

平成12年度調査研究報告書

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

平成13年3月

自動車安全運転センター

は じ め に

安全運転管理者制度は、事業所における安全運転の確保を図るため、昭和40年の道路交通法改正により導入されたものです。事業所における安全運転の確保は、使用者と安全運転管理者との一体的な活動によって推進されなければなりません。しかし事業所の安全運転の管理の現状は必ずしも十分な水準が確保されているとは言えない現状にあったため、平成9年の道路交通法改正によって安全運転管理者の業務に関する規定の整備が行われました。また、平成10年に安全運転管理者が従うことが義務付けられることとなった交通安全教育指針が公表されました。

本調査研究は、このような状況を背景に、運輸省から自動車事故対策費補助金の交付を受けて実施したもので、安全運転管理者が実施している安全運転管理、交通安全教育の実態等を把握して、その効果を明らかにすることを目的としたものです。調査研究の中で実施したアンケート、インタビュー、走行実験では、多岐にわたり多くの方の御協力をいただきました。

本報告書は、この調査研究の結果をとりまとめたものですが、今後の安全運転管理業務内容の一層の改善に寄与することができ、事業所における交通安全の推進に役立てば幸いです。

本調査研究に御参加下さり御指導いただいた委員の皆様、並びに調査研究に御協力いただいた関係各位に深く感謝の意を表します。

平成13年3月

自動車安全運転センター
理事長 前 田 健 治

「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」
委員会委員名簿

(委員)

委員長	浅井 正昭	日本大学文理学部心理学研究室講師
	岡村 和子	警察庁科学警察研究所交通部交通安全研究室研究員
	青山 彩子	警察庁交通局交通企画課課長補佐
	江口 寛章*	同
	原口 正春	警視庁交通部交通総務課課長代理
	山田 文康	静岡大学情報学部情報社会学科教授
	山田 幸洋	(有) 日本リスクマネジメント研究所代表取締役所長
	吉田 伸一	(財) 交通事故総合分析センター研究部主任研究員
	(50音順)	

(事務局)

自動車安全運転センター

土屋 勲	理事
齊藤 幸雄	業務部業務第二課長
住田 俊介	調査研究部長
鈴木 康夫*	同
牧下 寛	調査研究部調査研究課長
倉内 麻美	調査研究部調査研究課係員
伊藤正二郎	安全運転中央研修所研修部長
瀧上 勝義	安全運転中央研修所研修部総括代表教官
山口 卓耶	安全運転中央研修所研修部理論代表教官

*印は、前任者

**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・目次案**

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・研究の全体概要	1
 第2部 安全運転管理者選任事業所の実態と事故・違反	4
第1章 調査の概要	4
1-1 調査の目的	4
1-2 調査実施の概要	4
第2章 調査対象事業所の概要	7
2-1 業種	7
2-2 会社および事業所従業員数	8
2-3 資本金	11
第3章 使用車両と走行距離	13
3-1 使用車両台数	13
3-2 使用車両の年間走行距離	14
第4章 調査対象事業所における運転者	15
4-1 運転者の人数	15
4-2 運転者の平均年齢	17
4-3 運転者の平均勤続年数	19
第5章 安全運転管理者の概要	21
5-1 年齢	21
5-2 在任年数	24
5-3 勤続年数	27
5-4 役職	30
5-5 法定研修以外の研修受講状況	32
5-6 業務に関連する保有資格状況	36
第6章 安全運転管理者の業務・役割	38
6-1 安全運転管理業務と他業務の兼任状況	38
6-2 安全運転管理者への手当の支給状況	42
6-3 安全運転管理業務に対する権限	44
6-4 安全運転管理者の業務	47
6-5 安全運転管理に対する周囲の理解	49
第7章 運行管理	51

7-1	朝礼、終礼の実施	5 1
7-2	運転免許証の確認状況	5 8
7-3	注意事項の伝達状況	6 0
第8章	車両管理	6 2
8-1	日常点検の実施状況	6 2
8-2	車の鍵の保管方法	6 4
8-3	社有車両の私的利用の許可	6 6
8-4	マイカーの借り上げ	6 8
第9章	運転者管理	7 2
9-1	新規運転者の採用試験	7 2
9-2	運転者教育	7 6
9-3	運転経歴証明書の利用状況	9 9
9-4	車両運転の許可制度	1 0 7
9-5	優良運転者の表彰制度	1 0 9
9-6	事故者に対する処分	1 1 1
9-7	安全運転のための規定、マニュアルの整備状況	1 1 3
9-8	安全運転管理に関する台帳の整備状況	1 1 5
9-9	マイカー通勤	1 1 7
第10章	交通安全教育指針	1 1 9
10-1	交通安全教育指針の認知状況	1 1 9
10-2	教育指針の施策への取り入れ状況	1 2 1
第11章	安全運転管理施策の実施状況と効果評価	1 2 6
11-1	安全運転管理施策の実施状況	1 2 6
11-2	安全運転管理施策の効果評価	1 4 3
第12章	安全運転管理者の考え	1 4 6
12-1	各設問への回答傾向	1 4 6
12-2	安全運転管理者の考え方の因子と傾向	1 6 1
第13章	事故・違反の発生状況と安全運転管理との関連	1 6 6
13-1	事故・違反の報告義務略	1 6 6
13-2	事故・違反の件数	1 7 4
13-3	安全運転管理と事故・違反との関連分析	1 8 0
第14章	安全運転中央研修所の研修の評価	1 8 3
14-1	安全運転管理者課程受講者の研修評価	1 8 3
14-2	研修で得た知識を役立てる機会	1 8 6
14-3	安全運転管理者課程受講後の改善点	1 8 7
14-4	安全運転管理者課程受講前後の事故・違反	1 9 1

第15章 安全運転管理者選任事業所調査のまとめ	193
第3部 優良安全運転管理者選任事業所における安全運転のための活動	195
第1章 優良安全運転管理者選任事業所調査の方法	195
1-1 調査の目的	195
1-2 調査対象	195
1-3 調査項目	195
1-4 調査方法と実施期間	196
第2章 各優良安全運転管理者選任事業所の安全運転活動	197
2-1 株式会社テクセル	197
2-2 東京A社	203
2-3 タカナシ乳業株式会社	208
2-4 広島建設工業株式会社	216
2-5 東海ゴム工業株式会社	224
2-6 因幡電機産業株式会社	229
2-7 ヒノマル株式会社	234
2-8 株式会社高橋建設	239
2-9 三和研磨工業株式会社	243
2-10 オパス株式会社	248
第3章 各優良安全運転管理者選任事業所における安全運転活動	253
3-1 事業所概要と使用車両	253
3-2 事故・違反の発生状況	253
3-3 安全運転管理の実施状況	254
3-4 朝礼、終礼などの実施状況と内容	256
3-5 安全運転教育の実施状況と内容	256
3-6 安全運転管理の費用	257
3-7 特に力を入れている安全運転管理施策	258
3-8 今後の安全運転管理のための課題	258
第4部 安全運転管理が充実した事業所と一般事業所の運転者の意識	260
第1章 調査概要	260
1-1 調査目的	260
1-2 調査方法	260
1-3 調査項目	260
1-4 調査票の回収状況	261
1-5 調査対象事業所の安全運転管理施策の実施状況	261

第2章	調査対象者の属性と運転実態	263
2-1	年齢	263
2-2	業務における運転状況	263
2-3	業務での主運転車種	264
2-4	運転車種のミッション形式	264
2-5	運転頻度	265
2-6	運転経験年数	265
2-7	年間走行距離	266
2-8	事故・違反の状況	266
第3章	運転者の意識、行動等の実態	269
3-1	運転意識	269
3-2	運転行動	279
3-3	ヒヤリ・ハット体験	286
第4章	安全運転のための施策の効果評価	289
4-1	運転者が考える施策の効果	289
4-2	運転者と安全運転管理者の施策効果評価	292
第5章	充実して欲しい安全運転のための施策	295
第6章	運転者意識調査結果のまとめ	298
第5部	安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の運転	299
第1章	調査概要	299
1-1	調査目的	299
1-2	調査項目	299
1-3	調査対象者の選定方法	305
第2章	被験者の意識と運転適性	309
2-1	属性	309
2-2	運転意識	314
2-3	運転技術の自己評価	319
2-4	運転行動	320
2-5	ヒヤリ・ハット体験	325
第3章	被験者の視力	328
3-1	安全運転管理者選任事業所と一般事業所運転者の視力	328
3-2	視力間の関係	329
第4章	被験者の適性検査結果	331
第5章	教習所教官による運転行動評価	332
5-1	運転技能評価データの概要	332

5-2	運転行動からみた安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の比較	337
5-3	運転者の諸特性と運転行動との関連	343
第6章	運転行動分析結果のまとめ	351
第6部	まとめ	352
卷末資料		357
資料1	：使用調査票(安全運転管理者選任事業所用調査票)	357
資料2	：使用調査票(中央研修所受講事業所用調査票)	364
資料3	：使用調査票(安全運転管理者選任事業所運転者用調査票)	372
資料4	：使用調査票(走行テスト対象者用調査票)	374
資料5	：ボックス・プロットの概要	376

第1部 調査研究の概要

第1章 調査研究の目的

安全運転管理者が行う安全運転管理、交通安全教育の実態を把握し、これらの実施状況が運転者の意識、運転行動、さらには事故・違反に与える影響を分析する。これにより、今後の有効な安全運転管理者教育、あるいは安全運転管理者選任事業所の運転者教育のあり方を検討する基礎資料とする。

第2章 調査・研究の全体概要

本調査研究の全体フローを図1-2-1-1に示す。

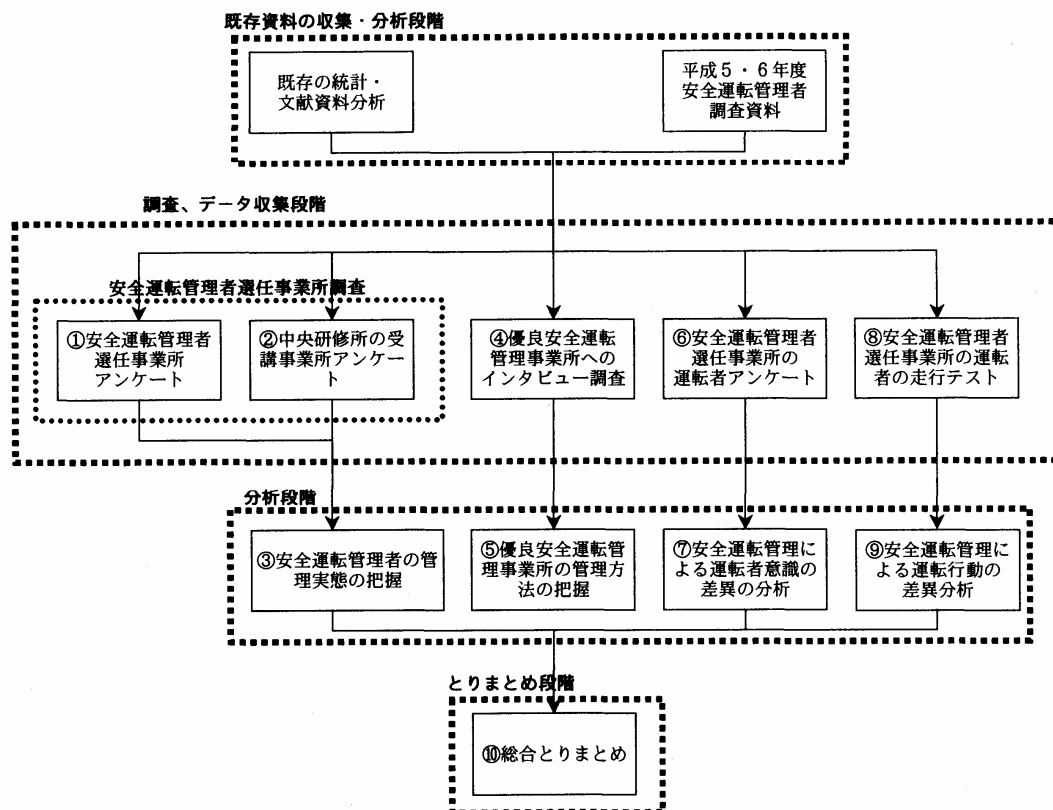


図1-2-1-1 調査研究の全体フロー

フローに示すように、調査研究は3つの段階に分かれている。最初の「既存資料の収集・分析段階」では、本調査研究を進める上での関連基礎資料（文献・雑誌資料など）を収集

した。また、本調査研究と同様の調査を、当自動車安全運転センターが平成5年度から同6年度にかけて実施しており、これらの資料も基礎資料とした。

「既存資料の収集・分析段階」の成果については、基礎資料の収集にとどめているため、本報告書では紹介していない。本報告書にとりまとめたのは、「調査、データ収集段階」から「分析段階」の成果であり、内容は次の通りである。

2-1 安全運転管理者選任事業所の実態把握

本項目は、調査研究の全体フローに示す①～③のプロセスである。ここでは安全運転管理者選任事業所における安全運転管理の実態を把握するために、無作為に選定した安全運転管理者選任事業所を対象にアンケートを実施した。

なお、無作為に抽出した安全運転管理者選任事業所のほか、自動車安全運転センターの安全運転中央研修所の「安全運転管理者課程」を平成10年度に受講した事業所を対象に同様の内容でアンケートを実施した。このアンケート結果から、研修参加による安全運転管理者の管理行動の変化、事業所所属運転者の事故・違反の変化などを把握する。

この調査結果は、本報告書の「第2部安全運転管理者選任事業所の実態と事故・違反」にとりまとめた。

2-2 優良安全運転管理事業所への訪問調査

本項目は、調査研究の全体フローに示す④～⑤のプロセスである。ここでは事故・違反が少ないなど優れた安全運転管理を行っていると思われる事業所を全国から10カ所選定し、事故・違反減少のきっかけや方法などについて訪問調査を行った。

この調査結果は、本報告書の「第3部優良安全運転管理者選任事業所における安全運転のための活動」にとりまとめた。

2-3 優良事業所と一般事業所の運転者アンケート

本項目は、調査研究の全体フローに示す⑥～⑦のプロセスである。ここでは優れた安全運転管理を行っていると考えられる事業所と一般的な事業所の運転者を対象にアンケートを実施した。これにより、優良事業所と一般事業所の運転者の運転意識、態度などの差異を分析した。

優れた安全運転管理水準の事業所とは多くの安全運転管理施策を実施している事業所

とし、比較対象の一般的な事業所とは実施している安全運転管理施策が少ない事業所とした。

この調査結果は、本報告書の「第4部安全運転管理が充実した事業所と一般事業所の運転者の意識」にとりまとめた。

2-4 優良事業所と一般事業所の運転者の運転

本項目は、調査研究の全体フローに示す⑧～⑨のプロセスである。ここでは優れた安全運転管理水準の事業所と一般的な事業所を選定し、それぞれの事業所から12人、合計24人の運転者を選定し、東京都府中の運転免許試験場のコースで走行テストを行った。走行時には教習所の教官が同乗し、運転免許の取得時試験と同様な項目での評価を行った。この結果から優れた安全運転管理水準の事業所と一般事業所の運転者の運転行動を比較分析した。

この調査結果は、本報告書の「第5部安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の運転」にとりまとめた。

2-5 まとめ

以上の調査研究の成果を「第6部まとめ」で総合的に取りまとめた。

第2部 安全運転管理者選任事業所の実態と事故・違反

第1章 調査の概要

1-1 調査の目的

無作為に選定した安全運転管理者選任事業所を対象にアンケートを実施し、安全運転管理者選任事業所における安全運転管理の実態を把握する。

また、無作為に抽出した安全運転管理者選任事業所のほか、自動車安全運転センターの安全運転中央研修所（以下「中央研修所」と略称する）の「安全運転管理者課程」を平成10年度に受講した事業所を対象に同様の内容でアンケートを実施する。これにより、研修参加による安全運転管理者の管理行動の変化、事業所所属運転者の事故・違反の変化などを把握する。

1-2 調査実施の概要

1-2-1 調査対象

全国から8都府県を選定し、各都府県の安全運転管理者協議会に依頼をして、安全運転管理者選任事業所の中から無作為に調査対象を選定した。サンプル数は全国で1,365事業所とした。中央研修所の講習受講事業所は、平成10年度に「安全運転管理者課程」を受講した事業所から選定し、563事業所を対象とした。両対象事業所の合計は1,928事業所となる（表2-1-2-1）。

表2-1-2-1 調査対象事業所数

		配布数	比率
一般事業所	秋田県	100	7.3
	東京都	566	41.5
	茨城県	100	7.3
	静岡県	100	7.3
	大阪府	200	14.7
	広島県	99	7.3
	福岡県	100	7.3
	沖縄県	100	7.3
	合計	1365	100.0
中研講習受講事業所		563	
総計		1928	

なお、以下では全国から無作為に抽出した事業所を「一般事業所」と、中央研修所の研修を受講した事業所を「講習受講事業所」と称する。ただし図表中では「中研講習受講事

業所」と略称することがある。

1-2-2 調査項目

調査項目は、以下の通りである。

【一般事業所、講習受講事業所共通質問】

- 調査対象事業所の概要（業種、会社および事業所従業員数、資本金）
- 使用車両と走行距離（使用車両台数、使用車両の年間走行距離）
- 調査対象事業所における運転者概要（運転者の人数、運転者の平均年齢、運転者の平均勤続年数）
- 安全運転管理者の概要（年齢、在任年数、勤続年数、役職、法定研修以外の研修受講状況、業務に関連する資格保有状況）
- 安全運転管理者の業務・役割（安全運転管理業務と他業務の兼任状況、安全運転管理者への手当の支給状況、安全運転管理業務に対する権限、安全運転管理者の業務、安全運転管理に対する周囲の理解）
- 運行管理（朝礼・終礼の実施、運転免許証の確認状況、注意事項の伝達状況）
- 車両管理（日常点検の実施状況、車の鍵の保管方法、社有車両の私的利用の許可、マイカーの借り上げ状況）
- 運転者管理（新規運転者の採用試験、運転者教育、安全運転教育の実施状況、安全運転教育時間、運転者教育の年間費用、運転経歴証明書の利用状況、車両運転の許可制度、優良運転者の表彰制度、事故者に対する処分、安全運転のための規定・マニュアルの整備状況、安全運転管理に関する台帳の整備状況、マイカー通勤の状況）
- 交通安全教育指針（交通安全教育指針の認知状況、教育指針の施策への取り入れ状況）
- 安全運転管理施策の実施状況と効果評価（安全運転管理施策の実施状況、安全運転管理施策の効果評価）
- 安全運転管理者の考え
- 事故・違反の発生状況（事故・違反の報告義務、事故・違反の件数）

【講習受講事業所のみへの質問】

- 安全運転中央研修所の研修の評価（安全運転管理者課程受講者の研修評価、研修

項目別の評価、研修で得た知識を役立てる機会、安全運転管理者課程受講後の改善点)

1-2-3 回収状況

一般事業所の回収数は 726 事業所で回収率53.2%である。講習受講事業所の回収数は 291事業所で回収率51.7%である。回収事業所から非該当事業所（調査時点で安全運転管理者選任事業所に非該当となった事業所など）を除く有効回収数（集計対象数）は、それぞれ713事業所、283事業所である。有効回収率は、それぞれ52.2%、50.3%と半数強である。

表 2-1-2-2 調査票の回収率

	配布数	回収数	回収率	集計対象数	有効率
	①	②	②/①*100	③	③/①*100
一般事業所	1365	726	53.2	713	52.2
中研講習受講事業所	563	291	51.7	283	50.3

1-2-4 調査方法と実施期間

一般事業所、講習受講事業所いずれも郵送配布、郵送回収法で調査を実施した。発送は平成12年11月24日（金曜日）で、締め切りは平成12年12月15日（金曜日）とした。未回収事業所に対しては、平成12年12月15日（水曜日）に回答依頼状を発送し、締め切りを平成12年12月31日に延期した。上記有効回収票（集計対象）は、平成13年1月15日までに自動車安全運転センターに到着したものである。

第2章 調査対象事業所の概要

2-1 業種

調査対象事業所の業種をみると、一般事業所では製造業が192事業所（一般事業所全体の26.9%）と最も多く、次いで建設業が142事業所（同19.9%）、卸売・小売業が133事業所（同18.7%）、サービス業が73事業所（10.2%）となっている（表2-2-1-1）。

安全運転中央研修所の講習受講事業所では、官公署が72事業所（講習受講事業所全体の25.4%）と最も多く、以下、建設業が47事業所（同16.6%）、製造業が38事業所（同13.4%）となっている（表2-2-1-1）。

表2-2-1-1 調査対象事業所の業種

	一般事業所		中研講習受講事業所	
	件数	比率	件数	比率
官公署	36	5.0	72	25.4
公社公団等	1	0.1	2	0.7
農業	1	0.1	0	0.0
林業	2	0.3	0	0.0
漁業	0	0.0	0	0.0
鉱業	3	0.4	2	0.7
建設業	142	19.9	47	16.6
製造業	192	26.9	38	13.4
卸売・小売業	133	18.7	17	6.0
不動産業	2	0.3	0	0.0
金融保険業	13	1.8	3	1.1
運輸業	12	1.7	23	8.1
電気ガス業	27	3.8	20	7.1
通信業	9	1.3	4	1.4
サービス業	73	10.2	32	11.3
その他	62	8.7	20	7.1
無回答	5	0.7	3	1.1
合計	713	100.0	283	100.0

2-2 会社および事業所従業員数

2-2-1 会社従業員数

業種別の会社従業員数をみると、対象事業所数のもっとも多かった製造業では会社従業員数100～299人が44事業所（製造業全体の22.9%）、300～999人が41事業所（同21.4%）、1000～4999人が32事業所（同16.7%）である。建設業では会社従業員数29人以下が50事業所（建設業全体の35.2%）、100～299人が24事業所（同16.9%）、30～49人が19事業所（同13.4%）である。卸売・小売業は会社従業員数29人以下が34事業所（卸売・小売業全体の25.6%）、100～299人が28事業所（同21.1%）、300～999人が24事業所（同18.0%）である。

サービス業は会社従業員数299人以下の事業所が7割近く、官公署・公社公団等と電気ガス業では300人以上の事業所が半数を超えている（図2-2-2-1、表2-2-2-1）。

図2-2-2-1 業種別会社従業員別事業所数

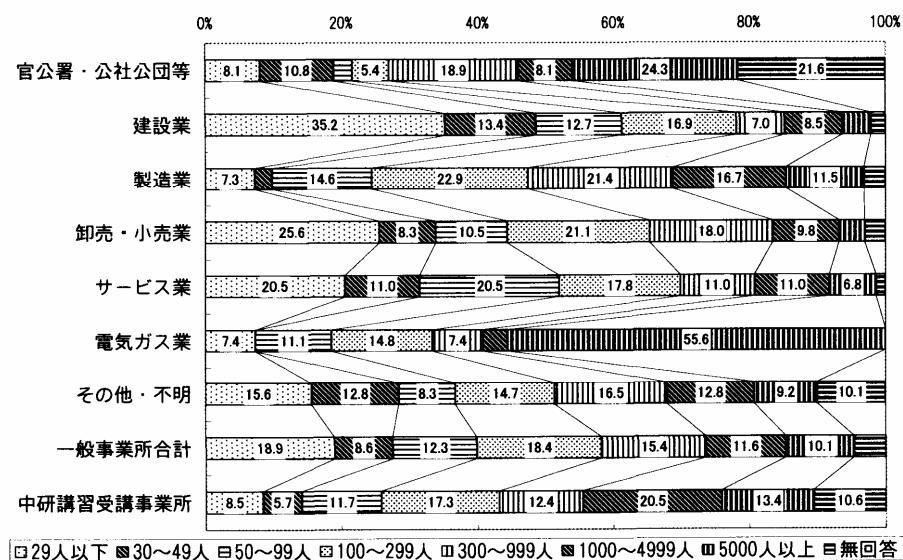


表2-2-2-1 業種別会社従業員別事業所数

		29人 以下	30～ 49人	50～ 99人	100～ 299人	300～ 999人	1000～ 4999人	5000人 以上	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	3	4	1	2	7	3	9	8	37
	建設業	50	19	18	24	10	12	6	3	142
	製造業	14	5	28	44	41	32	22	6	192
	卸売・小売業	34	11	14	28	24	13	5	4	133
	サービス業	15	8	15	13	8	8	5	1	73
	電気ガス業	2	0	3	4	2	1	15	0	27
	その他・不明	17	14	9	16	18	14	10	11	109
	一般事業所合計	135	61	88	131	110	83	72	33	713
	中研講習受講事業所	24	16	33	49	35	58	38	30	283
構成比	官公署・公社公団等	8.1	10.8	2.7	5.4	18.9	8.1	24.3	21.6	100.0
	建設業	35.2	13.4	12.7	16.9	7.0	8.5	4.2	2.1	100.0
	製造業	7.3	2.6	14.6	22.9	21.4	16.7	11.5	3.1	100.0
	卸売・小売業	25.6	8.3	10.5	21.1	18.0	9.8	3.8	3.0	100.0
	サービス業	20.5	11.0	20.5	17.8	11.0	11.0	6.8	1.4	100.0
	電気ガス業	7.4	0.0	11.1	14.8	7.4	3.7	55.6	0.0	100.0
	その他・不明	15.6	12.8	8.3	14.7	16.5	12.8	9.2	10.1	100.0
	一般事業所合計	18.9	8.6	12.3	18.4	15.4	11.6	10.1	4.6	100.0
	中研講習受講事業所	8.5	5.7	11.7	17.3	12.4	20.5	13.4	10.6	100.0

次に、事業所規模別会社従業員数をみると、従業員数49人以下の事業所では、会社従業員29人以下の事業所118件（同規模事業所の39.5%）と会社従業員30～49人の事業所53件（同17.7%）で6割近くを占めている。従業員数50～99人の事業所では、会社従業員50～99人の事業所57件（同規模事業所の43.8%）と100～299人の事業所29件（同22.3%）で3分の2近くを占めている。従業員数100人以上の事業所では、会社従業員100～299人の事業所59件（同規模事業所の29.1%）と300～999人の事業所52件（同25.6%）で半数を超えている（図2-2-2-2、表2-2-2-2）。

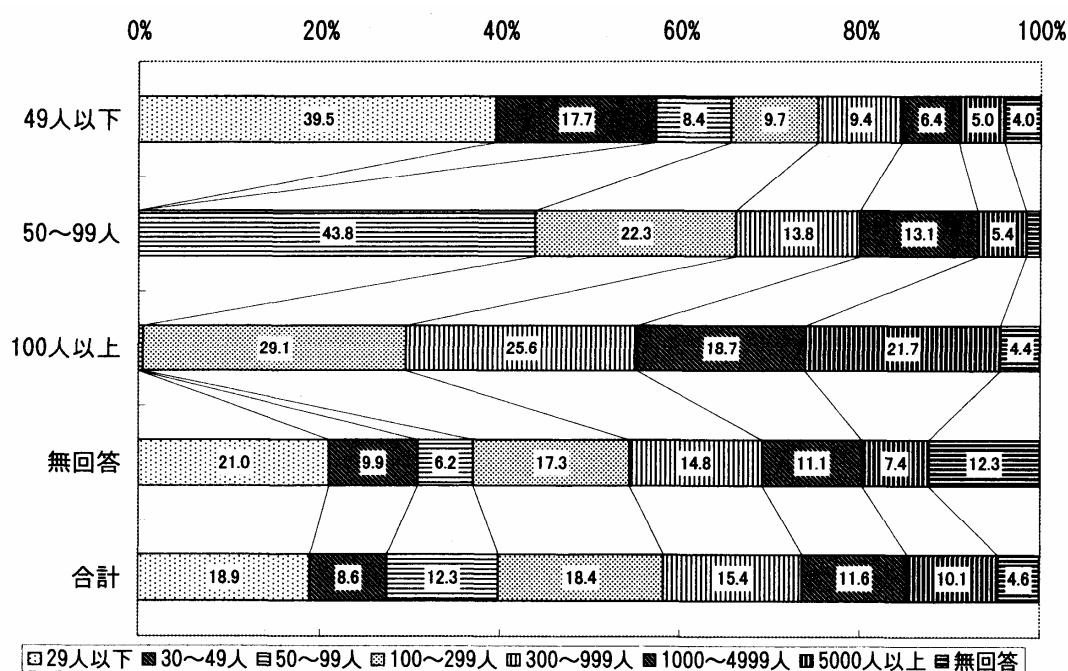


図 2-2-2-2 事業所規模別会社従業員数別事業所数

表 2-2-2-2 事業所規模別会社従業員数別事業所数

		29人 以下	30～ 49人	50～ 99人	100～ 299人	300～ 999人	1000～ 4999人	5000人 以上	無回答	合計
件 数	49人以下	118	53	25	29	28	19	15	12	299
	50～99人	0	0	57	29	18	17	7	2	130
	100人以上	0	0	1	59	52	38	44	9	203
	無回答	17	8	5	14	12	9	6	10	81
	合計	135	61	88	131	110	83	72	33	713
構 成 比	49人以下	39.5	17.7	8.4	9.7	9.4	6.4	5.0	4.0	100.0
	50～99人	0.0	0.0	43.8	22.3	13.8	13.1	5.4	1.5	100.0
	100人以上	0.0	0.0	0.5	29.1	25.6	18.7	21.7	4.4	100.0
	無回答	21.0	9.9	6.2	17.3	14.8	11.1	7.4	12.3	100.0
	合計	18.9	8.6	12.3	18.4	15.4	11.6	10.1	4.6	100.0

2-2-2 事業所従業員数

一般事業所の従業員数をみると、従業員数29人以下の事業所200件（事業所全体の28.1%）がもっとも多く、50～99人の事業所130件（同18.2%）、100～299人の事業所122件（同17.1%）で全体の約3分の2を占めている（図2-2-2-3、表2-2-2-3）。

業種別事業所従業員数を図2-2-2-3と表2-2-2-3で見ると、対象事業所数の最も多かった製造業では事業所従業員数50～99人が43事業所（同22.4%）、100～299人が46事業所（製造業全体の24.0%）、300人以上が45事業所（同23.4%）である。建設業では事業所従業員数29人以下が61事業所（建設業全体の43.0%）、30～49人が24事業所（同17.6%）、50～99人が24事業所（同16.9%）である。卸売・小売業やサービス業では事業所従業員数100人未満が事業所の約7割を占め、官公署・公社公団等と電気ガス業では100人以上の事業所が半数を超えている。

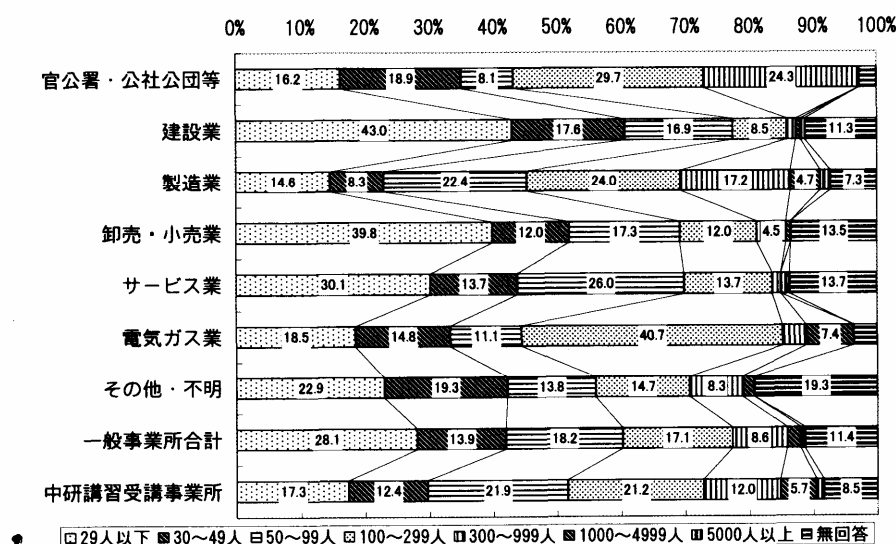


図 2-2-2-3 業種別事業所従業員別事業所数

表 2-2-2-3 業種別事業所従業員別事業所数

	29人 以下	30～ 49人	50～ 99人	100～ 299人	300～ 999人	1000～ 4999人	5000人 以上	無回答	合計
件数									
官公署・公社公団等	6	7	3	11	9	0	0	1	37
建設業	61	25	24	12	2	1	1	16	142
製造業	28	16	43	46	33	9	3	14	192
卸売・小売業	53	16	23	16	6	1	0	18	133
サービス業	22	10	19	10	1	0	1	10	73
電気ガス業	5	4	3	11	1	2	0	1	27
その他・不明	25	21	15	16	9	2	0	21	109
一般事業所合計	200	99	130	122	61	15	5	81	713
中研講習受講事業所	49	35	62	60	34	16	3	24	283
構成比									
官公署・公社公団等	16.2	18.9	8.1	29.7	24.3	0.0	0.0	2.7	100.0
建設業	43.0	17.6	16.9	8.5	1.4	0.7	0.7	11.3	100.0
製造業	14.6	8.3	22.4	24.0	17.2	4.7	1.6	7.3	100.0
卸売・小売業	39.8	12.0	17.3	12.0	4.5	0.8	0.0	13.5	100.0
サービス業	30.1	13.7	26.0	13.7	1.4	0.0	1.4	13.7	100.0
電気ガス業	18.5	14.8	11.1	40.7	3.7	7.4	0.0	3.7	100.0
その他・不明	22.9	19.3	13.8	14.7	8.3	1.8	0.0	19.3	100.0
一般事業所合計	28.1	13.9	18.2	17.1	8.6	2.1	0.7	11.4	100.0
中研講習受講事業所	17.3	12.4	21.9	21.2	12.0	5.7	1.1	8.5	100.0

2-3 資本金

調査対象会社の資本金を見ると、一般事業所では5千万円未満が268事業所（同37.6%）でもっとも多く、次いで50億円以上が102事業所（同14.3%）、5千万円～1億円が97事業所（同13.6%）となっている。

業種別に見ると、対象事業所数のもっとも多かった製造業では5千万円未満が53事業所（製造業全体の27.6%）、50億円以上が46事業所（同24.0%）、5千万円～1億円が33事業所（同17.2%）である。次いで、建設業では5千万円未満が72事業所（建設業全体の50.7%）、5千万円～1億円が21事業所（同14.8%）、1～3億円が12.7%）である。卸売・小売業やサービス業では資本金1億円未満の会社が事業所の約6割を占めており、電気ガス業では50億円以上の会社の事業所が半数を超えている（図2-2-3-1、表2-2-3-1）。

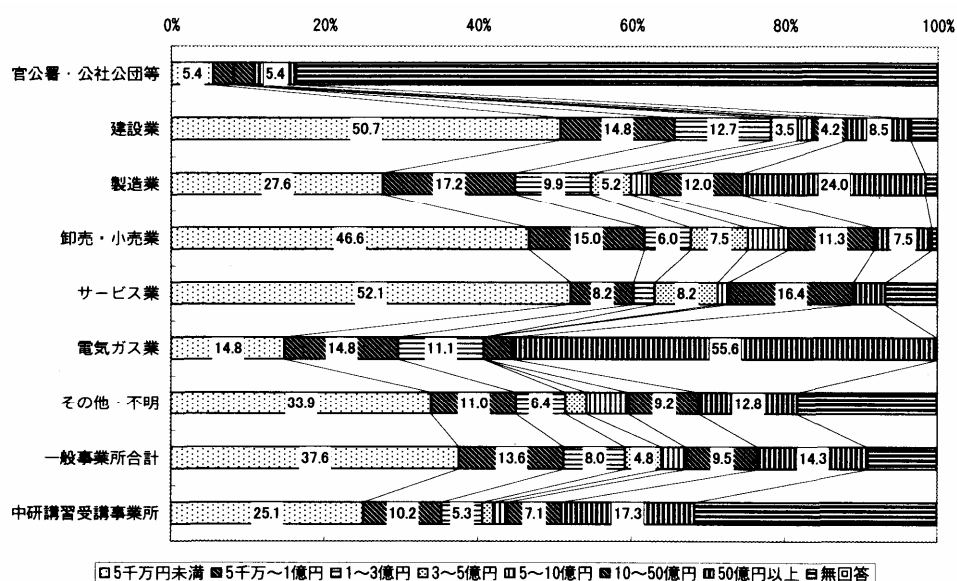


図2-2-3-1 調査対象会社の業種別資本金

表2-2-3-1 調査対象会社の業種別資本金

		5千万 円未満	5千万 ～ 1億円	1～3億 円	3～5億 円	5～10 億円	10～50 億円	50億円 以上	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	2	1	0	0	0	1	2	31	37
	建設業	72	21	18	5	3	6	12	5	142
	製造業	53	33	19	10	5	23	46	3	192
	卸売・小売業	62	20	8	10	7	15	10	1	133
	サービス業	38	6	2	6	1	12	3	5	73
	電気ガス業	4	4	3	0	0	1	15	0	27
	その他・不明	37	12	7	3	6	10	14	20	109
	一般事業所合計	268	97	57	34	22	68	102	65	713
	中研講習受講事業所	71	29	15	4	5	20	49	90	283
構成比	官公署・公社公団等	5.4	2.7	0.0	0.0	0.0	2.7	5.4	83.8	100.0
	建設業	50.7	14.8	12.7	3.5	2.1	4.2	8.5	3.5	100.0
	製造業	27.6	17.2	9.9	5.2	2.6	12.0	24.0	1.6	100.0
	卸売・小売業	46.6	15.0	6.0	7.5	5.3	11.3	7.5	0.8	100.0
	サービス業	52.1	8.2	2.7	8.2	1.4	16.4	4.1	6.8	100.0
	電気ガス業	14.8	14.8	11.1	0.0	0.0	3.7	55.6	0.0	100.0
	その他・不明	33.9	11.0	6.4	2.8	5.5	9.2	12.8	18.3	100.0
	一般事業所合計	37.6	13.6	8.0	4.8	3.1	9.5	14.3	9.1	100.0
	中研講習受講事業所	25.1	10.2	5.3	1.4	1.8	7.1	17.3	31.8	100.0

資本金を事業所従業員規模別に見ると、事業所従業員数49人以下では、資本金5千万円未満の会社の事業所が162件、5千万円～1億円の事業所が39件で全体の7割近くになっている。事業所従業員数50～99人では、資本金5千万円未満の会社の事業所が47件、5千万円～1億円の事業所が27件で全体の6割近くになっている。事業所従業員数100人以上では、資本金50億円以上の会社の事業所が59件、10～50億円の事業所が26件で全体の4割強になっている（図2-2-3-2、表2-2-3-2）。

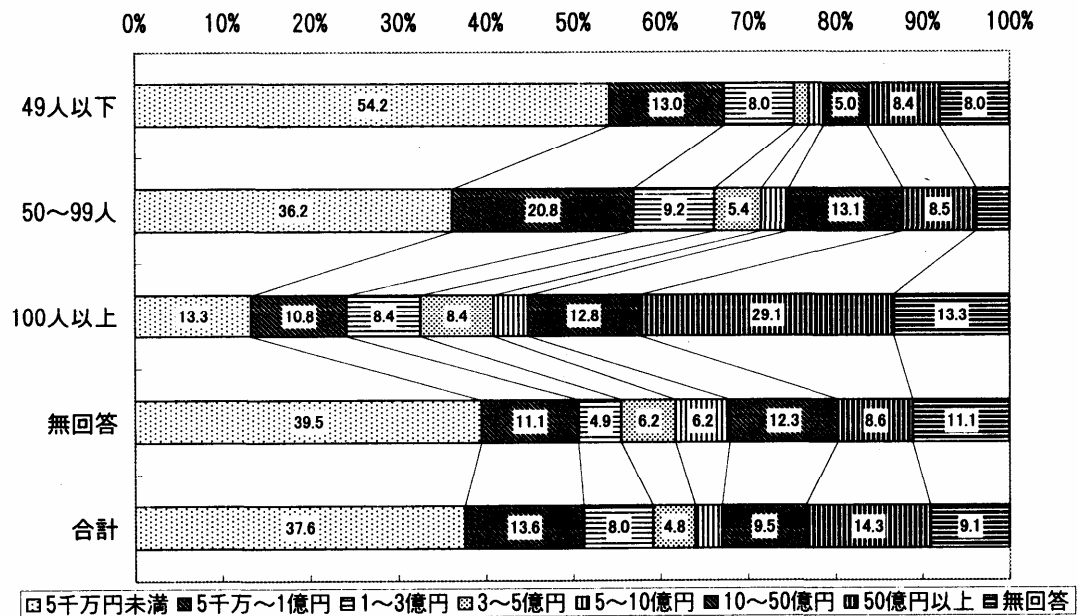


図 2-2-3-2 事業所従業員規模別会社資本金別事業所数

表 2-2-3-2 事業所従業員規模別会社資本金別事業所数

		5千万 円未満	5千万 ～ 1億円	1～3億 円	3～5億 円	5～10 億円	10～50 億円	50億円 以上	無回答	合計
件数	49人以下	162	39	24	5	5	15	25	24	299
	50～99人	47	27	12	7	4	17	11	5	130
	100人以上	27	22	17	17	8	26	59	27	203
	無回答	32	9	4	5	5	10	7	9	81
	合計	268	97	57	34	22	68	102	65	713
構成比	49人以下	54.2	13.0	8.0	1.7	1.7	5.0	8.4	8.0	100.0
	50～99人	36.2	20.8	9.2	5.4	3.1	13.1	8.5	3.8	100.0
	100人以上	13.3	10.8	8.4	8.4	3.9	12.8	29.1	13.3	100.0
	無回答	39.5	11.1	4.9	6.2	6.2	12.3	8.6	11.1	100.0
	合計	37.6	13.6	8.0	4.8	3.1	9.5	14.3	9.1	100.0

第3章 使用車両と走行距離

3-1 使用車両台数

調査対象事業所での使用車両台数合計をみると、一般事業所平均で28.7台であり、車種別にみると、乗用車10.5台、小型貨物車9.0台が大半を占めている。

使用車両平均台数を業種別にみると、もっとも多いのは官公署・公社公団等が59.0台、その他・不明が36.1台、電気ガス業が34.6台、サービス業が33.6台となっている。講習受講事業所は平均51.9台で、一般事業所の平均28.7台に比べると1.8倍多くなっている（表2-3-1-1）。

表2-3-1-1 調査対象事業所業種別使用車両台数

		大型バス	マイクロバス	大型貨物	小型貨物	乗用車	軽自動車	自動二輪	原付	大型特殊	その他	合計
平均台数	官公署・公社公団等	0.1	0.9	2.0	24.5	7.9	11.9	2.7	6.0	1.2	1.8	59.0
	建設業	0.0	0.1	0.6	9.2	8.6	4.4	0.0	0.3	0.8	0.8	24.9
	製造業	0.0	0.2	0.4	7.3	10.0	1.6	0.1	0.2	0.1	0.3	20.3
	卸売・小売業	0.0	0.0	0.2	10.1	8.3	7.4	0.0	1.0	0.0	0.2	27.2
	サービス業	0.1	1.0	0.7	8.0	14.3	4.4	2.4	1.0	0.2	1.6	33.6
	電気ガス業	0.0	0.0	0.0	7.9	9.5	11.5	0.3	2.9	0.5	2.0	34.6
	その他・不明	2.8	0.4	1.2	6.0	15.6	4.4	0.9	4.1	0.1	0.5	36.1
	一般事業所合計	0.4	0.3	0.6	9.0	10.5	4.9	0.6	1.4	0.3	0.7	28.7
	中研講習受講事業所	6.2	0.8	2.7	13.7	15.9	7.7	0.2	1.6	0.8	2.3	51.9
構成比	官公署・公社公団等	0.2	1.5	3.4	41.5	13.4	20.2	4.6	10.2	2.0	3.1	100.0
	建設業	0.0	0.4	2.4	36.9	34.5	17.7	0.0	1.2	3.2	3.2	100.0
	製造業	0.0	1.0	2.0	36.0	49.3	7.9	0.5	1.0	0.5	1.5	100.0
	卸売・小売業	0.0	0.0	0.7	37.1	30.5	27.2	0.0	3.7	0.0	0.7	100.0
	サービス業	0.3	3.0	2.1	23.8	42.6	13.1	7.1	3.0	0.6	4.8	100.0
	電気ガス業	0.0	0.0	0.0	22.8	27.5	33.2	0.9	8.4	1.4	5.8	100.0
	その他・不明	7.8	1.1	3.3	16.6	43.2	12.2	2.5	11.4	0.3	1.4	100.0
	一般事業所合計	1.4	1.0	2.1	31.4	36.6	17.1	2.1	4.9	1.0	2.4	100.0
	中研講習受講事業所	11.9	1.5	5.2	26.4	30.6	14.8	0.4	3.1	1.5	4.4	100.0

次に一般事業所について事業所の従業員規模別に平均使用車両台数をみると、49人以下では15.0台、50～99人では29.8台、100人以上では45.6台と従業員規模が大きくなるにしたがって、使用車両台数が多くなっている（表2-3-1-2）。

表2-3-1-2 従業員規模別平均使用車両台数

		大型バス	マイクロバス	大型貨物	小型貨物	乗用車	軽自動車	自動二輪	原付	大型特殊	その他	合計
平均台数	49人以下	0.0	0.2	0.7	4.5	5.6	2.6	0.3	0.4	0.2	0.6	15.0
	50～99人	0.0	0.3	1.1	8.3	11.7	5.6	1.3	0.5	0.4	0.6	29.8
	100人以上	1.4	0.4	0.4	15.1	14.6	8.2	0.7	3.5	0.4	1.0	45.6
	無回答	0.0	0.3	0.4	11.2	15.8	4.2	0.0	1.3	0.1	0.3	33.6
	合計	0.4	0.3	0.6	9.0	10.5	4.9	0.6	1.4	0.3	0.7	28.7
構成比	49人以下	0.0	1.3	4.7	30.0	37.3	17.3	2.0	2.7	1.3	4.0	100.0
	50～99人	0.0	1.0	3.7	27.9	39.3	18.8	4.4	1.7	1.3	2.0	100.0
	100人以上	3.1	0.9	0.9	33.1	32.0	18.0	1.5	7.7	0.9	2.2	100.0
	無回答	0.0	0.9	1.2	33.3	47.0	12.5	0.0	3.9	0.3	0.9	100.0
	合計	1.4	1.0	2.1	31.4	36.6	17.1	2.1	4.9	1.0	2.4	100.0

3-2 使用車両の年間走行距離

調査対象事業所での使用車両の年間走行距離をみると、一般事業所平均で大型貨物車23,056km、バス18,264km、小型貨物車23,202km、乗用車18,410km、軽自動車11,364km、自動二輪車・原付自転車4,111kmである。

次に、業種別に年間走行距離の長い使用車両をみると、官公署・公社公団等では大型バス10,391km、マイクロバス10,029km、大型貨物車9,317kmが長く、建設業では大型貨物車28,075km、乗用車20,774km、小型貨物車17,773kmが長い。製造業では大型バス33,075km、小型貨物車25,544km、乗用車21,306kmが長く、卸売・小売業では小型貨物車24,970km、大型貨物車21,298km、マイクロバス20,000kmが長く、サービス業では大型貨物車28,278km、マイクロバス26,215km、小型貨物車20,264kmが長い。電気ガス業では乗用車27,112km、小型貨物車20,720km、軽自動車13,507kmが長く、その他の業種では小型貨物車36,575km、大型貨物車29,600km、マイクロバス21,650kmが長い。一般事業所全体では小型貨物車23,202km、大型貨物車23,056km、大型バス19,591kmが長く、講習受講事業所では大型貨物車32,668km、大型バス20,170km、小型貨物車18,962kmが長い（表2-3-2-1）。

表2-3-2-1 業種別使用車両の年間走行距離

		大型バス	マイクロバス	大型貨物	小型貨物	乗用車	軽自動車	自動二輪	原付	大型特殊	その他
平均距離	官公署・公社公団等	10391	10029	9317	7209	6335	6216	4533	3340	1802	2939
	建設業	1000	11013	28052	17773	20774	12862	570	2717	16540	11778
	製造業	33075	11930	16053	25544	21306	9162	1767	995	1054	2643
	卸売・小売業	—	20000	21298	24970	16188	14054	—	3067	—	17397
	サービス業	15363	26215	28278	20264	16049	10166	4482	1153	10645	17020
	電気ガス業	—	—	—	20720	27112	13507	1760	2000	7500	2557
	その他・不明	21573	21650	29600	36575	15211	10453	12329	7220	3523	21580
	一般事業所合計	19591	16937	23056	23202	18410	11364	5237	2985	10511	9846
	中研講習受講事業所	20170	15684	32668	18962	15503	10592	2489	1983	4729	10985

事業所従業員49人以下の事業所では、年間走行距離が長い車両は大型貨物車28,352km、小型貨物車22,836km、マイクロバス15,530kmであり、50～99人の事業所では大型バス29,500km、マイクロバス22,380km、その他の車両21,653kmであり、100人以上の事業所では大型バス20,230km、小型貨物車19,805km、乗用車19,575kmである（表2-3-2-2）。

表2-3-2-2 従業員別使用車両の年間走行距離

		大型バス	マイクロバス	大型貨物	小型貨物	乗用車	軽自動車	自動二輪	原付	大型特殊	その他
平均距離	49人以下	—	15530	28352	22836	20817	10981	5989	4024	18009	9812
	50～99人	29500	22380	20329	17547	14127	11778	9109	1911	6357	21653
	100人以上	20230	13108	15937	19805	19575	10798	1765	2308	4451	5698
	無回答	725	23775	26660	42126	14611	13706	1000	3807	5650	8893
	合計	19591	16937	23056	23202	18410	11364	5237	2985	10511	9846

第4章 調査対象事業所における運転者

ここでは、運転者を運転専従者と運転兼務者に分けて質問している。それぞれは、次のように定義した。

- ・運転専従者：車両の運転を主たる業務としている者。たとえば、乗用車の運転手、トラックの運転手等。
- ・運転兼務者：車両の運転を主たる業務とはしていないが、業務で車両の運転を行う者。たとえば、セールスマンで移動に車を使用している者等。

4-1 運転者の人数

まず、運転専従者の人数をみると平均8.6人、運転兼務者は平均42.7人である。

次に、業種別に運転者の人数をみると、1事業所当たりの平均人数がもっとも多いのは官公署・公社公団等で104.0人、次いで講習受講事業所が90.3人、電気ガス業74.0人と続き、もっとも少ないのはサービス業の39.1人である（図2-4-1-1、表2-4-1-1）

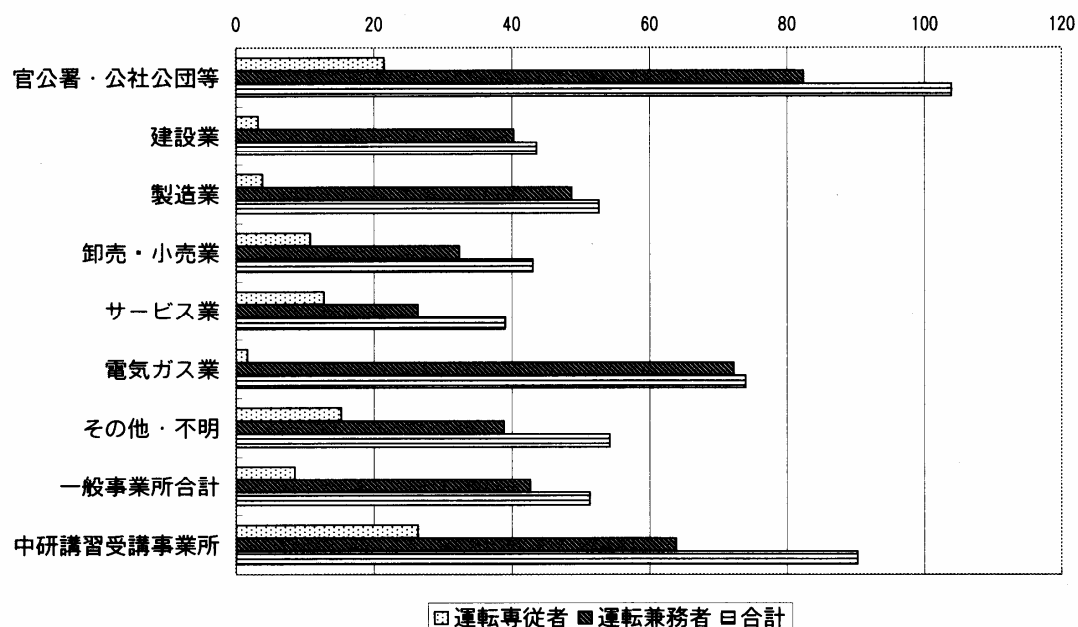


図2-4-1-1 業種別運転者平均人数

表 2-4-1-1 業種別運転者平均人数

		運転専従者	運転兼務者	合計
平均人数	官公署・公社公団等	21.6	82.4	104.0
	建設業	3.3	40.3	43.6
	製造業	3.9	48.7	52.6
	卸売・小売業	10.8	32.4	43.1
	サービス業	12.8	26.4	39.1
	電気ガス業	1.7	72.3	74.0
	その他・不明	15.3	38.9	54.2
	一般事業所合計	8.6	42.7	51.3
	中研講習受講事業所	26.4	63.9	90.3
事業所数	官公署・公社公団等	35	35	35
	建設業	138	138	138
	製造業	184	184	184
	卸売・小売業	129	129	129
	サービス業	72	72	72
	電気ガス業	26	26	26
	その他・不明	105	105	105
	一般事業所合計	689	689	689
	中研講習受講事業所	269	269	269

この表では、運転専従者と運転兼務者の質問に回答があった一般事業所689事業所、中研講習受講事業所269事業所のみを集計している。

一般事業所の従業員規模別に運転者数をみると、49人以下では17.1人、50～99人が37.0人、100人以上になると114.5人と従業員規模別に多くなっている（図2-4-1-2、表2-4-1-2）。

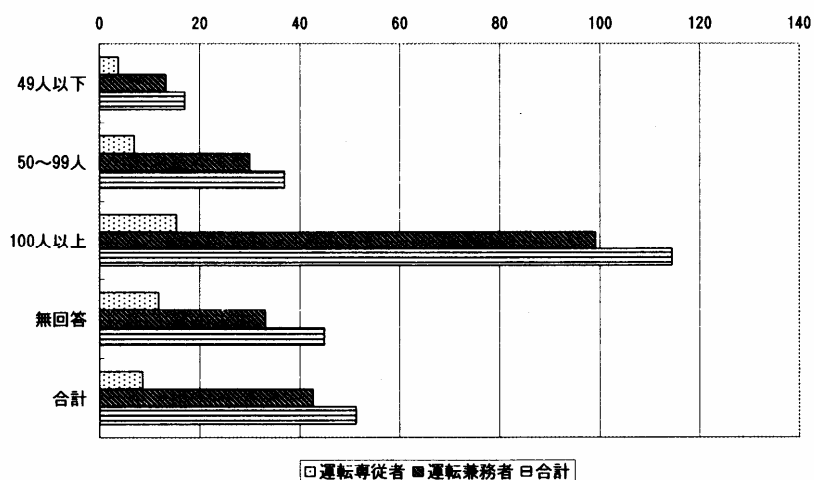


図 2-4-1-2 従業員規模別運転者平均人数

表 2-4-1-2 従業員規模別運転者平均人数

		運転専従者	運転兼務者	合計
平均人数	49人以下	3.8	13.3	17.1
	50～99人	7.0	30.0	37.0
	100人以上	15.4	99.1	114.5
	無回答	11.8	33.1	44.9
	合計	8.6	42.7	51.3
事業所数	49人以下	292	292	292
	50～99人	126	126	126
	100人以上	194	194	194
	無回答	77	77	77
	合計	689	689	689

4-2 運転者の平均年齢

運転者の平均年齢をみると、一般事業所の運転専従者は45.4歳、運転兼務者は40.2歳で、運転専従者の方が運転兼務者より5.2歳高い。講習受講事業所の運転専従者は44.2歳、運転兼務者は40.5歳で、運転専従者の方が運転兼務者より3.7歳高く、一般事業所と同様の傾向が見られる。

運転者の平均年齢を業種別にみると、もっとも高いのは電気ガス業の運転専従者53.3歳であり、もっとも若いのも電気ガス業の運転兼務者35.8歳である。電気ガス業以外の業種では、運転専従者が45歳前後、運転兼務者が40歳前後である（図2-4-2-1、表2-4-2-1）。

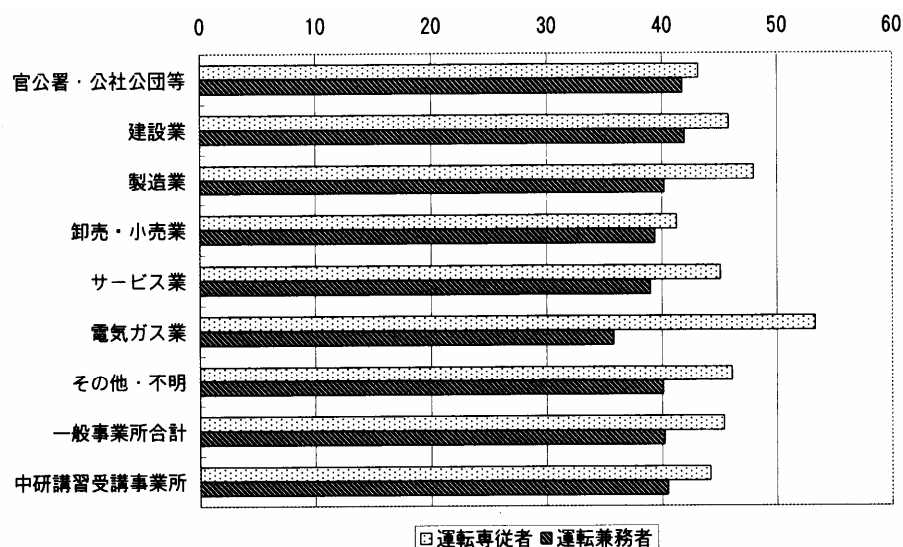


図 2-4-2-1 業種別運転者の平均年齢

表 2-4-2-1 業種別運転者の平均年齢

		運転専従者	運転兼務者
平均年齢	官公署・公社公団等	43.2	41.8
	建設業	45.8	42.0
	製造業	48.0	40.2
	卸売・小売業	41.3	39.4
	サービス業	45.1	39.0
	電気ガス業	53.3	35.8
	その他・不明	46.1	40.1
	一般事業所合計	45.4	40.2
	中研講習受講事業所	44.2	40.5
事業所数	官公署・公社公団等	26	32
	建設業	54	129
	製造業	83	167
	卸売・小売業	55	119
	サービス業	36	63
	電気ガス業	4	22
	その他・不明	56	81
	一般事業所合計	314	613
	中研講習受講事業所	151	225

運転専従者は運転専従者が居て、かつ年齢に回答した事業所のみ、
運転兼務者は運転兼務者が居て、かつ年齢に回答した事業所のみを集計

運転者の平均年齢を従業員規模別にみると、100人以上の運転専従者が47.4歳でやや高いが、それ以外は運転専従者が45歳前後、運転兼務者が40歳前後とほとんど差がみられない（図2-4-2-2、表2-4-2-2）。

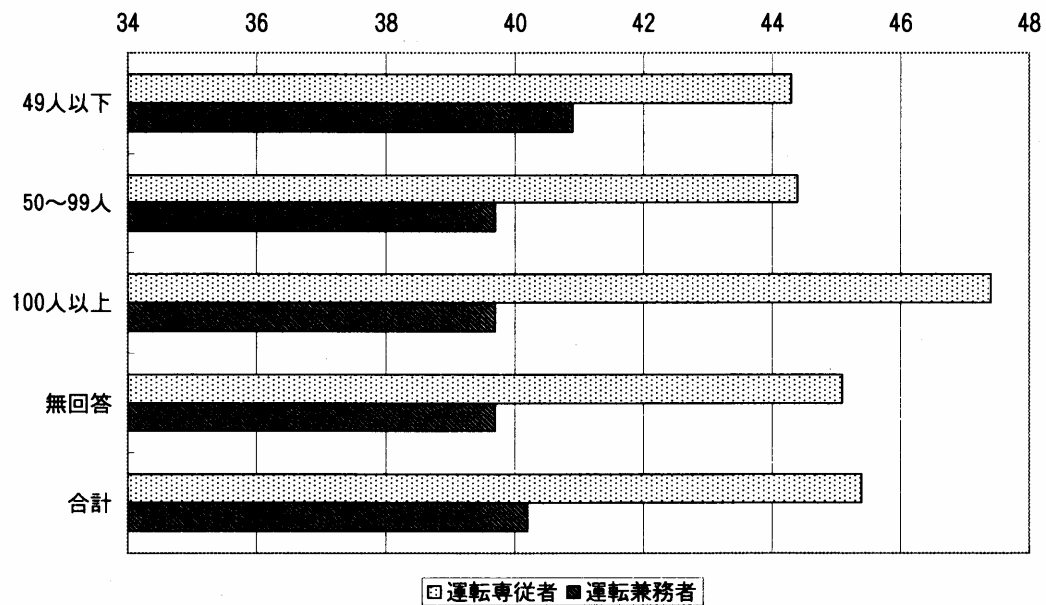


図 2-4-2-2 従業員規模別運転者の平均年齢

表 2-4-2-2 従業員規模別運転者の平均年齢

		運転専従者	運転兼務者
平均年齢	49人以下	44.3	40.9
	50～99人	44.4	39.7
	100人以上	47.4	39.7
	無回答	45.1	39.7
	合計	45.4	40.2
事業所数	49人以下	112	260
	50～99人	60	116
	100人以上	105	170
	無回答	37	67
	合計	314	613

4-3 運転者の平均勤続年数

運転者の平均勤続年数をみると、一般事業所の運転専従者は15.1年、運転兼務者は15.2年でほとんど差はない。安全運転中央研修所講習受講事業所の運転専従者は14.9年、運転兼務者は16.3年で、運転兼務者の方が運転専従者より1.4年長い。

運転者の平均勤続年数を業種別にみると、もっとも長いのは官公署・公社公団等の運転専従者19.2年であり、もっとも短いのは電気ガス業の運転専従者8.2年である。運転専従者は最長・最短を除くと11.6～16.4年、運転兼務者は最長の官公署・公社公団等の18.3年と最短のサービス業の12.7年を除くと14.8～16.3年である（図2-4-3-1、表2-4-3-1）。

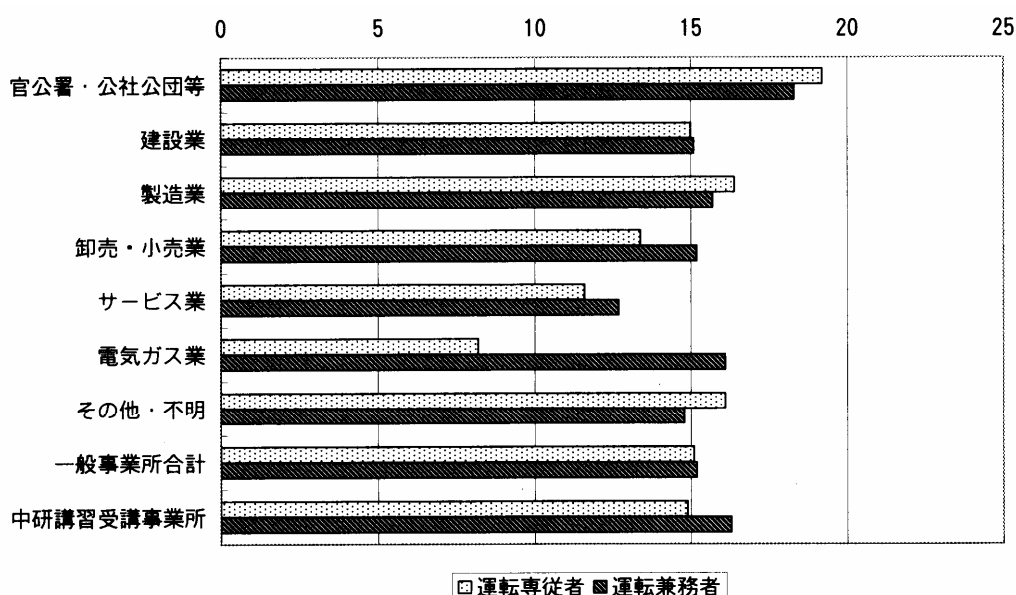


図2-4-3-1 業種別運転者の平均勤続年数

表2-4-3-1 業種別運転者の平均勤続年数

		運転専従者	運転兼務者
平均年数	官公署・公社公団等	19.2	18.3
	建設業	15.0	15.1
	製造業	16.4	15.7
	卸売・小売業	13.4	15.2
	サービス業	11.6	12.7
	電気ガス業	8.2	16.1
	その他・不明	16.1	14.8
	一般事業所合計	15.1	15.2
	中研講習受講事業所	14.9	16.3
事業所数	官公署・公社公団等	26	31
	建設業	54	127
	製造業	84	167
	卸売・小売業	57	119
	サービス業	36	63
	電気ガス業	5	22
	その他・不明	58	81
	一般事業所合計	320	610
	中研講習受講事業所	150	223

運転専従者は運転専従者が居て、かつ勤続年数に回答した事業所のみ、
運転兼務者は運転兼務者が居て、かつ勤続年数回答した事業所のみを集計

運転者の平均勤続年数を従業員規模別にみると、運転専従者では49人以下が15.3年、50～99人が12.1年、100人以上が16.4年となっている。運転兼務者については、49人以下が15.0年、50～99人が13.9年、100人以上が16.0年となっており、運転専従者と同様な傾向がみられる（図2-4-3-2、表2-4-3-2）。

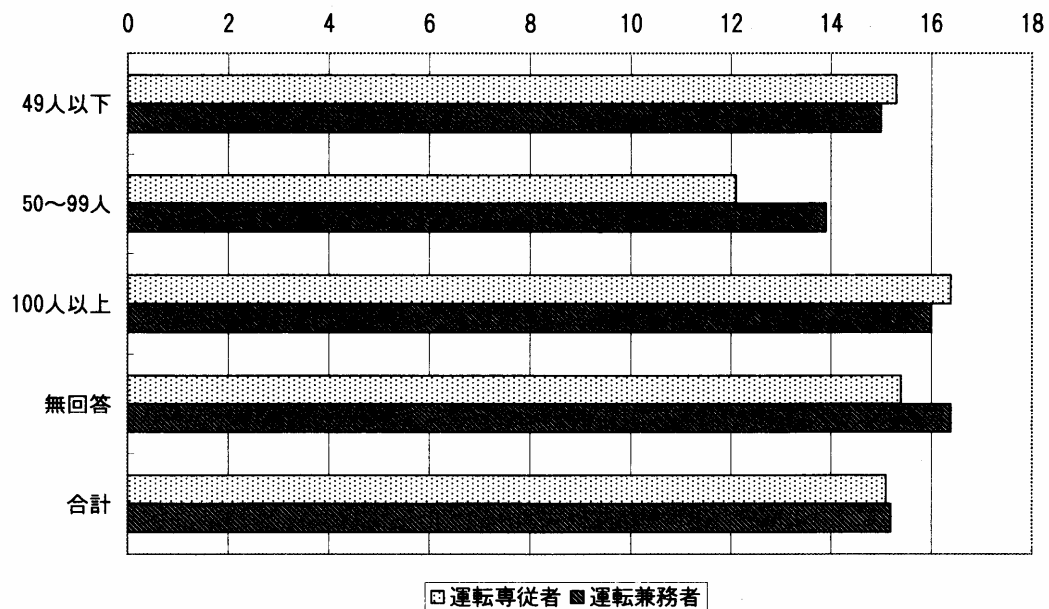


図 2-4-3-2 従業員規模別運転者平均勤続年数

表 2-4-3-2 従業員規模別運転者平均勤続年数

		運転専従者	運転兼務者
平均年数	49人以下	15.3	15.0
	50～99人	12.1	13.9
	100人以上	16.4	16.0
	無回答	15.4	16.4
	合計	15.1	15.2
事業所数	49人以下	115	260
	50～99人	60	114
	100人以上	106	168
	無回答	39	68
	合計	320	610

第5章 安全運転管理者の概要

5-1 年齢

安全運転管理者の平均年齢を業種別にみると、もっとも若いのは講習受講事業所の50.2歳で、もっとも年齢が高いのは官公署・公社公団等の53.6歳である。業種別にみてもっとも年齢の高い業種ともっとも低い業種の差は3.4歳であり、安全運転管理者の年齢に関しては業種による差は比較的少ない（図2-5-1-1、表2-5-1-1）

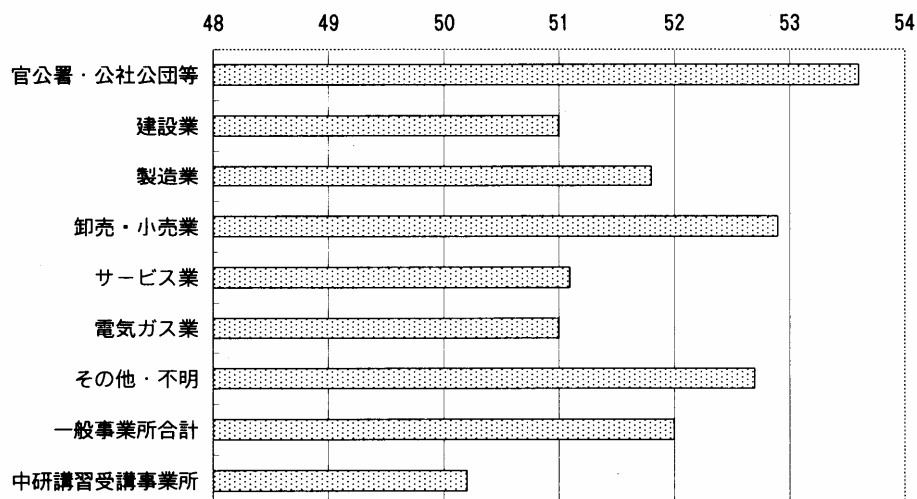


図2-5-1-1 業種別安全運転管理者の平均年齢

表2-5-1-1 業種別安全運転管理者の平均年齢

	平均	回答 事業所数
官公署・公社公団等	53.6	37
建設業	51.0	142
製造業	51.8	191
卸売・小売業	52.9	133
サービス業	51.1	73
電気ガス業	51.0	27
その他・不明	52.7	107
一般事業所合計	52.0	710
中研講習受講事業所	50.2	277

次に、安全運転管理者の年代構成を業種別にみると、すべての業種で50歳代の比率がもっとも大きく、42.5～70.3%を占めている。それに次ぐのが40歳代で21.6～40.7%である。60歳代は電気ガス業が0.0%、講習受講事業所が7.4%、官公署・公社公団等が8.1%である外は14.6～20.2%である。20歳代が多いのはサービス業で、30歳代が多いのは建設業と製造業である（図2-5-1-2、表2-5-1-2）。

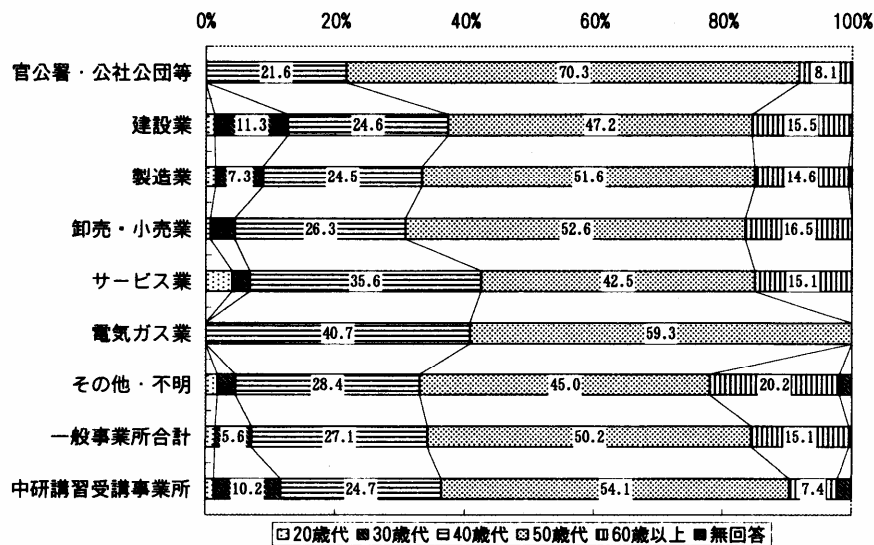


図 2-5-1-2 安全運転管理者の業種別年代構成

表 2-5-1-2 安全運転管理者の業種別年代構成

		20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	0	0	8	26	3	0	37
	建設業	2	16	35	67	22	0	142
	製造業	3	14	47	99	28	1	192
	卸売・小売業	1	5	35	70	22	0	133
	サービス業	3	2	26	31	11	0	73
	電気ガス業	0	0	11	16	0	0	27
	その他・不明	2	3	31	49	22	2	109
	一般事業所合計	11	40	193	358	108	3	713
	中研講習受講事業所	4	29	70	153	21	6	283
構成比	官公署・公社公団等	0.0	0.0	21.6	70.3	8.1	0.0	100.0
	建設業	1.4	11.3	24.6	47.2	15.5	0.0	100.0
	製造業	1.6	7.3	24.5	51.6	14.6	0.5	100.0
	卸売・小売業	0.8	3.8	26.3	52.6	16.5	0.0	100.0
	サービス業	4.1	2.7	35.6	42.5	15.1	0.0	100.0
	電気ガス業	0.0	0.0	40.7	59.3	0.0	0.0	100.0
	その他・不明	1.8	2.8	28.4	45.0	20.2	1.8	100.0
	一般事業所合計	1.5	5.6	27.1	50.2	15.1	0.4	100.0
	中研講習受講事業所	1.4	10.2	24.7	54.1	7.4	2.1	100.0

安全運転管理者の平均年齢を事業所従業員規模でみると、49人以下で51.2歳、50～99人で50.7歳、100人以上で52.5歳と大きな差はないが、規模が大きい事業所の安全運転管理者の年齢がやや高くなっている（図2-5-1-3、表2-5-1-3）。

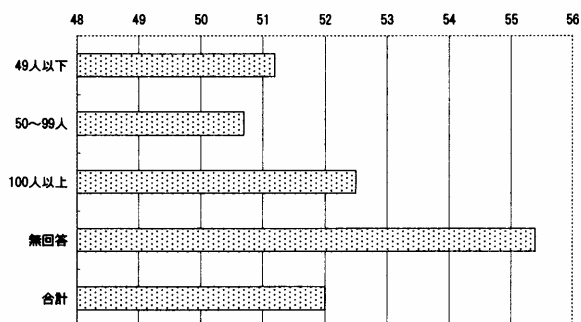


図 2-5-1-3 事業所従業員規模別安全運転管理者の平均年齢

表 2-5-1-3 事業所従業員規模別安全運転管理者の平均年齢

	平均	回答 事業所数
49人以下	51.2	299
50～99人	50.7	129
100人以上	52.5	202
無回答	55.4	80
合計	52.0	710

次に、安全運転管理者の年代構成を事業所従業員規模別にみると、49人以下の事業所では50歳代119人（39.8%）、40歳代95人（31.8%）、60歳以上55人（18.4%）である。50～99人の事業所では50歳代64人（49.2%）、40歳代39人（30.0%）、60歳以上15人（11.5%）である。100人以上の事業所では50歳代131人（64.5%）、40歳代46人（22.7%）、60歳以上16人（7.9%）である。事業所の規模が大きくなるにしたがい50歳代の安全運転管理者の比率が高くなっている（図2-5-1-4、表2-5-1-4）。

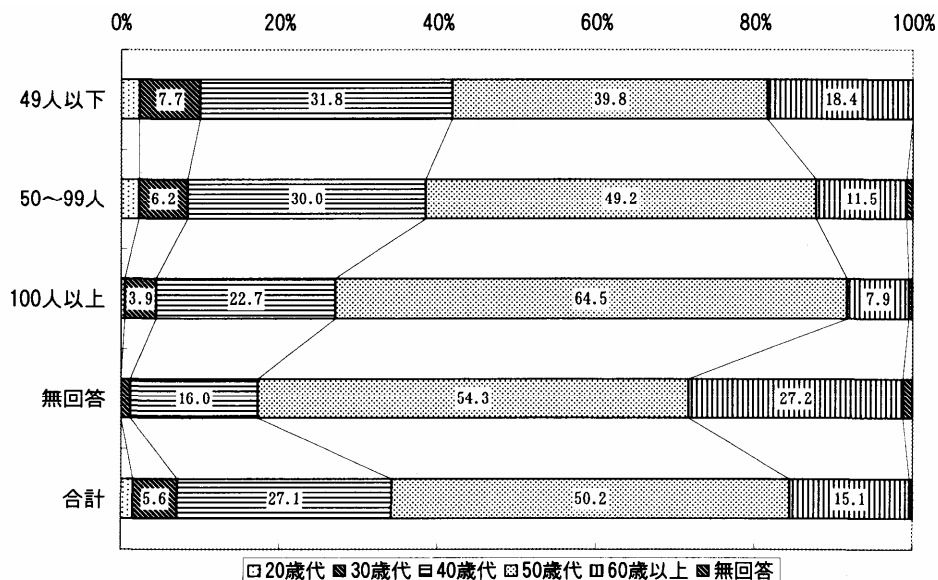


図 2-5-1-4 事業所従業員規模別安全運転管理者の年代構成

表 2-5-1-4 事業所従業員規模別安全運転管理者の年代構成

	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	無回答	合計
件数							
49人以下	7	23	95	119	55	0	299
50～99人	3	8	39	64	15	1	130
100人以上	1	8	46	131	16	1	203
無回答	0	1	13	44	22	1	81
合計	11	40	193	358	108	3	713
構成比							
49人以下	2.3	7.7	31.8	39.8	18.4	0.0	100.0
50～99人	2.3	6.2	30.0	49.2	11.5	0.8	100.0
100人以上	0.5	3.9	22.7	64.5	7.9	0.5	100.0
無回答	0.0	1.2	16.0	54.3	27.2	1.2	100.0
合計	1.5	5.6	27.1	50.2	15.1	0.4	100.0

5-2 在任年数

一般事業所の安全運転管理者の平均在任年数は7.1年であり、業種別にみると、建設業と卸売・小売業の8.1年がもっとも長く、電気ガス業が2.9年ともっとも短い。これ以外の業種は6.9～7.7年で大きな差はない。講習受講事業所は平均5.9年である（図2-5-2-1、表2-5-2-1）。

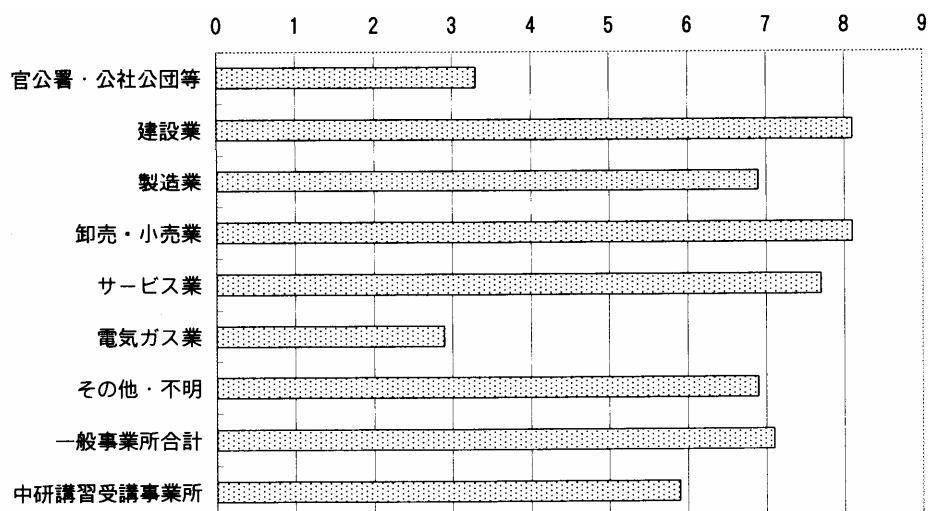


図2-5-2-1 業種別安全運転管理者の平均在任年数

表2-5-2-1 業種別安全運転管理者の平均在任年数

	平均	回答 事業所数
官公署・公社公団等	3.3	37
建設業	8.1	139
製造業	6.9	189
卸売・小売業	8.1	129
サービス業	7.7	72
電気ガス業	2.9	27
その他・不明	6.9	107
一般事業所合計	7.1	700
中研講習受講事業所	5.9	277

安全運転管理者の在任年数構成を業種別にみると、官公署・公社公団等と電気ガス業では、2年以下が半数を超えている。これ以外の業種では、2年以下が19.7～32.1%、3～5年が20.2～29.6%、6～9年が13.5～16.9%、10年以上が25.7～32.3%となっており、きわだった差はみられない（図2-5-2-2、表2-5-2-2）。

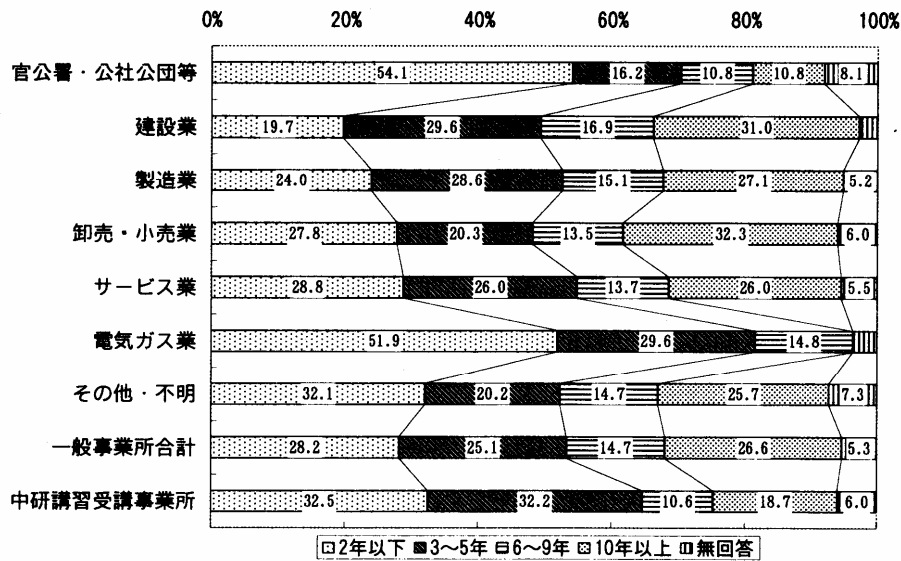


図 2-5-2-2 安全運転管理者の業種別在任年数構成

表 2-5-2-2 安全運転管理者の業種別在任年数構成

		2年以下	3~5年	6~9年	10年以上	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	20	6	4	4	3	37
	建設業	28	42	24	44	4	142
	製造業	46	55	29	52	10	192
	卸売・小売業	37	27	18	43	8	133
	サービス業	21	19	10	19	4	73
	電気ガス業	14	8	4	0	1	27
	その他・不明	35	22	16	28	8	109
	一般事業所合計	201	179	105	190	38	713
	中研講習受講事業所	92	91	30	53	17	283
構成比	官公署・公社公団等	54.1	16.2	10.8	10.8	8.1	100.0
	建設業	19.7	29.6	16.9	31.0	2.8	100.0
	製造業	24.0	28.6	15.1	27.1	5.2	100.0
	卸売・小売業	27.8	20.3	13.5	32.3	6.0	100.0
	サービス業	28.8	26.0	13.7	26.0	5.5	100.0
	電気ガス業	51.9	29.6	14.8	0.0	3.7	100.0
	その他・不明	32.1	20.2	14.7	25.7	7.3	100.0
	一般事業所合計	28.2	25.1	14.7	26.6	5.3	100.0
	中研講習受講事業所	32.5	32.2	10.6	18.7	6.0	100.0

安全運転管理者の平均在任年数を事業所従業員規模別にみると49人以下で8.4年、50～99人で5.3年、100人以上で5.6年となっており、従業員規模が小さい事業所の在任年数がやや長い（図2-5-2-3、表2-5-2-3）。

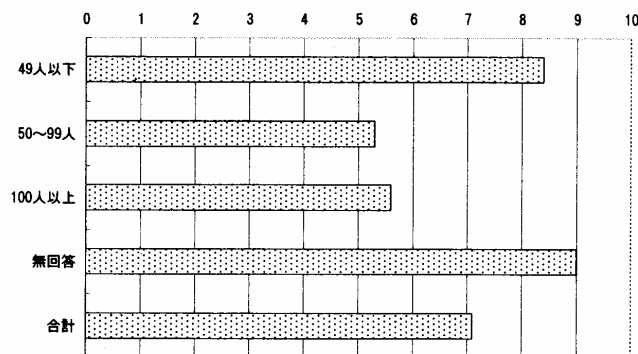


図 2-5-2-3 事業所従業員規模別安全運転管理者の平均在任年数

表 2-5-2-3 事業所従業員規模別安全運転管理者の平均在任年数

	平均	回答事業所数
49 人以下	8.4	292
50～99 人	5.3	128
100 人以上	5.6	201
無回答	9.0	79
合計	7.1	700

安全運転管理者の在任年数構成を事業所従業員規模別にみると49人以下の事業所では2年以下69人（23.1%）、3～5年68人（22.7%）、6～9年46人（15.4%）、10年以上100人（33.4%）である。50～99人の事業所では2年以下37人（28.5%）、3～5年41人（31.5%）、6～9年22人（16.9%）、10年以上19人（14.6%）である。100人以上の事業所では2年以下78人（38.4%）、3～5年50人（24.6%）、6～9年26人（12.8%）、10年以上41人（20.2%）である。従業員規模が大きい事業所になるほど短い在任年数の比率が高い傾向がみられる（図2-5-2-4、表2-5-2-4）。

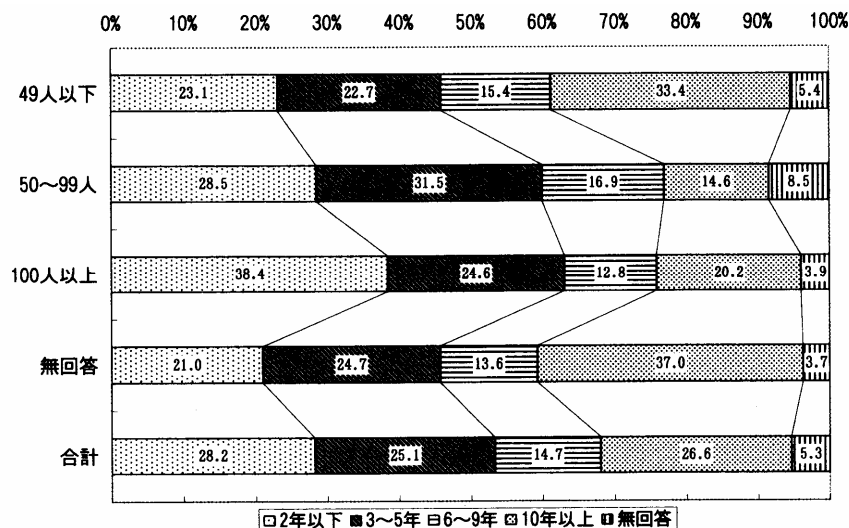


図 2-5-2-4 安全運転管理者の事業所従業員規模別在任年数構成

表 2-5-2-4 安全運転管理者の事業所従業員規模別在任年数構成

	2年以下	3～5年	6～9年	10年以上	無回答	合計
件数						
49人以下	69	68	46	100	16	299
50～99人	37	41	22	19	11	130
100人以上	78	50	26	41	8	203
無回答	17	20	11	30	3	81
合計	201	179	105	190	38	713
構成比						
49人以下	23.1	22.7	15.4	33.4	5.4	100.0
50～99人	28.5	31.5	16.9	14.6	8.5	100.0
100人以上	38.4	24.6	12.8	20.2	3.9	100.0
無回答	21.0	24.7	13.6	37.0	3.7	100.0
合計	28.2	25.1	14.7	26.6	5.3	100.0

5-3 勤続年数

安全運転管理者の平均勤続年数を業種別にみると、官公署・公社公団等の30.4年がもっとも長く、建設業の勤続年数の20.6年がもっとも短い。安全運転中央研修所講習受講事業所の平均勤続年数24.9年は一般事業所の24.4年とほとんど差はない（図2-5-3-1、表2-5-3-1）。

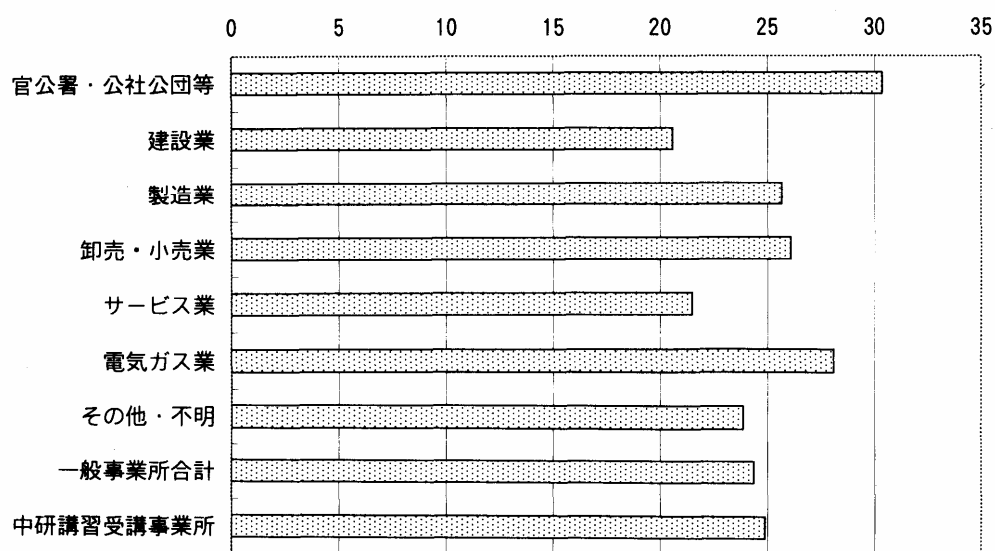


図2-5-3-1 業種別安全運転管理者の平均勤続年数

表2-5-3-1 業種別安全運転管理者の平均勤続年数

	平均	回答 事業所数
官公署・公社公団等	30.4	37
建設業	20.6	139
製造業	25.7	190
卸売・小売業	26.1	132
サービス業	21.5	72
電気ガス業	28.1	27
その他・不明	23.9	107
一般事業所合計	24.4	704
中研講習受講事業所	24.9	278

安全運転管理者の勤続年数構成を業種別にみると、官公署・公社公団等と電気ガス業は勤続年数20～29年と30年以上で100.0～92.5%になっている。それ以外の業種では10年未満9.0～21.1%、10～19年15.0～22.5%、20～29年24.0～32.9%、30年以上25.4～47.4%となっており、きわだった差はみられない（図2-5-3-2、表2-5-3-2）。

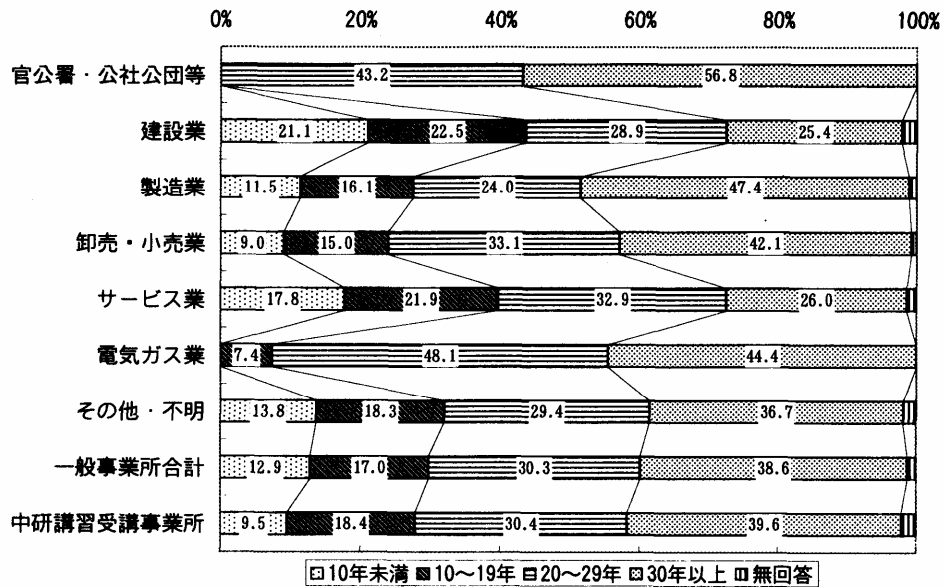


図 2-5-3-2 安全運転管理者の業種別勤続年数構成

表 2-5-3-2 安全運転管理者の業種別勤続年数構成

		10年未満	10～19年	20～29年	30年以上	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	0	0	16	21	0	37
	建設業	30	32	41	36	3	142
	製造業	22	31	46	91	2	192
	卸売・小売業	12	20	44	56	1	133
	サービス業	13	16	24	19	1	73
	電気ガス業	0	2	13	12	0	27
	その他・不明	15	20	32	40	2	109
	一般事業所合計	92	121	216	275	9	713
	中研講習受講事業所	27	52	86	112	6	283
構成比	官公署・公社公団等	0.0	0.0	43.2	56.8	0.0	100.0
	建設業	21.1	22.5	28.9	25.4	2.1	100.0
	製造業	11.5	16.1	24.0	47.4	1.0	100.0
	卸売・小売業	9.0	15.0	33.1	42.1	0.8	100.0
	サービス業	17.8	21.9	32.9	26.0	1.4	100.0
	電気ガス業	0.0	7.4	48.1	44.4	0.0	100.0
	その他・不明	13.8	18.3	29.4	36.7	1.8	100.0
	一般事業所合計	12.9	17.0	30.3	38.6	1.3	100.0
	中研講習受講事業所	9.5	18.4	30.4	39.6	2.1	100.0

安全運転管理者の平均勤続年数を事業所従業員規模別にみると、49人以下の事業所の平均22.6年、50～99人の事業所の22.8年に対し、100人以上の事業所では27.4年と平均勤続年数が約5年長い（図2-5-3-3、表2-5-3-3）。

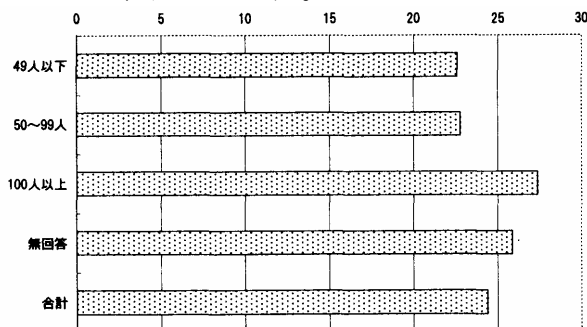


図 2-5-3-3 事業所従業員規模別安全運転管理者の平均勤続年数

表 2-5-3-3 事業所従業員規模別安全運転管理者の平均勤続年数

	平均	回答 事業所数
49人以下	22.6	294
50～99人	22.8	128
100人以上	27.4	202
無回答	25.9	80
合計	24.4	704

安全運転管理者の勤続年数構成を事業所従業員規模別にみると、49人以下の事業所では10年未満46人（15.4%）、10～19年65人（21.7%）、20～29年92人（30.8%）、30年以上91人（30.4%）である。50～99人の事業所では10年未満19人（14.6%）、10～19年24人（18.5%）、20～29年45人（34.6%）、30年以上40人（30.8%）である。100人以上の事業所では10年未満18人（8.9%）、10～19年20人（9.9%）、20～29年58人（28.6%）、30年以上106人（52.2%）である。事業所従業員規模が大きい事業所ほど長い勤続年数の比率が高い傾向がみられる（図2-5-3-4、表2-5-3-4）。

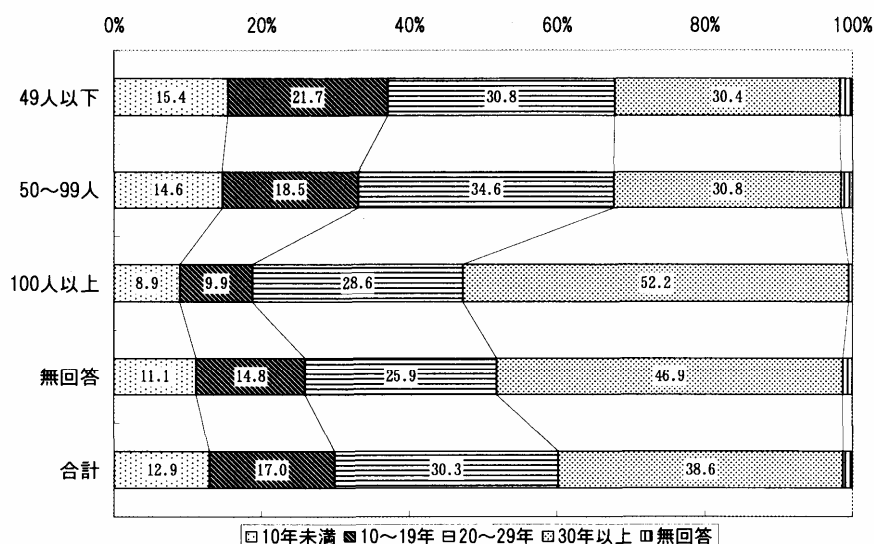


図 2-5-3-4 安全運転管理者の事業所従業員規模別勤続年数構成

表 2-5-3-4 安全運転管理者の事業所従業員規模別勤続年数構成

		10年未満	10～19年	20～29年	30年以上	無回答	合計
件数	49人以下	46	65	92	91	5	299
	50～99人	19	24	45	40	2	130
	100人以上	18	20	58	106	1	203
	無回答	9	12	21	38	1	81
	合計	92	121	216	275	9	713
構成比	49人以下	15.4	21.7	30.8	30.4	1.7	100.0
	50～99人	14.6	18.5	34.6	30.8	1.5	100.0
	100人以上	8.9	9.9	28.6	52.2	0.5	100.0
	無回答	11.1	14.8	25.9	46.9	1.2	100.0
	合計	12.9	17.0	30.3	38.6	1.3	100.0

5-4 役職

安全運転管理者の役職を質問した。一般事業所でもっとも多いのは「課長、課長代理相当職」で37.9%、次いで「本部長、部長相当職」が26.2%、「役員以上」が18.1%となっている。一般事業所では課長、課長代理相当職以上が全体の82.2%を占める。業種別にみると建設業と卸売・小売業で「役員以上」が2割以上となっており、役職が高位の安全運転管理者が多い。

講習受講事業所でも「課長、課長代理相当職」がもっとも多く、44.9%と半分近くを占める。以下、「本部長、部長相当職」が21.6%、「役員以上」が9.5%で、課長、課長代理相当職以上が全体の76.0%を占める（表2-5-4-1、図2-5-4-1）。

表 2-5-4-1 安全運転管理者の役職（平成12年4月現在）

	役員以上	本部長、 部長相当	課長、課 長代理相 当	係長相当	主任相当	係員	その他	無回答	合計
件数									
官公署・公社公団等	0	4	26	2	1	3	0	1	37
建設業	49	28	41	8	5	2	7	2	142
製造業	19	51	81	18	8	6	6	3	192
卸売・小売業	31	46	36	3	3	5	3	6	133
サービス業	14	22	22	3	2	1	3	6	73
電気ガス業	0	5	20	0	1	0	0	1	27
その他・不明	16	31	44	5	2	4	3	4	109
一般事業所合計	129	187	270	39	22	21	22	23	713
中研講習受講事業所	27	61	127	25	10	5	9	19	283
構成比									
官公署・公社公団等	0.0	10.8	70.3	5.4	2.7	8.1	0.0	2.7	100.0
建設業	34.5	19.7	28.9	5.6	3.5	1.4	4.9	1.4	100.0
製造業	9.9	26.6	42.2	9.4	4.2	3.1	3.1	1.6	100.0
卸売・小売業	23.3	34.6	27.1	2.3	2.3	3.8	2.3	4.5	100.0
サービス業	19.2	30.1	30.1	4.1	2.7	1.4	4.1	8.2	100.0
電気ガス業	0.0	18.5	74.1	0.0	3.7	0.0	0.0	3.7	100.0
その他・不明	14.7	28.4	40.4	4.6	1.8	3.7	2.8	3.7	100.0
一般事業所合計	18.1	26.2	37.9	5.5	3.1	2.9	3.1	3.2	100.0
中研講習受講事業所	9.5	21.6	44.9	8.8	3.5	1.8	3.2	6.7	100.0

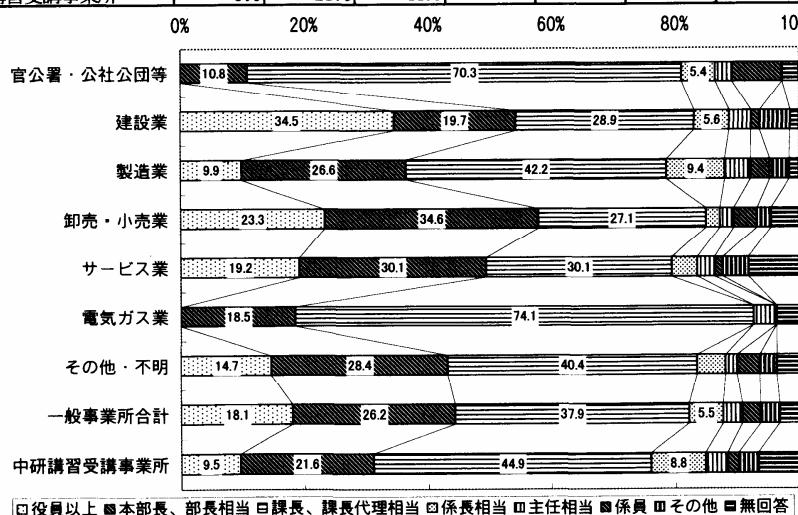


図 2-5-4-1 安全運転管理者の役職（平成12年4月現在）

事業所従業員規模別にみると、いずれの規模でも「課長、課長代理相当職」が最も多い。しかし「役員以上」の比率をみると、49人以下で26.4%、50～99人で17.7%、100人以上で6.9%と、規模が大きいほど上位の役員が安全運転管理者になっているケースが少ない（表2-5-4-2、図2-5-4-2）。

表 2-5-4-2 事業所従業員規模別安全運転管理者の役職（平成12年4月現在）

	役員以上	本部長、部長相当	課長、課長代理相当	係長相当	主任相当	係員	その他	無回答	合計
件数									
49人以下	79	59	97	16	15	11	8	14	299
50～99人	23	44	53	3	2	3	2	0	130
100人以上	14	56	97	16	3	6	6	5	203
無回答	13	28	23	4	2	1	6	4	81
合計	129	187	270	39	22	21	22	23	713
構成比									
49人以下	26.4	19.7	32.4	5.4	5.0	3.7	2.7	4.7	100.0
50～99人	17.7	33.8	40.8	2.3	1.5	2.3	1.5	0.0	100.0
100人以上	6.9	27.6	47.8	7.9	1.5	3.0	3.0	2.5	100.0
無回答	16.0	34.6	28.4	4.9	2.5	1.2	7.4	4.9	100.0
合計	18.1	26.2	37.9	5.5	3.1	2.9	3.1	3.2	100.0

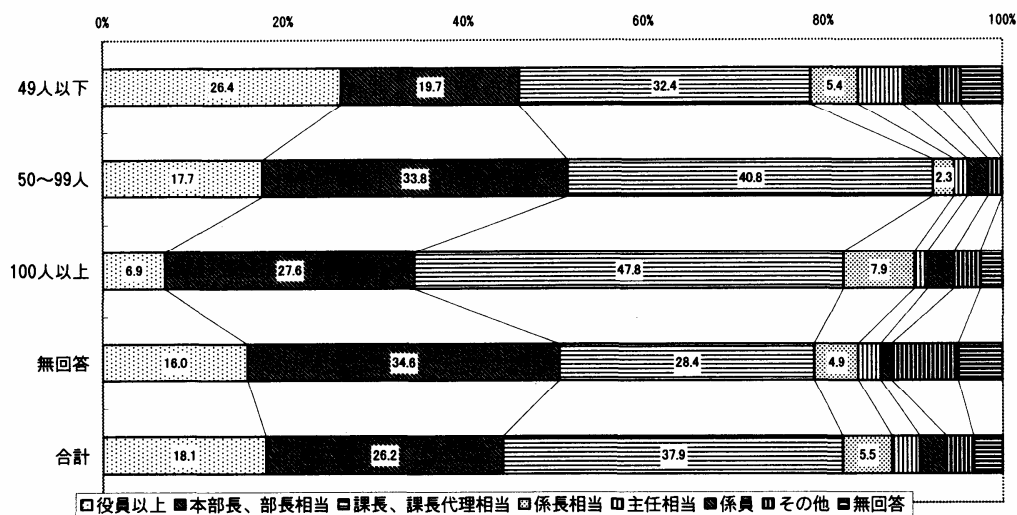


図 2-5-4-2 事業所の従業員規模別安全運転管理者の役職（平成12年4月現在）

5-5 法定研修以外の研修受講状況

5-5-1 研修受講の有無

「安全運転管理者を対象とする法定研修以外の研修を受けたことがありますか」という質問に対する回答を、業種別に集計した結果をみると、一般事業所全体では「なし」が62.6%、「あり」が23.3%、「無回答」が14.2%である。講習受講事業所は、「なし」が29.3%、「あり」が53.0%、「無回答」が17.7%である。一般事業所で「あり」の回答が多い業種は、建設業32.4%、その他の業種27.5%である（図2-5-5-1、表2-5-5-1）。

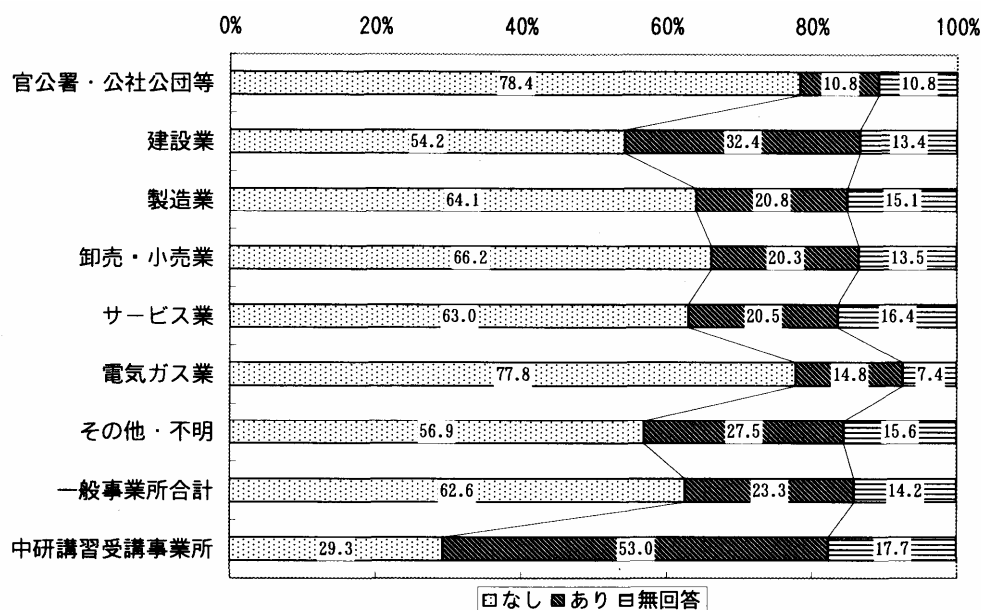


図2-5-5-1 法定研修以外の研修受講の有無（業種別）

表2-5-5-1 法定研修以外の研修受講の有無（業種別）

		なし	あり	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	29	4	4	37
	建設業	77	46	19	142
	製造業	123	40	29	192
	卸売・小売業	88	27	18	133
	サービス業	46	15	12	73
	電気ガス業	21	4	2	27
	その他・不明	62	30	17	109
	一般事業所合計	446	166	101	713
	中研講習受講事業所	83	150	50	283
構成比	官公署・公社公団等	78.4	10.8	10.8	100.0
	建設業	54.2	32.4	13.4	100.0
	製造業	64.1	20.8	15.1	100.0
	卸売・小売業	66.2	20.3	13.5	100.0
	サービス業	63.0	20.5	16.4	100.0
	電気ガス業	77.8	14.8	7.4	100.0
	その他・不明	56.9	27.5	15.6	100.0
	一般事業所合計	62.6	23.3	14.2	100.0
	中研講習受講事業所	29.3	53.0	17.7	100.0

法定研修以外の研修受講の有無を事業所従業員規模別にみると、すべての事業所従業員規模で「あり」は20.8～23.2%、「なし」は63.8～64.5%で差はほとんどみられない（図2-5-5-2、表2-5-5-2）。

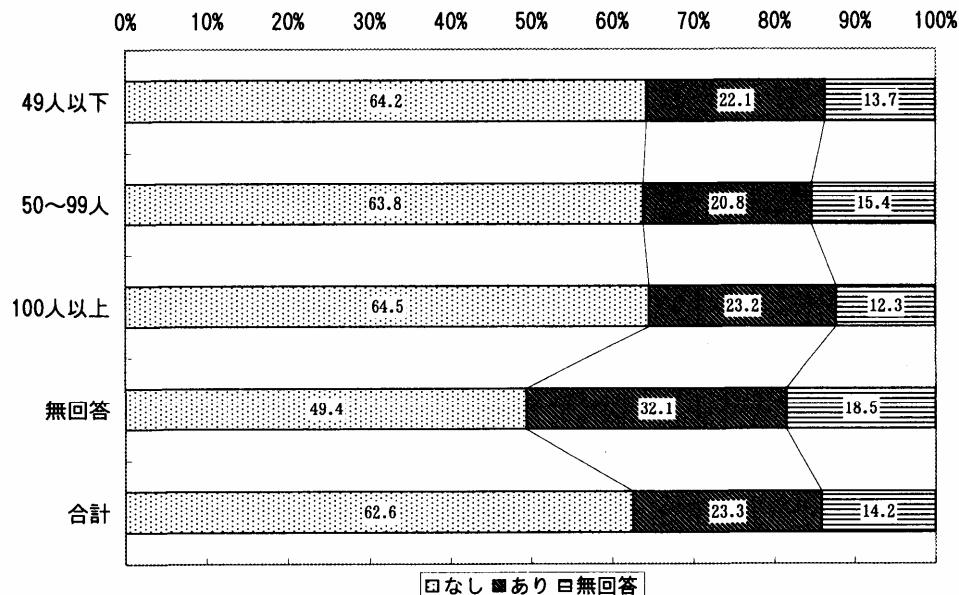


図2-5-5-2 法定研修以外の研修受講の有無（事業所従業員規模別）

表2-5-5-2 法定研修以外の研修受講の有無（事業所従業員規模別）

		なし	あり	無回答	合計
件数	49人以下	192	66	41	299
	50～99人	83	27	20	130
	100人以上	131	47	25	203
	無回答	40	26	15	81
	合計	446	166	101	713
構成比	49人以下	64.2	22.1	13.7	100.0
	50～99人	63.8	20.8	15.4	100.0
	100人以上	64.5	23.2	12.3	100.0
	無回答	49.4	32.1	18.5	100.0
	合計	62.6	23.3	14.2	100.0

5-5-2 研修の内容

「安全運転管理者を対象とする法定研修以外の研修を受けたことがありますか」という質問に「あり」と回答した調査対象者に、受講した研修の具体的な名称を記入していただき、それを集計した結果をみると、一般事業所全体では、自動車安全運転センターの安全運転管理者研修を受講した人が70人（回答者の42.2%）、その他の機関の安全運転管理者研修を受講した人が47人（同28.3%）、自動車安全運転センターのその他の研修を受講した人が35人（同21.1%）、その他の機関のその他の研修を受講した人が24人（同14.5%）である。

講習受講事業所では、自動車安全運転センターの安全運転管理者研修を受講した人が107人（回答者の71.3%）、その他の機関の安全運転管理者研修を受講した人が30人（同20.0%）、自動車安全運転センターのその他の研修を受講した人が23人（同15.3%）、その他の機関のその他の研修を受講した人が13人（同8.7%）である。業種別では、回答者が多くないので研修内容の差は明らかではない（表2-5-5-3）。

法定研修以外の研修受講者の受講研修内容を事業所従業員規模別にみると、49人以下の事業所の回答者は66人で最も多く、そのうち自動車安全運転センターの安全運転管理者研修を受講した人が26人（回答者の39.4%）である。50～99人の事業所の回答者は27人と少なく、そのうち10人（同37.0%）が自動車安全運転センターの安全運転管理者研修を受講した人である。100人以上の事業所の回答者は47人で、そのうち22人（同46.8%）が自動車安全運転センターの安全運転管理者研修を受講した人である（表2-5-5-4）。

表 2-5-5-3 法定研修以外の研修受講者の研修内容（業種別）

		安全運転 センター の安全運 転管理者 研修	安全運転 センター のその他 研修	その他機 関の安全 運転管理 者研修	その他機 関のその 他研修	その他	無回答	合計
件 数	官公署・公社公団等	2	0	1	1	1	0	4
	建設業	20	9	15	5	3	0	46
	製造業	17	5	10	11	3	2	40
	卸売・小売業	13	5	6	4	1	0	27
	サービス業	7	3	5	0	1	0	15
	電気ガス業	1	1	1	1	1	0	4
	その他・不明	10	12	9	2	4	1	30
	一般事業所合計	70	35	47	24	14	3	166
	中研講習受講事業所	107	23	30	13	6	2	150
構 成 比	官公署・公社公団等	50.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	100.0
	建設業	43.5	19.6	32.6	10.9	6.5	0.0	100.0
	製造業	42.5	12.5	25.0	27.5	7.5	5.0	100.0
	卸売・小売業	48.1	18.5	22.2	14.8	3.7	0.0	100.0
	サービス業	46.7	20.0	33.3	0.0	6.7	0.0	100.0
	電気ガス業	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	0.0	100.0
	その他・不明	33.3	40.0	30.0	6.7	13.3	3.3	100.0
	一般事業所合計	42.2	21.1	28.3	14.5	8.4	1.8	100.0
	中研講習受講事業所	71.3	15.3	20.0	8.7	4.0	1.3	100.0

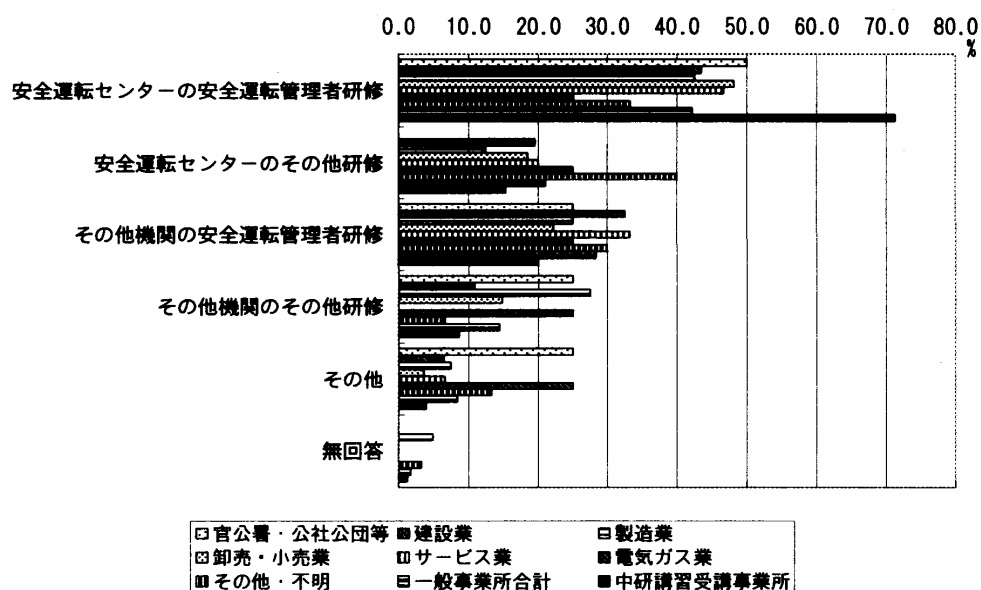


図 2-5-5-3 法定研修以外の研修受講者の研修内容（業種別）

表 2-5-5-4 法定研修以外の研修受講者の研修内容（事業所従業員規模別）

		安全運転 センターの 安全運転 管理者 研修	安全運転 センター のその他 研修	その他機 関の安全 運転管理 者研修	その他機 関のその 他研修	その他	無回答	合計
件数	49人以下	26	15	19	5	4	1	66
	50～99人	10	6	7	3	4	1	27
	100人以上	22	8	15	13	4	0	47
	無回答	12	6	6	3	2	1	26
	合計	70	35	47	24	14	3	166
構成比	49人以下	39.4	22.7	28.8	7.6	6.1	1.5	100.0
	50～99人	37.0	22.2	25.9	11.1	14.8	3.7	100.0
	100人以上	46.8	17.0	31.9	27.7	8.5	0.0	100.0
	無回答	46.2	23.1	23.1	11.5	7.7	3.8	100.0
	合計	42.2	21.1	28.3	14.5	8.4	1.8	100.0

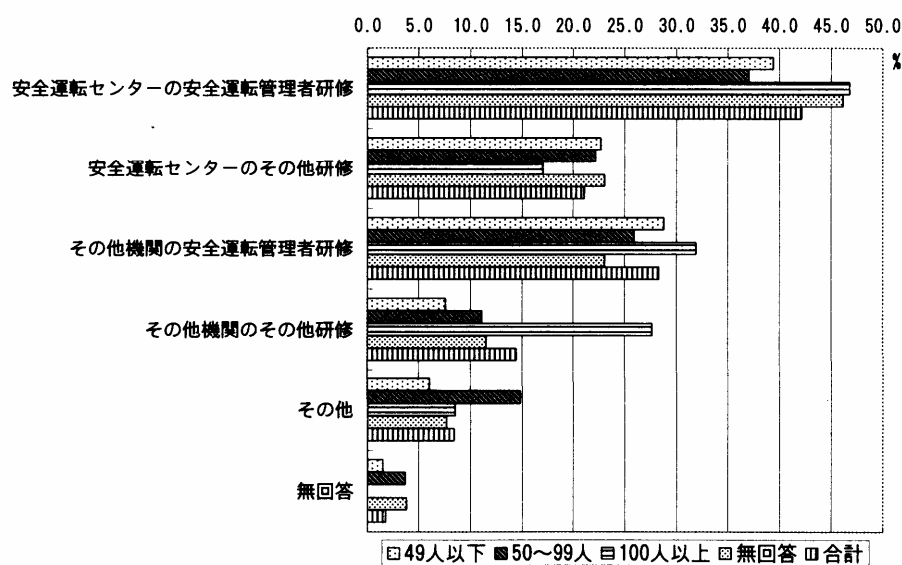


表 2-5-5-4 法定研修以外の研修受講者の研修内容（事業所従業員規模別）

5-6 業務に関連する保有資格状況

「安全運転管理者の業務に関する資格をお持ちですか」という質問に対する回答を、業種別に集計した結果をみると、一般事業所全体では「なし」が85.6%、「あり」が9.1%、「無回答」が5.3%である。講習受講事業所は、「なし」が82.0%、「あり」が10.2%、「無回答」が7.8%である。一般事業所で「あり」の回答がやや多い業種は、サービス業13.7%、その他の業種11.9%、製造業10.4%である（図2-5-6-1、表2-5-6-1）。

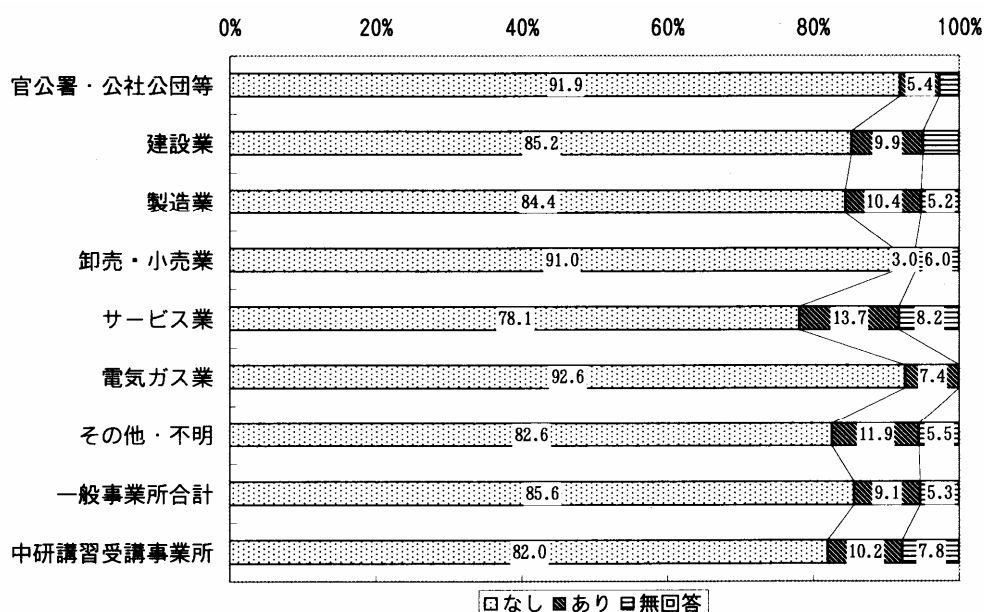


図2-5-6-1 安全運転管理者の業務に関する資格の有無（業種別）

表2-5-6-1 安全運転管理者の業務に関する資格の有無（業種別）

		なし	あり	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	34	2	1	37
	建設業	121	14	7	142
	製造業	162	20	10	192
	卸売・小売業	121	4	8	133
	サービス業	57	10	6	73
	電気ガス業	25	2	0	27
	その他・不明	90	13	6	109
	一般事業所合計	610	65	38	713
	中研講習受講事業所	232	29	22	283
構成比	官公署・公社公団等	91.9	5.4	2.7	100.0
	建設業	85.2	9.9	4.9	100.0
	製造業	84.4	10.4	5.2	100.0
	卸売・小売業	91.0	3.0	6.0	100.0
	サービス業	78.1	13.7	8.2	100.0
	電気ガス業	92.6	7.4	0.0	100.0
	その他・不明	82.6	11.9	5.5	100.0
	一般事業所合計	85.6	9.1	5.3	100.0
	中研講習受講事業所	82.0	10.2	7.8	100.0

「安全運転管理者の業務に関する資格をお持ちですか」という質問に対する回答を、事業所従業員規模別に集計した結果をみると、49人以下の事業所は「なし」が89.0%、「あり」

が6.4%、「無回答」が4.7%である。50～99人の事業所は「なし」が80.0%、「あり」が13.1%、「無回答」が6.9%である。100人以上の事業所は「なし」が84.2%、「あり」が11.3%、「無回答」が4.4%である。小規模の事業所に比べ、大規模と中規模の事業所は「あり」の回答がやや多い（図2-5-6-2、表2-5-6-2）。

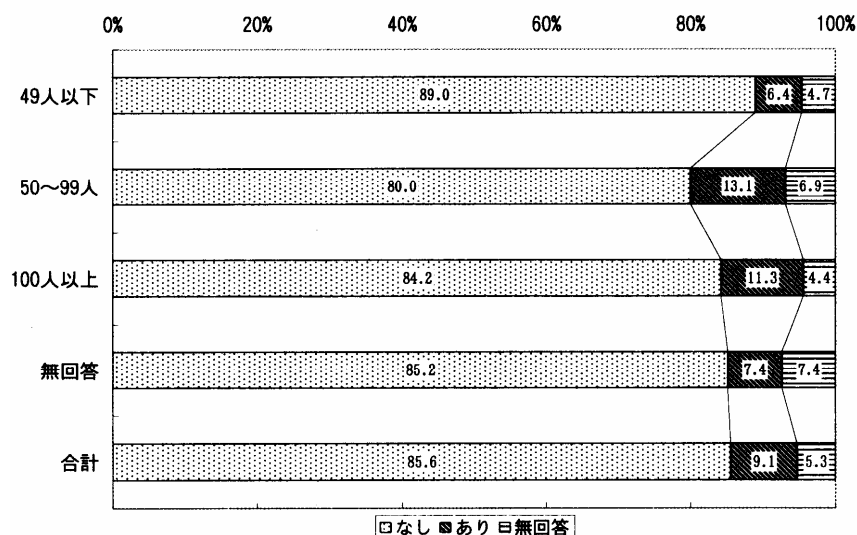


図2-5-6-2 安全運転管理者の業務に関する資格の有無（事業所従業員規模別）

表2-5-6-2 安全運転管理者の業務に関する資格の有無（事業所従業員規模別）

		なし	あり	無回答	合計
件数	49人以下	266	19	14	299
	50～99人	104	17	9	130
	100人以上	171	23	9	203
	無回答	69	6	6	81
	合計	610	65	38	713
構成比	49人以下	89.0	6.4	4.7	100.0
	50～99人	80.0	13.1	6.9	100.0
	100人以上	84.2	11.3	4.4	100.0
	無回答	85.2	7.4	7.4	100.0
	合計	85.6	9.1	5.3	100.0

第6章 安全運転管理者の業務・役割

6-1 安全運転管理業務と他業務の兼任状況

6-1-1 他の業務との兼任の有無

安全運転管理者が他の業務を兼任しているかどうかを質問した。安全運転管理者が他の業務を兼任しているケースが圧倒的に多く、一般事業所で85.6%、講習受講事業所で79.5%が兼任である。専任の比率は一般事業所で3.1%、講習受講事業所で6.0%とわずかなである。

一般事業所を業種別にみても、いずれでも専任の安全運転管理者の比率は低く、もっとも高い官公署・公社公団等でも5.4%にすぎない（図2-6-1-1、表2-6-1-1）。

一般事業所を事業所従業員規模別にみても、いずれも専任の安全運転管理者の比率は低く、もっとも高い49人以下の事業所でも4.0%にすぎない（図2-6-1-2、表2-6-1-2）。

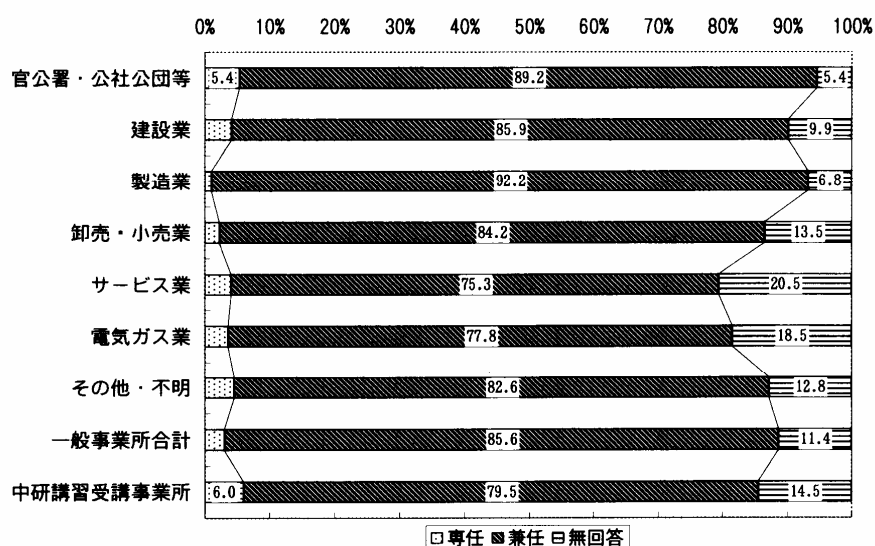


図2-6-1-1 安全運転管理業務と他業務の兼任状況（業種別）

表2-6-1-1 安全運転管理業務と他業務の兼任状況（業種別）

		専任	兼任	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	2	33	2	37
	建設業	6	122	14	142
	製造業	2	177	13	192
	卸売・小売業	3	112	18	133
	サービス業	3	55	15	73
	電気ガス業	1	21	5	27
	その他・不明	5	90	14	109
	一般事業所合計	22	610	81	713
	中研講習受講事業所	17	225	41	283
構成比	官公署・公社公団等	5.4	89.2	5.4	100.0
	建設業	4.2	85.9	9.9	100.0
	製造業	1.0	92.2	6.8	100.0
	卸売・小売業	2.3	84.2	13.5	100.0
	サービス業	4.1	75.3	20.5	100.0
	電気ガス業	3.7	77.8	18.5	100.0
	その他・不明	4.6	82.6	12.8	100.0
	一般事業所合計	3.1	85.6	11.4	100.0
	中研講習受講事業所	6.0	79.5	14.5	100.0

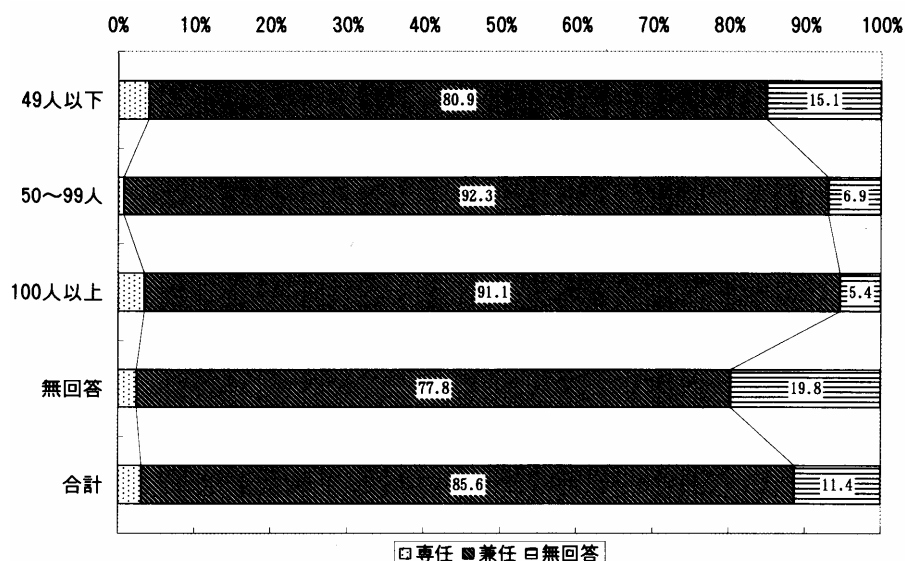


図 2-6-1-2 安全運転管理業務と他業務の兼任状況（事業所従業員規模別）

表 2-6-1-2 安全運転管理業務と他業務の兼任状況（事業所従業員規模別）

		専任	兼任	無回答	合計
件数	49人以下	12	242	45	299
	50～99人	1	120	9	130
	100人以上	7	185	11	203
	無回答	2	63	16	81
	合計	22	610	81	713
構成比	49人以下	4.0	80.9	15.1	100.0
	50～99人	0.8	92.3	6.9	100.0
	100人以上	3.4	91.1	5.4	100.0
	無回答	2.5	77.8	19.8	100.0
	合計	3.1	85.6	11.4	100.0

6-1-2 兼任者の安全運転管理者としての業務比率

他の業務と兼任をしている安全運転管理者に対して、全体の業務時間の内、何割位を安全運転管理者としての業務にあてているかを質問した。一般事業所の兼任者の安全運転管理者としての業務比率は「1割未満」60.4%と「1割以上3割未満」24.5%で全体の84.9%を占めている（図2-6-1-3、表2-6-1-3）。兼任者の安全運転管理者としての業務比率を、業種別にみると、各業種とも「1割未満」が5割を超え、「1割以上3割未満」を合わせると約8割になっている。「10割（専任）」の比率はもっとも高い官公署・公社公団等でも5.4%にすぎない。講習受講事業所は「1割未満」は49.8%で一般事業所より低い、「1割以上3割未満」25.4%を合わせると75.2%になり一般事業所とあまり変わらない（図2-6-1-3、表2-6-1-3）。

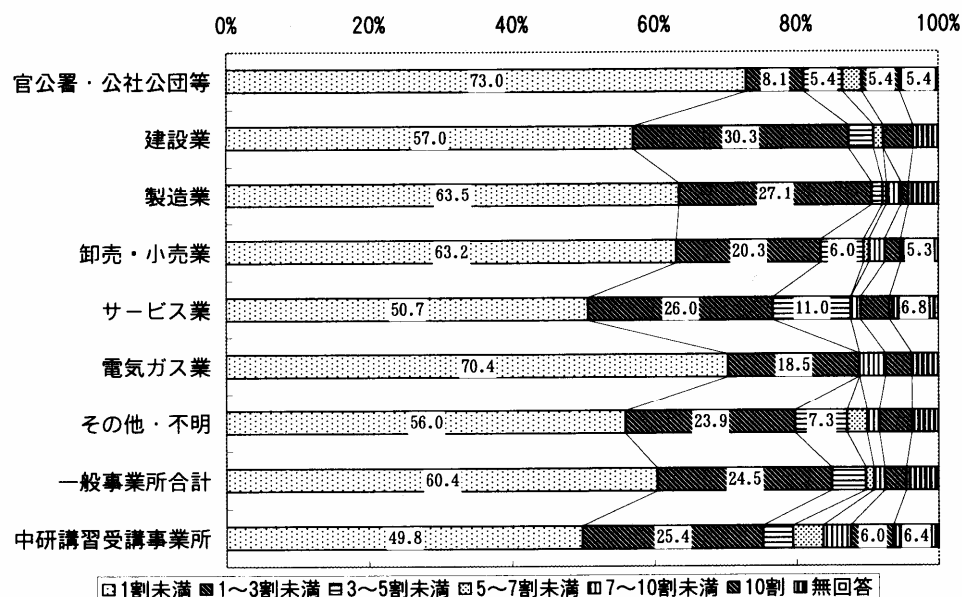


図 2-6-1-3 兼任者の安全運転管理者としての業務比率（業種別）

表 2-6-1-3 兼任者の安全運転管理者としての業務比率（業種別）

	1割未満	1~3割未満	3~5割未満	5~7割未満	7~10割未満	10割	無回答	合計
件数								
官公署・公社公団等	27	3	2	1	0	2	2	37
建設業	81	43	5	2	0	6	5	142
製造業	122	52	3	1	4	2	8	192
卸売・小売業	84	27	8	1	3	3	7	133
サービス業	37	19	8	0	1	3	5	73
電気ガス業	19	5	0	0	1	1	1	27
その他・不明	61	26	8	3	2	5	4	109
一般事業所合計	431	175	34	8	11	22	32	713
中研講習受講事業所	141	72	12	12	11	17	18	283
構成比								
官公署・公社公団等	73.0	8.1	5.4	2.7	0.0	5.4	5.4	100.0
建設業	57.0	30.3	3.5	1.4	0.0	4.2	3.5	100.0
製造業	63.5	27.1	1.6	0.5	2.1	1.0	4.2	100.0
卸売・小売業	63.2	20.3	6.0	0.8	2.3	2.3	5.3	100.0
サービス業	50.7	26.0	11.0	0.0	1.4	4.1	6.8	100.0
電気ガス業	70.4	18.5	0.0	0.0	3.7	3.7	3.7	100.0
その他・不明	56.0	23.9	7.3	2.8	1.8	4.6	3.7	100.0
一般事業所合計	60.4	24.5	4.8	1.1	1.5	3.1	4.5	100.0
中研講習受講事業所	49.8	25.4	4.2	4.2	3.9	6.0	6.4	100.0

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、「1割未満」の比率は49人以下61.9%、50～99人66.2%、100人以上57.1%で、「10割（専任）」の比率は49人以下4.0%、50～99人0.8%、100人以上3.4%となっており、50～99人の事業所では安全運転管理者としての業務比率が低い傾向がみられる（図2-6-1-4、表2-6-1-4）。

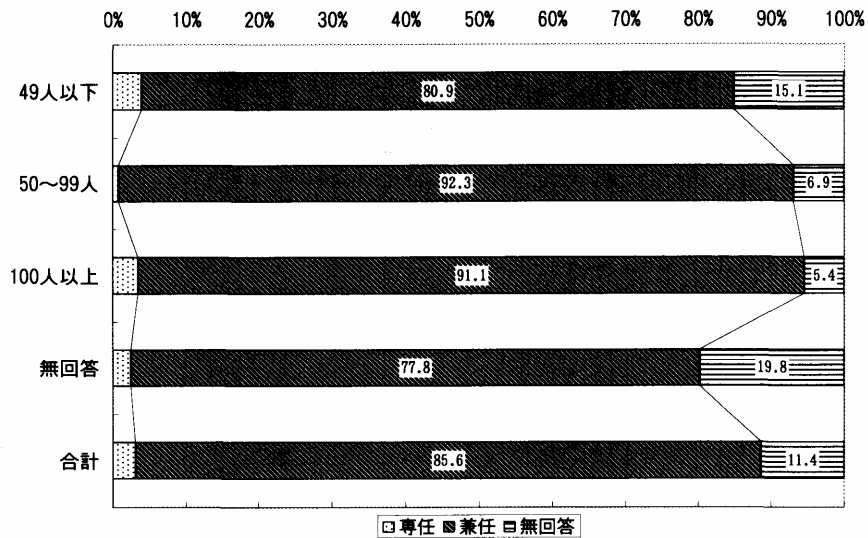


図 2-6-1-4 兼任者の安全運転管理者としての業務比率（事業所従業員規模別）

表 2-6-1-4 兼任者の安全運転管理者としての業務比率（事業所従業員規模別）

		1割未満	1～3割未満	3～5割未満	5～7割未満	7～10割未満	10割	無回答	合計
件数	49人以下	185	63	13	2	4	12	20	299
	50～99人	86	30	6	3	2	1	2	130
	100人以上	116	59	10	1	3	7	7	203
	無回答	44	23	5	2	2	2	3	81
	合計	431	175	34	8	11	22	32	713
構成比	49人以下	61.9	21.1	4.3	0.7	1.3	4.0	6.7	100.0
	50～99人	66.2	23.1	4.6	2.3	1.5	0.8	1.5	100.0
	100人以上	57.1	29.1	4.9	0.5	1.5	3.4	3.4	100.0
	無回答	54.3	28.4	6.2	2.5	2.5	2.5	3.7	100.0
	合計	60.4	24.5	4.8	1.1	1.5	3.1	4.5	100.0

6-2 安全運転管理者への手当の支給状況

6-2-1 手当の支給事業所の比率

安全運転管理者に特別な手当が支給されているかを質問した結果、手当が支給されているのは一般事業所で3.4%、講習受講事業所で3.2%ときわめてわずかである。

一般事業所を業種別にみると、支給している比率がやや高いのは製造業の7.3%である。これ以外の業種では、支給しているのはいずれも5%以下の比率である。特に比率が低いのは電気ガス業の0.0%である（図2-6-2-1、表2-6-2-1）。

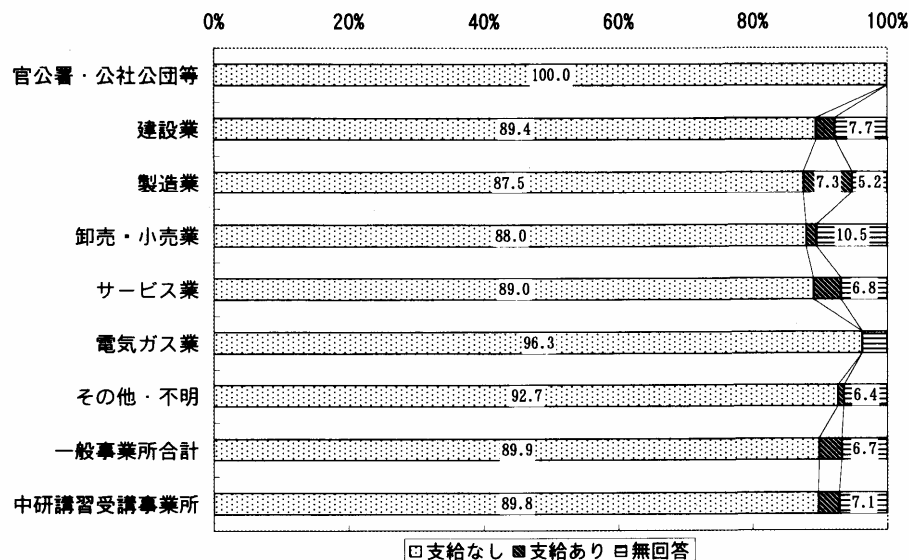


図2-6-2-1 安全運転管理者手当の支給事業所の比率（業種別）

表2-6-2-1 安全運転管理者手当の支給事業所の比率（業種別）

		支給なし	支給あり	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	37	0	0	37
	建設業	127	4	11	142
	製造業	168	14	10	192
	卸売・小売業	117	2	14	133
	サービス業	65	3	5	73
	電気ガス業	26	0	1	27
	その他・不明	101	1	7	109
	一般事業所合計	641	24	48	713
	中研講習受講事業所	254	9	20	283
構成比	官公署・公社公団等	100.0	0.0	0.0	100.0
	建設業	89.4	2.8	7.7	100.0
	製造業	87.5	7.3	5.2	100.0
	卸売・小売業	88.0	1.5	10.5	100.0
	サービス業	89.0	4.1	6.8	100.0
	電気ガス業	96.3	0.0	3.7	100.0
	その他・不明	92.7	0.9	6.4	100.0
	一般事業所合計	89.9	3.4	6.7	100.0
	中研講習受講事業所	89.8	3.2	7.1	100.0

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、支給している比率は49人以下で1.7%、50～99人で5.4%、100人以上で3.9%となっており、小規模事業所の支給比率はやや低い（図2-6-2-2、表2-6-2-2）。

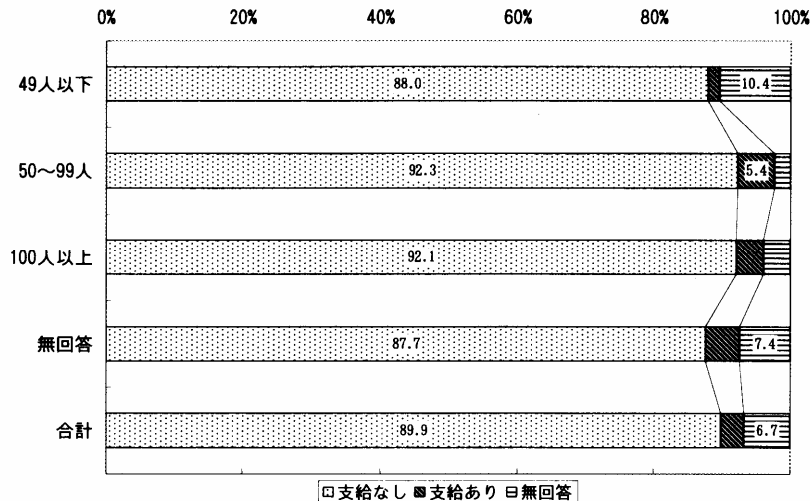


図 2-6-2-2 安全運転管理者手当の支給事業所の比率（事業所従業員規模別）

表 2-6-2-2 安全運転管理者手当の支給事業所の比率（事業所従業員規模別）

		支給なし	支給あり	無回答	合計
件数	49人以下	263	5	31	299
	50～99人	120	7	3	130
	100人以上	187	8	8	203
	無回答	71	4	6	81
	合計	641	24	48	713
構成比	49人以下	88.0	1.7	10.4	100.0
	50～99人	92.3	5.4	2.3	100.0
	100人以上	92.1	3.9	3.9	100.0
	無回答	87.7	4.9	7.4	100.0
	合計	89.9	3.4	6.7	100.0

6-2-2 手当の支給額

安全運転管理者に手当を支給している事業所に具体的な金額を質問した。ここでは、手当を支給している事業所が少ないため業種、規模別にみていないが、一般事業所の支給額は平均4,688円である。講習受講事業所の支給額は平均13,578円で、一般事業所の約3倍に近い金額となっている（図2-6-2-3、表2-6-2-3）

表 2-6-2-3 安全運転管理者の手当の額

	平均	回答事業所数
一般事業所合計	4,688	24
中研講習受講事業所	13,578	9

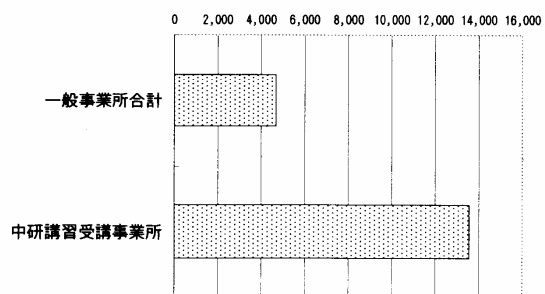


図 2-6-2-3 安全運転管理者の手当の額

6-3 安全運転管理業務に対する権限

12項目を提示して、それぞれに対して安全運転管理者が決定権をもっているかどうかを質問した。質問した項目は次の12項目についてである。

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

回答は、次の3種類から選択する方式としている。

- ① 決定権を持つ。
- ② 決定権はないが、実質的には安全運転管理者が決めている。
- ③ 権限はない。

6-3-1 12項目における安全運転管理者の権限

安全運転管理者の権限について質問した12項目に対する一般事業所の回答を一覧すると、「決定権を持つ」と「実質的決定権を持つ」を合わせた「決定権ありの比率」とする回答が過半数を超えているのは、運転者教育計画の作成（68.5%）、優良運転者の表彰、推薦（68.3%）、車両の保管及び整備のための施設の新設、改善（62.8%）、使用車両の決定（56.6%）、車両の廃車（56.1%）、車両の購入（50.1%）の6項目である。

逆に「決定権はない」とする回答が過半数を超えているのは、運転者の昇格（62.3%）、運転者の採用（58.6%）、運転者の配置転換（55.7%）の3項目であり、いずれも運転者の人事に関するものである。また、「決定権はない」とする回答が4割を超えているのは、運転者のための各種施設（休憩所等）の新設、改善（47.4%）、乗務員の割当（45.3%）、運行計画の作成（40.5%）の3項目であり、これも運転者の労務管理に関わるものである。

このことから推察すると、安全運転管理者の権限は運転者に対する教育と表彰以外は、車両管理に関わることに限定されている事業所が多いことがうかがわれる（図2-6-3-1、表2-6-3-1）。

表 2-6-3-1 安全運転管理者の権限保有状況

		決定権を 持つ	実質的決定 権を持つ	決定権は ない	無回答	合計
件数	運行計画の作成	163	183	289	78	713
	乗務員の割当	134	174	323	82	713
	使用車両の決定	190	214	251	58	713
	運転者教育計画の作成	228	260	152	73	713
	運転者の採用	91	120	418	84	713
	運転者の昇格	78	101	444	90	713
	運転者の配置転換	98	134	397	84	713
	優良運転者の表彰、推薦	244	243	166	60	713
	車両の保管及び整備の ための施設の新設、改善	179	269	212	53	713
	運転者のための各種施設 (休憩所等)の新設、改善	97	183	340	93	713
	車両の廃車	175	225	267	46	713
	車両の購入	149	208	313	43	713
構成比	運行計画の作成	22.9	25.7	40.5	10.9	100.0
	乗務員の割当	18.8	24.4	45.3	11.5	100.0
	使用車両の決定	26.6	30.0	35.2	8.1	100.0
	運転者教育計画の作成	32.0	36.5	21.3	10.2	100.0
	運転者の採用	12.8	16.8	58.6	11.8	100.0
	運転者の昇格	10.9	14.2	62.3	12.6	100.0
	運転者の配置転換	13.7	18.8	55.7	11.8	100.0
	優良運転者の表彰、推薦	34.2	34.1	23.3	8.4	100.0
	車両の保管及び整備の ための施設の新設、改善	25.1	37.7	29.7	7.4	100.0
	運転者のための各種施設 (休憩所等)の新設、改善	13.6	25.7	47.7	13.0	100.0
	車両の廃車	24.5	31.6	37.4	6.5	100.0
	車両の購入	20.9	29.2	43.9	6.0	100.0

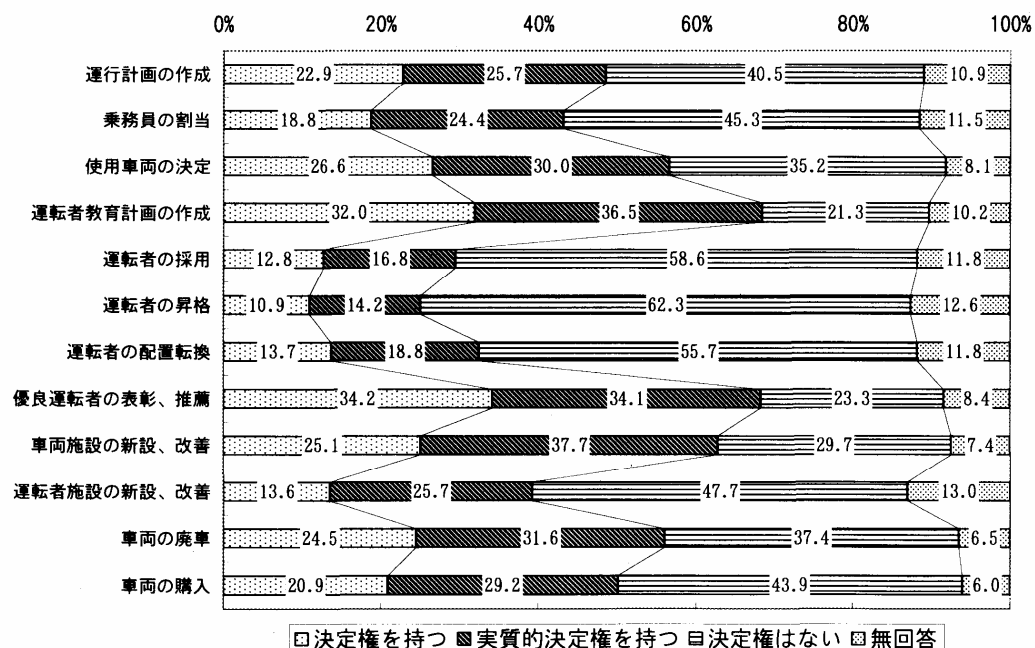


図 2-6-3-1 安全運転管理者の権限保有状況

6-3-2 業種別、事業所従業員規模別の傾向

安全運転管理者の権限について質問した12項目に対する回答について、「決定権を持つ」と「実質的決定権を持つ」を合わせた「決定権ありの比率」をみると、一般事業所でこの比率が過半数を超えているのは先に見た、運転者教育計画の作成（68.4%）、優良運転者の表彰、推薦（68.3%）、車両の保管及び整備のための施設の新設、改善（62.8%）、使用車両の決定（56.7%）、車両の廃車（56.1%）、車両の購入（50.1%）の6項目である。講習受講事業所では、この比率が過半数を超えているのは、運転者教育計画の作成（66.8%）、優良運転者の表彰、推薦（58.7%）、使用車両の決定（50.2%）の3項目だけである（表2-6-3-2）。

業種別にみると、「決定権ありの比率」が過半数を超えている項目数のもっとも多いのは建設業で8項目であり、もっとも少ないのは官公署・公社公団等で3項目である。

事業所従業員規模別にみると、49人以下では「決定権ありの比率」が過半数を超えているのは7項目、50～99人では5項目、100人以上では4項目となっており、事業所の規模が大きくなるにつれ決定権の範囲が狭い事業所が多くなっている。

表2-6-3-2 「決定権あり」の事業所比率（業種別・事業所従業員規模別）

		運行計画の作成	乗務員の割当	使用車両の決定	の運転者教育計画	運転者の採用	運転者の昇格	運転配置者の換	優良運転者の表彰、推薦	改善のための施設の新設、改善	車両の保管及び整備のための施設の新設、改善	車両の廃車	車両の購入	平均
業種 調査対象別	官公署・公社公団等	54.1	48.6	51.4	67.6	16.2	18.9	32.4	48.6	29.7	21.6	27.0	18.9	36.3
	建設業	57.7	50.0	58.5	72.5	38.7	35.2	42.3	78.9	69.0	43.0	62.7	55.6	55.3
	製造業	36.5	32.3	50.5	69.3	25.5	16.1	22.4	71.4	65.1	37.0	61.5	54.7	45.2
	卸売・小売業	43.6	39.8	59.4	63.9	30.1	24.8	32.3	62.4	64.7	35.3	57.9	54.1	47.4
	サービス業	57.5	49.3	57.5	64.4	32.9	28.8	38.4	63.0	60.3	42.5	49.3	43.8	49.0
	電気ガス業	48.1	37.0	59.3	81.5	11.1	11.1	14.8	63.0	74.1	44.4	59.3	55.6	46.6
	その他・不明	56.0	53.2	62.4	67.0	31.2	31.2	38.5	67.9	58.7	45.9	49.5	43.1	50.4
	一般事業所合計	48.5	43.2	56.7	68.4	29.6	25.1	32.5	68.3	62.8	39.3	56.1	50.1	48.4
	中研講習受講事業所	47.3	42.0	50.2	66.8	27.9	25.1	31.8	58.7	49.5	33.6	45.2	39.2	43.1
一般事業所 規模別	49人以下	50.8	48.8	59.9	61.9	32.1	29.4	38.1	64.2	65.2	39.8	56.9	50.8	49.8
	50～99人	43.8	36.9	58.5	72.3	34.6	27.7	33.1	74.6	58.5	40.0	57.7	49.2	48.9
	100人以上	46.8	37.9	49.8	75.4	22.7	16.7	23.2	69.5	61.1	39.9	53.7	47.8	45.4
	無回答	51.9	45.7	59.3	69.1	29.6	25.9	34.6	70.4	65.4	34.6	56.8	54.3	49.8
	合計	48.5	43.2	56.7	68.4	29.6	25.1	32.5	68.3	62.8	39.3	56.1	50.1	48.4

注1：安全運転管理者が「決定権を持つ」あるいは「実質的に決定権を持つ」と回答した比率の合計を示している。

注2：右端の「平均」の欄には、12項目の構成比の平均を示している。

6-4 安全運転管理者の業務

以下の16種類の業務を示して、平成12年4月現在と平成9年当時について安全運転管理者の業務となっているものに、いくつでも○印をつける方式で質問した。

1. 朝礼（点呼）の実施
2. 運転者に対する運行上必要な指示
3. 運転不適任者の発見（健康状態、服装）
4. 日常点検実施の確認
5. 運転日報等の点検
6. タコグラフの管理
7. 鍵の保管
8. 駐車場の管理
9. 運転者教育のための講習会の実施
10. 社内免許審査の実施
11. 事故時の処置
12. 事故運転者の指導
13. 事故原因の分析
14. 運転者の勤務評定
15. 任意保険加入の手続
16. その他

6-4-1 現在の安全運転管理者の業務

一般事業所で安全運転管理者の業務としてあげている比率の高いのは「事故時の処置」（業務となっている事業所が74.5%）、「駐車場の管理」（同65.4%）、「運転者に対する運行上必要な指示」（同64.9%）、「事故運転者の指導」（同64.2%）、「運転者の勤務評定」（同64.2%）、「鍵の保管」（同56.4%）、「運転日報等の点検」（同55.4%）等で、5割を超しているのは11項目である。安全運転管理者の業務としてあげている事業所の比率がもっとも少ないのは「タコグラフの管理」（同9.0%）で、次いで「社内免許の審査」（同27.2%）である。

講習受講事業所で安全運転管理者の業務としてあげられている比率が高いのは、「事故時の処置」（業務としている事業所が70.3%）、「事故運転者の指導」（同66.1%）、「運転者の勤務評定」（同66.1%）、「運転者に対する運行上必要な指示」（同65.4%）等で、5割を超しているのは11項目ある。

一般事業所を業種別にみると、すべての業種で過半数の事業所が安全運転管理者の業務としているのは、「事故時の処置」「駐車場の管理」「運転者に対する運行上必要な指示」「事故運転者の指導」「運転者の勤務評定」「鍵の保管」の6項目である。5割を超えている項目がもっとも多いのは、建設業で12項目、次いで官公署・公社公団等と電気ガス業、その

他の業種でいずれも11項目である（表2-6-4-1）。

一般事業所を事業所従業員規模別にみるともっとも差が大きいのは「運転者教育のための講習会の実施」で、49人以下では41.1%、50～99人では59.2%、100人以上では68.5%となっており、規模が大きいほどこの項目を安全運転管理者の業務とする事業所が多い。

「事故運転者の指導」についても、49人以下では56.9%、50～99人では70.8%、100人以上では72.4%となっており、「事故原因の分析」についても、49人以下では47.2%、50～99人では61.5%、100人以上では65.0%となっており、いずれも規模の大きい事業所ほど事故再発防止の施策が安全運転管理者の重要な業務になっていることがうかがわれる（表2-6-4-2）。

表 2-6-4-1 安全運転管理者の業務としている事業所比率（業種別）

	朝礼（点呼）の実施	運転者に対する指示	運転不適任者の発見（健康状態、服装）	日常点検実施の確認	運転日報等の点検	タコグラフの管理	鍵の保管	駐車場の管理	講習会の実施のための	社内免許の審査	事故時の処置	事故運転者の指導	事故原因の分析	運転者の勤務評定	任意保険加入の手続	その他	事業所数
官公署・公社公団等	43.2	78.4	62.2	62.2	73.0	2.7	56.8	54.1	67.6	32.4	70.3	75.7	51.4	75.7	21.6	5.4	37
建設業	40.1	65.5	56.3	52.8	53.5	12.0	59.9	64.1	52.1	35.2	76.8	70.4	61.3	70.4	51.4	1.4	142
製造業	23.4	57.8	42.2	45.8	56.3	8.9	52.1	68.8	59.4	24.0	77.1	62.5	58.9	62.5	50.5	1.0	192
卸売・小売業	33.1	59.4	43.6	42.9	47.4	1.5	56.4	66.2	41.4	24.1	72.2	60.9	43.6	60.9	49.6	0.8	133
サービス業	41.1	78.1	49.3	53.4	47.9	8.2	57.5	56.2	46.6	20.5	68.5	58.9	54.8	58.9	46.6	2.7	73
電気ガス業	37.0	81.5	70.4	70.4	59.3	18.5	59.3	85.2	70.4	44.4	85.2	81.5	70.4	81.5	33.3	3.7	27
その他・不明	41.3	66.1	55.0	59.6	64.2	14.7	57.8	65.1	56.0	24.8	72.5	58.7	59.6	58.7	39.4	0.0	109
一般事業所合計	34.6	64.9	50.1	51.3	55.4	9.0	56.4	65.4	53.6	27.2	74.5	64.2	56.2	64.2	46.3	1.4	713
中研講習受講事業所	37.8	65.4	52.7	55.5	60.8	16.6	50.2	50.9	59.0	32.2	70.3	66.1	59.4	66.1	36.0	1.8	283

表 2-6-4-2 安全運転管理者の業務としている事業所比率
（事業所従業員規模別）

	朝礼（点呼）の実施	運転者に対する指示	運転不適任者の発見（健康状態、服装）	日常点検実施の確認	運転日報等の点検	タコグラフの管理	鍵の保管	駐車場の管理	講習会の実施のための	社内免許の審査	事故時の処置	事故運転者の指導	事故原因の分析	運転者の勤務評定	任意保険加入の手続	その他	事業所数
49人以下	39.1	66.2	52.5	49.5	46.8	6.7	61.9	60.5	41.1	25.4	70.9	56.9	47.2	56.9	48.2	1.3	299
50～99人	36.2	63.1	50.0	48.5	60.8	11.5	54.6	66.9	59.2	30.0	79.2	70.8	61.5	70.8	50.0	0.8	130
100人以上	25.6	66.0	47.8	54.2	63.5	12.3	49.8	71.9	68.5	29.1	77.3	72.4	65.0	72.4	41.4	2.0	203
無回答	38.3	60.5	46.9	55.6	58.0	4.9	55.6	64.2	53.1	24.7	72.8	60.5	59.3	60.5	45.7	1.2	81
合 計	34.6	64.9	50.1	51.3	55.4	9.0	56.4	65.4	53.6	27.2	74.5	64.2	56.2	64.2	46.3	1.4	713

6-5 安全運転管理に対する周囲の理解

安全運転管理者が安全運転管理の重要性について、周囲の理解が得られずに困っていることがあるかを質問した。回答の選択肢は下の4項目で、複数回答とした。

1. トップの理解が得られない
2. 上司の理解が得られない
3. 実際の運転者理解が得られない
4. 理解が得られずに困っていることはない

回答によれば、一般事業所では「理解が得られずに困っていることはない」が56.9%と過半数を占めるが、「実際の運転者理解が得られない」が16.7%ある。また、「トップの理解が得られない」が5.0%、「上司の理解が得られない」が2.4%と僅かではあるが上役の理解不足に困っている回答もある。講習受講事業所では、「理解が得られずに困っていることはない」が57.6%と過半数を占め、「実際の運転者理解が得られない」が20.5%と一般事業所よりやや多い。「トップの理解がない」が3.2%、「上司の理解がない」が2.1%と、僅かではあるが一般事業所より上役の理解不足を問題とする回答は少ない(図2-6-5-1、表2-6-5-1)。

業種別では、「トップの理解が得られない」についてはサービス業6.8%、卸売・小売業6.0%がやや高く、「実際の運転者理解が得られない」については卸売・小売業20.3%と官公署・公社公団等18.9%がやや高い。「理解が得られずに困っていることはない」は電気ガス業が70.4%と最も高い。

事業所従業員規模別では、50～99人の事業所が「トップの理解が得られない」6.9%、「実際の運転者理解が得られない」20.0%とやや高くなっている(図2-6-5-2、表2-6-5-2)。

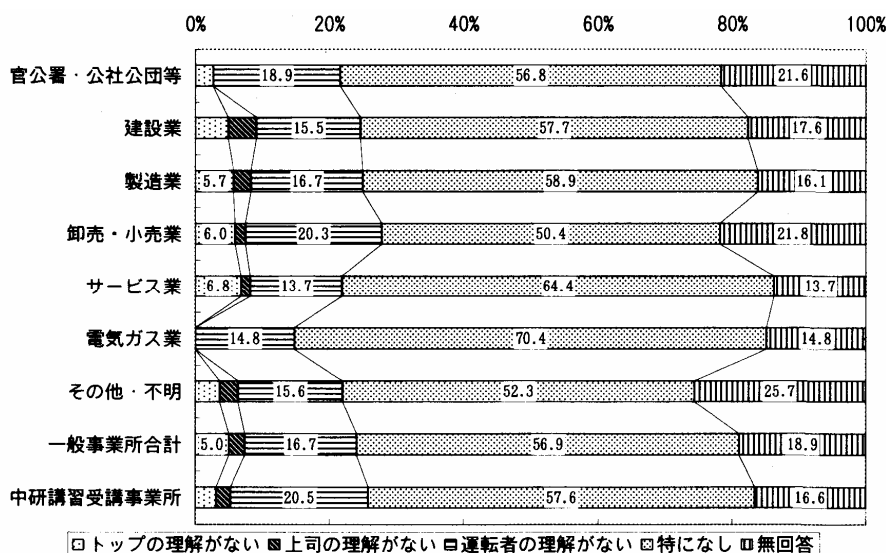


図2-6-5-1 安全運転管理に対する周囲の理解(業種別)

表 2-6-5-1 安全運転管理に対する周囲の理解（業種別）

		トップの理 解がない	上司の理 解がない	運転者の理 解がない	特になし	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	1	0	7	21	8	37
	建設業	7	6	22	82	25	142
	製造業	11	5	32	113	31	192
	卸売・小売業	8	2	27	67	29	133
	サービス業	5	1	10	47	10	73
	電気ガス業	0	0	4	19	4	27
	その他・不明	4	3	17	57	28	109
	一般事業所合計	36	17	119	406	135	713
	中研講習受講事業所	9	6	58	163	47	283
構成比	官公署・公社公団等	2.7	0.0	18.9	56.8	21.6	100.0
	建設業	4.9	4.2	15.5	57.7	17.6	100.0
	製造業	5.7	2.6	16.7	58.9	16.1	100.0
	卸売・小売業	6.0	1.5	20.3	50.4	21.8	100.0
	サービス業	6.8	1.4	13.7	64.4	13.7	100.0
	電気ガス業	0.0	0.0	14.8	70.4	14.8	100.0
	その他・不明	3.7	2.8	15.6	52.3	25.7	100.0
	一般事業所合計	5.0	2.4	16.7	56.9	18.9	100.0
	中研講習受講事業所	3.2	2.1	20.5	57.6	16.6	100.0

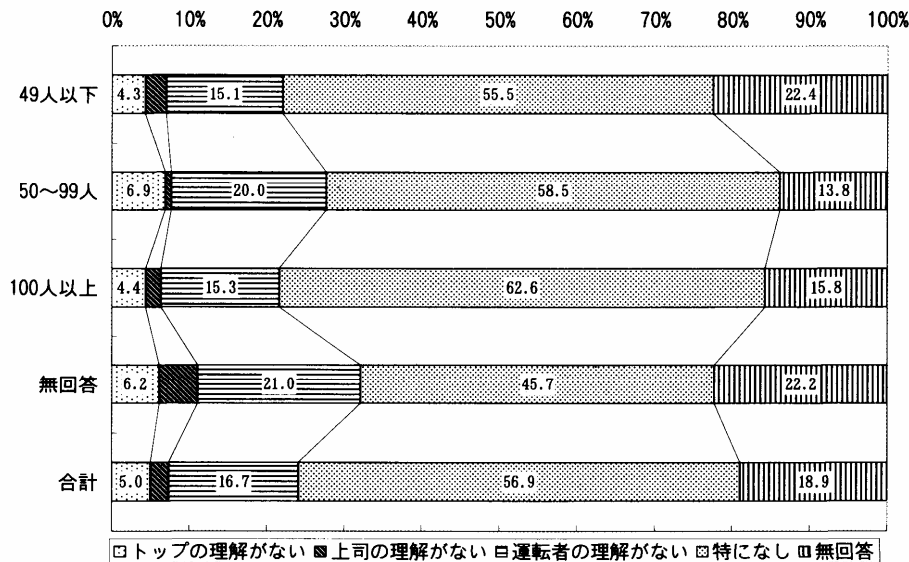


図 2-6-5-2 安全運転管理に対する周囲の理解（事業所従業員規模別）

表 2-6-5-2 安全運転管理に対する周囲の理解（事業所従業員規模別）

		トップの理 解がない	上司の理 解がない	運転者の理 解がない	特になし	無回答	合計
件数	49人以下	13	8	45	166	67	299
	50～99人	9	1	26	76	18	130
	100人以上	9	4	31	127	32	203
	無回答	5	4	17	37	18	81
	合計	36	17	119	406	135	713
構成比	49人以下	4.3	2.7	15.1	55.5	22.4	100.0
	50～99人	6.9	0.8	20.0	58.5	13.8	100.0
	100人以上	4.4	2.0	15.3	62.6	15.8	100.0
	無回答	6.2	4.9	21.0	45.7	22.2	100.0
	合計	5.0	2.4	16.7	56.9	18.9	100.0

第7章 運行管理

7-1 朝礼、終礼の実施

7-1-1 実施状況

(1) 朝礼

運転者を対象とした朝礼を毎日実施しているのは、一般事業所で27.3%、講習受講事業所で43.5%となっており、講習受講事業所のほうが朝礼を毎日実施している率が高い。時々実施している事業所は一般事業所で27.2%、講習受講事業所で24.7%であり、実施していない事業所は一般事業所で40.1%、講習受講事業所で29.0%となっている（図2-7-1-1、表2-7-1-1）。

一般事業所を業種別にみると、毎日実施している事業所が多いのは、電気ガス業（実施事業所が51.9%）、官公署・公社公団等（同43.2%）、サービス業（同35.6%）、その他業種（同31.2%）であり、毎日実施している事業所が少ないのは卸売・小売業（同19.5%）である。

朝礼の実施状況を事業所の従業員規模別にみると、毎日実施している比率は49人以下では25.4%、50～99人では35.4%、100人以上では28.6%となっており、これに時々実施する比率を加えると、49人以下で51.8%、50～99人で57.7%、100人以上で54.7%となり、事業所従業員が中規模の事業所の朝礼実施率がやや高い（図2-7-1-2、表2-7-1-2）。

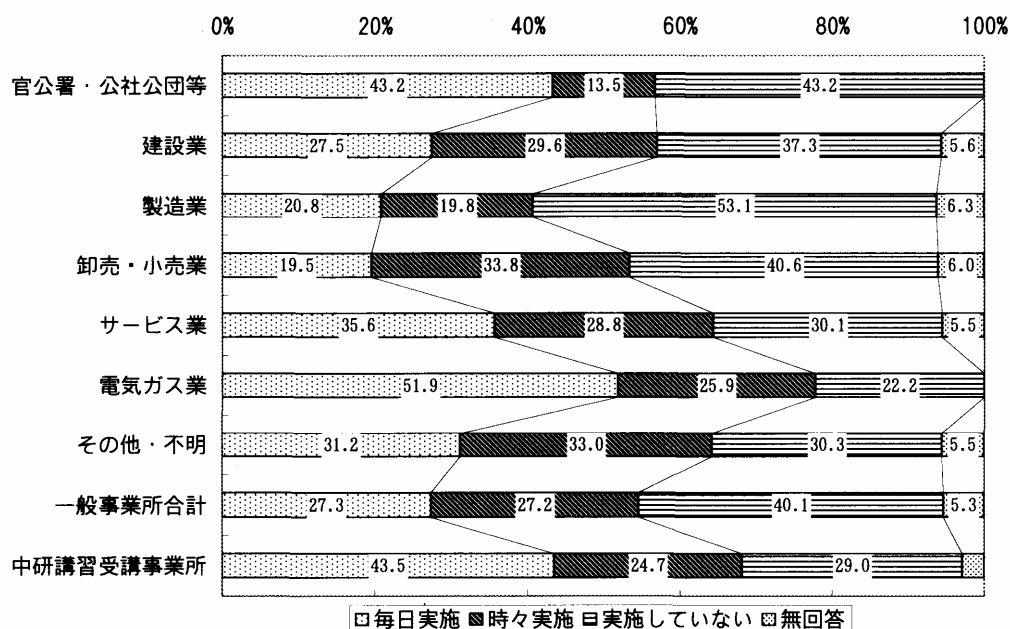


図2-7-1-1 朝礼の実施状況（業種別）

表 2-7-1-1 朝礼の実施状況（業種別）

	毎日実施	時々実施	実施していない	無回答	合計
件数					
官公署・公社公団等	16	5	16	0	37
建設業	39	42	53	8	142
製造業	40	38	102	12	192
卸売・小売業	26	45	54	8	133
サービス業	26	21	22	4	73
電気ガス業	14	7	6	0	27
その他・不明	34	36	33	6	109
一般事業所合計	195	194	286	38	713
中研講習受講事業所	123	70	82	8	283
構成比					
官公署・公社公団等	43.2	13.5	43.2	0.0	100.0
建設業	27.5	29.6	37.3	5.6	100.0
製造業	20.8	19.8	53.1	6.3	100.0
卸売・小売業	19.5	33.8	40.6	6.0	100.0
サービス業	35.6	28.8	30.1	5.5	100.0
電気ガス業	51.9	25.9	22.2	0.0	100.0
その他・不明	31.2	33.0	30.3	5.5	100.0
一般事業所合計	27.3	27.2	40.1	5.3	100.0
中研講習受講事業所	43.5	24.7	29.0	2.8	100.0

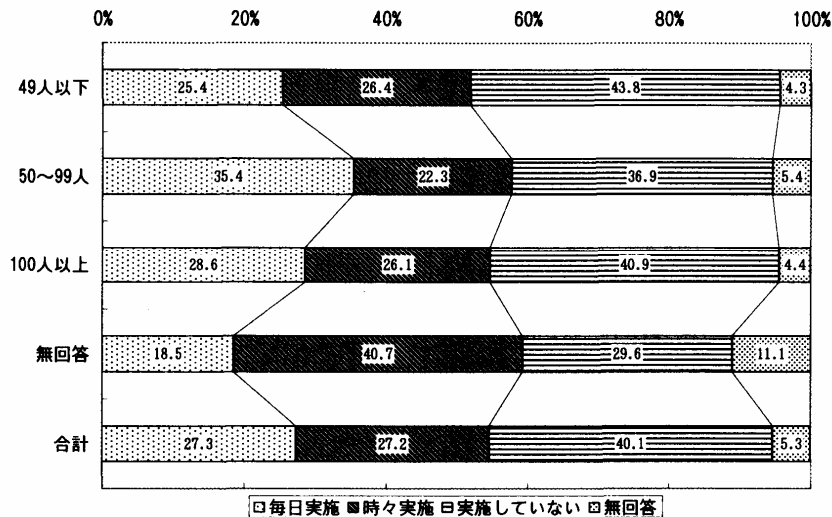


図 2-7-1-2 朝礼の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-7-1-2 朝礼の実施状況（事業所従業員規模別）

	毎日実施	時々実施	実施していない	無回答	合計
件数					
49人以下	76	79	131	13	299
50～99人	46	29	48	7	130
100人以上	58	53	83	9	203
無回答	15	33	24	9	81
合計	195	194	286	38	713
構成比					
49人以下	25.4	26.4	43.8	4.3	100.0
50～99人	35.4	22.3	36.9	5.4	100.0
100人以上	28.6	26.1	40.9	4.4	100.0
無回答	18.5	40.7	29.6	11.1	100.0
合計	27.3	27.2	40.1	5.3	100.0

（2）終礼

終礼を毎日実施しているのは、一般事業所で8.4%、講習受講事業所で17.0%で、朝礼を毎日実施する率よりも一般事業所で18.9%、講習受講事業所で26.5%低い。時々実施しているのは一般事業所で13.5%、講習受講事業所で17.7%であり、実施していないの

は一般事業所で56.7%、講習受講事業所で45.2%である（図2-7-1-3、表2-7-1-3）。

一般事業所を業種別にみると、毎日実施している比率が高いのは電気ガス業（実施している比率が22.2%）、官公署・公社公団等（同16.2%）であり、毎日実施している比率が低いのは卸売・小売業（同3.0%）、サービス業（同4.1%）等である。

一般事業所を事業所の従業員規模別にみると、毎日実施している事業所は、49人以下で6.4%、50～99人で9.2%、100人以上で12.3%となっており、事業所従業員規模が大きくなるほど実施率が高くなっている（図2-7-1-4、表2-7-1-4）。

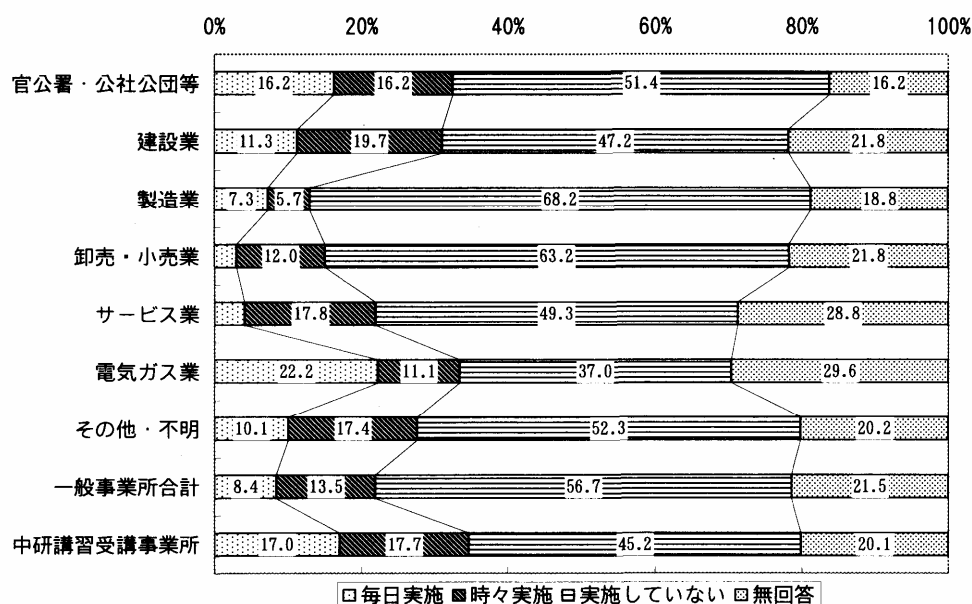


図 2-7-1-3 終礼の実施状況（業種別）

表 2-7-1-3 終礼の実施状況（業種別）

		毎日実施	時々実施	実施して いない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	6	6	19	6	37
	建設業	16	28	67	31	142
	製造業	14	11	131	36	192
	卸売・小売業	4	16	84	29	133
	サービス業	3	13	36	21	73
	電気ガス業	6	3	10	8	27
	その他・不明	11	19	57	22	109
	一般事業所合計	60	96	404	153	713
	中研講習受講事業所	48	50	128	57	283
構成比	官公署・公社公団等	16.2	16.2	51.4	16.2	100.0
	建設業	11.3	19.7	47.2	21.8	100.0
	製造業	7.3	5.7	68.2	18.8	100.0
	卸売・小売業	3.0	12.0	63.2	21.8	100.0
	サービス業	4.1	17.8	49.3	28.8	100.0
	電気ガス業	22.2	11.1	37.0	29.6	100.0
	その他・不明	10.1	17.4	52.3	20.2	100.0
	一般事業所合計	8.4	13.5	56.7	21.5	100.0
	中研講習受講事業所	17.0	17.7	45.2	20.1	100.0

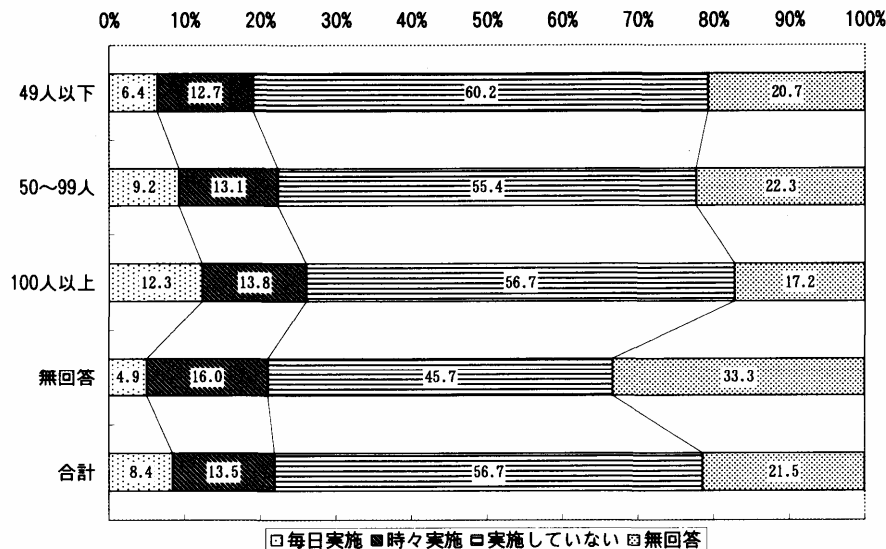


図 2-7-1-4 終礼の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-7-1-4 終礼の実施状況（事業所従業員規模別）

		毎日実施	時々実施	実施して いない	無回答	合計
件数	49人以下	19	38	180	62	299
	50～99人	12	17	72	29	130
	100人以上	25	28	115	35	203
	無回答	4	13	37	27	81
	合計	60	96	404	153	713
構成比	49人以下	6.4	12.7	60.2	20.7	100.0
	50～99人	9.2	13.1	55.4	22.3	100.0
	100人以上	12.3	13.8	56.7	17.2	100.0
	無回答	4.9	16.0	45.7	33.3	100.0
	合計	8.4	13.5	56.7	21.5	100.0

7-1-2 朝礼、終礼を実施しない理由

朝礼あるいは終礼を実施していない事業所に、実施しない理由を複数回答形式で質問した。

（１）朝礼を実施しない理由

朝礼を実施しない理由として多いのは、一般事業所では「勤務時間が同一でないため」で39.5%、次いで「自宅からの直行・直帰があるため」が20.3%、「必要がない」が19.6%となっている。講習受講事業所では「勤務時間が同一でないため」が25.6%、「必要がない」が23.2%、「その他」が20.7%、となっている（図2-7-1-5、表2-7-1-5）。

一般事業所を業種別にみると、ほとんどの業種で「勤務時間が同一でないため」が1位となっているが、電気ガス業のみは「必要がない」がもっとも多くなっている。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、いずれの規模でも「勤務時間が同一でないため」が1位になっている（図2-7-1-6、表2-7-1-6）。

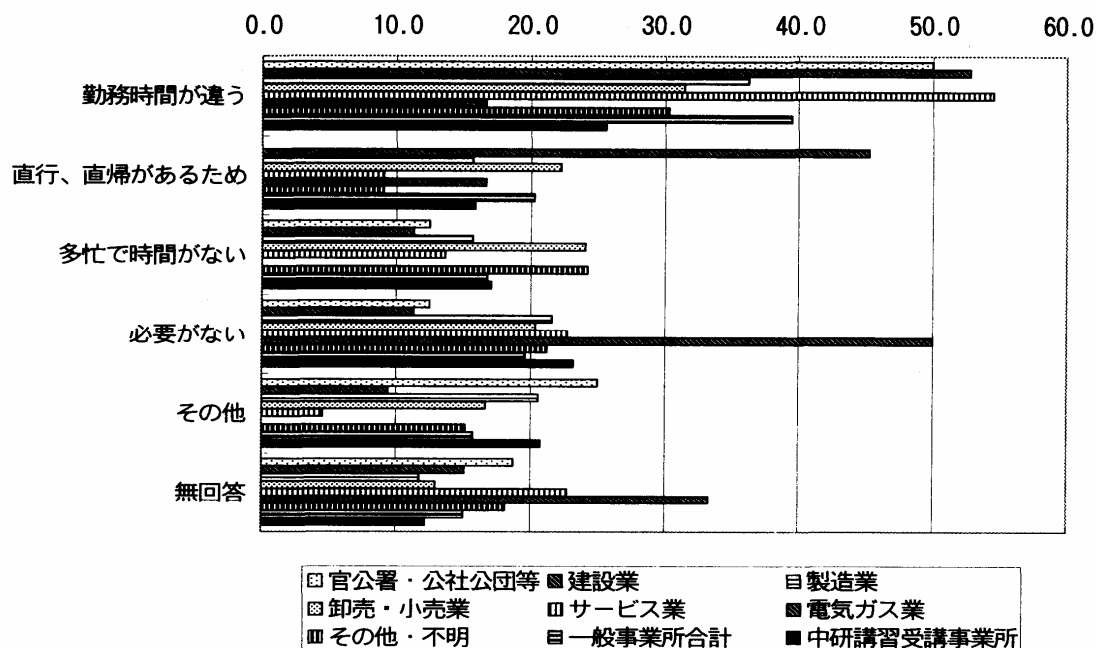


図 2-7-1-5 朝礼を実施しない理由 (業種別)

表 2-7-1-5 朝礼を実施しない理由 (業種別)

		勤務時間 が違う	直行、直 帰がある ため	多忙で時 間がない	必要が ない	その他	無回答
件数	官公署・公社公団等	8	0	2	2	4	3
	建設業	28	24	6	6	5	8
	製造業	37	16	16	22	21	12
	卸売・小売業	17	12	13	11	9	7
	サービス業	12	2	3	5	1	5
	電気ガス業	1	1	0	3	0	2
	その他・不明	10	3	8	7	5	6
	一般事業所合計	113	58	48	56	45	43
	中研講習受講事業所	21	13	14	19	17	10
構成比	官公署・公社公団等	50.0	0.0	12.5	12.5	25.0	18.8
	建設業	52.8	45.3	11.3	11.3	9.4	15.1
	製造業	36.3	15.7	15.7	21.6	20.6	11.8
	卸売・小売業	31.5	22.2	24.1	20.4	16.7	13.0
	サービス業	54.5	9.1	13.6	22.7	4.5	22.7
	電気ガス業	16.7	16.7	0.0	50.0	0.0	33.3
	その他・不明	30.3	9.1	24.2	21.2	15.2	18.2
	一般事業所合計	39.5	20.3	16.8	19.6	15.7	15.0
	中研講習受講事業所	25.6	15.9	17.1	23.2	20.7	12.2

表 2-7-1-6 朝礼を実施しない理由 (事業所従業員規模別)

		勤務時間 が違う	直行、直 帰がある ため	多忙で時 間がない	必要が ない	その他	無回答
件数	49人以下	48	34	27	29	12	22
	50～99人	28	11	6	11	6	3
	100人以上	26	10	10	13	21	16
	無回答	11	3	5	3	6	2
	合計	113	58	48	56	45	43
構成比	49人以下	36.6	26.0	20.6	22.1	9.2	16.8
	50～99人	58.3	22.9	12.5	22.9	12.5	6.3
	100人以上	31.3	12.0	12.0	15.7	25.3	19.3
	無回答	45.8	12.5	20.8	12.5	25.0	8.3
	合計	39.5	20.3	16.8	19.6	15.7	15.0

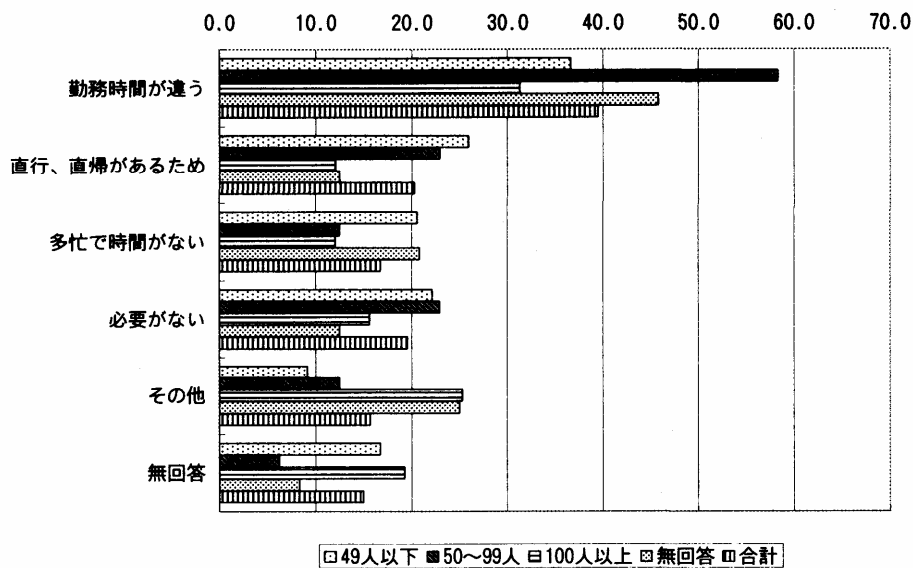


図 2-7-1-6 朝礼を実施しない理由（事業所従業員規模別）

（２）終礼を実施しない理由

終礼を実施しない理由として多いのは、一般事業所では「勤務時間が同一でないため」（48.5%）、「自宅からの直行・直帰があるため」（18.8%）となっているが、講習受講事業所では「勤務時間が同一でないため」（39.8%）、「必要がない」（18.0%）となっている。一般事業所を業種別にみると、ほとんどの業種で「勤務時間が同一でないため」が１位になっているが、電気ガス業では「必要がない」が１位になっている（図2-7-1-7、表2-7-1-7）。

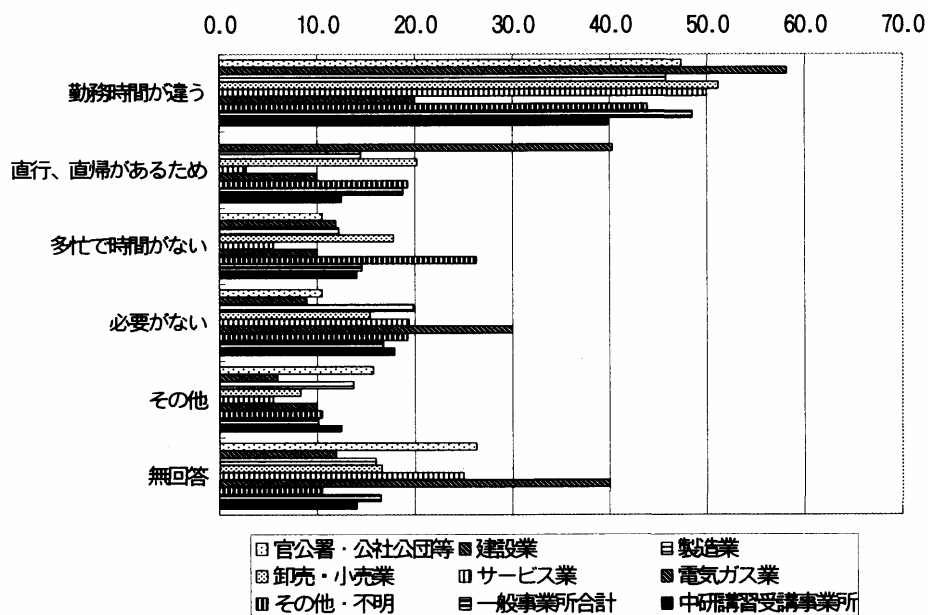


図 2-7-1-7 終礼を実施しない理由（業種別）

表 2-7-1-7 終礼を実施しない理由（業種別）

		勤務時間 が違う	直行、直 帰がある ため	多忙で時 間がない	必要が ない	その他	無回答
件数	官公署・公社公団等	9	0	2	2	3	5
	建設業	39	27	8	6	4	8
	製造業	60	19	16	26	18	21
	卸売・小売業	43	17	15	13	7	14
	サービス業	18	1	2	7	2	9
	電気ガス業	2	1	1	3	1	4
	その他・不明	25	11	15	11	6	6
	一般事業所合計	196	76	59	68	41	67
構成比	中研講習受講事業所	51	16	18	23	16	18
	官公署・公社公団等	47.4	0.0	10.5	10.5	15.8	26.3
	建設業	58.2	40.3	11.9	9.0	6.0	11.9
	製造業	45.8	14.5	12.2	19.8	13.7	16.0
	卸売・小売業	51.2	20.2	17.9	15.5	8.3	16.7
	サービス業	50.0	2.8	5.6	19.4	5.6	25.0
	電気ガス業	20.0	10.0	10.0	30.0	10.0	40.0
	その他・不明	43.9	19.3	26.3	19.3	10.5	10.5
	一般事業所合計	48.5	18.8	14.6	16.8	10.1	16.6
	中研講習受講事業所	39.8	12.5	14.1	18.0	12.5	14.1

従業員規模別にみると、いずれの規模でも「勤務時間が同一でないため」が1位になっているが、2位の理由は49人以下が「自宅からの直行・直帰があるため」（24.4%）、50～99人が「必要がない」（22.2%）、100人以上が「その他」（19.1%）と異なっている。

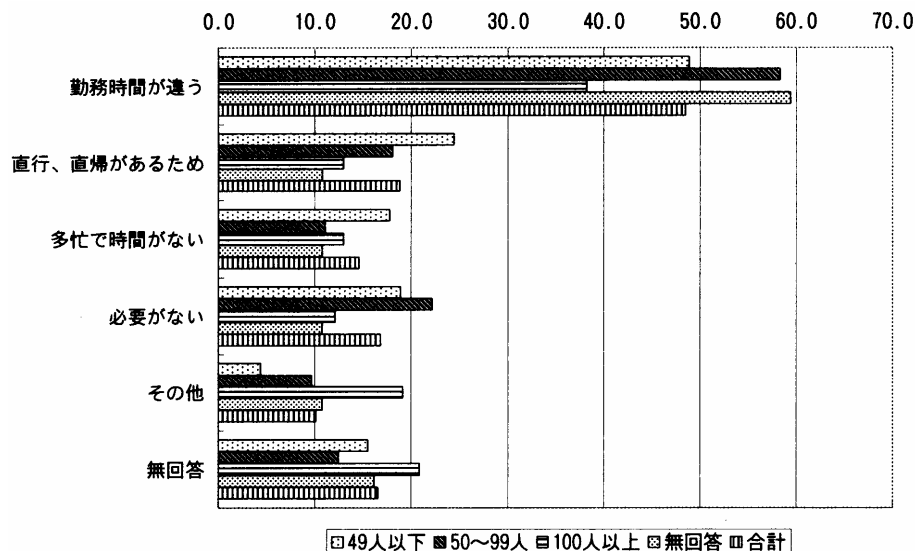


図 2-7-1-8 終礼を実施しない理由（事業所従業員規模別）

表 2-7-1-8 終礼を実施しない理由（業種別）

		勤務時間 が違う	直行、直 帰がある ため	多忙で時 間がない	必要が ない	その他	無回答
件数	49人以下	88	44	32	34	8	28
	50～99人	42	13	8	16	7	9
	100人以上	44	15	15	14	22	24
	無回答	22	4	4	4	4	6
	合計	196	76	59	68	41	67
構成比	49人以下	48.9	24.4	17.8	18.9	4.4	15.6
	50～99人	58.3	18.1	11.1	22.2	9.7	12.5
	100人以上	38.3	13.0	13.0	12.2	19.1	20.9
	無回答	59.5	10.8	10.8	10.8	10.8	16.2
	合計	48.5	18.8	14.6	16.8	10.1	16.6

7-2 運転免許証の確認状況

7-2-1 運転免許証の確認状況

安全運転管理者、副安全運転管理者あるいは業務の管理者が運転者の免許証を確認しているかを質問した。その結果、「毎日行っている」は一般事業所で5.6%、講習受講事業所で11.0%となっており、わずかな比率にとどまっている。「時々行っている」は一般事業所で47.1%、講習受講事業所で49.8%であり、「毎日」と「時々」を加えると一般事業所で52.7%、講習受講事業所で60.8%と5～6割の比率となる。免許証の確認を「行っていない」は、一般事業所で43.6%、講習受講事業所で37.1%となっており、一般事業所が6.5%高い（図2-7-2-1、表2-7-2-1）。

一般事業所を業種別にみると、「毎日」と「時々」の比率の合計が高いのは、その他の業種（両回答の比率の合計が62.3%）、建設業（同57.7%）、サービス業（同57.5%）、官公署・公社公団等（同56.7%）等である。逆に低いのは、製造業（同43.2%）、卸売・小売業等（同48.9%）である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、「毎日行っている」と「時々行っている」を加えた比率は、49人以下で50.6%、50～99人で59.2%、100人以上で51.7%となっており従業員規模が中規模の事業所の比率が高い（図2-7-2-2、表2-7-2-2）。

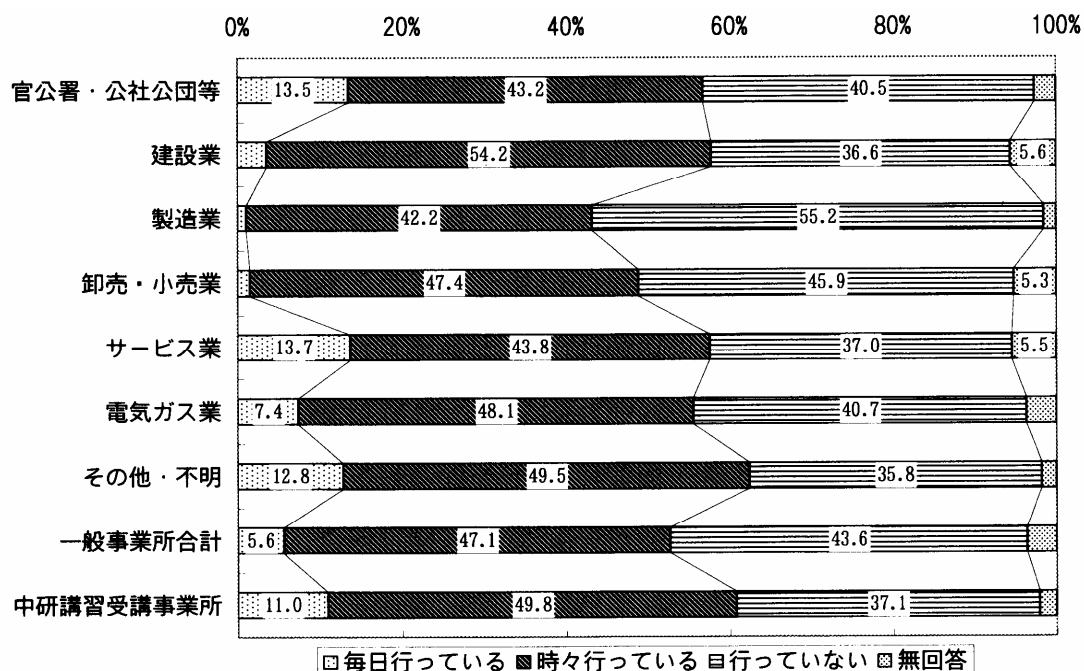


図2-7-2-1 運転免許証の確認状況（業種別）

表 2-7-2-1 運転免許証の確認状況（業種別）

		毎日行っ ている	時々行っ ている	行っ ていない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	5	16	15	1	37
	建設業	5	77	52	8	142
	製造業	2	81	106	3	192
	卸売・小売業	2	63	61	7	133
	サービス業	10	32	27	4	73
	電気ガス業	2	13	11	1	27
	その他・不明	14	54	39	2	109
	一般事業所合計	40	336	311	26	713
	中研講習受講事業所	31	141	105	6	283
構成比	官公署・公社公団等	13.5	43.2	40.5	2.7	100.0
	建設業	3.5	54.2	36.6	5.6	100.0
	製造業	1.0	42.2	55.2	1.6	100.0
	卸売・小売業	1.5	47.4	45.9	5.3	100.0
	サービス業	13.7	43.8	37.0	5.5	100.0
	電気ガス業	7.4	48.1	40.7	3.7	100.0
	その他・不明	12.8	49.5	35.8	1.8	100.0
	一般事業所合計	5.6	47.1	43.6	3.6	100.0
	中研講習受講事業所	11.0	49.8	37.1	2.1	100.0

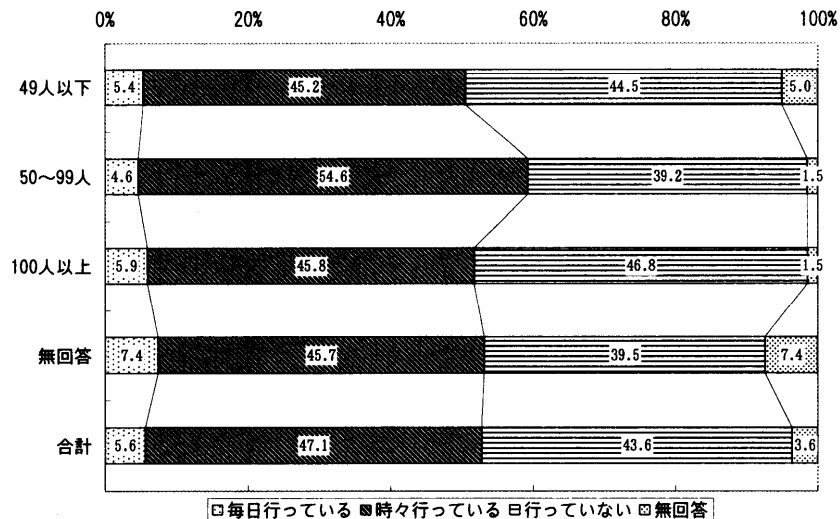


図 2-7-2-2 運転免許証の確認状況（事業所従業員規模別）

表 2-7-2-2 運転免許証の確認状況（事業所従業員規模別）

		毎日行っ ている	時々行っ ている	行っ ていない	無回答	合計
件数	49人以下	16	135	133	15	299
	50～99人	6	71	51	2	130
	100人以上	12	93	95	3	203
	無回答	6	37	32	6	81
	合計	40	336	311	26	713
構成比	49人以下	5.4	45.2	44.5	5.0	100.0
	50～99人	4.6	54.6	39.2	1.5	100.0
	100人以上	5.9	45.8	46.8	1.5	100.0
	無回答	7.4	45.7	39.5	7.4	100.0
	合計	5.6	47.1	43.6	3.6	100.0

7-3 注意事項の伝達状況

7-3-1 注意事項の伝達状況

安全運転管理者、副安全運転管理者あるいは業務の管理者が運転者に注意事項を伝えているかを質問した。その結果、「毎日伝えている」比率は一般事業所で13.7%、講習受講事業所で21.6%となっており、「時々伝えている」は一般事業所で68.2%、講習受講事業所で63.6%となる。「毎日」と「時々」の両比率を加えると一般事業所で81.9%、講習受講事業所で85.2%となる。「伝えていない」は一般事業所で16.8%、講習受講事業所で13.8%である（図2-7-3-1、表2-7-3-1）。

一般事業所を業種別にみると、「毎日」と「時々」の比率の合計が高いのは官公署・公社公団等89.2%と電気ガス業88.9%である。この比率が低いのは製造業76.1%、次いでサービス業の80.8%である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、「毎日」と「時々」の比率の合計は49人以下で80.9%、50～99人で80.0%、100人以上で84.3%となっており、従業員規模が大きい事業所の実施比率がやや高い（図2-7-3-2、表2-7-3-2）。

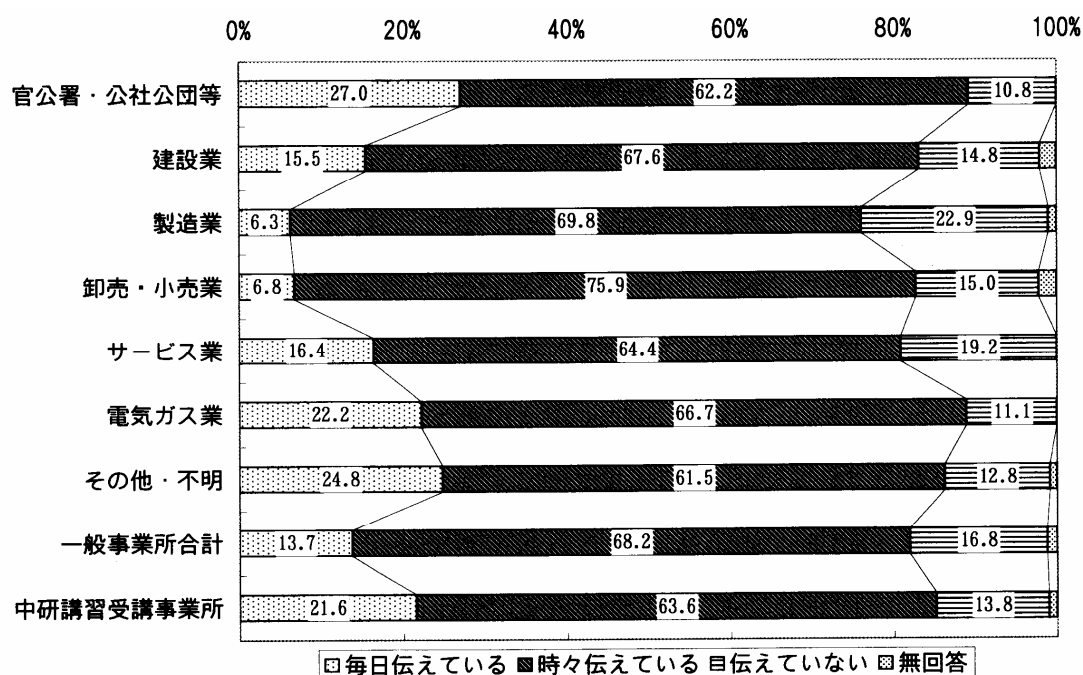


図2-7-3-1 注意事項の伝達状況（業種別）

表 2-7-3-1 注意事項の伝達状況（業種別）

		毎日伝えている	時々伝えている	伝えていない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	10	23	4	0	37
	建設業	22	96	21	3	142
	製造業	12	134	44	2	192
	卸売・小売業	9	101	20	3	133
	サービス業	12	47	14	0	73
	電気ガス業	6	18	3	0	27
	その他・不明	27	67	14	1	109
	一般事業所合計	98	486	120	9	713
	中研講習受講事業所	61	180	39	3	283
構成比	官公署・公社公団等	27.0	62.2	10.8	0.0	100.0
	建設業	15.5	67.6	14.8	2.1	100.0
	製造業	6.3	69.8	22.9	1.0	100.0
	卸売・小売業	6.8	75.9	15.0	2.3	100.0
	サービス業	16.4	64.4	19.2	0.0	100.0
	電気ガス業	22.2	66.7	11.1	0.0	100.0
	その他・不明	24.8	61.5	12.8	0.9	100.0
	一般事業所合計	13.7	68.2	16.8	1.3	100.0
	中研講習受講事業所	21.6	63.6	13.8	1.1	100.0

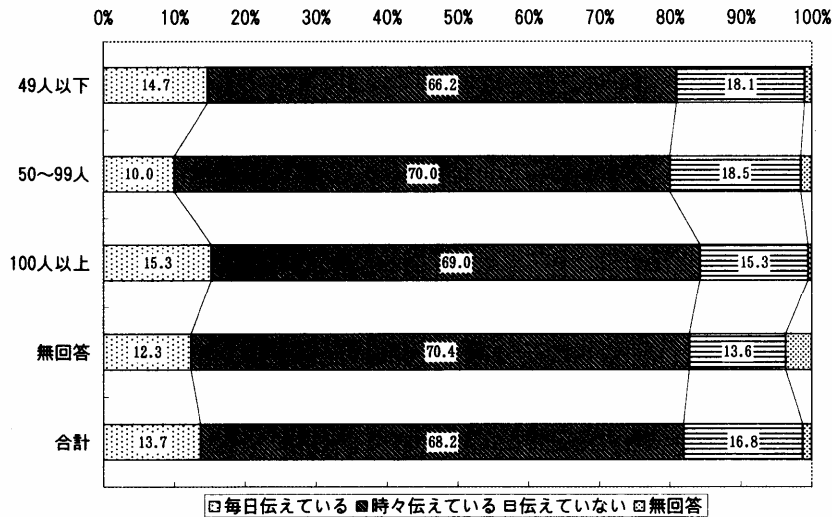


図 2-7-3-2 注意事項の伝達状況（事業所従業員規模別）

表 2-7-3-2 注意事項の伝達状況（事業所従業員規模別）

		毎日伝えている	時々伝えている	伝えていない	無回答	合計
件数	49人以下	44	198	54	3	299
	50～99人	13	91	24	2	130
	100人以上	31	140	31	1	203
	無回答	10	57	11	3	81
	合計	98	486	120	9	713
構成比	49人以下	14.7	66.2	18.1	1.0	100.0
	50～99人	10.0	70.0	18.5	1.5	100.0
	100人以上	15.3	69.0	15.3	0.5	100.0
	無回答	12.3	70.4	13.6	3.7	100.0
	合計	13.7	68.2	16.8	1.3	100.0

第8章 車両管理

8-1 日常点検の実施状況

日常点検の実施状況を質問した結果、毎日実施しているのは一般事業所で35.2%、講習受講事業所で55.5%となっており、講習受講事業所の実施率のほうが高い。時々実施しているのは一般事業所で55.5%、講習受講事業所で38.9%となっており、両回答比率を加えると一般事業所で90.7%、講習受講事業所で94.4%に達する。実施していないのは一般事業所で8.3%、講習受講事業所で4.9%と少ない（図2-8-1-1、表2-8-1-1）。

一般事業所を業種別に毎日実施している比率をみると、比率が高いのは官公署・公社公団等（実施率67.6%）、その他（同52.3%）、電気ガス業（同51.9%）等で、低いのは卸売・小売業（同15.0%）、製造業（同30.2%）等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、毎日実施している比率は49人以下で24.4%、50～99人で34.6%、100人以上で50.7%となっており、従業員規模が大きくなるにしたがって毎日実施している比率が高くなっている（図2-8-1-2、表2-8-1-2）。

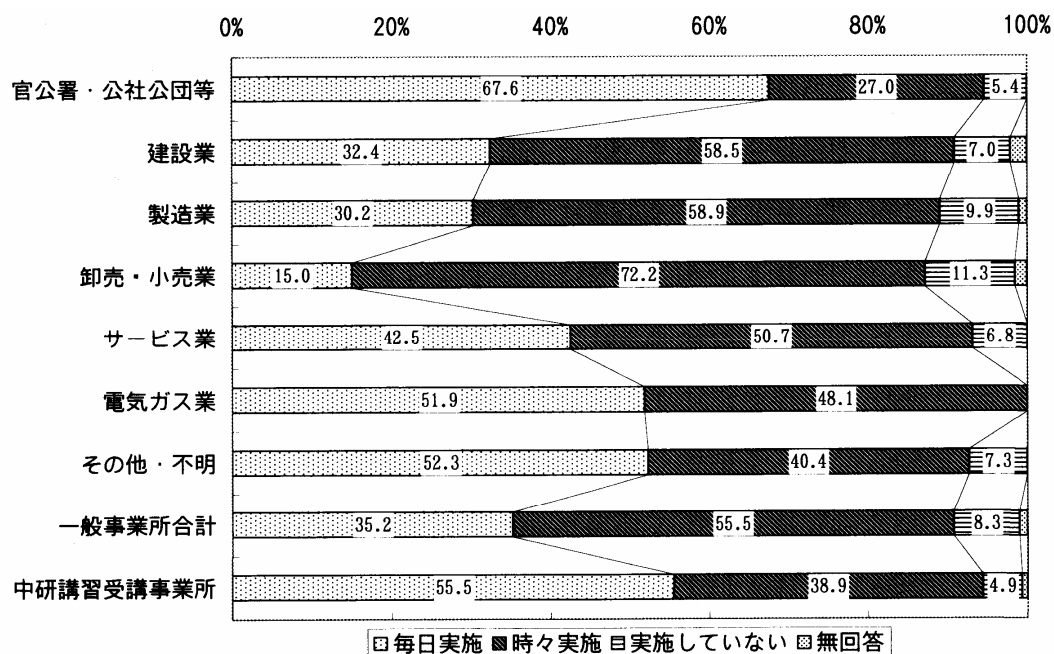


図2-8-1-1 日常点検の実施状況（業種別）

表 2-8-1-1 日常点検の実施状況（業種別）

	毎日実施	時々実施	実施して いない	無回答	合計
件数					
官公署・公社公団等	25	10	2	0	37
建設業	46	83	10	3	142
製造業	58	113	19	2	192
卸売・小売業	20	96	15	2	133
サービス業	31	37	5	0	73
電気ガス業	14	13	0	0	27
その他・不明	57	44	8	0	109
一般事業所合計	251	396	59	7	713
中研講習受講事業所	157	110	14	2	283
構成比					
官公署・公社公団等	67.6	27.0	5.4	0.0	100.0
建設業	32.4	58.5	7.0	2.1	100.0
製造業	30.2	58.9	9.9	1.0	100.0
卸売・小売業	15.0	72.2	11.3	1.5	100.0
サービス業	42.5	50.7	6.8	0.0	100.0
電気ガス業	51.9	48.1	0.0	0.0	100.0
その他・不明	52.3	40.4	7.3	0.0	100.0
一般事業所合計	35.2	55.5	8.3	1.0	100.0
中研講習受講事業所	55.5	38.9	4.9	0.7	100.0

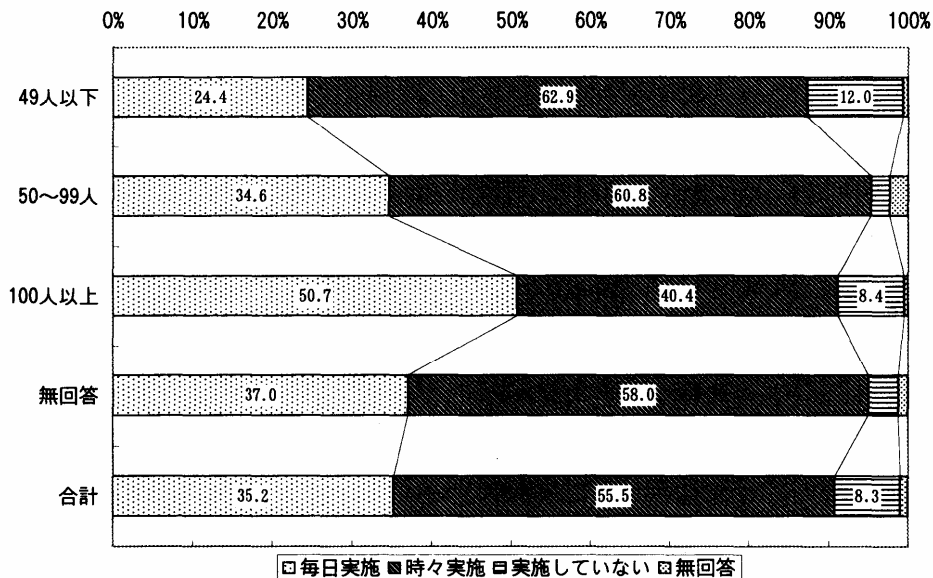


図 2-8-1-2 日常点検の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-8-1-2 日常点検の実施状況（事業所従業員規模別）

	毎日実施	時々実施	実施して いない	無回答	合計
件数					
49人以下	73	188	36	2	299
50～99人	45	79	3	3	130
100人以上	103	82	17	1	203
無回答	30	47	3	1	81
合計	251	396	59	7	713
構成比					
49人以下	24.4	62.9	12.0	0.7	100.0
50～99人	34.6	60.8	2.3	2.3	100.0
100人以上	50.7	40.4	8.4	0.5	100.0
無回答	37.0	58.0	3.7	1.2	100.0
合計	35.2	55.5	8.3	1.0	100.0

8-2 車の鍵の保管方法

使用車両の鍵の保管方法を質問した。選択肢は次の4種類である。

1. 責任者が一括して保管し、管理している。
2. キーボックス等に保管するだけで、出し入れは自由に行っている。
3. 運転する者が各自保管している。
4. その他。

その結果もっとも多いのは一般事業所、講習受講事業所ともに、「キーボックス等に保管するだけで、出し入れは自由に行っている」で一般事業所が55.3%、講習受講事業所が51.9%となっている。次いで「責任者が一括して保管し、管理している」で一般事業所が21.9%、講習受講事業所が30.4%となっている。「運転する者が各自保管している」との回答は少なく、一般事業所で17.1%、講習受講事業所で11.3%である（図2-8-2-1、表2-8-2-1）。

一般事業所を業種別にみると、すべての業種で「キーボックス等に保管するだけで、出し入れは自由に行っている」がもっとも多く、サービス業では68.5%を占めている。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、「責任者が一括して保管し、管理している」との回答比率は、49人以下で11.7%、50～99人で15.4%、100人以上で36.5%となっており、従業員規模が大きい事業所ほど厳しい鍵の管理をしている。そして「キーボックス等に保管するだけで、出し入れは自由に行っている」との比率は49人以下で65.2%、50～99人で62.3%、100人以上で40.4%と、事業所の規模が大きくなるにしたがって少なくなっている（図2-8-2-2、表2-8-2-2）。

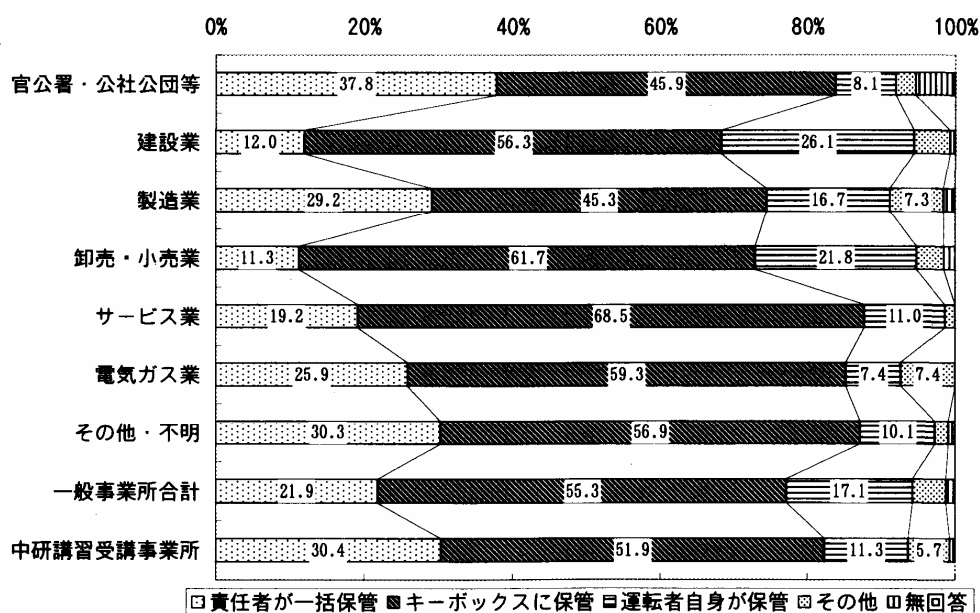


図2-8-2-1 使用車両の鍵の保管方法（業種別）

表 2-8-2-1 使用車両の鍵の保管方法（業種別）

		責任者が一括保管	キーボックスに保管	運転者自身が保管	その他	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	14	17	3	1	2	37
	建設業	17	80	37	7	1	142
	製造業	56	87	32	14	3	192
	卸売・小売業	15	82	29	5	2	133
	サービス業	14	50	8	1	0	73
	電気ガス業	7	16	2	2	0	27
	その他・不明	33	62	11	2	1	109
	一般事業所合計	156	394	122	32	9	713
	中研講習受講事業所	86	147	32	16	2	283
構成比	官公署・公社公団等	37.8	45.9	8.1	2.7	5.4	100.0
	建設業	12.0	56.3	26.1	4.9	0.7	100.0
	製造業	29.2	45.3	16.7	7.3	1.6	100.0
	卸売・小売業	11.3	61.7	21.8	3.8	1.5	100.0
	サービス業	19.2	68.5	11.0	1.4	0.0	100.0
	電気ガス業	25.9	59.3	7.4	7.4	0.0	100.0
	その他・不明	30.3	56.9	10.1	1.8	0.9	100.0
	一般事業所合計	21.9	55.3	17.1	4.5	1.3	100.0
	中研講習受講事業所	30.4	51.9	11.3	5.7	0.7	100.0

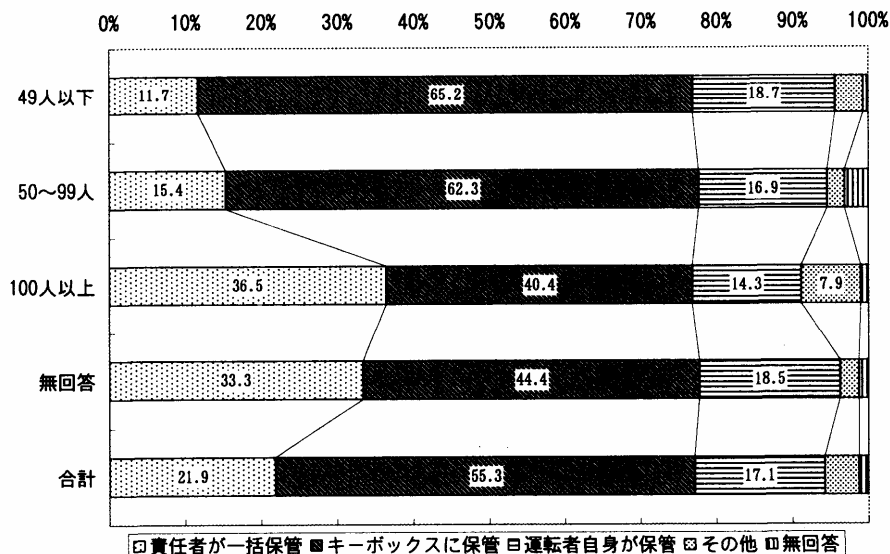


図 2-8-2-2 使用車両の鍵の保管方法（事業所従業員規模別）

表 2-8-2-2 使用車両の鍵の保管方法（事業所従業員規模別）

		責任者が一括保管	キーボックスに保管	運転者自身が保管	その他	無回答	合計
件数	49人以下	35	195	56	11	2	299
	50～99人	20	81	22	3	4	130
	100人以上	74	82	29	16	2	203
	無回答	27	36	15	2	1	81
	合計	156	394	122	32	9	713
構成比	49人以下	11.7	65.2	18.7	3.7	0.7	100.0
	50～99人	15.4	62.3	16.9	2.3	3.1	100.0
	100人以上	36.5	40.4	14.3	7.9	1.0	100.0
	無回答	33.3	44.4	18.5	2.5	1.2	100.0
	合計	21.9	55.3	17.1	4.5	1.3	100.0

8-3 社有車両の私的利用の許可

社有車両の私的使用を禁止しているかどうかを質問した。もっとも多いのは「禁止している」で、一般事業所で62.4%、講習受講事業所で75.6%と6割以上が私的使用を許していない。次いで「許可制としている」が一般事業所で33.0%、講習受講事業所で20.8%となっている。「禁止していない」は一般事業所で3.6%、講習受講事業所で2.5%とわずかである（図2-8-3-1、表2-8-3-1）。

一般事業所を業種別にみると、禁止している事業所がもっとも多いのは官公署・公社公団等で89.2%、次いで電気ガス業（禁止している比率が81.5%）となっている。禁止している比率が低いのは、卸売・小売業の45.1%、建設業の52.8%等である。

一般事業所を従業員規模別にみると、禁止している比率は49人以下で51.8%、50～99人で66.9%、100人以上で76.8%となっており、規模が大きい事業所ほど社有車の私的使用を禁止している（図2-8-3-2、表2-8-3-2）。

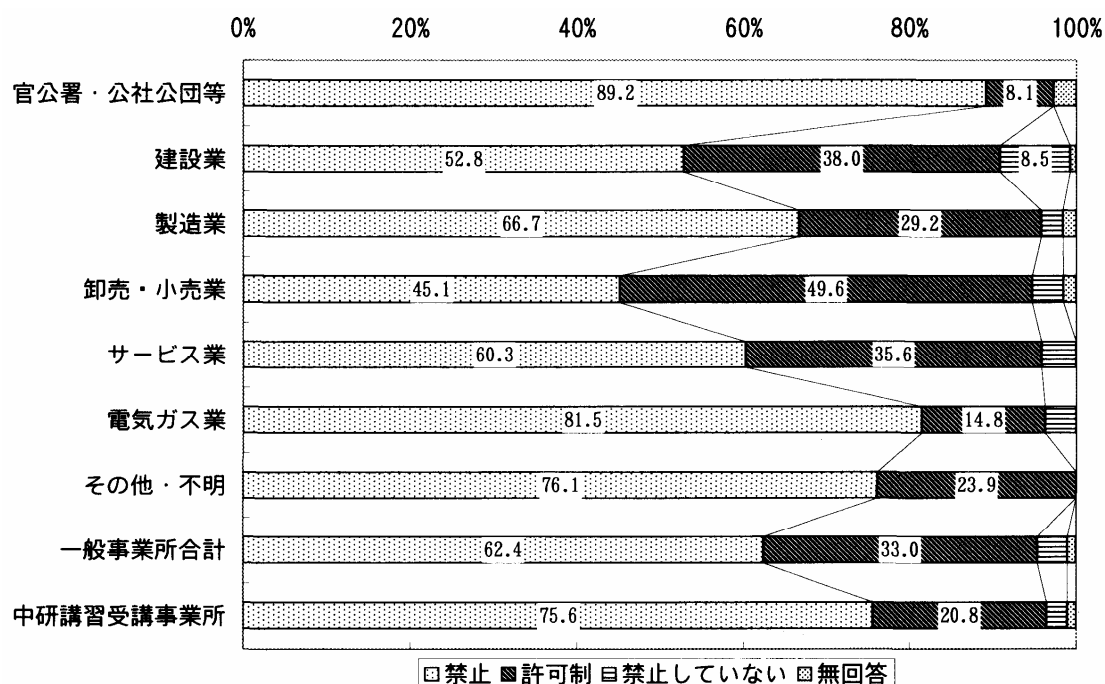


図2-8-3-1 社有車両の私的使用の許可状況（業種別）

表 2-8-3-1 社有車両の私的使用の許可状況（業種別）

		禁止	許可制	禁止して いない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	33	3	0	1	37
	建設業	75	54	12	1	142
	製造業	128	56	5	3	192
	卸売・小売業	60	66	5	2	133
	サービス業	44	26	3	0	73
	電気ガス業	22	4	1	0	27
	その他・不明	83	26	0	0	109
	一般事業所合計	445	235	26	7	713
	中研講習受講事業所	214	59	7	3	283
構成比	官公署・公社公団等	89.2	8.1	0.0	2.7	100.0
	建設業	52.8	38.0	8.5	0.7	100.0
	製造業	66.7	29.2	2.6	1.6	100.0
	卸売・小売業	45.1	49.6	3.8	1.5	100.0
	サービス業	60.3	35.6	4.1	0.0	100.0
	電気ガス業	81.5	14.8	3.7	0.0	100.0
	その他・不明	76.1	23.9	0.0	0.0	100.0
	一般事業所合計	62.4	33.0	3.6	1.0	100.0
	中研講習受講事業所	75.6	20.8	2.5	1.1	100.0

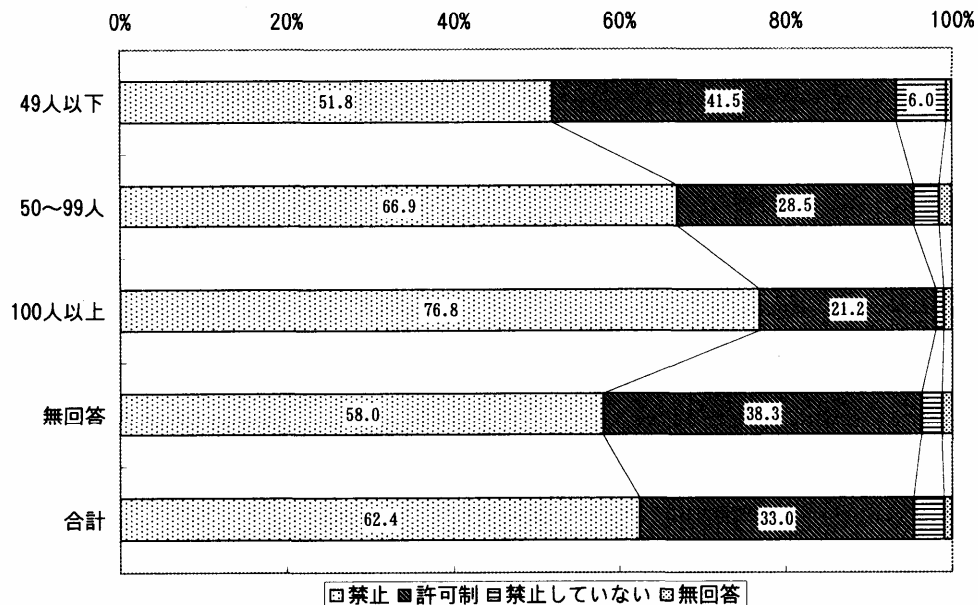


図 2-8-3-2 社有車両の私的使用の許可状況（事業所従業員規模別）

表 2-8-3-2 社有車両の私的使用の許可状況（事業所従業員規模別）

		禁止	許可制	禁止して いない	無回答	合計
件数	49人以下	155	124	18	2	299
	50～99人	87	37	4	2	130
	100人以上	156	43	2	2	203
	無回答	47	31	2	1	81
	合計	445	235	26	7	713
構成比	49人以下	51.8	41.5	6.0	0.7	100.0
	50～99人	66.9	28.5	3.1	1.5	100.0
	100人以上	76.8	21.2	1.0	1.0	100.0
	無回答	58.0	38.3	2.5	1.2	100.0
	合計	62.4	33.0	3.6	1.0	100.0

8-4 マイカーの借り上げ

8-4-1 借り上げの有無

マイカーを業務用に使用させているかどうかを質問した。マイカーを業務用に使用させているのは一般事業所で25.2%、講習受講事業所で30.4%となっており、3割前後の事業所が使用させている（図2-8-4-1、表2-8-4-1）。

一般事業所を業種別にみると、使用させている比率が高いのは建設業の38.0%、製造業の31.8%等である。マイカーの業務使用が少ないのは電気ガス業の3.7%、官公署・公社公団等の8.1%である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、使用させている比率は49人以下で21.1%、50～99人で30.0%、100人以上で33.0%となっており、規模の大きい事業所ほどマイカーを業務に使用させている比率が高い（図2-8-4-2、表2-8-4-2）。

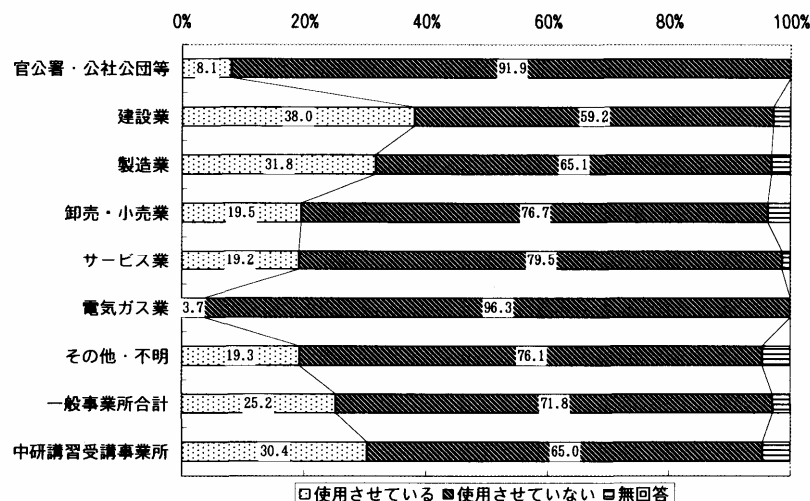


図2-8-4-1 マイカーの業務用使用状況（業種別）

表2-8-4-1 マイカーの業務用使用状況（業種別）

		使用させている	使用させていない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	3	34	0	37
	建設業	54	84	4	142
	製造業	61	125	6	192
	卸売・小売業	26	102	5	133
	サービス業	14	58	1	73
	電気ガス業	1	26	0	27
	その他・不明	21	83	5	109
	一般事業所合計	180	512	21	713
	中研講習受講事業所	86	184	13	283
構成比	官公署・公社公団等	8.1	91.9	0.0	100.0
	建設業	38.0	59.2	2.8	100.0
	製造業	31.8	65.1	3.1	100.0
	卸売・小売業	19.5	76.7	3.8	100.0
	サービス業	19.2	79.5	1.4	100.0
	電気ガス業	3.7	96.3	0.0	100.0
	その他・不明	19.3	76.1	4.6	100.0
	一般事業所合計	25.2	71.8	2.9	100.0
	中研講習受講事業所	30.4	65.0	4.6	100.0

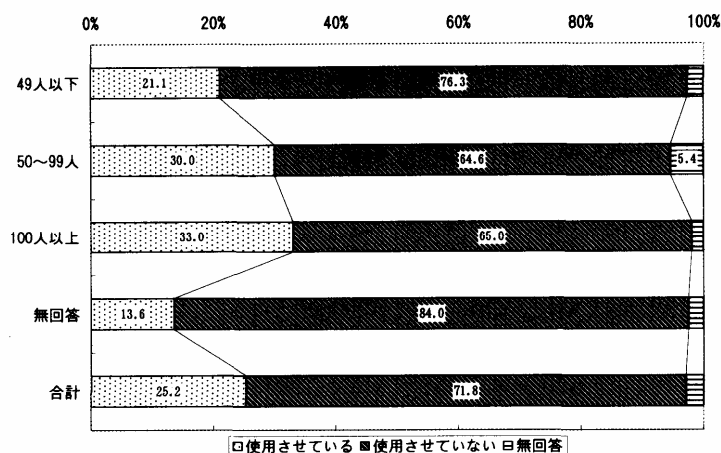


図2-8-4-2 マイカーの業務用使用状況（事業所従業員規模）

表2-8-4-2 マイカーの業務用使用状況（事業所従業員規模）

		使用させている	使用させていない	無回答	合計
件数	49人以下	63	228	8	299
	50～99人	39	84	7	130
	100人以上	67	132	4	203
	無回答	11	68	2	81
	合計	180	512	21	713
構成比	49人以下	21.1	76.3	2.7	100.0
	50～99人	30.0	64.6	5.4	100.0
	100人以上	33.0	65.0	2.0	100.0
	無回答	13.6	84.0	2.5	100.0
	合計	25.2	71.8	2.9	100.0

8-4-2 借り上げ時の補助

マイカーを業務用に借り上げている事業所に対して、借り上げに際して次のような費用の一部あるいは全部を補助しているかどうかを質問した。

1. 駐車料金の補助（自宅付近の駐車場も含む）
2. ガソリン代
3. 税金
4. 保険料
5. 点検・車両等の整備費
6. 車両購入費
7. その他

その結果、もっとも多い補助はガソリン代で、一般事業所の90.6%、講習受講事業所の81.4%の事業所が補助を行っている。次いで「その他」がそれぞれ22.8%、25.6%となっている（図2-8-4-3、表2-8-4-3）。

一般事業所の業種別に補助内容をみると、いずれの業種でもガソリン代を補助対象としている比率が高く、ほとんどの業種でもっとも高い回答比率になっている。ただし、電気ガス業は駐車料金を補助している事業所が1カ所あるのみで、それ以外の補助をしている事業所は皆無である。

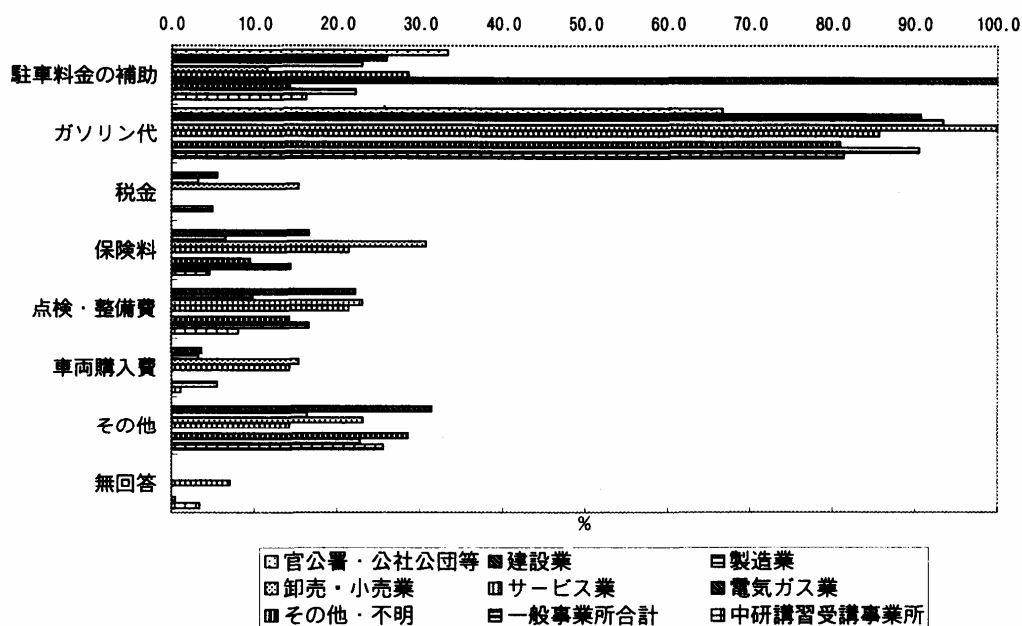


図 2-8-4-3 マイカー借り上げ時の補助内容（業種別）

表 2-8-4-3 マイカー借り上げ時の補助内容（業種別）

		駐車料金 の補助	ガソリン 代	税金	保険料	点検・ 整備費	車両 購入費	その他	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	1	2	0	0	0	0	0	0	3
	建設業	14	49	3	9	12	2	17	0	54
	製造業	14	57	2	4	6	2	10	0	61
	卸売・小売業	3	26	4	8	6	4	6	0	26
	サービス業	4	12	0	3	3	2	2	1	14
	電気ガス業	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	その他・不明	3	17	0	2	3	0	6	0	21
	一般事業所合計	40	163	9	26	30	10	41	1	180
	中研講習受講事業所	14	70	0	4	7	1	22	3	86
構成比	官公署・公社公団等	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	建設業	25.9	90.7	5.6	16.7	22.2	3.7	31.5	0.0	100.0
	製造業	23.0	93.4	3.3	6.6	9.8	3.3	16.4	0.0	100.0
	卸売・小売業	11.5	100.0	15.4	30.8	23.1	15.4	23.1	0.0	100.0
	サービス業	28.6	85.7	0.0	21.4	21.4	14.3	14.3	7.1	100.0
	電気ガス業	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	その他・不明	14.3	81.0	0.0	9.5	14.3	0.0	28.6	0.0	100.0
	一般事業所合計	22.2	90.6	5.0	14.4	16.7	5.6	22.8	0.6	100.0
	中研講習受講事業所	16.3	81.4	0.0	4.7	8.1	1.2	25.6	3.5	100.0

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、いずれの規模でもガソリン代が多くなっている。規模の変化に応じて補助率が変化しているのは保険料で、49人以下で19.0%、50～99人で12.8%、100人以上で10.4%となっており、規模が大きい事業所ほど保険料を補助の対象としている比率が低下している（図2-8-4-4、表2-8-4-4）。

表 2-8-4-4 マイカー借り上げ時の補助内容（事業所従業員規模別）

		駐車料金 の補助	ガソリン 代	税金	保険料	点検・ 整備費	車両 購入費	その他	無回答	合計
件数	49人以下	14	58	3	12	14	4	11	0	63
	50～99人	6	34	1	5	4	0	13	1	39
	100人以上	17	61	3	7	10	4	13	0	67
	無回答	3	10	2	2	2	2	4	0	11
	合計	40	163	9	26	30	10	41	1	180
構成比	49人以下	22.2	92.1	4.8	19.0	22.2	6.3	17.5	0.0	100.0
	50～99人	15.4	87.2	2.6	12.8	10.3	0.0	33.3	2.6	100.0
	100人以上	25.4	91.0	4.5	10.4	14.9	6.0	19.4	0.0	100.0
	無回答	27.3	90.9	18.2	18.2	18.2	18.2	36.4	0.0	100.0
	合計	22.2	90.6	5.0	14.4	16.7	5.6	22.8	0.6	100.0

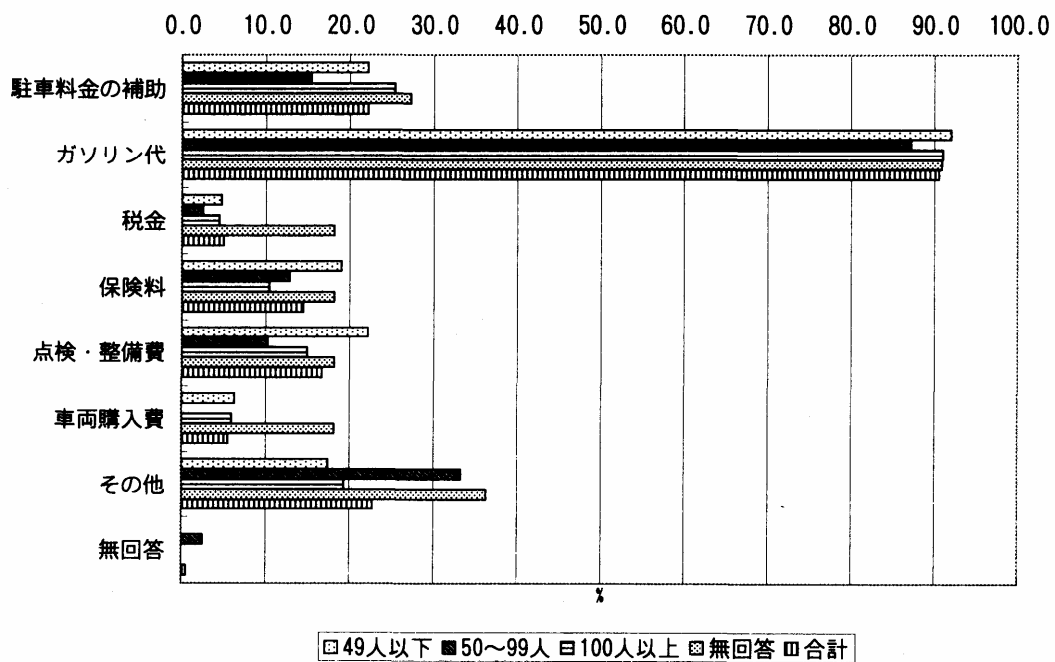


図 2-8-4-4 マイカー借り上げ時の補助内容（事業所従業員規模別）

第9章 運転者管理

9-1 新規運転者の採用試験

新規運転者を採用する場合に、どのような試験を実施しているか、運転専従者と運転兼務者に分けて複数回答形式で質問した。

9-1-1 運転専従者

運転専従者の採用時の試験としては、「面接試験」をあげる事業所がもっとも多く、一般事業所で88.7%、講習受講事業所で86.2%となっている。次いで「事故・違反の前歴調査」が一般事業所で55.2%、講習受講事業所で66.2%となっている。3番目は一般事業所では「一般常識試験」で36.7%、講習受講事業所では「運転適性検査」で52.3%となっている（図2-9-1-1、表2-9-1-1）。

一般事業所を業種別にみると、いずれの業種でも「面接試験」が1位となっており、多くの業種で「事故・違反の前歴調査」が2位となっている。その中で官公署・公社公団等では「一般常識試験」が「事故・違反の前歴調査」と同率の2位で61.1%となっている。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、いずれの規模でも「面接試験」が1位で、「事故・違反の前歴調査」が2位となっている。この2位の「事故・違反の前歴調査」は従業員規模にしたがって実施率が変化しており、49人以下で51.9%、50～99人で56.1%、100人以上で61.0%と、従業員規模が大きい事業所ほど実施率が高くなっている

（図2-9-1-2、表2-9-1-2）。

表2-9-1-1 運転専従者採用時の試験内容（業種別）

		一般常識	面接試験	運転適性検査	事故・違反の前歴	その他	合計
件数	官公署・公社公団等	11	14	9	11	6	18
	建設業	17	42	14	24	1	45
	製造業	15	55	19	31	1	60
	卸売・小売業	15	33	8	20	0	41
	サービス業	11	25	12	17	1	29
	電気ガス業	2	4	2	3	1	5
	その他・不明	20	47	24	31	4	50
	一般事業所合計	91	220	88	137	14	248
	中研講習受講事業所	65	112	68	86	8	130
構成比	官公署・公社公団等	61.1	77.8	50.0	61.1	33.3	100.0
	建設業	37.8	93.3	31.1	53.3	2.2	100.0
	製造業	25.0	91.7	31.7	51.7	1.7	100.0
	卸売・小売業	36.6	80.5	19.5	48.8	0.0	100.0
	サービス業	37.9	86.2	41.4	58.6	3.4	100.0
	電気ガス業	40.0	80.0	40.0	60.0	20.0	100.0
	その他・不明	40.0	94.0	48.0	62.0	8.0	100.0
	一般事業所合計	36.7	88.7	35.5	55.2	5.6	100.0
	中研講習受講事業所	50.0	86.2	52.3	66.2	6.2	100.0

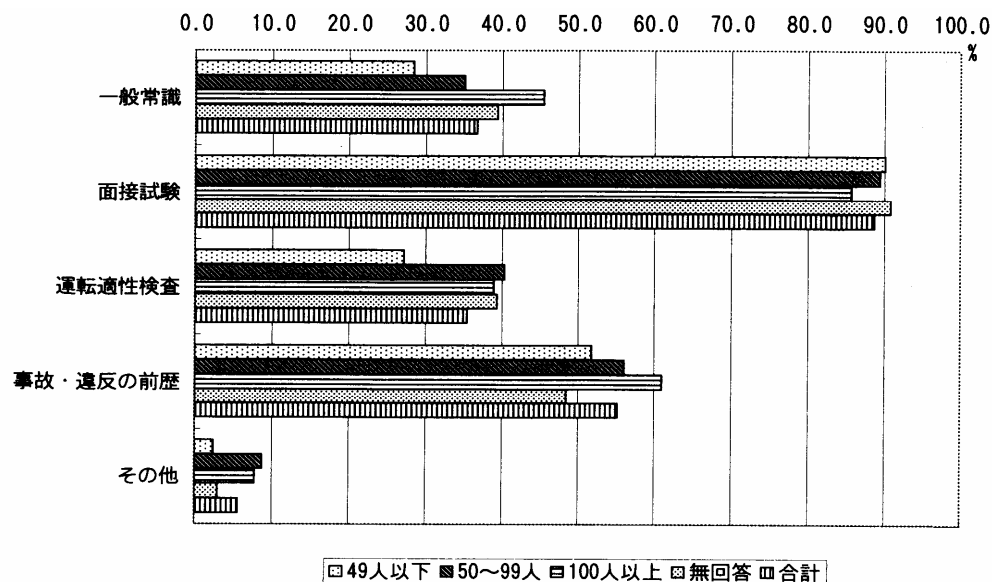
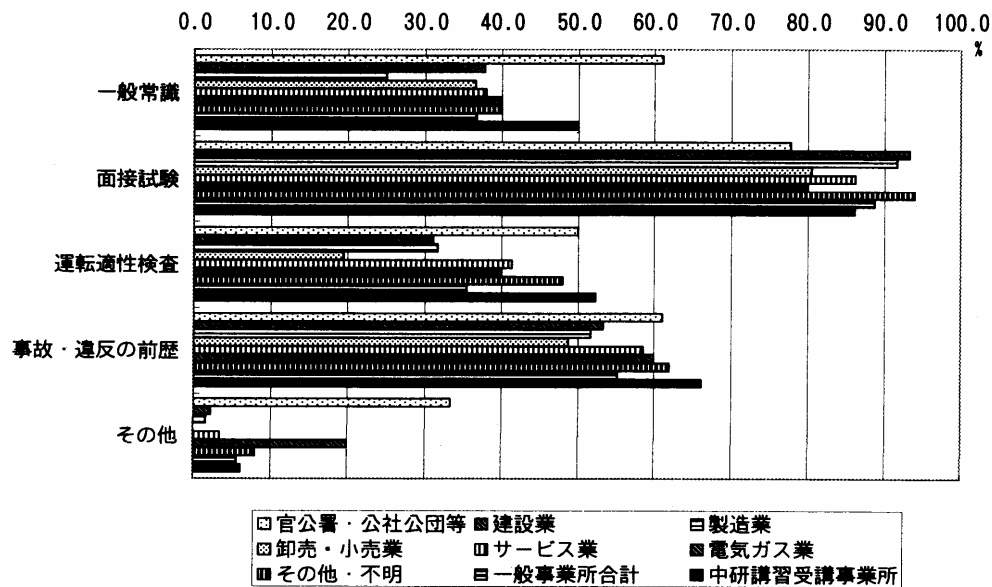


図 2-9-1-2 運転専従者採用時の試験内容（事業所従業員規模別）

表 2-9-1-2 運転専従者採用時の試験内容（事業所従業員規模別）

		一般常識	面接試験	運転適性検査	事故・違反の前歴	その他	合計
件数	49人以下	23	73	22	42	2	81
	50～99人	20	51	23	32	5	57
	100人以上	35	66	30	47	6	77
	無回答	13	30	13	16	1	33
	合計	91	220	88	137	14	248
構成比	49人以下	28.4	90.1	27.2	51.9	2.5	100.0
	50～99人	35.1	89.5	40.4	56.1	8.8	100.0
	100人以上	45.5	85.7	39.0	61.0	7.8	100.0
	無回答	39.4	90.9	39.4	48.5	3.0	100.0
	合計	36.7	88.7	35.5	55.2	5.6	100.0

9-1-2 運転兼務者

運転兼務者の採用試験として実施率が高いのは「面接試験」で、一般事業所が86.4%、講習受講事業所で79.6%となっている。2番目は「一般常識試験」で一般事業所が51.3%、講習受講事業所が50.0%、3番目は「事故・違反の前歴調査」で一般事業所が33.5%、講習受講事業所が48.0%となっている（図2-9-1-3、表2-9-1-3）。

一般事業所を業種別にみると、いずれの業種でも「面接試験」がもっとも実施率が高く、2番目は「一般常識試験」、3番目は「運転適性検査」と「事故・違反の前歴調査」に分かれている。「運転適性検査」が3位となっているのは官公署・公社公団等、電気ガス業であり、それ以外の業種は「事故・違反の前歴調査」が3位となっている。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、いずれの規模でも「面接試験」がもっとも多く、2番目は「一般常識試験」で実施率は49人以下が40.2%、50～99人が57.6%、100人以上が61.5%と、規模の大きい事業所ほど高くなっている（図2-9-1-4、表2-9-1-4）。

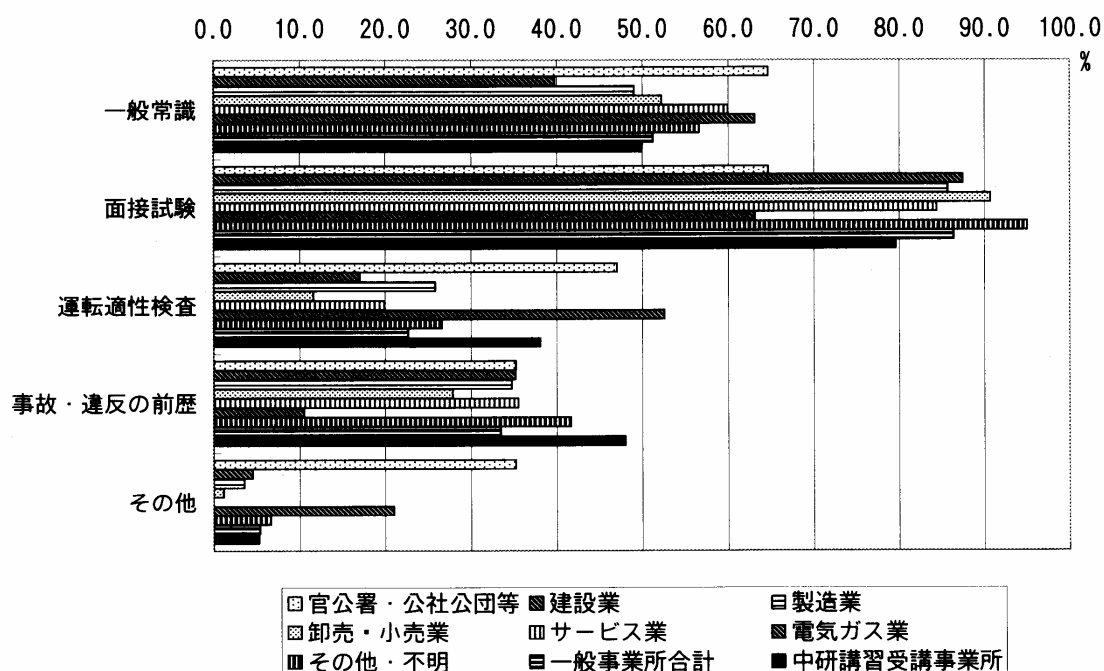
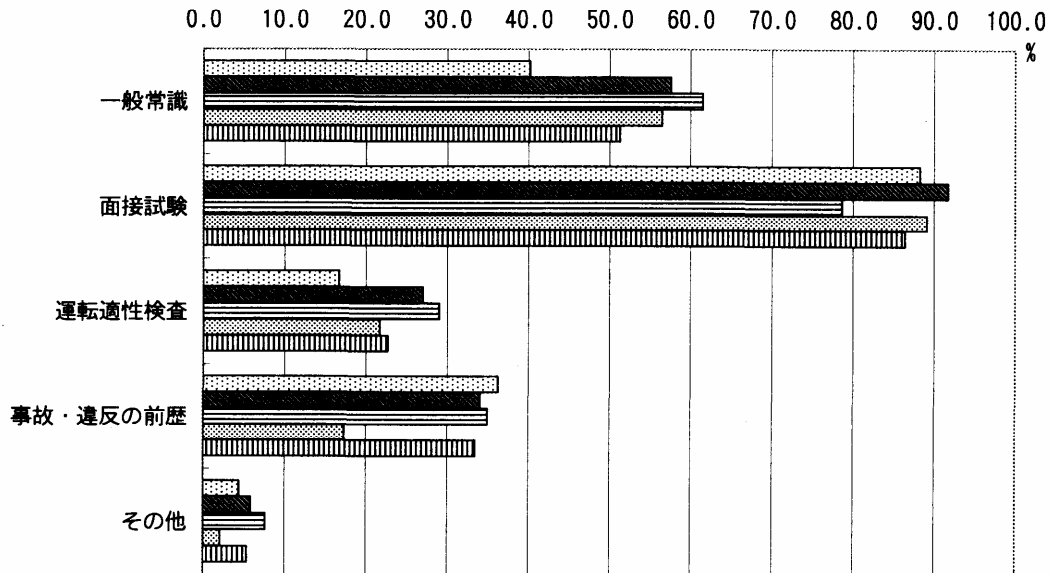


図2-9-1-3 運転兼務者採用試験の内容（業種別）

表 2-9-1-3 運転兼務者採用試験の内容（業種別）

		一般常識	面接試験	運転適性検査	事故・違反の前歴	その他	合計
件数	官公署・公社公団等	11	11	8	6	6	17
	建設業	35	77	15	31	4	88
	製造業	55	96	29	39	4	112
	卸売・小売業	45	78	10	24	1	86
	サービス業	27	38	9	16	0	45
	電気ガス業	12	12	10	2	4	19
	その他・不明	34	57	16	25	4	60
	一般事業所合計	219	369	97	143	23	427
	中研講習受講事業所	76	121	58	73	8	152
構成比	官公署・公社公団等	64.7	64.7	47.1	35.3	35.3	100.0
	建設業	39.8	87.5	17.0	35.2	4.5	100.0
	製造業	49.1	85.7	25.9	34.8	3.6	100.0
	卸売・小売業	52.3	90.7	11.6	27.9	1.2	100.0
	サービス業	60.0	84.4	20.0	35.6	0.0	100.0
	電気ガス業	63.2	63.2	52.6	10.5	21.1	100.0
	その他・不明	56.7	95.0	26.7	41.7	6.7	100.0
	一般事業所合計	51.3	86.4	22.7	33.5	5.4	100.0
	中研講習受講事業所	50.0	79.6	38.2	48.0	5.3	100.0



□ 49人以下 ■ 50～99人 ▨ 100人以上 ▩ 無回答 ▮ 合計

図 2-9-1-4 運転兼務者採用試験の内容（事業所従業員規模別）

表 2-9-1-4 運転兼務者採用試験の内容（事業所従業員規模別）

		一般常識	面接試験	運転適性検査	事故・違反の前歴	その他	合計
件数	49人以下	72	158	30	65	8	179
	50～99人	49	78	23	29	5	85
	100人以上	72	92	34	41	9	117
	無回答	26	41	10	8	1	46
	合計	219	369	97	143	23	427
構成比	49人以下	40.2	88.3	16.8	36.3	4.5	100.0
	50～99人	57.6	91.8	27.1	34.1	5.9	100.0
	100人以上	61.5	78.6	29.1	35.0	7.7	100.0
	無回答	56.5	89.1	21.7	17.4	2.2	100.0
	合計	51.3	86.4	22.7	33.5	5.4	100.0

9-2 運転者教育

運転者に対して安全運転教育を「実車を使った技能指導」「その他の安全運転講習等」「社外の安全運転教育機関等への派遣」の3種に分けて、実施しているかどうか、実施している場合は1人当たりの年間教育時間を運転専従者と運転兼務者に分けて質問した。なお、ここでの集計は、運転専従者については運転専従者が1人以上いる事業所を、運転兼務者については、運転兼務者が1人以上いる事業所を対象にしている。

9-2-1 安全運転教育の実施率

(1) 運転専従者

① 実車を使った技能指導

運転専従者に対して実車を使った技能指導を実施しているのは一般事業所で15.8%、講習受講事業所で25.2%と、安全運転管理に積極的とみられる講習受講事業所の実施率が高い(図2-9-2-1、表2-9-2-1)。

一般事業所の実施率を業種別にみると、実施率が高いのは官公署・公社公団等38.5%、その他業種の26.7%等である。実施率が低いのは卸売・小売業の3.4%、製造業の9.2%等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、実施率は49人以下では16.1%、50～99人では22.6%、100人以上では13.0%となっており、中規模の事業所の実施率がもっとも高い(図2-9-2-2、表2-9-2-2)。

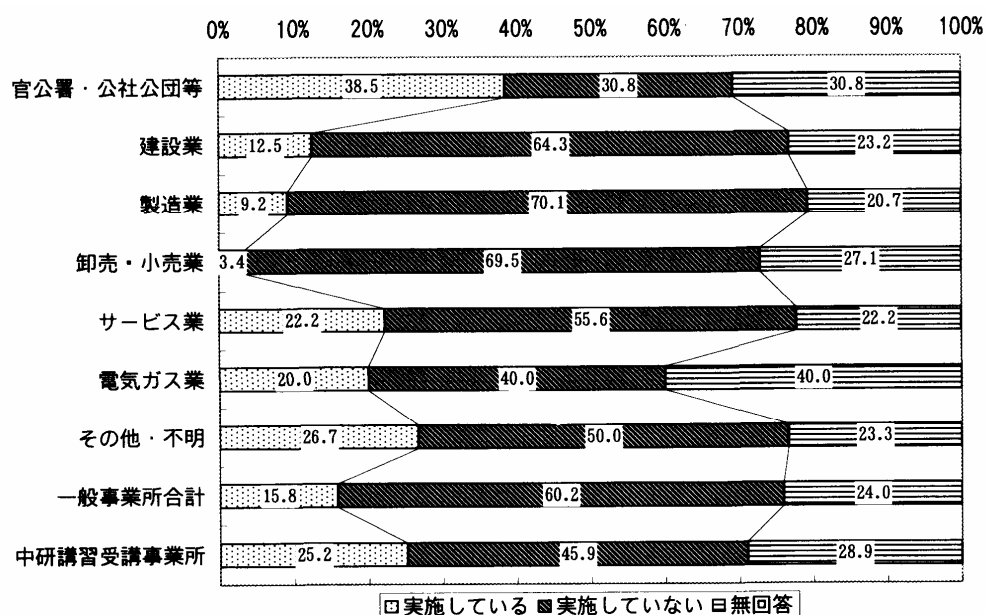


図2-9-2-1 実車を使った技能指導の実施状況(業種別)

表 2-9-2-1 実車を使った技能指導の実施状況（業種別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	10	8	8	26
	建設業	7	36	13	56
	製造業	8	61	18	87
	卸売・小売業	2	41	16	59
	サービス業	8	20	8	36
	電気ガス業	1	2	2	5
	その他・不明	16	30	14	60
	一般事業所合計	52	198	79	329
	中研講習受講事業所	40	73	46	159
構成比	官公署・公社公団等	38.5	30.8	30.8	100.0
	建設業	12.5	64.3	23.2	100.0
	製造業	9.2	70.1	20.7	100.0
	卸売・小売業	3.4	69.5	27.1	100.0
	サービス業	22.2	55.6	22.2	100.0
	電気ガス業	20.0	40.0	40.0	100.0
	その他・不明	26.7	50.0	23.3	100.0
	一般事業所合計	15.8	60.2	24.0	100.0
	中研講習受講事業所	25.2	45.9	28.9	100.0

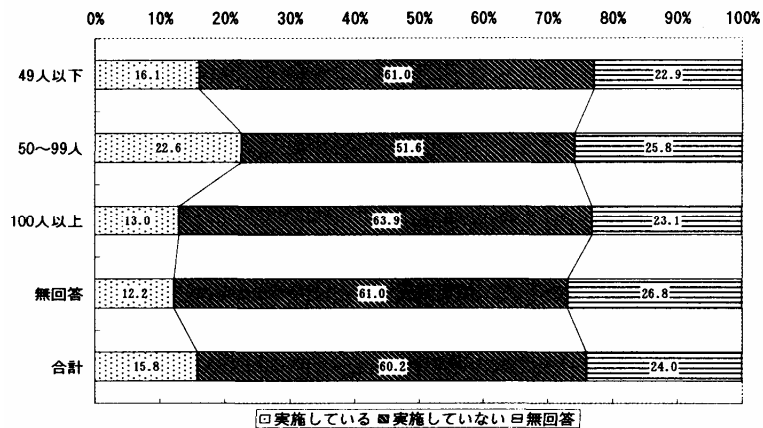


図 2-9-2-2 実車を使った技能指導の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-2 実車を使った技能指導の実施状況（事業所従業員規模別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	49人以下	19	72	27	118
	50～99人	14	32	16	62
	100人以上	14	69	25	108
	無回答	5	25	11	41
	合計	52	198	79	329
構成比	49人以下	16.1	61.0	22.9	100.0
	50～99人	22.6	51.6	25.8	100.0
	100人以上	13.0	63.9	23.1	100.0
	無回答	12.2	61.0	26.8	100.0
	合計	15.8	60.2	24.0	100.0

② その他の安全運転講習等

運転専従者にその他の安全運転講習等を実施しているのは一般事業所で43.8%、講習受講事業所で57.9%と、講習受講事業所の実施率が高い（図2-9-2-3、表2-9-2-3）。

一般事業所の実施率を業種別にみると、実施率が高いのは電気ガス業80.0%、官公署・公社公団等73.1%である。実施率が低いのは卸売・小売業の28.8%、サービス業の38.9%等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、実施率は49人以下では38.1%、50～99人では41.9%、100人以上では54.6%となっており、規模の大きい事業所ほど実施率が高くなっている（図2-9-2-4、表2-9-2-4）。

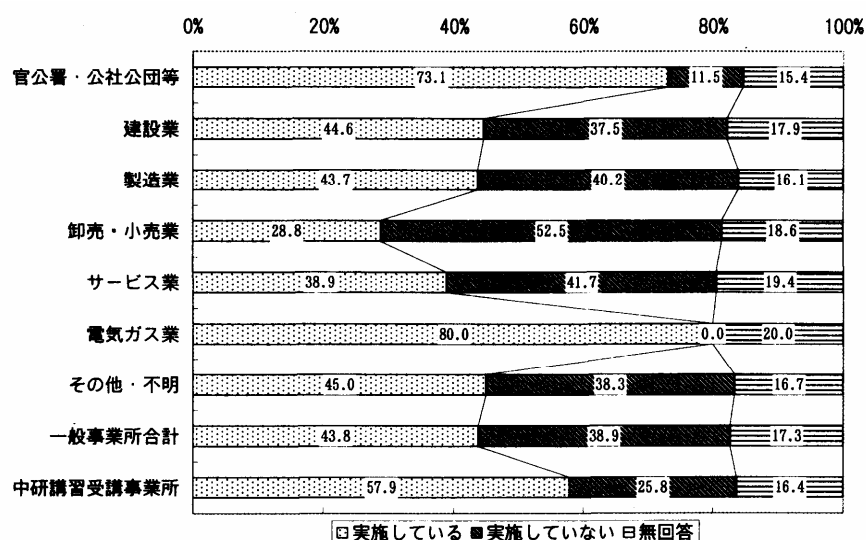


図 2-9-2-3 その他の安全運転講習等の実施状況（業種別）

表 2-9-2-3 その他の安全運転講習等の実施状況（業種別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	19	3	4	26
	建設業	25	21	10	56
	製造業	38	35	14	87
	卸売・小売業	17	31	11	59
	サービス業	14	15	7	36
	電気ガス業	4	0	1	5
	その他・不明	27	23	10	60
	一般事業所合計	144	128	57	329
	中研講習受講事業所	92	41	26	159
構成比	官公署・公社公団等	73.1	11.5	15.4	100.0
	建設業	44.6	37.5	17.9	100.0
	製造業	43.7	40.2	16.1	100.0
	卸売・小売業	28.8	52.5	18.6	100.0
	サービス業	38.9	41.7	19.4	100.0
	電気ガス業	80.0	0.0	20.0	100.0
	その他・不明	45.0	38.3	16.7	100.0
	一般事業所合計	43.8	38.9	17.3	100.0
	中研講習受講事業所	57.9	25.8	16.4	100.0

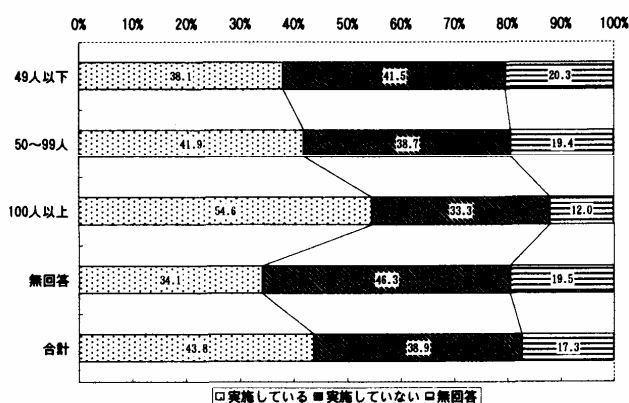


図 2-9-2-4 その他の安全運転講習等の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-4 その他の安全運転講習等の実施状況（事業所従業員規模別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件 数	49人以下	45	49	24	118
	50～99人	26	24	12	62
	100人以上	59	36	13	108
	無回答	14	19	8	41
	合計	144	128	57	329
構 成 比	49人以下	38.1	41.5	20.3	100.0
	50～99人	41.9	38.7	19.4	100.0
	100人以上	54.6	33.3	12.0	100.0
	無回答	34.1	46.3	19.5	100.0
	合計	43.8	38.9	17.3	100.0

③ 社外の安全運転教育機関等への派遣

運転専従者に社外の安全運転教育機関等への派遣を実施しているのは一般事業所で16.4%、講習受講事業所で40.3%と、講習受講事業所の実施率が高い（図2-9-2-5、表2-9-2-5）。

一般事業所の実施率を業種別にみると、実施率が高いのは官公署・公社公団等38.5%、サービス業の22.2%等である。実施率が低いのは電気ガス業0.0%、建設業の10.7%等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、実施率は49人以下では16.9%、50～99人では14.5%、100人以上では15.7%となっており、規模の大小による差はあまりみられない（図2-9-2-6、表2-9-2-6）。

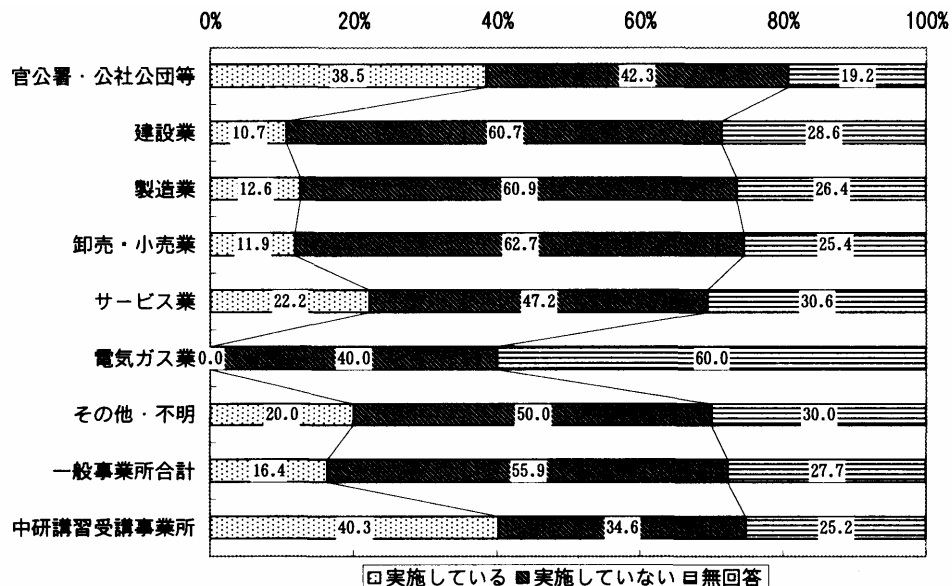


図 2-9-2-5 社外の安全運転教育機関等への派遣の実施状況（業種別）

表 2-9-2-5 社外の安全運転教育機関等への派遣の実施状況（業種別）

	実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数				
官公署・公社公団等	10	11	5	26
建設業	6	34	16	56
製造業	11	53	23	87
卸売・小売業	7	37	15	59
サービス業	8	17	11	36
電気ガス業	0	2	3	5
その他・不明	12	30	18	60
一般事業所合計	54	184	91	329
中研講習受講事業所	64	55	40	159
構成比				
官公署・公社公団等	38.5	42.3	19.2	100.0
建設業	10.7	60.7	28.6	100.0
製造業	12.6	60.9	26.4	100.0
卸売・小売業	11.9	62.7	25.4	100.0
サービス業	22.2	47.2	30.6	100.0
電気ガス業	0.0	40.0	60.0	100.0
その他・不明	20.0	50.0	30.0	100.0
一般事業所合計	16.4	55.9	27.7	100.0
中研講習受講事業所	40.3	34.6	25.2	100.0

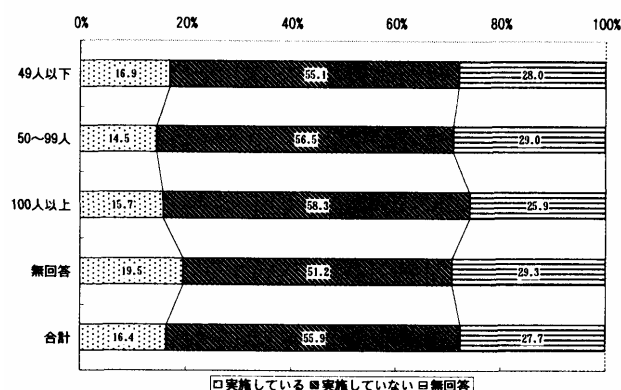


図 2-9-2-6 社外の安全運転教育機関等への派遣の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-6 社外の安全運転教育機関等への派遣の実施状況（事業所従業員規模別）

	実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数				
49人以下	20	65	33	118
50～99人	9	35	18	62
100人以上	17	63	28	108
無回答	8	21	12	41
合計	54	184	91	329
構成比				
49人以下	16.9	55.1	28.0	100.0
50～99人	14.5	56.5	29.0	100.0
100人以上	15.7	58.3	25.9	100.0
無回答	19.5	51.2	29.3	100.0
合計	16.4	55.9	27.7	100.0

④ いずれかの安全運転教育

運転専従者にいずれかの安全運転教育を実施しているのは一般事業所で53.8%、講習受講事業所で73.0%と、講習受講事業所の実施率が高い（図2-9-2-7、表2-9-2-7）。

一般事業所の実施率を業種別にみると、実施率が高いのは官公署・公社公団等84.6%、電気ガス業80.0%等である。実施率が低いのは卸売・小売業37.3%、製造業の51.7%等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、実施率は49人以下では50.8%、50～99人では53.2%、100人以上では62.0%となっており、規模の大きい事業所の実施率がやや高い（図2-9-2-8、表2-9-2-8）。

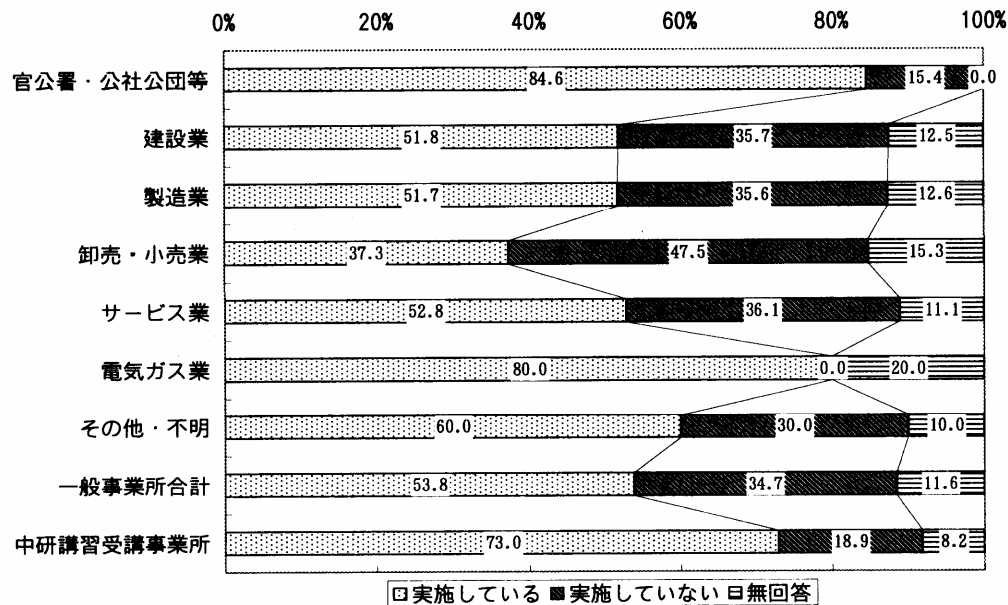


図 2-9-2-7 いずれかの安全運転教育の実施状況（業種別）

表 2-9-2-7 いずれかの安全運転教育の実施状況（業種別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	22	4	0	26
	建設業	29	20	7	56
	製造業	45	31	11	87
	卸売・小売業	22	28	9	59
	サービス業	19	13	4	36
	電気ガス業	4	0	1	5
	その他・不明	36	18	6	60
	一般事業所合計	177	114	38	329
	中研講習受講事業所	116	30	13	159
構成比	官公署・公社公団等	84.6	15.4	0.0	100.0
	建設業	51.8	35.7	12.5	100.0
	製造業	51.7	35.6	12.6	100.0
	卸売・小売業	37.3	47.5	15.3	100.0
	サービス業	52.8	36.1	11.1	100.0
	電気ガス業	80.0	0.0	20.0	100.0
	その他・不明	60.0	30.0	10.0	100.0
	一般事業所合計	53.8	34.7	11.6	100.0
	中研講習受講事業所	73.0	18.9	8.2	100.0

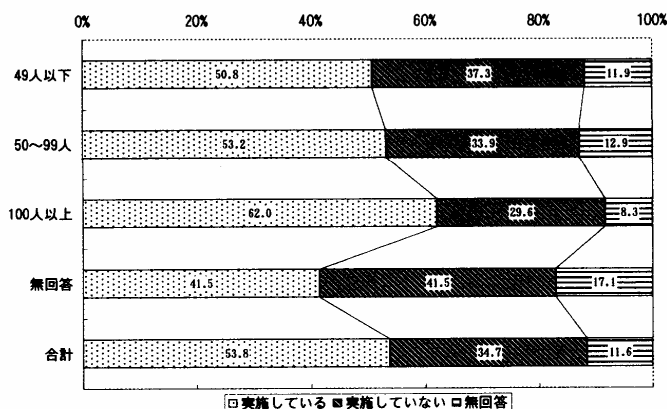


図 2-9-2-8 いずれかの安全運転教育の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-8 いずれかの安全運転教育の実施状況（事業所従業員規模別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	49人以下	60	44	14	118
	50～99人	33	21	8	62
	100人以上	67	32	9	108
	無回答	17	17	7	41
	合計	177	114	38	329
構成比	49人以下	50.8	37.3	11.9	100.0
	50～99人	53.2	33.9	12.9	100.0
	100人以上	62.0	29.6	8.3	100.0
	無回答	41.5	41.5	17.1	100.0
	合計	53.8	34.7	11.6	100.0

（２）運転兼務者

① 実車を使った技能指導

運転兼務者に対して実車を使った技能指導を実施しているのは一般事業所で11.3%、講習受講事業所で18.3%と、講習受講事業所の実施率が高い（図2-9-2-9、表2-9-2-9）。

一般事業所の実施率を業種別にみると、実施率が高いのは電気ガス業37.5%、官公署・公社公団等27.3%である。実施率が低いのは卸売・小売業の4.9%、建設業の7.6%等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、実施率は49人以下では8.5%、50～99人では12.4%、100人以上では15.9%となっており、規模の大きい事業所ほど実施率が高くなっている（図2-9-2-10、表2-9-2-10）。

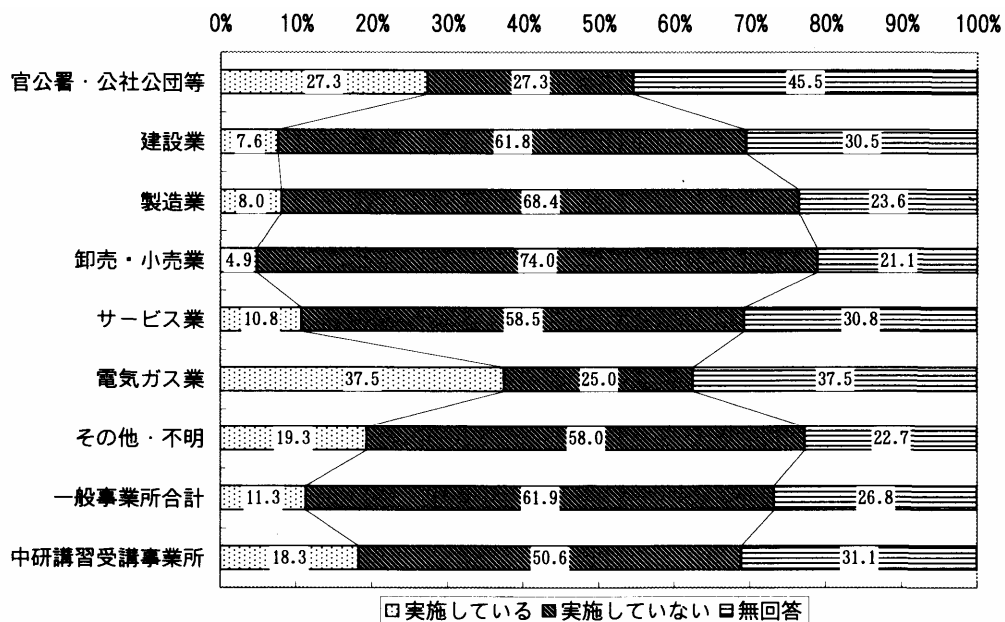


図 2-9-2-9 実車を使った技能指導の実施状況（業種別）

表 2-9-2-9 実車を使った技能指導の実施状況（業種別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	9	9	15	33
	建設業	10	81	40	131
	製造業	14	119	41	174
	卸売・小売業	6	91	26	123
	サービス業	7	38	20	65
	電気ガス業	9	6	9	24
	その他・不明	17	51	20	88
	一般事業所合計	72	395	171	638
	中研講習受講事業所	44	122	75	241
構成比	官公署・公社公団等	27.3	27.3	45.5	100.0
	建設業	7.6	61.8	30.5	100.0
	製造業	8.0	68.4	23.6	100.0
	卸売・小売業	4.9	74.0	21.1	100.0
	サービス業	10.8	58.5	30.8	100.0
	電気ガス業	37.5	25.0	37.5	100.0
	その他・不明	19.3	58.0	22.7	100.0
	一般事業所合計	11.3	61.9	26.8	100.0
	中研講習受講事業所	18.3	50.6	31.1	100.0

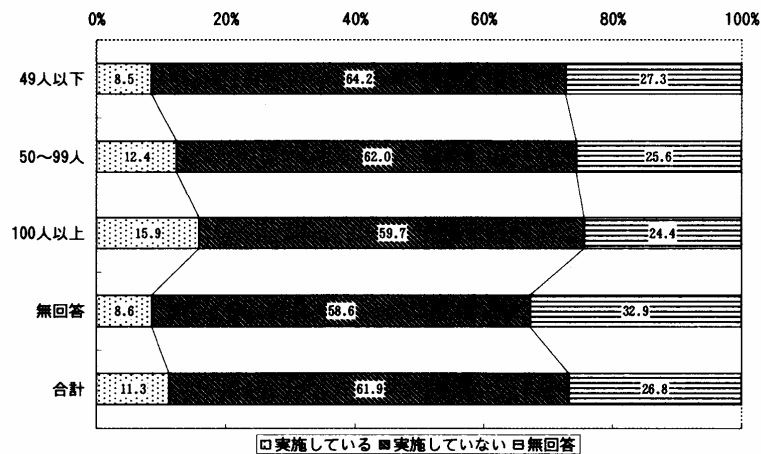


図 2-9-2-10 実車を使った技能指導の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-10 実車を使った技能指導の実施状況（事業所従業員規模別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	49人以下	23	174	74	271
	50～99人	15	75	31	121
	100人以上	28	105	43	176
	無回答	6	41	23	70
	合計	72	395	171	638
構成比	49人以下	8.5	64.2	27.3	100.0
	50～99人	12.4	62.0	25.6	100.0
	100人以上	15.9	59.7	24.4	100.0
	無回答	8.6	58.6	32.9	100.0
	合計	11.3	61.9	26.8	100.0

② その他の安全運転講習等

運転兼務者に対してその他の安全運転講習等を実施しているのは一般事業所で41.2%、講習受講事業所で47.3%と、講習受講事業所の実施率がやや高い（図2-9-2-11、表2-9-2-11）。

一般事業所の実施率を業種別にみると、実施率が高いのは電気ガス業66.7%、官公署・公社公団等66.7%である。実施率が低いのは卸売・小売業の30.9%、サービス業の38.5%等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、実施率は49人以下では30.3%、50～99人では43.8%、100人以上では59.7%となっており、規模の大きい事業所ほど実施率が高くなっている（図2-9-2-12、表2-9-2-12）。

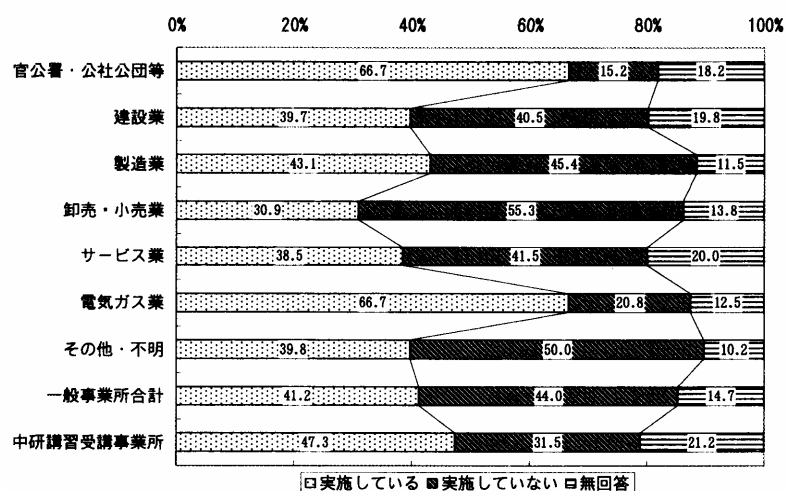


図2-9-2-11 その他の安全運転講習等の実施状況（業種別）

表2-9-2-11 その他の安全運転講習等の実施状況（業種別）

		実施している	実施していない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	22	5	6	33
	建設業	52	53	26	131
	製造業	75	79	20	174
	卸売・小売業	38	68	17	123
	サービス業	25	27	13	65
	電気ガス業	16	5	3	24
	その他・不明	35	44	9	88
	一般事業所合計	263	281	94	638
	中研講習受講事業所	114	76	51	241
構成比	官公署・公社公団等	66.7	15.2	18.2	100.0
	建設業	39.7	40.5	19.8	100.0
	製造業	43.1	45.4	11.5	100.0
	卸売・小売業	30.9	55.3	13.8	100.0
	サービス業	38.5	41.5	20.0	100.0
	電気ガス業	66.7	20.8	12.5	100.0
	その他・不明	39.8	50.0	10.2	100.0
	一般事業所合計	41.2	44.0	14.7	100.0
	中研講習受講事業所	47.3	31.5	21.2	100.0

図2-9-2-12 その他の安全運転講習等の実施状況（事業所従業員規模別）

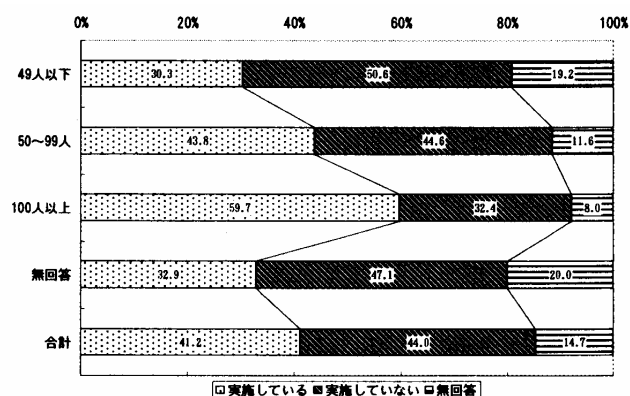


表 2-9-2-1 2 その他の安全運転講習等の実施状況（事業所従業員規模別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件 数	49人以下	82	137	52	271
	50～99人	53	54	14	121
	100人以上	105	57	14	176
	無回答	23	33	14	70
	合計	263	281	94	638
構 成 比	49人以下	30.3	50.6	19.2	100.0
	50～99人	43.8	44.6	11.6	100.0
	100人以上	59.7	32.4	8.0	100.0
	無回答	32.9	47.1	20.0	100.0
	合計	41.2	44.0	14.7	100.0

③ 社外の安全運転教育機関等への派遣

運転兼務者に対して社外の安全運転教育機関等への派遣を実施しているのは一般事業所で15.0%、講習受講事業所で28.2%と、講習受講事業所の実施率が高い（図2-9-2-13、表2-9-2-13）。

一般事業所の実施率を業種別にみると、実施率が高いのは電気ガス業45.8%、官公署・公社公団等24.2%である。実施率が低いのは卸売・小売業の8.1%、製造業の12.6%等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、実施率は49人以下では12.5%、50～99人では13.2%、100人以上では20.5%となっており、規模の大きい事業所の実施率が高くなっている（図2-9-2-14、表2-9-2-14）。

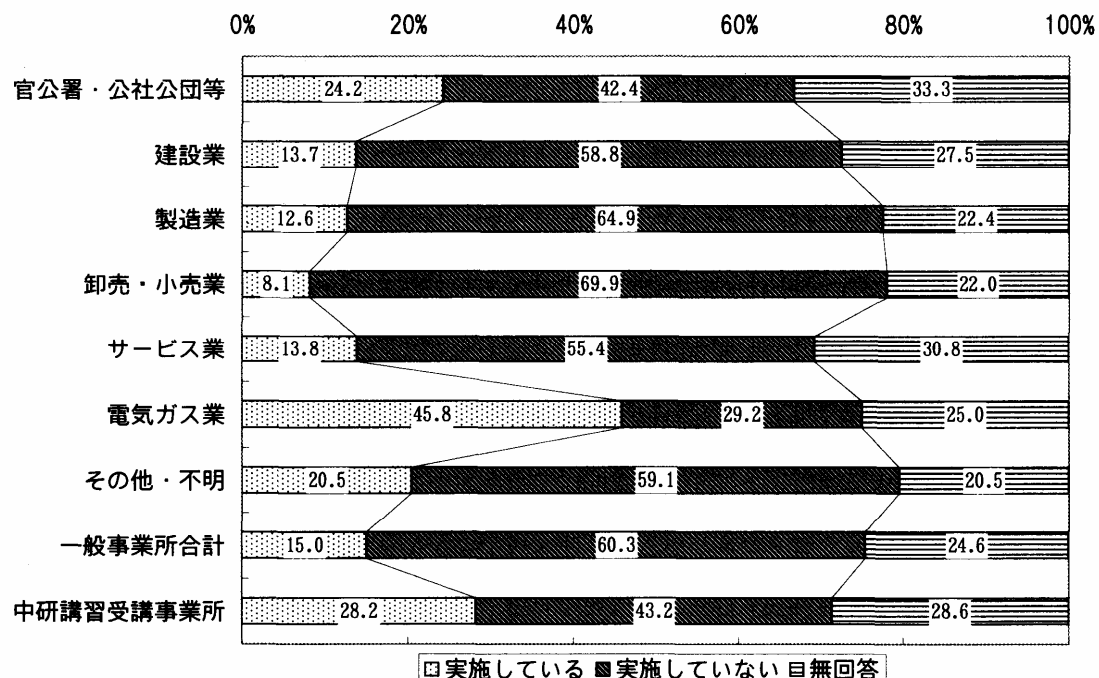


図 2-9-2-1 3 社外の安全運転教育機関等への派遣の実施状況（業種別）

表 2-9-2-1 3 社外の安全運転教育機関等への派遣の実施状況（業種別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	8	14	11	33
	建設業	18	77	36	131
	製造業	22	113	39	174
	卸売・小売業	10	86	27	123
	サービス業	9	36	20	65
	電気ガス業	11	7	6	24
	その他・不明	18	52	18	88
	一般事業所合計	96	385	157	638
	中研講習受講事業所	68	104	69	241
構成比	官公署・公社公団等	24.2	42.4	33.3	100.0
	建設業	13.7	58.8	27.5	100.0
	製造業	12.6	64.9	22.4	100.0
	卸売・小売業	8.1	69.9	22.0	100.0
	サービス業	13.8	55.4	30.8	100.0
	電気ガス業	45.8	29.2	25.0	100.0
	その他・不明	20.5	59.1	20.5	100.0
	一般事業所合計	15.0	60.3	24.6	100.0
	中研講習受講事業所	28.2	43.2	28.6	100.0

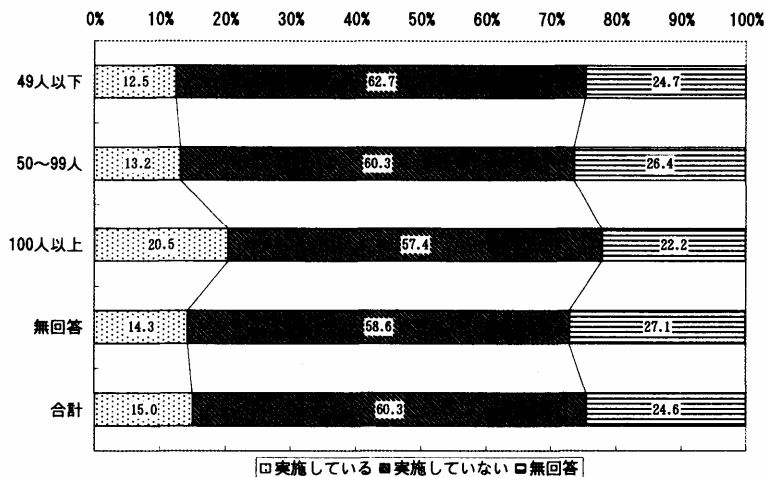


図 2-9-2-1 4 社外の安全運転教育機関等への派遣の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-1 4 社外の安全運転教育機関等への派遣の実施状況（事業所従業員規模別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件数	49人以下	34	170	67	271
	50～99人	16	73	32	121
	100人以上	36	101	39	176
	無回答	10	41	19	70
	合計	96	385	157	638
構成比	49人以下	12.5	62.7	24.7	100.0
	50～99人	13.2	60.3	26.4	100.0
	100人以上	20.5	57.4	22.2	100.0
	無回答	14.3	58.6	27.1	100.0
	合計	15.0	60.3	24.6	100.0

④ いずれかの安全運転教育

運転兼務者に対していずれかの安全運転教育を実施しているのは一般事業所で48.6%、講習受講事業所で60.2%と、講習受講事業所の実施率が高い（図2-9-2-15、表2-9-2-15）。

一般事業所の実施率を業種別にみると、実施率が高いのは電気ガス業79.2%、官公署・公社公団等75.8%である。実施率が低いのは卸売・小売業の35.8%、サービス業の43.1%

等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、実施率は49人以下では38.0%、50～99人では48.8%、100人以上では67.0%となっており、規模の大きい事業所ほど実施率が高くなっている（図2-9-2-16、表2-9-2-16）。

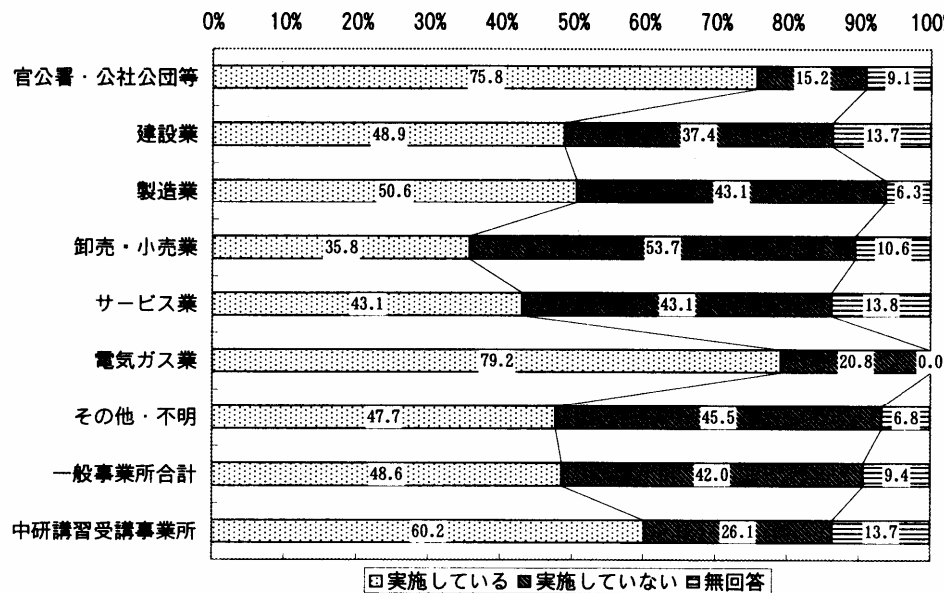


図2-9-2-15 いずれかの安全運転教育の実施状況（業種別）

表2-9-2-15 いずれかの安全運転教育の実施状況（業種別）

		実施している	実施していない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	25	5	3	33
	建設業	64	49	18	131
	製造業	88	75	11	174
	卸売・小売業	44	66	13	123
	サービス業	28	28	9	65
	電気ガス業	19	5	0	24
	その他・不明	42	40	6	88
	一般事業所合計	310	268	60	638
	中研講習受講事業所	145	63	33	241
構成比	官公署・公社公団等	75.8	15.2	9.1	100.0
	建設業	48.9	37.4	13.7	100.0
	製造業	50.6	43.1	6.3	100.0
	卸売・小売業	35.8	53.7	10.6	100.0
	サービス業	43.1	43.1	13.8	100.0
	電気ガス業	79.2	20.8	0.0	100.0
	その他・不明	47.7	45.5	6.8	100.0
	一般事業所合計	48.6	42.0	9.4	100.0
	中研講習受講事業所	60.2	26.1	13.7	100.0

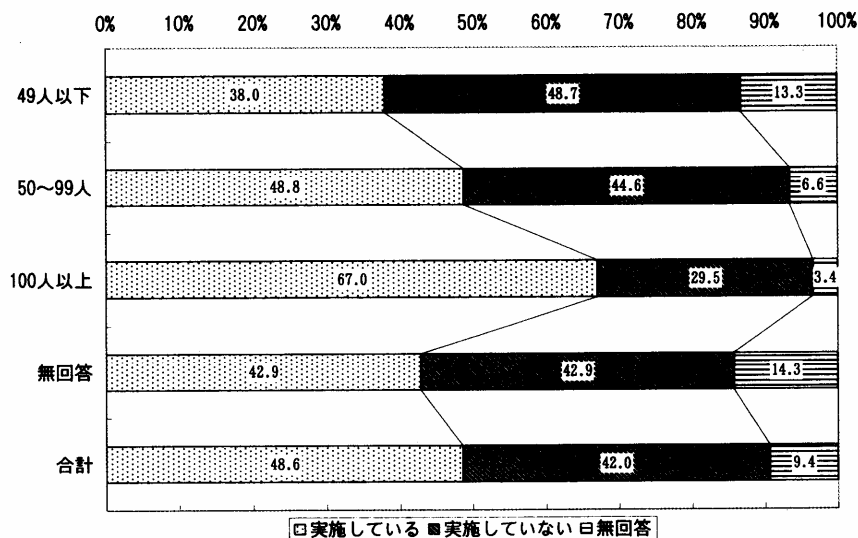


図 2-9-2-1 6 いずれかの安全運転教育の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-1 6 いずれかの安全運転教育の実施状況（事業所従業員規模別）

		実施して いる	実施して いない	無回答	合計
件 数	49人以下	103	132	36	271
	50～99人	59	54	8	121
	100人以上	118	52	6	176
	無回答	30	30	10	70
	合計	310	268	60	638
構 成 比	49人以下	38.0	48.7	13.3	100.0
	50～99人	48.8	44.6	6.6	100.0
	100人以上	67.0	29.5	3.4	100.0
	無回答	42.9	42.9	14.3	100.0
	合計	48.6	42.0	9.4	100.0

9-2-2 安全運転教育時間

運転者教育を実施していると回答した事業所に、1人当たりの年間教育時間を運転専従者と運転兼務者に分けて質問した。

（1）運転専従者

① 実車を使った技能指導

実車を使った技能指導について運転専従者の1人当たりの年間教育時間は一般事業所で8.4時間、講習受講事業所で7.8時間となっており、おおむね1日強の教育となっている（図2-9-2-17、表2-9-2-17）。

一般事業所を業種別にみると、最も教育時間が長いのは製造業の15.0時間で、次いで卸売・小売業の13.0時間である。最も短いのは電気ガス業の1.5時間である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下が10.3時間、50～99人が8.3時間、100人以上が6.5時間となっており、規模の小さい事業所ほど教育時間が長い（図2-9-2-18、表2-9-2-18）。

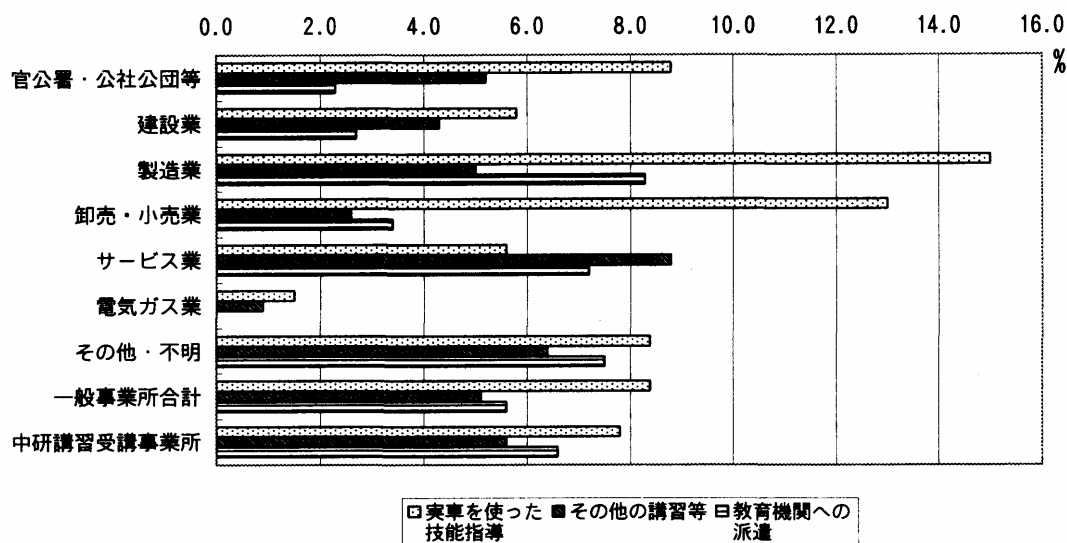


図 2-9-2-17 運転専従者の1人当たりの年間教育時間（業種別）

表 2-9-2-17 運転専従者の1人当たりの年間教育時間（業種別）

	実車を使った技能指導		その他の講習等		教育機関への派遣	
	平均	事業所数	平均	事業所数	平均	事業所数
官公署・公社公団等	8.8	9	5.2	17	2.3	9
建設業	5.8	6	4.3	23	2.7	6
製造業	15.0	5	5.0	36	8.3	9
卸売・小売業	13.0	2	2.6	15	3.4	5
サービス業	5.6	8	8.8	11	7.2	6
電気ガス業	1.5	1	0.9	4	—	0
その他・不明	8.4	15	6.4	24	7.5	12
一般事業所合計	8.4	46	5.1	130	5.6	47
中研講習受講事業所	7.8	37	5.6	85	6.6	58

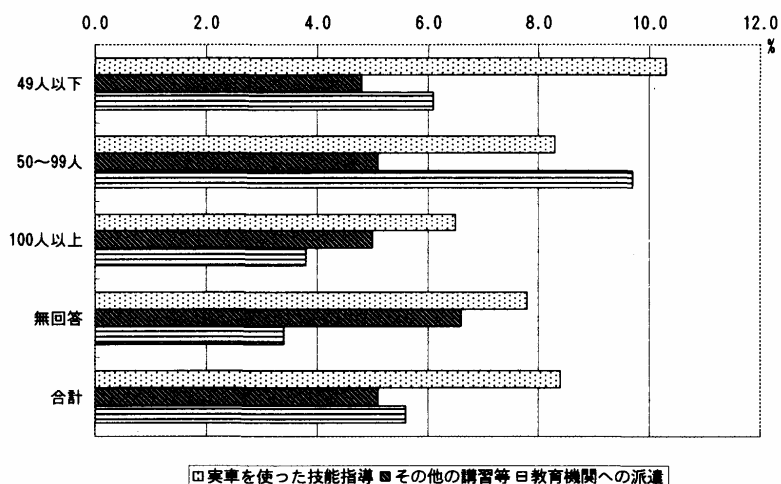


図 2-9-2-18 運転専従者の1人当たりの年間教育時間（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-18 運転専従者の1人当たりの年間教育時間（事業所従業員規模別）

	実車を使った技能指導		その他の講習等		教育機関への派遣	
	平均	事業所数	平均	事業所数	平均	事業所数
49人以下	10.3	16	4.8	38	6.1	17
50～99人	8.3	13	5.1	26	9.7	8
100人以上	6.5	13	5.0	55	3.8	16
無回答	7.8	4	6.6	11	3.4	6
合計	8.4	46	5.1	130	5.6	47

② その他の安全運転講習等

その他の安全運転講習等について運転専従者の1人当たりの年間教育時間は一般事業所で5.1時間、講習受講事業所で5.6時間となっており、おおむね1日弱の教育となっている（図2-9-2-17、表2-9-2-17）。

一般事業所を業種別にみると、最も教育時間が長いのはサービス業の8.8時間で、次いでその他の業種の6.4時間である。最も短いのは電気ガス業の0.9時間である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下が4.8時間、50～99人が5.1時間、100人以上が5.0時間となっており、規模の大小による教育時間の差はみられない（図2-9-2-18、表2-9-2-18）。

③ 社外の安全運転教育機関等への派遣

社外の安全運転教育機関等への派遣について運転専従者の1人当たりの年間教育時間は一般事業所で5.6時間、講習受講事業所で6.6時間となっており、おおむね1日弱の教育となっている（図2-9-2-17、表2-9-2-17）。

一般事業所を業種別にみると、最も教育時間が長いのは製造業の8.3時間で、次いでその他の業種の7.5時間である。最も短いのは官公署・公社公団等の2.3時間である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下が6.1時間、50～99人が9.7時間、100人以上が3.8時間となっており、中規模の事業所の教育時間が長い（図2-9-2-18、表2-9-2-18）。

（2）運転兼務者

① 実車を使った技能指導

実車を使った技能指導について運転兼務者の1人当たりの年間教育時間は一般事業所で5.4時間、講習受講事業所で5.1時間となっており、おおむね1日弱の教育となっている（図2-9-2-19、表2-9-2-19）。

一般事業所を業種別にみると、最も教育時間が長いのは官公署・公社公団等の9.2時間で、その他の業種の7.7時間である。最も短いのは製造業の1.3時間である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下が6.0時間、50～99人が8.8時間、100人以上が3.5時間となっており、中規模の事業所の教育時間が長い（図2-9-2-20、表2-9-2-20）。

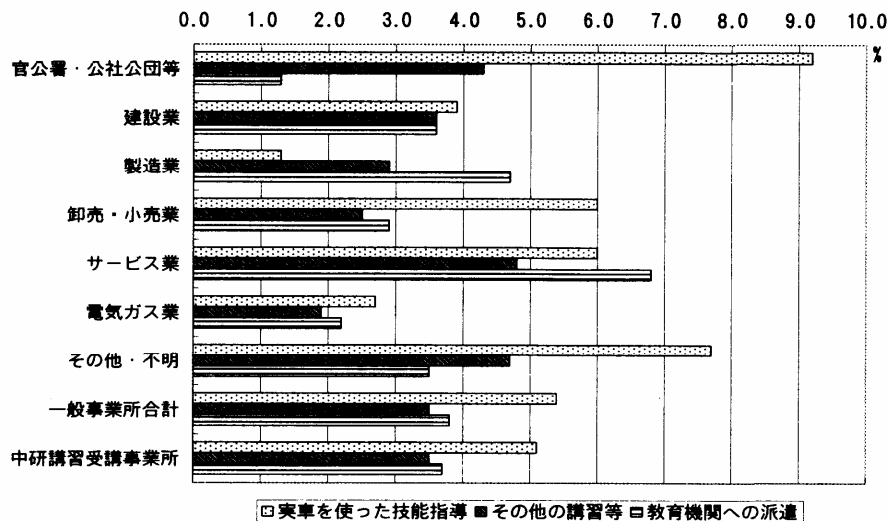


図 2-9-2-1 9 運転兼務者の 1 人当たりの年間教育時間 (業種別)

表 2-9-2-1 9 運転兼務者の 1 人当たりの年間教育時間 (業種別)

	実車を使った技能指導		その他の講習等		教育機関への派遣	
	平均	事業所数	平均	事業所数	平均	事業所数
官公署・公社公団等	9.2	8	4.3	20	1.3	7
建設業	3.9	10	3.6	48	3.6	16
製造業	1.3	11	2.9	67	4.7	20
卸売・小売業	6.0	5	2.5	36	2.9	8
サービス業	6.0	7	4.8	21	6.8	8
電気ガス業	2.7	6	1.9	13	2.2	7
その他・不明	7.7	17	4.7	33	3.5	16
一般事業所合計	5.4	64	3.5	238	3.8	82
中研講習受講事業所	5.1	40	3.5	107	3.7	63

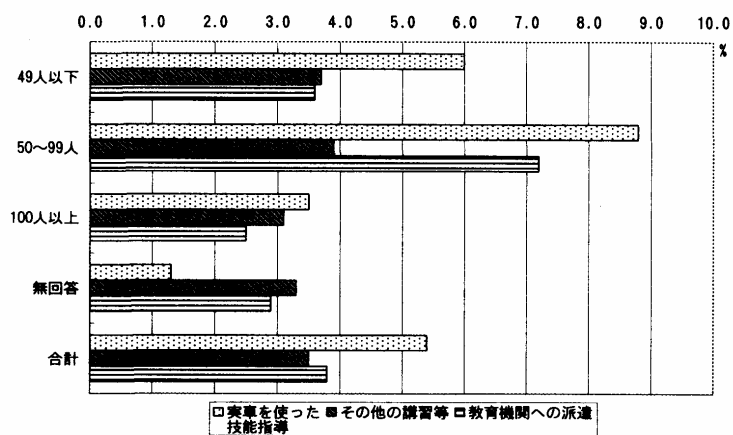


図 2-9-2-2 0 運転兼務者の 1 人当たりの年間教育時間 (事業所従業員規模別)

表 2-9-2-2 0 運転兼務者の 1 人当たりの年間教育時間 (事業所従業員規模別)

	実車を使った技能指導		その他の講習等		教育機関への派遣	
	平均	事業所数	平均	事業所数	平均	事業所数
49人以下	6.0	21	3.7	75	3.6	31
50～99人	8.8	15	3.9	50	7.2	14
100人以上	3.5	23	3.1	93	2.5	29
無回答	1.3	5	3.3	20	2.9	8
合計	5.4	64	3.5	238	3.8	82

② その他の安全運転講習等

その他の安全運転講習等について運転兼務者の1人当たりの年間教育時間は一般事業所で3.5時間、講習受講事業所も3.5時間となっており、おおむね半日の教育となっている（図2-9-2-19、表2-9-2-19）。

一般事業所を業種別にみると、もっとも教育時間が長いのはサービス業の4.8時間で、次いでその他の業種の4.7時間である。もっとも短いのは電気ガス業の1.9時間である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下が3.7時間、50～99人が3.9時間、100人以上が3.1時間となっており、規模の大小による教育時間の差はあまりみられない（図2-9-2-20、表2-9-2-20）。

③ 社外の安全運転教育機関等への派遣

社外の安全運転教育機関等への派遣について運転兼務者の1人当たりの年間教育時間は一般事業所で3.8時間、講習受講事業所で3.7時間となっており、おおむね半日の教育となっている（図2-9-2-19、表2-9-2-19）。

一般事業所を業種別にみると、もっとも教育時間が長いのはサービス業の6.8時間で、次いで製造業の4.7時間である。もっとも短いのは官公署・公社公団等の1.3時間である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下が3.6時間、50～99人が7.2時間、100人以上が2.5時間となっており、中規模の事業所の教育時間が長い（図2-9-2-20、表2-9-2-20）。

9-2-3 運転者教育の年間費用

（1）運転者1人当たりの安全運転教育費用

調査対象事業所における運転者1人当たりの安全運転教育費用についてみると、一般事業所では、「費用なし」が26.7%、2500円未満が21.6%、5000円未満が6.1%、1万円未満が3.8%、1万円以上が5.4%、無回答が36.4%となっている。講習受講事業所では、「費用なし」が15.2%、2500円未満が27.5%、5000円未満が8.9%、1万円未満が8.9%、1万円以上が10.8%、無回答が28.6%となっており、一般事業所よりも高額の事業所比率が高い（図2-9-2-21、表2-9-2-21）。

一般事業所を業種別にみると、「費用なし」の比率が高いのは製造業で33.2%、低いのは電気ガス業の3.8%である。2500円未満の比率が高いのは電気ガス業で42.3%、低いのは卸売・小売業の16.3%である。2500円～5000円未満の比率が高いのは電気ガス業で

7.7%、低いのはサービス業の4.2%である。5000円～1万円未満の比率が高いのは官公署・公社公団等で5.7%、低いのは製造業の3.3%である。1万円以上の比率が高いのは、その他の業種で14.3%、低いのは官公署・公社公団等と電気ガス業の0.0%である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、比率に差がみられるのは、2500円未満で49人以下が12.7%、50～99人が29.4%、100人以上が30.4%と規模が大きくなるほど比率が高くなっている。1万円以上では、49人以下が8.2%、50～99人が4.0%、100人以上が2.6%と規模が大きくなるほど比率が低くなっている（図2-9-2-22、表2-9-2-22）。

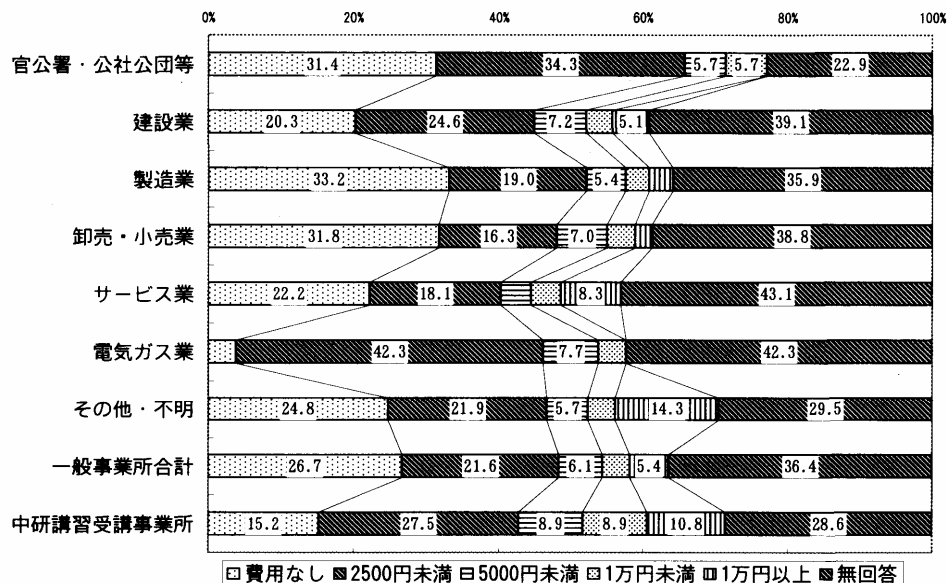


図2-9-2-21 運転者1人当たりの安全運転教育費用（業種別）

表2-9-2-21 運転者1人当たりの安全運転教育費用（業種別）

		費用なし	2500円未満	5000円未満	1万円未満	1万円以上	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	11	12	2	2	0	8	35
	建設業	28	34	10	5	7	54	138
	製造業	61	35	10	6	6	66	184
	卸売・小売業	41	21	9	5	3	50	129
	サービス業	16	13	3	3	6	31	72
	電気ガス業	1	11	2	1	0	11	26
	その他・不明	26	23	6	4	15	31	105
	一般事業所合計	184	149	42	26	37	251	689
	中研講習受講事業所	41	74	24	24	29	77	269
構成比	官公署・公社公団等	31.4	34.3	5.7	5.7	0.0	22.9	100.0
	建設業	20.3	24.6	7.2	3.6	5.1	39.1	100.0
	製造業	33.2	19.0	5.4	3.3	3.3	35.9	100.0
	卸売・小売業	31.8	16.3	7.0	3.9	2.3	38.8	100.0
	サービス業	22.2	18.1	4.2	4.2	8.3	43.1	100.0
	電気ガス業	3.8	42.3	7.7	3.8	0.0	42.3	100.0
	その他・不明	24.8	21.9	5.7	3.8	14.3	29.5	100.0
	一般事業所合計	26.7	21.6	6.1	3.8	5.4	36.4	100.0
	中研講習受講事業所	15.2	27.5	8.9	8.9	10.8	28.6	100.0

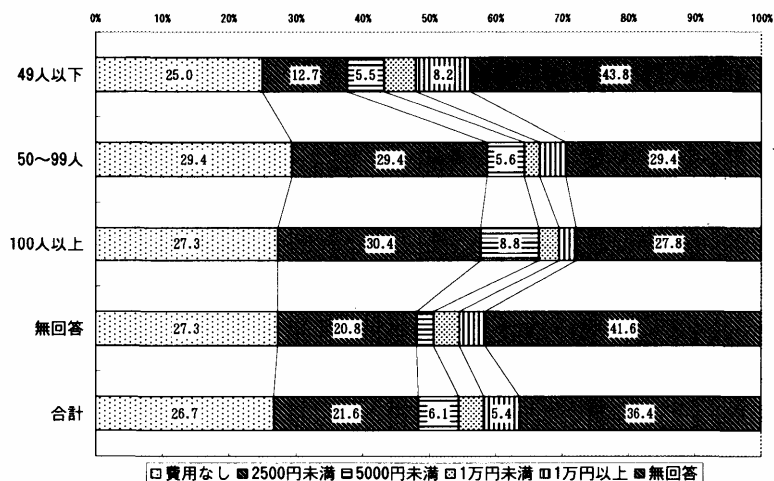


図 2-9-2-2 2 運転者 1 人当たりの安全運転教育費用（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-2 2 運転者 1 人当たりの安全運転教育費用（事業所従業員規模別）

	費用なし	2500円未満	5000円未満	1万円未満	1万円以上	無回答	合計
件数							
49人以下	73	37	16	14	24	128	292
50～99人	37	37	7	3	5	37	126
100人以上	53	59	17	6	5	54	194
無回答	21	16	2	3	3	32	77
合計	184	149	42	26	37	251	689
構成比							
49人以下	25.0	12.7	5.5	4.8	8.2	43.8	100.0
50～99人	29.4	29.4	5.6	2.4	4.0	29.4	100.0
100人以上	27.3	30.4	8.8	3.1	2.6	27.8	100.0
無回答	27.3	20.8	2.6	3.9	3.9	41.6	100.0
合計	26.7	21.6	6.1	3.8	5.4	36.4	100.0

次に、運転者 1 人当たりの安全運転教育費用の金額を回答した事業所の平均金額をみると、一般事業所の 3,024 円に対し講習受講事業所は 6,515 円で、約 2.2 倍になっている（図 2-9-2-23、表 2-9-2-23）。一般事業所を業種別にみると、もっとも高いのはその他の業種で 5,393 円、もっとも低いのは官公署・公社公団等で 1,217 円である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49 人以下が 4,170 円、50～99 人が 3,195 円、100 人以上が 1,903 円と規模が大きくなるほど金額が低くなっている（図 2-9-2-24、表 2-9-2-24）。

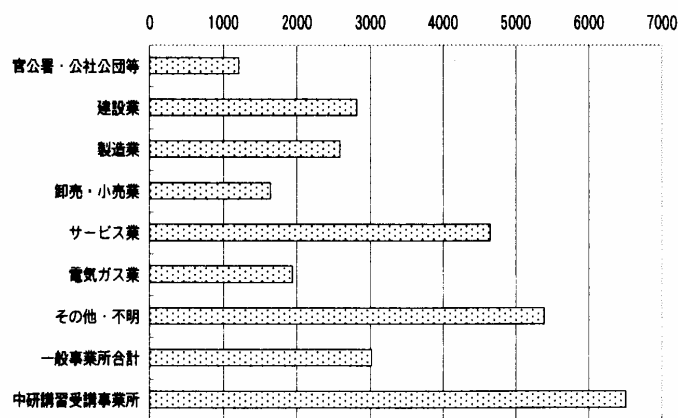


図 2-9-2-2 3 運転者 1 人当たりの安全運転教育費用の平均金額（円）（業種別）

表 2-9-2-2 3 運転者 1 人当たりの安全運転教育費用の平均金額（円）（業種別）

	平均金額	事業所数
官公署・公社公団等	1,217	27
建設業	2,824	84
製造業	2,588	118
卸売・小売業	1,647	79
サービス業	4,653	41
電気ガス業	1,947	15
その他・不明	5,393	74
一般事業所合計	3,024	438
中研講習受講事業所	6,515	192

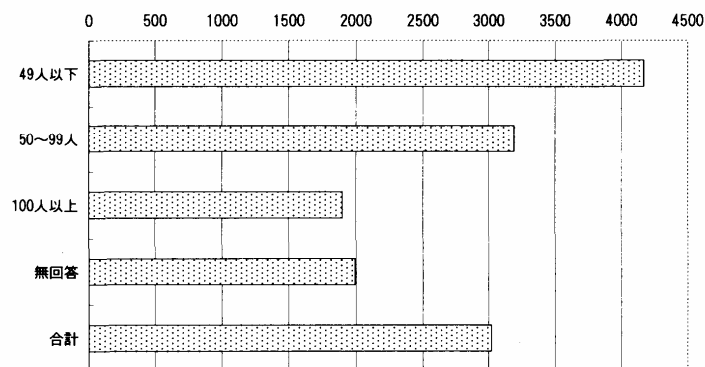


図 2-9-2-2 6 運転者 1 人当たりの安全運転教育費用の平均金額（円）
（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-2 6 運転者 1 人当たりの安全運転教育費用の平均金額（円）
（事業所従業員規模別）

	平均金額	事業所数
49人以下	4,170	164
50～99人	3,195	89
100人以上	1,903	140
無回答	1,997	45
合計	3,024	438

（2）安全運転教育費用の総額

安全運転教育費用の 1 事業所当たりの年間総額をみると、一般事業所では、「費用なし」が26.7%、5 万円未満が14.5%、5～10万円が6.0%、10～20万円が7.3%、20～50万円が4.8%、50万円以上が4.4%、無回答が36.4%となっている。講習受講事業所では、「費用なし」が15.2%、5 万円未満が11.2%、5～10万円が9.7%、10～20万円が14.5%、20～50万円が10.4%、50万円以上が10.4%となっており、一般事業所よりも高額な事業所比率が高い（図2-9-2-25、表2-9-2-25）。

一般事業所を業種別にみると、「費用なし」の比率が高いのは製造業で33.2%、低いのは電気ガス業の3.8%である。5 万円未満の比率が高いのは電気ガス業で19.2%、低いのは

サービス業の8.3%である。5～10万円の比率が高いのは官公署・公社公団等で14.3%、低いのはその他の業種の2.9%である。10～20万円未満の比率が高いのは電気ガス業で11.5%、低いのは製造業の5.4%である。20～50万円の比率が高いのは、電気ガス業で15.4%、50万円以上の比率が高いのはその他の業種で9.5%、低いのは官公署・公社公団等と0.0%である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、比率に差がみられるのは、20～50万円が49人以下が3.4%、50～99人が4.0%、100人以上が8.2%と規模が大きくなるほど比率が高くなっている。50万円以上でも、49人以下が1.7%、50～99人が4.0%、100人以上が8.2%と規模が大きくなるほど比率が高くなっている（図2-9-2-26、表2-9-2-26）。

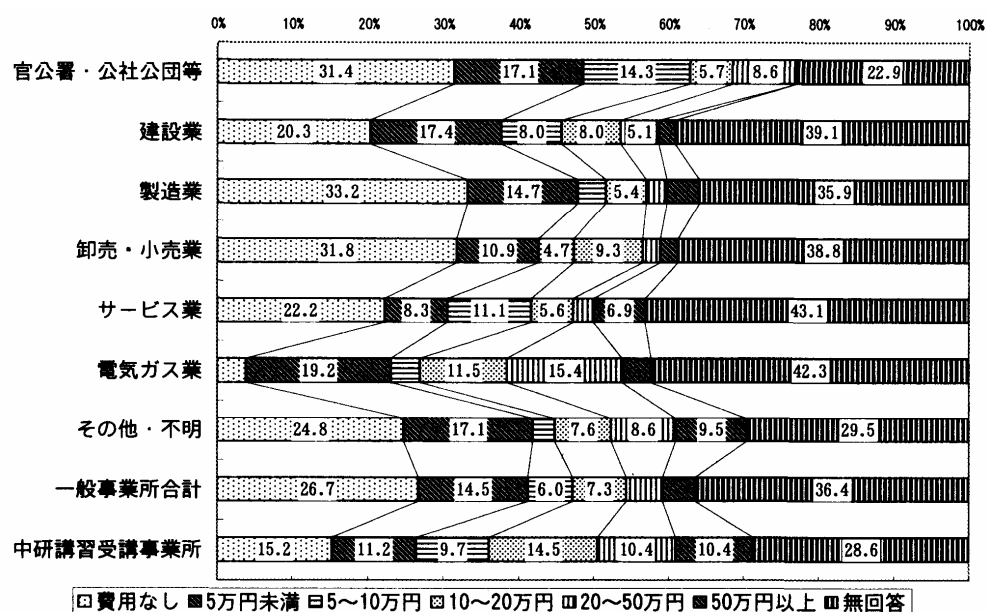


図 2-9-2-25 安全運転教育費用の年間総額（業種別）

表 2-9-2-25 安全運転教育費用の年間総額（業種別）

		費用なし	5万円未満	5～10万円	10～20万円	20～50万円	50万円以上	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	11	6	5	2	3	0	8	35
	建設業	28	24	11	11	7	3	54	138
	製造業	61	27	7	10	5	8	66	184
	卸売・小売業	41	14	6	12	3	3	50	129
	サービス業	16	6	8	4	2	5	31	72
	電気ガス業	1	5	1	3	4	1	11	26
	その他・不明	26	18	3	8	9	10	31	105
	一般事業所合計	184	100	41	50	33	30	251	689
	中研講習受講事業所	41	30	26	39	28	28	77	269
構成比	官公署・公社公団等	31.4	17.1	14.3	5.7	8.6	0.0	22.9	100.0
	建設業	20.3	17.4	8.0	8.0	5.1	2.2	39.1	100.0
	製造業	33.2	14.7	3.8	5.4	2.7	4.3	35.9	100.0
	卸売・小売業	31.8	10.9	4.7	9.3	2.3	2.3	38.8	100.0
	サービス業	22.2	8.3	11.1	5.6	2.8	6.9	43.1	100.0
	電気ガス業	3.8	19.2	3.8	11.5	15.4	3.8	42.3	100.0
	その他・不明	24.8	17.1	2.9	7.6	8.6	9.5	29.5	100.0
	一般事業所合計	26.7	14.5	6.0	7.3	4.8	4.4	36.4	100.0
	中研講習受講事業所	15.2	11.2	9.7	14.5	10.4	10.4	28.6	100.0

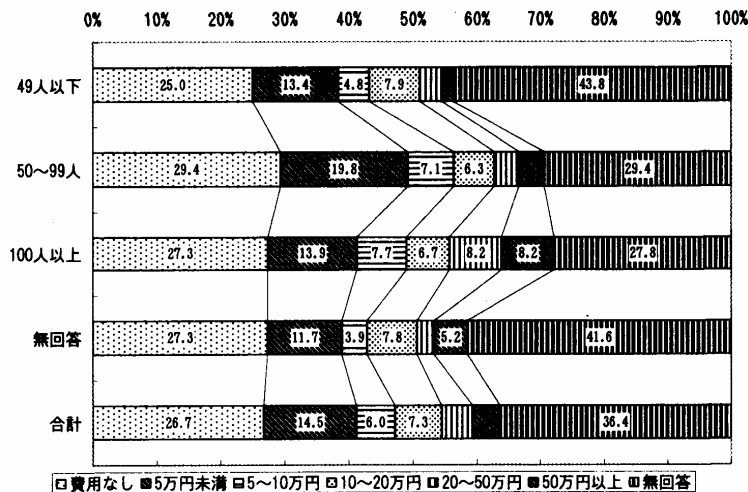


図 2-9-2-2 6 安全運転教育費用の年間総額（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-2 6 安全運転教育費用の年間総額（事業所従業員規模別）

	費用なし	5万円未満	5～10万円	10～20万円	20～50万円	50万円以上	無回答	合計
件数								
49人以下	73	39	14	23	10	5	128	292
50～99人	37	25	9	8	5	5	37	126
100人以上	53	27	15	13	16	16	54	194
無回答	21	9	3	6	2	4	32	77
合計	184	100	41	50	33	30	251	689
構成比								
49人以下	25.0	13.4	4.8	7.9	3.4	1.7	43.8	100.0
50～99人	29.4	19.8	7.1	6.3	4.0	4.0	29.4	100.0
100人以上	27.3	13.9	7.7	6.7	8.2	8.2	27.8	100.0
無回答	27.3	11.7	3.9	7.8	2.6	5.2	41.6	100.0
合計	26.7	14.5	6.0	7.3	4.8	4.4	36.4	100.0

次に、安全運転教育費用の年間金額を回答した事業所の平均金額をみると、一般事業所の109,452円に対し講習受講事業所は251,563円で、約2.3倍になっている（図2-9-2-27、表2-9-2-27）。

一般事業所を業種別にみると、最も高いのはその他の業種で247,297円、最も低いのは官公署・公社公団等で53,704円である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下が64,207円、50～99人が119,438円、100人以上が164,500円と規模が大きくなるほど金額が高くなっている（図2-9-2-28、表2-9-2-28）。

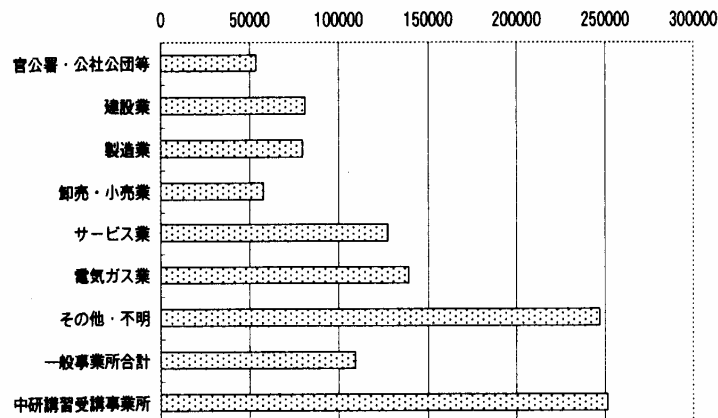


図 2-9-2-2 7 安全運転教育費用の年間費用平均額（業種別）

表 2-9-2-27 安全運転教育費用の年間費用平均額（業種別）

	平均金額	事業所数
官公署・公社公団等	53,704	27
建設業	81,429	84
製造業	80,085	118
卸売・小売業	57,975	79
サービス業	127,561	41
電気ガス業	139,333	15
その他・不明	247,297	74
一般事業所合計	109,452	438
中研講習受講事業所	251,563	192

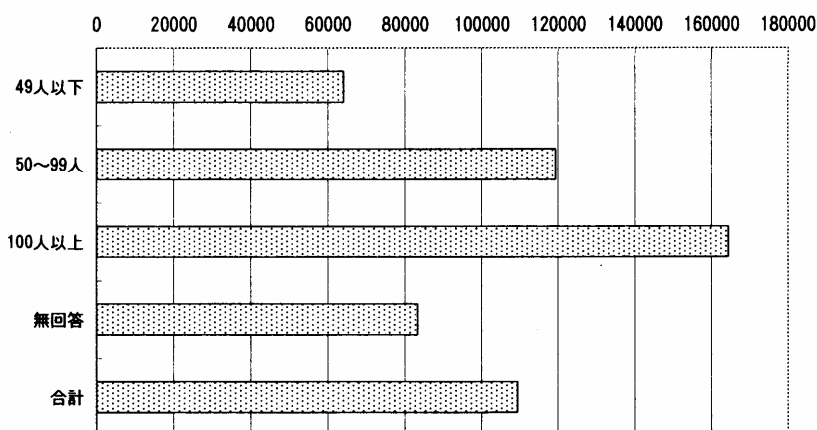


図 2-9-2-28 安全運転教育費用の年間費用平均額（事業所従業員規模別）

表 2-9-2-28 安全運転教育費用の年間費用平均額（事業所従業員規模別）

	平均金額	事業所数
49人以下	64,207	164
50～99人	119,438	89
100人以上	164,500	140
無回答	83,333	45
合計	109,452	438

9-3 運転経歴証明書の利用状況

9-3-1 認知度

運転者の事故違反の有無などを証明する運転経歴証明書を知っているかどうかを確認した。知っているのは一般事業所で88.2%、講習受講事業所で87.6%とほとんどの事業所が認知している（図2-9-3-1、表2-9-3-1）。

一般事業所を業種別にみると、ほとんどの業種で90%近い認知率になっているが、官公署・公社公団等では知っている比率が78.4%と低い。知っている比率がもっとも高いのは、製造業で91.1%の認知率である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下で83.9%、50～99人で91.5%、100人以上で93.1%となっており、規模の大きい事業所の認知率がやや高い（図2-9-3-2、表2-9-3-2）。

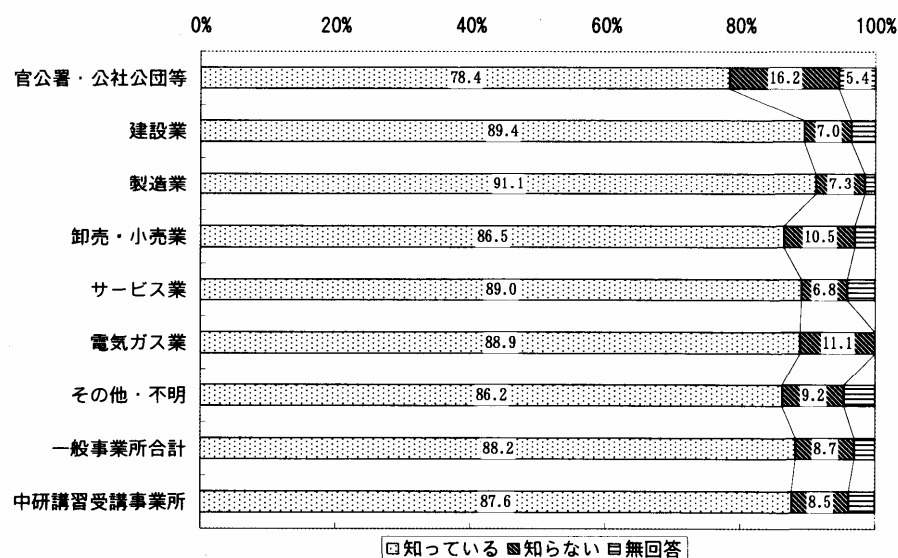


図2-9-3-1 運転経歴証明書の認知状況（業種別）

表2-9-3-1 運転経歴証明書の認知状況（業種別）

		知っている	知らない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	29	6	2	37
	建設業	127	10	5	142
	製造業	175	14	3	192
	卸売・小売業	115	14	4	133
	サービス業	65	5	3	73
	電気ガス業	24	3	0	27
	その他・不明	94	10	5	109
	一般事業所合計	629	62	22	713
	中研講習受講事業所	248	24	11	283
構成比	官公署・公社公団等	78.4	16.2	5.4	100.0
	建設業	89.4	7.0	3.5	100.0
	製造業	91.1	7.3	1.6	100.0
	卸売・小売業	86.5	10.5	3.0	100.0
	サービス業	89.0	6.8	4.1	100.0
	電気ガス業	88.9	11.1	0.0	100.0
	その他・不明	86.2	9.2	4.6	100.0
	一般事業所合計	88.2	8.7	3.1	100.0
	中研講習受講事業所	87.6	8.5	3.9	100.0

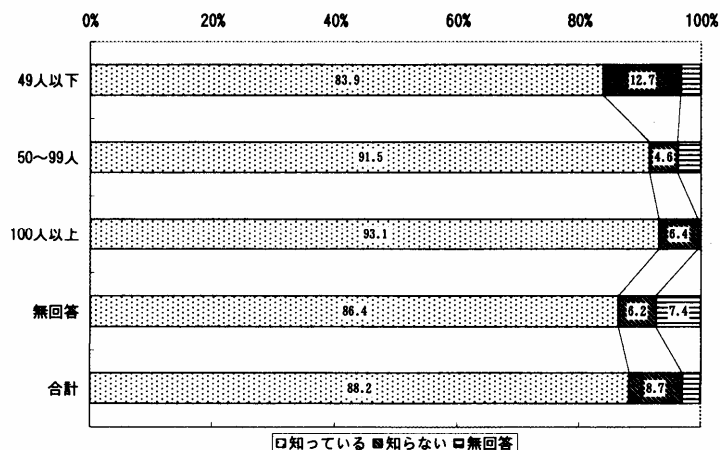


図 2-9-3-2 運転経歴証明書の認知状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-3-2 運転経歴証明書の認知状況（事業所従業員規模別）

		知っている	知らない	無回答	合計
件数	49人以下	251	38	10	299
	50～99人	119	6	5	130
	100人以上	189	13	1	203
	無回答	70	5	6	81
	合計	629	62	22	713
構成比	49人以下	83.9	12.7	3.3	100.0
	50～99人	91.5	4.6	3.8	100.0
	100人以上	93.1	6.4	0.5	100.0
	無回答	86.4	6.2	7.4	100.0
	合計	88.2	8.7	3.1	100.0

9-3-2 利用状況

運転経歴証明書を知っていると回答した事業所に、運転経歴証明書を利用したことがあるかどうかを質問した。利用したことがあるとする比率は、一般事業所で55.2%、講習受講事業所で67.3%となっている（図2-9-3-3、表2-9-3-3）。

図 2-9-3-3 運転経歴証明書の利用状況（業種別）

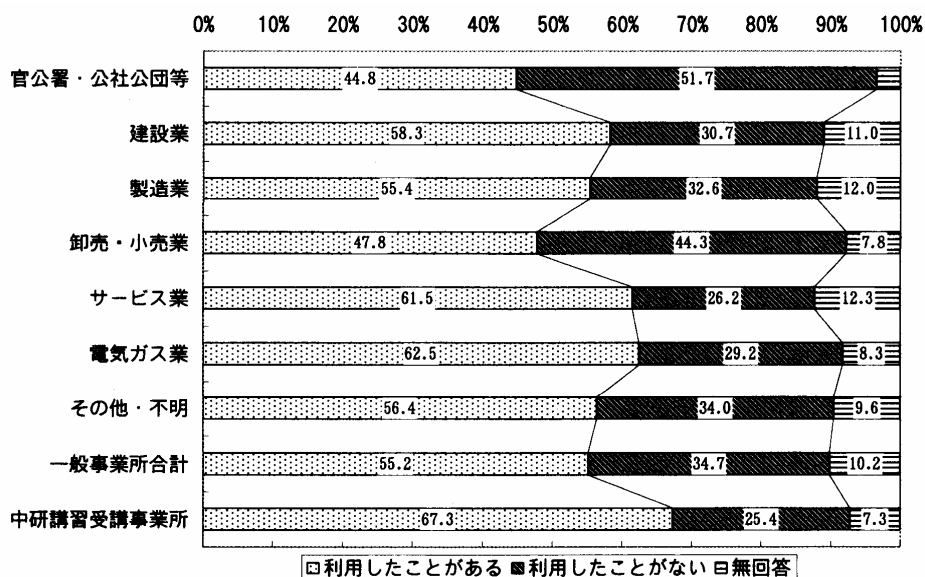


表 2-9-3-3 運転経歴証明書の利用状況（業種別）

		利用した ことがある	利用した ことがない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	13	15	1	29
	建設業	74	39	14	127
	製造業	97	57	21	175
	卸売・小売業	55	51	9	115
	サービス業	40	17	8	65
	電気ガス業	15	7	2	24
	その他・不明	53	32	9	94
	一般事業所合計	347	218	64	629
	中研講習受講事業所	167	63	18	248
構成比	官公署・公社公団等	44.8	51.7	3.4	100.0
	建設業	58.3	30.7	11.0	100.0
	製造業	55.4	32.6	12.0	100.0
	卸売・小売業	47.8	44.3	7.8	100.0
	サービス業	61.5	26.2	12.3	100.0
	電気ガス業	62.5	29.2	8.3	100.0
	その他・不明	56.4	34.0	9.6	100.0
	一般事業所合計	55.2	34.7	10.2	100.0
	中研講習受講事業所	67.3	25.4	7.3	100.0

一般事業所を業種別にみて利用したことがある比率が高いのは、電気ガス業（利用率が62.5%）、サービス業（同61.5%）等である。利用率が低いのは官公署・公社公団等（利用率が44.8%）、卸売・小売業（同47.8%）等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、利用率は49人以下が50.6%、50～99人が63.0%、100人以上が59.3%となっており、小規模の事業所の利用率がやや低い（図2-9-3-4、表2-9-3-4）。

表 2-9-3-4 運転経歴証明書の利用状況（事業所従業員規模別）

		利用した ことがある	利用した ことがない	無回答	合計
件数	49人以下	127	101	23	251
	50～99人	75	28	16	119
	100人以上	112	62	15	189
	無回答	33	27	10	70
	合計	347	218	64	629
構成比	49人以下	50.6	40.2	9.2	100.0
	50～99人	63.0	23.5	13.4	100.0
	100人以上	59.3	32.8	7.9	100.0
	無回答	47.1	38.6	14.3	100.0
	合計	55.2	34.7	10.2	100.0

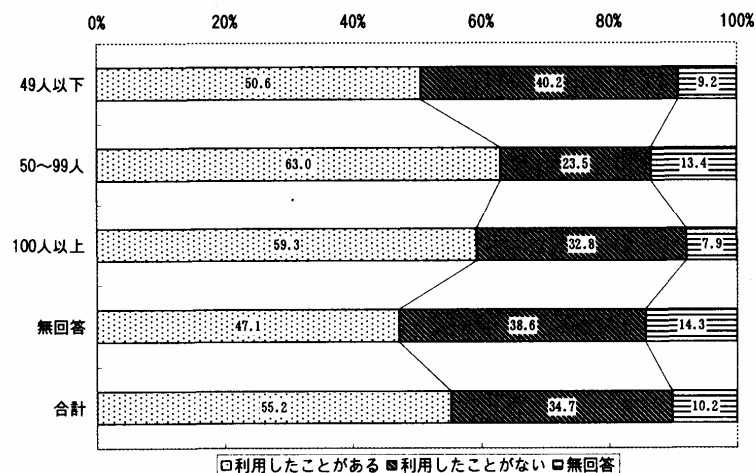


図 2-9-3-4 運転経歴証明書の利用状況（事業所従業員規模別）

9-3-3 利用目的

運転経歴証明書を利用したことがある事業所に、利用の目的を複数回答形式で質問した。利用目的の上位3項目をみると、一般事業所では、「社外表彰（例えば、安全運転管理者競技会等の表彰上申のため）」（55.3%）、「安全運転管理」（41.5%）、「社内表彰」（24.2%）となっているのに対して、講習受講事業所では「安全運転管理」（49.7%）、「社外表彰」（49.1%）、「社内表彰」（37.7%）となっている（図2-9-3-5、表2-9-3-5）。

一般事業所を業種別にみると、ほとんどの業種で「社外表彰」が1位、「安全運転管理」が2位になっているが、電気ガス業では「社内表彰」が1位、「社外表彰」が2位になっている。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、「安全運転管理」の比率は49人以下が51.2%、50～99人が40.0%、100人以上が34.8%と、規模が大きい事業所ほど比率が低下している。「社外表彰」の比率は49人以下が48.0%、50～99人が62.7%、100人以上が58.9%と小規模の事業所の比率が低い（図2-9-3-6、表2-9-3-6）。

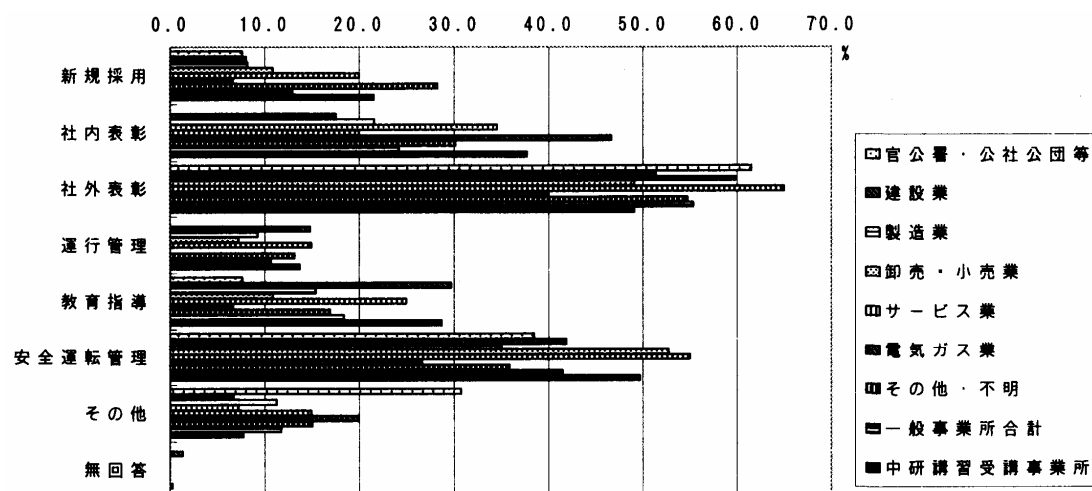


図2-9-3-5 運転経歴証明書の利用目的（業種別）

表2-9-3-5 運転経歴証明書の利用目的（業種別）

		新規採用	社内表彰	社外表彰	運行管理	教育指導	安全運転管理	その他	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	1	0	8	0	1	5	4	0	13
	建設業	6	13	38	11	22	31	5	1	74
	製造業	8	21	58	9	15	34	11	0	97
	卸売・小売業	6	19	27	4	6	29	4	0	55
	サービス業	8	8	26	6	10	22	6	0	40
	電気ガス業	1	7	6	0	1	4	3	0	15
	その他・不明	15	16	29	7	9	19	8	0	53
	一般事業所合計	45	84	192	37	64	144	41	1	347
	中研講習受講事業所	36	63	82	23	48	83	13	0	167
構成比	官公署・公社公団等	7.7	0.0	61.5	0.0	7.7	38.5	30.8	0.0	100.0
	建設業	8.1	17.6	51.4	14.9	29.7	41.9	6.8	1.4	100.0
	製造業	8.2	21.6	59.8	9.3	15.5	35.1	11.3	0.0	100.0
	卸売・小売業	10.9	34.5	49.1	7.3	10.9	52.7	7.3	0.0	100.0
	サービス業	20.0	20.0	65.0	15.0	25.0	55.0	15.0	0.0	100.0
	電気ガス業	6.7	46.7	40.0	0.0	6.7	26.7	20.0	0.0	100.0
	その他・不明	28.3	30.2	54.7	13.2	17.0	35.8	15.1	0.0	100.0
	一般事業所合計	13.0	24.2	55.3	10.7	18.4	41.5	11.8	0.3	100.0
	中研講習受講事業所	21.6	37.7	49.1	13.8	28.7	49.7	7.8	0.0	100.0

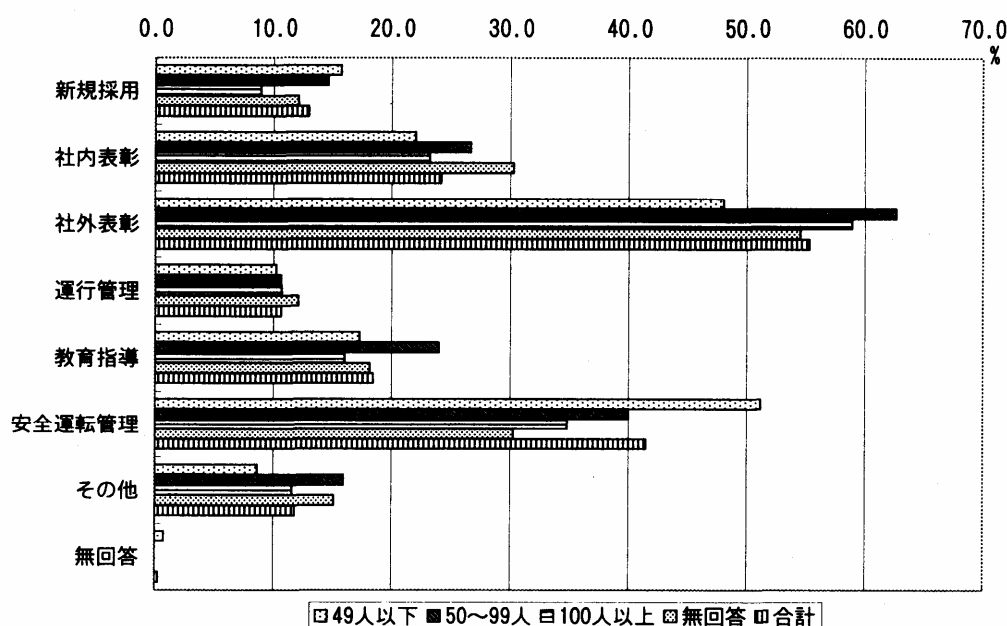


図2-9-3-6 運転経歴証明書の利用目的（事業所従業員規模別）

表2-9-3-6 運転経歴証明書の利用目的（事業所従業員規模別）

		新規採用	社内表彰	社外表彰	運行管理	教育指導	安全運転管理	その他	無回答	合計
件数	49人以下	20	28	61	13	22	65	11	1	127
	50～99人	11	20	47	8	18	30	12	0	75
	100人以上	10	26	66	12	18	39	13	0	112
	無回答	4	10	18	4	6	10	5	0	33
	合計	45	84	192	37	64	144	41	1	347
構成比	49人以下	15.7	22.0	48.0	10.2	17.3	51.2	8.7	0.8	100.0
	50～99人	14.7	26.7	62.7	10.7	24.0	40.0	16.0	0.0	100.0
	100人以上	8.9	23.2	58.9	10.7	16.1	34.8	11.6	0.0	100.0
	無回答	12.1	30.3	54.5	12.1	18.2	30.3	15.2	0.0	100.0
	合計	13.0	24.2	55.3	10.7	18.4	41.5	11.8	0.3	100.0

9-3-4 利用効果評価

運転経歴証明書を利用していない事業所に対して、運転経歴証明書は安全運転管理に役立つと思うかどうかを質問した。「役立つと思う」との回答は一般事業所で56.4%、講習受講事業所で65.1%となっており、6割前後の事業所が役立つと認識している。「役立つとは思えない」とする比率は、一般事業所で8.7%、講習受講事業所で11.1%と1割前後である。ただし、「わからない」の比率が一般事業所で32.1%、講習受講事業所で14.3%となっており、3割程度の事業所は運転経歴証明書の有効性を評価できないとしている（図2-9-3-7、表2-9-3-7）。

一般事業所を業種別にみると、役立つとする比率が高いのは官公署・公社公団等（役立つとする比率が73.3%）、電気ガス業（同71.4%）等であり、役立つとする比率が低いのは製造業（49.1%）、その他の業種（同50.0%）等である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、役立つとする比率は49人以下で58.4%、

50～99人で57.1%、100人以上で58.1%となっており、規模による差はみられない（図2-9-3-8、表2-9-3-8）。

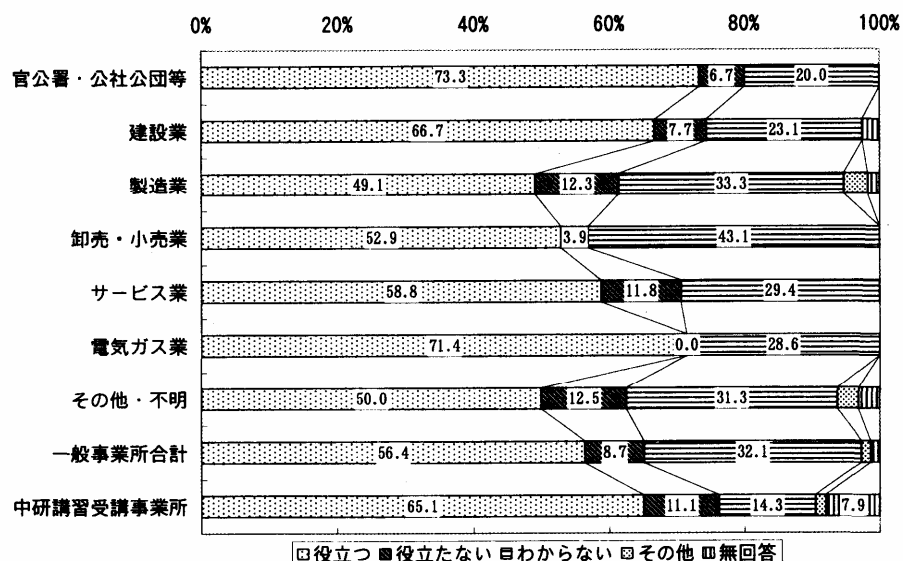


図 2-9-3-7 運転経歴証明書の利用効果評価（業種別）

表 2-9-3-7 運転経歴証明書の利用効果評価（業種別）

	役に立つ	役に立たない	わからない	その他	無回答	合計
件数						
官公署・公社公団等	11	1	3	0	0	15
建設業	26	3	9	0	1	39
製造業	28	7	19	2	1	57
卸売・小売業	27	2	22	0	0	51
サービス業	10	2	5	0	0	17
電気ガス業	5	0	2	0	0	7
その他・不明	16	4	10	1	1	32
一般事業所合計	123	19	70	3	3	218
中研講習受講事業所	41	7	9	1	5	63
構成比						
官公署・公社公団等	73.3	6.7	20.0	0.0	0.0	100.0
建設業	66.7	7.7	23.1	0.0	2.6	100.0
製造業	49.1	12.3	33.3	3.5	1.8	100.0
卸売・小売業	52.9	3.9	43.1	0.0	0.0	100.0
サービス業	58.8	11.8	29.4	0.0	0.0	100.0
電気ガス業	71.4	0.0	28.6	0.0	0.0	100.0
その他・不明	50.0	12.5	31.3	3.1	3.1	100.0
一般事業所合計	56.4	8.7	32.1	1.4	1.4	100.0
中研講習受講事業所	65.1	11.1	14.3	1.6	7.9	100.0

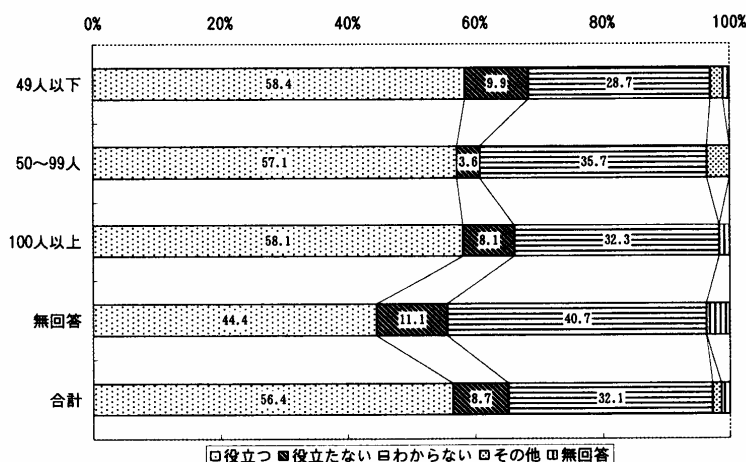


図 2-9-3-8 運転経歴証明書の利用効果評価（事業所従業員規模別）

表 2-9-3-8 運転経歴証明書の利用効果評価（事業所従業員規模別）

		役立つ	役立たない	わからない	その他	無回答	合計
件数	49人以下	59	10	29	2	1	101
	50～99人	16	1	10	1	0	28
	100人以上	36	5	20	0	1	62
	無回答	12	3	11	0	1	27
	合計	123	19	70	3	3	218
構成比	49人以下	58.4	9.9	28.7	2.0	1.0	100.0
	50～99人	57.1	3.6	35.7	3.6	0.0	100.0
	100人以上	58.1	8.1	32.3	0.0	1.6	100.0
	無回答	44.4	11.1	40.7	0.0	3.7	100.0
	合計	56.4	8.7	32.1	1.4	1.4	100.0

9-3-5 利用しない理由

運転経歴証明書を知っており、しかも役立つと認識している事業所に対して運転経歴証明書を利用しない理由を質問した。

もっとも多い理由は「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である」で、一般事業所が39.0%、講習受講事業所が36.6%となっている。2番目は「費用がかかる」で、一般事業所が38.2%、講習受講事業所が29.3%となっている（図2-9-3-9、表2-9-3-9）。

一般事業所を業種別にみると、ほとんどの業種で「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である」がもっとも高い比率になっているが、製造業では「申請手続きがめんどろ」が39.3%で、もっとも高い比率となっている。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、49人以下では「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である」が44.1%で1位、50～99人では「申請手続きがめんどろ」が37.5%で1位、100人以上では「費用がかかる」が52.8%で1位となっている（図2-9-3-10、表2-9-3-10）。

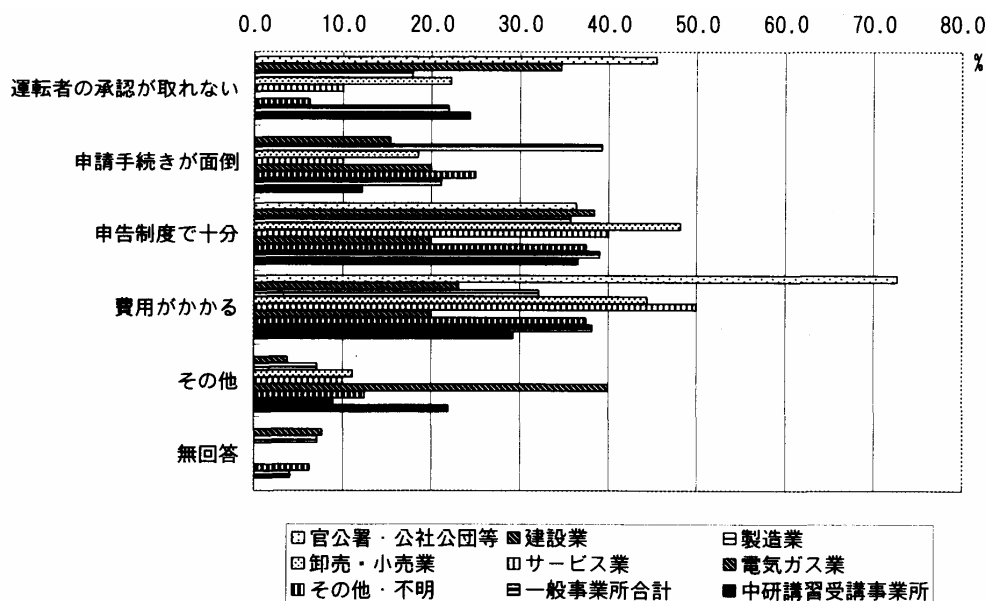


図 2-9-3-9 運転経歴証明書を利用しない理由（業種別）

表 2-9-3-9 運転経歴証明書を利用しない理由（業種別）

		運転者の承認が取れない	申請手続きが面倒	申告制度で十分	費用がかかる	その他	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	5	0	4	8	0	0	11
	建設業	9	4	10	6	1	2	26
	製造業	5	11	10	9	2	2	28
	卸売・小売業	6	5	13	12	3	0	27
	サービス業	1	1	4	5	1	0	10
	電気ガス業	0	1	1	1	2	0	5
	その他・不明	1	4	6	6	2	1	16
	一般事業所合計	27	26	48	47	11	5	123
	中研講習受講事業所	10	5	15	12	9	0	41
構成比	官公署・公社公団等	45.5	0.0	36.4	72.7	0.0	0.0	100.0
	建設業	34.6	15.4	38.5	23.1	3.8	7.7	100.0
	製造業	17.9	39.3	35.7	32.1	7.1	7.1	100.0
	卸売・小売業	22.2	18.5	48.1	44.4	11.1	0.0	100.0
	サービス業	10.0	10.0	40.0	50.0	10.0	0.0	100.0
	電気ガス業	0.0	20.0	20.0	20.0	40.0	0.0	100.0
	その他・不明	6.3	25.0	37.5	37.5	12.5	6.3	100.0
	一般事業所合計	22.0	21.1	39.0	38.2	8.9	4.1	100.0
	中研講習受講事業所	24.4	12.2	36.6	29.3	22.0	0.0	100.0

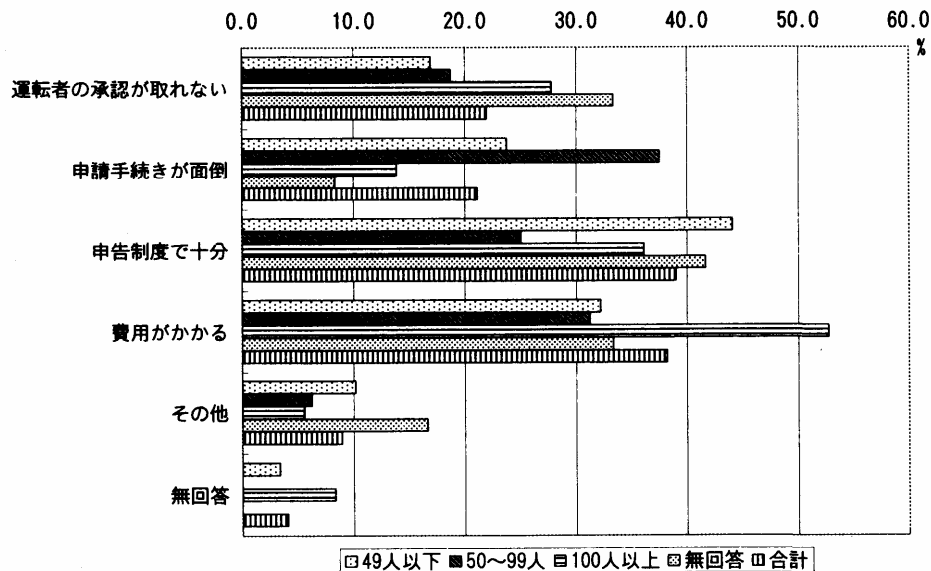


図 2-9-3-10 運転経歴証明書を利用しない理由（事業所従業員規模別）

表 2-9-3-10 運転経歴証明書を利用しない理由（事業所従業員規模別）

		運転者の承認が取れない	申請手続きが面倒	申告制度で十分	費用がかかる	その他	無回答	合計
件数	49人以下	10	14	26	19	6	2	59
	50～99人	3	6	4	5	1	0	16
	100人以上	10	5	13	19	2	3	36
	無回答	4	1	5	4	2	0	12
	合計	27	26	48	47	11	5	123
構成比	49人以下	16.9	23.7	44.1	32.2	10.2	3.4	100.0
	50～99人	18.8	37.5	25.0	31.3	6.3	0.0	100.0
	100人以上	27.8	13.9	36.1	52.8	5.6	8.3	100.0
	無回答	33.3	8.3	41.7	33.3	16.7	0.0	100.0
	合計	22.0	21.1	39.0	38.2	8.9	4.1	100.0

9-4 車両運転の許可制度

車両の運転に対して、どのような許可制度があるかを質問した。選択肢は次の6種類とし、複数回答方式とした。

1. 許可制度はなく自由
2. 一定の勤続年数以上の者に対して許可
3. 免許取得後、一定年数以上の者に対して許可
4. 社内実技試験合格者に対して
5. 運転適性検査による適格者に対して許可
6. その他

まず、「許可制度はなく自由」という回答の比率は一般事業所が52.5%、講習受講事業所が35.0%で、講習受講事業所のほうが何らかの許可制度を設けている事業所が多い。

一般事業所において許可制度としてもっとも多いのは「免許取得後、一定年数以上の者に対して許可」で12.5%、次いで「一定の勤続年数以上の者に対して許可」が11.8%、「運転適性検査による適格者に対して許可」が8.4%となっている。講習受講事業所においては、もっとも多いのは「運転適性検査による適格者に対して許可」で16.3%、次いで「免許取得後、一定年数以上の者に対して許可」で15.5%、「社内実技試験合格者に対して」で14.8%となっている（図2-9-4-1、表2-9-4-1）。

一般事業所を業種別にみると、「許可制度はなく自由」の比率は卸売・小売業が60.9%でもっとも高く、逆に「許可制度はなく自由」の比率が低く何らかの制限を設けている比率が高いのは電気ガス業（自由の比率が33.3%）、官公署・公社公団等（同37.8%）等である。許可制度の内容を業種別にみると、多くの業種で「免許取得後、一定年数以上の者に対して許可」と「一定の勤続年数以上の者に対して許可」が多く、電気ガス業では「社内実技試験合格者に対して」が多い。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、「許可制度はなく自由」の比率は49人以下では59.5%、50～99人では46.9%、100人以上では45.3%と、規模が大きくなるにしたがって自由とする比率が減少しており、規模が大きい事業所ほど何らかの許可制度を設けている比率が高い（図2-9-4-2、表2-9-4-2）。

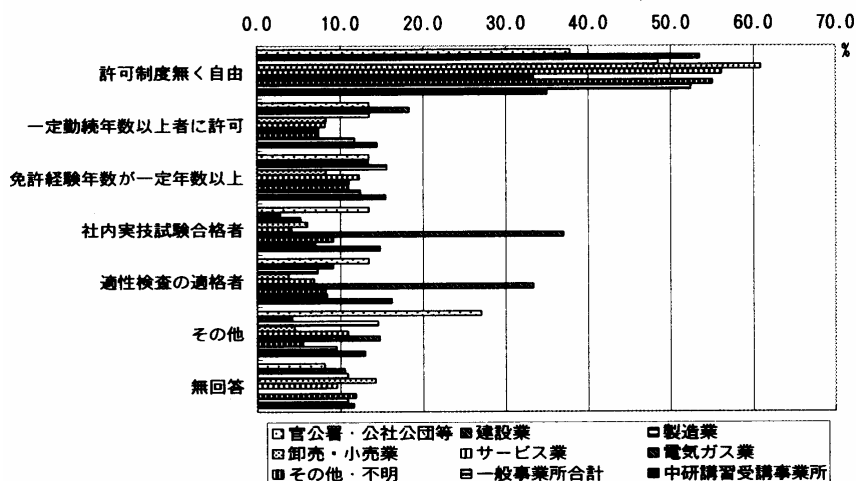


図 2-9-4-1 車両運転の許可制度の実施状況（業種別）

表 2-9-4-1 車両運転の許可制度の実施状況（業種別）

	許可制度 無く自由	一定勤続 年数以上 者に許可	免許経験年 数が一定年 数以上	社内実技試 験合格者	適性検査 の適格者	その他	無回答	合計
件数								
官公署・公社公団等	14	5	5	5	5	10	3	37
建設業	76	26	19	4	13	6	15	142
製造業	93	26	30	10	14	28	21	192
卸売・小売業	81	11	11	8	5	6	19	133
サービス業	41	6	9	3	5	8	7	73
電気ガス業	9	2	3	10	9	4	0	27
その他・不明	60	8	12	10	9	6	13	109
一般事業所合計	374	84	89	50	60	68	78	713
中研講習受講事業所	99	41	44	42	46	37	33	283
構成比								
官公署・公社公団等	37.8	13.5	13.5	13.5	13.5	27.0	8.1	100.0
建設業	53.5	18.3	13.4	2.8	9.2	4.2	10.6	100.0
製造業	48.4	13.5	15.6	5.2	7.3	14.6	10.9	100.0
卸売・小売業	60.9	8.3	8.3	6.0	3.8	4.5	14.3	100.0
サービス業	56.2	8.2	12.3	4.1	6.8	11.0	9.6	100.0
電気ガス業	33.3	7.4	11.1	37.0	33.3	14.8	0.0	100.0
その他・不明	55.0	7.3	11.0	9.2	8.3	5.5	11.9	100.0
一般事業所合計	52.5	11.8	12.5	7.0	8.4	9.5	10.9	100.0
中研講習受講事業所	35.0	14.5	15.5	14.8	16.3	13.1	11.7	100.0

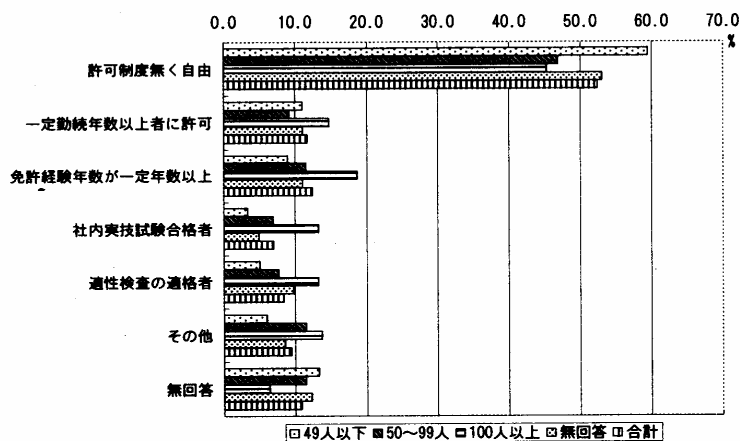


図 2-9-4-2 車両運転の許可制度の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-4-2 車両運転の許可制度の実施状況（事業所従業員規模別）

	許可制度 無く自由	一定勤続 年数以上 者に許可	免許経験年 数が一定年 数以上	社内実技試 験合格者	適性検査 の適格者	その他	無回答	合計
件数								
49人以下	178	33	27	10	15	18	40	299
50～99人	61	12	15	9	10	15	15	130
100人以上	92	30	38	27	27	28	13	203
無回答	43	9	9	4	8	7	10	81
合計	374	84	89	50	60	68	78	713
構成比								
49人以下	59.5	11.0	9.0	3.3	5.0	6.0	13.4	100.0
50～99人	46.9	9.2	11.5	6.9	7.7	11.5	11.5	100.0
100人以上	45.3	14.8	18.7	13.3	13.3	13.8	6.4	100.0
無回答	53.1	11.1	11.1	4.9	9.9	8.6	12.3	100.0
合計	52.5	11.8	12.5	7.0	8.4	9.5	10.9	100.0

9-5 優良運転者の表彰制度

調査対象会社または事業所に優良運転者の表彰制度があるかどうかを質問した。表彰制度がある事業所は一般事業所が27.3%、講習受講事業所は41.7%で、安全運転管理に積極的とみられる講習受講事業所のほうが表彰制度を設けている比率が14.4%高い（図2-9-5-1、表2-9-5-1）。

一般事業所を業種別にみると、表彰制度がある事業所の比率が高いのは電気ガス業の48.1%、次いでサービス業の35.6%、官公署・公社公団等の32.4%となっている。低いのは製造業の22.9%である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、表彰制度がある比率は49人以下で24.7%、50～99人で28.5%、100人以上で29.6%となっており、規模が大きくなるほど表彰制度を設けている事業所が多い（図2-9-5-2、表2-9-5-2）。

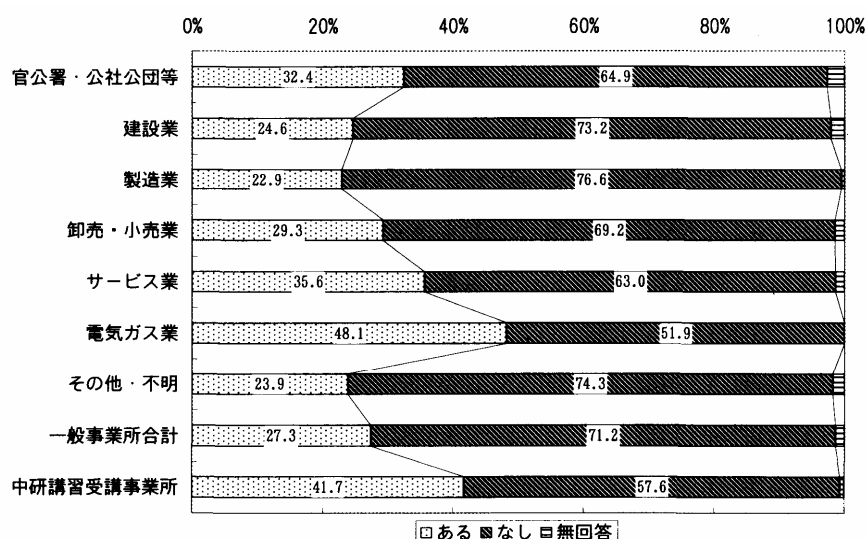


図2-9-5-1 優良運転者の表彰制度の実施状況（業種別）

表2-9-5-1 優良運転者の表彰制度の実施状況（業種別）

		ある	なし	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	12	24	1	37
	建設業	35	104	3	142
	製造業	44	147	1	192
	卸売・小売業	39	92	2	133
	サービス業	26	46	1	73
	電気ガス業	13	14	0	27
	その他・不明	26	81	2	109
	一般事業所合計	195	508	10	713
	中研講習受講事業所	118	163	2	283
構成比	官公署・公社公団等	32.4	64.9	2.7	100.0
	建設業	24.6	73.2	2.1	100.0
	製造業	22.9	76.6	0.5	100.0
	卸売・小売業	29.3	69.2	1.5	100.0
	サービス業	35.6	63.0	1.4	100.0
	電気ガス業	48.1	51.9	0.0	100.0
	その他・不明	23.9	74.3	1.8	100.0
	一般事業所合計	27.3	71.2	1.4	100.0
	中研講習受講事業所	41.7	57.6	0.7	100.0

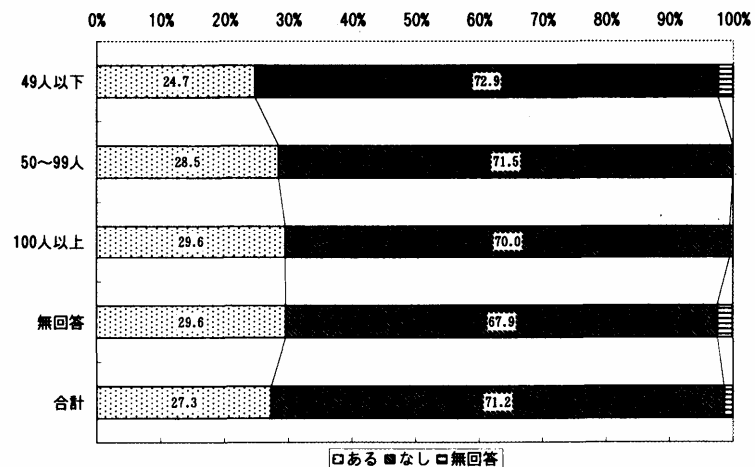


図 2-9-5-2 優良運転者の表彰制度の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-5-2 優良運転者の表彰制度の実施状況（事業所従業員規模別）

		ある	なし	無回答	合計
件数	49人以下	74	218	7	299
	50～99人	37	93	0	130
	100人以上	60	142	1	203
	無回答	24	55	2	81
	合計	195	508	10	713
構成比	49人以下	24.7	72.9	2.3	100.0
	50～99人	28.5	71.5	0.0	100.0
	100人以上	29.6	70.0	0.5	100.0
	無回答	29.6	67.9	2.5	100.0
	合計	27.3	71.2	1.4	100.0

9-6 事故者に対する処分

業務で交通事故を起こした運転者に対して、どのような処分を行っているかを質問した。もっとも多い処分は「厳重注意」で一般事業所は77.6%、講習受講事業所で69.6%が事故者への処分としてあげている。2番目に多いのは「一定期間運転させない」で一般事業所は26.4%、講習受講事業所で33.9%になっている。3番目は「講習の受講」で一般事業所の21.3%、講習受講事業所の33.9%となっている（図2-9-6-1、表2-9-6-1）。

一般事業所を業種別にみると、いずれの業種でも「厳重注意」がもっとも多い。2番目に多い項目は、ほとんどの業種で「一定期間運転させない」であるが、卸売・小売業とその他の業種では「損害金の全部又は一部負担」が2位になっているのが目立つ。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、いずれの規模でも「厳重注意」がもっとも比率が高いが、49人以下では79.9%、50～99人では70.8%、100人以上では77.8%と中規模の事業所の比率がやや低くなっている。「一定期間運転させない」「講習の受講」「配置換えをする」は規模が大きい事業所ほど比率が高くなっている（図2-9-6-2、表2-9-6-2）。

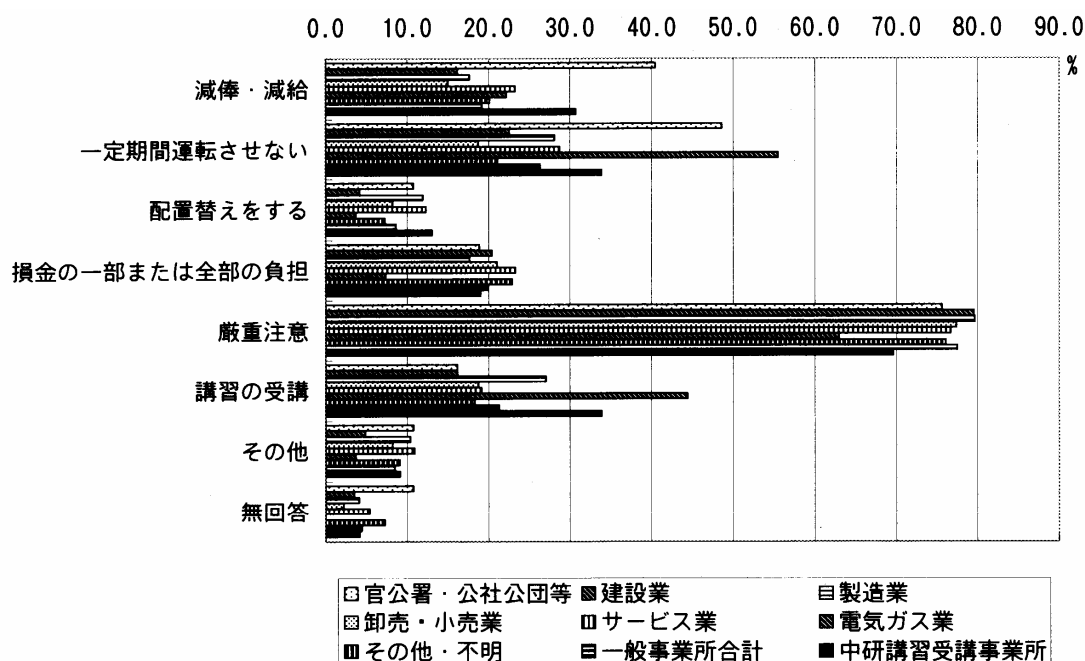


図2-9-6-1 事故者に対する処分の実施状況（業種別）

表 2-9-6-1 事故者に対する処分の実施状況（業種別）

		減俸・減給	一定期間運転させない	配置替えをする	損金の一部または全部の負担	厳重注意	講習の受講	その他	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	15	18	4	7	28	6	4	4	37
	建設業	23	32	6	29	113	23	7	5	142
	製造業	34	54	23	34	153	52	20	8	192
	卸売・小売業	20	25	11	28	103	25	11	3	133
	サービス業	17	21	9	17	56	14	8	4	73
	電気ガス業	6	15	1	2	17	12	1	0	27
	その他・不明	22	23	8	25	83	20	10	8	109
	一般事業所合計	137	188	62	142	553	152	61	32	713
	中研講習受講事業所	87	96	37	54	197	96	26	12	283
構成比	官公署・公社公団等	40.5	48.6	10.8	18.9	75.7	16.2	10.8	10.8	100.0
	建設業	16.2	22.5	4.2	20.4	79.6	16.2	4.9	3.5	100.0
	製造業	17.7	28.1	12.0	17.7	79.7	27.1	10.4	4.2	100.0
	卸売・小売業	15.0	18.8	8.3	21.1	77.4	18.8	8.3	2.3	100.0
	サービス業	23.3	28.8	12.3	23.3	76.7	19.2	11.0	5.5	100.0
	電気ガス業	22.2	55.6	3.7	7.4	63.0	44.4	3.7	0.0	100.0
	その他・不明	20.2	21.1	7.3	22.9	76.1	18.3	9.2	7.3	100.0
	一般事業所合計	19.2	26.4	8.7	19.9	77.6	21.3	8.6	4.5	100.0
	中研講習受講事業所	30.7	33.9	13.1	19.1	69.6	33.9	9.2	4.2	100.0

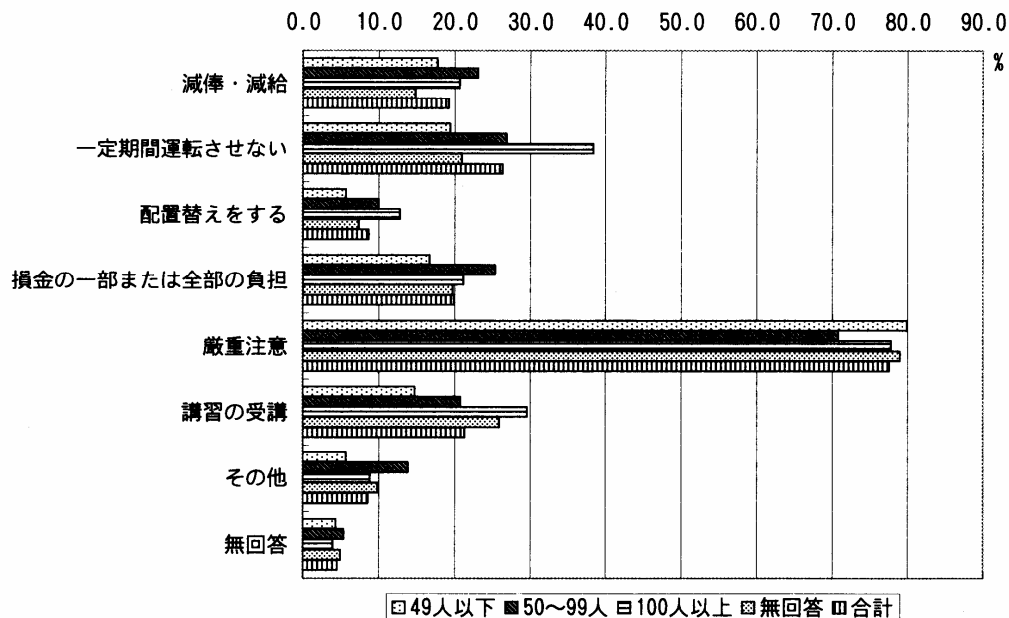


図 2-9-6-2 事故者に対する処分の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-6-2 事故者に対する処分の実施状況（事業所従業員規模別）

		減俸・減給	一定期間運転させない	配置替えをする	損金の一部または全部の負担	厳重注意	講習の受講	その他	無回答	合計
件数	49人以下	53	58	17	50	239	44	17	13	299
	50～99人	30	35	13	33	92	27	18	7	130
	100人以上	42	78	26	43	158	60	18	8	203
	無回答	12	17	6	16	64	21	8	4	81
	合計	137	188	62	142	553	152	61	32	713
構成比	49人以下	17.7	19.4	5.7	16.7	79.9	14.7	5.7	4.3	100.0
	50～99人	23.1	26.9	10.0	25.4	70.8	20.8	13.8	5.4	100.0
	100人以上	20.7	38.4	12.8	21.2	77.8	29.6	8.9	3.9	100.0
	無回答	14.8	21.0	7.4	19.8	79.0	25.9	9.9	4.9	100.0
	合計	19.2	26.4	8.7	19.9	77.6	21.3	8.6	4.5	100.0

9-7 安全運転のための規定、マニュアルの整備状況

調査対象会社あるいは事業所にどのような管理規定や規則、マニュアルが整備されているかを質問した。もっとも整備されている比率が高いのは「車両の点検整備やキーの保管等、車両管理に関する規定や規則」で一般事業所は69.1%、講習受講事業所で74.2%が整備している。2番目は「事故処理に関する規定や規則」で一般事業所は51.3%、講習受講事業所で59.4%となっている。3番目は一般事業所では「マイカー使用に関する規定や規則」で44.9%、講習受講事業所では「運転者の服務に関する規定や規則」で55.5%となっている。一般事業所と講習受講事業所の整備率を比較するといずれの項目でも講習受講事業所の整備比率が高く、講習受講事業所の安全運転管理に対する積極性を示しているとみられる（図2-9-7-1、表2-9-7-1）。

一般事業所を業種別にみると、いずれの業種でも「車両の点検整備やキーの保管等、車両管理に関する規定や規則」の比率がもっとも高い。2番目はほとんどの業種で「事故処理に関する規定や規則」をあげているが、その他の業種では「運転者の服務に関する規定や規則」が2位になっているのが他の業種と異なっている。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、いずれの規模でも「車両の点検整備やキーの保管等、車両管理に関する規定や規則」がもっとも比率が高くなっている。また、どの項目をみても従業員規模が大きくなるにしたがって整備率が高くなっており、規模が大きいほど各種の規定やマニュアルが整備されている（図2-9-7-2、表2-9-7-2）。

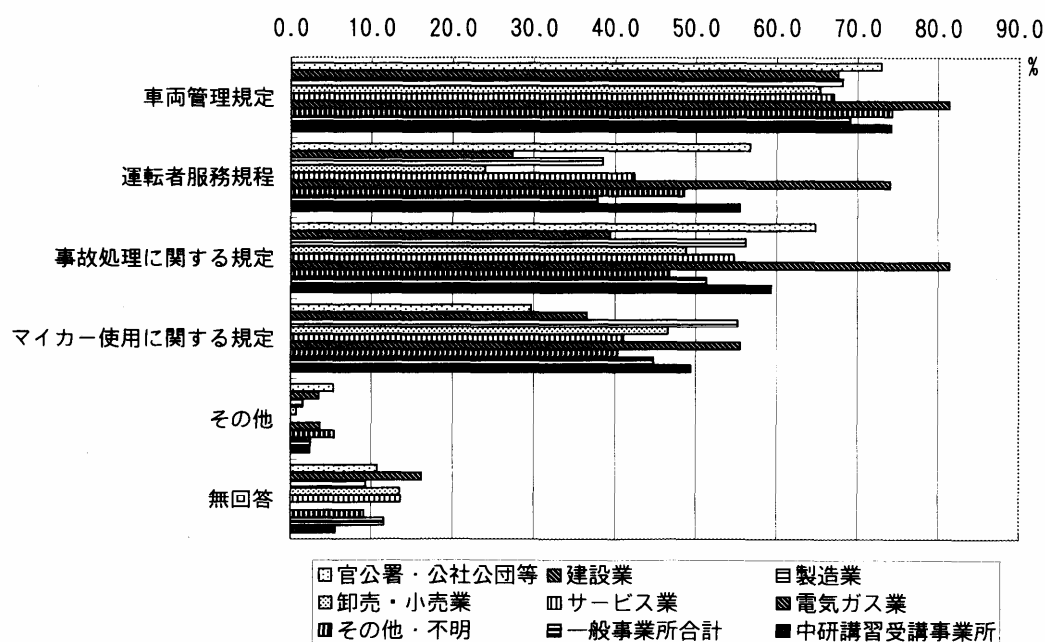


図2-9-7-1 安全運転のための規定、マニュアルの整備状況（業種別）

表 2-9-7-1 安全運転のための規定、マニュアルの整備状況業種別

		車両管理 規定	運転者 服務規程	事故処理 に関する 規定	マイカー 使用に関 する規定	その他	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	27	21	24	11	2	4	37
	建設業	96	39	56	52	5	23	142
	製造業	131	74	108	106	3	18	192
	卸売・小売業	87	32	65	62	1	18	133
	サービス業	49	31	40	30	0	10	73
	電気ガス業	22	20	22	15	1	0	27
	その他・不明	81	53	51	44	6	10	109
	一般事業所合計	493	270	366	320	18	83	713
	中研講習受講事業所	210	157	168	140	7	16	283
構成比	官公署・公社公団等	73.0	56.8	64.9	29.7	5.4	10.8	100.0
	建設業	67.6	27.5	39.4	36.6	3.5	16.2	100.0
	製造業	68.2	38.5	56.3	55.2	1.6	9.4	100.0
	卸売・小売業	65.4	24.1	48.9	46.6	0.8	13.5	100.0
	サービス業	67.1	42.5	54.8	41.1	0.0	13.7	100.0
	電気ガス業	81.5	74.1	81.5	55.6	3.7	0.0	100.0
	その他・不明	74.3	48.6	46.8	40.4	5.5	9.2	100.0
	一般事業所合計	69.1	37.9	51.3	44.9	2.5	11.6	100.0
	中研講習受講事業所	74.2	55.5	59.4	49.5	2.5	5.7	100.0

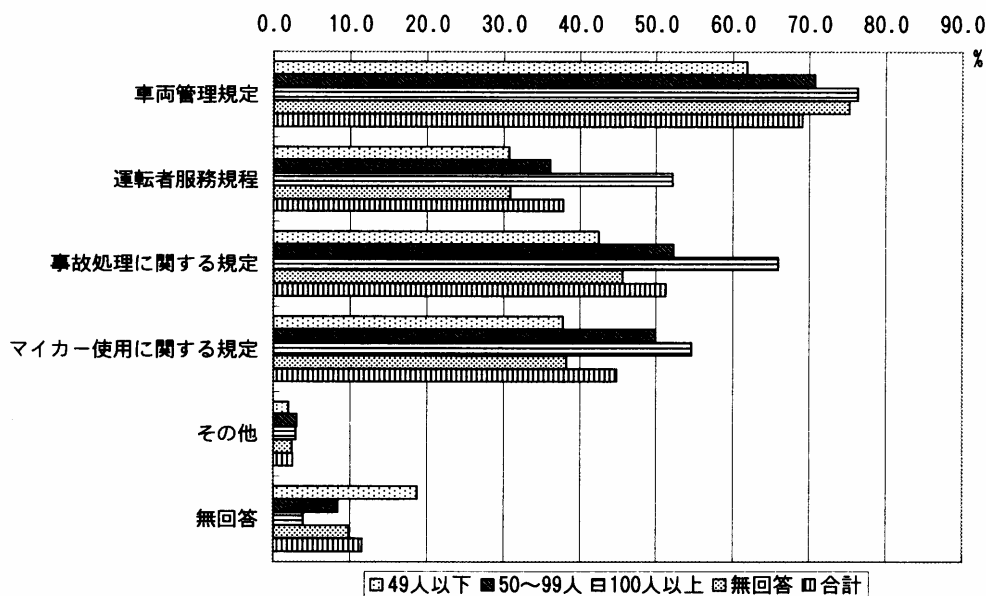


図 2-9-7-2 安全運転のための規定、マニュアルの整備状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-7-2 安全運転のための規定、マニュアルの整備状況（事業所従業員規模別）

		車両管理 規定	運転者 服務規程	事故処理 に関する 規定	マイカー 使用に関 する規定	その他	無回答	合計
件数	49人以下	185	92	127	113	6	56	299
	50～99人	92	47	68	65	4	11	130
	100人以上	155	106	134	111	6	8	203
	無回答	61	25	37	31	2	8	81
	合計	493	270	366	320	18	83	713
構成比	49人以下	61.9	30.8	42.5	37.8	2.0	18.7	100.0
	50～99人	70.8	36.2	52.3	50.0	3.1	8.5	100.0
	100人以上	76.4	52.2	66.0	54.7	3.0	3.9	100.0
	無回答	75.3	30.9	45.7	38.3	2.5	9.9	100.0
	合計	69.1	37.9	51.3	44.9	2.5	11.6	100.0

9-8 安全運転管理に関する台帳の整備状況

調査対象事業所で整備している台帳や日報を質問した。もっとも整備されている台帳類は「自動車運転記録（運転日報等）」で一般事業所が61.6%、講習受講事業所で76.7%が整備している。2番目は「車両管理台帳」で一般事業所が60.0%、講習受講事業所で71.0%が整備している。3番目は「日常点検記録簿」で一般事業所は41.7%、講習受講事業所では62.9%となっている。いずれの項目でも一般事業所の台帳の整備率よりも講習受講事業所の整備率の方が高くなっている（図2-9-8-1、表2-9-8-1）。

一般事業所を業種別にみると、ほとんどの業種で「自動車運転記録（運転日報等）」と「車両管理台帳」の比率が高く1位または2位になっているが、官公署・公社公団等だけは「日常点検記録簿」が2位になっている。多くの業種で3位は「日常点検記録簿」、4位は「運転者台帳」となっている。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、「自動車運転記録（運転日報等）」の整備率は49人以下では46.5%、50～99人では73.8%、100人以上では75.9%と規模が大きくなるにしたがって高くなっている。この傾向は他の台帳、記録についても同様に、規模の大きい事業所ほど整備率が高くなっている（図2-9-8-2、表2-9-8-2）。

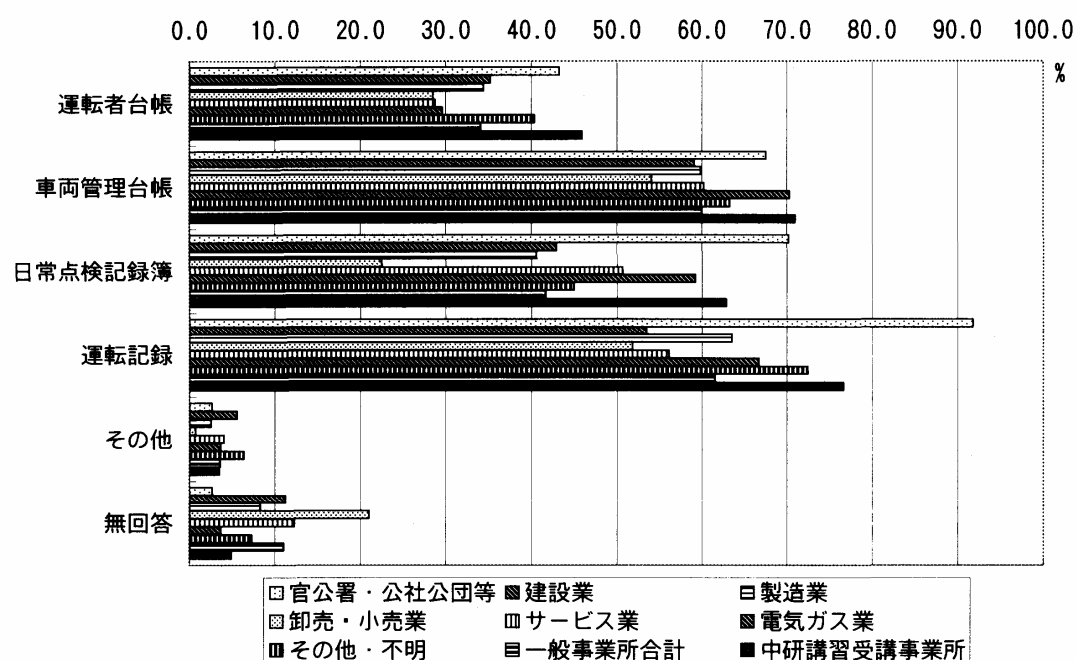


図2-9-8-1 安全運転管理に関する台帳の整備状況（業種別）

表 2-9-8-1 安全運転管理に関する台帳の整備状況（業種別）

		運転者 台帳	車両管理 台帳	日常点検 記録簿	運転記録	その他	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	16	25	26	34	1	1	37
	建設業	50	84	61	76	8	16	142
	製造業	66	115	78	122	5	16	192
	卸売・小売業	38	72	30	69	1	28	133
	サービス業	21	44	37	41	3	9	73
	電気ガス業	8	19	16	18	1	1	27
	その他・不明	44	69	49	79	7	8	109
	一般事業所合計	243	428	297	439	26	79	713
	中研講習受講事業所	130	201	178	217	10	14	283
構成比	官公署・公社公団等	43.2	67.6	70.3	91.9	2.7	2.7	100.0
	建設業	35.2	59.2	43.0	53.5	5.6	11.3	100.0
	製造業	34.4	59.9	40.6	63.5	2.6	8.3	100.0
	卸売・小売業	28.6	54.1	22.6	51.9	0.8	21.1	100.0
	サービス業	28.8	60.3	50.7	56.2	4.1	12.3	100.0
	電気ガス業	29.6	70.4	59.3	66.7	3.7	3.7	100.0
	その他・不明	40.4	63.3	45.0	72.5	6.4	7.3	100.0
	一般事業所合計	34.1	60.0	41.7	61.6	3.6	11.1	100.0
	中研講習受講事業所	45.9	71.0	62.9	76.7	3.5	4.9	100.0

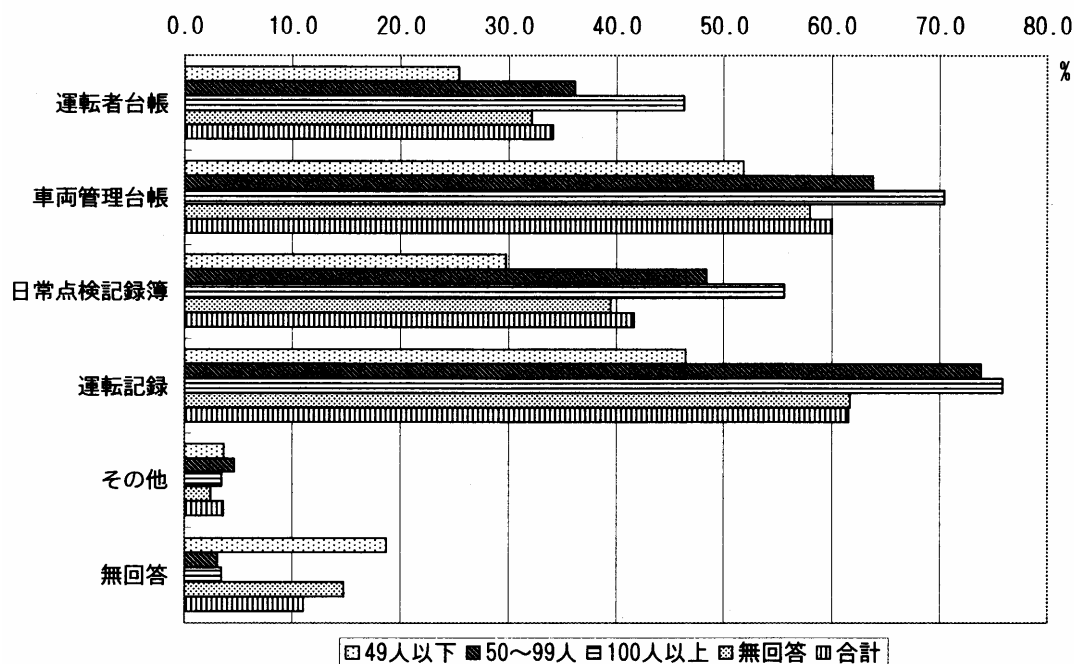


図 2-9-8-2 安全運転管理に関する台帳の整備状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-8-2 安全運転管理に関する台帳の整備状況（事業所従業員規模別）

		運転者 台帳	車両管理 台帳	日常点検 記録簿	運転記録	その他	無回答	合計
件数	49人以下	76	155	89	139	11	56	299
	50～99人	47	83	63	96	6	4	130
	100人以上	94	143	113	154	7	7	203
	無回答	26	47	32	50	2	12	81
	合計	243	428	297	439	26	79	713
構成比	49人以下	25.4	51.8	29.8	46.5	3.7	18.7	100.0
	50～99人	36.2	63.8	48.5	73.8	4.6	3.1	100.0
	100人以上	46.3	70.4	55.7	75.9	3.4	3.4	100.0
	無回答	32.1	58.0	39.5	61.7	2.5	14.8	100.0
	合計	34.1	60.0	41.7	61.6	3.6	11.1	100.0

9-9 マイカー通勤

マイカー通勤を認めているかどうかを質問したところ、「認めており、自由である」という回答は一般事業所が32.8%、講習受講事業所では48.8%と講習受講事業所が16.0%多い。「許可制としている」は一般事業所が44.2%、講習受講事業所では44.9%である。「禁止している」は一般事業所で21.7%、講習受講事業所で5.7%と一般事業所が16.0%多くなっている（図2-9-9-1、表2-9-9-1）。

一般事業所を業種別にみると、「認めており、自由である」の比率が高いのは官公署・公社公団等の51.4%、建設業とサービス業の47.9%等である。「許可制としている」が多いのは製造業の58.3%、卸売・小売業46.6%、電気ガス業の44.4%等である。「禁止している」が多いのは電気ガス業の40.7%である。

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、「認めており、自由である」は49人以下では40.8%、50～99人では35.4%、100人以上では21.7%と規模が大きくなるにしたがって減少しており、「許可制としている」は49人以下では39.5%、50～99人では41.5%、100人以上では53.7%、「禁止している」は49人以下では18.7%、50～99人では20.0%、100人以上では24.1%と規模が大きくなるにしたがって許可制や禁止の比率が増加している（図2-9-9-2、表2-9-9-2）。

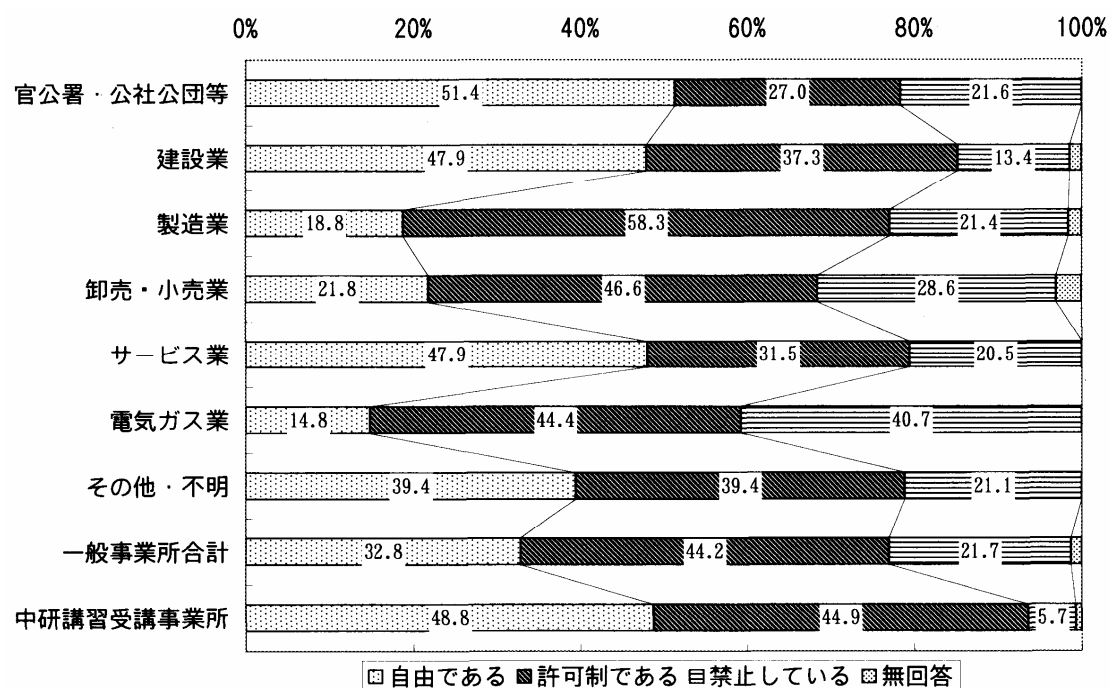


図2-9-9-1 マイカー通勤の実施状況（業種別）

表 2-9-9-1 マイカー通勤実施状況（業種別）

		自由である	許可制である	禁止している	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	19	10	8	0	37
	建設業	68	53	19	2	142
	製造業	36	112	41	3	192
	卸売・小売業	29	62	38	4	133
	サービス業	35	23	15	0	73
	電気ガス業	4	12	11	0	27
	その他・不明	43	43	23	0	109
	一般事業所合計	234	315	155	9	713
	中研講習受講事業所	138	127	16	2	283
構成比	官公署・公社公団等	51.4	27.0	21.6	0.0	100.0
	建設業	47.9	37.3	13.4	1.4	100.0
	製造業	18.8	58.3	21.4	1.6	100.0
	卸売・小売業	21.8	46.6	28.6	3.0	100.0
	サービス業	47.9	31.5	20.5	0.0	100.0
	電気ガス業	14.8	44.4	40.7	0.0	100.0
	その他・不明	39.4	39.4	21.1	0.0	100.0
	一般事業所合計	32.8	44.2	21.7	1.3	100.0
	中研講習受講事業所	48.8	44.9	5.7	0.7	100.0

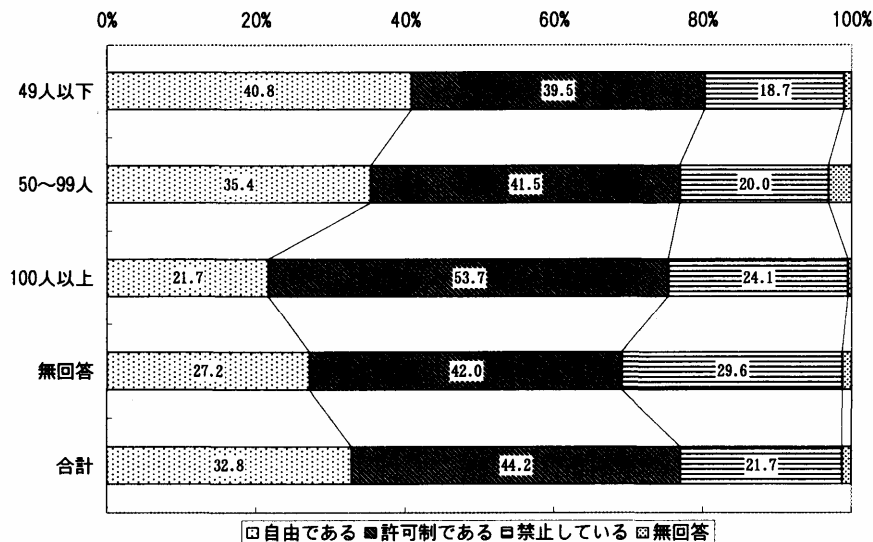


図 2-9-9-2 マイカー通勤の実施状況（事業所従業員規模別）

表 2-9-9-2 マイカー通勤の実施状況（事業所従業員規模別）

		自由である	許可制である	禁止している	無回答	合計
件数	49人以下	122	118	56	3	299
	50～99人	46	54	26	4	130
	100人以上	44	109	49	1	203
	無回答	22	34	24	1	81
	合計	234	315	155	9	713
構成比	49人以下	40.8	39.5	18.7	1.0	100.0
	50～99人	35.4	41.5	20.0	3.1	100.0
	100人以上	21.7	53.7	24.1	0.5	100.0
	無回答	27.2	42.0	29.6	1.2	100.0
	合計	32.8	44.2	21.7	1.3	100.0

第10章 交通安全教育指針

10-1 交通安全教育指針の認知状況

まず、国家公安委員会が「交通安全教育指針」を定めていることへの認知状況を質問した。その結果「内容までよく知っている」とする回答が一般事業所で2.8%、講習受講事業所で6.0%となっており、内容まで熟知している安全運転管理者は数%以下と少数である。「おおむねの内容を知っている」のは、それぞれ26.4%、29.3%となっており、よく知っていると合わせると、それぞれ29.2%、35.3%の安全運転管理者が認知していることになる。「名前だけ知っている」は、38.6%、33.9%である。「知らない」は、25.2%と23.7%で、約4分の1の安全運転管理者が交通安全教育指針を知らない。

業種別に「内容までよく知っている」と「おおむねの内容を知っている」の合計比率（以下、認知率と称する）をみると、官公署・公社公団等が40.5%と最も高く、次いで、その他・不明が37.6%、建設業が30.3%となる（図2-10-1-1、表2-10-1-1）。

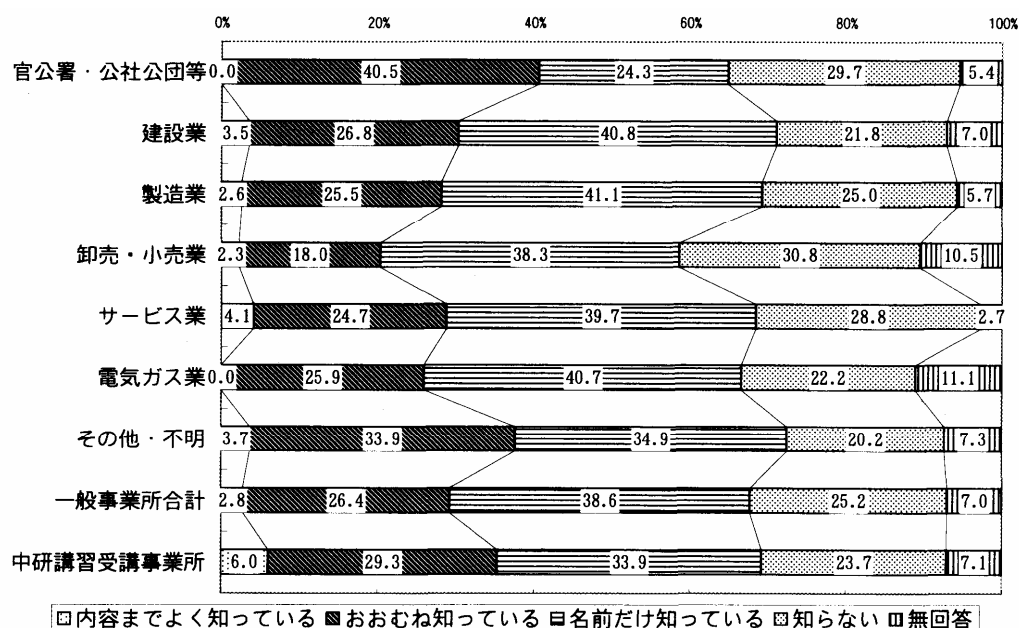


図2-10-1-1 業種別交通安全教育指針の認知状況

表 2-10-1-1 業種別交通安全教育指針の認知状況

		内容まで よく知っ ている	おおむね 知っている	名前だけ 知っている	知らない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	0	15	9	11	2	37
	建設業	5	38	58	31	10	142
	製造業	5	49	79	48	11	192
	卸売・小売業	3	24	51	41	14	133
	サービス業	3	18	29	21	2	73
	電気ガス業	0	7	11	6	3	27
	その他・不明	4	37	38	22	8	109
	一般事業所合計	20	188	275	180	50	713
	中研講習受講事業所	17	83	96	67	20	283
構成比	官公署・公社公団等	0.0	40.5	24.3	29.7	5.4	100.0
	建設業	3.5	26.8	40.8	21.8	7.0	100.0
	製造業	2.6	25.5	41.1	25.0	5.7	100.0
	卸売・小売業	2.3	18.0	38.3	30.8	10.5	100.0
	サービス業	4.1	24.7	39.7	28.8	2.7	100.0
	電気ガス業	0.0	25.9	40.7	22.2	11.1	100.0
	その他・不明	3.7	33.9	34.9	20.2	7.3	100.0
	一般事業所合計	2.8	26.4	38.6	25.2	7.0	100.0
	中研講習受講事業所	6.0	29.3	33.9	23.7	7.1	100.0

事業所従業員規模別にみると、認知率は49人以下が24.1%、50～99人が30.0%、100人以上が34.0%となっており、規模が小さい事業所ほど認知率が低い（図2-10-1-2、表2-10-1-2）。

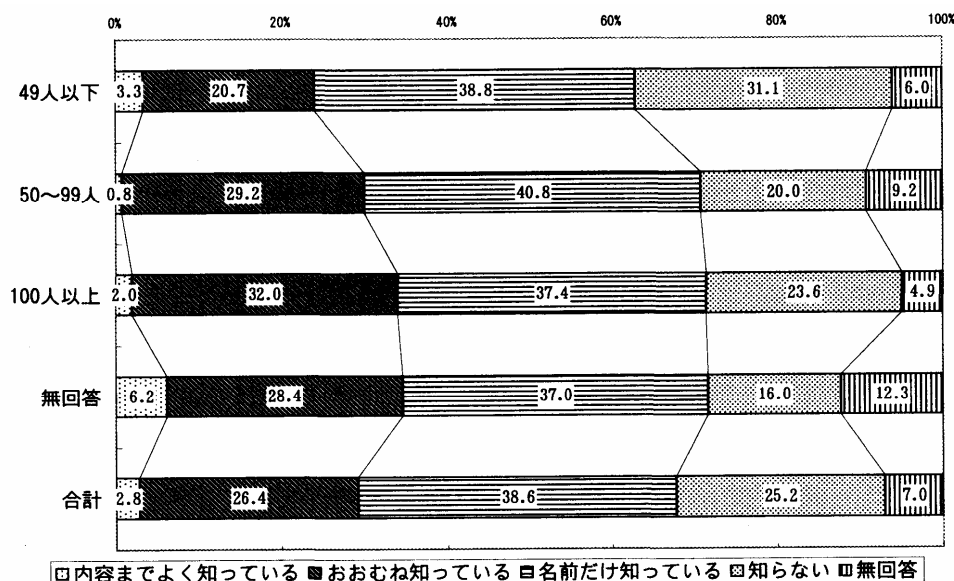


図 2-10-1-2 事業所従業員規模別交通安全教育指針の認知状況

表 2-10-1-2 事業所従業員規模別交通安全教育指針の認知状況

		内容まで よく知っ ている	おおむね 知っている	名前だけ 知っている	知らない	無回答	合計
件数	49人以下	10	62	116	93	18	299
	50～99人	1	38	53	26	12	130
	100人以上	4	65	76	48	10	203
	無回答	5	23	30	13	10	81
	合計	20	188	275	180	50	713
構成比	49人以下	3.3	20.7	38.8	31.1	6.0	100.0
	50～99人	0.8	29.2	40.8	20.0	9.2	100.0
	100人以上	2.0	32.0	37.4	23.6	4.9	100.0
	無回答	6.2	28.4	37.0	16.0	12.3	100.0
	合計	2.8	26.4	38.6	25.2	7.0	100.0

10-2 教育指針の施策への取り入れ状況

国家公安委員会の「交通安全教育指針」について「内容までよく知っている」あるいは「おおむねの内容を知っている」と回答した事業所に、「交通安全教育指針」をみて安全運転管理施策の新たな取り入れや改善を行ったかを質問した。回答事業所は一般事業所が208事業所、講習受講事業所が100事業所となった。設問は表2-10-2-1に示す30項目を提示し、「教育指針を参考に新たに取り入れた」、「教育指針を参考に改善した」、「特に変更はない」の3つの選択肢から回答する方法とした。

まず、表2-10-2-1から「教育指針を参考に新たに取り入れた」比率をみると、一般事業所では次の5項目の比率が高い。

- ① 事故時の再教育制度（一般事業所で新たに取り入れた比率が7.7%）
- ② 事故発生時の原因分析制度（同6.3%）
- ③ 業務用車両運転の許可制度（同5.8%）
- ④ 事故や違反発生時の申告制度（同5.3%）
- ⑤ 新入社員に対する安全運転教育（同4.8%）

講習受講事業所では、次のような項目の比率が高い。

- ① 事故発生時の原因分析制度（講習受講事業所で新たに取り入れた比率が4.0%）
- ② 全社的な交通安全運動（同4.0%）
- ③ 危険予測・回避教育（同4.0%）
- ④ 事故時の再教育制度（同3.0%）
- ⑤ 事故や違反発生時の申告制度（同3.0%）

一般事業所を事業所従業員規模別にみたものが表2-10-2-2であるが、全体に100人以上の規模の事業所に「教育指針を参考に新たに取り入れた」とする比率が低い。

表 2-10-2-1 業種別「教育指針を参考に新たに取り入れた」比率

	官公署・ 公社公団 等	建設業	製造業	卸売・小 売業	サービス 業	電気ガス 業	その他・ 不明	一般事業 所合計	中研講習 受講事業 所
全社的な交通安全運動	13.3	7.0	1.9	3.7	0.0	0.0	2.4	3.8	4.0
副安全運転管理者の選任	13.3	0.0	1.9	3.7	0.0	0.0	4.9	2.9	1.0
運転者採用時の試験制度	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.5	2.0
安全運転者に対する社内表彰制度	0.0	4.7	3.7	0.0	4.8	0.0	4.9	3.4	1.0
免許取得時教育	0.0	2.3	0.0	3.7	0.0	0.0	7.3	2.4	1.0
新入社員に対する安全運転教育	6.7	4.7	1.9	7.4	9.5	0.0	4.9	4.8	2.0
同乗指導による安全運転教育	6.7	2.3	1.9	3.7	4.8	0.0	2.4	2.9	2.0
運転適性検査に基づく個別指導	6.7	7.0	1.9	0.0	0.0	0.0	9.8	4.3	0.0
実技教育の導入	13.3	2.3	1.9	0.0	0.0	0.0	2.4	2.4	2.0
危険予測・回避教育	13.3	2.3	1.9	3.7	0.0	0.0	2.4	2.9	4.0
事故や違反発生時の申告制度	6.7	7.0	5.6	0.0	14.3	0.0	2.4	5.3	3.0
事故発生時の原因分析制度	6.7	11.6	5.6	3.7	4.8	0.0	4.9	6.3	4.0
事故時の再教育制度	6.7	11.6	5.6	7.4	4.8	0.0	9.8	7.7	3.0
業務用車両運転の許可制度	0.0	9.3	5.6	11.1	4.8	0.0	2.4	5.8	1.0
マイカー通勤の許可制度	0.0	4.7	5.6	7.4	4.8	0.0	0.0	3.8	0.0
社内免許制度	0.0	4.7	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0
運転者の勤務評定制度	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	1.0	2.0
運転マニュアルなどのマニュアル類の整備	6.7	2.3	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	2.0
休憩室など運転者のための施設整備	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0
任意保険への加入	6.7	4.7	5.6	3.7	4.8	0.0	2.4	4.3	2.0
朝礼（点呼）	6.7	0.0	3.7	0.0	0.0	0.0	2.4	1.9	1.0
運転免許証の確認	6.7	7.0	1.9	0.0	9.5	0.0	0.0	3.4	3.0
日常点検	6.7	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	2.4	2.4	1.0
運転日報等の日報による管理	6.7	4.7	5.6	7.4	0.0	0.0	0.0	3.8	0.0
タコグラフの活用	6.7	2.3	1.9	3.7	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0
車両の鍵の保管・管理	6.7	9.3	5.6	3.7	0.0	0.0	2.4	4.8	0.0
駐車場の管理	6.7	4.7	5.6	7.4	0.0	0.0	0.0	3.8	2.0
運転経歴証明書の活用	0.0	7.0	5.6	0.0	4.8	0.0	0.0	3.4	1.0
運転者を対象とした特別な健康管理	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
集計事業所数	15	43	54	27	21	7	41	208	100

表 2-10-2-2 事業所従業員規模別「教育指針を参考に新たに取り入れた」比率

	49人以下	50～99人	100人以上	無回答	合計
全社的な交通安全運動	22.2	33.3	11.6	14.3	19.7
副安全運転管理者の選任	6.9	12.8	7.2	10.7	8.7
運転者採用時の試験制度	4.2	7.7	5.8	3.6	5.3
安全運転者に対する社内表彰制度	9.7	15.4	5.8	7.1	9.1
免許取得時教育	8.3	12.8	4.3	3.6	7.2
新入社員に対する安全運転教育	22.2	23.1	14.5	17.9	19.2
同乗指導による安全運転教育	11.1	17.9	4.3	17.9	11.1
運転適性検査に基づく個別指導	9.7	15.4	7.2	10.7	10.1
実技教育の導入	6.9	15.4	5.8	14.3	9.1
危険予測・回避教育	19.4	28.2	11.6	21.4	18.8
事故や違反発生時の申告制度	25.0	23.1	20.3	17.9	22.1
事故発生時の原因分析制度	15.3	23.1	15.9	17.9	17.3
事故時の再教育制度	18.1	25.6	11.6	21.4	17.8
業務用車両運転の許可制度	13.9	17.9	8.7	17.9	13.5
マイカー通勤の許可制度	8.3	15.4	7.2	10.7	9.6
社内免許制度	4.2	10.3	1.4	7.1	4.8
運転者の勤務評定制度	6.9	5.1	4.3	10.7	6.3
運転マニュアルなどのマニュアル類の整備	9.7	15.4	7.2	14.3	10.6
休憩室など運転者のための施設整備	6.9	7.7	8.7	7.1	7.7
任意保険への加入	12.5	17.9	10.1	14.3	13.0
朝礼（点呼）	6.9	15.4	10.1	7.1	9.6
運転免許証の確認	12.5	23.1	7.2	17.9	13.5
日常点検	12.5	15.4	8.7	14.3	12.0
運転日報等の日報による管理	8.3	15.4	11.6	17.9	12.0
タコグラフの活用	5.6	5.1	2.9	14.3	5.8
車両の鍵の保管・管理	19.4	15.4	13.0	17.9	16.3
駐車場の管理	15.3	15.4	13.0	14.3	14.4
運転経歴証明書の活用	11.1	20.5	15.9	14.3	14.9
運転者を対象とした特別な健康管理	2.8	7.7	1.4	17.9	5.3
その他	1.4	2.6	2.9	0.0	1.9
集計事業所数	72	39	69	28	208

「教育指針を参考に改善した」とする比率を業種別にみたのが表2-10-2-3である。表から一般事業所で高い比率の5項目をみると次のようになる。

- ① 事故や違反発生時の申告制度（一般事業所で改善したとする比率が16.8%）
- ② 全社的な交通安全運動（同15.9%）
- ③ 危険予測・回避教育（同15.9%）
- ④ 新入社員に対する安全運転教育（同14.4%）
- ⑤ 車両の鍵の保管・管理（同11.5%）

講習受講事業所では、次の5項目の比率が高い。

- ① 危険予測・回避教育（講習受講事業所で改善したとする比率が18.0%）
- ② 全社的な交通安全運動（同16.0%）
- ③ 新入社員に対する安全運転教育（同15.0%）
- ④ 事故発生時の原因分析制度（同15.0%）
- ⑤ 事故時の再教育制度（同15.0%）

一般事業所を事業所従業員規模別にみたものが表2-10-2-4であるが、全体に50～99人の中規模の事業所に「教育指針を参考に改善した」とする比率が高い。ちなみに30項目の平均比率を算出すると、49人以下が8.1%、50～99人が10.8%、100人以上が6.9%となり、50～99人の平均値が高い。

表 2-10-2-3 業種別「教育指針を参考に改善した」比率

	官公署・ 公社公団 等	建設業	製造業	卸売・小 売業	サービス 業	電気ガス 業	その他・ 不明	一般事業 所合計	中研講習 受講事業 所
全社的な交通安全運動	13.3	20.9	13.0	18.5	19.0	0.0	14.6	15.9	16.0
副安全運転管理者の選任	0.0	4.7	3.7	14.8	4.8	0.0	7.3	5.8	10.0
運転者採用時の試験制度	6.7	4.7	5.6	0.0	4.8	0.0	7.3	4.8	3.0
安全運転者に対する社内表彰制度	6.7	7.0	7.4	3.7	4.8	0.0	4.9	5.8	3.0
免許取得時教育	6.7	2.3	3.7	0.0	9.5	0.0	9.8	4.8	8.0
新入社員に対する安全運転教育	0.0	14.0	18.5	11.1	4.8	14.3	22.0	14.4	15.0
同乗指導による安全運転教育	13.3	7.0	7.4	7.4	4.8	14.3	9.8	8.2	11.0
運転適性検査に基づく個別指導	6.7	2.3	7.4	7.4	19.0	0.0	0.0	5.8	11.0
実技教育の導入	13.3	4.7	3.7	3.7	14.3	0.0	9.8	6.7	10.0
危険予測・回避教育	6.7	18.6	14.8	18.5	14.3	0.0	19.5	15.9	18.0
事故や違反発生時の申告制度	13.3	20.9	9.3	18.5	0.0	14.3	31.7	16.8	14.0
事故発生時の原因分析制度	6.7	11.6	7.4	3.7	4.8	0.0	26.8	11.1	15.0
事故時の再教育制度	6.7	9.3	9.3	11.1	9.5	0.0	14.6	10.1	15.0
業務用車両運転の許可制度	6.7	7.0	9.3	3.7	9.5	14.3	7.3	7.7	9.0
マイカー通勤の許可制度	6.7	7.0	5.6	3.7	9.5	0.0	4.9	5.8	6.0
社内免許制度	6.7	2.3	3.7	0.0	4.8	0.0	2.4	2.9	3.0
運転者の勤務評定制度	6.7	4.7	3.7	0.0	14.3	0.0	7.3	5.3	4.0
運転マニュアルなどのマニュアル類の整備	0.0	14.0	3.7	7.4	14.3	0.0	14.6	9.1	14.0
休憩室など運転者のための施設整備	0.0	9.3	7.4	3.7	9.5	0.0	9.8	7.2	3.0
任意保険への加入	6.7	9.3	5.6	11.1	9.5	0.0	12.2	8.7	8.0
朝礼（点呼）	0.0	14.0	3.7	3.7	4.8	0.0	14.6	7.7	6.0
運転免許証の確認	0.0	14.0	7.4	7.4	9.5	0.0	17.1	10.1	8.0
日常点検	0.0	11.6	7.4	7.4	9.5	0.0	17.1	9.6	14.0
運転日報等の日報による管理	0.0	7.0	7.4	3.7	4.8	0.0	19.5	8.2	9.0
タコグラフの活用	0.0	2.3	1.9	0.0	4.8	0.0	12.2	3.8	3.0
車両の鍵の保管・管理	0.0	9.3	9.3	7.4	19.0	0.0	22.0	11.5	10.0
駐車場の管理	6.7	14.0	5.6	7.4	14.3	0.0	17.1	10.6	8.0
運転経歴証明書の活用	6.7	9.3	9.3	7.4	14.3	0.0	22.0	11.5	11.0
運転者を対象とした特別な健康管理	6.7	4.7	3.7	7.4	4.8	0.0	4.9	4.8	5.0
その他	0.0	0.0	1.9	0.0	4.8	0.0	4.9	1.9	0.0
集計事業所数	15	43	54	27	21	7	41	208	100

表 2-10-2-4 事業所従業員規模別「教育指針を参考に改善した」比率

	49人以下	50～99人	100人以上	無回答	合計
全社的な交通安全運動	16.7	28.2	10.1	10.7	15.9
副安全運転管理者の選任	5.6	2.6	5.8	10.7	5.8
運転者採用時の試験制度	2.8	7.7	5.8	3.6	4.8
安全運転者に対する社内表彰制度	5.6	10.3	5.8	0.0	5.8
免許取得時教育	4.2	7.7	4.3	3.6	4.8
新入社員に対する安全運転教育	15.3	17.9	11.6	14.3	14.4
同乗指導による安全運転教育	6.9	12.8	2.9	17.9	8.2
運転適性検査に基づく個別指導	6.9	5.1	2.9	10.7	5.8
実技教育の導入	4.2	10.3	4.3	14.3	6.7
危険予測・回避教育	16.7	23.1	8.7	21.4	15.9
事故や違反発生時の申告制度	20.8	15.4	17.4	7.1	16.8
事故発生時の原因分析制度	9.7	12.8	10.1	14.3	11.1
事故時の再教育制度	8.3	15.4	8.7	10.7	10.1
業務用車両運転の許可制度	11.1	10.3	4.3	3.6	7.7
マイカー通勤の許可制度	5.6	10.3	4.3	3.6	5.8
社内免許制度	1.4	10.3	0.0	3.6	2.9
運転者の勤務評定制度	5.6	2.6	4.3	10.7	5.3
運転マニュアルなどのマニュアル類の整備	8.3	10.3	7.2	14.3	9.1
休憩室など運転者のための施設整備	6.9	5.1	8.7	7.1	7.2
任意保険への加入	8.3	10.3	7.2	10.7	8.7
朝礼（点呼）	4.2	12.8	8.7	7.1	7.7
運転免許証の確認	8.3	15.4	7.2	14.3	10.1
日常点検	9.7	10.3	7.2	14.3	9.6
運転日報等の日報による管理	6.9	10.3	8.7	7.1	8.2
タコグラフの活用	4.2	2.6	2.9	7.1	3.8
車両の鍵の保管・管理	13.9	10.3	10.1	10.7	11.5
駐車場の管理	13.9	10.3	8.7	7.1	10.6
運転経歴証明書の活用	6.9	15.4	14.5	10.7	11.5
運転者を対象とした特別な健康管理	2.8	5.1	1.4	17.9	4.8
その他	1.4	2.6	2.9	0.0	1.9
集計事業所数	72	39	69	28	208

これら30項目の安全運転管理施策のいずれかに「教育指針を参考に新たに取り入れた」あるいは「教育指針を参考に改善した」と回答した事業所数を集計したのが表2-10-2-5～6である。表では、すべての項目に「特に変更はない」と回答あるいは無回答の事業所を「いずれも変更なし」として集計した。

「いずれかを新たに取り入れた」とする事業所は一般事業所で16.3%、講習受講事業所で16.0%である。「いずれかを改善した」事業所は、それぞれ38.0%、31.0%である。いずれも変更がない事業所は一般事業所で57.7%、講習受講事業所で67.0%と半分強を占める。一般事業所の事業所従業員規模別にみると、「いずれも変更なし」は49人以下の事業所で59.7%と多い。

なお、全調査対象（一般事業所が713事業所、講習受講事業所が283事業所）を母数として算出すると、「いずれかを新たに取り入れた」はそれぞれ4.8%、5.7%、「いずれかを改善した」はそれぞれ11.1%、11.0%となる。

表 2-10-2-5 いずれかの施策を新たに取り入れるか改善した事業所（業種別）

		いずれかを 新たに取り 入れた	いずれかを 改善した	いずれも変 更なし	合計
件 数	官公署・公社公団等	3	6	8	15
	建設業	10	16	23	43
	製造業	4	22	31	54
	卸売・小売業	6	8	18	27
	サービス業	5	8	12	21
	電気ガス業	0	1	6	7
	その他・不明	6	18	22	41
	一般事業所合計	34	79	120	208
	中研講習受講事業所	16	31	67	100
構 成 比	官公署・公社公団等	20.0	40.0	53.3	100.0
	建設業	23.3	37.2	53.5	100.0
	製造業	7.4	40.7	57.4	100.0
	卸売・小売業	22.2	29.6	66.7	100.0
	サービス業	23.8	38.1	57.1	100.0
	電気ガス業	0.0	14.3	85.7	100.0
	その他・不明	14.6	43.9	53.7	100.0
	一般事業所合計	16.3	38.0	57.7	100.0
	中研講習受講事業所	16.0	31.0	67.0	100.0

表 2-10-2-6 いずれかの施策を新たに取り入れるか改善した事業所（規模別）

		いずれかを 新たに取り 入れた	いずれかを 改善した	いずれも変 更なし	合計
件 数	49人以下	14	26	43	72
	50～99人	9	14	20	39
	100人以上	7	31	37	69
	無回答	4	8	20	28
	合計	34	79	120	208
構 成 比	49人以下	19.4	36.1	59.7	100.0
	50～99人	23.1	35.9	51.3	100.0
	100人以上	10.1	44.9	53.6	100.0
	無回答	14.3	28.6	71.4	100.0
	合計	16.3	38.0	57.7	100.0

第11章 安全運転管理施策の実施状況と効果評価

11-1 安全運転管理施策の実施状況

11-1-1 項目別にみた安全運転管理施策の実施状況

安全運転管理施策として「その他」を含めて30項目を提示して、それらの安全運転管理施策を「実施している」、「実施していない」の2種類の選択肢で質問した。その結果が表2-11-1-1～2である。

一般事業所で実施率が高い5施策は次のようなものである。

- ① 任意保険への加入（実施率が75.5%）
- ② 事故や違反発生時の申告制度（同72.9%）
- ③ 車両の鍵の保管・管理（同71.0%）
- ④ 駐車場の管理（同71.0%）
- ⑤ 全社的な交通安全運動（同62.3%）

講習受講事業所で実施率が高い5項目は次のようなものである。

- ① 事故や違反発生時の申告制度（実施率が69.6%）
- ② 全社的な交通安全運動（同69.6%）
- ③ 車両の鍵の保管・管理（同67.8%）
- ④ 任意保険への加入（同66.8%）
- ⑤ 日常点検（同63.6%）

いずれの事業所でも任意保険への加入、事故時の申告制度、車両や鍵・駐車場の管理などの実施率が高く、両事業所で実施率が高い項目に大差はない。上位4実施率は、いずれも講習受講事業所の方が低い。全30項目の平均実施率を算出すると一般事業所が34.2%、講習受講事業所が39.2%であり、全体として講習受講事業所の方が安全運転管理施策を多く実施している。

一般事業所と講習受講事業所の実施率で差が大きい項目をあげると次のようになる。

- ① 運転適性検査に基づく個別指導（講習受講事業所の実施率が30.4%、一般事業所の実施率が16.8%、差が13.6%）
- ② 実技教育の導入（同25.8%、13.0%、12.8%）
- ③ 同乗指導による安全運転教育（同33.2%、20.6%、12.6%）
- ④ 運転経歴証明書の活用（同44.5%、33.0%、11.6%）
- ⑤ マニュアル類の整備（同30.4%、19.4%、11.0%）

いずれも講習受講事業所の実施率の方が高い。5項目中上位3項目が運転者教育・指導であり、これらが特に講習受講事業所で熱心に行われているとみられる。

全30項目の平均実施率を業種別にみると、電気ガス業が43.1%と最も高く、以下、サービス業の37.9%、その他・不明の36.6%、官公署・公社公団等の33.8%と続いている。

表2-11-1-1 業種別安全運転管理施策の実施率

	官公署・ 公社公団 等	建設業	製造業	卸売・小 売業	サービス 業	電気ガス 業	その他・ 不明	一般事業 所合計	中研講習 受講事業 所
全社的な交通安全運動	54.1	64.8	65.1	56.4	63.0	74.1	60.6	62.3	69.6
副安全運転管理者の選任	37.8	36.6	31.3	35.3	38.4	66.7	40.4	36.9	45.6
運転者採用時の試験制度	27.0	8.5	8.9	9.8	19.2	25.9	17.4	12.9	23.0
安全運転者に対する社内表彰制度	27.0	17.6	17.2	22.6	28.8	25.9	18.3	20.5	31.1
免許取得時教育	5.4	7.0	6.3	3.8	8.2	22.2	4.6	6.5	8.5
新入社員に対する安全運転教育	29.7	40.1	43.8	36.8	46.6	48.1	37.6	40.5	49.5
同乗指導による安全運転教育	24.3	14.8	16.1	15.0	34.2	51.9	24.8	20.6	33.2
運転適性検査に基づく個別指導	16.2	10.6	17.2	9.8	26.0	44.4	20.2	16.8	30.4
実技教育の導入	24.3	11.3	7.8	3.8	19.2	37.0	22.0	13.0	25.8
危険予測・回避教育	32.4	33.8	28.1	18.0	23.3	51.9	34.9	29.0	36.7
事故や違反発生時の申告制度	64.9	75.4	70.8	79.7	72.6	74.1	67.9	72.9	69.6
事故発生時の原因分析制度	40.5	49.3	38.5	39.1	42.5	59.3	50.5	43.9	48.1
事故時の再教育制度	32.4	27.5	24.5	23.3	26.0	44.4	31.2	27.2	33.2
業務用車両運転の許可制度	35.1	33.8	47.4	36.8	32.9	51.9	35.8	39.0	39.6
マイカー通勤の許可制度	32.4	41.5	52.1	55.6	45.2	40.7	49.5	48.1	47.7
社内免許制度	13.5	9.2	7.3	5.3	5.5	29.6	10.1	8.7	13.1
運転者の勤務評定制度	24.3	12.0	8.9	12.0	17.8	14.8	22.0	14.0	18.7
マニュアル類の整備	27.0	14.8	18.8	18.0	16.4	40.7	22.0	19.4	30.4
休憩室など運転者のための施設整備	35.1	26.1	20.3	12.8	47.9	22.2	36.7	26.2	31.4
任意保険への加入	37.8	78.9	80.7	79.7	84.9	48.1	69.7	75.5	66.8
朝礼（点呼）	43.2	43.0	27.6	41.4	56.2	48.1	44.0	40.3	47.3
運転免許証の確認	37.8	43.0	36.5	40.6	49.3	40.7	49.5	42.1	42.4
日常点検	62.2	54.2	54.7	48.9	61.6	63.0	60.6	55.8	63.6
運転日報等の日報による管理	73.0	51.4	58.9	45.1	50.7	51.9	66.1	55.5	62.9
タコグラフの活用	8.1	9.2	9.4	4.5	13.7	22.2	14.7	10.1	15.9
車両の鍵の保管・管理	70.3	69.0	71.4	70.7	76.7	70.4	69.7	71.0	67.8
駐車場の管理	56.8	67.6	74.5	76.7	75.3	74.1	63.3	71.0	63.3
運転経歴証明書の活用	18.9	32.4	35.4	30.1	42.5	29.6	32.1	33.0	44.5
運転者を対象とした特別な健康管理	18.9	15.5	7.3	7.5	8.2	14.8	20.2	11.9	16.6
その他	2.7	0.7	0.0	0.0	2.7	3.7	1.8	1.0	0.0
30項目の平均実施率	33.8	33.3	32.9	31.3	37.9	43.1	36.6	34.2	39.2
サンプル数	37	142	192	133	73	27	109	713	283

表2-11-1-2から一般事業所を事業所従業員規模別にみると、全30項目の平均実施率は49人以下が29.7%、50～99人が38.8%、100人以上が37.3%で、49人以下の小規模事業所の実施率が低い。

100人以上の事業所と49人以下の事業所の実施率の差を算出してみると、差が大きい項目は次のようになる。

- ① 副安全運転管理者の選任（49人以下の実施率が20.4%、100人以上の実施率が52.2%、差が31.8%）
- ② 運転日報等の日報による管理（同43.1%、66.5%、23.4%）
- ③ 業務用車両運転の許可制度（同30.4%、44.8%、14.4%）
- ④ 危険予測・回避教育（同21.7%、34.5%、12.7%）

⑤ マニュアル類の整備（同14.4%、26.6%、12.2%）

副安全運転管理者の選任は保有車両台数により決まるために事業所規模による差が発生するのは当然であるが、このほかに日報管理、許可制度、教育、マニュアル類整備などの実施状況に規模差がみられる。

表 2-1 1-1-2 事業所従業員規模別安全運転管理施策の実施率

	49人以下	50～99人	100人以上	無回答	合計
全社的な交通安全運動	55.5	70.0	66.5	64.2	62.3
副安全運転管理者の選任	20.4	51.5	52.2	35.8	36.9
運転者採用時の試験制度	10.4	10.0	17.7	14.8	12.9
安全運転者に対する社内表彰制度	18.4	23.8	21.2	21.0	20.5
免許取得時教育	6.7	6.2	5.9	7.4	6.5
新入社員に対する安全運転教育	33.1	51.5	44.3	40.7	40.5
同乗指導による安全運転教育	18.4	28.5	20.2	17.3	20.6
運転適性検査に基づく個別指導	11.0	23.1	22.7	13.6	16.8
実技教育の導入	11.7	10.8	16.7	12.3	13.0
危険予測・回避教育	21.7	33.8	34.5	34.6	29.0
事故や違反発生時の申告制度	70.9	78.5	72.9	71.6	72.9
事故発生時の原因分析制度	36.1	50.0	48.3	51.9	43.9
事故時の再教育制度	20.7	35.4	30.0	30.9	27.2
業務用車両運転の許可制度	30.4	49.2	44.8	39.5	39.0
マイカー通勤の許可制度	44.5	50.0	54.2	43.2	48.1
社内免許制度	5.4	7.7	14.8	7.4	8.7
運転者の勤務評定制度	14.4	14.6	12.3	16.0	14.0
マニュアル類の整備	14.4	19.2	26.6	19.8	19.4
休憩室など運転者のための施設整備	23.4	29.2	27.6	28.4	26.2
任意保険への加入	75.3	80.0	72.4	76.5	75.5
朝礼（点呼）	39.1	44.6	36.9	45.7	40.3
運転免許証の確認	40.1	50.8	38.9	43.2	42.1
日常点検	50.2	58.5	60.1	61.7	55.8
運転日報等の日報による管理	43.1	67.7	66.5	54.3	55.5
タコグラフの活用	7.7	13.1	11.3	11.1	10.1
車両の鍵の保管・管理	66.6	72.3	74.4	76.5	71.0
駐車場の管理	64.5	78.5	75.9	70.4	71.0
運転経歴証明書の活用	26.8	44.6	35.5	30.9	33.0
運転者を対象とした特別な健康管理	10.4	10.8	11.8	19.8	11.9
その他	0.7	1.5	1.0	1.2	1.0
30項目の平均実施率	29.7	38.8	37.3	35.4	34.2
サンプル数	299	130	203	81	713

11-1-2 安全運転管理施策実施状況の要約

(1) 安全運転管理施策の因子

前項では安全運転管理施策の30項目を個別に分析してきた。しかし、これらの個々の結果からは全体的傾向を見いだしにくい。そこで、個々の安全運転管理施策を因子分析と呼ばれる手法を利用してより少ない要因に要約し、全体の傾向を把握していく。因子分析の対象とするのは、「その他」を除く29項目である。

ここで用いる因子分析とは個別の質問に対する回答の相関に注目して項目を要約していく方法である。たとえば、ある安全運転管理施策を「実施している」事業所が他の安全運転管理施策に対しても「実施している」とする傾向が強ければこの2つの安全運転管理施策は相互に相関が高く、1つの因子に要約できると考える。また、ある安全運転管理施策の実施状況とある安全運転管理施策の実施状況の間に相関がみられなければ、この両項目は異なった因子に要約すべきであると判断する。このようにして相互に相関の高い項目を要約していくのが因子分析である。

因子分析には様々な手法が考えられているが、今回用いる因子分析は主因子法であり、バリマックス回転を適用している。

因子分析では分析の結果を表す指標として固有値と寄与率とよばれる指標が算出される。今回の29項目に対する因子分析の結果は表2-11-1-3に示す通りである。この固有値と寄与率が要約した因子が表現している元の29項目の質問が持っている情報量を表している。

表 2-1 1-1-3 安全運転管理施策の因子分析結果

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
固有値	6.412	1.722	1.442	1.287	1.228	1.134	1.066	1.004	0.982	0.918
寄与率	0.221	0.059	0.050	0.044	0.042	0.039	0.037	0.035	0.034	0.032
累積寄与率	0.221	0.281	0.330	0.375	0.417	0.456	0.493	0.527	0.561	0.593

因子分析では、個々の各質問はそれぞれ1単位の情報量を持っていると考える。この安全運転管理施策に関する質問は29項目であるために、全体で29単位の情報があることになる。安全運転管理施策の因子分析結果（表2-11-1-3）にみるように、第1因子の情報量（固有値）は6.412あり、元の29項目全体の22.1%（寄与率）を再現していることになる。第2因子は情報量が1.722で寄与率は5.9%であり、この第1因子と第2因子の情報量（固有値）を合計すると全体の情報の28.1%、約3割を再現していることになる。

一般に因子分析では固有値が1以上の因子を分析対象とすることが多いので、ここでも

固有値が1以上の第8因子までを分析対象とする。この第8因子までの累積寄与率は52.7%であり、全体の半分強の情報を含んでいることになる。

安全運転管理施策に関する因子分析結果から、第1因子と第2因子、第3因子と第4因子、第5因子と第6因子、第7因子と第8因子の4種類の組み合わせを作り、それぞれの因子空間に各項目を布置すると図2-11-1-1～4のようになる（この図の元になっている値を表2-11-1-4に示す）。この図で相互に近い位置にある項目が相関の高い項目である。次に因子軸の絶対値の大きい位置に布置された項目群を解釈して因子に名称を与える。これは「因子の解釈」と呼ばれるもので、相互に相関の高い項目を統合する概念を作り出すものである。

表2-11-1-4 安全運転管理施策の因子分析結果（因子負荷量）

	FACTOR1	FACTOR2	FACTOR3	FACTOR4	FACTOR5	FACTOR6	FACTOR7	FACTOR8
危険予測・回避教育	0.7285	0.1719	-0.0486	0.0802	0.0263	0.1475	0.0220	0.0376
運転適性検査に基づく指導	0.6319	0.0510	0.3000	0.2453	0.1041	0.0582	0.0757	-0.1852
実技教育の導入	0.6275	0.1061	0.3309	0.1864	-0.0635	0.0574	0.0181	-0.1516
同乗指導による安全運転教育	0.6203	0.0160	0.3645	0.2371	-0.0686	0.0260	0.0896	-0.0202
事故時の再教育制度	0.5884	0.2008	0.0588	-0.0272	0.2318	0.0791	-0.1039	0.2527
新入社員に対する安全運転教育	0.5790	0.0706	0.0898	0.1420	0.0707	0.0895	0.1269	0.1696
マニュアル類の整備	0.5657	0.2127	0.1121	0.0156	0.2212	-0.0162	0.0966	-0.0126
事故発生時の原因分析制度	0.5590	0.1578	0.0165	-0.0158	0.1743	0.1409	-0.1049	0.3341
朝礼（点呼）	0.3966	0.2835	0.0852	0.0326	-0.2774	0.1913	0.2812	0.2499
休憩室など施設整備	0.0403	0.6305	0.1870	0.0496	-0.1199	0.2645	0.0888	0.1208
運転者の勤務評定制度	0.2404	0.5924	0.2339	0.2765	0.0224	-0.1608	-0.0694	0.0912
特別な健康管理	0.2356	0.5741	0.1999	0.0564	0.1280	-0.1013	-0.0476	0.1096
タコグラフの活用	0.1550	0.5471	-0.0576	0.2571	0.1022	0.0461	0.0554	-0.2703
運転日報等の日報による管理	0.1321	0.4602	-0.1637	-0.1446	0.2975	0.3594	0.1944	-0.1369
日常点検	0.3821	0.3944	-0.0251	-0.1555	0.0157	0.3048	0.2952	0.0887
免許取得時教育	0.1336	0.0516	0.7243	-0.0213	0.0351	0.0719	0.0338	0.0692
運転者採用時の試験制度	0.2004	0.2758	0.6063	0.0778	-0.0395	0.0766	-0.0254	0.1383
社内免許制度	0.2026	0.0957	0.5170	-0.0552	0.4485	-0.0131	0.0767	-0.2687
運転経歴証明書の活用	0.1961	0.0779	0.0140	0.6829	0.0141	0.2878	-0.0394	0.0542
社内表彰制度	0.3063	0.1655	0.0813	0.6310	0.1152	0.0325	-0.0308	-0.0383
任意保険への加入	-0.2494	0.1445	-0.1484	0.4128	0.0688	-0.2143	0.3175	0.2648
業務用車両運転の許可制度	0.2751	0.0189	0.0563	0.0073	0.6666	0.0216	0.1058	0.0464
マイカー通勤の許可制度	-0.0196	0.0601	-0.0110	0.1268	0.6200	0.0891	-0.0133	0.2409
副安全運転管理者の選任	0.0217	0.0272	0.1737	0.1819	0.1215	0.7437	-0.0570	-0.0234
全社的な交通安全運動	0.2936	0.0571	-0.0144	0.0498	-0.0191	0.5922	0.1208	0.1761
車両の鍵の保管・管理	0.0902	0.0329	0.0319	-0.0588	0.0416	-0.0017	0.8335	-0.0433
駐車場の管理	0.0189	-0.0307	0.0593	0.1008	0.2568	0.1980	0.4269	0.3300
運転免許証の確認	0.2670	0.2439	0.0389	0.2686	-0.1013	-0.0001	0.2784	0.1758
事故や違反発生時の申告制度	0.1580	0.0369	0.0660	0.0396	0.1542	0.0554	0.0745	0.6560

以下、各因子に負荷の高い項目と、その解釈の結果を示す。

【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 危険予測・回避教育（因子負荷量0.7285）
- ② 運転適性検査に基づく指導（同0.6319）
- ③ 実技教育の導入（同0.6275）
- ④ 同乗指導による安全運転教育（同0.6203）

- ⑤ 事故時の再教育制度（同0.5884）
- ⑥ 新入社員に対する安全運転教育（同0.5790）
- ⑦ マニュアル類の整備（同0.5657）
- ⑧ 事故発生時の原因分析制度（同0.5590）

この因子に負荷が高い項目をみると各種の教育、指導に関わる項目が中心となっている。マニュアル類の整備や事故時の原因分析などがあるが、これらもマニュアルを整備しての指導が付随していると考えられ、また、事故時の原因分析も事故者教育のためと考えられる。そこで、この第1因子を「運転者教育・指導」の因子と解釈する。

【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 休憩室など施設整備（因子負荷量0.6305）
- ② 運転者の勤務評定制度（同0.5924）
- ③ 特別な健康管理（同0.5741）
- ④ タコグラフの活用（同0.5471）

第2因子に負荷が高い項目をみると、休憩室などの施設の他、評定制度、健康管理、タコグラフ管理など運転者の待遇・管理の改善強化の項目である。そこで、この第2因子を「運転者待遇・管理」の因子と解釈する。

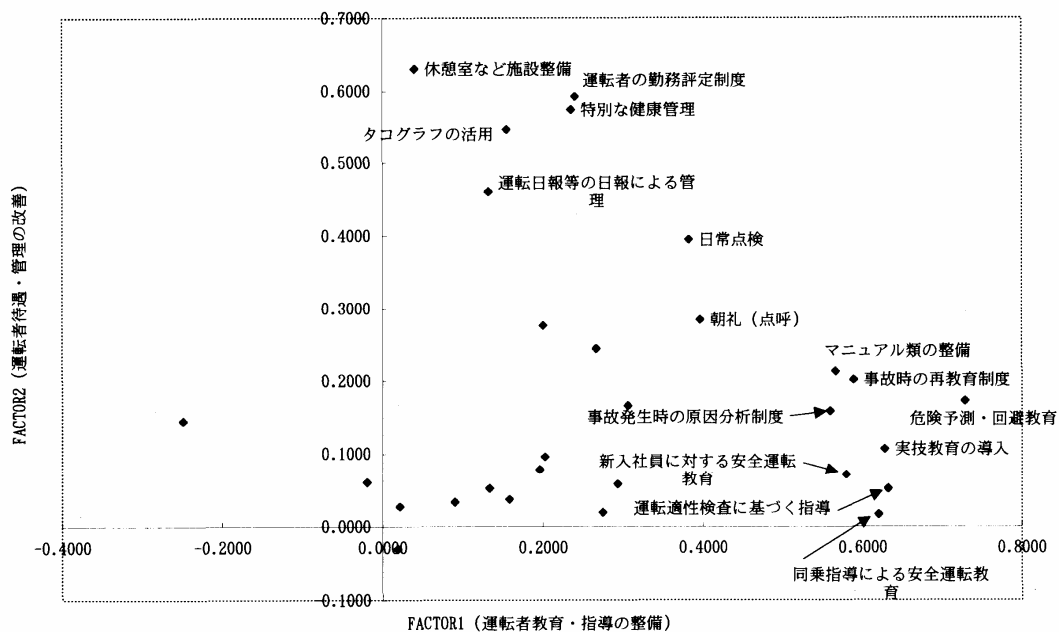


図 2-1 1-1-1 安全運転管理施策に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 免許取得時教育（因子負荷量0.7243）
- ② 運転者採用時の試験制度（同0.6063）
- ③ 社内免許制度（同0.5170）

第3因子に負荷が高い項目をみると、第1因子と同様に運転者教育や評価に関する項目であるが、内容は免許取得時、採用時、社内で運転時などエポック毎の教育・評価に関する項目である。そこで、この第3因子を「節目教育・評価」の因子と解釈する。

【第4因子】

第4因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 運転経歴証明書の活用（因子負荷量0.6829）
- ② 社内表彰制度（同0.6310）

第4因子に負荷が高い項目は、運転経歴証明書の活用と社内表彰制度の2項目である。この2項目の間で相関が高いのは社内表彰制度で無事故・無違反の証明に運転経歴証明書が使われているケースが多いためとみられる。このどちらにウェイトを置いて因子の解釈をするかによって因子名が変わってくるが、ここでは表彰制度に重点を置いて解釈して第4因子を「優良運転者の処遇」の因子と解釈する。

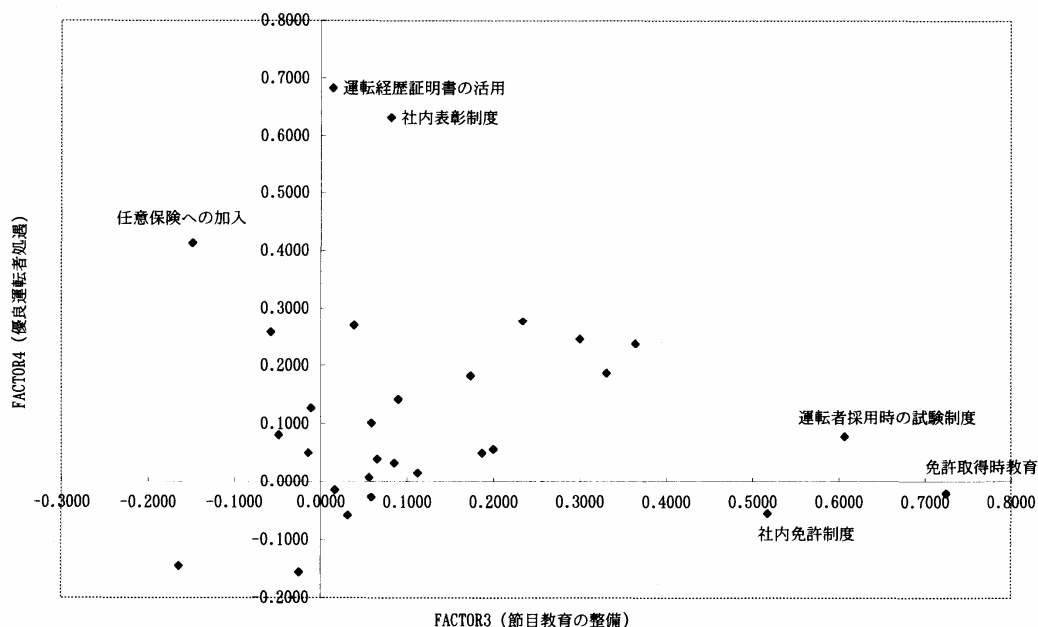


図2-1 1-1-2 安全運転管理施策に関する因子分析結果（第3因子と第4因子）

【第5因子】

第5因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 業務用車両運転の許可制度（因子負荷量0.6666）
- ② マイカー通勤の許可制度（同0.6200）

第5因子に負荷が高い項目をみると、業務車両運転とマイカー運転の許可制度で、いずれも許可制度に関する項目である。そこで、この第5因子を「運転許可制度」の因子と解釈する。

【第6因子】

第6因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 副安全運転管理者の選任（因子負荷量0.7437）
- ② 全社的な交通安全運動（同0.5922）

第6因子に負荷が高い項目は副安全運転管理者の選任と全社的な安全運転活動と会社の組織整備に関する項目となっている。そこで、この第6因子を「安全運転組織整備」の因子と解釈する。

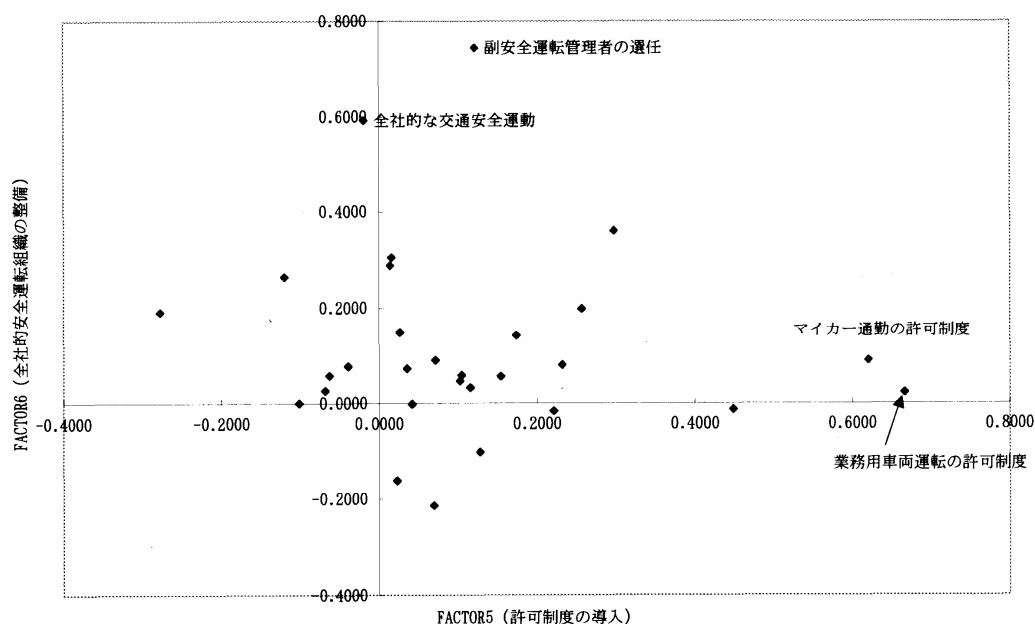


図 2-1 1-1-3 安全運転管理施策に関する因子分析結果（第5因子と第6因子）

【第7因子】

第7因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

① 車両の鍵の保管・管理（因子負荷量0.8335）

② 駐車場の管理（同0.4269）

第7因子に負荷が高い項目は車両や駐車場などの管理に関するものである。そこで、この第7因子を「車両及び施設の管理」の因子と解釈する。

【第8因子】

第8因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

① 事故や違反発生時の申告制度（因子負荷量0.6560）

第8因子に負荷が高い項目は事故・違反の申告制度のみであり、因子の解釈が難しい。1項目からの解釈であるが、この第8因子を「事故・違反申告制度」の因子と解釈する。

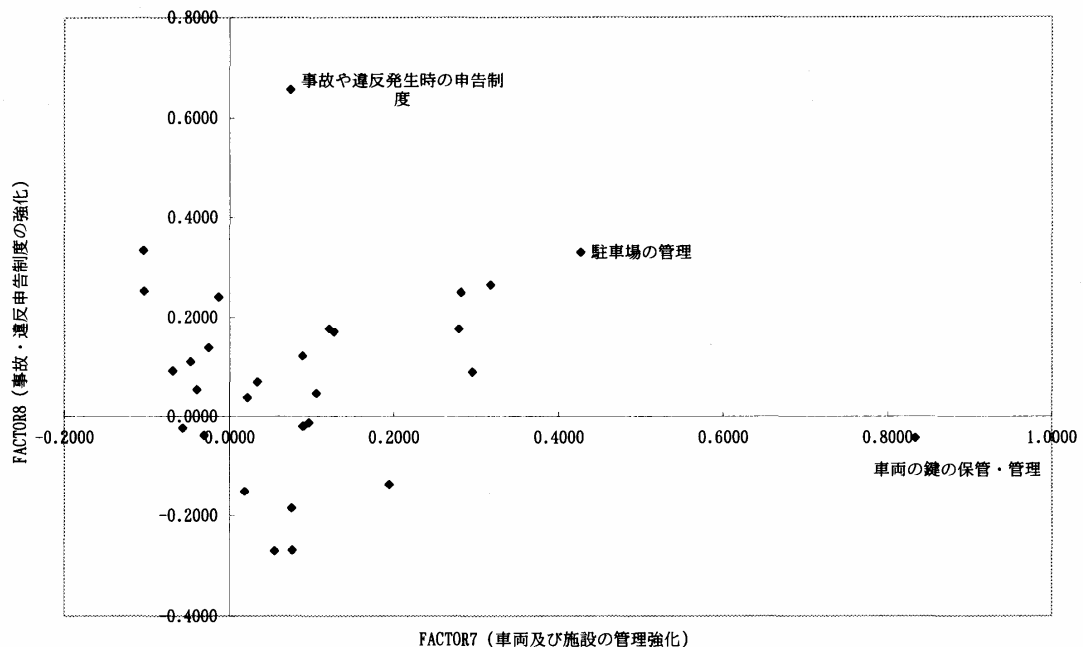


図 2-1 1-1-4 安全運転管理施策に関する因子分析結果（第7因子と第8因子）

以上の分析で、次の8因子が抽出されたことになる。

- ① 運転者教育・指導
- ② 運転者待遇・管理
- ③ 節目教育・評価
- ④ 優良運転者の処遇
- ⑤ 運転許可制度
- ⑥ 安全運転組織整備
- ⑦ 車両及び施設の管理

⑧ 事故・違反申告制度

(2) 因子得点による傾向分析

前項で抽出した因子傾向を事業所属性別にどの程度強く持つかを分析するのが因子得点による分析である。因子得点は、その値が高いほど当該因子分野の施策を実施している比率が高いことを示している。以下、業種、事業所規模別に分析する。

① 業種別傾向

業種別の因子得点を示したのが表2-11-1-5、図2-11-1-5～8である。

表 2-1 1-1-5 業種別因子得点

	第1因子 運転者教育・指導 の整備	第2因子 運転者待遇・管理 の改善	第3因子 節目教育 の整備	第4因子 優良運転 者への処 遇	第5因子 許可制度 の導入	第6因子 全社的な 安全運転組 織の整備	第7因子 車両及び 施設の管 理強化	第8因子 事故・違 反申告制 度の強化	事業所数
官公署・公社公団等	0.211	0.616	0.418	-0.781	-0.174	0.090	-0.130	-0.239	21
建設業	-0.120	-0.056	-0.110	-0.135	-0.182	-0.041	-0.100	0.185	91
製造業	-0.192	-0.240	-0.177	0.040	0.300	-0.067	0.163	-0.007	130
卸売・小売業	-0.273	-0.308	-0.137	0.014	0.089	-0.251	0.035	0.332	95
サービス業	-0.188	-0.002	0.170	0.172	-0.424	-0.188	0.060	0.023	53
電気ガス業	0.639	-0.362	1.022	-0.327	0.235	0.579	0.214	-0.131	16
その他・不明	0.059	0.448	-0.022	-0.042	-0.087	-0.094	-0.049	-0.124	69
一般事業所合計	-0.112	-0.058	-0.028	-0.045	0.005	-0.088	0.034	0.070	475
中研講習受講事業所	0.275	0.143	0.069	0.110	-0.013	0.215	-0.083	-0.171	193

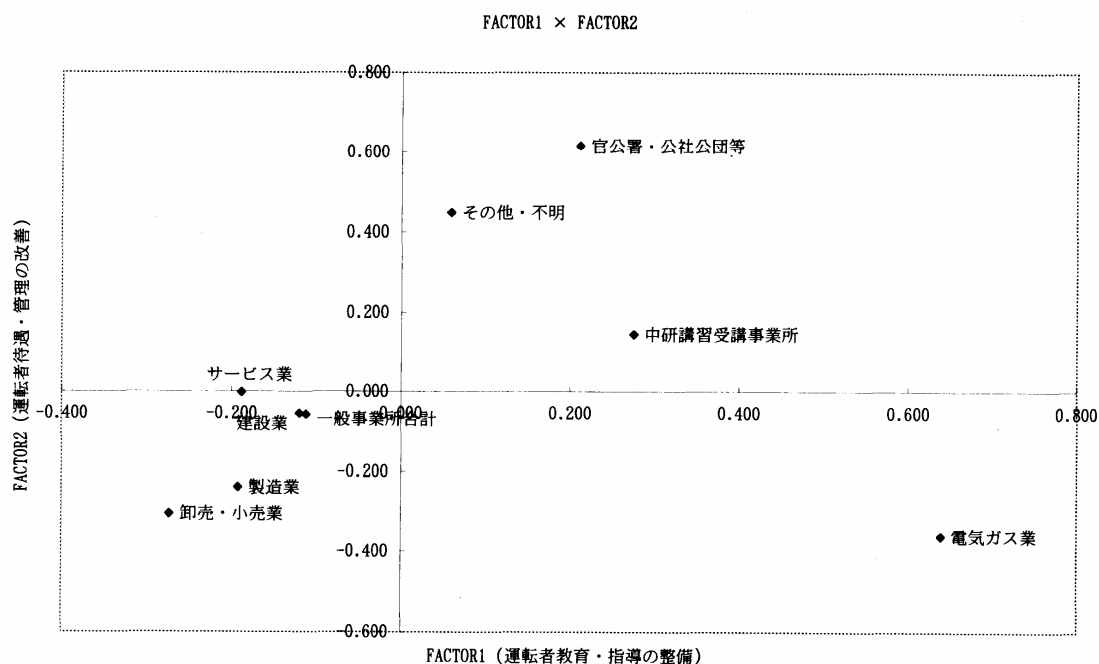


図 2-1 1-1-5 業種別因子得点 (第1因子と第2因子)

図2-11-1-5の左右方向から「運転者教育・指導」の傾向をみると、電気ガス業の実施率が高く充実している。逆にあまり実施していないのは卸売・小売業、製造業、サービス業、

建設業などである。運転者教育や指導については、一般事業所に比べて講習受講事業所の方が充実している。

図2-11-1-5の上下方向から「運転者待遇・管理」についてみると、官公署・公社公団等の実施率が高く、逆に電気ガス業、卸売・小売業、製造業などの実施率が低い。運転者待遇・管理についても一般事業所よりも講習受講事業所の方が実施している。

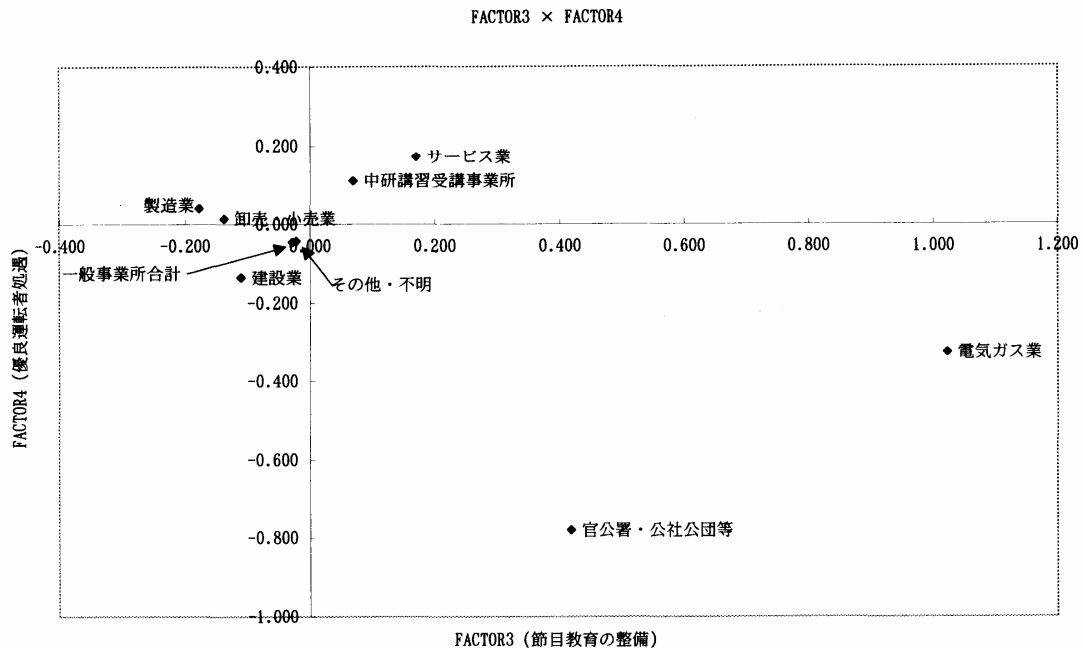


図 2-11-1-6 業種別因子得点（第3因子と第4因子）

図2-11-1-6の左右方向から「節目教育・評価」をみると、電気ガス業で実施している傾向が強く、また、官公署・公社公団等も実施率が高い方向にある。逆に実施している比率が低いのは製造業、卸売・小売業、建設業などである。節目教育・評価についても一般事業所よりも講習受講事業所の方が充実している。

図2-11-1-6の上下方向から「優良運転者の処遇」をみると、実施しているのはサービス業、製造業などに多く、あまり実施していないのは官公署・公社公団等、電気ガス業などである。優良運転者を優遇する制度は一般事業所よりも講習受講事業所の方が、やや充実している。

図2-11-1-7の左右方向から「運転許可制度」をみると、製造業、電気ガス業で導入が進んでおり、サービス業、建設業、官公署・公社公団等では、あまり導入されていない。この許可制度に関しては、一般事業所と講習受講事業所の間に差が少ない。

図2-11-1-7の上下方向から「安全運転組織整備」をみると、電気ガス業、官公署・公社公団等が全社的安全運転組織の整備が進んでおり、卸売・小売業やサービス業では、あまり進んでいない。全社的安全運転組織については、一般事業所よりも講習受講事業所の方が整備されている。

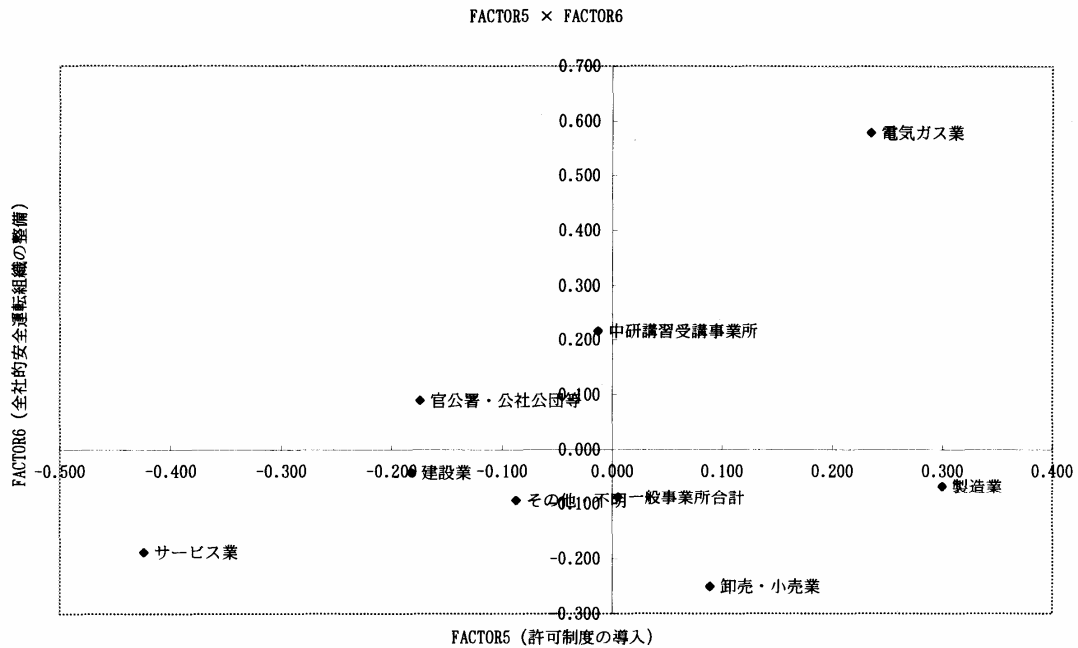


図 2-1 1-1-7 業種別因子得点 (第5因子と第6因子)

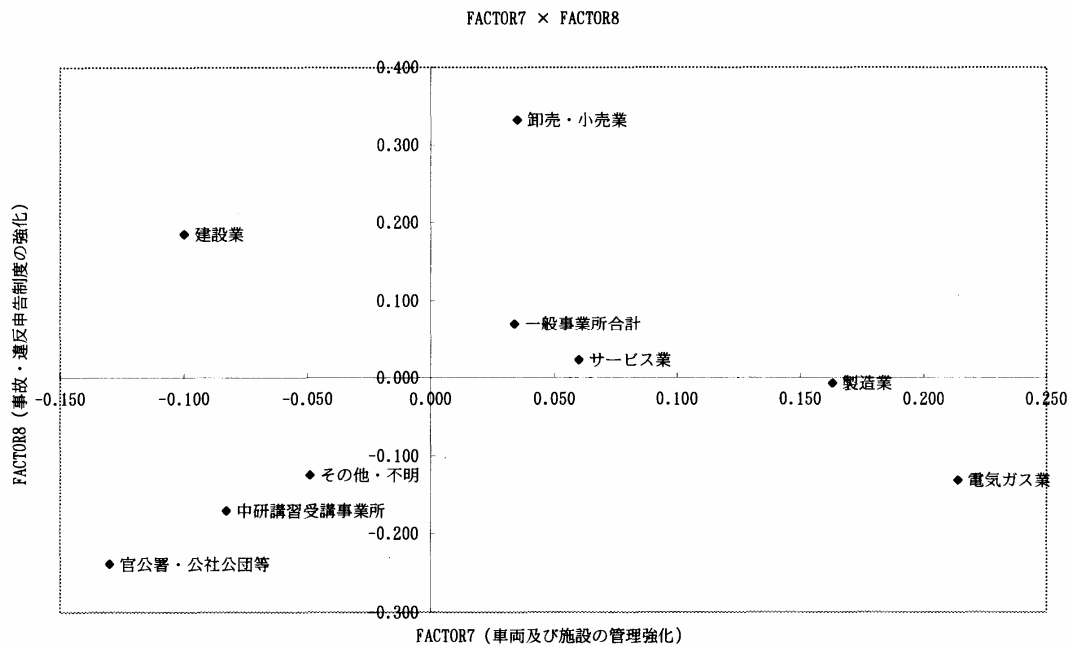


図 2-1 1-1-8 業種別因子得点 (第7因子と第8因子)

図2-11-1-8左右方向から「車両及び施設の管理」をみると、電気ガス業、製造業では車両及び施設の管理が進んでいる傾向が強いが、官公署・公社公団等、建設業ではあまり進んでいない。

図2-11-1-8上下方向から「事故・違反申告制度の強化」をみると、卸売・小売業や建設業に導入している事業所が多く、官公署・公社公団等や電気ガス業に導入している事業所が少ない傾向がみられる。

以上、みてきた因子得点の符号を業種別に総括したのが表2-11-1-6である。表中＋の記号がある欄（網掛けをした欄）の因子得点がプラスであることを示しており、当該業種での実施率が高いことを示している。

表 2-1 1-1-6 業種別因子得点の符号総括表

	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	第8因子
	運転者教育・指導	運転者待遇・管理	節目教育・評価	優良運転者の処遇	運転許可制度	安全運転組織整備	車両及び施設の管理	事故・違反申告制度
官公署・公社公団等	＋	＋	＋	－	－	＋	－	－
建設業	－	－	－	－	－	－	－	＋
製造業	－	－	－	＋	＋	－	＋	－
卸売・小売業	－	－	－	＋	＋	－	＋	＋
サービス業	－	－	＋	＋	－	－	＋	＋
電気ガス業	＋	－	＋	－	＋	＋	＋	－
その他・不明	＋	＋	－	－	－	－	－	－
一般事業所合計	－	－	－	－	＋	－	＋	＋
中研講習受講事業所	＋	＋	＋	＋	－	＋	－	－

表にみるように官公署・公社公団等は運転者教育・指導、運転者待遇・管理、節目教育・評価、安全運転組織整備などに力を入れているが、優良運転者の処遇や運転許可制度、車両及び施設の管理については導入が進んでいない。建設業は導入している施策が少ないが、事故・違反申告制度のみは平均以上である。製造業と卸売・小売業は、比較的似ており、優良運転者の処遇や運転許可制度、車両及び施設の管理が進んでいる。サービス業では節目教育・評価や優良運転者の処遇、車両及び施設の管理、事故・違反申告制度などの改善・導入が進んでいる。電気ガス業では運転者教育・指導、節目教育・評価、運転許可制度、安全運転組織整備、車両及び施設の管理などが進んでいる。一般事業所と講習受講事業所を比べると講習受講事業所の方が因子得点のプラスが多く、多くの安全運転管理施策を導入している、

② 規模別傾向

事業所従業員規模別の因子得点を示したのが表2-11-1-7、図2-11-1-9～12である。

表 2-1 1-1-7 規模別因子得点

	第1因子 運転者教育・指導 の整備	第2因子 運転者待遇・管理 の改善	第3因子 節目教育 の整備	第4因子 優良運転 者への処 遇	第5因子 許可制度 の導入	第6因子 全社的安 全運転組 織の整備	第7因子 車両及び 施設の管 理強化	第8因子 事故・違 反申告制 度の強化	事業所数
49人以下	-0.229	-0.115	-0.018	-0.093	-0.218	-0.471	-0.068	0.076	193
50～99人	-0.009	-0.071	-0.140	0.186	0.112	0.226	0.052	0.136	98
100人以上	-0.021	-0.019	0.035	-0.094	0.325	0.292	0.144	-0.021	135
無回答	-0.106	0.081	-0.020	-0.180	-0.210	-0.253	0.094	0.163	49
一般事業所合計	-0.112	-0.058	-0.028	-0.045	0.005	-0.088	0.034	0.070	475

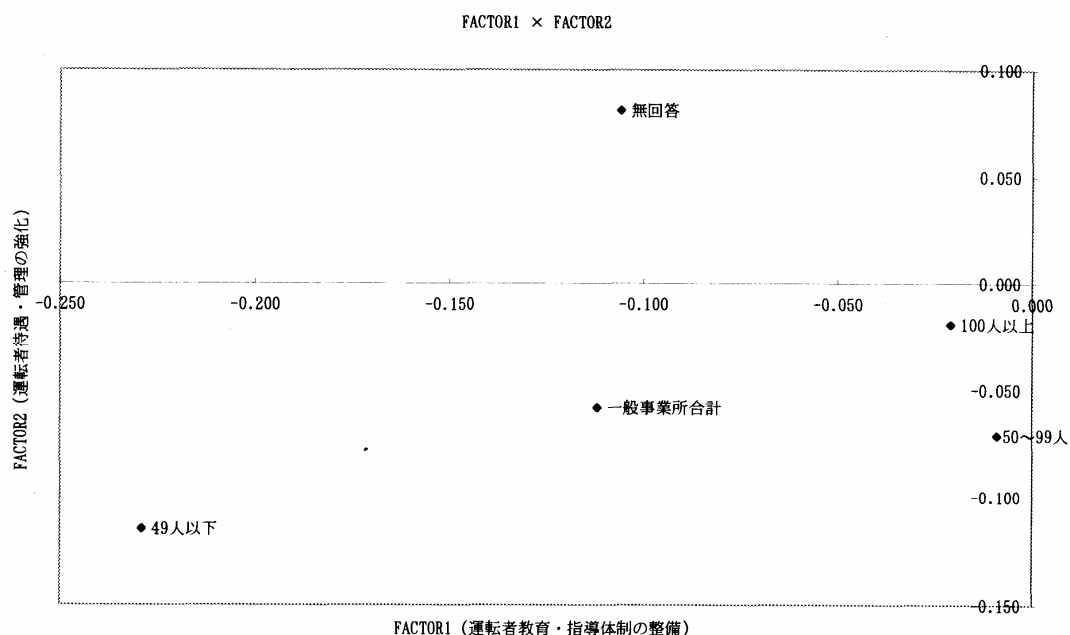


図 2-1 1-1-9 規模別因子得点 (第1因子と第2因子)

図2-11-1-9の左右方向から「運転者教育・指導」の傾向をみると、事業所従業員数が50人以上の規模が中程度から大きい事業所が右側にあり、導入が進んでいる。図の上下方向から「運転者待遇・管理」についてみると、規模が大きくなるほど上方向にあり、規模が大きい事業所ほど運転者待遇・管理の改善に熱心であることが読みとれる。

図2-11-1-10の左右方向から「節目教育・評価」をみると、50～99人の中規模事業所の導入が大きく遅れており、100人以上の規模の大きい事業所で導入が進んでいる。同図の上下方向から「優良運転者の処遇」をみると、50～99人の中程度事業所の因子得点が高く、実施率が高い結果となっている。

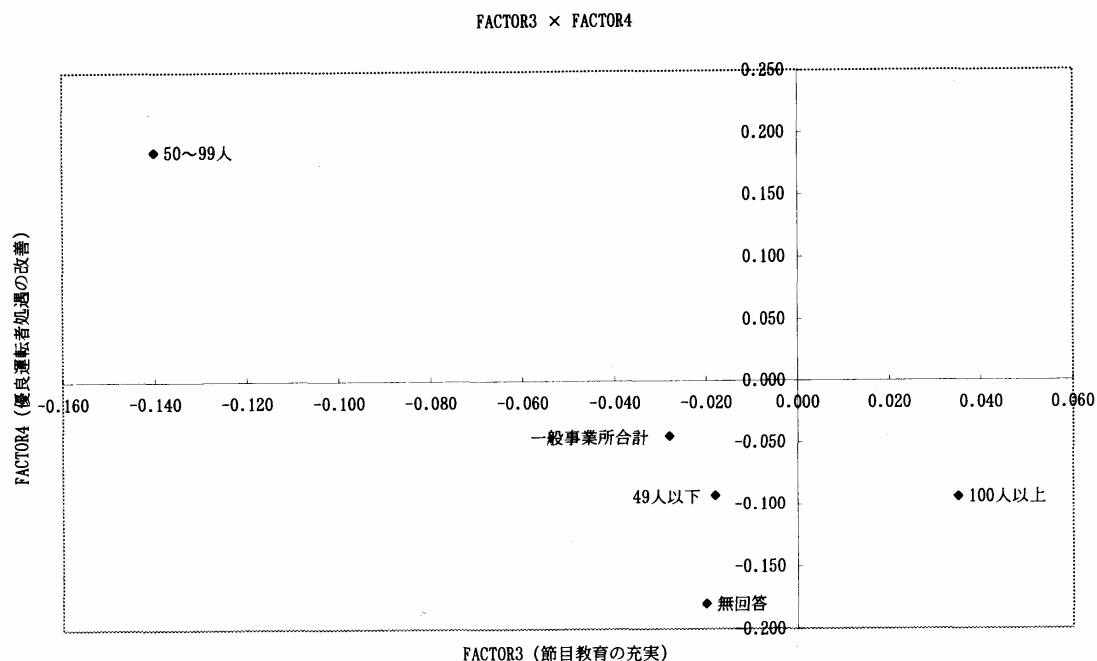


図 2-11-1-10 規模別因子得点 (第3因子と第4因子)

図2-11-1-11の左右方向から「運転許可制度」をみると、規模が大きくなるほど因子得点が高く許可制度を導入している事業所が多くなっている。同図の上下方向から「安全運転組織整備」をみると、同じく規模が大きくなるほど因子得点が高くなっており、規模が大きい事業所の方が、充実した安全運転組織となっている。

図2-11-1-12の左右方向から「車両及び施設の管理」をみると、規模が大きくなるほど実施率が高くなっている。同図の上下方向から「事故・違反申告制度」をみると、100人以上の大規模の実施率が低く、50～99人の中規模の実施率が高い。

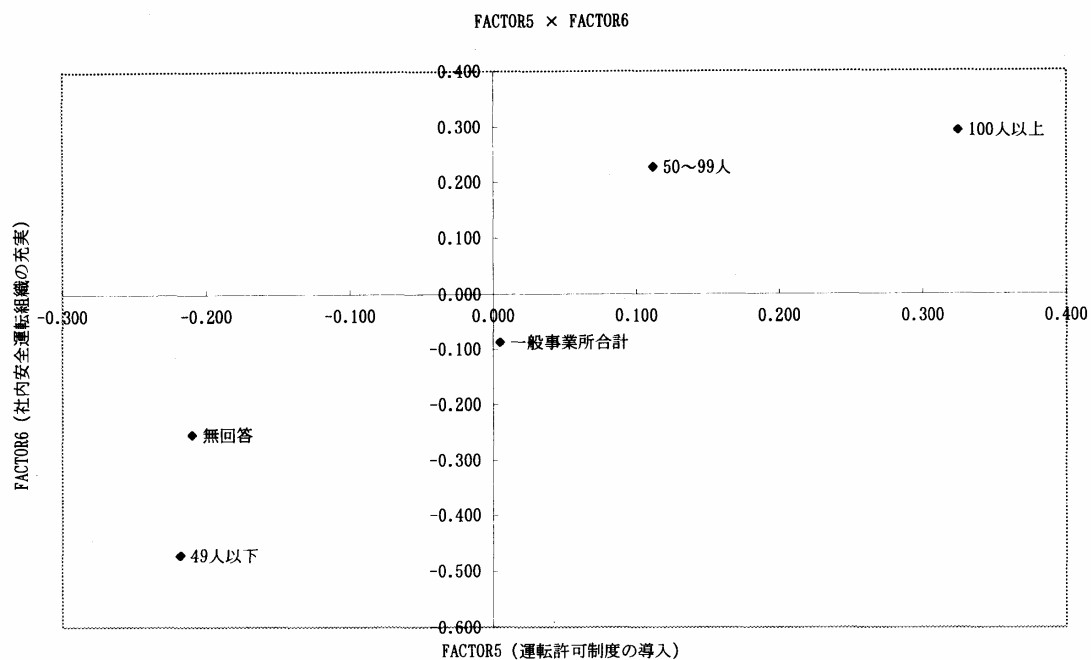


図 2-1 1-1-1 1 規模別因子得点 (第5因子と第6因子)

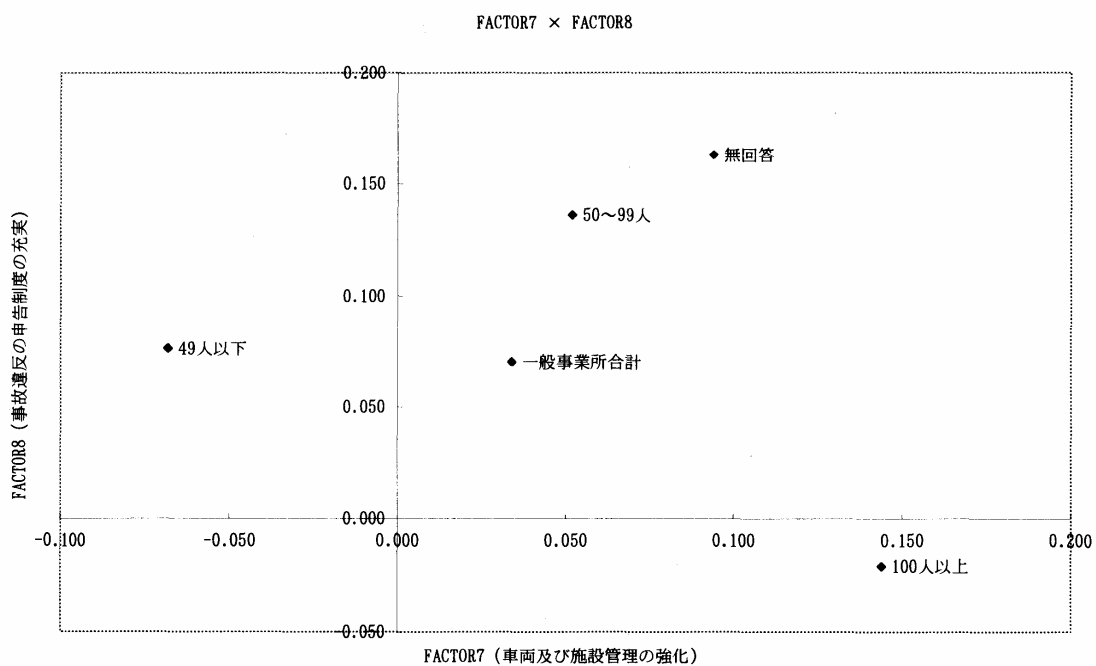


図 2-1 1-1-1 2 規模別因子得点 (第7因子と第8因子)

以上、みてきた因子得点の符号を規模別に総括したのが表2-11-1-8である。規模別にプラス記号の欄（網掛けをした欄）の数を見ると49人以下が1、50～99人が5、100人以

上が4で、50～99人の中規模の事業所で各種安全運転管理施策の導入が進んでいる傾向が読みとれる。各施策の中で事故・違反申告制度は小規模事業所での導入が、節目教育・評価は大規模事業所での導入が進んでいる。

表2-1 1-1-8 規模別因子得点の符号総括表

	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	第8因子
	運転者教育・指導	運転者待遇・管理	節目教育・評価	優良運転者の処遇	運転許可制度	安全運転組織整備	車両及び施設の管理	事故・違反申告制度
49人以下	—	—	—	—	—	—	—	+
50～99人	—	—	—	+	+	+	+	+
100人以上	—	—	+	—	+	+	+	—
無回答	—	+	—	—	—	—	+	+
合計	—	—	—	—	+	—	+	+

11-2 安全運転管理施策の効果評価

前項と同一30項目に対して、その効果を「特に効果がある」、「効果がある」、「あまり効果がない」の3つの選択肢で質問した。回答のうち「特に効果がある」あるいは「効果がある」と回答した比率を効果認知比率としてまとめたものが表2-11-2-1～2である。

一般事業所で効果があると評価されている上位5項目は次のようなものである。

- ① 事故や違反発生時の申告制度（一般事業所の効果認知比率が71.2%）
- ② 任意保険への加入（同70.3%）
- ③ 全社的な交通安全運動（同69.0%）
- ④ 車両の鍵の保管・管理（同65.6%）
- ⑤ 日常点検（同65.5%）

講習受講事業所で効果があると評価されている上位5項目は次のようなものである。

- ① 日常点検（講習受講事業所の効果認知比率が70.3%）
- ② 事故や違反発生時の申告制度（同70.0%）
- ③ 全社的な交通安全運動（同68.6%）
- ④ 新入社員に対する安全運転教育（同66.1%）
- ⑤ 車両の鍵の保管・管理（同65.0%）

両事業所でおおむね同じような項目に効果があると認識されている。全30項目の効果認知比率の平均は、一般事業所が49.3%、講習受講事業所が53.0%で、大差はないが、やや講習受講事業所の方が効果を高く評価している。

両事業所で効果認知比率に差が大きい項目は次のようなものである。

- ① 実技教育の導入（効果認知率は一般事業所が44.3%、講習受講事業所が55.5%、差が11.2%）
- ② 運転適性検査に基づく個別指導（同48.2%、58.3%、10.1%）
- ③ 同乗指導による安全運転教育（同46.1%、55.8%、9.7%）
- ④ マニュアル類の整備（同43.2%、51.9%、8.7%）
- ⑤ タコグラフの活用（同31.4%、39.2%、7.8%）

いずれの項目でも講習受講事業所の効果認知比率の方が高い。内容は教育や運転者の個別指導などが上位にあがっているのが特徴である。

全30項目の効果認知率の平均を業種別にみると、サービス業が55.3%、電気ガス業が52.0%、官公署・公社公団等が51.6%と高く、各種施策を効果的であると認識している。

逆に低いのは卸売・小売業(効果認知率が44.6%)、その他・不明(同48.2%)、製造業(同48.5%)などで、これらの業種では安全運転管理施策はあまり効果がないと認識していることになる。

事業所従業員規模別に30項目の平均効果認知率をみると、49人以下が46.9%、50～99人が56.0%、100人以上が49.4%となっており、50～99人の中規模の効果認知率が高い。

表2-1 1-2-1 業種別安全運転管理施策の効果認知率

	官公署・ 公社公団 等	建設業	製造業	卸売・小 売業	サービス 業	電気ガス 業	その他・ 不明	一般事業 所合計	中研講習 受講事業 所
全社的な交通安全運動	59.5	69.7	69.3	65.4	78.1	70.4	68.8	69.0	68.6
副安全運転管理者の選任	54.1	49.3	37.5	36.1	39.7	59.3	45.9	42.8	47.0
運転者採用時の試験制度	56.8	38.7	35.9	28.6	39.7	44.4	41.3	37.7	44.5
安全運転者に対する社内表彰制度	54.1	50.0	43.2	38.3	54.8	59.3	42.2	45.9	52.7
免許取得時教育	51.4	40.1	31.3	30.1	34.2	44.4	33.9	35.1	41.7
新入社員に対する安全運転教育	59.5	61.3	60.9	53.4	68.5	70.4	53.2	59.5	66.1
同乗指導による安全運転教育	45.9	45.8	43.8	42.1	56.2	55.6	46.8	46.1	55.8
運転適性検査に基づく個別指導	59.5	47.2	49.5	38.3	56.2	59.3	47.7	48.2	58.3
実技教育の導入	56.8	47.9	41.1	36.8	53.4	48.1	43.1	44.3	55.5
危険予測・回避教育	64.9	62.0	57.8	48.9	60.3	66.7	56.9	57.8	63.3
事故や違反発生時の申告制度	62.2	73.2	72.9	71.4	72.6	70.4	67.9	71.2	70.0
事故発生時の原因分析制度	59.5	69.7	62.5	60.9	64.4	66.7	60.6	63.5	62.2
事故時の再教育制度	62.2	59.9	57.8	52.6	60.3	66.7	53.2	57.4	61.5
業務用車両運転の許可制度	51.4	54.9	51.6	44.4	49.3	55.6	44.0	49.6	50.2
マイカー通勤の許可制度	35.1	45.1	51.0	54.9	53.4	40.7	48.6	49.2	45.2
社内免許制度	35.1	36.6	26.0	21.8	34.2	40.7	27.5	29.5	33.6
運転者の勤務評定制度	51.4	38.7	35.9	34.6	41.1	44.4	36.7	38.0	43.1
マニュアル類の整備	54.1	41.5	40.6	43.6	43.8	51.9	43.1	43.2	51.9
休憩室など運転者のための施設整備	51.4	40.1	32.3	27.8	53.4	33.3	46.8	38.4	45.9
任意保険への加入	43.2	71.1	72.9	68.4	84.9	63.0	67.9	70.3	65.0
朝礼(点呼)	45.9	59.9	46.9	49.6	64.4	51.9	48.6	52.2	59.0
運転免許証の確認	51.4	51.4	51.6	47.4	60.3	44.4	48.6	50.9	53.7
日常点検	64.9	65.5	66.7	61.7	68.5	66.7	66.1	65.5	70.3
運転日報等の日報による管理	67.6	57.0	62.5	53.4	68.5	51.9	58.7	59.6	64.3
タコグラフの活用	35.1	32.4	32.3	25.6	38.4	33.3	29.4	31.4	39.2
車両の鍵の保管・管理	64.9	69.0	66.7	59.4	74.0	63.0	62.4	65.6	65.0
駐車場の管理	54.1	60.6	64.6	64.7	71.2	55.6	60.6	63.0	55.8
運転経歴証明書の活用	45.9	49.3	51.6	45.1	61.6	33.3	46.8	49.2	53.7
運転者を対象とした特別な健康管理	48.6	49.3	37.0	32.3	50.7	40.7	46.8	42.2	47.0
その他	2.7	1.4	0.5	0.0	2.7	7.4	1.8	1.4	0.4
30項目の平均	51.6	51.3	48.5	44.6	55.3	52.0	48.2	49.3	53.0
サンプル数	37	142	192	133	73	27	109	713	283

表 2-1 1-2-2 事業所従業員規模別安全運転管理施策の効果認知率

	49人以下	50～99人	100人以上	無回答	合計
全社的な交通安全運動	67.6	73.8	68.5	67.9	69.0
副安全運転管理者の選任	35.1	50.0	49.8	42.0	42.8
運転者採用時の試験制度	37.1	39.2	39.4	33.3	37.7
安全運転者に対する社内表彰制度	45.2	55.4	44.3	37.0	45.9
免許取得時教育	37.1	36.9	30.5	35.8	35.1
新入社員に対する安全運転教育	54.8	70.0	60.6	56.8	59.5
同乗指導による安全運転教育	42.1	57.7	45.3	44.4	46.1
運転適性検査に基づく個別指導	44.1	60.0	48.3	44.4	48.2
実技教育の導入	42.1	49.2	47.3	37.0	44.3
危険予測・回避教育	54.2	68.5	57.6	54.3	57.8
事故や違反発生時の申告制度	69.2	79.2	70.9	66.7	71.2
事故発生時の原因分析制度	59.9	72.3	64.0	61.7	63.5
事故時の再教育制度	53.5	69.2	56.7	54.3	57.4
業務用車両運転の許可制度	43.1	60.8	53.2	46.9	49.6
マイカー通勤の許可制度	43.1	58.5	53.7	45.7	49.2
社内免許制度	27.4	32.3	31.5	27.2	29.5
運転者の勤務評定制度	38.1	40.8	37.4	34.6	38.0
マニュアル類の整備	39.8	48.5	47.8	35.8	43.2
休憩室など運転者のための施設整備	39.1	39.2	36.5	39.5	38.4
任意保険への加入	70.6	71.5	67.5	74.1	70.3
朝礼（点呼）	52.2	63.1	44.8	53.1	52.2
運転免許証の確認	49.2	61.5	48.8	45.7	50.9
日常点検	61.9	70.0	67.5	66.7	65.5
運転日報等の日報による管理	53.8	66.9	63.1	60.5	59.6
タコグラフの活用	33.1	36.9	27.6	25.9	31.4
車両の鍵の保管・管理	62.5	71.5	66.5	65.4	65.6
駐車場の管理	58.9	68.5	64.0	66.7	63.0
運転経歴証明書の活用	46.5	60.8	47.8	44.4	49.2
運転者を対象とした特別な健康管理	42.8	45.4	40.4	39.5	42.2
その他	1.3	1.5	1.0	2.5	1.4
30項目の平均	46.9	56.0	49.4	47.0	49.3
サンプル数	299	130	203	81	713

第12章 安全運転管理者の考え

安全運転管理者の考え方を確認するため次の7つの意見を提示し、どちらの考え方に近いかを質問した。まず、本章では、それぞれの設問への安全運転管理者の回答傾向をみておく。

表 2-1 2-0-1 安全運転管理者の考え方に関する設問項目

	A の 意 見 に 賛 成	ど ち ら か と い え ば A の 意 見 に 賛 成	ど ち ら か と い え ば B の 意 見 に 賛 成	B の 意 見 に 賛 成	
Aの意見					Bの意見
安全運転について気づいた点があれば、そのつど細かく運転者を指導した方がよい	1	2	3	4	安全運転について個別に細かい指導をするより、運転者本人の自覚を待つ余裕が必要である
安全運転管理者が注意していないと、運転者は、すぐに危険なことをするものである	1	2	3	4	安全運転管理者が細かく注意をしなくても、運転者は、それほど危険なことをするものではない
運転については、細かなルールまで、マニュアル化するのがよい	1	2	3	4	運転については、細かなルールまでマニュアル化するのではなく、自由裁量の範囲を残した方がよい
運転者が注意していても防ぐことができない交通事故も多い	1	2	3	4	運転者が注意していれば、必ず交通事故は防げる
安全運転教育の内容は、教育についてよく知っている安全運転管理者が決定するのがよい	1	2	3	4	安全運転教育の内容は安全運転管理者も参加するが、運転者自身に決定をさせるのがよい
ふだんは優良な運転者が危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしても、強く改善するように指導する	1	2	3	4	ふだんは優良な運転者が、危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしないように、やさしく改善を指導する
安全運転管理者なので、他の運転者の手本になるような運転をしている	1	2	3	4	安全運転管理者であるが、なかなか手本となるような運転はできない

12-1 各設問への回答傾向

12-1-1 運転者指導方法の基本的考え

運転者指導の考え方について「安全運転について気づいた点があれば、そのつど細かく運転者を指導した方がよい」（Aの意見）と「安全運転について個別に細かい指導をするより、運転者本人の自覚を待つ余裕が必要である」（Bの意見）を提示し、どちらに近いかを質問した。この意見に対してはAの意見に賛成とする回答が多く、一般事業所で74.9%、講習受講事業所で76.0%が「Aの意見に賛成」あるいは「どちらかといえばAの意見に賛成」としている（以下、Aの意見に賛成している比率のことをA意見者比率と称し、Bの意見に賛成している比率のことをB意見者比率と称する）。このように4分の3以上の安全運転管理者が、交通安全上の注意点はそのつど細かく指導した方がよいと考えている。

業種別にみてAの意見に賛成する比率が多いのは、電気ガス業（A意見者比率が92.6%）、

製造業(同79.2%)、官公署・公社公団等(同78.4%)となっている(図2-12-1-1、表2-12-1-1)。
事業所従業員規模別にA意見者比率をみると、49人以下が70.6%、50～99人が80.8%、100人以上が79.3%となっており、49人の小規模の事業所にAの意見への賛成者が少ない(図2-12-1-2、表2-12-1-2)。

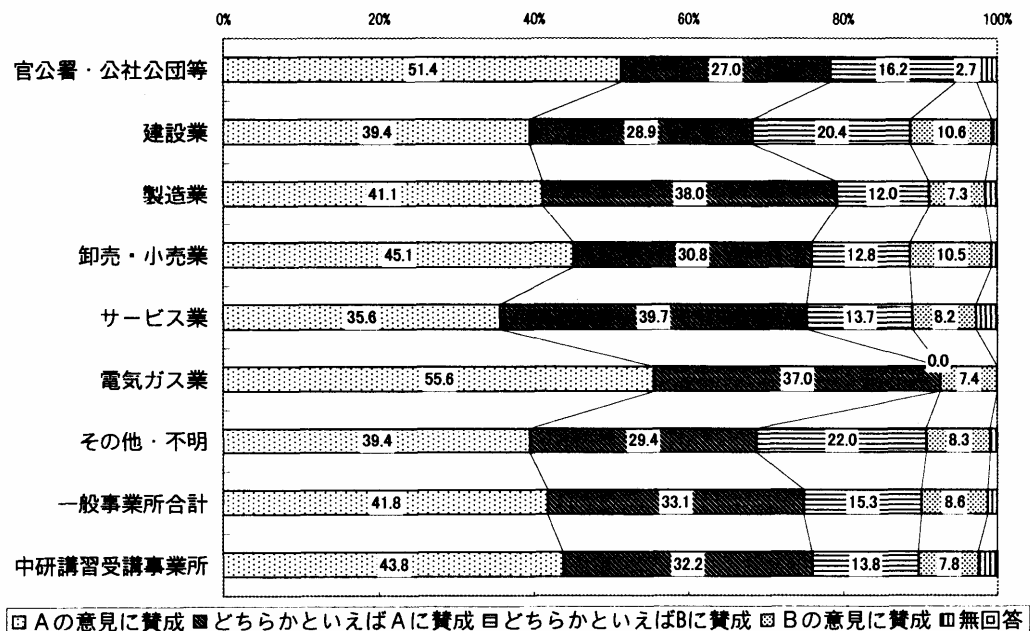


図2-12-1-1 業種別運転者指導方法の基本的考え方

表2-12-1-1 業種別運転者指導方法の基本的考え方

		Aの意見 に賛成	どちらかと いえばAに 賛成	どちらかと いえばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	19	10	6	1	1	37
	建設業	56	41	29	15	1	142
	製造業	79	73	23	14	3	192
	卸売・小売業	60	41	17	14	1	133
	サービス業	26	29	10	6	2	73
	電気ガス業	15	10	0	2	0	27
	その他・不明	43	32	24	9	1	109
	一般事業所合計	298	236	109	61	9	713
	中研講習受講事業所	124	91	39	22	7	283
構成比	官公署・公社公団等	51.4	27.0	16.2	2.7	2.7	100.0
	建設業	39.4	28.9	20.4	10.6	0.7	100.0
	製造業	41.1	38.0	12.0	7.3	1.6	100.0
	卸売・小売業	45.1	30.8	12.8	10.5	0.8	100.0
	サービス業	35.6	39.7	13.7	8.2	2.7	100.0
	電気ガス業	55.6	37.0	0.0	7.4	0.0	100.0
	その他・不明	39.4	29.4	22.0	8.3	0.9	100.0
	一般事業所合計	41.8	33.1	15.3	8.6	1.3	100.0
	中研講習受講事業所	43.8	32.2	13.8	7.8	2.5	100.0

注：Aの意見は「安全運転について気づいた点があれば、そのつど細かく運転者を指導した方がよい」、Bの意見は「安全運転について個別に細かい指導をするより、運転者本人の自覚を待つ余裕が必要である」。

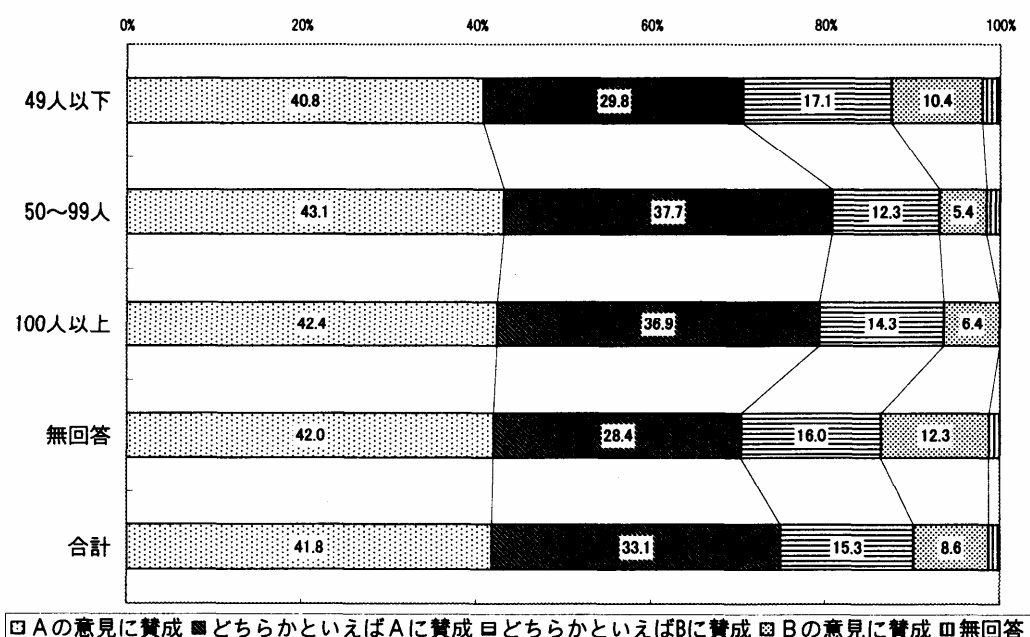


図 2-1 2-1-2 事業所従業員規模別運転者指導方法の基本的考え方

表 2-1 2-1-2 事業所従業員規模別運転者指導方法の基本的考え方

		Aの意見 に賛成	どちらかとい えばAに 賛成	どちらかとい えばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	49人以下	122	89	51	31	6	299
	50～99人	56	49	16	7	2	130
	100人以上	86	75	29	13	0	203
	無回答	34	23	13	10	1	81
	合計	298	236	109	61	9	713
構成比	49人以下	40.8	29.8	17.1	10.4	2.0	100.0
	50～99人	43.1	37.7	12.3	5.4	1.5	100.0
	100人以上	42.4	36.9	14.3	6.4	0.0	100.0
	無回答	42.0	28.4	16.0	12.3	1.2	100.0
	合計	41.8	33.1	15.3	8.6	1.3	100.0

注：Aの意見は「安全運転について気づいた点があれば、そのつと細かく運転者を指導した方がよい」、Bの意見は「安全運転について個別に細かい指導をするより、運転者本人の自覚を待つ余裕が必要である」。

12-1-2 運転者の行動についての考え方

運転者行動に対して「安全運転管理者が注意していないと、運転者は、すぐに危険なことをするものである」（Aの意見）と「安全運転管理者が細かく注意をしなくても、運転者は、それほど危険なことをするものではない」（Bの意見）を提示し、どちらに近いかを質問した。この意見に対してはBの意見に賛成とする回答が多く、一般事業所で65.8%、講習受講事業所で60.1%がB意見者比率である。このように6割強の安全運転管理者が、運転者はそれほど危険なことをするものではないと考えている。

B意見者比率が高い業種は、卸売・小売業（B意見者比率が71.4%）、官公署・公社公等（同70.3%）、サービス業（同68.5%）などである（図2-12-1-3、表2-12-1-3）。事業所従業員規模別にB意見者比率をみると49人以下が69.2%、50～99人が63.1%、100人以上が63.1%で、やや49人以下の小規模事業所にB意見者比率が高い（図2-12-1-4、表2-12-1-4）。

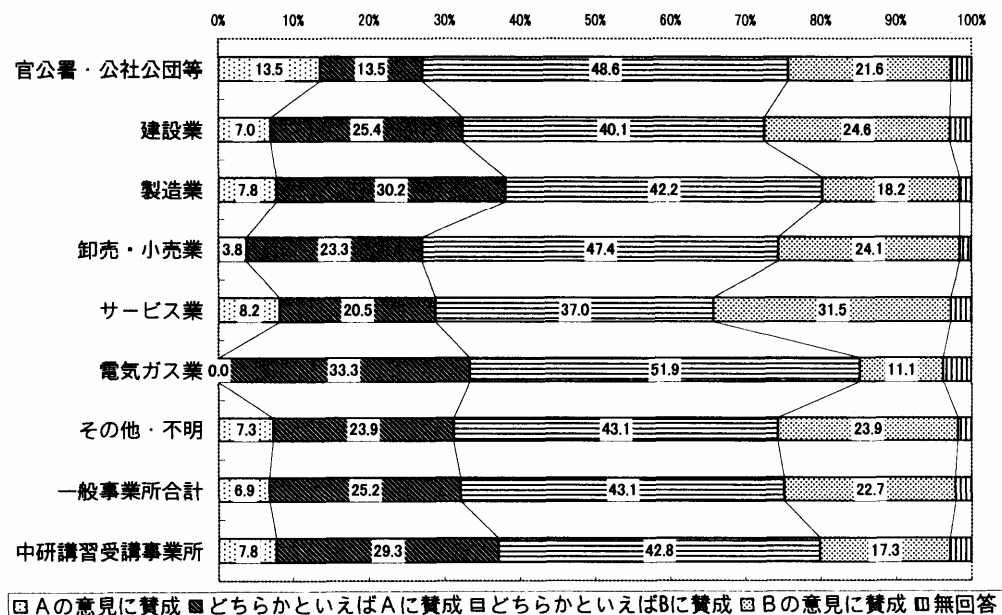
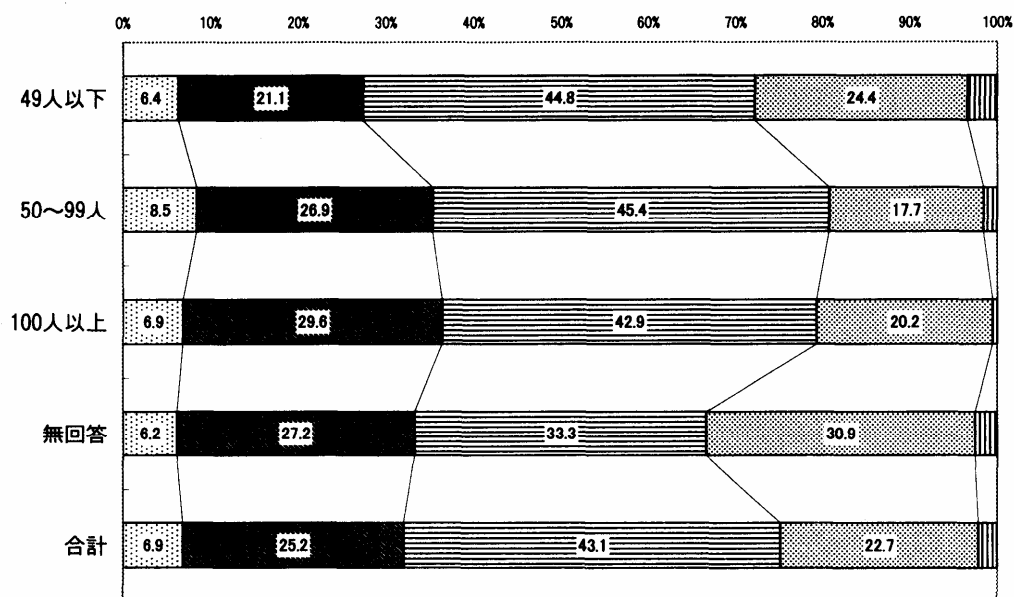


図 2-1 2-1-3 業種別運転者の行動についての考え方

表 2-1 2-1-3 業種別運転者の行動についての考え方

		Aの意見 に賛成	どちらかとい えばAに 賛成	どちらかとい えばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	5	5	18	8	1	37
	建設業	10	36	57	35	4	142
	製造業	15	58	81	35	3	192
	卸売・小売業	5	31	63	32	2	133
	サービス業	6	15	27	23	2	73
	電気ガス業	0	9	14	3	1	27
	その他・不明	8	26	47	26	2	109
	一般事業所合計	49	180	307	162	15	713
	中研講習受講事業所	22	83	121	49	8	283
構成比	官公署・公社公団等	13.5	13.5	48.6	21.6	2.7	100.0
	建設業	7.0	25.4	40.1	24.6	2.8	100.0
	製造業	7.8	30.2	42.2	18.2	1.6	100.0
	卸売・小売業	3.8	23.3	47.4	24.1	1.5	100.0
	サービス業	8.2	20.5	37.0	31.5	2.7	100.0
	電気ガス業	0.0	33.3	51.9	11.1	3.7	100.0
	その他・不明	7.3	23.9	43.1	23.9	1.8	100.0
	一般事業所合計	6.9	25.2	43.1	22.7	2.1	100.0
	中研講習受講事業所	7.8	29.3	42.8	17.3	2.8	100.0

注：Aの意見は「安全運転管理者が注意していないと、運転者は、すぐに危険なことをするものである」、Bの意見は「安全運転管理者が細かく注意をしなくても、運転者は、それほど危険なことをするものではない」。



□ Aの意見に賛成 ■ どちらかといえばAに賛成 ▨ どちらかといえばBに賛成 ▩ Bの意見に賛成 □ 無回答

図 2-1 2-1-4 事業所従業員規模別運転者の行動についての考え方

表 2-1 2-1-4 事業所従業員規模別運転者の行動についての考え方

		Aの意見 に賛成	どちらかと いえばAに 賛成	どちらかと いえばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	49人以下	19	63	134	73	10	299
	50～99人	11	35	59	23	2	130
	100人以上	14	60	87	41	1	203
	無回答	5	22	27	25	2	81
	合計	49	180	307	162	15	713
構成比	49人以下	6.4	21.1	44.8	24.4	3.3	100.0
	50～99人	8.5	26.9	45.4	17.7	1.5	100.0
	100人以上	6.9	29.6	42.9	20.2	0.5	100.0
	無回答	6.2	27.2	33.3	30.9	2.5	100.0
	合計	6.9	25.2	43.1	22.7	2.1	100.0

注：Aの意見は「安全運転管理者が注意していないと、運転者は、すぐに危険なことをするものである」、Bの意見は「安全運転管理者が細かく注意をしなくても、運転者は、それほど危険なことをするものではない」。

12-1-3 運転マニュアル作成の考え方

運転マニュアルの作成に関して「運転については、細かなルールまで、マニュアル化するのがよい」（Aの意見）と「運転については、細かなルールまでマニュアル化するのではなく、自由裁量の範囲を残した方がよい」（Bの意見）を提示し、どちらに近いかを質問した。この意見に対してはAの意見に賛成とする回答とB意見に賛成とする意見の差が少ない。一般事業所ではA意見者比率が38.6%、B意見者比率が59.5%、講習受講事業所ではA意見者比率が48.8%、B意見者比率が48.4%である。

業種別にみてA意見者比率が高いのは官公署・公社公団等（A意見者比率が54.1%）、電気ガス業（同51.9%）、サービス業（同49.3%）となる（図2-12-1-5、表2-12-1-5）。事業所従業員規模別にA意見者比率をみると49人以下が30.4%、50～99人が37.7%、100人以上が48.3%と規模が大きくなるほどA意見者比率が多く、マニュアルは細かく整備した方がよいと考えている（図2-12-1-6、表2-12-1-6）。

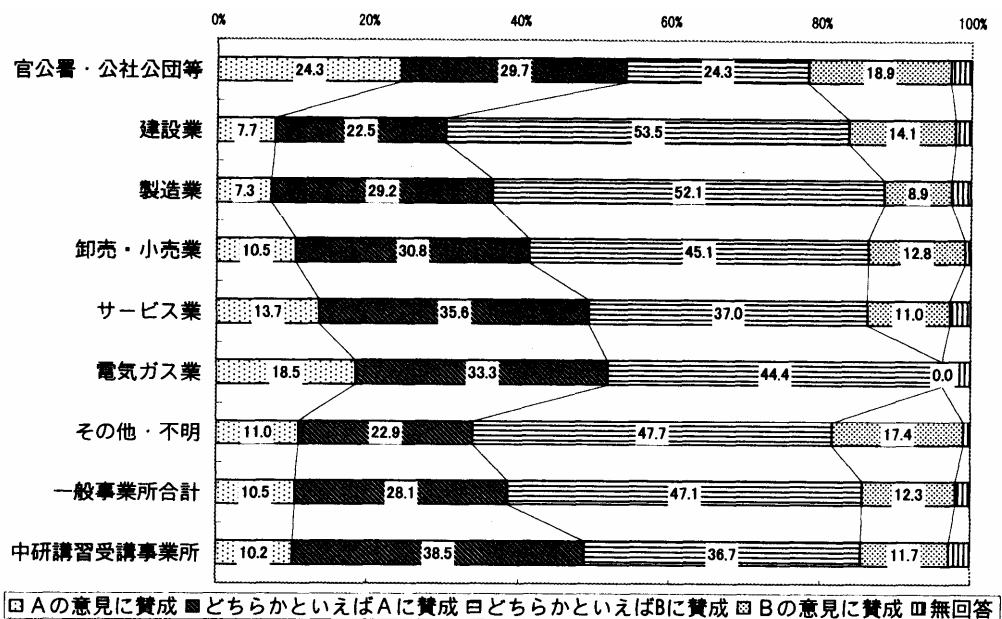


図 2-1 2-1-5 業種別運転者の行動についての考え方

表 2-1 2-1-5 業種別運転者の行動についての考え方

		Aの意見に 賛成	どちらかと いえばAに 賛成	どちらかと いえばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	9	11	9	7	1	37
	建設業	11	32	76	20	3	142
	製造業	14	56	100	17	5	192
	卸売・小売業	14	41	60	17	1	133
	サービス業	10	26	27	8	2	73
	電気ガス業	5	9	12	0	1	27
	その他・不明	12	25	52	19	1	109
	一般事業所合計	75	200	336	88	14	713
	中研講習受講事業所	29	109	104	33	8	283
構成比	官公署・公社公団等	24.3	29.7	24.3	18.9	2.7	100.0
	建設業	7.7	22.5	53.5	14.1	2.1	100.0
	製造業	7.3	29.2	52.1	8.9	2.6	100.0
	卸売・小売業	10.5	30.8	45.1	12.8	0.8	100.0
	サービス業	13.7	35.6	37.0	11.0	2.7	100.0
	電気ガス業	18.5	33.3	44.4	0.0	3.7	100.0
	その他・不明	11.0	22.9	47.7	17.4	0.9	100.0
	一般事業所合計	10.5	28.1	47.1	12.3	2.0	100.0
	中研講習受講事業所	10.2	38.5	36.7	11.7	2.8	100.0

注：Aの意見は「運転については、細かなルールまで、マニュアル化するのがよい」、Bの意見は「運転については、細かなルールまでマニュアル化するのではなく、自由裁量の範囲を残した方がよい」。

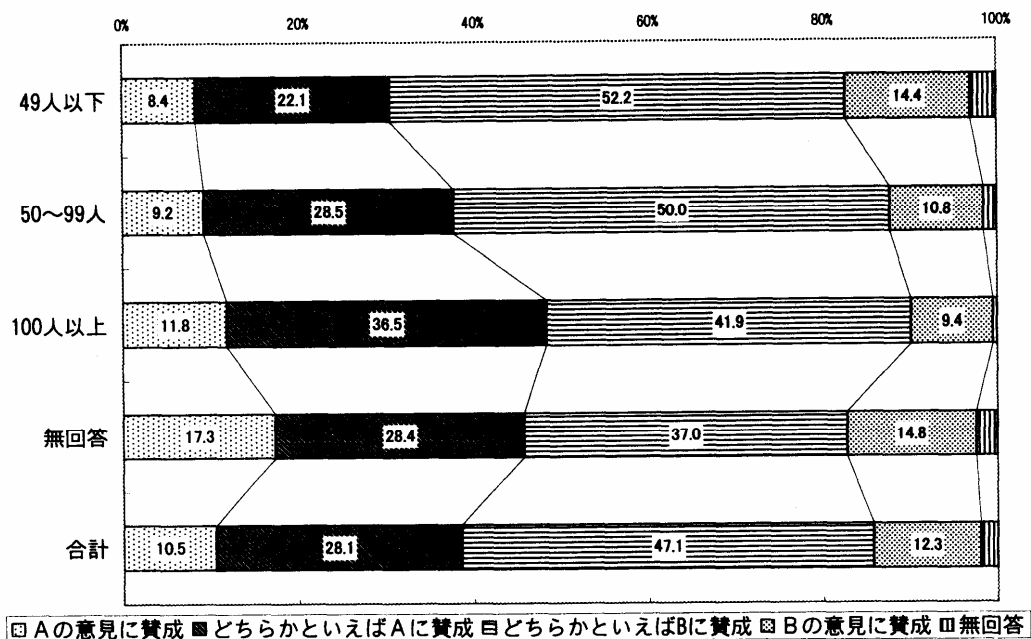


図 2-1 2-1-6 事業所従業員規模別運転者の行動についての考え方

表 2-1 2-1-6 事業所従業員規模別運転者の行動についての考え方

		Aの意見に賛成	どちらかといえばAに賛成	どちらかといえばBに賛成	Bの意見に賛成	無回答	合計
件数	49人以下	25	66	156	43	9	299
	50～99人	12	37	65	14	2	130
	100人以上	24	74	85	19	1	203
	無回答	14	23	30	12	2	81
	合計	75	200	336	88	14	713
構成比	49人以下	8.4	22.1	52.2	14.4	3.0	100.0
	50～99人	9.2	28.5	50.0	10.8	1.5	100.0
	100人以上	11.8	36.5	41.9	9.4	0.5	100.0
	無回答	17.3	28.4	37.0	14.8	2.5	100.0
	合計	10.5	28.1	47.1	12.3	2.0	100.0

注：Aの意見は「運転については、細かなルールまで、マニュアル化するのがよい」、Bの意見は「運転については、細かなルールまでマニュアル化するのではなく、自由裁量の範囲を残した方がよい」。

12-1-4 事故発生への考え方

事故について「運転者が注意していても防ぐことができない交通事故も多い」(Aの意見)と「運転者が注意していれば、必ず交通事故は防げる」(Bの意見)を提示し、どちらに近いかを質問した。この意見に対してもAの意見に賛成とする回答とB意見に賛成とする意見の比率が拮抗している。一般事業所ではA意見者比率が49.1%、B意見者比率が49.8%、講習受講事業所ではA意見者比率が49.5%、B意見者比率が48.4%である。

業種別にみてA意見者比率が高いのは建設業(A意見者比率が52.8%)、その他・不明

(同52.3%)、製造業(同50.0%)などである(図2-12-1-7、表2-12-1-7)。事業所従業員規模別にA意見者比率をみると49人以下が52.2%、50～99人が48.5%、100人以上が46.3%と規模が小さいほどA意見への賛成者比率が高く、規模が小さい事業所の方が防げない事故があると考えている安全運転管理者が多い(図2-12-1-8、表2-12-1-8)。

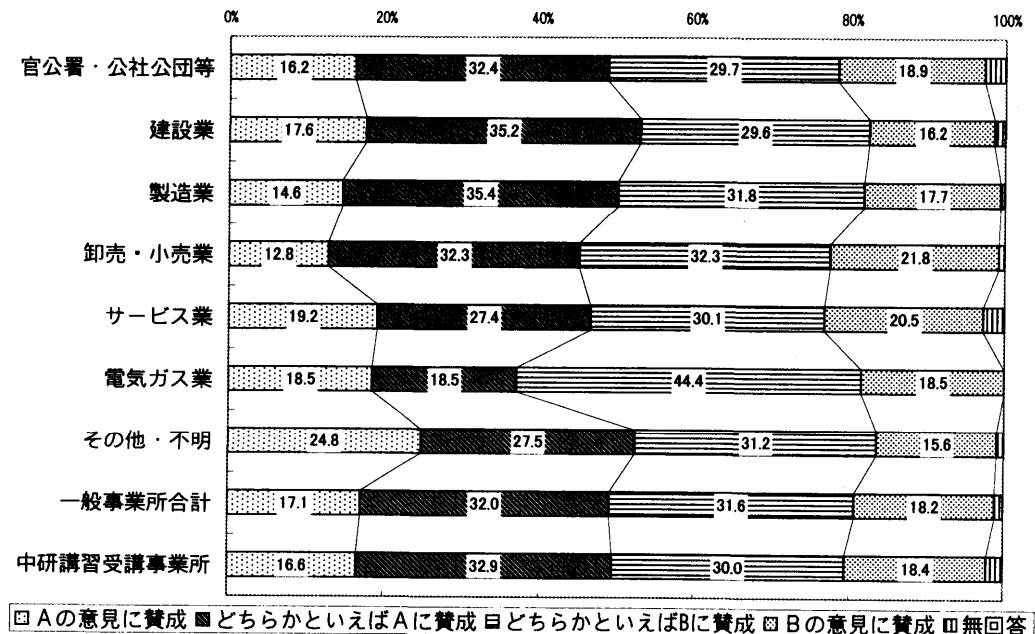
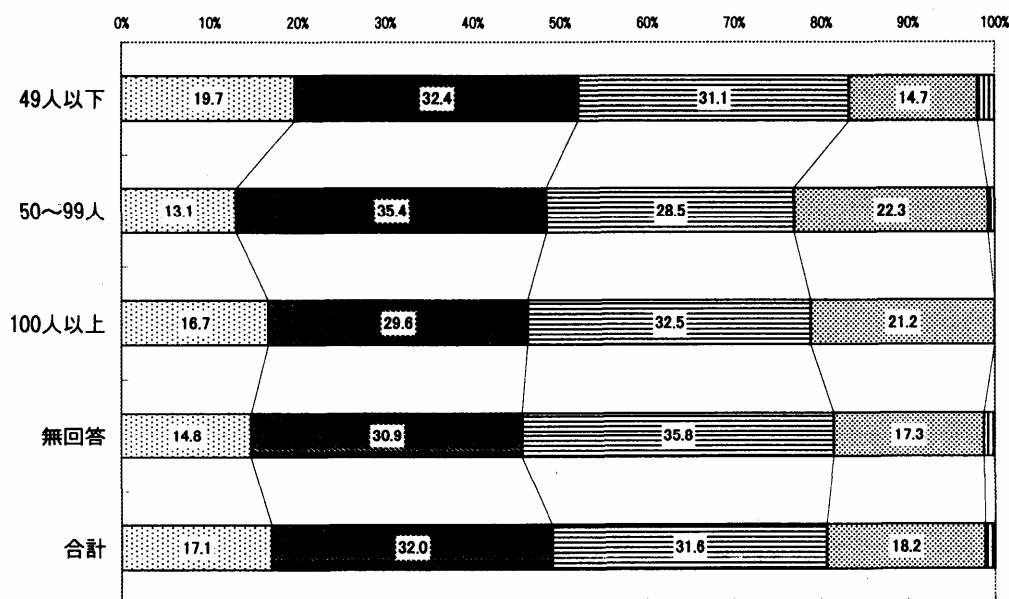


図 2-1 2-1-7 業種別運転者の事故発生への考え方

表 2-1 2-1-7 業種別運転者の事故発生への考え方

		Aの意見に賛成	どちらかといえばAに賛成	どちらかといえばBに賛成	Bの意見に賛成	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	6	12	11	7	1	37
	建設業	25	50	42	23	2	142
	製造業	28	68	61	34	1	192
	卸売・小売業	17	43	43	29	1	133
	サービス業	14	20	22	15	2	73
	電気ガス業	5	5	12	5	0	27
	その他・不明	27	30	34	17	1	109
	一般事業所合計	122	228	225	130	8	713
	中研講習受講事業所	47	93	85	52	6	283
構成比	官公署・公社公団等	16.2	32.4	29.7	18.9	2.7	100.0
	建設業	17.6	35.2	29.6	16.2	1.4	100.0
	製造業	14.6	35.4	31.8	17.7	0.5	100.0
	卸売・小売業	12.8	32.3	32.3	21.8	0.8	100.0
	サービス業	19.2	27.4	30.1	20.5	2.7	100.0
	電気ガス業	18.5	18.5	44.4	18.5	0.0	100.0
	その他・不明	24.8	27.5	31.2	15.6	0.9	100.0
	一般事業所合計	17.1	32.0	31.6	18.2	1.1	100.0
	中研講習受講事業所	16.6	32.9	30.0	18.4	2.1	100.0

注：Aの意見は「運転者が注意していても防ぐことができない交通事故も多い」、Bの意見は「運転者が注意していれば、必ず交通事故は防げる」。



□ Aの意見に賛成 ■ どちらかといえばAに賛成 ▨ どちらかといえばBに賛成 ▩ Bの意見に賛成 ▮ 無回答

図 2-1 2-1-8 事業所従業員規模別運転者の事故発生への考え方

表 2-1 2-1-8 事業所従業員規模別運転者の事故発生への考え方

		Aの意見に 賛成	どちらかとい えばAに 賛成	どちらかとい えばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	49人以下	59	97	93	44	6	299
	50～99人	17	46	37	29	1	130
	100人以上	34	60	66	43	0	203
	無回答	12	25	29	14	1	81
	合計	122	228	225	130	8	713
構成比	49人以下	19.7	32.4	31.1	14.7	2.0	100.0
	50～99人	13.1	35.4	28.5	22.3	0.8	100.0
	100人以上	16.7	29.6	32.5	21.2	0.0	100.0
	無回答	14.8	30.9	35.8	17.3	1.2	100.0
	合計	17.1	32.0	31.6	18.2	1.1	100.0

注：Aの意見は「運転者が注意していても防ぐことができない交通事故も多い」、Bの意見は「運転者が注意していれば、必ず交通事故は防げる」。

12-1-5 運転者教育計画の考え方

運転者教育計画について「安全運転教育の内容は、教育についてよく知っている安全運転管理者が決定するのがよい」（Aの意見）と「安全運転教育の内容は安全運転管理者も参加するが、運転者自身に決定をさせるのがよい」（Bの意見）を提示し、どちらに近いかを質問した。この意見に対しては、わずかにAの意見に賛成とする回答が多く、安全運転管理者が安全運転教育を決定するのがよいとする意見が多い。A意見者比率は一般事業所で52.2%、講習受講事業所で55.8%となっている。

業種別にみてA意見者比率が高いのは製造業（A意見者比率が63.0%）、電気ガス業（同

55.6%)、その他・不明（同51.4%）となっている（図2-12-1-9、表2-12-1-9）。事業所従業員規模別にA意見者比率をみると49人以下が48.8%、50～99人が57.7%、100人以上が54.2%で、規模と共に一定方向に変化する傾向は見られない（図2-12-1-10、表2-12-1-10）。

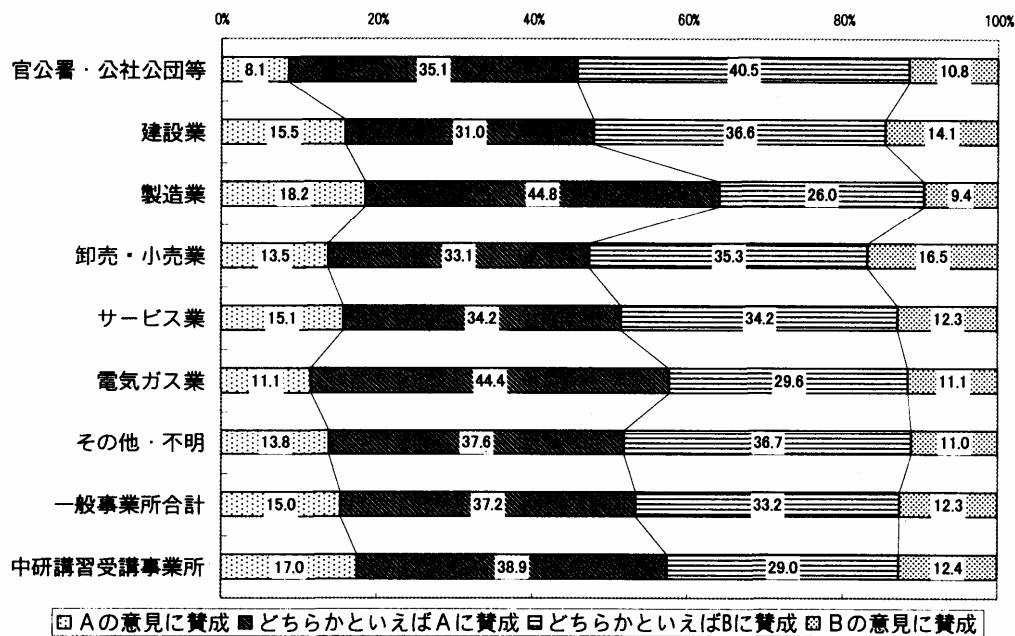
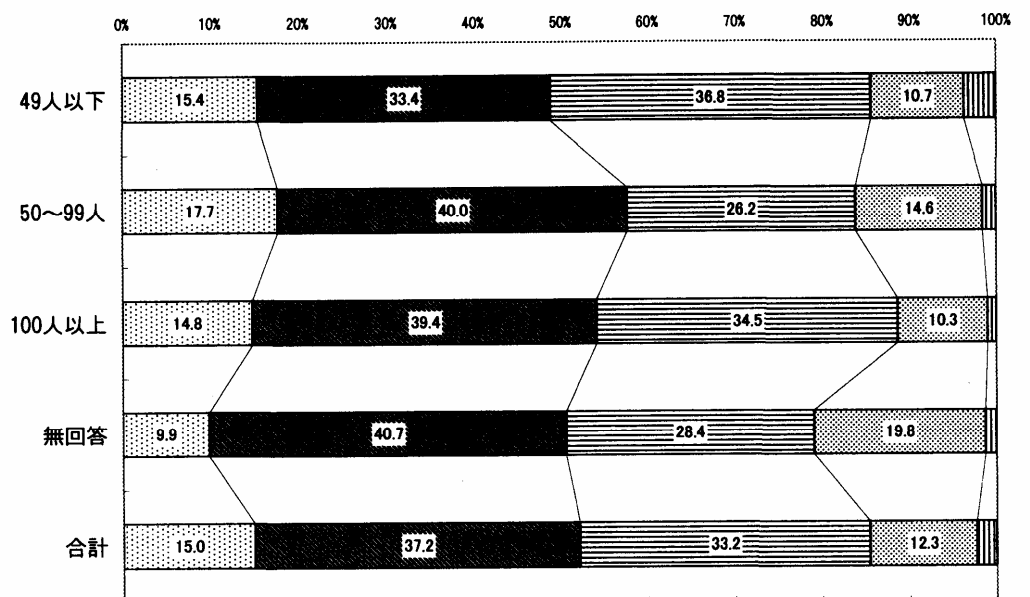


図 2-1 2-1-9 業種別運転者教育計画の考え方

表 2-1 2-1-9 業種別運転者教育計画の考え方

		Aの意見に 賛成	どちらかと いえばAに 賛成	どちらかと いえばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	3	13	15	4	2	37
	建設業	22	44	52	20	4	142
	製造業	35	86	50	18	3	192
	卸売・小売業	18	44	47	22	2	133
	サービス業	11	25	25	9	3	73
	電気ガス業	3	12	8	3	1	27
	その他・不明	15	41	40	12	1	109
	一般事業所合計	107	265	237	88	16	713
	中研講習受講事業所	48	110	82	35	8	283
構成比	官公署・公社公団等	8.1	35.1	40.5	10.8	5.4	100.0
	建設業	15.5	31.0	36.6	14.1	2.8	100.0
	製造業	18.2	44.8	26.0	9.4	1.6	100.0
	卸売・小売業	13.5	33.1	35.3	16.5	1.5	100.0
	サービス業	15.1	34.2	34.2	12.3	4.1	100.0
	電気ガス業	11.1	44.4	29.6	11.1	3.7	100.0
	その他・不明	13.8	37.6	36.7	11.0	0.9	100.0
	一般事業所合計	15.0	37.2	33.2	12.3	2.2	100.0
	中研講習受講事業所	17.0	38.9	29.0	12.4	2.8	100.0

注：Aの意見は「安全運転教育の内容は、教育についてよく知っている安全運転管理者が決定するのがよい」、Bの意見は「安全運転教育の内容は安全運転管理者も参加するが、運転者自身に決定をさせるのがよい」。



□ Aの意見に賛成 ■ どちらかといえばAに賛成 ▨ どちらかといえばBに賛成 ▩ Bの意見に賛成 □ 無回答

図 2-1 2-1-10 事業所従業員規模別運転者教育計画の考え方

表 2-1 2-1-10 事業所従業員規模別運転者教育計画の考え方

		Aの意見に賛成	どちらかといえばAに賛成	どちらかといえばBに賛成	Bの意見に賛成	無回答	合計
件数	49人以下	46	100	110	32	11	299
	50～99人	23	52	34	19	2	130
	100人以上	30	80	70	21	2	203
	無回答	8	33	23	16	1	81
	合計	107	265	237	88	16	713
構成比	49人以下	15.4	33.4	36.8	10.7	3.7	100.0
	50～99人	17.7	40.0	26.2	14.6	1.5	100.0
	100人以上	14.8	39.4	34.5	10.3	1.0	100.0
	無回答	9.9	40.7	28.4	19.8	1.2	100.0
	合計	15.0	37.2	33.2	12.3	2.2	100.0

注：Aの意見は「安全運転教育の内容は、教育についてよく知っている安全運転管理者が決定するのがよい」、Bの意見は「安全運転教育の内容は安全運転管理者も参加するが、運転者自身に決定をさせるのがよい」。

12-1-6 運転者指導の具体的考え方

運転者教育計画について「ふだんは優良な運転者が危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしても、強く改善するように指導する」（Aの意見）と「ふだんは優良な運転者が、危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしないように、やさしく改善を指導する」（Bの意見）を提示し、どちらに近いかを質問した。この意見に対してはAの意見に賛成とする回答が多く、A意見者比率が一般事業所で54.4%、講習受講事業所で56.5%と過半を占める。

業種別にみてA意見者比率が高いのは卸売・小売業（A意見者比率が60.2%）、その他・不明（同57.8%）、電気ガス業（同55.6%）などである（図2-12-1-11、表2-12-1-11）。事業所従業員規模別にA意見者比率をみると49人以下が52.5%、50～99人が53.1%、100人以上が56.2%と規模が大きくなるほどに運転者が不快な思いをしても強く改善するように指導するとする意見が多くなっている（図2-12-1-12、表2-12-1-12）。

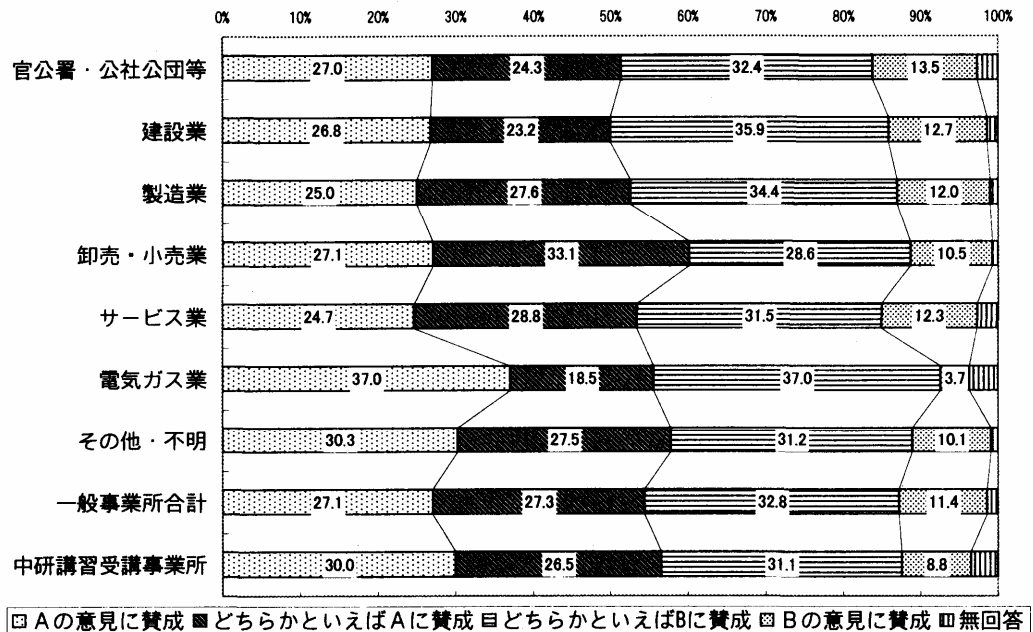
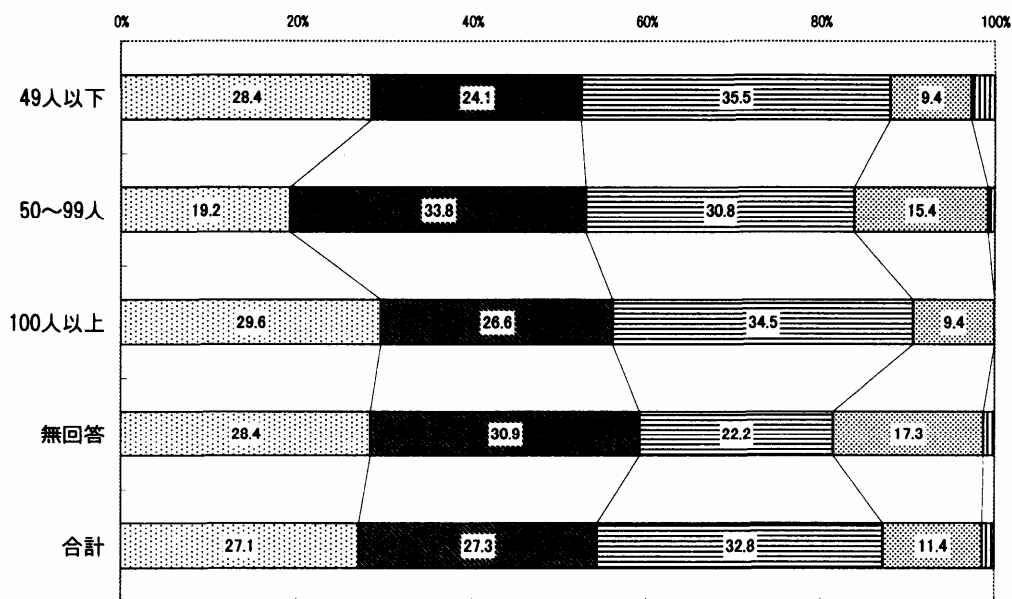


図 2-12-1-11 業種別運転者教育計画の考え方

表 2-12-1-11 業種別運転者教育計画の考え方

		Aの意見に 賛成	どちらかとい えばAに 賛成	どちらかとい えばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	10	9	12	5	1	37
	建設業	38	33	51	18	2	142
	製造業	48	53	66	23	2	192
	卸売・小売業	36	44	38	14	1	133
	サービス業	18	21	23	9	2	73
	電気ガス業	10	5	10	1	1	27
	その他・不明	33	30	34	11	1	109
	一般事業所合計	193	195	234	81	10	713
	中研講習受講事業所	85	75	88	25	10	283
構成比	官公署・公社公団等	27.0	24.3	32.4	13.5	2.7	100.0
	建設業	26.8	23.2	35.9	12.7	1.4	100.0
	製造業	25.0	27.6	34.4	12.0	1.0	100.0
	卸売・小売業	27.1	33.1	28.6	10.5	0.8	100.0
	サービス業	24.7	28.8	31.5	12.3	2.7	100.0
	電気ガス業	37.0	18.5	37.0	3.7	3.7	100.0
	その他・不明	30.3	27.5	31.2	10.1	0.9	100.0
	一般事業所合計	27.1	27.3	32.8	11.4	1.4	100.0
	中研講習受講事業所	30.0	26.5	31.1	8.8	3.5	100.0

注：Aの意見は「ふだんは優良な運転者が危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしても、強く改善するように指導する」、Bの意見は「ふだんは優良な運転者が、危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしないように、やさしく改善を指導する」。



□ Aの意見に賛成 ■ どちらかといえばAに賛成 ▨ どちらかといえばBに賛成 ▤ Bの意見に賛成 ▩ 無回答

図 2-1 2-1-1 2 事業所従業員規模別運転者教育計画の考え方

表 2-1 2-1-1 2 事業所従業員規模別運転者教育計画の考え方

	Aの意見に 賛成	どちらかと いえばAに 賛成	どちらかと いえばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数						
49人以下	85	72	106	28	8	299
50～99人	25	44	40	20	1	130
100人以上	60	54	70	19	0	203
無回答	23	25	18	14	1	81
合計	193	195	234	81	10	713
構成比						
49人以下	28.4	24.1	35.5	9.4	2.7	100.0
50～99人	19.2	33.8	30.8	15.4	0.8	100.0
100人以上	29.6	26.6	34.5	9.4	0.0	100.0
無回答	28.4	30.9	22.2	17.3	1.2	100.0
合計	27.1	27.3	32.8	11.4	1.4	100.0

注：Aの意見は「ふだんは優良な運転者が危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしても、強く改善するように指導する」、Bの意見は「ふだんは優良な運転者が、危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしないように、やさしく改善を指導する」。

12-1-7 自らの運転行動

安全運転管理者自身の運転について「安全運転管理者なので、他の運転者の手本になるような運転をしている」（Aの意見）と「安全運転管理者であるが、なかなか手本となるような運転はできない」（Bの意見）を提示し、どちらに近いかを質問した。この意見に対してはAの意見に賛成とする回答が多く、A意見者比率が一般事業所で82.3%、講習受講事業所で82.0%と8割以上を占める。

業種別にみてA意見者比率が高いのは電気ガス業（A意見者比率が92.6%）、官公署・公社公団等（同86.5%）、その他・不明（同86.2%）などである（図2-12-1-13、表2-12-1-13）。事業所従業員規模別にA意見者比率をみると49人以下が78.9%、50～99人が85.4%、100人以上が87.7%と規模が大きくなるほどに他の運転者の手本になるような運転をしているとの意見が増加している（図2-12-1-14、表2-12-1-14）。

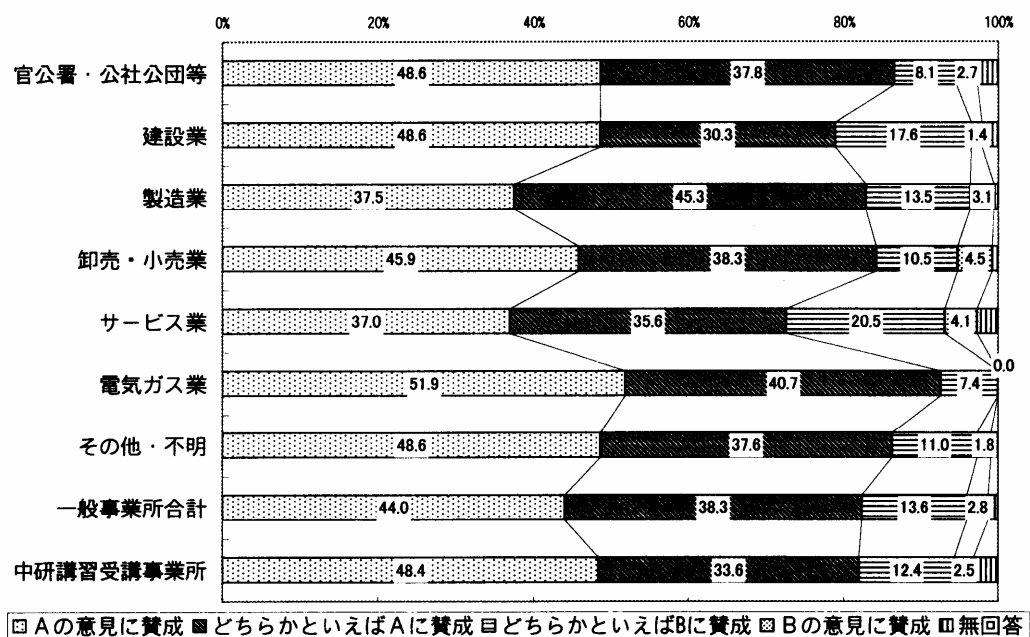
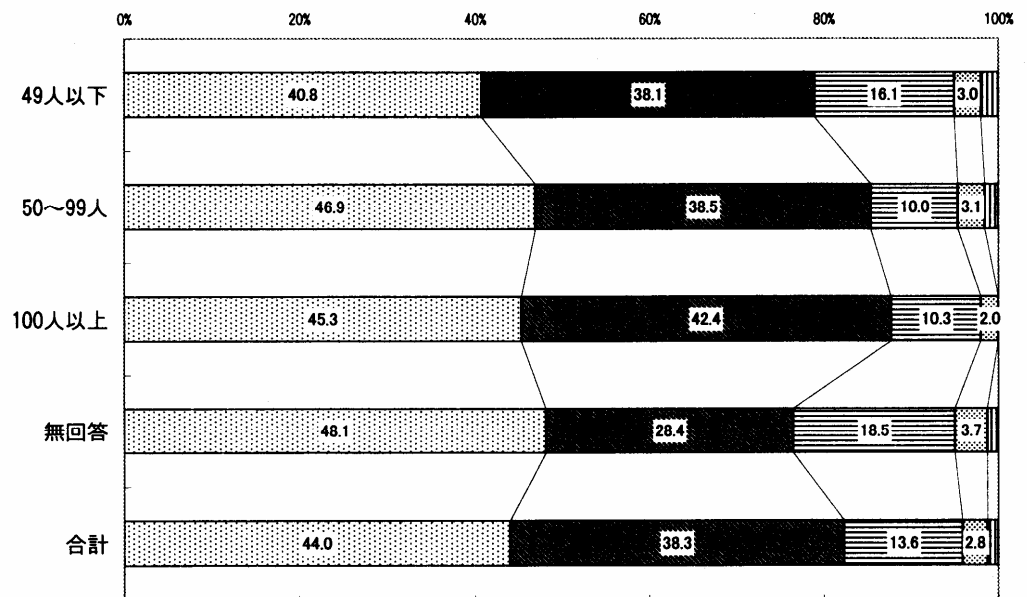


図 2-1 2-1-1 3 業種別自らの運転行動

表 2-1 2-1-1 3 業種別自らの運転行動

		Aの意見に 賛成	どちらかと いえばAに 賛成	どちらかと いえばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	18	14	3	1	1	37
	建設業	69	43	25	2	3	142
	製造業	72	87	26	6	1	192
	卸売・小売業	61	51	14	6	1	133
	サービス業	27	26	15	3	2	73
	電気ガス業	14	11	2	0	0	27
	その他・不明	53	41	12	2	1	109
	一般事業所合計	314	273	97	20	9	713
	中研講習受講事業所	137	95	35	7	9	283
構成比	官公署・公社公団等	48.6	37.8	8.1	2.7	2.7	100.0
	建設業	48.6	30.3	17.6	1.4	2.1	100.0
	製造業	37.5	45.3	13.5	3.1	0.5	100.0
	卸売・小売業	45.9	38.3	10.5	4.5	0.8	100.0
	サービス業	37.0	35.6	20.5	4.1	2.7	100.0
	電気ガス業	51.9	40.7	7.4	0.0	0.0	100.0
	その他・不明	48.6	37.6	11.0	1.8	0.9	100.0
	一般事業所合計	44.0	38.3	13.6	2.8	1.3	100.0
	中研講習受講事業所	48.4	33.6	12.4	2.5	3.2	100.0

注：Aの意見は「安全運転管理者なので、他の運転者の手本になるような運転をしている」、
Bの意見は「安全運転管理者であるが、なかなか手本となるような運転はできない」。



□ Aの意見に賛成 ■ どちらかといえばAに賛成 ▨ どちらかといえばBに賛成 ▩ Bの意見に賛成 □ 無回答

図 2-1 2-1-1 4 事業所従業員規模別自らの運転行動

表 2-1 2-1-1 4 事業所従業員規模別自らの運転行動

		Aの意見に 賛成	どちらかと いえばAに 賛成	どちらかと いえばBに 賛成	Bの意見 に賛成	無回答	合計
件数	49人以下	122	114	48	9	6	299
	50～99人	61	50	13	4	2	130
	100人以上	92	86	21	4	0	203
	無回答	39	23	15	3	1	81
	合計	314	273	97	20	9	713
構成比	49人以下	40.8	38.1	16.1	3.0	2.0	100.0
	50～99人	46.9	38.5	10.0	3.1	1.5	100.0
	100人以上	45.3	42.4	10.3	2.0	0.0	100.0
	無回答	48.1	28.4	18.5	3.7	1.2	100.0
	合計	44.0	38.3	13.6	2.8	1.3	100.0

注：Aの意見は「安全運転管理者なので、他の運転者の手本になるような運転をしている」、
Bの意見は「安全運転管理者であるが、なかなか手本となるような運転はできない」。

12-2 安全運転管理者の考え方の因子と傾向

12-2-1 安全運転管理者の考え方の因子

ここでも因子分析手法を用いて安全運転管理者の考え方を要約し、業種および規模別に傾向を分析しておく。

安全運転管理者の考え方についての7項目の質問に因子分析を適用した結果が表2-12-2-1である。

表 2-1 2-2-1 安全運転管理者の考え方の因子分析結果

	1	2	3	4	5	6	7
固有値	2.257	1.086	0.899	0.762	0.734	0.674	0.588
寄与率	0.323	0.155	0.129	0.109	0.105	0.096	0.084
累積寄与率	0.323	0.478	0.606	0.715	0.820	0.916	1.000

通常は固有値が1を超えている因子までを解釈の対象とするが、表にみるように固有値が1を超えているのは第2因子までである。ここでも、この2因子を解釈の対象にする。結果では第1因子の固有値が2.257、寄与率は32.3%と高い。第2因子の寄与率は15.5%で、第2因子までの合計は47.8%となる。なお、使用した因子分析手法は主因子法であり回転は行っていない。また、得点は調査票通りに与えており、Bの意見に近いほど因子得点が高いようになっている。

因子負荷量を示したのが表2-12-2-2および図2-12-2-1である。

表 2-1 2-2-2 安全運転管理者の考え方の因子分析結果（因子負荷量）

Aの意見（マイナスの方向）	FACTOR1	FACTOR2	Bの意見（プラスの方向）
運転については、細かなルールまで、マニュアル化するのがよい	0.7152	-0.1378	運転については、細かなルールまでマニュアル化するのではなく、自由裁量の範囲を残した方がよい
安全運転教育の内容は、教育についてよく知っている安全運転管理者が決定するのがよい	0.6304	0.2371	安全運転教育の内容は安全運転管理者も参加するが、運転者自身に決定をさせるのがよい
安全運転管理者が注意していないと、運転者は、すぐに危険なことをするものである	0.6085	-0.1194	安全運転管理者が細かく注意をしなくても、運転者は、それほど危険なことをするものではない
ふだんは優良な運転者が危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしても、強く改善するように指導する	0.5978	0.3029	ふだんは優良な運転者が、危険な運転をしているのを見つけたら、運転者が不快な思いをしないように、やさしく改善を指導する
安全運転について気づいた点があれば、そのつど細かく運転者を指導した方がよい	0.5770	-0.3605	安全運転について個別に細かい指導をするより、運転者本人の自覚を待つ余裕が必要である
安全運転管理者なので、他の運転者の手本になるような運転をしている	0.5171	-0.1463	安全運転管理者であるが、なかなか手本となるような運転はできない
運転者が注意していても防ぐことができない交通事故も多い	0.1433	0.8677	運転者が注意していれば、必ず交通事故は防げる

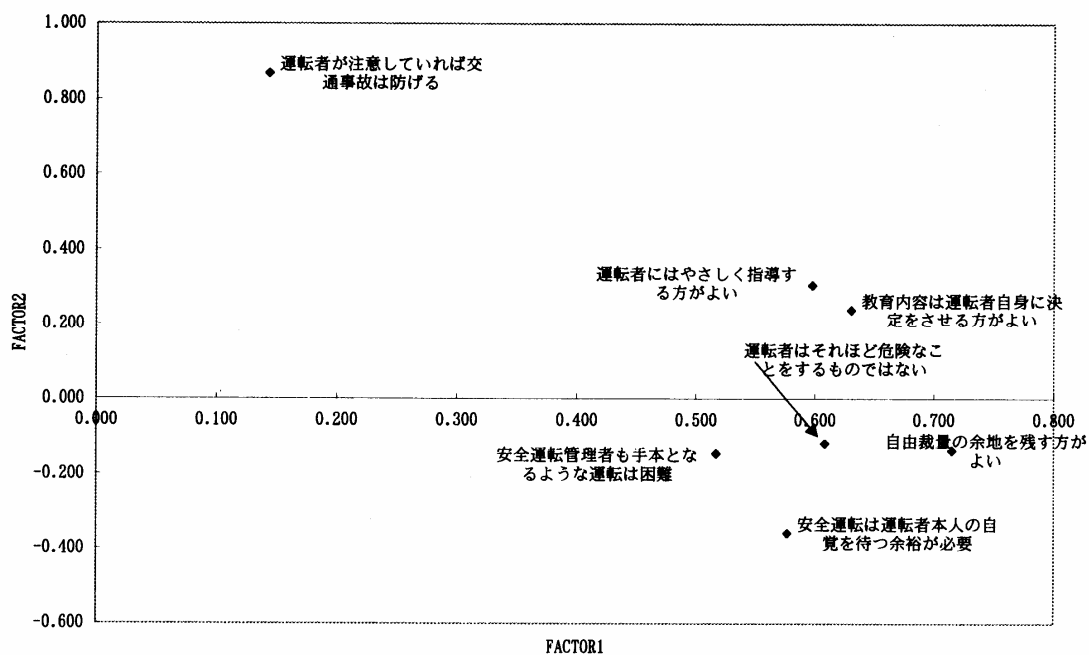


図 2-1 2-2-1 安全運転管理者の考え方の因子分析結果（第1因子と第2因子）

結果にみるように、ほとんどの項目が第1因子に負荷量が高く、第1因子に集中した結果となっている。第1因子に負荷が高い項目をBの意見でみると、「運転については細かなルールまでマニュアル化するのではなく自由裁量の範囲を残した方がよい」（因子負荷量0.715）、「安全運転教育の内容は安全運転管理者も参加するが、運転者自身に決定をさせるのがよい」（同0.630）、「安全運転管理者が細かく注意をしなくても運転者はそれほど危険なことをするものではない」（同0.609）との項目が並んでいる。これらの項目は安全運転に関しては運転者の自主的判断に任せ、あまり管理をしない方が良いとする意見である。逆に第1因子に負荷が高い項目のAの意見側(反対意見)でみると、「運転については、細かなルールまで、マニュアル化するのがよい」、「安全運転教育の内容は、教育についてよく知っている安全運転管理者が決定するのがよい」、「安全運転管理者が注意していないと、運転者は、すぐに危険なことをするものである」との項目となる。これらはBの意見と反対で、安全運転に関しては安全運転管理者などが積極的な役割を果たして安全運転管理を積極的に推進すべきであるとの意見である。ここでは、この第1因子を「運転者管理に関する基本的考え方」の因子と解釈する。この因子に対する得点が高いほど運転者の自主性に任せた方が良いと考えていることを示しており、逆にこの因子に対する得点が高いほど、運転者の判断に任せるよりも安全運転管理者が積極的に管理し、運転者をリードしていった方が良いと考えていることになる。

次に第2因子に負荷が高い項目をBの意見でみると「運転者が注意していれば、必ず交通事故は防げる」（因子負荷量0.868）であり、マイナスの負荷量で「安全運転について個別に細かい指導をするより、運転者本人の自覚を待つ余裕が必要である」（同-0.361）があげられる。逆のAの意見でみると、「運転者が注意していても防ぐことができない交通事故も多い」、「安全運転について気づいた点があれば、そのつど細かく運転者を指導した方がよい」となる。この因子に負荷がプラスに高い項目をみると、積極的に交通安全活動をすれば事故を防げると考え、運転者を細かく指導している傾向を示している。そこで、この因子を「運転者管理による事故減少効果の認識」因子と解釈する。この因子に対する得点が高いほど運転者管理により事故が防げると考え、細かく運転者を指導していることになる。

12-2-2 業種別安全運転管理者の考え方

業種別に因子得点の平均値を算出して示したのが表2-12-2-3、図2-12-2-2である。

表 2-1 2-2-3 業種別因子得点

	第1因子	第2因子	サンプル数
官公署・公社公団等	-0.142	0.215	35
建設業	0.157	-0.071	135
製造業	-0.009	-0.018	184
卸売・小売業	0.097	0.095	131
サービス業	0.097	0.000	70
電気ガス業	-0.284	0.265	26
その他・不明	0.052	-0.164	107
一般事業所合計	0.047	-0.005	688
中研講習受講事業所	-0.119	0.013	271

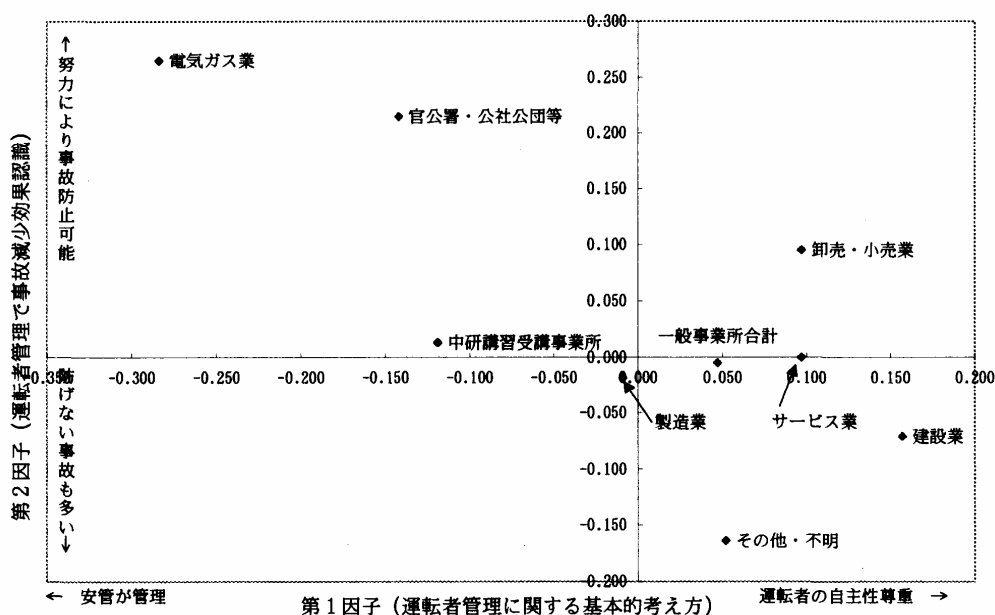


図 2-1 2-2-2 業種別因子得点

図表から第1因子の「運転者管理に関する基本的考え方」をみると、建設業、卸売・小売業、サービス業などの因子得点が高く、安全運転管理は運転者の自主性に任せた方が良くと考えている安全運転管理者が多い。これに対して電気ガス業、官公署・公社公団等では安全運転管理者が積極的に関与して運転者をリードしていった方が良くと考えている安全運転管理者が多い。

第2因子の「運転者管理により事故減少効果認識」をみると、電気ガス業、官公署・公社公団等の因子得点がプラスで、運転者管理により事故が防げると考えている安全運転管理者が多い。これに対してその他・不明、建設業、製造業の因子得点がマイナスで、運転者が注意していても防ぐことができない交通事故が多いと考えている安全運転管理者が多い。

12-2-3 規模別安全運転管理者の考え方

規模別に因子得点の平均値を算出して示したのが表2-12-2-4、図2-12-2-3である。

表 2-1 2-2-4 規模別因子得点

	第1因子	第2因子	サンプル数
49人以下	0.136	-0.162	286
50～99人	-0.021	0.18	124
100人以上	-0.069	0.08	199
無回答	0.121	0.056	79
合計	0.047	-0.005	688

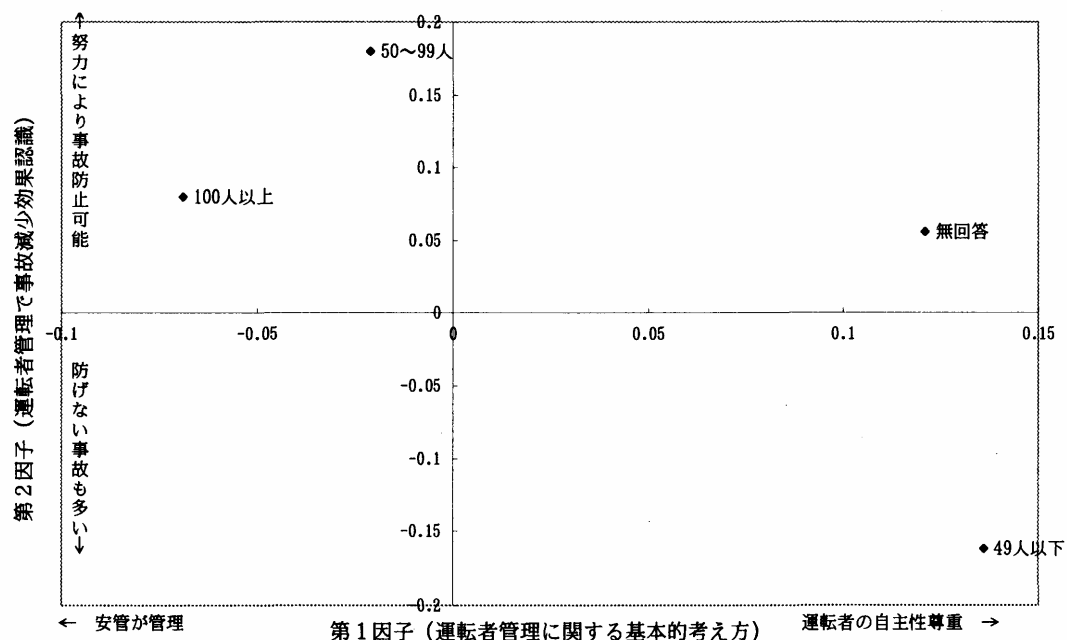


図 2-1 2-2-3 規模別因子得点

図表から第1因子の「運転者管理に関する基本的考え方」をみると、規模が小さな事業所ほど運転者の自主性に任せ安全運転管理者が積極的に関与していない傾向がみられる。これらに対して100人以上の規模が大きな事業所では、積極的に安全運転管理に関与して運転者をリードしていこうとする安全運転管理者が多い。

第2因子の「運転者管理による事故減少効果の認識」については規模と共に一定方向に変化していく傾向は見られないが、49人以下の事業所に運転者が注意していても防ぐことができない交通事故が多いと考えている安全運転管理者が多い。

第13章 事故・違反の発生状況と安全運転管理との関連

13-1 事故・違反の報告義務

業務中の死亡事故、傷害事故、物損事故、違反の報告義務を、「義務づけている」、「一部重要なものは義務づけている」、「義務づけていない」の3つの選択肢で質問した。

13-1-1 死亡事故

死亡事故の報告を制度として「義務づけている」事業所は一般事業所で91.0%、講習受講事業所で89.8%となっており、ほとんどの事業所が義務づけている。業種別にみて、義務づけている比率が高いのは電気ガス業(義務づけている比率が100.0%)、卸売・小売業(94.7%)、製造業(91.7%)などである(図2-13-1-1、表2-13-1-1)。

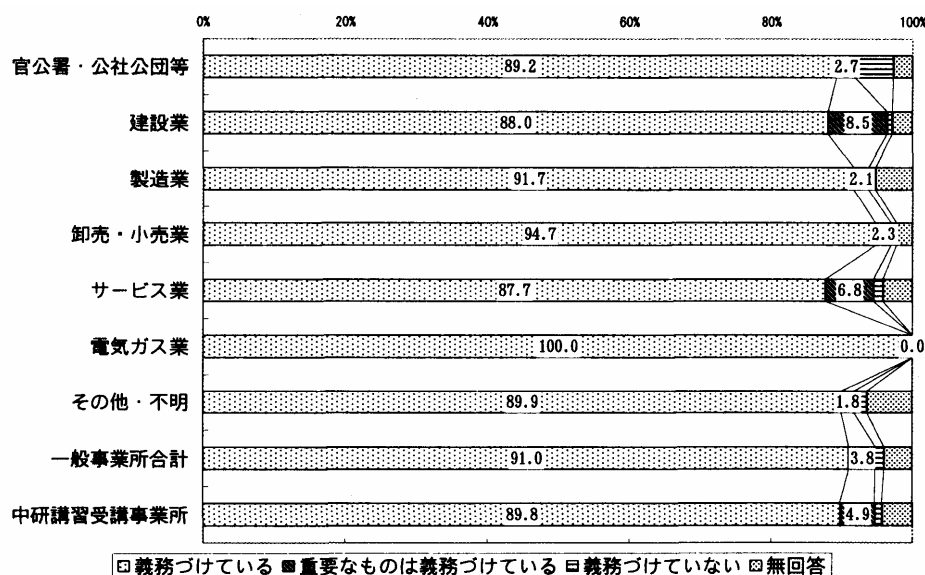


図 2-13-1-1 業種別死亡事故の報告義務

表 2-13-1-1 業種別死亡事故の報告義務

		義務づけている	重要なものは義務づけている	義務づけていない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	33	1	2	1	37
	建設業	125	12	1	4	142
	製造業	176	4	2	10	192
	卸売・小売業	126	3	1	3	133
	サービス業	64	5	1	3	73
	電気ガス業	27	0	0	0	27
	その他・不明	98	2	2	7	109
	一般事業所合計	649	27	9	28	713
	中研講習受講事業所	254	14	3	12	283
構成比	官公署・公社公団等	89.2	2.7	5.4	2.7	100.0
	建設業	88.0	8.5	0.7	2.8	100.0
	製造業	91.7	2.1	1.0	5.2	100.0
	卸売・小売業	94.7	2.3	0.8	2.3	100.0
	サービス業	87.7	6.8	1.4	4.1	100.0
	電気ガス業	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	その他・不明	89.9	1.8	1.8	6.4	100.0
	一般事業所合計	91.0	3.8	1.3	3.9	100.0
	中研講習受講事業所	89.8	4.9	1.1	4.2	100.0

一般事業所を事業所従業員規模別にみると、義務づけている比率は、49人以下で88.0%、50～99人で92.3%、100人以上で94.6%となっており、規模が大きいほど義務づけている事業所の比率が高い（図2-13-1-2、表2-13-1-2）。

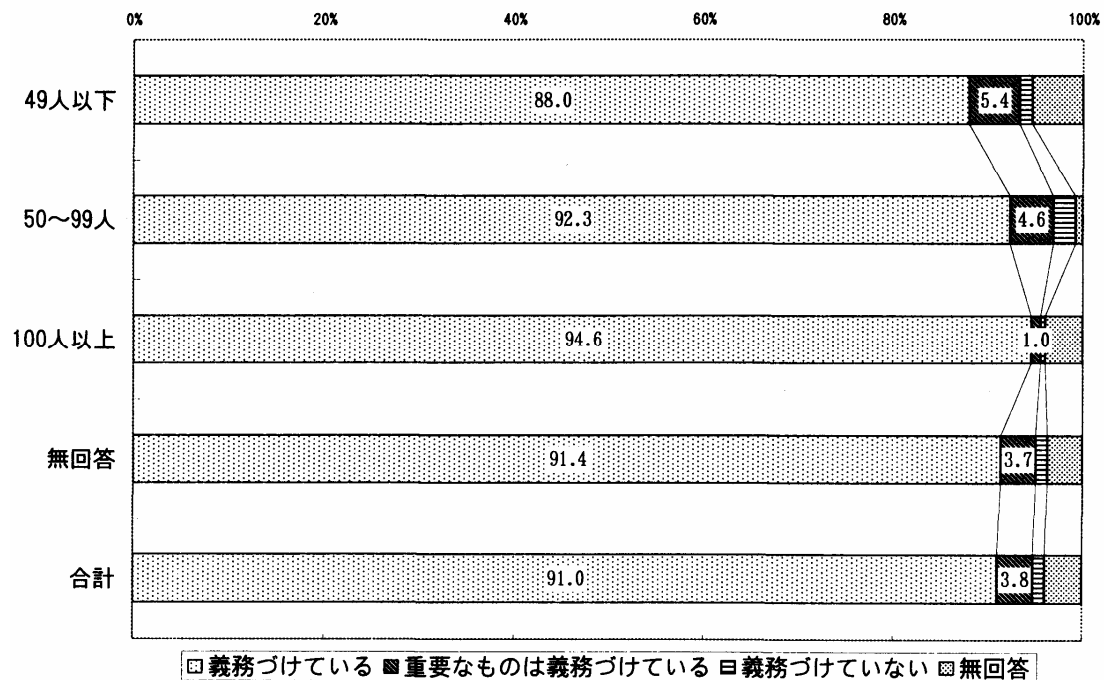


図 2-1 3-1-2 事業所従業員規模別死亡事故の報告義務

表 2-1 3-1-2 事業所従業員規模別死亡事故の報告義務

		義務づけている	重要なものは義務づけている	義務づけていない	無回答	合計
件数	49人以下	263	16	4	16	299
	50～99人	120	6	3	1	130
	100人以上	192	2	1	8	203
	無回答	74	3	1	3	81
	合計	649	27	9	28	713
構成比	49人以下	88.0	5.4	1.3	5.4	100.0
	50～99人	92.3	4.6	2.3	0.8	100.0
	100人以上	94.6	1.0	0.5	3.9	100.0
	無回答	91.4	3.7	1.2	3.7	100.0
	合計	91.0	3.8	1.3	3.9	100.0

13-1-2 傷害事故

傷害事故の報告を義務づけている事業所は一般事業所で90.3%、講習受講事業所で87.6%となっており、死亡事故と同様にほとんどの事業所が義務づけている。業種別に義務づけているとする比率が高いのは、電気ガス業(義務づけている比率が100.0%)、卸売・小売業(同94.7%)、製造業(同90.1%)と、上位3業種は死亡事故の報告を義務づけている比率が高い上位3業種と同様である(図2-13-1-3、表2-13-1-3)。

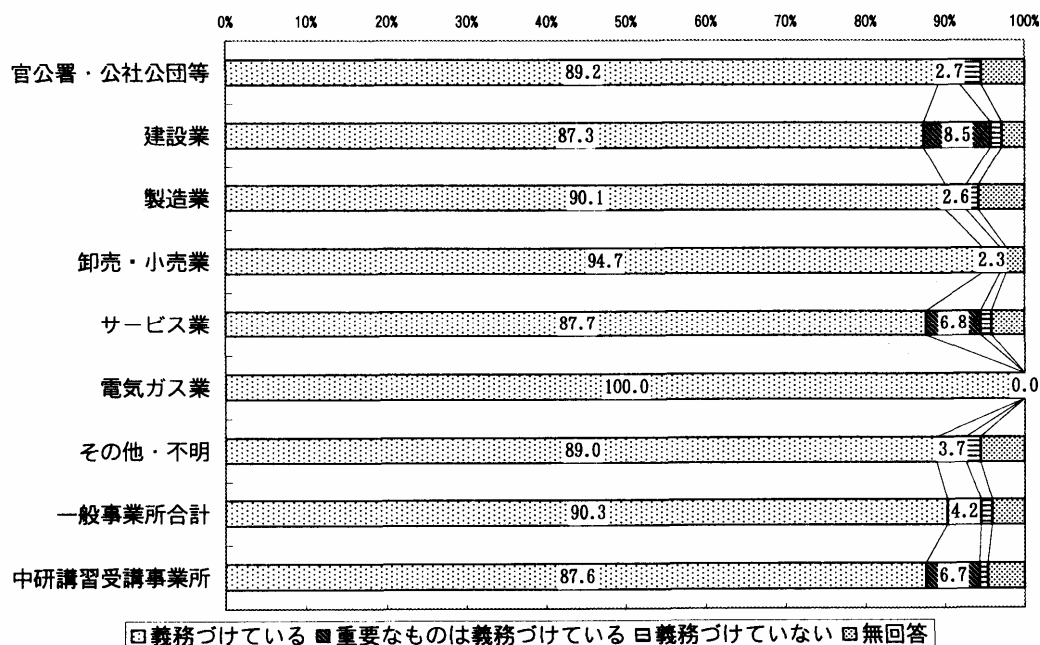


図2-13-1-3 業種別傷害事故の報告義務

表2-13-1-3 業種別傷害事故の報告義務

		義務づけている	重要なものは義務づけている	義務づけていない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	33	1	1	2	37
	建設業	124	12	2	4	142
	製造業	173	5	3	11	192
	卸売・小売業	126	3	1	3	133
	サービス業	64	5	1	3	73
	電気ガス業	27	0	0	0	27
	その他・不明	97	4	2	6	109
	一般事業所合計	644	30	10	29	713
	中研講習受講事業所	248	19	3	13	283
構成比	官公署・公社公団等	89.2	2.7	2.7	5.4	100.0
	建設業	87.3	8.5	1.4	2.8	100.0
	製造業	90.1	2.6	1.6	5.7	100.0
	卸売・小売業	94.7	2.3	0.8	2.3	100.0
	サービス業	87.7	6.8	1.4	4.1	100.0
	電気ガス業	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	その他・不明	89.0	3.7	1.8	5.5	100.0
	一般事業所合計	90.3	4.2	1.4	4.1	100.0
	中研講習受講事業所	87.6	6.7	1.1	4.6	100.0

一般事業所を従業員規模別にみると、義務づけている比率は、49人以下で87.3%、50～99人で92.3%、100人以上で94.1%と規模が大きいほど義務づけている比率が高い（図2-13-1-4、表2-13-1-4）。

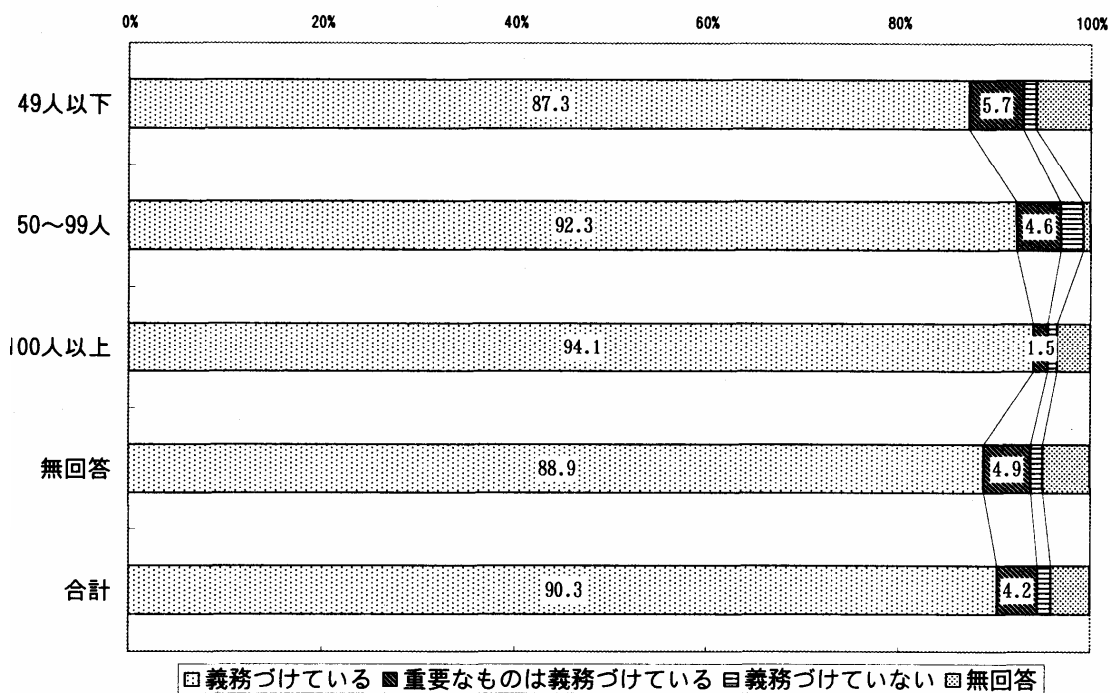


図 2-1 3-1-4 事業所従業員規模別傷害事故の報告義務

表 2-1 3-1-4 事業所従業員規模別傷害事故の報告義務

		義務づけている	重要なものは義務づけている	義務づけていない	無回答	合計
件数	49人以下	261	17	4	17	299
	50～99人	120	6	3	1	130
	100人以上	191	3	2	7	203
	無回答	72	4	1	4	81
	合計	644	30	10	29	713
構成比	49人以下	87.3	5.7	1.3	5.7	100.0
	50～99人	92.3	4.6	2.3	0.8	100.0
	100人以上	94.1	1.5	1.0	3.4	100.0
	無回答	88.9	4.9	1.2	4.9	100.0
	合計	90.3	4.2	1.4	4.1	100.0

13-1-3 物損事故

物損事故の報告を義務づけている事業所は一般事業所で88.5%、講習受講事業所で83.7%となっており、死亡事故、傷害事故と同様にほとんどの事業所が義務づけている。業種別に義務づけているとする比率が高いのは、卸売・小売業（義務づけている比率が95.5%）、電気ガス業（同92.6%）、製造業（89.6%）となっており、上位3業種は死亡事故、傷害事故の上位3業種と同様である（図2-13-1-5、表2-13-1-5）。

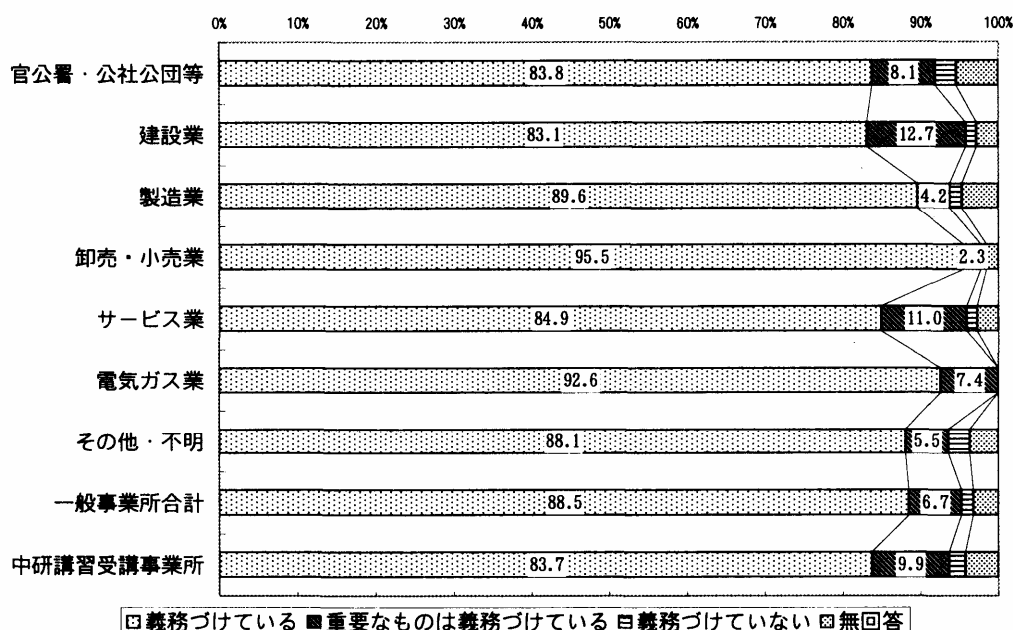


図2-13-1-5 業種別物損事故の報告義務

表2-13-1-5 業種別物損事故の報告義務

		義務づけている	重要なものは義務づけている	義務づけていない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	31	3	1	2	37
	建設業	118	18	2	4	142
	製造業	172	8	3	9	192
	卸売・小売業	127	3	1	2	133
	サービス業	62	8	1	2	73
	電気ガス業	25	2	0	0	27
	その他・不明	96	6	3	4	109
	一般事業所合計	631	48	11	23	713
	中研講習受講事業所	237	28	6	12	283
構成比	官公署・公社公団等	83.8	8.1	2.7	5.4	100.0
	建設業	83.1	12.7	1.4	2.8	100.0
	製造業	89.6	4.2	1.6	4.7	100.0
	卸売・小売業	95.5	2.3	0.8	1.5	100.0
	サービス業	84.9	11.0	1.4	2.7	100.0
	電気ガス業	92.6	7.4	0.0	0.0	100.0
	その他・不明	88.1	5.5	2.8	3.7	100.0
	一般事業所合計	88.5	6.7	1.5	3.2	100.0
	中研講習受講事業所	83.7	9.9	2.1	4.2	100.0

一般事業所を従業員規模別にみると、義務づけている比率は、49人以下で85.3%、50～99人で91.5%、100人以上で91.6%と規模が大きいほど義務づけている比率が高い（図2-13-1-6、表2-13-1-6）。

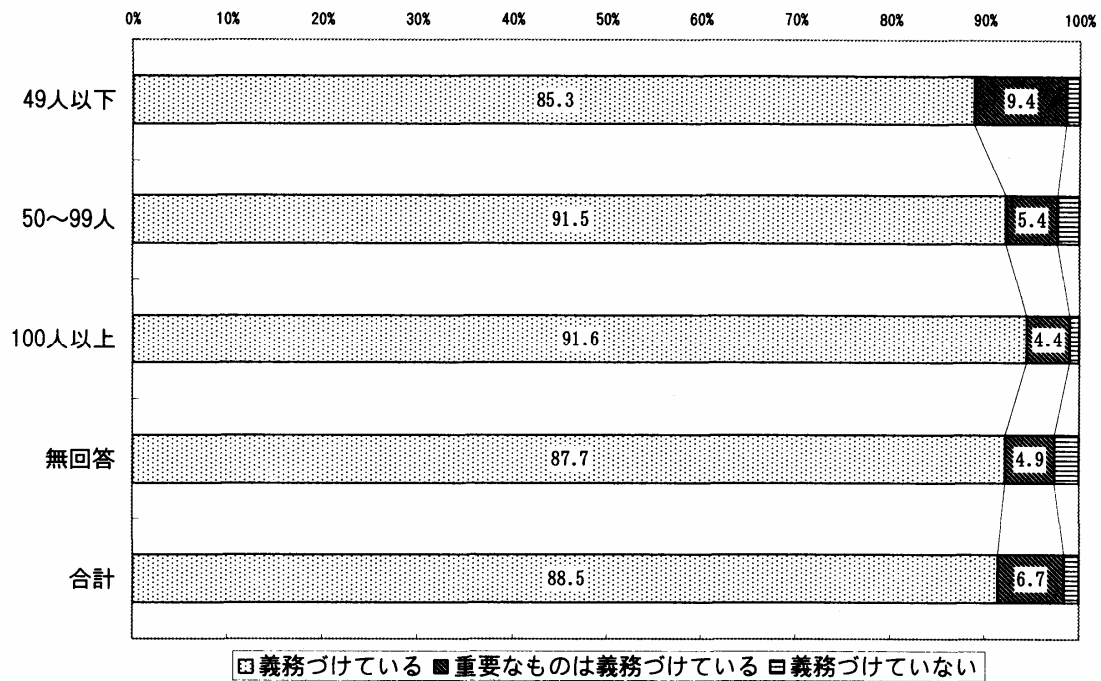


図 2-1 3-1-6 事業所従業員規模別物損事故の報告義務

表 2-1 3-1-6 事業所従業員規模別物損事故の報告義務

		義務づけている	重要なものは義務づけている	義務づけていない	無回答	合計
件数	49人以下	255	28	4	12	299
	50～99人	119	7	3	1	130
	100人以上	186	9	2	6	203
	無回答	71	4	2	4	81
	合計	631	48	11	23	713
構成比	49人以下	85.3	9.4	1.3	4.0	100.0
	50～99人	91.5	5.4	2.3	0.8	100.0
	100人以上	91.6	4.4	1.0	3.0	100.0
	無回答	87.7	4.9	2.5	4.9	100.0
	合計	88.5	6.7	1.5	3.2	100.0

13-1-4 違反

違反の報告を義務づけている事業所は一般事業所で49.1%、講習受講事業所で46.3%となっており、違反の報告を義務づけている事業所は半分以上である。業種別に義務づけているとする比率が高いのは電気ガス業（義務づけている比率が66.7%）、その他・不明（同59.6%）、官公署・公社公団等（54.1%）などである（図2-13-1-7、表2-13-1-7）。

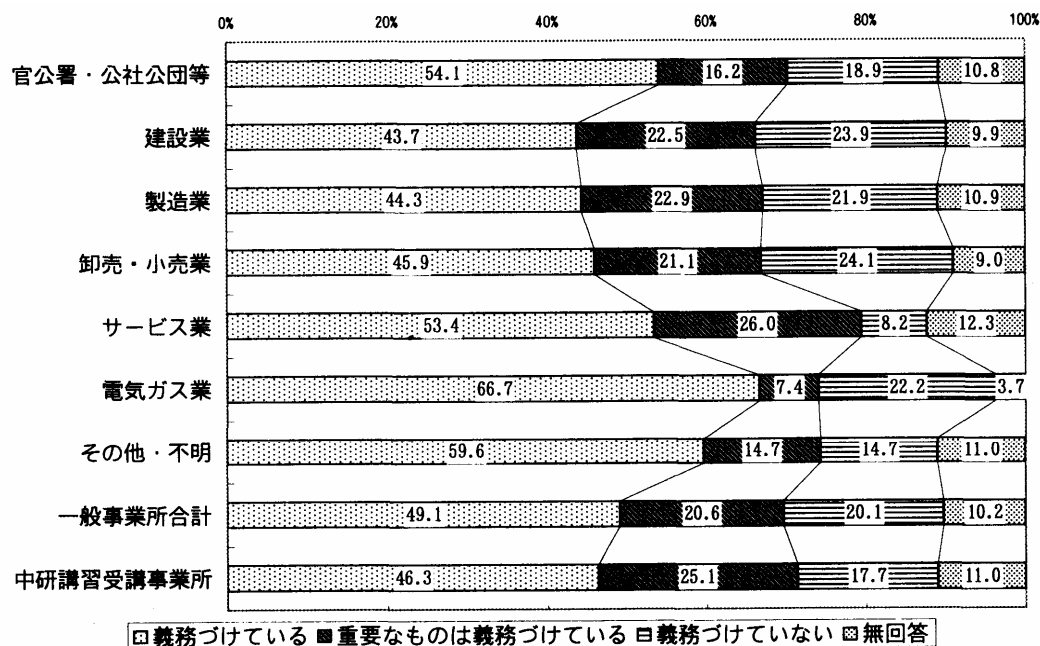


図 2-13-1-7 業種別物損事故の報告義務

表 2-13-1-7 業種別物損事故の報告義務

		義務づけている	重要なものは義務づけている	義務づけていない	無回答	合計
件数	官公署・公社公団等	20	6	7	4	37
	建設業	62	32	34	14	142
	製造業	85	44	42	21	192
	卸売・小売業	61	28	32	12	133
	サービス業	39	19	6	9	73
	電気ガス業	18	2	6	1	27
	その他・不明	65	16	16	12	109
	一般事業所合計	350	147	143	73	713
	中研講習受講事業所	131	71	50	31	283
構成比	官公署・公社公団等	54.1	16.2	18.9	10.8	100.0
	建設業	43.7	22.5	23.9	9.9	100.0
	製造業	44.3	22.9	21.9	10.9	100.0
	卸売・小売業	45.9	21.1	24.1	9.0	100.0
	サービス業	53.4	26.0	8.2	12.3	100.0
	電気ガス業	66.7	7.4	22.2	3.7	100.0
	その他・不明	59.6	14.7	14.7	11.0	100.0
	一般事業所合計	49.1	20.6	20.1	10.2	100.0
	中研講習受講事業所	46.3	25.1	17.7	11.0	100.0

一般事業所を従業員規模別にみると、義務づけている比率は、49人以下で51.2%、50～99人で44.6%、100人以上で46.3%となっており、規模とともに一定方向に変化する傾向はみられない（図2-13-1-8、表2-13-1-8）。

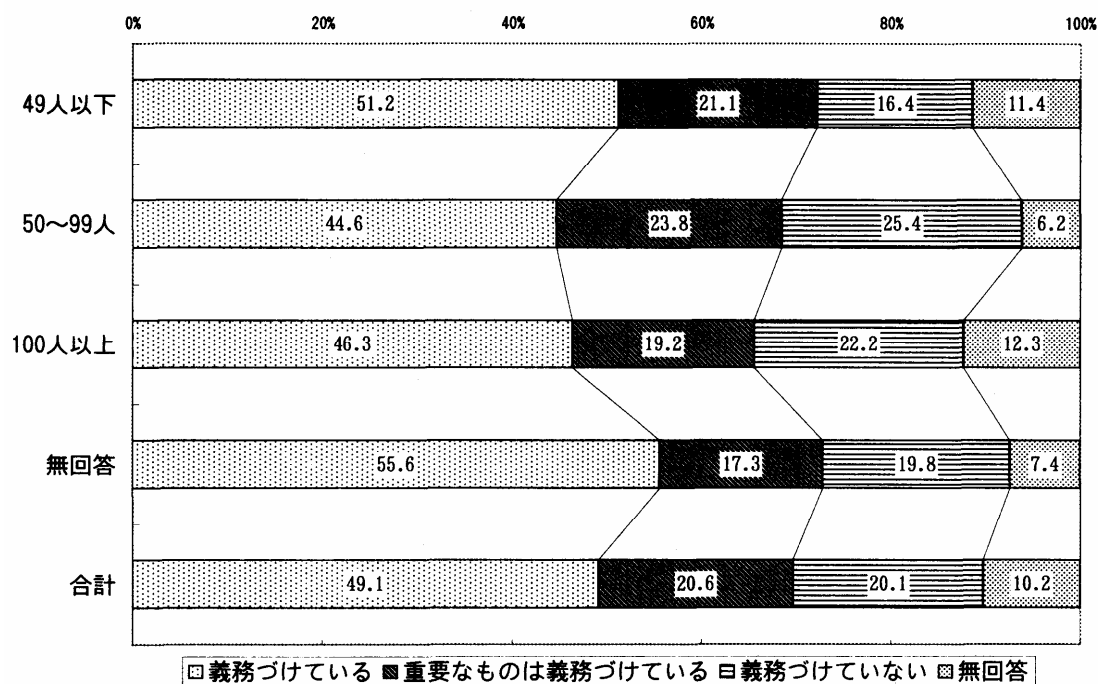


図 2-1 3-1-8 事業所従業員規模別物損事故の報告義務

表 2-1 3-1-8 事業所従業員規模別物損事故の報告義務

		義務づ けている	重要なも のは義務 づけてい る	義務づ けてい ない	無回答	合計
件 数	49人以下	153	63	49	34	299
	50～99人	58	31	33	8	130
	100人以上	94	39	45	25	203
	無回答	45	14	16	6	81
	合計	350	147	143	73	713
構 成 比	49人以下	51.2	21.1	16.4	11.4	100.0
	50～99人	44.6	23.8	25.4	6.2	100.0
	100人以上	46.3	19.2	22.2	12.3	100.0
	無回答	55.6	17.3	19.8	7.4	100.0
	合計	49.1	20.6	20.1	10.2	100.0

13-2 事故・違反の件数

事故・違反件数の集計は、当該事故・違反の報告を「義務づけている」と回答しており、かつ、事故・違反件数の設問に記入のある事業所のみを対象とした。したがって、他の設問への回答事業所数と異なるので注意が必要である。なお、設問では、通勤中を含む業務中の事故・違反を調査対象とし、平成9年度から同11年度の件数を質問した。

13-2-1 単位当たりの事故件数の算出方法

本章では運転者千人当たりの事故件数など単位当たりの事故件数を属性別に算出して分析を進める。その方法として2つ考えられる。たとえば、運転者千人あたりの事故件数を算出する例で、2つの方法を説明する。

① 事業所毎の単位あたりの事故件数を平均する方法

個々の事業所の運転者千人あたり事故件数を算出し、それを平均して全体の運転者千人あたりの事故件数とする方法である。式で書くと次のようになる。

$$P = \frac{\sum p_i}{n}$$

P：全体の運転者千人あたり事故件数

p_i ：i事業所の運転者千人あたりの事故件数

n：事業所数

② 事故件数と運転者数の合計値から算出する方法

対象事業所全体の事故件数合計を対象事業所全体の運転者数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。

$$P = \frac{\sum A_i}{\sum D_i}$$

P：全体の運転者千人あたり事故件数

A_i ：i事業所の事故件数

D_i ：i事業所の運転者数

上記の2種類の算出方法で、どのように結果が異なるかを具体例で説明する。単純な例とするため、A～D事業所の5事業所を調査し、それぞれ、表2-13-2-1のような事故件数と運転者数が把握されたとする。

表 2-1 3-2-1 事故件数と運転者数の算出方法の事例

	事故件数(A)	運転者数(B)	運転者千人あたり 事故件数(C)
A事業所	3	200	15.0
B事業所	2	120	16.7
C事業所	7	350	20.0
D事業所	3	250	12.0
E事業所	1	5	200.0
合計	16	925	—

上記①の方法は、個々の事業所の千人あたり事故件数を平均するものであり、表 2-13-2-1のC欄の平均である。値は次の式で算出される。

$$P = \frac{15.0 + 16.7 + 20.0 + 12.0 + 200.0}{5} = \frac{263.7}{5} = 52.7$$

上記②の方式は、5事業所の事故件数の合計と運転者数の合計から計算するもので、表 2-13-2-1のA欄の合計をB欄の合計で除して算出する。値は次の式で算出される。

$$P = \frac{3 + 2 + 7 + 3 + 1}{200 + 120 + 350 + 250 + 5} = \frac{16}{925} = 17.3$$

上記のように、52.7件/千人と17.3件/千人と3倍以上の値となり、データによってはかなり異なった値となる。この例はE事業所で運転者数が少ないのに1件の事故が発生し、当該事業所の運転者千人あたり事故率が高くなっている。E事業所以外の事故率は12～20件/千人であり、上記の平均値52.7件/千人は、過大である。

2つの方法のうち①の個別事業所で算出してその値を平均する方法では運転者数が少ないのに、たまたま事故が1件発生したような事故率の高い事業所が全体の平均値に大きな影響をあたえる。②の分母の値と分子の値を個別に合計して、その結果から単位あたりの事故率を算出する方法では、1事業所の事故率が全体の事故率に与える影響は少なくなる。

今回の事故データの中にも、大きな事故率を示す事業所がみられる。これらの事業所が全体の平均値に与える影響を少なくするため、特に断らない限り上記②の分母と分子を個別に合計して事故率を算出する方法を採用する。

13-2-2 事故・違反別件数

(1) 死亡事故

1事業所あたりの死亡事故件数を集計した結果が表2-13-2-2である。死亡事故はほとんどの事業所で発生しておらず、たまたま死亡事故が発生した事業所が含まれる業種や規模

が高い値となっている。調査対象の3年間に死亡事故が発生している事業所は一般事業所で5事業所、講習受講事業所で7事業所とわずかである。3年間の合計件数でみると、一般事業所全体で1事業所あたり0.006件、講習受講事業所で0.066件となっている。

この1事業所あたりの事故件数を運転者数で除して、運転者千人あたりの死亡事故件数を算出したのが表2-13-2-3である。ただし、ここで使用している運転者数は平成12年4月現在のため、平成9、10年度は厳密な値ではないことに注意する必要がある。

3年間の合計で運転者千人あたり一般事業所が0.118件/千人、講習受講事業所で0.736件/千人となる。

表 2-1 3-2-2 1事業所あたりの事故件数（死亡事故）

		平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数
業 種 別	官公署・公社公団等	0.000	0.000	0.032	0.032	31
	建設業	0.000	0.000	0.000	0.000	121
	製造業	0.006	0.000	0.006	0.012	172
	卸売・小売業	0.000	0.000	0.008	0.008	123
	サービス業	0.000	0.000	0.000	0.000	63
	電気ガス業	0.000	0.000	0.000	0.000	26
	その他・不明	0.000	0.000	0.000	0.000	95
	一般事業所合計	0.002	0.000	0.005	0.006	631
	中研講習受講事業所	0.012	0.025	0.029	0.066	244
規 模 別	49人以下	0.000	0.000	0.000	0.000	257
	50～99人	0.000	0.000	0.009	0.009	117
	100人以上	0.005	0.000	0.005	0.011	184
	無回答	0.000	0.000	0.014	0.014	73
	合計	0.002	0.000	0.005	0.006	631

表 2-1 3-2-3 運転者千人あたりの事故件数（死亡事故）

		平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数	1事業所当たり 運転者数
業 種 別	官公署・公社公団等	0.000	0.000	0.291	0.291	31	110.8
	建設業	0.000	0.000	0.000	0.000	121	47.1
	製造業	0.105	0.000	0.105	0.209	172	55.5
	卸売・小売業	0.000	0.000	0.183	0.183	123	44.4
	サービス業	0.000	0.000	0.000	0.000	63	43.4
	電気ガス業	0.000	0.000	0.000	0.000	26	74.0
	その他・不明	0.000	0.000	0.000	0.000	95	52.4
	一般事業所合計	0.030	0.000	0.089	0.118	631	53.5
	中研講習受講事業所	0.138	0.276	0.322	0.736	244	89.1
規 模 別	49人以下	0.000	0.000	0.000	0.000	257	17.6
	50～99人	0.000	0.000	0.230	0.230	117	37.2
	100人以上	0.046	0.000	0.046	0.093	184	117.3
	無回答	0.000	0.000	0.302	0.302	73	45.3
	合計	0.030	0.000	0.089	0.118	631	53.5

(2) 傷害事故

3年間の合計でみると、1事業所あたりの傷害事故件数は一般事業所で1.149件、講習受講事業所で2.042件である。3年間の合計件数を運転者千人あたりでみると、一般事業所で21.344件/千人、講習受講事業所で23.586件/千人となる。サンプル数が少ないために誤差が多く、業種別、規模別に結果をみるのは困難であるが、運転者千人あたりでみると従業員50～99人の中規模の事業所に傷害事故が多い（表2-13-2-4～5）。

表 2-1 3-2-4 1事業所あたりの事故件数（傷害事故）

		平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数
業 種 別	官公署・公社公団等	0.484	0.452	0.548	1.484	31
	建設業	0.217	0.225	0.292	0.733	120
	製造業	0.633	0.527	0.485	1.645	169
	卸売・小売業	0.317	0.301	0.423	1.041	123
	サービス業	0.413	0.397	0.429	1.238	63
	電気ガス業	0.192	0.346	0.346	0.885	26
	その他・不明	0.223	0.255	0.351	0.830	94
	一般事業所合計	0.382	0.359	0.407	1.149	626
	中研講習受講事業所	0.629	0.704	0.708	2.042	240
規 模 別	49人以下	0.090	0.071	0.133	0.294	255
	50～99人	0.299	0.342	0.462	1.103	117
	100人以上	0.699	0.661	0.656	2.016	183
	無回答	0.746	0.648	0.662	2.056	71
	合計	0.382	0.359	0.407	1.149	626

表 2-1 3-2-5 運転者千人あたりの事故件数（傷害事故）

		平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数	1事業所当 り運転者数
業 種 別	官公署・公社公団等	4.368	4.077	4.951	13.395	31	110.8
	建設業	4.590	4.766	6.178	15.534	120	47.2
	製造業	11.268	9.372	8.635	29.276	169	56.2
	卸売・小売業	7.134	6.768	9.512	23.413	123	44.4
	サービス業	9.513	9.148	9.879	28.540	63	43.4
	電気ガス業	2.599	4.678	4.678	11.954	26	74.0
	その他・不明	4.227	4.831	6.642	15.700	94	52.9
	一般事業所合計	7.095	6.679	7.570	21.344	626	53.8
	中研講習受講事業所	7.268	8.135	8.183	23.586	240	86.6
規 模 別	49人以下	5.115	4.003	7.561	16.678	255	17.6
	50～99人	8.031	9.178	12.391	29.601	117	37.2
	100人以上	5.937	5.612	5.566	17.116	183	117.8
	無回答	16.193	14.054	14.360	44.607	71	46.1
	合計	7.095	6.679	7.570	21.344	626	53.8

(3) 物損事故

3年間の合計でみると、1事業所あたりの物損事故件数は一般事業所で5.052件、講習受講事業所で11.096件である。3年間の合計件数を運転者千人あたりでみると、一般事業所で94.579件/千人、講習受講事業所で129.801件/千人となる。規模別にみると、規模が

小さいほど物損事故が多い傾向にある（表2-13-2-6～7）。

表 2-1 3-2-6 1 事業所あたりの事故件数（物損事故）

		平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数
業 種 別	官公署・公社公団等	0.862	0.690	0.931	2.483	29
	建設業	1.105	1.307	1.386	3.798	114
	製造業	2.042	1.952	2.286	6.280	168
	卸売・小売業	2.089	2.177	2.113	6.379	124
	サービス業	1.918	1.557	1.885	5.361	61
	電気ガス業	0.917	0.833	0.958	2.708	24
	その他・不明	1.376	1.097	1.333	3.806	93
	一般事業所合計	1.664	1.605	1.783	5.052	613
規 模 別	中研講習受講事業所	3.638	3.677	3.782	11.096	229
	49人以下	0.683	0.671	0.932	2.285	249
	50～99人	1.509	1.362	1.612	4.483	116
	100人以上	3.056	2.972	3.096	9.124	178
	無回答	1.871	1.857	1.757	5.486	70
	合計	1.664	1.605	1.783	5.052	613

表 2-1 3-2-7 運転者千人あたりの事故件数（物損事故）

		平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数	1事業所当 り運転者数
業 種 別	官公署・公社公団等	8.104	6.483	8.752	23.339	29	106.4
	建設業	23.090	27.305	28.954	79.348	114	47.9
	製造業	36.389	34.797	40.738	111.925	168	56.1
	卸売・小売業	47.349	49.360	47.897	144.607	124	44.1
	サービス業	47.892	38.887	47.074	133.853	61	40.0
	電気ガス業	11.740	10.672	12.273	34.685	24	78.1
	その他・不明	25.651	20.441	24.850	70.942	93	53.7
	一般事業所合計	31.150	30.050	33.379	94.579	613	53.4
規 模 別	中研講習受講事業所	42.552	43.012	44.238	129.801	229	85.5
	49人以下	39.018	38.329	53.248	130.594	249	17.5
	50～99人	40.926	36.951	43.733	121.609	116	36.9
	100人以上	26.096	25.377	26.432	77.905	178	117.1
	無回答	40.110	39.804	37.661	117.575	70	46.7
	合計	31.150	30.050	33.379	94.579	613	53.4

（4）違反

違反件数についても報告義務を課しており、かつ、違反件数の設問に回答があった事業所のみを集計する。ただし、違反件数に関して「義務づけているがほとんど報告がない」として件数を回答していない事業所が多い。したがって集計対象となった事業所は一般事業所で99事業所、講習受講事業所で40事業所と少ない。また、回答があった事業所の中に「実際の件数よりも報告は少ないと思われる」とコメントしている事業所がみられ、ここでの集計数は実際の件数よりも少ないものとみられる。

3年間の合計でみると、1事業所あたりの違反件数は一般事業所で6.646件、講習受講事業所で16.650件である。3年間の合計件数を運転者千人あたりでみると、一般事業所で

113. 156件/千人、講習受講事業所で185. 103件/千人となる。規模別に運転者千人あたりの件数をみると、規模が大きいほど違反が少ない傾向にある（表2-13-2-8～9）。

表 2-1 3-2-8 1事業所あたりの違反件数（違反）

		平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数
業 種 別	官公署・公社公団等	—	—	—	—	0
	建設業	2.444	2.111	1.833	6.389	18
	製造業	1.833	1.875	1.125	4.833	24
	卸売・小売業	2.286	2.429	1.619	6.333	21
	サービス業	5.067	5.333	4.933	15.333	15
	電気ガス業	—	—	—	—	0
	その他・不明	1.190	1.048	0.810	3.048	21
	一般事業所合計	2.394	2.384	1.869	6.646	99
	中研講習受講事業所	6.150	5.700	4.800	16.650	40
規 模 別	49人以下	1.154	1.026	0.795	2.974	39
	50～99人	1.692	1.808	1.385	4.885	26
	100人以上	4.091	3.773	2.409	10.273	22
	無回答	4.833	5.500	5.417	15.750	12
	合計	2.394	2.384	1.869	6.646	99

表 2-1 3-2-9 運転者千人あたりの違反件数違反

		平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数	1事業所当たり 運転者数
業 種 別	官公署・公社公団等	—	—	—	—	0	—
	建設業	24.887	21.493	18.665	65.045	18	98.2
	製造業	30.619	31.315	18.789	80.724	24	59.9
	卸売・小売業	54.920	58.352	38.902	152.174	21	41.6
	サービス業	90.692	95.465	88.305	274.461	15	55.9
	電気ガス業	—	—	—	—	0	—
	その他・不明	27.840	24.499	18.931	71.269	21	42.8
	一般事業所合計	40.757	40.585	31.815	113.156	99	58.7
	中研講習受講事業所	68.371	63.369	53.363	185.103	40	90.0
規 模 別	49人以下	66.078	58.736	45.520	170.333	39	17.5
	50～99人	42.760	45.675	34.985	123.421	26	39.6
	100人以上	24.292	22.402	14.305	60.999	22	168.4
	無回答	145.001	165.002	162.502	472.505	12	33.3
	合計	40.757	40.585	31.815	113.156	99	58.7

13-3 安全運転管理と事故・違反との関連分析

ここでは安全運転管理者の考え方、実施している施策と実際の事故件数との関連をみておく。分析の対象とする「安全運転管理者の考え方」とは「第2部第12章安全運転管理者の考え」で因子分析により抽出した2因子である。もう1つの分析対象である「実施している施策」とは「第2部第11章安全運転管理施策の実施状況と効果評価」で因子分析により抽出した8因子である。具体的には、次のような因子である。

【安全運転管理者の考え方の因子】

- ① 運転者管理に関する基本的考え方
- ② 運転者管理による事故減少効果の認識

【実施している施策の因子】

- ① 運転者教育・指導の整備
- ② 運転者待遇・管理の改善
- ③ 節目教育の整備
- ④ 優良運転者への処遇
- ⑤ 許可制度の導入
- ⑥ 全社的安全運転組織の整備
- ⑦ 車両及び施設の管理強化
- ⑧ 事故・違反申告制度の強化

各因子傾向と事故の関連をみる。分析に際して、人身事故のみでは件数が少なく分析に耐えないと判断し、人身事故と物損事故の合計件数との関連を分析することにした。分析に際して、次の条件で分析対象とする事業所を抽出する。

- ①死亡事故、傷害事故、物損事故のすべてに報告を義務づけている事業所のみを分析対象とする（問14の事故の報告義務に関して、死亡事故、傷害事故、物損事故のいずれも「1.義務づけている」と回答した事業所）。
- ②運転者千人あたりの事故件数を算出するため、運転者数について回答している事業所のみを分析対象とする（問4の運転者数の設問に対して回答している事業所）。
- ③事故件数の設問に対して、平成9～11年度まで回答している事業所のみを分析対象とする（問15の事故件数の質問すべてに回答している事業所）。
- ④安全運転管理者の考え方（問35）および安全運転管理施策の実施状況（問32）の質問のすべてに回答している事業所のみを分析対象とする。

以上の条件すべてを満たす事業所を選定したところ、320事業所が選定された。なお、この320事業所の中には一般事業所の他、中央研修所の研修を受講した事業所が含まれている。中央研修所の研修を受講した事業所の数は74事業所である。

分析に際して、各因子得点がプラスの事業所、マイナスの事業所に分け、それぞれ別に運転者千人あたりの3年間の事故件数（人身事故、物損事故の合計）を算出比較した。その結果が表2-13-3-1、図2-13-3-1である。

表 2-1 3-3-1 各因子に対する傾向別運転者千人あたり事故件数

因子	因子内容	因子傾向	千人あたり 事故件数	サンプル数
安管の考え方 (第1因子)	運転者管理に関する基本的考え方	積極的管理	82.5	150
		自主性尊重	103.5	170
安管の考え方 (第2因子)	運転者管理による事故減少効果の認識	努力により防止可能	104.3	157
		防止できない事故もある	79.1	163
施策の実施状況 (第1因子)	運転者教育・指導の整備	実施率高	87.9	177
		実施率低	95.5	143
施策の実施状況 (第2因子)	運転者待遇・管理の改善	実施率高	91.1	164
		実施率低	91.5	156
施策の実施状況 (第3因子)	節目教育の整備	実施率高	83.2	197
		実施率低	97.7	123
施策の実施状況 (第4因子)	優良運転者への処遇	実施率高	89.7	173
		実施率低	93.2	147
施策の実施状況 (第5因子)	許可制度の導入	実施率高	76.4	165
		実施率低	119.4	155
施策の実施状況 (第6因子)	全社的安全運転組織の整備	実施率高	79.9	153
		実施率低	134.2	167
施策の実施状況 (第7因子)	車両及び施設の管理強化	実施率高	78.7	105
		実施率低	133.1	215
施策の実施状況 (第8因子)	事故・違反申告制度の強化	実施率高	104.3	130
		実施率低	77.4	190

運転者管理に関する基本的考え方をみると、運転者の自主性に任せた方がよいとする安全運転管理者の事業所では、3年間で103.5件/千人の事故が発生しているのに対して、安全運転管理者が積極的に関与して安全運転管理施策を実行している事業所では82.5件/千人と2割ほど事故が少ない。もう1つの安全運転管理者の考え方である運転者管理による事故防止効果の考え方については、「運転者が注意していれば必ず事故は防げる」と考えている安全運転管理者事業所の方が事故は多く、常識に反する結果となっている。これについての解釈は難しいが、事故防止に努力している事業所ほど事故が発生したときに「運転者が注意していても防げない事故があるものだ」と強く認識するためとも考えられる。

安全運転管理施策の実施状況との関連でみると、運転者教育・指導の整備、運転者待遇・管理の改善、節目教育の整備、優良運転者への処遇、許可制度の導入、全社的安全運転組織の整備、車両及び施設の管理強化のいずれでも施策を熱心の実施している事業所の方が、

事故が少ない。特に全社的安全運転組織の整備、車両及び施設の管理強化、許可制度の導入など制度や組織の強化の実施による事故件数の差が大きい。なお、事故・違反申告制度についてのみ結果が逆転しており、実施率が高い事業所の方が、事故件数が多くなっている。これは、この事故・違反申告制度が逆効果を生むということではなく、事故・違反申告制度が整備されている事業所の方が事故を正確に把握しており、補足漏れが少ないため、結果として事故件数が多くなっていると考えられる。

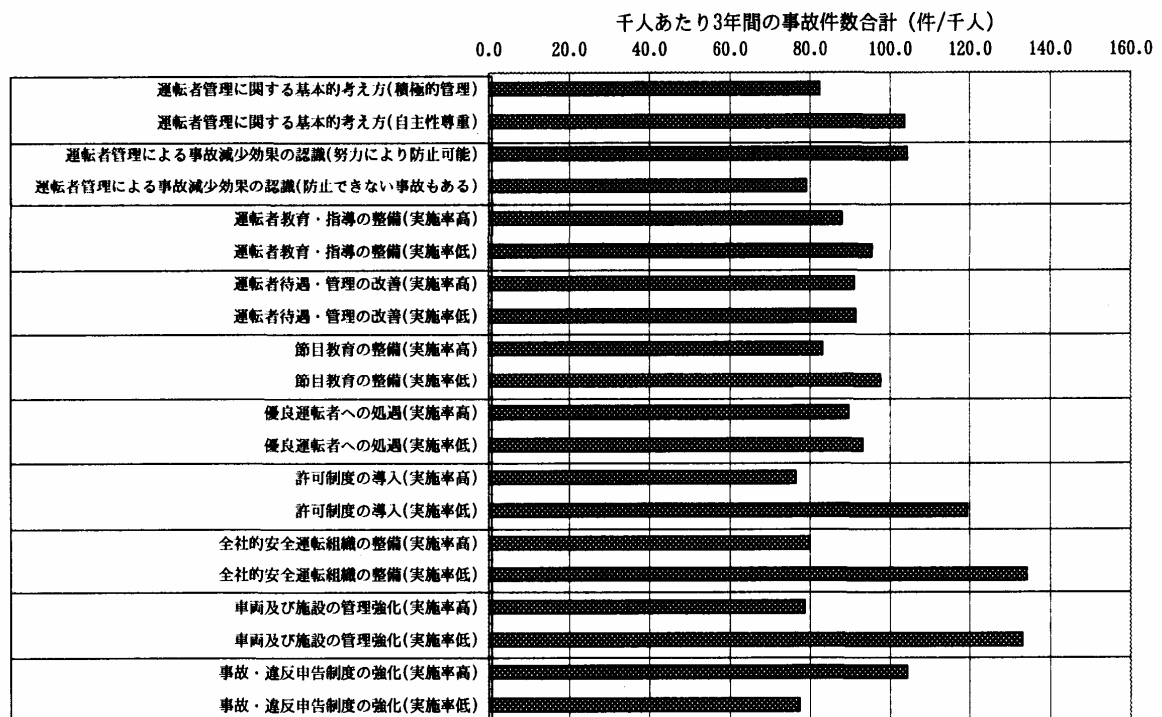


図 2-1 3-3-1 各因子に対する傾向別運転者千人あたり事故件数

第14章 安全運転中央研修所の研修の評価

ここでは中央研修所の講習受講事業所のみを対象に実施した中央研修所の「安全運転管理者課程」に対する評価、研修後の変化などの設問について分析する。なお、研修受講者がその後に配置転換となり、調査時点で安全運転管理者ではない事業所がみられた。調査票は安全運転管理者に記入を依頼したため、この場合は研修に関する回答をしていない。ここでは、これらの無回答の事業所を除いて集計分析を行うことにする。

14-1 安全運転管理者課程受講者の研修評価

安全運転管理者課程を受講しての印象について質問した結果である。

14-1-1 研修項目別の評価

「安全運転管理者課程」の研修項目は、理論が7項目、実技が8項目に分かれている。それぞれについて次の4段階での評価を質問した。

- ① たいへん参考になった
- ② 参考になった
- ③ 多少は参考になった
- ④ あまり参考にならなかった

結果は図2-14-1-1、表2-14-1-1に示すとおりである。

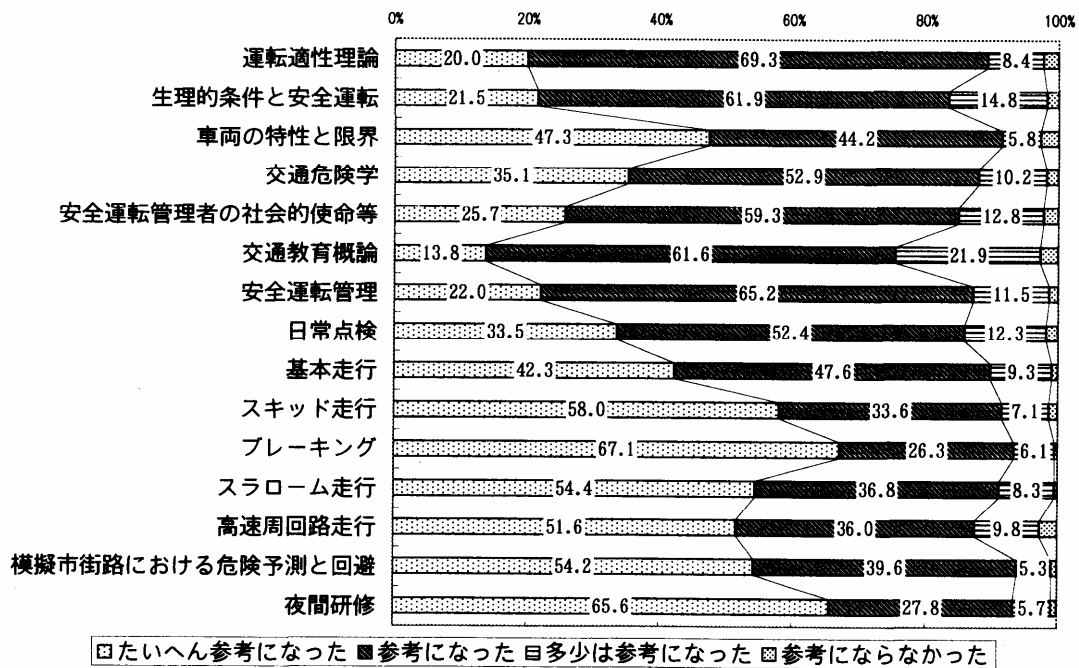


図 2-1 4-1-1 「安全運転管理者課程」の研修項目別評価

表 2-1 4-1-1 「安全運転管理者課程」の研修項目別評価

	たいへん参考になった	参考になった	多少は参考になった	参考にならなかった	合計	
件数	運転適性理論	45	156	19	5	225
	生理的条件と安全運転	48	138	33	4	223
	車両の特性と限界	106	99	13	6	224
	交通危険学	79	119	23	4	225
	安全運転管理者の社会的使命等	58	134	29	5	226
	交通安全概論	31	138	49	6	224
	安全運転管理	50	148	26	3	227
	日常点検	76	119	28	4	227
	基本走行	96	108	21	2	227
	スキッド走行	131	76	16	3	226
	ブレーキング	153	60	14	1	228
	スラローム走行	124	84	19	1	228
	高速周回路走行	116	81	22	6	225
	模擬市街路における危険予測と回避	123	90	12	2	227
夜間研修	149	63	13	2	227	
構成比	運転適性理論	20.0	69.3	8.4	2.2	100.0
	生理的条件と安全運転	21.5	61.9	14.8	1.8	100.0
	車両の特性と限界	47.3	44.2	5.8	2.7	100.0
	交通危険学	35.1	52.9	10.2	1.8	100.0
	安全運転管理者の社会的使命等	25.7	59.3	12.8	2.2	100.0
	交通安全概論	13.8	61.6	21.9	2.7	100.0
	安全運転管理	22.0	65.2	11.5	1.3	100.0
	日常点検	33.5	52.4	12.3	1.8	100.0
	基本走行	42.3	47.6	9.3	0.9	100.0
	スキッド走行	58.0	33.6	7.1	1.3	100.0
	ブレーキング	67.1	26.3	6.1	0.4	100.0
	スラローム走行	54.4	36.8	8.3	0.4	100.0
	高速周回路走行	51.6	36.0	9.8	2.7	100.0
	模擬市街路における危険予測と回避	54.2	39.6	5.3	0.9	100.0
夜間研修	65.6	27.8	5.7	0.9	100.0	

いずれの項目ともにほとんどの受講者が「たいへん参考になった」あるいは「参考になった」と回答している。「たいへん参考になった」と「参考になった」の比率の合計が高い5項目をあげると次のようになる。

- ①模擬市街路における危険予測と回避（「たいへん参考になった」と「参考になった」の回答比率の合計が93.8%）
- ②ブレーキング（同93.4%）
- ③夜間研修（同93.4%）
- ④スキッド走行（同91.6%）
- ⑤車両の特性と限界（同91.5%）

いずれも9割を超える比率であり、参考になったとする受講者がほとんどである。上位5項目のうち1～4位が実技であり、「車両の特性と限界」のみが理論となっている。

逆に「たいへん参考になった」と「参考になった」の比率の合計が低い5項目をあげると次のようになる。

- ① 交通教育概論（「たいへん参考になった」と「参考になった」との回答比率の合計が75.4%）
- ② 生理的条件と安全運転（同83.4%）
- ③ 安全運転管理者の社会的使命等（同85.0%）
- ④ 日常点検（同85.9%）
- ⑤ 安全運転管理（同87.2%）

参考になったとする比率は低くても75%以上で、4分の3以上の受講者が参考になったとしている。全体として理論の研修項目に対して参考になったとする比率が、やや低い。

14-1-2 総合評価

「安全運転中央研修所での安全運転管理者課程の研修を受けて、どのように感じましたか」と質問し、次の選択肢で回答を求めた。

- ① 非常に良かった
- ② 良かった
- ③ 良くなかった
- ④ どちらとも言えない

「非常に良かった」が53.3%、「良かった」が43.9%で、合計97.2%の受講生が良かったと評価している。「どちらとも言えない」が2.3%みられるが、「良くなかった」とするのはい人、0.5%にすぎない。

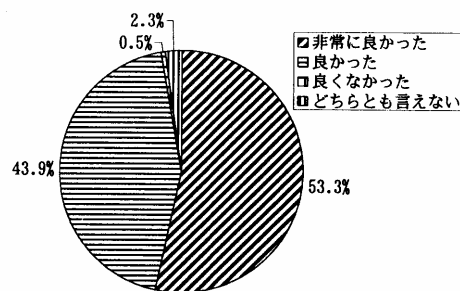


図 2-1 4-1-2 「安全運転管理者課程」の総合評価結果

表 2-1 4-1-2 「安全運転管理者課程」の総合評価結果

	非常に良かった	良かった	良くなかった	どちらとも言えない	合計
件数	114	94	1	5	214
構成比	53.3	43.9	0.5	2.3	100.0

14-2 研修で得た知識を役立てる機会

研修で得た知識や経験が職場の交通安全教育や指導にどの程度役立てる機会があったかを質問した。

「大いに役立った」と「役立った」とする回答の合計比率が高い5項目は次の通りである。

- ①職場や会社全体の交通安全の改善に（「大いに役立った」と「役立った」とする回答の合計比率が86.5%）
- ②説得力のある話し方、教授法に（同82.7%）
- ③専門家としての自信を持つことに（同78.9%）
- ④指導のメニューを豊富にする際に（同76.1%）
- ⑤実技や実演指導の際に（同75.0%）

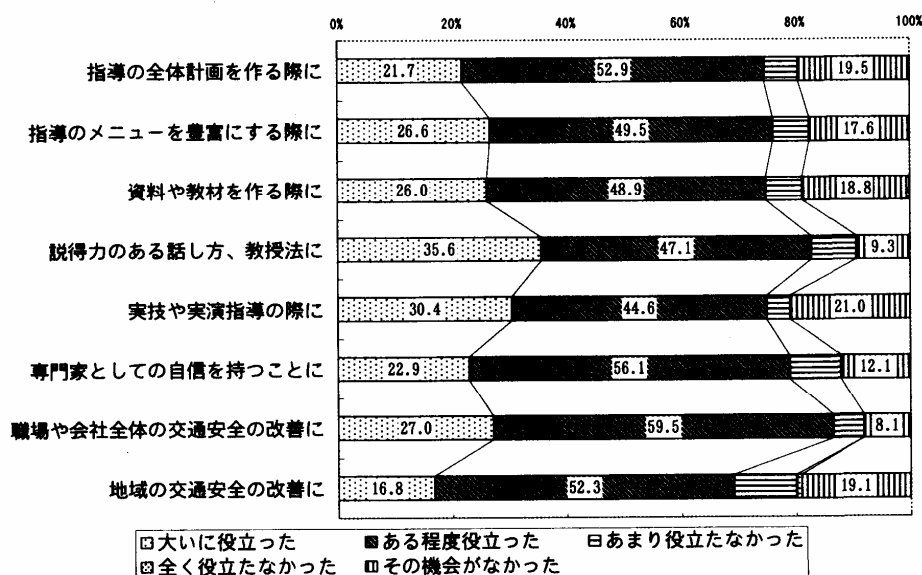


図 2-1 4-2-1 研修で得た知識を役立てる機会

表 2-1 4-2-1 研修で得た知識を役立てる機会

		大いに役立った	ある程度役立った	あまり役立たなかった	全く役立たなかった	その機会がなかった	合計
件数	指導の全体計画を作る際に	48	117	13	0	43	221
	指導のメニューを豊富にする際に	59	110	14	0	39	222
	資料や教材を作る際に	58	109	14	0	42	223
	説得力のある話し方、教授法に	80	106	18	0	21	225
	実技や実演指導の際に	68	100	9	0	47	224
	専門家としての自信を持つことに	51	125	20	0	27	223
	職場や会社全体の交通安全の改善に	60	132	12	0	18	222
	地域の交通安全の改善に	37	115	24	2	42	220
構成比	指導の全体計画を作る際に	21.7	52.9	5.9	0.0	19.5	100.0
	指導のメニューを豊富にする際に	26.6	49.5	6.3	0.0	17.6	100.0
	資料や教材を作る際に	26.0	48.9	6.3	0.0	18.8	100.0
	説得力のある話し方、教授法に	35.6	47.1	8.0	0.0	9.3	100.0
	実技や実演指導の際に	30.4	44.6	4.0	0.0	21.0	100.0
	専門家としての自信を持つことに	22.9	56.1	9.0	0.0	12.1	100.0
	職場や会社全体の交通安全の改善に	27.0	59.5	5.4	0.0	8.1	100.0
	地域の交通安全の改善に	16.8	52.3	10.9	0.9	19.1	100.0

14-3 安全運転管理者課程受講後の改善点

「安全運転管理者課程」の受講をきっかけに、新たに導入した、あるいは改善した安全運転管理のための施策や制度、施設などについて質問した。

研修の受講をきっかけに新たに実施するようにした比率が高い5項目は、次のようなものである。

- ① 全社的な交通安全運動（研修後に実施するようにしたとの比率が6.5%）
- ② 運転者への教育制度（同6.3%）
- ③ 事故時の再教育制度（同4.5%）
- ④ 事故発生時の原因分析制度（同4.4%）
- ⑤ 運転免許証の確認（同4.0%）

いずれも4～6%強程度の比率で、研修後に新たに導入した項目は少ない。上位5項目の中には全社的な交通安全運動のほか、「運転者への教育制度」や「事故時の再教育制度」など教育制度があげられている。

研修後に内容の見直し、あるいは改善をしたとする比率が高い5項目は次のようなものである。

- ① 運転者への教育制度（研修後に内容の見直し、あるいは改善をしたとする比率が29.1%）
- ② 全社的な交通安全運動（同22.6%）
- ③ 日常点検（同18.8%）
- ④ 事故発生時の原因分析制度（同18.1%）
- ⑤ マニュアル類の整備（同16.9%）

これらの項目は17%から20%弱を占めている。ここでも全社的な交通安全運動のほか、教育制度があげられている（図2-14-3-1、表2-14-3-1）。

なお、いずれかの項目に対して研修後に実施するようにしたと回答した事業所は中央研修所講習受講事業所の24.1%、いずれかの項目に対して研修後に内容の見直し、あるいは改善をしたとする事業所は中央研修所講習受講事業所の54.3%である。新たに実施あるいは研修後に内容の見直しや改善をした事業所が61.6%となっており、過半の事業所で研修後に何らかの改善を行っている（図2-14-3-2、表2-14-3-2）。

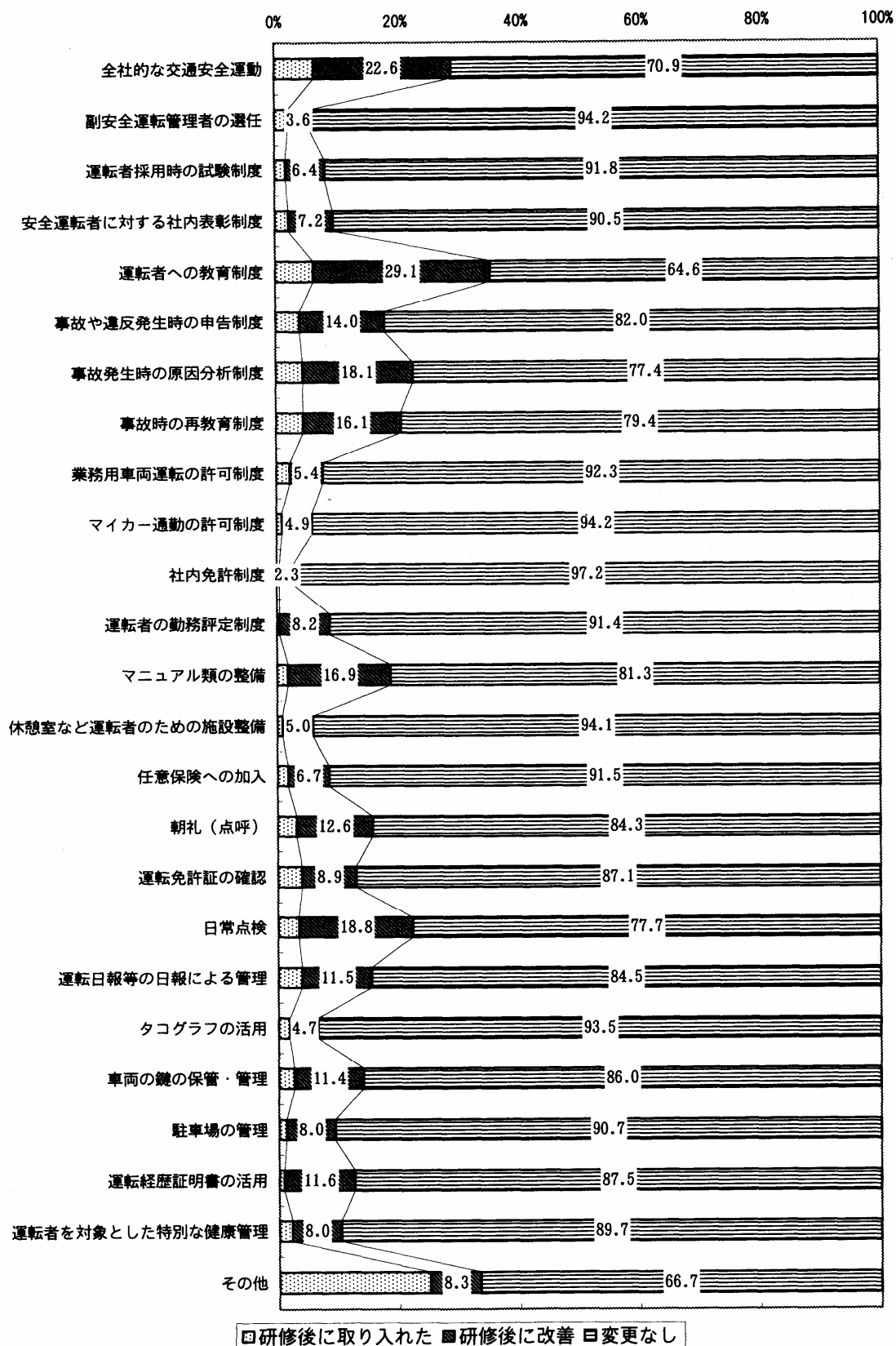


図 2-1 4-3-1 安全運転管理者課程受講後の改善点

表 2-1 4-3-1 安全運転管理者課程受講後の改善点

	研修後に取 り入れた	研修後に改 善	変更なし	合計	
件 数	全社的な交通安全運動	15	52	163	230
	副安全運転管理者の選任	5	8	212	225
	運転者採用時の試験制度	4	14	201	219
	安全運転者に対する社内表彰制度	5	16	200	221
	運転者への教育制度	14	65	144	223
	事故や違反発生時の申告制度	9	32	187	228
	事故発生時の原因分析制度	10	41	175	226
	事故時の再教育制度	10	36	177	223
	業務用車両運転の許可制度	5	12	204	221
	マイカー通勤の許可制度	2	11	210	223
	社内免許制度	1	5	212	218
	運転者の勤務評定制度	1	18	201	220
	マニュアル類の整備	4	37	178	219
	休憩室など運転者のための施設整備	2	11	208	221
	任意保険への加入	4	15	205	224
	朝礼(点呼)	7	28	188	223
	運転免許証の確認	9	20	195	224
	日常点検	8	43	178	229
	運転日報等の日報による管理	9	26	191	226
	タコグラフの活用	4	10	200	214
	車両の鍵の保管・管理	6	26	196	228
	駐車場の管理	3	18	205	226
	運転経歴証明書の活用	2	26	196	224
	運転者を対象とした特別な健康管理	5	18	201	224
	その他	3	1	8	12
構 成 比	全社的な交通安全運動	6.5	22.6	70.9	100.0
	副安全運転管理者の選任	2.2	3.6	94.2	100.0
	運転者採用時の試験制度	1.8	6.4	91.8	100.0
	安全運転者に対する社内表彰制度	2.3	7.2	90.5	100.0
	運転者への教育制度	6.3	29.1	64.6	100.0
	事故や違反発生時の申告制度	3.9	14.0	82.0	100.0
	事故発生時の原因分析制度	4.4	18.1	77.4	100.0
	事故時の再教育制度	4.5	16.1	79.4	100.0
	業務用車両運転の許可制度	2.3	5.4	92.3	100.0
	マイカー通勤の許可制度	0.9	4.9	94.2	100.0
	社内免許制度	0.5	2.3	97.2	100.0
	運転者の勤務評定制度	0.5	8.2	91.4	100.0
	マニュアル類の整備	1.8	16.9	81.3	100.0
	休憩室など運転者のための施設整備	0.9	5.0	94.1	100.0
	任意保険への加入	1.8	6.7	91.5	100.0
	朝礼(点呼)	3.1	12.6	84.3	100.0
	運転免許証の確認	4.0	8.9	87.1	100.0
	日常点検	3.5	18.8	77.7	100.0
	運転日報等の日報による管理	4.0	11.5	84.5	100.0
	タコグラフの活用	1.9	4.7	93.5	100.0
	車両の鍵の保管・管理	2.6	11.4	86.0	100.0
	駐車場の管理	1.3	8.0	90.7	100.0
	運転経歴証明書の活用	0.9	11.6	87.5	100.0
	運転者を対象とした特別な健康管理	2.2	8.0	89.7	100.0
	その他	25.0	8.3	66.7	100.0

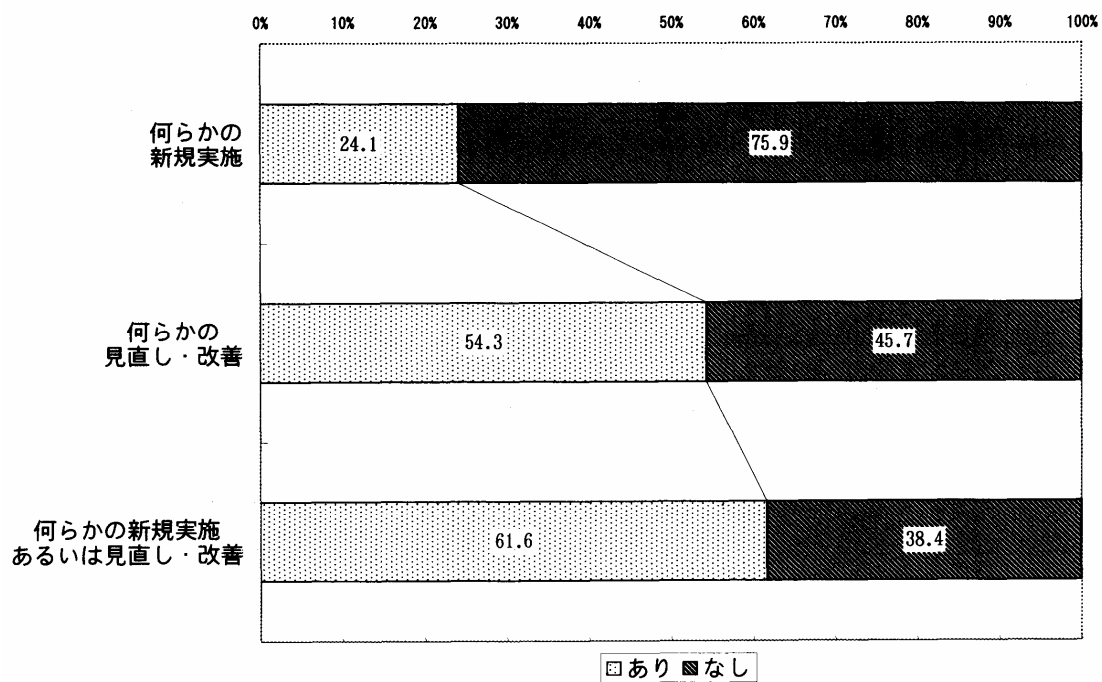


図 2-1 4-3-2 何らかの新規実施、見直し・改善の有無

表 2-1 4-3-2 何らかの新規実施、見直し・改善の有無

		あり	なし	合計
件数	何らかの新規実施	56	176	232
	何らかの見直し・改善	126	106	232
	何らかの新規実施あるいは見直し・改善	143	89	232
構成比	何らかの新規実施	24.1	75.9	100.0
	何らかの見直し・改善	54.3	45.7	100.0
	何らかの新規実施あるいは見直し・改善	61.6	38.4	100.0

14-4 安全運転管理者課程受講前後の事故・違反

今回の調査対象事業所は、平成10年度に自動車安全運転センターの安全運転中央研修所の「安全運転管理者課程」を受講した事業所を調査対象とした。したがって平成9年度は研修の受講前、平成11年度は研修の受講後の事故・違反件数となる。事業所によっては2回目以降の受講であることも考えられるが、複数回受講事業所が少ないことから、上記の2年度を比較することで、研修受講前後の概ねの傾向を把握できるとみられる。

講習受講事業所の年度別事故・違反件数は「第2部第13章事故・違反の発生状況と安全運転管理との関連」で紹介しているが、1事業所当たり事故・違反を表2-14-4-1に、運転者千人当たりの事故・違反を表2-14-4-2、図2-14-4-1に再度示す。

表2-14-4-1 研修受講前後の1事業所当たり事故・違反件数

	平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数
死亡事故	0.012	0.025	0.029	0.066	244
傷害事故	0.629	0.704	0.708	2.042	240
物損事故	3.638	3.677	3.782	11.096	229
事故合計	4.279	4.406	4.519	13.203	—
違反	6.150	5.700	4.800	16.650	128

注：事故合計欄の値は死亡、傷害、物損の単純合計である。

表2-14-4-2 研修受講前後の運転者千人当たり事故・違反件数

	平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計	サンプル数
死亡事故	0.138	0.276	0.322	0.736	244
傷害事故	7.268	8.135	8.183	23.586	240
物損事故	42.552	43.012	44.238	129.801	229
事故合計	49.958	51.422	52.742	154.123	—
違反	68.371	63.369	53.363	185.103	40

注：事故合計欄の値は死亡、傷害、物損の単純合計である。

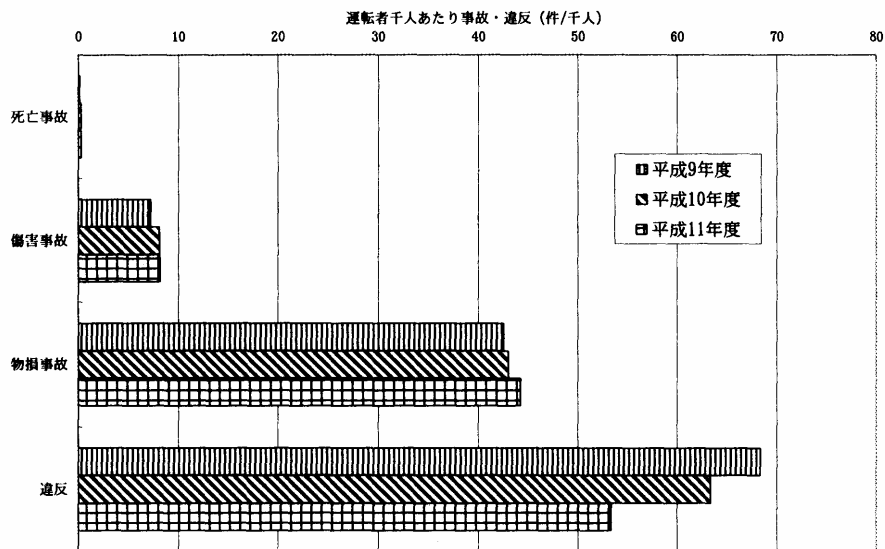


図2-14-4-1 研修受講前後の運転者千人当たり事故・違反件数

1 事業所当たりおよび運転者千人当たりでみて、事故件数は微増であるが、違反件数は平成9年度に比べて平成11年度は減少している。運転者千人当たりで平成9年度から11年度の変化率をみると、事故合計（死亡、傷害、物損事故の合計）は50件/千人から53件/千人へと5.6%の増加に対して、違反は平成9年度の68件/千人から受講後の平成11年度には53件/千人と2割前後の減少をみせている。なお、講習受講事業所の事故合計は微増であるが、この間に一般事業所は38件/千人から41件/千人へと7.2%の増加をみせている。さらに我が国全体の事故件数は平成9年の780,399件から平成11年の850,363件へと9.0%の増加を見せており（「交通統計」財団法人交通事故総合分析センター発行より）、これらに比較して講習受講事業所の事故増加は低い水準にとどまっている。

第15章 安全運転管理者選任事業所調査のまとめ

無作為に選定した安全運転管理者選任事業所を対象とした調査の結果は以下のようになっている。まず、安全運転管理者の属性は、平均年齢52歳、安全運転管理者としての平均在任年数が7年、平均勤続年数が24年となる。役職は「課長、課長代理相当職」が4割弱で最も多く、「本部長、部長相当職」も3割弱みられる。安全運転管理者の業務に専任は3%程度とまれで、ほとんどが他の業務との兼務である。全体の業務の内何割位を安全運転管理者の業務に当てているかとの質問には「1割未満が安全運転管理者の業務である」とする安全運転管理者が6割を占めている。安全運転管理者の業務に対して手当が支給されている事業所は3%程度と少ない。

安全運転管理者の権限をみると、運転者教育計画の作成、優良運転者の表彰、推薦、車両の保管及び整備のための施設の新設改善、使用車両の決定などをあげる事業所が多く、運転者の昇格、運転者の採用、運転者の配置転換について権限を持っている事業所は少ない。安全運転管理者の権限は運転者に対する教育と表彰、車両管理に関わることに限定されており、運転者の人事権は持たない事業所が多い。

朝礼は、「時々実施している」を含めると5割強の事業所が実施している。終礼は2割強と実施率が低い。運転者の運転免許証確認は毎日が6%、時々が47%で半数強が実施している。運転者への注意事項の伝達は毎日が14%、時々が68%で8割以上が実施している。優良運転者の表彰制度があるのは27%である。日常点検は時々実施を含めると9割以上が実施している。

運転者の採用時には面接試験をしている事業所が8割前後、一般常識試験をしている事業所が5割である。事故・違反の前歴調査を実施している事業所は、運転専従者採用時で66%、運転兼務者採用時で34%である。

運転者に対して何らかの運転者教育を行っている事業所は5割前後である。運転者教育にかけている費用が「なし」は27%で、運転者教育に費用を支出している事業所の運転者1人あたり平均費用は、年間約3,000円である。

自動車安全運転センターが発行しているの運転経歴証明書を認知しているのは88%で認知している事業所のうち55%が利用経験を持つ。利用目的は社外での表彰を受けるため55%を占める。

車両運転の許可制度がないのは約半数で、半数が何らかの許可制度がある。許可制度の内容としては「免許取得後一定年数以上の者に対して許可」、「一定の勤続年数以上の者に

対して許可」が多い。

事故者に対する処分としては「厳重注意」が70%、「一定期間運転させない」が26%、「講習を受講させる」が21%である。安全運転のためのマニュアル類としては、「車両の点検整備やキーの保管等、車両管理に関する規定や規則」が最も整備率が高く69%に達する。そのほか「事故処理に関する規定や規則」は51%の事業所が整備している。安全運転のための台帳としては、「自動車運転記録(運転日報等)」が62%、「車両管理台帳」が60%、「日常点検記録簿」が42%の事業所で整備されている。

国家公安委員会が定めた「交通安全教育指針」の「内容までよく知っている」が3%、「おおむねの内容を知っている」が26%で、合わせて約3割の安全運転管理者が認知している。「交通安全教育指針」を知っている事業所に、それを読んで何らかの施策を取り入れたり改善したりしたかを質問した。その結果、認知している16%の事業所が何らかの施策を新たに取り入れ、38%の事業所が何らかの施策の改善を行っている。

運転者千人当たりの事故・違反の発生状況を見ると、3年間合計で死亡事故が0.12件/千人、傷害事故が21件/千人、物損事故が95件/千人、違反が113件/千人である。

安全運転管理者の運転者管理に関する基本的考え方と事故発生との関連をみると、運転者の自主性に任せた方がよいとする安全運転管理者の事業所の事故が多く、安全運転管理者が積極的に関与して安全運転管理施策を実行している事業所の事故が少ない。安全運転管理施策の実施状況との関連でみると、全社的安全運転組織の整備、車両及び施設の管理強化、許可制度の導入など安全運転管理施策を積極的に行っている事業所の事故が少ない。

安全運転中央研修所の講習を受講した事業所を対象にした調査結果では、「非常に良かった」が53%、「良かった」が44%で、合計97%とほぼ全受講生が良かったと評価している。教習項目別にみると、実際に車の運転操作を行いながらの研修である「実技」の項目の評価が特に高い。また、安全運転中央研修所の講習を受講した前後の事故・違反件数の変化をみると、事故件数はほとんど変化がみられないが、違反は受講前に比べて2割程度の減少をみせている。

第3部 優良安全運転管理者選任事業所における 安全運転のための活動

第1章 優良安全運転管理者選任事業所調査の方法

1-1 調査の目的

最近、事故・違反を大幅に減少させた安全運転管理者選任事業所を訪問して、事故・違反減少のきっかけや方法などについてインタビューし、アンケートでは把握できない具体的な事故・違反防止施策の実施状況を把握する。

1-2 調査対象

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。対象事業所は事故・違反が少ない優良事業所とし、下表の10事業所を訪問調査した（表3-1-2-1）。

表3-1-2-1 インタビュー調査対象事業所

対象事業所	所在地
株式会社テクセル	北海道札幌市
東京A社	東京都渋谷区
タカナシ乳業株式会社	神奈川県横浜市
広島建設工業株式会社	広島県広島市
東海ゴム工業株式会社	愛知県小牧市
因幡電機産業株式会社	大阪市西区
ヒノマル株式会社	熊本県熊本市
株式会社高橋建設	熊本県松橋町
三和研磨工業株式会社	京都府宇治市
オパス株式会社	沖縄県宜野湾市

1-3 調査項目

インタビュー項目は、次のようなものである。

- ① 事業所概要と使用車両（業種、業務内容、従業員規模、使用車両の車種・台数、車利用の内容、安全運転管理者の属性など）

- ② 事故・違反の発生状況（最近５年間程度の事故・違反発生件数、過去の事故・違反多発時の状況など）
- ③ 安全運転管理の実施状況（現在交通事故防止策として実施している活動内容、開始時期、開始からの変化の有無と内容など）
- ④ 朝礼、終礼などの実施状況と内容
- ⑤ 特に力を入れている安全運転管理施策
- ⑥ 安全運転管理のための費用
- ⑦ 今後の安全運転管理のための課題（今後実施あるいは力を入れたい安全運転管理内容など）
- ⑧ その他

１－４ 調査方法と実施期間

２～３名で訪問し、安全運転管理者に聞き取り調査を行った。調査期間は平成12年10月～同年12月である。

第2章 各優良安全運転管理者選任事業所の安全運転活動

2-1 株式会社テクセル（本社および札幌支社）

訪問対象：安全・教育グループリーダー 谷内 勲 氏

安全・教育グループ課長 田村 豊 氏

所在地：北海道札幌市

訪問日：平成12年9月29日（金曜日）

（1）事業所概要と使用車両

株式会社テクセルは、北海道地域で、配電設備、送電・発変電設備、屋内電気設備、空調・衛生設備などの工事を手がけるエンジニアリング会社である。北海道全域に支店があるが、ここで調査対象としたのは本社および札幌支社である。ただし、項目によっては、全社の状況について述べている（全社の状況の場合は、その旨の注書きをする）。

自動車の保有台数は、全社444台、本社および札幌支社で144台である（平成12年8月現在）。保有車両として多いのはライトバン（全社保有の約4分の1）であるが、高所作業車や穴掘建柱車（電柱を建てるための工事用車両）などの電気工事用の特殊車も多い。一般の乗用車（軽乗用車を含む）は、全社保有車両の15%程度で、比較的少ない。

自動車利用は、工事現場までの工事用車両の移動、工事用資材の運搬などが中心である。

運転専門の従業員は居らず、全員、運転以外の業務を主たる業務としている。運転者は、本社および札幌支社で206人、平均年齢は38歳である。

（2）事故・違反の発生状況

平成7年度から同11年度までの全社の事故件数は、表3-2-1-1の通りである。この事故件数には、物損事故が含まれている。事故の内、ほとんどが物損事故で、人身事故は、平成9～11年度に、それぞれ3件、それ以前に1件である。また、人身事故のほとんどは軽傷である。

表3-2-1-1 平成7～11年度の事故件数（物損事故を含む）

	平成7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
事故件数	20	13	20	15	14

今年度は、さらに事故件数が減少する見通しであり、全体の傾向としては、平成7、9年度の20件から、最近の14～15件へと減少傾向にあると見ている。今年度の事故件数は、さらに減少するものと予測している。

当社では、中堅の40歳代の従業員が事故を起こすことが多い。事故の形態としては、バック時、右折時の直進車との事故、追突が多い。バック時の事故は、利用している車に特殊車が多く、後ろが見にくいことが原因の1つと考えられる。右折と追突は、「うっかり」、「ぼんやり運転」が原因となっていることが多い。また、北海道という地理的条件からか、12月から1月にかけての冬季に事故が多い。特に、雪の降り始めの時期に事故が多い。このほか、8月の夏期も比較的事故が多かったが、ここ2年ほど、8月の事故は減っている。

当社では、違反については把握していない。

（3）安全運転管理の実施状況

当社では、安全運転管理を安全・教育グループで行っている。この部門は、労働災害の防止活動全体を担当する部門で、社長直属の部門となっており、その権限は大きい。また、この部門には、交通事故防止を専門とする担当者が選任されており、交通事故の防止活動を行っている。この交通事故防止を専門とする担当者は、元警察官であり、交通事故の原因分析について豊富な経験を持っている。

株式会社テクセルでの安全運転施策は多岐に渡るが、主なものは、次のような施策や活動である。

- 朝礼での安全指示
- 運転者教育制度
- 優良運転者の表彰制度
- 各種安全運転運動等への参加
- 機関誌などを利用した広報・通報活動
- 事故原因の把握とそれに基づく事故再発防止活動
- マイカー通勤の許可制度

このうち朝礼と運転者教育制度については後述するとし、それ以外の安全運転管理施策の内容は以下の通りである。

① 優良運転者の表彰制度

5年以上の期間、無事故・無違反で、安全運転に関する各種活動に積極的に参加した運

転者を表彰する制度である。対象の運転者は表彰を受けると共に記念品が贈られる。表彰は、5年間、10年間無事故者で、その後は1年後毎に表彰される。記念品は5年で1万円相当、10年で2万円相当である。なお表彰に際しては、自動車安全運転センターが発行している無事故・無違反証明を活用している。

② 各種安全運転運動等への参加

国や北海道が実施する交通安全運動（5期50日）に呼応して全社的に各種行事を実施している。当社従業員および協力会社従業員の交通安全意識の改革を図るため、年に5回の安全運動を行っており、春が4/6～4/15、初夏が6/1～6/15、夏が7/10～7/19、秋が9/21～9/30、冬が12/1～12/10である。

このほか、セーフティラリーに参加している。これは、5人で1チームを作り、122日間のチームメンバー全員の無事故・無違反を競うものである（平成12年は、北海道地区で事故が多発したため153日間に延長されている）。株式会社テクセルでは、役員を除く全免許保有社員が参加している。

③ 通達や機関誌などを利用した広報

交通安全運動期間や事故発生時などに社内に通達（社長通達）を出している。事故に関しては、その経緯と原因、対策などを指示し、同様の事故再発の防止につとめている。また、当社の社内報の「テクセル」という機関誌に、道路交通法の改正などを紹介している。たとえば、運転時の携帯電話の使用禁止、チャイルドシートの義務化などの時にどのような改正があったかを社内報で紹介している。

④ 事故原因の把握とそれに基づく事故再発防止活動

当社の事故防止の根幹となっている対策である。事故が発生した場合、運転者本人、運転者の直属の上司、運転者の所属部門の安全担当、安全・教育グループのメンバーが事故現場を訪れ、どのような経緯で事故が発生したか、詳細に経緯を調査把握している。その結果を事故調査委員会（交通事故に限らず労働災害の調査担当している常設委員会）で分析し、事故原因から得た対策をたて、運転者や関係者などを指導することにより、同様の事故の再発を防止している。軽微な物損事故も原因分析の対象としており、事故の大小は問わずに徹底した原因と防止策の検討を行っている。

⑤ マイカー通勤の許可制度

マイカー通勤は許可制であるが、ほとんどの場合、申請すれば認められる。ただし、月に1回程度の頻度で駐車場入り口でのシートベルトの着用調査を実施しており、シートベ

ルトをしていないと1週間程度の駐車場の利用禁止処分となる。当社では社員の8～9割は自動車通勤である。

（4）朝礼、終礼などの実施状況と内容

本社の場合、全員参加の全体朝礼は、週に1回で、それ以外は部門毎、グループ毎の朝礼となっている。朝礼は、通常の業務連絡が主目的であるが、全体朝礼では、安全三則、安全運転三則を全員で唱和している。その内容は、次のとおりである。

安全三則

1. みんなで注意とゆとりの集中作業
1. 装備と手順をつくして安全作業
1. 確認に始まり確認で終わる完全作業

安全運転三則

1. 私は適正な車間距離を保ちます
1. 私は常に歩行者に注意します
1. 私はゆっくり運転します

部門毎あるいはグループ毎の朝礼では、特に安全運転についての活動を行っているわけではないが、なるべく運転上の注意事項を伝達するようにしている。たとえば、雨や雪の日であれば「路面が滑りやすいので運転に注意しましょう」など、運転上の注意事項を伝達している。

（5）安全運転教育の実施状況と内容

次のような内容の運転者教育を実施している。

① 新入社員対象の運転教育

新入社員を対象に3日間の労働災害防止教育が行われる。その中の1日を運転についての教育に当てている。また、入社6カ月目にはフォロー研修が3日間行われ、そのうち3時間程度の安全運転のための講話がある。

② 安全指導員研修

当社では、安全運転管理者（法定）の下に副安全運転管理者（法定）と安全運転指導員（会社規定）を選任している。安全運転指導員に選任されるのは、40歳代後半から50歳代前半の課長代理クラスの社員である。その指導者を対象とした研修を第3四半期に実施している。安全指導員のうち、年に4人程度を自動車安全運転センター安全運転中央研修所で研修を受けさせている。

③ 冬季安全運転講習会

教習所のコースを使って冬道での安全運転を学ぶ研修があり、これに年に15人程度を参加させている。

④ 安全講話

初夏、夏、冬場に向かう時期、融雪期前の季節の変わり目に、安全運転のための講話等を行っている。対象者は、全社員で、その他に協力会社の社員も参加している。講師は、警察署に要請、担当官の派遣で実施している。

この他に、各支社主催の安全研修会を実施しており、ここでも安全講話が行われる。

⑤ 同乗運転指導

札幌支社では業務上困難であるが、支社によっては同乗指導を行っている。安全運転指導員が運転者の車に同乗して指導を行うものである。

（6）安全運転管理の費用

平成7年度から11年度にかけての交通安全対策関連の費用推移は、表3-2-1-2の通りである。

表3-2-1-2 交通安全対策費用（単位：千円）

	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	備考
セーフティラリー	1,000	454	457	218	432	11年度より技能職も参加
表彰関係	210	230	399	644	380	9年度に表彰金額改定
講習など	30	20	20	1,073	836	10年度より中央研修所派遣開始
SDカード	1,175	220	225	230	20	
その他	485	90	30	20	30	ビデオ、図書など
合計	2,900	1,014	1,131	2,185	1,698	

年度によって多少の変動があるが、平成11年度で約170万円である。平成7年度の交通安全対策費用が多いが、この年は全社員を対象に運転適性検査を行い、テクセルノーマス・セーフティラリー200日運動を実施したためである

（７）特に力を入れている安全運転管理施策

かつての当社では、事故を起こした運転者自身の責任が明確でなかったと思われる。

「工作中的事故は会社が処理してくれるから」といった考えが運転者にあったのではないかとと思われる。それを、事故の責任と原因、防止策を明らかにするように改革し、同じような事故を２度と起こさないように「一事故一対策」制度を作り、実施してきた。

当社では、これまでも安全運転教育に熱心に取り組んできたが、発生した事故と同類の事故再発防止を徹底することで、より一層の事故防止に役立つと考えている。

（８）今後の安全運転管理のための課題

現在の交通事故防止を専門とする担当者が就任して日が浅いこともあり、上記の事故原因と防止策を明らかにする活動の効果を見極め、今後も、現在の活動を通じて、一層の事故防止効果をあげていきたい。

2-2 東京A社（国内の全社対象）

訪問対象：総務部

所在地：東京都渋谷区

訪問日：平成12年10月23日（月曜日）

（1）事業所概要と使用車両

東京A社は、各種医療機器の製造販売を行う企業である。従業員数は4,000人を超える。本社は東京都渋谷区で、このほか神奈川県に湘南本社と研究開発センター、全国4カ所に工場、38カ所に支店がある（以上、国内の事業所のみ）。

使用車両は約960台程度で、うち、営業用車が約880台、工場・研究開発部門の業務用車が約70台、役員用車が約10台である。

営業用車のうち、2000ccクラスの乗用車を来客の送迎などにも使用する支店長車として、各支店に1台が配置されている。それ以外は、営業で通常使用する車で、ワゴンタイプが半分弱、セダンタイプが半分強の構成であり、1500ccクラスの車が大半を占めている。営業用車のうち、営業で使用する車は、基本的に1人1台となっており、担当者が使用する車は固定されている。

工場・研究開発部門で使用している業務用車は、社員が必要に応じて申請し、使用するようになり、不特定の社員が運転する。

自動車の使用は、営業での使用が中心である。MR（医療情報担当者：Medical Representative）が使用する他、医療用機器のサンプル等を積載して訪問先に持参するなどの使用形態が中心である。

安全運転管理者は、本社は総務部部長クラスが担当することになっており、総務部部長クラスが代われば安全運転管理者も代わることになる。本社の安全運転管理者が全社の安全運転管理を担当している。各支店では支店長が、研究開発部門および工場などは総務担当課長が安全運転管理者となっている。

（2）事故・違反の発生状況

当社全体の事故の発生状況は、表3-2-2-1の通りである。ここで、「有責事故」とは、多少とも当社の社員側に責任があるもので、わずかでも車が動いている状態で事故にあった

場合は、有責事故となる。被害事故は、まったく当社の社員側に責任がないもので、駐車中の当て逃げ被害、飛び石による被害などがこれに該当する。

表 3-2-2-1 事故件数推移

		有責	被害	合計	備考
実数	1998年度	157	149	306	
	1999年度	143	151	294	
	2000年度	59	57	116	4月から9月末までの6カ月間
比率	1998年度	51.3	48.7	100.0	
	1999年度	48.6	51.4	100.0	
	2000年度	50.9	49.1	100.0	4月から9月末までの6カ月間

1998年度以降の有責事故の推移は、1998年が157件、1999年が143件と微減し、2000年は4月から9月までの6カ月は59件で、このまま年間数に拡大すると120件程度となり、減少の見込みである。

当社では、違反については「事故報告書」と共通の「違反報告書」で発生都度、報告をさせているが、件数が少ないため特に集計は行っていない。

(3) 安全運転管理の実施状況

当社では、次のような安全運転管理を実施している。

- 事故報告書による発生事故の分析
- 事故による損失の明確化
- 事故発生事業所へのペナルティ制度
- 安全運転キャンペーンへの参加

これらの安全運転管理施策の内容は以下の通りである。

①事故報告書による発生事故の分析

営業車については、2年ほど前に事故報告書の制度を見直し、事故が発生すると、事故状況の説明、今後の対策などを記載した事故報告書を作成することが義務づけられている。

さらに、人身事故で被害者が入院するか車が全損するような重大事故の場合は、当人を本社に呼び、事故の経緯を詳細に確認し、今後の安全運転を喚起している。事故を起こした運転者は、各支店に戻った後、顛末書として反省文の提出が義務づけられており、これが以後の事故防止に役立っている。事故者には、営業グループの管理部長以下、4～5名が面接し、会社の事故状況・事故による社会的信頼の喪失・個人のライフプランへの影響等、約2時間にわたり安全運転の重要性を徹底理解させている。

また、事故報告書はデータベース化し、各種の分析を行っている。たとえば、月別、曜

日別、時間別、入社年別、年齢別、事故種類別などに事故を分析している。その結果では、若手社員の自損事故が多いことが分かってきている。

事故の発生件数は、使用台数の違いにより、営業車で発生することが多い。工場や本社の車での事故発生は少ないが、発生件数に比べ重大事故が多い傾向が見られる。

② 事故による損失の明確化

これまで、事故に伴う各種経済的損失の負担をなるべく軽減し、自動車保険の特約などでカバーするような制度が取られていたが、現在は逆に、保険の内容を見直し、事故が発生した支店の負担率を上げ、発生費用も明確化し、公開している。たとえば、物損事故の保険の免責部分（以前は5万円（事故相手が車両の場合は0円）、現在は一律15万円）は、事故が発生した支店の負担となる。また、上記のように重大事故を起こすと本社へ出向かなければならないが、その交通費も事故を起こした運転者が所属する支店の負担となる。

本来、事故ゼロが当然であり、支店では事故を起こしたことで生じる費用を予算計上しておらず、その分、利益の減少となる。これは、各種の支店評価でマイナスとなる。

③ 事故発生事業所へのペナルティ制度

当社では、支店評価にポイント制度があり、売り上げや利益目標達成でポイントを付加するなど、ポイントの積み上げと減点で、支店を評価する制度である。交通事故の発生もポイントの対象で、交通事故が発生するとポイントが減点となり、交通事故が数回発生すると大きなポイント減となる。これが、支店で積極的に事故防止に取り組む、きっかけとなっている。

④ 安全運転キャンペーンへの参加

工場・本社地区では、5人1組で無事故・無違反に取り組む運動に参加している（チャレンジ2000）。これは、10月から12月の3ヶ月間、5人全員が無事故・無違反であれば記念品を贈られるという運動である。無事故・無違反は安全運転センターが発行するSDカード・運転記録証明で確認することになっている。

参加者全員のプライベートを含めた事故・違反歴が明らかになるため、プライバシーの問題があり、強制的に参加はさせていないが、工場地区では社員のほとんどが参加している。支店でも地域キャンペーンに参加している所がある。

また、支店では、各個人了解のもと、毎年運転記録証明を入手し、安全運転啓蒙に活用している。

⑤ 飲酒運転に対して厳罰で対応

当社では、「プライベートでの飲酒運転者も、就業規則に照らし解雇の適用もあり得る。」旨の通達がでており、これも飲酒運転防止に効果をあげていると思われる。

なお、営業グループでは無事故・無違反は当然のことであるとの考えから、優良運転者に対する表彰制度を特に設けてはいない。また、97年から98年にかけて、重大事故を起こした運転者を本田のレインボースクールに入学させて再教育を行う制度を設けていたが、現在は実施していない。

（４）朝礼、終礼などの実施状況と内容

通常の業務連絡を目的とする朝礼は行っている。朝礼の実施頻度は支店によって異なるが、週に1回の支店が多い。朝礼では、定常的に交通安全のための活動をしていることはないが、事故が発生した場合は、事故を起こした運転者に、経緯と反省点の話しをさせている支店が多い。

なお、終業時間が社員によって異なる等の理由のため、定期的な終礼は実施していない。

（５）安全運転教育の実施状況と内容

当社では、各事業所間での車両使用目的が違うため、各支店所の独自性を重視しており、全社共通の交通安全教育は特に行っていない。本社からは、各支店、工場に対して、警察署に依頼しての交通安全講話の実施、交通安全に関するビデオの公開などを奨励しており、各事業所で随時実施している。特に、重大事故が発生した事業所や、事故が多発している支店は、これらの活動に熱心に取り組んでいる所が多い。

（６）安全運転管理の費用

交通安全の費用として正確な金額は分からないが、社員1人あたり千円程度と思われる。そのほとんどが、安全運転キャンペーンへの参加費用で、その他に講話の際の講師謝礼、ビデオなどの購入あるいは借用費用がある。

（７）特に力を入れている安全運転管理施策

当社では、事故を起こした社員に対する事故報告制度を重視した事故再発防止が重要な

活動となっている。重大事故を起こした社員を本社に呼び出しての安全運転徹底は厳しく、これが事故再発防止に大きな効果をあげていると思われる。

（８）今後の安全運転管理のための課題

一般に、数字で示した方が理解しやすいため、事故防止に経済効果があることを強調して活動をしてきた。これから一層の効果をあげるためには一定の予算措置を得て、交通安全活動を進めていくことも必要と考えている。

現在「社内免許制度」の導入を検討している。無事故・無違反の年数に応じて社内免許をランク分けし、事故・違反を起こすとランクが下がるシステムである。さらに、事故・違反を繰り返すと、段階的に車両の使用に制限を加える制度を考えている。

また、事故を起こすと、その運転者が所属する支店のポイントが下がり、事故処理費用の発生により当該支店の利益が減少して社員の賞与査定などが下がる、といった支店に対するペナルティはあるが、運転者個人へのペナルティはない。

運転者本人にも修理に要する費用の一部を負担させる等のペナルティ制度は、些細な事故削減に効果が大きいと思われるが、就業規則に照らすと、実施導入には問題が多いと判断している。

２－３ タカナシ乳業株式会社、タカナシ販売株式会社

訪問対象：総務人事部車両センターマネジャー 佐藤 知 氏

所在地：神奈川県横浜市

訪問日：平成１２年１０月２５日（水曜日）

（１）事業所概要と使用車両

タカナシ乳業株式会社とタカナシ販売株式会社は、製造会社と販売会社の関係である。代表者は同じで、場所も神奈川県横浜市の同一場所である。両社は一体の企業体として活動しており、本訪問調査でも両社の状況を把握する。

当社は、牛乳を初めとしてチーズ、ヨーグルト、アイスクリームなどの乳製品を製造、販売する企業である。事業所は20カ所を超え、関東を中心に北海道、東北、関西に配置している。タカナシ乳業株式会社とタカナシ販売株式会社の２社を合計すると従業員数は1,000名を超える。

自動車利用はタカナシ販売株式会社が中心で、330台弱を使用している。うち約220台が2トン車、約30台がワンボックスの1トン車（冷蔵車）、約80台が乗用車である。2トン車、1トン車はスーパー、コンビニ、ホテル、レストラン、喫茶店などの顧客への製品配送に利用している。これらは、コース営業と呼び、納品の他、拡販活動、集金などを行っている。コース営業では、運転者別に使用する車が決まっている。乗用車は新規顧客の開発などの開発営業で使用している。

安全運転管理者は、各営業所の所長が就任している。工場では保有自動車台数が5台を超えないために安全運転管理者を選任していない。本社の総務人事部車両センターが全社の交通安全を推進している。

（２）事故・違反の発生状況

当社の事故件数の推移は、表3-2-3-1のとおりである。表の加害事故とは当社の社員の過失比率が50%以上のもの、被害事故とは当社の社員の過失比率が50%未満のものである。また、新入社員の事故件数も併記しているが、これは、当該年度の4月に入社した新入社員が起こした事故の件数である。当社では新入社員の事故が多いために、事故統計でも別項目として把握している。

1992年から1993年にかけては、合計100～124件と100件を超えていたが、その後は100件を下回るようになっている。

これまでは新入社員の事故が多かったため、これを減少させることに力を注いできた。新入社員の事故は、1992年に30件と全体の3割を占めていたが、その後は減少し、最近では10件強（全事故の10～15％程度）にとどまっている。

表 3-2-3-1 1992年度から1999年度にかけての事故件数推移

	加害事故	被害事故	合計件数	うち新入社員 の事故
1992年度	77	23	100	30
1993年度	93	31	124	24
1994年度	84	4	88	15
1995年度	71	10	81	7
1996年度	68	7	75	8
1997年度	52	27	79	9
1998年度	68	25	93	12
1999年度	61	22	83	13

最近発生した64件の事故原因を分析した結果、原因は以下の順番となっている。

- ① 後方不確認（25.0％）
- ② 側方不確認（17.2％）
- ③ 車幅感覚不足（15.6％）
- ④ 前方不確認（14.1％）
- ⑤ 転回時の不確認（6.3％）
- ⑥ 発進時の不確認（6.3％）
- ⑦ 上方不確認（6.3％）
- ⑧ 運転操作ミス（4.7％）
- ⑨ 右折不確認（3.1％）
- ⑩ 出合頭（1.6％）

発生曜日は、当社の荷動きが多い火曜日に多く、次いで木曜日、金曜日となっている。いずれも、荷が多い曜日で、配送が遅れて焦りが出たときに事故が多い。

違反については、駐車違反のみ報告義務を課している。その他は報告義務を課していないが、免許停止になると、どのような違反を犯して停止になったかを確認するようにしている。

（３）安全運転管理の実施状況

当社の主な安全運転活動は、次のようなものである。

- 運転者教育（安全運転教育）
- 朝礼、終礼を活用した安全運転指導
- 安全運転10力条の制定とその遵守指導
- 各種管理規定の整備
- 安全運転コンクールの実施
- 事故再発防止のための事例研修と事故者への直接指導事故者に対する罰則制度
- 無事故者に対する表彰制度
- ビデオ作成による安全運転指導
- 定期的な免許証の確認
- バックカメラの装備

朝礼と安全運転教育の実施状況については後述するとし、それ以外の安全運転管理施策の内容は以下の通りである。

①安全運転10力条の制定とその遵守指導

総務人事部車両センターに佐藤氏が就任してから、「安全運転10力条」を制定した。10力条は次のようなものである（報告書執筆時に、各項目を要約している）。

1. 駐車時にはサイドブレーキを十分に引き、ギアを入れ、カギをかける。
2. 走行速度は、制限速度を遵守し、道路状況に合わせた走行を行う。
3. 車間距離は十分に空け、停車時には前車の手前に路面が見える位置で停止する。
4. 発進の際には、前車が動いたのを確認してから発進する。
5. バックの際には、後方を自分の目で確認してから行う。
6. カーブ走行では減速（制限速度以下）してから入る。
7. 信号のない交差点では、必ず徐行速度で入り、安全確認してから次の行動に移る。
8. 信号のある交差点には必ず減速して進入する。
9. 右折の場合は、30m前で合図を出し、対向車が通り過ぎてから右折する。
10. 左折の場合は、30m前で合図を出し、交差点に近づく手前から歩行者や二輪車などを確認する。また、左折する前にミラーで左後方を十分に安全確認する。

この10力条は、総務人事部車両センターの佐藤氏の経験と、これまでの事故分析の結果から定めたものである。10力条は各運転者に配布すると共に、後述する同乗指導の際のマニュアルにもなっている。また、各営業所の安全運転管理者にも配布しており、これに基づいて各営業所での同乗指導を実施するように依頼している。

② 各種管理規定の整備

佐藤氏が就任してから、各種管理規定の整備を進めてきた。基本は「安全運転管理規定」で、このほかに安全運転に関する「委員会及び会議について」、「運転者服務規程」、「マイカー通勤管理規定」、「マイカー通勤の事故発生時の対応について」、交通事故発生時の「罰則について」などを整備している。

③ 安全運転コンクールの実施

毎年4月、9月、12月の3回、安全運転コンクールを実施している。まず、6月頃に安全運転コンクール用の標語の募集を行う。この募集時に1年分の標語を選定し、優秀な標語を表彰している（賞状のほか5千円から1万円の賞金を付与している）。たとえば最近では「乗せています。ルールとマナーと思いやり」などの標語がある。ここで、選定された標語は、安全運転コンクールの期間、車に張り出すように指導している。

安全運転コンクールの期間は、標語を車内に張り出すほか、黄色いリボンを付けて、事故防止に努める。コンクール期間の上記活動の実践状況のほか、車内外の清掃状況なども含めて評価を行っている。このコンクール期間の得点のほか、年間の事故件数（事故率）の減少状況などを勘案して各営業所の評価を行う。評価結果の順位が高く、かつ、事故減少が顕著な事業所には最優秀賞（賞金10万円）を、優良事業所には優秀賞（賞金5万円、2～3事業所が該当）、努力賞（賞金3万円、約7事業所が該当）を贈っている。

④ 事故再発防止のための事例研修と事故者への直接指導

事故を起こした運転者は、事故報告書を提出することが義務づけられている。また、事故を起こした運転者が所属する営業所の班（4～5人程度のグループ）には、全員で事故原因と防止対策の分析を行うことが義務づけられている。分析結果は1週間以内に提出することになっているために、班のメンバーは終業時間後に数回の会議を開催するケースが多い。

報告書が提出された後に、本社総務人事部車両センターの佐藤氏が事故を起こした運転者に電話などで連絡をし、原因と今後の防止策などについて注意を行うようにしている。

事故を起こした運転者には、一時的に運転を禁止するような措置を行いたい、現状は運転者不足であり、そこまでの罰則を科すには至っていない。ただし、事故を繰り返す運転者は、他の部署に異動することがある。これまでに、事故多発を理由に4～5人程度の異動例がある。

事故を起こす運転者には特徴がみられ、人の言うことを聞かないタイプ、自分は運転がうまいと思っている運転者に事故が多い。

⑤ 事故者に対する罰則制度

事故内容によってポイントを定めており、ポイントが10点で3千円、20点以上で6千円が給与から天引きされる。

ポイントは、車両加害事故発生者が5点、損害額10万円につき1点、修理期間が15日以上を要した事故で5点などと定められており、このほかに事故原因によるポイントがある。原因別のポイントの例は、以下の通りである。

原因	ポイント
駐車時のサイドブレーキおよびカギを怠ったために発生した事故	15
制限速度を無視したための事故（20km超）	10
制限速度を無視したための事故（10km超）	5
十分な車間距離をとらなかったための事故	5
発進時の不注意による事故	5
バック時の注意を怠ったための事故	5

このほか、公私に関わらず行政処分を受け、運転免許停止処分が30日以上となった場合は、20点のポイントが課される。

⑥ 無事故者に対する表彰制度

業務で自動車を運転している営業職の職員（管理職を除く）で、一定期間、無事故の運転者を表彰している。金賞は3年間、銀賞は2年間、銅賞は1年間の無事故者で、それぞれ、5千円、3千円、テレホンカードが贈られる。このほか、他の運転者の模範となるような優良ドライバーを表彰する制度がある。

⑦ビデオ作成による安全運転指導

事故防止だけを目的としたものではないが、「コース営業の一日」と題するビデオを作成し、その中で安全運転の必要性、安全のための運転技術などを紹介している。

⑧ 免許証の確認

月に1回は、運転免許証の確認を行っている。この他に、不定期に免許証の確認を行っており、大きな違反などの発見に役立っている。

⑨ バックカメラの装備

当社の車にはバック時用のカメラを装備しており、後退時の安全確認に役立てている。

(4) 朝礼、終礼などの実施状況と内容

営業所では朝礼、終礼を実施している。朝礼では、安全運転10力条のうち1つを唱和している。また、リーダーからその日の運転についての注意を行うように指導しており、たとえば、雨の日であれば「路面が滑り易いので注意するように」などの指導を行っている。終礼では、事故を起こした運転者に話しをさせており、原因を具体的に話させ、同様の事故が再発するのを防止している。

(5) 安全運転教育の実施状況と内容

当社では、次のような運転者教育を取り入れている。

① 新入社員対象の運転教育

新入社員には、1カ月間の研修がある。この間に自動車安全運転センター安全運転中央研修所で、5日間の青少年安全運転課程に参加させている。この際、先輩社員とペアで研修を受けさせるようにしており、新入社員教育と同時に先輩社員の運転教育も実施するようにしている。

研修期間を修了すると、各営業所に配属されて、前任者、業務リーダー、営業所長の3人が、各4日間の添乗指導を行う。添乗指導では業務の進め方と共に、安全のための運転を指導している。

入社半年後には、本社総務人事部車両センターの佐藤氏が、新入社員が配属されている営業所を訪問し、1人に1日の添乗指導を行う。この時には、業務についても指導するが、

主目的は安全運転指導である。

② 中途入社社員対象の運転教育

中途入社の社員の場合は、本社で4日間の研修を行う。そのうち、3日間を運転指導に当てている。社内では、牛乳の配送箱を利用したコースを作成して指導し、一般道では30分コース、90分コース、バイパス走行などを定めて指導している。それぞれのコースは、指導者が注意点などを指摘しながら見本走行し、その後に各中途入社社員に運転させ、指導している。

また、おおむね入社半年後に、本社総務人事部車両センターの佐藤氏が配属先を訪れ、同乗指導を行っている。

自動車安全運転センター安全運転中央研修所での研修は、秋に実施しており、2日間の課程を利用している。

③ 自動車安全運転センター安全運転中央研修所を活用した教育

上記のように、新入社員、中途入社社員を自動車安全運転センター安全運転中央研修所に入所させて、安全運転教育を行っている。新入社員は、先輩社員とペアにして中央研修所に送っており、中堅社員の再教育も実施している。この他、事故を起こした運転者も2日間の研修を受けさせるようにしている。また、各営業所の安全運転管理者（各営業所の所長が就任している）も安全運転管理者課程を受講させている。

④ 保険会社に依頼しての運転者教育

保険会社に依頼して、運転者の特性診断を実施している。この他、保険会社に依頼して、事故事例に基づく2時間弱程度の安全運転講話を実施している。

（6）安全運転管理の費用

明確に把握しているわけではないが、おおむね以下の年間費用であろう。

各種表彰制度に関わる費用	約150万円
安全運転中央研修所での研修費用	約500万円
その他、コンクールなどの費用	約40万円

上記の総額で、700万円弱になるが、事故防止に力を入れるようになってから任意保険が20%割引となった。この効果が500万円程度であり、交通安全に費用がかかったとの

認識はない。安全運転活動で軽減された費用効果は、次の安全運転活動の費用に充てると
というのが基本的な考え方である。

(7) 特に力を入れている安全運転管理施策

運転者教育に力を入れており、今後もこの活動を継続していきたい。

(8) 今後の安全運転管理のための課題

今後は事故を起こした運転者の再教育に力を入れていきたい。この事故者教育には、同乗指導が効果的であるが、同乗指導ができる人材は本社総務人事部車両センターの佐藤氏のみで、人材不足である。

そこで、同乗指導ができる人材を増やしていくことが課題である。目標は、全営業所の安全運転管理者（所長）が、同乗指導を実施できるようになることである。

2-4 広島建設工業株式会社（国内の全社対象）

（注：平成13年1月1日より新会社「株式会社ソルコム」に変更）

訪問対象：安全品質管理本部ゼロ災運動推進本部長付統括部長 大小田 要二 氏

所在地：広島県広島市

訪問日：平成12年11月10日（金曜日）

（1）事業所概要と使用車両

当社は、NTTの関連会社として事業を行っており、電気通信工事を中心とした建設会社である。建設工事のほか、OA機器の販売、システム開発などの事業を行っているが、NTT関連の電気通信関連工事のウェイトが高い。

支店は中国地方を中心に6カ所、営業所は中国地方を中心に14カ所設置しており、この他OAセンターが9カ所ある。このうち使用車両台数が少ない1営業所を除いて、すべての事業所で安全運転管理者を選任している。安全運転管理者に就任しているのは、各支店では労働災害全般の防止を職務とする安全管理室長、営業所では所長あるいは労働災害全般の防止を担当する安全専任者があたっている。

当社の設立は昭和22年4月と古く、総従業員数は約1,200名、東京証券取引所の市場2部に上場している。

現在、使用している自動車は全社で675台であり、その内訳は表3-2-4-1の通りである。このうち、本社系で67台（全社使用台数の9.9%）を使用している。

表3-2-4-1 使用している自動車の車種別一全社)

車 種		台数	構成比
乗用車系	乗用車	35	5.2
	普通ライトバン	141	20.9
	軽四輪乗用ライトバン	282	41.8
	BOXキャブバン	32	4.7
	小 計	490	72.6
トラック系	軽四輪トラック	8	1.2
	Wキャビントラック	7	1.0
	トラック (1.5t)	1	0.1
	トラック (2.0t)	7	1.0
	トラック (4.0t)	1	0.1
	小 計	24	3.6
クレーン系	小 計	22	3.3
作業車系	高所作業車	124	18.4
	穴掘建柱車	2	0.3
	ケーブル牽引車	5	0.7
	ケーブル繰出車	3	0.4
	その他	5	0.7
	小 計	139	20.6
合 計		675	100.0

使用車種のうち、72.6%が乗用車で、中でも軽四輪ライトバンが282台（全社使用台数の41.8%）と多い。トラック系は24台（全社使用台数の3.6%）、クレーン系は22台（同3.3%）、作業車系が139台（同20.6%）である。

平成6年頃には使用台数が840～850台と多かったが、高所作業車（バケット車）を協力会社に委譲し、当社の保有台数は減少している。

自動車のうちクレーン車や作業車系は工事作業に使用しているが、その他の車は工事現場への資材の運搬、人の輸送などでの目的で使用していることが多い。実際の工事業務は協力会社に委託しているケースが多いため、当社では工事管理や安全パトロールでの使用が多い。

（2）事故・違反の発生状況

平成7年から現在までの事故の発生状況を表3-2-4-2～3に示す。ここで、事故として計上しているのは、物損事故を含み、通勤中の事故も含む。業務中の事故と通勤中の事故の比率は、おおむね8対2で、業務中の事故が多い。物損事故と人身事故の比率は6対4で物損事故が多い。

表のもらい事故とは、当社社員の過失割合が10%未満で、当社従業員側にほとんど過失のない事故である。表中、「100人当たり」とあるのは、各所属別のもらい事故を除く事故件数（平成7年から12年の累計）を当該所属の社員数で除した値である。現在では、従業員のほとんどが免許を保有しており、このような指標で事故の多寡を評価できると考えている。全社の100人当たり事故件数は、6年間の累計で3.2件となっており、年間では、0.5件程度である。この値は200人に1件程度の事故で、統計でみる中国地方の事故件数の20人に1件と比べても、10分の1と極めて低い水準であると考えられる。

100人当たりを年齢別にみると、24歳以下の若い層が10.7件と多く、次いで50歳以上が6.0件と多い。このように若年層と高年齢層の事故率が高いのが特徴である。若い層は、高所作業車を乗用車感覚で運転し、事故を起こすケースが多い。

全体の事故件数の推移をみると、平成7年の20件から最近は、10件以下と減少の傾向を示している。

違反については申告制度としているが、申告していないケースも考えられ、正確な件数が把握できているとは思えない。現状で把握されている違反件数は、表3-2-4-4の通りである。

表 3-2-4-2 所属別事故件数の推移

		平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	累計	100人 当たり
広島支店	総計	5	2	1			1	9	4.0
	内もらい事故	(2)						(2)	
岡山支店	総計	4	1		3	2		10	5.3
	内もらい事故	(1)			(1)			(2)	
山口支店	総計	3				1	1	5	2.4
	内もらい事故					(1)		(1)	
松江支店	総計	1	1			1	1	4	1.8
	内もらい事故	(1)				(1)		(2)	
福山支店	総計				1	1		2	1.7
	内もらい事故							(0)	
鳥取支店	総計	1						1	0.0
	内もらい事故	(1)						(1)	
本社	総計	6	3	1	3	5	3	21	3.5
	内もらい事故	(2)			(2)	(1)	(1)	(6)	
合計	総計	20	7	2	7	10	6	52	3.2
	内もらい事故	(7)			(3)	(3)	(1)	(14)	

注1：総計は「もらい事故」を含む件数である。

注2：「100人当たり」とは、もらい事故を除く事故件数を社員数で除した値である。

表 3-2-4-3 年齢別事故件数の推移

		平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	累計	100人 当たり
24歳以下	総計	3	3	1	1	1	1	9	10.7
	内もらい事故	(2)						(0)	
25～29歳	総計	2	2	1	3	2	1	11	3.0
	内もらい事故	(1)			(2)	(1)		(4)	
30歳代	総計	1				1	1	3	0.8
	内もらい事故	(1)					(1)	(2)	
40歳代	総計	4			2	3		9	2.8
	内もらい事故	(1)			(1)	(1)		(3)	
50歳以上	総計	10	2	1	1	3	3	20	6.0
	内もらい事故	(4)				(1)		(5)	
合計	総計	20	7	2	7	10	6	52	3.2
	内もらい事故	(7)			(3)	(3)	(1)	(14)	

注1：総計は「もらい事故」を含む件数である。

注2：「100人当たり」とは、もらい事故を除く事故件数を社員数で除した値である。

表 3-2-4-4 年度別違反件数

平成9年	平成10年	平成11年
39	32	23

注：違反件数は無事故・無違反チャレンジラリー参加者について

運転経歴証明書により把握した数値である

(3) 安全運転管理の実施状況

当社では、交通事故も労働災害の一種と位置づけ、労働災害全般の防止を職務としている安全品質管理本部が交通事故防止に取り組んでいる。交通事故防止活動も労働災害防止活動の一環として行われるケースが多く、一般の労働災害防止活動と交通事故防止活動が

一体となっていることが多い。後述する朝礼と安全運転教育を除く主な交通安全関連の施策の実施状況は、以下の通りである。

① ゼロ災運動の中での交通安全活動の推進

昭和48年に中央労働災害防止協会が「ゼロ災運動」を提唱し、昭和50年に同協会主催の研究会が開催された。それに参加した当社の施設担当取締役が「ゼロ災運動」の導入を決意し、昭和51年4月に導入を決定、翌昭和51年1月10日電気通信工事業としては全国で初めてキック・オフした。

このゼロ災運動は、労働災害全般の防止を目的としたもので、交通事故防止のみを目的としたものではないが、この活動を通じて交通事故防止も狙っている。ゼロ災運動は、様々な活動を通じて事故防止を図るが、交通事故防止では、次のような対策を導入している。

- 交通K Y T（危険予知トレーニング）の導入
- 指さし呼称運転の実施
- ヒヤリ・ハット体験の安全運転への活用
- ゼロ災4 S（整理、整頓、清掃、整備）活動の安全運転4 Sへの活用

② 安全衛生委員会での交通事故防止策の検討

当社の安全衛生に関する最上位の委員会が「安全衛生委員会」である。この委員会において交通安全についても検討を行っている。また、毎月1回の会合では、交通事故の発生状況を確認し、状況に応じた交通事故防止策を検討している。

③ 安全確認日の設定

毎月、安全確認日を設定し、交通N-K Y（詳細は後述）などを実施している。その他、連休前には連休時の事故防止対策、梅雨時には降雨時の交通事故防止策を話し合うなど、時期に応じた交通安全対策を実施している。

④ N-K Yトレーニングの実施

ゼロ災運動の中での交通事故防止は、K Y（危険予知）トレーニング、さらにそれを改善したN-K Yトレーニングが重要なものとなっている。N-K Yトレーニングは、国立呉工業高等専門学校の長町三生校長の理論に基づくもので、これまでのK Yに比べて各人の失敗や気づいた点などを話し合っって危険に対する感受性を、より高めるように工夫されているのが特徴である。N-K Yは、危険場面を描いたイラストをもとに参加者がディスカッションを行い、そこに潜む危険や対応方法を議論するトレーニングである。

この交通N-K Yトレーニングは、毎週、使用するイラストを変えて実施しており、毎

日5分程度リーダーを変えて実施している。また、このトレーニングの延長としてヒヤリ・ハット・マップを作成し、情報の共有化と危険個所の把握に努めている。

⑤ 新・安全運転7則の設定と周知

平成6年以降に発生した当社の交通事故と最近の交通事故の傾向を分析して、平成11年10月に新・安全運転7則を作成し、社内報などを通じて周知徹底している。この新・安全運転7則とは、次のようなものである。

- 時間的な余裕をもって運転する。―出発を早めてゆとりのある運転―
- かもしれない運転に努める。―思いやり譲る心で防ぐ事故―
- 交通要点における早めの減速に努める。―誇るならスピードよりも安全を―
- 十分な車間距離をとって運転する。―安全にいつでも止まれる車間距離―
- 交差点での一時停止と安全確認を励行する。―交差点見る待つゆずる停止する―
- 運転中は考え事やボンヤリ運転をしない。―安全へ注意十分スピード八分―
- 運転中は携帯電話を使用しない。―命より大切ですかその電話―

⑥ 「トライ・ザ・セーフティーinひろしま」への参加

「トライ・ザ・セーフティーinひろしま」（トライ・ザ・セーフティーinひろしま実行委員会主催）とは、1チーム10人で、150日間無事故・無違反を競うものである。この間、チームメンバー全員が無事故・無違反を達成すると表彰状とテレホンカードが授与される。

当社は、この活動に平成9年から参加している。最初の年の参加者はわずかであったが、平成10年には全社員の73%、同11年には82%、同12年には93%（1,101名）が参加するに至っており、ペーパードライバーを除くほぼ全員が参加するようになった。参加費用は10人、1チームで1万円であるが、全額を会社が負担している

また、「トライ・ザ・セーフティーinひろしま」参加者に交付される無事故証明で20年以上にわたって無事故・無違反となっている社員に対しては、社長表彰を行っている。

⑦ 各種広報活動の実施

当社には隔月に発行される「kouen（広苑）」という広報誌があるが、この紙面で各種の交通事故防止キャンペーンを実施している。今年であれば、1月は「新・安全運転7則の周知」、3月は「チャイルドシートQ&A」、5月は「交差点の交通事故防止キャンペーン」などを広報している。

また、「安全ニュース」と題する安全全般に関する広報紙（A4番片面、300部作成）を、月に1回発行している。この中には交通安全関連の情報も盛り込むようにしている。この他、社内掲示用交通安全ポスターの作成、ヒヤリ・ハット事例の日めくりカレンダー作成など、各種の広報媒体を使用して交通安全を訴えている。また、全国交通安全運動へ参加しており、その中で期間中、ビラ配布などのほか、カーブミラーの清掃活動を実施している。

⑨ その他

運転適性検査の実施や、若年者に対する同乗指導などを行っている。また、当社では交通事故が年間3件以上と多発した部門に対しては、「交通事故多発警報」を発令し、当該部門長に注意を促すようにしている。この警報を受けた部門長は、事故防止のための計画を立案し、6カ月間の特別対策を推進する。多くの場合は、本社の安全管理部に交通事故防止のための研修などを依頼している。

（４）朝礼、終礼などの実施状況と内容

朝礼は、毎日、トップが参加して実施している。時間は10分から15分程度で、全員参加で行う。内容は、体操、朝の点呼、健康確認、安全祈願、交通安全標語の唱和、社員が交代で交通安全について話しをする「朝の一言」（時間は3～5分程度）、車両の日常点検となっている。

（５）安全運転教育の実施状況と内容

当社では、交通安全のために以下のような研修を実施している。

① 安全運転管理者研修会

毎年春と秋の2回、安全運転管理者および整備管理者を本社に集めて、交通事故の事例研究と運行前の日常点検方法、実車体験などの研修を行っている。

② 自動車学校へ委嘱しての安全運転教育

平成5～6年にかけて、普通車、二輪車の運転者を対象に、自動車学校へ派遣して安全運転教育を実施した。その後中断していたが、福山支店で事故があったのをきっかけに120人の社員を3年かけて派遣する計画を立案した。参加するのは半日コースで、1人当たり6,500円の費用をかけている。参加日は平日であり、業務を中断しての参加となる。内容は、次の3点である。

- シミュレータ体験学習（模擬運転装置）
- 教習コース内実技指導（緊急回避等）
- 危険予知グループ討議（事例研究）

また、ヤングドライバー対策として、新入社員に対し高所作業車（バケット車）の実車訓練を毎年実施するほか、広島市道路交通局主催の「交通安全ヤングドライバー講座」に25歳未満の若手社員を10名前後受講させている。

③ 交通安全講習会の実施

毎年1回、全社の安全運転管理者と一般社員を対象に交通安全講習会を開催している。内容は、講師を招聘しての講話と交通安全関連のビデオ上映である。概ね2時間程度の時間で、今年は72名が参加した。

④ 安全運転管理者を対象とした講習・研修の実施

安全運転管理者を対象とした法定講習へ参加することは当然のことであるが、その他に安全運転管理者研修会等を利用して、運転免許センターなどの施設見学会を実施している。

（6）安全運転管理の費用

平成12年1月から11月までの安全運転管理に関する費用は、下表の通りである。今年度の11カ月間弱の期間であるが、合計金額では、約256万円となっている。

表3-2-4-5 安全運転管理に関する費用（平成12年1月～11月）

項目	費用
無事故・無違反チャレンジラリー参加費用	1,500,000
指定自動車教習所での体験研修	250,000
新入社員研修（実車訓練等）	120,000
安全運転管理者研修（施設見学等）	90,000
交通安全管理協議会等の会費	124,000
安全運転管理者法定講習	164,000
SDカード20年以上の優良者表彰	107,000
広報資料（図書、ビデオ等）	84,500
その他	117,000
合計	2,556,500

（7）特に力を入れている安全運転管理施策

当社で、特に力を入れ、安全効果をあげている施策は、「トライ・ザ・セーフティーinひろしま」への参加であろう。先記のように全社員の93%が参加するようになっており、全社的な交通安全運動として定着してきている。また、N-KYの導入も効果をあげている運動である。

(8) 今後の安全運転管理のための課題

次のような点が当面の目標、要望などである。

① 「トライ・ザ・セーフティーinひろしま」への全員参加

上記のように、ペーパードライバーを除く、ほぼ、全員参加を達成しているが、さらに、完全全員参加を実現し、3年間でSDカード全員取得を目指したい。

② ヤングドライバー対策の強化

当社の交通事故も若い運転者に多く、教習所での再教育も若年運転者を中心に行っている。若年運転者の事故防止の効果をさらにあげるために、若者中心のグループによる自主的な活動ができるように動機づけ、その成果をゼロ災運動体験発表で公表させたい。

③ 女性ドライバーに対する指導体制の強化

女性運転者は、通勤での車使用が中心であり、これまで安全運転指導の対象になりにくかった。女性を中心とした交通安全組織をつくり、全員参加の交通安全を目指したい。

④ 交通事故を起こした運転者の再教育の徹底

交通事故を起こした運転者に指定自動車教習所での講習を義務づけ、再発防止に努めたい。また、安全運転管理者等指導担当者を指定し、6カ月から1年間、継続指導することを検討している。

2-5 東海ゴム工業株式会社

訪問対象：小牧製作所長 戸川 義昭 氏
安全衛生管理室長 秋吉 孝治 氏
安全衛生管理室 担当課長 佐野 征士 氏（安全運転管理者）
安全衛生管理部 小原田 守 氏（副安全運転管理者）
安全衛生管理室 主査 国平 敏正 氏

所在地：愛知県小牧市

訪問日：平成12年11月15日（水曜日）

（1）事業所概要と使用車両

東海ゴム工業株式会社は、防振ゴム、ホース、ベルト等工業用ゴム製品及び樹脂製品の製造・販売を事業とする会社で、国内の事業所は本社・小牧製作所、松阪製作所、岡山製作所、富士裾野製作所、東京支社、大阪支社、札幌支店、東北支店、名古屋支店、広島支店、福岡支店、の11カ所にある。今回の訪問調査では、主として本社・小牧製作所における安全運転管理活動について伺った。

使用車両は来客送迎用のバス3台、製品搬送用の小型貨物車20台、役員用乗用車4台、営業等の公務用乗用車24台、軽自動車4台の計51台である。

運転専従者は役員用乗用車の運転手5名で、その他は営業等の業務を主としている。全社の運転兼務者は1200名である。

（2）事故・違反の発生状況

平成9年から同12年10月末までの全社の事故・違反の件数は、表3-2-5-1の通りである。平成10年は、交通事故報告書の提出が義務づけられ、件数が前年より増加している。事故については、通勤・私用も含み、被害・自損も報告することになっている。違反については事故がらみと免許停止の場合以外は、報告が義務づけられていない。

表3-2-5-1 平成9年度～12年10月の事故の発生状況

	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年
死亡事故	0	2	0	0
傷害事故	16	26	15	7
物損事故	14	22	22	11
合計	30	50	37	18

平成11年の事故を発生経路別にみると出勤13件、業務中11件、私用7件、退勤6件となっている。形態別では被害21件、加害11件、自損5件である。

（３）安全運転管理の実施状況

当社では、安全運転管理を社内の安全衛生管理を総合的に担当している安全衛生管理室が行っている。安全運転管理施策は多岐にわたっているが、現在最も力を入れているのは、交通事故防止活動である。

平成10年に交通事故報告書の様式を改め、事故を起こした本人が記入し、所属長から安全運転管理者に提出することを義務づけた。この報告書は、公用と通勤の事故については、中央安全衛生委員長（役員）、労組委員長、人事部長、安全衛生管理部長に配布される。本人に対しては、報告書を持参した時に所属長が厳重な注意と指導を行うほか、就業規則に基づいて懲戒処分が行われる。重大な交通事故については、報告書にもとづいて「交通災害発生情報」（資料１）が作られ、朝礼時に全社員に配布される。また、「交通災害統計」として事故の形態別分析、原因分析を行い、対策を考察している。

交通事故防止活動の一環として、交通ヒヤリ・マップの作成が各部署の安全衛生委員会で行われている。これには「業務用」と「通勤用」があるが、「業務用」は取引先周辺の地図のヒヤリ・ハット体験をした場所に、注意事項を標語にしたラベル（ワンポイント・チェック）を貼り付けたものである。これは、ヒヤリ・ハット体験をした都度、書き加えられ、毎月の職場安全委員会で追加体験者が発表している。また年1回、全国安全衛生週間の準備月間中の土曜日（休日）に、見直しをしている。「通勤用」は全員が個人別に作成し、毎朝それを見てから出勤することになっている。

このほか、安全運転管理のため以下のような施策が実施されている。

① 社内運転許可制度

当社では、業務で車両を運転するには社内運転許可証を取得し、携行することが義務づけられている。社内運転許可証は、自動車運転免許証取得後6カ月以上経過し、会社が指定した適性検査（運転技能検査、運転適性検査）に合格した人に交付される。この適性検査の合格率は8割程度である。また、飲酒運転等悪質な違反により事故を起こしたときは、社内運転許可は停止または取り消される。

交通

災害

通勤交通災害発生情報

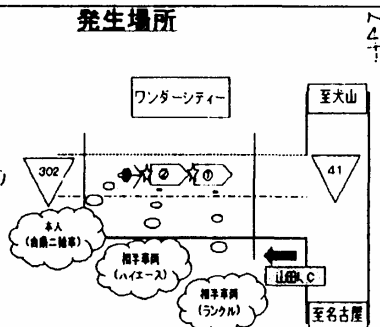
開発企画部
99.11.23

発生日時 '99年11月5日 7時 50分頃
 発生場所 名古屋市西区八幡町
 事故発生者 Tさん（20才） 社員
 所属部署 事業開発本部 開発企画部 第3掛
 事故損害 人身
 事故形態 加害
 負傷部位 右肩甲骨ひび、左膝挫創、むちうち（入院 約1ヶ月）

発生状況

会社へ遅れそうになったので、バイクを使用して通勤途上国道302号、片側二車線道路の左側を東に向かい走行中信号で停車中(山田に付近)の自家用車(ハイエース)に気付きブレーキをかけたがバランが崩れ横転(右側)した。この時バイクが飛ばされ、前方の自家用車(ハイエース)に追突その衝撃で自家用車がさらに前の車(ランクル)に追突(玉突状態)した。

発生場所



発生要因

- ①前方の停車中の車に気付くのが遅かった。
- ②あわてて急ブレーキをかけ、バランスを崩した(前方不注意)。
- ③余裕を持って出動をしなかった。
- ④スピードの出し過ぎ(60~80Km/h)。

反省

昨年、防振部内で起きたバイク死亡事故、7月事開本部内のバイク事故及び今年10月、防振実験部のバイク事故を踏まえ、交通安全視察覚悟教育(3回)、交通安全指導(ミーティング、研修会)等で指導を図ってきたが再度バイクによる休業事故が発生させたこと事は交通安全ルール、マナー等、指導の甘さと交通災害の怖さが、徹底されていなかったと深く反省し、今後交通安全意識の向上につとめ、二度と交通災害を生じさせない様、教育の充実と徹底を図る。

交通災害ゼロに向けて

- ① 交通事故報告の全体昼礼の実施(11/10)
- ② 通勤方法と経路の見直し、再申請(納期11/30)
- ③ 「通勤交通ヒヤリマップ」の再作成(納期11/30)
- ④ 交通安全「私の誓い」を朝礼で朗読(11/10より)
- ⑤ 掛全員「交通ヒヤリ・ハット」カードの記入(11/10より)
- ⑥ 交通安全研修会の開催(11/24)

★バイク運転者は無防備です。事故を起こすと
大ケガや死亡事故につながります！

★だろ^う運^転でなく「かもしれ^{ない}運^転」に
心^ぞけよう！

撲滅

運動

② 交通安全部会の設置

交通安全部会は中央安全衛生委員会の下部組織として、運転者の指導監督、教育訓練の方針、交通事故防止対策、運転道徳、防衛運転、交通事故の処理、運転者の適性検査、安全運転の広報、運転に関する表彰および懲戒、そのほか安全運転管理について必要な事項を取り扱っている。今年度は、部会が担当する活動として、シートベルト着用状況の点検

(毎月)、年3回連休前の交通安全啓蒙ビラ配布(資料2)、自主安全研修会の開催(6.8月)、協力メーカーを対象とする構内制限スピードと一旦停止の取り締まり(週1回)、駐車場所・時間帯の指導(毎月)等が実施されている。

資料2 交通安全啓蒙ビラ

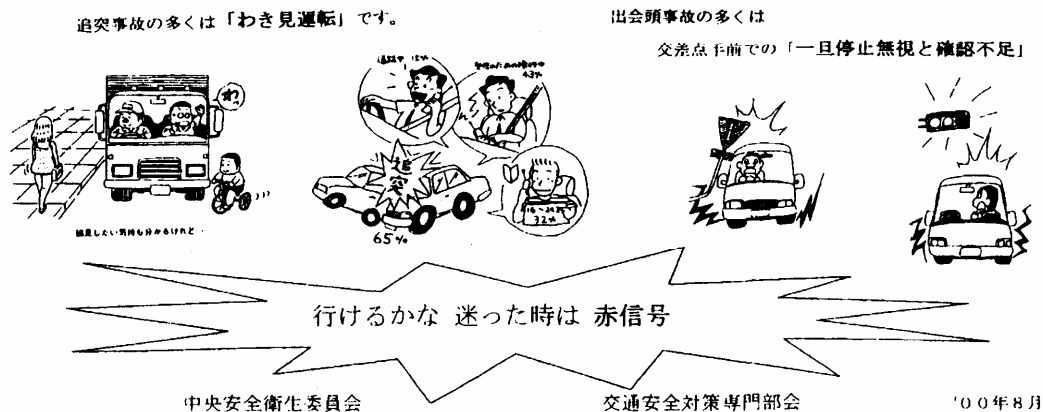
連休を楽しく有意義に

守ろう他人の命 自分の命

守ろう交通ルール

皆が待つ明るい職場と家庭

事故の大半が交差点 (追突・出会頭)



③ 交通安全運動への参加

毎月20日の「事故ゼロの日」に、会社周辺の交差点と当社の駐車場入り口に立って、シートベルトの着用等の交通安全啓蒙活動を実施している。

また、春秋の交通安全運動には、小牧市交通課の要請に応じて安全運転管理者(正副3人)と社員数人がキャンペーンに参加している。

(4) 朝礼、終礼などの実施状況と内容

当社では、運転者を対象とした朝礼(始業点呼)や終礼(終業点呼)は実施していないが、各職場の朝礼時に職制を通して、安全衛生管理室が発行している交通安全ニュースや「交通災害発生情報」等を紹介・配布している。

役員用車両を運転している運転専従者には、管理者が注意事項を毎日伝達している。

（５）安全運転教育の実施状況と内容

① 新入社員への交通安全教育

年２回（１１月、３月）、途中入社と新卒入社の社員を対象に、警察署から講師を依頼し、講話とビデオによる２時間の講習会を開催している。

② 交通安全講習会

年３回（５月、９月、２月）、毎回６０人の対象者を選定して、警察署から講師を依頼し、法令講習１．５時間、ビデオ１時間、事故発生状況等０．５時間の講習会を開催している。

③ ライダースクール

二輪車の安全運転に関する知識・技能の向上を目的とした「ライダースクール」に、社員１１名が参加した（９月３日）。

④ 交通事故発生者への教育指導

交通事故発生者に対しては、報告書を持参した時に所属長が厳重な注意と指導（３０分程度）を行っている。

（６）安全運転管理の費用

運転者教育の際に、１人１０００円程度の弁当を出している費用が、年間約２５万円である。

（７）特に力を入れている安全運転管理施策

先述した交通事故防止活動による、事故の詳細な報告→厳重な注意と指導→重大事故の広報・原因分析・対策立案→事故発生者に対する懲戒処分という一連の施策が、事故の防止に効果をあげるものとして、力を注いでいる。

2-6 因幡電機産業株式会社（国内の全社対象）

訪問対象：総務部 部長 渉外担当 太良 木勝 氏
渉外課 主幹 南 喜倉 氏（安全運転管理者）

所在地：大阪市西区

訪問日：平成12年11月16日（木曜日）

（1）事業所概要と使用車両

当社は電設・電子・情報機器販売および空調システム部材の製造・販売を事業とする商社で、大阪に本社を置き、全国に40カ所以上の営業拠点と茨城・奈良・福岡に工場、東京・大阪に物流センターを持つ。

全社で使用している車両は268台、うち小型貨物車210台と軽自動車16台が営業用（取引先訪問、小口商品配送等）、乗用車18台、その他24台である。商品配送は、運送会社に委託しているので、社有の配送用車両はない。

運転専従者は社長、副社長の専用車を運転する2名で、運転兼務者は258名である。

（2）事故の発生状況

平成9年から同11年までの社有車の事故の発生状況は、表3-2-6-1の通りである。事故には人身・物損を含み、当社の運転者に例え10%でも過失があれば加害事故として計上している。

3年間で死亡事故は0、人身事故11、物損事故53件である。

表3-2-6-1 平成9～11年度の事故の発生状況

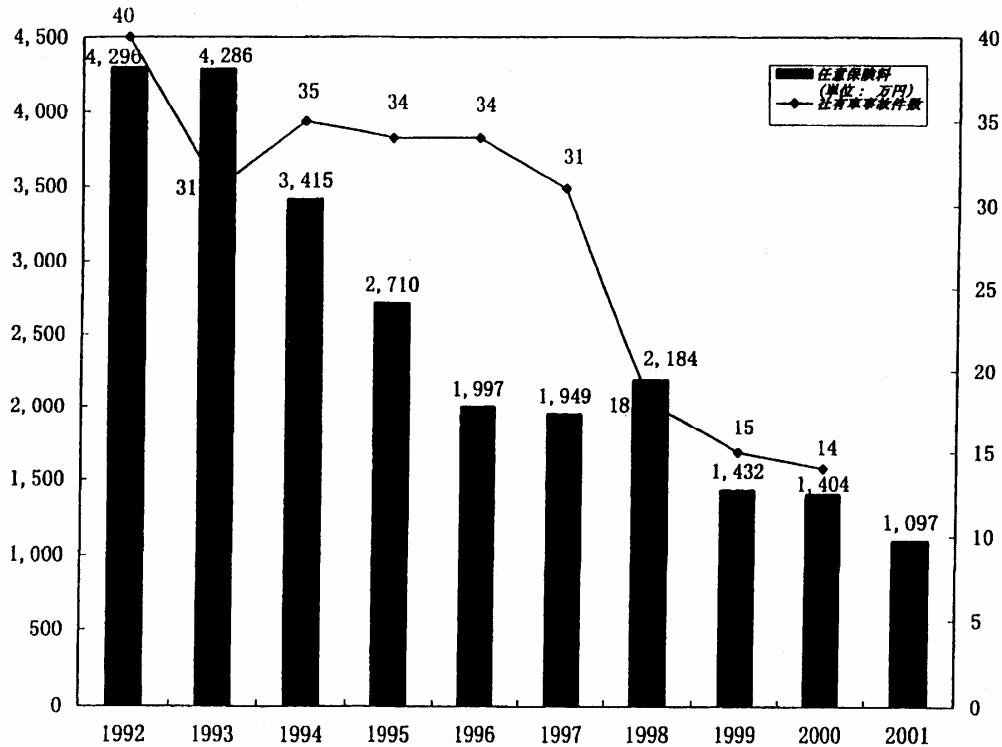
	平成9年度	平成10年度	平成11年度	合計
死亡事故	0	0	0	0
人身事故	6	4	1	11
物損事故	25	14	14	53
事故計	31	18	15	64

現在の安全運転管理者が着任した平成4年には社有車の事故が40件あり、平成9年までは30～35件/年が続いていた。平成10年に18件に減り11年15件、12年は半期で7件（資料では通期14件と表示）となっている（資料1）。

資料 1

＜社有車事故と任意保険料の推移＞

2000/11/13



(3) 安全運転管理の実施状況

平成10年に事故件数が急減したのは、この年に「社内“無事故・無違反”コンテスト」を始めたことが大きな効果をあげたためと考えられる。このコンテストには、①営業等で社有車（含むレンタカー等）を運転する社員②通勤にマイカーを使用する社員③その他、移動、搬送、連絡等で社有車を運転する全ての社員が参加し、4月1日～9月30日の半年間に無事故・無違反の部所を表彰することとした。

コンテストにあたって、期間中における参加社員個々の違反及び事故について、自動車安全運転センターによって記録（マイカー等運転時を含む）され、その内容及び件数が当社へ送付される。社有車事故の報告は、事故直後に安全運転管理者（渉外課）に電話、その後「交通事故報告書」をファックスで提出させる。過失を伴う交通事故を起こした社員には、安全運転管理者（渉外課）が「警告書」と「誓約書」（資料2）を所属長に送付、本人が「誓約書」に反省点と誓約事項を記入して、所属長、上司、社長に回覧・検印を受けた後、安全運転管理者（渉外課）へ送られてくる。3回以上の事故発生者には、上司に特別指導を依頼し、運転業務の中止や運転の必要がない部所への業務異動等の処置をとることもある。

資料2「誓約書」「警告書」

社長 出口 健 殿

年 月 日()に起こした交通事故についての

誓約書

1. 反省点
2. 誓約事項
年 月 日
(所) 課 印

(事故報告書別添)

社 長	副社長	役 員	部 長	所 属 長	管 理	総務部長	総務課	渉外課
		事業部長			本部長			

殿

年 月 日

社 長 出口 健
交通安全対策委員会
委員長 川端 壽人

警告書

あなたは 月 日()に交通事故を起こしましたが、この原因については、下記○印の注意義務を怠ったことが、その要因になっているものと考えられます。

事故防止については、平常から厳しく指導しておるところですが、今回の事故をよく反省し、二度と事故を起こすことのないように安全運転の徹底について指示します。

なお、今回の事故についての反省と、今後の事故防止に対する取組み姿勢を誓約書として提出して下さい。

事故原因

- | | | |
|-------------|--------------|----------|
| 1. 安全不確認 | 2. 速度違反 | 3. わき見運転 |
| 4. 車間距離不保持 | 5. 一旦不停止 | 6. 信号無視 |
| 7. ハンドル操作不適 | 8. 交差点安全進行義務 | 9. 徐行不履行 |
| 10. その他() | | |

コンテストの参加者は第1回(平成10年)541名、第2回(11年)611名、第3回(12年)621名であり、表彰部所は第1回1部所、第2回3部所、第3回10部所と増えている。無事故・無違反達成部所は、交通安全対策委員長(専務)名で表彰状と、運転者には1人2千円相当の副賞が贈られる。このようにコンテストの実施結果が公表され、部所間の競争意識が生まれることにより、運転者相互の事故・違反防止意識を高めたといえよう。

コンテストには、自動車安全運転センターの「運転経歴証明書」(1通700円)発行費用と表彰の費用が約65万円かかったが、社有車事故、特に重大事故が減ったため保険料が年間約3,000万円も節約され、経済的効果も大きい(資料1)。ちなみに、当社の売上高純利益率2%を売上に換算すると、保険料の節約は、15億円の売上増と同じ効果がある。

このコンテストを含め、全社の交通安全活動は、半期に1回開催される交通安全対策委員会によって統括されている。委員長は交通安全に非常に熱心な専務取締役で、副委員長には前年に交通事故が一番多かった事業部の事業部長になることが多い。このように事故が多い事業部長が副委員長になることによって、その事業部の翌年の事故件数が0になる

実績もでている。

交通安全対策委員会では「当社の交通事故発生状況」が詳細に報告され、「社内“無事故・無違反”コンテスト」の実施結果も報告される。また「社有車任意保険の割引率について」説明があり、「コンテストの表彰式の実施」や「安全運転特別講習会の実施時期」等が検討されている。

この社内コンテストとは別に、所轄警察署が主催する1年間のコンテストにも毎年2～3グループが参加協力し、優秀な成績をあげている。

(4) 朝礼、終礼などの実施状況と内容

朝礼は毎日職場ごとに実施しており、内容は①職場に掲示している「ポスター」（資料3）の唱和②交通安全対策委員の交通安全の話③時期に応じた通達の伝達などである。

資料3「ポスター」

《交通違反ワースト3 撲滅宣言》

期間：2000年4月1日～2000年9月30日

産機事業部の社員は公私において

★ 速度違反をしない！

★ 駐車違反をしない！

★ シートベルト不着用違反をしない!!

と宣言します。

産機交通安全対策委員会

(5) 安全運転教育の実施状況と内容

当社における安全運転教育として実施されているのは、次の通りである。

① 安全運転講習会

自動車安全運転センター及び所轄警察署から講師を招き、免許証保有者全員を対象とし

て、2時間の講習を受ける。大阪では、約500人を2回（2日）に分け、就業時間後の5時30分～7時30分に実施した。各地の支店でも年1回程度実施している。

② 巡回指導

本社の安全運転管理者（渉外課）が各地の営業所及び事業部を2～3年に1回訪問し、朝礼の寸間教養又は終礼時に約1時間、ビデオと講話をする。事故や保険のことについて教養すると共に、個人的な相談にもものっている。本社安全運転管理者が保険代理店の資格を持っており、専門知識が豊富なので、頼りにされることが多い。

③ 新入社員研修

新入社員研修中に、本社安全運転管理者が「危機管理と交通安全」の話を1時間している。

④ 新任管理者研修

新任管理者研修中に、本社安全運転管理者が「交通事故発生時の報告や指導方法」の話を1時間している。

（6）安全運転管理の費用

先述した社内コンテストの実施には、自動車安全運転センターの「運転経歴証明書」（1通700円）発行費用と表彰の費用等で約65万円かかっている。

（7）平成10年度の「交通安全教育指針」公表前後の安全運転教育の変化

自動車安全運転センターから「交通安全教育指針」を送ってもらったので、それを参考にして、新入社員に対する交通安全教育を改善した。

（8）今後の安全運転管理のための課題

今後さらに力を入れたいことは、大きな効果をあげている「社内“無事故・無違反”コンテスト」を継続することと、新人教育を充実することである。過去、入社1年以内の社員が起こす事故は全社の事故件数の4割ぐらいあったが、最近は事故を起こした新入社員は1～2名と減少している。今後は新入社員のフォロー研修にも、交通安全教育を取り入れ、交通安全意識を高めたいと考えている。

2-7 ヒノマル株式会社（国内の全社対象）

訪問対象：常勤監査役 坂本 俊二 氏（安全運転管理者）
建設事業部調査役 小川 健二 氏（安全運転管理者）
熊本支店長 樺山 登 氏（副安全運転管理者）

所在地：熊本市

訪問日：平成12年11月28日（火曜日）

（1）事業所概要と使用車両

事業内容は、肥料・農薬、農業用資材、管工機材、住宅資材、土木建設資材の卸売業、プラスチック食品容器の製造販売業、交通安全施設工事等の建設業を九州一円および東京以西で事業活動を行っている。

事業所は、九州一円および東京以西に支店15カ所、営業所3カ所、工場3カ所ある。

使用車両は表3-2-7-1の通りで、すべて営業と配送に使用している。

表3-2-7-1 車両管理台数

車 種	全 社	本店・熊本支店
ライトバン	151 台	26 台
トラック（1 トン）	29	6
トラック（1.5 トン）	9	
トラック（2 トン）	14	1
トラック（4 トン）	6	2
借上車両（乗用車）	114	33
計	323	68

借上車両は課長以上の社員からの借上げで、車検費用・任意保険料・ガソリン代・有料道路通行料は会社が実費を負担し、減価償却費・自賠責保険料・税金については毎月定額の側料を会社が対象者に支給している。

（2）事故・違反の発生状況

本店・熊本支店における事故・違反の発生状況は表3-2-7-2の通りである。事故・違反も通勤、私用を含み、事故は有責率10%以上のものである。

また、全社の過去5年間の事故発生件数は表3-2-7-3の通りである。

死亡事故は昭和40年代に1件あったが、それ以後はゼロである。自損事故は殆どが物損事故である。

表 3-2-7-2 本店・熊本支店の事故・違反発生件数

	平成 9 年度	10 年度	11 年度	合 計
死亡	0	0	0	0
傷害	5	3	3	11
物損	9	7	8	24
事故計	14	10	11	35
違 反	10	11	19	40
合 計	24	21	30	75

表 3-2-7-3 全社の事故発生件数

	双方過失	当方過失	自損事故	計
平成 8 年度	10	16	10	36
9 年度	3	14	11	28
10 年度	9	10	10	29
11 年度	8	11	9	28
12 年度	5	8	8	21
5 年間の平均	7	11.8	9.6	28.4

(注) 1. 双方過失は当方の過失責任 10%以上の事故

2. 当方過失は当方の過失責任 100%の事故

3. 12 年度は 10 月末現在

(3) 安全運転管理の実施状況

① 事故発生に対する施策

事故・違反については、業務だけでなく通勤や私用におけるものも、すべて報告を義務づけている。事故については、「事故報告書」に事故内容を詳細に記入すると同時に、「交通事故報告書添付書類」に本人が原因と対応策を記入し、上司が『事故発生後の安全運転に対する対応』を記入したうえ、『意見書』欄に上司または安全運転管理者が記入する。この「事故報告書」と「交通事故報告書添付書類」は、所属長→安管者→支店長→担当部長・今総務課長→総務部長→社長という経路で回覧される。

さらに、会社に損害を与えた事故については、上司を通じて「始末書」を総務部長宛に提出させ、就業規則に基づいて懲戒処分が行われる。懲戒は「謎責」「減給」「出勤停止」「懲戒解雇」の4段階がある。事故件数が多い運転者には適性検査を受けさせ、不適性と判定された場合には、運転禁止とし営業担当から倉庫担当に配置転換した例もある。

また、朝礼で事故発生について本人に報告と反省をさせている。

② 無事故・無違反者の表彰制度

この表彰制度は昭和58年4月1日から実施されているもので、対象者は会社が職務上運転を必要とすることを認めた者全員である。判定の期間は毎年1月1日より12月31日とし、期間中の無事故運転者及び1年以上引き続き無事故・無違反の運転者に対して次の通り褒賞金が支給される。

1年間無事故者：1万円 5年間無事故者：3万円 10年間無事故者：5万円
15年間無事故者：7万円 20年間無事故者：10万円

期間中に無事故・無違反で表彰を申請する運転者は、申請書に公安委員会発行の運転記録証明書1部とSDカードを添付して申請する。証明書の手数料は自己負担である。

最近4年間の表彰対象者は表3-2-7-4の通りである。

表3-2-7-4 最近4年間の無事故・無違反表彰対象者

対象期間・表彰金額	平成8年度	9年度	10年度	11年度
1年間 1万円	162	152	177	176
5年間 3万円	9	13	9	6
10年間 5万円	9	11	3	1
15年間 7万円	2	2	2	1
20年間 10万円	—	—	—	—
人数 計	176	178	191	184
表彰金額 計	218万円	260万円	233万円	206万円

③ 個人車借上制度

当社では、課長以上の者について業務上必要と認めた場合、個人所有車を借上げ使用している。借上げは、該当者が申請書を事業所長経由で総務部長に提出し、社長の決裁により「賃貸借契約」を締結する。この際、申請者は次のような誓約を含む「念書」に署名、押印して会社に提出する。

- 運転に当たり、道路交通法を守り安全運転に努める。
- 「借上車は本人及び社員が運転し、業務遂行の目的で使用する原則」を遵守する。
- 何らかの事情で、所有者及び社員以外が運転し、万一事故を起こした場合には
 - ・会社付保任意保険の付保内容以上の対物賠償額・搭乗者賠償額並びに自車の修理代が発生した場合は、所有者が負担する。

- ・任意保険を使用したことによる、現保険料金と次回からの高くなった保険料金との差額分は、所有者が負担する。

・燃料・タイヤ交換・整備点検等は、会社が決めたルールを遵守する。

また、「借上げ車についての事故は、車両取扱規定及び車両運転賞罰規定を適用する」ことが規定に明記されている。これらの誓約や規定が、借上車の所有者の安全運転意識を高め、事故防止の効果をあげている。

④ 事故防止総決起大会

熊本支店では、今年の事故発生がやや多くなっていたので、11月初めに事故防止総決起大会を開催した。課別のグループがヒヤリハット体験と標語を発表し、事故を起こした車両に「安全運転宣言車」のワッペン（イエローカード）を貼り付けた。この大会を実施後は、事故発生はゼロになっている。

⑤ 車両の点検整備

熊本支店では毎朝、各自が営業活動出発前に、すべての社有車、借上車の業務開始前点検を実施している。

また、毎月第一木曜日の朝7時半～8時半、出勤車両を対象に安全運転管理者、総務課員、自動車修理工場の整備士が車両点検を実施している。点検項目はシートベルト・灯火装置・方向指示器・運転席・エンジンルーム・車の足回りの点検である。

（４）朝礼、終礼などの実施状況と内容

朝礼は毎日実施しており、内容は次の通りである。

- ・ その日の当番の社員が、月刊誌「職場の教養」の当日分の文章を朗読し、安全運転・事故防止についての一言を話す。
- ・ 交通事故を起こした社員は、事故の状況・反省と今後の対策を発表する。このことで、安全運転・事故防止についての情報共有化に努めている。

（５）安全運転教育の実施状況と内容

① 新入社員の同行指導

営業担当の新入社員は、交通事故防止のため入社後半年間は運転をさせず、上司が運転して同行訪問を行い、取引先への経路や途中の危険個所等について指導している。

② 事故発生者に対する指導

事故報告書提出時に事業所長もしくは所属長が、安全運転管理者協議会のK Y T資料を使って、約1時間の個別教育を実施している。

③ 安全運転講習会

年2回（5月10月）、所轄警察署に講師派遣を依頼し、安全運転講習会を実施している。受講者は免許取得者全員で、当社3階の会議室で17時から1.5時間程度である。

④ 支店長への指示

年3回の支店長会において、事故内容表を配布し、総務部長から事故防止に努めるよう指示している（所要時間は約30分）。

（6）安全運転管理の費用

全社の安全運転講習会の費用約200万円、表彰金約200万円、合計約400万円である。

（7）特に力を入れている安全運転管理施策

会社から車を運転して外出する運転者に、「安全運転で!!」という一声を掛け合うことで、事故防止意識を高めるよう努めている。

（8）今後の安全運転管理のための課題

毎日の呼びかけを充実すること、新しいK Y T手法を取り入れた教育訓練の実施、運転中の携帯電話の取り扱いについての指導などに取り組みたいと考えている。

2-8 株式会社高橋建設

訪問対象：代表取締役社長 高橋 美亀夫 氏

所在地：熊本県松橋町

訪問日：平成12年11月28日（火曜日）

（1）事業所概要と使用車両

事業内容は、土木・建築工事及び舗装工事で、事業所は本社の他に熊本県津奈木町に営業所がある。

使用車両は表3-2-8-1の通りである。

表3-2-8-1 使用車両

車 種	保有台数	用 途
マイクロバス	2台	作業員移動用
大型貨物	3	工事用機器、資材運搬用
小型貨物	18	同 上
乗用車	4	役員・営業用
軽自動車	3	営業用
合 計	30	

（2）事故・違反の発生状況

昭和56年に業務中の死亡事故が発生し、全社員が「仏に申し訳ない」という気持ちから交通安全に徹底的に努力した。それ以降、事故件数は急減し、昭和63年から現在まで連続13年間事故ゼロ件を続けている。昭和63年からSDカード取得を開始し、違反件数も急減している。

最近3年間の事故・違反の発生状況は表3-2-8-2の通りである。違反件数は、運転経歴証明書によるもので、通勤や私用についても含んでいる。

表3-2-8-2 事故・違反発生件数

	平成9年度	10年度	11年度	合 計
事 故	0	0	0	0
違 反	2	0	0	2
合 計	2	0	0	2

（3）安全運転管理の実施状況

当社が実施している安全運転管理施策は次の通りである。

① 安全旗と社旗の掲揚

毎朝、安全当番が安全旗と社旗を掲揚し、社員に安全意識を持たせている。

② 門前指導

毎朝、会社の門前でヘルメットとシートベルトの着装点検を実施している。

③ 運行前点検

月1回、自社内の整備工場の整備士2名が、車両に給油後、点検整備を実施している。

④ 安全委員の巡回指導

月1回、工事現場を安全委員（部課長）が巡回して、安全衛生管理について点検・指導している。

⑤ 安全会議の開催

月1回、安全会議を開催して事故（労働災害を含む）の報告と分析を行っている。

⑥ 安全大会の開催

年1回、全社員が家族ぐるみで参加するレクリエーション大会を開催し、安全意識の高揚を図っている。

⑦ 無事故・無違反者の表彰

昭和63年から全社員のSDカード取得を開始し、250日～1年間の期間を定めて、その期間中に無事故・無違反であった者を社内表彰している。ただし所轄警察署主催コンクール参加の年には社内表彰はしない。最近の社内表彰の状況は表3-2-8-3の通りである。

平成10年12月より、無事故無違反連続1,000日目標を立てて、12年4月に連続500日を達成、13年9月まで連続1,000日目標達成を目指し進行中。

表3-2-8-3 無事故・無違反社内表彰の状況

年 度	対象人員	違反者	表彰人員	表彰金/人	表彰金総額
平成3	78	4	74	30,000 円	2,220 千円
4	77	4	73	30,000	2,190
5	77	8	69	30,000	2,070
6	73	6	67	30,000	2,010
8	40	2	38	30,000	1,140
10	40	0	40	30,000	1,200
11	40	0	40	30,000	1,200
12	40	0	40	40,000	1,600

注1：平成7・9年度は所轄警察署主催コンクール参加のため、社内表彰なし

注2：平成12年度は未確定の数字

⑧ 所轄警察署主催コンクールへの参加

所轄警察署主催の200日無事故・無違反コンクールには、全社員を参加させている。この期間中は、社内表彰はしていない。

（４）朝礼、終礼などの実施状況と内容

毎月２回、事業所・部署別に朝礼を実施している。内容は次の通りである。

- ・ 安全についての諸注意
- ・ 門前指導における点検結果の発表
- ・ K Y T標語の指差呼称
- ・ 全員が「ご安全に、ご安全に」と声をかけ合う

（５）安全運転教育の実施状況と内容

年１回、所轄警察署の交通課から講師を派遣していただき、勤務時間内に約１時間の交通安全講習を協力会社の作業員を含む全社員が受講している。

（６）安全運転管理の費用

S Dカードの取得と無事故・無違反者の表彰に、年間約200万円の費用を支出している。

（７）特に力を入れている安全運転管理施策

現在、社内の安全運転管理施策として力を入れているのは、昭和63年から開始した全社員のS Dカードを取得し、無事故・無違反者を社内表彰していることである。

以前、松橋交通安全運転管理者等協議会の会長をしていた当時は、地域社会の交通安全活動に力を注いでいた。一例として、昭和53年から毎年８月１日に交通安全船パレードを発案したことがある。これは、不知火八朔祭りの前夜祭に、漁船に「交通安全」の看板を掲げ、イルミネーションで飾り付けた交通安全船を不知火町松合沖の不知火海に就航させ、祭り見物客に交通安全を訴えるものである。随行の船上から打ち上げ花火、船上より水爆花火を披露し、交通安全マーチを流して、祭りの見物客を楽しませながら交通安全を訴えるものである。この交通安全船就航は、平成12年に不知火町役場に移管して就航することにしたが、今年は台風め被害甚大のため中止され、13年度には就航される予定である。

また、松橋交通安全管理者等協議会として、児童向けの「安全カルタ」を1000組作り、配布したこともある。老人向けには、夜光の交通安全ペンダント（安全のお光りさん）を1000個配布したり、「交通安全ゲートボール」を開催した。「交通安全ゲートボール」というのは、スティックとゲートに特注の「交通安全」ラベルを貼り、ストライク、アウト、

チップ、ファールなどの用語を用い、一打ごとに交通安全のルールと意識を高めるよう工夫したものである。各地で盛んに行われ、現在も地区対抗試合が行われている。

2-9 三和研磨工業株式会社（国内の全社対象）

訪問対象：総務部購買チーム リーダー係長 奥田 修二 氏（安全運転管理者）

総務部総務チーム 安田 達也 氏

所在地：京都府宇治市

訪問日：平成12年12月4日（月曜日）

（1）事業所概要と使用車両

事業内容は、ダイヤモンド砥石等の工業用精密研磨製品の製造及び販売である。

事業所は、本社・宇治工場の他、東京、茨城、高松に営業所、城陽、福知山に工場がある。

本社・宇治工場の使用車両は表3-2-9-1の通りで、小型貨物は保守業務や展示会等での工具運搬、乗用車は営業に使用している。全社の使用車両は42台である。

表3-2-9-1 使用車両台数（本社・宇治工場）

車 種	台 数	用 途
小型貨物	3 台	工具運搬
乗用車	11	営業用
フォークリフト	2	工場内運搬
計	16	

（2）事故・違反の発生状況

全社における事故・違反の発生状況は表3-2-9-2の通りである。

事故件数は、業務上のみで通勤、私用については計上していない。また、過失割合が50%以上で、保険を使ったもののみである。違反件数については、SDカードによるもので、通勤、私用におけるものも含まれている。

表3-2-9-2 過去3年間の事故発生件数

	平成9年度	10年度	11年度	合 計
死 亡	0	0	0	0
傷 害	0	1	0	1
物 損	8	6	8	22
事故 計	8	7	8	23
違 反	25	29	23	77
合 計	33	36	31	100

(3) 安全運転管理の実施状況

当社が安全運転管理のために実施している施策は、次の通りである。

① S Dカード取得者の表彰

約15年ほど前に、社内の交通違反が多く安全運転意識を高める必要があり、近所で業務車両が幼稚園児の列に突っ込み大きな人身事故を起こしたとのニュースが新聞に載った等を契機として、S Dカード取得者の表彰が導入された。全社の免許証保有者で希望者がS Dカード取得の申請をし、会社が申請費用を負担している。1年間無事故無違反でS Dカードを取得した運転者には賞品が贈られる。最近のS D表彰の状況は表3-2-9-3の通りである。

表 3-2-9-3 S D表彰の状況 (単位:人数は人、費用は円)

年 度	申請者数	S D 取得者数	不該当 者数	件数	取得率	S D 申請費用	賞品費	備 考
平成 7	168	146	22	20	86.9	117,600	815,000	商品券
8	166	142	24	24	85.5	116,200	610,000	商品券
9	165	143	22	25	86.6	115,500	626,000	商品券
10	154	131	23	29	85.1	107,800	131,000	図書券
11	146	125	21	23	85.6	102,200	125,000	図書券

平成9年までは、1年千円、3年3千円、5年5千円、10年1万円の商品券が贈られていたが、平成12年からは一律1年千円の図書券が贈られるようになった。年末に賞品が贈られ、年初の初出式に20年以上のS Dカード取得者の表彰が行われている。

② 運転日報（月次報告）の義務づけ

平成12年11月から、「運転日報（月次報告）」の書式を変更し、毎日の記入と月末日の提出を義務づけた。これにより全社の各車両の走行距離を確認し、集計して推移を把握している。

月末日には、就業時間後、車両管理者が月次点検を実施し、その結果を「運転日報（月次報告）」に記入している。

③ 「交通安全についてのお知らせ」の作成

2年前に現在の本社安全運転管理者が就任してから「交通安全についてのお知らせ」（資料1）を作成し、社内LAN（ノーツ）に掲示することにした。内容は、社内の交通事故の発生状況、全国交通安全運動の実施の案内、道路交通法の改正等であり、平成12年には4回作成している。

資料1 「交通安全についてのお知らせ」の一例

交通安全関係からのご報告

発行日 : 99/12/25
発行区分 : 連絡書
発行No. : No. 1999-99

揭示期限 : 2000/01/25
発行者 : 奥田 修二/本社
発行部門 : 総務部

下記の通り、平成11年度における交通安全に関する報告をさせていただきます。

SD報告

SD取得率の推移(5年間)

	申請者数	SD取得者数	不該当者数(件数)	取得率(%)
平成7年度	168	146	22(20)	86.9
平成8年度	166	142	24(24)	85.5
平成9年度	165	143	22(25)	86.6
平成10年度	154	131	23(29)	85.1
平成11年度	146	125	21(23)	85.6
平成12年度	146	132	14	90.0(目標値)

過去5年間をみるとSD取得率は85%以上を保ち、民間企業ではかなり優れていると京都府自動車安全運転センターから評価を頂いております。
当社の平成12年度の目標は90%以上を目指したいと考えておりますので、ドライバーの皆様におかれましては益々の安全運転に心掛けて頂き、平成12年度のSD取得率の目標が達成出来ます様、ご理解とご協力をお願い致します。

SD継続20年以上の方

29年・・・・・・野村
24年・・・・・・竹ノ内・榊原
21年・・・・・・濱崎・吉武
20年・・・・・・羽佛(研)・石栗

違反等の特徴

スピード違反・・・・・・10件
座席ベルト装着違反・・・・・・9件
違反件数23件の内、19件がスピード違反とシートベルト装着違反に片寄っている。
特に交通事故の大きな原因となるスピードの出し過ぎにはご注意ください。

交通事故報告

1999年度 物損事故のみ11件・・・・内4件がフロントガラス飛び石により破損

道路交通法の一部改正について

ご承知の通り、道路交通法の一部が下記の通り、改正されておりますので改めてご連絡させていただきます。

- ① 運転中の携帯電話の使用禁止 平成11年11月1日より開始済み
- ② チャイルドシートの着用義務 平成12年4月1日より開始 (6歳未満)

本社宇治工場のマイカー乗入れについてお願い

本社宇治工場内へマイカーを乗入れる場合は、自動車構内乗入許可申請書を安全運転管理者宛へ必ず提出して下さいます様お願いします。

まとめ

以上、平成11年度における交通安全に関する報告をさせていただきましたが平成12年度は上記の通りSD取得率90%以上を目指し、ドライバーの皆様におかれましては公私共に常に安全運転に心掛けて頂きます様、宜しくお願い致します。

以上

作成者 : 奥田 修二/本社
作成者 : Syuji Okuda/Sanwa
編集者 : 奥田 修二/本社
編集者 : Syuji Okuda/Sanwa

作成日 : 99/12/25
編集日 : 99/12/25

（４）朝礼、終礼などの実施状況と内容

朝礼は毎朝、部署毎に実施しており内容は次の通りである。

- ・ 体操
- ・ 「事業計画書」（手帳型で年初に全社員に配布され、常に携帯している）の一項目を唱和。月に１回ぐらい「安全」の項目（下記）になる。

安 全

- （１）全社員で無事故無違反を推進し、ＳＤカードの取得率のアップを目指す。
- （２）所属長の指名する者については、ＳＤカードの申請を行うと共に、交通違反をした場合には速やかに所属長に報告する。
- （３）飲酒運転については、所属長・直属上司・当人が始末書を提出する。
- （４）機械・設備・自動車等は、日常の点検を怠らず操作時には十分気をつける。

- ・ 職場により「交通安全についてのお知らせ」（前掲 資料１）を印刷して配布している。

（５）安全運転教育の実施状況と内容

当社が実施している安全運転教育は次の通りである。

① 安全運転講習会

毎年１回、交通安全週間中に宇治警察署から講師を招き、午後４時～５時に講演３０分、ビデオ上映３０分の安全運転講習会を実施している。本社、宇治工場、城陽工場の全社員が受講している。

② 新入社員指導

本社営業部門の新入社員（約１０名）については、先輩が取引先に同行訪問して、経路上の危険個所や注意事項を指導している。

（６）安全運転管理の費用

安全運転管理の費用としては、ＳＤカードの申請費用と賞品費が約２３万円である。

(7) 今後の安全運転管理のための課題

今後、充実したいことは次の通りである。

- ・ 業務に支障のある免許停止処分等の届出制度
- ・ S Dカード申請100%の達成
- ・ 交通安全意識の高揚

現在の本社安全運転管理者が、安全運転管理に当てられる業務時間は数%に過ぎず、課題の達成に十分な活動ができにくい。

(8) 平成10年度の国家公安委員会による安全教育指針公表前後の安全運転管理の変化安全運転管理者が平成9年4月当時には実施していなかったことで、現在実施していることは次の2項目である。

- ・ 運転者に対する運行上必要な指示
- ・ 運転日報等の点検

2-10 オパス株式会社

訪問対象：取締役専務 安里 幸男 氏（安全運転管理者）

所在地：沖縄県宜野湾市

訪問日：平成12年12月11日（月曜日）

（1）事業所概要と使用車両

当社の事業内容は、交通安全施設工事を主体とし、道路保守・清掃、土木工事、電気工事である。事業所は、宜野湾市に事業本部、浦添市に本社、沖縄県内に5営業所、東京都と福岡市に各1営業所がある。このうち、安全運転管理者が選任されているのは、事業本部と北部営業所の2カ所である。

事業本部の使用車両は表3-2-10-1の通りである。道路清掃作業用の大型特殊車のうち9台は国からの借用である。なお、全社では58台の車両を使用している。

表3-2-10-1 事業本部使用車両台数

車 種	台 数	用 途
小型貨物	11 台	資材、廃棄物等の運搬
乗用車	14	役員、総務、営業用
大型特殊	10	道路清掃作業用
計	35	

（2）事故・違反の発生状況

事故・違反の発生状況は表3-2-10-2の通りである。人身事故には業務以外の通勤や私用も含まれるが、物損事故は業務中のみである。違反は、SDカードによるので業務以外の通勤や私用も含まれる。違反で最近多いのは、座席ベルト装着義務違反、駐車違反、信号無視である。

表3-2-10-2 過去3年間の事故発生件数

	平成9年度	10年度	11年度	合 計
死 亡	0	0	0	0
傷 害	0	1	0	1
物 損	1	1	1	3
事故計	1	2	1	4
違 反	7	1	9	17
合 計	8	3	10	21

（３）安全運転管理の実施状況

当社で実施している安全運転管理施策は次の通りである。

① 事故発生への対応

事故を発生した者には「事故報告書」を書かせるほか、所属営業所の全員がその事故の防止策について協議し、「報告書」にしたものを提出させている。人身事故の場合には、事故処理委員会で審議し、本人には１カ月の減俸（賞与査定にも影響）、営業所長は１カ月10%の減俸というような決定が下される。

物損事故（警察に届出を出さないものを含む）についても「事故報告書」を提出させ、部門長から原因分析と対策を内容とした報告がなされる。物損事故については、減俸や賞与査定に影響はない。

いずれの事故についても、本社の安全運転管理者が本人から直接に報告を聞いて、指導や援助をしている。事故に関する情報は本社の安全運転管理者が資料化し、朝礼や安全教育の教材として紹介している。年２回開催される安全衛生管理委員会にも、事故に関する情報が報告されている。

② 運転経歴証明書（ＳＤカード）の活用

昭和62年に、現在の本社の安全運転管理者が入社して副安全運転管理者になり、当時の安全運転管理者講習会に出席して、運転経歴証明書（ＳＤカード）の活用法についての話を聞いた。平成２年に副安全運転管理者から安全運転管理者になったのを契機に、運転経歴証明書（ＳＤカード）を申請して取得するようになった。当時から、正社員だけを対象としていたので、新入社員や準社員が正社員になると、「私にも申請させてください」ということが多くなった。

運転経歴証明書（ＳＤカード）は統計的処理をした資料が自動車安全運転センターから届けられるので、社員の事故・違反の傾向がつかめ、指導に役に立っている。

また、交通安全関係の団体が運転経歴証明書（ＳＤカード）を基にしたコンクールを実施する場合には、社内にポスターなどを掲示して参加を奨励している。毎年、交通安全協会関連の優良運転者表彰への推薦に運転経歴証明書と無事故無違反証明書（ＳＤカード）を活用している。受賞者には、会社からも１人１万円の賞金を贈っている。

③ 交通安全運動への参加

年４回の交通安全運動週間には、当社の製品である交通安全の旗、幕、プラカードを掲示し、全社員が交代で交差点の立哨を行っている。

（４）朝礼、終礼などの実施状況と内容

本社、事業本部の社員49名は、週 1 回月曜日の8時10分～40分ぐらいに朝礼を実施している。内容としては

- ・ 体操
- ・ 各部門の社員が交替で交通安全について、ひとこと話をする。
- ・ 部門長が、各部門の報告事項を述べる。
- ・ 安全運転管理者が、交通事故の事例について原因や防止策について詳細に説明する。
- ・ 社長が業務や安全について講話をする。

他の営業所では、毎日、業務開始前点検を実施している。

（５）安全運転教育の実施状況と内容

安全運転教育として実施していることは、次の通りである。

① ヒヤリハット研修

年 2 回、各部所ごとに社員相互に K Y T 教材を使って、就業時間中に 1 時間程度のヒヤリハット研修を実施している。

② 安全衛生推進大会の開催

年 1 回、浦添商工会議所のホールを借りて、協力会社を含む全社員約100名が参加する安全衛生推進大会（資料 1）を開催している。平成11年のプログラムの中心は浦添警察署交通課長の交通事故防止についての講話、平成12年のプログラムの中心是那覇労働基準監督署次長の安全講話であった。その講話の前には、安全管理者の開会宣言と副社長の大会挨拶があり、講話の後には作業所安全衛生活動報告と安全運転管理者の挨拶、功績賞の表彰、指差し呼称が行われている。

平成12年度 安全衛生推進大会

9月20日



全国労働衛生週間 10月1日～7日

【 災害ゼロ

みんなで取り組む自主活動 】

品質方針

『環境造りに奉仕する起業理念のもと、創意と工夫をもって顧客及び社会のニーズに適合した品質保証活動を行い、より良い製品(施工)を提供する。』



オパス株式会社

(6) 安全運転管理の費用

SDカード申請費用と表彰金で年間約10万円程度の支出になっている。

(7) 今後の安全運転管理のための課題

当面する課題としては、次期の安全運転管理者の育成である。現在の本社の安全運転管理者は、自動車工学の専門技術者として自動車メーカーに勤務していた経歴があり、自動車の安全運転に関しては豊富な専門知識を持っているので、社員や他の事業所の安全運転管理者を指導しているが、このような専門知識を身につけた安全運転管理者になるのは容易なことではない。安全運転中央研修所には安全運転管理者研修課程があるが、茨城県はとても遠いので派遣することも難しい。安全運転管理者研修課程の講師がこちらに来て、教習所の施設を使って安全運転管理者の養成研修をしてくれればたいへん有り難い。この機会に、この要望を安全運転中央研修所に伝えていただきたい。

これからの安全運転管理は、自動車安全運転センターと歩調を合わせて進めたいと考えている。

第3章 各優良安全運転管理者選任事業所における安全運転活動

本章は、交通事故防止に熱心に取り組んでいる優良安全運転管理者選任事業所を訪問して、事故・違反減少のきっかけや方法など具体的な事故・違反防止施策の実施状況について訪問調査した結果を、全体的にとりまとめたものである。

3-1 事業所概要と使用車両

今回訪問した事業所は10カ所で、業種は各種製品の製造販売業が5社、各種工事業が4社、農業用資材等の卸売業が1社である。車両保有台数は30～60台が4社、144～330台が4社、675台が1社、960台が1社で、中小規模企業から大企業まで幅広い範囲の企業を訪問した（表3-3-1-1）。

表3-3-1-1 調査対象事業所の概要と車両使用状況

対象事業所	業 種	保有台数
株式会社テクセル本社・札幌支社	電気設備等の工事業	144
東京A社(国内の全社)	各種医療機器の製造販売	約 960
タカナシ乳業株式会社(全社)	牛乳・乳製品の製造販売	約 330
広島建設工業株式会社(全社)	電気通信工事等の建設業	675
東海ゴム工業株式会社本社・小牧製作所	工業用ゴム製品の製造販売	51
因幡電機産業株式会社(国内の全社)	電機設備等の製造販売	268
ヒノマル株式会社(国内の全社)	農業用資材等の卸売業	323
株式会社高橋建設本社	土木・建設・舗装工事業	30
三和研磨工業株式会社(全社)	精密研磨用品の製造販売	42
オパス株式会社(全社)	道路保守、土木・電気工事	58

3-2 事故・違反の発生状況

事故件数は、車両保有台数にほぼ比例して発生しているが、平成9年（東京A社は10年）より11年が減っている事業所が5カ所、増えている所が2カ所、同じ所が3カ所でそのうち1カ所は事故0件を続けている。違反件数は、集計していない事業所が半数で、集計している事業所では減っている所がやや多い（表3-3-2-1）。

事故・違反件数は、通勤中の事故・違反を含めて集計している企業や含めていない企業があり、物損事故についても含めている企業と含めていない企業があるなど、定義が統一されていない。このため企業間を単純に比較できないが、いずれも長期的にみて事故あるいは違反を減少させてきた企業である。

表 3-3-2-1 最近三年間の事故・違反件数

対象事業所	事故件数				違反件数			
	9 年	10 年	11 年	合計	9 年	10 年	11 年	合計
株式会社テクセル	20	15	14	49	—	—	—	—
東京 A 社	—	306	294	600	—	—	—	—
タカナシ乳業株式会社	79	93	83	255	—	—	—	—
広島建設工業株式会社	2	7	10	19	39	32	23	94
東海ゴム工業株式会社	30	50	37	117	—	—	—	—
因幡電機産業株式会社	31	18	15	64	—	—	—	—
ヒノマル株式会社	14	10	11	35	10	11	19	40
株式会社高橋建設	0	0	0	0	2	0	0	2
三和研磨工業株式会社	8	7	8	23	25	29	23	77
オパス株式会社	1	2	1	4	8	3	10	21

3-3 安全運転管理の実施状況

各事業所の安全運転管理の実施状況を見ると、自動車安全運転センターが発行する無事故・無違反証明書を活用したコンテストを実施し、優良運転者個人や部所チームを表彰している事業所が 7 カ所ある。所轄警察署などが実施するコンクールや交通安全運動に参加している事業所も 7 カ所ある。コンテストの多くは、5 人から 10 人程度のグループを作り、100 日間から 200 日程度の期間、無事故、無違反を続け、達成できたチームを表彰したり、賞品を贈呈するというものである。グループ内で 1 人でも事故・違反をすると、グループ全員が表彰を逃すことになり、各人はふだん以上に事故・違反をしないように努めるようになる。セーフティーラリーなどの名称で呼ばれることが多いが、このコンテストの効果を高く評価する企業が多い。

工事業者や工場では、労働災害防止を所管する安全衛生委員会などが交通事故防止活動を行っている事業所があり、前回調査（平成 6 年度）では 1 社であったのが、今回の調査では訪問した 10 社のうち 5 社がそれにあたっている。交通事故を労働災害の一種ととらえ、労働災害防止のためのノウハウを交通事故防止に導入しようとする企業が増えている。事故になりかけてヒヤリとしたりはっとした体験をグループで原因分析し、防止に努めるなどは労働災害防止活動の中で多くのノウハウが蓄積されており、それらを活用している企業が多い。特に東海ゴム工業株式会社では、ヒヤリとしたりはっとした場所を地図上にプロットして、ヒヤリ・ハット・マップを作成するなど、積極的にヒヤリ・ハット体験を事故防止に活用している。

事故原因を把握し、それに基づいて事故再発防止活動を実施している事業所は 7 カ所あり、そのうち 5 カ所が事故者への罰則制度を制定して、実施している。東京 A 社などは事故多発者への叱責を特に厳しく行っており、これが事故の再発防止に役立っていると指摘している。

また、通達や機関誌などを利用した広報活動を行っている事業所は5カ所、安全運転規則・標語の制定と遵守指導を実施している事業所は4カ所である。広報活動に特に熱心なのは広島建設株式会社で、同社の安全運転管理者が各種広報媒体に執筆している。また、広報活動に熱心な企業は、交通安全ポスター、ヒヤリ・ハット事例の日めくりカレンダー、児童向けの安全カルタなど多様な媒体を活用して交通安全の広報に努めている。

安全運転管理施策を4、5項目に絞っている事業所は5カ所、6～8項目に幅広く実施している事業所も5カ所である（表3-3-3-1）。今回訪問した企業は、各種交通安全活動を幅広く実施して活動しているタイプと、少数の施策を重点的に実施しているタイプと2分できそうである。東京A社は事故者への叱責と厳重注意を、タカナシ乳業株式会社は同乗指導を重点的に実施しているタイプである。東海ゴム工業株式会社や因幡電機産業株式会社などは総合的な安全運転活動により交通事故防止に努めている典型的なタイプである。

表3-3-3-1 安全運転管理の実施状況

	株式会社テクセル	東京A社	タカナシ乳業株式会社	広島建設工業株式会社	東海ゴム工業株式会社	因幡電機産業株式会社	ヒノマル株式会社	株式会社高橋建設	三和研磨工業株式会社	オバス株式会社
安全運転管理施策										
無事故・無違反コンテストの実施	○		○			○	○	○	○	○
各種安全運転運動等への参加	○	○		○	○	○		○		○
安全衛生委員会による交通事故防止活動				○	○	○		○		○
事故防止総決起大会							○	○		
事故原因の把握・事故再発防止活動	○	○	○		○	○	○			○
事故者への罰則制度			○		○	○	○			○
事故発生事業所へのペナルティ制度		○								
事故による損失の明確化		○								
通達や機関誌などを利用した広報	○			○	○	○			○	
安全運転規則・標語の制定と遵守指導			○	○		○			○	
各種管理規定の整備			○						○	
車両の一斉整備点検							○	○		
交通ヒヤリ・マップ作成活動					○					
マイカー通勤の許可制度	○									
社内運転許可制度					○					
個人車借上制度						○				
ビデオ作成による安全運転指導			○							
ヘルメット・シートベルトの着装点検								○		
バックカメラの装備			○							

3-4 朝礼、終礼などの実施状況と内容

全ての調査対象事業所が朝礼を実施しているが、頻度は毎日と週1回が多く、組織では事業所全員と部署・職場別が半数ずつある。内容は交通安全標語等の唱和、交通安全に関する情報伝達、事故発生運転者の状況・反省・対策の話、社員が交代で話す「安全運転の一言」等が多い（表3-3-4-1）。なお、交通事故を起こした者に、朝礼時に事故内容や反省点の話をさせ、再発防止に効果をあげている企業が多い。

表 3-3-4-1 朝礼等の実施状況と内容

対象事業所	朝礼・終礼	内 容
株式会社 テクセル	週 1 回 全体朝礼 部署別朝礼	業務連絡、安全三則、安全運転三則の唱和 運転上の注意事項の伝達
東京 A 社	週 1 回 支店朝礼	業務連絡、事故発生運転者の経緯と反省の話
タカナシ乳業 株式会社	営業所朝礼 営業所終礼	安全 10 カ条の唱和、運転上の注意事項の伝達 事故発生運転者に原因と反省の話
広島建設工業 株式会社	毎日トップ と全員朝礼	体操、点呼、健康確認、安全祈願、交通安全標語の唱和 社員が交代で「朝の一言」、車両の日常点検
東海ゴム工業 株式会社	職場朝礼	交通安全ニュースや「交通災害発生情報」を紹介・配布
因幡電機産業 株式会社	毎日 職場朝礼	ポスターの標語唱和、交通安全対策委員の話、時期に応じた伝達事項
ヒノマル 株式会社	毎日 支店朝礼	当番の社員の「安全運転・事故防止の一言」 事故発生運転者の状況・反省・対策の話
株式会社 高橋建設	月 2 回 部署別朝礼	安全についての諸注意、装着点検結果の発表、K Y T 標語の指差呼称、「ご安全に」の声の掛け合い
三和研磨工業 株式会社	毎日 部署別朝礼	体操、「事業計画書」(手帳)の 1 項目の唱和、「交通安全についてのお知らせ」の配布
オバス 株式会社	週 1 回事業 所全員朝礼	体操、社員が交代で「安全運転の一言」、部門長の報告、安全運転管理者の事故事例の説明、社長の講話

3-5 安全運転教育の実施状況と内容

各事業所の安全運転教育の実施状況をみると、所轄警察署等から講師の派遣を依頼し、講話やビデオ上映による交通安全講習会の開催は、すべての事業所で実施されている。社員を対象とする安全運転教育では、新入社員を対象とした教育や指導が 6 カ所で実施されており、中途入社社員、新任管理者、支店長、安全運転管理者に対する教育や指示をしている事業所もある。

また、事故発生運転者に対する研修・指導を実施している事業所は 3 カ所あり、安全運転管理者が営業所を巡回して指導している所もあった。K Y（危険予知）訓練を実施している事業所は 2 カ所、同乗指導は 2 カ所である。特にタカナシ乳業株式会社は、この同乗指導により成果をあげている。

社外の研修等に参加させている事例では、安全運転中央研修所に派遣している事業所と教習所に運転実習訓練を依頼している事業所が2カ所、保険会社による運転者特性診断とライダースクール参加の事業所が各1カ所ある（表3-3-5-1）。

表3-3-5-1 安全運転教育の実施状況と内容

安全運転教育	株式会社テクセル	東京A社	タカナシ乳業株式会社	広島建設工業株式会社	東海ゴム工業株式会社	因幡電機産業株式会社	ヒノマル株式会社	株式会社高橋建設	三和研磨工業株式会社	オパス株式会社
交通安全講習（講話・ビデオ）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新入社員対象の安全運転教育	○		○		○	○				
新入社員の取引先同行指導							○		○	
中途入社社員対象の安全運転教育			○							
新任管理者対象の安全運転教育						○				
支店長に対する事故防止の指示連絡							○			
安全運転管理者・安全指導員研修	○			○						
事故発生運転者に対する研修・指導					○	○	○			
安全運転管理者の営業所等巡回指導						○				
KY(危険予知)訓練				○						○
同乗運転指導	○		○							
安全運転中央研修所の受講	○		○							
教習所における運転実習訓練	○			○						
保険会社による運転者特性診断			○							
ライダースクール参加					○					

3-6 安全運転管理の費用

訪問調査対象事業所が平成11年度に交通安全対策費用として支出した金額は、最低約10万円から最高約700万円まで、大きな幅がある。使用車両の1台当たりでは1千円から5万円までの幅があり、1万円以上の事業所（4カ所）は交通安全ラリー参加やSDカード取得・表彰、安全運転中央研修所への派遣研修等を実施している（表3-3-6-1）。

先の安全運転管理者選任事業所を対象としたアンケート結果では、安全運転教育のための費用として支出なしが4分の1と多くを占め、50万円以上の支出をしている事業所が4%程度とわずかなことを併せて考えると、今回対象とした企業は支出が多く、熱心に交通安全へ取り組んでいる。交通安全には支出を伴うが、交通事故の減少による事故処理費用の低下、保険料の低下などそれに見合うメリットがあるとしている企業もみられる。交通安全は金銭的な問題ではないとする意見もあろうが、明らかに支出に見合う経済的なメリットがあったと指摘している企業も複数みられる。

表 3-3-6-1 交通安全対策費用

(単位:千円)

対象事業所	内 容	金 額	1 台当たり
株式会社テクセル	表彰、ラリー参加、講習等	1,698	11.8
東京A社	安全運転キャンペーン参加等	約 1,000	1.0
タカナシ乳業株式会社	表彰、派遣研修、コンクール等	約 7,000	21.2
広島建設工業株式会社	表彰、ラリー参加、教習所研修等	約 2,600	3.9
東海ゴム工業株式会社	運転者教育弁当代等	約 250	4.9
因幡電機産業株式会社	無事故・無違反コンテスト等	約 650	2.4
ヒノマル株式会社	講習、SDカード取得、表彰金等	約 4,000	12.4
株式会社高橋建設	SDカード取得、表彰金等	約 2,000	66.0
三和研磨工業株式会社	SDカード取得、賞品代等	約 250	6.0
オパス株式会社	SDカード取得、表彰金等	約 100	1.7

3-7 特に力を入れている安全運転管理施策

各事業所が特に力を入れている安全運転管理施策は、運転者の事故防止意識を高め、事故の再発を防止する活動が主になっている。内容としては、発生した事故の原因究明を徹底し、再発防止を狙った活動が多い(表3-3-7-1)。

表 3-3-7-1 特に力を入れている安全運転管理施策

対象事業所	内 容
株式会社テクセル	事故の責任・原因・防止策を明確化し、再発防止を徹底する。
東京A社	重大事故を起こした社員に対する安全運転を厳しく徹底し、再発防止に大きな効果をあげる。
タカナシ乳業株式会社	運転者教育に力を注ぎ、継続したい。
広島建設工業株式会社	安全運転コンテストへの参加を社内に定着させる。
東海ゴム工業株式会社	事故報告・嚴重注意・原因分析・懲戒処分による再発防止活動に注力したい。
ヒノマル株式会社	社外へ出かける運転者へ「安全運転で！」の声を掛け合い、事故防止意識を高める。
株式会社高橋建設	現在はSDカード取得と表彰に力を入れている。以前は地域の交通安全活動に注力していた。

3-8 今後の安全運転管理のための課題

各事業所の今後の安全運転管理のための課題は、事故防止に効果のある施策を強化することが多く、SDカードの全員取得を課題とする事業所が2カ所ある。次期の安全運転管理者の育成を当面する課題としている事業所もある(表3-3-8-1)。今回の調査対象が優良企業であり実施している施策の成果に自信を持っているためか、現在の施策の延長、あるいは徹底をあげている企業が多い。

表 3-3-8-1 今後の安全運転管理のための課題

対象事業所	内 容
株式会社テクセル	事故再発防止策の効果を見極め、効果をあげていきたい。
東京 A 社	「社内免許制度」の導入を検討中。
タカナシ乳業株式会社	事故発生運転者に対して、全営業所長が同乗指導を実施できるようにしたい。
広島建設工業株式会社	「トライ・ザ・セーフティーin ひろしま」への全員参加と S D カードの全員取得。ヤングドライバー、女性ドライバー指導体制の強化。事故発生運転者に対する再教育の徹底。
因幡電機産業株式会社	「社内無事故・無違反コンテスト」の継続。新人教育の充実。
ヒノマル株式会社	毎日の呼びかけの充実。新たな K Y T 訓練の実施。運転中の携帯電話取扱いの指導。
三和研磨工業株式会社	業務に支障のある免許停止処分等の届出制度の導入。S D カード申請 100% の達成。交通安全意識の高揚。
オパス株式会社	当面する課題は次期の安全運転管理者の育成。安全運転中央研修所の安全運転管理者研修課程の講師が、当地で研修してくれることを希望している。

第4部 安全運転管理が充実した事業所と 一般事業所の運転者の意識

第1章 調査概要

1-1 調査目的

優れた安全運転管理水準の事業所と一般的な事業所の運転者の運転意識、運転行動などがどのように異なるかを分析することを目的とする。これにより、安全運転管理が運転者の運転意識および運転行動にどのような影響を与えるかを明らかにする。

1-2 調査方法

数多くの安全運転管理施策を実施しており優れた安全運転管理水準の事業と判断される事業所（以下優良事業所と称する）を7事業所、それほど多くの安全運転管理施策を実施しておらず一般的な安全運転管理水準と判断される事業所（以下一般事業所と称する）7事業所を選定し、それぞれの事業所の運転者を対象にアンケートを実施する。

優良事業所は「第3部優良安全運転管理者選任事業所における安全運転のための活動」で訪問した事業所の一部に調査協力を依頼した。一般事業所は「第2部安全運転管理者選任事業所の実態と事故・違反」で調査対象とした事業所の中から、安全運転管理施策の実施に関する設問に10項目以下しか答えておらず、あまり多くの安全運転管理施策を実施していない事業所に協力依頼を行った。

調査対象者数は1事業所当たり10～50人で、優良事業所運転者200人、一般事業所運転者200人、合計400人を目標とした。調査対象者は、すべて男性とした。一部女性票が回収されたが、回収数が少ないことから分析の対象外とした。

調査票は各事業所の安全運転管理者に送付し、各運転者への配布を依頼した。調査票は記入後に運転者が、直接、自動車安全運転センターへ郵送する方式で回収した。

1-3 調査項目

調査項目は以下の通りである。

- 調査対象者の属性（性、年齢）
- 運転者属性（運転車種、使用車のミッション形式、運転頻度、運転経験年数、年間走行距離、事故・違反の有無）

- 運転意識・態度
- 運転行動
- 運転中にヒヤリとしたりはった経験の有無と回数（ヒヤリ・ハット体験回数）
- 安全運転管理施策の効果評価
- 充実して欲しい安全運転管理施策

使用した調査票は、巻末「資料３：使用調査票（安全運転管理者選任事業所運転者用調査票）」に示す。

１－４ 調査票の回収状況

調査票の回収状況は表4-1-4-1に示すとおりである。表中の回収数は回答があった運転者数で、有効回収数は全問への無回答と女性回答を除いた回収数である。優良事業所の有効回収数は211人、一般事業所は200人で、有効回収率はそれぞれ75.4%、66.7%で、合計70.9%の回収率となる。

表 4-1-4-1 調査票の回収状況

	配布数	回収数	有効回収数	有効回収率
優良事業所	280	242	211	75.4
一般事業所	300	229	200	66.7
合計	580	471	411	70.9

１－５ 調査対象事業所の安全運転管理策の実施状況

調査対象として選定した事業所の安全運転管理施策の実施状況をみておく。表4-1-5-1が優良事業所及び一般事業所として選定した7事業所での安全運転管理策の実施状況である。

優良事業所で実施している安全運転管理施策は17～24項目と多い。それに対して一般事業所で実施している安全運転管理施策は6～8項目と少ない。特に実施状況に差が大きい施策は次のようなものである。

- ① 新入社員に対する安全運転教育（優良事業所での実施が7事業所、一般事業所での実施が0事業所、差が7事業所）
- ② 事故時の再教育制度（同7事業所、0事業所、7事業所）
- ③ 朝礼（点呼）（同7事業所、0事業所、7事業所）
- ④ 安全運転者に対する社内表彰制度（6事業所、0事業所、6事業所）

差が多い上位2項目は、運転者教育に関するもので、優良事業所が充実しているのに対

して一般事業所では実施している事業所がない。朝礼についても優良事業所では全事業所が実施しているが、一般事業所では実施している事業所がない。また、表彰制度も優良事業所では充実しているが一般事業所では実施していない（表4-1-5-1）。

表 4-1-5-1 調査対象事業所で実施している安全運転管理施策

施策実施項目	優良事業所							一般事業所							実施事業所数		
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	優良	一般	差
全社的な交通安全運動	○		○	○	○	○	○	○		○	○	○			6	4	2
副安全運転管理者の選任	○	○	○	○	○	○	○				○	○			7	2	5
運転者採用時の試験制度				○	○										2	0	2
安全運転者に対する社内表彰制度	○	○	○	○		○	○								6	0	6
免許取得時教育															0	0	0
新入社員に対する安全運転教育	○	○	○	○	○	○	○								7	0	7
同乗指導による安全運転教育	○		○	○		○									4	0	4
運転適性検査に基づく個別指導	○	○		○	○	○									5	0	5
実技教育の導入	○		○	○		○									4	0	4
危険予測・回避教育	○		○	○	○										5	0	5
事故や違反発生時の申告制度	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○		7	5	2
事故発生時の原因分析制度	○	○	○	○	○	○	○		○				○		7	2	5
事故時の再教育制度	○	○	○	○	○	○	○								7	0	7
業務用車両運転の許可制度				○	○		○	○		○				○	3	3	0
マイカー通勤の許可制度	○	○			○	○	○			○			○	○	5	3	2
社内免許制度					○								○		1	1	0
運転者の勤務評定制度		○	○			○									3	0	3
マニュアル類の整備		○	○	○			○	○							4	1	3
休憩室など運転者のための施設整備				○	○		○								3	0	3
任意保険への加入	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	7	7	0
朝礼（点呼）	○	○	○	○	○	○	○								7	0	7
運転免許証の確認			○	○		○	○								4	0	4
日常点検	○		○	○	○	○	○	○	○		○	○		○	6	5	1
運転日報等の日報による管理	○	○	○	○	○	○	○	○	○					○	7	3	4
タコグラフの活用															0	0	0
車両の鍵の保管・管理	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○		○	○	6	6	0
駐車場の管理	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○		7	5	2
運転経歴証明書の活用	○	○	○	○	○	○	○			○		○			7	2	5
運転者を対象とした特別な健康管理					○	○									2	0	2
その他		○	○	○		○									4	0	4
合計実施件数	19	17	21	24	21	21	20	8	7	7	7	7	7	6	—	—	—

注 1:○印の欄が実施している安全運転管理策である。

注 2:実施事業所数の差の欄は優良事業所の実施事業所数から一般事業所の実施数を減じた値である。

第2章 調査対象者の属性と運転実態

2-1 年齢

優良事業所では20歳代が22.7%と多いが一般事業所では7.0%と少ない。これに
対して一般事業所では40

歳代が36.5%と優良事業
所の28.4%に比べて1割近く多い。

平均年齢でみると優良事業所が

39.6歳、一般事業所が42.6で、やや一般事業所の平均年齢の方が高い（表4-2-1-1、
図4-2-1-1～2）。

表4-2-1-1 調査対象者の年齢階層

	29歳以下	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	無回答	合計
件数							
優良事業所	48	60	60	34	9	0	211
一般事業所	14	59	73	47	4	3	200
合計	62	119	133	81	13	3	411
構成比							
優良事業所	22.7	28.4	28.4	16.1	4.3	0.0	100.0
一般事業所	7.0	29.5	36.5	23.5	2.0	1.5	100.0
合計	15.1	29.0	32.4	19.7	3.2	0.7	100.0

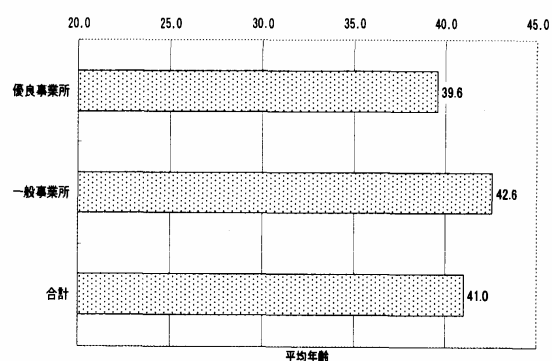


図4-2-1-2 調査対象者の平均年齢

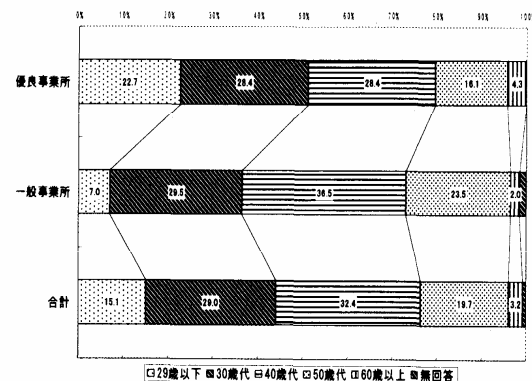


図4-2-1-1 調査対象者の年齢階層

2-2 業務における運転状況

調査対象者に対して車両の運転を主たる業務としている「運転専従者」であるか、
車両の運転を主たる業務としないが業務
で車両の運転を行う「運転兼務者」であ
るかを質問した。運転兼務者の比率は優
良事業所で81.0%、一般事業所で89.5%

表4-2-2-1 調査対象者の運転状況

	運転専従者	運転兼務者	無回答	合計
件数				
優良事業所	32	171	8	211
一般事業所	11	179	10	200
合計	43	350	18	411
構成比				
優良事業所	15.2	81.0	3.8	100.0
一般事業所	5.5	89.5	5.0	100.0
合計	10.5	85.2	4.4	100.0

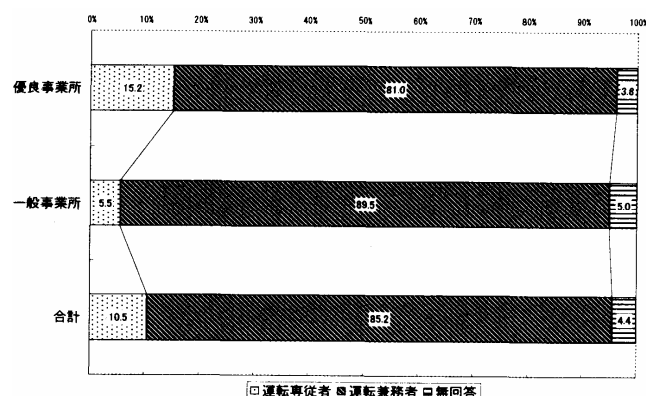


図4-2-2-1 調査対象者の運転状況

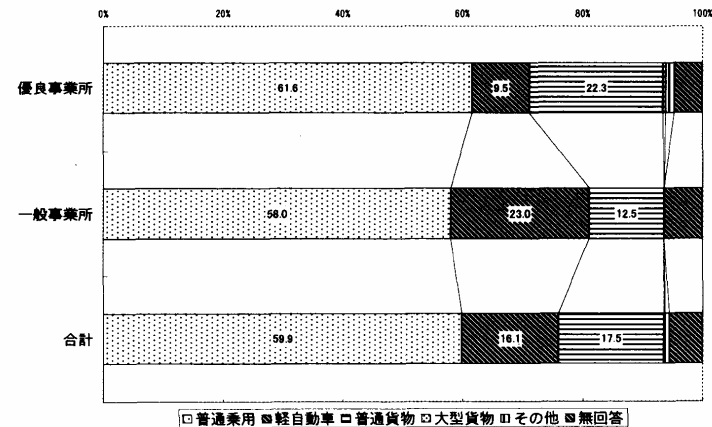
となっており、ほとんどが運転兼務者である。運転専従者は優良事業所で15.2%、一般事業所で5.5%となっており、やや優良事業所に運転専従者が多い(表4-2-2-1、図4-2-2-1)。

表 4-2-3-1 調査対象者の主運転車種

2-3 業務での主運転車種

業務で主に運転している車種を質問した。優良事業所、一般事業所ともに普通乗用が最も多く、それぞれ61.6%、58.0%を占めている。次いで優良事業所では普通貨物が22.3%と多く、一般事業所では軽自動車が23.0%と多い。これ以外の大型貨物などは優良事業所でわずかにみられる程度である(表4-2-3-1、図4-2-3-1)。

	普通乗用	軽自動車	普通貨物	大型貨物	その他	無回答	合計
件数							
優良事業所	130	20	47	1	3	10	211
一般事業所	116	46	25	0	0	13	200
合計	246	66	72	1	3	23	411
構成比							
優良事業所	61.6	9.5	22.3	0.5	1.4	4.7	100.0
一般事業所	58.0	23.0	12.5	0.0	0.0	6.5	100.0
合計	59.9	16.1	17.5	0.2	0.7	5.6	100.0



2-4 運転車種のミッション形式

図 4-2-3-1 調査対象者の主運転車種

業務で使用している車のミッション形式は、マニュアルが38.9%、46.0%に対して、オートマチックは優良事業所で半分強、一般事業所で半分弱と多い(表4-2-4-1、図4-2-4-1)。

表 4-2-4-1 運転車のミッション形式

	マニュアル	オートマチック	無回答	合計
件数				
優良事業所	82	120	9	211
一般事業所	92	96	12	200
合計	174	216	21	411
構成比				
優良事業所	38.9	56.9	4.3	100.0
一般事業所	46.0	48.0	6.0	100.0
合計	42.3	52.6	5.1	100.0

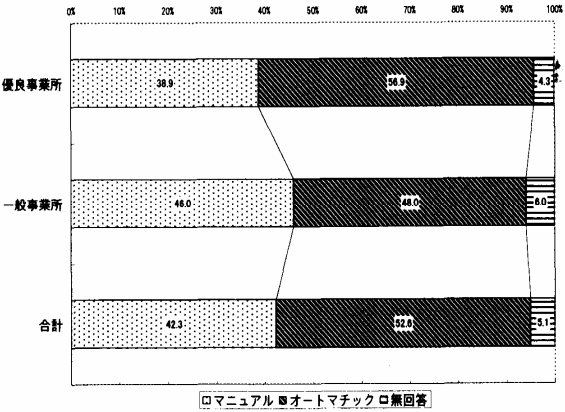


図 4-2-4-1 運転車のミッション形式

2-5 運転頻度

運転頻度が「ほとんど毎日」は優良事業所で80.6%、一般事業所で59.5%となっており、やや優良事業所の運転者の運転頻度が多い。この比率に「週に3～4日」を加えると優良事業所で90.0%、一般事業所で70.5%となる。一般事業所では「週に1～2日」との回答が20.0%みられる（表4-2-5-1、図4-2-5-1）。

表4-2-5-1 調査対象者の運転頻度

	毎日	週に3～4日	週に1～2日	月に3～4日	月に1～2日	ほとんど運転しない	無回答	合計
件数								
優良事業所	170	20	15	0	1	2	3	211
一般事業所	119	22	40	5	3	4	7	200
合計	289	42	55	5	4	6	10	411
構成比	80.6	9.5	7.1	0.0	0.5	0.9	1.4	100.0
一般事業所	59.5	11.0	20.0	2.5	1.5	2.0	3.5	100.0
比合計	70.3	10.2	13.4	1.2	1.0	1.5	2.4	100.0

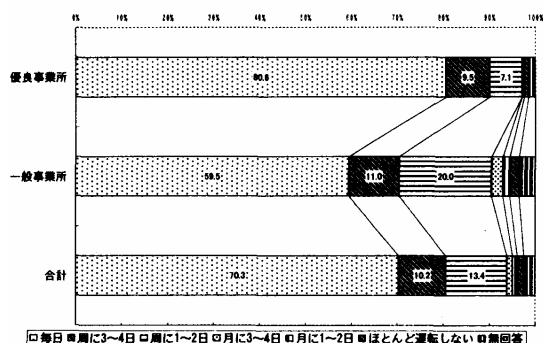


図4-2-5-1 調査対象者の運転頻度

2-6 運転経験年数

運転経験年数は、いずれの事業所でも20年～30年がもっとも多く、優良事業所で32.7%、一般事業所で38.0%を占める（表4-2-6-1、図4-2-6-1）。平均運転経験年数は優良事業所が19.8年、一般事業所が22.7年で、わずかながら一般事業所の経験年数が長い（図4-2-6-2）。

表4-2-6-1 調査対象者の運転経験年数

	5年未満	10年未満	20年未満	30年未満	30年以上	無回答	合計
件数							
優良事業所	9	38	54	69	41	0	211
一般事業所	2	10	61	76	49	2	200
合計	11	48	115	145	90	2	411
構成比	4.3	18.0	25.6	32.7	19.4	0.0	100.0
一般事業所	1.0	5.0	30.5	38.0	24.5	1.0	100.0
比合計	2.7	11.7	28.0	35.3	21.9	0.5	100.0

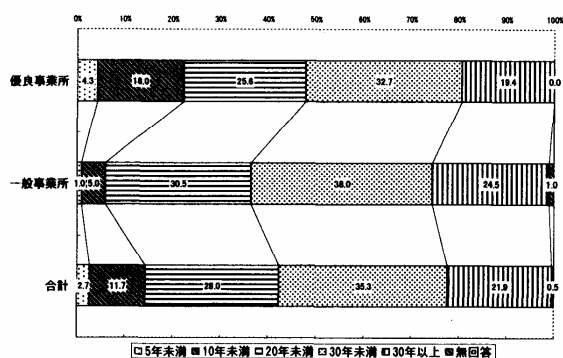


図4-2-6-1 調査対象者の運転経験年数

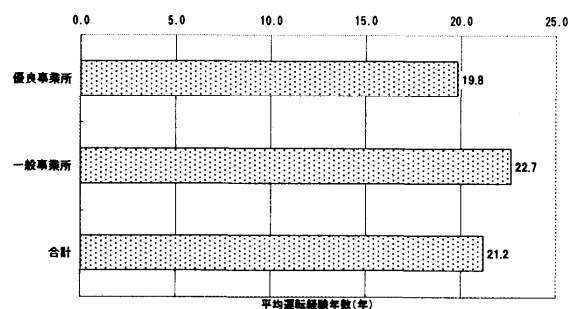


図4-2-6-2 調査対象者の平均運転経験年数

2-7 年間走行距離

表4-2-7-1 調査対象者の年間走行距離

優良事業所では25,000km以上が24.6%、一般事業所では10,000～15,000kmが25.0%と最も多い（表

	5000km未満	1万km未満	1万5千km未満	2万km未満	2万5千km未満	2万5千km以上	無回答	合計
件数								
優良事業所	24	30	39	22	42	52	2	211
一般事業所	34	44	50	11	31	23	7	200
合計	58	74	89	33	73	75	9	411
構成比								
優良事業所	11.4	14.2	18.5	10.4	19.9	24.6	0.9	100.0
一般事業所	17.0	22.0	25.0	5.5	15.5	11.5	3.5	100.0
合計	14.1	18.0	21.7	8.0	17.8	18.2	2.2	100.0

4-2-7-1、図4-2-7-1）。平均年間走行距離では優良事業所が17,800km、一般事業所が12,700kmで、5,000kmほど優良事業所の走行距離が長い（図4-2-7-2）。

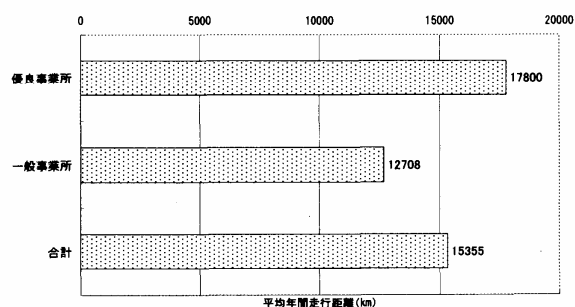
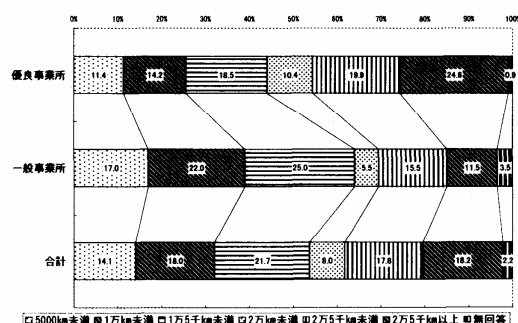


図4-2-7-1 調査対象者の年間走行距離

図4-2-7-2 調査対象者の平均年間走行距離

2-8 事故・違反の状況

2-8-1 業務中の事故・違反

過去3年間の業務中の事故・違反の有無を質問した。3年間事故・違反なしは優良事業所で77.7%、一般事業所で82.0%でとなっており、わずかながら一般事業所の方が事故・

違反なしが多い。事故ありは、それぞれ7.1%、2.0%、違反ありは、それぞれ15.2%、10.5%となっている（表4-2-8-1、図4-2-8・1）。

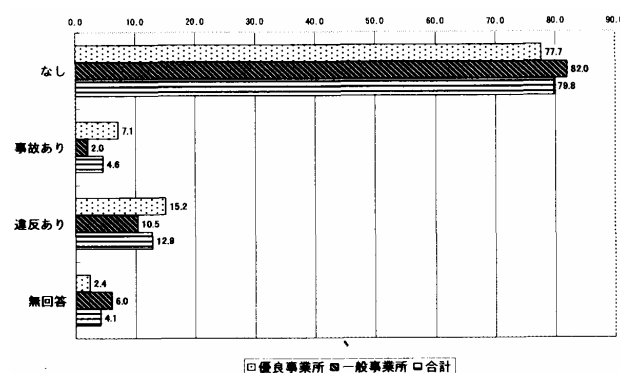


図4-2-8-1 事故・違反の有無（業務中）

表4-2-8-1 事故・違反の有無（業務中）

	なし	事故あり	違反あり	無回答	合計
件数					
優良事業所	164	15	32	5	211
一般事業所	164	4	21	12	200
合計	328	19	53	17	411
構成比					
優良事業所	77.7	7.1	15.2	2.4	100.0
一般事業所	82.0	2.0	10.5	6.0	100.0
合計	79.8	4.6	12.9	4.1	100.0

事故・違反がある対象者に違反内容を質問した。優良事業所では最高速度違反が45.2%ともっとも多く、一般事業所では駐車違反が25.0%ともっとも多い。優良事業所では駐車違反は皆無である。シートベルト着用義務違反は、それぞれ16.7%、20.8%、一時停止違反は両事業所ともに16.7%である（表4-2-8-2、図4-2-8-2）。

表 4-2-8-2 違反内容（業務中）

	駐車違反	速度違反	シートベルト着用義務違反	一時停止違反	その他	無回答	合計
件数							
優良事業所	0	19	7	7	7	7	42
一般事業所	6	3	5	4	5	4	24
合計	6	22	12	11	12	11	66
構成比	0.0	45.2	16.7	16.7	16.7	16.7	100.0
一般事業所	25.0	12.5	20.8	16.7	20.8	16.7	100.0
比	9.1	33.3	18.2	16.7	18.2	16.7	100.0

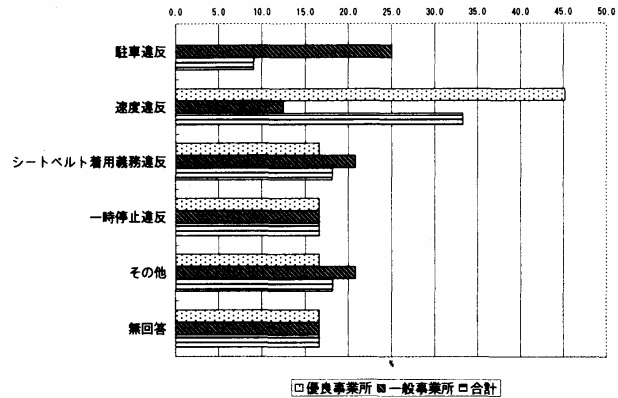


図 4-2-8-2 違反内容（業務中）

2-8-2 私用時の事故・違反

私用中に関しても過去3年間の事故・違反の有無を質問した。私用中の事故・違反なしは優良事業所で75.4%、一般事業所で77.5%となっており、約4分の3は事故・違反なしである。それぞれ事故ありが2.8%、2.5%、違反ありが19.0%14.5%で私用中の事故・違反の有無に大きな差はみられない（表4-2-8-3、図4-2-8-3）。

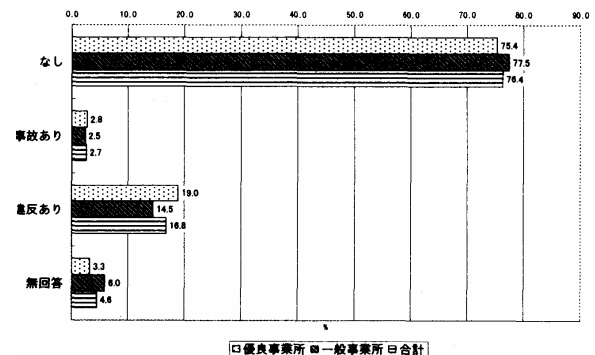


図 4-2-8-3 事故・違反の有無（私用中）

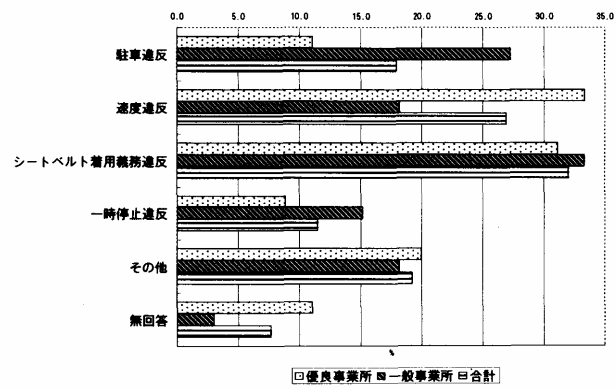
表4-2-8-3 事故・違反の有無（私用中）

	なし	事故あり	違反あり	無回答	合計
件数					
優良事業所	159	6	40	7	211
一般事業所	155	5	29	12	200
合計	314	11	69	19	411
構成比	75.4	2.8	19.0	3.3	100.0
一般事業所	77.5	2.5	14.5	6.0	100.0
比	76.4	2.7	16.8	4.6	100.0

事故・違反がある対象者に違反内容を質問した結果、いずれもシートベルト着用義務違反がもっとも多く、事故・違反者の3割強を占めている。駐車違反、一時停止違反は一般事業所の運転者に多く、最高速度違反は優良事業所の運転者に多い（表4-2-8-4、図4-2-8-4）。

表 4-2-8-4 違反内容（私用中）

	駐車違反	速度違反	シートベルト着用義務違反	一時停止違反	その他	無回答	合計
優良事業所	11.1	33.3	31.1	8.9	20.0	11.1	100.0
一般事業所	27.3	18.2	33.3	15.2	18.2	3.0	100.0
合計	17.9	26.9	32.1	11.5	19.2	7.7	100.0



図表 4-2-8-4 違反内容（私用中）

第3章 運転者の意識、行動等の実態

3-1 運転意識

3-1-1 運転意識設問への回答結果

運転意識に関する21項目の設問に対して、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」あるいは、「その通り」、「どちらかといえばその通り」と肯定的な回答をした比率を算出して、分析を行う。

それぞれの質問の選択肢に、肯定的な回答をした対象者の比率を示したのが、表4-3-1-1、図4-3-1-1である。

表4-3-1-1 運転意識設問への肯定的回答者比率

	回答者数		回答者比率		回答比率の差
	優良事業所	一般事業所	優良事業所	一般事業所	
運転することじたいが楽しい	84	85	39.8	42.5	-2.7
車は、単なる移動の手段	91	80	43.1	40.0	3.1
追い越されるのは気分がいいものではない	80	82	37.9	41.0	-3.1
前車がもたもたしている時は、すぐにクラクションを鳴らす	14	26	6.6	13.0	-6.4
歩行者や自転車をじゃまに思うことがある	76	87	36.0	43.5	-7.5
人通りの多い狭い道でも、気にせずに走る	44	46	20.9	23.0	-2.1
駐車中の車のわきは人が飛び出してこないか注意している	195	176	92.4	88.0	4.4
横断歩道で手をあげていても止まらずにすぎることが多い	26	16	12.3	8.0	4.3
運転はこわいものだ	159	155	75.4	77.5	-2.1
運転は緊張で疲れる	108	103	51.2	51.5	-0.3
追い越し禁止の場所では追い越しはしない	172	154	81.5	77.0	4.5
10km位のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る	192	178	91.0	89.0	2.0
一時停止でも、見通しがよければ停止しないで通過する	13	31	6.2	15.5	-9.3
駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する	16	26	7.6	13.0	-5.4
割り込まれるのであまり車間をあげないようにしている	26	50	12.3	25.0	-12.7
優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない	38	66	18.0	33.0	-15.0
他人に自分の運転を批判されると腹がたつ	37	74	17.5	37.0	-19.5
運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う	33	32	15.6	16.0	-0.4
他車が譲ってくれるので進路変更には不安を感じない	25	24	11.8	12.0	-0.2
前の車についていけば安心して右左折できる	12	10	5.7	5.0	0.7
ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ	182	154	86.3	77.0	9.3
総回答者数	211	200	100.0	100.0	—

注：回答比率の差は、優良事業所の回答比率から一般事業所の回答比率を減じた値である。

優良事業所の肯定者比率が一般事業所の肯定者比率を大きく上回るのは、次のような項目である。

- ① ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ（優良事業所で86.3%、一般事業所で77.0%、差が9.3%）
- ② 追い越し禁止の場所では追い越しはしない（同81.5%、77.0%、4.5%）
- ③ 駐車中の車のわきは人が飛び出してこないか注意している（同92.4%、88.0%、4.4%）
- ④ 横断歩道で手をあげていても止まらずにすぎることが多い（同12.3%、8.0%、4.3%）

いずれも肯定的な意見が好ましいとみられる項目であるが、優良事業所の運転者に肯定的意見が多い。

逆に一般事業所の肯定者比率が高い項目をみると、次のようになる。

- ① 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ（優良事業所で17.5%、一般事業所で37.0%、差が19.5%）
- ② 優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない（同18.0%、33.0%、15.0%）
- ③ 割り込まれるのであまり車間をあけないようにしている（同12.3%、25.0%、12.7%）
- ④ 一時停止でも、見通しがよければ停止しないで通過する（同6.2%、15.5%、9.3%）
- ⑤ 歩行者や自転車をじゃまに思うことがある（同36.0%、43.5%、7.5%）

いずれも肯定的な回答が好ましくない傾向を示すものであり、一般事業所の運転者の方が攻撃的で遵法性が低い傾向がみられる。

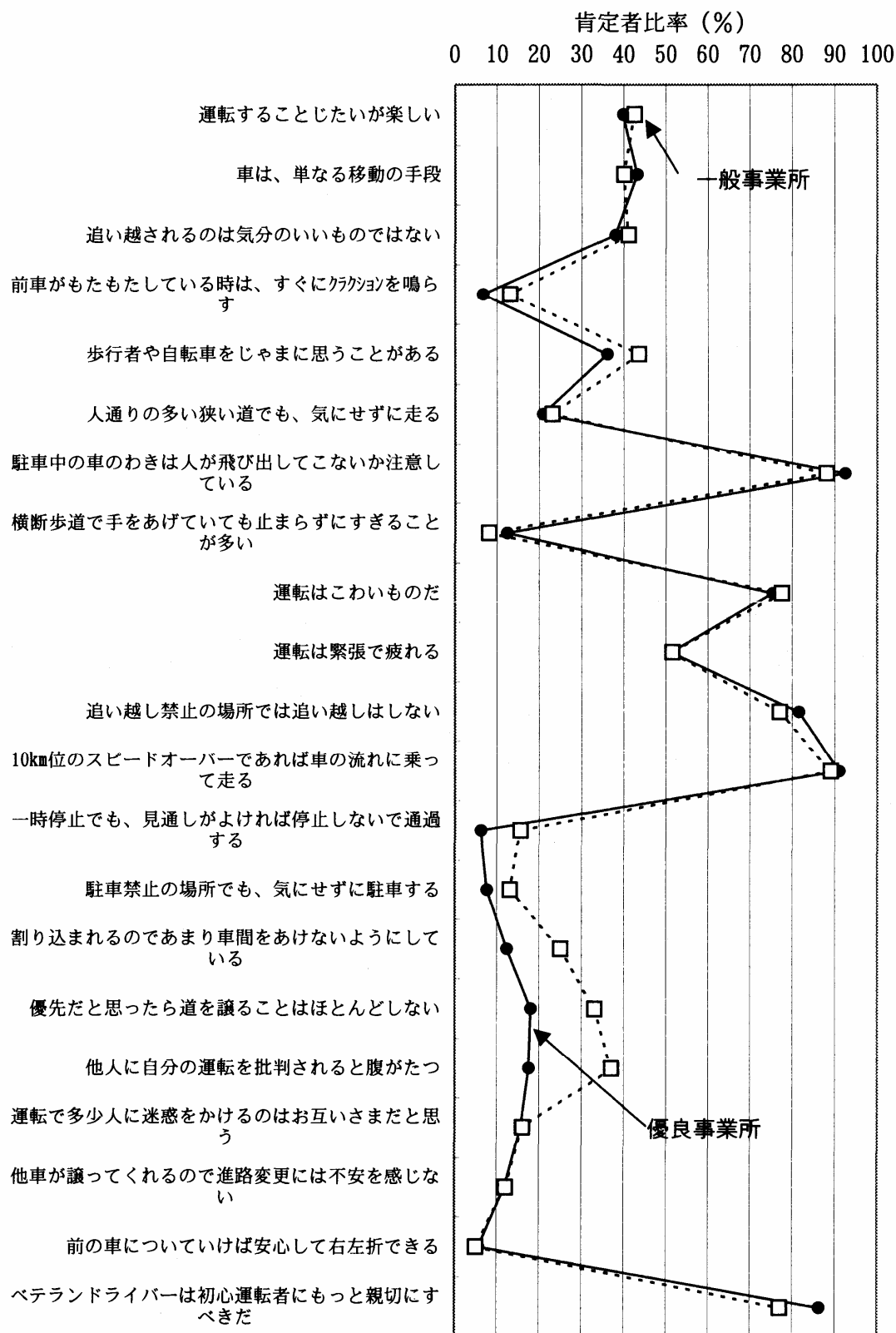


図 4-3-1-1 運転意識に関する設問に対する肯定者比率

3-1-2 運転意識を構成する因子と傾向

(1) 運転意識を構成する因子

前項では運転者の意識態度に関する21項目の質問を個別に分析してきたが、ここでも因子分析を利用してより少ない要因に要約し、全体の傾向を把握していく。

今回の因子分析では、平成3年度に自動車安全運転センターが一般男性運転者4,215人を対象に実施した調査結果から因子を抽出し、その因子空間に今回の調査対象者を位置づけることにする。なお、用いる因子分析は反復主因子法であり、バリマックス回転を適用している。

因子分析では分析の結果を表す指標として固有値と寄与率とよばれる指標が算出される。今回の21項目に対する因子分析の結果は表4-3-1-2に示す通りである。この固有値と寄与率が要約した因子が表現している元の21項目の質問が持っている情報量を表している。

表4-3-1-2 運転意識・態度の因子分析結果

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	3.423	0.163	0.163
2	1.716	0.082	0.245
3	1.388	0.066	0.311
4	1.339	0.064	0.375
5	1.127	0.054	0.428
6	1.070	0.051	0.479
7	1.005	0.048	0.527
8	0.901	0.043	0.570
9	0.851	0.041	0.610
10	0.825	0.039	0.650
11	0.789	0.038	0.687
12	0.759	0.036	0.724
13	0.733	0.035	0.758
14	0.709	0.034	0.792

一般に因子分析では固有値が1以上の因子を分析対象とすることが多いので、ここでも固有値が1以上の第7因子までを分析対象とする。この第7因子までの累積寄与率は52.7%であり、全体の半分強の情報を含んでいることになる。

運転意識・態度に関する因子分析結果から、第1因子と第2因子、第3因子と第4因子、第5因子と第6因子、第1因子と第7因子の4種類の組み合わせとし、それぞれの因子空間に各質問項目を布置すると図4-3-1-2~5のようになる（この図の元になっている値を表4-3-1-3に示す）。この図で相互に近い位置にある質問項目が相関の高い項目である。次に因子軸の絶対値の大きい位置に布置された質問項目群を解釈して因子に名称を与える。これは「因子の解釈」と呼ばれるもので、相互に相関の高い項目を統合する概念を作り出すものである。

表 4-3-1-3 運転意識・態度の因子分析結果（因子負荷量）

	FACTOR1	FACTOR2	FACTOR3	FACTOR4	FACTOR5	FACTOR6	FACTOR7
前の車についていけば安心して右左折できる	0.59528	0.07366	0.10514	-0.04235	0.04338	0.00220	0.01552
他車が譲ってくれるので進路変更には不安を感じない	0.57773	0.08207	0.06754	-0.09029	-0.00806	-0.01464	0.08710
運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う	0.37630	0.15187	0.14823	0.04005	0.26559	0.01940	0.02410
追い越されるのは気分がいいものではない	0.05827	0.58753	0.20542	-0.02133	-0.00673	0.03646	0.03882
歩行者や自転車をじゃまに思うことがある	0.06241	0.49416	0.09136	0.06300	0.14053	0.06247	-0.02644
前車がもたもたしている時は、すぐにクラクションを鳴らす	0.07669	0.43743	0.10311	-0.00321	0.15721	-0.02562	0.09345
他人に自分の運転を批判されると腹がたつ	0.21761	0.35189	0.34747	-0.04357	0.07143	0.00748	-0.03759
優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない	0.21983	0.24876	0.49280	-0.02423	0.14266	-0.00203	0.02583
割り込まれるのであまり車間をあけないようにしている	0.26270	0.26473	0.44816	0.00961	0.13915	-0.02573	0.05328
10km位のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る	-0.02856	0.09162	0.30291	-0.03591	0.14391	0.02920	0.02605
運転はこわいものだ	-0.07214	-0.01746	0.01074	0.68913	-0.07833	-0.06663	-0.04802
運転は緊張で疲れる	0.01767	0.08949	-0.07140	0.58168	-0.04377	-0.17290	-0.07496
駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する	0.21804	0.01798	0.29278	-0.00728	0.42401	0.02197	0.05188
一時停止でも、見通しがよければ停止しないで通過する	0.25942	0.03257	0.23440	0.00975	0.39718	-0.00781	-0.00063
横断歩道で手をあげていても止まらずにすぎることが多い	0.15593	0.16603	-0.01958	0.05440	0.21343	0.00399	0.10738
駐車中の車のわきは人が飛び出してこないか注意している	-0.08251	-0.03735	-0.00783	0.21492	-0.22646	0.01547	0.04137
ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ	0.12216	-0.09305	-0.06690	0.09937	-0.31459	0.06904	-0.00585
追い越し禁止の場所では追い越しはしない	-0.01144	-0.12327	-0.12048	0.08368	-0.41953	-0.07592	0.01440
運転すること自体が楽しい	0.05893	0.11454	0.05700	-0.10963	0.02628	0.65230	0.11303
車は、単なる移動の手段	0.04429	0.02688	0.02109	0.07456	0.01294	-0.51197	0.03739
人通りの多い狭い道でも、気にせずに走る	0.11066	0.07991	0.06276	-0.10321	0.01238	0.05603	0.77067

以下、各因子に負荷の高い項目と、その解釈の結果を示す。

【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 前の車についていけば安心して右左折できる（因子負荷量0.595）
- ② 他車が譲ってくれるので進路変更には不安を感じない（同0.578）
- ③ 運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う（同0.377）

第1因子に負荷が高い項目をみると前の車など、ほかの車に依存して運転する傾向を示す項目が並んでいる。そこで、この第1因子を「依存的傾向の因子」と解釈する。

第1因子と第2因子のプロット図

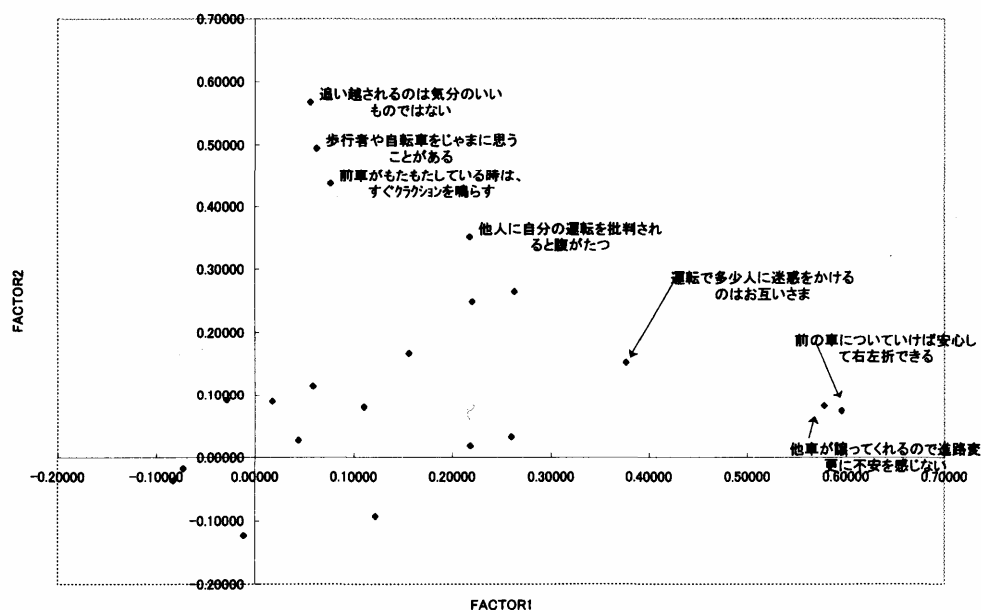


図 4-3-1-2 運転意識に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目は、つぎのようなものである。

- ① 追い越されるのは気分のいいものではない（因子負荷量0.568）
- ② 歩行者や自転車をじゃまに思うことがある（同0.494）
- ③ 前車がもたもたしている時は、すぐにクラクションを鳴らす（同0.437）
- ④ 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ（同0.352）

この因子に負荷が高い項目は、追い越されると怒りを示したり、歩行者や自転車をじゃまに感じたり、気に入らない車にはクラクションを鳴らしたりするなど、他車（者）に対して攻撃的な傾向を示している。そこで、この第2因子を「攻撃的傾向の因子」と解釈する。

【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目は次のとおりである。

- ① 優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない（因子負荷量0.493）
- ② 割り込まれるのであまり車間をあげないようにしている（同0.449）
- ③ 10km位のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る（同0.303）

この因子に負荷が高い項目は、道を譲らず、車間をつめ、スピードを上げるなど先を急ぐ傾向を示すものである。そこで、この第3因子を「先急ぎ傾向の因子」と解釈する。

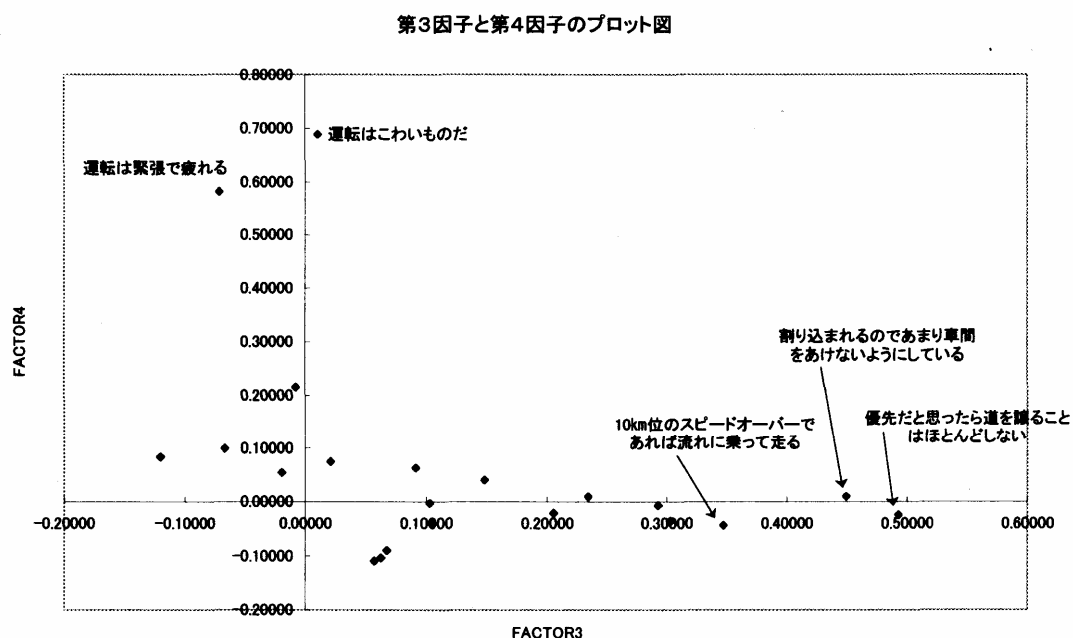


図4-3-1-3 運転意識に関する因子分析結果（第3因子と第4因子）

【第4因子】

第4因子に負荷が高い項目は次のとおりである。

- ① 運転はこわいものだ（因子負荷量0.689）
- ② 運転は緊張で疲れる（同0.582）

この因子に負荷が高い項目は、運転時の緊張傾向を示す項目であることから、この因子を「運転時の緊張傾向の因子」と解釈する。

【第5因子】

第5因子に負荷が高い項目は次のとおりである。

- ① 駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する（因子負荷量0.424）
- ② 一時停止でも、見通しがよければ停止しないで通過する（同0.397）
- ③ 追い越し禁止の場所では追い越しはしない（同-0.420）

この因子に負荷が高い項目は、駐車禁止、一時停止、追い越し禁止などの法を尊重するか否かの傾向を示すものである。そこで、この第5因子を「遵法傾向の因子」と解釈する。

【第6因子】

第6因子に負荷が高い項目は次の2つである。

- ① 運転することじたいが楽しい（因子負荷量0.652）
- ② 車は、単なる移動の手段（同-0.512）

この因子に負荷が高い項目は、運転そのものを楽しむ傾向の項目である。そこで、この第6因子を「運転への愛着傾向の因子」と解釈する。

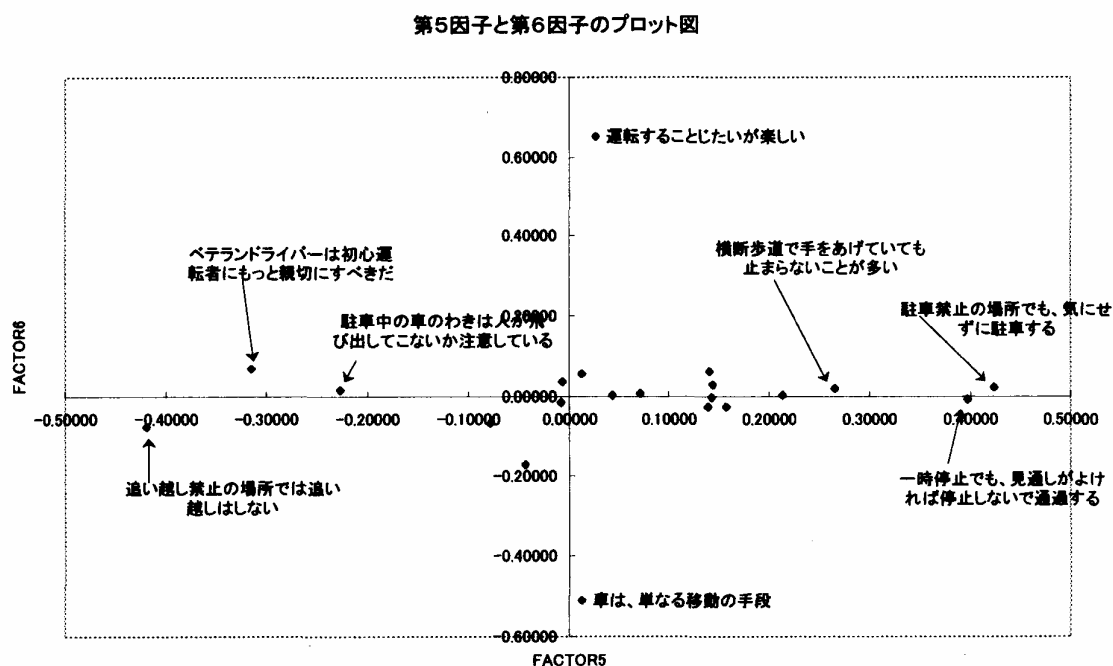


図4-3-1-4 運転意識に関する因子分析結果（第5因子と第6因子）

【第7因子】

第7因子に負荷が高い項目は、次の1項目のみである。

- ① 人通りの多い狭い道でも、気にせずに走る（因子負荷量0.771）

第7因子に負荷が高い項目は、上記のように1項目のみであり、解釈が困難である。そこで、この第7因子は解釈不能とし、以降の分析対象から除く。

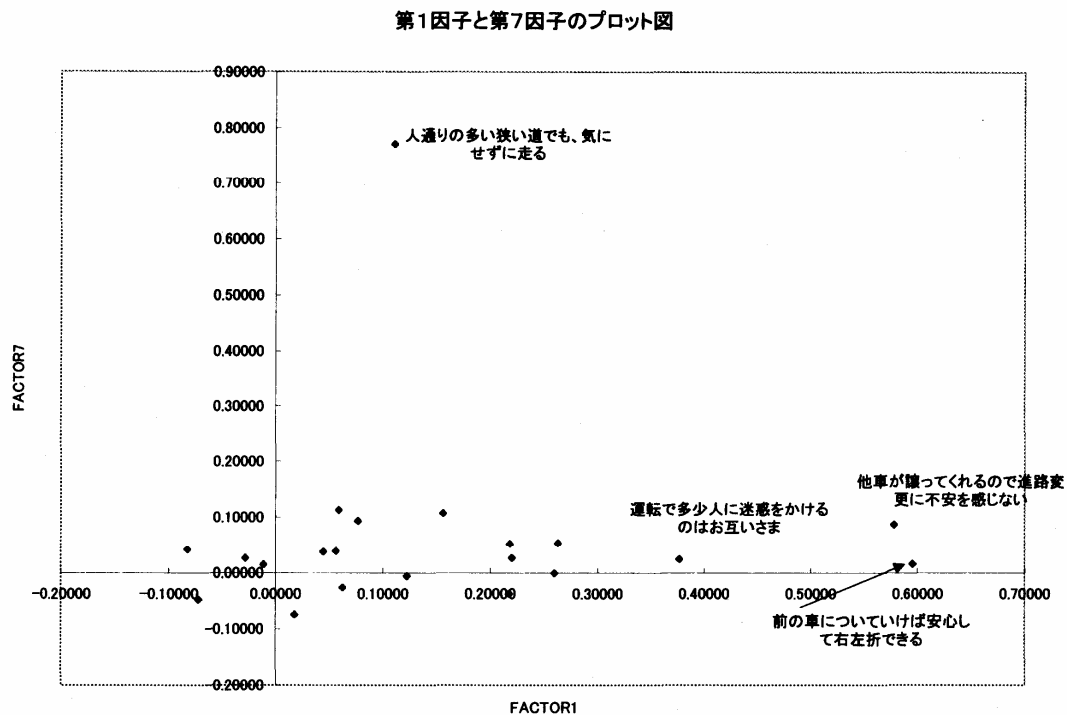


図4-3-1-5 運転意識に関する因子分析結果（第1因子と第7因子）

以上の分析で、次の6因子が抽出されたことになる。

- ① 依存的傾向
- ② 攻撃的傾向
- ③ 先急ぎ傾向
- ④ 運転時の緊張傾向
- ⑤ 遵法傾向
- ⑥ 運転への愛着傾向

(2) 対象者の因子傾向

前項で算出した因子特性をどの程度強く持つかを示す指標が因子得点である。以下では因子得点を優良事業所と一般事業所の運転者に分けて分析していく。なお、因子得点は分析の元となった一般男性運転者4,215人の平均が0、標準偏差が1に基準化されている値である。

優良事業所と一般事業所の運転者の因子得点を平均して、示したのが表4-3-1-4と図4-3-1-6である。

表 4-3-1-4 優良事業所と一般事業所の運転者の因子得点平均

	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子	第5因子	第6因子	サンプル数
	依存的傾向	攻撃的傾向	先急ぎ傾向	運転時の緊張傾向	遵法傾向	運転への愛着傾向	
優良事業所	-0.138	-0.209	-0.149	-0.048	0.062	-0.075	191
一般事業所	0.023	-0.003	0.237	-0.114	-0.139	0.034	178
全体平均	-0.060	-0.110	0.037	-0.080	-0.035	-0.022	369

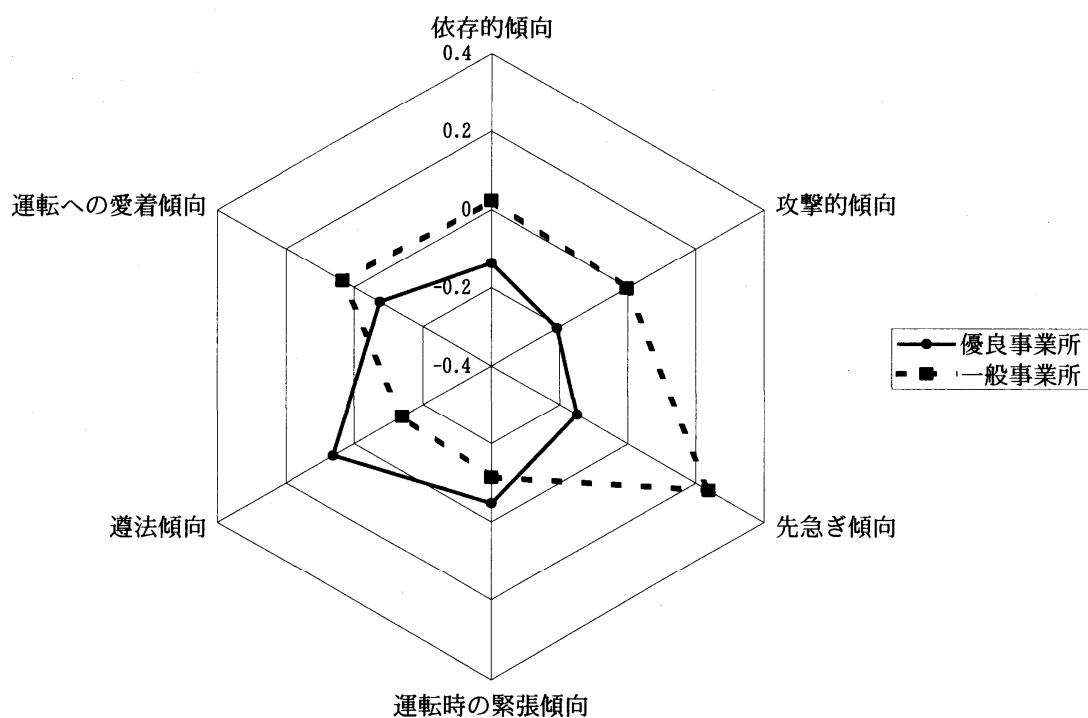


図 4-3-1-6 優良事業所と一般事業所の運転者の因子得点平均

6つの運転意識因子をみると先急ぎ傾向、攻撃的傾向、依存的傾向、運転への愛着傾向の好ましくない運転意識に関して、いずれも優良事業所の運転者の方が弱くなっている。遵法傾向、運転時の緊張傾向に関しては優良事業所の運転者の方が強く持っている。特に

差が大きいのは、先急ぎ傾向、攻撃的傾向、遵法傾向などであり、いずれも優良事業所の運転者の方が好ましい傾向を持っている。

優良事業所の因子得点をみると好ましくない因子に対してはマイナスの傾向、遵法性についてはプラスの傾向を持っており、優良事業所の運転者は全国の一般男性運転者よりも好ましい運転意識をもっている。一方、一般事業所は先急ぎ傾向でプラスに大きな値を持ち、遵法性でマイナスに大きな値を持っており、全国平均よりも好ましくない傾向を強く持っている。

3-2 運転行動

3-2-1 運転行動設問への回答結果

運転行動を表す15項目に対して次の5種類の選択肢で回答を求めた。

- ① よくある
- ② 時々ある
- ③ まれにある
- ④ ほとんどない
- ⑤ まったくない

ここでは、上記回答のうち、「よくある」、「時々ある」、「まれにある」と回答した比率の合計（以下肯定者比率と称す）を算出した。その結果が表4-3-2-1、図4-3-2-1である。

表4-3-2-1 運転行動に関する設問に対する肯定者比率

	回答者数		回答者比率		回答比率の差
	優良事業所	一般事業所	優良事業所	一般事業所	
信号を見落とすこと	49	50	23.2	25.0	-1.8
合図をせずに車線を変えること	94	100	44.5	50.0	-5.5
ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと	75	66	35.5	33.0	2.5
他車に譲るべきか自分の車が行くべきか迷うこと	24	32	11.4	16.0	-4.6
右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと	63	57	29.9	28.5	1.4
左折時にハンドルを切りすぎ乗り上げたり、こすること	81	81	38.4	40.5	-2.1
同乗者から、自分の運転は恐いと言われること	88	83	41.7	41.5	0.2
すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと	50	54	23.7	27.0	-3.3
合流時にタイミングがあわずにまごまごすること	92	78	43.6	39.0	4.6
気がつかないうちに後ろに車がついていること	67	60	31.8	30.0	1.8
出てこないと思った車が出てきてあわてること	6	8	2.8	4.0	-1.2
長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと	31	41	14.7	20.5	-5.8
一定速度での走行がうまくいかないこと	19	15	9.0	7.5	1.5
右折禁止を右折したり、一方通行を逆にはいること	17	21	8.1	10.5	-2.4
青信号に気づかずにクラクションを鳴らされること	37	43	17.5	21.5	-4.0
総回答者数	211	200	100.0	100.0	—

優良事業所の方が一般事業所の肯定者比率より多い3項目をあげると次のようになる。

- ① 合流時にタイミングがあわずにまごまごすること（優良事業所が43.6%、一般事業所が39.0%、差が4.6%）
- ② ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと（同35.5%、33.0%、2.5%）
- ③ 気がつかないうちに後ろに車がついていること（同31.8%、30.0%、1.8%）

この運転行動の設問は、運転における情報収集プロセス、判断・意思決定プロセス、運転操作プロセスの3分野に分かれているが、上記3項目はいずれの分野からもあがっており、特定の運転行動分野に集中している傾向はみられない。

逆に一般事業所の方が優良事業所よりも肯定者比率が多い3項目は次のとおりである。

① 長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと（優良事業所が14.7%、二般事業所が20.5%、差が5.8%）

② 合図をせずに車線を変えること（同44.5%、50.0%、5.5%）

③ 他車に譲るべきか自分の車が行くべきか迷うこと（同11.4%、16.0%、4.6%）

一般事業所に肯定者比率が高い項目3分野から1項目ずつあがっており、優良事業所と一般事業所の間に大きな差はみられない。

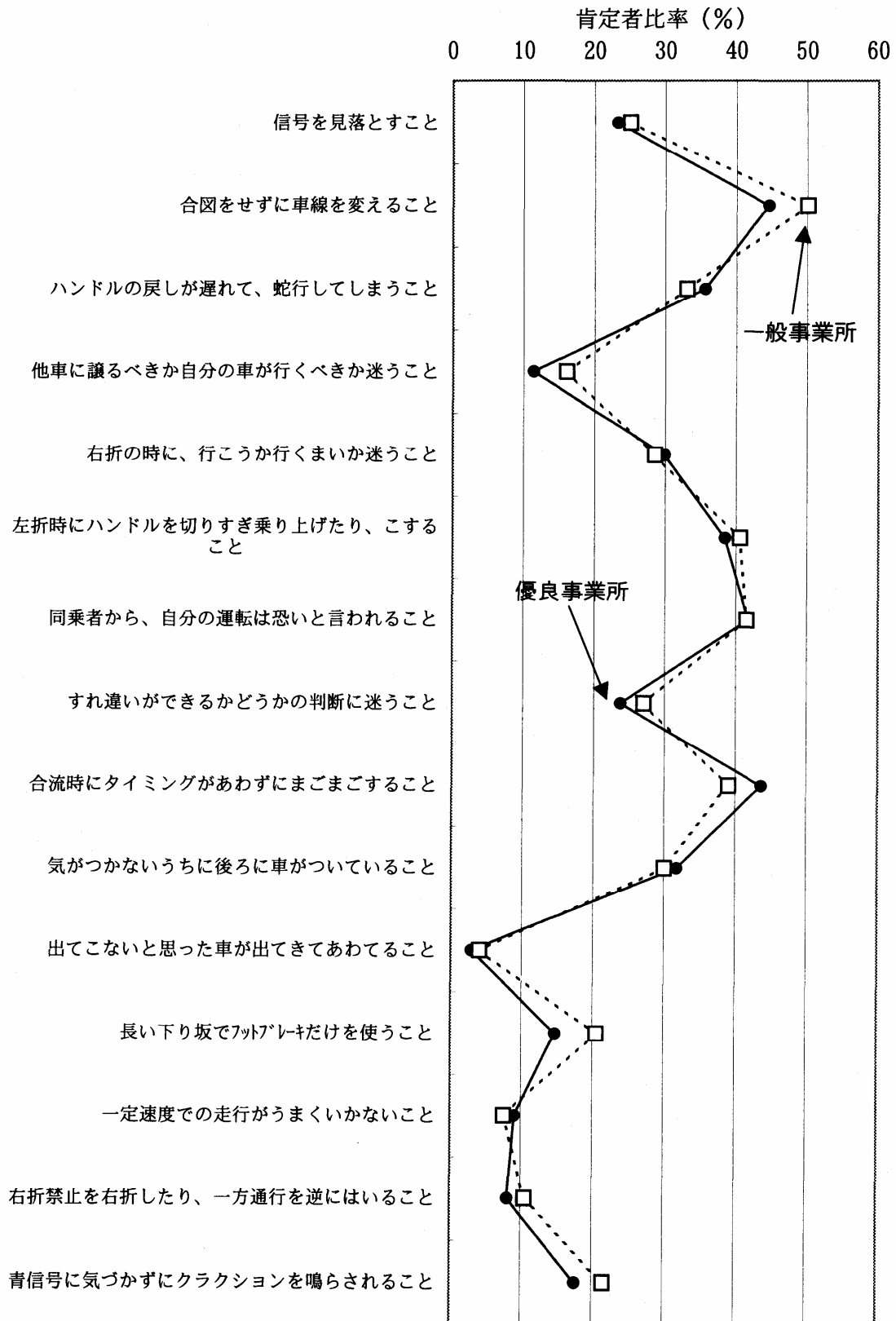


図 4-3-2-1 運転行動に関する設問に対する肯定者比率

3-2-2 運転行動を構成する因子と傾向

(1) 運転行動を構成する因子

運転行動に関する15項目の設問に対しても、因子分析を適用して要約し、全体傾向を分析する。なお、ここでも、一般運転者4,215名を対象として因子分析を適用し、その空間に今回の調査対象者を位置づけて分析する。用いる手法は主因子法であり、またバリマックス回転を行っている。

因子分析結果の固有値、寄与率などは表4-3-2-3に示す通りである。

表4-3-2-3 運転行動の因子分析結果

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	5.182	0.346	0.346
2	1.302	0.087	0.432
3	1.116	0.074	0.507
4	0.895	0.060	0.566
5	0.779	0.052	0.618
6	0.742	0.050	0.668
7	0.683	0.046	0.713
8	0.636	0.042	0.756

ここでも、固有値が1を越えている第3因子までを分析対象にする。この3つの因子までの累積寄与率は50.7%である。因子負荷量は表4-3-2-4、図4-3-2-2～3に示すとおりであり、以下で各因子の解釈を行う。

表4-3-2-4 運転行動の因子分析結果（因子負荷量）

	FACTOR1	FACTOR2	FACTOR3
合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること	0.7684	0.2304	0.1477
他車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと	0.7147	0.2119	0.1447
すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと	0.6999	0.2015	0.1377
右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと	0.6937	0.1859	0.2193
出てこないと思った車が出てきてあわてること	0.5475	0.0562	0.4164
一定速度での走行がうまくいかないこと	0.3491	0.6430	0.0461
長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと	0.1527	0.6324	0.1078
左折時にハンドルを切りすぎ、乗り上げたり、こすってしまうこと	0.2428	0.6273	0.1366
ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと	0.3459	0.6090	0.1406
同乗者から、自分の運転は恐いと言われること	0.0730	0.5876	0.1426
合図をせずに車線を変えること	-0.1048	0.5231	0.3688
信号を見落とすこと	0.0983	0.2138	0.7249
青信号に気づかずに、後ろからクラクションを鳴らされること	0.2074	0.1426	0.7013
気がつかないうちに後ろに車がついていること	0.3882	0.0320	0.5699
右折禁止を右折したり、一方通行を逆にはいつてしまうこと	0.2099	0.3040	0.5234

【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること（因子負荷量0.768）

- ② 他車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと (同0.715)
- ③ すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと (同0.700)
- ④ 右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと (同0.694)
- ⑤ 出てこないと思った車が出てきてあわてること (同0.548)

この因子に負荷が高い項目は、合流のタイミング、譲るべきか自車が優先するか、すれ違いが可能か否かなどの判断の迷い傾向を表す項目で構成されている。そこで、この第1因子を「判断の迷い傾向の因子」と解釈する。

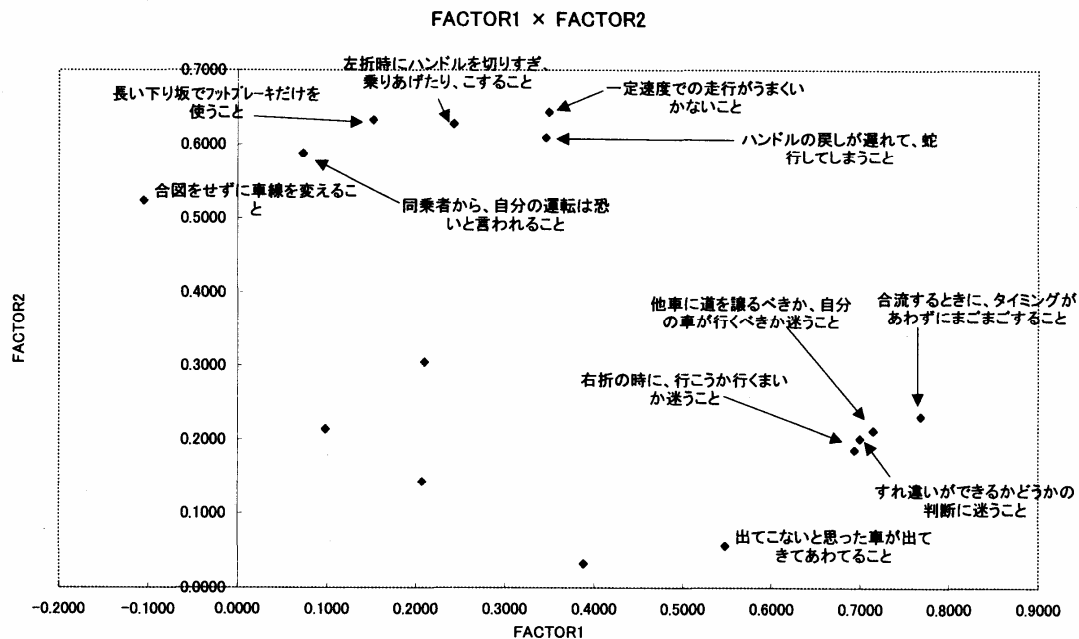


図 4-3-2-2 運転行動に関する因子分析結果 (第1因子と第2因子)

【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 一定速度での走行がうまくいかないこと (因子負荷量0.643)
- ② 長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと (同0.632)
- ③ 左折時にハンドルを切りすぎ、乗り上げたり、こすってしまうこと (同0.627)
- ④ ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと (同0.609)
- ⑤ 同乗者から、自分の運転は怖いと言われること (同0.588)
- ⑥ 合図をせずに車線を変えること (同0.523)

この因子に負荷が高い項目は、一定速度での走行、ブレーキ・ハンドル操作など、運転操作そのもののミス傾向を示すものである。また、運転操作ミスの多寡に関わると考えら

れる同乗者からの運転批判の項目なども含まれている。このことから、この第2因子を「運転操作ミス傾向の因子」と解釈する。

【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 信号を見落とすこと（因子負荷量0.725）
- ② 青信号に気づかずに、後ろからクラクションを鳴らされること（同0.701）
- ③ 気がつかないうちに後ろに車がついていること（同0.570）
- ④ 右折禁止を右折したり、一方通行を逆にはいつてしまうこと（同0.523）

この因子に負荷が高い項目は、信号や後方車両、各種の禁止表示などの情報を見落とす傾向を表すものである。そこで、この第3因子を「情報の見落とし傾向の因子」と解釈する。

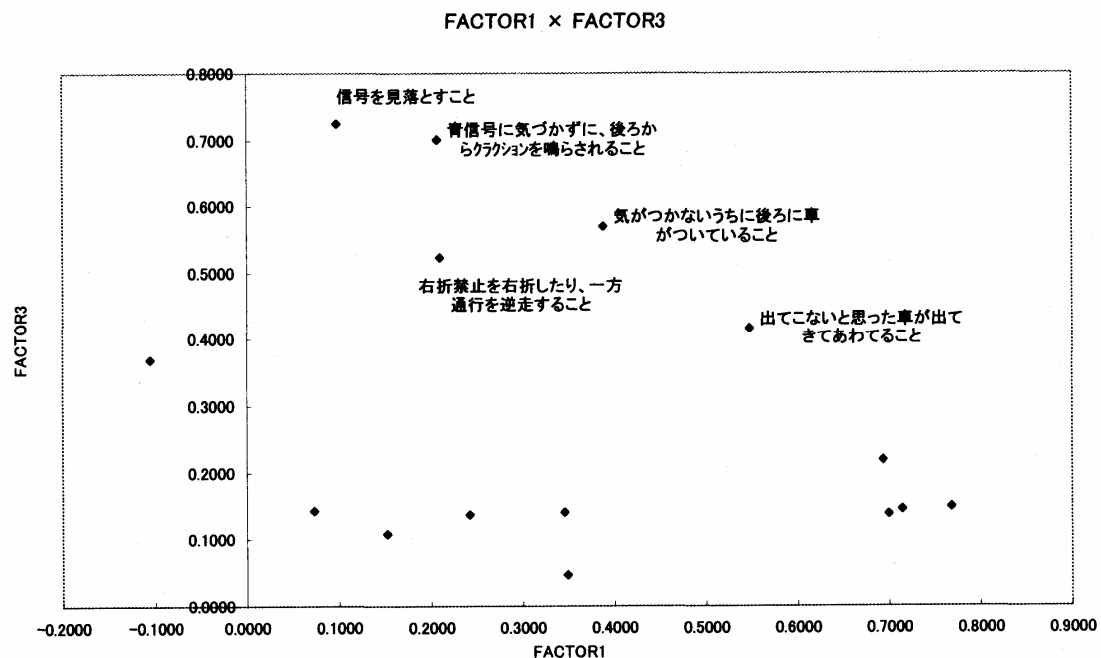


図4-3-2-3 運転行動に関する因子分析結果（第1因子と第3因子）

以上、運転行動に関する因子分析から、次の3因子が抽出された。

- ① 判断の迷い傾向
- ② 運転操作ミス傾向
- ③ 情報の見落とし傾向

(2) 対象者の因子傾向

上記の3因子の因子特性をどの程度強く持つかを示す指標が因子得点である。以下では因子得点を優良事業所と一般事業所の運転者に分けて分析する。なお、因子得点は分析の元となった一般男性運転者4,215人の平均が0、標準偏差が1に基準化されている値である。

優良事業所と一般事業所の運転者の因子得点を平均して、示したのが表4-3-2-5と図4-3-2-4である。

表4-3-2-5 優良事業所と一般事業所の運転者の因子得点平均

	第1因子	第2因子	第3因子	
	判断の迷い傾向	運転操作ミス傾向	情報の見落とし傾向	サンプル数
優良事業所	-0.026	-0.125	-0.082	194
一般事業所	-0.085	0.024	0.040	179
全体平均	-0.055	-0.053	-0.024	373

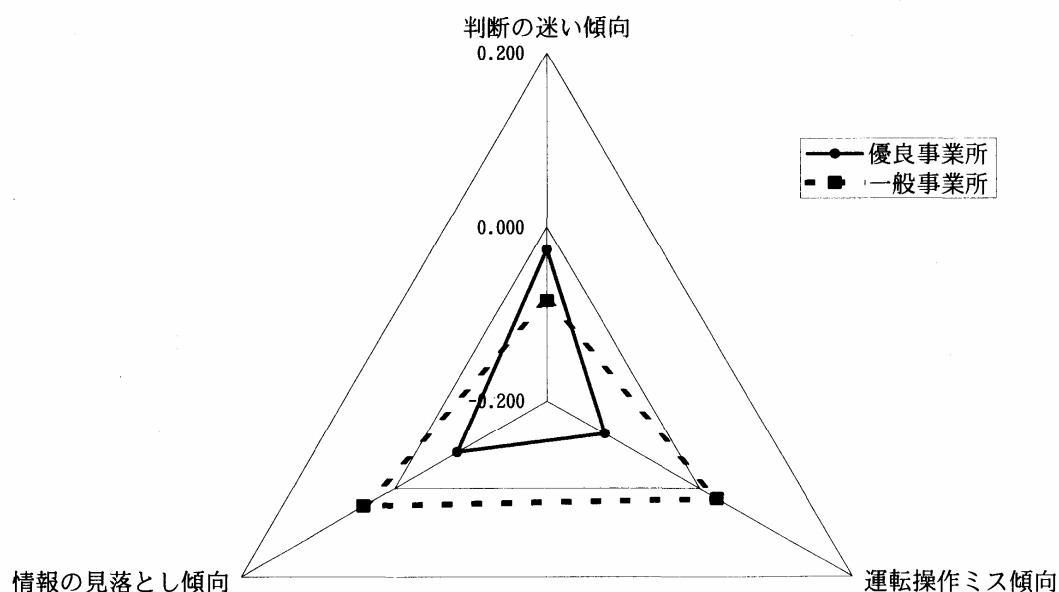


図4-3-2-4 優良事業所と一般事業所の運転者の因子得点平均

判断の迷いはやや優良事業所に多い傾向にあるが、それ以外の情報の見落とし、運転操作ミスのいずれも一般事業所に多い。ただし、ほとんどの因子得点が0に近い値で、今回調査対象とした運転者は、いずれも全国平均に近い。

3-3 ヒヤリ・ハット体験

表3-3-3-1に示す11項目の運転中のヒヤリ・ハット体験を提示して、過去3年位の間にどの程度の回数の経験があるか次の4種類の選択肢で質問した。項目別のヒヤリ・ハット体験の平均回数を算出するに際して、各選択肢の後に示す（ ）内の回数を設定した。

- ① 経験はない（平均算出時には0回と設定）
- ② 1回位経験がある（平均算出時には1回と設定）
- ③ 2～3回位経験がある（平均算出時には2.5回と設定）
- ④ 4回以上経験がある（平均算出時には5回と設定）

表3-3-3-1 ヒヤリ・ハット体験項目

カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと
急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと
急停車した車に追突しそうになったこと
走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと
自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと
車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと
交差点で出会い頭に他の車と事故になりそうになったこと
飛び出してきた歩行者や自転車にぶつかりそうになったこと
急ハンドルを切って、車が蛇行したり、不安定になったこと
右折中に対向車と事故になりそうになったこと

項目別の平均ヒヤリ・ハット体験回数を算出した結果は、表3-3-3-2、図3-3-3-1の通りである。

表3-3-3-2 ヒヤリ・ハット体験の平均回数

	回答者数	
	優良事業所	一般事業所
飛び出しの歩行者や自転車と事故になりかけた	0.529	0.500
右折中に対向車と事故になりそうになったこと	1.034	0.818
車線変更したら車が来ていて事故になりかけた	1.118	0.899
交差点で出会い頭に他車と事故になりかけた	1.203	0.939
急停車した車に追突しそうになった	0.483	0.602
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった	0.395	0.378
急ブレーキでスリップしそうになった	0.647	0.596
カーブではみだして衝突しそうになったこと	0.809	0.679
走っている前車に追突しそうになった	0.941	0.963
急ハンドルで車が蛇行したり、不安定になった	0.380	0.391
追越中に対向車がきて事故になりそうになった	0.488	0.519
合計回数	8.027	7.283

全11項目のヒヤリ・ハット体験回数の合計でみると、優良事業所の運転者が8.0回、一般事業所の運転者が7.3回で、やや優良事業所の運転者の方が、ヒヤリ・ハット体験が多

い。これまでの自動車安全運転センターの調査では、事故・違反者の方が、ヒヤリ・ハット体験が多いことが確認されており、優良事業所の運転者の方が好ましくない傾向を持っている。

優良事業所の方が一般事業所よりヒヤリ・ハット体験回数が多い項目をあげると次のようになる。

- ① 交差点で出会い頭に他車と事故になりかけた（優良事業所が1.2回、一般事業所が0.9回、差が0.3回）
- ② 車線変更したら車が来ていて事故になりかけた（同1.1回、0.9回、0.2回）
- ③ 右折中に対向車と事故になりそうになったこと（同1.0回、0.8回、0.2回）
- ④ カーブではみだして衝突しそうになったこと（同0.8回、0.7回、0.1回）

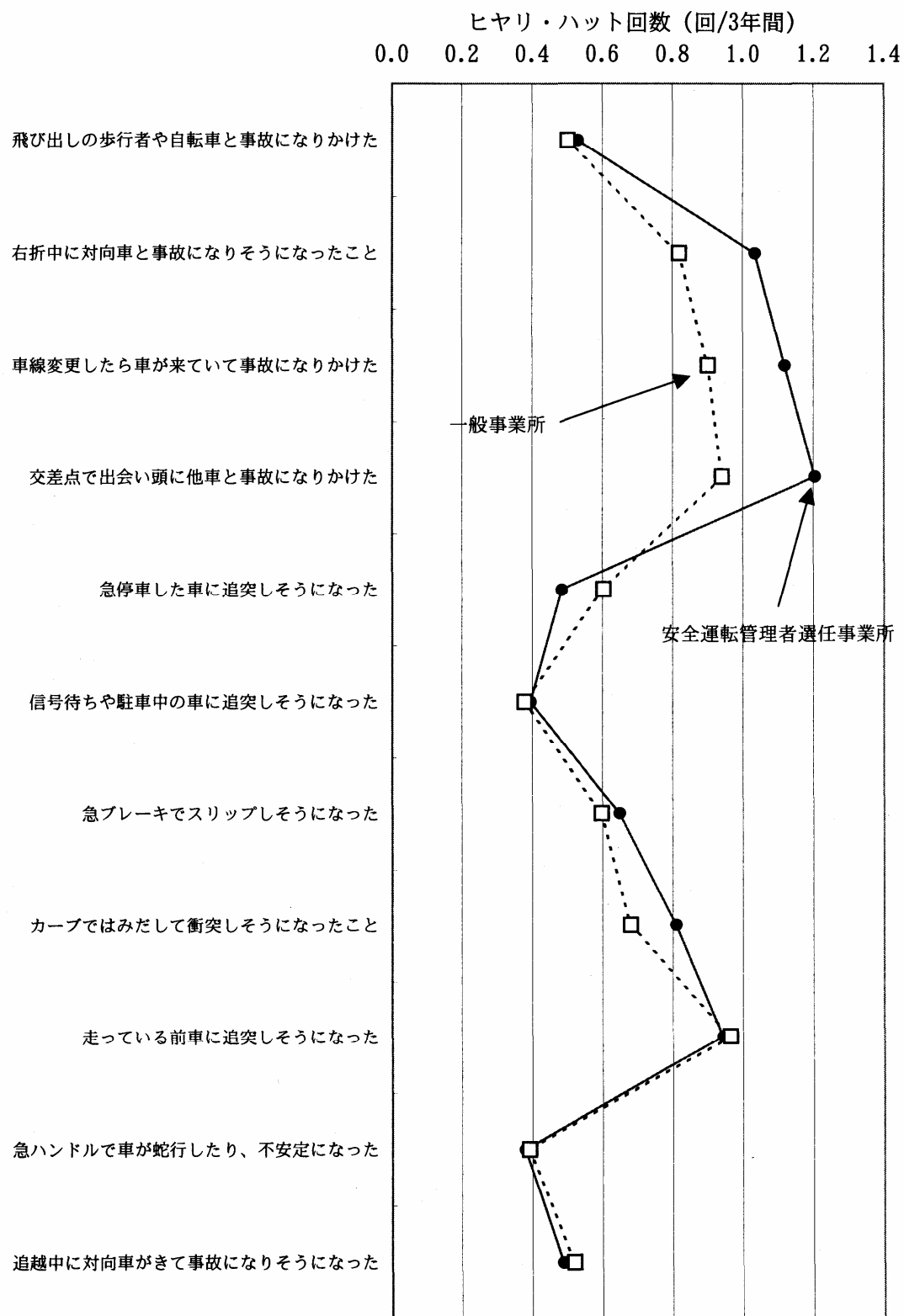


図 4-3-3-1 ヒヤリ・ハット体験回数

第4章 安全運転のための施策の効果評価

4-1 運転者が考える施策の効果

安全運転施策を28項目提示し、それぞれの施策の効果を次の3段階で評価するように依頼した。

- ① 特に効果がある
- ② 効果がある
- ③ あまり効果がない

それぞれの回答者比率をまとめたのが表4-4-1-1である。また、「特に効果がある」と「効果がある」と回答した比率（以下「効果に対する肯定者比率」と称する）を示したのが図4-4-1-1である。

表4-4-1-1 安全運転管理施策の評価

	優良事業所				一般事業所			
	特に効果がある	効果がある	あまり効果がない	無回答	特に効果がある	効果がある	あまり効果がない	無回答
全社的な交通安全運動	17.5	67.3	13.7	1.4	13.5	55.0	25.5	6.0
副安全運転管理者の選任	4.7	36.0	55.0	4.3	2.5	28.5	63.5	5.5
運転者採用時の試験制度	17.5	53.6	25.6	3.3	10.5	46.5	36.0	7.0
安全運転者に対する社内表彰制度	24.6	52.1	21.3	1.9	14.5	45.0	34.5	6.0
免許取得時教育	18.0	58.8	20.9	2.4	12.0	53.5	29.0	5.5
新入社員に対する安全運転教育	27.5	55.9	14.2	2.4	12.5	59.0	23.0	5.5
同乗指導による安全運転教育	22.3	55.5	19.9	2.4	7.0	54.5	33.0	5.5
運転適性検査に基づく個別指導	15.6	60.2	21.3	2.8	12.0	60.0	23.0	5.0
実技教育の導入	22.3	55.9	19.0	2.8	11.5	57.5	25.0	6.0
危険予測・回避教育	26.5	56.4	14.2	2.8	25.5	56.5	12.5	5.5
事故や違反発生時の申告制度	19.0	54.0	24.6	2.4	12.0	54.0	28.0	6.0
事故発生時の原因分析制度	19.4	59.7	18.0	2.8	18.5	58.0	18.0	5.5
事故時の再教育制度	23.7	55.5	18.0	2.8	16.5	59.5	18.0	6.0
業務用車両運転の許可制度	16.6	53.6	27.0	2.8	9.0	50.5	35.0	5.5
マイカー通勤の許可制度	13.3	47.4	36.5	2.8	9.0	38.0	47.5	5.5
社内免許制度	14.2	41.2	41.7	2.8	3.5	36.0	54.0	6.5
運転者の勤務評定制度	10.4	48.3	37.4	3.8	3.5	45.5	45.0	6.0
マニュアル類の整備	7.1	42.7	47.4	2.8	2.5	45.0	46.5	6.0
休憩室など運転者のための施設整備	10.0	53.1	33.2	3.8	9.5	49.0	36.0	5.5
任意保険への加入	22.3	48.3	28.0	1.4	23.5	46.0	25.0	5.5
朝礼（点呼）	14.2	51.7	30.8	3.3	3.0	45.5	46.0	5.5
運転免許証の確認	11.8	47.9	37.4	2.8	10.0	45.0	39.5	5.5
日常点検	18.5	60.7	18.0	2.8	11.0	64.0	20.0	5.0
運転日報等の日報による管理	10.4	46.4	40.8	2.4	5.0	41.0	48.5	5.5
タコグラフの活用	6.6	37.4	52.6	3.3	4.0	33.0	56.0	7.0
車両の鍵の保管・管理	11.8	46.0	39.3	2.8	7.0	55.0	31.5	6.5
駐車場の管理	11.8	46.9	39.3	1.9	8.5	58.0	28.0	5.5
運転者を対象とした特別な健康管理	11.8	50.2	35.5	2.4	10.5	52.0	32.0	5.5
サンプル数	211人				200人			

優良事業所で効果に対する肯定者比率が高い5項目をあげると次のようになる。

- ① 全社的な交通安全運動（効果に対する肯定者比率84.8%）
- ② 新入社員に対する安全運転教育（同83.4%）
- ③ 危険予測・回避教育（同82.9%）
- ④ 日常点検（同79.1%）
- ⑤ 事故発生時の原因分析制度（同79.1%）

一般事業所で効果に対する肯定者比率が高い5項目をあげると次のようになる。

- ① 危険予測・回避教育（効果に対する肯定者比率82.0%）
- ② 事故発生時の原因分析制度（同76.5%）
- ③ 事故時の再教育制度（同76.0%）
- ④ 日常点検（同75.0%）
- ⑤ 運転適性検査に基づく個別指導（同72.0%）

上位5項目の肯定者比率をみると、いずれの順位でも優良事業所の肯定者比率の方が高く、優良事業所の方が施策を効果的であると評価している傾向が見られる。参考に28項目の平均肯定者比率を算出すると優良事業所で67.6%、一般事業所で60.0%と優良事業所の方が施策を効果的と評価している。

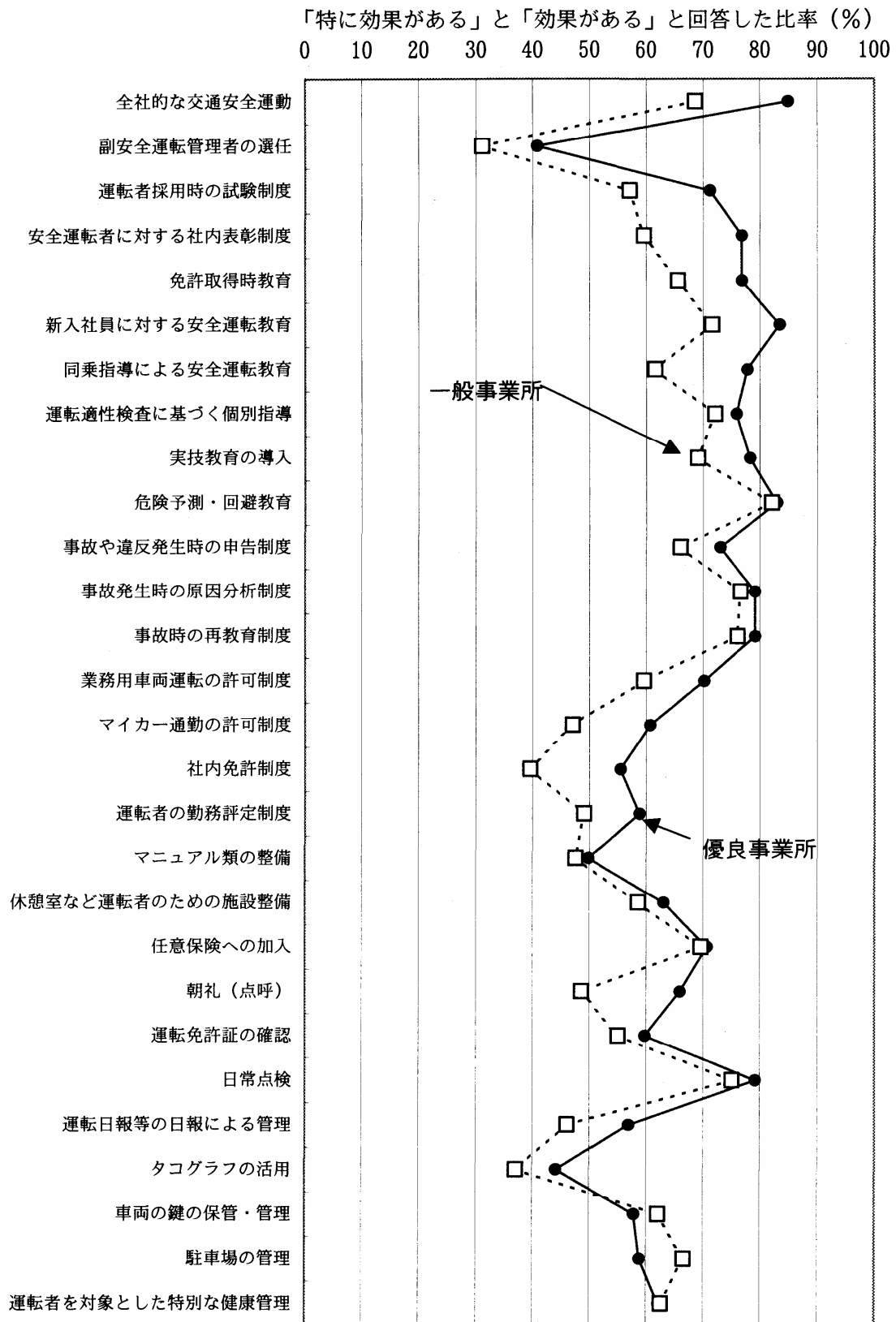


図 4-4-1-1 運転者が考える安全運転施策の効果

4-2 運転者と安全運転管理者の施策効果評価

施策の効果については、安全運転管理者を対象に実施した調査でも同様の項目で質問を行っている。そこで、運転者の評価と安全運転管理者の評価を比較し分析する。比較対象とするのは、「第2部安全運転管理者選任事業所の実態と事故・違反」で調査対象とした一般の安全運転管理者選任事業所の回答である。

運転者調査結果と安全運転管理者調査結果を比較したのが、表4-4-2-1、図4-4-2-1である。まず、全28項目の効果に対する肯定者比率を平均した値（表4-4-2-1の際の値）をみると、優良事業所の運転者が67.6%、一般事業所の運転者が60.0%、これに対して安全運転管理者選任事業所の回答は51.0%と低い。つまり安全運転管理者は運転者が評価しているよりも安全運転管理施策の効果を低くみている。優良事業所に比べて一般事業所の運転者の方が施策の効果的を低く評価しているが、安全運転管理者はさらに低く評価している。

優良事業所運転者の評価と安全運転管理者の評価で差が大きい5項目は、次のようなものである。

- ① 免許取得時教育（優良事業所運転者が76.8%、安全運転管理者が35.1%、差が41.7%）
- ② 実技教育の導入（同78.2%、44.3%、33.9%）
- ③ 運転者採用時の試験制度（同71.1%、37.7%、33.4%）
- ④ 同乗指導による安全運転教育（同77.7%、46.1%、31.6%）
- ⑤ 安全運転者に対する社内表彰制度（同76.8%、45.9%、30.9%）

一般事業所運転者の評価と安全運転管理者の評価で差が大きい5項目は、次のようなものである。

- ① 免許取得時教育（一般事業所運転者が65.5%、35.1%、30.4%）
- ② 実技教育の導入（同69.0%、44.3%、24.7%）
- ③ 危険予測・回避教育（同82.0%、57.8%、24.2%）
- ④ 運転適性検査に基づく個別指導（同72.0%、48.3%、23.8%）
- ⑤ 運転者を対象とした特別な健康管理（同62.5%、42.2%、20.3%）

優良事業所、一般事業所の運転者ともに「免許取得時教育」が最も差が大きく、運転者は効果を高く評価しているのに対して、安全運転管理者の評価は低い。そのほか「実技教育の導入」、「同乗指導による安全運転教育」、「危険予測・回避教育」、「運転適性検査に基づく個別指導」など教育・指導に対する運転者の評価は高いが、安全運転管理者は教育・指

導をあまり高く評価していない。

表 4-4-2-1 運転者と安全運転管理者による安全運転管理施策評価の違い

	効果に対する肯定者比率			差	
	優良事業所	一般事業所	一般事業所 安全運転管理 者調査	優良事業所 の差	一般事業所 の差
	①	②	③	①-③	②-③
全社的な交通安全運動	84.8	68.5	69.00	15.8	-0.5
副安全運転管理者の選任	40.8	31.0	42.78	-2.0	-11.8
運転者採用時の試験制度	71.1	57.0	37.73	33.4	19.3
安全運転者に対する社内表彰制度	76.8	59.5	45.86	30.9	13.6
免許取得時教育	76.8	65.5	35.06	41.7	30.4
新入社員に対する安全運転教育	83.4	71.5	59.47	23.9	12.0
同乗指導による安全運転教育	77.7	61.5	46.14	31.6	15.4
運転適性検査に基づく個別指導	75.8	72.0	48.25	27.6	23.8
実技教育の導入	78.2	69.0	44.32	33.9	24.7
危険予測・回避教育	82.9	82.0	57.78	25.2	24.2
事故や違反発生時の申告制度	73.0	66.0	71.25	1.7	-5.2
事故発生時の原因分析制度	79.1	76.5	63.53	15.6	13.0
事故時の再教育制度	79.1	76.0	57.36	21.8	18.6
業務用車両運転の許可制度	70.1	59.5	49.65	20.5	9.9
マイカー通勤の許可制度	60.7	47.0	49.23	11.4	-2.2
社内免許制度	55.5	39.5	29.45	26.0	10.0
運転者の勤務評定制度	58.8	49.0	38.01	20.8	11.0
マニュアル類の整備	49.8	47.5	43.20	6.6	4.3
休憩室など運転者のための施設整備	63.0	58.5	38.43	24.6	20.1
任意保険への加入	70.6	69.5	70.27	0.3	-0.8
朝礼（点呼）	65.9	48.5	52.17	13.7	-3.7
運転免許証の確認	59.7	55.0	50.91	8.8	4.1
日常点検	79.1	75.0	65.50	13.6	9.5
運転日報等の日報による管理	56.9	46.0	59.61	-2.7	-13.6
タコグラフの活用	44.1	37.0	31.42	12.7	5.6
車両の鍵の保管・管理	57.8	62.0	65.64	-7.8	-3.6
駐車場の管理	58.8	66.5	62.97	-4.2	3.5
運転者を対象とした特別な健康管理	62.1	62.5	42.22	19.9	20.3
平均	67.6	60.0	51.0	16.6	9.0

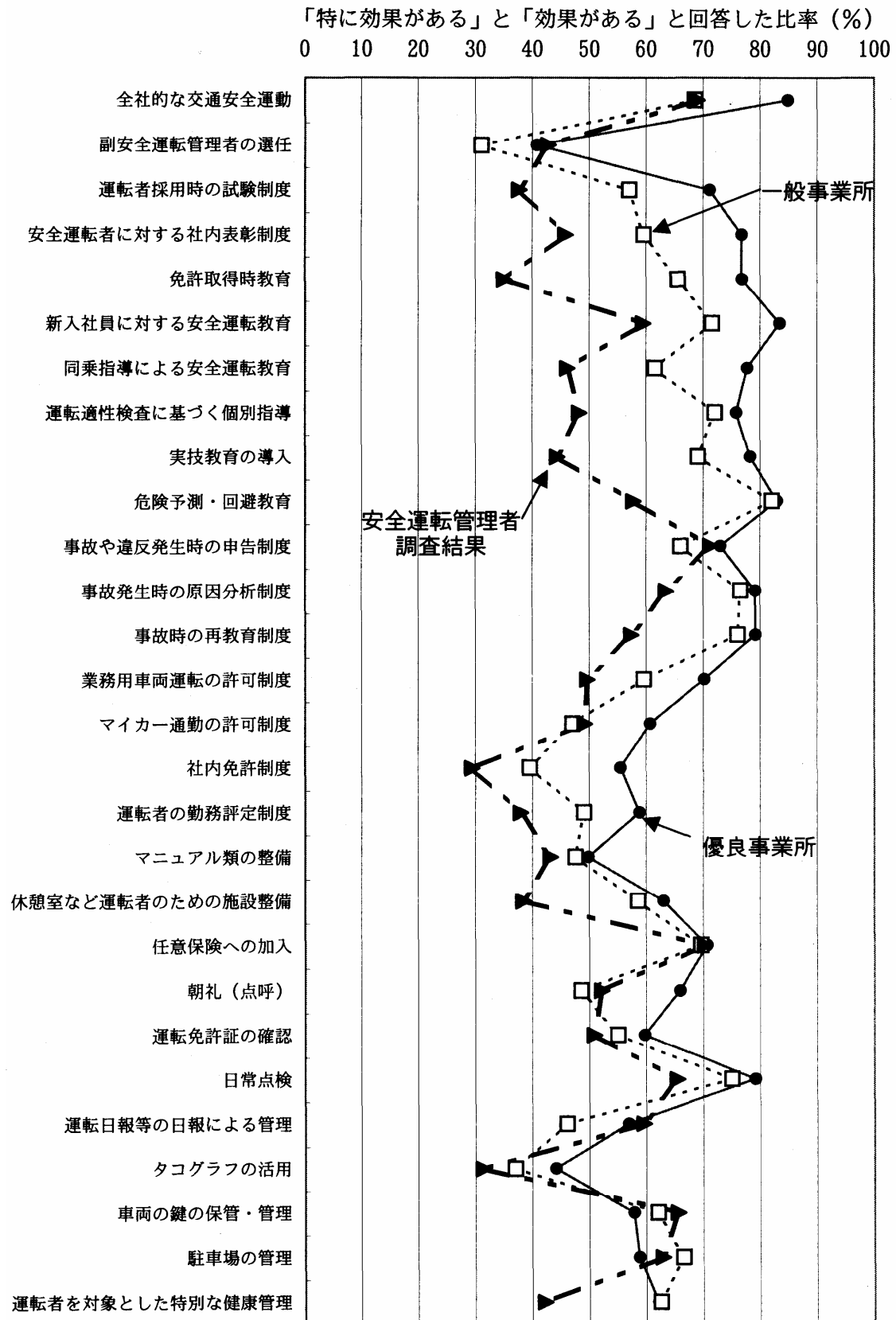


図 4-4-2-1 運転者と安全運転管理者の施策効果に対する肯定者比率

第5章 充実して欲しい安全運転のための施策

前項と同様の安全運転管理施策を提示して、自事業所で今後充実を希望する施策を複数選択方式で質問した。希望する比率は最大で15%強程度であり、多くの運転者に望まれている安全運転管理施策は少ない。

優良事業所で希望比率が高い5施策は次のようなものである。

- ① 危険予測・回避教育（希望比率が15.6%）
- ② 新入社員に対する安全運転教育（同11.8%）
- ③ 安全運転者に対する社内表彰制度（同10.9%）
- ④ 実技教育の導入（同10.4%）
- ⑤ 全社的な交通安全運動（同9.5%）

一般事業所で希望比率が高い5施策は次のようなものである。

- ① 危険予測・回避教育（希望比率が11.0%）
- ② 安全運転者に対する社内表彰制度（同10.0%）
- ③ 全社的な交通安全運動（同9.0%）
- ④ 新入社員に対する安全運転教育（同8.5%）
- ⑤ 事故発生時の原因分析制度（同7.5%）

全体に一般事業所の希望比率の方が低く、一般事業所での安全運転管理施策の導入を望む比率は低い。両事業所の希望項目は、ほとんどが共通しており、両事業所で際だった差異はみられない。また、両事業所に共通して教育の充実を望む比率が高い（表4-5-1-1、図4-5-1-1）。

表 4-5-1-1 充実を希望する安全運転管理施策

	件数			回答者比率		
	優良 事業所	一般 事業所	合計	優良 事業所	一般 事業所	合計
全社的な交通安全運動	20	18	38	9.5	9.0	9.2
副安全運転管理者の選任	2	1	3	0.9	0.5	0.7
運転者採用時の試験制度	12	9	21	5.7	4.5	5.1
安全運転者に対する社内表彰制度	23	20	43	10.9	10.0	10.5
免許取得時教育	9	11	20	4.3	5.5	4.9
新入社員に対する安全運転教育	25	17	42	11.8	8.5	10.2
同乗指導による安全運転教育	11	8	19	5.2	4.0	4.6
運転適性検査に基づく個別指導	14	14	28	6.6	7.0	6.8
実技教育の導入	22	11	33	10.4	5.5	8.0
危険予測・回避教育	33	22	55	15.6	11.0	13.4
事故や違反発生時の申告制度	10	6	16	4.7	3.0	3.9
事故発生時の原因分析制度	16	15	31	7.6	7.5	7.5
事故時の再教育制度	9	9	18	4.3	4.5	4.4
業務用車両運転の許可制度	9	6	15	4.3	3.0	3.6
マイカー通勤の許可制度	4	6	10	1.9	3.0	2.4
社内免許制度	4	3	7	1.9	1.5	1.7
運転者の勤務評定制度	3	5	8	1.4	2.5	1.9
マニュアル類の整備	4	6	10	1.9	3.0	2.4
休憩室など運転者のための施設整備	6	9	15	2.8	4.5	3.6
任意保険への加入	7	7	14	3.3	3.5	3.4
朝礼(点呼)	1	2	3	0.5	1.0	0.7
運転免許証の確認	2	4	6	0.9	2.0	1.5
日常点検	8	5	13	3.8	2.5	3.2
運転日報等の日報による管理	4	2	6	1.9	1.0	1.5
タコグラフの活用	3	3	6	1.4	1.5	1.5
車両の鍵の保管・管理	2	2	4	0.9	1.0	1.0
駐車場の管理	6	6	12	2.8	3.0	2.9
運転者を対象とした特別な健康管理	13	13	26	6.2	6.5	6.3
サンプル数	211	200	411	100.0	100.0	100.0

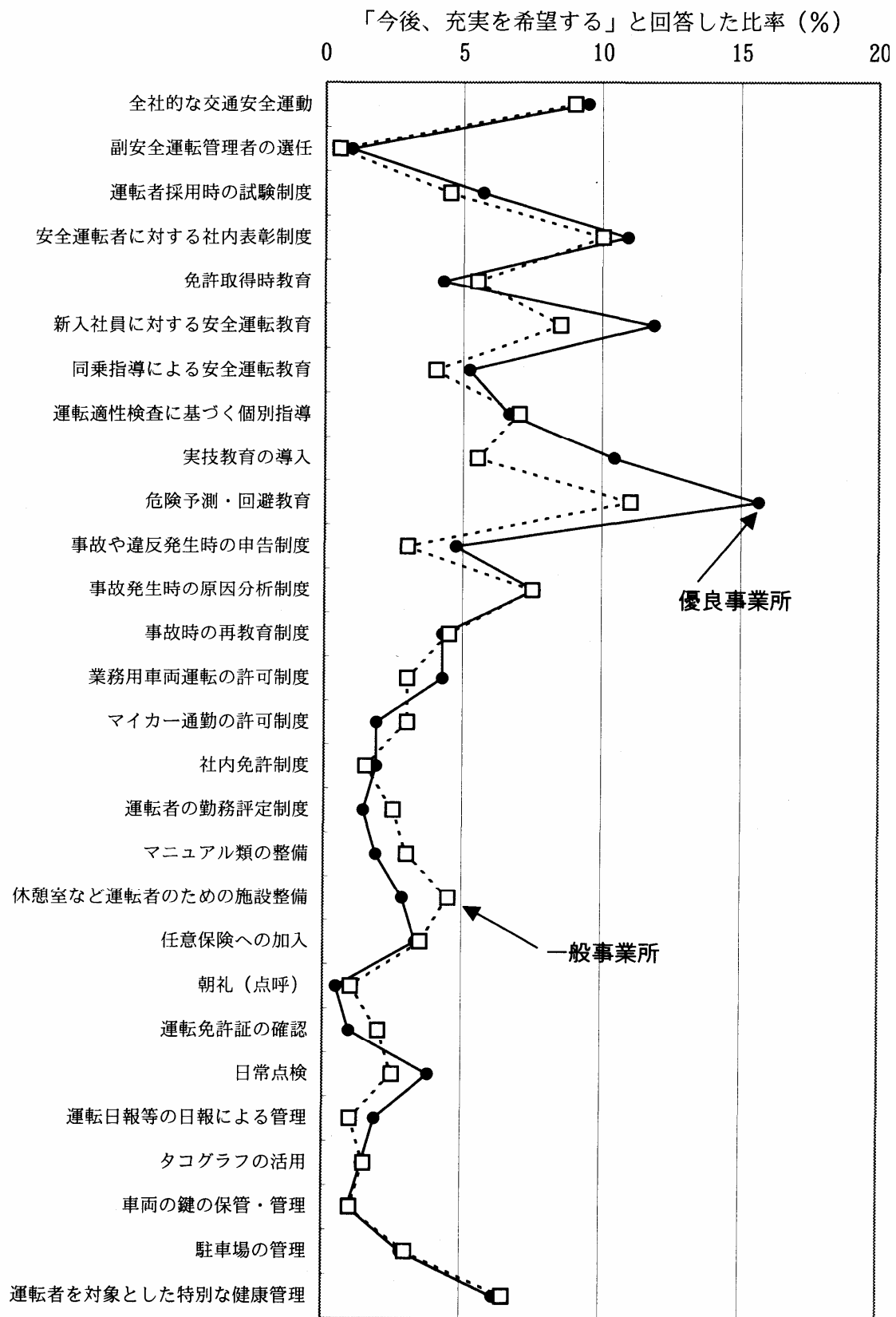


図 4-5-1-1 今後充実して欲しい安全運転管理施策

第6章 運転者意識調査結果のまとめ

優良事業所と一般事業所の運転者を対象に実施した調査結果では、わずかながら優良事業所の運転者の方が業務中の事故・違反者比率が高い結果になった。ただし、その差は統計的に有意ではない。また、年間走行距離が優良事業所では17,800kmと一般事業所の12,700kmよりも4割ほど多く、このことが優良事業所の事故・違反者比率を高めているとみられる。

運転意識を比較すると、明らかに優良事業所の運転者の方が好ましい運転意識を持っている。先急ぎ傾向、攻撃的傾向、依存的傾向、運転への愛着傾向の好ましくない運転意識に関して、いずれも優良事業所の運転者の方が弱く、遵法傾向、運転時の緊張傾向に関しては優良事業所の運転者の方が強い。特に差が大きいのは、先急ぎ傾向、攻撃的傾向、遵法傾向などであり、いずれも優良事業所の運転者の方が好ましい傾向を持っている。今回の調査ではサンプリングが完全無作為ではなく、また、サンプル数も少ないこともあり、このことから直ちに優れた安全運転管理が安全な運転意識を醸成するとは断定できない。しかし優れた安全運転管理が運転者の意識に好影響を与えている可能性は高い。

運転行動に関してみると、情報の見落とし、運転操作ミスのいずれも一般事業所よりも優良事業所の方が少なく、好ましい傾向を示している。ただし、その差はわずかで、いずれの事業所も全国平均に近い状況である。

ヒヤリ・ハット体験の回数では優良事業所の運転者の方が多いが、これも先の走行距離の違いが現れたものと考えられる。

安全運転管理施策の効果に対する評価をみると、優良事業所の運転者の方が効果的とみている運転者が多い。また、安全運転管理者の評価と比べると、運転者よりも安全運転管理者の方が安全運転管理施策の効果を下げて評価している。特に「実技教育の導入」、「同乗指導による安全運転教育」、「危険予測・回避教育」、「運転適性検査に基づく個別指導」など教育・指導に関して、運転者よりも安全運転管理者が効果を低く評価している。

運転者が今後充実してほしいとする安全運転管理施策をみると、両事業所に共通して運転者教育の充実を望む比率が高い。

第5部 安全運転管理者選任事業所と 一般事業所の運転者の運転

ここでは安全運転管理が充実している安全運転管理者選任事業所と安全運転管理者を選任していない一般事業所運転者各12人、合計24人を対象にして実施した走行テストの結果を述べる。

第1章 調査概要

1-1 調査目的

安全運転管理が充実している安全運転管理者選任事業所と安全運転管理者を選任していない一般的な事業所の運転者の運転が、どのように異なるかを把握することを目的とする。

そのため、次のような調査・計測を行った。

- アンケート（運転者属性、運転意識、運転行動、ヒヤリ・ハット体験、事故・違反の有無など）
- 視力検査（静止視力、動体視力（DVA、KVA）、コントラスト視力）
- 運転適性検査
- コース走行のチェック・評価

調査対象者数は安全運転管理者選任事業所運転者が12人、一般事業所運転者が12人の合計24人である。

1-2 調査項目

次のような項目について調査し、データを収集した。

（1）アンケート

使用した調査票は巻末資料の「資料4：使用調査票（走行テスト対象者用調査票）」に示す。調査項目は次のとおりである。

- 調査対象者の属性（年齢、職業、眼鏡使用の有無）
- 運転者属性（主運転車種、保有免許、運転目的、運転頻度、免許取得後年数、走行距離、事故違反の有無と内容）
- 運転意識
- 運転中にヒヤリとしたり、はっとした体験の有無（ヒヤリ・ハット体験の有無）
- 運転のミスの有無と頻度

- 運転技術の自己評価

(2) 視力検査

視力検査として、次の4種類を実施した。

- 静止視力

通常の視力である。今回は興和オプチメド株式会社製のAS・4Dを使用して計測した(図5-1-2-1)。

- 動体視力(KVA)

動体視力はKVAとDVAの2種類を計測した。KVAは、遠方より近づいてくるランドルト環の切れ目方向を判別する能力を計測するものである。今回は、静止視力と同様に興和オプチメド株式会社製のAS-4Dを使用して計測した(図5-1-2-1)。

- 動体視力(DVA)

DVAは興和オプチメド株式会社製のHI-10を使用して計測した(図5-1-2-2)。

HI-10はランドルト環をスライドで投影し、それをミラーの動きで水平方向に動かすようになっている。被験者は図5-1-2-2の左手手前に顔を固定する。ランドルト環は、

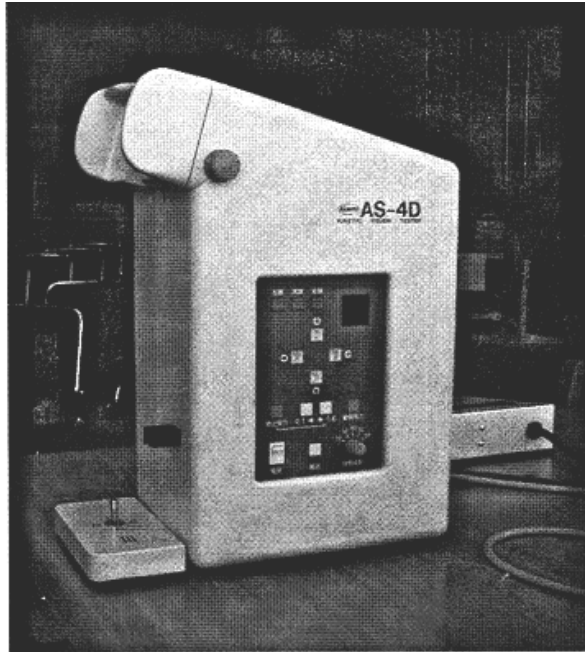


図 5-1-2-1 静止および動体視力計 (KVA)

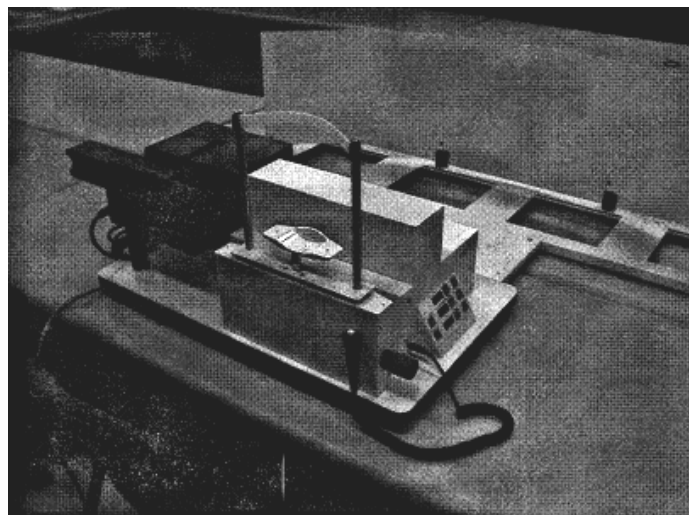


図 5-1-2-2 動体視力計 (DVA)

図5-1-2-2の右手奥のスクリーンにスライ
ドで投影される。ランドルト環はミラー
の動きで左方向から右方向に動くよう
になっており、速い速度から徐々に遅い動
きへ変化していく。最初はランドルト環
の切れ目方向の視認が困難な速度で開始
し、速度が低下してきて切れ目方向を視
認できたら、被験者が押しボタンを押し
て回答する。このときのランドルト環の
速度（回転/分）をDVAとする。当然、
速い速度（回転1分の値が高い）ほど、優
れた動体視力をもっていることになる。

●コントラスト視力

図5-1-2-3に示すコントラスト視力表を
使用した。視力表は4種類に分かれており、図5-1-2-3の左端（視力表1と称する）が通
常の視力表であり、中央左がややコントラストが弱い視力表（視力表2と称する）、中央
右がコントラストが弱い視力表（視力表3と称する）となっている。右端は、黒地に白抜
きの視力表（視力表4と称する）となっている。

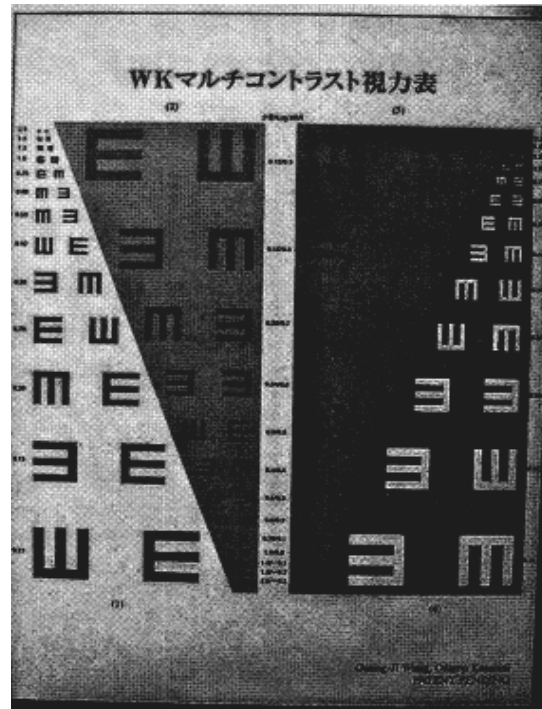


図 5-1-2-3 コントラスト視力表

（3）運転適性検査

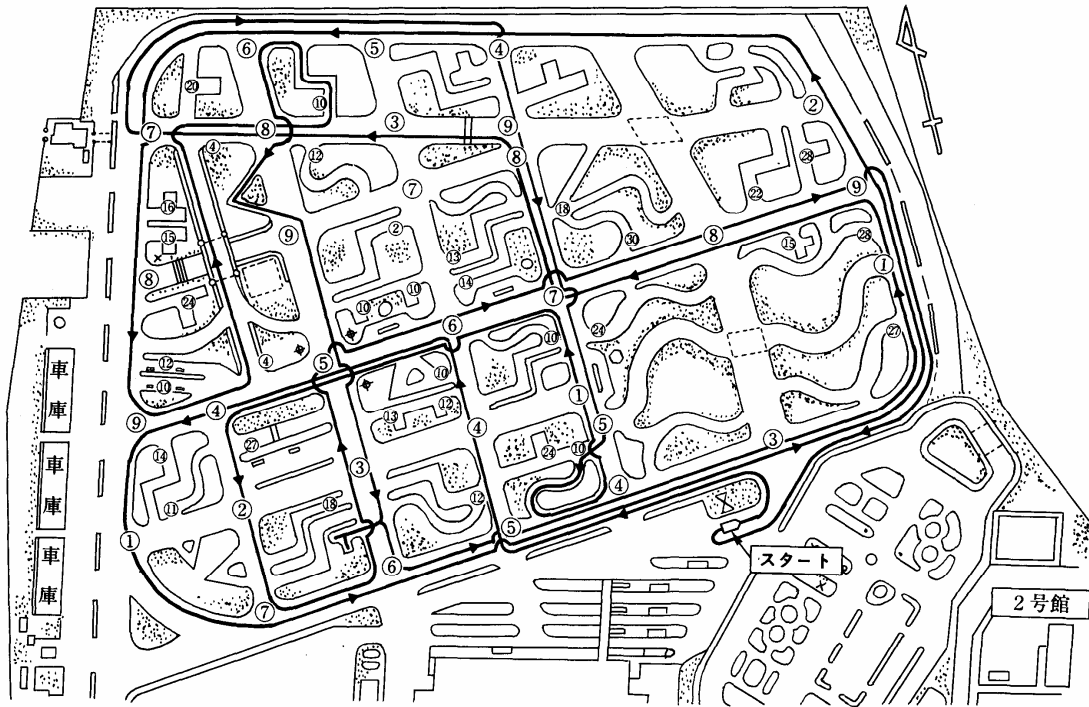
科警研編運転適性検査82-3型を使用し、「自己顕示性」、「自己中心性」、「非遵法性」、「衝動性」、「総合判定」の各得点を算出した。いずれの得点とも低いほど運転が危険な傾向を示している。

（4）コース走行のチェック・評価

東京都府中の運転免許試験場のコース解放日（いずれも土曜日）に40～50分間の走行を行
い、自動車教習所の教官による運転評価を行った。走行コースは図5-1-2-4に示す2種
類とした。以下では、仮に図5-1-2-4の上のコースをコース1、下のコースをコース2と
呼ぶことにする。被験者によりコース1を先に走行するか、コース2を先に走行するか無
作為に決定し、各コースを2～4回走行した。コースを走行するのに要する時間は運転者
の運転技術により大幅に異なるため、上記の40～50分間で走行できた回数が異なっている。

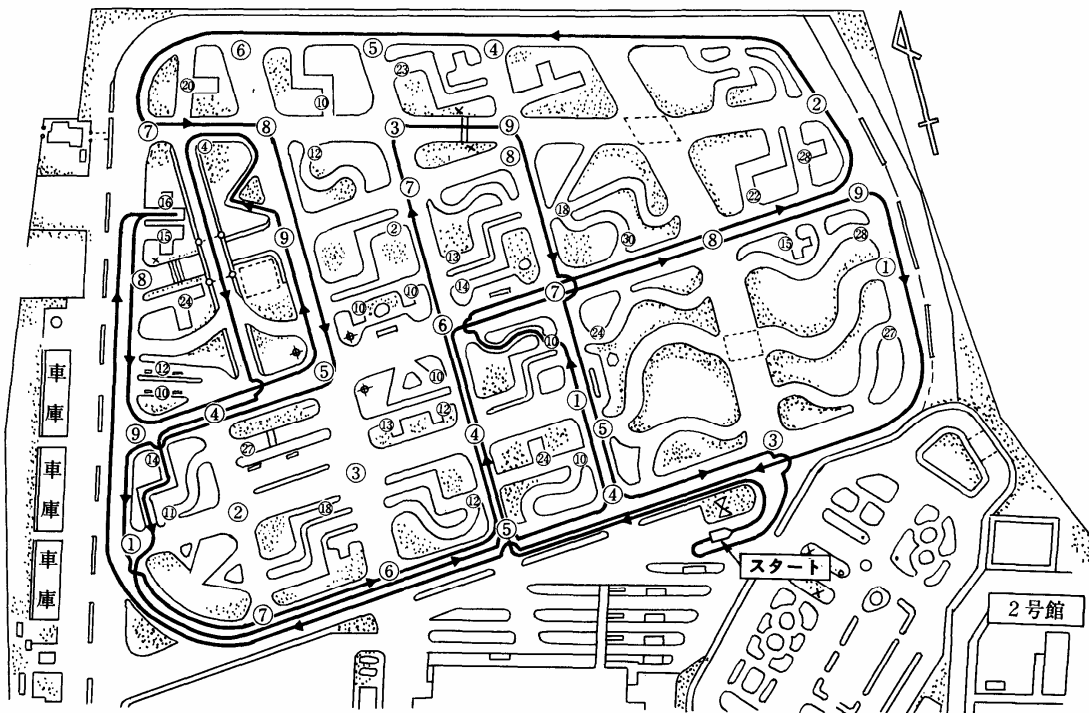
走 行 コ ー ス 図

(NO・1)



走 行 コ ー ス 図

(NO・2)



運転行動の評価は、表5-1-2-1～3に示す評価表に基づいて行った。また、危険行為があった場合は教習所の卒業試験（免許取得時の評価）の配点に基づいて減点を行った。この際、教習所の卒業試験ではただちに検査終了となるため得点が与えられていない危険行為（たとえば信号無視、障害物への接触など）は50点、危険行為であるが50点の減点に比べて危険度が低い違反（たとえば一時停止線や赤点滅の交差点でわずかに停止線を超えての停止など）は30点の減点とした。減点点数を合計して当該運転者の得点とした。この得点は、値が高いほど危険行為が多いことを示している。なお、コースを周回する回数が多いほど減点点数が多くなるため、合計減点数をコース走行回数で除して、コース周回1回当たりの減点数として分析を行う。

なお、運転者の評価は以下の2名の方に依頼した。

東京都公安委員会指定 田無自動車教習所 課長 安田 正武 氏

課長 吉田 政次 氏

表5-1-2-1 運転技能評価シート（その1）

大項目	中項目	チェック項目	点数	1回目の 該当項目	2回目 該当項目	合計	備考
左 折 時	左折合図	左折合図しない（左合図しない）	5				
		左折合図遅い（左合図遅い）	5				
	交差点	左折時に道路の左側端に寄せない（交差点変更）	10				
		横断歩道内に進入しての左折待ち	20				
	左折行動	左折時の通行位置（左大回り）	5				
		左折中の速度速すぎ（徐行違反）	20				
		歩行者、自転車等の安全確認不十分（交差点不確認）	10				
		歩行者、自転車等の道路妨害（横断者保護違反）	50				
	信号指示	左側二輪車の安全確認しない（巻き込み確認）	10				
		黄信号での無理な交差点進入（信号無視 黄）	50				
		赤信号での交差点進入（信号無視 赤）	50				
通 行 区 分	車線区分	赤信号で停止線を超えて停止（信号無視 赤）	30				
		その他左折時の危険行為					
		センターライン、オーバー（右側通行）	50				
		通行帯線を跨いでの走行（線）	10				
	車線変更	通行帯区分違反（指定方向）	20				
		最も右寄りの車線を通行（右端）	10				
		不要な車線変更（みだり）	20				
		急な車線変更（急ハンドル）	10				
		割り込み（割り込み）					
		車線変更時の後方確認しない（変更確認）	10				
		車線変更時の合図しない（変更合図しない）	5				
		車線変更時の合図遅れ（変更合図遅い）	5				
		その他通行区分についての危険行為					
車 間 距 離	車間距離	車間距離短い（車間距離）	10				
		車間距離の不安定	10				
	停止時の前車との停止距離が短い（感覚 前）	20					
その他の危険行為							
小計点数							

表 5-1-2-2 運転技能評価シート（その2）

項目大	項目中	チェック項目	点数	1回目の 該当項目	2回目の 該当項目	合 計	備 考
走行 操作	ハンドル	ハンドルの取られ (S 半)	10				
		ハンドルのふらつき (S 半)	10				
		片手ハンドル	5				
		ハンドルに対し正対していない	5				
アク セ ラ ー	アクセル	急加速 (急発)	10				
		加速不良 (加速不良)	10				
		発進手間取り (発進手間取り)	10				
		速度超過 (5km 10km 15km 20mk 25km 30km)	20				
車 両 感 覚	走行位置	逆行 (小、中、大)					
		道路左側端に近づき過ぎ	20				
		道路中央に近づき過ぎ	20				
	車体感覚	歩行者、自転車に近づき過ぎ (安全間隔)	50				
		障害物の側方通過時の速度に速すぎ (側方通過速度速い)	20				
		障害物の側方通過時の間隔がない (側方間隔なし)	20				
	車輪感覚	接触したまま走行をした (小 中 大)					
		接触しそうな場合に切返しをして通過した (切返 回)					
		脱輪をしたまま走行した (小 中 大)					
		脱輪をしそうな場合に切返しをして通過した (切返 回)					
停 止 、 信 号	一時停止	一時停止の標識、標示無視、見落とし (一時停止違反)	50				
		一時停止不十分 (完全に停止しない)	50				
		一時停止位置不相当 (停止したが線を越えて停止)	30				
	信号	黄信号での無理な交差点進入 (安全速度違反)	20				
		黄信号で安全に停止できるのに停止しない (信号無視 黄)	50				
		赤信号での交差点通過 (信号無視 赤)	50				
		見込み発進で線を越えた場合 (信号無視 赤)	50				
		停止位置が不相当、赤点減含む (停止線を越えて停止)	30				
		赤色の点滅信号で停止しない	50				
		黄色の点滅信号で徐行しない	20				
小 計 点 数							

表 5-1-2-3 運転技能評価シート（その3）

項目大	項目中	チェック項目	点数	1回目の 該当項目	2回目の 該当項目	合 計	備 考
制 動 操	ブレーキ	急ブレーキ (急ブレーキ)	10				
		クリーブ (クリーブ)	10				
		ブレーキ不円滑 (不円滑)	5				
		ポンピングブレーキ (断続ブレーキ)	5				
	カーブの 走行	カーブに入っでの制動 (速度速すぎ 小 大)					
踏 切	踏切	安全な速度でカーブに入らない (速度速すぎ 小 大)					
		踏み切りの手前で停止しない (踏切不停止)	50				
		発進前に確認をしない (踏切確認)	10				
		わき見運転 (安全不確認 わきみ、後退確認)	10				
	走 行 他 の 走 行	その他	漫然運転	10			
不要な警告器使用			5				
その他の一般走行時の危険行為							
後方確認せずドア開け (降車確認)			10				
運 転 終 了 時		運転終了時	ハンドブレーキ忘れ (安全措置 手B)	5			
	パーキングギアにしない (安全措置 ギア)		5				
	エンジン停止しない (安全措置 スイッチ)		5				
	駐車時に道路の左側端に寄せない (駐車方法)		10				
	小 計 点 数						
総 計 点 数							

運 転 者 の 習 癖	運転行動	危険認知、予測力が不足			
		判断力、決断力に欠ける (まごつき)			
		操縦力不足 (余裕のない運転)			
		自信過剰			
		自分本位			
		法規履行に欠ける			
		慎重性に欠ける (荒い運転)			
		運転中のムラ			

1－3 調査対象者の選定方法

優良安全運転管理者選任事業所の運転者は、走行テストを行う府中運転免許試験場周辺の警察署管内で、地域の安全運転活動などに積極的に参加している安全運転管理者選任事業所から選定した。優良安全運転管理者選任事業所は7事業所を選定し、5事業所から各2人、2事業所から各1人の運転者を選定した。走行テストの被験者は安全運転管理者以外の一般従業員で、運転専業者（運転手など運転そのものを職業とする運転者）ではなく業務で日常的に運転をしている運転者とした。ただし、1事業所のみは業務で日常的に運転している安全運転管理者自身が被験者となっている。

一般事業所は、安全運転管理者選任事業所に満たない保有自動車台数2～4台の事業所で、特別な運転教育を受けていない一般運転者とした。

被験者は、すべて男性である。

なお、実験時の状況を図5-1-3-1～6に示す。



図 5-1-3-1 実験開始前の被験者への説明風景



図 5-1-3-2 コースのS字カーブ入り口



図5-1-3-3 コース内の踏切

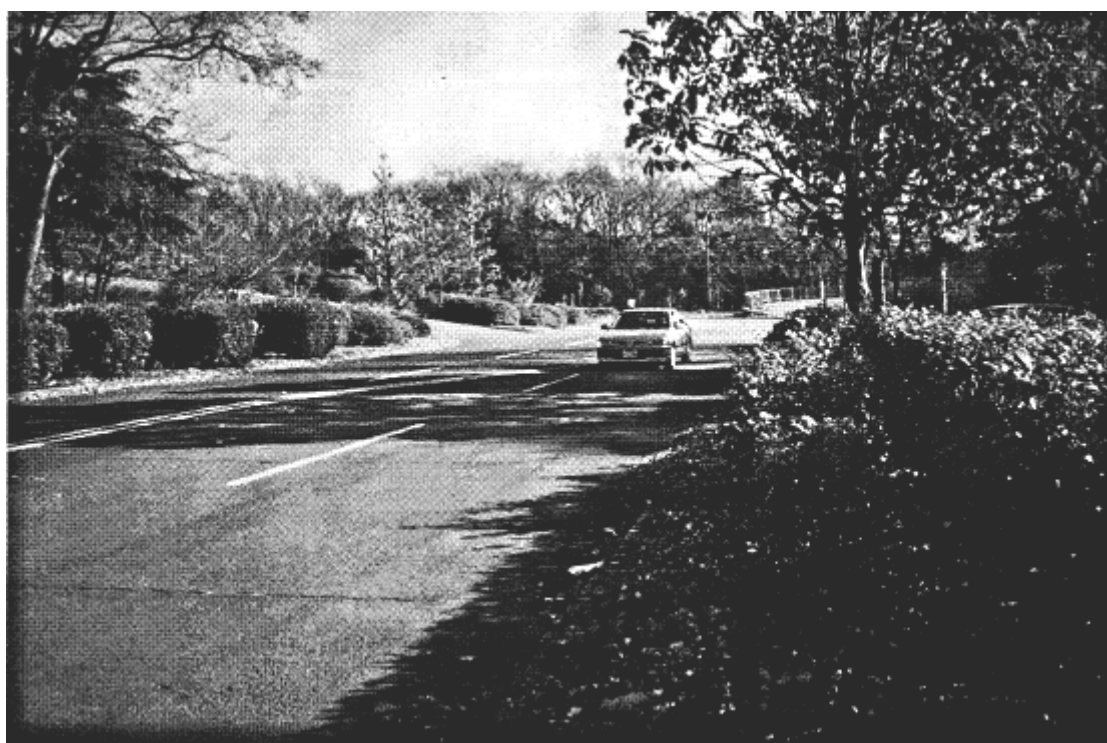


図5-1-3-4 実験での走行状況（その1）

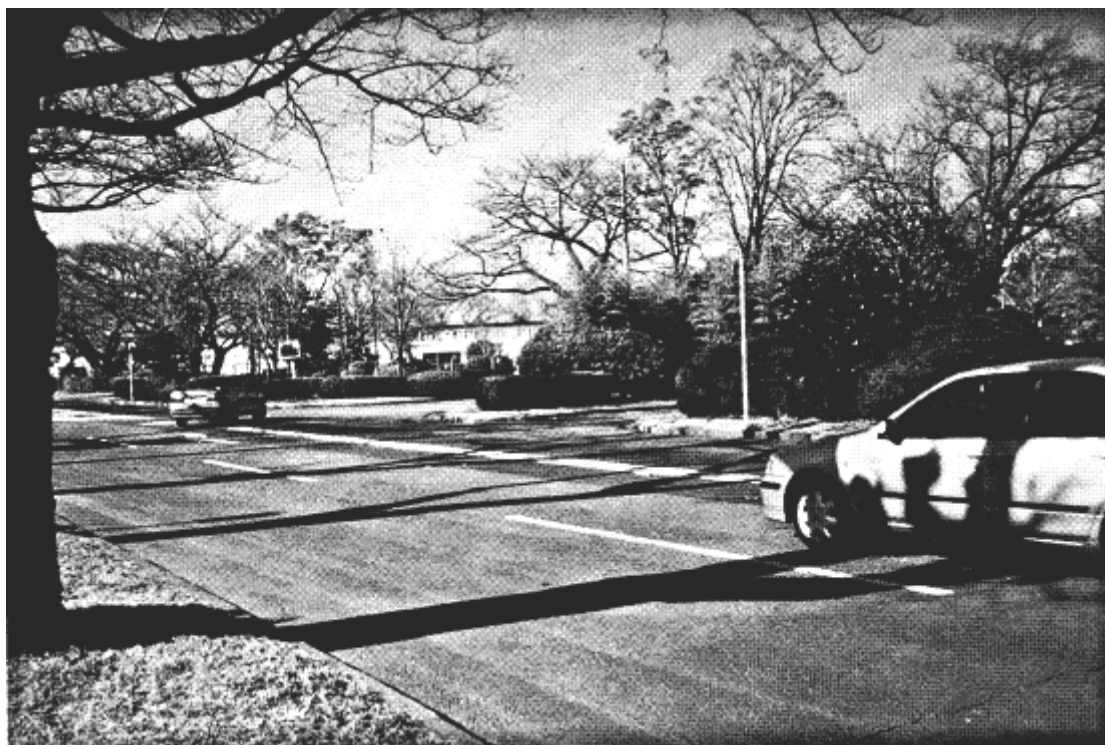


図5-1-3-5 実験での走行状況（その2）



図5-1-3-6 実験での走行状況（その3）

第2章 被験者の意識と運転適性

ここでは、被験者を対象として実施したアンケートの結果を紹介する。使用した調査票は、巻末資料の「資料4：使用調査票（走行テスト対象者用調査票）」に示す。

2-1 属性

2-1-1 年齢

安全運転管理者選任事業所の運転者の年齢層は20歳代から50歳以上まで幅広く分布しているが、一般事業所の運転者の年齢は30歳代、40歳代に集中している。平均年齢では安全運転管理者選任事業所が37.8歳、一般事業所が36.4歳と大きな差はみられない（表5-2-1-1、図5-2-1-1）。

表5-2-1-1 対象者の年齢階層

	20歳代	30歳代	40歳代	50歳以上	合計
件数					
安全運転管理者選任事業所	2	7	1	2	12
一般事業所	0	9	3	0	12
合計	2	16	4	2	24
構成比					
安全運転管理者選任事業所	16.7	58.3	8.3	16.7	100.0
一般事業所	0.0	75.0	25.0	0.0	100.0
合計	8.3	66.7	16.7	8.3	100.0

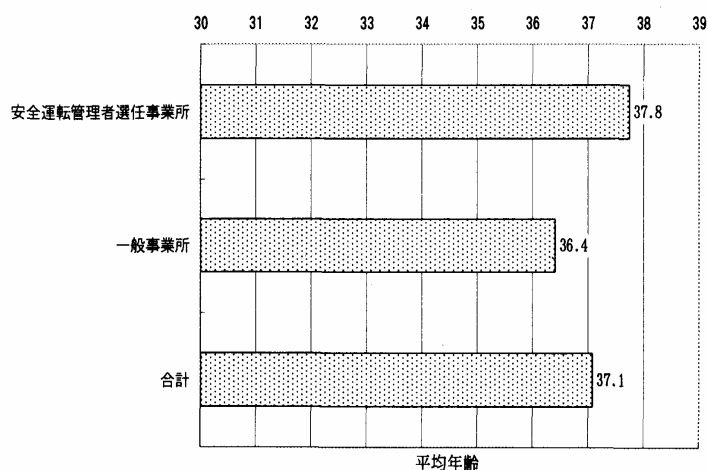


図5-2-1-1 対象者の平均年齢

2-1-2 職業

安全運転管理者選任事業所は全員が会社員である。一般事業所では12人中10人が会社員で、2人がその他となっている。その他は、いずれも「会社役員」である（表5-2-1-2、図5-2-1-2）。

2-1-3 眼鏡使用

眼鏡の使用状況を質問した結果では、安全運転管理者選任事業所で半数弱が眼鏡あるいはコンタクトレンズを使用している。一般事業所でも同様に半数弱が眼鏡あるいはコンタクトレンズを使用している（表5-2-1-3、図5-2-1-3）。

表 5-2-1-2 対象者の職業

	会社員	その他	合計
件数			
安全運転管理者選任事業所	12	0	12
一般事業所	10	2	12
合計	22	2	24
構成比			
安全運転管理者選任事業所	100.0	0.0	100.0
一般事業所	83.3	16.7	100.0
合計	91.7	8.3	100.0

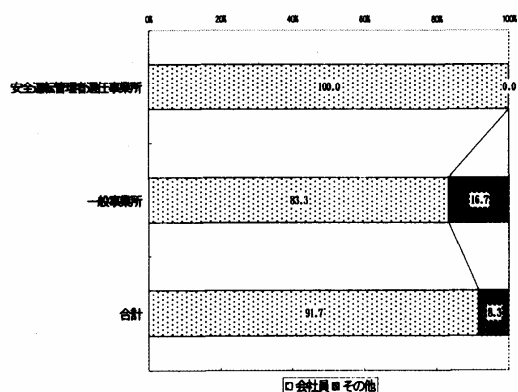


図 5-2-1-2 対象者の職業

表 5-2-1-3 対象者の眼鏡使用

	眼鏡使用	コンタクト使用	眼鏡使用なし	合計
件数				
安全運転管理者選任事業所	5	1	6	12
一般事業所	4	2	6	12
合計	9	3	12	24
構成比				
安全運転管理者選任事業所	41.7	8.3	50.0	100.0
一般事業所	33.3	16.7	50.0	100.0
合計	37.5	12.5	50.0	100.0

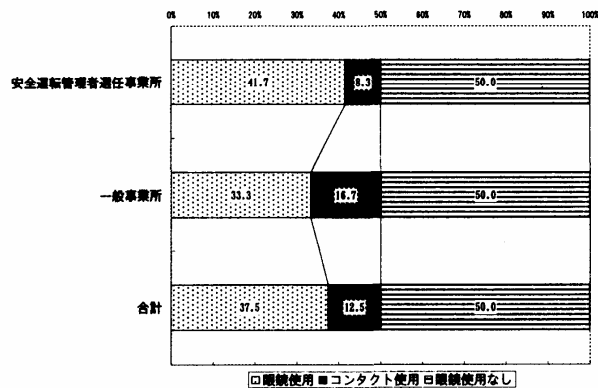


図 5-2-1-3 対象者の眼鏡使用

2-1-4 主運転車種

主運転車種は普通乗用が多く、安全運転管理者選任事業所で66.7%、一般事業所で100%を占める。安全運転管理者選任事業所では、普通乗用の他に軽乗用、普通貨物がそれぞれ2人（16.7%）みられる（表5-2-1-4、図5-2-1-4）。

表 5-2-1-4 対象者の主運転車種

	普通乗用	軽乗用	普通貨物	合計
件数				
安全運転管理者選任事業所	8	2	2	12
一般事業所	12	0	0	12
合計	20	2	2	24
構成比				
安全運転管理者選任事業所	66.7	16.7	16.7	100.0
一般事業所	100.0	0.0	0.0	100.0
合計	83.3	8.3	8.3	100.0

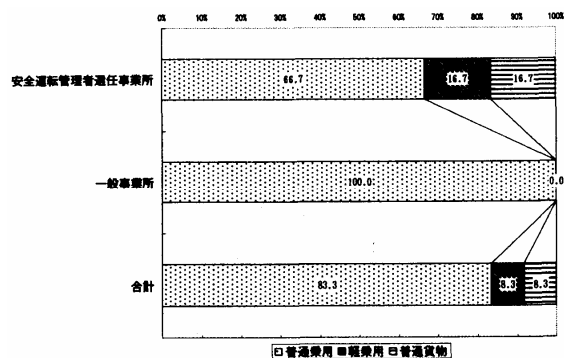


図 5-2-1-4 対象者の主運転車種

2-1-5 保有免許種類

安全運転管理者選任事業所、一般事業所の運転者ともに全員が普通免許を保有している。一般事業所の運転者は原付免許、自動二輪、大型免許を保有している人が1人、一般事業所

では原付免許保有者が3人、自動二輪保有者が4人みられる（表5-2-1-5、図5-2-1-5）。

表 5-2-1-5 対象者の保有免許

	普通免許	原付免許	自動二輪	大型免許	その他	合計
件数						
安全運転管理者選任事業所	12	1	1	1	0	12
一般事業所	12	3	4	0	0	12
合計	24	4	5	1	0	24
構成比						
安全運転管理者選任事業所	100.0	8.3	8.3	8.3	0.0	100.0
一般事業所	100.0	25.0	33.3	0.0	0.0	100.0
合計	100.0	16.7	20.8	4.2	0.0	100.0

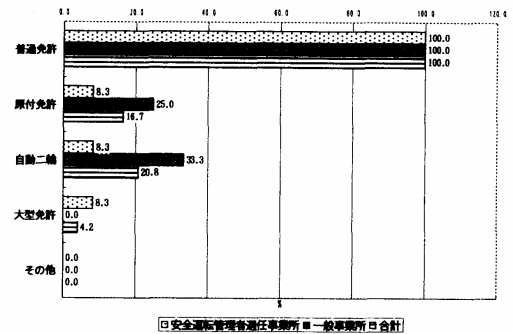


図 5-2-1-5 対象者の保有免許

2-1-6 主運転目的

主運転目的は、安全運転管理者選任事業所では業務・仕事が83.3%を占めている。一般事業所では業務・仕事は8.3%で、レジャーが50.0%と多い。その他、通勤・通学と買い物が1人（8.3%）みられる（表5-2-1-6、図5-2-1-6）。

表 5-2-1-6 対象者の主運転目的

	業務・仕事	通勤・通学	買い物	レジャー	その他	合計
件数						
安全運転管理者選任事業所	10	1	0	1	0	12
一般事業所	1	1	1	6	3	12
合計	11	2	1	7	3	24
構成比						
安全運転管理者選任事業所	83.3	8.3	0.0	8.3	0.0	100.0
一般事業所	8.3	8.3	8.3	50.0	25.0	100.0
合計	45.8	8.3	4.2	29.2	12.5	100.0

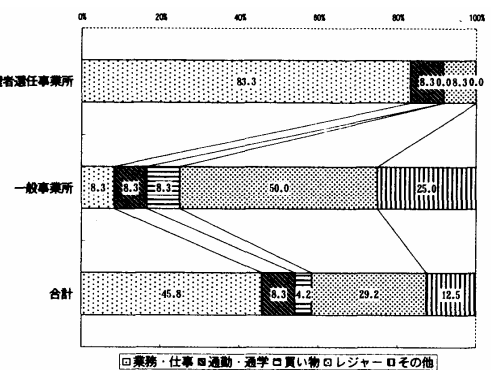


図 5-2-1-6 対象者の主運転目的

2-1-7 運転頻度

運転頻度は安全運転管理者選任事業所の運転者の方が多い。「ほとんど毎日」は安全運転管理者選任事業所で75.0%に対して、一般事業所では8.3%と少ない。一般事業所の運転者に多いのは「週に1～2日」で、41.7%を占めている。なお、「ほとんど運転しない」は安全運転管理者選任事業所にはみられないが、一般事業所では25.0%を占めている（表5-2-1-7、図5-2-1-7）。

表 5-2-1-7 対象者の運転頻度

	ほとんど毎日	週3～4日	週1～2日	月3～4日	月1～回	ほとんど運転しない	合計
件数							
安全運転管理者選任事業所	9	1	1	0	1	0	12
一般事業所	1	0	5	2	1	3	12
合計	10	1	6	2	2	3	24
構成比							
安全運転管理者選任事業所	75.0	8.3	8.3	0.0	8.3	0.0	100.0
一般事業所	8.3	0.0	41.7	16.7	8.3	25.0	100.0
合計	41.7	4.2	25.0	8.3	8.3	12.5	100.0

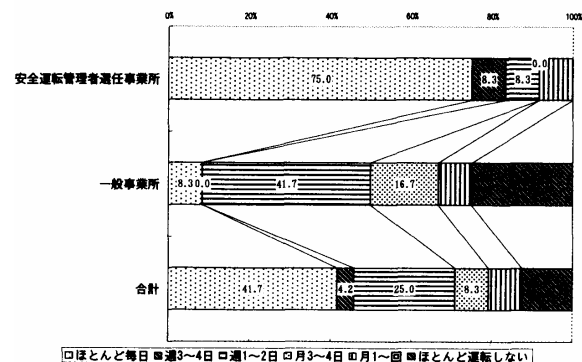


図 5-2-1-7 対象者の運転頻度

2-1-8 運転経験年数

免許取得後の経験年数の平均は、安全運転管理者選任事業所の運転者が17.4年、一般事業所の運転者が16.5年で、安全運転管理者選任事業所の運転者の方が1年弱長い。ただし差は少なく、大きな違いはない（図5-2-1-8）。

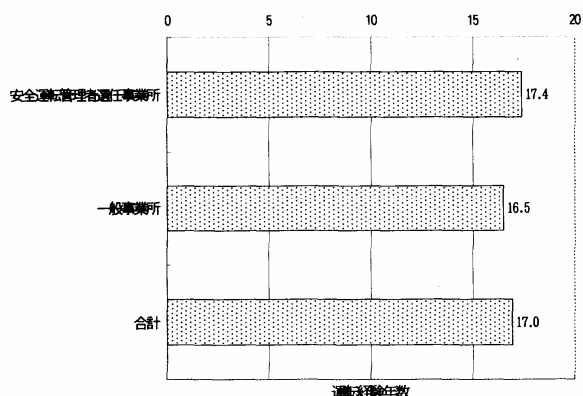


図5-2-1-8 対象者の運転経験年数

2-1-9 年間走行距離

安全運転管理者選任事業所の運転者の平均年間走行距離は1万1千km強、一般事業所の運転者が7千kmで、一般事業所の運転者の方が、5千km近く走行距離が長い（図5-2-1-9）。

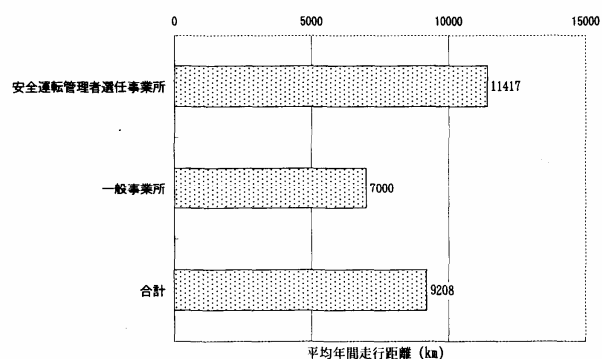


図5-2-1-9 対象者の主運転車種

2-1-10 事故・違反の有無と内容

ここでは過去3年間の事故・違反の有無を質問した。その結果、安全運転管理者選任事業所、一般事業所の運転者ともに事故・違反なしは7人

(58.3%)である。安全運転管理者選任事業所では1人が事故を経験しており、4人が違反をしている。一般事業所では事故を経験している運転者はいないが、5人が違反をしている（表5-2-1-7、図5-2-1-10）。

表5-2-1-7 対象者の事故・違反の有無

		なし	事故あり	違反あり	合計
件数	安全運転管理者選任事業所	7	1	4	12
	一般事業所	7	0	5	12
	合計	14	1	9	24
構成比	安全運転管理者選任事業所	58.3	8.3	33.3	100.0
	一般事業所	58.3	0.0	41.7	100.0
	合計	58.3	4.2	37.5	100.0

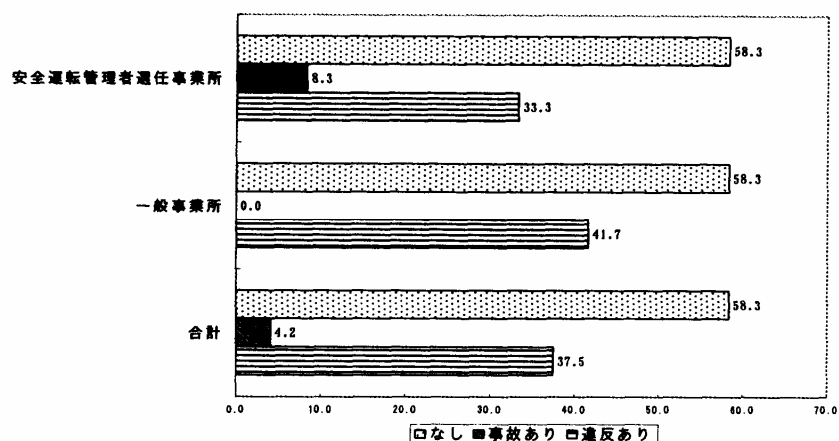


図 5-2-1-1 0 対象者の事故・違反の有無

事故・違反がある運転者に違反内容を質問した。安全運転管理者選任事業所の運転者では駐車違反が最も多く、事故・違反者の60.0%が経験している。一般事業所の運転者にはシートベルト着用義務違反が40.0%と多い（表5-2-1-8、図5-2-1-11）。

表 5-2-1-8 対象者の違反内容

	駐車違反	速度違反	シートベルト着用義務違反	一時停止違反	その他	合計
件数						
安全運転管理者選任事業所	3	1	0	1	1	5
一般事業所	1	0	2	0	2	5
合計	4	1	2	1	3	10
割合						
安全運転管理者選任事業所	60.0	20.0	0.0	20.0	20.0	100.0
一般事業所	20.0	0.0	40.0	0.0	40.0	100.0
合計	40.0	10.0	20.0	10.0	30.0	100.0

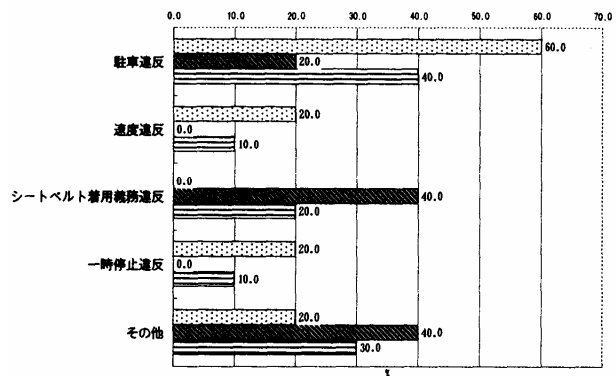


図 5-2-1-1 1 対象者の違反内容

2-2 運転意識

2-2-1 運転意識設問への回答結果

運転意識に関する21項目の設問に対して、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」あるいは、「その通り」、「どちらかといえばその通り」と肯定的な回答をした比率を算出して、分析を行う。

それぞれの質問の選択肢に、肯定的な回答をした対象者の比率を示したのが、表5-2-2-1、図5-2-2-1である。

安全運転管理者選任事業所の肯定者比率が一般事業所の肯定者比率を大きく上回る項目は、次のようなものである。

- ① 運転は緊張で疲れる（肯定者比率は安全運転管理者選任事業所で75.0%、一般事業所で25.0%、差は50.0%）
- ② 追い越し禁止の場所では追い越しはしない（同91.7%、58.3%、33.3%）
- ③ ベテランは初心運転者にもっと親切にすべきだ（同100.0%、75.0%、25.0%）
- ④ 追い越されるのは気分のいいものではない（同41.7%、25.0%、16.7%）

安全運転管理者選任事業所の運転者の方が運転時の緊張が強く、追い越し禁止の場所では追い越しはしないなど遵法性が高い。

逆に一般事業所の運転者の方が、肯定者比率が高いのは次のような項目である。

- ① 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ（肯定者比率は安全運転管理者選任事業所で8.3%、一般事業所で41.7%、差は33.3%）
- ② 人通りの多い狭い道でも、気にせず走る（同16.7%、41.7%、25.0%）
- ③ 優先だと思ったら道を譲ることはほとんどない（同16.7%、33.3%、16.7%）

いずれも肯定者比率が高いほど危険な運転意識を示す項目である。いずれでみても一般事業所の運転者の肯定者比率の方が高く、危険な運転意識を持っていることを示している。

表5-2-2-1 運転意識に関する設問に対する肯定者比率

		安全運転管理者 選任事業所	一般事業所	全体平均
回答者数	運転することじたいが楽しい	8	8	16
	車は、単なる移動の手段	4	4	8
	追い越されるのは気分のいいものではない	5	3	8
	前車もたまたましていたら、すぐクラクションを鳴らす	1	0	1
	歩行者や自転車をじゃまに思うことがある	4	4	8
	人通りの多い狭い道でも、気にせずに走る	2	5	7
	駐車車のわきは飛び出してこないか注意している	12	12	24
	横断歩道で手をあげていても止まらないことが多い	1	2	3
	運転はこわいものだ	10	10	20
	運転は緊張で疲れる	9	3	12
	追い越し禁止の場所では追い越しはしない	11	7	18
	10km位のスピードオーバーであれば車の流れに乗る	10	11	21
	一時停止でも、見通しがよければ停止しない	1	2	3
	駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する	1	2	3
	割り込まれるので車間をあげないようにしている	2	2	4
	優先だと思ったら道を譲ることはほとんどない	2	4	6
	他人に自分の運転を批判されると腹がたつ	1	5	6
	運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う	1	2	3
	他車が譲ってくれるので進路変更に不安を感じない	1	1	2
	前の車についていけば安心して右左折できる	1	2	3
	ベテランは初心運転者にもっと親切にすべきだ	12	9	21
回答者比率	運転することじたいが楽しい	66.7	66.7	66.7
	車は、単なる移動の手段	33.3	33.3	33.3
	追い越されるのは気分のいいものではない	41.7	25.0	33.3
	前車もたまたましていたら、すぐクラクションを鳴らす	8.3	0.0	4.2
	歩行者や自転車をじゃまに思うことがある	33.3	33.3	33.3
	人通りの多い狭い道でも、気にせずに走る	16.7	41.7	29.2
	駐車車のわきは飛び出してこないか注意している	100.0	100.0	100.0
	横断歩道で手をあげていても止まらないことが多い	8.3	16.7	12.5
	運転はこわいものだ	83.3	83.3	83.3
	運転は緊張で疲れる	75.0	25.0	50.0
	追い越し禁止の場所では追い越しはしない	91.7	58.3	75.0
	10km位のスピードオーバーであれば車の流れに乗る	83.3	91.7	87.5
	一時停止でも、見通しがよければ停止しない	8.3	16.7	12.5
	駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する	8.3	16.7	12.5
	割り込まれるので車間をあげないようにしている	16.7	16.7	16.7
	優先だと思ったら道を譲ることはほとんどない	16.7	33.3	25.0
	他人に自分の運転を批判されると腹がたつ	8.3	41.7	25.0
	運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う	8.3	16.7	12.5
	他車が譲ってくれるので進路変更に不安を感じない	8.3	8.3	8.3
	前の車についていけば安心して右左折できる	8.3	16.7	12.5
	ベテランは初心運転者にもっと親切にすべきだ	100.0	75.0	87.5

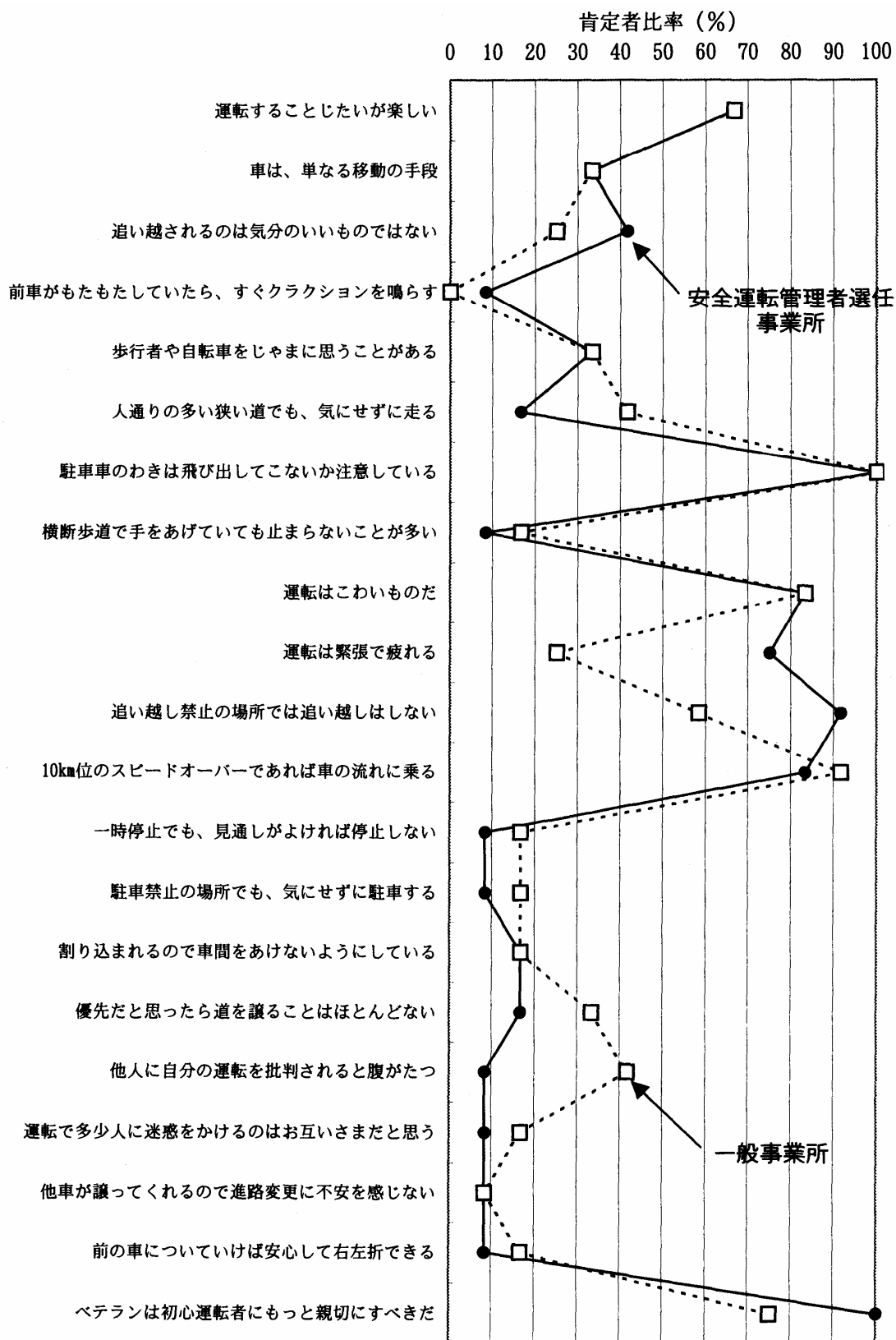


図 5-2-2-1 運転意識に関する設問に対する肯定者比率

2-2-2 運転意識を構成する因子と傾向

「第4部第3章運転者の意識、行動等の実態」と同様に因子分析を適用して走行テスト対象者の運転意識傾向を分析しておく。

運転意識を構成する因子は次の6因子である。

- ① 依存的傾向
- ② 攻撃的傾向
- ③ 先急ぎ傾向
- ④ 運転時の緊張傾向
- ⑤ 遵法傾向
- ⑥ 運転への愛着傾向

上記の6因子の因子特性をどの程度強く持つかを示す指標が因子得点である。この因子得点は分析の元となった一般男性運転者4,215人の平均が0、標準偏差が1に基準化されている値である。したがって、因子得点がマイナスであることはその因子傾向が全国平均より弱いことを、プラスであることはその因子傾向が全国平均より強いことを示す。

安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の因子得点を平均して、示したのが表5-2-2-2と図5-2-2-2である。

図表にみるように、安全運転管理者選任事業所の運転者の方が遵法傾向を強く持っており、運転時の緊張も強い。攻撃的傾向は安全運転管理者選任事業所の運転者の方が一般事業所の運転者よりも強い。ただし、いずれもマイナスの値であり、一般男性運転者4,215人の平均よりも攻撃性が弱い。一般事業所の運転者の方が強いのは依存的傾向と運転への愛着傾向、先急ぎ傾向である。攻撃性を除いて、全般に一般事業所の運転者の方が好ましくない傾向を強く持っている。特に遵法性については差が大きく、一般事業所運転者の遵法性が低い。

表 5-2-2-2 安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の因子得点平均

因子	安全運転管理者 選任事業所	一般事業所	全体平均
第1因子 依存的傾向	-0.020	0.191	0.085
第2因子 攻撃的傾向	-0.232	-0.411	-0.321
第3因子 先急ぎ傾向	-0.040	0.171	0.066
第4因子 運転時の緊張傾向	0.039	-0.269	-0.115
第5因子 遵法傾向	0.319	-0.414	-0.047
第6因子 運転への愛着傾向	0.148	0.319	0.233

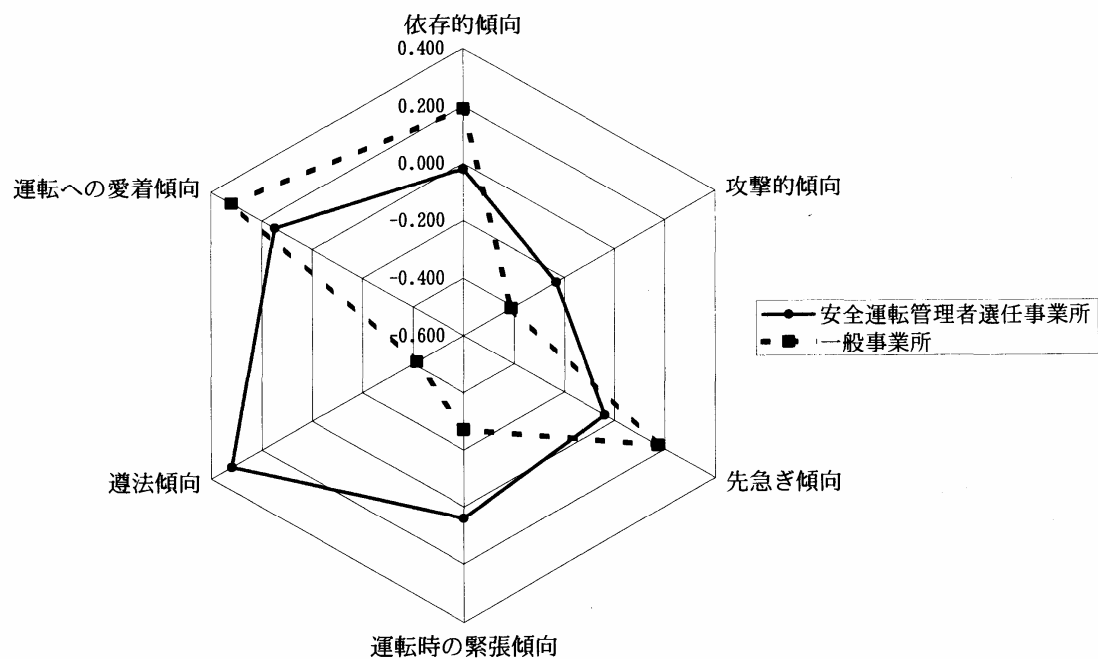


図 5-2-2-2 安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の因子得点平均

2-3 運転技術の自己評価

「あなたは運転経験のわりに運転がうまい方だと思いますか」と質問をした結果である。「うまい方」とするのは安全運転管理者選任事業所と一般事業所に各1人で、「どちらかといえはうまい方」がそれぞれ6人、8人となっている。一般事業所の運転者の方がうまい方とする回答者比率がわずかに多いが、この設問に関しては大差はない（表5-2-3-1、図5-2-3-1）

表 5-2-3-1 運転の自己評価

		うまい方	ややうまい方	やや下手な方	合計
件数	安全運転管理者選任事業所	1	6	5	12
	一般事業所	1	8	3	12
	合計	2	14	8	24
構成比	安全運転管理者選任事業所	8.3	50.0	41.7	100.0
	一般事業所	8.3	66.7	25.0	100.0
	合計	8.3	58.3	33.3	100.0

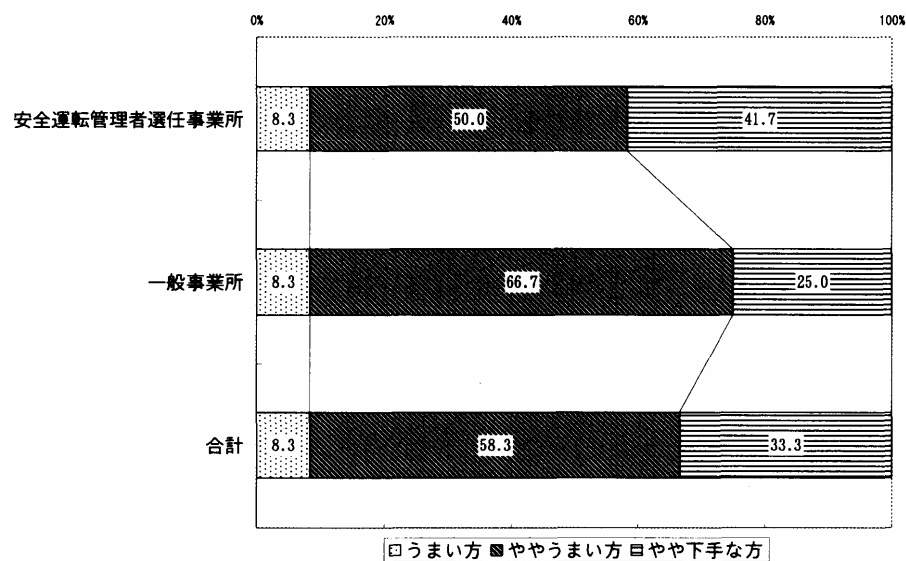


図 5-2-3-1 運転の自己評価

2-4 運転行動

2-4-1 運転行動設問への回答結果

運転行動を表す15項目に対して次の5種類の選択肢で回答を求めた。

- ① よくある
- ② 時々ある
- ③ まれにある
- ④ ほとんどない
- ⑤ まったくない

ここでは、上記回答のうち、「よくある」、「時々ある」、「まれにある」と回答した比率の合計（以下肯定者比率と称す）を算出した。その結果が表5-2-4-1、図5-2-4-1である。安全運転管理者選任事業所の方が一般事業所の肯定者比率より10%以上多い項目は次のようなものである。

- ① 長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと（肯定者比率は安全運転管理者選任事業所で58.3%、一般事業所で16.7%、差が41.7%）
- ② 気がつかないうちに後ろに車がついていること（同66.7%、25.0%、41.7%）
- ③ 他車に譲るべきか自分の車が行くべきか迷うこと（同58.3%、33.3%、25.0%）
- ④ 青信号に気づかずにクラクションを鳴らされること（同41.7%、25.0%、16.7%）

回答比率が10%を超える項目をみると、運転操作に関する項目が1項目、情報の収集に関する項目が2項目、判断の迷いに関する項目が1項目となっている。この運転行動の設問は、運転における情報収集プロセス、判断・意思決定プロセス、運転操作プロセスの3分野に分かれているが、差が大きい項目はいずれの分野からもあげられており、特定の運転行動分野に集中している傾向はみられない。

逆に一般事業所の肯定者比率が10%以上多い項目は次のようなものである。

- ① すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと（肯定者比率は安全運転管理者選任事業所で25.0%、一般事業所で66.7%、差が41.7%）
 - ② 右折禁止を右折したり、一方通行を逆にはいること（同0.0%、16.7%、16.7%）
- いずれも安全運転管理者選任事業所での肯定者比率が0～25%で、安全運転管理者選任事業所に肯定者が少ない項目である。

表 5-2-4-1 運転行動に関する設問に対する肯定者比率

		安全運転管理者 選任事業所	一般事業所	全体平均
回答者数	信号を見落とすこと	1	1	2
	気がつかないうちに後ろに車がついていること	8	3	11
	青信号に気づかずにクラクションを鳴らされること	5	3	8
	右折禁止を右折したり、一方通行を逆にはいること	0	2	2
	すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと	3	8	11
	出てこないと思った車が出てきてあわてること	6	6	12
	右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと	7	7	14
	合流時にタイミングがあわずにまごまごすること	3	3	6
	他車に譲るべきか自分の車が行くべきか迷うこと	7	4	11
	合図をせずに車線を変えること	2	3	5
	ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと	1	0	1
	長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと	7	2	9
	一定速度での走行がうまくいかないこと	0	1	1
	左折時にハンドルを切りすぎ乗り上げたり、こすること	0	0	24
	同乗者から、自分の運転は恐いと言われること	1	0	1
回答者比率	信号を見落とすこと	8.3	8.3	8.3
	気がつかないうちに後ろに車がついていること	66.7	25.0	45.8
	青信号に気づかずにクラクションを鳴らされること	41.7	25.0	33.3
	右折禁止を右折したり、一方通行を逆にはいること	0.0	16.7	8.3
	すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと	25.0	66.7	45.8
	出てこないと思った車が出てきてあわてること	50.0	50.0	50.0
	右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと	58.3	58.3	58.3
	合流時にタイミングがあわずにまごまごすること	25.0	25.0	25.0
	他車に譲るべきか自分の車が行くべきか迷うこと	58.3	33.3	45.8
	合図をせずに車線を変えること	16.7	25.0	20.8
	ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと	8.3	0.0	4.2
	長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと	58.3	16.7	37.5
	一定速度での走行がうまくいかないこと	0.0	8.3	4.2
	左折時にハンドルを切りすぎ乗り上げたり、こすること	0.0	0.0	100.0
	同乗者から、自分の運転は恐いと言われること	8.3	0.0	4.2

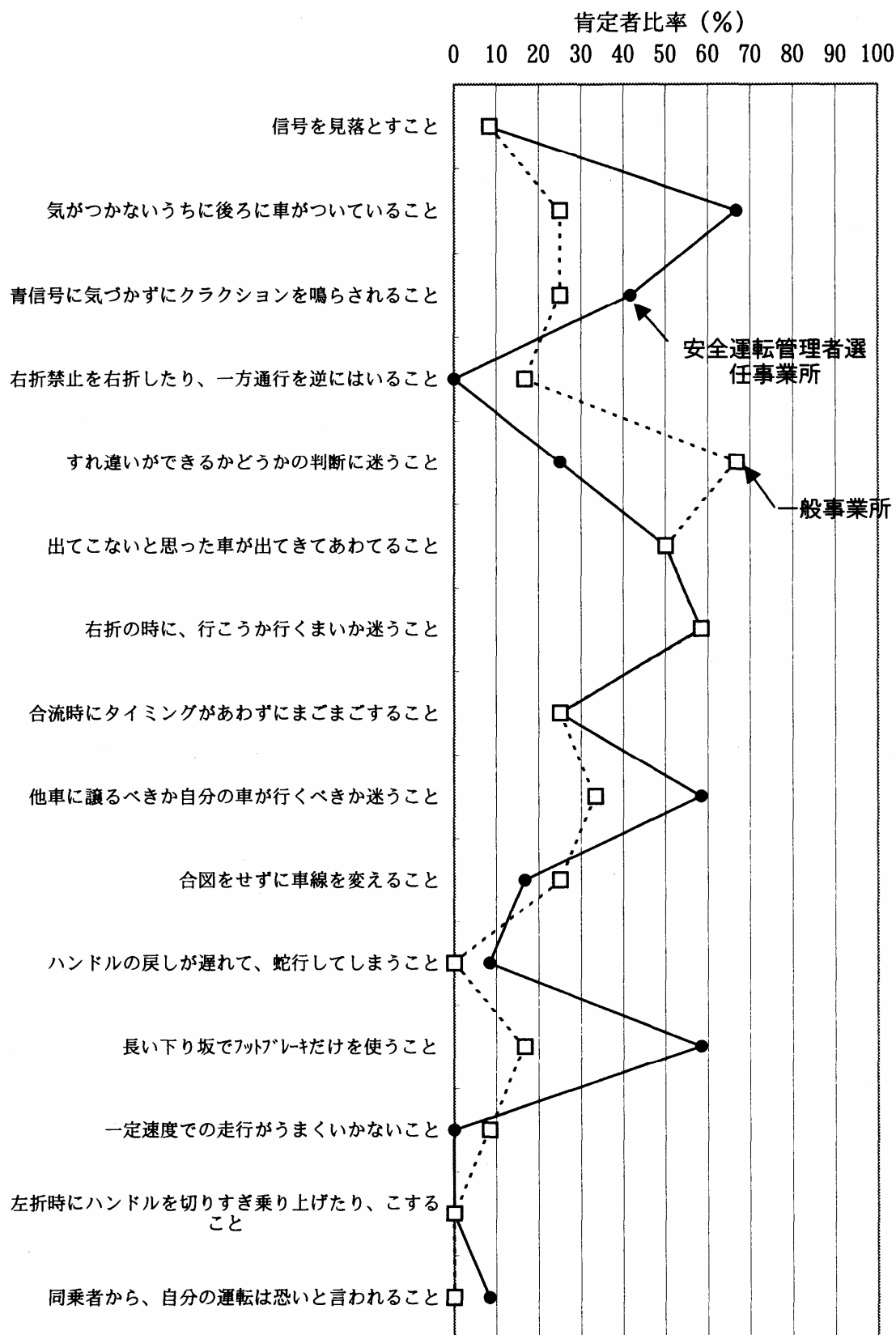


図 5-2-4-1 運転行動に関する設問に対する肯定者比率

2-4-2 運転行動を構成する因子と傾向

「第4部第3章運転者の意識、行動等の実態」と同様に因子分析を適用して走行テスト対象者の運転行動を分析しておく。

運転行動を構成する因子は次の3因子である。

- ① 判断の迷い傾向
- ② 運転操作ミス傾向
- ③ 情報の見落とし傾向

上記の3因子の因子特性をどの程度強く持つかを示す指標が因子得点である。以下では因子得点を安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者に分けて分析する。なお、因子得点は分析の元となった一般男性運転者4,215人の平均が0、標準偏差が1に標準化されている値である。

安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の因子得点を平均して、示したのが表5-2-4-2と図5-2-4-2である。

因子得点の符号から分かるように、判断の迷い傾向についてはいずれもプラスで、全国4,215人の平均に比べて、判断の迷いが多い傾向にある。運転操作ミス傾向と情報の見落とし傾向についてはいずれもマイナスで、全国平均に比べて運転操作ミスや情報の見落としは少ない。安全運転管理者選任事業所と一般事業所の間に大きな差はみられないが、運転操作ミス傾向についてのみ安全運転管理者選任事業所の運転者の方がプラスに近く、ミスが多い傾向にある。ただし、先記のようにマイナスの値であり、全国平均よりは少ない。

表 5-2-4-2 安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の因子得点平均

因子		安全運転管理者選任事業所	一般事業所	全体平均
第1因子	判断の迷い傾向	0.278	0.236	0.257
第2因子	運転操作ミス傾向	-0.177	-0.390	-0.283
第3因子	情報の見落とし傾向	-0.230	-0.242	-0.236

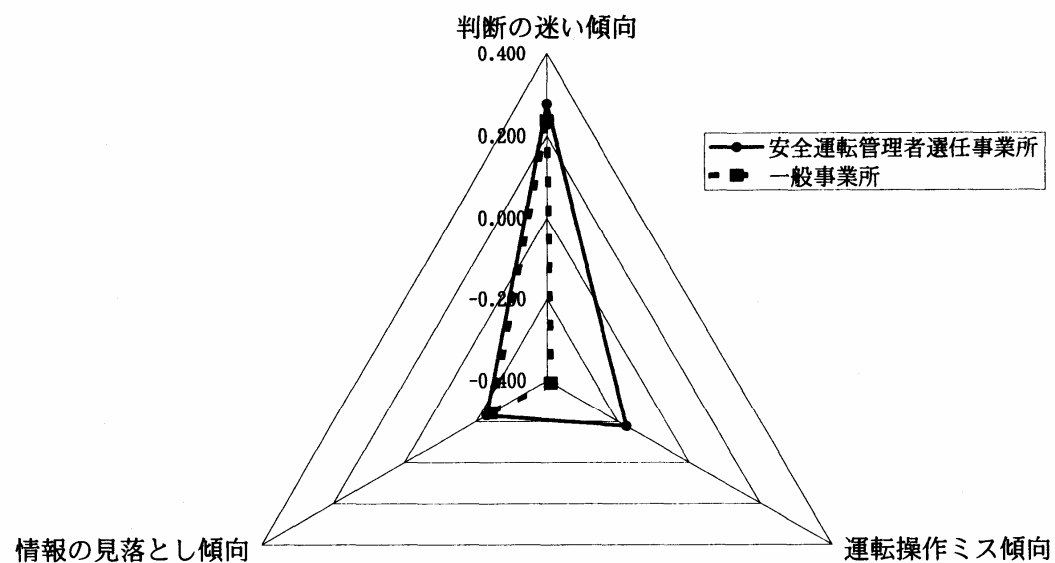


図 5-2-4-2 安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の因子得点平均

2-5 ヒヤリ・ハット体験

表5-2-5-1に示す11項目の運転中のヒヤリ・ハット体験を提示して、過去3年位の間にどの程度の回数の経験があるか次の4種類の選択肢で質問した。項目別のヒヤリ・ハット体験の平均回数を算出するに際して、各選択肢の後に示す（ ）内の回数を設定した。

- ① 経験はない（平均算出時には0回と設定）
- ② 1回位経験がある（平均算出時には1回と設定）
- ③ 2～3回位経験がある（平均算出時には2.5回と設定）
- ④ 4回以上経験がある（平均算出時には5回と設定）

表5-2-5-1 ヒヤリ・ハット体験項目

カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと
急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと
急停車した車に追突しそうになったこと
走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと
自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと
車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと
交差点で出会い頭に他の車と事故になりそうになったこと
飛び出してきた歩行者や自転車にぶつかりそうになったこと
急ハンドルを切って、車が蛇行したり、不安定になったこと
右折中に対向車と事故になりそうになったこと

項目別の平均ヒヤリ・ハット体験回数を算出した結果は、表5-2-5-2、図5-2-5-1の通りである。

表5-2-5-2 ヒヤリ・ハット体験の平均回数

	安全運転管理 者選任事業所	一般事業所	差
カーブではみだして衝突しそうになったこと	0.542	0.375	0.167
急ブレーキでスリップしそうになった	0.458	0.542	-0.083
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった	0.542	0.500	0.042
急停車した車に追突しそうになった	0.750	0.417	0.333
走っている前車に追突しそうになった	0.375	0.500	-0.125
追越中に対向車がきて事故になりそうになった	0.167	0.083	0.083
車線変更したら車が来ていて事故になりかけた	0.708	0.708	0.000
交差点で出会い頭に他車と事故になりかけた	1.000	0.375	0.625
飛び出しの歩行者や自転車と事故になりかけた	0.792	0.792	0.000
急ハンドルで車が蛇行したり、不安定になった	0.333	0.458	-0.125
右折中に対向車と事故になりそうになったこと	1.042	0.542	0.500
合計	6.708	5.292	1.417

全11項目のヒヤリ・ハット体験回数の合計でみると、安全運転管理者選任事業所の運転者が6.7回、一般事業所の運転者が5.3回で、やや安全運転管理者選任事業所の運転者の方が、ヒヤリ・ハット体験が多い。これまでの自動車安全運転センターの調査では、事

故・違反者の方が、ヒヤリ・ハット体験が多いことが確認されており、安全運転管理者選任事業所の運転者の方が好ましくない傾向を持っている。

安全運転管理者選任事業所の方が一般事業所よりヒヤリ・ハット体験回数が多い5項目をあげると次のようになる。

- ① 交差点で出会い頭に他車と事故になりかけた（安全運転管理者選任事業所が1.000回、一般事業所が0.375回、差が0.625回）
- ② 右折中に対向車と事故になりそうになったこと（同1.042回、0.542回、0.500回）
- ③ 急停車した車に追突しそうになった（同0.750回、0.417回、0.333回）
- ④ カーブではみだして衝突しそうになったこと（同0.542回、0.375回、0.167回）
- ⑤ 追越中に対向車がきて事故になりそうになった（同0.167回、0.083回、0.083回）

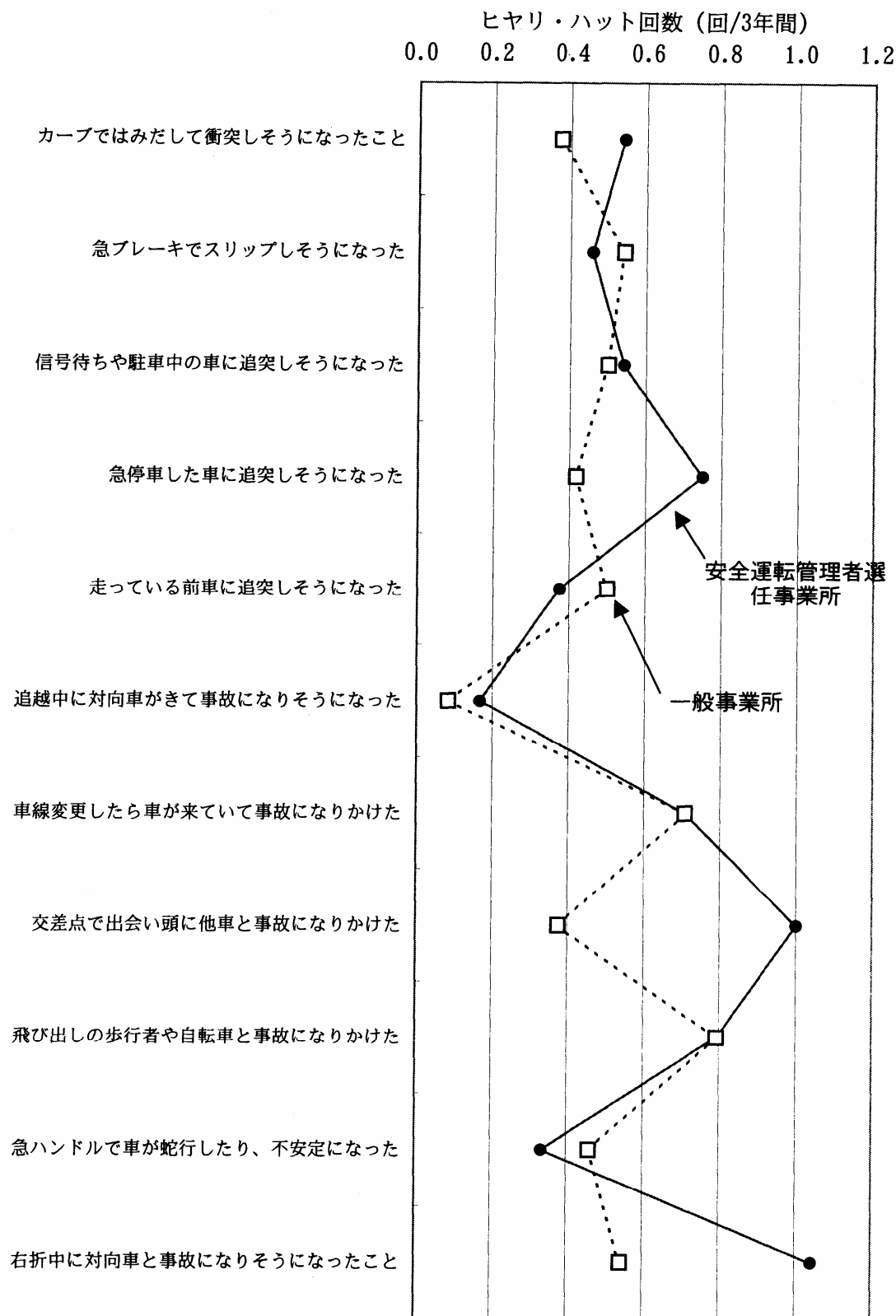


図 5-2-5-1 ヒヤリ・ハット体験回数

第3章 被験者の視力

走行テストの被験者である24人を対象に行った視力検査の結果を述べる。なお、DVAについては24人中7人が機器の故障により計測できなかった。したがって、DVAは、24人中17人（安全運転管理者選任事業所運転者8人、一般事業所運転者9人）を対象に計測を行った結果である。

3-1 安全運転管理者選任事業所と一般事業所運転者の視力

安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の視力平均値を表5-3-1-1に示す。

表5-3-1-1 視力の平均値

	安全運転管理 者選任事業所	一般事業所	t 値
静止視力	1.12	0.98	0.937
KVA	0.57	0.42	1.353
DVA	31.02	30.82	0.083
コントラスト視力（通常視力）	1.33	1.17	1.215
コントラスト視力（ややコントラスト弱い）	0.86	0.74	1.484
コントラスト視力（コントラスト弱い）	0.57	0.52	0.560
黒地に白文字視力	1.35	1.27	0.530

注：いずれの差も危険率5%で有意ではない。

表にみるように、いずれの視力でみても安全運転管理者選任事業所の方がやや良いが、平均の差の検定結果では、いずれも有意差はない。

KVAは静止視力に比べて半分から半分弱の視力となっている。コントラスト視力はコントラストが弱いほど視力が低下しており、「やや弱いコントラスト」で静止視力の75%前後、「弱いコントラスト」で静止視力の50%前後の視力となる。黒地に白抜き文字の視力表では、安全運転管理者選任事業所でも一般事業所でも2～3割の視力向上がみられる。

3-2 視力間の関係

各視力の相関係数を算出した結果が表5-3-2-1である。DVAを除く各視力間には危険率5%以下で有意の関係がみられる。DVAのみが独立した傾向を示しており、他の視力と有意な相関がみられず、DVAは他の視力とマイナスの相関を示している。

参考に、静止視力と各視力の関係を図5-3-2-1に、プロット図として示しておく。

表 5-3-2-1 視力間の相関係数

	静止視力	KVA	DVA	コントラスト視力 (通常視力)	コントラスト視力 (ややコントラスト弱い)	コントラスト視力 (コントラスト弱い)	黒字に白 文字視力
静止視力	1.0000	0.6391	-0.3013	0.7922	0.6370	0.6587	0.6125
KVA	0.6391	1.0000	-0.0184	0.6903	0.6339	0.5582	0.4705
DVA	-0.3013	-0.0184	1.0000	-0.4063	-0.3156	-0.3730	-0.2284
コントラスト視力 (通常視力)	0.7922	0.6903	-0.4063	1.0000	0.8500	0.7381	0.7615
コントラスト視力 (ややコントラスト弱い)	0.6370	0.6339	-0.3156	0.8500	1.0000	0.7055	0.7621
コントラスト視力 (コントラスト弱い)	0.6587	0.5582	-0.3730	0.7381	0.7055	1.0000	0.7289
黒字に白文字視力	0.6125	0.4705	-0.2284	0.7615	0.7621	0.7289	1.0000

注：網掛けの部分は危険率5%以下で有意であることを示す。

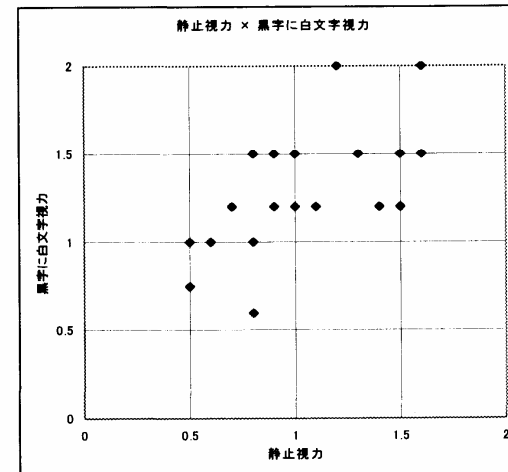
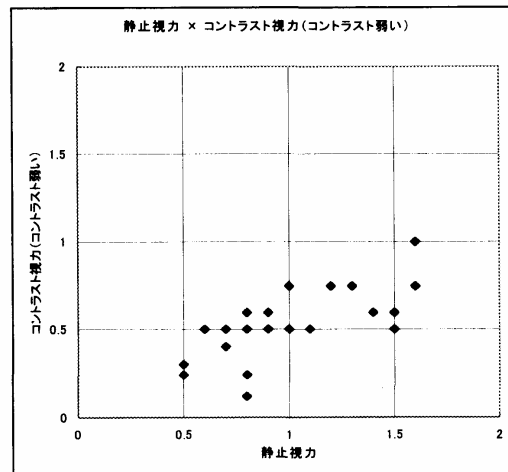
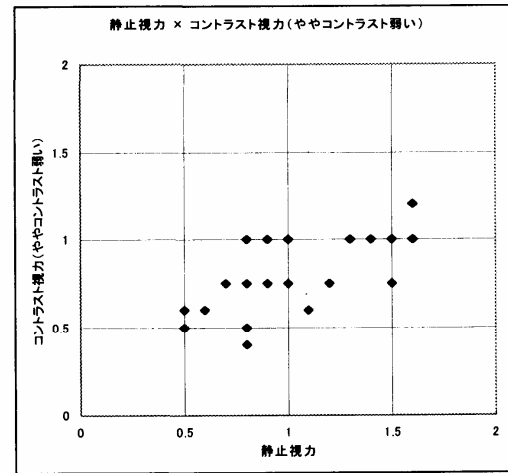
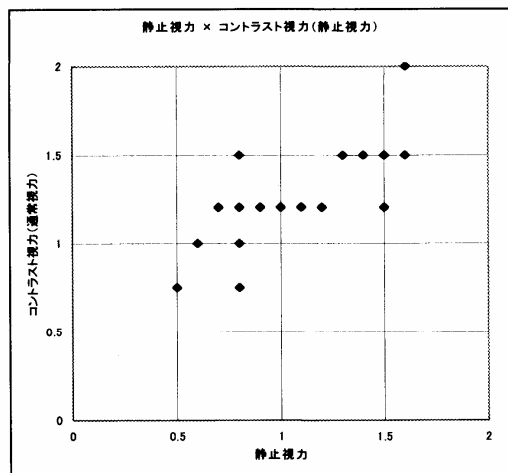
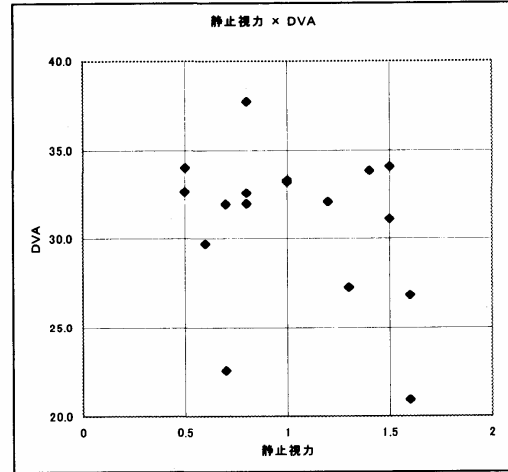
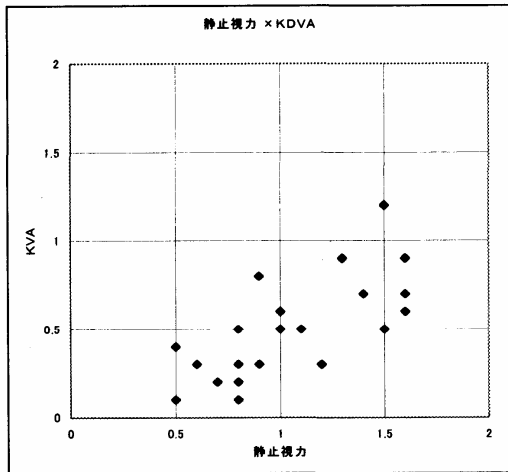


図 5-3-2-1 静止視力と他の視力間の関係図

第4章 被験者の適性検査結果

科警研編運転適性検査82-3型を使用し、「自己顕示性」、「自己中心性」、「非遵法性」、「衝動性」、「総合判定」の各得点を算出した。この適性検査では、いずれの得点とも低いほど運転が危険な傾向を示している。

安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の適性検査結果を平均値で示したのが表5-4-1-1である。

表 5-4-1-1 科警研編運転適性検査82-3型の結果

	安全運転管理者 選任事業所	一般事業所	t 値
自己顕示性	7.2	6.8	0.370
自己中心性	7.2	6.1	1.370
非遵法性	9.1	7.1	3.471
衝動性	7.8	7.8	-0.133
総合点	31.2	27.8	1.844

注：網掛けの部分は危険率1%以下で有意である。

衝動性を除いていずれも安全運転管理者選任事業所の運転者の得点が高く、運転適性が高いことを示している。特に非遵法性については安全運転管理者選任事業所の運転者の得点が高く、有意差の検定結果も危険率1%以下で有意である。安全運転管理者選任事業所の運転者の方が高い遵法性を持っており、この結果は先の運転意識調査結果と一致している。

5-1-2 評価点

運転技能のチェック項目には、その行動のもたらす結果の重大性に対応し、5～50までの点数が与えられている。従って被験者ごとに、その点数を重みとして各チェック項目に対する該当回数の合計を求めれば、単に問題行動の量だけではなく、その質をも考慮して評価することができる。図5-5-1-2はこのようにして算出した合計点（以下、評価点と呼ぶ）の分布を幹葉表示で示したものである。なお、技能評価の実験回数は被験者ごとに異なるため、ここでの評価点は複数の実験の平均値を用いている。

図からも明らかなように、分布は明確な2山分布を示している。つまり、150点前後を中心とした低評価点群と、300前後を中心とした高評価点群であり、しかも2群のデータサイズ（被験者数）もほぼ等しい。このような2群が現れた原因として、高評価点群は1回の実験においてチェックされた項目数が多いこと、また点数の高い項目により多く該当したことが考えられる。この点をさらに検討してみよう。

まず、表5-5-1-1、図5-5-1-3は、評価点を240点に境に2群に分け、各群ごとの該当項目数の分布を示したものである。図表から、該当項目数は2つの群間で大きな差異があり、高評価点群は問題行動がより多く観察されていることが分かる。この平均値の差はt検定で1%の有意である。

次に表5-5-1-2、図5-5-1-4は、先と同じ評価点による群ごとに、1該当項目当たりの点数の分布を示したものである。この図表においても、2つの群には差があり、高評価点群はより大きな値を示している。つまり、高評価点群がチェックされた項目はより重大なも

頻度	相対頻度	階級	
0	.0	0A	
0	.0	0B	
1	4.2	0C	9
2	8.3	1A	02
5	20.8	1B	44555
3	12.5	1C	788
1	4.2	2A	2
1	4.2	2B	5
3	12.5	2C	789
6	25.0	3A	011123
2	8.3	3B	56
0	.0	3C	
0	.0	4A	
24	100%	合計	

表示単位：×10.
階級：0≤A<3.3 3.3≤B<6.7 6.7≤C<10

図5-5-1-2 評価点の分布

表5-5-1-1・図5-5-1-3 評価点群別の該当項目数の分布

項目名	カテゴリ	データ数	平均値	中央値	標準偏差	検定結果
評価点による群	低評価点	12	10.0	9.5	2.9	1%
	高評価点	12	16.0	14.7	3.5	

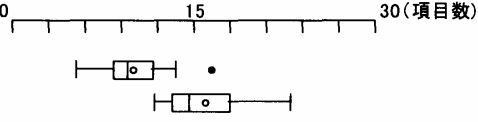
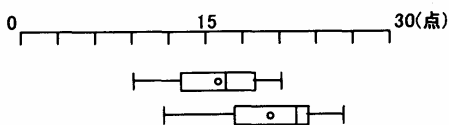


表 5-5-1-2・図 5-5-1-4 評価点群別の 1 項目当たりの点数の分布

項目名	カテゴリ	データ数	平均値	中央値	標準偏差	検定結果
評価点による群	低評価点	12	16.0	16.7	4.0	5%
	高評価点	12	20.3	22.4	4.4	



のが多かったことになる。つまり、高評価点群は量の面でも、質の面でも問題行動が多かったと言える。このように、評価点の分布から見て、今回の被験者には運転行動に関してかなり異質な 2 つの集団が含まれている可能性が示唆される。第 1 の群は、量的にも、質的にも問題行動の少ない群であり、第 2 の群は、質量ともに問題行動の多い群である。

5-1-3 チェック項目の類型（因子分析）

チェック項目の中には、「左折合図遅い」、「右折合図遅い」、「車間変更時の合図遅れ」などのように、その行動が互いに類似したものが含まれている。そして実験では、これらの行動は同一被験者において共に観測される傾向があるはずであり、従って、観測データからその傾向を取り出せば、項目間の類似性に基づく類型化を行うことができる。ここでは、それを因子分析を用いて行う。

表 5-5-1-3 は、107 項目の中で、少なくとも 2 名以上の被験者において観測された 49 項目に対して因子分析を適用した結果である。因子数は 5 で、表にはバリマックス回転を行って得られた因子負荷量を示した。因子負荷量は、各項目と因子との関連の深さを示すもので、因子ごとに負荷量の高い項目に共通する特性を見出すことができれば、各因子がどのような行動の類型に対応しているかを解釈することができる。

（1）第 1 因子

この因子に負荷量が高いのは、「危険認知・予測力が不足」、「車線変更時の後方確認しない」、「交差点・通行妨害」、「左折合図遅い」、「右折合図遅い」などで、危険に対する認識が不足している傾向がみられる。そして、運転操作としては合図の遅れとして表れてきている。そこで、この因子を「危険性認識不足による他車への配慮欠如傾向」（危険性認識不足）の因子と解釈する。

（2）第 2 因子

この因子に負荷が高い項目は「右折合図しない」、「右折時の通行位置」、「法規履行に欠

表 5-5-1-3 チェック項目に対する因子分析

関連の強い因子	チェック項目	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子	第5因子
第1因子	危険認知、予測力が不足	0.758	-0.116	-0.256	0.112	-0.065
	車線変更時の後方確認しない	0.748	0.054	0.053	-0.236	-0.141
	交差点・通行妨害	0.744	-0.061	0.043	0.308	-0.161
	左折合図遅い	0.742	0.125	-0.089	-0.326	0.004
	右折合図遅い	0.736	0.200	-0.078	-0.304	-0.027
	脱輪をしそうな場合に切返しをして通過した	0.660	-0.194	-0.372	0.058	0.280
	車線変更時の合図遅れ	0.626	-0.007	-0.142	0.184	0.081
	左折時の通行位置	0.615	0.238	-0.255	0.237	-0.063
	カーブに入っの制動	0.579	-0.098	0.074	0.226	-0.119
	接触しそうな場合に切返しをして通過した	0.566	-0.327	-0.293	-0.301	0.010
	自分本位	0.532	-0.015	0.531	-0.169	-0.181
	右折時に道路の中央に寄せない	0.187	0.114	-0.140	0.115	0.136
	逆行	-0.346	-0.108	-0.242	-0.192	-0.274
	一時停止の標識、標示無視、見落とし	-0.387	-0.015	0.090	0.089	-0.098
	発進合図しない	-0.425	-0.160	-0.230	-0.141	-0.399
	最も右寄りの車線を通行	-0.534	0.350	-0.084	-0.047	-0.222
第2因子	右折合図しない	-0.001	0.823	-0.078	-0.103	0.053
	右折時の通行位置	0.197	0.777	-0.110	-0.164	0.226
	法規履行に欠ける	-0.022	0.757	-0.231	0.063	0.213
	駐車時に道路の左側端に寄せない	-0.145	0.690	-0.044	-0.163	-0.009
	わき見運転	0.239	0.689	0.447	0.022	-0.041
	ポンピングブレーキ	-0.298	0.595	0.525	0.119	0.011
	左折時に道路の左側端に寄せない	0.284	0.568	-0.076	0.280	-0.310
	車線変更時の合図しない	-0.248	0.560	0.513	0.130	-0.193
第3因子	左折中の速度速すぎ	-0.069	-0.037	0.874	-0.054	0.046
	右折中の速度速すぎ	-0.076	0.093	0.814	0.030	-0.024
	歩行者、自転車等の安全確認不十分	0.059	-0.191	0.564	-0.283	0.161
	赤信号で停止線を越えて停止	-0.091	-0.318	0.527	-0.036	0.099
	通行帯線を跨いでの走行	-0.085	-0.025	0.519	0.233	-0.336
	左側二輪車の安全確認しない	-0.268	-0.324	0.427	-0.172	0.034
	一時停止位置不適當	0.191	-0.041	-0.268	-0.007	-0.033
第4因子	慎重性に欠ける	0.195	-0.132	-0.015	0.809	0.170
	赤色の点滅信号で停止しない	-0.021	-0.107	-0.211	0.794	0.205
	自信過剰	0.058	-0.045	0.354	0.620	-0.121
	片手ハンドル	-0.206	-0.119	0.134	0.471	-0.038
	交差点・徐行	-0.081	0.275	-0.181	0.463	0.054
	車間距離短い	0.199	-0.221	-0.119	0.457	-0.120
	ハンドルのふらつき	-0.053	0.113	-0.164	0.405	0.050
	交差点・優先判断	0.053	0.148	0.067	0.354	0.160
	停止時の前車との停止距離が短い	0.105	-0.279	0.079	0.349	-0.303
第5因子	黄色の点滅信号で徐行しない	-0.124	-0.114	-0.167	-0.100	0.735
	一時停止不十分	-0.158	0.225	0.172	0.392	0.646
	停止位置が不適當、赤点滅含む	-0.080	0.295	0.014	-0.171	0.632
	踏み切りの手前で停止しない	0.097	0.028	-0.186	0.217	0.507
	脱輪をしたまま走行した	0.371	-0.363	0.399	-0.185	0.471
	安全な速度でカーブに入らない	0.157	-0.229	-0.313	0.455	0.465
	ハンドルの取られ	-0.149	-0.196	0.110	-0.024	0.436
	接触したまま走行をした	-0.262	-0.134	0.006	-0.193	-0.352
	通行帯区分違反	-0.313	-0.045	-0.075	-0.229	-0.354
	加速不良	-0.360	-0.019	-0.166	-0.136	-0.368

ける」などで安全のための操作の忘れ、あるいは不履行に関する項目である。そこで、この因子を「安全操作の忘れ・不履行傾向」（安全操作不履行）の因子と解釈する。第1因子が「遅れ」であるのに対して、第2因子は「不履行」がその特徴である。

（3）第3因子

この因子に負荷が高い項目は「左折中の速度速すぎ」、「右折中の速度速すぎ」などで明らかに速度の調整が不十分な傾向を示している。次いで負荷が高い項目として「歩行者、自転車等の安全確認不十分」があるが、これらは横断歩道通過時の速度が速すぎることを反映していると考えられ、「赤信号で停止線を越えて停止」なども含め、いずれも速度調整が不適切な傾向を示している。そこで、この因子を「速度調整不適切傾向」（速度調整不適切）の因子と解釈する。

（4）第4因子

この因子に負荷が高い項目は「慎重性に欠ける」、「赤色の点滅信号で停止しない」、「自信過剰」などで、自分は運転がうまい、あるいは運転は簡単などと考え、運転を軽視している傾向を示している。そこで、この因子を「運転軽視による安直な運転操作傾向」（安直な運転操作）の因子と解釈する。

（5）第5因子

この因子に負荷が高い項目は「黄色の点滅信号で徐行しない」、「一時停止不十分」、「停止位置が不適当（赤点滅含む）」などで徐行、一時停止に関する項目である。そこで、この因子を「一時停止・徐行不適切傾向」（停止・徐行不適切）の因子と解釈する。

以上5因子の解釈を述べたが、表5-5-1-3の網掛けをしていない範囲のように、各因子を構成する項目の中には因子負荷量の小さなもの、負の値を示すものも含まれている。ここでの分析は僅か24名のデータを対象としたものであり、従って、項目の中には安定した傾向を取り出せなかったものもあるはずである。そこで以下では、安定した因子を抽出するという観点から、因子負荷量が負となるものは除き、さらに正のものについても因子負荷量が0.4を越える項目（網掛け範囲）のみで各因子を構成する。

また、各因子に対する被験者の特性値（因子スコア）は、因子負荷量を重みとして算出するが、先にも述べたように、各項目にはその行動のもたらす結果の重大性に対応した点数が与えられていることから、ここでもそれを重みとして採用する。つまり、前項で述べた

「評価点」が運転行動全体を通しての評価であるのに対し、ここでの5因子を用いれば、行動類型別に評価を行うことができる。

5-2 運転行動からみた安全運転管理者選任事業所と一般事業所の運転者の比較

5-2-1 個別チェック項目

個別チェック項目に対する行動傾向を、5つの場面に分けて見ていこう。

(1) 運転開始、及び終了時点での行動

表5-5-2-1に運転開始、及び終了時における行動評価データを示す。表中の該当者数欄は、それぞれのチェック項目に該当する行動をとった被験者の数であり、比率の「差」欄には、それぞれの事業所の全被験者（12名）に対する該当者の比率の差をその検定結果とともに示した。また、平均回数欄には、チェック項目の該当数の事業所別平均値とその差、及び差の検定結果を示した。差はいずれも安管事業所から一般事業所を引いた値であり、従って、その値が負であれば安管事業所の方が該当者数、該当数において少ないことを意味する。なお、該当者が1名も現れない項目については比率の欄以降に「—」を表示した。

表によれば、この場面におけるチェック項目該当者は少なく、15項目中その行動が観察されたのは僅か4項目である。なお、「駐車時に道路の左側端に寄せない」行動が安管事業所の3名のみで観察されている。

表5-5-2-1 運転開始、終了時における行動の比較

大項目	チェック項目	該当者数		比率		平均回数			
		安管 選任 事業 所	一般 事業 所	差	検定	安管 選任 事業 所	一般 事業 所	差	検定
運転 開始 時	乗車前の車両周辺の確認	0	0	—	—	—	—	—	—
	ドア開け前の後方確認	0	0	—	—	—	—	—	—
	ドアミラー、ルームミラーの確認	0	0	—	—	—	—	—	—
	ドアを確実に閉めない	0	0	—	—	—	—	—	—
	シートベルトの着用忘れ、間違い	0	1	-0.08	無し	0.00	0.02	-0.02	無し
	シート位置の調整。前過ぎ、後過ぎ、倒し過ぎ	0	0	—	—	—	—	—	—
	ハンドブレーキの戻し	0	0	—	—	—	—	—	—
	発進合図しない	1	2	-0.08	無し	0.04	0.05	-0.01	無し
	発進確認しない	0	0	—	—	—	—	—	—
	その他	0	0	—	—	—	—	—	—
運転 終了 時	後方確認せずドア開け	0	1	-0.08	無し	0.00	0.02	-0.02	無し
	ハンドブレーキ忘れ	0	0	—	—	—	—	—	—
	パーキングギアにしない	0	0	—	—	—	—	—	—
	エンジン停止しない	0	0	—	—	—	—	—	—
	駐車時に道路の左側端に寄せない	3	0	0.25	無し	0.11	0.00	0.11	無し

(2) 交差点通過時の行動

表5-5-2-2に交差点通過時における行動評価データを示す。多くの被験者で観察されたのは「左折時に道路の左側端に寄せない」、「左折時の通行位置」で、しかも安管事業所でより多く観察されている。前項では、駐車時の左側端に関する行動が安管事業所で観測されたことを述べたが、ここでの結果と合わせると、左側端にある程度の余裕を持たせようというのが、安管事業所運転者の特性であるかもしれない。また、逆に一般事業所でより多く観測されているのは、「右折中、左折中の速度速すぎ」、「信号の無い交差点での優先判断」である。但し、全体としては事業所間の差は小さく、比率、平均回数とも有意な差異は現れていない。

表 5-5-2-2 交差点通過時の行動の比較

大項目	チェック項目	該当者数		比率		平均回数			
		安管 選任 事業 所	一般 事業 所	差	検定	安管 選任 事業 所	一般 事業 所	差	検定
右折時	右折合図しない	1	1	0.00	無し	0.04	0.02	0.02	無し
	右折合図遅い	5	2	0.25	無し	0.34	0.13	0.22	無し
	右折時に道路の中央に寄せない	3	4	-0.08	無し	0.10	0.31	-0.21	無し
	右折待ちで、車体を斜めにしすぎ	0	0	--	--	--	--	--	--
	右折時の通行位置	5	4	0.08	無し	0.21	0.09	0.12	無し
	対向車との距離が近すぎでの右折	0	0	--	--	--	--	--	--
	右折中の速度速すぎ	0	2	-0.17	無し	0.00	0.11	-0.11	無し
	歩行者、自転車等の安全確認不十分	0	0	--	--	--	--	--	--
	黄信号での無理な交差点進入	0	0	--	--	--	--	--	--
	赤信号での交差点進入	0	0	--	--	--	--	--	--
	赤信号で停止線を越えて停止	0	0	--	--	--	--	--	--
	その他の右折時の危険行為	1	0	0.08	無し	0.02	0.00	0.02	無し
左折時	左折合図しない	0	1	-0.08	無し	0.00	0.04	-0.04	無し
	左折合図遅い	4	4	0.00	無し	0.50	0.24	0.26	無し
	左折時に道路の左側端に寄せない	11	9	0.17	無し	2.20	1.99	0.21	無し
	横断歩道内に進入しての左折待ち	0	0	--	--	--	--	--	--
	左折時の通行位置	10	7	0.25	無し	0.83	0.46	0.38	無し
	左折中の速度速すぎ	1	3	-0.17	無し	0.02	0.22	-0.19	無し
	歩行者、自転車等の安全確認不十分	1	1	0.00	無し	0.04	0.19	-0.15	無し
	歩行者、自転車等の進路妨害	0	0	--	--	--	--	--	--
	左側二輪車の安全確認しない	2	1	0.08	無し	0.08	0.06	0.03	無し
	黄信号での無理な交差点進入	0	0	--	--	--	--	--	--
	赤信号での交差点進入	1	0	0.08	無し	0.02	0.00	0.02	無し
	赤信号で停止線を越えて停止	1	2	-0.08	無し	0.04	0.05	-0.01	無し
	その他左折時の危険行為	0	0	--	--	--	--	--	--
信号交差点無	通行妨害（左方・優先路・広路等）	2	3	-0.08	無し	0.07	0.07	0.00	無し
	優先判断（左方・優先路・広路等）	2	5	-0.25	無し	0.06	0.19	-0.13	無し
	徐行（優先路・広路・標識等）	4	4	0.00	無し	0.26	0.21	0.05	無し
	その他	0	0	--	--	--	--	--	--

(3) 走行時の行動

表5-5-2-3に走行時における行動評価データを示す。この場面においても、両事業所の差異は小さく、比率、回数とも有意な差異は現れていない。ただし、比率の差の欄で見ると、その値が負である項目は11、正である項目は4であることから、安管事業所の方が全体としては問題行動が少ない傾向がうかがえる。

表 5-5-2-3 走行時の行動の比較

大項目	チェック項目	該当者数		比率		平均回数			
		安管 選任 事業 所	一般 事業 所	差	検定	安管 選任 事業 所	一般 事業 所	差	検定
通行区分	センターライン、オーバー	0	1	-0.08	無し	0.00	0.03	-0.03	無し
	通行帯線を跨いでの走行	3	3	0.00	無し	0.10	0.11	-0.01	無し
	通行帯区分違反	1	1	0.00	無し	0.03	0.03	0.00	無し
	最も右寄りの車線を通行	6	7	-0.08	無し	0.49	0.42	0.08	無し
	不要な車線変更	0	0	---	---	---	---	---	---
	急な車線変更	0	0	---	---	---	---	---	---
	割り込み	0	0	---	---	---	---	---	---
	車線変更時の後方確認しない	3	5	-0.17	無し	0.23	0.16	0.07	無し
	車線変更時の合図しない	8	9	-0.08	無し	0.55	0.58	-0.03	無し
	車線変更時の合図遅れ	8	6	0.17	無し	0.78	0.37	0.42	無し
	その他通行区分についての危険行為	0	0	---	---	---	---	---	---
車間距離	車間距離短い	2	0	0.17	無し	0.05	0.00	0.05	無し
	車間距離の不安定	0	0	---	---	---	---	---	---
	停止時の前車との停止距離が短い	3	3	0.00	無し	0.15	0.08	0.07	無し
	その他の危険行為	0	0	---	---	---	---	---	---
走行操作	ハンドルの取られ	1	1	0.00	無し	0.04	0.04	0.00	無し
	ハンドルのふらつき	0	2	-0.17	無し	0.00	0.04	-0.04	無し
	片手ハンドル	1	2	-0.08	無し	0.04	0.07	-0.03	無し
	ハンドルに対し正対していない	0	0	---	---	---	---	---	---
アクセルワイ	急加速	0	0	---	---	---	---	---	---
	加速不良	0	2	-0.17	無し	0.00	0.07	-0.07	無し
	発進手間取り	0	0	---	---	---	---	---	---
	速度超過	0	0	---	---	---	---	---	---
	逆行	1	1	0.00	無し	0.04	0.02	0.02	無し
車両間隔	道路左側端に近づき過ぎ	0	0	---	---	---	---	---	---
	道路中央に近づき過ぎ	0	0	---	---	---	---	---	---
	歩行者、自転車に近づき過ぎ	0	0	---	---	---	---	---	---
	障害物の側方通過時の速度に速すぎ	0	0	---	---	---	---	---	---
	障害物の側方通過時の間隔がない	0	1	-0.08	無し	0.00	0.02	-0.02	無し
	接触したまま走行をした	0	2	-0.17	無し	0.00	0.22	-0.22	無し
	接触しそうな場合に切返しをして通過した	6	6	0.00	無し	0.62	0.42	0.20	無し
	脱輪をしたまま走行した	9	11	-0.17	無し	0.42	0.54	-0.13	無し
	脱輪をしそうな場合に切返しをして通過した	9	6	0.25	無し	0.75	0.49	0.26	無し
その他の走行	わき見運転	8	5	0.25	無し	0.43	0.26	0.17	無し
	漫然運転	0	0	---	---	---	---	---	---
	不要な警告器使用	0	0	---	---	---	---	---	---
	その他の一般走行時の危険行為	0	1	-0.08	無し	0.00	0.03	-0.03	無し

(4) 停止・制動動作に関わる行動

表5-5-2-4に停止・制動動作に関わる行動評価データを示す。この場面も、走行時と同様な傾向であり、個別のチェック項目で見た場合には、両事業所の差異は小さい。しかし、比率の差の欄で見ると、その値が負である項目は8、正である項目は3であることから、安管事業所の方が全体としては問題行動が少ない傾向がうかがえる。

表 5-5-2-4 停止・制動動作に関わる行動の比較

大項目	チェック項目	該当者数		比率		平均回数			
		安管 選任 事業	一般 事業 所	差	検定	安管 選任 事業	一般 事業 所	差	検定
停止・ 信号	一時停止の標識、標示無視、見落とし	2	5	-0.25	無し	0.33	0.59	-0.26	無し
	一時停止不十分	10	11	-0.08	無し	0.78	1.12	-0.34	無し
	一時停止位置不適當	12	11	0.08	無し	1.34	0.86	0.48	無し
	黄信号での無理な交差点進入	0	0	---	---	---	---	---	---
	黄信号で安全に停止できるのに停止しない	0	0	---	---	---	---	---	---
	赤信号での交差点通過	0	0	---	---	---	---	---	---
	見込み発進で線を越えた場合	0	1	-0.08	無し	0.00	0.03	-0.03	無し
	停止位置が不適當、赤点減含む	2	3	-0.08	無し	0.06	0.15	-0.09	無し
	赤色の点滅信号で停止しない	5	6	-0.08	無し	0.24	0.31	-0.07	無し
	黄色の点滅信号で徐行しない	1	2	-0.08	無し	0.02	0.06	-0.04	無し
制 動 操 作	急ブレーキ	0	0	---	---	---	---	---	---
	クリーブ	0	0	---	---	---	---	---	---
	ブレーキ不円滑	0	1	-0.08	無し	0.00	0.02	-0.02	無し
	ポンピングブレーキ	6	9	-0.25	無し	0.54	0.72	-0.18	無し
	カーブに入っでの制動	5	3	0.17	無し	0.15	0.09	0.06	無し
	安全な速度でカーブに入らない	4	4	0.00	無し	0.15	0.13	0.02	無し
踏切	踏み切りの手前で停止しない	1	1	0.00	無し	0.06	0.02	0.04	無し
	発進前に確認をしない	1	0	0.08	無し	0.06	0.00	0.06	無し

(5) 総合評価

表5-5-2-5に総合評価の結果を示す。ここでも両事業所の差異は小さい。また全体としては、「危険認知・予測力が不足」とされた被験者が多く、さらに2割程度の被験者

表 5-5-2-5 総合評価の比較

チェック項目	該当者数		比率	
	安管 選任 事業	一般 事業 所	差	検定
危険認知、予測力が不足	5	4	0.08	無し
判断力、決断力に欠ける	0	1	-0.08	無し
操縦力不足	0	0	---	---
自信過剰	1	3	-0.17	無し
自分本位	2	2	0.00	無し
法規履行に欠ける	2	3	-0.08	無し
慎重性に欠ける	3	2	0.08	無し
運転中のムラ	0	0	---	---

は「自信過剰」、「自分本位」、「法規履行に欠ける」、「慎重性に欠ける」と評価された。

本項では個別のチェック項目ごとに安管事業所と一般事業所の比較を行ったが、項目ごとに見た差は小さく、比率、平均とも有意な差異は現れていない。しかし、走行時、及び停止・制動に関わる行動に関しては、全体として安管事業所の方で問題行動が少ない傾向は認められており、そしてこの傾向は項目全体を通しての評価に現れる可能性もある。以下では、評価点に基づいてこれを検討しよう。

5-2-2 評価点に基づく比較

表5-5-2-6、図5-5-2-1に安管及び一般事業所別の評価点の分布を示す。図表によれば、安管事業所の評価点の分布は一般と比較して値の低い方にスライドしており、平均値で30以上、中央値でも40以上、一般の値を下回っている。全般的には安管事業所の方が問題行動は少ないということであり、前項で予想した通りの結果と言える。但し、標準偏差が大きいこともあり、有意な差とは認められず、従って両事業所間に十分な差異があるとは言えない。

また、前項での評価点の分布についての分析から、評価点の高い群と低い群では、運転行動に質的な違いがあることが示された。表5-5-2-7は、事業所区分とその評価点に基づく群とのクロス表を示したものであり、事業所区分間で、高評価群と低評価群の比率には全く差異が無いことが分かる。このように、事業所による違いは僅かであり、運転行動を質的に変える程の影響は持っていないことが分かる。

表 5-5-2-6 ・ 図 5-5-2-1 評価点分布の比較

項目名	カテゴリ	データ数	平均値	中央値	標準偏差	検定結果
事業所区分	安管	12	218.8	215.0	78.0	無し
	一般	12	243.9	260.2	90.3	

表 5-5-2-7 事業区分と評価点による群との関係

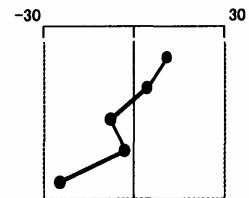
事業所区分	評価点による群		合計
	低評価点群	高評価点群	
安管	50.0	50.0	100%(12)
一般	50.0	50.0	100%(12)
合計	50.0	50.0	100%(24)

5-2-3 因子に基づく行動類型別の評価点

表5-5-2-8に因子に基づく行動類型別の評価得点分布の要約値を、図5-5-2-2に行動類型ごとの平均値の差を示す。停止・制動に関わる行動でも見たように、「停止・徐行不適切」因子で最も大きな差が現れており、安管と比較し一般事業所では特にこの面で問題行動が多く現れやすいことを示している。停止・制動に関わる行動は、大きな事故にも繋がりやすいものであり、その意味でこの差は重要と言える。但し、前項と同様に有意な差とは認められず、その差も十分に大きいとは言えない。

表 5-5-2-8・図 5-5-2-2 行動類型別の評価点分布の比較

因子名	安管 データ数:12			一般 データ数:12			平均値の差 安管－一般	
	平均 値	中央 値	標準 偏差	平均 値	中央 値	標準 偏差	差	検定
危険性認識不足	29.5	20.6	30.7	18.3	12.5	16.2	11.2	無し
安全操作不履行	34.8	30.4	29.2	30.2	31.9	20.4	4.5	無し
速度調整不適切	4.0	1.3	6.7	11.6	0.0	22.1	-7.6	無し
安直な運転操作	19.0	8.8	22.9	21.8	12.5	25.5	-2.8	無し
停止・徐行不適切	67.8	60.0	51.2	92.3	72.9	55.7	-24.4	無し



5-3 運転者の諸特性と運転行動との関連

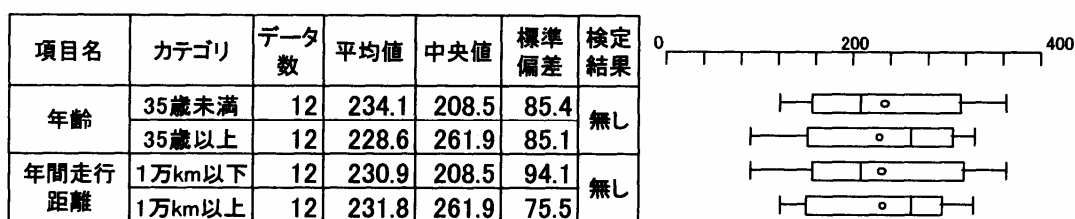
運転者の諸特性は彼らの運転行動に影響を与えているはずである。本節では、運転者の特性として属性、運転適性、運転意識、視力などを取り上げ、それらと運転行動の評価データとの関連を検討する。

5-3-1 属性と運転行動評価との関連

(1) 評価点の分布

表5-5-3-1、図5-5-3-1に年齢別、走行距離別の評価点の分布を示す。図表からも明らかなように、属性として取り上げた2変数はともに評価点との関連が弱い。年齢に関しては35歳で2群に分けてその分布を比較したが、中央値では差があるものの平均値ではほとんど差は認められない。この傾向は1万kmで2群に分けた走行距離に関しても同様である。

表5-5-3-1・図5-5-3-1 属性による評価点の分布の違い



次に年齢と評価点の関連をさらに詳細に検討するために、2つの変数について散布図を作成した。図5-5-3-2がそれで、横軸に年齢、縦軸に評価点をとって描いたものである。5-1節では評価点の分布が2山分布を示すのを見たが、図の上側の楕円で囲まれた点が高評価点群、下側の楕円で囲まれた点が低評価点群に対応している。図からも明らかなように被験者を2群に分けた場合には年齢と評価点には明確な関連が見られ、年齢が上がると評価点が下がり、問題行動が減少することが分かる。一般的に予想される結果である。相関係数は全体ではほぼ0、群分けした場合には共に-0.5程度の値を示している。

このように年齢は運転行動と関連はす

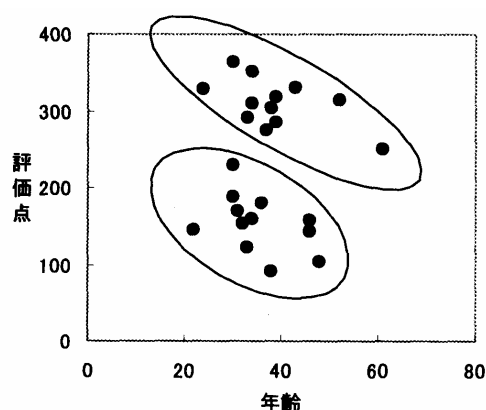


図5-5-3-2 年齢と評価点の散布図

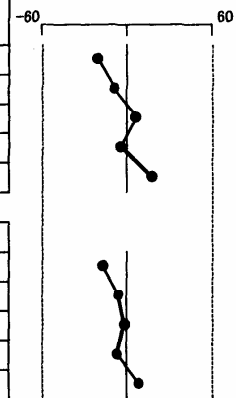
るものの、評価点による2群、つまり問題行動の多い群と少ない群を分ける要因とはなっていないようである。

(2) 因子に基づく行動類型別の評価点

表5-5-3-2に因子に基づく行動類型別の評価点分布の要約値を、図5-5-3-3に行動類型ごとの平均値の差を示す。「差」の欄は、年齢については「35歳未満」から「35歳以上」を、年間走行距離については「1万km以下」から「1万km以上」を引いた値である。従ってその差が負であれば、年齢の高い群、走行距離の長い群で問題行動が多いことを意味する。

表5-5-3-2・図5-5-3-3 行動類型別の評価点分布の比較（属性別）

変数名	因子名	35歳未満			35歳以上			平均値の差	検定
		平均値	中央値	標準偏差	平均値	中央値	標準偏差		
年齢	危険性認識不足	14.1	11.9	11.7	33.8	34.2	30.7	-19.7	無し
	安全操作不履行	28.5	22.5	21.0	36.5	35.6	28.3	-8.1	無し
	速度調整不適切	11.1	0.0	22.1	4.4	1.3	7.1	6.7	無し
	安直な運転操作	18.4	1.7	25.1	22.4	15.0	23.2	-4.0	無し
	停止・徐行不適切	89.1	68.8	66.1	71.0	62.5	38.6	18.0	無し
	データ数	12			12				
年間走行距離	危険性認識不足	15.8	10.6	14.9	32.1	26.9	30.3	-16.4	無し
	安全操作不履行	29.8	14.2	31.1	35.2	35.6	17.2	-5.3	無し
	速度調整不適切	7.3	0.0	18.3	8.3	2.9	15.1	-1.0	無し
	安直な運転操作	17.3	6.3	23.7	23.5	15.0	24.4	-6.2	無し
	停止・徐行不適切	84.6	62.5	55.2	75.5	65.0	54.1	9.1	無し
	データ数	12			12				



全体の評価点で差が小さかったことを反映して、行動類型別の評価点でも差は小さい。これは年齢でも年間走行距離でも同様である。また年齢に関しては、「危険性認識不足」は年齢の高い層で、「停止・徐行不適切」は年齢の低い層で強くなる傾向が認められる。さらに、図5-5-3-4は年齢と「停止・徐行不適切」評価点との散布図であり、図からも年齢が上がる程、評価点は下がる傾向が見える。しかも、若い層には際だって高

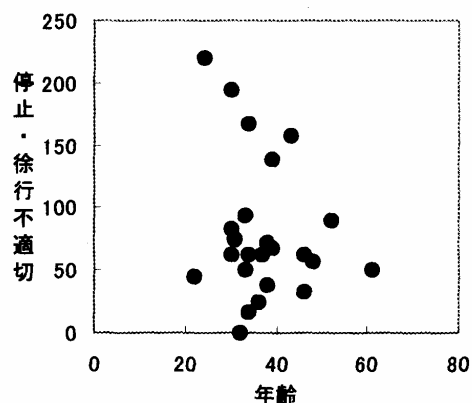


図5-5-3-4 年齢と評価点の散布図（停止・徐行不適切因子）

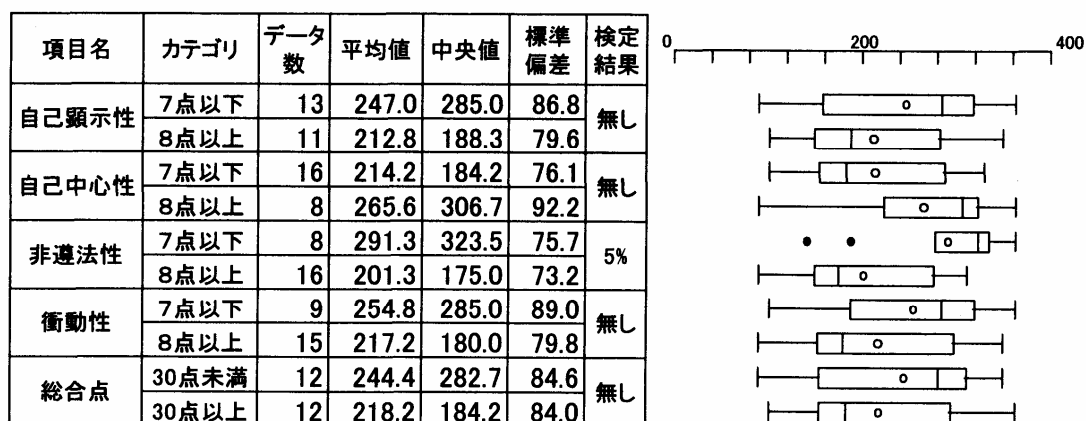
い値を示す者も認められ、先に見た年齢間の差異は、主としてこの被験者によってもたらされていたことが分かる。

5-3-2 適性検査結果と運転行動評価との関連

(1) 評価点の分布

表5-5-3-3、図5-5-3-5に態度要素、及び総合（合計）点別の評価点の分布を示す。4つの態度要素の中では「非遵法性」で有意差（5%）が認められ、その要素で低く評価された被験者は、評価点でも高い値を示している。箱ヒゲ図からも、「非遵法性」7点以下の被験者8名中の6名は、その評価点が250を越えており、先に述べた「高得点群」に含まれていることを確認できる。またそれ以外でも、「自己顕示性」、「衝動性」、そして「総合点」において、それらの要素の評価が低い群ほど評価点が高くなる傾向が認められる。このように、全体的に適性検査結果と運転行動評価には関連が認められ、特にそれは「非遵法性」要素において明確である。

表 5-5-3-3 ・ 図 5-5-3-5 適性検査結果と評価点との関連



(2) 因子に基づく行動類型別の評価点

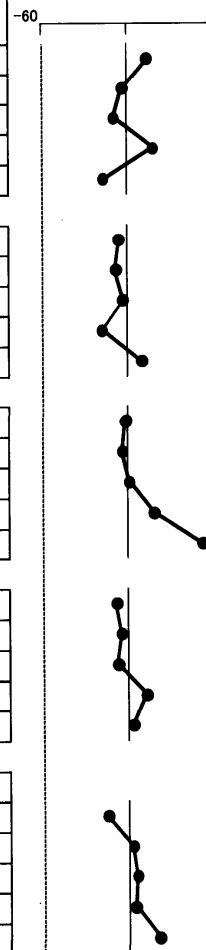
表5-5-3-4に因子に基づく行動類型別の評価点分布の要約値を、図5-5-3-6に行動類型ごとの平均値の差を示す。「差」の欄は、「7点以下」（30点未満）から「8点以上」（30点以上）を引いた値であり、従ってその値が正であれば、態度要素の評価が低いほど行動類型別の評価点が高く、その行動類型において問題が多いことを意味している。

図表において最も強い関連が現れているのは、「非遵法性」と「停止・徐行不適切」因子

であり、この態度要素の評価が低いほど「停止・徐行」において問題行動を起こしやすいことを示している（5%で有意）。また「非遵法性」の評価の低さは「安直な運転操作」とも関連している。先に、「非遵法性」は全体的な評価でも問題行動を生じさせやすい傾向があることを見たが、それは主として「停止・徐行不適切」、「安直な運転操作」であることが分かる。また表からは、「自己顕示性」、「衝動性」に対する評価の低さが「安直な運転操作」と関連を持っていること、「総合点」は「停止・徐行不適切」と関連を持っていることなどが読みとれる。特に、表5-5-1-3の因子の解釈によれば「安直な運転操作」は「自信過剰」な態度に基づいた「慎重性に欠ける」運転行動であり、「自己顕示性」の強い態度と内容的にも深く関わっている。

表5-5-3-4・図5-5-3-6 行動類型別の評価点分布の比較（適性検査結果別）

変数名	因子名	7点以下			8点以上			以下 - 以上	
		平均値	中央値	標準偏差	平均値	中央値	標準偏差	平均値の差	検定
自己顕示性	危険性認識不足	30.5	30.0	31.0	16.2	15.0	11.8	14.3	無し
	安全操作不履行	31.2	32.5	19.2	34.1	28.3	30.9	-2.9	無し
	速度調整不適切	3.6	0.0	6.5	12.7	0.0	22.8	-9.1	無し
	安直な運転操作	28.9	25.0	27.1	10.3	0.0	15.2	18.6	無し
	停止・徐行不適切	72.4	62.5	60.4	89.1	75.0	45.8	-16.6	無し
	データ数	13			11				
自己中心性	危険性認識不足	22.1	17.9	15.0	27.6	10.6	37.9	-5.4	無し
	安全操作不履行	29.9	31.7	20.9	37.7	30.6	31.7	-7.8	無し
	速度調整不適切	6.9	1.3	13.6	9.6	0.0	21.7	-2.7	無し
	安直な運転操作	14.5	1.7	19.0	32.2	22.5	28.9	-17.7	無し
	停止・徐行不適切	83.5	65.0	61.2	73.2	62.5	38.5	10.2	無し
	データ数	16			8				
非遵法性	危険性認識不足	23.1	24.2	15.8	24.3	15.6	28.8	-1.2	無し
	安全操作不履行	30.3	31.9	18.2	33.6	30.4	28.1	-3.4	無し
	速度調整不適切	8.8	0.0	21.9	7.3	2.9	13.4	1.5	無し
	安直な運転操作	32.9	32.5	26.9	14.1	1.7	20.1	18.8	無し
	停止・徐行不適切	115.4	110.8	60.6	62.4	60.0	41.7	53.0	5%
	データ数	8			16				
衝動性	危険性認識不足	19.1	17.5	14.6	26.9	16.3	29.4	-7.8	無し
	安全操作不履行	29.7	28.8	17.7	34.2	32.5	28.8	-4.4	無し
	速度調整不適切	3.4	0.0	7.7	10.4	3.3	19.9	-7.0	無し
	安直な運転操作	28.7	25.0	26.8	15.4	3.3	21.1	13.3	無し
	停止・徐行不適切	82.4	62.5	36.3	78.6	62.5	63.4	3.8	無し
	データ数	9			15				
総合点		30点未満			30点以上			未満 - 以上	
	危険性認識不足	16.7	11.3	15.4	31.2	25.8	30.5	-14.5	無し
	安全操作不履行	34.2	25.8	30.1	30.8	30.6	19.2	3.3	無し
	速度調整不適切	10.9	0.0	22.2	4.7	1.7	7.1	6.3	無し
	安直な運転操作	22.8	18.8	20.3	18.0	0.0	27.5	4.8	無し
	停止・徐行不適切	91.0	67.1	63.8	69.1	62.5	41.4	21.9	無し
	データ数	12			12				



5-3-3 運転意識と運転行動評価との関連

(1) 評価点の分布

表5-5-3-5、図5-5-3-7にアンケート調査に基づく運転意識と評価点との関連を示す。運転意識は、運転に関わる意識・態度についての質問項目に因子分析を適用して得られた6因子を用いた。図表は、各因子について被験者の因子スコアを求め、その符号（負又は正）により被験者を2群に分け、その評価点の分布を比較したものである。

適性検査の結果と同様、運転意識に関しても「遵法傾向」が行動評価と最も明確な関連を持っており、その傾向が弱くなるほど問題行動が多くなる。但し、適性検査とは異なりその差は有意ではない。その他の意識・態度についても予想された方向での関連が認められ、「依存的傾向」、「攻撃的傾向」、「先急ぎ傾向」が強いほど問題行動が多くなる傾向にある。

表 5-5-3-5 ・ 図 5-5-3-7 運転意識と評価点との関連



また、「運転への愛着傾向」については、その傾向が弱いほど問題行動が多くなっている。この状況を、散布図によってさらに詳しく見てみよう。図5-5-3-8は横軸に「運転への愛着傾向」、縦軸に評価点をとって描いた散布図であり、愛着傾向が弱い場合には上の図表で見た通り評価点も高くなっていることが分かる。ところが、愛着傾向が強くなっていくと、被験者は評価点の低い群と高い

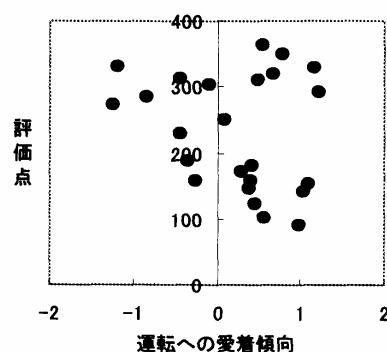


図5-5-3-8 運転への愛着意識と評価点

群に分かれる。このように「運転が好きだ」という心的状態は、必ずしも運転行動に良い影響だけを、あるいは悪い影響だけ与えている訳ではなさそうである。

(2) 因子に基づく行動類型別の評価点

表5-5-3-6に因子に基づく行動類型別の評価点分布の要約値を、図5-5-3-9に行動類型ごとの平均値の差を示す。「差」の欄は「弱い」から「強い」を引いた値であり、従ってその値が負であれば、その心的傾向が強い者ほど行動類型別の評価点が高く、その行動類型において問題が多いことを意味している。

表 5-5-3-6 ・ 図 5-5-3-9 行動類型別の評価点分布の比較 (運転意識別)

変数 名	因子名	弱い			強い			弱い - 強い	
		平均 値	中央 値	標準 偏差	平均 値	中央 値	標準 偏差	平均値 の差	検定
依 存 的 傾 向	危険性認識不足	30.0	23.8	30.4	16.8	15.0	14.2	13.1	無し
	安全操作不履行	34.3	28.8	28.0	30.3	36.3	21.5	4.0	無し
	速度調整不適切	4.7	3.3	6.8	11.4	0.0	23.1	-6.8	無し
	安直な運転操作	23.3	12.5	27.5	17.0	12.5	19.3	6.3	無し
	停止・徐行不適切	61.0	50.0	51.6	102.5	83.3	49.9	-41.5	無し
	データ数	13			11				
攻 撃 的 傾 向	危険性認識不足	22.2	11.3	28.2	29.3	28.5	10.9	-7.2	無し
	安全操作不履行	31.9	30.6	25.8	34.3	26.7	23.7	-2.4	無し
	速度調整不適切	8.2	0.0	18.7	6.4	4.2	8.6	1.9	無し
	安直な運転操作	15.6	1.7	23.8	34.7	38.8	19.7	-19.1	無し
	停止・徐行不適切	73.3	62.5	47.9	100.3	102.9	67.9	-27.1	無し
	データ数	18			6				
先 急 ぎ 傾 向	危険性認識不足	22.1	17.5	13.2	25.1	16.3	30.1	-3.0	無し
	安全操作不履行	41.2	37.5	33.8	27.3	28.8	16.2	13.9	無し
	速度調整不適切	11.0	3.3	16.9	5.8	0.0	16.4	5.2	無し
	安直な運転操作	10.4	0.0	14.7	26.4	17.5	26.8	-16.0	無し
	停止・徐行不適切	75.8	67.5	58.8	82.6	62.5	52.2	-6.8	無し
	データ数	9			15				
運 転 傾 向 の 緊 張	危険性認識不足	25.7	18.3	28.6	19.8	16.3	12.8	5.9	無し
	安全操作不履行	31.7	32.5	20.0	34.5	15.0	34.9	-2.9	無し
	速度調整不適切	9.0	0.0	19.0	4.8	0.0	8.5	4.3	無し
	安直な運転操作	17.5	3.3	23.9	27.5	22.5	23.6	-10.0	無し
	停止・徐行不適切	80.1	62.5	56.2	79.9	71.7	51.4	0.2	無し
	データ数	17			7				
遵 法 傾 向	危険性認識不足	17.6	13.1	13.6	28.5	20.6	30.1	-10.8	無し
	安全操作不履行	29.0	31.9	18.6	35.0	30.4	28.8	-6.0	無し
	速度調整不適切	12.6	0.0	23.9	4.3	1.7	6.7	8.2	無し
	安直な運転操作	21.9	15.0	25.7	19.3	6.3	23.2	2.6	無し
	停止・徐行不適切	95.3	72.9	50.4	69.2	56.3	55.3	26.1	無し
	データ数	10			14				
運 転 傾 向 へ の 愛 着	危険性認識不足	21.6	16.9	15.0	25.1	19.4	28.9	-3.5	無し
	安全操作不履行	36.4	25.0	35.1	30.5	30.6	18.2	5.9	無し
	速度調整不適切	3.9	0.0	8.1	9.7	1.7	19.4	-5.9	無し
	安直な運転操作	25.9	21.3	22.0	17.6	1.7	24.9	8.3	無し
	停止・徐行不適切	92.9	77.5	52.8	73.6	60.0	54.8	19.2	無し
	データ数	8			16				

まず「遵法傾向」については、「停止・徐行不適切」で問題行動が多くなっており、適性検査と同じ結果となった。また「停止・徐行不適切」因子に関しては、「依存的傾向」、「攻撃的傾向」とも関連が認められ、両者ともその傾向が強い者ほど問題行動が多くなるという結果である。他者に依存する傾向の強い人は、それだけ場面に応じた的確な判断ができないということを意味しよう。さらに、「攻撃的傾向」は「安直な運転操作」を伴う可能性もあり、全体として危険性の高い運転行動に繋がる可能性もある。

5-3-4 日頃の運転行動と運転行動評価との関連

(1) 評価点の分布

表5-5-3-7、図5-5-3-10にアンケート調査に基づく運転行動傾向と評価点との関連を示す。運転行動の類型としては、日頃の運転行動に関する質問項目に因子分析を適用して得られた3因子を用いた。図表は、各因子について被験者の因子スコアを求め、その符号(負又は正)により被験者を2群に分け、評価点の分布を比較したものである。また、図表の最後の欄は、過去3年間の「ヒヤリ・ハット体験」回数によって被験者を2群に分け、評価点の分布を比較したものである。

「運転操作ミス」を除けば、それぞれの運転傾向と評価値には、弱いながら予想された関係が認められる。例えば、「判断の迷い」、「情報の見落とし」傾向が強いほど、「ヒヤリ・ハット回数」が多いほど問題行動は多くなる。そしてこれら3つの運転傾向の中では、「ヒヤリ・ハット回数」との関連が最も強い。「ヒヤリ・ハット体験」は、それそのものが運転技術評価におけるチェック項目に該当するはずであるから、この対応は当然と言える。また「運転操作ミス傾向」は運転技術の側面からの評価であるため、問題行動との関連が明確に現れないものと考えられる。

表 5-5-3-7・図 5-5-3-10 日頃の運転行動と評価点との関連



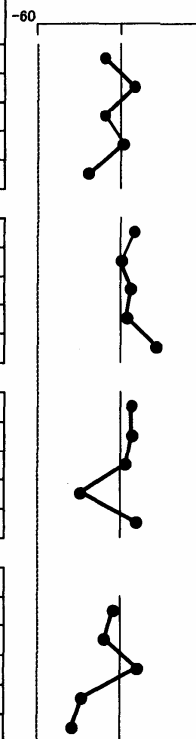
(2) 因子に基づく行動類型別の評価点

表5-5-3-8に因子に基づく行動類型別の評価点分布の要約値を、図5-5-3-11に行動類型ごとの平均値の差を示す。「差」の欄は「弱い」（5回未満）から「強い」（5回以上）を引いた値であり、従ってその値が負であれば、その運転傾向が強い者ほど行動類型別の評価点が高く、その行動類型において問題が多いことを意味している。

図表からも明らかなように、行動類型別に見た場合、運転傾向と評価点との間には明確な関連が認められる。まず、「ヒヤリ・ハット回数」に関しては、それが多いほど「安直な運転操作」傾向が強まっており（1%で有意）、さらに「停止・徐行不適切」行動も増加している。この結果は、被験者の「ヒヤリ・ハット体験」が、主として自信過剰で慎重に欠ける運転行動によるものであり、さらにそれに伴う停止・徐行時での不適切な行動によるものであることを示している。また「情報の見落とし傾向」と「安直な運転操作」との間にも関連が認められる（5%で有意）。運転に対する過度の自信が油断を生み、それが「情報の見落とし」に繋がっているものと思われる。またその他に、「判断の迷い傾向」が強いほど「停止・徐行不適切」行動も増加する傾向も認められる。

表5-5-3-8・図5-5-3-11 行動類型別の評価点分布の比較（運転傾向別）

変数名	因子名	弱い			強い			弱い－強い	
		平均値	中央値	標準偏差	平均値	中央値	標準偏差	平均値の差	検定
判断の迷い傾向	危険性認識不足	17.0	12.5	14.9	28.1	18.3	28.9	-11.0	無し
	安全操作不履行	38.8	35.0	29.3	28.7	16.7	21.6	10.1	無し
	速度調整不適切	0.9	0.0	1.8	11.9	3.3	20.1	-11.0	無し
	安直な運転操作	21.8	12.5	27.3	19.6	12.5	22.2	2.2	無し
	停止・徐行不適切	65.9	62.5	31.7	88.5	67.5	63.4	-22.6	無し
	データ数	9			15				
運転傾向操作ミス	危険性認識不足	28.5	16.3	31.3	18.6	17.5	13.4	9.9	無し
	安全操作不履行	32.9	32.5	21.0	32.0	28.3	29.5	0.8	無し
	速度調整不適切	11.4	2.5	21.2	3.5	0.0	7.1	7.9	無し
	安直な運転操作	22.6	12.5	27.1	17.8	12.5	20.2	4.8	無し
	停止・徐行不適切	91.9	62.5	67.1	66.1	62.5	29.8	25.8	無し
	データ数	13			11				
情報の見落とし傾向	危険性認識不足	25.9	17.3	27.0	18.0	13.1	17.7	7.9	無し
	安全操作不履行	34.6	33.8	28.0	26.1	28.5	11.9	8.5	無し
	速度調整不適切	8.8	1.3	18.5	4.7	0.0	9.1	4.1	無し
	安直な運転操作	13.2	1.7	17.0	41.8	44.2	29.6	-28.6	5%
	停止・徐行不適切	83.0	62.5	60.3	71.3	65.0	32.1	11.7	無し
	データ数	18			6				
ヒヤリハット回数	危険性認識不足	5回未満			5回以上			未満－以上	
	危険性認識不足	21.7	10.0	31.2	26.6	30.0	14.9	-5.0	無し
	安全操作不履行	27.3	32.5	17.7	38.7	28.8	30.8	-11.4	無し
	速度調整不適切	13.3	3.3	21.2	1.2	0.0	2.0	12.1	無し
	安直な運転操作	7.8	0.0	10.3	35.3	40.0	27.4	-27.5	1%
	停止・徐行不適切	64.2	62.5	36.8	98.8	71.7	65.8	-34.5	無し
	データ数	13			11				



第6章 運転行動分析結果のまとめ

安全運転管理者選任事業所と安全運転管理者を選任していない一般的な事業所の運転者、それぞれ12名、合計24名を対象に運転免許試験場のコースでの走行テストを行った。走行に対して教習所の教官による評価を行い、危険行動の有無をチェックするとともに、教習所の卒業試験の配点に基づいて評価点を算出した。走行テスト時にはふだんの運転についてのアンケート、視力検査、運転適性検査（科警研編運転適性検査82-3型）を実施した。

アンケート結果では一般事業所の運転者の方が好ましくない運転意識を持っており、特に一般事業所運転者の遵法性が低い。ヒヤリ・ハット体験回数でみると、安全運転管理者選任事業所の運転者の方が、ややヒヤリ・ハット体験が多い。

教習所教官による合計107項目の評価結果をみると、「交差点通過時の行動」で「左折時に道路の左側端に寄せない」、「左折時の通行位置」が安全運転管理者選任事業所の運転者により多く観察された。逆に一般事業所でより多く観測されているのは、「右折中、左折中の速度速すぎ」、「信号の無い交差点での優先判断」である。「走行時の行動」、「停止・制動動作に関わる行動」でみると、安全運転管理者選任事業所の運転者の方が危険行動をする運転者比率が少なく、問題行動が少ない傾向がみられる。

評価点との関連分析結果では、やや安全運転管理者選任事業所の運転者の方が良好な得点となっている。ただし、その差は統計的に有意ではない。

教官の評価項目を因子分析で集約した結果では、黄色の点滅信号で徐行しない、一時停止が不十分、停止位置が不適当などの「停止・徐行不適切」因子で最も大きな差が現れており、一般事業所の運転者にこの危険行動が多い。

運転適性検査との関連をみると、「非遵法性」と評価点の間に有意な関係が認められ、その要素で低く評価された被験者は、評価点でも危険な傾向を示す値となっている。その他、「自己顕示性」、「衝動性」、「総合点」の評価が低い運転者ほど評価点でも危険な傾向を示す値となっている。

アンケートで把握した運転意識との関連では、「遵法傾向」が評価点と最も強い関連を持っており、遵法性が低いほど問題行動が多い。その他「依存的傾向」、「攻撃的傾向」、「先急ぎ傾向」が強いほど問題行動が多い傾向がみられる。さらにヒヤリ・ハット体験が多い運転者ほど走行テストでの危険行動が多い。

第6部 まとめ

本調査研究の目的は、安全運転管理者が行っている安全運転管理、交通安全教育の実態を把握し、これらの実施状況が運転者に与えている影響と事業所の事故、違反の減少に対する寄与について明らかにし、今後の安全運転管理業務内容の一層の改善に資する資料を提供することである。

調査の具体的項目を大きく分類すると4項目であり、安全運転管理者に対するアンケート、安全運転管理者選任の優良事業所に対するインタビュー、安全運転管理者選任事業所の運転者に対するアンケート、安全運転管理者選任事業所の運転者と一般の運転者を対象とした走行実験である。

安全運転管理者に対するアンケートでは、約2,000事業所に対し、郵送によってアンケート用紙を配布した。回収できたのは約1,000事業所であった。調査内容は、安全運転管理者の立場、安全運転管理者が実施している安全運転管理、交通安全教育等の具体的内容及びその実施状況、交通事故発生状況の推移等についてである。また、回収1,000事業所の内300事業所は、安全運転中央研修所の安全運転管理者課程を受講した安全運転管理者の所属する事業所を対象とし、受講の効果についても調べた。

安全運転管理者選任の優良事業所に対するインタビューは全国から10の事業所を選定して実施した。安全施策の実施状況、事故や違反の推移などについて2時間程度の質疑応答を行った。

運転者に対するアンケートは、安全運転管理者に対するアンケートによって7の優良事業所、7の一般事業所を選定し、合計400人に対して郵送によってアンケート用紙を配布した。回収できたのは優良事業所約200、一般事業所約200の合計400であった。調査内容は、運転意識、行動など運転者自身に関することと、安全運転管理に関する評価などである。

走行実験は、安全運転管理者選任事業所の運転者と一般の運転者それぞれ12人合計24人を対象として実施した。府中運転免許試験場のコースを走行してもらい、その運転行動について採点した。採点を担当したのは、指定自動車教習所の指導員2名である。運転経験の豊富な者が比較的誤りがちな項目（一時停止違反など）の詳細な調査に適するような107項目の採点表を作成して用いた。

得られた主な結果は以下の通りである。

安全運転管理者の立場について

1. 役職は「課長、課長代理相当職」が4割弱で最も多い。
2. 安全運転管理者の業務に専任は3%程度である。
3. 全体の業務の1割未満を安全運転管理者の業務に当てている。
4. 安全運転管理者の権限は運転者に対する教育と表彰、車両管理に関わることに限定されている。

安全運転管理の実施状況

1. 朝礼は、「時々実施している」を含めると5割強の事業所が実施している。終礼は2割強と実施率が低い。
2. 運転免許証確認は半数強が実施している。
3. 運転者への注意事項の伝達は8割以上が実施している。
4. 優良運転者の表彰制度があるのは27%である。
5. 日常点検は時々実施を含めると9割以上が実施している。
6. 採用時に事故・違反の前歴調査を実施している事業所は、運転専従者採用時で66%、運転兼務者採用時で34%である。
7. 運転者教育に費用を支出している事業所の運転者1人あたり平均費用は約3,000円である。
8. 運転経歴証明書を認知しているのは88%で認知している事業所のうち55%が利用経験を持つ。利用目的は社外での表彰を受けるためが55%を占める。
9. 車両運転の許可制度は、半数に何らかの制度がある。
10. 事故者に対する処分としては厳重注意が70%である。
11. マニュアル類としては、「車両の点検整備やキーの保管等、車両管理に関する規定や規則」が最も整備率が高く69%である。
12. 安全運転のための台帳としては、「自動車運転記録（運転日報等）」が62%、「車両管理台帳」が60%、「日常点検記録簿」が42%の事業所で整備されている。
13. 国家公安委員会が定めた「交通安全教育指針」は約3割の安全運転管理者が認知している。

14. 「交通安全教育指針」を認知している16%の事業所が何らかの施策を新たに取り入れ、38%の事業所が何らかの改善を行っている。
15. 運転者千人当たりの事故・違反の発生状況を見ると、3年間合計で死亡事故が0.12件/千人、傷害事故が21件/千人、物損事故が95件/千人、違反が113件/千人である。
16. 安全運転管理者が積極的に関与して安全運転管理施策を実行している事業所の事故が少ない。

安全運転中央研修所の受講効果

1. ほぼ全受講生（97%）が良かったと評価している。
2. 講習を受講した前後の事故・違反件数の変化を比較した。その結果、事故件数は微増であったが、同じ期間の日本全体の事故件数は約9%増であり、それに比べて研修受講事業所は低い増加にとどまっている。また、違反は受講前に比べて2割程度の減少をみせている。

インタビューした10の安全運転管理の優れた企業（事業所）の特徴

1. 長期的にみて事故あるいは違反を減少させている。
2. 自動車安全運転センターが発行する無事故・無違反証明書を活用したコンテストを実施し、優良運転者個人や部所チームを表彰している事業所が7カ所である。
3. 労働災害防止のためのノウハウを交通事故防止に導入しようとする企業が増えている。
4. 事故原因を把握し、それに基づいて事故再発防止活動を実施している事業所が7カ所である。
5. 通達や機関誌などを利用した広報活動を行っている事業所は5カ所、安全運転規則・標語の制定と遵守指導を実施している事業所は4カ所である。
6. 各種交通安全活動を幅広く実施して活動しているタイプと、少数の施策を重点的に実施しているタイプに2分される。
7. 全ての調査対象事業所が朝礼を実施しているが、頻度は毎日と週1回が多い。
8. 新入社員を対象とした教育や指導が6カ所で実施されており、中途入社社員、新任管理者、支店長、安全運転管理者に対する教育や指示をしている事業所もある。
9. 事故発生運転者に対する研修・指導を実施している事業所は3カ所である。

10. 安全運転管理者が営業所を巡回して指導している所もある。
11. KY（危険予知）訓練を実施している事業所は2カ所、同乗指導は2カ所である。
12. 社外の研修等に参加させている事例では、安全運転中央研修所に派遣している事業所と教習所に運転実習訓練を依頼している事業所が2カ所、保険会社による運転者特性診断とライダースクール参加の事業所が各1カ所である。
13. 交通安全対策費用として支出した金額は、最低約10万円から最高約700万円まで、大きな幅がある。使用車両の1台当たりでは1千円から5万円までである。
14. 支出に見合う経済的なメリットがあったと指摘している企業も複数みられる。
15. 特に力を入れている安全運転管理施策は、運転者の事故防止意識を高め、事故の再発を防止する活動が主になっている。内容としては、発生した事故の原因究明を徹底し、再発防止を狙った活動である。

運転者意識

1. 優良事業所の運転者は、一般事業所の運転者と比較して好ましい運転意識をもっている。
2. 安全運転管理施策の効果に対する評価をみると、優良事業所の運転者の方が効果的とみている運転者が多い。
3. 安全運転管理者より運転者の方が、教育・指導の効果を高く評価している。

運転行動

1. 安全運転管理者選任事業所の運転者により多く問題点が観察されたのは、「交差点通過時の行動」で「左折時に道路の左側端に寄せない」、「左折時の通行位置」である。
2. 一般事業所でより多く問題点が観測されているのは、「右折中、左折中の速度速すぎ」、「信号の無い交差点での優先判断」、「走行時の行動」、「停止・制動動作に関わる行動」である。
3. 運転行動の評価点との関連分析結果では、やや安全運転管理者選任事業所の運転者の方が良好な得点となっている。
4. 教官の評価項目を因子分析で集約した結果では、「停止・徐行不適切」因子で最も大きな差が現れており、一般事業所の運転者にこの因子に関連する危険行動が多い。
5. 運転適性検査との関連をみると、「非遵法性」と運転行動の評価点との間に有意な

関係が認められ、「非遵法性」の要素で低く評価された被験者は、評価点でも危険な傾向を示している。

6. アンケートで把握した運転意識との関連では、「遵法傾向」が評価点と最も強い関連を持っており、遵法性が低いほど問題行動が多い。
7. ヒヤリ・ハット体験が多い運転者ほど走行テストでの危険行動が多い。

卷末資料

資料 1：使用調査票

(安全運転管理者選任事業所用調査表)

1				
---	--	--	--	--

安全運転管理に関する実態調査票

記入上のお願

1. 調査票への記入は、安全運転管理者の方をお願い致します。
2. 本調査は事業所を対象とした調査です。特にことわらない限り、会社の状況ではなく、貴事業所の状況をご記入ください。
3. 本調査では、運転専従者、運転業務者、運転者を次のように定義しています。
- ・ 運転専従者……車両の運転を主たる業務としている者
 - ・ 運転業務者……車両の運転を主たる業務とはしていないが、業務で車両の運転を行う者
 - ・ 運転者……運転専従者及び運転業務者の総称

4. ご記入は、黒の濃い鉛筆か黒（又は青）のボールペンでお願い致します。

5. お答えは、あてはまる番号を○印で囲むか、() 内に具体的なご意見を記入してください。

--	--	--	--	--

(例) 記入する数字が9の場合……

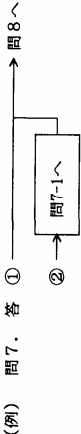
				9
--	--	--	--	---

記入する数字が95の場合……

				9	5
--	--	--	--	---	---

6. 回答は、質問番号順に記入してください。なお質問が途中で枝分かれする場合がありますので、指定した質問番号や→印に沿ってお願い致します。

7. 実線で囲んだ質問は答に関連した枝分かれの質問です。該当した答の場合は枝質問に記入の後、次の関連質問へ進んでください。該当しない答の場合は、次の質問へそのまま進んでください。



8. 原則として平成12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。

1. 貴社及び貴事業所の概要、使用車両、運転者等についてお尋ねします。

問 1 貴社及び貴事業所の概要を記入してください。

資本金	1 5千万円未満 3 1～3億円 5 5～10億円 7 50億円以上	2 250万円～1億円 4 3～5億円 6 10～50億円	会社総従業員数	1 30人未満 3 50～99人 5 300～999人 7 5千人以上	2 30～49人 4 100～299人 6 1千～5千人
業種	種別 下表から主な業種のコードを選択		事業所の従業員数	1 30人未満 4 100～299人 6 1千～5千人	2 30～49人 3 50～99人 5 300～999人 7 5千人以上
業種コード	1 官公署 8 製造業 13 電気ガス業	2 公共団体等 9 卸売・小売業 14 通信業	3 農業 10 不動産業 15 サービス業	4 林業 11 金融保険業 16 その他	5 漁業 6 鉱業 7 建設業 12 運輸業

問 2 現在の安全運転管理者の方の状況等を記入してください。

安全運転管理者としての在任年数	年 (月数は五捨六入)	年 齢	歳
入社以来の勤続年数	年 (月数は五捨六入)		
安全運転管理者を対象とする法定研修以外の研修を受けたことがありますか	1. ない 2. ある → 下の該当する番号に○印をつけてください。 1. 安全運転センターの安全運転管理者課程 2. 安全運転センターのその他の研修課程 3. その他機関の安全運転管理者向けの課程 (具体的な機関名：) 4. その他機関の一般安全運転のための課程 (具体的な機関名：) 5. その他 (具体的な研修名：)		
安全運転管理者の業務に関する資格をお持ちですか	1. ない 2. ある → 資格の具体的な名称を記入してください。 (例：運転適性検査・指導者資格)		

問3 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。保有台数には、貴事業所で通常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	保有台数	1台当たり年間走行距離 (概数でかまいません)
大型バス (30人以上)	台	km/年
マイクロバス (11人以上)	台	km/年
大型貨物 (最大積載量5t以上)	台	km/年
小型貨物 (最大積載量5t未満)	台	km/年
乗用車 (軽乗用を除く)	台	km/年
軽自動車 (貨物および乗用)	台	km/年
自動二輪	台	km/年
原付	台	km/年
大型特殊	台	km/年
その他	台	km/年
合計	台	km/年

問4 貴事業所の運転者は何人ですか。また、運転者の平均年齢、平均勤続年数を記入してください。

区 分	人 数 (人)	平均年齢 (歳)	平均勤続 年数(年)
運転専従者			
運転兼務者			

運転専従者、運転業務者との定義は次の通りです。

- ・ 運転専従者……車両の運転を主たる業務としている者
- ・ 運転兼務者……車両の運転を主たる業務とはしていないが、業務で車両の運転を行う者

次に安全運転管理者のことについてお尋ねします。

問5 貴事業所では、安全運転管理者を選任していますか。

1. 選任している → 問6以降にお答えください
2. 選任していない → 問11にお進みください

問6 安全運転管理者の地位は、次のどれに該当しますか。平成12年4月現在と平成9年4月当時について、該当するものの番号を1つだけ選んで記入してください。

	回答欄
平成12年4月 現在	1. 役員以上（代表取締役を含む） 2. 本部長、部長（次長も含む）相当職 3. 課長、課長代理相当職 4. 係長相当職 5. 主任相当職 6. 係員 7. 非常勤職員 8. その他（具体的に）
平成9年4月 当時	

問7 安全運転管理者は、他の業務を兼任していますか。それとも専任ですか。

1. 専任である → 問8へ 2. 他の業務を兼任している

〔安全運転管理者が他の業務を兼任している場合のみお答えください〕

問7-1 全体の業務時間のうち、何割位を安全運転管理者としての業務にあてておられますか。該当するものに1つだけ○印をつけてください。

1. 1割未満
2. 1割以上3割未満
3. 3割以上5割未満
4. 5割以上7割未満
5. 7割以上10割未満
6. 10割

問8 安全運転管理者には特別な手当が支給されていますか。

1. 支給されていない
2. 支給されている → 月額
- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | | | | | 円 |
|--|--|--|--|--|---|

問9 次の各項目に関して、安全運転管理者が決定権をもっていますか。平成12年4月現在と平成9年4月当時について、各項目に該当する回答欄の数字を1つだけ選んで○で囲んでください。

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

- 【回答選択肢】**

- 1 決定権をもつ
- 2 決定権はないが、実質的には安全運転管理者が決めている
- 3 権限はない

問10 貴事業所では、次にあげる業務は安全運転管理者の業務となっていますか。平成12年4月現在と平成9年4月当時について、安全運転管理者の業務となっているものにいくつでも○印をつけてください。

	平成12年4月 現在	平成9年4月 当時
1. 朝礼(点呼)の実施		
2. 運転者に対する運行上必要な指示		
3. 運転不適任者の発見(健康状態、服装)		
4. 日常点検実施の確認		
5. 運転日報等の点検		
6. タコグラフの管理		
7. 鍵の保管		
8. 駐車場の管理		
9. 運転者教育のための講習会の実施		
10. 社内免許の審査		
11. 事故時の処置		
12. 事故運転者の指導		
13. 事故原因の分析		
14. 運転者の勤務評定		
15. 任意保険加入の手続		
16. その他(下欄にご記入ください)		

Ⅲ 次に、運転者の採用や管理についてお伺いします。

問11 運転者を新規採用する場合、次のような採用試験や調査を実施していますか。実施している場合は、項目別に運転専従者欄、運転業務者欄の数字に○印をつけてください。なお、両方とも実施している場合は、両方の数字に○印をつけてください。

項 目	平成12年4月現在		平成9年4月現在	
	運転専従者	運転業務者	運転専従者	運転業務者
1. 一般常識試験	1	2	1	2
2. 面接試験	1	2	1	2
3. 運転適性検査	1	2	1	2
4. 事故・違反の履歴調査	1	2	1	2
5. その他(具体的に記入ください)	1	2	1	2

問12 運転者に対して安全運転教育を実施していますか。いずれかに○印をつけてください。また、実施している場合は、1人当たりのおおよその年間教育時間をお答えください。なお、ここでいう運転者教育とは、運転者に対して安全運転を実行させる目的で行う教育で、一般常識などの社員教育や日常の朝礼・終礼などは含まれません。

	平成11年度		平成9年度	
	実施している	1人当たりの年間教育時間	実施していない	1人当たりの年間教育時間
運転専従者	実車を使った技能指導	1	2	時間
	その他の安全運転講習等	1	2	時間
	社外の安全運転教育機関等への派遣	1	2	時間
運転業務者	実車を使った技能指導	1	2	時間
	その他の安全運転講習	1	2	時間
	社外の安全運転教育機関等への派遣	1	2	時間

注：「1人当たり年間教育時間」は、総教育時間を運転者数で除して算出してください。たとえば、10人の運転者が居て、そのうち1人を社外の安全運転教育機関の3日間のコース(8時間×3日＝24時間)に派遣している場合、「1人当たり年間教育時間」は、
 $24時間 \div 10人 = 2.4時間$
となります。

問13 貴事業所では、上記の運転者教育のために、年間どれ位の費用をかけていますか。おおむねの総額を平成11年度実績でお答えください。なお、ここでいう安全運転管理のための費用には、研修を受講する社員の人件費や安全運転管理者の人件費などは含まれません。

運転者教育の年間費用総額

万円

問14 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。平成12年4月現在と平成9年4月当時について、各項目に該当する数字を下の1～3の中から1つだけ選んで○印をつけてください。

	平成12年4月		平成9年4月	
	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る	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ない	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る	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ない
死亡	1	2	3	1
重傷	1	2	3	1
軽傷	1	2	3	1
違反	1	2	3	1

問24 安全運転管理者、副安全運転管理者あるいは業務の管理者が運転者が運転者に対する注意事項を毎日伝えていますか。

1. 毎日伝えている 2. 時々伝えている 3. 伝えていない

IV 次に車両管理の状況についてお尋ねします。

問25 貴事業所使用車両（リカー、リカーを含む）の日常点検を毎日実施していますか。

1. 毎日実施している 2. 時々実施している 3. 実施していない

問26 貴事業所使用車両の鍵はどのように保管していますか。該当するものに1つだけ○印をつけてください。

1. 責任者が一括して保管し、管理している
2. キーボックス等に保管するだけで、出し入れは自由にしていて
3. 運転する者が各自保管している
4. その他(具体的に)

問27 社有車の私的使用を禁止をしていますか。

1. 禁止している 2. 許可制としている 3. 禁止していない

問28 マイカーを業務用に使っていますか。

1. 使用させている 2. 使用させていない → 問29へ

[マイカーを業務用に使っている事業所のみお答えください]

問28-1 業務用でマイカーを使っている運転者に対して、次のような諸費用の一部、又は全部を補助していますか。該当するものにいくつでも○印をつけてください。

1. 駐車料金の補助（自宅付近の駐車場も含む）	2. ガソリン代
3. 税金	4. 保険料
5. 点検・車両等の整備費	6. 車両購入費
7. その他(具体的に)	

問29 マイカー通勤を認めていますか。

1. 認めており、自由である 2. 許可制としている 3. 禁止している

問30 貴事業所では、次のような台帳や日報を整備していますか。整備している台帳類にいくつでも○印をつけてください。

1. 運転者台帳 2. 車両管理台帳 3. 日常点検記録簿 4. 自動車運転記録(運転日報等)
5. その他(具体的に)

V 交通安全教育指針についてお尋ねします。

問31 国家公安委員会が「交通安全教育指針」を定めていますか、ご存じでしょうか。

1. 内容までよく知っている } 問32へ
2. おおむねの内容を知っている }
3. 名前だけ知っている } 問33へ
4. 知らない

問32 国家公安委員会の「交通安全教育指針」をご覧になって、次にあげてある施策内容に新に取り入れたり、改善を行いましたか。各施策について、1～3の該当番号に○印をつけてください。

施策内容	教育指針に参考取り入れた	教育指針を参考	特に変更はない
全社的な交通安全運動	1	2	3
副安全運転管理者の選任	1	2	3
運転者採用時の試験制度	1	2	3
安全運転者に対する社内表彰制度	1	2	3
安全取得継続教育	1	2	3
新入社員に対する安全運転教育	1	2	3
同業指導による安全運転教育	1	2	3
運転者研修検査に基づく個別指導	1	2	3
実地教育の導入	1	2	3
危険予測・回避教育	1	2	3
事故や違反発生時の申告制度	1	2	3
事故発生時の原因分析制度	1	2	3
事故時の再教育制度	1	2	3
業務用車両運転の許可制度	1	2	3
マイカー通勤の許可制度	1	2	3
社内免許制度	1	2	3
運転者の勤務所定制度	1	2	3
運転者の勤務所定制度	1	2	3
運転マニユアルなどのマニユアル類の整備	1	2	3
休憩室など運転者のための施設整備	1	2	3
任意保険への加入	1	2	3
朝礼(早礼)	1	2	3
運転免許証の確認	1	2	3
日常点検	1	2	3
運転日報等の日報による管理	1	2	3
タコグラフの活用	1	2	3
車両の鍵の保管・管理	1	2	3
駐車場の管理	1	2	3
自動車安全運転センターが発行している運転記録証明書の活用	1	2	3
運転者を対象とした特別な健康管理	1	2	3
その他(あれば、下の欄にご記入ください。)			

VI 最後に安全運転管理者の方のお考えについてお尋ねします。

問33 以下に、各種の安全運転管理の施策を示してあります。まず、これらの施策を貴事業所で実施しているかどう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。実施していない施策は、貴事業所で実施した場合を想定してお答えください。

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
全社的な交通安全運動	1	2	1	2	3
副安全運転管理者の選任	1	2	1	2	3
運転者採用時の試験制度	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
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
同業団体による安全運転教育	1	2	1	2	3
運転者経験に基づく個別指導	1	2	1	2	3
実技教育の導入	1	2	1	2	3
危険予備・回避教育	1	2	1	2	3
事故や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
事故時の再教育制度	1	2	1	2	3
業務用車両運転の許可制度	1	2	1	2	3
マイカー通勤の許可制度	1	2	1	2	3
社内免状制度	1	2	1	2	3
運転者の勤務評定制度	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
休憩室など運転者のための施設整備	1	2	1	2	3
仕体内線への加入	1	2	1	2	3
朝礼（点呼）	1	2	1	2	3
運転免許証の確認	1	2	1	2	3
日常点検	1	2	1	2	3
運転日報等の日報による管理	1	2	1	2	3
タコグラフの活用	1	2	1	2	3
車両の稼働の保管・管理	1	2	1	2	3
駐車場の管理	1	2	1	2	3
自動車安全運転センターが発行している運転経歴証明書	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

注：効果の評価は、貴事業所で実施していない施策も含めて評価してください。

問34 貴事業所では、安全運転管理の重要性について、周囲の理解が得られずに困っていることなどがありますか。該当の項目に、いくつでも○印をつけてください。

1. トップの理解が得られない
2. 上司の理解が得られない
3. 実際の運転者の理解が得られない
4. 理解が得られずに困っていることはない

問35 次にA、B 2つの意見があります。あなたご自身は、どちらの意見に近い方針で安全運転管理を行っていきますか。あなたのお考えに近いと思う1～4のいずれかに○印をつけてください。

	Aの意見 安全運転について気づいた点があれば、そのつど細かく運転者を指導した方がよい		Bの意見 安全運転について個別に細かい指導をするより、運転者本人の自覚を待つ余裕が必要である	
	Aの意見に賛成	Bの意見に賛成	Aの意見に賛成	Bの意見に賛成
1	2	3	4	1
2	3	4	1	2
3	4	1	2	3
4	1	2	3	4

お答えいただいた内容について、不明の点などをお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。

会 社 名	
事業所名	
電話番号	
事業所所在地	〒□□□ - □□□□
回答者名 回 答 職 名	
回 答 氏 名	

- ご協力ありがとうございました -

資料 2：使用調査票

(中央研修所受講事業所用調査表)

2				
---	--	--	--	--

安全運転管理に関する実態調査票

記入上のお願

1. 調査票への記入は、安全運転管理者の方にお願致します。
2. 本調査は事業所を対象とした調査です。特にことわらない限り、会社の状況ではなく、貴事業所の状況をご記入ください。

3. 本調査では、運転専従者、運転業務者、運転者を次のように定義しています。
- ・運転専従者……車両の運転を主たる業務としている者
 - ・運転業務者……車両の運転を主たる業務とはしていないが、業務で車両の運転を行う者
 - ・運転者……運転専従者及び運転業務者の総称

4. ご記入は、黒の濃い鉛筆か黒（又は青）のボールペンをお願いします。

5. お答えは、あてはまる番号を○印で囲むか、（ ）内に具体的なご意見をご記入ください。

--	--	--	--	--

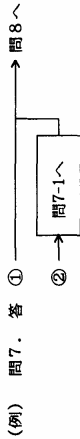
(例) 記入する数字が9の場合……

--	--	--	--	--

記入する数字が95の場合……

6. 回答は、質問番号順に記入しなさい。なお質問が途中で枝分かれする場合がありま

7. 実線で囲んだ質問は答に該当した枝分かれの質問です。該当した答の場合は枝質問に記入の後、次の関連質問へ進んでください。該当しない答の場合は、次の質問へそのまま進んでください。



8. 原則として平成12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。

1. 貴社及び貴事業所の概要、使用車両、運転者等についてお尋ねします。

問1 貴社及び貴事業所の概要を記入してください。

資本金 右欄の該当番号を○で囲む	1 5千万円未満 3 1～3億円 5 5～10億円 7 50億円以上	2 5千万～1億円 4 3～5億円 6 10～50億円	会社総従業員数 右欄の該当番号を○で囲む	1 30人未満 3 50～99人 5 300～999人 7 5千人以上	2 30～49人 4 100～299人 6 1千～5千人 7 5千人以上	
業種 下表から主な業種のコードを選択			事業所の従業員数 右欄の該当番号を○で囲む	1 30人未満 4 100～299人 6 1千～5千人	2 30～49人 3 50～99人 5 300～999人 7 5千人以上	
業種コード	1 官公署 8 製造業 13 電気ガス業	2 公社公団等 9 卸売・小売業 14 電気ガス業	3 農業 10 不動産業 15 サービス業	4 林業 11 金融保険業 16 その他	5 漁業 12 運輸業 16 その他	6 鉱業 7 建設業

問2 現在の安全運転管理者の方の状況等を記入してください。

安全運転管理者としての在任年数	年 (月数は五捨六入)	年 齢	歳
入社以来の勤続年数	年 (月数は五捨六入)		
安全運転管理者を対象とする法定研修以外の研修を受けたことがありますか	1. ない 2. ある → 下の該当する番号に○印をつけてください。 1. 安全運転センターの安全運転管理者課程 2. 安全運転センターのその他の研修課程 3. その他機関の安全運転管理者向けの課程 (具体的な機関名:) 4. その他機関の一般安全運転のための課程 (具体的な機関名:) 5. その他 (具体的な研修名:)		
安全運転管理者の業務に関する資格をお持ちですか	1. ない 2. ある → 資格の具体的な名称を記入してください。 (例: 運転適性検査・指導者資格)		

問3 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。保有台数には、貴事業所で通常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	保有台数	1台当たり年間走行距離 (概数でかまいません)
大型バス (30人以上)	台	km/年
マイクロバス (11人以上)	台	km/年
大型貨物 (最大積載量5t以上)	台	km/年
小型貨物 (最大積載量5t未満)	台	km/年
乗用車 (軽乗用を除く)	台	km/年
軽自動車 (貨物および乗用)	台	km/年
自動二輪	台	km/年
原付	台	km/年
大型特殊	台	km/年
その他	台	km/年
合計	台	

問4 貴事業所の運転者は何人ですか。また、運転者の平均年齢、平均勤続年数を記入してください。

区分	人数 (人)	平均年齢 (歳)	平均勤続 年数 (年)
運転専従者			
運転兼務者			

運転専従者、運転兼務者の定義は次の通りです。

- ・運転専従者……車両の運転を主たる業務としている者
- ・運転兼務者……車両の運転を主たる業務とはしていないが、業務で車両の運転を行う者

II 次に安全運転管理者のことについてお尋ねします。

問5 貴事業所では、安全運転管理者を選任していますか。

1. 選任している → 問6以降にお答えください
2. 選任していない → 問11にお進みください

問6 安全運転管理者の地位は、次のどれに該当しますか。平成12年4月現在と平成9年4月当時について、該当するものの番号を1つだけ選んで記入してください。

回答欄	平成12年4月 現在	平成9年4月 当時
1. 役員以上 (代表取締役を含む)		
2. 本部長、部長 (次長も含む) 相当職		
3. 課長、課長代理相当職		
4. 係長相当職		
5. 主任相当職		
6. 係員		
7. 非常勤職員		
8. その他 (具体的に)		

問7 安全運転管理者は、他の業務を兼任していますか。それとも専任ですか。

1. 専任である → 問8へ
2. 他の業務を兼任している →

【安全運転管理者が他の業務を兼任している場合のみお答えください】
問7-1 全体の業務時間のうち、何割位を安全運転管理者としての業務にあてられていますか。該当するものに1つだけ○印をつけてください。

1. 1割未満	2. 1割以上3割未満
3. 3割以上5割未満	4. 5割以上7割未満
5. 7割以上10割未満	6. 10割

問8 安全運転管理者には特別な手当が支給されていますか。

1. 支給されていない

2. 支給されている → 月額 円

問9 次の各項目に関して、安全運転管理者が決定権をもっていますか。平成12年4月現在と平成9年4月当時について、各項目に該当する回答選択肢の数字を1つだけ選んで○で囲んでください。

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

【回答選択肢】

1 決定権をもつ

2 決定権はないが、実質的
には安全運転管理者が決
めている

3 権限はない

【回答選択肢】

- 1 決定権をもつ
2 決定権はないが、事実的には安全運転管理者が決定している
3 権限はない

問10 貴事業所では、次にあげる業務は安全運転管理者の業務となっていますか。平成12年4月現在と平成9年4月当時について、安全運転管理者の業務となっているものにいくつでも○印をつけてください。

	平成12年4月 現在	平成9年4月 当時
1. 朝礼（点呼）の実施		
2. 運転者に対する運行上必要な指示		
3. 運転不適任者の発見（継続状態、服装）		
4. 日常点検実施の確認		
5. 運転日報等の点検		
6. タコグラフの管理		
7. 腕の保管		
8. 駐車場の管理		
9. 運転者教育のための講習会の実施		
10. 社内免許の審査		
11. 事故時の処置		
12. 事故運転者の指導		
13. 事故原因の分析		
14. 運転者の勤務評定		
15. 任意保険加入の手続		
16. その他（下欄にご記入ください）		

Ⅲ 次に、運転者の採用や管理についてお伺いします。

問11 運転者を新規採用する場合、次のような採用試験や調査を実施していますか。実施している場合は、項目別に運転専従者欄、運転兼務者欄の数字に○印をつけてください。なお、両方とも実施している場合は、両方の数字に○印をつけてください。

項 目	平成12年4月現在		平成9年4月現在	
	運転専従者	運転兼務者	運転専従者	運転兼務者
1. 一般常識試験	1	2	1	2
2. 面接試験	1	2	1	2
3. 運転適性検査	1	2	1	2
4. 事故・違反の履歴調査	1	2	1	2
5. その他（具体的に記入ください）	1	2	1	2

問12 運転者に対して安全運転教育を実施していますか。いずれかに○印をつけてください。また、実施している場合は、1人当たりのおおよその年間教育時間をお答えください。なお、ここでいう運転者教育とは、運転者に対して安全運転を実行させる目的で行う教育で、一般常識などの社員教育や日常の朝礼・終礼などは含みません。

	平成11年度		平成9年度	
	実施している	1人当たりの年間教育時間	実施している	1人当たりの年間教育時間
運転専従者	1	2	1	2
	1	2	1	2
	1	2	1	2
運転兼務者	1	2	1	2
	1	2	1	2
	1	2	1	2

注：「1人当たり年間教育時間」は、総教育時間を運転者数で除して算出してください。たとえば、10人の運転者が居て、そのうち1人を社外の安全運転教育機関の3日間のコース（8時間×3日＝24時間）に派遣している場合、「1人当たり年間教育時間」は、
24時間 ÷ 10人 ＝ 2.4時間
となります。

問13 貴事業所では、上記の運転者教育のために、年間どれ位の費用をかけていますか。おおむねの総額を平成11年度実績でお答えください。なお、ここでいう安全運転管理のための費用には、研修を受講する社員の人件費や安全運転管理者の人件費などは含みません。

運転者教育の年間費用総額 万円

問14 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。平成12年4月現在と平成9年4月当時について、各項目に該当する数字を下の1～3の中から1つだけ選んで○印をつけてください。

	平成12年4月		平成9年4月	
	義務づけている	義務づけていない	義務づけている	義務づけていない
死亡事故	1	2	3	3
傷害事故	1	2	3	3
物損	1	2	3	3
違反	1	2	3	3

問15 貴事業所では、過去3年間に業務中（通勤中を含みます）に第一当事者となった事故（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。0件の場合は該当欄に0と、不明の場合は該当欄に不明と記入してください。

	平成9年度	10年度	11年度	合 計
事 故				
死 亡				
傷 害				
物 損				
違 反				
合 計				

(注) 年度とは、4月から翌年3月までです。

問16 次に自動車安全運転センターが発行している運転経歴証明書についてお尋ねします。運転経歴証明書は、運転者の事故、違反の有無等を証明するものですが、このような証明書のあることを、知っていますか。

1. 知っている 2. 知らない → 問18へ

問17 貴事業所では、今までに運転経歴証明書を利用したことがありますか。

1. 利用したことがある 2. 利用したことがない → 問17-2へ

【運転経歴証明書を利用したことがある事業所のみお答えください】

問17-1 その利用目的は、次のどれですか。該当するものに、いくつでも○印をつけてください。

- 新規採用
- 社内表彰
- 社外表彰（例えば、安全運転管理者協議会等の表彰申請のため）
- 運行管理
- 教育指導
- 安全運転管理
- その他（ ）

【運転経歴証明書を利用したことがない事業所のみお答えください】

問17-2 運転経歴証明書は、安全運転管理に役立つと思いますか

- 役立つと思う
- 役立つとは思えない
- わからない
- その他（ ）

問17-3 運転経歴証明書を利用しない理由は何ですか。該当するものにいくつでも○印をつけてください。

- 運転者の承認がとれず、証明書の申請ができない
- 申請手続きがめんどろ
- 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である
- 費用がかかる
- その他（ ）

問18 貴事業所では、車両の運転に対し、次にあけるような許可制度がありますか。ある場合には該当するものに、いくつでも○印をつけてください。

- 許可制度はなく自由
 - 一定の勤続年数以上の者に対して許可
 - 免許取得後、一定年数以上の者に対して許可
 - 社内実技試験合格者に対して
 - 運転適性検査による適格者に対して許可
 - その他（ ）
- 問19 貴社または貴事業所には、優良運転者の表彰制度がありますか。
- ある
 - ない
- 問20 業務で交通事故を起こした運転者に対して、次のような制度がありますか。
- 該当するものにいくつでも○印をつけてください。
- 減俸・減給
 - 一定期間運転させない
 - 配置換えをする
 - 損害金の全部又は一部負担
 - 厳重注意
 - 安全運転のための講習を受講させる
 - その他（ ）

問21 貴社または貴事業所には、次のような管理規定や規則、マニュアルなどがありますか。あるものすべてに、○印をつけてください。

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

問22 貴事業所では、運転者を対象とした朝礼（始業点呼）や終礼（終業点呼）を実施していますか。

項 目	1. 毎日実施している	2. 時々実施している	3. 実施していない
朝 礼	1	2	3
終 礼	1	2	3

【朝礼または終礼を実施していない事業所のみお答えください】

問22-1 実施していない理由は次のどれですか。朝礼と終礼別に該当するものの欄にいくつでも○印をつけてください

項 目	朝礼	終礼
1. 運転者の勤務時間が同一でないため実施できない	1	1
2. 自宅から仕事先へ直行(直帰)させているため実施できない	2	2
3. 多忙なため、時間をさけない	3	3
4. 実施する必要がある	4	4
5. その他（ ）	5	5

問23 安全運転管理者、副安全運転管理者あるいは業務の管理者が運転者の免許証の確認を行っていますか。

- 毎日行っている
- 時々行っている
- 行っていない

問24 安全運転管理者、副安全運転管理者あるいは業務の管理者が運転者に対する注意事項を毎日伝えていきますか。

1. 毎日伝えている 2. 時々伝えている 3. 伝えていない

IV 次に車両管理の状況についてお尋ねします。

問25 貴事業所使用車両（リカー、リカーを含む）の日常点検を毎日実施していますか。

1. 毎日実施している 2. 時々実施している 3. 実施していない

問26 貴事業所使用車両の鍵はどのように保管していますか。該当するものに1つだけ○印をつけてください。

1. 責任者が一括して保管し、管理している
2. キーボックス等に保管するだけで、出し入れは自由に行っている
3. 運転する者が各自保管している
4. その他(具体的に)

問27 社有車の私的使用を禁止をしていますか。

1. 禁止している 2. 許可制としている 3. 禁止していない

問28 マイカーを業務用に使用させていますか。

1. 使用させている 2. 使用させていない → 問29へ

〔マイカーを業務用に使用させている事業所のお答えください〕

問28-1 業務用にマイカーを使用させている運転者に対して、次のような諸費用の一部、又は全部を補助していますか。該当するものにいくつでも○印をつけてください。

1. 駐車料金の補助（自宅付近の駐車場も含む） 2. ガソリン代
3. 税金 4. 保険料
5. 点検・車両等の整備費 6. 車両購入費
7. その他(具体的に)

問29 マイカー通勤を認めていますか。

1. 認めており、自由である 2. 許可制としている 3. 禁止している

問30 貴事業所では、次のような台帳や日報を整備していますか。整備している台帳類にいくつでも○印をつけてください。

1. 運転者台帳 2. 車両管理台帳 3. 日常点検記録簿 4. 自動車運転記録(運転日報等)
5. その他(具体的に)

V 交通安全教育指針についてお尋ねします。

問31 国家公安委員会が「交通安全教育指針」を定めていますか、ご存じでしょうか。

1. 内容までよく知っている } 問32へ
2. おおむねの内容を知っている }
3. 名前だけ知っている } 問33へ
4. 知らない

問32 国家公安委員会の「交通安全教育指針」をご覧になって、次にあげてある施策内容を新たに取入れたり、改善を行いましたか。各施策について、1～3の該当番号に○印をつけてください。

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	あまり効果がない
全社的な交通安全運動	1	2	1	2
副安全運転管理者の選任	1	2	1	2
運転者任用時の試験制度	1	2	1	2
安全運転者に対する社内表彰制度	1	2	1	2
免許取得時教育	1	2	1	2
新入社員に対する安全運転教育	1	2	1	2
同業他社による安全運転教育	1	2	1	2
運転者講習に基づき個別指導	1	2	1	2
実技教育の導入	1	2	1	2
危険予知・回避教育	1	2	1	2
事故や違反発生時の報告制度	1	2	1	2
事故発生時の原因分析制度	1	2	1	2
事故後の再教育制度	1	2	1	2
業務用車両運転の許可制度	1	2	1	2
マイカー通勤の許可制度	1	2	1	2
社内免許制度	1	2	1	2
運転者の勤務時間決定制度	1	2	1	2
運転マニュアルなどのマニュアル類の整備	1	2	1	2
体調不良や運転者のための施設整備	1	2	1	2
任意保険への加入	1	2	1	2
朝礼(朝呼)	1	2	1	2
運転免許証の所持	1	2	1	2
日常点検	1	2	1	2
運転日報等の日報による管理	1	2	1	2
タコグラフの活用	1	2	1	2
車両の整備・管理	1	2	1	2
駐車場の管理	1	2	1	2
自動車安全運転センターが発行している運転記録証明書の活用	1	2	1	2
運転者を対象とした特別な健康管理	1	2	1	2
その他(あれば、下の欄にご記入ください)				
	1	2	1	2

VI 安全運転管理者の方のお考えについてお尋ねします。

問33 以下に、各種の安全運転管理の施策を示してあります。まず、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。実施していない施策は、貴事業所で実施した場合を想定してお答えください。

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
全社的な交通安全運動	1	2	1	2	3
副安全運転管理者の兼任	1	2	1	2	3
運転者採用時の選考制度	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
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
同業他社による安全運転教育	1	2	1	2	3
運転者に対する安全運転教育	1	2	1	2	3
安全運転者に対する安全運転教育	1	2	1	2	3
安全運転者に対する安全運転教育	1	2	1	2	3
危険予知・回避教育	1	2	1	2	3
事故や違反発生時の報告制度	1	2	1	2	3
事故原因分析制度	1	2	1	2	3
事故時の再教育制度	1	2	1	2	3
業務用車両運転の許可制度	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
運転者の勤務時間管理	1	2	1	2	3
運転マニキュアなどのマニキュアの整備	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
作業時間への加入	1	2	1	2	3
朝礼（点呼）	1	2	1	2	3
運転免許証の確認	1	2	1	2	3
日常点検	1	2	1	2	3
運転日報等の日報による管理	1	2	1	2	3
タコグラフの活用	1	2	1	2	3
車両の整備・管理	1	2	1	2	3
駐車場の管理	1	2	1	2	3
自動運安全運転センターが発行している運転経歴証明書の活用	1	2	1	2	3
運転者をお客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）					

注：効果の評価は、貴事業所で実施していない施策も含めて評価してください。

問34 貴事業所では、安全運転管理の重要性について、周囲の理解が得られずに困っていることなどがありますか。該当の項目に、いくつでも○印をつけてください。

1. トップの理解が得られない
2. 上司の理解が得られない
3. 実際の運転者の理解が得られない
4. 理解が得られずに困っていることはない

問35 次にA、B 2つの意見があります。あなたご自身は、どちらの意見に近い方針で安全運転管理を行っていきますか。あなたのお考えに近いと思う1～4のいずれかに○印をつけてください。

	Aの意見		Bの意見	
	Aの意見に賛成	Bの意見に賛成	Aの意見に賛成	Bの意見に賛成
安全運転について気づいた点があれば、そのつど細かく運転者を指導をしたい	1	2	3	4
安全運転管理者が注意していないと、運転者は、すぐに危険なことをするものである	1	2	3	4
運転については、細かなルールまで、マニュアル化するのがよい	1	2	3	4
運転者が注意していても防ぐことができない交通事故も多い	1	2	3	4
安全運転教育の内容は、教育についてよく知っている安全運転管理者が決定するのがよい	1	2	3	4
よだんは優良な運転者が危険な運転をしていないのを長つけたい。運転者が不慣れな思いをし、強く改善するように指導する	1	2	3	4
安全運転管理者なので、他の運転者の手本になるような運転をしている	1	2	3	4

Ⅶ 最後に安全運転中央研修所で受講した安全運転管理者課程についてお尋ねします。

問36 中央研修所の研修受講をきっかけに、新たに導入した、あるいは改善した安全運転管理のための施策や制度、施設などがありますか。次の各項目について、新たに実施した場合は1に、改善や見直しをした場合は2に、特に変更がなかった場合には3に○印をつけてください。

施 策 内 容	① 研 修 後 に 実 施 す る よ う	② 研 修 あ る に は 改 善 の 見 を し た	③ 変 更 は な い
全社的な交通安全運動	1	2	3
副安全運転管理者の選任	1	2	3
運転者採用時の試験制度	1	2	3
安全運転者に対する社内表彰制度	1	2	3
運転者への教育制度	1	2	3
事故や違反発生時の申告制度	1	2	3
事故発生時の原因分析制度	1	2	3
事故時の再教育制度	1	2	3
業務用車両運転の許可制度	1	2	3
マイカー通勤の許可制度	1	2	3
社内免許制度	1	2	3
運転者の勤務評定制度	1	2	3
運転マニュアルなどのマニュアル類の整備	1	2	3
休憩室など運転者のための施設整備	1	2	3
任意保険への加入	1	2	3
朝礼（片時）	1	2	3
運転免許証の確認	1	2	3
日常点検	1	2	3
運転日報等の日報による管理	1	2	3
タコグラフの活用	1	2	3
車両の庫の保管・管理	1	2	3
駐留場の管理	1	2	3
自動車安全運転センターが発行している運転経歴証明書の活用	1	2	3
運転者を対象とした特別な健康管理	1	2	3
その他（あれば、下の欄にご記入ください。）			
	1	2	3

問37 安全運転中央研修所での安全運転管理者課程の研修を受けて、どのように感じましたか。

1. 非常に良かった 2. 良かった 3. 良くなかった 4. どちらとも言えない

問38 安全運転管理者課程のそれぞれの研修項目は、貴事業所の安全運転管理のためにどの程度参考になりましたか。研修項目別のどの程度役立ったかをお答えください。

研修項目	たい へん な 参 考 に な っ た	参 考 に な っ た	少 な な 参 考 に な っ た	あ ま り 参 考 に な っ た
運転適性理論	1	2	3	4
生理的条件と安全運転	1	2	3	4
車両の特性と限界	1	2	3	4
交通危険学	1	2	3	4
安全運転管理者の社会的使命等	1	2	3	4
交通安全教育概論	1	2	3	4
安全運転管理	1	2	3	4
日常点検	1	2	3	4
基本走行	1	2	3	4
スキッド走行	1	2	3	4
ブレーキング	1	2	3	4
スラローム走行	1	2	3	4
高速周回路走行	1	2	3	4
横断市街路における危険予測と回避	1	2	3	4
夜間研修	1	2	3	4

問39 あなたが研修で得た知識や経験は、職場の交通安全教育や指導に、どの程度役立てる機会がありましたか。それぞれについてお答えください。

大 に 役 だ っ た	あ る 程 度 だ っ た	あ ま り 役 だ っ た	全 く 役 だ っ た	そ の な 機 会 が あ っ た
指導の全体計画を作る際に	1	2	3	4
指導のマニュアルを準備する際に	1	2	3	4
資料や教材を作る際に	1	2	3	4
指導力のある話し方、教授法に	1	2	3	4
実技や実習指導の際に	1	2	3	4
専門家としての自信をもつことに	1	2	3	4
職場や会社全体の交通安全の改善に	1	2	3	4
地域の交通安全の改善に	1	2	3	4

お答えいただいた内容について、不明の点などをお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。

会 社 名	
事業所名	
電話番号	
事業所所在地	〒 -
回答者名 回 役	
回答者名 回 氏	

－ ご協力ありがとうございました －

資料 3：使用調査票

(安全運転管理者選任事業所運転者要調査表)

運転 運転 に つ い て の お う か が い

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

まず、あなた自身についておうかがいします。

- (1) 年齢、性別は？ 歳 1 男性 2 女性
- (2) あなたは運転専従者ですか、運転兼務者ですか？あてはまる番号を○印で囲んでください。
- 1 運転専従者（単面の運転を主たる業務としている）
- 2 運転兼務者（単面の運転を主たる業務とはしていないが、業務で単面の運転を行う）

(3) あなたが、主に運転している車種は、次のどれでしょうか。仕事と私用（仕事以外）で運転する場合に分けて、該当する車種の番号を回答欄に記入してください。複数の車種を運転する場合は、もっとも運転する機会が多い車種でお答えください。

1 普通乗用（ライトバン、ワゴンを含む）	2 軽乗用、軽貨物（ライトバン、ワゴンを含む）	3 普通貨物（バン、トラック等）	4 大型貨物	5 自動二輪、原付	6 その他
----------------------	-------------------------	------------------	--------	-----------	-------

回答欄	回答欄
仕事で主に運転する車	私用で主に運転する車

バン、トラックを

(4) 前問で回答された車のミッションの形式は、マニュアルでしょうか、それともオートマチックでしょうか。仕事と私用（仕事以外）で運転該当するミッションの種類を回答欄に記入してください。

回答欄	回答欄
仕事で主に運転する車	私用で主に運転する車

(5) あなたの最近 1 ヶ月の運転頻度は、どの程度でしょうか。あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください（仕事と私用のすべての運転頻度です）。

1 ほとんど毎日	2 週に 3 ～ 4 日	3 週に 1 ～ 2 日
4 月に 3 ～ 4 日	5 月に 1 ～ 2 日	6 ほとんど運転していない

(6) 最初に免許を取得してから、何年くらいですか？

約 年 ケ月 （月数が不明の場合は月数欄は記入不要です）

(7) あなたの過去の 1 年間の走行距離は、どの程度ですか。仕事と私用のすべての走行距離をお答えください。

過去 1 年間におよそ km

運転や車に関して、どのようにお考えかおうかがいします。

- (8) あなたは、次のそれぞれについて、右の①から④の 4 段階のいずれですか。下のそれぞれについて、右の①から④の 4 段階のいずれかでお答えください。回答は、該当の欄の数字に○印をつけてください。

① そう思う	② どちらからともなく思う	③ どちらともなく思わない	④ そう思わない
1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
a 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
b 車は、単なる移動の手段にしかすぎない...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
c 追い越されるのは、あまり気分のいいものではない...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
d 前の車がもたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
e 運転中、歩行者や自転車をはじやまに思うことが、よくある...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
f 人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせずに走れる...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
g 駐車中の車のわきを通るときは人が飛び出してこないか、十分に注意している...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
h 歩行者が横断歩道で手をあげても止まらずに通ることが多い...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
i 運転はこわいものだと思う...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
j 運転は緊張で疲れる...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4

あなたの運転についておうかがいします。

- (9) あなたは、過去 3 年位の間に次のような事故になりかけて、ヒヤリとしたりハッとしたことがありますか。経験があるか、あるとすれば何回くらいあるか、該当の欄の数字に○印をつけてください。

経験はない	1 回経験がある	2 ～ 3 回経験がある	4 回以上経験がある
1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
a カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
b 急ブレーキをかけてスリップしそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
c 信号待ちや駐車中の車に衝突しそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
d 急停車した車に衝突しそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
d 走っている前の車に接近しすぎて、衝突しそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
f 自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
g 車線変更した後から車か来ている事故になりそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
h 交差点で出会い頭に他の車と事故になりそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
i 飛び出してきた歩行者や自転車にぶつかりそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
j 急ハンドルを切って、車が蛇行したり、不安定になったこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4
k 右折中に対向車と事故になりそうなこと...	1...2...3...4	1...2...3...4	1...2...3...4

資料 4：使用調査票（走行テスト対象者用調査票）

ふだんの運転についてのおうかがい

ご記入に際して

このアンケートは、ドライバーの皆さんのふだんの運転の様子についておうかがいし、今後の交通安全の参考にするために、自動車安全運転センターが行なうものです。お答えいただいた内容が外部のにもれることは決してありませんので、率直なご意見をお聞かせください。

【問い合わせ先】

自動車安全運転センター（本部）
住所 千105-0001 東京都港区虎ノ門1-21-17 電話 03-3502-2566
担当：調査研究部 牧下

★まず、あなた自身についておうかがいします。

(1) 年齢は？

歳

(2) 職業は？

1 会社員、公務員等 2 自営業、自由業
3 パート、アルバイト 4 学生
5 その他（具体的に：)

(3) 普段、運転するときに眼鏡やコンタクトレンズをお使いですか？

1 眼鏡を使用 2 コンタクトレンズを使用
3 使用していない

★次に、あなたのふだんの運転の様子についておうかがいします。

(4) あなたがふだん主として運転している車種は？
（あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください）

1 普通乗用（ライトバン、ワゴンを含む）
2 軽乗用、軽貨物（ライトバン、ワゴン、バン、トラックを含む）
3 普通貨物（バン、トラック等） 4 大型貨物
5 自動二輪、原付 6 その他

(5) あなたが保有している免許の種類は？

1 普通免許 2 原付免許 3 自動二輪免許
4 大型免許 5 その他

(6) あなたが運転する主な目的は？
（あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください）

1 業務・仕事 2 通勤・通学
3 買物 4 レジャー
5 その他 () 6 ほとんど運転しない

(7) あなたの最近1ヶ月の運転頻度は？
（あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください）

1 ほとんど毎日 2 週に3～4日
3 週に1～2日 4 月に3～4日
5 月に1～2日 6 ほとんど運転していない

(8) 最初に免許を取得してから、何年くらいですか？

約 年 月 日

(月数が不明の場合は月数欄は記入不要です)

(9) あなたの過去1年間の走行距離は？

過去1年間におよそ km

★運転や車に関して、どのようにお考えかおうかがいします。

(10) あなたは、次のそれぞれの意見に対してどのようにお考えになりますか。下のそれぞれについて、右の①から④の4段階のいずれかでお答えください。回答は、該当の欄に○印をつけてください。

① そう思う

② どちらかそう思う

③ どちらかそう思わない

④ そう思わない

a 目的がなくても、運転することじじたいが楽しい。

1...2...3...4

b 車は、単なる移動の手段にしかすぎない。

1...2...3...4

c 追い越されるのは、あまり気分のいいものではない。

1...2...3...4

d 前の車がもたもたしているときは、すぐにががを鳴らす方だ。

1...2...3...4

e 運転中、歩行者や自転車をはやまに思うことが、よくある。

1...2...3...4

f 人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせずに走れる。

1...2...3...4

g 駐車中の車のわきを通るときは人が飛び出してこないか、十分に注意している。

1...2...3...4

h 歩行者が横断歩道で手をあげても止まらずに通ることが多い。

1...2...3...4

i 運転はこわいものだと思う。

1...2...3...4

j 運転は緊張で疲れる。

1...2...3...4

★ あなたの運転についておうかがいします。

(11) あなたは、過去3年位の間に次のような事故になりかけて、ヒヤリとしてりハットしたことがありますか。経験があるか、あるとすれば何回くらいあるか、該当の欄に○印をつけてください。

経験はない

1 回位経験がある

2 ～3 回位経験がある

4 回以上経験がある

a カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと

1...2...3...4

b 急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと

1...2...3...4

c 信号待ちや駐車中の車に衝突しそうになったこと

1...2...3...4

d 急停車した車に衝突しそうになったこと

1...2...3...4

e 走っている前の車に接近しすぎて、衝突しそうになったこと

1...2...3...4

f 自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと

1...2...3...4

g 車線変更した後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと

1...2...3...4

h 交差点で出会い頭に他の車と事故になりそうになったこと

1...2...3...4

i 飛び出してきた歩行者や自転車にぶつかりそうになったこと

1...2...3...4

j 急ハンドルを切って、車が蛇行したり、不安定になったこと

1...2...3...4

k 右折中に対向車と事故になりそうになったこと

1...2...3...4

- 374 -

(12) 下にいろいろな運転中の状態が示してあります。それぞれ、どの程度の頻度であるか、右の①から⑤までの5段階の該当の欄に○印をつけてください。

	① よくある	② 時々ある	③ まれにある	④ ほとんどない	⑤ まったくない
a 信号を見落とすこと	1...2...3...4...5				
b 気がつかないうちに後ろに車がびつたりついていること	1...2...3...4...5				
c ぼんやりしていて青信号に替わったのに気づかず、後ろからクラクションを鳴らされること	1...2...3...4...5				
d 気がつかずに右折禁止の場所で右折してしまったり、一方通行を反対にはいつてしまうこと	1...2...3...4...5				
e 狭い道で、すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと	1...2...3...4...5				
f 出てこないと思った車が出てきてあわてること	1...2...3...4...5				
g 右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと	1...2...3...4...5				
h 混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること	1...2...3...4...5				
i 他の車の道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと	1...2...3...4...5				
j 合図をせずに車線を変えること	1...2...3...4...5				
k ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと	1...2...3...4...5				
l 長い下り坂でエンジンブレーキを使わずにフットブレーキを使うこと	1...2...3...4...5				
m 一定速度での走行がうまくいかず、速くなりすぎたり、遅くなりすぎたりすること	1...2...3...4...5				
n 左折時にハンドルを切りすぎて、歩道に乗り上げたり、タイヤをこすってしまうこと	1...2...3...4...5				
o 同乗者から、自分の運転は悪いと言われること	1...2...3...4...5				

(13) 次の各意見に対して、どのように考えますか。それぞれについてどのように思われるか、右の①から④の4段階でお答ください。
回答は、該当の欄に○印をつけてください。

	① その通り	② その通り から かなり とい えは	③ その ところ か とい えは	④ そう では ない
a 追い越し禁止の場所では、たとえ安全にみえても追い越しをするようなことはしない	1...2...3...4			
b 10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走ること	1...2...3...4			
c 一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過すること	1...2...3...4			
d 駐車禁止の場所でも、気にせず駐車すること	1...2...3...4			
e 車間距離をあげると他の車に割り込まれるのであまりあきらないようにしている	1...2...3...4			
f 自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない	1...2...3...4			
g 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ	1...2...3...4			
h 車の運転で多少の人に迷惑をかけるのはお互いさだと思ふ	1...2...3...4			
i 他の車が道を譲ってくれらるので道譲変更には不安を感じない	1...2...3...4			
j 前の車についていては安心して右左折できる	1...2...3...4			
k ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ	1...2...3...4			

(14) あなたは、運転経験のわりには、運転がうまい方だと思いますか。

- 1 運転がうまい方だと思う
2 どちらかといえば運転がうまい方だと思う
3 どちらかといえば運転が下手な方だと思う
4 運転が下手な方だと思う

★最後に、事故や違反の有無についておたずねします。

(15) あなたは、過去3年間に人身事故を起こしたり違反で取り締まりを受けたことがありますか？該当する項目にいくつでも○印をつけてください。

- 1 ない
2 事故の経験がある
3 取り締まりを受けた経験がある

※ 過去3年間に、事故や取り締まりを受けたことがある方におうかがいします。

(16-2) 違反内容は、次のどれですか。該当する項目に○印をつけてください。

1 駐車違反

2 最高速度違反

3 シー・イト・リ・ブ・用義務違反

4 一時停止違反

5 その他（具体的内容は？）

(16) それでは、免許を取得してからこれまでに、人身事故を起こしたり違反で取り締まりを受けたことがありますか？ 該当する項目にいくつでも○印をつけてください。なお、免許を取得してから3年以内の方は、この質問にお答えになる必要はありません。

- 1 ない
2 事故の経験がある
3 取り締まりを受けた経験がある

※ これまでに、事故や取り締まりを受けたことがある方におうかがいします。

(18-2) 違反内容は、次のどれですか。該当する項目に○印をつけてください。

1 駐車違反

2 最高速度違反

3 シー・イト・リ・ブ・用義務違反

4 一時停止違反

5 その他（具体的内容は？）

調査にご協力ありがとうございました

資料5：ボックスプロットの概要

E D A (Exploratory Data Analysis：探索的データ分析)と呼ばれる手法の中の箱形図を説明する。E D Aと呼ばれる手法は、J.W.Tukeyを中心としたデータ解析学派と呼ばれる人々によって開発された手法であり、アメリカでは広く普及して、利用されている。

E D Aは幅広い方法論を含むものであるが、その中でも「箱型図(箱ひげ図Box Plot)」は、幅広く利用されている。以下、この箱型図について説明を加えておく。

箱型図とは、データの分布状態を図化して示すもので、下に示すような図で表現する。

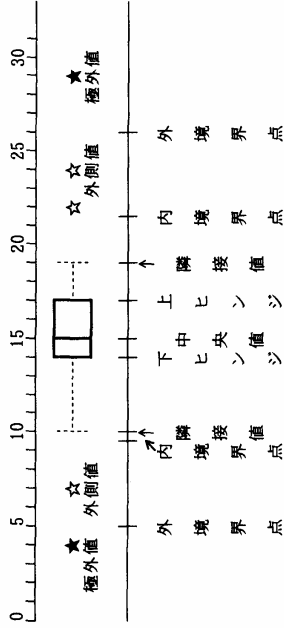


図-1 箱型図の例

この箱型図で、データの分布の状況を示している。おのおの、数値の意味は次の通りである。

(1) 中央値

データを大きさの順に並べた時に、中央の順位にあたるデータの値である。データ数が奇数のときは、中央に位置するデータの値をそのまま中央値とするが、データが偶数の時は、中央の2つのデータの平均を中央値とする。

一般には、データの代表値として平均が用いられることが多いが、平均値は異常値に影響を受けやすい欠点を持つ。これに対して、中央値は異常値の影響を受けにくい特徴を持つ(E D Aでは抵抗性が高いと言う)。

箱型図では、中央の線で表される。上の例では、中央値は、15となっている。

(2) 下ヒンジ

中央値以下のデータをとりあげたときの中央値である。全体の、ほぼ、25パーセントの値(値の小さい方から約4分の1の順位の値。たとえば、100人のデータであれば25番目の人の値)となる。箱型図では、箱の左の端がこの値に対応する。上の例では、下ヒンジは14となっている。

(3) 上ヒンジ

中央値以上のデータをとりあげたときの中央値である。全体の、ほぼ、75パーセントの値(値の小さい方から約4分の3の順位の値。たとえば、100人のデータであれば75番目の人の値)となる。箱型図では、箱の右の端がこの値に対応する。上の例図では、上ヒンジは17となっている。

以上のことからわかるように、上ヒンジから下ヒンジの間、つまり箱型図の箱の範囲に全体の50パーセントのデータが分布していることになる。上の例であれば、14~17の間に、全体の50パーセントのデータが分布していることになる。

(4) 内境界点と隣接値

上ヒンジから下ヒンジの間をヒンジ散布度とよぶ。上の図の例であれば、

$$\text{ヒンジ散布度} = 17 - 14 = 3$$

となる。

内境界点には、上内境界点と下内境界点とがあり、各々、次のように定義されている。

$$\text{下内境界点} = \text{下ヒンジ} - 1.5 \times \text{ヒンジ散布度}$$

$$\text{上内境界点} = \text{上ヒンジ} + 1.5 \times \text{ヒンジ散布度}$$

上の例図では、次のようになる。

$$\text{下内境界点} = 14 - 1.5 \times 3 = 9.5$$

$$\text{上内境界点} = 17 + 1.5 \times 3 = 21.5$$

この内境界点の内側のデータの内、最大の値のデータと最小の値のデータを「隣接値」と呼ぶ。箱型図のひげは、この隣接値を結んだものであり、内境界点内でのデータ分布の幅を示している。上の例図では、隣接値は、10と19となっている。

データが正規分布していれば、この内境界点の範囲(箱型図のひげの範囲)に約99.3パー

セントのデータが分布する計算になる。

(5) 外境界点

上ヒンジ、下ヒンジからヒンジ散布度の3倍の値を外境界点と呼ぶ。外境界点にも、下外境界点と上外境界点とがあり、各々、次のように定義される。

$$\text{下境界点} = \text{下ヒンジ} - 3.0 \times \text{ヒンジ散布度}$$

$$\text{上境界点} = \text{上ヒンジ} + 3.0 \times \text{ヒンジ散布度}$$

上の例図では、次のようになる。

$$\text{下境界点} = 14 - 3.0 \times 3 = 5.0$$

$$\text{上境界点} = 17 + 3.0 \times 3 = 26.0$$

(6) はずれ値

内境界点の外側のデータの値の「はずれ値」と呼ぶ。はずれ値には、外側値と極外値とがある。外側値とは、内境界点から外境界点までの間に分布する値であり、極外値とは、外境界点の外側のデータである。

箱型図では、外側値を白の星印(☆)で表示し、極外値を黒の星印(★)で表示するのが一般的である。

箱型図では、以上に示した値を利用してデータの分布状況を表示する。図5-5-1-1は参考に、「探索的データ解析入門」(朝倉書店:渡部 洋、鈴木 規夫、山田 文康、大塚 雄作 著)に紹介されている、各種分布と箱型図の関係を示したものである。

図の(a)は、正規分布の例であり、この場合の箱型図は、中央値を中心に左右対称の形になる。

図(b)は、左側によった形の分布で、右側に大きく裾をひいている。この場合、箱型図の中央値は、箱の左側による。ひげも、右に長く描かれることになる。図(c)は、散布度の大きい、しかも尖りの小さい分布形である。この場合には、箱型図の箱が、長くなるが、それに比して、ひげの長さはそれほど長くない。

図(d)は、図(c)とは逆に、中央によった分布で、尖りの大きな分布形である。この場合には、箱型図の箱の幅は狭くなり、ひげの幅も狭くなる。また、はずれ値が発生する範囲が広くなる。

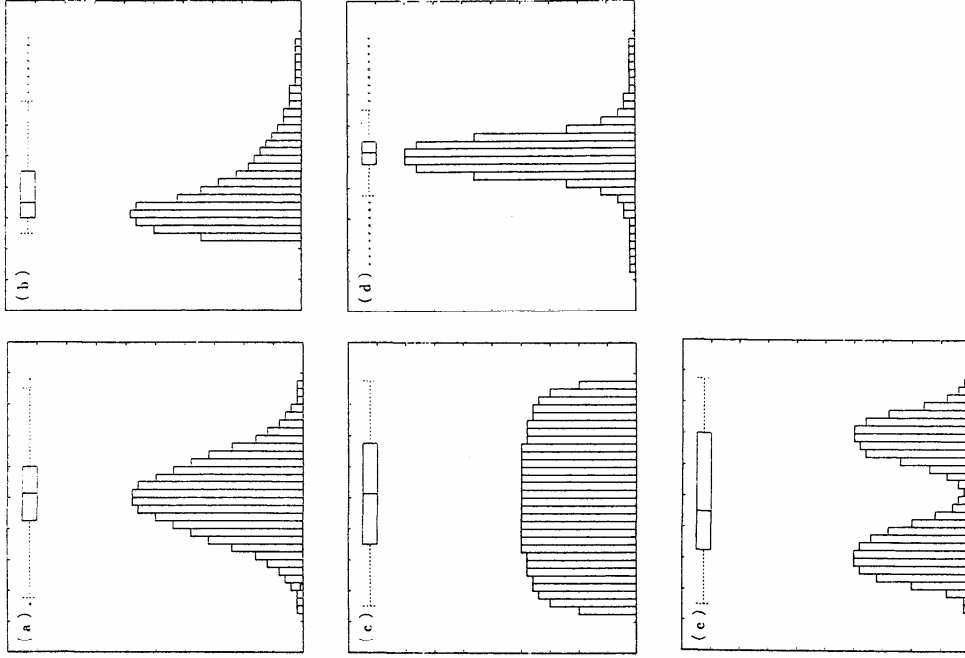


図5-5-1-1 各種分布形と箱型図の関係
「探索的データ解析入門」(朝倉書店)より転載