

**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**  
《本編：一般的な指導及び監督指針の解説》



**タクシー事業者編**

## 運転者の指導・監督のための本マニュアル（本編）の活用方法

### ■本解説書について

- 本解説書は、タクシーにより運送事業を行う事業者が、「旅客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指導及び監督の指針／平成13年12月3日国土交通省告示第1676号」（以下、指導・監督指針）に基づき実施することとされている運転者に対する指導及び監督の実施方法を、わかりやすく示したものです。
- 本解説書に基づく指導及び監督を確実なものとするには、タクシー事業者は指導及び監督を実施する運行管理者等に対して、必要とされる技能及び知識を習得させるとともに、常にその向上を図るよう、努めさせることが必要となります。

#### 【指導・監督指針の目的】



#### 【指針第1章－1】

タクシー事業者が行う運転者に対する指導・監督は、安全輸送を心がけるための知識を身につけさせることを目的に、継続的かつ計画的に実施しましょう。

タクシーの運転者は、多様な地理的・気象的状况のもとで乗客を運送することから、道路の状況及びその他の運行の状況に関する判断や、高度な能力が要求されます。

このため、タクシー事業者は、タクシーの運転者に対して、交通事故の有無に関わらず、継続的かつ計画的に指導・監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成していく必要があります。

そこで、タクシー事業者がタクシーの運転者に対して行う“一般的な指導・監督”は、「道路運送法」等の法令に基づく運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、タクシーの運行の安全と乗客の安全を確保するために必要な運転に関する技能・知識を習得させることを目的として行います。

※詳細な指導内容については例示となっておりますので、各事業者が自社の実態や自社のマニュアル等の内容を加えて活用してください。

## ■このマニュアルの見方

○各項において、指導の主旨やねらいを、黄緑点線の枠で「指導のねらい」として整理しています。この内容を踏まえた上で、指導を行いましょう。

### 指導のねらい

タクシー事業は、公共的な輸送事業であり、……………  
……………

○各項で重要な内容として指導すべき事項については、「ポイント」として整理しています。この内容を基本に、運転者への指導を具体的に実施しましょう。



### ポイント

タクシー事業は、公共輸送機関としての社会的な役割を担っているだけでなく、公共輸送機関の中でも、……………  
……………

○指導・監督時に活用できるよう、運行管理支援機器の活用方法を、以下のような緑点線枠内に例示しています。また、参考として巻末に運行管理支援機器について整理しております。



### ドライブレコーダーの映像に見るヒヤリハット事例

■ドライブレコーダー（以下ドラレコ）は、自動車の走行中の前方、室内、後方などの映像を記録するとともに、走行中の映像と連動した速度やブレーキ、……………  
……………

○オレンジ点線枠内には、指導時に参考としていただきたいトピックやその他事例などを紹介しています。さらに、下段欄外などには、活用できる情報や参考となるHP アドレスなども紹介しています。



### ストレスの安全運行に及ぼす影響

身体健康維持が重要であるとともに、  
運転者のこころの……………  
……………  
……………



### これを活用！

全国ハイヤー・タクシー連合会 HP  
では、……………  
……………



タクシー事業の実態については、以下をご参照ください。

■全国ハイヤー・タクシー連合会 HP (<http://www.taxi-japan.or.jp/>)

○法令に基づき、遵守すべき事項については、以下のようなマークをつけています。

法

## 本編 目 次

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| I. タクシーを運転する心構え                     | 1  |
| 1. タクシー事業の公共性と重要性                   | 1  |
| (1) タクシー事業の社会的役割                    | 1  |
| (2) 地域や都市を支えるプロのドライバー               | 2  |
| 2. タクシー事故の社会的影響                     | 3  |
| 3. タクシー運転者の使命                       | 5  |
| II. タクシーの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと | 7  |
| 1. タクシー運行の義務に係る法令                   | 7  |
| (1) 旅客自動車運送事業に係る法令                  | 7  |
| (2) 自動車の運転に係る法令                     | 10 |
| (3) 車両管理に係る規定（タクシーの点検、車両のチェックの必要性）  | 12 |
| 2. 義務を果たさない場合の影響の把握                 | 13 |
| (1) 運転者に対する刑事処分                     | 13 |
| (2) 運転者に対する行政処分                     | 13 |
| (3) 会社に対する処分                        | 14 |
| (4) 重大事故を引き起こした場合の罰則及び加害者・被害者心理     | 15 |
| III. タクシーの構造上の特性                    | 17 |
| 1. タクシーの特性に合わせた運転                   | 17 |
| (1) 視点のとり方                          | 17 |
| (2) 死角の確認                           | 18 |
| (3) 内輪差を意識した左折                      | 18 |
| (4) 停止距離の認識                         | 19 |
| (5) スピードと視野                         | 20 |
| 2. LPG自動車の取扱い                       | 22 |
| (1) LPガスの特性                         | 22 |
| (2) LPG自動車の点検と運転                    | 22 |
| IV. 乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項        | 24 |
| 1. 走行中における乗客の安全確保                   | 24 |
| (1) 「急」の付く運転をしない                    | 24 |
| (2) カーブや追越しはゆっくりと                   | 25 |
| (3) 走行中の運転への集中                      | 26 |
| 2. シートベルト着用による乗客の安全確保               | 27 |
| V. 乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項      | 29 |

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 1.安全を確保した乗降                         | 29 |
| (1)安全な位置への停車                        | 29 |
| (2)乗車・降車のときの注意                      | 30 |
| 2.高齢者・障害者の乗降時の安全の確保                 | 31 |
| (1)車いす使用者の安全の確保                     | 31 |
| (2)視覚障害者の安全の確保                      | 31 |
| VI.営業区域における道路及び交通の状況                | 33 |
| 1.営業区域の道路・交通情報の把握                   | 33 |
| (1)事前の情報把握                          | 33 |
| (2)適切な運行経路の選択                       | 34 |
| 2.情報に基づく安全運行のための留意点                 | 35 |
| VII. 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法        | 38 |
| 1.危険予測運転の必要性                        | 38 |
| 2.危険予測のポイント                         | 39 |
| (1)道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性に応じた配慮      | 39 |
| (2)悪天候・夜間の危険への配慮                    | 40 |
| 3.危険予知訓練                            | 43 |
| 4.指差呼称及び安全呼称                        | 47 |
| 5.緊急時における適切な対応                      | 48 |
| (1)交通事故や車両故障が発生した際の対応               | 48 |
| (2)自然災害の発生に備えた対応                    | 49 |
| VIII.運転者の運転適性に応じた安全運転               | 53 |
| 1.適性診断の必要性                          | 53 |
| 2.適性診断結果の活用方法                       | 54 |
| (1)適性診断結果の活用方法の例                    | 54 |
| (2)「性格」の診断結果の活用                     | 56 |
| (3)「安全運転態度」の診断結果の活用                 | 57 |
| (4)「認知・処理機能」の診断結果の活用                | 57 |
| IX.交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法 | 61 |
| 1.交通事故の生理的・心理的要因                    | 61 |
| 2.過労運転防止のための留意点                     | 64 |
| (1)労働時間についての規定                      | 64 |
| (2)運行中の留意点                          | 65 |
| (3)日常生活での留意点                        | 67 |
| 3.飲酒運転防止のための留意点                     | 69 |
| (1)飲酒運転に対する罰則                       | 69 |

|                                          |     |
|------------------------------------------|-----|
| (2) 飲酒運転防止のための留意点                        | 70  |
| (3) 覚せい剤等の使用禁止の徹底                        | 76  |
| 4. ヒューマンエラーを防ぐために                        | 77  |
| (1) 道路交通法の禁止事項（携帯電話等の使用規制）               | 77  |
| (2) あせり、イライラ、疲れ時の運転                      | 77  |
| (3) 運転席周辺の環境整備                           | 78  |
| X. 健康管理の重要性                              | 80  |
| 1. 健康起因の事故と健康管理の必要性                      | 80  |
| (1) 疾病が要因の交通事故                           | 80  |
| (2) 健康診断の受診の必要性                          | 81  |
| (3) ストレスチェック等の受診の必要性                     | 82  |
| 2. 健康管理のポイント                             | 83  |
| (1) 身体面の健康管理                             | 83  |
| (2) 精神面の健康管理                             | 83  |
| XI. 安全性の向上を図るための装置を備えるタクシーの適切な運転方法       | 86  |
| 1. 運転支援装置に係る事故の事例                        | 86  |
| 2. 運転支援装置の性能及び留意点                        | 88  |
| (1) ブレーキ制御を行う装置                          | 88  |
| (2) ハンドル操作の警告や支援を行う装置                    | 91  |
| (3) 車両姿勢維持を支援する装置                        | 92  |
| (4) 先進ライト                                | 93  |
| 参考① 旅客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指導及び監督の指針 | 94  |
| 参考② 運転者の指導及び監督における運行管理支援機器の活用について        |     |
| 1. 運行管理支援機器とは                            | 104 |
| 2. 運行管理支援機器を活用した指導及び監督                   | 107 |

## I. タクシーを 運転する心構え

本章では、タクシー運転者は公共的な輸送事業を担う社会的使命を担っているとともに、タクシーの引き起こす事故が社会に影響を及ぼすことなどを整理しています。

指導においては、タクシーの運転が、社会や他の運転者に及ぼす影響の大きさ等について理解させ、乗客の安全を確保するためには、模範となる安全運行を行うことが運転者の使命であることを理解させることが大切です。

➡【指針第1章2(1)―①】

### 1. タクシー事業の公共性と重要性

#### 指導のねらい

タクシー事業は、公共的な輸送事業であり、乗客を安全、確実に輸送することが社会的な使命であるとともに、個人輸送をする対人のサービス業でもあります。プロの運転者としての意識を持たせ、乗客の安全を最優先することが重要であることを認識させましょう。

#### (1) タクシー事業の社会的役割



#### ポイント

タクシー事業は、公共交通機関の中でも、ドア・ツー・ドアのサービス、地域のニーズに応じたサービスを提供するなど社会のニーズに対応した輸送手段として、社会的に重要な役割を担っていることを認識させましょう。

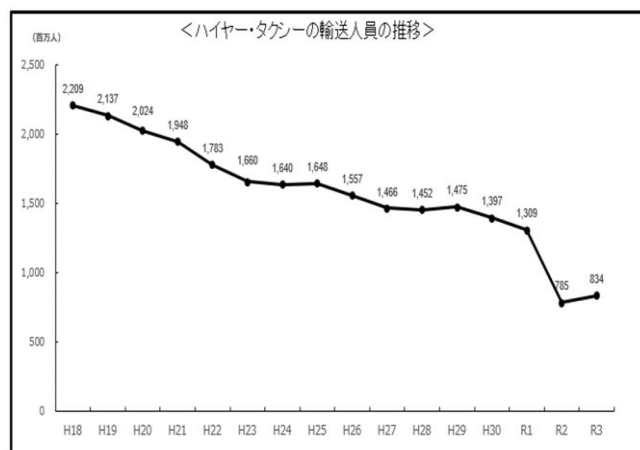
#### 【解 説】

##### ○ 公共輸送機関としてのタクシー

タクシーは年間約15億人の輸送を担い、鉄道やバスとともに、公共交通機関としての役割を担っている交通であることを認識させましょう。

##### ○ ドア・ツー・ドアのサービス

ドア・ツー・ドアのサービスが、高齢者や障害者なども安心して利用できる輸送機関としての役割を果たしていることを理解させましょう。



出典：国土交通省自動車関係情報・データ  
「ハイヤー・タクシーの車両数及び輸送人員」

## ○ 地域性に応じたサービス形態

タクシーの運行は、流し中心の地域や駅待ち・つじ待ち中心の地域、車庫待ち中心の地域など、地域のニーズに応じたサービス形態を持つ交通であり、それぞれのサービス形態に応じた安全の確保が必要であることを認識させましょう。

## (2) 地域や都市を支えるプロのドライバー



### ポイント

タクシー運転者は、公共交通輸送の一翼を担う重要な役割を果たしているとともに、高齢者や障害者の外出機会を支えているなど、地域や都市を支える社会的使命を担っていることを認識させましょう。

### 【解 説】

#### ① 個別のニーズに応える公共交通として、地域や都市を支えるプロのドライバー

タクシーは、地域や都市においてなくてはならない個別の交通機関であり、これを支えるタクシー運転者には、プロとしての自覚を持たせ、社会的使命を果たしていることを認識させましょう。

#### ② 安全な輸送を担う

利用する乗客にとって「安全」であることは何よりも重要です。タクシーが安全な交通機関であることに誇りを持ち、安全運行を行うことが大切であることを認識させましょう。

#### ③ 高齢者・障害者の輸送を担う

タクシーは個別の交通機関であることから、高齢者や障害者の方々がドア・ツー・ドアで利用でき、高齢化社会において、このようなニーズへの対応を積極的に行っていくことが運転者としての責務であることを認識させましょう。





## 2. タクシー事故の社会的影響

### 指導のねらい

タクシーは、乗客を乗せていることから、事故を起こした場合、被害が乗客に及ぶことがあります。たとえ、空車の場合においても、他車との事故が多いタクシー事故は、社会に大きな影響を及ぼしていることを認識させましょう。



### ポイント

タクシーの事故は、公共交通機関の信頼性を損なうことにつながることを、理解させましょう。

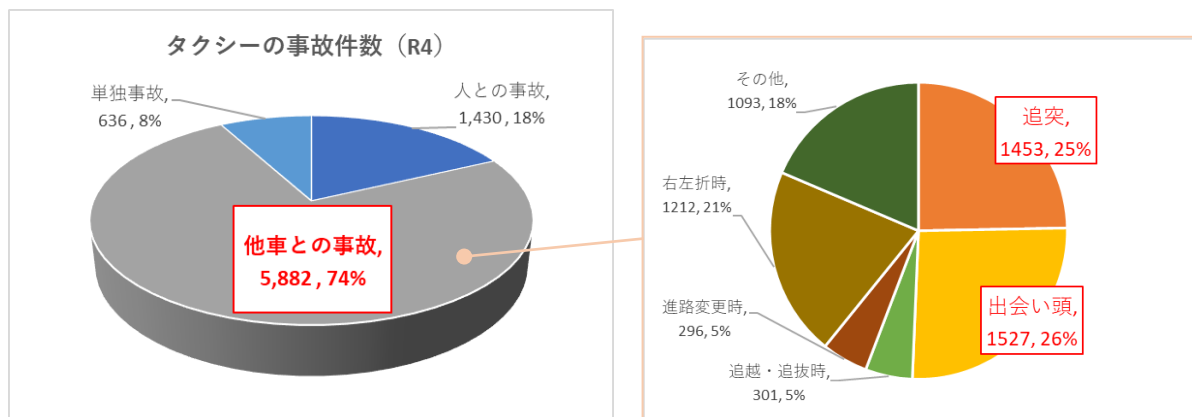
### 【解 説】

#### ① 事故の重大性の認識

○ちょっとした不注意から、事故は引き起こされます。死傷事故となれば、被害者を生む悲しい結果となり、運転者もプロとしての地位を失うばかりか、会社の経営に対しても大きな影響を与えることを事故事例を説明する等して理解させましょう。

○タクシーの事故は、他車との事故（追突・出会い頭衝突の事故）が多く、また、深夜時間帯の事故が多く見られることを事故事例を説明する等して理解させましょう。

○実車時に比べて、空車時の事故が多く、空車時の漫然運転が事故を招いていることを事故事例を説明する等して理解させましょう。



出典：「事業用自動車の交通事故統計」（公財）交通事故総合分析センター）



### これを活用！

全国ハイヤー・タクシー連合会 HP では、タクシー事業の現状についてのデータをとりまとめています。

#### ② 「事故を起こさない」信念を持つ

○職業でタクシーを運転しているプロとして、「事故を起こしてはならない」という強い信念のもとにハンドルを握ることが必要であることを認識させましょう。

○「事業用自動車総合安全プラン2025」（国土交通省、令和3年策定）において、更なる事故削減のための目標、死者数225人以下、人身事故件数16,500件以下が立てられました。

○また、「事業用自動車総合安全プラン2025」において、タクシー業界に関する目標が以下の通り掲げられています。

- ① 乗客の死者数ゼロ
- ② 令和7年までに死者数25人以下
- ③ 令和7年までに重傷者数690人以下
- ④ 令和7年までに人身事故件数6,600件以下
- ⑤ 飲酒運転ゼロ
- ⑥ 令和7年までに出会い頭衝突事故件数950件以下



タクシー事業の実態については、以下をご参照ください。

■全国ハイヤー・タクシー連合会 HP (<http://www.taxi-japan.or.jp/>)

### 3. タクシー運転者の使命

#### 指導のねらい

タクシー運転者の社会的使命、また事故を起こした場合の影響などを認識させるとともに、安全運行を心がけることは、模範となる運転者の使命であることを認識させましょう。



#### ポイント

乗客の人命や交通の安全を背負っていることを自覚し、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あることを理解させましょう。

#### 【解 説】

##### ① 出庫から帰庫まで気を緩めない

タクシー運転者は、出庫してから帰庫するまで運行は運転者ひとりに任されていることから、気が緩んだり、漫然運転となりがちです。出庫から帰庫まで、乗客の人命や交通の安全を背負っていることを自覚するよう心がけさせましょう。

##### ② 思いやりと譲り合いの気持ちを持つ

道路を安全に利用するため「交通ルール」が定められていますが、ルールを守っていくためには、お互いの「思いやり」や「譲り合い」の気持ちが必要であることを認識させましょう。

##### ③ 油断や過信をしない

「毎日通っているから」といった油断や、「自分は運転がうまい」などの過信は、安全運転の基本を失うことを事故事例を説明する等して理解させ、プロであるからこそ、日々緊張感を持ち、初心を忘れない運転が大切であることを認識させましょう。

##### ④ 急ぎやあせりを抑える

急いだり、あせったりという運転は、スピード超過、強引な追越し、一時停止の無視などの危険な運転をしがちであることを、事故事例を説明する等して理解させ、気持ちを抑え、安全運行を第一とすることが大切であることを認識させましょう。

##### ⑤ カッカしたり、カリカリしたりしない

興奮している状態は、的確な判断力が低下し、強引な運転をしがちであることを事故事例を説明する等して理解させ、冷静な気持ちを保ち、安全運転を心がけさせましょう。

##### ⑥ エコドライブの励行

タクシー運行は、公共交通機関としての使命を果たすと同時に、環境に与える影響も大きいことを認識させ、エコドライブを心がけさせましょう。

## ここまでのおさらい チェックシートⅠ



### 日常チェックポイント

- ✓ 模範運転者として、常に配慮すべき心構えとしては、何が挙げられますか？
  - ☐出庫から帰庫まで気を緩めない
  - ☐他の運転者に配慮し、おごりの意識を捨てる
  - ☐思いやりと譲り合いの気持ちを持つ
  - ☐油断や過信をしない
  - ☐急ぎやあせりを抑える
  - ☐カッカしたり、カリカリしたりしない
  - ☐エコドライブを心がける
  
- ✓ 環境に配慮したエコドライブのポイントとしては何が挙げられますか？
  - おだやかな発進と加速、定速走行の励行、エンジンプレーキの多用、予知運転による停止・発進（ストップ＆ゴー）回数の抑制、無駄な空ぶかしの抑制、必要最低限のアイドリング

## Ⅱ. タクシーの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと

本章では、運転者がタクシー運行の安全及び乗客の安全を確保するために守るべき交通ルールや安全確認の方法などについて整理しています。

指導においては、タクシー運転者が守るべきルール等について理解させるとともに、これを逸脱した運転による交通事故の実例を説明し、危険な運転を確認させることが重要です。

 【指針第1章2(1)－②】

### 1. タクシー運転者の義務に係る法令

#### 指導のねらい

タクシー運行を行うには、遵守すべき法令があります。運転者にとっても、遵守すべき事項が規定されていますので、法令について理解させるとともに、遵守すべき事項を認識させましょう。

#### (1) 旅客自動車運送事業に係る法令

法



#### ポイント

旅客自動車運送事業に係る法令としては、「道路運送法」などの法令がありますが、これらの法令の概要、運転者が遵守すべきポイントを確認させましょう。

#### 【解 説】

##### ① 「道路運送法」(国土交通省)

タクシー事業を行っていく上での基本となる法律です。許可申請、運賃および料金、安全管理規程の他、輸送の安全等に関する事項などが定められている法令であることを認識させましょう。

##### ② 「旅客自動車運送事業運輸規則」(国土交通省令)

道路運送法に基づき、「旅客自動車運送事業運輸規則」が定められています。運転者が遵守すべき事項として、主に以下のような事項があることを確認させましょう。

- ・危険物等を車内に持ち込まないこと
- ・酒気を帯びて業務に従事しないこと



■道路運送法：<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=326AC0000000183>

■旅客自動車運送事業運輸規則：<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=331M50000800044>

- 日常点検を実施し、またはその確認をする
- 運行前及び終了時には、点呼を受け、乗務に関する報告をすること
- 疾病、疲労、睡眠不足、酒気帯び等の理由により安全な運転ができないおそれのあるときは申し出ること
- 乗客を乗せた運行中に車両の重大な故障を発見した又は発生するおそれを認めたときは直ちに運行を中止すること
- 業務記録を行うこと        など

また、特にタクシー運転者に対する遵守事項として、主に以下のような事項があることを確認させましょう。

- 食事や休憩のため運送の引き受けをすることができない場合、又は乗務の終了などのため車庫や営業所に回送しようとする場合には、回送板を掲出すること
- 乗務距離の最高限度が定められているときは、その最高限度を超えて乗務しないこと
- 乗務中は、所定の運転者証を携行し、乗務を終了したときは、その乗務員証を返還すること

## ■ 運行前後の点呼

- 運行の開始前と終了後には、運転者は、運行管理者ら点呼執行者による対面の点呼を受けることが義務付けられていることを理解させましょう。
- 運行開始前の点呼では、疾病、疲労、睡眠不足の状況、酒気帯びの有無、日常点検結果、携行品の状況などについて点呼執行者の確認が必要であることを認識させましょう。
- 運行終了後の点呼では、事故や異常の有無、運転者の疲労状況、運行経路の交通所や気象の状況などについて点呼執行者が報告を受け、酒気帯びの有無について確認をする必要があることを認識させましょう。

## ■ 日常点検の励行

日常点検項目は、法律で定められており、確実な点検を実施することが大切であることを理解させるとともに、ブレーキ、タイヤ、バッテリー、原動機、灯火装置及び方向指示器、ウインド・ウォッシャ・タンクの液量などの点検が必要であることを理解させましょう。

|          | 点検箇所           | 点検項目                        |
|----------|----------------|-----------------------------|
| 運転席での点検  | ブレーキ・ペダル       | 踏みしろ、ブレーキのきき                |
|          | 駐車ブレーキ・レバー     | 引きしろ(踏みしろ)                  |
|          | 原動機            | かかり具合、異音、低速・加速の状態           |
|          | ウインド・ウォッシャ     | 噴射状態                        |
|          | ワイパー           | 拭き取りの状態                     |
|          | ブレーキ・バルブ       | 排気音                         |
| インパルムの点検 | ウインド・ウォッシャ・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、損傷、異常な摩耗、溝の深さ |



### これを活用！

国土交通省では、自動車の点検及び整備に関する手引きをHPに掲載しています。  
(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/tebiki.html>)

## ③ 「タクシー業務適正化特別措置法」(国土交通省)

地域ごとにタクシー運転者の登録制度等を実施し登録を受けた者以外の乗務を禁止するなど、タクシー業務について輸送の安全及び利用者利便を図る法令です。特定指定地域及び指定地域においては、運転者の登録要件として、法令、安全及び待遇に関する試験の合格等が求められていることなどを認識させましょう。



## (2) 自動車の運転に係る法令

法



### ポイント

自動車の運転に係る法令としては、「道路交通法」などの法令がありますが、これらの法令の概要や運転者が遵守すべきポイントに関する運転者の理解度を確認しましょう。

指導する際は、例えば、「運転中の携帯電話・スマートフォンの使用などは運転への注意が著しく逸れることから事故につながる危険行為であること」、「シートベルトの未着用は乗客の安全が十分に確保されていない状態であること」、「乗客の荷物等積載物の転落を防ぐための措置を行わないことは、他の走行車両等を危険にさらすとともに、乗客から預かっている財産の安全が確保されていない状態であること」等、単にルールを守ることに留まらず、なぜそのルールを守るべき必要があるのかを理解させましょう。

### 【解 説】

#### ● 「道路交通法」（警察庁）

道路交通における危険を防止する法律ですが、ほぼ毎年改正されています。最近では、飲酒運転の罰則強化、後部座席シートベルトの着用義務化、高齢者マークの表示（罰則のない努力義務）などが施行されていることなどを確認させましょう。また、運転席の座面の位置を適切に設定しない状態での運転や、運転操作や前方視界に悪影響を及ぼし、また、走行中にカーナビゲーションを注視することなどは周囲への注意が不十分になり、事故の原因ともなります。このことから適正な運転姿勢をとることについても同法の関係告示において示されています。



#### 携帯電話・スマートフォン使用による重大事故事例

事業用自動車運転者の運転中の携帯電話・スマートフォン使用が原因となった事故が起っています。

平成28年3月、東京都において、貸切バスが回送運行中、交差点右折時に、スマートフォンを操作しながらの運転により、青信号で横断中の自転車利用者（小学生）をはね、死亡させる事故が発生しました。

また、平成29年11月、滋賀県において、大型トラック運転者のスマートフォンを操作しながらの運転により、前方車両に追突し、1名を死亡させ、4名に負傷を負わせる事故が発生しました。

運転者に対しては、運転中の携帯電話等の操作が法令違反であることはもとより、いかに危険な行為であるかを理解させ、使用の禁止を徹底してください。





## ■ 最近の道路交通法の主な改正点

法

【平成 16 年 11 月 1 日施行】

- 走行中の携帯電話の使用等に対する罰則の強化
- 飲酒探知拒否に対する罰則の強化

【平成 18 年 6 月 1 日施行】

- 放置違反金制度の新設による使用者責任の強化
- 短時間駐車違反車両に対する取締りの強化
- 放置車両の確認および標章の取付けに関する事務等を民間に委託

【平成 19 年 6 月 2 日】

- 中型自動車・中型免許の新設

【平成 19 年 9 月 19 日】

- 飲酒運転幫助行為に対する罰則
- 飲酒運転等に対する罰則の強化
- 救護義務違反に対する罰則の強化
- 危険防止措置として免許証提示義務の見直し

【平成 20 年 6 月 1 日】

- 後部座席でのシートベルト着用の義務
- 聴覚障害者標識を表示した自動車に対する配慮

【平成 21 年 6 月 1 日】

- 高齢運転者に対する講習予備検査の導入等
- 飲酒運転等に対する行政処分の強化

【平成 22 年 4 月 19 日】

- 高齢運転者等専用駐車区間制度の導入等

【平成 23 年 2 月 1 日】

- 高齢運転者標章の変更

【平成 24 年 4 月 1 日施行】

- 運転経歴証明書に関する規定改正
- 矢印信号に関する規定の整備

【平成 25 年 12 月 1 日施行】

- 悪質・危険運転者への対策の強化

【平成 26 年 6 月 1 日施行】

- 一定の病気を原因とする事故を防ぐための質問等に関する規定の整備

【平成 26 年 9 月 1 日施行】

- 環状交差点における車両等の交通方法の特例に関する規定の整備

【平成 27 年 6 月 17 日施行】

- 運転免許の仮停止の対象範囲の拡大

【平成 29 年 3 月 12 日施行】

- 臨時認知機能検査等の高齢運転者対策に関する規程の整備
- 準中型自動車免許の新設

【令和元年 12 月 1 日施行】

- 携帯電話使用等対策の推進を図るための規定の整備
- 運転免許証の再交付および運転経歴証明書等に関する規定の整備

【令和 2 年 6 月 30 日施行】

- 危険運転・妨害運転に対する取り締まり・厳罰の強化

【令和 4 年 5 月 13 日施行】

- 運転免許の受験資格の見直し等に関する規定の整備
- 高齢運転者に対する運転技能検査等の制度の導入

【令和 5 年 7 月 1 日施行】

- 特定小型原動機付自転車の交通方法等に関する制度改正（いわゆる電動キックボードに関する規定）



### (3) 車両管理に係る規定（タクシーの点検、車両のチェックの必要性）



#### ポイント

「道路運送車両法」によって、運転者等は 1 日 1 回、運行の開始前の日常点検の実施が義務づけられていることを確認しましょう。

運行管理者は、日常点検などを適正に実施していれば回避できる、点検整備を怠った場合のリスクについて、運転者に説明しましょう。

- 路上故障の発生や思わぬ事故を引き起こす。
- 路上故障等が発生した際は、運転者にあせりが生じ、交通事故の危険性を高める。
- 臨時整備費の発生、燃費低下などコスト面の負担を増やす。
- 乗客の利便性を損ね、業務の信用失墜に繋がる。
- 排ガス濃度の上昇、黒煙排出など環境負荷が大きくなる。
- タクシーのイメージや運送業界の社会的評価を低下させる。

#### 【解 説】

##### ● 「道路運送車両法」（国土交通省）

自動車の運行の安全確保に関する法律として、「道路運送車両法」が定められています。運転者に対しては、1 日 1 回、運行を開始する前に日常点検を実施することが義務付けられています。

## 2. 義務を果たさない場合の影響の把握

### 指導のねらい

交通事故・違反を引き起こすと、刑事処分・行政処分が科せられます。処分の内容、科せられる刑罰などを確認するとともに、事故を起こすことのリスクを認識させましょう。

### (1) 運転者に対する刑事処分 法



#### ポイント

交通事故・違反に対しては、法律に基づき罰則が科せられ、また人身事故などを引き起こした場合などは、懲役を科せられることを認識させましょう。

#### 救護義務違反に対する罰則

〇いわゆる「ひき逃げ」事故のうち、被害者の死傷がその運転者の運転に起因するものである場合の罰則が強化され、10年以下の懲役又は100万円以下の罰金が科せられることとなったことを認識させましょう。

#### 【解説：刑事処分の例】

〇運転者に対する刑事処分の例としては、「危険運転致死傷罪」「過失運転致死傷罪」があることを理解させましょう。

〇特に、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の「危険運転致死傷罪」の適用は、厳罰に処せられることを理解させましょう。

|          |                                                                                                                                                                                     |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 危険運転致死傷罪 | 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、自動車運転死傷行為処罰法の「危険運転致死傷罪」が適用され、厳罰に処せられます。飲酒のほかにも、薬の服用、危険なスピード、無理な追越し、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。死亡事故の場合には1年以上20年以下の懲役、負傷事故では15年以下の懲役が科せられます。 |
| 過失運転致死傷罪 | 交通事故被害者や遺族の要望で当時の刑法に加えられた（その後、自動車運転死傷行為処罰法（平成26年施行）に移された）ものであり、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100万円以下の罰金が科せられます。                                                     |

### (2) 運転者に対する行政処分 法



#### ポイント

交通事故・違反については、違反点数が加えられるなどの行政処分を受けることを認識させましょう。

#### 【解説：行政処分の例】

##### 点数制度

〇交通違反では、その内容に応じて違反点数が基礎点数として付けられます。このうち、

特に危険性の高い悪質な違反として、酒酔い運転、麻薬等運転、救護義務違反（ひき逃げ）は1回の違反でも3年間の免許取消となり、また、酒気帯び運転（呼気1リットルにつき0.25mg以上）、過労運転、妨害運転等は25点の点数が付けられ、2年間の免許取消となることを認識させましょう。

○交通事故を引き起こすと、違反点数に加えて、事故の種別や責任の程度に応じた点数が付けられます。死亡事故を起こした場合は、たとえ責任が軽くても13点が付けられ、違反点数と合計し、15点以上となると、免許取消となることなどを理解させましょう。

○駐車場など、道路交通法における道路の外での死傷事故についても免許取消や停止の行政処分となることを認識させましょう。



### (3) 会社に対する処分 法



#### ポイント

運転者がスピード違反や過労運転、放置駐車などの繰り返しなどをすると、運転者だけでなく、会社も一定期間自動車や営業所の使用禁止などの処分を受けることを認識させましょう。

#### 【解 説】

○ 会社に対する処分の対象となる違反行為

- 無免許運転      ■最高速度超過運転      ■過労運転・麻薬等服用運転
- 酒酔い運転・酒気帯び運転      ■放置駐車      ■妨害運転 など

#### (4) 重大事故を引き起こした場合の罰則及び加害者・被害者心理



##### ポイント

重大事故を引き起こした場合には、運転者・会社への刑事処分・行政処分等の罰則は特に厳しいものとなることを指導しましょう。重大事故を端緒として監査を受けた事業者では常態的な法令違反がある場合が多く、日常の法令遵守と安全運行が大切であるとの意識を運転者と共有しましょう。

また、被害者の命を一瞬にして奪う重大事故は、被害者のみならず、被害者遺族や加害者自身、加害者の家族など、多くの人の人生に影響を与えることを、運転者が自分の身に置き換えて認識できるよう、指導を行いましょう。

##### 【解 説】

- 重大事故を引き起こした場合には、運転者への刑事・民事処分、会社への行政処分が特に厳しくなります。また、会社に対するイメージや運送業界の社会的評価を低下させるなど、社会的にも大きな影響があります。
- 重大事故が引き起される背景には、運転者や事業者が常態的な法令違反を繰り返していることが多くあります。日頃からの法令遵守と安全運行が重大事故を未然に防ぐとの意識を、日頃から運転者や会社全体で共有しましょう。
- 被害者の命を一瞬にして奪う重大事故は、被害者遺族や関係者、被害車両の同乗者等、多くの人の心に深い傷を負わせる、取り返しのつかないものであることを特に説明しましょう。また、加害者となってしまった場合にも、刑事・民事処分を受けるのみならず、人命を奪ってしまった罪の意識と後悔に、家族を含めて生涯にわたり苦しめられる人が多くいることを伝えましょう。
- 指導にあたっては、被害者や加害者の手記などを運転者の指導に活用し、重大事故の影響の大きさを自分の身に置き換えて認識させ、自身の運転行動の振り返りを促し、安全運転の心がけを喚起することに留意しましょう。



##### これを活用！

重大事故の被害者遺族の手記が公開されています。

群馬県警・交通事故犠牲者の手記「妹よ」(<https://www.police.pref.gunma.jp/28636.html>)

重大事故の加害者の手記が公開されています。

(一財)東京交通安全協会「贖いの日々」([http://www.tou-an-kyo.or.jp/kouhoushi\\_aganai/list.html](http://www.tou-an-kyo.or.jp/kouhoushi_aganai/list.html))

## ここまでのおさらい チェックシートⅡ



### 日常チェックポイント

- ✓ 「旅客自動車運送事業運輸規則」では、運転者が遵守すべき事項としては何を挙げていますか？
  - ☐危険物等を車内に持ち込まないこと
  - ☐酒気を帯びて乗務しないこと
  - ☐日常点検を実施し、またはその確認をする
  - ☐乗務前及び終了時には、点呼を受け、乗務に関する報告をすること
  - ☐疾病、疲労、睡眠不足、酒気帯び等の理由により安全な運転ができないおそれのあるときは申し出ること
  - ☐運行中に車両の重大な故障を発見した又は発生するおそれを認めたときは直ちに運行を中止すること
  - ☐乗務記録を行うこと
  
- ✓ 日常点検を安全に行うためには、どのような注意が必要でしょうか？
  - ☐平坦な場所で行う
  - ☐タイヤに輪止めをかける
  - ☐パーキング・ブレーキを確実に効かせ、ギアをニュートラルにする
  - ☐エンジンをとめ、スターターキーを必ず抜き取る
  - ☐走行直後の点検は、やけどをするおそれがあるため、エンジンが冷えた状態で行う
  - ☐吸気ダクトには物を落とさないよう注意する
  - ☐点検終了後は、エンジン・ルーム内にウエス（布）など燃えやすい物や工具などの置忘れがないか点検する
  - ☐最後に全体を見渡し、オイル漏れ、液漏れなどがないか必ず点検する



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 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、被害者が死亡の場合、負傷の場合それぞれでどのような刑事処分が科せられるでしょうか？
  - 死亡の場合 1 年以上 20 年以下の懲役、負傷の場合 15 年以下の懲役
  
- ✓ 酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって違反を起こした場合の行政処分としてはどのようなことが科せられるでしょうか？
  - 3年間の免許取消。酒気帯び・過労運転の場合は2年間の免許取消



### Ⅲ. タクシーの 構造上の特性

本章では、タクシーの車両構造とその特性、また特性に応じた安全運行上の留意点などについて整理しています。

指導においては、タクシー車両の構造や特性に応じた運転が必要であること、各車両の留意点について理解させるとともに、車両特性がどのような事故につながるのかなどを認識させることが大切です。

➡【指針第1章 2(1)－③】

## 1. タクシーの特性に合わせた運転

### 指導のねらい

タクシーの運転では、視点を高くにとって視野を広げることが必要であり、また、前後・左右の死角、ピラーの死角などへの注意とともに、乗客の乗降により停車し、運転席で降車扉の開閉を行う機会が多いため、特に左後方から走行してくる二輪車や自転車への注意が必要です。

このような車両の特性を確認させ、特性に合わせた運転をすることが必要であることを認識させましょう。

### (1) 視点のとり方

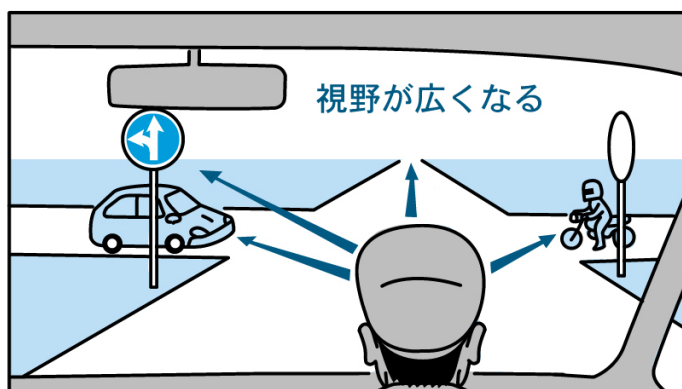


#### ポイント

視点を高くし、遠くや近くを積極的に見ようとすることで、視野が広がります。  
運転中は正しい姿勢で、視点を高くする必要があることを認識させましょう

#### 【解 説】

普通自動車は、大型車などと比較すると、車高が低いために、視野が狭くなりがちです。正しい姿勢で視点を高くし、遠くや近くを積極的に見ようとすることで、視野が広がることを理解させましょう。



## (2) 死角の確認



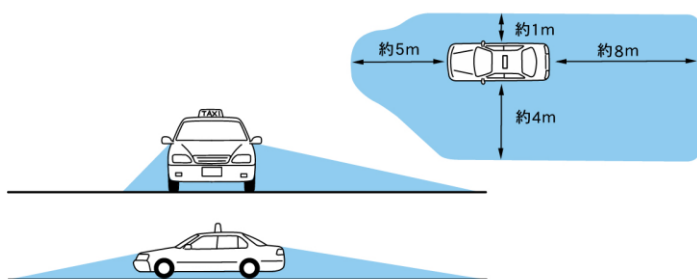
### ポイント

自動車の構造上の死角には危険が潜んでいます。発進する前には車の周囲を確認し、運転中にも常に配慮が必要であることを理解させましょう。

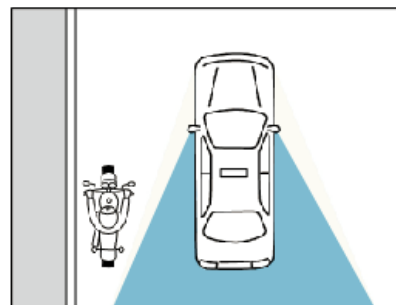
### 【解 説】

#### ① 車体の死角

- ボディの死角は、前後左右に広がり、特に前後の直近下は全く見えません。子どもなどがしゃがんでいたりしたら全く見えず、危険であることを理解させましょう。
- ミラーで確認できる範囲も限られています。できるだけ死角を作らない角度にあわせるとともに、目視による確認が重要であることを理解させましょう。



ボディの死角（2,000cc の例）



ミラーの死角

- ピラーの死角は、歩行者1人くらいは簡単に隠れてしまいます。少し頭を動かすと隠れていた歩行者などを確認できることを認識させましょう。



ピラーの死角

#### ② タクシー運転者が特に注意しなければならない死角

タクシーは、発進・停止・進路変更などを頻繁に繰り返すことが多いため、通常走行している場合と比べると車の周りに死角ができやすくなります。特に、ドアの開閉時に左側をすり抜けようとする自転車や二輪車・原付等には注意が必要であることを認識させましょう。

## (3) 内輪差を意識した左折



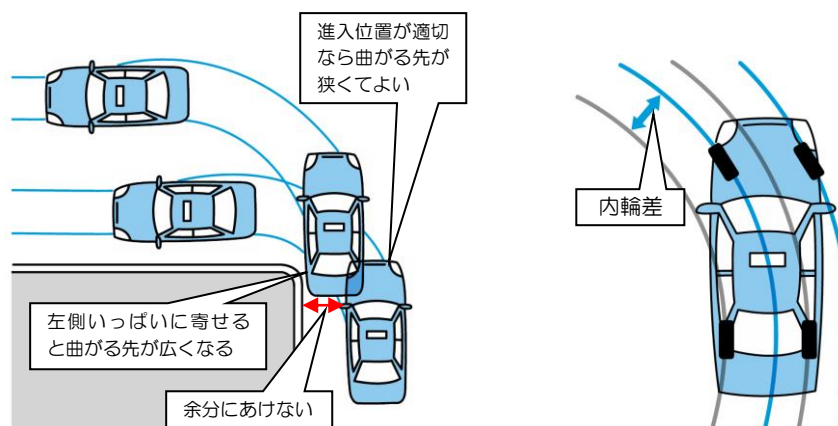
### ポイント

左折時には、内輪差により、左方に走行している自転車や二輪車・原付を巻き込む危険があります。内輪差を意識した走行位置をとることが重要であることを理解させましょう。



○内輪差は、ホイールベースの1/3くらい生じます。

○適切に左折進入ができるよう、内輪差を意識した走行位置をとることが重要であることを理解させましょう。



#### (4) 停止距離の認識



#### ポイント

速度が速いほど、車の停止距離は長くなります。急ブレーキによるタイヤのロック、雨天時のハイドロプレーニング現象などに注意させましょう。

#### 【解 説】

車の停止には、ブレーキを踏み込む間（空走距離）とブレーキが効くまでの間（制動距離）を足した距離が必要であり、速度を上げれば制動距離は速度の2乗に比例して長くなることを理解させましょう。

○運転者が疲れているときは、危険認知に時間がかかり、空走距離が長くなります。

○雨天時には、ハンドルもブレーキも効かないハイドロプレーニング現象等を生じ、危険性がさらに増すことを理解させましょう。

○ABSを装着していない車は急ブレーキによりタイヤのロックを生じ危険です。

○スピードの出やすい下り坂、スピードの低下しやすい上り坂では、ブレーキ操作などに注意し、スピードをコントロールすることが必要です。長い下り坂においてフットブレーキを使い過ぎると、ブレーキパッドの過熱（フェード現象）、ブレーキフルードの沸騰（ベーパーロック現象）等により、ブレーキが効かなくなる危険性があるため、エンジンブレーキを併用する等の適切な運転操作の必要があります。



#### ABS（アンチ・ロック・ブレーキシステム）

雨天時の急ブレーキにより、タイヤがロックしてスピンが起こることがあります。ABSは、タイヤがロックする寸前にブレーキを緩めて、また踏むという行為を電子的に行う装置です。

## (5) スピードと視野

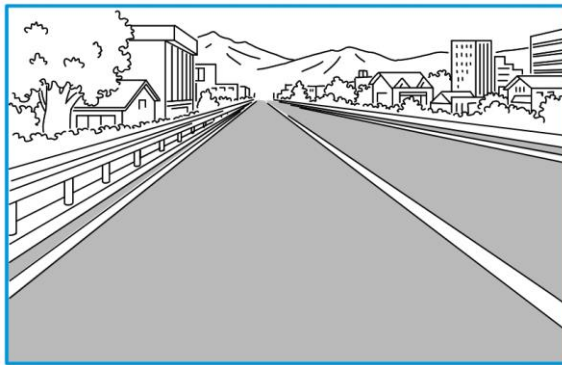


### ポイント

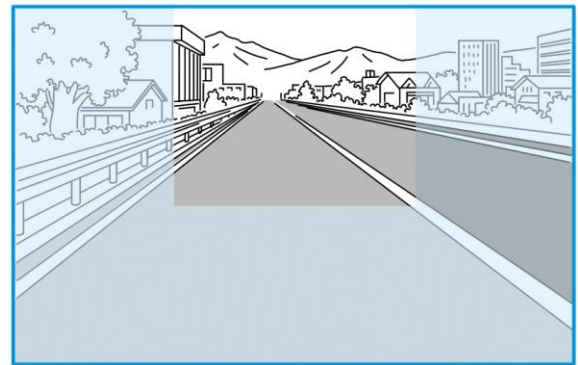
車の速度が速いほど、周辺の景色は速い速度で視界から消えるため、危険要因の発見が遅れます。速度を出しすぎず、側方や前車の動きに十分注意させましょう。

### 【解 説】

- 運転者の目は、「周辺視」で障害物に反応し、「中心視」で障害物を正確に確認する作業をしています。車の速度が速いほど、周辺の景色は速い速度で視界から消えるため、周辺視で物の形を捉えることができず、危険要因の発見が遅れることを理解させましょう。
- 速度を出しすぎると視野を狭めることとなりますから、速度を出しすぎず、側方や前車の動きを捉え、注意することが必要であることを理解させましょう。



低速走行の視野



高速走行の視野



## ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を活用し運転の危険性を認識させる その1

- ドライブレコーダーやデジタルタコグラフ（デジタル式運行記録計）のデータにおける実際の事故やヒヤリハットの中には、ドア開閉時に左方を走行する二輪車・原付等への接触など、タクシー運行において起こりがちな事例があります。危険性の高さ、何を要因に引き起こしたのかなどを、実際の映像データで確認することにより、タクシーを運転することのリスクの高さを認識させる効果が高まります。

### デジタルタコグラフとは…？

デジタルタコグラフは、時間、距離、速度等のデータのほか、エンジン回転数、アイドリング時間等のデータも記録される車載器です。記録したデータはメモリーカードや通信によってパソコンにも記録され、データ解析が瞬時にできます。





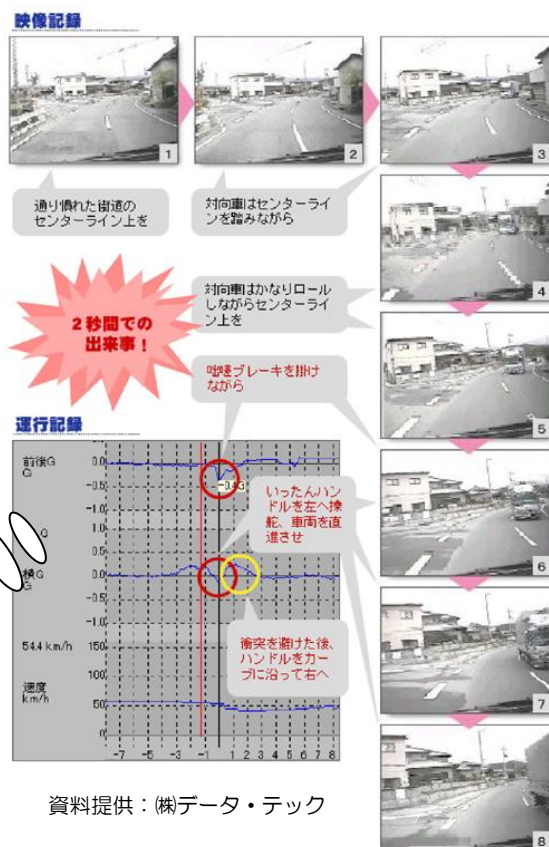
## ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を活用し運転の危険性を認識させる その2

### ドライブレコーダーとは…?

ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットなどにより急ブレーキや衝撃を受けると、その前後の映像を記録するもので、併せて加速度、ブレーキなどのデータも取得できます。デジタルタコグラフ同様データ解析が容易です。なお、常時記録ができるものもあり、普段の運転も確認でき、事故防止につながります。



- ドライブレコーダーの映像は、実際の事故やヒヤリハットの実態がわかることから、具体的に「何が要因であったのか」「どのような状況であったのか」「運転者は何を見落としたのか」など、事故の危険性の要因を実際の映像で確認させることができます。
- また、デジタルタコグラフの運行記録などとあわせると、どこでスピードを出していたのか、ブレーキを踏んだのかなどがわかります。



### 【事例】

カーブでセンターライン上を走行していて、同様にセンターラインをはみ出して走行してきた対向車に接触しそうなヒヤリハット事例。運行記録から、とっさにブレーキを掛けながらハンドルを左へ切って直進させ、衝突を避けた後、カーブに沿って右に走行したことがわかります。

- デジタルタコグラフ等のデータにも、速度の状況や急ブレーキなどの実態などがわかります。運転者の個別指導などにおいては、これらのデータを活用し、具体的な指導を行うことで、運転者の安全運行に対する意識の向上が期待できます。
- ヒヤリハットの認識とともに、「危険ではないが荒い運転」にもヒヤリハットとなる要素があります。運行データの詳細分析から、自分の運転のくせでどこが改善点なのかを認識させましょう。



### 車両の警告機能を活用させる

- デジタルタコグラフ等には、ブレーキ信号の取得により、居眠り時などの特有の速度変化を検知し、警告音などで運転者に注意を促す機能がついているものもあります。ヒヤリハットを回避し、安全運行をサポートするような機能の活用も有効です。



## 2. LPG自動車の取扱い

### 指導のねらい

LPG自動車の特性を理解させ、運転時の注意、事故等によるガス漏れが生じた場合の対処方法、ガス充てん時の配慮などを認識させましょう。

### (1) LPGガスの特性



#### ポイント

LPGガスは燃えやすく、空気よりも重いガスであるため、取扱いには十分な注意が必要であることを認識させましょう。

#### 【解 説】

- 多くのタクシーがLPGガスを燃料としています。
- LPGガスは燃えやすく、また、空気よりも重いガスであるため、危険度が大きく、取扱いには十分な注意が必要であることを理解させましょう。
- LPGガスには一酸化炭素は含まれていないため、中毒を起こすことはありませんが、取扱いは十分に注意をすることが必要であることを理解させましょう。

### (2) LPG自動車の点検と運転



#### ポイント

LPG自動車は、ガス漏れがないかなどを点検時などの機会に確認することが必要です。また、走行中に異常が発生した場合には、直ちにエンジンを切り、液取り出しバルブを閉めるなどの措置が必要であることを認識させましょう。

#### 【解 説】

##### ① LPG自動車の点検

LPG自動車の点検は、特に配管の連結部やその他の部品からのガス漏れの有無を点検させましょう。また、火気の使用は厳禁です。定期的にガス漏れ探知機や石鹼水等を用いた点検を行うなどが重要であることを認識させましょう。

##### ② LPG自動車の運転

走行中に異常が発生した場合には、直ちに停車し、エンジンキーを切り、液取り出しバルブ（赤バルブ）を閉め、乗客のあるときには、降車させるなどの措置が必要であることを認識させましょう。

##### ③ LPGガスの充てん

LPGガススタンドでは、エンジンキーを切り、乗客・運転者は降車して充てんを行います。



## ここまでのおさらい チェックシートⅢ



### 日常チェックポイント

- ✓ タクシー運転者が特に注意しなければならない車両の「死角」にはどのようなものが挙げられますか？
  - ☐左後方の死角
    - …乗客を乗降させる際に停車・ドアの開閉等を行うときには、特に左後方の死角に注意し、二輪車・原付等がないか確認することが必要です
  - ☐車両前後の直近下の死角
    - …子ども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べき事項は何が挙げられますか？
  - ☐視点を高くし、積極的に視野を広げます
  - ☐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・原付が潜んでいるおそれがあるので、注意しましょう
  - ☐ピラーの死角には人が1人隠れてしまいます。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・原付に注意することが必要です
  - ☐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つけましょう
  - ☐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
  - ☐長い下り坂ではエンジンプレーキを併用しましょう



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ L P G自動車の取扱いで留意すべき事項は何が挙げられますか？
  - ☐L Pガスは燃えやすいため、取扱には十分な注意が必要です
  - ☐点検時には、配管その他の部品からガス漏れがないか確認しましょう
  - ☐走行中に異常が発生した場合には、直ちに停車してエンジンを切り、液取り出しバルブを閉めます
  - ☐ガススタンドでは、充てん時には乗客・運転者は降車しましょう

## Ⅳ.乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項

本章では、乗車中の乗客の安全を確保するために留意すべき事項について整理しています。

指導においては、「急」の付く運転を行ったことによる乗客に怪我をさせるなどの事故事例などを挙げ、またシートベルトの着用の義務と安全について理解させることが大切です。

【指針第1章 2(1)－④】

### 1. 走行中における乗客の安全確保

#### 指導のねらい

「急」の付く運転の危険性を認識させ、このような運転が乗客の安全にどのような影響を与えるかについて理解させましょう。

#### (1) 「急」の付く運転をしない

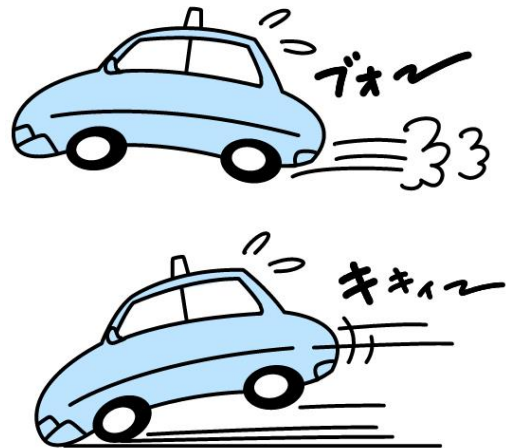


#### ポイント

急発進、急ブレーキは、乗客に不安や恐怖感を与えるだけでなく、他車との事故や乗客に怪我をさせる等の危険性があります。乗客の安全を確保するには、急の付く運転はしてはいけないことを理解させましょう。

#### 【解 説】

- 急発進、急ブレーキは、乗客に不安や恐怖感を与えることを理解させましょう。
- 急な車線変更も危険です。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、事故にもつながることを、事故事例を説明する等して理解させましょう。
- 急の付く運転の衝撃により、乗客が怪我をするおそれもあり、また、事故を引き起こしかねません。乗客の安全を第一に考慮し、急の付く運転はやめ、快適な走行を心がけさせましょう。



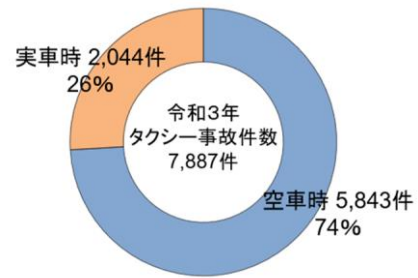


## 空車時の事故が多い

タクシーの事故件数は、空車時が実車時に比べて約3倍となっています。空車時には、路上に乗客がいないかということに気をとられ、前方が不注意になりがちです。空車時にも気を抜かない運転が必要であることを認識させましょう。

### 空車時・実車時の事故件数の割合

<空車時・実車時の事故件数の割合>



出典：「事業用自動車の交通事故統計」（（公財）交通事故総合分析センター）

## (2) カーブや追越しはゆっくりと

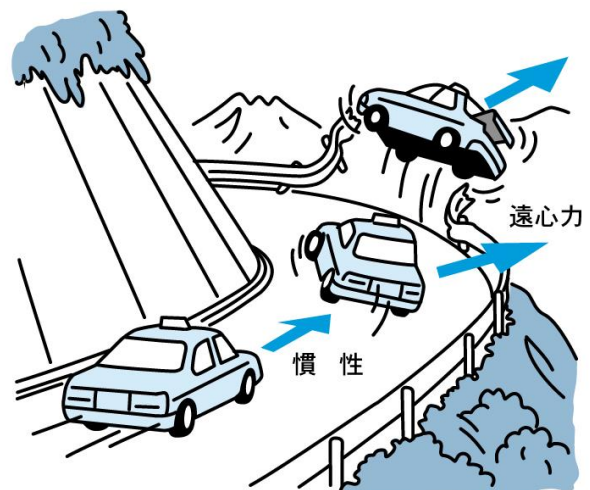


### ポイント

カーブや追越し時に速度を落とさず、急なハンドル操作を行うことは、乗客に怪我をさせるなど、事故の危険性も高くなります。カーブの手前などでは速度を落とし、追越はせず、ゆとりあるハンドル操作が必要であることを認識させましょう。

### 【解 説】

- カーブや追越し時に速度を落とさず、急なハンドル操作を行うことは、乗客に不安や恐怖感を与えることを理解させましょう。
- 速度を落とさずにカーブに進入すると、車両は遠心力を起こし、この遠心力により車のコントロールが難しくなります。これにより、車が横滑りを起こし、路外への飛び出しなどの事故の危険性が高くなることを、事故事例を説明する等して理解させましょう。
- 乗客の安全を第一に考慮し、急なハンドル操作はやめ、快適な走行を心がけさせましょう。





### (3) 走行中の運転への集中



#### ポイント

乗客との会話に気を取られ、振り向き運転となっては大変危険です。走行中は、安全を最優先するために、運転に集中させましょう。

#### 【解 説】

- 走行中の運転者は、乗客に背中を向けてこそ信頼されます。会話に気を取られ、振り向き運転などはせず、まっすぐ前を向き、会話はほどほどにすることが必要であることを理解させましょう。
- 運転中の携帯電話の使用は法律で禁じられています。安全確認がおろそかになるなど非常に危険であることを、事故事例を説明する等して理解させ、必ず停車させてから使用しなければならないことを認識させましょう。



#### AVMシステムによる配車

- 操作が簡単で運転者の負担が軽減されます

GPSを活用したAVM配車システムは、乗客の予約時にGPSで各車の位置を確かめ、乗客に近い場所にいる車両を配車するシステムです。

配車時には、車載器にメール等で情報が配信され、ボタン一つの操作で配車了解をセンターに送信できることから、走行中の運転者の負担にならず簡単です。

- 配車が効率化され、空車走行が減少します

効率的な配車が可能となることから、空車走行が減少し、事故防止にもつながります。



## 2. シートベルト着用による乗客の安全確保

### 指導のねらい

後部座席においても、シートベルトの着用は義務となっています。乗客の安全を確保するためにも、シートベルト着用の必要性を認識させましょう。



### ポイント

シートベルトは、事故時の乗客の被害を大幅に軽減することを事故事例等により説明することで、シートベルトを着用しなかった場合の事故の危険性を理解させ、乗客にシートベルト着用を促すことの重要性を認識させましょう。

### 【解 説】

#### ① シートベルト非着用の危険性

○後部座席でシートベルトを着用しないで事故となった場合、重傷以上となる確率が高く、車外放出の危険があり、また、後部座席の乗客が前席へ衝突することによる傷害の可能性も高くなることを認識させましょう。

○事故事例などから、シートベルト非着用の危険性について認識させましょう。

#### ② シートベルト着用の必要性 法

○シートベルトは、事故にあった場合の被害を大幅に軽減し、乗客の安全の確保に役立ちます。

○後部座席のシートベルト着用は、法令で義務付けられています。乗客の安全を守るためにも、「お客さまの安全のために、シートベルトの着用をお願いします」などと声がけして、乗客のシートベルト着用を促すよう徹底させましょう。





## ドライブレコーダー映像に見るヒヤリハット事例

- ドライブレコーダーは、自動車の走行中の前方、室内、後方などの映像を記録するとともに、走行中の映像と連動した速度やブレーキ、方向指示器などの使用状況、加速度センサーによる衝撃情報、GPS による位置情報などを記録できる機器などもあります。映像記録は、急ブレーキ等の衝撃を受けてその前後を記録するタイプ、常時記録するタイプなどがあります。
- ドライブレコーダーの映像は、実際の事故やヒヤリハットの実態がわかることから、安全運行の重要性を運転者に認識させるためには効果的です。
- 自社でドラレコを導入し、その映像を安全教育に活用することはもちろん、(独)自動車事故対策機構、(公社)自動車技術会などが提供・販売しているヒヤリハットのデータベースなどを活用するのもいいでしょう。



## 「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」を活用しましょう

- 国土交通省では、「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」を作成しており、ドライブレコーダーの活用による事故防止のための指導方法等について整理しています。
- この手順書では、実際の教育現場での活用方法について、実施方法や留意事項を整理しているほか、具体的な事例を挙げて紹介しています。



### これを活用！

「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」は、国土交通省のHPに掲載されています。  
(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3driverrec/index.html>)

## ここまでのおさらい チェックシートⅣ



### 日常チェックポイント

- ✓ タクシーの安全運行、乗客の安全の確保のためには、どのような注意が必要でしょうか？
  - ☐ 交差点内や横断歩道上での客待ち駐車は違法です
  - ☐ 乗客の乗降時のドア開閉時には、高齢者・子どもなどの行動、二輪車や後続車に注意する
  - ☐ 振り向き運転となるのは大変に危険です
  - ☐ 乗客にも安全確保のためにシートベルトを着用してもらうよう、声かけをすることが必要です

## V. 乗客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項

本章では、乗客の乗降時における、停車・ドアの開閉・発車などを安全に行うための配慮事項について整理しています。

指導においては、乗降時の不適切な操作等による交通事故の実例により、運転者に危険性を認識させるとともに、周辺の状況を把握し、安全に乗客を乗降させるための留意が必要であることを理解させることが大切です。

➡【指針第1章 2(1)－⑤】

### 1. 安全を確保した乗降

#### 指導のねらい

乗降時の乗客の安全を確保できるよう、安全な位置への停止、乗降時の十分な注意が必要であることについて理解させましょう。

#### (1) 安全な位置への停車



#### ポイント

乗客は、タクシーを安全に止められる位置を認識していない人が多く、交差点内や横断歩道などの乗降に危険な場所でも停止させようとする場合がありますが、このような状況により発生した事故事例について説明することにより、乗客の行動に注意しながら、安全で適切な位置への停車を心がけさせましょう。

#### 【解 説】

- 交差点内や横断歩道上で乗降するのは大変危険です。しかし、乗客はこのような場所でも停止させようとする場合がありますが、その行動に注意しながら、安全な位置へと停車させることが必要であることを認識させましょう。
- 乗客が安全な場所で手を挙げていても、周囲を確認せずに急に止めるのは危険であることを事故事例を説明する等して理解させるとともに、早めに方向指示器を操作し、後続車や左後方の状況を見て安全を確認した上で停車することが必要であることを認識させましょう。
- 停車位置は、車道端部から 30cm 以内が望ましく、乗客の位置と後部左ドアの位置を合わせる必要があることを理解させましょう。



## (2) 乗車・降車のときの注意



### ポイント

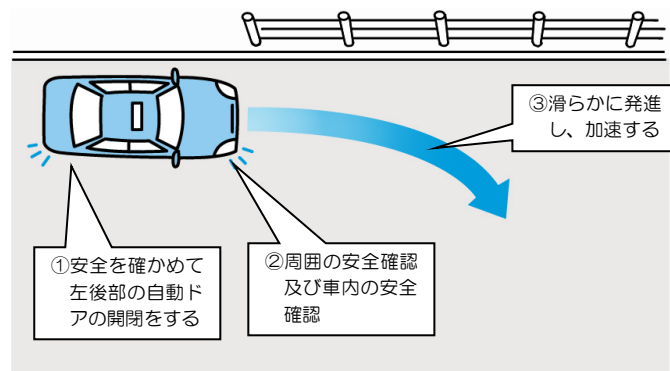
乗客の乗降時にドアを開閉する際には、左後方から自転車や二輪車・原付などが来ないか、乗客が確実に乗降したのかなど、安全確認が重要であることを認識させましょう。

### 【解説】

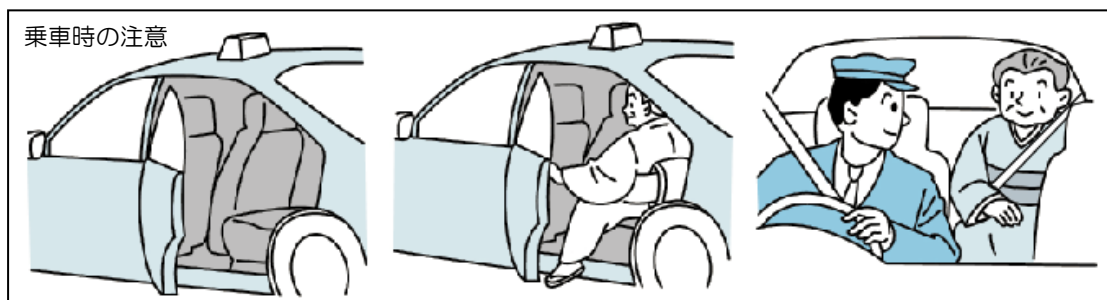
#### ① 乗車時の注意

○乗車の際には、安全を確認してドアを開け、乗客が乗り込んだことを確認してからドアを閉めます。また、車内で乗客が着座したことを確認し、シートベルト着用を促すよう徹底させましょう。

○発車時には、周囲の安全を確認し、滑らかな発進・加速が必要であることを認識させましょう。



発進時の注意

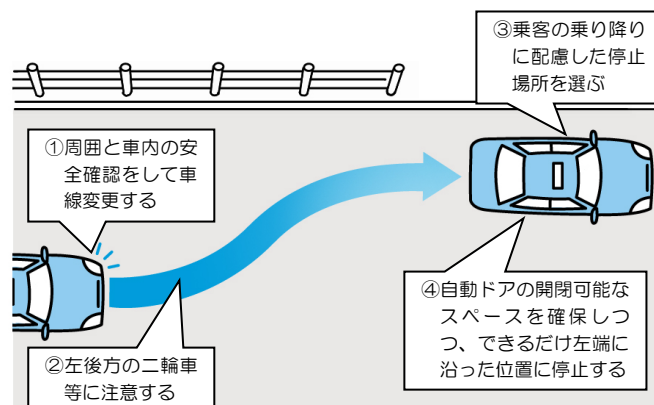


乗車時の注意

#### ② 降車時の注意

○停止の際には、周囲と車内の安全を確認して車線を変更し、左後方の自転車や二輪車・原付に注意しながら安全な場所を選んで停車させることが必要であることを理解させましょう。

○停止後はすぐにはドアを開けず、あらためて左後方の安全を確認し、ドアを開けます。「ドアを開けますので、足元にお気をつけ下さい」などの声かけをして、乗客を降車させ、乗客が降車し車から離れたことを確認してからドアを閉めさせましょう。



停車時の注意



降車時の注意



## 2. 高齢者・障害者の乗降時の安全の確保

### 指導のねらい

車いす使用者の利用で介助者がいない場合は、安全に乗降の介助を行うため、どのような手伝いをすればよいかを確認する必要があることを認識させましょう。

また、視覚障害者の場合、乗客の横に立って自分が今横にいることを知らせた上で、介助するときは、「私の腕を持ってください」といって半歩前を歩くなどの必要性を理解させましょう。

### (1) 車いす使用者の安全の確保



#### ポイント

介助者がいない場合は、どのような手伝いをすればよいかを確認し、乗降の介助には安全の確認が必要であることを認識させましょう。

#### 【解 説】

- ドアを開けて、車いすを斜めにつけて、車いすのブレーキをかけます。片麻痺の場合は手足の動く側をドアに近づけます。
- 立ち上がりやすいよう、浅く腰掛けてもらい、頭に気をつけて車に乗り移ってもらいます。援助が必要な場合は、腰の部分を支えます。
- 声をかけながら、ゆっくりと立ち上がってもらいます。
- 片麻痺の場合、動くほうの手を車のシートにつけてもらい、ゆっくり車側に近づいてもらいます。
- 乗客のおしりを車のシートへ移し、その後に足を車に乗せます。



### (2) 視覚障害者の安全の確保



#### ポイント

視覚障害者には自分が今どの位置にいるかを知らせることが大切であり、介助するときは、乗客の横に立ち、「私の腕を持ってください」といって半歩前を歩くなどの必要性を理解させましょう。

#### 【解 説】

- 乗客が杖を持っている方と反対側に立ち、腕をつかんでもらい、半歩前を歩きます。
- 車のタイプを説明し、開いたドアを触れさせて位置を確認します。
- 片手でドアを押さえ、もう片方の手で車の屋根を確認させ、頭をぶつけないよう注意しながら、乗車してもらいます。





## ここまでのおさらい チェックシートⅤ



### 日常チェックポイント

- ✓ 乗客の安全な乗降のために注意すべき事項としてはなにが挙げられますか？
  - ☐安全な位置への停車
  - ☐左後方の安全を確認してからドアを開ける
  - ☐乗客が安全に乗車したか、シートベルトを着用したかの確認
  - ☐周囲の安全を確認してからの滑らかな発進
  - ☐停止後はすぐにドアを開けず、左後方を確認してからドアを開ける
  - ☐乗客が安全に、確実に降車したかの確認後、ドアを閉める



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 車いす使用者の安全な乗降はどのようにして行いますか？
  - ☐ドアを開け、車いすを斜めにつけて、車いすのブレーキをかける
  - ☐立ち上がりやすいよう浅く腰掛けてもらう
  - ☐声をかけながら、ゆっくりと立ち上がってもらう
  - ☐車のシートに手をついてもらい、ゆっくりと車側に近づいてもらう
  - ☐乗客のおしりを車のシートへ移し、その後に足を車に乗せる
- ✓ 視覚障害者の安全な乗降はどのようにして行いますか？
  - ☐杖を持っている方と反対側に立ち、腕をつかんでもらい、半歩前を歩く
  - ☐車のタイプを説明し、開いたドアに触れさせて位置を確認してもらう
  - ☐片手でドアを押さえ、もう片方の手で車の屋根を確認させ、頭をぶつけないよう注意しながら乗車してもらう

## VI. 営業区域における道路及び交通の状況

本章では、営業区域における道路や交通の状況の事前把握の必要性、事前情報を活かした安全な運行のための留意点などについて整理しています。

指導においては、事故やヒヤリハットの事例をもとに、事前情報収集の重要性の高さを理解させ、情報を活かした危険回避を行うための留意点を認識させましょう。

 【指針第1章 2(1)－⑥】

### 1. 営業区域の道路・交通情報の把握

#### 指導のねらい

安全な運行を行うためには、営業区域における道路及び交通の状況について、事前に情報を収集し、把握しておくことが重要であることを認識させましょう。

#### (1) 事前の情報把握



#### ポイント

営業区域における地図情報、工事状況等の道路情報、交通規制等の交通情報、気象状況、所要時間の目安などの情報を把握しておくことが重要であること、また、ヒヤリハットなどの危険地点についても事前の把握が必要であることを認識させましょう。

#### 【解 説】

○公共交通機関としてのタクシーは、適正な経路選択や交通事情についての認識などが求められます。営業区域内における、道路・交通の状況や地理的条件（山間部での上り坂、下り坂、住宅街の狭隘路等）について、事前に情報を入手・把握しておくことが必要であることを認識させましょう。

○また、気象情報などについても常に確認しておくことが必要です。積雪などについては特に注意し、冬タイヤや滑り止めなどの準備が必要であることを理解させましょう。

○各都道府県警の「交通事故発生マップ」や、幹線道路における集中的な交通事故対策の実施を目的に国土交通省と警察庁が指定した「事故危険箇所」を図示した「事故危険箇所検索マップ」(<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/danger-point-map/>)等を活用すれば、交通事故の危険性が高い箇所がわかります。また、GPS機能付のデジタルタコグラフのデータなどを活用すれば、ヒヤリハットなどに遭遇した危険地点がわかります。危険地点の情報を整理し、点呼時などに確認することが必要であることを認識させましょう。



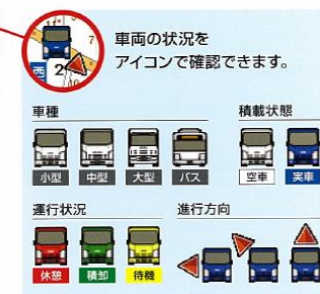
#### これを活用！

(公財)日本道路交通情報センターでは、道路の状況、交通規制、迂回路、異常気象時の道路情報、所要時間などの情報を提供しています。  
(<http://www.jartic.or.jp/index.html>)



## デジタルタコグラフ情報の活用

- デジタルタコグラフの機能とあわせて、GPS通信機能を装備することにより、運行経路などのリアルタイムな動態管理を行えます。
- また、運転者がヒヤリハットに遭遇した場所を登録できる機能もあり、このデータを用いた「ヒヤリハットマップ」の作成ができます。
- 運転者がヒヤリハットに遭遇した場所をシステムに登録し、車両に配信すれば、その地点に近づくと警報で注意を促すことができます。ヒヤリハット情報の社内での共有化に有効です。



資料提供：いすゞ自動車(株)



## デジタルタコグラフ等によるリアルタイムの動態管理

- 配車システムとしてのGPS・AVMシステムなどもありますが、デジタルタコグラフ機能とあわせたGPSの装備、パケット通信等によっても、リアルタイムの動態管理が可能です
- この場合、通信の管理側からは、地図情報のほか、交通情報や気象状況を各車両にリアルタイムで配信し、各車両の車載器からは、運行状況や緊急情報、メッセージ（停車時）などが送信され、通信管理を通して、事務所に配信されます。
- リアルタイムの運行情報が取得できることで、安全・エコドライブなどの運転指導ができるほか、事故情報などを各車両に一斉配信するなどの機能もあります。

## (2) 適切な運行経路の選択



## ポイント

事前情報を活かして、乗客の求めに応じた、適切な運行経路を選択することが必要です。乗客の乗車時に適切な経路を選択することで、協見運転などを避けることができ、安全の確保にもつながることを理解させましょう。

## 【解説】

- 乗客の求めに応じて、最短距離で安全な経路を選択し、乗客に伝えさせましょう。
- 事前情報に基づき、経路に工事箇所や渋滞箇所などがあればそれも伝え、所要時間の目安、安全性などについて説明し、適切な経路を選択する必要があることを理解させましょう。

## 2. 情報に基づく安全運行のための留意点



### ポイント

安全を確保するため、ヒヤリハットなどに遭遇した危険地点についても、事例を説明するなどして、事前に把握しておくことが必要であることを認識させましょう。

危険地点は避ける配慮が必要であることを理解させ、また、やむを得なく走行する場合には、十分な注意が必要であることを認識させましょう。

### 【解 説】

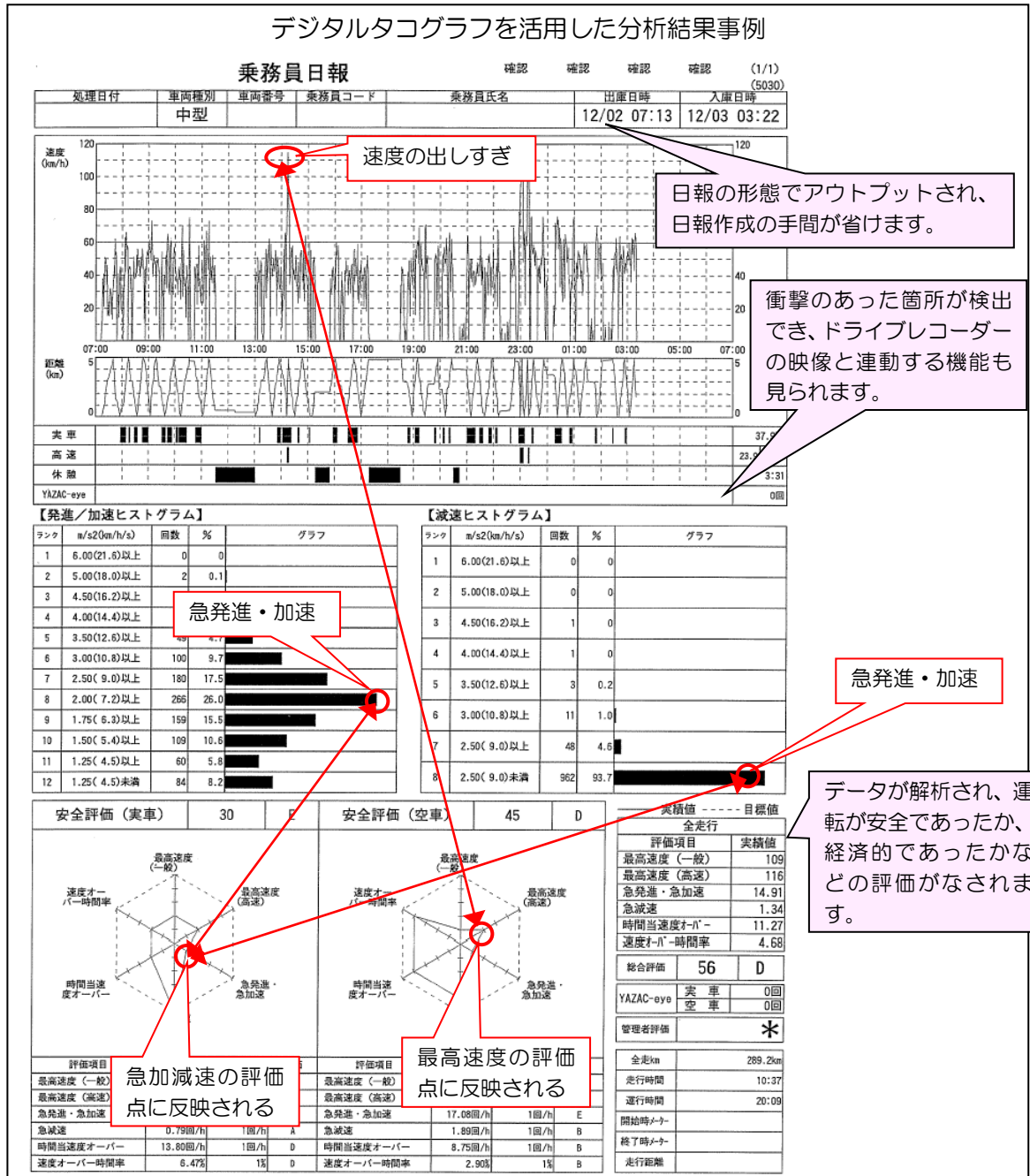
事前情報を活かしていくためには、以下のような配慮が必要であることを理解させましょう。

- 気象情報から、事前に準備すべき装備などについて検討し、積雪などの情報がある場合には、冬タイヤの装着や滑り止めの準備などをします。
- 経路選択にあたっては、乗客の意向も大切ですが、ヒヤリハットや事故の多発する危険地点などは避けることも必要です。こうした地点は事前に位置を確認し、やむを得なく走行する場合には、十分な注意と慎重な運転が必要です。
- 目的地までの所要時間が長時間となる場合には、適宜休憩をとり、安全に配慮したゆとりある運行が必要です。



## デジタルタコグラフのデータを用いた運転状況の把握

- 運行記録データが一括作成されるため、運行管理業務の効率化が図れるほか、点呼時にこれを用いて指導に活用でき、運転者の癖などを具体的に指摘できるようなデータが取得できます。



広島県のN社では、デジタルタコグラフをほぼ全車に導入している。スピードや平均速度、急ブレーキ、急発進、アイドリング時間などのデータが細かくチェックでき、速度超過などの危険行為が減少するなど、安全面と経済面の両面で効果があがっています。データからは運転者の集中力なども読み取れることから、運転者の意識が高まり、効果的な管理が可能となりました。



デジタルタコグラフなどの概要や活用方法については、以下をご参照ください。

■国土交通省物流・自動車局 HP (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3driverrec/index.html>)



## ここまでのおさらい チェックシートⅥ



### 日常チェックポイント

- ✓ 運行前に、事前に把握すべき情報としては何があげられますか？
  - 地図情報、営業区域の道路事情、交通状況、気象状況、ヒヤリハットや事故の多発する危険地点の情報など
  
- ✓ 事前情報を安全運行に活用する際にはどのような配慮事項があげられますか？
  - ☐気象条件に合わせた準備
  - ☐ヒヤリハット地点の位置確認による十分な注意走行又は迂回
  - ☐交通情報に配慮した注意走行又は迂回      など



## VII.危険の予測及び回避 並びに緊急時における 対応方法

本章では、タクシー運行をとりまく様々な危険性を予測することの必要性などについて整理しています。

指導においては、危険予知訓練の手法を用いて、危険の予測及び回避の方法を理解させるとともに、必要な技能を習得させていくことが重要です。



【指針第1章 2(1)－⑦】

### 1. 危険予測運転の必要性

#### 指導のねらい

交通事故を招いているのは、運転者の不注意や安全確認の不履行なども大きな要因となっています。事故を起こさない運転をするためには、常に危険を予測することが重要であり、それを回避する運転をしていくことが必要であることを認識させましょう。



#### ポイント

事故を起こさない運転をするためには、「危険の予測」即ち、見えない危険を読む力をつける、気象状況や周囲の状況に目を配ることが必要であることを、事故事例を説明等して理解させましょう。

#### 【解 説】

##### ① 周囲の状況をよく見て、見えない危険を読む

○危険を予測するためには、まず、周囲の状況をよく見て把握し、さまざまな情報をつかむことが必要であることを認識させましょう。

○また、見えないけれども危険が存在している可能性があり、この危険性の存在を考慮して走行する必要があることを理解させましょう。

##### ② 道路を利用する歩行者や自転車などの特性をよく知る

○危険を的確に予測するには、道路を利用する歩行者や自転車など、それぞれがどのような動きをするのかの特性を知っておくことが重要であることを認識させましょう。

##### ③ 気象状況に潜む危険を知る

○気象条件により、同じ道路でも危険は異なります。気象状況に潜む危険を知っておくことが重要であることを理解させましょう。

##### ④ 先の状況に目を配る

○走行中には、前車の動きに注意するとともに、その先の状況にも目を配ることが重要であることを理解させましょう。

## 2. 危険予測のポイント

### 指導のねらい

危険予測においては、道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性、天候などに潜む危険を把握しておくことが必要であることを認識させましょう。

### (1) 道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性に応じた配慮



#### ポイント

道路には、歩行者、自転車、二輪車・原付、他の車両などが行き交っていますが、それぞれの行動特性を理解することで、走行時に配慮ができ、事故を回避できる運転ができることを認識させましょう。

### 【解 説】

#### ① 子ども

##### ○飛び出しに注意する

学校や公園などの付近では、いつ子どもが飛び出してくるかわかりません。周囲の状況を把握し、スピードを十分に落として走行します。道路脇で遊んでいる子どもを見かけたときには、一時停止または徐行することを心がけさせましょう。他の道路を利用すれば迂回できる場合には、子どもの通学路などはなるべく避け、やむを得なく走行する場合には、十分な注意と慎重な運転が必要であることを認識させましょう。

##### ○子どもを発見したら、その反対側にも目配りする

道路脇に子どもの飛び出しの兆候がない場合でも、道路の反対側の子どもと一緒に遊ぶために飛び出してくるかも知れません。また、道路脇に自転車や遊び道具が置かれている場合にはそれに向かって飛び出してくる可能性もあります。子どもを発見したら、その反対側や周囲にも目配りが必要であることを理解させましょう。

#### ② 高齢者

##### ○走行車両の直前直後の横断が多い

高齢者は視力・聴力の衰えや判断力の低下により、車に気付かない、車のスピードがつかめないことがあり、走行車両の直前・直後に横断してくることが多いため、高齢者を見かけたら横断してくるかも知れないと考え、スピードを落として注意することが必要であることを認識させましょう。

##### ○夜間や明け方の歩行者に気をつける

夜間や明け方などの時間帯に歩行者を見かけた場合、高齢者かも知れないと考え、スピードを落として注意することが必要であることを認識させましょう。



### ③ 自転車利用者

○自転車の側方を走るときには、十分な間隔をとる

自転車が側方に走っていて、追い抜くときなどには、安全のため、自転車の動きに注意し、十分な間隔をとって、徐行することが必要であることを認識させましょう。

○見通しの悪い場所での飛び出しに注意する

住宅街や見通しの悪い交差点などの場所では、自転車が飛び出してくる可能性が高いことから、スピードを落とし、注意して走行することが必要であることを認識させましょう。

○夜間の無灯火自転車に注意する

交通ルールを理解していない自転車利用者の中には、夜間に無灯火で走っている人もいます。暗い道路では気付かない場合も多く、ヘッドライトの下向きの照射範囲内（約 40m）で十分に停止できる速度で走行することが必要であることを認識させましょう。

### ④ 二輪車・原付利用者

○ドア開閉時や右左折時の二輪車・原付の有無の確認

ドア開閉時や左折時に側方の死角に二輪車・原付がないか、右折時に対向車の死角に隠れていないかなど、小さな二輪車・原付を見落とさないよう、注意をすることが必要であることを認識させましょう。

○二輪車・原付の行動を予測する

二輪車・原付が側方や前方にいる場合には、周辺の交通状況をよく見て、二輪車・原付が進路変更をするのか、右左折をするのか、直進をするのかを予測し、十分な間隔をとることが必要です。また、二輪車・原付が近くに走行している場合には、自車は進路変更をせず、二輪車は先にいかせ、原付には気を付けて走行することが必要であることを認識させましょう。

## (2) 悪天候・夜間の危険への配慮



悪天候や夜間においては、事故発生リスクが高まります。どのようなリスクがあるのかを理解・確認し、危険への配慮とともに、慎重な運転をすることで事故を回避できることを認識させましょう。

### 【解 説】

#### ① 雨天時

○スピードを落とす

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することが必要です。高速道路で速度規制が出されたときには、必ずその速度を守らなくてはならないことを認識させましょう。急ハンドルや急ブレーキはスリップの原因となることを理解させましょう。

○無理な進路変更をしない

視界が悪くなり、水滴などでミラーも見えにくくなることから、無理な進路変更はせず、慎重な走行を心がけさせましょう。

② 降雪時・積雪時

○無理な運行は避ける

吹雪などで視界が悪いとき、さらに天候の悪化のおそれがあるときなどは、無理な運行は避け、安全な場所に一時退避するなどして様子を見るように心がけさせましょう。

○十分な車間距離を保ち、スピードを落とす

降雪時・積雪時には、スリップした前車に追突する事故も多く見られますので、車間距離は通常の2倍以上をとり、スピードを落として慎重に走行することが必要です。交差点付近など、交通量の多い場所では圧雪状態となって滑りやすくなっていることもあるため、注意が必要であることを理解させましょう。

○チェーンの装着

積雪路面となった場合、道路情報板ですべり止め規制などの表示が出たときなどには、早めにチェーンの装着をすることが必要です。スタッドレスタイヤは、雪道や凍結した道路での走行性能には優れていますが、決して万能ではありません。スタッドレスタイヤの過信は禁物であることを認識させましょう。また、雪道への対応の遅れは、大規模な立ち往生を発生させることにも繋がります。チェーンを装着していなかった車両が登り坂を登れなかったことや、装着していても勾配が大きく登り坂を登れなかったこと等により後続車両が滞留した事例を説明し、状況に応じた早めのチェーン装着や勾配の大きな経路の回避等の対応が必要であることを理解させましょう。



大雪による大規模な立ち往生

《事例1》

平成26年2月、関東甲信地方での記録的な大雪により、東名高速道路において、冬用タイヤやタイヤチェーンを装備していなかった車両が数百台スタック（登り坂を登れなくなり立ち往生すること）したことで、後続の車両が高速道路本線上に滞留し、最長40kmの渋滞が発生。全ての車両を救出するまで24時間程度かかった。

（参考：NEXCO中日本「冬の雪道ドライブガイド」  
<http://www.c-nexco.co.jp/special/snow/>）



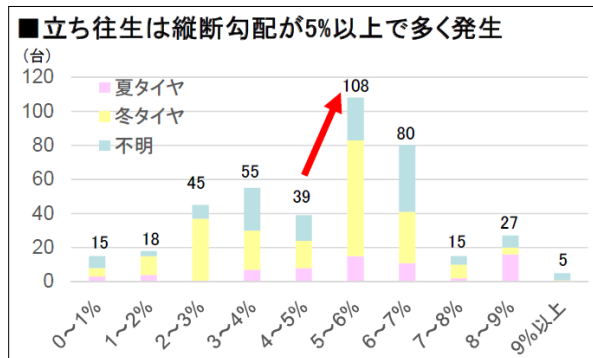
《事例2》

平成30年1月、東京都心での記録的な大雪により、首都高速道路において、複数の車両が登り坂を登れなくなり立ち往生となった。この影響で後続車両の立ち往生により、10km以上の渋滞が発生。登り坂の最大勾配は8%であり、登れなくなった車両には、チェーンを装着していた大型トラックも含まれる。



## 雪による立ち往生は勾配5%以上で多く発生

冬タイヤを装着していても、縦断勾配が5%を超える登り坂区間で、立ち往生が多く発生しています。



※写真はイメージ

(国土交通省道路局作成、「冬期道路交通確保対策検討委員会」資料より)

### ③ 濃霧時

#### ○フォグランプの点灯

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させます。ガードレールやセンターラインなどを目安に走行するとともに、他車の動きに注意を払うことが必要であることを認識させましょう。

#### ○無理な運行は避ける

霧の発生は一時的なものであるため、無理な運行はせず、安全な場所に一時退避するなどして様子見るよう心がけさせましょう。

#### ○前車のブレーキに注意

霧が出てきたら減速し、前車のテールランプを目安に速度を落とします。前車のブレーキランプには特に注意し、追突事故を防ぐことが必要であることを認識させましょう。

### ④ 強風時

○ハンドルをしっかりと握り、スピードを落とします。特に、橋の上、トンネルの出入口、切りとおしなどでは強風が吹きやすく、注意が必要であることを認識させましょう。

○また、ハンドルがとられたときには、あわてずに、アクセルから足を離して減速し、小刻みにハンドルを操作して態勢を立て直すことが必要であることを認識させましょう。

### ⑤ 夕方・夜間

#### ○ヘッドライトの早めの点灯

見えにくい時間帯に自車の存在を知らせるために、ヘッドライトは早めに点灯します。安全のためには、昼間においてもヘッドライトの点灯は効果的であることを理解させましょう。

#### ○夜間の一般道走行ではスピードを落とす

夜間は横断中の歩行者や側方の自転車、二輪車・原付を見落としがちです。夜間に一般道を走行する場合には、スピードを落とし、急な飛び出しにも十分停止できる速度とすることが必要であることを理解させましょう。



### 3. 危険予知訓練

#### 指導のねらい

「危険予知訓練」は、実際に、タクシー運行の交通場面から、どのような危険があるか、乗客の安全をどのように確保すればよいのか、どのような運転をすればよいのかを考える訓練です。集団教育等に活用し、運転者に危険回避を徹底指導することが必要です。



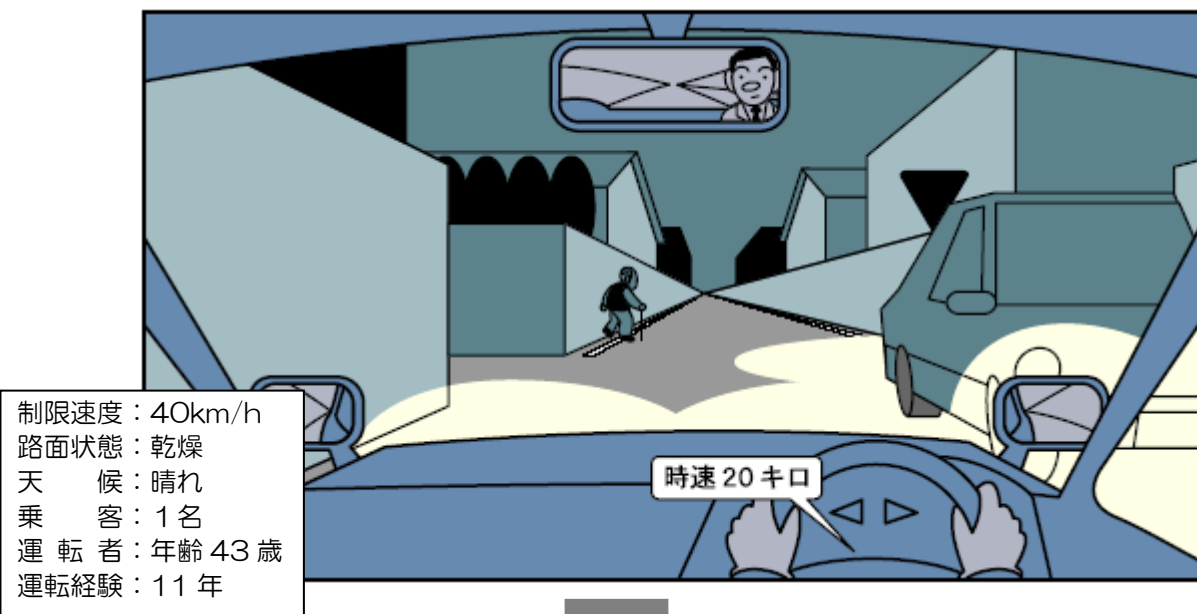
「危険予知訓練」は、実際に、タクシー運行の交通場面から、どのような危険があるか、乗客の安全をどのように確保すればよいのか、どのような運転をすればよいのかを考える訓練です。集団教育等に活用し、運転者に危険回避方法などを指導しましょう。

#### 危険予知訓練のスタディケース

- 夜間、信号機のある交差点の右折  
→対向車後方からの車両との衝突、対向車の右折、右折側の横断歩道上の歩行者・自転車等との衝突などの危険性
- 対向車の間を抜けての右折  
→対向車の横からの二輪車・原付との衝突、右折側の横断歩道上の歩行者・自転車等との衝突などの危険性
- 見通しの悪い交差点への接近  
→交差道路右からの車両との出会い頭衝突、交差道路からの歩行者・自転車の飛び出しなどの危険性
- 交差点の左折  
→左方からの自転車・歩行者の飛び出しによる衝突、交差道路右側からの車両との衝突、左後方の二輪車・原付との接触などの危険性
- 複数車線の右側レーンの走行  
→停止している車両の間から出てきた車両との衝突、左車線で停止している車両の急な進路変更による衝突などの危険性
- 信号機のない交差点  
→左右からの自転車・歩行者の飛び出しによる衝突、左右の駐車車両の陰からの歩行者の飛び出しによる衝突などの危険性
- 雨天時、片側1車線の道路の走行  
→左方の二輪車・原付の巻き込み、後続車からの追突、乗客に気を取られたことによる他車の見落としなどの危険性



このタクシーは、**夜間、見通しの悪い交差点に接近**しようとしています。ここには、どんな危険が潜んでいるでしょうか。



①どんな危険があるのか、発見した危険のポイントは何か。

②どんな運転をすればよいのか、安全運転のポイントは何か。

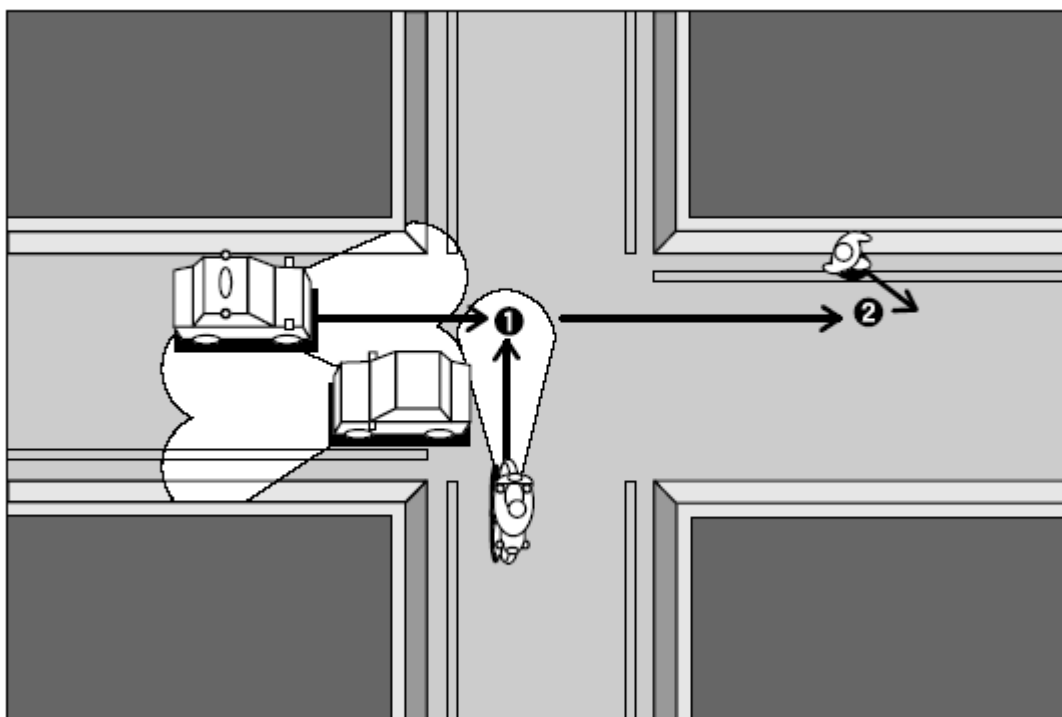
資料提供：(独)自動車事故対策機構



危険予知トレーニングシート、その解説などは、以下をご参照ください。

■(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/fusegu/kikentaxi.html>)

【このケースの解説】



|            |                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主な危険要因の例   | <p>①交差道路の右側にライトが見え、二輪車等が接近していることが予測されるが、対向車の通過直後に二輪車・原付等が交差点に進入してくると衝突する危険がある。</p> <p>②交差点の前方左側に高齢歩行者が見えるが、この高齢歩行者が横断してくるとはねる危険がある。</p>                                                                                                          |
| 安全運転の例     | <p>①見通しの悪い交差点に接近するときは、あらかじめスピードを落として進行する。</p> <p>②夜間は交差点の路面のヘッドライトにも目を配り、ヘッドライトが見えるときには交差道路から車が接近していると考えて、一時停止の標識や標示のない場合でも一時停止し安全を確認する。</p> <p>③高齢歩行者は車に気づかず道路を横断してくることがあるので、その動きに十分注意するとともに、高齢歩行者が道路を横断してきたときは、一時停止等をして高齢歩行者の通行を妨げないようにする。</p> |
| 乗務員指導のポイント | <p>①見通しの悪い交差点で対向車があるときは、交差道路の右側から進行してくる車両の発見が遅れやすいので、いつでも停止できるよう徐行して進行するよう指導する。</p> <p>②夜間は交差点の路面にも注意し、ヘッドライトが見えるときは車両が接近していると考えて、一時停止をして安全を確認するよう指導する。</p> <p>③高齢歩行者が道路を横断しようとしているときは、一時停止又は徐行をして高齢歩行者を先に横断させるよう指導する。</p>                       |

資料提供：(独)自動車事故対策機構



## メールマガジン「事業用自動車安全通信」の事故・ヒヤリハット情報の活用

- 国土交通省では、メールマガジン「事業用自動車安全通信」で、重大事故の状況や運行管理での問題事例を提供して、日々の点呼等における安全教育に活用できるよう配信しています。
- このメールマガジンにより配信される事故情報等が、他山の石として再発防止に活用され、安全対策の推進に役立てることが出来ます。

※メールマガジン「事業用自動車安全通信」アドレス

： <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/anzenplan2009/mailmagazine.html>



## ドライブレコーダー映像の活用

- ドライブレコーダーで得た情報の中には、事故やヒヤリハットなどの映像情報もあるでしょう。これらを教訓とするためにも、この情報を危険予知訓練に活かしていくことが必要です。
- 実際の事故事例、ヒヤリハット事例の前後の映像を比較し、事故前にはどのような危険が潜んでいることが予測できたか、回避できる運転とはどのようなものであるのかなどを運転者に実際の映像をもとに考えさせ、実体験に裏付けられた危険性を十分に理解させることが重要です。

### ■【事例】

全国展開をしているN社では、一部支店から、ドライブレコーダーを導入し、実際にあったヒヤリハットの画像データをもとに、危険予知トレーニングを実施しています。周辺の交通流や信号・交差点形状などを画像データから読み取り、そこにどんな危険が潜んでいるかを運転者に考えさせ、安全意識を向上させています。データは3ヵ月ごとに分析をし、さまざまな事例から、教育を行っています。また、ヒヤリハットマップも作成し、どのような危険があるのかを運転者に説明し、そこを通過するときには、事前に注意して徐行するよう指導しています。

### ■「ドライブレコーダーの映像を用いた危険予知トレーニング教材」

(独)自動車事故対策機構などでは、ドライブレコーダー映像を用いた危険予知訓練の教材を提供しています。

実際の映像に基づく訓練は、事故の危険性を実感でき、また事故が起こった要因を深く検証できます。

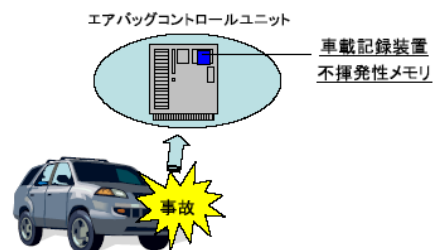


資料提供：(独)自動車事故対策機構



## イベントデータレコーダーを活用したヒヤリハットの収集

- イベントデータレコーダーは、エアバックなどが作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作等を記録する車載記録装置です。
- エアバックが作動するような事故発生時に、数秒間さかのぼって記録します。加速度、走行速度、シートベルトの状態、ブレーキの状態、アクセルの開閉状態などのデータが記録されます。



## 4. 指差呼称及び安全呼称

### 指導のねらい

日常点検や運転行動は、一人ひとりの運転者が行います。各動作を漫然と行うのではなく、確実に実施させるために、「指差呼称」や「安全呼称」を習慣化することが有効であるという意識を運転者に根付かせる指導を心掛けましょう。



### ポイント

日常点検や運転行動は、慣れとともに、つい漫然と行ってしまいがちです。「指差呼称」・「安全呼称」を習慣づけることで、各動作が顕在化し、運転者の集中力が高まります。

運転者のヒューマンエラーの防止と、教育内容の実践をより確実なものとするため、「指差呼称」・「安全呼称」を活用した指導を行いましょう。

### 【解 説】

指差呼称は、運転者の錯覚、誤判断、誤操作等を防止するための手段です。道路の信号や標識などを指で差し、その対象が持つ名称や状態を声に出して確認することをいい、安全確認に重要な運転者の意識レベルを高めるなど自動車事故防止対策に有効な手段の一つです。

ただし、指差呼称自体がマンネリ化したり、形式的なものとなってしまうと、効果は薄れてしまいます。必ず、見たり、聞いたり、判断していることを自覚しながら指差呼称するよう、運転者に習慣づける指導を行うことが重要です。

## 5. 緊急時における適切な対応

### 指導のねらい

交通事故や車両故障発生時、自然災害に備えて適切な対応を取ることの必要性を認識させ、取るべき対応策に関する運転者の理解を深めることが大切です。

### (1) 交通事故や車両故障が発生した際の対応



#### ポイント

交通事故や車両故障が発生した場合は、運転者は即座に「負傷者の救護」、「道路上の危険の除去」、「乗客の安全の確保」、「警察への報告」、「事業者への報告」等を行わなければならないことを、きちんと指導しましょう。

### 【解 説】

#### ① 負傷者の救護

交通事故を起こしたら、ただちに運転を停止し、人や物に対する被害状況を確認しなければなりません。さらに負傷者がいる場合は、ただちに救護し、必要があれば近くの病院に運べるよう、周囲に救急車の手配等を求めなければなりません。事故を起こしてしまった時の負傷者救護の流れを、指導者は運転者にきちんと説明し、運転者が実際の事故の際に即座に行動に移せるよう、徹底的な指導を行いましょう。

#### ② 道路における危険の防止

交通事故や車両故障を起こしたら、交通事故の続発を防ぐため、事故車両を安全な場所に移動させ、他の自動車に事故の発生を知らせる等、道路における危険防止の措置を運転者はとらなければなりません。

- ・ハザードランプを点灯
- ・発炎筒を着火
- ・停止表示器材を設置（高速道路等）

※ 発炎筒・停止表示器材は車の後方に無理のない範囲で設置してください

#### ③ 乗客の安全の確保

運転者は、状況によっては乗客を車両から待避させ、万が一停止車両への追突事故が発生した際に乗客が巻き込まれないようにするなど、乗客の安全を確保しなければならないことを指導しましょう。

#### ④ 警察への報告

運転者は、警察官が現場にいる場合はその警察官に、また、現場にいない場合は、ただちに最寄りの警察署・交番・駐在所の警察官に、交通事故が発生した日時・場所、死傷者の数および負傷者の負傷の程度などを報告しなければならないことを説明しましょう。

#### ⑤ 事業者への報告

事業者は必要に応じて、事故や故障の発生状況等を国土交通省や保険会社等へ報告しなければなりません。運転者は上記①～④の措置が終わったら、適切な情報を速やかに事業者へ報告する必要があることを徹底して指導しましょう。



## 交通事故の場合の措置等（道路交通法）



事故発生後は、警察官への報告までの各措置を行わなければならない。

### 道路交通法 第72条第1項

交通事故があつたときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員は、ただちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。（略）警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

## (2) 自然災害の発生に備えた対応



### ポイント

運転者においては、大雪等の自然災害のおそれがある場合に、事故防止の観点から適切に対応することが求められます。そのため、運行管理者等のみならず運転者自身も気象等に関する情報を収集・把握することや、あらかじめ災害に遭遇した際の対応方法を把握しておくことが必要であることを運転者に強く認識・自覚させましょう。

### 【解 説】

#### ① 気象等に関する情報を収集・把握することの必要性

運行管理者等のみならず運転者自らも、気象庁や道路管理会社が発表する気象情報や道路交通状況等に注意を払い、これらの情報を共有するとともに、運行管理者等が運転者に対して行う気象情報、運行経路の道路情報、道路規制状況に応じたきめ細やかな指示に従うことが自然災害への対応において非常に重要であることを、運転者に認識させましょう。

運行管理者等においては、気象や交通情報、また、運行区間に関して国土地理院が発行するハザードマップに記載された情報を、どのようにして収集するのかを具体的に確認するとともに、収集した情報を共有するようにしましょう。

また、運転者においても、これらの情報を活用してチェーンなどの用具の装備を行うなど、安全運行に必要な行動を早めに取りよう指導しましょう。



## ② 安全運行に必要な指示を運行管理者等に適時確認することの必要性

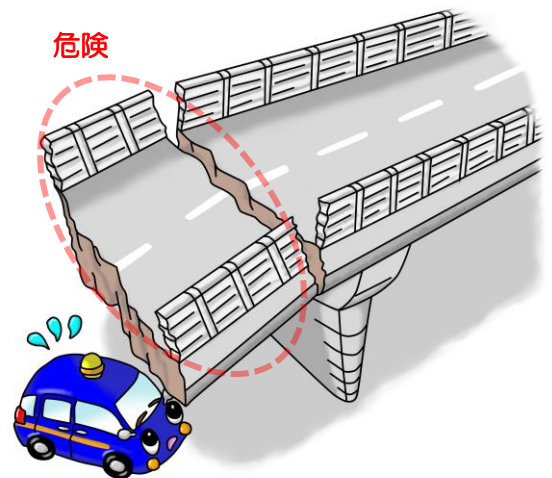
大雪、暴風雪、地震、火山の噴火、津波、土砂災害及び河川の氾濫等に遭遇した、若しくはこれらの発生が予測れる場合、運転者は運行管理者等に迅速かつ的確に状況を報告し、運行休止を含めた対応等について確認することが、災害時の初動対応として必要であることを、指導を通して運転者に認識させましょう。長時間の停滞が発生した場合にも、運転者は連絡を待っているのではなく、連絡、情報収集に努め、また、道路管理者から指示があった場合は従うなど、適切な対応をするよう指導しましょう。



## ③ 災害に遭遇した際の対処方法の認識

一般道を走行していて地震に遭遇したら、急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により車を道路の左側に停車させます。落下物や倒壊のおそれのある構造物を避けるよう、注意が必要です。状況によっては乗客を車両から待避させるなど、乗客の安全を確保しなければなりません。

また、やむを得ず運行を休止し車から離れる際には、警察等が車両を移動させる際の障害とならないよう、鍵をつけたままにしておくことが必要である等、災害の種類に応じた対処方法を事前に確認しておく必要があります。実際に運転者が災害に遭遇した際に適切な対処方法が取れるよう、日頃から災害発生時の対応に関する指導を行うことが大切です。



- 道路の左側の安全な場所への停車
- 【車を離れるときは】
- エンジンを切る
- 鍵はつけたまま
- 窓を閉める
- ドアロックしない



### これを活用！

国土交通省ハザードマップポータルサイト  
～身のまわりの災害リスクを調べる～  
(<https://disaportal.gsi.go.jp/index.html>)

## ここまでのおさらい チェックシートⅦ



### 日常チェックポイント

- ✓ 危険を予測するときの注意事項としては、何が挙げられますか？
  - ☐周囲の状況をよく見て、見えない危険を読む
    - ・漫然と見ていると、見落としや見誤りが出てきます
    - ・見通しの悪い交差点などでは、交差道路の状況がわからない場合があります。その場合には、見えない危険を予測することが重要です
  - ☐道路を利用する歩行者や自転車などの特性を良く知る
    - ・道路には、歩行者、自転車、二輪車・原付、他の車両などのそれぞれが存在していますが、それぞれの動きの特性は異なります
    - ・子どもと高齢者では動き方も違います。特性を知ることが重要です
  - ☐気象状況に潜む危険を知る
    - ・雨や雪の場合には、路面が滑りやすくなるなどの危険があります
    - ・雨、雪、霧などの場合、視界が悪くなり、前車に気付くタイミングが遅れると追突の危険があります
  - ☐先の状況に目を配る
    - ・前車やその先の状況に目を配り、危険を予測することが重要です
    - ・前車の前方に横断歩道がある場合などは、歩行者が横断しようとしている状況がつかめれば、前車が停止するかもしれないと予測でき、ゆとりを持って減速したり、車間距離をとるなどの行動ができ、事故を防ぐことができます
- ✓ 特に注意して危険を予測すべき場所・場面としては、何が挙げられますか？
  - ☐ドア開閉時
  - ☐交差点右折時
  - ☐交差点左折時
  - ☐単路走行時
  - ☐夜間の走行
  - ☐信号機のない交差点の走行
  - ☐見通しの悪い交差点の走行



## 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 子どもの特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐飛び出しに注意する
  - ☐子どもを発見したら、その反対側にも目を配る
- ✓ 高齢者の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐横断してくるかもしれないと考え、スピードを落とす
  - ☐夜間や明け方の歩行者は高齢者が多いので気をつける
- ✓ 自転車の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐自転車の側方を走行するときは、十分な間隔をとる
  - ☐見通しの悪い場所での飛び出しに注意する
  - ☐夜間の無灯火自転車に注意する
- ✓ 二輪車・原付の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐ドア開閉時、右左折時の二輪車・原付の有無を確認する
  - ☐二輪車・原付が進路変更するのか、右左折をするのか、直進するのかなど行動を予測し、十分な間隔をとる
- ✓ 雨天時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐スピードを落とし、車間距離を十分にとって慎重に運転する
  - ☐無理な進路変更をしない
- ✓ 降雪時・積雪時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐無理な運行は避ける。
  - ☐十分な車間距離を保ち、スピードを落として慎重に運転する
  - ☐スタッドレスタイヤの過信は禁物であり、必要に応じてチェーンを装着する
- ✓ 濃霧時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐フォグランプを点灯し、自車の存在を知らせる
  - ☐無理な運行は避け、安全な場所に一時退避する
  - ☐前車のブレーキに注意し、追突事故を防ぐ
- ✓ 強風時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐ハンドルをしっかりと握り、スピードを落とす
  - ☐ハンドルをとられた際には、あわてずにアクセルを離して減速し、小刻みにハンドルを操作して態勢を立て直す
- ✓ 夕方・夜間時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
  - ☐ヘッドライトを早めに点灯し、自車の存在を知らせる
  - ☐夜間の一般道の走行ではスピードを落とし、急な飛び出しにも十分に停止できる速度とする

## VIII. 運転者の運転適性 に応じた安全運転

本章では、個々の運転者が自らの運転特性について把握する方法、これを把握した上での安全運転への配慮の方法などについて整理しています。

指導においては、実際の適性診断結果を用いて、個々の運転者に自己の運転行動の特性を自覚させ、これを理解した上での安全指導を行っていくことが重要です。

➡【指針第1章 2(1)－⑧】

### 1. 適性診断の必要性

#### 指導のねらい

安全確保のため、国土交通大臣が認定する「運転者適性診断」を受けなければなりません。運転者の診断を徹底して励行させるとともに、診断結果を日々の指導や教育時などに活用するとともに、運転者には結果を真摯に受け止め、自覚させることが大切です。



#### ポイント

運転者適性診断は、運転の基本である視覚機能、判断・動作のタイミング、動作の正確さ、注意の配分についての測定を行い、また、模擬運転や性格診断などについて測定を行います。この結果を運行の留意点として理解し、運転のくせを自覚させましょう。

#### 【解 説】

##### ● 適性診断とは

法

- ・運送事業者は、事故惹起運転者、初任運転者、高齢運転者に対し、国土交通大臣が認定する適性診断を運転者に受診させることが義務付けられていることを認識させましょう。
- ・「旅客自動車運送事業運輸規則」に規定する国土交通大臣が認定する適性診断は、(独)自動車事故対策機構をはじめ、複数の機関で実施しています。

| 種類    | 対象                                                                             |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 一般診断  | 任意                                                                             |
| 初任診断  | 新たに採用された者                                                                      |
| 適齢診断  | 65歳以上の者                                                                        |
| 特定診断Ⅰ | 死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こしたことがない者<br>軽傷事故を起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を起こしたことがある者 |
| 特定診断Ⅱ | 死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こした者                                             |

## 2. 適性診断結果の活用方法

### 指導のねらい

運転者適性診断の結果は、それぞれの運転者の適性に応じたものとなるため、それぞれの運転者が配慮すべき事項はさまざまとなります。診断結果を活かして、自分のくせを理解・克服するよう、指導・監督を行っていく必要があります。



#### これを活用！

(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/fusegu/tekisei.html>) では、適性診断結果の活用講座などを実施しています。

### (1) 適性診断結果の活用方法の例



#### ポイント

適性診断の結果から、自分自身では気づきづらい、“運転のくせ”を知ることができます。しかし、自分で自分のくせを克服することは、大変難しいものです。そこで、適性診断結果の活用においては、運転者の指導教育を担当する管理者が「自分の運転の悪いクセを克服しようとする運転者を援助する」ことが大切です。特に、面接による助言・指導を行う場合には、受診者に適性診断結果と今後の安全運転のためのアドバイスがうまく伝わるように、助言・指導を担当する管理者の心構えも重要です。

運転者は、自分のもつ事故につながりやすい特性が運転行動に現れないように、努力をして安全運転しているかもしれません。管理者は、まず運転者のこの努力を認める、よいところは褒めて伸ばす、というような、運転者の現在の状態を受容することが大切です。

管理者等が安全運転のための助言・指導を行うためには、適性診断結果の見方を正しく理解しておく必要があります。また、適性診断票には、測定結果に基づく安全運転のためのアドバイスも記載されているので、助言・指導を行うに際して、これらの情報をぜひ活用しましょう。



#### 適性診断などをはじめとした各種講習を実施している専門機関

運転者のための各種講習、適性診断、運行管理者のための講習などを実施している機関としている機関は全国にあります。

旅客自動車運送事業運輸規則第38条第2項に規定する国土交通大臣が認定する適性診断

■国土交通省自動車総合安全情報 (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/instruction.html>)

■(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/index.html>)



以下では、特定の運転者に義務付けられている適性診断に関し、(独)自動車事故対策機構で測定している項目を例として、(2)～(4)で解説します。

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |    |                                     |                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">顔写真</div> <div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 80px; margin: 0 auto;"></div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 人秘 | 平成 30 年 6 月 1 日                     | <h2 style="margin: 0;">適 性 診 断 票</h2> <p style="margin: 0;">(適齢診断)</p>           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |    | 殿                                   | <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"> </div> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |    | <small>独立行政法人<br/>自動車事故対策機構</small> |                                                                                  |
| <p>平成 30 年 6 月 <span style="background-color: yellow; display: inline-block; width: 150px; height: 1.2em; vertical-align: middle;"></span> 殿が受診なさった「<b>適齢診断</b>」の結果は次のとおりです。安全運転のためにご活用ください。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |    |                                     |                                                                                  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>[1] 総合所見</b></p> <p>○あなたの優れている点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>気持ちのおおらかさが非常に優れています (80 点)</li> <li>安全態度が優れています (71 点)</li> <li>他人に対する好意が優れています (60 点)</li> <li>感情の安定性が優れています (60 点)</li> <li>協調性が優れています (52 点)</li> </ul> <p>●運転時に注意していただきたい点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>判断・動作のタイミングが早いようです (30 点)</li> <li>動作の正確さにバラツキがあるようです (40 点)</li> <li>注意の配分に欠ける場合があるようです (42 点)</li> <li>危険感受性に欠ける場合があるようです (46 点)</li> </ul> </div> |    |                                     |                                                                                  |
| <p><b>[2] 心理適性についての診断結果</b></p> <div style="text-align: center; margin: 20px 0;"> </div> <p style="font-size: small;">グラフの見方：円の外側へいくほど状態が良好です。朱色の項目については特に注意が必要です。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |    |                                     |                                                                                  |

この診断票の取扱いには特にご注意ください。 - 1/9 -

資料提供：(独)自動車事故対策機構



## (2) 「性格」の診断結果の活用



性格は運転のクセにも影響が大きく、なかなか自分で気付きにくいものです。性格面の特性の中でも、感情的な傾向、自分本位で協調性に欠ける傾向などは事故につながりやすいという研究結果が報告されています。事故につながりやすい性格特性が運転に現れないようにする方法について一緒に考え、相談しながら目標を決めることが助言・指導のポイントです。

### 【解 説】

「性格」に関する測定結果と運転の関係は次のとおりです。

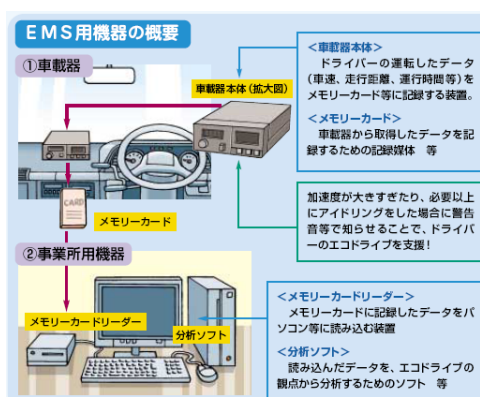
#### 「性格」の測定結果と運転の関係

| 項目        | 特性                                                                                                  | 運転との関係                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 感情の安定性    | 「いらいらしがち（焦燥的傾向）、すぐかっとなるなどの衝動的ないしは興奮的傾向」、及び「怒りっぽい、すぐしょげるなどの感情的傾向」、そして、「気が変わりやすいなどの意志の不安定な傾向」をみるものです。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・イライラ運転</li> <li>・細かい注意がぬけてしまう</li> <li>・張り合う運転をしてしまう</li> <li>・急のつく運転など粗暴運転</li> <li>・スピードを出す</li> <li>・見過ごし、見誤りが多い</li> <li>・待たされることに不満を示す</li> <li>・クラクションを鳴らされるといらつく など</li> </ul> |
| 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。                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・譲り合いができない</li> <li>・ひとりよがりの運転</li> <li>・迷惑をかけても平然としている</li> <li>・目先の損得にとらわれる</li> <li>・戦闘的、攻撃的</li> <li>・相手のことを考えずクラクションを鳴らす</li> <li>・ルール違反を平然とする</li> <li>・強引な割り込みをする など</li> </ul> |
| 気持ちのおおらかさ | 「気持ちがおおらかで、おだやかであるか、それとも、気が小さく過敏でとげとげしいか」をみるものです。                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・せかせかした運転</li> <li>・いじっぱりな運転</li> <li>・短気ですぐつかかる</li> <li>・小さいことに気を取られ、注意が不足するなど</li> </ul>                                                                                            |
| 他人に対する好意  | 「疑り深さが強い、人を信じない、警戒心や敵意が強い」、「他人に批判的、攻撃的」という傾向をみるものです。                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・意地悪な運転</li> <li>・自分にとって不都合なことは他人のせいにする</li> <li>・強がりや荒っぽい運転、戦闘的運転 など</li> </ul>                                                                                                       |



### デジタルタコグラフ を活用した運転者のくせの把握

■デジタルタコグラフ等には、エコドライブシステム（以下、EMS）が付属している製品も多くあります。EMSは、急発進、急加速に対する警告、運転データ（車速、走行距離、運転時間等）の記録ができます。これにより、燃費の改善等が期待できますが、急発進、急加速などの運転を減少させることで、安全性の確保にもつながります。



### (3) 「安全運転態度」の診断結果の活用



安全運転態度として、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ています。例えば、運転を甘く考え、自分の運転技術を過信する傾向がみられる人には高い評価がでないようになっています。運転を甘く考えたり、自己中心的な運転をしたりすることが危険を招くことを自覚させることがポイントです。

#### 【解 説】

「安全運転態度」の測定結果と運転の関係は次のとおりです。

「安全運転態度」の測定結果と運転の関係

| 項目     | 特性                                                                                                        | 運転との関係                                                                                                                                                                                  |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 安全運転態度 | 「運転を甘く考えていないか」、「自分の運転技術を過信する傾向がないか」「自分本位になって他者への思いやりのない運転、“急”の付く運転（急発進、急停車等）になっていないか」といった運転に対する態度をみるものです。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒っぽい運転になりがち</li> <li>・スピード本位で危険を誘発するような運転をする</li> <li>・運転を甘く考え、行動が軽率になりがち</li> <li>・運転を楽しむ傾向が強く、自己中心的な運転をする</li> <li>・運転技術を過信している など</li> </ul> |

### (4) 「認知・処理機能」の診断結果の活用



運転者は、自動車運転中は、状況の認知、判断、操作の作業を繰り返し行っているといえます。状況判断が適切か、複雑な状況における正確な動作がどの程度できるかを自覚し、自分の運転を振り返って、安全運行のための配慮事項を認識させることがポイントです。

#### 【解 説】

運転における状況の認知、それに対応する処理にかかる特性として、危険感受性、注意の配分、動作の正確さ、判断・動作のタイミングの度合いを測定します。

「認知・処理機能」の測定結果と運転の関係

| 項目    | 特性                                                                                                                     | 運転との関係                                                                                                                                                                          |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 危険感受性 | 交通の状況を「よくみよう」とする積極的な姿勢は十分であるか、運転ぶりは慎重であるか、という2点を測定するものです。「スピードを抑え、積極的に確認をする」、「防衛運転を行うように切り換える」といったことを助言・指導することがポイントです。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定のものに注意がうばわれ、一点集中になりやすい</li> <li>・よく見ようとせず、見落としや見誤りが多く、ヒヤリ・ハットを起こしがち</li> <li>・漫然運転になりがち</li> <li>・狭い道路でも広い道と同じような速度で走る。 など</li> </ul> |
| 注意の配分 | 注意の配分が適切に行われているか、左右どちらかに注意の偏りが生じていないかを主にみるものです。例えば、「右左折時は対向車ばかりに注意を集中せずに、同時に横断中の歩行者等にも注意を配分する」といったことを助言・指導することがポイントです。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路上の状況変化を効率よく的確に把握しきれない</li> <li>・交差点で右左折をするとき、対向車のみに関心をもち、歩行者などに目がとどかないことがある。または逆に、歩行者などに気をとられ、他の車の動きから注意がそがれる。 など</li> </ul>          |

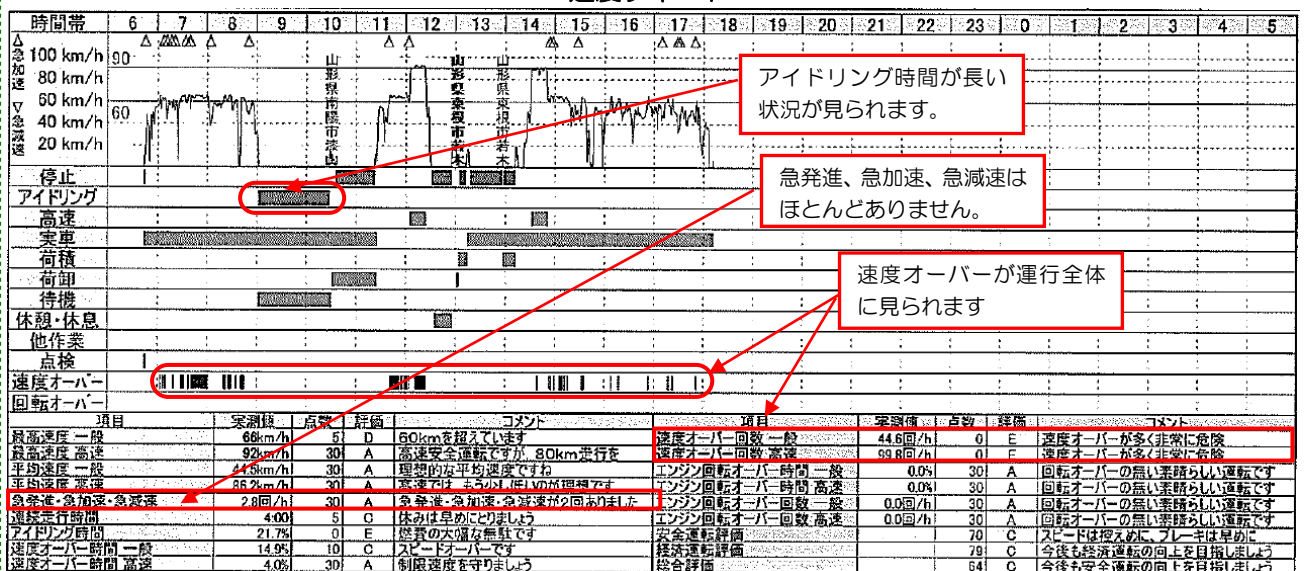
| 項目          | 特性                                                                                                                                    | 運転との関係                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 動作の正確さ      | つぎつぎに生じる事態に対してすばやく正確な反応ができるか、反応にムラはないかをみるものです。「安全手順の励行と確認の先行」が助言・指導のポイントです。                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>自分の予測しない状況にぶつかると、あわてて間違った行動をとる。</li> <li>とっさの正確な動作が不得手である。</li> <li>確認がおろそかで、すぐ動作にうつるくせがある。 など</li> </ul>                                                                                       |
| 判断・動作のタイミング | 「動作が先走って、見込みがあまい」、すなわち「尚早反応」の傾向を重点的にみるものです。タイミングが早いひとには一呼吸おく気持ちをもって確認を行うこと、タイミングが遅いひとにはあわてて確認があまくならないように確認をしっかり行うことを助言・指導することがポイントです。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>動作が先走って、情報の確認がおろそかになりがち。確認よりも動作に重点がおかれた運転になる。いつも急いでいるような心の状態になる場合もある。</li> <li>タイミングの早すぎは、「だろろ運転」になりがち。見込みが甘く、ひとり合点の判断を示す場合もある。</li> <li>タイミングの遅すぎは、結果においてあわててしまい、確認もれが多くなる場合もある。 など</li> </ul> |



## デジタルタコグラフデータ等を活用し、「運転のくせ」を認識させる その1

- 運転者が自分の「運転のくせ」を知るには、適性診断のほか、デジタルタコグラフデータ等、日々の運行データを活用することも重要です。
- デジタルタコグラフやEMS等では、総合的な運行の状況などを整理し日報として出力されるものや、速度についての分析チャートなどが出されるものも多くあります。
- 走行速度、エンジン回転などで、運行全体の速度について指導に活用できるほか、急のつく運転などもセンサー検知してデータが出されるものもありますので、これらについても指導に活かすことが可能です。

速度チャート



## 急発進・急加速・回転オーバー回数・燃費グラフ

資料提供：矢崎総業(株)



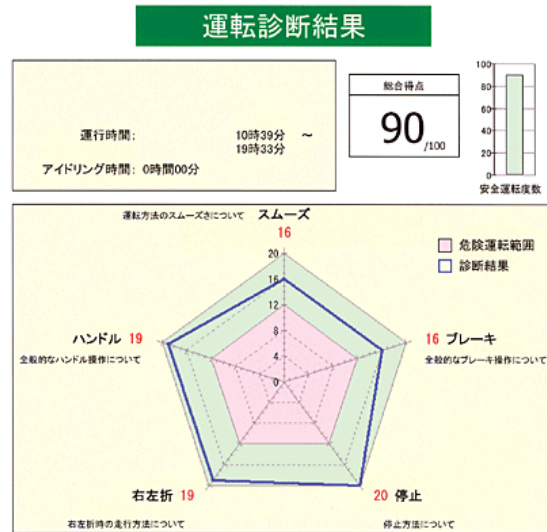




## デジタルタコグラフデータ等を活用し、「運転のくせ」を認識させる その2

作成日：2005年09月28日

- 運転診断結果は、評価点や分析チャートなどであらわすものが多くあります。
- 評価点の高い項目については褒め、また、評価点の低い項目については要因を理解させるようにし、配慮すべきことを運転者自身に自覚させましょう。
- 評価結果を社内でランキング表示するなどして、運転者の安全運転に対するモチベーションを向上させるなどの工夫も見られます。



| 診断項目 | 評価結果   | コメント                                                             |
|------|--------|------------------------------------------------------------------|
| ブレーキ | 16     | ゆとりのある、丁寧なブレーキ操作を心掛けています<br>今後も、現状のような丁寧なブレーキ操作を継続するよう心掛けさせましょう  |
| 停止   | 20     | 早目にブレーキを踏んでおり、非常に丁寧な停止方法です<br>今後も継続して、危険予測と早目で丁寧な停止を心掛けさせましょう    |
| ハンドル | 19     | ゆっくりと丁寧なハンドル操作ができています<br>今後も継続して、危険予測と丁寧なハンドル操作を心掛けさせましょう        |
| 右左折  | 19     | 右左折前に、適切な減速ができています<br>今後も継続して、右左折前の適切な減速を心掛けさせましょう               |
| スムーズ | 16     | 走行中のブレーキ・アクセル操作はスムーズに行われています<br>「慣れ」による油断は、事故の原因となることをアドバイスしましょう |
| 総合評価 | 90/100 | 全般的に、運転方法に問題は無いようです<br>運転方法には問題ありませんので、体調面・精神面への注意を心掛けさせましょう     |

■ は注意が必要な項目です

### 評価のランキング

資料提供：(株)データ・テック

| 順位 | 乗務員 | 1   | 2  | 3 | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18  | 19 | 20 | 21 | 22  | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 平均   | ランク  | 指導書 |   |
|----|-----|-----|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|------|-----|---|
| 1  |     | 95  |    |   |    | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 99  | 99 | 99 | 99 | 99  |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 97.8 | A    | 0   |   |
| 2  |     |     |    |   | 99 | 98 | 90 | 99 | 99 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    | 99  | 99 | 99 | 95 | 95  | 97 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 97.0 | A   | 1 |
| 3  |     | 98  | 98 |   | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 98  | 98 | 98 | 98 | 98  | 98 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 96.8 | A   | 0 |
| 3  |     | 100 | 95 |   |    | 99 | 98 | 98 | 99 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    | 99  | 95 | 95 | 95 | 95  | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 96.8 | A   | 0 |
| 5  |     | 90  | 92 |   | 99 | 99 | 99 | 98 | 99 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    | 99  | 99 | 95 | 95 | 100 | 92 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 96.6 | A   | 0 |
| 6  |     | 95  | 95 |   | 95 | 99 | 99 | 99 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     | 95 | 95 | 95 | 98  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 96.3 | A   | 1 |
| 6  |     | 99  |    |   | 98 | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    | 95  | 98 | 99 | 95 | 97  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 96.3 | A   | 0 |
| 8  |     | 95  | 95 |   |    | 95 | 99 | 90 | 98 | 98 |    |    |    |    |    |    | 98 |    | 99  | 98 | 99 | 98 | 99  | 98 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 96.0 | A   | 2 |
| 9  |     | 95  |    |   | 95 | 99 | 95 | 99 | 98 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    | 95  | 95 | 95 | 95 | 95  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.9 | A   | 0 |
| 9  |     | 95  | 94 |   | 95 | 98 | 97 | 98 | 94 |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 99  | 96 | 97 | 99 | 95  | 90 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.9 | A   | 7 |
| 9  |     | 95  | 95 |   | 95 | 99 | 99 | 99 | 95 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    | 95  | 95 | 95 | 95 | 95  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.9 | A   | 0 |
| 9  |     | 99  | 95 |   | 98 | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    | 99  | 95 | 95 | 99 | 95  | 99 |    | 99 |    |    |    |    |    |    |      | 95.9 | A   | 0 |
| 13 |     | 95  | 95 |   | 98 | 98 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 97  | 92 | 98 | 95 | 95  | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.8 | A   | 1 |
| 13 |     | 92  | 95 |   | 98 | 95 | 95 | 95 | 97 |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 98  | 95 | 95 | 98 | 95  | 98 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.8 | A   | 2 |
| 15 |     | 95  |    |   |    | 98 | 95 | 95 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 95  | 99 | 95 | 95 | 95  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.7 | A   | 0 |
| 16 |     | 95  | 95 |   | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     | 99 | 95 | 95 | 95  | 99 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.6 | A   | 0 |
| 17 |     | 99  |    |   | 95 | 90 | 90 | 90 | 91 | 98 |    |    |    |    |    |    |    |    | 100 | 96 | 98 | 99 | 99  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.4 | A   | 1 |
| 18 |     | 98  | 92 |   | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    | 95  | 95 | 95 | 95 | 98  | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 95.2 | A   | 1 |
| 19 |     | 90  | 90 |   | 90 | 95 | 90 | 99 | 90 |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 99  | 99 | 98 | 99 | 99  | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 94.5 | A   | 0 |
| 19 |     | 99  | 95 |   |    | 95 | 95 | 95 | 90 |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 90  | 95 | 95 | 95 | 95  | 95 |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 94.5 | A   | 0 |

### 【事例】

茨城県のM社では、ドライブレコーダーで得られた運転診断評価、危険挙動の状況、1か月の平均結果、適性診断結果などをもとに、運転者への指導を帰庫時や会議などを中心に行っています。ドライブレコーダーの導入、運転診断評価については、導入当初、運転者からの拒否反応もありましたが、運転者を指導する側の運行管理者がスキルアップし、運転者に理解させる能力を身につけたこと、また運転者と運行管理者が話しやすい環境なども整えたことにより、徐々に運転者の安全に対する意識が高まり、事故件数は導入3年後に80%削減されました。

## ここまでのおさらい チェックシートⅧ



### 運行管理者のためのチェックポイント

- ✓ 性格面で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？
  - まずは好ましい点をほめる
  - 注意の項目について説明します  
「あなたの場合、注意の配分や動作の正確さ、判断・動作のタイミングは良いですね。とっさの場合に間違ふといったことはなさそうですね。しかし、性格の面では、〇〇が不十分という結果が出ています。」
  - 注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します  
「〇〇の項目が不十分の人は、△△になりがちと言われていますが、あなたは日頃の運転を振り返ってみてどうですか？」
  - 最後にまとめの助言をし、締めくくりでも褒めるべきところは褒め、かつ、注意すべき点はどこだという言い方をし、運転者に注意点を受け入れさせて、認識させる
  
- ✓ 安全態度で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？
  - 安全態度は、マナーやモラルの良し悪しよりも、自分の運転ぶりの荒さに対する自己評価が主な内容です。プロの運転者への指導では、プロとしての自覚をあからさまに促すのではなく、「自己評価」である点を強調し、説明することが重要です  
「運転が荒いという自己評価ですね。〇〇になりがちという評価になっています。安全に対する考え方が甘いということかも知れません」
  - 注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します  
「日頃の運転を振り返ってみて、〇〇についてはどうですか？ヒヤッとしたことはありますか？それは具体的にどんなことでしたか？」
  - 要因が、人間関係の悩みなどである場合もあるため、運転面だけでなく、それらについても聞き、助言をすることも必要です
  
- ✓ 機能面で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？
  - 判断・動作のタイミングなどの機能面で問題がある場合は、タイミングが早すぎるせっちな行動が問題となります
  - 注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します  
「判断・動作のタイミングがちょっと早過ぎるようですね。運転していて、動作が先走るといったことはないですか？」
  - 配慮すべきことを説明し、具体的な例を挙げて認識させることが必要です

## Ⅷ.交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法

本章では、長時間の連続運転・飲酒などの生理的要因、運転への過信などの心理的要因が、運転にどのような影響を与えるかについて整理しています。

指導においては、生理的・心理的要因による実際の事故事例を用いて、これらが交通事故につながる重大な要因であること認識させ、これを理解した上での安全指導を行っていくことが重要です。

 【指針第1章 2(1)－⑨】

### 1. 交通事故の生理的・心理的要因

#### 指導のねらい

運転者の生理的・心理的要因が交通事故を引き起こしています。事故につながる要因は何かを理解させ、運転にどのような影響を与えるのかを認識させましょう。



事故の原因となる生理的・心理的要因としては、過労状態や睡眠不足であること、飲酒、運転技能への過信、あせる気持ち、興奮状態などさまざまです。どういう状態がこのような要因を生むのか、運転にどのような影響を及ぼすのかを理解させましょう。

#### 【解 説】

##### ① 過労状態

タクシーの運行は、生理的・心理的負担の大きい「車の運転」をすることに加え、深夜・早朝を含む長時間労働となりがちであるのが実態です。これらの状況が過労状態を引き起こし、一瞬の気の弛みが大事故につながることを理解させましょう。

○運転者の深夜・早朝を含む長時間の労働の結果、慢性的な休養不足により疲労が蓄積しやすく、運転者に過労状態が生じやすい傾向があります。

○運転席で休憩するなど環境の悪さなどが疲労回復を妨げ、過労運転の要因となっています。

##### ② 睡眠不足

睡眠不足による運転は飲酒運転と同等の危険性があるとも言われています。また、「睡眠時間が6時間未満の者では7時間の者と比べて居眠り運転の頻度が高い」、「交通事故を起こした運転者で、夜間睡眠時間が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高い」といった研究結果も示されています。このような例も用いながら、睡眠不足に



よる眠気がヒューマンエラーに基づく事故につながることを理解させましょう。

### ③ 飲酒運転

飲酒は、車の運転に多大な影響を及ぼし、速度感覚が麻痺してスピードを出し過ぎる、気が大きくなって危険を危険と感じなくなり無謀な運転をする、視力が低下し視野も狭まるため信号を見落とししたり計器類を見誤ったりする、反応時間が遅れたり的確なハンドルやブレーキ操作ができなくなる、意識がぼんやりしたり眠気が生じるなどの危険を招き、重大事故を起こしやすくなることを理解させましょう。

### ④ かぜ薬等の服用

健康管理のためには、薬と上手に付き合っていくことも必要ですが、眠気を招く薬の服用は事故の要因となります。特に市販のかぜ薬や花粉症の薬のほとんどには、眠気を招く成分が含まれています。市販の薬を安易に飲むことは危険であり、体調不良の際は、医師にドライバーであることを申し出て、眠くならない薬を投与してもらう必要があります。薬の服用は必ず医師の指示に従い、運転業務に支障が生じることをないように注意するよう呼び掛けましょう。また、万一眠気を招く薬を運行前に服用した場合には、必ず報告するとともに、運転をしないことが大切であることも伝えましょう。

### ⑤ 運転技能への過信

「自分は運転が上手い」という過信は、安全運転の基本を失わせ、集中力も欠くこととなります。また、運転を甘く考えていると、無謀な行為や、見落とし・見誤りを起こし、重大な事故につながることを理解させましょう。

### ⑥ あせる気持ち

急ぎやあせりの気持ちが心理を支配すると、スピードの出しすぎ、強引な車線変更、一時停止の無視などの危険な運転をしがちとなります。また、前方の車の動きを遅いと感じ、交通の流れに対する配慮を失うこともあり、こうした気持ちのあせりが事故につながることを理解させましょう。

### ⑦ 興奮状態

カッカしたり、カリカリするなどの興奮した状態の運転は、的確な判断ができないばかりでなく、他車の運転行為も気にさわり、仕返しをするなどの行動を起こしがちです。例えば、追い越されると追い抜き返そうとする無理な運転をすることなどは、事故の原因となることを理解させましょう。



### 「働く人の疲労蓄積度セルフチェック」を活用しましょう

- 厚生労働省では、医学研究の結果等に基づいた「働く人の疲労蓄積度セルフチェック」を公表しており、ドライバー自身がセルフチェックできるようになっています。
- このセルフチェックでは、チェック終了後「疲労蓄積ケアのためのアドバイス」も個人対応・組織対応別に活用できるようになっています。



#### これを活用！

「働く人の疲労蓄積度セルフチェック（働く人用）」は、厚生労働省のHPに掲載されています。

(<http://kokoro.mhlw.go.jp/fatigue-check/worker.html>)

## 2. 過労運転防止のための留意点

### 指導のねらい

タクシー運転者は、不規則な運行や、他の産業と比べ長時間労働を課せられやすい労働環境に置かれていると言えます。過労運転は大きな事故につながり、社会的にも影響を及ぼすことを認識させるとともに、拘束時間などの規定について確認させましょう。また、日ごろの生活において疲労とならないために留意すべきことも自覚させる必要があります。

### (1) 労働時間についての規定

法



#### ポイント

過労運転を防止する目的に、厚生労働省では、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準）」及び国土交通省では、「旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」で拘束時間、休息期間等労働時間について規定されていることを認識させましょう。

### 【解 説】

| 区分                   | 内容                                                                                                                           |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 か月の拘束時間<br>(※1 参照) | 1 か月 288 時間<br>(車庫待ち等の運転者については書面による労使協定で1 か月 300 時間まで延長できる。)                                                                 |
| 1 日の拘束時間             | 1 日 原則 13 時間以内<br>最大 15 時間以内 (14 時間超は週 3 回までが目安)<br>(車庫待ち等の運転者については、勤務終了後継続 20 時間以上の休息期間を与えることなどの条件で1 日の拘束時間を 24 時間まで延長できる。) |
| 休息期間<br>(※2 参照)      | 1 日の休息期間は継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、9 時間を下回らない                                                                                |
| 隔日運転者の拘束時間・休息期間      | 1 か月の拘束時間 262 時間以内<br>2 暦日の拘束時間 22 時間以内、休息期間は勤務終了後に継続 24 時間以上与えるよう努めることを基本とし、22 時間を下回らないことが必要                                |
| 時間外労働及び休日労働の限度       | 時間外労働・休日労働の拘束時間は1 日又は2 暦日の拘束時間及び1 か月の拘束時間が限度<br>休日労働は1 か月の拘束時間の限度内で2 週間に1 回が限度                                               |
| ハイヤー運転者の時間外労働        | 労使協定を締結するにあたり、時間外労働時間は1 か月 45 時間及び1 年間 360 時間までを遵守する必要がある                                                                    |

※1 「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

※2 「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



タクシー運転者の労働時間等の改善基準のポイントについては、以下をご参照ください。

■厚生労働省

( [https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html) )

## (2) 運行中の留意点



### ポイント

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間・休息期間を遵守し、過労とならない運転を心がけさせましょう。早めの休憩をとり、休憩時には身体を動かすことが大切であることを認識させましょう。

### 【解 説】

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間、休息期間等を遵守するとともに、運転者は、運行中、以下のようなことに留意することが必要であることを認識させましょう。

- 疲れを感じる前に早めに休憩をとり、軽くからだを動かしましょう。
- 連続して運転している場合には、適宜休憩をとるようにして、疲れないう心がけましょう。
- 無謀な運転は、疲労を早める要因となります。常に余裕を持った運行を心がけましょう。

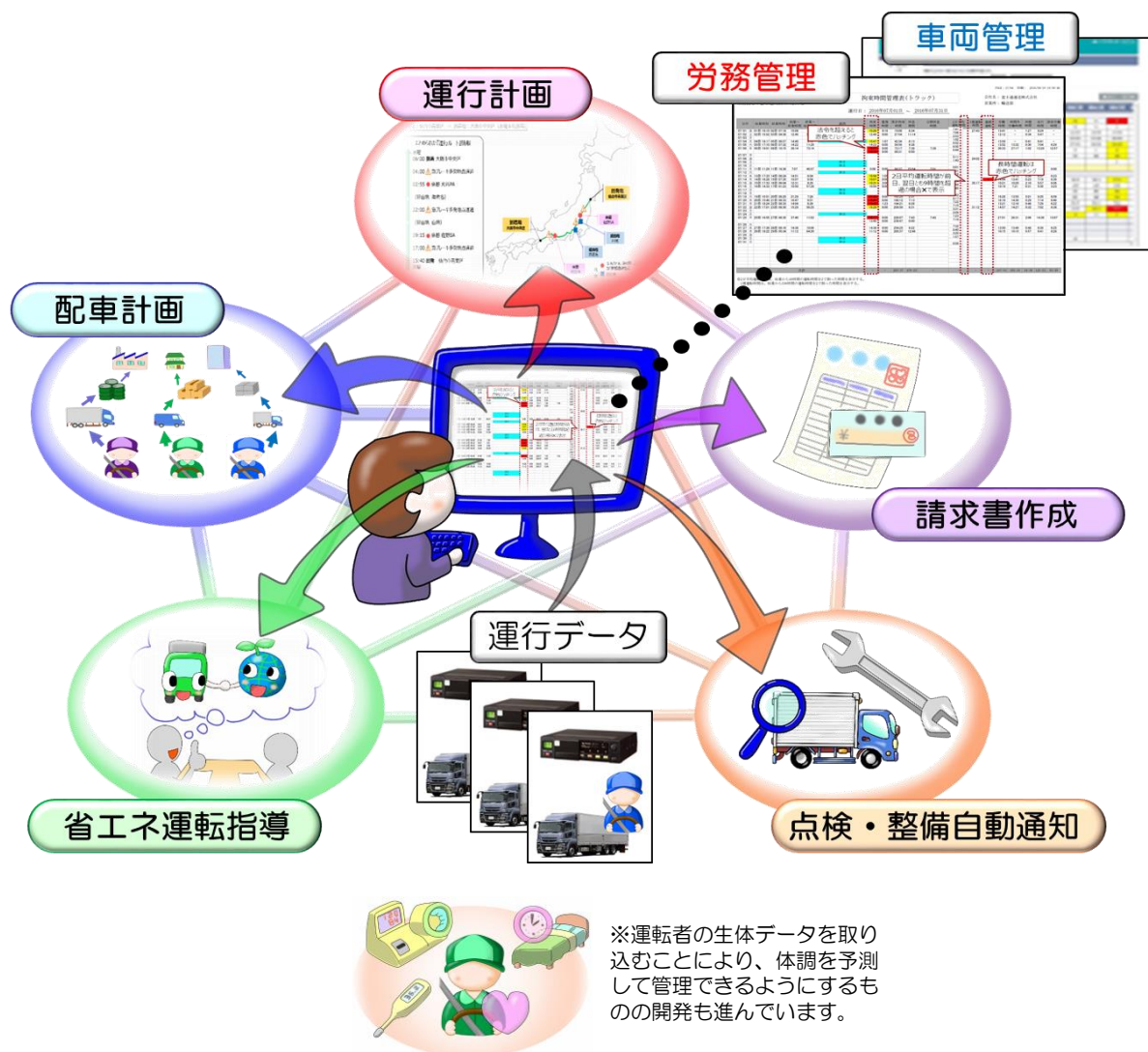
運行管理者は、法令に基づく勤務時間及び乗務時間に関する基準は最低限のものであるということを理解し、運転者の状況等を踏まえ余裕を持った管理を行う必要があります。運行計画や運行指示書の作成においては、以下のようなことに配慮して適切に行いましょう。

- 道路交通渋滞等によりあらかじめ見込まれる時間も考慮して、乗務時間等告示で定める拘束時間の限度よりも十分に余裕をもった内容としましょう。
- また、個々の運転者について、休息期間は通勤時間を考慮して十分な睡眠時間が確保できるように配慮することや、乗務時間は運転履歴等を踏まえた疲労状況や健康状態を考慮した内容とすることも重要です。
- これらを実施するためには、ＩＣＴを活用した運行管理が有効です。運行管理者の労働時間削減等に資するのみならず、運送引受の可否の判断が容易になることにより運送ニーズに即時に対応できるようになるため、経営改善などにもつながります。



## ICTを活用した運行管理（トラックの例）

■デジタル式運行記録計の管理ソフトには、運行管理者の手助けとなる様々な機能が備わっています。例えば、個々の運転者の運行データから労務時間の自動計算を行い勤務状況等を一括管理できるので、無理のない運転者の運行計画をスムーズに立てられます。また、荷主別の運行データを取り出すことにより、毎月の請求書の作成を一括処理できるものもあります。このようなICTを運行管理に積極的に活用することで、事務作業の大幅な効率化のみならず、給与計算や会計などの経営管理システムへの拡張や、求貨求車システムなどの一体的管理による生産性向上につながる事が期待されます。





### (3) 日常生活での留意点



#### ポイント

日常生活も運転への影響があります。健康管理を怠らないだけでなく、疲労や悩みを運行に持ち込まないことが必要であること、良い睡眠をとることは事故防止に不可欠であることを認識させましょう。以下のような心がけを習慣化することが、過労運転防止に繋がります。

- 十分な睡眠をとる（6～7時間の連続した睡眠）
- 日頃から身体を動かし、健康を保ちましょう
- ストレスなどをためないようにしましょう
- 定期的に健康診断を受診しましょう

#### 【解 説】

過労のもととなる要因は、運転中の環境だけでなく、運転者の日常生活も影響しています。プロの運転者は、疲労や悩みを次の運行に持ち込まないように、日常の健康管理などに留意する必要があることを認識させましょう。

- 毎日同じ時間に睡眠をとるよう心がけ、十分な睡眠（6～7時間の連続した睡眠）をとることが過労防止に有効です。点呼において、前日の睡眠時間を確認しましょう。（睡眠時無呼吸症候群（SAS）（「X. 健康管理の重要性」参照）の治療を受けている運転者に対しては、CPAPの装着等、必要な治療の実施状況も含め確認しましょう。）
- 就床前の飲酒、喫煙、カフェイン摂取やPC・スマートフォンの使用は、睡眠の質を低下させます。「健康づくりのための睡眠指針」などを参考に、質の高い睡眠を心掛けましょう。
- 運転席での仮眠は疲労回復の効果はあまり期待できません。このような仮眠はできるだけ控えましょう。
- 日頃からできるだけ身体を動かし、健康を保ちましょう。
- 休日には仕事を離れて、趣味などでストレス解消をしましょう。
- 休日には、次の日に疲労が残るようなことをするのは避けましょう。
- バランスのよい食事を、できるだけ規則正しくとり、深酒をしないようにしましょう。
- 定期的に健康診断を受診し、健康状態を保ちましょう。



## 『健康づくりのための睡眠指針2014 ～睡眠12箇条～』

### 1. 良い睡眠で、からだもこころも健康に。

- ◆睡眠不足による日中の眠気がヒューマンエラーに基づく事故につながる。
  - ・睡眠時間が6時間未満の者では7時間の者と比べて居眠り運転の頻度が高い、交通事故を起こした運転者で、夜間睡眠が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高い、といった研究結果が示されている。

### 2. 適度な運動、しっかり朝食、ねむりとめざめのメリハリを。

- ◆就寝前の飲酒や喫煙は睡眠の質を悪化させる。
  - ・飲酒は睡眠を質・量ともに悪化させる。
  - ・カフェインの覚醒作用は3時間程度持続する。就寝前3～4時間以内のカフェイン摂取は、入眠を妨げたり、睡眠を浅くする可能性がある。
  - ・ニコチンには比較的強い覚醒作用があり、約1時間程度作用するため、就寝1時間前の喫煙は避けた方がよい。

### 3. 良い睡眠は、生活習慣病予防につながります。

### 4. 睡眠による休養感は、こころの健康に重要です。

### 5. 年齢や季節に応じて、ひるまの眠気で困らない程度の睡眠を。

### 6. 良い睡眠のためには、環境づくりも重要です。

- ◆スムーズに眠りへ移行するには、就寝前の脳の変化を妨げないように、自分にあったリラックスの方法を工夫することが大切。
  - ・入浴は、ぬるめと感じる湯温で適度な時間、ゆったりとするとよい。
  - ・就寝前1時間は何もしないでよい時間を確保することが有効。
- ◆良い睡眠のためには環境づくりも重要。
  - ・寝室や寝床の温度や湿度は寝つきや睡眠の深さに影響する。季節に応じて、心地よいと感じられる程度に調整。
  - ・就寝前の寝室の照明が明るすぎたり、特にこれが白っぽい色味であると、睡眠の質が低下する。

### 7. 若年世代は夜更かしを避けて、体内時計のリズムを保つ。

### 8. 勤労世代の疲労回復・能率アップに、毎日十分な睡眠を。

- ◆睡眠不足が長く続くと、疲労回復は難しくなる。毎日必要な睡眠を確保することが大切。
  - ・休日などに「睡眠」を「ためる」ことはできない。休日にまとめて睡眠をとろうと試みても、睡眠不足による能率の低下をうまく補うことはできない。

### 9. 熟年世代は朝晩メリハリ、ひるまに適度な運動で良い睡眠。

### 10. 眠くなってから寝床に入り、起きる時刻は遅らせない。

### 11. いつもと違う睡眠には、要注意。

### 12. 眠れない、その苦しみをかかえずに、専門家に相談を。

- ◆寝つけない、熟睡感がない、十分に眠っても日中の眠気が強いことが続くなど、日中の生活に悪い影響があり、自らの工夫だけでは改善しないと感じた時には、早めに専門家に相談することが重要。

なお、現在は、「健康づくりのための睡眠ガイド 2023」が公表されています。  
([https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou\\_iryuu/kenkou/suimin/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryuu/kenkou/suimin/index.html))

### 3. 飲酒や薬物の影響による危険運転防止のための留意点

#### 指導のねらい

飲酒や薬物の服用は、車の運転に多大な影響を及ぼします。飲酒や薬物の服用が身体に及ぼす影響について詳しく解説するとともに、飲酒や薬物の影響を受けた危険な状態での運転による厳しい罰則が定められていることを周知しましょう。

また、飲酒運転をしないための留意点や薬物の影響下での危険運転を防ぐための注意事項を確認し、運転者相互に注意し合える環境づくりを心がけましょう。

#### (1) 飲酒運転に対する罰則

法



#### ポイント

道路交通法では、酒酔い運転又は酒気帯び運転に対する罰則を規定しています。未だなくならない飲酒運転に対し、平成19年には罰則の強化とともに、酒類提供者や同乗者への罰則が設けられていることを理解させましょう。

○酒酔い運転は免許取消

○酒酔い運転で人身事故を引き起こした場合は「危険運転致死傷罪」となる

#### 【解 説】

平成19年の改正道路交通法では、未だなくならない酒酔い運転や酒気帯び運転に対する罰則が強化され、さらにはこれまでに罰則の対象となっていなかった車両提供や酒類提供、飲酒運転車両への同乗者に対しても罰則が設けられました。

#### ○酒酔い運転は免許取消

|           |        |                  |                     |
|-----------|--------|------------------|---------------------|
| 罰則        | 酒酔い運転  |                  | 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       | 2年以下の懲役又は30万円以下の罰金  |

#### ○酒酔い運転で人身事故を引き起こした場合には危険運転致死傷罪に

|          |      |              |
|----------|------|--------------|
| 危険運転致死傷罪 | 死亡事故 | 1年以上20年以下の懲役 |
|          | 負傷事故 | 15年以下の懲役     |

## (2) 飲酒運転防止のための留意点



体内に入ったアルコールはすぐには消えません。乗務予定を正確に把握し、乗務前日からは飲酒、酒量を控えることが必要なことを認識させましょう。また、多量飲酒の傾向がある運転者に対しては、アルコール依存症の危険性についても認識させましょう。

### 【解 説】

○平成23年5月から、点呼時に酒気帯びの有無を確認する際には、目視等で確認するほか、アルコール検知器を用いてしなければならないこととするという義務付けが施行されました。



○飲酒は、車の運転に多大な影響を及ぼし、速度感覚が麻痺してスピードを出し過ぎる、気が大きくなって危険を危険と感じなくなり無謀な運転をする、視力が低下し視野も狭まるため信号を見落とししたり計器類を見誤ったりする、反応時間が遅れたり的確なハンドルのブレーキ操作ができなくなる、意識がぼんやりしたり眠気が生じるなどの危険を招き、重大事故を起こしやすくなることを、事故事例を説明する等して理解させましょう。

○体内に入ったアルコールはすぐには消えません。個人差はありますが、アルコール1単位（下記参照）が処理されるのが、約4時間と考えられています。乗務前日は飲酒、酒量は控えさせましょう。

○走行中は勿論のこと、休憩時や仮眠前の飲酒をしてはいけません。仮眠前に寝つきを良くするために飲酒する運転者も見られますが、これが酒気帯び運転を引き起こすことを理解させ、仮眠前の飲酒の習慣を改善させましょう。

○多量飲酒はアルコール依存症の原因となる可能性があります。普段から節度ある適度な飲酒を心掛けるよう指導するとともに、多量飲酒の傾向がある運転者に対しては、アルコール依存症の危険性について認識させましょう。必要に応じスクリーニングテストを実施し、アルコール依存症が疑われる運転者に対しては、早期の治療を指導しましょう。



### アルコールの「1単位」が消えるのが約4時間

NPOアルコール薬物問題全国市民協会(ASK)では、純アルコールを20gを含む酒類を「1単位」とし、これを体内で分解処理するには、約4時間かかるとの目安を提唱しています。

#### 種類別の1単位の目安

ビール：500ml

酎ハイ：350ml

日本酒：1合

焼酎：100ml

ウイスキー：ダブル1杯

ワイン：小グラス2杯



## アルコール検知器

■アルコール検知器として、高精度でアルコール濃度を測定できるほか、カメラによる顔写真の記録、測定内容の記録などができるものなどが販売されています。また、遠隔地で測定できる携帯型のものもあります。

■アルコールが残っているかどうかを本人が自覚できない場合もあるので、アルコール検知器による測定は有効です。

資料提供：東海電子株式会社



## アルコール依存症の基礎知識

■アルコール依存症は、多量の飲酒を続けることで脳の機能が変化して、自分では酒の飲み方（飲む量、飲む時間、飲む状況）をコントロールできなくなる病気です。アルコール依存症になると、運転業務がある場合でも、飲みたい気持ちが抑えられなくなり飲酒量が増えるため、体や心に健康問題を引き起こし、飲酒運転事故を発生させてしまう可能性もあります。また、アルコール依存症は、「大切にしていた家族、仕事、趣味などよりも飲酒をはるかに優先させる状態」になります。具体的には、離脱症状（禁酒や減酒による不眠・発汗・手のふるえ・血圧の上昇・不安・いらいら感など）がみられる、健康問題等の原因が飲酒とわかっていながら断酒ができない、などの症状が認められます。

### アルコール依存症の症状の例

（「新アルコール・薬物使用障害の診断治療ガイドライン（新興医学出版社）」をもとに一部改変）

#### 1. 渴望



#### 2 飲酒行動のコントロール不能

- ✓ いつも泥酔するまで飲んでしまう
- ✓ 休肝日と決めても飲んでしまう
- ✓ 飲み始めたら止まらない
- ✓ 前もって決めていた量以上に飲んでしまうことがしばしばある（たとえば2杯までと決めていたのに3、4杯飲んでしまう）



#### 3 離脱症状



#### 4. 耐性の増大



- ✓ 飲む量が増えている※
  - ✓ たくさん飲まないと酔えなくなった
- ※ 習慣的に飲酒するようになってから、飲酒量が純アルコール量で女性40g超、男性60g超、かつ50%以上増加



## 5. 飲酒中心の生活



## 6. 有害な使用に対する抑制の喪失



■WHO では「ICD-10」診断ガイドラインを定めており、6項目のうち3項目に当てはまれば**依存症と診断**されます。「2」の典型は連続飲酒です。「4」は酩酊効果を得るための量が以前より明らかに増えているか、または、同じ量では効果が明らかに下がっている場合です。「6」では、本人が有害性に気づいているにもかかわらず飲み続けていることを確認します。アルコール依存症(alcohol dependence syndrome)の ICD-10 診断ガイドライン

| 過去1年間に以下の項目のうち3項目以上が同時に1か月以上続いたか、または繰り返し出現した場合 |                                             |
|------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 1                                              | 飲酒したいという強い欲望あるいは脅迫感                         |
| 2                                              | 飲酒の開始、終了、あるいは飲酒量に関して行動をコントロールすることが困難        |
| 3                                              | 禁酒あるいは減酒したときの離脱症状                           |
| 4                                              | 耐性の増大                                       |
| 5                                              | 飲酒にかわる興味を無視し、飲酒せざるをえない時間やその効果からの回復に要する時間が延長 |
| 6                                              | 明らかに有害な結果が起きているにもかかわらず飲酒                    |

2022年に発効した「ICD-11」では診断項目がコンパクトに集約され、**下記3項目のうち2項目があてはまれば、依存症と診断**します。

- コントロール障害
- 飲酒中心の生活
- 離脱症状や耐性など

■現時点で離脱症状がなくても、**多量飲酒を続けていると耐性が上がり、アルコール依存症を発症する危険性**があります。

アルコール依存症の**早期発見のツールとして、スクリーニングテストが使われる**ことがあります。このテストは本人が回答して評価するように作成されており、点数配分などで本人の否認傾向も考慮されています。本人にアルコール依存症を気づかせるために、また、家族が本人の飲酒問題の程度を知るために使用するのには目的がかなっています。しかし、あくまでスクリーニングに使用するもので、診断基準ではないことに注意が必要です。わが国では現在、新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト(新 KAST)、アルコール使用障害同定テスト(Alcohol Use Disorders Identification Test: AUDIT)などがよく使われています。

新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：男性版(KAST-M)

([http://www.mhlw.go.jp/kokoro/specialty/detail\\_alcohol\\_test1.html](http://www.mhlw.go.jp/kokoro/specialty/detail_alcohol_test1.html))

新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：女性版(KAST-F)

([http://www.mhlw.go.jp/kokoro/specialty/detail\\_alcohol\\_test2.html](http://www.mhlw.go.jp/kokoro/specialty/detail_alcohol_test2.html))

AUDIT は WHO により作成されたテストで、多くの国々でその妥当性が確認されています。厚生労働省：e-ヘルスネット(AUDIT)

(<https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/dictionary/alcohol/ya-021.html>)

次ページには、新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト(新KAST)が記載されています。



### ◎新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：男性版（KAST-M）

|    | 最近 6 ヶ月の間に、以下のようなことがありましたか              | はい  | いいえ |
|----|-----------------------------------------|-----|-----|
| 1  | 食事は 1 日 3 回、ほぼ規則的にとっている                 | 0 点 | 1 点 |
| 2  | 糖尿病、肝臓病、または心臓病と判断され、その治療を受けたことがある       | 1 点 | 0 点 |
| 3  | 酒を飲まないで寝付けないことが多い                       | 1 点 | 0 点 |
| 4  | 二日酔いで仕事を休んだり、大事な約束を守らなかったりしたことがある       | 1 点 | 0 点 |
| 5  | 酒をやめる必要性を感じたことがある                       | 1 点 | 0 点 |
| 6  | 酒を飲まなければいい人だとよく言われる                     | 1 点 | 0 点 |
| 7  | 家族に隠すようにして酒を飲むことがある                     | 1 点 | 0 点 |
| 8  | 酒が切れたときに、汗がでたり、手が震えたり、いらいらや不眠など苦しいことがある | 1 点 | 0 点 |
| 9  | 朝酒や昼酒の経験が何度かある                          | 1 点 | 0 点 |
| 10 | 飲まないほうがよい生活が送れそうだと思う                    | 1 点 | 0 点 |
| 合計 |                                         | 点   |     |

✕合計点が 4 点以上

アルコール依存症の疑い群：アルコール依存症の疑いが高い群です。専門医療の受診をお薦めします。

△合計点が 1～3 点

要注意群：飲酒量を減らしたり、一定期間禁酒をしする必要があります。

医療者と相談してください。ただし、質問項目 1 番のみ「いいえ」の場合には、正常群とします。

○合計点が 0 点

正常群

### ◎新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：女性版（KAST-F）

|    | 最近 6 ヶ月の間に、以下のようなことがありましたか          | はい  | いいえ |
|----|-------------------------------------|-----|-----|
| 1  | 酒を飲まないで寝付けないことが多い                   | 1 点 | 0 点 |
| 2  | 医師からアルコールを控えるように言われたことがある           | 1 点 | 0 点 |
| 3  | せめて今日だけは酒を飲みたいと思っていても、つい飲んでしまうことが多い | 1 点 | 0 点 |
| 4  | 酒の量を減らそうとしたり、酒を止めようと試みたことがある        | 1 点 | 0 点 |
| 5  | 飲酒しながら、仕事、家事、育児をすることがある             | 1 点 | 0 点 |
| 6  | 酒を飲まなければいい人だとよく言われる                 | 1 点 | 0 点 |
| 7  | 私のしていた仕事をまわりのひとがするようになった            | 1 点 | 0 点 |
| 8  | 自分の飲酒についてうしろめたさを感じたことがある            | 1 点 | 0 点 |
| 合計 |                                     | 点   |     |

✕合計点が 3 点以上

アルコール依存症の疑い群：アルコール依存症の疑いが高い群です。専門医療の受診をお薦めします。

△合計点が 1～2 点

要注意群：飲酒量を減らしたり、一定期間禁酒をしする必要があります。

医療者と相談してください。ただし、質問項目 6 番のみ「はい」の場合には、正常群とします。

○合計点が 0 点

正常群



## アルコール依存症の対応方法

■アルコール依存症は、本人は自覚がなく気づきにくいため、本人の意志でコントロールしようとしても度々失敗します。本人が回復の必要性を自覚するまでには時間がかかることから、周囲の人の適切なサポートが必要です。サポート時は以下の情報を参考にしてください。

### <職場全体として>

- ✓ 孤立を解消する
- ✓ 叱責しない
- ✓ あまりに世話をやきすぎない
- ✓ 健やかな人間関係を作る
- ✓ たった 1 杯のアルコールでも勧めない

### <事業者として>

- ✓ アルコール依存症に関する正しい理解
  - ✓ 飲酒運転違反者に対するプログラムの紹介
    - ・警察庁による、飲酒運転違反者に対する運転免許取消処分者講習カリキュラム内の多量飲酒・依存症に対する介入プログラム
    - ・法務省による、飲酒運転により保護観察下にある者に対する多量飲酒・依存症の教育プログラム
  - ✓ 専門機関への相談
    - ・地域の相談窓口
      - 依存症に関する本人や家族からの相談や悩みを受け付けています。
      - ◆ 全国の保健所・精神保健福祉センター
    - ・民間団体（自助グループ・支援団体）
      - 自助グループでは、本人または家族同士が体験を共有しながら、回復を目指します。支援団体では相談を受け付けています。
      - ◆（公社）全日本断酒連盟【当事者・家族】 03-3863-1600
      - ◆ AA（アルコールリクス・アノニマス）【当事者】 03-3590-5377
      - ◆ アラノン【家族・友人】 03-5483-3313
      - ◆ 家族の回復ステップ 12【家族・友人】 090-5150-8773
    - ・指定病院での受診
      - 事業者指定の病院を、予め決定しておきます。
- ⇒ 専門機関へ相談することにより、以下のような治療が受けられる可能性があります。
- ・心理社会的治療
    - ◆ 動機づけ面接
    - ◆ 認知行動療法
    - ◆ 自助グループによる体験談の語らい
    - ◆ 入院社会復帰プログラム（ARP）
  - ・薬物治療
    - ◆ 離脱症状の治療
    - ◆ 飲酒行動の改善のための薬物療法
    - ◆ 中枢神経に作用し、飲酒欲求などを抑える薬物治療

※実際の治療では、複数の心理社会的治療や薬物療法を組み合わせで行われることが多いようです。

その他、以下のような飲酒・アルコール依存症に関するウェブサイトがあります。

※政府広報オンラインウェブサイト「暮らしに役立つ情報」より

(<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201803/2.html>)

※厚生労働省ウェブサイト「みんなのメンタルヘルス総合サイト」より

(<http://www.mhlw.go.jp/kokoro/index.html>)

※一般社団法人日本損害保険協会ウェブサイト「飲酒運転防止マニュアル」より

([https://www.sonpo.or.jp/report/publish/bousai/trf\\_0003.html](https://www.sonpo.or.jp/report/publish/bousai/trf_0003.html))

※一般社団法人日本生活習慣病予防協会ウェブサイト「生活習慣病とその予防」より

(<http://www.seikatsusyukanbyo.com/prevention/drinking.php>)

## ■事業者独自の飲酒運転対策の取組事例（業界団体を通じたアンケート等による）

### 1. 専門医の受診

点呼時にアルコールの反応が出た運転者に対し、**会社指定の病院で専門医を受診**させる例がありました。医師によるヒアリングや採血の後に、禁酒が指示され、後日の再採血で指示が守られていないことが判明した場合はアルコール依存症の治療を受けることになるようです。

インターネット等で発見した『依存症専門医療機関』『依存症治療拠点機関』から治療実績等により病院を選定し、事前に病院側に事業者の取組の趣旨を説明しているようです。

### 2. 独自マニュアルの作成

関係省庁や業界団体のホームページ等の情報を参考に、アルコールの分解に要する時間等の**飲酒にあたっての留意点や事故事例、関係法令、飲酒運転が会社や同僚に及ぼす影響をまとめている**例がありました。

例えば、①イラストや表を活用することで文字量を削減してわかりやすさを追求する例、②地元の役者が方言で演じる10分程度のDVDを作成して伝わりやすさを追求している例、③討議やクイズ等、運転者自身が考える形式で指導している例がありました。

### 3. 家族宛の文書の発出

毎月の給与明細に同封する「**社長通信**」を従業員の家族に読んでもらうことを通じて、家族に会社の考え方や方針を発信し、協力してもらう例がありました。また、入社時に、飲酒運転に関する内容が記載された**誓約書に、家族（配偶者等）から署名**してもらう例がありました。

さらに、署名を求めるだけでなく、処分内容や給料等への影響を記載した書面を発出している例もありました。

### 4. 既存教材の活用

業界団体が制作した研修テキスト、セミナーで入手したテキスト、『政府インターネットテレビ』の映像等の関係省庁のホームページ、動画共有サイトの映像、DVD等の**既存資料を活用**している例がありました。

始動時には実際の事例を交えながら、**自社のケースに置き換えて指導**している例がありました。また、文字ばかりにならないよう教材を選択したり、酔っている状態を再現できる**体験型の機器を活用**する例もありました。

※これらの内容は令和3年度第1回「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」資料2のP.9で紹介しています。

([https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000059.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000059.html))

### (3) 覚せい剤等の使用禁止の徹底



#### ポイント

いかなる場合でも、覚せい剤や大麻、向精神薬、危険ドラッグ等の使用は禁止されています。覚せい剤等の薬物の使用は意識障害による重大な交通事故につながるのみならず、幻覚・妄想により凶悪な犯罪を引き起こし、本人だけでなく、周囲の人や社会にも、取り返しのつかない被害を生じさせる危険性があります。

平成26年に施行された自動車運転死傷行為処罰法では、薬物等の影響により正常な運転が困難な状態や、正常な運転に支障が生じるおそれのある状態下での死傷事故に対し、厳しい罰則が設けられていることを指導し、使用禁止を徹底させましょう。

#### 【解説】法

##### ○自動車運転死傷行為処罰法（危険運転致死傷罪）

平成26年5月に施行された自動車運転死傷行為処罰法により、飲酒だけでなく、薬物の影響により正常な運転が困難な状態や、正常な運転に支障が生じるおそれのある状態で人を死傷させた場合、厳しい刑罰が設けられています。

この法律における「薬物」は特定の成分などは指定されておらず、覚せい剤や大麻、MDMA、コカイン、ヘロイン、向精神薬、シンナー等の違法薬物に限らず、かぜ薬や花粉症薬など、副作用として眠気を誘発する市販薬も対象となります。

##### ○薬物等の副作用

薬物の影響を受けると、意識障害によって、重大な交通事故を起こすおそれがあります。覚せい剤等の違法薬物を乱用すると、一時的に疲労・不安感が取り除かれたような気分になりますが、薬物の効果が切れると、猛烈な疲労感、食欲の減退、不眠症が併発されるほか、幻覚・妄想などにより、精神錯乱や精神障害になることがあります。

また、依存性・常習性が強く、一度手を出すと自らの意志で薬物を断つことは非常に難しく、長きにわたり薬物の影響に苦しみ続けることになります。

##### ○薬物乱用者のサイン

薬物乱用者には、以下のようなサインがあります。外形的变化や日常の業務態度（寝坊による遅刻が多い、服装が乱れている）や風評等に気を配り、お互いが注意し合える環境づくりをしましょう。

- ・顔色が悪く頬がこけ痩せている
- ・腕に注射痕らしきものがある
- ・鼻水が流れ続ける。鼻血が多い
- ・訳のわからないことをつぶやき続けている
- ・眼がどんよりし態度に落ち着きがない
- ・私有車両に小さなキズが多い
- ・ろれつが回らない

(注) 上記のような症状があっても断定することはできません。運転者に対して指導を実施するにあたっては、専門的な知識及び技術等を有する外部の専門的機関の情報を可能な限り活用しましょう。



#### これを活用！

厚生労働省：「薬物乱用防止に関する情報」

(<http://www.mhlw.go.jp/bunya/iyakuhin/yakubuturanyou/>)

(公財) 麻薬・覚せい剤乱用防止センター

(<https://www.dapc.or.jp/>)

## 4. ヒューマンエラーを防ぐために

### 指導のねらい

道路交通法等の関係法令において禁止されている事項を確認し、普段何気なく行ってしまう動作において、事故等につながらないように規制内容を明確にしましょう。また、焦り、イライラ、疲れの状態にある運転者は普段とは違う精神状態にあり、ヒューマンエラーの要因になることを、運行管理者は認識しましょう。運転席付近、特にダッシュボードに伝票や地図などが置いてあると、運転中に手に取り確認するなど脇見運転の要因となることがあるため、注意を呼び掛けることが必要です。

### (1) 道路交通法の禁止事項（携帯電話等の使用規制）

法



#### ポイント

道路交通法第71条「運転者の遵守事項」には14の事項が記載されています。また、各都道府県が定める規則等により追加で禁止されている事項等がありますので確認しましょう。

#### 【解 説】

法

#### ○携帯電話使用の禁止（道路交通法第71条第5号の5）

自動車又は原動機付自転車を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置を通話のために使用し、又は当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。

#### ○自動車等運転中の大音量での音量やイヤホン等の使用の禁止

（神奈川県道路交通法施行細則第11条等）

大音量で、又はイヤホン若しくはヘッドホンを使用して音楽等を聴く等安全な運転に必要な音又は声が聞こえない状態で自動車、原動機付自転車又は自転車を運転しないこと。

### (2) あせり、イライラ、疲れ時の運転



#### ポイント

運行管理者は、道路状況や仕事量が適切かどうかなどを判断し、余裕を持った運行計画を立てましょう。

#### 【解 説】

○あせり、イライラ、疲れを要因としたヒューマンエラーによる事故は、運転者の責任となるのではなく、そういった状況を作った会社全体の責任だということを認識しましょう。



### (3) 運転席周辺の環境整備



#### ポイント

車外の脇見運転だけでなく、運転中に車内のものを注視することや、車内に置いたものが運転者の視界や操作の妨げとなることがあり、事故の要因となることがあります。運転席周辺は常に整理整頓し、運転に集中できる環境を整備しましょう。

#### 【解 説】

- 伝票や地図の確認を行う場合は、路肩等に一時停車し余裕を持って確認しましょう。車外の脇見だけでなく、運転中に車内のものを注視することも、追突事故等の原因となります。
- 足元やシートの隙間等に落ちたものを拾おうとしてよそ見をしたり、落ちたものがペダル等に挟まって操作を妨げることも、思わぬ事故の原因となります。

## ここまでのおさらい チェックシートⅩ



### 日常チェックポイント

- ✓ 厚生労働省が規定しているタクシー運転者の労働時間はどのようなものですか？
  - ☐ 1 か月の拘束時間：288 時間
  - ☐ 1 日の拘束時間：原則 13 時間以内（上限 15 時間、14 時間超は週 3 回までが目安）
  - ☐ 休息期間：継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、9 時間を下回らない
- ✓ 飲酒運転に対する罰則としてはどのようなものが科せられますか？
  - ☐ 酒酔い運転
    - 5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金
    - 35 点の違反点数
  - ☐ 酒気帯び運転
    - 3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金
    - 13 点～25 点
  - ☐ 危険運転致死傷罪
    - 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



### 安全教育でのチェックポイント

- ✓ 過労防止のための留意点としては、何が挙げられますか？
  - ☐ 疲れを感じる前に休憩をとる
  - ☐ 長時間の連続運転をしない
  - ☐ 無謀な運転をしない
  - ☐ 十分な睡眠をとり、身体を動かす
  - ☐ 日頃、趣味などでストレス解消をする
  - ☐ バランスのよい食事をする
  - ☐ 定期健康診断を受診する

## X.健康管理 の重要性

本章では、疾病が交通事故の要因となること、健康診断受診の必要性、健康管理の方法などについて整理しています。

指導においては、疾病が要因である交通事故事例から健康管理の重要性を理解させることが重要です。

➡【指針第1章2(1)－⑩】

### 1. 健康起因の事故と健康管理の必要性

#### 指導のねらい

疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを理解させ、疾病が及ぼす影響、健康診断受診の重要性を認識させ、疾病等を必ず申告させましょう。

#### (1) 疾病が要因の交通事故



#### ポイント

タクシー運転者は、不規則な業務形態から、生活習慣病を患う人が多くなっています。これらの疾病を要因としている事故も多く発生しており、心臓疾病による運転者の死亡率も高くなっていることを認識させましょう。

- 生活が不規則であることから、肥満、生活習慣病、消化器疾患になりやすい
- 脳や心臓の疾病も、生活習慣に起因したものが多く、自分が気付かないうちに進行している場合が多く、突然死に至ることも多くなっています。
- かぜ薬等の眠気を招く薬の服用なども事故の要因となっています。

#### 【解 説】

##### ○糖尿病などの疾病

タクシー運転者は、生活時間が不規則な生活スタイルであり、これは、消化器疾患、肥満、生活習慣病につながります。

糖尿病は、生活習慣病の代表的な疾病ですが、進行している場合、薬物療法が必要となります。しかし、薬物療法によって低血糖を引き起こし、意識が混濁するなどの症状などが運転に危険を及ぼす症状を招く可能性があることを認識させましょう。

##### ○脳や心臓の疾病

居眠り運転が原因と思われる交通事故のうち、運転中の突然死（脳卒中や心臓病）による事故であったケースが増えています。脳卒中や心臓病は、その要因が生活習慣に関係していることから生活習慣病と呼ばれていますが、自分では気付かぬうちに進行して

いる場合が多く、症状があらわれたときには治りにくい段階にあり、突然死に至ることも多くあることを認識させましょう。



#### これを活用！

国土交通省では、「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」を作成、ウェブサイトに掲載しています。

(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3manual/index.html>)

また、「視野障害対策マニュアル」も作成、ウェブサイトに掲載しています。

([https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000491.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000491.html))



## ○生活習慣病の要因

生活習慣病の要因は、日々における生活の5つの習慣（食生活、運動習慣、休養、飲酒、喫煙）であり、これらの習慣が不健全であることの積み重ねによって発病するものであることを認識させましょう。

## (2) 健康診断の受診の必要性



### ポイント

労働安全衛生法に基づく「労働安全衛生規則」では、事業者は、労働者に対して定期的な健康診断を行うことが義務付けられています。

健康診断は、健康状態をチェックする大切な機会です。必ず、受診させるとともに、診断内容に基づく指導を行うことが必要です。

### 【解 説】

健康障害を防止するためには、定期的な健康診断による健康状態のチェックを欠かさないことが必要であることを認識させましょう。

○会社で提携している医療機関の健康診断を必ず定期的に受け、健康な状態を保つよう心がけさせましょう。

○健康診断で、注意事項が指摘された場合には、適切な治療を行って、健康な状態に戻していくことがプロの運転者として大切であることを認識させましょう。

○月45時間以上の時間外労働となった場合には、産業医による健康管理についての助言指導を受けさせましょう。月100時間又は平均で月80時間を超えて時間外労働となった場合には、産業医の面接による保健指導が必要です。

○産業医を選任していない事業所でも、地域産業保健センターを活用すると、無料で産業保健サービスを受けることができることなどを認識させましょう。



### 睡眠時無呼吸症候群（SAS）

十分に睡眠をとっていても、眠気がとれない場合は、睡眠時無呼吸症候群となっていることも考えられます。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可能性も高く、早期に適切に治療することが大切です。

■国土交通省SAS対応マニュアル「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～SAS対策の必要性和活用～」

(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3manual/index.html>)

### (3) ストレスチェック等の受診の必要性



#### ポイント

労働安全衛生法により、労働者が50人以上いる事業場にあつては、毎年一回、ストレスチェックを常時雇用する労働者に対して実施することが義務付けられています。

ストレスチェックは運転者が自分のストレスの状態を知ること、精神面の健康管理に取り組むこと等により、「うつ」などのメンタルヘルス不調を未然に防止するための仕組みです。運転者が受診できる体制を整えるとともに、職場環境の改善に努めることが必要です。

#### 【解 説】

メンタルヘルス不調を未然に防止するためには、定期的なストレスチェックを欠かさないことが必要です。

○ストレスチェックの結果により「医師による面接指導が必要」とされた運転者から申し出があった場合には、医師に依頼して面接指導を実施することが必要です。誰に申し出るのか、面接指導はどの医師に依頼して実施するのか等、ストレスチェック制度の実施方法を話し合い、社内規程として明文化しましょう。

○ストレスチェックと面接指導の実施状況は、毎年、労働基準監督署に所定の様式で報告する必要があります。

○ストレスチェックの結果は直接受診した運転者に通知されます。個人情報の取扱いには注意が必要です。

○労働者が50人未満の事業場にあつては、運転者に対しての実施は義務付けられていませんが、運転者のストレス状態の把握のために簡易的なストレスチェックを利用することが可能です。運転者における精神面の健康管理の重要性に対する理解が促進されるよう活用しましょう。



#### これを活用！

厚生労働省では、ストレスチェック制度の導入のためのマニュアルを公表しています。併せて、簡易的なストレスチェックも活用しましょう。

【ストレスチェック制度導入マニュアル】

(<http://www.mhlw.go.jp/bunya/roudoukijun/anzeneisei12/pdf/150709-1.pdf>)

【労働者が50人未満の事業場向け簡易的なストレスチェック】

(<http://kokoro.mhlw.go.jp/check/>)



## 2. 健康管理のポイント

### 指導のねらい

心身の健康は、安全な運行のための基本であることを運転者が自覚できるよう、日頃の健康管理を心がけていくことの大切さを徹底して指導しましょう。

運転者の疾病や心の病気が交通事故の要因となるおそれがあるとの理解を促し、疾病、運転中の体調の異常等を必ず申告するよう指示しましょう。また、心の病気のサインを見逃さないよう、自ら、または周囲の状態を気づかうことの大切さについても指導しましょう。

### (1) 身体面の健康管理



#### ポイント

タクシー運転者は、単独で判断する、とっさの対応が必要、同じ姿勢で何時間も過ごすなどから、心身の状態が運行に及ぼす影響は大きく、健康状態を保持することが必要不可欠であることを認識させましょう。

運行管理者は、運転者に対して以下の指導を徹底しましょう。

○運転者に疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを理解させ、疾病等を必ず申告させるように指導を行います。

○運転者に運転中に体調の異常を感じた時に、無理に運行を続けると非常に危険であることを理解させ、運転中に運転に支障を来す可能性がある体調の異常を少しでも感じた場合、速やかに営業所に連絡する等の指導を徹底します。

#### 【解 説】

心身の健全を保つと同時に、プロの運転者として、規則正しい生活を心がけ、自己の健康を管理していくことが大切であることを認識させましょう。

### (2) 精神面の健康管理



#### ポイント

心の病気など精神面の健康状態は運行に影響を及ぼし、交通事故の要因に成り得ることを説明しましょう。運転者の心の病気のサインは色々なところに現れます。自ら、または周囲が一刻も早く気づき、ストレスとなる原因を取り除くように努めることが必要不可欠です。セルフチェックの手段などの情報提供を行いましょう。

また、身体的な疲労が精神面に影響を及ぼすこともあります。運行管理者は、運転者の適切な労務管理を徹底しましょう。

## 【解 説】

身体面のみならず、プロのドライバーとして、精神面の健康管理も怠らないことが非常に大切です。また、精神的な悩みは一人で抱え込むことのないよう、早く解決することが重要です。運行管理者は、運転者との信頼関係を築き、精神的な悩みを相談しやすい環境づくりに取り組むことも大切です。



### これを活用！

厚生労働省では、職場のメンタルサポートサイトを立ち上げています。  
(<http://kokoro.mhlw.go.jp/>)

- ✓ 余暇は心身の休養をするようにし、リフレッシュして運行にのぞめるように心がけましょう
- ✓ 規則正しい食生活とバランスの良い栄養補給を心がけ、暴飲暴食は慎みましょう
- ✓ 不摂生による病気の誘発に注意し、疾病予防に努めましょう
- ✓ 病気の兆候があった場合には、早めに医師の診断を受けましょう
- ✓ 定期健康診断を必ず受診しましょう
- ✓ 適度な運動を心がけ、心身を鍛えるとともに、体力の保持に努めましょう
- ✓ 夜更かしや睡眠不足は過労の元となります。十分な睡眠をとるよう心がけましょう
- ✓ 精神面の健康管理にも十分留意し、明朗、快活、礼儀正しく行動できるよう心がけましょう
- ✓ 精神的な悩みは、上司や同僚に相談し、早く解決するよう心がけましょう



### ストレスの安全運行に及ぼす影響

身体健康維持が重要であるとともに、運転者のこころの健康も健全にすることが大切です。家庭内のことや借金などの悩みなどから、大きなストレスが生じ、漫然運転となって交通事故を引き起こしかねません。悩みを相談しやすい社内環境を整備するとともに、産業医の活用なども有効です。

■産業医とは、事業所において労働者の健康の保持・増進に努め、衛生管理者とともに職場環境管理を行い、労働と健康の両立を図る職務を有する医師のことです。産業医がみつからないときは、地域産業保健センターにお問合せください。

■(独)労働者健康安全機構では、全国に産業保健総合支援センターを設置し、産業保健に関する相談や研修を行っています。

(<https://www.johas.go.jp/shisetsu/tabid/578/Default.aspx>)

## ここまでのおさらい チェックシートX



### 日常チェックポイント

- ✓ 日頃、健康管理のために留意すべき点としては、何が挙げられますか？
  - ☐余暇は心身の休養をするようにし、リフレッシュして運行にのぞめるように心がけましょう
  - ☐規則正しい食生活とバランスの良い栄養補給を心がけ、暴飲暴食は慎みましょう
  - ☐不摂生による病気の誘発に注意し、疾病予防に努めましょう
  - ☐病気の兆候があった場合には、早めに医師の診断を受けましょう
  - ☐定期健康診断を必ず受診しましょう
  - ☐適度な運動を心がけ、心身を鍛えとともに、体力の保持に努めましょう
  - ☐夜更かしや睡眠不足は過労の元となります。十分な睡眠をとるよう心がけましょう
  - ☐精神面の健康管理にも十分留意し、明朗、快活、礼儀正しく行動できるよう心がけましょう
  - ☐精神的な悩みは、上司や同僚に相談し、早く解決するよう心がけましょう

## XI. 安全性の向上を図るための装置を備えるタクシーの適切な運転方法

本章では、「衝突被害軽減ブレーキ」、「車線逸脱警報装置」等の自動車に備えられている安全性の向上を図るための装置（以下、「運転支援装置」）の特性と使い方を理解した運転の重要性について整理しています。

指導においては、装置を過信し、事故に至るケースがあることを理解させましょう。また、運転支援装置の限界を心得て正しく使用するために、運転支援装置の限界とメーカーによる作動等の違いを明確にさせ、運転支援装置に頼り過ぎた運転にならないように指導しましょう。



【指針第1章 2(1)-⑪】

### 1. 運転支援装置に係る事故の事例

#### 指導のねらい

運転支援装置に関する性能の理解不足や過大評価により事故が発生する場合があります。運転者が事故の特徴を理解し、運転支援装置の機能を正確に把握することの必要性を実感できるような指導を心がけましょう。



#### ポイント

自動車に搭載された運転支援装置の性能に関する知識や理解が不十分であることや、性能を過大評価することが事故の要因となることを、具体的な事例を基に以下で説明しています。

車両メーカー毎に性能の違いがあることや、一般的な認識と正確な性能や作動条件には違いがあることを知るきっかけとなるよう指導しましょう。

#### 【事件事例】

トラックでは、運転支援装置への誤解により、下記のような事故が起きています。タクシーでも同様な事故が起こらないようにしましょう。

（参照：「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」第3分冊（平成21年度、22年度）より）

- アダプティブ・クルーズ・コントロール装置を自動ブレーキのようなものと誤解して使用し、大型トラック（衝突被害軽減ブレーキ非搭載）が高速自動車道を約85km/hで運行中、当該トラックの運転者が運転席後方の自分の荷物を取るため脇見運転となり、前方の渋滞に気付くのが遅れ、この渋滞の最後尾の乗用車に追突し、5台を巻き込む多重事故となった。この事故により、追突された乗用車のうち1名が死亡、2名が重傷、7名が軽傷を負った。
- トラック運転者が早朝運行中に眠くなってきたため、アダプティブ・クルーズ・コントロール装置を自動運転のようなものと誤解して使用し、トラック（衝突被害軽減ブレーキ非搭載）が高速自動車道（制限速度80km/h）を約80km/hで運行中、当該トラックの運転者が居眠り状態となり、路側帯でタイヤ交換をしていた2人をはねた。

この事故により、はねられた2人は全身を強く打ち、間もなく死亡した。



### 運転支援装置を適切に使用する指導

今後も自動車に対する運転支援装置は高度化していくことが見込まれます。運転支援装置は「ドライバーを支援」することを目的としており、**運転支援機能を「正しく使う」**ことが前提です。勝手な判断で警報音、装置の切断等をしないよう、適切に使用するよう指導しましょう。



### 現在実用化されている「自動運転」機能は、完全な自動運転ではありません!!

平成28年11月、千葉県八千代市において、日産自動車（以下「日産」という。）社製の試乗車が、「プロパイロットシステム」を使用した走行中に、運転者が前方停止車両を認識していたにも関わらず、自動車販売店店員の誤った認識に基づく指示により、ブレーキをかけずに走行した結果、走行環境の影響から衝突被害軽減ブレーキが作動せず、前方停止車両に追突し、前方停止車両に乗車中の2名が負傷する事故が発生しました。

日産社製の「プロパイロットシステム」を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が自律的に安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

このため、運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任を持った安全運転を行う必要があります。

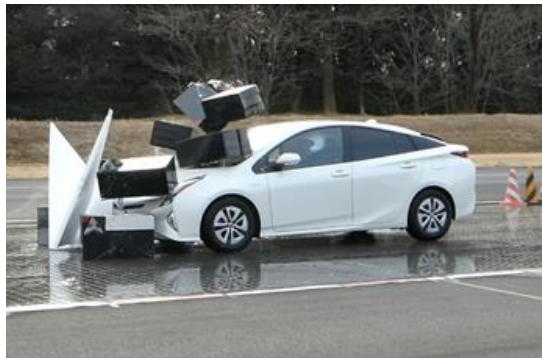
（平成29年4月14日付 国土交通省・警察庁 報道発表資料より）



### これを活用！

国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキでも衝突を回避できない場合があることを理解していただくための啓発ビデオを公開しています。  
○国土交通省物流・自動車局審査・リコール課 YouTube 公式アカウント

(<https://www.youtube.com/channel/UCwFJ6KstdbqM9P91828lu2g>)





## 2. 運転支援装置の性能及び留意点

### 指導のねらい

運転者に直接作用する、代表的な運転支援装置の性能および注意事項を記しています。

自動車に搭載された運転支援装置の性能と注意事項を認識させるとともに、装置の性能を過信せず常に運転に集中し、安全運転を心がけるように指導しましょう。

下記の代表的な装置の説明に加え、メーカー毎にも作動条件等に違いがあることを認識させ、運転者に対し、自社の車両に装備されている運転支援装置の性能や適正な使用方法を指導しましょう。管理者・運転者が一体となり、メーカー担当者から十分な説明を受けることも有効です。

### (1) ブレーキ制御を行う装置



#### ポイント

ブレーキの制御を行い、衝突時の被害軽減や车速の維持を行う運転支援装置は特に運転者が性能を過信しがちです。装置の性能や限界等の注意事項とともに、運転に集中することの重要性を、指導を通じて運転者は意識する必要があります。

また、これらの装置の作動を、運行管理者等が把握できる体制づくりも重要です。

### 【解 説】

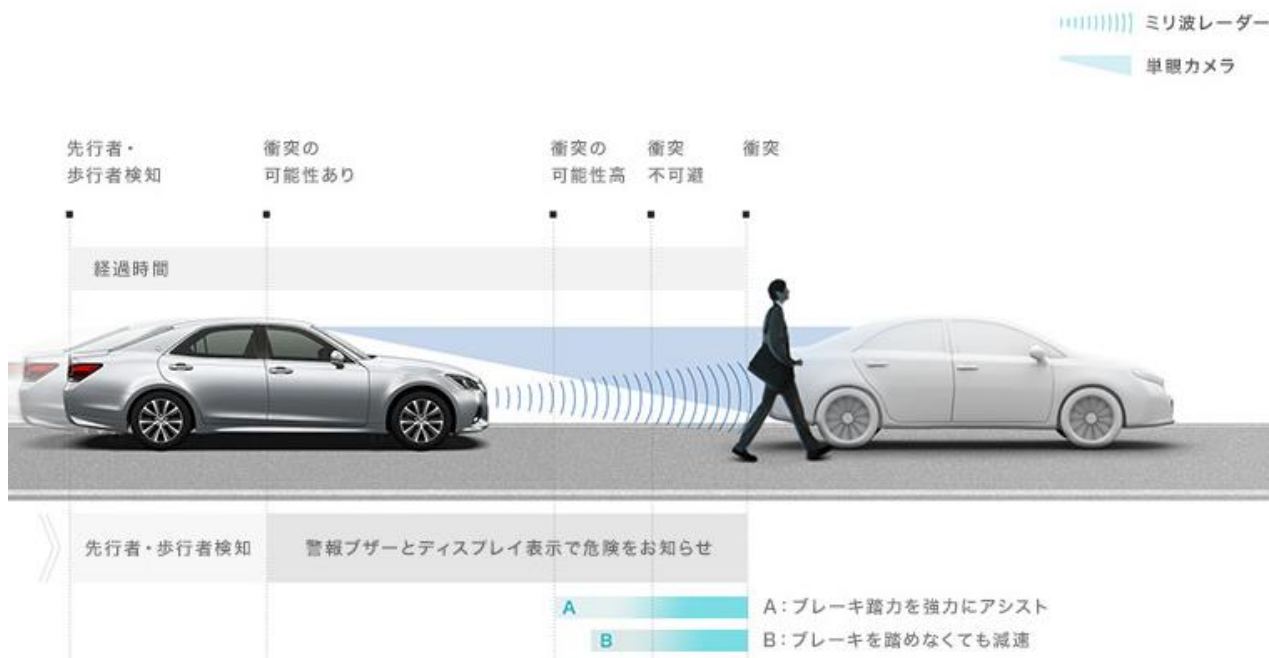
#### ① 衝突被害軽減ブレーキ（前方障害物衝突被害軽減制動制御装置）

##### ○性能

- ・レーダー等により先行車との距離を常に検出し、危険な状況にあるかどうかを監視します。
- ・追突の危険性が高まったら、まずは音などにより警報し、ドライバーにブレーキ操作を促します。
- ・それでもブレーキ操作をせず、追突する若しくは追突の可能性が高いと車両が判断した場合、システムにより自動的にブレーキをかけ、衝突時の速度を低く抑えるようにします。
- ・いかなる場合でも衝突を回避できる装置ではないため、運転者は交通状況の把握を常に行う必要があります。

### ○注意事項

- ・衝突被害軽減ブレーキは、当該システムのみで衝突を回避したり、安全に停止するというものではありません。
- ・レーダーセンサーに汚れ等が付着している際にはシステムが正しく作動しないおそれがあります。



資料提供：トヨタ自動車株式会社

## ② アダプティブ・クルーズ・コントロール/ACC（定速走行・車間距離制御装置）

### ○性能

- ・レーダー等で前方を監視し、運転者がセットした車速を維持するとともに、自車両よりも遅い先行車がいる場合には、先行車との車間距離を適正に維持して追従走行します。

### ○注意事項

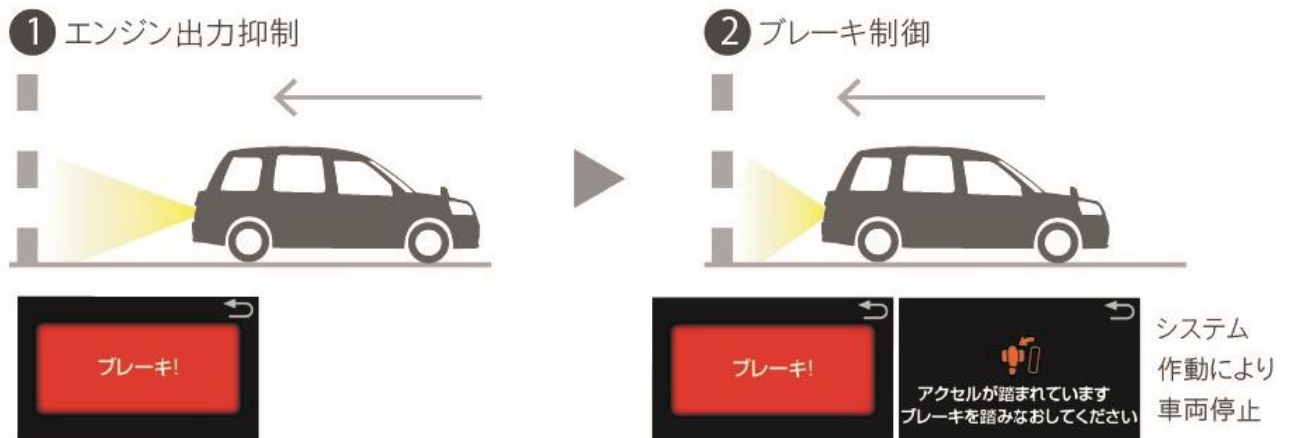
- ・運転操作が軽減されることや、先行車との車間距離が維持される安心感から、居眠り運転や、装置を過信して前方不注意となり、事故の要因となる場合があることを運転者に徹底して指導し、理解を促しましょう。

### ③ ペダル踏み間違い時加速抑制装置

#### ○性能

- ・ 停止時や低速走行時に、レーダー等が前方（及び後方）の壁や車両を検知している状態でアクセルを踏み込んだ場合や距離が縮まった場合に、エンジン出力を抑える等により、急加速や衝突を防止します。

低速走行時に静止物に接近した場合



資料提供：トヨタ自動車株式会社

#### ○注意事項

- ・ 道路状況、車両状態、天候状態及び運転者の操作状態等によってはシステムが正しく作動しないことがあるので、運転者は機能を過信せずに安全運転に徹する必要があります。

## (2) ハンドル操作の警告や支援を行う装置



### ポイント

運転者のハンドル操作や車両の挙動から、運転者に対して適切な操作を行うように警告を発したり、操作力を支援する装置は、ドライバー自身の操作を前提としたものであることを解説しましょう。路面や天候、周囲の交通状況等に集中することが必要であることを指導しましょう。

### 【解 説】

#### ① ふらつき注意喚起装置

##### ○性能

- ・運転者の低覚醒状態や低覚醒状態に起因する挙動を検知し、運転者に注意を喚起するようにします。

##### ○注意事項

- ・ふらつき注意喚起装置は、居眠り運転や脇見運転を可能とする装置ではありません。
- ・本装置は検出できない環境や運転操作があるため、走行中すべての状況を網羅したモニター装置ではないことをきちんと説明し、走行中は油断せず、常に運転に集中するよう運転者に指示しましょう。

#### ② 車線逸脱警報装置

##### ○性能

- ・走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報が作動します。

##### ○注意事項

- ・後付け装置の中には、ウィンカーと連動せず車線変更や交差点などで曲がった際に警報が作動するものもあるため、運転者は自社の装置の性能を把握する必要があります。

#### ③ 車線維持支援制御装置

##### ○性能

- ・カメラで前方の車線を認識し、高速道路の直線路で車線を維持して走行するのに必要なハンドル操作を適切に支援します。

##### ○注意事項

- ・本装置はハンドル操作力の軽減であり、装置単体が車線維持の全てを行うものではなく、運転者が適切なハンドル操作を行う必要があることを、指導を通して呼びかけましょう。

### (3) 車両姿勢維持を支援する装置



#### ポイント

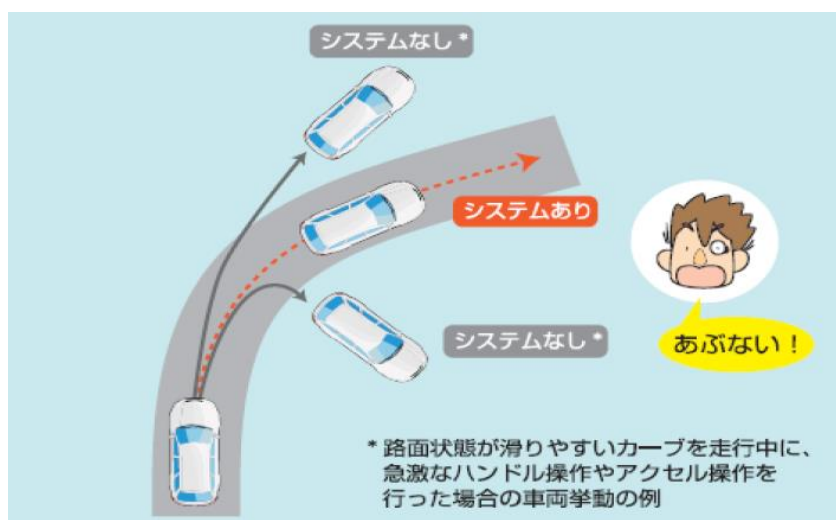
通常の運転時には作動せず、横滑りや横転の危険に直面した際に、運転者への警告とエンジン出力や制動力の制御により、危険を軽減する装置です。運転者は横滑りや横転の危険に遭遇しないよう、路面や天候、周囲の交通状況等に集中する必要があります。

#### 【解 説】

##### ○ 車両安定性制御装置

##### ○ 性能

- ・ 急なハンドル操作や積雪がある路面の走行などを原因とした横滑りや横転の危険を、警報音などにより運転者に知らせるとともに、エンジン出力やブレーキ力を制御し、横滑りや横転の危険を軽減させるものです。



##### ○ 注意事項

- ・ 本装置は急ハンドル等を可能にする装置ではないので、本装置を過信した運転をしてはならないことを指導し、どんな環境においても安全な運転を心がけるよう、運転者に呼びかけましょう。



## (4) 先進ライト



### ポイント

「自動切替前照灯」、「自動防眩型前照灯」及び「配光可変型前照灯」等の先進ライトは、前照灯の切り替えの負担軽減や、夜間の歩行者や路上寝込み者の早めの発見による事故防止や被害の軽減に効果が期待され、特に夜間視認機能等が低下する高齢運転者の事故防止に効果が期待される装置です。ただし、自動制御は状況により限界があり道路状況や天候状態によっては作動しないことがあるので、運転者は、必要に応じて手動で操作するために周囲の交通状況等に集中する必要があります。

### 【解 説】

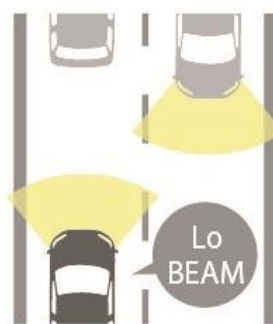
#### ○ 自動切替型前照灯

##### ○性能

- ・前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームとロービームの切り替えを自動的行います。



ハイビームで走行可能と判断した場合、常時ハイビームで走行します。



先行車や対向車のランプ、街路灯などを検出すると自動でハイビームをロービームに切り替えます。

資料提供：トヨタ自動車株式会社

##### ○注意事項

- ・自動車が低速の場合や、起伏や段差、カーブが多い等の道路状況、悪天候の場合等、切り替えの自動制御が作動しない場合があります。常に周囲の交通状況に留意し、必要に応じて手動で操作するよう、運転者に指導しましょう。

**参考① 旅客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  
指導及び監督の指針**

---

## 旅客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指導及び監督の指針

(平成十三年十二月三日 国土交通省告示第千六百七十六号)

### 第一章 一般的な指導及び監督の指針

旅客自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号。以下「運輸規則」という。)第38条第1項の規定に基づき、1に掲げる目的を達成するため、2に掲げる内容について、3に掲げる事項に配慮しつつ、旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「事業用自動車」という。)の運転者に対する指導及び監督を毎年実施し(一般貸切旅客自動車運送事業者にあつては、ドライブレコーダーにより記録すべき情報及びドライブレコーダーの性能要件を定める告示(平成28年国土交通省告示第1346号)に定める要件を満たすドライブレコーダーを使用して実施しなければならないものとする。)、指導及び監督を実施した日時、場所及び内容(一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「貸切バス」という。)の運転者に対してドライブレコーダーの記録(ドライブレコーダーにより記録すべき情報及びドライブレコーダーの性能要件を定める告示第2条第1項の記録をいう。以下同じ。)を利用した指導及び監督を実施した場合にあつては、その記録を含む。)並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存するものとする。

#### 1 目的

旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、多様な地理的、気象的状况の下で旅客を運送すること、また、一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「乗合バス」という。)又は貸切バス等の運転者は大型の自動車を運転することが多いことから、経路、路線又は営業区域における道路の状況その他の運行の状況に関する判断及びその状況における運転について、高度な能力が要求される。このため、旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対して継続的かつ計画的に指導及び監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成する必要がある。そこで、旅客自動車運送事業者がその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は、道路運送法(昭和26年法律第183号)その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得させることを目的とする。

#### 2 指導及び監督の内容

##### (1) 旅客自動車運送事業者による指導及び監督の内容

###### ① 事業用自動車を運転する場合の心構え

旅客自動車運送事業は公共的な輸送事業であり、旅客を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故の統計を説明すること等により、事業用自動車による交通事故が社会に与える影響の大きさ及び事業用自動車の運転者の運転が他の運転者の運転に与える影響の大きさ等を理解させ、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するとともに他の運転者の模範となることが使命であることを理解させる。

###### ② 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項

道路運送法、道路交通法(昭和35年法律第105号)及び道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づき運転者が遵守すべき事項(貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。)を理解させる。また、当該事項から逸脱した方法や姿勢による運転をしたこと及び日常点検を怠ったことに起因する交通事故の事例、当該交通事故を引き起こした旅客自動車運送事業者及び運転者に対する処分並びに当該交通事故が加害者、被害者その他の関係者に与える心理的影響を説明すること等により、当該事項を遵守することの重要性を理解させる。

###### ③ 事業用自動車の構造上の特性

自らの運転する事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差(右左折する場合又はカーブを通行す

る場合に後輪が前輪より内側を通ることをいう。以下同じ。)、制動距離等を確認させ、これらが車両により異なることを理解させるとともに、これらを把握していなかったことに起因する交通事故の事例を説明すること等により、事業用自動車の構造上の特性を把握することの必要性を理解させる。

④ 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項

加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作を行ったことにより旅客が転倒した等の交通事故の事例を説明すること等によりこれらの装置の急な操作を可能な限り避けることの必要性を理解させる。また、このほか、走行中は旅客を立ち上がらせないこと及びシートベルトが備えられた座席においてはシートベルトの着用を徹底させること等乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。

⑤ 旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項

乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により旅客が扉にはさまれた等の交通事故の事例を説明すること等により、旅客が乗降するときには旅客の状況に注意して当該装置を適切に操作することの必要性を理解させる。また、このほか、周囲の道路及び交通の状況に注意して安全な位置に停車させること及び旅客の状況に注意して発車させること等旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項を指導する。

⑥ 主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況

乗合バスの運転者にあつては主として運行する路線、貸切バス及び特定旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「特定旅客自動車」という。))の運転者にあつては主として運行する経路、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「ハイヤー・タクシー」という。))の運転者にあつては営業区域における主な道路及び交通の状況をあらかじめ把握させるよう指導するとともに、これらの状況を踏まえ、事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導する。この場合、交通事故の事例又は自社の事業用自動車の運転者が運転中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触するおそれがあったと認識した事例(いわゆる「ヒヤリ・ハット体験」)を説明すること等により運転者に理解させる。

⑦ 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法

強風、豪雪等の悪天候が運転に与える影響、加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作を行うことにより旅客が転倒する等の危険、乗降口の扉を開閉する装置の不適切な操作により旅客が扉にはさまれる等の危険、右左折時における内輪差及び直前、後方及び左側方の視界の制約、旅客の指示があったとき又は旅客を乗車させようとするときの急な進路変更又は停止に伴う危険等の事業用自動車の運転に関して生ずる様々な危険について、危険予知訓練の手法等を用いて理解させるとともに、危険を予測し、回避するための自らへの注意喚起の手法として、指差呼称及び安全呼称を行う習慣を体得させる。さらに、貸切バスの運転者にあつては、緊急時における制動装置の急な操作に係る技能の維持のため、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分(大型車(長さ9メートル以上又は乗車定員51人以上の車両をいう。以下同じ。))、中型車(大型車及び小型車(長さ7メートル以下であり、かつ、乗車定員30人以下の車両をいう。以下同じ。))以外の車両をいう。))及び小型車の別をいう。以下同じ。))の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。また、事故発生時、災害発生時その他の緊急時における対応方法について事例を説明すること等により理解させる。

⑧ 運転者の運転適性に応じた安全運転

適性診断その他の方法により運転者の運転適性を把握し、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させる。また、運転者のストレス等の心身の状態に配慮した適切な指導を行う。

⑨ 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法

長時間連続運転等による過労、睡眠不足、医薬品等の服用に伴い誘発される眠気、飲酒が身体に与える影響等の生理的要因及び慣れ、自らの運転技能への過信による集中力の欠如等の心理的

要因が交通事故を引き起こすおそれがあることを事例を説明すること等により理解させるとともに、旅客自動車運送事業運輸規則第二十一条第一項の規定に基づき事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準を定める告示（平成13年国土交通省告示第1675号）に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を理解させる。また、運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中止し、休憩するか、又は睡眠をとるよう指導するとともに、飲酒運転、酒気帯び運転及び覚せい剤等の使用の禁止を徹底する。

⑩ 健康管理の重要性

疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例を説明すること等により理解させるとともに、定期的な健康診断の結果、心理的な負担の程度を把握するための検査の結果等に基づいて生活習慣の改善を図るなど適切な心身の健康管理を行うことの重要性を理解させる。

⑪ 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法

安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車を運行する場合においては、当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となるおそれがあることについて説明すること等により、当該事業用自動車の適切な運転方法を理解させる。

(2) 一般貸切旅客自動車運送事業者における指導及び監督の内容

一般貸切旅客自動車運送事業者は、(1)に掲げる内容に加え、次の指導及び監督を実施する。

① ドライブレコーダーの記録を利用した運転者の運転特性に応じた安全運転

運転者等からヒヤリ・ハット体験の報告があった場合、運輸規則第3条第1項の苦情の申出のうち当該貸切バスの運転に係るものがあった場合又は運輸規則第25条第1項第7号の事故が発生した場合には、これらの場合について、ドライブレコーダーの記録により加速装置、制動装置及びかじ取装置の急な操作の有無並びに車間距離の保持その他の法令の遵守状況等を確認し、当該運転者に自身の運転特性を把握させた上で、必要な指導を行う。

② ドライブレコーダーの記録を活用したヒヤリ・ハット体験等の自社内での共有

ドライブレコーダーの記録のうち①の場合に係るものを自社内の当該運転者以外の運転者に対する指導及び監督に活用することで、当該指導及び監督をより効果的に行うよう努める。

3 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 運転者に対する指導及び監督の意義についての理解

旅客自動車運送事業者は、道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を運転者に習得させることについて、重要な役割を果たす責務を有していることを理解する必要がある。また、旅客自動車運送事業者は、道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項について運転者が違反した場合には、当該運送事業者にもその指導及び監督の責任があることを理解する必要がある。

(2) 計画的な指導及び監督の実施

旅客自動車運送事業者は、運転者の指導及び監督を継続的、計画的に実施するための基本的な計画を作成し、計画的かつ体系的に指導及び監督を実施することが必要である。

(3) 運転者の理解を深める指導及び監督の実施

運転者が自ら考えることにより指導及び監督の内容を理解できるように手法を工夫するとともに、常に運転者の習得の程度を把握しながら指導及び監督を進めるよう配慮することが必要である。この場合において、貸切バスの運転者については、指導及び監督の実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により指導及び監督の内容に係る当該運転者の習得の程度を確認し、必要に応じて指導及び監督を行うこととする。

(4) 参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用

運転者が事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な技能及び知識を体

験に基づいて習得し、その必要性を理解できるようにするとともに、運転者が交通ルール等から逸脱した運転操作又は知識を身に付けている場合には、それを客観的に把握し、是正できるようにするため、参加・体験・実践型の指導及び監督の手法を積極的に活用することが必要である。例えば、交通事故の事例を挙げ、その要因及び対策について、必要により運転者を小人数のグループに分けて話し合いをさせたり、イラスト又はビデオ等の視聴覚教材又は運転シミュレーターを用いて交通事故の発生する状況等を間接的又は擬似的に体験させたり、実際に事業用自動車を運転させ、技能及び知識の習得の程度を認識させたり、実験により事業用自動車の死角、内輪差及び制動距離並びに旅客の挙動等を確認させたりするなど手法を工夫することが必要である。

#### (5) 社会情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し

指導及び監督の具体的内容は、社会情勢等の変化に対応したものでなければならない。このため、道路運送法その他の関係法令等の改正の動向及び業務の態様が類似した他の旅客自動車運送事業者による交通事故の事例等について、関係行政機関及び団体等から幅広く情報を収集することに努め、必要に応じて指導及び監督の内容を見直すことが必要である。

#### (6) 指導者の育成及び資質の向上

指導及び監督を実施する者を自社内から選任する旅客自動車運送事業者は、これらの者に対し、指導及び監督の内容及び手法に関する知識及び技術を習得させるとともに、常にその向上を図るよう努めることが必要である。

#### (7) 外部の専門的機関の活用

指導及び監督を実施する際には、指導及び監督のための専門的な知識及び技術並びに場所を有する外部の専門的機関を積極的に活用することが望ましい。

## 第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

旅客自動車運送事業者は、運輸規則第38条第2項の規定に基づき、第一章の一般的な指導及び監督に加え、1に掲げる目的を達成するため、2の各号に掲げる事業用自動車の運転者に対し、それぞれ当該各号に掲げる内容について、3に掲げる事項に配慮しつつ指導を実施し(一般貸切旅客自動車運送事業者にあつては、ドライブレコーダーにより記録すべき情報及びドライブレコーダーの性能要件を定める告示に定める要件を満たすドライブレコーダーを使用して実施しなければならないものとする。)、同規則第37条第1項に基づき、指導を実施した年月日及び指導の具体的内容を乗務員台帳に記載するか、又は、指導を実施した年月日を乗務員台帳に記載したうえで指導の具体的内容を記録した書面を乗務員台帳に添付するとともに、貸切バスの運転者に対してドライブレコーダーの記録を利用した指導を実施した場合にあつては、その記録を営業所において3年間保存するものとする。また、4の各号に掲げる運転者に対し、当該各号に掲げる方法により適性診断を受診させ、受診年月日及び適性診断の結果を記録した書面を同項に基づき乗務員台帳に添付するものとする。さらに、5に掲げる事項により、運転者として新たに雇い入れた者に対し、雇い入れる前の事故歴を把握した上で、必要に応じ、特別な指導を行い、適性診断を受けさせるものとする。

### 1 目的

旅客自動車運送事業者は、交通事故を引き起こした事業用自動車の運転者についてその再発防止を図り、また、運転しようとする車種区分の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を十分に習得していない運転者及び加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢者である運転者について交通事故の未然防止を図るためには、これら特定の運転者に対し、よりきめ細かな指導を実施する必要がある。そこで、特定の運転者に対して行う特別な指導は、個々の運転者の状況に応じ、適切な時期に十分な時間を確保して事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な事項を確認させることを目的とする。



## 2 指導の内容及び時間

- (1) 死者又は重傷者(自動車損害賠償保障法施行令(昭和30年政令第286号)第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。)を生じた交通事故を引き起こした運転者及び軽傷者(同条第4号に掲げる傷害を受けた者をいう。)を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある運転者(以下「事故惹起運転者」という。)

### 事故惹起運転者に対する特別な指導の内容及び時間

| 内 容                                                                                                                                                                             | 時 間                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全の確保に関する法令等<br>事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するため道路運送法その他の法令等に基づき運転者が遵守すべき事項(貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。)を再確認させる。                                                    | 貸切バス以外の一般旅客自動車運送事業の事業用自動車(以下「一般旅客自動車」という。)及び特定旅客自動車の運転者に対しては、①から⑤までについて合計6時間以上実施すること。⑦については、可能な限り実施することが望ましい。<br>貸切バスの運転者に対しては、①から⑥までについて合計10時間以上、⑦について20時間以上実施すること。 |
| ② 交通事故の事例の分析に基づく再発防止対策<br>交通事故の事例の分析を行い、その要因となった運転行動上の問題点を把握させるとともに、事故の再発を防止するために必要な事項を理解させる。この場合において、貸切バスの運転者にあつては、交通事故時のドライブレコーダーの記録を利用して指導する。                                |                                                                                                                                                                      |
| ③ 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法<br>交通事故を引き起こすおそれのある運転者の生理的及び心理的要因を理解させるとともに、これらの要因が事故につながらないようにするための対処方法を指導する。                                                             |                                                                                                                                                                      |
| ④ 運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項<br>旅客自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況等に応じて、シートベルトの着用を徹底させることその他の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。                                                 |                                                                                                                                                                      |
| ⑤ 危険の予測及び回避<br>危険予知訓練の手法等を用いて、道路、交通及び旅客の状況に応じて交通事故につながるおそれのある危険を予測させ、それを回避するための運転方法等を運転者が自ら考えるよう指導する。また、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。 |                                                                                                                                                                      |
| ⑥ ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正<br>貸切バスの運転者にあつては、⑦の安全運転の実技を実施した時のドライブレコーダーの記録により運転者に自身の運転特性を把握させた上で、是正のために必要な指導を行う。                                                               |                                                                                                                                                                      |
| ⑦ 安全運転の実技<br>実際に運行する可能性のある経路(高速道路、坂道、隘路、市街地等)において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗等(貸切バスの運転者にあつては、添乗)により指導する。                             |                                                                                                                                                                      |

- (2) 次のいずれかに掲げる者(貸切バス以外の一般旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者又は選任した者にあつては、雇入れの日又は選任される日前3年間に他の旅客自動車運送事業者において当該旅客自動車運送事業者と同一の種類の事業の事業用自動車の運転者として選任された

ことがない者に限り、特定旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者又は選任した者にあつては、過去3年間に乗合バス、貸切バス、ハイヤー・タクシー及び特定旅客自動車のいずれの運転者としても選任されたことがない者に限る。以下「初任運転者」という。)

① 当該旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として新たに雇い入れた者

② 当該旅客自動車運送事業者において他の種類の事業用自動車の運転者として選任されたことがある者であつて当該種類の事業の事業用自動車の運転者として初めて選任される者

初任運転者に対する特別な指導の内容及び時間

| 内 容                                                                                                                                                                                 | 時 間                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① 事業用自動車の安全な運転に関する基本的事項<br>道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項及び交通ルール等(貸切バスの運転者にあつては、運行指示書の遵守を含む。)を理解させるとともに、事業用自動車を安全に運転するための基本的な心構えを習得させる。                                                 | 貸切バス以外の一般旅客自動車及び特定旅客自動車の運転者に対しては、①から⑤までについて合計6時間以上実施すること。⑦については、可能な限り実施することが望ましい。<br>貸切バスの運転者に対しては、①から⑥までについて合計10時間以上、⑦について20時間以上実施すること。 |
| ② 事業用自動車の構造上の特性と日常点検の方法<br>事業用自動車の基本的な構造及び装置の概要及び乗合バス又は貸切バス等の運転者にあつては車高、視野、死角及び内輪差等の他の車両との差異を理解させるとともに、日常点検の方法を指導する。この場合において、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて指導する。 |                                                                                                                                          |
| ③ 運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項<br>旅客自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況等に応じて、シートベルトの着用を徹底させることその他の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。                                                     |                                                                                                                                          |
| ④ 危険の予測及び回避<br>道路、交通及び旅客の状況の中に含まれる交通事故につながるおそれのある主な危険を理解させるとともに、それを回避するための運転方法等を指導する。また、貸切バスの運転者にあつては、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。                     |                                                                                                                                          |
| ⑤ 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法<br>安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車を運行する場合においては、当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となるおそれがあることについて説明すること等により、当該事業用自動車の適切な運転方法を理解させる。                            |                                                                                                                                          |
| ⑥ ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正<br>貸切バスの運転者にあつては、⑦の安全運転の実技を実施した時のドライブレコーダーの記録により運転者に自身の運転特性を把握させた上で、必要に応じて是正のために必要な指導を行う。                                                             |                                                                                                                                          |
| ⑦ 安全運転の実技<br>実際に運行する可能性のある経路(高速道路、坂道、隘路、市街地等)において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗等(貸切バスの運転者にあつては、添乗)により指導する。                                 |                                                                                                                                          |

- (3) 初任運転者以外の者であって、直近1年間に当該一般貸切旅客自動車運送事業者において運転の経験(実技の指導を受けた経験を含む。)のある貸切バスより大型の車種区分の貸切バスに乗務しようとする運転者(以下「準初任運転者」という。)
- (2)に規定する特別な指導の内容のうち、少なくとも④(制動装置の急な操作に関する内容に限る。)、⑥及び⑦について実施することとし、実施時間は、⑦について20時間以上、その他については当該一般貸切旅客自動車運送事業者において同様の内容を初任運転者に対して実施する時間と同程度以上の時間とする。
- (4) 高齢者である運転者(以下「高齢運転者」という。)
- 4の(3)の適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。

### 3 特別な指導の実施に当たって配慮すべき事項

#### (1) 指導の実施時期

##### ① 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に実施する。なお、外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合は、この限りでない。

##### ② 初任運転者

当該旅客自動車運送事業者において初めて当該事業の事業用自動車の運転者に選任される前に実施する。

##### ③ 準初任運転者

直近1年間に当該一般貸切旅客自動車運送事業者において運転の経験(実技の指導を受けた経験を含む。)のある貸切バスより大型の車種区分の貸切バスに乗務する前に実施する。

##### ④ 高齢運転者

4の(3)の適性診断の結果が判明した後1か月以内に実施する。

#### (2) きめ細かな指導の実施

事故惹起運転者が交通事故を引き起こした運転行動上の要因を自ら考え、初任運転者及び準初任運転者が事業用自動車の安全な運転に関する自らの技能及び知識の程度を把握し、高齢運転者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚することにより、これらの運転者が事業用自動車の運行の安全を確保するための知識の充実並びに技能及び運転行動の改善を図ることができるよう、4の適性診断を受診させた場合には、その結果判明した当該運転者の運転行動の特性も踏まえ、当該運転者と話し合いをしつつきめ細かな指導を実施することが必要である。また、この場合において、当該運転者が気づかない技能、知識又は運転行動に関する問題点があれば、運転者としてのプライドを傷つけないように配慮しつつこれを指摘することが必要である。さらに、指導の終了時に、運転者により安全な運転についての心構え等についてのレポートを作成させるなどして、指導の効果を確認することが望ましい。

#### (3) ドライブレコーダーの記録等を利用した指導の効果の確認

一般貸切旅客自動車運送事業者にあつては、指導の実効性を確保するため、特別な指導の実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により、特別な指導の内容に係る運転者の習得の程度を把握し、必要に応じて指導を行うこととする。

#### (4) 外部の専門的機関の活用

指導を実施する際には、(2)に掲げるような手法についての専門的な知識及び技術並びに指導のための場所を有する外部の専門的機関を可能な限り活用するよう努めるものとする。

### 4 適性診断の受診

#### (1) 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれ特定診断Ⅰ(①に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)又は特定診断Ⅱ(②に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

① 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがない者及び軽傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある者

② 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがある者

(2) 運転者として新たに雇い入れた者(貸切バス以外の一般旅客自動車又は特定旅客自動車の運転者として新たに雇い入れた者であって、雇入れの日前3年間に初任診断(初任運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を受診したことがある者及び個人タクシー事業者を除く。)

当該旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として選任する前に初任診断を受診させる。

(3) 高齢運転者

適齢診断(高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を65才に達した日以後1年以内(65才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内)に1回受診させ、その後75才に達するまでは3年以内ごとに1回受診させ、75才に達した日以後1年以内(75才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内)に1回受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させる。ただし、個人タクシー事業者にあつては、当該事業の許可に付された期限の更新の日において65才以上である場合に、当該期限の更新の申請の前に受診するものとする。

## 5 新たに雇い入れた者の事故歴の把握

(1) 旅客自動車運送事業者は、運輸規則第35条の運転者その他事業用自動車の運転者を新たに雇い入れた場合には、当該運転者について、自動車安全運転センター法(昭和50年法律第57号)に規定する自動車安全運転センターが交付する無事故・無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認すること。

(2) (1)の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であつて、2(1)の特別な指導を受けていない場合には、特別な指導を行うこと。

(3) (1)の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であつて、4(1)の適性診断を受診していない場合には、適性診断を受けさせること。



## 参考② 運転者の指導及び監督における運行管理支援機器の活用について

---



# 1. 運行管理支援機器とは

---

## (1) 運行管理支援機器の種類

デジタル機器の普及により、運行管理を効率的にする各種の機器の導入が進んでいます。運転者の指導・監督にあたって、これらの機器により取得したデータやリアルタイムで取得できる情報などを活用していくことが求められています。

### ●デジタル式運行記録計（デジタルタコグラフ）

○デジタルタコグラフ（以下デジタコ）は、時間、距離、速度の記録に加え、エンジン回転数、アイドリング時間などのデータも記録できる車載機器です。

○旧来のアナログ式タコグラフでは、円形チャート紙に直接針で記録していますが、デジタコは、記録した運行データをメモリーカードや通信により取得し、パソコン等にも記録できるとともに、そのデータ解析が瞬時にできるのが特徴です。

○これにより、どのような運転ぶりであったのかを把握することが容易になったとともに、運行記録が自動出力できるため、管理業務の効率化も実現しています。

### ●ドライブレコーダー

○ドライブレコーダー（以下ドラレコ）は、事故やヒヤリハットなどにより急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像を記録する車載機器です。映像記録に加え、加速度、ブレーキなども記録できる機器もあります。

○実際の事故やヒヤリハットの映像がデータとして取得できることから、運転者の指導・監督への活用が運送事業者の間で進んでいます。

### ●エコドライブ管理システム（EMS）

○エコドライブ管理システム（以下EMS）は、自動車の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するため、加速度オーバーに対する警告音やアイドリング時間などのデータを取得できる車載機器です。デジタコやドラレコの機能を同時搭載している機種が多くあります。

○環境に配慮した運転が実現されるとともに、適正な速度での走行などによる運行の安全性の向上、燃費の向上などさまざまな効果を得ることができます。

### ●GPS、カーナビゲーションシステム

○GPSは、人工衛星を利用し、受信機の位置情報を得られるシステムです。カーナビゲーションや携帯電話などの位置情報はさまざまなサービスに利用されています。運行管理支援機器としても、リアルタイムの車両の位置情報が取得でき、効率的な配車などの動態管理への活用が進んでいます。

### ●遠隔点呼機器

○R5年の省令改正により、対面による点呼と同等の効果を有するものとして遠隔点呼機器を用いて行うことができるようになっています。

○具体的な使用する機器等の要件は『対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号）』に定められています。

### ●自動点呼機器

○業務終了時の点呼に限り、対面による点呼と同等の効果を有するものとして自動点呼機器を用いて行うことができるようになっていきます。

○具体的な使用する機器等の要件は『対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号）』に定められており、国土交通省が要件を満たすものとして認定した機器が国土交通省ホームページで公表されています。

### ●車載式故障診断システム（OBD）

○車載式故障診断システムは、車両自身が異常（突発的故障）を検知・監視し、異常発生を警報表示で運転者に知らせ、また故障内容を記録するシステムです。

### ●イベントデータレコーダー（EDR）

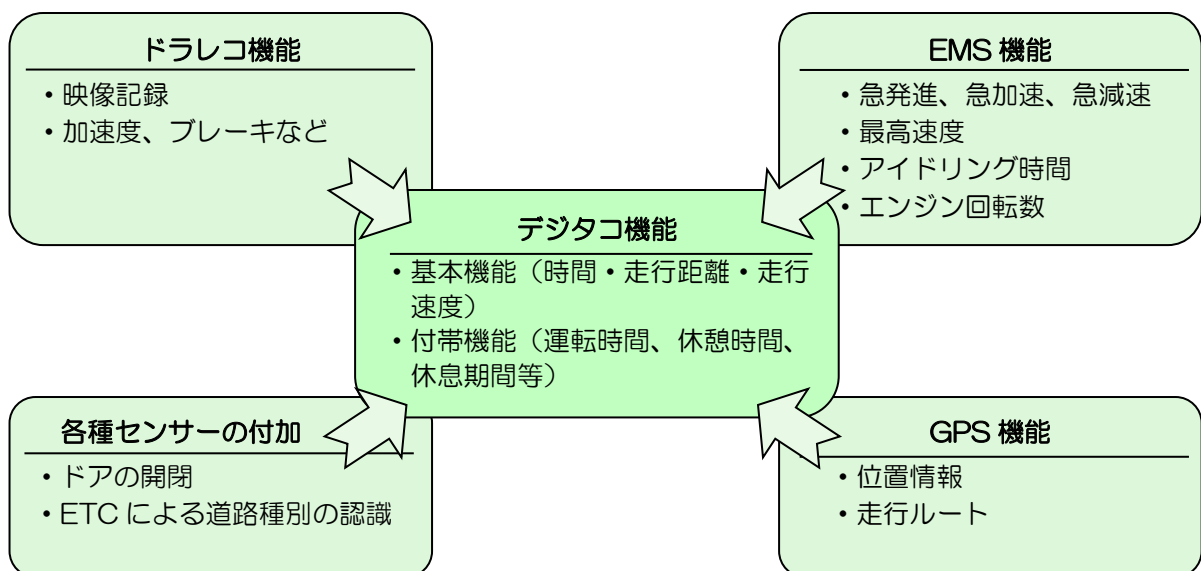
○イベントデータレコーダーは、エアバック等が作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作などを記録する車載機器です。

## (2) 主な運行管理支援機器の機能

自社の事業実態に合わせた運行管理支援機器の選定が必要ですが、選定にあたっては、導入によって得られるデータの指導・監督への活用も視野に入れ、検討していくことが重要です。

### ●各種機能の同時搭載

運行管理支援機器には、前述のようにさまざまな種類がありますが、数種類の機能が同時搭載されている機器もあり、容易に活用できる工夫が進んでいます。



### ●場面にあわせたデータ活用

○安全運転を管理する基本情報の取得

毎日の運行の記録には、運転者の運転状況に関するさまざまなデータが取得されます。日々の運行管理において、運転者のくせや安全に対する意識、経済走行の認識などを点

呼時の指導などに活用できます。

○データ解析に基づく指導・監督

毎日の運行記録では、基本的な注意事項などに活用できますが、これらのデータを解析し、運転を評価するシステムが付帯されている機器が多く、このようなデータは、安全会議などの定期的な指導に効果的に活用することができます。

○リアルタイム情報を活用した動態管理

GPS 機能の付加により、リアルタイムの車両の情報も取得できますが、この情報は、事故時などの迅速な対応に活用できます。

## 2. 運行管理支援機器を活用した指導及び監督

---

運行管理支援機器の取得データは、運転者の指導及び監督に有効に活用していくことが必要です。活用にあたっては、自社の安全教育に対する目標を立て、これに資する活用をしていくことが大切です。

### (1) 安全運転指導の充実のための活用のポイント

#### ○運転者の安全に対する意識改革

運転者は、デジタコやドラレコの搭載は、「運転中の行動が監視されている」との思いから、緊張感が高まるといわれますが、導入の目的について時間をかけて説明し、十分な理解を得ることが大切です。理解や納得を得られれば、運転者の安全運転への意識改革につながります。

#### ○適切な管理数値を設定する

デジタコなどで取得できるデータは、速度やエンジン回転数などですが、指導にあたっては、管理数値を設定し、適切な運転のあり方を示すことが必要です。

#### ○解析データによるコミュニケーション

運行データに基づき、レーダーチャートなどで運転者の安全運転に対する評価ができる機器が多くありますが、この結果の活用においては、減点要素ばかりを指摘するのではなく、褒めるところは褒め、具体的に何に注意して運転するべきかなど、運転者が受け入れられるコミュニケーションが重要です。運転者ランキングの活用においても、個人攻撃の対象とするのではなく、グループでランキングを競わせるなどのモチベーションをもてるよう活用していくことが必要です。

#### ○映像を活用した危険予知訓練

ドラレコの映像は、実際に記録されたものであることから、これに基づく指導を行うことで、運転のリスクを確認でき、危険を予知することの大切さを認識させることができます。

#### ○適性診断結果などとの組み合わせによる活用

デジタコ、ドラレコのデータと、適性診断結果などを組み合わせて評価することにより、運転者のくせなどが明確となります。

## (2) 活用方法

### ① 目的にあわせた活用

運転者の指導及び監督にあたっては、目標を設定し、これを達成するための指導内容としていくことが効率的・効果的な指導につながります。

| 目標         | 指導事項         | 運行管理支援機器を活用した指導の方針                                                           |
|------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 事故防止       | 運行をとりまく状況の把握 | ・ミスを起こす地点、時間、天候などを把握し、自分がどのような状況でミスを起こすのかを把握する。                              |
|            | 安全状況の維持      | ・スピード超過、一時停止無視などのミス映像を用いて周囲に対してどのような危険を及ぼしているかを確認する。                         |
|            | 危険予知         | ・データから、事故の起こりやすい場所、シチュエーションなどを類型化し、どのような場合にどんな危険があるのかを認識させる。                 |
|            | 速度管理         | ・タコグラフのデータなどに基づき、自分の走行速度について認識させるとともに、ドラレコ映像等とともに、事故やヒヤリハットが起こる速度についても認識させる。 |
| 事故回避・加害度低減 | ブレーキ管理       | ・デジタコやドラレコ映像から、急ブレーキの状況を確認し、適切な制動距離を確認させ、実車指導の機会などに適切な指導し、認識させる。             |
|            | 回避方法         | ・事故やヒヤリハットの場合のブレーキのタイミングを確認し、適切なブレーキのタイミング、強さなどを実車指導などで認識させる。                |
| 円滑運転       | 加減速管理        | ・EMS 機能やデジタコデータによる、急加減速の記録分析を用いて、発生場面、回数などを認識させ、ヒヤリハット事例などとあわせた指導で認識させる。     |
|            | 疲労管理         | ・デジタコデータ等から、ヒヤリハット地点と乗務時間の関係を分析し、どのようなときに疲労が起こるのかを認識させる。                     |
|            | 燃費管理         | ・急加減速と燃費の関係を分析し、適正なエコドライブの速度、エンジン回転数などを認識させる。                                |

### ② 指導の形態にあわせた活用

安全会議や点呼時の指導など、指導の形態にあわせ、効果的な活用をしていくことが必要です。

| 形態           | 指導事項           | 運行管理支援機器を活用した指導の方針                                                                                          |
|--------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 全体教育<br>(会議) | 車両の特徴による挙動     | ・車両の特性、ハンドル操作などについて、ドラレコ映像などを用いて、その挙動について観察し、ディスカッションで危険性などを見出す。この内容を受けた解説をし、適正な運転について認識させる。                |
|              | 周辺の他の車両や歩行者の挙動 | ・ヒヤリハットのドラレコ映像などから、周囲にいる他の車両や歩行者、自転車などがどのような動きをするのかを認識させ、何が危険かについてディスカッションで見出し、この内容を受けた解説をし、適正な運転について認識させる。 |
|              | 望ましい運転方法       | ・運転者の特性、周囲の特性を踏まえた上で、事故の起こりやすい場面での安全運転のあり方についてディスカッションなどから整理させ、認識させる。                                       |
| 個別教育         | 運転特性の把握        | ・デジタコ、ドラレコ等のデータ、適性診断結果などから、運転のくせを客観的に把握し、よいところ、悪いところなどを見出し、認識させる。                                           |
|              | 他の運転者との比較      | ・他の運転者の平均値とデータ比較をし、自分の運転が平均値とどのようにずれているのか、あっているのかなどを認識させる。                                                  |
|              | 望ましい運転方法       | ・運転特性を把握させた上で、運転者の特性に合わせた安全運転のあり方について指導する。                                                                  |

◆参考文献一覧

| 文献名                                         | 監修・編集・発行者名                                   |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 乗務員マニュアル～心から心へ～                             | 大阪地域タクシー協議会                                  |
| 乗務員教育マニュアル                                  | (社)東京乗用旅客自動車協会                               |
| 旅客自動車の運転者に対する安全運転の知識                        | (社)全日本指定自動車教習所協会連合会                          |
| 交通の教則                                       | 警察庁交通局／(財)全日本交通安全協会                          |
| 交通危険予知活動トレーナー必携                             | 中央労働災害防止協会                                   |
| 運行管理者一般講習用テキスト                              | (独)自動車事故対策機構                                 |
| 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                   | (独)自動車事故対策機構                                 |
| 映像記録型ドライブレコーダ活用手順書                          | 国土交通省自動車交通局<br>(現・国土交通省物流・自動車局)              |
| NPO等が行うボランティア輸送における運転協力者に対する人材育成のための教育体制の整備 | 国土交通省自動車交通局旅客課<br>(現・国土交通省物流・自動車局旅客課)        |
| 高齢者の安全運転                                    | (社)全日本指定自動車教習所協会連合会                          |
| タクシー乗務員バリアフリー研修テキスト                         | (財)全国福祉輸送サービス協会                              |
| ケア輸送サービス従事者研修用テキスト                          | (社)全国乗用自動車連合会<br>(社)シルバーサービス振興会<br>中央法規出版(株) |



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《第2編本編》

---

平成24年3月発行

令和6年3月改訂

発行 国土交通省 物流・自動車局 安全政策課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

電話 03-5253-8111（代表）

---

