

事業用自動車総合安全プラン2020

～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2020」
の目標達成に向けて講じた施策

2019年3月29日

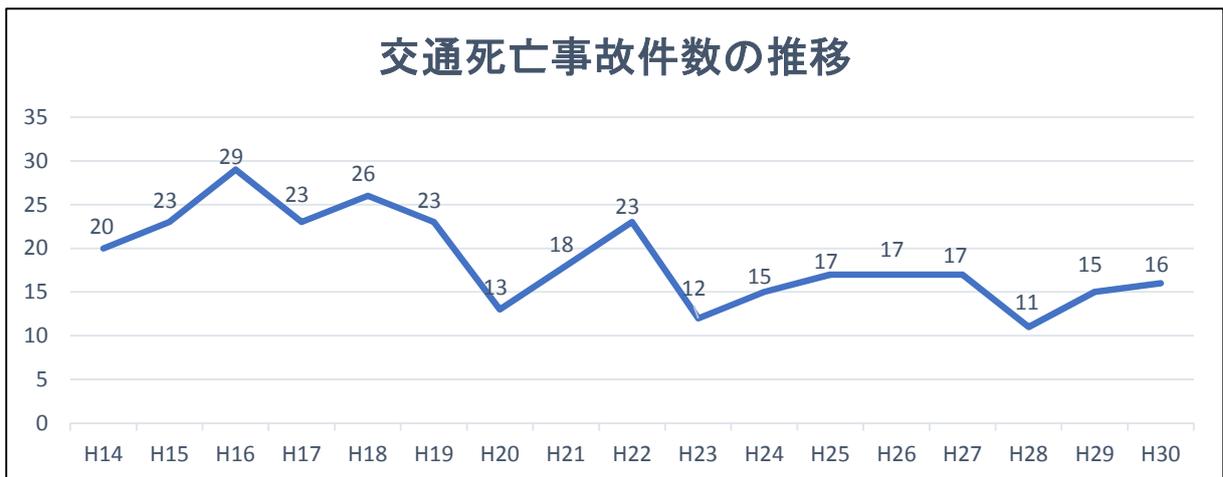
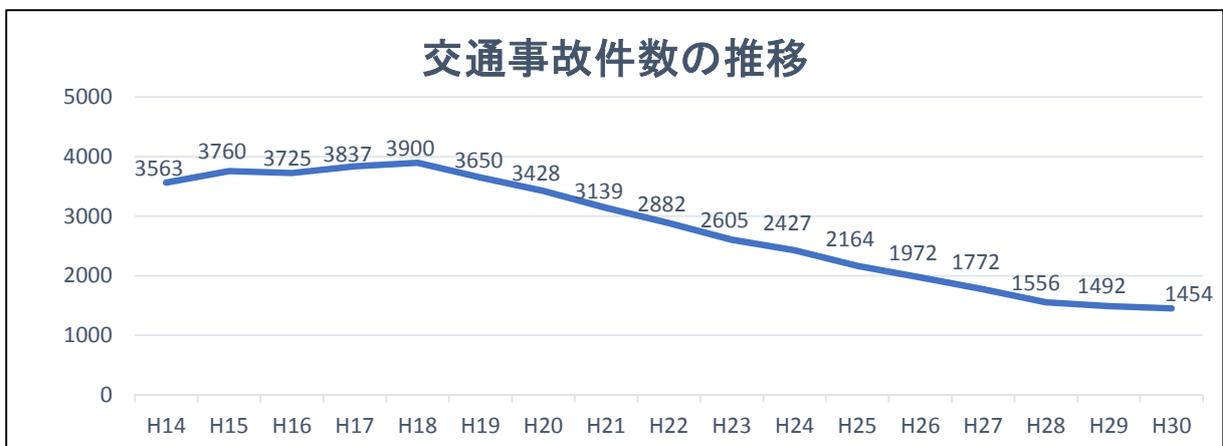
公益社団法人 日本バス協会



日本バス協会は、「事業用自動車総合プラン2020」を踏まえ、バス事業における総合安全プラン2020」を策定し、「①平成32年までに交通事故死者数をゼロとする。②平成32年までに人身事故件数を1,100件以下とする。③飲酒運転をゼロとする。」取組みを進めている。

I. 事業用バス（第1当事者）の交通事故件数の発生状況

平成30年の交通事故の発生は1,454件であり、平成29年に比較して38件減少した。死亡事故件数については、平成30年は前年より1件増加した16件となった。また、飲酒運転及びによる事故件数については、平成27年から平成29年までゼロ件を継続している。



出展：警察庁交通局 交通死亡事故の発生状況及び道路交通法取締状況等

II. 目標達成のために講じた措置

1. 運輸安全マネジメントの推進

機関紙、HP掲載等による周知を図り、運輸安全マネジメント講習会の受講促進に取り組んでいる。(平成30年度の地方バス協会の講習会開催実績42回)

2. 運行管理の強化

(1) 運転者に対する指導・監督内容の明確化

運行管理者が運転者に対して、実効性のある指導・監督が行えるよう、地方バス協会に対し、国土交通省作成の「指導・監督マニュアル」の周知徹底を図っている。また、バス事業者団体としての決意表明である「安全輸送決議」において、運行管理者による運転者に対する実効ある指導・監督体制を確立するよう決議している。

(2) 映像型ドライブレコーダー等の活用

「安全輸送決議」において、ドライブレコーダー映像等、保有する情報を活用した運転者の運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等の指導に努めることを決議し、映像記録型ドライブレコーダー等により得られたデータを交通安全教育及び添乗指導等に活用し、乗務員の質の向上を図ることとしている。

3. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

(1) 飲酒運転の根絶

秋の全国交通安全運動に併せ「飲酒運転防止週間」を展開し、アルコール検知器の適正な使用等について、日本バス協会作成の「飲酒運転防止対策マニュアル」による対応をするよう地方バス協会に要請をしている。また、「安全輸送決議」において、運転者及び運行管理者の日常的飲酒についての指導を徹底するとともに、遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性の確保に努めることを決議している。

(2) 覚せい剤等使用運転の根絶

ASK飲酒運転防止インストラクター養成講座の受講案内を機関紙、メールマガジンに掲載し、受講の促進を図っている。(平成30年度の第11期ASK飲酒運転防止プロジェクトに430名が受講) また、「安全輸送決議」において、覚せい剤、危険ドラッグに対しても細心の注意を払うことを決議している。平成30年度覚せい剤使用運転は0件。

(3) 運転中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止

「安全輸送決議」において、乗務中の携帯電話やスマートフォンの使用の禁止を継続的かつ反復的に指導することを決議している。

4. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応

(1) 国土交通省のメールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用

メールマガジン「事業用自動車安全通信」等を積極的に活用し、事故の発生状況を把握し、メールマガジンに掲載することにより、同種事故の再発防止対策を図っている。また、日本バス協会作成の啓発資料「バス事故の防止対策について」を活用し、運転者に対する指導を行うよう周知をしている。

(2) 車内事故防止対策

車内事故の防止を図るため、毎年7月に「車内事故防止キャンペーン」を展開し、乗客が着席してから発車する「ゆとり運転」による安全運転の周知徹底を地方バス協会に要請するとともに、「安全輸送決議」において、発進時の車内事故を防止するための「ゆとり運転」の徹底を決議している。

また、乗客のシートベルトの着用を促すため、「車内事故防止キャンペーン」を展開し、シートベルト着用案内の車内放送やポスターの掲示を行うよう地方バス協会に要請している。また、「安全輸送決議」において、客席にシートベルトの装備があるバス車両の運行に当たっては、バス出発時に車内放送や映像による乗客へのシートベルト着用案内を徹底し、運転者の見回りによる着用案内を推進することを決議している。

(3) 交差点右左折時の事故防止対策

「安全輸送決議」において、交差点等における重大事故を防止するため、「交差点右左折時には横断歩道の手前で一旦停止」し、歩行者、自転車、他車の動向に注意することを決議している。

(4) 高齢者事故の防止対策

「車内事故防止キャンペーン」を展開し、バスが乗り入れている病院等、高齢のバス利用者が多い施設等にポスターの掲示依頼をするよう地方バス協会に要請している。



5. 運転者対策の充実

地方バス協会に対し、国土交通省作成の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」、「S A S 対応マニュアル」、「脳血管疾患対策ガイドライン」の周知徹底を図っている。また、「安全輸送決議」において、健康診断の受診を徹底するとともに、運転者個々の健康状態を考慮した点呼を推進し、運転者の健康に起因する事故の防止に努めることを決議している。

※平成29年度に無呼吸症候群について、39地方バス協会が運輸事業振興助成交付金による事業を実施している。脳検診等については、16地方バス協会が運輸事業振興助成交付金による事業を実施している。

6. 車両の点検整備の充実

地方バス協会に対し、国土交通省の「自動車点検整備推進運動」の重点点検項目の周知徹底を図っている。また、「安全輸送決議」において、バス車両の点検整備を確実に行うことにより、車両故障、車両火災、車輪脱落事故によるバス運行への影響を排除し、安全運行を徹底することを決議している。

7. 運転支援装置の導入

運転者の健康起因事故等のリスク軽減を図るため、運輸事業振興助成交付金事業により、衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置等運転支援装置等の導入の促進を図っている。

※平成29年度に衝突被害軽減ブレーキについて、車間距離警報装置、横すべり防止警報装置、車線逸脱装置、居眠り警報装置に対し、14地方バス協会が運輸事業振興助成交付金による助成事業を実施している。（衝突被害軽減ブレーキについては、日本バス協会も助成を実施をしている）

8. 貸切バス事業者の安全性に関する取組み

(1) 貸切バス適正化機関との連携

地方バス協会は貸切バス適正化機関と連携し、貸切バス事業の適正化を推進している。

(2) 貸切バス事業者安全性評価認定制度の普及・拡大

貸切バス評価認定制度の認知度向上を図るため、旅行業協会、地方公共団体、教育委員会、大学生協等にリーフレットを配布した他、JR時刻表（平成30年3月号）に広告掲載している。また、運輸安全マネジメントへの取組状況を評価している他、衝突被害軽減ブレーキ、ドライブレコーダー搭載車両事業者及び睡眠時無呼吸症候群、脳検診受診事業者に加点をしている。

全国に広がる セーフティバスを ぜひ、ご利用下さい。

山口県 山口市

富山県 富山市

京都府 京都市

滋賀県 彦根市

岐阜県 岐阜市

愛知県 名古屋市

東京都 東京都

千葉県 千葉市

埼玉県 さいたま市

茨城県 水戸市

栃木県 宇都宮市

群馬県 高崎市

福島県 福島市

宮城県 仙台市

秋田県 秋田市

岩手県 盛岡市

青森県 青森市

山形県 山形市

福島県 福島市

茨城県 水戸市

埼玉県 さいたま市

千葉県 千葉市

東京都 東京都

Check!

【SAFETY BUS】は「セーフティバス」の略である。このマークは、運輸省の安全教育・安全性評価・情報提供、車両性能評価の承認など、高いレベルでの安全性能への保証が、優良なバス事業者であることを示すものです。旅行会社の営業所や旅行予約サイトで会社をお選びいただく際の参考としてご活用ください。

公益社団法人 日本バス協会
最新の認定事業者の情報は
<http://www.buses.or.jp/safety/index.html>

貸切バス事業者安全性評価認定制度による認定事業者の公表

◆貸切バス事業者安全性評価認定制度とは◆

貸切バス事業者の安全性の確保に向けた取組状況を評価・認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社からより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者が安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施しています。

※本制度は安全性に対する取組状況等を評価・認定する制度であり、事故が発生しないことを保証するものではありませんので予めご了承ください。

◆法令遵守事項と安全確保への取組み状況を書類審査と訪問審査で確認しています◆

| 安全性に対する取組状況 | 事故及び行政処分の状況 | 運輸安全システム状況 |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・テレコールセンターを使用した厳正な応呼を行っているか ・テレコールセンターを運用しているか ・テレコールセンターを導入し、お客様の相談対応等を行うか ・運転時無呼吸検知装置(SAS)や路線検索等を実施しているか 等 | <ul style="list-style-type: none"> ・過去5年間に有数の死亡事故が発生していないか ・過去1年間に有数の重傷事故が発生していないか ・過去2年間行政処分による累積点数は配点から大きく 等 | <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の安全確保の責任体制 ・安全方針の策定と全従業員への周知徹底 ・安全対策に対する会社全体での取組み ・自動車事故対策機構等の運輸安全システム認定システムを採用しているか 等 |

さらなる安全性を目指して

キャリアアップ

- 訪問審査による現地確認
- 有効期間は基本2年間の更新制



安全輸送決議

我々バス事業者は、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。特に、高齢者の事故が目立っている。また、一昨年1月には軽井沢スキーバス事故が発生し、初任運転者等に対する指導監督内容の拡充、事業許可の更新制などの安全規制が強化され、貸切バス適正化機関による指導チェックも開始されている。

このような中で、我々バス事業者は、事業の内容を点検し、新たな安全規制の効果的な推進に努めるとともに、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、それぞれの持ち場において、法令遵守を再徹底する。特に、軽井沢スキーバス事故を受けて実施された各種対策を徹底し、さらなる安全性の向上に努める。
2. ドライブレコーダー映像等、保有する情報を活用した運転者の運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等の指導に努める。
3. 客席にシートベルトの装備があるバス車両の運行に当たっては、バス出発時に、車内放送や映像による乗客へのシートベルト着用案内を徹底する。その際、運転者の見回りによる着用案内を推進する。
4. 運行管理者による運転者に対する実効ある指導・監督体制を確立する。特に、乗務中の携帯電話やスマートフォンの使用の禁止を継続的かつ反復的に指導する。また、確実な点呼等により、睡眠不足のチェックや夜間・長距離運行における過労運転の防止に努める。
5. 運転者及び運行管理者の日常的飲酒についての指導を徹底するとともに、遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性の確保に努める。また、覚せい剤、危険ドラッグに対しても細心の注意を払う。
6. 交差点等における重大事故を防止するため、「交差点右左折時には横断歩道の手前で一旦停止」し、歩行者、自転車、他車の動向に注意する。また、発進時の車内事故を防止するため、乗客が着席してから発車する「ゆとり運転」を徹底する。
7. 健康診断の受診を徹底するとともに、運転者個々の健康状態を考慮した点呼を推進し、運転者の健康に起因する事故の防止に努める。
8. 事故防止の為に衝突被害軽減ブレーキ等、ASVを活用する。また、バス車両の点検整備を確実にを行うことにより、車両故障、車両火災、車輪脱落事故によるバス運行への影響を排除し、安全運行を徹底する。

以上、決議する。

平成30年10月10日

(参 考)

バス事故の防止対策等について

平成30年5月28日

公益社団法人 日本バス協会 安全輸送委員会

-はじめに-

バス事業においては、安全で確実な旅客の輸送が最大の使命であり、何よりも優先されるべきものです。

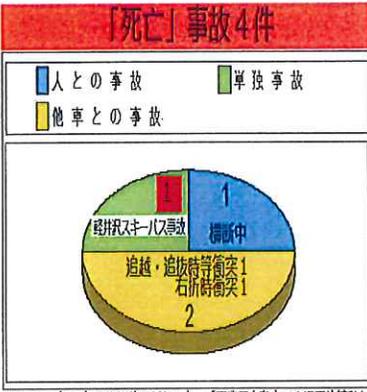
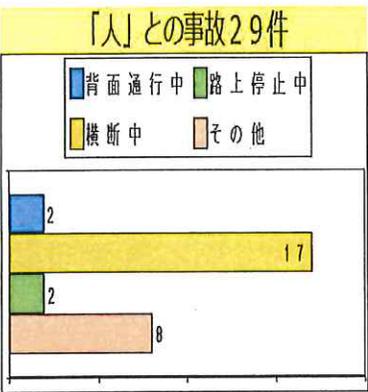
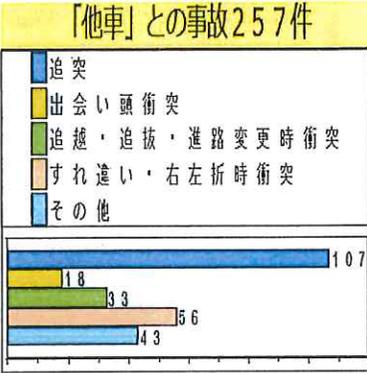
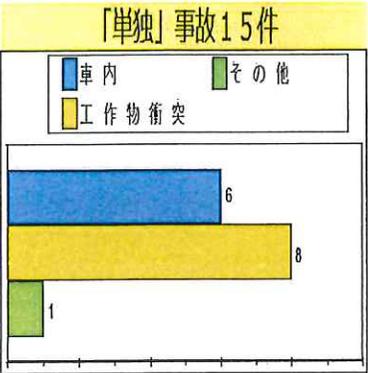
安全で確実な旅客の輸送を実現するためには、交通事故等を未然に防止することが不可欠です。そのためには、運転者の安全運転の指導を図ることが最も効果的であると考えられます。

本資料は、バス事故の傾向と安全運転に関するポイントなどを取りまとめたものであり、運転者教育に積極的に活用し、輸送の安全性の向上に努めていただくようお願いいたします。

公益社団法人 日本バス協会

安全輸送委員長 長尾 真

貸切バスの事故件数と傾向 (平成28年302件)



出典元：(公財) 交通事故分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

Ⅱ. 事故防止のポイント

1. 車内事故の防止対策

「車内事故」の被害者の大半が高齢者です。「急」な運転操作を行わないようにしましょう。また、発車・停車をする前に車内の乗客の状態をよく確認しましょう。

【車内事故防止のポイント】

- 発車前に乗客が着席やつり革等につかまっているか、車内ミラーで確認しましょう。
- 走行中の立ち上がり、座席の移動をしないよう、車内アナウンスをしましょう。
- 原則として、急ハンドル、急ブレーキの運転操作を行わないようにしましょう。
- 制限速度を守り、その速度で停止や回避ができる車間距離を確保しましょう。
- 発車・停車・加速は、滑らかに加減速を行いましょう。

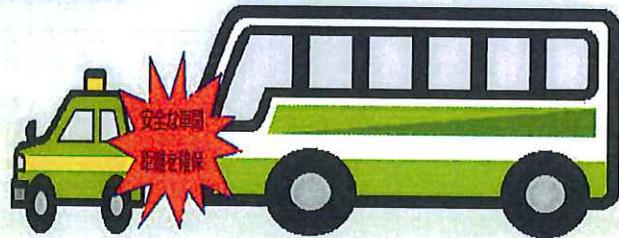


2. 追突事故の防止対策

「追突事故」は、脇見運転、不注意の他、前車が減速や停止をしないだろうとの臆測による運転が原因と考えられます。

【一般道での追突事故防止のポイント】

- 停留所から本線へ進入する際、後方車両の確認後は、すぐに目線を前方に戻しましょう。
- カーブや悪天候などの視界が悪い状況では、細心の注意を払って運転しましょう。
- 低速では、油断して脇見をしやすくなります。緊張感を持続して運転しましょう。
- 制限速度を守り、その速度で停止や回避ができる車間距離を確保しましょう。
- 他の車の動向や道路状況から危険を予測して運転するよう心がけましょう。
- 停止時は、不意な発進を防ぐためにサイドブレーキを引きましょう。
- 交差点に近づいたら、車間距離を広くとるように心がけましょう。
- 強引な進路変更は、追突の危険があるので止めましょう。



-7-

【高速道路等での追突事故防止のポイント】

- 長時間走行や夜間走行では、速度の感覚が麻痺します。時々、速度計を確認して制限速度を遵守しましょう。
- 信号や交差点のない単調な高速道路では、油断して脇見や居眠りをしやすくなります。常に前後左右の車両の動向を把握するなど緊張感を持続して運転しましょう。
- 高速走行では、制動距離が長くなります。不測の事態にも停止や回避ができる速度の選定やその速度に応じた車間距離を確保しましょう。
- 高速道路では、シートベルトの着用を促す車内アナウンスをするとともに、時々、乗客が立ち上がっていないか車内ミラーで確認しましょう。
- 高速道路で故障等でやむを得ず停車する場合は、路肩に寄せて停車させ停止表示器材や発炎筒を設置するとともに、車外に出る場合には後続車に十分注意するなどの安全確保措置をとりましょう。また、乗客が高速道路に出ないように注意を払いましょう。

バス乗車の際は
シートベルトを締めましょう



国土交通省

警察庁

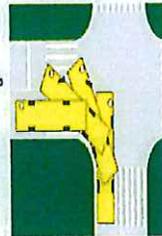
-8-

3. 人との事故の防止対策

人との事故では、「横断中」が多くなっています。子供や高齢者は、車が接近しても道路を無理に横断することがあるので十分に注意しましょう。また、交差点を右左折する際には、横断歩道の安全確認を怠ることがないようにしましょう。

【横断中事故防止のポイント】

- 道路脇に子供や高齢者を見かけたら、動向を注視するとともに、万一に備えて徐行しましょう。
- 見通しの悪い道路、路地の多い道路では、徐行をしましょう。
- 横断歩道に近づいたら、速度を落とし、歩行者の動向を注視しましょう。
- 右左折時には、顔や体を動かして横断歩行者がいるかをよく確認しましょう。
- 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時停止して安全確認をしましょう。
- バスは内輪差が大きいため、左後方の歩行者等を巻き込むおそれがあるので、注意しましょう。
- 見通しの悪いカーブでは減速するように心がけましょう。また、右折時に対向車がある場合には、一時停止して安全を確認しましょう。
- 高齢者用施設がある場所での運転には細心の注意を払って運転しましょう。

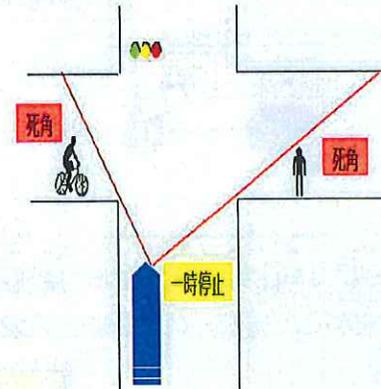


Ⅲ. 死角の危険と注意点

1. 交差点での死角と事故の防止対策

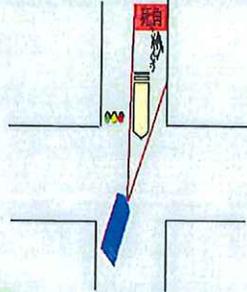
運転で最も注意しなければならないことは、「死角」の存在です。死角には道路構造による死角や他車による死角などが存在します。どのような場合に死角が生じるかを良く理解するとともに、常に死角を意識して運転しましょう。

- 住宅街などの見通しの悪い交差点では、ブロック塀などが死角をつくり、安全確認の難しい場所が少なくありません。原付や自転車が見えにくい場所にいることを予測し、停止線で一時停止し、安全確認をしましょう。



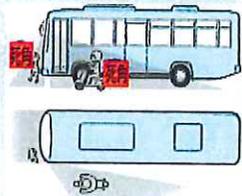
2. 右折時の死角と事故の防止対策

- 交差点の右折時には、対向車がつくる死角に注意しましょう。特に対向車が大型車の場合は、死角が大きくなります。対向車がある交差点で右折する場合には、対向車の陰に隠れている二輪車等に注意し、確実に安全が確認できるまで右折しないようにしましょう。



3. 左折時の死角と事故の防止対策

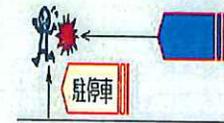
- 交差点の左折時には、二輪車等の巻き込み事故に注意し、左折地点よりかなり前から、注意深くサイドミラーによる後方、側方の確認をしましょう。また、側方にはサイドミラーに写らない死角があります。振り返るなどして直接自分の目で側方の状況を確認しましょう。



-11-

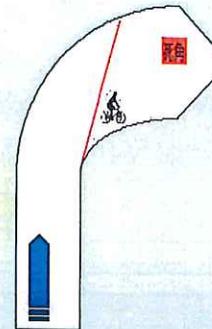
4. 駐停車車両の死角と事故の防止対策

- 路肩の駐停車車両が死角を作るケースがあります。左側に駐停車している車両の横を走行する際に、子供の飛び出しや高齢者の倒れ込みなどが起きる可能性があります。これらを予測して、停止できる速度で走行しましょう。



5. 見通しの悪いカーブでの死角と事故の防止対策

- 見通しの悪いカーブでは、カーブの先が死角となります。そのため、対向車の発見や駐停車車両の発見が遅れたりします。見通しの悪いカーブの手前では減速してセンターラインをはみ出さないように注意しましょう。



-12-

Ⅳ. 悪天候・夜間の危険への配慮

悪天候・夜間の事故防止対策

悪天候や夜間においては、事故発生のリスクが高まります。どのような危険があるのかを認識し、慎重な運転をすることで事故を回避しましょう。



【雨天時】

- 雨が降り始めたらスピードを落とし、前車との車間距離をとって慎重な運転をしましょう。
- 高速道路で速度規制が出されたときには、必ずその速度を遵守しましょう。
- 急ハンドルや急ブレーキはスリップの原因となるのでやめましょう。
- 水滴などで視界が悪くなり、ミラーも見えにくくなることから、無理な進路変更はやめましょう。

【降雪時・積雪時】

- 降雪時・積雪時の車間距離は通常の2倍以上取り、スピードを落として慎重に運行しましょう。
- 交差点など交通の多い場所は圧雪状態となって滑りやすいので、速度を落として運行しましょう。
- 道路情報等ですべり止め規制が出たときは、早めにチェーンの装着をしましょう。

【濃霧時】

- 対向車に自車の存在を知らせるために、ヘッドライトやフォグランプを早めに点灯しましょう。
- 常にガードレールやセンターラインなどの位置確認をして走行しましょう。
- 他車の動きに注意を払うとともに、前車のブレーキランプの明滅には特に注意しましょう。

【強風時】

- 橋の上、トンネルの出入口等では、強風により、ハンドルをとられないよう注意をしましょう。

Ⅴ. 交通違反等に係る法令

道路交通法では、飲酒運転、携帯電話使用等に対する厳しい罰則を規定しており、酒酔い運転では免許取消となります。人身事故を起こした場合は、自動車運転死傷行為処罰法により、「危険運転致死罪」、「過失運転致死傷罪」が適用されます。

また、道路交通法の規定により、運転者だけでなく、会社も社会的な信頼を失うばかりか、一定期間自動車の使用制限の行政処分を受けることがあります。



| | | | |
|-----------|--------|------------------|--------------------------|
| 罰則 | 酒酔い運転 | | 免許取消：5年以下の懲役又は100万円以下の罰金 |
| | 酒気帯び運転 | | 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金 |
| 違反点数 | 酒酔い運転 | | 35点 |
| | 酒気帯び運転 | 0.25mg以上 | 25点 |
| | | 0.15mg以上0.25mg未満 | 13点 |
| 運転者以外への処罰 | 車両提供者 | 運転者が酒酔い運転 | 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金 |
| | | 運転者が酒気帯び運転 | 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金 |
| | 酒類の提供 | 運転者が酒酔い運転 | 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金 |
| | | 車両の同乗者 | 運転者が酒気帯び運転 |

- 携帯電話等を使用して交通の危険を生じさせた場合には、「携帯電話使用等（交通の危険）」違反となり、3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金が科せられます。また、運転中に携帯電話等を使用しただけでも「携帯電話使用等（保持）」違反となり、5万円以下の罰金が科せられます。

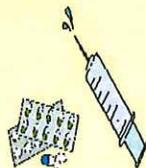
- 危険運転致死傷罪は、酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって人身事故を起こした場合に適用されます。飲酒の他にも、危険ドラッグの服用、危険なスピード、無理な追い越し、信号無視等の行為で人を死傷させた場合にも適用されます。
 - ◆ 死亡事故の場合：1年以上20年以下の懲役
 - ◆ 負傷事故の場合：15年以下の懲役
- 自動車運転過失致死傷罪は、自動車を運転する際に必要な注意を怠って、人を死傷させた場合に適用されます。
 - ◆ 7年以下の懲役又は100万円以下の罰金
- 覚せい剤を所持・使用した場合、「覚せい剤取締法」による刑罰が適用されます。
 - ◆ 10年以下の懲役
- 危険ドラッグを所持・使用した場合、「麻薬及び向精神薬取締法」による刑罰が適用されます。
 - ◆ 7年以上の懲役



飲酒運転



運転中のスマホ等の操作



覚せい剤・危険ドラッグの使用

VI. 健康管理の重要性

運転者の疾病が交通事故の原因となることがあります。日頃の健康管理は、安全運行のための基本です。

【健康診断受診の必要性】

- 健康障害を防止するために医療機関の健康診断を定期的に受け、健康な状態を保つよう心がけましょう。また、健康診断で、注意事項が指摘された場合には、医師の指示に従って適切な治療を行い、健康な状態に戻すように努めましょう。
- 十分に睡眠を取っていても、眠気がとれない場合には、睡眠時無呼吸症候群（SAS）が疑われます。SASは生活習慣病と密接に関係しており、放置すると生命に危険が及ぶこともあります。また、SAS特有の眠気は、交通事故につながる危険性も高く、早期に治療することが大切です。
- CPAPの適切な治療によって、良好な睡眠を取ることができると、運転に支障が出るような眠気や疲れを感じる事がなくなります。



【点呼時の体調申告】

- 点呼時に運転に支障をきたす可能性がある体調の異常を少しでも感じた場合、運行管理者にその旨を申告しましょう。
- 眠気を招く成分が入っている「かぜ薬等」を服用すると運転に支障をきたします。運行前に眠気を招く成分の入っている薬物を服用した場合には、運行管理者にその旨を申告しましょう。

平成31年3月29日

ハイタク事業における 総合安全プラン2020

～進捗状況と今後の取組み～

タクシーが つなぐ人の輪 地域の輪



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

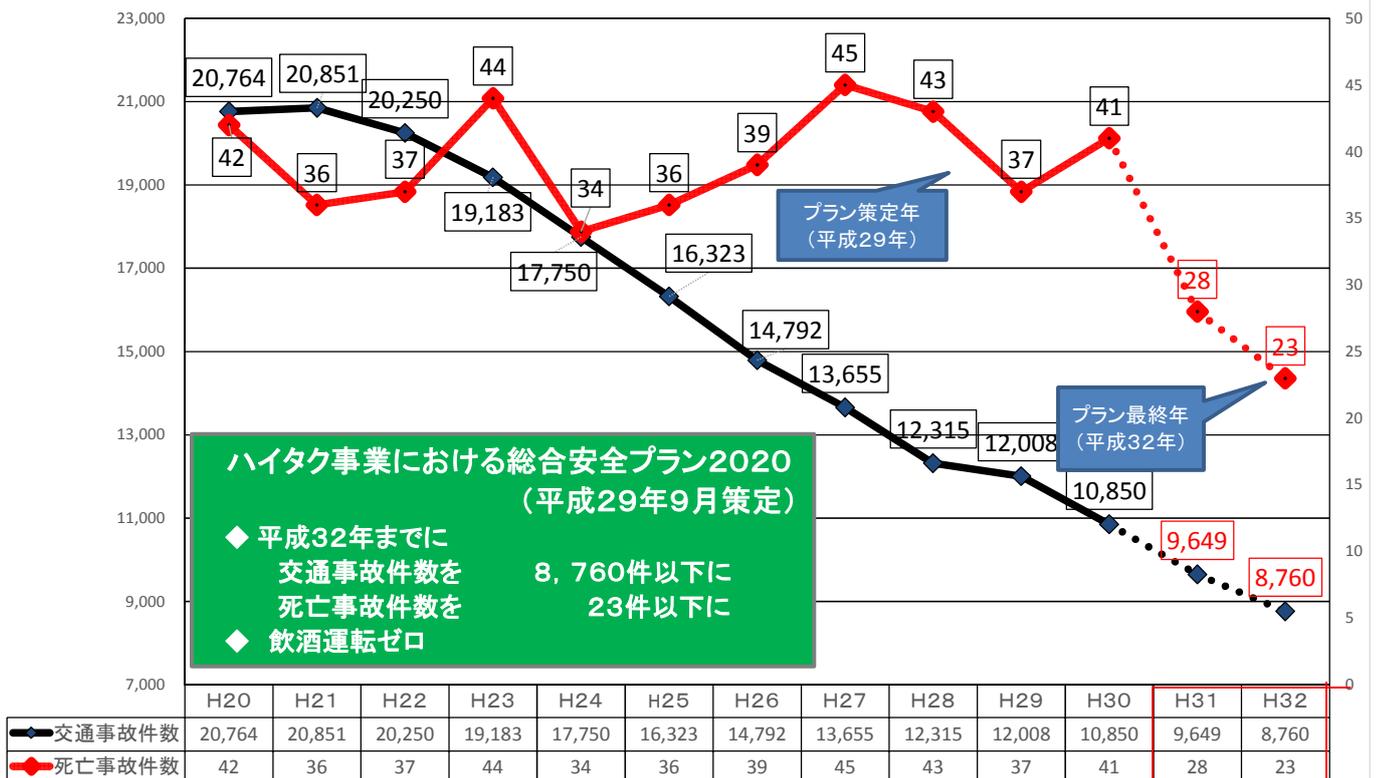
- ◆ 交通死亡事故件数を23件以下
- ◆ 交通事故件数を8,760件以下
- ◆ 飲酒運転ゼロ

2. 交通事故発生状況(法人タクシー)

○平成30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 10,850件 前年比 -1,158件(-9.6%)
 - ・ 死亡事故件数 41件 前年比 +4件(+10.8%)
- * 人身事故件数は、平成22年から9年連続して減少し、平成30年中の交通事故件数は、平成21年に比べ約1万件、50%の減少となっている。
- * 死亡事故件数は、平成28年、29年と2年連続して減少をしていたが、30年中は前年比4件増加となり、再び増加傾向に転じた。
- * 平成29年中の路上寝こみ者轢過による死亡事故件数は15件で、死亡事故件数の約4割を占めている。

法人タクシーの交通事故発生状況の推移(H20～)



ハイタク事業における総合安全プラン2020
(平成29年9月策定)

- ◆ 平成32年までに
交通事故件数を 8,760件以下に
- ◆ 死亡事故件数を 23件以下に
- ◆ 飲酒運転ゼロ

*平成31年以降の点線部及び赤字枠内は、各年の目標値である。

3. 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



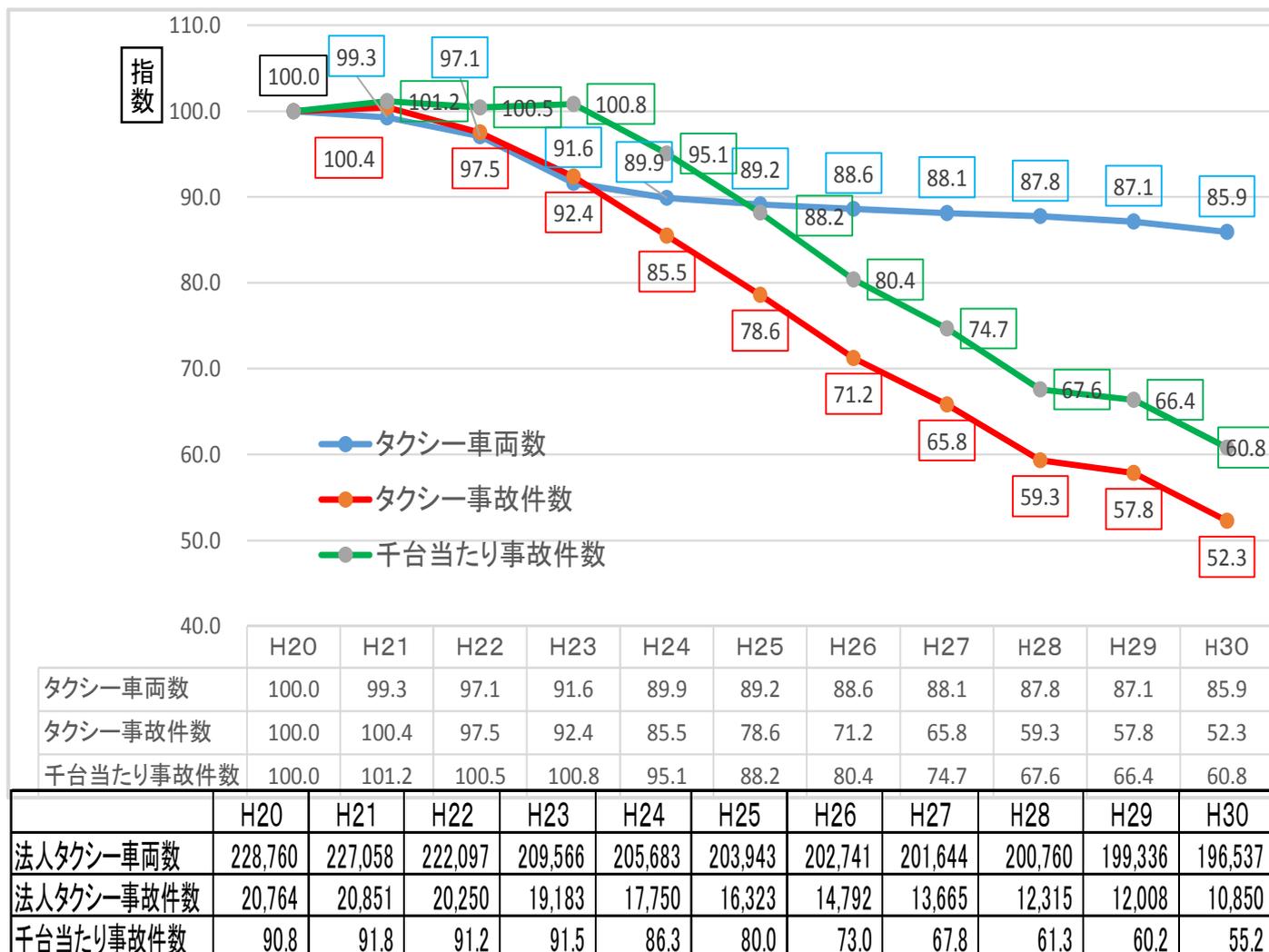
輸送の安全等を確保するため、「タクシー適正化・活性化特別措置法」に基づき、タクシー事業の適正化(供給輸送力の削減)を推進

＜法人タクシー車両数＞

平成20年3月末 222,522台 ⇒ 平成29年3月末 188,792台
(-33,730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)

◆ タクシー車両の減少は、平成23年から鈍化し、ほぼ横ばい状態で推移しているが、タクシー千台当たりの事故件数は、車両の減少が鈍化した平成23年以降も毎年減少を続けている。



* 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、福祉輸送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)

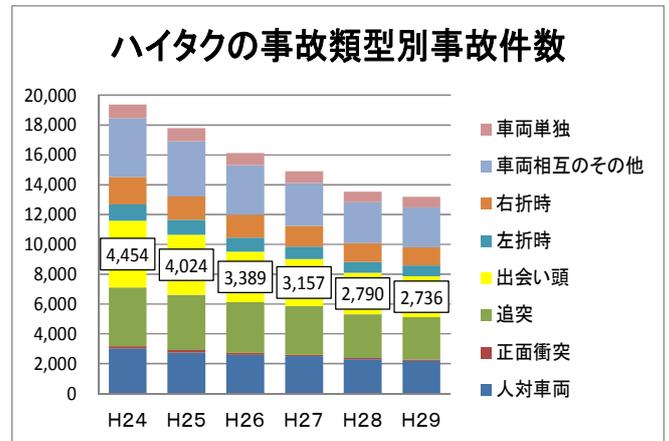
(2) タクシー事故の特徴を踏まえた重点対策の推進

ア 出会い頭事故防止対策

◆ 平成29年中のタクシーによる交通事故は、13, 711件で、そのうち、出会い頭事故は2, 734件で約20%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



◆対策結果(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 | 3,157件(構成率21.2%) |
| 平成28年 | 2,790件(構成率20.6%) |
| 平成29年 | 2,734件(構成率20.8%) |

* 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 | | | | | 車両相互のその他 | 車両単独 | 合計 |
|-----|-------|------|-------|-------|-------|-------|----------|------|--------|
| | | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 左折時 | 右折時 | | | |
| H24 | 3,021 | 152 | 3,950 | 4,454 | 1,089 | 1,861 | 3,929 | 924 | 19,380 |
| H25 | 2,750 | 160 | 3,710 | 4,024 | 997 | 1,579 | 3,704 | 875 | 17,799 |
| H26 | 2,600 | 114 | 3,407 | 3,389 | 944 | 1,530 | 3,340 | 789 | 16,113 |
| H27 | 2,501 | 82 | 3,278 | 3,157 | 831 | 1,386 | 2,865 | 801 | 14,901 |
| H28 | 2,298 | 78 | 2,936 | 2,790 | 719 | 1,259 | 2,753 | 693 | 13,526 |
| H29 | 2,184 | 76 | 2,857 | 2,736 | 716 | 1,232 | 2,676 | 700 | 13,177 |

* (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

◆ 平成29年中のタクシーの死亡事故は、人との事故が30件で約70%を占め、そのうち、路上寝こみ者轢過事故が15件で50%を占めている。

◆対策

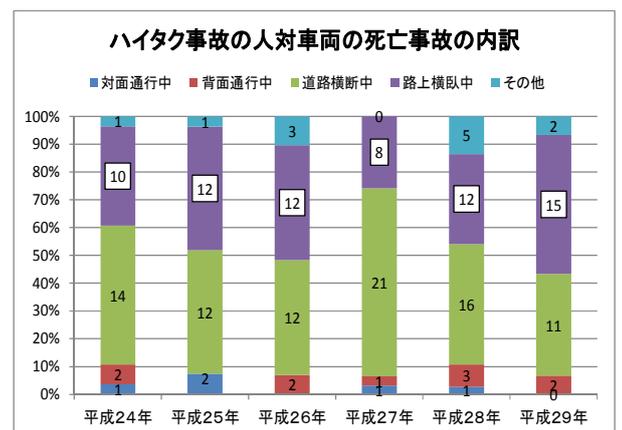
- ① 早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行の徹底
- ② 路上寝こみ者発見時の警察への通報と保護活動
 - * 路上寝こみ者等に係るタクシー協会等と各都道府県警察との協定等締結状況
⇒ 平成30年3月末現在 24協会

◆対策結果(中間結果)

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%) |
| 平成28年 | 12件(構成率32.4%) |
| 平成29年 | 15件(構成率50.0%) |

* 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 | 路上横臥中 | 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 |
| 平成28年 | 1 | 3 | 16 | 12 | 5 | 37 | 50 |
| 平成29年 | 0 | 2 | 11 | 15 | 2 | 30 | 39 |

* (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

(3) 安全文化の確立

ア. 運輸安全マネジメント制度に係る取り組みの強化

- ◆ 全タク連版「小規模事業者向け運輸安全マネジメントの進め方」の作成。(H29年12月作成)
- ◆ 事業者の取り組み事例
 - 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。

イ. 交通安全意識の醸成のための表彰の実施

全タク連においては、交通安全意識の醸成のため、以下の表彰を実施している。

- ◆ 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2020」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。
- ◆ 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。

ウ. 交通事故の抑止と飲酒運転等根絶に関する決議の採択

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

法人タクシーが第1当事者となった交通人身事故件数は平成22年以降8年連続して減少しているが、死亡事故件数は増減を繰り返しながら依然として高い水準のままで推移している。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。

輸送の安全確保は、運送事業に携わる者の最も基本的な責務であり、業界の最優先課題である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、「ハイタク事業における総合安全プラン2020」に掲げた2020年までに交通死亡事故件数23件以下、人身事故件数8,760件以下及び飲酒運転ゼロという目標達成に向けて、

- ・運輸安全マネジメント制度に係る取り組みの強化
- ・定期健康診断の確実な受診指導と健康診断結果に基づくフォローアップの徹底
- ・出会い頭事故及び路上寝込み者の轢過事故防止対策の推進
- ・先進安全自動車(ASV)の導入促進 等

総合安全プラン2020に基づく各種安全対策を業界の総力を挙げて取り組む。

また、乗務員の安全の確保のため、防犯仕切り板、防犯カメラ等防犯設備の整備、警察と連携した実践的な防犯訓練の実施等「タクシー防犯基準」に基づく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。

右 決議する。

平成30年11月7日

第58回全国ハイヤー・タクシー事業者大会

エ. 「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」の周知徹底

- ◆ 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(6100部)して会員事業者に頒布し、その周知徹底を図った。

オ. 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、全タク連において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。

カ. 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

- ◆ 全タク連においては、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ヒヤリハット教育の普及・定着に努めた。
 - ドライブレコーダー導入車両数 14万2,619台 (導入率約84.8%)
 - *ドライブレコーダー導入車両数は全タク連調べ(H30年3月末現在)
 - *導入率=導入車両(142,619台)÷調査車両数(168,198台)×100

キ. 健康管理マニュアル等を活用した乗務員の健康管理の徹底

- ◆ 全タク連においては、
 - 「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)」を製本化する際に、「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」、「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を併せて掲載し、その活用の周知を図るとともに、平成29年からSASスクリーニング検査事業者の協力を得て、SASスクリーニング検査受検推進キャンペーンを毎年2月に実施。(平成30年度は2・3月の2月間実施。)
- ◆ 会員事業者に次の対策の徹底を要請。
 - 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。
 - 定期健康診断の確実な受診指導。

(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。
 - 平成26年4月
 - 「ISO39001(道路交通安全マネジメントシステム)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)企画開発部部長 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促進セミナー」
国土交通省大臣官房運輸安全監理官室次席運輸安全調査官 木下典男 氏
 - 平成29年4月
 - 「運輸審議会運輸安全確保部会とりまとめ(案)について」
国土交通省大臣官房運輸安全監理官 三上誠順 氏
 - 平成29年9月
 - 「事業用自動車総合安全プラン2020について」
国土交通省自動車局安全政策課課長 吉永隆博 氏
 - 「薬物乱用対策について」
警察庁刑事局組織犯罪対策部薬物銃器対策課課長補佐 竹田勇 氏
 - 平成30年4月
 - 「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドラインについて」
国土交通省自動車局安全政策課安全監理第一係長 川村和久 氏
 - 「高齢ドライバーの交通事故と未然防止」
公益財団法人交通事故総合分析センター主任交通心理士 小菅英恵 氏
 - 平成30年9月
 - 「睡眠不足に起因する事故の防止と健康起因事故の防止について」
国土交通省自動車局安全政策課課長 山腰俊博 氏
- ◆ 各県協会レベルにおいても事業者、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う。

Ⅱ 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(継続)

◆ 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

◆ 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。(29年度末24協会)

2. セーフティ・サポートカーの普及促進

◆ 衝突被害軽減ブレーキ等の標準的安全システムを装備したタクシー専用車両(JPN TAXI)の普及・促進。(平成31年1月現在、約1万台普及)

- * 東京タクシー業界では2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催までに、都内のタクシー約5万台のうちの2割にあたる1万台をJPN TAXIに更新。



3. AI活用した効率的な配車システムの普及・促進

◆ 都市部においては、AIによる需要予測システムの導入により、新たに旅客自動車の運転者として選任された者の経験不足を補い、様々なところに注意を向けて乗客を探している空車時(流して運転しているとき)の交通事故の削減に努める。

4. 第2種運転免許の受験資格の見直しへの対応 ～採用後の教育・研修制度の充実-強化～

◆ 第2種運転免許の受験資格の見直し

本年2月27日に第6回第2種免許制度の在り方等に関する有識者会議が開催され、「2種免受験資格年齢要件及び経験年数の見なおし」及び「安全担保措置の強化」に係るそれぞれの方向性と、今後検討を行っていくべき課題・留意点が提言として取りまとめられた。

【第2種免許受験資格見なおしの方向性

- ・ 経験年数要件 3年以上 ⇒ 1年以上
- ・ 年齢要件 21歳以上 ⇒ 19歳以上

◆ タクシー業界の取組み

第2種運転免許の受験資格の見直しを受け、タクシー業界では、若年及び運転経験不足から生じる可能性があるタクシー運転者としての素養を身に付けるため、採用後の職場研修の充実、強化を図るなど、道路運送法令に規定されているものに加え、万全の安全対策を進める。

- ・ 新任運転者が抱える様々な不安等の精神的な部分についても、先輩社員が社会人としての生活に関するアドバイスや支援を一定期間行う制度を導入するなど、組織でサポートする体制を構築する。
- ・ 新卒採用者に対し、タクシー業界における勤務環境やキャリア・ステップ等に関する情報提供を行い、透明化を促進する。
- ・ 道路運送法令に基づく初任運転者に対する研修のほか、新卒採用者に対しては、自動車教習所等を始めとした外部機関による研修を行うほか、各事業者において指導員による同乗訓練や接客等に関する社内研修を充実させ、タクシー運転者に求められる運転技能等の定着を図る。

事業用自動車総合安全プラン2020

～個人タクシー事業における取り組み状況～

平成31年3月29日（金）



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2020
最終目標に向けた取り組み状況について
(平成29年～平成32年)

法人タクシー・個人タクシーの事故削減目標設定について

1. 事業用自動車総合安全プラン2020の事故等削減目標

【タクシー】

- (1) 平成32年までに**死者数25人以下**
- (2) 平成32年までに**人身事故件数9,500件以下**
- (3) 飲酒運転ゼロ

2. 個人タクシー事業における事故等削減目標

- (1) 平成32年までに**死亡事故件数(第1当事者)2人以下**をめざします。
- (2) 平成32年までに**人身事故件数(第1当事者)732件以下**をめざします。
- (3) 毎年、飲酒運転ゼロをめざします。

3. 法人・個人の事故等削減目標の設定について

- ① 平成25年から平成28年の近年4年間の死者数、事故件数の実績値に基づき、構成率を算出
- ② プラン2020の事故等削減目標値について、法人・個人の構成率に応じて分担値を算出

【近年の死者数】

| | 法人 | 個人 | 合計 |
|------|-------|------|--------|
| H 25 | 36 | 4 | 40 |
| H 26 | 39 | 2 | 41 |
| H 27 | 45 | 4 | 49 |
| H 28 | 43 | 7 | 50 |
| 4年間 | 163 | 17 | 180 |
| 構成率 | 90.6% | 9.4% | 100.0% |

【近年の事故件数】

| | 法人 | 個人 | 合計 |
|------|--------|-------|--------|
| H 25 | 16,323 | 1,327 | 17,650 |
| H 26 | 14,792 | 1,183 | 15,975 |
| H 27 | 13,655 | 1,121 | 14,776 |
| H 28 | 12,315 | 1,106 | 13,421 |
| 4年間 | 57,085 | 4,737 | 61,822 |
| 構成率 | 92.3% | 7.7% | 100.0% |

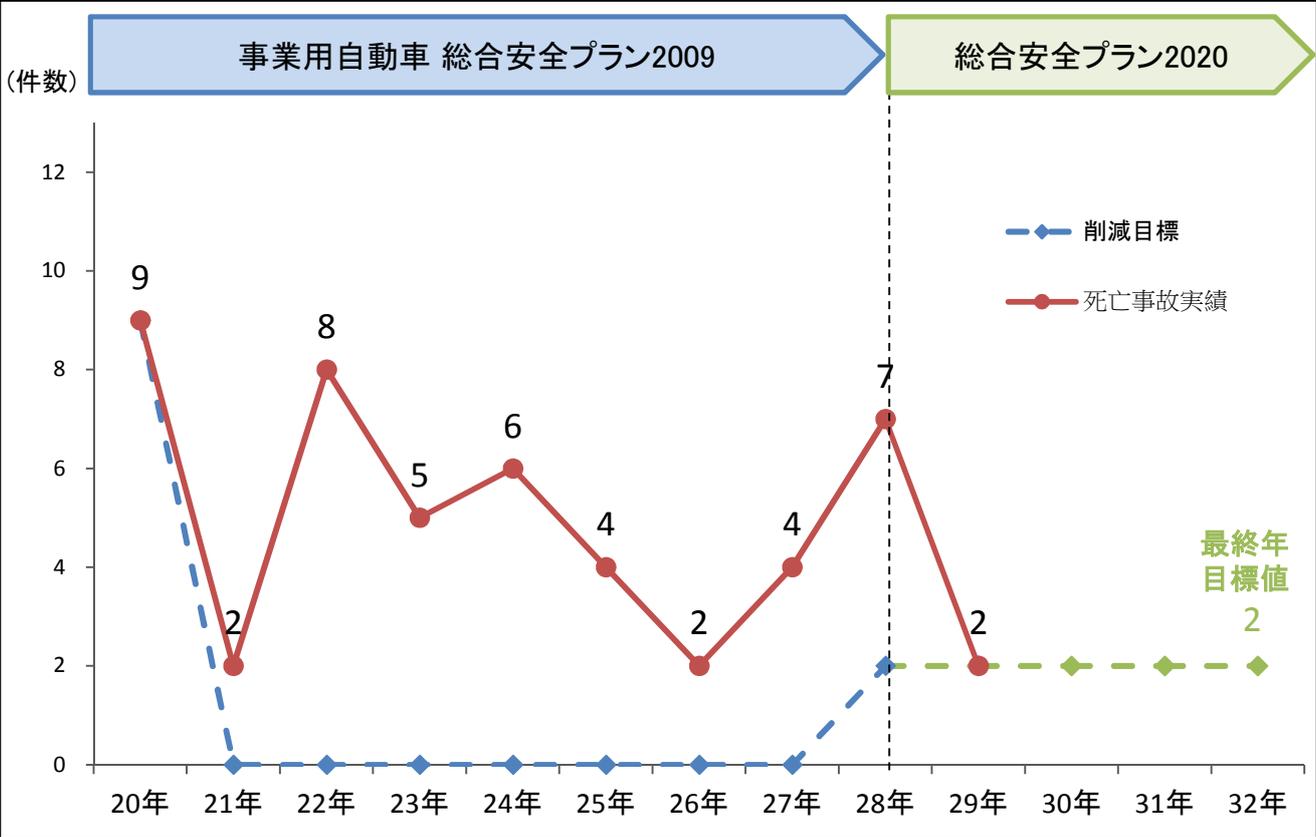
個人タクシーの事故等削減目標値

死者数 25人 × 9.4% = 2人

事故件数 9,500件 × 7.7% = 732件

事故等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

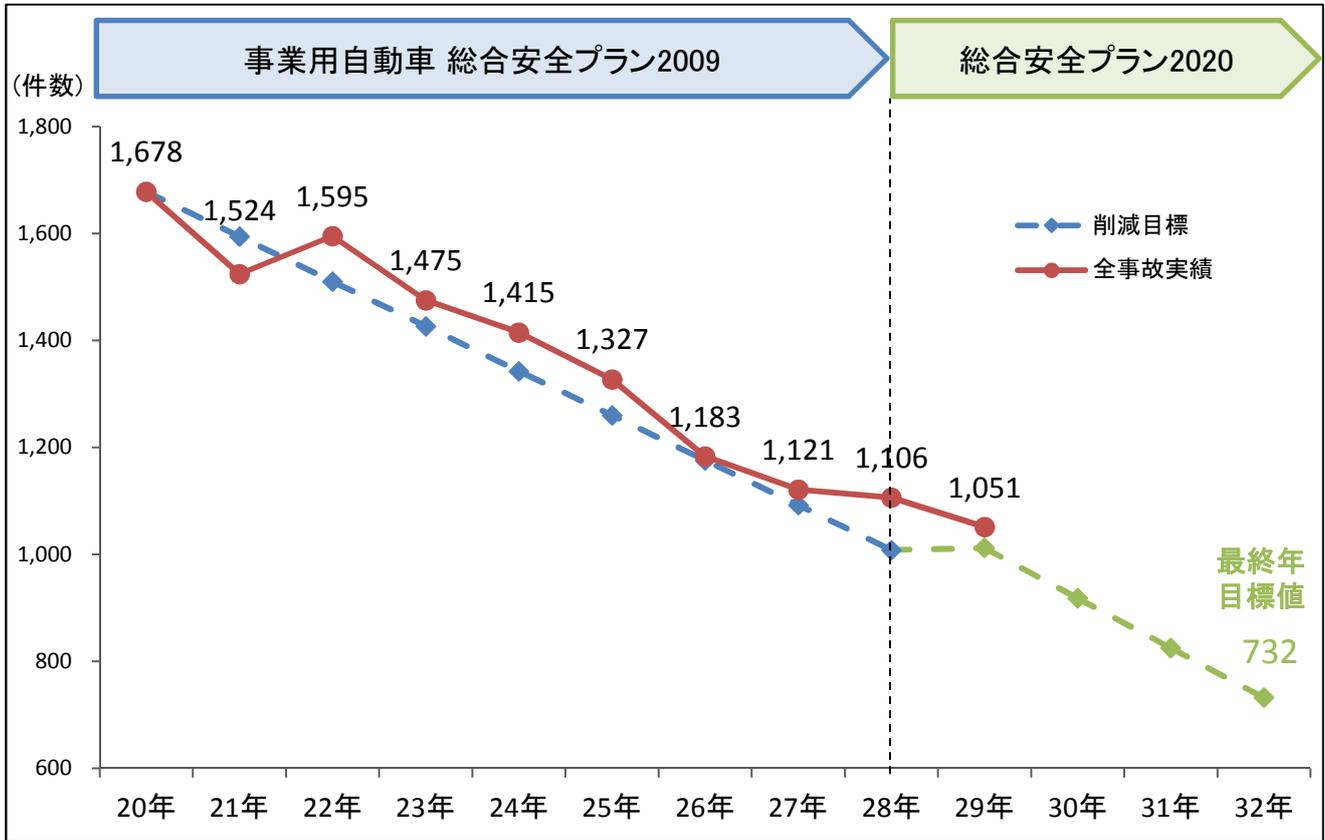


| 年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 24年 | 25年 | 26年 | 27年 | 28年 | 29年 | 30年 | 31年 | 32年 |
|----|-----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|
| 目標 | 9 | — (毎年0件を目指す) —> | | | | | | | 7 | —> 2 | | | |
| 実績 | 9 | 2 | 8 | 5 | 6 | 4 | 2 | 4 | 7 | 2 | | | |

事故件数出典: 全タク連機関誌掲載数値(警察庁調べ)

総合安全プラン2009においては、目標値を毎年0件としており、目標達成には至らなかった。
総合安全プラン2020においては、近年の実績値に基づき構成率に応じて目標値を2件と設定した。平成29年は目標を達成した。

(2) 人身事故（第1当事者）の削減目標と発生件数



| 年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 24年 | 25年 | 26年 | 27年 | 28年 | 29年 | 30年 | 31年 | 32年 |
|----|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|
| 目標 | | (平成30年までに半減) | | | | | | | | | 732 | | |
| 実績 | 1,678 | 1,524 | 1,595 | 1,475 | 1,415 | 1,327 | 1,183 | 1,121 | 1,106 | 1,051 | | | |

事故件数出典: 全タク連機関誌掲載数値(警察庁調べ)

平成29年 人身事故発生件数

1,051件 前年比 ▲55件 ▲5.0%

平成29年以降の削減目標達成に向けた具体的促進策

1. 全国個人タクシー協会本部としての対策

(1) 個人タクシー事業者における総合安全プラン2020の策定

平成29年6月の「事業用自動車総合安全プラン2020」の策定を受け、同年7月、「個人タクシー事業者における総合安全プラン2020」を策定。「個人タクシー事業者にかかる事故等削減目標」と「目標達成に向けて当面講ずべき施策」を掲げ、支部・会員・所属団体に周知しました。また、支部に対し「支部における総合安全プラン2020」を策定するよう指示し、会員・所属団体等への周知及び積極的な取り組みを要請しました。

個人タクシー事業者における総合安全プラン2020
平成29年7月11日 策定
社団法人 全国個人タクシー協会

1. 個人タクシー事業者にかかる事故等削減目標

- 平成30年度に比し事故件数(第1)当り10%以下を削減します。
- 毎年、削減目標を設定します。
- 人身中毒件数(第1)当り半減(平成29年度で72件以下)をめざします。

2. 目標の達成に向けて取り組むべき施策

- 事故・および事業用自動車の一層の活用を意図した関係者の意識的に安全運転プログラムの構築
 - 法令遵守の徹底と安全意識の取組の徹底
 - 完全マシンの運転・整備
 - 乗客の個人タクシー事業者、運転者組合等の各団体において、JOCガイドラインを継続的に確認し、乳及自動車の安全の向上に努めます。
 - また、当協会にて一層の普及に努め、改善の取組を進めます。
 - NAVIAの活用、安全マシンの活用
 - NAVIAの取組、運転者、乗客が安全運転講習会等の活用を進めます。
 - また、個人タクシー事業者に対して、ナビナビシステム(ナビナビシステム)を導入するよう努めます。
 - 安全運行指導員による指導・監理体制の構築
 - 安全運行指導員が、乗客に対して、乗客の安全運転を指導し、事故防止の取組を進めます。
 - また、個人タクシー事業者に対して、安全運行指導員を養成し、活用を進めます。
 - 乗客の安全運行指導員活動マニュアルの作成
 - 乗客の安全運行指導員活動マニュアルの作成し、活用を進めます。
 - また、個人タクシー事業者に対して、乗客の安全運行指導員を養成し、活用を進めます。
- 交通安全啓蒙活動のための啓蒙活動の活用
 - 交通安全啓蒙活動に対する啓蒙活動が、ドライバー・乗客に活用し、交通安全意識の向上に努めます。
- 利用者をめぐる関係者の意識向上による安全性向上
 - 安全性の向上を図るために、乗客に対する個人タクシー事業者に対するサービス制の徹底を進めます。利用者のための意識向上に努めます。
 - また、個人タクシー事業者に対して、乗客の安全運転講習会等の活用を進めます。

- 新技術等に関する普及促進の取組
 - ① デバイス・ソフトウェアの普及、運用、維持の徹底
 - 乗客の個人タクシー事業者に対して、新技術に関する普及促進の取組を進めます。
 - ② アルコールに関する啓蒙活動
 - 乗客の個人タクシー事業者に対して、アルコールに関する啓蒙活動を進めます。
 - ③ 運転中の携帯電話・スマートフォン使用の禁止
 - 乗客の個人タクシー事業者に対して、運転中の携帯電話・スマートフォン使用の禁止を進めます。
- 自動運転、IoT等先端技術の利用、普及の促進
 - ① 交通安全技術を活用した車両の普及・促進
 - 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全技術を活用した車両の普及・促進を進めます。
 - ② 運転中の携帯電話・スマートフォン使用の禁止
 - 乗客の個人タクシー事業者に対して、運転中の携帯電話・スマートフォン使用の禁止を進めます。
 - ③ 安全運転講習会
 - 乗客の個人タクシー事業者に対して、安全運転講習会を開催し、乗客の安全運転意識の向上を図ります。
- 交通安全意識の向上
 - ① 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。
 - ② 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。
 - ③ 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。
- 交通安全意識の向上
 - ① 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。
 - ② 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。
 - ③ 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。

個人タクシー事業者における総合安全プラン2020重点目標

個人タクシーの交通安全(人身事故・乗客)の削減に上を定めるこの重点目標を、乗客の個人タクシー事業者に対して、積極的に当該重点目標に取り組めます。

【乗客の個人タクシー事業者】

- 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。
- 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。
- 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。

支部・会員団体等において取り組むべき重点項目

- 各支部・会員団体等における事故防止対策委員会(新設)の設置、活動強化
 - 乗客の個人タクシー事業者に対して、乗客の個人タクシー事業者の交通安全意識の向上を図ります。
- 交通安全意識の向上
 - 乗客の個人タクシー事業者に対して、交通安全意識の向上を図ります。
- 各支部・会員団体等に対して、各支部・会員団体等における事故防止対策委員会(新設)を設置する場合は、乗客の個人タクシー事業者と連携を図ります。

個人タクシー事業者における総合安全プラン2020

(2) 国土交通省自動車局安全政策課による講演

平成30年3月20日第13回定例理事会の席上において、国土交通省自動車局安全政策課の森本正司・事故防止対策推進官より「個人タクシー事業者における健康診断の受診及び勤務時間等基準告示の遵守等について」のご講演をいただき、健康診断受診の明確化の周知徹底と事故防止の一層の取り組み強化を図りました。



平成30年3月20日
全国個人タクシー協会 定例理事会

**個人タクシー事業者における健康診断の受診
及び勤務時間等基準告示の遵守等について**

国土交通省 自動車局 安全政策課

運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

国土交通省

① 運転者の健康状態に起因する事故報告件数は、平成24年度に比べて、平成29年度に増加傾向にある。② 健康診断の受診率、勤務時間等基準告示の遵守率の向上が、健康状態に起因する事故報告件数の減少に有効である。

① 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

② 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

③ 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

④ 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

⑤ 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

⑥ 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

⑦ 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

⑧ 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

⑨ 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

⑩ 健康状態に起因する事故報告件数(乗客の個人タクシー事業者)

(3) 機関紙「全個協」による広報活動

協会本部において、機関紙「全個協」を発行し全事業者に配付しています。「個人タクシー事業における総合安全プラン2020」における事故等削減目標、脳健診受診促進、乗客の安全確保と安心感を与える快適輸送の徹底等について周知徹底を図りました。



機関紙「全個協」

(4) 交通安全リーフレット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月に実施している交通安全運動に際し、交通安全リーフレットを作成し、全事業者に配付しています。

「総合安全プラン2020」の内容や目標達成に向けて当面講ずべき施策、安全マネジメントの徹底をはじめ、安全確認のポイント等具体的な事故防止・安全運転の心得などを掲載して、注意喚起しました。

交通安全リーフレット

個人タクシー事業における
総合安全プラン2020

平成32年に向けて新たな事故防止対策・事故等削減目標が設定されました。

- 1. 個人タクシー事業にかかわる事故等削減目標
 - 平成32年までに死亡事故件数(第1当事者)2人以下をめざします。
 - 毎年、救急搬送件数を減少させます。
 - 人身事故件数(第1当事者)を平成32年までに732件以下をめざします。
- 2. 目標の達成に向けて当面講ずべき施策
 - ① 乗客で乗客の心身の健康
 - 乗客の健康状態の確認、緊急時の対応が迅速に行えるよう、PDRシステムを積極的に導入し、乗客の健康状態を常に把握すること。
 - 乗客、乗車中に一貫して健康状態を確認し、異常な変化を察知したら、直ちに停止する。
 - ② 運転中の健康状態
 - 運転中の健康状態、スマートフォン使用の禁止
 - 乗客に健康状態を常に確認し、異常な変化を察知したら、直ちに停止する。
 - ③ 主車内乗客停止対策の徹底
 - 「フロントハッチを閉じ」ドライバーの視線が妨げられないよう、乗客を乗車させない。
 - 乗客が乗車中に異常な変化を察知したら、直ちに停止する。
 - ④ アルコールチャージャーの徹底、使用、管理の徹底
 - 乗客の健康状態を確認し、異常な変化を察知したら、直ちに停止する。
 - アルコールチャージャーを使用し、乗客の健康状態を確認する。
- 3. 乗客の健康状態確認
 - 乗客の健康状態を確認し、異常な変化を察知したら、直ちに停止する。
- 4. 事故削減目標

| 項目 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|
| 死亡事故件数(第1当事者) | 226 | 220 | 204 | 175 |
| 人身事故件数(第1当事者) | 226 | 212 | 192 | 165 |
| 救急搬送件数 | 128 | 125 | 110 | 92 |
| 人身事故件数(第2当事者) | 214 | 192 | 170 | 148 |
| 人身事故件数(第3当事者) | 211 | 192 | 162 | 142 |

安全確認のポイント123

安全確認ミスを減らすために確認すべきポイント・方法・タイミングを習慣化させましょう

- 1. 対向車の位置確認
 - 対向車の位置を確認し、安全運転を心がける。
- 2. 対向車の距離確認
 - 対向車の距離を確認し、安全運転を心がける。
- 3. 対向車の速度確認
 - 対向車の速度を確認し、安全運転を心がける。
- 4. サイドミラーと後方確認
 - サイドミラーと後方を確認し、安全運転を心がける。
- 5. 対向車の位置確認
 - 対向車の位置を確認し、安全運転を心がける。
- 6. 対向車の距離確認
 - 対向車の距離を確認し、安全運転を心がける。
- 7. 対向車の速度確認
 - 対向車の速度を確認し、安全運転を心がける。
- 8. ミラーで前方を確認
 - ミラーで前方を確認し、安全運転を心がける。
- 9. 前方の状況を確認
 - 前方の状況を確認し、安全運転を心がける。
- 10. 対向車の位置を確認
 - 対向車の位置を確認し、安全運転を心がける。

(5) 安全運行指導員：活動マニュアルの改訂と配付

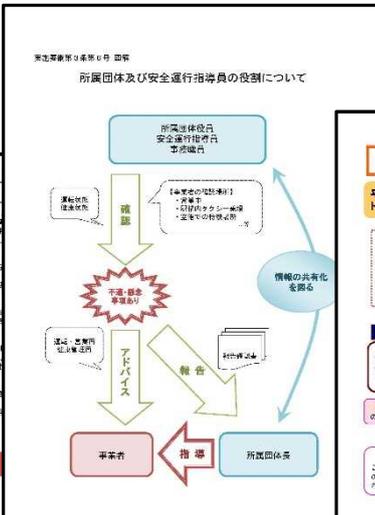
安全運行指導員向けの「活動マニュアル」を平成30年12月に改訂し、配付しました。

安全運行指導員の制度内容、運輸安全マネジメントの概要、事故防止や健康管理のポイント等を記載し、各種の会合、組合報等を通じて啓蒙・啓発活動に活用するよう周知しました。



改訂版
安全運行指導員：活動マニュアル

所属団体及び安全運行指導員の役割について



運輸安全マネジメントとは

平成18年10月1日より、全ての自動車運送事業者は運輸安全マネジメントを実施し、確実な安全性の向上に努めなければなりません。



安全運行指導員：活動マニュアル

(6) 安全運行指導員だよりの発行

安全運行指導員に対し、「安全運行指導員だより」を発行し、情報を提供しています。安全運行指導員は、各地域での事故防止活動、啓蒙・啓発活動に活用しています。



安全運行指導員だより

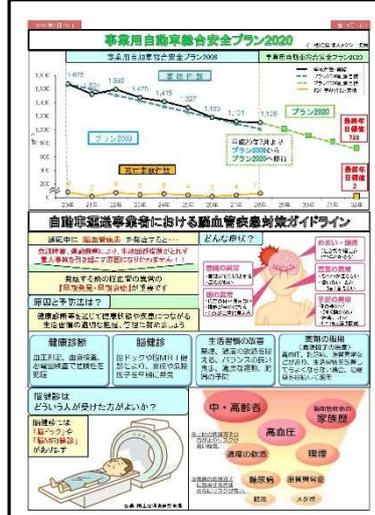
交通事故死者数3,904人 67年ぶりに3千人台

交通事故発生推移



個人タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数

事故削減重点目標



専業用自動車組合安全プラン2020

高齢者に対する交通安全啓発ガイドライン

安全運行指導員だより

(7) その他、目標達成に向けた諸施策を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 マスターズ制度の適正運用・P R活動

無事故無違反をはじめ、安全運転の維持・確保、関係法令の遵守、良質なタクシーサービスの提供等の基準をクリアし、外部認定委員の審査により認定されたマスター・ふたつ星・ひとつ星の事業者が表示灯に称号標を表示



マスター称号標の表示例

- ③ 安全・サービス委員会の開催

各支部から選任された委員により、支部の事故等削減目標の達成状況、達成できなかった理由、目標達成に向け重点的に取り組む施策等について検討

- ④ 交通安全運動の実施

毎年9月～10月の2ヶ月間にわたり協会本部が主催となって交通安全運動を実施しています。期間中の事故発生状況、交通安全指導活動を採点し、成績優良団体を表彰しています。



- ⑤ 事故情報の活用

国土交通省自動車局メールマガジン「事業用自動車安全通信」に記載された事故情報等をまとめ、情報提供を行っています。

- ⑥ ステッカーの貼付

シートベルト着用や安全運転履行のステッカーを全車両に貼付しています。

- ⑦ 事業者用教育教材の作成・配付

新規事業者向けの教育教材として、営業・安全・接客サービス面の遵守事項・注意点を記載した教本「そして明日へ」を作成し、配付しています。また、事故防止・健康管理についてチェック項目を記載した「チェック&チェック」を作成し配付しています。



など

2. 各支部・会員団体・構成団体等における対策

(1) 支部における総合安全プラン2020の策定

協会本部の指示に基づき、各支部において、「支部における総合安全プラン2020」を策定しています。会員団体別の事故等削減目標値を設定をはじめ、当面講ずべき施策を掲げ、会員団体に周知しています。

さらに、会員団体は所属団体別の事故等削減目標値を設定しています。支部・会員団体・所属団体がそれぞれの立場で目標達成に向け取り組んでいます。

各支部における事故等削減目標・実績

【輸入タクシー事業における総合安全プラン2020の削減目標値】

(1) 事故削減率(%)は、乗務員1名1台1年あたりを1.0として算出します。
 (2) 転倒、転落は除きます。
 (3) 人身事故等(死亡・重傷)は、乗務員1名1台1年あたりを1.0として算出します。

| 支部 | 乗務員数 | 台数 | 削減率(%) | | | | 削減率(%) |
|----|-------|-------|--------|-----|-----|-----|--------|
| | | | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | |
| 足立 | 18 | 20 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 足立 | 18 | 17 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 北葛 | 18 | 11 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 葛西 | 304 | 350 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 中野 | 38 | 40 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 板橋 | 220 | 240 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 江戸 | 25 | 34 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 西葛 | 18 | 12 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 丸根 | 122 | 122 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 津田 | 25 | 31 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 全協 | 1,100 | 1,251 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |

※1 乗務員1名1台1年あたりを1.0として算出します。
 ※2 目標は、各支部の乗務員数と乗務員1名1台1年あたりを1.0として算出します。
 ※3 カラダの安全は、乗務員1名1台1年あたりを1.0として算出します。



支部の事故等削減目標値に基づき、会員団体の事故等削減目標値を設定する。
 【例】関東支部

平成30年人身事故削減目標

| 事業種別 | 平成30年 | | | |
|--------------|-------|-----|-----|-----|
| | 目標値 | 実績値 | 削減率 | 削減率 |
| 乗務員1名1台1年あたり | 319 | 331 | 313 | 295 |
| 乗務員1名1台1年あたり | 319 | 331 | 313 | 295 |
| 乗務員1名1台1年あたり | 92 | 81 | 70 | 59 |
| 乗務員1名1台1年あたり | 21 | 22 | 20 | 18 |
| 乗務員1名1台1年あたり | 28 | 22 | 16 | 10 |
| 乗務員1名1台1年あたり | 5 | 4 | 3 | 2 |
| 乗務員1名1台1年あたり | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 乗務員1名1台1年あたり | 498 | 460 | 422 | 384 |

東個協全体の人身事故削減 チャレンジアンダー175
 発効期間 平成31年1月～12月

足立第一支部 人身事故削減
 チャレンジアンダー 7

平成31年1月1日現在 **0/7件**
 (東個協 0/175件)

目標以内を目指し、皆で安全運転でがんばろう！

所属団体である東京都個人タクシー協同組合では、事故等削減目標値175件を、さらに傘下団体ごとに振り分け、毎月、事故発生件数を記載したポスターを当該団体に配付して周知・目標達成に取り組んでいます。

(2) ポスターによる周知 【関東支部】

関東支部では、事故等削減目標値の周知や悪質違反の撲滅を訴えるポスターを作成し、関係団体に配付して掲示しています。

事業用自動車総合安全プラン 2020事故削減目標

「死亡事故ゼロ」
 「飲酒運転ゼロ」
 「人身事故発生460件以下!!」

あつてはならない悪質違反!!

- 薬物使用
- 飲酒運転
- 無免許運転
- 無保険無車検運行

平成30年7月24日発効 事業用自動車総合安全プラン2020事故削減目標

死亡事故 **ゼロ**
 飲酒運転

人身事故発生422件以下

東葛 313件 西葛 70件 中野 20件
 丸根 16件 板橋 3件 津田 0件

あつてはならない!!

- 危険ドラッグ使用
- 飲酒運転
- 無免許無車検運行
- 無免許運転
- 飲酒運転

(3) 各支部・会員団体等における事故等削減目標達成のための施策例

- ① 各運輸局で開催される「事業用自動車安全対策会議」へ参画しています。
- ② 支部・会員団体・所属団体内部に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。

各運輸局「事業用自動車安全対策会議」への参画状況について
～平成30年度～

| 運輸局 | 開催日(予定) | 委員会名 |
|------|-------------|---------------------|
| 北海道 | 平成30年10月24日 | 北海道特殊車両用自動車安全対策委員会 |
| 東北 | 平成30年9月4日 | 東北地域事業用自動車安全対策委員会 |
| 北陸信越 | 平成30年11月5日 | 北陸信越地域事業用自動車安全対策委員会 |
| 関東 | 平成30年8月20日 | 関東地域事業用自動車安全対策委員会 |
| 中部 | 平成30年12月5日 | 中部地域事業用自動車安全対策委員会 |
| 近畿 | 平成30年11月27日 | 近畿地域事業用自動車安全対策委員会 |
| 中国 | 平成31年2月26日 | 中国地域事業用自動車安全対策委員会 |
| 四国 | 平成30年11月9日 | 四国地域事業用自動車安全対策委員会 |
| 九州 | 平成30年9月14日 | 九州地域事業用自動車安全対策委員会 |
| 沖縄 | 平成30年12月4日 | 沖縄地域事業用自動車安全対策委員会 |

- ③ 運輸局・運輸支局、警察による講演をはじめ、事故防止講習会・研修会を開催しています。また、個別・少人数等によるKYT、ドライブレコーダーの映像を活用した講習を実施しています。



近畿 事故防止講習会の様子



東京 少人数KYT講習会の様子

- ④ 安全運行指導員による指導・情報提供
- ⑤ 健康管理・運転適性チェックの徹底
- ⑥ 交通安全運動の実施
- ⑦ 警視庁主催のセーフティドライバー・コンテストへの参加
- ⑧ 警視庁主催の高齢タクシードライバー交通安全教室への参加

など

高齢タクシードライバー交通安全教室開催

ベテランだからこそ、基本を大切に

秋の全国交通安全運動を前に、9月5日(水)午後1時から「高齢タクシードライバー交通安全教室」が世田谷区喜多見の警視庁交通安全教育センターで開催されました。個人タクシー事業者16名が参加し、講義、実技グループディスカッションなど、多面的に安全の大切さを考える一日となりました。

はじめに、工藤交通総務課交通安全対策担当の長から「昨年東京都で起こったタクシードライバーの事故が3件に上り、65歳以上のタクシードライバーの事故が1件にのぼっています。原因の一つは、長年運転を職業としたベテランの皆さんだからこその、基本に立ち返る機会が少ないことがあるのではないか。ぜひ自分の身体能力、判断力を含め、この教室で様々なことを確認してください」と開会の挨拶がありました。

教場コースを使った実技では、それぞれの助手席に教官が同乗しコースを回りました。ポイントは生け垣のある見通しの悪い交差点を左折する際の一時停止と徐行。走行後に各自の運転を撮影した映像を確認すると、基本動作が曖昧になっている様子が散見されました。自分の意識と実際の走行のズレを客観的に確認する貴重な機会となりました。

続く悪路では、車と自転車の接触事故の絵を見て物語を作る「ドファイックテクシードストーリー」という課題に4人1組で取り組みました。危険予測や事故の影響

「基本に立ち返り、安全について考える一日に」と工藤係長

個人タクシー事業における総合安全プラン2020

平成29年7月11日 策定
社団法人 全国個人タクシー協会

I. 個人タクシー事業にかかる事故等削減目標

1. 平成32年までに死亡事故件数(第1当事者)2人以下をめざします。
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32年までに732件以下をめざします。

II. 目標の達成に向けて当面講ずべき施策

1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築

(1) 法令順守の徹底と安全輸送の取組の強化

① 安全マネジメントの周知・徹底

個々の個人タクシー事業者、協同組合等の各団体において、PDCAサイクルを継続的に繰り返し、絶えず輸送の安全性の向上に努めるよう、周知徹底を図ります。
また、関連セミナー等に積極的に参加し、関連情報の収集・活用に努めます。

② NASVAの活用、安全マネジメント講習

NASVAの一般講習、適性診断、安全マネジメント関係講習会等の活用を推進します。
また、協同組合等の各団体において、ナスバネット(インターネット適性診断システム)を導入するよう推進します。

③ 安全運行指導員による指導・監督内容の明確化

安全運行指導員が事業者に対して、実効性のある指導・監督が行えるよう、国が作成する関係マニュアルを各団体及び安全運行指導員に周知徹底します。

④ 冊子「安全運行指導員：活動マニュアル」の作成

冊子「安全運行指導員：活動マニュアル」の見直し・内容充実を図り、協同組合等の各団体、安全運行指導員あて配付します。

⑤ 交通安全意識高揚のための表彰制度の活用

交通安全運動における優秀団体表彰やセーフティドライバーコンテストを活用した交通安全意識の高揚に努めます。

(2) 利用者を含めた関係者の連携強化による安全性向上

① マスターズ制度の適正運用とPR活動

安全性やサービス水準に関して評価・認定する優良個人タクシー事業者認定制度(マスターズ制度)の適正運用を図り、利用者へのPR活動を通じて、利用者が選択するために必要な安全情報等を提供します。

② 車内事故防止対策の徹底

「シートベルト着用」ステッカーの貼付及び「防犯カメラ設置」等について利用者の理解を求め、車内事故防止対策を徹底します。

2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ① **アルコールチェッカーの装備・使用・確認の徹底**
各所属団体等において、事業者に対してアルコールチェッカーの装備・使用・確認の徹底を指導します。
- ② **アルコールに関する専門的教育**
各所属団体等において、A S K（アルコール薬物問題全国市民協会）等、関係機関の講習会受講を推進します。
機関紙「全個協」等で飲酒運転の根絶について指導します。
- ③ **運転中の携帯電話・スマートフォン使用の防止**
講習会・機関紙「全個協」等で運転中の携帯電話等の使用禁止を周知します。

3. 自動運転、ICT等新技術の利用・普及の促進

- ① **先進安全技術を搭載した車両の普及・促進**
先進安全技術を搭載した車両への代替え促進のための新技術の情報提供を行います。
- ② **映像記録型ドライブレコーダを活用した運行管理の高度化**
安全対策の推進のためドライブレコーダの導入を推進します。各所属団体等において、費用の助成措置等について検討し実施します。

4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策

- ① **所属団体内における事業者の運転・健康状態のチェック体制の確立・実施**
所属団体事業者の運転状態や健康状態について、所属団体長、安全運行指導員、事務職員などが一体となってチェックし指導する体制を確立し実施します。
- ② **事業者の健康管理に係る指針の作成**
国が作成する健康管理に係るマニュアル等を周知徹底します。
安全サービス委員会において、運転業務に伴う疾病や身体に及ぼす影響、健康管理に関する情報を収集し、対策を検討します。
- ③ **S A Sスクリーニング検査の普及啓発**
S A Sスクリーニング検査の受診について啓発します。

5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応

- ① **業界全体での事故情報の共有**
年間の個人タクシーの事故発生状況を各団体へ報告するほか、重大事故等が発生した場合は、事故概要・原因等を迅速に報告し注意を喚起します。
また、国土交通省が発行するメールマガジン「事業用自動車安全通信」を積極的に活用します。
- ② **支部における「安全対策推進会議」の設置、当該地域の「〇〇地域事業用自動車安全対策会議」への積極的参画**
各支部において「安全対策推進会議」を設置して「支部安全プラン」の見直し・策定をし、支部・会員・所属団体が一体となって推進します。
また、当該地域の運輸局に設置された「〇〇地域事業用自動車安全対策会議」に積極的に参画し、情報収集をするとともに、支部での安全対策の取り組みの見直し強化を図ります。

③ 各団体での事故削減目標の明確化

支部・会員・所属団体において、全国個人タクシー協会の策定した事故削減目標に基づき、削減目標を明確にします。

④ 交通安全運動の実施

継続して全国個人タクシー協会主催の「交通安全運動」（毎年9～10月の2ヵ月間）を実施します。

⑤ 車両の点検整備の徹底

車両の点検整備、運行に際しての日常点検整備を徹底します。

⑥ 少人数による指導、KYT等による安全教育の実施

所属団体等の最小団体において、少人数による指導、KYT等を実施するほか、ドライブレコーダーの映像を活用した安全教育を実施します。

また、ポスター・ビラ、機関紙、個別指導等による広報、啓発を実施します。

6. 道路交通環境の改善について

- ① 各団体（各地域）において、事業者から具体的な改善箇所等の情報を収集し、関係当局に対して改善要求を行います。

個人タクシー事業における総合安全プラン2020重点目標

個人タクシーの交通事故（人身事故・第1当事者）の4割以上を占める次の事故の削減を当面の「事故削減重点目標」に定め、積極的に当該事故の削減に取り組みます。

【事故削減重点目標】

- ① 交差点内での車両相互出会い頭の事故削減
- ② 交差点内での人対車両事故削減
- ③ 第一通行帯での車両相互の追突事故削減
- ④ 交差点内での車両相互右折時の事故削減

支部・会員団体等において取り組むべき重点項目

(1) 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

事故防止対策委員会を設置し、当該団体等の事故発生状況、事故発生状況・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う。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、注意を喚起する。

また、地域の管轄警察署から最近の事故情報を収集し、事業者に周知する。

(2) 交通事故多発地点 & 危険箇所マップの作成

各支部・会員団体等において、事業者の情報や地域の管轄警察署等の協力により、当該地域の「交通事故多発地点 & 危険箇所マップ」（仮称）を作成し、団体事務所の掲示板に掲示する。

(3) 各運輸局・運輸支局に対し、各支部・会員団体等における事故防止対策委員会（仮称）を開催する場合には、講演等のご協力依頼を行う。

機関紙「全個協」掲載記事

平成 29 年 4 月 12 日第 232 号

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 | 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27年版)」

平成 29 年 9 月 11 日第 233 号

事故削減重点目標

個人タクシーの交通事故(人身事故・第1当事者)の4割以上を占める下記事故を「事故削減重点目標」に定め、積極的に当該事故の削減に取り組んでいます。

- ① 交差点内での車両相互出会い頭の事故
- ② 交差点内での人対車両事故
- ③ 第一通行帯での車両相互の追突事故
- ④ 交差点内での車両相互右折時の事故

衝突地点別事故件数の推移

| | 24年 | 25年 | 26年 | 27年 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|
| ①交差点内出会い頭 | 235 | 232 | 194 | 173 |
| ②交差点内人対車両 | 134 | 112 | 105 | 116 |
| ③第一通行帯追突 | 128 | 128 | 100 | 102 |
| ④交差点内右折時 | 114 | 98 | 103 | 88 |
| 合計 | 611 | 570 | 502 | 479 |

個人タクシー事業における

総合安全プラン2020

平成32年に向けて新たな事故防止対策・事故等削減目標が設定されました。

事故等削減目標

- ①平成32年までに死亡事故件数(第1当事者)2人以下をめざします。
- 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32年までに732件以下をめざします。

平成 30 年 4 月 25 日 第 235 号

脳健診受診を促進

国土省が脳血管疾患ガイドライン策定

国土交通省自動車局安全政策課において、「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」が策定されました。本ガイドラインは、自動車運送事業者における運転者の脳健診受診等を促進し、健康起因事故の防止を図るため、脳血管疾患対策を進めていくために知っておくべき内容や取り組み際の手順等を具体的に示したものです。

近年、事業用自動車の運転者の疾病により運転を継続できなくなる事案の発生件数が増加しています。その中で最も多いのは、脳血管疾患であり、事業用自動車の運転者に関する脳血管疾患対策が必要となっています。

このため、国土交通省では、産官学の幅広い関係者からなる

「健康起因事故対策協議会」を設置し、脳血管疾患対策等の在り方について議論してきましたが、今般、同協議会の議論を受けて、自動車運送事業者が、運転者の脳健診の受診等、脳血管疾患対策を進めていくために知っておくべき内容や取り組み際

の手順等を具体的に示した「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を策定しました。また、本ガイドラインの普及を図るため概要版を作成しました。

自動車運送事業者において、本ガイドラインを活用すること

により、脳健診の受診や治療の必要性について理解が浸透し、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入が拡大することが期待されます。

出典 国土交通省自動車局

どんな症状？

- めまい・頭痛**
(吐き気や嘔吐を伴うことがある)
- 言葉の異常**
・ ろれつが回らない
・ 言いたいことをうまく言えない
- 意識の異常**
・ 意識がもうろうとする
・ 反応が鈍い
- 手足の異常**
体の半分が…
・ うまく動かない
・ 麻痺、しびれ
・ いつもと違う感覚
- 眼の異常**
・ 片方の目が見えない
・ 視野が半分になる
・ ものが二重に見える

※上位の危険因子の方がよりリスクが高い傾向。

- 中・高リスク
- 脳血管疾患の危険因子
- 高血圧
- 喫煙
- 過度の飲酒

※複数の危険因子に該当する者はさらにリスクが高い。

- 糖尿病
- 脂質異常症
- 肥満
- メタボ



安全確認の

ポイント123

ワン

ツー

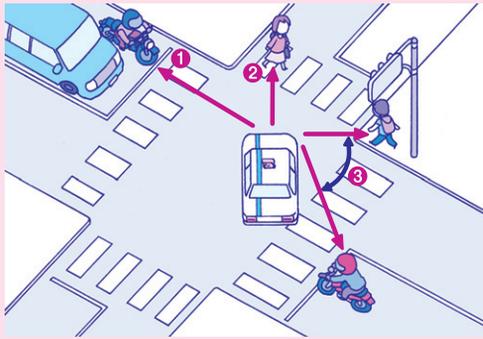
スリー

交通事故全体の約3割が安全確認ミスによるものです



安全確認ミスを減らすために確認すべきポイント・方法・タイミングを習慣化させましょう

交差点右折時



確認1 対向車の位置などを確認

対向車線の陰から二輪車が来ていないかにも注意する

確認2 右折先の横断歩道などを確認

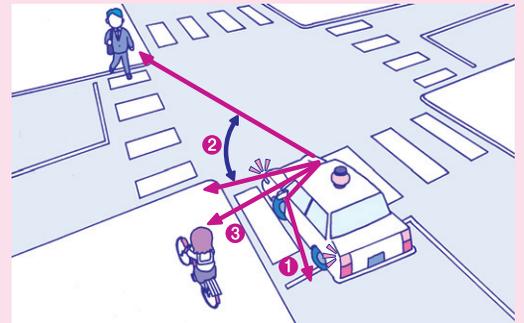
歩道を通行する歩行者や自転車がいないかを確認する

確認3 目視で右後方を確認

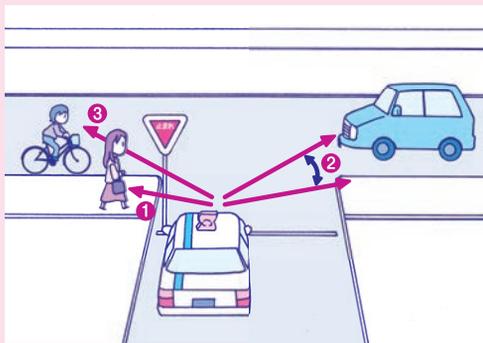
右後方から右折する二輪車がないか、横断歩道をわたる歩行者、自転車がいないかを目視により確認する

交差点左折時

- 確認1** サイドミラーで左後方を確認
左後方に二輪車がいる場合には注意しながら道路の左側によって徐行する
- 確認2** 左折先の横断歩道などを確認
歩道を通行する歩行者や自転車がいないかを確認する
- 確認3** 再び左後方を目視で確認
横断歩道を横切る前にもう一度左後方を目視で確認する



左折合流時



確認1 左側の歩道を確認

左側の歩道を通行する歩行者や自転車など確認する

確認2 右側の車道と歩道を確認

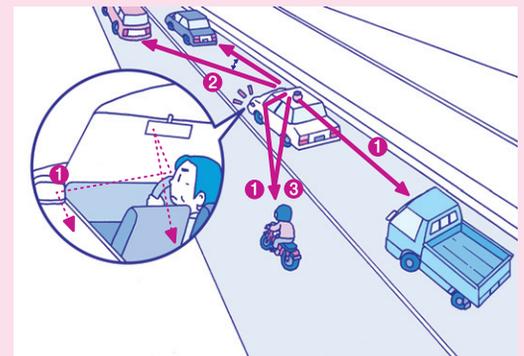
右側から走行してくる車両の有無、歩道の歩行者、自転車の有無を確認する

確認3 左折先の道路を確認

横断歩道を横切る前にもう一度左折先を目視で確認する

車線変更時

- 確認1** ミラーで後方全体を確認
ミラーで後続車の有無、後続車との距離、速度と動きなど後方の状況を確認する
- 確認2** 前方の状況を確認
隣の車線前方に車線変更できるスペースがあるかを確認する
- 確認3** 目視で後方を確認
車線変更する前にもう一度、目視で確認する





総合安全プラン2020



平成32年に向けて新たな事故防止対策・事故等削減目標が設定されました。

I. 個人タクシー事業にかかる事故等削減目標

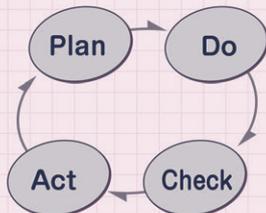
- 1 平成32年までに死亡事故件数（第1当事者）2人以下をめざします。
- 2 毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
- 3 人身事故件数（第1当事者）を平成32年までに732件以下をめざします。

II. 目標の達成に向けて当面講ずべき施策

① 安全マネジメントの徹底

個々の個人タクシー事業者、協同組合等の各団体において、PDCAサイクルを継続的に繰り返し、絶えず輸送の安全性の向上に努めましょう。

また、関連セミナー等に積極的に参加し、関連情報の収集・活用に努めましょう。



② 車内事故防止対策の徹底

「シートベルト着用」ステッカーの貼付及び「防犯カメラ設置」等について利用者の理解を求める等、車内事故防止対策を徹底しましょう。



③ アルコールチェッカーの装備・使用・確認の徹底

出庫や帰庫時に酒気帯び運転の有無についてアルコールチェッカーを使用して確認しましょう。



④ 運転中の携帯電話・スマートフォン使用の防止

運転中に携帯電話等を手にもって通話や画面をみることは周囲状況への注意が散漫になります。



⑤ 運転・健康状態のチェック体制の確立・実施

事業者の運転状態や健康状態について、所属団体長、安全運行指導員、事務職員、家族などが一体となってチェックしましょう。



⑥ 車両の点検整備の徹底

車両の点検整備、運行に際しての日常点検整備を徹底しましょう。



個人タクシーの交通事故（人身事故・第1当事者）の4割以上を占める4つの地点による事故の削減に取り組んでいます

事故削減重点目標

- ① 交差点内での車両相互出会い頭の事故
- ② 交差点内での人对車両事故
- ③ 第一通行帯での車両相互の追突事故
- ④ 交差点内での車両相互右折時の事故

| 衝突地点 | 24年 | 25年 | 26年 | 27年 |
|----------|-----|-----|-----|-----|
| 交差点内出会い頭 | 235 | 232 | 194 | 173 |
| 交差点内人对車両 | 134 | 112 | 105 | 116 |
| 第一通行帯追突 | 128 | 128 | 100 | 102 |
| 交差点内右折時 | 114 | 98 | 103 | 88 |
| 合計事故件数 | 611 | 570 | 502 | 479 |

個人タクシーは 安全・安心・快適輸送に徹します

お客様に安心感を与える快適輸送に徹しましょう

1 「急」の付く運転をしない

急発進、急ブレーキ、急な車線変更は、乗客にけがをさせる等の危険性があります。「急」の付く運転をやめ快適走行を!



2 カーブや追い越しはゆっくりと

カーブや追い越し時に速度を落とさず、急なハンドル操作を行うと事故の危険性が高くなります。カーブの手前で減速!

3 走行中は運転へ集中

乗客との会話に気を取られ、振り向き運転となっては危険です。安全運転に集中しましょう!



お客様は
不安や恐怖で
いっぱい



お客様の安全を確保しましょう

4 シートベルト着用で安全確保

シートベルトは事故時の被害を大幅に軽減し、乗客の安全確保に役立ちます。「お客様の安全のためシートベルトの着用をお願いします」などの声掛けを!



お客様の
安全が第一



5 安全な位置での停車

乗客は、交差点内や横断歩道などの乗降に危険な場所でも停車させようとする。乗客の行動に注意して安全で適切な位置での停車を心掛けましょう!



6 乗降時の注意

乗降でのドア開閉の際は、左後方からの自転車・二輪車などが来ないか、乗客が確実に乗降したかなど安全確認が重要です!



7 高齢者・障害者

高齢者・車いす使用者・視覚障害者など、どのような手伝いをすればよいか確認し、安全確認を行って乗降の介助をしましょう!



お客様の立場に
たって、日頃の自分の
運転を振り返って
みましょう



タクシー車両の 特性に合わせた運転を!

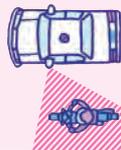


☑ 日常のチェックポイント

🚗 タクシー事業者が特に注意しなければならない車両の「死角」は？

☐ 左後方の死角

乗客を乗降させる際のドア開閉時は、左後方の死角に注意し、自転車・二輪車がないか確認する必要があります。



☐ 車両前後の直近下の死角

子供などが隠れていることもあり危険です。



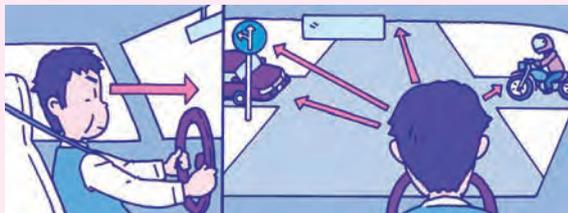
☐ ピラーの死角

ピラーの死角には歩行者1人くらいは隠れて見えないことがあります。頭を動かして確認しましょう。



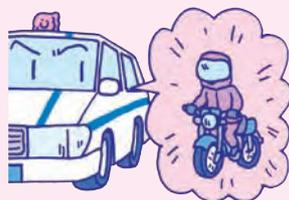
🚗 タクシー車両の構造から、運転において留意することは？

☐ 視点を高くし、積極的に視野を広げます。



☐ 車両前後の直近の死角は、車外に出て確認しましょう。

☐ 左後方の死角には、二輪車・原付等が潜んでいる恐れが大きいので注意しましょう。



☐ ピラーの死角には歩行者1人くらいは隠れてしまいます。頭を動かして確認しましょう。

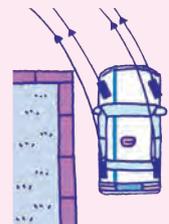
☐ ドアの開閉時には、左後方から走行してくる二輪車・原付に注意する必要があります。

☐ 急な車線変更は、遠心力で乗客に衝撃を与えるだけでなく、周辺の車両にも迷惑となり、事故にもつながり危険です。

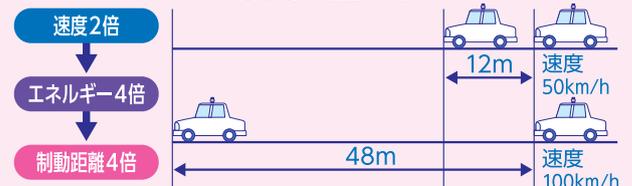


☐ 左折時には内輪差に注意しましょう。

☐ 停止距離について認識しておき、雨天時などには特に気を付けましょう。



● 速度と制動距離の関係 ●

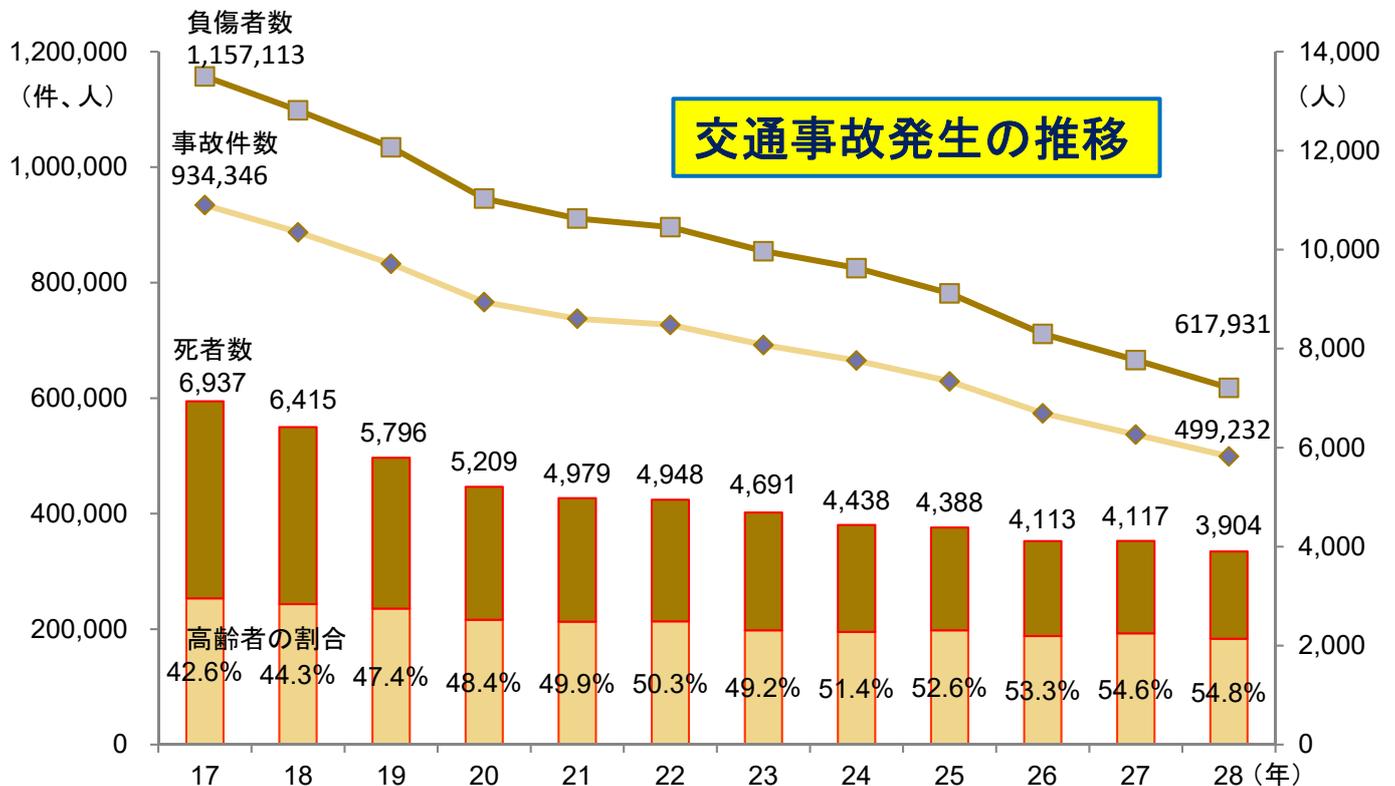


☐ スピードを出しすぎず、側方や前車の動きに注意しましょう。

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3,904人 67年ぶりに3千人台



平成28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499,232件(前年比-37,667件、-7.0%)、負傷者数は617,931人(前年比-48,092人、-7.2%)とともに12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3,904人(前年比-213人、-5.2%)で67年ぶりに3,000人台になりました。しかし子供が被害に遭う痛ましい事故が相次いで発生するなど、いまだ多数の尊い命が犠牲となっています。交通事故死者数のうち高齢者(65歳以上)の交通事故死者数は2,138人(前年比-109人、-4.9%)となり、減少しているとはいえ、全体の54.8%を占めています。
- 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213件発生しており、前年比+12件+6.0%と増加しました。悪質・危険な運転による悲惨な事故が後を絶ちません。 ※ 警察庁まとめ

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

| 発生日 | 事故内容 |
|---------------------|--|
| 1/22(金) PM7:00頃 | 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。 |
| 3/8(火) PM5:48頃 | 個人タクシーが自家使用中に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。 |
| 5/3(火) | 個人タクシーが自家使用中に飲酒運転で事故を起こし、パトカーに追われ、道路のポールに衝突して停車した。 |
| 5/6(金) AM5:30頃 | 個人タクシーが自家使用中に右カーブを曲がり切れずに電柱、植え込みに衝突した。運転手は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、事故当時に酒気帯びしていたと警察に対して供述した。 |
| 9/2(金) PM3:26頃 | 個人タクシーが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。 |
| 12/19(月) PM8:30頃 | 駅構内タクシー乗り場の待機所において、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。この事故により、追突されたタクシーの運転者が軽傷を負った。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。 |

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(交差点付近を含む) | 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 | 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 |
| | 車道 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| | 異通行帯 | 歩道 | 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27年版)」

個人タクシーの交通事故(人身事故・第1当事者)の4割以上を占める4つの地点による事故の削減に取り組んでいます

事故削減重点目標

- ① 交差点内での車両相互出合い頭の事故削減
- ② 交差点内での人対車両事故削減
- ③ 第一通行帯での車両相互の追突事故削減
- ④ 交差点内での車両相互右折時の事故削減

| 衝突地点 | 24年 | 25年 | 26年 | 27年 |
|----------|-----|-----|-----|-----|
| 交差点内出合い頭 | 235 | 232 | 194 | 173 |
| 交差点内人対車両 | 134 | 112 | 105 | 116 |
| 第一通行帯追突 | 128 | 128 | 100 | 102 |
| 交差点内右折時 | 114 | 98 | 103 | 88 |
| 合計事故件数 | 611 | 570 | 502 | 479 |

路上横臥者を発見したら
警察への通報と保護活動を!



信号のない交差点での2段階停止の習慣づけ

アクセル・ブレーキの足乗せ換えの習慣づけ

歩行者が関係するタクシーの死亡事故に係る事故調査分析

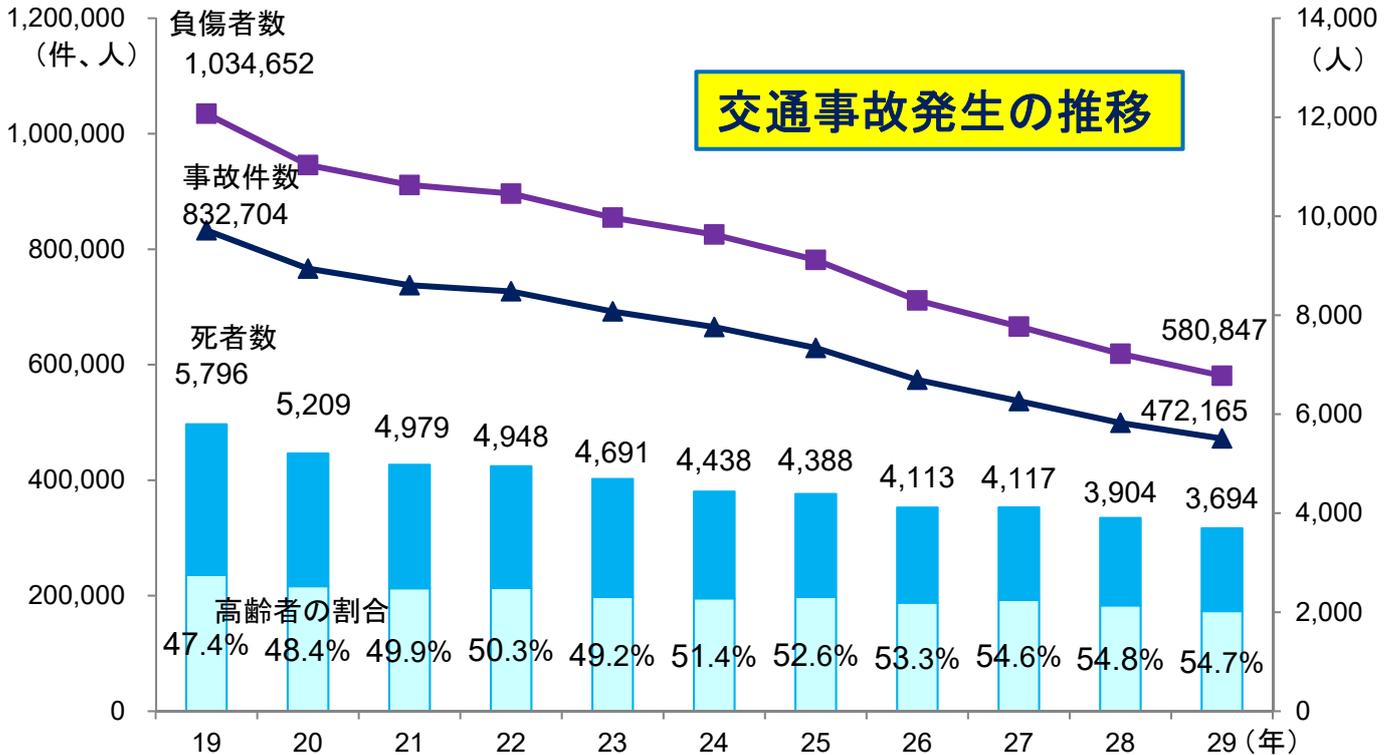
1. 事故の傾向
 - (1) 事故概要の特徴
 - ・発生時間は22時～4時である。
 - ・空車時で発生
 - (2) 運転者に共通する問題点
 - ・適性診断において、指摘されている事項が事故と関連している。
 - ・法定速度超過
 - (3) 運行管理に共通する問題点
 - ・適性診断結果を活用していない。
 - ・指導・監督において、運転者の習得の程度を把握していない。
2. 再発防止策として考えられるもの
 - (1) 運転者に対する指導監督の強化
 - (2) 適性診断結果の活用
 - (3) 安全を意識した運転

資料：関東運輸局自動車技術安全部保安・環境課

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3,694人 警察庁の統計で最少 (昭和23年以降)



平成29年の交通事故発生状況

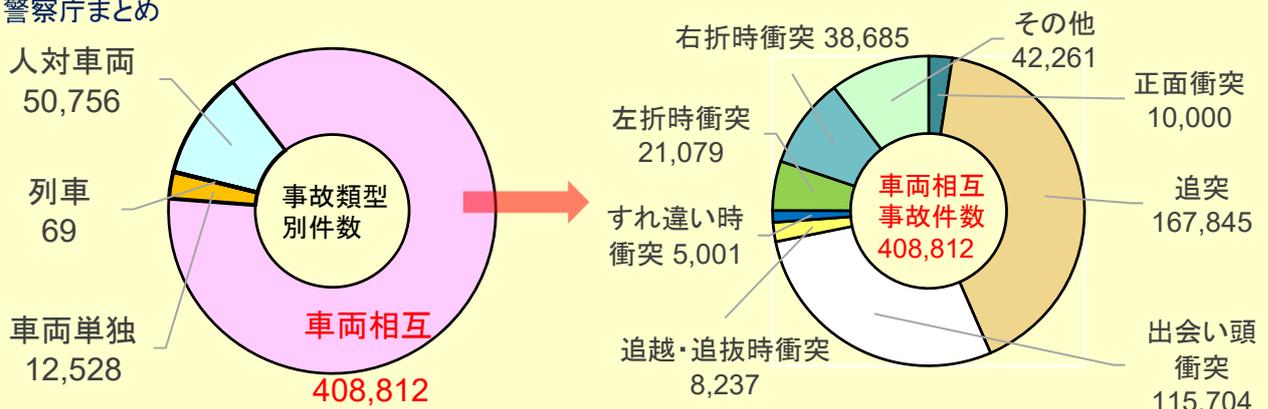
- 交通事故発生件数及び負傷者数** 事故件数は472,165件(前年比-27,036件、-5.4%)、負傷者数は580,847人(前年比-38,006人、-6.1%)でともに13年連続で減少しました。
- 交通事故死者数** 交通事故の死者数は3,694人(前年比-210人、-5.4%)で警察庁が保有する昭和23年以降の統計で最少となりました。「交通戦争」と称された時期に比べて、大幅に状況が改善されました。しかし、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、近年では、高齢者人口の増加等を背景として、交通事故死者数の減少幅が縮小する傾向にあります。
交通事故死者数のうち高齢者(65歳以上)の交通事故死者数は2,020人(前年比-118人、-5.5%)となり、減少しているとはいえ、全体の54.7%(過去2番目の高さ)を占めています。

3. 事故類型別交通事故件数

事故類型別交通事故件数では、車両相互の事故が408,812件(前年比-24,978件、-5.8%)で全体の86.6%を占めています。次いで人対車両50,756件(前年比-795件、-1.5%)、車両単独12,528件(前年比-1,253件、-9.1%)となっています。また、車両相互の事故では、追突(35.5%)、出会い頭衝突(24.5%)の順に多く、全体の6割を占めています。

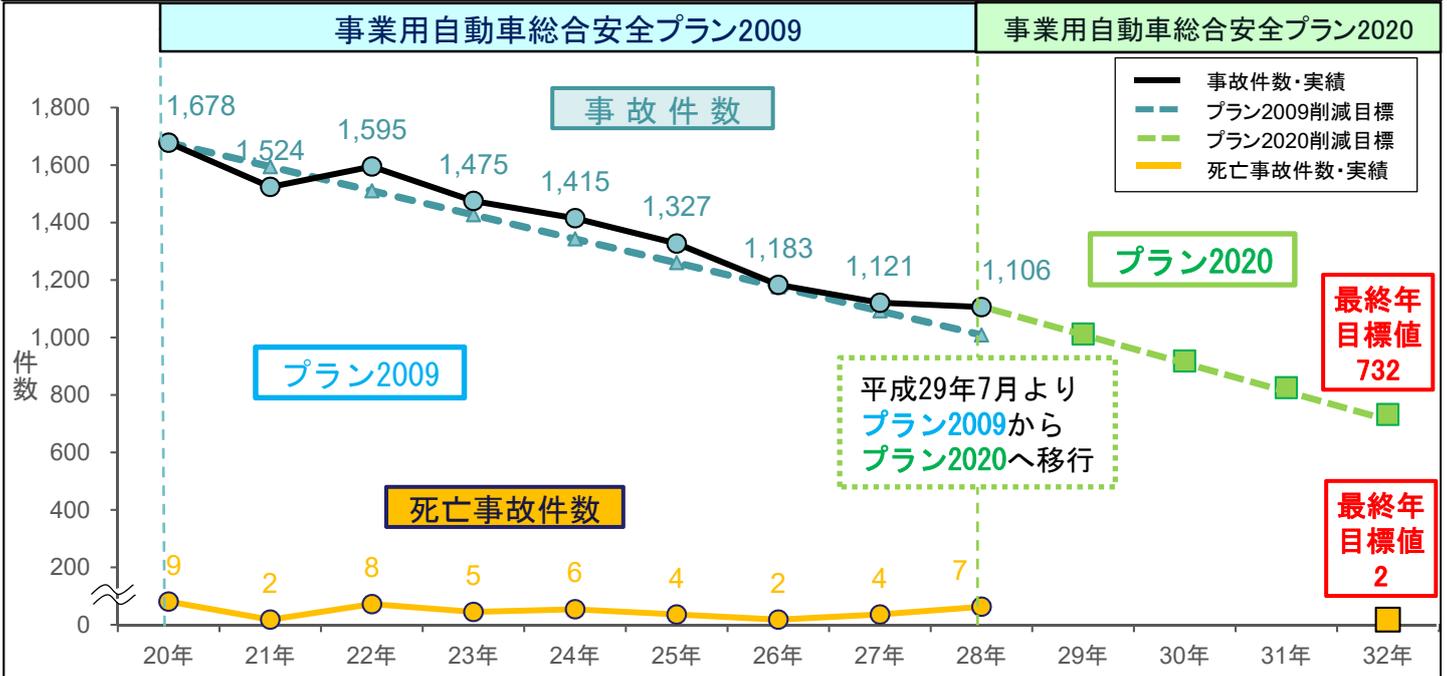
※ 警察庁まとめ

平成29年
事故類型別交通事故件数



事業用自動車総合安全プラン2020

(一社)全国個人タクシー協会



自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン

| | |
|---|----------------------|
| <p>運転中に 脳血管疾患 を発症すると...</p> <p>意識障害、運動麻痺により、事故回避措置がとれず重大事故を引き起こす原因になりかねません！！</p> | <p>どんな症状？</p> |
| <p>発症する前の脳血管の異常の『早期発見・早期治療』が重要です</p> | |
| <p>原因と予防法は？</p> <p>健康診断等を通じて健康状態や疾患につながる生活習慣の適切な把握、管理に努めましょう</p> | |

| | | | |
|--|---|---|--|
| <p>健康診断</p> <p>血圧測定、血液検査、心電図検査で危険性を把握</p> | <p>脳健診</p> <p>脳ドックや脳MRI健診により、兆候や危険因子を早期に発見</p> | <p>生活習慣の改善</p> <p>禁煙、過度の飲酒を控える、バランスの良い食事、適度な運動、肥満の予防</p> | <p>薬剤の服用 (危険因子の治療)</p> <p>高血圧、糖尿病、脂質異常などがあり、生活習慣を改善してもよくなる場合、治療薬を継続して服用</p> |
|--|---|---|--|

脳健診は どのような人が受けた方がよいか？

脳健診には「**脳ドック**」や「**脳MRI健診**」があります

出典：国土交通省自動車局

