

事業用自動車総合安全プラン2009

～最終目標達成に向けた関係団体の取組状況～

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29年3月24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、次の「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。

- 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。
- ④危険ドラッグ等薬物乱用による運行を絶無とする。

2. 事故発生状況の推移

(1) 死亡事故件数について【資料1】

死亡事故の発生状況は、バスの事故件数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、増減を繰り返している状況である。平成25年以降の死亡事故件数は、3年連続して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。

なお、平成28年1月に長野県軽井沢町で発生した「軽井沢スキーバス事故」で乗員乗客15名が死亡・乗客26名が重軽傷を負う重大事故が発生している。

(2) 人身事故件数について【資料1】

平成25年は2,164件、26年は1,972件、27年は1,772件であり、目標の1,800件を下回る件数となり、順調に推移している。

(3) 飲酒運転について

近年では、点呼時のアルコール検査の身代わりなどの不正事案が発生しており、今後とも根絶に向けた厳格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】

平成25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ため、小冊子「安全マネジメントに取り組みましょう」を、平成26年10月に改訂（第2版）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】

認定制度は平成23年4月から開始され、平成29年1月19日現在、全国で1,016事業者、22,759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ことから、平成29年度の実施より、中小規模事業者が国土交通省が認定した運輸安全マネジメントセミナーを受講した場合、評価点数を加点することとした。

(3) 貸切バス事業に関する適正化コンサルティング事業について【資料4】

平成28年度に28の都道府県において適正化コンサルティング事業による巡回指導を行うことにした。また、本事業については、各地方バス協会において適正化実施機関との分担を調整し実施体制等を検討している。

(4) 車内事故の防止【資料5】

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、一定の効果を上げており、更なる削減を図るため、平成26年度以降の重点目標に「停留所発進時における安全基本動作の徹底」を掲げた。

なお、平成28年4月、乗客のシートベルト着用促進のため、注意喚起リーフレット作成(135万部)・配布、DVDの作成・配布を行ったほか、平成28年9月には、一般財団法人日本宝くじ協会の実施する公益法人助成事業(社会貢献広報事業)を活用し、車内事故防止用注意喚起シールを60万作成し、全国の乗合バス会員事業者に配付している。

(5) 交差点事故防止対策

事業用バスの交通事故件数は順調に減少しているものの、近年、死亡事故は年間約10件から20件程度で推移しており、中でも、骨折等の重傷事故等も含め、交差点右左折時の横断歩道上の歩行者、自転車との事故が目立っているため、平成27年5月から交差点を右左折する際には原則として横断歩道の手前で一旦停止する「右左折時の一旦停止」の励行を働きかけている。

(6) 乗務中の携帯電話・スマートフォン使用対策【資料6】

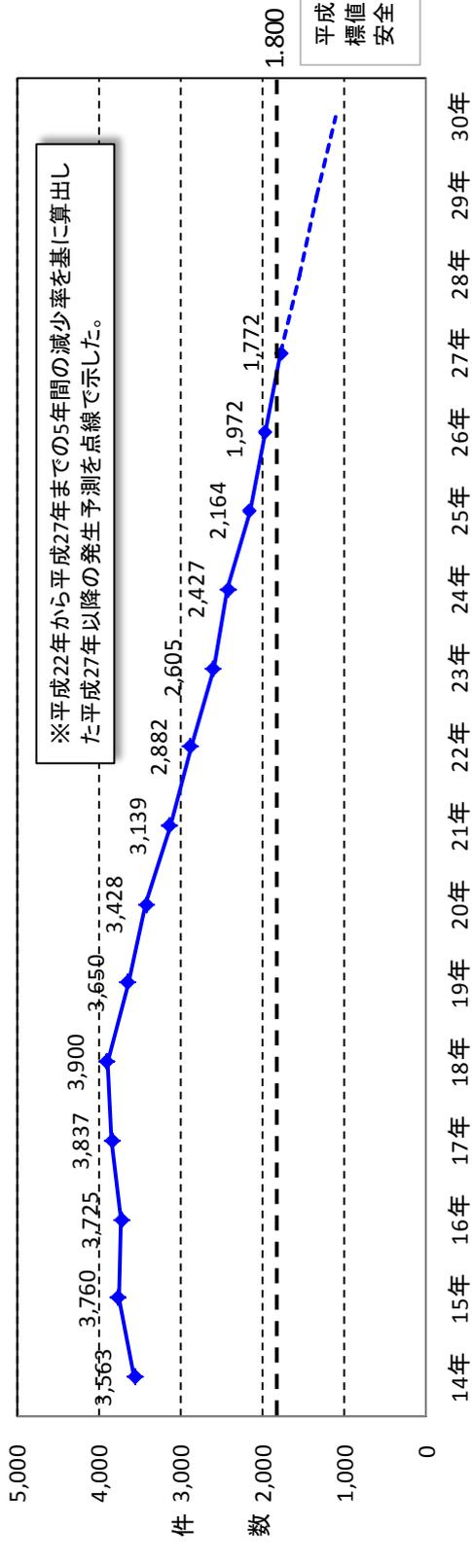
平成28年11月に貸切バスの運転者が運転中にスマートフォンを用いてゲームアプリを操作するという事案が発生するなど、乗務中における携帯電話・スマー

トフォンの使用事案が相次いで発生した。同種事案の再発防止に努めるため、「乗務中の携帯電話等の使用の危険性について」の啓発資料を配付するとともに日本バス協会のホームページに掲載したほか、「乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用に関する社内規程ガイドライン」を策定した。

また、乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止等の啓発用ポスター・ステッカーを平成 29 年 2 月から配付している。

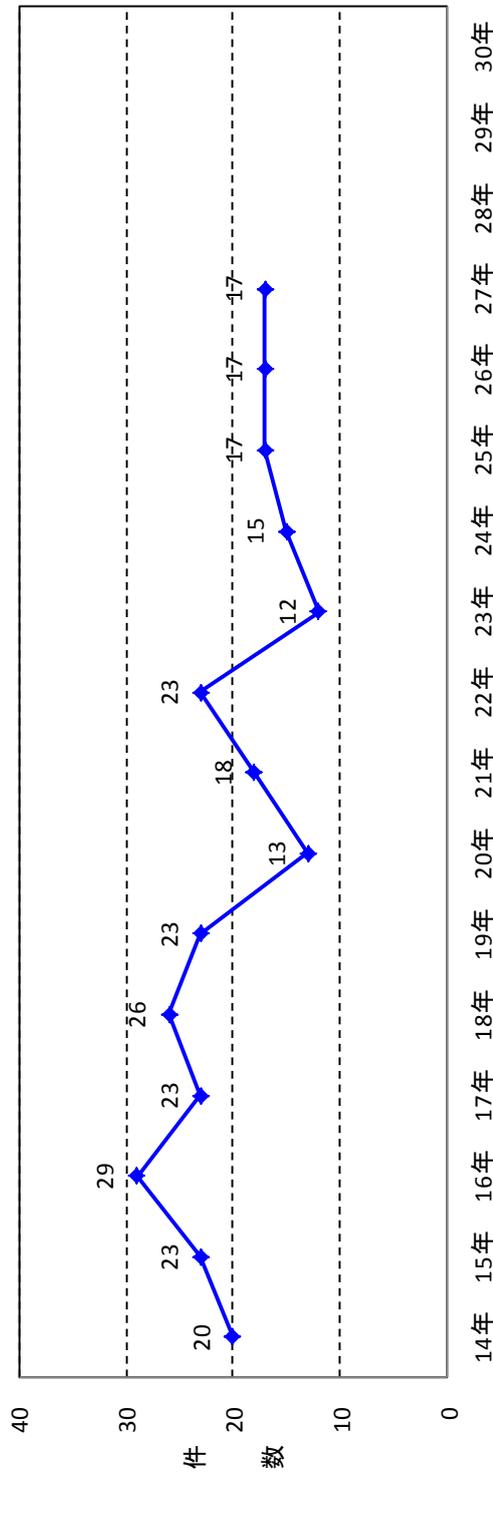
事業用バス(第1当事者)の交通事故及び交通死亡事故の発生状況の推移について

○交通事故の発生状況

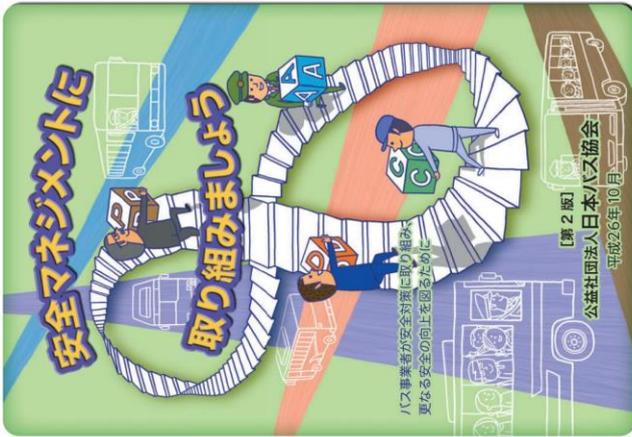
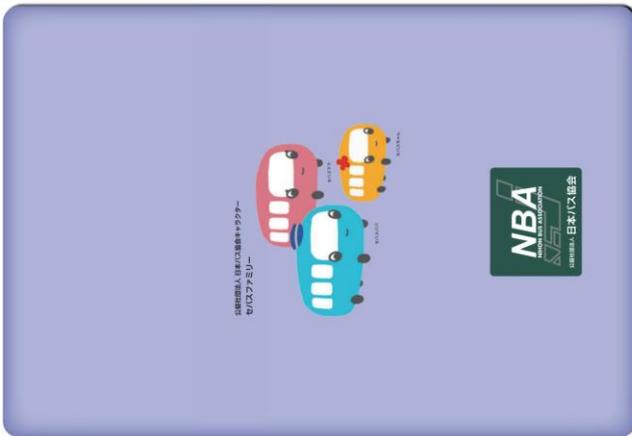


注:平成27年までの数値は警察庁統計による

○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
数年間、軌道運転せむを目標として)が公表され、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ぬ「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げます。

このプランレットを活用して、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

バス事業者の目標において

- *10年度で人身事故削減
- *10年度で人身事故削減
- *10年度で人身事故削減
- *10年度で人身事故削減
- *10年度で人身事故削減

日本バス協会の
事故等削減目標

バス事業者の目標において

- *各事業者において
- *各事業者において
- *各事業者において
- *各事業者において
- *各事業者において

バス事業者の
事故等削減目標

バス事業者の目標において

- *各事業者において
- *各事業者において
- *各事業者において
- *各事業者において
- *各事業者において

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 (経団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

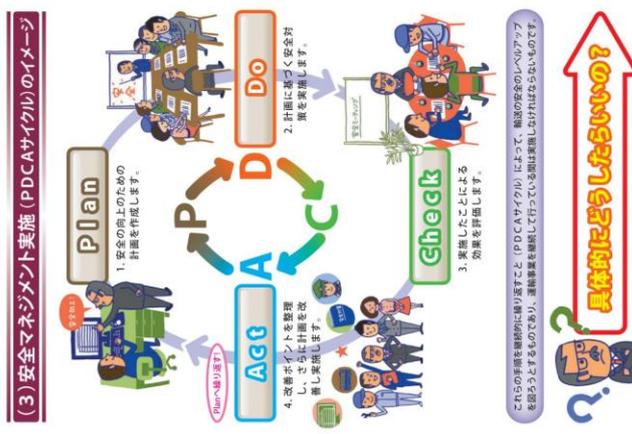
安全マネジメントは、「安全管理規程等義務付け事業者等(※1)」と、「中小
規模事業者(※2)」の事業者規模等に応じた実施することとなります。なお、国
土交通省通達「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施に
ついて」(平成21年10月16日付け、平成25年9月30日一部改正)に
は、「安全管理規程等義務付け事業者等用」と「中小規模事業者用」の手引きが
記載されています。

※1……「安全管理規程等義務付け事業者等」は、
① 保有車両が200両以上の事業者、かつバス事業者、貸切バス事業者、貸切運行許可を受け
た乗合バス事業者、「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「安全管理規程等義務付け事業者」という。)

② ①以外の事業者で、保有車両が100両以上又は営業用が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両未満かつ
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
 - ・会社の使命に照らした安全方針(安全第一、法令遵守等)を策定した(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」を達成すべく、経営者が輸送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
 - ・輸送の安全に資する情報を経営者から社内・社外へ適切に伝達するとともに、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、それを定例化し保持する。
 - ・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 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
 - 例えば、
 - 「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・きまりを守る」
- 社長自ら会社内へ徹底させる
 - 例えば、
 - 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、安全方針を実現するため、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持！」
- 「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・報告会実施計画」
- 「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、短期間に達成できるもの、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確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は速急に、発生場における連絡網、初期対応要綱、各部署ごとの役割を決めておくください。

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委員等を置くことに基づき、安全上の問題点や反省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
 - ⇒ ハットカメラの取付
 - ⇒ 車両後視鏡の取付
- 社内体制に関する改善
 - ⇒ 社内から広く安全に関する情報や意見を収集するための取組の実施
 - ⇒ 安全の向上のためのミーティング開催の取組

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、

- 事故発生時の対応
- 事故発生時の対応
- 事故発生時の対応

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)

- 輸送の安全に関する基本的事実
- 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
- 人身事故発生時発生原因の調査結果(発生原因、発生場所、発生時刻)
- 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況
- 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講じようとする措置
- 輸送の安全に係る情報の伝達体制
- 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況
- 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講じようとする措置
- 安全統括管理者に関する情報(規程等義務付け事業者に限る)
- 安全統括管理者に関する情報(規程等義務付け事業者に限る)

② 当該区分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容(規程等義務付け事業者に限る)

③ 当該区分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容(規程等義務付け事業者に限る)

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

- 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ようとしています。
- 規程等義務付け事業者以外の事業者は、当面、次の事業者から選定されたマネジメント評価が実施されます。

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

③ 規程等義務付け事業者以外の事業者で保有車両100両未満かつ営業所が1事業所以上の事業者は、「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。

④ 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「NASVAI」)等)による評価を受けることができます。

(2) 評価の主な実施方法

国土交通省

- 事前説明を行う。
- 事業者の本社へ立ち入り又は運転支店等での評価の実施

バス事業者

- 事前説明を受け、
- 経営者、安全統括管理者等へのインタビューが行われる。
- 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NASVAI等第三者機関による評価を行う場合は次の手続きとなります。

- 評価申込依頼
- 評価申込書の受付
- 評価実施に係る契約
- 評価内容・日程等の事前説明
- 評価実施の送付

評価は、事業者のバスに上乗せして実施するが、乗客は乗車するNASVAI乗客専用車による実施の取組が行われます。

15~27月間で 2~3週間程度

6. 評価の実施

- 6-1 オンラインミーティング
 - 評価の内容、日程及び評価実施に際しての説明を行います
- 6-2 文書、記録の確認
 - 安全管理に関する文書、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 事業者の確保(必要に応じて)
 - 評価実施に際しては、必要に応じて乗客専用車を確保し、乗客の乗車を確保します
- 6-5 クロージングミーティング
 - 評価結果の取りまとめと、評価実施に際しての取組等について説明を行います

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29年1月19日現在

	事業者数 社	車両数 両
	※	※
	1,016	22,759
会員事業者数に対する 認定事業者(非会員除く)の割合	41.8%	62.2%
全事業者数に対する 認定事業者(非会員含む)の割合	22.7%	46.5%

※非会員事業者の67社763両を含む。

○業界全体

	事業者数 社、%	車両数 両、%
貸切バス事業者	4,477 (100.0)	48,995 (100.0)
うち会員	2,269 (50.7)	35,359 (72.2)
うち非会員	2,208 (49.3)	13,636 (27.8)

※ 貸切バス事業者は平成27年3月現在(国土交通省調べ)

うち会員は平成28年8月現在(日本バス協会調べ)

《平成 29 年度 貸切バス事業者安全性評価認定制度》

総合的な対策に基づき「審査項目」が一部変更されました

平成 29 年 1 月 23 日 公益社団法人日本バス協会

貸切バス事業者安全性評価認定委員会が平成 29 年 1 月 19 日に開催され、「平成 29 年度貸切バス事業者安全性評価認定制度申請案内書」について論議・決定を致しました。

平成 28 年 1 月 15 日に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、同年 6 月にとりまとめられた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、道路運送法の一部改正等が行われた結果、「安全性評価認定に係る評価項目及び評価基準の一部変更」を致しました。

主な審査項目の変更は下記の通りですが、申請案内書・申請書・評価シートなどの公開は平成 29 年 2 月 22 日（水）、日本バス協会ホームページの「貸切バス事業者安全性評価認定制度特設ページ」で公開予定です。

【主な改定内容】

1. 「新規申請と一ツ星認定事業者の更新は 4 月受付」、「二ツ星と三ツ星の更新事業者は 8 月受付」

平成 29 年度からの申請は、新規申請・一ツ星認定事業者の更新申請及び二ツ星・三ツ星認定事業者の更新申請については申請月日が異なります。具体的には下記の申請月日になりますので注意をしてください。

	申請事業者種別	受付月日	認定月日	認定期間
前期受付	新規申請・一ツ星更新事業者	平成 29 年 4 月 3 日～ 5 月 1 日	平成 29 年 9 月中旬予定	平成 31 年 10 月 31 日まで
後期受付	二ツ星・三ツ星更新事業者	平成 29 年 8 月 1 日～ 8 月 31 日	平成 29 年 12 月中旬予定	平成 32 年 1 月 31 日まで

2. 申請条件である「行政処分（車両の停止日車）が下記に該当する場合は申請できません。

「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」は、「点呼・過労防止・指導監督」が運行の 3 本柱であり、輸送の安全に関し特に重要な事項の処分が引き上げられ、処分量定の算出方法をより実効的なものに改定されました。申請条件である「行政処分に係る車両停止日車」は、新たな「行政処分等の基準」が平成 28 年 12 月 1 日から施行されましたので、下記に該当する場合は申請をすることができません。

- ・ 過去 1 年間（平成 28 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日までの間）に、1 営業所 1 回当たり 50 日車を超える行政処分（平成 28 年 11 月 30 日以前に行われた監査の結果による場合は、1 営業所 1 回当たり 30 日車以上の行政処分）を受けていないこと。

3. 法令遵守事項の変更（1）

ドライブレコーダーを設置し、その記録を利用し運転特性の把握と是正のために必要な指導を実施することとなりました。全貸切車両にドライブレコーダー設置が平成 29 年 11 月 30 日までであり法令遵守事項の評価項目に追加しました。

項目	平成 28 年度法令遵守事項	平成 29 年度法令遵守事項
3. 運行管理等	⑭乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。	⑭乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。 <u>また、ドライブレコーダーを導入しているか。（提出資料：ドライブレコーダー導入資料または導入計画書）</u>

4. 法令遵守事項の変更（2）

初任運転者や事故惹起者の特別指導内容が補強されました。また、初任運転者の雇い入れ前3年間に受診した初任診断票は、平成28年12月1日からの初任運転者には適用されません。すべての初任運転者は初任適性診断が必要となりましたので、特定の運転者（事故惹起者・適齢・初任）全員の適性診断受診票及び特別指導実施記録の提出を求めます。

項目	平成28年度法令遵守事項	平成29年度法令遵守事項
3. 運行管理等	⑮特定の運転者に対して適性診断を受けさせているか。（任意の1名分）	⑮特定の運転者 <u>全員</u> に対して適性診断を受けさせているか。 （提出資料：特定者全員の適性診断受診記録）
3. 運行管理等	⑯特定の運転者に対して特別指導を行っているか。（任意の1名分）	⑯特定の運転者 <u>全員</u> に対して特別指導を行っているか。 （提出資料：特定者全員の特別指導記録）

5. 上位事項の評価項目の変更（衝突被害軽減ブレーキの導入）

上位事項の評価項目に衝突被害軽減ブレーキの装着を追加しました。

車体等へのASV技術の搭載状況の表示及び代替促進が提起されたことから、**導入率に基づき3段階評価をすることしました。**

項目	28年度 上位事項	29年度 上位事項
3. 運行管理等	U⑨-2 デジタルタコグラフを導入し、教育に活用しているか。 2点	U⑨-2 <u>衝突被害軽減ブレーキを導入し装着しているか。</u> <u>（評価は大型貸切バス車両への装着のみ）</u> <u>・保有全車両の1割以下の装着率の場合 3点減</u> <u>・保有全車両の3割以上の装着率の場合 1点</u> <u>・保有全車両の4割以上の装着率の場合 3点</u>

6. 運輸安全マネジメントの国土交通省認定セミナー参加の評価

軽井沢スキーバス事故検討会において検討された再発防止策では、「運輸安全マネジメント評価の強化」が示されるとともに、国土交通省では中小規模事業者への推進強化に向け「セミナープログラム等の改修」がされたことから、国土交通省認定セミナーを中小規模事業者が受講した場合、評価をすることしました。

平成28年度 D-⑤ 評価項目 11				平成29年度 D-⑤ 評価項目 11			
	中小規模	準大規模	大規模		中小規模	準大規模	大規模
	2点	1点	1点		<u>1 (2) 点</u>	1点	1点
評価基準				評価基準			
10	運転者に対して、安全運行に必要な教育・訓練を定期的に実施し記録しているか。			10	運転者に対して、安全運行に必要な教育・訓練を定期的に実施し記録しているか。		
11	経営者は安全にかかわる者に外部機関が主催する安全に関する研修会・講習会等を受講させているか。			11	経営者は安全にかかわる者に外部機関が主催する安全に関する研修会・講習会等を受講させているか。 <u>ただし、中小規模については評価基準 10 を満たし、かつ国土交通省が認定したセミナーを受講した場合は2点とする。</u>		

7. 30日車以上の違反行為が確認された場合の取り扱い

行政監査の結果、認定期間内に1営業所1回当たり30日車以上の違反行為が確認された場合、認定種別の降格等を行います。なお、実施は平成29年4月1日からの適用とします。

申請・認定種別	30日車以上の行政処分等が発生した場合
新規申請・一ツ星事業者	・次回の書類審査で、「II. 事故や違反の状況違反（行政処分）」は0点と評価する。
二ツ星・三ツ星認定事業者	・ワンランク降格とする。

8. その他のお知らせ

運行管理者・整備管理者が講習・研修を終了しているか確認をしましょう

運輸局に選任届け出をしている運行管理者・整備管理者の講習・研修は告示や運輸規則により定められており、安全性評価認定制度では「法令遵守必須事項」となっています。平成29年度の法令遵守事項の必須条件は「平成27年度または平成28年度に講習・研修が修了していること」です。受講状況を必ず事前確認しておきましょう。

【参考資料】

【運行の管理に関する講習の種類等を定める告示】《抜粋》平成24年4月13日

- ◆第4条 新たに選任した運行管理者に選任届出をした日の属する年度（やむを得ない理由がある場合にあっては、当該年度の翌年度）に基礎講習又は一般講習（基礎講習を受講していない場合は基礎講習）を受講させなければならない。
- ◆第4条の2 特別講習の受講対象となった運行管理者が所属する営業所にあっては、所属する全ての運行管理者に、2年連続して一般講習を受講。
※受講させる講習は、一般講習の代わりに基礎講習であっても良い。
- ◆第4条の3 事業者は、運行管理者に基礎講習又は一般講習を受講させた日の属する年度の翌々年度以後2年ごとに基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。

【旅客自動車運送事業運輸規則】第46条整備管理者の研修

旅客自動車運送事業者は、地方運輸局長から道路運送車両法第50条の規定により選任した整備管理者について研修を行う旨の通知を受けたときは、整備管理者に当該研修を受けさせなければならない。

【整備管理者制度の解説 選任後研修の実施時期及び頻度 国土交通省】

「地方運輸局長が通知するとき」と規定されており、地方運輸局長の判断により実施することとされているが、全国統一の実施を図るため、選任後研修については、2年に1度受講するよう実施するべきと考える。

問い合わせについては下記までお願いします。

公益社団法人日本バス協会 業務部

電話：03-3216-4014

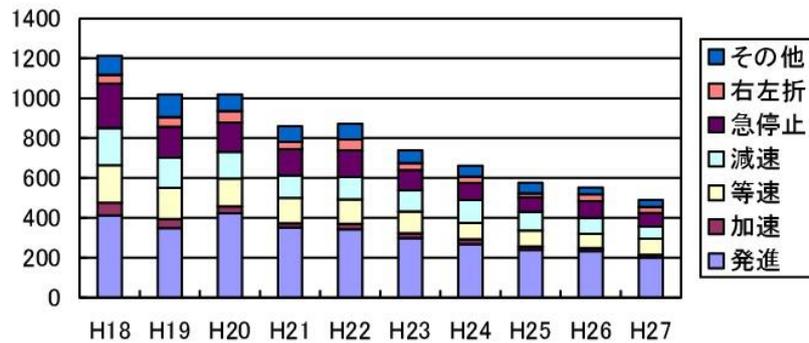
以上

適正化コンサルティング事業の実施状況

協会名	実施年度			
	25年度	26年度	27年度	28年度
北海道		○	○	○
青森		○	○	○
岩手				○
宮城	○	○	○	○
秋田		○	○	○
山形			○	○
福島			○	○
新潟			○	○
茨城			○	○
栃木		○	○	○
群馬			○	○
埼玉		○	○	○
千葉	○	○	○	○
東京	○	○	○	○
神奈川			○	○
山梨		○	○	○
静岡	○	○	○	○
愛知		○	○	○
滋賀		○	○	○
京都				○
大阪			○	○
奈良				○
和歌山				○
兵庫			○	○
島根			○	○
岡山		○	○	○
広島		○	○	○
山口				○
協会数	4	14	23	28
事業社数	177	277	321	381

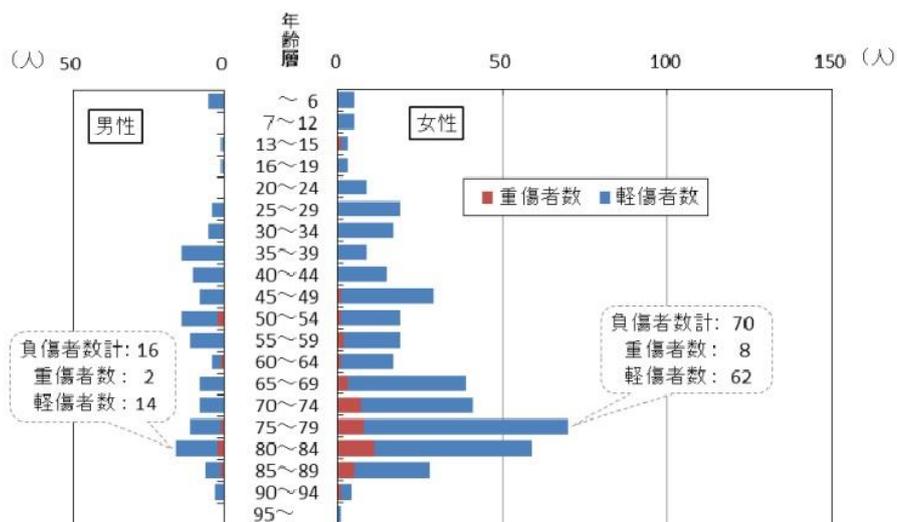
乗合バスの行動類型別車内事故件数の推移

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
発進	413	348	422	351	343	298	268	239	233	201
加速	64	46	36	22	27	25	25	18	14	15
等速	187	156	140	127	123	110	81	80	72	80
減速	187	152	133	113	111	105	116	93	82	59
急停止	223	155	148	131	134	101	84	73	83	69
右左折	43	47	56	37	55	35	32	20	34	30
その他	97	114	83	79	78	64	55	52	34	36
合計	1214	1018	1018	860	871	738	661	575	552	490



出展：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27年）



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」



お客様へ

走行中はシートベルトを着用して下さい。

法律(道路交通法)により、全ての座席でシートベルトの着用が義務付けられております。お客様ご自身のためにシートベルトの着用をお願いします。

All passengers are required to fasten the seat belt by the law. Please follow the rule for your safety.

依法律規定, 所有座位都必须使用安全带。为了您自身的安全, 请务必系好安全带。依法律規定, 所有的座位都必须使用安全带。为了您自身的安全, 请务必系好安全带。

법률에 따라 모든 좌석에 안전벨트 착용의 의무가 있습니다. 고객 여러분의 안전을 위해 안전벨트를 착용하시기 바랍니다.



車内から持ち出さないで下さい。DO NOT REMOVE 请勿带走。깃고 가지 말아 주세요.



お客様へ

走行中はシートベルトを着用して下さい。

シートベルトを着用しないと...
 高速道路で約9倍
 一般道路を含めると約14倍
 命の危険性が高まります!!

① 車内で全身を強打する可能性があります。

事故の衝撃で、すさまじい力で前席や天井、ドア等にたたきつけられることとなります。仮に、時速60kmで進んでいる車が壁等に激突した場合、高さ14mのビルから落ちるのと同じ衝撃を受けます。

② 車外に放り出される可能性があります。

衝突の勢いが激しい場合、車外に放り出されることがあります。車外に放り出されると、堅いアスファルトに体をぶつけたり、後続車両にひかれることがあります。

③ 前席の人が被害を受ける可能性があります。

衝突の勢いで後席の人が前方に投げ出されると、前席の人への衝撃により、前席の人が大けがをすることがあります。後席の人がきちんとシートベルトを着用することは、前席の人の命を守ることに繋がっています。

車内から持ち出さないで下さい。DO NOT REMOVE 请勿带走。깃고 가지 말아 주세요.

車内事故防止用注意喚起シール

扉が開いてから席をお立ち願います

REMAIN SEATED UNTIL BUS DOORS OPEN

公益社団法人日本バス協会 このステッカーは、**宝くじ** からの贈りもの



安全輸送決議

われわれバス事業者は、公共交通機関としての自覚と誇りを持って、各種の交通事故防止対策を強力に展開してきた。

これにより、バスに係る交通事故の発生件数は減少しているものの、交差点やロータリー内における横断歩行者等の死傷事故は依然として後を絶たない。また、本年1月には、乗客・乗員計15名が死亡するという誠に悲惨な軽井沢スキーバス事故が発生しており、乗務員に対する指導教育などの安全規制の強化が検討されている。

このため、われわれバス事業者は、年末繁忙期を前に、事業を再点検し、安全・安心がすべてに優先するとの決意をもって、法令遵守はもとより、バスの安全運行を図るため、業界を挙げて次の事項を徹底することとする。

1. 経営トップから現場まで一丸となり、基本動作の励行を徹底する。また、自社はもとより、他社で発生した事故であっても情報収集を積極的に行い詳細に分析するなどして、さらなる安全性の向上に努める。
2. 運転者に対する実効ある指導・監督体制を確立し、運転者の適性、乗務経験、事故歴をもとに、効果的な指導に努める。また、走行中の携帯電話（スマートフォン）の使用の禁止や夜間・長距離運行における過労運転の防止を点呼等により、徹底する。
3. 「飲酒運転防止対策マニュアル」の遵守、アルコール検知器の適正な使用と運行管理者の厳格な管理により、飲酒運転を根絶する。また、覚せい剤、危険ドラッグ使用の危険性に関する啓発を行う。
4. 交差点等における重大事故を防止するため、交差点の状況に応じて、交差点右左折時には横断歩道の手前で一旦停止すること、また、ロータリー内の乱横断等に十分な注意を払うことを徹底する。
5. 車内事故を防止するため、点呼時に乗客が着席してから発車する「ゆとり運転」の徹底を図る等、発進時の車内事故の削減に重点的に取り組む。また、高速道路等を運行するバスにおける「シートベルトの着用」を徹底する。
6. 運転者の健康に起因する事故を防止するため、医師、関係機関と円滑に連携できる体制を構築し、運転者の健康・労務管理に万全を期する。

以上、決議する。

平成28年11月16日

花巻市において
全国バス事業者大会

乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止等啓発用ステッカー

ポケモン×バス協会ステッカー 運転手用

W91mm×H55mm



ポケモン×バス協会ステッカー4種 乗客用 W120mm×H90mm

2017.1.6



バス協会ポスター
(H28×W515mm)

運転中の携帯電話・スマートフォンの操作は

禁止です!

The Pokémon Company Nintendo NBA 公益社団法人 日本バス協会

©2017 Pokémon. ©1995-2017 Nintendo/Creatures Inc./GAME FREAK inc. 20151

平成29年3月

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等～



一般社団法人

全国ハイヤー・タクシー連合会

I. ハイタク事業における総合安全プラン2009の進捗状況

1. 削減目標

- ◆ 交通死亡事故件数を20件以下。
交通事故件数を10,000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。

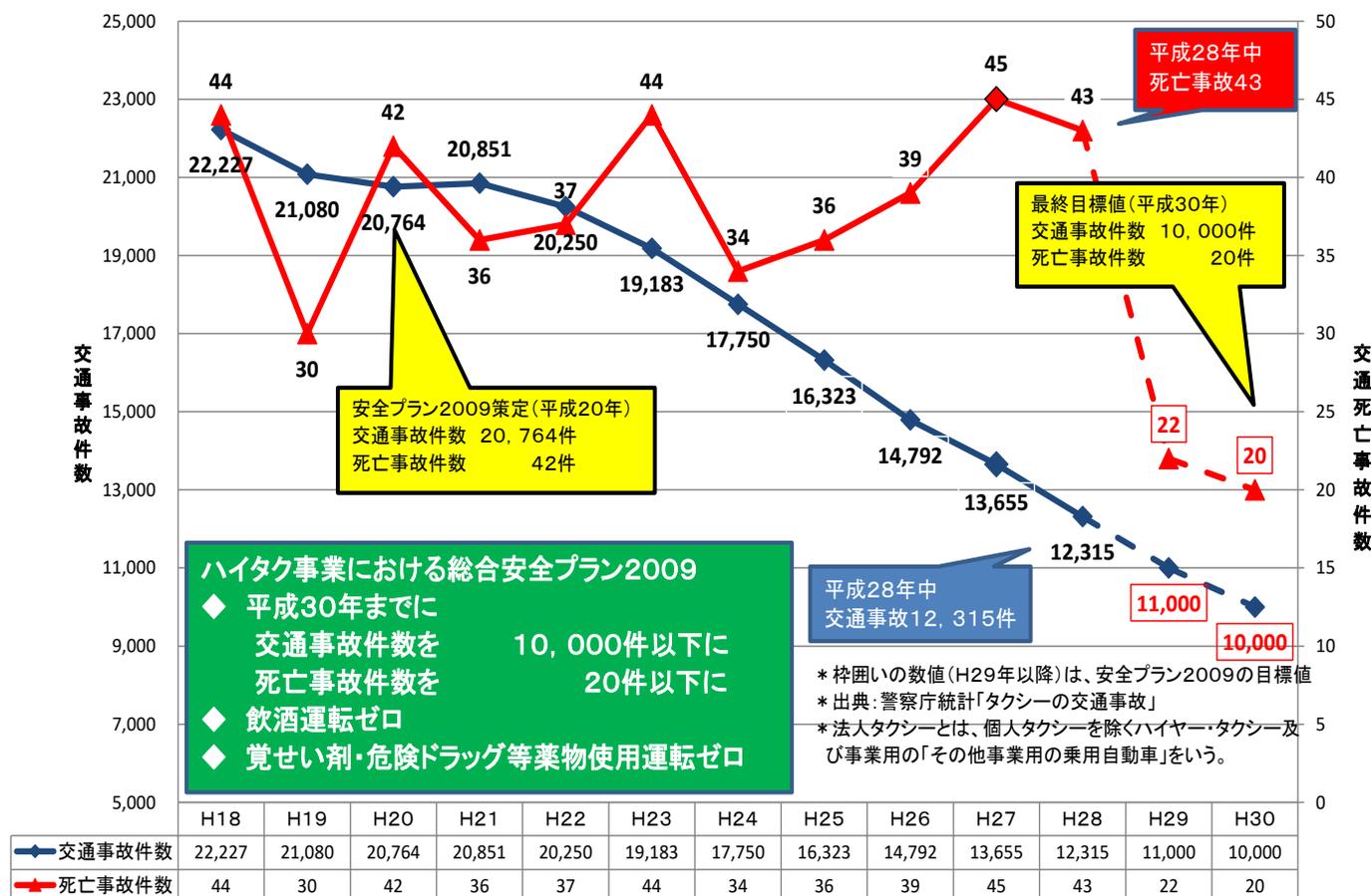
(1) 交通事故発生状況(法人タクシー)

○平成28年中に発生した法人タクシーを第1当事者とする交通事故は、

- ・ 交通事故発生件数 12,315件 前年比 -1,340件(-9.8%)
- ・ 死亡事故件数 43件 前年比 - 2件(-4.4%)

* 交通事故件数は平成22年以降、減少傾向に転じ、毎年、前年比7~9%減少している。

* 死亡事故件数は、平成25年から増加傾向に転じている。平成28年中の死亡事故件数は43件で、平成18年以降、最多の45件を記録した平成27年に比べると2件(4.4%)減少したものの、依然として高い水準にある。



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

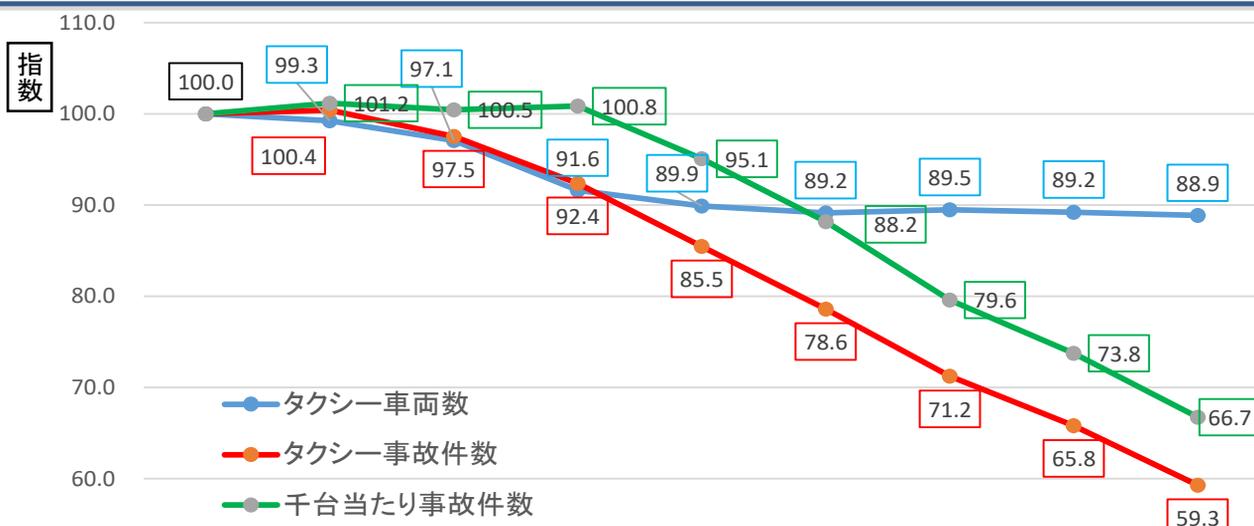


輸送の安全等を確保するため、「タクシー適正化・活性化特別措置法」に基づき、タクシー事業の適正化(供給輸送力の削減)を推進

＜法人タクシー車両数＞

平成20年3月末 220,415台 ⇒ 平成28年3月末 190,127台
(-30,288台)

* 車両数は、福祉輸送限定車両を除く法人タクシー車両数。(国土交通省調べ)



* 福祉限定車両を含む車両数、事故件数(ただし、個人タクシーは除く)

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
タクシー車両数	100.0	99.3	97.1	91.6	89.9	89.2	89.5	89.2	88.9
タクシー事故件数	100.0	100.4	97.5	92.4	85.5	78.6	71.2	65.8	59.3
千台当たり事故件数	100.0	101.2	100.5	100.8	95.1	88.2	79.6	73.8	66.7

区分	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
タクシー車両数	228,760	227,058	222,097	209,566	205,683	203,943	204,750	204,100	203,280
内訳	法人タクシー	220,415	218,519	212,952	199,422	194,759	192,186	192,736	190,127
	福祉限定	8,345	8,539	9,145	10,144	10,924	11,757	12,014	13,153
タクシー事故件数	20,760	20,851	20,248	19,183	17,749	16,323	14,792	13,655	12,135
タクシー死亡事故	40	36	37	44	33	36	39	45	43
タクシー千台当たり事故件数	90.8	91.8	91.2	91.5	86.3	80.0	72.2	67.0	60.6

* 車両数は、福祉輸送限定車両を含む法人タクシー車両数。国土交通省調べ(各年3月末現在)

* 交通事故件数は、福祉限定車両を含む法人タクシーを第1当事者とする人身事故件数。警察庁調べ(各年中)

(2) タクシー事故の特徴を踏まえた重点対策の推進

ア 出会い頭事故防止対策

◆選定理由

全事故の23%を出会い頭事故が占めている。
(平成24年中)

◆対策

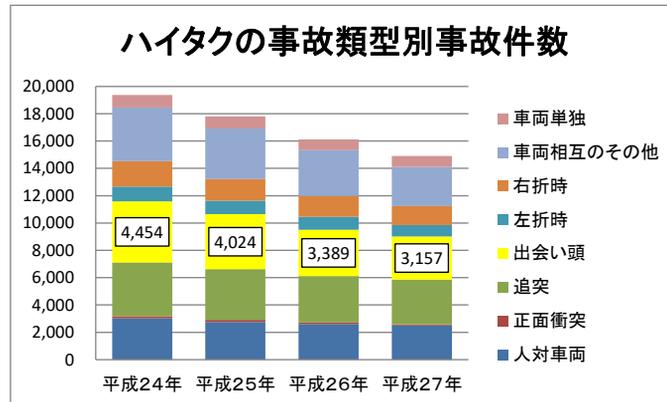
- ① 信号のない交差点通過時の安全に係る基本動作の習慣化の徹底
 - ・相手車優先時の交差点通過
⇒ 2段階停止の習慣づけ
 - ・自車優先時の交差点通過
⇒ アクセルからブレーキへの足乗せ換え動作の習慣づけ
- ② 管理者等による同乗指導

◆実施結果(中間結果)

出会い頭事故件数と構成率

平成24年	4,454件(構成率23.0%)
平成25年	4,024件(構成率22.6%)
平成26年	3,389件(構成率21.0%)
平成27年	3,152件(構成率21.2%)

* 構成率は全事故に占める出会い頭事故の割合



	人対車両	車両相互						車両単独	合計
		正面衝突	追突	出会い頭	左折時	右折時	車両相互のその他		
平成24年	3,021	152	3,950	4,454	1,089	1,861	3,929	924	19,380
平成25年	2,750	160	3,710	4,024	997	1,579	3,704	875	17,799
平成26年	2,600	114	3,407	3,389	944	1,530	3,340	789	16,113
平成27年	2,501	82	3,278	3,157	831	1,386	2,866	801	14,902

* (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」
* 交通事故件数は、ハイヤー・タクシー及び事業用の「その他事業用の自動車」を第1当事者とする交通事故件数

イ 路上寝こみ者の轢過事故防止対策

◆選定理由

- ① 死亡事故の70%を人対車両の事故が占め、そのうち路上寝こみ者の轢過事故が約36%を占めている。(平成24年中)

◆対策

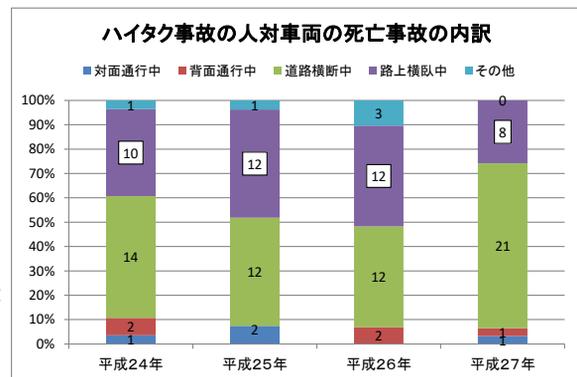
- ① 早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行の徹底(通年化して実施)
- ② 路上寝こみ者発見時の警察への通報と保護活動
 - * 路上寝こみ者等に係るタクシー協会等と各都道府県警察との協定等締結状況
⇒ 平成28年12月1日現在 22協会
 - * 路上寝こみ者等との事故防止・出会い頭事故防止啓発ポスターの作成

◆実施結果

路上寝こみ者の轢過死亡事故件数と構成率

平成24年	10件(構成率35.7%)
平成25年	12件(構成率44.4%)
平成26年	12件(構成率41.4%)
平成27年	8件(構成率25.8%)

* 構成率は、人対車両の死亡事故に占める路上寝こみ者轢過死亡事故の割合。



	対面通行中	背面通行中	道路横断中	路上横断中	その他	合計	全死亡事故
平成24年	1	2	14	10	1	28	40
平成25年	2	0	12	12	1	27	40
平成26年	0	2	12	12	3	29	42
平成27年	1	1	21	8	0	31	49

* (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」
* 交通事故件数は、ハイヤー・タクシー及び事業用の「その他事業用の自動車」を第1当事者とする交通事故件数

Ⅱ. その他の対策等

1. 安全体質の確立

(1) 小集団・キックオフミーティング活動等の推進

- ◆ 事業者が主体的に運輸安全マネジメントに取り組み、小集団・キックオフミーティング活動等を推進。

[取組み事例]

- 明け番集会等を活用し、定期的に乗務員との安全に関する意見交換会の開催。
- 乗務員と定期的な個別面談の実施。
- グループリーダーが主体性を持った安全に関するグループ研修会の開催。

(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、その活用を図っている。

(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、その活用を図っている。

(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。

発生種別	件数	死亡	重傷	軽傷
特異・重特大交通事故	43件	10件	10件	23件
飲酒運転	4件	0件	0件	4件
救護義務違反(ひき逃げ)	6件	0件	0件	6件
健康起因事故	6件	0件	0件	6件
その他	27件	0件	0件	27件
発生種別	件数	死亡	重傷	軽傷
特異・重特大交通事故	43件	10件	10件	23件
飲酒運転	4件	0件	0件	4件
救護義務違反(ひき逃げ)	6件	0件	0件	6件
健康起因事故	6件	0件	0件	6件
その他	27件	0件	0件	27件
発生種別	件数	死亡	重傷	軽傷
特異・重特大交通事故	43件	10件	10件	23件
飲酒運転	4件	0件	0件	4件
救護義務違反(ひき逃げ)	6件	0件	0件	6件
健康起因事故	6件	0件	0件	6件
その他	27件	0件	0件	27件
発生種別	件数	死亡	重傷	軽傷
特異・重特大交通事故	43件	10件	10件	23件
飲酒運転	4件	0件	0件	4件
救護義務違反(ひき逃げ)	6件	0件	0件	6件
健康起因事故	6件	0件	0件	6件
その他	27件	0件	0件	27件
発生種別	件数	死亡	重傷	軽傷
特異・重特大交通事故	43件	10件	10件	23件
飲酒運転	4件	0件	0件	4件
救護義務違反(ひき逃げ)	6件	0件	0件	6件
健康起因事故	6件	0件	0件	6件
その他	27件	0件	0件	27件

(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等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27年11月11日)において、交通事故の抑止と飲酒運転等根絶に向けて、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。

交通事故抑止対策の徹底と乗務員の安全確保に関する決議

タクシーによる交通事故は、発生件数は平成22年以降連続して減少しているものの、死亡事故件数は平成25年から増加に転じ、平成27年中は45件と過去5年間で最悪の件数を記録した。また、未だに飲酒運転、ひき逃げ事案等の悪質な事案が発生するなど憂慮すべき事態にある。

業界を取り巻く経営環境等は極めて厳しい情勢にあるが、輸送の安全確保は、運送事業に携わる者の最も基本的な且つ最高の使命であり、業界の最優先課題であるということを経営トップから現場の乗務員に至るまでの全従業員が自覚して、交通事故の抑止と飲酒運転・薬物使用運転の根絶に向けて、「ハイタク事業における総合安全プラン2009」に基づく各種交通安全対策の推進に取り組む。特に、「ハイタク事業における総合安全プラン2009」に掲げた平成30年までに交通事故件数、交通死亡事故件数の半減及び飲酒運転・薬物使用運転ゼロにするという目標達成に向けて、平成30年までの間を「交通事故抑止重点対策期間」と位置付け、出会い頭事故及び路上寝込み者の轢過事故の防止対策に業界の総力を挙げて取り組むこととする。

また、本年10月に運輸安全マネジメント制度運用開始10周年を迎えたことから、国土交通省の認定する運輸安全マネジメントセミナー、講習会の受講促進に努めるなど、運輸安全マネジメント制度の更なる浸透・定着に努める。

タクシー強盗事件の未然防止と乗務員の安全の確保については、「タクシーの防犯基準」に基づく防犯対策の推進に努めているところであるが、昨年9月、秋田県下において乗務員が業務中に殺害されるという痛ましい事件が発生したことから、改めて全事業者が「タクシーの防犯基準」を再確認し、防犯仕切り板等防犯設備の整備促進、警察と連携した実践的な防犯訓練の実施等同基準に基づく防犯対策をより一層強力に推進し、乗務員の安全の確保に万全を期すこととする。

右 決議する。

平成28年11月15日

第56回全国ハイヤー・タクシー事業者大会

(7)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24年3月
 - 「高齢運転者の交通事故防止について」
(財)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
 - 「タクシー・ハイヤー事故の実態と交通事故・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
 - 「脱法ドラッグの乱用防止等について」
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 飲酒運転対策特別委員会委員長 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
 - 「運転者の健康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
 - 「ISO39001(道路交通安全マネジメント)認証取得について」
損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社 企画開発部長 入口秀俊 氏
 - 平成26年9月
 - 「タクシー運転者の健康管理と睡眠時無呼吸症候群(SAS対策)」
NPO法人 ヘルスケアネットワーク 副理事長 作本貞子 氏
 - 「事業用自動車の安全プラン2009の中間見直しについて」
国土交通省自動車局安全政策課長 小林豊 氏
 - 平成27年4月
 - 「覚せい剤・危険ドラッグ等の薬物乱用防止対策について」
警察庁刑事局組織犯罪対策部薬物銃器対策課 課長補佐 二重作剛 氏
 - 「ドライアイと交通安全について」
慶應義塾大学医学部眼科学教室 教授 坪田一男 氏
 - 平成27年9月
 - 「運転従事者における脳MRI健診の意義」
(一社)運転従事者脳MRI健診支援機構 専務理事(医学博士) 上田守三 氏
 - 平成28年4月
 - 「運転者の認知症予防対策」
(一社)視覚認知教育協会 代表理事 藤川陽一 氏
 - 「事業用自動車の健康起因事故防止対策」
国土交通省自動車局安全政策課長 平井隆志 氏
 - 平成28年9月
 - 「運輸安全マネジメント制度のコンセプト及びリスク管理の理解調査官 木下典男 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。

Ⅲ 今後の取組み等

1. 事故分析に基づく重点対策の一層の推進

(1) 出会い頭事故防止対策

○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

○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防止対策

○早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行の徹底

- ・ 早めのライト点灯、ライト上向き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

○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。(28年度末22協会)

(2) 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。
- ・ ドライブレコーダー導入車両数 **13万3,095台** (導入率約**72.5%**)

*ドライブレコーダー導入車両数は全タク連調べ(H28年度末現在)

*導入率=導入車両数÷調査車両数(183,547台)×100

(3) 乗務員の健康管理の徹底

○定期健康診断の確実な受診指導

○要再検査、要精密検査等の所見がある場合には、所見に応じた検査を受診させるなど定期健康診断の結果を踏まえた健康状態の把握に努める。

○SASスクリーニング検査、人間ドック、脳ドックを受診させるなどして、健康起因事故を引き起こす可能性のある疾病等の早期発見に努める。

平成28年度第1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29年3月24日（金） 15：00～17：00
会 場 中央合同庁舎2号館 地下1階国土交通省第2会議室A・B



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 最終目標に向けた取り組み状況について (平成26年～平成30年)

平成26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。

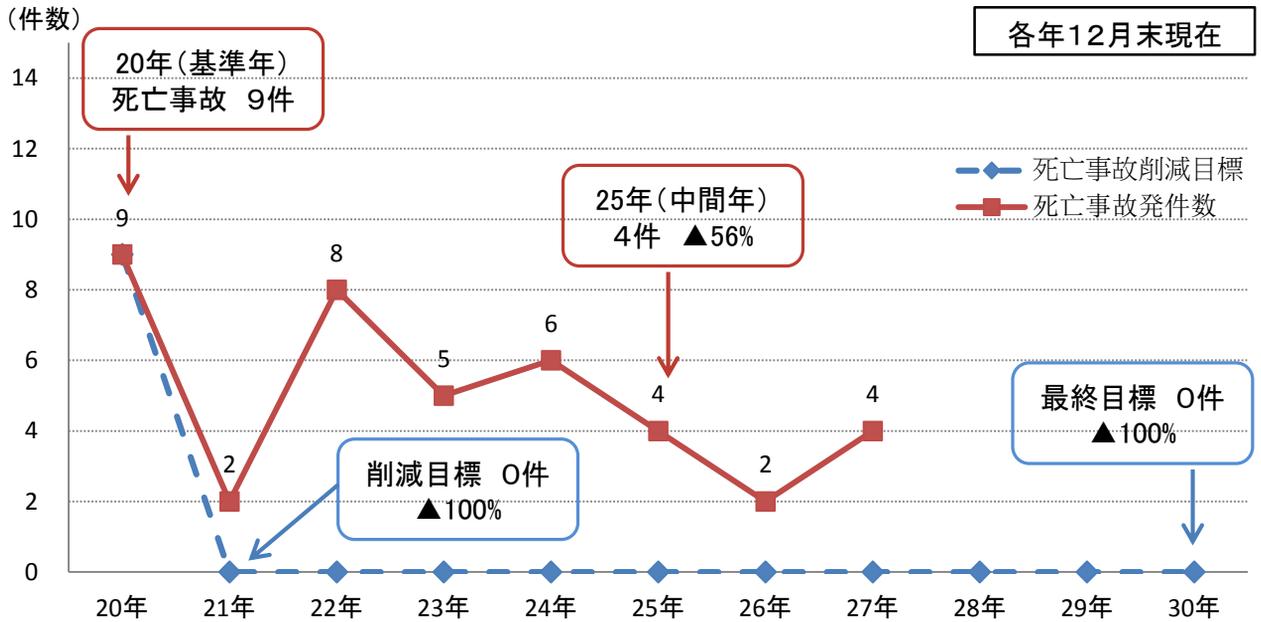
2. 重点削減目標

- (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、上記の事故削減目標の中で個人タクシーに多い次の4類型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

3. 削減目標値と発生件数

(1) 死亡事故（第1当事者）の削減目標と発生件数



※ 基準年発生件数9件に対し、減少はしているものの、削減目標である0件には未だ至っていない。

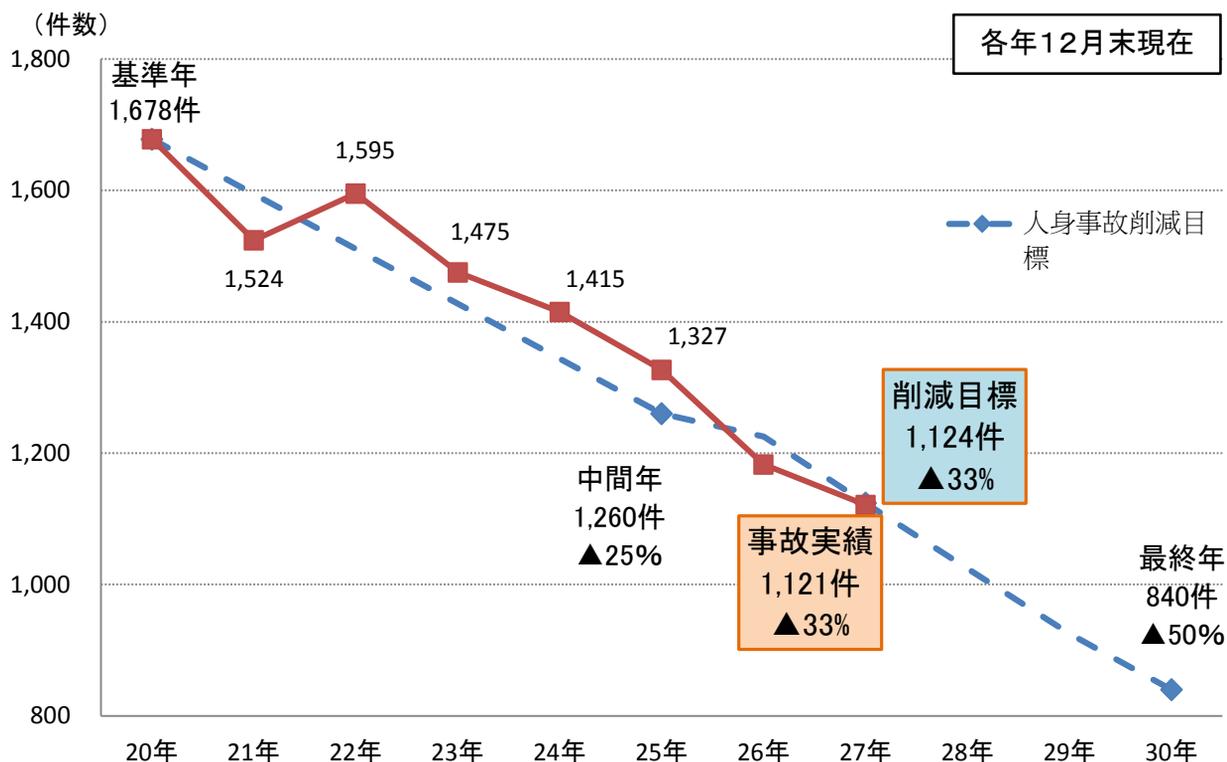
基準年(平成20年)から中間年(平成25年)まで

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

中間年以降、最終年(平成30年)まで

死亡事故	年度	26年	27年	28年	29年	30年
	削減目標	毎年0件				0件
	発生件数	2件	4件			

(2) 人身事故（第1当事者）の削減目標と発生件数



平成26年は削減目標1,225件に対し、発生件数1,183件 ▲42件 ▲3.4%

平成27年は削減目標1,124件に対し、発生件数1,121件 ▲3件 ▲0.3%

年		20年 基準年	25年 中間年	26年 実績	27年 実績	28年	29年	30年 最終年
人身事故	削減目標	1,678件	1,260件	1,225件	1,124件	1,024件	925件	840件
	(20年比)				▲418件 ▲25%	▲453件 ▲27%	▲554件 ▲33%	▲654件 ▲39%	▲753件 ▲45%	▲838件 ▲50%
	発生件数	1,678件			1,327件	1,183件	1,121件			
	(20年比)				▲351件 ▲21%	▲495件 ▲29%	▲557件 ▲33%			

(3) 重点削減目標における人身事故（第1当事者）の発生件数

個人タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数

平成27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	出合い頭	追抜追越時	すれ違い時	左折時	右折時	その他					
単路	歩道	1	0	0	7	0	0	2	2	2	2	0	16	
	路側帯	7	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	12	
	非分離道路	25	1	6	8	5	3	1	1	8	3	0	61	
	第一通行帯	44	3	102	7	19	2	7	6	83	15	0	288	
	第二通行帯以上	9	1	67	2	5	1	2	1	27	5	0	120	
	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	5	0	0	0	0	1	0	0	0	6	
	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	0	0	0	
	異通行帯	車道	0	2	0	0	0	1	0	3	0	0	0	6
		歩道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
		路側帯	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
交差点内	116	0	27	173	3	3	60	88	46	14	0	530		
その他	20	0	18	5	2	0	0	3	17	13	0	78		
合計	222	7	228	202	34	10	72	105	188	53	0	1,121		

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年の重点削減目標の類型地点での発生件数 計611件に対し、

平成25年 計570件 ▲ 41件 ▲ 6.7%

平成26年 計502件 ▲ 109件 ▲ 17.8%

平成27年 計479件 ▲ 132件 ▲ 21.6%

- (重点削減目標)
- ① 交差点内での車両相互出合い頭事故
 - 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

平成30年までに365件以下 (平成24年比40%減)

平成26年以降の削減目標達成に向けた具体的促進策

1. 全個協本部としての対策

(1) 国交省安全政策課による講演

平成26年12月10日支部代表者会議の席上において、国土交通省自動車局安全政策課の杉崎友信・事故防止対策推進官より「事業用自動車の安全対策について」の講演受け、事故削減への一層の取り組み強化を図りました。



(2) 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」を発行。「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、その他事故防止について掲載し、同対策の周知徹底を図りました。



機関紙「全個協」



安全運行指導員だより

(3) 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、運行管理や健康管理の心得などを掲載し注意喚起しました。

交通安全ピラ



(4) 従前から取り組んでいる施策について、継続して実施しています

- 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
- ④ 交通安全運動の実施 など

国土交通省において収集した事業用自動車に関する事故情報等について(平成28年)

順位	種別	事故内容	
1	1.2.2	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
2	1.2.3	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
3	2.2	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
4	2.2.1	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
5	2.2.2	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
6	2.2.3	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
7	2.2.4	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
8	2.2.5	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
9	2.2.6	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。
10	2.2.7	乗客	当該事業者が平成27年4月、新客車新車導入に伴って新車に事業用自動車に関する安全運転講習(乗客乗降時)を実施し、乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図った。

2. 各支部・会員団体・構成団体等における対策

(1) 事故削減目標の見直し・再設定

前年の事故発生件数をもとに、全国10支部の事故削減目標値を毎年、見直し、再設定を行っています。
さらに、各支部において、会員団体別の事故削減目標値を再設定しています。

事故削減目標及び進捗状況(支部)

支部	種別	前年度(平成27年)				本年度(平成28年)			
		発生件数	削減率	発生件数	削減率				
北陸	乗客	40	27	31	21				
	乗客乗降時	27	20	12	20				
東北	乗客	27	28	28	27				
	乗客乗降時	19	13	11	11				
関東	乗客	881	601	503	420				
	乗客乗降時	501	420	350	310				
中部	乗客	44	38	37	3				
	乗客乗降時	3	2	2	2				
北陸	乗客	803	214	276	276				
	乗客乗降時	59	48	48	48				
中部	乗客	30	28	27	27				
	乗客乗降時	2	2	2	2				
北陸	乗客	23	19	19	19				
	乗客乗降時	3	3	3	3				
北陸	乗客	179	134	134	134				
	乗客乗降時	9	9	9	9				
中部	乗客	20	24	12	12				
	乗客乗降時	1	1	1	1				
北陸	乗客	1,203	608	512	608				
	乗客乗降時	5,878	5,227	4,127	4,127				
北陸	乗客	1,203	608	512	608				
	乗客乗降時	5,878	5,227	4,127	4,127				



支部の削減目標値に基づき、会員団体の事故削減目標値を再設定する。
【例】関東支部

平成28年～30年 人身事故削減目標

種別	平成28年～30年 人身事故削減目標			
	平成28年	平成29年	平成30年	削減率
乗客乗降時	436	401	366	335
乗客乗降時(乗客)	74	69	63	58
乗客乗降時(乗客乗降時)	23	21	20	18
乗客乗降時(乗客乗降時)	5	5	4	4
乗客乗降時(乗客乗降時)	2	2	2	1
乗客乗降時(乗客乗降時)	0	0	0	0
乗客乗降時(乗客乗降時)	540	496	457	416

悪質違反を根絶して 事故削減目標を達成!!

人身事故発生 488件以内!

死傷事故ゼロ!!

危険ドラッグ等薬物使用による運行ゼロ!!

【平成28年度重点項目】

- 1 違反率の事故を削減
 - ・乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図る
 - ・乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図る
 - ・乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図る
- 2 危険ドラッグ等の薬物使用による運行をゼロにする
- 3 無免許・無資格の乗客
 - ・乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図る
 - ・乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図る
 - ・乗客乗降時における乗客の乗降の安全確保を図る
- 4 健康診断の徹底
- 5 ドライブレディーの導入促進

(2) 各支部・会員団体等において従来より継続して行っている施策

- ① 事故防止対策委員会を設置し、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、注意を喚起しています。
- ② 運輸局・運輸支局による講演をはじめ、事故防止講習会・研修会の開催、個別・少人数等によるKYTの実施
- ③ 安全運行指導員による指導・情報提供
- ④ 健康管理・運転適性チェックの徹底
- ⑤ 交通安全運動の実施 など

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きましょう。
- 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きましょう。
- 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で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

車種	対向車	衝突相手										車内乗員	列車	合計
		正面衝突	追突	出会い										
歩道	4	1	6	3	0	0	2	1	6	0	0	0	23	
路側帯	7	0	0	0	0	1	1	0	2	2	0	0	13	
非分離道路	41	2	15	14	2	1	1	0	14	2	0	0	92	
第一通行帯	47	5	128	20	13	8	7	13	104	13	0	0	258	
第二通行帯以上	13	0	83	3	3	1	3	4	32	4	0	0	146	
左折専用車線	0	0	2	0	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	0	10	
加減速車線	0	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	0	1	0	1	
歩道	1	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	
歩道	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	3	
路側帯	0	0	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	0	663	
その他	26	1	22	7	2	0	5	4	21	11	0	0	99	
合計	273	19	294	283	23	12	92	138	228	53	0	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、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。
- 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違ってくるので、それに合わせ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 体に変調を感じたら、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。

2015年（平成27年4月25日）第226号

26年の個人タクシー事故 全事故件数、死亡事故件数とも減少

警察庁資料によると、平成26年1年間の個人タクシーの事故は全事故件数1,183件、死亡事故件数2件（いずれも第1当事者のみ）で、全事故件数、死亡事故件数とも前年より減少しました。年によって多少のばらつきはあるものの、全事故件数は減少傾向が続いており、平成26年の1,183件は平成4年以来の低い水準です。

ハイヤー・タクシーの事故件数

		22年	23年	24年	25年	26年
全事故件数	個人	1,595	1,475	1,415	1,327	1,183
	法人	20,248	19,183	17,749	16,323	14,792
死亡事故件数	個人	8	5	6	4	2
	法人	37	44	33	36	39

2015年（平成27年9月14日）第227号

運転中はスマホの操作厳禁

個人タクシーではありませんが、車を運転中にスマホを操作している人を目にするのが少なくありません。実際に、警察庁が公表した平成25年中の道交法取

キロで走行した場合、たった1秒間のわき見で車は約17mも進んでいます。画面に気をとられたその一瞬、指一本の操作が事故に直結することを強く意識し、運転に集中するようにしましょう。

2016年（平成28年4月28日）第229号

疲れ切る前に休憩しましょう

暑く、長かった夏も終わりが近づきます。この時期は、暑さによる寝不足等によって疲労がたまりやすくなります。疲労がたまった状態で運転を続けていると、注意力散漫や居眠り運転といった不安全行動が現れ、減に効果的です。いつ、ど

ここで休憩をとるか、具体的に決めておきましょう。また、長距離走行、渋滞等で予定していた休憩時間、休憩場所に到達していませんか。途中で休憩をはさむことが大切です。

交通パートナー（相手）の行動に注意して危険予知

交通事故の多くは他者がかかわりあい発生しています。人身事故の中には単独事故の占める率は例年4〜5%程度にすぎませんが、多くの事故は、歩行者や自転車、他車との間で起きています。

- ① 年齢はどれくらい？
- ② 注意を向けている先は？

歩行者は、年齢などによって行動のスピードや特質

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4,113人 14年連続で減少

平成26年の交通事故による死者数は、4,113人で14年連続の減少となり、交通事故発生件数及び負傷者数も10年連続で減少しました。

しかしながら、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあり、交通事故死者数全体に占める65歳以上の高齢者の割合が高い水準で推移しているなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にあります。



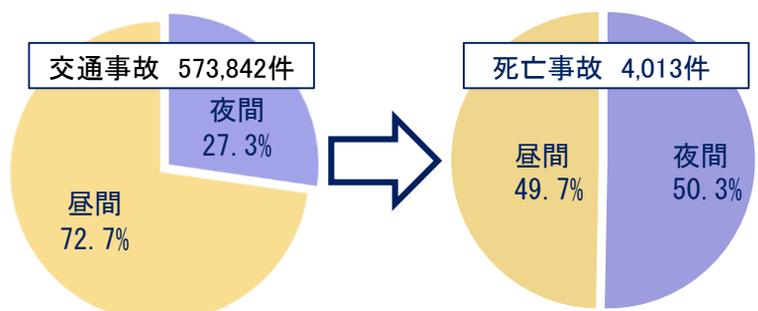
平成26年の交通死亡事故の特徴

- 年齢層別死者数** 高齢者(65歳以上)(構成率53.3%)が最も多く、次いで50歳代(同10.0%)、40歳代(同9.3%)の順に多い。高齢者の死者数は前年に比べ減少(前年比-110人、-4.8%)したものの、死者数のうち高齢者の死者数が占める割合は53.3%と過去最高となった。
 - 状態別死者数** 歩行中(構成率36.4%)が最も多く、次いで自動車乗車中(同33.3%)となっており、両方で全体の3分の2以上を占めている。
 - 昼夜別死者数** それぞれが約半数(昼の構成率49.9%、夜の構成率50.1%)を占めている。前年と比較すると、昼夜間のいずれも減少し、特に夜間死者数は4年連続で減少している。
 - 法令違反別死亡事故件数** 漫然運転(構成率17.9%)が最も多く、次いで脇見運転(同14.0%)、安全操作不適(同11.3%)の順に多い。前年と比較すると安全運転義務(安全不確認、運転操作不適、脇見運転など)が軒並み減少した。一方、一時不停止、酒酔い運転などが増加した。
- ※ 警察庁まとめ

夜間は、死亡事故率が昼間の2.7倍

交通事故件数を昼夜別にみると、夜間は、交通事故全体に占める割合が約4分の1(構成率27.3%)であるのに対して、死亡事故では半数(同50.3%)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)は昼間の0.48%に対して2.7倍の1.29%となっている。

昼夜別交通事故件数(構成率)(平成26年中)



26年の個人タクシー事故

全事故件数、死亡事故件数とも減少

平成26年1年間のハイヤー・タクシー事故(警察庁資料:第1当事者のみ)は、個人の全事故件数が1,183件(前年比-144件、-10.9%)、法人が14,792件(同-1,531件、-9.4%)となりました。全事故件数は個人・法人とも年々減少し個人・法人の合計件数15,975件は過去最も少ない件数です。個人の1,183件は平成4年以来の低い水準です。

一方、死亡事故は個人が2件で前年より2件減少しましたが、法人は3件増加しました。個人・法人の合計件数は平成8年の44件以降、その前後の件数で推移しています。

		20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年
全事故件数	個人	1,678	1,525	1,595	1,475	1,415	1,327	1,183
	法人	19,082	20,851	20,248	19,183	17,749	16,323	14,792
死亡事故件数	個人	9	2	8	5	6	4	2
	法人	40	36	37	44	33	36	39

個人タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数

平成25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				
単路(交差点付近を含む)	歩道	7	0	1	8	0	0	4	0	2	0	0	22
	路側帯	5	0	1	0	0	0	0	0	4	1	0	11
	非分離道路	39	2	11	8	4	2	2	2	15	6	0	91
	第一通行帯	56	2	128	25	13	5	7	11	98	18	0	363
	第二通行帯以上	11	4	62	3	6	1	0	5	34	5	0	131
	左折専用車線	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	右折専用車線	0	0	5	0	0	0	0	0	3	0	0	8
	加減速車線	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	登坂車線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	車道	0	0	3	2	0	0	0	1	1	0	0	7
異通行帯	歩道	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
	路側帯	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
	交差点内	112	0	36	232	5	2	81	98	36	14	0	616
	その他	25	1	14	3	0	2	4	4	10	9	0	72
	合計	255	9	263	281	28	12	98	122	204	55	0	1,327

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25年版)」

=平成25年=
個人タクシーの事故



交差点内で人身事故(第1当事者)の46%が発生

衝突地点別:交差点内の事故件数616件(46.4%)、第一通行帯の事故件数363件(27.4%)の順で多く、合わせて979件(73.8%)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232件(交差点内事故の37.7%)、人対車両112件(同18.2%)、車両相互の右折時98件(同15.9%)の順で多くなっています。また、第一通行帯の事故では、追突128件が最も多く、第一通行帯事故の35.3%を占めています。

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

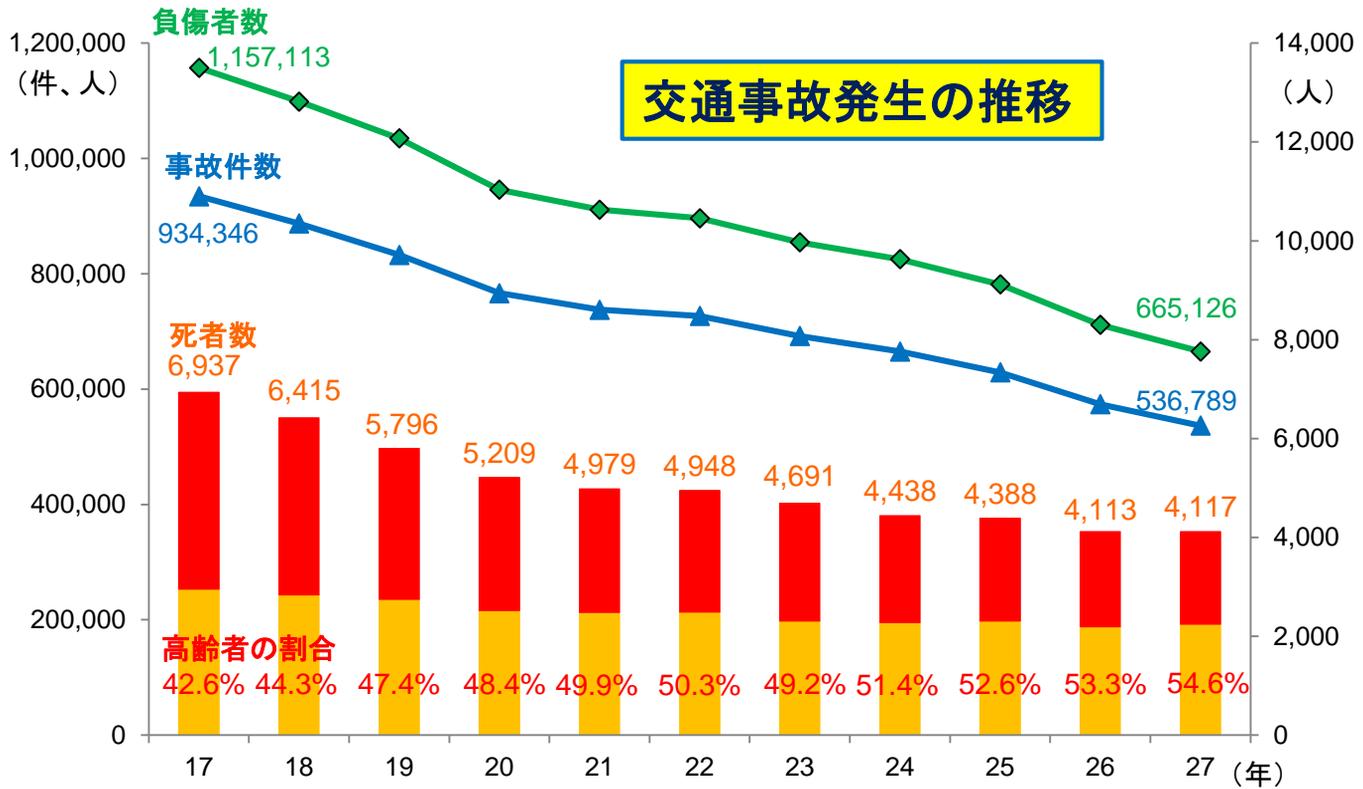
安全運行指導員だより

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4,117人 15年ぶりに増加

平成27年の交通事故の発生件数及び負傷者数は11年連続で減少しましたが、死者数については、4,117人で前年比+4人(+0.1%)となり、15年ぶりに増加となりました。

特に平成27年は65歳以上の高齢者の交通事故死者数の比率が54.6%と過去最も高くなっています。近年の交通事故死者数を押し上げる要因の一つとなっています。



平成27年の交通事故発生状況

- 交通事故発生件数及び負傷者数** 事故件数は536,789件(前年比-37,053件、-6.5%)、負傷者数は665,126人(前年比-46,248人、-6.5%)でともに11年連続で減少しました。
- 交通事故死者数** 交通事故の死者数は4,117人(前年比+4人、+0.1%)で減少傾向にあった交通事故死者数が15年ぶりに増加となりました。特に高齢者(65歳以上)の交通事故死者数は2,247人(前年比+54人、+2.5%)となり、交通事故死者数の54.6%を占め、過去最も高くなりました。
- 飲酒運転死亡事故件数** 原付以上の運転者(第1当事者)の飲酒運転死亡事故が203件(前年比-24件、-10.6%)発生しており、減少しているとは言え、悪質・危険な運転による悲惨な交通事故も後を絶たず、多くの尊い命が交通事故の犠牲となっています。

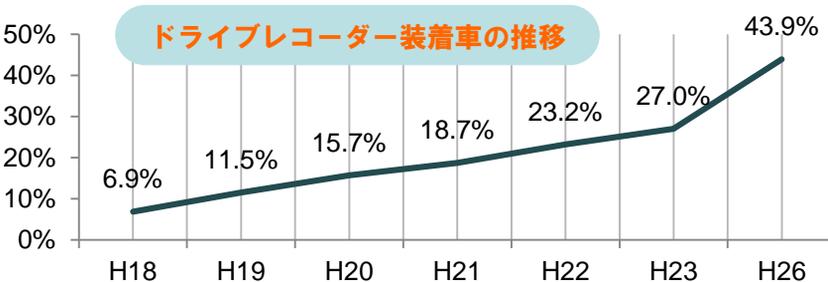
※ 警察庁まとめ

ドライブレコーダー装着車の推移

ドライブレコーダー装着推進中

ドライブレコーダーの装着率は向上していますが、30歳代(58.3%)、40歳代(59.1%)、50歳代(50.3%)に比べ、75～79歳(26.8%)、80歳以上(18.0%)の高齢者は、ドライブレコーダーの装着が進んでいません。**万が一の事故に備えて、自分自身を守るためには是非装着しましょう。**

※平成26年全協基本調査





雨の日の運転に注意しましょう

視界を悪くする

危険Ⅰ

フロントガラスやサイドミラーの 水滴が視界を遮る

フロントガラスに残っている水滴の先にいる歩行者や自転車は見えにくく、発見が遅れる原因となります。

また、サイドミラーに水滴が付着すると車両の姿がほとんど見えません。これが左右の確認を遅らせ、無理な車線変更、バイクや自転車の巻き込み事故を引き起こす原因にもなります。

対向車のライトや街灯の 乱反射が視界を遮る

雨の夜は濡れた路面にライトが乱反射して横断歩道や路面表示を見落としがちになります。また、フロントガラスの油膜で視界を極端に低下させます。



車を運転するうえで、晴れの日と雨の日では大きな違いがあります。雨の日の危険を知りましょう。

ヒューマンエラー

危険Ⅱ

雨に濡れたくない心理が ドライバーのヒューマンエラーを招く

雨に濡れるのが嫌でマイカーなどを使おうとする人が多くなり、渋滞が起こりやすくなります。そこで渋滞に巻き込まれたドライバーには少しでも早く着きたいという「急ぎの心理」が生まれます。安全確認を十分に行わなかったり、イライラ運転やスピードを出したりすることから危険な状況を招きやすくなります。

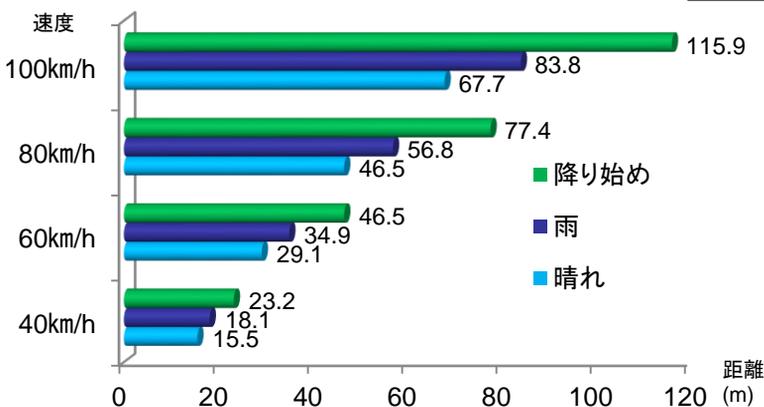
同乗者や荷物が濡れないよう 無理な運転をする

車での送り迎えが増え、駅前付近などは車、歩行者、自転車などが錯綜し、危険な道路となります。また、同乗者や荷物が濡れないよう、屋根のある場所まで無理に行こうとして、接触事故を起こしやすくなります。

道路状態と停止距離

危険Ⅲ

スリップしやすい条件



雨はタイヤのグリップ力を弱める

タイヤの接地面と路面との間に水が入り込み滑りやすくなります。

降り始めが最もスリップしやすい

時速60kmでは29.1m(晴れ)に対し46.5m(降り始め)と1.5倍の距離になります。

スピードが増すほど危険が高まる

スピードが増せばタイヤの回転数も増え、接地面に水が入って、スリップしやすくなります。

危険Ⅳ

雨は歩行者や自転車の行動にも影響を与える

歩行者や自転車の濡れたくない心理をチェック

歩行者や自転車も雨に濡れたくない、目的の場所まで早くたどりつきたいと考えています。このため危険な行動となって現れます。たとえば、信号を無視して無理な横断を始めたり、バスに乗ろうとして強引な道路横断をしたり、ルールを無視した危険な行動をとることがあります。

歩行者も視界が悪化する

歩行者も傘が視界を遮り、後方の安全確認も怠りがちです。さらに、雨が強いと下を向いて歩き、車の接近も雨音に消されて気付かない場合や赤信号に気付かず横断することもあります。

レインコートの子供に注意

レインコートを着た子供も左右の視界が悪く、車を確認できていないことがあります。頭を左右に振る子供を見て、自転車を確認したと判断して横断歩道を通過しようとする、突然横断を始めることもあります。

出典 企業開発センター

レインドライブの 安全運転ポイント

スピードダウンと車間距離確保は鉄則

スリップしやすい場所をマークする

ライトを点灯し自車を目立たせる

忘れてならない車両点検



安全確認の徹底、習慣づけを

自動車の運転は安全確認の連続です。いつ、いかなるときでも、道路や交通状況を的確に認知する安全確認が何よりも大切です。そうして、安全確認⇒安全判断⇒安全動作をきっちり行うこと、これが安全運転の基本であり、鉄則です。

いま一度、ご自分の運転について“ついうっかり”や“慣れからくる省略”がないかチェックするとともに、安全確認の徹底、習慣づけをするようにしましょう。

安全速度を守る

- ❗ スピードが2倍になると安全なハンドル角は4分の1と狭くなります。
- ❗ 時速70キロで視力は半分に低下し、視野も65度まで狭くなります。
- ❗ 時速50キロで急ブレーキをかけても、25メートルは進みます。
- ❗ 人間の生活速度は時速4キロであることをお忘れなく。

カーブの手前でスピードを落とす

- ❗ カーブでスピードを出し過ぎると、回転摩擦の力がなくなり、遠心力がこれにとってかわるので、遠心力の方向に車が横すべりを起こし、外に飛び出したり、横転したりします。
- ❗ 遠心力は速度の2乗に比例して大きくなり、カーブの半径が小さいほど、また、重量に比例して大きくなります。

交差点では必ず安全を確かめる

- ❗ 全交通事故の約60%が交差点とその周辺で起きています。個人タクシーの人身事故（第1当事者）も46%が交差点内で発生しています（平成25年）。
- ❗ 交差点は自動車、二輪車、自転車、歩行者が交わる最も危険な場所なのです。
- ❗ 時速30キロで走行していて、交差点で出会い頭に自動車や自転車を発見し急ブレーキをかけても15メートル進み、事故を防ぐことはできないのです。

一時停止で横断歩行者の安全を守る

- ❗ 横断歩行をしているとき、車が速く歩けと言わんばかりにギリギリと接近してくるのは歩行者にとって実に不快で、ストレスが高くなるものです。
- ❗ 横断歩行者にはハンドルやクラクションで対処しないで、必ずブレーキでスピードを落とし、一時停止をしましょう。

交差点ではより慎重な運転をしましょう

個人タクシーの事故 ワースト4（平成25年）



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

交差点内で人身事故（第1当事者）の46%が発生

衝突地点別 交差点内の事故件数616件（46.4%）、第一通行帯の事故件数363件（27.4%）の順で多く、合わせて979件（73.8%）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232件（交差点内事故の37.7%）、人対車両112件（同18.2%）、車両相互の右折時98件（同15.9%）の順で多くなっています。

また、第一通行帯の事故では、追突128件が最も多く、第一通行帯事故の35.3%を占めています。

※ 平成25年人身事故件数（第1当事者）=1,327件





中高年になったら

こんな運転を心がけましょう



その1

スピードを落として運転する

反応時間の遅れや視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すぎには注意しましょう。

その2

積極的に見る習慣をつける

交差点の右折時などでは、対向車の接近を見落とししたり、横断歩道にいる歩行者を見落としして事故になることがあります。運転中は集中して、積極的に危険要因を見つけるようにしましょう。

その3

「～だろう運転」ではなく「～かもしれない運転」を

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。

その5

4秒の余裕時間を持つ

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はいますが、できれば4秒間の余裕を持ちましょう。とくに、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、意識して車間をあげましょう。

その4

自分の車を目立たせる

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。

自分で疲れのサインをチェックしましょう

2点皮膚刺激法

爪楊枝を2本用意し、その間隔を5cmほど開いて下の図のように頬の上あたりに同時にすーっと当ててみます。その時、楊枝が2本当たっている間隔が分かれば、その間隔を徐々に狭めていって楊枝が1本しか当たらないように感じるまで持っていきます。その間隔が広がれば広いほど疲れが溜まっていることとなります。疲れていない状態と疲れているときの間隔の差がどれほどあるか、つかんでおく疲れ具合を知ることができます。



近点距離測定法

近点距離とは、最も近くまで物が見える距離、ピントが合う最も近い距離のことで、年齢に応じて近点距離が概ね定まっています。

30歳＝約14cm、40歳＝約25cm
50歳＝約50cm、60歳＝約100cm

雑誌や新聞を遠くからだんだん近づけ、また、自分の顔に人差し指を近づけてみて、文字や指がぼやけ始めたところがその人の近点距離です。もし、近点距離が自分の年齢より長くなれば、目が疲れていることとなります。



疲労を軽減・回復を高める体操

腰の体操

直立の状態から、片手は顔と同じ方向に伸ばし、もう片手は肘を曲げて腰の回転に合わせて引きこみます。腰をひねる際、膝を曲げ、直立のときと重心が変わらないようにします。



首・肩の体操

軽く“気をつけ”をした姿勢から、弓を引いて的を狙うような動作をします。頭を右に向くときは手の形を逆にします。



手の疲れ

右手の親指と人差し指で左手の親指の付け根の両側を持ち、左右4回ずつ押します。

目の疲れ

両手の親指を耳の後ろのくぼみに当て人差し指、中指、薬指をこめかみに当てます。鼻で息を吸い、5秒間押し上げる、息を吐きながら力を抜く、これを3回繰り返します。



あなたは適性診断結果を活用していますか？

危険感受性

「交通状況をよくみようとする積極的な姿勢は十分か、慎重であるか」を測定するものです。見落としや見誤りが多く、ヒヤリ・ハットを起こしがち、漫然運転 など

他人に対する好意

「警戒心や敵意が強い」「批判的・攻撃的傾向」をみるものです。意地悪な運転・戦闘的運転、荒っぽい運転 など

気持ちのおおらかさ

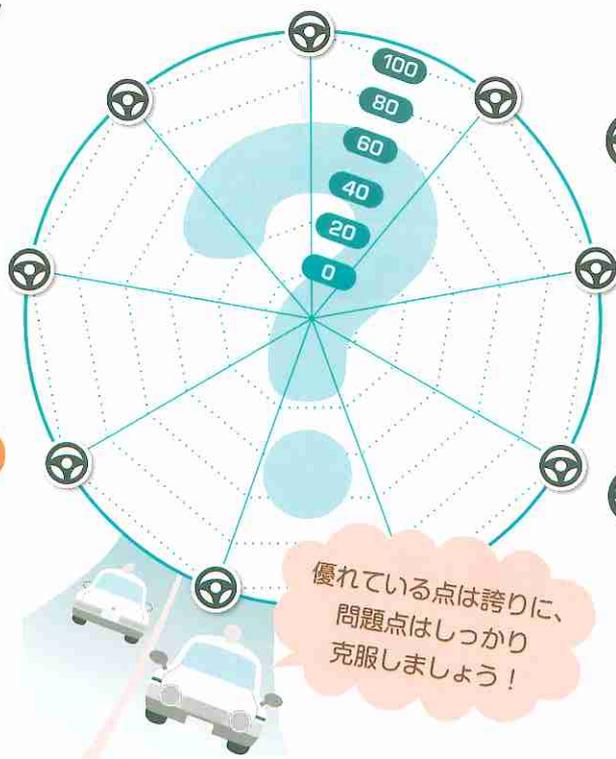
「気持ちがおだやかであるか、気が小さく過敏でとげとげしいか」をみるものです。小さいことに気を取られ注意が不足する、せかせかした運転、意地っ張りな運転 など

協調性

「自分本位、自己中心的、協力性の弱さ、共感性の不足等の傾向」をみるものです。譲り合いができない、独りよがりの運転、ルール違反を平然とする、強引な割り込み など

判断・動作のタイミング

「動作が先走って、見込みが甘い尚早反応傾向」をみるものです。情報の確認があるそかになりがち、だろ〜う運転になりがち など



運転のくせを自覚して
事故防止！



動作の正確さ

「すばやく正確な対応ができるか、反応にムラはないか」をみるものです。とっさの正確な動作が不得手、あわてて間違った行動をとる など

注意の配分

「左右どちらかに注意の偏りが生じていないか」をみるものです。対向車に気をうばわれ歩行者などに目が届かない など

感情の安定性

「焦燥的傾向、衝動的ないしは興奮的傾向」「感情的傾向」「意志の不安定な傾向」をみるものです。イライラ運転、張り合う運転をしてしまう、急のつく運転など粗暴運転、クラクションを鳴らされるといつつく など

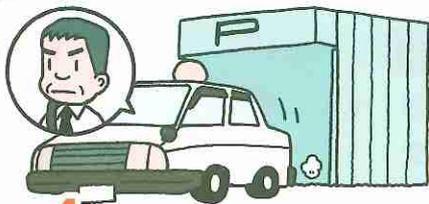
安全態度

「運転に対する態度」「交通道德や交通法規等に対する考え方」を測定します。荒っぽい運転、危険を誘発する運転、自己中心的な運転 など

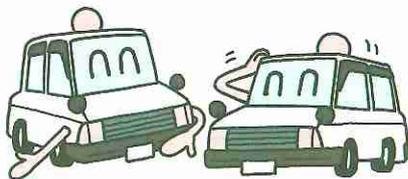


個人タクシーはプロの運転者

乗客の人命や安全を背負っています。
プロの運転者として他の運転者の模範となることが使命です。



1 出庫から帰庫まで
気を緩めない



2 思いやりと譲り合いの
気持ちをもつ



3 油断や過信をしない



4 急ぎやあせりを抑える



5 カッカしたり、
カリカリしたりしない



6 エコドライブの励行

乗車の前に

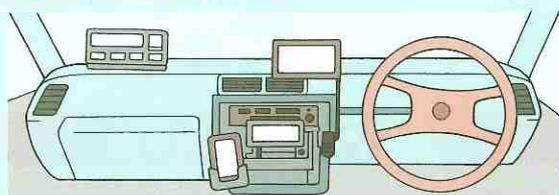
Check & Check

運行開始前

- ①健康状態・飲酒の有無のチェック
- ②日常点検の励行



運転席での点検



ブレーキ・ペダル

踏みしろ、ブレーキの効き

駐車レバー

引きしろ (踏みしろ)

ワイパー

拭き取りの状態

ウインド・ウォッシャー

噴射状態

ブレーキ・バルブ

排気音

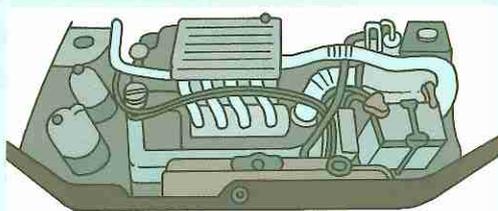
原動機

かかり具合

異音

低速・加速の状態

エンジンルームの点検



ウインド・ウォッシャー・タンク

液量

ブレーキのリザーバ・タンク

液量

バッテリー

液量

ラジエーターなどの冷却装置

液量

潤滑装置

エンジンオイルの量

ファン・ベルト

張り具合、損傷

車周りからの点検

灯火装置、方向指示器

点灯・点滅具合 汚れ 損傷

タイヤ

空気圧 取付けの状態

亀裂 異常な摩耗

溝の深さ

損傷

安全運転で
いこう!



国土交通省において収集した事業用自動車に関する事故情報等について(平成28年)

平成28年(平成28年1月1日～12月31日)

NO	発生日	場所	事故内容	被害状況	事故原因とみられるもの
1	1/22	東京	1月22日(金)午後7時頃、東京都の都道において、都内に営業所を置く個人タクシーが空車で運行中、信号待ちをしていた軽自動車に追突した。 この事故により、軽自動車の運転者と同乗者の計2名が軽傷を負った。 運転者の呼気からアルコールが検出され、運転者は酒気帯び運転の疑いで警察に一時、身柄を拘束された模様。	相手運転手 軽傷 相手同乗者 軽傷	飲酒運転
2	2/22	鹿児島	2月22日(月)午前4時50分頃、鹿児島県の県道において、同県に営業所を置く個人タクシーが空車で運行中、道路左側5メートル下の山中に転落した。 この事故により、タクシーの運転者が軽傷を負った。 事故は、片側1車線の下り坂の右カーブにおいて、タクシーが前車に続き時速40kmで走行していたところ、急にアクセルが吹きあがり加速したことから、運転者はブレーキを踏んだが減速できず、追突を避けようとして追いついたところ、ガードレールが途切れていた場所から路外に逸脱し転落した模様。	個タク本人 軽傷	運転ミス・不注意
3	3/8	東京	3月8日(火)午後17時48分頃、個人タクシーが酒気帯び運転で前方の停車車両をセンターラインを越えて追越し、反対車線の駐車中のトラックに衝突。そのまま現場を離れた。 その後も前方で停車していた小型ダンプに追突した。(自家使用中)	負傷者なし	飲酒運転
4	3/11	広島	3月11日(金)午後10時35分頃、広島県の町道において、同県に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて運行中、道路左側を歩いていた歩行者1名をはね、歩行者が死亡した。 事故は、幅約6メートルの歩道のない直線道路において、2名が横1列で歩いていたところ、車道側にいた歩行者がはねられた模様。 タクシーの運転者は、対向の自転車やバイクに気を取られており道路左側の確認が疎かになったとのこと。	歩行者 死亡	運転ミス・不注意
5	3/15	東京	3月15日(火)午前4時15分頃、東京都の都道において、都内に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて運行中、横断歩道を赤信号で右側から左側に横断してきた歩行者2名をはねた。 この事故により、歩行者1名が死亡、1名が重傷を負った。 現場は、他の車線と分離帯で区別された高架下の片側1車線の道路で、歩行者が信号機のある横断歩道を赤信号で横断していた模様。	歩行者 1名死亡、1名重傷	歩行者の赤信号無視
6	4/2	東京	4月2日(土)午前1時26分頃、東京都の首都高速道路の出口付近において、都内に営業所を置く個人タクシーが空車で運行中、車道を歩いていた歩行者をはねた。 この事故により、歩行者が死亡した。	歩行者 死亡	歩行者が首都高出口付近にいた。
7	5/3	東京	5月3日(火)、個人タクシーが事故を起こし、パトカーに追われ、道路のポールに衝突して停車した。(飲酒運転:自家使用中)	負傷者なし	飲酒運転
8	5/6	東京	5月6日午前5時30分頃、右カーブを曲がり切れずに電柱、植え込みに衝突した。 車を現場に置いたまま帰宅し、警察が自宅に来た際に酒気帯びを指摘され、事故当時酒気帯びしていたと警察に対して供述した。(自家使用中)	負傷者なし	飲酒運転
9	7/26	東京	7月26日(火)午前3時39分頃、東京都の都道において、都内に営業所を置く個人タクシーが空車で運行中、信号機のある交差点において歩行者をはねた。 この事故により、歩行者が死亡した。	歩行者 死亡	運転ミス・不注意
10	7/30	東京	7月30日(土)午前1時15分頃、東京都の区道において、都内に営業所を置く個人タクシーが空車で運行中、路上で寝ていた歩行者をはね、事故後の処置をせずにその場を立ち去った。 この事故により、歩行者が死亡した。 歩行者は、酒に酔って路上で寝ていた模様。	歩行者 死亡	運転ミス・不注意 (路上横臥)
11	8/3	富山	8月3日(水)午前11時30分頃、富山県の農道において、同県に営業所を置く個人タクシーが乗客3名を乗せて運行中、道路脇の水田に転落した。 この事故による負傷者はなし。 事故は、運転者の漫然運転が原因の模様。	負傷者なし	運転ミス・不注意
12	9/2	東京	9月2日(金)午後3時26分頃、自家使用中に乗用車と接触した。相手方が警察へ連絡、呼気中アルコール濃度が0.5ml検出された。(自家使用中)	負傷者なし	飲酒運転
13	9/10	東京	午前3時頃、追越し車線前で走る原動機付自転車に追突し、原動機付自転車が転倒。運転者は走行車線上で後続のトラックに接触した。原動機付自転車の運転者は、病院で死亡した。	相手運転手 死亡	運転ミス・不注意
14	9/19	静岡	9月19日(月)午後6時05分頃、静岡県の国道において、同県に営業所を置く個人タクシーが空車で運行中、センターラインを越えて対向してきた乗用車と衝突した。 この事故により、乗用車の運転者が死亡し、当該タクシーの運転者が軽傷を負った。	相手運転手 死亡 個タク本人 軽傷	相手車両(対向車)がセンターラインを越えて走行した。
15	9/22	神奈川	午前0時30分頃、空車で走行中に中央分離帯の柵に衝突し、運転者が死亡した。	個タク本人 死亡	運転ミス・不注意
16	11/27	千葉	午前4時頃、乗客1名を乗せて走行中に意識不明となり、乗客が座席側から手を伸ばしてハンドルを操作し、ガードレール等にぶつかった。乗客は足腰に軽傷、個タク事業者は死亡。解剖の結果、心臓に起因する突然死の疑いがあると判明した。	乗客 軽傷 個タク本人 死亡	健康起因事故
17	12/3	福岡	12月3日(土)午後5時00分頃、福岡県において、同県に営業所を置く個人タクシーが空車で運行中、病院建物の1階部分に衝突した。 この事故により、3名が死亡し、1名が重傷、6名が軽傷を負った。	死亡3名、重傷1名、軽傷6名	不明(調査中)
18	12/19	岐阜	12月19日(月)午後8時30分頃、岐阜県の駅構内タクシー乗り場の待機所において、同県に営業所を置く個人タクシーが客待ちのため停車中、前に停車していた別のタクシーに追突した。 はざまに追突されたタクシーが、更に前のタクシーに追突する玉突き事故となった。 この事故により、最初に追突されたタクシーの運転者が軽傷を負った。事故後の警察による調べで、当該個人タクシー運転者の呼気からアルコールが検出されたため現行犯逮捕された模様。		

国土交通省において収集した事業用自動車に関する事故情報等について(平成27年)

平成27年(平成27年1月1日～12月31日)

NO	発生日	場所	事故内容	被害状況	事故原因とみられるもの
1	1/7	東京	1月7日(水)午後8時30分頃、東京都の都道の交差点において、都内に営業所を置く個人タクシーが空車で走行中、当該交差点を横断する歩行者を轢いた。 この事故により、当該歩行者が死亡した。 事故は、当該タクシーが青信号で直進する際、当該交差点の中央寄りを、右側から信号を無視して横断してきた歩行者を轢いたもの。	歩行者 死亡	歩行者の信号無視
2	1/28	東京	1月28日(水)午前2時30分頃、東京都の都道において、都内に営業所を置く個人タクシーが空車で走行中、前を走行していた車両がはねたとみられる歩行者を轢過した。 これにより、当該歩行者は死亡したが、事故現場の道路を横断中だったのか、前の車両がはねる前に倒れていたのか等、どの時点で死亡したのかは不明。 前を走行していた車両はその場を立ち去った模様。	歩行者 死亡	前方車両がはねた歩行者を後続車の個タクが轢過
3	2/14	神奈川	2月14日(土)午前1時頃、神奈川県国道の交差点において、同県に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて、当該交差点を右折した際、対向から直進してきた乗用車が、当該個人タクシーの左側後面部に衝突した。 この事故により、個人タクシーの乗客が死亡し、双方の運転者が重傷を負った。	相手運転者 重傷 個タク乗客 死亡 個タク本人 重傷	交差点で衝突
4	2/27	静岡	2月27日(金)午後2時10分頃、静岡県の国道の交差点で、同県に営業所を置く個人タクシー(空車)が、中央分離帯を越え対向車線のトラックに接触した。 さらにタクシーは走り続け、歩道に乗り上げフェンスに衝突した。 タクシーの運転者は2時間半後に死亡、トラックの運転者にケガは無かった。 タクシー運転者に外傷がなかったことから病死とみられる模様。	個タク本人 死亡	健康起因による病死の疑い
5	3/14	広島	3月14日(土)午前2時頃、広島県の県道において、同県に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、センターラインをはみ出してきた対向車線の乗用車と正面衝突した。 この事故により、乗客1名及び当該タクシーの運転者が重傷を負った。 事故現場は、見通しの良い片側1車線の直線道路で、当該タクシーの運転者は、何らかの原因で対向車線からセンターラインをはみ出してきた乗用車を確認したが回避が間に合わず衝突した模様。	個タク乗客 重傷 個タク本人 重傷	センターラインをはみ出した対向車と衝突
6	4/24	東京	4月24日(金)午前2時50分頃、東京都の都道交差点において、都内に営業所を置く法人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、右折矢印青信号に従い右折を開始したところ、直進してきた個人タクシー(乗客1名)と衝突した。 この事故により、法人タクシーの乗客1名が腕を骨折する重傷を負い、両タクシーの運転者及び個人タクシーの乗客1名の合計3名が軽傷を負った。 法人タクシーのドライブレコーダーの記録によると、個人タクシーが信号を無視して交差点に進入した模様。	法人タク 重傷 個タクと乗客 軽傷	個タクの信号無視
7	5/10	沖縄	5月10日(日)午前0時30分頃、沖縄県の県道交差点において、同県に営業所を置く個人タクシーが空車で走行中、対向してきた乗用車と正面衝突し、横転した。 この事故により、個人タクシーの運転者が軽傷を負い、乗用車の運転者が重傷を負った。 事故は、タクシーが交差点を左折して合流するため一時停止していたところへ、対向車線から中央分離帯を乗り越え進入してきた乗用車が衝突した。 乗用車の運転者は酒気帯び運転であった模様。	相手運転者 重傷 個タク本人 軽傷	相手運転者の酒気帯び
8	5/11	東京	ねた。 この事故により、歩行者が死亡した。 事故は、タクシーが青信号にて交差点を直進したところ、交差点先の横断歩道上を、歩行者が右側から信号を無視して横断してきた模様。	歩行者 死亡	歩行者の信号無視
9	5/18	東京	5月18日(火)午後10時40分頃、東京都の交差点において、都内に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、横断歩道を歩いていた歩行者1名をはねた。 この事故により、歩行者は病院に運ばれたが間もなく死亡した。 事故は、タクシーが青信号にて交差点を直進しようとしたところ、歩行者が交差点手前の横断歩道上を、左側から信号を無視して横断した模様。	歩行者 死亡	歩行者の信号無視
10	6/18	福岡	6月18日(木)午前7時頃、福岡県の市道交差点において、同県に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、自転車と接触しタクシーはそのまま走り去った。 この事故により、自転車に乗っていた者は軽傷を負った。 事故は、タクシーが信号機のない交差点において、道路を横断しようとした自転車と接触したもの。 報道によると、タクシーの運転者はひき逃げ及び過失運転傷害の疑いで逮捕された模様。	自転車乗り 軽傷	交差点での自転車の横断
11	7/17	東京	7月17日(金)午前2時40分頃、東京都の都道交差点において、都内に営業所を置く個人タクシーが乗客2名を乗せて走行中、赤信号で横断中の歩行者1名をはね、死亡させた。 なお、乗客に怪我はなかった模様。	歩行者 死亡	歩行者の信号無視
12	8/8	千葉	8月8日(土)午前1時30分頃、千葉県の自動車専用道において、東京都に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、タクシーの運転者が意識を失ったことにより、タクシーは第1車線のトラックに接触し、反動で中央分離帯に衝突した。 この事故により、タクシーの運転者が病院に搬送されたが死亡し、タクシーの乗客が軽傷を負った。	個タク乗客 軽傷 個タク本人 死亡	個タク本人が運転中に意識喪失
13	8/19	神奈川	8月29日(土)午前1時05分頃、神奈川県道の市道において、同県に営業所を置く個人タクシーが空車で走行中、道路を横断していた歩行者1名をはねた。 この事故により、歩行者1名が死亡した。 事故は、タクシーが横断中の歩行者に気付くのが遅れ、はねた模様。	歩行者 死亡	横断中の歩行者に気付くのが遅れて撥ねた
14	9/8	広島	9月8日(火)午後11時15分頃、広島県の国道において、同県に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、道路を横断していた歩行者1名をはねた。 この事故により、歩行者が死亡した。 事故は、片側1車線の直線道路において、タクシーが道路左側から横断してきた歩行者に気付くのが遅れ、衝突した模様。	歩行者 死亡	道路左側から横断する歩行者に気付くのが遅れて衝突した
15	11/12	東京	11月12日(木)午後9時28分頃、東京都の都道において、都内に営業所を置く個人タクシーが空車で走行中、歩行者1名をはねた。 この事故により、歩行者が死亡した。 事故は、横断歩道から10m程過ぎたところにおいて、タクシーが道路左側から飛び出してきた歩行者を避けきれず、はねた模様。	歩行者 死亡	飛び出してきた歩行者を撥ねた
16	11/12	大分	11月12日(木)午後11時45分頃、大分県の市道において、同県に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、火災事故が発生した。 この事故による負傷者はなし。 事故は、タクシーが走行中、車両前部から煙が発生していることに気付き、乗客を降車させて車両を点検したところ、車両右側のヘッドライト付近から出火した模様。	負傷者なし	ヘッドライトから出火した
17	11/28	東京	11月28日(土)午前3時00分頃、東京都の高速道路において、都内に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、高速道路上にいた歩行者をはね、死亡させた。 個人タクシーの運転者、乗客に負傷なし。 はねられた歩行者は、路肩に止まっていた法人タクシーから降車した乗客であった。	歩行者 死亡	高速道路上にいた歩行者を撥ねた
18	12/15	岩手	12月15日(火)午後2時40分頃、岩手県の国道において、同県に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて走行中、センターラインを超えて対向車線に進入し、対向の大型ダンプカーと正面衝突した。 この事故により、タクシーの乗客及び運転者が重傷を負い、ダンプカーの運転者が軽傷を負った。	相手運転者 軽傷 個タク乗客 重傷 個タク本人 重傷	対向車線に進入して衝突した
19	12/29	東京	平成27年12月29日(火)午後8時05分頃、東京都の都道において、都内に営業所を置く個人タクシーが乗客1名を乗せて停止していたところ、運転者が意識を喪失したことから、踏んでいたブレーキが緩み、前方の車両に追突した。 運転者は救急搬送されたが死亡した。他に負傷者はなし。運転者は心臓の持病があったとのこと。	個タク本人 死亡	健康起因による病死

事故削減目標及び進捗状況(支部)

各年12月末現在

		事故発生実績・当初最終年目標			事故発生件数実績・目標件数			
		基準年 平成20年	中間年 25年	最終年 30年	結果 27年	目標 28年	→ 29年	最終年 30年
北海道	目標①		32	21	24	21	21	21
	発生件数②	43	27		21			
	目標達成数(②-①)		-5		-3			
東北	目標①		20	13	20	17	15	13
	発生件数②	27	26		26			
	目標達成数(②-①)		6		6			
北陸信越	目標①		17	11	11	11	11	11
	発生件数②	23	13		19			
	目標達成数(②-①)		-4		8			
関東	目標①		631	420	540	498	457	416
	発生件数②	841	681		501			
	目標達成数(②-①)		50		-39			
中部	目標①		33	22	30	22	22	22
	発生件数②	44	36		57			
	目標達成数(②-①)		3		27			
近畿	目標①		304	202	268	245	222	202
	発生件数②	405	314		276			
	目標達成数(②-①)		10		8			
中国	目標①		52	35	28	27	26	26
	発生件数②	70	50		40			
	目標達成数(②-①)		-2		12			
四国	目標①		19	13	18	16	14	13
	発生件数②	26	22		15			
	目標達成数(②-①)		3		-3			
九州	目標①		134	89	107	100	92	85
	発生件数②	179	134		154			
	目標達成数(②-①)		0		47			
沖縄	目標①		15	10	18	10	10	10
	発生件数②	20	24		12			
	目標達成数(②-①)		9		-6			
計	目標①		1,257	836	1,064	967	890	819
	発生件数②	1,678	1,327		1,121			
	目標達成数(②-①)		70		57			
全国	目標①		1,260	840	1,124	1,024	925	840
	発生件数②	1,678	1,327		1,121			
	目標達成数(②-①)		67		-3			

平成27年事故実績において平成30年(最終年)目標を既に達成

平成27年目標達成: ひき続き事故削減の推進が必要

平成27年目標未達成: 事故削減に向けて特に強力な推進が必要

(注) 1.事故発生件数(発生地点による件数)は警察庁調べ。2.関東地区の事故発生件数=27年501件には茨城3件を含む。3.中国地区の事故発生件数=40件には鳥取3件を含む。

事故削減目標及び進捗状況(支部)

各年12月末現在

		事故発生実績・当初最終年目標			事故発生件数実績・目標件数				
		基準年 平成20年	中間年 25年	最終年 30年	結果 26年	目標 27年	28年	29年	最終年 30年
北海道	目標①		32	21	25	24	23	22	21
	発生件数②	43	27		24				
	目標達成数(②-①)		-5		-1				
東北	目標①		20	13	23	20	17	15	13
	発生件数②	27	26		22				
	目標達成数(②-①)		6		-1				
北陸信越	目標①		17	11	12	11	11	11	11
	発生件数②	23	13		13				
	目標達成数(②-①)		-4		1				
関東	目標①		631	420	582	540	498	457	416
	発生件数②	841	681		546				
	目標達成数(②-①)		50		-36				
中部	目標①		33	22	33	30	27	24	22
	発生件数②	44	36		53				
	目標達成数(②-①)		3		20				
近畿	目標①		304	202	291	268	245	222	202
	発生件数②	405	314		309				
	目標達成数(②-①)		10		18				
中国	目標①		52	35	46	28	27	26	26
	発生件数②	70	50		28				
	目標達成数(②-①)		-2		-18				
四国	目標①		19	13	20	18	16	14	13
	発生件数②	26	22		8				
	目標達成数(②-①)		3		-12				
九州	目標①		134	89	125	107	101	92	85
	発生件数②	179	134		155				
	目標達成数(②-①)		0		30				
沖縄	目標①		15	10	21	18	15	12	10
	発生件数②	20	24		25				
	目標達成数(②-①)		9		4				
計	目標①		1,257	836	1,178	1,064	980	895	819
	発生件数②	1,678	1,327		1,183				
	目標達成数(②-①)		70		5				
全国	目標①		1,260	840	1,225	1,124	1,024	925	840
	発生件数②	1,678	1,327		1,183				
	目標達成数(②-①)		67		-42				

平成26年事故実績において平成30年(最終年)目標を既に達成

平成26年目標達成:ひき続き事故削減の推進が必要

平成26年目標未達成:事故削減に向けて特に強力な推進が必要

(注) 1.事故発生件数(発生地点による件数)は警察庁調べ。2.関東地区の事故発生件数=26年546件には茨城1件、山梨1件を含む。

平成28年～30年 人身事故削減目標

(一社)全国個人タクシー協会 関東支部

平成27年12月末 事業者数	平成27年 (平成26年12月事業者数 をベースに設定)	平成28年 (平成27年12月事業者数 をベースに設定)	平成29年 (平成27年12月事業者数 をベースに設定)	平成30年 (平成27年12月事業者数 をベースに設定)
東京都個人タクシー協会 13,842人 80.56%	436	401	368	335
	前年比較	-35	-33	-33
神奈川県個人タクシー協会 2,374人 13.82%	74	69	63	58
	前年比較	-5	-6	-5
千葉県個人タクシー協会 738人 4.29%	23	21	20	18
	前年比較	-2	-1	-2
埼玉県個人タクシー協会 166人 0.97%	5	5	4	4
	前年比較	0	-1	0
栃木県個人タクシー協会 61人 0.36%	2	2	2	1
	前年比較	0	0	-1
群馬県個人タクシー協会 2人 0.01%	0	0	0	0
	前年比較	0	0	0
関東支部 17,183人	540	498	457	416
	前年比較	-42	-41	-41

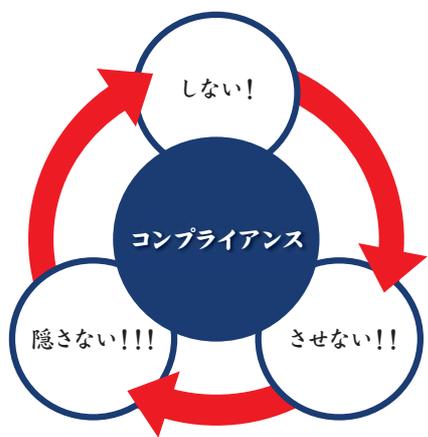
※ 平成27年12月末現在事業者数をベースに目標値を再設定した。

悪質違反を根絶して、

事故削減目標を達成!!

人身事故発生 498件以内!!

千葉 21件	神奈川 69件	東京 401件
群馬 0件	栃木 2件	埼玉 5件



- ◆ 死亡事故ゼロ!!
- ◆ 危険ドラッグ等薬物使用による運行ゼロ!!



【平成28年度重点項目】

1 交差点での事故を削減

- ・「かもしれない運転」で危険予知!!
- ・二段階停止で安全確認!!
- ・早めの点灯・ハイビーム!!

2 飲酒運転の厳禁

- ・飲んだら乗るな!!
- ・自家使用でもアルコールチェックで確認・記録!!

3 無免許・無車検の厳禁

- ・あつてはならない運行!!
- ・日常点検等で常に確認!!

4 健康管理の徹底

5 ドライブレコーダーの導入促進

公益社団法人全日本トラック協会
「トラック事業における総合安全プラン2009」
中間見直し後の各種交通事故防止対策の進捗状況

平成29年3月24日



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
飲酒運転・ 危険ドラッグ	飲酒運転・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無		

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
- 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取組み内容

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の運行管理・支援機器の普及拡大の促進。
- 衝突被害軽減ブレーキを装着した車両総重量3.5トン以上8トン未満の車両への助成事業の実施(平成29年4月1日以降の装着に限る)(平成29年度計画)
- 車載カメラ搭載車(左折巻き込み事故防止対策)への助成事業の実施(平成29年度計画)
- 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」の制作と、ホームページ上への公開による普及促進
- 関係省令の改正による、運行記録計による記録および当該記録保存の義務付け対象の拡大

2. トラック運転者教育の充実等

- 初任運転者等を対象とした「事業用トラックドライバー研修テキスト」の作成(平成28年度)および、初任運転者教育に関する助成事業の実施、並びに都道府県トラック協会における初任運転者教育の充実強化(平成29年度研修計画)
- 交通事故防止の意識の高揚を目的とした「トラック追突事故防止マニュアル活用セミナー」及び「交差点事故防止マニュアル活用セミナー」、平成29年度に見直しを行うドラレコマニュアルによる「ドライブレコーダ活用セミナー」の全国各地での開催
- 安全運転研修に対する助成の実施および、受講の促進
- 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
- 運転技術、安全意識向上のため、トラックドライバー・コンテストの実施

- 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る、交通安全に対する事業者の意識向上の定着促進

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した事故事例集の作成と、事故防止活動への活用
- 交差点事故発生要因の詳細分析を行い、これに基づく「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」の作成
- 追突事故発生要因の詳細分析を行い、これに基づく「トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～」の作成
- 重大事故に係る会員事業者情報にもとづく、車籍別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細な事故分析手法への見直しおよび、迅速かつ効果的な検証による新たな対策の樹立

4. 広報・啓発活動等

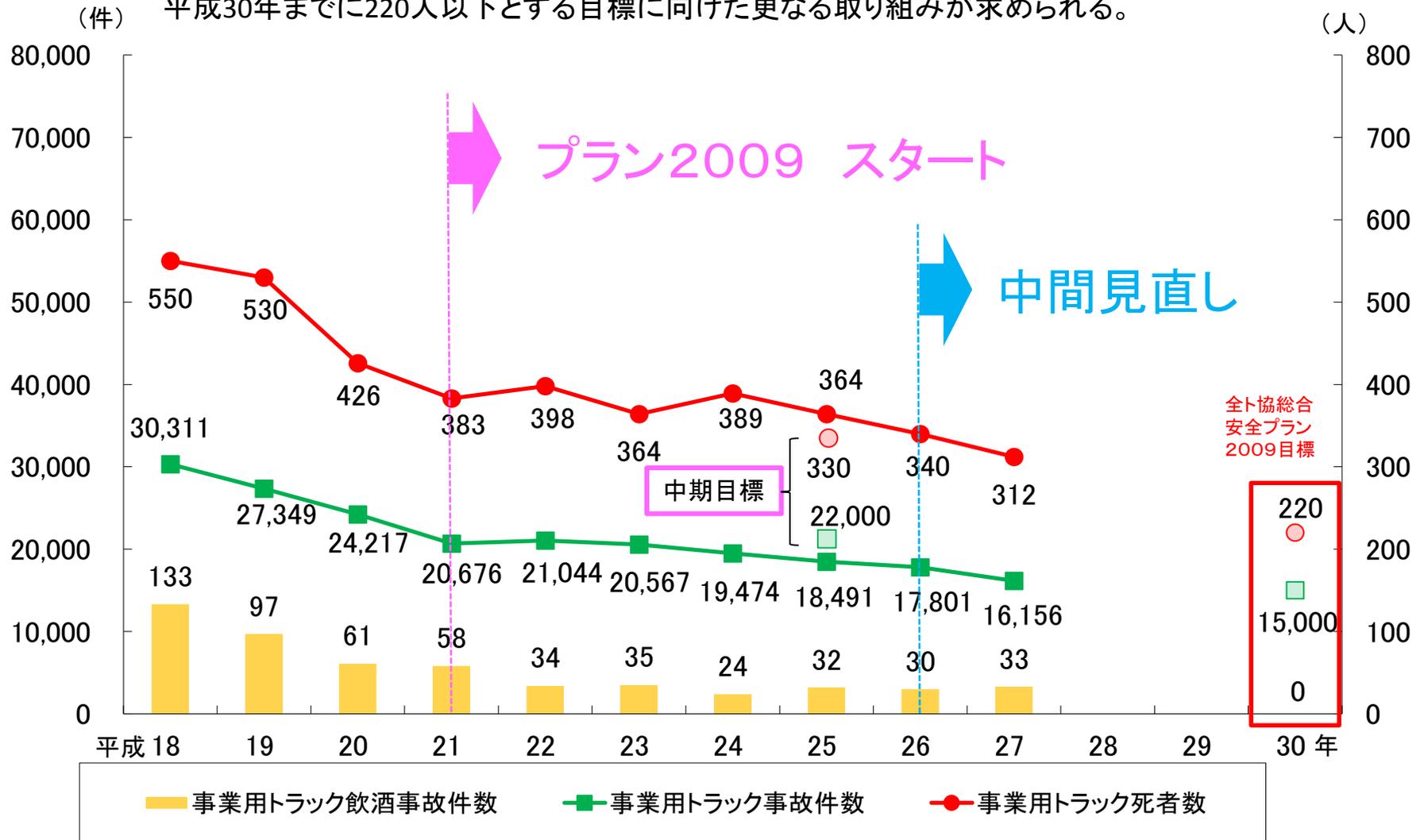
- 「正しい運転・明るい輸送運動」、「不正改造車を排除する運動」の実施、国の交通安全運動等への参加など、会員事業者への広報・啓発活動の積極的な展開
- 事業用トラックによる死亡事故の発生地域別データベースを構築し、事故防止啓発ツールとしての活用
- 準中型免許の創設に伴う、改正道路交通法の周知・啓発を目的としたパンフレット、ポスター、識別ステッカー等の作成および、都道府県トラック協会を通じた会員事業者への配布

※ 下線部分は中間見直し後の取組みを示す。

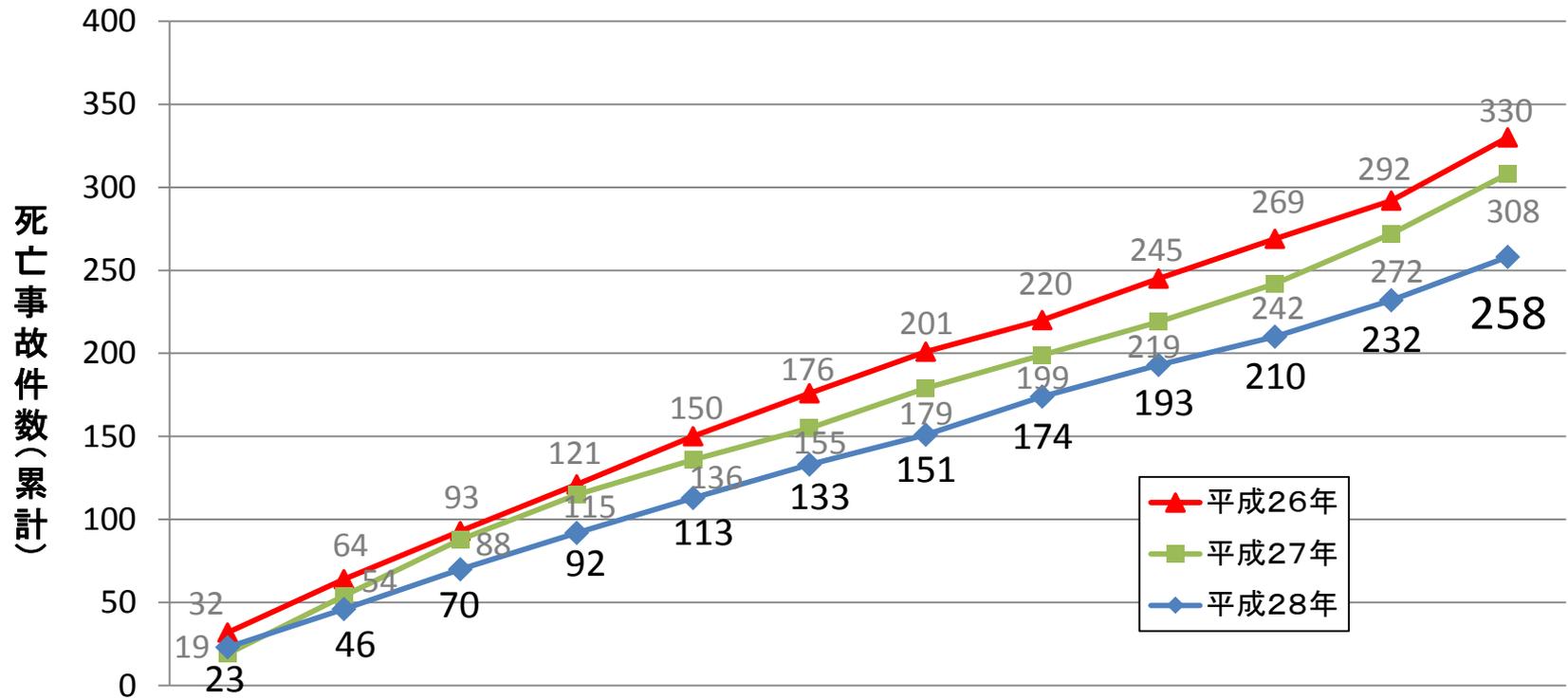


トラック事業における総合安全プラン2009と目標値

中期目標(平成25年)のうち、人身事故件数については「22,000人以下」とする目標値をクリアしたものの、死者数については目標値(330人以下)を大きく上回っており、今後は平成30年までに220人以下とする目標に向けた更なる取り組みが求められる。



事業用貨物車に係る第1当事者死亡事故件数の状況

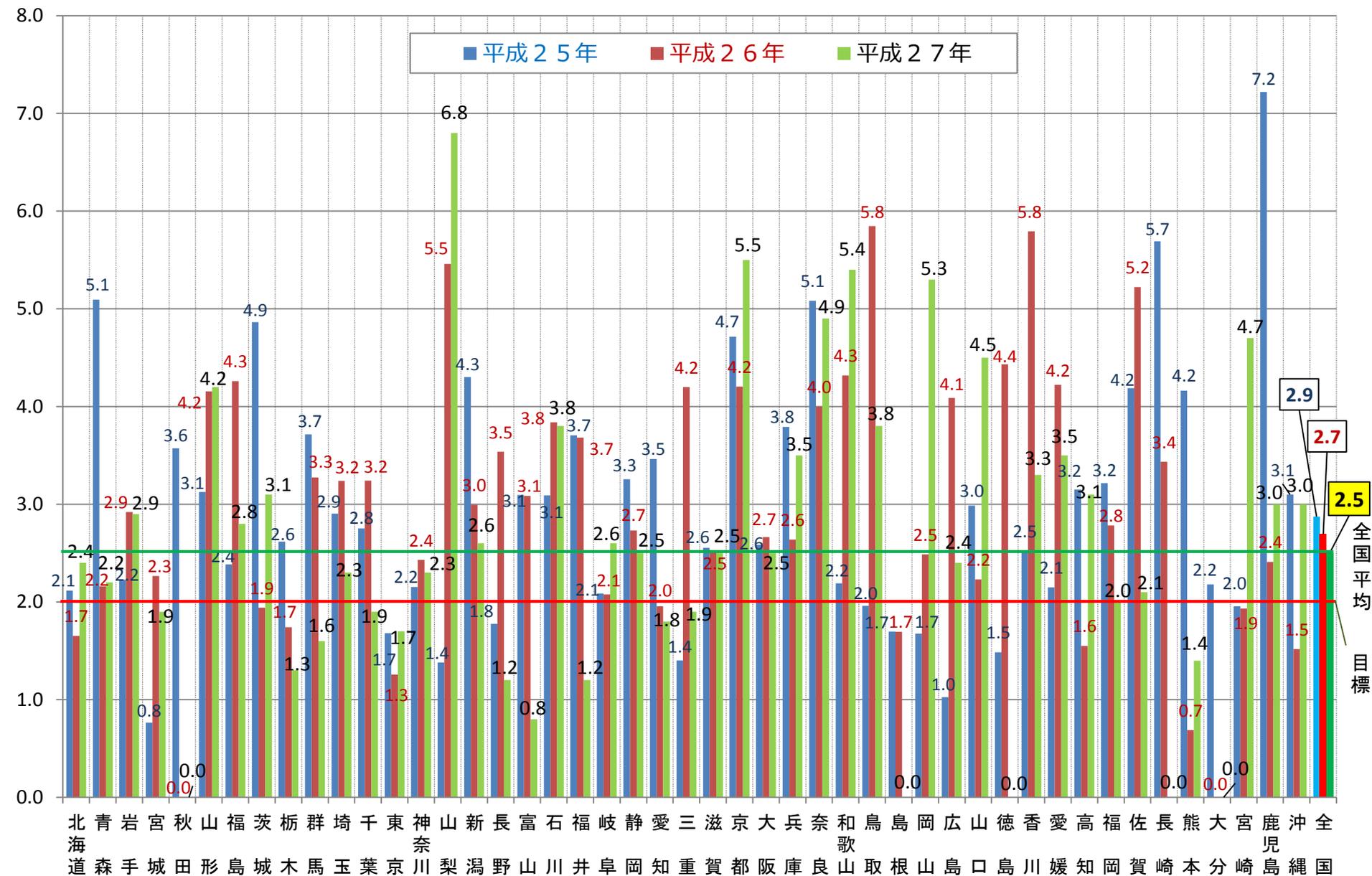


年	種別	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
28年	大型	10 (+2)	17 (-6)	15 (-4)	15 (-4)	10 (-1)	8 (-6)	9 (-6)	13 (-1)	9 (-5)	14 (+3)	12 (-4)	18 (-2)	150 (-35)
	中型	11 (+1)	5 (-4)	8 (-3)	6 (0)	9 (-1)	10 (+6)	9 (±0)	9 (+5)	10 (+5)	3 (-8)	8 (-4)	5 (-10)	93 (-13)
	普通	2 (+1)	1 (-2)	1 (-3)	1 (-1)	2 (+2)	2 (+1)	0 (±0)	1 (-1)	0 (-1)	0 (-1)	2 (±0)	3 (+3)	15 (-2)
	合計	23 (+4)	23 (-12)	24 (-10)	22 (-5)	21 (±0)	20 (+1)	18 (-6)	23 (+3)	19 (-1)	17 (-6)	22 (-8)	26 (-9)	258 (-50)
27年	合計	19	35	34	27	21	19	24	20	20	23	30	35	308
26年	合計	32	32	29	28	29	26	25	19	25	24	23	38	330

月別件数



事業用トラック1万台当たりの死亡事故件数推移



平成29年度 事故防止関係助成事業概要(案)

助成事業		概要	
1	ドライブレコーダ	予算	3億円
		対象機器・装置	強い加速度等が生じた場合に、その前後一定時間の画像を撮影できること 「貨物自動車ドライブレコーダ選定ガイドライン」で定義された4分類（①簡易型 ②標準型 ③運行管理連携型 ④スマートフォン活用型）のうち、③運行管理連携型とする
		助成金額	1台につき2万円
		昨年度からの変更点	・予算3千万円増 ・運行管理連携型のみを対象（標準型、スマートフォン活用型は対象外）とする
2	【新規】 衝突被害軽減 ブレーキ	予算	2億円
		対象機器・装置	車両総重量3.5トン以上8トン未満の事業用トラックに装着された衝突被害軽減ブレーキ装置 ※新車新規登録の車両または後付けで装着された装置 ※国の事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援）の衝突被害軽減ブレーキと同一とする
		助成金額	装置取得価格の1/4（上限5万円）
		その他	中小企業事業者に限る。国の補助金との併用は妨げない
3	安全装置	予算	1億5千万円
		対象機器・装置	① 後方視野確認支援装置 ② 側方視野確認支援装置 ※車両総重量7.5トン以上の事業用トラックに装着した場合に限る ③ 呼気吹込み式アルコールインターロック装置 ④ 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マーク認定事業所に限る）
		助成金額	1台につき対象装置毎に1万円
		昨年度からの変更点	・予算5千万円増 ・側方視野確認支援装置を対象装置に追加

※赤字は前年度からの変更箇所を示す

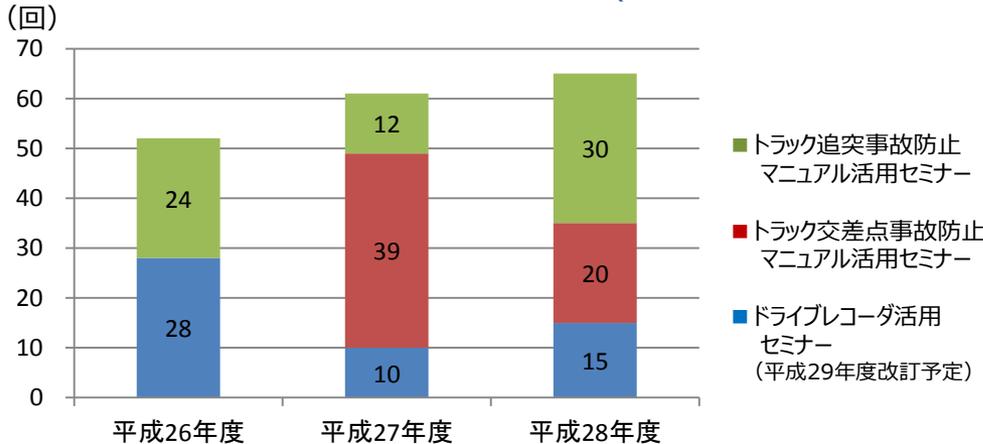


ドライバー等安全教育訓練の充実・強化

■ 事業用トラックドライバー研修テキスト

(企画・制作：全日本トラック協会／発行・販売：日本貨物運送協同組合連合会)

■ 交通事故対策セミナーの開催状況(延べ開催回数)



■ ドライバー等安全教育訓練 (H29年度 全ト協助成事業)

予算：8千万円
 活動内容：ドライバー等に対する安全教育
 助成金額：一般研修（1泊2日・・・1万円）
 特別研修（2泊3日・・・受講料の7/10）
 ※Gマーク認定事業所のドライバー等が受講する場合は受講料全額
 その他条件：助成対象研修は、全ト協が指定する研修施設が行う研修で、予め指定したもの

■ 初任運転者教育指導記録簿

貨物自動車運送事業者が行う指導監督指針（国土交通省告示）に対応

(全日本トラック協会が作成した参考様式)



平成29年 JTA 全日本トラック協会

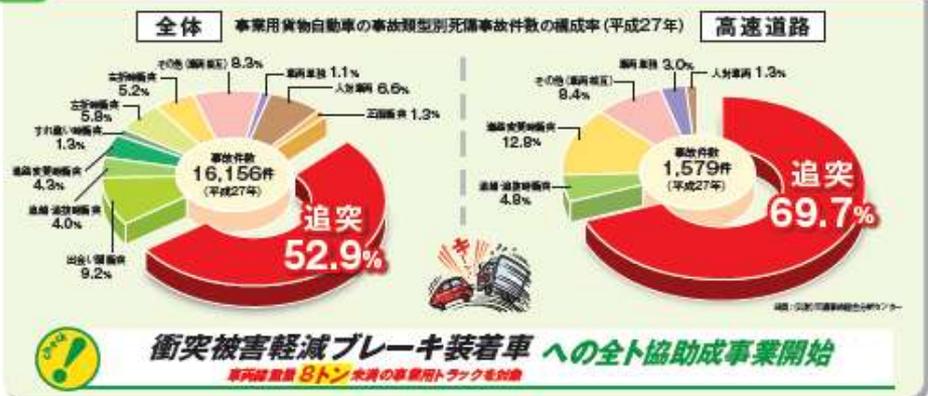
4月6日(木)～15日(土)まで

春の全国交通安全運動

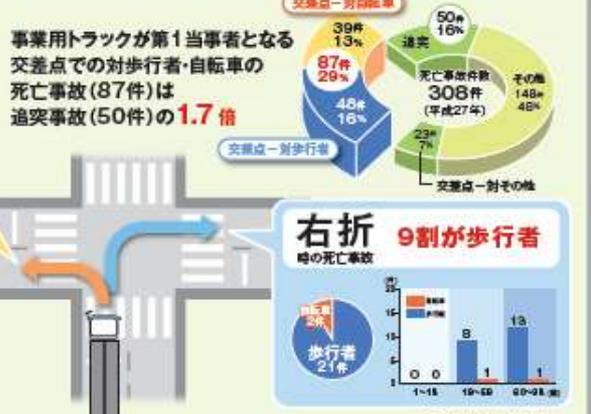
全日本トラック協会では、「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を最重点推進項目として安全運行の確保に積極的に取り組みます。

1 追突死亡事故ゼロをめざして 車間距離・制限速度・健康管理がポイント!

※死亡事故件数は事業用貨物自動車第一当事者とするもの(傷者除く)



2 左折巻き込み事故ゼロをめざして 右・左折時には歩行者・自転車に注意!



車載カメラ(左折巻き込み事故防止対策 車両総重量 7.5トン以上の事業用トラックを対象)への全ト協助成事業開始

■ 春の全国交通安全運動ポスター

■ 「準中型免許Q & A」(パンフレット)



■ 「広報とらっく」折込ポスター

免許の種類と運転可能な車両区分

18歳から取得可能な準中型自動車免許を新設

改正 平成29年3月12日施行

車両総重量 3.5トン 7.5トン 11トン

普通自動車普通免許 (18歳以上)
準中型自動車免許 (18歳以上)
中型自動車中型免許 (21歳以上)
大型自動車大型免許 (21歳以上)

ドライバーの運転可能な車両区分を確認しよう!

免許取得時期	免許の種類	車両総重量	最大積載量
平成19年6月1日～平成28年3月11日まで	普通	8トン以下	5トン以下
	大型	8トン以上	5トン以上
平成19年6月1日～平成29年3月11日まで	普通	5トン以下	3トン以下
	中型	5トン11トン以下	3トン6.5トン以下
平成29年3月12日以降	普通	3.5トン以下	2トン以下
	準中型	3.5トン7.5トン以下	2トン4.5トン以下
	中型	7.5トン11トン以下	4.5トン6.5トン以下
	大型	11トン以上	6.5トン以上

JTA 全日本トラック協会 全国貨物自動車運送協会の事業活動推進

事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議

平成29年3月24日
(独)自動車事故対策機構

1. 講ずべき施策の進捗状況

(1) 安全体制の更なる強化

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等講習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。

⑤上級講習（仮称）に係る評価

1) 再発防止対策を策定する手法の習得のために、事故要因分析手法の紹介と業態毎に様々な事故事例集を掲載した「事故事例研究」を特別講習テキストに掲載し、運行管理者が自ら再発防止策を考えさせる小集団ロールプレイ方式により講習を実施している。平成26年度以降も事故事例のリニューアルを行いつつ、特別講習を引き続き実施している。

2) 平成26年度に基礎講習、一般講習及び特別講習用テキストについて、事業用自動車運転者の健康管理、健康診断結果等に基づいた指導方法に関する記述をリニューアルし、基礎講習、一般講習及び特別講習を引き続き実施している。

⑫保安指導を担う指導的人材の育成・資質の向上と安全体質の底上げに係る評価

1) 平成27年度より講習担当職員（第一種、第二種講師）に対し、認定要領に基づく研修を実施している。

(3) 飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無のため、以下の取り組みを実施している。

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に係る評価

1) 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26年度は37名が認定され、平成27年度は新たに19名が認定され、これまでに203名（退職者等を除く）が認定されている。平成28年度においては飲酒運転防止インストラクター養成講座を16名が受講し、本年度中に認定される見込み。

2) 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、各講習でアルコール専門教育を実施。平成28年度においても引き続き実施している。

3) 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継続掲載するとと

もに、平成23年度に視聴覚教材（DVD）「点呼・日々の安全運行のために」を作成し、平成24年度より各講習でテキストと合わせ本視聴覚教材を機会あるごとに活用し点呼の必要性、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務等の啓発を実施。平成26年度以降においても引き続き実施している。

②運転者の日常的飲酒に対する指導・管理に係る評価

上記①に同じ

④危険ドラッグ等薬物の使用禁止に係る評価

- 1) 基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに、「覚醒剂等薬物問題について」を掲載、各講習で運行管理者等に対し覚醒剤、危険ドラッグ等薬物の危険性等の啓発を実施。平成26年度以降引き続き実施している。

<安全体制の更なる強化に関する取り組みの経緯>

(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など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。
- 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。
- 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。
- 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。
- ⑤ 平成26年度以降は、本講習を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て全支所において実施。

(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)

- ① 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、基礎講習、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

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	2014年度	2015年度	
指導講習	一般講習	95,907	98,589	100,350	102,197	96,345	94,223	91,246
	基礎講習	41,020	38,592	37,019	37,450	38,218	35,839	36,535
	特別講習	2,236	2,719	3,052	2,694	2,407	2,310	2,517
	合計	139,163	139,900	140,421	142,341	136,970	132,372	130,298
適性診断	義務診断 (初任等)	179,840	178,626	181,272	198,120	201,891	204,601	213,988
	任意診断	275,176	277,947	256,247	263,613	253,670	254,563	247,150
	合計	455,016	456,573	437,519	461,733	455,561	459,164	461,138

(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、DVD「点呼 - 日々の安全運行のために」を視聴覚教材として作成、平成24年度の指導講習より活用
- ・健康起因事故防止：健康管理に関する事故防止対策を継続掲載、DVD「安全運行は健康管理から」を視聴覚教材として作成、平成27年度の指導講習より活用
- ・受講者の利便性：インターネットによる受講予約の拡大
- ・覚醒剤等薬物使用禁止：覚醒剤、危険ドラッグ等薬物に関する知識を継続掲載

(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（ナスバネット）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
- ・ナスバネット契約事業者の拡大とナスバネット機材の貸し出し
- ・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	2014年度	2015年度
適性診断業務	新規参入者数	1	3	4	0	22	8	11
	累計参入者数	7	10	14	14	36	44	55
指導講習業務	新規参入者数	0	0	0	7	20	13	20
	累計参入者数	0	0	0	7	27	40	60

- ・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、視聴覚教材（DVD）の貸与、適性診断システム（ナスバネット）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

① 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、安マネ評価を実施
(2009年度から2015年度までの実績：113件)

② 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を目的として実施

(2009年度から2015年度までの実績：391件)



【コンサルティングの実施風景】

③ 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年度から2015年度までの実績：2,957件)

④ 安全マネジメント関係講習会

- ・自動車運送事業者における運輸安全マネジメントの取り組みを支援することを目的として、安全マネジメント講習会、安全マネジメント支援ツール講習会及び安全マネジメント内部監査講習会を開催
- ・運輸安全マネジメントの浸透、定着に有効なセミナーとして、「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、平成26年度より実施

- ・2009年度から2015年度までの実績

安全マネジメント講習会：643回開催、20,874人受講

安全マネジメント支援ツール講習会：442回開催、8,304人受講

安全マネジメント内部監査講習会：571回開催、7,124人受講

(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、多くの自動車運送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毎年実施

(2009年度から2015年度までの実績：参加人数6,122人)

(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
- ・ISO39001 取得企業様アンケート調査による認証取得効果の把握
- ・平成28年3月までに132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

- ・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「ドライブレコーダーKYT-I」「ドライブレコーダーKYT-II」「ドライブレコーダーKYT-III」「ドライブレコーダーKYT-IV」を頒布



【事業用自動車総合安全プラン2009に係る評価・対応】

安全指導業務は、2013年度より民間参入団体が急激に増加し、ナスバにおける指導講習受講者数及び適性診断受診者数の増減はあるものの、ナスバと民間との合計した指導講習受講者数、適性診断受診者数ともに概ね増加の傾向にあり、自動車運送事業者の安全意識は向上していると思われる。引き続き民間と協力して安全の裾野を広げるべく指導講習受講者数・適性診断受診者数が拡大するよう取り組みを強化していく。

運輸安全マネジメントに関して、多数の自動車運送事業者等に対し、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により、運輸安全マネジメントの普及・促進につなげることができた。自動車運送事業者の安全マネジメントへの取り組みが導入段階から拡大期へ向かうなか、これまで運輸安全マネジメントの取り組みが不十分であった自動車運送事業者に対して、認定セミナーやコンサルティング等の活用を促進して運輸安全マネジメントの普及拡大を図る。

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