

平成6年度調査研究報告書

企業等における交通事故・違反と
安全運転管理の実態に関する
調査研究報告書（Ⅱ）

平成7年3月

自動車安全運転センター

ま え が き

平成6年においてもわが国の交通事故における死者数は1万人を越え、依然として第二次交通戦争という深刻な状況が続いている。

こうした状況の中で、企業における安全運転管理が交通事故防止に果たす役割はますます重要なものとなってきている。

このため、自動車安全運転センターでは、運輸省から自動車事故対策費補助金の交付を受け、平成5年度から2年計画で企業の安全運転管理の実態を把握するとともに、事故・違反との関連について調査研究を行うこととした。初年度は、20都道府県の約2,500事業所を対象にアンケート調査を実施し、安全運転管理の実態について解析を行ってきている。

本年度は、車両の走行台キロに着目した調査を実施して安全運転管理の施策別の有効性を明らかにするとともに、事業所に対する実態調査を実施した。

本報告書はその結果をとりまとめたものである。今後、この報告書が企業等における安全運転管理の充実強化を図るための資料として活用され、交通事故防止の一助ともなれば幸いである。なお、この調査研究に参加された委員各位と調査にご協力を頂いた関係各位に深く感謝の意を表する次第である。

平成7年3月

自動車安全運転センター
理事長 金澤昭雄

委員名簿

警察庁交通局交通企画課	課長	小池登一
三重県安全運転管理者協議会	常務理事	山岡晃
安全運転中央研修所	講師	磯部治平
株式会社日立物流	常務付	宮崎保男
警察庁交通局交通企画課	課長補佐	金丸和行
警察庁交通局交通企画課	課長補佐	松本裕之
警察庁交通局運転免許課	課長補佐	水元勝英
警察庁情報通信局情報管理課	課長補佐	菅原正隆
科学警察研究所交通部	部長	村田隆裕
警視庁交通部交通総務課	管理官	横山昭正
埼玉県警交通部交通企画課	主席調査官	川村晃徳
(事務局)		
自動車安全運転センター	理事	廣谷干城
自動車安全運転センター業務部	部長	三木克行
自動車安全運転センター調査研究部	部長	石垣勇
自動車安全運転センター総務部	総括調査役	大塚博保
自動車安全運転センター総務部	調査役	小川剛
自動車安全運転センター調査研究課	課長心得	泉英一

目 次

第1章 調査の概要	
1-1 調査の目的	1
1-2 調査実施の概要	1
1-2-1 郵送アンケートの概要	1
1-2-2 訪問調査の概要	3
1-3 調査結果の要約	4
1-3-1 平均走行距離	4
1-3-2 走行台キロ	4
1-3-3 過去1年間の人身事故の発生状況	5
1-3-4 走行台キロ当り人身事故件数	5
1-3-5 遭喝講習受講事業所の人身事故件数	9
1-3-6 安全運転管理の現状に関する訪問調査結果	10
第2章 走行距離と人身事故に関する調査分析結果	
2-1 分析データの作成方法	13
2-2 車種別走行距離	17
2-2-1 車両単位でみた走行距離	17
2-2-2 事業所単位でみた走行距離	30
2-3 事業所の走行台キロ	41
2-3-1 走行台キロの算出方法	41
2-3-2 事業所属性と走行台キロ	45
2-4 過去1年間の人身事故の発生状況	50
2-5 走行台キロ当り人身事故件数	51
2-5-1 走行台キロ当り人身事故件数の算出方法	51
2-5-2 事業所属性と走行台キロ当り人身事故件数	54
2-6 安全運転管理者の属性と走行台キロ当り人身事故件数	59
2-7 安全運転管理者の権限と走行台キロ当り人身事故件数	64

2-8 安全運転管理と走行台キロ当り人身事故件数	8 0
2-8-1 運転者管理体制・制度と走行台キロ当り人身事故件数	8 0
2-8-2 運転者の日常管理と走行台キロ当り人身事故件数	8 8
2-8-3 車両管理と走行台キロ当り人身事故件数	9 5
2-8-4 安全運転管理と人身事故件数のまとめ	1 0 2
2-9 講習受講事業所の人身事故件数	1 0 4
2-9-1 平均走行距離	1 0 4
2-9-2 平均走行台キロ	1 0 4
2-9-3 人身事故件数	1 0 4
2-9-4 走行台キロ当りの人身事故件数	1 0 8

第3章 安全運転管理の現状に関する訪問調査結果

3-1 訪問調査結果の概要	1 1 1
3-2 個別訪問調査の結果	1 1 5
3-2-1 日本電信電話株式会社 NTTいわき支店	1 1 5
3-2-2 北九州コカコーラボトリング株式会社	1 3 4
3-2-3 山崎製パン株式会社 岡山工場	1 4 3
3-2-4 株式会社市川工務店	1 5 1
3-2-5 庄司建設工業株式会社	1 7 9
3-2-6 大土建設株式会社	1 9 3
3-2-7 河辺建設工業株式会社	2 1 2
3-2-8 中山産業株式会社	2 1 6

巻末資料

1 個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均からの算出した分析データ	2 2 7
2 使用調査票	2 2 6
3 平成5年度調査の調査票	2 7 1

第1章

調査の概要

1-1 調査の目的

企業等における交通事故・違反と安全運転管理の実態と問題点を把握し、企業等における安全運転管理の今後のあり方についての基礎資料を得、企業における交通事故防止を図ることを目的として実施する。

なお、本調査は2年度にわたる継続調査で、本年度は2年度目にあたる。本年度は、次の2点を中心に調査を実施した。

- ① 安全運転管理者選任事業所所有の車両の走行距離と事故・違反の発生件数を調査し、事業所特性、安全管理の水準などと走行台キロ当り事故・違反件数との関連を把握する。
- ② 安全運転管理者選任事業所で特に優れた安全運転管理を行っていると思われる事業所を訪問し、アンケートでは把握できない具体的な安全運転管理の施策の実施状況を把握する。

1-2 調査実施の概要

本年度調査では、郵送によるアンケートと訪問聞き取り調査の2種類の調査を実施した。それぞれ次のような内容である。

1-2-1 郵送アンケートの概要

(1) アンケートの目的

安全運転管理者選任事業所所有の車両の走行距離と事故・違反の発生件数を調査し、事業所特性、安全管理の水準などと走行台キロ当り事故・違反件数との関連を把握する。

(2) 調査対象

平成5年度調査（以下昨年度調査と略称する）で調査対象とし、有効回答を得た事業所を対象に2回目の調査を実施した。調査対象事業所は1,260事業所である。

また、優良事業所のデータとして、当自動車安全運転センターの安全運転中央研修所の安全運転管理者課程を受講した事業所290事業所を調査対象とした。この安全運転管理者課程を受講した事業所も、昨年度調査で調査対象となり回答があった事業所である。

本報告書では無作為に選定した事業所を「一般事業所」と、当自動車安全運転センターの安全運転中央研修所の安全運転管理者課程を受講した事業所を「講習受講事業所」と称する。ただし、特にことわりがない場合はすべて、一般事業所の分析結果を示すものである。

なお、昨年度調査で一般事業所は、次の全国20都道府県から抽出しており、本年度も以下の都道府県の事業所が調査対象となっている。

北海道、青森県、福島県、東京都、茨城県、埼玉県、静岡県、石川県、岐阜県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、山口県、香川県、高知県、福岡県、佐賀県

(3) 調査項目

使用した調査票を巻末に資料として添付した。調査項目は次の通りである。

① 事業所及び記入者名

会社名、事業所名、記入者名

② 使用車両台数

車種別使用車両台数

③ 過去1年間の事故・違反件数

④ 使用車両の車種別平均的走行距離

⑤ 使用車両の走行距離計の値

(前年度調査において、あらかじめ使用車両のナンバーと走行距離計の値を調査しており、調査票にそのナンバー及び走行距離計の値を印字して配布し、1年後の走行距離計の値を記入してもらった。)

(4) 回収状況

一般事業所1,260事業所のうち回答があったのは794事業所(回収率63.0%)である。講習受講事業所290事業所のうち回答があったのは200事業所(回収率69.0%)である。

走行距離計の値を再び記入してもらうことを求めた車両は、一般事業所で23,862台で、そのうち回答があったのは14,870台(回答率62.3%)である。また、講習受講事業所の調査対象車両は6,557台で、回答があったのは4,605台(回答率70.2%)である。

(5) 調査方法と実施期間

調査は郵送で配布し、郵送で回収した。発送は平成6年9月30日で、平成6年11月25日までに到着した分を集計分析の対象とした。

1-2-2 訪問調査の概要

(1) 訪問調査の目的

安全運転管理者選任事業所で特に優れた安全運転管理を行っていると思われる事業所を訪問し、アンケートでは把握できない具体的な安全運転管理の施策の実施状況を把握する。

(2) 調査対象

安全運転施策の実施を通じて特に顕著な成果をあげている8事業所を選定し訪問した。事業所については、自動車安全運転センターの各都道府県事務所に照会を行い、規模、業種等を勘案して決定した。

(3) 調査項目

調査項目は次のとおりである。

- ① 事業所概要と車両使用状況
- ② 最近の事故違反の発生状況
- ③ 実施している安全運転管理
- ④ 朝礼の実施方法
- ⑤ 安全運転管理のための費用
- ⑥ 安全運転管理のポイント
- ⑦ 安全運転管理のための今後の課題

(4) 調査方法と実施期間

2名で訪問し、安全運転管理者に聞き取り調査を行った。調査期間は平成6年10月～同年12月である。

1-3 調査結果の要約

1-3-1 平均走行距離

走行距離計の値を記入してもらうことにより、1年間の走行距離を算出し分析を行った。走行距離の分析においては、回答があった車両の値のみを使用し、推定は行っていない。

(1) 車種別走行距離

各車両の年間平均走行距離を算出すると、バスが17,855km、大型貨物が27,580km、小型貨物が16,991km、乗用車が16,754km、軽自動車が11,736km、二輪・原付が4,006kmとなる。

(2) 事業所属性別走行距離

業種別にみると、「製造業」が19,434kmともっとも長く、以下、「金融保険業」(18,648km)、「その他」(18,391km)、「サービス業」(17,218km)と続いている。走行距離が短いのは「官公署公社公団等」(8,584km)、「電気ガス業」(9,661km)などである。

会社従業員規模別にみると、バス、大型貨物では従業員規模が1,000~4,999人あるいは5,000人以上の比較的大規模な企業の事業所の走行距離が長く、小型貨物や乗用車ではあまり従業員規模による違いがみられない。

1-3-2 走行台キロ

全事業所の年間走行台キロの平均は約50万走行台キロである。業種別に最も長いのは、「その他」の約64万走行台キロで、以下、「卸売・小売業」の約59万走行台キロ、「建設業」の約54万走行台キロ、「製造業」の約52万走行台キロとなっている。走行台キロが短いのは、「官公署公社公団等」の約24万走行台キロ、「金融保険業」の約25万走行台キロなどである。

なお、走行台キロの算出にあたっては、事業所ごとの使用台数についての回答を基にし、走行距離が不明（車両の更新、記入漏れ等による）である車両については、事業所毎、車種毎に走行距離の推定を行っている。

1-3-3 過去1年間の事故の発生状況

ここでは、各事業所の運転者にわずかでも過失がある人身事故（死亡事故と傷害事故）のみを分析対象としている。また、事故件数は通勤中を含む業務での運転中に限定して調査している。

今回の調査で把握された過去1年間の事故件数は310件で、全体の21.3%の事業所に事故が発生している。1事業所当たりの事故件数は0.392件である

1-3-4 走行台キロ当り人身事故件数

(1) 事業所属性と走行台キロ当り人身事故件数

業種別にみると、走行台キロあたりの事故件数が多いのは、「金融保険業」で約170件／億走行台キロ、続いて「卸売・小売業」が約124件／億走行台キロ、「サービス業」が約94件／億走行台キロ、「電気ガス業」が約93件／億走行台キロとなっている。事故が少ないのは、「製造業」の約51件／億走行台キロや「建設業」の約58件／億走行台キロである。

資本金別にみると、事故が多いのは「5～10億円」で約168件／億走行台キロ、続いて「10～50億円」の約102件／億走行台キロ、「1～3億円」の約90件／億走行台キロとなっている。少ないのは「5千万円未満」の約65件／億走行台キロで、中規模の事業所に事故件数が多い。

会社従業員別にみると、事故が多いのは「1,000～4,999人」の規模で約105件／億走行台キロで、続いて「300～999人」の約96件／億走行台キロとなっている。少ないのは「5,000人以上」の約31件／億走行台キロである。

(2) 安全運転管理者の属性と走行台キロ当り人身事故件数

安全運転管理者の年齢との関連をみると、多いのは「60歳以上」の約111件／億走行台キロと「30歳代」の約107件／億走行台キロである。少ないのは「40歳代」の約63件／億走行台キロである。

安全運転管理者の勤続年数別に事故件数をみると、もっとも件数が多いのは「20～29年」の約100件／億走行台キロで、これよりも短くとも長くとも事故件数が少ない。

安全運転管理者としての在任期間と事故件数の関連をみると、「3～5年」の

約96件／億走行台キロが多く、「6～9年」は約41件／億走行台キロと少ない。

安全運転管理者の役職と事故件数では、事故が多いのは「主任相当職」で約93件／億走行台キロ、事故が少ないのは「係長相当職」で約25件／億走行台キロである。

(3) 安全運転管理者の権限と走行台キロ当り人身事故件数

前年度に調査した安全運転管理者の権限に変更が無かったという仮定のもとに、安全運転管理者の決定権の持ち方から事業所を3つのグループ（「決定権を持つ」、「決定権はないが、実質的には安全運転管理者が決められている（以下、実質的に決定していると記述する）」、「権限はない」）に分けて、それぞれ走行台キロ当たりの事故件数を算出した。

安全運転管理者の権限の種類としては、以下の12項目を使用した。

- (1) 運行計画の作成
- (2) 乗務員の割当
- (3) 使用車両の決定
- (4) 運転者教育計画の作成
- (5) 運転者の採用
- (6) 運転者の昇格
- (7) 運転者の配置転換
- (8) 優良運転者
- (9) 車両の保管及び整備のための施設の新設、改善
- (10) 運転者のための各種施設（休憩所等）の新設、改善
- (11) 車両の廃車
- (12) 車両の購入

その結果、12項目中7項目で安全運転管理者に「決定権がある」事業所にもっとも事故が少なかった。安全運転管理者の権限が強いほど事故件数が少ない傾向にあるといえる。

なお、各項目において「実質的に決定している」とする事業所には比較的事故が多く、安全運転管理者の権限は明確になっていることが事故防止に有効であるとみられる。

(4) 安全運転管理と走行台キロ当り人身事故件数

① 運転者管理体制・制度と走行台キロ当り人身事故件数

・ 運転者教育

何らかの運転者教育を実施している事業所の事故は約77件／億走行台キロで、実施していない事業所では約106件／億走行台キロであり、実施している方の事故が少ない。

・ 運転経歴証明書の利用

利用事業所の事故件数が約75件／億走行台キロ、非利用事業所は約94件／億走行台キロで、利用している事業所の方が約19件／億走行台キロ少ない。利用している事業所の事故件数は利用していない事業所の事故件数の8割程度の水準である。

・ 表彰制度の有無

「表彰制度有り」が約78件／億走行台キロ、「表彰制度なし」が約81件／億走行台キロと制度がある方の事故が少ない。

・ 車両運転の許可制度の有無

「許可制度なし」が約91件／億走行台キロ、「許可制度あり」は約60件／億走行台キロで、許可制度のある事業所は、ない事業所の3分の2程度の事故件数になっている。

・ 運転者への罰則規定の有無

業務で交通事故を起こした運転者に対しての罰則規定については、「規定なし」が、約124件／億走行台キロ、「規定あり」は約77件／億走行台キロと規定のあった方が規定の無い場合の6割程度である。

・ 管理規定、マニュアル等の整備状況

何らかの管理規定やマニュアルを「整備している」事業所の方の事故件数が多い。この理由としては、「整備されていない」事業所では事故報告自体が曖昧になっており、事業所が事故の発生を十分に把握していないことが考えられる。

② 運転者の日常管理と走行台キロ当り人身事故件数

・ 朝礼の実施

朝礼の実施頻度別に事故件数は、「毎日実施」が約67件／億走行台キロ、「時

々実施」が約90件／億走行台キロ、「実施していない」が約86件／億走行台キロとなっており、毎日朝礼を実施している事業所に事故が少ない。

- **終礼の実施**

終礼の実施頻度別の事故件数は、「毎日実施」が約58件／億走行台キロ、「時々実施」が約73件／億走行台キロ、「実施していない」が約86件／億走行台キロと明らかに実施頻度が高いほど件数が減少している。

- **運転免許証の確認**

運転免許証を確認する頻度別に事故件数をみると、「毎日確認」が約84件／億走行台キロ、「時々確認」が約71件／億走行台キロ、「確認していない」が約99件／億走行台キロと免許証の確認をしていない事業所の事故が特に多い。

- **注意事項の伝達**

運転に関する注意事項の伝達頻度別に事故件数をみると、「毎日伝えている」が約49件／億走行台キロ、「時々伝えている」が約90件／億走行台キロ、「伝えていない」が約89件／億走行台キロで、毎日注意事項を伝えている事業所の事故件数が顕著に少ない。

- **運行前点検の実施**

運行前点検の実施頻度別に事故件数をみると、「毎日実施」が約60件／億走行台キロ、「時々実施」が約91件／億走行台キロ、「実施していない」が約155件／億走行台キロと実施頻度が高いほど事故が少ない。

③ 車両管理と走行台キロ当り人身事故件数

- **鍵の管理方法**

車両の鍵を「責任者が保管」している事業所の事故は、約61件／億走行台キロ、「ボックスに保管」は約82件／億走行台キロ、「運転者が保管」は約112件／億走行台キロで保管レベルが緩やかなほど事故が多い。

- **社有車の私的利用の制限**

社有車の私的利用を認めているかどうかで事故件数をみると、「禁止している」が約70件／億走行台キロ、「許可制あるいは禁止していない」が96件／億走行台キロとなっており、禁止している事業所の方が事故が少ない。

- ・ **マイカーの業務利用の有無**

マイカーの「業務利用なし」の事業所の事故は約87件／億走行台キロ、「業務利用あり」は約68件／億走行台キロで、「業務利用あり」の方がわずかながら事故件数が少ない。これについては、マイカー利用時の事故について十分に報告が行われていないことが考えられる。

- ・ **台帳、日報の整備状況**

何らかの台帳や日報を「整備している」事業所は約77件／億走行台キロ、「整備していない」事業所は約145件／億走行台キロとなっており、台帳や日報類を「整備していない」事業所に事故が多い。

- ・ **整備管理者の選任の有無**

整備管理者の選任状況別に事故件数をみると、「選任している」事業所は約59件／億走行台キロに対して、「選任していない」事業所は約102件／億走行台キロと事故が多い。

1-3-5 講習受講事業所の人身事故件数

自動車安全運転センターの安全運転中央研修所の安全運転管理者課程を受講した事業所の状況を一般事業所と比較すると以下ようになる。

① 平均走行距離

一般事業所使用の車両の年間走行距離は全車種平均で15,787kmに対して、講習受講事業所は18,197kmと1,630kmほど講習受講事業所の方が長い。

② 平均走行台キロ

一般事業所の平均走行台キロは510,089キロに対して講習受講事業所の走行台キロは895,668キロと一般事業所の約1.8倍の距離である。

③ 人身事故件数

講習受講事業所で過去1年間に発生した人身事故は60件である。回答事業所は201事業所であり、人身事故を経験した事業所は17.4%となる。この比率は一般事業所の21.3%を3.9ポイント下回る。1事業所当たりの人身事故件数は、一般事業所が0.392件に対して講習受講事業所は0.299件と4分の3程度の水準である。

④ 走行台キロ当りの人身事故件数

走行台キロ当たりの事故件数は一般事業所が約80件／億走行台キロに対して講習受講事業所は約32件／億走行台キロと、一般事業所の約4割程度の事故件数である。

1-3-6 安全運転管理の現状に関する訪問調査結果

安全運転管理者選任事業所で特に優れた安全運転管理を行っていると思われる8事業所を訪問し、アンケートでは把握できない具体的な安全運転管理の施策の実施状況を聞き取り調査した。

① 事業所概要と車両使用状況

今回訪問した事業所は8ヶ所で、業種は通信業が1事業所、食料品製造卸が2事業所、建設業が4事業所、建設資材販売業が1事業所である。企業規模は500人を超える大手企業から20～50名強の小規模企業まで対象とした。使用車両は8台から1,400台程度まで分布している。

② 最近の事故違反の発生状況

いずれの事業所でも、最近は大きな人身事故は発生していない。過去からの事故・違反の推移をみると、ピークの6分の1、3分の1に減少した事例がみられる。

③ 実施している安全運転管理

事故防止策として実施している内容は多様であるが、訪問した8事業所の5事業所以上で共通しているのは次の点である。

- ・ 安全運転管理のための諸規定が整備されている。
- ・ 安全運転管理の組織が明確になっている。また、その組織が活発に活動している。
- ・ 朝礼で何らかの交通安全のための活動を行っている。
- ・ 運転日報等により車両の使用状況を常に把握している。
- ・ 優良運転者表彰制度が整備されている。
- ・ 運転経歴証明書を活用して、社員の事故違反の状況を把握している。

- ・ 形態は様々であるが、何らかの安全運転教育を定期的に行っている。
- ・ シートベルトの着用状況のチェックを実施している。

④ 朝礼の実施方法

朝礼を毎日実施している事業所が5事業所で、1事業所は週に1回の頻度での実施となっている。1事業所は朝礼を実施していないが、毎日、「MM運動」という交通安全のための活動を行っている。

朝礼の時間は10分から20分程度で、体操、業務上の連絡事項の伝達を中心に行っている例が多い。交通安全に関しては、交通安全標語等の唱和、社員が交代で交通安全スピーチを行う、危険予知訓練を行う等の例がみられる。これらの活動を行っていない事業所でも、交通安全のための注意点を伝達しているケースが多い。

⑤ 安全運転管理のための費用

総額では60万円～700万円まで分布している。この金額を従業員1人あたりに換算すると2,000円～7,000円/人となっている。費用の主な用途としては、優良運転者の表彰が多く、その他、運転経歴証明書の取得のための費用、研修費用があげられている。

⑥ 安全運転管理のポイント

トップの交通安全に対する姿勢を指摘する企業が5事業所と多い。トップ自らが交通安全に積極的な事業所ほど古くから安全運転管理が行き届いていると感じられる。

安全運転のための施策はすぐに効果が現れるものではないので、根気よく実施することが重要とする意見も多い。

その他に多いのは、安全運転のための各種規定の整備が事故防止に取り組むきっかけになったとする意見である。各種規定類の整備と安全運転管理のための組織の明確化が事故防止のための必要条件となっているとみられる。

運転経歴証明書の活用も多くの事業所で行われており、その有効性も評価されている。事業所によっては運転経歴証明書を利用するようになっただけで徐々に

事故・違反が減少したとしている。

⑦ 今後の課題

今回の訪問調査は、優良事業所を対象としたことから「現状を維持する」ことの重要性を強調するところが多かったが、さらなる安全をめざそうとし、自社の事故防止だけでなく関連企業や協力企業の事故防止を今後の課題とする事業所もあった。

第2章

走行距離と事故に関する

調査分析結果

この章では、安全運転管理者選任事業所を対象に実施した使用車両の走行距離と事故の発生件数の調査結果から、事業所特性、安全管理の水準などと走行台キロ当たり事故件数との関連を分析していく。

2-1 分析データの作成方法

(1) 走行距離集計対象車両

昨年度の走行距離とその1年後の今年度の走行距離の両者の回答を得た車両が一般事業所で14,870台、講習受講事業所で4,605台の合計19,475台である。これらの車両について今年度の走行距離から昨年度の走行距離を減じて年間走行距離を算出した。その結果の分布が図2-1-1である。

走行距離の分布図にみるように走行距離がマイナスになる事例が403台（全車両の2.1%）みられたが、これについては記入上のミスとして集計対象から除外する。

また、10万km以上の車両が231台（全車両の1.2%）含まれていたが、うち82台について追跡調査をしたところ、6台（再調査対象の7.3%）を除いていずれも記入ミスであった。そこで、10万km以上は記入ミスデータが多いとして今回の集計分析対象から除外することにした。

これらの処理の結果、走行距離についての集計対象車両台数は一般事業所で14,498台、講習事業所で4,343台となった。

(2) 使用車両台数の算出方法

使用車両台数は、事業所の走行台キロ（延走行距離）を算出する基本となるものである。使用車両台数は、昨年度調査時点（平成5年10月1日現在）の使用車両台数と今年度調査時点（平成6年10月1日現在）の使用車両台数の平均とした。前年調査の質問3と今年調査の質問2によっている。

事業所全体の傾向を把握するため、走行台キロの算出においてはこの使用車両台数を使用し、走行車両分析対象車両との差については、後で述べるような推定を行った。

使用車両台数全体の車種別内訳は表2-1-1のようになっている。

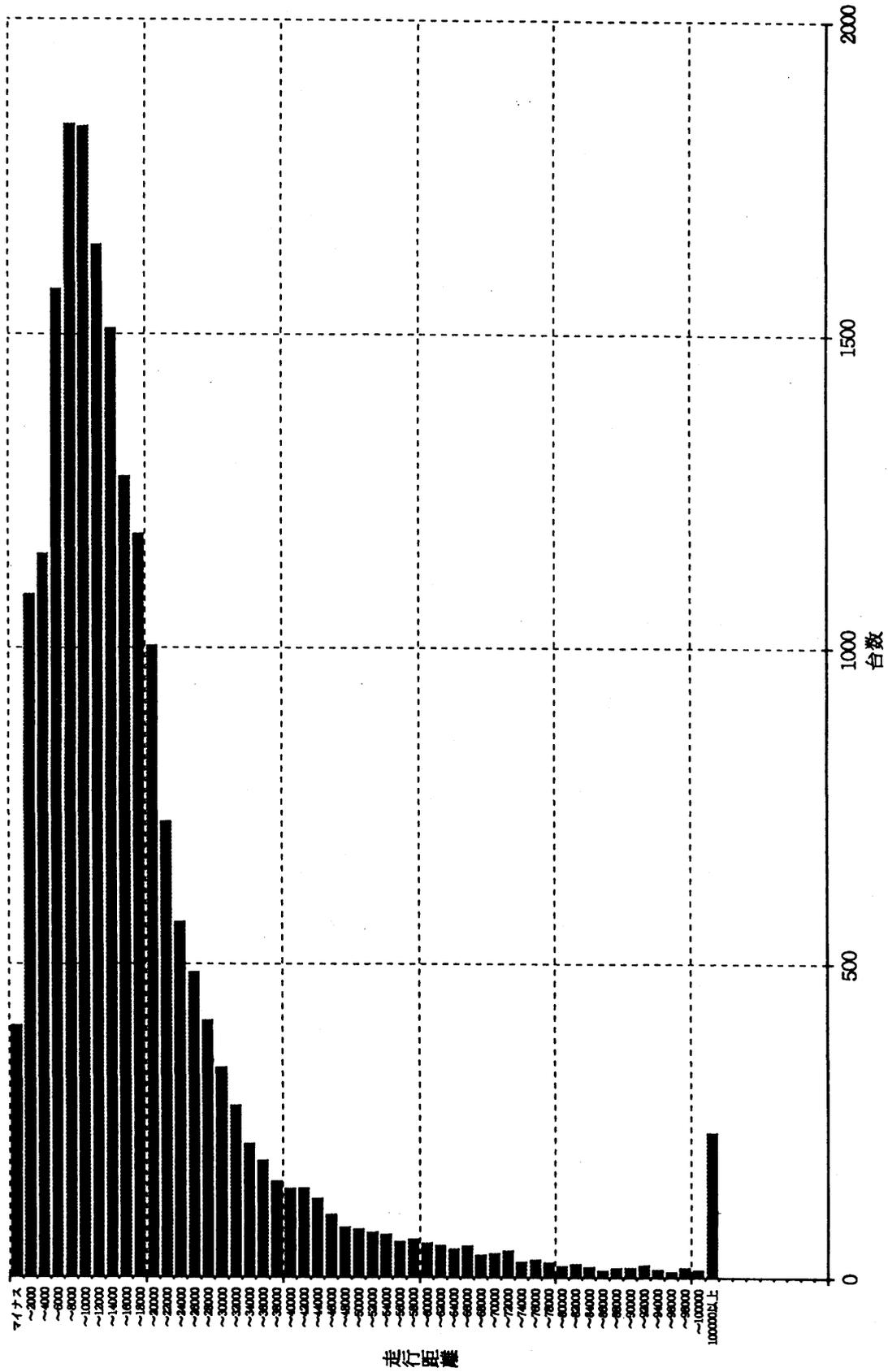


図 2 - 1 - 1 走行距離分布 (全車種)

表 2-1-1 使用車両台数全体の車種別内訳

一般事業所

車種	台数
バス	501
大型貨物	989
小型貨物	8,855
乗用車	6,753
軽自動車	4,162
自動二輪車	231
原付	1,220
その他	973
合計	23,682

講習受講事業所

車種	台数
バス	544
大型貨物	671
小型貨物	3,340
乗用車	1,799
軽自動車	1,460
自動二輪車	34
原付	326
その他	632
合計	8,804

(3) 当報告書で使用する標準偏差について

本報告書では、各種の値に関して平均値とともに標準偏差を算出している。標準偏差とはデータのばらつきの程度を示すもので、データが平均から乖離してばらつきが大きいほど大きく、個々のデータが平均値の近くに分布してばらつきが小さいほど小さな値となる。

標準偏差の算出式は次のとおりである。

$$SD = \sqrt{\frac{1}{N} \sum (X_i - X)^2}$$

SD： 標準偏差

N： サンプル数

X_i： 粗点

X： X_iの平均値

たとえば、表2-1-3の2種類のデータはいずれも平均が10であるが、標準偏差は0.3と6.3と大きく異なる例である。データAは個々のデータの平均との差が小さく、平均値の近くに分布している。これに対して、データBは個々の値の平均との差が大きく、これにともなって標準偏差も大きくなっている。

表2-1-2 データによる標準偏差の差の例

番号	データA	データB
1	9.5	0.0
2	9.6	2.0
3	9.7	4.0
4	9.8	6.0
5	9.9	8.0
6	10.0	10.0
7	10.1	12.0
8	10.2	14.0
9	10.3	16.0
10	10.4	18.0
11	10.5	20.0
平均値	10.0	10.0
標準偏差	0.3	6.3

2-2 車種別走行距離

2-2-1 車両単位でみた走行距離

まず、一般事業所の保有車両の走行距離分布をみる。一般事業所の14,498台の車両の走行距離帯別の台数を表2-2-1～2および図2-2-1～10に示す。

図表にみるように最も台数が多い走行距離帯は、バスが「10,000～12,000km」（本報告書でこのように範囲で示す場合は特にことわらない限りすべて以上、未満である）で39台（9.8%）、大型貨物が「2,000km未満」で39台（7.5%）、小型貨物が「6,000～8,000km」で554台（9.1%）、乗用車が「10,000～12,000km」で400台（10.0%）、軽乗用車が「6,000～8,000km」で385台（15.4%）、二輪・原付が「2,000km未満」で258台（48.6%）となっている。

平均値を算出するとバスが17,855km、大型貨物が27,580km、小型貨物が16,991km、乗用車が16,754km、軽自動車が11,736km、二輪・原付が4,006kmとなる。走行距離が最も長いのが大型貨物で、最も短いのが二輪・原付である（表2-2-3および図2-2-11）。

表 2-2-1 走行距離の回答のあった車両の車種別走行距離分布(実数) (単位:台)

走行距離								二輪・ 原付	その他	合計
	バス	大型貨物	小型貨物	貨物車計	乗用車	軽自動車	四輪車計			
～2000	28	39	258	297	89	89	503	258	82	843
～4000	29	24	370	394	160	203	786	73	40	899
～6000	24	27	480	507	252	326	1,109	56	41	1,206
～8000	32	36	554	590	327	385	1,334	52	42	1,428
～10000	36	29	552	581	390	350	1,357	30	44	1,431
～12000	39	23	524	547	400	246	1,232	25	37	1,294
～14000	30	27	463	490	366	206	1,092	22	29	1,143
～16000	24	28	422	450	329	147	950	10	25	985
～18000	22	16	397	413	317	125	877	2	26	905
～20000	20	18	315	333	275	113	741	1	18	760
～22000	13	22	268	290	167	63	533	1	12	546
～24000	12	14	203	217	159	51	439	0	12	451
～26000	7	17	164	181	133	42	363	1	12	376
～28000	8	8	160	168	126	32	334	0	9	343
～30000	1	8	132	140	105	26	272	0	4	276
～32000	6	4	129	133	65	16	220	0	7	227
～34000	2	7	93	100	67	14	183	0	2	185
～36000	3	4	76	80	43	8	134	0	1	135
～38000	3	11	59	70	31	10	114	0	1	115
～40000	6	6	59	65	39	4	114	0	2	116
～42000	6	17	52	69	21	7	103	0	0	103
～44000	9	12	48	60	18	4	91	0	0	91
～46000	3	6	37	43	19	3	68	0	3	71
～48000	0	5	23	28	8	5	41	0	2	43
～50000	7	5	21	26	13	5	51	0	0	51
～52000	4	6	16	22	15	1	42	0	1	43
～54000	2	9	21	30	10	1	43	0	2	45
～56000	2	4	14	18	10	0	30	0	1	31
～58000	2	5	20	25	7	0	34	0	0	34
～60000	2	5	19	24	8	1	35	0	1	36
～62000	6	5	14	19	7	0	32	0	0	32
～64000	4	11	12	23	3	0	30	0	0	30
～66000	0	8	12	20	1	1	22	0	0	22
～68000	0	4	6	10	2	2	14	0	0	14
～70000	3	7	10	17	2	0	22	0	0	22
～72000	0	8	10	18	3	3	24	0	0	24
～74000	0	4	3	7	5	2	14	0	1	15
～76000	0	4	6	10	3	1	14	0	0	14
～78000	0	2	9	11	2	1	14	0	0	14
～80000	0	3	4	7	3	1	11	0	0	11
～82000	0	5	6	11	2	0	13	0	0	13
～84000	0	5	4	9	1	0	10	0	0	10
～86000	0	2	3	5	2	0	7	0	1	8
～88000	1	2	5	7	0	0	8	0	0	8
～90000	0	1	6	7	1	0	8	0	0	8
～92000	0	2	5	7	1	3	11	0	1	12
～94000	0	1	6	7	1	0	8	0	0	8
～96000	0	1	2	3	1	0	4	0	0	4
～98000	0	0	6	6	3	0	9	0	1	10
～100000	0	1	5	6	1	0	7	0	0	7
合計	396	518	6,083	6,601	4,013	2,497	13,507	531	460	14,498

表2-2-2 走行距離の回答のあった車両の車種別走行距離分布(構成比) (単位:%)

走行距離								二輪・ 原付	その他	合計
	バス	大型貨物	小型貨物	貨物車計	乗用車	軽自動車	四輪車計			
～2000	7.1	7.5	4.2	4.5	2.2	3.6	3.7	48.6	17.8	5.8
～4000	7.3	4.6	6.1	6.0	4.0	8.1	5.8	13.7	8.7	6.2
～6000	6.1	5.2	7.9	7.7	6.3	13.1	8.2	10.5	8.9	8.3
～8000	8.1	6.9	9.1	8.9	8.1	15.4	9.9	9.8	9.1	9.8
～10000	9.1	5.6	9.1	8.8	9.7	14.0	10.0	5.6	9.6	9.9
～12000	9.8	4.4	8.6	8.3	10.0	9.9	9.1	4.7	8.0	8.9
～14000	7.6	5.2	7.6	7.4	9.1	8.2	8.1	4.1	6.3	7.9
～16000	6.1	5.4	6.9	6.8	8.2	5.9	7.0	1.9	5.4	6.8
～18000	5.6	3.1	6.5	6.3	7.9	5.0	6.5	0.4	5.7	6.2
～20000	5.1	3.5	5.2	5.0	6.9	4.5	5.5	0.2	3.9	5.2
～22000	3.3	4.2	4.4	4.4	4.2	2.5	3.9	0.2	2.6	3.8
～24000	3.0	2.7	3.3	3.3	4.0	2.0	3.3	0.0	2.6	3.1
～26000	1.8	3.3	2.7	2.7	3.3	1.7	2.7	0.2	2.6	2.6
～28000	2.0	1.5	2.6	2.5	3.1	1.3	2.5	0.0	2.0	2.4
～30000	0.3	1.5	2.2	2.1	2.6	1.0	2.0	0.0	0.9	1.9
～32000	1.5	0.8	2.1	2.0	1.6	0.6	1.6	0.0	1.5	1.6
～34000	0.5	1.4	1.5	1.5	1.7	0.6	1.4	0.0	0.4	1.3
～36000	0.8	0.8	1.2	1.2	1.1	0.3	1.0	0.0	0.2	0.9
～38000	0.8	2.1	1.0	1.1	0.8	0.4	0.8	0.0	0.2	0.8
～40000	1.5	1.2	1.0	1.0	1.0	0.2	0.8	0.0	0.4	0.8
～42000	1.5	3.3	0.9	1.0	0.5	0.3	0.8	0.0	0.0	0.7
～44000	2.3	2.3	0.8	0.9	0.4	0.2	0.7	0.0	0.0	0.6
～46000	0.8	1.2	0.6	0.7	0.5	0.1	0.5	0.0	0.7	0.5
～48000	0.0	1.0	0.4	0.4	0.2	0.2	0.3	0.0	0.4	0.3
～50000	1.8	1.0	0.3	0.4	0.3	0.2	0.4	0.0	0.0	0.4
～52000	1.0	1.2	0.3	0.3	0.4	0.0	0.3	0.0	0.2	0.3
～54000	0.5	1.7	0.3	0.5	0.2	0.0	0.3	0.0	0.4	0.3
～56000	0.5	0.8	0.2	0.3	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.2
～58000	0.5	1.0	0.3	0.4	0.2	0.0	0.3	0.0	0.0	0.2
～60000	0.5	1.0	0.3	0.4	0.2	0.0	0.3	0.0	0.2	0.2
～62000	1.5	1.0	0.2	0.3	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2
～64000	1.0	2.1	0.2	0.3	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2
～66000	0.0	1.5	0.2	0.3	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2
～68000	0.0	0.8	0.1	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1
～70000	0.8	1.4	0.2	0.3	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2
～72000	0.0	1.5	0.2	0.3	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.2
～74000	0.0	0.8	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1
～76000	0.0	0.8	0.1	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
～78000	0.0	0.4	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
～80000	0.0	0.6	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
～82000	0.0	1.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
～84000	0.0	1.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
～86000	0.0	0.4	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.1
～88000	0.3	0.4	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
～90000	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
～92000	0.0	0.4	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1
～94000	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
～96000	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
～98000	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.1
～100000	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

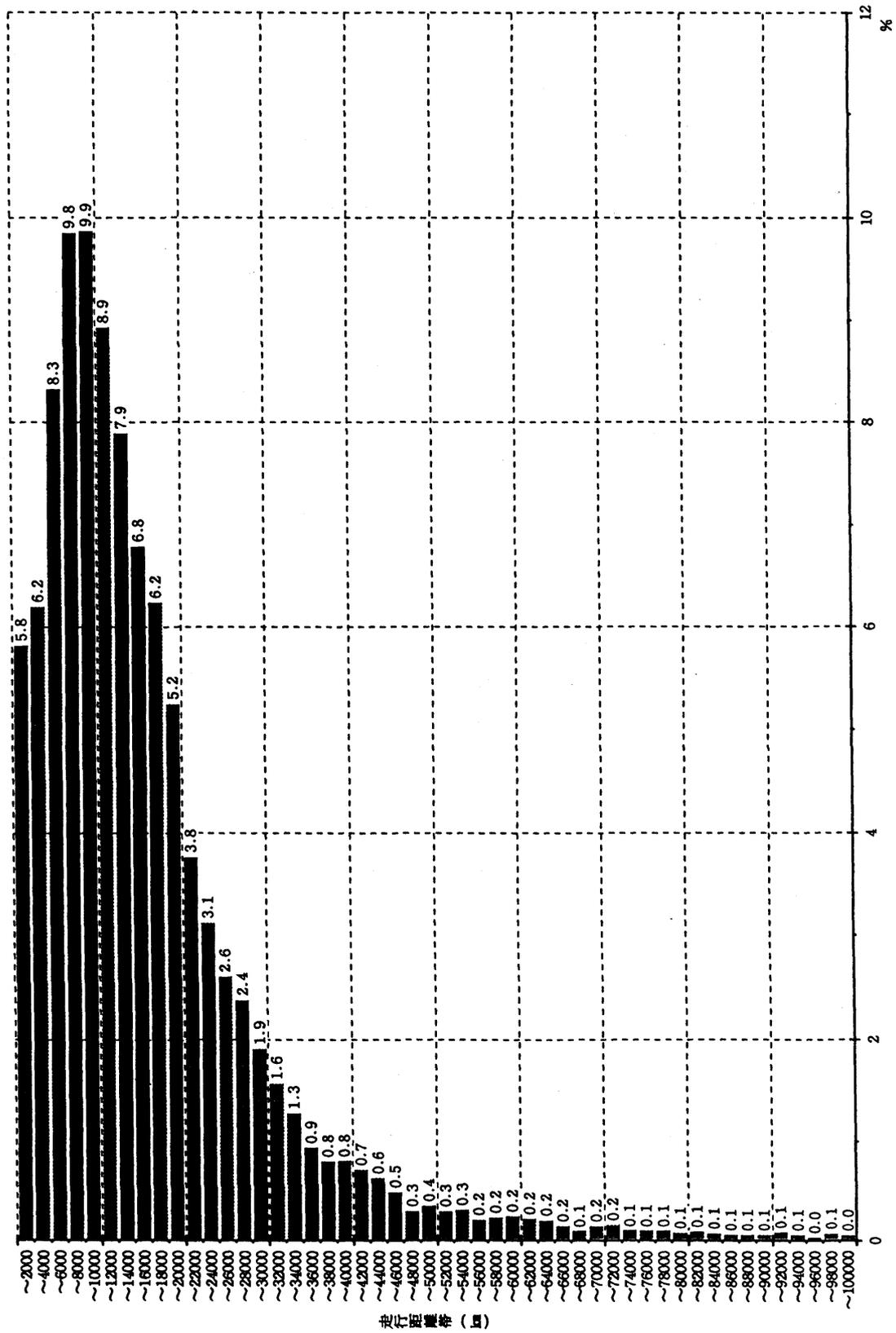


図2-2-1 走行距離の回答にあった車両の年間平均走行距離分布 (全車種計)

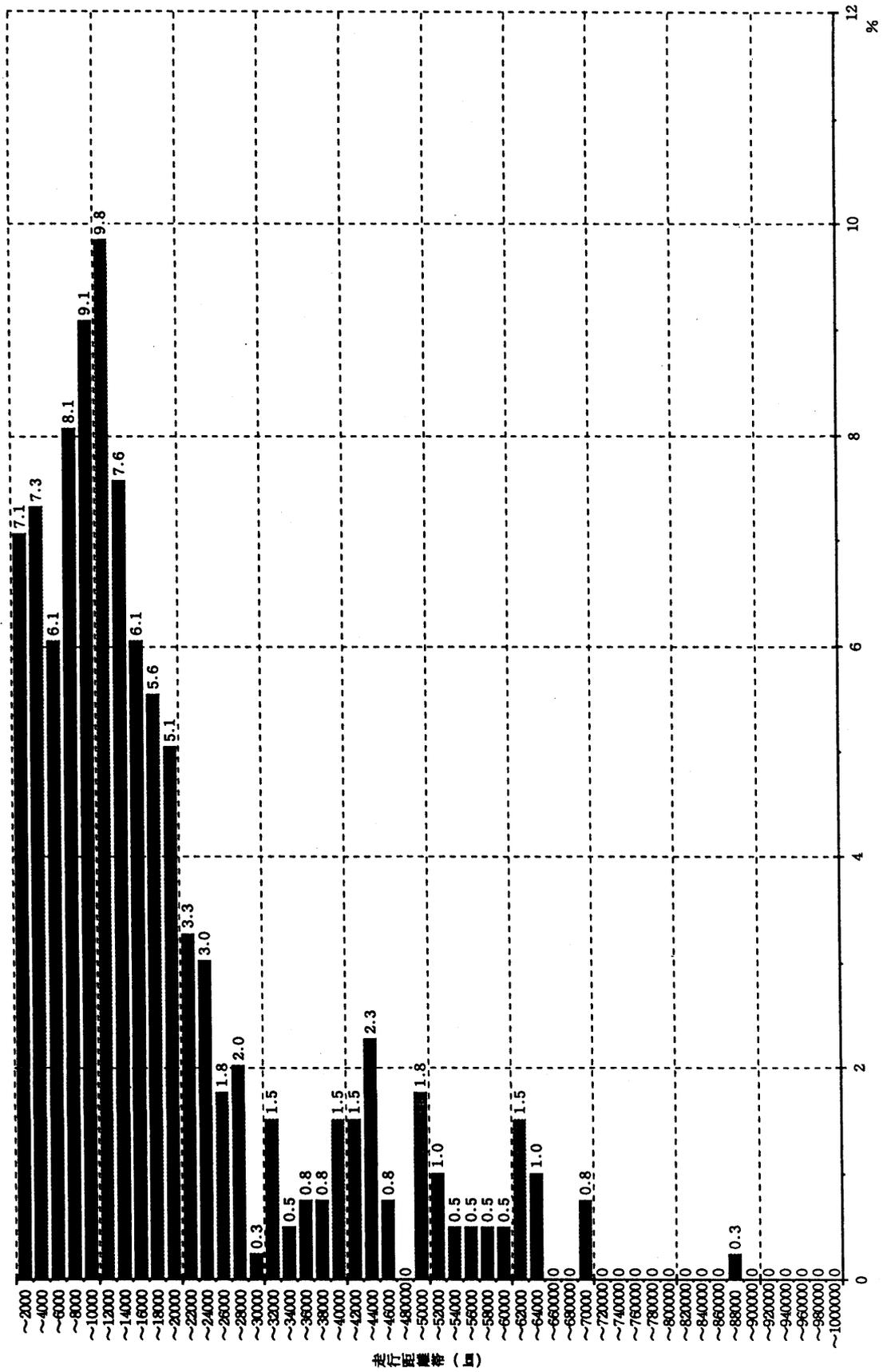


図 2-2-2 走行距離の回答のあった車両の年間平均走行距離分布 (バス)

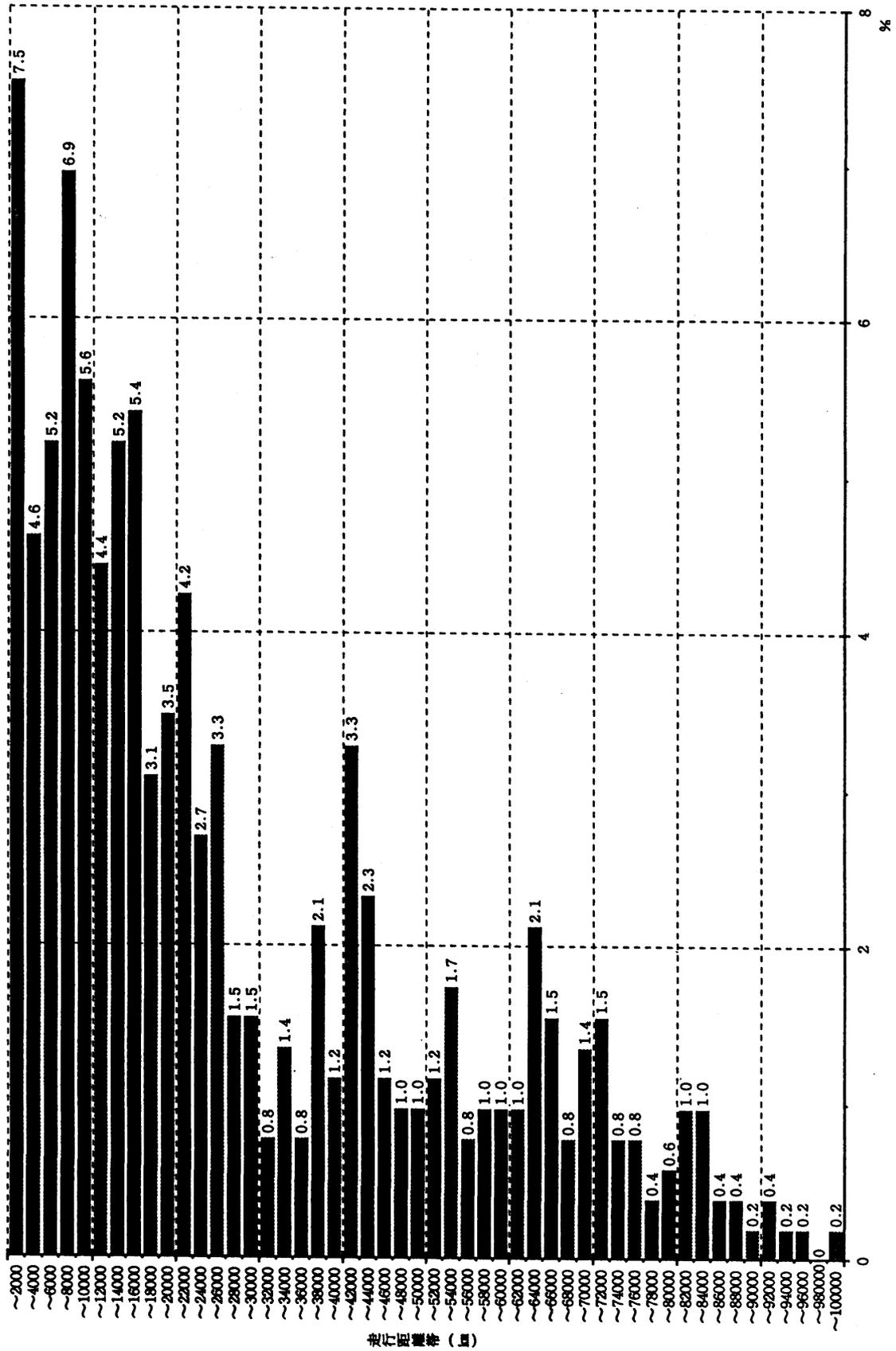


図 2 - 2 - 3 走行距離の回答のあった車両の年間平均走行距離分布 (大型貨物)

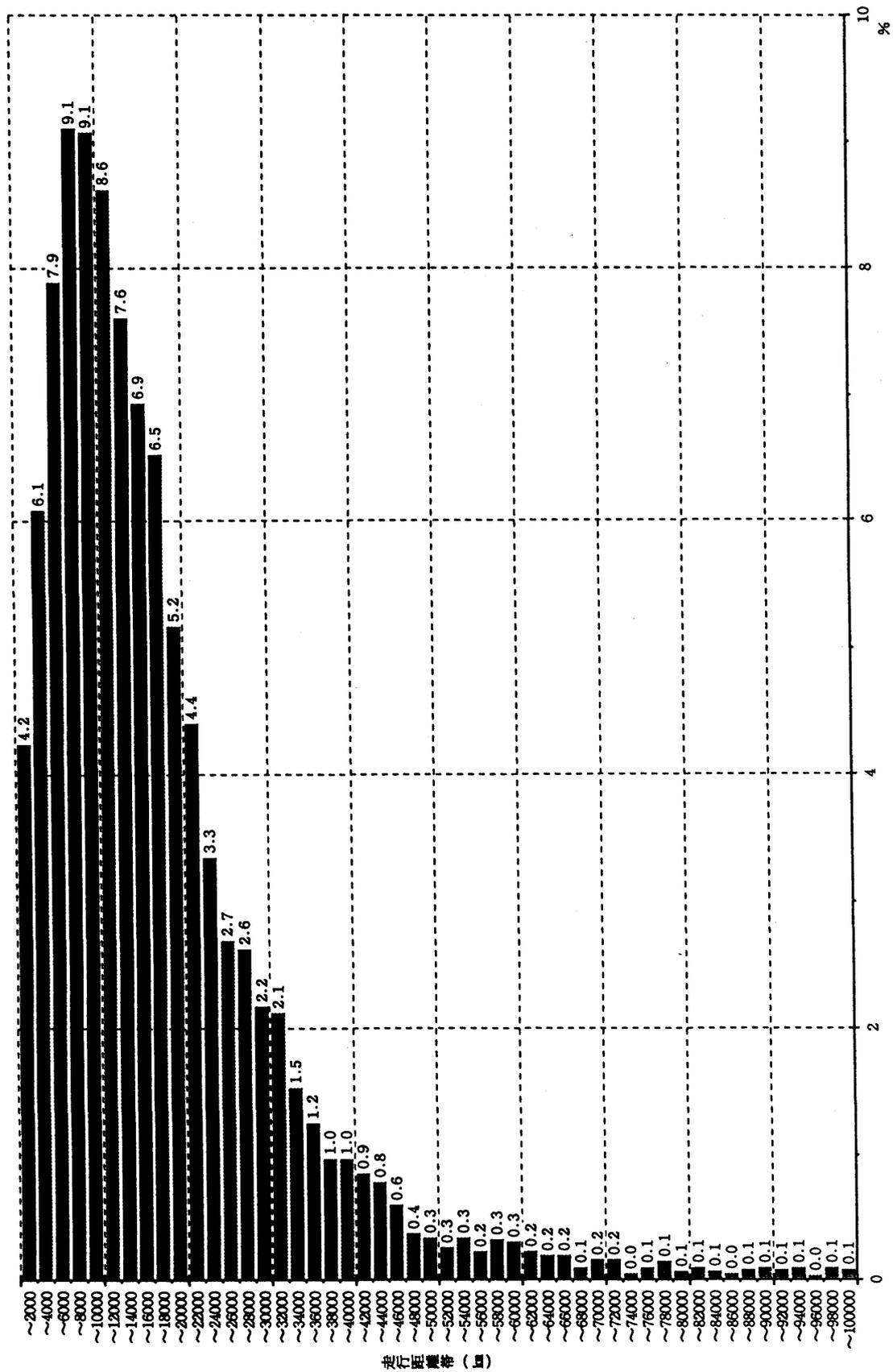


図 2-2-4 走行距離の回答のあった車両の年間平均走行距離分布 (小型貨物)

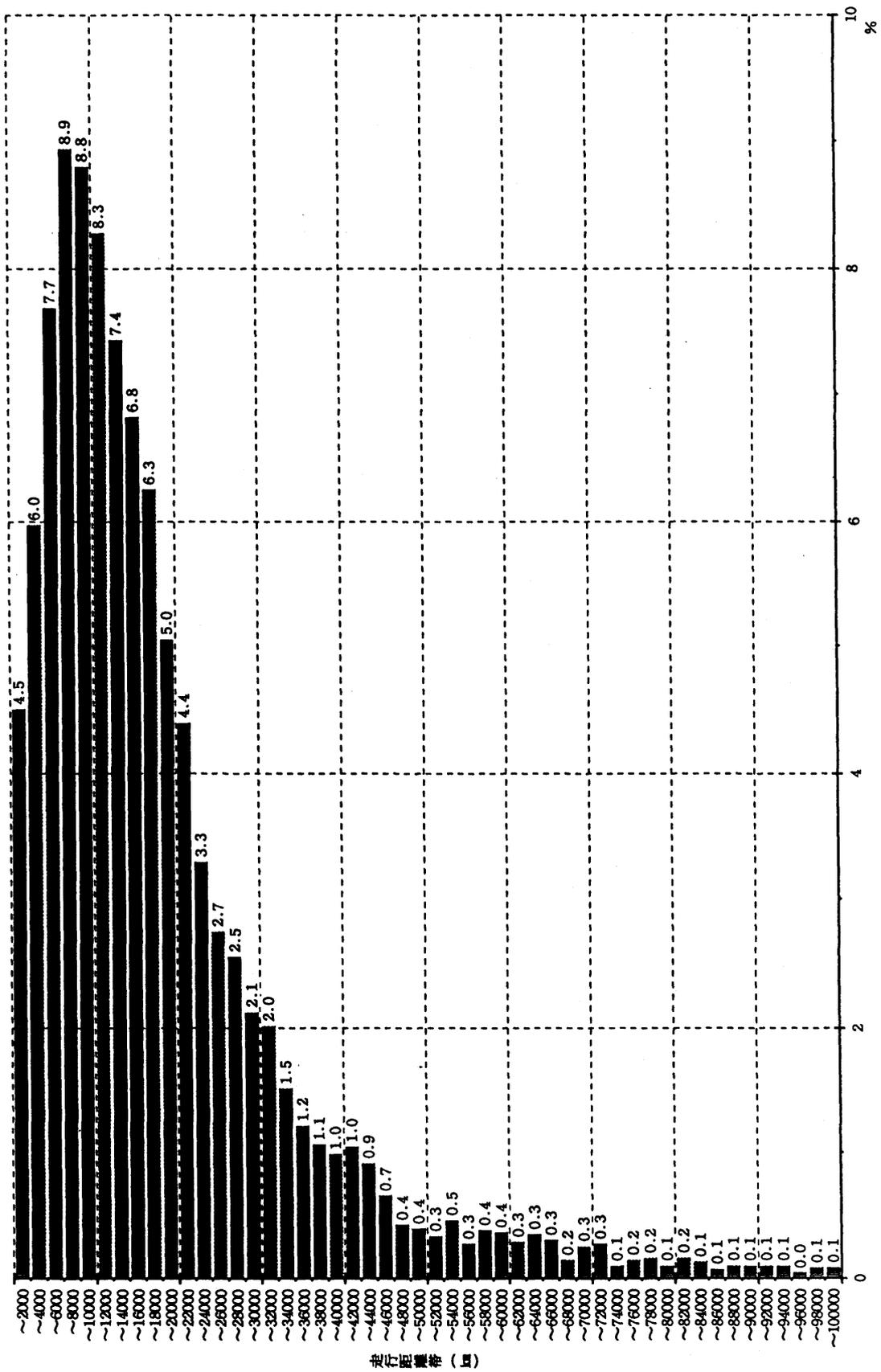


図 2-2-5 走行距離の回答のあった車両の年間平均走行距離分布 (貨物車計)

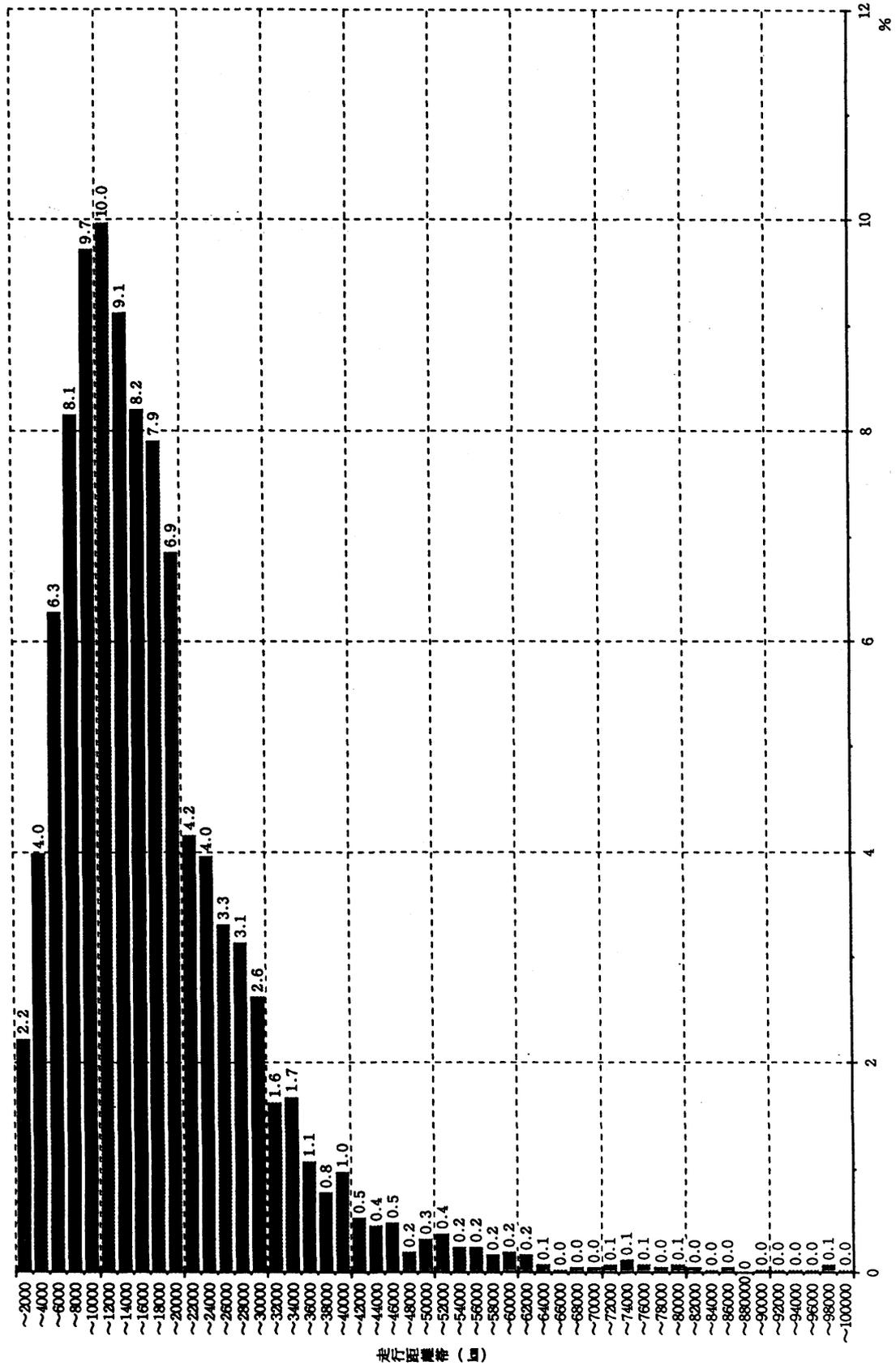


図2-2-6 走行距離の回答のあった車両の年間平均走行距離分布 (乗用車)

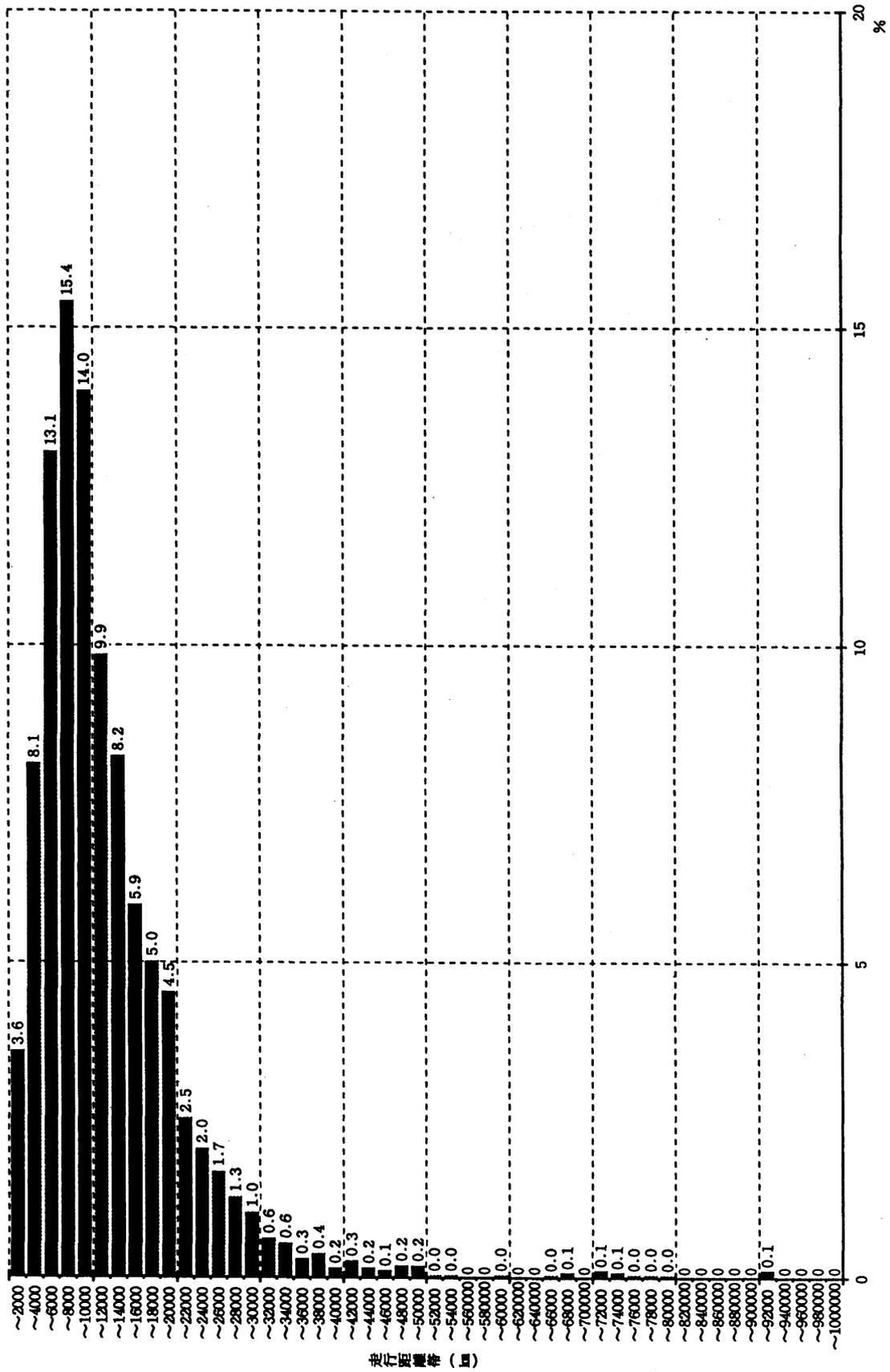


図 2 - 2 - 7 走行距離の回答のあった車両の年間平均走行距離分布 (軽自動車)

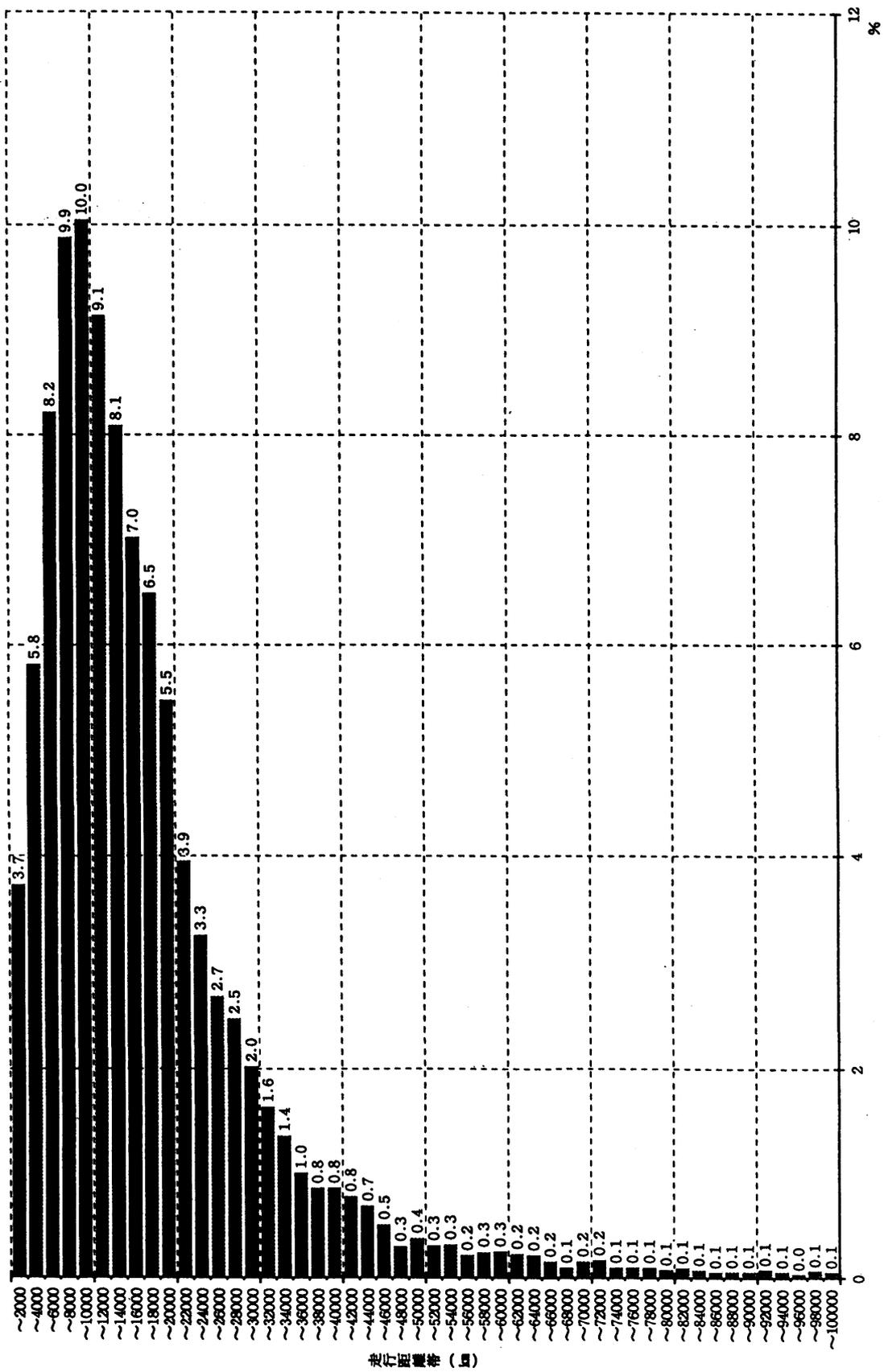


図2-2-8 走行距離の回答のあった車両の年間平均走行距離分布 (四輪車計)

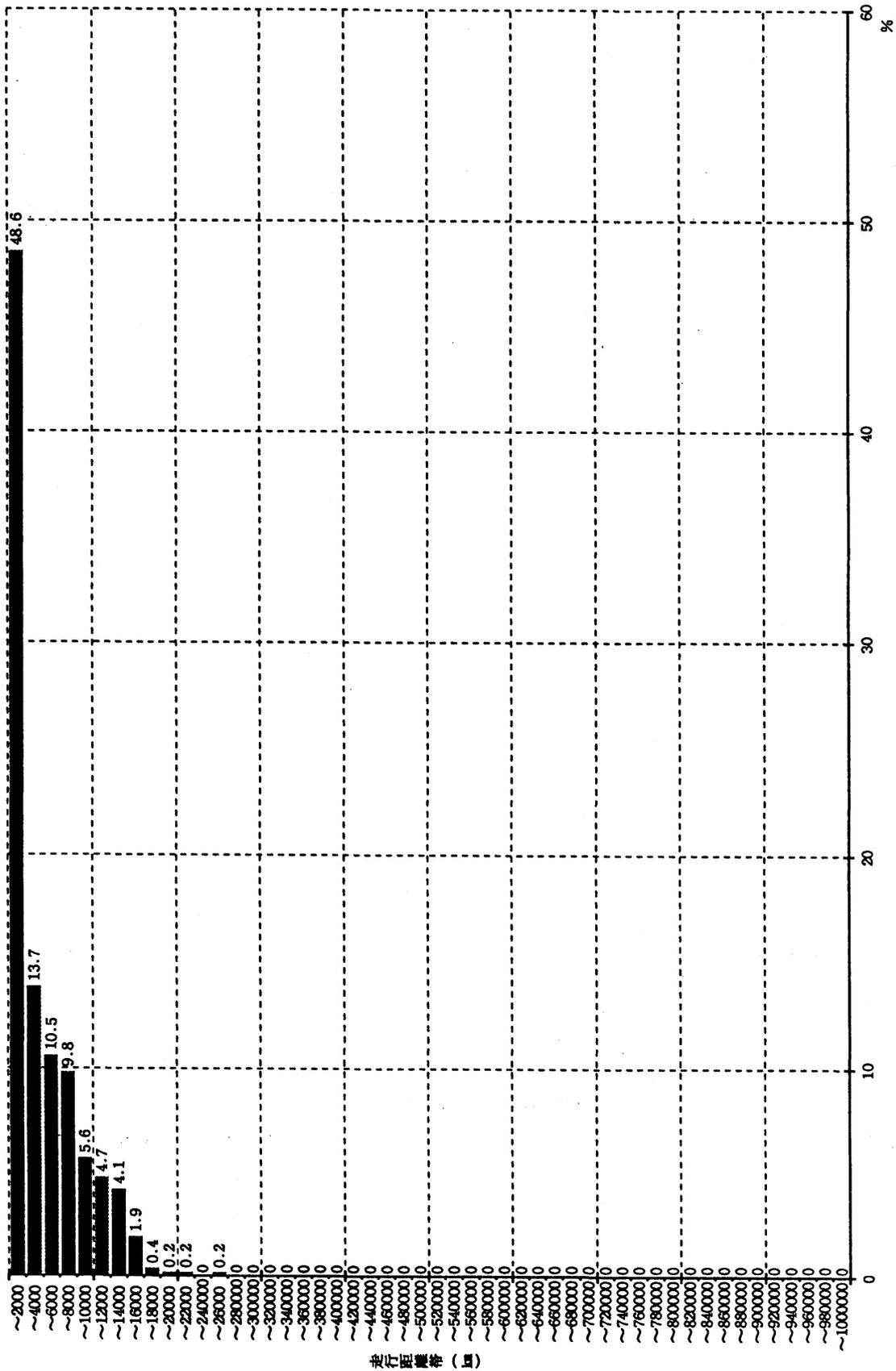


図 2-2-9 走行距離の回答のあった車両の年間平均走行距離分布 (二輪・原付)

表 2-2-3 走行距離の回答のあった車両の走行距離の平均

車種	平均 (km)	標準偏差 (km)	サンプル数 (台)
バス	17,855	16,016	396
大型貨物	27,580	24,097	518
小型貨物	16,991	14,410	6,083
貨物車計	17,822	15,651	6,601
乗用車	16,754	11,986	4,013
軽自動車	11,736	9,228	2,497
四輪車計	16,381	13,810	13,507
二輪・原付	4,006	4,279	531
その他	11,943	12,308	460
合計	15,787	13,749	14,498

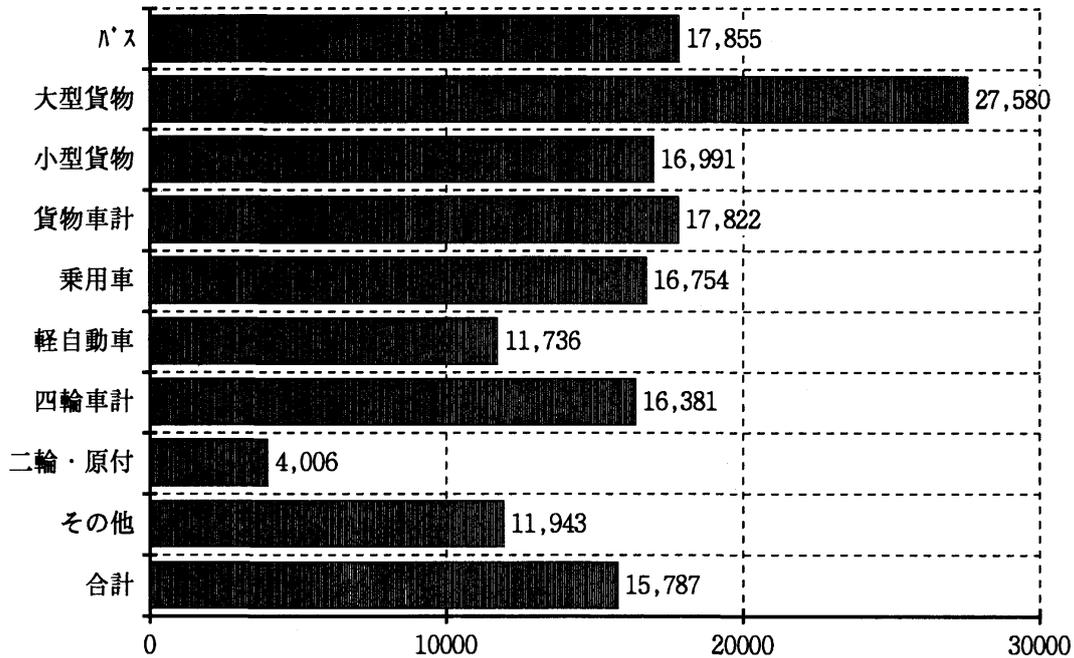


図 2-2-11 走行距離の回答のあった車両の走行距離の平均

2-2-2 事業所単位でみた走行距離

前項では、車両単位で走行距離の分布や平均値をみてきた。ここでは、これらの車両ごとのデータから事業所単位の平均値を算出し、さらにそれを平均した値をみていく。

(1) 全事業所の平均走行距離

車両ごとの値を事業所単位の値とし、それを平均した値が表2-2-4および図2-2-12である。図表にみるように事業所ごとの平均値はバスが14,466km、大型貨物が20,029km、小型貨物が15,781km、乗用車が15,921km、軽自動車が10,663km、二輪・原付が2,615kmとなっている。車両単位の平均値と比較すると、ほとんどの車種で事業所単位で平均した値の方が低くなっている。

(2) 業種別車種別

車種別に走行距離が長い業種をあげると、バスはサービス業、大型貨物と小型貨物はその他業種、乗用車は製造業、軽自動車は卸売・小売業、二輪・原付は金融保険業となっている。全車種でみると「製造業」が19,434kmと最も長く、以下、「金融保険業」(18,648km)、「その他」(18,391km)、「サービス業」(17,218km)と続いている。走行距離が短いのは「官公署公社公団等」(8,584km)、「電気ガス業」(9,661km)などである。

(3) 資本金別平均走行距離

会社資本金別に平均走行距離をみたのが表2-2-6と図2-2-14である。

車種別にみて走行距離が長いのは、バスや貨物自動車では「1～3億円」あるいは「3～5億円」である。乗用車と軽自動車は、おおむね資本金が多いほど走行距離が短くなっている。二輪・原付は「5～10億円」の走行距離が長い。

(4) 会社従業員別平均走行距離

会社従業員規模別に平均走行距離をみたのが表2-2-7と図2-2-15である。

バス、大型貨物では従業員規模が「1,000～4,999人」あるいは「5,000人以上」の比較的大規模な企業の事業所の走行距離が長い。小型貨物や乗用車ではあま

り従業員規模による違いがみられない。軽自動車は従業員規模が小さいほど走行距離が長く、二輪・原付は「100～299人」の走行距離が長い。

(5) 事業所従業員規模別平均走行距離

事業所の従業員規模別に平均走行距離をみたのが表2-2-8と図2-2-16である。

事業所従業員と走行距離の関係は明確ではないが、バスと大型貨物では従業員規模が小さい方が長い。小型貨物と乗用車は300人以上の事業所の走行距離が長いが従業員規模とともに一定の方向に変化する傾向は読みとれない。

表 2-2-4 車両単位での走行距離の平均と事業所単位での平均走行距離の比較

	車両単位での平均値			事業所単位での平均値		
	平均	標準偏差	台数	平均	標準偏差	台数
バス	17,855	16,016	396	14,466	12,904	155
大型貨物	27,580	24,097	518	20,029	20,026	133
小型貨物	16,991	14,410	6,083	15,781	11,158	643
貨物計	17,822	15,651	6,601	16,413	12,030	659
乗用車	16,754	11,986	4,013	15,921	9,303	640
軽自動車	11,736	9,228	2,497	10,663	7,808	412
四輪計	16,381	13,810	13,507	16,685	10,465	777
二輪・原付	4,006	4,279	531	2,615	3,195	81
その他	11,943	12,308	460	12,803	13,295	86
全車種平均	15,787	13,749	14,498	16,556	10,505	777

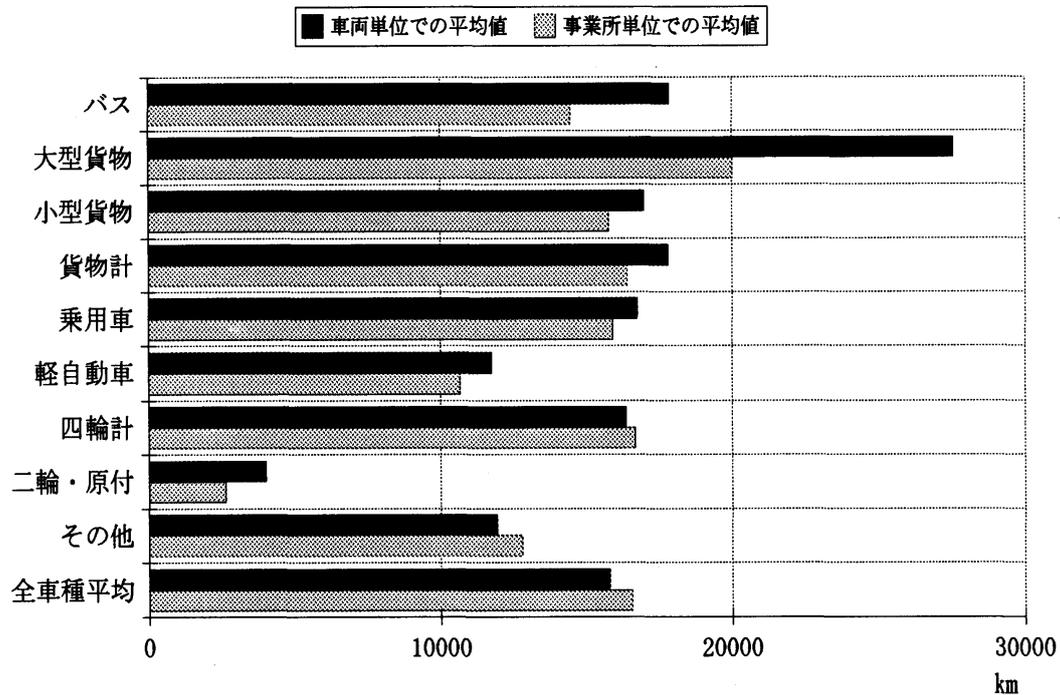


図 2-2-12 車両単位での走行距離の平均と事業所単位での平均走行距離の比較

表 2-2-5 業種別車種別平均走行距離

(単位：km、事業所数)

資本規模	バス		貨物車計				乗用車		軽自動車		四輪車計		二輪・原付		不明		全車種平均	
			大型貨物	小型貨物														
平均	9,051	2,797	8,175	8,026	10,227	7,025	8,824	1,441	4,791	8,584								
建設業	12,874	15,278	14,229	14,984	17,728	11,906	16,056	2,342	14,779	15,968								
製造業	14,304	33,514	18,875	20,065	16,457	9,121	19,479	308	19,416	19,434								
卸売・小売業	6,919	30,623	19,635	19,844	17,378	12,883	18,690	1,391	14,830	18,648								
金融保険業	-	-	11,124	11,124	12,934	9,246	12,538	5,131	10,266	12,103								
電気ガス業	13,413	726	9,222	8,915	9,959	10,451	10,064	4,284	3,234	9,661								
サービス業	20,314	17,742	15,688	15,751	15,463	10,299	17,360	3,327	12,788	17,218								
その他	14,429	34,366	16,354	18,360	15,753	10,533	18,675	1,938	14,168	18,391								
不明	9,122	-	14,596	14,596	12,971	2,686	13,248	-	22,878	13,248								
全事業所	14,466	20,029	15,781	16,413	15,921	10,663	16,685	2,615	12,803	16,556								
官公署公社公団	6,119	2,965	6,056	6,030	7,102	3,565	4,502	2,436	4,399	4,607								
建設業	7,316	12,286	8,303	8,835	8,202	8,555	7,183	3,823	16,566	7,226								
製造業	11,988	25,167	12,684	14,417	11,087	7,392	12,666	298	19,227	12,688								
卸売・小売業	5,980	19,950	11,498	11,491	8,781	6,734	9,276	1,109	9,280	9,309								
金融保険業	-	-	5,581	5,581	6,129	4,371	5,355	2,732	1,356	5,395								
電気ガス業	7,039	932	7,930	7,924	6,229	6,922	6,462	3,022	3,968	6,578								
サービス業	17,496	20,576	11,031	10,691	8,528	7,278	10,825	4,269	9,228	10,839								
その他	14,110	25,745	14,434	16,968	10,971	11,958	15,073	1,697	15,439	15,012								
不明	-	-	6,633	6,633	-	-	4,727	-	-	4,727								
全事業所	12,904	20,026	11,158	12,030	9,303	7,808	10,465	3,195	13,295	10,505								
官公署公社公団	32	14	56	56	55	40	66	16	14	66								
建設業	30	59	166	168	171	102	187	14	23	187								
製造業	24	21	130	133	131	59	155	5	9	155								
卸売・小売業	4	10	129	130	108	75	141	6	14	141								
金融保険業	0	0	14	14	20	11	21	7	2	21								
電気ガス業	2	2	26	27	19	27	29	12	4	29								
サービス業	45	13	70	74	85	64	109	13	10	109								
その他	17	14	50	55	50	33	67	8	9	67								
不明	1	0	2	2	1	1	2	0	1	2								
全事業所	155	133	643	659	640	412	777	81	86	777								

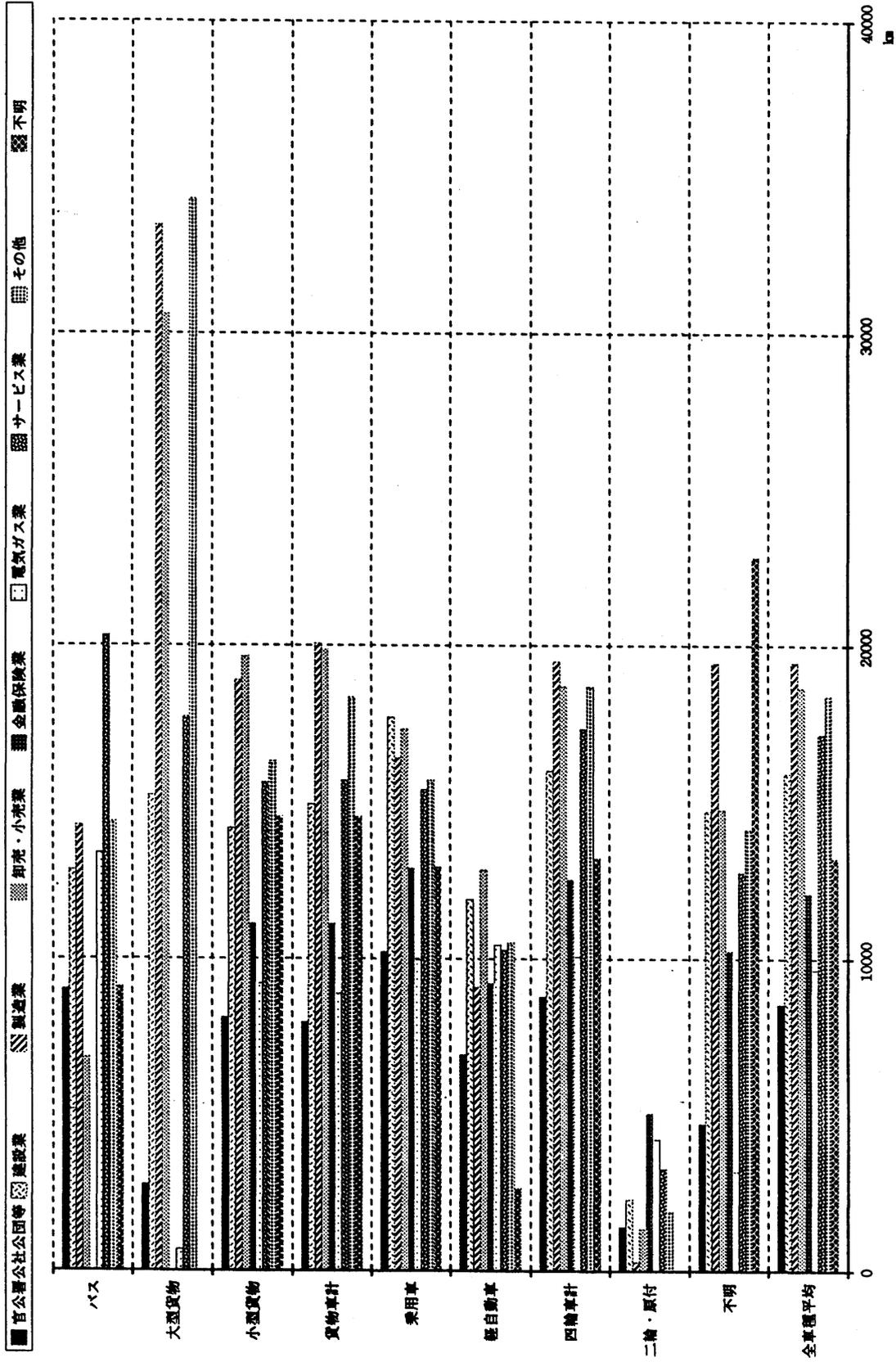


図 2 - 2 - 1 3 業種別車種別平均走行距離

表2-2-6 資本金ランク別車種別平均走行距離

(単位：km、事業所数)

資本規模	バス		貨物車計			乗用車			軽自動車			四輪車計	二輪・原付	不明	全車種平均
			大型貨物	小型貨物											
	平均	走行距離													
5千万円未満	17,504	21,430	17,083	18,025	17,396	11,612	17,963	2,627	15,435	17,857					
5千万～1億円	13,081	18,192	17,152	17,068	17,150	10,869	17,561	1,398	22,299	17,472					
1～3億円	20,359	28,210	18,031	18,797	15,021	12,210	18,789	3,207	8,156	18,655					
3～5億円	13,592	47,382	14,488	16,104	16,634	11,275	16,842	3,521	14,706	16,789					
5～10億円	13,162	16,818	13,735	13,754	16,062	10,467	16,105	5,450	17,009	15,986					
10～50億円	13,783	32,773	14,740	16,583	14,021	10,744	16,773	3,138	11,542	16,640					
50億円以上	15,159	16,540	15,769	15,528	15,733	8,590	16,143	2,722	9,052	15,935					
不明	11,281	2,965	9,117	8,958	11,153	7,587	10,182	1,682	7,060	9,972					
全事業所	14,466	20,029	15,781	16,413	15,921	10,663	16,685	2,615	12,803	16,556					
5千万円未満	14,778	19,421	11,010	12,128	9,068	7,809	10,091	4,192	15,668	10,125					
5千万～1億円	9,470	18,878	11,754	11,351	10,908	6,642	10,231	1,684	16,377	10,269					
1～3億円	20,693	18,592	13,434	13,508	8,342	7,635	11,932	3,392	9,144	12,031					
3～5億円	11,723	13,595	9,227	12,014	8,998	11,416	10,158	3,995	5,810	10,219					
5～10億円	3,369	-	8,883	8,875	12,170	5,074	10,832	2,924	4,919	10,869					
10～50億円	16,016	26,847	9,237	13,210	7,175	11,587	12,079	3,113	16,080	12,174					
50億円以上	11,964	31,944	13,012	13,056	8,770	6,533	11,174	2,483	6,979	11,049					
不明	9,110	2,930	7,166	7,143	7,184	5,113	5,516	2,373	6,725	5,618					
全事業所	12,904	20,026	11,158	12,030	9,303	7,808	10,465	3,195	13,295	10,505					
5千万円未満	47	82	255	267	238	165	291	21	35	291					
5千万～1億円	22	18	97	97	93	54	109	8	5	109					
1～3億円	11	4	52	52	52	33	64	8	6	64					
3～5億円	11	3	29	30	35	22	43	3	3	43					
5～10億円	3	1	32	32	33	20	38	5	3	38					
10～50億円	12	6	51	53	48	29	64	9	11	64					
50億円以上	12	4	62	63	70	42	85	8	8	85					
不明	39	15	67	67	75	50	88	19	15	88					
全事業所	155	133	643	659	640	412	777	81	86	777					

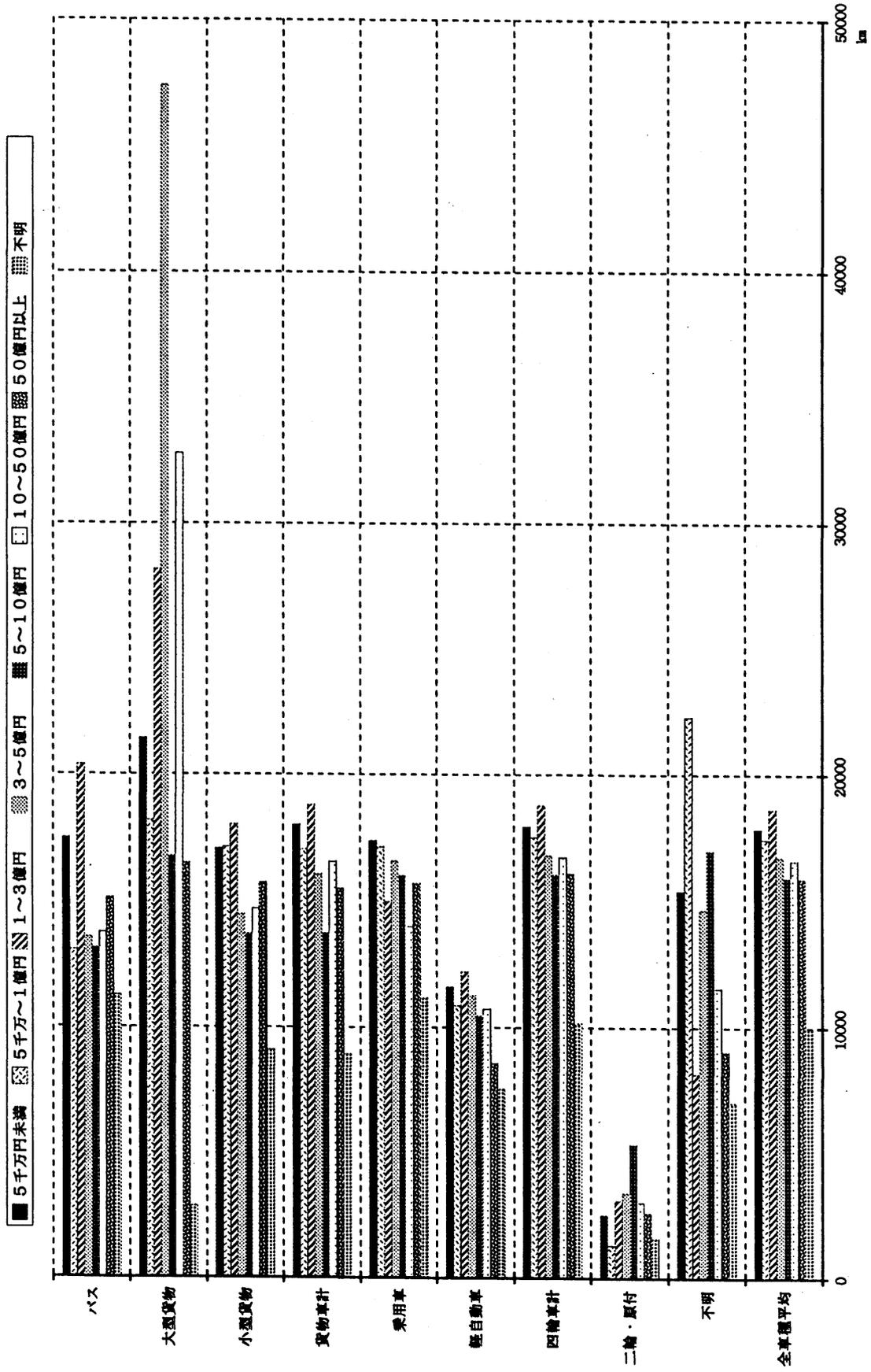


図2-2-14 資本ラシク別車種別平均走行距離

表 2-2-7 会社従業員数ラック別車種別平均走行距離

(単位：km、事業所数)

会社従業員規模	四輪車計										不明	全車種平均
	貨物車計					軽自動車						
	バス		貨物車			乗用車		軽自動車				
	大型貨物	小型貨物	大型貨物	小型貨物	乗用車	軽自動車	乗用車	軽自動車	乗用車	軽自動車		
29人未満	14,886	17,165	16,258	17,039	15,777	13,565	16,398	924	21,895	16,275		
30~49人	21,016	20,869	14,538	15,481	15,582	11,709	16,901	1,193	14,433	16,799		
50~99人	16,463	18,512	16,778	17,274	16,305	11,348	17,721	1,969	12,973	17,575		
100~299人	11,224	23,248	16,903	17,701	17,325	10,509	16,991	4,410	11,480	16,913		
300~999人	17,150	38,356	15,758	16,214	14,885	10,219	16,310	3,740	11,313	16,237		
1,000~4,999人	12,534	40,848	15,621	16,777	17,096	9,163	18,323	1,977	14,601	18,183		
5,000人以上	25,370	16,540	15,336	14,876	15,533	7,854	16,163	2,483	6,869	15,855		
不明	10,213	3,082	9,669	9,595	11,089	7,918	11,338	1,785	7,005	11,080		
全事業所	14,466	20,029	15,781	16,413	15,921	10,663	16,685	2,615	12,803	16,556		
29人未満	9,596	13,190	11,885	11,803	11,358	11,852	9,432	647	25,751	9,497		
30~49人	14,591	22,224	9,668	10,944	6,965	7,344	8,985	1,451	16,098	9,012		
50~99人	18,127	18,318	10,383	10,889	7,928	9,080	9,668	3,319	11,402	9,723		
100~299人	7,115	19,817	11,620	12,637	10,288	6,187	10,295	4,169	6,694	10,332		
300~999人	14,654	25,888	10,454	11,186	7,761	6,780	10,097	2,634	8,022	10,165		
1,000~4,999人	15,408	56,911	10,589	13,674	11,286	7,209	13,824	2,130	17,113	13,893		
5,000人以上	12,607	31,944	15,922	15,894	10,923	3,551	13,583	2,205	4,460	13,392		
不明	6,215	3,357	9,131	9,160	5,243	4,454	6,740	2,885	5,277	6,891		
全事業所	12,904	20,026	11,158	12,030	9,303	7,808	10,465	3,195	13,295	10,505		
29人未満	9	17	65	67	61	44	77	6	9	77		
30~49人	13	16	65	67	63	32	74	4	6	74		
50~99人	30	41	132	137	127	94	153	18	22	153		
100~299人	44	41	167	172	163	112	195	19	15	195		
300~999人	20	4	88	88	87	49	103	8	9	103		
1,000~4,999人	13	2	55	56	59	30	76	9	11	76		
5,000人以上	5	4	31	32	36	26	48	6	5	48		
不明	21	8	40	40	44	25	51	11	9	51		
全事業所	155	133	643	659	640	412	777	81	86	777		

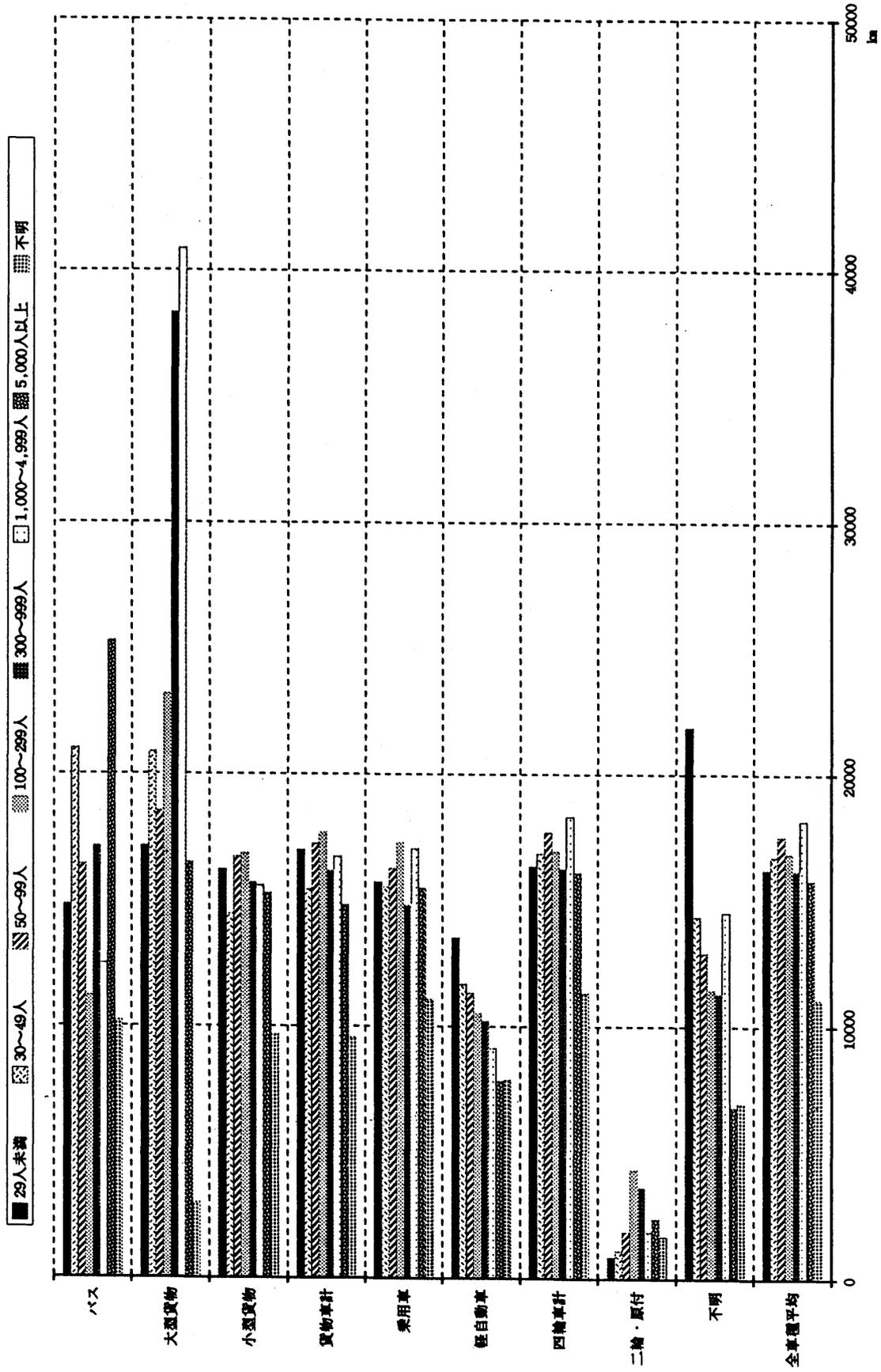


図 2 - 2 - 15 会社従業員数リンク別車種別平均走行距離

表2-2-8 事業所従業員数ランク別車種別平均走行距離

(単位：km、事業所数)

会社従業員規模	貨物車計										二輪・原付	不明	全車種平均
	バス		貨物車計				軽自動車						
			大型貨物		小型貨物		乗用車		軽自動車				
29人未満	24,011	29,564	16,418	17,988	15,440	11,904	18,543	298	24,541	18,421			
30~49人	14,252	17,874	14,794	14,952	15,071	9,825	16,090	1,868	13,082	15,989			
50~99人	11,337	21,143	15,634	16,354	15,168	10,083	15,474	3,154	9,049	15,371			
100~299人	17,211	26,467	16,933	17,355	13,946	7,558	16,280	1,609	4,791	16,254			
300~999人	17,547	21,739	21,592	21,474	12,197	4,212	17,931	-	9,455	17,931			
1,000人以上	14,175	19,008	15,622	16,322	16,657	10,908	16,959	2,873	13,108	16,809			
不明	13,773	17,666	16,540	16,920	16,711	14,628	16,442	1,072	19,465	16,269			
全事業所	14,466	20,029	15,781	16,413	15,921	10,663	16,685	2,615	12,803	16,556			
29人未満	14,726	26,333	10,750	12,466	6,212	9,074	9,958	-	18,261	9,974			
30~49人	16,175	17,831	10,614	10,713	7,259	7,119	9,243	2,564	11,538	9,294			
50~99人	7,342	20,766	11,851	12,773	9,055	5,749	9,509	3,553	6,285	9,562			
100~299人	12,544	37,238	13,885	13,818	7,264	4,885	10,815	136	2,778	10,839			
300~999人	12,730	36,987	22,791	22,925	6,606	3,142	17,597	-	-	17,597			
1,000人以上	13,477	20,223	10,306	11,599	9,875	7,382	10,778	3,424	14,139	10,815			
不明	9,689	8,999	11,531	11,171	11,991	13,647	9,099	778	23,142	9,200			
全事業所	12,904	20,026	11,158	12,030	9,303	7,808	10,465	3,195	13,295	10,505			
29人未満	7	9	35	37	39	16	45	1	3	45			
30~49人	22	18	86	87	84	61	97	10	12	97			
50~99人	27	26	100	102	101	63	116	18	12	116			
100~299人	10	2	21	21	23	15	24	2	4	24			
300~999人	7	3	12	12	18	9	20	0	1	20			
1,000人以上	75	62	340	349	324	218	416	44	50	416			
不明	7	13	49	51	51	30	59	6	4	59			
全事業所	155	133	643	659	640	412	777	81	86	777			

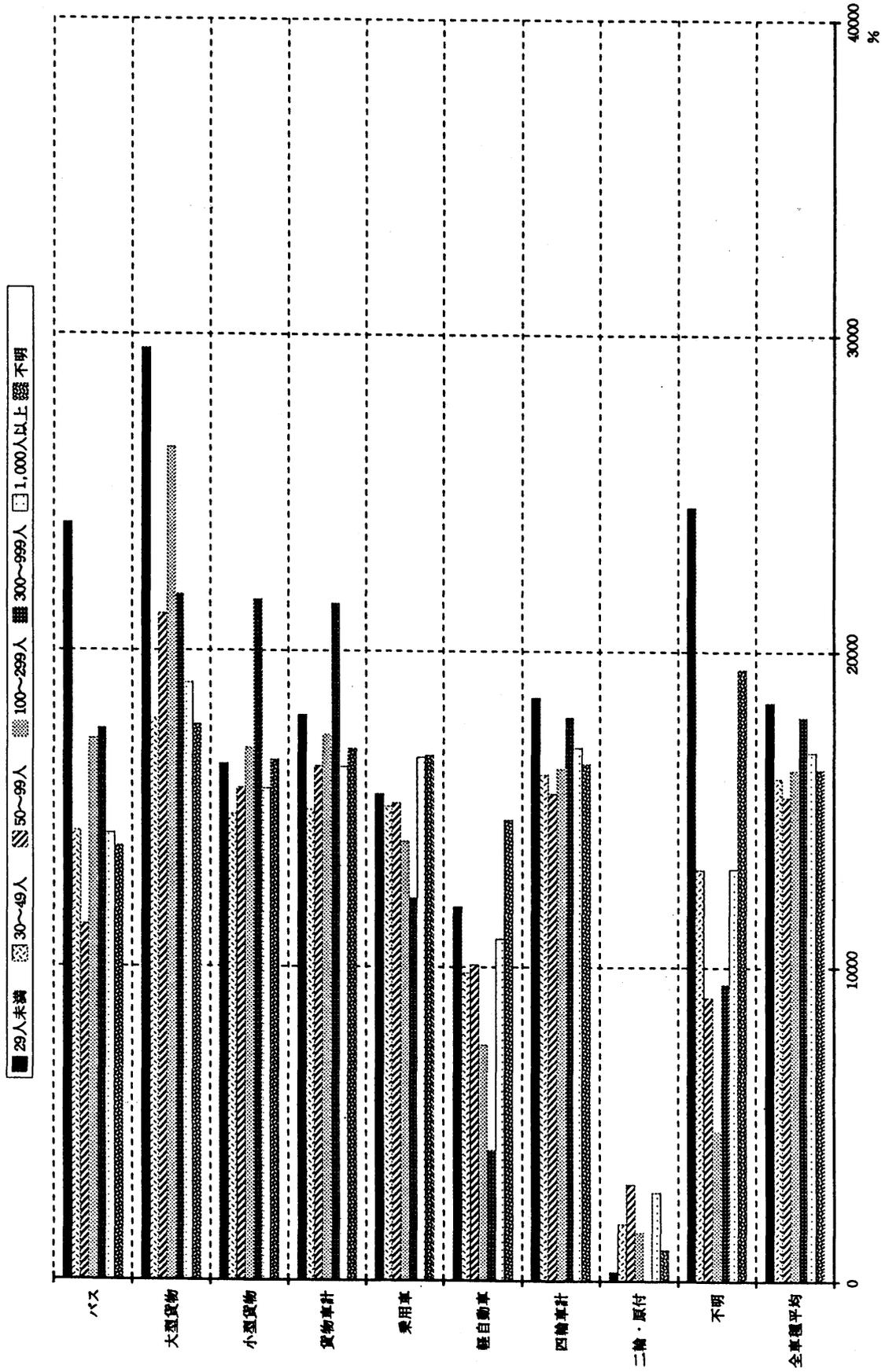


図2-2-16 事業所従業員数ランク別車種別平均走行距離

2-3 事業所の走行台キロ

2-3-1 走行台キロの算出方法

今回の調査では、使用車両ごとの走行距離計の値を質問（使用調査票 質問6）したほか、車種別に1台あたり年間走行距離を質問した（同質問5）。

走行距離計の値を基にした年間走行距離の算出においては、車両の更新、記入漏れ等により使用しているにもかかわらず計上されない分が各事業所ともかなり存在したため、走行距離が不明な車両（使用車両台数と走行距離集計対象車両台数の差）については、各事業所、車種ごとに次のような手順で走行距離を推定した。

- ① 各事業所の走行距離が把握されている使用車両の昨年度時点及び今年度時点の走行距離計の値から年間走行距離を算出。
- ② ①から当該事業所の車種別平均走行距離を算出。車種は次の5区分とした。バス、貨物自動車、乗用車、軽自動車、自動二輪・原付
- ③ ②をもって不明車両の走行距離とする。

さらに、使用車両がありながら走行距離が不明の車種があった場合、調査対象全体で算出した乗用車の走行距離に対する各車種の走行距離の相対比（表2-1-1）を用いて当該車種の走行距離を推定した。たとえば、ある事業所で貨物車を使用していながら貨物車についての走行距離の回答が全く無い場合、当該事業所の乗用車の走行距離に貨物車の走行距離比（表2-3-1から1.0637）を乗じて算出している。なお、乗用車の走行距離も不明の場合は、当該事業所の走行台キロは不明として処理している。

表2-3-1 車両別平均走行距離と乗用車と走行距離比

車種	全事業所 平均 走行距離 (km)	サンプル数 (台)	平均走行 距離の 乗用車比
バス	17,855	396	1.0657
貨物車計	17,822	6,601	1.0637
乗用車	16,754	4,013	1.0000
軽自動車	11,736	2,497	0.7005
四輪車計	16,381	13,507	0.9777
二輪・原付	4,006	531	0.2391
その他	11,943	460	0.7128
合計	15,787	14,498	0.9423

また、各事業所の車種別の平均走行距離についても尋ねて、使用車両台数と掛け合わせるにより走行台キロを算出した。

車種別の平均走行距離の欄に記載が無い場合は、事業所毎の走行距離計表において車種別に平均をとり、それぞれ平均走行距離とした。平均走行距離の記入率はそれほど高くなかったため、走行距離計を基に算出したものと似ている。2つの算出方法についての比較を表2-3-2と図2-3-1に示す。

図表にみるように算出方法によって分布はやや異なっているが、両算出方法で全事業所の平均走行台キロを算出すると、表2-3-2に示すようにそれぞれ506,058km、510,089kmとなりその差は4,031km、0.8%の違いでしかない。このように両算出方法で、ほとんど違いがないことから、以下では走行距離計に基づいて算出した走行台キロを用いて分析を進めることにする。

表2-3-2 算出方法による平均走行台キロの違い

算出方法	平均値(km)	標準偏差
走行距離計からの算出値	506,058	852,431
平均的な走行距離の質問からの算出値	510,089	914,430

表2-3-2 算出方法別走行台キロの分布

走行距離帯	走行距離計からの算出値		質問からの算出値	
	事業所数	構成比	事業所数	構成比
～ 25,000km	9	1.2	11	1.4
～ 50,000km	25	3.2	24	3.0
～ 75,000km	41	5.3	38	4.8
～ 100,000km	42	5.4	50	6.3
～ 125,000km	56	7.2	53	6.7
～ 150,000km	30	3.9	41	5.2
～ 175,000km	36	4.6	39	4.9
～ 200,000km	31	4.0	37	4.7
～ 225,000km	44	5.7	40	5.1
～ 250,000km	33	4.3	39	4.9
～ 275,000km	30	3.9	28	3.5
～ 300,000km	25	3.2	25	3.2
～ 325,000km	23	3.0	32	4.0
～ 350,000km	14	1.8	10	1.3
～ 400,000km	38	4.9	31	3.9
～ 450,000km	27	3.5	32	4.0
～ 500,000km	27	3.5	29	3.7
～ 550,000km	33	4.3	17	2.1
～ 600,000km	27	3.5	26	3.3
～ 650,000km	23	3.0	22	2.8
～ 700,000km	18	2.3	17	2.1
～ 750,000km	11	1.4	12	1.5
～ 800,000km	16	2.1	16	2.0
～ 850,000km	10	1.3	9	1.1
～ 900,000km	11	1.4	10	1.3
～ 950,000km	13	1.7	14	1.8
～ 1,000,000km	7	0.9	5	0.6
～ 1,250,000km	19	2.4	25	3.2
～ 1,500,000km	21	2.7	23	2.9
～ 1,750,000km	9	1.2	7	0.9
～ 2,000,000km	4	0.5	4	0.5
2,000,000km 以上	23	3.0	26	3.3
合計	776	100.0	792	100.0

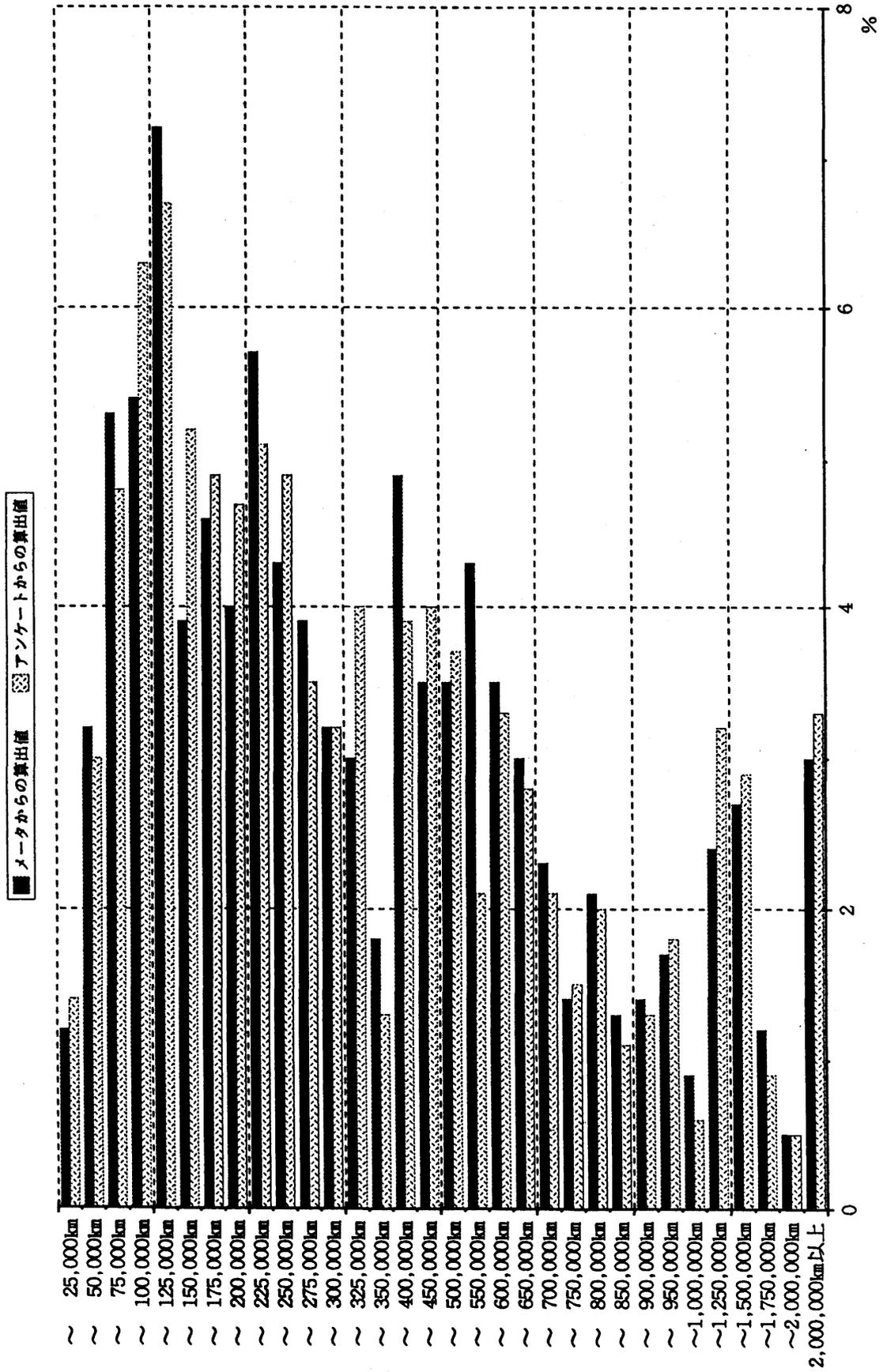


図 2-3-1 算出方法別走行代キロの分布

2-3-2 事業所属性と走行台キロ

(1) 業種別走行台キロ

業種別に走行台キロをみると、最も長いのが「その他」の約64万走行台キロで、以下、「卸売・小売業」の約59万走行台キロ、「建設業」の約54万走行台キロ、「製造業」の約52万走行台キロとなっている。走行台キロが短いのは「官公署公社公団等」の約24万走行台キロ、「金融保険業」の約25万走行台キロなどである

(表2-3-3、図2-3-2)。

(2) 資本金別走行台キロ

資本金別で最も走行台キロが長いのは「50億円以上」の約76万走行台キロで、次いで「1～3億円」の約63万台キロとなっている。資本金が大きくなるにつれて一定の方向に走行台キロが変化する傾向は読み取れない(表2-3-4、図2-3-3)。

(3) 会社従業員数別走行台キロ

会社従業員数別に走行台キロをみると、おおむね規模が大きくなるにつれて走行台キロが長くなっている(表2-3-5、図2-3-4)。

(4) 事業所従業員数別走行台キロ

事業所の従業員数別に走行台キロをみると、規模が大きいほど走行台キロが長くなっている。特に「1,000人以上」の事業所の走行台キロは162万走行台キロと極端に長い(表2-3-6、図2-3-5)。

表 2-3-3 業種別走行台キロ

(単位:走行台キロ、事業所)

	平均値	標準偏差	サンプル数
官公署公社公団等	242,961	240,319	66
建設業	543,722	525,836	187
製造業	519,272	1,377,110	155
卸売・小売業	585,485	634,850	140
金融保険業	252,181	272,595	21
電気ガス業	483,265	642,752	29
サービス業	448,084	533,081	109
その他	648,753	1,273,994	67
不明	458,280	416,977	2
全事業所	506,058	852,431	776

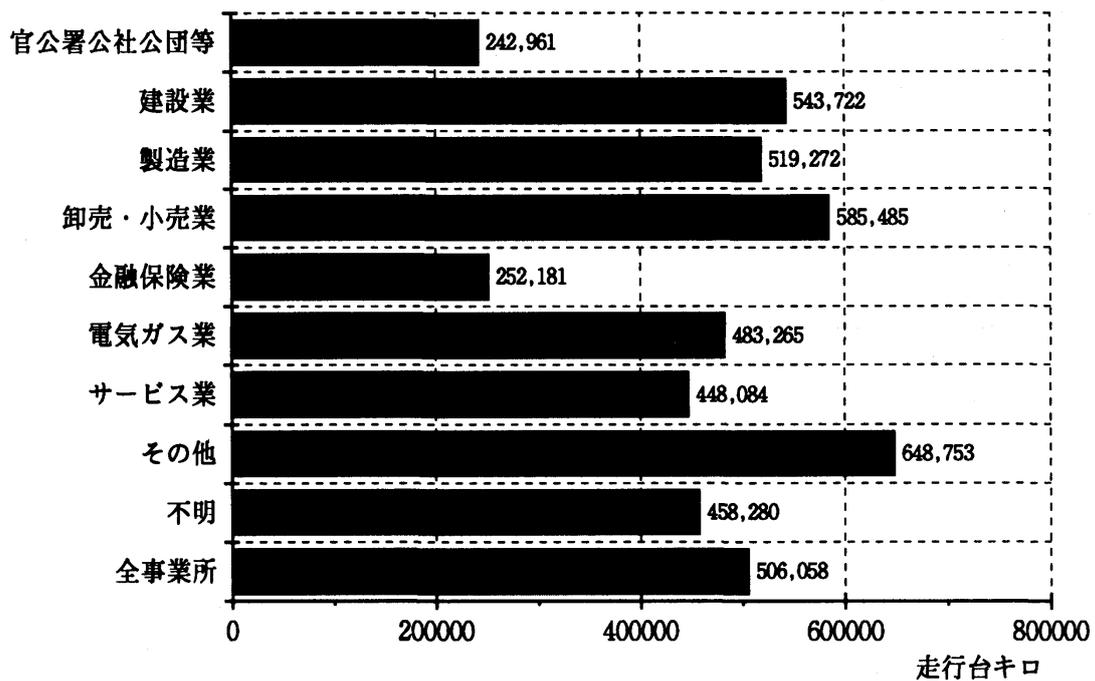


図 2-3-2 業種別走行台キロ

表 2-3-4 資本金ランク別走行台キロ

(単位：走行台キロ、事業所)

	平均値	標準偏差	サンプル数
5千万円未満	462,990	561,361	290
5千万～1億円	568,367	980,543	109
1～3億円	625,574	912,215	64
3～5億円	536,755	570,601	43
5～10億円	360,815	299,582	38
10～50億円	574,013	886,937	75
50億円以上	762,907	1,799,087	69
不明	272,300	304,781	88
全事業所	506,058	852,431	776

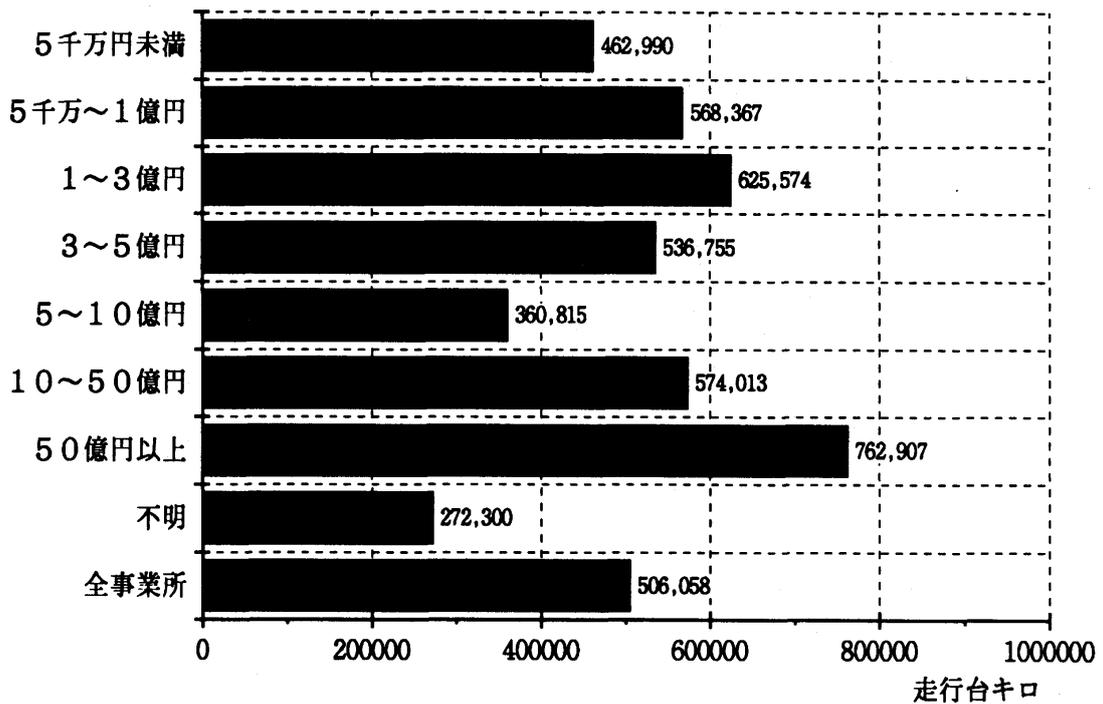


図 2-3-3 資本金ランク別走行台キロ

表 2-3-5 会社従業員数ランク別走行台キロ

(単位：走行台キロ、事業所)

	平均値	標準偏差	サンプル数
29人未満	211,220	175,638	76
30～49人	357,529	296,830	74
50～99人	475,573	481,951	153
100～299人	592,916	732,458	195
300～999人	475,235	478,038	103
1,000～4,999人	762,952	1,381,855	76
5,000人以上	865,331	2,169,225	48
不明	261,578	249,779	51
全事業所	506,058	852,431	776

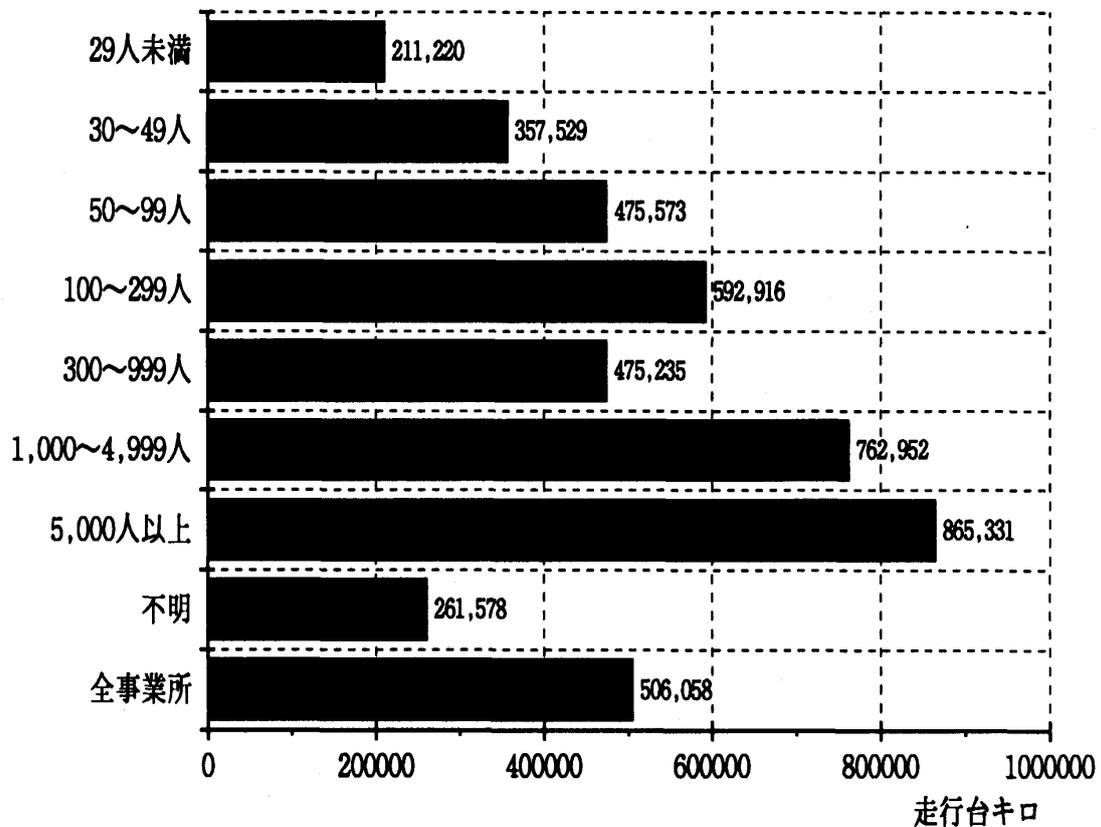


図 2-3-4 会社従業員数ランク別走行台キロ

表 2-3-6 事業所従業員数ランク別走行台キロ

(単位：走行台キロ、事業所)

	平均値	標準偏差	サンプル数
29人未満	206,534	150,104	59
30～49人	389,475	305,817	45
50～99人	429,232	354,073	97
100～299人	595,931	838,162	116
300～999人	490,612	449,690	24
1,000人以上	1,619,056	3,361,027	20
不明	501,374	717,970	415
全事業所	506,058	852,431	776

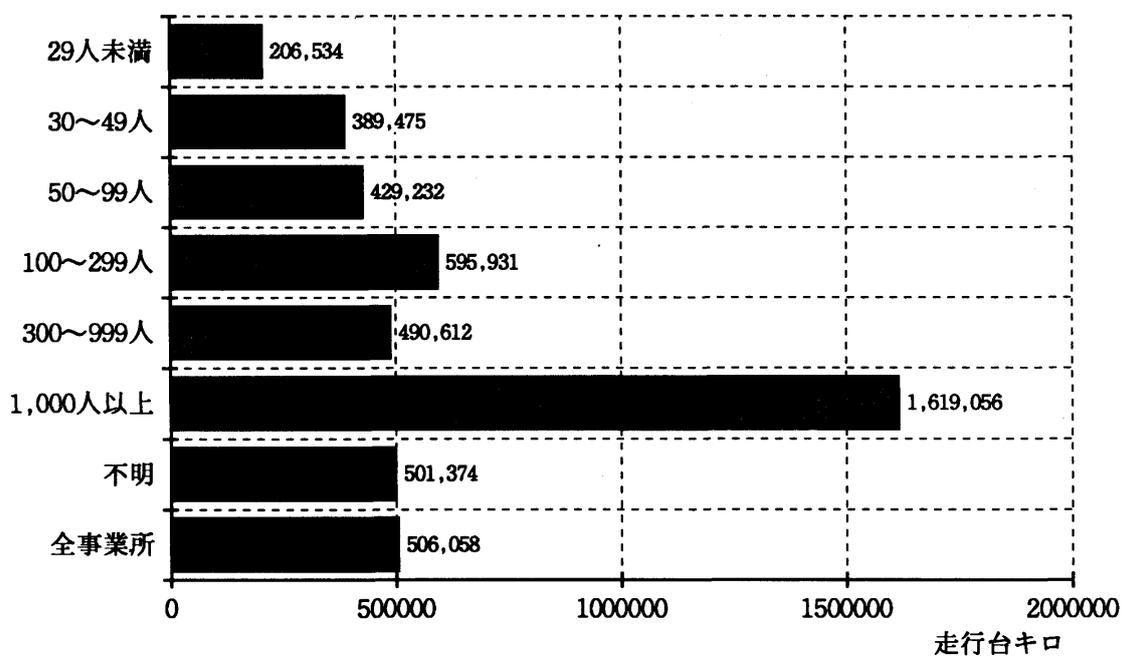


図 2-3-5 事業所従業員数ランク別走行台キロ

2-4 過去1年間の人身事故の発生状況

アンケートでは、対象事業所に所属する運転者が遭遇した「全事故件数」と「事業所の運転者側に過失がない事故件数」の2種類を質問した。以下で扱う事故件数は、「全事故件数」から「事業所の運転者に過失がない事故件数」を減じた件数である。つまり以下では各事業所の運転者にわずかでも過失がある事故を分析対象としている。また、事故件数は通勤中を含む業務での運転中に限定して調査している。さらに、今回、分析の対象とする事故は、事業所が正確に把握しているとみられる人身事故（死亡事故と傷害事故）に限っている。以下、単に事故件数と称した場合は、人身事故件数を示している。

今回の調査で把握された過去1年間の一般事業所における事故件数は313件で、全体の21.3%の事業所において事故が発生している。1事業所当たりの事故件数は0.392件である(表2-4-1参照)。

表2-4-1 本調査で把握された過去1年間の人身事故件数等

回答事業所数	799事業所
総事故件数	313件
1事業所当たり件数	0.392件
事故有りの事業所数	170事業所
事故有りの事業所比率	21.3%

2-5 走行台キロ当たり人身事故件数

2-5-1 走行台キロ当たり人身事故件数の算出方法

事業所の走行台キロ当たり人身事故件数を算出する方法として、次の2種類が考えられる。

① 個別事業所の走行台キロ当たり事故件数を平均する方法

まず、調査対象の各事業所の走行台キロ当たり事故件数を算出し、それを平均して全体あるいは事業所の属性別走行台キロ当たり事故件数を算出する方法である。

$$P_1 = \frac{\sum p'}{n}$$

P_1 : 個別事業所の走行台キロ当たり事故件数を平均して算出した台キロ当たり事故件数

p' : 各事業所の走行台キロ当たり事故件数

(当該事業所の事故件数/当該事業所の走行台キロ)

n : 事業所数

② 各事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出する方法

個々の事業所の事故件数を算出するのではなく、調査対象事業所全体の合計事故件数を同じく合計の走行台キロで除して走行台キロ当たりの事故件数を算出する方法である。

$$P_2 = \frac{\sum A}{\sum D}$$

P_2 : 各事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出した台キロ当たり事故件数

A : 各事業所の事故件数

D : 各事業所の走行台キロ

このように2種類の算出方法があるが、両者の算出方法でどのように走行台キロ当たりの事故件数が異なるか、具体的な例で示しておく。

ここでは、説明を簡単にするため、A事業所とB事業所の2つの事業所で調査を実施したとする。両事業所の走行台キロは次の通りとする。

A事業所 10万台キロ

B事業所 100万台キロ

ここで、A事業所に1件の事故がありB事業所では事故がなかったとすると、両

事業所の走行台キロ当たりの事故件数は表2-5-1のように、A事業所が1,000（件／1億台キロ）、B事業所が0（件／1億台キロ）となる。また走行台キロの合計は110万走行台キロ、事故件数の合計は1件となる。この結果に基づいて2種類の走行台キロ当たり事故件数を算出すると表2-5-1の下に記したようになる。

表2-5-1 走行台キロの算出方法による違いの例

	走行台キロ A	事故件数 B	1億走行台キロ あた事故件数 $B \div A$
A事業所	100,000	1	1,000
B事業所	1,000,000	0	0
合計	1,100,000	1	1,000

① 個別事業所の平均から算出
 $1,000 \div 2 = 500$ (件／億走行台キロ)

② 合計件数から算出
 $1 \div 1,100,000 = 90.9$ (件／億走行台キロ)

この例では、個別事業所の平均では500件／億台キロに対して合計からの算出では約91件／億台キロと大きな差がでる。個別事業所の平均から算出する方法では1件の事故がいずれの事業所で発生していたかによって、異なった走行台キロ当たりの事故件数となり、しかも1事業所の値が大きく全体に影響を与える欠点がある。そこで、以下の走行台キロ当たり事故件数の分析では、各事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出した値を用いて分析をすすめることにする。個別事業所の走行台キロ当たりの事故件数を平均する方法で算出した結果については、参考として巻末資料に示しておく。

また、表2-5-2に今回のデータを使って両方法で算出した走行台キロ当たりの事故件数を示しておく。結果は「個別事業所の走行台キロ当たり事故件数を平均する方法」で算出した値の方が多少大きい結果となっている。

表 2-5-2 2種類の算出方法による走行台キロ当たり人身事故件数の差
 (単位:件/1億走行台キロ)

個別事業所の事故率から算出	①	96.579件
合計値からの事故率の算出	②	79.704件
両算出方法の値の差	① - ②	16.875件
両算出方法の値の比	① ÷ ② *100	121.2%

2-5-2 事業所属性と走行台キロ当たり人身事故件数

(1) 業種別走行台キロ当たり人身事故件数

業種別の走行台キロ当たり事故件数を表2-5-3と図2-5-1に示す。最も事故が多いのは「金融保険業」で約170件/億走行台キロとなっている。続いて「卸売・小売業」が約124件/億走行台キロ、「サービス業」が約94件/億走行台キロ、「電気ガス業」が約93件/億走行台キロとなっている。事故が少ないのは、「製造業」の約51件/億走行台キロや「建設業」の約58件/億走行台キロである。

(2) 資本金別走行台キロ当たり人身事故件数

資本金別にみると、事故が多いのは「5～10億円」で約168件/億走行台キロとなっている。続いて「10～50億円」の約102件/億走行台キロ、「1～3億円」の約90件/億走行台キロとなっている。少ないのは「5千万円未満」の約65件/億走行台キロで、中規模の事業所に事故が多い傾向である(表2-5-4、図2-5-2)。

(3) 会社従業員数規模別走行台キロ当たり人身事故件数

会社従業員数別にみると、事故が多いのは「1,000～4,999人」で約105件/億走行台キロで、続いて「300～999人」の約96件/億走行台キロとなっている。少ないのは「5,000人以上」の約31件/億走行台キロである。会社従業員数規模別には事故件数に大きな差はみられない(表2-5-5、図2-5-3)。

(4) 事業所従業員数規模別走行台キロ当たり人身事故件数

事業所従業員数別にみると、事故が多いのは「50～99人」の事業所で約101件/億走行台キロとなっている。それ以上の従業員規模では、大きくなるに従って事故件数が減少しており、「1,000人以上」では約15件/億走行台キロと最も少なくなっている(表2-5-6、図2-5-4)。

表 2-5-3 業種別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	事業所数 (事業所)
官公署公社公団	68.598	66
建設業	58.027	187
製造業	50.940	155
卸売・小売業	124.439	140
金融保険業	169.946	21
電気ガス業	92.760	29
サービス業	94.183	109
その他	73.620	67
不明	0.000	2
全事業所	79.704	776

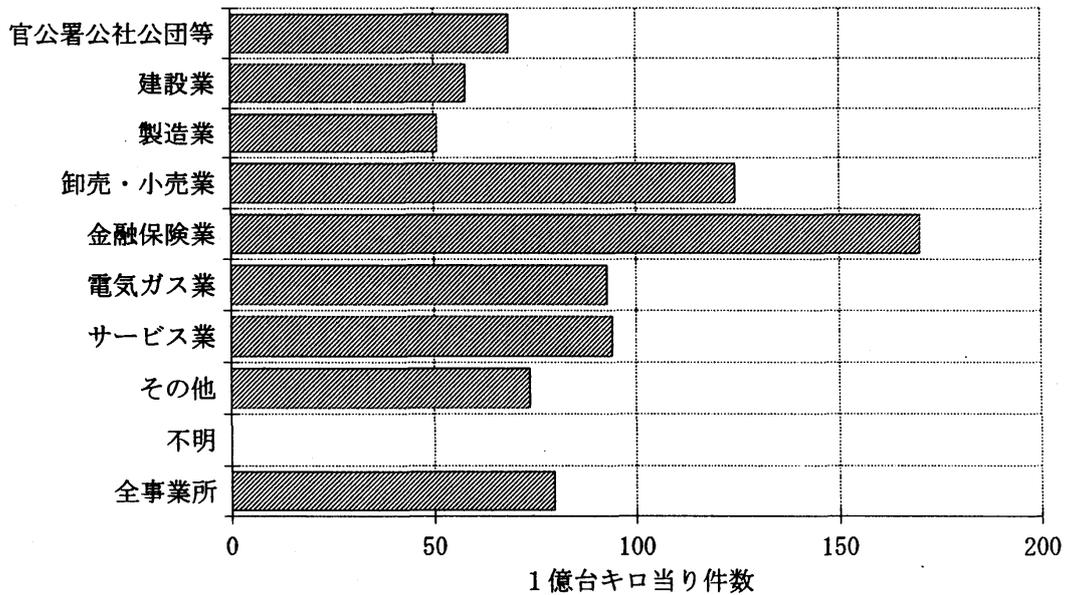


図 2-5-1 業種別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-5-4 資本金別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
5千万円未満	64.796	290
5千万～1億円	83.936	109
1～3億円	89.917	64
3～5億円	69.323	43
5～10億円	167.749	38
10～50億円	102.205	75
50億円以上	75.987	69
不明	62.598	88
全事業所	79.704	776

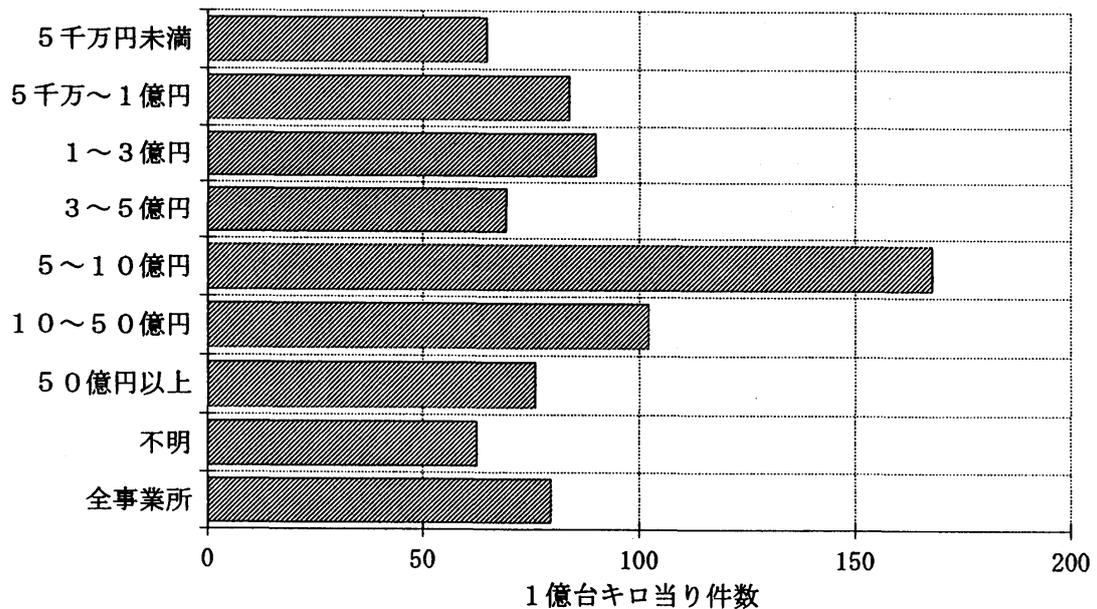


図 2-5-2 資本金別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-5-5 会社従業員別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	事業所数 (事業所)
29人未満	80.983	76
30～49人	83.153	74
50～99人	75.588	153
100～299人	78.707	195
300～999人	96.018	103
1,000～4,999人	105.201	76
5,000人以上	31.298	48
不明	82.456	51
全事業所	79.704	776

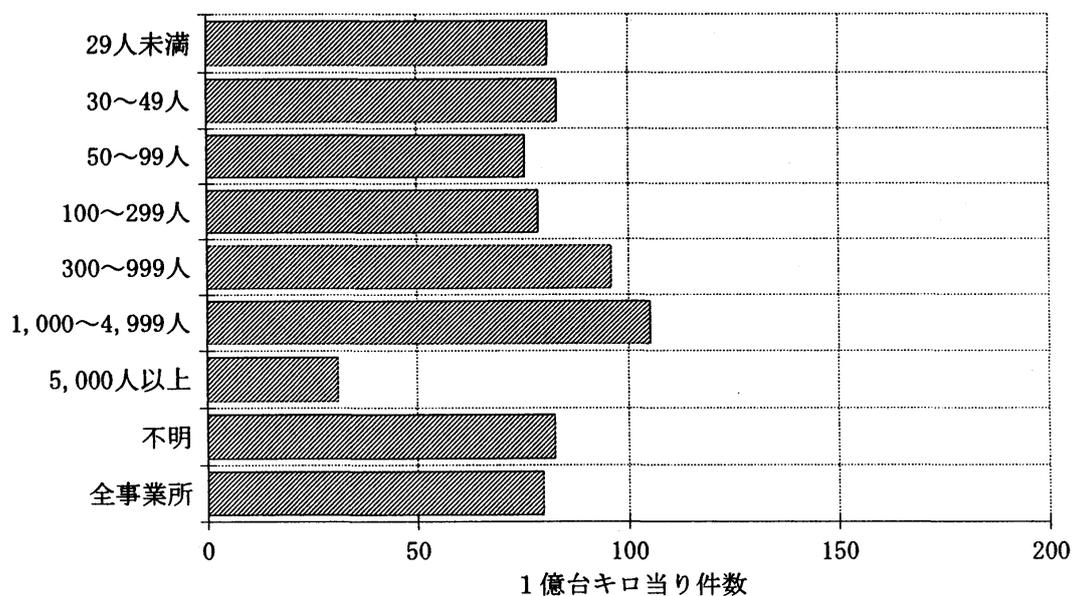


図 2-5-3 会社従業員別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-5-6 事業所従業員別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	件数 (事業所)
29人未満	90.271	59
30~49人	85.585	45
50~99人	100.876	97
100~299人	81.009	116
300~999人	76.435	24
1,000人以上	15.441	20
不明	84.106	415
全事業所	79.704	776

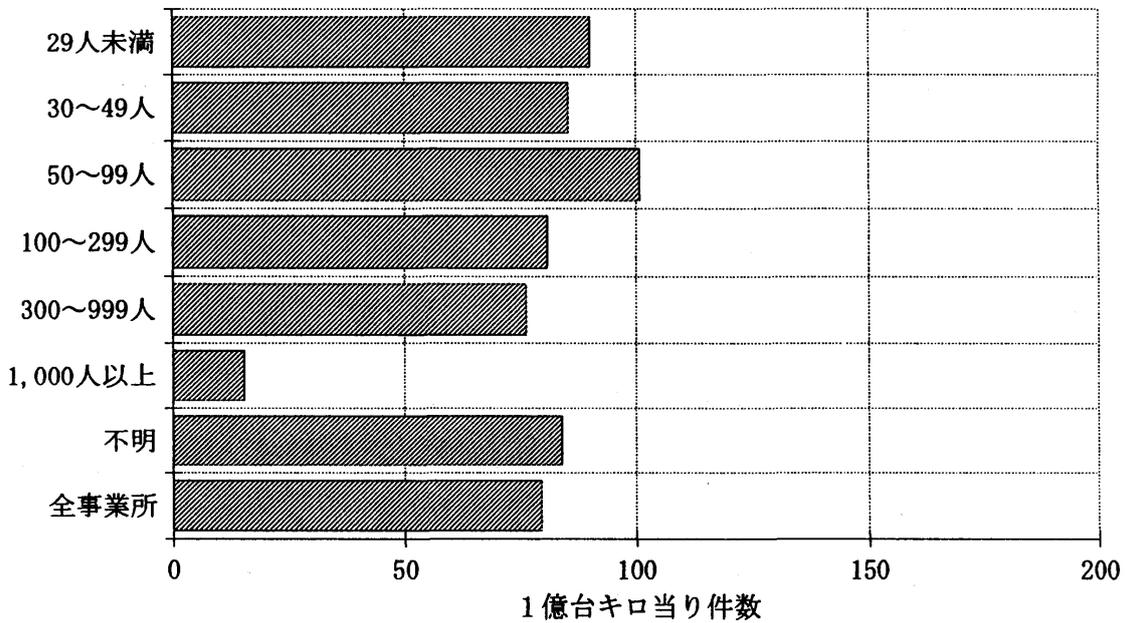


図 2-5-4 事業所従業員別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

2-6 安全運転管理者の属性と走行台キロ当たり人身事故件数

安全運転管理者の年齢、勤続年数、在任期間、役職によって走行台キロ当たりの事故件数がどのように異なるかをみていく。

(1) 安全運転管理者の年齢と走行台キロ当たり人身事故件数

安全運転管理者の年齢別に事故件数をみる。年齢が29歳以下は事業所数が1事業所と少ないため分析の対象から除くと、事故件数が多いのは「60歳以上」の約111件/億走行台キロと「30歳代」の約107件/億走行台キロである。一方、少ないのは「40歳代」の約63件/億走行台キロである(表2-6-1、図2-6-1)。

(2) 安全運転管理者の勤続年数と走行台キロ当たり人身事故件数

安全運転管理者の勤続年数別に事故件数をみると、最も事故件数が多いのは「20~29年」の約100件/億走行台キロで、これよりも短くとも長くとも事故件数が少なくなっている(表2-6-2、図2-6-2)。

(3) 安全運転管理者の在任期間と走行台キロ当たり人身事故件数

安全運転管理者としての在任期間と事故件数の関連をみると、「3~5年」の約96件/億走行台キロが多く、「6~9年」の約41件/億走行台キロが少ない(表2-6-3、図2-6-3)。

(4) 安全運転管理者の役職と走行台キロ当たり人身事故件数

安全運転管理者が係員あるいはその他は事業所数が少ないため、これらの役職を除いて結果をみると、事故件数が多いのは「主任相当職」で約93件/億走行台キロ、事故が少ないのは「係長相当職」で約25件/億走行台キロとなっている。

ただし、事業所数が少ないその他と無回答を除けば、安全運転管理者の役職による事故件数の差は比較的少ない(表2-6-4、図2-6-4)。

表 2-6-1 安全運転管理者の年齢別走行 1 億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	事業所数 (事業所)
29歳以下	0.000	1
30歳代	107.003	50
40歳代	62.696	276
50歳代	81.628	350
60歳以上	110.925	99
合計	79.704	776

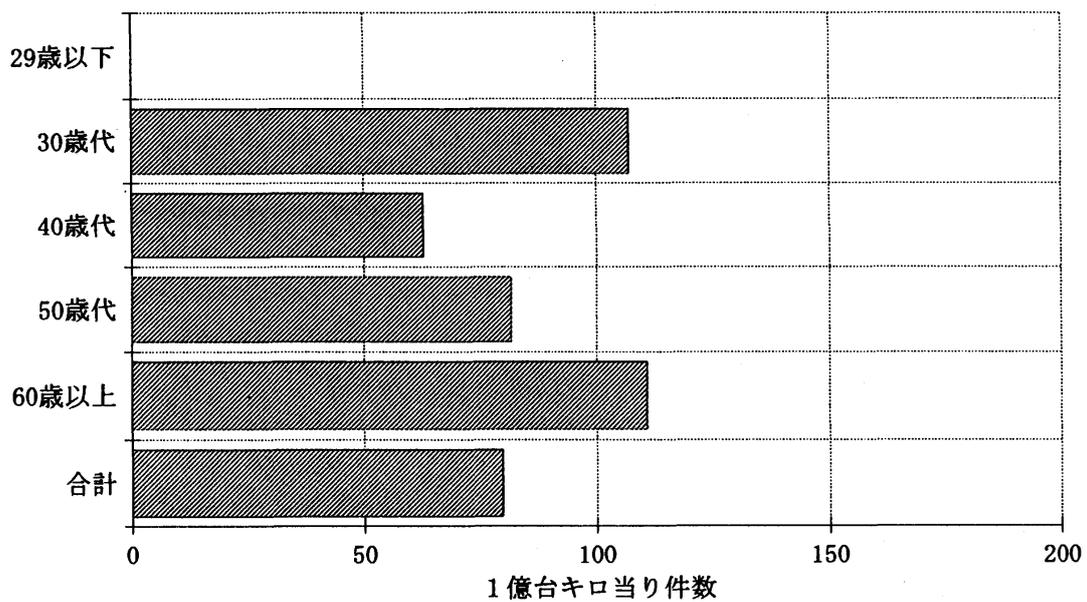


図 2-6-1 安全運転管理者の年齢別走行 1 億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-6-2 安全運転管理者の勤続年齢別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	事業所数 (事業所)
10年未満	49.921	33
10～19年	72.527	47
20～29年	100.238	100
30年以上	78.341	588
無回答	148.357	8
合計	79.704	776

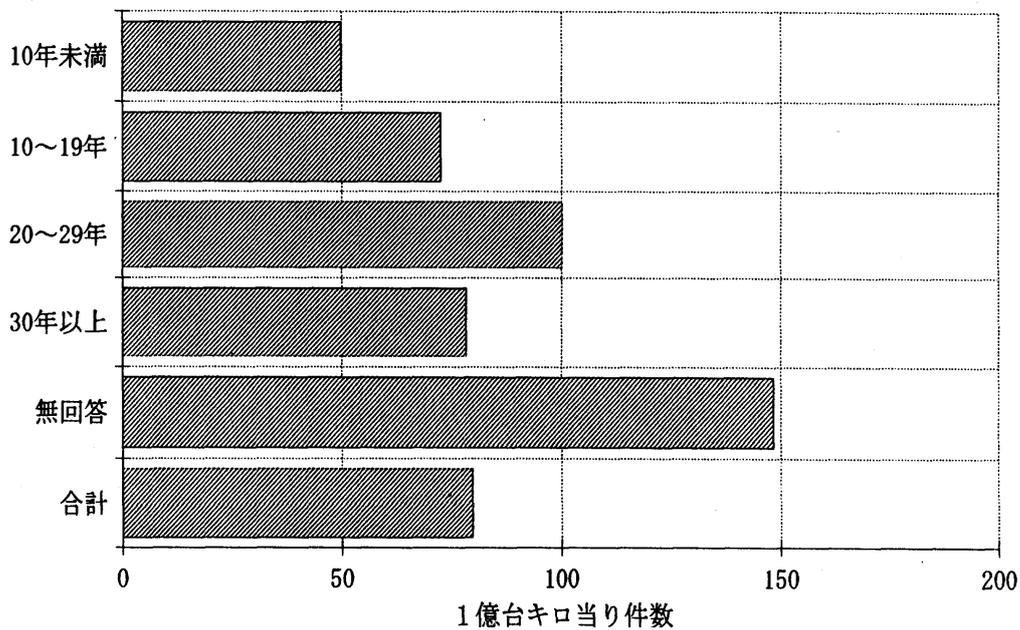


図 2-6-2 安全運転管理者の勤続年齢別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-6-3 安全運転管理者の在任期間別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	件数 (事業所)
2年未満	77.477	225
3～5年	95.534	183
6～9年	40.764	128
10年以上	85.209	206
無回答	142.201	34
合計	79.704	776

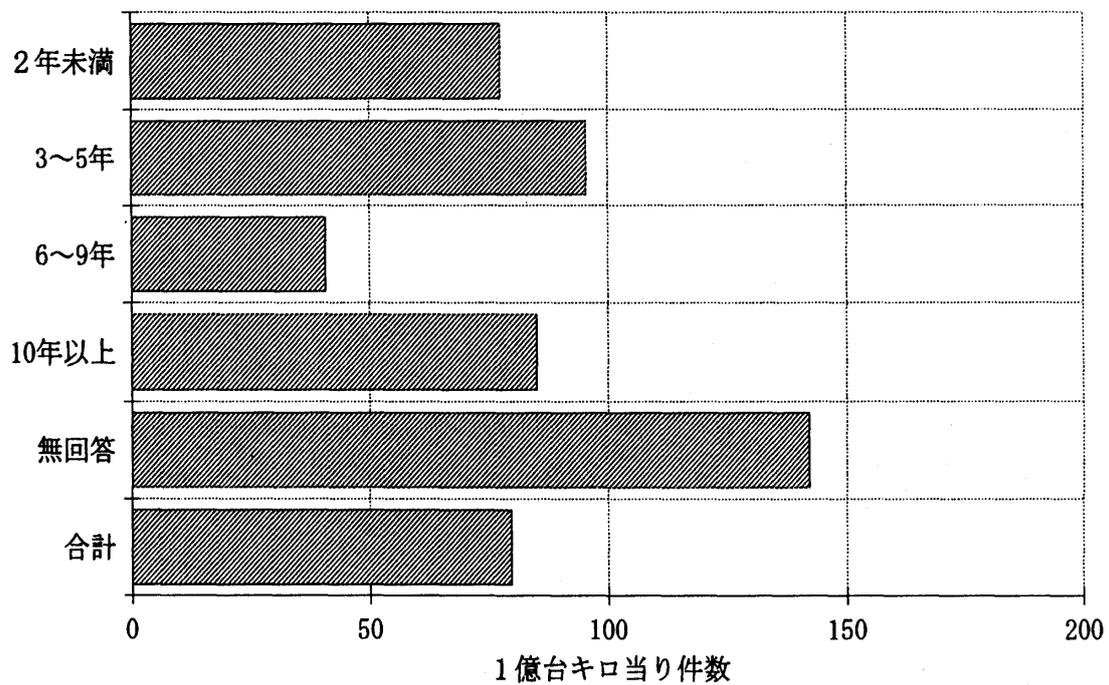


図 2-6-3 安全運転管理者の在任期間別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-6-4 安全運転管理者の役職別走行 1 億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
役員以上	85.956	195
部長相当職	89.198	212
課長相当職	66.597	266
係長相当職	25.047	46
主任相当職	92.979	26
係員	72.349	7
その他	211.919	21
無回答	299.171	3
合計	79.704	776

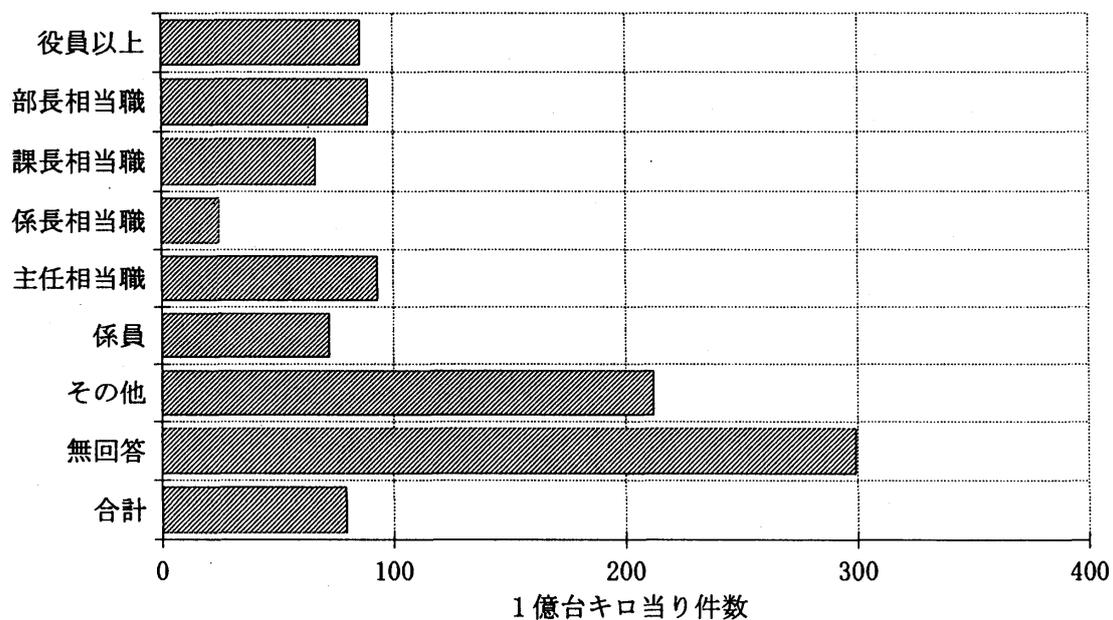


図 2-6-4 安全運転管理者の役職別走行 1 億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

2-7 安全運転管理者の権限と走行台キロ当たり人身事故件数

安全運転管理者が次のような項目に関して決定権を持つかを質問した。

- (1) 運行計画の作成
- (2) 乗務員の割当
- (3) 使用車両の決定
- (4) 運転者教育計画の作成
- (5) 運転者の採用
- (6) 運転者の昇格
- (7) 運転者の配置転換
- (8) 優良運転者
- (9) 車両の保管及び整備のための施設の新設、改善
- (10) 運転者のための各種施設(休憩所等)の新設、改善
- (11) 車両の廃車
- (12) 車両の購入

これらの項目に対して「決定権を持つ」、「決定権はないが、実質的には安全運転管理者が決めている（以下、実質的に決定していると記述する）」、「権限はない」の3種類で回答を得ている。それぞれの回答別に走行台キロ当たりの人身事故件数を分析し、安全運転管理者の権限と事故件数の関連をみていく。

(1) 運行計画の作成

運行計画の作成に関しては安全運転管理者に「決定権がある」事業所の事故件数が約72件/億走行台キロと少なく、「実質的に決定している」事業所に事故が多い(表2-7-1、図2-7-1)。

(2) 乗務員の割当

乗務員の割当に関しては「決定権がある」事業所の事故件数が約68件/億走行台キロと少なく、「実質的に決定している」事業所に約93件/億走行台キロと事故が多い(表2-7-2、図2-7-2)。

(3) 使用車両の決定

使用車両の決定に関しては、安全運転管理者に「決定権がない」事業所の事故件数が約64件／億走行台キロと少なく、「実質的に決定している」事業所に約91件／億走行台キロと事故が多い(表2-7-3、図2-7-3)。

(4) 運転者教育計画の作成

運転者教育の作成に関しては、安全運転管理者に「決定権がある」事業所の事故件数が約69件／億走行台キロと少なく、「決定権がない」事業所の事故件数が約101件／億走行台キロと多い(表2-7-4、図2-7-4)。

(5) 運転者の採用

運転者の採用に関しては、安全運転管理者の権限の差で事故件数の差が少ない。最も事故が多いのは「決定権がない」とする事業所で約80件／億走行台キロ、最も少ないのは「決定権がある」事業所で71件／億走行台キロであるが、その差は約8件／億走行台キロにすぎない(表2-7-5、図2-7-5)。

(6) 運転者の昇格

運転者の昇格に関しては、「決定権がある」事業所の事故件数は約48件／億走行台キロと少なく、「実質的に決定している」事業所は約88件／億走行台キロと事故が多い(表2-7-6、図2-7-6)。

(7) 運転者の配置転換

運転者の配置転換に関しては、「決定権がある」事業所の事故件数が約57件／億走行台キロと少なく、「実質的に決定している」事業所の事故件数が約96件／億走行台キロと多い(表2-7-7、図2-7-7)。

(8) 優良運転者

優良運転者の選定に関しては、最も事故件数が少ないのは安全運転管理者に「権限がない」事業所の約68件／億走行台キロであるが、権限の違いによる事故件数の差はきわめてわずかである。(表2-7-8、図2-7-8)。

(9) 車両の保管及び整備のための施設の新設、改善

車両の保管及び整備のための施設の新設、改善に関しては、安全運転管理者に「決定権がない」とする事業所の事故件数が約59件／億走行台キロと少なく、「実質的に決定している」事業所の事故件数は約89件／億走行台キロと多くなっている(表2-7-9、図2-7-9)。

(10) 運転者のための各種施設(休憩所等)の新設、改善

運転者のための施設の新設、改善については、安全運転管理者に「決定権がある」とする事業所の事故件数が約66件／億走行台キロと少なく、「実質的に決定している」事業所の事故件数が約80件／億走行台キロと多い(表2-7-10、図2-7-10)。

(11) 車両の廃車

車両の廃車に関しては、安全運転管理者に「決定権がない」とする事業所に事故が少なく約60件／億走行台キロとなっている。「決定権がある」と「実質的に決定している」は約90件／億走行台キロで事故が多い(表2-7-11、図2-7-11)。

(12) 車両の購入

車両の購入に関しては、「決定権がない」とする事業所の事故件数が約66件／億走行台キロと少なく、「実質的に決定している」事業所の事故件数が約97件／億走行台キロと多い(表2-7-12、図2-7-12)。

(13) 安全運転管理者の権限と人身事故件数のまとめ

図2-7-13は、12項目について安全運転管理者の権限別の事故率をまとめたものである。また、表には事故件数が少ない方を1位とする順位を示している。表にみるように安全運転管理者に「決定権がある」が最も事故が少ない項目が12項目中7項目で、概ね安全運転管理者の権限が強いほど事故件数が少ないといえる。

なお、「実質的に決定している」とする事業所には比較的事故が多く、安全運転管理者の権限は明確になっていることが事故防止に有効であるとみられる。

表 2-7-13 安全運転管理者の権限と人身事故件数のまとめ

	1億走行台キロ当たり事故件数			同左順位		
	決定権あり	実質的に決定している	決定権なし	決定権あり	実質的に決定している	決定権なし
(1) 運行計画の作成	71.962	89.089	80.463	1	3	2
(2) 乗務員の割当	67.832	92.541	76.679	1	3	2
(3) 使用車両の決定	77.381	90.990	64.217	2	3	1
(4) 運転者教育計画の作成	68.938	87.317	101.174	1	2	3
(5) 運転者の採用	71.258	74.942	79.507	1	2	3
(6) 運転者の昇格	47.708	87.893	80.125	1	3	2
(7) 運転者の配置転換	56.525	95.702	75.400	1	3	2
(8) 優良運転者	79.433	79.094	67.874	3	2	1
(9) 車両のための施設の改善	79.496	89.415	59.075	2	3	1
(10) 運転者のための施設の改善	65.864	80.028	76.777	1	3	2
(11) 車両の廃車	91.873	92.751	60.145	2	3	1
(12) 車両の購入	75.514	97.317	66.054	2	3	1

注：順位は走行台キロ当たり事故件数が少ない方を1位とする順位である。

表2-7-1 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運行計画の作成)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	件数 (事業所)
決定権あり	71.962	212
実質的に決定している	89.089	223
決定権はない	80.463	268
不明	75.950	73
合計	79.704	776

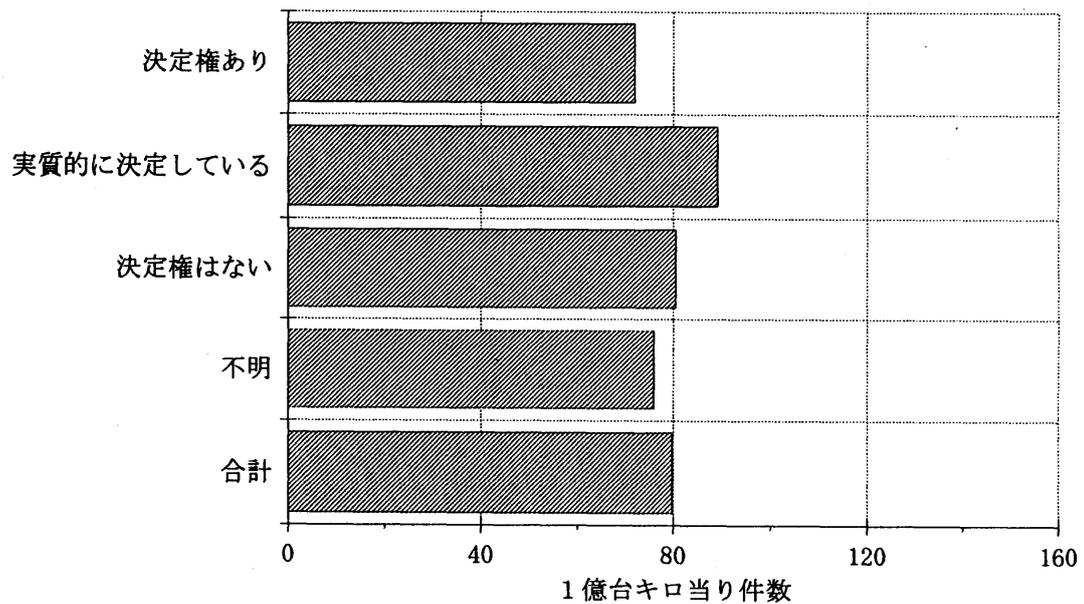


図2-7-1 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運行計画の作成)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-7-2 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(乗務員の割当)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	件数 (事業所)
決定権あり	67.832	198
実質的に決定している	92.541	234
決定権はない	76.679	282
不明	92.856	62
合計	79.704	776

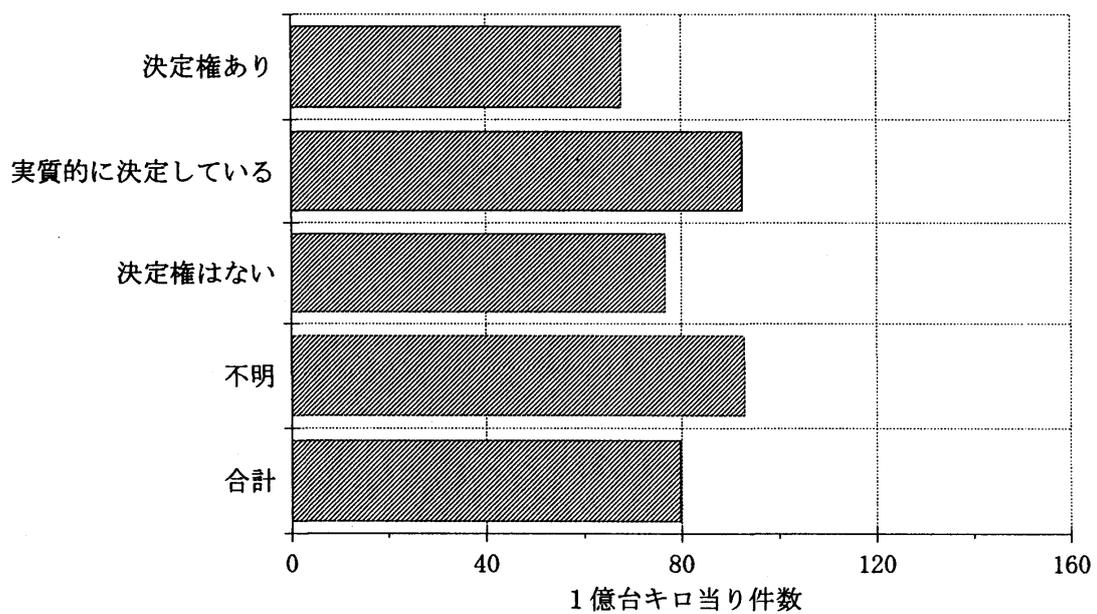


図 2-7-2 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(乗務員の割当)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

図2-7-3 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(使用車両の決定)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	77.381	258
実質的に決定している	90.990	266
決定権はない	64.217	214
不明	108.840	38
合計	79.704	776

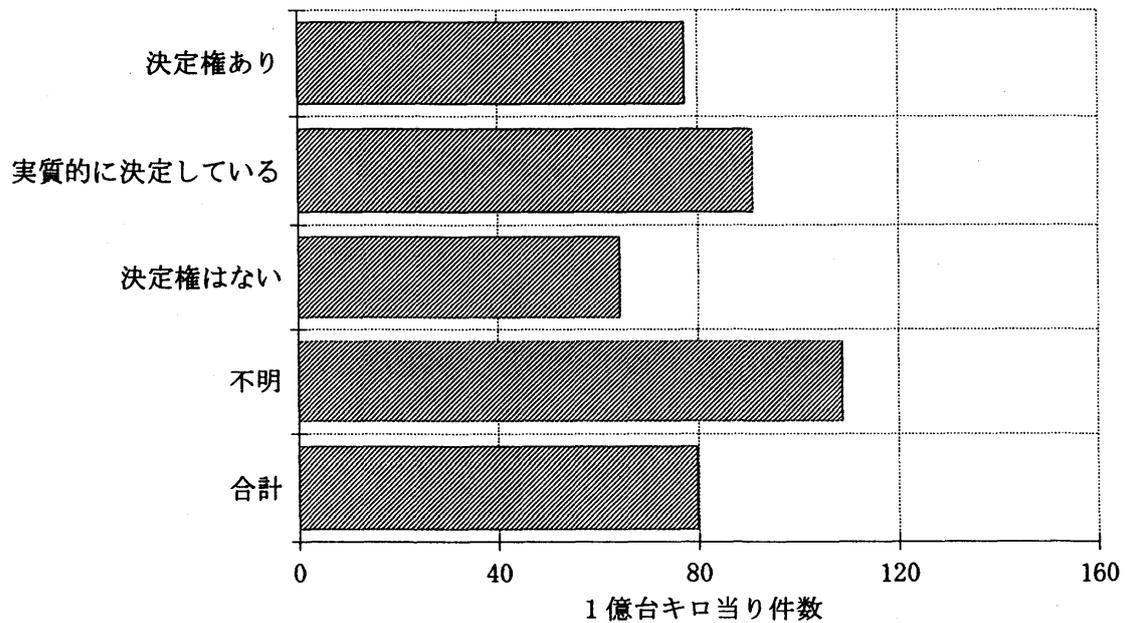


表2-7-3 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(使用車両の決定)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表2-7-4 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(教育計画の作成)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	68.938	327
実質的に決定している	87.317	297
決定権はない	101.174	112
不明	83.724	40
合計	79.704	776

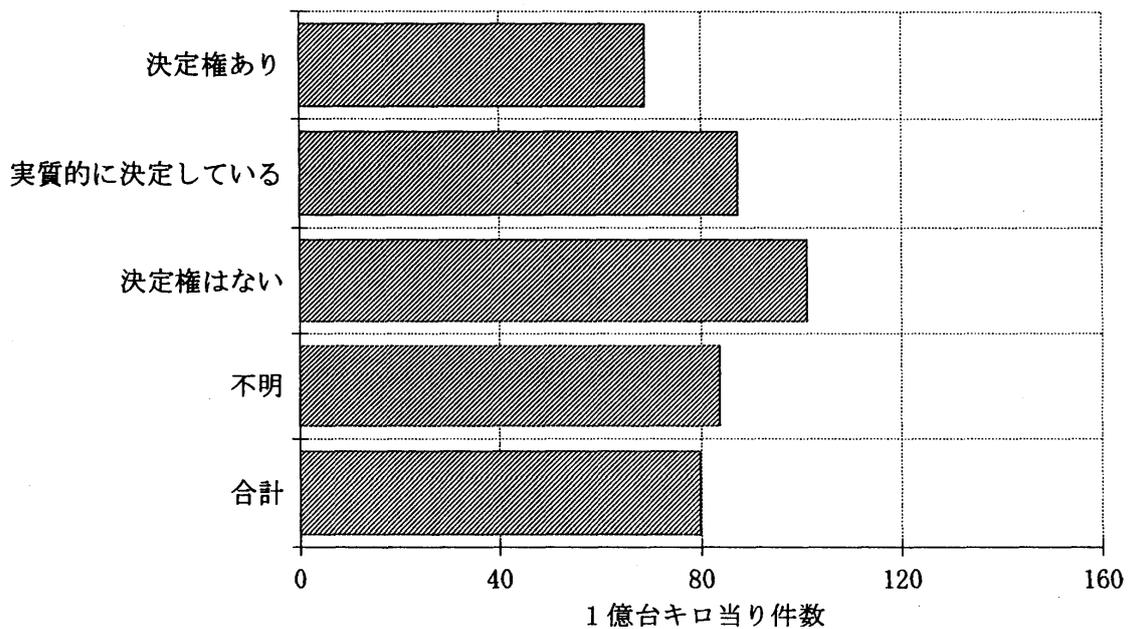


図2-7-4 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(教育計画の作成)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-7-5 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運転者の採用)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	台数 (事業所)
決定権あり	71.258	126
実質的に決定している	74.942	136
決定権はない	79.507	454
不明	126.574	60
合計	79.704	776

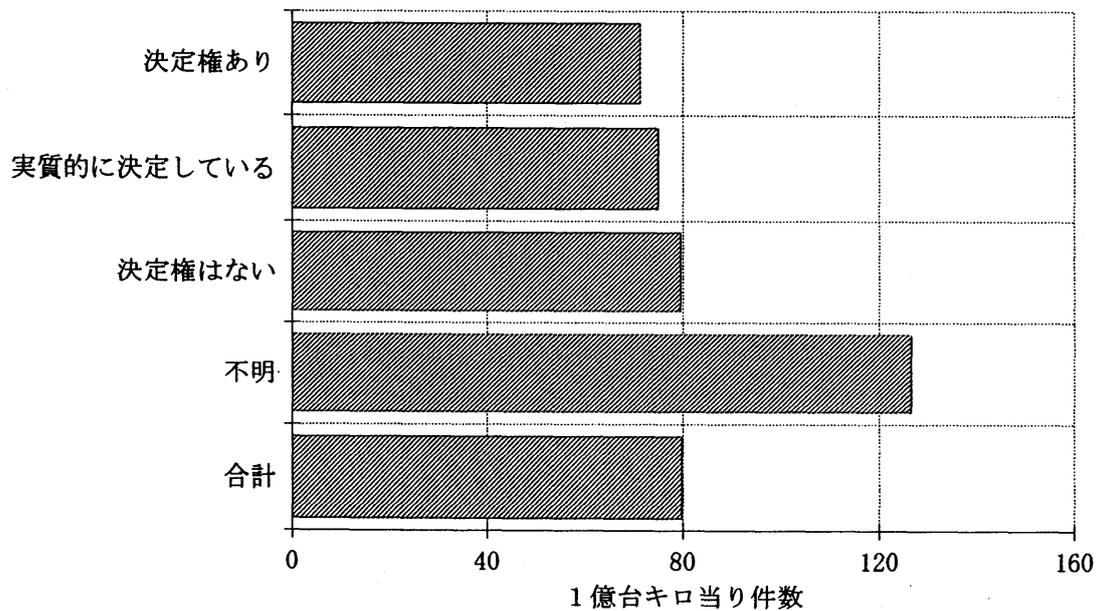


図 2-7-5 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運転者の採用)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-7-6 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運転者の昇格)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	47.708	103
実質的に決定している	87.893	119
決定権はない	80.125	482
不明	124.405	72
合計	79.704	776

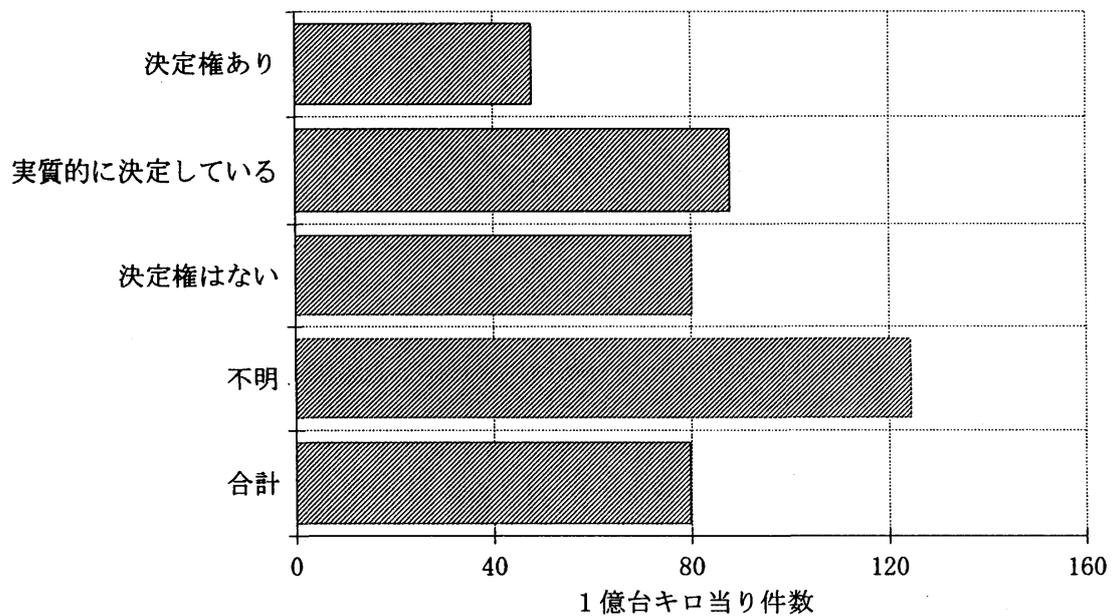


図 2-7-6 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運転者の昇格)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表2-7-7 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運転者の配置転換)
 (事業所の合計:事前件類と合計去行台キロから算出、)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	56.525	121
実質的に決定している	95.702	156
決定権はない	75.400	420
不明	118.250	79
合計	79.704	776

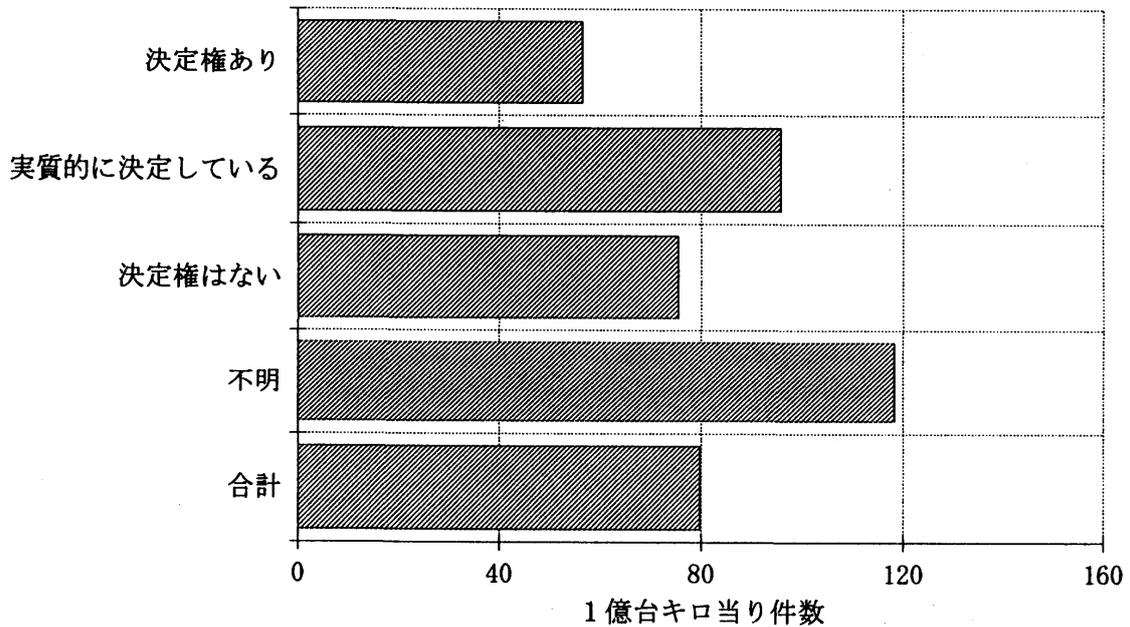


図2-7-7 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運転者の配置転換)
 (事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-7-8 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(優良運転者)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	79.433	251
実質的に決定している	79.094	333
決定権はない	67.874	138
不明	112.802	54
合計	79.704	776

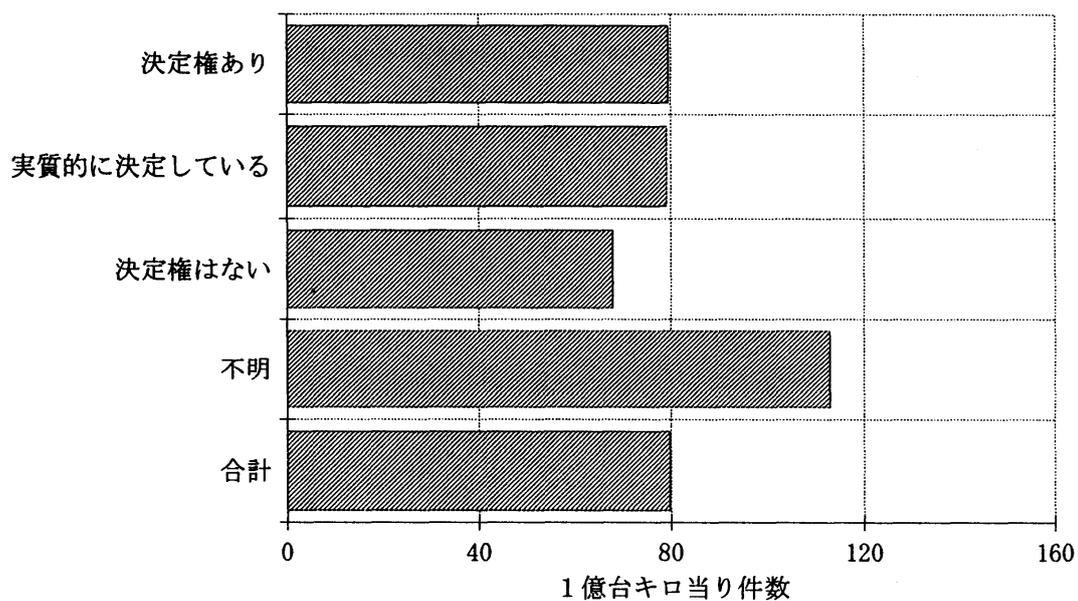


図 2-7-8 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(優良運転者)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表2-7-9 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(車両のための施設の改善)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	79.496	211
実質的に決定している	89.415	327
決定権はない	59.075	201
不明	97.975	37
合計	79.704	776

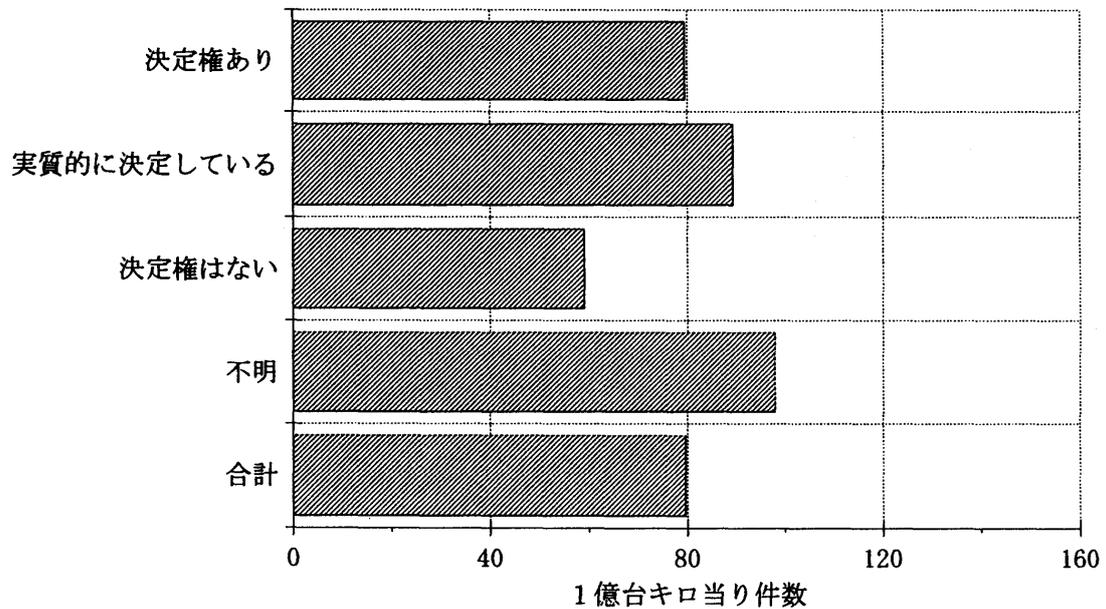


図2-7-9 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(車両のための施設の改善)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表2-7-10 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運転者のための施設の改善)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	事業所数 (事業所)
決定権あり	65.864	122
実質的に決定している	80.028	214
決定権はない	76.777	363
不明	123.520	77
合計	79.704	776

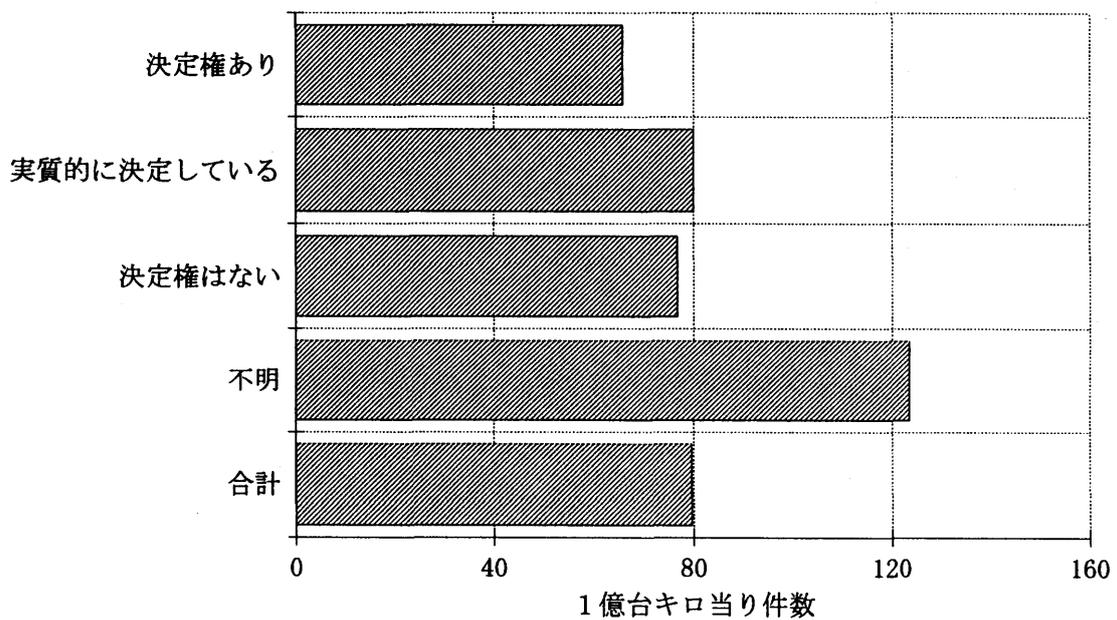


図2-7-10 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(運転者のための施設の改善)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-7-11 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(車両の廃車)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	件数 (事業所)
決定権あり	91.873	195
実質的に決定している	92.751	277
決定権はない	60.145	284
不明	102.772	20
合計	79.704	776

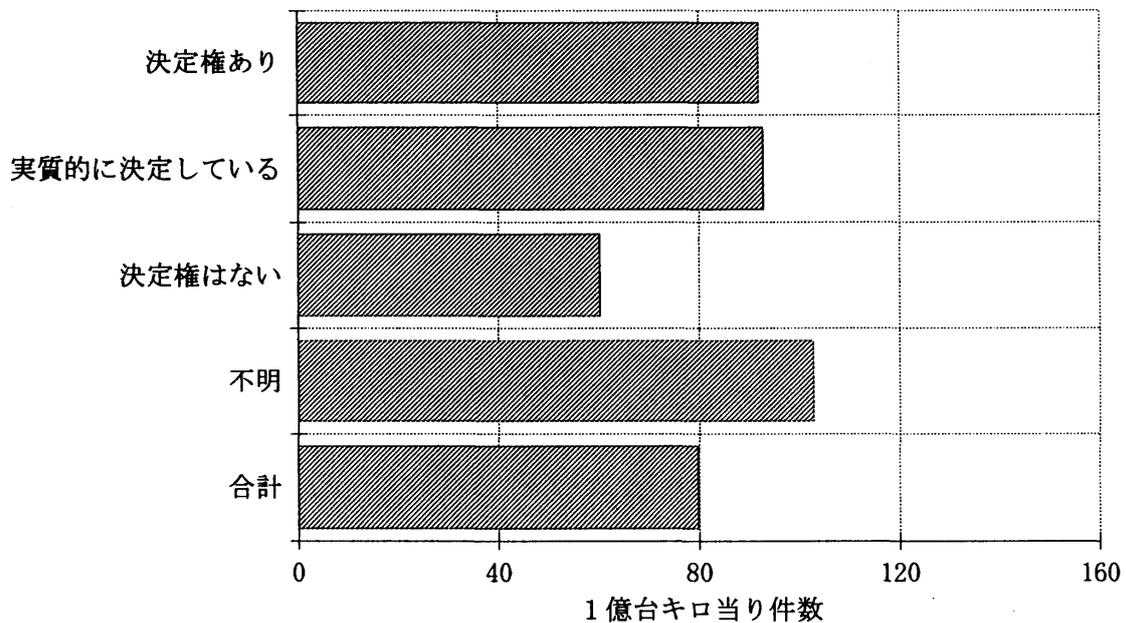


図 2-7-11 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(車両の廃車)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-7-12 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(車両の購入)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	75.514	181
実質的に決定している	97.317	259
決定権はない	66.054	315
不明	100.924	21
合計	79.704	776

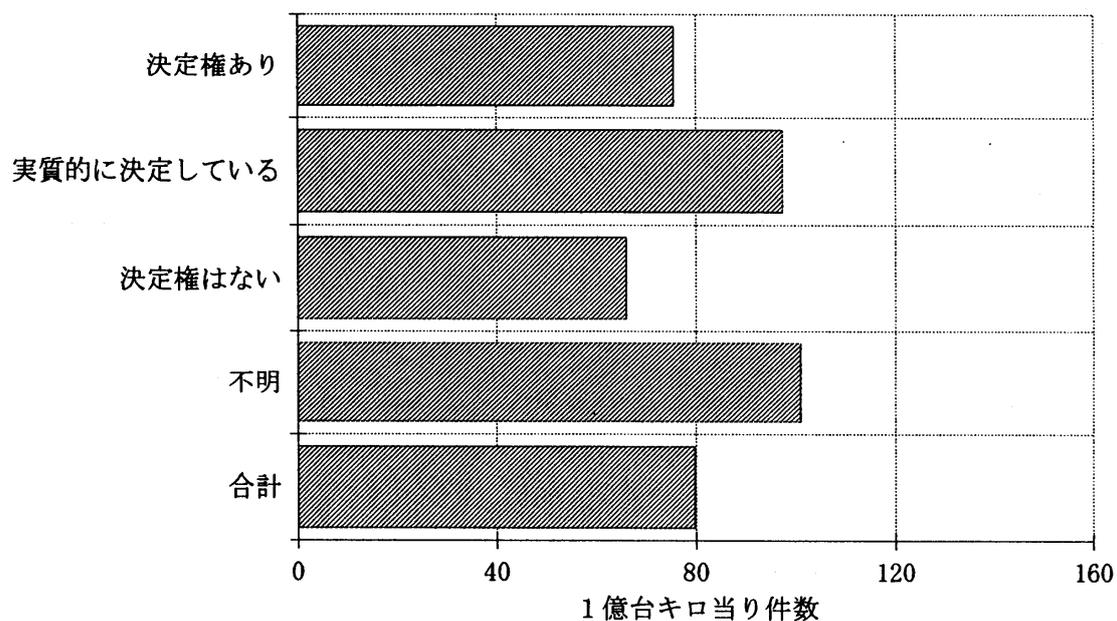


図 2-7-12 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当たり人身事故件数(車両の購入)
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

2-8 安全運転管理と走行台キロ当たり人身事故件数

ここでは、各種の日常的な安全運転管理施策の実施状況によって走行台キロ当たりの事故件数がどの程度異なるかをみていく。なお、この項で扱う安全運転管理施策の実施状況は、前年度の調査結果に基づくものである。

2-8-1 運転者管理体制・制度と走行台キロ当たり人身事故件数

(1) 運転者教育の実施

運転者に対する安全運転教育の実施状況別に事故件数をみたのが表2-8-1と図2-8-1である。何らかの運転者教育を「実施している」事業所の事故は約77件/億走行台キロに対して「実施していない」事業所では約106件/億走行台キロと明らかに「実施している」事業所の事故件数が少ない。その差は約29件/億走行台キロで、「実施している」事業所の事故件数は「実施していない」事業所の事故件数の7割程度の水準である。

(2) 運転経歴証明書の利用

運転経歴証明書の利用の有無別に走行台キロ当たりの事故件数をみると、「利用している」事業所が約75件/億走行台キロに対して「利用していない」事業所では約94件/億走行台キロとなっており、「利用している」事業所の方が約19件/億走行台キロほど少ない。「利用している」事業所の事故件数は「利用していない」事業所の事故件数の8割程度の水準である(表2-8-2、図2-8-2)。

(3) 表彰制度の有無

会社あるいは事業所の優良運転者表彰制度の有無別に事故件数をみると、「制度あり」が約78件/億走行台キロ、「制度なし」が約81件/億走行台キロと大差はないものの「制度あり」の方の事故が少ない(表2-8-3、図2-8-3)。

(4) 車両運転の許可制度の有無

車両の運転に対して許可制度がなく自由である事業所と、何らかの許可制度を設けている事業所に分けて事故件数をみる。「許可制度なし」が約91件/億走行台キロに対して「許可制度あり」は60件/億走行台キロとなっており、「許可制

度あり」の事業所は「許可制度なし」の事業所の3分の2程度の事故件数になっている(表2-8-4、図2-8-4)。

(5) 運転者への罰則規定の有無

業務で交通事故を起こした運転者に対して次のような罰則規定があるかを調査した。

- ・減俸・減給
- ・一定期間運転させない
- ・配置換えをする
- ・損害金の全部又は一部負担
- ・厳重注意
- ・その他

これらの罰則規定のいずれかがある事業所とない事業所別に分けて事故件数をみる。結果は、「規定なし」では約124件/億走行台キロに対して「規定あり」は約77件/億走行台キロと「規定なし」の6割程度の事故件数にとどまっている(表2-8-5、図2-8-5)。

(6) 管理規定、マニュアル等の整備状況

次のような管理規定やマニュアルの有無を質問した。

- ・車両の点検整備やキーの保管等、車両管理に関する規定や規則
- ・運転者の服務に関する規定や規則
- ・事故処理に関する規定や規則
- ・マイカー使用に関する規定や規則
- ・その他

これらのいずれかの規定やマニュアル等が「ある」事業所と「ない」事業所に分けて事故件数をみる。結果をみると、規定やマニュアルなどが「ある」事業所の方が事故件数が多くなっている。ただし、規定やマニュアルが全く整備されていない事業所は少ない。また、このことは規定やマニュアルなどを整備することはもちろん、これら規定等をいかに事故防止につながるよう効果的に運用していくかが重要であることを示しているともみられる(表2-8-6、図2-8-6)。

表 2-8-1 運転者教育の実施の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	件数 (事業所)
実施している	76.602	491
実施していない	105.986	118
無回答	77.039	167
全事業所	79.704	776

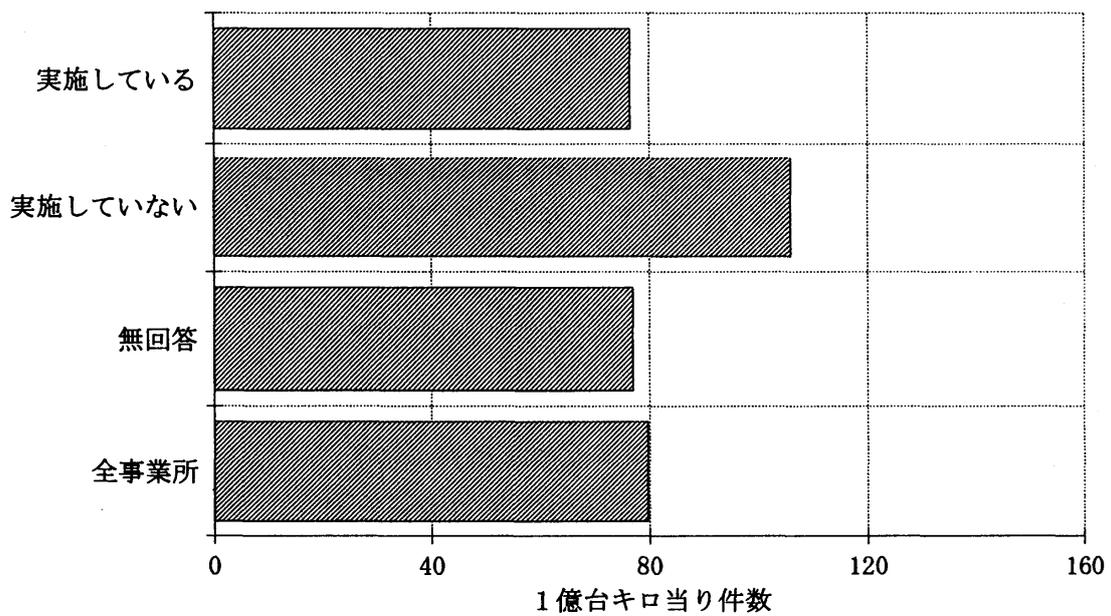


図 2-8-1 運転者教育の実施の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-2 運転経歴証明書の利用の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	事業所数 (事業所)
利用している	74.797	528
利用していない	93.631	181
無回答	95.170	67
全事業所	79.704	776

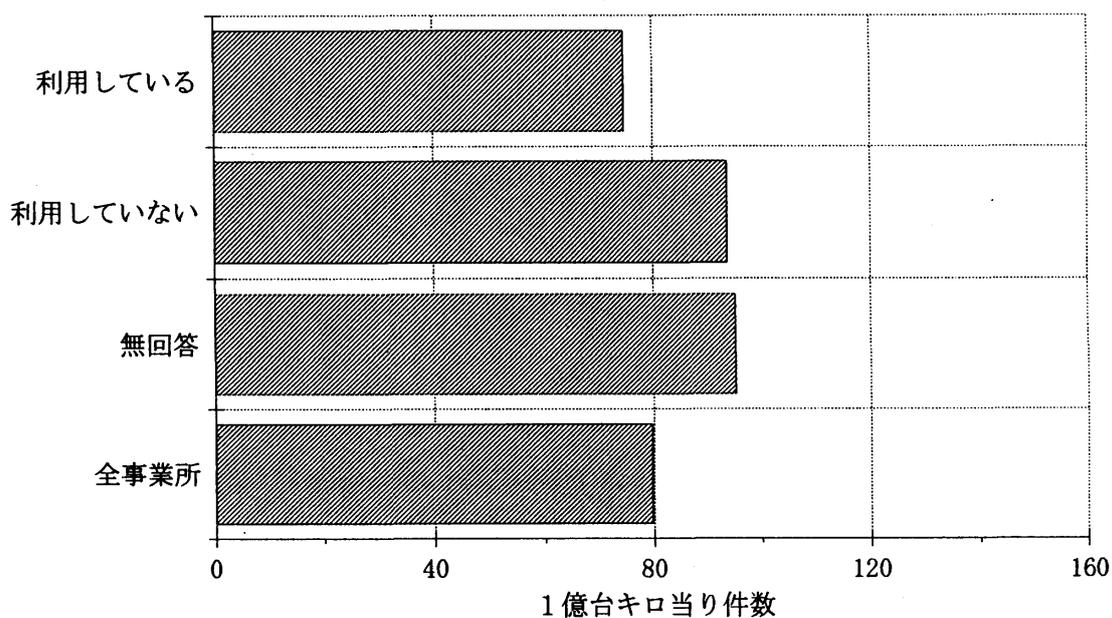


図 2-8-2 運転経歴証明書の利用の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-3 表彰制度の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
あり	78.405	364
なし	81.446	403
無回答	95.872	9
全事業所	79.704	776

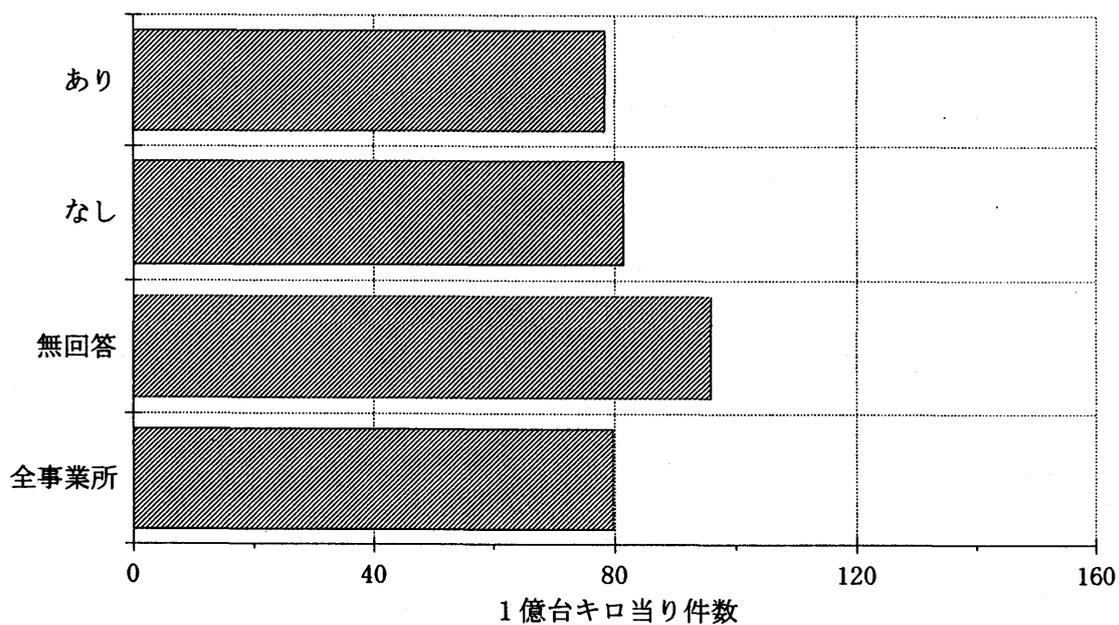


図 2-8-3 表彰制度の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-4 運転車両に対する許可制度の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
あり	60.012	390
なし	90.624	281
無回答	97.298	105
全事業所	79.704	776

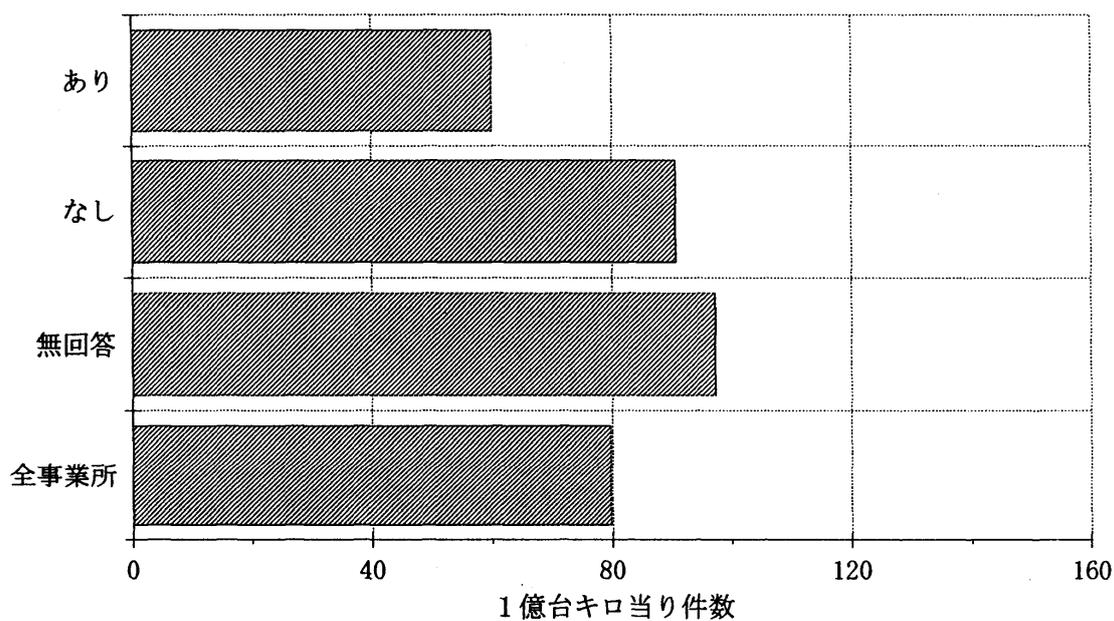


図 2-8-4 運転車両に対する許可制度の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-5 事故者に対する罰則規定の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
あり	77.408	721
なし	123.997	55
全事業所	79.704	776

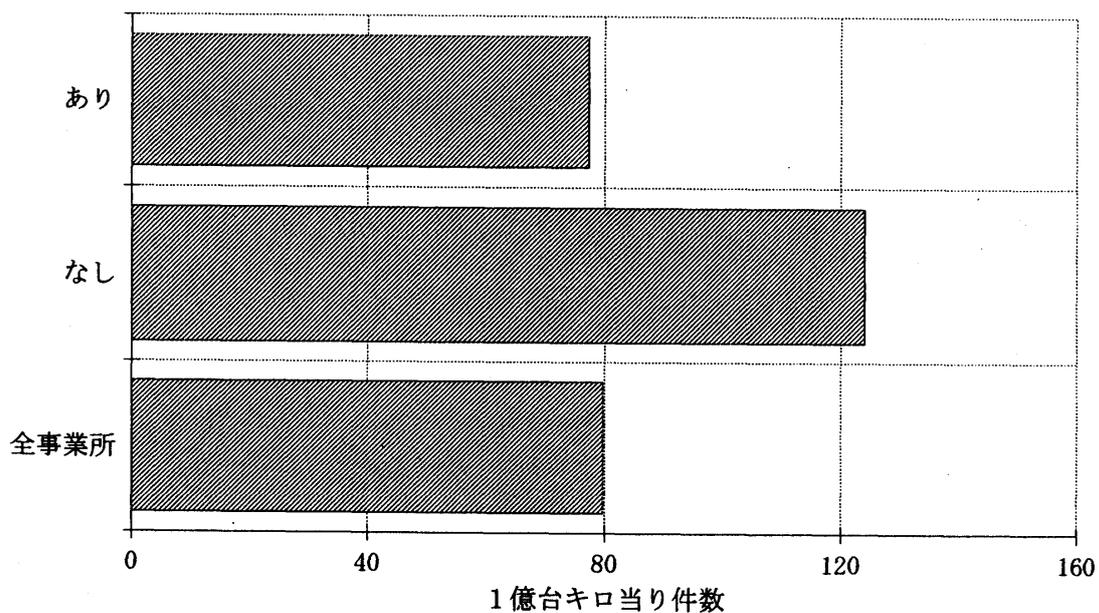


図 2-8-5 事故者に対する罰則規定の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-6 管理規定等の規則、マニュアルの有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
あり	80.683	707
なし	61.106	69
全事業所	79.704	776

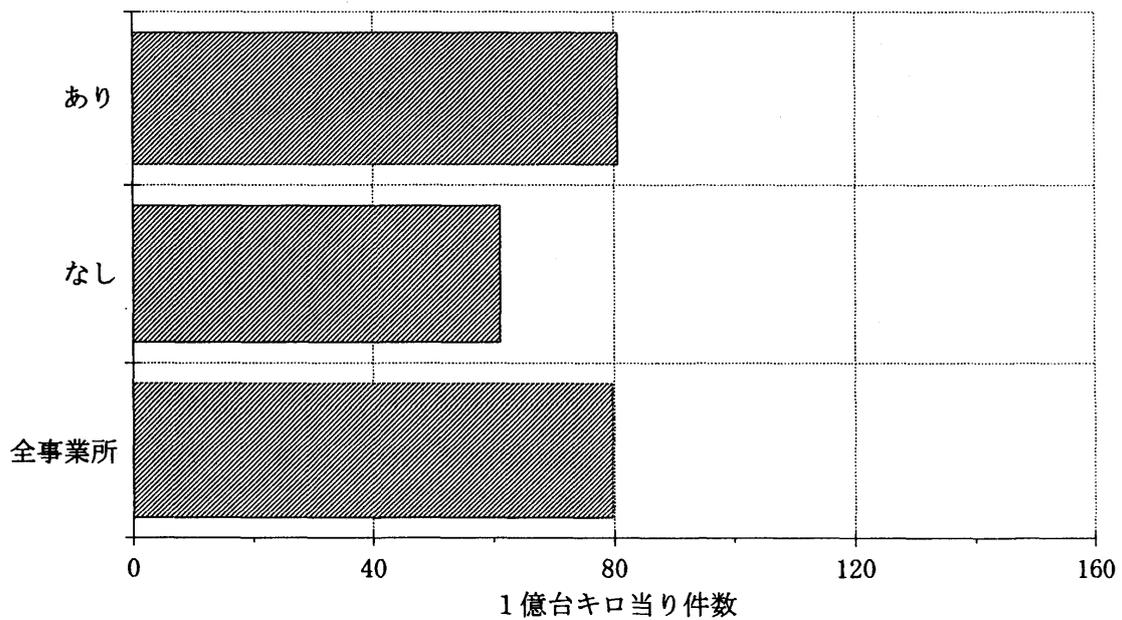


図 2-8-6 管理規定等の規則、マニュアルの有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

2-8-2 運転者の日常管理と走行台キロ当たり人身事故件数

(1) 朝礼の実施

朝礼の実施頻度別に事故数をみると、「毎日実施」が約67件／億走行台キロ、「時々実施」が約90件／億走行台キロ、「実施していない」が約86件／億走行台キロとなっており、毎日朝礼を実施している事業所に特に事故が少ない(表2-8-7、図2-8-7)。

(2) 終礼の実施

終礼の実施頻度別の事故件数は、「毎日実施」が約58件／億走行台キロ、「時々実施」が約73件／億走行台キロ、「実施していない」が約86件／億走行台キロと明らかに実施頻度が高いほど件数が減少している(表2-8-8、図2-8-8)。このように終礼の実施はきわめて事故の防止に有効と判断できる。ただし、終礼のみを単独で実施している事業所は少なく、ほとんどの事業所が朝礼も実施していることから、ここでの結果は終礼単独の効果というより、朝礼と終礼の相乗効果とみるべきであろう。

(3) 運転免許証の確認

運転免許証を確認する頻度別に事故件数をみると、「毎日確認」が約84件／億走行台キロ、「時々確認」が約71件／億走行台キロ、「確認していない」が約99件／億走行台キロと免許証の確認をしていない事業所の事故が特に多い(表2-8-9、図2-8-9)。

(4) 注意事項の伝達

運転に関する注意事項の伝達頻度別に事故件数をみると、「毎日伝えている」が約49件／億走行台キロ、「時々伝えている」が約90件／億走行台キロ、「伝えていない」が約89件／億走行台キロで、毎日注意事項を伝えている事業所の事故件数が顕著に少ない(表2-8-10、図2-8-10)。

(5) 運行前点検の実施

運行前点検の実施頻度別に事故件数をみると、「毎日実施」が約60件／億走行

台キロ、「時々実施」が約91件／億走行台キロ、「実施していない」が約155件／億走行台キロと実施頻度が高いほど事故が少ない(表2-8-11、図2-8-11)。

表 2-8-7 朝礼の実施の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	事業所数 (事業所)
毎日実施	66.944	240
時々実施	89.514	248
実施していない	86.275	262
無回答	127.678	26
全事業所	79.704	776

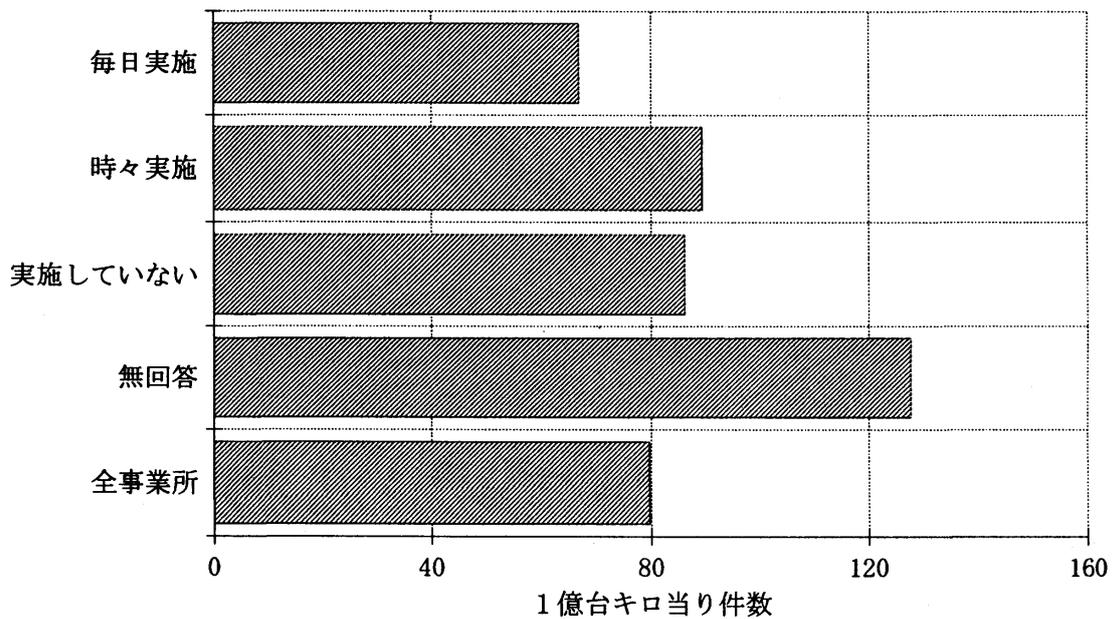


図 2-8-7 朝礼の実施の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-8 終礼の実施の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
毎日実施	57.675	76
時々実施	73.297	134
実施していない	85.961	399
無回答	89.301	167
全事業所	79.704	776

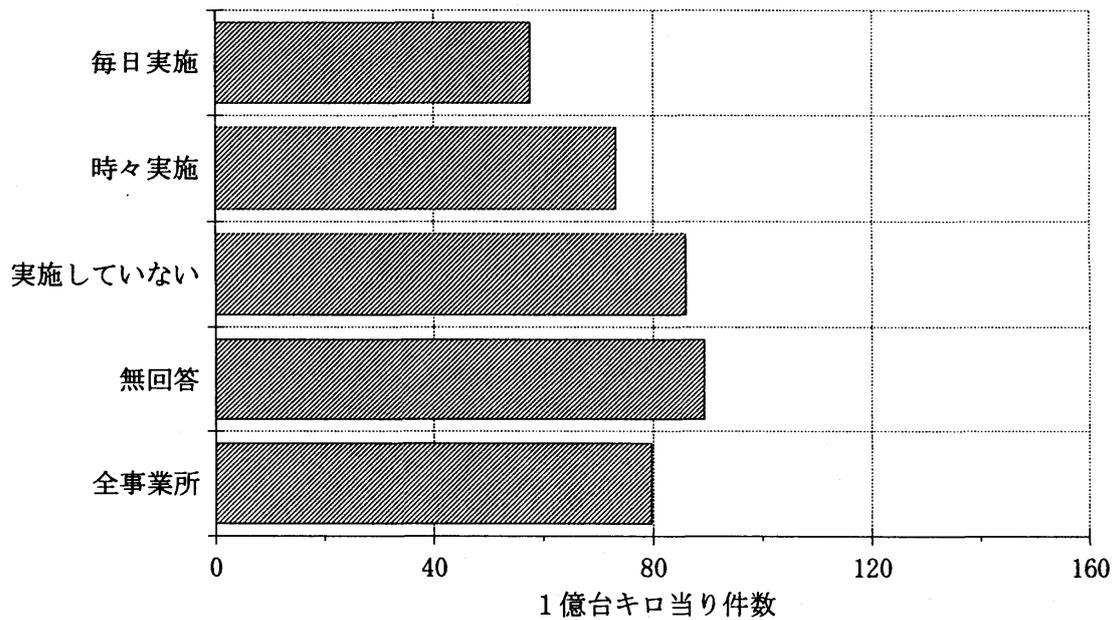


図 2-8-8 終礼の実施の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-9 免許証の確認の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (#/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
毎日確認	83.849	34
時々確認	71.170	479
確認していない	99.199	259
無回答	65.655	4
全事業所	79.704	776

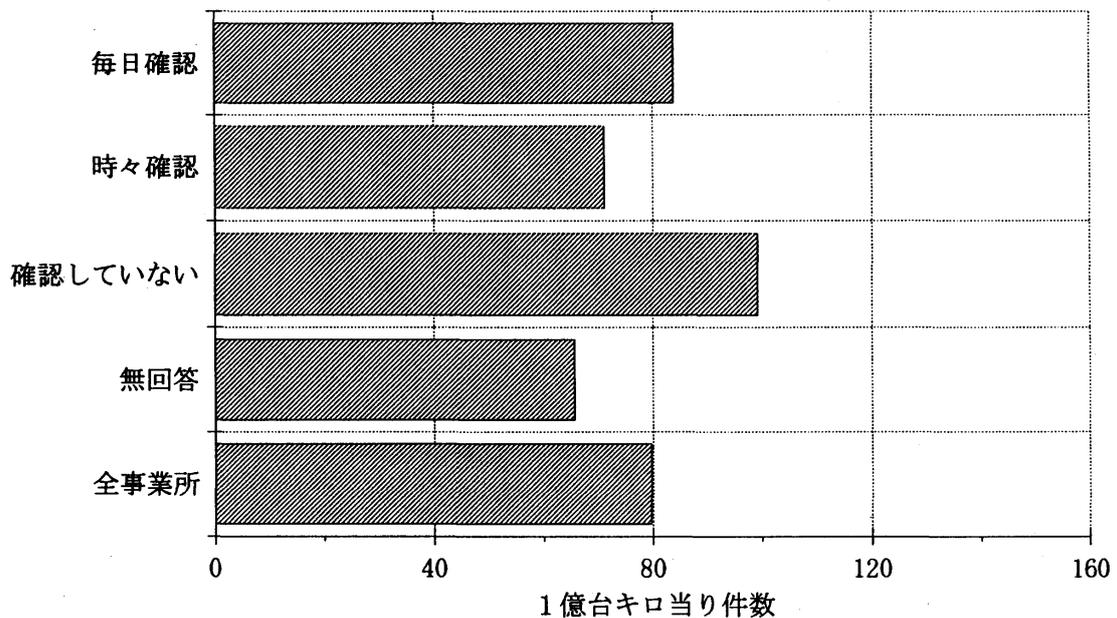


図 2-8-9 免許証の確認の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-10 注意事項の伝達の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サツノ数 (事業所)
毎日	49.068	119
時々	90.063	562
していない	88.991	93
無回答	0.000	2
全事業所	79.704	776

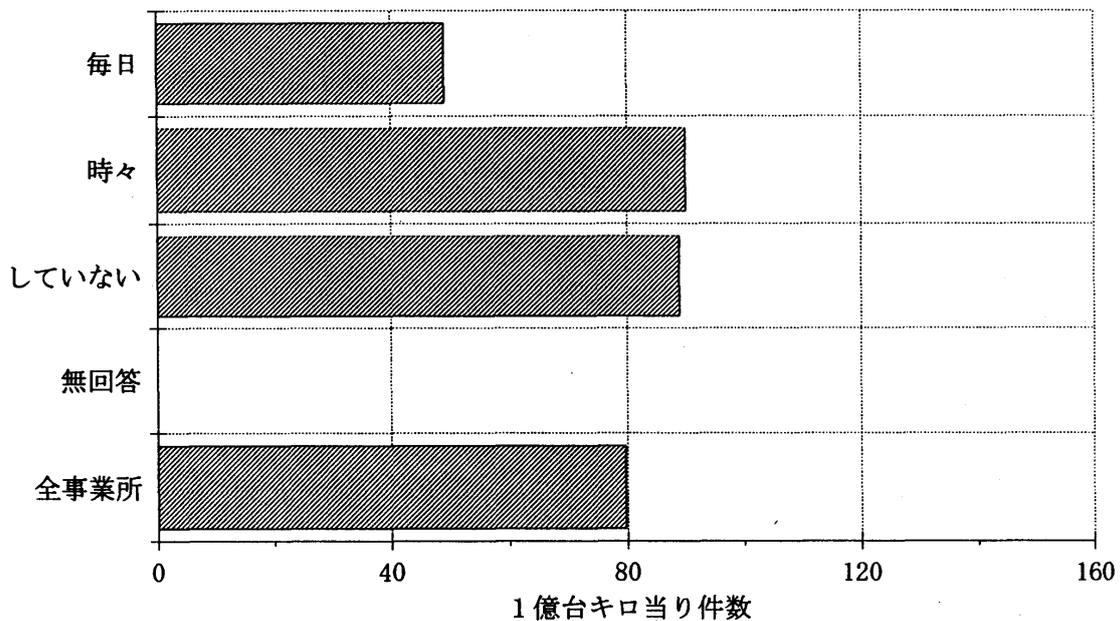


図 2-8-10 注意事項の伝達の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-11 運行前点検の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
毎日実施	60.248	320
時々実施	90.904	387
実施していない	154.670	60
無回答	40.769	9
全事業所	79.704	776

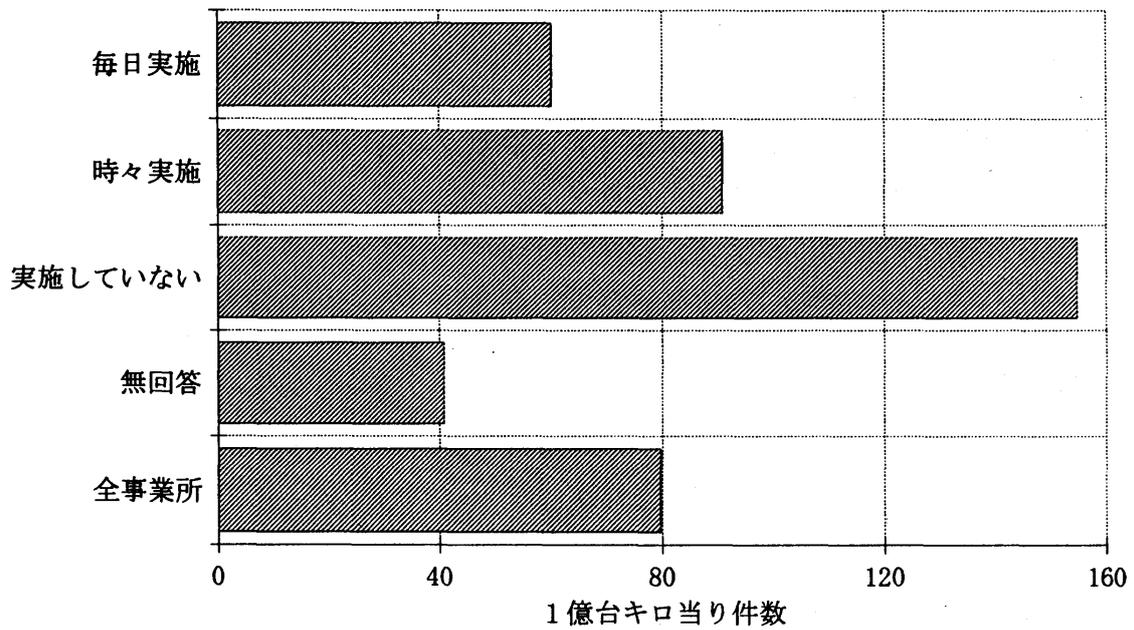


図 2-8-11 運行前点検の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

2-8-3 車両管理と走行台キロ当たり人身事故件数

(1) 鍵の管理方法

事業所所有の車両の鍵の管理方法を次のいずれか調査した。その結果別に事故件数をみる。

- ・責任者が一括して保管し、管理している（「責任者が保管」と称す）
- ・キーボックス等に保管するだけで、出し入れは自由に行っている（「ボックスに保管」と称す）
- ・運転する者が各自保管している（「運転者が保管」と称す）
- ・その他

結果をみると、「責任者が保管」が約61件／億走行台キロ、「ボックスに保管」が約82件／億走行台キロ、「運転者が保管」が約112件／億走行台キロで保管レベルが緩やかなほど事故が多い(表2-8-12、図2-8-12)。

(2) 社有車の私的利用の制限

社有車の私的利用を認めているかどうかで事故件数をみると、「禁止している」が約70件／億走行台キロ、「許可制あるいは禁止していない」が96件／億走行台キロとなっており、禁止している事業所の方が事故が少ない(表2-8-13、図2-8-13)。

(3) マイカーの業務利用の有無

マイカーを業務用に使用させているかどうかによる事故件数をみると、「使用なし」が約87件／億走行台キロ、「使用あり」が約68件／億走行台キロと「使用あり」の方がわずかながら事故件数が少ない。これは、マイカーの場合、事故があっても必ずしも会社等へ十分な報告が行われないままにすまされてしまうのではないかと考えられる。(表2-8-14、図2-8-14)。

(4) 台帳、日報の整備状況

次のような台帳や日報を整備しているかどうかで事業所を分類した。

- ・運転者台帳
- ・車両管理台帳

- ・ 作業点検記録簿
- ・ 自動車運転記録（運転日報等）
- ・ その他

事故件数をみると、「いずれかを整備している」事業所は約77件／億走行台キロ、「いずれも整備していない」事業所は約145件／億走行台キロとなっており、台帳や日報類を整備していない事業所に事故が多い(表2-8-15、図2-8-15)。

(5) 整備管理者の選任の有無

整備管理者の選任状況別に事故件数をみると、「選任している」事業所は約59件／億走行台キロに対して、「選任していない」事業所は約102件／億走行台キロと事故が多い(表2-8-16、図2-8-16)。

表2-8-12 鍵の保管方法別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
責任者が保管	60.710	231
ボックスに保管	82.023	373
運転者が保管	111.543	133
その他	49.987	35
無回答	53.159	4
全事業所	79.704	776

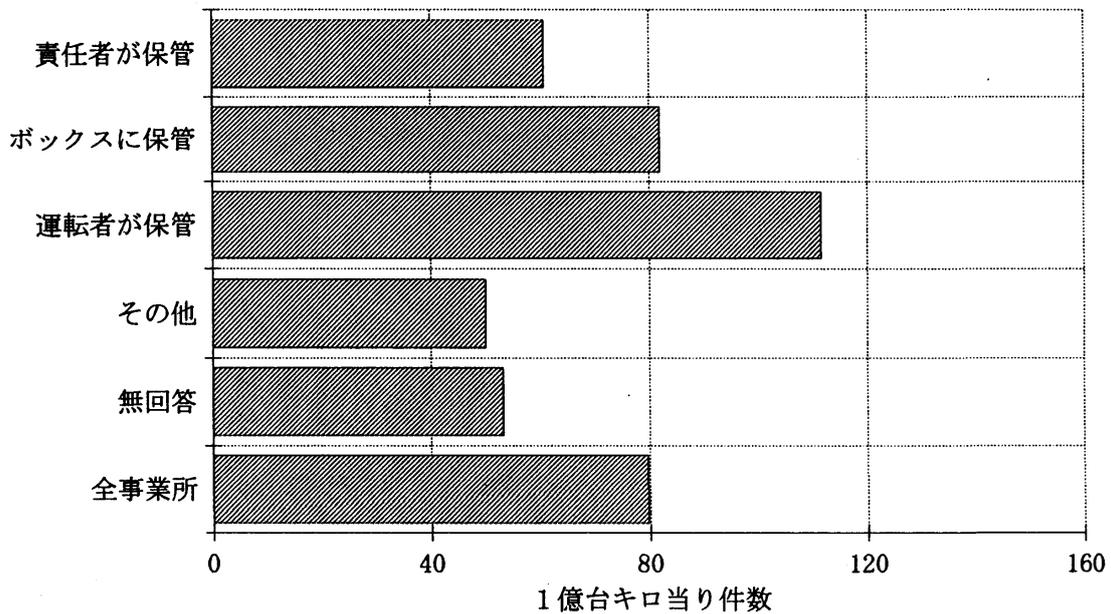


図2-8-12 鍵の保管方法別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-13 社有車の私的利用の禁止状況別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
禁止	70.380	455
許可制・禁止してない	95.779	315
無回答	0.000	6
全事業所	79.704	776

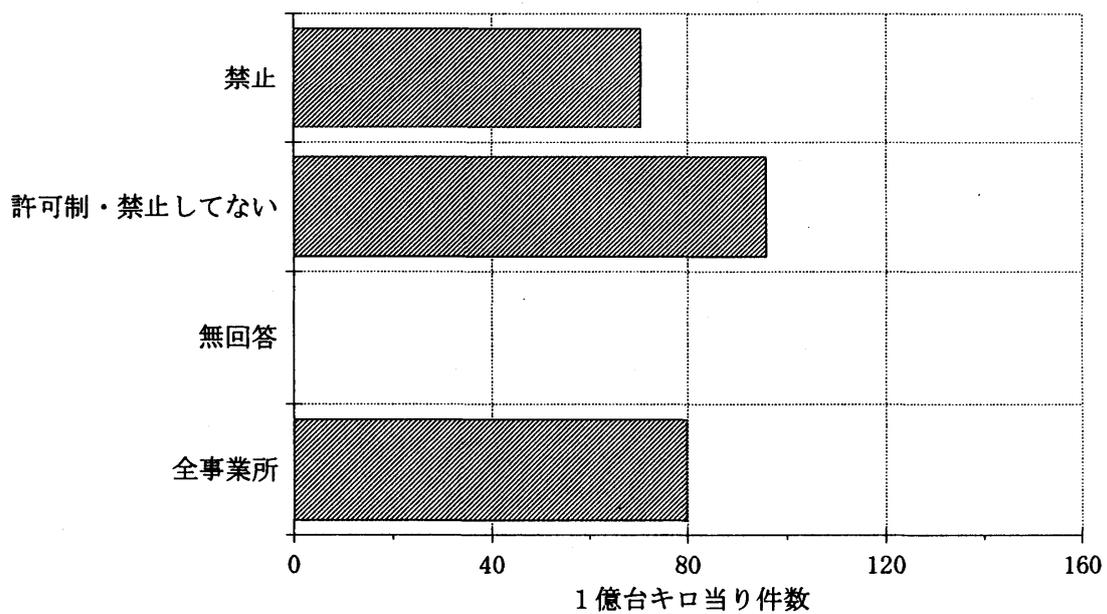


図 2-8-13 社有車の私的利用の禁止状況別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-14 マイカーの業務利用の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
使用なし	86.657	481
使用あり	67.881	270
無回答	97.797	25
全事業所	79.704	776

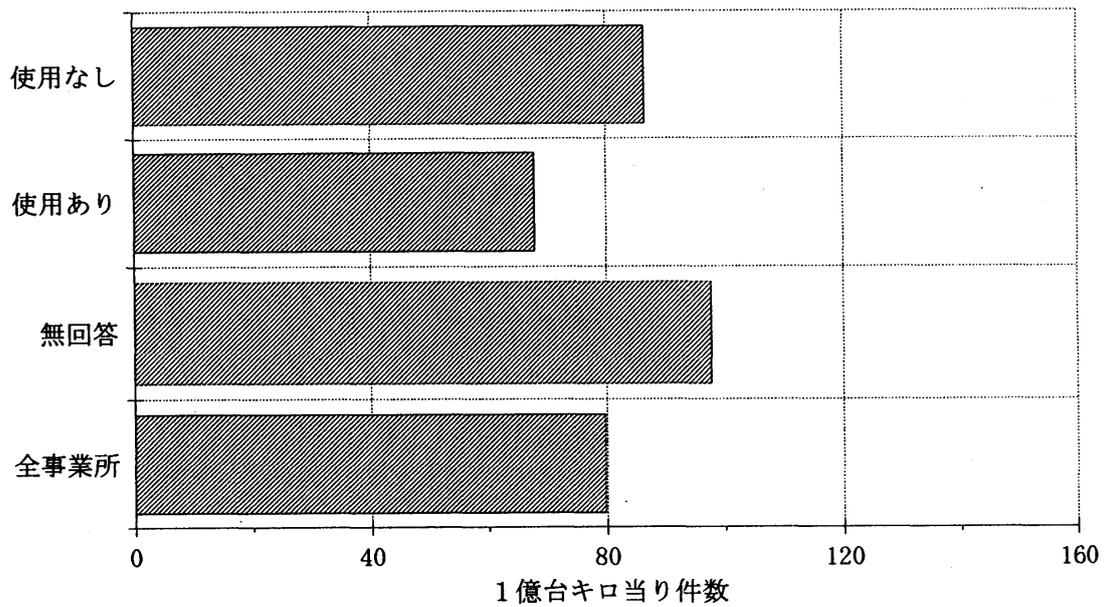


図 2-8-14 マイカーの業務利用の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-15 台帳や日報の整備の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
整備している	77.086	718
整備していない	144.729	58
全事業所	79.704	776

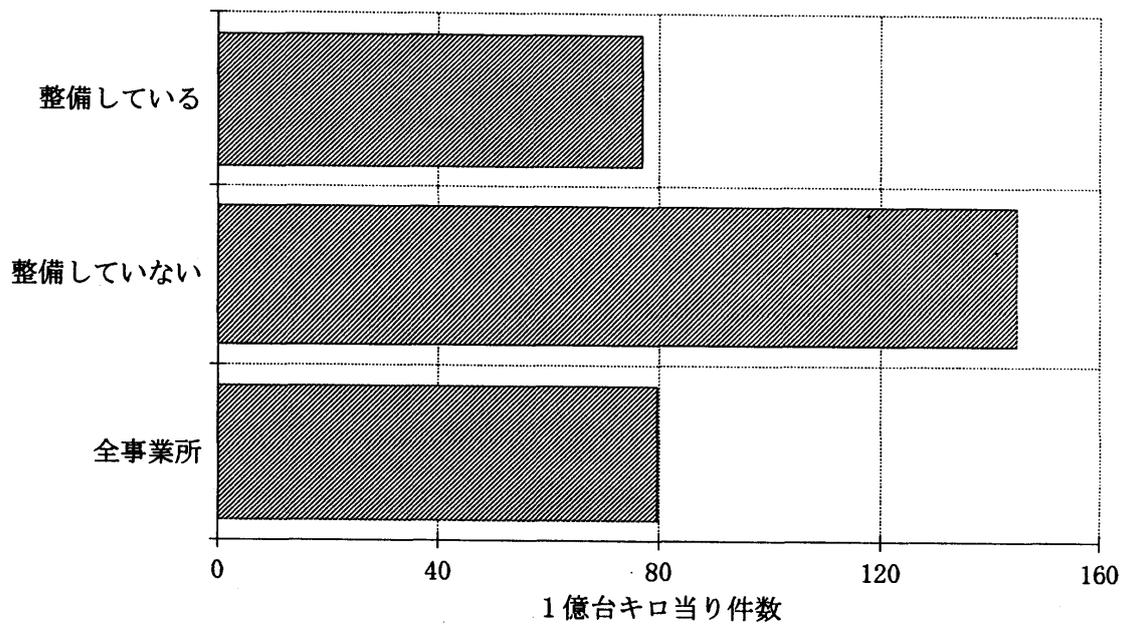


図 2-8-15 台帳や日報の整備の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

表 2-8-16 整備管理者の選任の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
選任している	59.488	331
選任していない	102.193	431
無回答	19.206	14
全事業所	79.704	776

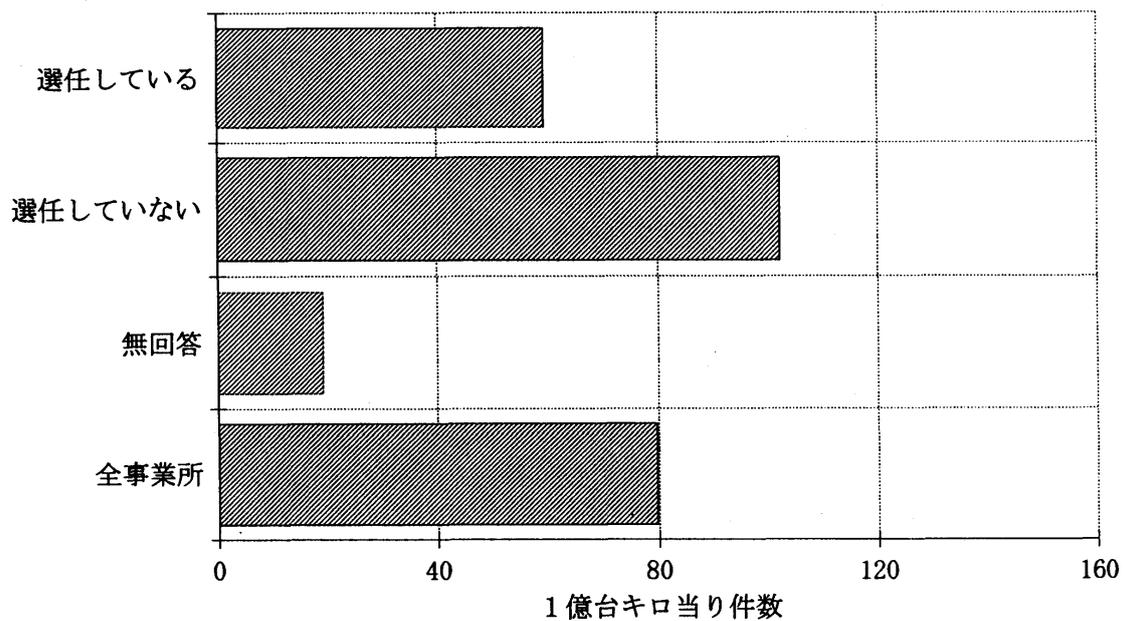


図 2-8-16 整備管理者の選任の有無別走行1億台キロ当たり人身事故件数
(事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

2-8-4 安全運転管理と人身事故件数のまとめ

各種安全運転管理施策を実施している事業所と実施していない事業所の1億走行台キロ当たりの人身事故件数を表2-8-17にまとめた。

安全運転管理の施策の実施状況を3種類以上の選択肢で質問している場合は、最も管理水準が高い事業所と最も低い事業所を示している。たとえば、朝礼の実施は「毎日実施」、「時々実施」、「実施していない」の3つのカテゴリで質問しているが、表には「毎日実施」の事業所と「実施していない」事業所の事故件数を表示している。

この表で差が大きい安全運転管理施策は事故防止に有効と考えることができる。

「運行前点検の実施」、「台帳類の整備状況」、「鍵の保管方法」、「事故者への罰則制度」、「整備管理者の選任」、「注意事項の伝達」、「運転の許可制度」、「運転者教育」、「終礼の実施」等の差が大きくなっている。

なお、「管理規定、マニュアル等の整備」「マイカーの業務利用」では、整備していない方、利用している方の事故が少なく計上されている。前者については整備していないことにより事故報告がなされていない場合があること、後者についてはマイカーによる事故を私的事故として処理してしまうことなどがその理由として考えられる。

表 2-8-17 各種施策別 1 億台キロ当たり人身事故件数

施 策	あ り	な し
運転者教育の実施	76.602	105.986
運転経歴証明書の利用	74.797	93.631
表彰制度	78.405	81.446
車両運転の許可制度	60.012	90.624
事故者への罰則制度	77.408	123.997
管理規定、マニュアル等の整備	80.683	61.106
朝礼の実施	66.944	86.275
終礼の実施	57.675	85.961
運転免許証の確認	83.849	99.199
注意事項の伝達	49.068	88.991
運行前点検の実施	60.248	154.670
鍵の責任者による保管	60.710	111.543
社有車の私的利用	95.779	70.380
マイカーの業務利用	67.881	86.657
台帳、日報の整備	77.086	144.729
整備管理者の選任	59.488	102.193

2-9 講習受講事業所の人身事故件数

これまで、安全運転管理者選任事業所から無作為に抽出した一般事業所の状況について分析してきたが、ここでは、自動車安全運転センターの安全運転中央研修所の安全運転管理者課程を受講した事業所の状況を比較分析しておく。

2-9-1 平均走行距離

一般事業所保有車両14,498台と講習受講事業所の保有車両4,343台の平均走行距離を比較する。一般事業所の年間走行距離は全車種平均で15,787kmに対して、講習受講事業所は18,197kmと1,630kmほど講習受講事業所の方が長い。車種別にみると、軽自動車と二輪を除いていずれの車種でも講習受講事業所の方が年間走行距離が長い(表2-9-1、図2-9-1)。

各事業所使用車両の走行距離から事業所平均の平均走行距離を算出し、それをさらに平均した走行距離でみると、一般事業所(777事業所)が16,556km、講習受講事業所(197事業所)が17,430kmとなっており、やはり講習受講事業所の方が長い(表2-9-2、図2-9-2)。

2-9-2 平均走行台キロ

一般事業所の平均走行台キロは510,089キロに対して講習受講事業所の走行台キロは895,668キロと一般事業所の約1.8倍の距離である(表2-9-3、図2-9-3)。

2-9-3 人身事故件数

講習受講事業所で過去1年間に発生した人身事故は60件である。回答事業所は201事業所であり、人身事故を経験した事業所は17.4%となる。この比率は一般事業所の21.3%を3.9ポイント下回る。1事業所当たりの人身事故件数は、一般事業所が0.392件に対して講習受講事業所は0.299件と4分の3程度の水準である(表2-9-4)。

表 2 - 9 - 1 車種別平均走行距離の比較 (車両単位での平均の比較)

車種	単位	一般事業所			講習受講事業所		
		平均	標準偏差	台数	平均	標準偏差	台数
		km	km	台	km	km	台
バス		17,855	16,016	396	29,067	23,369	200
大型貨物		27,580	24,097	518	37,636	26,392	372
	小型貨物	16,991	14,410	6,083	17,261	15,488	1,851
貨物車		17,822	15,651	6,601	20,670	19,336	2,223
乗用車		16,754	11,986	4,013	17,563	14,425	1,027
軽自動車		11,736	9,228	2,497	10,368	6,466	665
四輪車		16,381	13,810	13,507	18,638	17,489	4,115
二輪・原付		4,006	4,279	531	1,372	2,201	73
不明		11,943	12,308	460	14,399	15,036	155
全体		15,787	13,749	14,498	18,197	17,417	4,343

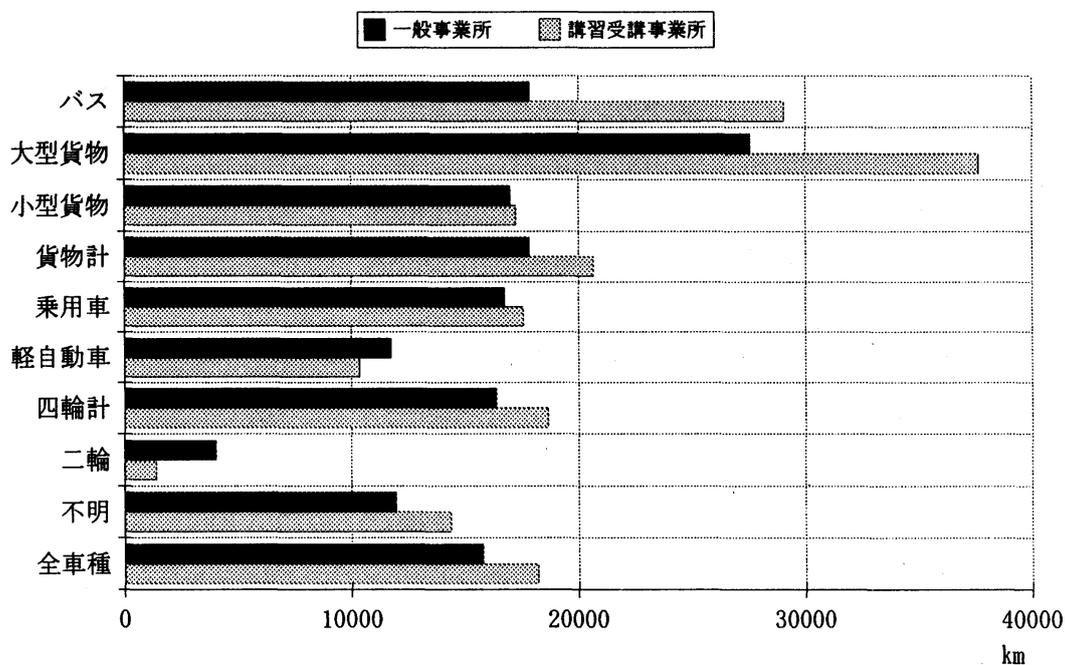


図 2 - 9 - 1 車種別平均走行距離の比較 (車両単位での平均の比較)

表 2-9-2 車種別平均壺行距離の比較(事業所単位での平均の比較)

車種	単位	一般事業所			講習受講事業所		
		平均	標準偏差	台数	平均	標準偏差	台数
		km	km	事業所	km	km	事業所
バス		14,466	12,904	155	15,730	15,173	52
大型貨物		20,029	20,026	133	20,219	20,936	51
	小型貨物	15,781	11,158	643	15,334	10,925	162
貨物車		16,413	12,030	659	16,349	13,424	168
乗用車		15,921	9,303	640	14,824	8,517	162
軽自動車		10,663	7,808	412	10,045	7,071	98
四輪車		16,685	10,465	777	17,539	13,154	197
二輪・原付		2,615	3,195	81	1,323	1,602	21
不明		12,803	13,295	86	17,577	17,928	22
全 体		16,556	10,505	777	17,430	13,224	197

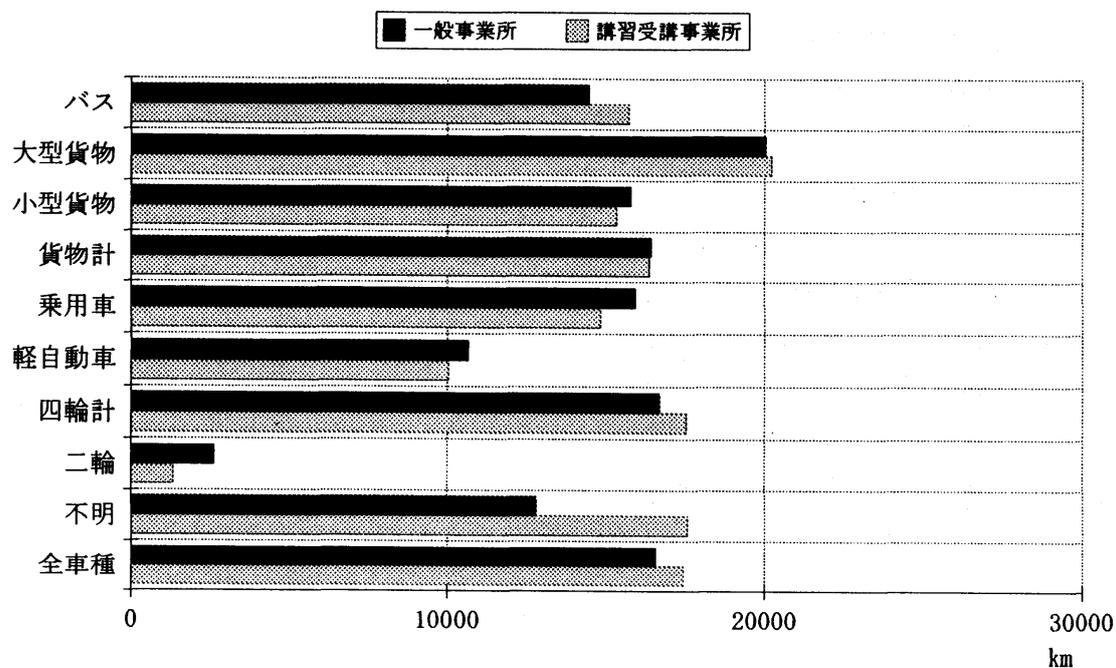


図 2-9-2 車種別平均走行距離の比較(事業所単位での平均の比較)

表 2 - 9 - 3 一般事業所と講習受講事業所の平均走行台キロの比較

(単位：台キロ、事業所)

算出方法	一般事業所			講習受講事業所		
	平均	標準偏差	サンプル数	平均	標準偏差	サンプル数
走行距離計からの値	506,058	852,431	776	957,859	2,126,836	196
事業所の平均走行距離からの値	510,089	914,430	792	895,668	2,136,366	199

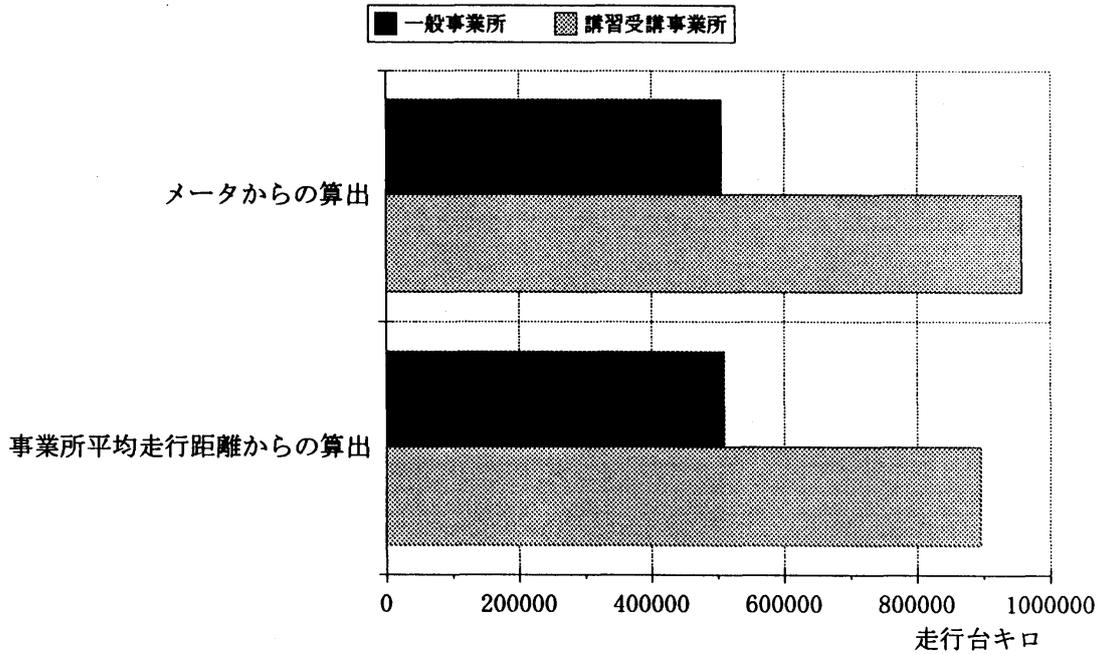


図 2 - 9 - 3 一般事業所と講習受講事業所の平均走行台キロの比較

表 2-9-4 過去1年間の人身事故件数

	一般事業所	講習受講事業所
回答事業所数	799事業所	201事業所
総事故件数	313件	60件
1事業所当たり件数	0.392件	0.299件
事故有りの事業所数	170事業所	35事業所
事故有りの事業所比率	21.3%	17.4%

2-9-4 走行台キロ当たりの人身事故件数

一般事業所と講習受講事業所の走行台キロ当たりの事故件数を比較したのが表2-9-5と図2-9-4である。走行台キロ当たりの事故件数は一般事業所が約80件/億走行台キロに対して講習受講事業所は約32件/億走行台キロと、一般事業所の約4割程度の事故件数である。

表 2-9-5 一般事業所と講習受講事業所の人身事故件数
 (事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

	平均 (件/億走行台キロ)	サンプル数 (件)
一般事業所	79.704	776
講習受講事業所	31.959	196
全事業所	64.261	972

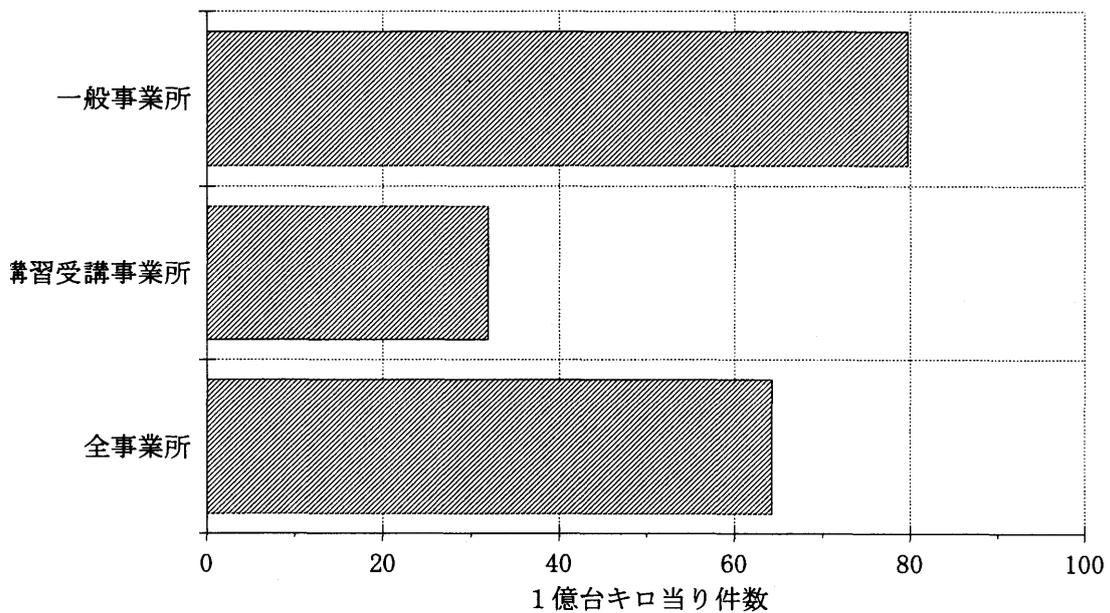


図 2-9-4 一般事業所と講習受講事業所の人身事故件数
 (事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出)

第3章

安全運転管理の現状に関する

訪問調査結果

本章は、安全運転管理者選任事業所で特に優れた安全運転管理を行っていると思われる事業所を訪問し、アンケートでは把握できない具体的な安全運転管理の施策の実施状況を聞き取り調査した結果である。

訪問調査の調査項目は次のとおりである。

- ① 事業所概要と車両使用状況
- ② 最近の事故・違反の発生状況
- ③ 実施している安全運転管理
- ④ 朝礼の実施方法
- ⑤ 安全運転管理のための費用
- ⑥ 安全運転管理のポイント
- ⑦ 安全運転管理のための今後の課題

なお、調査対象事業所は、一般事業所アンケートの調査対象とした20道府県で、安全運転施策の実施を通じて特に顕著な成果をあげている事業所とした。事業所の選定に際しては、当自動車安全運転センターの各都道府県事務所に上記条件に該当する事業所を照会し、その中から事業所規模、業種等を勘案して選択した。訪問調査対象事業所は8事業所である。

3-1 訪問調査結果の概要

今回の訪問調査の結果を要約すると以下のようになる。

(1) 事業所概要と車両使用状況

今回訪問した事業所は8ヶ所で、業種は通信業が1事業所、食料品製造卸が2事業所、建設業が4事業所、建設資材販売業が1事業所である。企業規模としては通信業と食料品製造卸の2事業所、及び建設業の1事業所の4事業所が会社従業員数が500人を超える大手企業である。この4事業所の事業所従業員数は400～500名以上と大規模である。建設業のうちの2事業所は従業員数が100名強の中堅企業である。建設業の1事業所及び建設資材の販売業の1事業所は従業員数が20～50名強の企業である。

保有車両は8台から1,400台程度まで分布している。事業所従業員数を保有台数で除してみると、食料品製造卸業と建設業の2事業所、建設資材販売業の事業所

が2人／台以下で、他の事業所に比べて保有台数が多い。食料品製造卸業に車両が多いのは、いずれの企業もルートセールス（商品を積んで営業活動をしながら商品を納品して行くセールス方法）を行っているためである。建設業に多いのは、建設現場で使用する重機類を保有している企業が多いことによる。その他の2事業所では4.4人／台、3.6人／台となっている。なお、建設業の1事業所が6.5人／台と車両が少ないが、これは会社所有車両だけではなく自家用車を借り上げて業務に使用しているためである。

(2) 最近の事故・違反の発生状況

いずれの事業所でも、最近は大きな人身事故は発生していない。中でも通信業の事業所では無事故2,000日を達成している。

過去からの事故・違反の推移をみると、過去に300件程度あったものが現在は10～20件程度と20分の1程度にまで減少している事例がある。その他事故件数がピーク時の6分の1、3分の1に減少した事例がみられる。

(3) 実施している安全運転管理

事故防止策として実施している内容は多様であるが、訪問した8事業所の5事業所以上で共通している内容は次のような点である。

- ・ 安全運転管理のための諸規定が整備されている。
- ・ 安全運転管理の組織が明確になっており、また、その組織が活発に活動している。
- ・ 朝礼で何らかの交通安全のための活動を行っている。
- ・ 運転日報等により車両の使用状況を常に把握している。
- ・ 優良運転者表彰制度が整備されている。
- ・ 運転記録証明書を活用して、社員の事故・違反の状況を把握している。
- ・ 形態は様々であるが、何らかの安全運転教育を定期的に行っている。
- ・ シートベルトの着用状況のチェックを実施している。

このほかKYT（危険予知トレーニング）を導入している事業所が3事業所あることが目立っている。

(4) 朝礼

朝礼を毎日実施している事業所が5事業所で、1事業所は週に1回の頻度で実施している。1事業所は朝礼を実施していないが、毎日MM運動という交通安全のための活動を行っている。

朝礼の時間は10分から20分程度で、体操、業務上の連絡事項の伝達が中心に行われている例が多い。交通安全に関しては、交通安全標語等の唱和、社員が交代で交通安全スピーチを行う、KYT(危険予知トレーニング)活動を行う等の例がみられる。これらの活動を行っていない事業所でも、交通安全のための注意点を伝達しているケースが多い。

(5) 安全運転管理のための費用

総額では60万円～700万円まで分布している。この金額を従業員1人あたりに換算すると2,000円～7,000円/人となっている。

費用の主な用途としては、優良運転者の表彰が多く、その他運転記録証明書の取得のための費用、研修費用が主な用途である。

(6) 安全運転管理のポイント

トップの交通安全に対する姿勢を指摘する企業が5事業所と多い。トップ自らが交通安全に積極的な事業所ほど古くから安全運転管理が行き届いていると感じられる。

安全運転のための施策はすぐに効果が現れるものではないので、根気よく実施することが重要とする声も多い。安全は毎日の積み重ねであり、同じことを毎日根気よくやり続けることが重要であるとしている。ただし、マンネリにならないように変化をつけながら実施することであるとの意見がみられる。

思いの外多いのは、安全運転のための各種規定の整備が事故防止のきっかけになったとする意見である。各種規定類の整備と安全運転管理のための組織の明確化が事故防止のための必要条件となっているということであろう。

運転記録証明書の活用も多くの事業所で行われており、その有効性も評価されている。運転記録証明書により違反が発覚すると直ちに何らかのペナルティを課している事業所はみられないが、上司等を通じて注意を促すようにしているようである。

事業所によっては運転記録証明書を利用するようになっただけで徐々に事故・違反が減少したとしている。

(7) 今後の課題

今回の訪問調査は優良事業所を対象としたことから「今後の課題は現状を維持することだ」との意見もあるが、多くの事業所ではさらなる安全を目指している姿勢が強い。また、その方向も自社の事故防止だけでなく、関連企業や協力企業にまで広げようとする姿勢がみられる。

3-2 個別訪問調査の結果

3-2-1 日本電信電話株式会社 NTTいわき支店

訪問対象：日本電信電話株式会社 NTTいわき支店(福島県いわき市)

総務部門労働担当課長 田中 洋 氏

総務部門労働厚生担当主査 三浦 文彦 氏

訪問日：平成6年10月26日

(1) 事業所概要と車両使用状況

事業所の従業員数は406人で内訳は以下のようになっている。

窓口を始めとするサービス担当	120人
営業	177人
設備	67人
総務、その他	42人

車は、各部門で以下の台数を使用している。

担当部門別使用車両数(単位：台)

部門	軽バン	ライトバン	トラック	特装車	合計
サービス担当	6	5			11
営業部門	35	5			40
設備部門	9	12	2	9	32
その他	7	2			9
合計	57	24	2	9	92

台数では営業部門が多いが、設備部門の方が車両の使用頻度が高いため安全管理は設備部門が主な対象となっている。

(2) 最近の事故・違反の発生状況

交通事故に限って言えば、無事故2,000日を達成している。それ以前も含めて大きな交通事故は発生していない。

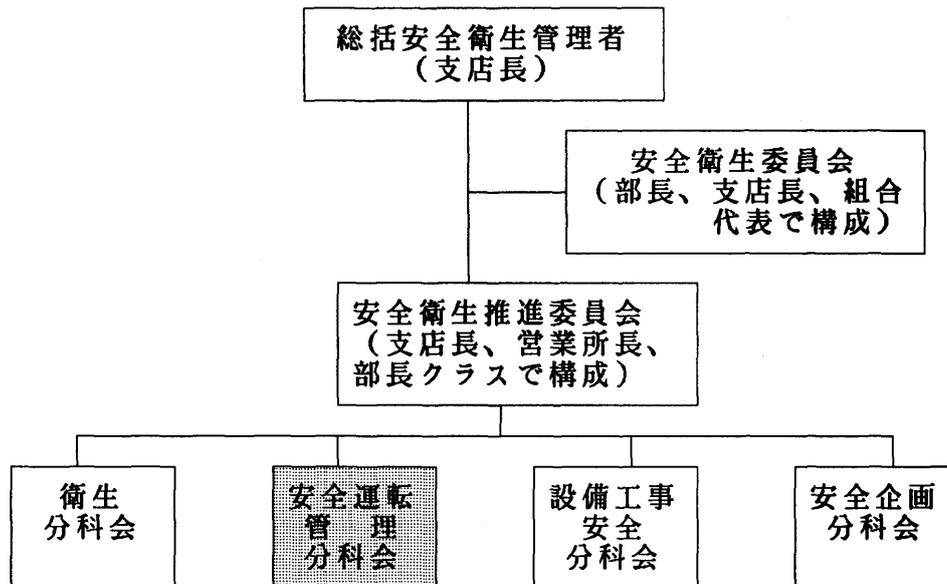
(3) 実施している安全運転管理

交通事故だけでなく業務災害全体の防止を目的に各種の活動を行っている。したがって、交通事故防止活動は一連の業務災害防止活動の中で行われている。

本支店では次のような交通安全のための活動、管理を行っている。

① 交通安全関連組織の明確化

支店長をトップとする安全衛生管理組織を構築しており、その中に交通関連の安全を実施する組織を位置づけている。



各分科会のメンバーは課長職クラスが中心となっている。安全運転管理分科会では次のような活動を企画、推進している。

- ・ 安全運転管理
- ・ 車両運行管理
- ・ 車両整備管理
- ・ 車両保管管理

② 朝礼の実施

設備部門では、毎日朝礼を実施している(詳細は後記する)。

③ 週1回の交通安全の呼びかけ

毎週水曜日を「ゆとりの日」として、残業を行わないように呼びかけている。この日の夕方の社内放送で、交通安全の呼びかけを行っている。

④ 月1回の安全の呼びかけ

毎月1日を「安全の日」として、交通を含めて業務災害の防止のための活動をしている。時間はおおむね30～40分程度で、ヒヤリハット体験の学習あるいは業務の実務訓練を行っている。ヒヤリハット体験の学習は交通より一般業務中の体験が中心であるが、交通関連のヒヤリハット体験をとりあげることも少なくない。

進め方は、社内の「ヒヤリ・ハット事例集」から事例を選定して、それを防止するためにどのようにするかグループ討議をする方法で進めている（参考資料のヒヤリハット事例集を参照）。

なお、この活動に利用しているヒヤリハット事例は社員から募集したもので、このようなヒヤリハット事例の募集自体も安全を啓蒙する活動の1つとして効果をあげている。

⑤ 交通事故発生速報に基づく注意喚起

各支店で発生した交通事故は、すぐに全支店に「交通事故発生速報」として流される。これは、A4版の用紙1枚に事故の概要をまとめたものであるが、これが配布されたときには、その内容を職長が説明して注意を喚起し、今後の事故防止に役立てるようにしている。

⑥ 支店長の安全朝礼の実施

支店長が年に2回程度、全員に安全を呼びかける朝礼を実施している。これは、交通関連だけではなく業務災害全体の安全の呼びかけであるが、交通問題が取り上げられることも多い。

また、年末には夫が交通事故をおこして将来を悲観した妻が自殺するときに残した「日高の遺書」を家族に送って家族ぐるみの交通安全を呼びかけている。

この「日高の遺書」は支店長名で家族に直接郵送している。社員に手渡さずに郵送しているのは、手渡すと家族に見せずに廃棄されてしまうことが多いと考えてのことである。郵送により確実に家族の目にふれている。

⑦ 安全トレーナー制度

これも交通だけではないが、業務全体の安全のために安全トレーナー制度を設けている。安全トレーナーは各職場から選任された中堅社員クラス（40歳代が中心）が担当し、安全トレーナー育成コースを受講する。そして職長や幹部と共に各職場の安全を指導している。

⑧ 1日自動車学校入学

業務あるいは通勤に自動車を使用する社員は、3年に1回程度、自動車学校で半日コースを受講させている。これにより自己流の運転を直すようにしている。

⑨ 安全活動の実施

危険予知活動（KY活動と称している）など各種安全推進のための活動を行っている。例えば、KY活動では作業手順書の遵守、指差し呼称などの動作の徹底を推進している。

また、毎月安全運転のテーマを決めて活動している。例えば、現在は日没時間が早まる時期なので「早め点灯」を運動テーマにしている。

⑩ 講習会の実施

年に1回交通関連法規の教育を実施している。その他年に1回、1時間半程度の地元警察官による講演会を実施している。

⑪ 車両点検日の制定

毎日、運行前点検を実施しているが、その他に年に2回車両点検日を設けて、徹底した車両の点検、整備を行っている。

⑫ 運転者会を通じた活動

任意の団体で、社内の免許保有者で構成されている運転者会がある。この会を通じて地域への横断旗の贈呈、歩道橋などの清掃、SDカードの取得などの活動を行っており、これも交通安全に寄与しているとしている。

⑬ 優良運転者の表彰

年に1回、安全運転者の表彰を行っている。表彰対象者の選定は安全企画分科会が行っている。

⑭ その他

特徴的なマークを車につけているため、社員が乱暴な運転をしていたり、違法運転をしたりしているとすぐに住民から苦情がくる。これも安全運転の推進に一役かっているとしている。

(4) 朝礼

設備部門では、通常10分間位の各職場グループ毎の朝礼を実施している。内容は

次のとおりである。

① ラジオ体操

② 1分間スピーチ

毎日1人が交代でフリー・スピーチを行う。内容は必ずしも安全に関するものでなくてもよいことにしている。

③ 安全標語の唱和

日めくり式になっている安全標語を全員で唱和する（安全標語は写真1を参照）。

④ ヒヤリハット事例の学習

ヒヤリハット事例を代表者が読み上げ、全員で安全のためのポイントを唱和する。

⑤ あいさつ用語の唱和

接客の際の挨拶用語を全員で唱和する。

⑥ 安全10訓及び指差し呼称トレーニングの唱和

安全10訓及び指差し呼称トレーニング（写真2、3参照）を全員で唱和する。なお、このほかに交通安全10訓を場内に掲示して注意を喚起している（写真4参照）。

⑦ 車両点検

2名が1組となって車両点検を行う。車両点検は別紙の「自動車運行前点検表」に基づいて行い、結果は毎日責任者が確認している。

なお、線路部門の朝礼の内容は、

- ・ ラジオ体操
- ・ 日めくり式の安全標語の唱和
- ・ ゼロ災害の唱和

である。

終礼は朝礼を十分に実施していること、終業時間がまちまちであることなどから実施していない。

写真1 日めくり式の安全標語

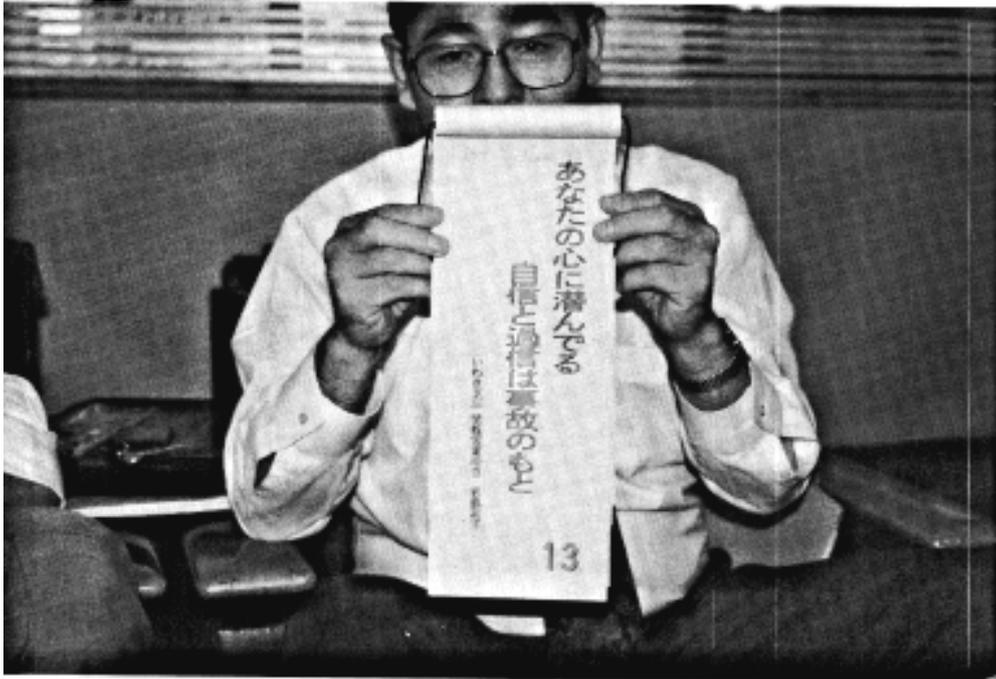


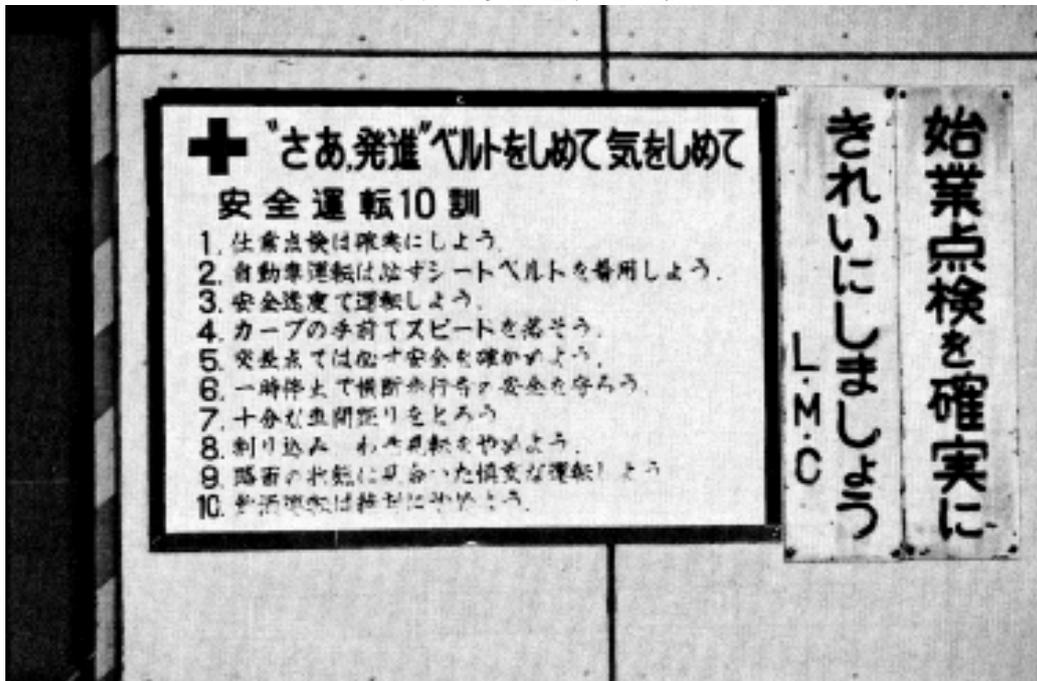
写真2 安全10訓



写真3 指差しトレーニング項目



写真4 安全運転10訓



自動車運行前点検表

使用回数	使用日	実施者	運行前点検の結果良好の場合は○印を、不良の場合は×印を該当箇所につけること。(1年間以内)																																																		
			エンジン室								運転転室								車体外部								その他																										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																											
1	5	水	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																												
2	7	金	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																												
3	11	同	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																												
4	13	木	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																												
5	15	土	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																												
6	18	火	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																												
7	21	金	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																												
8																																																					
9																																																					
10																																																					
11																																																					
12																																																					
13																																																					
14																																																					
15																																																					
16																																																					
点検内容			1	ラシエータ	水もぬれ	6	ウォッシュ液	水量	8	ハンドル	遊び具合	7	ハンドル	遊び具合	6	ブレーキ液	油もぬれ	5	エンジンオイル	エンジン	油量	4	エンジン	油量	3	バッテリー	液量	2	ファンベルト	張り	1	ラシエータ	水もぬれ																				
点検内容			2			9	クラッチペダル	遊び・床板間	10	ブレーキ	引きしろ	11	洗浄液噴射装置	作用	12	サイドミラー	歪形	13	シートベルト	作用	14	各種器具	作用	15	シヤシぼ	損傷	16	タイヤ	損傷	17	方向指示器	作用	18	登録番号標	汚損	19	荷物積載装置	損傷	20	各部オイルもれ	点検	21	ボデー各部	損傷	22	非常用信号用具	有無	23	車検申請書	有無	24	車検申請書	有無

(5) 安全運転管理のための費用

現在はおおむね100万円程度の費用である。うち、30万円程度が自動車学校での研修費用である。総費用を社員数で除すと社員1人当たり約2,500円となる。

(6) 安全運転管理のポイント

安全は運転者本人の自覚を待つことにつきる。そして、安全運転管理には、これをすれば絶対安全といったポイントは存在しないということを十分に認識すべきである。重要なことは根気よく長期にわたって運転者を啓蒙していくことである。しかし、同じことを毎回やっているとマンネリになるので変化をつけながら実施していくことが重要であるとされている。

また、安全運転活動を教育や運動だけでなく社会活動に参加しながら実施しているの特徴であり、これが有効であるとしている。例えば、市の安全運転コンクールに参加して地元とタイアップして安全運転活動を推進している。このような工夫で活動に変化をつけ、安全の効果を高めるのが有効な方法であるとしている。

(7) 今後の課題

安全推進のためにネックとなっている問題点は特になくとしている。強いていえば、社員一人ひとりが業務車を自分の車のように愛着をもてるようになればとの希望を持っているとのことである。

年末に配布し、安全を呼びかけるのに使用した「日高の遺書」

日高の遺書

45年6月、北海道日高管内S町の国道で、38歳の会社員が酒酔い運転で追越しをかけ、対向車と正面衝突し相方とも死亡した。

この酒酔い運転の家族は妻(32歳)と5歳及び3歳になる二人の子供がおり、それまで明るい平和な生活をおくっていたが、この事故により一瞬にして幸せな生活が崩れ去り、前途を悲嘆した妻は、警察所長宛に遺書を残し、可愛い二人の子供を道連れに自殺した。

これは、その時の遺書である。

私はもう生きてゆく根気も力もなくなりました。

署長様、ご承知のように私の夫も死にました。そして相手の人も死にました。

夫は自業自得でありましようから如何ように責められてもしかたありません。でも、あとに残った私と子ども二人にまでその責任があるのでしょうか。

私に財産がたくさんあれば、ご遺族の方の気の済むように弁償したいと思います。いくらお金をあげたからと言って亡くなられた人の命を元通りにすることはできませんが・・・

でも私には何もありません。それでも将来家を建てるために貯金しておいたお金が九十七万円程あったのでございます。それで、私はこのお金とテレビ、冷蔵庫、洗濯機、洋服タンス、時計、指輪、夫の洋服等も売りました代金二十三万円と合わせて百二十万円をお見舞金としまして、また夫の退職金をも全部差し上げる条件でご遺族の家に持っていったのでございます。

ご遺族のご両親は「こんな少額では納得できないからもっとお金を出しなさい」と申します。私はこのお金が私の全財産でございますからこれ以上のお金を調達することはできませんので幾重にも私の事情を申し上げたのでございます。

ご遺族のご両親は親戚回りをしても賠償金を出しなさいと申します。でも、夫の親戚も私の親戚も決して余裕のある生活はしていませんので膨大な金額を調達することはとうていできないのでございます。

すると次は私に働いて毎月一万円ずつ弁償しなさいと申します。

私のような学歴もなく手職もない人間に何万もする給料を払ってくれるところがありましようか。たとえ就職することが出来ましたところで、弁償金と家賃を払ってしまうと生活費にまでまわすことは出来ないのでございます。どうして親子三人生活すればよろしいのでしょうか。罪のない子どもたちと生活だけは近所の子どもたちと同じようにしてあげたいと願うのは母として当然のことではないでしょうか。

子どもたちは「お父さんどうしたの」「なぜテレビがなくなったの」「テレビがみたい」とせがまれます。子どもたちは今すやすやねむっております。これからお父さんのもに行けるのも知らずに!

署長さん、この小さな子どもの命をうばう母をばかな女とお呼びください。でも、子どもをのこしたなら、あとの子どもたちの生活を考えるとあわれでなりません。親子三人でお父さんのもにまいます。

ご遺族のご両親のおっしゃることは決してご無理なことではありません。私の夫さえ、酒を飲まずに運転していたならば、決してご子息を死なせずに済んだのでございます。

私と子ども二人の命とひきかえに夫の罪をお許しくださるよう、ご遺族のご両親様にとりばかり下さいますようお願い申し上げます。

資料

「安全の日」に使用しているヒヤリハット事例集

ヒヤリ・ハット事例集

「1対29対300」ってなあに？

アメリカカの産業災害研究者ハイリンヒヒが発見した、災害件数に関する法則です。

これは、「一度重傷にいたる事故を起こした人は、それ以前に29回の軽傷を負い、300回のヒヤリハットに遭遇している」というものです。事故は「たまたま」起こるのではなく、300回のヒヤリハットを見逃さず、どの様なヒヤリハットが起こっているのかを知り、一かもしないで、どの様なヒヤリハットが起きても過言ではありませぬ。裏返せば、身の周りの気持ちで行動すれば、自ずとヒヤリハットの回数が減り、重傷に至る事故を未然に防ぐことが可能となると考えられます。

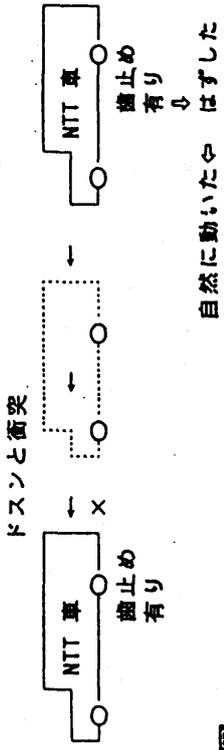
安全に特効薬はありません。1つ1つのヒヤリハットを未然に防ぐために、皆さんに寄せていただいた事例をまとめてみました。あらためて、「こんな所でこんなことがあるのか」と感じて頂ける事例が1つでもあれば幸いです。ぜひ、一読下さい。

平成5年1月 いわき支店

歯止めを外すときは、サイドブレーキ・ギアを確実に！

ヒヤリ・ハット事例

シャフト・ドライブ付車両を下り坂に歯止めをして作業していた。作業終了後歯止めをはずしたら、車両が動き前の車両に衝突した。



背景

- ・シャフトドライブ・ウインチの装置を使用した後、ギアとサイドブレーキを操作しないで運転席を離れた。
- ・サイドブレーキ・ギアを入れないで歯止めを外した。

注意事項

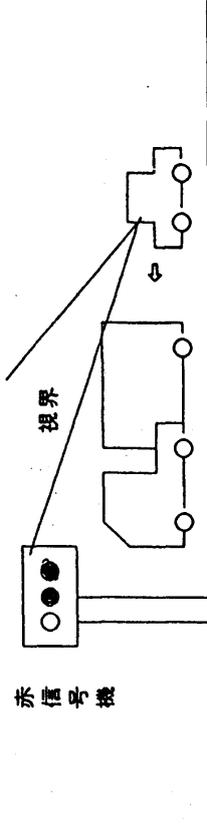
- ・車を離れる際には、エンジンスイッチを切りギアを入れ、サイドブレーキをかけること。

(ワンポイントKY)

サイドブレーキ ヨシ！

大型車両の後方を運転する場合
番号を確認出来る距離を確保！

ヒヤリ・ハット事例
見通しの良い直線道路において、信号機の設置交差点にさしかかったが、前が大型車両だったため、信号機の色を確認できぬまま通過したため事故になりそうだった。



留意

- ・大型車両との充分な間隔をおかないで走行していた。
- ・交差点に入る前に信号機を未確認のまま通行しようとした。

注意事項

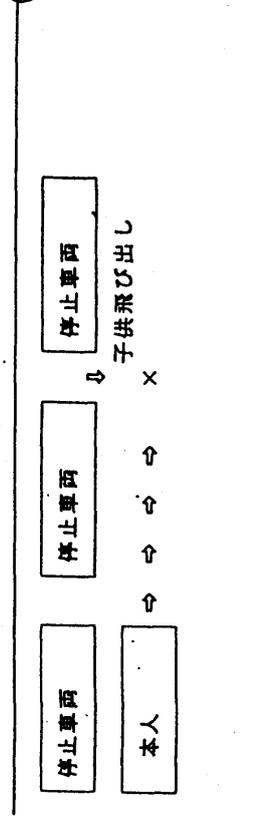
- ・見通しが可能な間隔を空ける。
- ・交差点の手前では徐行すること。

(ワンポイントKY)

車間距離 ヨシ！

停車中の車両脇を通過する場合
子供・老人が飛び出す！

ヒヤリ・ハット事例
停車中の車両脇を通過しようとした際、車のあいだから突然子供が飛び出し衝突しそうになった。



留意

- ・停車中の車両脇を通過する際、徐行をしなかった。
- ・子供の飛び出しを予測しなかった。

注意事項

- ・停車中の車両脇を通過する際は、充分な間隔をあけるか、徐行すること。
- ・「子供が飛び出すかもしれない」運転を心掛けること。
- ・自分の子供にも、飛び出しの危なさを長く教えること。

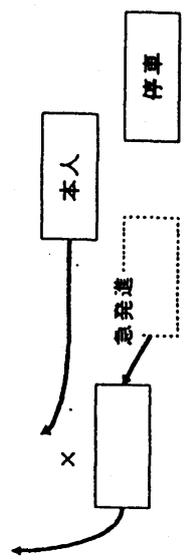
(ワンポイントKY)

徐行 ヨシ！

停車中の車両を超越しずる場合は、発進しないことを確認！

ヒヤリ・ハット事例

停車中の車両を超越しようとしたところ、急発進して右折したため、衝突しそうになった。



背景

- ・ 停車中の車両は発進するとは思わなかった。
- ・ 停車中の車両が発進する場合、後方確認後発進するものと思っていた。

注意事項

- ・ 停車中の運転手に様子から推測すること。また、危うい場合は徐行すること。
- ・ 自らも、発進する際は、後方確認を忘れずに。

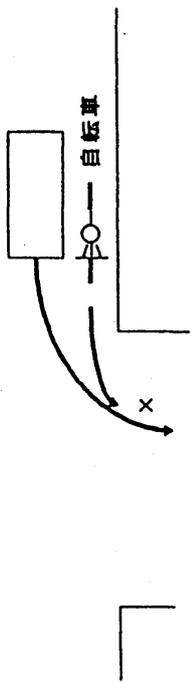
(ワンポイントKY)

前方車両停車確認 ヨシ！

自転車で交差点に入った場合は巻き込みに合わない！

ヒヤリ・ハット事例

通勤路上、時間がないため、自転車で信号機の無い交差点を急いで通過しようとしたところ、巻き込み確認を行わなかった左折車両に衝突しそうになった。



背景

- ・ 車の運転手が、巻き込み確認しなかった。
- ・ 車の運転手が、巻き込み確認せずに左折することを予測しなかった。
- ・ 急いでいた。

注意事項

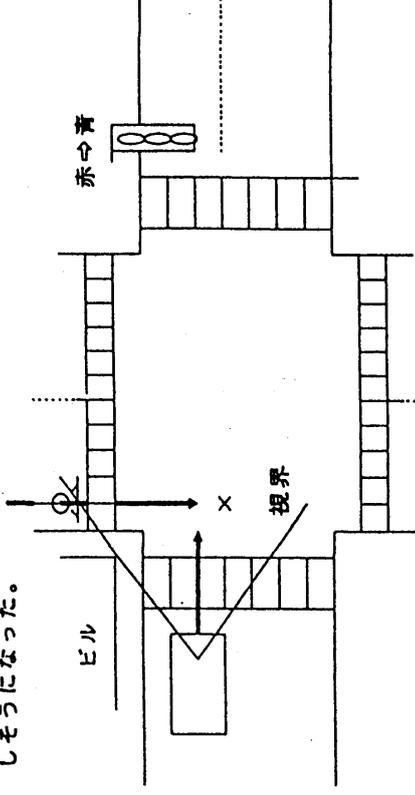
- ・ 通勤には5分間の余裕を持って出発する。
- ・ 運転する際は、巻き込み確認を忘れずに。(自転車には特に注意)
- ・ 自転車走行時は、常に巻き込みに合わせて合わせるように、交差点では一時停止すること。

(ワンポイントKY)

5分間の余裕 ヨシ！

青信号への変わり目は左右確認
後交差点通過のこと！

ヒヤリ・ハット事例
交差点で、赤信号のため停車していたが、信号機が青に変わったため、
発進しようとしたところ、信号を無視した自転車が直前を横断し、衝突
しそうになった。

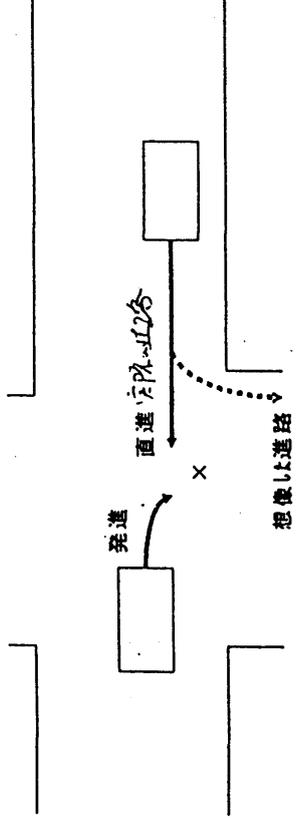


背景
・赤信号を無視し交差点を自転車が行ってきたが、ビルの影で見えなかつた。
・かなりの速度で自転車が走行してきたが、ビルの影で見えなかつた。

注意事項
・「自転車が来るかもしれないしない」運転を行う。
(フンポイントKY)
左右確認 ヨシ！

交差点で右折する場合、直進車
左折車が通過確認後右折する！

ヒヤリ・ハット事例
交差点に入り右折するため停車していたが、前方から来た車が左折の
方向指示機を点滅していたため発進したところ、前方車両は左折せず
直進してきたため衝突しそうになった。



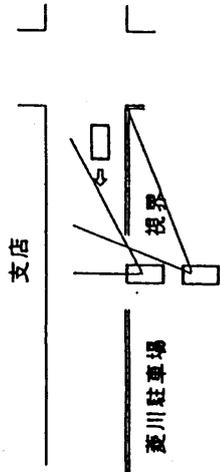
背景
・前方車両が方向指示機どおりに進行しなかった。
・前方車両は方向指示機どおりに進行するものと思いついて進んでいた
・前方車両の方向指示機のつけ忘れを予知できなかつた。

注意事項
・交差点で右折する場合は、直進車・左折車・右折車が完全に通過
するのを待って右折すること。
・交差点は徐行しながら運転すること。
・自らも、方向指示機の付け忘れに注意すること (特に二輪車)
(フンポイントKY)
交差点は徐行 ヨシ！

車庫を出る場合徐行する！！

ヒヤリ・ハット事例①

菱川駐車場から出る際に、右側視界が、フェンスにより遮られ直進車と衝突しそうになった。



背景

・フェンスが視界を遮る。
・徐行しないで市道へ出た。

運転手・頂

・徐行しながら市道へ出る。
・バンパーのみを出し、相手に気づかせる。

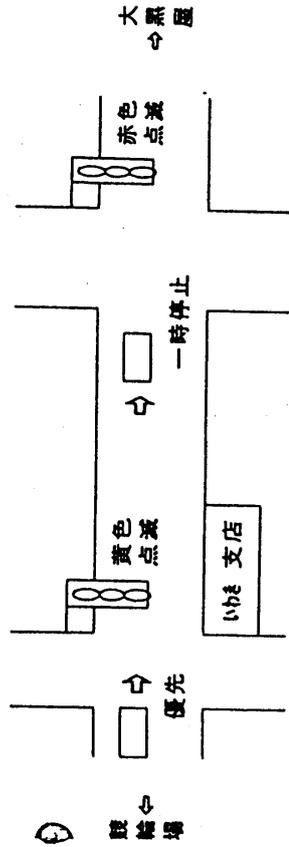
(ワンポイントKY)

徐行運転 ヨシ！

番号機が点滅になったら点に入る場合は特に注意！

ヒヤリ・ハット事例②

帰宅中、番号機が黄色点滅と思いきいで直進しようとしたが、赤色点滅順のため急停車した。



背景

・道幅が大きく、優先道路と思いきいでいた。
・慣れた道路のため過信があった。

運転手・頂

・優先だろう、運転はせず、相手が優先かもしれない運転を心掛ける

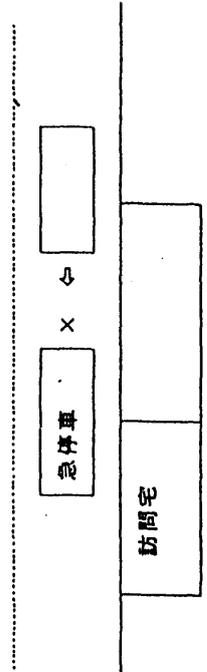
(ワンポイントKY)

交差点の徐行 ヨシ！

急ブレーキは追突の原因になり
重大事故につながる！

ヒヤリ・ハット事例④

販売のため訪問宅をさがしながら社用車を運転していたが、目的の家を見つけたため、急ブレーキをかけたため、後続車両に追突されそうになった。



背景

・家ばかりに気がとられ、後続車両を確認しないで停車した。

注意事項

・家を探す等の、気をとられることを同時にしない。
・急ブレーキはかけない。

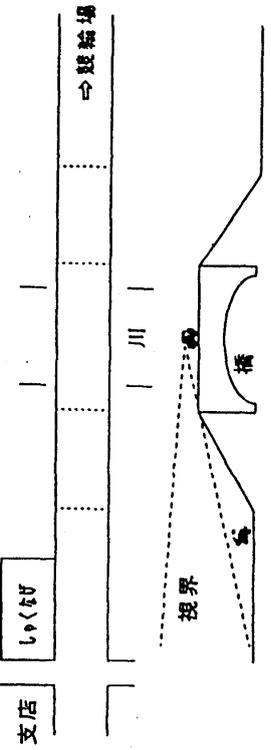
(ワンポイントKY)

わきみ運転禁止 ヨシ !

坂道には要注意！！

ヒヤリ・ハット事例⑤

競輪場駐車場からの帰り道、橋を越す際に前方路上にブラインドを生じて、歩行者に衝突しそうになった。また、段差が大きいため、大きくバウンドしハンドルをとられた。



背景

・見通しが悪い。
・段差があることを忘れていた。
・スピードが早かった。

注意事項

・見通しが悪い場合は速度を落とす。
・坂の手前では、特に注意を払う。

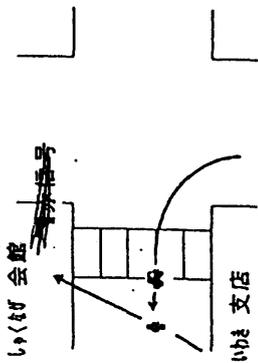
(ワンポイントKY)

速度減速 ヨシ !

道路横断は横断歩道を！！

ヒバリ・ハット事例

支店前で、横断歩道の手前から、斜めに横断しようとしたところ、車にひかれそうになった。



背景

- ・横断歩道を通行していなかった。
- ・斜め横断した。

注意事項

・斜め横断をしない。
安全を確保する

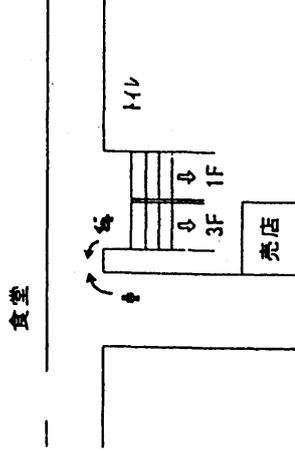
(ワンプointKY)

横断歩道通行 ヨシ !

廊下のブラインドコーナは、ゆったりと！！

ヒバリ・ハット事例

食堂前の廊下で、はち合わせしそうになった。



背景

- ・右側通行せず、ついつい近い内回りをしてしまう。
- ・急いでいた。
- ・反対側が見えない。

注意事項

・廊下はゆったりと大回りで歩行する。
・廊下は右側通行で歩行する。
・危険が潜む場所は、「誰かがくるかもしれない」と想定し、一時停止する。

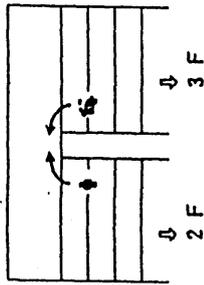
(ワンプointKY)

右側通行 ヨシ !

階段は右側通行で
ゆっくと！

ヒヤリ・ハット事例

階段では合わせしもうになった。



背景

- ・右側通行せず、ついつい近い内回りをしてしまう。
- ・急いでいた。
- ・反対側が見えない。
- ・電氣をつけていなかった。
- ・新聞をよみながら歩いていた。

注意事項

- ・階段はゆったりと大回りで歩行する。
- ・階段は右側通行で歩行する。
- ・危険が潜む場所は、「誰かがくるかもしれない」と想定し、一時停止する。

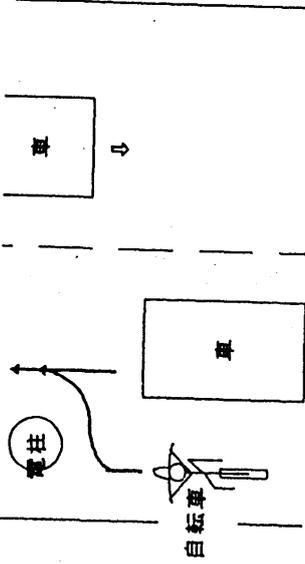
(ワンポイントKY)

右側通行 ヨシ！

車道の電柱には要注意！！

ヒヤリ・ハット事例

自転車での走行中に、前方に電柱があったため車道側に避けようとしたところ、後方から接近してきた自動車と接触しそうになった。



背景

- ・後方注意を怠った。
- ・荷物を持っており、バランスをうしなった。

注意事項

- ・自転車での走行中方向変更する場合は、後方確認する。
- ・荷物のある時は自転車をうけない。

(ワンポイントKY)

後方確認 ヨシ！

3-2-2 北九州コカコーラボトリング株式会社

訪問対象：北九州コカコーラボトリング株式会社（福岡県福岡市東区）

経営管理本部 総務部 車両課長 齊藤 征俊 氏

経営管理本部 総務部 車両課担当課長 長山 壮一郎 氏

訪問日：平成6年12月1日

(1) 事業所概要と車両使用状況

清涼飲料水の製造販売業である。今回訪問した事業所は本社で、このほかに工場が4ヶ所、営業所が47ヶ所ある。社員数は1,773人である。本社は乗用車の利用が中心であるが、交通安全管理の中心は実際に配送車を使用している各営業所であり、ここでは営業所における配送車の安全運転管理を中心に述べる。

車を利用して配送しているのは各営業所で、47ヶ所の営業所はさらに次の4販売部に分かれている。

- ・ 東地区販売部
- ・ 中央地区販売部
- ・ 南地区販売部
- ・ 西地区販売部

各地区販売部には平均して10数ヶ所程度の営業所があることになる。1営業所の平均的なところは、従業員が30名程度、車が22～23台程度である。

営業活動はいわゆるルートセールスであるが、同じ人が毎日同じルートを配送しているわけではない。効率上、日によって回る社員、ルートが変わっている。ただし、1つの営業所はそれほど広いエリアに配送しているわけではないため、社員は自分の営業所内の道路は熟知している。

なお、最近6年間の車両台数と従業員数は推移は下表のとおりである。

	S63	H1	H2	H3	H4	H5
車両台数 (内リフト台数)	1155 (145)	1193 (155)	1227 (163)	1339 (190)	1385 (196)	1396 (205)
人員数	1480	1499	1564	1648	1687	1773

(2) 最近の事故・違反の発生状況

多少でも社員に過失責任がある事故を「事故」として扱っているとのことである。したがって、以下の統計では当方に多少でも過失責任がある事故を事故件数としている。

過去の事故件数をみると、昭和40年代には事故が多く、昭和40年代の後半には年間300件程度を記録したことがあった。昭和50年代にはやや事故件数が減少したが、それでも200件前後の水準であった。昭和60年代になって、かなり事故件数が減少し、50件前後になり、現在では10～20件程度にまで減少している。

昭和40年代後半に事故が多かったのは、高度成長とモータリゼーションのはざままで交通安全に対する認識不足が原因であったとしている。

最近の事故件数は以下のとおりである。

	S63	H1	H2	H3	H4	H5
総事故件数	22	16	11	20	13	21
人身事故	13	7	3	4	5	7
物損事故	9	9	8	16	8	14
車両台数当り 事故率(件/台)	1.9	1.3	0.9	1.5	0.9	1.5

(3) 実施している安全運転管理

中期活動計画（平成5～9年）を策定し、計画に沿って活動を進めている。その計画での目標は次のように定めている。

安全運転重点活動目標 「交通事故 ^{ゼロ} 0」

計画での具体的な活動内容は次のようなものである。

1) 安全意識の高揚と啓蒙活動

① 「年間スローガンポスター」の掲示

年間スローガンのポスターを本社で作成し各営業所に配布している。営業所ではこのポスターの内容を唱和し、毎日の安全の誓いとしている。唱和については本社が指示した

わけではないが、各営業所が自主的に始めたものである（ポスターの例を次のページに示す）。

② 「無事故日数日めくりカレンダー」の活用

無事故日数を示すボードを各営業所に配布し、

無事故〇〇日

といった掲示を行っている。長い事業所では9年間無事故というところもある。

③ 出発時の「誘導旗」の活用

毎日朝の出発時に所属長が旗を持ち、出口で交通整理に当たっている。ただし、営業所によっては「自社の車を出発させるときに他の車を止めている」とのクレームがあり、この誘導旗による整理を中止しているところもある。また、所属長は車を誘導すると同時に、車両の灯火等のチェックも行うようにしている。

④ 運行前点検及び車両美化の強化

高速道路を使用しない車両については、特に不具合がなければ毎日の点検は灯火類のみにし、オイルなどを含めた点検をするのは週に1回である。

また、交通安全及び企業イメージのためには車両の美化も重要と考え、同時に指導している。

⑤ 春・秋の「全国交通安全運動」への積極参加

たて看板や懸垂幕など独自の交通安全運動の道具を本社で用意し、各営業所に配布して、掲示している。

⑥ 各地区販売部安全推進活動への助成

各地区販売部に無事故推進委員会があり地区独自の活動を行っている。各地区から要請があった安全運転活動のための用具類を本社予算で作成し、配布している。多くはワッペン類の作成である（次ページにワッペンの例を示す）。特に予算として決めているわけではないが、年間400～500万円程度が各地区販売部の安全推進活動への助成としてつかわれている。

交通事故 0 ぞ

3 つの 誓 い

1. 私は、車両の点検・整備・清掃をします。
1. 私は、法を守る運転をします。
1. 私は、思いやり、ゆずり合いの心で、ゆとりある運転をします。

平成 6 年 度 安全運転重点課題

無事故運転の推進

1. 歩行者・自転車・バイクの安全を最優先しよう。
1. 交差点は、一時停止・徐行を徹底しよう。
1. 右左折は、歩く速さで安全を確認しよう。

新交通三悪

- 違 法 駐 車
- 過 積 載
- シートベルト非着用



2) 教育・研修・指導の強化

① 新入社員安全運転研修の内容充実

新入社員は交通教育センター（福岡）にて1泊2日の教育を受ける。1日目が会社で使用する4トン車の運転実技、2日目が路上運転となっている。路上運転では社員2名とインストラクターが観察し、後で相互に気づいた点を話し合う方式をとっている。

② ポイント制安全運転研修の内容充実

入社2年目と6年目の2つのポイントで安全運転の再教育を受けるとというのがポイント制安全運転研修である。この時点で地元の自動車教習所に入校し、1日の研修を受けている。研修は、危険走行体験、運転のクセの矯正、運転適性診断など、安全運転の基本について行っている。

③ 事故発生者への再教育強化

事故をおこした社員は、全員、交通教育センターでの1日間の講習を義務づけている。内容は、適性検査、路上走行、ディスカッションとなっている。

④ 教材活用による能力開発

昭和63年にKYT（危険予知トレーニング）を導入した。ただし、本格的にオリジナルのKYTを実施すると1時間半程度の時間が必要なことから短時間で効果をあげられるSKY（ショートKY）を導入している。また、「ビデオKY」（安田海上火災提供）なども導入している。これらの教育は随時行っている。

⑤ 「運転記録証明書」取得によるマイカーも含めた個人指導の強化

毎年1回本社が各運転者の運転記録証明書を取得し、得点状況などを各営業所にフィードバックしている。この内容によって特にペナルティを課すようなことはないが、残り点数が少ない運転者など、各営業所で個別に指導するようにしている。

⑥ 安全講話

春と秋の全国交通安全運動期間に約1時間の安全講話を実施している。内容は、地元警察署の職員の講話あるいは本社車両課職員の講話である。

3) 表彰及びキャンペーン

① 年間無事故表彰

年に1回、1月1日から12月末日までを1年間として無事故営業所を表彰している。これは団体表彰となり賞状のほか、1人あたり2,500円程度の賞金が授与される。

② 夏期無事故キャンペーン

清涼飲料水の会社であるために7～8月が業務のピークとなる。この繁忙期に無事故であった営業所を団体表彰する制度である。これも、表彰のほかに1人当たり2,000円程度の賞金が授与される。

③ 個人無事故表彰

無事故の期間に応じて個人を表彰する。表彰時期は1年目、3年目、5年目、7年目、10年目、15年目、20年目、30年目である。この表彰の対象となるのは、年間400名程度に達する。この個人表彰では賞状のほかに賞品が授与される。賞品は15年目で3万円相当、20年目で4万5千円相当などとなっている。

4) 安全器具・機材の開発及び取り付け

① バックモニターテレビの取り付け

現在は600台強の全ルートトラックに1台15万円程度のバックモニターテレビを取り付けている。

② 中間フラッシャー、タイヤライトの取り付け

トラック荷台の中間の方向指示フラッシャー及びタイヤを照らすライトを全車に取り付けている。

③ 営業所出入口「カーブミラー」「回転灯」の取り付け

全営業所の出入口にカーブミラーと車の出入りを表示する回転灯を取り付けている。

④ 労働環境改善のために「エアコン」取り付け

全車両にエアコンを取り付けている。

5) その他

① 道路交通法改正などに伴う対応

道路交通法の改正にともない、教育を行っている。

② その他情報の提供

その他、随時交通安全のために必要な情報の提供を行っている。

(4) 朝礼

毎朝、朝礼を実施している。朝礼の実施方法は営業所によって多少の違いがあるが、おむね、次の内容である。

- ・ 体操
- ・ 安全唱和
- ・ 運行前点検

(5) 安全運転管理のための費用

交通安全のためだけの費用ということで算出はされていない。教育費や福利厚生費、安全対策費などで支出されているケースが多い。

(6) 安全運転管理のポイント

「安全は短期に達成するのは不可能であり、即効性のあるものはないと考えるべきであり、同じことを積み重ねていくことが重要である。『継続は力である』という言葉がまさにぴったりくる。たとえ、マンネリと批判されようが地道に継続していくことが大切である」としている。

また、交通安全を「人間形成である」ととらえ、単なる技術や一時的な心構えで達成できるものではないとみている。「人間的に成長していくことが交通安全を達成するためには必要なことである。」としている。

(7) 今後の課題

安全運転重点活動目標が「交通事故 0」であるが、まさに交通事故0を達成することを目標としている。社内でも「とても0は無理だ」との声はあるようであるが、いつかは達成できると信じ、たとえ達成できなくても、前年より1件でも事故を減らすことに努力していきたいとしている。

3-2-3 山崎製パン株式会社岡山工場

訪問対象：山崎製パン株式会社岡山工場（岡山県総社市）

セールス課 課長 香川 義文 氏

安全管理室 主任 若山 正志 氏

訪問日：平成6年11月29日

(1) 事業所概要と車両使用状況

製パン工場で、ルートセールス方式（得意先の販売店より受注した製品を車両で運びながらセールス活動を行う方式）を中心に営業活動を行っている。業務上の自動車利用はルートセールスが大部分で、その他、営業活動で若干の車両を使用している。また、8ヶ所の営業所へ製品を輸送するために11トントラックを使用しているが台数は少ない。

ルートセールス要員は、担当の車両が決まっており、担当の地域の訪問ルートも決まっている。したがって、ルートセールス要員は熟知した車両と道路を運行していることになる。

現在、事業所従業員数は約1,100名で、そのうちルートセールス要員が約140名、営業担当が約35名である。保有車両は148台である。

なお、通勤用車両は863台であり、業務上の利用は行わせていない。また、社有車の私的使用は禁止している。

(2) 最近の事故・違反の発生状況

事故と違反の合計件数で見ると次ページの表のようになっている。事故・違反件数は減少を続けている。最近は、事故といっても物件事故がほとんどで、人身は年に1、2件である。以前、年間70件以上の事故・違反件数を記録していた時期もあり、一連の事故・違反防止策により6～7分の1の水準に事故・違反件数が減少したことになる。

最近の事故・違反件数の推移

	事故件数	違反件数	合計
平成4年	10	23	33
5年	8	9	17
6年	—	—	11

注：平成6年は11月29日現在

(3) 実施している安全運転管理

ルートセールス要員に対する安全運転管理は、セールス課が担当している。

ここでは、もっとも乗車する機会が多いルートセールス要員を対象とした安全対策を中心に紹介する。

① 朝礼、終礼におけるKYTの導入

KYTとは「危険予知トレーニング」の略称で、これにより大きな事故・違反防止効果をあげている。これについては、次の朝礼の項で紹介する。

② 各種安全運転のための会議等の実施

毎月1日に、ルートセールス員全員が参加する会議（「全体会議」という。）を開催している。開催時間は16時から17時の1時間である。「全体会議」は、交通安全のみを目的にした会議ではないが、事業所長の挨拶や担当課長の話で交通安全についてふれることが多い。交通安全については、毎回15分程度の時間を割いていることになる。「全体会議」の終わりには安全唱和が行われる。唱和の内容は月々変えている。梅雨時であれば「スリップに注意」、夏休み時期であれば「他県ナンバー車に注意」といったように季節に合わせたものとしている。

また、毎月12日前後に「安全運転管理委員会」を開催している。参加者は副安全運転管理者と営業所長で、約15名が参加している。交通安全関連の基本的な方針はここで決定することになる。

さらに、自家用車まで含んでの安全対策を検討する場として「安全衛生会議」があり、課長クラスが参加して活動している。

それから「安全衛生会議」を支えるものとして「安全衛生推進委員会」が係長クラスを中心に組織されており、月に1回程度、会議を開催している。

職場の自家用車の安全を目的とした組織としての「交通安全推進委員会」もあり、20歳代の班長クラスのメンバーが中心になって活動している。

③ 事故現場写真展の開催

交通事故の悲惨さを訴えるために、休憩室の廊下を利用して事故の現場写真展を開催している。年に4～5回程度で、1回は1ヶ月くらいの期間となる。写真は警察署等から借用している。また、交通安全のためのビデオも借りてきて見せている。

④ シートベルト着用点検

2ヶ月に1回、通勤車、営業車のシートベルトの着用点検をしている。

違反者については、入口に名前を掲示し、次回のシートベルト着用点検時に点検を担当させている。ただし、最近ではシートベルトの着用率はほぼ100%となっており、シートベルト着用チェックで指摘される社員は少ない。

⑤ 危険ポイント図等の携帯

ルートセールス経路図上に危険箇所の存在を記入した地図と危険ポイント図（危険箇所の詳細内容を記した図次頁参照）を常に携帯している。

⑥ 安全運転の集合教育

春と秋に交通安全のための集合教育を実施している。ここでは、10分間程度の警察署交通課員の講話の後に、経験させることを重視した教育を行っている。最近では「雨で濡れた路面での急ブレーキの経験」というテーマで、構内の舗装路に水をまき、急ブレーキの経験をさせた。以前には高速道路での事故時の対応方法を訓練したこともある。

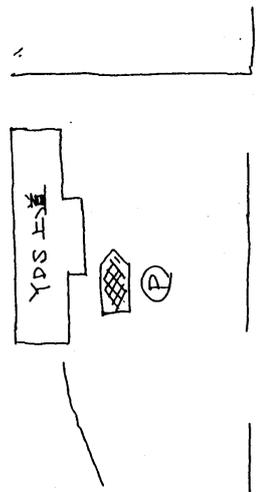
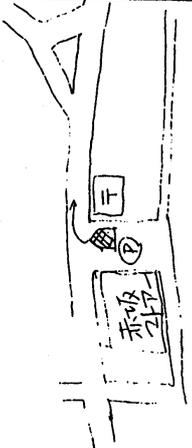
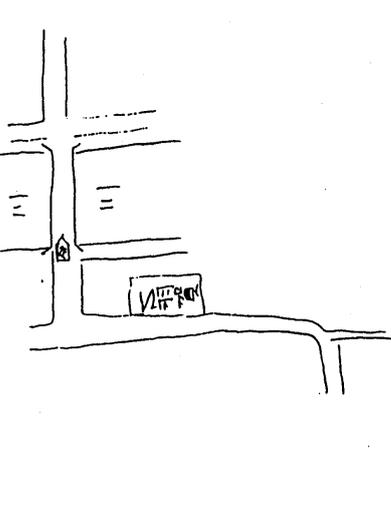
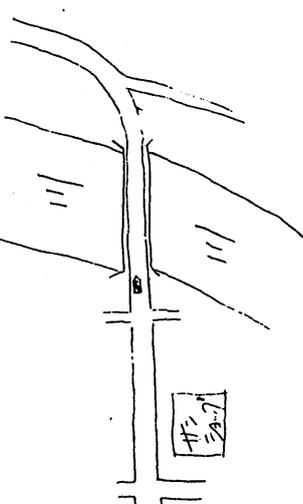
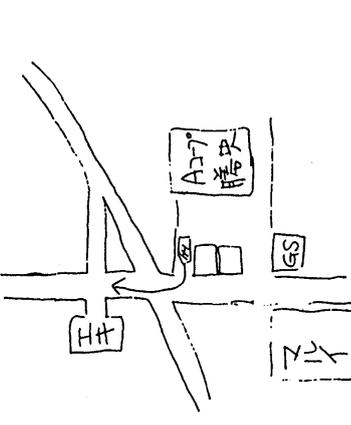
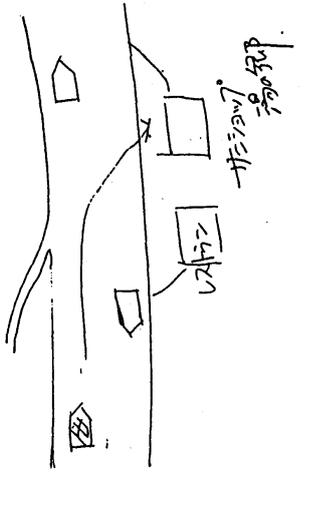
⑦ 新人の安全教育

セールス課配属時の新人教育の中に、安全運転のための教育が含まれている。

危険ポイント見取図

作成日 94年7月13日

7121コース

<p>#ポイント 店の屋根がぶつかる危険がある。</p>  <p>--- R2号線 ---</p>	<p>#ポイント 曲るせいでカーブで右から来る車の確認がしづらい。</p> 	<p>#ポイント 橋の中が狭いのと普通車以上の車が多いと対向しづらい。</p> 
<p>#ポイント 橋の中が狭い。大型車が多いと対向しづらい。</p> 	<p>#ポイント 複雑な交差点で2"左右の確認がしづらい。</p> 	<p>#ポイント 湯の郷温泉街。観光客が多いので県道で対向しづらい。</p> 

期間中に、危険予知を中心にした2時間半の安全運転教育を2回実施している。

⑧ セールスの安全運転行動指針の制定

次のようなセールスの安全運転行動指針を制定しており、それぞれの運転者が指針を尊重するように指導している。

セールスの安全運転行動指針

1. 私はゆとりを持って出勤し、安全運転のルールを守ります。
2. 私は左回りで降りて、右回りですり寄り、安全確認後車に乗ったらすぐに発進します。
3. 私はコース内の危険箇所図を携帯・熟知し、危険箇所では細心の注意をはらいます。
4. 私は台風や雪のような異常気象の際には上司の注意と指示を守って正しく運行します。
5. 私は進んでKYTを実践し、特に老人と子供の安全を守ります。

⑨ 運転記録証明書の活用

全運転者の運転記録証明書を年に2回とり、運転者を指導している。たとえプライベートなものでも、違反があれば15分間程度の面接をして注意を喚起している。

⑩ タコグラフ解析

タコグラフの解析を外部組織に委託している。結果は優良可の8段階で評価している。

⑪ 表彰制度の整備

無事故期間1年、5年、10年に表彰を行っている。副賞はテレビなどで楽しみにしている従業員が多い。また、無事故手当を月1万円支給している。事故があると3ヶ月間この手当は停止される。

なお、事故・違反の有無は人事考課でも参考にされている。

⑫ 運転適性試験の実施

運転適性検査のK2を利用しており、入社時に全員、その後は3年に1回位の頻度で検査を受けている。

(4) 朝礼、終礼

ルートセールス要員を対象に朝礼と終礼を毎日実施している。

朝礼の実施時間は10分程度で、おおむね次のような時間配分である。

体操	2～3分
免許証、ポケットベルの確認	1分弱
連絡事項の伝達	数分（日により時間は変動する）
KYT（危険予知トレーニング）	5分程度

交通事故防止策としてはKYTが中心的な役割を果たしている。KYTは3～5人程度のグループに分かれて実施するものである。そして、リーダーを決め、リーダーとメンバーにより進められる。

実施方法としては4ラウンド法と2ラウンド法があり、それぞれ次ページの表のような方法で実施する。表中で「シート」は、様々な危険が潜む交通場面を描いたもので、これは年に1回程度、作成と追加を行っている。

KYTは、従来、2ラウンド法をとってきたが、現在は4ラウンド法によっている。導入は古いがあまり成果をあげずにいた。そのため、KYT自体の必要性を理解してもらうように努めたり、上記のように4ラウンド法への変更を行ったりしている。

なお、「形だけのKYT活動の導入では必ず失敗する」とのことであり、全員の理解とコンセンサスを基本とした導入でなければならないとしている。

終礼は、帰社後に業務連絡が中心のものを5分程度で実施しており、最後にはKYTを実施している。

(5) 安全運転管理のための費用

年間500～700万円程度である。運転記録証明書の取得に関する費用が大きい。

K Y T 訓練テキスト N02. 4 R. 2 R におけるリーダー及びメンバーの役割

	R		リ - ダ -	メ ン バ -
4 R (ラフ)		ランドに入る前に	①大きな声で挨拶し、点呼をとる。 ②メンバーの健康状態を聞く。 *その中で不調を訴えたものにはコメントする	①点呼を取られたら大きな声で1. 2. 3. と返事をする。 ②健康状態を聞かれたら、その日の健康状態を素直に答える
	1	状況把握	①シートの状況説明をしてメンバーに危険なポイントを聞く。 ②メンバーから出た危険ポイントを1つに絞り込み唱和する。	①危険なポイントを聞かれたならシートの状況の中から危険なポイントを手を上げて各自答える。 ②リーダーに続いて1回唱和する。「○○○ヨシ！」
	2	安全対策 <small>安全行動目標</small>	①危険ポイントに対しての安全対策をメンバーに聞く。 ②メンバーから安全対策を1つに絞り込み唱和する。	①危険ポイントの安全対策を手を上げて各自答える。 ②リーダーに続いて1回唱和する。「○○○○ヨシ！」
	3	行動目標 (1日)	①安全対策を更にワンポイントに絞り唱和する。 (例えば) 安全対策が「一日停止して、左右の安全を確認する。」であれば「1旦停止ヨシ！」等	①リーダーに続いてワンポイントを3回唱和する。 「○○○ヨシ！○○○ヨシ！」 「○○○ヨシ！」
	4	安全行動目標	①1日の安全行動目標を決めて唱和する。 (例えば) 「今日も1日安全運転で行こうヨシ！」	①リーダーに続き1回唱和する「○○○ヨシ！」 (注意) その際リーダーも含めてメンバー全員が親指を握り合って円丁陳をつくる。
2 R (ラフ)	R		リ - ダ -	メ ン バ -
	1	状況把握 危険なポイントの指摘 安全対策検討	①大きな声で挨拶をして、シートの状況説明をし、その中から危険なポイントを決めて安全対策をメンバーに聞く。 ②メンバーから出た安全対策を1つに絞り込み唱和する。	①リーダーの決めた危険なポイントに対して、安全対策を手を上げて各自答える。 ②リーダーに続いて唱和する。その際、セールスも全員1回唱和する。「○○○○ヨシ！」
2	行動目標	①安全対策を更にワンポイントに絞り込み唱和する。 (例えば) 安全対策が「1旦停止して左右の安全を確認する」であれば「1旦停止ヨシ！」等	①リーダーに続いてワンポイントを3回唱和する。 「○○○ヨシ！○○○ヨシ！」 「○○○ヨシ！」 その際、セールスも全員一緒になって唱和する。	

(6) 安全運転管理のポイント

「安全は毎日繰り返して、飽きずに努力することが重要である。そして、口で言うだけでなく経験させることも重要なことである。今回、雨で濡れた道路での急ブレーキの経験を集合教育で取り上げたのもそのような考えから実施したものである」とのことである。

また、トップの理解も重要であり、トップが自ら率先して安全を目指すことが大切であるとしている。

3-2-4 株式会社市川工務店

訪問対象：株式会社市川工務店

設計技術部長 尾崎 宗正 氏

訪問日：平成6年12月5日

(1) 事業所概要と車両使用状況

土木建設を中心とした企業で、従業員数は500名強である。使用車両は約140台で、乗用車が107台とほとんどを占めている。大型特殊車は16台である。

マイカー通勤は許可制である。マイカーの借上げを行っているが、新入社員の車の借上げは、原則として行っていない。現在、借上げの登録がなされている車は約250台あるが、常時借上げを行っている車はそれほど多くない。なお、借上げ車は、対人保険が無制限、対物保険が500万円以上に加入していることが条件となる。その他違法改造を行っている車は借上げ対象から除くなどのいくつかの条件がある。借上げ車には業務での走行キロ当たり27円の補助を行っている。

(2) 最近の事故・違反の発生状況

事故は傷害事故が年間1～2件、物損事故が年間1～2件である。違反は年間25件前後で推移している。

(3) 実施している安全運転管理

以下のような安全運転管理を行っている。

① 各種安全規定の整備

昭和45年に「安全衛生関係諸規定」を整備した。この規定には交通安全のみではなく、職場の労働災害防止のための規定も含まれている。これらの規定は、昭和50年、53年、57年、62年、平成1年、6年に見直しを行っている。なお、本項の末尾にこれらの規定を示す。

② 運転記録証明書による安全管理

昭和63年から運転記録証明書を利用するようになった。それ以来、年間6件程度あった事故が半減した。運転記録証明書の取得対象は管理職以外の一般職の免許保有者で、かつ業務で車を利用する社員である。ただし、今後は管理職も含めた全免許保有者とする方向で検討中である。

運転記録証明書により違反があったことが判明しても特にペナルティを課すようなことはしないが、大きな違反があれば所属長を通じて注意を促す。

③ 安全運転組織の整備

交通安全のための組織として交通安全委員会を設けている。委員長は安全運転管理者で、毎月1回の会合を開いている。この委員会には各部門から参加しており、委員会での決定が職場の全員に伝わるように配慮している。

なお、安全運転委員会の下部組織として、25歳以下の社員で組織する交通安全青年部会（略称青年部）を組織しており、この青年部が10数年前から各種交通安全活動の中心的な役割を果たしている。かつては交通安全委員会が各種活動を行っていたが、現在は青年部に権限委譲を行っている。

④ 安全運転のための会合の開催

交通安全委員会及び青年部がそれぞれ月に1回の頻度で会議を持っている。これらの会議には各部門から出席するようにしており、会議での決定事項が速やかに各部門に伝わるようにしている。

⑤ 優良運転者表彰制度

優良運転者の表彰対象者は、無事故無違反が3年以上、5年以上、10年以上、15年以上の管理職を除く一般社員で、それぞれ賞状と3千円、5千円、1万円、2万円の賞金が授与される。これらの表彰対象は、上記のそれぞれの年だけではなく、3年以上であれば毎年表彰される。例えば、無事故無違反が4年目は3千円、6年目、7年目でも5千円が支給される。表彰対象者は今年で157名である。

⑥ 新入社員への交通安全教育の実施

名年30名前後の新入社員がおり、3ヶ月間が教育期間である。この中の約半日で交通安全講座を開設している。カリキュラムの内容は次のページのとおりである。

なお、このカリキュラムの最後にある1分間スピーチとは毎月曜日の朝礼で行うスピーチで詳細は次項の朝礼の実施方法で述べる。

⑦ 安全大会の実施

年に1回、通常は6月に安全大会を半日で実施している。これは、労働災害の防止を含めた大会であり、交通と現場の労働災害防止がおおむね半々の比率となっている(ただし、両方に関連するテーマは多い)。参加者は社員のみではなく、協力会社をも含めている。

今年は、6月24日に実施されたが、その大会の式次第を次のページに示しておく。

⑧ 交通安全講習会の開催

青年部会で、時々交通安全講習会を行っており、最近では女子社員を対象としたチェーンの装着方法を中心としたカリキュラムを実施した。その内容を次のページに示しておく。

⑨ 運転日報の整備

業務車、マイカーいずれも運転日報の記帳を義務づけている。社用車の運転日報の例を次のページに示しておく。なお、この日報にあるように、運行前点検の欄があり、運行前点検を毎日行うことを義務づけている。

⑩ シートベルトの着用点検

毎月1日にシートベルトの着用点検を行っている。現在は本社のみでの実施である。現在の着用率は95%程度である。非着用者はその場で指導するのみである。

平成6年4月6日
 15:00～18:00 本社会議室
 交通安全委員会・青年部会

平成6年度 新入社員教育

交通安全講座カリキュラム

時間	科目	内容	担当
15:00	導入・委員会について	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全委員会について ・交通安全青年部会について ・規程関係について 	
15:15	安全運転について	<ul style="list-style-type: none"> ・危険予知訓練 30分 ・ビデオ 「トキムタリ-暴走の果て」 	
16:00	事故と保険	<ul style="list-style-type: none"> ・事故を起こしたら… ・安全運転適性検査 	
17:00	休憩		
17:10	交通安全フリー・トーク	<ul style="list-style-type: none"> ・各班毎で交通安全についてフリートークを通じて交通安全の啓蒙 	
17:45	1分間スピーチの進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・進め方の要領 ・ロールプレイング 	
18:00			

第27回 安全大会式次第

平成6年6月24日(金)
主催 (株)市川工務店
中央安全衛生委員会
共催 市川工務店グループ
司会者 市川総務部長

- 13:00 社旗入場
1. 開 会
2. 黙 祷
- 13:05 3. 大会会長挨拶 市川工務店 代表取締役社長
中央安全衛生委員会委員長
- 13:15 4. 挨 拶 市川工務店 代表取締役会長
建設業労働災害防止協会 岐阜県支部長
- 13:25 5. 挨 拶 市川工務店 協力会会長 西輝工業社長
6. 来賓紹介
- 13:30 7. 表彰式 協力会関係 会社 5社 職長 6名
会社関係 優良現場 7現場 16名
優良作業員 2名
交通安全 1名
- 13:50 8. 体験発表 土木関係 野谷橋 建築関係 ダイヤパレス
協力会社 丸岩推工 交通安全 青年部会
- 14:10 9. 平成6年度各委員会の委員紹介
10. 平成6年度安全衛生管理基本計画発表 安全衛生推進委員長
11. 平成6年度交通安全計画発表 交通安全委員長
- 14:25 休憩 (10分間)
- 14:35 12. 「空手」型演武
- 14:45 13. 特別講演 岐阜労働基準監督署 第二方面主任監督官
岐阜中警察署 交通第一課長
- 15:45 14. 「安全の誓い」 安全衛生推進委員会 代表
交通安全委員会 代表
協力会 代表
(スローガンを全員で唱和)
- 15:50 15. 閉 会

定例会

平成5年11月12日

11月1日の街頭指導の反省

- ・シートベルトをしていない人がいた。(指導済)
- ・横断歩道を渡っていない人がいた。

- 対策案1. 名前をひかえて、信号の所を渡ってもらうよう、委員会の方に注意してもらう。
2. その場で注意する。

交通安全講習について

受講対象者：女子社員
 時間：13:00～15:00
 場所：本社3階大会議室

室原 H6, 1月21, 29日

時間	項目	内容	担当者
13:00	交通安全委員会について	交通安全委員会について 青年部会について	
13:15	安全運転について	16mmフィルム 「死から生への証言 ～シートベルトは命綱～」	
13:50	車両取扱いについて	運行前点検の確認 タイヤ及びチェーン脱着	
14:40	事故処理 保険の話	事故発生後の対処の仕方 保険の説明	
15:00	終了		

平成 6 年 11 月 10 日 ~ 11 月 18 日		登録番号 カロ-7		車両責任者名		安全運転監視者	車両管理者	既着責任者
日 (曜日)	11/10 日(木)	11/11 日(金)	11/14 日(月)	11/15 日(火)	11/16 日(水)	11/17 日(木)	11/18 日(金)	
運転時刻	8:30-12:30	8:30-12:00	8:30-12:00	9:00-17:00	8:30-16:30	8:30-16:30	8:30-11:00	
走行距離	72281k-70326k	70226k-70403k	70403k-70440k	20659k-20659k	70440k-70440k	70440k-70440k	70440k-70440k	
運転時刻	12:30-16:30	12:30-16:00	12:30-17:00	20659k-20659k	14:00-17:00	14:00-17:00	14:00-16:30	
走行距離	70440k-70440k	70440k-70440k	70440k-70440k	20659k-20659k	70440k-70440k	70440k-70440k	70440k-70440k	
運転時刻	-	-	-	-	-	-	-	
走行距離	-	-	-	-	-	-	-	
運転時刻	-	-	-	-	-	-	-	
走行距離	-	-	-	-	-	-	-	
運転時刻	-	-	-	-	-	-	-	
走行距離	-	-	-	-	-	-	-	
本日走行距離	70283k-70283k	70216k-70403k	70403k-70440k	20659k-20659k	70440k-70440k	70440k-70440k	70440k-70440k	
(燃料給油会社)	(482k)	(703k)	(822k)	(166k)	(106k)	(51k)	(66k)	
燃料給油量	e	e	e	e	e	e	e	
燃料・潤滑油	重・もれ・汚れ							
タイヤ及びスベアライヤ	空気圧・磨耗・損傷							
ラジエーター	水の量・もれ							
ファンベルト	損傷・ゆるみ							
ブレーキ	オイル・磨耗・異音							
前照灯など	点滅異常・汚れ							
方向指示器	点滅異常・汚れ							
バッテリー	液量							
車両責任者								

(4) 朝礼

毎週月曜日に朝礼を実施している。時間は10分程度で、本社に出勤している社員だけでなく、現場に直行している社員も現場で朝礼を行うように指導している。朝礼は各部門毎に実施しており、部門によって5人位のグループから30人位のグループまで幅がある。

内容は、ほとんどが業務の連絡事項であるが、最後に交通安全に関する1分間スピーチを実施している。これは、あらかじめスピーカーを決めておらずに、当日指名し、交通安全に関する1分間のスピーチをさせるものである。通常は、自分が車を運転していてヒヤリとしたりハットした体験などの話をしている。

(5) 安全運転管理のための費用

年間100万円程度であり、ほとんどが優良運転者の表彰のための費用となっている。

(6) 安全運転管理のポイント

トップの毅然とした交通安全に取り組む姿勢が交通安全の推進に大きく影響している。現在でも、安全大会にはトップ自ら出席しており、交通安全関連のための予算も困難もなく認められる状況にある。

また、昭和45年に整備した各種規定も交通安全の推進に果たした役割が大きい。各種規定が未整備であったらここまで、交通安全活動がスムーズにはいかなかったであろうとしている。

なお、罰で社員をおさえるよりも表彰を中心とした安全運転指導を中心施策にしている。このような方針をとっていることが交通安全の成果があがっている1つのポイントであるとしている。

(7) 今後の課題

「交通安全は、最終的には社員1人ひとりの自己管理である。だれかに指導されるのではなく、自然に安全運転が実行できるようになってほしいと願っている」としている。また、建設業の場合は現場が点在しており、このような場合の安全運転管理をどのように行うかが課題であるとしている。

なお、安全運転管理者が10年近く変わっていない。そのことに良い面もあるが、一方でマンネリになっているのではないかとの反省もあり、そろそろ新しい安全運転管理者を選任すべき時期に来ているとしている。

安全衛生關係諸規程



目 次

※ 安全衛生管理規程	
第1章 総 則	1
第2章 安全衛生管理計画	2
第3章 安全衛生管理体制	2～9
第4章 安全衛生点検	9
第5章 就業制限	9～10
第6章 安全衛生教育	10
第7章 健康管理	11
第8章 関係請負人	11
第9章 緊急時の措置	11～12
第10章 労働災害発生時の措置	12
第11章 表彰及び懲戒	13
付	13
※ 中央安全衛生委員会規程 14～17	
※ 安全衛生推進委員会規程 18～20	
※ 交通安全委員会規程	
第1章 交通安全委員会	21～23
第2章 交通安全青年部会	24～25
第3章 優良運転者表彰	25～26
第4章 運転者服務	27～29
※ 安全衛生管理体制組織図 30～32	

安全衛生管理規程

第 1 章 総 則

第 1 条 (目 的)

この規程は、労働安全衛生法（以下、労働安全衛生法という。）をはじめ関係法令及び就業規則に基づき、株式会社市川工務店（以下、会社という。）における安全衛生管理を徹底し、もって労働災害並びに交通災害そして疾病を未然に防止することにより、安全で快適な職場環境の形成を促進し、作業の遂行を円滑化して、生産の向上を図ることを目的とする。

第 2 条 (用語の定義)

この規程による用語の定義は、以下の通りとする。

- (1) 従業員 会社が雇用するすべての者をいう。
- (2) 作業員 関係請負人が雇用するすべての者をいう。
- (3) 関係請負人 関係請負人（協力会社）すべてをいう。
- (4) 事業場 本社、支店、営業所、試験研究室、機材工場、プラント、作業所等別に定める全社組織図による。

第 3 条 (会社の措置)

会社は、この規程の目的を達成するため、安全衛生管理体制の確立、設計時の安全配慮、工法の安全化、作業環境の整備、関係請負人への指導援助等、必要な措置を講ずるものとする。

第 4 条 (法令等の遵守)

従業員は、関係法令及びこの規程を遵守し、労働災害並びに交通災害の防止に努めなければならない。

- 2. 従業員は、関係請負人及びその作業員が、関係法令及びこの規程を遵守し、安全衛生管理並びに安全運転管理に努めるよう指導援助しなければならない。

第 5 条 (法令と社内規程との関係)

安全衛生管理並びに安全運転管理について、関係法令に定めるものの他、この規程による。

第 2 章 安全衛生管理計画

第 6 条（会社の基本方針）

会社は、毎年安全衛生管理並びに安全運転管理に関する基本計画方針を定め、それを全事業場に示し周知徹底する。

第 7 条（支店等の管理計画）

支店等においては、前条の基本方針に基づき、当該事業場に適合した安全衛生管理計画並びに交通安全管理計画を定め遂行する。

第 8 条（作業所の管理計画）

作業所長は、工事着手前に所轄本支店の担当部門と協議し、工事施工計画に合致した全工期にわたる安全衛生管理計画並びに安全運転管理計画を定め遂行する。

— 1 6 3 —

第 3 章 安全衛生管理体制

第 1 節 本支店等の安全衛生管理体制

第 9 条（中央安全衛生総括責任者）

本支店等の安全衛生並びに安全運転に関する事項を統轄管理するため、中央安全衛生総括責任者を置く。

2. 中央安全衛生総括責任者は社長とする。

3. 中央安全衛生総括責任者は、中央安全衛生副総括責任者を取締役の中から若干名任命して指揮し、次の事項を統括管理する。

- (1) 会社の年度別労働災害防止計画の決定
- (2) 会社の安全衛生並びに安全運転管理規程の決定
- (3) 中央安全衛生委員会の運営
- (4) 安全衛生監査の実施
- (5) その他安全衛生並びに安全運転に関する事項

第 10 条（安全衛生総括責任者）

本支店等の安全衛生に関する事項を統括管理するため、本支店毎に安全衛生総括責任者を置く。

2. 安全衛生総括責任者は、本支店の担当役員とする。

3. 安全衛生総括責任者は、安全衛生副総括責任者を指揮して、次の事項を統括管理する。

(1) 本支店の労働災害防止計画の決定

(2) 関係請負人の指導、教育

(3) 本支店の安全衛生委員会の運営

(4) 事業場を巡視し、労働災害、交通安全並びに疫病の未然防止等に関する指導の徹底

(5) 災害や事故の原因調査及び再発防止対策

(6) 本支店等における健康診断の実施及び健康管理

(7) その他、本支店等の安全衛生並びに安全運転の確保に必要な事項

第 11 条（安全衛生副総括責任者）

本支店の安全衛生並びに安全運転に関する事項を管理するため、安全衛生副総括責任者を置く。

2. 安全衛生副総括責任者は、本社の土木・建築・合材建機・資材等の部長及び各支店の店長とする。

3. 安全衛生副総括責任者は、安全衛生総括責任者を補佐し、施工計画及び施工時の安全衛生並びに安全運転管理に関する事項について関係する部との調整を図るとともに、安全衛生管理者を指揮して、担当の部及び支店における次の事項を統轄管理する。

(1) 各部及び各支店の労働災害防止計画の推進

(2) 関係諸法令及び諸規程・基準の指示徹底

(3) 作業環境及び設備機械等の改善整備計画の決定

(4) 作業場を巡視し、労働災害、交通安全並びに疫病の未然防止等に関する指導の徹底

(5) 災害や事故の原因調査及び再発防止対策

(6) 安全衛生並びに交通安全教育の実施

(7) その他、安全衛生並びに安全運転管理の確保に必要な事項

第 12 条（安全衛生管理者）

本支店の各部門の安全衛生及び安全運転管理に関する技術的事項について具体的な管理をするため、安全衛生管理者を置く。

2. 安全衛生管理者は、土木・建築・合材建機及び資材等の部及び各支店の、次

第 3 節 作業所の安全衛生管理体制

第 1 節 安全衛生管理体制

- 3. 安全衛生管理者は、安全衛生副総括責任者を補佐し、前条2項各号に関する技術的事項について具体的な管理を行う。
- 4. 安全衛生管理者は、その業務の実施について、関係する部との連絡調整を行うとともに、店社安全衛生管理者の指揮を行わなければならない。

- 第18条 (店社安全衛生管理者)
作業所の総括安全衛生管理に関する業務を遂行するため、作業所毎に店社安全衛生管理者を置く。

第13条 (有資格者の選任)
本支店の長は、当該本支店内に勤務する従業員等その規程に応じ、法令で定められた安全管理者、衛生管理者、産業医、防火管理者、安全運転管理者等を選任する。

- 2. 店社安全衛生管理者は、次課長とする。
- 3. 作業所の規模が法令に該当する場合には、選任の旨を所轄の労基署長に報告しなければならない。
- 4. 店社安全衛生管理者は、統括安全衛生責任者を指揮して、次の事項を行わなければならない。

2. 各有資格者は所定の業務を遂行する。
第14条 (安全衛生管理基準及び作業基準等)
会社は、仮設設備、工事用機械、電気設備等の諸設備及び作業環境の安全管理基準及び作業基準並びに自家用車の運転者服務規程を定める。

- (1) 少なくとも毎月1回現場を巡視すること。
- (2) 現場において工程表に示された各工種毎の工事の進捗状況を把握すること。
- (3) 工事の状況等に応じ、必要な時期に現場の協議組織の会議に参加すること。
- (4) 工事の工程に関する計画及び機械、設備等の配置に関する計画が適正に行われているかを確認すること。

第15条 (安全衛生管理の点検基準等)
会社は、仮設設備、工事用機械、電気設備等の諸設備及び作業環境の安全管理の点検基準及び安全作業の点検基準を定める。

- 第19条 (統括安全衛生責任者)
作業所の安全衛生に関する事項を統括管理するため、作業所毎に統括安全衛生責任者を置く。

第 2 節 安全衛生・交通安全委員会等

第 3 節 安全衛生・交通安全委員会等

- 第16条 (安全衛生委員会等)
会社は、安全衛生についての従業員の意識を高め、その意見を安全衛生管理に反映するため、本社に中央安全衛生委員会とその下部機関として安全衛生推進委員会並びに交通安全委員会を、そして各部門及び各支店に安全衛生委員会を設ける。
- 2. 中央安全衛生委員会、安全衛生推進委員会、交通安全委員会の運営は、別に定める規程による。
- 3. 法令及び政令で定める現場安全衛生委員会を設ける。但し、それに該当しないものについては、作業所安全衛生協議会と読み替え運営する。

- 2. 統括安全衛生責任者は、現場所長とする。但し、所長が常駐しない作業所においては、予めその代理人を定めておかなければならない。
- 3. 統括安全衛生責任者は、事故その他止むを得ない事由によって職務を行うことができない場合に備え、予め代理人を定めておかなければならない。
- 4. 作業所の規模が法令に該当する場合には、選任の旨を所轄の労基署長に報告しなければならない。
- 5. 統括安全衛生責任者は、元方安全衛生管理者を指揮して、次の事項を統括管理する。

第17条 (施工計画審査委員会)
会社は、工事の事前検討を密に行い、計画的施工の推進を図るため、本支店に土木並びに建築の施工計画審査委員会を設ける。

- (1) 作業所安全衛生協議会を設置し、その運営を図ること。
- (2) 災害を防止するため、作業間の連絡及び調整を図ること。
- (3) 毎作業日に少なくとも1回作業場の安全衛生巡視を行うこと。

- (4) 関係請負人が行う作業員の安全衛生教育に対して指導援助すること。
- (5) 仕事の工程に関する計画及び作業場における機械、設備等の配置に関する計画を作成すること。
- (6) 工事用機械、作業設備、作業方法等に関する安全化を図り、その衛生を確保すること。
- (7) 災害原因の調査と再発防止に関する事項を行うこと。
- (8) 関係請負人の安全衛生責任者、作業主任者、作業指揮者及び危険有害業務に従事する者の資格等を確認すること。
- (9) その他安全衛生を確保するために必要な事項を行うこと。

第20条（元方安全衛生管理者）

- 作業所の安全衛生に関する事項を管理するため、元方安全衛生管理者を置く。
- 2. 元方安全衛生管理者は、当該作業所に勤務する従業員のうち現場所長を補佐するのに最も適した者から選任する。
 - 3. 元方安全衛生管理者は、作業の規模が前条第4項に該当するときには、法令で定める資格を有する者から選任し、その旨を所轄労働基準長に報告しなければならない。
 - 4. 元方安全衛生管理者は、統括安全衛生責任者を補佐し、前条第5項に関する技術的事項について具体的な管理を行う。

第21条（安全衛生担当者）

作業所長は、作業所の安全衛生管理を推進するため、従業員及び作業の区分に応じて安全衛生担当者を選任する。

- 2. 安全衛生担当者は、元方安全衛生管理者の指揮により、作業所安全衛生について次の事項を担当する。
 - (1) 安全衛生意識の高揚と活動の普及徹底
 - (2) 関係諸法令、安全衛生諸規程、安全衛生基準等の普及徹底
 - (3) 設備、機械、作業環境、作業方法の点検と改善の推進
 - (4) 他の作業との連絡調整
 - (5) 安全衛生保護具の管理及び着用の指導監督
 - (6) 災害、事故の原因調査と再発防止対策の意見具申
 - (7) その他安全衛生を確保するために必要な事項

第22条（救護技術管理者）

本支店の長は、法令に定める救護に関する措置を講じることが必要とされる

ずい道等の工事及び圧気工法による工事を行う作業所においては、法令で定める資格を有する従業員の中から救護技術管理者を選任する。

- 2. 救護技術管理者は、爆発、火災等が生じたことに伴い救護に関する措置がとられる労働災害の防止に関する事項のうち、救護の事前措置に関する技術的事項を管理する。

第23条（火元責任者）

作業所長は、従業員及び作業員の中から火元責任者を選任する。

- 2. 火元責任者は、防火及び消火に関する業務を管理する。

第24条（危険物取扱者）

作業所長は、法令に定める指定数量以上の危険物を貯蔵し又は取扱う場合は、危険物取扱者を選任する。

- 2. 危険物取扱者は、法令に定める資格を有する者の中から選任する。
- 3. 危険物取扱者は、危険物に関する保安業務を行う。

第25条（電気主任技術者）

作業所長は、法令に定める自家用電気工作物を設置するときは、電気技術者を選任する。

- 2. 電気主任技術者は、法令に定める資格を有する者の中から選任する。
- 3. 電気主任技術者は、自家用電気工作物の管理を行う。

第26条（火薬類取扱保安責任者）

作業所長は、火薬庫を設置し又は法令に定める数量以上の火薬類を消費する場合は、火薬類保安責任者、火薬類取扱副保安責任者及び保安責任者の代理者を選任する。

- 2. 保安責任者等は、法令に定める資格を有する者の中から選任する。
- 3. 保安責任者等は、火薬類に関する保安業務を行う。

第27条（安全衛生責任者）

関係請負人は、その作業員の中から安全衛生責任者を選任する。

- 2. 安全衛生責任者は、安全衛生に関する連絡通報等の業務を行う。

第28条（作業主任者等）

関係請負人は、法令に定める作業を行うときは、法令に定める資格を有する作業員の中から作業主任者を、作業指揮を必要とする業務にあっては技能を専らして作業指揮者を、その他災害防止のための管理等を必要とする業務については監視人、誘導員、合図人を選任する。

2. 作業主任者等は、当該作業に従事する作業員を指揮する他、安全衛生に関する必要な措置を講じる。

第29条（安全衛生協議会）

作業所長は、作業所の安全衛生管理及び安全運行管理について関係請負人の間の連絡調整等を行うため、その作業所のすべての関係請負人が参加する安全衛生協議会を設けなければならない。

2. 安全衛生協議会は、議長1名、副議長若干名及び一般会員で組織する。

3. 議長は作業所長とし、副議長は議長が選任する。

4. 安全衛生協議会は、工事期間中毎月1回以上定期的に開催するほか、必要に応じて開催する。

5. 安全衛生協議会は、次の事項について審議する。

- (1) 作業間の連絡及び調整に関する事項
- (2) 作業場内の巡視に関する事項
- (3) 危険又は健康障害防止に関する事項
- (4) 安全衛生管理及び安全運転管理にかかわる諸行事に関する事項
- (5) その他安全衛生管理並びに安全運転管理に必要な事項

第30条（工程打合せ等）

作業所長は、工事の進捗に伴い作業工程に適合した月毎の安全衛生管理並びに安全運転管理計画を定め、それに基づき関係請負人と工程打合せを行わなければならない。

第31条（作業所安全衛生集会）

作業所長は、作業所における安全衛生管理並びに安全運転管理を推進するため、毎週1回以上、当該作業所に勤務するすべての従業員、作業員の参加する安全衛生集会を開催し、次の事項を実施しなければならない。

- (1) 安全衛生管理並びに安全運転管理に関する指示伝達
- (2) 安全衛生管理並びに安全運転管理に関する具体的実施事項の推進
- (3) その他必要な事項

2. 安全衛生集会は、その議事、状況写真等を記録保存すること。

第32条（安全衛生作業指示）

作業所長は、毎日の作業打合せ等において、作業や安全に関する指示を作業指示欄に記入する等して、関係請負人に具体的に指示し徹底する。

第33条（作業手順）

作業所長は、関係請負人が作業の段取りや作業方法の安全確保について予め作業手順を定め、それを作業員に周知徹底するよう指導する。

第4章 安全衛生点検

第34条（安全衛生点検）

作業所等の安全衛生管理状況について、別に定める安全衛生管理実施要領及び安全衛生管理状況調査細則を用いて点検を行う。

2. 安全衛生点検は、所定の安全衛生管理状況調査表を用いて行う。

第35条（点検後の措置）

安全衛生点検の結果是正の必要を認めたときは、調査表の改善指示事項欄で交付する。

2. 作業所は、改善指示事項について直ちに是正して、点検者の長に是正報告書を提出しなければならない。尚、直ちに是正できない場合は、応急措置を講じてその旨の報告書を提出し、是正完了後は是正報告書を提出する。
(是正箇所の方の写真を添付する。)

第5章 就業制限

第36条（就業制限）

従業員は、法令に定める危険又は有害な業務については、法令に定める資格を有する者でなければ、当該業務についてはならぬ。

2. 作業所長は、前項の業務を関係請負人が行うときは、法令に定める資格を有する作業員が就業するよう指示しなければならない。

第37条（女子及び年少者の就業制限）

女子及び18才未満の者は、法令で定める危険又は有害な業務に従事してはならない。

2. 作業所長は、女子及び年少者が前項の業務に従事しないように、関係請負人に対して指示しなければならない。

第 7 章 健康管理

- 第 45 条 (健康診断)
- 会社は、法令に定めるところにより、従業員に対し医師による健康診断を行う。
2. 従業員は、前項の健康診断を必ず受けなければならない。
- 第 46 条 (事後措置)
- 会社は、健康診断の結果必要な事後措置を行う。
- 第 47 条 (関係請負人の作業員の健康管理)
- 会社は、関係請負人に対しその作業員の健康管理についての必要な指導援助を行う。

第 8 章 関係請負人

- 第 48 条 (管理責任の確立)
- 会社は、工事又は作業（以下、工事等という。）を関係請負人が行う場合、特に予想される危険について、必要な安全衛生対策を注文書（又は、発注書）に記載する等の方法により明示する。
2. 工事等の担当部課は、職制に従い、その工事等を行う関係請負人の安全衛生管理について指導監督する。
3. 作業所長は、工事等を行う関係請負人より、当該工事の施工に關わる労働安全に關する協力業者提出書類の提出を受ける。
4. 作業所長は、関係請負人が当該工事に従事する作業員の災害を防止するために、毎月 1 回以上作業場を巡回指導するように指導しなければならない。

第 9 章 緊急時の措置

- 第 49 条 (緊急連絡先の明示)
- 作業所長は、作業所開設にあたり、事務所又は作業場の見易い場所に緊急時の連絡先を明示する。

第 38 条 (高齢者への配慮)

作業所長は、関係請負人が作業員（特に、高齢者）の能力及び健康状態をよく 握し、適所に配置するように指導する。

第 39 条 (特別教育)

従業員は、法令で定める教育を必要とする危険又は有害な業務については、法令に定める特別教育を修了した者でなければ、当該業務に就いてはならない。

2. 作業所長は、前項の業務を関係請負人が行うときは、法定に定められる特別教育を終了した作業員を就けるよう指示しなければならない。

第 6 章 安全衛生教育

第 40 条 (安全衛生教育)

会社は、労働災害・交通災害と疾病を未然に防止するために、従業員に必要な安全衛生教育を行う。

第 41 条 (安全衛生教育計画)

会社は、教育対象者、内容、方法、時間、時期、担当者等を検討し、安全衛生並びに安全運転等の教育計画を策定・実施する。

第 42 条 (雇入れ時教育等)

会社は、新規に従業員を雇入れた時、又は作業員が作業現場を変更した時は、法定の定めに従い安全衛生教育を行う。

第 43 条 (関係請負人に対する指導援助)

会社は、関係請負人がその作業員に行う安全衛生教育並びに安全運転教育についての指導援助を行う。

第 44 条 (新規入場者安全衛生教育)

作業所長は、作業場に新規入場した作業員に対して関係請負人が行う災害防止に關する必要な教育を指導援助する。

第 11 章 表彰及び懲戒

- 第 56 条 (表 彰)
- 会社の安全衛生活動に関し成績優秀な作業現場及び功労の顕著であった個人、並びに交通安全優良運転者に対して表彰を行う。
- 表彰については、中央安全衛生委員会の規程に従い行う。
- 第 57 条 (懲 戒)
- この規程及び基準の順守を怠るにより重大な災害を生じしめた場合は、懲戒に処することがある。

付 則

(施行期日)

この規程は、昭和 58 年 6 月 1 日から施工する。
平成 6 年 4 月 1 日改訂

第 50 条 (緊急体制の整備)

会社は、異状事態が発生した場合、その被害を最小限にとどめるため、予め緊急体制を整備する。

第 51 条 (異状事態発生時の措置)

作業所長は、異常出水、出火、ガス漏れ、崩壊、倒壊等の異常事態が発生した場合、まず死傷者の救出措置をとる他、適切な措置をとる。

第 52 条 (原因の調査及び再発防止対策)

作業所長は、関係官庁の指示に従い、事故現場の保存に努めなければならない。

2. 作業所長は、災害事故の原因について調査し、再発防止計画を立てて、安全衛生管理者を経由して安全衛生副総括責任者に報告しなければならない。
3. 安全衛生総括責任者は、災害事故の調査について特に必要と認められるものについては事故対策委員会を設け、事故対策委員会において調査を行う。

第 10 章 労働災害発生時の措置

第 53 条 (労働災害発生時の措置)

労働災害が発生した場合、発見者は直ちに周囲の者に知らせるとともに、事務所に報告しなければならない。

2. 作業所長は、安全衛生管理者及び安全課に連絡するとともに、死亡又は重大災害の場合は、所轄の労基署及び警察署に連絡しなければならない。

第 54 条 (災害報告書の提出)

作業所長は、第 52 条 2. による調査結果を所定の死傷病報告書に書き、診断書を添えて、所轄労基署に提出しなければならない。

2. 作業所長は、関係請負人の作業員に災害が発生した場合、協力会社が労基署に提出した死傷病報告書の写しの提出を速やかに受けなければならない。

第 55 条 (緊急用具の整備)

作業所長は、緊急用具及び緊急医薬品を、何時でも取出し易い場所に、整備して常置しておかなければならない。

中央安全衛生委員会規程

第1条(名称)

この規程は、安全衛生管理並びに安全運転管理の推進及び運営について定める。

2. この委員会は、株式会社市川工務店中央安全衛生委員会と称し、その下部機関に、安全衛生推進委員会並びに交通安全委員会を設置する。

3. 安全衛生推進委員会並びに交通安全委員会の組織及び運営については、別に定める規程による。

第2条(目的)

この委員会は、労働安全衛生法、道路交通法、その他の関係法令並びに就業規則に定める従業員の安全管理及び衛生管理に関する重要事項を調査審議し、会社の行う災害防止諸施策をより効果的なものとするを目的とする。

第3条(委員会の構成)

中央安全衛生委員会は、次の委員を以て構成する。

(1) 委員長 1名

(2) 副委員長 若干名

(3) 委員

委員は、労使同数を以て、社長が任命する。

第4条(任期)

中央安全衛生委員会の委員の任期は1年とする。但し、再任を妨げない。

2. 中央安全衛生委員会の委員に欠員が生じた場合は速やかに補充する。補充委員の任期は前任者の残存期間とする。

第5条(委員会の議長)

中央安全衛生委員会の議長(以下、議長という。)は、委員長があたる。

2. 議長に事故あるときは、副委員長がその任にあたる。

3. 議長の任務は次のとおりとする。

(1) 中央安全衛生委員会を招集し、議事の運営にあたること。

(2) 専門的事項並びに本支店各部門よりの提案事項について調査、研究、審議を行うときは、中央安全衛生委員会へ付議するか、又は関係部署に調査、研究を依頼すること。

(3) 中央安全衛生委員会の議事のうち重要なものについては、常務会上に

し職制を通じて行うこと。

第6条(委員会の運営)

中央安全衛生委員会における審議及び報告事項は、全社的な安全衛生並びに災害防止に関する次の事項とする。

(1) 審議事項

- ・安全大会に関する事項
- ・安全衛生及び交通安全に関する年度計画
- ・安全衛生及び交通安全に関する年度重点実施事項
- ・安全衛生関係諸規程及び交通安全関係諸規程の制定並びに改廃事項
- ・優良現場表彰及び優良運転者表彰に関する審査事項
- ・その他安全衛生及び交通安全に関する実施計画

(2) 報告事項

- ・災害発生状況
- ・安全衛生管理状況
- ・交通安全管理状況
- ・労働基準法、安全衛生関係法令、道路交通法等の制定・改廃等の内容
- ・その他安全衛生及び交通安全に関する必要事項

第7条(委員会の成立)

中央安全衛生委員会は、中央安全衛生委員の過半数以上の出席により成立する。

2. 委員の代理出席は原則として認めない。但し、議長の事前承認のあるときは、この限りではない。

第8条(委員以外の者の出席)

中央安全衛生委員会は、議長が必要と認められた場合、中央安全衛生委員以外の者の出席を求め、その意見又は説明を聞くことができる。

第9条(委員会の開催)

中央安全衛生委員会は、原則として毎月1回開催するものとする。

2. 本支店各委員会からの要請又は議長が開催の必要を認めたとときは、前項に拘らずその都度開催する。

第10条(事務局)

中央安全衛生委員会の事務局は、総務部に置く。

2. 中央安全衛生委員会の事務局の任務は、次の事項とする。

- (1) 委員会の開催
- (2) 議事の準備
- (3) 必要な資料の作成
- (4) 本支店各委員への決定事項の通知
- (5) 議事録の委員への配布
- (6) その他必要な事項

第11条（運営上の必要事項の決定）

労働安全衛生法及び道路交通法の法令関係事項並びにこの規程に定める事項その他、この委員会の運営に必要な事項は、中央安全衛生委員会がこれを定める。

第12条（表彰）

第6条(1)項に定める優良現場表彰及び優良運転者表彰等の表彰基準については、次条以下のとおりとする。

第13条（優良現場表彰）

- 優良現場表彰は、次のとおりとする。
- (1) 安全衛生推進委員会の推薦により上申される優良現場表彰者案に基づき審議の上、決定事項を常務会へ報告する。
 - (2) 優良現場表彰に関する詳細は、別に定める安全衛生推進委員会の優良現場表彰規程に基づく。
 - (3) 優良現場表彰は、半期毎に行う。又、半期毎の表彰現場の中から年間優良現場を選考して、安全大会時に表彰を行う。
 - (4) その他各部門長からの推薦を受けて、審査の上、表彰する。

第14条（関係請負人表彰）

- 関係請負人及びその作業員の表彰は、次のとおりとする。
- (1) 各部門長からの推薦を受けて審査の上、決定事項を常務会へ報告する。
 - (2) 前項の定めは、過去3年間に次に掲げる災害を生じしめた会社及び個人については適用除外とする。

- ・重大災害
 - ・指名停止処分となる災害
 - ・休業を要する業務上の負傷又は疾病を伴う災害
 - ・その他前各号に準じて、会社に対して過大な損失を与えた事故
- （各号の災害・事故については、第三者に対するものも含む。）

- (3) 前項の定めは、当社との取引開始後3年に満たない会社及び個人については適用除外とする。
- (4) 作業員の表彰に際しては、職長クラスを対象とする。
- (5) 関係請負人及びその作業員の表彰は、毎年開催される安全大会時に行うものとする。

第15条（優良運転者表彰）

優良運転者表彰は、次のとおりとする。

- (1) 交通安全委員会の推薦により上申される優良運転者表彰者案に基づき審議の上、決定事項を常務会へ報告する。
- (2) 優良運転者表彰に関する詳細は、交通安全委員会規程に基づく。
- (3) 優良運転者表彰は、毎年開催される安全大会時に行うものとする。

付 則

（施行期日）

この規程は、昭和58年6月1日施行。
平成 6年4月1日改訂

安全衛生推進委員会規程

第 1 条（名 称）

この規程は、中央安全衛生委員会規程第 1 条に定める安全衛生推進委員会、（以下、委員会という。）の運営について定める。

2. この委員会は、株式会社市川工務店安全推進委員会と称する。

第 2 条（目 的）

この委員会は、中央安全衛生委員会の下部機関として、中央安全衛生委員会の提唱する安全管理に関する施策に基づき、啓蒙活動による安全衛生意識の高揚と、安全パトロールによる現場の災害防止対策の整備により、労働災害を防止することを目的とする。

第 3 条（委員会の構成）

この委員会は、次の委員を以て構成する。

- (1) 委員長 1 名
- (2) 副委員長 若干名
- (3) 委員

2. 委員は、中央安全衛生委員長が任命する。

第 4 条（任 期）

この委員会の委員の任期は 1 年とする。但し、再任を妨げない。

2. この委員会の委員に欠員が生じた場合は速やかに補充する。補充委員の任期は前任者の残存期間とする。

第 5 条（委員長）

委員長は、この委員会を代表し会務を統括する。

2. 委員長は、この委員会の議長を務める。

第 6 条（副委員長）

副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるときは会務を代行する。

2. 毎月行われる委員会の司会を行う。

3. 委員長とともに、委員会において優良現場として推薦された現場のパトロールを行う。

4. 労働災害が発生した場合、原因調査、防止対策に立合う。

第 7 条（委員会の運営）

この委員会の活動は、以下の事項とする。

(1) 安全パトロールの実施

・各部門において毎月 1 回以上現場のパトロールを行い、安全関係書類及び災害防止対策を点検し、不備な点を指導するとともに改善を求める。
・パトロールの結果は、各部門の担当委員が毎月の委員会の席において発表する。

(2) 長期休暇前の特別パトロールの実施

・ゴールデンウィーク、お盆、年末年始の長期休暇に入る前に、各部門の担当委員が各現場の災害防止対策を確認並びに指導する。

(3) 安全衛生教育の実施

・労働災害や疾病を未然に防止するため、各委員は担当部門の従業員及び作業員に対して必要な安全衛生教育を行う。

(4) 月間重点実施事項の策定

・月間重点実施事項を、従業員から募集し、その中から選考する。
・月間重点実施事項は、安全衛生基本計画に載せて、会社員に広報する。

(5) 月間重点実施事項の脱期

・各委員は、毎月行われる連絡会議において、月間重点実施事項の説明を行う。

(6) 労働災害事故現場の検証

・現場において事故が発生した場合、現場の状況を確認し、原因の調査及び再発防止対策に努める。

(7) 中央安全衛生委員会の実施する行事への協力及び参加

(8) その他委員会が必要と認める事項

第 8 条（委員会の成立）

この委員会は、委員の過半数以上の出席により成立する。

2. 委員の代理出席は原則として認めない。但し、議長の事前承認のあるときはこの限りでない。

第 9 条（委員以外の者の出席）

この会議は、議長が必要と認められた場合、委員以外の者の出席を求め、その意見及び説明を聞くことができる。

第 10 条（委員会の開催）

この委員会は毎月 1 回定例会議を開催する。

2. 委員長が必要と認められたときは前項に拘らずその都度開催する。

交通安全委員会規程

第1章 交通安全委員会

第1条(目的)

この規程は、株式会社市川工務店及び関係会社(以下、会社という。)に勤務する者(以下、会員という。)による交通事故を防止するため、車両の安全運転の指導教育並びに車両管理、整備等効率的な運用を図るため交通安全委員会の設置並びに運営について定めるものとする。

2. この委員会は、株式会社市川工務店交通安全委員会(以下、委員会という。)と称し、中央安全衛生委員会の下部機関として設置する。

第2条(基本的な心構え)

会員は、車両の運転にあたっては常に人命尊重を旨とし、且つ交通法令並びに就業規則、第4章に定める運転者服務規程を遵守し、会社の社会的信用を高めるよう安全運転に努めなければならない。

第3条(委員会の構成)

安全委員会は次の委員をもって構成する。

- (1) 委員長 1名
 - (2) 副委員長 1名
 - (3) 委員 若干名
2. 委員は、原則として第5条に定める安全運転管理者等の中から選任する。
3. 委員長、副委員長、委員は、株式会社市川工務店の社長(以下、社長という。)が任命する。

4. 委員の任期は2年とする。但し、再任を妨げない。

第4条(安全運転管理者等の選任)

- 安全運転管理者は会社の中から法定の要件を備えた者を社長が選任する。
- 安全運転管理者の業務を補佐させるため、副安全運転管理者並びに車両管理責任者を選任する。
3. 安全運転管理者並びに副安全運転管理者を選任したときは、選任したときから15日以内に、所轄警察署長を通じて公安委員会に届け出るものとする。解任の場合も同様とする。
4. 前1項の安全運転管理者の選任は、各支店、各営業所を含むものとする。

第11条(事務局)

この委員会の事務局は、中央安全衛生委員長が任命する。

2. この委員会の事務局は、若干名とする。
3. この委員会の事務局の任務は次の事項とする。

(1) 定例会議等の会場の準備

(2) 定例会議等の資料の準備

(3) 定例会議等の議事録の作成及び配布

(4) 各委員への連絡事項の通知

(5) その他必要な事項

第12条(運営上必要な事項)

この規程に定める他この委員会の運営に必要な事項は、委員会において協議し、中央安全衛生委員会に上申する。

第13条(優良現場表彰)

この委員会においては、上半期・下半期の2回に分けて成績の優秀な現場を選考し、その表彰を中央安全衛生委員会に上申する。

2. その選考基準は、以下の通りである。

- (1) 安全パトロール巡視現場であること。
 - (2) 無事故無災害であること。
 - (3) 安全関係書類が完備されていること。
 - (4) 現場における安全管理が良く行われていること。
3. その選考手順については、別に細則を設ける。

付 則

(施行月日)

この規程は、昭和58年6月1日施行。

平成 6年4月1日改訂

第5条（安全運転管理者等の構成）

安全運転管理者等の構成は、次のとおりとする。

- (1) 安全運転管理者 1名
- (2) 副安全運転管理者 若干名
- (3) 車両管理責任者 若干名

第6条（解任）

社長は、安全運転管理者等が異動、退職、その他やむを得ない事情があった時は、解任するものとする。

- 2. 前項に欠員が生じたときは、直ちに後任を補充し任命する。この場合の任期は前任者の残存期間とする。

第7条（委員会の任務）

委員会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる企画並びに安全対策を策定推進する業務を行う。

- (1) 年度交通安全基本方針及び基本計画の策定に関する事項
- (2) 安全運転に関する教育、指導
- (3) 運転者服務規程の周知、徹底、啓蒙
- (4) 車両点検の実施指導、啓蒙
- (5) 車両の運行管理に関する事項
- (6) 交通安全に関する各種団体、機関等との連絡調整
- (7) 主務部門との連携による借り上げ車及びマイカー運転に関する事項
- (8) 自動車保険等加入条件に関する事項
- (9) 優良運転者の表彰に関する事項
- (10) 事故発生時における調査並びに措置の指導
- (11) 交通安全青年部会に関する事項
- (12) その他交通安全に必要と認められる事項

第8条（委員の任務）

- (1) 委員長は委員会を代表し、会務を統括する。
- (2) 副委員長は委員長を補佐し、委員長に事故あるときは会務を代行する。
- (3) 委員は委員会へ出席して、審議事項を審議する。

第9条（委員会の運営）

委員会は委員長が招集し、毎月1回定期的に開催する。但し、上申事項が発生したとき、又は必要の都度開催する。

- 2. 委員会は、2分の1以上の出席を以て成立する。

- 3. 諮問事項及び主要な審議決定事項は、中央安全衛生委員会の決議を経て実施に移されるものとする。

第10条（運転者の義務）

会員は、車両を運転する場合、道路交通法は勿論のこと会社の就業規則並びに、第4章に定める運転者服務規程を遵守するとともに、管理者等の指示に従わなければならない。

第11条（運転台帳の作成）

運転者の適正な管理と教育、指導に資するため運転者台帳を作成し、その活用を図るものとする。

第12条（車両の使用制限）

業務用車両は、会社の業務以外の目的に使用させてはならない。但し特別な場合に管理者等の承認を得たときはこの限りでない。

第13条（備え付け簿冊）

委員会に次の簿冊を備える。

- (1) 交通安全委員会規程及び会員名簿
- (2) 交通安全青年部会規程及び会員名簿
- (3) 運転者服務規程
- (4) 会議録
- (5) 交通安全教育並びに安全運転実施関係簿冊
- (6) 運転者台帳及び自家用自動車保険（任意保険）加入台帳
- (7) その他必要と認められる書類

第 2 章 交通安全青年部会

第14条 (名称)

この会は、交通安全青年部会（以下、青年部会という。）と称する。

第15条 (組織)

青年部会は、株式会社市川工務店並びに関係会社（以下、会社という）に在籍し、自動車及び原付自転車の運転免許を有する年齢満25歳以下以下の者を以て組織する。

第16条 (目的)

青年部会は、会員相互の協働と会社が行う交通安全管理に関する協力活動及び自主的な交通安全活動を積極的に行い、以て交通事故の防止を図ることを目的とする。

第17条 (活動)

青年部会は、前条の目的を達成するため、次の活動を行う。

- (1) 交通事故防止に関する研究会、体験発表講習会の開催
- (2) 日常の交通安全に関する広報並びに啓蒙活動
- (3) 各種関係機関団体の連絡協働
- (4) その他交通安全に必要と認められる事項

第18条 (役員)

青年部会に次の役員を置く。

- (1) 部長 1名
- (2) 副部長 1～2名
- (3) 書記 1名
- (4) 委員 若干名

第19条 (役員の仕事)

青年部会会長は、青年部会を代表し会務を統括する。

2. 副青年部会会長は、青年部会会長を補佐し、部会長事故あるときは、その職務を代行する。

第20条 (役員任期)

青年部会役員任期は、1年とする。但し、再任を妨げない。

第21条 (参加)

青年部会に参加を置く場合がある。参加は、会社の役員又はその指名する幹

部及び正副交通安全運転管理者とする。

2. 参加は、青年部会の活動の企画に参画し、会議に出席して意見を述べることができる。

第22条 (会議の種類)

青年部会の会議は次のとおりとする。

- (1) 青年部会全員協議会
- (2) 青年部会役員会

2. 会議の議長は、青年部会長がこれにあたる。

第23条 (審議事項)

会議は、次の事項を審議する。

- (1) 年間交通安全活動計画の策定
- (2) 各種交通安全活動計画の策定
- (3) 役員改選及びその他必要と認める事項

第24条 (備付簿冊)

青年部会には、次の簿冊を備え付けるものとする。

- (1) 青年部会規程
- (2) 青年部会役員並びに青年部会会員の名簿
- (3) 会議録
- (4) 青年部会活動記録
- (5) その他必要と認める簿冊

第 3 章 優良運転者表彰

第25条 (内容)

この規程は、安全大会時における優良運転者表彰の取扱いについて、必要な事項を定める。

2. この規程の範囲は、株式会社市川工務店並びに関係会社を含むものとする。

第26条 (目的)

優良運転者表彰に係る目的並びに主旨は、次のとおりとする。

- (1) 交通安全の理解と啓蒙並びに安全思想の普及を図る
- (2) 安全運転者の拡大と奨励を図る

第 4 章 運転者服務

第 3 3 条 (目 的)

この規程は、株式会社市川工務店並びに関係会社に勤務する従業員で自動車運転する者（以下、運転者という。）が、安全運転を励行するため、服務上守らなければならない事項を定める。

第 3 4 条 (安全運転の基本)

運転者は、運行にあたっては、人命尊重の精神に徹し安全を第一としなければならない。

2. 運転者は、常に交通道德の高揚に努め、互譲の精神に徹した運転をしなければならない。

第 3 5 条 (安全運転に専念する業務)

運転者は、交通法規並びにこの規程を遵守し、安全運転に専念し事故防止に務めなければならない。

第 3 6 条 (運転前の遵守事項)

運転者は、運転業務に服するときは、常に次のことに留意し、支障のないように心掛けなければならない。

- (1) 私生活を正しく、明朗化に努める。
- (2) 長距離運転又は、深夜作業をする前夜は、睡眠を十分とるように努める。
- (3) 運転業務に適した端正な服装を着用する。
- (4) 飲酒、過労、過労、病氣その他の理由のための、安全な運転ができないおそれがあるときは、必ずその旨を管理者に申し出る。
- (5) 運転命令、指示、伝達事項の確認を行う。
- (6) 運転免許証、携帯品及び車両備え付け器具の確認を行う。
- (7) 運転前の作業点検並びに清掃を行う。
- (8) 積雪や凍結しているときは、滑り止め用タイヤ又はチェーンを使用する。

第 3 7 条 (運転上の注意事項)

運転者は、前条の他次の各項を遵守し、安全運転を励行しなければならない。

- (1) 乗車出発前必ずシートベルトを着用する。
- (2) 飲酒、酒気帯び運転は絶対しない。
- (3) 暴走運転、速度の出しすぎのないよう、自重自戒した運転をすること。
- (4) 運転中は雑談を避け、道路標識、標示、信号等の見落としのないように

(3) 優良事業所としての地位の向上を図る。

第 2 7 条 (被表彰者の対象)

被表彰者の対象は、次のとおりとする。

- (1) 社用車、借り上げ車を業務として運転する 5 級職以下の者
 - (2) 交通安全青年部会に属する者
 - (3) 前(1)及び(2)以外の車で、業務等で運転する 5 級職以下の者
2. 社用車、借り上げ車を業務として運転する 5 級職以下の者とは、囑託、作業員を含むものとする。

第 2 8 条 (選 考)

被表彰者の選考は、前条に定める被表彰者の対象者全員の S D カードを基準に交通安全委員会が推薦し、中央安全衛生委員会へ上申する。

第 2 9 条 (表彰基準)

優良運転者表彰は、次に掲げる基準に基づいて行う。

- | | | |
|------------|-------------------|---------------------------|
| (1) 模範賞 | 3 年以上の無事故無違反者 | 賞状と 3,000 円 |
| (2) 優良賞 | 5 年以上の無事故無違反者 | 賞状と 5,000 円 |
| (3) 優秀賞 | 1 0 年以上の無事故無違反者 | 賞状と 10,000 円 |
| (4) 特別優秀賞 | 1 5 年以上の無事故無違反者 | 賞状と 20,000 円 |
| (5) 青年部奨励賞 | 入社後 2 年以上の無事故無違反者 | 他の賞に該当しない者
賞状と 3,000 円 |

第 3 0 条 (申 請)

S D カードの申請は、次の基準で行う。

- (1) 社用車、借り上げ車を業務として運転する 5 級職以下の者については、会社が申請を行う。
- (2) 交通安全青年部会員は、自己申請を行う。
- (3) 前(1)及び(2)以外の車で業務等で運転する 5 級職以下の者については、自己申請を行う。

第 3 1 条 (承 認)

被表彰者の承認は、中央安全衛生委員会が行う。

第 3 2 条 (主 管 部 署)

優良運転者表彰に係わる表彰状及び金一封の準備は、総務部総務課が行う。

務め、反則行為のないよう注意する。

(5) 狭路や工事中の場所、停車中の車の側方等を通過するときは減速、徐行する等十分注意する。

(6) 追越し禁止場所及び徐行すべき場所の付近において、加速し又は他の車両を追い越さない。

(7) 急ブレーキ、急ハンドルの危険な操作は行わない。

(8) 走行中は、速度に見合った車間距離を十分保持し、追突事故のないよう留意する。

(9) 踏切では必ず一旦停車し、左右の安全を確認し通過するときは、従速操作は行わない。

00 配の急な坂道では減速し、原則としてエンジンブレーキを使用する。

01 生活道路への乗入れは自棄し、歩行者、自転車乗り等接近したとき、又は見通しのきかない交差道路を通過するときは徐行する。

02 特に、子供、老人には細心の注意を必要とする。

03 雨降りは2割減速、慎重な運転をする。

04 高速運転するときは、ハイドロブレーニング現象に留意する。

05 宵には早めに前照灯をつける。

06 夜間対向車や自転車、歩行者とすれ違うときは減光する。

07 貨物自動車や運転するときは、過積載や落下物のないよう十分配慮する。原付以上の二輪車を運転するときは必ずヘルメットを着用する。

第38条（交通事故を起こした場合の措置）

運転者が交通事故を起こし負傷者のあるときは、平常心を失うことなく直ちに負傷者の救護、所轄警察署への通報、その他応急措置を行うとともに所属長に報告し対処する。所属長は、事故報告を安全課及び安全運転管理者にしなければならぬ。

第39条（交通違反等の報告）

運転者は、公私を問わず道路交通に関する法令違反をしたとき又は交通事故の処分の決定があったときは、その内容を速やかに安全運転管理者に報告しなければならぬ。

第40条（身上異動等の報告）

運転者は、運転免許証の記載事項に変更が生じたときは速やかに当該事項を安全運転管理者に届け出なければならない。

2. 任意保険過入条件については、常に補償の安全を確保するため更新し、安全運転管理者に報告しなければならない。

第41条（意見の提案）

運転者は、安全運転又は事故防止に関する意見を積極的に安全運転管理者等に提案するよう努めなければならない。

第42条（特定事項）

無謀運転により自動車事故を起こしたものに対して、会社は原則として一切の責任を負わない。（無謀運転とは無免許、飲酒、暴走等著しい違反をいう。）

2. 自動車保険は、自動車損害賠償保険（強制保険）の他、借り上げ車については、自家用自動車保険（任意保険）に加入しなければならない。

3. 任意保険の加入条件は、対人1億円以上、対物、搭乗、自損（人身）等の4種類セット保険とし、車両保険は任意とする。

4. その他、原則として会社で認めていないマイカーについても同様とする。

5. 保険料は自己負担とする。

付 則

昭和45年4月1日施行

昭和50年4月1日改訂

昭和53年12月1日改訂

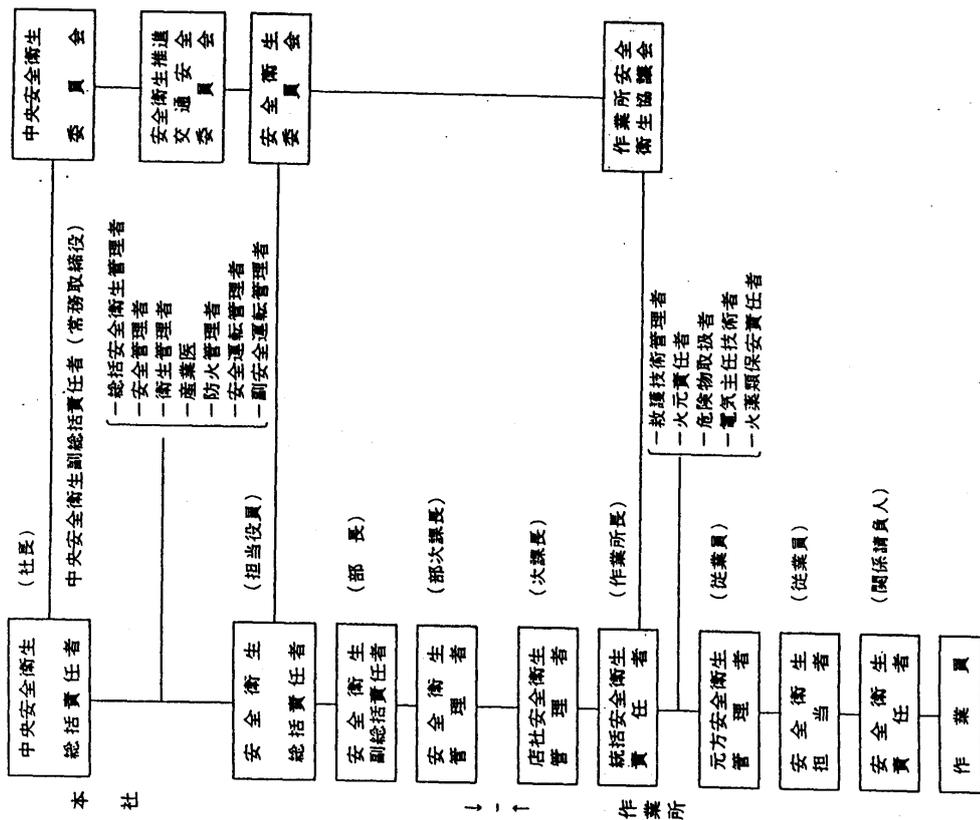
昭和57年6月1日改訂

昭和62年4月1日改訂

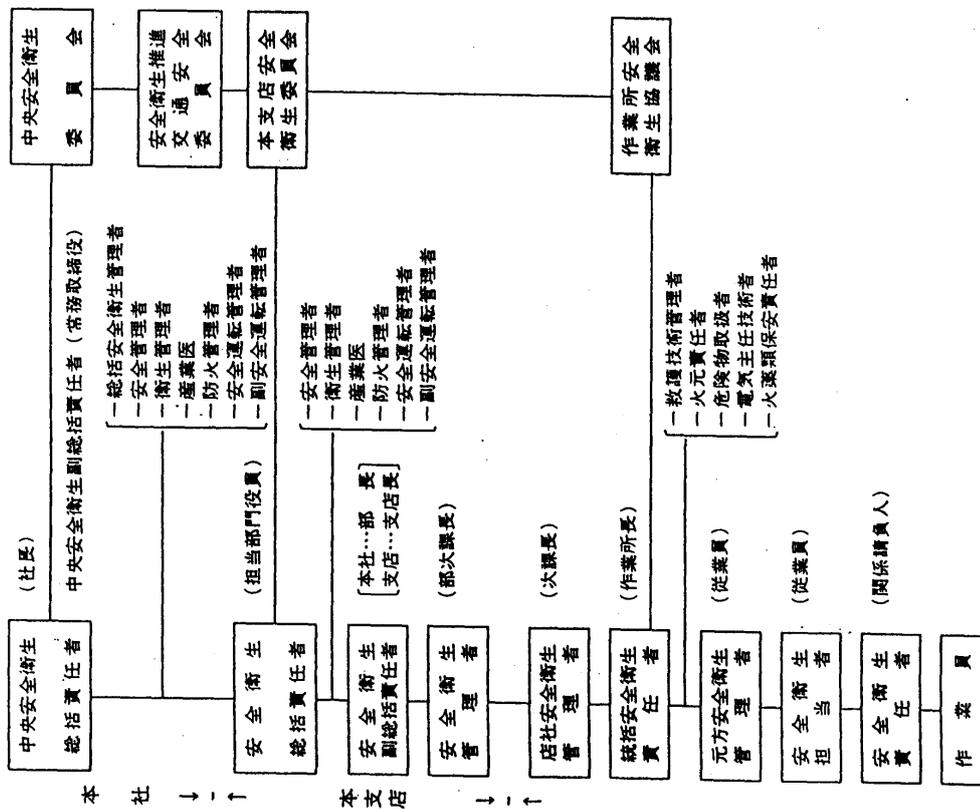
平成1年4月1日改訂

平成6年4月1日改訂

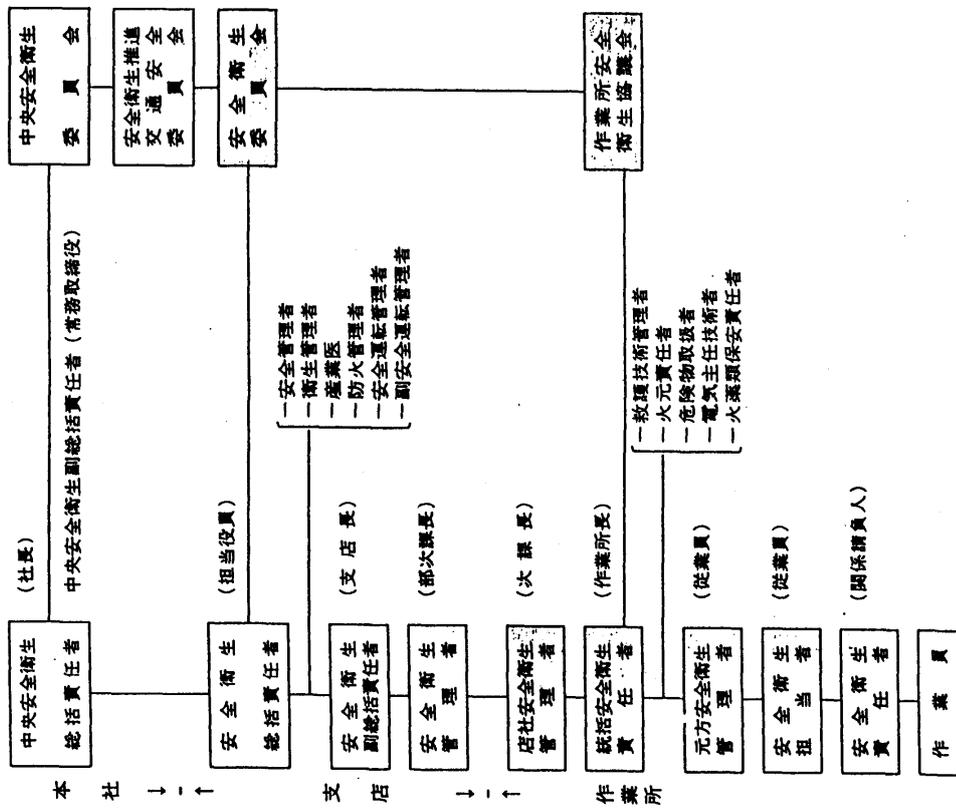
本社関係安全衛生管理体制組織図



安全衛生管理体制組織図



支店関係安全衛生管理体制組織図



3-2-5 庄司建設工業株式会社

訪問対象：庄司建設工業株式会社（福島県原町市）

取締役総務部長 松井 俊一郎 氏

訪問日：平成6年10月31日

(1) 事業所概要と車両使用状況

総合建設業である。売上高は約150億円で、内訳は土木が100億円、建設が50億円となっている。社員数は143人である。

保有車両台数は下表のとおりである。

社有車台数

	本社	営業所	合計
バス	1	0	1
大型貨物	1	0	1
小型貨物	27	6	33
乗用車	53	10	63
軽自動車	7	3	10
合計	89	19	108

バスは主に工事現場への送迎用、大型貨物は資材の運搬用に使用している。小型貨物とはライトバンで工事現場へ出る技術者が使用している。軽乗用車と乗用車の一部は営業が利用しているが、ライトバンと同じように工事現場へ出向く際の利用が中心である。二輪車は社員が利用したがらない上に危険なため、利用していない。

社員の私有車は118台あるが、これらの業務での使用はない（通勤用の使用はある）。ただし、事故防止活動は社有車、私有車の別なく行っている。なお、免許保有者は132人（全従業員の93.0%）である。

(2) 最近の事故・違反の状況

昭和54年頃に人身事故があった以来人身事故がなかったが、今年の8月に下請会社の社員が人身事故（わき見による追突事故）を起こしている。ただし、被害

者は通院5日程度で回復しており、軽傷事故であった。社員が当事者になった傷害事故に限定すれば昭和54年以降、発生していない。

物損事故は年に数件、違反も同様に数件で推移しており、過去10年以上増減はない。違反はスピード違反が多い。

なお、昭和50年始め頃までは事故・違反が多く、県警からも注意されるほどの状況であったが多くの改善を行ったことにより、それ以前から比べれば事故・違反は3分の1程度に減少し、現在に至っている。

最近では、会社も大きくなり、事故をおこせば会社のステイタスにキズをつけるとの意識も社員の間に強くなってきた。それも事故や違反の防止に役立っている。

(3) 実施している安全運転管理

次のような事故防止のための方策を実施している。

① MM運動の実施

社員の出勤時間がまちまちであるため、一斉に朝礼を実施できない。そこで、福島県で推進しているMM運動を取り入れている。MMとは、

MA I C ・ M I N D

の略で、MA I Cは

Morning Advice Is (good) Communication

(朝のアドバイスは良好なコミュニケーションをつくる)

の略称である。また、次の頭文字でもある。

Mind to Health(健康を気遣う)

Attention to Weather(天候について一言)

Intention of Traffic Safety(交通安全の心がけ)

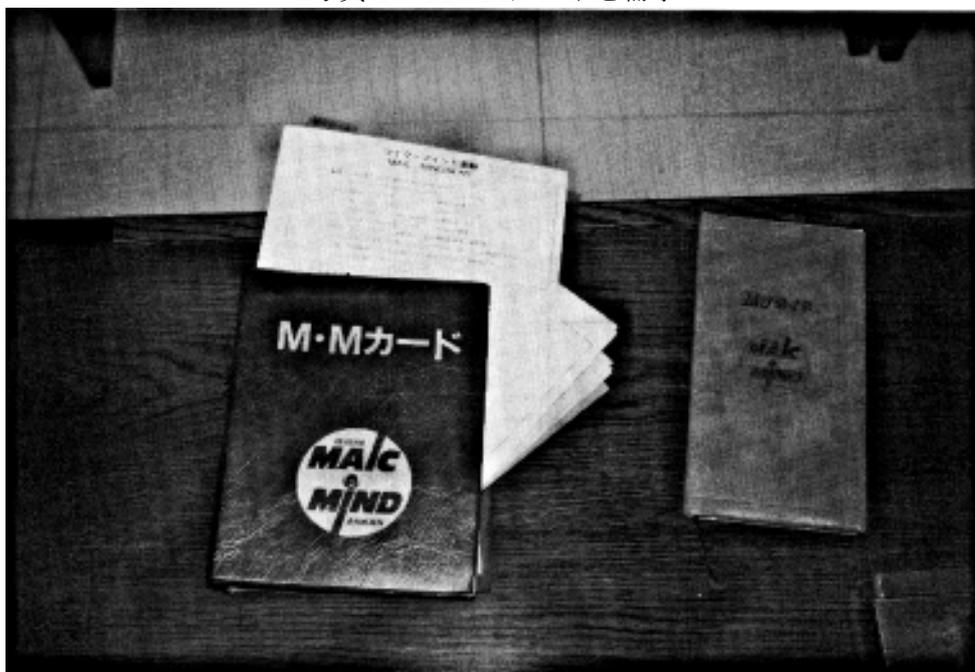
Check of Drivers Licence(免許証の確認)

MM運動は、課あるいは班単位に毎朝実施している。MM運動には次ページのような様式のシートを利用しており(シートには班名と参加者名があらかじめ記入されている)、次のような手順となる。

- a. 出欠の確認
- b. 体調・予定を記入し、体調と予定にともなって特にチェックすべきポイントがあれば記入する。
- c. 本日のワンポイントを全員で決定して記入する。ワンポイントは、たとえば雨天であれば「スリップに注意」などその日に適した内容としている。
- d. 本日のワンポイントを全員で確認。
- e. 安全運転管理者からメッセージがあれば記入する。
- f. 全員が閲覧して印を押す。

MM運動には、MM運動のポイントが記されている「M・Mカード」（管理者用）と参加者の冊子が販売されており、当社でも活用している（写真参照）。

写真1 M・Mカードと冊子



② 各種規定の整備

安全運転管理規定、社有車使用管理規定、従業員通勤用車両の使用規則など各種管理規定を充実させている（各種規定は別紙参照）。また、就業規則で「道路交通法に違反し、飲酒運転、無免許運転などにて罰金及び行政処分を受けたものは休職若しくは降格、解雇に処する」（就業規則68条）としており、交通違反や事故に厳しい罰則を設けている。

③ 運転日誌、作業点検票の整備

別紙のような運転日誌と作業点検票を用意しており、毎日、記入させている。用紙は表が運転日誌、裏が作業点検票となっているものである（次ページ参照）。

④ 安全運転委員会の設置

各職場の代表（20～30歳代の若手を中心）を選任して、任期1年間で安全運転委員会を設けている。月に1回程度の会合を行っている。委員会では次のような活動を行っている。

- ・月々の安全運転テーマの決定（例：「早めの点灯」「凍結スリップ注意」「新入学児童に注意」など）
- ・シートベルト着用チェック
- ・車の整備、清掃
- ・表彰等の対象者選定
- ・その他事故防止のための改善

この委員会は極めて活発である。なお、労働災害は安全部が担当しており、交通事故と労働災害は部門が分かれている（交通安全は総務部担当）。

⑤ 表彰制度の実施

5年以上の無事故、無違反者を表彰している。賞金は1万円程度である。5年以上無事故、無違反であれば毎年受賞できるわけであり、これが事故・違反の防止に寄与しているとしている。

その他社外の表彰制度にも積極的に参加するようにしている。また、過去にミドリ十字章（銀賞）受賞者がでたが、このような場合には創立記念日に社内でも

運 転 日 誌

号車 平成 年 月 日 曜日 天候 運転手

No.	使用者名	経路	発着時の料	走行料	所要時間
1			自 至 料 料	料	時 分
2			自 至 料 料	料	時 分
3			自 至 料 料	料	時 分
4			自 至 料 料	料	時 分
5			自 至 料 料	料	時 分
計					
燃 料		立	修 理		備 考
ガソリン		立			
モビール		立			
洗 油		立			
ギヤオイル		立			

仕 業 点 検 票

No.	点検箇所	点検項目・内容	実施	No.	点検箇所	点検項目・内容	実施	
運 転 席 で の 点 検	前日の異状箇所	異状箇所修理 運行支障ないか点検		車 の 周 り か ら の 点 検	燈火装置	点滅具合、汚れ、損傷		
	ブレーキペダル	踏みしろ、ブレーキ のきき、片きき			方向指示器	点滅具合、汚れ、損傷		
	駐車ブレーキ、レバー	引きしろ			タ イ ヤ	空気圧		
	燃料装置	燃料の量				亀裂、損傷、摩耗		
	◎空気圧力計	空気圧力上り 圧力				金属片、 石など異物		
	◎ブレーキ、バルブ	排気音				溝の深さ		
	後写鏡	写影			反射器	汚れ、損傷		
◎反射鏡	車の直前・直左 確認		登録番号標	汚れ、損傷				
エ ン ジ ン ル ーム の 点 検	ブレーキの リザーバタンク	液量		そ の 他	◎エアタンク	タンク内の疑水		
	ラジエーターなどの 冷却装置	タンク内水量 もれ			非常信号用具	有・無		
	潤滑装置	エンジンオイル量 もれ			検査証、保険証	有・無		
	ファンベルト	張り具合、損傷			工具、スベアタイヤ	定位置固定、有・無		
	バッテリー	液量、ターミナル						

表彰するようにして、全員の安全の心がけを一層高揚するようにしている。

⑥ 安全運転のための研修への参加

年に2～4名程度と少ないが、安全協会等の主催の研修に参加させるようにしている。この研修旅行を楽しみにしている社員も多い。参加者の選定は安全運転委員会に任せている。

⑦ 研修の実施

危険予知のビデオを見せたり、警察署員による講話などを実施している。1回半日程度の時間をかけており、今年は8回実施している。これには全社員に出席を義務づけている。

⑧ 危険運転者の集中的教育

特に危険な運転をしている社員がいれば、安全運転管理者が同乗しての運転指導を行う。また、自動車教習所に派遣して教育してもらった事例もある。危険な運転をしている社員がいれば徹底して再教育を行うことにしている。

⑨ 自動車の点検・整備の徹底

5日、15日、25日の3日を安全点検日としており、社有車は月に1回専門家による点検整備を実施している。

⑩ その他安全指導

急いで車を運転することが危険であり、通常から余裕を持って移動するように指導している。また、新入社員については、先輩が運転を含めて指導するようにしている。

(4) 朝礼

朝礼は実施していない。

(5) 安全運転管理のための費用

年間約60～70万円強である。ほとんどは表彰関連の費用にあてられている。社員1人当たりの費用を算出すると4,000～5,000円程度となる。

(6) 安全運転管理のポイント

「基本的には『アメとムチ』ということになる。アメは表彰制度や安全研修への派遣などである。ムチは他社以上に厳しい交通違反や事故へのペナルティであり、例えば事故を起こせば私用での車利用でもボーナスカットになる。また、事故者は社内で名前を公表し、全社員を集めて原因分析や対策を検討する」としている。

事故や違反防止の仕事は「これだけ一生懸命に努力しているのだからもっと効果が現れてもいいのではないか」と思うと挫折しそうになる仕事であり、なかなかうまくいかないし、効果もすぐに現れないとしている。したがって、根気よく挫折せずに努力を続けることが大切であるとしている。また、1回言って直らないとあきらめるのではなく、同じことを何回でも繰り返す根気が必要としている。安全は1つ1つ着実に足下を固めていくことが大切な業務であることを強調している。

なお、トップが交通安全に理解を示していることが事故・違反の激減を達成できた重要なポイントであると指摘している。

(7) 今後の課題

若い社員向けの安全運転教材に良いものが少ないのが悩みである。若者にはマンガやビデオなどが良いが、危険予知などを教育するのに適当なものがない。ビデオでは事故の悲惨さなどを扱ったものはあるが、運転の基本を教えるようなものが望まれるとしている。

安全運転管理規定

第一章 総 則

第 1 条 この規定は、当社における安全運転の管理、及びその他これに関連する諸事項について必要な事項を定める。

第 2 条 社員は自動車の運転に当っては、当社の社会的信用を高めるために、常に人命尊重を旨とし、かつ交通法令ならびにこの規定を遵守して安全運転に努めなければならない。

第 3 条 この規定で、自動車とは道路交通法にいう自動車、及び原動機付自転車をいう。

第二章 安全運転管理者

第 4 条 自動車の使用者（社長）以下使用者という、は道路交通法74条2項の規定により、自動車の安全な運転に必要な業務を行なわせるため、法令で定める台数以上の自動車の使用本拠ごとに法令で定める資格者の中から安全運転管理者を選任しなければならない。

第 5 条 使用者は、その選任したる安全運転管理者（以下運転管理者という）に対し、その業務遂行に必要な統制の権限と責任、及び社員の自動車を運転する行為と、それに準ずる行為について指導、指示、命令する権限を与えるものとする。

この法令等については、職位によることなく全社員が従わなければならない。

第 6 条 運転管理者は、下記の業務を行なわなければならない。

1. 無免許、無資格運転をさせたり、またはこれを容認しないこと。
2. 酒酔い運転をさせたり、またはこれを容認しないこと。

3. 過労、病気等の理由によって正常な運転をすることが出来ないおそれがある者を運転させたり、またはこれを容認しないこと。
4. 後継制限違反となるような運転をさせたり、またはこれを容認しないこと。

5. その他、交通関係法令に抵触するような運転をさせたり、またはこれを容認しないこと。

6. 運転者の安全教育と、監督に関すること

この項に定める安全教育とは車輛の安全運転に関する一切の事項の教育を意味するものであり、月1回（必要ある時は随時）本社及び関係官署等で関係者を招いて行なうものとする。

第 7 条 安全運転管理者は、長期出張、病欠欠勤等の理由により長期間に亘ってその業務を離れる場合には、その期間中、法的有資格者の中から代役者を選び（使用者の承認を必要とする）その代理者の業務内容、権限、責任は安全運転管理者に準ずるものとする。

第 8 条 安全運転管理者は、車輛の点検、及び整備については常に車輛整備管理者と密接に連携して車輛の保安に努めなければならないものとする。

第三章 安全運転委員会

第 9 条 当社に社員の安全運転意識の高揚、ならびに安全運転管理の徹底を図るため安全運転委員会を置くものとする。

安全運転委員会は、職場代表委員をもって構成し、下記事項を実施する。委員長、副委員長は委員の互選による。

1. 運転者の指導、監督及び教育の基本方針に関する事項
2. 交通事故防止、対策に関する事項
3. 交通事故の処理に関する事項
4. 安全運転に関する社内広告に関する事項
5. 安全運転管理者及び代理者の選考に関する事項

6. 運転業務に関する表彰及び懲戒に関する事項
7. その他安全運転管理者に関する必要な事項
- 第10条 前項第3項の交通事故の処理とは、下記の方法で行なうものとする。



- 第11条 前条第6項に定める表彰とは、下記の内容によるものとする。
1. 入社後5年以上にわたり、公私を問わず無事故、無違反者への表彰。
 2. 事故が生じたる場合には、安全委員会の結論をもって経伺し、社長決裁を得る。事故の性質によっては事故者の個人負担（但し、公の場合のみ）もあり得る。
 3. 前1、2項によって昇給、賞与等の勤務評定の資料とする。
- 第13条 運転者、及び利用者は業務上における運転については、安全運転管理者の指導、指示に必ず従わなければならない。
- 従わない場合は、前条3項を適用するものとする。

第4章 車輛整備管理者

- 第13条 自動車の利用者は、道路運送車輛法第52条により、保有車輛が法令で定める台数に達した場合、その本拠ごとに法で定める有資格者の中から車輛整備管理者、及び代務者、補助者を選任しなければならない。
- 第14条 自動車の利用者は、その選任したる整備管理者に対して自動車の整備及びそれに関する事項に關する限りにおいて、管理者の職務遂行を容易にするために統轄の権限と責任、及び下記に關する事項についての権限を与えなければならない。
1. 仕業点検方法の決定
 2. 仕業点検の結果に基づき運行の可否を決定すること

3. 車輛法第48条第1項に規定する定期点検の実施
 4. 必要と認められる随時点検、及び整備の実施
 5. 車庫の管理
 6. 上記事項のための教育、監督
- 上記の権限については、職位によることなく全社員が従わなければならない。

第15条 整備管理者は、前条各号の権限を有するが、下記の責任も負わなければならない。

1. 仕業点検結果の確認とその記録の保管
2. 運行可否の決定後の整備の実施
3. 定期点検及び記録簿の保存
4. 車庫内の納車、及び整理
5. 陸運局長の定める研修、受講
6. 重大事故等の陸運事務局長への報告

第5章 運転者の服務要項

- 第16条 運転者は、交通道德の高揚に努め、互願の精神に徹して運転しなければならない。
- 第17条 運転者は、私生活を正し、明朗化につとめ同僚との和を図り、明るい職場づくりにつとめるとする。
- 第18条 運転者は、運転業務に適した服装を着用し、履物は靴とする。
但し、傷病その他の理由があつて靴履きが出来ない時は、安全運転管理者の承認を得て別の履物を使用することが出来る。
- 第19条 運転者は、運転を行なうに先立って、仕業点検、配入、命令及び指示の確認、携帶品、必要備付器具等の確認を行なわなければならない。
- 第20条 運転者は、常に愛車精神を持ち清掃、手入を行なわなければならない。
- 第21条 運転者は、疾病等その他の理由によって安全な運転をする事が出来な

いおそれがあるときは、必ずその旨を安全運転管理者に申し出なければならぬ。

第 22 条 運転者は、安全運転管理者の許可なくして、みだりに担当車輛を変更し、又は社内外の者に運転させてはならない。

第 23 条 運転者は、交通事故を起こしたときは、直ちに被害者の救護、所轄警察署への連絡、その他の応急処置を行なうと共にその状況を安全運転管理者に報告しなければならない。

第 24 条 運転者は、業務の内外を問わず、法令違反、事故を起こした場合、及びその結果の処分が決定した時は直ちにその旨を安全運転管理者に報告しなければならない。

第 25 条 運転者は、運転免許証の記載事項に変更が生じた時は速やかに変更事項を安全運転管理者に届出をしなければならない。

第 26 条 運転者及び利用者は、第二章の安全運転管理者の命令、指示、指導、及び第四章の車輛整備管理者の命令、指示、指導に必ず従い安全運転に徹しなければならない。

上項の命令、指示、指導に従わない場合は第一章第11条第3項を適用する。

第 27 条 平成 3 年 8 月 1 日一部改訂

以 上

従業員通勤用車両の使用規則

第 1 条 (目 的)

この規則は従業員（庄建技術員を含む）が通勤の為に使用する車両の管理に関する事項を定める。

第 2 条 (車 両 の 定 義)

この規則で車両とは従業員所有（所有権留保条項付車両を含む）のものであり、道路交通法に基づき運転免許を要する自動車、自動二輪車及び原動機付自転車という。

第 3 条 (所 管)

この規則で定める事務の取扱は総務部所管とする。

第 4 条 (使 用 の 承 認)

車両を運転して通勤しようとする者（以下車両通勤者という）は、車両通勤使用申請書に次の書類を添え、所属長を経由し、総務部長に願出てその承認を得た後でなければ当該車両を通勤に使用出来ない。

① 車両通勤使用申請書

② 免許証の写

③ 車検証及び任意保険証の写

第 5 条 (業 務 上 使 用 の 禁 止)

車両通勤者は業務の為に自己の車両を使用してはならない。

第 6 条 (運 転 禁 止)

車両通勤者は道路交通安全に関する法令に従って運転を行うと共に次の各号の場合は自己の車両を運転してはならない。

① 飲酒した場合

② 免許証を携帯していない場合

③ 疾病、疲労などの為心身が疲労している場合

④ 遅刻が予想される場合

⑤ その他、道路交通法等の諸法令が禁止している事項に該当する場合

第 7 条 (事 故 の 報 告)

車両通勤者は運転中事故を起こした場合、安全運転管理規定に準じて必ず事故の内容を会社に報告しなければならない。

第 8 条 (事 故 と 会 社 の 責 任)

① 車両通勤者が運転中に起こした事故については、一切責任を負わない。

② 車両を駐車している間に生じた破損、盗難等の事故については一切その補償を行わない。

第 9 条 (会 社 の 求 償 権)

車両通勤者が第 4 条ないし第 6 条に違反して事故を起こし、その為会社が損害を受けたとき及び第 7 条に違反した結果、会社に不測の損害を与えたときは、会社は当該本人に対し会社の受けた損害につき賠償を請求することができる。

第 10 条 (自 動 車 保 険 へ の 加 入 及 び 通 勤 距 離)

車両通勤者は次の保険に加入しなければならない。

① 自賠責保険

② 対人賠償保険 10,000万円以上

③ 通勤距離が 1km 以下の場合通勤自動車保険を認めない。

第11条 この規則は昭和52年 5 月 日より施行する。

平成 3 年 8 月 1 日 一部改訂。

社有車使用管理規定

第一章 総 則

- 第 1 条 社有自動車はこの規定により使用管理する。
- 第 2 条 社有自動車とは、乗用車、貨物車、マイクロバス、商用車、單車等で会社の業務のために使用する一切の車輛を云う。
- 第 3 条 従業員が自己の所有する車輛を業務用に利用する事は、原則としてこれを認めない。
- 第 4 条 従業員は本規定、並びに安全運転管理規定及び道路交通に関する法令を正しく理解し、これを遵守するとともに、人命尊厳の精神で運転業務を遂行しなければならない。

第二章 管理 体制

- 第 5 条 社有車の配置を希望する部、課または、営業所の長は、社有車を必要とする詳細な資料をそえて、担当部長経由、整備管理者をへて総務部長に申請するものとする。
2. 総務部長は、本条 1 項の申請に意見を付し、社長の決裁をうけるものとする。
- 第 6 条 社有車は、その型式、購入時の新旧を問わず、原則として車輛登録後 5 ヶ年にて、廃車するものとする。ただし、安全運転の見地より上記期間前であっても、使用に耐えないと総務部長が認めた場合は、社長が決裁をうけた後、廃車する事が出来る。
- 第 7 条 社有車の使用に当たっては、次の事項を行ってはならない。
1. 休日の使用

2. 就業時間終了後
3. 社有車以外の交通機関を利用した方が便利かつ安全な地域
4. 私用に供する事
- やむを得ない理由により、上記制限の範囲をこえて使用する場合
- は、その所属長の事前の許可を必要とする。
- 第 8 条 部、課、営業所の長は、交通法規を違反せねば達成が不可能であるが如き運転業務を命じてはならない。
- 第 9 条 部、課、営業所の長は社有車の運行には充分注意の上、能率的かつ経済的に運転し、最小の費用にて最大の効果を発揮する機、業務遂行上、常時指導しなければならない。
- 第 10 条 部、課、営業所の長は、配置されている社有車の管理ならびに、その運行の管理について責任を負う。
1. 必要な場合、社有車ごとに、その運転者の中から取扱責任者を指名することができる。
- 取扱責任者は、運転者を指導し、また整備、清掃状況について点検を実施する。
2. 運転日誌に正常な運行と認められない事項を確認した時は、対策を検討し、実施しなければならない。
- 第 11 条 社有車の車検及び車輛保険、賠償保険等については、有効期間満了の日 1 ヶ月前に運転者又は、取扱責任者は意見書を作成し、所属長経由の上、整備管理者に申出るものとする。
- 第 12 条 会社は、法の定めにより、安全運転管理者、整備管理者を置く、又必要に応じて、副管理者を置くことができる。
- 安全運転管理者、整備管理者の職責は安全運転管理規定による。

第三章 運転者の責任

第13条 運転者は、次の事項を遵守するとともに、安全運転管理規定、交通法規、条例を遵守しなければならない。

1. 社有車をいつでも使用できる様、常に正常な状態に整備、清掃、維持保管しなければならない。

2. 社有車を運転して、業務を遂行する場合、必ず行先、経路、所要時間を予め所属長に報告の上、無駄のない能率よきコースを研究の上、運行する様、常に心がけなければならない。

3. 社有車を運転中に事故をおこした場合、直ちに必要処置をした上、すみやかに、その旨を会社（安全運転管理者又は所属長）に連絡し、その指図に従って処置をなし、殆ど直ちに所属長に報告しなければならない。

運転者が負傷して前項の処置ができない場合には、直属上司または、同乗者が代ってこれを行わなければならない。

4. 社有車の事故については、現場の見取図をそえ、その日の内に所属長、安全運転管理者を経由して、総務部長に提出しなければならない。

5. 社有車を修理又は、部品の購入等しようとする時は、所属長の許可を得たのちに必ず整備管理者に申出、立合の上、修理部所、部品の取替場所を正確に確認し、所定の手続により、承認を受け、指定工場にて実施すること。

6. 社有車の運転が終了した際は、直ちに車庫又は、指定の場所に格納し、施錠する事。

始業時間も含み、みだりに来客用駐車場、構内道路（分室前、車庫前）に駐車する事を禁ずる。

7. ガソリン、オイルの購入については、会社指定の給油所にて購入

すること。但し、他地域に出張し、指定給油所のない場合はこの限りでない。

8. 出先にて、所用で車から離れる場合は、自走防止処置及び施錠をしなければならない。

9. 運転日報及び始業点検票、タコメーター、チャート紙を翌日朝運に整備管理者に提出しなければならない。

10. 社有自動車は、当社従業員以外の者に貸与してはならない。業務上その必要がある場合は、上司の許可を必要とする。

第四章 その他

第14条 速度違反、その他運転者の過失に起因する法違反行為による罰金は、運転者の個人負担とする。

第15条 運転者の故意又は、重大な過失により事故が発生し、会社がそれにより損害を受けたときは、その損害を運転者に賠償させることがある。

第16条 前条により会社に損害を与え、又は会社の名誉を著しく毀損したときは、就業規則にもとづき懲戒に付する。

第17条 この規定は、昭和55年4月1日より施行する。
平成3年8月1日一部改訂。

3-2-6 大土建設株式会社

訪問対象：大土建設株式会社(岐阜県羽島市)

渉外部長 武藤 倫亮 氏

訪問日：平成6年12月5日

(1) 事業所概要と車両使用状況

建設業で一般土木を中心としており、全体の95%が公共工事である。

従業員数は約100名で、車両台数は約100台である。この内約60台は重機類（ローラーなど）で乗用車、小型貨物車はそれぞれ約30台、10台である。

業務の関連上、現場への直行があるためにマイカーの借り上げがあるが、わずかである。社員は、基本的には会社に出社して朝礼後に現場に行くようにしている。

(2) 最近の事故・違反の発生状況

最近は人身事故はないが物損事故が年に5～6件発生している。違反は年に6～7件である。

(3) 実施している安全運転管理

以下のような安全運転管理を実施している。

① 安全運転管理規定の整備

昭和52年に安全運転管理規定を整備した。当時は県警の企画課や地元警察署などに相談に行き、各種規定の内容を検討した。各種規定はおおむね5年程度の間隔で必要に応じて改訂を行っている。

この安全運転管理規定は「運転者（マイカー）サービス規程」、「賞罰規定」、「青年部会規定」の3つからなっている。青年部会とは交通安全青年部会のことで職員の内、30歳未満の免許保有者によって組織されている。

なお、各種規定を当項の最後に添付しておく。

② 交通安全青年部会による安全運転活動の推進

青年部により、シートベルトの着用チェック、各種安全運転ポスターの作成などが行われている。ただし、シートベルトの着用チェックに関しては、ほぼ100%を達成してしまっているため、最近ではあまり力をいれていない。

③ 安全運転者の表彰制度

無事故、無違反者については、5年、10年、15年、20年、25年目に表彰をしている。賞状のほか、5千円から1万円程度の賞金が授与される。

このほか、年に1回、交通安全標語を募集しており、優秀作品を表彰している。今年度の入賞作品は次のようなものである。

- | | |
|----|--------------------------------|
| 特選 | シートベルト締める心で安全運転
明日の職場に無事故宣言 |
| 入選 | 無理な積載心の重荷
整備万全、安心運転 |
| 佳作 | 油断で招く瞬時の大事故
気持ちを引き締め時間に余裕 |

なお、これらの標語は安全宣言ポスターとして印刷し、協力会社や各現場事務所に掲示している。

④ 事故発生時の報告、処分制度の整備

事故が発生した場合、次のページのような書式の「交通事故現場記録報告書」を安全運転管理者に提出しなければならない。これに基づき安全運転管理者が事情聴取を行い、人身事故であれば懲戒委員会を組織して懲戒の内容を審議することになる。

また、違反や軽微な事故などでは始末書を提出させ、これが1年以内に3回あると罰金(3回目3,000円、以降1回増加する毎に1,000円)を徴収する。ただし、最近はこの罰金の対象になる職員はほとんどいない。

(交通事故報告書と始末書の書式を次ページに示す)

⑤ 新入社員への安全運転教育の実施

提出日 平成 年 月 日

始末書

提出者	氏名	印
	所属部課	部 課 係
	使用車輛	

私こと、下記事由書の通り（法令違反・事故）を起こしました。
 今後は、身を慎み再度同様のことを、繰り返さないことを誓約し、本、始末書を提出致します。

事 山 書	(日時) 平成 年 月 日 (..曜日) 時 分 ころ
	(場所) 地内 (附近)
	上記日時・場所 (現場状況図の通り) に於いて・・・

現場状況図

安全運転管理委員会・同懲戒委員会 委員構成 (上記事項 確認欄)			
役割	職 責 等	氏 名	確認印欄
委員長	代 表 取 締 役		
副委員長	安 全 運 転 管 理 者		
委 員	副 安 全 運 転 管 理 者		
"	副 安 全 運 転 管 理 者		
"	青 年 部 会 副 委 員 長		
"	総 務 部 長		
"	高 山 出 張 所 次 長		
"	萩原出張所工務課長補佐		

新入社員には学科が2時間、実技が2時間の安全運転教育を実施している。また、実際の職場に配置後は、先輩が運転する車の助手席に乗せて安全運転を覚えさせるように指導している。また、先輩社員の指導で時々運転をさせながら新入社員の運転をチェックするようにしている。

⑥ 安全運転大会の開催

毎年5月頃に安全衛生大会（現場での安全のための大会）と安全運転大会を1日で開催している。通常は午前中が安全衛生大会、午後が安全運転大会となっている。

この安全運転大会の式次第とこの大会で行われる安全宣言の内容を参考として次のページに示しておく。

⑦ 運転記録証明書の活用

協力会社も含めて、年に1回、運転記録証明書を取り、社員の事故・違反をチェックしている。その結果で直ちに罰の対象となるわけではないが、業務中の違反で報告がなかったりすれば、何らかのペナルティの対象となる。

⑧ 各種交通安全会議の開催

青年部会が頻度高く会議等を開催しているが、その他に安全運転委員会の会議が2ヶ月に1回程度の頻度で開催されている。ここで、運転者の教育方針や、交通事故防止のための各種施策の実施等について検討している。

（4）朝礼

朝礼を毎日実施している。時間は20分弱程度で、7分がラジオ体操、10分が当日の注意点の伝達、配車等である。

朝礼は青年部がリーダーとなって実施しており、30歳前の若い時期に交通安全のため活動を経験させるようにしている。

なお、仕業点検は次のページのような様式で実施しており、5日に通常の点検、15日にやや詳細な点検をするようにしている。

平成6年度 安全衛生大会並びに
安全運転大会のお知らせ

1. 日 時 平成6年5月6日(金) 午前9:00~12:30
午後13:00~16:30

2. 場 所 羽島市民会館

3. 出席依頼者 表彰対象者 本社職員、従業員全員
協力会指定協力業者 安全運転管理委員
安全衛生管理委員 安全運転管理委員

式 次 第

- (午前の部) 安全衛生大会
1. 開会の辞 (10:00~)
2. 社長挨拶 (10:00~10:10)
3. 安全協力会会長挨拶 (10:10~10:20)
4. 表彰式 (①安全衛生標語の募集作品の表彰) (10:20~10:30)
5. 講義 岐阜労働基準監督署 (講師) (10:30~11:30)
6. ビデオ・質疑応答 (11:30~11:55)
7. 安全宣言 (11:55~12:00)
8. 閉会の辞 (12:00)
星 食 (12:00~13:00)
(午後の部) 安全運転大会
1. 開会の辞 (13:00~)
2. 社長挨拶 (13:00~13:10)
3. 安全協力会副会長挨拶 (13:10~13:20)
4. 表彰式 (②安全運転標語の募集作品の表彰) (13:20~13:30)
5. 講義 (交通安全) (講師) 羽島警察署 (13:30~14:30)
6. (暴力対策) (講師) (14:30~15:30)
7. ビデオ・質疑応答 (暴力対策) (15:30~16:25)
8. 安全宣言 (16:25~16:30)
9. 閉会の辞 (16:30)

道 記 1. 委員の方は8:30までに本社へ集合すること。
2. 昼食は用意致しません。

大 土 建 設 株 式 有 限 公 司
安 全 衛 生 管 理 委 員 会
安 全 運 転 管 理 委 員 会
大 土 建 設 協 力 会

平成6年度
安全運転大会
安全宣言

交通事故のない安全で住み良い社会の実現は、すべての人の願いです。
しかし、私たちのまわりでは、毎日のように交通事故により尊い命が奪われてい
ます。

最近の交通死亡事故の特徴は

- 若年運転者事故が多発
 - 夜間の事故が多発
 - シートベルト非着用が多い
 - 交通弱者の被害が多発
- ことなどが挙げられています。

私たち大土建設株式会社並びに関連企業の従業員一同は

- シートベルトを必ず着用する
- 安全速度を守る
- 交差点では必ず安全を確かめる
- 一時停止で横断歩行者の安全を守る
- 飲酒運転は絶対しない

ことを厳守して交通事故を防止し、「温かい思いやりのある心」と「相手の立場に
立った責任ある行動」で、企業の実績と私たちの平和で明るい家庭を築き、守るこ
とを誓います。

平成 6年 5月 6日
大 土 建 設 株 式 有 限 公 司
協 力 会
代 表

一般車用

仕業点検表

No.

月分	登録番号	運転者名	運転管理者印					
点検箇所	点検内容	点検日	1	5	10	15	20	25
		良否						
かじ取ハンドル	遊び・がた							
	振れ・重い							
ブレーキペダル	踏みしろ							
	きき具合							
サイドブレーキ	引きしろ							
	きき具合							
エヤータンク	凝水							
	圧力							
タイヤ	空気圧							
	摩耗・損傷							
スプリング	折損							
原動機	排気の状態							
燈火装置	点滅具合							
	汚れ・損傷							
警音器	作用							
方向指示器	作用							
窓ふき器	作用							
反射器	汚れ・損傷							
後写鏡・反射鏡	写影							
速度計	作用							
計器類	作用							
備考								

(註) 良○ 否×と記入のこと。

大土建設備車輛管理課

重機用

作業日報および仕業点検記録表

昭和 年 月 日

管理者	副管理者	本社
		高山
		萩原

工事

現場名

雨

雪

晴

曇

天気

くもり

雨

雪

曇

晴

現場名

点検者名

作業日	時間																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
実作業																										
整備																										
その他																										

機種	整備・点検メモ													機番
	グレード	アロカラム	アロカラム	タイヤ	4ローラ	4タイヤ	フシヤッ	ホルダー	ホルダー	アルトガイ	トレラー	トラック	トラック	
機種	No.													機番

No	仕業点検項目	チェック	処置
1	冷却水の点検・補給		
2	エンジンオイル点検・補給		
3	エアクリーナエレメントの状態		
4	エアクリーナオイルの汚れ・量		
5	燃料タンクの油量点検・水ぬき		
6	計器類の作動と指度		
7	ホーンおよびライトの機能		
8	ハンドルの操作具合		
9	ブレーキの効き具合・ブレーキオイル量の点検		
10	前後進レバーによる発進具合の点検		
11	エアタンク混入水のドレイン		
12	エア配管からの洩れの点検		
13	作動油タンクの油量		
14	タイヤの空気圧・摩耗・ロールの損傷		
15	各電気装置		
16	各保安装置		
17	ボデー関係・フレーム各部のゆるみ・ブレード・レールガイド		

整備・点検メモ	サービスメータ
	km
	HR
<ul style="list-style-type: none"> 本日の車輛使用オペレーターネーム . . 	

燃	エンジン	ギヤ	その他
料	0	0	0

点検御苦勞様でした。最後にもう一度底部をみて油洩れがないか確認しましょう。

大土建設(株) 安全運転管理部

(5) 安全運転管理のための費用

年間70万円程度である。支出項目としては表彰のための費用が多く、その他各種様式の印刷費、安全大会などの講師謝礼、大会開催時の食事代などである。

(6) 安全運転管理のポイント

昭和52年に各種規定類を整備したことで大幅に交通安全管理が改善された。規定類を整備することが安全運転管理の第1歩であると痛感しているとしている。また、現会長（前社長）が交通安全の推進に熱心であったことも安全運転管理が進んだ大きな理由であるとしている。中心になる人間がいなければ交通安全もなかなか推進されないのではないと指摘している。

なお、地域の巡回診断に参加したところ、事故が多い企業は安全よりも売上至上主義をとっているように思われるとのことである。ノルマで社員を追い立て、従業員は食事をする暇も惜しんで仕事に走り回っているような企業に事故が多く、安全はきちんとした管理で達成できるものだという事を、各企業は理解しなければならないとしている。

(7) 今後の課題

事故はかなり減少してきたので、今後は協力会社の事故・違反の減少が課題となっている。この協力会社の事故減少が来年度の目標になっている。

安全運転管理規程

運転者(マイカー)職務規程

賞罰規程

青年部会会則

安全運転管理規程

第1章 総則

第1条 (目的)

この規程は、会社における安全運転管理について必要な事項を定め、事故の撲滅を期する事を目的とする。

第2条 (心構え)

当会社に勤務する者は、車輛の運転に当たっては、当会社の社会的信用を高めるため、常に人命尊重を旨とし、かつ交通法令並びにこの規程を遵守して、安全に努めなければならない。

第3条 (運転手の義務)

当会社の車輛を運転する者は、別に定める運転者職務規程を遵守すると共に、車輛の運転に関し、安全運転管理者および、副安全運転管理者の指示に従わなければならない。

第2章 安全運転管理委員会

第4条 (安全運転管理委員会)

当会社に安全運転意識の高揚ならびに安全運転管理の徹底を期するため、安全運転管理委員会を置くものとする。

第5条 (委員会の組織、任務)

委員会は委員長(1名)、副委員長(1名)、委員(7名：青年部会2名含む)をもって組織し、次に掲げる事項を処理するものとする。

- 1) 運転者の指導監督および教育訓練の基本方針に関する事。
- 2) 交通事故の防止対策に関する事。

シートベルトみんな知ってる忘れてる！



大土建設株式会社

安全運転管理委員会

青年部会

- 3) 安全運転全般の社内広報に関すること。
- 4) 表彰および警戒に関すること。
- 5) 交通事故の処理に関すること。
- 6) その他安全運転の管理に関し、必要な事項。

第3章 安全運転管理者

第6条 (選任と解任)

安全運転管理者の任免は社長がおこなう。

第7条 (補助者)

- 1) 安全運転管理者の指揮下に道交法の規定により、副安全運転管理者を置くものとする。
- 2) 副安全管理者の任免は安全運転管理者がおこなう。

第8条 (職務の基本)

- 1) 安全運転管理者は当会社の安全運転に関する管理全般の職務に従事するものとし、会社に対してその責に任ずるものとする。
- 2) 副安全運転管理者は、安全運転管理者の指揮をうけ、安全運転管理者の行う職務を補佐するものとする。

第9条 (安全運転管理者の任務)

安全運転管理者は、安全運転に必要な運行管理、労務管理、健康管理および運転者の教育監督等の職務を行うものとする。

第10条 (安全運転管理者の権限)

安全運転管理者および副安全運転管理者は、委員長の指揮監督のもとに安全な運転に関し必要な指示、指導監督を行うことができる。

第11条 (車輛整備管理者との関係)

安全運転管理者は、車輛の点検および整備等については、車輛整備管理者並びに指定整備工場と密接に連携して車輛の整備等保安に努めなければならない。

第4章 運転管理

第12条 (車輛の使用許可)

業務上、重機、車輛をリース(貸借)する場合は、必ず、委員長の承認の下、安全運転管理者の許可を受け、その指示に従うものとする。

第13条 (運転日報)

業務用全車輛ごとに運転者名、車輛の運転開始および終了の日時、運転距離等を記載する日報を備え付け、運転状況を明らかにしなければならない。

第14条 (点呼)

運転者の心身の状態の把握、および運転に関する指示、指導のため、次の各号に掲げるところにより点呼を行うものとする。

- 1) 点呼は適当な場所を指定し、始業時に行うこと。
- 2) 運転者の服装、態度および心身の状態をよく観察し、特に精気、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転ができないおそれのある運転者を乗務させないこと。
- 3) 道路交通の状況に応じ必要な指示注意を与え、異常気象の場合は必要な整備をさせること。
- 4) 終業後、運転日報を提出させる。

- 2) 運転者は車輛の故障や異常を発見したときは、その都度、安全運転管理者に報告しなければならぬ。
- 3) 整備不良時、又、危険を感じた車輛は整備完了までその使用を禁止するものとする。
- 4) 車輛は常に清掃に努めること。
(会社一斉清掃日を毎月15日とする。)
- 第20条 (従業員点検)
運転者は就業時、運転開始前において、自ら従業員点検を実施し、車輛機能の安全を確認し、その結果を従業員点検記録表に記載しなければならない。
- 第21条 (定期点検)
安全運転管理者は、法定検査期限満了前1ヶ月以内に指定工場の責任者と打ち合わせをし、道路運送車輛法第48条に基づき定期車検を実施しなければならない。
- 第22条 (車輛の鍵)
車輛の鍵は指定の容器等に確実に収納管理し、管理者に許可なく持ち出しのしないように保管を厳にする。
- 第23条 (表彰および懲戒)
車輛の運転に関する表彰および懲戒は、別に定めるところにより、社長の決裁を得て、安全運転管理委員会がおこなう。

附 則 この規定は、平成3年7月1日から改正実施する。

- 第15条 (積載運転)
車輛法令に基づき、最大積載量を厳守すること。
- 第16条 (速度超過運転の防止)
1) 運転の目的、運転距離、道路事情等を勘案して、運転時間を定め、速度超過とならないよう適正化を図るものとする。
2) 警告装置がセットされている車輛には安全運転管理者の指示以外警告装置に触れないこと。
- 第17条 (教育訓練の合理化)
運転者の教育訓練は在来の運転者、新規採用者又は運転経歴、免許種別および車種別に区分する等、合理的に行わなければならない。
- 第18条 (教育訓練の内容)
教育訓練は次に掲げるものを重点項目として行うものとする。
1) 交通関係法令の知識(年に1~2回社内において、警察官の法令講習会を行う。)
2) 運転操作および運転に伴う、物理的法則の知識の徹底。
3) 運転道徳に関する知識。
4) 従業員点検の要領。
5) 交通事故等の原因分析を行う。
- 第19条 (車輛の整備、管理)
車輛の整備については、管理者の指示によるほか、次の事項を遵守すること。
1) 運転者は、愛車精神に徹すると共に、常時車輛整備に努めるほか、運転に当たっては車輛機能を善しないう、安全な運転操作に努めること。

運転者（マイカー運転）職務規程

第 1 条（目的）

- 1) この規定は当会社に勤務するものが、車輛（マイカー）を運転する場合に安全運転を計るため、守らなければならない事項を定めたものである。
- 2) マイカーを業務上に使用することは原則として禁止する。
- 3) 特別に上司が必要と判断した場合に限り、所定の手続き（別紙様式）を経て、業務上の使用を認め、別に定めた算式の借上費を支給する。

第 2 条（安全運転の精神）

- 1) 運転者は運転に当たっては、人命尊重の精神に徹し、安全運転を第 1 に心掛けなければならない。
- 2) 運転者は常に交通道德の高揚と交通法規の実践に努め互換の精神に徹して運転しなければならない。

第 3 条（健全な心身の保持）

- 運転者は、安全運転の基本理念が健全な心身にあることを認識し、その保持のため次の各号に掲げる事項に配慮しなければならない。
- 1) 私生活を正しくし、その明朗化に努めること。
 - 2) 同僚との和を計り、明朗な職場づくりに努めること。

第 4 条（運転時の服装等）

- 1) 運転者は運転に適した端正な服装を着用しなければならない。
- 2) 運転中の履物は靴とする。ただし、傷病その他特別な理由があつて、靴はきかできないときは、安全運転管理者の許可を得て、安全運転に支障のないものを使用することができる。

第 5 条（過労等の申し出）

運転者は病氣、過労、飲酒、その他のために安全な運転をすることができなくなつたときは、必ずその旨を管理者に申し出なければならない。

第 6 条（乗務準備）

運転者は運転を行うに先立って、点検、運転免許証、携帯品および車輛備付器具等の確認を行うものとする。

第 7 条（安全運転に専念する義務）

運転者は運転中、同乗者との雑談等を慎み、安全運転に精神を集中させなければならない。

第 8 条（運転上の敬守事項）

運転者は運転にあたっては、交通関係法令等に定められているもののほか、次の各号に掲げる事項を遵守するものとする。

- 1) 車輛を運転するときは、必ずシートベルトを着用し同乗者にも着用させること。
- 2) 飲酒して運転しないこと。
- 3) 一時停止をするときは、急ブレーキをかけないようによること。
- 4) 老人、子供、身障者などの近辺を運行するときは最速行、並びに細心の注意を払い走行すること。
- 5) 暴走行為と見られる運転をしないこと。
- 6) 車輛には規格にあらう応急修理時の保安用具を携行すること。

第 9 条（保険加入の義務）

当会社に勤務する者で、車輛を取得した者は、会社幹旋の団体加入“任意自動車損害賠償保険”に強制加入する。

第10 条 (交 通 違 反)

運転者は職務の内外を問わず、道路交通に関する法令違反をしたとき又は、交通事故の当事者となったときは、状況およびその旨を安全運転管理者に即時届け出なければならない。

- a) 違反の場合 ……口頭又は会社所定の文書
- b) 交通事故の場合 ……会社所定の文書

第11 条 (車 輛 の 保 安 基 準)

自動車は保安基準に適合したものでなければ運転してはならない。

2) 違法改造となりやすい主な改造は次のものである。

- イ) ステアリングについては、各自動車メーカーの新車装備時より、小径のものにした場合。
 - ロ) 自動車検査証に明記してある車輪の長さ、幅、高さに反した場合。
 - ハ) タイヤについては、フェンダーより外にとび出たもの。
 - ニ) スプリングについては切断、取り外しの上としてあるもの。
 - ホ) 前照燈が白色以外である場合。
 - ヘ) 補助前照燈が前照燈より明るい場合。
 - ト) 警音器については音色が一定でない場合。
 - チ) 尾燈を新車装備時以外のものに変えた場合。
- 3) その他道路運送車輛の保安基準法第67号47条に適合するものとする。

第12 条 (燃 料 の 支 給)

通勤車輛の使用については次の算式により算出した燃料費を支給する。

$$\left(\frac{\text{一ヶ月の延通勤距離 (km)}}{7} \right) \times \text{燃料単価} = \text{一ヶ月の通勤費 (km)}$$

- 1) 通勤者の距離の把握は会社所定の通勤経路図に基づいておこなう。
- 2) 但し、1日当たりの走行距離は7kmとし、1ヶ月間の基準日数は原則として、25日とする。
- 3) 会社において、前1)項、2)項の実施が適当でないとは判断したものにについては、別の方法による。

第13 条 (個人所有車輛の業務上使用)

第13条第3項の定めにより、業務上個人車輛を使用する場合は、別記様式に記載の上、上司の判断、指示、確認のもとにこれを使用する。

- 2) 緊急の場合等は、業務後速やかに、上司を通じ、安全運転管理者に記載様式を提出し承認を得ること。
- 3) 上記により、個人車輛の承認を得た場合は、次の算式により算出した燃料費を支払う。

$$\left(\frac{\text{承認使用距離}}{7} \right) \times \text{燃料単価} \times \frac{130}{100} = \text{借り上げ燃料費}$$

- 4) 第12条第1項および、第13条第3項の燃料単価の基準は羽島総合建設協同組合の販売月額単価とする。
- 但し、高山出張所、萩原出張所については現地の時価販売単価とする。

第3章 罰 則

第4条 (罰 則 規 定)

運転者の行為が、当会社の安全運転管理規定及び運転者服務規程以外、交通関係法令に違反したものであるについては、別に定めるところにより罰則を与える。
(規定対象者は全職員とする。)

第5条 (始末書および須認者報告書の提出)

罰則の取り扱いについては次の通りとする。

- 1) 最初(基準日平成3年4月1日以降)の始末書提出日を基準日とし、以後1ヶ月以内に3度以上提出した者については、会社の指示により罰則を与える。

(例、3回目——罰金3,000円、以後1回増加する度に1,000円徴収)

但し、平成3年度においては、暫定的に平成3年7月1日から平成4年3月31日までを1ヶ月とみなす。

賞 罰 規 程

第1章 総 則

第1条 (目 的)

本規程の目的は運転者の表彰および罰則について規定し、安全運転の啓蒙をはかるものとする。

第2章 表 彰

第2条 (表 彰 規 定)

- 1) 運転者の行為が各号に該当する場合は表彰する。

(表彰対象者は勤続年数1年以上の全職員とする。)

- イ) 安全運転管理規程および運転者服務規程を遵守し、他の模範と認められるもの。

- ロ) 無事故、無違反のもの。

- ハ) 会社に損害を与えていないもの。

- ニ) その他、特に表彰の必要があると認められたもの。

- 2) 上記のイ)～ニ)に該当したものは、安全運転管理委員会による協議決定の上表彰する。

- 3) 表彰の基準期間は下記の通りとする。

(表彰年数の基準日は入社日とする。)

- イ) 第1回目—5年

- ロ) 第2回目—10年

- ハ) 第3回目—15年

- ニ) 第4回目—20年

- ホ) 第5回目—25年

- ヘ) 特別賞—安全運転の行為が30年以上に及ぶ者については、前第2項の規定により、特別表彰をおこなう。

- 4) 表彰は、毎年4月1日現在における県公安委員会の無事故無違反の証明書の交付をうける。

第3条 (表 彰 時 期)

表彰時期については、毎年安全運転管理講習会席上でおこなう。

第4章 表彰及び懲戒委員会

第6条 (委員の構成及び審議)

- 1) 会社より審議を付託された本規定全般における表彰及び懲戒は、安全運転管理委員会内に表彰及び懲戒委員会を設置し審議する。
- 2) 委員会は安全運転管理委員会の全委員会にて構成する。
- 3) 委員会の審議
 - イ) 委員会は全委員の2/3の出席をもって成立する。
 - ロ) 採決の可否は出席委員の過半数をもって議決する。
(原則として全委員総意により議決する)
 - ハ) 賛否同数若しくは適正審議不能とみなされる場合には委員長の判断によるものとする。
 - ニ) 委員長は賛否の採決には加わらないものとする。
 - ホ) 委員長が出席出来ない場合はその次位の者が代行する。
 - ヘ) 委員会は原則として非公開とする。
 - ト) 議決事項は全委員の総意とし、一ヶ月以内に広報にて全職員に周知させる。

附 則 この規定は、平成3年7月1日から改正実施する。

交通安全青年部会会則

第1章 総則

(名称)

第1条 本会は大土建設株式会社交通安全青年部会と称する。(以下青年部会という。)

第2条 青年部会は大土建設株式会社に在籍し、自動車及び原付自転車の運転免許を有する年齢30歳未満の者をもって組織する。

(目的)

第3条 青年部会は会員相互の強調と会社が行う安全運転管理に関する協力活動及び自主的な交通安全活動を積極的に行い、交通事故の防止を図ることを目的とする。

(活動)

第4条 青年部会は前条の目的を達成するため、次の活動を行う。

- (1) 交通事故防止に関する研究会、講習会の開催
- (2) 交通安全に関する広報
- (3) 日常の交通安全に関する活動
- (4) 各種交通安全運動に対する協力
- (5) 関係機関団体との連絡協働
- (6) 他の青年部会との連絡協働
- (7) その他交通安全に必要と認める事項

第2章 役員

(役員)

第5条 青年部会に次の役員を置く

- (1) 青年部会長 1人
- (2) 副青年部会長 2人以内

(役員職務)

第6条 1. 青年部会長は青年部会を、代表し、会務を総括する。
2. 副青年部会長は青年部会長を補佐し、青年部会長に事故あるとき、又は欠けたときは、青年部会長の職務を行う。

(参加)

第7条 青年部会に参加を置く。

1. 参加は会社の担当役員又はその指名する幹部及び正、副安全運転管理者とする。
2. 参加は青年部会の活動の企画に参画し、会議に出席して意見を述べることが出来る。

第3章 会議

(会議の種類)

- 第8条 1. 青年部会の会議は次のとおりとする。
- (1) 青年部会全員協議会
 - (2) 青年部会役員会
2. 会議の議長は青年部会会長がこれにあたる。

(審議事項)

第9条 会議は次の事項を審議する。

- (1) 年間交通安全活動計画の策定
- (2) 各種交通安全運動推進計画の策定
- (3) 特別の交通安全活動推進計画の策定
- (4) その他青年部会として必要と認めらるる事項

第4章 備付簿冊

(備付簿冊)

第10条 青年部会には次の簿冊を備え付けるものとする。

- (1) 会議録
- (2) 青年部会則つづり
- (3) 青年部会役員名簿
- (4) 青年部会会員名簿
- (5) 青年部会活動記録つづり
- (6) その他会長が必要と認めらるる簿冊

第5章 付則

この会則は平成3年7月1日から改正実施する。

交通事故は犯罪である

菊地寛の短篇小説に「若杉裁判長」というのがある。学生時代、敬けんなクリスチャンだった若杉判事は、刑が軽いので有名な。被告もふつうの人間と変わらないうと信じている若杉判事は、ほかの判事なら懲役刑、禁固刑の実刑を言い渡すときにも、執行猶予をつけた。被告たちは、若杉判事に裁かれるのを喜んで、判事自身「ヒューマニズムの名裁判長」と噂されているのを密かに誇りにしているふしもあった。ある夜、判事の家に泥棒が入った。若杉氏にみつかった泥棒は、いつても居直ってやるぞ、という凶悪な眼をした。

若杉氏がいつも法廷でみなれている、しおらしい被告とはまったく異質の眼だった。若杉氏は、犯人を驚かせて逃がせようと大声をあげた。ところが予想外のことが起こった。寝ていた妻と子供が、火がついたように泣き出したのである。その夜の恐怖が原因で妻は病床につき、子は、さいななことにもおどおどする神経質な子供になってしまった。以後、若杉裁判長の判決文に「執行猶予」の文字が消えた——というのが大体の筋である。

菊地寛は、このテナーマ小説で「たかか泥棒」でも、第三者である若杉判事と、被害者である若杉氏とは罪への憎しみがまるでちがう、安直なヒューマニズムはむしろ有害である、と言おうとしたのであろう。長々と、菊地寛を引用したのは交通事故にあてはめたからである。交通事故の恐ろしさは叫ばれてすでに久しい。しかし事故の本当のこのことを知っているのは、家族をクルマに奪われたり、傷つけられたりした人たちだけではないか。

近畿二府四県で交通事故を起こし、人を死傷させた禁固刑者が入っている加古川刑務所を見学した人たちは、一様に受刑者の表情が明るいのに驚く。

「自分はハレンチ罪を犯したわけではないというプライドを持っているようです」と所長はいう。全国で十万人にのぼる交通遺児が生まれ、その三分の二が貧困にあえいでいるというのに。

交通事故の加害者が、自分が悪いことをした、という罪の意識をまるで持っていない、感覺マヒ（つまり加害者と被害者の意識の断層）が、とうとうここまですべてやってきたか、と嘆かざるをえない事件が、四十五年十二月、大阪南河内でも起こった。

その事件とは——道路で遊んでいた三才の坊やがトラクタにはねられ、一週間のけがをした。トラクタは田んぼに突っこんで機転、こわれた。スピードの出しすぎを認めた運転手は業務上過失致傷で送検された。ここまではふつうの経過である。悲劇はこのあと、運転手が「三つの子どもを連ばたで遊ばせていた親が悪い。親が監視していなかったから事故が起きた。親の不注意で、クルマがこわれたんだから弁償しろ」と再三、坊やの父親に損害賠償を請求したことから起こった。

教育委員会の社会教育主事をしていた三十七才の父親は「払う金がない」と首つり自殺してしまった。

まるでアベコベである。これでは、強盗が「お前の子供を刺したとき包丁の刃がこぼれた。欠けたのは骨がつかえたからだ。弁償しろ」と聞き直ったのと同じだ。

とにかく、クルマ社会は、健全な頭では理解できない、おかしな逆転現象が次々に起こる。

現在わが国でもっとも多い犯罪は、窃盗でも強盗でもなく自動車犯罪——罪名でいうと業務上過失致死傷である。

これが全刑法犯の六割を占める。あまりに多すぎて、事件を起こした加害者だけでではない、世の中の人たちが、交通事故に寛大になりすぎているのである。「プライドを持っていてる犯人」の明るさは「たかか交通事故」とクルマのもたらず罪を憎まない私たちの感覺マヒが生み出したものだ。交通事故は犯罪であり加害者は犯人である。

くるまろじい〜 自動車と人間の狂奏曲
著者 津田 原

3-2-7 河辺建設工業株式会社

訪問対象：河辺建設工業株式会社（香川県高松市）

管理部長 濱 勉 氏

訪問日：平成6年11月30日

(1) 事業所概要と車両使用状況

従業員数は52名で、ビル建築及び一般住宅中心の建設会社である。

保有車両はトラックが2台、バンが2台と役員用の乗用車が4台の合計8台である。トラックは現場に資材を運搬する必要があるときに使用しており、バンも同様の使い方をしていいる。役員用の乗用車は役員自らが運転して利用している。

保有車両は少ないが、自家用車の借り上げを行っている。マイカーの借り上げは40～42台程度となっている。

このように自家用車の借り上げが多いのは、自宅から現場への直行が多いためである。かつては、社有車を貸し出していたが、車の使用が荒っぽくなりがちであり、自家用車の借り上げに切り替えた。これにより、車を大事にするようになり、事故・違反も減少した。

(2) 最近の事故・違反の発生状況

平成4年に左折で停車中に追突された事故を除けば、最近は事故はない。違反は、駐車違反などが年に2～5件程度発生している。有料駐車場を利用するように指導しているが、短時間の打ち合わせなどで駐車場が遠い場合、つい路上駐車をしてしまう社員がおり、駐車違反を根絶できないでいる。

ずいぶん以前から事故はほとんどなく、最近は当方が第1当事者になった事故はない。

(3) 実施している安全運転管理

ほとんどの社員が自宅から現場に直行し、現場から自宅に直帰しており、本社が安全運転指導を直接行い難い状態にある。その中で以下のような安全運転対策を実施している。

① 運転記録証明書による指導

年に1回、運転記録証明書を取り事故・違反があれば面接をして適切な指導をしている。

② 月3回の安全指導

1日、11日、21日の月に3回、工事打ち合わせ会を開催している。この会は工事の進捗状況についての会議であるが、この中でマイカーについての安全指導を行っている。特に、シートベルトの着用、飲酒運転の禁止、制限速度の遵守の3点を中心に指導している。

③ 月1回の安全教育

毎月1日主要協力会社を含めて約1時間の会議を開催している。この会議の主目的は各工事の進捗状況のチェックであり、40～45分がそのための時間である。残りの10～15分を交通も含めた現場の安全教育のために使われる。

④ 表彰制度の整備

交通の表彰制度ではないが、工事を表彰する制度がある。この表彰制度は次の3点から評価を行い、高得点の工事を表彰するものである。

- ・ 工期内に完成しているか
- ・ 事故が発生していないか
- ・ 費用が当初目標通りか

この表彰制度では、当然交通事故の有無も考慮され、事故があれば表彰の対象とはならない。

表彰は毎年9月に行われ、5～7名が表彰される。表彰者には記念品と金一封が贈呈される。

⑤ 委託先会社も含めての安全運転指導

各現場では午後の3時に外部委託先の会社の社員を含めて15分ほどのミーティングを行っている。外部委託先会社にはこのミーティングで次ページのような様式の

「重機械等持込届」を提出させている。提出対象となる重機械類には通常の自動車も含まれており、十分な安全点検がなされているかをチェックしている。これにより、委託先会社も含めて事故が少ない。

(4) 朝礼

必要に応じて実施している。

(5) 安全運転管理のポイント

事故・違反が少ないのは、トップが自ら交通安全に関心を持ち、また率先して交通安全を指導していることが大きいとのことである。

また、自家用車の借り上げを中心とした車利用も効果をあげているとしている。以前は社有車の貸し出しを中心としていたが、車の消耗や傷みも激しく、事故も多かった。それが、現在の自家用車の借り上げ方式に変更して改善されたとしている。なお、借り上げに伴い月に1万5千円から3万円程度の補助が行われている。

(6) 今後の課題

現状で事故・違反が少なく、特に大幅な安全施策の変更を検討していない。ただし、制限速度の遵守が課題であり、また時々一時停止違反を見かけることがあり、道路交通法の一層の遵守が課題であるとしている。

様式 4

平成 年 月 日

重機械等(移動式クレーン等)持込届
河辺建設工業株式会社
作業所御中

所在地 _____
会社名 _____
代表者 _____ ㊟
TEL _____ 郵便番号 _____
建設業許可番号 _____

このたび、下記の重機械を下表により点検整備のうえ持込使用しますので「能力、特性、その他使用上注意すべき事項」を記載した書面を別紙により添付してお届けします。

なお、機械の操作に際しては、取扱責任者(運転者)に次の事項を遵守させます。

- (1) 重機械の操作に際し、作業の内容 指揮系統、連絡合図等の方法を確認のうえ作業所の指示に従う。
- (2) 法令の定めに従い、作業開始前点検及び定期自主検査を行いその記録を提出すると共に、車輛系建設機械に係る法定の自主検査を行ったときは、検査済証を車輛の見易い場所に貼付する。
- (3) その他法令に定められた事項を遵守する。

機 械 名 称	型 式・能 力	使 用 期 間	持 込 許 可	
			年 月 日	No.
		~		

運 転 車 氏 名	※免 許・資 格	※免 許 資 格 No.	取 得 年 月 日
		-	
		-	

重 機 械 点 検 整 備 項 目	確 認 (✓)	重 機 械 点 検 整 備 項 目	確 認 (✓)
1. エンジンに異常はないか		12. ワイヤロープ、チェーンに異常はないか	
2. 燈火装置等電装品に異常はないか		13. 取付ピン、割ピン、ボルトナット類に異常はないか	
3. 警報装置の作動はよいか		14. シープの摩耗損傷はないか	
4. 巻過防止装置等安全装置は具備され作動はよいか		15. 外観的整備状況はよいか	
5. 各種アタッチメントに異常はないか		16. クレーン検査証を備えているか	
6. ブーム、ラチス、リード等に曲り損傷はないか		17. 定期自主検査(年次、月例)の記録はあるか	
7. バックストッパー、ガイドラインに損傷はないか		8. 必要な事項(定格荷重等)を表示してあるか	
8. ブレーキ、クラッチに異常はないか		19. 油圧装置の油漏れはないか	
9. 走行装置、操作装置に異常はないか		20. 旋回機構に異常はないか	
10. キャタピラー、タイヤに異常はないか		21.	
11. アウトリガーの作動はよいか		22.	
特記事項			

(車輛系建設機械・フォークリフトの場合のみ記入)

特 定 自 主 検 査 実 施 日	検 査 実 施 者 名	検 査 有 効 期 間
年 月 日		年 月 日 ~ 年 月 日

- (注) 1. ※印は運転者が法令に基づき必要とする資格、技能です。
2. 重機械持込時に作業所より「持込許可証」を受領し、機械に掲示し、持出時には返却します。

作 業 所

3-2-8 中山産業株式会社

訪問対象：中山産業株式会社（香川県高松市）

専務取締役 濱川 展寿 氏

訪問日：平成6年11月30日

(1) 事業所概要と車両使用状況

従業員は22名で、各種建築内外装資材、住宅設備機器、セメント・コンクリート等の販売を中心としている。

車は小型貨物（2t車）が4台、乗用車が4台、軽自動車6台の合計14台である。小型貨物は主に資材の運搬用に利用している。他の10台は主に営業活動に利用している。

公共交通機関が不便な場所に立地していることから、各社有車を通勤用にも利用させている（小型貨物も通勤用に利用している）。結果的に社有車は社員に貸し出しのような形になっており、私的利用も特に制限していない。

マイカー通勤は2台である。

(2) 最近の事故・違反の発生状況

最近では物損事故も含めて大きな事故は発生していない。ただし、違反はここ2～3年に年間1～3件発生している。

過去、昭和41年頃に社員が死亡事故をおこしたことがある。この事故がきっかけになり、事故防止に取り組み始めた。事故防止に取り組み始めた当初は何から手をつけていいかわからなかったが、安全運転管理者協議会などに相談しながら各種制度や記録を整備してきた。

(3) 実施している安全運転管理

次のような安全運転管理を行っている。

① 安全運転管理規定、運転者服務規程の整備

昭和54年に安全運転管理規定と運転者服務規程を整備した。内容は別添資料の通りである。これらの規定は安全運転管理者協議会で雛形をもらい、それを自社の事情にあわせて訂正したものである。

これらの各種規定類は、全社員に配布してある。

② 運転記録証明書による事故・違反のチェック

毎年1回、全運転者の運転記録証明書を取り、事故・違反の有無をチェックしている。結果は全社員の前で発表し、事故・違反があるものについてはその場で注意するようにしている。

これは昭和53年から開始したもので、これ以降違反が激減しており、これが事故・違反防止に大いに役立っている。

③ 各種運転日報の整備

これは安全運転管理規定に明記されているが、運転日報あるいは運転月報の記入を義務づけている。これらは昭和47年ごろから整備してきたものである。

配送用のトラックについては「自動車運転日報」を、営業車については「運転月報」の記入の義務がある。運転日報は運転時間と配送先名品名などを記入させており、これは納品記録を兼ねている。運転月報は各日の走行距離や燃料の補給状況を把握できるようになっている。

なお、様式は次ページのとおりで、様式は安全運転管理者協議会から見本としてもらったものを修正して決めている。

④ 交通関連ニュースの回覧

安全運転管理者協議会からの情報やその他全社員が目を通しておいた方がいいと考えられる交通安全関連のニュースは、社員に回覧をしている。

⑤ シートベルトの着用チェック

シートベルトについては、全社員に必ず着用する旨の誓約書を提出させている。また、月に1回程度シートベルトの着用チェックを行っており、着用していない場合は指導をしている。

運 転 月 報

年 月

第一管理番	第二管理番
-------	-------

車両番号 _____ 運転者 _____

月 日	当日入庫	前日入庫	燃料	ガソリン	オイル	備考
26						
27						
28						
29						
30						
31						
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						
計						

総走行計 _____ 使用ガソリン _____ 4当り軒数 _____ 中山産業株式会社

安全運転
ムリをすな

乗者不注意、過失、怠慢に因る損害は本人負担

規則遵守 自動車運転日報

私用及コース外運転

月 日	天候	午前		午後		車両番号	運転者	助手
		晴	曇	雨	雪			
本日最終 k 数		k		k		給油票/0.		
前日最終 k 数	(一) 始	k		k		点	ブレーキ	
差引走行 k 数		k		k		検	タイヤ水	
時 間	得 意 先 名	納 入	先 品	名 数	量			
1 時 分								
2 時 分								
3 時 分								
4 時 分								
5 時 分								
6 時 分								
7 時 分								
8 時 分								
9 時 分								
10 時 分								
11 時 分								
12 時 分								
13 時 分								
14 時 分								
15 時 分								
16 時 分								
17 時 分								
運搬車数	車 終業時間	時	分	分				
修理、整備、異状又は事故	出張	時	分	分				

給油は給油票で行なうこと。燃料は終業後給油すること。給油票は領の枚数を記入すること。

50×40

中山産業株式会社

(4) 朝礼

朝礼は毎日行っている。朝礼は毎週リーダーを変えて行っており、リーダーになる社員の訓練を兼ねている。朝礼の内容は、おおむね次のようなものである。

- ・ 体操
- ・ リーダーのあいさつ
- ・ 交通事故防止のための注意点があれば伝達する

なお、運行前点検は第1週と第3週に行っている。

(5) 安全運転管理のための費用

特に表彰制度もなく、費用がかかるのは年に1回の運転記録証明書の取得と日報等の印刷費程度である。

(6) 安全運転管理のポイント

事故・違反が減少したのは昭和53年頃から運転記録証明書を取得しはじめてからであり、これが安全運転管理のポイントとなっている。

また、安全運転管理者が安全運転管理者協議会の会長と親しいこともあり、様々な安全運転管理のための情報が提供されることも安全運転管理が進展した理由だとしている。

なお、各社員が使用する社用車を決めてたことにより各自が車を大切にするようになったとしている。かつては、車と運転者を決めていなかったが、これを決めたことにより車が長持ちするようになり、運転も丁寧になったとしている。

また、「中小企業では何もかもを完璧に実施できるものではない。ある程度的を絞って実施せざるを得ないと思っている。ただし、安全のためには気づいたことはどんどん注意していくことが重要である。放置しておけばいつまでも改善されないことをよく認識すべきである。また、各種安全運転管理策はマンネリにならないように変化をつけて実施することが必要である」としている。

(7) 今後の課題

運行前点検は1～2週に1回程度しか実施していないが、近々、毎日点検にする予定である。

中山産業株式会社安全運転管理規定

第1章 総則

第1条,目的

この規定は、中山産業株式会社(以下当社という)の社員の交通事故を防止するため、当社の業務用車両の安全な運転の確保ならびに効率的な使用に関し必要な事項を定める者とする。

第2条,心がまえ

社員は、当社の業務用車両の運転に当たっては、常に人命尊重を旨としかつ交通法令ならびに、この規定を守り安全運転に務めなければならない。

第3条,安全運転管理業務の統括

安全運転に関する業務は、総務部長が統轄する。ただし重要事項については社長の経るものとする。

第4条,運転者の義務

当社の業務用車両を運転する者は別に定める運転者職務規定を守るとともに、業務用車両の運転に関し、安全運転管理者の指示に従わなければならない。

第2章 安全運転管理者

第5条,安全運転管理者の責任

安全運転管理者は、法任の資格を有する社員のうちから選任する。

第6条,安全運転者の解任

昭和54年12月1日

中山産業株式会社

安全運転管理規定

運転者職務規定

社長は安全運転管理者が次の各号のいずれかに効当する場合に解任する。
(1) 異動、退職または長期にわたる事故のため、その業務が遂行できなくなつたとき。

- (2) 公安委員の解任命令を受けたとき。
- (3) その他安全運転管理者等としてふさわしくない行為があつたとき。

第7条、安全運転管理者の義務

安全運転管理者は総務部長の命令を受け、この規定に定めるところにより安全運転に関する管理全般の職務に従事する。

第3章 運転管理

第8条、業務用車両の使用規制

- 1, 業務用車両は、当社の業務以外に使用させてはならない。
- 2, 業務用車両を使用しようとする者は、業務用車両使用承認額により安全運転管理者の承認を得なければ業務用車両を使用してはならない。
- 3, 業務用車両は、業務に関し必要がある場合のほか、第16条に規定する指定運転者以外の運転者に運転させてはならない。
- 4, 故障または、運転不良と認められる業務用車両については、その使用を承認してはならない。

第9条、運転日誌

- 1, 運転者ごとに運転日誌を備え付け運転を終了したつと、当該運転者に運行の状況等を記録させるものとする。
- 2, 運転日誌は常に点検し、第11条に規定する運行計画作成上の資料として活用するものとする。

第10条、点呼

運転者の心身の状態を把握および運転に関する指示指導のため、次の各号により点呼を行う。

- (1) 点呼は始業と終業時に行う。
- (2) 運転者の服装、態度および心身の状態をよく観察し、特に疾病、疲労、飲酒、心労などの理由により、安全な運転ができないおそれのある運転者を業務させない。
- (3) 運転計画にしたがい運行の指示をおこなうこと。
- (4) 終業後運転日誌(タコグラフによる記録を含む)を提出させ運転状況を確認するとともに終業点検を行うこと。
- (5) その他安全な運転に関し必要な指導をおこなう。

急修理用具部品および応急用具(引き綱, 踏み板, タイヤチェーン, 照明具, 消火器具等)。

(3) 停止表示機材。

第11条, 運行計画の作成

- 1, 運行業務の目的, 要急度, 運行の距離, 時間および経路ならびに交通状況等, 道路事情等の運転の条件および運転者の運転技能, 健康状態等の運転者の条件を勘案し, 安全で効率的な運行を図るため, 各部長と連絡を密にしてあらかじめ運行計画を定める者とする。
- 2, 運行計画をさだめたときは, 運行を命じようとする運転者にあらかじめ通知しなければならない。

第12条, 交番運転者の配置

交番運転者は, 次の場合は原則として配置しなければならない。

- (1) 1日の運転距離が30キロ以上荷なるとき。ただし中間に連続3時間以上の休憩をとるときわ350キロ以上。
- (2) 深夜(午後10時から翌日午前5時までの間)の運転。

第13条, 異常気象の措置

異常気象のため安全な運転が困難な場合は, あらかじめ運転者に対し気象状況および必要な指示注意を与え, ともに, 次に掲げる措置をとるものとする。

- (1) 異常気象およびこれに伴う交通障害, 交通渋滞の情報を収集し, 運行計画を修正する事。
- (2) 異常気象およびこれに關連する措置を運転者に周知徹底させる。

第14条, 応急用具の備付け

次に掲げる応急用具を当社の車両または業務用車両に備え付け, かつ運転者はその使用方法に習熟するように教育する。

- (1) 路切における非常信号用具(赤色旗, 発煙筒または赤色合図灯)。
- (2) 運転の目的および道路交通状況, 気象状況に応じて適宜必要な応

第4章 運転者管理

第15条 運転者台帳

運転者の適正な管理と教育指導に資するため、運転者ごとに運転者台帳を作成し、その活用を図る者とする。

第16条 指定運転者

- (1) 業務用車両ごとに適性を有する運転者を指定するものとする。
- (2) 前項の規定により指定する運転者(以下「指定運転者」という)は異転の指定を受けた業務用車両の使用、手入れおよび点検整備の任に当たる者とする。

第17条 運転適性検査

運転者の管理および教育指導に資するため、所属の運転者に対し自動車運転に際する適性検査を受けさせる者とする。

第19条 健康管理

運転者の健康診断および平常の勤務実績、点呼時の態度または勤務中の動作などの状況により、常に運転者各人の心身の把握につとめあわせて、勤務外における生活態度にも配慮し、運転者の健康管理を行う。

第5章 運転者の教育訓練

第19条 教育訓練の合理化

運転者の教育訓練は、在来の運転者、新規採用者または運転経験、免許種別および車種別に区分するなど合理的に行わなければならない。

第20条 教育訓練の内容

教育訓練の内容は、次の重要項目を中心とする。

- (1) 交通関係法令の知識
- (2) 運転操作と運転に伴う物理的知識
- (3) 運転者心理および運転道徳の知識
- (4) 交通事故の分析と防衛運転の知識
- (5) 仕事点検の要領

第21条 教育訓練の方法

運転者に対する教育訓練は、個別指導、同乗者指導、總會指導および交通事故事例研究会または講習会などの方法により、適且効果的に行う。

第6章 車両管理

中山産業株式会社運転者職務規定

第22条、かぎの保管

- (1) 業務用車両のかぎは、安全運転管理が保管する者とする。
- (2) 業務用車両のかぎは、かぎ収納箱に収納し、確実に保管しなければならぬ。

第23条、仕業点検

業務用車両を運転しようとする運転者に対し、次の各号に掲げるところにより仕業点検を実施させるものとする。

- (1) 仕業点検は点呼を行うまえに行わせる事。
- (2) 仕業点検記録票により確実に記録させる事。
- (3) 終業点検終了後洗車させる事。

第7章 雑則

第24条、表彰および懲戒

車両の運転に関する表彰および懲戒は、別に定める基準により社長が行う。

付則

この規定は、昭和54年12月1日から実施する。
尚、車両持ち込みの社員も之に準ずるものとする。

第1条 目的

この規定は、車両の安全運転を図るため、当社の運転者が職務上守らなければならない事項を定めたものである。

第2条 運転者の心がまえ

運転者は、運転に当たっては常に交通法令を守り、安全運転に努めるとともに、この規定および安全運転管理の指示注意に従わなければならない。

第3条 運転時の服装

運転者は、運転業務に適した服装をし、常に清潔に留意しなければならない。

第4条 過労の申出

運転者は、病氣、過労、過飲、飲酒、その他の理由により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、必ずその旨を安全運転管理者（以下「管理者」という）に申し出なければならない。

第5条 乗車準備

運転者は、運転を行うに先だて、次の各号に掲げる事項に留意しなければならない。

- (1) 運転命令および指示伝達事項を確認すること。
- (2) 運転免許携帯物品および車両備付器具などの確認をおこなう。

第6条 運転記録

運転者は、運転を終了したときは、運転日誌に記録し、管理者に提出しなければならない。

第7条 運行上の厳守事項

運転者は、車両の運行上特に次の事項を厳守しなければならない。

- (1) 運行は所属長の指示の下に行うこと。
- (2) 所属長の許可なくして、みだりに運行についての指示の相違し、または担当車両を他人に運転させてはならない。
- (3) 運転を交替するときは、車両の機能状況、運転日誌などの引継ぎを確実に行わなければならない。
- (4) 病気その他の理由により、指示された運行内容を変更するときは、用意先に支障のないよう適切な処置をとり所属長に連絡すること

第8条 運転上の厳守事項

運転者は、運転にあたっては交通関係法令に定められているもののほか、次の各号に掲げる事項を守らなければならない。

- (1) 停車中の乗合自動車の側方を通過するときは、徐行または一時停止すること。
- (2) 踏切を通過するときは、交差動作をしないこと。
- (3) 一時停止するときは、急制動をかけないようにする。
- (4) 勾配の急な下り坂においては、必ずエンジンブレーキを使用すること。
- (5) 狭い道路において歩行者または軽車両と接近して並進または対向するときは、徐行すること。
- (6) 貨物を積載して運転するときは、適且積載状況を点検すること。
- (7) 路面が積雪または凍結しているときは、滑り止め用チェーンを使用すること。
- (8) 自動二輪車を運転するときは、必ずヘルメットを着用すること。

第9条 交通事故の場合の処理

運転者は、交通事故を起こしたときは、直ちに被害者の救護と所轄警察署への急報その他応急の措置を行ったのち、すみやかにその状況を管理者に報告してその指示を受けなければならない。

第10条 交通違反等の報告

運転者は、職務の内外を問わず交通に関する法律に違反したとき、または交通事故、交通違反による処分が決定したとき、すみやかに管理者に報告しなければならない。

第11条 身上異動等の報告

運転者は、運転免許証の記載事項に変更を生じたときは、すみやかに当該変更事項を管理者に届け出なければならない。

第12条 提案

運転者は、安全運転に関する意見を積極的に管理者に提案するよう務めなければならない。

付則

この規定は、昭和54年12月1日より実施する。
尚車両持ち込みの社員も之準ずるものとする。

資 料

1. 個別事業所の走行台キロ当たり事故件数の平均からの算出した分析データ

本文「2-5-1 走行台キロ当たり事故件数の算出方法」で述べたように、走行台キロ当りの事故件数を算出する方法として次の2種類がある。

① 個別事業所の走行台キロ当たり事故件数を平均する方法

まず、調査対象の各事業所の走行台キロ当たり事故件数を算出し、それを平均して全体あるいは事業所の属性別走行台キロ当たり事故件数を算出する方法である。

$$P_1 = \frac{\sum p'}{n}$$

P_1 : 個別事業所の走行台キロ当たり事故件数を平均して算出した台キロ当たり事故件数

p' : 各事業所の走行台キロ当たり事故件数

(当該事業所の事故件数/当該事業所の走行台キロ)

n : 事業所数

② 各事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出する方法

個々の事業所の事故件数を算出するのではなく、調査対象事業所全体の合計事故件数を同じく合計の走行台キロで除して走行台キロあたりの事故件数を算出する方法である。

$$P_2 = \frac{\sum A}{\sum D}$$

P_2 : 各事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出した台キロ当たり事故件数

A : 各事業所の事故件数

D : 各事業所の走行台キロ

本報告書では、上記の「②各事業所の合計事故件数と合計走行台キロから算出する方法」により分析を進めてきたが、以下に参考資料として、「①個別事業所の走行台キロ当たり事故件数を平均する方法」で算出した走行台キロ当りの事故件数を示しておく。

なお、各図表は本文の図表と対照しやすくするために、図表番号の先頭の1文字を除いて統一してある。本文では図表番号の先頭は2であるが、この参考資料の先頭番号は4となっている。たとえば、本文の図2-6-1は、この参考資料の図4-6-1に対応している。

表4-5-3 業務別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
官公署公社公団	48.245	176.059	66
建設業	70.788	178.893	187
製造業	91.305	336.443	154
卸売・小売業	134.563	300.107	140
金融保険業	308.850	826.191	21
電気ガス業	262.969	822.538	29
サービス業	84.471	287.704	109
その他	32.959	106.525	67
不明	0.000	0.000	2
全事業所	96.579	326.735	775

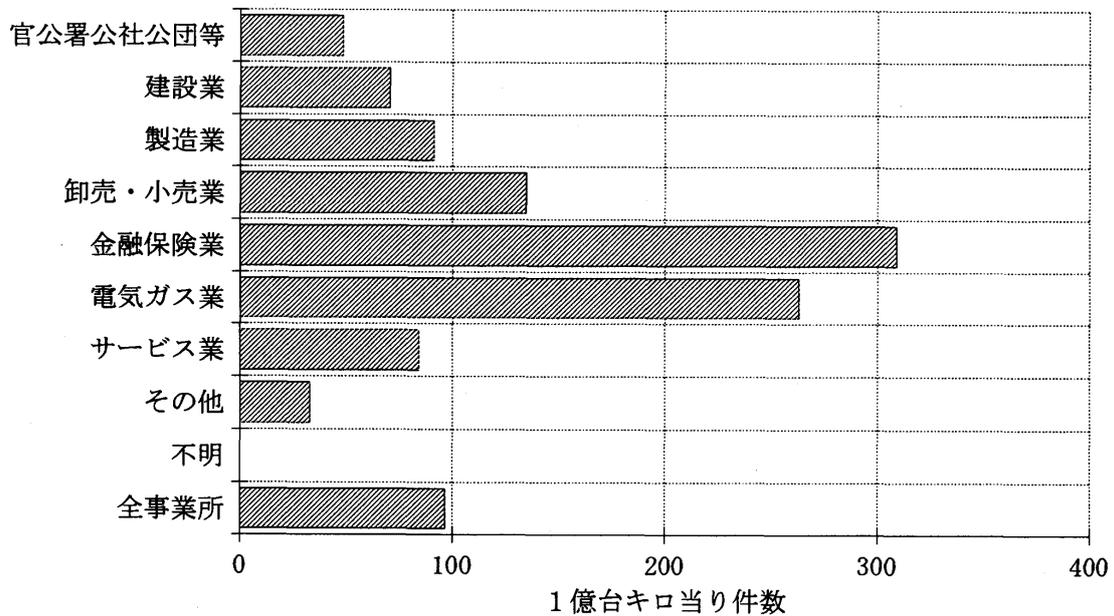


図4-5-1 業務別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-5-4 資本金別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
5千万円未満	68.205	189.324	290
5千万～1億円	95.317	269.886	109
1～3億円	145.751	473.579	64
3～5億円	66.624	147.908	43
5～10億円	120.050	415.296	38
10～50億円	192.719	582.797	75
50億円以上	137.719	457.661	68
不明	46.662	163.675	88
全事業所	96.579	326.735	775

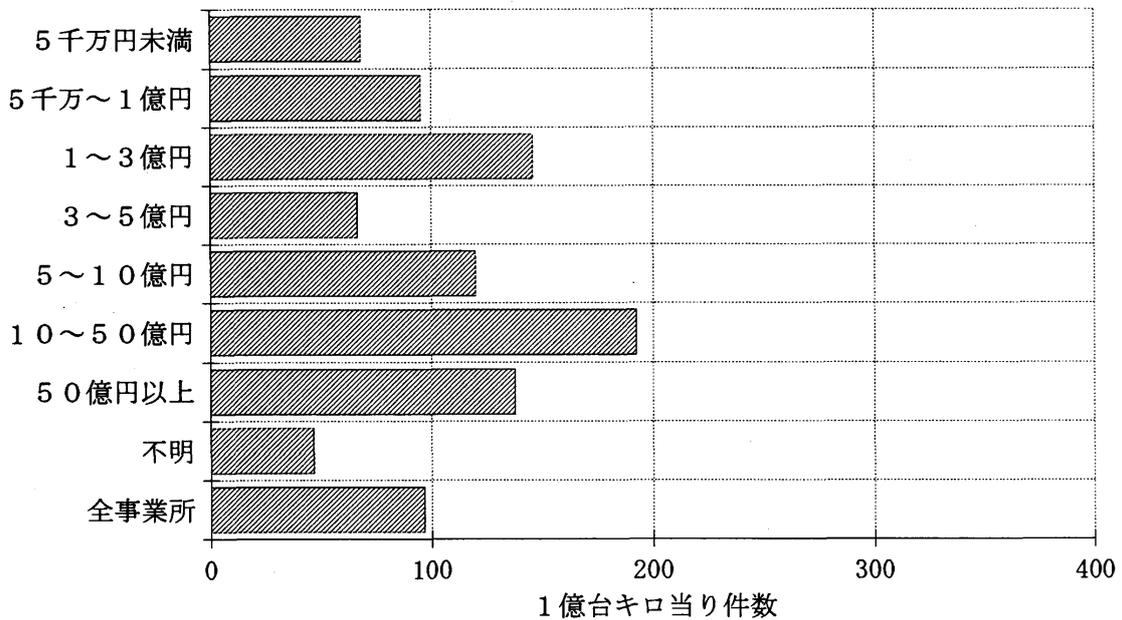


図4-5-2 資本金別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-5-5 会社従業員数別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
29人未満	88.226	243.604	76
30～49人	129.815	335.332	74
50～99人	84.269	275.339	153
100～299人	67.812	172.035	195
300～999人	156.812	575.104	103
1,000～4,999人	145.303	453.460	75
5,000人以上	56.753	182.378	48
不明	51.911	154.121	51
全事業所	96.579	326.735	775

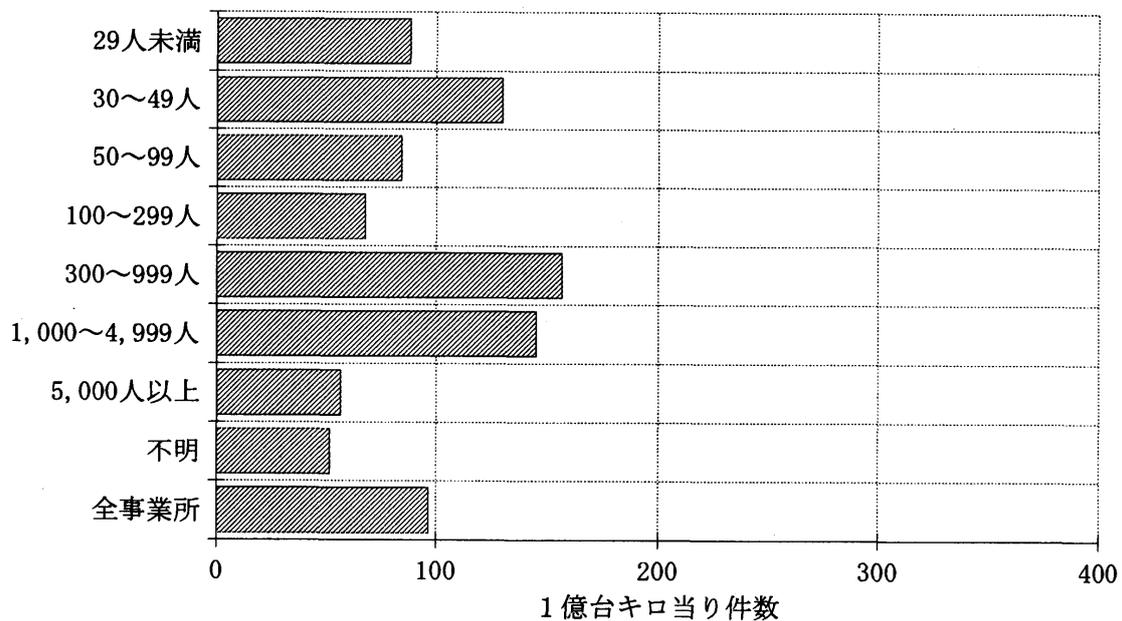


図4-5-3 会社従業員数別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-5-6 事業所従業員数別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
29人未満	85.438	226.364	59
30～49人	120.838	294.261	45
50～99人	103.355	328.982	97
100～299人	67.487	181.606	116
300～999人	103.959	201.352	24
1,000人以上	11.104	32.243	19
不明	105.567	381.970	415
全事業所	96.579	326.735	775

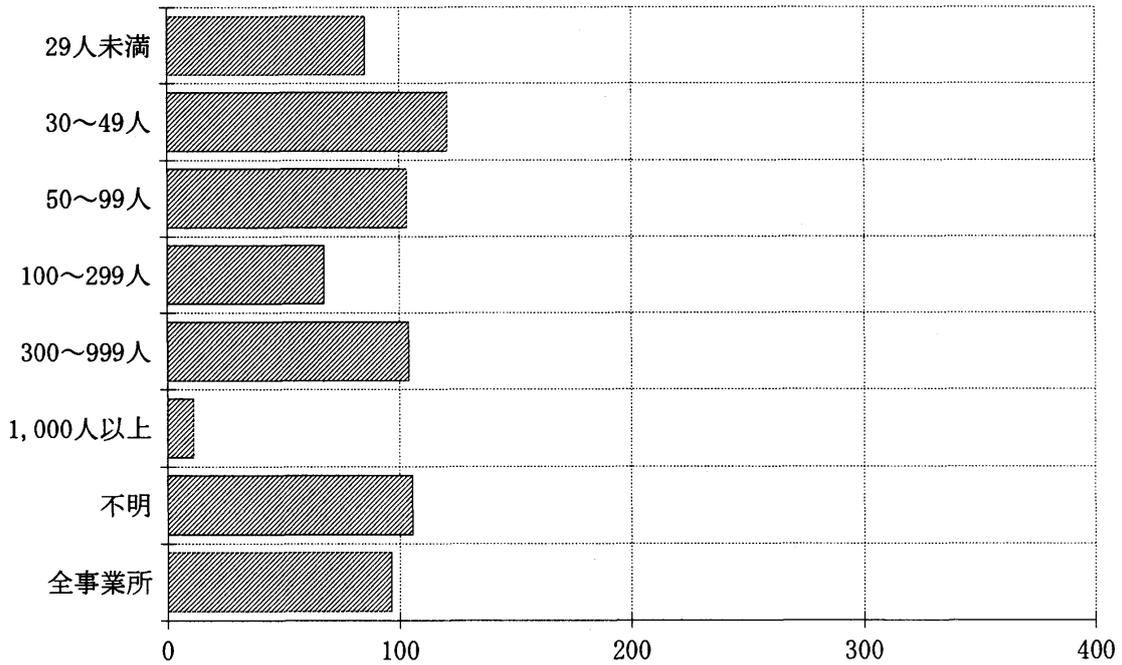


図 4-5-4 事業所従業員数別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-6-1 安全運転管理者の年齢別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
29歳以下	0.000	0.000	1
30歳代	143.476	358.852	50
40歳代	98.089	377.801	276
50歳代	74.632	206.576	349
60歳以上	147.030	470.310	99
合計	96.579	326.735	775

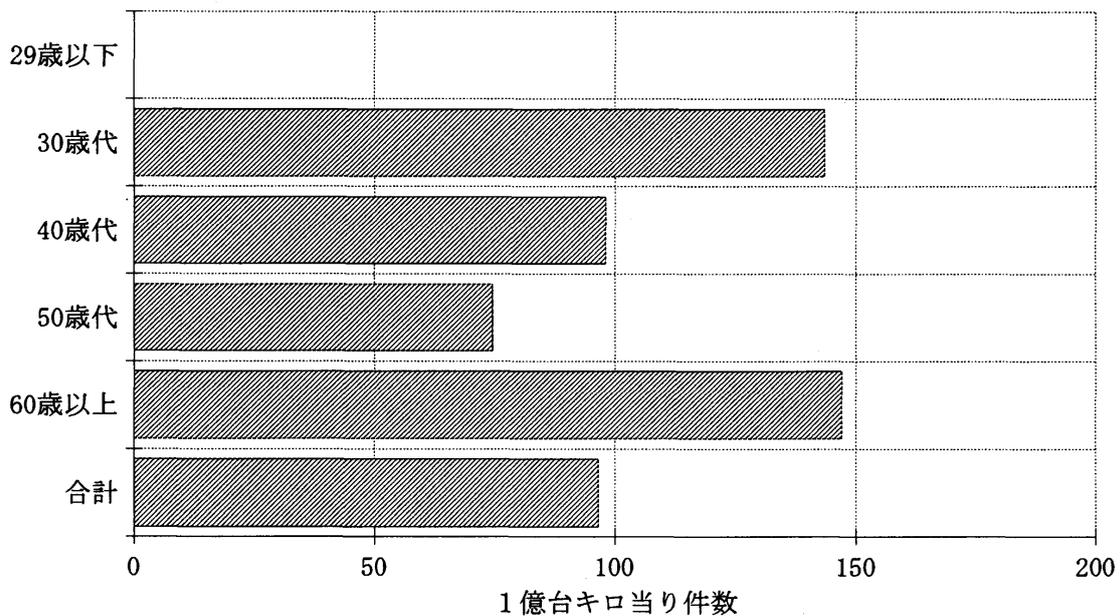


図 4-6-1 安全運転管理者の年齢別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-6-2 安全運転管理者の勤続年数別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
10年未満	71.849	204.382	33
10～19年	96.638	228.146	47
20～29年	107.360	356.827	100
30年以上	90.975	304.087	587
無回答	474.721	1248.523	8
合計	96.579	326.735	775

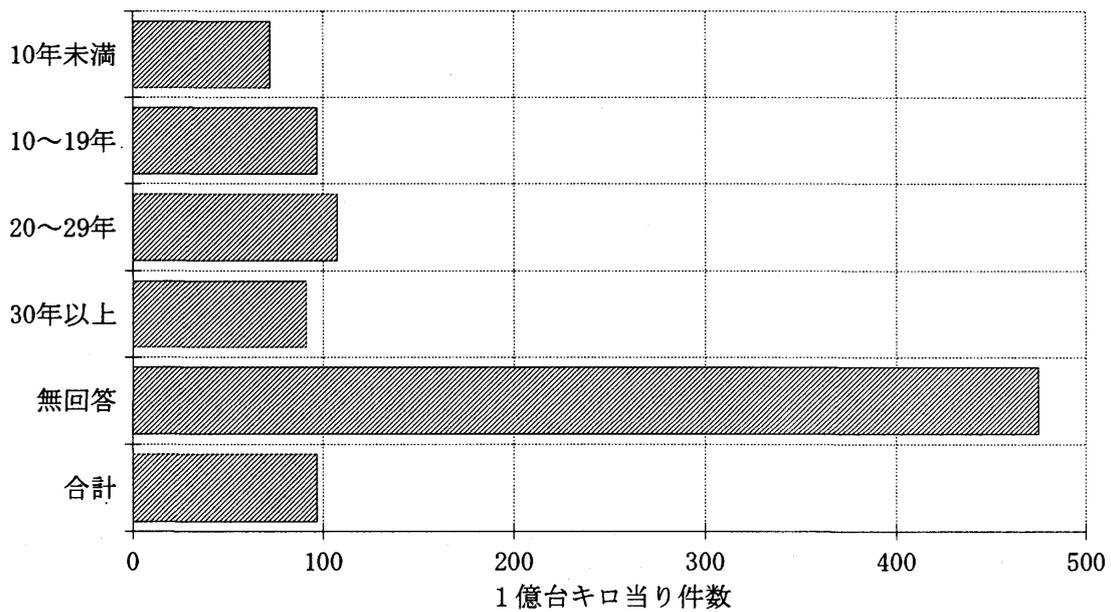


図 4-6-2 安全運転管理者の勤続年数別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-6-3 安全運転管理者の在任期間別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
2年未満	111.948	420.363	224
3～5年	94.217	290.186	183
6～9年	56.761	189.502	128
10年以上	103.837	327.440	206
無回答	113.973	180.877	34
合計	96.579	326.735	775

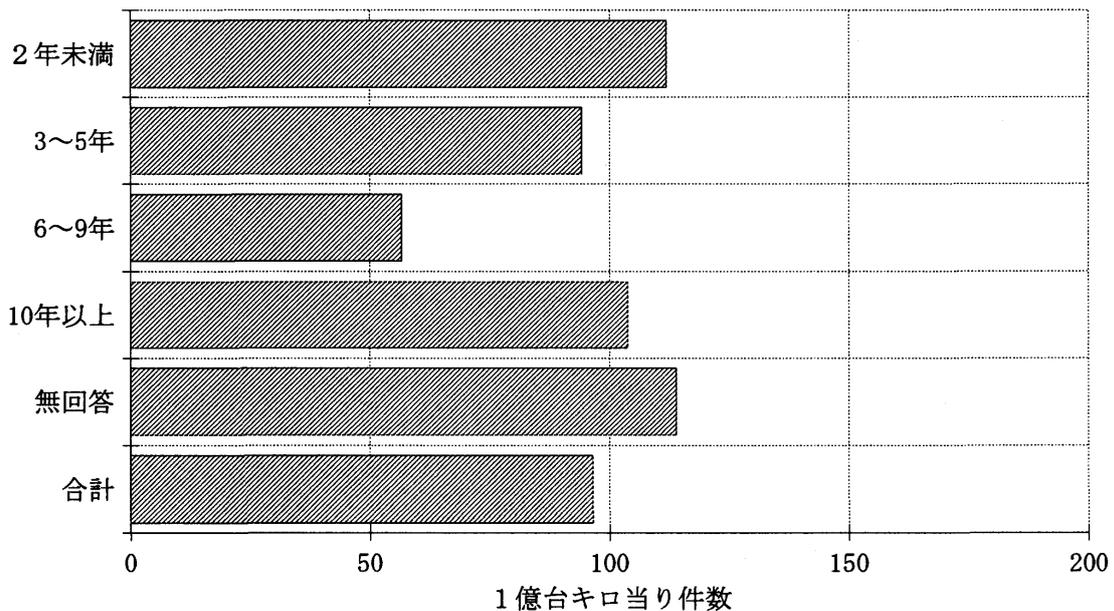


図 4-6-3 安全運転管理者の在任期間別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-6-4 安全運転管理者の役職別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
役員以上	112.820	342.944	195
部長相当職	90.816	315.504	211
課長相当職	96.155	359.685	266
係長相当職	49.818	186.981	46
主任相当職	55.405	123.738	26
係員	90.004	205.174	7
その他	149.944	306.763	21
無回答	199.501	345.546	3
合計	96.579	326.735	775

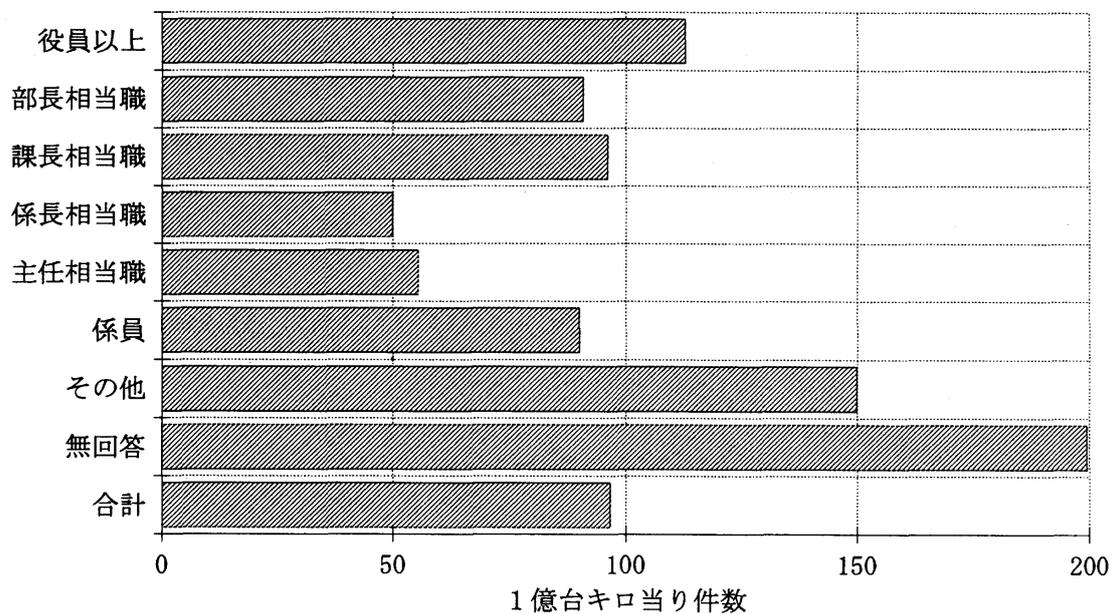


図4-6-4 安全運転管理者の役職別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-1 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運行計画の作成)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	73.048	293.764	212
実質的に決定している	103.764	387.602	223
決定権はない	106.129	310.436	267
不明	108.039	270.562	73
合計	96.579	326.735	775

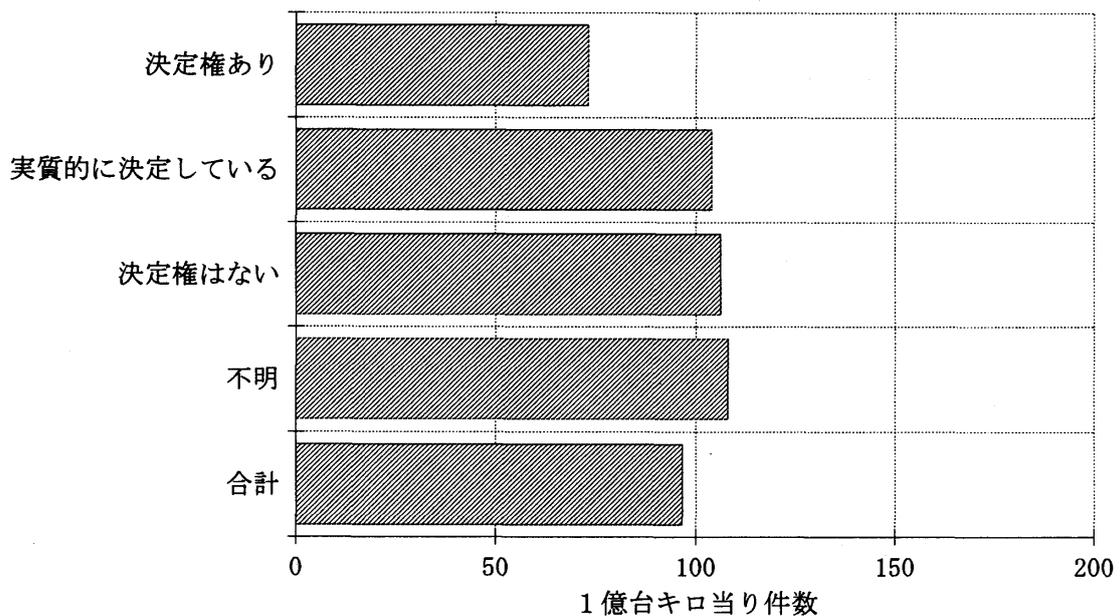


図 4-7-1 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運行計画の作成)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-2 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(乗務員の割当)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	75.159	296.301	198
実質的に決定している	89.511	270.366	234
決定権はない	112.323	393.372	281
不明	120.311	279.548	62
合計	96.579	326.735	775

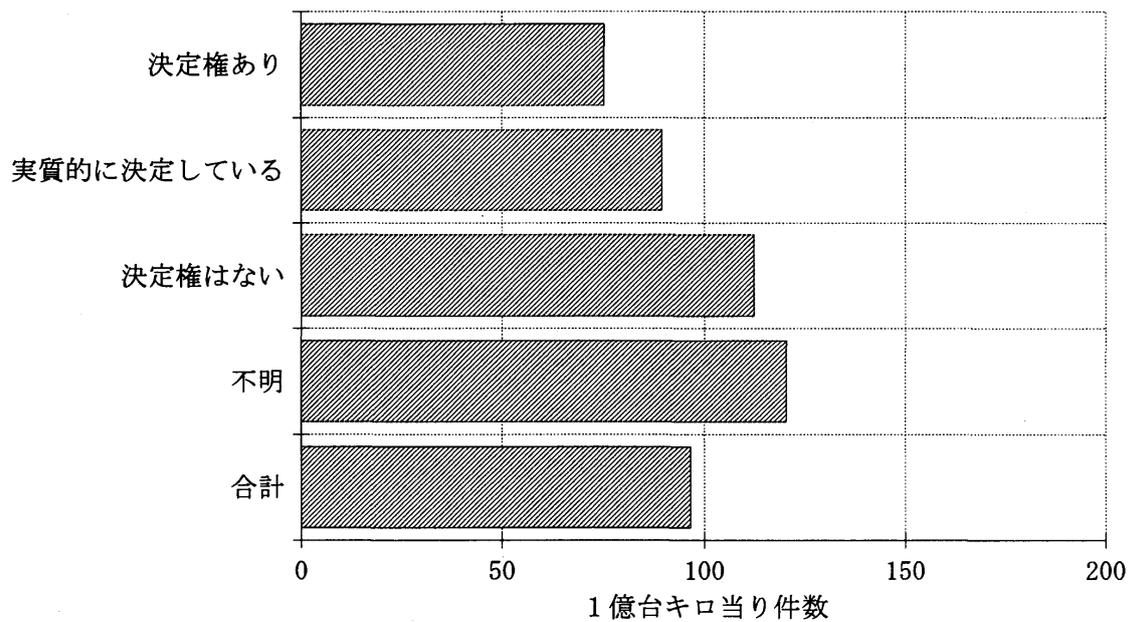


図 4-7-2 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(乗務員の割当)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-3 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(使用車両の決定)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	77.33	269.49	258
実質的に決定している	92.366	274.659	266
決定権はない	109.355	425.611	213
不明	185.149	372.629	38
合計	96.579	326.735	775

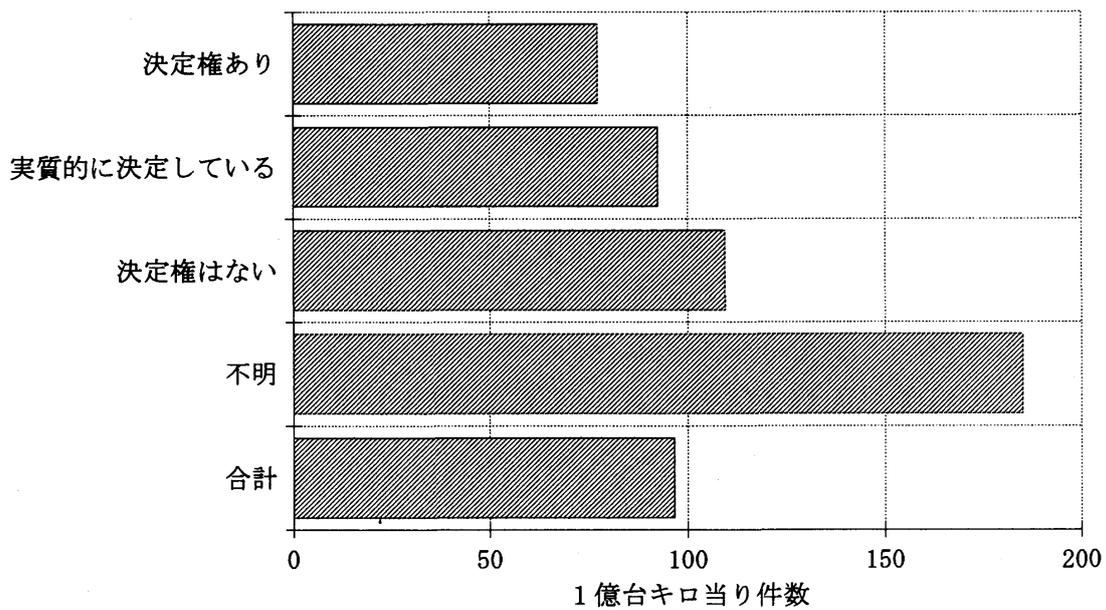


図 4-7-3 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(使用車両の決定)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-4 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(教育計画の作成)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	71.342	250.105	327
実質的に決定している	105.672	365.073	297
決定権はない	118.019	385.216	111
不明	175.882	389.865	40
合計	96.579	326.735	775

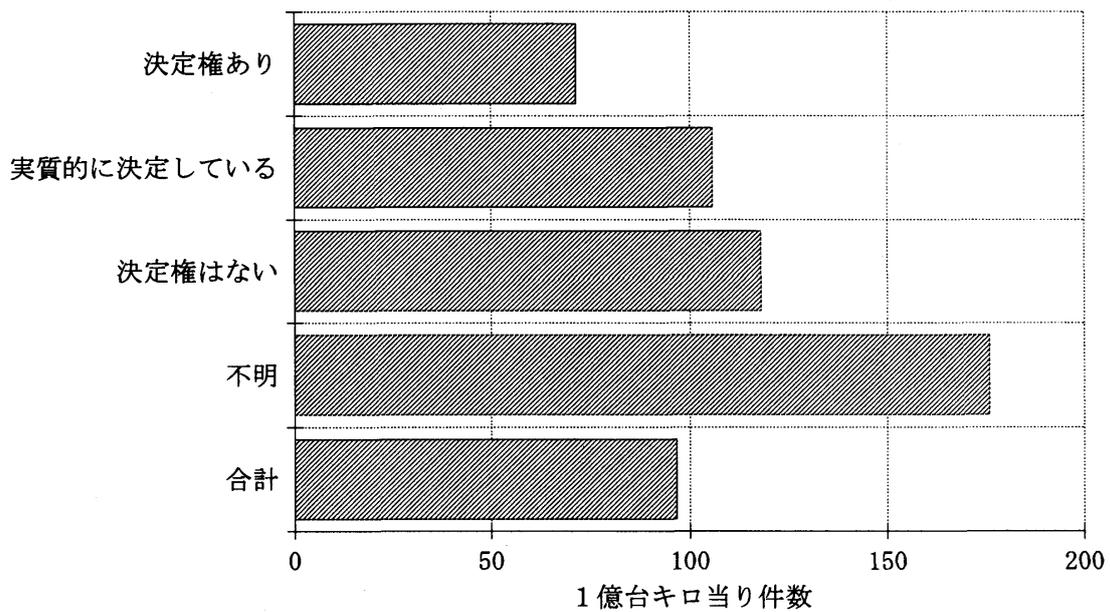


図 4-7-4 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(教育計画の作成)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-5 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運転者の採用)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	64.092	168.99	126
実質的に決定している	120.334	524.697	136
決定権はない	89.114	274.435	453
不明	167.321	352.118	60
合計	96.579	326.735	775

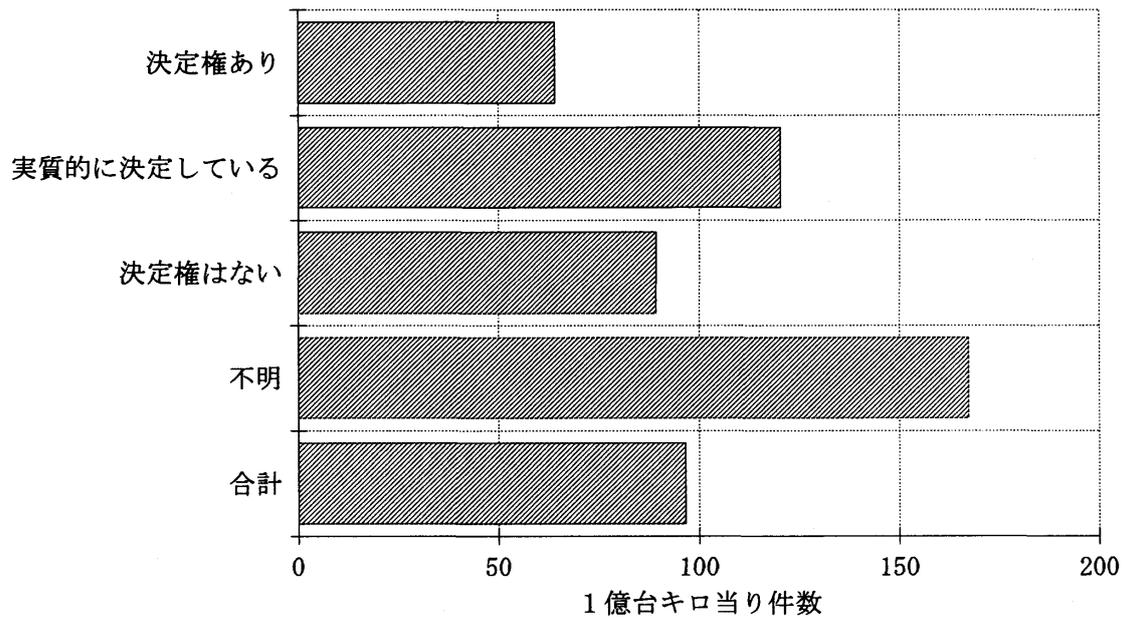


図 4-7-5 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運転者の採用)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-6 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運転者の昇格)
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	44.89	125.524	103
実質的に決定している	104.327	403.797	119
決定権はない	94.804	329.943	481
不明	169.58	353.256	72
合計	96.579	326.735	775

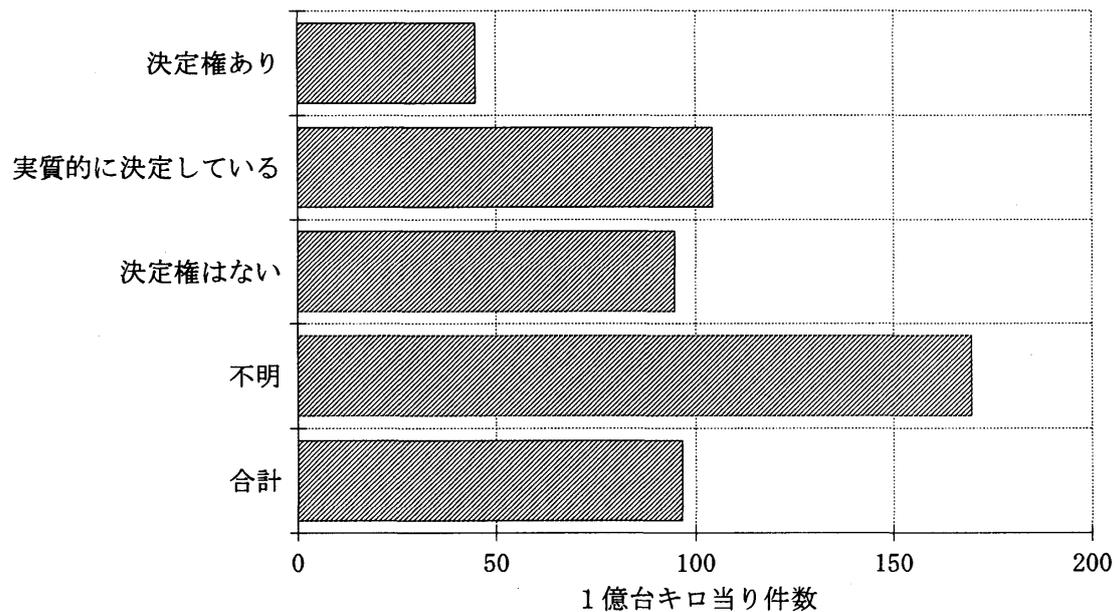


図 4-7-6 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運転者の昇格)
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-7 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運転者の配置転換)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	73.14	341.088	121
実質的に決定している	83.143	247.838	156
決定権はない	97.74	345.244	419
不明	152.855	339.287	79
合計	96.579	326.735	775

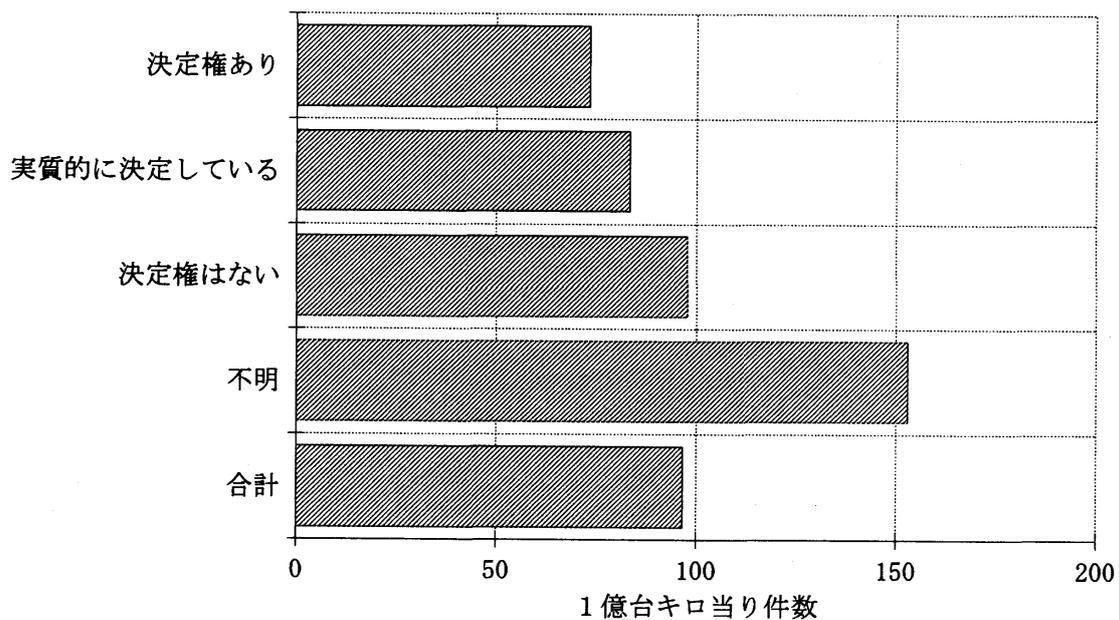


図 4-7-7 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運転者の配置転換)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-8 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(優良運転者)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	85.462	285.898	251
実質的に決定している	99.924	369.871	333
決定権はない	89.592	278.993	137
不明	145.355	337.012	54
合計	96.579	326.735	775

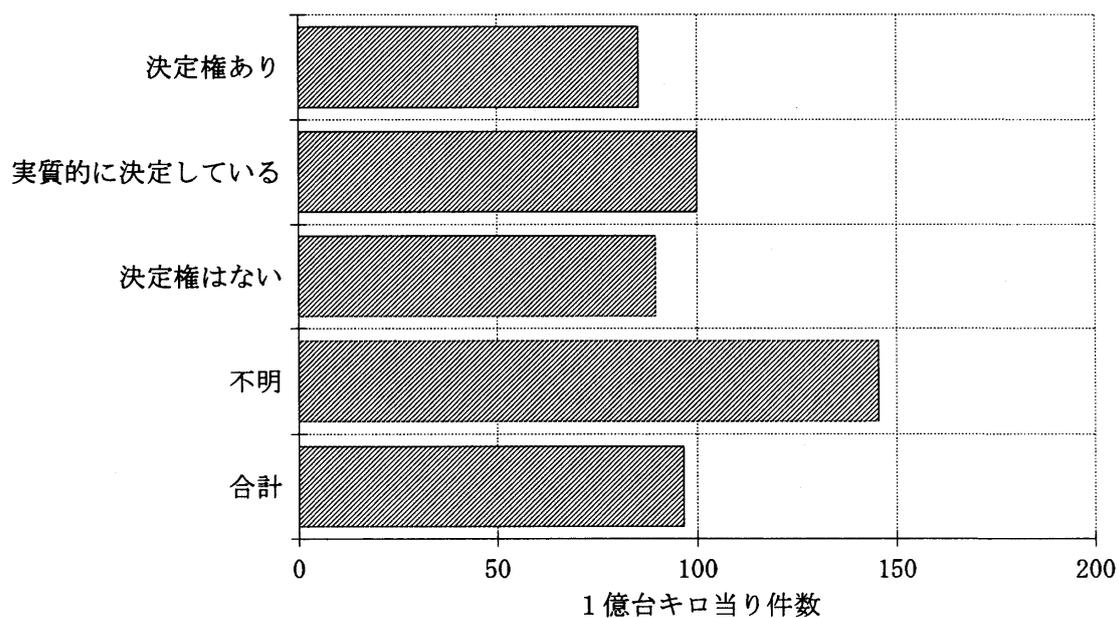


図 4-7-8 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(優良運転者)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-9 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(車両のための実の改善)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	70.052	186.456	211
実質的に決定している	101.584	317.518	327
決定権はない	108.798	438.356	200
不明	137.58	332.24	37
合計	96.579	326.735	775

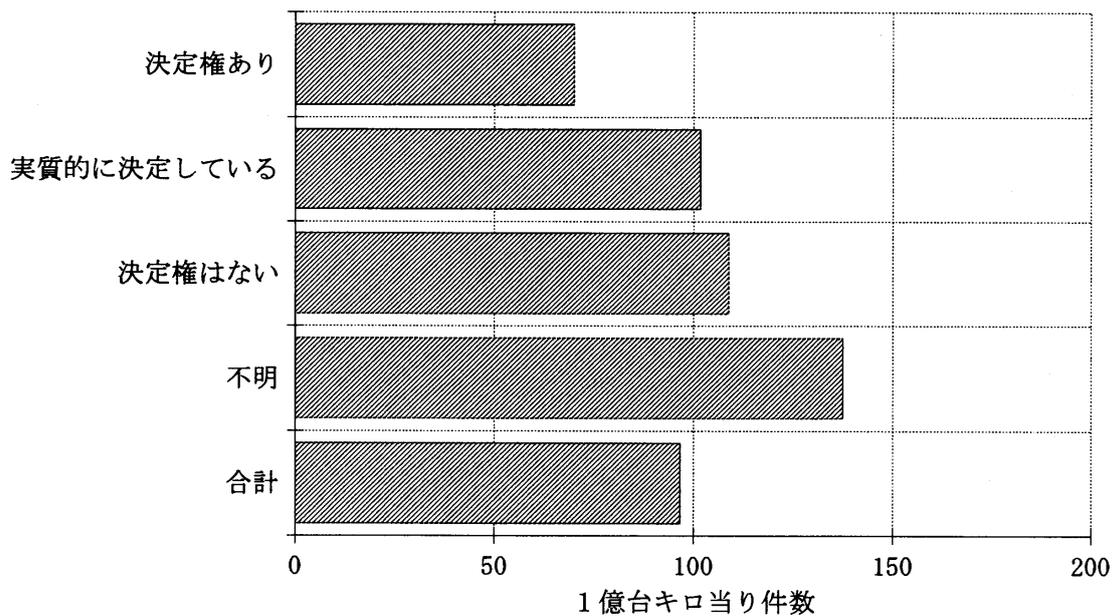


図 4-7-9 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(車両のための実の改善)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-10 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運転者のための施設の改善)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	件数 (事業所)
決定権あり	56.181	159.35	122
実質的に決定している	98.534	327.097	214
決定権はない	92.236	357.491	362
不明	175.574	361.723	77
合計	96.579	326.735	775

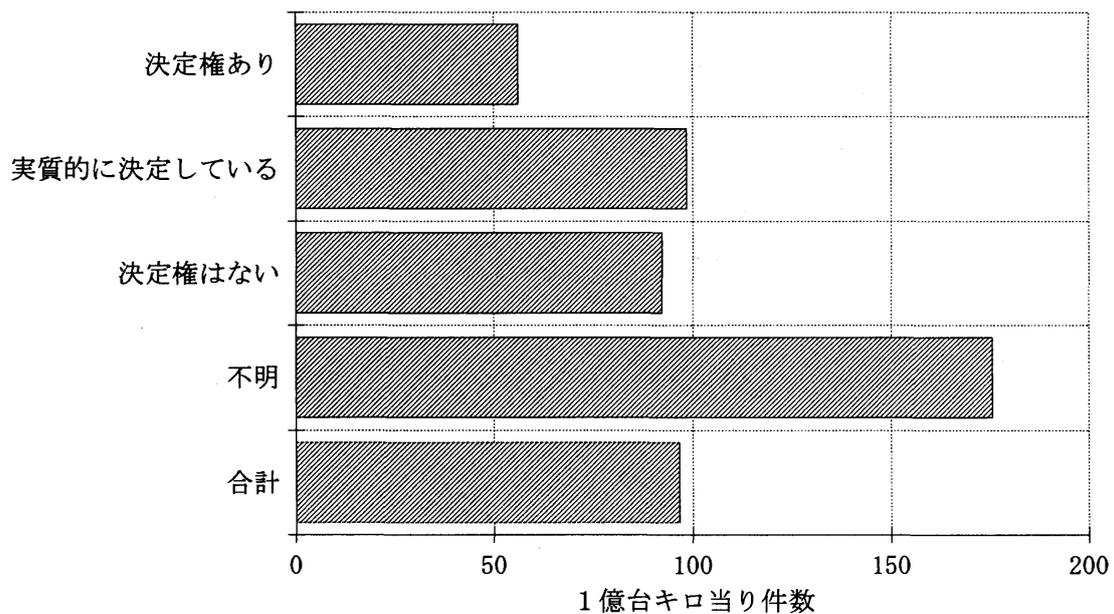


図 4-7-10 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(運転者のための施設の改善)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-11 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(車両の廃車)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	86.185	213.823	195
実質的に決定している	107.28	345.284	277
決定権はない	88.733	368.238	283
不明	160.745	360.021	20
合計	96.579	326.735	775

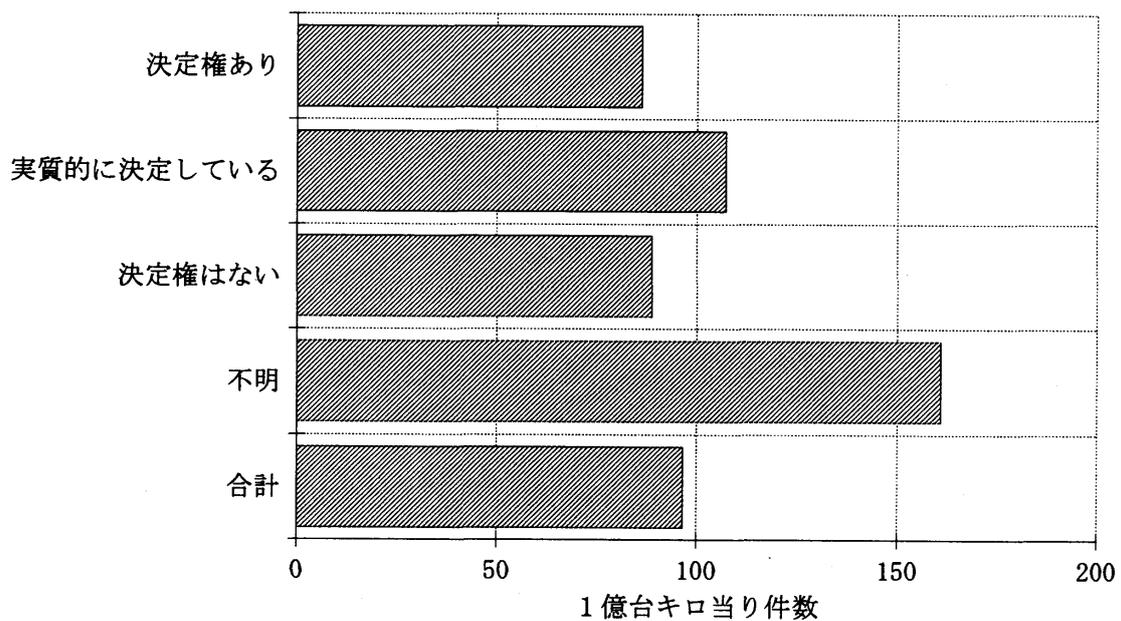


図 4-7-11 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(車両の廃車)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-7-12 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(車両の購入)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
決定権あり	80.587	206.735	181
実質的に決定している	122.075	372.565	259
決定権はない	83.976	346.926	314
不明	108.414	243.397	21
合計	96.579	326.735	775

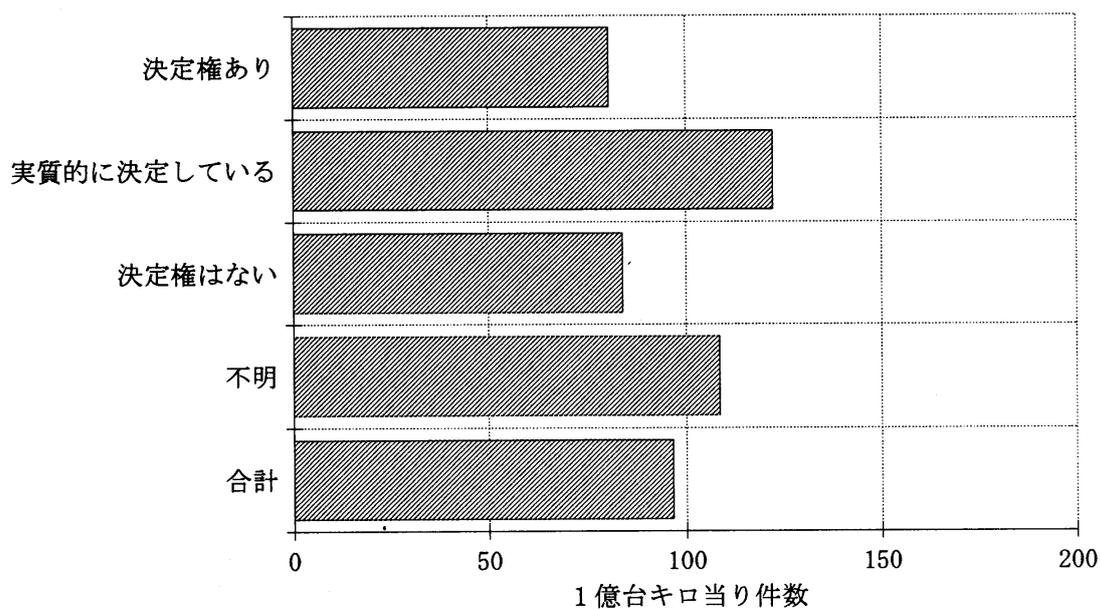


図 4-7-12 安全運転管理者の権限と走行1億台キロ当り人身事故件数(車両の購入)
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-8-1 運転者教育の実施の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
実施している	92.290	325.566	490
実施していない	114.369	406.375	118
無回答	96.596	262.407	167
全事業所	96.579	326.735	775

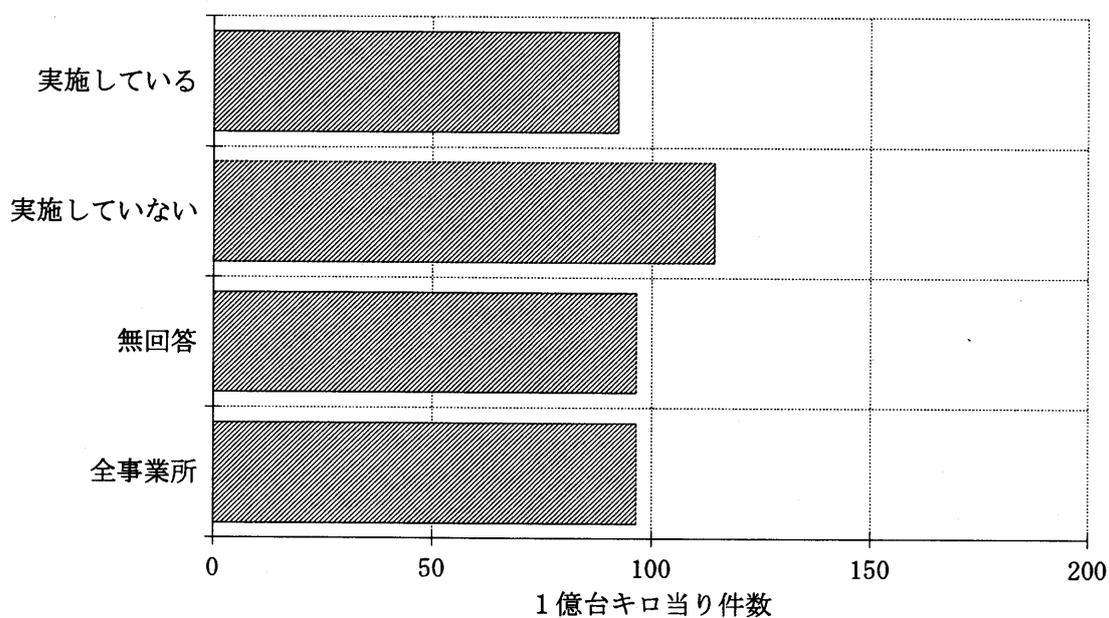


図4-8-1 運転者教育の実施の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-2 運転経歴証明書の利用の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
利用している	95.591	314.247	527
利用していない	113.813	398.254	181
無回答	57.796	173.277	67
全事業所	96.579	326.735	775

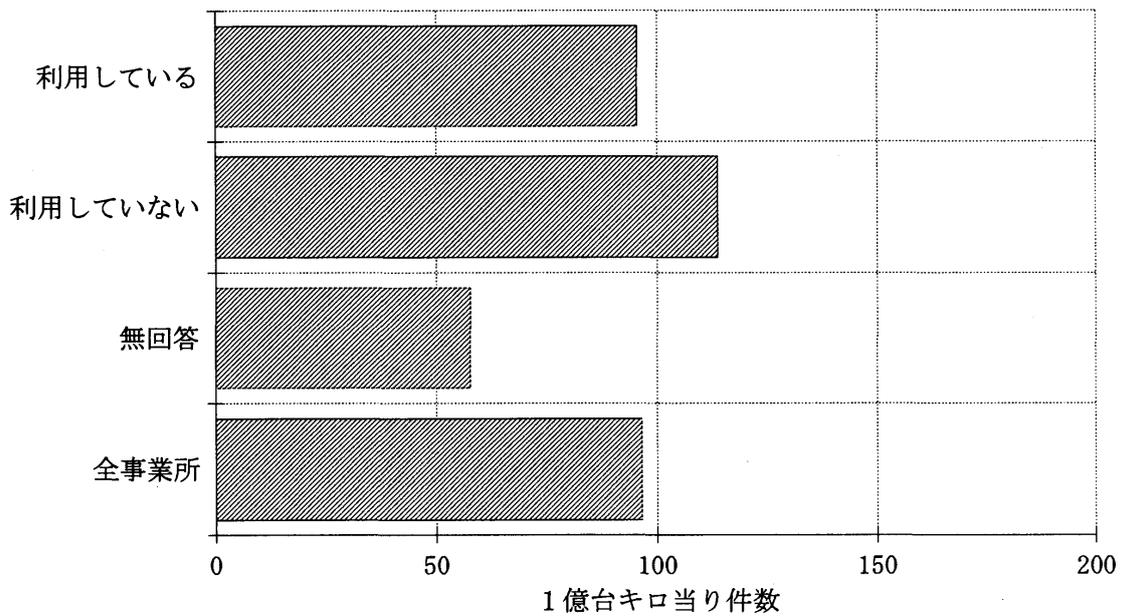


図 4-8-2 運転経歴証明書の利用の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-8-3 表彰制度の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
あり	108.609	364.953	364
なし	86.264	291.476	402
無回答	70.797	117.672	9
全事業所	96.579	326.735	775

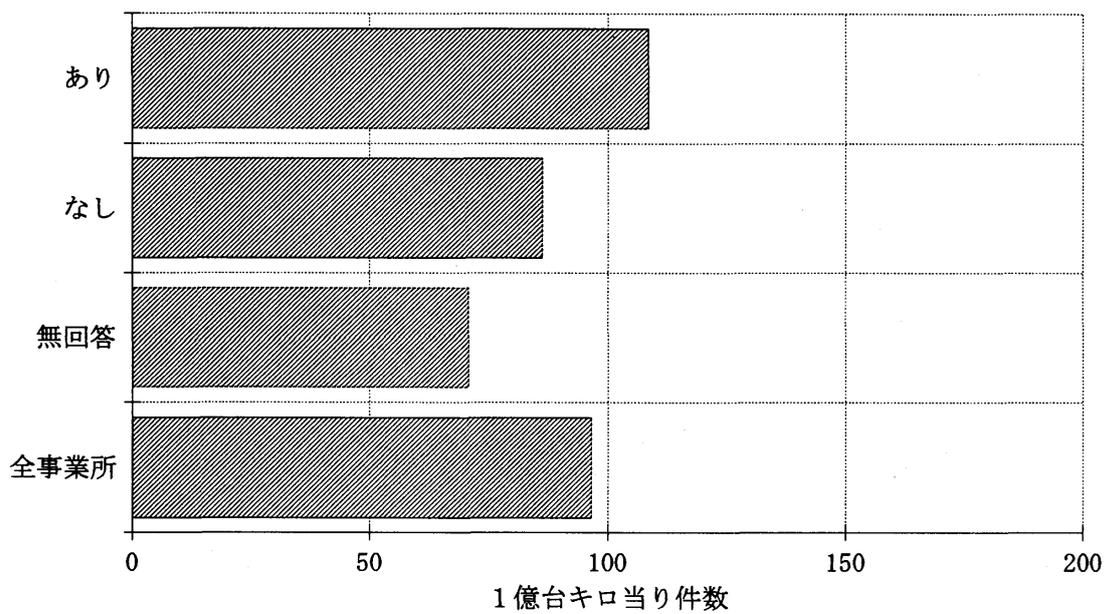


図4-8-3 表彰制度の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-4 車両運転に対する許可制度の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
許可制度あり	88.000	364.422	281
許可制度なし	104.571	319.819	389
無回答	89.931	234.267	105
全事業所	96.579	326.735	775

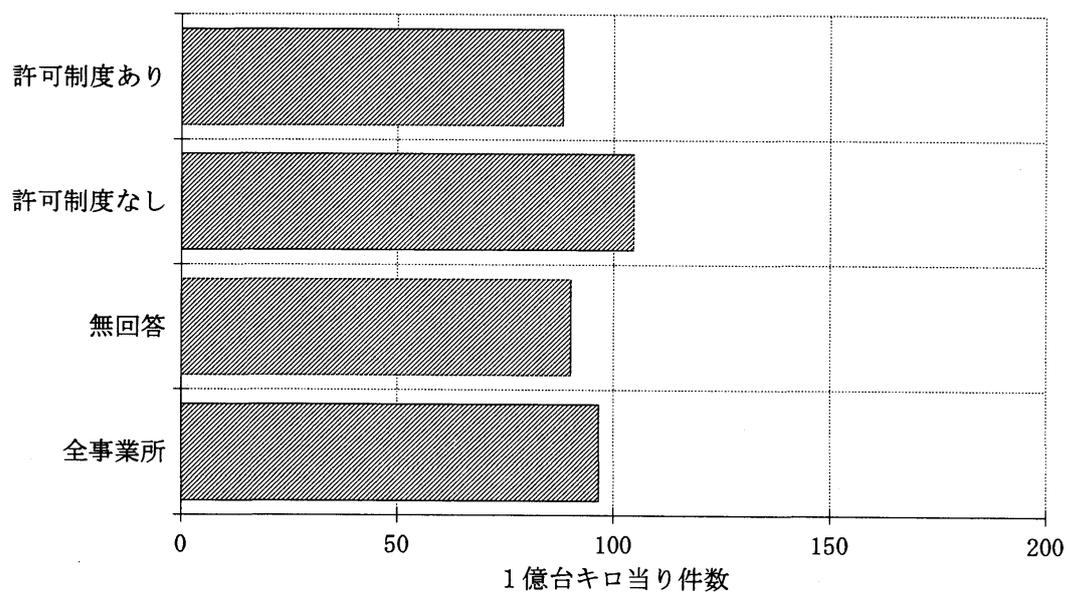


図 4-8-4 車両運転に対する許可制度の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-5 事故者に対する罰則規定の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
あり	98.641	334.122	720
なし	69.589	207.202	55
全事業所	96.579	326.735	775

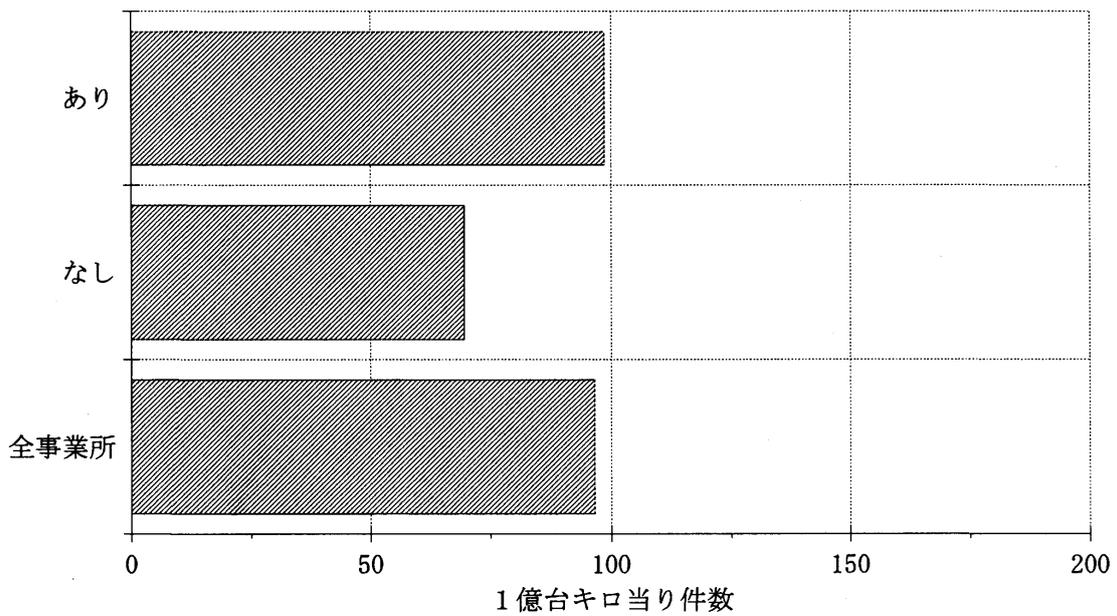


図 4-8-5 事故者に対する罰則規定の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-6 管理規定等の規則、マニュアルの有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
あり	98.307	334.964	706
なし	78.903	226.993	69
全事業所	96.579	326.735	775

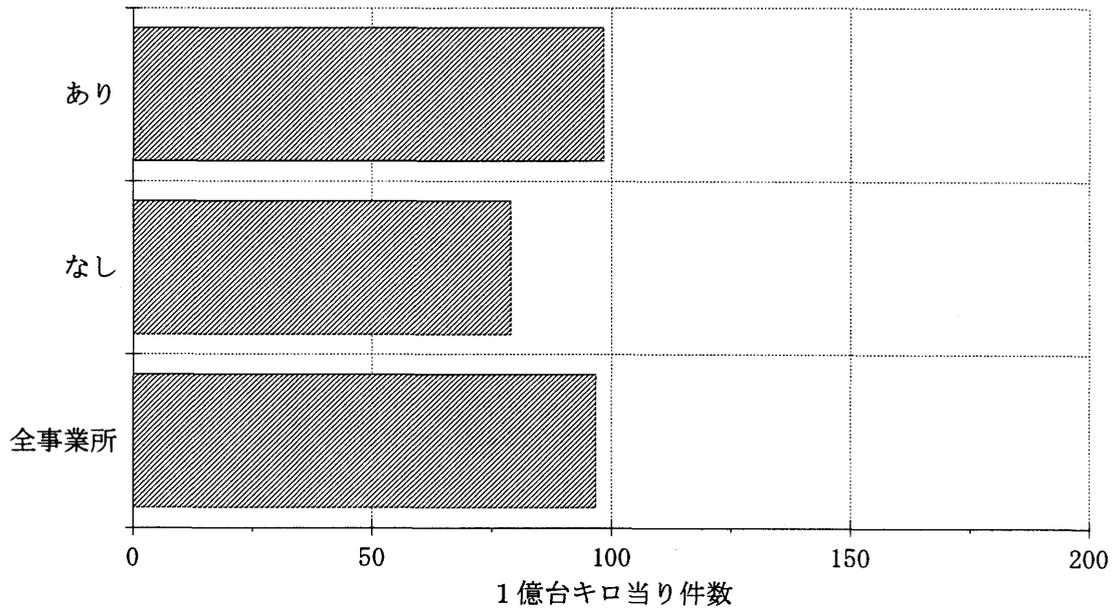


図 4-8-6 管理規定等の規則、マニュアルの有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-8-7 朝礼の実施の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
毎日実施	63.968	183.457	240
時々実施	86.025	196.943	248
実施していない	138.970	494.556	261
無回答	72.739	160.731	26
全事業所	96.579	326.735	775

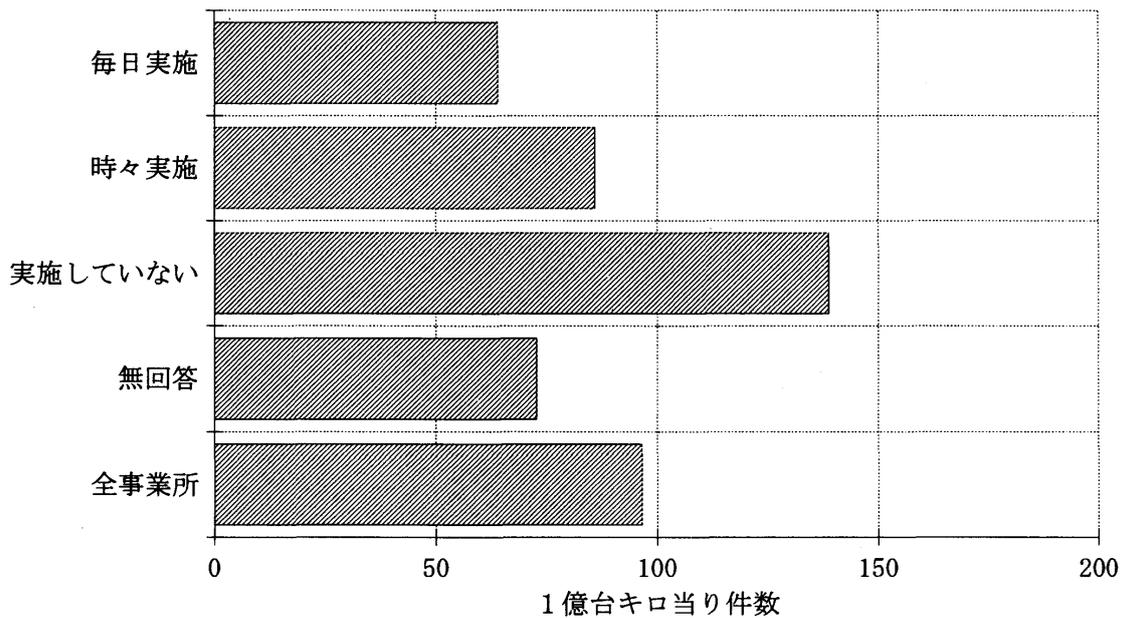


図4-8-7 朝礼の実施の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-8-8 終礼の実施の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
毎日実施	52.041	160.138	76
時々実施	70.563	157.444	134
実施していない	119.732	418.763	398
無回答	82.546	209.735	167
全事業所	96.579	326.735	775

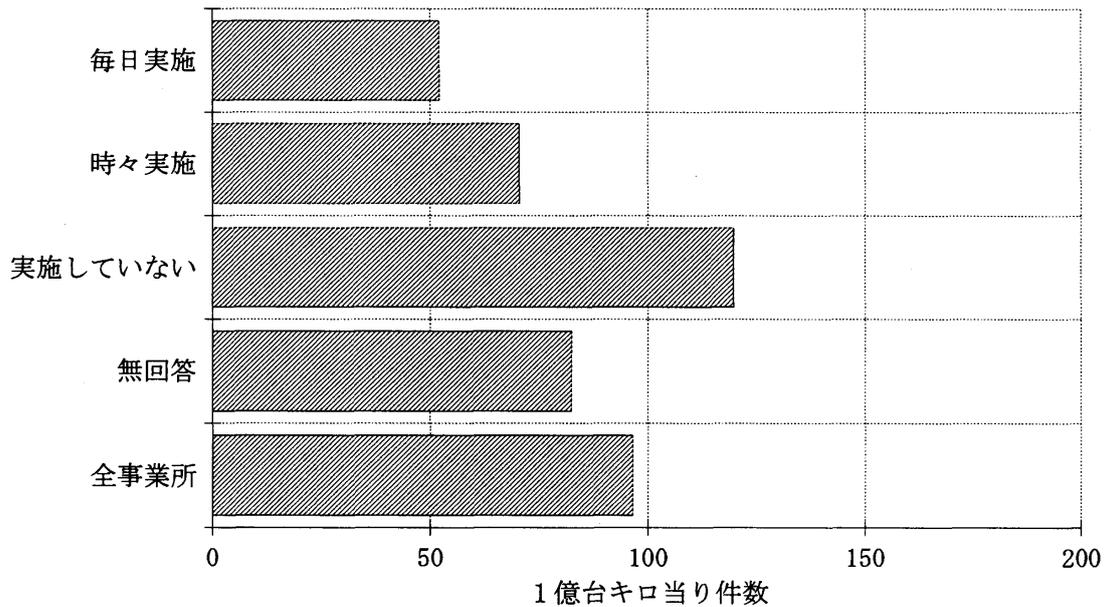


図4-8-8 終礼の実施の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-9 免許証の確認の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
毎日確認	104.675	246.990	34
時々確認	83.571	294.349	479
確認していない	120.602	389.247	258
無回答	36.024	72.048	4
全事業所	96.579	326.735	775

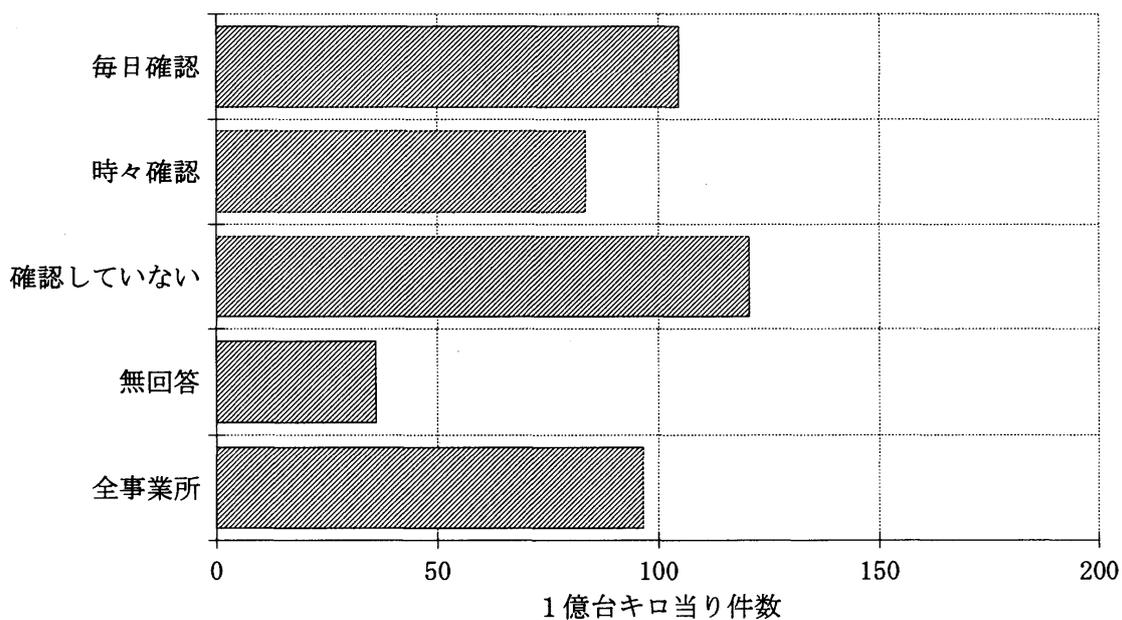


図 4-8-9 免許証の確認の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-10 注意事項の伝達の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
毎日	54.888	153.454	119
時々	94.989	300.104	561
していない	161.594	559.458	93
無回答	0.000	0.000	2
全事業所	96.579	326.735	775

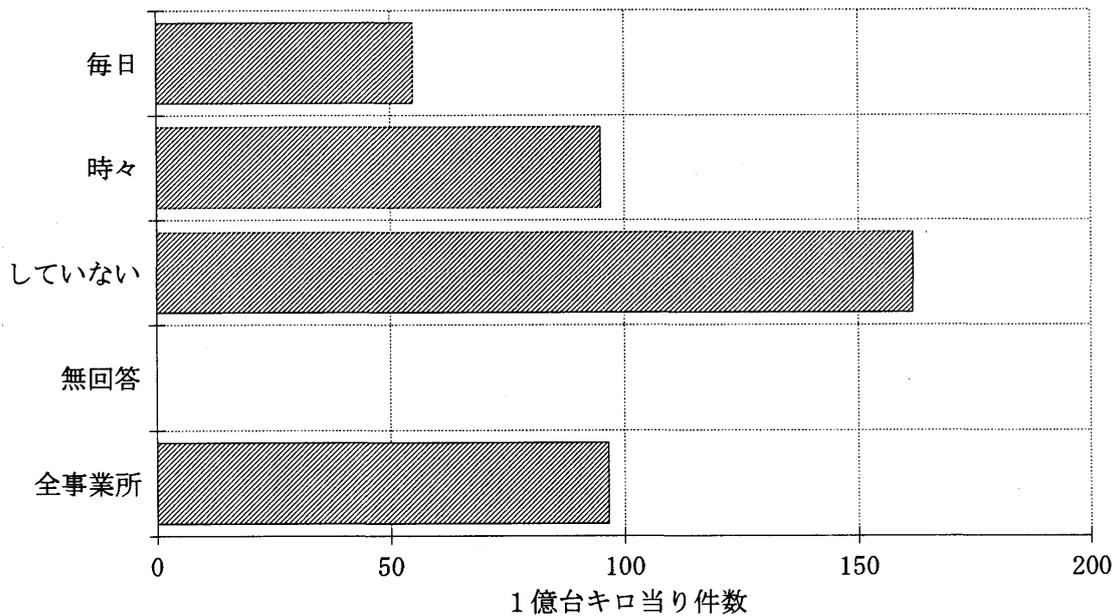


図 4-8-10 注意事項の伝達の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-11 運行前点検の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
毎日実施	87.606	355.095	319
時々実施	96.830	286.046	387
実施していない	137.765	403.540	60
無回答	129.276	387.829	9
全事業所	96.579	326.735	775

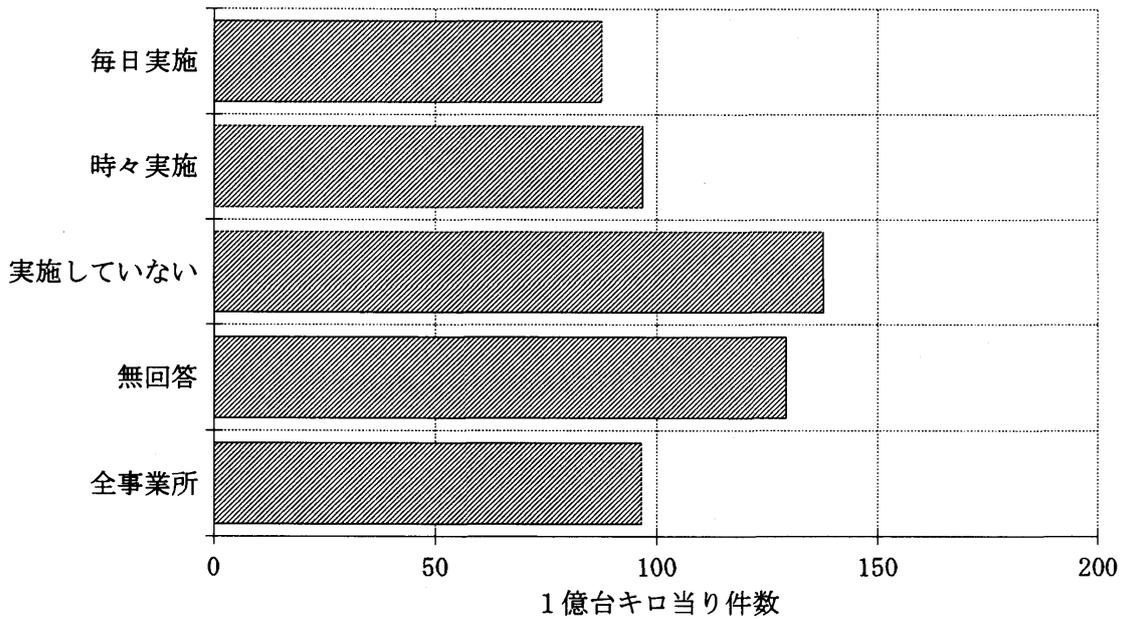


図 4-8-11 運行前点検の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-8-12 鍵の保管方法別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
責任者が保管	73.004	291.222	231
ボックスに保管	99.751	355.223	372
運転者が保管	129.515	306.127	133
その他	86.828	314.528	35
無回答	153.346	306.692	4
全事業所	96.579	326.735	775

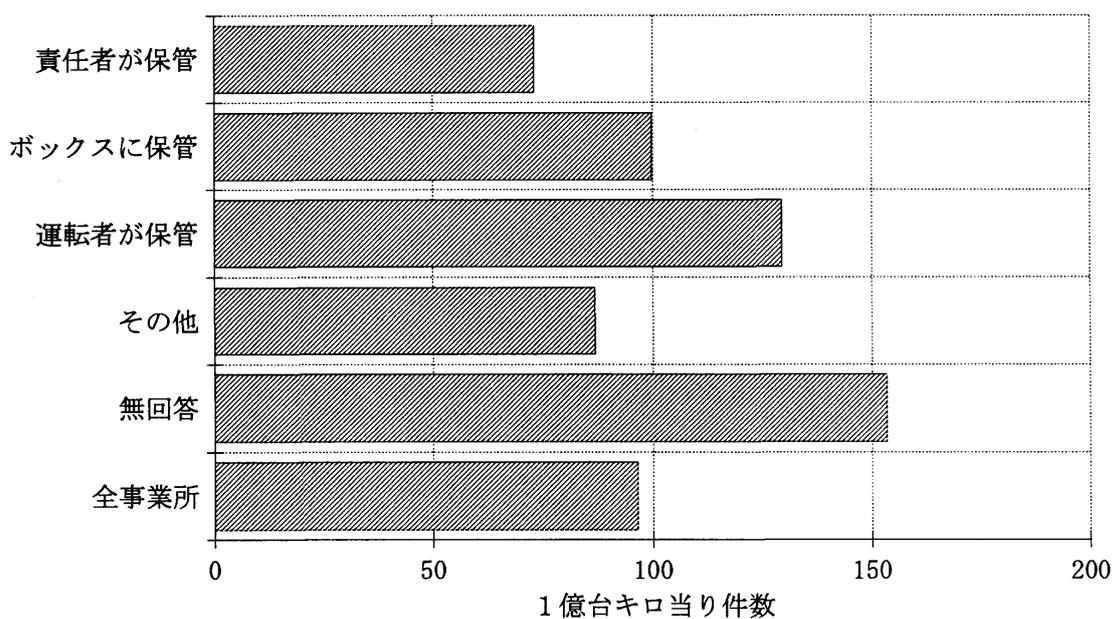


図4-8-12 鍵の保管方法別走行1億台キロ当り人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-13 社有車の私的利用の禁止状況別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
禁止	93.438	353.501	454
許可制・禁止していない	102.947	296.597	284
無回答	0.000	0.000	6
全事業所	96.579	326.735	775

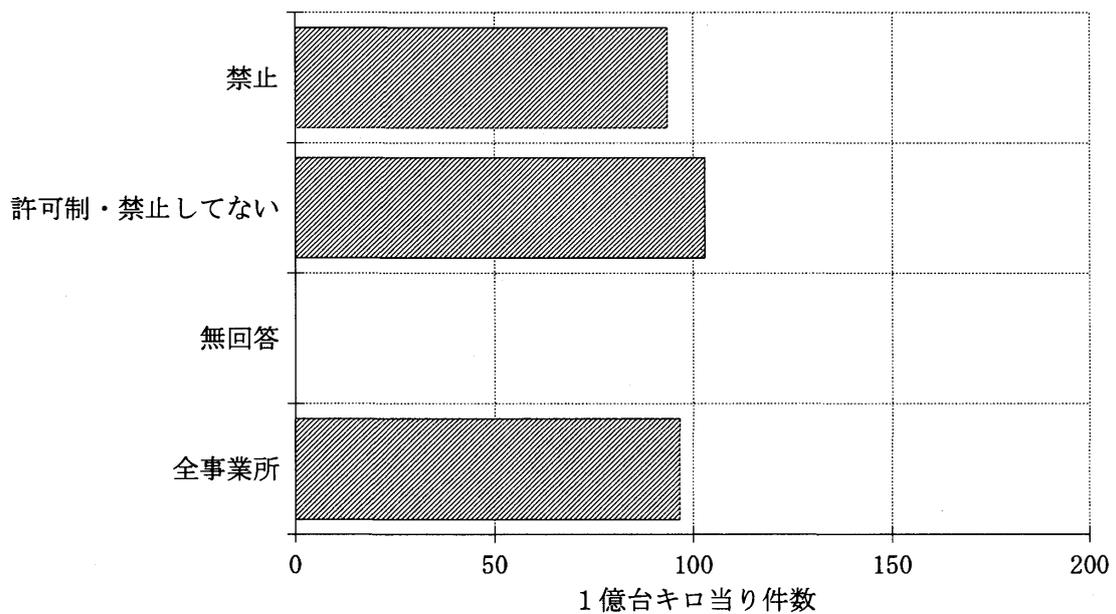


図 4-8-13 車有車の私的利用の禁止状況別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-8-14 マイカーの業務利用の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
使用なし	105.037	356.882	480
使用あり	80.584	273.622	270
無回答	106.937	239.379	25
全事業所	96.579	326.735	775

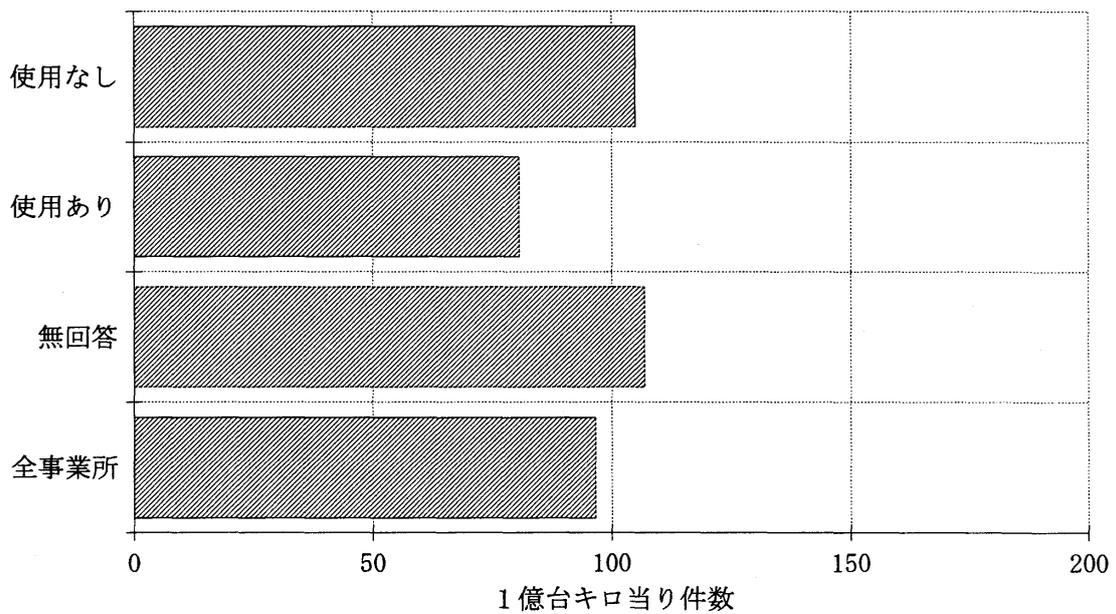


図4-8-14 マイカーの業務利用の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-8-15 台帳や日報の整備の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
整備している	90.857	309.032	717
整備していない	167.317	494.475	58
全事業所	96.579	326.735	775

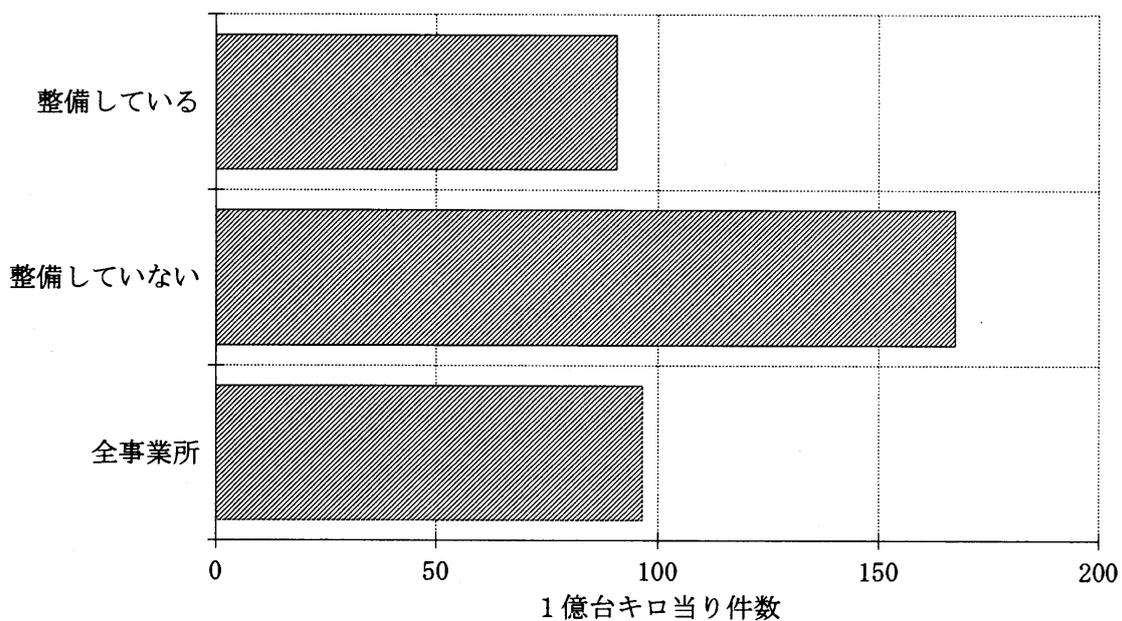


図4-8-15 台帳や日報の整備の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表 4-8-16 整備管理者の選任の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
選任している	87.935	310.317	330
選任していない	105.222	343.113	431
無回答	34.259	128.185	14
全事業所	96.579	326.735	775

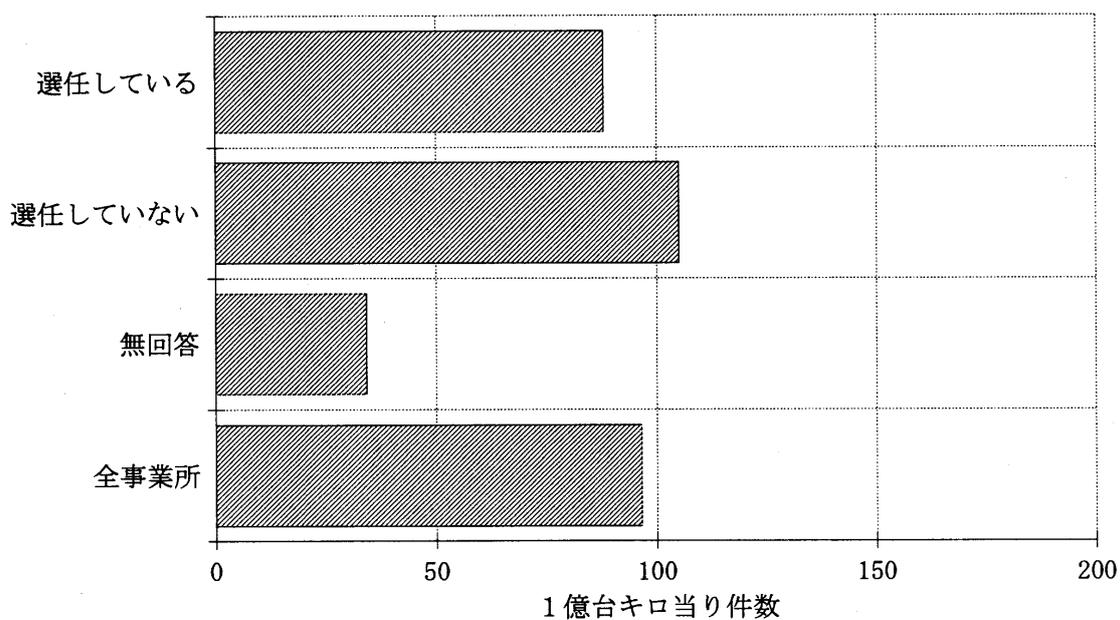


図 4-8-16 整備管理者の選任の有無別走行1億台キロ当り人身事故件数
(個別事業所の走行台キロ当り事故件数の平均)

表4-8-17 各種施策別1億台キロあたり人身事故件数

施 策	あ り	な し
運転者教育の実施	92.290	114.369
運転経歴証明の利用	95.591	113.813
表彰制度	108.609	86.264
車両運転の許可制度	88.000	104.571
事故者への罰則制度	98.641	69.589
管理規定、マニュアル等の整備	98.307	78.903
朝礼の実施	63.968	86.025
終礼の実施	52.041	119.732
運転免許証の確認	104.675	120.602
注意事項の伝達	54.888	161.594
運行前点検の実施	87.606	137.765
鍵の責任者による保管	73.004	129.515
社有車の私的利用	93.438	102.947
マイカーの業務利用	105.037	80.584
台帳、日報の整備	90.857	167.317
整備責任者の選任	87.935	105.222

表 4-9-5 一般事業所と講習受講事業所の人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当たり事故件数の平均)

	平均 (件/1億台キロ)	標準偏差 (件/1億台キロ)	サンプル数 (事業所)
一般事業所	96.579	326.735	775
講習受講事業所	65.535	257.393	195
全事業所	90.338	314.152	970

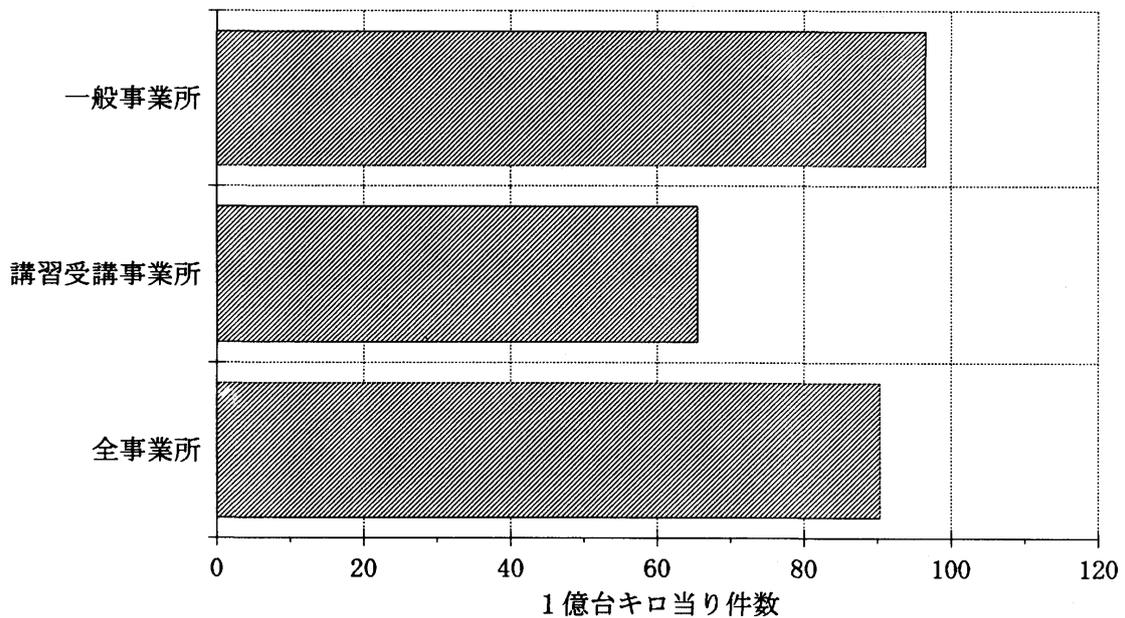


図 4-9-5 一般事業所と講習受講事業所の人身事故件数
 (個別事業所の走行台キロ当たり事故件数の平均)

2 使用調査票

--	--	--	--	--	--

安全運転管理に関する実態調査票

記入上のお願

1. 調査票へのご記入は、安全運転管理者の方をお願い致します。
2. 本調査は事業所を対象とした調査です。会社の状況ではなく、貴事業所の状況をご記入下さい。
3. ご記入は、黒の濃い鉛筆か黒（又は青）のボールペンでお願いします。

1. 貴社およびご記入いただく方についてご記入ください。

会 社 名	
事 業 所 名	
記 入 者 氏 名	

2. 貴事業所で通常使用している車両の台数を記入して下さい。貴事業所で通常使用している車両はレンタカー、リースカー等も含めて記入して下さい。

バ ス	大型貨物	小型貨物	乗用車	軽自動車	自動二輪	原 付	その他

2. 貴事業所ではこの1年間（別添の使用車両の走行距離表の昨年度の調査日からの1年間に、業務で運転中（通勤中を含みます）に発生した事故や違反がありましたか。有無について該当するものに○をつけ、もし、あれば件数をご記入ください。またそのうち、貴事業所の運転者に明らかに過失のない事故の件数を内数で、ご記入ください。

区 分		有無（該当するものを○で囲んでください）	ある場合は件数を記入してください	過失のない事故件数を記入してください	
事 故	死 亡	人対車	1.有 2.無 3.不明		
		車対車	1.有 2.無 3.不明		
		車単独	1.有 2.無 3.不明		
		死亡計	1.有 2.無 3.不明		
	傷 害	人対車	1.有 2.無 3.不明		
		車対車	1.有 2.無 3.不明		
		車単独	1.有 2.無 3.不明		
		傷害計	1.有 2.無 3.不明		
	物 損	車対車	1.有 2.無 3.不明		
		車単独	1.有 2.無 3.不明		
		物損計	1.有 2.無 3.不明		
	違 反		1.有 2.無 3.不明		

「人対車」とは、歩行者と関連した事故とします。車椅子を使用していた人との事故やローラースケートをしていたり小児用の車で遊んでいた人との事故もこれで計上をお願いいたします。

「車対車」とは、「正面衝突」、「追突」、「出会い頭」等、事故の当事者がいずれも車両である場合とします。白転車との事故もこれで計上をお願いいたします。

「車単独」とは、「物件」および「駐車車両（運転者不在の場合のみ）」との事故とします。なお、急停止等による乗客の車内事故、発火による乗員の事故といった相手のいない事故もこれで計上をお願いいたします。さらに、集計の都合上、踏切事故もこれに含めて計上をお願いいたします。

4. 別紙の「使用車両の走行距離計表」に印字してある車両のうち現在使用中の車両のみについて、3と同様に1年間の事故や違反について件数をご記入ください。

現在、貴事業所で使用している車両全体と「使用車両の走行距離計表」の内容が全く一致する場合は、記入の必要はありません。「使用車両の走行距離計表」に印字されている以外の車両を使用している場合には、ご記入をお願いいたします。

区 分		有無（該当するものを○で囲んでください）	ある場合は件数を記入してください	過失のない事故件数を記入してください
事 故	死 亡	人対車	1.有 2.無 3.不明	
		車対車	1.有 2.無 3.不明	
		車単独	1.有 2.無 3.不明	
		死亡計	1.有 2.無 3.不明	
	傷 害	人対車	1.有 2.無 3.不明	
		車対車	1.有 2.無 3.不明	
		車単独	1.有 2.無 3.不明	
		傷害計	1.有 2.無 3.不明	
	物 損	車対車	1.有 2.無 3.不明	
		車単独	1.有 2.無 3.不明	
		物損計	1.有 2.無 3.不明	
	違 反		1.有 2.無 3.不明	

5. 貴事業所で使用している全車両の1台当たりの平均年間走行距離は、何kmですか。車両管理台帳等で確認の上できるだけ正確な数値を記入ください。もし、車両管理台帳等がなければ、概数で結構です。また、ご記入いただいた数値が台帳等で確認した正確な値か、概数かを右側欄の該当番号に○印をつけてください。

現在、貴事業所で使用している車両全体と「使用車両の走行距離計表」の内容が全く一致する場合は、記入の必要はありません。「使用車両の走行距離計表」に印字されている以外の車両を使用している場合には、ご記入をお願いいたします。

車種	1台当り年間平均走行距離 (km)						記入の走行距離は台帳等での確認値か、概数か？	
	十	万	千	百	十	一	確認したる値である	概数である
バス							1	2
貨物自動車							1	2
乗用車							1	2
軽自動車							1	2
自動二輪・原付							1	2
その他							1	2

6. 昨年度調査でお答えいただいた内容を印字しました「使用車両の走行距離計表」を添付しておりますので、その各車両毎に現在の走行距離計の値をご記入ください。なお、記入については次の点にご注意ください。

- ① 丸1年の走行距離を算出したいと考えておりますので、できるかぎり昨年度の調査日に近い日の走行距離計の値をご記入ください。昨年度の調査日は別添の表の上の「昨年度の調査日」欄に表示しております。
- ② 「現在の使用の有無」の該当欄には、廃車、下取り等で現在は使用していない車両は、「不使用」の欄の数字の2に○印をつけてください。その場合、走行距離計の値の記入は不要です。
- ③ 印刷されている以外に使用している車両がありましても、それについてのナンバーの記入及び走行距離計の値の記入の必要はありません。
- ④ ナンバー等の入力には、注意いたしましたが、万一、貴事業所で使用していないナンバーがある場合、「現在の使用の有無」の欄の「不使用」の欄の数字の2に○印をしてください。この場合、走行距離計の値の記入は、必要ありません。
- ⑤ 「事故の件数」の欄には、過去1年間に当該車両で発生した事故件数を記入して下さい。

3 平成5年度調査の調査票

1				
---	--	--	--	--

安全運転管理に関する実態調査票

記入上のお願い

1. 調査票への記入は、安全運転管理者の方をお願い致します。
2. 本調査は事業所を対象とした調査です。特にことわらない限り、会社の状況ではなく、貴事業所の状況をご記入下さい。
3. 本調査では、運転専従者、運転兼務者、運転者を次のように定義しています。
 - ・運転専従者…車両の運転を主たる業務としている者
 - ・運転兼務者…車両の運転を主たる業務とはしていないが、業務で車両の運転を行う者
 - ・運 転 者…運転専従者及び運転兼務者の総称
4. ご記入は、黒の濃い鉛筆か黒(又は青)のボールペンをお願いします。
5. お答えは、あてはまる番号を○印で囲むか、()内に具体的なご意見をご記入下さい。

--	--	--

内には、数字をひとますに1字ずつあてはめて、右詰めでご記入下さい。

(例) 記入する数字が9の場合……

		9
--	--	---

記入する数字が95の場合……

9	5
---	---

6. 回答は、質問番号順に記入洩れのないようにお願いします。なお質問が途中で枝分かれする場合がありますので、指定した質問番号や→印に沿ってお願いします。
7. 実線で囲んだ質問は答に関連した枝分かれの質問です。該当した答の場合は枝質問に記入の後、次の関連質問へ進んで下さい。該当しない答の場合は、次の質問へそのまま進んで下さい。



8. 原則として平成5年4月1日現在でご記入下さい。ただし、4月1日現在の状況が不明の場合は、調査日現在でご記入ください。

I 貴社及び貴事業所の概用、使用車両、運転者等についてお尋ねします。

問1 貴社及び貴事業所の概要を記入して下さい。

会社名			
事業所名		電話番号	
事業所所在地	〒 □□□ - □□		
資本金	□□□ 百万円	会社総従業員数	□□□□ 人
業種 下表から主な業種のコードを選択	□□	事業所の従業員数	□□□□□ 人
業種コード	1 官公署 2 公社公団等 3 農業 4 林業 5 漁業 6 鉱業 7 建設業 8 製造業 9 卸売 小売業 10 不動産業 11 金融保険業 12 運輸業 13 電気ガス業 14 通信業 15 サービス業 16 その他 ()		

問2 調査日現在の安全運転管理者の氏名、年齢等を記入して下さい。

氏名		年齢	歳
役職名			
安全運転管理者としての在任年数	□□	年	(月数は五捨六入)
入社以来の勤続年数	□□	年	(月数は五捨六入)

問3 貴事業所で通常使用している車両の台数を記入して下さい。貴事業所で通常使用している車両はレンタカー、リースカー等も含めて記入してください。

大型バス (30人以上)	マイクロバス (11人以上)	大型貨物 (最大積載量5t以上)	小型貨物 (最大積載量5t未満)	乗用車 (軽乗用を除く)	軽自動車 (貨物及び乗用)	自動二輪	原付	大型特殊	その他	合計
□□	□□	□□	□□	□□	□□	□□	□□	□□	□□	□□

問4 貴事業所が使用している車両は、毎日、目的地、時間が一定している定期運行ですか。それとも不定期運行ですか。定期運行している車両の台数を記入して下さい（定期運行車両と不定期運行の両方に使用している場合は、定期運行車両に入れてください）。

1. 定期運行車両・・・ 台 2. 不定期運行車両・・・ 台

問5 運転者と車両の組み合わせは決まっていますか（運転者が決まっている車両とは1人1車制の場合をいいます）。

1. 運転者が決まっている車両 台

2. 運転者が決まっていない車両 台

問6 車両の買い替え周期は、だいたい何年位ですか。

1. 乗用車類 年 2. 貨物車類 年

問7 貴事業所の運転者は何人ですか。又運転者の平均年齢、平均勤続年数を記入して下さい。

区 分	人数(人)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)
運転専従者	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
運転兼務者	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

運転専従者、運転兼務者の定義は次の通りです。

- ・運転専従者・・・車両の運転を主たる業務としている者
- ・運転兼務者・・・車両の運転を主たる業務とはしていないが、業務で車両の運転を行う者

II 次に安全運転管理者のことについておたずねします。

問8 貴事業所では、安全運転管理者を選任していますか。

1. 選任している →問9以降にお答えください
2. 選任していない →問15にお進みください

問9 安全運転管理者の現在の地位は、次のどれに該当しますか。該当するもの一つだけ○印をつけて下さい。

1. 役員以上(代表取締役を含む)
2. 本部長、部長(次長も含む)相当職
3. 課長、課長代理相当職
4. 係長相当職
5. 主任相当職
6. 係員
7. 非常勤職員
8. その他(具体的に)

問10 安全運転管理者は、他の業務を兼任していますか。それとも専任ですか。

1. 専任である→問11へ 2. 他の業務を兼任している



〔安全運転管理者か他の業務を兼任している場合のみお答え下さい〕

問10-1 全体の業務時間の内、何割位を安全運転管理者としての業務にあてておられますか。該当するもの一つだけ○印をつけて下さい。

1. 1割未満 4. 5割以上7割未満
 2. 1割以上3割未満 5. 7割以上10割未満
 3. 3割以上5割未満 6. 10割

問11 安全運転管理者には特別な手当が支給されていますか。

1. 支給されていない

2. 支給されている → 月額

--	--	--	--

 円

問12 次の各項目に関して、安全運転管理者が決定権を持っていますか。各項目の該当する数字に○印をつけて下さい。

項 目	1. 決定権をもつ	2. 決定権はないが、実質的には安全運転管理者が決め ている。	3. 権限はない
1. 運行計画の作成	1	2	3
2. 乗務員の割当	1	2	3
3. 使用車両の決定	1	2	3
4. 運転者教育計画の作成	1	2	3
5. 運転者の採用	1	2	3
6. 運転者の昇格	1	2	3
7. 運転者の配置転換	1	2	3
8. 優良運転者	1	2	3
9. 車両の保管及び整備のための施設の新設、改善	1	2	3
10. 運転者のための各種施設（休憩所等）の新設、改善	1	2	3
11. 車両の廃車	1	2	3
12. 車両の購入	1	2	3

問13 貴事業所では、次にあげる業務は安全運転管理者の業務となっていますか。安全運転管理者の業務となっているものにいくつでも○印をつけて下さい。

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. 朝礼(点呼)の実施 | 13. 事故原因の分析 |
| 2. 運転者に対する運行上必要な指示 | 14. 運転者の勤務評定 |
| 3. 運転不適任者の発見(健康状態、服装) | 15. 任意保険加入の手続 |
| 4. 仕業点検実施の確認 | 16. その他(下欄にご記入下さい。) |
| 5. 運転日報等の点検 | |
| 6. タコグラフの管理 | |
| 7. 鍵の保管 | |
| 8. 駐車場の管理 | |
| 9. 運転者教育のための講習会の実施 | |
| 10. 社内免許審査の実施 | |
| 11. 事故時の処置 | |
| 12. 事故運転者の指導 | |

問14 副安全運転管理者を選任されていますか。また、選任されている場合は、その人数をご記入ください。

1. 選任していない→ 問15へ

2. 選任している。→ 人

選任している場合

〔副安全運転管理者を置いている事業所のみお答え下さい〕

問14-1 副安全運転管理者の現在の地位は、次のどれに該当しますか。該当するもの一つだけ○印をつけて下さい。

- | | |
|---------------------|---------------|
| 1. 役員以上 | 5. 主任相当職 |
| 2. 本部長、部長(次長も含む)相当職 | 6. 係員 |
| 3. 課長、課長代理相当職 | 7. 非常勤職員 |
| 4. 係長相当職 | 8. その他(具体的に) |

Ⅲ 次に、運転の採用や管理についてお伺いします。

問15 運転者を新規採用する場合、次のような採用試験や調査を実施していますか。実施している場合は、項目別に運転専従者欄、運転兼務者欄の数字に○印をつけて下さい。なお、両方ともに実施している場合は、両方の数字に○印をつけて下さい。

項 目	1. 運転専従者	2. 運転兼務者
1. 一般常識試験	1	1
2. 面接試験	2	2
3. 運転適性検査	3	3
4. 事故・違反の前歴調査	4	4
5. その他(具体的に記入下さい)	5	5
	{ }	{ }

問19 貴事業所では、業務中（通勤中を含みます）の事故違反の報告を義務づけていますか。各項目の該当する数字に○印をつけて下さい。

項 目		1. 義務づけている	2. 一部重要なものは義務づけている	3. 義務づけてない
事	死 亡	1	2	3
	傷 害	1	2	3
故	物 損	1	2	3
	違 反	1	2	3

問20 貴事業所では、過去3年間に業務中（通勤中を含みます）に第一当事者となった事故と違反が何件ありましたか。0件の場合は該当欄に0と、不明の場合は該当欄に不明と記入して下さい。

		平成2年度	3年度	4年度	5年(4-9月)	合 計
事	死 亡					
	傷 害					
故	物 損					
	違 反					
	合 計					

(注) 年度とは、4月から翌年3月までです。

問21 貴事業所では、車両の運転に対し、次にあげるような許可制度がありますか。ある場合には該当するものに、いくつでも○印をつけて下さい。

1. 許可制度はなく自由
2. 一定の勤続年数以上の者に対して許可
3. 免許取得後、一定年数以上の者に対して許可
4. 社内実技試験合格者に対して
5. 運転適性検査による適格者に対して許可
6. その他()

問22 貴社又は、貴事業所には、優良運転者の表彰制度がありますか。

1. ある
2. ない

問23 業務で交通事故を起こした運転者に対して、つぎのような制度がありますか。該当するものにいくつでも○印をつけて下さい。

1. 減俸・減給
2. 一定期間運転させない
3. 配置換えをする
4. 損害金の全部又は一部負担
5. 厳重注意
6. その他()

問24 貴社又は貴事業所には、次のような管理規定や規則、マニュアルなどがありますか。あるものすべてに、○印をつけてください。

1. 車両の点検整備やキーの保管等、車両管理に関する規定や規則
2. 運転者の服務に関する規定や規則
3. 事故処理に関する規定や規則
4. マイカー使用に関する規定や規則
5. その他()

問25 貴事業所では、安全運転管理のために、年間どれ位の費用をかけていますか。平成4年度実績でお答えください。なお、ここでいう安全運転管理のための費用とは、次の費用の総額をいいます。

- ・安全運転のための講習会費用
- ・優良運転者の表彰の費用
- ・安全管理上、必要とする書籍の購入費用
- ・安全運動、安全週間等の催物費用
- ・車両の安全を確保するための改造、機器の取付費用
- ・運転者の控室など、施設の改善、新設費用等

ただし、車両の整備にかかわる費用や安全運転管理者及び運転者の人件費は除きます。

年間費用

--	--	--	--	--	--

 円

問26 貴事業所では、運転者を対象とした朝礼(始業点呼)や終礼(終業点呼)を実施していますか。該当する欄に○印をつけて下さい。

項目	1. 毎日実施している	2. 時々実施している	3. 実施していない
朝 礼	1	2	3
終 礼	1	2	3

〔朝礼または終礼を実施していない事業所のみお答え下さい〕

問26-1 実施していない理由は次のどれですか。朝礼と終礼別に該当するものの欄にいくつでも○印をつけて下さい

項 目	朝礼	終礼
1. 運転者の勤務時間が同一でないため実施できない。	1	1
2. 自宅から仕事先を直行(直帰)させているため実施できない。	2	2
3. 多忙なため、時間をさけない。	3	3
4. 実施する必要がない。	4	4
5. その他()	5	5

問27 安全運転管理者、副安全運転管理者あるいは業務の管理者が運転者の免許証の確認を行っていますか。

1. 毎日行っている 2. 時々行っている 3. 行っていない

問28 安全運転管理者、副安全運転管理者あるいは業務の管理者が運転者に対する注意事項を毎日伝えていますか。

1. 毎日伝えている 2. 時々伝えている 3. 伝えていない

IV 次に車両管理の状況についてお尋ねします。

問29 貴事業所使用車両(レンタカー、リースカーを含む)の仕業点検を毎日実施していますか。

1. 毎日実施している 2. 時々実施している 3. 実施していない

問30 貴事業所使用車両の鍵はどのように保管していますか。該当するものに一つだけ○印をつけて下さい。

1. 責任者が一括して保管し、管理している。
2. キーボックス等に保管するだけで、出し入れは自由にしている。
3. 運転する者が各自保管している
4. その他(具体的に)

問31 社有車の私的使用を禁止をしていますか。

1. 禁止している。
2. 許可制としている。
3. 禁止していない。

問32 マイカーを業務用に使用させていますか。

1. 使用させている
2. 使用させていない→問33へ

↓

〔マイカーを業務用に使用させている事業所のみお答え下さい〕

問32-1 業務用にマイカーを使用させている運転者に対して、次のような諸費用の一部、又は前部を補助していますか。該当するものにいくつでも○印をつけて下さい。

- | | |
|--------------------------|----------|
| 1. 駐車料金の補助(自宅付近の駐車場も含む。) | 2. ガソリン代 |
| 3. 税金 | 4. 保険料 |
| 5. 点検・車両等の整備費 | 6. 車両購入費 |
| 7. その他(具体的に | |

問33 マイカー通勤を認めていますか。

1. 認めており、自由である。
2. 許可制としている。
3. 禁止している。

問34 貴事業所では、次のような台帳や日報を整備していますか。整備している台帳類にいくつでも○印をつけて下さい。

1. 運転者台帳
2. 車両管理台帳
3. 仕業点検記録簿
4. 自動車運転記録(運転日報等)
5. その他(具体的に)

問35 貴事業所では、整備管理者を選任していますか。

1. 選任している
2. 選任していない → 問36へ

↓

問35-1 安全運転管理者は整備管理者を兼務していますか。

1. 兼務していない
2. 兼務している → 問36へ

↓

問35-2 安全運転管理者と整備管理者の職務上の上下関係について、該当するもの1つに○印をつけてください。

1. 対等の関係にある。
2. 上下の関係(安全運転管理者が上位)にある。
3. 上下の関係(整備管理者が上位)にある。
4. どちらとも言えない。

V 次に安全運転中央研修所についてお尋ねします。

問36 安全運転中央研修所では、平成3年5月から安全運転管理者、企業運転者等に対する安全運転に関する研修を開始しておりますが、このことを知っていますか。

1. 知っている 2. 知らない → 問38へ

↓

問37 貴事業所では今までに安全運転中央研修所を利用したことがありますか

1. 利用したことがある 2. 利用したことがない

VI 最後に御社の使用車両の走行距離等についてご記入ください。

問38 貴社の使用車両の走行距離等を次ページの「使用車両の走行距離表」にご記入ください。なお、記入については次の点にご注意ください。

- ① まず、表の左上の欄に年月日を記入し、その日現在の値をご記入ください。
- ② ナンバーはナンバープレートの表示をすべて記入してください。
- ③ 車種は、該当の車種に○印をつけてください。車種区分は次のようにしてください。
バス…大型バス、マイクロバス 大型貨物車…最大積載量5 t以上の貨物車
小型貨物車…最大積載量5 t未満の貨物車 乗用車…軽乗用を除く乗用車
軽自動車…軽乗用、軽貨物 二輪・原付…自動二輪、原付
- ④ 登録年月の年区分は該当欄に○印をつけてください。年月日が1桁の場合は前に0をつけて右詰めでご記入ください。
たとえば5月の時は、05と記入してください。
- ⑤ 使用している車両は新車か中古車での購入か、該当の欄に○印をつけてください。
- ⑥ 走行距離は、車両の走行距離計で確認してご記入ください。
- ⑦ もし、用紙が不足する場合は、記入用紙をコピーして添付してください。

—ご協力ありがとうございました—

写真1 日めくり式の安全標語

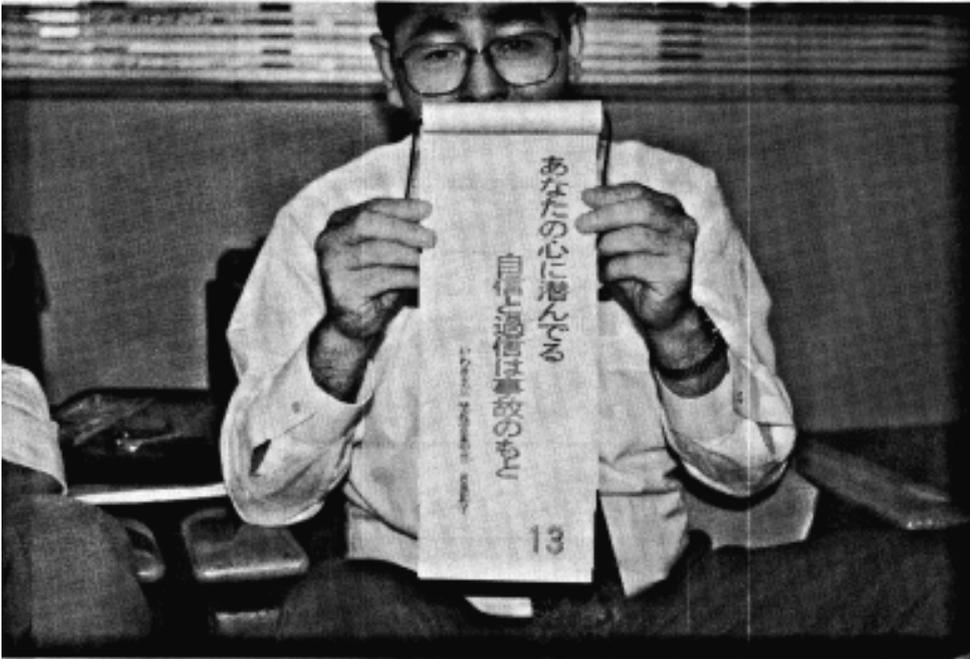
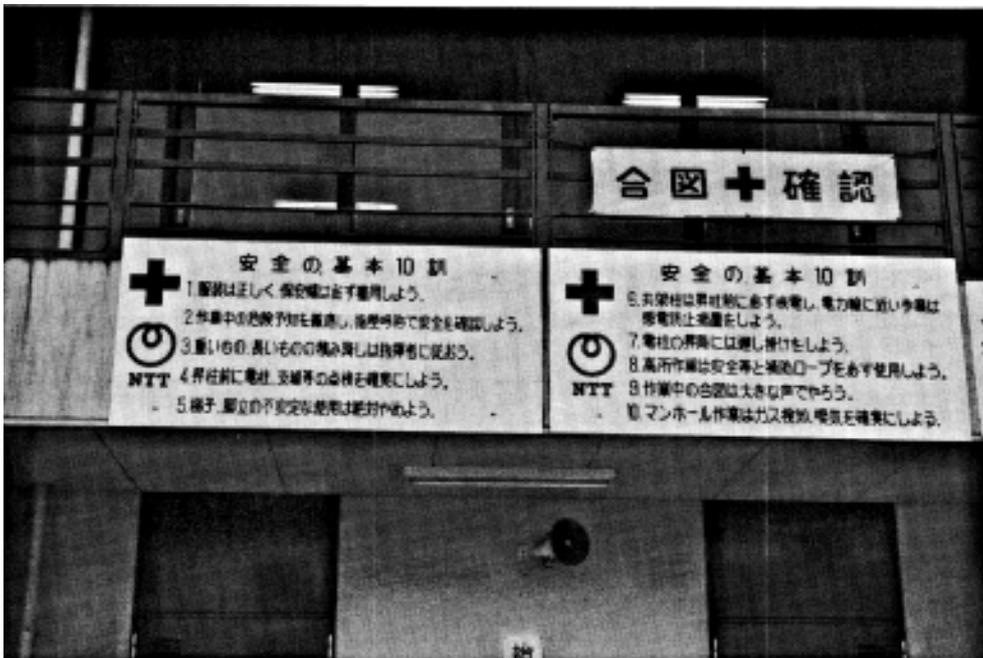


写真2 安全10訓



- a. 出欠の確認
- b. 体調・予定を記入し、体調と予定にともなって特にチェックすべきポイントがあれば記入する。
- c. 本日のワンポイントを全員で決定して記入する。ワンポイントは、例えば雨天であれば「スリップに注意」などその日に適した内容としている。
- d. 本日のワンポイントを全員で確認。
- e. 安全運転管理者からメッセージがあれば記入する。
- f. 全員が閲覧して印を押す。

MM運動には、MM運動のポイントが記されている「M・Mカード」（管理者用）と参加者の冊子が販売されており、活用している（写真参照）。

写真1 M・Mカードと冊子

