

関係団体の取組状況・総括評価

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等

平成26年6月27日
公益社団法人日本バス協会

I 取り組み状況

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、目標年までの中間年において、目標達成に向けて順調に推移している。

2. 事故発生状況の推移

(1) 交通事故死者数について

死亡事故の発生状況は、事業用自動車全体から見れば少数であり、近年は若干の減少傾向が見られるものの、毎年増減を繰り返している状況である。平成21年以降の死亡事故件数については、21年は18件、22年は23件、23年は12件、24年は15件、25年は17件となっており、今後とも継続的な取り組みが重要である。【資料1】

(2) 人身事故件数について

事故件数は、平成21年は3,139件、22年は2,882件、23年は2,605件、24年は2,427件、25年は2,164件となっており、目標達成に向けて順調に推移している。【資料1】

(3) 飲酒運転について

飲酒運転事案は、平成21年は0件、22年は3件、23年は1件、24年は0件、25年は1件と、散見されており、今後とも継続的な取り組みが重要である。

3. 対策の実施概要

事故防止対策としては、運輸安全マネジメントについて、昨年10月から全ての貸切バス事業者に対し、安全管理規程の作成・届出及び安全統括管理者の選任・届

出が義務付けられたことから、従前、普及のために配付した分かり易い小冊子について、内容の見直しを行っている。【資料2】

また、映像記録型ドライブレコーダやデジタル運行記録計の普及促進、車内事故防止キャンペーンの実施、貸切バス事業者の安全性評価認定の実施及び適正化事業の導入、飲酒運転防止対策マニュアルの策定及び飲酒運転防止週間の設定、車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアルの策定、大規模災害基本対応マニュアルの策定、バスジャック統一対応マニュアルの策定等、各種対策を講じている。

平成25年3月末において、デジタルタコグラフの装着状況は、一般乗合が47%、高速乗合が67%、全体では43%であり、ドライブレコーダについては、一般乗合が59%、高速乗合が67%、全体では48%となっている。【資料3】

また、毎年、総会において安全輸送決議を行い、事案発生時には適宜通知を行う等、各事業者の取組みの徹底について、あらゆる機会を捉えて要請を行っている

4. 個別の対策

(1) 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設定し、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。また、不適切な車間距離や他車の割り込み等に伴う急ブレーキによる場合もある。

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こと及び車間距離を確保する「ゆとり運転」の励行、貸切バス、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。【資料4】

(2) 運転者の健康に起因する事故の防止対策

本年3月3日の北陸自動車道小矢部川サービスエリアにおける高速乗合バスの事故を受けて日本バス協会としての安全対策として、4月22日、「運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策について」を公表するとともに、5月15日に、国土交通省の定める安全対策に加え、各事業者が自主的に取り組むべき安全対策（「高速道路を運行するバスの安全対策について」）を安全輸送委員会において取りまとめ、全事業者に周知徹底を図った。【資料5】

また、国土交通省の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」（平成22年7月策定・平成26年4月改訂）について、点呼時や運行時に携帯して使用し

易い「要約版」を作成し、全事業者に配付した。

(3) 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26年6月4日現在、全国で517事業者、15,266両の貸切バスが認定を受けている。【資料6】

(4) 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

「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になることとなる各都道府県バス協会とともに、適正化事業の導入を進めている。【資料7】

(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、各事業者には、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要請している。

(6) 車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル

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。

Ⅱ 5年間の総括評価等

1. バス事業に係る事故等削減目標

- 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。

2. 総括評価

人身事故件数については、目標達成に向けて順調に推移しており、これまでに取り組んできた各種対策について、一定の効果が表れているものと思われる。

一方、交通事故死者数については、死亡事故件数の更なる低減に向けた取組が必要と思われる、また、飲酒運転事案についても、散見されている状況であるため、対策の更なる徹底が重要と思われる。

日本バス協会では、今後も一層、バスの安全・安心に努めていく所存である。

3. 今後の事故防止（削減）対策の考え方

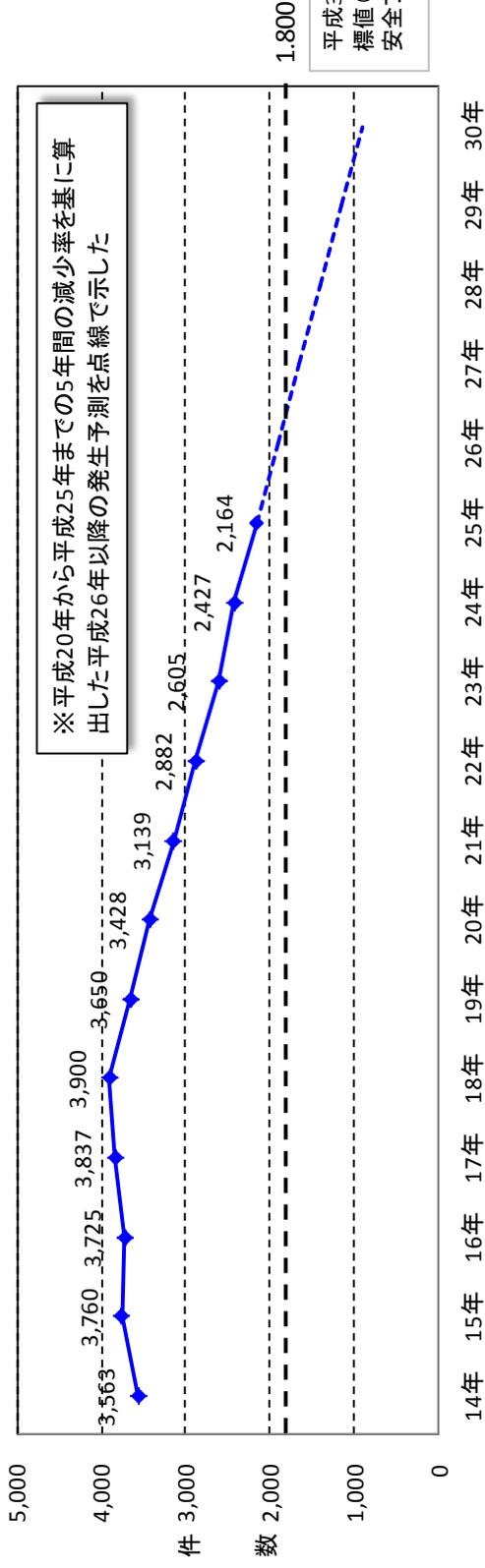
- (1) 死亡事故の削減については、事故の状況を把握し、有効な対策を講じることが重要であり、各事故の分析・検討を進め、死亡事故の削減に努める。
- (2) 人身事故の更なる削減については、事故全体の3割を占める車内事故の一層の削減について、個々の事故の状況を踏まえ、状況に応じた対策を講じる。
- (3) 運転者の健康に起因する事故の防止対策については、国土交通省の「健康管理マニュアル」の更なる周知徹底及びこれを受けて日本バス協会が作成した「健康管理マニュアル要約版」の活用を進める。また、ハード面の対策として、助成措置による「衝突被害軽減ブレーキ装備車」の普及促進等、ASV（先進安全自動車）技術の積極的な活用に取り組むとともに、「既存車に後付けができる衝突被害の軽減に資するための装置」の開発を国及び自動車工業会に引き続き要請する。
- (4) 貸切バス事業に関する適正化事業による各事業者への巡回指導の充実を図る等により、貸切バス事業者安全性評価認定制度の活用と相まって、貸切バス事業者の法令遵守等のレベルアップに努める。
- (5) 運転者教育の一環として、若年運転者、高齢運転者に対する運転教育のあり方の検討及び運転者の人材確保等について検討する必要がある。
- (6) 貸切バス事業の健全な発展のために、外国人観光客を対象とする一部の不良な貸切バス事業者についての情報収集を行う等、対応を検討する必要がある。

4. 短期的目標

車内事故の削減については、事故状況の分析等を行い、短期的目標を設定して対策を講じる。

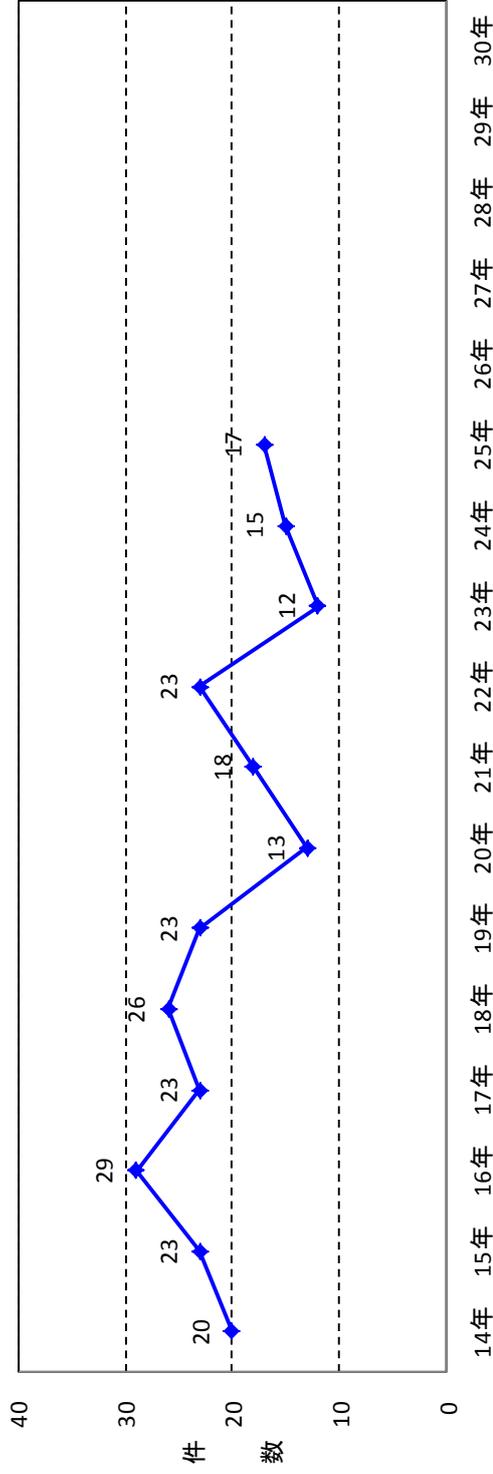
事業用バス(第1当事者)の交通事故及び交通死亡事故の発生状況の推移について

○交通事故の発生状況



注:平成25年までの数値は警察庁統計による

○死亡事故の発生状況



注:数値は警察庁統計による

安全マネジメントに

取り組みましょう

バス事業者が安全対策に取り組み、
更なる安全性の向上を図るために

社団法人日本バス協会

デジタルタグラフ及びドライブレコーダの装着状況

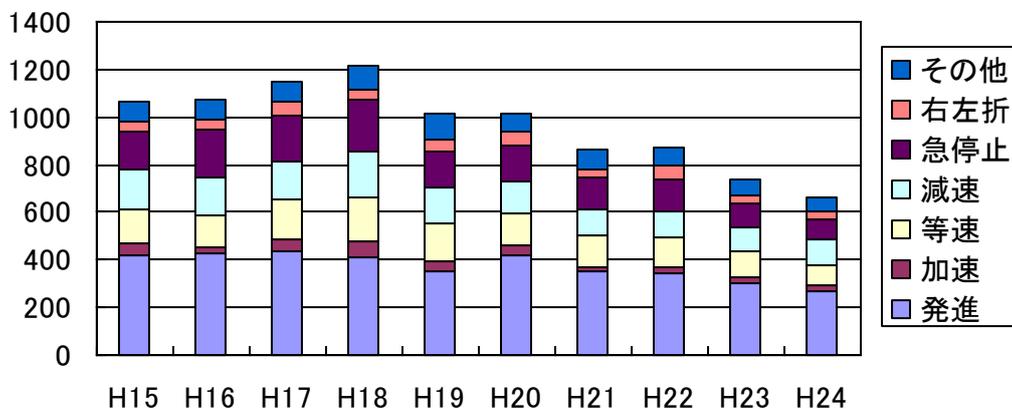
平成25年3月末現在

	デジタルタグラフ					ドライブレコーダ				
	一般乗合	高速乗合	貸切	特定	合計	一般乗合	高速乗合	貸切	特定	合計
調査車両数(両)	50,898	7,167	29,873	1,562	89,500	50,898	7,167	29,873	1,562	89,500
装着車両数(両)	23,719	4,802	9,949	289	38,759	30,132	4,834	7,573	488	43,027
装着率(%)	46.6	67.0	33.3	18.5	43.3	59.2	67.4	25.4	31.2	48.1
	49.1					60.2				

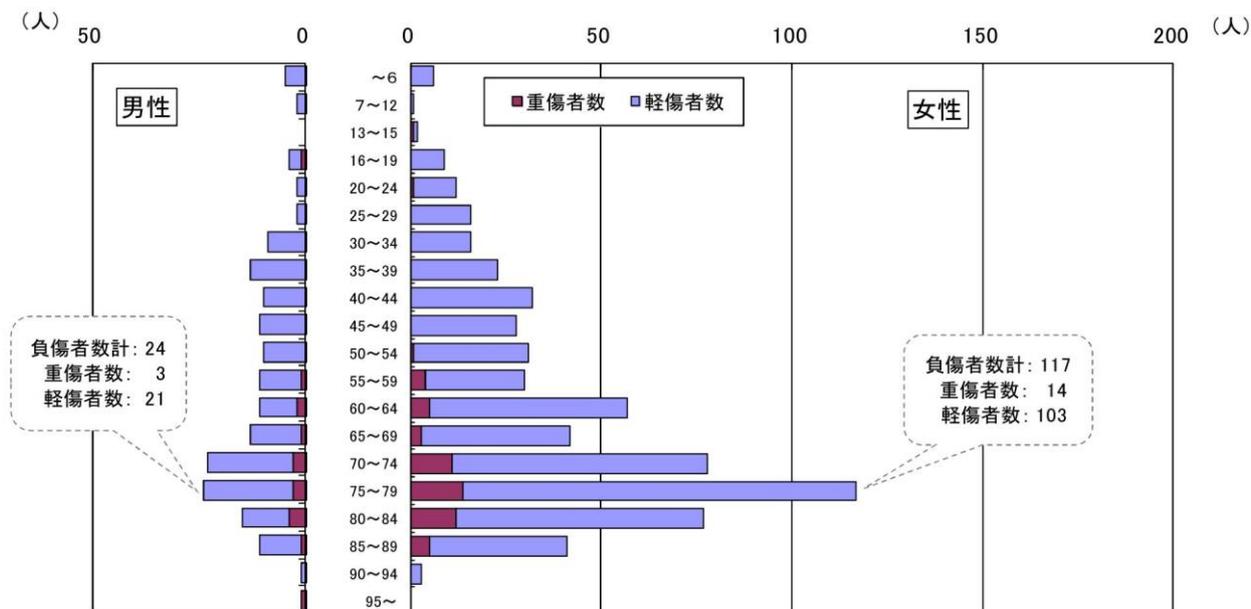
注) 高速乗合には空港連絡バスを含む。

乗合バスの行動類型別車内事故件数の推移

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
発進	419	427	435	413	348	422	351	343	298	268
加速	49	28	53	64	46	36	22	27	25	25
等速	148	132	167	187	156	140	127	123	110	81
減速	160	162	159	187	152	133	113	111	105	116
急停止	159	196	188	223	155	148	131	134	101	84
右左折	45	46	61	43	47	56	37	55	35	32
その他	88	84	84	97	114	83	79	78	64	55
合計	1068	1075	1147	1214	1018	1018	860	871	738	661



出典：公益財団法人 交通事故総合分析センター



乗合バスの車内事故による男女別年齢層別負傷者数（平成23年）
（国土交通省資料による）



扉が開いてから 席をお立ち願います。

バス停

公園前

走行中の
席の移動は
危険です。

車内事故防止に
ご協力を、
お願いします。

公益社団法人 日本バス協会

このポスターは、運輸事業振興助成交付金により作成しています。

平成26年4月22日
公益社団法人日本バス協会

運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策について

(北陸自動車道小矢部川サービスエリアにおける高速乗合バスの事故を受けての安全対策)

平成26年3月3日に発生した北陸自動車道における高速乗合バス事故の原因については、現在、警察等関係機関で調査中ですが、衝突前にバス運転者が意識を失っていた可能性もあるとみられており、この度、国土交通省から、平成26年4月18日付けで「運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策について」の要請がありました。

日本バス協会では、この要請内容を各バス事業者に周知し、経営トップが危機意識をもって最大限の経営努力を行うよう要請するとともに、国土交通省等のご指導をいただきつつ、ソフト・ハード両面について、下記のとおり取り組むことと致しました。

記

○ ソフト面の安全対策

1. 各都道府県バス協会に対し、脳疾患、心臓疾患、SASなどバスの運転に支障を及ぼすおそれのある主要疾病に対する各バス事業者による検査の実施を促進するため、検査費用の助成拡充を要請します。
2. 国土交通省作成の健康管理マニュアルの分かり易い要約版を作成し、各バス事業者に対し活用を要請します。
3. 衝突被害軽減ブレーキ装置付き車両である旨をバスの車体に表示するなど、バス利用者に対する安全情報の発信を進めるよう、各バス事業者に要請します。
4. 高速道路等の走行に関し、乗客に対するシートベルト着用案内を再徹底するよう、各バス事業者に要請するとともに、国土交通省と、運転者の体調急変時などの対応方を引き続き検討します。
5. 貸切バス事業者安全性評価認定制度の審査において、積極的な健康管理を行っている事業者に対し加点することを検討します。

○ ハード面の安全対策

1. 衝突被害軽減ブレーキ装着車両への代替を促すため、当該装着車両を運輸事業振興助成交付金の補助対象に加えるとともに、そのための予算を増額補正する予定です。
2. 既存車に後付ができる衝突被害の軽減に資するための装置の開発を、国及び一般社団法人日本自動車工業会に引き続き要請して参ります。

高速道路を運行するバスの安全対策について

平成26年5月15日
公益社団法人日本バス協会
安全輸送委員会

各事業者におかれては、国土交通省の「運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策について」に基づき、各種対策を実施されているところですが、今般、安全輸送委員会において、高速道路を運行するバスの安全対策について検討した結果、国土交通省の定める安全対策に加え、下記の項目を実施することとしましたので、ご理解の上、可能な限り早期に実施するよう、お願い致します。

記

1. 全乗務員を対象に、SASスクリーニング検査を実施する。
2. 夜行高速バスに従事する運転者の選定について、健康に関する項目を設ける。
3. 運転者が夜行高速バスに乗務する際は、13日間の連続勤務とならないように努めるとともに、13日連続勤務が連続しないようにする。
4. 乗務前点呼において、健康管理マニュアルにおける「乗務前点呼における乗務判断」を点呼場に掲示して、チェックを確実に行う。
5. 点呼場に血圧計等のヘルスケア機器を設置する等して、乗務員の健康管理に活用する。
6. 乗務員に健康管理マニュアル要約版等を携行させ、運行中に体調異常を感じた際の車両停止の判断や、途中休憩時・運転交替時の自己・相互チェックの実施に活用する。
7. 衝突被害軽減ブレーキ装備車、車線逸脱警報装置等の早期導入に努める。
また、衝突被害軽減ブレーキ装備車である旨をバス車体に表示する等、安全対策についての情報提供を行う。

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、セーフティバスマーク公表することで、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。

(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。最初は一ツ星からスタートし、その後点数によって二ツ星・三ツ星までステップアップが可能。
- 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げでの取り組み状況等

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26年6月4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	194	5,479
平成25年度認定事業者	323 (内 ニツ星 193)	9,787 (内 ニツ星 6,841)
計	517	15,266
会員(非会員除く)に対する 認定事業者の割合	23.9%	46.1%
全事業者数(非会員含む)に対する 認定事業者の割合	11.4%	32.0%

※非会員 平成24年度 2社33両、平成25年度 9社98両含む

○業界全体

	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	2,161 (47.7)	33,139 (69.5)
うち非会員	2,372 (52.3)	14,554 (30.5)

※ 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25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コンサルティング事業
検討委員会・ワーキンググループとりまとめ

平成26年3月

1. はじめに

本ワーキンググループでは、平成25年度10月25日より計3回の会合を開催し、『高速・貸切バスの安全・安心回復プラン』の施策のひとつである業界団体を中心とした適正化コンサルティング事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を実施することの推進を図る為、巡回指導方法、巡回指導項目等の検討を行い、以下の通りとりまとめた。

2. 適正化コンサルティング事業について

適正化コンサルティング事業は各都道府県バス協会が会員貸切バス事業者に対して管理体制の整備状況、作成すべき台帳の整備状況等の確認、指導を行うことにより安全意識の向上を図ると共に事故防止に寄与することを目的とする。

この事業は各都道府県バス協会の事業として行うものであり、準備が整った協会から順次実施することとしている。その際、実施内容についても各都道府県バス協会の自主性を尊重し、適正化事業が円滑に実施できるよう、それぞれの地域の実情に合わせて行うこととする。

3. 適正化コンサルティング事業の概要

①事業の目的

会員貸切バス事業者の安全性向上

②実施機関

各都道府県バス協会。規模の小さな協会にあつては、場合によって複数のバス協会が協力して実施することも検討。

③実施内容

- ・訪問指導を主体として行う。
- ・2名以上の者が訪問する。（各都道府県協会が巡回指導を行う指導員を雇用する方法や、自動車事故対策機構等第三者機関に委託して行う。）
- ・法令遵守や運輸安全マネジメントに問題があれば改善指導を行う。

④実施対象

基本的にはバス協会加盟の貸切バス全事業者を対象とする。ただし、円滑な事業の実施や事業実施能力上の問題等から、協会の判断で優先順位をつけて実施することもありうる（優先順位：大型車両保有事業者を優先、日本バス協会の貸切バス事業者安全性評価認定を取得している事業者を後回しにする等）。

⑤費用負担

運輸事業振興助成金の活用又は別途の会員事業者の負担。

⑥行政との関係、インセンティブ

・各都道府県バス協会による適正化コンサルティング事業は実施し始めたばかりであり、バス協会の安全性の向上が最大の目的であるが、各バス協会の考え方が異なることから、この度のワーキングにおいて、行政との連携についての取扱いは各々のバス協会の対応とする。

ただし、適正化コンサルティングの巡回指導と支局の監査の日程が重ならないよう、事前に支局とスケジュールの調整を行うこととする。

・将来的に、行政と連携し、情報提供等が行われ、実施された適正化コンサルティング事業の内容を行政側で適正と判断された場合は、長期間未監査の監査対象から外す方向。

4. 巡回指導マニュアルの作成

日本バス協会では、巡回指導員の参考資料として、ワーキンググループでの決定内容を踏まえ、巡回指導マニュアル、法令集を作成した。各都道府県バス協会へ発送済。

5. 平成25年度の日本バス協会モデル事業

ワーキンググループで検討したことを踏まえ、平成25年度にモデル事業として適正化コンサルティング事業を行った各都道府県バス協会には、日本バス協会へ情報提供をして頂き、日本バス協会よりモデル事業にかかった経費の一部を負担する予定。

6. 今後の日本バス協会の取組みについて

巡回指導員のレベルアップの為の、巡回指導員の勉強会の実施、巡回指導員の確保が困難な地域への日本バス協会職員等の派遣、今回作成した巡回指導員用のマニュアルの改訂を行うなど、日本バス協会は、平成25年度のモデル事業が終了後も、各都道府県バス協会の適正化コンサルティング事業実施を推進する為、様々なかたちでフォローしていく予定。

7. 最後に

本ワーキンググループにおいて、各都道府県バス協会が今後実施する適正化コンサルティング事業の巡回指導方法、項目等の基本的な考え方を検討し、取りまとめることが出来た。今後、準備ができた各都道府県バス協会から本ワーキングで決定した基本的な考え方に基づき、適正化コンサルティング事業を実施することとする。適正化コンサルティング事業と評価認定制度により、貸切バスの安全・安心に対する信頼回復を引き続き進めていくこととする。

ハイタク事業における総合安全プラン2009 ～進捗状況と今後の取組み～

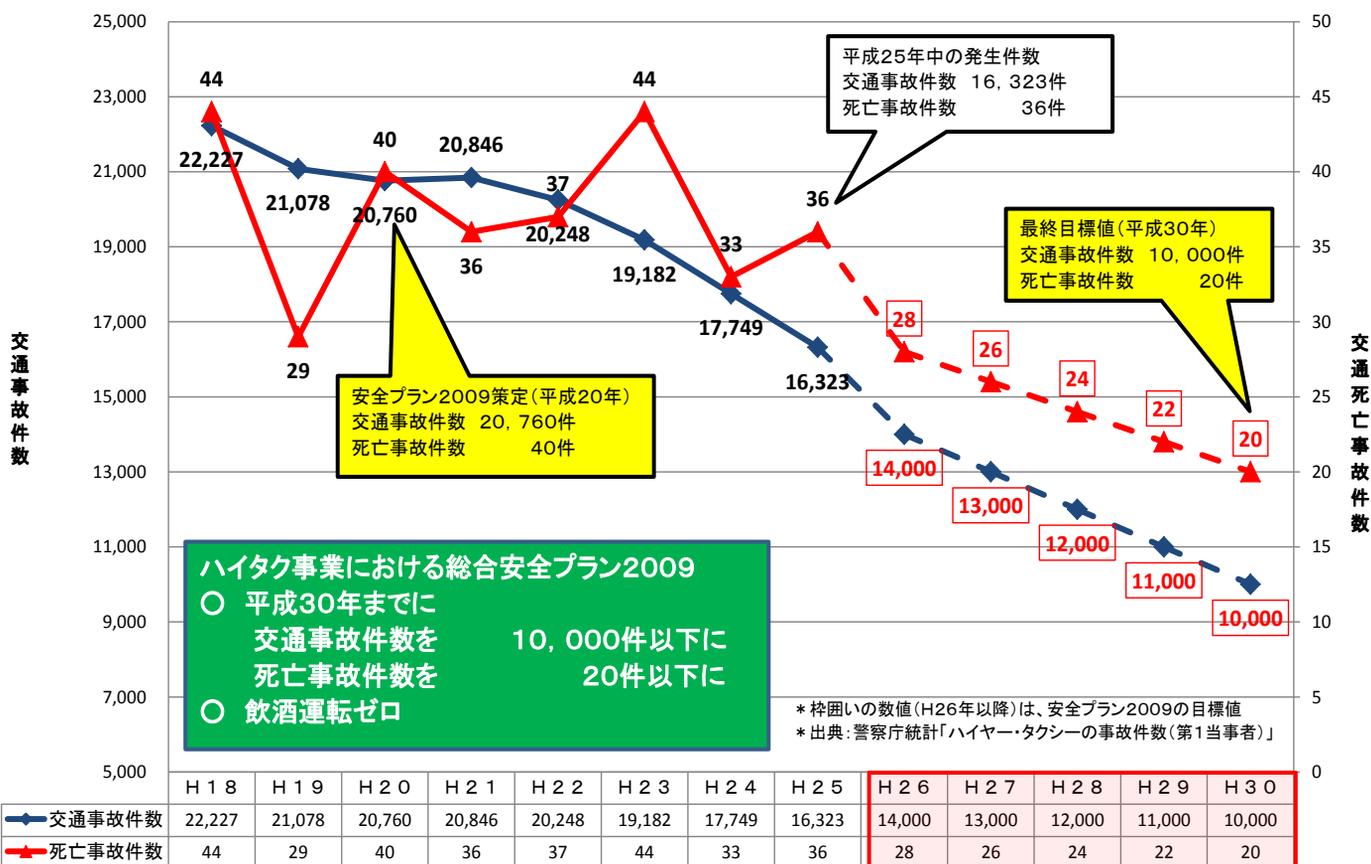
I. ハイタク事業における総合安全プラン2009	1
1. 削減目標	1
(1) 交通事故発生状況の年別推移(H18年～H25)	1
II. 目標達成のためにこれまでに講じた措置	2
1. 安全体質の確立	2
(1) 運輸安全マネジメントの推進	2
① 小規模事業者向け「運輸安全マネジメント実施の手引き」の作成(平成23年11月)	
② 全タク連版「運行管理規定」の改訂(平成24年4月)	
③ 小集団・キックオフミーティング活動等の推進	
(2) 「自動車運送事業者が行う事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の活用(平成24年6月)	3
(3) 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の活用	3
(4) メールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用	3
(5) 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	
(6) 交通事故の抑止と飲酒運転根絶に関する決議の採択	4
2. 交通事故削減のための対策等	5
(1) タクシー適正化・活性化特別措置法に基づくタクシー事業の適正化の推進	5
(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)	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)	6
(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) 配車システムの高度化	8
① GPS-AVMの整備	
② スマートフォンを活用した配車	
III. 今後の取組み	9
1. タクシー事故の特徴を踏まえた重点的対策の実施	9
(1) 交通事故総量抑止対策	9
(2) 死亡事故抑止対策	9

1. 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) 交通事故発生状況の年別推移(H18~H25)

- ◆ 死亡事故件数は、平成21年以降は増減を繰り返しながらもやや微減の傾向を示している。
- ◆ 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。
- ◆ 安全プラン2009では、中間年である平成25年までに、死亡事故件数30件以下、事故総件数15,000件以下であるが、平成25年の死亡事故件数は36件、事故総件数は16,323件でいずれも目標を達成できなかった。



(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) 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の活用

- ◆ 事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル(改訂版)を全タク連において印刷製本(6000部)して、会員事業者に頒布し、その活用を図った。(平成26年4月)

(4) 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年中)

平成25年中に、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特異重大事故、飲酒運転、救護義務違反(ひき逃げ)及び健康起因事故等の発生状況は以下のとおりです。(事故・事象の分類及び分析等は全タク連で行ったものです。)

1. タクシーが関与した事故・事象別発生状況

飲酒運転	5 件(両方23件含む)
救護義務違反(ひき逃げ)	5 件(両方23件含む)
健康起因事故	1 件

2. タクシーが関与した死亡・重傷事故等の発生状況

① 相手当事者別死亡・重傷事故発生状況

別人	1 8 件(32.2%)
対自動車	5 件(14.4%)
対歩行者(歩行・二輪車)	2 件(10.5%)
対歩行者(自転車)	5 件(13.7%)
対道路工事等機械	3 件(18.4%)
その他(健康等)	5 件(14.4%)
計	5 6 件(100.0%)

※ タクシーが関与1当事者以外の事故も計上されている。
※ ()内は構成率

② 相手当事者別(乗車・乗客別)死亡・重傷事故発生状況

別人	1 2 件(66.7%)	4 件(17.2%)	2 件(11.1%)	1 3 件(100.0%)
対自動車	5 件(62.5%)	2 件(17.5%)	0 件(0.0%)	8 件(100.0%)
対歩行者(歩行)	2 件(33.3%)	4 件(66.6%)	0 件(0.0%)	6 件(100.0%)
対歩行者(自転車)	2 件(40.0%)	2 件(40.0%)	1 件(20.0%)	5 件(100.0%)
対道路工事等	5 件(55.5%)	4 件(44.4%)	0 件(0.0%)	9 件(100.0%)
合計	2 0 件(56.5%)	1 7 件(37.0%)	3 件(6.5%)	4 0 件(100.0%)

※ タクシーが関与1当事者以外の事故も計上されている。
※ ()内は構成率

③ 対人・対自動車事故の相手当事者の乗車(乗行)方向

対歩行者	1 0 件(54.9%)	0 件(0.0%)	8 件(44.4%)	1 8 件(100.0%)
対自動車	1 0 件(52.4%)	1 件(11.4%)	2 件(25.0%)	13 件(100.0%)
対歩行者(歩行)	1 3 件(64.7%)	1 件(3.8%)	1 0 件(53.5%)	24 件(100.0%)

④ 路上強込み等乗客乗車事故の発生状況

月別発生件数	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9

⑤ 時間別発生状況

時間帯	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	P9	P10	P11	計
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9

1. 特異死亡事故等

発生県	発生状況	概 要
1 東京都	○発生日時 5月11日(木) 5月11日14時頃 ○事故の経緯 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客の乗車状況 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客の乗車状況 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。	○タクシーが路上に横たわっていた乗客を轢した事故。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。
2 東京都	○発生日時 5月11日(木) 5月11日14時頃 ○事故の経緯 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客の乗車状況 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。	○タクシーが路上に横たわっていた乗客を轢した事故。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。
3 大阪府	○発生日時 5月11日(木) 5月11日14時頃 ○事故の経緯 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客の乗車状況 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。	○タクシーが路上に横たわっていた乗客を轢した事故。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。
4 大阪府	○発生日時 5月11日(木) 5月11日14時頃 ○事故の経緯 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客の乗車状況 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。	○タクシーが路上に横たわっていた乗客を轢した事故。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。
5 千葉県	○発生日時 5月11日(木) 5月11日14時頃 ○事故の経緯 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客の乗車状況 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。	○タクシーが路上に横たわっていた乗客を轢した事故。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。
6 広島県	○発生日時 5月11日(木) 5月11日14時頃 ○事故の経緯 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客の乗車状況 乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。	○タクシーが路上に横たわっていた乗客を轢した事故。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。 ○乗客が乗車したタクシーが、歩行者と衝突し、歩行者が死亡した。

(5)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。

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。

(6)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に全事業者が自覚し、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) タクシー適正化・活性化特別措置法に基づくタクシー事業の適正化の推進

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



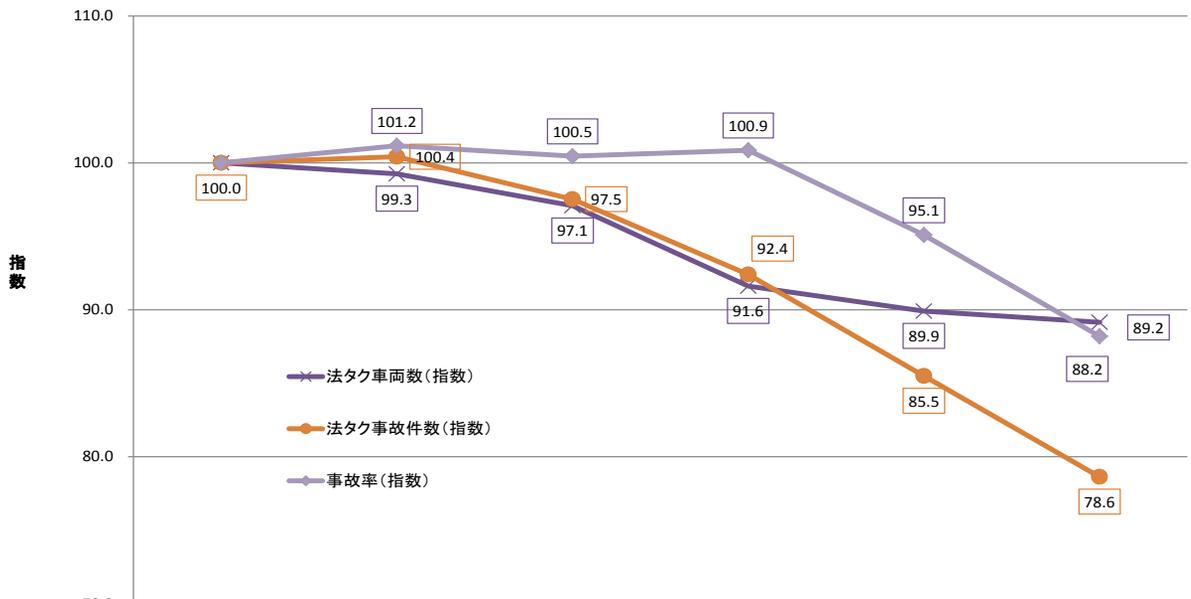
輸送の安全等を確保するため、「タクシー適正化・活性化特別措置法」に基づき、全国156の特定地域において、タクシー事業の適正化(供給輸送力の削減)を推進

減・休車の状況(平成25年7月31日現在、全タク連調べ)

○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2万5千台

法人タクシー車両数と事故件数の年別推移



	H20	H21	H22	H23	H24	H25
法タク車両数(指数)	100.0	99.3	97.1	91.6	89.9	89.2
法タク事故件数(指数)	100.0	100.4	97.5	92.4	85.5	78.6
事故率(指数)	100.0	101.2	100.5	100.9	95.1	88.2

* 事故率は、千台当たりの事故件数

区分	H20	H21	H22	H23	H24	H25	
法人タクシー車両数	228,760	227,058	222,097	209,566	205,683	203,943	
内訳	福祉輸送限定	8,345	8,539	9,145	10,144	10,924	11,757
	法人タクシー	220,415	218,519	212,952	199,422	194,759	192,186
法タク事故件数	20,760	20,846	20,248	19,182	17,749	16,323	
法タク死亡事故件数	40	36	37	44	33	36	
千台当たりの事故件数	90.8	91.8	91.2	91.5	86.3	80.0	

* 車両数は、国土交通省調べ(各年3月末現在)
* 交通事故件数は警察庁調べ(各年中)

(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及び被害軽減対策)

- ◆ 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26年5月 22万6千枚作成、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

- ◆ 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・研修会を年2回開催した。
 - 平成22年3月「安全管理規程に係るガイドラインの改正概要について」
国土交通省大臣官房運輸安全監理官付主席運輸安全調査官 田村俊昭 氏
 - 平成22年9月「タクシードライバーの運転行動と事故傾向」
早稲田大学人間科学学術院 教授 石田敏郎 氏
 - 平成23年3月「薬物に起因する交通事故防止対策等について」
警察庁刑事局犯罪対策部薬物銃器対策課
課長補佐 高尾祐司 氏
 - 平成23年8月「適性診断結果を活用した交通事故防止について」
NASVA安全指導部アシスタントマネージャー 東浩基 氏
 - 平成24年3月
「高齢運転者の交通事故防止について」
労働科学研究所 所長 酒井一博 氏
「安全に関する企業風土測定ツール」
国土交通政策研究所 研究官 熊坂祐一 氏
 - 平成24年9月
「交通事故、交通違反経験者の特性に基づく交通安全指導」
(公財)交通事故総合分析センター特別研究員 西田泰 氏
「脱法無線ドラッグの乱用防止について」
警察庁刑事局組織犯罪対策部薬物銃器対策課 課長補佐 小伊藤修 氏
 - 平成25年3月
「飲酒運転防止のための指導者養成の必要性」
特定非営利活動法人ASK 山村陽一 氏
「IT機器を利用したKYTによる交通事故防止」
早稲田大学人間科学学術院 教授 石田敏郎 氏 ほか2名
 - 平成25年9月
「運転者管理の重要性等について」
獨協医科大学法医学講座准教授 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」
(一社)日本自動車タイヤ協会 タイヤ検査・事故防止部会委員 山本裕史 氏
 - 平成26年4月「ISO399001認証取得について」
損保ジャパン日本興和リスクマネジメント株式会社 企画開発部長 入口秀俊 氏
- ◆ 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・研修会等を定期的に行っている。
- ◆ 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の広報・啓発を行った。

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。



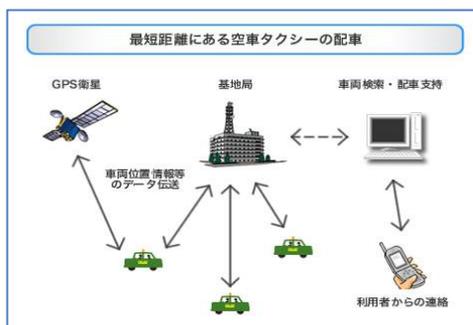
ドライブレコーダー導入車両数 約10万2,000台
(導入率約55%)

- *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。



第一交通産業グループ
Powered by MultiGate

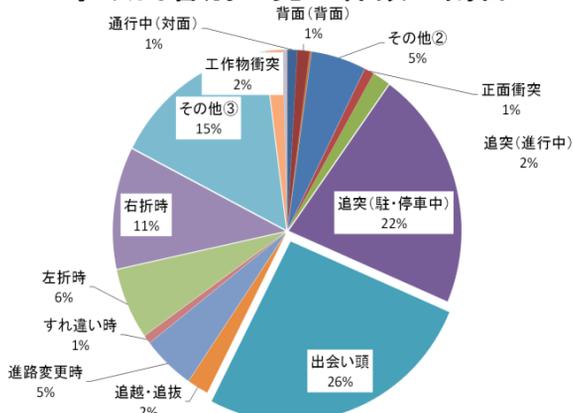
Ⅲ. 今後の取り組み

タクシー事故の特徴を踏まえた重点的対策の実施

- ◆ 事故分析に基づく対策の重点的実施
- ◆ PDCAサイクルによる対策の定期的な見直し
- ◆ ドライブレコーダーの画像活用によるヒヤリハット教育の推進

(1) 交通事故の総量抑止対策

事故内容別の発生件数の割合



(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計(平成24年版)」

- ◆ 重点抑止対象
出会い頭事故

- ◆ 選定理由
全事故の26%を出会い頭事故が占めている。

- ◆ 対策
 - ① 信号のない交差点通過時の安全に係る基本動作の習慣化の徹底
 - ・相手車優先時の交差点通過
2段階停止の習慣づけ
 - ・自車優先時の交差点通過
アクセルからブレーキへの足乗せ換え動作の習慣づけ
 - ② 管理者による同乗指導

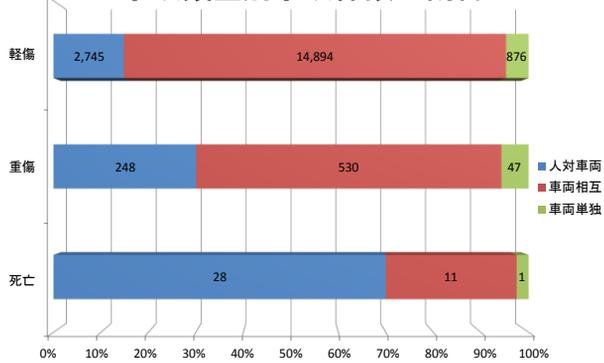
(2) 死亡事故抑止対策

- ◆ 重点抑止対象
路上寝こみ者の轢過事故の抑止

- ◆ 選定理由
 - ① 死亡事故の7割を人対車両の事故が占める。
 - ② 人対車両の死亡事故で路上寝こみ者の轢過事故が36%を占めている。

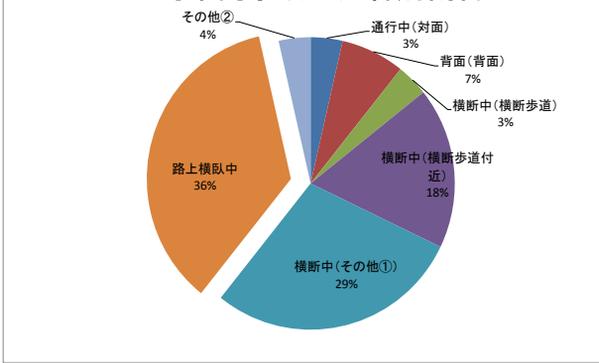
- ◆ 対策
 - ① 早めのライト点灯とこまめなライト上向け走行の徹底(通年化して継続実施)
 - ② 路上寝こみ者発見時の関係機関への通報と保護活動(新規)

事故類型別事故件数の割合



(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計(平成24年版)」

人対車両事故の内容別割合



平成26年度 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26年6月27日（金） 14：00～



一般社団法人 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。

（削減状況）

国における取り組み、当協会や各地域団体における取り組みの結果として、個人タクシーの人身事故件数（第1当事者）については目標を上回っている年、下回っている年もあり、平成25年12月31日現在において1,327件と、目標である「平成25年までに1,260件（平成20年比25%減少）」に若干届いておりません。

中間年以降においても、ひき続き人身事故件数半減の目標に向かって取り組んでいくこととしています。

〔資料〕・人身事故（第1当事者）削減目標及び進捗状況（全国ベース）

II. 過去5年間の主な取り組み内容

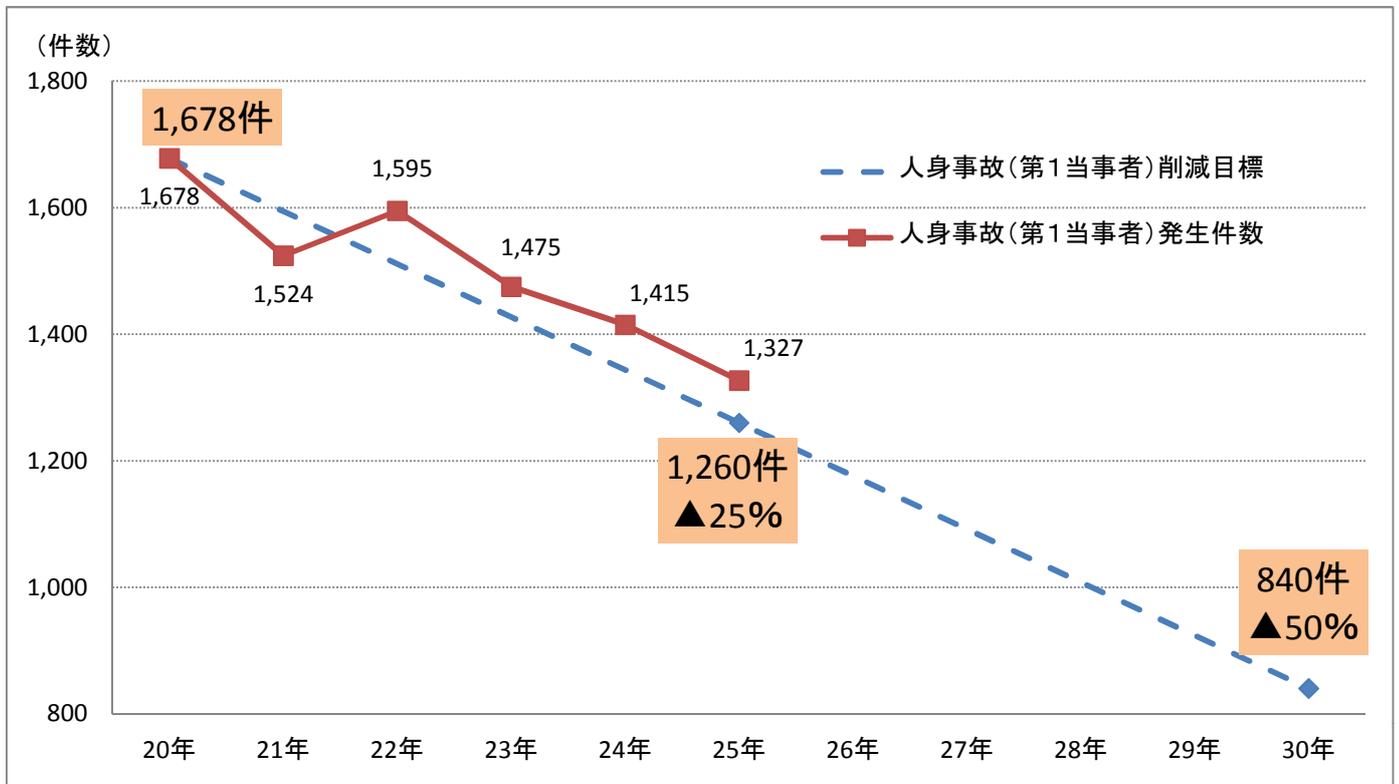
- ① 「安全運行指導員だより」を発行、各会員の安全運行指導員に配付。（別紙1）
- ② 「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実践マニュアル」を支部・会員に周知徹底。
- ③ 重大事故若しくは特異な事故等について各支部に速報。
- ④ 交通安全運動（毎年9月1日～10月1日）を実施。（別紙2）
- ⑤ 各団体において事故防止講習会、事故惹起者指導講習会等を実施。
- ⑥ 各団体において機関紙・組合報等を通じてPDCAサイクル実践、事故防止徹底を啓蒙。（別紙3）

〔資料〕「個人タクシー事業における総合安全プラン2009」の当面講ずべき施策と取り組み状況の実績について

- ### III. 地方運輸局の設置する「地域事業用自動車安全対策会議」に各地方の支部が参画し、事故防止に取り組んでいる。（別紙4）

人身事故(第1当事者)削減目標及び進捗状況(全国ベース)

各年12月末現在



年	20年 基準年	21年	22年	23年	24年	25年 中間年	...	30年 最終年
人身事故(第1当事者)削減目標(20年比)	1,678件	—	—	—	—	1,260件 ▲418件 ▲25%		840件 ▲838件 ▲50%
人身事故(第1当事者)発生件数(20年比)	1,678件	1,524件	1,595件	1,475件	1,415件	1,327件 ▲351件 ▲21%		—

※ プラン中間年25%削減目標に対して、平成25年現在21%削減(4%=67件不足)となっている。

※ プラン最終年目標達成に向けて、今後、さらに事故件数487件(37%)の削減が必要となっている。

「個人タクシー事業における総合安全プラン2009」 の当面講ずべき施策と取り組み状況の実績について

当面講ずべき施策 (平成21年7月策定)	取り組み状況実績 (平成21年7月～26年4月)
<p>1. 安全マネジメントについて</p> <p>(1) 安全マネジメントの周知・徹底</p> <p>個々の個人タクシー事業者、協同組合等の各団体において、PDCAサイクルを継続的に繰り返し、絶えず輸送の安全性の向上に努めるよう、周知徹底を図ります。</p> <p>また、関連セミナー等に積極的に参加するとともに、理事会、委員会等の際に、安全マネジメントを浸透させるための講習会を実施します。</p> <p>(2) NASVAの活用、安全マネジメント講習</p> <p>平成18年9月に、日常的な安全運行・事故防止の指導活動をするを目的に「安全運行指導員制度」を導入し、同指導員の認定要件として、NASVAの一般講習の受講を義務付けています。その徹底とともに、NASVAの協力を得て、タクシー事業に重点を置いた講習にするなど、一般講習内容の充実を検討します。</p> <p>また、協同組合等の各団体において、ナスバネット(インターネット適性診断システム)を導入するよう推進します。</p>	<p>◆ 国交省・自動車交通局旅客運送適正化推進室の専門官から運輸安全マネジメントの取り組みについて講演。(平成19年9月:安全・サービス委員会)</p> <p>◆ 国交省・自動車交通局安全政策課の課長から国の総合安全プラン2009について講演。(平成21年7月:第73回理事会)</p> <p>◆ 関東支部において(NASVAの協力により)タクシー事業に重点を置いた一般講習を実施。(平成18年12月～)</p>

- (3) 中小規模事業者向け手引の作成
- 冊子「安全運行指導員：活動マニュアル」(平成21年2月発行)の内容充実を図り、協同組合等の各団体、安全運行指導員あて配付します。
- ◆ 安全運行指導員だよりを発行。(平成22年10月)
 - ◆ 安全運行指導員活動マニュアル改訂版を発行。(平成24年11月)

2. 運行管理者制度について

- (1) 運転者に対する指導・監督内容の明確化
- 運行管理者を安全運行指導員、運転者を個々の個人タクシー事業者とみなし、安全運行指導員が事業者に対して、実効性のある指導・監督が行えるよう、国が作成する「指導・監督マニュアル」を周知徹底します。
- ◆ 「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施マニュアル」(国交省)を支部・会員に送付し周知徹底。(平成24年4月)
 - ◆ 関東支部において同マニュアルを傘下全事業者に配付。(平成24年4月)
 - ◆ 安全運行指導員制度を一部改正、所属団体単位で事業者の運転・営業面、健康管理面等の確認・指導体制確立を図る。(平成24年10月)
- (2) 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
- 協同組合等の各団体において、ASK(アルコール薬物問題全国市民協会)等、関係機関の講習会受講を推進します。
- 機関紙「全個協」等で飲酒運転の根絶について指導します。
- ◆ 全事業者のアルコールチェッカー装備・使用・確認を周知徹底。(平成22年9月)
- (3) 映像記録型ドライブレコーダを活用した運行管理の高度化
- 安全対策の推進のためドライブレコーダの導入を推進します。協同組合等の各団体において、費用の助成措置をするよう検討します。
- ◆ 財政面を踏まえ各団体において独自に実施。(平成21年7月～)

<p>3. 事故情報の活用充実について</p> <p>(1) 業界全体での事故情報の共有 年間の個人タクシーの事故発生状況を各団体へ報告するほか、重大事故等が発生した場合は、事故概要・原因等を迅速に報告し注意を喚起します。 また、国土交通省が創設するメールマガジン「自動車安全（仮称）」を積極的に活用します。</p>	<p>◆ 重大事故もしくは特異な事故等について団体からの報告により、各支部へ迅速に報告。（平成24年8月～）</p>
<p>4. 事故防止対策について</p> <p>(1) 各団体での事故削減目標の明確化 協同組合等の各団体において、全国個人タクシー協会の策定した事故削減目標に基づき、削減目標を明確にします。</p> <p>(2) 交通安全運動の実施 継続して全国個人タクシー協会主催の「交通安全運動」（毎年9～10月2ヵ月間）を実施します。</p> <p>(3) 車内事故防止対策の徹底 「シートベルト着用」、「防犯カメラ設置」等について利用者の理解を求める等、車内事故防止対策を徹底します。</p> <p>(4) 車両の点検整備の徹底 車両の点検整備、運行に際しての日常点検整備を徹底します。</p>	<p>◆ 各団体において事故削減目標を設定。（平成21年7月～）</p> <p>◆ 「乗車中はシートベルトを着けてください」ステッカーを全車両に貼付。（平成20年4月～）</p> <p>◆ 毎年（9～10月）実施し、成績優秀団体について翌年の定時総会において表彰。</p> <p>◆ 各団体において「車載カメラを搭載しています」ステッカーを当該車両に貼付。（平成21年7月～）</p> <p>◆ 各団体において日常点検の実施、運転日報への記載を徹底。</p>

<p>5. 運転者対策の充実・強化について</p> <p>(1) 運転者の健康管理に係る指針の作成 国により作成されるガイドラインを周知徹底します。 安全サービス委員会において、運転業務に伴う疾病や身体に及ぼす影響、健康管理に関する情報を収集し、対策を検討します。</p>	<p>◆ 当協会関東支部において「個人タクシー事業者健康管理マニュアル」を作成、傘下全事業者に配付。(平成24年10月)</p>
<p>6. 利用者等が安全性の観点から運送サービスを容易に取捨選択できる仕組みの整備について</p> <p>(1) タクシー事業 平成10年より、安全性やサービス水準に関して評価・認定する優良個人タクシー事業者認定制度(マスターズ制度)を実施しており、その一層の内容充実を図ります。また、国の評価制度(ランク制度)に係る体制を整備します。</p>	<p>◆ マスターズ制度を一部改正、マスター認定申請時に運転記録証明書の添付を義務付ける(平成21年7月～)</p>

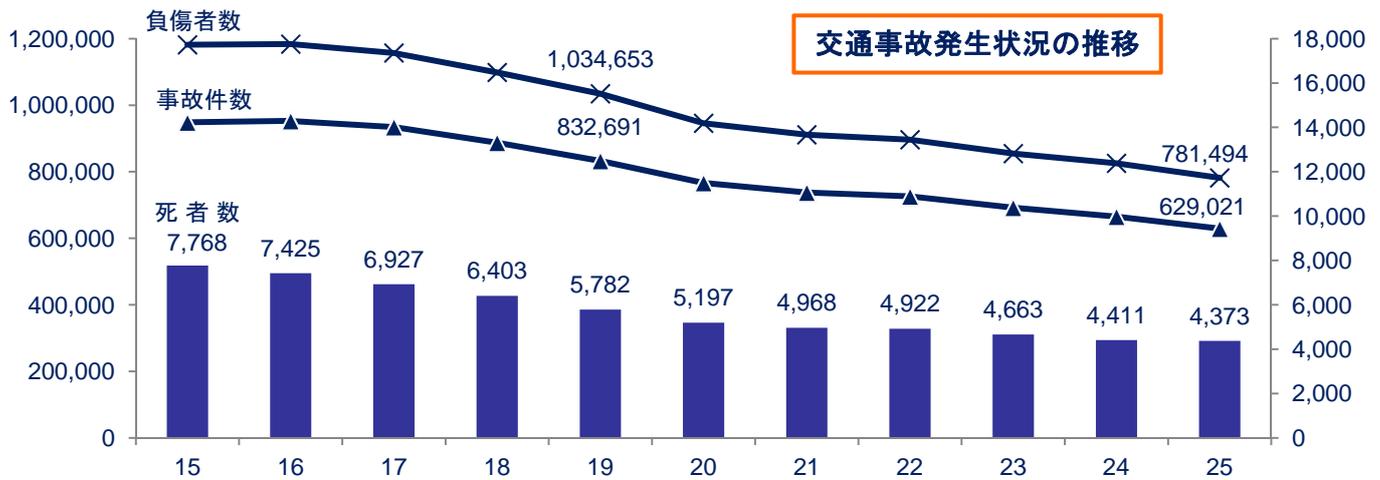
安全運行指導員だより

別紙1

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4,373人 13年連続で減少

平成25年の交通事故による死者数は、4,373人で13年連続の減少となり、交通事故発生件数及び負傷者数も9年連続で減少しました。しかしながら、交通事故死者数の前年比減少率はわずかにとどまり、高齢者の死者数が平成13年以来12年ぶりに増加するなど、交通情勢は厳しい状況にあります。



平成25年の交通死亡事故の特徴

- 1.年齢層別死者数** 高齢者(65歳以上)(構成率52.7%)が最も多く、次いで50歳代(同9.6%)、40歳代(同9.0%)の順に多い。
- 2.状態別死者数** 歩行中(構成率36.2%)が最も多く、次いで自動車乗車中(同32.4%)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.昼夜別死者数** それぞれが約半数(昼の構成率50.1%、夜の構成率49.9%)を占めている。前年と比較すると、夜間死者数(2,182人)が3年連続で減少する一方、昼間死者数(2,191人)は18年ぶりに増加している。
- 4.法令違反別死亡事故件数** 漫然運転(構成率17.6%)が最も多く、次いで脇見運転(同14.0%)、安全操作不適(同11.7%)の順に多く、前年と比較すると運転操作不適(前年比+75件、+19.7%)が大きく増加している。

※ 警察庁まとめ

個タク診療所 ③

健康管理のコツ

次の4点が中高年の健康管理のコツ(基本)です。

これだけはしっかり頭に入れ、無理をしない程度に、自分に合ったやり方を工夫することが大事です。

腹八分目の食事

年をとるにつれて胃も腸も弱っていくので酷使しないようにします。腹八分目の食事を守ること。これが健康づくりの基本中の基本です。

もう一つは調和のとれた食事です。それには1日30食品を食べる、白米を大食しない、たんぱく質や緑黄色野菜を十分に、海藻は毎日、塩分や甘い物をとりすぎない、などが大切です。

そして夫婦、親子そろっての楽しい食卓、雰囲気心がけましょう。

生活のリズムを守る

人間の体は心臓も胃も腸も、常にリズムカルに動いています。快眠のコツはなるべく自然に逆らわないで規則正しくし、快便のコツは朝なら朝と定期的です。また、快眠には快適な環境、快便には繊維の多い食事や運動なども関係します。

頭や体を使う

老化の足音が聞こえる40歳を過ぎると、廃用性委縮といって、使わない筋肉や細胞はどんどんさびて(衰えて)いきます。手、足、体、そして頭を



できるだけ使うように心がけ、さびる余裕を与えない、速度をスローダウンさせることが若さを保つ基本です。

定期的に健康チェック

自分では健康だと思っても、何十年も使ってきた体です。どこかに「さび」や「がた」がきていないとも限りません。

年1回、結婚記念日に夫婦そろって健康診断を受け、お互いに健康を確かめあってはどうでしょうか。

平成25年は安全プラン2009の中間年

事故削減目標達成に向けて頑張りましょう

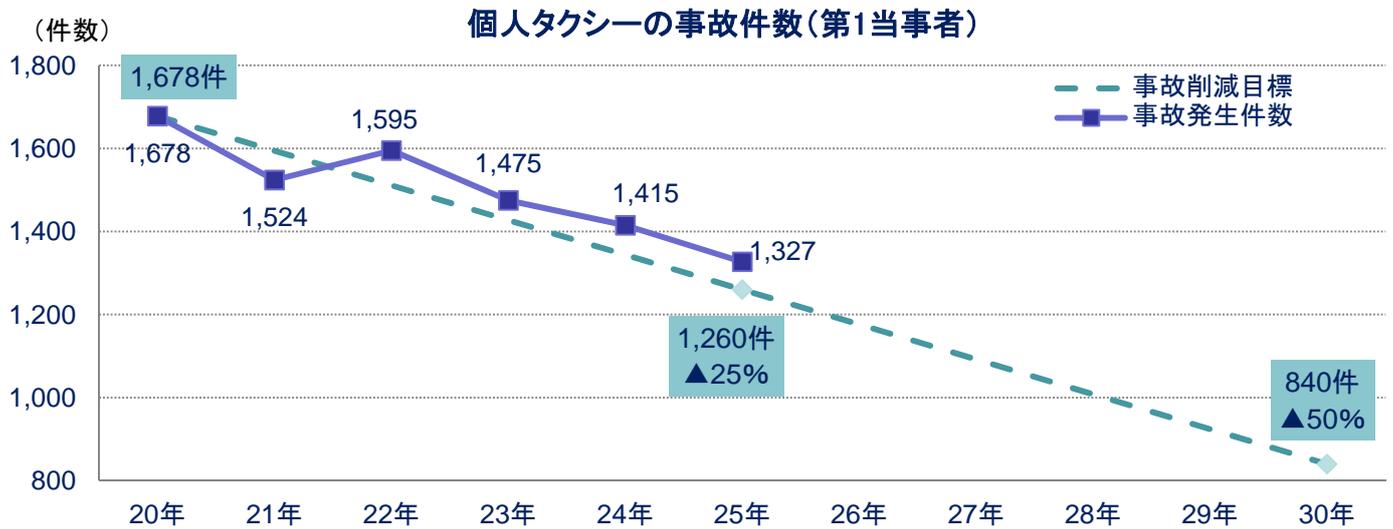
事故は減少するも目標値に届かず

警察庁調べによる平成25年のハイヤー・タクシーの事故件数(第1当事者)がまとまりました。それによると、平成25年の個人タクシーの事故発生件数は1,327件で、前年比88件(6.2%)減少しました。ここ5年間の推移でも、(平成22年だけは前年比で増加しましたが)減少傾向が続いています。

しかし一方、「個人タクシー事業における総合安全プラン2009」における事故削減目標に照らしてみると、プラン中間年である平成25年は事故削減目標＝事故発生件数1,260件(平成20年比25%減)に届かず、あと67件の事故削減が足りませんでした。プラン最終年・平成30年の事故削減目標＝事故発生件数840件(平成20年比50%減)達成には、今後、さらに487件の事故削減が必要です。

厳しい状況ですが、あきらめることなく、プラン最終年・平成30年の事故削減目標達成に向けて、支部・会員・所属団体が協力しあって事故削減・事故防止活動に取り組みましょう。

総合安全プラン2009事故削減目標の進捗状況



(注)警察庁調べ。25年の事故件数は概数。20～24年は確定数。

	プラン基準年					プラン中間年	プラン最終年
	20年	21年	22年	23年	24年	25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	1,327件 ▲351件 ▲21%	目標達成まで -487件 (-37%) 必要	

※ 中間年25%削減目標に対し、平成25年12月31日現在21%の削減となっています。

※ 最終年目標達成に向けて、事故件数487件(37%)の削減が必要となっています。

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。



安全運転

4大チェック

はっきり確認

しっかり対応



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。



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。

“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
- ・下車等お客様扱いは
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

全個協：支部における取り組み状況

平成25年8月現在

支 部	実施機関	支部における取り組み状況	運輸局「安全推進会議」への参画の有 無
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画する。	○
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。	× (局から参画要請なし)
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むこととしている。	○
中部	※①	引き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。	× (局から参画要請なし)
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。本年度はプラン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	団体長会議	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。

総合安全プラン2009の進捗状況と今後の計画

平成26年6月27日
(公社)全日本トラック協会

■事業用自動車総合安全プラン2009

区分	平成20年実績	平成25年目標	平成30年目標
交通事故死者数	513人	380人以下	250人以下
人身事故件数	56,295件	43,000件以下	30,000件以下

■トラック事業における総合安全プラン2009

区分	平成20年実績	平成25年目標	平成30年目標
交通事故死者数	450人	330人以下	220人以下
人身事故件数	28,838件	22,000件以下	15,000件以下

目標

国土省

全ト協

実施内容及び中間目標の達成状況

a. ASV(先進安全自動車)関連機器及びドライブレコーダの普及促進

- 衝突被害軽減ブレーキ等のASV関連機器、ドライブレコーダ等の安全対策機器の導入助成を行い、普及促進を図った。
- ドライブレコーダについては、機器の普及に加え、機器の有効活用を図るため、「ドライブレコーダ導入の手引き」、「ドライブレコーダ活用マニュアル」及び「Web版ヒヤリハット集」を制作し、全ト協ホームページ上に公開した。

b. トラック運転者の運転技術・マナー及び安全意識の向上

- Gマーク制度(貨物自動車運送事業安全性評価制度)の普及促進を図った。
- 安全運転研修に対し助成を実施し、受講促進を図った。
- 運転技術、安全意識向上のため、トラックドライバー・コンテストを実施した。

c. 事故分析及び対策の検討・活用

- 事業用貨物自動車の事故実態を交通事故データベースから集計分析し、それらの分析事例をもとに事故事例集を作成し、事故防止活動に供した。

d. 広報・啓発活動等

- 「正しい運転・明るい輸送運動」、「不正改造車を排除する運動」の実施、国の交通安全運動等への参加など、会員事業者への積極的な広報・啓発活動を行った。

今後の計画

上記実施内容に加え

(1) トラック運転者教育の充実等

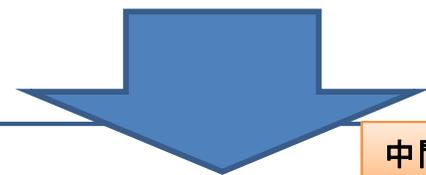
- 新規採用運転者等への教育実習について、全日本トラック協会において、カリキュラムの作成、実施体制の整備、実施補助等を検討する。
- 全日本トラック協会及び都道府県トラック協会の総会、事業者大会等における交通安全セミナー及び交通安全決議の実施により、交通安全に対する事業者の意識の定着を図る。
- 「トラック追突事故防止マニュアル活用セミナー」及び「ドライブレコーダ活用セミナー」を全国各地で開催し、事故防止の意識高揚を図る。

(2) 事故分析手法の見直し及び発生地域別データベース(仮称)の構築

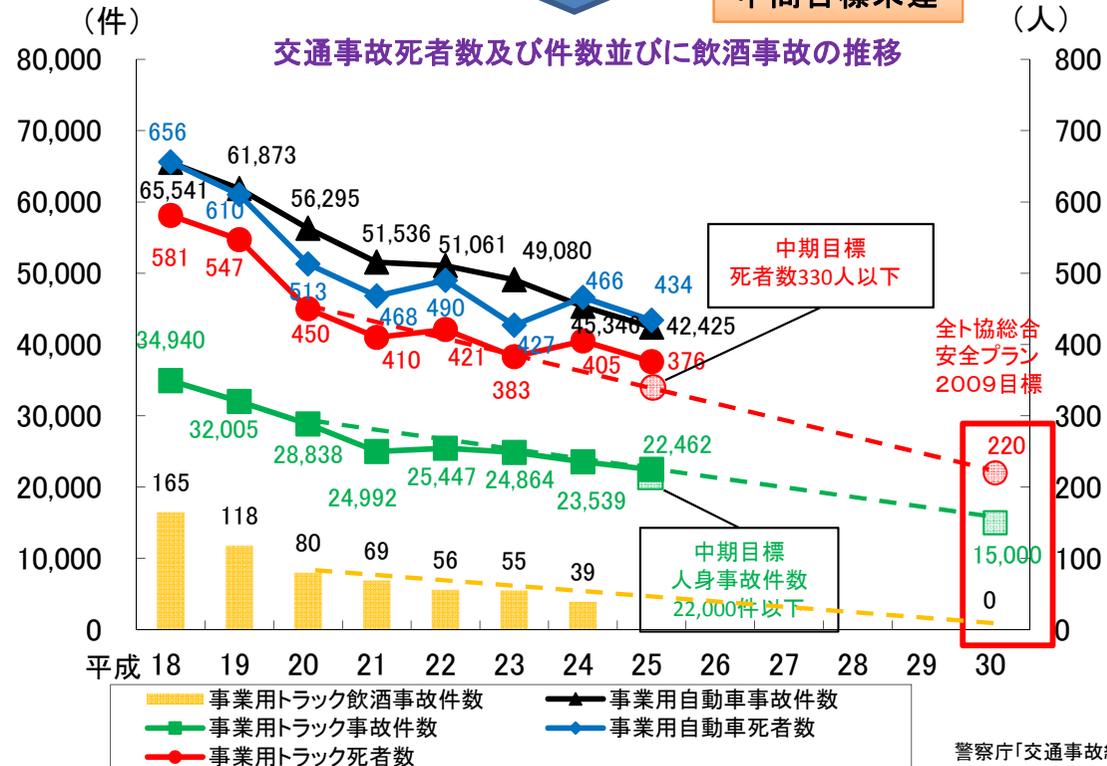
- 重大事故に係る会員事業者情報を収集し、車籍別、発生地別、車両区分別、道路区分別等詳細に分析するなど、事故分析手法の見直しを図るとともに、迅速かつ効果的な検証を行い、新たな対策の樹立につながるよう取り組みを強化する。
- また、事業用トラックによる死亡事故の発生地域別データベースを構築し、事故防止啓発ツールとして活用を図る。

(3) 運行管理・支援機器の普及拡大

- 運行記録計、ドライブレコーダなど運行管理・支援機器の更なる普及拡大策を検討する。
- これら機器を利用した安全教育についても上記(1)と一体的に更なる措置を検討する。



中間目標未達



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

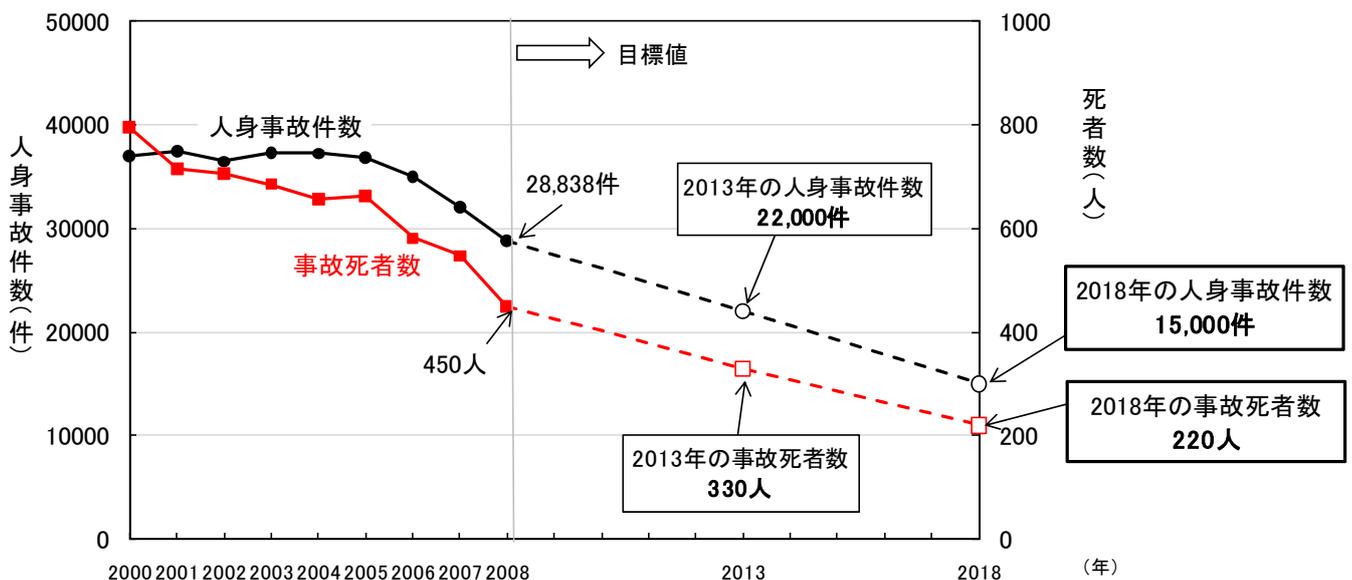
トラック運送業界では、国の「事業用自動車総合安全プラン 2009」の数値目標や取り組み計画を踏まえ、今後の交通安全対策を推進するにあたり、10 年後（2018 年）を目途とした「トラック事業における総合安全プラン 2009」を策定することとした。

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	<ul style="list-style-type: none"> 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

※赤字は新たな取り組みを、下線は前回F・U会議からの更新内容を示す。

○ 交通事故防止の重点対策

・追突事故防止対策の推進

平成26年4月から、平成24年度に国土交通省が発行した「トラック追突事故防止マニュアル」を活用して、全日本トラック協会及び各地方トラック協会共催の「追突事故防止マニュアル活用セミナー」を実施（別紙1）

平成25年度（地方トラック協会主催）実績

1,741名の受講者（24都県トラック協会実施（延べ28回開催））

・ドライブレコーダ有効活用の促進

平成26年4月から、平成25年度に全日本トラック協会が制作した「ドライブレコーダ導入の手引き」を活用して、全日本トラック協会及び主催の「ドライブレコーダ活用セミナー」を実施

平成25年度（地方トラック協会主催）実績 神奈川県及び福井県トラック協会

・健康起因マニュアルの策定等

トラック運送事業に特化した「トラック運送事業者のための健康起因による事故防止マニュアル」を策定し、会員事業者が活用できるよう全日本トラック協会のホームページに掲載（別紙2）

また、睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策に関し、スクリーニング検査助成を通じて治療状況などを把握し、事故の未然防止を推進

平成25年度助成実績 15,349名

・全日本トラック協会会員事業者の重大事故防止活動の推進

トラック運送事業者の重大事故に係る会員事業者情報を収集し、全日本トラック協会の「総合安全プラン2009」に掲げる各種取組みの事故防止効果等を速やかに検証し、更なる交通事故防止活動への迅速な反映に資する取組みを強化

また、死亡事故に係る事業用トラックの大型・中型・小型の分類や、高速道路等での死亡事故発生場所等を特定することで、危険地帯マップの作成につながるような取組みを促進する等交通事故防止対策を強化し、トラック輸送の安全確保を図る

・エコタイヤ特性に係る調査・研究委員会の設置

エコタイヤ装着車両（平成25年度補正予算協調補助事業）に係る制動性能、耐摩耗性、操縦安定性等に関する調査・研究を行い、エコタイヤ特性を活かした安全運転方法等の普及・促進を図る

○ 各種安全対策資料を作成し、ホームページ上で公開

- ・平成24年中の事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事故事例を作成し、ホームページに掲載（別紙3）平成26年5月
- ・警察庁の交通事故統計データから、各年の事業用貨物自動車の交通事故の全体傾向を統計・分析している「交通事故の傾向と事故事例」（ITARDA 委託事業）について、これまでの分析に加え、死亡事故に係る事業用トラックの大型・中型・小型の分類や、高速道路等での死亡事故発生場所等を特定することで、危険地帯マップの作成につながるような取り組みを促進し、交通事故統計データの更なる有効活用が図れるよう、関係者と調整を図る。
- ・「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4）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5）平成25年8月
- ・交差点の事故防止対策パンフレット（別紙6）平成24年7月
- ・雪道対策マニュアル（別紙7）平成24年12月

○ 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ホームページ上で公開

- ・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KTYに活用できるよう、「WEB版ヒヤリハット集」に取りまとめ、ホームページ上で公開（別紙8）平成24年10月～（平成25年9月以降に34事例を50事例に拡充掲載）

○ 全国トラックドライバー・コンテストの実施

- ・安全意識並びに運転技能の向上を図るため、第45回目となる「全国トラックドライバー・コンテスト」を自動車安全運転センター安全運転中央研修所において開催
競技参加者数 131名

○ 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26年3月現在の認定事業所数 19, 238事業所（全事業所の23.0%）
- ・平成26年4月から、全日本トラック協会が行う「追突事故防止マニュアル活用セミナー」（平成24年度に国土交通省が発行した「トラック追突事故防止マニュアル」を活用）を管理者等が受講した場合、安全性への取り組み対象として加点できるよう措置（別紙9）

○ 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

平成25年度実績 標準型 5,291台

運行管理連携型 10,867台

- ・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～）

平成25年度実績 122台

- ・IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Gマーク認定事業所を対象：平成25年度～）

平成25年度実績 41台

- ・後方視野確認支援装置（平成18年度～）

平成25年度実績 9,514台

○ **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～）

- ・安全教育訓練促進助成事業により中小ドライバー等に対する受講を促進

平成25年度実績 1,035名

○ **不正改造排除運動等各種運動の実施**

- ・不正改造排除運動（別紙10）、点検整備推進運動（別紙11）を実施

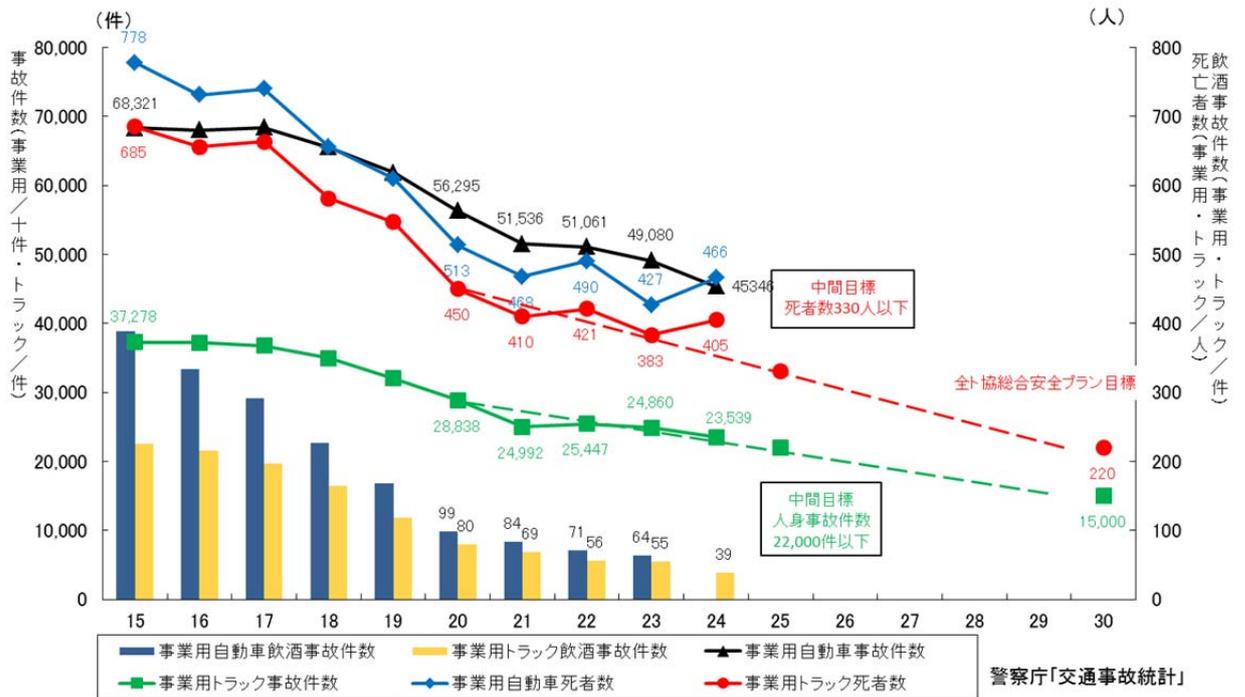
- ・強化月間：不正改造排除運動（6月）、点検整備推進運動（10月）

- ・スピードリミッターの不正改造に関する通報制度により、各都道府県トラック協会を通じた指導（平成21年7月～）

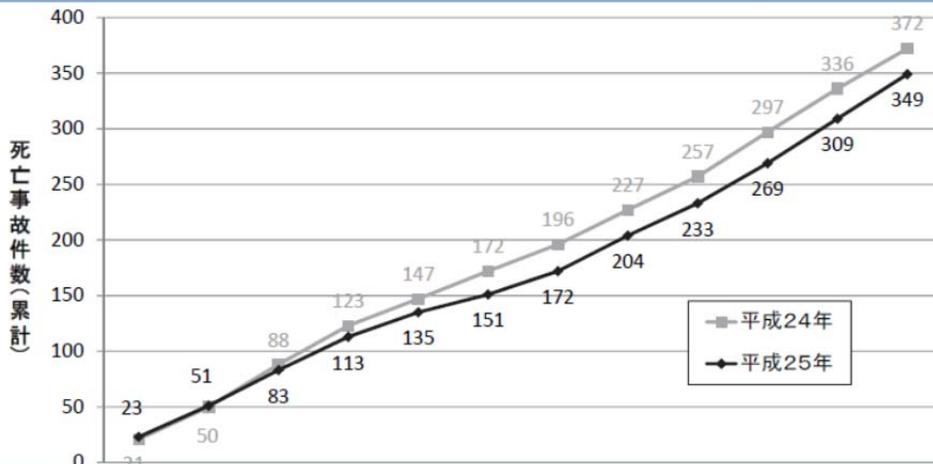
平成25年度通報受理件数 2,124件（うち措置件数 20件）

○ **広報活動の推進**

- ・全日本トラック協会提供のラジオ番組『ドライバーズ・リクエスト』（TBSラジオ系列全国33局ネット）は、トラック運送業界の安全や環境等の取り組み等を内外に広くPRするとともに、女性パーソナリティが、車に関する話題や音楽で全国のトラックドライバーに安全運行をサポート



事業用貨物車に係る第1当事者死亡事故件数の状況



月別件数	種別	25年												計
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
25年	大型	14 (-1)	17 (+2)	19 (+2)	16 (-2)	11 (-5)	10 (-4)	12 (-6)	15 (-4)	16 (-3)	18 (-1)	20 (+2)	19 (-1)	187 (-21)
	中型	9 (+3)	9 (-3)	12 (-6)	7 (-7)	9 (+1)	4 (-5)	7 (+3)	15 (+5)	12 (+2)	13 (-5)	19 (+3)	17 (+2)	133 (-7)
	普通	0 (0)	2 (0)	1 (-2)	7 (+4)	2 (+2)	2 (0)	2 (0)	2 (0)	1 (0)	5 (+2)	1 (-4)	4 (+3)	29 (+5)
	合計	23 (+2)	28 (-1)	32 (-6)	30 (-5)	22 (-2)	16 (-9)	21 (-3)	32 (+1)	29 (-1)	36 (-4)	40 (+1)	40 (+4)	349 (-23)
24年	合計	21	29	38	35	24	25	24	31	30	40	39	36	372

※平成25年12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」

平成26年4月
(公社)全日本トラック協会

平成26年度 追突事故防止マニュアル活用セミナー
及びドライブレコーダ活用セミナー
開催要領

1. 開催主旨

トラックの事故の半数を追突事故が占めており、トラック事業における総合安全プラン2009の目標達成のためには、追突事故の大幅な減少が不可欠である。また、事故防止の観点から、近年急速に普及しつつあるドライブレコーダの有効かつ適切な活用が求められている。

これらを踏まえ、業界のレベルアップを目標に標記セミナーを開催し、中小トラック運送事業者の事故防止意識とスキルの更なる向上を図る。

2. 主催

全ト協並びに開催地のトラック協会との共催

3. セミナー講師

東京海上日動リスクコンサルティング株式会社
(以下、東京海上日動とする)

4. セミナー内容

セミナーテーマ	概要	対象者	所要時間
追突事故防止マニュアル活用セミナー ・基礎編 (平成25年度と同様)	マニュアルの内容を丁寧に説明した上で小集団での情報交換を行い、理解を深める。	中小事業者の 経営者・管理者	2～2.5時間 (座学のみ1時間)
追突事故防止マニュアル活用セミナー ・実践編 (平成25年度と同様)	マニュアルの活用事例を数例紹介した上で、情報交換の時間をなるべく多く取り、事故防止計画の記入までセミナー内で実施する。	中小事業者の 経営者・管理者	2～2.5時間
ドライブレコーダ活用セミナー	「ドライブレコーダ活用マニュアル」を基に、事例や映像を交えつつ、ドライブレコーダを日常の安全指導に活用するための情報提供を行う。	ドライブレコーダ導入済み 中小事業者の 経営者・管理者	1～2時間

トラック運送事業者のための
**健康起因事故防止
マニュアル**



読みやすく!
分りやすい!



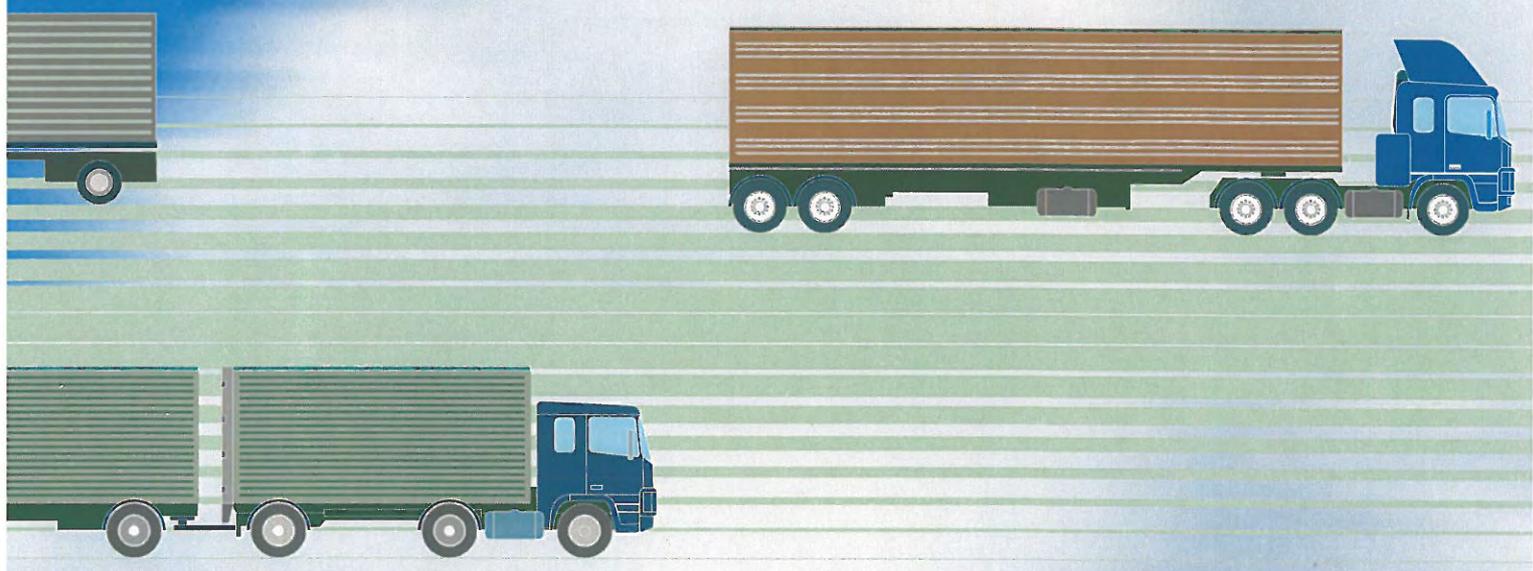
平成26年3月



公益社団法人
全日本トラック協会

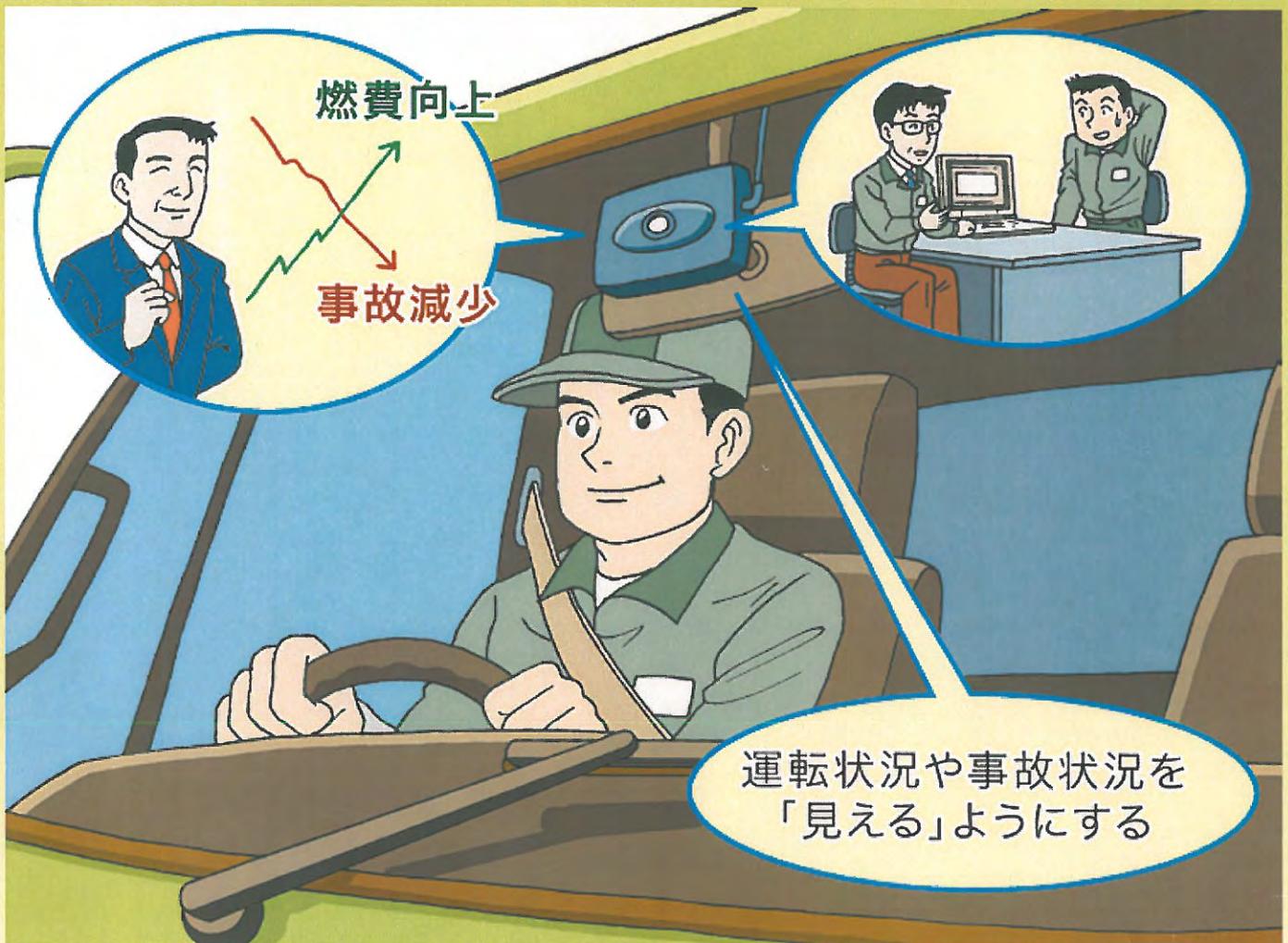
事業用貨物自動車の
**交通事故の
傾向と事故事例**

平成26年3月



公益社団法人
全日本トラック協会

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

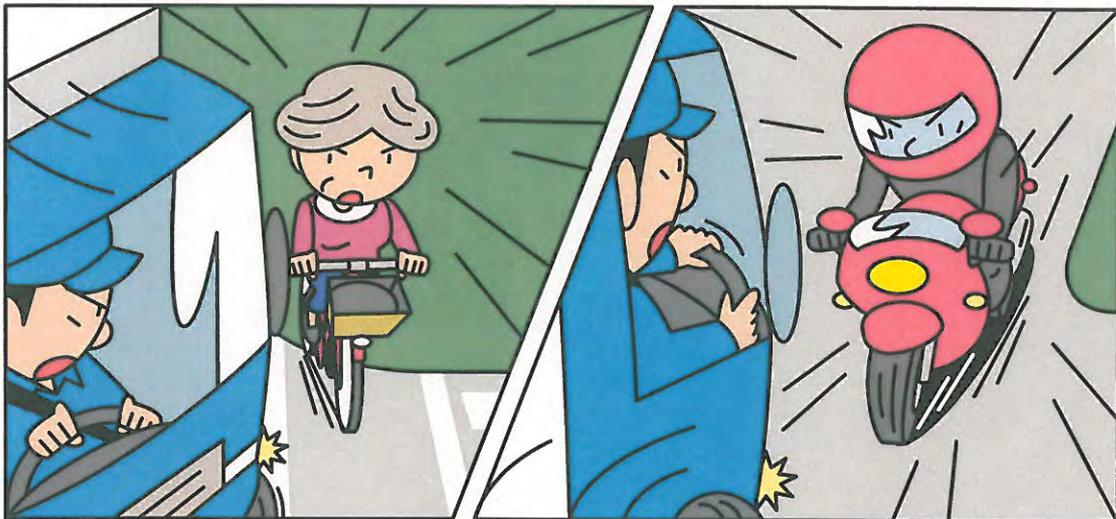


平成24年下期事故防止**緊急**特別キャンペーン

交差点での事故を防げ!!



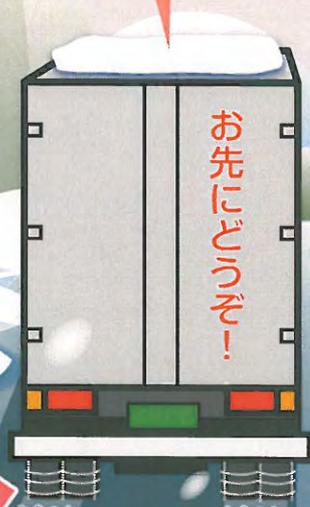
交差点の
左折時・右折時
自転車や二輪車との
死亡事故多発!!



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



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

ドライブレコーダ映像を活用した

ログアウト

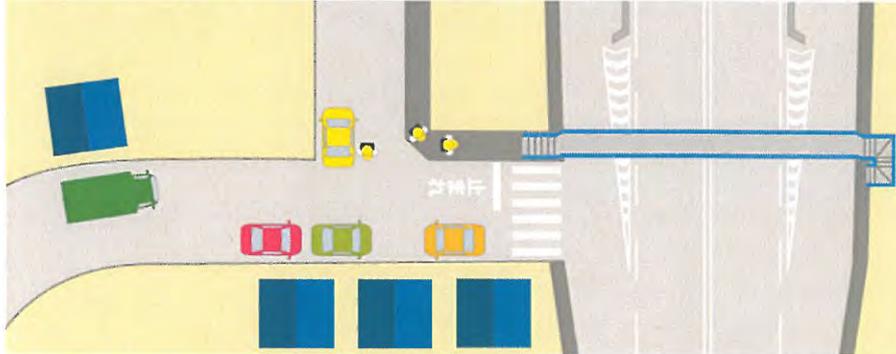
▶ ヒヤリハット集について ▶ 新規ユーザー登録

ヒヤリハット集



■ 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、あなたはなにに注意しますか？



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.

事務連絡
平成26年5月13日

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関
各都道府県トラック協会
適正化事業部（課）長 殿
Gマーク担当者 殿

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
適正化事業部長

安全性評価事業(Gマーク制度)の評価項目

『Ⅲ. 安全性に対する取組の積極性 自認項目5. 外部の研修機関・ 研修会へ運転者等を派遣している。』の評価対象の追加について

平素は当協会の業務運営に格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、標記につきましては、平成26年度より「運輸安全マネジメントセミナー等交通事故防止に資する管理者向け研修の場合には、管理者が受講した場合も2点付与」とすることとし、平成26年4月開催の指導員向けGマーク事前説明会において、今年度、国土交通省が実施もしくは認定する運輸安全マネジメントセミナーを想定している旨、ご説明したところでした。

今般、平成26年4月16日付け全ト協発第41号（環）において、各都道府県トラック協会に通知したとおり、全ト協では今年度から「追突事故防止マニュアル活用セミナー」及び「ドライブレコーダ活用セミナー」を正式に事業化すると共に、各都道府県トラック協会と共催にて開催し、中小トラック運送事業者の安全意識の向上を図ることとしております。同セミナーは、いずれも中小事業者の経営者・管理者を対象として開催することから、協議検討した結果、前述の「交通事故防止に資する管理者向け研修」として、管理者が受講した場合も2点付与することとしましたので、お知らせいたします。

【添付資料】

- ・平成26年度「追突事故防止マニュアル活用セミナー」及び「ドライブレコーダ活用セミナー」の開催要領について（平成26年4月16日付け全ト協発第41号（環））

全ト協発第41号(環)

平成26年4月16日

各都道府県トラック協会会長 殿

(公社) 全日本トラック協会
会長 星野 良三

平成26年度「追突事故防止マニュアル活用セミナー」 及び「ドライブレコーダ活用セミナー」の開催要領について

平素は当協会の業務運営に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック業界は物流の根幹をなしており国民生活に欠かせない存在となっていますが、一方で高速バスをはじめとした大型車による事故は社会問題となっており、トラック業界としても事故の削減に向けて積極的に取り組むことが求められております。

当協会では、平成24年度下期交通事故防止緊急特別対策の一環として、「追突事故防止マニュアル」活用セミナーの開催を推奨し、平成25年度についても引き続きご案内して参りました。その結果、同セミナーはこれまで延べ56協会(支部を含む)で開催され、参加者は4千名近くにも及び、大変好評を得ております。

これらを踏まえ、当協会では同セミナーを今年度から正式に事業化すると共に、新たにドライブレコーダ活用セミナーを加えて各都道府県トラック協会との共催にて開催し、中小トラック運送事業者の安全意識の更なる向上を図ることとしております。

つきましては、業務ご多忙の折、誠に恐縮ですが、別添の実施要領をご覧いただき、開催希望の有無や開催内容の選択等について5月30日(金)までにご返信いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

※本件についてのお問い合わせ

(公社) 全日本トラック協会 交通・環境部 齋藤、吉田

電話：03-5323-7243 (ダイヤルイン)

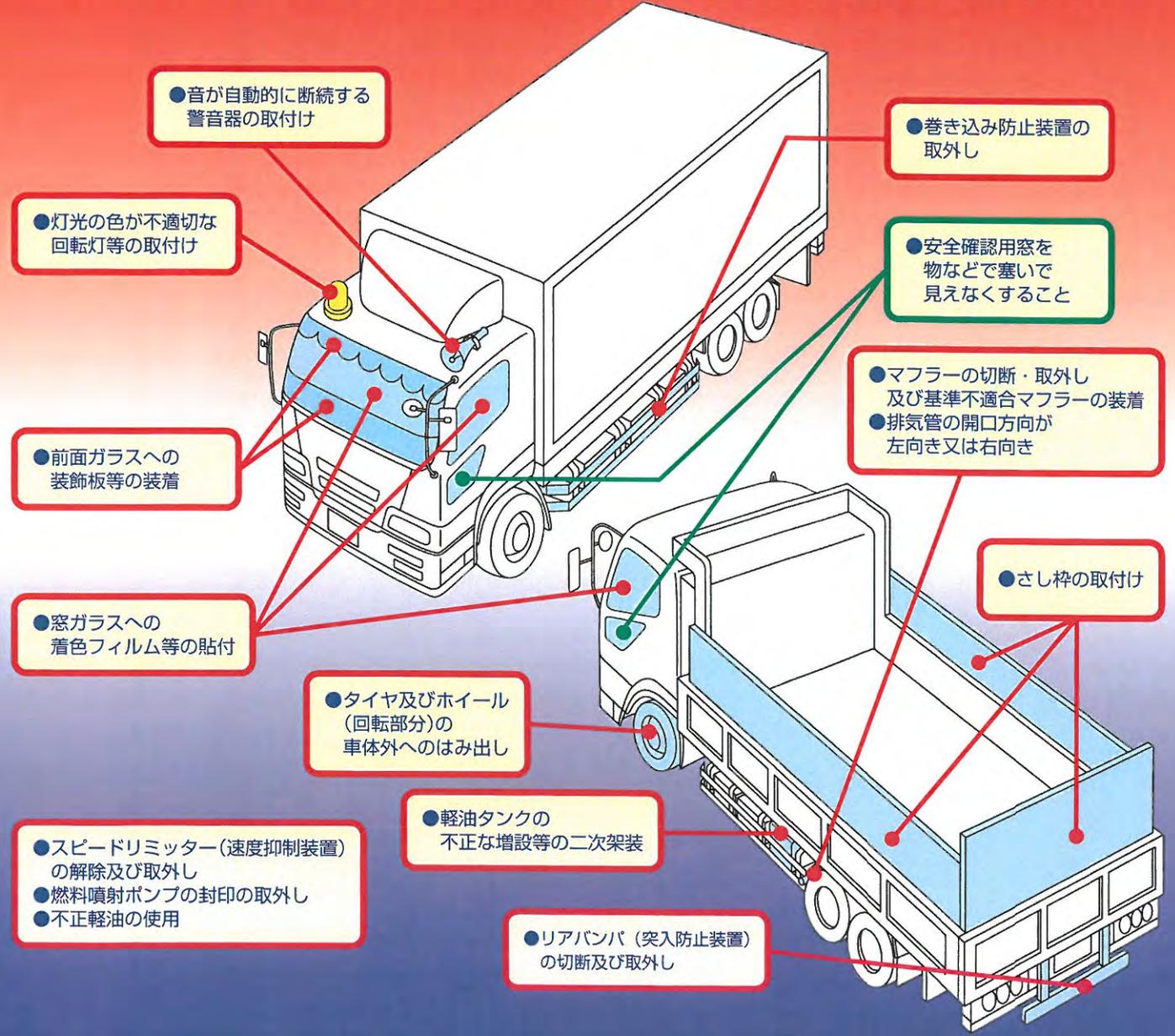
FAX：03-5323-7230

以上

危険な不正改造車は重大な犯罪です。

不正改造車の行政処分基準

初回違反 20日×違反車両数 / 再違反 40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かけられます。



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ことが多く、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。



公益社団法人
全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ

平成26年6月27日
(独)自動車事故対策機構

1. 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)に係る評価

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))の実施に係る施策として、以下の取り組みを実施している。

(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関係)

①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。

(平成19年度：開催回数54回、受講者数1,557名)

(平成20年度：開催回数66回、受講者数1,308名)

②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。

(平成21年度：開催回数59回、受講者数1,210名)

③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。

(平成22年度：開催回数57回、受講者数1,277名)

④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を開始。

(平成23年度：開催回数65回、受講者数1,387名)

(平成24年度：開催回数64回、受講者数1,130名)

(平成25年度：開催回数58回、受講者数844名)

なお、本講習は、平成25年度において運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に有効なセミナー(運輸安全マネジメントセミナー(リスク管理(基礎)))として国土交通省の認定を受け、本年度(平成26年度)から全支所において実施していくこととしている。

(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関係)

○平成22年度より基礎講習、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。

2. 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（5年間の総括評価）

2.1 安全指導業務

【指導講習受講者・適性診断受診者実績推移】

単位：人／年

区 分		2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
指導講習	一般講習	95,907	98,589	100,350	102,197	96,345
	基礎講習	41,020	38,592	37,019	37,450	38,216
	特別講習	2,236	2,719	3,052	2,694	2,425
	合計	139,163	139,900	140,421	142,341	136,986
適性診断	義務診断(初任・適齢)	180,185	178,941	181,554	198,355	201,891
	任意診断	274,831	277,632	255,965	263,378	253,670
	合計	455,016	456,573	437,519	461,733	455,561

(1) 指導講習業務

- ・飲酒運転防止：アルコールに関する知識を継続掲載
- ・点呼：重点指導項目として継続掲載
- ・健康起因事故防止：健康管理に関する事故防止対策を新規掲載
- ・受講者の利便性：インターネットによる受講予約の拡大

(2) 適性診断業務

- ・診断のIT化による受診の効率化：インターネット適性診断システム（i-NATS）開発
- ・診断結果の安全指導への活用：過去の受診履歴の提供、適性診断活用講座
- ・i-NATS 契約事業者の拡大と i-NATS 機材の貸し出し
- ・受講者の利便性：インターネットによる受診予約の拡大



(3) 安全指導業務の民間参入支援

- ・安全指導業務の裾野の拡大 = 民間参入の促進・参入支援

【民間参入の推移】

区 分	新規・累計	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
適性診断業務	新規参入者数	1	3	4	0	22
	累計参入者数	7	10	14	14	36
指導講習業務	新規参入者数	0	0	0	7	19
	累計参入者数	0	0	0	7	26

- ・民間参入希望団体等への認定取得支援：
資格要件研修の実施、ホームページによる情報提供
- ・民間参入団体への支援：
指導講習教材の提供、適性診断システム（i-NATS）の提供

2. 2 安全マネジメント業務

(1) 安マネ評価、安マネコンサルティング、講師派遣、安マネ講習

- ・運輸安全マネジメント評価事業：

2009年に安マネ評価の第三者実施機関認定を受け、5年間で88件の安マネ評価実施

- ・安全マネジメントコンサルティング事業：

自動車運送事業者における安全マネジメントの意識醸成と安全風土の定着が目的
2009年から5年間で333件のコンサルティングを実施



【コンサルティングの実施風景】

- ・安全マネジメント講師派遣：

自動車運送事業者等の要請により輸送の安全意識向上、関係法令遵守等に関し講演
2009年から5年間で2,002件の講師派遣を実施

- ・安全マネジメント関係講習会：

安全マネジメント講習会を455回開催し15,617人が受講、支援ツール講習会を303回
開催し5,848人が受講、内部監査講習会を285回開催し5,185人が受講

- ・認定セミナー：

運輸安全マネジメントの浸透、定着に有効とされる要件を満足するセミナーとして、
「ガイドライン」「リスク管理（基礎）」「内部監査（基礎）」の各セミナーについて、
国土交通省から認定を受け、安全マネジメント関係講習会に代わり開催。

(2) NASVA安全マネジメントセミナーの開催

- ・2006年より運輸安全マネジメント制度の趣旨を広く業界に周知浸透させ、多くの運輸事業者において輸送の安全性の更なる向上に向けた取り組みに生かせるよう安全マネジメントに関する最新情報や取組事例報告などを主体とした大規模セミナーを実施。
2009年から5年間で3,951人が参加。

(3) 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
- ・ISO39001 邦訳本発行、解説書発行
- ・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
- ・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
- ・平成26年6月までに74者がISO39001の認証を取得



【パネルディスカッション】



【解説本】

(4) 事故防止教材等の開発と頒布

・ 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」「ドラレコKYT-Ⅱ」「ドラレコKYT-Ⅲ」を頒布。



【事業用自動車総合安全プラン2009中間評価】

安全指導業務は、指導講習受講者、適性診断受診者ともに概ね増加の傾向にあり、運送事業者の安全意識は向上していると思われる。2013年度は民間参入団体が急激に増加し、ナスバの受講者・受診者は微減となっているが、民間と協力して安全の裾野を拓げるべくナスバと民間の合計受講者・受診者数が拡大するよう取組を強化していく。

運輸安全マネジメントに関して、事業用自動車総合安全プラン2009の期間前半を通して多数の運輸事業者等に対し、安全マネジメントの講習、評価、コンサルティング、講師派遣、セミナーを提供することができ、安全マネジメントの普及・促進につなげることができた。運輸事業者の安全マネジメントへの取組が導入段階から拡大期へ向かうなか、これまで安マネへの取組が不十分であった事業者に対して、認定セミナーやコンサルティング等を提供して安マネの普及拡大を図る。

上記の活動を通して事業用自動車総合安全プラン2009の目標達成に向け取組の強化を図っていく。