

事業用自動車総合安全プラン2009

～関係団体の取り組み状況～

- 公益社団法人 日本バス協会
- 社団法人 全国乗用自動車連合会
- 社団法人 全国個人タクシー協会
- 社団法人 全日本トラック協会
- 独立行政法人 自動車事故対策機構

事業用自動車総合安全プラン2009を踏まえた取り組み状況

平成23年9月29日
公益社団法人日本バス協会

中小規模事業者向け手引きの作成

安全管理規程等義務付け事業者（200両以上保有のバス事業者）以外の中小規模事業者が、取り組まなければならない運輸安全管理への取り組みとして、具体的な実施方法等について事例を交えて紹介する冊子「安全管理に取り組みましょう」を作成した。（平成21～22年度に各事業者へ配布）



安全輸送決議の実施

自動車事故防止に関する各事業者への啓蒙活動の一環として、全国のバス事業者が一堂に会する全国バス事業者大会（平成23年6月）において、安全輸送決議を行った。この決議には、全社一丸となった安全管理の推進、運行管理者の運転者指導、確実な点検整備の励行等の他、この度、大震災があったことから、各地域のハザードマップや避難対策の再確認、緊急連絡網の点検・整備等、危機管理対策も盛り込まれた。【別紙1】



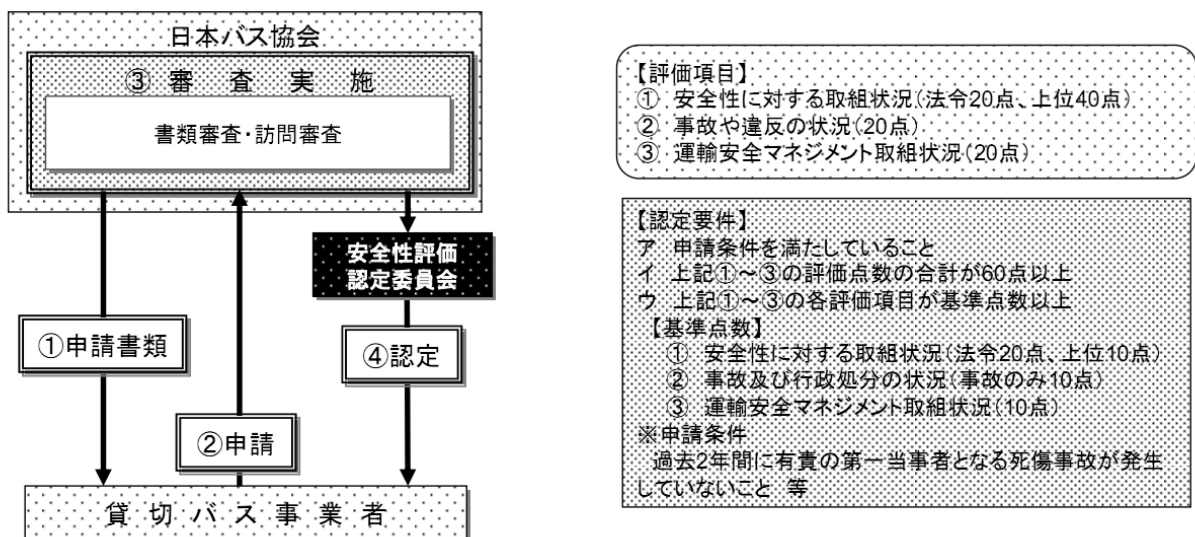
安全運行パートナーシップ・ガイドライン

このガイドラインは、旅行会社と貸切バス事業者がお互いの事業活動をする上で欠かすことのできないパートナーであることを理解し、協力体制を確立することで、法令を遵守し、安全で快適なサービスを旅客に提供することを目的に、平成23年6月に策定された。ガイドラインには、法令を遵守した旅行及び運行、安全な乗降場所の確保、安全運行の徹底、安全管理体制の確立等が盛り込まれている。【別紙2】

貸切バス事業者安全性評価認定制度

一般利用者からは、貸切バス事業者の安全に対する取り組み状況がわかりにくいことから、本制度を創設し、評価・公表することにより、旅行会社や利用者から評価されやすくなり、これにより事業者の安全に対する取り組みの促進につながるものと考えられる。認定制度は、平成23年4月から受付を開始し、8月に第1回認定事業者を公表した。【別紙3】

評価認定制度の概要



車内事故防止キャンペーン

毎年7月の1か月をキャンペーン期間として実施し、バス車内事故の減少に努めている。

車内事故については、65歳以上の高齢女性の負傷が目立っており、また高齢者は骨折等の重傷事故につながりやすい点に注意が必要である。

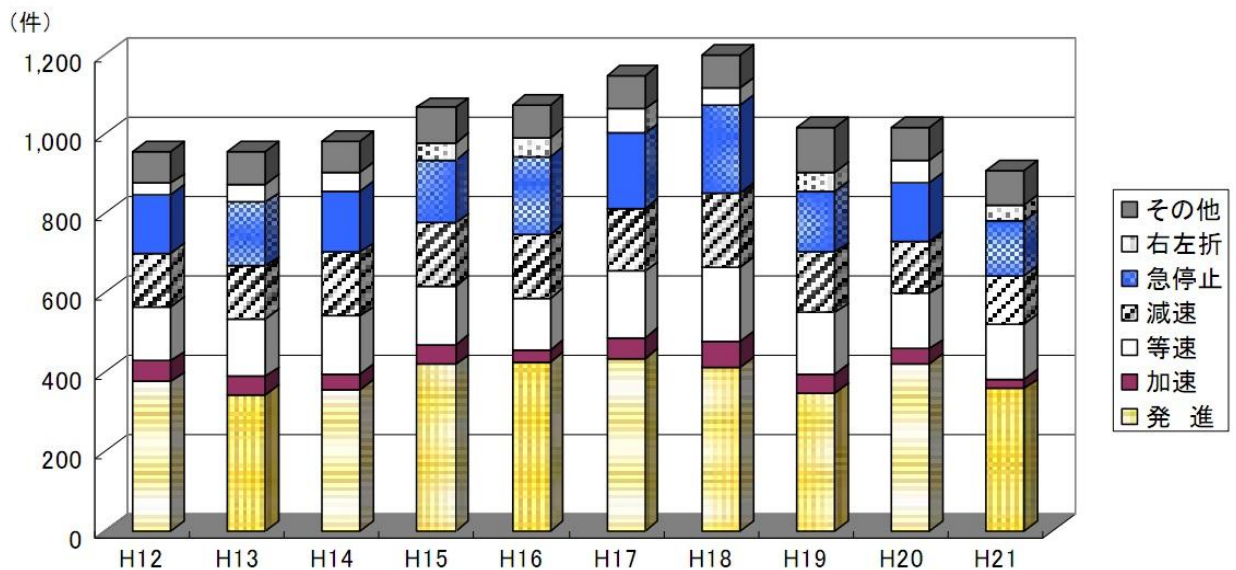
事故の要因としては、利用者側に起因するものとして、バスが停留所について完全に停止する前に席を立つことや、走行中の座席の移動があげられ、運転者側に起因するものとして、乗客が着席する前に発車することが挙げられる。

キャンペーン期間における重点項目として、バスが停車してから離席する「ゆとり乗降」の啓発、乗客が着席してから発車する「ゆとり運転」の励行、貸切高速バス等における「乗客へのシートベルト着用の徹底」を挙げている。



車内事故防止キャンペーン バス車内掲示用ポスター

平成19年のキャンペーン開始以降、車内事故は減少傾向が見られ、一定の効果を上げている。(参考：下図)



行動類型別乗合バスの車内事故件数の推移

出典：(財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

飲酒運転防止週間

毎年「秋の全国交通安全運動」に合わせてキャンペーン期間を設定し、飲酒運転の防止に努めている。

飲酒運転防止週間においては、「飲酒運転防止対策マニュアル」を徹底するため、社内における集会・研究会の開催、経営責任者の現場に対する直接指導、運転者家族への協力依頼、運行管理部責任者集会等の取り組みを行っている。

飲酒運転防止対策マニュアル

飲酒運転防止への取り組みとして、マニュアルを策定し、アルコール検知器の使用義務化以前から、アルコール検知器を営業所ごとに導入して厳正な点呼に活用している。事案発生時には、対策WG会議を開催し、その内容を広報誌に掲載する等、全事業者に啓蒙を行っている。【別紙4】

車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル

バスの車両火災事故の際の対応として、マニュアルを策定している。対応の基本としては、「乗客の安全確保を最優先とし、これに最善をつくす。」こと及び「冷静沈着に行動する。」ことを柱とし、「運転者の行動」、「運行管理者及び運行事業者の行動」に分けて対応手順をまとめている。【別紙5】

安全輸送決議

われわれバス事業者は、平成二十一年六月、平成三十年におけるバス事業の目標として、

- ・交通事故死者数をゼロとすること。
- ・人身事故件数を千八百件以下とすること。

ただちに実現すべき目標として、

- ・飲酒運転をゼロとすること。

を総合安全プランにおいて定めたところである。

この目標の下に、われわれは、公共交通機関としての自覚と誇りを持って、各種交通事故防止対策を、強力に展開してきた。

平成十九年以降、バス関係死傷事故件数は着実に減少しているものの、残念ながら、死亡事故及び重傷事故は減少傾向が見られない。

事故の内容では、歩行者に対する死亡事故が、特に道路を横断中の高齢者に対するものが多く、また、こしばらく発生していなかった飲酒運転事案も生じる等、プロであるバス運転者として、あってはならない事態も起きている。

総合安全プランの目標を達成するためには、各事業者が以下のことを改めて確認し、徹底しなければならぬ。

- 一 経営トップから現場まで一丸となった運輸安全マネジメントを推進することが共通の目標となり実践されているか。
- 二 運行管理者による運転者一人一人に対する実効性のある指導・監督が徹底されているか。
- 三 「飲酒運転防止対策マニュアル」及びアルコール検知器の使用が確実に徹底され、飲酒運転を根絶するための不断の取り組みがなされているか。
- 四 運転者の健康管理を徹底すること、また、新規採用運転者に対する事故歴等の把握及びそれに応じたきめ細かな指導が徹底されているか。
- 五 「シートベルトの着用」、「ゆとり乗降」について利用者の理解を求める等、車内事故防止対策に真摯な努力をしているか。
- 六 確実な点検・整備を励行し、車輪脱落事故や車両火災を防止するとともに、緊急時における旅客の安全な避難誘導訓練などを実施しているか。

また、大震災の発生に鑑みれば、お客様の安全第一を旨とし、突然の災害に対処するため日頃から各地域のハザードマップ、避難対策等をしつかりと再確認するとともに、「バスジャック統一対応マニュアル」を全職員に徹底し、緊急連絡網・通信手段の点検・整備等を積極的に進め、危機管理対策に万全を期することとする。

われわれは、事業用自動車の運転に関してはプロ中のプロであることの誇りを持ち、同時に安全輸送を確保することが最大の使命であることを再確認し、業界を挙げて最善の努力を尽くすことを誓う。

以上、決議する。

平成二十三年六月十五日

東京都において

全国バス事業者大会

安全運行パートナーシップ
ガイドライン

一般社団法人 日本旅行業協会
社団法人 全国旅行業協会
公益社団法人 日本バス協会

平成 23 年 6 月 10 日

1. 安全運行パートナーシップ・ガイドラインの目的

この安全運行パートナーシップ・ガイドラインは、旅行会社と貸切バス事業者が、お互いの事業活動をする上で欠かすことのできないパートナーであることを理解し、その協力体制の確立により法令等を遵守し、安全で快適なサービスを旅客に提供することを目的とします。

2. 法令等を遵守した旅行及びバス運行

- ①貸切バス事業者は、安全性の確保のための基準づくりやそれに基づく運行に努めます。旅行会社は、安全運行に努力している貸切バス事業者を利用することに努めます。
- ②行程作成にあたっては貸切バス事業者と旅行会社双方が十分な打ち合わせを行います。
- ③適切な運行計画を実現するため、旅行会社は貸切バス事業者に対して遅くとも2週間前までに行程表を提出します。また、行程に変更があった場合、旅行会社は速やかに貸切バス事業者へ報告します。
- ④貸切バス事業者の乗務員は、旅行当日に旅行会社から行程変更の依頼を受けたときは運行管理者に報告し、運行管理者の承認を受けてから行程の変更を行います。
- ⑤貸切バス事業者と旅行会社は行程表に基づき、乗務員用の適切な休憩・宿泊施設を確保します。

法令等で定められている主な項目		
連続運転時間	4 時間まで	30分以上の運転中断が必要 (1回の休憩が10分以上であれば分割可)
1日拘束時間	13 時間まで(原則)	出庫から入庫まで
1日平均乗務時間	9 時間以内	連続する2日間の平均
休憩時間	8 時間以上(連続)	現地宿泊の場合

- ⑥貸切バス事業者と旅行会社は、営業区域外運送を受注、発注しません。

3. 安全な乗降場所の確保

- ①貸切バス事業者と旅行会社は、安全かつ周辺の交通に配慮した乗降場所を選定します。やむをえず路上等で乗降する場合は停車時間の短縮を旅客に呼びかけます。
- ②旅行会社は見学地等でバスを駐車させる必要がある場合は、貸切バス事業者と協力して見学地に近接する場所に駐車場所を確保するように努めます。

4. 安全運行の徹底

- ①貸切バス事業者と旅行会社は、法定速度の遵守はもとより、安全を第一にして旅行行程（ツアー）を運行します。
- ②貸切バスの乗務員及び旅行会社は、旅客に対し、シートベルトの着用を徹底するよう呼びかけます。

5. 安全管理体制の確立

- ①貸切バス事業者と旅行会社は、事故・故障・トラブルなどが発生した場合は旅客の安全確保を最優先して適切な対応をします。
- ②貸切バス事業者と旅行会社は、事故・故障・トラブルなどの緊急時における連絡先を明確にし、休日や深夜等の営業時間外であってもお互いに連絡が取れる体制を構築します。

6. 貸切バスに係る運賃

規制緩和による供給過剰、旅客の低価格志向等の要因で貸切バス事業者と旅行業者はそれぞれに課題を抱えています。お互いの立場を理解して、事業が健全に発達するよう努力します。

7. その他

各協会の会員以外と取引する場合も、このパートナーシップ・ガイドラインを遵守するよう努めることとします。

以上

【別紙3】

平成23年8月22日
公益社団法人 日本バス協会

「貸切バス事業者安全性評価認定制度」に基づく 貸切バス事業者の認定について

本年より実施している「貸切バス事業者安全性評価認定制度」に基づき、安全確保への取組状況が優良な貸切バス事業者について、初めての認定が行われました。

1. 認定の概要

本年8月19日に開催された貸切バス事業者安全性評価認定委員会において平成23年度第1回目の認定が行われました。

- 平成23年度第1回目認定事業者 21事業者
- 平成23年度は236事業者から申請があり、今後、審査の進捗状況にあわせて順次認定が行われる予定です。

2. 貸切バス事業者安全性評価認定制度について

貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表するものです。これにより、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的としています。

【シンボルマーク】



第一回貸切バス事業者安全性評価認定事業者一覧

事業者名	住 所	車両数	事業者名	住 所	車両数
北海道中央バス(株)	北海道小樽市	30	東洋観光(株)	神奈川県横須賀市	70
札幌第一観光バス(株)	北海道札幌市	17	泉観光バス(株)	新潟県五泉市	25
空知中央バス(株)	北海道滝川市	25	長野交通(株)	長野県飯山市	12
ニセコバス(株)	北海道虻田郡ニセコ町	34	富士急静岡バス(株)	静岡県富士市	30
宮城交通(株)	宮城県仙台市	47	(株)アクト	静岡県沼津市	21
松山観光バス(株)	山形県酒田市	16	千里山バス(株)	大阪府摂津市	57
関鉄観光バス(株)	茨城県土浦市	70	播州交通(株)	兵庫県加古川市	19
永井運輸(株)	群馬県前橋市	21	(有)スサノオ観光	島根県出雲市	26
イーグルバス(株)	埼玉県川越市	31	広交観光(株)	広島県広島市	50
(株)はとバス	東京都大田区	108	伊予鉄道(株)	愛媛県松山市	32
神奈中観光(株)	神奈川県平塚市	75	21 事業者		816 両

飲酒運転防止対策マニュアル

平成14年10月10日 策定

平成18年 1月20日 改定

平成23年 4月27日 改定

公益社団法人 日本バス協会

1. 飲酒運転防止対策の検討・推進体制の整備及び周知徹底方策

- ◎ 飲酒運転防止対策を多角的に検討・推進する委員会等を整備し、組織的な防止活動の展開を図る。
- ◎ 経営責任者等は、定期的に運行管理者に「マニュアル」の確実な実施について直接指導を行う。
- ◎ 担当役員等は、点検デー・確認デーを設置するなど積極的に現場に赴き、飲酒運転防止の重要性を指導するとともに、点呼状況の確認等を行う。
- ◎ 運行管理者は、「マニュアル」を確実に実施することとし、特に点呼を厳正に行うとともに、飲酒に係る生活指導を徹底する。

2. 職員・家族に対する積極的な指導・啓発活動の実施

- ◎ 道路交通法・道路運送法等関係法規や、飲酒による影響・弊害等を再認識させるための資料作成・研修等を積極的に行い、問題意識の共有を図るとともに職員に必要な対策等の提言を求める。
- ◎ 飲酒習慣や体質改善、勤務時間外の飲酒について、家族への協力要請を積極的に実施する。
- ◎ 飲酒による影響・弊害等を認識させるため、専門医療機関等との連携を強化する。
- ◎ 労働組合との協力体制を強化する。

3. 飲酒に関する規制の強化

- ◎ 出勤時に酒気帯びとなるような飲酒を禁止する。
 - ・ 勤務時間前8時間は飲酒を厳禁とする。
 - ・ 飲酒後8時間を経過すればアルコール血中濃度が必ず平常値に戻るものではないことの指導を徹底する。
 - ・ 行先地及び宿泊地における飲酒を禁止する。
 - ・ 同乗運転者及びバスガイドについても同様とし、相互にチェックを行うものとする。
 - ・ 事業用施設内での一切の飲酒を禁止する。
- ◎ 飲酒運転に対する懲戒処分を強化する。

4. 運転者の飲酒状況等に係る実態の把握

- ◎ 管理者による個別面談を定期的実施する。また、健康診断結果による肝機能の状況や風評等を積極的に活用し、運転者個々の飲酒実態を把握する。
- ◎ 運転記録証明書を実態把握に積極的に活用する。

- ◎ 飲酒傾向に問題がある運転者を管理者が把握した場合、直ちに乗務停止を行うとともに、専門医によるカウンセリング、治療等適切な処置を講じる。

5. 厳正な点呼及び飲酒チェックの実施

- ◎ アルコール検知器を営業所ごとに導入し、厳正な点呼に使用する。
- ◎ アルコール検知器が常時有効に保持されるよう、故障の有無を日常的に確認する。また、点呼簿に、アルコール検知器の測定結果及び酒気帯びの有無を記録し、1年間保存する。
- ◎ 出庫時(中休後の出庫も含む)・帰庫時の点呼を電話で行うことは許されず、夜間・早朝においても対面によるアルコール検知器を用いた点呼を確実に実施して飲酒の有無を確認する。
- ◎ 点呼内容を充実・強化する。
 - ・ 点呼執行者と運転者との物理的距離(起立位置・足型表示等)の見直しを行い、呼気確認の容易化を図る。
 - ・ 勤務前の「飲酒の有無・量・飲酒後経過時間・睡眠状況・体調等」を、運転者から自発的な報告が行われるよう徹底する。
- ◎ 点呼の執行体制を強化する。
 - ・ 配車掛等との連携体制を確立し、厳正な点呼を実施する。
 - ・ 管理者による立会い点呼を定期的実施する。
 - ・ 室内の照明等、適正な点呼執行場所を確保する。
- ◎ 酒気が残存する運転者に対しては、乗務禁止命令を厳正に行う。

6. 対面点呼が行えない場合の飲酒チェックの実施

- ◎ 路線バスが無人車庫等運行管理者による対面点呼を行えない場所から出発する場合には、携帯テレビ電話等とアラーム付アルコール検知器を併用して警告音と目視による確認を行うなど、チェック漏れのないようにする。
- ◎ 貸切バスが行先地の宿泊場所等運行管理者による対面点呼を行えない場所から出発する場合には、可能な限り前述の路線バスの手段によることとするが、それが実施出来ない場合は、宿泊ホテル、添乗員等に協力を要請し、アルコール検知器の使用を確認する等、チェック漏れのないようにする。
- ◎ 都市間高速バスについては、出庫時・帰庫時のほか、中間地点における運転者交代時等にアルコール検知器を用いて随時チェックを実施する。
- ◎ 管理者による抜き打ち添乗を定期的実施する。

車両火災発生等緊急時における 統一对応マニュアル

平成21年 8月 5日
社団法人日本バス協会

対応の基本

- 乗客の安全確保を最優先とし、これに最善をつくす。
- 冷静沈着に行動する。

I. 運転者の行動

1. 異常を感知したときは、ハザードランプを点灯させる。
※エンジンが停止してしまった場合には、その状態での惰行運転、降坂走行は、絶対にしない。
2. 他の交通に支障のないように直ちに停車する。
 - (1) 空き地または路肩に停車する。
 - (2) トンネル内で異常を感知したときは、可能な限りトンネルからの脱出を試み、不可能と判断したら直ちに停車する。
 - (3) トンネル内で停車するときは、道路幅員が狭いので、可能な限り左側に寄せる。
 - (4) エンジン、冷暖房を止める。なお、夜間、トンネル内は全灯火を点灯する。
3. 点検のため、バスの外に出るときは、
 - (1) 車線上には出ない。
 - (2) 夜間・トンネル内では、懐中電灯を自分に当てて存在を示す。
4. 点検のときは、
 - (1) 火災が発生しているかどうかを確認する。
 - (2) 故障の場合は、燃料・オイルが漏れていないか、その他電気系統の異常等による火災の恐れがないかどうかを点検する。

5. 4の点検の結果、火災または火災のおそれがあるときは、

5-1

- (1)直ちにメインスイッチを切る。その際、ドアの開放状態を確保するため、エア―抜き等必要な措置を講じる。
- (2)乗客の車外への脱出を優先することとし、停止表示器材(通称「三角停止表示板」)、発煙筒による後方防護及び輪止めをする。
- (3)乗客に冷静沈着に状況を説明し、運転者の指示に従うよう徹底する。
- (4)乗降口からの脱出を優先し、不可能な場合は、非常扉、窓からの脱出を指示する。
- (5)火災のときは、燃焼部位に近い乗客、その他のときは、脱出口に近い乗客から脱出させる。この場合、負傷者、障害者、高齢者、子供、女性を優先する。
- (6)肌の露出部分は、衣類等で覆うよう指示する。
- (7)非常口から脱出する場合は、後方防護等の安全確認を再度行うとともに、乗客の協力を求めて開始する。
- (8)窓から脱出するときは、ガラスの破片を取り払う。
- (9)負傷者、障害者、高齢者、子供、女性が、非常口、窓から脱出する際には、他の乗客の協力を要請する。

**※負傷者がいるときは、救出・救護を最優先とする。
応急処置の留意点は、【別紙参照】**

5-2

車外への脱出後は、

- (1)車内に残った乗客がいないか再確認をするとともに、乗客名簿等必要帳票類を持ち出す。
- (2)見通しの悪い場所や追突のおそれがある場所に停車したときは、ガードレールの外側など車線外に誘導する。
- (3)車線の横断はしない。止むを得ず行う場合は、安全を確認しながら一人毎に行う。
- (4)トンネル内では、最寄りの避難口を利用する。ただし、火災のときは、風上の避難口に誘導する。

乗客の安全を確保した後、状況に応じて初期消火に当たる。

5-3

車外(野外)での乗客の安全確保後、110番または119番へ通報する。

- (1)状況により乗客に通報を依頼する。
- (2)トンネル内、高速道路等で、近くに非常用電話があるときは、それによる通報を優先する。

6. 運行管理者に事故発生を報告する。

後方防護、負傷者の救護、乗客の誘導、警察(消防)への通報後に報告する。

7. 4の点検の結果、火災の恐れが無く(単なる故障等)、かつ、追突の恐れが無いときは、
車内待機とする。

※負傷者がいるときは、救出・救護を最優先とする。

応急処置の留意点は、【別紙参照】

7-1

(1)乗客に状況を説明し、運転者の指示に従うよう徹底する。

(2)後席の乗客は前席へ、車線側の乗客は路肩側へ移動させる。

(3)停止表示器材、発煙筒による後方防護を行う。

7-2

(1)必要に応じ110番または119番へ通報する。

(2)状況により乗客に通報を依頼する。

(3)トンネル内、高速道路等で、近くに非常用電話があるときは、それによる通報を優先する。

7-3

10分ごとを目安に状況を説明し、乗客の不安解消に努める。

8. 運行管理者に事故発生を報告する。

後方防護、負傷者の救護、警察(消防)への通報後に報告する。

II. 運行管理者及び運行事業者の行動

1. 運行管理者は、運転者からの第1報を受けたときは、
 - (1) 運転者が混乱しているときは、落ち着くよう指示する。
 - (2) また、運転者や乗客が動揺しないよう、落ち着いた指示を出す。
 - 事故の概要を把握する。
 - ① 発生時間、場所・負傷者の有無及び程度
 - ② 救急車の手配の有無
 - ③ 乗客の安全確保の状況
 - ④ 警察(消防)への通報の有無
 - ⑤ 道路状況、天候状況
 - 運転者への指示(再確認)
 - ① 負傷者がいれば救急車の手配等、人命救助を最優先させる。
 - ② 乗客の安全確保ができていない場合にはその実施
 - ③ 後方防護等2次災害の防止に努めさせる。
 - ④ 警察(消防)からの指示事項があればこれを伝える。
 - ⑤ 運転者との連絡方法を確認する。
2. 運行管理者は、上司及び本社へ報告する。
3. 運行管理者または運行事業者は、運輸(支)局及び共同運行会社等関係者へ連絡する。
4. 対策本部の設置
運行事業者は、次に該当する事故が発生したときは、対策本部を設置する。
 - (1) 車両火災が発生したとき。
 - (2) トンネル内事故が発生したとき。
 - (3) 事故の規模または社会的影響が大きい事故が発生したとき。
5. 運行事業者は、次の救援体制をとる。
 - (1) 現場付近のバス会社、共同運行会社等に救援車を依頼する。
 - (2) 状況により、付近に自社の後続車・対向車があれば、現場付近に待機させ、情報収集を指示する。
 - (3) 救援車の手配が整ったら現場に連絡する。
 - (4) 待機時間が長時間に及ぶ恐れがある場合には、
 - ① 食料、飲料等を確保する。
 - ② 休憩所・毛布、タオル等を手配する。
 - ③ 代替交通機関、宿泊施設等を手配する。

6. 運行事業者は、負傷者が発生した場合には、
 - (1)住所、氏名、連絡先等を確認する。
 - (2)搬送先、負傷の程度を確認し、家族等へ連絡する。

7. 乗客の連絡先及び携行品等の確認
 - (1)運行事業者は、乗客の連絡先を確認する。
 - (2)滅失、損傷した物品等を把握する。

「ハイタク事業における総合プラン2009」を踏まえた交通安全対策の推進状況

1. 「ハイタク事業における総合プラン2009」

交通事故削減目標

- 平成30年までに法人タクシーが第1当事者となる
死亡事故件数を 20件以下に
全事故件数を 10,000件以下に
- 飲酒運転ゼロ

2. 法人タクシーの交通事故発生状況

平成22年中の法人タクシーを第1当事者とする

- 死亡事故件数 37件 (前年比 +1件、+2.8%)
- 全事故件数 20,248件 (前年比 -603件、-2.9%)
* 死亡事故、全事故とも依然として高止まりの状態推移。

表1. 法人タクシーを第1当事者とする交通事故発生状況 (H13~H22)

区分		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
法人 タクシー	全事故件数	22,334	21,906	22,948	23,126	23,330	22,227	21,078	20,760	20,846	20,248
	死亡事故件数	45	47	61	40	46	44	29	40	36	37

3 講じた (又は講じている) 施策

(1) 安全マネジメントに関する講習会への積極的な参加

- ・各県協会が事業者を対象に安全マネジメント講習会を定期的開催 (18県協会で実施)
- ・運輸支局、NASVAの実施する安全マネジメントセミナー、講習会等への積極的な受講を推進
- ・全タク連交通安全委員会において国土交通省担当官を招聘して安全マネジメントに関する研修会を実施 (平成22年3月)

(2) 安全マネジメントの取り組みの徹底

- ・国土交通省の作成した中小事業者向け「安全マネジメントの実施に当たっての手引き」を会員専用HPに掲載した。また、10台未満の小規模事業者向け「安全マネジメント実施手引き」(全タク連版)を作成し、安全マネジメントの取り組みの徹底を図る。

(3) 運行管理規定 (全タク連モデル) の改訂

- ・「運輸安全マネジメント」及び「事業用自動車の総合安全プラン2009」の内容を踏まえ、会員事業者に向けて「運行管理規定」(全タク連モデル)の改訂を行った。(平成22年4月)

(4) ドライブレコーダー、GPS-AVMの整備

- ・映像記録型ドライブレコーダー、GPS-AVM等IT機器を活用し、安全対策、環境対策の推進、運行管理の高度化等を進めた。

ドライブレコーダー搭載台数 約8万9,000台 (搭載割合約42%)

AVM (含むGPS) 搭載台数 約14万4,000台 (搭載割合約68%)

* 22年度末現在。AVM搭載台数は(社)全国無線自動車連合会調べ

(5) 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰の実施

- ・「総合安全プラン2009」に掲げた目標達成に向け、各都道府県協会の交通事故抑止に向けた取り組みの一層の強化を図るとともに、公共交通機関としてのタクシー業界の発展を期することを目的として、交通事故削減に努力した都道府県協会を表彰。(平成23年10月に22年中の優秀協会表彰予定)

「事業用自動車総合安全プラン 2009」の取組み状況等について

社団法人 全国個人タクシー協会

本会における「事業用自動車総合安全プラン 2009」の取組み状況等は、次のとおりです。他の関係団体に比してやや遅れている面もありますが、平成 23 年度の事業計画においても「総合安全プラン 2009 への積極的取組み」「安全運行指導員制度の適正運営」「高齢事業者の安全対策の実施」を掲げ、これに積極的に取り組むこととしています。

- ① 現在、「事業用自動車総合安全プラン 2009」については、本会での「個人タクシー事業における総合安全プラン 2009」（平成 21 年 6 月 24 日策定）に基づき、各地域での運輸局における「安全対策会議」での討議を踏まえ、別添 1のと通りの取組み状況となっています。
- ② 特に関東支部においては、平成 23 年度の「重点取組み事項」についてポスター（別添 2）を作成・傘下団体に配付（掲示）、事業者への周知徹底を図りました。
- ③ 協会本部では、平成 18 年に設置した「安全運行指導員制度」を中心に、事故防止、安全運転に係る諸活動を行ってきました。
平成 21 年 3 月に、運輸安全マネジメントの内容説明などのほか、具体的な安全運転・事故防止のポイント、健康管理のあり方などを記した「安全運行指導員：活動マニュアル」を作成し、安全運行指導員（全国計約 310 人）の日常的な事故防止の啓蒙・啓発活動に役立てるべく配付しました。
平成 22 年 10 月には、同様の目的で「安全運行指導員だより」を創刊し、以降、2 ヶ月に 1 回発行し安全運行指導員に配付してきました。（別添 3）

支部・会員における「総合安全プラン2009」の取り組み状況

支部	安プラ策定の有無		安全対策推進会議の設置の有無		局との連絡会議 直近の実施日	支部取り組み状況
	支部	会員	支部	会員		
北海道	○	○	全個協北海道支部安全対策会議	×	平成23年7月	北海道支部における事故削減目標を掲げて所属団体における事故件数を月ごとに一覧表に記入してもらった。
東北	本年11月 策定予定	×	×	×	×	×
北陸信越	×	×	×	×	×	昨年度は、9月8～9日の2日間に亘り、全事業者を対象とする特別研修会を開催。東警察署及び中央警察署の交通課長より、交通事故防止について研修を行いました。総会資料で事故の内容、原因等を報告し、事故防止に努めました。
関東	○	○	関東支部安全対策推進会議	×	平成23年6月	平成23年度における重点取り組み事項を決議して周知徹底をした。
中部	平成24年2月 策定予定	×	×	×	×	事故削減を目指して、安全運転講習会の開催、無事故運動、防犯仕切り板の設置、ドライブレコーダー装着を重点目標としています。
近畿	×	×	×	×	平成23年6月 定期的に開催	安全対策会議で制定されたプラン2010に基づき、事故減少、安全運行指導員の充実等に取り組む。
中国	○	○	全個協中国支部安全対策推進会議	全個協中国支部安全対策推進会議 ○○県部会(各県に設置)	平成23年8月	前年度から引き続き、交通事故削減の達成に向けて取り組むべき主要事項を定めた。
四国	○	○	「総合安全プラン2009」 四国支部対策推進会議	×	平成23年3月	事故等削減目標の達成。アルコール検知器の備付けの周知徹底。優良運転者認定。
九州	○	×	×	×	平成23年6月 年1回開催	支部、県個協の共同開催の研修会の開催と充実。
沖縄	×	×	×	×	平成23年7月	平成23年度は、昨年度と同様に、安全運転講習会、交通安全運動、マナー講習等に取り組んでいく。

平成23年度

関東支部

事故削減の重点取組み

平成23年7月22日関東支部安全対策推進会議の決議事項

◎ 交差点事故・・・半減 を目指す！

多くは交差点内で発生！ その半減を目指す。



交通事故

◎ 死者・・・ゼロ の徹底！

昨年3名の発生！ ゼロを徹底。

◎ 二輪車・・・注意 しっかり確認！

特に多くなった「自転車走行」しっかり注意、エコに協力。



皆で復唱！ 重点取組み！！



◎ 適性診断 で運転特性の再確認

ヒヤリハット！ いま一度適性診断でチェックしよう。

◎ アルコール検知器 の常備

常備して有効性をチェックしよう。

(社) 全国個人タクシー協会関東支部長 木村忠義
東京都個人タクシー交通共済協同組合理事長 大山進
日個連東京都交通共済協同組合理事長 太田河内

安全運行指導員だより

発行 社団法人 全国個人タクシー協会
164-0013 東京都中野区弥生町5-6-6 個人タクシー会館4階 TEL03(5328)0731



創刊にあたって

(社)全国個人タクシー協会
会長 木村忠義

**「安全・安心・快適」は個人タクシーの永遠のテーマ
どこまでも追求し、日々の営業で実践しよう**

平成18年9月に安全運行指導員制度を導入・実施してから4年が経過しました。

この間、平成21年3月には「安全運行指導員：活動マニュアル」を作成するなど、同制度の内容充実を図ってまいりました。また、昨年から国「事業用自動車総合安全プラン2009」と連動して「個人タクシー事業における総合安全プラン2009」を策定し、各地域・各団体の安全運行指導員の皆さまに活動の中心の一翼を担っていただき、これに取り組んでいるところであります。

しかし、こうした半面、安全運行指導員の皆さまから、日常的な安全運行・事故防止活動のあり方や関連情報の収集について、なかなか思うようにいかない、その参考になるようなものを…との声が少なからずあります。最新の事故統計・事故傾向や、事故防止に関する広報や講習会に役立つ具体的な情報をとということです。

このため今般、「安全運行指導員だより」を発刊し、安全運行指導員の皆さまに配付することとした次第です。2ヵ月に1回発行し、紙面の制約はありますが、できるだけ最新の多くの情報を掲載したいと考えています。

言うまでもなく、「安全・安心・快適」は個人タクシーの永遠のテーマであり、どこまでも追及し、日々の営業で実践していかねばなりません。とりわけ「安全性の確保」は旅客自動車運送事業の要諦であります。安全・安心を標榜する個人タクシーにとっては、安全・安心が故に誕生し、安全・安心が故に発展してきたのであります。これまでも、これからも安全運行・事故防止への絶えざる取り組みをしていかなければなりません。

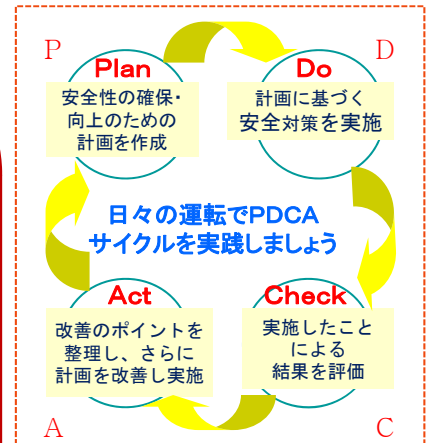
本紙がそのための一助たらんことを願ってやみません。

各団体で具体的に取り組みましょう

個人タクシー事業における総合安全プラン2009

1. 毎年、死亡事故件数（第1当事者）ゼロをめざします。
2. 毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
3. 人身事故件数（第1当事者）を平成25年までに1,260件以下（25%減）、平成30年までに840件以下（50%減）をめざします。 ※ 人身事故件数=警察庁交通企画課・平成20年事故統計による。

**事故削減
目標**



10月の安全運転管理

早めにライトを点灯することには次のメリットがあります。

- ① 進路上の危険をより早く発見する
- ② 相手からも自車が早く発見される

**早めのライト点灯で
危険を発見しましょう**

薄暮時は、車も歩行者・自転車が互いに見えにくくなっていて、急いでいたり、確認するものが多かったりすると、互いに見落としやすくなります。

交通事故総合分析センターの調査では、10月以降、17時～18時の時間帯の歩行者事故発生率が顕著に増加しています。年齢層では45歳以上の中高年の被害が増加しています。

薄暮時は徐々に暗くなるので、まだ明るく感じますが、実際にはかなり見えにくくなっているものです。

早めのライト点灯で、お互いの発見を促すようにしましょう。

ペダルの踏み間違いによる事故は 20歳代と60歳代に多い

アクセルとブレーキの踏み間違いによる事故は、運動機能が低下している高齢ドライバーが起こしやすいと思われがちです。しかし、実際は意外と20歳代のドライバーの踏み間違いによる事故が目立っています。

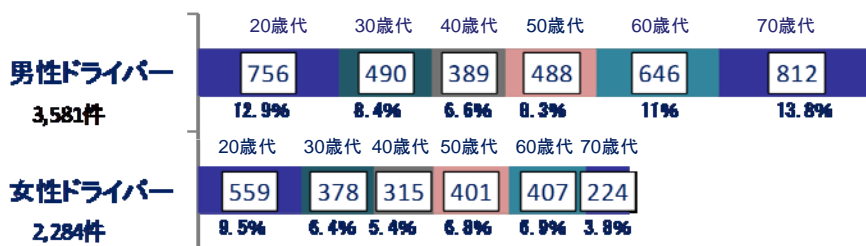
(財)交通事故総合分析センターの交通事故統計データによると、アクセルとブレーキの踏み間違いによる事故は平成20年に6,642件発生しています。

そのうち20～70歳代(5,865件)の事故を男女別に見てみると、男性ドライバーは70歳代(812件)、20歳代(756件)、60歳代(646件)の順で発生しています。女性ドライバーでは20歳代(559件)の事故が最も多く発生しています。

アクセルとブレーキの踏み間違いによる事故は、どの年代でも発生しています。もっとも多い原因は、脇見による危険認知の遅れです。次いで、予期せぬ事故の発生、考え事、整備不良等となっています。

常に自車の周囲に注意を払い、冷静な運転に心がけましょう。

若年ドライバーも踏み間違いに注意



資料出所: (財)交通事故総合分析センター「交通事故統計データ」

事故防止キーワード



4つのブレーキ

事故を防止するには、4つのブレーキが必要です。1つ目はフットブレーキ、2つ目はサイドブレーキ、3つ目はエンジンブレーキです。そして最後のブレーキが心のブレーキです。

この4つのブレーキのうち、どれか1つが欠けても事故につながってしまいます。とくに、急いだり油断したりして心のブレーキを忘れられると、大事故につながりかねません。絶対にかけ忘れないようにしましょう。

健康ワンポイント

パジャマの効用

就寝時は楽な格好が一番です。ポリエステル素材のジャージなどを着ると、睡眠中にかく汗が十分に吸収されず、寝苦しく睡眠を阻害します。

反面、パジャマならば効果的に汗を吸収します。また、やわらかな素材、暖色系のデザインは、リラックスさせ、眠気を誘う物質を脳内に分泌して深い眠りへと誘う効果があります。



SAFETY DRIVING ニュース

自動車運送事業に係る 交通事故要因分析報告書を公表

国土交通省はこのほど、バスやトラック、タクシーなど自動車運送事業者が関係した交通事故の要因を分析した2009年度報告書を公表しました。同省では毎年、検討委員会を設け、バス・タクシー・トラック別に事故を分析しています。

同報告書によると、2009年の自動車運送事業者の事故件数は5万1,510件(前年比8.5%減)、死者数は468人(同8.8%減)。これについて年齢層別や類型別など、さまざまな観点から分析を行っています。

また同報告書では、2009年に自動車運送事業者から報告のあった事故の中で、16件の社会的影響の大きい重大事故を取り上げ、その分析と再発防止策を紹介しています。

詳しくは、国土交通省のホームページを参照。

講習予備検査実施1年 運転免許、認知症で39人取消し

警察庁は、75歳以上の運転免許更新希望者に義務づけられた講習予備検査(認知機能検査)について、昨年6月の導入から1年間の実施状況をまとめました。

判断力などの低下が指摘されたのは全受検者(76万2,773人)の1.9%に当たる1万4,189人。そのうち39人は医師による認知症の診断を受けたことにより取消処分となるなど、自主返納を含めて計112人が免許を手放しました。

認知症の診断で取消処分になった39人の内訳は、男性35人、女性4人で、最高齢は91歳の男性でした。

39人のうち28人は、信号無視などの特定の交通違反を行い、専門医による診断の対象となっていました。残る11人は、検査後の高齢者講習で運転への支障が明らかに認められました。

安全運行指導員だより

発行 社団法人 全国個人タクシー協会
164-0013 東京都中野区弥生町5-6-6 個人タクシー会館4階 TEL03(5328)0731

中高年の自覚をもった運転を (その1:どんな機能が低下するのか)

私たち個人タクシー業界は、平均年齢が62歳のいわゆる中高年集団です。4月30日現在、70歳を超える事業者は全体の約17%（6,677人）を占めています。

加齢によって身体機能が低下するのは自明のことです。50代後半ともなってくると、視力、聴力や薄明反応など運転には欠かせない感覚機能の衰えが目立ってきます。

まず、こうした自らの身体機能の低下を掛け値なく自覚することです。日々の健康管理はもちろんですが、適性診断を受ける、家族や友人にアドバイスしてもらうのも一方法でしょう。

そうして、それを自覚した上での運転に心がけるならば、長年培ってきたプロ運転者としての経験とあいまって、身体機能の低下を十分にカバーできるはずですよ。

視力・聴力の衰え、 動作の遅れ等を警戒

ものが見えにくい

視力の低下は、45歳以上から始まり、加齢によって75歳まで、ほぼ直線的に低下していきと言われます。個人差はありますが、視機能の低下は誰も逃れることはできません。

静止視力だけでなく、動く物を見る動体視力や距離の判断力なども低下します。しかし、意外と本人は機能低下に気づかないことが多いのです。

このほか、明るい場所から急に暗い場所に入ったりするときの目の調節機能（暗反応、明反応）も低下し、時間がかかるようになります。

音が聞こえにくい

聴力も加齢とともに衰え、とくに高い音から聞こえにくくなってきます。また、後方からの音や遠くの音も聞こえにくくなります。

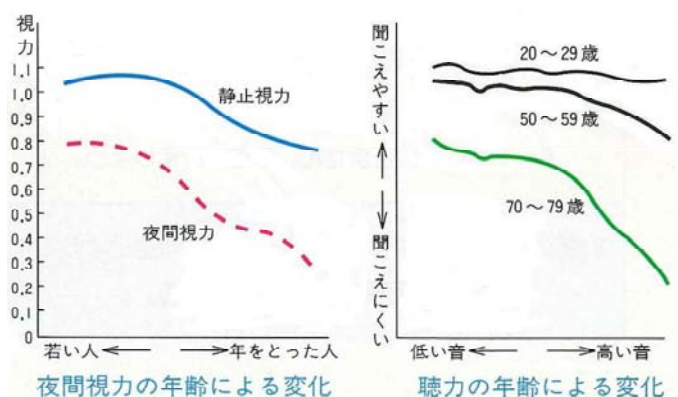
動作の遅れ、間違い

歳をとると、その他の身体機能も衰えていき、とっさの動作をする単純反応や、判断を伴う選択反応動作などの時間がかかるようになります。

また、動作の正確さも若い人には劣るようになります。

疲労回復が遅くなる

若い時と比べると、疲労回復力がぐんと鈍くなります。忙しく出歩いたり、やり慣れない運動をしたりすると、何日も筋肉痛に悩まされたり、なかなか疲れがとれない状態が続いたりします。



各団体で具体的に取り組みましょう

個人タクシー事業における総合安全プラン2009

1. 毎年、死亡事故件数（第1当事者）ゼロをめざします。
2. 毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
3. 人身事故件数（第1当事者）を平成25年までに1,260件以下（25%減）、平成30年までに840件以下（50%減）をめざします。 ※ 人身事故件数=警察庁交通企画課・平成20年事故統計による。

**事故削減
目標**

注意配分力チェック

車を運転するときは、目線をあちこち動かします。でも、この目線の配り方がスムーズにいかない人もいます。この注意配分力も、やはり加齢によって衰えてくるようです。

さて、あなたはどのようにですか？

時計とボールペンか鉛筆を用意し、下表の中央の0に垂直に立て、「用意、スタート」で1から最後の48まで順番に目で追っていき、かかった時間を計ってください。

24	44	8	19	22	38	12
17	1	33	28	46	4	41
11	29	47	10	18	34	30
40	27	14	0	21	7	45
6	35	3	32	42	15	23
26	9	20	36	25	2	31
37	16	48	5	39	13	43

注意配分力チェック

- Aクラス(2分29秒を超えない人)＝注意配分能力は優れています。
- Bクラス(3分59秒を超えない人)＝注意配分能力は普通です。
- Cクラス(4分を超えた人)＝残念ながら、注意配分能力は劣ります。

アルコール検知器の定期的な故障の有無の確認を

アルコール検知器の使用義務付けが4月1日から施行されました。取扱説明書に基づき、適切に使用し管理するとともに、次のとおり、定期的に故障の有無を確認するようにしましょう。

① 毎日確認すべき事項

- ・アルコール検知器の電源が確実に入ること。
- ・アルコール検知器に損傷がないこと。

② 毎日確認することが望ましく、少なくとも1週間に1回以上確認すべき事項

- ・確実に酒気を帯びていない者が当該アルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知しないこと。
- ・洗口後、液体歯磨き等アルコールを含有する液体またはこれを希釈したものを、スプレー等により口内に噴霧したうえで、当該アルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知すること。

7月の安全運転管理

■ 夏の交通安全運動に参加しよう

都道府県レベルでは、夏の交通安全運動が実施されます。春と秋の交通安全運動と同様に、地域警察と連携し、事業者の意識を高める活動を展開しましょう。

■ 早朝の高齢歩行者に注意

早朝から活動する高齢者が増えます。“朝早いから人はいない”という意識があると危険です。広い道路であっても、平気で横断する高齢者もいますので注意を怠らないようにしましょう。

■ 夏季の疲労対策をしましょう

夏季疲労から過労運転のおそれが出てきます。ご自分の運行スケジュールの調整のほか、仲間内で健康管理の工夫、疲労チェックなどについて話し合うようにしましょう。

■ 梅雨末期の大雨に注意

梅雨の終わりには大雨に見舞われることがあります。事前の情報収集と大雨に遭遇した時の措置などについて、再度確認しておきましょう。



平成23年9月29日

「トラック事業における総合安全プラン2009」施策の進捗状況

(社)全日本トラック協会

○平成21年11月12日付け文書にて「トラック事業における総合安全プラン2009」について各都道府県トラック協会に通知した。また、啓発用パンフレットを作成配布した(別紙1)。

○都道府県トラック協会が実施する「安全マネジメント講習会」について、開催場所、講師の選考方法、使用する教材等実施状況についてアンケート調査を行い、結果をまとめて関係者の参考に供した。

○平成22年度において、29の地方協会が講習会を開催し、それぞれ年間1～5回程度(多いところは22回)実施している。

○全日本トラック協会では、中小事業者向けの安全マネジメント視聴覚教材(DVD)を作成し、地方協会の講習会用に配布し、活用供した。

○「運行管理業務と安全」マニュアル改訂版を作成。全会員に配布 平成23年3月(別紙2)

○「飲酒運転防止対策マニュアル」改訂版を作成、全会員に配布。平成22年6月(別紙3)

○映像記録型ドライブレコーダー車載器に対する導入促進支援事業を実施(平成18年～)

○運行管理者向け、ドライバー向けパンフレット「トラックドライバーの健康管理マニュアル」を作成、全会員に配布。平成22年9月(別紙4)

○<呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置>に対する導入促進助成を実施(国の技術指針公表後助成を開始)平成23年度●月～。

○衝突被害軽減ブレーキ(平成18年度～)、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車両横滑り時制動力・駆動力制御装置(平成22年度～)に対する導入促進助成を実施。

○速度抑制装置の不正改造排除活動を実施(平成20年度～)(別紙5)

・毎年6月を強化月間としている。

・ホームページ、電話による会員に対する通報は都道府県トラック協会を通じて、指導を行っている。

トラック事業における総合安全プラン 2009 の概要

◆はじめに

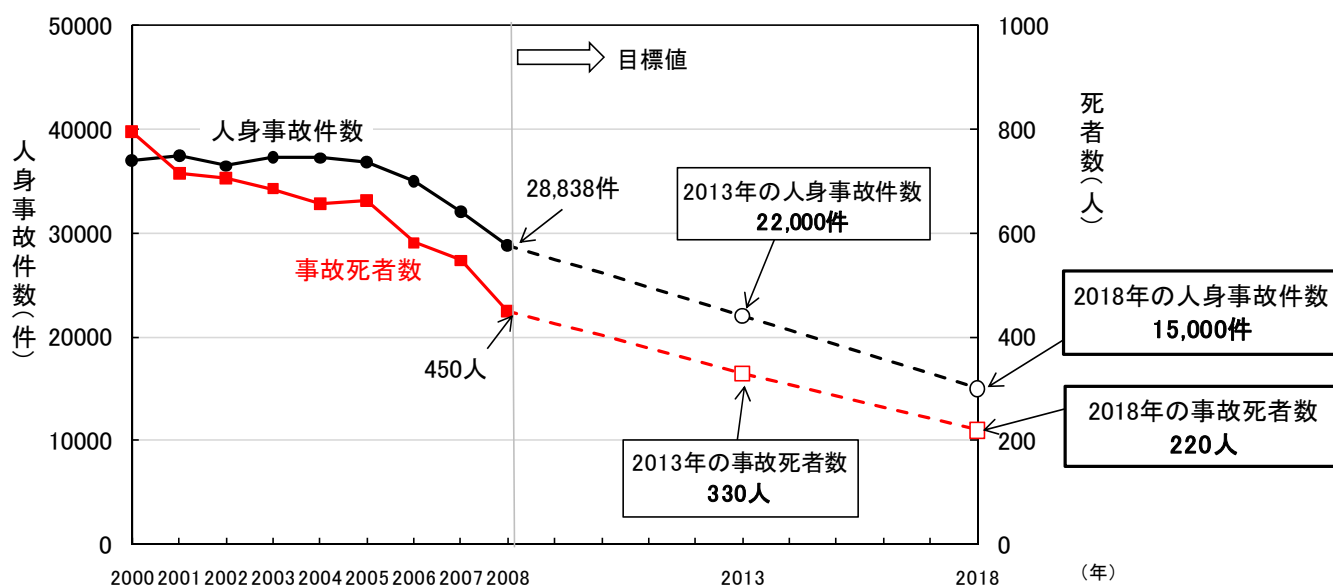
トラック運送業界では、国の「事業用自動車総合安全プラン 2009」の数値目標や取り組み計画を踏まえ、今後の交通安全対策を推進するにあたり、10年後（2018年）を目途とした「トラック事業における総合安全プラン 2009」を策定することとした。

トラック運送事業者や各都道府県トラック協会が各地域の事情に応じて、自主的かつ具体的に目標の設定と対策計画を策定し、「事業用自動車総合安全プラン 2009」を実施することを期待するものであり、かつ荷主など社会全体の理解と協力も期待するものである。なお、本プランは、PDCA サイクルに沿って、定期的・継続的に進捗状況をチェックし、適宜、必要な見直しや対策を講じることとする。

◆目標

基本目標	国による計画を踏まえ、営業用トラックが原因となる交通事故死者数、交通事故件数を減少させる。また、有責死亡事故の撲滅を図る。
数値目標	① 2018年までに、交通事故死者数を 220人 以下にする。 ② 2018年までに、人身事故件数を 15,000件 以下にする。 ③ 飲酒運転ゼロ

営業用トラックの数値目標の設定



◆今後重点的に取り組む対策

取り組むべき課題	対策の内容
(1)安全体質の確立	<ul style="list-style-type: none"> ① トラック協会主催による安全マネジメント講習会を実施し、運輸安全マネジメントの普及及び浸透に努める。 ② 安全マネジメントの取り組みを容易に行えるよう、安全マネジメントの導入事例集、視聴覚教材を作成する。 ③ 運行管理者が運転者に対して実効性のある指導・監督が行えるよう、国の作成する「指導・監督マニュアル」の周知徹底を図る。 ④ 国が作成する健康状態に応じた乗務可否の判断の基準等を示したガイドラインを文書・全ト協 HP にて周知徹底を図る。 ⑤ 悪質違反や社会的影響の大きい事故が発生した場合には、都道府県トラック協会に情報を提供し、情報の共有化に努める。 ⑥ 国土交通省のメールマガジン「事業用自動車安全通信」について、その活用方法をトラック協会の広報誌、HP により周知徹底する。 ⑦ 事業者や運転者向けの安全運転教育用教材資料を作成し、社内での安全運転教育の促進及び安全意識の向上を図る。 ⑧ 指定安全運転研修施設に運転者等を派遣して安全教育訓練を実施する会員事業者に対し助成するとともに、助成制度の周知に努める。
(2)コンプライアンスの徹底	<ul style="list-style-type: none"> ① スピードリミッターに特化した不正改造排除活動（6 月を強化月間）を継続的に実施する。 ② トラックの点検整備実施率が他の業態に比べて低いため、点検整備実施率の向上対策を検討する。 ③ 全ト協 HP 等への危険行為、迷惑行為等の苦情へのフォローアップを行う。 ④ 貨物自動車運送事業安全性評価事業（G マーク）を会員事業者や荷主企業等に広く周知し、意識改革を促す。 ⑤ 適正な運送条件の設定等について荷主等に要請する。
(3)飲酒運転の根絶	<ul style="list-style-type: none"> ① 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付けを徹底する。また、飲酒運転防止対策マニュアルを改訂し周知徹底を図る。 ② アルコール・インターロック装置の認定制度が創設された場合には、その周知に努めるとともに、装置の導入助成措置を検討する。
(4)IT・新技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> ① ドライブレコーダやデジタルタコグラフなど EMS 関連機器の普及促進のため、継続的に、導入に際して助成制度を実施する。 ② 追突事故防止に効果がある衝突被害軽減ブレーキシステムや後方視野確認支援装置の普及促進のため、装置の導入に際する助成事業を実施する。 ③ 事業者や運転者向けのエコドライブマニュアルを配布し、経営トップや運転者の意識改革を図るとともに、エコドライブの推進に努める。
(5)道路交通環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業者から高速道路、主要幹線道路における事故多発地点や道路危険箇所等の情報を収集し、事故多発地点マップを作成するとともに、道路管理運営会社や道路管理当局に情報提供し、改善を要望する。

「運行管理業務と安全」 マニュアル



飲酒運転防止対策マニュアル

飲酒運転ゼロの達成に向けて



このマニュアルは、飲酒運転に対するトラック事業者や管理者、ドライバーの意識改革を促進するとともに、営業所等において飲酒運転防止対策を着実に実施していくことによって、飲酒運転の根絶を図ることを目的として作成されたものです。

運行管理者用

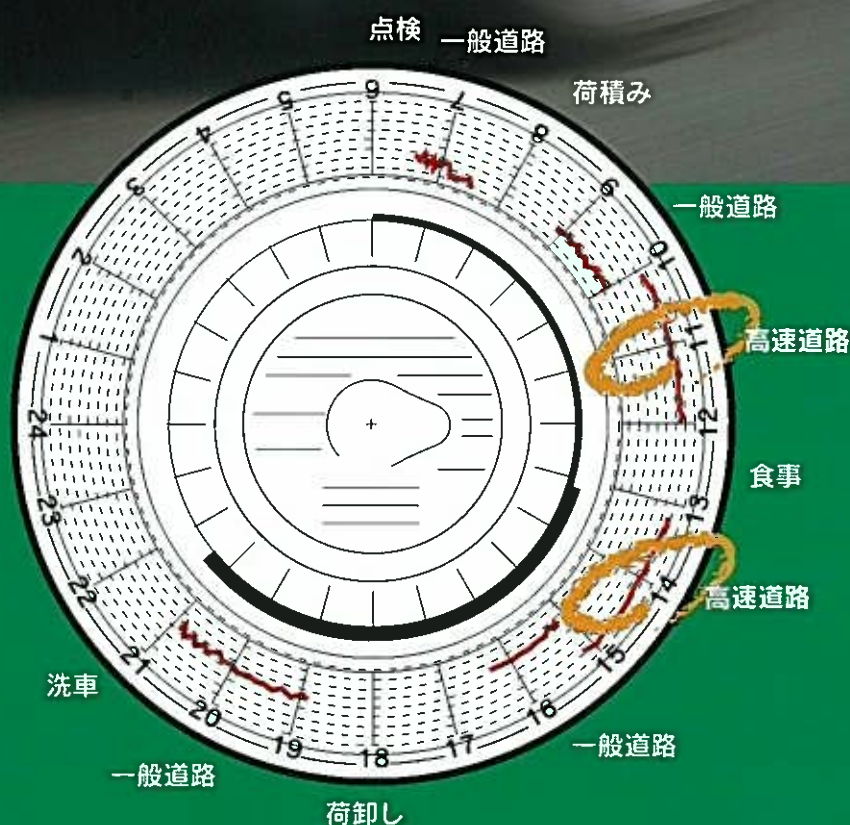
トラックドライバーの 健康管理マニュアル

運転者の体調不良による交通事故を撲滅しよう



6/1~30 スピードリミッターの (速度抑制装置) 不正改造排除活動 強化月間

プロの誇り。



スピードリミッターの不正改造によるスピード超過が重大事故に。

重大事故の大きな原因となるスピードの出し過ぎ。事故防止のために、大型トラックには、スピードリミッター(速度抑制装置)の装着が義務付けられています。高速道路における大型トラックの最高速度は80km/hに制限されていますが、90km/h超で

走行しているという情報も多く寄せられています。全日本トラック協会では、例年6月を強化月間として「スピードリミッター(速度抑制装置)の不正改造を排除する活動」に積極的に取り組んでいます。皆様のご協力をよろしくお願いいたします。



社団法人 全日本トラック協会

都道府県トラック協会

安全走行で日本を支えよう!

スピードリミッター (速度抑制装置)の 不正改造排除活動Q & A

6/1~30
スピードリミッターの
(速度抑制装置)
不正改造排除活動
強化月間

Q1. スピードリミッターとは?

A. スピードリミッターとは、アクセルを踏んでも時速90km以上は出せなくする速度抑制装置のこと。速度が時速90kmを超えると自動的にエンジンへの燃料供給が抑制され、それ以上加速できない仕組みになっています。

速度抑制
装置付

Q2. なぜ装着されるようになったの?

A. 高速道路などにおける大型トラックのスピード超過は、重大事故を引き起こす原因になります。また、一部の事業者の違法行為によって公平な競争が妨げられることにもなるからです。

Q3. 装着の義務化はいつから?

A. 国土交通省が2003年(平成15年)9月から装着を義務付けています。対象となるトラックは車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックで、2003年9月以降に販売された新車。すでに使用されているトラックは順次適用され、2006年8月までに全ての対象車に装着されています。

Q4. 不正改造排除活動とは?

A. スピードリミッターの装着義務化により、大型トラックの事故も減少してきていますが、一部事業者が違反して逮捕されるなど、不正改造が社会問題となっています。そのため、「不正改造を排除する運動」を年間を通して実施。特に6月を強化月間にするなどトラック運送業界・関係省庁が協力し、排除運動を促進することにしています。

Q5. 全日本トラック協会の取り組みは?

A. 全日本トラック協会では、広報ツールの作成・配布をはじめ、スピードリミッター不正改造車両の情報受付窓口の設置、トラック運送事業者による運行記録用紙の速度記録チェックの他、日本路線トラック連盟と共同して「安全共同パトロール」を実施し不正改造車両の確認・指導を行うなど、排除活動を積極的に展開しています。



「事業用自動車総合安全プラン2009」における施策の進捗状況

独立行政法人自動車事故対策機構

別表

- ・今後取り組むべき課題

2. 運行管理制度

(3) 上級講習（仮称）

- ・施策

【NASVA等の講習実施機関】

運行管理者の更なるスキルアップのため、以下の内容をカリキュラムとする実践的な運行管理者講習（上級講習（仮称））の実施を検討。

- ・映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等の新技術の運行管理への活用。
- ・運行管理者が、適性診断に基づき適切な指導を行うための指導方法。
等

進捗状況（平成23年9月29日現在）

- 平成19年度より運行管理者のスキルアップのため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等に特化した「安全マネジメント支援ツール講習」を実施している。
- 平成21年度は、本講習用テキストに、運行管理者自らが危険予知トレーニングシートを作成するためのマニュアルを掲載し、講習を実施した。

- 平成22年度は、本講習テキストに、運行管理者が自ら再発防止対策を策定するために、事故要因分析手法の紹介と事例集を掲載した「事故分析・再発防止対策策定マニュアル」を新たに作成し、各主管支所において当該マニュアルを使用した講習を試行的に実施した。

- 平成23年度は、従来のテキストと新たに作成したマニュアルを統一させ、前年度試行的に実施した講習の結果を踏まえ、新「安全マネジメント支援ツール講習」として全支所において実施している。



○平成22年度より一般講習及び特別講習用テキストについて、適性診断結果に基づく適切な指導助言方法に関する記述をリニューアルした「運転者の運転適性に応じた安全運転指導」を掲載し、一般講習及び特別講習を実施している。

第4編 適性診断結果を活用した助言・指導
運転者の運転適性に応じた安全運転指導

1. 自動車運送事業者の指導及び監督において運転者に適性診断を実施することの意義

国土交通省は、国土交通省令¹⁾により自動車運送事業者は運転者に対して指導及び監督を行うこととしており、また、その指導及び監督の指針について告示²⁾しております。指導及び監督の目的は運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、運転する自動車の運行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です。指導及び監督の内容として、運転の心構え、自動車の構造、運行の経路、道路の交通状況、危険の予測及び回避、運転適性に応じた安全運転、健康管理にかかる内容等、多岐にわたりふれています。さらに、これら内容の指導及び監督について、継続的、計画的に実施するよう努めることが必要であるとしています。

国土交通省が指針を示す指導及び監督の内容のひとつである運転者の運転適性に応じた安全運転に関する指導においては、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させるために適性診断を受診させることが必要です。

適性診断とは何か、一言で言い表すと「運転者の特性をつかむこと」ということができます（特性把握のための測定、および測定結果に基づくカウンセリングを含む場合もあります）。自動車の運転においても、各運転者の性格や心理的特性が表れているので、各運転者の特性をつかみ、自動車の交通事故を未然に防止するための教育に役立てることに、重要な意味があるといえます。

運転者として新たに雇い入れた運転者に対しては初任診断、65才以上の運転者には通勤診断、自動車事故を発生させた運転者には、その者の事故の頻度

図3 測定結果に基づくアドバイスと前回までの測定結果との比較



別表

- ・今後取り組むべき課題

2. 運行管理制度

(7) 運行管理者講習等におけるアルコールに関する専門的教育について

- ・施策

【NASVA等の講習実施機関】

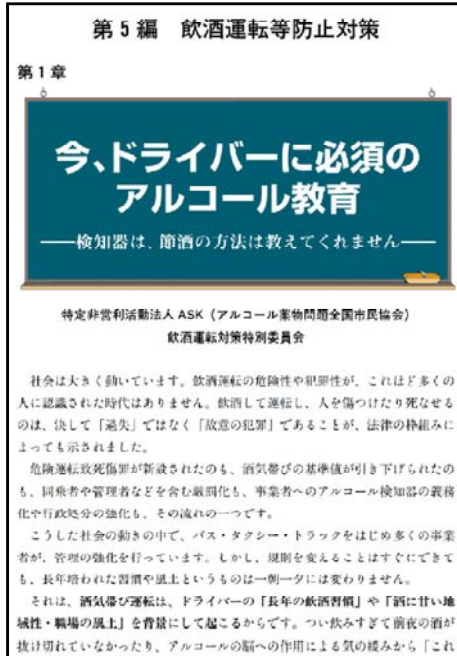
運転者に対する飲酒運転防止の指導を充実させるため、関係機関と協力して、アルコールに関する専門的な教育を、運行管理者講習等で実施。

進捗状況（平成23年9月29日現在）

○運行管理者指導講習等においてアルコール専門教育を行うため、指導講習担当者にアルコール薬物問題に詳しいNPO法人ASK（アルコール薬物問題全国市民協会）が行っている、飲酒運転防止インストラクター養成講座を受講させ、平成22年度末までに70名が飲酒運転防止インストラクターとして認定された。（平成22年度は53名）

平成23年度は、さらに20名が養成講座を受講中であり、本年度中に飲酒運転防止インストラクターとして認定される見込み。

○平成22年度より基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに、NPO法人ASKが執筆した「今ドライバーに必須のアルコール教育」を掲載。DVD「知って得する！アルコールの基礎知識」（ASK制作）の放映とあわせ、平成22年度の各講習でアルコール専門教育を実施。平成23年度においても引き続き実施。



○平成23年5月より点呼時におけるアルコール検知器の使用が義務化されたことに伴い、平成23年度の基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに、点呼の実施方法等に関する原稿を作成し掲載した。同内容の視聴覚教材（DVD）「点呼 日々の安全運行のために」を制作し放映することとあわせ、平成23年度の各講習で点呼時におけるアルコール検知器の使用義務等を周知している。

