積載防止の徹底
- ⑤ 荷役作業時の安全確保の徹底
- ⑥ 車両の安全性確保

主催:  公益社団法人 全日本トラック協会 都道府県トラック協会 後援: 国土交通省・警察庁

掲示用

事業用自動車総合安全プラン2009を踏まえた取り組み

平成25年11月20日
(独)自動車事故対策機構

講ずべき施策の進捗状況

【今後取り組むべき課題】

2. 運行管理制度 (3) 上級講習 (仮称)

【施策】

運行管理の更なるスキルアップのため、以下の内容をカリキュラムとする実践的な運行管理者講習(上級講習(仮称))の実施を検討。

- ・映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の新技術の運行管理への活用
- ・運行管理者が、適性診断に基づき適切な指導を行うための指導方法等

【進捗状況】(平成25年11月20日現在)

○平成19年度より運行管理者のスキルアップのため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等に特化した「安全マネジメント支援ツール講習」を実施している。

○平成21年度は、本講習用テキストに、運行管理者自らが危険予知トレーニングシートを作成するためのマニュアルを掲載し、講習を実施した。

○平成22年度は、本講習テキストに、運行管理者が自ら再発防止対策を策定するために、事故要因分析手法の紹介と事例集を掲載した「事故分析・再発防止対策策定マニュアル」を新たに作成し、各主管支所において当該マニュアルを使用した講習を試行的に実施した。

○平成23年度は、従来のテキストと新たに作成したマニュアルを統一させ、前年度試行的に実施した講習の結果を踏まえ、新「安全マネジメント支援ツール講習」として全支所において実施している。

○平成22年度より一般講習及び特別講習用テキストについて、適性診断結果に基づく適切な指導助言方法に関する記述をリニューアルした「運転者の運転適性に応じた安全運転指導」を掲載し、一般講習及び特別講習を実施している。

○平成24年度にDVD教材「過労運転を避け！夜間・長距離運行の問題点と解決策を探る」を作成し、指導講習にて使用している。指導講習業務に新規参入した民間の講習実施団体においても活用できるよう貸与している。



【今後取り組むべき課題】

2. 運行管理制度 (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

【施策】

運転者に対する飲酒運転防止の指導を充実させるため、関係機関と協力して、アルコールに関する専門的な教育を、運行管理者講習等で実施。

【進捗状況】(平成25年11月20日現在)

○指導講習におけるアルコール専門教育を行うために、NPO法人ASKの飲酒運転防止インストラクターとして平成24年度は新たに25名が認定され、これまでに98名(退職者等を除く)が認定されている。平成25年度において、更に31名が飲酒運転防止インストラクター養成講座を受講し、本年度中に認定される見込み。

○平成22年度より、基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに、NPO法人ASKが執筆した「今ドライバーに必須のアルコール教育」を掲載。DVD「知って得する!アルコールの基礎知識」(ASK制作)の放映とあわせ、各講習でアルコール専門教育を実施。平成25年度においても引き続き実施している。

○点呼時におけるアルコール検知器使用の義務化に伴い、平成23年度より、基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに点呼の実施方法等に関する内容を掲載。DVD「点呼日々の安全運行のために」(ナスバ制作)の放映とあわせ、各講習で点呼時におけるアルコール検知器の使用義務等の周知を実施。平成25年度においても引き続き実施している。

ナスバにおける事業用自動車総合安全プラン2009の取り組み

・安全指導業務の裾野の拡大 = 民間参入の促進・参入支援

◇平成25年度に安全指導業務に参入した民間団体等

指導講習：10者(累計17者) 適性診断：14者(累計28者)

・NASVA安全マネジメントセミナーの開催

◇平成25年10月8日 参加者711人

良質な睡眠と健康管理をテーマに重大事故の防止のための睡眠の重要性に関する講演等事故防止に関する最新の情報提供と運送事業者における安マネの取り組み事例の報告を行った。また、初めての取り組みとして介護料支給者であるNPO法人の理事長より、現在の活動内容や交通事故防止への願いについての講演を行った。

・(公社)日本バス協会の行う「貸切バス事業者安全性評価認定制度」支援

◇25年度は189社の訪問審査を支援

- 新高速乗合バス等適正化実施機関による巡回指導の支援
 - ◇ 44社を支援
- 事故防止教材の頒布
 - ◇ 運送事業者が乗務員教育等に活用できるよう、ドライブレコーダー映像を用いた危険予知トレーニング教材「ドラレコKYT-Ⅲ」を頒布



- 道路交通安全マネジメントシステム（ISO39001）の普及
 - ◇ 国際標準化機構（ISO）の道路交通安全委員会の国内審議団体としての活動
 - ◇ NASVA安全マネジメントセミナーでの報告とパネルディスカッション
 - ◇ 講演会、業界誌執筆、認証取得コンサルティングなどを通じた事業者への浸透

