

最終目標達成に向けた関係団体の取組

- 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を踏まえた取組み状況等

平成26年11月5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、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【資料1】

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組みが重要である。

(2) 人身事故件数について【資料1】

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。

(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組みが重要である。

3. 対策の実施概要

(1) 運輸安全マネジメント【資料2】

運輸安全マネジメントについては、昨年10月から全ての貸切バス事業者等に対し、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、従前に作成・配付した小冊子「安全マネジメントに取り組みましょう」について、改訂版（第2版）を作成し、会員事業者に配付した。

(2) 貸切バス事業者安全性評価認定制度【資料3】

一般利用者からは、貸切バス事業者の安全に対する取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10月1日現在、全国で634事業者、18,035両の貸切バスが認定を受けている。なお、運輸安全マネジメントの更なる普及が重要と考えられるため、今後、国土交通省が認定する「運輸安全マネジメント認定セミナー」の本制度への盛り込みを検討する。

(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【資料4】

「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。

(4) 車内事故の防止【資料5】

車内事故の防止対策については、平成19年以降、毎年7月の1か月をキャンペーン期間として設定し、取組みを特に強化している。車内事故件数は、キャンペーン開始以降、減少傾向にあり、一定の効果을上げている。

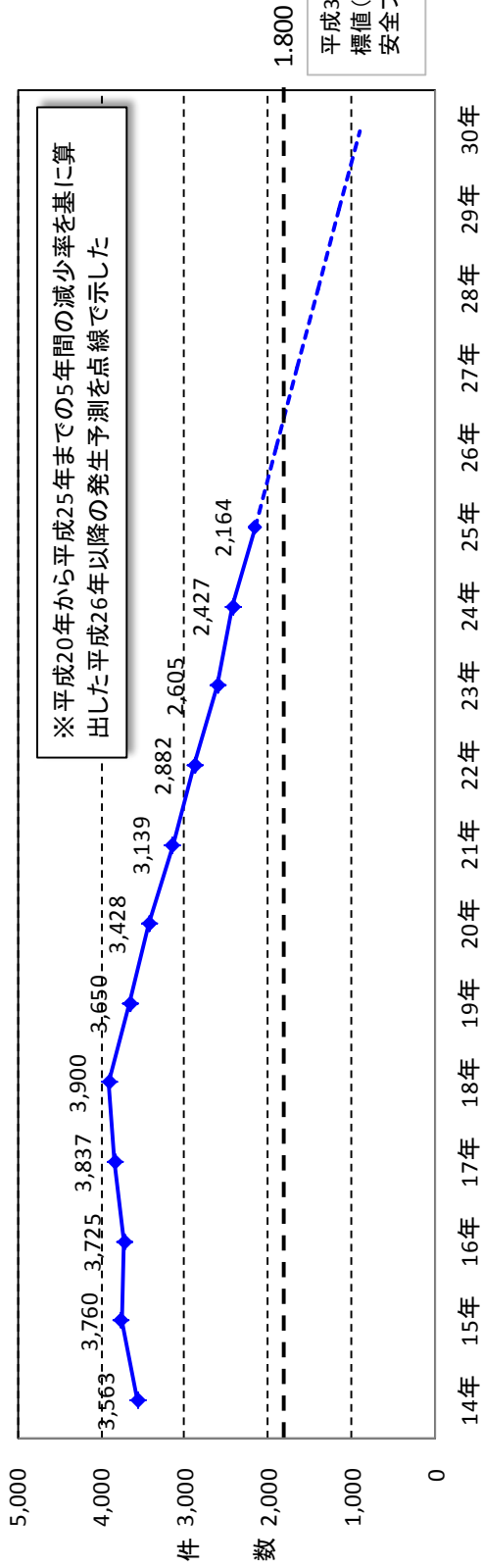
今後、更なる削減を図るためには、他より比率の高い発進時の車内事故の削減が重要であると考えられることから、短期的重点目標として、

「停留所発進時における安全基本動作の徹底」

を掲げ、発進時の車内事故の削減に重点的に取り組むこととする。

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

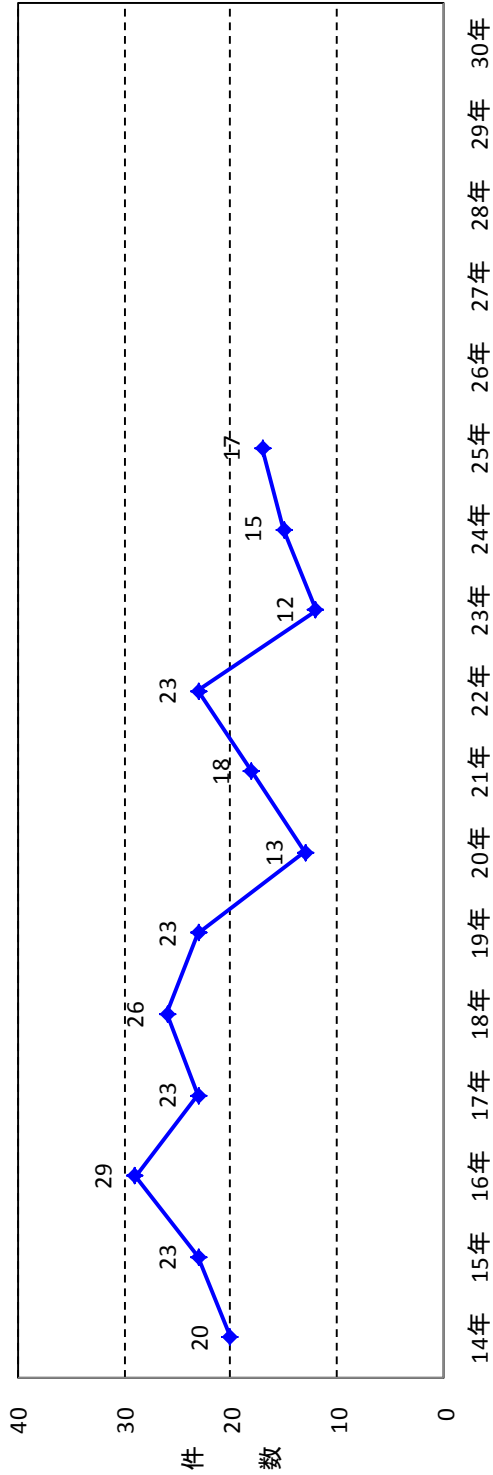
○交通事故の発生状況



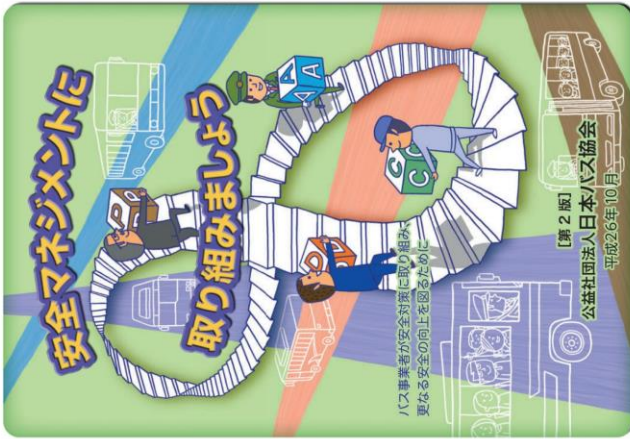
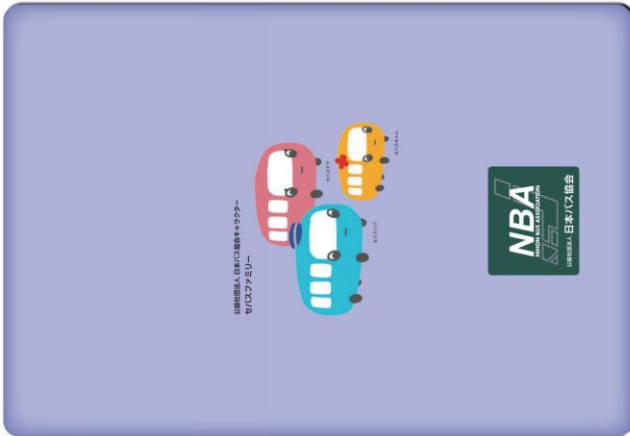
13

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



目 次

1	はじめに	P3
2	運輸安全マネジメントについて	P4
3	運輸安全マネジメントの実施事項	P7

計画(Plan)	実施(Do)
改善(Act)	点検(Check)

参考1	運輸安全マネジメントの評価について	P14
参考2	安全管理の取組状況自己チェックリスト(例)	P16
参考3	事故・災害等に関する報告連絡体制図(例)	P18
参考4	ヒヤリ・ハット調査票(例)	P19

1 はじめに (バス事業者の皆様へ)

バス事業者の皆様にとって、輸送の安全の確保、つまり、「お客様を安全に目的地までお運
びすること」は、経営の最も大切な基本といえるものです。

平成18年10月、運輸事業者について、経団トップから現場まで一丸となった安全管理
体制の構築、会社内の安全意識の浸透、安や設備改良の風土の定着を図ること等を目的として
「運輸安全マネジメント制度」が導入されました。

また、平成21年3月、国土交通省から「事業用自動車運転免許安全プラン2009」(一応者
執筆)が、輸送安全を目的として、公表されました。同年6月には日本バス協会がバス事業に
おける総合安全プラン2009を策定し、バス事業者の皆様とともに次の事故等削減の目
標に向けて取り組んでいくこととします。

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

本プランについては、バス事業者の皆様が取り組まなければならない「運輸安全マネジ
ム」の具体的な実施方法等について、基本となる事例を掲載します。

このマニュアルを活用して、経団トップをはじめとした各社が一丸となって、安全・
安心に取り組むことで、お客様の信頼を得ることを願っています。

**国土交通省の
事故等削減目標**

国土交通省の目標において

● 全事業用自動車のうち
● *10年度で人身事故削減
● 平成30年までに人身事故
● 事故削減をゼロ

**日本バス協会の
事故等削減目標**

バス事業者の皆様において

● 平成30年までに人身事故
● 事故削減をゼロ

**バス事業者の
事故等削減目標**

バス事業者の皆様において

● 具体的な目標を設定

2 運輸安全マネジメントについて

(1) 安全マネジメントは、
全てのバス事業者について、次のことが義務づけられています。

- 安全確保の責務 (経営トップが輸送の安全の確保に最終責任を有します。)
- 安全計画の作成 → D (計画の実施) →
A (計画の改善・見直し) ← C (計画の点検・評価)
を継続的に繰り返すことにより安全輸送のレベルアップを図る。
- 安全情報の公表

安全マネジメントは、「安全管理規程等義務付け事業者等(※1)」と、「中小
規模事業者(※2)」の事業者規模等に応じた実施することとなります。なお、国
土交通省通達「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施に
ついて」(平成21年10月16日付け、平成25年9月30日一部改正)に
は、「安全管理規程等義務付け事業者等用」と「中小規模事業者用」の手引きが
記載されています。

※1……「安全管理規程等義務付け事業者等」は、
① 保有車両が200以上の事業者、かつ「バス事業者、貸付バス事業者、貸付運行許可を受け
た場合」(バス事業者、「安全管理規程」の作成及び提出)と「安全評価実施者の選任
及び提出が義務付けられている事業者」(以下「中小規模事業者」)を指すこととする。)。
② ①以外の事業者で、保有車両が100以上又は営業用が2以上の事業者。
※2……「中小規模事業者」とは、※1以外の事業者で、保有車両が100未満かつ
営業用が1の事業者。

(2) 経営者の役割

- 安全方針と安全目標の策定
 - 会社の取組の安全に関する基本となる方針
(安全第一、法令遵守等)を記述した「安全方針」
を作成し、自ら社内外へ周知徹底する。
 - 「安全方針」の策定のため、「安全目標」を定め、
「目標計画」を作成して各員に目標意識の安全の
最高責任者として、その役割を果たす。
- 輸送の安全を確保するための取組
 - 輸送の安全に際する関係者(経営者から
社内・社外)への伝達とともに、現場の声を聴取する。
(経営者と現場管理者、運転者との相互交際の実施等)
 - 法令遵守の徹底、輸送の安全に必要な
手帳・記録を作成し社内に蓄積する。
 - 教育・訓練を実施し、それを定例化・保持する。
 - 事故、ヒヤリ・ハット等の情報を共有し、事故防止の対策を講じる。
- 安全管理体制や取組状況の点検と改善
 - 経営者は、少なくとも月に1回、安全管理の取組状況や
安全管理の体制、取組状況を点検する。
 - 点検の結果、目的の達成状況や体制、取組等に
問題がある場合は改善策を行う。

(3) 安全マネジメント実施 (PDCAサイクル)のイメージ

- 安全の向上のための
計画を作成します。
- 計画に基づき安全対
策を実施します。
- 実施したことに
効果を確認します。
- 改善ポイントを確認
し、さらに計画を改
善し実施します。

これらの作業を定期的に取り戻すこと (PDCAサイクル) によって、輸送の安全のレベルアップ
を図ることができる。運輸事業者として行うべきは実施しなければならないのです。

具体的にどうしたらいいの？

3 運輸安全マネジメントの実施事項

下記、PDCAサイクル①～④の安全マネジメントを確実に
実施してください。

計画 (Plan)

経営者のみならず、「輸送の安全に関する基本的な
安全方針」を策定し、社内に周知・徹底させてください。

- 安全方針を策定する
 - 例えは、
 - 「輸送の安全はわが社の根幹」
 - 「安全は最大の顧客満足」
 - 「安全は業務の基本動作から」
 - 「安全・安心は事業経営の大原則」
 - 「安全第一・きまりは守る。」
- 社長自ら会社内へ徹底させる
 - 例えは、
 - 社内に訓示する。
 - 社内・営業所内(点呼執行場)へ
の掲示や社内情報誌等に掲載する。
 - 点呼・各会議及び始業集の間に
自社の安全方針を唱揚する。

改善 <Act>

経営者のみならずは、安全方針を策定するため、少なくとも年に1回、具体的な目標や計画を作成し、輸送の安全確保に努めてください。

③ 輸送の安全に関する目標を作成する

例えば、

- 「今年度、人身事故をゼロに！」
- 「飲酒運転、速度超過の撲滅！」
- 「乗務員全員がゴルト免許を保有！」
- 「事故件数を○○%削減！」

④ 目標を達成するための輸送の安全に関する計画を作成する

例えば、

- 「事故防止キャンペーン活動」
- 「ヒヤリ・ハット情報の収集計画」
- 「安全講習の受講計画」
- 「目標を達成するために必要な予算の確保」

ポイント

目標や計画は、短期的に達成できるもの、長期に取り組んでいくもの等、いくつか定めて進めさせていただきますが、自社の実情に応じて作成することが大切です。

実施 <Do>

経営者のみならずは、①で確定した自社の安全方針に基づき、目標を達成すべく計画を着実に実施してください。

⑤ 社員に対する教育及び研修を実施する

例えば、

- 安全マネジメントを確実に理解するための社内研修会、勉強会を実施する。
- 外部が主催するセミナー、講習会を活用する。
- 運転者の適性に応じた個別指導を実施する。

⑥ 事故・災害に関する情報が速やかに社内に伝達されるよう報告連絡体制を確立する。

例えば、

- 報告連絡体制図を作成する。…【参考3(P18)参照】
- 事故・災害発生時の対応手順を確立する。
- 事故・災害の発生を想定した訓練を実施する。

ポイント

事故・災害が発生した場合に備えて、発生時における連絡網、初期対応要領、各部署ごとの役割を決めておいてください。

点検 <Check>

経営者のみならずは、年に1回は、運輸安全マネジメント計画(P)が実施(D)されているか、また、効果的に機能しているかどうかの点検を行ってください。

⑦ ヒヤリ・ハット情報を収集し、全社員で共有する

例えば、

- ヒヤリ・ハット情報を社内情報誌・掲示板に掲出する。
- 経営者及び従業員によるヒヤリ・ハット情報交換会を行う。
- 運行指示書への記載

ポイント

社内に広がる安全に関する意見等を聞くことに基づき、安全上の問題点や改善すべき事項がないかを考えることが重要です。

例えば、

- 会社の安全方針等が社内に周知徹底されているか？
- 安全マネジメントに関する取組が全社員に十分に理解されているか？
- ヒヤリ・ハット情報が収集され、共有・活用されているか？
- 計画に基づく研修等が実施されているか？
- 研修等の実施により乗務員の安全意識や運転技能は向上しているか？

点検 <Check>

経営者のみならずは、年に1回は、運輸安全マネジメント計画(P)が実施(D)されているか、また、効果的に機能しているかどうかの点検を行ってください。

⑧ 輸送の安全等に関する点検を、年に1回以上及び事故発生時に実施する

例えば、

- 会社の安全方針等が社内に周知徹底されているか？
- 安全マネジメントに関する取組が全社員に十分に理解されているか？
- ヒヤリ・ハット情報が収集され、共有・活用されているか？
- 計画に基づく研修等が実施されているか？
- 研修等の実施により乗務員の安全意識や運転技能は向上しているか？

改善 <Act>

点検の結果を踏まえ、安全上の問題点があった場合には、輸送の安全に関する業務の改善を図ってください。

⑨ 点検の結果、必要な改善を実施する

例えば、

- 乗務員に対する改善
 - ⇒ 対面指導等とらえての安全意識の徹底
 - ⇒ デジタルコックピットディスプレイコーダー等を活用した指導の実施
- 外部の関係団体や研修機関が実施する講習会への参加
- 施設・車両等に関する改善
 - ⇒ 仮眠・休憩室の改善
 - ⇒ ハットカメラの取組
 - ⇒ 車両乗降項目の見直し
- 社内体制に関する改善
 - ⇒ 社内から広げるための取組の促進
 - ⇒ 安全の向上のためのミーティング開催等の取組

⑩ P8の③で作成した目標の達成状況及び事故に関する情報を取りまとめ、必要な改善を行う

例えば、

- 事故発生時
- 事故発生時
- 事故発生時
- 事故発生時

安全情報の公表について

(1) 毎年公表しなければならない事項(本社及び全事業所に開示)

- ① 輸送の安全に関する基本的事項
- ② 輸送の安全に関する目標(例えば事故件数等)及び目標の達成状況
- ③ 人身事故発生時発生回数2年に1回公表する必要がある
- ④ 自動車事故に関する統計(発生件数及び種類の事故件数)
- ⑤ 輸送の安全のために講じた措置及び評価しようとする措置
- ⑥ 輸送の安全に係る情報の伝達体制
- ⑦ 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況
- ⑧ 輸送の安全に係る内部監査の結果と、それに基づき講じた措置及び評価しようとする措置
- ⑨ 安全統括管理者に関する情報(担当業務等に関する事項)
- ⑩ 安全統括管理者に関する情報(担当業務等に関する事項)

なお①～⑧は、関係等業務付事業者以外の事業者は「公表することが望ましい」事項

(2) 輸送の安全に係る行政処分を受けた場合、次の事項を本社及び関係行政処分を受けた事業所に3年間公表する必要があります。

- ① 当該処分の内容(輸送の安全確保命令、事業改善命令、行政処分の内容の通知書の使用停止処分、事業停止処分)
- ② 当該処分に基づき講じた措置及び評価しようとする措置の内容(関係等業務付事業者以外の事業者は「公表することが望ましい」事項)

参考1 運輸安全マネジメントの評価について

(1) マネジメント評価等

- ① 全てのバス事業者は国土交通省(または、国が認定した第三者機関)によるマネジメント評価を受けることとなっています。
- ② 規模等義務付事業者以外の事業者は、当該年度の事業から優先的にマネジメント評価が実施されます。

例

- イ 集合バス100両以上保有の事業者
- ロ 高速バス事業者
- ハ 第1当事者となる死亡事故を惹起した事業者

所がの事業者は、「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」による安全管理の取組状況を、自ら、点検してください。

③ 別途希望により、国が認定した第三者機関(独立行政法人自動車事故対策機構(通称「NASVI」)等)による評価を受けることができます。

対策機構(通称「NASVI」)等による評価を受けることとなります。

(2) 評価の主な実施方法

国土交通省

- ① 事前説明を行う。
- ② 事業者の本社又は運輸支局等での評価の実施

バス事業者

- ① 事前説明を受ける。
- ② 経営者、安全統括管理者等へのインタビューが行われる。
- ③ 安全管理体制の構築及び改善の取組状況等、文書及び記録の確認が行われ、助言等が行われる。

(この他にNASVA等第三者評価実施機関が評価を行う場合は次の手続きとなります。)

1. 評価申込依頼
2. 評価申込書の受付
3. 評価実施に係る契約
4. 評価内容・日程等の事前説明
5. 評価実施通知の送付
6. 評価の実施
7. 評価結果の報告

6-1 オーニングミーティング
評価の内容、日程及び評価実施に際して説明を行います

6-2 文書、記録の確認
安全管理に係る文書、記録を確認します

6-3 インタビュー
安全マネジメント、安全管理体制の構築及び改善の取組状況等、文書及び記録の確認が行われ、助言等が行われます。

6-4 文書、記録の確認
安全管理に係る文書、記録を確認します

6-5 評価結果の報告
評価結果(取りまとめ)と、評価実施に際して行った取組の取組状況を報告します

6-6 クロージングミーティング
評価結果(取りまとめ)と、評価実施に際して行った取組の取組状況を報告します

参考2

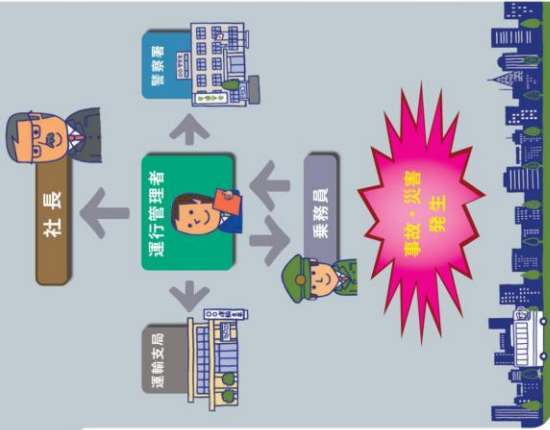
安全管理の取組状況の自己チェックリスト(例)

(例) 自己チェックリストを定期的に実施する等の取組状況の把握を目的に、定期的に実施する。実施結果を把握し、必要に応じて改善策を講ずる。

点検日	年	月	日	点検事項	判別	特記事項
				1 代表者(経営者)は、各部署(課長等)に、安全に関する取組状況を定期的に報告しているか。		
				2 代表者(経営者)は、安全方針を社内周知しているか。		
				3 経営者(代表者)は、安全に関する取組状況を定期的に報告しているか。		
				4 安全運行に当たり、安全目標を達成しているか。		
				5 代表者(経営者)は、重大事故が発生した場合の対応方針を策定しているか。		
				6 代表者(経営者)は、安全に必要不可欠な設備の更新・整備や人員の配置等を行っているか。		
				7 安全監理責任者は、安全方針を社内周知しているか。		
				8 安全監理責任者は、安全方針を現場に届けるための取組を行っているか。		
				9 安全監理責任者は、代表者(経営者)との連絡体制に備わっているか。		
				10 安全監理責任者は、安全監理の実施体制における各部署の責任を明確にしているか。		
				11 安全監理責任者は、安全監理の実施体制における各部署の責任を明確にしているか。		
				12 社内において、輸送の安全に関する定規的な取組が実施されているか。		
				13 社内において、輸送の安全に関する定規的な取組が実施されているか。		
				14 社内において、輸送の安全に関する定規的な取組が実施されているか。		
				15 輸送設備や社内設備の安全に関する定規的な取組が実施されているか。		
				16 安全運行(運行管理)に関する社内規程(安全運行規程)が策定されているか。		
				17 トレーニング(運転)に関する定規的な取組が実施されているか。		
				18 代表者(経営者)は、安全監理の実施体制に備わっているか。		
				19 代表者(経営者)は、安全監理の実施体制に備わっているか。		
				20 18及び19の取組(実施)の取組状況を把握しているか。		

参考3

事故・災害等に関する報告連絡体制図(例)



参考4

ヒヤリ・ハット調査票(例)

運転中に危険を感じたら、該当する二欄にチェック(イ)してください
平成 年 月 日

危険を感じた時刻	<input type="checkbox"/> 午前	<input type="checkbox"/> 午後	<input type="checkbox"/> 朝	<input type="checkbox"/> 夜
そのときの気候	<input type="checkbox"/> 晴	<input type="checkbox"/> 曇	<input type="checkbox"/> 雨	<input type="checkbox"/> 霧
道路幅員	<input type="checkbox"/> 高速	<input type="checkbox"/> 一般	<input type="checkbox"/> 一般(狭道等)	
道路形状	<input type="checkbox"/> 直線	<input type="checkbox"/> 交差点	<input type="checkbox"/> 交差点付近	<input type="checkbox"/> 曲線
道路状況	<input type="checkbox"/> 良好	<input type="checkbox"/> 悪	<input type="checkbox"/> 悪(凍結等)	
進行状態	<input type="checkbox"/> 加速	<input type="checkbox"/> 減速	<input type="checkbox"/> 停止	<input type="checkbox"/> 停車
進行方向	<input type="checkbox"/> 前進	<input type="checkbox"/> 左折	<input type="checkbox"/> 後退	<input type="checkbox"/> 直進

ヒヤリ・ハットしたときの状況とその説明

状況の説明	説明

ヒヤリ・ハットをなくすために、ご自身からご報告をお願いします。

ヒヤリ・ハットをなくすために、ご自身からご報告をお願いします。

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。

貸切バス事業者安全性評価認定制度 認定状況について

○貸切バス事業者安全性評価認定事業者

平成26年10月1日現在

	事業者数 社	車両数 両
	※	※
	634 (内 ニツ星 326)	18,035 (内 ニツ星 10,528)
会員(非会員除く)に対する 認定事業者の割合	29.3%	52.5%
全事業者数(非会員含む)に対する 認定事業者の割合	14.0%	37.5%

※非会員の15社196両を含む。

※平成24年度に認定を受け、平成26年12月31日まで認定有効の事業者7社248両(すべて一ツ星)を含む。

○業界全体

	事業者数 社、%	車両数 両、%
貸切バス事業者	4,536 (100.0)	48,135 (100.0)
うち会員	2,165 (47.7)	34,325 (71.3)
うち非会員	2,371 (52.3)	13,810 (28.7)

※ 貸切バス事業者は平成25年3月現在(国土交通省調べ)

うち会員は平成26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9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っては、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ることとする（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、バス協会員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配布済。

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、日本バス協会より宮城、千葉、東京、静岡のモデル事業にかかった経費の一部を負担。

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。

7. 今後の展開

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。

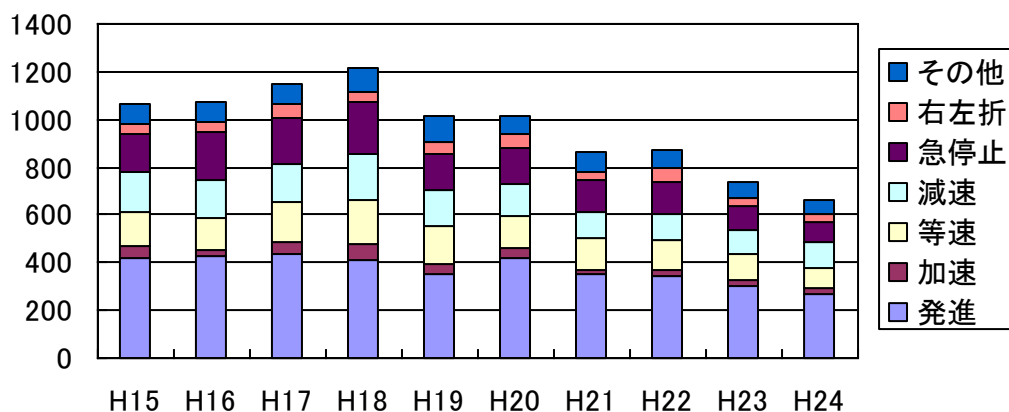
(平成26年度以降の予定)

平成26年度は北海道、青森、秋田、栃木、山梨、埼玉、愛知、広島、岡山が実施予定

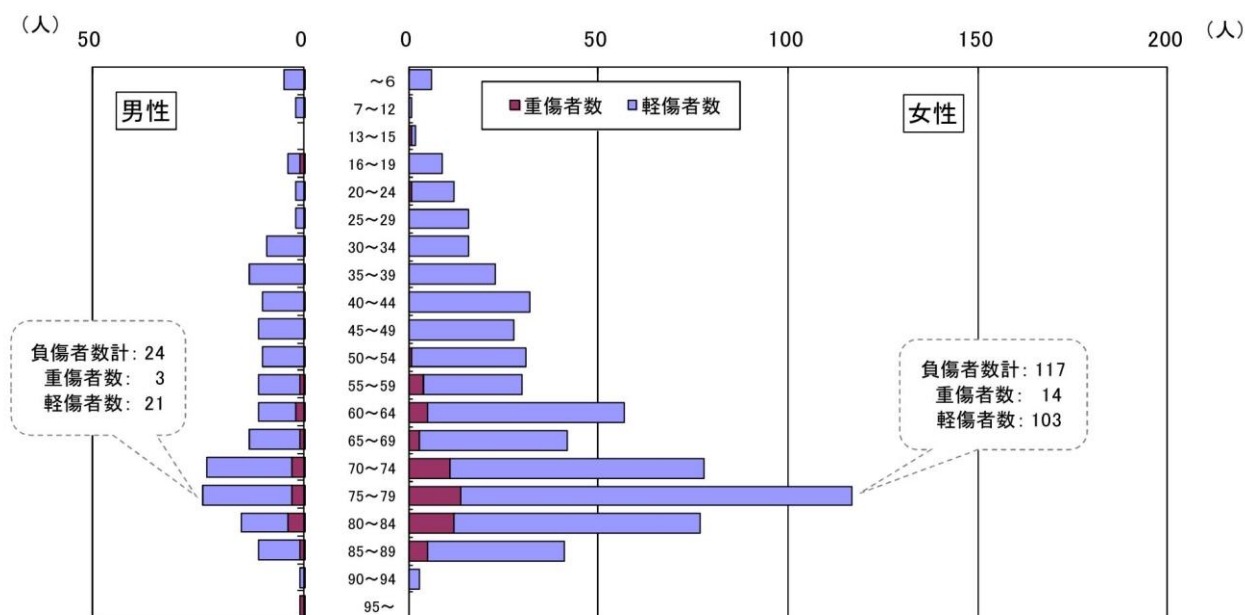
平成27年度は茨城、群馬、神奈川、新潟、滋賀、兵庫が実施予定

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）



平成26年11月5日
2009フォローアップ会議

ハイタク事業における 総合安全プラン2009

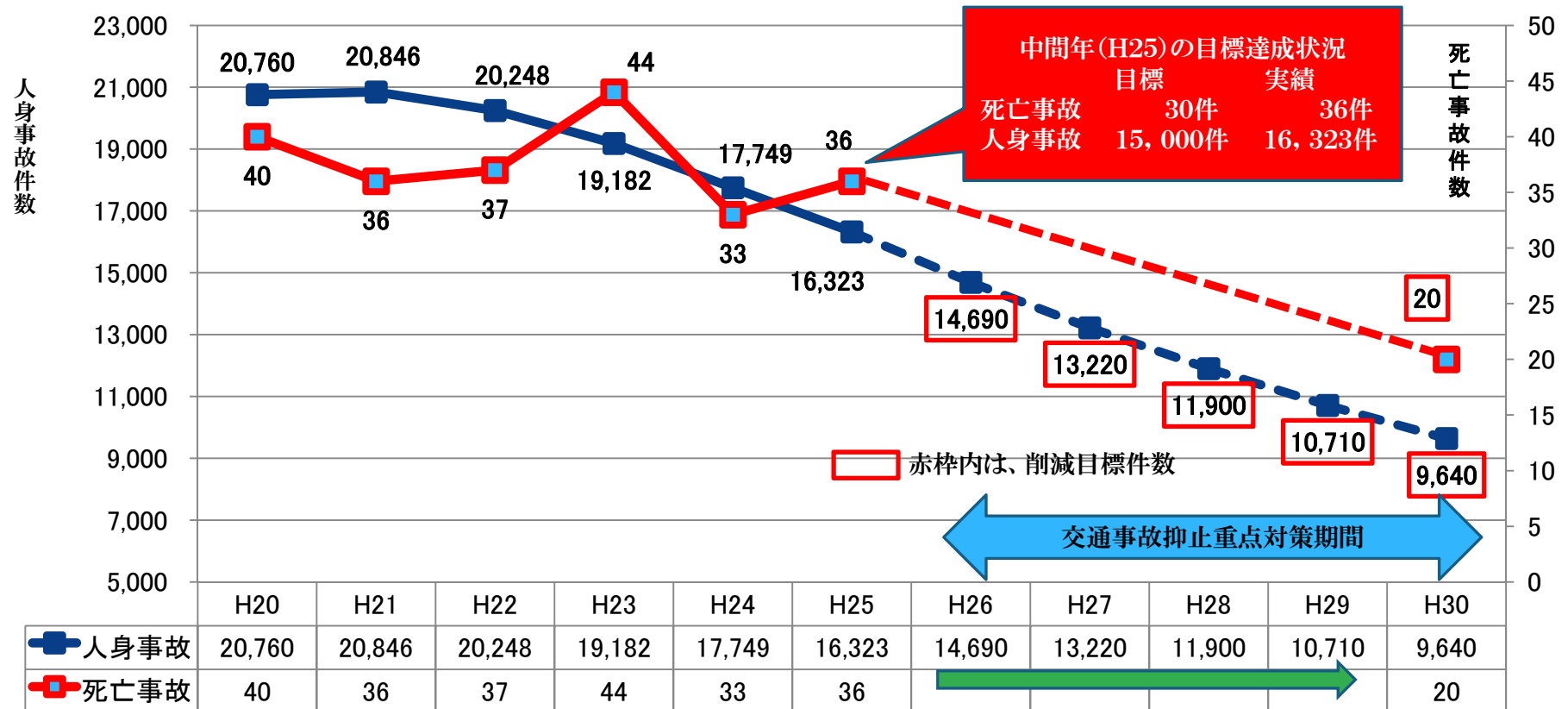
～中間見直しを踏まえた今後の対策と削減目標～

一般社団法人
全国ハイヤー・タクシー連合会

1. ハイタク事業における総合安全プラン2009の削減目標(H26年以降)

ハイタク事業における総合安全プラン2009

- 平成30年までに
 人身事故件数 10,000件以下
 死亡事故件数 20件以下
- 飲酒運転ゼロ
- 覚せい剤・危険ドラッグ等薬物使用運転ゼロ(新規追加)



2. 中間見直しを踏まえた今後の重点推進項目

(1) 交通事故抑止重点対策期間の設定

交通事故抑止重点対策期間は、平成26年10月から平成30年末までとする。

(2) 事故分析に基づく重点対策

- 交通事故総量抑制対策
タクシーの全交通事故の23%を占める「出会い頭事故」防止対策
- 死亡事故抑止対策
タクシーの人対車両事故の35%を占める「路上寝込み者等の轢過事故」防止対策

(3) 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

ドライブレコーダーのヒヤリハット場面の画像を活用して、
「何が要因であったのか」、
「どのような状況であったのか」
「何を見落としたのか」
など、ヒヤリハットとなった要因を運転者に確認させる。

(参考)

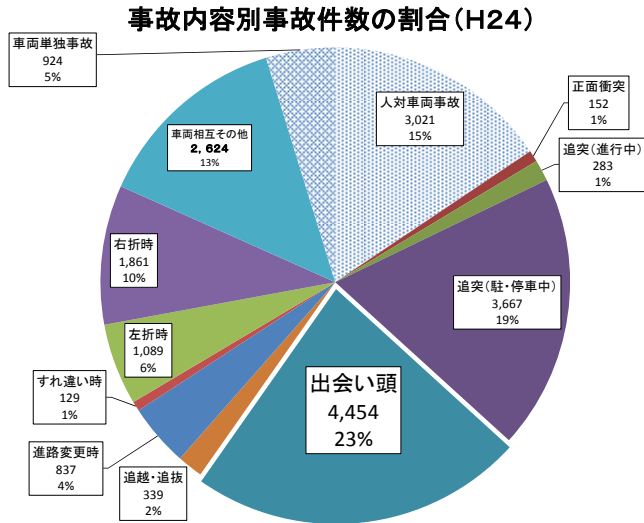
- ・(独)自動車事故対策機構、(公社)自動車技術会などのデータベースの活用
- ・「映像記録型ドライブレコーダ活用手順書」(国土交通省作成)の活用

(4) PDCAサイクルによる対策の定期的な見直し

今後5年間を「交通事故抑止重点対策期間」と位置付け、PDCAサイクルに沿って対策の定期的・継続的な見直しを行う。

3. 事故分析に基づく重点対策

(1) 出会い頭事故の防止



◆ 選定理由

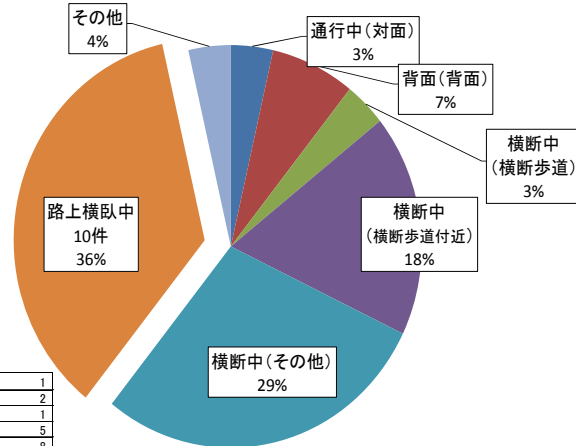
タクシー事故の23%を出会い頭事故が占めている。そのうち法人タクシーの交差点内における出会い頭事故が3,525件、約80%を占めている。

◆ 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
 - ・ 自転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 管理者等による同乗指導等

(2) 路上寝込み者等の轢過事故の防止

人対車両の死亡事故の内容別割合 (H24)



人対車両の死亡事故件数

通行中(対面)	1
背面(背面)	2
横断中(横断歩道)	1
横断中(横断歩道付近)	5
横断中(その他①)	8
路上横臥中	10
その他②	1

◆ 選定理由

- ① タクシーが関与した死亡事故の7割を人対車両の事故が占め、そのうち路上寝込み者の轢過事故が36%を占めている。

◆ 対策

- ① 早めのライト点灯とライト上向け走行の徹底
 - ・ 早めのライト点灯、ライト上向け走行することにより対象者を早期に発見し、事故の未然防止を図る。(通年化して継続実施)
 - ・ 乗務員向けリーフレット作成、配布
 - ② 路上寝込み者等発見時の警察への通報と防護措置
 - ・ 対象者を発見した場合、警察に110番通報するとともに、自転車を対象者の手前に停車させ、ハザードランプを点灯するなどして、警察官が到着するまで対象者の防護措置をとる。
 - ・ 路上寝込み者対策に関する協定を警察と締結して実施。
- *路上寝込み者等とは、路上寝込み者及び認知症高齢者等の路上徘徊者をいう。

4. 重点削減目標件数

(1) 重点削減目標

- 出会い頭事故のうち、交差点内における出会い頭事故を平成27年までに2,600件に、平成30年までに1,425件に削減します。
- 路上寝込み者轢過死亡事故ゼロを目指します。

(2) 年別目標件数

区分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	
交差点内における出会い頭事故 (累計削減件数)	*3,525				2,600 (-900)	2,120 (-1,400)	1,745 (-1,800)	1,425 (-2,100)
路上寝込み者轢過死亡事故	10				0			0

4. 広報・啓発活動

- ◆ 全タク連会長、交通安全委員長連名通知(平成26年9月26日付、全タク連発第91号「総合安全プラン2009の中間見直しを踏まえた重点対策の推進について」)を発出し、対策の重点的取組みを各県協会長に要請した。
- ◆ 10月3日開催の全国専務理事会議で、「総合安全プラン2009の中間見直しを踏まえた重点対策の推進について」に基づく対策の重点的取組みを要請した。
- ◆ 出会い頭事故、路上寝込み者等の轢過事故防止についての啓発ポスターを作成し、全営業所に配布予定(約1万5千枚)。
- ◆ 対策の好事例、先行事例等をメールで発信。
- ◆ 路上寝込み者等の轢化事故防止対策についての協定を警察締結し、警察と連携した対策を実施する。
- ◆ 11月7日開催の事業者大会において、「出会い頭事故の防止」、「路上寝込み者等の轢過事故の防止」について、業界の総力を挙げて取り組むことを決議する。

平成26年度 第2回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11月5日(水) 14:00~16:00
会 場 国土交通省 10階共用会議室A



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
中間年（平成25年）以降の具体的促進策について
(平成26年～平成30年)

中間年以降の事故削減目標・重点削減目標

1. 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30年までに840件以下(平成20年比50%減)をめざします。
※ 3. 削減目標及びグラフのとおり。

2. 重点削減目標

- (1) 個人タクシーに多い事故について、(公財)交通事故総合分析センターのデータから次の4類型となっていることから、これを「**重点削減目標**」として取り組みを図っていくこととします。
- (2) 具体的には、上表の事故削減目標の中で個人タクシーに多い次の4種類の事故の削減について、平成30年まで365件以下(平成24年比40%減)をめざします。

- (重点削減目標) ① 交差点内での車両相互出会い頭事故
② 交差点内での人対車両事故
③ 第一通行帯での追突事故
④ 交差点内での車両相互右折時の事故

重点削減目標		24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年
	発生件数		611件					
削減目標		611件	570件	529件	488件	447件	406件	365件

個人タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数

平成24年1月～12月

	人対 車両	車両相互									車両 単独	列車	合計
		正面 衝突	追突	出会 い頭	追抜 追越時	すれ違 い時	左折時	右折時	その他				
歩道	4	1	6	3	0	0	2	1	6	0	0	23	
路側帯	7	0	0	0	0	1	1	0	2	2	0	13	
非分離道路	41	2	15	14	2	1	1	0	14	2	0	92	
第一通行帯	47	5	128	20	13	8	7	13	104	13	0	358	
第二通行帯以上	13	0	83	3	3	1	3	4	32	4	0	146	
左折専用車線	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
右折専用車線	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	0	10	
加減速車線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
登坂車線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
異通行帯	車道	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	5	
	歩道	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	3	
	路側帯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
交差点内	134	7	30	235	3	1	73	114	48	18	0	663	
その他	26	1	22	7	2	0	5	4	21	11	0	99	
合計	273	19	294	283	23	12	92	138	228	53	0	1,415	

計 611件

出典(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」

3. 削減目標

(1) 死亡事故(第1当事者)の発生件数と削減目標

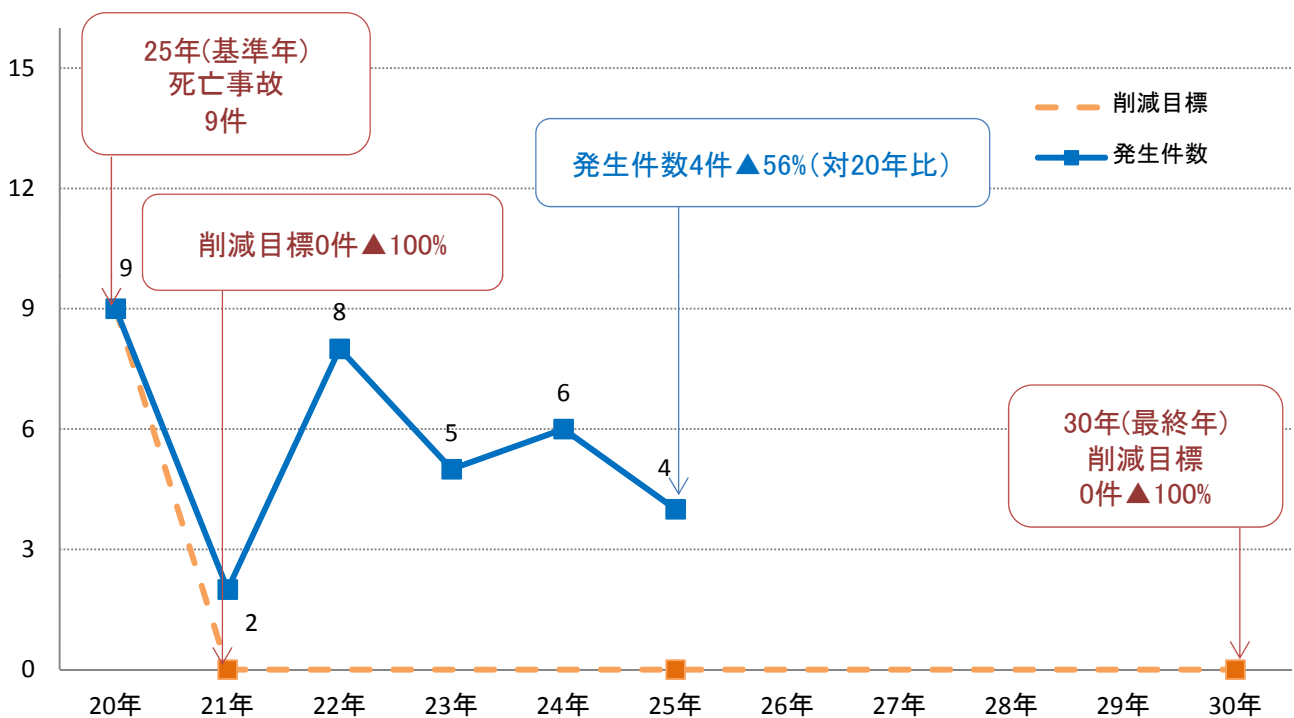
基準年(平成20年)から中間年(平成25年)まで

死亡事故		20年	21年	22年	23年	24年	25年
	発生件数	9件	2件	8件	5件	6件	4件
	削減目標	毎年0件					0件

中間年以降、最終年(平成30年)まで

死亡事故		26年	27年	28年	29年	30年
	発生件数					
	削減目標	毎年0件				0件

(件数)



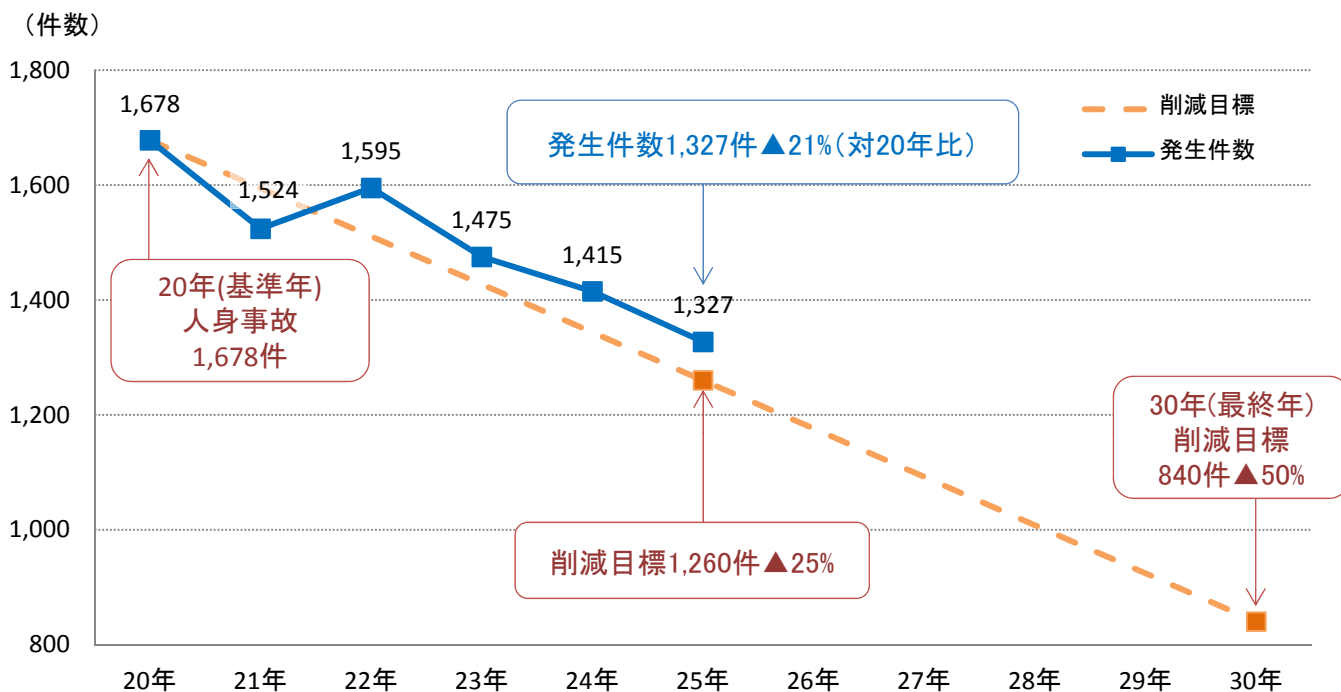
(2) 人身事故(第1当事者)の発生件数と削減目標

基準年(平成20年)から中間年(平成25年)まで

人身事故		20年	21年	22年	23年	24年	25年
	発生件数	1,678件	1,524件	1,595件	1,475件	1,415件	1,327件
	削減目標	→					1,260件

中間年以降、最終年(平成30年)まで

人身事故		26年	27年	28年	29年	30年
	発生件数					
	削減目標	1,229件	1,131件	1,034件	937件	840件



中間年以降の削減目標達成に向けた具体的促進策

重点削減目標について、次の施策を実施していきたいと考えております。

(1) 機関紙「全個協」、並びに「安全運行指導員だより」による広報活動

協会本部において、機関紙「全個協」、並びに「安全運行指導員だより」に「個人タクシー事業における総合安全プラン2009」事故削減対策について掲載し、同対策の周知徹底を図ります。

(2) 交通安全ピラにより具体的な事故防止・安全運転ポイントを啓蒙

協会本部において、毎年9～10月実施の交通安全運動時に作成・配付する交通安全ピラに、具体的な事故防止・安全運転ポイント、加齢による運転機能の衰えや健康管理の心得などを掲載し、注意を喚起します。

(3) 各支部・会員団体等における事故防止対策委員会（仮称）の設置、活動強化

各支部、会員団体等において、事故防止対策委員会（仮称）を設置し、当該団体の事故発生状況・事故原因等の分析、事業者からのヒヤリ・ハット体験の報告などを行います。必要によっては、事務所掲示板に事故の概要、原因を記したものを掲示し、注意を喚起します。

(4) 上記(3)委員会（仮称）開催時における運輸局・運輸支局からのご講演による啓蒙

(5) 従前から取り組んでいる施策について、継続して実施します

- ① 安全マネジメントの周知徹底、P D C Aサイクルの実践
- ② 安全運行指導員制度の内容充実・積極活用
- ③ 事故情報の活用充実
- ④ 交通安全運動の実施 など



機関紙「全個協」
9月発行



交通安全ピラ
9月発行

安全運転・事故防止のポイント

～いま一度、ご自分の運転の見直し・確認をしてみましょう～

平成24年に発生した個人タクシーの事故計1,415件（人身事故：第1当事者）のうち、発生地点が交差点内の事故件数633件（45%）、第一通行帯の事故件数358件（25%）となっており、合わせて事故件数991件（70%）を占めています。＝別掲＝

個人タクシーの事故削減には、これらの事故を減らすこと、加えて、加齢に伴う運転機能低下の自覚と慎重運転の徹底が不可欠です。

こうしたことから、「交差点内での事故防止、第一通行帯での追突事故防止、高齢事業者の事故防止」について、特に注意してもらいたい安全運転・事故防止のポイントについてまとめてみました。

いま一度、ご自分の運転の見直し・確認をしてみましょう。

交差点内での事故防止対策

(1) 減速し、前後・左右への注意をまんべんなく

- ① 交差点内及び交差点付近においては、いざというときに停まれるよう、減速するようにしましょう。
- ② 交差点は自動車、二輪車、歩行者等が集中し、かつ、交通状況が刻々と変化します。交差点進入時・通過時・退出時とも、自車の前後・左右にまんべんなく注意を払うようにしましょう。
- ③ 右折時は左からの横断者だけでなく、右からの横断者にも十分の注意を払いましょう。
- ④ 左折時は左折直前に左からの横断者の有無を確認するとともに、右からの横断者にも十分の注意を払いましょう。
- ⑤ 信号の無い交差点では、確実に一時停止をしましょう。

(2) 黄色信号のジレンマ・前後の車両の動きに注意

- ① 交差点の進入時に信号機が黄色の灯火に変わったときに、通過するか停まるかは、ドライバーの判断によってまちまちです。前車は停まるかも知れないと予測し、追突しないように注意しましょう。

(3) 歩行者の動きに注意

- ① 交差点での右折・左折時に忘れてはならないのが、歩行者の動向です。対向車や前車に気を取られていると、歩行者が横断してくるのを見落とすことがあります。
- ② 歩道を歩いている歩行者や自転車の動きにも目を配るようにしましょう。

(4) 右折待ち時、道を譲られても自分の目で安全確認を

- ① 交差点で右折待ちをしている時、対向車線が渋滞したため、直進車が道を譲ってくれることがあります。しかし、一気に右折するのは危険です。
- ② 渋滞車両の陰をバイクや自転車が走ってくることもあるからです。バイクや自転車側も交差点の右折車が見えてこないことが多いので、必ず、自分の目で安全確認をしてから右折するようにしましょう。

第一通行帯での追突事故防止対策

(1) 車間距離を十分にとる

- ① 追突事故の防止には、車間距離の保持が何よりも大事です。速度と停止距離を考え、余裕のある車間距離を確保しましょう。また、雨の日やトンネル内、大型車に追従しているときは車間距離を多めに取らしましょう。

(2) 前車、前々車の動きに注意を

- ① 前方の交通状況に注意し、車の混み具合、合流車両の有無など状況変化を迅速・的確に把握するようにしましょう。特に前車、前々車の急停止や急な進路変更の危険性を頭に入れ、前車、前々車の動きには十分の注意をしましょう。
- ② 前車に続いて左折しようとして、前車が歩道上の歩行者や自転車に気づいて急停止したところに追突することもあります。漫然と前車に追従するのではなく、特に横断歩道付近に歩行者や自転車がいないかを確認し、前車が左折途中で急停止しても避けられるようにしましょう。

(3) 停車時はしっかりとブレーキを

- ① 乗客の乗降の際などの停車時は、ブレーキペダルをしっかりと踏んでないと、アクセルペダルを踏まなくても車がゆっくり動き出し（クリープ現象）、追突などの思わぬ事故を起こすことがあります。
停車時は、ブレーキペダルをしっかりと踏んで停止し、パーキングブレーキを必ずかけるようにします。停止時間が長くなりそうときは、チェンジレバーをP(パーキング)に入れるようにしましょう。

個人タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数

平成24年1月～12月

	人対車	車 両 相 互									車 両 独 立	列 車	合 計
		正 面 衝 突	追 突	出 会 頭	追 抜 追 越	す れ 違 い	左 折 時	右 折 時	そ の 他				
歩 道	4	1	6	3	0	0	2	1	6	0	0	23	
路 側 帯	7	0	0	0	0	1	1	0	2	2	0	13	
非 分 離 道 路	41	2	15	14	2	1	1	0	14	2	0	92	
第 一 通 行 帯	47	5	128	20	13	8	7	13	104	13	0	358	
第 二 通 行 帯 以 上	13	0	83	3	3	1	3	4	32	4	0	146	
左 折 専 用 車 線	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
右 折 専 用 車 線	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	0	10	
加 減 速 車 線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
登 坂 車 線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
異 通 行 帯	車 道	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	5	
	歩 道	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	3	
	路 側 帯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
交 差 点 内	134	7	30	235	3	1	73	114	48	18	0	663	
そ の 他	26	1	22	7	2	0	5	4	21	11	0	99	
合 計	273	19	294	283	23	12	92	138	228	53	0	1,415	

出典：(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」

(4) 夜間の錯覚、駐車車両に注意

- ① 夜間、大型車のテールランプは普通乗用車に比べて高い位置にあるため、遠くにいるように見えます。このような錯覚から、前を走っている大型車との車間距離が詰まっているのに気づくのが遅れ、追突することがあります。
こうした錯覚が生じることを頭に入れ、大型車に追従する場合は十分に注意しましょう。
- ② 夜間は、路肩に大型車などの車両が駐車していることがあります。追突防止のため、ライトを上向きにして駐車車両の早期発見に努めましょう。

高齢事業者の事故防止対策

(1) スピードを落として運転する

- ① 反応時間の遅れや視覚機能の低下をカバーするためには、スピードを落として運転することが大切です。「動体視力」は、スピードが速くなるほど低下していくので、くれぐれもスピードの出しすぎには注意しましょう。

(2) 積極的に見る習慣をつける

- ① 交差点の右折時などでは、対向車の接近を見落としたり、横断歩道にいる歩行者を見落として事故になることがあります。積極的に危険要因を見つけるようにしましょう。
- ② 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。「この交差点はいつも対向車が来ないから、今日も来ないだろう」などと、自分の都合の良いように考えて運転していると、思わぬ事故を招きます。「～だろう運転」はやめて、「～かもしれない運転」を励行しましょう。

(3) 自分の車を目立たせる

- ① 自車を目立たせるのも事故を防ぐ立派な方法です。早めのライト点灯で、他車の注意をひきましょう。
- ② ライトは上向きにし、対向車がある場合など状況に応じて下向きに切り替えるようにします。
ライトを上向きにすることによって、駐車している大型車や路上寝こみ等の早期発見にも役立ちます。

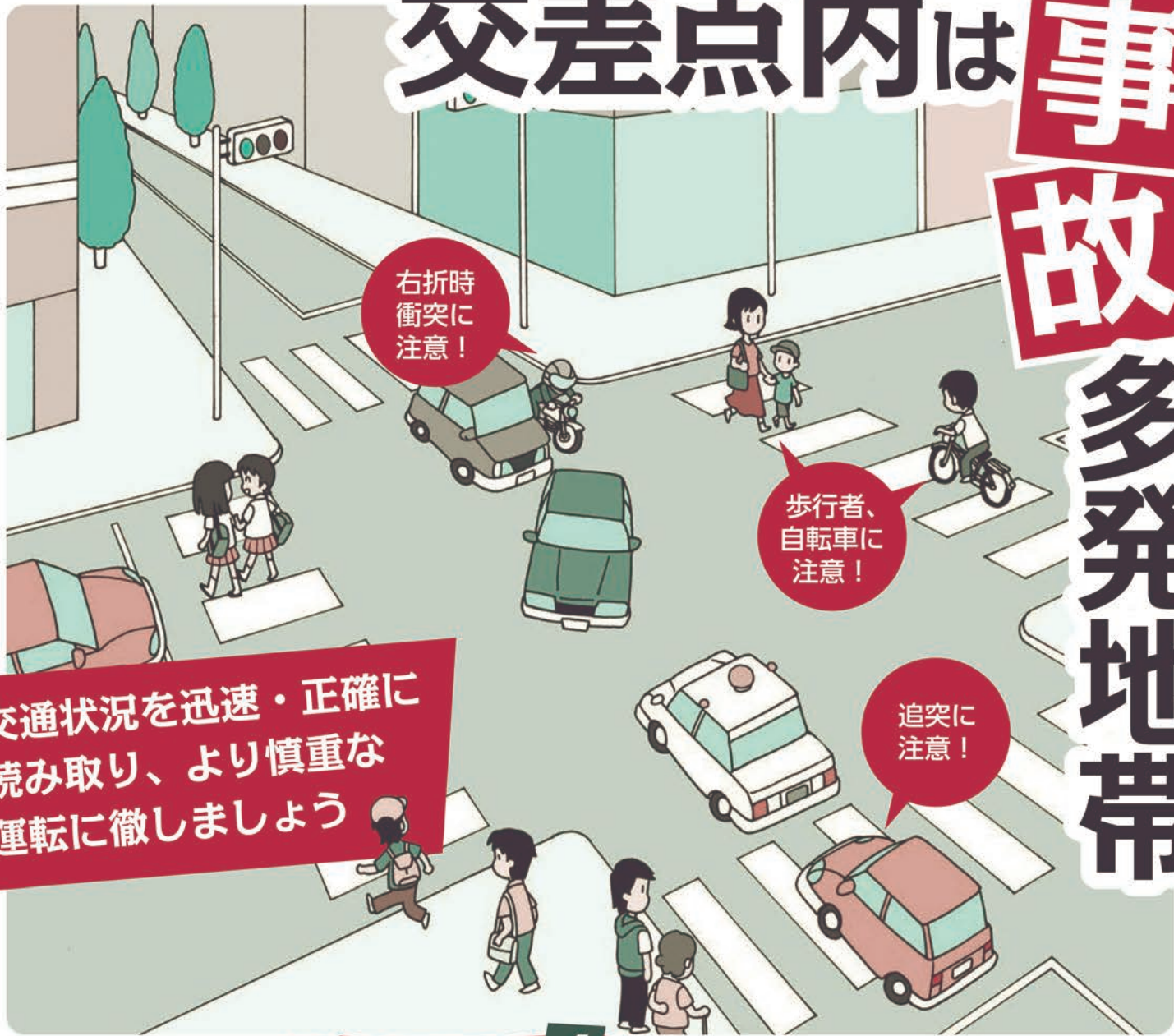
(4) 車間距離は余裕を持って

- ① 停止距離は速度や路面状態によって変わってくるので、それに合った車間距離が必要です。常に車間距離に余裕を持って走行するようにしましょう。
- ② 特に、昼間トンネルに入る際に起こる暗反応の時間は、加齢とともに長くなります。トンネルに入るときは、意識して車間をあけましょう。

(5) 健康管理の徹底

- ① 規則正しい睡眠、食事、休憩が健康の鉄則です。不規則な生活や精神の不安定は運転にあらわれます。日頃の生活スタイルをもう一度見直してみましょう。
- ② 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。
- ③ 体に不調を感じたら、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。

交差点内は**事故多発地帯**



交通状況を迅速・正確に読み取り、より慎重な運転に徹しましょう

個人タクシーの事故ワースト4

- 1位 交差点内での車両相互出会い頭
- 2位 交差点内での人対車両
- 3位 第一通行帯での車両相互追突
- 4位 交差点内での車両相互右折時

個人タクシーの事故

人身事故・第1当事者の**47%**が発生



平成24年中の個人タクシーの事故（人身事故・第1当事者）は計1,415件発生しています。

これを衝突地点別、事故類型別で見ると下のとおりです。

衝突地点別

交差点内の事故件数663件（47%）、第一通行帯の事故件数358件（25%）となっており、合わせて1,021件（72%）を占めています。

事故類型別

交差点内の事故では、車両相互の出会い頭235件（交差点内事故の35%）、人対車両134件（同20%）、車両相互の右折時114件（同17%）を占めています。

また、第一通行帯の事故では、追突128件（第一通行帯事故の36%）を占めています。

出典：（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）」



一般社団法人 全国個人タクシー協会

団体名

減速し、前後・左右への注意をまんべんなく

- 交差点内や交差点付近では、いざというときに停まれるように減速しましょう。
- 自車の前後・左右にまんべんなく注意を払うようにします。特に右折・左折時は、対向車の動き、横断者の確認などに十分注意しましょう。
- 信号の無い交差点では、確実に一時停止しましょう。



道を譲られても自分の目で安全確認を

- 交差点で右折待ちをしている時、対向車線が渋滞したため、直進車が道を譲ってくれることがあります。しかし、一気に右折するのは危険です。
- 渋滞車両の陰を二輪車が走ってくる可能性があるからです。二輪車側も交差点の右折車が見えていないことが多いので、必ず、自分の目で安全確認をしてから右折するようにしましょう。



交差点の安全運転ポイント

黄信号のジレンマ・前後の車両の動きに注意

- 交差点への進入時に信号が黄色に変わった時、そのまま通過するか停まるかは、ドライバーの判断が必要です。自分の感覚だけに頼るのは禁物です。
- 前車は停まるかも知れないと予測し、追突しないように注意しましょう。



歩行者の動きに注目

- 交差点での右折・左折時に忘れてはならないのが、歩行者の動向です。
- 対向車や前車に気を取られていると、歩行者が横断してくるのを見落とすことがあります。
- 歩道を歩いている歩行者や自転車の動きにも目を配るようにしましょう。



新・個人タクシー事業における総合安全プラン2009



- 毎年、死亡事故件数（第1当事者）ゼロをめざします。
- 毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
- 人身事故件数（第1当事者）を平成25年までに1,260件以下（平成20年比25%減）、平成30年までに840件以下（平成20年比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。

プラン中間年（平成25年）の人身事故25%削減目標は未達成。

平成25年末現在、21%削減（目標達成には、さらに4%＝67件の削減が必要）。

プラン最終年（平成30年）の人身事故削減目標に向けて、今後、さらに487件（37%）の削減が必要。

人身事故（第1当事者）削減目標及び進捗状況

（単位：件）

		平成20年 基準年	21年	22年	23年	24年	25年 中間年	30年 最終年
死亡事故	削減目標		← 毎年、目標0件 →					
	発生件数	9	2	8	5	6	4	—
人身事故	削減目標		← 中間年の平成25年までに →				1,260	840
	発生件数	1,678	1,524	1,595	1,475	1,415	1,327	目標達成にさらに487件の削減が必要

目標より
67件オーバー

総合安全プラン2009の進捗状況と今後の計画（1）

平成26年11月5日
(公社)全日本トラック協会

目 標	国 交 省	■ 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		

全 ト 協	■ 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	

当面の重点削減目標と具体的促進策

★死亡事故件数に係る新たな数値目標(重点削減目標)の設定

- 事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を**車両台数1万台当たり「2.0」件以下**とし、各都道府県（車籍別）の共有目標とする。

★重点削減目標に向けた具体的促進策

- 事業用トラック重点事故対策マニュアルの策定(横断歩道事故編・交差点事故編)
- 事故防止対策セミナーの開催・受講の促進
- ドラレコ及びデジタコ等安全管理機器のより積極的な導入の促進

中間目標の達成状況を踏まえた今後の取り組み計画

1. ASV(先進安全自動車)関連機器及び運行管理・支援機器の普及拡大

- 衝突被害軽減ブレーキ等のASV関連機器、運行記録計、ドライブレコーダなど運行管理・支援機器の普及拡大を促進する。
- 運行管理・支援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」、「Web版ヒヤリハット集」及び「事業用トラック重点事故対策マニュアル」を制作し、ホームページ上に公開するとともに、普及促進を図る。

2. トラック運転者教育の充実等

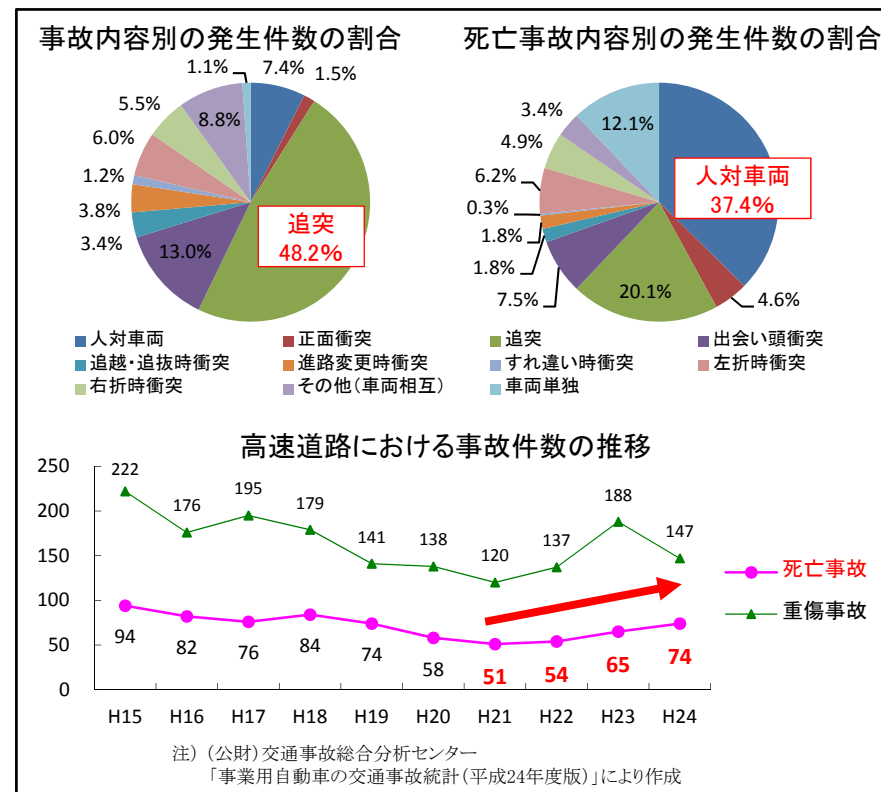
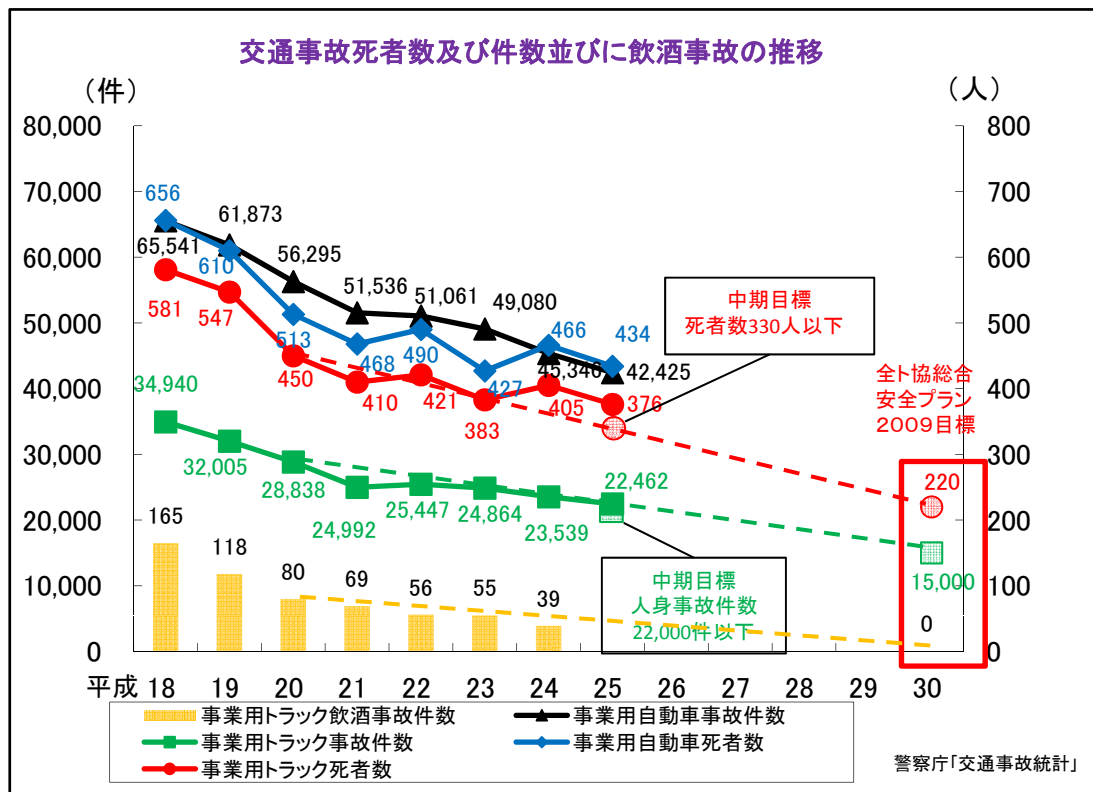
- 新規採用運転者等への「教育実習カリキュラム」を作成するとともに、実施体制の整備、実施補助等を行う。
- 「トラック追突事故防止マニュアル活用セミナー」、「ドライブレコーダ活用セミナー」及び「横断歩道事故を含む交差点事故防止マニュアル活用セミナー」を全国各地で開催し、事故防止の意識高揚を図る。
- 安全運転研修に対し助成を実施し、受講促進を図る。
- Gマーク制度（貨物自動車運送事業安全性評価制度）の普及促進を図る。
- 運転技術、安全意識向上のため、トラックドライバー・コンテストを実施する。
- 全日本トラック協会及び都道府県トラック協会の総会、事業者大会等における交通安全セミナー及び交通安全決議の実施により、交通安全に対する事業者の意識向上の定着を図る。

3. 事故分析及び有効な事故防止対策の検討・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、事故防止活動に活用する。
- 重大事故に係る会員事業者情報を収集し、車籍別、発生地域別、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げる。

4. 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、会員事業者への広報・啓発活動を積極的に展開する。
- 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。



H23年～25年 事業用自動車の管轄運輸支局（車籍）別の死亡事故件数及び死者数（第1当事者）

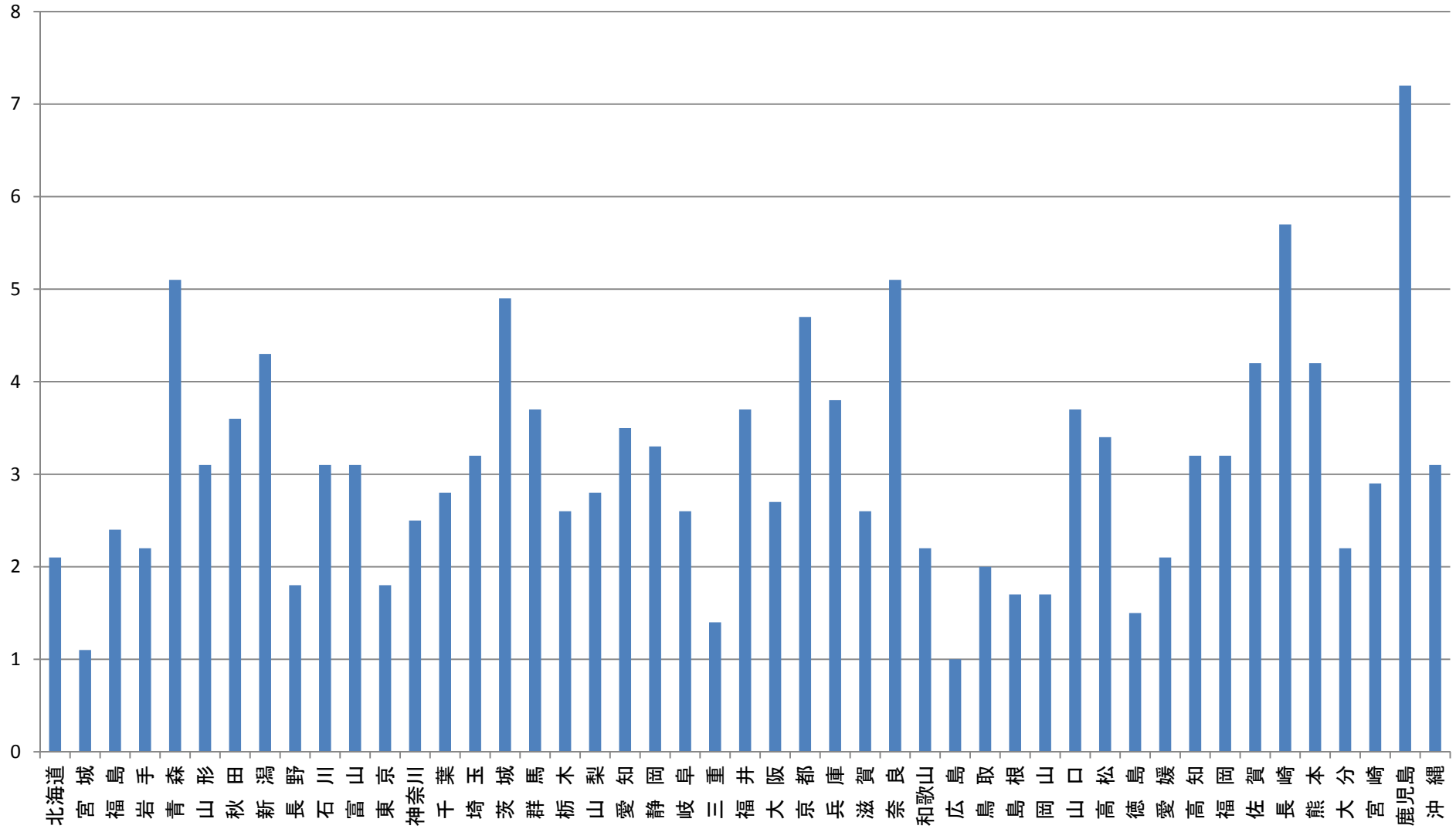
運輸支局等	区分	死亡事故件数					死者数					車両台数	1万台当たり死亡事故件数
		H23	H24	H25	H23比増減	率	H23	H24	H25	H23比増減	率		
北海道	札幌	6	8	5	△ 1	-17%	8	8	5	△ 3	-38%		
	函館	1	1	4	3	300%	1	1	5	4	400%		
	室蘭	1	4	0	△ 1	-100%	1	4	0	△ 1	-100%		
	帯広	0	0	1	1		0	0	1	1			
	釧路	1	3	2	1	100%	1	3	2	1	100%		
	北見	0	0	1	1		0	0	1	1			
	旭川	4	2	1	△ 3	-75%	4	3	1	△ 3	-75%		
	小計	13	18	14	1	8%	15	19	15	0	0%	66,124	2.1 ↑
東北	宮城	11	7	3	△ 8	-73%	11	7	3	△ 8	-73%	26,133	1.1 ↓
	福島	9	9	5	△ 4	-44%	9	9	5	△ 4	-44%	20,962	2.4 ↓
	岩手	3	2	3	0	0%	3	2	4	1	33%	13,459	2.2 ー
	青森	5	9	7	2	40%	6	10	7	1	17%	13,741	5.1 ↑
	山形	0	1	3	3		0	1	3	3		9,599	3.1 ↑
	秋田	3	1	3	0	0%	3	1	3	0	0%	8,398	3.6 ー
	小計	31	29	24	△ 7	-23%	32	30	25	△ 7	-22%		
北陸・信越	新潟	5	7	10	5	100%	5	7	10	5	100%	23,246	4.3 ↑
	長野	3	3	3	0	0%	3	3	3	0	0%	16,897	1.8 ー
	石川	12	4	4	△ 8	-67%	12	4	4	△ 8	-67%	12,942	3.1 ↓
	富山	4	5	4	0	0%	4	5	4	0	0%	12,926	3.1 ー
	小計	24	19	21	△ 3	-13%	24	19	21	△ 3	-13%		
関東	東京	13	19	17	4	31%	14	20	18	4	29%	95,228	1.8 ↑
	神奈川	9	15	16	7	78%	9	16	16	7	78%	65,034	2.5 ↑
	千葉	18	12	16	△ 2	-11%	18	12	16	△ 2	-11%	58,129	2.8 ↓
	埼玉	35	28	25	△ 10	-29%	35	28	27	△ 8	-23%	79,219	3.2 ↓
	茨城	9	13	20	11	122%	11	13	20	9	82%	41,124	4.9 ↑
	群馬	11	10	9	△ 2	-18%	11	10	9	△ 2	-18%	24,223	3.7 ↓
	栃木	8	6	6	△ 2	-25%	8	7	6	△ 2	-25%	22,916	2.6 ↓
	山梨	1	5	2	1	100%	1	5	2	1	100%	7,243	2.8 ↑
	小計	104	108	111	7	7%	107	111	114	7	7%		
中部	愛知	30	10	28	△ 2	-7%	30	10	29	△ 1	-3%	80,852	3.5 ↓
	静岡	15	18	13	△ 2	-13%	17	18	14	△ 3	-18%	39,915	3.3 ↓
	岐阜	7	4	5	△ 2	-29%	7	4	5	△ 2	-29%	19,164	2.6 ↓
	三重	7	6	3	△ 4	-57%	7	6	3	△ 4	-57%	21,406	1.4 ↓
	福井	4	3	3	△ 1	-25%	4	3	3	△ 1	-25%	8,095	3.7 ↓
	小計	63	41	52	△ 11	-17%	65	41	54	△ 11	-17%		
近畿	大阪	23	32	24	1	4%	24	34	28	4	17%	88,979	2.7 ↑
	京都	4	5	10	6	150%	4	5	10	6	150%	21,210	4.7 ↑
	兵庫	13	15	17	4	31%	16	15	17	1	6%	44,837	3.8 ↑
	滋賀	3	4	3	0	0%	3	5	4	1	33%	11,740	2.6 ー
	奈良	1	6	5	4	400%	1	7	5	4	400%	9,838	5.1 ↑
	和歌山	1	3	2	1	100%	1	3	2	1	100%	9,129	2.2 ↑
	小計	45	65	61	16	36%	49	69	66	17	35%		
中部	広島	14	14	3	△ 11	-79%	14	15	3	△ 11	-79%	29,219	1.0 ↓
	鳥取	1	2	1	0	0%	1	2	1	0	0%	5,101	2.0 ー
	島根	1	1	1	0	0%	1	1	1	0	0%	5,892	1.7 ー
	岡山	11	14	4	△ 7	-64%	12	15	4	△ 8	-67%	23,859	1.7 ↓
	山口	5	6	5	0	0%	7	6	5	△ 2	-29%	13,394	3.7 ー
	小計	32	37	14	△ 18	-56%	35	39	14	△ 21	-60%		
四国	高松	5	5	4	△ 1	-20%	6	5	4	△ 2	-33%	11,890	3.4 ↓
	徳島	2	1	1	△ 1	-50%	2	1	1	△ 1	-50%	6,730	1.5 ↓
	愛媛	4	2	3	△ 1	-25%	5	2	4	△ 1	-20%	13,958	2.1 ↓
	高知	1	4	2	1	100%	1	4	2	1	100%	6,346	3.2 ↑
	小計	12	12	10	△ 2	-17%	14	12	11	△ 3	-21%		
九州	福岡	19	24	16	△ 3	-16%	19	26	16	△ 3	-16%	49,752	3.2 ↓
	佐賀	4	4	4	0	0%	4	4	4	0	0%	9,553	4.2 ー
	長崎	0	3	5	5		0	3	5	5		8,788	5.7 ↑
	熊本	8	5	6	△ 2	-25%	8	5	7	△ 1	-13%	14,414	4.2 ↓
	大分	0	1	2	2		0	1	2	2		9,175	2.2 ↑
	宮崎	2	5	3	1	50%	2	5	3	1	50%	10,224	2.9 ↑
	鹿児島	4	7	12	8	200%	4	10	13	9	225%	16,622	7.2 ↑
	小計	37	49	48	11	30%	37	54	50	13	35%		
沖縄	2	2	2	0	0%	2	2	2	0	0%	6,525	3.1 ー	
不明	3	8	4	1	33%	3	9	4	1	33%			
	合計	366	388	361	△ 5	-1%	383	405	376	△ 7	-2%	1,214,150	3.0 ↓

※上記件数には、軽トラックの件数を含む。

※車両台数は自検協データ
(H25年8月末現在)

1万台当たり死亡事故件数

参考



平成26年度第2回事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議
(最終目標達成に向けた関係団体の取組)

平成26年11月5日
(独)自動車事故対策機構

【今後取り組むべき課題】 I

(1) 安全体質の更なる強化 ⑥上級講習(仮称)について

【施策】

運行管理者のスキルアップのため、以下のカリキュラムの内容を運行管理者講習に取り入れ、講習を実施する。

- ・ 運転者の日常的な健康管理を、運行管理者が行うための指導方法
- ・ 社会的影響の大きい重大事故の分析結果による、効果的な再発防止対策

【目標達成に向けたNASVAの取組】

- ・ 運転者の日常的な健康管理を、運行管理者が行うための指導方法

運転者の日常的な健康管理を、運行管理者が行うための指導方法について、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」(平成26年4月18日改訂)に基づき運行管理者講習用教材(運行管理者講習用テキスト及び視聴覚教材)を作成し、当該教材を活用した効果的な講習を実施する。

- ・ 社会的影響の大きい重大事故の分析結果による、効果的な再発防止対策

「事業用自動車事故調査委員会」が要因分析、再発防止対策についてとりまとめた「特別重要調査対象事故」及び「重要調査対象事故」を事例として運行管理者講習用テキストへ掲載し、講習会において同種事故の再発防止等について内容を周知する。

- ・ その他

本年度まで取組を進めてきた「映像記録型ドライブレコーダ、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」に関する内容を取り入れた講習の実施については、来年度以降も継続する。

【今後取り組むべき課題】Ⅱ

(3) 飲酒運転・危険ドラッグ等薬物使用の根絶 ①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。

さらに、運行管理者講習実施機関の講師へアルコールインストラクター（アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導等を実施）をさらに取得させ、運転者への飲酒運転防止の指導の充実を図るとともに、アルコールインストラクターの養成が可能となる上級アルコールインストラクターを育成する。

【目標達成に向けた NASVA の取組】

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

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（以下ASKという。）の飲酒運転防止インストラクターとして平成25年度までに126名が認定され、本年度中に39名が認定される見込である。平成27年度以降においても講習担当職員を中心に養成講座を受講させ認定者を増員していく。

また、本年度からは、認定者の中から当該インストラクターの能力向上のためにASKが実施している「インストラクタースキルアップ研修」を受講させ（20名）研修内容について機構内周知することとしており、来年度以降も同取り組みを行う。

さらに、来年度以降は、アルコールインストラクターの養成が可能となる上級アルコールインストラクターの研修をASKに依頼し、アルコール専門教育に関する機構内での教育・訓練体制の充実を図る。

危険ドラッグ等薬物使用の根絶

社会問題となっている危険ドラッグの使用による事故については、運行管理者講習用テキストに掲載し、運行管理者及び運送事業関係者に対し使用禁止について周知し、係る事故の発生の防止を図る。

事業用自動車総合安全プラン2009中間見直しへの対応

1. 安全体質の確立に関する主な中間見直し

①運輸安全マネジメントの更なる実効性向上

- ・認定セミナー開催による中小事業者への安マネの普及・啓発推進
- ・運輸安全マネジメント評価への第三者認定機関としての参画

②安全指導人材の育成・資質向上と安全体質の底上げ

- ・指導講習講師、適性診断カウンセラーの要件研修の実施
- ・第1種講師及び第2種講師に対する講師のための研修実施
- ・指導講習講師、適性診断カウンセラーの派遣

2. 飲酒運転・危険ドラッグ等薬物使用の根絶に関する主な中間見直し

- ・運行管理者指導講習講師へのアルコールインストラクター認定拡大と上級インストラクターの育成を図り、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
- ・危険ドラッグの使用による事故について、運行管理者講習テキストに掲載し運行管理者及び運送事業関係者に使用禁止を周知する

3. IT・新技術の活用に関する主な中間見直し

- ・安全マネジメント支援ツールの講習会等によりドライブレコーダー・デジタル式運行記録計等の普及を促進
- ・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DVDの頒布
- ・自動車アセスメント等により衝突被害軽減ブレーキ等の普及を促進

以上