

平成 19 年度調査研究報告書

事業所の交通安全対策に対する
支援の在り方に関する調査研究
報 告 書

平成 20 年3月

自動車安全運転センター

事業所の交通安全対策に対する支援の在り方に関する調査研究委員名簿
(順不同)

自由学園最高学部長、千葉大学名誉教授		鈴木春男
国土交通省自動車交通局安全政策課	事故防止	
	対策推進官	山崎孝章
警察庁交通局交通企画課	課長補佐	中村彰宏
科学警察研究所交通科学部交通科学第二研究室	主任研究官	矢野伸裕
(財)交通事故総合分析センター研究部	担当部長	西田泰
京王電鉄バス株式会社管理部総務担当	課長補佐	佐多謙一
トヨタカローラ千葉株式会社	管理部長	大川通尚
自動車安全運転センター業務部	部長	宮崎久夫
”	調査研究部調査研究課	課長代理 宇澤聖雄
”	東京都事務所	課長 中島豊
”	大阪府事務所	主査 岸良昭
(事務局)		
自動車安全運転センター業務部業務第二課	課長	石坂淳一
”	業務部業務第二課	課長代理 新井孝宏
”	業務部業務第二課	主任 光藤まゆみ

事業所の交通安全対策に対する支援の在り方に関する調査研究

報告書目次

第1部 調査研究の概要	1
第1章 調査研究の目的	1
第2章 調査研究の構成	2
第2部 事業所等における交通事故分析	5
第1章 分析の概要	5
1-1 分析の目的	5
1-2 分析のための資料	5
第2章 分析結果	6
2-1 安全運転管理者及び運行管理者数の推移	6
2-2 業務事故件数の推移	7
2-3 死亡事故率の推移	9
2-4 地域別・都道府県別事故件数	10
2-5 年齢別	14
2-6 性別	15
2-7 当事者別	16
2-8 法令違反	18
2-9 地形別道路形状	24
2-10 曜日	27
2-11 時間	28
2-12 事故類型	31
2-13 自体防護（シートベルトの着用）	37
第3章 事業所等における交通事故分析結果のまとめ	38
第3部 安全運転管理者又は運行管理者選任事業所に対する郵送調査	40
第1章 調査の概要	40
1-1 調査の目的	40
1-2 調査実施の概要	40
第2章 調査結果	42
2-1 調査対象事業所の概要	42
2-2 使用車両台数と使用頻度、走行距離	56
2-3 運転者数	59
2-4 事故・違反の報告義務	61
2-5 安全運転管理に関わる費用	68
2-6 安全運転施策の実施状況	70
2-7 運転経歴証明書の利用状況	72

2-8	「運転記録証明書の分析結果」への評価	81
2-9	運転経歴証明書を利用しない理由	83
2-10	まとめ資料の評価	85
2-11	新しい提供サービスの期待	88
2-12	その他の要望事項	91
第3章	安全運転施策と事故・違反の関係	94
3-1	経歴証明利用期間と事故・違反件数	94
3-2	安全運転施策と事故・違反	102
第4章	郵送調査結果のまとめ	107
第4部	安全運転管理者又は運行管理者選任事業所に対する訪問調査	110
第1章	調査の概要	110
1-1	調査の目的	110
1-2	調査対象	110
1-3	調査項目	110
1-4	調査方法と実施期間	110
第2章	調査結果	111
2-1	A社訪問調査結果	111
2-2	B社訪問調査結果	115
2-3	C社訪問調査結果	117
2-4	D社訪問調査結果	120
2-5	E社訪問調査結果	123
2-6	F社訪問調査結果	126
2-7	G社訪問調査結果	131
2-8	H社訪問調査結果	136
2-9	I社訪問調査結果	140
2-10	J社訪問調査結果	145
第3章	調査結果概要	148
3-1	事業所概要	148
3-2	事故・違反件数の推移	149
3-3	安全運転管理の組織体制	150
3-4	安全運転管理に関わる費用	152
3-5	実施している安全運転施策	154
3-6	経歴証明書利用の実態	159
3-7	「安全運転管理診断表」の評価と要望	161
3-8	交通安全対策への支援要望	163
第4章	運転適性診断の事故防止効果	164
第5章	安全運転管理者又は運行管理者選任事業所に対する訪問調査のまとめ	167
第5部	安全運転管理診断表の分析	169
第1章	既存の安全運転管理診断表	169

第2章 安全運転管理診断表に対する要望	177
2-1 郵送調査からみた要望点	177
2-2 訪問調査からみた要望点	178
第3章 新しい安全運転管理診断表の方向	180
参考：「運転記録証明書の分析結果」のデザイン案	182
第6部 安全運転管理診断総括表に使用する資料の作成	186
第1章 安全運転管理診断総括表の構成	186
第2章 安全運転管理診断総括表に使用する資料案	187
第7部 まとめと今後の課題	190
第1章 調査結果の要約	190
第2章 今後の課題	196
第8部 資料	199
使用調査票	201

第1部 調査研究の概要

第1章 調査研究の目的

事業所等の安全運転意識の高まりとともに、自動車安全運転センターが発行する運転記録証明書の申請数も増加している。自動車安全運転センターでは、運転記録証明書の交付時に当該事業所等における交通事故・違反状況を分析した「安全運転管理診断表」（15～20 ページ程度の資料）を提供しており、事業所等からは好評を得ている。

しかし、現状の「安全運転管理診断表」は、交通事故・違反の発生状況等を図表中心にとりまとめた現状分析資料に止まっており、事業所等からは「要点を1枚程度にまとめた資料ができないか」といった要望が寄せられている。事務所によっては、事務所長が「まとめ資料」を個別に作成して「安全運転管理診断表」と共に提供して事業所等の要望に応じている状況である。

このような背景から、事故・違反の経歴証明書の利便を向上させると共に、利用事業所等のさらなるニーズに応じていくため、現状の「安全運転管理診断表」でよいのか、また、事業所等が必要としている数ページの資料（「総括表」と称する）の内容をどのようにすべきか等、事業所の交通安全対策に対する支援の在り方について調査研究を行うものである。

第2章 調査研究の構成

調査研究のフローは、図 1-2-1 の通りである。

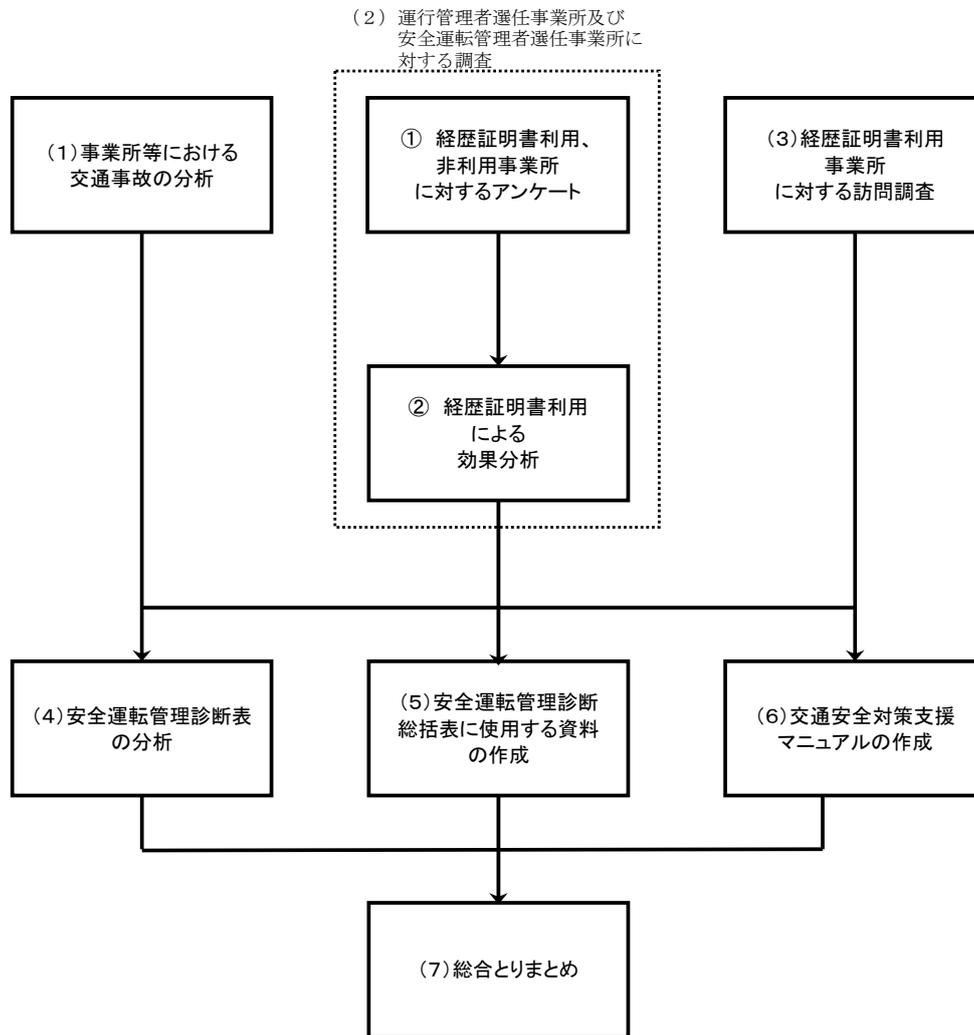


図 1-2-1 調査研究の全体フロー

各調査項目の内容は、以下の通りである。

(1) 事業所等における交通事故の分析

運行管理者あるいは安全運転管理者選任事業所と非選任事業所の交通事故特性の違いを分析するため、交通事故総合分析センターが保有している交通事故データを集計・分析した。分析対象は主に第1当事者とし、全事故と死亡事故に分け、過去10年間の推移と過去3年間の累計を分析した。分析項目は以下の通りである。

- 業務事故件数推移
- 地域別・都道府県別
- 年齢別
- 性別
- 当事者別
- 法令違反

- 地形別道路形状
- 曜日
- 時間
- 事故類型
- 自体防護（シートベルトの着用）

（２）運行管理者選任事業所及び安全運転管理者選任事業所に対する調査

① 経歴証明書利用、非利用事業所に対するアンケート

経歴証明書の利用実態と利用の効果把握のため、運行管理者または安全運転管理者選任事業所で、経歴証明書をすでに利用している事業所（「利用事業所」と称する）と利用していない事業所（「非利用事業所」と称する）を対象に郵送配布・郵送回収方式で調査を実施した。サンプル数は1,200事業所とし、利用事業所と非利用事業所のサンプル数は、概ね半数ずつとした。回収は846事業所で、有効配布数1,191事業所に対する回収率は71%であった。調査項目は以下の通りである。

- 事業所属性（資本金、従業員数、業種）
- 安全運転管理者、運行管理者の選任状況
- 使用車両（車種、走行距離、利用頻度）
- 運転者の属性（性、人数、平均年齢）
- 事故・違反の状況（報告義務、過去3年間の発生件数、件数の根拠）
- 安全運転管理に関わる費用
- 安全運転管理の施策
- 運転経歴証明書の利用状況（きっかけ、活用状況、効果）
- 運転記録証明書の分析結果の評価
- 運転経歴証明書の非利用理由
- 事故・違反分析資料の評価、要望
- 自動車安全運転センターの提供サービスへの期待
- その他自由意見等

② 経歴証明書利用による効果分析

利用事業所と非利用事業所を対象とした調査結果から、経歴証明書の利用の有無、利用期間による事故・違反件数の差を分析した。

（３）経歴証明書利用事業所に対する訪問調査

効果的に経歴証明書を利用している事業所等10カ所を対象に訪問調査を実施した。対象事業所等は、規模、業種、地域などに偏りがないように多様な事業所を選定した。インタビュー項目は、以下の通りである。

- 事業所概要
- 事業所で使用している車両概要
- 運転者数と属性
- 事故・違反件数の推移
- 安全運転管理の組織体制

- 安全運転管理に関わる費用
- 実施している安全運転施策
- 経歴証明書利用の実態
- 「安全運転管理診断表」の評価と要望
- 交通安全対策への支援の要望
- その他

(4) 安全運転管理診断表の分析

自動車安全運転センターの各事務所で提供している「総括表」の事例を収集し、「総括表」としてどのような資料が利用されているかなどを分析した。また、前記の経歴証明書利用事業所への郵送調査や訪問調査の結果等から「安全運転管理診断表」の問題点を検討し、「総括表」の方向性を検討した。

(5) 安全運転管理診断総括表に使用する資料の作成

「総括表」として、事業所の事故・違反傾向を同業種と比較分析する電子データファイル(Excelのマクロで動作するシステム)を作成した。この同業種と比較分析するシステムのアウトプットは、次の6項目から構成されている。

① 当該事業所等が所属している業種の特性

当該事業所等が所属している業種の全平均の中での位置づけを出力する。業種分類はこれまで自動車安全運転センターが行ってきた23業種分類に従っている。

② 当該事業所のSDカード取得率

当該事業所のSDカード取得率を同業種平均と比較する。

③ 事故件数比率

当該事業所の運転者1人当たり事故件数を同業種平均と比較する。

④ 違反件数比率

当該事業所の運転者1人当たり違反件数を同業種平均と比較する。

⑤ 違反内容

違反内容の中で、他事業所等から比べて多い違反内容について注意を促すコメントを記述する。

⑥ 処分件数比率の傾向

処分者件数比率の多寡を同業種平均と比較する。

(6) 交通安全対策支援マニュアルの作成

事業所の事故・違反傾向を同業種と比較分析する電子データファイルを利用して、事業所等に交通安全対策支援を行う際のマニュアルを作成した。なお、マニュアルは、本報告書の別冊として作成している。

(7) 総合とりまとめ

これまでの分析結果を総合的にとりまとめて、今後の課題を整理した。

第2部 事業所等における交通事故分析

第1章 分析の概要

1-1 分析の目的

安全運転管理者あるいは運行管理者選任事業所と非選任事業所の交通事故特性の違いを分析するため、(財)交通事故総合分析センターが保有している交通事故データを集計・分析する。分析対象は第1当事者とし、全事故と死亡事故に分け、過去10年間の推移と過去3年間の累計を分析する。

1-2 分析のための資料

分析対象データは、(財)交通事故総合分析センターが保有している交通事故データの業務中、通勤中の事故である。また、集計・分析対象とするデータは、事故当事者が原付以上の車両である。

ここでは、当事者が属する事業所の安全運転管理者あるいは運行管理者の選任状況で分類し、集計を行っており、以下、用語を次のように定義している。

- ① 安全運転管理者選任事業所：安全運転管理者又は副安全運転管理者が選任されている事業所。
- ② 運行管理者選任事業所：運行管理者が選任されている事業所。
- ③ 選任対象外事業所：安全運転管理者や運行管理者を選任する義務のない事業所。ただし、当事者がいずれの事業所にも所属していない場合を含む。
- ④ 未選任・調査不能：未選任事業所とは安全運転管理者又は運行管理者を選任する義務があるにもかかわらず、これらが選任されていない事業所のこと。調査不能は、当事者が判明しているが、選任、未選任、選任対象外のいずれに該当するのか不明の事業所である。
- ⑤ 業務・通勤中事故計：業務・通勤中事故の合計で、上記①～④の合計である。
- ⑥ 対象外当事者：当事者が私用中の場合又はひき（あて）逃げ等のために当事者が不明の場合。この他、当事者が列車、軽車両、歩行者、路面電車及び物件（相手なし）の場合もここに含まれる。
- ⑦ 総計：上記「⑤業務・通勤中事故計」と「⑥対象外当事者」の合計。

第2章 分析結果

2-1 安全運転管理者及び運行管理者数の推移

以下の分析の前提として、安全運転管理者と運行管理者数の推移をみておく。

安全運転管理者は平成9年から一時増加したが、平成11年をピークにその後は減少しており、平成18年現在は約34万人と、平成9年の96%の水準である。運行管理者は増加傾向で、特に平成12年以降、増加傾向が顕著である。平成18年の運行管理者は14万人強で、平成9年から22%増加している（表2-2-1、図2-2-1）。

表2-2-1 安全運転管理者及び
運行管理者数の推移

単位：人

	安全運転管理者	運行管理者
平成9年	350,961	118,903
平成10年	354,600	121,088
平成11年	355,806	122,390
平成12年	354,707	123,098
平成13年	351,964	127,123
平成14年	348,612	131,967
平成15年	346,109	133,287
平成16年	342,525	137,018
平成17年	341,566	140,805
平成18年	338,211	144,901

注：各年、3月末現在である。

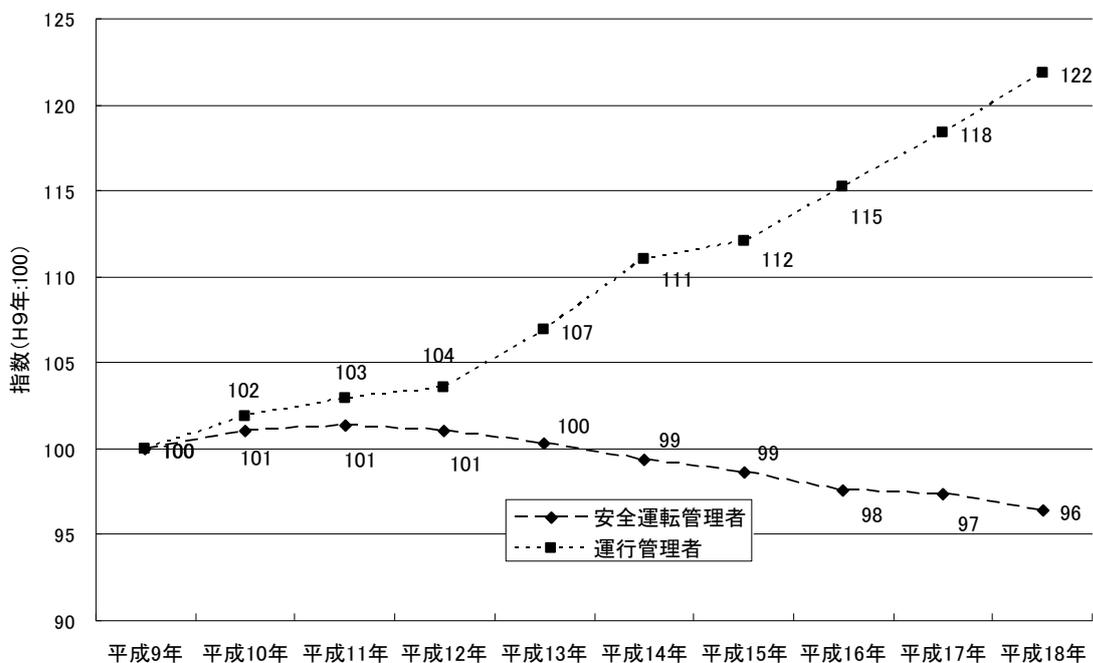


図2-2-1 安全運転管理者及び運行管理者数の推移 (指数：平成9年=100)

2-2 業務事故件数の推移

総事故件数は平成9年の78万件強から平成18年の89万件弱まで、10年間に14%ほど増加している。業務・通勤中の事故は平成9年も平成18年も28万件前後で、事故全体の伸びを下回っている。業務・通勤中の事故は、平成18年で全事故89万件強中の28万件強で、全体の32%を占める。

平成18年の安全運転管理者選任事業所の事故件数は5万9千件強で全体の7%、運行管理者選任事業所の事故件数は約4万8千件で全体の5%を占める。

平成9年を100とする指数でみると、平成18年は総計が114、業務・通勤中の事故が103である。安全運転管理者選任事業所は96と減少であるが、運行管理者選任事業所は111と業務・通勤中の事故全体の伸びを上回っている。

表 2-2-2 事故件数の推移（全事故）

単位：件

	安全運転 管理者選 任事業所	運行管理 者選任事 業所	選任対象 外事業所	未選任・ 調査不能	業務・通 勤中事故 計	対象外当 事者	総計
平成9年	61,276	43,295	155,873	14,915	275,359	505,040	780,399
平成10年	58,980	45,079	154,398	14,787	273,244	530,634	803,878
平成11年	60,485	47,697	158,780	15,863	282,825	567,538	850,363
平成12年	63,119	51,262	176,425	16,681	307,487	624,447	931,934
平成13年	64,674	50,757	174,667	18,508	308,606	638,563	947,169
平成14年	62,731	49,999	165,673	16,703	295,106	641,615	936,721
平成15年	62,490	51,913	167,655	18,165	300,223	647,770	947,993
平成16年	61,584	51,371	170,107	18,730	301,792	650,399	952,191
平成17年	60,821	50,592	166,463	18,945	296,821	637,007	933,828
平成18年	58,935	47,998	157,094	19,833	283,860	603,004	886,864

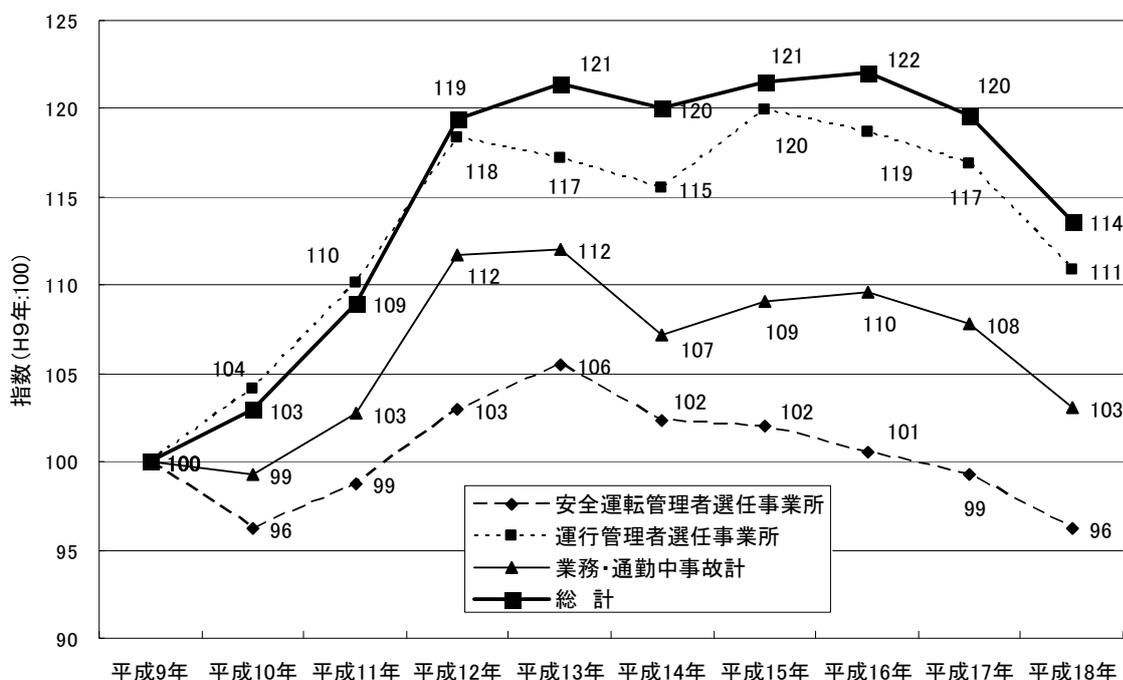


図 2-2-2 事故件数の推移（全事故：指数：平成9年=100）

死亡事故件数で見ると、総計は平成9年の9,220件から平成18年には6,148件へと減少している。業務・通勤中の事故も減少傾向で、平成9年の3,072件から平成18年には2,358件へと減少している。平成18年で、業務・通勤中の事故は全死亡事故の38%を占めている。死亡以外を含めた全事故件数では、業務・通勤中の事故は全体の32%であり、死亡事故では業務・通勤中の事故の占める比率が高い。

平成18年の安全運転管理者選任事業所の死亡事故件数は455件で全体の7%、運行管理者選任事業所の死亡事故件数は533件で全体の9%を占める。総事故件数では安全運転管理者選任事業所の方が多く、死亡事故では運行管理者選任事業所の方が多く。

平成9年を100とする指数で見ると、平成18年は総計が67、業務・通勤中の事故が77で、いずれも減少している。安全運転管理者選任事業所は67と全体と同じ指数であるが、運行管理者選任事業所は74と全死亡事故件数ほど減少していない。

表 2-2-3 事故件数の推移（死亡事故）

単位：件

	安全運転 管理者選 任事業所	運行管理 者選任事 業所	選任対象 外事業所	未選任・ 調査不能	業務・通 勤中事故 計	対象外当 事者	総 計
平成9年	681	723	1,531	137	3,072	6,148	9,220
平成10年	561	732	1,550	169	3,012	5,785	8,797
平成11年	605	731	1,498	150	2,984	5,697	8,681
平成12年	583	759	1,525	151	3,018	5,689	8,707
平成13年	589	694	1,486	150	2,919	5,495	8,414
平成14年	576	667	1,428	161	2,832	5,161	7,993
平成15年	547	649	1,428	168	2,792	4,664	7,456
平成16年	494	637	1,355	143	2,629	4,455	7,084
平成17年	459	614	1,235	123	2,431	4,194	6,625
平成18年	455	533	1,238	132	2,358	3,789	6,147

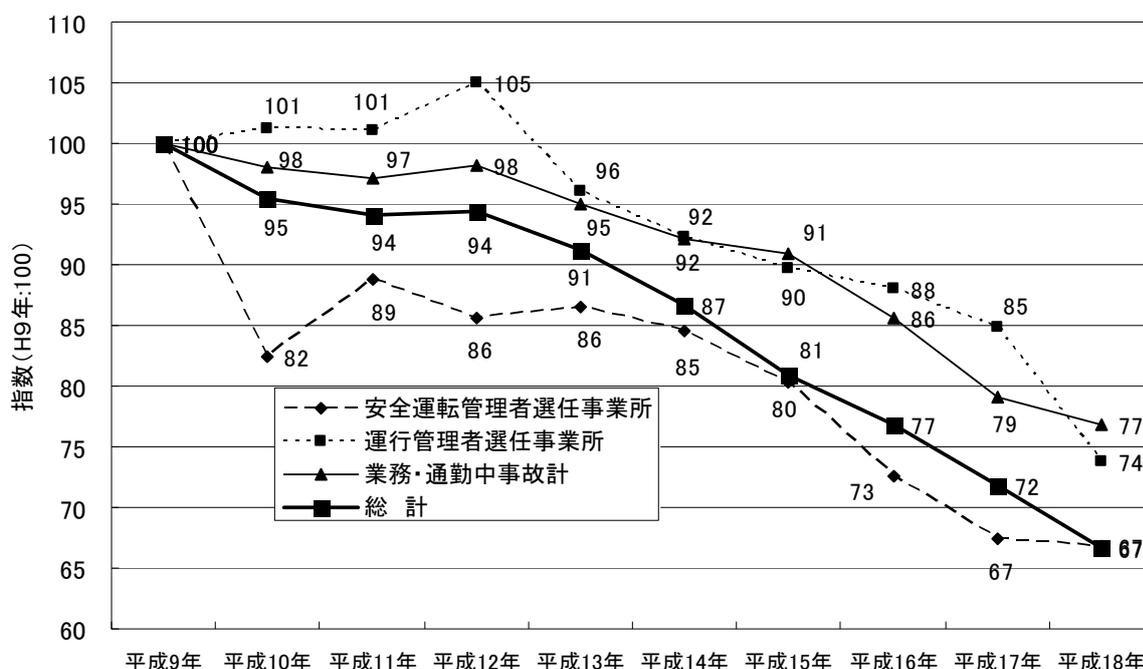


図 2-2-3 事故件数の推移（死亡事故：指数：平成9年＝100）

2-3 死亡事故率の推移

全事故に占める死亡事故の比率（死亡事故率＝死亡事故件数÷全事故件数）を算出した。全体としては減少傾向で、平成9年の1.18%から平成18年には0.69%へと減少している。平成18年の死亡事故率は全事故が0.69%に対して業務・通勤中は0.83%とやや高い。安全運転管理者選任事業所は0.77%であるが、運行管理者選任事業所は1.11%と高い。

表 2-2-4 全事故に占める死亡事故の比率の推移

単位：％

	安全運転 管理者選 任事業所	運行管理 者選任事 業所	選任対象 外事業所	未選任・ 調査不能	業務・通 勤中事故 計	対象外当 事者	総計
平成9年	1.11	1.67	0.98	0.92	1.12	1.22	1.18
平成10年	0.95	1.62	1.00	1.14	1.10	1.09	1.09
平成11年	1.00	1.53	0.94	0.95	1.06	1.00	1.02
平成12年	0.92	1.48	0.86	0.91	0.98	0.91	0.93
平成13年	0.91	1.37	0.85	0.81	0.95	0.86	0.89
平成14年	0.92	1.33	0.86	0.96	0.96	0.80	0.85
平成15年	0.88	1.25	0.85	0.92	0.93	0.72	0.79
平成16年	0.80	1.24	0.80	0.76	0.87	0.68	0.74
平成17年	0.75	1.21	0.74	0.65	0.82	0.66	0.71
平成18年	0.77	1.11	0.79	0.67	0.83	0.63	0.69

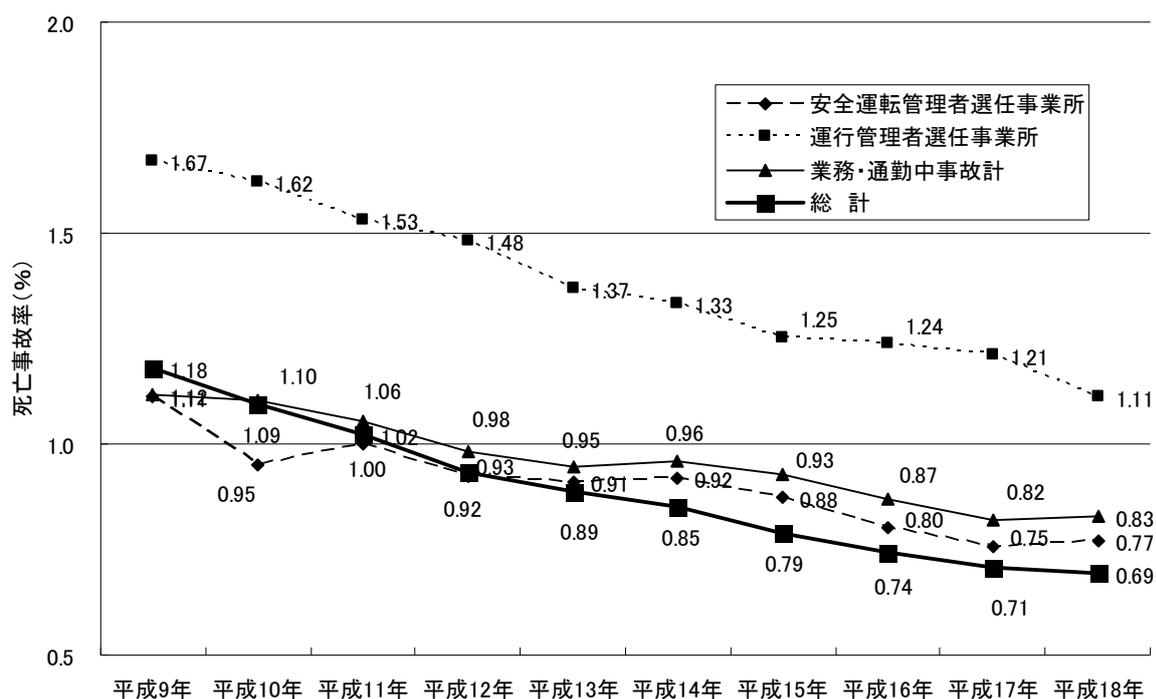


図 2-2-4 全事故に占める死亡事故の比率の推移

2-4 地域別・都道府県別事故件数

以下、平成16年から18年の3年間の合計事故件数を分析していく。ここでは、地域を表2-2-5のように分類している。

業務・通勤中の事故が多い地域は関東(26万9千件)、近畿(12万5千件)、九州(10万6千件)、東京(10万5千件)等である。業務・通勤中の事故の比率が高い地域は、東京(業務・通勤中の事故の比率が44.0%)、北海道(同41.3%)、東北(同40.7%)等である。逆に業務・通勤中の事故の比率が低いのは、四国(同25.6%)、近畿(同27.0%)、中部(同27.7%)等である。

安全運転管理者選任事業所の事故比率が高いのは、東京(安全運転管理者選任事業所の事故比率が16.7%)、九州(同10.9%)、東北(同8.2%)等で、運行管理者選任事業所の事故比率が高いのは、北海道(運行管理者選任事業所の事故比率が9.6%)、近畿(同7.2%)、東京(同6.8%)等である(表2-2-6)。

死亡事故でみると業務・通勤中の事故が多いのは、関東(2,415件)、近畿(953件)、中部(952件)の順である。死亡事故でみて、業務・通勤中の事故比率が高いのは、東京(業務・通勤中の事故比率が47.6%)、関東(同39.1%)、北海道(同37.3%)等である(表2-2-7)。

業務・通勤中の事故が多い都道府県をみると、東京(業務・通勤中の事故が105,397件)、神奈川(同49,133件)、埼玉(同48,123件)、静岡(同47,180件)、愛知(同46,275件)、福岡(同42,169件)、大阪(同41,994件)と大都市圏に集中している。死亡事故でみると、多少の入れ替わりがあるが、大都市圏に集中している傾向は同様である。

業務・通勤中の事故の比率が高い都道府県は、宮城(業務・通勤中の事故比率が44.1%)、東京(同44.0%)、秋田(同43.3%)、京都(同43.1%)、青森(同42.9%)等である。死亡事故でみると、東京(同47.6%)、佐賀(同47.4%)、山口(同45.2%)、神奈川(同44.4%)、石川(同44.3%)等である。

表2-2-5 地域区分と都道府県

地域	都道府県	地域	都道府県
北海道	北海道	近畿	滋賀
東北	青森	中国	京都
	岩手		大阪
	宮城		兵庫
	秋田		奈良
	山形		和歌山
	福島	鳥取	
東京	東京	島根	
関東	茨城	岡山	
	栃木	広島	
	群馬	山口	
	埼玉	四国	徳島
	千葉		香川
	神奈川		愛媛
	新潟		高知
	山梨	九州	福岡
	長野		佐賀
	静岡		長崎
中部	富山		熊本
	石川		大分
	福井		宮崎
	岐阜	鹿児島	
	愛知	沖縄	
三重			

表 2-2-6 地域別事故件数（平成 16～18 年計：全事故）

	実数(件)							比率(%)						
	安全運転管理者 選任事業所	運行管理者 選任事業所	選任対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通勤中 事故計	対象外当事者	総計	安全運転管理者 選任事業所	運行管理者 選任事業所	選任対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通勤中 事故計	対象外当事者	総計
北海道	4,463	8,011	21,889	13	34,376	48,819	83,195	5.4	9.6	26.3	0.0	41.3	58.7	100.0
東北	13,780	8,280	44,993	1,581	68,634	100,036	168,670	8.2	4.9	26.7	0.9	40.7	59.3	100.0
東京	40,008	16,177	40,840	8,372	105,397	134,036	239,433	16.7	6.8	17.1	3.5	44.0	56.0	100.0
関東	35,007	39,143	176,932	18,520	269,602	585,939	855,541	4.1	4.6	20.7	2.2	31.5	68.5	100.0
中部	16,440	15,137	53,139	5,409	90,125	235,455	325,580	5.0	4.6	16.3	1.7	27.7	72.3	100.0
近畿	17,780	33,167	64,725	9,366	125,038	337,691	462,729	3.8	7.2	14.0	2.0	27.0	73.0	100.0
中国	11,011	7,665	31,484	5,419	55,579	116,683	172,262	6.4	4.4	18.3	3.1	32.3	67.7	100.0
四国	3,933	3,093	18,376	2,229	27,631	80,267	107,898	3.6	2.9	17.0	2.1	25.6	74.4	100.0
九州	38,918	19,288	41,286	6,599	106,091	251,484	357,575	10.9	5.4	11.5	1.8	29.7	70.3	100.0
合計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	6.5	5.4	17.8	2.1	31.8	68.2	100.0

表 2-2-7 地域別事故件数（平成 16～18 年計：死亡事故）

	実数(件)							比率(%)						
	安全運転管理者 選任事業所	運行管理者 選任事業所	選任対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通勤中 事故計	対象外当事者	総計	安全運転管理者 選任事業所	運行管理者 選任事業所	選任対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通勤中 事故計	対象外当事者	総計
北海道	62	103	168	5	338	569	907	6.8	11.4	18.5	0.6	37.3	62.7	100.0
東北	128	151	360	10	649	1,107	1,756	7.3	8.6	20.5	0.6	37.0	63.0	100.0
東京	157	69	159	15	400	440	840	18.7	8.2	18.9	1.8	47.6	52.4	100.0
関東	408	524	1,334	149	2,415	3,756	6,171	6.6	8.5	21.6	2.4	39.1	60.9	100.0
中部	154	215	528	55	952	1,659	2,611	5.9	8.2	20.2	2.1	36.5	63.5	100.0
近畿	118	317	462	56	953	1,719	2,672	4.4	11.9	17.3	2.1	35.7	64.3	100.0
中国	104	148	288	29	569	983	1,552	6.7	9.5	18.6	1.9	36.7	63.3	100.0
四国	57	52	185	14	308	605	913	6.2	5.7	20.3	1.5	33.7	66.3	100.0
九州	220	205	344	65	834	1,600	2,434	9.0	8.4	14.1	2.7	34.3	65.7	100.0
合計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	7.1	9.0	19.3	2.0	37.4	62.6	100.0

表 2-2-8 都道府県別事故件数（平成 16～18 年計：全事故）

	実数(件)							比率(%)								
	安全 運転 事業 管理者	運行 管理 事業 管理者	選 任 事 業 所 外	未 選 任 ・ 調 査 不 能	業 務 ・ 通 勤 中 事 故 計	対 象 外 当 事 者	総 計	安全 運 転 事 業 所 管 理 者	運 行 管 理 者	選 任 事 業 所 外	未 選 任 ・ 調 査 不 能	業 務 ・ 通 勤 中 事 故 計	対 象 外 当 事 者	総 計		
北海道	4,463	8,011	21,889	13	34,376	48,819	83,195	5.4	9.6	26.3	0.0	41.3	58.7	100.0		
東	青森	2,247	1,073	6,743	409	10,472	13,960	24,432	9.2	4.4	27.6	1.7	42.9	57.1	100.0	
	岩手	1,081	1,038	3,553	157	5,829	11,387	17,216	6.3	6.0	20.6	0.9	33.9	66.1	100.0	
	宮城	2,712	3,157	12,489	27	18,385	23,344	41,729	6.5	7.6	29.9	0.1	44.1	55.9	100.0	
	秋田	1,675	652	3,914	196	6,437	8,441	14,878	11.3	4.4	26.3	1.3	43.3	56.7	100.0	
北	山形	2,875	962	6,585	463	10,885	16,863	27,748	10.4	3.5	23.7	1.7	39.2	60.8	100.0	
	福島	3,190	1,398	11,709	329	16,626	26,041	42,667	7.5	3.3	27.4	0.8	39.0	61.0	100.0	
東 京	40,008	16,177	40,840	8,372	105,397	134,036	239,433	16.7	6.8	17.1	3.5	44.0	56.0	100.0		
東	関	茨城	1,686	3,133	8,727	791	14,337	55,318	69,655	2.4	4.5	12.5	1.1	20.6	79.4	100.0
		栃木	2,436	896	12,267	188	15,787	30,184	45,971	5.3	1.9	26.7	0.4	34.3	65.7	100.0
		群馬	2,524	1,479	18,394	3,092	25,489	44,664	70,153	3.6	2.1	26.2	4.4	36.3	63.7	100.0
		埼玉	2,567	6,629	31,393	7,534	48,123	106,514	154,637	1.7	4.3	20.3	4.9	31.1	68.9	100.0
		千葉	6,141	7,246	25,052	3	38,442	70,326	108,768	5.6	6.7	23.0	0.0	35.3	64.7	100.0
	東	神奈川	5,640	12,549	28,988	1,956	49,133	128,578	177,711	3.2	7.1	16.3	1.1	27.6	72.4	100.0
		新潟	1,456	1,934	5,984	110	9,484	34,066	43,550	3.3	4.4	13.7	0.3	21.8	78.2	100.0
		山梨	1,301	649	2,882	408	5,240	16,592	21,832	6.0	3.0	13.2	1.9	24.0	76.0	100.0
		長野	2,423	1,186	10,642	2,136	16,387	24,770	41,157	5.9	2.9	25.9	5.2	39.8	60.2	100.0
		静岡	8,833	3,442	32,603	2,302	47,180	74,927	122,107	7.2	2.8	26.7	1.9	38.6	61.4	100.0
中	山	富山	985	757	2,153	26	3,921	18,998	22,919	4.3	3.3	9.4	0.1	17.1	82.9	100.0
		石川	615	949	3,771	379	5,714	19,149	24,863	2.5	3.8	15.2	1.5	23.0	77.0	100.0
		福井	1,982	554	2,078	391	5,005	10,113	15,118	13.1	3.7	13.7	2.6	33.1	66.9	100.0
	部	岐阜	5,909	1,846	10,221	1	17,977	24,867	42,844	13.8	4.3	23.9	0.0	42.0	58.0	100.0
		愛知	5,911	10,344	27,015	3,005	46,275	133,518	179,793	3.3	5.8	15.0	1.7	25.7	74.3	100.0
		三重	1,038	687	7,901	1,607	11,233	28,810	40,043	2.6	1.7	19.7	4.0	28.1	71.9	100.0
近	畿	滋賀	1,813	1,320	4,297	346	7,776	22,628	30,404	6.0	4.3	14.1	1.1	25.6	74.4	100.0
		京都	4,197	5,761	14,041	765	24,764	32,632	57,396	7.3	10.0	24.5	1.3	43.1	56.9	100.0
		大阪	2,965	17,054	14,754	7,221	41,994	154,537	196,531	1.5	8.7	7.5	3.7	21.4	78.6	100.0
		兵庫	6,160	7,366	23,741	350	37,617	89,966	127,583	4.8	5.8	18.6	0.3	29.5	70.5	100.0
		奈良	1,083	853	4,428	379	6,743	19,064	25,807	4.2	3.3	17.2	1.5	26.1	73.9	100.0
		和歌山	1,562	813	3,464	305	6,144	18,864	25,008	6.2	3.3	13.9	1.2	24.6	75.4	100.0
中	国	鳥取	379	365	1,767	56	2,567	6,329	8,896	4.3	4.1	19.9	0.6	28.9	71.1	100.0
		島根	728	414	1,363	153	2,658	6,225	8,883	8.2	4.7	15.3	1.7	29.9	70.1	100.0
		岡山	3,114	2,380	11,735	2,042	19,271	42,973	62,244	5.0	3.8	18.9	3.3	31.0	69.0	100.0
		広島	5,295	3,555	12,864	2,124	23,838	40,208	64,046	8.3	5.6	20.1	3.3	37.2	62.8	100.0
		山口	1,495	951	3,755	1,044	7,245	20,948	28,193	5.3	3.4	13.3	3.7	25.7	74.3	100.0
四	国	徳島	447	443	2,654	127	3,671	16,134	19,805	2.3	2.2	13.4	0.6	18.5	81.5	100.0
		香川	1,926	838	4,896	664	8,324	31,385	39,709	4.9	2.1	12.3	1.7	21.0	79.0	100.0
		愛媛	955	1,183	7,265	1,438	10,841	22,685	33,526	2.8	3.5	21.7	4.3	32.3	67.7	100.0
		高知	605	629	3,561	0	4,795	10,063	14,858	4.1	4.2	24.0	0.0	32.3	67.7	100.0
九	州	福岡	23,797	10,770	4,998	2,604	42,169	111,679	153,848	15.5	7.0	3.2	1.7	27.4	72.6	100.0
		佐賀	2,977	1,317	4,745	142	9,181	19,213	28,394	10.5	4.6	16.7	0.5	32.3	67.7	100.0
		長崎	2,254	1,370	4,119	398	8,141	17,007	25,148	9.0	5.4	16.4	1.6	32.4	67.6	100.0
		熊本	2,026	1,662	7,684	574	11,946	27,330	39,276	5.2	4.2	19.6	1.5	30.4	69.6	100.0
		大分	2,222	970	4,460	1,067	8,719	14,603	23,322	9.5	4.2	19.1	4.6	37.4	62.6	100.0
		宮崎	2,854	965	3,693	665	8,177	23,331	31,508	9.1	3.1	11.7	2.1	26.0	74.0	100.0
		鹿児島	1,482	1,311	6,906	481	10,180	26,215	36,395	4.1	3.6	19.0	1.3	28.0	72.0	100.0
		沖縄	1,306	923	4,681	668	7,578	12,106	19,684	6.6	4.7	23.8	3.4	38.5	61.5	100.0
合 計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	6.5	5.4	17.8	2.1	31.8	68.2	100.0		

表 2-2-9 都道府県別事故件数（平成 16～18 年計：死亡事故）

	実数(件)							比率(%)								
	安全運転 事業所 管理者	運行管理 事業所 管理者	選任対象 外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通勤 事故計	対象外当事者	総計	安全運転 事業所 管理者	運行管理 事業所 管理者	選任対象 外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通勤 事故計	対象外当事者	総計		
北海道	62	103	168	5	338	569	907	6.8	11.4	18.5	0.6	37.3	62.7	100.0		
東	青森	18	11	61	2	92	154	246	7.3	4.5	24.8	0.8	37.4	62.6	100.0	
	岩手	21	29	54	1	105	185	290	7.2	10.0	18.6	0.3	36.2	63.8	100.0	
	宮城	21	45	74	2	142	225	367	5.7	12.3	20.2	0.5	38.7	61.3	100.0	
	秋田	23	11	42	4	80	136	216	10.6	5.1	19.4	1.9	37.0	63.0	100.0	
	北	山形	10	20	37	0	67	141	208	4.8	9.6	17.8	0.0	32.2	67.8	100.0
		福島	35	35	92	1	163	266	429	8.2	8.2	21.4	0.2	38.0	62.0	100.0
東京	157	69	159	15	400	440	840	18.7	8.2	18.9	1.8	47.6	52.4	100.0		
関東	茨城	27	76	188	7	298	452	750	3.6	10.1	25.1	0.9	39.7	60.3	100.0	
	栃木	29	26	119	5	179	368	547	5.3	4.8	21.8	0.9	32.7	67.3	100.0	
	群馬	13	29	101	16	159	272	431	3.0	6.7	23.4	3.7	36.9	63.1	100.0	
	埼玉	29	60	189	85	363	514	877	3.3	6.8	21.6	9.7	41.4	58.6	100.0	
	千葉	64	104	178	0	346	538	884	7.2	11.8	20.1	0.0	39.1	60.9	100.0	
	神奈川	66	93	173	1	333	417	750	8.8	12.4	23.1	0.1	44.4	55.6	100.0	
	東	新潟	68	43	82	3	196	359	555	12.3	7.7	14.8	0.5	35.3	64.7	100.0
		山梨	13	11	30	6	60	138	198	6.6	5.6	15.2	3.0	30.3	69.7	100.0
		長野	29	20	93	15	157	278	435	6.7	4.6	21.4	3.4	36.1	63.9	100.0
		静岡	70	62	181	11	324	420	744	9.4	8.3	24.3	1.5	43.5	56.5	100.0
中部	富山	14	18	48	2	82	135	217	6.5	8.3	22.1	0.9	37.8	62.2	100.0	
	石川	19	20	46	1	86	108	194	9.8	10.3	23.7	0.5	44.3	55.7	100.0	
	福井	21	13	38	4	76	129	205	10.2	6.3	18.5	2.0	37.1	62.9	100.0	
	岐阜	28	42	93	1	164	319	483	5.8	8.7	19.3	0.2	34.0	66.0	100.0	
	愛知	49	94	198	33	374	647	1,021	4.8	9.2	19.4	3.2	36.6	63.4	100.0	
	三重	23	28	105	14	170	321	491	4.7	5.7	21.4	2.9	34.6	65.4	100.0	
近畿	滋賀	25	38	51	3	117	186	303	8.3	12.5	16.8	1.0	38.6	61.4	100.0	
	京都	21	39	84	2	146	218	364	5.8	10.7	23.1	0.5	40.1	59.9	100.0	
	大阪	14	119	74	43	250	561	811	1.7	14.7	9.1	5.3	30.8	69.2	100.0	
	兵庫	37	97	168	1	303	472	775	4.8	12.5	21.7	0.1	39.1	60.9	100.0	
	奈良	15	12	39	6	72	122	194	7.7	6.2	20.1	3.1	37.1	62.9	100.0	
中国	和歌山	6	12	46	1	65	160	225	2.7	5.3	20.4	0.4	28.9	71.1	100.0	
	鳥取	10	10	26	1	47	82	129	7.8	7.8	20.2	0.8	36.4	63.6	100.0	
	島根	12	14	26	2	54	102	156	7.7	9.0	16.7	1.3	34.6	65.4	100.0	
	岡山	21	30	61	14	126	312	438	4.8	6.8	13.9	3.2	28.8	71.2	100.0	
	広島	33	50	108	10	201	316	517	6.4	9.7	20.9	1.9	38.9	61.1	100.0	
四国	山口	28	44	67	2	141	171	312	9.0	14.1	21.5	0.6	45.2	54.8	100.0	
	徳島	9	10	40	0	59	120	179	5.0	5.6	22.3	0.0	33.0	67.0	100.0	
	香川	12	4	42	7	65	184	249	4.8	1.6	16.9	2.8	26.1	73.9	100.0	
	愛媛	20	27	67	7	121	183	304	6.6	8.9	22.0	2.3	39.8	60.2	100.0	
九州	高知	16	11	36	0	63	118	181	8.8	6.1	19.9	0.0	34.8	65.2	100.0	
	福岡	91	83	42	34	250	485	735	12.4	11.3	5.7	4.6	34.0	66.0	100.0	
	佐賀	20	23	50	0	93	103	196	10.2	11.7	25.5	0.0	47.4	52.6	100.0	
	長崎	10	9	32	2	53	123	176	5.7	5.1	18.2	1.1	30.1	69.9	100.0	
	熊本	17	27	68	6	118	227	345	4.9	7.8	19.7	1.7	34.2	65.8	100.0	
	大分	23	14	37	5	79	144	223	10.3	6.3	16.6	2.2	35.4	64.6	100.0	
	宮崎	18	18	32	3	71	179	250	7.2	7.2	12.8	1.2	28.4	71.6	100.0	
鹿児島	33	24	48	8	113	214	327	10.1	7.3	14.7	2.4	34.6	65.4	100.0		
沖縄	8	7	35	7	57	125	182	4.4	3.8	19.2	3.8	31.3	68.7	100.0		
合計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	7.1	9.0	19.3	2.0	37.4	62.6	100.0		

2-5 年齢別

全事故の業務・通勤中で多い年齢層は、30～34歳（12.9%）、25～29歳（12.8%）、55～59歳（11.4%）である。安全運転管理者選任事業所では、25～29歳（13.4%）、30～34歳（13.4%）、20～24歳（11.2%）と若い層に事故が多い。運行管理者選任事業所では、55～59歳（17.5%）、50～54歳（12.6%）、60～64歳（10.8%）と年齢が高い層に事故が多いのが特徴である。

死亡事故でみると、業務・通勤中の事故では、30～34歳（13.3%）、25～29歳（12.1%）、35～39歳（11.0%）が多い。安全運転管理者選任事業所では、30～34歳（13.9%）、25～29歳（13.2%）、50～54歳（12.1%）と業務・通勤中事故の多い年齢層とおおむね合致している。運行管理者選任事業所では、30～34歳（15.2%）、35～39歳（14.9%）、55～59歳（11.9%）等で、業務・通勤中事故全体と比べて、死亡事故では若い層の比率が高い。

表 2-2-10 年齢別事故件数（平成 16～18 年計：全事故）

	実数(件)							比率(%)						
	安全 運転 事業所 管理者	選 任 運 行 管 理 者 事業 所	選 任 事 業 所 対 象 外	調 査 未 選 任 ・ 不 能	業 務 ・ 通 勤 中 事 故 計	対 象 外 当 事 者	総 計	安 全 運 転 管 理 者 選 任 事 業 所	運 行 管 理 者 選 任 事 業 所	選 任 事 業 所 対 象 外	調 査 未 選 任 ・ 不 能	業 務 ・ 通 勤 中 事 故 計	対 象 外 当 事 者	総 計
15歳以下	1	0	3	0	4	26,719	26,723	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	1.0
16～19歳	3,842	971	13,602	1,329	19,744	114,679	134,423	2.1	0.6	2.8	2.3	2.2	6.1	4.8
20～24歳	20,389	7,670	64,192	6,831	99,082	248,885	347,967	11.2	5.1	13.0	11.9	11.2	13.2	12.5
25～29歳	24,387	11,967	68,948	7,904	113,206	192,228	305,434	13.4	8.0	14.0	13.7	12.8	10.2	11.0
30～34歳	24,280	16,027	65,516	7,940	113,763	186,337	300,100	13.4	10.7	13.3	13.8	12.9	9.9	10.8
35～39歳	19,277	15,563	52,176	6,435	93,451	156,121	249,572	10.6	10.4	10.6	11.2	10.6	8.3	9.0
40～44歳	16,125	13,168	42,123	4,873	76,289	133,369	209,658	8.9	8.8	8.5	8.5	8.6	7.1	7.6
45～49歳	15,357	13,408	39,585	4,522	72,872	119,579	192,451	8.5	8.9	8.0	7.9	8.3	6.3	6.9
50～54歳	18,219	18,833	43,464	5,126	85,642	129,166	214,808	10.0	12.6	8.8	8.9	9.7	6.8	7.7
55～59歳	20,368	26,234	47,762	5,799	100,163	145,346	245,509	11.2	17.5	9.7	10.1	11.4	7.7	8.9
60～64歳	11,241	16,266	29,087	3,661	60,255	120,326	180,581	6.2	10.8	5.9	6.4	6.8	6.4	6.5
65～69歳	5,408	7,196	16,090	1,965	30,659	100,109	130,768	3.0	4.8	3.3	3.4	3.5	5.3	4.7
70～74歳	1,909	2,276	7,494	805	12,484	81,293	93,777	1.1	1.5	1.5	1.4	1.4	4.3	3.4
75～79歳	436	344	2,743	237	3,760	53,289	57,049	0.2	0.2	0.6	0.4	0.4	2.8	2.1
80歳以上	101	38	879	81	1,099	28,406	29,505	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1	1.5	1.1
65歳以上計	7,854	9,854	27,206	3,088	48,002	263,097	311,099	4.3	6.6	5.5	5.4	5.4	13.9	11.2
男 計	153,128	144,146	372,301	46,619	716,194	1,176,096	1,892,290	84.4	96.1	75.4	81.1	81.2	62.2	68.2
女 計	28,212	5,815	121,363	10,889	166,279	659,756	826,035	15.6	3.9	24.6	18.9	18.8	34.9	29.8
対象外当事者	0	0	0	0	0	54,558	54,558	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.0
合 計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：網掛けは比率の高い上位3年齢層を示す。

表 2-2-11 年齢別事故件数（平成 16～18 年計：死亡事故）

	実数(件)							比率(%)						
	安全 運転 管理者 選任 事業所	運行 管理者 選任 事業所	選任 対象外 事業所	調査 未選任・ 不能	業務・ 通勤中 事故計	対象外 当事者	総 計	安全 運転 管理者 選任 事業所	運行 管理者 選任 事業所	選任 対象外 事業所	調査 未選任・ 不能	業務・ 通勤中 事故計	対象外 当事者	総 計
15歳以下	0	0	0	0	0	102	102	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.5
16～19歳	31	15	120	11	177	868	1,045	2.2	0.8	3.1	2.8	2.4	7.0	5.3
20～24歳	167	98	439	49	753	1,557	2,310	11.9	5.5	11.5	12.3	10.2	12.5	11.6
25～29歳	186	169	489	51	895	1,140	2,035	13.2	9.5	12.8	12.8	12.1	9.2	10.2
30～34歳	196	271	471	51	989	948	1,937	13.9	15.2	12.3	12.8	13.3	7.6	9.8
35～39歳	148	266	366	39	819	744	1,563	10.5	14.9	9.6	9.8	11.0	6.0	7.9
40～44歳	119	199	245	37	600	645	1,245	8.5	11.2	6.4	9.3	8.1	5.2	6.3
45～49歳	117	185	295	33	630	598	1,228	8.3	10.4	7.7	8.3	8.5	4.8	6.2
50～54歳	170	212	342	39	763	738	1,501	12.1	11.9	8.9	9.8	10.3	5.9	7.6
55～59歳	135	213	398	35	781	853	1,634	9.6	11.9	10.4	8.8	10.5	6.9	8.2
60～64歳	80	101	279	27	487	747	1,234	5.7	5.7	7.3	6.8	6.6	6.0	6.2
65～69歳	40	44	171	14	269	787	1,056	2.8	2.5	4.5	3.5	3.6	6.3	5.3
70～74歳	14	8	129	8	159	899	1,058	1.0	0.4	3.4	2.0	2.1	7.2	5.3
75～79歳	5	1	52	2	60	869	929	0.4	0.1	1.4	0.5	0.8	7.0	4.7
80歳以上	0	2	32	2	36	811	847	0.0	0.1	0.8	0.5	0.5	6.5	4.3
65歳以上計	59	55	384	26	524	3,366	3,890	4.2	3.1	10.0	6.5	7.1	27.1	19.6
男 計	1,247	1,743	3,232	350	6,572	9,657	16,229	88.6	97.7	84.4	87.9	88.6	77.6	81.7
女 計	161	41	596	48	846	2,649	3,495	11.4	2.3	15.6	12.1	11.4	21.3	17.6
対象外当事者	0	0	0	0	0	132	132	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.7
合 計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：網掛けは比率の高い上位3年齢層を示す。

2-6 性別

全事故の業務・通勤中事故では男性が 81.2%である。男性の比率は安全運転管理者選任事業所で 84.4%、運行管理者選任事業所で 96.1%と、いずれでもほとんどを男性が占めている。死亡事故で男性の比率は、業務・通勤中事故で 88.6%、安全運転管理者選任事業所で 88.6%、運行管理者選任事業所で 97.7%となり、事故全体よりも死亡事故の方が男性の比率が高い。なお、業務以外の事故を含む事故全体の男性比率は 68.2%、死亡事故では 81.7%と、業務・通勤中事故の男性比率を下回り、業務・通勤中事故は男性の比率が高いことがわかる（表 2-2-12、図 2-2-5）。

表 2-2-12 性別事故件数（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）

		実数(件)							比率(%)						
		安全 運転 管理者 選任 事業所	運行 管理者 選任 事業所	選任 対象外 事業所	調査 未選任・ 不能	業務・ 通勤中 事故計	対象外 当事者	総 計	安全 運転 管理者 選任 事業所	運行 管理者 選任 事業所	選任 対象外 事業所	調査 未選任・ 不能	業務・ 通勤中 事故計	対象外 当事者	総 計
全事故	男性	153,128	144,146	372,301	46,619	716,194	1,176,096	1,892,290	84.4	96.1	75.4	81.1	81.2	62.2	68.2
	女性	28,212	5,815	121,363	10,889	166,279	659,756	826,035	15.6	3.9	24.6	18.9	18.8	34.9	29.8
	対象外当事者	0	0	0	0	0	54,558	54,558	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.0
	合 計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
死亡事故	男性	1,247	1,743	3,232	350	6,572	9,657	16,229	88.6	97.7	84.4	87.9	88.6	77.6	81.7
	女性	161	41	596	48	846	2,649	3,495	11.4	2.3	15.6	12.1	11.4	21.3	17.6
	対象外当事者	0	0	0	0	0	132	132	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.7
	合 計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

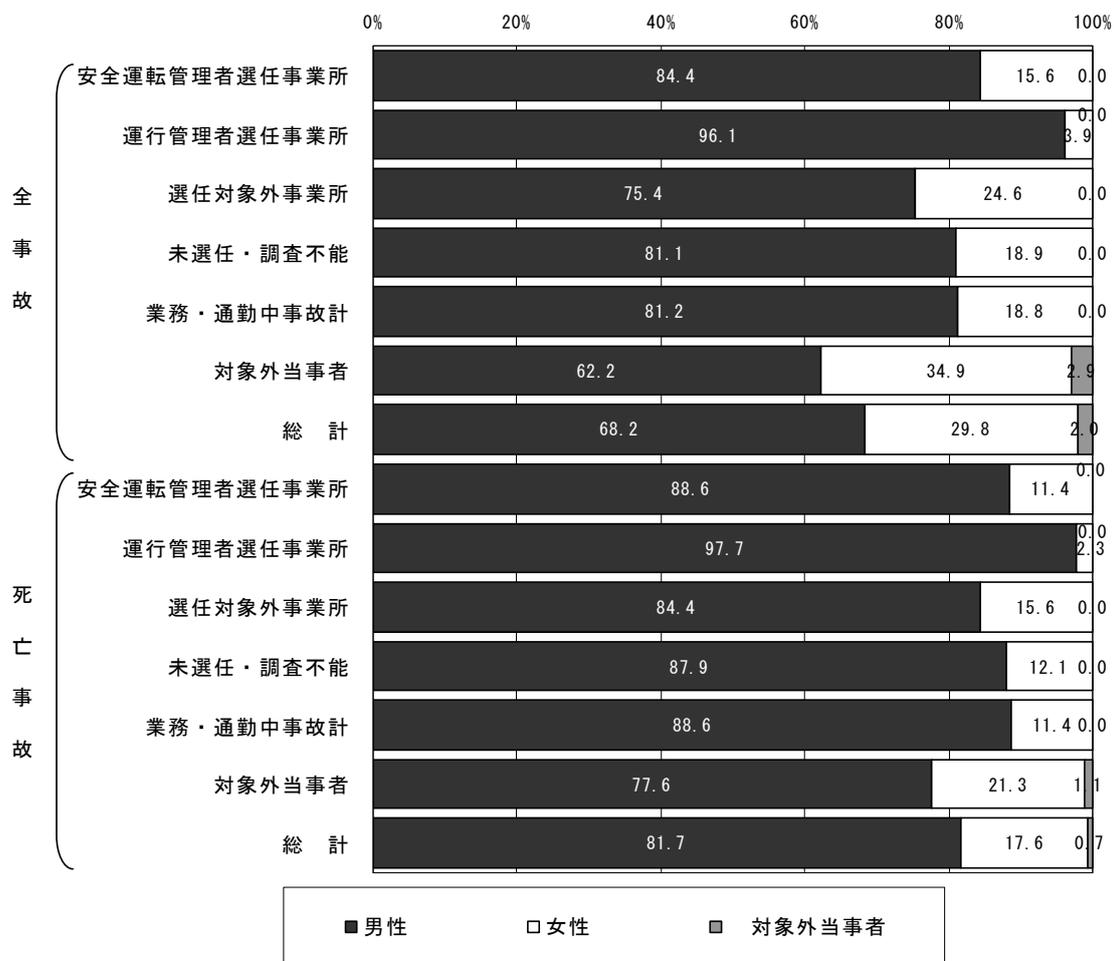


図 2-2-5 性別事故件数比率（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）

2-7 当事者別

業務・通勤中の事故を全事故で見ると、乗用車が 59.0%、貨物車が 35.4%、乗用車・貨物車合計が 94.4%とほとんどを占める。安全運転管理者選任事業所ではそれぞれ、56.6%、37.4%、合計 94.1%であり、運行管理者選任事業所ではそれぞれ、48.8%、49.9%、合計 98.7%であり、運行管理者選任事業所では貨物車の比率が高い。

死亡事故では、業務・通勤中事故全体で、乗用車が 40.8%、貨物車が 50.7%、合計 91.5%となり、死亡事故では貨物車の比率が高い。安全運転管理者選任事業所では、それぞれ 45.5%、46.0%、合計 91.5%、運行管理者選任事業所では、それぞれ 16.5%、82.5%、合計 98.9%となり、いずれも死亡事故では貨物車の比率が高い。

表 2-2-13 当事者別事故件数（平成 16～18 年計：全事故）

		実数(件)							比率(%)							
		安全運転管理者	運行管理者	選任対象外	調査不能・未選任	業務・通勤中事故計	対象外当事者	総計	安全運転管理者	運行管理者	選任対象外	調査不能・未選任	業務・通勤中事故計	対象外当事者	総計	
乗用車	バス	1,469	8,042	394	139	10,044	89	10,133	0.8	5.4	0.1	0.2	1.1	0.0	0.4	
	マイクロバス	1,468	1,041	613	131	3,253	637	3,890	0.8	0.7	0.1	0.2	0.4	0.0	0.1	
	普通乗用	81,736	62,028	241,436	23,875	409,075	1,059,476	1,468,551	45.1	41.4	48.9	41.5	46.4	56.0	53.0	
	軽乗用車	18,038	2,047	72,080	6,518	98,683	335,595	434,278	9.9	1.4	14.6	11.3	11.2	17.8	15.7	
	小計	102,711	73,158	314,523	30,663	521,055	1,395,797	1,916,852	56.6	48.8	63.7	53.3	59.0	73.8	69.1	
	貨物車計	政令大型	2,642	14,235	3,886	956	21,719	766	22,485	1.5	9.5	0.8	1.7	2.5	0.0	0.8
		大型貨物	2,853	7,510	2,963	1,063	14,389	1,027	15,416	1.6	5.0	0.6	1.8	1.6	0.1	0.6
		トレーラー	1,112	4,628	1,125	361	7,226	442	7,668	0.6	3.1	0.2	0.6	0.8	0.0	0.3
		普通貨物	44,105	41,720	87,147	13,900	186,872	80,140	267,012	24.3	27.8	17.7	24.2	21.2	4.2	9.6
		軽貨物車	17,183	6,783	51,384	6,670	82,020	135,599	217,619	9.5	4.5	10.4	11.6	9.3	7.2	7.8
小計	67,895	74,876	146,505	22,950	312,226	217,974	530,200	37.4	49.9	29.7	39.9	35.4	11.5	19.1		
合計	170,606	148,034	461,028	53,613	833,281	1,613,771	2,447,052	94.1	98.7	93.4	93.2	94.4	85.4	88.2		
ミニカー	7	3	31	4	45	117	162	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
特殊車	531	139	870	75	1,615	649	2,264	0.3	0.1	0.2	0.1	0.2	0.0	0.1		
自動二輪車計	小型二輪	558	126	2,317	325	3,326	16,107	19,433	0.3	0.1	0.5	0.6	0.4	0.9	0.7	
	軽二輪	775	233	3,710	481	5,199	15,874	21,073	0.4	0.2	0.8	0.8	0.6	0.8		
	原付二種	2,821	379	3,963	495	7,658	11,021	18,679	1.6	0.3	0.8	0.9	0.9	0.6	0.7	
	小計	4,154	738	9,990	1,301	16,183	43,002	59,185	2.3	0.5	2.0	2.3	1.8	2.3	2.1	
	原付自転車	6,042	1,047	21,745	2,515	31,349	83,581	114,930	3.3	0.7	4.4	4.4	3.6	4.4	4.1	
	計	10,196	1,785	31,735	3,816	47,532	126,583	174,115	5.6	1.2	6.4	6.6	5.4	6.7	6.3	
合計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,741,120	2,623,593	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	92.1	94.6		
その他	0	0	0	0	0	149,290	149,290	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.9	5.4		
総計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		

注:乗用車、貨物車の小計に薄い網掛け、乗用車・貨物車合計に濃い網掛けをしている。

表 2-2-14 当事者別事故件数（平成 16～18 年計：死亡事故）

		実数(件)							比率(%)						
		安全運転管理者	運行管理者	選任対象外	調査不能・未選任	業務・通勤中事故計	対象外当事者	総計	安全運転管理者	運行管理者	選任対象外	調査不能・未選任	業務・通勤中事故計	対象外当事者	総計
乗用車	バス	7	53	2	0	62	0	62	0.5	3.0	0.1	0.0	0.8	0.0	0.3
	マイクロバス	16	16	5	4	41	3	44	1.1	0.9	0.1	1.0	0.6	0.0	0.2
	普通乗用	484	196	1,447	123	2,250	5,329	7,579	34.4	11.0	37.8	30.9	30.3	42.8	38.2
	軽乗用車	134	29	479	34	676	1,744	2,420	9.5	1.6	12.5	8.5	9.1	14.0	12.2
	小計	641	294	1,933	161	3,029	7,076	10,105	45.5	16.5	50.5	40.5	40.8	56.9	50.9
貨物車計	政令大型	67	526	121	30	744	5	749	4.8	29.5	3.2	7.5	10.0	0.0	3.8
	大型貨物	46	132	23	16	217	1	218	3.3	7.4	0.6	4.0	2.9	0.0	1.1
	トレーラー	21	144	15	3	183	1	184	1.5	8.1	0.4	0.8	2.5	0.0	0.9
	普通貨物	392	622	733	105	1,852	369	2,221	27.8	34.9	19.1	26.4	25.0	3.0	11.2
	軽貨物車	122	47	540	53	762	1,545	2,307	8.7	2.6	14.1	13.3	10.3	12.4	11.6
小計	648	1,471	1,432	207	3,758	1,921	5,679	46.0	82.5	37.4	52.0	50.7	15.4	28.6	
合計	1,289	1,765	3,365	368	6,787	8,997	15,784	91.5	98.9	87.9	92.5	91.5	72.3	79.5	
ミニカー	0	0	0	0	0	2	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
特殊車	14	2	49	1	66	35	101	1.0	0.1	1.3	0.3	0.9	0.3	0.5	
自動二輪車計	小型二輪	24	4	65	5	98	527	625	1.7	0.2	1.7	1.3	1.3	4.2	3.1
	軽二輪	16	3	66	5	90	251	341	1.1	0.2	1.7	1.3	1.2	2.0	1.7
	原付二種	28	3	52	5	88	170	258	2.0	0.2	1.4	1.3	1.2	1.4	1.3
	小計	68	10	183	15	276	948	1,224	4.8	0.6	4.8	3.8	3.7	7.6	6.2
	原付自転車	37	7	231	14	289	881	1,170	2.6	0.4	6.0	3.5	3.9	7.1	5.9
	計	105	17	414	29	565	1,829	2,394	7.5	1.0	10.8	7.3	7.6	14.7	12.1
合計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	10,863	18,281	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	87.3	92.1	
その他	0	0	0	0	0	1,575	1,575	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.7	7.9	
総計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

注:乗用車、貨物車の小計に薄い網掛け、乗用車・貨物車合計に濃い網掛けをしている。

2-8 法令違反

業務・通勤中の事故の法令違反上位5位を事故全体と死亡事故でみると以下ようになる。

順位	事故全体	死亡事故
1	安全運転義務違反・安全不確認 (27.9%)	安全運転義務違反・脇見運転 (16.0%)
2	安全運転義務違反・脇見運転 (17.4%)	安全運転義務違反・漫然運転 (15.4%)
3	安全運転義務違反・動静不注視 (12.0%)	安全運転義務違反・安全不確認 (11.6%)
4	安全運転義務違反・漫然運転 (6.8%)	歩行者妨害等 (8.6%)
5	安全運転義務違反・運転操作不適 (6.6%)	最高速度 (8.1%)

事故全体、死亡事故のいずれでも安全運転義務違反が上位を占めている。また、上位5項目の合計比率を算出してみると、全事故では70.7%に対して、死亡事故では59.7%と低く、死亡事故の方が様々な法令違反に広がっていることが分かる。

安全運転管理者選任事業所の上位5位の法令違反は以下ようになる。

順位	事故全体	死亡事故
1	安全運転義務違反・安全不確認 (28.6%)	安全運転義務違反・脇見運転 (16.0%)
2	安全運転義務違反・脇見運転 (17.4%)	安全運転義務違反・漫然運転 (14.3%)
3	安全運転義務違反・動静不注視 (11.5%)	安全運転義務違反・安全不確認 (13.6%)
4	交差点安全進行 (7.5%)	歩行者妨害等 (9.9%)
5	安全運転義務違反・漫然運転 (6.6%)	最高速度 (7.7%)

上位3位までの項目は、全事故、死亡事故共に同一で、特に死亡事故では上位5項目が同一になっている。安全運転管理者選任事業所でみても上位5位までの合計比率は、全事故が71.6%、死亡事故が61.5%で、死亡事故の方が上位違反への集中が少ない。

運行管理者選任事業所の上位5項目の法令違反は次のようになる。

順位	事故全体	死亡事故
1	安全運転義務違反・安全不確認 (31.2%)	安全運転義務違反・脇見運転 (18.3%)
2	安全運転義務違反・脇見運転 (17.3%)	安全運転義務違反・漫然運転 (16.6%)
3	安全運転義務違反・動静不注視 (12.8%)	安全運転義務違反・安全不確認 (14.3%)
4	安全運転義務違反・運転操作不適 (6.6%)	歩行者妨害等 (7.8%)
5	安全運転義務違反・漫然運転 (5.7%)	最高速度 (7.6%)

業務・通勤中事故（全事故）の上位項目と比較すると、順位の多少の入れ違いがあるものの、5項目は同一項目である（表2-2-15、16）。

表 2-2-15 法令違反別事故件数（平成 16～18 年計：全事故）

	実数(件)							比率(%)							
	安全運転管理者 選任事業所	運行管理者 選任事業所	選任対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通 事故計	対象外当事者	総計	安全運転管理者 選任事業所	運行管理者 選任事業所	選任対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通 事故計	対象外当事者	総計	
車	信号無視	4,851	4,680	14,974	1,715	26,220	67,593	93,813	2.7	3.1	3.0	3.0	3.0	3.6	3.4
	通行区分	1,004	712	3,614	290	5,620	13,880	19,500	0.6	0.5	0.7	0.5	0.6	0.7	0.7
	最高速度	844	959	2,911	246	4,960	10,352	15,312	0.5	0.6	0.6	0.4	0.6	0.5	0.6
	横断禁止	1,471	1,245	4,032	137	6,885	16,286	23,171	0.8	0.8	0.8	0.2	0.8	0.9	0.8
	車間距離不保持	1,686	1,825	6,154	710	10,375	16,411	26,786	0.9	1.2	1.2	1.2	1.2	0.9	1.0
	通行妨害	216	173	617	101	1,107	2,527	3,634	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1
	追越違反	547	705	1,796	146	3,194	4,906	8,100	0.3	0.5	0.4	0.3	0.4	0.3	0.3
	踏切不停止	10	7	46	1	64	181	245	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	右折違反	768	549	2,515	188	4,020	8,365	12,385	0.4	0.4	0.5	0.3	0.5	0.4	0.4
	左折違反	1,349	971	3,822	291	6,433	11,722	18,155	0.7	0.6	0.8	0.5	0.7	0.6	0.7
	優先通行妨害等	2,985	1,684	9,284	552	14,505	33,175	47,680	1.6	1.1	1.9	1.0	1.6	1.8	1.7
	交差点安全進行	13,674	7,239	30,238	3,379	54,530	91,596	146,126	7.5	4.8	6.1	5.9	6.2	4.8	5.3
	歩行者妨害等	4,055	3,174	10,241	1,029	18,499	28,897	47,396	2.2	2.1	2.1	1.8	2.1	1.5	1.7
	横断自転車妨害	1,161	993	3,546	386	6,086	10,130	16,216	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.5	0.6
	徐行違反	3,253	1,896	9,918	1,069	16,136	31,182	47,318	1.8	1.3	2.0	1.9	1.8	1.6	1.7
	一時不停止	6,801	3,788	25,695	2,378	38,662	102,911	141,573	3.8	2.5	5.2	4.1	4.4	5.4	5.1
	乗車不適	14	23	35	8	80	138	218	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	過積載	2	5	3	2	12	5	17	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	積載不適	142	112	253	38	545	181	726	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0
	自転車通行方法	0	0	0	0	0	902	902	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
整備不良	40	53	127	12	232	339	571	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
酒酔運転	18	12	95	5	130	1,417	1,547	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	
薬物等使用運転	4	2	13	1	20	91	111	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
過労運転	120	105	339	36	600	1,339	1,939	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	
共同危険行為	0	0	0	0	0	3	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
等	安全運転義務違反	11,472	9,904	33,819	3,394	58,589	140,996	199,585	6.3	6.6	6.9	5.9	6.6	7.5	7.2
	運転操作不適	11,967	8,521	35,611	3,838	59,937	112,893	172,830	6.6	5.7	7.2	6.7	6.8	6.0	6.2
	漫然運転	31,496	26,016	86,403	9,981	153,896	290,410	444,306	17.4	17.3	17.5	17.4	17.4	15.4	16.0
	脇見運転	20,907	19,183	59,141	6,761	105,992	183,498	289,490	11.5	12.8	12.0	11.8	12.0	9.7	10.4
	動静不注視	51,885	46,789	128,700	18,458	245,832	576,490	822,322	28.6	31.2	26.1	32.1	27.9	30.5	29.7
	安全確認	2,948	1,890	8,398	825	14,061	24,863	38,924	1.6	1.3	1.7	1.4	1.6	1.3	1.4
	安全速度	2,896	2,841	6,432	744	12,913	22,151	35,064	1.6	1.9	1.3	1.3	1.5	1.2	1.3
	その他	0	0	1	0	1	11	12	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	自二乗車方法違反	2,675	3,782	4,665	715	11,837	16,131	27,968	1.5	2.5	0.9	1.2	1.3	0.9	1.0
	その他の違反	79	123	226	72	500	2,736	3,236	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
不明等	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,824,708	2,707,181	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.5	97.6	
車両等計	0	0	0	0	0	11,135	11,135	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.4	
歩行者計	0	0	0	0	0	54,567	54,567	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.0	
当事者不明	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
合計															

注：網掛けは、上位5位の項目であることを示す。

表 2-2-16 法令違反別事故件数（平成 16～18 年計：死亡事故）

	実数(件)							比率(%)								
	安全運転事業者	運行管理者	選任対象外	未選任・調査不能	業務・通勤中事故計	対象外当事者	総計	安全運転事業者	運行管理者	選任対象外	未選任・調査不能	業務・通勤中事故計	対象外当事者	総計		
車	信号無視	53	79	139	15	286	657	943	3.8	4.4	3.6	3.8	3.9	5.3	4.7	
	通行区分	56	44	181	10	291	677	968	4.0	2.5	4.7	2.5	3.9	5.4	4.9	
	最高速度	108	136	328	31	603	1,286	1,889	7.7	7.6	8.6	7.8	8.1	10.3	9.5	
	横断禁止	8	16	24	3	51	91	142	0.6	0.9	0.6	0.8	0.7	0.7	0.7	
	車間距離不保持	0	2	3	2	7	9	16	0.0	0.1	0.1	0.5	0.1	0.1	0.1	
	通行妨害	1	0	0	0	1	3	4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	追越違反	17	20	43	0	80	106	186	1.2	1.1	1.1	0.0	1.1	0.9	0.9	
	踏切不停止	3	1	14	0	18	59	77	0.2	0.1	0.4	0.0	0.2	0.5	0.4	
	右折違反	10	3	12	1	26	54	80	0.7	0.2	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	
	左折違反	6	16	7	0	29	14	43	0.4	0.9	0.2	0.0	0.4	0.1	0.2	
	優先通行妨害等	35	34	121	11	201	445	646	2.5	1.9	3.2	2.8	2.7	3.6	3.3	
	交差点安全進行	68	57	165	18	308	352	660	4.8	3.2	4.3	4.5	4.2	2.8	3.3	
	歩行者妨害等	139	139	331	26	635	454	1,089	9.9	7.8	8.6	6.5	8.6	3.7	5.5	
	横断自転車妨害	5	20	23	3	51	26	77	0.4	1.1	0.6	0.8	0.7	0.2	0.4	
	徐行違反	12	7	37	4	60	72	132	0.9	0.4	1.0	1.0	0.8	0.6	0.7	
	一時不停止	30	23	137	10	200	721	921	2.1	1.3	3.6	2.5	2.7	5.8	4.6	
	乗車不適	1	2	1	1	5	4	9	0.1	0.1	0.0	0.3	0.1	0.0	0.0	
	過積載	1	1	1	0	3	0	3	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	両	積載不適	3	4	4	1	12	3	15	0.2	0.2	0.1	0.3	0.2	0.0	0.1
		自転車通行方法	0	0	0	0	0	6	6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
整備不良		1	1	1	1	4	3	7	0.1	0.1	0.0	0.3	0.1	0.0	0.0	
酒酔運転		7	4	24	4	39	371	410	0.5	0.2	0.6	1.0	0.5	3.0	2.1	
薬物等使用運転		0	1	0	0	1	1	2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
過労運転		8	24	26	2	60	80	140	0.6	1.3	0.7	0.5	0.8	0.6	0.7	
共同危険行為		0	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
等		運転操作不適	76	54	297	37	464	1,365	1,829	5.4	3.0	7.8	9.3	6.3	11.0	9.2
		漫然運転	202	297	584	62	1,145	1,551	2,696	14.3	16.6	15.3	15.6	15.4	12.5	13.6
		脇見運転	225	327	579	56	1,187	1,316	2,503	16.0	18.3	15.1	14.1	16.0	10.6	12.6
	動静不注視	62	98	154	29	343	245	588	4.4	5.5	4.0	7.3	4.6	2.0	3.0	
	安全不確認	192	255	357	55	859	973	1,832	13.6	14.3	9.3	13.8	11.6	7.8	9.2	
	安全速度	53	77	154	6	290	450	740	3.8	4.3	4.0	1.5	3.9	3.6	3.7	
	その他	10	11	28	2	51	111	162	0.7	0.6	0.7	0.5	0.7	0.9	0.8	
	自二乗車方法違反	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	その他の違反	15	19	40	5	79	64	143	1.1	1.1	1.0	1.3	1.1	0.5	0.7	
	不明等	1	12	13	3	29	75	104	0.1	0.7	0.3	0.8	0.4	0.6	0.5	
車両等計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	11,644	19,062	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	93.6	96.0		
歩行者計	0	0	0	0	0	658	658	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	3.3		
当事者不明	0	0	0	0	0	136	136	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.7		
合計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		

注：網掛けは、上位5位の項目であることを示す。

全体の事故の平均と比較するため、安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の構成比から総計欄の構成比を減じた値を算出した。たとえば表 2-2-16 の脇見運転であれば、安全運転管理者選任事業所の構成比 16.0%に対して、全体は 12.6%であるので、 $(16.0 - 12.6 = +3.4)$ となり、安全運転管理者選任事業所は全体に比べて脇見運転の比率が 3.4%高いことが分かる。つまり、数値がマイナスであることは総計に比べて比率が低い事故であることを、プラスであることは総計に比べて比率が高い事故であることを示している。図 2-2-6~7 が結果で、車両等の部分のみを示している。

全事故でみると、安全運転管理者選任事業所では交差点安全進行が高い値で、全体に比べて 2.3%ほど多い法令違反である。この他に安全運転管理者選任事業所に多いのは安全運転義務違反の脇見運転、動静不注視等で、それぞれ全体に比べて 1.3%、1.1%高い。運行管理者選任事業所で多いのは、安全運転義務違反の動静不注視 (+2.4%)、安全不確認 (同+1.5%)、その他の違反 (+1.5%) 等である。安全不確認は安全運転管理者選任事業所では低く、運行管理者選任事業所で高い法令違反である。いずれの事業所でも低いのは一時不停止で、安全運転管理者選任事業所がマイナス 1.4%、運行管理者選任事業所がマイナス 2.6%である。

死亡事故でみると、安全運転管理者選任事業所では、歩行者妨害等が高い値で、プラス 4.4%となっている。この他、全事故では低かった安全運転義務違反の安全不確認がプラス 4.4%と高い。運行管理者選任事業所では、安全運転義務違反の脇見運転 (+5.7%)、安全不確認 (+5.1%)、漫然運転 (+3.1%)、動静不注視 (+2.5%) 等が高く、安全運転義務違反に集中している。両事業所共に低いのは、運転操作不適と一時不停止である。

なお、これらの傾向は、安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の運転者の走行場所の違い等が反映されていると思われ、解釈に際しては注意が必要である。

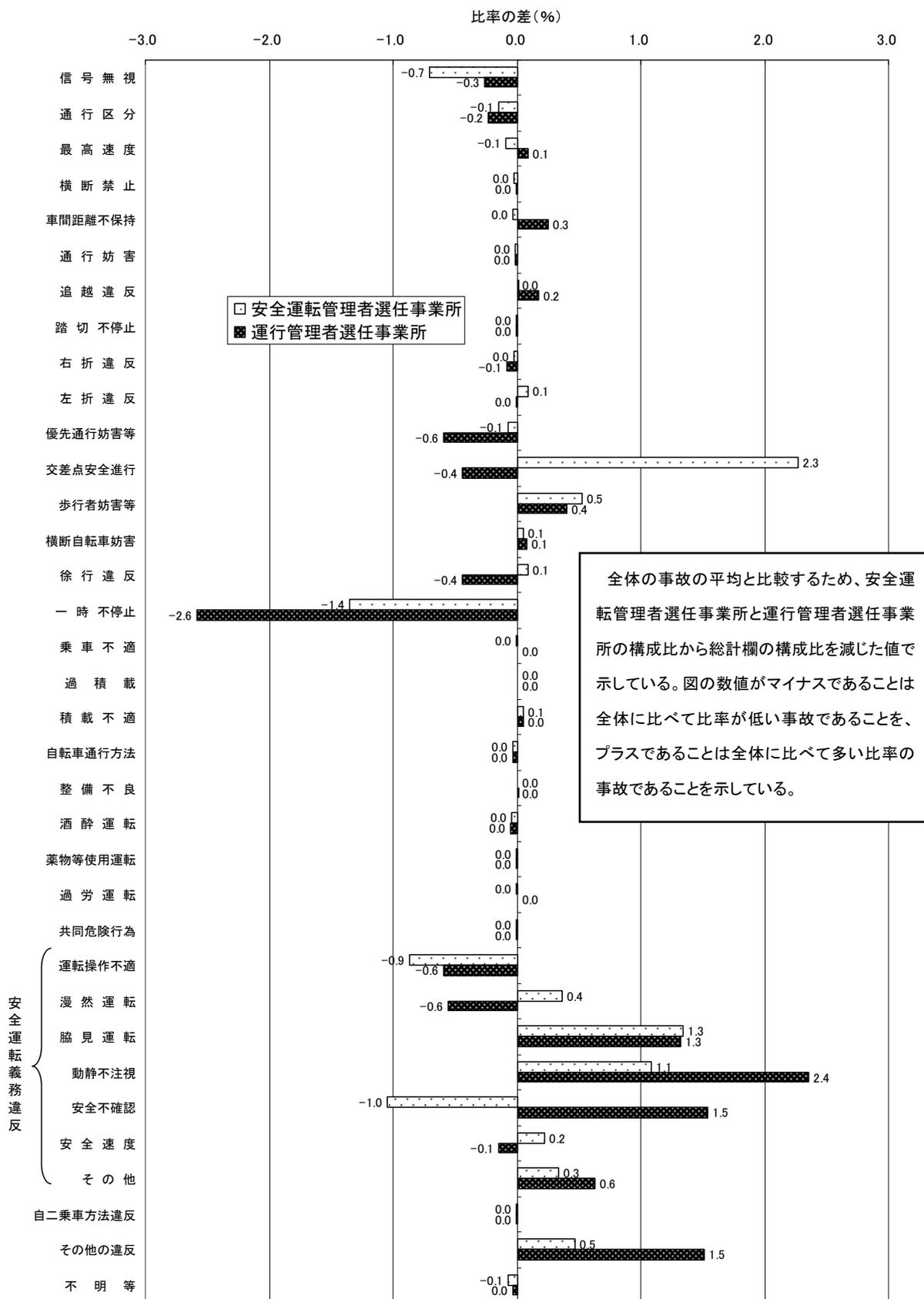


図 2-2-6 法令違反別に見た全事故比率との構成比差 (平成 16~18 年計: 全事故)

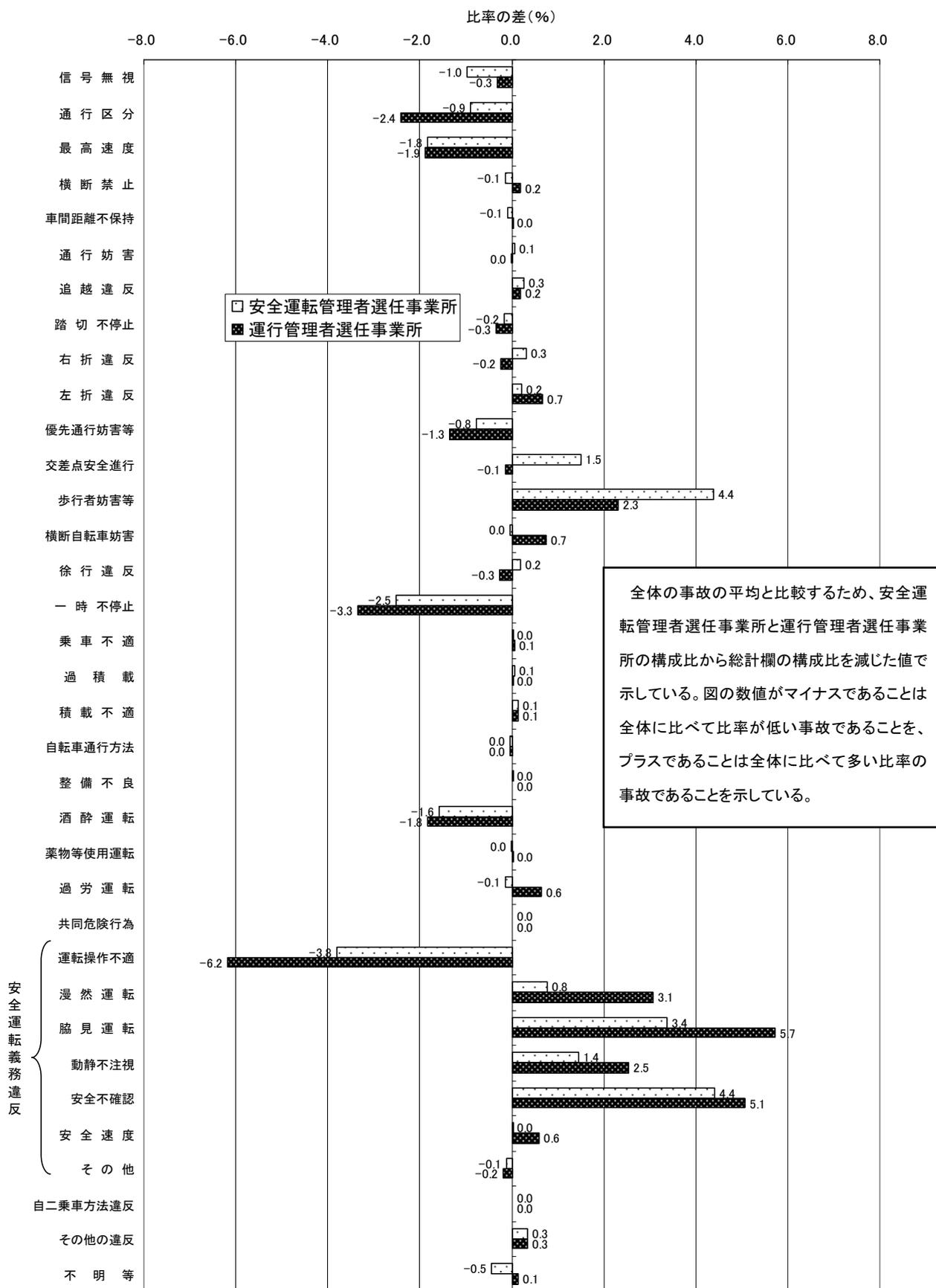


図 2-2-7 法令違反別に見た全事故比率との構成比差 (平成 16~18 年計 : 死亡事故)

2-9 地形別道路形状

市街地と非市街地で分けると、全事故では7割以上が市街地であるが、死亡事故では市街地の比率が5割程度となり、死亡事故は全事故よりも非市街地での事故が多い。業務・通勤中事故の市街地での比率は全事故で73.6%、死亡事故で54.1%、安全運転管理者選任事業所では、それぞれ75.6%、58.4%、運行管理者選任事業所では、それぞれ79.2%、56.7%で、選任事業所の死亡事故は、業務・通勤中の事故全体よりも市街地での事故の比率が高い。

市街地・非市街地の合計で道路形状をみると、交差点が全事故で6割弱、死亡事故で5割弱の比率を占めている。全事故では交差点が多いのに対して、死亡事故は全事故よりも単路での比率が高い。単路の中では、全事故、死亡事故共に一般単路が多いが、死亡事故ではカーブ・屈折も多い(表2-2-17~18)。

表2-2-17 道路形状別事故件数(平成16~18年計:全事故)

	実数(件)							比率(%)						
	安全 選任 事業所 管理者	運行 管理者 選任 事業所	選任 事業所 対象外	未 選任・ 調査 不能	業務・ 通勤 中 事故 計	対 象 外 当 事 者	総 計	安全 選任 事業所 管理者	運行 管理者 選任 事業所	選任 事業所 対象外	未 選任・ 調査 不能	業務・ 通勤 中 事故 計	対 象 外 当 事 者	総 計
市街地	交差点小	24,435	16,951	68,951	8,515	118,852	273,430	392,282	13.5	11.3	14.0	14.8	13.5	14.1
	交差点中	35,835	32,148	97,031	11,827	176,841	380,384	557,225	19.8	21.4	19.7	20.6	20.1	20.1
	交差点大	7,501	7,796	13,435	1,849	30,581	53,319	83,900	4.1	5.2	2.7	3.2	3.5	2.8
	交差点付近	15,851	12,809	36,877	4,391	69,928	114,656	184,584	8.7	8.5	7.5	7.6	7.9	6.1
	合計	83,622	69,704	216,294	26,582	396,202	821,789	1,217,991	46.1	46.5	43.8	46.2	44.9	43.5
	トンネル	347	299	574	87	1,307	2,126	3,433	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1
	橋	913	920	2,292	306	4,431	6,640	11,071	0.5	0.6	0.5	0.5	0.5	0.4
	カーブ・屈折	2,300	1,902	6,678	699	11,579	26,240	37,819	1.3	1.3	1.4	1.2	1.3	1.4
	一般単路	48,223	44,454	121,704	14,580	228,961	511,474	740,435	26.6	29.6	24.7	25.4	25.9	27.1
	小計	51,783	47,575	131,248	15,672	246,278	546,480	792,758	28.6	31.7	26.6	27.3	27.9	28.9
	踏切	25	28	93	12	158	520	678	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他の場所	1,633	1,523	3,727	383	7,266	38,204	45,470	0.9	1.0	0.8	0.7	0.8	2.0	
計	137,063	118,830	351,362	42,649	649,904	1,406,993	2,056,897	75.6	79.2	71.2	74.2	73.6	74.4	
非市街地	交差点小	7,446	2,953	26,300	2,778	39,477	91,433	130,910	4.1	2.0	5.3	4.8	4.5	4.8
	交差点中	8,719	5,135	27,414	2,978	44,246	95,512	139,758	4.8	3.4	5.6	5.2	5.0	5.1
	交差点大	621	631	1,808	217	3,277	6,493	9,770	0.3	0.4	0.4	0.4	0.3	0.4
	交差点付近	4,403	3,273	13,675	1,279	22,630	35,399	58,029	2.4	2.2	2.8	2.2	2.6	1.9
	合計	21,189	11,992	69,197	7,252	109,630	228,837	338,467	11.7	8.0	14.0	12.6	12.4	12.1
	トンネル	297	305	748	103	1,453	2,357	3,810	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1
	橋	566	496	1,699	163	2,924	4,326	7,250	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2
	カーブ・屈折	4,032	2,442	11,699	1,080	19,253	42,870	62,123	2.2	1.6	2.4	1.9	2.2	2.3
	一般単路	17,336	15,203	56,908	6,012	95,459	188,485	283,944	9.6	10.1	11.5	10.5	10.8	10.0
	小計	22,231	18,446	71,054	7,358	119,089	238,038	357,127	12.3	12.3	14.4	12.8	13.5	12.6
	踏切	11	10	54	4	79	202	281	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他の場所	846	683	1,997	245	3,771	16,340	20,111	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.9	
計	44,277	31,131	142,302	14,859	232,569	483,417	715,986	24.4	20.8	28.8	25.8	26.4	25.6	
市街地・非市街地合計	交差点小	31,881	19,904	95,251	11,293	158,329	364,863	523,192	17.6	13.3	19.3	19.6	17.9	19.3
	交差点中	44,554	37,283	124,445	14,805	221,087	475,896	696,983	24.6	24.9	25.2	25.7	25.1	25.2
	交差点大	8,122	8,427	15,243	2,066	33,858	59,812	93,670	4.5	5.6	3.1	3.6	3.8	3.2
	交差点付近	20,254	16,082	50,552	5,670	92,558	150,055	242,613	11.2	10.7	10.2	9.9	10.5	7.9
	合計	104,811	81,696	285,491	33,834	505,832	1,050,626	1,556,458	57.8	54.5	57.8	58.8	57.3	55.6
	トンネル	644	604	1,322	190	2,760	4,483	7,243	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.2
	橋	1,479	1,416	3,991	469	7,355	10,966	18,321	0.8	0.9	0.8	0.8	0.8	0.6
	カーブ・屈折	6,332	4,344	18,377	1,779	30,832	69,110	99,942	3.5	2.9	3.7	3.1	3.5	3.7
	一般単路	65,559	59,657	178,612	20,592	324,420	699,959	1,024,379	36.2	39.8	36.2	35.8	36.8	37.0
	小計	74,014	66,021	202,302	23,030	365,367	784,518	1,149,885	40.8	44.0	41.0	40.0	41.4	41.5
	踏切	36	38	147	16	237	722	959	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他の場所	2,479	2,206	5,724	628	11,037	54,544	65,581	1.4	1.5	1.2	1.1	1.3	2.9	
計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

注: 交差点小: 交差する道路のいずれかの幅員が5.5メートル未満の場合。

交差点中: 交差する道路のいずれかの幅員が5.5メートル以上、13メートル未満の場合。

交差点大: 交差する道路の両方が幅員13メートル以上の場合。

交差点付近: 交差点の側端から30メートル以内の道路の部分。

表 2-2-18 道路形状別事故件数（平成 16～18 年計：死亡事故）

	実数(件)							比率(%)							
	安全運転管理者選任事業所	運行管理者選任事業所	選任対象外	調査不能・未選任	業務・通動中事故計	対象外当事者	総計	安全運転管理者選任事業所	運行管理者選任事業所	選任対象外	調査不能・未選任	業務・通動中事故計	対象外当事者	総計	
市街地	交差点小	123	109	338	27	597	900	1,497	8.7	6.1	8.8	6.8	8.0	7.2	7.5
	交差点中	248	306	552	61	1,167	1,678	2,845	17.6	17.2	14.4	15.3	15.7	13.5	14.3
	交差点大	42	78	71	9	200	268	468	3.0	4.4	1.9	2.3	2.7	2.2	2.4
	交差点付近	79	117	215	23	434	692	1,126	5.6	6.6	5.6	5.8	5.9	5.6	5.7
	合計	492	610	1,176	120	2,398	3,538	5,936	34.9	34.2	30.7	30.2	32.3	28.4	29.9
	トンネル	3	6	4	0	13	15	28	0.2	0.3	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1
	橋	10	14	16	1	41	48	89	0.7	0.8	0.4	0.3	0.6	0.4	0.4
	カーブ・屈折	58	37	118	10	223	545	768	4.1	2.1	3.1	2.5	3.0	4.4	3.9
	一般単路	256	336	650	74	1,316	1,979	3,295	18.2	18.8	17.0	18.6	17.7	15.9	16.6
	小計	327	393	788	85	1,593	2,587	4,180	23.2	22.0	20.6	21.4	21.5	20.8	21.1
	踏切	1	1	3	0	5	68	73	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.5	0.4
	その他の場所	2	8	4	1	15	23	38	0.1	0.4	0.1	0.3	0.2	0.2	0.2
	計	822	1,012	1,971	206	4,011	6,216	10,227	58.4	56.7	51.5	51.8	54.1	50.0	51.5
非市街地	交差点小	79	42	256	26	403	848	1,251	5.6	2.4	6.7	6.5	5.4	6.8	6.3
	交差点中	84	91	246	35	456	881	1,337	6.0	5.1	6.4	8.8	6.1	7.1	6.7
	交差点大	8	15	28	7	58	64	122	0.6	0.8	0.7	1.8	0.8	0.5	0.6
	交差点付近	43	60	103	10	216	282	498	3.1	3.4	2.7	2.5	2.9	2.3	2.5
	合計	214	208	633	78	1,133	2,075	3,208	15.2	11.7	16.5	19.6	15.3	16.7	16.2
	トンネル	9	15	29	4	57	74	131	0.6	0.8	0.8	1.0	0.8	0.6	0.7
	橋	10	17	15	5	47	89	136	0.7	1.0	0.4	1.3	0.6	0.7	0.7
	カーブ・屈折	107	148	395	33	683	1,752	2,435	7.6	8.3	10.3	8.3	9.2	14.1	12.3
	一般単路	243	380	769	71	1,463	2,150	3,613	17.3	21.3	20.1	17.8	19.7	17.3	18.2
	小計	369	560	1,208	113	2,250	4,065	6,315	26.2	31.4	31.6	28.4	30.3	32.7	31.8
	踏切	2	0	11	0	13	56	69	0.1	0.0	0.3	0.0	0.2	0.5	0.3
	その他の場所	1	4	5	1	11	26	37	0.1	0.2	0.1	0.3	0.1	0.2	0.2
	計	586	772	1,857	192	3,407	6,222	9,629	41.6	43.3	48.5	48.2	45.9	50.0	48.5
市街地・非市街地合計	交差点小	202	151	594	53	1,000	1,748	2,748	14.3	8.5	15.5	13.3	13.5	14.1	13.8
	交差点中	332	397	798	96	1,623	2,559	4,182	23.6	22.3	20.8	24.1	21.9	20.6	21.1
	交差点大	50	93	99	16	258	332	590	3.6	5.2	2.6	4.0	3.5	2.7	3.0
	交差点付近	122	177	318	33	650	974	1,624	8.7	9.9	8.3	8.3	8.8	7.8	8.2
	合計	706	818	1,809	198	3,531	5,613	9,144	50.1	45.9	47.3	49.7	47.6	45.1	46.1
	トンネル	12	21	33	4	70	89	159	0.9	1.2	0.9	1.0	0.9	0.7	0.8
	橋	20	31	31	6	88	137	225	1.4	1.7	0.8	1.5	1.2	1.1	1.1
	カーブ・屈折	165	185	513	43	906	2,297	3,203	11.7	10.4	13.4	10.8	12.2	18.5	16.1
	一般単路	499	716	1,419	145	2,779	4,129	6,908	35.4	40.1	37.1	36.4	37.5	33.2	34.8
	小計	696	953	1,996	198	3,843	6,652	10,495	49.4	53.4	52.1	49.7	51.8	53.5	52.9
	踏切	3	1	14	0	18	124	142	0.2	0.1	0.4	0.0	0.2	1.0	0.7
	その他の場所	3	12	9	2	26	49	75	0.2	0.7	0.2	0.5	0.4	0.4	0.4
	計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

前項と同様に全体の構成比との差を算出して示したのが図 2-2-8～9 である。全事故でみると、安全運転管理者選任事業所では交差点が多く、中でも交差点付近と交差点大が多い。死亡事故ではさらに交差点の比率が全体に比べて大きく、全体を 4.1% 上回っている。死亡事故では、交差点中が全体に比べて多い。

運行管理者選任事業所では、全事故、死亡事故共に交差点が少なく、単路が多い。特に一般単路での比率が全体に比べて多い傾向である。これは、安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所では、走行場所が異なることが背景にあると考えられる。

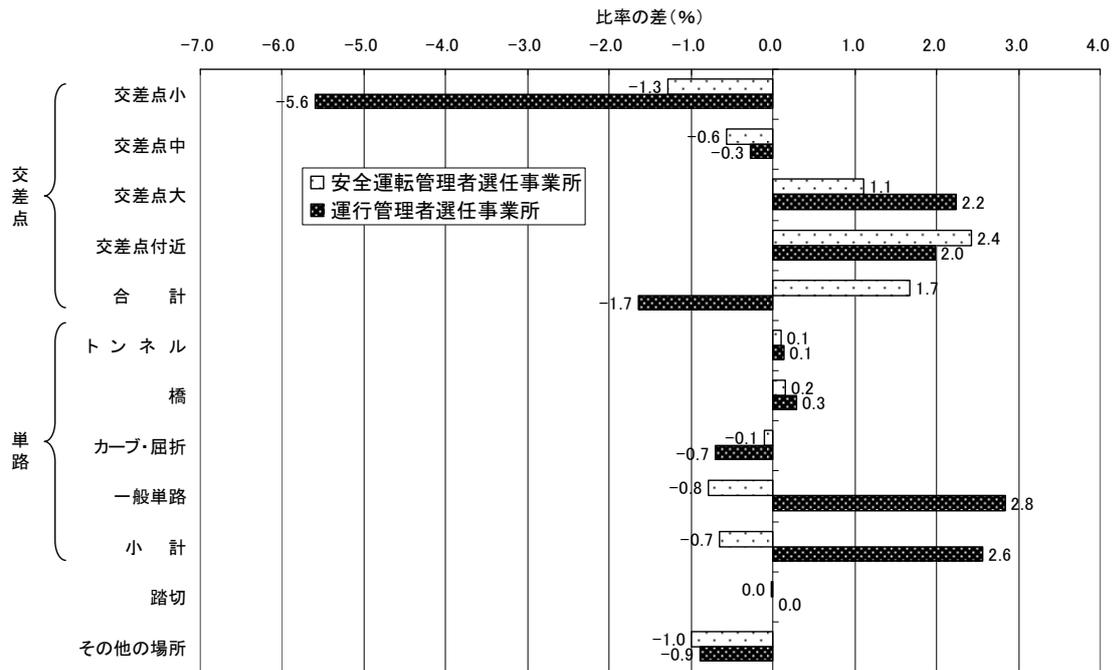


図 2-2-8 道路形状別に見た全事故比率との構成比差（平成 16～18 年計：全事故）

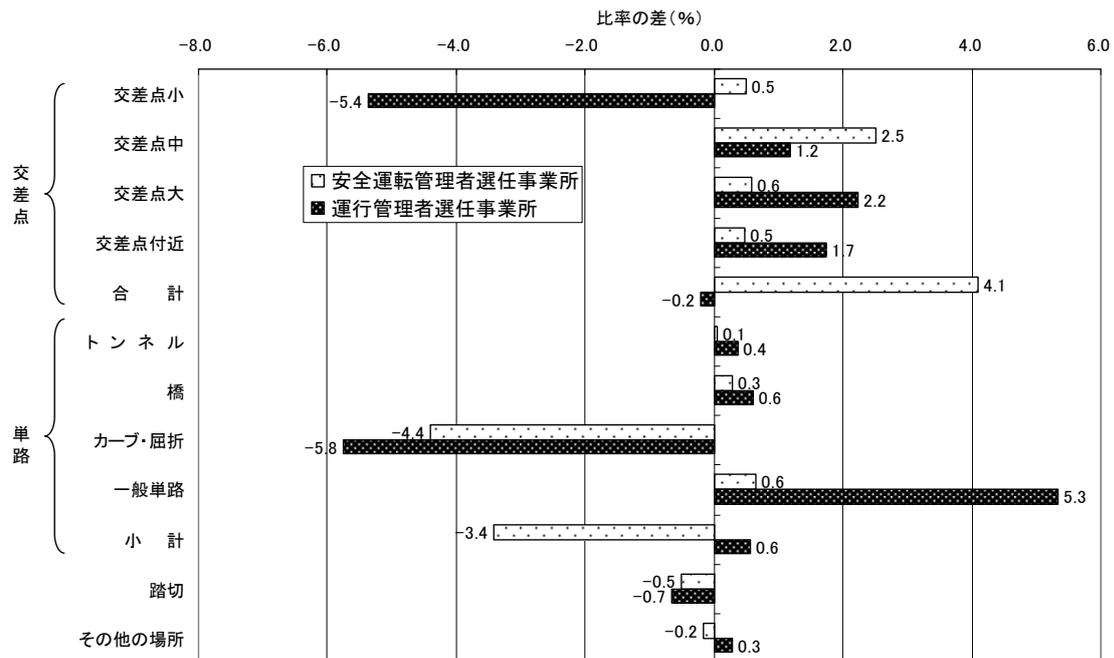


図 2-2-9 道路形状別に見た全事故比率との構成比差（平成 16～18 年計：死亡事故）

注：安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の構成比から総計欄の構成比を減じた値で示している。図の数値がマイナスであることは全体に比べて比率が低い事故であることを、プラスであることは全体に比べて多い比率の事故であることを示している。

2-10 曜日

業務・通勤中事故の発生曜日としては、日曜日が少なく全事故、死亡事故で5～6%程度である。次いで土曜日も少ないが、10～12%と日曜日の2倍程度を占めている。平日は16～17%程度であるが、特に目立って多い曜日はない。

表 2-2-19 曜日別事故件数（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）

		実数(件)							比率(%)						
		安全 選任 事業者 管理者	運行 選任 事業者 管理者	選任 事業者 対象外	未 調査 選任 不能	業務・ 通勤 中 事故計	対 象外 当事 者	総 計	安全 選任 事業者 管理者	運行 選任 事業者 管理者	選任 事業者 対象外	未 調査 選任 不能	業務・ 通勤 中 事故計	対 象外 当事 者	総 計
全 事 故	月曜日	30,378	23,402	83,827	9,747	147,354	268,852	416,206	16.8	15.6	17.0	16.9	16.7	14.2	15.0
	火曜日	30,883	24,171	83,721	9,871	148,646	264,203	412,849	17.0	16.1	17.0	17.2	16.8	14.0	14.9
	水曜日	30,292	23,695	82,284	9,434	145,705	262,562	408,267	16.7	15.8	16.7	16.4	16.5	13.9	14.7
	木曜日	30,614	23,904	83,351	9,590	147,459	260,776	408,235	16.9	15.9	16.9	16.7	16.7	13.8	14.7
	金曜日	31,906	24,987	85,845	10,030	152,768	279,427	432,195	17.6	16.7	17.4	17.4	17.3	14.8	15.6
	土曜日	18,448	18,903	49,322	5,912	92,585	291,231	383,816	10.2	12.6	10.0	10.3	10.5	15.4	13.8
	日曜日	8,819	10,899	25,314	2,924	47,956	263,359	311,315	4.9	7.3	5.1	5.1	5.4	13.9	11.2
	合 計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
死 亡 事 故	月曜日	229	267	598	60	1,154	1,651	2,805	16.3	15.0	15.6	15.1	15.6	13.3	14.1
	火曜日	224	282	586	64	1,156	1,591	2,747	15.9	15.8	15.3	16.1	15.6	12.8	13.8
	水曜日	226	298	625	62	1,211	1,675	2,886	16.1	16.7	16.3	15.6	16.3	13.5	14.5
	木曜日	246	285	622	68	1,221	1,570	2,791	17.5	16.0	16.2	17.1	16.5	12.6	14.1
	金曜日	229	314	622	60	1,225	1,722	2,947	16.3	17.6	16.2	15.1	16.5	13.8	14.8
	土曜日	168	225	480	58	931	2,062	2,993	11.9	12.6	12.5	14.6	12.6	16.6	15.1
	日曜日	86	113	295	26	520	2,167	2,687	6.1	6.3	7.7	6.5	7.0	17.4	13.5
	合 計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

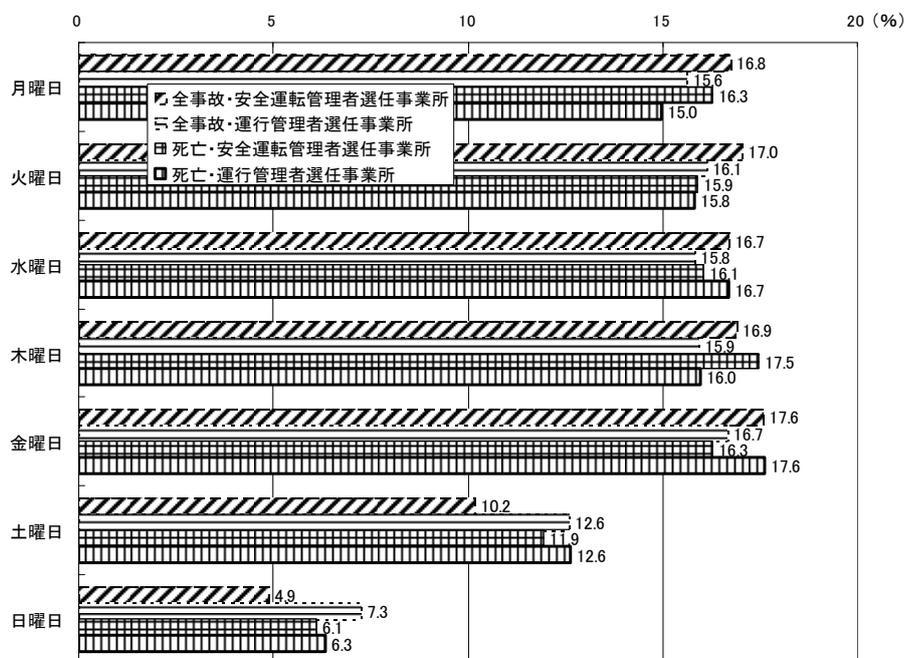


図 2-2-10 曜日別事故件数比率（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）

2-11 時間

全事故でみて、業務・通勤中で多い時間帯は8～10時（18.9%）、6～8時（15.4%）、16～18時（12.5%）である。死亡事故は6～8時（14.2%）、18～20時（12.1%）、16～18時（10.3%）で、全事故よりも夜間の事故の比率が高い。

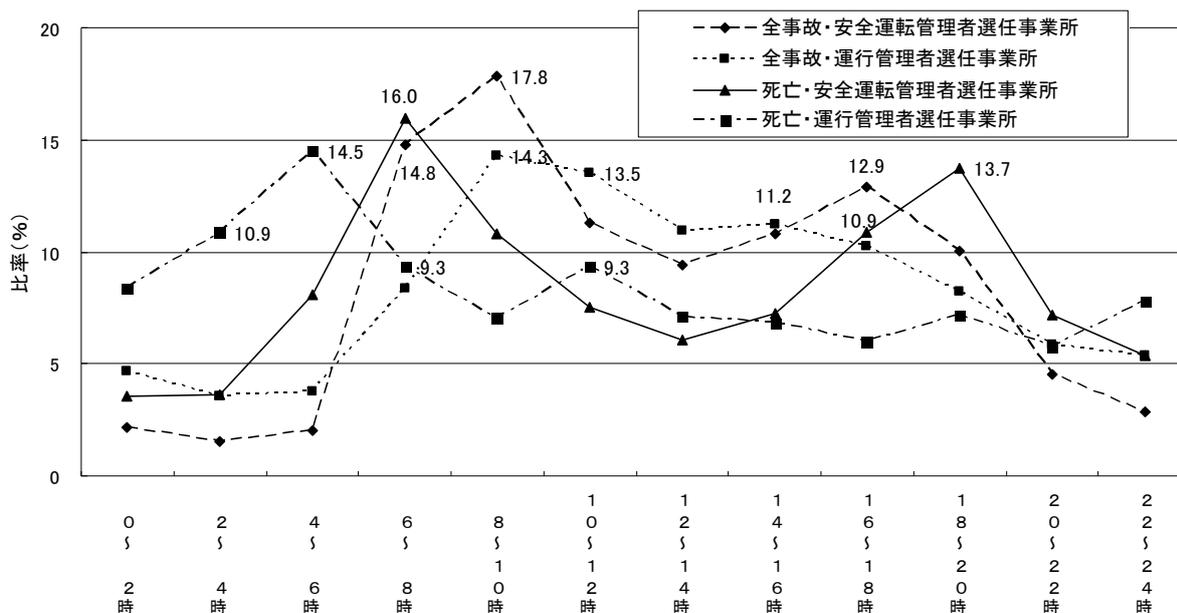
安全運転管理者選任事業所で事故が多い時間帯は、全事故で8～10時（17.8%）、6～8時（14.8%）、16～18時（12.9%）であるが、死亡事故では6～8時（16.0%）、18～20時（13.7%）、16～18時（10.9%）と朝の時間帯の他に夜の時間帯に多い。

運行管理者選任事業所では、全事故では8～10時（14.3%）、10～12時（13.5%）、14～16時（11.2%）が多く、死亡事故では4～6時（14.5%）、2～4時（10.9%）、6～8時（9.3%）、10～12時（9.3%）と死亡事故は深夜から早朝の時間帯に多い。

表 2-2-20 時間帯別事故件数（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）

		実数(件)							比率(%)						
		安全 選任 運転 事業 管理者	選任 運行 事業 管理者	選任 事業 対象 外	未 選任・ 調査 不能	業 務・ 通 勤 中 事 故 計	対 象 外 当 事 者	総 計	安全 選任 事業 管理者	選任 運行 事業 管理者	選任 事業 対象 外	未 選任・ 調査 不能	業 務・ 通 勤 中 事 故 計	対 象 外 当 事 者	総 計
全 事 故	0～2時	3,891	7,034	6,421	920	18,266	45,288	63,554	2.1	4.7	1.3	1.6	2.1	2.4	2.3
	2～4時	2,752	5,344	4,681	744	13,521	26,029	39,550	1.5	3.6	0.9	1.3	1.5	1.4	1.4
	4～6時	3,618	5,604	9,580	1,272	20,074	25,714	45,788	2.0	3.7	1.9	2.2	2.3	1.4	1.7
	6～8時	26,752	12,514	87,796	9,118	136,180	107,410	243,590	14.8	8.3	17.8	15.9	15.4	5.7	8.8
	8～10時	32,303	21,396	101,909	10,994	166,602	229,698	396,300	17.8	14.3	20.6	19.1	18.9	12.2	14.3
	10～12時	20,525	20,263	45,335	5,999	92,122	231,158	323,280	11.3	13.5	9.2	10.4	10.4	12.2	11.7
	12～14時	17,039	16,446	38,810	5,284	77,579	222,630	300,209	9.4	11.0	7.9	9.2	8.8	11.8	10.8
	14～16時	19,633	16,801	44,086	5,740	86,260	250,054	336,314	10.8	11.2	8.9	10.0	9.8	13.2	12.1
	16～18時	23,326	15,405	64,159	7,324	110,214	308,074	418,288	12.9	10.3	13.0	12.7	12.5	16.3	15.1
	18～20時	18,147	12,299	56,997	6,143	93,586	240,938	334,524	10.0	8.2	11.5	10.7	10.6	12.7	12.1
	20～22時	8,157	8,808	22,502	2,536	42,003	123,715	165,718	4.5	5.9	4.6	4.4	4.8	6.5	6.0
22～24時	5,197	8,047	11,388	1,434	26,066	79,702	105,768	2.9	5.4	2.3	2.5	3.0	4.2	3.8	
	合 計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
死 亡 事 故	0～2時	50	149	145	25	369	1,011	1,380	3.6	8.4	3.8	6.3	5.0	8.1	7.0
	2～4時	51	194	174	15	434	867	1,301	3.6	10.9	4.5	3.8	5.9	7.0	6.6
	4～6時	114	258	301	43	716	805	1,521	8.1	14.5	7.9	10.8	9.7	6.5	7.7
	6～8時	225	166	604	55	1,050	632	1,682	16.0	9.3	15.8	13.8	14.2	5.1	8.5
	8～10時	152	125	410	52	739	936	1,675	10.8	7.0	10.7	13.1	10.0	7.5	8.4
	10～12時	106	166	257	28	557	1,148	1,705	7.5	9.3	6.7	7.0	7.5	9.2	8.6
	12～14時	85	127	192	20	424	987	1,411	6.0	7.1	5.0	5.0	5.7	7.9	7.1
	14～16時	102	122	226	29	479	1,109	1,588	7.2	6.8	5.9	7.3	6.5	8.9	8.0
	16～18時	153	107	461	40	761	1,325	2,086	10.9	6.0	12.0	10.1	10.3	10.7	10.5
	18～20時	193	128	539	40	900	1,495	2,395	13.7	7.2	14.1	10.1	12.1	12.0	12.1
	20～22時	101	103	297	37	538	1,109	1,647	7.2	5.8	7.8	9.3	7.3	8.9	8.3
22～24時	76	139	222	14	451	1,014	1,465	5.4	7.8	5.8	3.5	6.1	8.2	7.4	
	合 計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：網掛けは、事故が多い上位3時間帯を示す（一部、同率があるため4項目に網掛けしている場合がある）。



注：数値の表示は、事故が多い上位3時間帯のみとしている。

図 2-2-11 時間帯別事故件数比率（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）

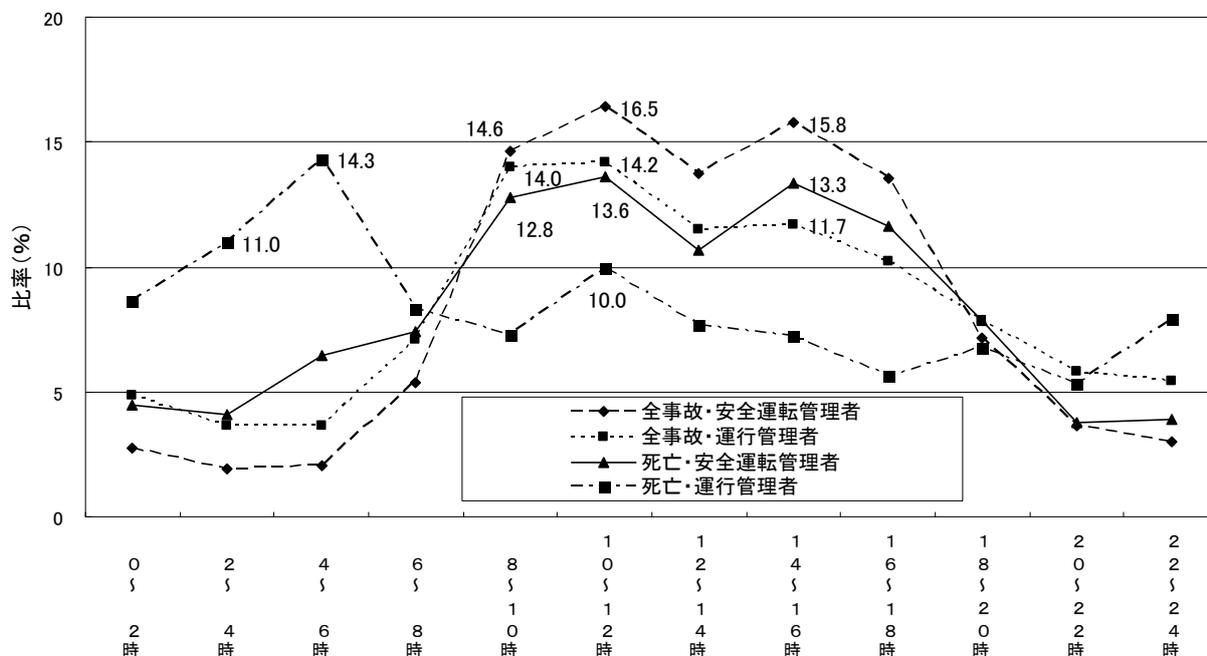
事故発生時間帯は業務中と通勤で大きく異なると考えられるため、両者を分けて、安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の事故発生時間帯を分析した。安全運転管理者選任事業所の業務中の事故で多いのは、10～12時（16.5%）、14～16時（15.8%）、8～10時（14.6%）と昼間の時間帯が多い。死亡事故でも10～12時（13.6%）、14～16時（13.3%）、8～10時（12.8%）と全事故と同様の時間帯に多い。

運行管理者選任事業所の業務中の全事故は、10～12時（14.2%）、8～10時（14.0%）、14～16時（11.7%）に多く、死亡事故は4～6時（14.3%）、2～4時（11.0%）、10～12時（10.0%）と深夜、早朝の時間帯に多いのが特徴である。

通勤中でみると、安全運転管理者選任事業所では6～8時（31.4%）、8～10時（23.5%）、18～20時（15.0%）と朝夕の通勤時間帯に多い。死亡事故は6～8時（24.7%）、18～20時（19.7%）、20～22時（10.6%）に多く、朝の時間帯よりも夕方から夜の時間帯に多い。運行管理者選任事業所の通勤中の全事故でも、6～8時（28.3%）、8～10時（18.9%）、18～20時（13.6%）と朝夕の時間帯が多いが、死亡事故は、6～8時（21.8%）、4～6時（16.5%）、18～20時（12.0%）に多く、運行管理者選任事業所では早朝の通勤時に死亡事故が多い。

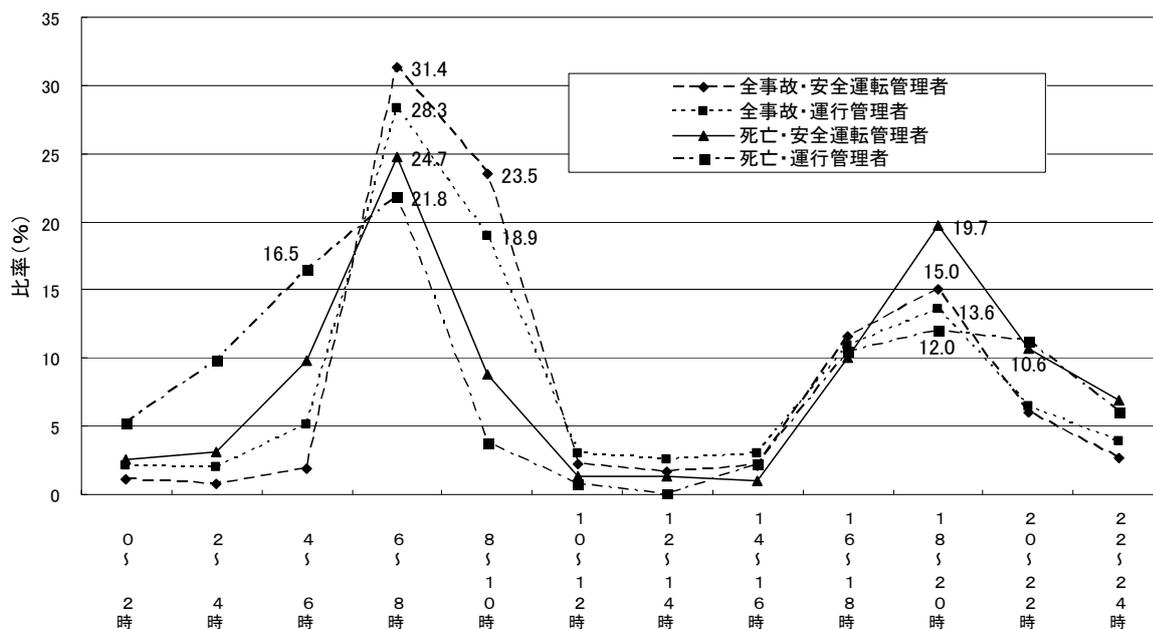
表 2-2-21 業務・通勤中別時間帯別事故件数（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）

		実数(件)				構成比(%)			
		安全運転管理者 選任事業所		運行管理者 選任事業所		安全運転管理者 選任事業所		運行管理者 選任事業所	
		業務 運転中	通勤 運転中	業務 運転中	通勤 運転中	業務 運転中	通勤 運転中	業務 運転中	通勤 運転中
全事故	0～2時	3,164	727	6,849	185	2.7	1.1	4.9	2.1
	2～4時	2,256	496	5,164	180	1.9	0.8	3.7	2.0
	4～6時	2,351	1,267	5,147	457	2.0	1.9	3.6	5.1
	6～8時	6,202	20,550	9,990	2,524	5.4	31.4	7.1	28.3
	8～10時	16,922	15,381	19,707	1,689	14.6	23.5	14.0	18.9
	10～12時	19,052	1,473	19,992	271	16.5	2.2	14.2	3.0
	12～14時	15,926	1,113	16,216	230	13.8	1.7	11.5	2.6
	14～16時	18,278	1,355	16,531	270	15.8	2.1	11.7	3.0
	16～18時	15,700	7,626	14,432	973	13.6	11.6	10.2	10.9
	18～20時	8,307	9,840	11,082	1,217	7.2	15.0	7.9	13.6
	20～22時	4,213	3,944	8,226	582	3.6	6.0	5.8	6.5
	22～24時	3,443	1,754	7,694	353	3.0	2.7	5.5	4.0
	合計	115,814	65,526	141,030	8,931	100.0	100.0	100.0	100.0
死亡事故	0～2時	32	18	142	7	4.5	2.6	8.6	5.3
	2～4時	29	22	181	13	4.1	3.2	11.0	9.8
	4～6時	46	68	236	22	6.5	9.8	14.3	16.5
	6～8時	53	172	137	29	7.4	24.7	8.3	21.8
	8～10時	91	61	120	5	12.8	8.8	7.3	3.8
	10～12時	97	9	165	1	13.6	1.3	10.0	0.8
	12～14時	76	9	127	0	10.7	1.3	7.7	0.0
	14～16時	95	7	119	3	13.3	1.0	7.2	2.3
	16～18時	83	70	93	14	11.6	10.1	5.6	10.5
	18～20時	56	137	112	16	7.9	19.7	6.8	12.0
	20～22時	27	74	88	15	3.8	10.6	5.3	11.3
	22～24時	28	48	131	8	3.9	6.9	7.9	6.0
	合計	713	695	1,651	133	100.0	100.0	100.0	100.0



注：数値の表示は、事故が多い上位3時間帯のみとしている。

図 2-2-12 業務中の時間帯別事故件数比率（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）



注：数値の表示は、事故が多い上位 3 時間帯のみとしている。

図 2-2-13 通勤中の時間帯別事故件数比率 (平成 16~18 年計：全事故、死亡事故)

2-1-2 事故類型

大分類で見ると全事故では車両相互が圧倒的に多く、8割以上を占めている。しかし死亡事故で見ると、人対車両の比率が高くなる。また、死亡事故では車両単独も全事故よりも高い比率になっている。

安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所を比較すると、全事故では構成比に大きな違いはないが、死亡事故では安全運転管理者選任事業所に人対車両が多く、運行管理者選任事業所に車両相互が多い (表 2-2-22)。

小項目別に見たのが表 2-2-23~24 と図 2-2-9~10 である。図では全体の事故の平均と比較するため、安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の構成比から総計欄の構成比を減じた値で示している。図の数値がマイナスであることは総計に比べて比率が低い事故であることをプラスであることは総計に比べて多い比率の事故であることを示している。

全事故で見ると安全運転管理者選任事業所、運行管理者選任事業所ともに追突事故が多い傾向にあり、運行管理者選任事業所では進路変更時も多い。また、いずれも出会い頭が少なく、特に運行管理者選任事業所には少ない。死亡事故で見ると安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所に違いがみられ、安全運転管理者選任事業所では、人対車両の事故が多いことが顕著で、中でも横断中のその他 (横断歩道やその付近以外) が多く、次いで横断歩道が多い。運行管理者選任事業所では、車両相互の追突が多いことが特徴で、中でも駐車中が多い。その他に、左折時も多い。

これらの傾向についても、安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の運転者の走行場所の違いが反映されていると考えられる。

表 2-2-22 事故類型（大分類）別事故件数（平成 16～18 年計：全事故、死亡事故）

		実数(件)							比率(%)						
		安全運転管理者 選任事業所	運行管理者 選任事業所	選任対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通勤中 事故計	対象外当事者	総計	安全運転管理者 選任事業所	運行管理者 選任事業所	選任対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・通勤中 事故計	対象外当事者	総計
全事故	人对車両	16,468	13,982	39,014	4,495	73,959	165,933	239,892	9.1	9.3	7.9	7.8	8.4	8.8	8.7
	車両相互	158,010	127,319	434,760	50,927	771,016	1,608,452	2,379,468	87.1	84.9	88.1	88.6	87.4	85.1	85.8
	車両単独	6,850	8,652	19,845	2,084	37,431	115,754	153,185	3.8	5.8	4.0	3.6	4.2	6.1	5.5
	列車	12	8	45	2	67	271	338	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計	181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
死亡事故	人对車両	609	635	1,505	138	2,887	3,295	6,182	43.3	35.6	39.3	34.7	38.9	26.5	31.1
	車両相互	652	976	1,687	202	3,517	5,766	9,283	46.3	54.7	44.1	50.8	47.4	46.4	46.8
	車両単独	144	172	622	58	996	3,255	4,251	10.2	9.6	16.2	14.6	13.4	26.2	21.4
	列車	3	1	14	0	18	122	140	0.2	0.1	0.4	0.0	0.2	1.0	0.7
	合計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表 2-2-23 事故類型（小分類）別事故件数（平成 16～18 年計：全事故）

		実数(件)							比率(%)							
		安全 選任 事業 管理者	選 任 運 行 管 理 者	選 任 事 業 対 象 外	調 査 不 能 ・ 未 選 任	業 務 ・ 通 勤 中 事 故 計	対 象 外 当 事 者	総 計	安全 選 任 事 業 管 理 者	選 任 運 行 管 理 者	選 任 事 業 対 象 外	調 査 不 能 ・ 未 選 任	業 務 ・ 通 勤 中 事 故 計	対 象 外 当 事 者	総 計	
人 対 人	対 面 通 行	歩 道 上	30	29	80	11	150	1,168	972	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
	路 側 帯	64	42	160	29	295	677	972	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	車 道	562	477	1,617	171	2,827	7,138	9,965	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4
	そ の 他	51	37	136	17	241	959	1,200	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
	中 小 計	707	585	1,993	228	3,513	9,942	13,455	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5
	背 面 通 行	歩 道 上	52	36	126	17	231	1,291	1,522	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
	路 側 帯	93	58	254	31	436	1,124	1,560	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1
	車 道	929	863	2,788	332	4,912	12,064	16,976	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
	そ の 他	117	85	268	45	515	2,159	2,674	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
	中 小 計	1,191	1,042	3,436	425	6,094	16,638	22,732	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.9	0.8
車 対 車	横 断	横 断 歩 道	4,660	4,232	11,803	1,313	22,008	41,277	63,285	2.6	2.8	2.4	2.3	2.5	2.2	2.3
	横 断 歩 道 付 近	606	528	1,471	160	2,765	5,679	8,444	0.3	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	
	横 断 歩 道 橋 付 近	50	55	188	26	319	724	1,043	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	そ の 他	4,284	3,043	11,510	1,118	19,955	45,948	65,903	2.4	2.0	2.3	1.9	2.3	2.4	2.4	
	小 計	9,600	7,858	24,972	2,617	45,407	93,628	138,675	5.3	5.2	5.1	4.6	5.1	5.0	5.0	
両 車 対 路	路 上 遊 戯 中	114	108	373	59	654	2,105	2,759	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	
	路 上 作 業 中	360	310	806	116	1,592	2,665	4,257	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	
	路 上 停 止 中	353	495	977	94	1,919	4,019	5,938	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	
	そ の 他	4,143	3,584	6,457	956	15,140	36,936	52,076	2.3	2.4	1.3	1.7	1.7	2.0	1.9	
	計	16,468	13,982	39,014	4,495	73,959	165,933	239,892	9.1	9.3	7.9	7.8	8.4	8.8	8.7	
車 対 相 互	正 衝 突	追 越 追 抜 時	102	107	343	26	578	984	1,562	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1
	そ の 他	4,760	2,701	14,344	1,261	23,066	55,353	78,419	2.6	1.8	2.9	2.2	2.6	2.9	2.8	
	小 計	4,862	2,808	14,687	1,287	23,644	56,337	79,981	2.7	1.9	3.0	2.2	2.7	3.0	2.9	
	追 進 中	8,469	8,524	23,139	3,136	43,268	69,859	113,127	4.7	5.7	4.7	5.5	4.9	3.7	4.1	
	駐 停 車 中	55,601	44,935	155,825	17,211	273,572	488,385	761,957	30.7	30.0	31.6	29.9	31.0	25.8	27.5	
	小 計	64,070	53,459	178,964	20,347	316,840	558,244	875,084	35.3	35.6	36.3	35.4	35.9	29.5	31.6	
	出 会 い 頭	42,144	26,162	127,963	14,629	210,898	520,825	731,723	23.2	17.4	25.9	25.4	23.9	27.6	26.4	
	追 越 追 抜 時	2,346	3,311	6,341	831	12,829	23,997	36,826	1.3	2.2	1.3	1.4	1.5	1.3	1.3	
	進 路 変 更 時	4,121	6,137	6,937	1,031	18,226	24,420	42,646	2.3	4.1	1.4	1.8	2.1	1.3	1.5	
	す れ 違 い 時	1,743	1,563	4,341	572	8,219	18,466	26,685	1.0	1.0	0.9	1.0	0.9	1.0	1.0	
相 互 時	左 折 時	9,709	7,715	24,095	3,248	44,767	88,918	133,685	5.4	5.1	4.9	5.6	5.1	4.7	4.8	
	右 折 直 進 時	9,882	7,737	27,958	3,275	48,852	119,741	168,593	5.4	5.2	5.7	5.7	5.5	6.3	6.1	
	折 時	5,320	4,300	14,294	1,583	25,497	53,635	79,132	2.9	2.9	2.9	2.8	2.9	2.8	2.9	
	小 計	15,202	12,037	42,252	4,858	74,349	173,376	247,725	8.4	8.0	8.6	8.4	8.4	9.2	8.9	
	横 断 時	1,109	784	2,893	325	5,111	13,345	18,456	0.6	0.5	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	
互 時	回 車 時	1,094	1,633	1,788	229	4,744	8,816	13,560	0.6	1.1	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	
	後 退 時	3,349	3,292	8,052	1,069	15,762	42,994	58,756	1.8	2.2	1.6	1.9	1.8	2.3	2.1	
	そ の 他	8,261	8,418	16,447	2,501	35,627	78,714	114,341	4.6	5.6	3.3	4.3	4.0	4.2	4.1	
	計	158,010	127,319	434,760	50,927	771,016	1,608,452	2,379,468	87.1	84.9	88.1	88.6	87.4	85.1	85.8	
	車 対 物	工 作 物	電 柱	543	364	1,845	141	2,893	9,837	12,730	0.3	0.2	0.4	0.2	0.3	0.5
標 識		108	82	404	41	635	2,411	3,046	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	
分 離 帯 ・ 安 全 島		216	285	741	103	1,345	3,397	4,742	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	
防 護 柵 等		889	599	2,910	301	4,699	15,785	20,484	0.5	0.4	0.6	0.5	0.5	0.8	0.7	
突 撃		家 屋 ・ 塀	320	153	1,015	97	1,585	7,129	8,714	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.4	0.3
橋 梁 ・ 橋 脚		78	52	256	24	410	1,203	1,613	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	
そ の 他		687	448	2,202	196	3,533	13,054	16,587	0.4	0.3	0.4	0.3	0.4	0.7	0.6	
小 計		2,841	1,983	9,373	903	15,100	52,816	67,916	1.6	1.3	1.9	1.6	1.7	2.8	2.4	
単 独		駐 車 車 両 衝 突	299	376	1,138	102	1,915	5,054	6,969	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3
		路 逸 転 落	337	120	1,030	74	1,561	5,920	7,481	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3
	外 脱	247	130	787	67	1,231	3,909	5,140	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	
	小 計	584	250	1,817	141	2,792	9,829	12,621	0.3	0.2	0.4	0.2	0.3	0.5	0.5	
	転 倒	1,614	358	5,515	616	8,103	37,821	45,924	0.9	0.2	1.1	1.1	0.9	2.0	1.7	
独 計	そ の 他	1,512	5,685	2,002	322	9,521	10,234	19,755	0.8	3.8	0.4	0.6	1.1	0.5	0.7	
	計	6,850	8,652	19,845	2,084	37,431	115,754	153,185	3.8	5.8	4.0	3.6	4.2	6.1	5.5	
列 車	12	8	45	2	67	271	338	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
合 計		181,340	149,961	493,664	57,508	882,473	1,890,410	2,772,883	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

表 2-2-24 事故類型（小分類）別事故件数（平成 16～18 年計：死亡事故）

		実数(件)							比率(%)							
		安全運転 事業管理者	運行管理 者	選任対象 外	調査不能	業務・通 車中	対象外 当事者	総計	安全運転 事業管理者	運行管理 者	選任対象 外	調査不能	業務・通 車中	対象外 当事者	総計	
人	対歩道上	2	0	2	0	4	11	15	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	
	路面側帯	1	2	4	1	8	11	19	0.1	0.1	0.1	0.3	0.1	0.1	0.1	
	通車道	10	10	46	2	68	73	141	0.7	0.6	1.2	0.5	0.9	0.6	0.7	
	行その他	1	0	1	1	3	4	7	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	
	中小計	14	12	53	4	83	99	182	1.0	0.7	1.4	1.0	1.1	0.8	0.9	
対	背歩道上	3	3	6	1	13	12	25	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.1	0.1	
	路面側帯	2	2	6	0	10	11	21	0.1	0.1	0.2	0.0	0.1	0.1	0.1	
	通車道	31	58	123	9	221	199	420	2.2	3.3	3.2	2.3	3.0	1.6	2.1	
	行その他	0	1	4	0	5	3	8	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	
	中小計	36	64	139	10	249	225	474	2.6	3.6	3.6	2.5	3.4	1.8	2.4	
車	横断歩道	133	155	278	32	598	678	1,276	9.4	8.7	7.3	8.0	8.1	5.5	6.4	
	横断歩道付近	55	39	128	8	230	307	537	3.9	2.2	3.3	2.0	3.1	2.5	2.7	
	横断歩道橋付近	3	6	16	0	25	28	53	0.2	0.3	0.4	0.0	0.3	0.2	0.3	
	その他	295	213	703	66	1,277	1,435	2,712	21.0	11.9	18.4	16.6	17.2	11.5	13.7	
	小計	486	413	1,125	106	2,130	2,448	4,578	34.5	23.2	29.4	26.6	28.7	19.7	23.1	
両	路上遊戯中	0	4	6	1	11	7	18	0.0	0.2	0.2	0.3	0.1	0.1	0.1	
	路上作業中	18	29	33	5	85	58	143	1.3	1.6	0.9	1.3	1.1	0.5	0.7	
	路上停止中	18	35	33	4	90	88	178	1.3	2.0	0.9	1.0	1.2	0.7	0.9	
	その他	37	78	116	8	239	370	609	2.6	4.4	3.0	2.0	3.2	3.0	3.1	
	計	609	635	1,505	138	2,887	3,295	6,182	43.3	35.6	39.3	34.7	38.9	26.5	31.1	
車	正衝突 追越追抜時	9	10	23	1	43	65	108	0.6	0.6	0.6	0.3	0.6	0.5	0.5	
	面衝突 その他	142	126	413	37	718	1,649	2,367	10.1	7.1	10.8	9.3	9.7	13.3	11.9	
	小計	151	136	436	38	761	1,714	2,475	10.7	7.6	11.4	9.5	10.3	13.8	12.5	
	追突 進行中	38	116	103	19	276	255	531	2.7	6.5	2.7	4.8	3.7	2.1	2.7	
	駐停車中	37	186	116	22	361	265	626	2.6	10.4	3.0	5.5	4.9	2.1	3.2	
	小計	75	302	219	41	637	520	1,157	5.3	16.9	5.7	10.3	8.6	4.2	5.8	
両	出会い頭	203	195	573	56	1,027	2,258	3,285	14.4	10.9	15.0	14.1	13.8	18.2	16.5	
	追越追抜時	30	32	55	4	121	120	241	2.1	1.8	1.4	1.0	1.6	1.0	1.2	
	進路変更時	16	15	21	4	56	60	116	1.1	1.0	0.8	0.5	1.0	0.8	0.5	0.6
	すれ違い時	4	11	13	1	29	44	73	0.3	0.6	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	
相	左折時	32	98	43	11	184	56	240	2.3	5.5	1.1	2.8	2.5	0.5	1.2	
	右折直進時	70	70	180	20	340	541	881	5.0	3.9	4.7	5.0	4.6	4.3	4.4	
	折その他	13	21	38	4	76	92	168	0.9	1.2	1.0	1.0	1.0	0.7	0.8	
	時小計	83	91	218	24	416	633	1,049	5.9	5.1	5.7	6.0	5.6	5.1	5.3	
互	横断時	15	29	43	6	93	105	198	1.1	1.6	1.1	1.5	1.3	0.8	1.0	
	転回時	4	9	6	5	24	38	62	0.3	0.5	0.2	1.3	0.3	0.3	0.3	
	後退時	11	10	6	1	28	16	44	0.8	0.6	0.2	0.3	0.4	0.1	0.2	
	その他	28	48	54	11	141	202	343	2.0	2.7	1.4	2.8	1.9	1.6	1.7	
	計	652	976	1,687	202	3,517	5,766	9,283	46.3	54.7	44.1	50.8	47.4	46.4	46.8	
車	電柱	30	16	100	7	153	594	747	2.1	0.9	2.6	1.8	2.1	4.8	3.8	
	工標識	5	4	26	5	40	127	167	0.4	0.2	0.7	1.3	0.5	1.0	0.8	
	分離帯・安全島	6	9	34	7	56	173	229	0.4	0.5	0.9	1.8	0.8	1.4	1.2	
	物防護柵等	25	47	113	10	195	661	856	1.8	2.6	3.0	2.5	2.6	5.3	4.3	
両	衝突 家屋・塀	10	3	44	3	60	244	304	0.7	0.2	1.1	0.8	0.8	2.0	1.5	
	橋梁・橋脚	7	3	17	4	31	90	121	0.5	0.2	0.4	1.0	0.4	0.7	0.6	
	その他	18	10	74	6	108	437	545	1.3	0.6	1.9	1.5	1.5	3.5	2.7	
	小計	101	92	408	42	643	2,326	2,969	7.2	5.2	10.7	10.6	8.7	18.7	15.0	
単	駐車車両衝突	12	50	59	5	126	119	245	0.9	2.8	1.5	1.3	1.7	1.0	1.2	
	路逸転落	18	10	86	5	119	409	528	1.3	0.6	2.2	1.3	1.6	3.3	2.7	
	外脱 その他	3	4	20	1	28	108	136	0.2	0.2	0.5	0.3	0.4	0.9	0.7	
	小計	21	14	106	6	147	517	664	1.5	0.8	2.8	1.5	2.0	4.2	3.3	
独	転倒	8	10	30	1	49	213	262	0.6	0.6	0.8	0.3	0.7	1.7	1.3	
	その他	2	6	19	4	31	80	111	0.1	0.3	0.5	1.0	0.4	0.6	0.6	
	計	144	172	622	58	996	3,255	4,251	10.2	9.6	16.2	14.6	13.4	26.2	21.4	
	列車	3	1	14	0	18	122	140	0.2	0.1	0.4	0.0	0.2	1.0	0.7	
	合計	1,408	1,784	3,828	398	7,418	12,438	19,856	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

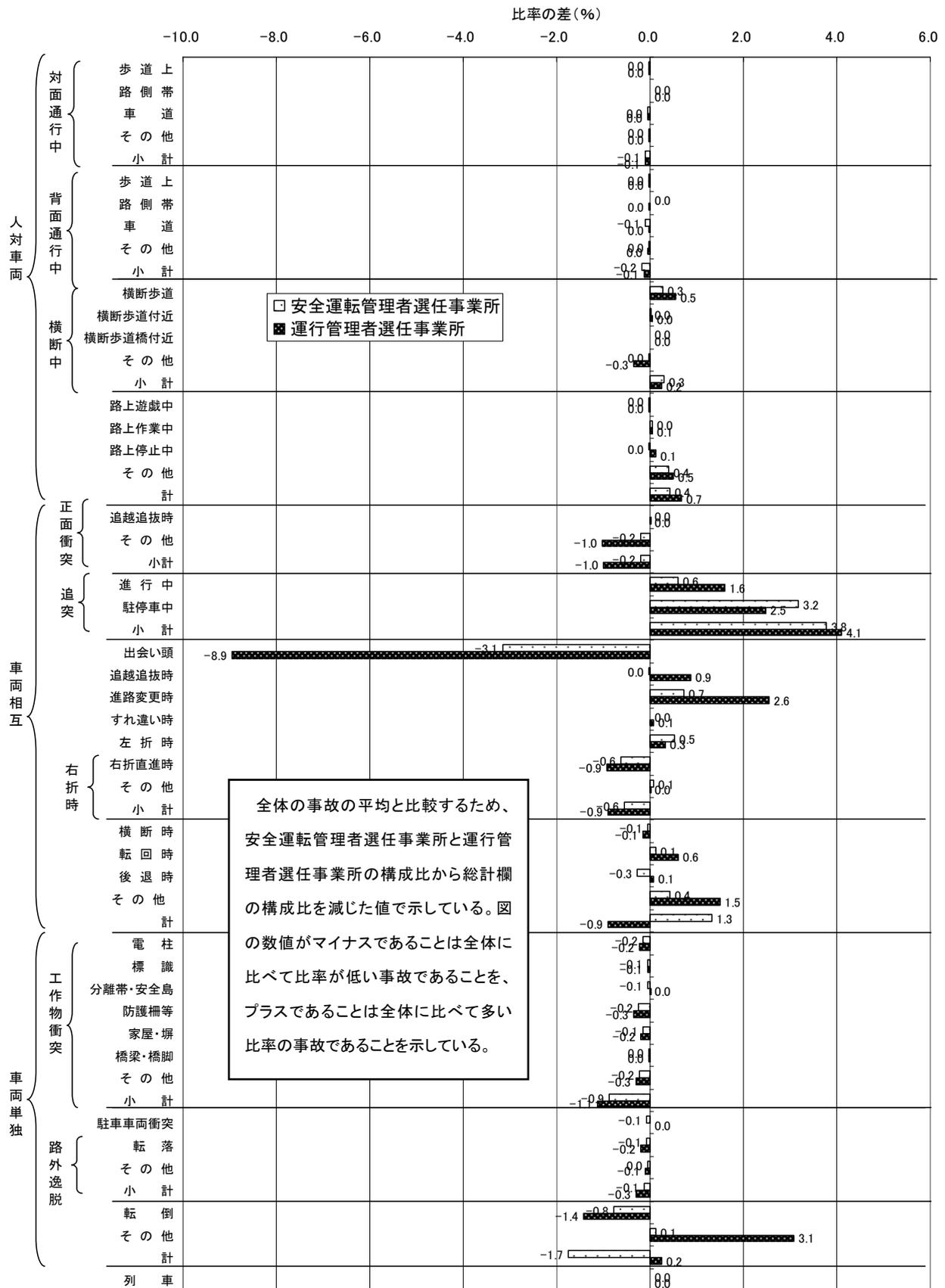


図 2-2-14 事故類型別にみた全事故比率との構成比差 (平成 16~18 年計: 全事故)

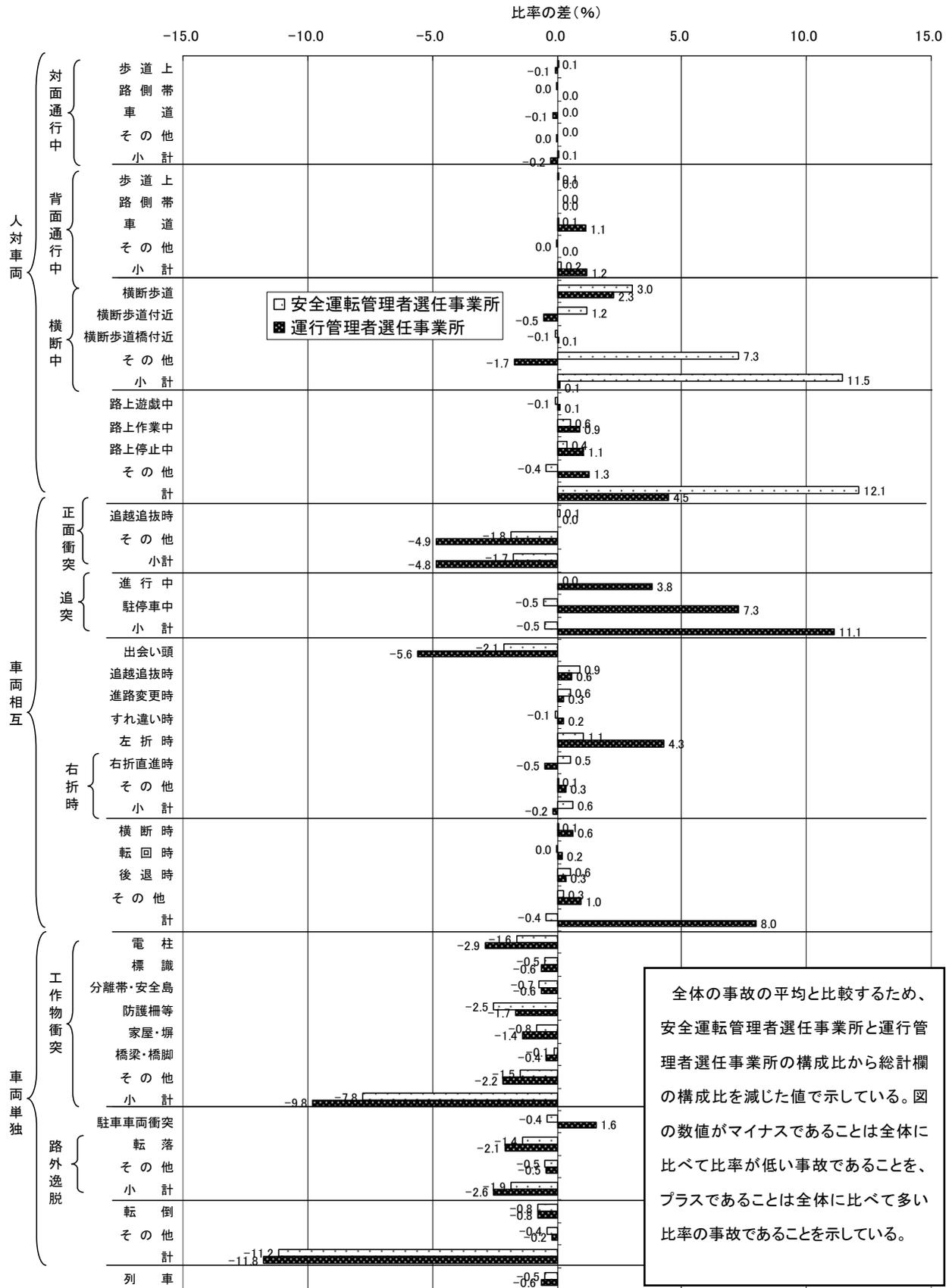


図 2-2-15 事故類型別にみた全事故比率との構成比差 (平成 16~18 年計：死亡事故)

2-13 自体防護（シートベルトの着用）

自体保護（シートベルトの着用）について第1当事者、第2当事者を合わせた死傷者数で集計している。

負傷者でみると、いずれも96～97%の着用率で高い比率を示している。しかし、死者でみるとシートベルトの着用率は、業務・通勤中事故全体で47%、安全運転管理者選任事業所で55%、運行管理者選任事業所で50%と負傷者に比べて低い。

表 2-2-25 自体保護（シートベルトの着用）の状態別死傷者数（平成16～18年計）

	実数(人)							比率(%)							
	安全運転 管理者 選任 事業所	運行 管理者 選任 事業所	選任 対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・ 通勤中 事故計	対象外 当事者	総 計	安全 運転 管理者 選任 事業所	運行 管理者 選任 事業所	選任 対象外 事業所	未選任・ 調査不能	業務・ 通勤中 事故計	対象外 当事者	総 計	
負傷者数	着用	81,235	50,632	280,732	27,559	440,158	990,492	1,430,650	97.5	96.5	97.0	96.8	97.0	96.5	96.6
	非着用	1,713	1,609	7,232	649	11,203	27,878	39,081	2.1	3.1	2.5	2.3	2.5	2.7	2.6
	不明	390	241	1,507	267	2,405	8,124	10,529	0.5	0.5	0.5	0.9	0.5	0.8	0.7
	合計	83,338	52,482	289,471	28,475	453,766	1,026,494	1,480,260	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
死者数	着用	168	208	480	51	907	1,780	2,687	0.2	0.4	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
	非着用	128	172	567	54	921	2,153	3,074	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
	不明	10	35	52	6	103	212	315	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計	306	415	1,099	111	1,931	4,145	6,076	0.4	0.8	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4

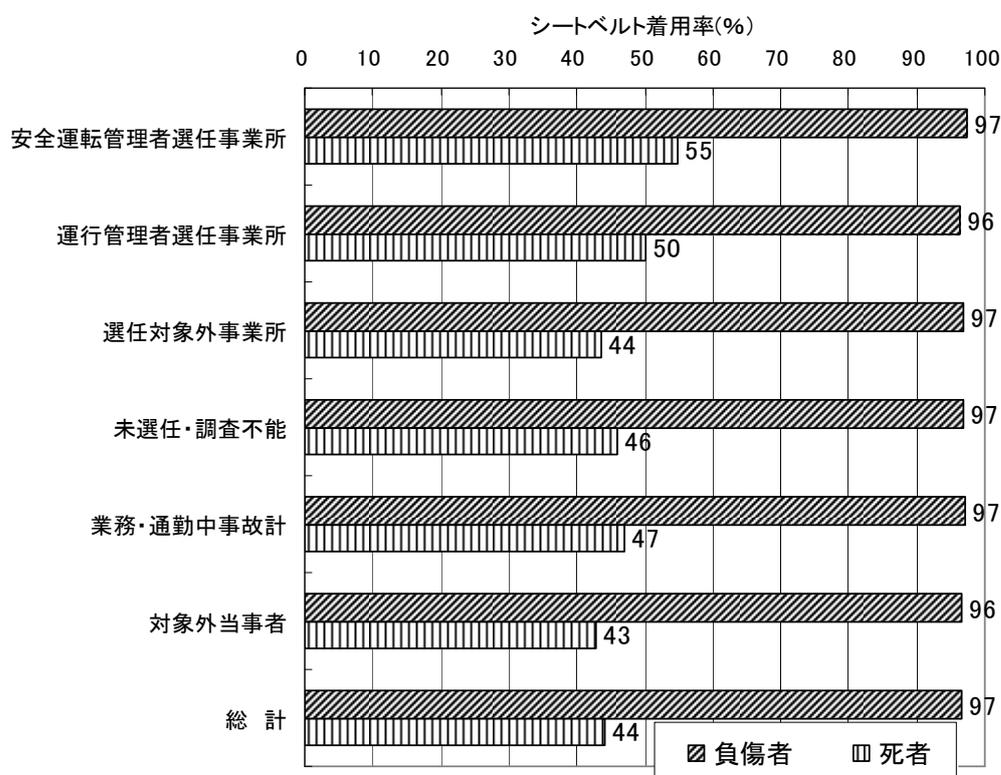


図 2-2-16 シートベルトの着用率（平成16～18年計）

第3章 事業所等における交通事故分析結果のまとめ

安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の事故に関する統計分析から、以下の特徴が指摘できる。

(1) 安全運転管理者及び運行管理者数の推移

安全運転管理者は平成11年をピークにその後は減少しており、平成18年現在は約34万人と、平成9年の96%の水準である。運行管理者は増加傾向で、平成18年の運行管理者は14万人強で、平成9年から22%増加している。

(2) 業務事故件数の推移

総事故件数は平成9年から平成18年までの10年間に14%増加しているのに対して、業務・通勤中の事故は同期間に3%しか増加していない。平成18年の安全運転管理者選任事業所の事故件数は5万9千件強で全体の7%、運行管理者選任事業所の事故件数は約4万8千件で全体の5%を占める。死亡事故件数でも減少傾向で、平成18年の安全運転管理者選任事業所の死亡事故件数は455件（全体の7%）、運行管理者選任事業所の事故件数は533件（同9%）である。

(3) 死亡事故率の推移

全事故に占める死亡事故の比率（死亡事故率＝死亡事故件数÷全事故件数）を算出すると、全事故が0.69%に対して業務・通勤中は0.83%とやや高い。安全運転管理者選任事業所は0.77%であるが、運行管理者選任事業所は1.11%と、特に高い。

(4) 年齢別

安全運転管理者選任事業所では、20～34歳の若い層に事故が多い。運行管理者選任事業所では、50～64歳と年齢が高い層に多い。死亡事故でみると、安全運転管理者選任事業所では、事故全体が多い層と合致しているが、運行管理者選任事業所では、より若い層の比率が高い。

(5) 性別

全事故の業務・通勤中事故では男性が81%である。男性の比率は安全運転管理者選任事業所で84%、運行管理者選任事業所で96%と、いずれでもほとんどを男性が占めている。死亡事故の男性比率は、事故全体よりも高い。

(6) 当事者別

安全運転管理者選任事業所では乗用車が57%、貨物車が37%であり、運行管理者選任事業所ではそれぞれ、49%、50%と、運行管理者選任事業所の貨物車の比率が高い。死亡事故では、安全運転管理者選任事業所では、それぞれ46%、46%、運行管理者選任事業所では、それぞれ17%、83%となり、いずれも死亡事故では貨物車の比率がより高い。

このような結果になる背景には、運行管理者選任事業所では貨物車の利用が多いことがあると思われる。

(7) 法令違反

業務・通勤中の事故全体で多い法令違反は、安全運転義務違反である。死亡事故でも安全運転義務違反が多いが、その他、歩行者妨害等や最高速度違反なども多い。この傾向は、安全運転管理者選任事業所でも運行管理者選任事業所でも同様である。

全体の構成比と比べて安全運転管理者選任事業所に多い法令違反は、全事故では交差点安全進行、安全運転義務違反の脇見運転、動静不注視等である。運行管理者選任事業所では、安全運転義務違反の動静不注視、安全不確認等である。いずれの事業所でも低いのは一時不停止である。

死亡事故でみると、安全運転管理者選任事業所では、歩行者妨害等、安全運転義務違反の安全

不確認が全体の構成比よりも高い。運行管理者選任事業所では、安全運転義務違反の脇見運転、安全不確認、漫然運転、動静不注視等、安全運転義務違反に集中している。

(8) 地形別道路形状

業務・通勤中事故を市街地と非市街地で分けると、全事故では7割以上が市街地であるが、死亡事故では市街地の比率が5割程度となり、死亡事故は全事故よりも非市街地での事故が多い。市街地・非市街地の合計で道路形状をみると、交差点が全事故で6割弱、死亡事故で5割弱の比率を占めている。全事故では交差点が多いのに対して、死亡事故は全事故よりも単路での比率が高い。

(9) 曜日

業務・通勤中事故の発生曜日としては、多くの事業所が休日となる日曜日と土曜日が少なく、平日が多い。平日の比率は16～17%程度であるが、特に目立って多い曜日は見られない。

(10) 時間

業務中で多いのは、安全運転管理者選任事業所では、8～12時、14～16時と昼間の時間帯が多い。死亡事故でも8～12時と14～16時が多い。運行管理者選任事業所の業務中の全事故も、8～12時と14～16時の昼間の時間帯に多いが、死亡事故では2～6時(25.3%)の深夜、早朝の時間帯に多い。運行管理者選任事業所の業務が深夜から早朝に行われることが多いためと考えられる。この他、昼間の10～12時の時間帯も死亡事故が多い。

通勤中は6～10時と18～20時の通勤時間帯が多いが、死亡事故でみると、安全運転管理者選任事業所は朝の時間帯よりも夕方から夜の時間帯に多い。運行管理者選任事業所では死亡事故は、早朝の通勤時に多い。

(11) 事故類型

安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所を比較すると、全事故では構成比に大きな違いはないが、死亡事故では安全運転管理者選任事業所に人対車両が多く、運行管理者選任事業所に車両相互が多い。

小項目別にみると、全事故では安全運転管理者選任事業所、運行管理者選任事業所ともに追突事故が多い傾向にあり、運行管理者選任事業所では進路変更時も多い。また、いずれも出会い頭が少なく、特に運行管理者選任事業所には少ない。死亡事故でみると安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所に違いがみられ、安全運転管理者選任事業所では、人対車両の事故が多く、中でも横断中のその他(横断歩道やその付近以外)と横断歩道が多い。運行管理者選任事業所では、車両相互の追突が多いことが特徴で、その他に左折時も多い。

(12) 自体防護(シートベルトの着用)

負傷者でみると、いずれも96～97%の着用率で高い比率を示している。しかし、死者でみるとシートベルトの着用率は、業務・通勤中事故全体で47%、安全運転管理者選任事業所で55%、運行管理者選任事業所で50%と負傷者に比べて低い。

以上、安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の事故の特徴をみてきたが、両事業所の運転者の運転場所等の違いが反映されていると考えられ、それを考慮して解釈することが必要である。

第3部 安全運転管理者又は運行管理者選任事業所に対する郵送調査

第1章 調査の概要

1-1 調査の目的

自動車安全運転センターが発行している「経歴証明書の利用実態」や「効果的な利用方法」、「交通事故防止活動への支援要望」等の把握を目的として、経歴証明書を利用している事業所と非利用事業所に対し郵送配布・郵送回収の調査を行った。

1-2 調査実施の概要

1-2-1 調査方法

運転経歴証明書を利用している事業所と利用していない事業所、それぞれ600事業所、合計1,200事業所を対象に郵送配布郵送回収のアンケートを実施した。調査対象事業所の選定は、自動車安全運転センターの各都道府県事務所に依頼した。ただし、運転経歴証明書の非利用事業所のリストは数少ないため、運転経歴証明書を利用開始して数年以下の事業所も非利用事業所に含めて抽出した。

1-2-2 調査項目

調査項目は次の通りである。

- ① 事業所属性（資本金、従業員数、業種）
- ② 安全運転管理者、運行管理者の選任状況
- ③ 使用車両（車種、走行距離、利用頻度）
- ④ 運転者の属性（性、人数、平均年齢）
- ⑤ 事故・違反の状況（報告義務、過去3年間の発生件数、件数の根拠）
- ⑥ 安全運転管理に関わる費用
- ⑦ 安全運転管理の施策
- ⑧ 運転経歴証明書の利用状況（きっかけ、活用状況、効果）
- ⑨ 運転記録証明書の分析結果の評価
- ⑩ 運転経歴証明書の非利用理由
- ⑪ 事故・違反分析資料の評価、要望
- ⑫ 自動車安全運転センターの提供サービスへの期待
- ⑬ その他自由意見等

1-2-3 調査実施期間

次の日程で調査を実施した。

調査票発送日	平成19年11月15日（木）
第一次締め切り	平成19年11月30日（金）
督促状発送	平成19年12月5日（水）
最終締め切り日	平成19年12月28日（金）到着分

1-2-4 回収状況

回収状況は次の通りで、送付数 1,200 事業所から宛先不明 9 事業所を引いた 1,191 事業所に对し、回収数は 846 事業所、回収率 71.0%である。

表 3-1-1 調査票の送付数と回収数

	送付数	宛先不明	送付数	回収数	回収率
	①	②	③=①-②	④	③/③
利用事業所	600	1	599	450	75.1
非利用事業所	600	8	592	396	66.9
合計	1,200	9	1,191	846	71.0

1-2-5 分析の視点

本調査の集計分析は、運転経歴証明書利用期間別と業種別に行う。運転経歴証明書利用期間の定義は、次の通りである。

- ① なし・1年未満：「利用したことがない」あるいは「利用して1年未満」と回答した事業所（188 事業所）。
- ② 1～5年：「連続利用開始して1～5年」と回答した事業所（192 事業所）。
- ③ 6～10年：「連続利用開始して6～10年」と回答した事業所（159 事業所）。
- ④ 11年以上：「連続利用開始して11年以上」と回答した事業所（172 事業所）。
- ⑤ その他：「連続ではないが、2～3年に1回程度、断続的に利用している」や「以前は連続して利用していたが、ここ数年は利用していない」、「その他」と回答した事業所（135 事業所）。

事業所別分析は、調査票で質問した業種区分を統合して以下の分類で集計・分析を行った。

表 3-1-2 集計・分析で採用する業種分類

集計事業所区分	調査票での業種分類	回答事業所数	集計事業所数
運送業	運送事業(貨物)	191	231
	運送事業(旅客)	40	
土木・建設業	土木・建設業	109	109
製造業	製造業(自動車製造)	18	132
	食品製造業	37	
	自動車・食品以外の製造業	77	
卸・小売業	自動車の卸・小売業	31	118
	食品の卸・小売業	34	
	自動車・食品以外の卸・小売業	53	
サービス業	サービス業	79	79
その他の民間事業所	電気・ガス・水道	24	72
	通信業	12	
	金融・保険業	9	
	その他の民間事業所	27	
公共団体等	県市区町村	1	19
	警察	0	
	消防	2	
	自衛隊	0	
	農協	12	
	学校	2	
	その他の公共団体	2	
その他・不明	指定自動車教習所	5	86
	非指定自動車教習所	0	
	その他	71	
	無回答	10	
合計		846	846

第2章 調査結果

2-1 調査対象事業所の概要

(1) 業種

調査対象事業所の業種をみると、全体では運送業が231件(27%)で最も多く、次いで製造業132件(16%)、卸・小売業118件(14%)である。

運転経歴証明書利用期間別にみると、「なし・1年未満」は製造業が最も多く、「1～5年」、「6～10年」、「11年以上」は運送業が多い(表3-2-1、図3-2-1)。

表 3-2-1 経歴証明利用期間別事業所の業種

	運転経歴証明書 利用期間	運送業	土木・ 建設業	製造業	卸・小売業	サービス業	その他の 民間事業所	公共団体等	その他・ 不明	全体
件数 (件)	なし・1年未満	25	15	38	31	23	29	6	21	188
	1～5年	74	14	22	27	20	12	4	19	192
	6～10年	58	26	17	11	13	13	5	16	159
	11年以上	44	33	30	24	14	11	2	14	172
	その他	30	21	25	25	9	7	2	16	135
	全体	231	109	132	118	79	72	19	86	846
構成比 (%)	なし・1年未満	13	8	20	16	12	15	3	11	100
	1～5年	39	7	11	14	10	6	2	10	100
	6～10年	36	16	11	7	8	8	3	10	100
	11年以上	26	19	17	14	8	6	1	8	100
	その他	22	16	19	19	7	5	1	12	100
	全体	27	13	16	14	9	9	2	10	100

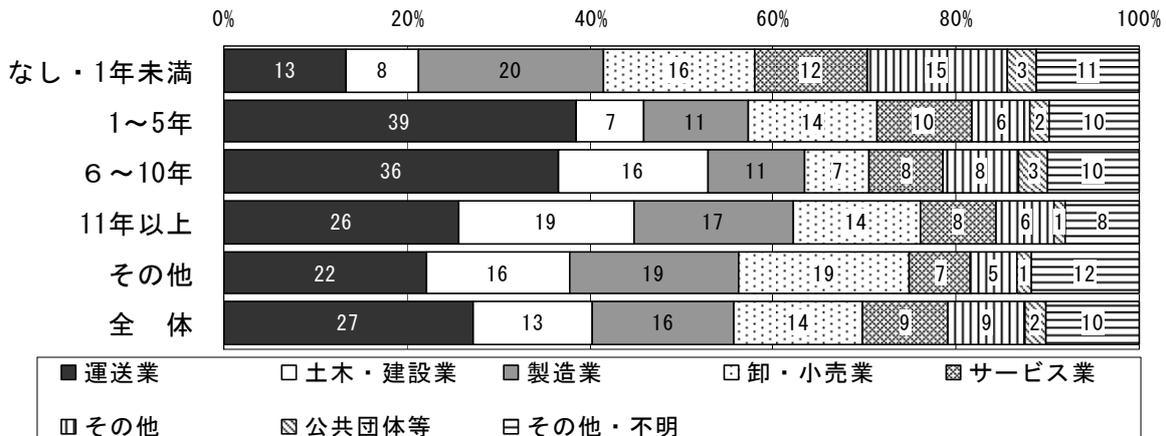


図 3-2-1 経歴証明利用期間別事業所の業種

(2) 資本金

① 運転経歴証明書利用期間別

調査対象会社の資本金をみると、全体では1千万円～5千万円未満が280件(33%)で最も多く、次いで50億円以上が149件(18%)、1億円～10億円未満が145件(17%)となっている。

運転経歴証明書利用期間別にみると、「1～5年」、「6～10年」、「11年以上」はこの順位がほぼ変わらないが、「なし・1年未満」は、1億円～10億円未満35件(19%)が2位、5千万円～1億円未満32件(17%)が3位になっている(表3-2-2、図3-2-2)。

表 3-2-2 経歴証明利用期間別事業所の会社資本金

運転経歴証明書 利用期間		1千万円 未満	1千万円～ 5千万円未 満	5千万円 ～1億円 未満	1億円 ～10億円 未満	10億円 ～50億円 未満	50億円 以上	非該当 (資本金な し等)	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	12	56	32	35	19	26	3	5	188
	1～5年	7	63	26	35	17	38	3	3	192
	6～10年	2	54	32	18	12	34	2	5	159
	11年以上	2	51	34	33	6	39	3	4	172
	その他	8	56	19	24	10	12	5	1	135
	全体	31	280	143	145	64	149	16	18	846
構成比 (%)	なし・1年未満	6	30	17	19	10	14	2	3	100
	1～5年	4	33	14	18	9	20	2	2	100
	6～10年	1	34	20	11	8	21	1	3	100
	11年以上	1	30	20	19	3	23	2	2	100
	その他	6	41	14	18	7	9	4	1	100
	全体	4	33	17	17	8	18	2	2	100

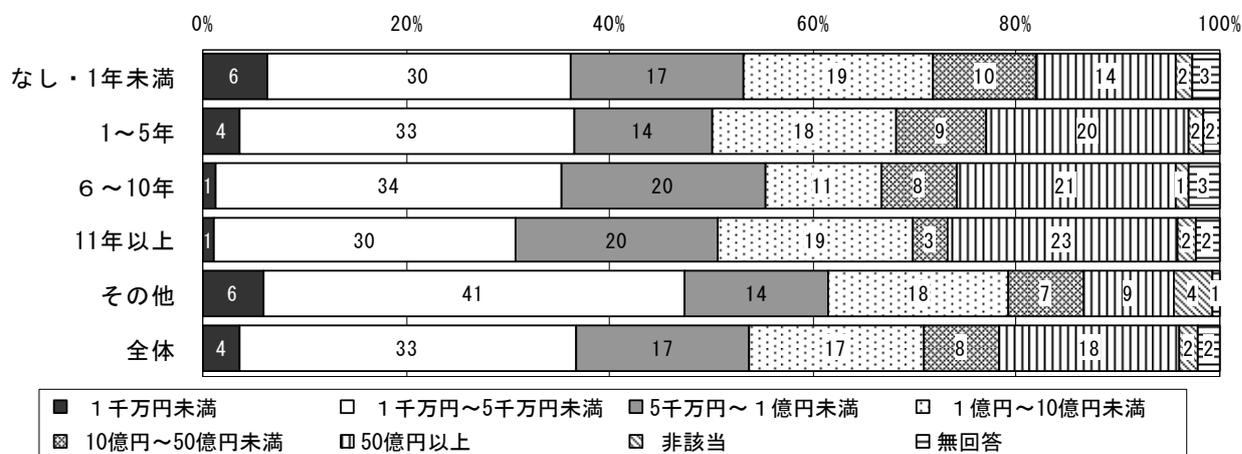


図 3-2-2 経歴証明利用期間別事業所の会社資本金

② 業種別

調査対象会社の資本金を業種別にみると、比較的資本金が少ない5千万円未満の比率が高いのは、運送業128件(55%)、卸・小売業48件(41%)、サービス業32件(41%)となる。50億円以上は製造業42件(32%)、その他民間事業所23件(32%)が多い(表3-2-3、図3-2-3)。

表 3-2-3 業種別事業所の会社資本金

業種	1千万円未満	1千万円～5千万円未満	5千万円～1億円未満	1億円～10億円未満	10億円～50億円未満	50億円以上	非該当(資本金なし等)	無回答	合計
運送業	20	108	31	23	12	33	1	3	231
土木・建設業	2	30	29	19	8	18	0	3	109
製造業	1	22	23	27	16	42	0	1	132
卸・小売業	0	48	25	32	7	5	1	0	118
サービス業	1	31	16	11	4	13	0	3	79
その他民間事業所	2	15	7	14	7	23	2	2	72
公共団体等	1	0	0	2	7	2	7	0	19
その他・不明	4	26	12	17	3	13	5	6	86
全体	31	280	143	145	64	149	16	18	846
運送業	9	47	13	10	5	14	0	1	100
土木・建設業	2	28	27	17	7	17	0	3	100
製造業	1	17	17	20	12	32	0	1	100
卸・小売業	0	41	21	27	6	4	1	0	100
サービス業	1	39	20	14	5	16	0	4	100
その他民間事業所	3	21	10	19	10	32	3	3	100
公共団体等	5	0	0	11	37	11	37	0	100
その他・不明	5	30	14	20	3	15	6	7	100
全体	4	33	17	17	8	18	2	2	100

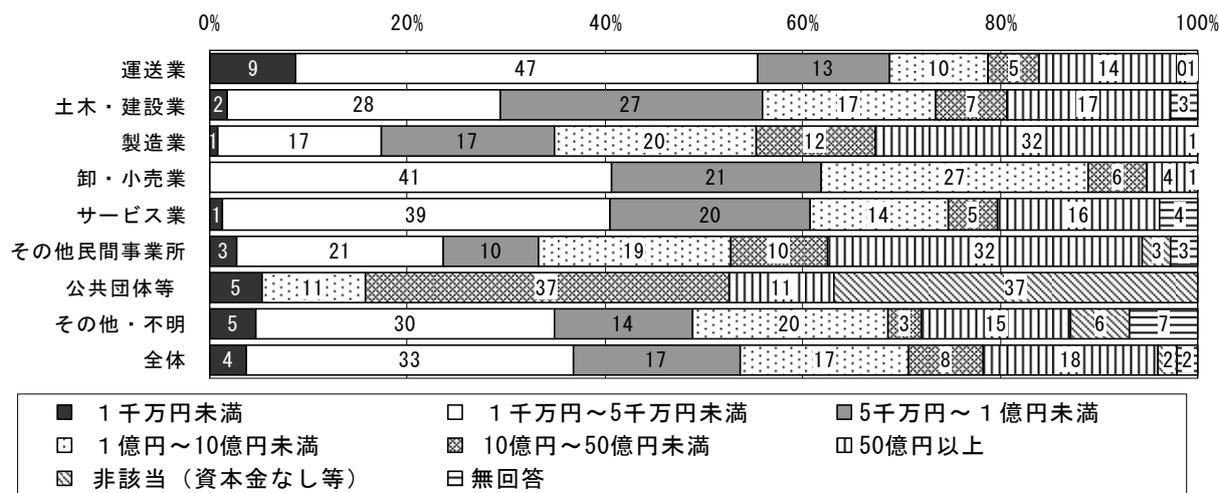


図 3-2-3 業種別事業所の会社資本金

(3) 会社全体の従業員数

① 運転経歴証明書利用期間別

会社全体の従業員数をみると、全体では100～199人163件(19%)が最も多く、次いで200～499人137件(16%)、50～99人129件(15%)が多い。

運転経歴証明書利用期間別にみても順位に大きな違いはないが、「1～5年」は5,000人以上37件(19%)が最多である(表3-2-4、図3-2-4)。

表 3-2-4 経歴証明利用期間別事業所の会社全体の従業員数

	運転経歴証明書 利用期間	50人未満	50～99人	100～199人	200～499 人	500～999人	1,000～ 4,999人	5,000人 以上	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	30	28	37	27	22	22	21	1	188
	1～5年	17	21	30	30	27	28	37	2	192
	6～10年	6	25	34	29	17	22	23	3	159
	11年以上	9	32	35	29	8	32	27	0	172
	その他	32	23	27	22	11	13	7	0	135
	全体		94	129	163	137	85	117	115	6
構成比 (%)	なし・1年未満	16	15	20	14	12	12	11	1	100
	1～5年	9	11	16	16	14	15	19	1	100
	6～10年	4	16	21	18	11	14	14	2	100
	11年以上	5	19	20	17	5	19	16	0	100
	その他	24	17	20	16	8	10	5	0	100
	全体		11	15	19	16	10	14	14	1

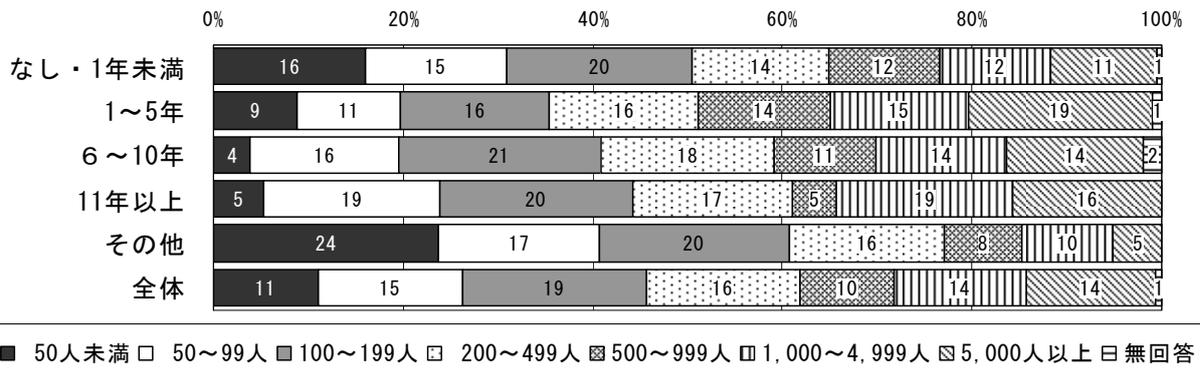


図 3-2-4 経歴証明利用期間別事業所の会社全体の従業員数

② 業種別

会社全体の従業員数を業種別にみると、99 人以下の比較的規模が小さい会社が多いのは、土木・建設業 47 件（43%）、運送業 78 件（34%）である。5,000 人以上が多いのはその他の民間企業で 15 件（22%）である（表 3-2-5、図 3-2-5）。

表 3-2-5 業種別事業所の会社全体の従業員数

	業種	50人未満	50~99人	100~199人	200~499人	500~999人	1,000~4,999人	5,000人以上	無回答	合計
件数 (件)	運送業	42	36	48	30	18	17	38	2	231
	土木・建設業	18	29	19	9	7	7	20	0	109
	製造業	4	8	20	27	14	38	21	0	132
	卸・小売業	7	21	33	28	7	18	4	0	118
	サービス業	8	12	12	8	14	12	13	0	79
	その他民間事業所	5	7	11	15	8	11	15	0	72
	公共団体等	0	1	5	6	5	1	1	0	19
	その他・不明	10	15	15	14	12	13	3	4	86
	全体	94	129	163	137	85	117	115	6	846
構成比 (%)	運送業	18	16	21	13	8	7	16	1	100
	土木・建設業	17	27	17	8	6	6	18	0	100
	製造業	3	6	15	20	11	29	16	0	100
	卸・小売業	6	18	28	24	6	15	3	0	100
	サービス業	10	15	15	10	18	15	16	0	100
	その他民間事業所	7	7	16	18	11	20	22	0	100
	公共団体等	4	11	20	28	17	7	13	0	100
	その他・不明	12	17	17	16	14	15	3	5	100
	全体	11	15	19	16	10	14	14	1	100

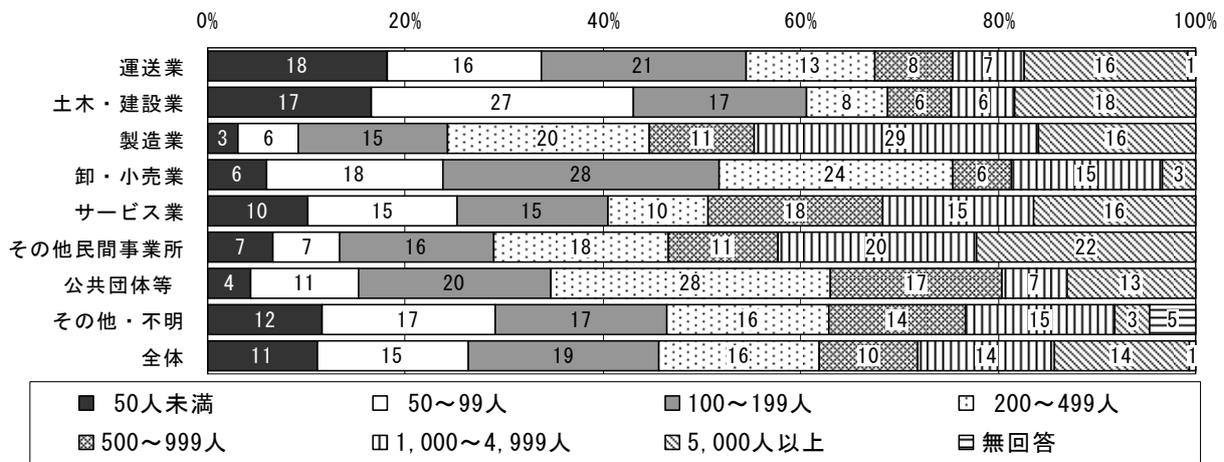


図 3-2-5 業種別事業所の会社全体の従業員数

(4) 事業所従業員数

① 運転経歴証明書利用期間別

事業所従業員数をみると、全体では50～99人233件(28%)が最も多く、次いで30～49人154件(18%)、100～199人146件(17%)が多い。

運転経歴証明書利用期間別にみると、「なし・1年未満」は30～49人45件(24%)が最も多く、「1～5年」、「6～10年」、「11年以上」は50～99人が最も多い(表3-2-6、図3-2-6)。

表 3-2-6 経歴証明利用期間別事業所の従業員数

運転経歴証明書 利用期間		10人 未満	10～19人	20～29人	30～49人	50～99人	100～199 人	200～299 人	300人 以上	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	5	15	15	45	41	29	9	24	5	188
	1～5年	3	9	20	29	48	35	17	28	3	192
	6～10年	2	9	5	24	53	30	12	17	7	159
	11年以上	0	7	11	20	59	32	16	25	2	172
	その他	4	10	12	36	32	20	6	15	0	135
	全体	14	50	63	154	233	146	60	109	17	846
構成 比 (%)	なし・1年未満	3	8	8	24	22	15	5	13	3	100
	1～5年	2	5	10	15	25	18	9	15	2	100
	6～10年	1	6	3	15	33	19	8	11	4	100
	11年以上	0	4	6	12	34	19	9	15	1	100
	その他	3	7	9	27	24	15	4	11	0	100
	全体	2	6	7	18	28	17	7	13	2	100

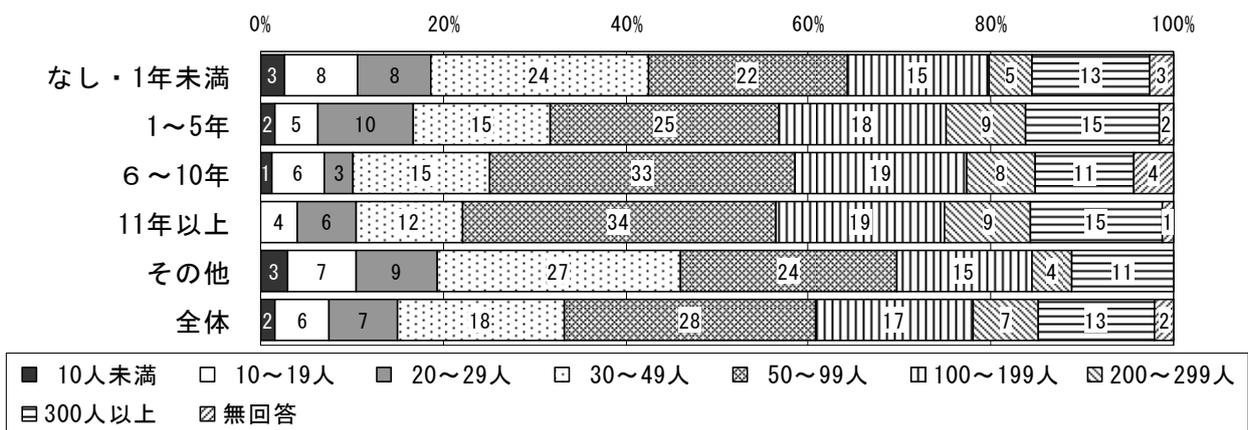


図 3-2-6 経歴証明利用期間別事業所の従業員数

② 業種別

事業所の従業員数を業種別にみると、29 人以下の比較的規模が小さい事業所が多いのはサービス業 19 件 (24%)、卸・小売業 25 件 (21%) 等である。300 人以上の規模が大きい事業所が多いのは製造業で 51 件 (39%)、その他民間事業所 14 件 (19%) である (表 3-2-7、図 3-2-7)。

表 3-2-7 業種別事業所の従業員数

	業種	10人未満	10~19人	20~29人	30~49人	50~99人	100~199人	200~299人	300人以上	無回答
件数(件)	運送業	7	12	20	40	59	47	15	23	8
	土木・建設業	0	4	9	24	39	19	9	4	1
	製造業	0	4	2	9	22	26	18	51	0
	卸・小売業	1	9	15	34	45	8	3	1	2
	サービス業	4	8	7	14	20	16	6	3	1
	その他民間事業所	0	5	2	19	16	8	7	14	1
	公共団体等	0	0	2	0	11	6	0	0	0
	その他・不明	2	8	6	14	21	16	2	13	4
全体	14	50	63	154	233	146	60	109	17	
構成比(%)	運送業	3	5	9	17	26	20	6	10	3
	土木・建設業	0	4	8	22	36	17	8	4	1
	製造業	0	3	2	7	17	20	14	39	0
	卸・小売業	1	8	13	29	38	7	3	1	2
	サービス業	5	10	9	18	25	20	8	4	1
	その他民間事業所	0	7	3	26	22	11	10	19	1
	公共団体等	0	0	11	0	58	32	0	0	0
	その他・不明	2	9	7	16	24	19	2	15	5
全体	2	6	7	18	28	17	7	13	2	

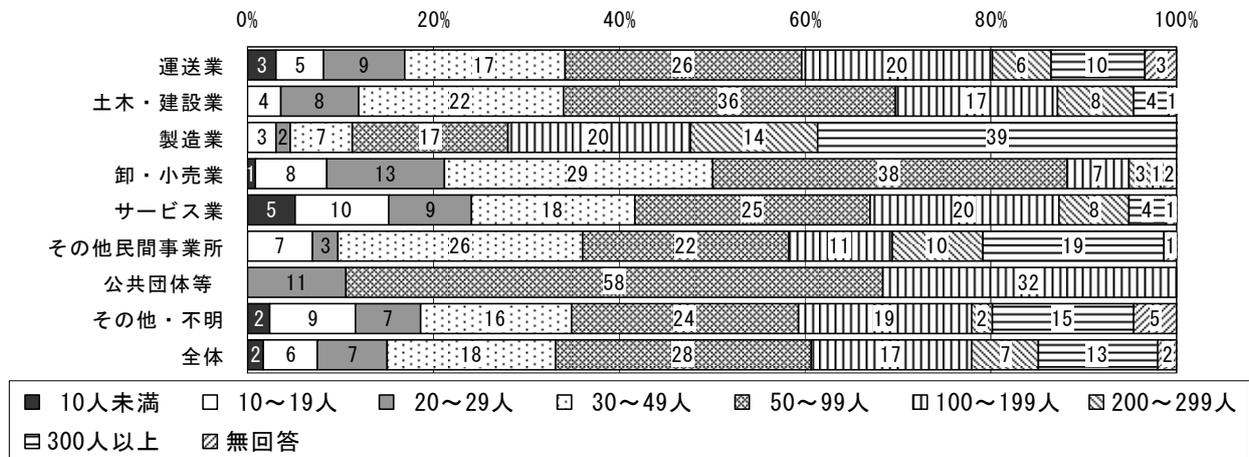


図 3-2-7 業種別事業所の従業員数

(5) 安全運転管理者及び運行管理者の選任状況

安全運転管理者の選任状況をみると、「専従者を選任している」221件(26%)、「兼務者を選任している」500件(59%)、「選任していない」59件(7%)で、「兼務者を選任している」が約6割と多い。

副安全運転管理者の選任状況をみると、「専従者を選任している」127件(15%)、「兼務者を選任している」302件(36%)、「選任していない」246件(29%)である。

運行管理者の選任状況をみると、「専従者を選任している」189件(22%)、「兼務者を選任している」250件(29%)、「選任していない」258件(30%)となる(表3-2-8、図3-2-8)。

表 3-2-8 安全運転管理者及び運行管理者の選任状況

		専従者を選任している	兼務者を選任している	選任していない	管理者の意味がわからない	無回答	合計
件数 (件)	安全運転管理者	221	500	59	4	62	846
	副安全運転管理者	127	302	246	5	166	846
	運行管理者	189	250	258	7	142	846
構成比 (%)	安全運転管理者	26	59	7	0	7	100
	副安全運転管理者	15	36	29	1	20	100
	運行管理者	22	29	30	1	17	100

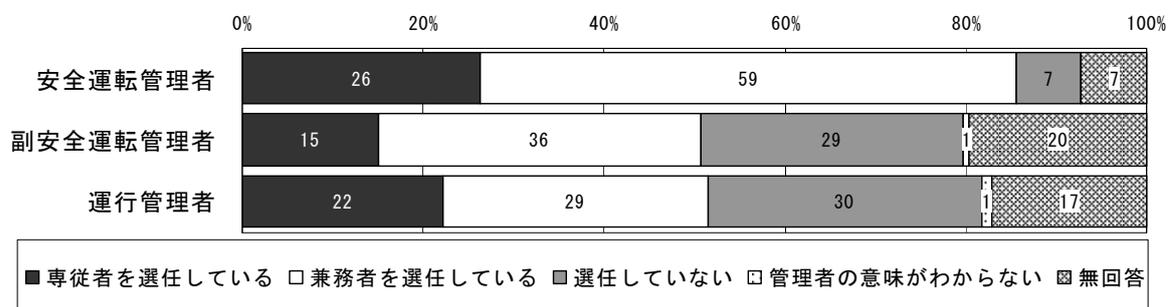


図 3-2-8 安全運転管理者及び運行管理者の選任状況

① 運転経歴証明書利用期間別

(ア) 安全運転管理者

安全運転管理者の選任状況を運転経歴証明書利用期間別にみると、専従者を選任している比率に大きな違いはなく、いずれの利用期間共に「兼務者を選任している」が最も多い(表 3-2-9、図 3-2-9)。

表 3-2-9 経歴証明利用期間別事業所の安全運転管理者の選任状況

	運転経歴証明書 利用期間	専従者を選任 している	兼務者を選任 している	選任して いない	管理者の意味 がわからない	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	48	116	15	1	8	188
	1～5年	53	98	20	0	21	192
	6～10年	39	92	9	1	18	159
	11年以上	41	109	11	1	10	172
	その他	40	85	4	1	5	135
	全体	221	500	59	4	62	846
構成比 (%)	なし・1年未満	26	62	8	1	4	100
	1～5年	28	51	10	0	11	100
	6～10年	25	58	6	1	11	100
	11年以上	24	63	6	1	6	100
	その他	30	63	3	1	4	100
	全体	26	59	7	0	7	100

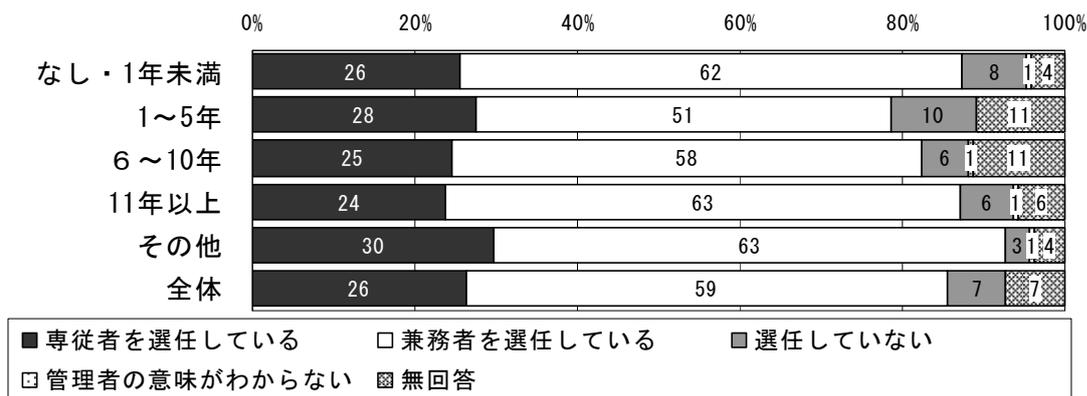


図 3-2-9 経歴証明利用期間別事業所の安全運転管理者の選任状況

(イ) 副安全運転管理者

副安全運転管理者を選任している事業所は、おおむね利用期間が長いほど選任している事業所比率が高くなっている（表 3-2-10、図 3-2-10）。

表 3-2-10 経歴証明利用期間別事業所の副安全運転管理者の選任状況

	運転経歴証明書 利用期間	専従者を選任 している	兼務者を選任 している	選任して いない	管理者の意味 がわからない	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	23	61	69	1	34	188
	1～5年	28	54	65	0	45	192
	6～10年	28	61	39	1	30	159
	11年以上	30	71	40	2	29	172
	その他	18	55	33	1	28	135
	全体	127	302	246	5	166	846
構成比 (%)	なし・1年未満	12	32	37	1	18	100
	1～5年	15	28	34	0	23	100
	6～10年	18	38	25	1	19	100
	11年以上	17	41	23	1	17	100
	その他	13	41	24	1	21	100
	全体	15	36	29	1	20	100

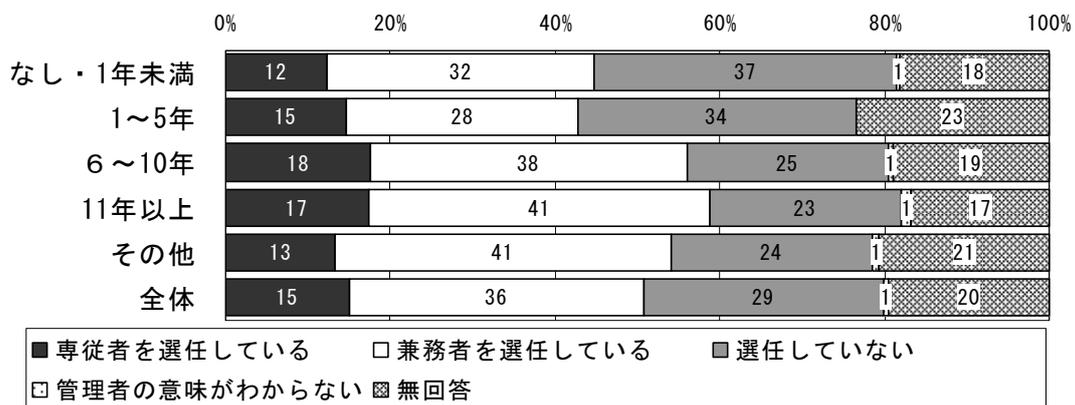


図 3-2-10 経歴証明利用期間別事業所の副安全運転管理者の選任状況

(ウ) 運行管理者

運行管理者の選任状況と経歴証明利用期間の間には、関連はみられない(表 3-2-11、図 3-2-11)。

表 3-2-11 経歴証明利用期間別事業所の運行管理者の選任状況

	運転経歴証明書 利用期間	専従者を 選任している	兼務者を 選任している	選任して いない	管理者の 意味が わからない	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	36	40	71	1	40	188
	1～5年	47	69	46	3	27	192
	6～10年	40	61	37	1	20	159
	11年以上	36	53	55	1	27	172
	その他	30	27	49	1	28	135
	全体	189	250	258	7	142	846
構成比 (%)	なし・1年未満	19	21	38	1	21	100
	1～5年	24	36	24	2	14	100
	6～10年	25	38	23	1	13	100
	11年以上	21	31	32	1	16	100
	その他	22	20	36	1	21	100
	全体	22	30	30	1	17	100

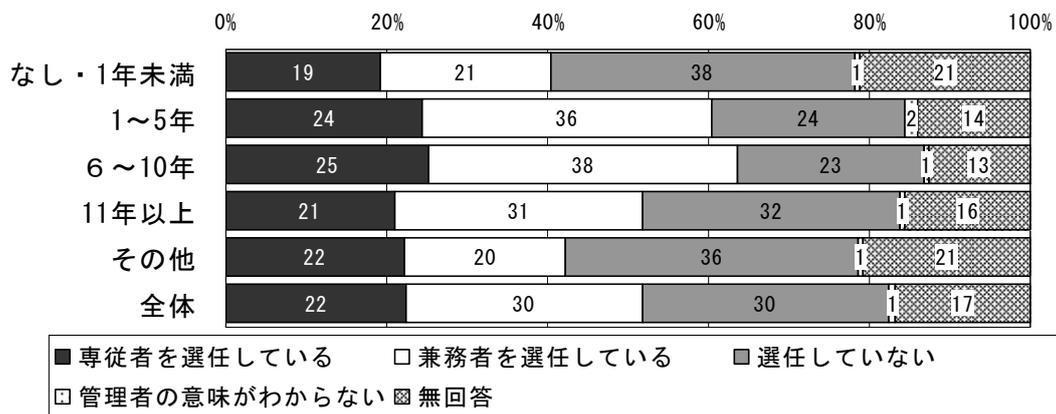


図 3-2-11 経歴証明利用期間別事業所の運行管理者の選任状況

② 業種別

(ア) 安全運転管理者

業種別に安全運転管理者の選任状況をみると、「専従者を選任している」比率は16%~30%で運送業30%が最も高い。「兼務者を選任している」比率は31%~74%で、製造業、卸・小売業、その他民間事業所が74%と高い(表3-2-12、図3-2-12)。

表 3-2-12 業種別事業所の安全運転管理者の選任状況

	業種	専従者を選任している	兼務者を選任している	選任していない	管理者の意味がわからない	無回答	合計
件数(件)	運送業	70	72	32	4	53	231
	土木・建設業	32	76	1	0	0	109
	製造業	21	98	11	0	2	132
	卸・小売業	25	87	5	0	1	118
	サービス業	23	51	3	0	2	79
	その他民間事業所	17	53	1	0	1	72
	公共団体等	5	13	1	0	0	19
	その他・不明	28	50	5	0	3	86
	全体	221	500	59	4	62	846
構成比(%)	運送業	30	31	14	2	23	100
	土木・建設業	29	70	1	0	0	100
	製造業	16	74	8	0	2	100
	卸・小売業	21	74	4	0	1	100
	サービス業	29	65	4	0	3	100
	その他民間事業所	24	74	1	0	1	100
	公共団体等	26	68	5	0	0	100
	その他・不明	33	58	6	0	3	100
	全体	26	59	7	0	7	100

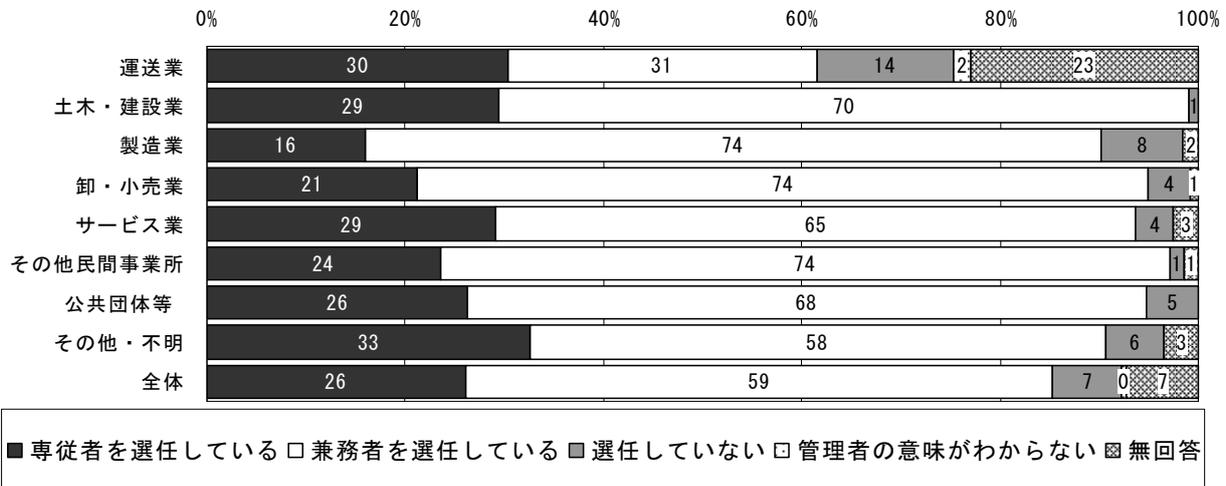


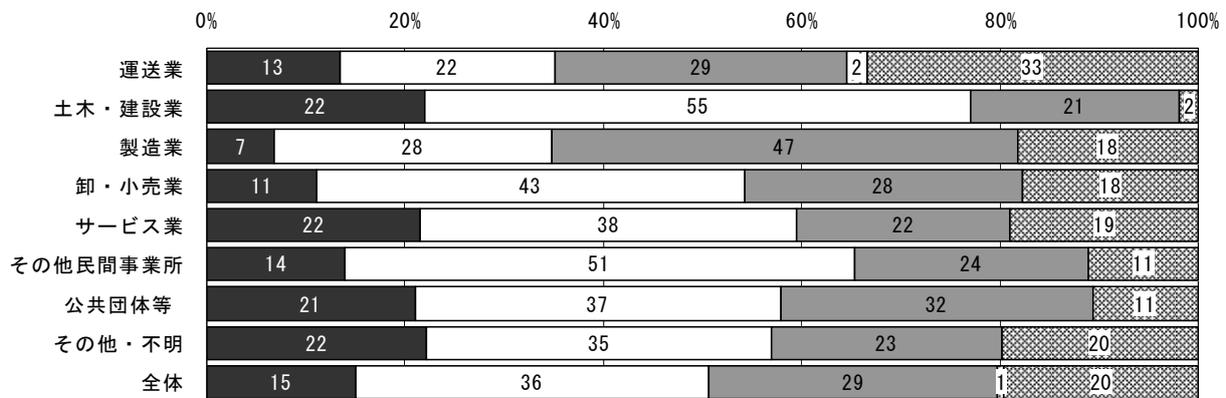
図 3-2-12 業種別事業所の安全運転管理者の選任状況

(イ) 副安全運転管理者

業種別に副安全運転管理者の選任状況をみると「専従者を選任している」比率は7%～22%で土木・建設業とサービス業 22%が最も高い。「兼務者を選任している」比率は22%～55%で、土木・建設業 55%が最も高い(表 3-2-13、図 3-2-13)。

表 3-2-13 業種別事業所の副安全運転管理者の選任状況

	業種	専従者を選任している	兼務者を選任している	選任していない	管理者の意味がわからない	無回答	合計
件数 (件)	運送業	31	50	68	5	77	231
	土木・建設業	24	60	23	0	2	109
	製造業	9	37	62	0	24	132
	卸・小売業	13	51	33	0	21	118
	サービス業	17	30	17	0	15	79
	その他民間事業所	10	37	17	0	8	72
	公共団体等	4	7	6	0	2	19
	その他・不明	19	30	20	0	17	86
	全体	127	302	246	5	166	846
構成比 (%)	運送業	13	22	29	2	33	100
	土木・建設業	22	55	21	0	2	100
	製造業	7	28	47	0	18	100
	卸・小売業	11	43	28	0	18	100
	サービス業	22	38	22	0	19	100
	その他民間事業所	14	51	24	0	11	100
	公共団体等	21	37	32	0	11	100
	その他・不明	22	35	23	0	20	100
	全体	15	36	29	1	20	100



■ 専従者を選任している □ 兼務者を選任している ■ 選任していない □ 管理者の意味がわからない ▨ 無回答

図 3-2-13 業種別事業所の副安全運転管理者の選任状況

(ウ) 運行管理者

業種別に運行管理者の選任状況をみると、「専従者を選任している」比率は3%~54%で運送業54%が最も高い。「兼務者を選任している」比率は17%~44%で、運送業44%が最も高い(表3-2-14、図3-2-14)。

表 3-2-14 業種別事業所の運行管理者の選任状況

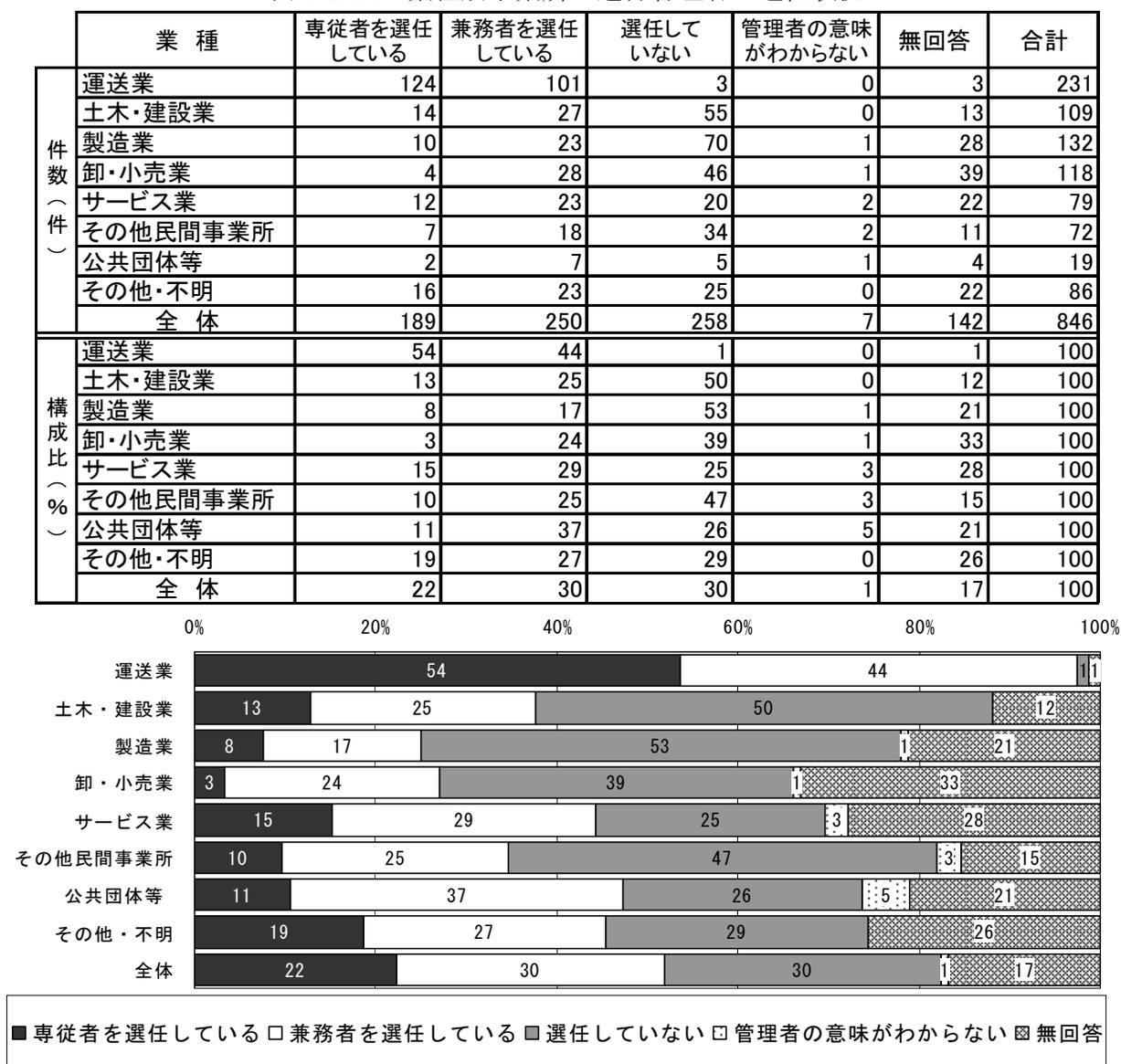


図 3-2-14 業種別事業所の運行管理者の選任状況

2-2 使用車両台数と利用頻度、走行距離

(1) 保有台数（平均使用台数）

① 運転経歴証明書利用期間別

使用車両の1事業所当たりの平均台数を車種別にみると、全体では小型貨物車が21.2台で最も多く、次いで乗用車18.9台、中型貨物車12.5台である。

運転経歴証明書利用期間別に合計台数をみると、「11年以上」が132.4台で最も多く、次いで1～5年が99.6台、6～10年が81.6台である（表3-2-15）。

表3-2-15 経歴証明利用期間別平均使用台数

車種	平均使用台数(台)					
	なし・1年未満	1～5年	6～10年	11年以上	その他	全体
大型バス(30人以上)	0.8	7.1	0.9	2.2	0.7	2.5
マイクロバス(11人以上29人以下)	0.1	0.8	0.2	0.6	0.2	0.4
大型貨物(最大積載量6.5t以上)	2.9	6.2	13.1	12.1	2.8	7.5
中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)	4.0	6.8	12.6	35.5	2.1	12.5
小型貨物(最大積載量3t未満)	7.7	31.2	29.8	28.1	6.6	21.2
乗用車(軽乗用を除く)	11.6	23.4	12.0	30.7	15.9	18.9
軽自動車(貨物および乗用)	13.1	13.8	7.5	20.8	4.3	12.4
自動二輪	0.0	0.1	0.1	0.6	0.0	0.2
原付	1.5	7.8	2.1	0.5	0.2	2.6
大型特殊	0.1	0.2	1.5	0.6	0.5	0.5
その他	0.3	2.3	1.9	0.6	1.2	1.3
合計	42.1	99.6	81.6	132.4	34.6	80.0
平均使用台数の回答事業所数	183	186	156	171	131	827

② 業種別

業種別に合計台数をみると、運送業が159.7台で最も多く、次いでその他民間事業所が110.6台、公共団体等が53.7台である（表3-2-16）。

表3-2-16 業種別平均使用台数

車種	平均使用台数(台)								
	運送業	土木・建設業	製造業	卸・小売業	サービス業	その他 民間事業所	公共団体 等	その他 ・不明	全体
大型バス(30人以上)	8.8	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.4	2.5
マイクロバス(11人以上29人以下)	1.0	0.1	0.2	0.0	0.2	0.0	0.3	0.6	0.4
大型貨物(最大積載量6.5t以上)	25.7	0.8	0.3	0.1	0.8	0.8	0.1	0.6	7.5
中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)	39.5	1.9	0.6	3.6	2.8	3.4	2.5	1.1	12.5
小型貨物(最大積載量3t未満)	45.5	8.3	3.7	10.3	6.4	38.3	8.6	16.1	21.2
乗用車(軽乗用を除く)	12.1	18.6	42.2	14.1	13.1	19.2	14.6	15.5	18.9
軽自動車(貨物および乗用)	20.4	8.0	1.5	7.5	9.8	28.3	17.7	8.1	12.4
自動二輪	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	1.5	0.2
原付	3.1	0.1	0.0	0.6	0.2	17.4	6.2	0.7	2.6
大型特殊	1.0	1.5	0.0	0.0	0.1	0.6	0.4	0.1	0.5
その他	2.7	0.6	0.4	0.2	0.1	2.4	3.3	0.7	1.3
合計	159.7	39.9	49.1	36.5	33.7	110.6	53.7	45.4	80.0
平均使用台数の回答事業所数	228	108	127	116	78	68	18	84	827

(2) 利用頻度

車種別利用頻度をみると、すべての車種で「ほとんど毎日」が多く、大型貨物は 85%、大型バスは 76%、乗用車と軽自動車は 75%である。「週に数回」は大型特殊の 29%が最高で、大型貨物 9%が最低である（表 3-2-17、図 3-2-15）。

表 3-2-17 車種別利用頻度

車種		ほとんど毎日	週に数回	週に1回程度	月に数回以下	無回答	合計
件数 (件)	大型バス(30人以上)	35	5	1	2	3	46
	マイクロバス(11人以上29人以下)	36	12	4	8	5	65
	大型貨物(最大積載量6.5t以上)	183	19	1	3	10	216
	中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)	210	58	13	7	20	308
	小型貨物(最大積載量3t未満)	370	77	14	11	27	499
	乗用車(軽乗用を除く)	110	37	1	5	4	157
	軽自動車(貨物および乗用)	325	60	9	17	24	435
	自動二輪	6	1	0	0	2	9
	原付	28	15	2	8	4	57
	大型特殊	22	21	4	18	7	72
その他	31	14	2	12	13	72	
構成比 (%)	大型バス(30人以上)	76	11	2	4	7	100
	マイクロバス(11人以上29人以下)	55	18	6	12	8	100
	大型貨物(最大積載量6.5t以上)	85	9	0	1	5	100
	中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)	68	19	4	2	6	100
	小型貨物(最大積載量3t未満)	74	15	3	2	5	100
	乗用車(軽乗用を除く)	75	18	1	1	4	100
	軽自動車(貨物および乗用)	75	14	2	4	6	100
	自動二輪	67	11	0	0	22	100
	原付	49	26	4	14	7	100
	大型特殊	31	29	6	25	10	100
その他	43	19	3	17	18	100	

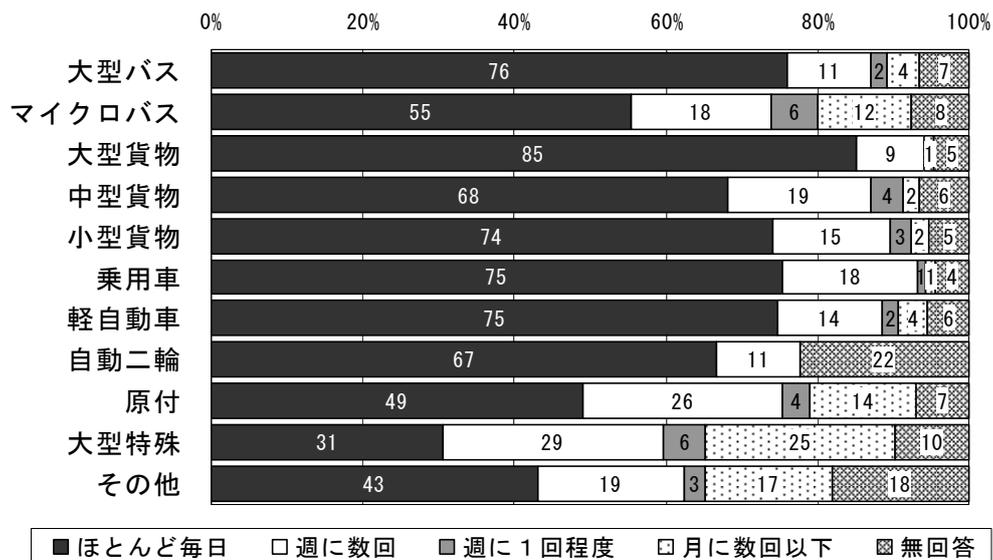


図 3-2-15 車種別利用頻度

(3) 年間走行距離

① 運転経歴証明書利用期間別

使用車両の車種別平均年間走行距離を全体で見ると、大型貨物車が 117,769 kmで最長であり、次いで中型貨物車が 50,509 km、大型特殊車が 46,807 kmである（表 3-2-18）。

表 3-2-18 経歴証明利用期間別事業所の使用車両の車種別平均年間走行距離

車種	平均走行距離							
	なし・1年未満	1～5年	6～10年	11年以上	その他	全体		
平均走行距離 (km)	大型バス(30人以上)	20,160	36,865	15,333	27,079	72,429	33,056	
	マイクロバス(11人以上29人以下)	13,155	30,989	9,333	23,695	34,349	23,634	
	大型貨物(最大積載量6.5t以上)	84,188	102,766	190,479	61,817	132,907	117,769	
	中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)	40,578	35,115	66,715	44,376	68,004	50,509	
	小型貨物(最大積載量3t未満)	21,528	21,598	32,082	30,853	25,346	26,414	
	乗用車(軽乗用を除く)	18,397	17,344	29,146	23,011	18,890	21,203	
	軽自動車(貨物および乗用)	17,698	20,278	20,681	13,300	13,549	17,279	
	自動二輪	—	471	4,720	2,750	—	1,895	
	原付	2,161	3,226	4,558	3,024	708	2,910	
	大型特殊	124,681	23,193	110,924	3,334	2,393	46,807	
	その他	15,651	15,876	6,450	11,409	5,404	11,039	
	回答事業所数	大型バス(30人以上)	8	17	9	13	7	54
		マイクロバス(11人以上29人以下)	10	17	9	21	10	67
大型貨物(最大積載量6.5t以上)		24	42	54	51	24	195	
中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)		40	59	67	64	35	265	
小型貨物(最大積載量3t未満)		87	95	88	104	73	447	
乗用車(軽乗用を除く)		136	134	112	129	97	608	
軽自動車(貨物および乗用)		77	87	69	83	53	369	
自動二輪		0	7	5	4	0	20	
原付		11	16	12	9	8	56	
大型特殊		6	14	17	18	10	65	
その他		8	12	12	14	8	54	

② 業種別

業種別走行距離をみると、乗用車(軽乗用を除く)は、運送業 29,471 km、土木・建設業 24,583 kmが長く、大型貨物車では、運送業 152,662 km、その他・不明 78,583 km、その他民間事業所 67,250 kmが長い（表 3-2-19）。

表 3-2-19 業種別事業所の使用車両の車種別平均年間走行距離

車種	平均走行距離										
	運送業	土木・建設業	製造業	卸・小売業	サービス業	その他民間事業所	公共団体等	その他・不明	全体		
平均走行距離 (km)	大型バス(30人以上)	47,100	18,333	11,650	2,000	12,600	3,000	16,667	39,000	33,056	
	マイクロバス(11人以上29人以下)	36,679	3,200	21,029	2,250	21,257	—	5,582	22,071	23,634	
	大型貨物(最大積載量6.5t以上)	152,662	35,481	36,250	34,667	24,034	67,250	—	78,583	117,769	
	中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)	82,554	10,348	46,334	23,690	24,360	15,451	9,014	9,439	50,509	
	小型貨物(最大積載量3t未満)	51,877	14,347	17,000	17,273	15,245	12,061	8,900	17,521	26,414	
	乗用車(軽乗用を除く)	29,471	24,583	18,647	20,845	14,714	20,968	13,688	16,126	21,203	
	軽自動車(貨物および乗用)	21,776	12,148	8,999	23,753	17,687	26,620	12,514	9,176	17,279	
	自動二輪	2,500	—	—	—	1,800	—	—	3,575	1,895	
	原付	5,335	1,762	373	903	280	4,572	3,667	1,513	2,910	
	大型特殊	117,301	4,021	508	—	1,500	1,550	1,500	1,100	46,807	
	その他	24,524	2,994	1,700	508	575	2,796	16,233	2,060	11,039	
	回答事業所数	大型バス(30人以上)	31	3	6	3	5	1	3	2	54
		マイクロバス(11人以上29人以下)	27	5	11	4	7	0	6	7	67
大型貨物(最大積載量6.5t以上)		136	24	4	9	12	2	0	6	195	
中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)		129	41	20	24	19	9	7	16	265	
小型貨物(最大積載量3t未満)		134	66	60	72	40	29	14	32	447	
乗用車(軽乗用を除く)		107	92	112	99	63	54	17	64	608	
軽自動車(貨物および乗用)		77	59	43	48	52	38	14	38	369	
自動二輪		8	0	0	0	2	0	0	4	14	
原付		16	5	3	7	6	8	3	8	56	
大型特殊		25	23	4	0	2	2	4	3	65	
その他		19	14	5	4	4	3	4	1	54	

2-3 運転者数

回答事業所全体の1事業所当たり平均運転者数は、運転専従者 52.3 人、運転兼務者 44.6 人、通勤にのみ車利用者 61.2 人、計 158.1 人である（表 3-2-20）。

表 3-2-20 回答事業所全体の1事業所当たり平均運転者数

（単位：人）

	男性	女性	合計
運転専従者	50.1	2.2	52.3
運転兼務者	41.4	3.2	44.6
通勤にのみ車利用者	44.5	16.7	61.2
全体	136.0	22.1	158.1

これを運転経歴証明書利用期間別平均運転者数で見ると、最も多いのは「11年以上」227.5 人、最も少ないのは「なし・1年未満」119.0 人で、利用期間が長い事業所の平均運転者数が多い（表 3-2-21）。

表 3-2-21 運転経歴証明書利用期間別平均運転者数

（単位：人）

運転経歴証明書 利用期間別	運転専従者	運転兼務者	通勤にのみ 車利用者	合計
なし・1年未満	17.9	41.3	59.8	119.0
1～5年	66.1	49.2	38.8	154.1
6～10年	64.3	36.7	54.7	155.6
11年以上	87.5	64.2	75.8	227.5
その他	21.3	26.4	84.5	132.3
全体	52.3	44.6	61.2	158.1

業種別平均運転者数を見ると、最も多いのは「製造業」308.6 人、最も少ないのは「卸・小売業」62.9 人である（表 3-2-22）。

表 3-2-22 業種別平均運転者数

（単位：人）

業種	運転専従者	運転兼務者	通勤にのみ 車利用者	合計
運送業	167.7	13.7	34.4	215.7
土木・建設業	3.3	56.1	16.5	75.9
製造業	2.6	68.2	237.8	308.6
卸・小売業	9.2	31.1	22.7	62.9
サービス業	19.6	31.2	22.5	73.4
その他民間事業所	2.4	118.8	25.9	147.1
公共団体等	2.1	78.3	47.6	128.1
その他・不明	12.6	43.0	46.8	102.4
全体	52.3	44.6	61.2	158.1

回答事業所全体の平均年齢は、運転専従者 44.4 歳、運転兼務者 40.6 歳、通勤にのみ車利用者 39.4 歳である。運転経歴証明書利用期間別にみても、ほとんど差はない（表 3-2-23）。

表 3-2-23 運転経歴証明書利用期間別回答事業所全体の平均年齢
(単位：歳)

運転経歴証明書 利用期間別	運転専従者	運転兼務者	通勤にのみ 車利用者	合計
なし・1年未満	44.4	40.4	39.4	41.0
1～5年	43.5	40.4	39.0	41.1
6～10年	44.0	41.9	39.8	41.2
11年以上	45.9	40.1	39.3	40.0
その他	44.1	40.7	39.8	41.0
全体	44.4	40.6	39.4	40.8

業種別に平均年齢をみると、運転専従者は公共団体等が 32.3 歳と若く、土木・建設業が 49.2 歳と高い。運転兼務者はその他民間事業所が 38.1 歳と若く、運送業が 43.6 歳と高い(表 3-2-24)。

表 3-2-24 業種別回答事業所全体の平均年齢
(単位：歳)

業 種	運転専従者	運転兼務者	通勤にのみ 車利用者	合計
運送業	43.0	43.6	42.4	43.3
土木・建設業	49.2	41.6	38.3	41.3
製造業	49.3	39.1	39.5	40.5
卸・小売業	42.0	39.4	36.6	38.7
サービス業	44.7	40.2	37.4	40.5
その他民間事業所	45.3	38.1	39.0	38.9
公共団体等	32.3	40.7	38.2	40.6
その他・不明	45.0	40.4	38.9	40.2
全体	44.4	40.6	39.4	40.8

2-4 事故・違反の報告義務

事故・違反の報告を義務づけているかをみると、次の通りである。

人身事故について「すべて義務づけている」は 787 件 (93%)、「一部、義務づけている」は 37 件 (4%)、「義務づけていない」は 9 件 (1%) である。物損事故について「すべて義務づけている」は 758 件 (90%)、「一部、義務づけている」は 57 件 (7%)、「義務づけていない」は 12 件 (1%) である。違反について「すべて義務づけている」は 485 件 (57%)、「一部、義務づけている」は 169 件 (20%)、「義務づけていない」は 132 件 (16%) である。

このように人身事故や物損事故については 9 割以上がすべて義務づけているが、違反についてすべて義務づけているのは 6 割弱に止まる (表 3-2-25、図 3-2-16)。

表 3-2-25 事故・違反の報告義務

		すべて義務 づけている	一部、義務 づけている	義務づけて いない	無回答	合計
件数 (件)	人身事故	787	37	9	13	846
	物損事故	758	57	12	19	846
	違反	485	169	132	60	846
構成比 (%)	人身事故	93	4	1	2	100
	物損事故	90	7	1	2	100
	違反	57	20	16	7	100

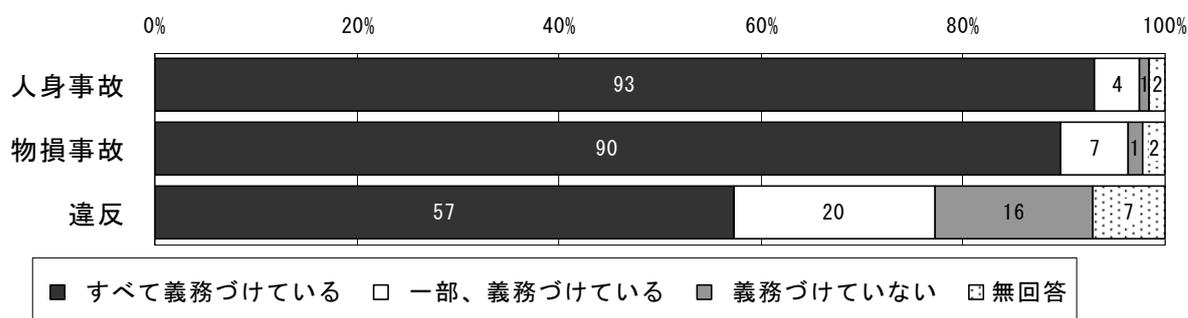


図 3-2-16 事故・違反の報告義務

(1) 人身事故

① 運転経歴証明書利用期間別

業務中の人身事故の報告義務について運転経歴証明書利用期間別にみると、「すべて義務づけている」は、「なし・1年未満」が90%と低く、「11年以上」が98%と高く、利用期間が長い事業所ほど「すべて義務づけている」比率が高い（表3-2-26、図3-2-17）。

表 3-2-26 経歴証明利用期間別事業所の人身事故の報告義務

	運転経歴証明書 利用期間	すべて義務づ けている	一部、義務づ けている	義務づけてい ない	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	170	12	4	2	188
	1～5年	175	12	1	4	192
	6～10年	150	7	1	1	159
	11年以上	168	3	0	1	172
	その他	124	3	3	5	135
	全 体	787	37	9	13	846
構成比 (%)	なし・1年未満	90	6	2	1	100
	1～5年	91	6	1	2	100
	6～10年	94	4	1	1	100
	11年以上	98	2	0	1	100
	その他	92	2	2	4	100
	全 体	93	4	1	2	100

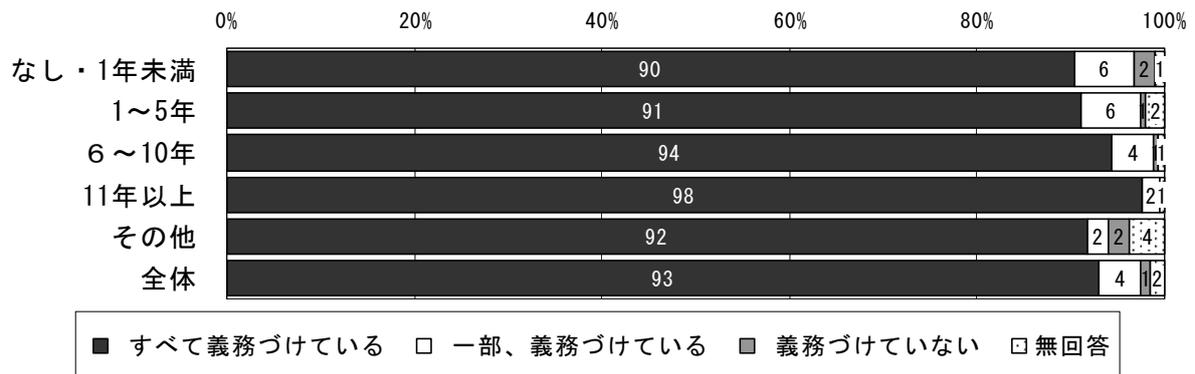


図 3-2-17 経歴証明利用期間別事業所の人身事故の報告義務

② 業種別

業務中の人身事故の報告義務について業種別にみると、「すべて義務づけている」はほとんどの業種で9割以上であるが、公共団体等では89%と低い。「すべて義務づけている」比率が高いのは、土木・建設業と卸・小売業（各95%）である（表3-2-27、図3-2-18）。

表 3-2-27 業種別事業所の人身事故の報告義務

	業 種	すべて義務づ けている	一部、義務づ けている	義務づけてい ない	無回答	合計
件 数 （ 件 ）	運送業	211	13	3	4	231
	土木・建設業	104	3	2	0	109
	製造業	120	7	2	3	132
	卸・小売業	112	3	1	2	118
	サービス業	74	4	0	1	79
	その他民間事業所	66	3	0	3	72
	公共団体等	17	2	0	0	19
	その他・不明	83	2	1	0	86
	全 体	787	37	9	13	846
	構 成 比 （ % ）	運送業	91	6	1	2
土木・建設業		95	3	2	0	100
製造業		91	5	2	2	100
卸・小売業		95	3	1	2	100
サービス業		94	5	0	1	100
その他民間事業所		92	4	0	4	100
公共団体等		89	11	0	0	100
その他・不明		97	2	1	0	100
全 体		93	4	1	2	100

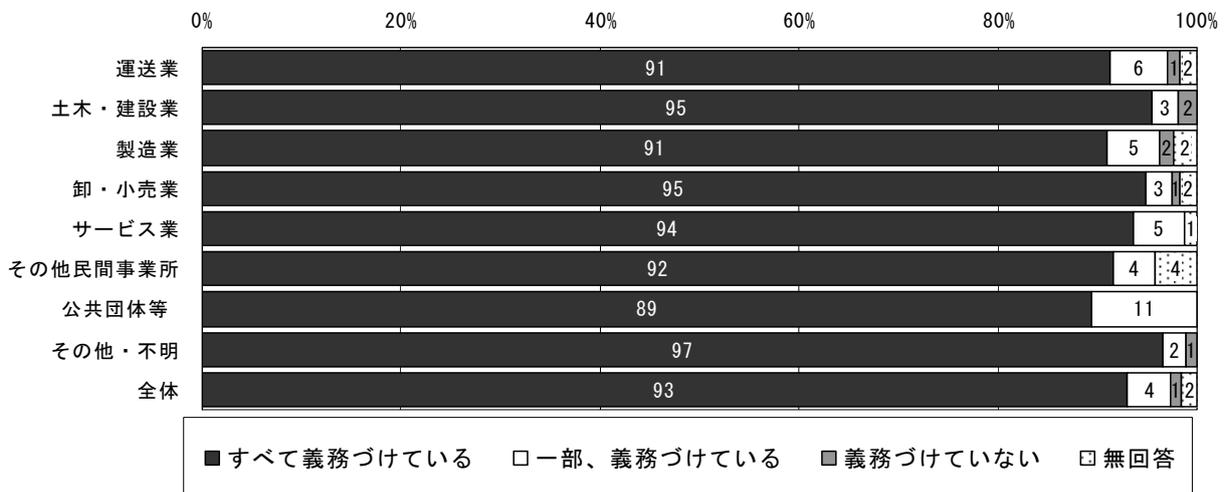


図 3-2-18 業種別事業所の人身事故の報告義務

(2) 物損事故

① 運転経歴証明書利用期間別

業務中の物損事故の報告義務について運転経歴証明書利用期間別にみると、「すべて義務づけている」比率は「なし・1年未満」が86%で、利用期間が長くなるほど比率が高くなり、「11年以上」では95%となる。物損事故についても、利用期間が長い事業所ほど「すべて義務づけている」比率が高い（表3-2-28、図3-2-19）。

表 3-2-28 経歴証明利用期間別事業所の物損事故の報告義務

	運転経歴証明書 利用期間	すべて義務づ けている	一部、義務づ けている	義務づけてい ない	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	162	18	5	3	188
	1～5年	169	15	1	7	192
	6～10年	144	10	2	3	159
	11年以上	163	6	1	2	172
	その他	120	8	3	4	135
	全体	758	57	12	19	846
構成 比 (%)	なし・1年未満	86	10	3	2	100
	1～5年	88	8	1	4	100
	6～10年	91	6	1	2	100
	11年以上	95	3	1	1	100
	その他	89	6	2	3	100
	全体	90	7	1	2	100

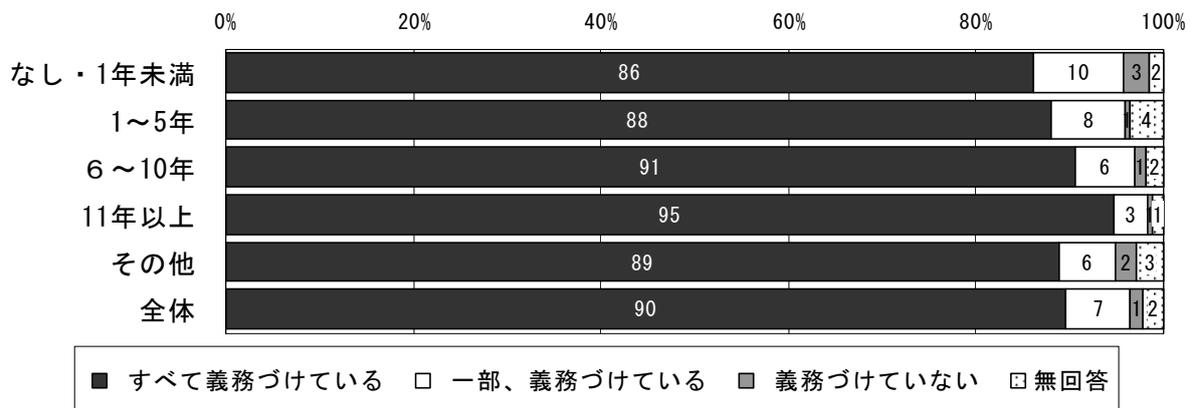


図 3-2-19 経歴証明利用期間別事業所の物損事故の報告義務

② 業種別

業務中の物損事故の報告義務について業種別にみると、「すべて義務づけている」比率が低いのは、その他民間事業所 86%、製造業 87%、サービス業と公共団体等 89%で、比率が高いのは卸・小売業 93%である。ただし、それほど大きな差はない（表 3-2-29、図 3-2-20）。

表 3-2-29 業種別事業所の物損事故の報告義務

	業 種	すべて義務 づけている	一部、義務 づけている	義務づけて いない	無回答	合計
件 数 (件)	運送業	208	14	4	5	231
	土木・建設業	99	7	2	1	109
	製造業	115	11	3	3	132
	卸・小売業	110	3	1	4	118
	サービス業	70	5	1	3	79
	その他民間事業所	62	8	0	2	72
	公共団体等	17	2	0	0	19
	その他・不明	77	7	1	1	86
	全 体	758	57	12	19	846
	構 成 比 (%)	運送業	90	6	2	2
土木・建設業		91	6	2	1	100
製造業		87	8	2	2	100
卸・小売業		93	3	1	3	100
サービス業		89	6	1	4	100
その他民間事業所		86	11	0	3	100
公共団体等		89	11	0	0	100
その他・不明		90	8	1	1	100
全 体		90	7	1	2	100

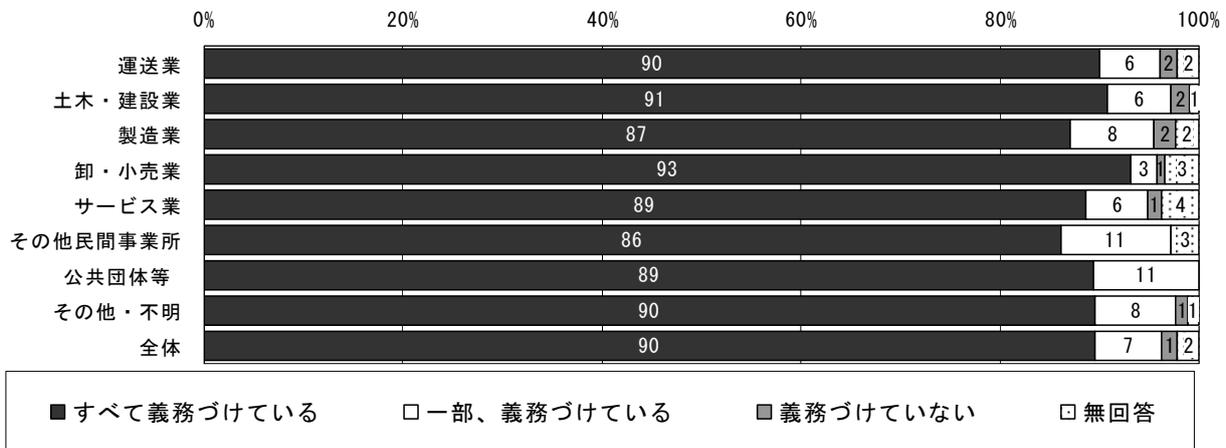


図 3-2-20 業種別事業所の物損事故の報告義務

(3) 違反

① 運転経歴証明書利用期間別

業務中の違反の報告義務について運転経歴証明書利用期間別にみると、「すべて義務づけている」は45~67%と利用期間により差がみられる。利用期間が長くなるほど「すべて義務づけている」比率が高くなっており、「なし・1年未満」が45%に対して、「11年以上」では67%となる(表3-2-30、図3-2-21)。

表 3-2-30 経歴証明利用期間別事業所の違反の報告義務

	運転経歴証明書 利用期間	すべて義務 づけている	一部、義務 づけている	義務づけて いない	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	85	35	54	14	188
	1~5年	116	44	22	10	192
	6~10年	101	34	14	10	159
	11年以上	116	28	20	8	172
	その他	67	28	22	18	135
	全体	485	169	132	60	846
構成比 (%)	なし・1年未満	45	19	29	7	100
	1~5年	60	23	11	5	100
	6~10年	64	21	9	6	100
	11年以上	67	16	12	5	100
	その他	50	21	16	13	100
	全体	57	20	16	7	100

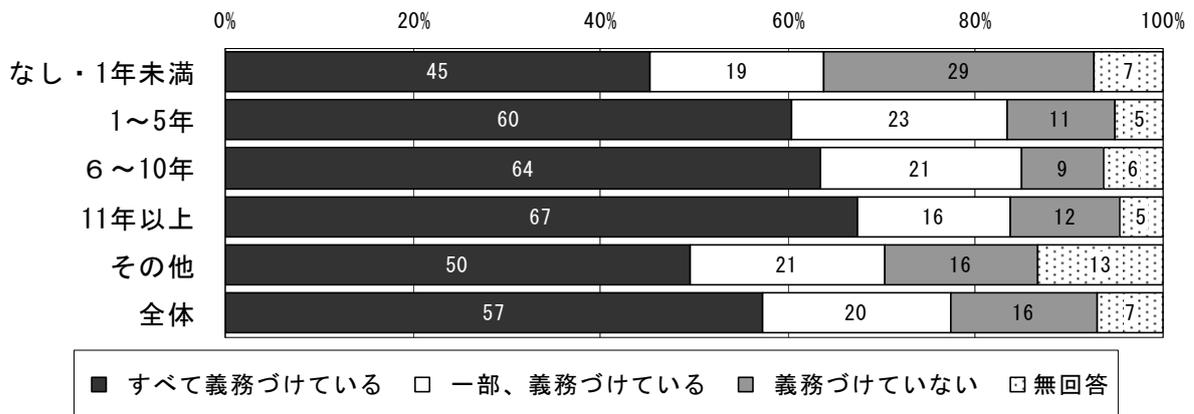


図 3-2-21 経歴証明利用期間別事業所の違反の報告義務

② 業種別

業務中の違反の報告義務について業種別にみると、「すべて義務づけている」は 42~69%と、業種による差が大きい。「すべて義務づけている」比率が高いのは運送業で 69%、低いのは製造業で 42%である（表 3-2-31、図 3-2-22）。

表 3-2-31 業種別事業所の違反の報告義務

業 種		すべて義務 づけている	一部、義務 づけている	義務づけて いない	無回答	合計
件 数 (件)	運送業	159	44	17	11	231
	土木・建設業	60	23	24	2	109
	製造業	56	31	32	13	132
	卸・小売業	69	18	18	13	118
	サービス業	42	16	13	8	79
	その他民間事業所	36	16	13	7	72
	公共団体等	11	5	2	1	19
	その他・不明	52	16	13	5	86
	全 体	485	169	132	60	846
	構 成 比 (%)	運送業	69	19	7	5
土木・建設業		55	21	22	2	100
製造業		42	23	24	10	100
卸・小売業		58	15	15	11	100
サービス業		53	20	16	10	100
その他民間事業所		50	22	18	10	100
公共団体等		58	26	11	5	100
その他・不明		60	19	15	6	100
全 体		57	20	16	7	100

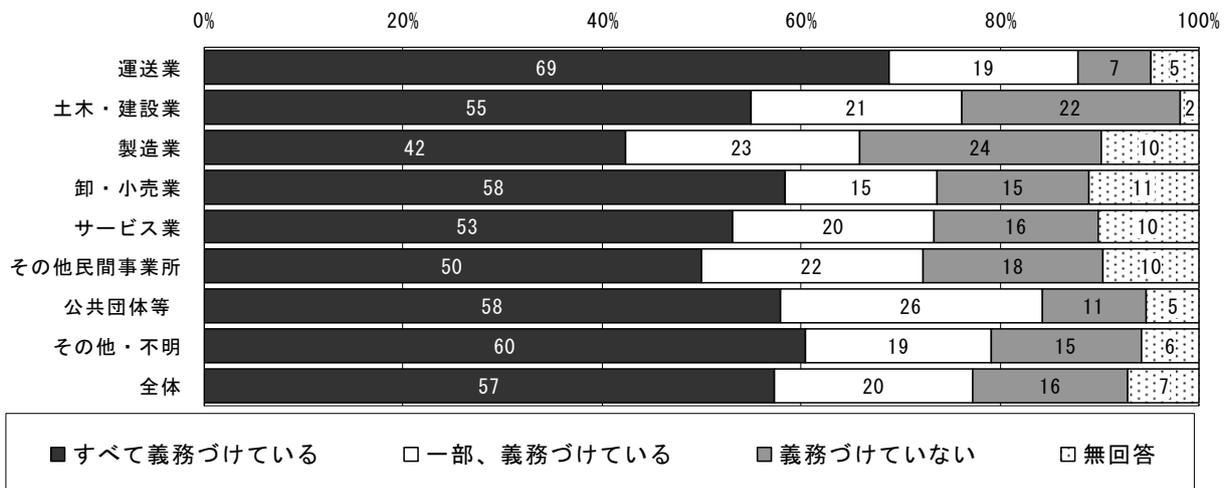


図 3-2-22 業種別事業所の違反の報告義務

2-5 安全運転管理に関わる費用

事業所で昨年度（平成 18 年度）に支出した安全運転研修の費用や運転者の表彰費用、運転経歴証明書の取得費用など、安全運転活動に伴う費用の運転者 1 人当たりの金額をみると次の通りである。

（1）運転経歴証明書利用期間別

運転経歴証明書利用期間別にみると、「支出していない」は全体で 10%であるが、「なし・1 年未満」と「その他」は 21%と突出して多い。また、「支出しているが、金額はわからない」は全体で 17%と比較的多く、安全運転管理の費用が十分に把握されていない事業所が多い。

金額を回答している事業所の中では、「1 人当たり 1,000 円以上 2,000 円未満」が 14%と最も多く、次いで「1 人当たり 750 円以上 1,000 円未満」が 12%で、合計 26%となり、750～2,000 円が全事業所の約 4 分の 1 を占める。金額を回答している事業所の中では、750～2,000 円が 33%、約 3 分の 1 となる。

1 人当たり 1,000 円以上の比較的高額の比率をみると、「なし・1 年未満」が 25%、「1～5 年」が 44%、「6～10 年」が 52%、「11 年以上」が 50%と、おおむね利用期間が長い方が高額への回答が多い。なお、全体での 1,000 円以上の比率は 39%である（表 3-2-32）。

表 3-2-32 経歴証明利用期間別事業所の安全運転管理に関わる費用

		支出していない	支出しているが、金額はわからない	1 人当たり 250 円未満	1 人当たり 250 円以上 500 円未満	1 人当たり 500 円以上 750 円未満	1 人当たり 750 円以上 1000 円未満	1 人当たり 1000 円以上 2000 円未満	1 人当たり 2000 円以上 3000 円未満	1 人当たり 3000 円以上 5000 円未満	1 人当たり 5000 円以上	無回答	合計	
				1 人当たり 250 円未満	1 人当たり 250 円以上 500 円未満	1 人当たり 500 円以上 750 円未満	1 人当たり 750 円以上 1000 円未満	1 人当たり 1000 円以上 2000 円未満	1 人当たり 2000 円以上 3000 円未満	1 人当たり 3000 円以上 5000 円未満	1 人当たり 5000 円以上			
件数 (件)	なし・1 年未満	40	34	13	5	20	19	23	1	10	7	6	10	188
	1～5 年	8	33	6	4	20	26	30	9	16	16	14	10	192
	6～10 年	5	24	2	0	12	29	32	8	14	13	15	5	159
	11 年以上	6	27	1	4	16	22	25	20	17	16	8	10	172
	その他	29	28	11	6	15	6	9	6	5	4	6	10	135
	合計	88	146	33	19	83	102	119	44	62	56	49	45	846
構成比 (%)	なし・1 年未満	21	18	7	3	11	10	12	1	5	4	3	5	100
	1～5 年	4	17	3	2	10	14	16	5	8	8	7	5	100
	6～10 年	3	15	1	0	8	18	20	5	9	8	9	3	100
	11 年以上	3	16	1	2	9	13	15	12	10	9	5	6	100
	その他	21	21	8	4	11	4	7	4	4	3	4	7	100
	合計	10	17	4	2	10	12	14	5	7	7	6	5	100

(2) 業種別

安全運転管理に関わる費用を業種別にみると、「支出していない」が製造業に16%と多い。1人当たり1,000円以上と比較的高額の比率を業種別にみると、運送業が48%、土木・建設業が46%、その他民間事業所が36%と高い(表3-2-33)。

表3-2-33 業種別事業所の安全運転管理に関わる費用

		支出していない	支出しているが、金額はわからない	1人当たり250円未満	1人当たり250円以上500円未満	1人当たり500円以上750円未満	1人当たり750円以上1000円未満	1人当たり1000円以上2000円未満	1人当たり2000円以上3000円未満	1人当たり3000円以上5000円未満	1人当たり5000円以上10000円未満	1人当たり10000円以上	無回答	合計
件数 (件)	運送業	12	54	4	5	10	21	23	11	24	27	27	13	231
	土木・建設業	10	13	3	4	10	15	22	13	6	5	4	4	109
	製造業	21	19	11	3	9	16	27	4	7	4	3	8	132
	卸・小売業	17	15	6	1	14	22	15	4	6	8	5	5	118
	サービス業	6	11	1	4	15	11	13	2	6	2	4	4	79
	その他民間事業所	9	14	1	0	8	9	10	5	7	2	2	5	72
	公共団体等	0	4	3	0	2	3	1	1	1	1	1	2	19
	その他・不明	13	16	4	2	15	5	8	4	5	7	3	4	86
	全体	88	146	33	19	83	102	119	44	62	56	49	45	846
構成比 (%)	運送業	5	23	2	2	4	9	10	5	10	12	12	6	100
	土木・建設業	9	12	3	4	9	14	20	12	6	5	4	4	100
	製造業	16	14	8	2	7	12	20	3	5	3	2	6	100
	卸・小売業	14	13	5	1	12	19	13	3	5	7	4	4	100
	サービス業	8	14	1	5	19	14	16	3	8	3	5	5	100
	その他民間事業所	13	19	1	0	11	13	14	7	10	3	3	7	100
	公共団体等	0	21	16	0	11	16	5	5	5	5	5	11	100
	その他・不明	15	19	5	2	17	6	9	5	6	8	3	5	100
	全体	10	17	4	2	10	12	14	5	7	7	6	5	100

2-6 安全運転管理施策の実施状況

安全運転管理施策について、各施策の実施率を算出し運転経歴証明書利用期間別と業種別にみると、次の通りである。

(1) 運転経歴証明書利用期間別

全体の実施率が70%を超える10項目（下表の薄い網掛け）について、運転経歴証明書利用期間別に全体の実施率に達していない項目（下表の濃い網掛け）の数をみると、「なし・1年未満」が10項目、「1~5年」が5項目、「6~10年」と「11年以上」が1項目、「その他」が7項目となる。つまり、利用期間が長い事業所ほど主要な安全運転管理施策を実施していると言える（表3-2-34）。

表 3-2-34 経歴証明利用期間別事業所の安全運転管理施策の実施状況

安全運転管理施策		なし・ 1年未満	1~5年	6~10年	11年以上	その他	全体
安全 運転 教育・ 活動	免許取得時教育	7.4	14.1	12.1	9.4	12.9	11.1
	新入社員に対する安全運転教育	50.5	80.2	80.3	79.5	68.2	71.5
	同乗指導による安全運転教育	33.5	55.2	50.3	44.4	35.6	44.2
	運転適性検査に基づく個別指導	21.8	57.3	49.0	50.3	31.8	42.4
	実技教育の導入	18.6	39.6	31.2	30.4	20.5	28.5
	部外へ委託しての安全運転教育	29.3	44.3	44.6	55.0	39.4	42.4
	危険予測・回避教育	34.6	56.8	51.6	50.9	40.9	47.1
	事故を起こした運転者に対する再教育	43.1	70.3	73.9	63.2	50.8	60.4
違反をした運転者に対する再教育	28.2	43.2	44.6	45.0	28.8	38.2	
事 故 申 告 制 度 の 違 反 の	事故発生時の申告制度	95.2	94.3	96.2	99.4	97.0	96.3
	違反発生時の申告制度	51.6	71.4	63.1	68.4	58.3	62.7
	事故発生時の原因分析制度	54.3	67.7	70.1	74.9	56.8	64.9
	違反発生時の原因分析制度	26.1	39.1	35.0	44.4	33.3	35.6
	業務用車両運転の許可制度	54.3	60.4	58.6	67.3	54.5	59.2
安全 運 転 に 関 す る 制 度 ・ 活 動	全社的な交通安全運動	71.3	88.5	89.8	91.8	78.0	83.9
	安全運転者に対する社内表彰制度	26.1	58.3	75.8	81.3	42.4	56.5
	マイカー通勤の許可制度	71.8	72.9	75.8	77.8	71.2	73.9
	社内免許制度	10.6	20.8	19.1	22.2	12.1	17.1
	運転者採用時の試験制度	12.8	26.0	19.1	15.2	12.1	17.4
	運転者の勤務評定制度	19.7	40.6	38.9	34.5	22.0	31.4
	優良運転者の表彰	23.4	58.9	65.0	79.5	42.4	53.7
	運転マニュアル類の整備	29.8	53.1	54.1	52.0	37.1	45.4
	運転日報等の日報による管理	75.0	77.6	87.9	81.9	75.8	79.5
	運転者を対象とした朝礼(点呼)	29.8	55.7	55.4	39.2	33.3	43.0
	運転者を対象とした終礼(点呼)	18.6	45.3	43.9	28.7	26.5	32.7
	運転免許証の確認	71.8	80.7	73.9	77.8	68.9	75.0
	運転者の酒気帯び検査	27.1	57.8	52.9	36.3	34.1	41.9
タコグラフの活用	21.3	42.7	42.0	34.5	27.3	33.7	
施 設 管 理 車 両 や	日常点検	80.9	85.9	94.9	88.3	86.4	87.0
	車両の鍵の保管・管理	86.7	90.6	92.4	88.3	91.7	89.8
	駐車場の管理	83.5	89.6	91.1	91.8	87.9	88.7
そ の 他	任意保険への加入	95.2	95.3	96.2	98.8	97.0	96.4
	休憩室など運転者のための施設整備	33.5	51.0	50.3	44.4	40.2	43.9
	運転者を対象とした特別な健康管理	17.0	36.5	36.3	30.4	26.5	29.3
回答事業所数		188	192	157	171	132	840

(2) 業種別

全体の実施率が70%を超える10項目(下表の薄い網掛け)について、業種別に全体の実施率に達していない項目(下表の濃い網掛け)の数をみる。多い順に並べると、その他民間事業所が8項目、製造業と卸・小売業が7項目、土木・建設業が6項目、その他不明が5項目、公共団体が4項目、サービス業が3項目、運送業が1項目となる(表3-2-35)。

表3-2-35 業種別事業所の安全運転管理施策の実施状況

安全運転管理施策		運送業	土木・建設業	製造業	卸・小売業	サービス業	その他民間事業所	公共団体等	その他不明	全体
安全運転教育・活動	免許取得時教育	27.4	7.3	3.8	3.4	5.1	7.1	0.0	4.7	11.1
	新入社員に対する安全運転教育	91.3	70.6	68.9	69.0	60.3	60.0	31.6	55.8	71.5
	同乗指導による安全運転教育	85.2	24.8	25.0	23.3	42.3	34.3	10.5	33.7	44.2
	運転適性検査に基づく個別指導	87.4	20.2	25.0	20.7	34.6	34.3	5.3	27.9	42.4
	実技教育の導入	61.3	11.9	19.7	12.9	19.2	20.0	0.0	17.4	28.5
	部外へ委託しての安全運転教育	46.5	39.4	46.2	32.8	41.0	45.7	36.8	41.9	42.4
	危険予測・回避教育	75.2	39.4	43.2	30.2	38.5	38.6	21.1	31.4	47.1
	事故を起こした運転者に対する再教育	90.9	51.4	49.2	37.1	51.3	61.4	36.8	51.2	60.4
違反をした運転者に対する再教育	56.5	38.5	25.8	25.0	28.2	35.7	36.8	37.2	38.2	
事故・違反の申告・制度	事故発生時の申告制度	97.0	94.5	96.2	97.4	97.4	94.3	94.7	96.5	96.3
	違反発生時の申告制度	72.2	60.6	53.8	56.9	62.8	58.6	84.2	60.5	62.7
	事故発生時の原因分析制度	84.8	66.1	56.1	51.7	59.0	65.7	26.3	54.7	64.9
	違反発生時の原因分析制度	50.0	41.3	24.2	30.2	26.9	28.6	15.8	32.6	35.6
	業務用車両運転の許可制度	60.9	60.6	54.5	54.3	62.8	70.0	31.6	60.5	59.2
安全運転に関する制度・活動	全社的な交通安全運動	89.1	90.8	87.1	72.4	78.2	82.9	84.2	77.9	83.9
	安全運転者に対する社内表彰制度	74.3	59.6	42.4	50.0	48.7	47.1	36.8	54.7	56.5
	マイカー通勤の許可制度	67.8	74.3	78.8	75.0	79.5	62.9	78.9	83.7	73.9
	社内免許制度	31.3	10.1	12.1	6.0	16.7	21.4	0.0	11.6	17.1
	運転者採用時の試験制度	42.2	6.4	4.5	9.5	12.8	8.6	0.0	10.5	17.4
	運転者の勤務評定制度	68.7	15.6	8.3	19.8	23.1	15.7	5.3	29.1	31.4
	優良運転者の表彰	76.5	56.0	42.4	44.0	46.2	37.1	31.6	45.3	53.7
	運転マニュアル類の整備	74.3	34.9	35.6	22.4	43.6	34.3	26.3	41.9	45.4
	運転日報等の日報による管理	95.7	73.4	68.9	63.8	80.8	71.4	89.5	84.9	79.5
	運転者を対象とした朝礼(点呼)	94.8	22.0	15.2	19.0	38.5	18.6	21.1	34.9	43.0
	運転者を対象とした終礼(点呼)	88.3	10.1	6.1	8.6	21.8	7.1	15.8	20.9	32.7
	運転免許証の確認	92.6	79.8	59.8	66.4	71.8	70.0	47.4	69.8	75.0
	運転者の酒気帯び検査	90.4	24.8	19.7	17.2	30.8	30.0	5.3	29.1	41.9
タコグラフの活用	89.1	18.3	8.3	9.5	17.9	4.3	5.3	20.9	33.7	
施設管理 車両や	日常点検	97.0	84.4	81.1	75.9	88.5	90.0	94.7	82.6	87.0
	車両の鍵の保管・管理	93.9	85.3	87.1	86.2	89.7	91.4	94.7	90.7	89.8
	駐車場の管理	95.2	92.7	87.1	82.8	89.7	82.9	57.9	87.2	88.7
その他	任意保険への加入	97.4	94.5	99.2	96.6	97.4	88.6	100.0	96.5	96.4
	休憩室など運転者のための施設整備	96.1	28.4	22.7	18.1	33.3	11.4	10.5	34.9	43.9
	運転者を対象とした特別な健康管理	75.7	11.9	8.3	11.2	21.8	7.1	5.3	14.0	29.3
回答事業所数		230	109	132	116	78	70	19	86	840

2-7 運転経歴証明書の利用状況

(1) 利用期間

業種別に運転経歴証明書の利用期間をみると、利用して1年未満の短期が多い業種は、その他民間事業所(34%)、サービス業(25%)、公共団体等(24%)、卸・小売業(21%)等である(表3-2-36、図3-2-23)。

表 3-2-36 業種別事業所の運転経歴証明書の利用期間

	業種	利用して1年未満	連続利用	連続ではないが、2~3年に1回程度、断続的に	以前は連続して利用していたが、ここ数年は利用していない	その他	合計
件数(件)	運送業	13	176	22	5	3	219
	土木・建設業	9	73	13	8	0	103
	製造業	14	69	11	10	3	107
	卸・小売業	23	62	13	11	1	110
	サービス業	19	47	5	3	1	75
	その他民間事業所	22	36	4	3	0	65
	公共団体等	4	11	0	2	0	17
	その他・不明	17	49	7	4	5	82
	全体	121	523	75	46	13	778
構成比(%)	運送業	6	80	10	2	1	100
	土木・建設業	9	71	13	8	0	100
	製造業	13	64	10	9	3	100
	卸・小売業	21	56	12	10	1	100
	サービス業	25	63	7	4	1	100
	その他民間事業所	34	55	6	5	0	100
	公共団体等	24	65	0	12	0	100
	その他・不明	21	60	9	5	6	100
	全体	16	67	10	6	2	100

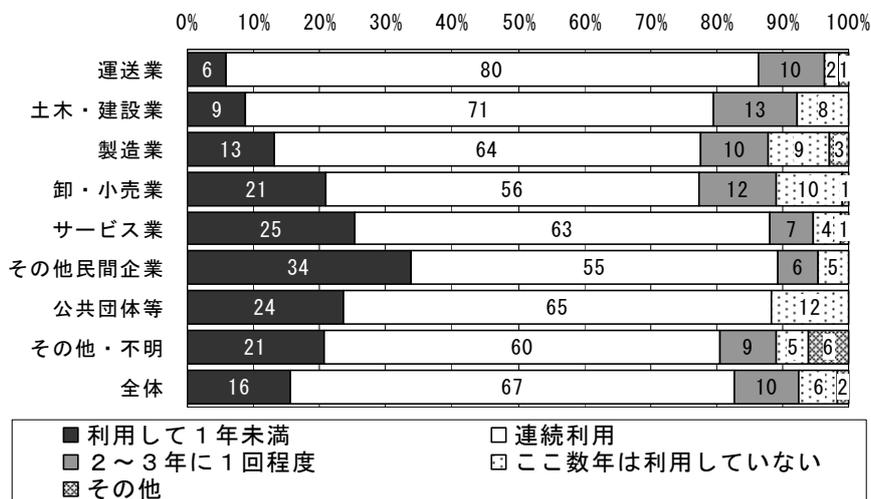


図 3-2-23 業種別事業所の運転経歴証明書の利用期間

(2) 利用開始のきっかけ

① 運転経歴証明書利用期間別

利用開始のきっかけを全体でみると、「社員の安全運転管理のため」576件(74%)、「優良運転者表彰のため」261件(34%)、「自動車安全運転センターからの勧めで」123件(16%)、「警察署等からの勧めで」48件(6%)、「他の会社、事業所から勧められて」29件(4%)、「交通安全関連のイベントなどで知って」26件(3%)である。

運転経歴証明書利用期間別にみると「優良運転者表彰のため」は利用期間が長い事業所に多い(表3-2-37、図3-2-24)。

なお、その他の回答として、「本社からの指示」、「トラック協会からの勧めによる」、「安全運転管理者講習会で紹介されて」等があげられている。

表 3-2-37 経歴証明利用期間別事業所の利用開始のきっかけ

	運転経歴証明書 利用期間別	自動車安全 運転センター からの勧めで	警察署等から の勧めで	他の会社、事 業所から勧め られて	交通安全関 連のイベント などで知って	優良運転者 表彰のため	社員の安全 運転管理の ため	その他	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	17	3	8	5	16	88	15	4	121
	1～5年	28	1	13	9	40	151	25	1	192
	6～10年	29	16	2	6	64	127	11	7	159
	11年以上	21	17	4	4	99	127	9	5	172
	その他	28	11	2	2	42	83	11	3	134
	全体	123	48	29	26	261	576	71	20	778
構成 比 (%)	なし・1年未満	14	2	7	4	13	73	12	3	100
	1～5年	15	1	7	5	21	79	13	1	100
	6～10年	18	10	1	4	40	80	7	4	100
	11年以上	12	10	2	2	58	74	5	3	100
	その他	21	8	1	1	31	62	8	2	100
	全体	16	6	4	3	34	74	9	3	100

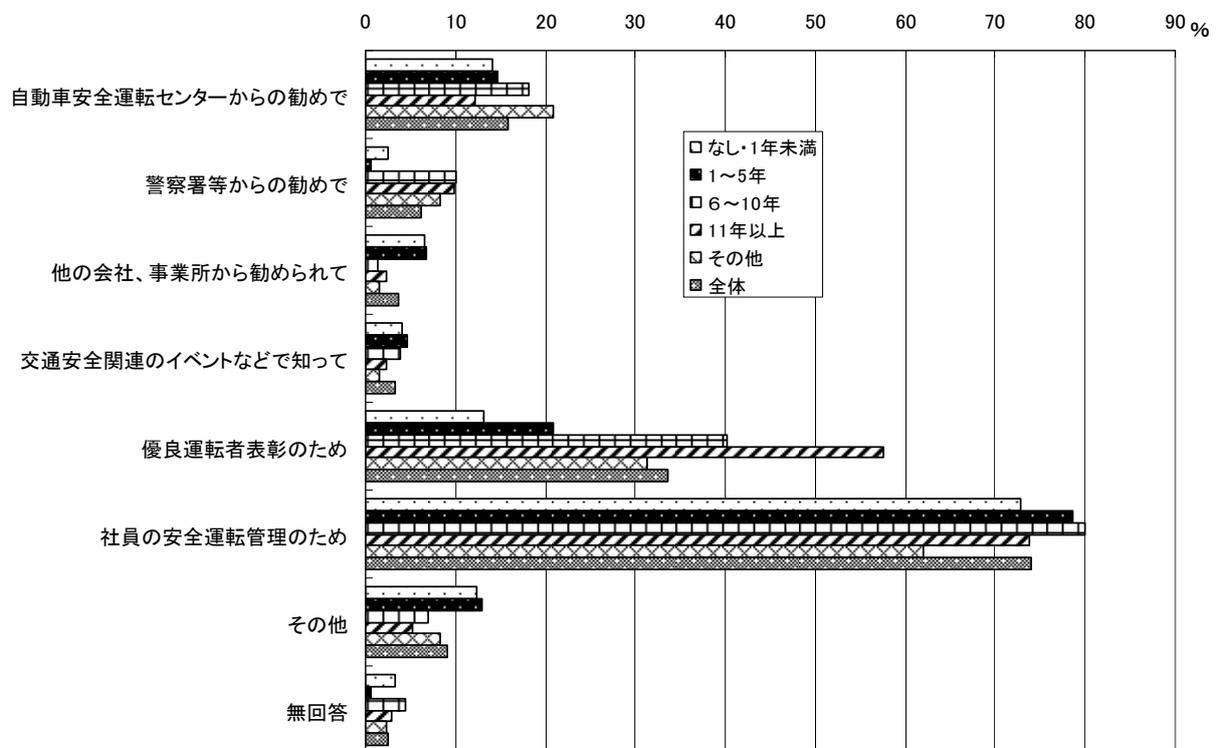


図 3-2-24 経歴証明利用期間別事業所の利用開始のきっかけ

② 業種別

利用開始のきっかけを業種別にみると、いずれの業種でも「社員の安全運転管理のため」が1位で、2位は「優良運転者表彰のため」である。1位の「社員の安全運転管理のため」を業種別にみると、その他民間事業所（85%）、運送業（76%）、土木・建設業（75%）等が多く、公共団体等（53%）が少ない。「優良運転者表彰のため」については、土木・建設業（43%）や卸・小売業（41%）が多い（表 3-2-38、図 3-2-25）

表 3-2-38 業種別事業所の利用開始のきっかけ

	業種	自動車安全運転センターからの勧めで	警察署等からの勧めで	他の会社、事業所から勧められて	交通安全関連のイベントなどで知って	優良運転者表彰のため	社員の安全運転管理のため	その他	無回答	合計
件数 (件)	運送業	41	4	10	7	68	166	27	5	219
	土木・建設業	19	16	5	3	44	77	8	3	103
	製造業	19	15	7	1	32	76	6	3	107
	卸・小売業	14	2	4	5	45	79	5	3	110
	サービス業	7	4	1	4	21	56	5	1	75
	その他民間事業所	8	3	2	3	19	55	6	1	65
	公共団体等	5	2	0	1	4	9	2	1	17
	その他・不明	10	2	0	2	28	58	12	3	82
	全体	123	48	29	26	261	576	71	20	778
構成比 (%)	運送業	19	2	5	3	31	76	12	2	100
	土木・建設業	18	16	5	3	43	75	8	3	100
	製造業	18	14	7	1	30	71	6	3	100
	卸・小売業	13	2	4	5	41	72	5	3	100
	サービス業	9	5	1	5	28	75	7	1	100
	その他民間事業所	12	5	3	5	29	85	9	2	100
	公共団体等	29	12	0	6	24	53	12	6	100
	その他・不明	12	2	0	2	34	71	15	4	100
	全体	16	6	4	3	34	74	9	3	100

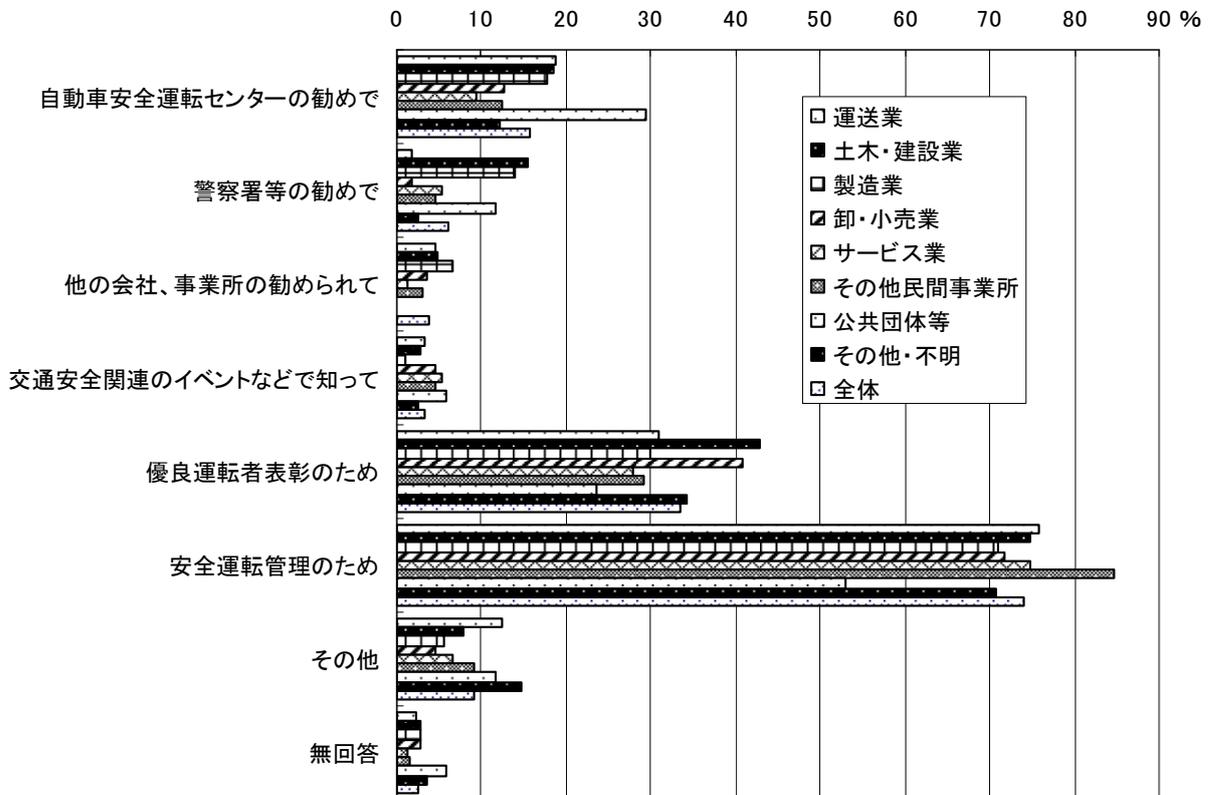


図 3-2-25 業種別事業所の利用開始のきっかけ

(3) 運転経歴証明書を利用した安全運転管理施策

① 運転経歴証明書利用期間別

運転経歴証明書を利用した安全運転管理施策の全体をみると「事故や違反がある運転者に対する個別指導や安全運転教育の実施」453件（58%）、「事業所全体の事故・違反の増減、内容に応じた運転者全員への教育方針、内容の検討」390件（50%）、「無事故・無違反運転者の表彰」366件（47%）、「事故・違反者あるいは事故・違反多発者への罰則の適用」164件（21%）、「その他」33件（4%）である。

運転経歴証明書利用期間別にみると、「事故・違反者あるいは事故・違反多発者への罰則の適用」と「無事故・無違反運転者の表彰」については利用期間が長い事業所に多い傾向がみられる（表 3-2-39、図 3-2-26）。

表 3-2-39 経歴証明利用期間別事業所の運転経歴証明書を利用した安全運転管理施策

	運転経歴証明書 利用期間別	事業所全体の 事故・違反の 増減、内容に 応じた運転者 全員への教育 方針、内容の 検討	事故や違反が ある運転者に 対する個別指 導や安全運転 教育の実施	事故・違反者 あるいは事 故・違反多発 者への罰則の 適用	無事故・無違反 運転者の表彰	その他	いずれも ない	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	50	56	16	26	9	11	5	121
	1～5年	112	118	31	77	7	4	2	192
	6～10年	88	111	46	88	7	0	5	159
	11年以上	94	108	54	125	8	2	7	172
	その他	46	60	17	50	2	23	5	134
	全体	390	453	164	366	33	40	24	778
構成 比 (%)	なし・1年未満	41	46	13	21	7	9	4	100
	1～5年	58	61	16	40	4	2	1	100
	6～10年	55	70	29	55	4	0	3	100
	11年以上	55	63	31	73	5	1	4	100
	その他	34	45	13	37	1	17	4	100
	全体	50	58	21	47	4	5	3	100

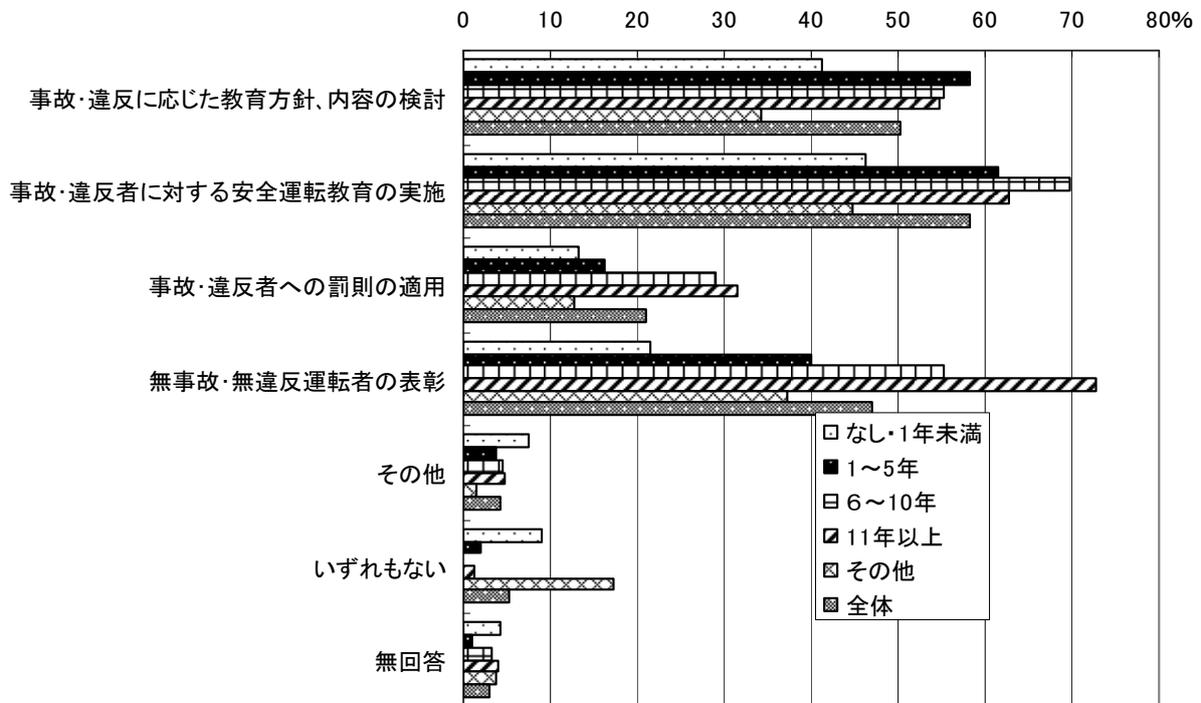


図 3-2-26 経歴証明利用期間別事業所の運転経歴証明書を利用した安全運転管理施策

② 業種別

業種別にみると、最も利用率が多い「事故や違反がある運転者に対する個別指導や安全運転教育の実施」は、運送業に多く、公共団体等やその他民間事業所に少ない。「事業所全体の事故・違反の増減、内容に応じた運転者全員への教育方針、内容の検討」は卸・小売業に少ない傾向が顕著で、その他の業種では大差ない。「無事故・無違反運転者の表彰」については、卸・小売業に多く、公共団体等に少ない（表 3-2-40、図 3-2-27）

表 3-2-40 業種別事業所の運転経歴証明書を利用した安全運転管理施策

業種	事業所全体の事故・違反の増減、内容に応じた運転者全員への教育方針、内容の検討	事故や違反がある運転者に対する個別指導や安全運転教育の実施	事故・違反者あるいは事故・違反多発者への罰則の適用	無事故・無違反運転者の表彰	その他	いずれもない	無回答	合計
運送業	122	168	39	101	8	5	5	219
土木・建設業	65	63	30	60	3	4	2	103
製造業	52	49	18	47	8	6	5	107
卸・小売業	39	57	23	66	2	5	3	110
サービス業	38	43	16	26	3	3	3	75
その他民間事業所	30	28	19	28	6	6	0	65
公共団体等	8	6	4	5	1	1	1	17
その他・不明	36	39	15	33	2	10	5	82
全体	390	453	164	366	33	40	24	778
運送業	56	77	18	46	4	2	2	100
土木・建設業	63	61	29	58	3	4	2	100
製造業	49	46	17	44	7	6	5	100
卸・小売業	35	52	21	60	2	5	3	100
サービス業	51	57	21	35	4	4	4	100
その他民間事業所	46	43	29	43	9	9	0	100
公共団体等	47	35	24	29	6	6	6	100
その他・不明	44	48	18	40	2	12	6	100
全体	50	58	21	47	4	5	3	100

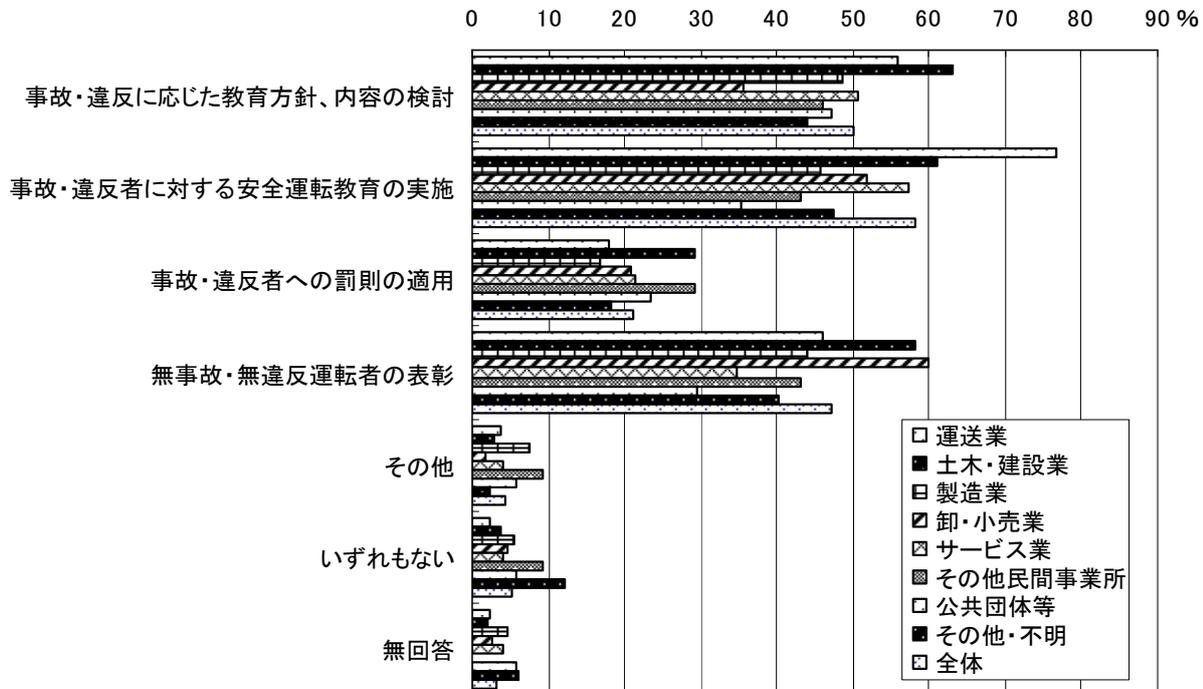


図 3-2-27 業種別事業所の運転経歴証明書を利用した安全運転管理施策

(4) 運転経歴証明書の利用効果

① 運転経歴証明書利用期間別

運転経歴証明書の利用効果の全体をみると、回答比率が多い項目順に「職員(社員)の安全意識が変わった」436件(56%)、「安全運転管理が徹底できるようになった」369件(47%)、「違反が減った」240件(31%)、「事故が減った」188件(24%)、「職員(社員)の運転が安全になった」136件(17%)、「自動車保険料の節約につながった」62件(8%)、「事故処理経費の削減につながった」54件(7%)となる。

運転経歴証明書利用期間別にみると、多くの項目で利用年数が長くなるほど回答比率が増えており、運転経歴証明書の利用期間が長くなるほど、多くの効果に波及していることがうかがえる(表3-2-41、図3-2-28)。

表 3-2-41 経歴証明利用期間別事業所の運転経歴証明書の利用効果

	運転経歴証明書 利用期間別	違反が 減った	事故が 減った	安全運転管 理が徹底でき るようになった	職員(社員) の安全意識 が変わった	職員(社員) の運転が安 全になった	自動車保険 料の節約に つながった	事故処理 経費の削減に つながった	その他	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	23	16	54	63	6	6	2	12	7	121
	1～5年	56	48	94	109	33	12	14	8	6	192
	6～10年	60	44	77	96	39	14	13	4	7	159
	11年以上	70	55	102	105	41	20	17	5	7	172
	その他	31	25	42	63	17	10	8	13	12	134
	全体	240	188	369	436	136	62	54	42	39	778
構成 比 (%)	なし・1年未満	19	13	45	52	5	5	2	10	6	100
	1～5年	29	25	49	57	17	6	7	4	3	100
	6～10年	38	28	48	60	25	9	8	3	4	100
	11年以上	41	32	59	61	24	12	10	3	4	100
	その他	23	19	31	47	13	7	6	10	9	100
	全体	31	24	47	56	17	8	7	5	5	100

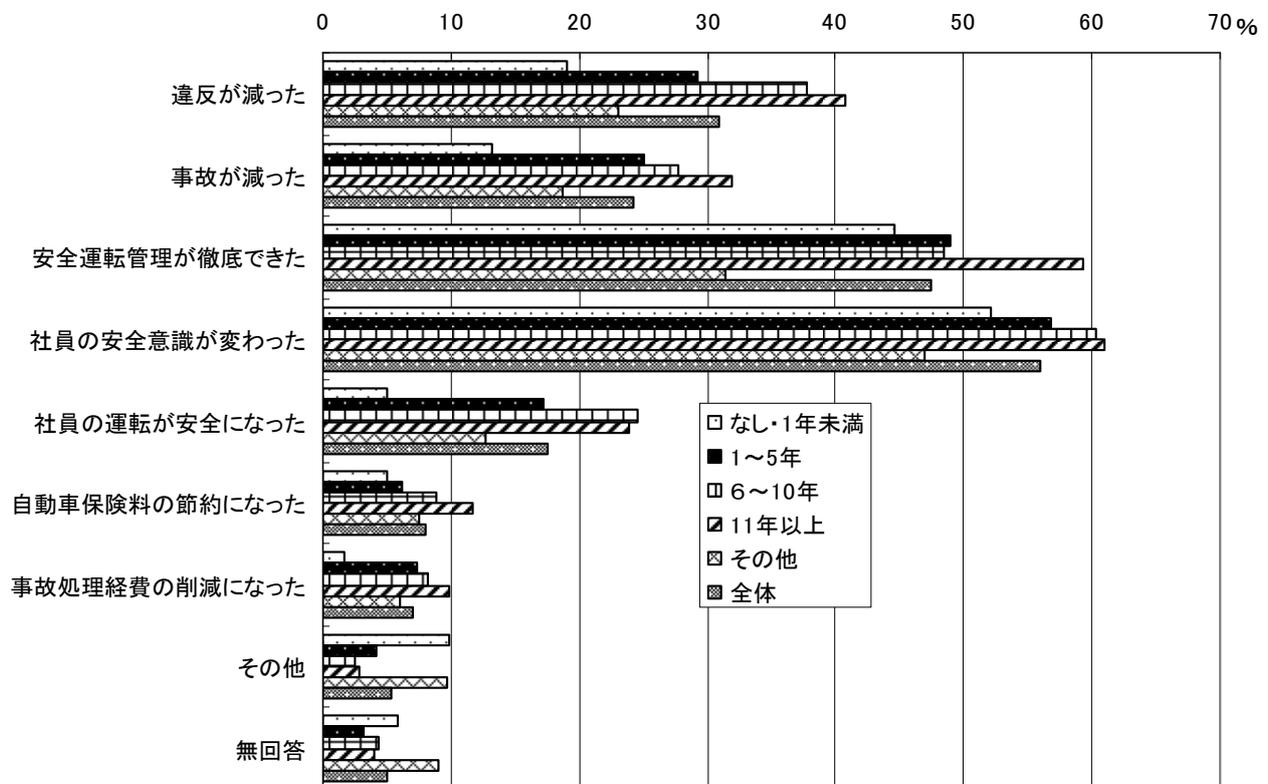


図 3-2-28 経歴証明利用期間別事業所の運転経歴証明書の利用効果

② 業種別

運転経歴証明書の利用効果を業種別にみて差が大きいのは、「職員（社員）の運転が安全になった」で運送業では 26%の回答比率であるが、公共団体等では 6%と低く、20%の差がある。また、「職員（社員）の安全意識が変わった」も差が大きく土木・建設業では 63%の回答比率であるが、サービス業では 48%と 15%の差がみられる（表 3-2-42、図 3-2-29）。

表 3-2-42 業種別事業所の運転経歴証明書の利用効果

	業種	違反が減った	事故が減った	安全運転管理が徹底できるようになった	職員(社員)の安全意識が変わった	職員(社員)の運転が安全になった	自動車保険料の節約につながった	事故処理経費の削減につながった	その他	無回答	合計
件数(件)	運送業	84	67	118	125	56	21	24	6	5	219
	土木・建設業	31	23	49	65	19	8	6	2	6	103
	製造業	32	22	50	56	17	8	4	8	9	107
	卸・小売業	29	24	44	65	15	5	7	9	110	
	サービス業	19	14	34	36	9	7	7	8	75	
	その他民間事業所	18	17	29	38	9	7	4	2	0	65
	公共団体等	6	2	6	11	1	0	0	0	1	17
	その他・不明	21	19	39	40	10	6	4	9	6	82
	全体	240	188	369	436	136	62	54	42	39	778
構成比(%)	運送業	38	31	54	57	26	10	11	3	2.3	100
	土木・建設業	30	22	48	63	18	8	6	2	5.8	100
	製造業	30	21	47	52	16	7	4	7	8.4	100
	卸・小売業	26	22	40	59	14	5	5	6	8.2	100
	サービス業	25	19	45	48	12	9	9	11	4.0	100
	その他民間事業所	28	26	45	58	14	11	6	3	0.0	100
	公共団体等	35	12	35	65	6	0	0	0	5.9	100
	その他・不明	26	23	48	49	12	7	5	11	7.3	100
	全体	31	24	47	56	17	8	7	5	5.0	100

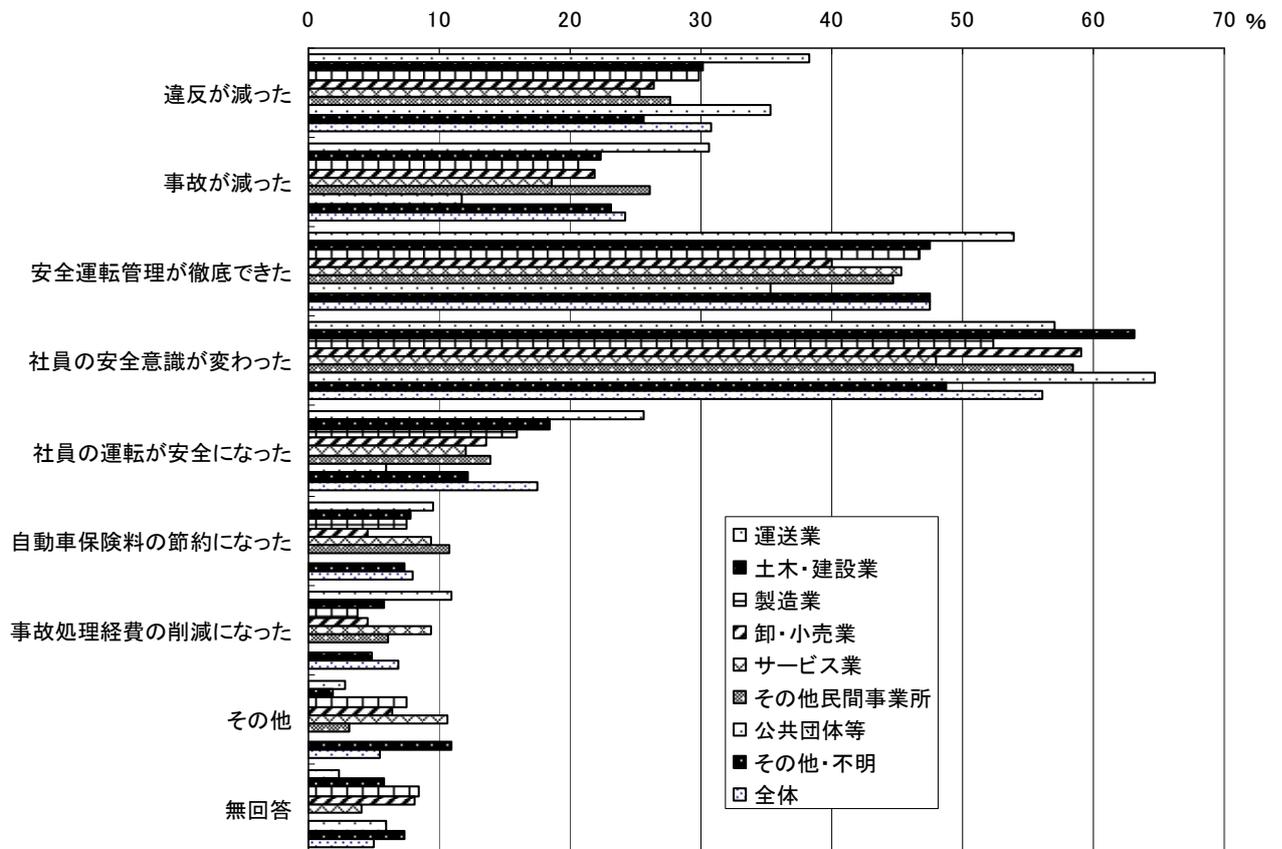


図 3-2-29 業種別事業所の運転経歴証明書の利用効果

(5) 運転経歴証明書の交通安全への効果

① 運転経歴証明書利用期間別

運転経歴証明書の効果評価を全体でみると、「効果があった」337件(43%)、「多少は効果があった」351件(45%)で、効果があったとする回答は約9割を占める。「あまり効果がなかった」61件(8%)、「効果がなかった」12件(2%)で、否定的回答は約1割である。

運転経歴証明書利用期間別にみると、「効果があった」とする比率は、利用期間が長いほど多くなっており、1年未満では33%が11年以上では58%と高い比率になる。これに「多少は効果があった」を加えると11年以上では94%と高い比率になる(表3-2-43、図3-2-30)。

表 3-2-43 経歴証明利用期間別運転経歴証明書の利用効果

	運転経歴証明書 利用期間別	効果が あった	多少は効果 があった	あまり効果が なかった	効果が なかった	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	40	62	15	1	3	121
	1～5年	87	90	10	4	1	192
	6～10年	84	64	6	0	5	159
	11年以上	100	62	3	2	5	172
	その他	26	73	27	5	3	134
	全体	337	351	61	12	17	778
構成比 (%)	なし・1年未満	33	51	12	1	2	100
	1～5年	45	47	5	2	1	100
	6～10年	53	40	4	0	3	100
	11年以上	58	36	2	1	3	100
	その他	19	54	20	4	2	100
	全体	43	45	8	2	2	100

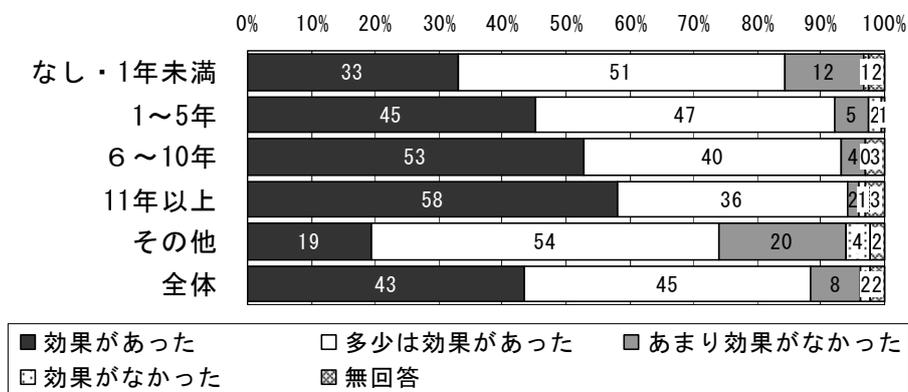


図 3-2-30 経歴証明利用期間別運転経歴証明書の利用効果

② 業種別

運転経歴証明書の交通安全への効果評価を業種別にみると、「効果があった」とする比率が高いのは運送業（52%）や土木・建設業（47%）、サービス業（43%）、その他民間事業所（43%）等で、低いのは公共団体等（29%）である（表 3-2-44、図 3-2-31）。

表 3-2-44 業種別運転経歴証明書の利用効果

	業種	効果があった	多少は効果があった	あまり効果がなかった	効果がなかった	無回答	合計
件数 (件)	運送業	113	91	9	3	3	219
	土木・建設業	48	45	4	3	3	103
	製造業	45	44	13	1	4	107
	卸・小売業	40	53	14	2	1	110
	サービス業	32	34	7	1	1	75
	その他民間事業所	28	33	4	0	0	65
	公共団体等	5	10	1	0	1	17
	その他・不明	26	41	9	2	4	82
	全体	337	351	61	12	17	778
構成比 (%)	運送業	52	42	4	1	1	100
	土木・建設業	47	44	4	3	3	100
	製造業	42	41	12	1	4	100
	卸・小売業	36	48	13	2	1	100
	サービス業	43	45	9	1	1	100
	その他民間事業所	43	51	6	0	0	100
	公共団体等	29	59	6	0	6	100
	その他・不明	32	50	11	2	5	100
	全体	43	45	8	2	2	100

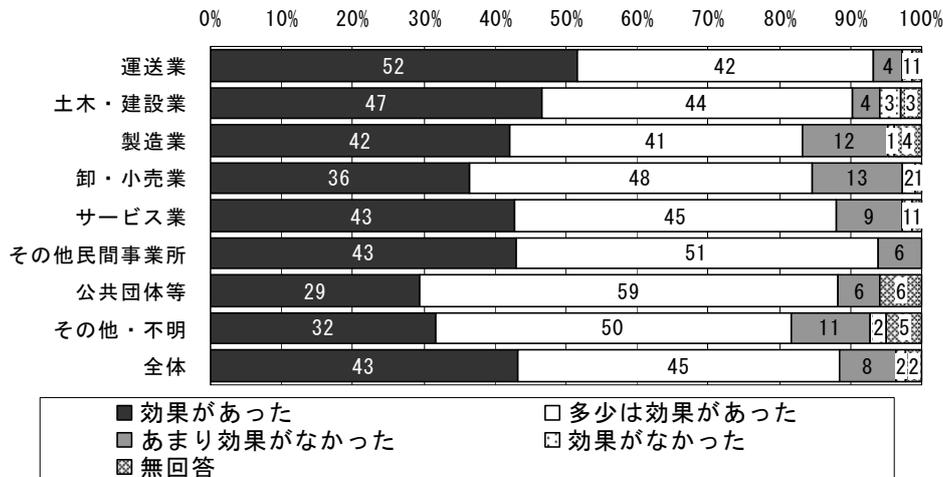


図 3-2-31 業種別運転経歴証明書の利用効果

2-8 「運転記録証明書の分析結果」への評価

(1) 運転経歴証明書利用期間別

全体をみると「非常に役立つ」258件(46%)と「多少は役立つ」243件(43%)で約9割になり、「あまり役立たない」19件(3%)と「役立たない」2件(0%)は、合計でも3%と極めて少数である。

「非常に役立つ」と評価している比率を運転経歴証明書利用期間別にみると、明らかに期間が長いほど比率が高くなっており、「非常に役立つ」は1年未満が40%に対して、11年以上は61%と高い比率を占めている(表3-2-45、図3-2-32)。

表3-2-45 経歴証明利用期間別事業所の「運転記録証明書の分析結果」への評価

	運転経歴証明書 利用期間別	非常に 役立つ	多少は 役立つ	あまり役立た ない	役立たない	無回答	合計
件 数 (件)	なし・1年未満	29	37	4	1	2	73
	1～5年	71	73	2	1	13	160
	6～10年	62	52	6	0	10	130
	11年以上	87	46	2	0	7	142
	その他	9	35	5	0	6	55
	全 体	258	243	19	2	38	560
構 成 比 (%)	なし・1年未満	40	51	5	1	3	100
	1～5年	44	46	1	1	8	100
	6～10年	48	40	5	0	8	100
	11年以上	61	32	1	0	5	100
	その他	16	64	9	0	11	100
	全 体	46	43	3	0	7	100

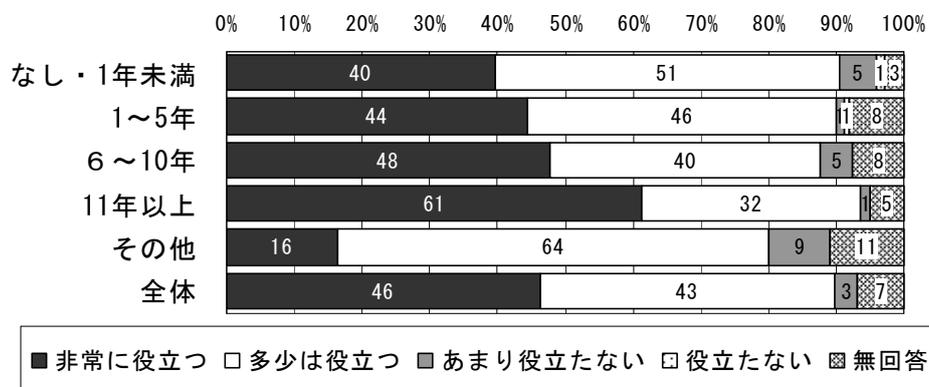


図3-2-32 経歴証明利用期間別事業所の「運転記録証明書の分析結果」への評価

(2) 業種別

「運転記録証明書の分析結果」への評価を業種別でみると、「非常に役立つ」の比率が高いのは運送業 92 件 (56%) と土木・建設業 41 件 (53%) で、5 割を超えている。「非常に役立つ」の比率が低いのは公共団体等 (23%) である (表 3-2-46、図 3-2-33)。

表 3-2-46 業種別事業所の「運転記録証明書の分析結果」への評価

	業種	非常に役立つ	多少は役立つ	あまり役立つ ない	役立つ ない	無回答	合計
件数 (件)	運送業	92	61	3	0	8	164
	土木・建設業	41	34	0	1	2	78
	製造業	28	35	4	0	9	76
	卸・小売業	33	34	2	0	3	72
	サービス業	22	27	5	0	4	58
	その他民間事業所	18	16	3	0	7	44
	公共団体等	3	7	0	1	2	13
	その他・不明	21	29	2	0	3	55
	全体	258	243	19	2	38	560
構成比 (%)	運送業	56	37	2	0	5	100
	土木・建設業	53	44	0	1	3	100
	製造業	37	46	5	0	12	100
	卸・小売業	46	47	3	0	4	100
	サービス業	38	47	9	0	7	100
	その他民間事業所	41	36	7	0	16	100
	公共団体等	23	54	0	8	15	100
	その他・不明	38	53	4	0	5	100
	全体	46	43	3	0	7	100

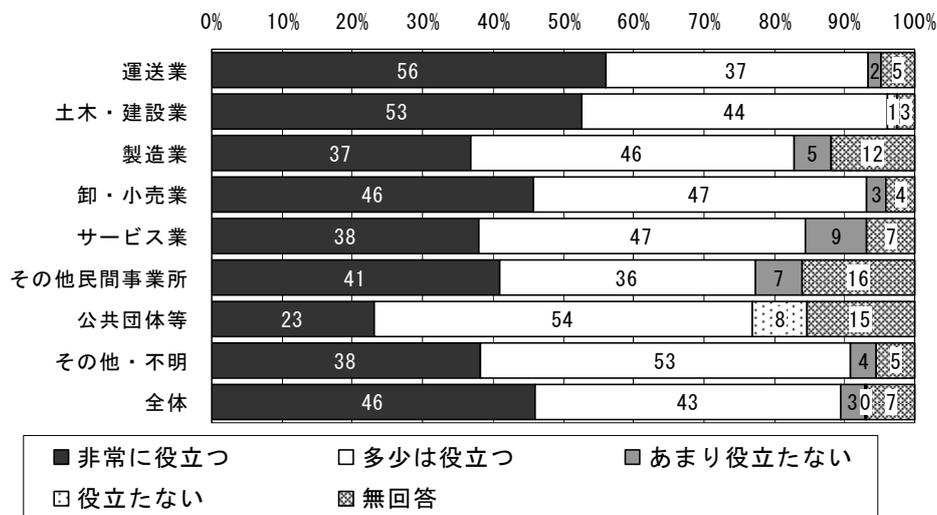


図 3-2-33 業種別事業所の「運転記録証明書の分析結果」への評価

2-9 運転経歴証明書を利用しない理由

運転経歴証明書を利用していない事業所にはその理由を、現在利用している事業所に対しては、利用していなかった時期の理由を質問した。

(1) 運転経歴証明書利用期間別

運転経歴証明書を利用しない理由を全体でみると、「費用が高い」179件(21%)が最も多く、次いで「運転経歴証明書があることを知らなかった」171件(20%)、「申請手続きが面倒」108件(13%)、「事故・違反があれば運転者に申告させるので証明書は不要」104件(12%)、「運転者の理解が得られず、証明書の申請ができない」78件(9%)である。

利用期間別にみると、「なし・1年未満」は「運転経歴証明書があることを知らなかった」を除くいずれの理由についても最高率であり、「1～5年」は「費用が高い」25%と「知らなかった」26%が高い。「6～10年」と「11年以上」は「知らなかった」がそれぞれ24%、21%と高く、他の理由についての回答率は低い(表3-2-47、図3-2-34)。

表 3-2-47 経歴証明利用期間別事業所の運転経歴証明書を利用しない理由

	運転経歴証明書利用期間別	運転経歴証明書があることを知らなかった	運転者の理解が得られず、証明書の申請ができない	申請手続きが面倒	事故・違反があれば運転者に申告させるので証明書は不要	費用が高い	その他	わからない、不明	無回答	合計
件数 (件)	なし・1年未満	38	21	35	40	50	32	20	10	188
	1～5年	49	14	27	14	48	16	48	15	192
	6～10年	38	15	12	13	17	4	53	22	159
	11年以上	36	7	8	9	10	19	70	23	172
	その他	10	21	26	28	54	15	15	7	135
	全体	171	78	108	104	179	86	206	77	846
構成比 (%)	なし・1年未満	20	11	19	21	27	17	11	5	100
	1～5年	26	7	14	7	25	8	25	8	100
	6～10年	24	9	8	8	11	3	33	14	100
	11年以上	21	4	5	5	6	11	41	13	100
	その他	7	16	19	21	40	11	11	5	100
	全体	20	9	13	12	21	10	24	9	100

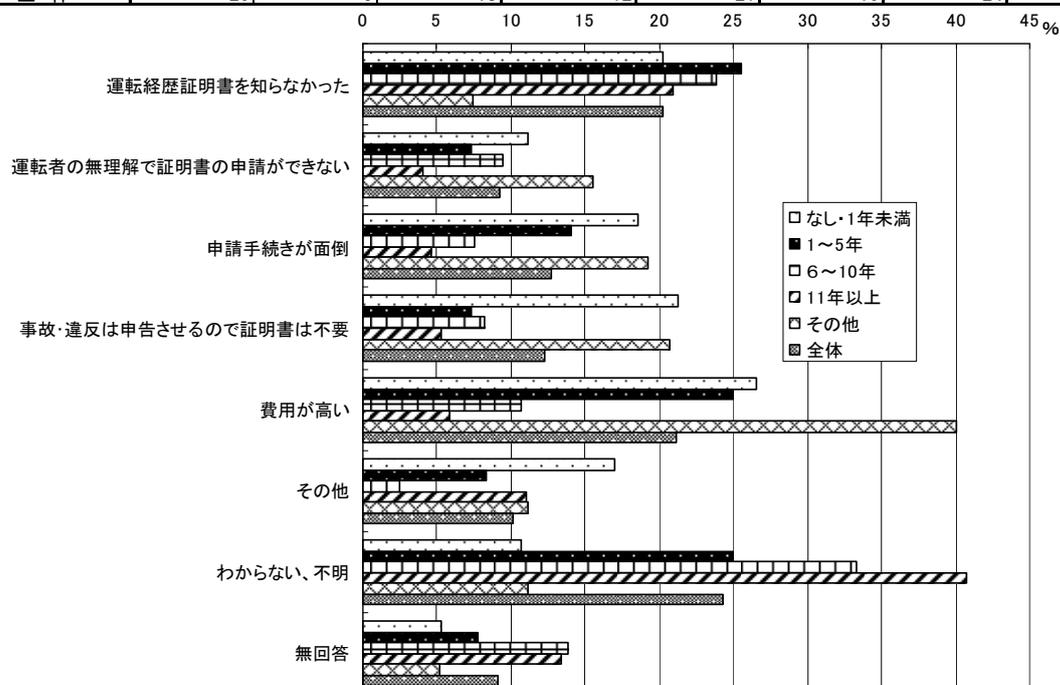


図 3-2-34 経歴証明利用期間別事業所の運転経歴証明書を利用しない理由

(2) 業種別

運転経歴証明書を利用しない理由を業種別にみると、「費用が高い」については公共団体等7件(37%)と卸・小売業41件(35%)が高く、「運転経歴証明書があることを知らなかった」については土木・建設業29件(27%)とサービス業21件(27%)が高い。「申請手続きが面倒」については卸・小売業22件(19%)と運送業34件(15%)が高く、「事故・違反があれば運転者に申告させるので証明書は不要」については公共団体等4件(21%)と卸・小売業22件(19%)が高い(表3-2-48、図3-2-35)。

表 3-2-48 業種別事業所の運転経歴証明書を利用しない理由

	業種	運転経歴証明書があることを知らなかった	運転者の理解が得られず、証明書の申請ができない	申請手続きが面倒	事故・違反があれば運転者に申告させるので証明書は不要	費用が高い	その他	わからない、不明	無回答	合計
件数 (件)	運送業	42	27	34	23	37	15	64	31	231
	土木・建設業	29	9	11	8	16	11	27	10	109
	製造業	29	14	19	18	27	18	28	8	132
	卸・小売業	19	12	22	22	41	10	23	5	118
	サービス業	21	6	7	5	15	9	16	9	79
	その他民間事業所	11	6	6	11	17	12	17	6	72
	公共団体等	5	2	0	4	7	1	5	1	19
	その他・不明	15	2	9	13	19	10	26	7	86
	全体	171	78	108	104	179	86	206	77	846
構成比 (%)	運送業	18	12	15	10	16	6	28	13	100
	土木・建設業	27	8	10	7	15	10	25	9	100
	製造業	22	11	14	14	20	14	21	6	100
	卸・小売業	16	10	19	19	35	8	19	4	100
	サービス業	27	8	9	6	19	11	20	11	100
	その他民間事業所	15	8	8	15	24	17	24	8	100
	公共団体等	26	11	0	21	37	5	26	5	100
	その他・不明	17	2	10	15	22	12	30	8	100
	全体	20	9	13	12	21	10	24	9	100

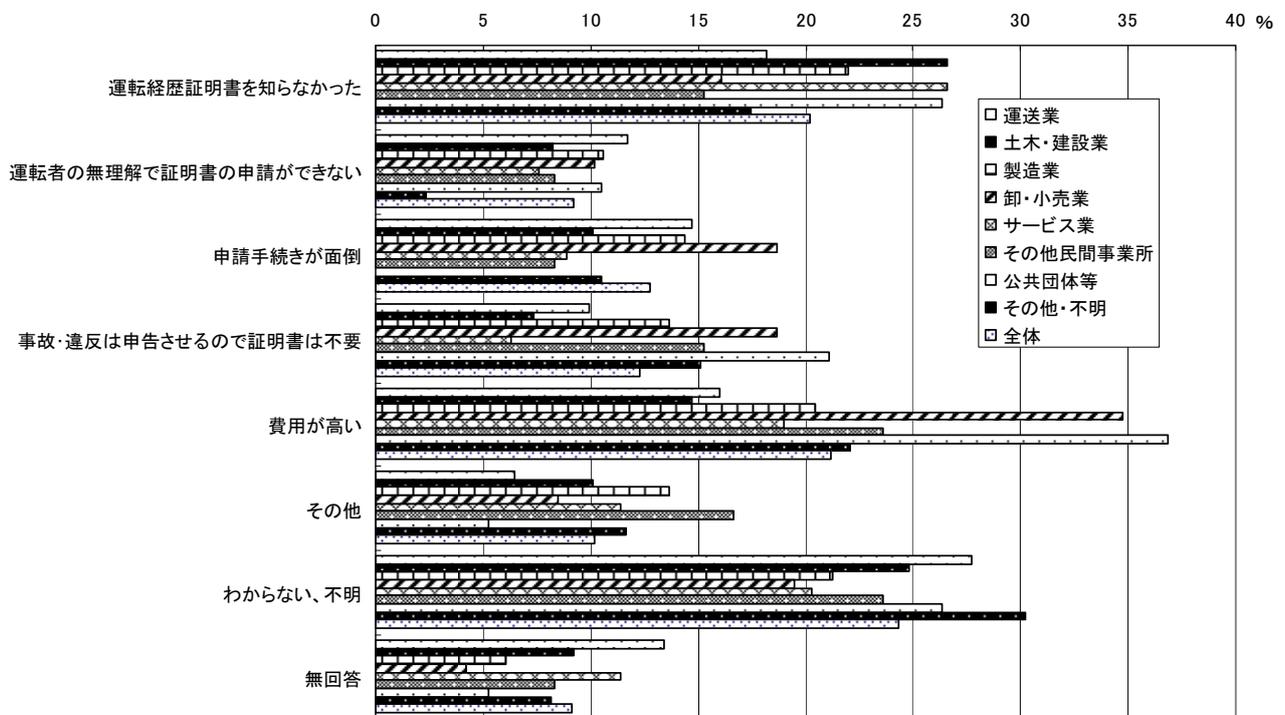


図 3-2-35 業種別事業所の運転経歴証明書を利用しない理由

2-10 まとめ資料の評価

(1) 全体傾向

事業所全体の事故・違反の傾向をまとめた資料の分析項目に対する評価を質問した。調査では「極めて役に立つ」から「あまり役に立たない」までの4段階で質問した。

その結果、「極めて役に立つ」と「役に立つ」の比率合計が高いのは、「年齢別違反内容一覧表(グラフ)」(67%)、「運転経歴証明書取得開始以来の事故・違反件数推移表(グラフ)」(65%)、「月別事故・違反発生件数一覧表(グラフ)」(62%)、「累積点数別職員数一覧表(グラフ)」(62%)等である。逆に「極めて役に立つ」と「役に立つ」の比率合計が低いのは、「SDカード取得率と全国及び自都道府県平均との比較表(グラフ)」(45%)、「違反内容の全国及び自都道府県平均との比較表(グラフ)」(49%)、「1人当たり事故件数の全国及び自都道府県平均との比較表(グラフ)」(49%)等で、全国や自都道府県平均との比較表の評価が低い(表3-2-49、図3-2-36)。

表3-2-49 まとめ資料の項目別評価

		極めて役に立つ	役に立つ	多少は役に立つ	あまり役に立たない	合計
件数 (事業所)	年齢別SDカード取得率	92	358	247	115	812
	累積点数別職員数	110	386	227	83	806
	年齢別違反内容	130	418	198	66	812
	曜日別事故・違反発生件数	113	363	249	82	807
	月別事故・違反発生件数	105	404	239	67	815
	事故・違反件数推移	111	412	205	79	807
	SDカード取得率と全国・都道府県平均との比較	77	285	275	167	804
	事故件数の全国・都道府県平均との比較	77	319	278	131	805
	違反内容の全国・都道府県平均との比較	80	312	277	132	801
比率 (%)	年齢別SDカード取得率	11	44	30	14	100
	累積点数別職員数	14	48	28	10	100
	年齢別違反内容	16	51	24	8	100
	曜日別事故・違反発生件数	14	45	31	10	100
	月別事故・違反発生件数	13	50	29	8	100
	事故・違反件数推移	14	51	25	10	100
	SDカード取得率と全国・都道府県平均との比較	10	35	34	21	100
	事故件数の全国・都道府県平均との比較	10	40	35	16	100
	違反内容の全国・都道府県平均との比較	10	39	35	16	100

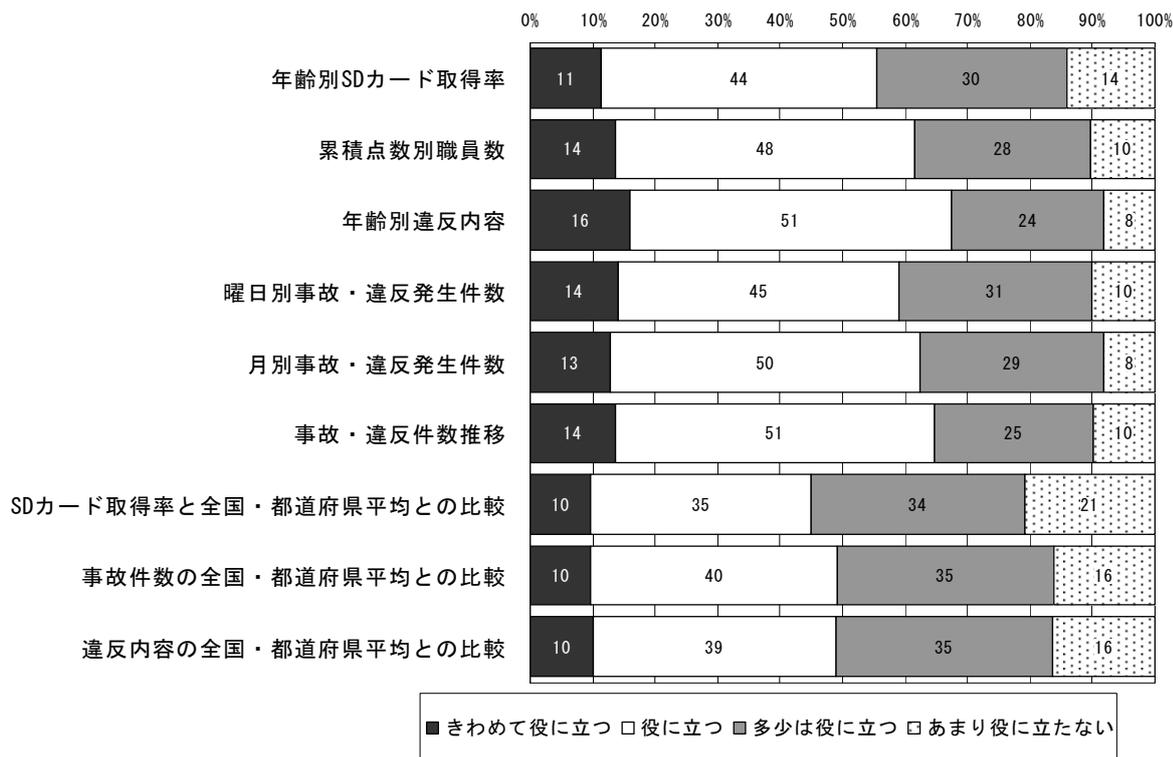


図 3-2-36 まとめ資料の項目別評価

(2) 評価点による利用期間別、業種別分析

利用期間別、業種別評価を分析するため、「きわめて役に立つ」に4点、「役に立つ」に3点、「多少は役に立つ」に2点、「あまり役に立たない」に1点を与えて評価点を算出し、分析した。

全体で評価点が高いのは「年齢別違反内容一覧表（グラフ）」（2.75点）、「運転経歴証明書取得開始以来の事故・違反件数推移表（グラフ）」（2.69点）、「月別事故・違反発生件数一覧表（グラフ）」（2.67点）と、「極めて役に立つ」と「役に立つ」の比率合計が高い順でみた場合と変わらない。

① 運転経歴証明書利用期間別

運転経歴証明書の利用期間別に評価点の平均をみると（表 3-2-50 の最下段）、おおむね利用期間が長いほど評価点が上がっている傾向がみられ、利用期間が長い事業所ほどまとめ資料を評価している。利用期間の長短で評価する項目をみると、共通して「年齢別違反内容一覧表（グラフ）」の得点が高いが、2位には「6～10年」と「11年以上」が「月別事故・違反発生件数一覧表（グラフ）」をあげ、「1～5年」は「運転経歴証明書取得開始以来の事故・違反件数推移表（グラフ）」を、「なし・1年未満」は「累積点数別職員数一覧表（グラフ）」をあげている（表 3-2-50）。

表 3-2-50 経歴証明利用期間別事業所のまとめ資料評価の平均得点

	なし・1年未満	1～5年	6～10年	11年以上	その他	全体
年齢別SDカード取得率	2.35	2.58	2.68	2.74	2.23	2.53
累積点数別職員数	2.54	2.71	2.76	2.83	2.34	2.65
年齢別違反内容	2.54	2.84	2.86	2.99	2.49	2.75
曜日別事故・違反発生件数	2.48	2.69	2.83	2.80	2.28	2.63
月別事故・違反発生件数	2.53	2.72	2.86	2.84	2.37	2.67
事故・違反件数推移	2.46	2.86	2.89	2.80	2.36	2.69
SDカード取得率と全国・都道府県平均との比較	2.10	2.44	2.58	2.49	2.04	2.34
事故件数の全国・都道府県平均との比較	2.23	2.53	2.61	2.58	2.11	2.43
違反内容の全国・都道府県平均との比較	2.26	2.52	2.61	2.55	2.13	2.42
全項目平均	2.39	2.65	2.74	2.74	2.26	2.57

注：網掛けは、利用期間別に得点が高い上位2項目を示す。

② 業種別

全項目の平均の評価が高いのは、運送業、その他民間事業所等で、これらの業種では、まとめ資料を高く評価している。

業種別項目別の評価をみると、いずれの業種でも高い評価を得ているのが「年齢別違反内容一覧表（グラフ）」である。2位は、業種により異なり、「累積点数別職員数一覧表（グラフ）」をあげるのが、土木・建設業、卸・小売業である。2位に「月別事故・違反発生件数一覧表（グラフ）」をあげるのが、サービス業と公共団体等、「運転経歴証明書取得開始以来の事故・違反件数推移表（グラフ）」をあげるのが運送業、製造業とその他・不明で、「曜日別事故・違反発生件数一覧表（グラフ）」をあげるのがその他民間事業所である（表 3-2-51）。

表 3-2-51 業種別事業所のまとめ資料評価の平均得点

	運送業	土木・建設業	製造業	卸・小売業	サービス業	その他 民間事業所	公共団体等	その他・ 不明	全体
年齢別SDカード取得率	2.70	2.52	2.44	2.40	2.40	2.60	2.37	2.45	2.53
累積点数別職員数	2.83	2.68	2.43	2.60	2.64	2.70	2.42	2.54	2.65
年齢別違反内容	2.94	2.78	2.60	2.63	2.73	2.92	2.53	2.59	2.75
曜日別事故・違反発生件数	2.88	2.57	2.43	2.48	2.56	2.84	2.42	2.48	2.63
月別事故・違反発生件数	2.92	2.66	2.50	2.52	2.64	2.76	2.74	2.44	2.67
事故・違反件数推移	2.94	2.64	2.56	2.50	2.60	2.80	2.42	2.58	2.69
SDカード取得率と全国・都道府県平均との比較	2.51	2.39	2.24	2.14	2.22	2.47	2.00	2.31	2.34
事故件数の全国・都道府県平均との比較	2.62	2.44	2.34	2.24	2.30	2.54	2.16	2.36	2.43
違反内容の全国・都道府県平均との比較	2.60	2.44	2.32	2.26	2.30	2.56	2.16	2.38	2.42
全項目平均	2.77	2.57	2.43	2.42	2.49	2.69	2.36	2.46	2.57

注：網掛けは、業種別に得点が高い上位2項目を示す。

2-1-1 新しい提供サービスへの期待

(1) 全体傾向

自動車安全運転センターが新たなサービスを提供することに、どの程度期待するかを質問した結果である。「強く期待する」と「多少は期待する」の合計比率で見ると、「事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス」(84%)、「平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス」(79%)、「貴事業所へ安全運転教育のための講師を派遣、あるいは紹介するサービス」(68%)、「今回のような安全運転管理についてのアンケートに回答すると、今後、どのような安全運転管理を充実させるべきか等の提案を受けられるサービス」(66%)となる。「安全運転管理に関する有料のコンサルティングサービス」(33%)については、比較的ニーズが低い(表 3-2-52、図 3-2-37)。

表 3-2-52 新しい提供サービスへの期待

		強く期待する	多少は期待する	あまり期待しない	期待しない	合計
件数 (事業所)	平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス。	194	435	135	31	795
	上記の貴事業所の事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス。	236	434	105	22	797
	貴事業所へ安全運転教育のための講師を派遣、あるいは紹介するサービス。	174	370	200	51	795
	今回のような貴事業所の安全運転管理についてのアンケートに回答すると、今後、どのような安全運転管理を充実させるべきか等の提案を受けられるサービス。	105	419	223	42	789
	安全運転管理に関する有料のコンサルティングサービス。	35	221	345	179	780
比率 (%)	平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス。	24	55	17	4	100
	上記の貴事業所の事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス。	30	54	13	3	100
	貴事業所へ安全運転教育のための講師を派遣、あるいは紹介するサービス。	22	47	25	6	100
	今回のような貴事業所の安全運転管理についてのアンケートに回答すると、今後、どのような安全運転管理を充実させるべきか等の提案を受けられるサービス。	13	53	28	5	100
	安全運転管理に関する有料のコンサルティングサービス。	4	28	44	23	100

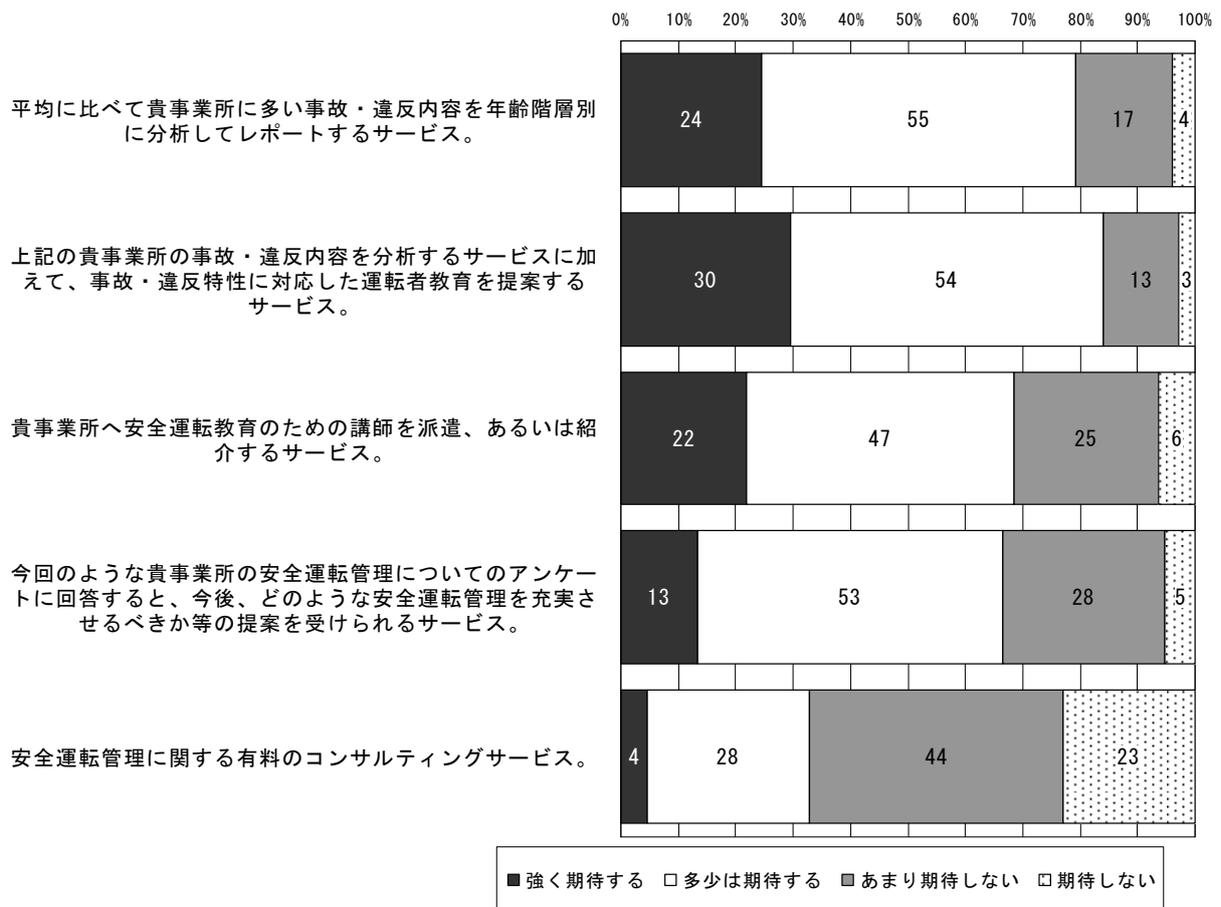


図 3-2-37 新しい提供サービスへの期待

(2) 評価点による利用期間別、業種別分析

利用期間別、業種別評価を分析するため、「強く期待する」に4点、「多少は期待する」に3点、「あまり期待しない」に2点、「期待しない」に1点を与えて評価点を算出し、分析していく。

① 運転経歴証明書利用期間別

いずれの利用期間でも1位は「事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス」であり、2位は「平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス」で、教育提案と年齢層別分析サービスが期待されている（表 3-2-53）。

表 3-2-53 経歴証明利用期間別事業所の新しい提供サービスへの期待の平均得点

	なし・1年未満	1～5年	6～10年	11年以上	その他	全体
事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポート	2.76	3.14	3.15	3.08	2.83	3.00
事故・違反特性に対応した運転者教育を提案	2.91	3.24	3.21	3.23	2.93	3.11
安全運転教育の講師を派遣、紹介	2.63	2.86	2.94	3.05	2.70	2.84
どのような安全運転管理を充実させるべきか等の提案	2.58	2.80	2.86	2.81	2.68	2.74
安全運転管理に関する有料のコンサルティングサービス	1.98	2.27	2.17	2.24	2.04	2.14

注：網掛けの部分は、利用期間別の得点の高い2項目を示す。

(2) 業種別

業種別にみて、いずれの業種でも「事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス」と「平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス」の評価点が高いが、サービス業と公共団体等では「貴事業所へ安全運転教育のための講師を派遣、あるいは紹介するサービス」の評価も高い（表 3-2-54）

表 3-2-54 業種別事業所の新しい提供サービスへの期待の平均得点

	運送業	土木・建設業	製造業	卸・小売業	サービス業	その他民間事業所	公共団体等	その他・不明	全体
事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポート	3.19	2.99	2.99	2.83	2.96	2.93	3.06	2.81	3.00
事故・違反特性に対応した運転者教育を提案	3.32	3.08	3.07	2.93	3.14	3.03	3.26	2.92	3.11
安全運転教育の講師を派遣、紹介	2.95	2.82	2.84	2.64	2.96	2.90	3.11	2.62	2.84
どのような安全運転管理を充実させるべきか等の提案	2.89	2.75	2.71	2.56	2.85	2.74	2.79	2.55	2.74
安全運転管理に関する有料のコンサルティングサービス	2.32	2.04	2.06	2.01	2.25	2.24	2.16	1.95	2.14
全項目平均	2.93	2.73	2.73	2.59	2.83	2.77	2.87	2.57	2.77

注：網掛けの部分は、業種別に得点の高い2項目を示す。ただし、同得点がある場合は3位までに網掛けしている。

2-12 その他の要望事項

(1) 「運転記録証明書の分析結果」への要望事項

現状の「運転記録証明書の分析結果」に盛り込んで欲しい内容について、自由記述方式で意見を求めた結果である。

表3-2-55に示すように、「事故・違反発生に関するより詳細な分析」を望む意見が多く、特に「事故・違反発生の曜日、時間帯、天候、場所（市内郊外・交差点・カーブ等）等の詳細別件数」を要望する意見が8件と多い。ここでは発生時間帯別分析を望む声が多く、可能であれば曜日別時間帯別など、さらに詳細な発生時間帯分析を望む意見もある。また、現状の「運転記録証明書の分析結果」資料の違反件数の統計には「携帯電話」が「その他」に含まれており、最近、増加している違反傾向を分析するには不都合との意見がある。

事故・違反が多い運転者の個別リストや個人の事故・違反傾向分析を望む声も出ているが、この背景には「これからは運転者の個別指導が重要になる」との意見がある。具体的内容は、「個人別の事故・違反傾向と注意点をまとめた資料」、「事故・違反多発者の個別リスト」等の要望である。

表3-2-55 「運転記録証明書の分析結果」への要望事項（自由記述内容）

意見内容	回答件数
事故・違反の発生に関するより詳細な分析	13
事故・違反発生の曜日、時間帯、天候、場所（市内郊外・交差点・カーブ等）等の詳細別件数	8
違反件数の統計の中に「携帯電話違反」を入れるなど時期に応じた対応	3
交通事故・違反の発生原因の分析	1
自社の事故・違反の傾向と対策	1
運転者の個人別資料の要望	7
個人別の今までの事故・違反傾向と注意点	3
事故違反多発者の個人別の分析	2
累積点数の多い順に個人名を記載した資料（免停直前の者に対しいち早く注意指導をするため）	1
事故・違反多発者への対策提案（教育内容、指導内容等）	1
経歴証明書への記載内容に関する要望	6
事故・違反が業務中か私用中の区分	4
物損事故の有無の掲載	1
重大事故については、運転免許取得以降のすべてを履歴に記載	1
運転者個人属性と事故・違反の関連分析	4
性別、年齢別の事故、違反発生件数一覧表	2
血液型や勤続年数別等、様々な指標と事故・違反件数の関係分析	1
より詳細な事故・違反内容の記述を望む	1
他社との比較分析への要望	5
全国の同業他社との比較分析結果	3
全国、件、地域（たとえば市レベル）と自社の事故・違反との比較分析	1
全国の事故原因（場所、交差点、右折、左折、夜間等々）に関する分析データ	1
その他	13
分析結果報告を電子ファイルで欲しい（社内資料作成のため）	3
優良運転者の税の軽減を望む	2
前回取得時との比較分析表を望む	1
事業所内の所属部門別違反内容、累積点数一覧表	1
「運転記録証明書の分析結果」の様式を変えられると困る	1
現状のデータで十分である	5

経歴証明書への要望としては、「事故・違反が業務中か私用中かが判別できるようにして欲しい」との意見が多い。運転者の個人属性との関連分析を望む意見もみられ、特に性別年齢別分析を望む意見が多い

他社との比較分析については、「全国と同業他社との比較分析」を望む意見が多い。単純な全国平均との比較は意味がなく、自社と業務形態が近い事業所との比較分析を希望するとの声である。なお、「県内の少数事業所との比較よりも、件数が多く、より信頼があると思われる全国と同業種との比較がよい」とする意見もみられる。

その他としては、「社内資料作成のため分析結果報告を電子ファイルで欲しい」との意見が多くみられる。この他、「現状のデータで十分である」との意見も5件と多い。

(2) 交通安全対策支援に関する自動車安全運転センターに対しての要望や期待

交通安全対策支援に関する自動車安全運転センターに対しての要望や期待等を自由記述方式で質問した結果である。

まず、経歴証明書の取得費用関連の意見が多く、内容としては「取得費用が高い」とするものである。また、団体割引など申請数に応じた割引を望む声も多い。

安全運転教育に関する支援要望としては、「講師の派遣」を望む意見が多く、この他、安全運転教育のための場の提供を望む意見がある。

分析資料に対する要望は様々で、「事故・違反の発生時間の記載を望む」、「運転記録証明書の取得期間の指定ができるように」、「会社が同業者に比べてどのレベルに位置しているか等の分析資料」、「今後どのような運転者指導が必要かの提言」、「関連会社を含めた比較分析」、「運転適性診断結果と発生しやすい事故・違反の関連分析資料の提供」といった要望が1件ずつみられる。

さらに自動車安全運転センターが中央研修所以外の各地で安全運転教育を実施することを望む意見もある。内容としては実技教育だけではなく、座学の実施を望む意見もある。

その他、「運転記録証明書の分析結果」を電子ファイルで提供することを望む意見が多い。

表 3-2-56 自動車安全運転センターへの要望事項（自由記述内容）

意見内容	回答件数
経歴証明書取得費用に関する要望	8
現状の取得費用が高い	5
申請料に団体割引の設定を望む	2
取得料金が1年と3年で一律であるが、1年は安く	1
安全運転教育への支援	8
講師の派遣	4
交通安全に関するコンサルティング	1
安全運転教育のための場所の提供	1
安全運転センターの施設(研修施設、道路)の貸し出し	1
運転適性検査の実施	1
分析資料に対する希望	6
事故・違反の発生時間の記載を望む	1
運転記録証明書の取得期間の指定ができるように (たとえば、分析資料を前年4月1日～当年3月31日と指定可能なように)	1
会社が同業者に比べてどのレベルに位置しているか等の分析資料	1
今後どのような運転者指導が必要かの提言	1
関連会社を含めた比較分析	1
運転適性診断結果と発生しやすい事故・違反の関連分析資料の提供	1
安全運転教育の実施	4
中央研修所ではなく、各県での実技研修の実施	1
事故・違反多発社向けの、安い費用での講習等の実施	1
夜間(19:30～21:00)の安全運転講習の実施	1
安全運転管理者向けの定期講習会の実施	1
安全運転教育資料の提供要望	2
安全は、車や環境よりも心であり、この面の教育資料がほしい。	1
安全運転教育のビデオの貸出し	1
その他	8
「運転記録証明書の分析結果」の電子ファイルでの提供	3
エコ運転や安全運転向上のためのイベント開催	1
経営者向けに交通安全対策の必要性をアピールする活動	1
経歴証明書の即日発行を望む	1
SDカードのデザインに工夫を望む	1
自動車安全運転センターの表彰制度の継続	1

第3章 安全運転施策と事故・違反の関係

3-1 経歴証明利用期間と事故・違反件数

事故・違反件数に関する調査結果を分析する。調査で把握した事故・違反件数は、通勤中を含む業務中の事故・違反件数である。

3-1-1 運転者当たり事故件数算出の方法

1事業所当たりの事故・違反は、運転者数が多くなれば多くなり、少なければ少なくなる。従って、単純に事業所別集計を行うことは意味がなく、ここでは運転者1万人当たりの事故・違反件数を中心に分析する。

運転者1万人当たり事故・違反件数の平均を算出するには、次の2つの方法がある。

① 各事業所の運転者1人当たり事故・違反件数を平均する方法

まず、個々の事業所の1万人当たり事故・違反件数を算出し、それを平均する方法である。式で書くと次のようになる

$$\hat{p} = \frac{\sum P_i}{n}$$

\hat{p} : 運転者1万人当たり事故件数の平均

P_i : i 事業所の運転者1万人当たり事故・違反件数

n : 事業所数

この方法での算出であれば、平均の他、事故・違反件数の標準偏差等も算出でき、さらに業種間や運転経歴証明書の利用期間等による差の統計的検定も行える長所がある。

② 事故・違反件数の合計から算出する方法

各事業所の事故・違反件数の合計を各事業所の保有車両数の合計で除して算出する方法である。式で書くと次のようになる。

$$\hat{p} = \frac{\sum A_i}{\sum D_i}$$

\hat{p} : 運転者1万人当たり事故件数の平均

A_i : i 事業所の事故・違反件数

D_i : i 事業所の運転者数

具体的なデータ例で、両者による算出結果の違いを説明する。表3-3-1がデータ例で、A～Eの5つの事業所のデータが示してあり、それぞれの事業所の事故件数と運転者数、それから事業所別に算出した運転者1万人当たりの事故件数を示してある。

表3-3-1 運転者1万人当たり事故件数の算出例

	事故件数(A)	運転者数(B)	運転者1万人 当たり件数
A事業所	3	200	150
B事業所	2	120	167
C事業所	7	350	200
D事業所	3	250	120
E事業所	1	5	2000
合計	16	925	—

上記①の方法での平均事故件数は、次のようになる。

$$\hat{P} = \frac{150 + 167 + 200 + 120 + 2000}{5} = 527$$

②の方法での平均は、次のようになる。

$$\hat{P} = \frac{3 + 2 + 7 + 3 + 1}{200 + 120 + 350 + 250 + 5} \times 10,000 = 173$$

上記のように算出結果には大きな違いが発生することがある。一般に①の「各事業所の運転者1人当たり事故・違反件数を平均する方法」では、運転者数が少ない事業所で、たまたま事故が発生したようなケースがあると、運転者当たりの事故件数が極端に大きな値となり、それが全体の平均に大きな影響を与えることになる。

一方、②の「事故・違反件数の合計から算出する方法」は、極端な1人当たり事故・違反率となっている事業所の影響を受けにくく、安定した傾向を分析できる特徴があるが、検定や標準偏差などのデータ分布に関する統計量は算出できない。

今回収集したデータをみると、運転者数が少ない事業所で数件の事故・違反が発生しているケースがみられ、これらの極端な値の事業所の影響を避けるため、今回の分析では上記②の「事故・違反件数の合計から算出する方法」で分析を行う。

3-1-2 運転経歴証明書の利用期間別事故・違反件数

(1) 人身事故

運転経歴証明書利用期間別の人身事故件数を表 3-3-2、図 3-3-1 に示す。

運転経歴証明書の利用期間別の人身事故件数は、平成 16 年度から同 18 年度まで、運転者 1 万人当たり 70~80 件で推移している。3 年間の合計人身事故件数は、全体で運転者 1 万人当たり 212 件である。運転経歴証明書の利用期間別にみると、「利用なし・1 年未満」から「1~5 年」の間の差が少ないが、それ以上では、利用期間が長いほど事故件数が減少している傾向が顕著で、運転経歴証明書の利用期間 11 年以上では、利用なしあるいは 1 年未満の半分近い件数である。

「利用なし・1 年未満」と「1~5 年」の差が少ないが、本調査では「通勤中を含む業務中の事故」と定義しており、運転経歴証明書を利用していない事業所では、特に通勤中の人身事故の補足漏れが考えられる。このため「利用なし・1 年未満」の事故件数が、実際より少なくなっている可能性がある。

業種別には、卸・小売業の事故件数が多く、製造業の事故件数が少ない傾向にある（表 3-3-3、図 3-3-2）。

表 3-3-2 運転経歴証明書利用期間別運転者 1 万人当たり人身事故件数

単位:件/運転者1万人

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	3年度合計
平均 件数	なし・1年未満	83	82	103	260
	1～5年	82	96	90	254
	6～10年	59	64	66	180
	11年以上	44	45	52	132
	その他	95	84	100	271
	全体	70	72	80	212
回答 事業 所数	なし・1年未満	135	142	151	135
	1～5年	129	139	152	129
	6～10年	125	125	133	124
	11年以上	129	134	140	127
	その他	98	104	109	98
	全体	616	644	685	613

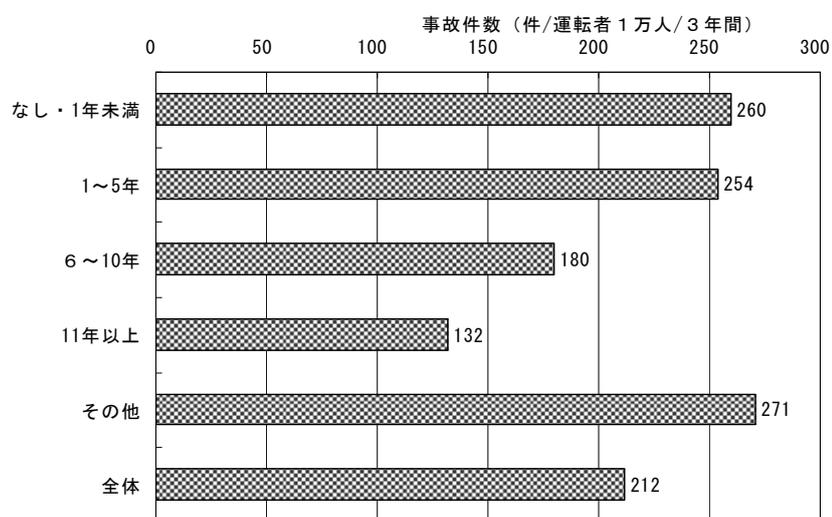


図 3-3-1 運転経歴証明書利用期間別運転者 1 万人当たり人身事故件数 (3 年間合計)

表 3-3-3 業種別運転者 1 万人当たり人身事故件数

単位:件/運転者1万人

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	3年度合計
平均 件数	運送業	85	96	101	276
	土木・建設業	78	88	95	238
	製造業	36	33	37	105
	卸・小売業	127	118	138	374
	サービス業	89	100	115	272
	その他民間企業	95	86	88	257
	公共団体等	34	52	34	135
	その他・不明	101	102	116	288
	全体	70	72	80	212
回答 事業 所数	運送業	172	181	193	171
	土木・建設業	85	87	92	84
	製造業	98	101	104	98
	卸・小売業	81	87	95	81
	サービス業	58	60	64	57
	その他民間企業	50	52	55	50
	公共団体等	14	15	16	14
	その他・不明	58	61	66	58
	全体	616	644	685	613

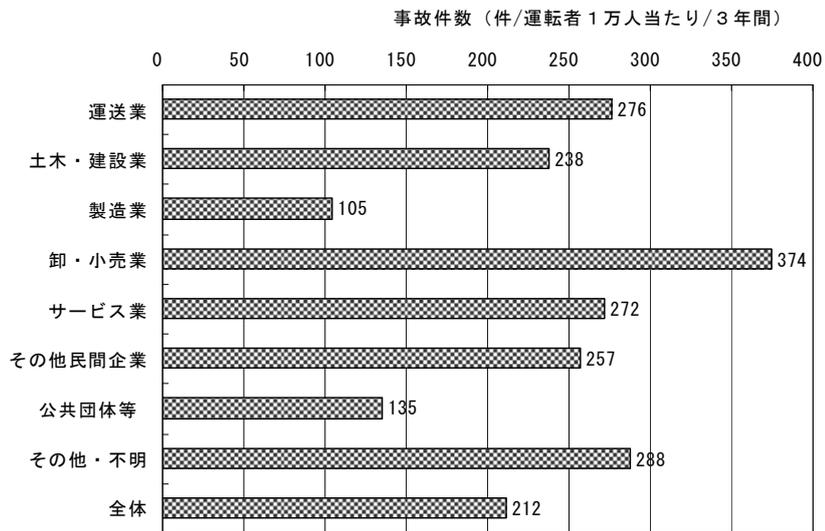


図 3-3-2 業種別運転者1万人当たり人身事故件数

(2) 物損事故

運転経歴証明書の利用期間別の物損事故件数を表 3-3-4、図 3-3-3 に示す。

表 3-3-4 運転経歴証明書利用期間別運転者1万人当たり物損事故件数

単位: 件/運転者1万人

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	3年度合計
平均 件数	なし・1年未満	447	484	530	1,413
	1～5年	430	497	495	1,363
	6～10年	449	441	415	1,302
	11年以上	305	286	274	887
	その他	385	444	404	1,188
	全体	399	420	413	1,212
回答 事業 所数	なし・1年未満	123	132	142	123
	1～5年	124	136	148	124
	6～10年	125	126	132	125
	11年以上	126	132	139	124
	その他	99	105	110	97
	全体	597	631	671	593

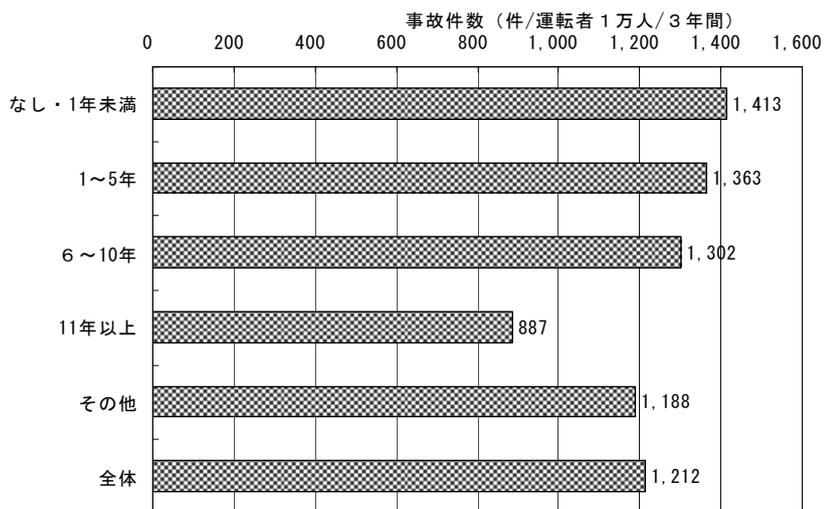


図 3-3-3 運転経歴証明書利用期間別運転者1万人当たり物損事故件数（3年間合計）

物損事故の発生件数は、運転者1万人当たり3年間合計で1,212件となり、人身事故件数の6倍弱の件数である。平成16年度から18年度の値は400件前後で推移している。運転経歴証明書の利用期間別には、利用期間が長くなるほど物損事故が減少している傾向が明らかで、運転経歴証明書の利用期間11年以上では、利用なしあるいは1年未満の6割程度の件数である。

運転経歴証明書の利用期間別の傾向をみると、人身事故では利用期間6～10年で大きく減少しているのに対して、物損事故では11年以上で大きく減少しているのが特徴である。

業種別に物損事故件数をみると、サービス業に多く、製造業に少ない傾向にある（表3-3-5、図3-3-4）。

表3-3-5 業種別運転者1万人当たり物損事故件数

単位:件/運転者1万人

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	3年度合計
平均 件数	運送業	553	568	531	1620
	土木・建設業	460	419	440	1320
	製造業	175	185	195	555
	卸・小売業	543	634	599	1801
	サービス業	671	768	842	2245
	その他民間企業	375	403	369	1100
	公共団体等	493	570	516	1661
	その他・不明	466	550	516	1383
	全体	399	420	413	1212
回答 事業所 数	運送業	165	175	187	164
	土木・建設業	84	87	91	83
	製造業	96	100	106	96
	卸・小売業	79	85	91	77
	サービス業	54	58	62	54
	その他民間企業	48	50	51	48
	公共団体等	14	15	16	14
	その他・不明	57	61	67	57
	全体	597	631	671	593

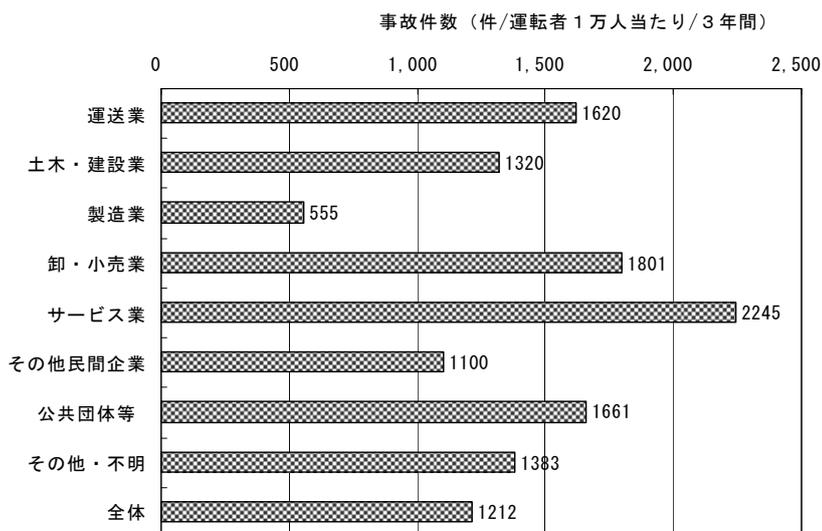


図3-3-4 業種別運転者1万人当たり物損事故件数

(3) 違反

運転経歴証明書の利用期間別の物損事故件数を表 3-3-6、図 3-3-5 に示す。

表 3-3-6 運転経歴証明書利用期間別運転者 1 万人当たり違反件数

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	3年度合計
平均 件数	なし・1年未満	760	880	1,826	2,564
	1～5年	927	1,003	1,155	2,920
	6～10年	806	973	1,076	2,477
	11年以上	530	568	648	1,610
	その他	415	464	440	1,241
	全体	698	781	972	2,169
回答 事業 所数	なし・1年未満	64	70	79	63
	1～5年	89	96	112	88
	6～10年	98	99	107	96
	11年以上	94	104	109	93
	その他	48	51	55	47
	全体	393	420	462	387

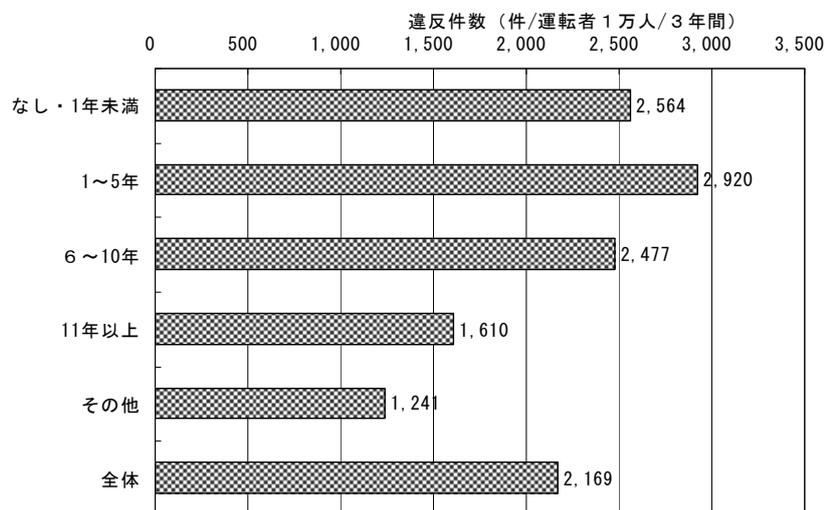


図 3-3-5 運転経歴証明書利用期間別運転者 1 万人当たり違反件数

平成 16 年度から同 18 年度まで、やや増加傾向にあるように見えるが、それぞれの年度の回答事業所数が異なっており、必ずしもこの傾向が全体の傾向であるとはいえない。3 年間の合計では、運転者 1 万人当たり 2,169 件となる。

運転経歴証明書の利用期間別にみると、利用なしあるいは 1 年未満の違反件数が利用期間 1 ～ 5 年より少ない結果となっている。ただし、運転経歴証明書の利用なしあるいは 1 年未満では違反件数の補足漏れが発生している可能性が高く、実態よりもかなり少ない件数しか補足できていない可能性が高い。1 年以上の利用期間の事業所では、利用期間の上昇と共に違反件数が減少しており、利用期間 11 年以上の事業所は 1 ～ 5 年の利用期間の事業所の半分近い違反件数である。

業種別にみると、サービス業や土木・建設業に違反が多く、製造業に違反が少ない傾向である(表 3-3-7、図 3-3-6)。

表 3-3-7 運転経歴証明書利用期間別運転者 1 万人当たり違反件数

単位:件/運転者1万人

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	3年度合計
平均 件数	運送業	680	714	846	2,066
	土木・建設業	1,337	1,349	1,555	3,923
	製造業	333	311	386	991
	卸・小売業	1,053	1,127	2,241	3,454
	サービス業	1,178	1,449	1,304	3,923
	その他民間企業	580	773	1,087	1,932
	公共団体等	996	1,081	1,109	3,244
	その他・不明	675	1,202	1,290	2,326
全体	698	781	972	2,169	
回答 事業 所数	運送業	120	127	139	118
	土木・建設業	61	63	65	60
	製造業	53	56	60	53
	卸・小売業	48	55	64	47
	サービス業	39	42	49	38
	その他民間企業	28	30	33	27
	公共団体等	8	8	9	8
	その他・不明	36	39	43	36
全体	393	420	462	387	

事故件数 (件/運転者 1 万人当たり/3 年間)

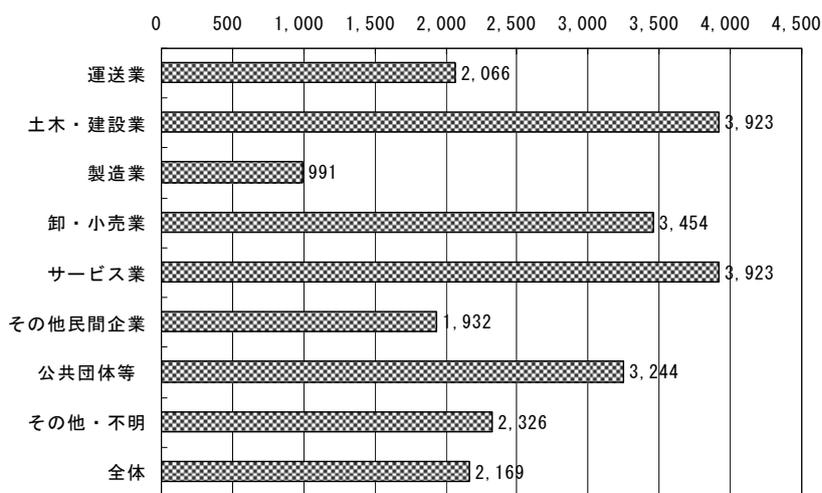


図 3-3-6 運転経歴証明書利用期間別運転者 1 万人当たり違反件数

参考に表 3-3-8 に全国の運転者数、事故件数、違反件数から算出した運転者 1 万人当たりの人身事故、違反件数と本調査対象事業所の同数値を示しておく。全国の運転者 1 万人当たり人身事故件数は 110～120 件程度であり、本調査で対象とした事業所の 70～80 件は全国よりも少ない水準である。全国の事故統計は年単位、本調査で質問したのは年度単位の違いがある上、本調査では通勤を含む業務中のみの事故・違反を質問しているが、3 年（度）合計を比較すると、全国が 352 件に対して、本調査対象事業所は 212 件と、全国の 6 割程度の水準である。

違反についても、全国が年間 1,000 件強に対して、本調査で対象とした事業所の平均は 700～1,000 件程度で、3 年（度）合計は全国 3,302 件に対して本調査対象事業所では 2,169 件と、3 分の 2 程度の値である。

表 3-3-8 全国の運転者 1 万人当たり事故・違反件数と本調査結果の比較

		全体			運転者 1 万人当たり	
		免許保有者数	事故件数	違反件数	事故件数	違反件数
		A	B	C	B/A*10000	C/A*10000
全国値	平成16年	78,246,948	952,191	8,505,919	122	1,087
	平成17年	78,798,821	933,828	8,939,678	119	1,134
	平成18年	79,329,866	886,864	8,573,609	112	1,081
	3年合計	236,375,635	2,772,883	26,019,206	352	3,302
本調査値(3年度計)		—	—	—	212	2,169

全国値資料:「交通統計」(財団法人 交通事故総合分析センター)

3-2 安全運転施策と事故・違反

調査票で質問した各種安全運転管理施策の実施の有無と事故・違反の関連を分析していく。ただし、事故・違反件数の回答に信頼がおける事業所に絞り込むため、ここで分析対象とする事業所は、事故件数の回答が「すべて運転経歴証明書等により確認した件数である」としている事業所とする。また、安全運転管理施策のうち、「タコグラフの活用」は特定業種のみで使用されている傾向が強いため、分析の対象から除く。

各種安全運転管理施策の実施有無と事故・違反の関連を分析する際、施策間の相関に注意しなければならない。たとえば、表 3-3-9 に示す施策Aと施策Bの実施の有無による事故率の違いを分析する場合の例で説明する。ここでは、施策Aと施策Bそれぞれを実施している事業所と実施していない事業所の事故率を算出し、比較をすることになるが、施策Aを実施している事業所のすべてが施策Bも実施しており、施策Aと施策Bの事故率の違いは、単に事業所6の事故率の違いでしかない。たまたま事業所6の事故率が極端に低いと、施策Bの効果が高く評価されることになり、また、その逆のケースもあり得る。

このように相関が高い施策間の事故・違反率の違いは信頼性が低く、同時に実施されている施策は1つのグループとして扱う方が、より精度の高い分析ができる。今回のような実施の有無で関連が強い施策を分析する方法として因子分析、主成分分析、数量化Ⅲ類、クラスター分析等の手法が考えられるが、ここでは因子分析を適用して、施策をいくつかのグループに分けてみる。得点は、実施しているに1、実施していないに0を与えることとし、使用する因子分析手法はアルファ因子分析で、バリマックス回転を行っている。

表 3-3-9 施策間の相関の例

	施策A	施策B
事業所1	○	○
事業所2	○	○
事業所3	○	○
事業所4	○	○
事業所5	○	○
事業所6		○
事業所7		
事業所8		
事業所9		
事業所10		

3-2-1 施策の因子分析結果

因子分析結果の固有値を表 3-3-10 に示す。一般に固有値が1以上の因子を分析の対象にすることから、ここでは第7因子までを取り上げて分析を進める。

それぞれの因子の因子負荷量が表 3-3-11 で、網掛けのある項目同士が、比較的相関が高い施策である。それぞれどのような内容の施策がグループを形成しているかをみていく。

表 3-3-10 因子分析結果の固有値

因子	固有値
1	20.79519
2	5.167208
3	3.097285
4	2.240216
5	2.018392
6	1.991585
7	1.156103
8	0.932559
9	0.813553
10	0.673937

(1) 第1因子

ここに負荷が高い施策（相互に相関が高い施策）は、「運転者を対象とした終礼（点呼）」、「運転者を対象とした朝礼（点呼）」、「休憩室など運転者の施設整備」、「運転者対象の特別健康管理」、「運転者の酒気帯び検査」などで、運転者を対象とした管理や施設整備関連の項目が多い。このグループを「運転者管理施策」のグループとする。

(2) 第2因子

この因子に負荷が高い項目は「事故者に対する再教育」、「新入社員への安全運転教育」、「危険予測・回避教育」、「部外委託の安全運転教育」等で、運転者教育に関する項目が集まっている。ただし、第1因子に負荷が高い項目の中に「同乗指導による教育」や「実技教育の導入」、「免許

取得時教育」がある。この3つの教育項目は、本来第1因子グループの項目と相関が高いが、ここでは第2因子を「運転者教育」のグループとして分析を進めるため、第1因子に負荷が高い教育関係の3項目も第2因子グループとして扱うことにする。

表 3-3-11 安全運転管理施策の因子負荷量

	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子	第5因子	第6因子	第7因子
運転者を対象とした終礼(点呼)	0.7988	0.0900	0.1240	0.1775	0.1005	-0.0647	0.0599
運転者を対象とした朝礼(点呼)	0.7599	0.1120	0.1135	0.2174	0.0831	-0.0879	0.0644
休憩室など運転者の施設整備	0.7252	0.0308	0.0376	0.2022	0.0767	-0.0449	0.0310
運転者対象の特別健康管理	0.7028	0.1021	0.1103	0.0946	0.0573	0.0904	0.0673
運転者の酒気帯び検査	0.6767	0.1513	0.1046	0.2265	0.0024	-0.0558	-0.0744
運転者の勤務評定制度	0.5956	0.1485	0.0406	0.0812	0.2325	0.1006	0.0472
同乗指導による教育	0.5852	0.4111	0.0832	0.1156	0.0493	0.0933	0.0101
運転者採用時の試験制度	0.5589	0.0817	0.1103	0.0097	0.0834	0.2814	-0.0585
実技教育の導入	0.5520	0.3637	0.1531	0.0168	0.0843	0.2317	-0.0287
運転適性検査に基づく個別指導	0.5459	0.4901	0.1144	0.0948	0.1119	0.0016	-0.0091
運転マニュアルなどの整備	0.4055	0.3655	0.1249	0.2261	0.0961	0.1833	-0.0614
免許取得時教育	0.3558	0.1186	0.1822	0.0053	0.0271	0.1607	-0.0284
運転免許証の確認	0.3104	0.1236	0.1017	0.2042	0.0340	0.1032	0.1604
事故者に対する再教育	0.3509	0.5664	0.2516	0.1694	0.0968	0.0533	-0.0578
新入社員への安全運転教育	0.2561	0.4518	0.0714	0.1672	0.1410	0.0468	0.0442
危険予測・回避教育	0.3720	0.4348	0.1160	0.2189	0.0964	0.1889	-0.0847
部外委託の安全運転教育	0.0258	0.3779	0.0846	0.0298	0.1000	0.0808	0.0784
全社的交通安全運動	0.0525	0.3176	0.0704	0.2837	0.1242	0.1053	0.1374
違反発生時の原因分析制度	0.1752	0.0920	0.8292	0.1128	0.1080	0.1281	-0.0160
違反発生時の申告制度	0.1150	0.1232	0.5026	0.0391	0.0518	0.0995	0.2078
違反者に対する再教育	0.2541	0.3092	0.4930	0.0900	-0.0058	0.0011	0.0220
事故発生時の原因分析制度	0.2236	0.2800	0.2915	0.2784	0.1567	0.1903	0.0054
車両の鍵の保管・管理	0.0927	0.0804	-0.0023	0.5548	-0.0184	0.0707	0.0389
日常点検	0.1728	0.1085	0.1372	0.5195	0.0334	-0.0441	0.0179
駐車場の管理	0.1018	0.0475	0.0080	0.4910	0.0549	0.1546	0.0797
運転日報等の日報による管理	0.2507	0.1280	0.0848	0.3733	0.0446	0.0362	0.1188
安全運転者の社内表彰制度	0.1683	0.2184	0.0821	0.0866	0.7649	0.0867	0.0767
優良運転者の表彰	0.2096	0.1859	0.0826	0.0447	0.7630	0.0509	0.0664
業務用車両運転の許可制度	0.0994	0.0957	0.1317	0.0908	0.0112	0.4702	0.0939
社内免許制度	0.3287	0.1566	0.0890	0.0646	0.0775	0.4311	-0.1052
マイカー通勤の許可制度	-0.1030	0.0526	0.0027	0.1054	0.0576	0.3663	0.2009
任意保険への加入	0.0060	-0.0222	0.0018	0.0453	0.0172	0.0260	0.3875
事故発生時の申告制度	0.0224	0.1014	0.1413	0.1060	0.0640	0.1004	0.3176

(3) 第3因子

この因子に負荷が高い項目は「違反発生時の原因分析制度」、「違反発生時の申告制度」、「違反者に対する再教育」、「事故発生時の原因分析制度」で、「事故・違反発生時の申告、再教育制度」である。

(4) 第4因子

第4因子に負荷が高い項目は「車両の鍵の保管・管理」、「日常点検」、「駐車場の管理」、「運転日報等の日報による管理」で「車両及び関連施設の管理」である。

(5) 第5因子

この因子に負荷が高い項目は「安全運転者の社内表彰制度」と「優良運転者の表彰」で「表彰制度」の項目である。

(5) 第6因子

この因子に負荷が高い項目は「業務用車両運転の許可制度」、「社内免許制度」、「マイカー通勤の許可制度」で「運転の許可制度」である。

(6) 第7因子

この因子に負荷が高い項目は「任意保険への加入」と「事故発生時の申告制度」で内容的には関連性がみられないが、いずれも極めて実施率が高い項目で、いずれも 96%の事業所が実施していると回答している項目である。この第7因子に負荷が高い項目は、ほとんどの事業所で実施している「一般的施策」といえる。

3-2-2 施策グループ別実施状況と事故・違反

各グループの施策の実施率の高低別に事故・違反件数をみていく。ここで分析する指標は、「すべて運転経歴証明書等により確認した件数である」としている事業所の、平成 16 年度から 18 年度にかけての3年間の運転者 1 万人当たりの事故・違反件数合計である。

ここでは各グループの施策の実施率の高低を表 3-3-12 の右端に示すように定めた。たとえば、「運転者管理施策」についてはこのグループ所属する 9 項目中 3 項目以上を実施している事業所を「運転者管理施策」の実施率が高い事業所と、2 項目以下を「運転者管理施策」の実施率が低い事業所と定義した。それぞれの項目数は、実施率高と低の事業所数がバランスするように定めている。

表 3-3-12 安全運転管理施策のグループと「実施率高」の事業所の定義

グループ	安全運転管理施策	実施率高の定義
運転者管理施策	運転者を対象とした終礼(点呼) 運転者を対象とした朝礼(点呼) 休憩室など運転者の施設整備 運転者対象の特別健康管理 運転者の酒気帯び検査 運転者の勤務評定制 運転者採用時の試験制度 運転マニュアルなどの整備 運転免許証の確認	左記項目中3項目以上
運転者教育	事故者に対する再教育 新入社員への安全運転教育 危険予測・回避教育 部外委託の安全運転教育 全社的交通安全運動 同乗指導による教育 運転適性検査に基づく個別指導 実技教育の導入 免許取得時教育	左記項目中5項目以上
事故・違反発生時の申告、再教育制度	違反発生時の原因分析制度 違反発生時の申告制度 違反者に対する再教育 事故発生時の原因分析制度	左記項目中3項目以上
車両及び関連施設の管理	車両の鍵の保管・管理 日常点検 駐車場の管理 運転日報等の日報による管理	左記項目中4項目以上
表彰制度	優良運転者の表彰 安全運転者の社内表彰制度	左記項目中2項目以上
運転の許可制度	業務用車両運転の許可制度 社内免許制度 マイカー通勤の許可制度	左記項目中2項目以上
一般的施策	任意保険への加入 事故発生時の申告制度	左記項目中2項目以上

それぞれのグループ別実施率の高い事業所と低い事業所の事故・違反件数をみたのが表 3-3-13、図 3-3-7～8 である。施策の実施率の高低で事故件数の差が最も大きいのは「一般的施策」である。ただし、このグループの施策は実施率が極めて高い施策で、両方を実施している事業所がほぼ 9 割であり、実施が 1 項目以下の事業所は少ない。この分野の施策の事故減少効果が高いとみ

るよりも、この分野の施策すら実施していない事業所の事故が多いとみるべきであろう。

2番目に差が大きいグループは「運転の許可制度」であるが、無制限に業務運転を認める事業所の事故が多くなるのは当然と考えられる。3番目が「事故・違反発生時の申告、再教育制度」であり、事故が発生した場合の状況把握と再教育が効果的ということであろう。次いで差が大きいのは「車両及び関連施設の管理」であるが、このグループの施策も実施率が高い項目が多く、9割の事業所で実施されている。この分野の施策は導入に伴う負担が少なく実施できる施策で、優先すべき分野といえよう。以下、「運転者教育」、「表彰制度」、「運転者管理施策」の順で差が大きくなっている。

違反については、若干の順位の差がみられるが、事故と同様の傾向である。

表 3-3-13 各グループ別施策の実施率と事故・違反件数

単位:件/運転者1万人/3年間

	分析事業所数		事故件数				違反件数			
	実施率低	実施率高	実施率低	実施率高	差	同左順位	実施率低	実施率高	差	同左順位
運転者管理施策	54	57	177	156	21	7	2,728	2,093	635	6
運転者教育	67	44	197	135	61	5	2,989	1,766	1,223	3
事故・違反発生時の申告、再教育制度	63	48	214	108	106	3	2,907	1,721	1,186	4
車両及び関連施設の管理	40	71	214	128	86	4	2,653	2,146	507	7
表彰制度	45	66	199	143	56	6	2,998	1,947	1,051	5
運転の許可制度	53	58	273	119	155	2	3,780	1,753	2,027	1
一般的施策	12	99	336	155	181	1	3,694	2,285	1,409	2

注1:事故件数、違反件数共に運転者1万人当たりの3年間合計件数である。

注2:差は実施率低の事業所の事故・違反率から実施率高の事業所の事故・違反率を減じた値である。

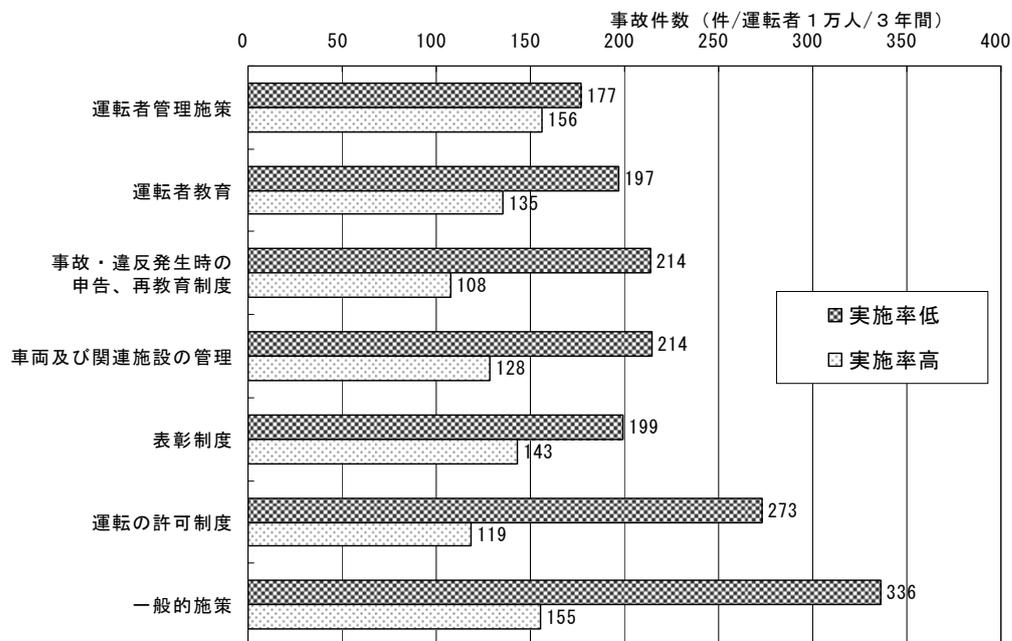


図 3-3-7 各グループ別施策の実施率と事故件数

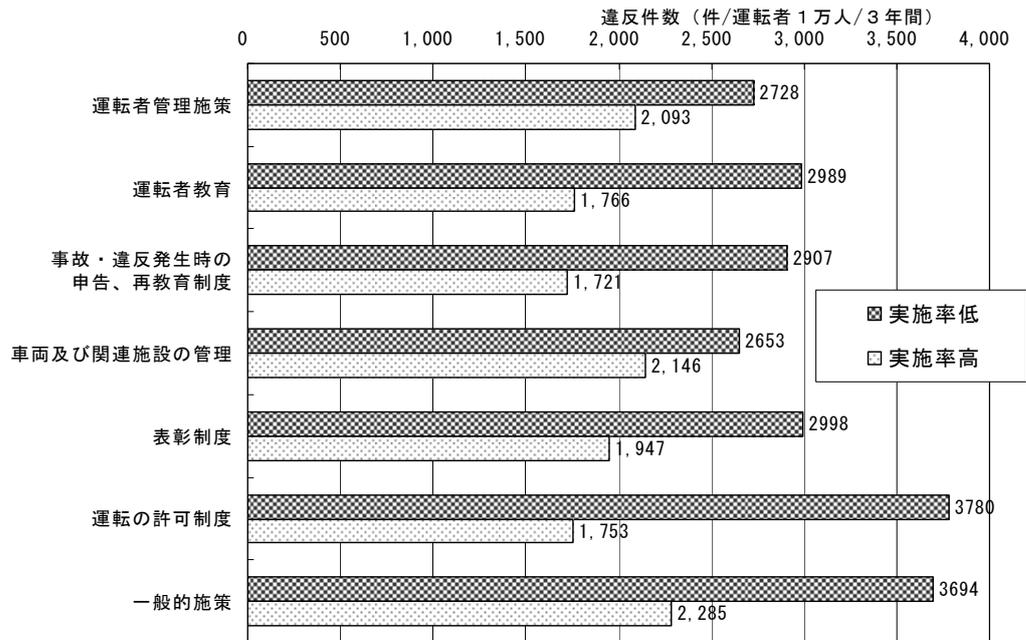


図 3-3-8 各グループ別施策の実施率と違反件数

第4章 郵送調査結果のまとめ

運転経歴証明書を利用している事業所と利用していない事業所、それぞれ 600 事業所、合計 1,200 事業所を対象に郵送配布郵送回収のアンケートを実施した。回収数は 846 事業所で、回収率 71.0%である。

4-1 アンケート結果の概要

(1) 事故・違反の報告義務

人身事故や物損事故については9割以上の事業所がすべて義務づけているが、違反についてすべて義務づけているのは6割弱に止まる。

(2) 安全運転管理に関わる費用

平成 18 年度に支出した安全運転研修の費用や運転者の表彰費用、運転経歴証明書の取得費用など、安全運転活動に伴う費用の運転者 1 人当たりの金額を質問した。

「支出しているが金額はわからない」は全体で 17%と比較的多く、安全運転管理の費用が十分に把握されていない事業所が多い。「支出していない」は 10%である。支出している金額では 1,000~2,000 円が 14%と最も多く、次いで 750~1,000 円が 12%、合計 26%となり、750~2,000 円が全事業所の約 4 分の 1 を占める。運転経歴証明書の利用期間別にみると、おおむね利用期間が長い方が支出額が多い。

(3) 安全運転管理施策の実施状況

実施率が高い安全運転管理施策は「任意保険への加入」(96%)、「事故発生時の申告制度」(96%)、「車両の鍵の保管・管理」(90%)、「駐車場の管理」(89%)、「日常点検の実施」(87%)等である。運転経歴証明書利用期間別にみると、利用期間が長い事業所ほど主要な安全運転管理施策を実施している。

(4) 運転経歴証明書の利用状況

利用開始のきっかけは、「社員の安全運転管理のため」74%、「優良運転者表彰のため」34%、「自動車安全運転センターからの勧めで」16%が多い。

運転経歴証明書を利用した安全運転管理施策をみると「事故や違反がある運転者に対する個別指導や安全運転教育の実施」58%、「事業所全体の事故・違反の増減、内容に応じた運転者全員への教育方針、内容の検討」50%、「無事故・無違反運転者の表彰」47%が多い。

運転経歴証明書の利用効果としては、「職員(社員)の安全意識が変わった」56%、「安全運転管理が徹底できるようになった」47%、「違反が減った」31%、「事故が減った」24%等の回答が多い。

運転経歴証明書の利用効果の評価は、「効果があった」43%、「多少は効果があった」45%で、効果があったとする回答は約 9 割を占める。

事業所全体の傾向をとりまとめた「運転記録証明書の分析結果」の評価をみると、「非常に役立つ」46%と「多少は役立つ」43%で約 9 割になり、「あまり役立たない」3%や「役立たない」0%は合計でも 3%と極めて少数である。

(5) まとめ資料の評価

事業所全体の事故・違反の傾向をまとめた資料についての評価をみると、「極めて役に立つ」と「役に立つ」の比率が高いのは、「年齢別違反内容一覧表(グラフ)」(役に立つとの回答合計が 67%)、「運転経歴証明書取得開始以来の事故・違反件数推移表(グラフ)」(同 65%)、「月別事故・違反発生件数一覧表(グラフ)」(同 62%)、「累積点数別職員数一覧表(グラフ)」(同 62%)

等である。逆に「極めて役に立つ」と「役に立つ」の比率合計が低いのは、全国や自都道府県平均との比較表である。

(6) 新しい提供サービスへの期待

自動車安全運転センターが新たなサービスを提供することに、どの程度期待するかを質問した。結果を「強く期待する」と「多少は期待する」の合計比率でみると、「事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス」(84%)、「平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス」(79%)、「貴事業所へ安全運転教育のための講師を派遣、あるいは紹介するサービス」(68%)、「今回のような安全運転管理についてのアンケートに回答すると、今後、どのような安全運転管理を充実させるべきか等の提案を受けられるサービス」(66%)となる。

4-2 安全運転施策と事故・違反の関係分析結果

(1) 経歴証明利用期間と事故・違反

① 人身事故

運転経歴証明書の利用期間別の人身事故件数は、平成16年度から同18年度まで、運転者1万人当たり70~80件で推移している。3年間の合計人身事故件数は、全体で運転者1万人当たり212件である。運転経歴証明書の利用期間別にみると、「利用なし・1年未満」から「1~5年」の間の差が少ないが、それ以上では、利用期間が長いほど事故件数が減少している。運転経歴証明書の利用期間11年以上は運転者1万人当たり3年間合計132件で、利用なしあるいは1年未満の同260件の半分近い件数である。

② 物損事故

物損事故の発生件数は、運転者1万人当たり3年間合計で1,212件となり、人身事故件数の6倍弱の件数である。運転経歴証明書の利用期間別には、利用期間が長くなるほど物損事故が減少している傾向が明らかで、運転経歴証明書の利用期間11年以上は運転者1万人当たり3年間合計887件で、利用なしあるいは1年未満の同1,413件の6割程度の件数である。

③ 違反

運転経歴証明書の利用期間別にみると、利用なしあるいは1年未満の違反件数が利用期間1~5年より少ない結果となっている。ただし、運転経歴証明書の利用なしあるいは1年未満では違反件数の補足漏れが発生している可能性が高く、実態よりもかなり少ない件数しか補足できていない可能性が高い。1年以上の利用期間の事業所では、利用期間の上昇と共に違反件数が減少しており、利用期間11年以上の事業所は運転者1万人当たり3年間合計1,610件と、1~5年の同2,920件の半分近い件数である。

(2) 安全運転施策と事故・違反

各種安全運転管理施策の実施の有無と事故・違反の関連を分析した。ただし、ここでは事故・違反件数の回答に信頼がおける事業所に絞り込むため、事故件数の回答は「すべて運転経歴証明書等により確認した件数である」と回答した事業所を分析対象としている。

調査票で質問した33項目の安全運転施策を表3-4-1の7つの施策グループに分け、それぞれの施策グループの安全運転管理施策を多く実施している事業所と実施していない事業所に分けて事故率の比較を行った。

表 3-4-1 安全運転管理施策グループの内容

施策グループ	安全運転管理施策
運転者管理施策	運転者を対象とした終礼(点呼) 運転者を対象とした朝礼(点呼) 休憩室など運転者の施設整備 運転者対象の特別健康管理 運転者の酒気帯び検査 運転者の勤務評定制度 運転者採用時の試験制度 運転マニュアルなどの整備 運転免許証の確認
運転者教育	事故者に対する再教育 新入社員への安全運転教育 危険予測・回避教育 部外委託の安全運転教育 全社的交通安全運動 同乗指導による教育 運転適性検査に基づく個別指導 実技教育の導入 免許取得時教育
事故・違反発生時の申告、再教育制度	違反発生時の原因分析制度 違反発生時の申告制度 違反者に対する再教育 事故発生時の原因分析制度
車両及び関連施設の管理	車両の鍵の保管・管理 日常点検 駐車場の管理 運転日報等の日報による管理
表彰制度	優良運転者の表彰 安全運転者の社内表彰制度
運転の許可制度	業務用車両運転の許可制度 社内免許制度 マイカー通勤の許可制度
一般的施策	任意保険への加入 事故発生時の申告制度

それぞれのグループの施策の実施率の高い事業所と低い事業所の事故・違反件数をみたのが表 4-4-2 である。施策の実施率の高低で事故件数の差が最も大きいのは「一般的施策」であるが、このグループの施策は実施率が極めて高い施策で、両方を実施している事業所がほぼ9割であり、実施が1項目以下の事業所は少ない。この分野の施策の事故減少効果が高いとみるよりも、この分野の施策すら実施していない事業所の事故が多いとみるべきであろう。

2番目に差が大きいグループは「運転の許可制度」であるが、無制限に業務運転を認める事業所の事故が多くなるのは当然と考えられる。3番目が「事故・違反発生時の申告、再教育制度」であり、事故が発生した場合の状況把握と再教育が効果的ということであろう。次いで差が大きいのは「車両及び関連施設の管理」であるが、このグループの施策も実施率が高い項目が多く、8割前後の事業所で実施されている。この分野の施策は導入に伴う負担が少なく実施できる施策で、優先すべき分野といえよう。以下、「運転者教育」、「表彰制度」、「運転者管理施策」の順で差が大きくなっている。

違反については、若干の順位の違いがみられるが、事故と同様の傾向である。

表 3-4-2 安全運転管理施策グループの施策実施率と事故・違反件数

単位:件/運転者1万人/3年間

	分析事業所数		事故件数				違反件数			
	実施率低	実施率高	実施率低	実施率高	差	同左順位	実施率低	実施率高	差	同左順位
一般的施策	12	99	336	155	181	1	3,694	2,285	1,409	2
運転の許可制度	53	58	273	119	155	2	3,780	1,753	2,027	1
事故・違反発生時の申告、再教育制度	63	48	214	108	106	3	2,907	1,721	1,186	4
車両及び関連施設の管理	40	71	214	128	86	4	2,653	2,146	507	7
運転者教育	67	44	197	135	61	5	2,989	1,766	1,223	3
表彰制度	45	66	199	143	56	6	2,998	1,947	1,051	5
運転者管理施策	54	57	177	156	21	7	2,728	2,093	635	6

注1:事故件数、違反件数共に運転者1万人当たりの3年間合計件数である。

注2:差は実施率低の事業所の事故・違反率から実施率高の事業所の事故・違反率を減じた値である。

第4部 安全運転管理者又は運行管理者選任事業所に対する訪問調査

第1章 調査の概要

1-1 調査の目的

運転経歴証明書を活用し、社員（職員）の交通事故や違反の減少に成功している安全運転管理者又は運行管理者選任事業所を訪問して、事故・違反の減少に向けた取り組みや、運転経歴証明書を活用した安全運転施策の実施内容等を把握する。

1-2 調査対象

調査対象事業所は、事故、違反が少ない優良事業所とし、全国で10カ所選定した。（表4-1-1）
調査対象事業所の選定は自動車安全運転センターの各都道府県事務所の協力のもとに行った。

表4-1-1 インタビュー調査対象事業所

	所在地	企業名	調査対象範囲	業種	
1	東京都	A社	全社（一部グループ企業含む）	運送事業（旅客）	—
2	千葉県	B社	全社	自動車の卸・小売業	—
3	神奈川県	C社	全社	電気・ガス・水道	—
4	埼玉県	D社	グループ会社全体	土木・建設業	—
5	北海道	E社	支店全体	運送事業（貨物）	—
6	兵庫県	F社	国内の全社	その他の民間事業所	貴金属リサイクル・産廃処理事業
7	大阪府	G社	全社	運送事業（貨物）	—
8	栃木県	H社	3事業所分	自動車・食品以外の製造業	精密機器
9	東京都	I社	全社	運送事業（貨物）	—
10	神奈川県	J社	全社	食品の卸・小売業	—

1-3 調査項目

インタビュー項目は次のとおりである。

- (1) 事業所概要
- (2) 事業所で使用している車両概要
- (3) 運転者数と属性
- (4) 事故・違反件数の推移
- (5) 安全運転管理の組織体制
- (6) 安全運転管理に関わる費用
- (7) 実施している安全運転施策
- (8) 経歴証明書利用の実態
- (9) 「安全運転管理診断表」の評価と要望
- (10) 交通安全対策への支援の要望
- (11) その他

1-4 調査方法と実施期間

対象事業所を訪問し、安全運転管理者または運行管理者等、対象企業内における安全運転管理の責任者等と面接し調査を行った（訪問面接法）。調査期間は平成19年12月6日～平成20年1月29日である。

第2章 調査結果

2-1 A社訪問調査結果

2-1-1 事業所概要等

A社は、多摩地区における路線バス事業を中心に高速バス、貸切バス事業を展開しており、事業拠点は営業所4カ所と高速バスセンター1カ所、車両整備工場1カ所の計6カ所である。また、グループ企業として、路線バス事業を展開している会社が4社ある。

A社の車両保有台数は、路線バスが300台弱、貸切・高速バスが40台強、乗務員の乗り継ぎや連絡用として使用する乗用車が15台である。

A社の運転者数は、運転専従者約640人、運転兼務者約140人の合計約780人である。運転専従者とはバスの運転手で、運転兼務者とは主に工場勤務者、事務所員である。工場勤務者は、車両の点検整備時や他の整備工場に車両を回送する際などに運転を行うことがある。

通勤時の交通手段は公共交通機関で、車での通勤は早朝や深夜の通勤が発生する場合以外は原則認めていない。

A社ではバスの運行事業を徐々にグループ会社に移管しており、A社としての運転者採用（正社員）は10年以上行っていない。このため運転者の平均年齢が上昇しており、運転者全体では48.4歳、運転専従者（バス運転者）では48.7歳となっている。

2-1-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

注：ここで言う事故とは、A社 社内基準により3万円以上の費用がかかった有責事故を指している。なお、カッコ内の数字は運転経歴証明書に基づく事故件数を表している(表4-2-1)。

グループ全体において過去3年間に発生した事故件数は人身事故が67（19）件、物損事故が272（8）件、人身、物損事故合わせて339（27）件である。グループ全体における過去3年間の事故件数は、人身、物損事故合わせて平成16年度124（7）件、平成17年度116（10）件、平成18年度99（10）件で減少傾向にある。

人身事故は、乗客の車内での転倒やドアに挟まれる等、車内事故の件数が多い傾向にある。物損事故は、公道上での事故として、バス左側の不注意に起因する事故が多い。バスの左側は死角が多いことなどが原因となっている。公道以外の事故では比較的車庫内での事故が多い。車庫用地が狭いことに加え、車庫へ帰ってきて緊張が解けたことによる気の緩みや、思い込みによる不用意な後退が主な原因となっている。

② 違反

グループ全体における過去3年間の違反件数は、平成16年度65件、平成17年度60件、平成18年度55件の合計180件で、違反は年々減少傾向にある。なお、これらの違反は業務中に発生したものはほとんどなく、大部分が私用での運転時に発生したものである。

③ その他

A社の10,000km走行当たりの事故件数は0.05件である。一方、A社を除くグループ各社は、数年前まで0.15件程度であり、A社はグループ内において特に事故発生件数が低い状態であった。これは、A社にベテランドライバーが多い事によるものと考えられる。ただし、近年の安全運転活動により、グループ各社の事故件数も減少傾向にあり、最近では0.09件にまで低減している。

A社のドライバーの平均年齢が高いことから、高齢ドライバー特有の事故発生が懸念されるが、特に高齢が原因と考えられる事故は発生していない。ただし、定年の1～2年前から急に事故が多くなるドライバーもあり、ドライバーの高齢化に対応した安全運転対策も必要であると考えている。

表4-2-1 A社グループ全体における事故・違反件数

(単位：件)

	事故 ※			違反	合計
	人身事故	物損事故	計		
平成16年度	26(6)	98(1)	124(7)	65	189
平成17年度	22(7)	94(3)	116(10)	60	176
平成18年度	19(6)	80(4)	99(10)	55	154
合計	67(19)	272(8)	339(27)	180	519

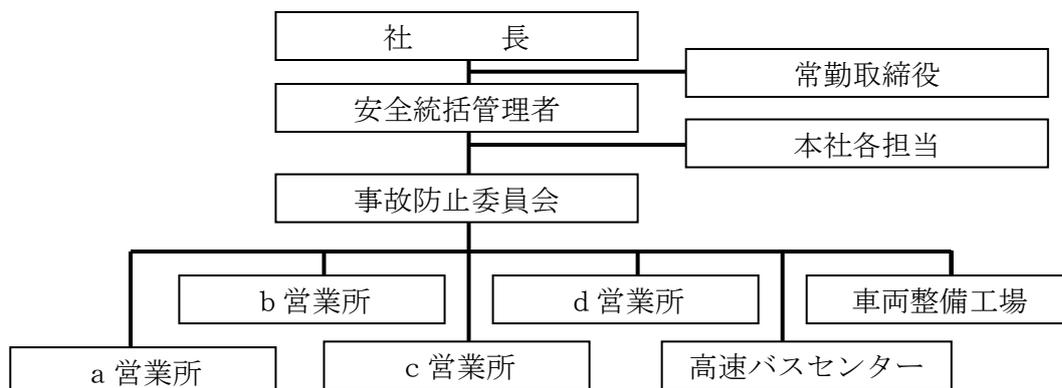
※ () 内は運転記録証明書に基づく事故件数

2-1-3 安全運転管理の組織体制

A社では、国土交通省の指導の元、運輸安全マネジメントの一環として、図4-2-1の組織体制により安全運転管理を行っている。本組織は、社長をトップとして、取締役営業部長が安全統括管理者を担当し、事故防止委員会を年4回主催している。事故防止委員会の下部組織として、営業所毎に事故防止委員会を設置しており、月1回の会合を開催している。

年4回実施している全社的な事故防止委員会は、本社の安全運転管理部門メンバーの他に各営業所の所長、運行管理者も参加している。内容は毎回様々であるが、春と秋は、警察と連携して交通安全運動の推進、夏はA社独自のテーマで、冬期（12月上旬実施）は年末年始における運転の注意喚起等の内容で実施している。

各営業所で月に1回実施している事故防止委員会は、各営業所の所長及び運行管理者を中心に、1回当たり2時間程度で開催している。内容は、営業所で起きた事故に対する原因の究明、再発防止策の検討等の他、ヒヤリ・ハット体験の原因・対策分析、危険予知トレーニング、安全運転に関する勉強会等である。



※各営業所には、事故防止委員会を設置する。

図4-2-1 A社における安全運転管理の組織体制

上述の組織活動の他に営業所別に計画的かつ継続的に1回当たり2時間程度の教育指導を実施している。これは、各営業所の運行管理者が主催し、安全運転教育の他に接客サービス等を含

めた内容を教育している。

なお、本組織は、交通事故防止のための組織で、労働災害防止のための安全衛生活動は別組織で行っている。

2-1-4 安全運転管理に関わる費用

平成18年度は、様々な交通安全投資を行った年であり、運転者1人当たりの安全運転管理の費用は10,000円以上の高額となった。平成18年度の主な支出項目と費用は以下の通りである。

① 運転技術指導訓練車の購入（4,300万円）

安全確認、運転操作、省エネ走行等をチェックする装置を搭載した車両（バス）を1台購入した。この車両により収集したデータを分析する事でドライバー個々の運転特性や問題点を把握可能であり、安全運転指導等への活用を予定している。

② 運転適性検査機器の購入（700万円）

運転適性検査機器を5台購入した。新入社員採用時に使用する事が多いが、各営業所への貸し出しも行っている。

③ サイドアンダーミラーの設置（900万円）

路線バスの左側のサイドミラーは通常2枚であるが、この2枚では補えない死角となる部分を確認するために3枚目のミラーを全車両に装着した。

④ アルコールチェッカーの購入（@6,400×886人分=567万円）

全社員に携帯型アルコールチェッカーを貸与している。本器は2～3年に1回買い換えを行っている。

なお、上述の設備投資は、平成18年度に限定した支出であるが、定常的に支出している費用は以下のとおりである。

⑤ 運転記録証明の取得（@700×886人分=約62万円）

全社員分を取得している。

⑥ 表彰制度のための費用

ある一定期間無事故・無違反者に対し表彰状及び記章を贈呈している。併せて、半年間無事故を達成すると賞金として5,000円を該当者に支給しており、全社員の8割程度が該当している。

2-1-5 実施している安全運転施策

A社及びグループ企業全体で実施している主な安全運転施策は以下のとおりである。

① 添乗観察制度

月に1回程度、モニターがバスに乗車し、運転技術や接客態度等を評価する。この評価を元に、各営業所の運行管理者がドライバーに対し個別指導を実施する。

② 運転技術指導訓練車を使用した安全運転研修

昨年度導入した運転技術指導訓練車を使用した研修を1人のドライバーが数年に1回程度受けられるようにする予定である。

③ 定期研修

入社時、2年目、5年目に安全運転教育を実施している。

④ 事故多発者研修

1年以内に加害事故を2回起こすと事故多発者とされ、事故の内容により処罰される場合もある。事故多発者は、自動車事故対策センターにおいて、運転適性検査、実技、座学等の研修を1日受講する。

⑤ セルフケアスクール

飲酒運転撲滅を目的として、定期健康診断で γ -GTP値の高い人、飲酒傾向が強い人等を対象に、断酒指導を行っている。

⑥ 朝礼点呼時におけるアルコールチェック

A社では朝礼点呼時に免許携行の有無をチェックするとともに、アルコールチェックを実施し、これをクリアしないと車両の鍵、運行指示表、カード鞆等を配布しない。ドライバーは朝出勤時に貸与されているアルコールチェッカーにより各自チェックの後、出社している。

⑦ 表彰制度

一定期間無事故・無違反であった者を対象に表彰状及び記章を贈呈している。表彰の対象となる無事故、無違反の期間は2、4、7、10、13年…と概ね2～3年に1回の頻度で設定している。また、30日間有責事故が無い営業所に対して賞状を贈呈している。

2-1-6 運転経歴証明書利用の実態

運転経歴証明書は平成16年より4年連続して全社員分取得している。対象となる社員は、業務運転の有無にかかわらず、全社員である。

取得のきっかけは、バス運転者による飲酒運転事件が発生した事である。この事件は、全社員に危機意識をもたらし、運転経歴証明書の取得に際しては、反対もなく全社員の同意を得る事が出来た。

当初の運転経歴証明書取得の主目的は飲酒運転の撲滅であったが、運転経歴証明書を取得してから、全社的に事故、違反が減少している。社員に、私用での運転時でも模範運転者であるべきとの意識を定着させる事に成功しつつあると考えている。

運転経歴証明書の取得以前から、私用時も含めて事故、違反があった場合は会社に申告するルールを設けていたが、一部には未申告者もあり、運転経歴証明書の一括取得により、すべての事故・違反が把握可能となった。

2-1-7 安全運転管理診断表の評価と要望

現状の安全運転管理診断表は、特にわかりにくい箇所等も無く、内容に満足している。

A社においては取得開始以来、安全運転管理診断表を積極的に利用してこなかったが、今後は安全運転管理診断表を各営業所にも配布し、営業所単位で行う事故防止活動等で活用する意向である。

現状の安全運転管理診断表は、グループ会社及び営業所別に作られているが、グループ全体の診断表とグループ会社別診断表が一覧できるようになっていると便利である。

2-2 B社訪問調査結果

2-2-1 事業所概要等

B社は大手自動車メーカー系の自動車販売業で、新車販売、中古車販売、点検整備、保険代理店業務、情報通信事業などを手がけている。千葉県全域に店舗展開しており、合計70店舗強を有している。

B社の車両保有台数は約850台で、社用車が300台～400台程度、残りは試乗車で、そのほとんどが乗用車である。平均走行距離は、月1,000km、年間12,000km程度である。また、ほとんどの社員が通勤に車を利用している。

業務で車を運転する社員は約710人で、内訳は販売職が380名、技術職が330名である。運転者の平均年齢は、販売職が35歳、技術職が32歳であり、若い世代が中心である。運転ルートは、客先と営業所間、営業所相互間などが多い。

2-2-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

平成18年5月～平成19年4月までの1年間に発生した人身事故は12件で、軽傷11件、重傷1件となっている。物損事故の件数は把握できていない。B社の事故の特徴は、公道における出会い頭の事故が多いことである。平成19年度の事故件数は、概ね前年と同数程度である。

自動車販売会社であり、顧客の車を傷つけることは絶対に避けなければならないが、時々、自社工場内での事故が発生している。このため工場の図面に事故発生場所を表示し、どこで事故が起きているのか記録を取り、掲示して同種の事故防止を呼びかけている。

② 違反

平成18年5月～平成19年4月までの1年間の違反件数は、273件である。違反は前年に比べてやや減少している。違反の内訳は、シートベルト不着用が100件、速度違反が70件、携帯電話が30件であり、その他駐車違反、一時不停止などの順に件数が多くなっている。最も多いシートベルト不着用は、短距離の移動が多いために、つい着用せずに運転するなどの油断で発生していると思われる。違反件数は、現在も減少傾向にある。

2-2-3 安全運転管理の組織体制

B社では、安全運転管理者を各営業所に1名ずつ配置している。本社においては安全運転管理者1名、副安全運転管理者1名を選任している。会社全体では、重役を委員長に5名で組織する交通安全委員会を設置している。交通安全委員会は、事故の報告を受けて再教育の指示をするほか、懲罰の決定、優良運転者の選考などの役割を担っている。この委員会は毎月開催するが、特別な事項があれば随時開催している。

2-2-4 安全運転管理に関わる費用

安全運転管理のための費用は、1人当たり500円～750円である。

平成18年度の主な支出項目は以下の通りである。

① 運転経歴証明書の取得

パート職員も含めて全員分を取得している。

② 自動車安全運転センター安全運転中央研修所における研修

業界団体の枠を利用して、毎年10～15人を研修に参加させている。1泊2日の研修で、新人及

び事故の内容により事故を起こした運転者を研修に参加させている。

③ セイフティ・ドライバー・コンテストへの参加

業界団体と連携した取り組みで、5人×20グループの合計100人が参加している。7月から12月の180日間、全メンバーが無事故無違反のグループに、記念品を贈呈している。

2-2-5 実施している安全運転施策

上記費用の項で紹介した安全運転管理施策の他に実施している主な安全運転施策は以下の通りである。

B社では飲酒運転の撲滅に注力している。また、60日以上免許停止になると懲罰の対象としている。私用時も含めて事故の申告制をとっており、免許停止などの状況を把握するには運転経歴証明書が役立っている。B社では、運転経歴証明書の取得が最も効果が高い安全運転施策と考えている。

任意保険の加入も効果的である。社員保有車両にはすべて任意保険加入を義務づけている。任意保険は事故がなければ保険料が割り引きになり、自社代理店で安く加入できることもあり、事故に気をつけるようになる。

この他にも、朝のミーティングで安全運転についての話をすることもある。チャレンジシートを活用した交通安全上の問題点の記入、安全運転のビデオ視聴後の内容発表等を通じて、事故や違反の防止に取り組んでいる。

新入社員に対しては、1カ月の新人研修の中で数時間を割いて安全運転教育を実施している。なお、B社では、採用の段階で全員の運転経歴証明書の提出を義務付けている。

2-2-6 経歴証明書利用の実態

経歴証明書は平成16年より4年連続して取得しており、業務での運転を行わない社員やパート職員も含め、全員分を取得している。

運転経歴証明書の利用のきっかけは、会社の規模が大きくなり、人数が増えたために全員の事故・違反の状況を把握することが難しくなったと感じたことである。社員には事故・違反の申告を義務づけており、運転経歴証明書が、事故・違反の正確な実態把握に役立っている。また、採用時に運転経歴証明書を確認しているため、事故・違反が多い等、危険な運転をする職員の採用を控えることができるメリットもある。

2-2-7 安全運転管理診断表の評価と要望

安全運転管理診断表の「交通違反の年代別・項目別件数」と事故の原因や違反内容の資料は参考になっている。B社は千葉県内全域に店舗があり、5つのブロックに分けて管理をしているが、ブロックごとに事故や違反の特色も出ており、地域に応じた指導、管理に活用している。

特に不必要なページはなく、ボリューム、字の大きさも現状のままで良いと考えている。今のものに見慣れていることもあるかもしれないが、大阪方式の資料は1ページに多くの情報が入りすぎており、できればシンプルなものの方が良い。

2-3 C社訪問調査結果

2-3-1 事業所概要等

C社は、電気・機械器具設置・土木・建築等の建設業者で、主に電気設備工事を行っている企業である。現場での工事は55社の協力会社が行っており、C社は主に設計、現場の監督・管理を行っている。

C社本社の車両保有台数は約50台で、車両はすべて長期リースである。C社全体でも80台程度の所有であり、車種はすべて乗用車である。車両の使用用途は、現場宿舍と現場間の通勤がほとんどであり、年間3,000km程度の走行距離である。このように年間走行距離が短いのは、現場近くに宿舍を確保するケースが多いため、長距離を通勤することは少ない。

従業員数は約450人で、このうち業務で運転するのは280人程度である。

2-3-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

C社において過去3年間に発生した事故件数は人身事故が6件、物損事故が23件、人身、物損事故合わせて29件である。単年度では、人身、物損事故合わせて10件程度が発生している。

人身事故は減少傾向にあり、平成18年度は0件である。物損事故は、脇見運転や気の緩みなどによる追突事故が多くなっている。また、事故は、上期よりも業務が集中する下期に多く発生していることが特徴である。

② 違反

C社における違反件数は、年間40～50件程度である。C社では、社内の認定証発行基準を満たさないと業務用車両を運転できず、事故や違反を起こして認定が取り消されると、特別認定の申請書類を提出する必要が生じる。最近では、この特別認定の申請件数が減少していることから、違反件数も減少しているものと推察される。違反の内訳は、駐車違反、スピード違反、信号無視（信号の見落とし）などが多い。最も多い駐車違反は、駐車場が少ない地域などで、つい短時間だからと車を止めることがあるためである。

表4-2-2 C社における事故・違反件数

(単位：件)

	事故		違反	合計
	人身事故	物損事故		
平成16年度	4	7	不明	11
平成17年度	2	6	不明	8
平成18年度	0	10	不明	10
合計	6	23	不明	29

2-3-3 安全運転管理の組織体制

C社では、専務が担当する全社総括安全衛生管理者、本社安全部長が担当する中央安全運転管理者、本部長または支社長が担当する事業所安全運転管理者を選任している。また、車両を1台でも所有する支店、営業所には安全運転管理者を配置し、課長、営業所長、出張所長クラスを車両管理者として配置している。

C社では、安全衛生委員会が交通安全を含む安全衛生全般を所管しており、毎月1回、安全衛

生委員会を開催している。この会議には、総括安全衛生管理者、部長、本部長、組合三役、職場委員が参加し、事故の報告、原因分析などを行っている。

2-3-4 安全運転管理に関わる費用

安全運転管理のための費用は、1人当たり3,000円～5,000円程度である。

平成18年度の主な支出項目は以下の通りである。

① 運転経歴証明書の取得 (@700×280人=196,000円)

社内の認定証発行基準を満たして業務用車両を運転する社員全員分を取得している。

② 適性検査

新入社員及び事故多発者など必要な者に対して実施している。

2-3-5 実施している安全運転施策

C社では様々な安全運転施策を実施しているが、中でも効果が高いと考えている施策は以下の通りである。

① 業務用車両運転の許可制度

C社が定めた「業務用自動車運転認定証発行基準」(昭和59年・平成12年最終改定)に基づき、認定を受けないと業務での車両の運転ができない制度となっている。

表4-2-3 C社における「業務用自動車運転認定証発行基準」(抜粋)

1非認定	下記の者は、原則として認定しない。
(1)	申請前、1年以上の運転経験がない者
(2)	運転適正検査の総合判定値が2以下の者
(3)	過去2年以内に2回以上の交通物損事故(加害・自損事故)を起こした者
(4)	過去1年以内に、免許停止の行政処分を受けた者
(5)	過去3年以内に、過失により人身事故を起こした者
(6)	飲酒運転、酒気帯び運転の行政処分を受けた者
2無条件認定	下記の者は、原則として無条件認定とする。
(1)	普通車以上の運転免許取得後、運転経験1年以上の者
(2)	運転適正検査の総合判定値が3以上の者
(3)	過去1年間に交通物損事故(加害・自損事故)を起こしていない者
(4)	過去3年間の交通違反の反則点数が1違反2点以下、かつ加算点数5点以下の者
3条件付認定	1非認定、2無条件認定に該当しないが、業務遂行上、事業部長・支社長・支店長が必要と認めた者は条件付認定とする。この場合は、別途「交通違反・交通事故調査報告書」を安全部長に提出する。ただし、更新時に限り、同一違反・事故の「調査書」は不要とする。
4特別認定	1非認定者で、事業部長・支社長・支店長が特に必要とする場合は、別途「特別認定申請書」を添えて安全部長に申請し、協議の上、認定する事がある。

②事故発生時の申告制度

事故発生時の申告があった場合、安全衛生委員会で名前が公表され注意を受けるため、事故を起こした社員だけではなく、その上司にも注意喚起の効果がある。大きな人身事故の場合などは、現状把握、原因分析、対策を記入する報告書類の提出を義務づけている。この報告書類は、本人が記入する欄だけではなく、上司や同部門内のメンバーが事故再発防止策等を記入する必要がある、本人だけではなくグループ全員の事故防止効果がある。

2-3-6 経歴証明書利用の実態

経歴証明書は20年連続して取得している。きっかけは、交通事故が多発したことである。事故が起きると事業者責任が問われるが、現場での運転行動まで、目が届かないのが実情である。現在、運転経歴証明書は業務用自動車運転認定証発行のために利用している。

2-3-7 安全運転管理診断表の評価と要望

運転経歴証明書は、業務用自動車運転認定証発行のために利用するのが主目的で、それらを取りまとめた安全運転管理診断表は、あまり活用していない。

安全運転管理診断表の大阪版は、カラフルすぎると感じ、現状のシンプルなものの方が良いと考えている。

2-3-8 安全運転管理診断表の評価と要望

安全運転教育のため警察署に講話をお願いしているが、同じ方が講師を務めるため内容が同じになってくる。自動車安全運転センターで適切な講師を派遣してくれるサービスがあると良い。なお、自動車安全運転センターの安全運転中央研修所の研修は金額が高いと感じる。

2-4 D社訪問調査結果

2-4-1 事業所概要等

D社は、関東を中心に住宅建設、販売、賃貸などを行う土木・建設事業者である。グループ会社全体で約2,000人の従業員である。

D社本社の使用車両台数は600～700台で、ほとんどはマイカーを借り上げて使用している。D社グループにおける車両運転者数は、運転兼務者が1,500人であり、通勤のみの利用者はパートタイマーが中心で200人程度である。

2-4-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

D社グループにおいて過去3年間に発生した事故件数は人身事故、物損事故を合わせて367件である。単年度では、人身、物損事故合わせて100件程度が発生している。人身事故と物損事故の発生割合は、概ね3：7である。

D社グループでは、15万円以上の物損事故、D社側職員に5割以上の過失責任がある事故をカウント事故としているが、カウント事故は減少傾向にある。

② 違反

D社グループでは、シートベルト、飲酒、スピード違反（30km以上超過）、携帯操作違反を4大違反として注視しており、業務中以外の私用時の違反も申告させている。平成18年度はスピード違反が多かったが、飲酒運転は減少している。4大違反を含む全体の違反件数は、年間100件程度である。

表4-2-4 D社における事故・違反件数

(単位：件)

	事故		4大違反	合計
	人身事故	物損事故		
平成16年度	125		22	147
平成17年度	132		9	141
平成18年度	110		18	128
合計	367		49	416

2-4-3 安全運転管理の組織体制

D社グループでは、現場、交通、保健の3つの分野において安全管理を行っている。交通に関しては、安全運転管理者を39人、危険予知トレーニングのトレーナー指導員28人、危険予知トレーニングのトレーナーを144人配置している。本社では、危険予知トレーニングのトレーニングシートを提供する等、トレーナーの活動を補佐している。

2-4-4 安全運転管理に関わる費用

安全運転管理のための費用は、1人当たり3,000円以上5,000円未満である。

平成18年度の主な支出項目は以下の通りである。

① 運転経歴証明書の取得 (@700×2,000人分=140万円)

全従業員分を取得している。

② 安全運転管理者研修費用 (約@3,000×40人=12万円)

安全運転管理者の研修費用として支出している。

③ 危険予知トレーニング研修 (500~600万円)

危険予知トレーニングの研修費用として年間500~600万円程度を支出している。

④ 優良運転者表彰

5年、10年、15年・・・と5年ごとに無事故・無違反の優良運転者を表彰している。表彰時に金一封を贈呈しており、概ね無事故・無違反期間に千円を乗じた金額を提供している。たとえば5年目で5,000円、10年目で10,000円となる。20年以上は、一律30,000円である。優良運転者として表彰を受けているのは、年間100人程度である。

2-4-5 実施している安全運転施策

D社では様々な安全運転施策を実施しているが、中でも特徴的な施策は以下のとおりである。

① 全社的な交通安全運動

「24時間ゼロ災」として平成3年から運動を続けている。

② 新人危険予知トレーニング研修

新人を対象に実施しており、昨年は交通事故遺族会の方に講演を依頼した。講演は警察署に依頼することもある。

③ ヤングドライバークラブ

25歳以下の従業員が全員加入するクラブで、交通安全活動の他に工場見学などを行っている。費用は会社が負担しており、全従業員の約4分の1に当たる約500人が加入している。

④ 危険予知トレーニング・トレーナー会

26歳以上になるとヤングドライバークラブを退会するため、その受け皿として危険予知トレーニング・トレーナー会がある。加入は任意だが各部署から1名ずつトレーナーが参加しており、総勢144人である。各種の交通安全研修に参加したり、小学生に交通危険予知を教える活動をしたり等、2カ月に1回程度の活動をしている。

⑤ その他の交通安全運動

D社では4大違反(シートベルト、飲酒、30km以上のスピード超過、携帯操作違反)に厳しく対応しており、4大違反のいずれかの違反があった場合は、当該部署メンバーの賞与が減額されることもある。また、「連続〇〇日」といった無事故無違反カウントボードも活用している。朝礼時には交通安全スローガンの読み合わせを行うほか、作業危険予知トレーニング、交通危険予知トレーニング等を実施している。

⑥ 事故時の教育

事故を起こした職員には、ヒアリングシートに基づく状況報告を義務付けている。事故当時の心理状況、過去の違反状況などを記入し、上司は指導コメントを記入するようにしている。

⑦ 免許の許可制

業務で運転しようとする者は、まず、近くの提携自動車教習所での運転試験を受ける。1人約30分の試験で、試験点数に応じて上司による同乗指導を行った後に、業務運転を認めることになる。点数に応じた同乗指導時間は、表4-2-5の通りである。また、29点以下の場合は、100時間又は6カ月間の同乗指導が必要で、さらに、安全運転管理者による再検査を受けることが義務とな

る。これをクリアしないと業務用車両を運転できない。

表4-2-5 D社における運転免許許可のための試験点数と同乗指導時間

試験点数	同乗指導時間	試験点数	同乗指導時間
100点	5時間	60-69点	50時間
90-99点	10時間	50-59点	100時間
80-89点	20時間	30-49点	200時間
70-79点	30時間	29点以下	200時間又は6か月

2-4-6 経歴証明書利用の実態

経歴証明書は10年以上連続して取得している。主な目的は優良運転者の表彰である。表彰を始めたことにより運転者の意識も変わり、安全運転効果も現れている。また、SDカードの取得率も算出しており、ランキングを部署ごとに出している。次はゴールドを目指すなど、従業員の安全意識改革につながっている。また、新規採用内定者には、運転経歴証明書と適性検査結果の提出を義務付け、過去の事故・違反経歴に応じた指導を心がけている。

2-4-7 安全運転管理診断表の評価と要望

自動車安全運転センターで、事故や違反の状況と会社の業績との関連分析資料が提供できないだろうか。安全を疎かにすると業績にまで影響すると考えられるが、実際に、それを証明できるような資料があれば安全が重要であることの説得力が増し、経営陣も、もっと安全に力を入れると思われる。

違反については、過去の事例などから、なぜ違反をするのか、その時の心理状況や家庭状況なども含めた原因分析があると良い。

安全運転管理診断表については、1年単位ではなく、5年程度の期間の事故・違反の推移などがわかるようにし、また、業界内での比較が示されると良い。

大阪の安全運転管理診断表はグラフが大きく、「Dランク」などの評価は目に留まるので良い。併せて、注意点や安全教育の提案等、プロの視点でのコメントが望まれる。

現在、安全運転管理診断表は、部署ごとに作成されたものを入手しており、それを各部署に配布しているが、グループ内企業の比較表等も望まれる。ページ数は少なく、今の半分程度のページ数でも良い。要約版とデータ集に分ける方法も考えられる。

2-5 E社訪問調査結果

2-5-1 事業所概要等

E社は宅配便事業を主体業務とする企業である。

集配担当ドライバーが運転する車両は、配達エリアで決まっており、原則、同じドライバーが同じ車両を使用することになっている。

2-5-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

E支店では、住宅街を多く走行すること等から、交差点での事故が多く、特に信号のない交差点における事故が多い事が特徴的である。

なお、集配担当ドライバーが乗り慣れた車両を運転し、敷地内の駐車場所もあらかじめ決められているため、自社施設内での事故はほとんど発生していない。

② 違反の状況

違反件数は年々減少傾向にある。

違反の主な内容は、シートベルト不着用、30km未満の速度超過である。

なお、E社の場合業務中の違反はほとんど発生しておらず、これらの違反は私用時のものである。

2-5-3 安全運転管理の組織体制

E支店では安全指導長を支店内に数人配置し、安全指導長の下には各集配センターに1人ずつ安全担当者を配置している。

安全指導長及び安全担当者は、安全担当者会議を毎月1回開催している。会議は終日実施し、内容は、午前中が会議、午後は路上観察である。路上観察とは自社の車両が公道上で会社の規約を遵守した業務運転を行っているか等をチェックするためのパトロールである。

なお、安全指導長は毎日、管轄エリア内を巡回して路上観察を行っている。この他、各集配センターには運行管理者及び運行管理補助者を配している。

2-5-4 安全運転管理に関わる費用

E支店の1年間における安全運転管理に関わる費用は不明である。費用の多くは、無事故・無違反者に対する表彰に出費している。

平成18年度の主な支出項目は以下の通りである。

① 無事故・無違反者表彰

2年、4年、8年、18年、25年のサイクルで無事故・無違反の優良運転者を表彰している。表彰時には表彰状と金一封を贈呈している。なお、表彰者は年々増加傾向である。

② 安全優良運転店表彰

上記①の個人に対する表彰だけでなく、拠点単位で無事故・無違反を続けた場合の表彰制度も設けている。

③ 運転記録証明の取得

運転免許所持者全員分を取得している。

④ 運行管理者、整備管理者の資格取得受験費用補助

運行管理者及び整備管理者の資格取得試験を受験する際、初回の試験費用の一部を会社が負担している。なお、初回で資格が取得できなかった場合、2回目からは、自己負担としている。

⑤ 通年におけるスタッドレスタイヤの使用

E支店は寒冷地に所在するため、全ての車両に通年でスタッドレスタイヤを使用している。スタッドレスタイヤは毎年冬に新しいものと交換する。なお、全車両ともにチェーンを常備している。

2-5-5 実施している安全運転施策

E支店で実施している安全運転施策は以下のとおりである。

① 安全指導長によるパトロール体制

この制度はE支店において、安全運転管理体制の基本であると考えている。パトロールの内容は、朝礼への参加状況、車両の点検状況、点呼状況の確認、添乗指導、通常業務時に公道上で会社の規約を遵守した業務運転を行っているか等である。

② 社内免許制度

運転適性検査の結果と合わせ、安全指導者によるチェックに合格しないと車両を運転できない制度になっている。

③ 事故・違反惹起者に対する再教育制度

事故や違反を起こした場合、安全担当者、集配センター長等による段階的な添乗指導を義務付けており、最終的に安全指導長の同乗による試験に合格しないと自社車両に乗務できない。事故、違反を起こしてから、再度乗務出来るまで長い人で約1カ月程度かかる場合もある。

④ 定期集合教育

入社時、3カ月、6カ月の間隔で安全運転教育を実施している。研修期間は全研修ともに1日間である。研修内容は過去の事故事例による教育を主体にしている。

⑤ 駐車管理

集配時の駐車位置を設定している。駐車位置は安全面及び効率面を考慮して、常に見直しを行っている。

⑥ マイカー通勤許可制度

会社で規定している条件を満たした任意保険に加入している者に対してのみマイカー通勤を許可している。

2-5-6 経歴証明書利用の実態

経歴証明書は約10年連続して取得している。対象者は業務運転の有無にかかわらず、車両を運転する社員全員である。

取得のきっかけは、会社規模の拡大に伴い社員数が増え、安全運転管理が難しくなってきた事にある。一度拠点を出発したドライバーを管理する事は不可能であり、運転手個々の安全運転意識の向上のために取得している。

E社の場合、ドライバーは社名の付いた車両を1人で運転することになる。また、運転の仕方やマナーについてもドライバー個々に委ねることになる。このような状況の中、事故・違反に厳しく、私生活でも事故や違反、飲酒運転などを起こしてはならないという会社の安全管理に対する姿勢を全社員に周知徹底させる必要がある。経歴証明書の取得により、E社の事故や違反に対する厳しい姿勢が社員に伝わり、事故・違反の防止に役立っていると考えている。

E支店では、春と秋に交通事故ゼロ運動を実施しており、秋の活動時に経歴証明書を取得している。

なお、入社時には、運転経歴証明と適性検査結果の提出を義務付けており、配属先の決定等に活用している。

2-5-7 安全運転管理診断表の評価と要望

①安全運転管理診断表の評価

E支店では、支店全体の状況を1つにまとめた安全運転管理診断表を取得している。同表は安全指導長を中心に役職者全員が目を通して見ている。特に注視している集計項目は同業者との比較部分である。同表から事故違反件数の経年変化が把握可能であり、安全運転活動の成果を測る1つの指標としても活用している。

大阪事務所作成の安全運転管理診断表はカラーで見栄えは良いが、内容は現状のもので十分である。同表では、8ページにある「交通安全と利益（事業所・個人の損失額）」の表が興味深い。

同表を電子データで提供する事により、利用者はこの資料をより活用できると考える。

余談ではあるが、毎週月曜日に所轄警察署から警察署管内及び道全体の事故状況、注意事項等のメールが送付される。この資料では曜日別の事故違反状況を注視している。

②自動車安全運転センターへの要望

自動車安全運転センターからの安全教育プログラムの提案を希望する。今まで運転者教育は自社内で実施してきたが、より良い指導を実施するため、車種別に事故・違反特性に対応した運転者教育のモデルケースを提案するサービスがあると良い。ちなみに、安全運転教育を行う講師は自社内にいるため、自動車安全運転センターへの依頼は特に考えていない。

2-6 F社訪問調査結果

2-6-1 事業所概要等

F社は、貴金属リサイクル事業・環境保全事業を行う企業で、神戸本社、東京本社のほか全国に21の事業所・営業所、3つのリサイクルセンター、7つの工場を設置している。主に貴金属や希少金属のリサイクル、産業廃棄物の処理を行う事業であり、取引先は、病院、印刷、写真、歯科、電子材料、宝飾製造業など様々である。

F社の車両保有台数は496台で、大型貨物が42台、中型貨物が165台、小型貨物が256台、主として管理者等が利用する乗用車が33台で、そのほとんどがリース車両である。車両の使用用途は、金属や産業廃棄物の回収が主である。回収ルートはほぼ定まっておらず、定期回収及びルート営業を行っている。

F社の従業員数は750人で、このうち業務で運転するのは430人程度である。運転専従者は20人ほどで、残りの410人は営業職が中心で、業務の必要上で運転する社員である。

2-6-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

F社において過去3年間に発生した事故件数は人身事故が17件、物損事故が83件、人身、物損事故合わせて100件である。単年度では、人身、物損事故合わせて30件程度が発生している。

人身事故は減少傾向にあり、平成18年度は3件である。物損事故は、場所が不案内の新規顧客を訪問する際、地図を見ながらの運転による追突、構内や客先での後退時等が多い。また、飛び石による被害事故も多い。これらの多発事故を抑制する取り組みを行ってきており、具体的には車間距離を保った運転指導、バックモニターの設置などを行い、事故件数は減少傾向にある。これらの一連の事故防止策により、被害事故も減少している。これは、追突事故防止のため車間距離を広く保つ指導をし、車間が広がった結果として飛び石による被害事故も減少しているということである。

② 違反

F社における違反件数は、平成18年度で108件である。このうち22件は駐車違反である。F社は産業廃棄物の回収が主な事業であり、客先で駐車し、廃棄物等の積載作業を行う必要があるが、平成18年6月の道路交通法改正以降、駐車違反の取締りが厳しくなり、駐車違反が増加した経緯がある。有料駐車場やコインパーキングの利用等の対策を行っているものの、東京や大阪の都心部では、駐車場不足により、違反解消がままならない状況である。

この他、違反の内容としては速度違反、シートベルト不着用が多く、同じ人が繰り返し違反するケースが見られる。速度違反に対しては、デジタルタコグラフを全車に設置し、速度管理を強めたことにより減少している。

また、事業所から運転者に対する連絡は、F社が貸与する携帯電話にメールで送信する事としており、これにより携帯電話違反も減少している。

F社における事故・違反件数の推移を表4-2-6に示す。事故の中では、人身事故の減少傾向が顕著である。

表4-2-6 F社における事故・違反件数

(単位：件)

	事故		違反	合計
	人身事故	物損事故		
平成16年度	8	31	不明	不明
平成17年度	6	22	不明	不明
平成18年度	3	30	108	141
合計	17	83	不明	不明

2-6-3 安全運転管理の組織体制

F社では、安全管理を推進する組織として専門の委員会を設置している。この委員会では、交通安全と安全衛生の両面を所管している。年に2回の会議を開催しており、社長から所長クラスの間環境安全委員までが出席している。下部組織に当たる事務局では、毎月会議を開催し、全社の事事故事例の共有化や再発防止対策の妥当性を検証している。

これとは別に、各拠点でも環境安全委員会を開催しており、毎月1回1時間半程度をかけて交通安全と安全衛生の会議を行っている。

F社では、安全運転管理者、副安全運転管理者、運行管理者ともに専従者ではなく、本来業務との兼任となっており、安全運転管理者は所長クラスが担当している。

2-6-4 安全運転管理に関わる費用

安全運転管理のための費用は、1人当たり3,000～5,000円程度である（①+②のみの費用）。

平成18年度の主な支出項目は以下の通りである。

① 運転経歴証明書の取得（単価700円×430人×2回＝602,000円）

業務用車両を運転する営業社員全員分を、概ね7月と1月の年に2回、取得している。

② 優良運転者表彰（120～130万円）

3年間無事故・無違反の者を表彰し、報奨金として3万円を支給している。概ね年間40～50人が受賞している。

③ バックモニターを設置（1台当たり7万円～8万円）

全車両にバックモニターを設置している。物品を荷台に積載する事により後方の視界が悪くなり、後退時の物損事故が多いため導入した。

④ デジタルタコグラフの導入（1台当たり15万円～16万円）

全車両にデジタルタコグラフを設置している。平成19年4月から稼動しており、初期投資費用は1億円近くであった。

2-6-5 実施している安全運転施策

F社では様々な安全運転施策を実施しているが、中でも特徴的な施策は以下のとおりである。

① 目標を定めた全社的な交通安全運動

F社では、毎月安全重点課題を決めて全社的に取り組んでいる。また年間の事故発生件数目標値も定めており、結果は委員会へ報告するとともに毎月各拠点にフィードバックし、事故抑制を

図っている。目標値は、平成15年に車両台数×10%から始まったが、毎年、1%ずつ目標事故件数を減らしており、今年目標値は車両台数の7%とし、来期は車両台数の6%を目標とする計画である。これまでの4年間は、目標値を下回る実績を達成しており、平成19年度は年度途中であるが、目標値を下回ることができそうな推移である（表4-2-7）。

表4-2-7 F社における事故発生件数目標と実績値

年度	目標値（件）	実績値（件）
平成15年度	41	34
平成16年度	41	39
平成17年度	38	28
平成18年度	34	33
平成19年度（途中）	30	20

② デジタルタコグラフの導入

F社では、以前よりタコグラフを全車両に設置していたが、改正省エネ法の対応に合わせて、デジタルタコグラフに切り替え、平成19年4月から稼働している。デジタルタコグラフは業務上の車両管理にも使用するが、速度違反などの安全運転管理にも有益である。

③ バックモニターの設置及び実技教育

後退時の物損事故が多いため全車両にバックモニターを設置している。安全に後退できるよう、実技教育も実施している。

④ 新入社員に対する安全教育

入社後3カ月以内に運転路上研修を実施し、運転技術の評価をしている。安全運転管理者または所属長による試験があり、110点中88点以上の全体得点、及びチェック項目ごとの基準得点をすべてクリアしないと単独による営業運転ができない。合格率は80~90%で、不合格者はパスするまで追試験を受ける事になっている。この新入社員の運転技術評価に使用しているチェック表が表4-2-8である。

表 4-2-8 F社における安全運転チェック表

安全運転チェック表

総合点(最低基準88点)
/110点(満点)

●安全運転チェックについては、1時間を目安として下さい。
ただし、法に定めのあるもの(信号無視・スピード違反等)が守られない場合は途中で中断し、指導後、日を改めて再度安全運転チェックを行って下さい。
●実施したのものについてはすべて提出して下さい。

実施日 _____
所属名 _____
氏名 _____

評点 ・ いつも実行している2点 ・ 時々しない1点 ・ ほとんどしない0点

項目	基準点	評価	項目	基準点	評価
●乗車時降車時安全確認	3点	評価	●交差点の右折	5点	評価
車体の周囲や底部を確認している			事前に後方の状況を確認している		
乗車時ドアを開ける前に後方を見ている			予め道路の中央に寄っている(前もって準備している)		
降車時に安全確認をしている			交差点への接近速度が遅くない		
小計			交差道路・対向右折車・横断歩行者への注意を十分している		
●乗車姿勢	4点	評価	右折に際して徐行している		
シートベルトを正しく装着している			小計		
シートに深く腰を掛けている			●交差点の左折	5点	評価
シートの調節をしている			事前に後方の状況を確認している		
ミラー(サイド・バック)の調節をしている			予め道路の左側端に寄っている(前もって準備している)		
小計			交差点への接近速度が遅くない		
●発進する時	5点	評価	交差道路・対向右折車・横断歩行者への注意を十分している		
ミラー(サイド・バック)で左右・後方の状況を確認している			左折に際して徐行している		
側方を首から動かし確認している			小計		
アンダーミラーで直前の死角を見ている			●ハンドル・ギアチェンジ操作	2点	評価
ウインカーの合図を出してから発進している			正しいハンドル操作が出来ている		
ゆっくり発進している(急発進していない)			チェンジ操作はニュートラルで間をとっている		
小計			小計		
●走行時	5点	評価	●合図の出し方	3点	評価
法定速度が守られている			合図を出す前に周囲の状況を見ている		
速度ムラがない			右左折時は30m手前で出している		
車間距離は速度に応じて十分にとられている			車線変更時はハンドルを切る3秒前に出している		
カーブの手前で減速している			小計		
カーブの進路は適当である			●相手の動静判断	2点	評価
小計			対向右折車・交差車両がいる場合は相手方の動向を確認している		
●信号交差点 への進入・通過(直進)	3点	評価	駐車車両への注意をしている		
交差道路・対向右折車・横断歩行者に注意している			小計		
状況に応じた安全な速度である			●ブレーキの使用	2点	評価
黄信号で無理に交差点に進入していない			少しでも危険を感じたらブレーキペダルへ足を移している		
小計			停止状態に移るべきだと判断したら速度を十分に落ととしている		
●優先道路進行中	3点	評価	小計		
小さな交差点を軽視する傾向がない			●指定場所(一時停止)における注意事項	2点	評価
交差点で、交差道路・対向右折車・横断歩行者に気を付けている			停止線の直前で停止している		
家や駐車場等の出入口に注意を向けている			交差道路の遠くまで見ている		
小計			小計		
●見通しの悪い交差点 への進入	3点	評価	●後退	5点	評価
交差点への接近速度が遅くない			後退する前にミラー(サイド・バック)で確認している		
徐行(すぐに停止できる)をする			注意を左右後方へ細かく配分している		
必要のある場合、一時停止している			アイドリング程度の回転数で後退している		
小計			前進中に、進入する場所の安全を確かめている		
●黄・赤信号で止まる時	3点	評価	後退する距離は必要最小限である		
停止する地点の15m手前で速度を10km/h以下に落ととしている			小計		
後方の安全が確認できるまではハンドルから手を離していない					
前車がある場合は1台分の車間距離を確保している					
小計					

【安全運転管理者コメント】 注意点、指導内容

回目	
事務局 (環安Q)	安全運転 管理者

2-6-6 経歴証明書利用の実態

経歴証明書は平成11年より9年連続して取得している。取得のきっかけは、優良運転者表彰を行う際の確認資料としての活用である。従来は、年に一度表彰対象者分のみでの取得であったが、私用で運転中に酒気帯びにより取り締まりを受けた事例や私用での違反報告もれが発生したため、平成18年からは半期に一度、営業社員全員分を取得するようにした。これにより、運転者の意識向上と事故・違反の申告漏れ防止に役立っている。営業社員全員分を取得するに当たっての社員からの反対は特に無かった。

F社では、経歴証明書を年に2回取得しており、取得費用の負担が大きいと感じている。3年連続して取得した場合には割引になるなど、回数、年数、人数などに応じた団体（大口）割引の制度があれば良いと考えている。

2-6-7 安全運転管理診断表の評価と要望

F社の場合、損害保険会社からも事故報告資料が入手できるため、現状の安全運転管理診断表はあまり活用していない。安全運転管理診断表は全社分と各拠点分を取得しており、各拠点に配布している。

現在の安全運転管理診断表の他には、事故多発者、違反多発者のリストの提供を望んでいる。当社では事故防止、違反防止に向けて何年も取り組んでいるが、今後は個人指導が大切であると考えており、個人指導につながる資料を望む。例えば、最重点指導対象者として事故や違反多発者のデータ（累積点数や行政処分前歴の個人名リスト一覧表）があれば、抽出の手間が省略でき、対象者を絞った個人指導ができる。さらに、その個人への指導のアドバイスがあればなお良い。

過去の安全運転管理診断表では、大阪の安全運転管理診断表と同様にランク付けの資料も掲載されていたと記憶している。ランク付けは興味深く、全般に大阪方式のほうがわかりやすい。なお、安全運転管理診断表は電子データで受け取ることができれば社内資料用に再度入力する手間もなく、もっと活用できるようになる。

青森県警にはドライビングシミュレーターを搭載した車両があり、実技研修を受けられるといったサービス提供がある。こうした施設や設備の紹介が自動車安全運転センターからあると良い。また、研修の講師は、同じ人だと同じ話になってしまうため、効果的な研修を行うために講師の紹介もしてほしい。

2-7 G社訪問調査結果

2-7-1 事業所概要等

G社は、関西から九州にかけての乳製品の輸送を主力業務としており、貨物運送事業、倉庫事業、食品流通加工事業などを営む企業である。また、スーパーやコンビニエンスストアへの食料品輸送の業務もある。ここでは、主にG社の主要拠点である4つの支店の状況について述べている。

G社の車両保有台数は、大型貨物が83台、中型貨物が7台、小型貨物が2台、主に本社部門が利用する乗用車が27台、その他産業廃棄物を収集運搬する車両が1台、合計120台である。

G社の運転者数は、運転専従者が139人、運転兼務者が5人、通勤のみの運転者が30人の合計169人である。通勤に自動車を利用するのは、地方の営業所勤務者の他に、夜間に出勤する運転専従者である。本社の事務職でマイカー通勤の者はいない。

G社では運転専従者を正社員から契約社員へと切り替えており、新規の運転専従者の採用は、ほとんどない。運転専従者は、まず契約社員として契約し、優秀な契約社員を正規社員運転者として採用する方針としている。古くからの運転専従者は待遇も良く長年勤務する傾向にあり、このため運転専従者の平均年齢は年々上昇し、現在は平均年齢45歳位である。

2-7-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

G社において過去3年間に発生した事故件数は人身事故が10件、物損事故が69件、人身、物損事故合わせて79件である。

G社では予め運行ルートを決めており、住宅街を通過するような輸送ルートは避けるようにしている。このため、住宅街での事故や車対車の事故はほとんど発生していない。この10年間をみると事故件数は60%程度に減少している。これは車両を大型化し、1回の輸送で大量に運べるようにしたことも影響している。

平成17年度に業務量が増大したこともあり、事故件数が急激に増加した。事故内容としては、早朝のスーパーやコンビニエンスストアへの輸送時の居眠り運転による自損事故が多かった。そこで、この年に非常事態宣言を発令し、社長名により家族へ安全運転を呼びかける手紙を出し、「安全運転は家庭から始める」方針を徹底してきた。その結果、平成17年度から平成18年度にかけて事故件数の大幅な削減に成功した。

なお、物損事故も多いが、内容は看板への接触や駐車場内での後退によるものが大半である。

② 違反

G社における過去3年間の違反件数は、平成16年度54件、同17年度82件、同18年度39件の合計175件である。平成17年度から同18年度にかけの違反が大幅に減少しており、その後も減少傾向にある。なお、これらの違反は大部分が私用での運転時に発生したものである。

違反の内容としてはシートベルト不着用が最も多く70%程度を占めている。次いで多いのが、速度違反である。業務中の速度違反は小型貨物車に多く、荷物の積み込みの遅れから速度を出しすぎたり、帰社時に「早く帰って休みたい」と考えて速度違反をしたりするケースが多かった。現在、高速道路における90km走行を指導しており、事故防止に役立っている。また、4時間以上連続して走行させない、定時で帰る事ができるよう慣れた道を走らせるようにするなどの対応をしている。

表4-2-9 G社（グループ企業を含む）における事故・違反件数

(単位：件)

	事故		違反	合計
	人身事故	物損事故		
平成16年度	1	17	54	72
平成17年度	6	31	82	119
平成18年度	3	21	39	63
合 計	10	69	175	254

2-7-3 安全運転管理の組織体制

G社では、安全衛生会議において毎月1回3時間程度の会議を開催している。この会議では、交通安全と安全衛生の2つの分野を所管し、午前と午後に分けて会議を開催している。また、社内のイントラネットで事故の速報を流しているほか、交通事故等の緊急時にも対応できるよう緊急管理組織網を整備している。

G社では、安全運転管理者、副安全運転管理者、運行管理者を支店ごとに設置している。安全運転管理者は支店長クラス、副安全運転管理者は課長クラスとなっている。運行管理者は大きい支店で7～8人、小さい支店では3～4人が資格を取得している。現在、運行管理者による会議は行われていないが、今後は開催していく意向であり、運行管理者を育成する学校をつくりたいという意欲も持っている。

2-7-4 安全運転管理に関わる費用

G社における平成18年度の安全運転管理費用は、1人当たり10,000円以上の高額となっている。平成18年度の主な支出項目と費用は以下の通りである。

① セーフティレコーダーの導入（1台当たり約18万円）

平成18年10月から平成19年3月にかけて、約1億円を投じ全車両にセーフティレコーダーを導入した。運転者の運転特性を把握し、安全運転指導を行うために利用している。

② 運転記録証明の取得（約60万円）

年に1回、運転免許所持者全員分を取得している。取得対象者には嘱託社員も含まれる。

③ 表彰制度のための費用

ある一定期間無事故・無違反者に対し商品券を贈呈している。商品券は無事故・無違反期間に応じて金額が異なり、1～2万から最高額で5～6万円位となっている。

④ 研修所における研修

クレフィール湖東交通安全研修所に年間約50人、中部トラック総合研修センターに年間15人、中央研修所に年間4人が参加している。研修受講者を選定する定まったルールはないが、おおむね3年に1回は研修を受講できるようにしている。

2-7-5 実施している安全運転施策

G社では様々な安全運転施策を実施しているが、中でも特徴的な施策は以下のとおりである。

① セーフティレコーダーの導入

平成19年3月までに全車両にセーフティレコーダーを導入している。同年4月から運用を開始しており、運転者の運転特性を把握するとともに、安全運転指導、添乗指導などの個別指導に役立てている。

② 車両動態管理システム

現在地、走行速度、ドアの開閉、商品の温度管理などのデータをリアルタイムで把握する事が可能なシステムである。主目的は物流管理、車両管理のシステムであるが、速度違反等の監視も可能である。

③ 教育推進員・マイスター（添乗指導員）制度

平成18年度から、自動車安全運転センターの退職者を自社の教育推進員として迎え入れ、知識、経験、ノウハウを活かした教育指導を展開している。教育推進員は改正法令の周知教育、心理テスト（適性診断）等を行い、また、添乗指導等による安全運転指導を実施している。また、ベテラン優良ドライバーをマイスターとして認定し、教育推進員と同様に添乗指導等を行わせている。

なお、添乗指導で使用しているチェックシートは表4-2-10のとおりである。

④ 定期研修

入社時を皮切りに、3年に1度は研修に参加する機会を確保している。管理職を対象とした階層別研修や事故惹起者に対する教育も実施している。

⑤ 運転者の酒気帯び検査

平成18年9月から全営業所において、始業前点呼時に酒気帯び検査を導入した。検査に不合格の者がいた場合、管理職も処分される事となっており、酒酔い運転には厳しい態度で臨んでいる。

表 4-2-10 G社における添乗指導チェックシート

添乗指導チェックシート

事業所長	運行管理者						添乗指導員	Ⓜ
実施日	平成 年 月 日	実施時間	時 分～	時 分	天 候			
運転者の所属	運転者の氏名					免許の種類	車両草番	
	指導項目	チェック内容		判 定	備 考			
遵守事項	点検服装	日常点検(冷凍機・名札の取り付け)実施の状況		A B C				
		挨拶・作業服の着用・身だしなみは適切か		A B C				
		安全靴・ヘルメット・帽子等の着用は適切か		A B C				
		服務規程・配送員作業標準等を遵守しているか		A B C				
交通法規	マナーの励行	制限速度を守って走行しているか		A B C				
		通行区分を守っているか		A B C				
		合図の時期は適切か(合図なし・遅れ)		A B C				
		追突しない車間距離を保持しているか		A B C				
		信号の表示に従ったか		A B C				
		一時停止すべき場所で完全に停止しているか		A B C				
運転操作の基本・安全確認	発進時	タイヤ止めの装着状況		A B C				
		回り込み乗車による安全確認をしているか		A B C				
		発進準備(シートベルトの着用・運転姿勢)		A B C				
		適切なハンドル操作が出来ているか		A B C				
	走行中等	緩やか発進、加速を励行しているか		A B C				
		不要な加速、減速を避けた安定走行をしているか		A B C				
		前方車両等の情報を早どりして対応しているか		A B C				
		防衛運転の意識をもって運転しているか		A B C				
	交差点等	「ながら」「だろう」運転をしていないか		A B C				
		エンジンブレーキを併用したブレーキ操作をしているか		A B C				
		信号の変わり目に無理して進入していないか		A B C				
		右左折時の減速及び安全確認は適切か		A B C				
	側方通過	横断歩道付近での歩行者、自転車の保護は適切か		A B C				
		歩行者、車両などの側方通過は適切か		A B C				
		側方通過時、対向車両等の安全確認は適切か		A B C				
		後退時の目視による安全確認は適切か		A B C				
後退時	車両の特性を配慮した安全確認は適切か		A B C					
	後退時、一呼吸おいてから運転操作をしているか		A B C					
	譲り合いの気持ちをもって運転しているか		A B C					
	エコドライブの意識は適切か		A B C					
その他	その他一般	品質管理を念頭に入れた運転を励行しているか		A B C				
		運行後点検・車両の整理、整頓は適切か		A B C				
				A B C				

※ 評定の基準 A 問題がない B やや問題がある C かなり問題がある

総合所見	運転者の遵守事項	A B C	
	交通法規の励行	A B C	
	運転操作の基本	A B C	
	安全確認の励行	A B C	
	その他一般	A B C	

2-7-6 経歴証明書利用の実態

経歴証明書は平成16年より4年連続して運転免許所持者全員分を取得している。対象となる社員は、業務運転の有無にかかわらず、運転免許を保有する全社員と嘱託社員である。

取得のきっかけは、無免許運転者（免許失効者）がいないかをチェックすることであった。現在では、無事故・無違反者の表彰、事故・違反の状況に応じた個別指導などにも活用している。経歴証明書の取得により、安全運転管理を徹底する事ができ、大きな効果があったと考えている。

2-7-7 安全運転管理診断表の評価と要望

現状の安全運転管理診断表は、若干見にくいと感じる。事故・違反件数等を100人当たりの数値にしてしまうとG社の場合、値が小さくなりすぎてしまう。資料のページ数が多くなっても良いので、もう少しわかりやすい表現になればありがたい。

棒グラフと折れ線グラフの複合グラフは、右軸と左軸を理解できない者がおり、わかりやすい工夫を望む。また、週毎や24時間の時間帯別事故・違反発生件数等の時系列の資料があると良い。さらに、安全運転教育のポイントを付したコメントがあると良い。

G社では、運転経歴証明書の資料から、事故の時間帯別発生状況、重点指導項目、個別事故の一覧などを自社内で作成して資料としている。大阪の安全運転管理診断表は狭いスペースにいろいろと入りすぎて煩雑すぎる。

G社では、クレフィール湖東交通安全研修所、中部トラック総合研修センター、中央研修所の3カ所の研修所を利用しているが、中央研修所は遠方であるため、研修所までの移動費用がかさむ。中央研修所までの交通費の補助金があれば中央研修所で集中して研修を受講できるため、支援の検討を望む。また、中央研修所の講師を派遣するサービスがあれば利用したい。1日15万円程度の費用負担までならば対応可能であろう。

大型貨物と中型貨物の安全教育用DVDは、大変、役に立っており、今後も教育用のビデオの提供を望む。無償での提供が難しければ、自動車安全運転センターで「交通安全友の会」等をつくり、会費で教育DVDを作成してはどうか。教育用DVDは、1作品6万円程度までなら購入しやすい。

2-8 H社訪問調査結果

2-8-1 事業所概要等

H社は、オフィス機器、コンピュータ周辺機器、ビジネス情報機器、カメラ、光学機器などの製造事業者である。調査対象事業所の地区には、カメラ、放送機器、事務機器などに用いるレンズの製造を主とする3事業所がある。以降では、訪問事業所が立地する地区の3事業所の活動を紹介する。なお、訪問事業所が立地する地区の3事業所をまとめて、H事業所グループと呼ぶ。

H事業所グループの社員は約3,500人、派遣社員等を含めると約8,000人である。

H事業所グループの車両保有台数は、乗用車3台であり、社員数と比較すると極端に少ない。これは、輸送関係は別の関連会社が担当しているためである。

H事業所グループの運転専従者は1人で、運転兼務者も30~40人と少数である。年間走行距離は約400kmで走行距離も短い。

一方、通勤のみの車両利用者は、約5,500人と多い。H事業所グループのある工業団地では、マイカー通勤の車両が集中しており、通勤時間帯には渋滞が発生している。

2-8-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

H事業所グループにおいて過去3年間に発生した事故件数（通勤時と私用時の両方を含む）は人身事故が61件、物損事故が255件、人身、物損事故合わせて316件である。事故の発生件数は、平成16年度が116件、平成17年度が102件、平成18年度が98件で、年々減少傾向にある。

H事業所グループは保有する車両が少数のため、業務中の事故はほとんどなく、通勤時、私用時の事故が大半である。通勤時の事故と私用時の事故の割合は概ね6：4で、通勤時の事故が多い。

H事業所グループにおける事故の特徴は、幹線道路における追突事故が多い事である。その原因は、スピード超過、前方不注意の他、走行中に後方に注意しないことにあると考えている。さらに、この地域では、移動手段を自家用車に頼らざるを得ない地域で走行車両が多い上、スピードを出す運転者が多く、さらに、右側専用車線がない場所で右折待ちする車両が多いこと等で、スムーズな運転が難しいことがある。また、歩行者用信号が赤になってからの車側青現示が長く、不慣れなドライバーが青でありながら減速するなど、事故を誘発しやすい地域特性も背景にあると考えている。

② 違反

H事業所グループにおいて発生した違反件数は経歴証明書の件数を集計すれば把握できるが、当事業所グループでは、集計していない。過去の違反件数の詳細は明らかではないが、違反件数は年々減少傾向にあると考えている。

違反の主な内容は、速度超過とシートベルト不着用である。

表4-2-11 H事業所グループにおける業務中の事故・違反件数

(単位：件)

	事故		違反	合計
	人身事故	物損事故		
平成16年度	11	105	不明	116
平成17年度	34	68	不明	102
平成18年度	16	82	不明	98
合計	61	255	不明	316

2-8-3 安全運転管理の組織体制

H事業所グループの安全運転管理者、副安全運転管理者は1人ずつで、いずれも兼務者である。事業所長が委員長を務める交通安全委員会には、安全運転管理者、副安全運転管理者、社内で組織しているモータークラブ会長及び副会長、労働組合代表、総務課長、事務局（安全衛生課）が出席し、年2回の会議を開催している。

モータークラブには車で通勤する者全員が加入し、各部・課の課長代理、主任クラスの40人が役員となり、毎月1回役員会を開催している。役員会は事故の報告、教育、意識啓発を役割としている。

2-8-4 安全運転管理に関わる費用

H事業所グループにおける平成18年度の安全運転管理費用は、1人当たり5,000～10,000円である。平成18年度の主な支出項目と費用は以下の通りである。

① 運転記録証明の取得（@700×約3,200人分＝約224万円）

業務用車両運転者、車両による通勤者全員分を取得している。

② 優良ドライバー表彰（約80万円）

5年のサイクルで無事故・無違反の優良運転者を表彰している。表彰時には無事故・無違反の年数に応じた商品券を贈呈している。

表4-2-12 H事業所グループにおける無事故・無違反者表彰制度

無事故・ 無違反期間	贈呈金額	無事故・ 無違反期間	贈呈金額
5年	3,000円	25年	7,000円
10年	4,000円	30年	8,000円
15年	5,000円	35年	9,000円
20年	6,000円	40年	10,000円

③ 中央研修所における研修（約400万円）

モータークラブ役員及びその年の新入社員を対象に、自動車安全運転センター中央研修所の研修を受講させている。研修は1泊2日で、モータークラブ役員は@30,000×33人分、新入社員は@30,000×100人分であり、その費用を会社が負担している。

④ ツインリンクもてぎにおける研修（@26,000×10人×10カ月＝約260万円）

1泊2日の中央研修所での研修に参加できなかった者が「ツインリンクもてぎ」で安全運転研修を受講する制度である。日帰り研修の費用を負担している。

⑤ 適性検査

損害保険会社が実施している適性検査の費用を負担している。

2-8-5 実施している安全運転施策

H事業所グループでは、様々な安全運転施策を実施しているが、中でも特徴的な施策は以下のとおりである。

① マイカー通勤許可制度

免許証、任意保険証、車検証を申請書に添付して提出する。任意保険の内容は対人無制限、対物も一定金額の補償を上回るなど、H事業所グループ全体で定められた基準がある。許可された者にはステッカーが配布され、これにより敷地内駐車場の利用も許可されるとともに、モータークラブ加入者となる。

② モータークラブ制度

マイカー通勤者のための事業所敷地内駐車場の管理運営と、自動車利用者に対する交通道德の啓蒙を目的としたクラブである。事故発生率（事故件数÷モータークラブ会員数）3.0%、などの目標を立てて活動している。

③ 交通危険予知トレーニング

毎週金曜日を交通KY（交通危険予知トレーニング）の日と定めており、H事業所グループ共通のシートを使用して意識を高めている。

④ 部外へ委託しての安全運転教育

中央研修所、ツインリンクもてぎを活用した研修に年間約230人が参加している。この他、損害保険会社と連携した適性検査に50人、ドライビングシミュレーターによる教育に50人が参加している。

⑤ 交通安全手帳

交通安全委員会、モータークラブが作成している40頁程度のもの、運転の基礎知識、危険箇所マップなどの事故情報、モータークラブ規約などの規定関係、会員特典情報などを掲載し、モータークラブ会員に配布している。

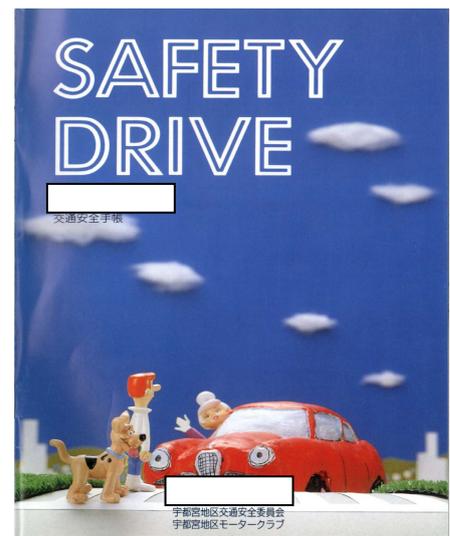


図 4-2-2 交通安全手帳

2-8-6 経歴証明書利用の実態

経歴証明書はおよそ20年連続して取得している。対象者は、モータークラブ会員であるが、マイカー通勤者は全員がモータークラブ会員であり、実質、自動車通勤者全員が、経歴証明書の取得対象となる。

20年以上前は経歴証明書の取得が任意取得で、取得意向のある者だけが取得していた。しかし、通勤時の死亡事故が多発し、本社の安全衛生委員会で死亡事故を報告するのは辛い事であった。「罰則で縛るのではなく良い事を褒める」という方針で、モータークラブ全会員分の経歴証明書を取得して、表彰に活用する事となった。初期の頃は全員取得が難しかったが、表彰のために取得するという事で運転者の理解を得られた。

経歴証明書を取得するようになってからの事故減少は顕著であり、大変、効果があると考えている。

2-8-7 安全運転管理診断表の評価と要望

H事業所グループでは、約20年にわたり経歴証明書を取得してきたが、安全運転管理診断表の存在はつい最近まで知らなかった。今後は毎年受領したいと考えている。全国の傾向との比較や、通勤に車両を利用する者が多い事業所間での比較があると良い。

大阪の安全運転管理診断表はカラーで見やすく、特に「Dランク」の文字は目に付きやすく良い。安全運転管理診断表は今回初めて存在を知ったので、今後は経年比較をするなどして活用していきたい。

H事業所グループでは、業務で車両を運転する者は少なく、通勤で車両を使用する者が多い特徴がある。したがって、教育にしても、統計データにしても通勤での車両利用者に特化した内容のものであってほしい。現在利用している外部研修などは、プロドライバー向けになっている。講話にしても事故の話ではなく、安全運転の話をしてもらえるとありがたい。プロドライバーから見た運転のコツなどの話があると良い。

2-9 I社訪問調査結果

2-9-1 事業所概要等

I社は、群馬県から京都府にかけて10カ所の営業所を所有する貨物運送事業者である。I社には、自動車の陸送を行う陸送部門と、自動販売機の商品補充と管理を行うオペレーション業務部門、運転手の派遣業務を行うドライバーズサービス部門の3つがある。

I社の主要業務である陸送部門では、年間100万台の車両輸送を行っている。輸送エリアは自動車製造工場、港湾、モータープール、自動車販売ディーラーなどの間で、走行エリアはほぼ日本全国である。陸送に使用するのは主にトレーラーである。

I社の車両保有台数は、トレーラー115台をはじめ、陸送部門の車両が約190台、その他平ボディ、バン型車両が約40台の合計約230台である。また、ドライバーズサービス部門では約400台の運転を代行しているが、それらの車両は当社の所有ではなく、顧客の保有する車両である。

I社の従業員は約1,400人で、うち運転専従者及び運転兼務者が1,300人である。残りの100人は事務職で、うち通勤のみの車両運転者が50~60人である。

I社陸送部門の車両1台当たりの走行距離は月に約1万kmと長距離で、運転者によっては月に1万2千から1万3千kmを走行する者もいる。

2-9-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

I社において過去3年間に発生した人身事故件数は19件である。物損事故件数の詳細は把握できていない。

人身事故は、夜間公道で積み込み作業中に他車に飛び込まれるケースがほとんどで、I社側の過失によるものはほとんど発生していない。物損事故は、交差点での左折時に巻き込みにより発生する事が多い。

② 違反の状況

I社における過去2年間の駐車違反件数は、平成17年度59件、平成18年度105件の合計164件である。

自動販売機の商品補充と管理を行うオペレーション業務部門では、この駐車違反が多い。自動販売機の設置場所がビル内などの場合、運転者が車から離れるため、駐車違反となるケースが発生している。陸送部門では違反件数が極端に少なく、平成19年度では大型車通行区分違反が2件あるだけである。

なお、その他の違反を含むI社全体における違反件数は、年々減少傾向にあると考えている。

表4-2-13 I社における事故・違反件数

(単位：件)

	事故		違反	合計
	人身事故	物損事故		
平成16年度	5	不明	不明	不明
平成17年度	6	不明	59	不明
平成18年度	8	不明	105	不明
合計	19	不明	164	不明

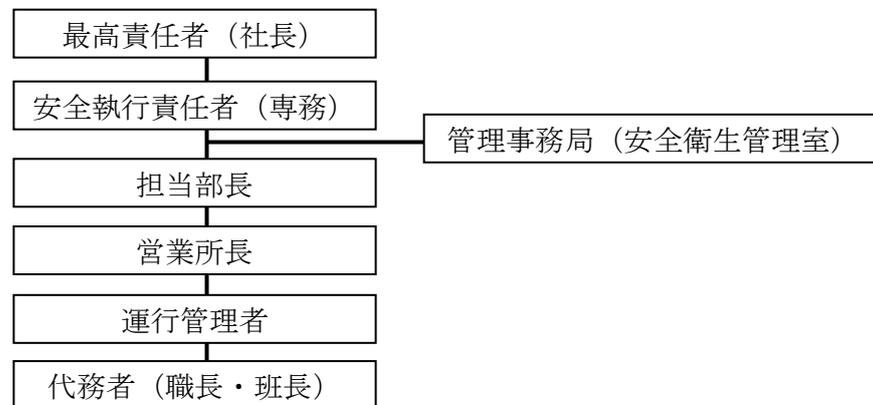
※違反は全て駐車違反である。

2-9-3 安全運転管理の組織体制

I社は、保有車両が300台未満で、国土交通省の運輸安全マネジメントを義務付けられる事業所ではないが、運輸安全マネジメントに則り、図4-2-3の組織体制により安全運転管理を行っている。

本組織は、社長を最高責任者、専務を安全執行責任者としており、安全衛生管理室が事務局を担当している。担当部長は部次長会、営業所長は所長会というように各々の会議を月1回程度開催している。

I社の運行管理者は約50人で、各部署に2～3人を配置している。



※担当部長以下は、部門ごとに組織している。

図4-2-3 I社における安全運転管理の組織体制

なお、本組織は、交通事故防止を主としているが、積み込み時等に商品車を傷つける事故の防止活動なども担当している。労働災害は年に数件と件数は少ないものの、本組織において労働災害を含めた安全衛生活動も行っている。

I社では、安全運転管理のために、表4-2-14に示すような各階層における会議を毎月開催している。

表4-2-14 I社における安全運転管理の会議

組織	出席者	会議目的
部次長会	部長・次長	安全方針の策定
所長会	所長	安全への取り組み状況報告
職長会	職長	現場の報告
MC会	乗務員	トップとの懇談
班長会	班長	営業所の安全取り組み策定
班会	班員（5～6名）	班員の研修

2-9-4 安全運転管理に関わる費用

I社における平成18年度の安全運転管理費用は、総額で4千万円～5千万円である。平成18年度の主な支出項目と費用は以下の通りである。

① 表彰制度のための費用

無事故・無違反の営業所に対して人数×1,500円を拠出している。

また、1カ月間無事故・無違反であった個人に対して、安全運転奨励金として月3万円を拠出している。

さらに、無事故・無違反の期間に応じて支給する報奨金があり、無事故・無違反期間1年間と3年間で1万円、5年間で10万円、10年間で20万円支給される。その他、走行距離数に応じた無事故・無違反表彰制度なども実施している。

I社では、9割以上の従業員が何らかの表彰を受賞しており、安全運転管理に関わる費用のうち、表彰のための費用が最も大きい。

② 運転記録証明の取得（単価700×約1,350人分＝約95万円）

事務職まで含めて車両を運転する者全員分を取得している。

③ 運転適性診断

3年に1回受診する事としている。費用負担は交通費を含めて1人当たり約1,500円である。

④ 班長合宿研修

交通安全を主なテーマとしているが、接客マナーや商品車の取り扱い方法なども含めた合宿研修を年に1回、班単位で実施しており、その費用を拠出している。年間約150人が参加している。

⑤ 安全講習会

12月初旬に、外部講師による講話を行うなど一日の研修を東京本社周辺で実施している。この講習会には約150人が出席している。

2-9-5 実施している安全運転施策

I社では様々な安全運転施策を実施しているが、主な安全運転施策は以下のとおりである。I社の活動の特徴は、班単位の活動にある。下記①～③は班単位の活動で行われるものであり、入社時は班組織に入って①の実施出来る人材に育てあげ、入社時から2年間は②の活動、その後は③の活動によって安全運転に取り組んでいる。

① 79km、59km走行

I社では、高速道路では79km走行、一般道路では59km走行を実施している。

5～6年前にデジタルタコグラフを導入し、これにより記録が残る事と、走行速度を守る事で安全運転奨励金や環境手当などの表彰にもつながる事から、ほとんどの運転者が79km、59km走行を遵守している。これにより燃費の改善も図られている。

② 班長、職長等による研修

入社後、職長や班長により、3カ月間トレーラーの添乗指導を実施している。所長クラスによる試験があり、これに合格しないと単独での運転は認められない。2年未満の新人に対しては、営業所で集合教育も行っており、年に2回、座学と実技の両方で実施している。研修時間は当該事業所の事故発生状況などに応じて様々である。

③ 班単位の小集団活動

班長と班員で5～6人のチームをつくり、小集団活動を実施している。この取り組みは20年続くものである。班長会議や、班長合宿研修などで班長が身につけた知識や技術を、確実に班員に伝えるためのものである。年に1回、1泊2日の班合宿を行っており、班単位での活動を通じて事故・違反件数の減少が達成できていると考えている。

④ セイフティ・ドライバー・コンテストへの参加

車両走行、商品車の積み込み、接客マナーを含めたセイフティ・ドライバー・コンテストに、毎年、参加している。このコンテストは、当社が輸送している車のメーカーが主催しているもので、3年前には、当社が優勝をしている。

⑤ 車両への安全装置の設置

I社では、デジタルタコグラフを導入しているほか、追突防止装置を設置している。

⑥ その他

携帯電話はすべてハンズフリーにしているが、運転中は会社から電話をしないようにしている。長距離の運転中に中間（夜間）点呼があるが、会社から電話をするのではなく、安全な場所で運転者から会社へ電話をして中間（夜間）点呼を実施するようにしている。

業務開始の点呼時にはアルコールチェックも行っている。

2-9-6 経歴証明書利用の実態

経歴証明書は平成5年より15年連続して車両運転者全員分を取得している。

取得のきっかけは、運転専従者の無事故・無違反意識を高揚させる事であった。当初は個人単位での無事故・無違反を達成するための手段として用いてきたが、現在は営業所単位でも無事故・無違反が達成出来つつある。ここ2年の勤務者ではシートベルト不着用もほぼ0件となった。

飲酒しない人が増えた事も効果の一つで、会社としても酒を伴う場はなるべくつくり、忘年会も12月の業務終了日に開催するなど、翌日の業務に影響しないように配慮している。

経歴証明書取得に際しては、特に社員からの反対もなく全員の同意を得る事が出来た。経歴証明書の取得により、免許停止となるような者の把握も可能になり、安全運転管理に役立っている。

なお、I社では、現在、採用試験に合格した後に適性検査の実施と経歴証明書の提出を求めているが、今後は採用試験時に提出を求める意向である。

2-9-7 安全運転管理診断表の評価と要望

15年連続して取得しており、継続が大事であると考えている。統計グラフとして表示されるため、各拠点で次はもっと良くしようという意欲がわいている。

当社の場合、「運送事業（貨物）」に分類されて、事故・違反の状況が他社と比較されているが、陸送を中心とした当社は、一般のトラック輸送会社とは大きく異なる。当社と同じような陸送を中心とした企業との比較データを希望している。また、経歴証明書取得開始以来の15年間の事故・違反の推移がわかる資料があると良い。

安全運転管理診断表は、カラーで、また電子媒体での受領を希望している。安全運転管理診断表は、各営業所長に配布しているが、車両運転者にはなかなか説明する機会がない。できれば、安全運転管理診断表から抜粋して資料を作成し、運転者に配布したい。この資料作成のためにも、電子媒体でのデータ提供を望む。

大阪の安全運転管理診断表のように、枚数は少ないほうが良い。

経歴証明書の発行に、それほど人手がかかるものとは思えず、事務処理を効率化して、現在の半値くらいの費用で提供されることを望んでいる。

2-10 J社訪問調査結果

2-10-1 事業所概要等

J社は、飲料水商品の自社製造、販売を行うとともに、他社の飲料水商品の物流業務を受託している。J社の営業拠点は、神奈川、静岡、山梨、愛知、岐阜、三重6県であり、J社グループ（5社）の営業拠点も同様であり、したがって、主な走行エリアも上記の各県である。

J社グループの車両保有台数は2,723台である。このうち物流業務で稼働している主な車両は、中型貨物である。ちなみに協力会社では449台が稼働している。J社の車両保有台数は154台で、中型貨物が117台、乗用車が14台、小型貨物が12台、大型貨物が11台である。

J社の運転者数は、運転専従者が128人、運転兼務者が26人で、いずれも男性である。運転専従者の平均年齢は28歳と若い。

J社の従業員数は455人であり、運転専従者及び運転兼務者を除いた301人のうち、約7割が通勤のみの車両運転者である。

2-10-2 事故・違反の状況

① 事故の状況

J社において過去3年間に発生した事故件数は、人身事故が6件、物損事故が72件、人身、物損事故合わせて78件である。

人身事故は、前方不注意による追突事故、物損事故は、前方不確認、左右不確認などによる接触事故が多い。J社では全車両にバックモニターを設置しているものの、運転者の車両後方感覚の欠如、荷物の積載による視界不良などにより、駐車スペースにおける切り返しや反転などの際の接触事故が多いと考えている。

J社における事故件数は、5年、10年といった長期的視点に立つと、激減していると考えている。特に5年前と比較すると事故件数は半減している。また、事故惹起者が所属する営業所へ出向いて個人面談を行った事やエコドライブの取り組み、運転経歴証明書の取得などにより、1年に4割も事故を削減できた年もあった。

② 違反の状況

J社において過去3年間に発生した違反件数は、平成16年度が7件、平成17年度が19件、平成18年度が9件の合計35件である。事故件数同様、5年前と比較すると違反件数は半減している。5年前はシートベルト不着用、携帯電話操作違反が多かったが、現在は数件である。

表4-2-15 J社における事故・違反件数

(単位：件)

	事故			違反	合計
	人身事故	物損事故	計		
平成16年度	2	23	25	7	32
平成17年度	2	27	29	19	48
平成18年度	2	22	24	9	33
合計	6	72	78	35	113

※私用時における保険不適用件数は除く。

2-10-3 安全運転管理の組織体制

J社グループでは、中央安全衛生委員会、部門委員会、ブロック委員会という3層構造で安全運転管理の体制を組んでいる。部門委員会は、交通安全推進委員会、労働安全衛生推進委員会、防災専門委員会の3つの委員会に分かれており、それぞれブロック委員会が下部組織として位置している。安全運転管理は、交通安全推進委員会が所掌するものである。したがって、労働安全衛生は、別組織である労働安全衛生推進委員会が所掌している。

交通安全推進委員会は、月1回または2回の開催で、1回当たり1時間から2時間程度の会議を行っている。交通安全委員会は年初に年間の行動計画を立案して計画を推進するほか、事故・違反の状況が報告され、現状把握などを行っている。加えて、年間の事故発生件数削減目標も定めており、概ね前年の1割から2割減を目標としている。交通安全推進委員会での協議結果は、ブロック委員会を通じて各営業所に伝達され、営業所内の委員会で報告される仕組みである。このように、上部組織から下部組織に円滑に情報が伝達される仕組みを整えており、職場、営業所などを代表して委員会に参加するものの人選が大変重要であると考えていることから、J社グループでは、リーダーシップのある人材を登用するよう心掛けている。

J社グループには6名の運行管理者がおり、各支店に配属されている。運行管理者による会議は実施していないが、今後実施していく必要性を感じている。



図4-2-4 J社における安全運転管理の組織体制

2-10-4 安全運転管理に関わる費用

J社及びJ社グループにおける平成18年度の安全運転管理費用は、1人当たり10,000円以上である。

① 各種研修（約300万円：J社）

新人に対する研修、安全運転指導者に対する研修など、様々な外部研修を実施している。運転専従者に対しては、毎年研修を実施している。研修先はレインボー浜名湖、鈴鹿サーキット交通教育センター、キョウセイ大学などで固定していない。

② 運転記録証明の取得（@700×約4,000人分＝約280万円：J社グループ）

運転業務にかかわらず、運転免許所持者全員分を取得している。

③ 安全運転表彰（J社グループ）

グループにより内容は異なるが、ある一定期間無事故・無違反だった者に対して、賞金を支給している。J社では1年間の無事故・無違反者に対して1万円を支給しており、年間120人程度が該当している。

④ 契約社員・新入社員の適性検査（J社グループ）

トラック協会、警察などを活用して、契約社員・新入社員の適性検査を実施している。

2-10-5 実施している安全運転施策

J社では様々な安全運転施策を実施しているが、中でも特徴的な施策は以下のとおりである。

① エコドライブ

過去外部の専門業者の指導を仰ぎ、こまめにエンジンを切るなどのエコドライブを徹底している。ここ3、4年実施しており、この取り組み後事故件数が4割削減できたため、エコドライブにより燃費が向上するだけでなく、安全が付いてきていると考えている。

② 同乗指導制度

新人研修の責任者がチェックシートを用いながらチェックを行い、同乗して指導している。一人立ちするまで約1カ月を要する場合が多い。

③ 朝礼点呼時におけるアルコールチェック

朝礼点呼時に免許携行の有無をチェックするとともに、アルコールチェックを実施している。

2-10-6 運転経歴証明書利用の実態

運転経歴証明書は、ここ5年間、希望者分を取得してきた経緯があるが、3年前から業務での車両運転者、通勤での車両運転者全員分を取得していたが、昨年より免許所持者全員取得している。取得のきっかけは、表彰や教育などの管理に活用しようとした事である。業務での車両運転者、通勤での車両運転者全員分の取得に際しては、反対意見もあったが、個人面談を通じて理解を得ており、大きなトラブルには至っていない。

運転経歴証明書の取得によって、会社が安全運転を見ているという会社の姿勢が従業員に伝わり、従業員の意識が変わって事故・違反件数が削減できたと考えており、非常に効果があったと考えている。事故件数が削減できたため、事故処理にかかる修理費も削減できている。

2-10-7 安全運転管理診断表の評価と要望

安全運転管理診断表は、5ページ程度のものを入手している。資料を見る時間がなかなかないため、あまり活用出来ていない。しかし、同業他社との比較資料があれば良いと考えている。安全運転管理は自己満足になってしまうため、他社と比較できる事は良い事であり、業種や使用車両などが本当に類似している業種で比較できる事を希望している。

なお、事故発生時間や事故を起こした者の年齢などは事故報告書に記載されているものの安全運転指導等に活かされていない。

大阪の安全運転管理診断表は、会社のランクが付いていてこれは良いと考えている。

様々な安全運転施策を展開してきたが、マンネリ化してきたと感じている。新しい何かをしていきたいが、なかなか新しい取り組みが見つからない状況である。

以前は中央研修所も活用していたが、費用が高いというイメージがあり、最近では活用していない。自動車安全運転センターでも、講師を15万円から20万円くらいで派遣するサービスがあれば活用したい意向である。

第3章 調査結果概要

3-1 事業所概要

調査対象事業所の概要は表4-3-1及び図4-3-1～2のとおりである。調査対象事業所は所在地、業種、資本金規模ともに広範囲に選定している。

従業員数、運転者数、車両数等、各企業の調査対象範囲は、全社、グループ会社全体等、可能な限り大きい組織を調査対象範囲として調査を実施した。

なお、C社及びH社の保有車両数が少ないが、C社では長期リース車両を多く使用している、H社は輸送業務を系列グループ会社が担当している等の事情のためである。

表4-3-1 調査対象事業所の業種及び所在地

	所在地	企業名	調査対象範囲	業 種	従業員数 (A)	運転者数 (B)	運転者率 (%) (B/A*100)	車両数
1	東京都	A社	全社 (一部グループ企業含む)	運送事業(旅客)	1,765	780	44	355
2	千葉県	B社	全社	自動車の卸・小売業	1,075	710	66	400
3	神奈川県	C社	全社	電気・ガス・水道	450	280	62	80
4	埼玉県	D社	グループ会社全体	土木・建設業	2,500	1,700	68	700
5	北海道	E社	支店全体	運送事業(貨物)	-	-	-	-
6	兵庫県	F社	国内の全社	その他の民間事業所 貴金属リサイクル・産廃処理事業	1,100	430	39	496
7	大阪府	G社	全社	運送事業(貨物)	236	174	74	120
8	栃木県	H社	3事業所分	自動車・食品以外の製造業 精密機器	8,000	5,500	69	3
9	東京都	I社	全社	運送事業(貨物)	1,400	1,350	96	230
10	神奈川県	J社	全社	食品の卸・小売業	455	370	81	154

※従業員数、運転者数、車両数は各企業の調査対象範囲の部所における数値である。

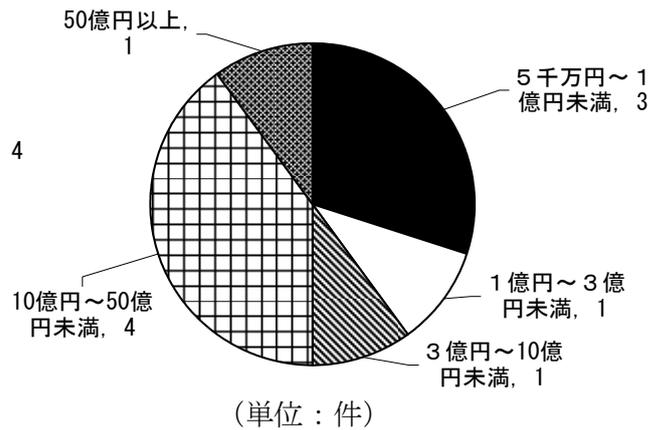
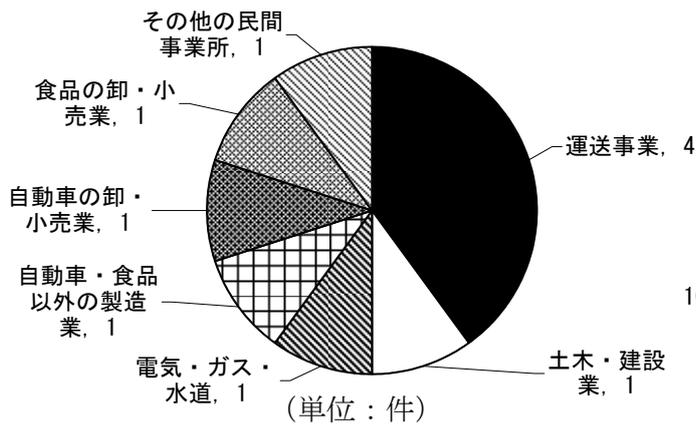


図4-3-1 調査対象事業所の業種

図4-3-2 調査対象事業所の資本金

3-2 事故・違反件数の推移

平成16年から18年の3年間における調査対象事業所の1万人当たり事故・違反件数は、第3部で実施したアンケート対象事業所の平均より低く、事故が1,349.1件/1万人、違反が1,655.9件/1万人である。アンケート対象事業所との事故・違反件数の差は、それぞれ-36.6件/1万人、-703.8件/1万人である(表4-3-2)。

ただし、今回訪問した10事業所から報告された値には、私用の事故・違反を含む例が多数あるため、業務中の事故・違反件数に限定すると、値はさらに低くなる。

このように、今回の調査対象事業所はいずれも事故・違反件数が特に少ない優良事業所である。

表4-3-2 1万人当たり事故・違反件数比較(3年合計)

単位:件/1万人			
	アンケート対象 事業所 (A)	調査対象 事業所 (B)	差 (C=B-A)
事故件数	1,424.3	1,387.7	-36.6
違反件数	2,169.2	1,465.4	-703.8

事故・違反件数の推移は表4-3-3~4のとおりである。平成17年度のG社のように事業の拡大に伴う車両の増加等の要因で一時的に事故・違反件数が増加している事業所もあるものの、事故・違反ともに概ね減少傾向にある。

なお、事故・違反件数減少の取り組み事例を以下に紹介しておく。

G社では、平成17年~18年にかけて、事故・違反件数が大幅に減少している(事故件数35.1%減、違反件数52.4%減)。この大幅な減少を生んだのは、事故急増で緊急事態宣言を行い、社長名で全社員の家族宛に手紙を送ったことである。手紙の内容は、家族の協力のもとに交通安全を推進していく事の必要性が記されており、家族を巻き込んだ交通安全運動として非常に有効な手段であったと考えられる。

また、F社、H社のように、事故違反件数を抑制するために、目標値を定めて取り組む事業所もある。経歴証明書取得により、社員の自己申告より正確に事故違反件数の把握が可能になり、確実な数値目標を設定できるようになった。この方法も事故違反件数を減少させる有効な手段の一つであると考えられる。

表4-3-3 最近3年間の事故・違反件数

	事故件数				違反件数			
	16年	17年	18年	合計	16年	17年	18年	合計
A社	7	10	10	27	65	60	55	180
B社	—	—	—	—	—	—	273	—
C社	11	8	10	29	—	—	—	—
D社	125	132	110	367	22	9	18	49
E社	—	—	—	—	—	—	—	—
F社	39	28	33	100	—	86	46	—
G社	18	37	24	79	54	82	39	175
H社	116	102	98	316	—	—	—	—
I社	—	—	—	—	—	59	105	—
J社	25	29	24	78	7	19	9	35

※加害・被害、業務中・私用時等の区分は各事業所で異なる

表4-3-4 最近3年間の事故・違反件数（指数）

	事故件数(指数)			違反件数(指数)		
	16年	17年	18年	16年	17年	18年
A社	1.00	1.43	1.43	1.00	0.92	0.85
B社	—	—	—	—	—	—
C社	1.00	0.73	0.91	—	—	—
D社	1.00	1.06	0.88	1.00	0.41	0.82
E社	—	—	—	—	—	—
F社	1.00	0.72	0.85	—	—	—
G社	1.00	2.06	1.33	1.00	1.52	0.72
H社	1.00	0.88	0.84	—	—	—
I社	—	—	—	—	—	—
J社	1.00	1.16	0.96	1.00	2.71	1.29
指数平均	1.00	1.15	1.03	1.00	1.39	0.92
G社除く	1.00	0.99	0.98	1.00	1.35	0.98

※平成16年の事故違反件数を1として算出

3-3 安全運転管理の組織体制

安全運転管理の組織体制は、表4-3-5のとおりである。調査対象事業所10カ所全てにおいて、安全運転管理のための組織体制を設けている。

このうち、4事業所においては、安全運転管理の他、企業活動全般の安全衛生面の管理を含めた組織活動を実施している。一方、残りの6事業所においては、安全運転管理に特化した組織であり、安全衛生面は別組織により管理されている。

各事業所ともに、組織内の安全運転管理担当者が月1回程度、定期的に会議を実施し、安全運転対策を協議している。

また、D社のヤングドライバークラブ、H社のモータークラブのように、事業所内の運転者が自主的な組織を運営している事業所もあり、運転者自らが交通安全活動に取り組む事例もみられる。なお、いずれもクラブ活動の費用を、会社側が負担している。

表4-3-5 安全運転管理の組織体制

企業名	組織名称	会議の開催頻度	体制	活動分野		活動内容
				交通安全	安全衛生	
A社	事故防止委員会	年4回	・安全統括管理者(本社取締役) ・運行管理者(各営業所)	○		・交通安全運動の推進、注意喚起等 ・ヒヤリ・ハット体験の原因・対策分析、危険予知トレーニング等
	営業所別事故防止委員会	月1回				
B社	交通安全委員会	月1回	・交通安全委員長(重役) ・安全運転管理者(本社、営業所) ・副安全運転管理者(本社)	○		・再教育の指示、懲罰の決定、優良運転者の選考等
C社	安全衛生委員会	月1回	・全社総括安全衛生管理者(専務) ・中央安全運転管理者(本社安全部長) ・事業所安全運転管理者(本部長、支社長)	○	○	・安全衛生全般を所管 ・会議における事故報告 ・事故原因分析
D社	不明	-	・安全運転管理者 ・(危険予知)トレーナー指導員 ・(危険予知)トレーナー	○		・危険予知トレーナー活動の補佐
	ヤングドライバークラブ					
E社	安全担当者会議	月1回	・安全指導長 ・安全担当者	○		・会議における事故報告 ・交通安全に関する注意喚起 ・集荷や配達現場のパトロール等
F社	総合環境安全委員会	年2回	・環境安全委員(所長) ・安全運転管理者(所長)	○	○	・安全衛生全般を所管
	拠点別環境安全委員会	月1回	・副安全運転管理者 ・運行管理者			
G社	安全衛生会議	月1回	・安全運転管理者(支店長クラス) ・副安全運転管理者(課長クラス) ・運行管理者(1支店当たり3人~8人)	○	○	・安全衛生全般を所管 ・会議の開催 ・社内イントラネットによる事故速報の提供 ・緊急管理組織網の整備
H社	交通安全委員会	年2回	・交通安全委員長(事業所長) ・安全運転管理者 ・副安全運転管理者	○		・役員会における事故の報告 ・交通安全に関する意識啓発、教育
	モータークラブ	月1回	・車通勤者全員が加入 ・役員(課長代理、主任クラス:40人)			
I社	不明	月1回	・安全執行責任者(専務) ・運転管理者(所長)	○	○	・安全衛生全般を所管 ・安全方針の決定、取り組み状況報告
J社	中央安全衛生委員会	月1回	・運行管理者(各支店1人)	○		・年間行動計画策定 ・会議における事故報告
	交通安全推進委員会					

3-4 安全運転管理に関わる費用

調査対象事業所における1人当たりの安全運転管理費用の支出額は表4-3-6~7の通りである。

支出額帯の分布をみると、10,000円以上が最も多く3事業所である。併せて、3,000円~5,000円、5,000円~10,000円がそれぞれ2事業所あり、第3部で実施したアンケート対象事業所における支出額の分布と比較すると高額である。

一方、少ない支出額の事業所もあるが、支出額の差は、安全運転管理の取り組み姿勢の違いではなく、施策を厳選し、一点集中型の実施方針なのか、または、多様な施策を総合的に実施する方針なのかという、安全運転管理に関する各企業の戦略による違いと考えられる。

併せて、調査年に限定して設備投資を行った事業所もあり、この事も支出額の違いを説明する要因の1つである。

支出費用の内訳は社員の安全運転研修の受講費や優良運転者表彰、報奨金がほとんどである。

なお、A社では、平成18年度に運転技術指導訓練車の導入、運転適正検査機器の購入、サイドアンダーミラーの設置、アルコールチェッカーの購入といった設備投資を行った結果、1人当たりの金額が高くなっている。

また、I社では、表彰のため支出している金額が多いため、1人当たりの金額が高くなっている。

表4-3-6 安全運転管理費用（平成18年度分）

1人当たり金額	件数	割合(%)
500~750円	1	10
1,000円~2,000円	1	10
3,000円~5,000円	2	20
5,000円~10,000円	2	20
10,000円以上	3	30
不明	1	10
合計	10	100

表4-3-7 各事業所における安全運転管理費用と内容

	主な内容	1人当たり金額
A社	<ul style="list-style-type: none"> ・運転技術指導訓練車の導入 ・運転適正検査機器の購入 ・サイドアンダーミラーの設置 ・アルコールチェッカーの購入 ・優良運転者表彰等 	10,000円以上
B社	<ul style="list-style-type: none"> ・中央研修所における研修 ・グループ内研修所における研修 ・セイフティ・ドライバー・コンテストへの参加等 	500～750円
C社	<ul style="list-style-type: none"> ・新入社員、事故多発者等の適性検査等 	3,000円～5,000円
D社	<ul style="list-style-type: none"> ・危険予知トレーニング研修 ・安全運転管理者研修等 ・優良運転者表彰等 	3,000円～5,000円
E社	<ul style="list-style-type: none"> ・優良運転者表彰 ・安全優良店表彰 ・運行管理者、整備管理者の資格取得受験費用補助等 	不明
F社	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタルタコグラフの設置 ・バックモニターの設置 ・優良運転者表彰 	1,000円～2,000円
G社	<ul style="list-style-type: none"> ・セーフティレコーダーの設置 ・クレフィール湖東交通安全研修所における研修 ・中部トラック総合研修センターにおける研修 ・中央研修所における研修 ・優良運転者表彰 	10,000円以上
H社	<ul style="list-style-type: none"> ・中央研修所における研修 ・ツインリンクもてぎにおける研修 ・優良運転者表彰等 	5,000円～10,000円
I社	<ul style="list-style-type: none"> ・班帳合宿研修 ・安全講習会 ・安全運転奨励金等 	5,000円～10,000円
J社	<ul style="list-style-type: none"> ・鈴鹿サーキット交通教育センターにおける研修 ・交通教育センターレインボー<浜名湖>における研修 ・契約社員適性検査 ・安全運転表彰等 	10,000円以上

3-5 実施している安全運転施策

3-5-1 安全運転施策一覧

調査対象事業所において実施している安全運転施策は、表4-3-8の通りである。提示した安全運転管理施策の34項目すべてに○がついたE社を始め、A社、G社、I社、J社などは様々な安全運転施策を総合的に実施している。一方、B社、C社のように少ない施策に集中して取り組む事業所もあり、施策の方向性に二極化の傾向が見られる。

表4-3-8 安全運転施策の実施状況

施策内容		A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社	H社	I社	J社	実施状況	
												実施件数	割合(%)
安全運転教育・活動	免許取得時教育			○		○		○				3	30
	新入社員に対する安全運転教育			○	○	○	○	○	○	○	○	8	80
	同乗指導による安全運転教育	○			○	○	○	○	○	○	○	8	80
	運転適性検査に基づく個別指導	○		○	○	○	○	○	○	○	○	9	90
	実技教育の導入	○			○	○	○	○	○	○	○	8	80
	部外へ委託しての安全運転教育	○		○	○	○	○	○	○		○	8	80
	危険予測・回避教育	○			○	○	○	○	○	○	○	8	80
	事故を起こした運転者に対する再教育(安全運転教育)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10	100
違反をした運転者に対する再教育(安全運転教育)	○		○	○	○		○			○	6	60	
事故申告・違反の制度	事故発生時の申告制度	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10	100
	違反発生時の申告制度	○			○	○	○	○	○	○	○	8	80
	事故発生時の原因分析制度	○		○	○	○	○	○	○	○	○	9	90
	違反発生時の原因分析制度	○			○	○	○		○		○	6	60
	業務用車両運転の許可制度			○	○	○	○		○	○	○	7	70
安全運転に関する制度・活動	全社的な交通安全運動	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10	100
	安全運転者に対する社内表彰制度	○			○	○	○	○	○	○	○	8	80
	マイカー通勤の許可制度	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10	100
	社内免許制度			○	○	○				○	○	5	50
	運転者採用時の試験制度				○	○				○		3	30
	運転者の勤務評定制度	○				○		○		○	○	5	50
	優良運転者の表彰	○			○	○	○	○	○	○	○	8	80
	運転マニュアルなどのマニュアル類の整備	○			○	○	○	○		○	○	7	70
	運転日報等の日報による管理	○		○	○	○	○	○		○	○	8	80
	運転者を対象とした朝礼(点呼)	○			○	○	○	○		○	○	7	70
	運転者を対象とした終礼(点呼)	○			○	○				○	○	5	50
	運転免許証の確認	○	○			○	○	○		○	○	7	70
運転者の酒気帯び検査	○				○	○	○		○	○	6	60	
タコグラフの活用	○				○	○	○		○		5	50	
車両や施設管理	日常点検	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10	100
	車両の鍵の保管・管理	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10	100
	駐車場の管理	○		○	○	○	○	○	○	○	○	9	90
その他	任意保険への加入	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	10	100
	休憩室など運転者のための施設整備	○				○		○		○	○	5	50
	運転者を対象とした特別な健康管理	○				○		○		○	○	5	50
合計実施件数(平均実施件数)		29	8	17	27	34	26	29	20	30	31	25.1	

3-5-2 全調査対象事業所で実施している施策

全調査対象事業所で実施している施策は7項目であった。内容は、安全運転教育、事故・違反の申告制度、全社的な交通安全運動、マイカー通勤許可制度、車両の日常点検の実施、鍵の管理、任意保険への加入である。これらの安全運転管理施策は優良事業所のすべてで行われており、安全運転管理の第1歩と考えられる項目である。

3-5-3 実施件数が少ない施策

調査対象事業所が実施している施策のうち、実施事業所数が少なかったものは、「免許取得時教育」と「運転者採用時の試験制度」で、各3事業所で実施しているのみである。

「免許取得時教育」は、入社後に運転免許を取得する場合に行う教育であるが、調査対象事業所では、免許取得者の入社がほとんどであるため、実施している事業所は少ない。「運転者採用時の試験制度」は、採用時に試験を実施するのではなく、入社後の教育により運転者に育成する事業所が多いため、実施している事業所は少ない。なお、I社のように今後「運転者採用時の試験制度」の導入を予定している事業所もある。

3-5-4 調査対象事業所における施策例

自社の交通安全施策の中でも特徴ある施策として紹介された事例を以下に示す。

① セルフケアスクール（A社）

飲酒運転撲滅を目的として、定期健康診断で γ -GTP値の高い人、飲酒傾向が強い人等を対象に、断酒指導を行っている。

② ヤングドライバークラブ（D社）

25歳以下の従業員が全員加入するクラブで、交通安全活動の他に工場見学などを行っている。費用は会社が負担しており、全従業員の約4分の1に当たる約500人が加入している。

③ 危険予知トレーニング・トレーナー会（D社）

26歳以上になるとヤングドライバークラブを退会するため、その受け皿として危険予知トレーニング・トレーナー会を実施している。加入は任意だが各部署から1名ずつトレーナーが参加しており、144人が加入している。各種の交通安全研修に参加したり、小学生に交通危険予知を教える活動をしたり等、2カ月に1回程度の活動をしている。

④ 安全指導長によるパトロール体制（E社）

統括組織の担当者が、各支店を訪問し、朝礼への参加状況、車両の点検状況、点呼状況の確認、添乗指導の状況等をチェックし、また、公道で自社車両の走行をチェックして、会社の規約を遵守した業務運転を行っているか等を点検している。

⑤ デジタルタコグラフの導入（F社）

F社では、以前よりタコグラフを全車両に設置していたが、改正省エネ法の施行に対応して、デジタルタコグラフに切り替え、平成19年4月から稼働させている。デジタルタコグラフは業務上の車両管理にも使用するが、速度違反などの安全運転管理にも有益であるとしている。

⑥ バックモニターを設置及び実技教育（F社）

後退時の物損事故が多いため全車両にバックモニターを設置している。安全に後退できるよう、実技教育も実施している。

⑦ 新入社員に対する安全教育（F社）

入社後3カ月以内に路上運転研修を実施し、運転技術の評価をしている。安全運転管理者または所属長による試験があり、110点中88点以上の得点を取得し、かつチェック項目ごとの基準得点を上回らなければ単独での営業運転ができない制度としている。合格率は80～90%で、不合格者は合格するまで追試験を受ける。この新入社員の運転技術評価に使用しているチェック表が表4-3-9である。

表 4-3-9 F社における安全運転チェック表

安全運転チェック表				実施日											
総合点(最低基準88点)		●安全運転チェックについては、1時間を目安として下さい。 ただし、法に定めのあるもの(信号無視・スピード違反等)が守られない場合は途中で中断し、指導後、日を改めて再度安全運転チェックを行って下さい。 ●実施したのものについてはすべて提出して下さい。		所属名											
/110点(満点)				氏名											
				評点 ・ いつも実行している2点 ・ 時々しない1点 ・ ほとんどしない0点											
●乗車時降車時安全確認 基準点 3点 評価 車体の周囲や底部を確認している 乗車時ドアを開ける前に後方を見ている 降車時に安全確認をしている 小計	●乗車姿勢 基準点 4点 評価 シートベルトを正しく装着している シートに深く腰を掛けている シートの調節をしている ミラー(サイド・バック)の調節をしている 小計	●発進する時 基準点 5点 評価 ミラー(サイド・バック)で左右・後方の状況を確認している 側方を首から動かし確認している アンダーミラーで直前の死角を見ている ウィンカーの合図を出してから発進している ゆっくり発進している(急発進していない) 小計	●走行時 基準点 5点 評価 法定速度が守られている 速度ムラがない 車間距離は速度に応じて十分にとられている カーブの手前で減速している カーブの進路は適当である 小計	●信号交差点 への進入・通過(直進) 基準点 3点 評価 交差道路・対向右折車・横断歩行者に注意している 状況に応じた安全な速度である 黄信号で無理に交差点に進入していない 小計	●優先道路進行中 基準点 3点 評価 小さな交差点を軽視する傾向がない 交差点で、交差道路・対向右折車・横断歩行者に気を付けている 家や駐車場等の出入口に注意を向けている 小計	●見通しの悪い交差点 への進入 基準点 3点 評価 交差点への接近速度が遅くない 徐行(すぐに停止できる)をする 必要のある場合、一時停止している 小計	●黄・赤信号で止まるとき 基準点 3点 評価 停止する地点の15m手前で速度を10km/h以下に落としている 後方の安全が確認できるまではハンドルから手を離していない 前車がある場合は1台分の車間距離を確保している 小計	●交差点の右折 基準点 5点 評価 事前に後方の状況を確認している 予め道路の中央に寄っている(前もって準備している) 交差点への接近速度が遅くない 交差道路・対向右折車・横断歩行者への注意を十分している 右折に際して徐行している 小計	●交差点の左折 基準点 5点 評価 事前に後方の状況を確認している 予め道路の左側端に寄っている(前もって準備している) 交差点への接近速度が遅くない 交差道路・対向右折車・横断歩行者への注意を十分している 左折に際して徐行している 小計	●ハンドル・ギアチェンジ操作 基準点 2点 評価 正しいハンドル操作が出来ている チェンジ操作はニュートラルで間をとっている 小計	●合図の出し方 基準点 3点 評価 合図を出す前に周囲の状況を見ている 右左折時は30m手前で出している 車線変更時はハンドルを切る3秒前に出している 小計	●相手の動静判断 基準点 2点 評価 対向右折車・交差車両がいる場合は相手方の動向を確認している 駐車車両への注意をしている 小計	●ブレーキの使用 基準点 2点 評価 少しでも危険を感じたらブレーキペダルへ足を移している 停止状態に移るべきだと判断したら速度を十分に落としている 小計	●指定場所(一時停止)における注意事項 基準点 2点 評価 停止線の直前で停止している 交差道路の遠くまで見ている 小計	●後退 基準点 5点 評価 後退する前にミラー(サイド・バック)で確認している 注意を左右後方へ細かく配分している アイドリング程度の回転数で後退している 前進中に、進入する場所の安全を確かめている 後退する距離は必要最小限である 小計
【安全運転管理者コメント】 注意点、指導内容				回目 事務局 (環安G) 安全運転管理者											

⑧ 教育推進員・マイスター（添乗指導員）制度（G社）

平成18年度から、安全運転指導の専門家を自社の教育推進員として迎え入れ、知識、経験、ノウハウを活かした教育指導を実施している。教育推進員は改正法令の周知教育、心理テスト（適性診断）等を行い、また、添乗指導等による安全運転指導を実施している。また、ベテラン優良ドライバーをマイスターとして認定し、教育推進員と同様に添乗指導等を行わせている。

なお、添乗指導で使用しているチェックシートは表4-3-10のとおりである。

表 4-3-10 F社における安全運転チェック表

事業所長		運行管理者		添乗指導員		⑧	
実施日	平成 年 月 日	実施時間	時 分～ 時 分	天 候			
運転者の所属	運転者の氏名			免許の種類	車両番号		
指導項目	チェック内容			判 定	備 考		
遵守事項	点検服装	日常点検(冷凍機・名札の取り付け)実施の状況		A B C			
		挨拶・作業服の着用・身だしなみは適切か		A B C			
		安全靴・ヘルメット・帽子等の着用は適切か		A B C			
		服務規程・配送員作業標準等を遵守しているか		A B C			
交通法規	マナーの励行	制限速度を守って走行しているか		A B C			
		通行区分を守っているか		A B C			
		合図の時期は適切か(合図なし・遅れ)		A B C			
		追突しない車間距離を保持しているか		A B C			
		信号の表示に従ったか		A B C			
運転操作の基本・安全確認	発進時	タイヤ止めの装着状況		A B C			
		回り込み乗車による安全確認をしているか		A B C			
		発進準備(シートベルトの着用・運転姿勢)		A B C			
		適切なハンドル操作が出来ているか		A B C			
		緩やか発進、加速を励行しているか		A B C			
	走行中等	不要な加速、減速を避けた安定走行をしているか		A B C			
		前方車両等の情報を早どりして対応しているか		A B C			
		防衛運転の意識をもって運転しているか		A B C			
	交差点等	「ながら」「だろう」運転をしていないか		A B C			
		エンジンプレーキを併用したブレーキ操作をしているか		A B C			
		信号の変わり目に無理して進入していないか		A B C			
	側方通過	右左折時の減速及び安全確認は適切か		A B C			
		横断歩道付近での歩行者、自転車の保護は適切か		A B C			
		歩行者、車両などの側方通過は適切か		A B C			
		側方通過時、対向車両等の安全確認は適切か		A B C			
後退時	後退時の目視による安全確認は適切か		A B C				
	車両の特性を配慮した安全確認は適切か		A B C				
	後退時、一呼吸おいてから運転操作をしているか		A B C				
その他	その他一般	譲り合いの気持ちをもって運転しているか		A B C			
		エコドライブの意識は適切か		A B C			
		品質管理を念頭に入れた運転を励行しているか		A B C			
		運行後点検・車両の整理、整頓は適切か		A B C			

※ 評定の基準 A 問題がない B やや問題がある C かなり問題がある

総合所見	運転者の遵守事項	A B C	
	交通法規の励行	A B C	
	運転操作の基本	A B C	
	安全確認の励行	A B C	
	その他一般	A B C	

⑨ モータークラブ制度（H社）

マイカー通勤者のための事業所敷地内駐車場の管理運営と、自動車利用者に対する交通道德の啓蒙を目的としたクラブである。事故発生率（事故件数÷モータークラブ会員数）3.0%、などの目標を立てて活動している。

⑩ 交通安全手帳（H社）

交通安全委員会、モータークラブが作成している40頁程度のもの（図4-3-3）で、運転の基礎知識、危険箇所マップなどの事故情報、モータークラブ規約などの規定関係、会員特典情報などを掲載し、モータークラブ会員に配布している。

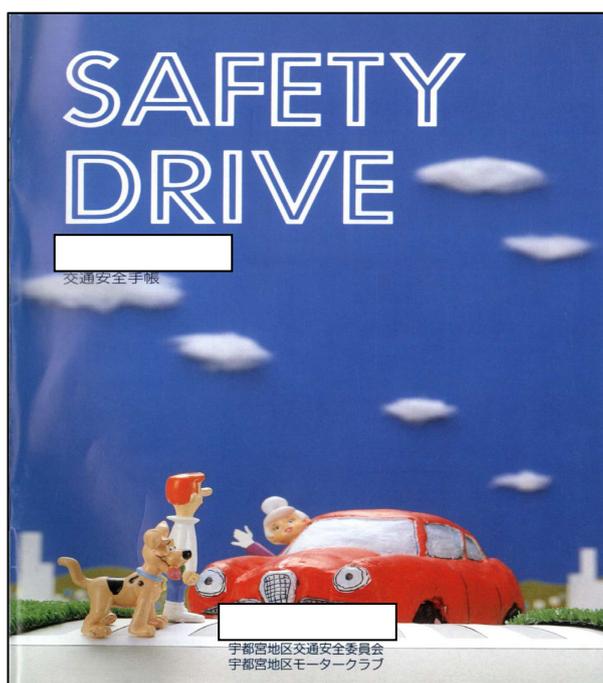


図4-3-3交通安全手帳

⑪ 79km、59km走行（I社）

I社では、高速道路では79km走行、一般道路では59km走行を実施している。5～6年前にデジタルタコグラフを導入し、これにより記録が残る事と、走行速度を守る事で安全運転奨励金や環境手当などの表彰にもつながる事から、ほとんどの運転者が79km、59km走行を遵守している。これにより燃費の改善も図られている。

⑫ 班単位の小集団活動（I社）

1班当たり5～6人での小集団活動を実施している。この取り組みは20年続くものである。この活動は、班長が班長会議や班長合宿研修等で身につけた知識や技術を、確実に班員に伝えるためのものであり、月に1回実施している。なお、別途、年1回、1泊2日の班合宿を実施している。I社では、この活動は事故・違反件数の減少効果が高いとしている。

⑬ エコドライブ（J社）

エコドライブ自体は交通安全施策ではないが、J社では、エコドライブを取り入れたことにより事故が4割削減できたとしている。また、車間距離を広げるなどのエコドライブの指導により、加害事故だけでなく、前車からの飛び石によるフロントガラスの破損などの被害事故も減少している。J社では、エコドライブは燃費削減だけではなく、事故防止施策としても効果が大きいと強調している。

3-6 経歴証明書利用の実態

3-6-1 利用のきっかけ

利用のきっかけで多い回答は、「社員の安全運転管理のため」及び「優良運転者表彰のため」である。「その他」の回答は、プライベートを含めた社員の飲酒運転の撲滅である。

経歴証明書を最初に取得する時に、社員の反対があったか否かについて聞き取りを行ったが、ほとんどの事業所で反対はなかったとしている。ただし、個人情報保護の観点から社員が反対をした事業所も数カ所あり、取得初期には全員分の取得が出来ず、時間をかけて説得した等の事例があった。



図4-3-4 経歴証明書取得のきっかけ

3-6-2 経歴証明書を活用した安全運転管理施策

経歴証明書を活用した安全運転管理施策は、「無事故無違反者の表彰」、「事故違反者への指導、教育」、「事業所全体の事故・違反の増減把握」、「事故・違反内容に応じた教育方針の検討」等が多い。

この他、聞き取りによって得られた回答は、「プライベート時の事故・違反状況の把握」、「入社時の配属先の決定や、業務用車両運転許可教育への活用」、「会社の安全への厳しい姿勢を示すため」がそれぞれ3事業所、「安全運転に対する会社の取り組み姿勢を社員に浸透させるため」が2事業所、「業務用自動車運転認定証の審査、発行のため」が1事業所である。

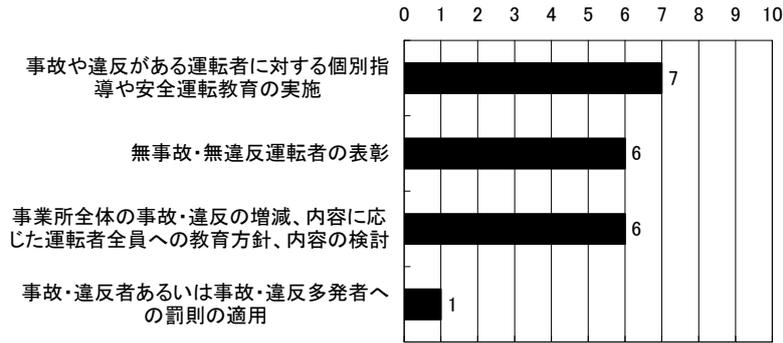


図4-3-5 経歴証明書を活用した安全運転管理施策

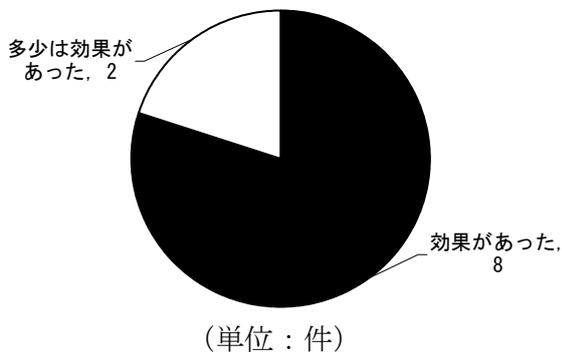
3-6-3 経歴証明書利用の効果

経歴証明書利用の効果としては、「職員の安全意識が変わった」（7事業所）、「安全運転管理が徹底できるようになった」（7事業所）、「違反が減った」（4事業所）が多い回答である。

併せて、総合的な評価についても全事業所とも効果ありと回答しており、経歴証明書の取得は事故・違反防止に有効であると考えられている。なお、効果が無いとの回答は皆無である。



図4-3-6 経歴証明書利用の効果



	件数	割合(%)
効果があった	8	80
多少は効果があった	2	20
あまり効果がなかった	0	0
効果がなかった	0	0
合計	10	100

図4-3-7 総合評価

3-7 「安全運転管理診断表」の評価と要望

「安全運転管理診断表」の評価は、1事業所のみ担当者がその存在を知らなかった事を除き、全事業所において役に立っているとの回答が得られた(図4-3-8)。

「安全運転管理診断表」の様式についての評価は、見慣れているという事もあり、現状のままが良い、満足しているといった声が多い。むしろ、時系列分析などを行っており、現様式の大幅変更は、継続利用上不便になるとの意見が多く聞かれた。

分析項目別にみて評価が低い「事業所のSDカード取得率と全国及び自都道府県平均との比較表」、「事業所の1人当たり事故件数の全国及び自都道府県平均との比較表」、「事業所の違反内容の全国及び自都道府県平均との比較表」については、全国あるいは自都道府県平均との比較はあまり意味がなく、同業他社との比較が欲しいとの意見が多く聞かれた(図4-3-9)。

併せて、全国統一版の「安全運転管理診断表」の他に、大阪事務所で作成した「安全運転管理診断表」を提示し評価を尋ねた。評価内容や要望等は表4-3-11のとおりである。

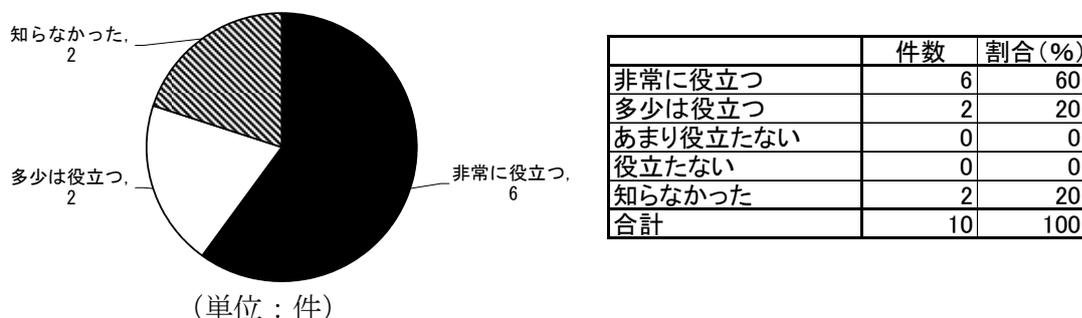
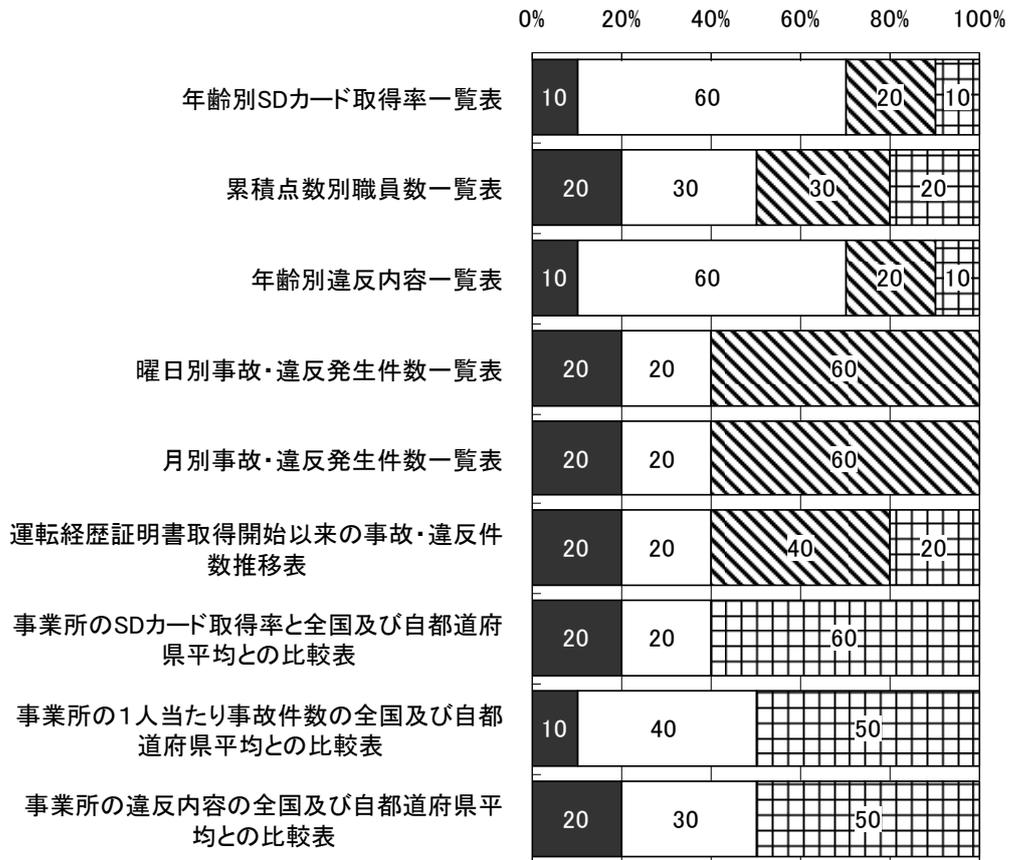


図4-3-8 「安全運転管理診断表」の評価

表4-3-11 「安全運転管理診断表」評価と要望

	全国統一版	大阪事務所作成版
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・特にわかりにくい箇所等も無く、内容に満足。 ・「交通違反の年代別・項目別件数」と事故の原因や違反内容の資料は参考になっている。 ・内容は現状のもので十分。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ランク付けによる評価は目に留まるので良い。(3件) ・交通安全と利益(事業所・個人の損失額)の表は気になるデータである。 ・ランク付けによる評価は、他との比較がしやすく良い。
課題点	<ul style="list-style-type: none"> ・ページ数を少なくしてほしい。今の半分程度のページ数でもよい。要約版とデータ集に分ける方法も考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1ページに多くの情報が入りすぎており、できればシンプルなものの方がよい。 ・カラフルすぎると感じる。現状のシンプルなものの方が良い。(2件) ・複合グラフは理解できない人もいる。(2件)
要望等	<ul style="list-style-type: none"> ・違反時の心理状況や家庭状況なども含めた原因分析があるとよい。 ・注意点や安全教育の提案等、プロの視点でのコメントを望む。 ・最重点指導対象者として事故多発者(個人名のリストでも可)のデータがあれば個人指導ができる。 ・診断結果に基づいた教育の提案を望む。 ・わかりやすい表現を望む。 ・マイカー通勤者が多い事業所等、同様の条件の事業所との比較を望む。 ・電子データでの提供を望む。(3件) ・カラーコピーでの提供を望む。 	



■ きわめて役に立つ □ 役に立つ ▨ 多少は役に立つ ▩ あまり役に立たない

	件数				割合(%)			
	きわめて役に立つ	役に立つ	多少は役に立つ	あまり役に立たない	きわめて役に立つ	役に立つ	多少は役に立つ	あまり役に立たない
年齢別SDカード取得率一覧表	1	6	2	1	10	60	20	10
累積点数別職員数一覧表	2	3	3	2	20	30	30	20
年齢別違反内容一覧表	1	6	2	1	10	60	20	10
曜日別事故・違反発生件数一覧表	2	2	6	0	20	20	60	0
月別事故・違反発生件数一覧表	2	2	6	0	20	20	60	0
運転経歴証明書取得開始以来の事故・違反件数推移表	2	2	4	2	20	20	40	20
事業所のSDカード取得率と全国及び自都道府県平均との比較表	2	2	0	6	20	20	0	60
事業所の1人当たり事故件数の全国及び自都道府県平均との比較表	1	4	0	5	10	40	0	50
事業所の違反内容の全国及び自都道府県平均との比較表	2	3	0	5	20	30	0	50

図4-3-9 「安全運転管理診断表」分析項目の評価

3-8 交通安全対策への支援要望

自動車安全運転センターに対する交通安全対策への支援要望は、図4-3-10、表4-3-12のとおりである。「安全運転教育のための講師派遣」、「事故違反特性に対応した運転者教育の提供」の他、安全運転教育用ビデオの制作等、安全運転管理診断表による事故分析に加え、安全運転教育を包含した安全運転施策全般に関する総合的なサポートに強い期待を持っている。なお、講師派遣について、実費を除く人件費分として15万円程度までならば負担可能と、具体的な金額を提示している事業所が2カ所あった。

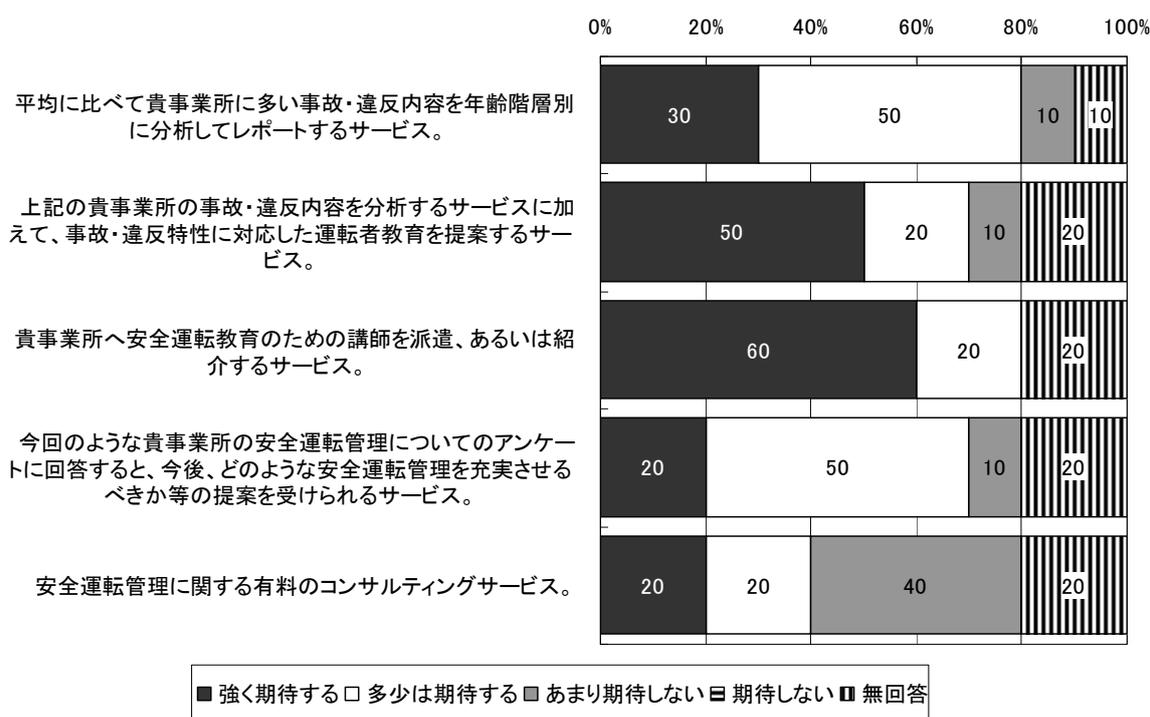


図4-3-10 交通安全対策への支援要望

表4-3-12 交通安全対策への支援要望（インタビュー結果）

大項目	小項目
1 安全運転教育のための講師派遣について	<ul style="list-style-type: none"> 自動車安全運転センターで適切な講師を派遣してくれるサービスがあると良い。(2件) 1日15万円程度であれば講師の派遣を希望する。(2件)
2 教育内容に関する要望	<ul style="list-style-type: none"> 事故・違反の特性に対応した運転者教育を、車種別にモデルケースとして提案するサービスがあると良い。 通勤での車両利用者に特化した教育があると良い。
3 その他	<ul style="list-style-type: none"> 経歴証明書の取得金額に、取得人数や取得回数に応じた割引があると良い。 経歴証明書取得経費が半値ぐらいになると良い。 自動車安全運転センターで安全運転教育ビデオを制作してほしい。6万円以下であれば購入したい。

第4章 運転適性診断の事故防止効果

本調査研究では、郵送調査により事業所の安全運転管理施策の実施状況と事故・違反の発生状況を把握し、両者の関連分析を通じて、安全運転管理施策の効果を分析した。郵送調査で取り上げた安全運転管理施策は34項目に及ぶが、その中には「運転適性検査の実施」が含まれていない。郵送調査開始時点では、「運転適性検査の実施」に対する安全運転管理施策としての期待は低いとの判断で対象から除いた。しかし、その後の訪問調査等では、いくつかの事業所が運転適性検査を実施しており、その効果を知りたいとの要望が出ている。

運転適性検査の効果については「適性診断の事故防止効果に関する調査」（平成17年3月・国土交通省自動車交通局、独立行政法人自動車事故対策機構）が詳細に分析を行っている。そこで、上記資料で紹介されている運転適性検査の効果を以下にまとめておく。

（1）運転適性検査の事故防止効果

運転適性検査を実施するだけであれば事故防止効果を期待することはできない。しかし、「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針第一章の2の（8）」にあるように、「適性診断の結果に基づき、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させるよう努める。また、運転者のストレス等の心身の状態に配慮した適切な指導を行う」ことにより、大きな安全運転効果を生み出すと考えられる。運転適性検査の安全運転効果とは、この「適切な指導及び監督」と一体になった効果であり、以下、上記資料で紹介されている運転適性検査の効果とは、「適切な指導及び監督」を含めた効果と考えるべきである。

（2）分析の方法

「適性診断の事故防止効果に関する調査」では、運転適性検査を受診した運転者と受診していない運転者の1人当たり事故発生件数を分析することにより運転適性検査の効果を推計している。さらに、運転者全員が適性診断を未受診の場合の事故発生件数を推計し、適性検査により減少できたであろう事業用自動車事故発生件数を試算している。以下が、その推計プロセスである。

（3）運転適性検査の事故防止効果推計プロセス

① 運転適性検査受診者数の推計

平成15年度の運転適性診断の受診者数を、政府出資法人自動車事故対策センター（現在は、独立行政法人自動車事故対策機構）における受診者数と「平成12年度自動車運送事業用自動車運転者実態調査報告書」（国土交通省）から推計している（表4-4-1）。

表4-4-1 業態別運転者数、適性検査受診者数、未受診者数の推計結果（平成15年）

（単位：人）

業態	運転者数	受診者数		未受診者数	
トラック	811,583	287,225	35.4%	524,358	64.6%
バス	114,157	43,273	37.9%	70,884	62.1%
ハイタク	361,853	109,078	30.1%	252,775	69.9%
合計	1,287,593	439,576	34.1%	848,017	65.9%

資料：「適性診断の事故防止効果に関する調査」（平成17年3月）
（国土交通省自動車交通局、独立行政法人自動車事故対策機構）

② 重大事故惹起者の運転適性検査受診率

国土交通省令で、事業用自動車重大な事故を起こした時には国土交通大臣に届け出なければならないことが定められている。「適性診断の事故防止効果に関する調査」では、平成15年に届け出のあった事故報告書の適性診断受診状況の記述から事故発生日前1年間に適性診断受診者、未受診者を、表4-4-2のように整理している。また、受診者、未受診者の重大事故惹起比率をみると表4-4-3のようになっており、受診者の重大事故惹起比率は0.196%に対して、未受診者では0.337%と1.7倍の比率に達している。

表4-4-2 重大事故惹起者数、適性診断受診者数、適性診断未受診者数とその比率（平成15年）

業態	重大事故件数	受診者数		未受診者数	
		人数	比率	人数	比率
トラック	2,257	458	20.3%	1,799	79.7%
バス	657	192	29.2%	465	70.8%
ハイタク	803	211	26.3%	592	73.7%
合計	3,717	861	23.2%	2,856	76.8%

資料：「適性診断の事故防止効果に関する調査」(平成17年3月)
(国土交通省自動車交通局、独立行政法人自動車事故対策機構)

表4-4-3 適性診断受診状況別の事業用自動車運転者重大事故惹起比率

業態	受診者	未受診者
トラック	0.159%	0.343%
バス	0.444%	0.656%
ハイタク	0.193%	0.234%
合計	0.196%	0.337%

資料：「適性診断の事故防止効果に関する調査」(平成17年3月)
(国土交通省自動車交通局、独立行政法人自動車事故対策機構)

③ 適性診断の受診による事業用自動車運転者の事故低減効果推計

上記の重大事故惹起者の適性検査受診者比率（表4-4-2）を用いて、事故全体における受診者、未受診者数を推計している（表4-4-4）。また、それぞれの事故惹起者比率は、表4-4-5のようになる。

表4-4-4 事故惹起者における適性診断受診状況の推計結果

業態	事故件数	受診者数		未受診者数	
		人数	比率	人数	比率
トラック	37,278	7,565	20.3%	29,713	79.7%
バス	3,758	1,098	29.2%	2,660	70.8%
ハイタク	27,285	7,170	26.3%	20,115	73.7%
合計	68,321	15,833	23.2%	52,488	76.8%

資料：「適性診断の事故防止効果に関する調査」(平成17年3月)
(国土交通省自動車交通局、独立行政法人自動車事故対策機構)

表4-4-5 適性診断受診状況別の事業用自動車運転者事故惹起比率

業態	受診者	未受診者
トラック	2.634%	5.667%
バス	2.538%	3.752%
ハイタク	6.573%	7.958%
合計	3.602%	6.190%

資料：「適性診断の事故防止効果に関する調査」(平成17年3月)
(国土交通省自動車交通局、独立行政法人自動車事故対策機構)

④ 適性診断の事故防止効果

表 4-4-1 に示した運転者数に表 4-4-5 の適性検査未受診者の事故惹起者比率を乗じることで、運転適性検査を実施しなければ発生したであろう事故発生件数（以下、これを「推計事故件数」という）が算出される。この推計事故件数から実際の事故件数を減じた値が、現状における適性検査の事故低減効果と考えられる（表 4-4-6）。

推計結果によれば、推計事故件数は 79,068 件に対して運転適性検査が行われたことにより 68,321 件に 10,747 件の減少効果を生んでいると算出されている。その効果は推計事故件数の 13.6%に当たる。

表 4-4-6 適性検査の受診による事業用自動車事故低減効果

(単位:件)

業態	推計事故件数	実事故件数	低減効果
トラック	45,989	37,278	8,711
バス	4,283	3,758	525
ハイタク	28,796	27,285	1,511
合計	79,068	68,321	10,747

資料:「適性診断の事故防止効果に関する調査」(平成17年3月)
(国土交通省自動車交通局、独立行政法人自動車事故対策機構)

先記のように運転適性検査の効果とは、「適切な指導及び監督」を含めた効果と考えるべきであるが、ここでの結果のように、運転適性検査の受診率 34.1%に対して、全事故の低減効果は 13.6%であり、運転適性検査実施とそれに基づく指導監督の事故低減効果は大きいといえる。

第5章 安全運転管理者又は運行管理者選任事業所に対する訪問調査のまとめ

(1) 調査対象事業所の概要

調査対象事業所は、事故、違反が少ない優良事業所とし、全国で10カ所選定した。対象事業所は所在地、業種、資本金規模、従業員数、保有車両数ともに広範囲に選定した。

(2) 事故・違反件数の推移

調査対象事業所の過去3年における事故・違反件数は、一時的に増加している事業所もあるものの、全体としては年々減少傾向にある。事業所によって条件に差があるものの、全事業所において事故発生の際の申告を義務付けているとともに、事故を起こした運転者に対する再教育を実施している。

事故・違反件数減少のための取り組み事例として、社長名で全社員の家族宛に交通安全に関する内容の手紙を送り、事故・違反件数が劇的に減少した事例や、経歴証明書を活用して正確に事故違反件数を把握し、数値目標を設定している事例等があった。

(3) 安全運転管理の組織体制

調査対象事業所の全てにおいて、安全運転管理のための組織体制を設けている。活動分野は事業所により、安全運転管理を含めた企業活動全般における安全衛生管理と、安全運転管理のみの2種類に分類される。各組織における会議の開催は月1回としている事業所がほとんどで、事故・違反の報告と対策について協議している。

中には、事業所内の運転者が自主的に組織を運営している事業所もあり、運転者自らが交通安全活動に取り組む事例もある。

(4) 安全運転管理に関わる費用

安全運転管理に関わる費用は、第3部のアンケート回答事業所と比較して高額である。

支出費用の内訳は、安全運転研修の受講費や優良運転者表彰及び報奨金がほとんどである。

安全運転管理に関わる支出額の違いは、安全運転管理の取り組み姿勢に違いがあるという事では無く、実施施策を厳選した一点集中型の方針であるのか、多様な施策を総合的に実施する方針であるのかという、安全運転管理に対する各企業の戦略の違いと考えられる。

(5) 実施している安全運転施策

34の安全運転施策について実施状況を確認したところ、安全運転管理施策を総合的に実施している事業所と、少ない施策に集中して取り組む事業所との二極化傾向がみられる。

全調査対象事業所で実施している施策は7項目であった。内容は、安全運転教育、事故・違反の申告制度、全社的な交通安全運動、マイカー通勤許可制度、車両の日常点検の実施、鍵の管理、任意保険への加入である。これらの安全運転管理施策は優良事業所のすべてで行われており、安全運転管理の第1歩と考えられる項目である。

(6) 経歴証明書利用の実態

経歴証明書利用のきっかけは、「社員の安全運転管理のため」「優良運転者表彰のため」が多い。経歴証明書を活用した安全運転管理施策は以下のとおりである。

- ・無事故・無違反者の表彰
- ・事故・違反者への指導、教育
- ・事業所全体の事故・違反の増減、内容に応じた運転者全員への教育方針、内容の検討
- ・入社時の配属先の決定
- ・業務用自動車運転認定証の審査、発行に利用
- ・私用時の事故・違反状況の把握
- ・安全運転に対する会社の取り組み姿勢を社員に浸透させるための利用

経歴証明書の取得は調査対象の全事業所において事故・違反防止に有効であると考えられている。主な利用効果は、「職員の安全意識が変わった」「安全運転管理が徹底できるようになった」「違反が減った」である。

(7) 「安全運転管理診断表」の評価と要望

「安全運転管理診断表」の評価は1事業所のみ、担当者がその存在を知らなかった事を除いて、全事業所において役に立っているとの回答が得られた。

「安全運転管理診断表」の様式についての評価は、見慣れているという事もあり、現状のままが良い、満足しているといった意見が多い。

分析項目別にみて評価が低い「事業所のSDカード取得率と全国及び自都道府県平均との比較表」、「事業所の1人当たり事故件数の全国及び自都道府県平均との比較表」、「事業所の違反内容の全国及び自都道府県平均との比較表」について、全国あるいは自都道府県平均との比較より、同業他社との比較が欲しいとの要望が多く聞かれた。

(8) 交通安全対策への支援要望

交通安全対策への支援要望は、「事故違反特性に対応した運転者教育の提供」及び「安全運転教育のための講師派遣」等が多い。その他、安全運転教育用ビデオの制作等、安全運転管理診断表による事故分析に加え、安全運転教育を包含した安全運転施策全般に関する総合的なサポートに強い期待を持っている。

第5部 安全運転管理診断表の分析

第1章 既存の安全運転管理診断表

自動車安全運転センターの各都道府県事務所で、「運転記録証明書の分析結果」の他に作成、提出している代表的な安全運転管理診断表は次の3つである。

- 大阪府の例（「運転記録証明書の分析結果」を改訂した資料）
- 千葉県（「運転記録証明書の分析結果」を5ページ程度に要約した資料）
- 京都府（「運転記録証明書の分析結果」を1ページに要約した資料）

（1）大阪府の例

大阪府で作成、提出している「運転記録証明書の分析結果Ⅱ」の一部を図5-1-1に示す。資料は表紙を含めて9～10数ページほどであるが、図5-1-1では一部のページを示している。

大阪府の「運転記録証明書の分析結果Ⅱ」は、全国で多く使用している「運転記録証明書の分析結果」と異なり、独自の工夫を凝らした資料である。その特徴は次のような点にある。

- 大阪府の自動車安全運転センターに申請があった他の事業所との比較分析を行い、比較表、図などを掲載している。
- グラフデザインに工夫を凝らし、目を引くグラフを工夫している。
- 棒グラフと折れ線グラフなどの複合グラフを多用している。
- 「あなたの会社（事業所）はDランクです」のように、交通事故、違反の発生状況からのランクづけを行っている。
- 全国で多く使用している「運転記録証明書の分析結果」では、図表のみで解説等はないが、大阪府の「運転記録証明書の分析結果Ⅱ」では各所で解説やコメントを挿入している。

（2）千葉県の例

千葉県で作成している追加資料は、「運転記録証明書の分析結果」を要約した資料で、6ページの資料である（図5-1-2）。その特徴は次のような点にある。

- 表を中心としてグラフは使用していない。
- 事故、行政処分、違反、SDカード取得率を全国及び当県平均と比較してコメントしている。
- 事故、違反、SDカード取得率を前回申請時と比較して分析している。
- 上記の内容を踏まえて分析とアドバイスを付記しており、社内での安全運転教育と中央研修所の活用等を勧めている。

運転記録証明書の分析結果 II

〇〇〇(株)

平成20年03月05日
証明日から過去1年

I 経年発生状況(件数)	P 1
II 分析総括	P 2
III 経年・同業種等事故・違反項目別比較	P 3
IV 曜日別発生状況	P 4
V 月別発生状況	P 5
VI 年代別発生状況	P 6
VII 行政処分等	P 7
VIII 交通安全と利益(事業所・個人の損失額)	P 8
部署別一覧表	

自動車安全運転センター
Japan Safe Driving Center
大阪府 事務所



下記分析内容は、先に送付しております御社の「運転記録証明書の分析結果」を基に、追加データ及び当事務所に申請のあった事業所(1,352事業所 176,659人)と対比したものです。今後の安全運転管理の参考としてください。

I 経年発生状況(件数)

1 交通事故・交通違反 経年発生状況(件数)

1年前～5年前の件数は、過去に一括申請いただいた際に提供しております「運転記録証明書の分析結果」のデータに基づいた件数です。

調査事項 経年/全体	申請 人員	交通事故(件数)				交通違反(件数)														計
		死亡	重傷	軽傷	計	物損	飲酒	30Km以上	30Km未満	信号無視	通行禁止	車・機・歩行者等	一時停止	歩行妨害	駐停車等	積載	シートベルト	携帯電話	その他	
4～5年前	251		1	2	3		1	3	22	11	9	3	9	12		41	6	10	121	
3～4年前	251			4	4			1	15	5	7	1	6	10		35	11	6	97	
2～3年前	251			11	11	2	1	4	28	5	21	1	9	13		36	43	9	170	
1～2年前	251			7	7			2	26	9	10	3	13	5	24	35	63	12	202	
全体(本年)	334	0	0	8	8	1	0	5	20	6	13	2	11	1	38	0	30	88	12	206

2 交通事故・交通違反 経年・同業種等発生対比(100人当たりの発生件数)

事業所平均～15年から18年に申請のあった事業所のうち、60件以上で申請のあった事業所の過去1年間データです。

携帯電話は18年からの計上です。

調査事項 経年/全体	申請 人員	交通事故(件数)				交通違反(件数)														計	
		死亡	重傷	軽傷	計	物損	飲酒	30Km以上	30Km未満	信号無視	通行禁止	車・機・歩行者等	一時停止	歩行妨害	駐停車等	積載	シートベルト	携帯電話	その他		
4～5年前	251		0.40	0.80	1.20		0.40	1.20	8.76	4.38	3.59	1.20	3.59	4.78		16.33	2.39	3.98	48.21		
3～4年前	251			1.59	1.59			0.40	5.98	1.99	2.79	0.40	2.39	3.98		13.94	4.38	2.39	38.65		
2～3年前	251			4.38	4.38	0.90	0.40	1.59	11.16	1.99	8.37	0.40	3.59	5.18		14.34	17.13	3.59	67.73		
1～2年前	251			2.79	2.79			0.80	10.36	3.59	3.98	1.20	5.18	1.99	9.56	13.94	25.10	4.78	80.48		
全体(本年)	334			2.40	2.40	0.30		1.50	5.99	1.80	3.89	0.60	3.29	0.30	11.38	8.98	20.36	3.59	61.68		
事業所平均 (1,051事業所)	299,627	0.003	0.07	1.09	1.17	0.28	0.14	1.71	4.91	2.27	1.53	0.23	1.07	0.04	3.79	0.02	4.43	2.89	2.02	22.02	
交通事故発生 (1,211事業所)	233,541	0.004	0.10	1.40	1.50	0.31	0.15	1.79	5.27	2.43	1.68	0.24	1.17	0.05	4.05	0.02	4.90	3.04	2.21	23.79	
事業所 (740事業所)	66,086						0.18	1.11	1.42	3.63	1.69	1.00	0.18	0.72	0.02	2.88	0.00	2.78	2.43	1.35	15.79
その他事業所 (229事業所)	30,140		0.04	0.75	0.80	0.14	0.17	1.76	6.15	1.43	1.20	0.23	0.76	0.02	3.28	2.41	6.10	1.44	16.98		

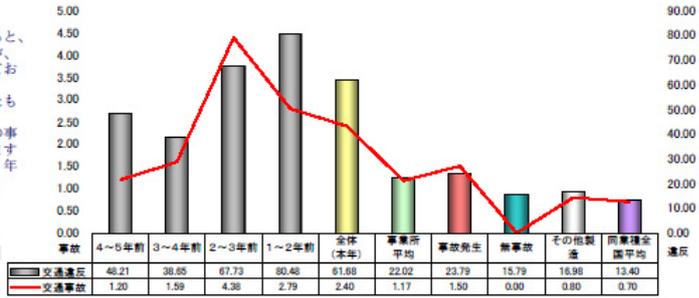
★20年1月から比較データを更新しました。

注：携帯電話のデータは、18年中に申請のあった事業所のデータとなりますので参考値とってください。

図 5-1-1 大阪府の「運転記録証明書の分析結果」の例(その1)

交通事故(人身)・交通違反 経年・同業種等対比 (100人当たりの発生件数)

貴社の5年間全体を、発生率で比較すると、交通事故は2年連続で減少しておりますが、他の事業所平均の2倍高い発生率となっております。
交通違反も、過去2年連続増加していたものが、本年は減少しております。
しかし、事業所平均の2.8倍など他の事業所平均よりも高い発生率となっておりますので、指導体制の見直しと、違反項目別、年齢別グラフ等に基づいた指導が必要です。



Q 我が社の交通安全度は、どのランク?

A 右のグラフは、15年~18年に自動車安全運転センターに、50件以上で申請のあった1,951事業所の一年間に発生した交通違反を、100人当たりの発生件数(率)でA~Eに分類し、交通事故発生件数(率)がどのように変化するかを表したグラフです。
グラフは、交通事故が、交通違反によって引き起こされた結果(事故)であることを示しています。
この100人当たりの交通違反件数(率)の結果に基づいて事業所や会社の「交通安全度」のランク分けをしました。

交通安全度は、
A " 非常に高い
B " 高い
C " 普通
D " 低い
E " 非常に低い

交通違反発生率	事業所数	人員
A 9%以下	442	70,403
B 10~19%	524	84,090
C 20~29%	430	63,268
D 30~39%	293	48,493
E 40%以上	262	33,373

あなたの会社(事業所)は、**Eランク**です。

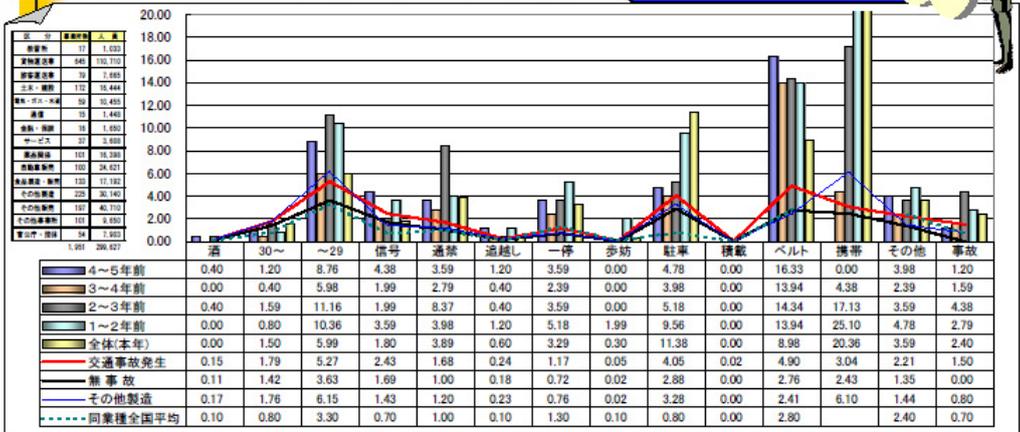
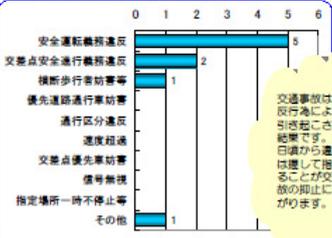


○ グラフの「交通安全ランク表」では、Eランク となっていますので、違反項目別で事業所平均と対比して高い発生のある違反は重点指導が必要です。

III 経年・同業種等交通事故・違反項目別比較 (100人当たりの発生件数)

- 通行禁止違反および一時不停止違反は、交通事故発生事業所よりも高い発生です。両違反の共通点は、評価として交差点に入る際の一時停止と確認を含む安全確認が出来ていないからです。特に細路では、標識が無くとも一時停止と安全確認が交通事故防止のキーポイントです。
- 駐車禁止違反が、3年連続で増加しており、同業種事業所の3.5倍の発生率となっております。以前の道路交通法の改正により取締り、また所有者責任の追及が厳しくなっておりますので、業務中の違反の絶無を目指して指導してください。
- シートベルト着脱義務違反は、昨年よりも減少し、5年間で最も低い発生率となっておりますが、まだ、無事故事業所の3.3倍の発生率となっております。シートベルトの着脱は車の運転をする際、法律を守るか守らないかの意識の表れです。絶無を目指しての指導が必要です。
- また、携帯電話使用(保持)違反が6.8件発生しており、違反発生件数の3.3%を占めております。運転中の携帯電話の使用は、反応時間が低下し交通事故の原因になりますのでシートベルトと同様、絶無を目指してください。

参考: 事故原因(物損を含む) 過去1年間



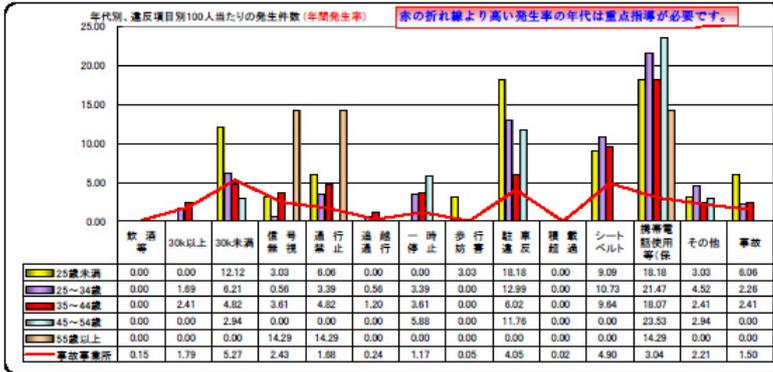
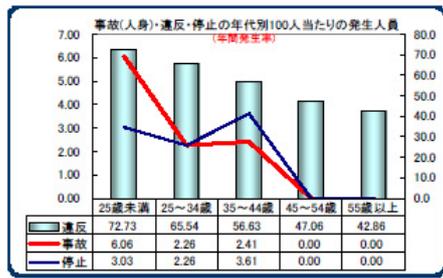
注: 携帯電話のデータは、18年中に申請のあった事業所のデータとなりますので参考値としてください。また、全国平均の携帯電話データはありません。

図 5-1-1 大阪府の「運転記録証明書の分析結果」の例 (その2)

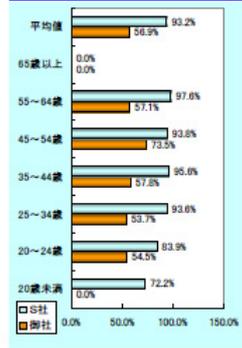
VI 年代別発生状況 年間発生率は、各年代の人員の多寡また、他の事業所と比較のため1年間の発生率に置き換えたものです。(式=件数/人員×100)

6

年齢別	人員	人身事故		物損	違反		行政処分 (過去1年間)					計	
		過去1年間	年間発生率		過去1年間	年間発生率	30日	60日	90日	120日	121日以上		
20歳未満		—	—			—							
20～24歳	33	2	6.06		24	72.73	1					1	
25～34歳	177	4	2.26		116	65.54	3	1				4	
35～44歳	83	2	2.41	1	47	56.63	1	2				3	
45～54歳	34				16	47.06							
55～64歳	7				3	42.86							
65歳以上													
計	334	8	2.40	1	206	61.68	5	3				8	



SDカード年代別取得率比較



VII 交通安全と利益(事業所・個人の損失額)

8

～ 貴社の交通安全、違反による1年間の損失額合計は、事業所全体で、0億1,028万円 の損失となっています。

調査事項	交通安全(件数)														計	合計	
	人身	物損	飲酒	30km以上	30km未満	信号無視	通行禁止	逆通行	一時停止	歩行妨害	駐車違反	積載超過	シートベルト	携帯電話			その他
経年/全体																	
件数	前年 7			2	26	9	10	3	13	5	24	35	63	12	202	209	
	本年 8	1		5	20	6	13	2	11	1	38	30	68	12	206	215	
項目の必要額(万円)	100	10	20	5	2	0.9	0.9	0.9	0.7	0.9	1.5	3.0	0.9	0.6	121		
損失額	前年 700			10	52	8.1	9.0	2.7	9.1	4.5	36.0		56.7	7.2	195.3	895	
	本年 800	10		25	40	5.4	11.7	1.8	7.7	0.9	57.0		61.2	7.2	217.9	1,028	

前年は 0億0,895万円

注: 交通事故(保険関係及び間接損害等を含む)、酒、速度の必要額は、概算数値

～ 間接損害とは ～
 交通安全が発生すれば、法的な損害額は保険で処理できますが、法的な損害については保険では処理できません。
 たとえば、
 ・ 翌年の保険料増額分、お客様への迷惑分等
 ・ 管理費の上昇がその事故に関与する時間分等
 ・ 当事者の事故に伴う業務中の支障や代替え要員、車両等の費用等
 などがあります。
 ある会社が、自社の5年間に発生した交通事故の賠償額を計算したところ、人身事故1件の発生で、50万円～100万円の賠償額が発生していることが判明しました。以後、交通事故が発生した場合の書類に、賠償額を記載し、当事者から社長までが分かるようにして、社内全体の交通安全に対する意識付けを図っています。

～ 多量例 ～
 営業利益5%の会社の営業社員が、人身事故を起こした場合、損失額が100万円とすれば、日頃の業績以外に2000万円の売上を失くすは損失額を取り戻せない。
 ～ 社員に、事故の責任の重大性、損害の大きさを理解させる。 ～

～ データ ～ << 9社 414人のアンケート結果 >>
 ○ 当社では年間〇〇件の交通事故が発生していることを
 ① 知っている 104人 (25.1%)
 ② 知らない 306人 (73.9%)
 ○ 当社では年間〇〇〇万円の自動車保険に入っていることを
 ① 知っている 70人 (16.9%)
 ② 知らない 341人 (82.4%)

☆ 貴社の損失額を 営業利益 5% として試算してみますと

約 2億0,558万円 の売上額に匹敵します。

前年は 1億7,906万円
 本年は、前年より 0億2,652万円 の売り上げが必要です。

～ 交通安全は利益につながる ～

(下記グラフは、貴社(本年)の損失額を各営業利益(%)にあてはめた売上額です。)



図 5-1-1 大阪府の「運転記録証明書の分析結果」の例 (その3)

★ 分析結果 (総括) ☆

この総括は、運転記録証明書に表れた運転実態 (過去一年間の事故・行政処分・違反・SDカード取得状況) を調査・分析した安全運行管理上の参考資料です。

(別表の交通事故・違反等の分析資料をご参照下さい。)

★ 運転実態に基づいた適切な対策こそ、真の安全運行管理です ★

- 1 交通事故の状況
交通事故は3件 (軽傷事故2件、物件事故1件) が記録されております。
事故率は2.5%で、当県事務所平均と比較しますと0.7ポイント高くとなっております。

(別表7, 9, 1, 2 傾向の2参照)

事故 件数	合計		軽傷	重傷	死亡	物件
	事故	率				
貴社	3件	2.5%	2件	0件	0件	1件
当県事務所平均		1.8%				+0.7ポイント
全国平均		1.6%				+0.9ポイント

- 2 行政処分の状況

行政処分は、4件 (30日4件) が記録されております。

処分率は3.3%で、当県事務所平均と比較しますと1.3ポイント高くとなっております。

(別表11, 14 傾向の4参照)

処分 件数	合計		30日	60日	90日	120日
	処分	率				
貴社	4件	3.3%	4件	0件	0件	0件
当県事務所平均		2.0%				+1.3ポイント
全国平均		1.7%				+1.6ポイント

以下次ページへ

- 3 交通違反の状況

交通違反は58件が記録されております。

違反率は47.5%で、当県事務所平均と比較しますと16.4ポイント高くなっております。

(別表8, 10, 13 傾向の3参照)

違反 件数	合計		飲酒	速度	信号	シートベルト	その他
	違反	率					
貴社	58件	47.5%	1件	2件	2件	29件	24件
当県事務所平均		31.1%				+16.4ポイント	
全国平均		25.3%				+22.2ポイント	

- 4 SDカード (無事故・無違反の証) の取得状況

SDカードの取得者は、122名中80名でした。

取得率は65.6%で、当県事務所平均と比較しますと9.1ポイント低くなっております。

(別表2~4 傾向の1参照)

取得 区分	合計		グリーン	ブルー	シルバー	ゴールド
	取得	率				
貴社	80名	65.6%	24名	24名	24名	8名
当県事務所平均		74.7%				-9.1ポイント
全国平均		78.4%				-12.8ポイント

- 5 分析とアドバイス

(1) 運転実態の分析

○ 貴社の交通事故は、3件 (軽傷2件、物件1件) が記録されております。貴社におかれましては、事故率はやや高いのですが1件の物件事故が含まれておりますので大きな問題はないと思われませんが、実はこうしたことであまり油断してありますと大きな事故が発生しないという保証はございません。もつとも忌むべき死亡事故を例にとりまして、多くの方は「自分のところで軽傷事故程度は起きてても死亡事故なんて・・・」とお考えになると思われます。しかし現実には死亡事故は、全人身事故125件に1件の割合で起きているのです。

図 5-1-2 千葉県の実績分析結果 (総括) の例 (その1)

こうしたことからいえることは、現在もつとも発生の多い交差点とその周辺での安全確認を必ず行うことです。

それと単路であっても速度を控えめに、横断歩道の手前では徐行や停止するなどのゆとりある運転を励行する習慣づけが事故防止に大変効果がございます。

また、大きな事故の多くが薄暮時から宵の時間帯に発生しております。春とはいえない夜間はまだまだ早いところからアライ・ライ・オンと呼びかけておりますが、夕方の早い時点から点灯をお願い致します。(ライトは上向きが原則です)

参考 事故類型別＝1位～追突、2位～出会い頭、3位～右折

○ 行政処分は、4件(30日4件)が記録されており、処分原因は飲酒運転1件、その他(累積点)が3件という状況でした。

累積点数一覧			
停止点に達し未処分	停止点直前者	点数保有者	処分猶予者
1名	5名	24名	0名

累積点数保有者(停止直前者を含む)につきましては、最終違反時から最低でも1年間以上これ以上の「安全運転」が必要になりますので、管理者の方は、今回発行の運転記録証明書をご確認され、個別に指導教育を実施することで当該点数保有者の点数が一旦ゼロに戻るようお願い頂きたいのです。

○ 交通違反は、58件が記録されております。

違反の種類ですが、飲酒運転1件、速度超過2件(30K未満)、信号2件、通行禁止3件、一時不停止1件、放置駐車2件、シートベルト29件、進路変更1件、携帯電話15件その他2件となっております。

違反者の年代を見ますと、25歳以上35歳未満13件(22.4%)、35歳以上45歳未満22件(37.9%)、45歳以上55歳未満11件(19.0%)、55歳以上65歳未満12件(20.7%)、となっております。

今回の分析では、特に重大な違反ということで申し上げれば1件記録されており、まず飲酒運転に尽きるでしょう。

この違反に関しましては、既にご承知のとおり「悪質犯罪」という位置づけが社会の評価として定着しておりまして、絶対に許されないものといえます。

こうした違反をされる方は、酒が好きであるばかりか意志の弱い方に多いという傾向があるそうです。

こうしたことから、本人の意志に頼るのではなく地域や家庭、それに職場でバックアップすることが必要とも言われております。

どうかよろしくお願い致します。

次にシートベルト違反ですが、前回調査時の24件から更に増えた29件という結果が出ておりますが、とかく軽微な違反という見方をされる方が多いものの数ある違反の中でも実は確定的な故意犯なのです。

確定的な故意犯として代表的な違反は「飲酒運転」ですが、シートベルトの違反も正に同じでありまして、運転開始時からの違反がそのまま継続するのです。

運転開始時から違反状態を続ける方が、その後の運転で「法令無視の安全運転」を行うことは期待できないという側面があるのです。

毎日行う安全教育や指導で絶対的に効果があるという方法は残念ながらございませんが、シートベルト装着の完全定着を図ることは慎重でゆとりある運転への第一歩となるはずですので。

こうしたことから貴社におかれましては、全体の違反件数や率が高くなってきておりますので、この1年間に違反歴を有する方につきましては、今回の調査を期に今年度交通規範を遵守するとともに安全意識の向上についての自覚を持つようご指導頂きたいと存じます。

また、先程の飲酒運転の方もそうですが、この1年間に2回以上違反をされた14名の方(3回の方も3名)につきましては、個別具体的な安全教育をお願いしたいと存じます。

○ SDカードの取得率ですが、当事務所平均を下回っております。

取得状況を期間別(カードの色別)に見てみますと、2年未満のグリーンカード、2～4年未満のブルーカード、4～10年未満のシルバークードは偶然にも各24名(同30.0%)ずつとなっております。10年以上のゴールドカードは8名(同10.0%)、非取得者は42名(全体中34.4%)でした。

SDカードは、「安全運転者の証」であり、免許証とともに携帯することで自然的に「遵法精神」と「譲り合いの心」が生まれ、安全運転が励行されるというものです。

加えて、SDカード經過店(千葉県下約1,400店舗、全国約30,000店舗～<http://www.jsdc.or.jp/>)では安全運転者を応援するという意味合いで割引等のサービスを行ってくださる飲食店やレジャー施設などや企業が増えいておりますので、SDカード非取得者に対しては最低でも1年以上の無事故・無違反を継続しグリーンカードを取得すること、現にカードを取得している方につきましては更に上級のカードになるようご指導をお願い致します。

○ 前回申請時(H19・3)125名との比較は、次表のとおりです。

項目	今回	前回	対比
交通事故(事故率)	2.5%	4.8%	- 2.3ポイント
交通違反(違反率)	47.5%	40.0%	- 7.5ポイント
SDカード(取得率)	65.6%	68.8%	- 3.2ポイント

(2) 結び

貴社の統計分析結果は、事故が前回の調査時よりも3件減少して改善向上されつ

図 5-1-2 千葉県の分析結果(総括)の例(その2)

調査日

○ 総合評価 (申請151名 → 事故率 0.6% ・ 違反率 19.8%)

特に優秀	優	秀	良	やや注意	要注意
A	B	C	D	E	

○ コメント(調査日から過去1年間)

- I 今回申請の分析結果は、前回調査と比べますと一人当たりの違反率は0.26件から0.20件と僅かに下がっております。事故は前回と同じく1件の発生をみました。違反件数、事故件数とも同業他社比較で下回っております。
- II 人身交通事事故は軽傷1件が発生しております。交通違反は28名30件となっております。年齢層では35歳以上45歳未満の層が一番多くなくなっております。
- III 違反内容でみますと、速度違反が5件でした。他に多い違反種別はシートベルトが12件、一時不停止4件、放置駐車2件、通行禁止2件などとなっております。このグループは、シートベルトなど比較的軽微な違反が多く、少しの努力で違反件数を抑止すれば優良安全運転企業表彰に該当します。シートベルト違反は、配達等で邪魔くさいと思わず、交通規範意識を高めれば違反率の低下が目指せます。ぜひ心がけて表彰の榮譽を獲得して下さい。
- IV SDカード取得率は80.8%と全国平均を少し上回っており、前回調査より6.3ポイント増加しています。その中で、ゴールド、シルバーカード該当者は64名おられました。この数値が高くなるほど無事故・無違反年数の長い優良ドライバーとなり、企業としてのイメージアップに繋がります。社内での表彰制度等を活用し、優良運転者の増加対策を図られてはいいかがでしょうか。
- V 運転免許停止処分者は今回2件で、100人当たりの処分件数は前回が3.19回でしたが今回は1.32回と大きく減少しています。但し、運転免許停止処分点数に達している方が処分を受けていない方が1人、運転免許停止直前該当者が1人おられます。
- VI 貴事業所は少しの努力で違反率を大きく下げ、優良安全運転企業表彰に該当することができそうです。その一つがシートベルトです。着用の贈付けを指導下さい。交差点違反と駐車違反にも注意を要します。
- VII この分析結果を基に、安全管理と指導教育を続けられますとともに、平常における交通事故防止のための諸対策を講じて下さい。



※ 一般的に違反率と事故率は比例します。ご注意下さい。(ちなみに表彰基準は、銅賞で事故率2%以下、違反率7%以下となっております。但し飲酒等の特定違反なし)

つあります。但し、飲酒運転があったほか大きなものではございませんが、総数も8件ばかり増えていますので適法心を高める安全教育にお力を入れて頂きたいのです。

ここ数年「エコ運転(ドライブ)」を励行することが事故や違反をも減少させるという実証結果も出ております。本来の目的は「環境に優しく」ということから始まったものが、急発進や急加速を抑制して燃費を向上させるばかりか、速度も一定化して低くなり、必然的に「ゆとり運転」となるわけで、貴社におかれましては私有車両運転時も含め是非とも推進されたいと思います。

昨年中千葉県では、死亡事故死者数が254名と大幅に減少し、年間目標としたアンダー260を達成(死者数254名)することが出来ました。

しかしながら、本県内で254名の方が交通事故でお亡くなりになっているという悲しい紛れもない現実が存在していることも事実です。

本年の目標は245名以下に抑えるというものですが(アンダー245)、最近になって死亡事故の減少がややスローになってきております。(3月9日現在の交通事死者数は48名で、東京・大阪・愛知といった大規模都県よりも多い全国ワースト1位という不名誉な状況です)

一人でも多くの事故犠牲者を減らすため、皆様方におかれましては安全管理に取り組んで頂きたいと存じます。(4月10日は死亡事故ゼロの日です)

業務に自動車を使用している事業所に求められるコンプライアンスは、今年ごとくに強まっております。こうした意味から企業からイメージダウンを防いで従業員の勤務意欲を高めることは企業の発展に必須の条件といえます。

とかく業務以外の運転について「プライベートの部分まで関与されるのは?」といった従業員の主張や、無責任な管理者に多い「私的な運転は個人の資質の問題」といった風潮も時折聞き及びますが、大きな事故や飲酒運転などで新聞紙面等に載った場合は一個人の問題ということで寛恕されるはずもなければ、企業そのものの責任が大きく問われる時代となりました。

運転記録証明書の一括申請は、従業者個人の安全意識を高めることはもちろんですが、問題のある方を発見して個別指導するという管理上最大のメリットがあるわけでは

ありません。今後ともご活用頂くため定期継続申請をよろしくお願い致します。

追伸 当センターでは、茨城県ひたちなか市に「安全運転中央研修所」という我が国唯一の施設とスタッフを備えた実践的かつ高度な研修内容を誇るトレーニングセンターを有し、ニーズに沿った1〜5日間に分かれたいくつもの課程がございます。

運行管理者や安全運転管理者といった指導的立場の方々、更には毎日ハンドルを握っている方々などの入所をお待ちしております。

特に、安全運転管理者課程5日間コースの修了者は、運転適性検査実施資格(警察本部長)が得られますので専門機関に検査を依頼せずとも自事業所で適性検査が可能となります。

色々と努力しているものの、事故や違反が減らない・・・という悩みをお持ちの事業所様は是非ご相談を頂きたいと存じます。

図 5-1-2 千葉県の分析結果(総括)の例(その3)

図 5-1-3 京都府の分析結果(総括)の例

(3) 京都府の例

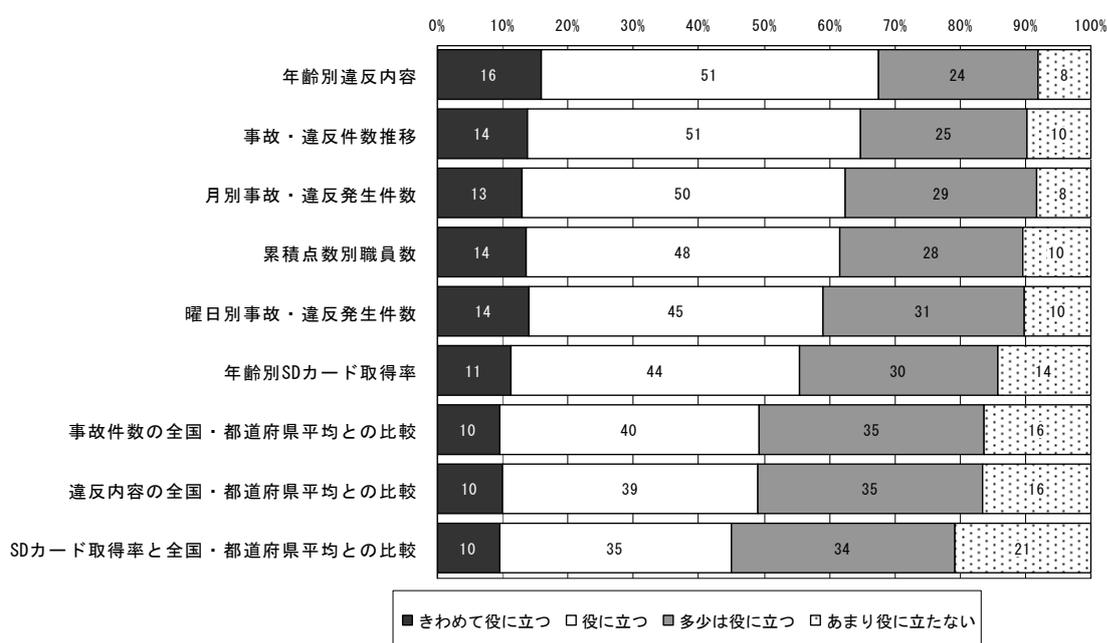
京都府で作成している追加資料は、「運転記録証明書の分析結果」を要約した資料で、この資料は1ページに要約しているところに大きな特徴がある(図 5-1-3)。その他の特徴は次のような点である。

- 文字中心で図表は使用していない。
- 事故率と違反率から総合評価を行い、A(特に優秀)～E(要注意)までの5段階に分けて評価している。
- 記述している内容は、事故、違反、SDカード取得率、処分者率についてである。

第2章 安全運転管理診断表に対する要望

2-1 郵送調査からみた要望点

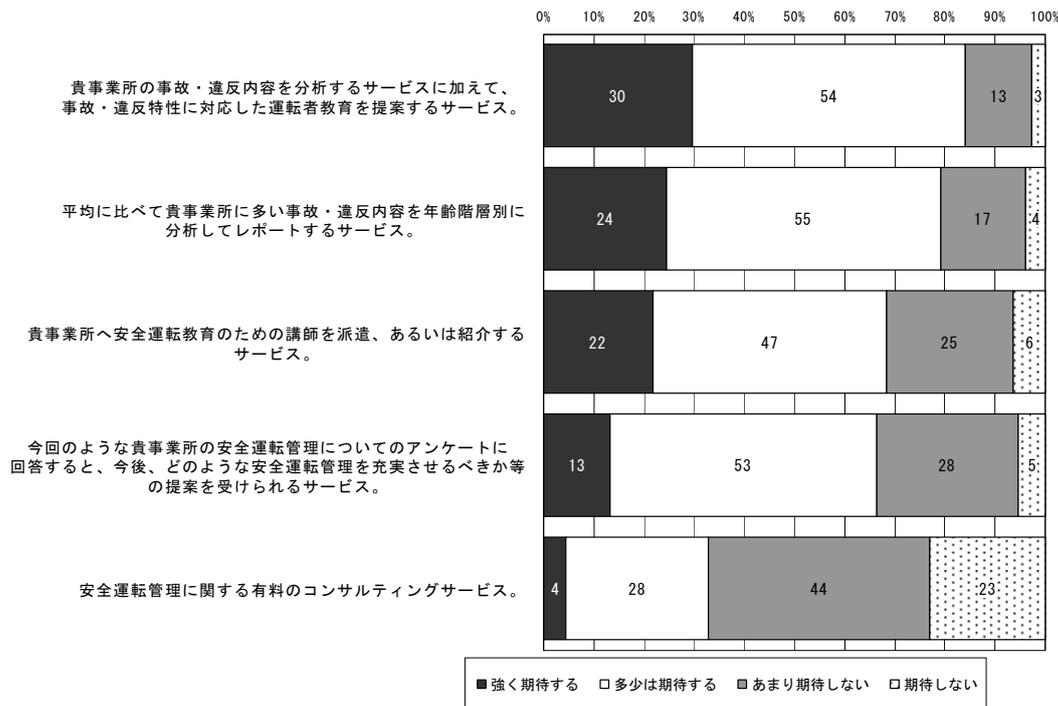
郵送調査において「運転記録証明書の分析結果」資料を項目別に評価依頼している。その結果が図5-2-1で、いずれの項目も役に立つとの評価が多く、役に立たないとの評価は少ない。その中でも、役に立つと評価されているのは「年齢別違反内容」、「事故・違反件数推移」、「月別事故・違反発生件数」等である。逆に、評価が低いのは「SDカード取得率と全国・都道府県平均との比較」、「違反内容の全国・都道府県平均との比較」、「事故件数の全国・都道府県平均との比較」等で、全国及び都道府県平均との比較分析の評価が低い。ただし、後述する調査結果を総合してみると、全国あるいは都道府県平均との比較が不要ということではなく、むしろ他社比較は重要であるが、現状のまとめ資料における比較結果の表記に問題があるとみられる。



注：「きわめて役に立つ」と「役に立つ」の合計比率が大きい順に並び替えている。

図5-2-1 まとめ資料の項目別評価

次に自動車安全運転センターに期待する新しいサービスについてみると、「貴事業所の事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス」がもっとも強く望まれており、各事業所で安全のためにどのような行動を取るべきかの提案サービスが求められている。2番目は「平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス」となっており、この結果からも平均との比較分析自体が不要と認識されているわけではないことがわかる。なお、「安全運転管理に関する有料のコンサルティングサービス」については、「強く期待する」と「多少は期待する」の比率が最も低いが、合計比率は32%で、約3分の1の事業所に要望がみられる（図5-2-2）。



注：「強く期待する」と「多少は期待する」の合計比率が大きい順に並び替えている。

図 5-2-2 新しい提供サービスへの期待

2-2 訪問調査からみた要望点

① 活用状況

訪問調査で、現在の「運転記録証明書の分析結果」の利用状況を質問した。その結果、満足度について回答があったのは5事業所で、満足しているとの回答が3事業所、あまり活用していないとの回答が2事業所にみられた。内容は次のようなものである。

【満足との回答】

- 現状の安全運転管理診断表は、特にわかりにくい箇所等も無く、内容に満足している。
- 特に不必要なページはなく、ボリューム、字の大きさも現状のままで良いと考えている。
- 支店全体の状況を1つにまとめた安全運転管理診断表を取得しており、安全指導長を中心に役職者全員が目を通してしている。

【活用していないとの回答】

- 事故については損害保険会社からも報告資料が入手できるため、現状の安全運転管理診断表はあまり活用していない。
- 資料を見る時間がないため、あまり活用できていない。

活用できていないとの回答があった事業所でも、今後は活用していきたいとの意向で、「運転記録証明書の分析結果」をまったく活用するつもりがないとの意向の事業所は皆無である。

② 要望点

その他意見として、「運転記録証明書の分析結果」に対する要望を述べている事業所の意見を抽出すると、次のようになる。

- 同じ業種での比較分析を望む。(5件)
- 大阪や京都の安全運転管理診断表にあるようなランク付けは興味がある。(3件)
- 「運転記録証明書の分析結果」資料を電子データで受領することを望む。(3件)
- 安全教育の具体的な提案等、専門家からの提案を望む。(2件)
- 現在より低価格での提供を望む。(2件)
- 安全運転管理診断表については、1年単位ではなく、経歴証明取得以来の事故・違反の推移などがわかるようにして欲しい。(2件)
- 週毎や24時間の時間帯別事故・違反発生件数等の時系列資料を望む。(2件)
- 今後は個人指導が大切であり、従って、事故多発者、違反多発者の個人別リストを望む。(1件)
- 通勤に車両を利用する者が多い事業所との比較を望む。(1件)
- 安全運転管理診断表は、カラーで、また電子媒体での受領を希望する。(1件)

訪問調査で、最も要望が多かったのが同じ業種との比較である。その意見内容を詳細にみると、同じ都道府県との比較よりも、全国と同業種との比較を強く望んでいる。たとえば、「同じ都道府県内では同業種の事業所は少ないと思われるので、全国でかまわないので同業種比較を充実して欲しい」などの意見が聞かれる。さらに、「当社の場合、運送事業(貨物)に分類されているが、陸送を中心とした当社は、一般のトラック輸送会社とは大きく異なる」等、さらに業種を詳細に分類しての比較を望む意見も聞かれている。現在の「運転記録証明書の分析結果」にも同業他社比較があるが、コメントがなく、また、全国平均とセンター事務所平均に乖離があるなど信頼性への疑問が出ている。

次に多い要望は、「大阪や京都の安全運転管理診断表にあるようなランク付けは興味がある」との意見で、他事業所との比較分析を通じてのランク付けが、努力目標になるというもので、3件ある。このランク付けの要望は、先記の同業種他社比較の要望と類似意見で、他社との比較で自事業所の位置づけを知りたいというものである。ここでも、単純な全国比較ではなく、同業種あるいは同様な自動車利用の事業所との比較分析やランク付けを望んでいると解釈できる。「ランク付けは事故・違反削減の努力目標になる」との意見もある。

電子データでの受領要望も3件と多い。「運転記録証明書の分析結果」は社内の安全会議等で引用して資料とする事が多く、そのたびに新たに作成するのは面倒という意見である。積極的に活用しようとする事業所に多い要望である。

次に多い意見は2件で4項目ある。1つは、「安全教育の具体的な提案等、専門家からの提案を望む」との意見で、具体的な提案への要望である。他は低価格化の要望、時系列比較の要望、時間帯別発生状況分析の要望等がみられる。

なお、現状の「運転記録証明書の分析結果」はそのまま、同業他社との比較などのポイントを1~2枚にまとめた資料の要望が聞かれた。この意見は、民間企業では会議資料などを1~2枚に要約することが要求されることが多いことが背景になっていると思われる。ただし、現状の「運転記録証明書の分析結果」は重要な情報を含んでおり、この資料は現状のまま受領し、要点を1~2枚にした資料を別添資料として希望するというものである。

第3章 新しい安全運転管理診断表の方向

郵送調査及び訪問調査での利用事業所の要望、意見などを踏まえて、安全運転管理診断表の改善課題は、次のような点にあると考える。

(1) 現状の「運転記録証明書の分析結果」改善の課題

郵送調査、訪問調査では現状の「運転記録証明書の分析結果」をぜひ改善すべきであるとの強い意見は出ていない。大阪府が提供しているような新しい様式の「運転記録証明書の分析結果」を提示して意見も求めたが、ランク付けに興味を示すものの、大阪方式のデザインに変更すべきとの積極的意見は少数である。その大きな理由は、「現状の資料のデザイン変更は時系列比較に不都合が生じる」というものである。

しかし、一方で、「現状の「運転記録証明書の分析結果」はデザインが工夫されておらず、Excelのグラフそのままであり、多少はデザイン面での工夫が欲しい」との意見もみられる。デザインとしては、シンプルな方がよいとする意見と、大阪の「運転記録証明書の分析結果Ⅱ」で用いているようなSDカードをデザインしたような、やや装飾的イメージのデザインなどを望む声も聞かれた。

以上のような意見を総括すると、「運転記録証明書の分析結果」は、当面、現状のデザインの継続あるいは延長を中心に検討し、場合によっては数種のデザイン案を用意し、事務所の特徴あるいは顧客先の要望に応じて選択する方式が現実的であろう。

(2) 同業種比較の要約資料の作成課題

今回の訪問調査で要望が強いのは同業種の他事業所（他社）との比較分析である。郵送調査や訪問調査結果からみると、全国あるいは自都道府県平均との単純比較分析ニーズは弱く、都道府県内比較よりも全国値でよいので同一業種との比較分析を望む声が強い。比較分析の際、比較対象を自都道府県内とすると1業種当たりの事業所数が少なくなり、信頼のある平均値とはならないとみられているため、都道府県内比較は止め、全国と同業種平均値とのみの対比とすべきであろう。

自動車安全運転センターでは、「全国平均ファイル」と呼ばれる業種別全国の平均値を有している。この資料は、各都道府県の業種別SDカード取得率、事故件数比率、違反件数比率、処分件数比率等のデータを集約して平均したもので、当面はこの資料との比較分析結果を提供できる。ただし、「全国平均ファイル」にあるのは平均値のみで、標準偏差などのばらつきに関する情報は入手できない欠点がある。

(3) 事業所評価（ランク付け）の課題

各事業所の事故・違反発生状況からみたランク付けの要望が多いが、その内容は「自社の同業種での位置づけを知りたい」との内容で、あらゆる業種を含めた中でのランクを知りたいとの要望ではないとみられる。前述のように、現在の「全国平均ファイル」では、平均値はあるもののばらつきに関する情報がなく、業種別のランク付けのための情報がない。都道府県事務所によっては、独自のランク付けを工夫し、顧客からの評価も受けているが、全国的な客観的評価に基づくランク付けではなく、全国値に普遍化するには危険がある。

暫定的に業種別事故・違反発生状況を評価し、ランク付けをすることも考えられるが、全国的なランク付けを行うとなれば、客観的裏付け資料を求められよう。特に自動車安全運転センター

という権威ある機関には、しっかりとした情報に基づく評価が求められる。しかし、現状ではそのような情報を有していない。

今後、各都道府県事務所へ申請があった事業所データを自動車安全運転センター本部に集約し、各種指標の平均だけではなく様々な情報を収集する計画がある。数年後には、そのような情報に基づいて客観的ランク付けのための基盤が整う可能性が高く、現状での拙速なランク付けの必要性は少ないと考えられる。また、暫定的にランク付けを行って、短期で変更することは、利用事業所の混乱を生む可能性がある。以上のような理由から、事業所の事故・違反発生状況に基づくランク付けは、今後の課題とする。

(4) 安全運転施策の提案課題

今回の事業所調査で要望が多いのは、交通事故防止のために具体的にどのような施策を講じたらよいかを提案して欲しいというものである。正に、それが事業所のニーズの根幹であろうが、提案のためは、安全運転管理施策の知識を有しているだけでなく、相手事業所でどのような安全運転管理施策を実施しているのか、また、実施している安全運転管理施策の内容、レベル等がどのような水準にあるのかなどの情報が不可欠である。個々の事業所を訪問して、実施している安全運転管理施策についてのヒアリング調査等を行えば提案可能であろうが、各事務所のかかえる業務量を考慮すれば、個々の事業所を訪問して現状分析を行い、新たな安全運転管理施策の提案を行うことは不可能である。

個々の事業所への改善提案の代わりとして、たとえば今回の調査結果の要約を配布するなどの事業所の安全運転管理施策検討のための情報提供を行うことが考えられる。また、今回実施した34項目の安全運転管理施策の実施状況をチェックしてもらい、効果の高いと評価されている施策で実施していない項目があれば、その実施を推奨するなども、個別の提案に代わるものとなり得よう。

さらには、今回の訪問調査結果の抜き刷り等も参考資料になると思われる。34項目の安全運転管理施策の実施状況が事前に判明していれば、参考資料として添付する事例もある程度絞られてくる。事例としては、今回訪問した10事業所の他に平成12年度に実施した「安全運転管理者が行う、交通安全教育を中心とした業務実態に関する調査研究」（自動車安全運転センター）で訪問した10事業所の例もある。もし、34項目のほとんどを実施している事業所であれば、事故削減の目標管理を行っている事例、経歴証明書を活用した具体的事故・違反防止策例、添乗指導の方法・内容の事例等として訪問調査結果を紹介することも有益な情報となり得る。

なお、有料のコンサルティングサービスについて期待する事業所（「強く期待」と「多少は期待」の合計）は32%、約3分の1にみられ、これについても今後の課題として残される。

参考：「安全運転管理診断表」のデザイン案

継続的に運転経歴証明書を利用している事業所では、現状の「安全運転管理診断表」のデザイン変更は時系列比較に不都合が生じるとして、反対が多かった。しかし、その一方で、「現状のデザインは工夫もなく Excel のグラフそのままであり、多少はデザイン面への配慮が欲しい」との意見もみられる。デザインとしては、シンプルな方がよいとする意見と、大阪の診断表で用いているようなSDカードをデザインしたような、やや装飾的デザインを望む声も聞かれた。

図表等のデザインは、個人の好みの差が大きく、一概にどれが優れていると断定することは困難である。また、内容がしっかりしていれば、見かけだけのデザイン等は些末な問題であるとの考えも根強い。

しかし、今回の訪問調査で、こちらからデザイン評価を求めたわけではないのに「安全運転管理診断表」のデザインが話題になるケースが数件あった。このことは、現状の「安全運転管理診断表」のデザインに不満というほどではないが、可能であればデザイン面にも配慮して欲しいとの要望であろう。

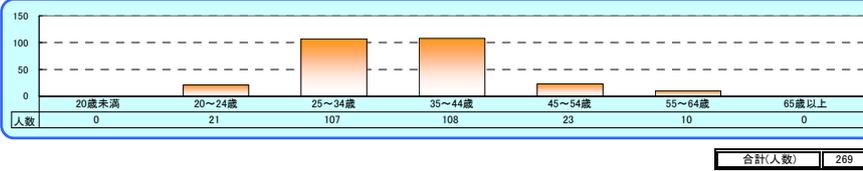
これらの意見を踏まえて、現状の「安全運転管理診断表」のレイアウトを変更しないことを前提とし、次の3つのコンセプトで、デザイナーグループにデザイン案を依頼してみた。

- ① コンセプト案A：シンプルで透明感のあるデザイン案
- ② コンセプト案B：シンプルで立体感のあるデザイン案
- ③ コンセプト案C：ビジュアルで装飾感のあるデザイン案

それぞれのデザイン案を、今後のデザイン変更の参考に示しておく（図 5-4-1～5-4-3）。

●概要

1. 関係人員



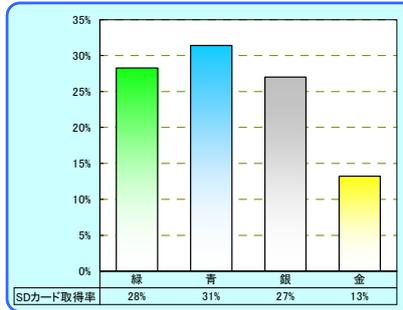
2. SDカードの年別交付件数

継続年数	1年	2年	3年	小計			
取得人員	45						
継続年数別人員	33	17	50				
取得人員	13	9	8	2	5	6	43
継続年数別人員	10年	11年	12年	13年	14年		
取得人員	0	1	2	1	1	6	
継続年数別人員	15年	16年	17年	18年	19年		
取得人員	0	0	0	0	1		
継続年数別人員	20年	21年	22年	23年	24年		
取得人員	1	0	0	1	0		
継続年数別人員	25年	26年	27年	28年	29年		
取得人員	1	1	1	1	0		
継続年数別人員	30年	31年	32年	33年	34年	35年以上	小計
取得人員	0	0	1	0	0	0	21

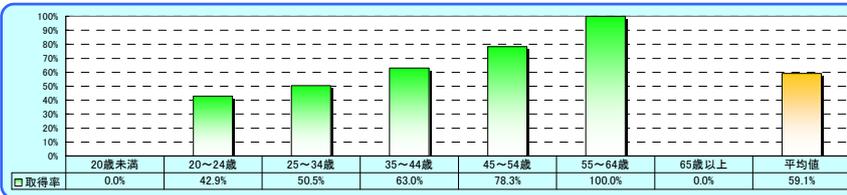
取得者	非該当	
	一年未満	違反者
159	2	108

※一年未満は免許取得後、1年未満の無事故無違反の方です。

3. SDカードの継続年数別取得状況



4. SDカードの年代別取得率



5. 累積点数の状況

前歴0回 (6点から処分対象)	前歴1回 (4点から処分対象)	前歴2回 (2点から処分対象)	前歴3回以上 (2点から処分対象)
1点	14	0	1
2点	14	2	1
3点	16	1	0
4点	11	3	2
5点	8	4	2
6点以上	2		

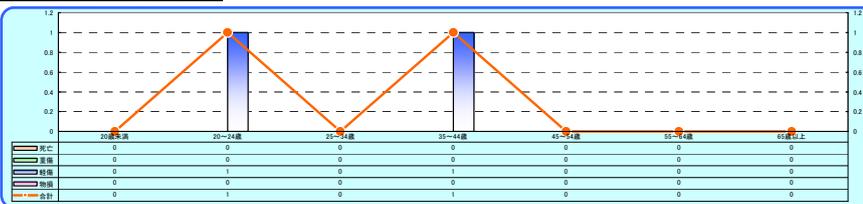
色は、停止直前の人員です。
色は、停止点に達するが未処分の人員です。

行政処分 直前点数者	25
停止点に達する が未処分の者	4

6. 処分点数該当者等の状況

項目名	件数
未処分事案件数	3
違反者講習対象事案件数	1

7. 交通事故の年代別・項目別件数



8. 交通違反の年代別・項目別件数

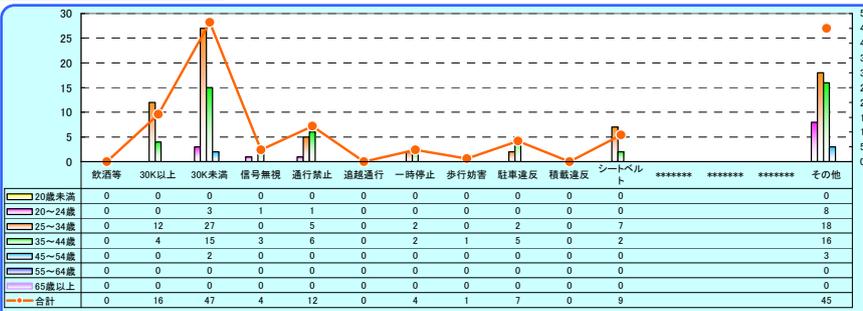
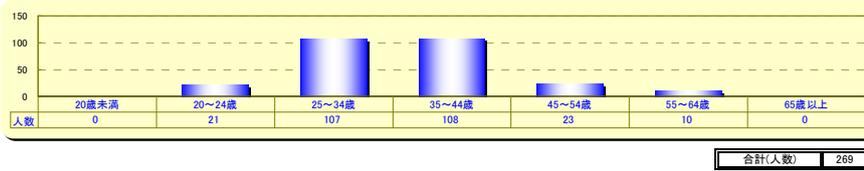


図 5-4-1 コンセプト案 A : シンプルで透明感のあるデザイン案

●概要
1. 調査人員



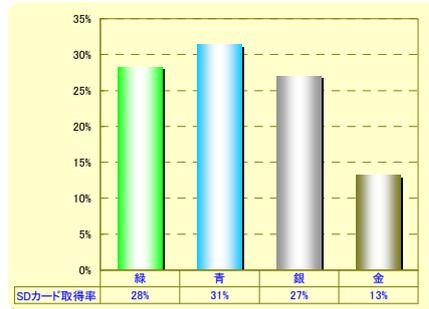
2. SDカードの年別交付件数

継続年数・グリーン	1年						
取得人員	45						
継続年数・ブルー	2年	3年	小計				
取得人員	33	17	50				
継続年数・シルバー	4年	5年	6年	7年	8年	9年	小計
取得人員	13	9	8	2	5	6	43
継続年数・ゴールド	10年	11年	12年	13年	14年		
取得人員	3	1	2	1	6		
	15年	16年	17年	18年	19年		
	0	0	0	0	1		
	20年	21年	22年	23年	24年		
	1	0	0	1	0		
	25年	26年	27年	28年	29年		
	1	1	1	1	0		
	30年	31年	32年	33年	34年	35年以上	小計
	0	0	1	0	0	0	21

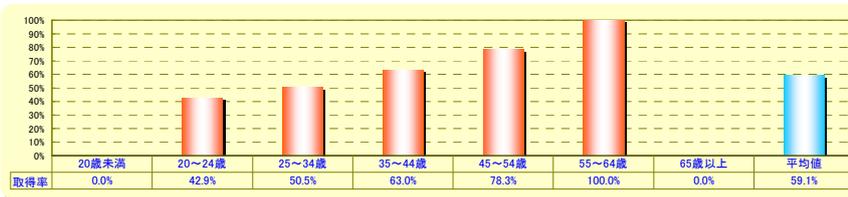
取得者	非該当	
	一年未満	違反者
159	2	108

※一年未満は免許取得後、1年未満の無事故無違反の方です。

3. SDカードの継続年数別取得状況



4. SDカードの年別取得率



5. 累積点数の状況

	前歴0回 (6点から処分対象)	前歴1回 (4点から処分対象)	前歴2回 (2点から処分対象)	前歴3回以上 (2点から処分対象)
1点	14	0	4	0
2点	14	1	2	1
3点	16	2	1	2
4点	11	3	2	0
5点	8	4	2	0
6点以上	2			

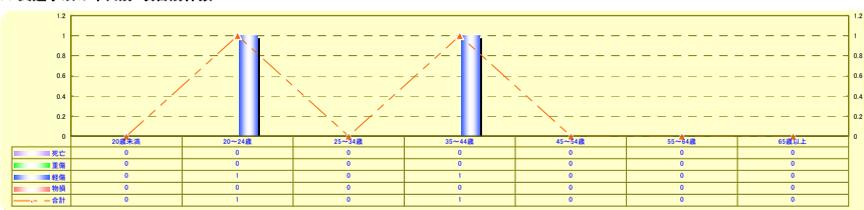
色は、停止直前の人員です。
色は、停止点に達するが未処分の人員です。

行政処分 直前点数者	25
停止点に達する が未処分の者	4

6. 処分点数該当者等の状況

項目名	件数
未処分事案件数	3
違反者講習対象事案件数	1

7. 交通事故の年別・項目別件数



8. 交通違反の年別・項目別件数

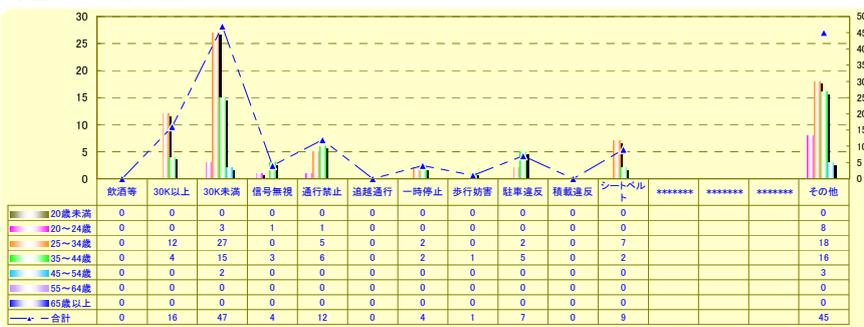


図 5-4-2 コンセプト案B：シンプルで立体感のあるデザイン案

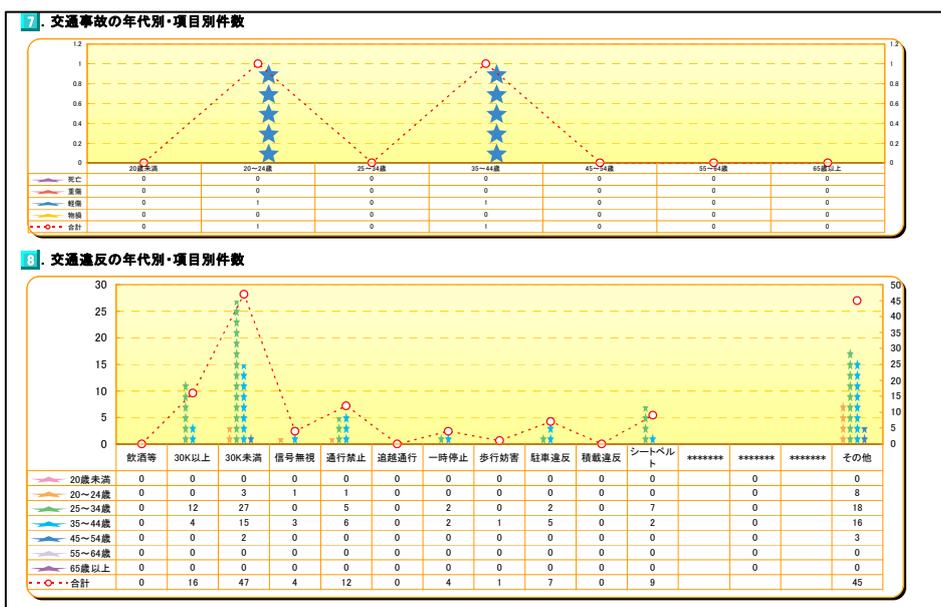
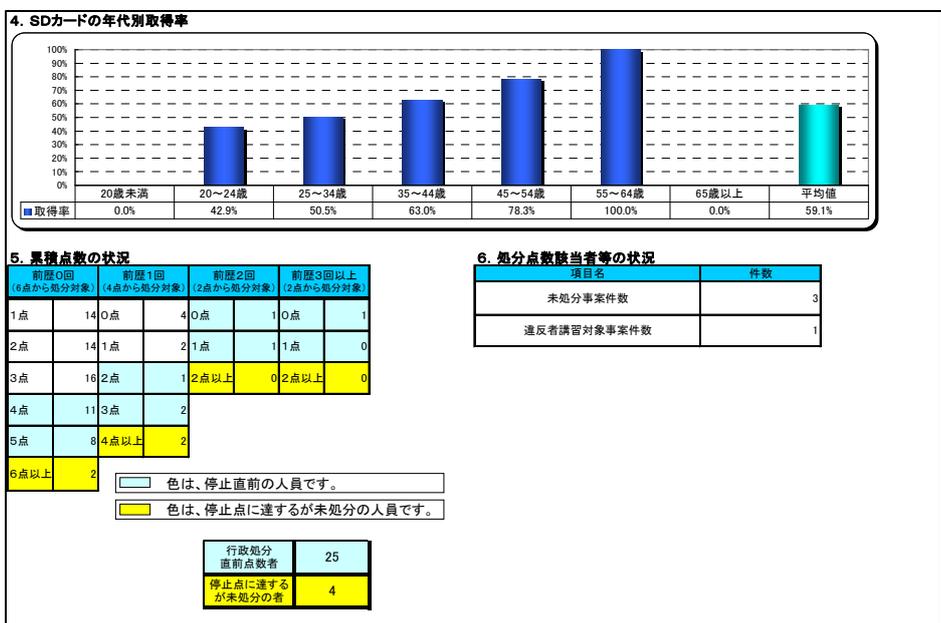
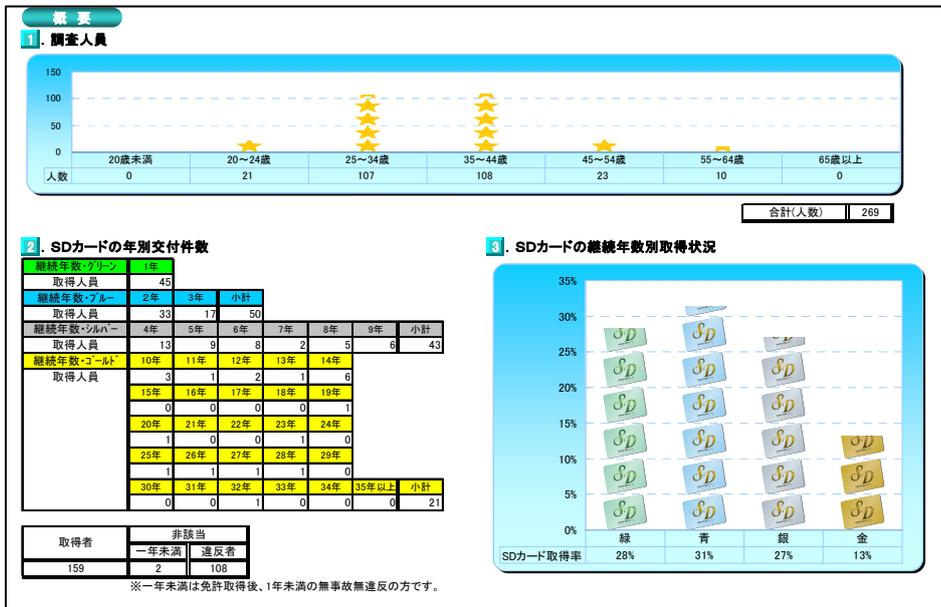


図 5-4-3 コンセプト案C：ビジュアルで装飾感のあるデザイン案

第6部 安全運転管理診断総括表に使用する資料の作成

第1章 安全運転管理診断総括表の構成

これまでの調査結果の分析・検討で明らかのように、「運転記録証明書の分析結果」の「総括表」に対するニーズは、次の通りである。

1. 総ページ数は1～2ページ程度の資料であること。
2. 内容としては自事業所の特徴を同業種と比較した資料であること。
3. 比較対象は自都道府県内ではなく全国値であること。

これらの要望に対応して、次のような6つのアウトプットを出力するシステムを作成する。出力する総ページ数の要望は1～2ページであるが、6項目を盛り込む必要上、出力ページは2ページとする。また、各項目で比較対象とするのは、当該事業所が所属している業種の全国平均値とする。

① 当該事業所等が所属している業種の特性

当該事業所等が所属している業種の全業種内での位置付けについて記述する。ここでのコメント内容は、当該業種の事故・違反件数傾向とし、対象個別事業所等の傾向についてはふれない。なお、業種分類はこれまで自動車安全運転センターが行ってきた次の23業種分類に従う。

指定自動車教習所、非指定自動車教習所、運送事業（貨物）、運送事業（旅客）、土木・建設業、電気・ガス・通信業（電気・ガス・水道）、電気・ガス・通信業（通信）、製造業（自動車製造）、製造業（食品製造）、製造業（その他製造業）、卸・小売業（自動車販売）、卸・小売業（食品販売）、卸・小売業（その他の販売業）、金融・保険業、サービス業、その他の事業所、市区町村、警察、消防、自衛隊、農協、学校、その他の公共団体。

② 当該事業所のSDカード取得率

当該事業所のSDカード取得率を当該事業所が所属する業種の全国平均値と比較してコメントする。ここでは、取得率の高低で5段階に分けてコメントを用意する。

③ 事故件数比率

当該事業所の運転者1人当たり事故・違反件数を当該事業所が所属している業種の全国平均値と比較してコメントする。事故件数の多寡を5段階に分けてコメントを用意する。

④ 違反件数比率

事故件数比率と同様にコメントする。

⑤ 違反内容

違反内容の中で、他事業所等から比べて多い違反内容について注意を促すコメントを記述する。多い違反がない場合は、全般に少ない旨と今後も注意の継続を促すコメントとする。違反の分類は、現在の「安全運転管理診断表」の分類に従い、「飲酒等」、「30 km/h 以上」、「30 km/h 未満」、「信号無視」、「通行禁止」、「追い越し禁止」、「一時停止」、「歩行妨害」、「駐車違反」、「積載違反」、「シートベルト」の11分類とする。なお、この他に「その他」があるが、違反内容を特定できないため、コメントの対象外とする。違反種類の11種類と、平均より多い違反がない場合の1種類の合計12種類のコメントを用意する。

⑥ 処分件数比率の傾向

処分者件数比率の多寡を5段階に分けてコメントする。

第2章 安全運転管理診断総括表に使用する資料案

上記のコメントを出力するシステム（以下「総括表自動生成システム」と称する）は、ExcelのVBA（Visual Basic for Applications）で記述したシステムで、対象事業所の次の数値を入力すると、自動的にグラフを作成し、事故・違反等の多寡によって自動的にコメントを生成する。

【対象事業所の入力データ】

- 業種
- 年数区分（1年間又は3年間）
- SDカード取得率
- 事故件数比率
- 違反件数比率
- 処分件数比率
- 違反内容別違反件数比率

自動で生成したグラフとコメントの例を図6-2-1に示す。システムから出力されるコメントは、あらかじめ用意してある内容に限定されるわけではなく、利用者が自由に変更可能である。また、事故・違反等が多いケースから少ないケースまで5段階に分けてコメントを出力しているが、それぞれの段階に対応したコメント内容の変更も可能である。また、5段階に分ける区分値の変更も、利用者側で自由に行える。

つまり、このアウトプットにある自動で生成されるコメントの内容は、すべて利用者側で変更可能である。また、生成したコメントの一部を、印刷前に書き換えることも自由であり、出力されたコメントに文章を追加することなども可能である。

「総括表自動生成システム」の操作方法、コメントの変更方法等については、本報告書の別冊資料として作成した「事業所の交通安全対策に対する支援の在り方に関する調査研究・交通安全対策支援マニュアル（「総括表自動生成システム」マニュアル）」に記述した。

貴事業所の事故・違反の特徴

対象期間: 証明日から過去1年間

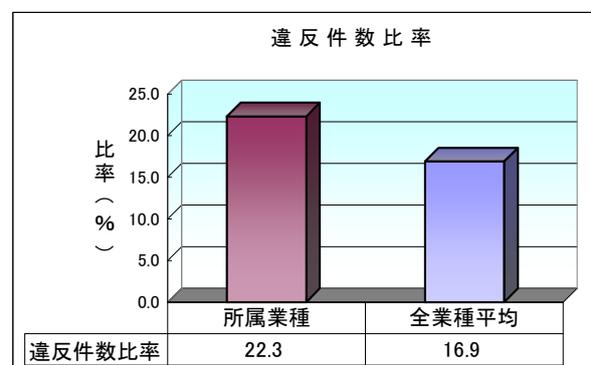
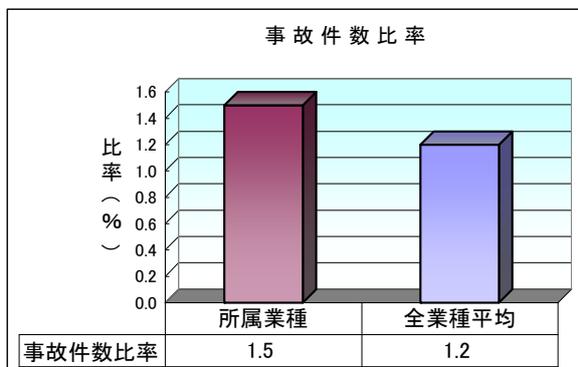
貴事業所の事故や違反の傾向を全国値と比較すると、以下のようになります。

(1) 貴事業所所属業種の特徴

1人当たり事故件数を「事故件数比率」と、1人当たり違反件数を「違反件数比率」といいます。業種によって走行距離や走行場所が異なるため、一概に事故、違反件数比率が高い業種が問題とはいえませんが、まず、貴事業所が所属している業種の事故・違反の特徴を全業種平均と比較してみます。

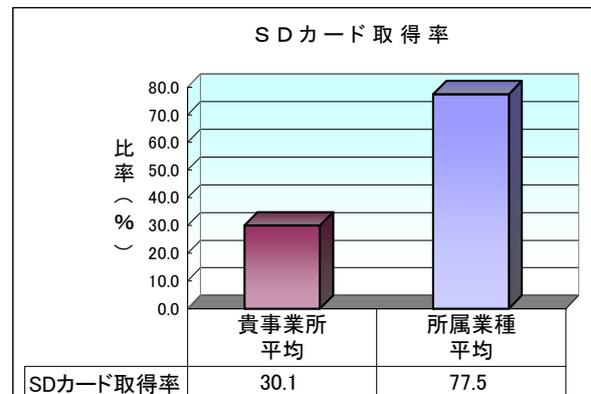
貴事業所の業種である「指定自動車教習所」の事故件数比率は1.5%で、全国平均の1.2%に比べてやや多い業種です。

「指定自動車教習所」の違反件数比率は22.3%で、全国平均の16.9%に比べて、多いといえます。



(2) 貴事業所のSDカード取得率

貴事業所で申請があった方のSDカード取得率は30.1%で、同じ業種の全国平均の77.5%を下回っています。今後は、少なくとも平均的なSDカード取得率を目指してください。



(3) 貴事業所の事故件数比率

貴事業所と同じ業種の全国の事故件数比率1.5%に対して、貴事業所では0.7%と平均を大きく下回っています。今後もこの良好な状態を保つように努力してください。

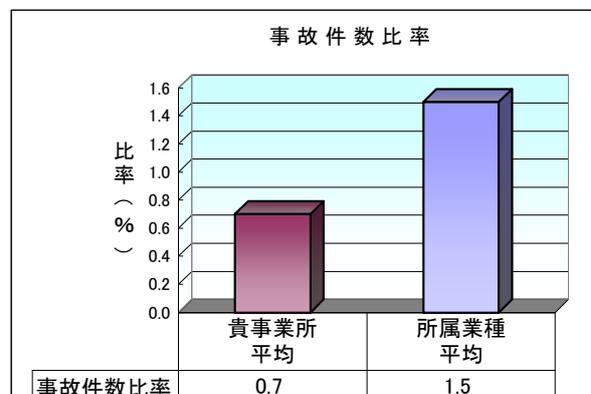
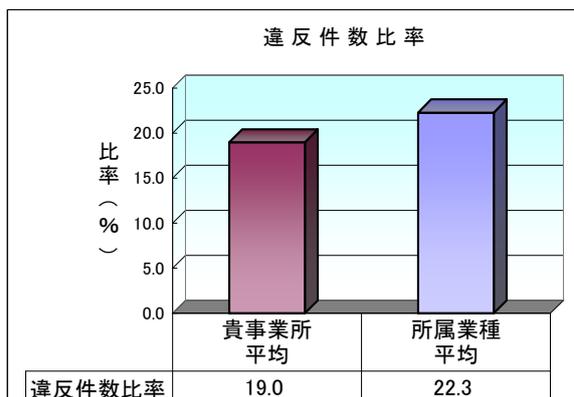


図 6-2-1 「総括表自動生成システム」の出力例 (1 ページ目)

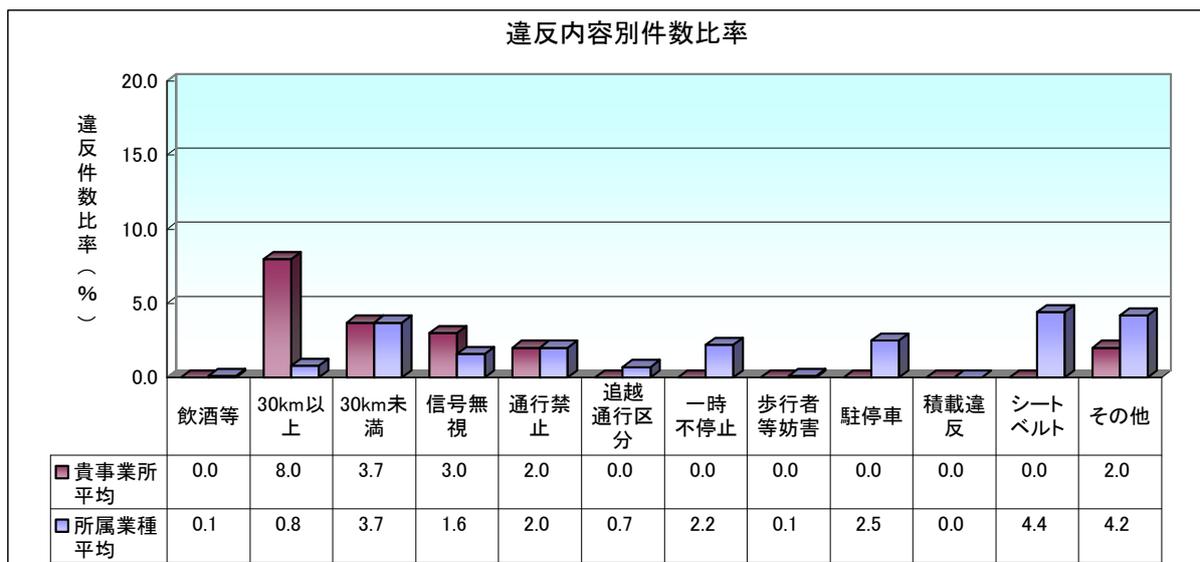
(4) 貴事業所の違反件数比率

貴事業所と同じ業種の全国の違反比率22.3%に対して、貴事業所では19%と平均を大きく下回っています。今後もこの状態が継続するように努力してください。



(5) 違反内容別件数比率

違反種類別の違反件数比率を全国の値と比較してみます。全国平均に比べて貴事業所で違反件数比率が多い2項目をみると、最も多いのは「速度違反(30km以上)」で、これは重大事故になる可能性が高い違反です。「急いでいた」などの理由があると思われませんが、違反の原因を調査して、再発を防止する対策を講じてください。2番目に多いのは「信号無視」ですが、まず、無視をしたのか見落としたのかの確認が必要です。見落としならば、その原因を取り除く必要があります。無視ならば重大事故の原因になりますので、本人への厳格な指導が必要です。



(6) 貴事業所の処分件数比率

貴事業所で申請があった方の1人当たり処分件数を「処分件数比率」と呼びます。貴事業所と同じ業種の全国の値1.8%に対して、貴事業所では4.8%と平均を上回っています。今後は処分件数を減らすように努力をしてください。

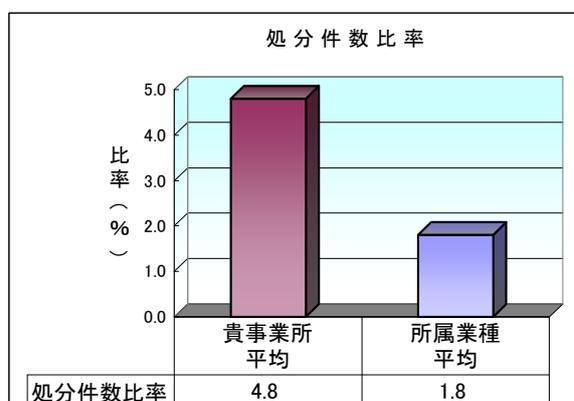


図 6-2-1 「総括表自動生成システム」の出力例 (2 ページ目)

第7部 まとめと今後の課題

第1章 調査結果の要約

1-1 事業所等における交通事故分析結果

安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所の事故に関する統計分析を行った。結果は、以下の通りであるが、この結果には両事業所の運転者の属性の違いや運転場所や時間帯の違い等も反映されていることに注意が必要である。

(1) 業務事故の件数の推移

総事故件数は平成9年から平成18年までの10年間に14%増加しているのに対して、業務・通勤中の事故は同期間に3%しか増加していない。死亡事故件数でも減少傾向である。

全事故に占める死亡事故の比率（死亡事故率＝死亡事故件数÷全事故件数）を算出すると、全事故が0.69%に対して、業務・通勤中は0.83%とやや高い。安全運転管理者選任事業所は0.77%であるが、運行管理者選任事業所は1.11%と、特に高い。

(2) 年齢別

安全運転管理者選任事業所では、20～34歳の若い層に事故が多いが、運行管理者選任事業所では、50～64歳と年齢が高い層に多い。死亡事故でみると、安全運転管理者選任事業所では、事故全体が多い層と合致しているが、運行管理者選任事業所では、より若い層の比率が高い。

(3) 当事者別

安全運転管理者選任事業所では乗用車が57%、貨物車が37%であり、運行管理者選任事業所ではそれぞれ、49%、50%と、運行管理者選任事業所の貨物車の比率が高い。死亡事故では、安全運転管理者選任事業所では、それぞれ46%、46%、運行管理者選任事業所では、それぞれ17%、83%となり、死亡事故では貨物車の比率がより高い。

(4) 法令違反

業務・通勤中の事故全体で多い法令違反は、安全運転義務違反である。死亡事故でも安全運転義務違反が多いが、その他、歩行者妨害等や最高速度違反なども多い。この傾向は、安全運転管理者選任事業所でも運行管理者選任事業所でも同様である。

(5) 地形別道路形状

業務・通勤中事故を市街地と非市街地で分けると、全事故では7割以上が市街地であるが、死亡事故では市街地の比率が5割程度となり、死亡事故は全事故よりも非市街地での事故が多い。市街地・非市街地の合計で道路形状をみると、交差点が全事故で6割弱、死亡事故で5割弱の比率を占めている。

(6) 事故類型

安全運転管理者選任事業所と運行管理者選任事業所を比較すると、全事故では構成比に大きな違いはないが、死亡事故では安全運転管理者選任事業所に人対車両が多く、運行管理者選任事業所に車両相互が多い。

小項目別にみると、全事故では安全運転管理者選任事業所、運行管理者選任事業所ともに追突事故が多い傾向にあり、運行管理者選任事業所では進路変更時も多い。また、いずれも出会い頭が少なく、特に運行管理者選任事業所には少ない。死亡事故でみると、安全運転管理者選任事業所では、人対車両の事故が多く、中でも横断中のその他（横断歩道やその付近以外）と横断歩道が多い。運行管理者選任事業所の死亡事故では、車両相互の追突が多いことが特徴で、その他に左折時も多い。

1-2 郵送調査結果

運転経歴証明書を利用している事業所と利用していない事業所、各 600 事業所、合計 1,200 事業所を選定し、郵送調査、郵送回収のアンケートを実施した。回収数は 846 件である。

1-2-1 調査結果の概要

(1) 事故・違反の報告義務

人身事故や物損事故については9割以上の事業所がすべて義務付けているが、違反についてすべて義務付けているのは6割弱に止まる。

(2) 安全運転管理施策の実施状況

実施率が高い安全運転管理施策は「任意保険への加入」(96%)、「事故発生時の申告制度」(96%)、「車両の鍵の保管・管理」(90%)、「駐車場の管理」(89%)、「日常点検の実施」(87%)等である。運転経歴証明書利用期間別にみると、利用期間が長い事業所ほど主要な安全運転管理施策を実施している。

(3) 運転経歴証明書の利用状況

運転経歴証明書を利用した安全運転管理施策をみると「事故や違反がある運転者に対する個別指導や安全運転教育の実施」58%、「事業所全体の事故・違反の増減、内容に応じた運転者全員への教育方針、内容の検討」50%、「無事故・無違反運転者の表彰」47%が多い。

運転経歴証明書の利用効果としては、「職員（社員）の安全意識が変わった」56%、「安全運転管理が徹底できるようになった」47%、「違反が減った」31%、「事故が減った」24%等の回答が多い。

事業所全体の傾向をとりまとめた「運転記録証明書の分析結果」の評価をみると、「非常に役立つ」が46%、「多少は役立つ」が43%で、役に立つが合計約9割になる。

(4) まとめ資料の評価

事業所全体の事故・違反の傾向をまとめた資料についての評価をみると、「極めて役に立つ」と「役に立つ」の比率が高いのは、「年齢別違反内容一覧表（グラフ）」、「運転経歴証明書取得開始以来の事故・違反件数推移表（グラフ）」、「月別事故・違反発生件数一覧表（グラフ）」等である。逆に「極めて役に立つ」と「役に立つ」の比率合計が低いのは、全国や自都道府県平均との比較表である。

(5) 新しい提供サービスへの期待

自動車安全運転センターが新たなサービスを提供することに、どの程度期待するかを質問した。

期待が大きいのは、「事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス」、「平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス」等である。

1-2-2 安全運転施策と事故・違反の関係分析結果

(1) 経歴証明利用期間と事故・違反

① 人身事故

3年間の合計人身事故件数を運転経歴証明書の利用期間別にみると、利用期間が長いほど事故件数が減少している。運転経歴証明書の利用期間11年以上は運転者1万人当たり3年間合計132件で、利用なしあるいは1年未満の同260件の半分近い件数である。

② 物損事故

3年間合計物損事故件数を運転経歴証明書の利用期間別にみると、利用期間が長くなるほど物損事故が減少している傾向が明らかで、運転経歴証明書の利用期間11年以上は運転者1万人当たり3年間合計887件で、利用なしあるいは1年未満の同1,413件の6割程度の件数である。

③ 違反

運転経歴証明書の利用期間別に3年間合計違反件数をみると、1年以上の利用期間の事業所では、利用期間の上昇と共に違反件数が減少している。利用期間11年以上の事業所は運転者1万人当たり3年間合計1,610件と、1～5年の同2,920件の半分近い件数である。

(2) 安全運転施策と事故・違反

各種安全運転管理施策の実施の有無と事故・違反の関連を分析した。ここでは、調査票で質問した33項目の安全運転施策を表7-1-1の7つの施策グループに分け、それぞれの施策グループの安全運転管理施策の実施率の高い事業所と低い事業所の事故・違反件数をみた。結果が表7-1-2である。

施策の実施率の高低で事故件数の差が最も大きいのは「一般的施策」であるが、このグループの施策は実施率が極めて高い施策で、両方を実施している事業所がほぼ9割であり、実施が1項目以下の事業所は少ない。この分野の施策の事故減少効果が高いとみるよりも、この分野の施策すら実施していない事業所の事故が多いとみるべきであろう。

2番目に差が大きいグループは「運転の許可制度」で、無制限に業務運転を認める事業所の事故が多くなるのは当然と考えられる。3番目が「事故・違反発生時の申告、再教育制度」であり、事故が発生した場合の状況把握と再教育が効果的ということであろう。次いで差が大きいのは「車両及び関連施設の管理」であるが、このグループの施策も実施率が高い項目が多く、8割前後の事業所で実施されている。この分野の施策は導入に伴う負担が少なく実施できる施策で、優先すべき分野といえよう。以下、「運転者教育」、「表彰制度」、「運転者管理

表 7-1-1 安全運転管理施策グループの内容

施策グループ	安全運転管理施策
運転者管理施策	運転者を対象とした終礼(点呼) 運転者を対象とした朝礼(点呼) 休憩室など運転者の施設整備 運転者対象の特別健康管理 運転者の酒気帯び検査 運転者の勤務評定制度 運転者採用時の試験制度 運転マニュアルなどの整備 運転免許証の確認
運転者教育	事故者に対する再教育 新入社員への安全運転教育 危険予測・回避教育 部外委託の安全運転教育 全社的交通安全運動 同乗指導による教育 運転適性検査に基づく個別指導 実技教育の導入 免許取得時教育
事故・違反発生時の申告、再教育制度	違反発生時の原因分析制度 違反発生時の申告制度 違反者に対する再教育 事故発生時の原因分析制度
車両及び関連施設の管理	車両の鍵の保管・管理 日常点検 駐車場の管理 運転日報等の日報による管理
表彰制度	優良運転者の表彰 安全運転者の社内表彰制度
運転の許可制度	業務用車両運転の許可制度 社内免許制度 マイカー通勤の許可制度
一般的施策	任意保険への加入 事故発生時の申告制度

施策」の順で差が大きくなっている。

表 7-1-2 安全運転管理施策グループの施策実施率と事故・違反件数

単位:件/運転者1万人/3年間

	分析事業所数		事故件数				違反件数			
	実施率低	実施率高	実施率低	実施率高	差	同左順位	実施率低	実施率高	差	同左順位
一般的施策	12	99	336	155	181	1	3,694	2,285	1,409	2
運転の許可制度	53	58	273	119	155	2	3,780	1,753	2,027	1
事故・違反発生時の申告、再教育制度	63	48	214	108	106	3	2,907	1,721	1,186	4
車両及び関連施設の管理	40	71	214	128	86	4	2,653	2,146	507	7
運転者教育	67	44	197	135	61	5	2,989	1,766	1,223	3
表彰制度	45	66	199	143	56	6	2,998	1,947	1,051	5
運転者管理施策	54	57	177	156	21	7	2,728	2,093	635	6

注1:事故件数、違反件数共に運転者1万人当たりの3年間合計件数である。

注2:差は実施率低の事業所の事故・違反率から実施率高の事業所の事故・違反率を減じた値である。

1-3 訪問調査結果

調査対象事業所は 10 事業所で所在地、業種、資本金規模ともに広範囲に選定している。選定した事業所の事故件数及び違反件数は、いずれも郵送調査対象事業所平均に比べて低い。

(1) 安全運転管理の組織体制

10 事業所のすべての事業所で安全運転管理の組織体制を整えている。このうち、4 事業所においては、安全運転管理の他、企業活動全般の安全衛生面の管理を含めた組織活動を実施している。一方、残りの6 事業所においては、安全運転管理に特化した組織であり、安全衛生面は別組織により管理されている。

各事業所ともに、組織内の安全運転管理担当者が月 1 回程度、定期的に会議を実施し、安全運転対策を協議している。また、ヤングドライバークラブ、モータークラブのように、事業所内の運転者が自主的組織を設立し、運転者自らが交通安全活動に取り組む事例もみられる。

(2) 安全運転管理に関わる費用

調査対象事業所における一人当たりの安全運転管理費用の支出額の分布をみると、3,000 円～5,000 円と 10,000 円以上が 3 事業所あり、アンケート対象事業所の支出額と比較すると高額である。その一方で、支出額が少ない事業所もあるが、支出額の差は、安全運転管理の取り組み姿勢に差があるわけは無く、施策を厳選し、一点集中型の方針なのか、多様な施策を総合的に実施する方針なのかという、安全運転管理に関する各企業の戦略による違いと考えられる。

(3) 実施している安全運転施策

34の安全運転施策について実施状況を確認したところ、安全運転管理施策を総合的に実施している事業所と、少ない施策に集中して取り組む事業所との二極化傾向がみられる。

全調査対象事業所で実施している施策は 7 項目であった。内容は、安全運転教育、事故・違反の申告制度、全社的な交通安全運動、マイカー通勤許可制度、車両の日常点検の実施、鍵の管理、任意保険への加入である。これらの安全運転管理施策は優良事業所のすべてで行われており、安全運転管理の第 1 歩と考えられる項目である。

(4) 経歴証明書利用の実態

経歴証明書を活用した安全運転管理施策は以下のとおりであり、経歴証明書を様々な安全運転施策に活用している。

- ・無事故・無違反者の表彰
- ・事故・違反者への指導、教育
- ・事業所全体の事故・違反の増減、内容に応じた運転者全員への教育方針、内容の検討
- ・入社時の配属先の決定
- ・業務用自動車運転認定証の審査、発行に利用
- ・私用時の事故・違反状況の把握
- ・安全運転に対する会社の取り組み姿勢を社員に浸透させるための利用

(5) 「安全運転管理診断表」の評価と要望

「安全運転管理診断表」は役に立っているとの評価である。様式についての評価は、見慣れているという事もあり、現状のままで良い、満足しているといった声が多い。満足という意見が多い中で、業種別のデータについて改善要望が出ており、自社とほぼ同じ業態の同業他社との比較が望まれている。また、紙ではなく、電子データでの提供を望む声も多い。

(6) 交通安全対策への支援の要望

自動車安全運転センターに対する交通安全対策への支援要望は、「事故違反特性に対応した運転者教育の提供あるいは提案」及び「安全運転教育のための講師派遣」の他、安全運転教育用ビデオの提供等、安全運転施策全般に関する総合的なサポートに期待を持っている。

1-4 安全運転管理診断表の分析

郵送調査及び訪問調査での利用事業所の要望、意見などを踏まえて、安全運転管理診断表の改善課題は、次のような点にあると判断される。

(1) 現状の「運転記録証明書の分析結果」改善の課題

郵送調査、訪問調査では現状の「運転記録証明書の分析結果」をぜひ改善すべきであるとの強い意見は出ていない。むしろ、「現状の資料のデザイン変更は時系列比較に不都合が生じる」として、大幅なデザイン変更をすべきでないとする意見が多い。

しかし、一方で、「現状の「運転記録証明書の分析結果」はデザインが工夫されておらず、Excelのグラフそのままであり、多少はデザイン面での工夫が欲しい」との意見もみられる。

以上のような意見を総括すると、「運転記録証明書の分析結果」は、当面、現状のデザインの継続あるいは延長を中心に検討し、場合によっては数種のデザイン案を用意し、事務所の特徴あるいは顧客先の要望に応じて選択する方式が現実的であろう。

(2) 同業種比較の要約資料の作成課題

今回の訪問調査で要望が強いのは同業種の他事業所（他社）との比較分析である。郵送調査や訪問調査結果からみると、全国あるいは自都道府県平均との単純比較分析ニーズは弱く、都道府県内比較よりも全国値でよいので同一業種との比較分析を望む声強い。

自動車安全運転センターでは、「全国平均ファイル」で全国の平均値を有しており、この資料

を利用して業種内平均との比較分析結果を提供すべきであろう。

(3) 事業所評価（ランク付け）の課題

各事業所の事故・違反発生状況からみたランク付けの要望が多いが、その内容は「自社の同業種での位置づけを知りたい」との内容で、あらゆる業種を含めた中でのランクを知りたいとの要望ではないとみられる。ただし、現在の「全国平均ファイル」では、平均値はあるもののばらつきに関する情報がなく、業種別のランク付けのための情報がない。

暫定的に業種別事故・違反発生状況を評価し、ランク付けをすることも考えられるが、全国的なランク付けを行うとなれば、客観的裏付け資料を求められよう。今後、各都道府県事務所へ申請があった事業所データを自動車安全運転センター本部に集約し、各種指標の平均だけではなく様々な情報を収集する計画があり、現状での拙速なランク付けの必要性は少ないと考えられる。事業所の事故・違反発生状況に基づくランク付けは、今後の課題となる。

(4) 安全運転施策の提案課題

今回の事業所調査で要望が多いのは、交通事故防止のために具体的にどのような施策を講じたらよいかを提案して欲しいというものである。提案のためには安全運転管理施策の知識を有しているだけでなく、相手事業所でどのような安全運転管理施策を実施しているのか、また、実施している安全運転管理施策の内容、レベル等がどのような水準にあるのかなどの情報が不可欠である。しかし、現状の自動車安全運転センターの業務量と人員を前提とすると、職員が個々の事業所を訪問して、調査を実施して現状分析を行い、新たな安全運転管理施策の提案を行うことは不可能である。

個々の事業所への改善提案の代わりとして、たとえば今回の調査結果の要約などを配布するなど、事業所の安全運転管理施策検討のための情報提供を行うことが考えられる。

1-5 安全運転管理診断総括表の作成

「運転記録証明書の分析結果」の「総括表」に対するニーズは、次の通りである。

- ① 総ページ数は1～2ページ程度の資料であること。
- ② 内容としては自事業所の特徴を同業種と比較した資料であること。
- ③ 比較対象は自都道府県内ではなく全国値であること。

これらの要望に対応して、次のような6つのアウトプットを出力するシステムを作成した。

- ① 当該事業所等が所属している業種の特性
- ② 当該事業所のSDカード取得率の特性
- ③ 事故件数比率の特性
- ④ 違反件数比率の特性
- ⑤ 違反内容の特性
- ⑥ 処分件数比率の傾向

自動で生成したグラフとコメントは、自由に設定変更が可能であるように配慮した。なお、「総括表自動生成システム」の操作方法、コメントの変更方法等については、本報告書の別冊資料として作成した「事業所の交通安全対策に対する支援の在り方に関する調査研究・交通安全対策支援マニュアル（「総括表自動生成システム」マニュアル）」に記述した。

第2章 今後の課題

本調査研究では、事業所の運転記録証明書に対する要望やニーズなどを把握、分析し、運転記録証明書利用事業所の要望に添った「総括表」を出力するシステムを作成した。しかし、以下の諸点が今後の課題として残されている。

(1) 運転記録証明書の分析結果付加資料の検討継続

「総括表自動生成システム」を作成したが、これで完成したわけではなく、今後も改善を加えていくことが必要である。

まず、第1に、現状のシステムでは、分析対象事業所の事故・違反件数比率等の情報を、改めて入力する必要がある。これを現状の「運転記録証明書の分析結果」出力システムと連動させ、間違いが発生しにくく、省力化したシステムとしていくことが必要である。

また、事故・違反件数比率等を5段階に分けた区分の妥当性検証も必要である。現状では、平均値に関する情報はあるものの、標準偏差等の事業所毎のばらつきに関する情報がなく、暫定的な区分で、コメントのランクを決めている。今後、平均の他にばらつきに関する情報が入手できるようになった段階で、このコメント区分のランク付けを見直す必要がある。なお、コメントの段階区分は、利用者が自由に設定できるようになっているが、全国での統一なども検討課題である。

運転記録証明書利用事業所から要望が多いながら、今回のシステムで対応できなかったこととの1つが、事故・違反からみた事業所のランク付けである。これについても、事業所の事故・違反率の業種別標準偏差等が入手できた段階で検討し、「総括表自動生成システム」に付加すべきである。この際、ランク付けのようなカテゴリでの評価と偏差値のような連続的評価のいずれが有益か、改めて検討の必要がある。また、事故と違反を総合的に評価するのか、別々に評価するのかなどの問題もある。たとえば、死亡事故のような重大な事故が発生しているが、違反率が極めて低い事業所は、どのように評価するのか、評価基準の検討も必要である。

なお、業種分類については、さらに詳細な分類が望まれており、サンプル数が多い業種はさらに分割するなど検討を重ねることが望まれる。

(2) 「運転記録証明書の分析結果」の改善改題

今回の調査では、「運転記録証明書の分析結果」については大幅な変更を望まないとの声が強かった。当面は、「運転記録証明書の分析結果」資料を一新するような変更は控えた方がよさそうであるが、グラフ等のデザインを工夫する等の小規模な改善要望には対応していくことが必要である。

また、電子データでの提供を望む声が強く、これに対しても対応が望まれる。電子データでの提供は、データの改ざんの恐れがあるとの意見もあるが、利用者からは、電子データであれば社内会議用の資料作成などが便利になる、電子メールなどで関連部署への配布が容易になる等の要望が聞かれた。電子データは、Excelでの提供が利用者にとって利便性が高いと思われるが、改ざんの恐れが大きいのであれば、内容を書き換えにくいPDFファイルでの提供も考えられる。

(3) 情報提供サービスの機能の充実

運転記録証明書利用事業所の要望は、「自事業所は、何をすれば事故・違反が減少するか」を提案して欲しいということである。しかし、提案のためには当該事業所でどのような活動を行っ

ているのか等を詳細に把握し、分析する必要があり、現状の自動車安全運転センターの人員体制では困難である。それに代わるものとして、安全運転に関する情報提供サービスが考えられる。

自動車安全運転センターには調査研究部がありそこでの成果を情報サービスしているが、その他に、運転記録証明書利用事業所への情報提供を主目的とした調査研究を実施することも期待される。また、各事務所が交代に担当して、事故・違反の減少に成功した事業所の事例紹介などを行うことも、情報サービスとして意義がある。今回、事業所の訪問調査では、「他の事業所の安全運転管理施策の情報が少なく、他でどのような工夫しているのかを知りたい」との意見も聞かれた。確かに、個々の事業所の安全運転管理に関しての情報が外部に紹介されることは少なく、個別事業所の安全運転管理成功事例の情報提供も有益と思われる。

(4) 交通安全施策の提案サービス

今回のアンケートでは、「安全運転管理に関するコンサルティングサービス」に対して期待するとの意見比率は、他の項目に比べて、やや少なかった。しかし、調査対象事業所の約3分の1の事業所が期待するとの意見である。前項で記したように事業所の交通安全のためのアクションプランを提案するサービスに対しての要望は強く、有料でも期待している事業所がある。自動車安全運転センターであれば、運転技能教育から安全運転マネジメントの提案まで、総合力で対応可能であり、事業所の安全運転施策提案の総合窓口となり得る。

個々の都道府県事務所に、交通安全のための総合的提案ができる職員を配置するのは困難であろうが、いずれかの拠点にそのような人材を配置し、要望のある事業所に派遣することで対応することも考えられ、今後の検討課題である。

なお、訪問調査した10事業所の中に、安全運転研修や講演のための講師派遣を希望している事業所が複数あった。それらのニーズへの対応も検討課題である。

資料

安全運転管理に関するアンケート

～ 記入上のお願い ～

1. 本調査は事業所を対象とした調査です。特にお断りしない限り、会社全体の状況ではなく、**貴事業所の状況についてご記入**ください。
2. 調査票への記入は、貴事業所の運行管理者か安全運転管理者の方、あるいは貴事業所の安全運転管理について詳しい方をお願いします。
3. 調査票の**締め切りは平成 19 年 11 月 30 日（金）**です。この日までに、同封の返信用封筒にてご返送ください。
4. 本調査では、運転専従者、運転兼務者等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運転者。たとえば、貨物車の運転手の方など。
 - ・ 運転兼務者……車両の運転が主たる業務ではないが、仕事で車両の運転を行う運転者。たとえば仕事は営業であるが、移動のために自動車を運転している等の運転者。
 - ・ 通勤にのみ車利用者……業務中は運転をしないが、通勤に車を使用している職員。
5. 年度などを明記してある質問以外は、原則として平成 19 年 4 月 1 日現在でご記入ください。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。
6. 本調査に関してご不明の点があれば、以下までお問い合わせください。なお、調査票の記入方法などについては、調査委託先の株式会社 計画研究所のフリーダイヤル（通話料無料）までご連絡ください。

【調査実施主体】

自動車安全運転センター 業務部 業務第二課（担当：アライ新井、ミツフジ光藤）
〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地 麴町スクエア 6 階
TEL. 03-3264-8614

【調査委託先】

株式会社 計画研究所（担当：ヒトスギ一杉、ハヤカワ早川、タカミネ高嶺）
〒153-0061 東京都目黒区中目黒 4-1-203
TEL. 0120-27-1058（9時～18時）
電子メール ANQ@bdins.co.jp

I. 貴社及び貴事業所の概要や管理者についてお尋ねします。

問1 貴社の資本金をお答えください。公益法人などで資本金がない場合は「9. 非該当」に○印をつけてください。

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. 1千万円未満 | 2. 1千万円～3千万円未満 |
| 3. 3千万円～5千万円未満 | 4. 5千万円～1億円未満 |
| 5. 1億円～3億円未満 | 6. 3億円～10億円未満 |
| 7. 10億円～50億円未満 | 8. 50億円以上 |
| 9. 非該当（資本金なし等） | |

問2 会社全体の従業員数をお答えください。

- | | | |
|------------------|------------------|--------------|
| 1. 10人未満 | 2. 10～19人 | 3. 20～29人 |
| 4. 30～49人 | 5. 50～99人 | 6. 100～199人 |
| 7. 200～299人 | 8. 300～499人 | 9. 500～999人 |
| 10. 1,000～2,999人 | 11. 3,000～4,999人 | 12. 5,000人以上 |

問3 貴事業所の従業員数をお答えください。

- | | | |
|-------------|-----------|-------------|
| 1. 10人未満 | 2. 10～19人 | 3. 20～29人 |
| 4. 30～49人 | 5. 50～99人 | 6. 100～199人 |
| 7. 200～299人 | 8. 300人以上 | |

問4 貴事業所の業種をお答えください。

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1. 指定自動車教習所 | 2. 非指定自動車教習所 |
| 3. 運送事業（貨物） | 4. 運送事業（旅客） |
| 5. 土木・建設業 | 6. 電気・ガス・水道 |
| 7. 通信業 | 8. 製造業（自動車製造） |
| 9. 食品製造業 | 10. 自動車・食品以外の製造業 |
| 11. 自動車の卸・小売業 | 12. 食品の卸・小売業 |
| 13. 自動車・食品以外の卸・小売業 | 14. 金融・保険業 |
| 15. サービス業 | 16. その他の民間事業所 |
| 17. 市区町村 | 18. 警察 |
| 19. 消防 | 20. 自衛隊 |
| 21. 農協 | 22. 学校 |
| 23. その他の公共団体 | 24. その他（具体的に： _____） |

問5 貴事業所では安全運転管理者、運行管理者など次の方を選任していますか。それぞれの欄の該当欄に○印をつけてください。

	選任している		選任していない	管理者の意味がわからない・不明
	専従者を選任している	兼務者を選任している		
安全運転管理者	1	2	3	4
副安全運転管理者	1	2	3	4
運行管理者	1	2	3	4

注：専従者：業務のほとんどが安全運転管理者あるいは運行管理者の業務である管理者。
 兼務者：安全運転管理者あるいは運行管理者以外の業務も担当している管理者。

II. 貴事業所の使用車両、運転者数等についてお尋ねします。

問6 貴事業所で通常使用している車両の台数と1台当たりのおおよその年間走行距離を記入してください。また、その車種の車の利用頻度の該当欄に○印をつけてください。当該車種を保有していない場合は、使用台数に0（ゼロ）を記入し、「利用頻度」欄の「5. 保有していない」に○印をつけてください。なお、使用台数には、貴事業所で常時使用しているレンタカー、リースカー等も含めて記入してください。ただし、業務に使用している社員等の私有車（いわゆるマイカー）は含みません。

車種	使用台数	1台当たり年間走行距離 (概数でかまいません)	当該車種の利用頻度				
			ほとんど毎日	週に数回	週に1回程度	月に数回以下	保有していない
大型バス(30人以上)	台	km/年	1	2	3	4	5
マイクロバス(11人以上29人以下)	台	km/年	1	2	3	4	5
大型貨物(最大積載量6.5t以上)	台	km/年	1	2	3	4	5
中型貨物(最大積載量3t以上6.5t未満)	台	km/年	1	2	3	4	5
小型貨物(最大積載量3t未満)	台	km/年	1	2	3	4	5
乗用車(軽乗用を除く)	台	km/年	1	2	3	4	5
軽自動車(貨物および乗用)	台	km/年	1	2	3	4	5
自動二輪	台	km/年	1	2	3	4	5
原付	台	km/年	1	2	3	4	5
大型特殊	台	km/年	1	2	3	4	5
その他	台	km/年	1	2	3	4	5
合計	台						

問7 貴事業所の運転者の人数を運転専従者と運転兼務者、通勤にのみ車利用者に分けてお答えください（運転専従者、運転兼務者等の区分は表の下を参照してください）。また、概数でかまいませんので、運転者の平均年齢を記入してください。なお、ここではパート、アルバイトを除いてご記入ください。

区分	人数(人)			平均年齢 (歳)
	男性	女性	合計	
運転専従者				
運転兼務者				
通勤にのみ車利用者				
合計				

運転専従者、運転兼務者等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運転者。たとえば、貨物車の運転手の方など。
- ・ 運転兼務者……車両の運転が主たる業務ではないが、仕事で車両の運転を行う運転者。たとえば仕事は営業であるが、移動のために自動車を運転しているなどの運転者。
- ・ 通勤にのみ車利用者……業務中は運転をしないが、通勤に車を使用している職員。

Ⅲ. 貴事業所の事故・違反の状況についてお尋ねします。

問8 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。それぞれの事故・違反種類別に該当欄に○印をつけてください。

	事 故		違 反
	人身事故	物損事故	
すべて義務づけている	1	1	1
一部、義務づけている	2	2	2
義務づけていない	3	3	3

問9 平成16年度から平成18年度までの過去3年間、貴事業所職員が業務中（通勤中を含みます）に第一当事者となった事故（貴事業所の運転者の方が責任が重い事故）と違反が何件ありましたか。

	事 故		違反	合計
	人身事故	物損事故		
平成16年度				
平成17年度				
平成18年度				

注：0（ゼロ）件の場合は0（ゼロ）を、不明の場合は「不明」とご記入ください。

問9-2 問9でお答えいただいた事故・違反件数は、運転経歴証明書などにより確認した件数でしょうか。それとも本人からの申告などによる件数でしょうか。各年度別に該当欄に○印をつけてください。

	すべて運転経歴証明書等により確認した件数である	ほとんどが運転経歴証明書等により確認した件数である	ほとんどが運転者等からの申告に基づく件数である	すべて運転者等からの申告に基づく件数である	その他
平成16年度	1	2	3	4	5
平成17年度	1	2	3	4	5
平成18年度	1	2	3	4	5

↓
 その他を選んだ方は、内容をお書きください

問10 貴事業所で、昨年度（平成18年度）に支出した安全運転管理に関わる費用はいくら位でしょうか。安全運転研修の費用や運転者の表彰費用、運転経歴証明書の取得費用など、安全運転活動に伴う費用の運転者1人当たりの金額をお答えください。運転者1人当たり費用は、総費用を問7の総人数で除した金額とします。お答は、概数でかまいません。

また、ここでいう安全運転活動のための費用には、保険金や事故処理費用、駐車場等の施設改修費、あるいは研修受講者等の貴社の社員の人件費は含みません。

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. 支出していない | 2. 支出しているが、金額はわからない |
| 3. 1人当たり250円未満 | 4. 1人当たり250円以上500円未満 |
| 5. 1人当たり500円以上750円未満 | 6. 1人当たり750円以上1,000円未満 |
| 7. 1人当たり1,000円以上2,000円未満 | 8. 1人当たり2,000円以上3,000円未満 |
| 9. 1人当たり3,000円以上5,000円未満 | 10. 1人当たり5,000円以上10,000円未満 |
| 11. 1人当たり10,000円以上 | |

IV. 貴事業所の安全運転管理の施策についてお尋ねします。

問 11 以下に、各種の安全運転管理の施策を示してあります。これらの施策を貴事業所で実施しているか否かをお答えください。また、それぞれの施策がどの程度効果的だとお考えになるか、該当欄に○印をつけてください。効果の評価は、貴事業所で実施していない項目も含めて、すべての施策を評価してください。

施策内容		貴事業所での実施状況		効果の評価		
		実施している	実施していない	特に効果がある	効果がある	あまり効果がない
安全運転教育・活動	免許取得時教育	1	2	1	2	3
	新入社員に対する安全運転教育	1	2	1	2	3
	同乗指導による安全運転教育	1	2	1	2	3
	運転適性検査に基づく個別指導	1	2	1	2	3
	実技教育の導入	1	2	1	2	3
	部外へ委託しての安全運転教育	1	2	1	2	3
	危険予測・回避教育	1	2	1	2	3
	事故を起こした運転者に対する再教育(安全運転教育)	1	2	1	2	3
事故申告・違反の	違反をした運転者に対する再教育(安全運転教育)	1	2	1	2	3
	事故発生時の申告制度	1	2	1	2	3
	違反発生時の申告制度	1	2	1	2	3
	事故発生時の原因分析制度	1	2	1	2	3
	違反発生時の原因分析制度	1	2	1	2	3
安全運転に関する制度・活動	業務用車両運転の許可制度	1	2	1	2	3
	全社的な交通安全運動	1	2	1	2	3
	安全運転者に対する社内表彰制度	1	2	1	2	3
	マイカー通勤の許可制度	1	2	1	2	3
	社内免許制度	1	2	1	2	3
	運転者採用時の試験制度	1	2	1	2	3
	運転者の勤務評定制度	1	2	1	2	3
	優良運転者の表彰	1	2	1	2	3
	運転マニュアルなどのマニュアル類の整備	1	2	1	2	3
	運転日報等の日報による管理	1	2	1	2	3
	運転者を対象とした朝礼(点呼)	1	2	1	2	3
	運転者を対象とした終礼(点呼)	1	2	1	2	3
	運転免許証の確認	1	2	1	2	3
	運転者の酒気帯び検査	1	2	1	2	3
タコグラフの活用	1	2	1	2	3	
施設管理	車両管理	1	2	1	2	3
	日常点検	1	2	1	2	3
	車両の鍵の保管・管理	1	2	1	2	3
その他	駐車場の管理	1	2	1	2	3
	任意保険への加入	1	2	1	2	3
	休憩室など運転者のための施設整備	1	2	1	2	3
	運転者を対象とした特別な健康管理	1	2	1	2	3
	その他(あれば、下の欄にご記入ください)	1	2	1	2	3

V. 運転経歴証明書についてお尋ねします。

問 12 貴事業所では、これまでに自動車安全運転センターが発行している以下の運転経歴証明書を利用したことがありますか。回答欄の該当番号に○印を記入してください。なお、それぞれの証明書の内容、見本は下の参考欄を参照してください。

	利用したことがある	利用したことがない	わからない
運転記録証明書	1	2	3
無事故・無違反証明書	1	2	3

問 13 へ

注：いずれも利用したことがない場合は、7 ページの問 19 にお進みください。いずれかを利用したことがある場合は、次ページの問 13 からにお進みください。

参 考

【運転経歴証明書の種類】

種別	証明内容	利用例
運転記録証明書	運転者の過去5年間・3年間または1年間の交通違反、交通事故及び運転免許の行政処分の記録について証明します。	<ul style="list-style-type: none"> ・安全運転の励行と管理 ・優良運転者の表彰 ・個人タクシー免許の申請、更新 ・SDカードの取得
無事故・無違反証明書	運転者個々人が無事故、無違反で経過した期間について証明します。	<ul style="list-style-type: none"> ・安全運転の励行と管理 ・優良運転者の表彰 ・SDカードの取得

【運転経歴証明書の見本】

運転記録証明書



無事故・無違反証明書



★問 13～18 は運転経歴証明書を利用したことがある方にお聞きします。

問 13 貴事業所では運転経歴証明書を1年以上連続して利用していますか。1年以上利用している場合は、継続利用の年数をご記入ください。

1. 利用して1年未満
2. 連続利用開始して約 年
3. 連続ではないが、2～3年に1回程度、断続的に利用している
4. 以前は連続して利用していたが、ここ数年は利用していない
5. その他 ()

問 14 運転経歴証明書を利用し始めたきっかけは何ですか。該当するものにいくつでも○印をつけてください。

1. 自動車安全運転センターからの勧め、勧誘で
2. 警察署等からの勧めで
3. 他の会社、事業所から勧められて
4. 交通安全関連のイベントなどで知って
5. 優良運転者表彰のため
6. 社員の安全運転管理のため
7. その他 (具体的に:)

問 15 運転経歴証明書を活用して次のような安全運転管理施策を実施していますか。該当するものにいくつでも○印をつけてください。

1. 事業所全体の事故・違反の増減、内容に応じた運転者全員への教育方針、内容の検討
2. 事故や違反がある運転者に対する個別指導や安全運転教育の実施
3. 事故・違反者あるいは事故・違反多発者への罰則の適用
4. 無事故・無違反運転者の表彰
5. その他 (具体的に:)
6. いずれもない

問 16 運転経歴証明書を利用して、どのような効果があがったとお考えですか。次の中から該当する項目にいくつでも○印をつけてください。

1. 違反が減った
2. 事故が減った
3. 安全運転管理が徹底できるようになった
4. 職員(社員)の安全意識が変わった
5. 職員(社員)の運転が安全になった
6. 自動車保険料の節約につながった
7. 事故処理経費の削減につながった
8. その他 ()

問 17 総合的にみて、運転経歴証明書を利用して貴事業所の交通安全に効果があったと思われませんか。いずれか1つに○印をつけてください。

1. 効果があった
2. 多少は効果があった
3. あまり効果がなかった
4. 効果がなかった

問 18 貴事業所では、下の参考に示す「運転記録証明書の分析結果」の提供を受けていますか。提供を受けている場合は、「運転記録証明書の分析結果」が役に立つと思われるかお答えください。

1. 現在、提供を受けている
2. 過去にはあったが、現在は提供を受けていない
3. 提供を受けていない
4. わからない

問 18-1 「運転記録証明書の分析結果」は役に立つと思われますか。

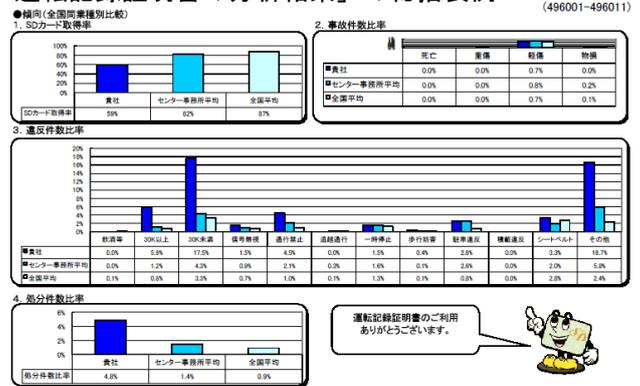
1. 非常に役立つ
2. 多少は役立つ
3. あまり役立たない
4. 役立たない

参 考

「運転記録証明書の分析結果」表紙例



「運転記録証明書の分析結果」の総括表例 (496001-496011)



20人以上まとめて運転経歴証明書の申請を行い、ご希望される事業所に対しては運転経歴証明書申請者全体の傾向を分析した「運転記録証明書の分析結果」をお届けしています。「運転記録証明書の分析結果」は都道府県によって多少、様式が異なりますが、概ね上左図のような表紙の10～20ページ程度の資料で、最後のページには上右図のような総括表が示されています。

★ここからは、全員にお聞きます。

問 19 現在、運転経歴証明書を利用している事業所の場合は、かつて利用していなかった時期の主な非利用理由をお答えください。

運転経歴証明書を利用していない事業所の場合は、利用していない理由をお答えください。以下の項目から該当の番号にいくつでも○印をつけてください。

1. 運転経歴証明書があることを知らなかった
2. 運転者の理解が得られず、証明書の申請ができない
3. 申請手続きが面倒
4. 事故・違反があれば運転者に申告させるので証明書は不要
5. 費用が高い
6. その他(具体的に: _____)
7. わからない、不明

問 20 個人別の運転記録証明書の他に貴事業所全体の事故・違反の傾向をまとめた資料として次のような項目の提供が考えられます。それぞれ、貴事業所の安全運転管理にどの程度役に立つ資料だと思われますか。それぞれの項目について該当欄に○印をつけてください。

分析項目	きわめて役に立つ	役に立つ	多少は役に立つ	あまり役に立たない
貴事業所の年齢別SDカード ^(注) 取得率一覧表(グラフ)	1	2	3	4
貴事業所の累積点数別職員数一覧表(グラフ)	1	2	3	4
貴事業所の年齢別違反内容一覧表(グラフ)	1	2	3	4
貴事業所の曜日別事故・違反発生件数一覧表(グラフ)	1	2	3	4
貴事業所の月別事故・違反発生件数一覧表(グラフ)	1	2	3	4
貴事業所の運転経歴証明書取得開始以来の事故・違反件数推移表(グラフ)	1	2	3	4
貴事業所のSDカード ^(注) 取得率と全国及び自都道府県平均との比較表(グラフ)	1	2	3	4
貴事業所の1人当たり事故件数の全国及び自都道府県平均との比較表(グラフ)	1	2	3	4
貴事業所の違反内容の全国及び自都道府県平均との比較表(グラフ)	1	2	3	4

注：「SDカード」とは自動車安全運転センターが発行する、無事故無違反を認定するカードで、1年以上無事故・無違反であると発行を受けることができます。「SD」はSafe Driverの略で、このカードを持っているとガソリン代や飲食、宿泊施設代等が割引になる優待サービスがあります。

問 21 上記の他、「運転記録証明書の分析結果」に盛り込んでほしい分析項目等があれば、ご自由にご記入ください。

問 22 今後、自動車安全運転センターが次のようなサービスを提供することに関して、どの程度期待されますか。それぞれの提供サービス項目について、期待の程度をお答えください。

提供サービス項目	強く期待する	多少は期待する	あまり期待しない	期待しない
平均に比べて貴事業所に多い事故・違反内容を年齢階層別に分析してレポートするサービス。	1	2	3	4
上記の貴事業所の事故・違反内容を分析するサービスに加えて、事故・違反特性に対応した運転者教育を提案するサービス。	1	2	3	4
貴事業所へ安全運転教育のための講師を派遣、あるいは紹介するサービス。	1	2	3	4
今回のような貴事業所の安全運転管理についてのアンケートに回答すると、今後、どのような安全運転管理を充実させるべきか等の提案を受けられるサービス。	1	2	3	4
安全運転管理に関する有料のコンサルティングサービス。	1	2	3	4

問 23 貴事業所の交通安全対策の支援に関して、自動車安全運転センターに対してご要望やご期待があれば自由にご意見をご記入ください。

ご回答いただいた内容について、不明な点などを問い合わせさせていただくことがあります。お差し支えなければ、お答えいただいた方の氏名などをご記入ください。

住所	〒		
会社名		事業所名	
電話番号		内線番号	
回答者役職名		回答者氏名	

～ 調査にご協力ありがとうございました ～

平成 19 年度調査研究報告書

事業所の交通安全対策に対する支援の在り方に関する調査研究

この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。
無断使用を禁じます。

平成 20 年 3 月

〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地

自動車安全運転センター業務部

電話 03-3264-8614 Fax 03-3264-8610

URL <http://www.jsdc.or.jp>