

企業等の安全運転管理に関する 調査研究報告書

一安全運転管理方策の実態と事故・違反一

昭和55年3月

特殊法人自動車安全運転センター

ま え が き

昭和54年末現在、わが国の運転免許保有者数は4,100万人を超え、自動車保有台数は3,700万台に達している。まさに国民皆免許時代、大量交通時代を迎えたといえよう。

こうした状況に伴い、企業等において使用する自動車もますます増加の傾向にあり、企業等における事業活動と自動車の使用とを切離して考えることはできなくなっている。その意味で企業等における安全運転管理の充実強化は、交通事故防止対策上ますます重要なものとなって来ている。

安全運転管理者制度は、発足以来、関係者の努力によって着実にその内容の充実が図られており、最近では昭和53年12月1日から施行された改正道路交通法において、企業等における安全運転管理体制の充実強化を目的とした関係規定の大幅な整備が行われている。

自動車安全運転センターでは、運転者の資質を向上し、安全運転の徹底を期するため、運転免許を受けた者の自動車の運転経歴に関する資料及び交通事故に関する資料の提供等を行うほか、交通事故の原因となる事象や安全な運転の確保に関する調査研究を行い、交通事故の防止と運転者の利便の増進に努めているところであるが、このたび企業等における安全運転管理の充実強化に資するため運輸省から自動車事故対策費補助金の交付を受けて全国20都道府県の安全運転管理者を選任している約1,000事業所を対象に、企業等の安全運転管理方策の実態を調査し、企業内運転者の交通事故や違反との関係を解析することとした。本報告書は、その結果をとりまとめたものである。今後、この報告書が企業等における安全運転管理の充実強化を図るための資料として活用され、交通事故防止の一助ともなれば幸いである。

なお、この調査研究に参加された委員各位と、調査に御協力をいただいた方々に対し深く感謝の意を表する次第である。

昭和55年3月

自動車安全運転センター

理事長 中 原 楨

委員名簿 (順不同)

委員長	警察庁交通局交通企画課長	斉藤 隆
委員	〃 交通企画課理事官	田中 節夫
〃	〃 〃 課長補佐	大角 良二*
〃	〃 〃 係長	千葉 忠*
〃	〃 〃 〃	山本 博司*
〃	〃 運転免許課課長補佐	小林 好藏
〃	警察庁長官官房能率管理課係長	西尾 務*
〃	科学警察研究所交通部長	岡本 博之
〃	〃 交通安全研究室主任研究官	奈須田 吉則*
〃	〃 防犯部補導研究室 〃	高橋 良彰*
〃	警視庁交通部交通総務課管理官	星野 利男
〃	〃 係長	鈴木 昭成
〃	福島県警察本部交通部交通企画課長	佐藤 庄助
〃	岐阜県警察本部交通部交通企画課長	城下 秀三
〃	岡山県警察本部交通部交通企画課長	伊東 博
〃	全日本交通安全協会常務理事	高沢 静
〃	日本大学工学部助教授	高田 邦道*
〃	東京工業大学社会工学部助手	桜田 一之*
〃	フレンド自動車サービス株式会社社長	佐藤 芳雄
〃	四谷貨物運送株式会社専務取締役	関口 実
〃	自動車安全運転センター総務部長	山口 弘之
〃	〃 業務部長	猩々 一夫
〃	〃 調査研修部長	須藤 隆昭*
〃	〃 業務第二課長	今井 榮太郎
〃	〃 調査課長	渡辺 正巳*
〃	〃 調査課係長	山口 卓耶*

(注)*印は幹事を兼ねる。

目 次

ま え が き

委 員 名 簿

第1章 研究目的と方法	1
1-1 調査研究の目的	1
1-2 調査対象	1
1-3 調査項目	2
1-4 調査研究方法	4
第2章 安全運転管理の実態	5
2-1 集計方法	5
(1) 業種の分類	5
(2) 企業規模の分類	5
(3) 事業所規模の分類	6
2-2 調査対象事業所の概要	6
(1) 業種	6
(2) 会社(事業所)従業員数	7
(3) 資本金	9
(4) 車両総台数	10
(5) 月間平均走行距離	11
(6) 運転者	12
ア. 運転者数	12
イ. 事業所別運転者平均年齢	13
ウ. 事業所別運転者平均勤続年数	14
2-3 安全運転管理者	15
(1) 年齢構成	15
(2) 在任年数	16
(3) 勤続年数	17
(4) 職制上の地位	18
(5) 専任・兼任の別と兼任者の安全運転管理業務率	19
(6) 手当支給の有無と支給額	20
(7) 安全運転管理業務に対する権限	21

(8) 業務内容	2 2
(9) 副安全運転管理者の人員と職制上の地位	2 3
2-4 運行管理	2 4
(1) 定期運行車両	2 4
(2) 車両と運転者の組合せ	2 5
(3) 朝礼（終礼）の実施状況	2 6
ア. 実施頻度	2 6
イ. 朝礼（終礼）の実施状況	2 7
(4) 免許証の確認	2 8
(5) 注意事項の伝達	2 9
2-5 車両管理	3 0
(1) 車両買替時期	3 0
(2) 仕業点検	3 1
(3) 鍵の保管	3 2
(4) 保有車両の私的使用	3 3
(5) 保有車両の通勤用貸与	3 4
(6) マイカーの借上げ	3 5
(7) 借上げ車両に対する補助	3 6
2-6 運転者管理	3 7
(1) 新規運転者の採用試験	3 7
(2) 運転者教育	3 8
(3) 経歴証明書の活用	3 9
ア. 認知度	3 9
イ. 利用度	4 0
ウ. 利用目的	4 0
エ. 利用効果	4 2
オ. 利用しない理由	4 3
(4) 車両運転者の資格条件	4 4
(5) 表彰制度	4 5
(6) 事故者に対する処分	4 6
(7) 安全運転管理者に対する規定の整備状況	4 7

(8) 安全運転管理に関する台帳の整備状況	48
(9) 安全運転管理費用	49
(10) マイカー通勤	50
2-7 まとめ	51
第3章 企業内運転者の事故、違反の実態	55
3-1 交通違反の実態	55
(1) 概要	55
(2) 年齢と違反	55
(3) 業種と違反	57
(4) 企業規模と違反	58
3-2 交通事故の実態	59
(1) 概要	59
(2) 年齢と事故	59
(3) 業種と事故	61
(4) 企業規模と事故	62
3-3 まとめ	63
(1) 人身事故率の比較	63
(2) 年齢について	63
(3) 業種について	63
(4) 企業規模について	63
第4章 有効な安全運転管理方策に関する分析	64
4-1 安全運転管理状況と事故・違反発生との関連分析方法	64
4-2 安全運転管理水準から事業所をパターン分けして各パターンで 事故・違反の発生状況の相違を分析した結果	66
4-3 安全運転管理の各方策が事故・違反の発生に与える 影響を分析した結果	74
(1) 違反について	74
(2) 事故について	76
4-4 まとめ	78

あとがき

第1章 研究目的と方法

1-1 調査研究の目的

企業等における安全運転管理の充実強化は今後の交通事故防止対策上きわめて重要な課題である。

本調査研究は、安全運転管理者の選任されている企業等の安全運転管理の実態を調査し、企業内運転者の交通事故・違反との関係を分析することにより有効な安全運転管理方策を見出し、もって安全運転管理の充実強化と交通事故防止に寄与することを目的としている。

1-2 調査対象

調査の対象は、表1-1に示す20都道府県の安全運転管理者選任事業所^[注]とし、サンプル数は1,000を目標としたが最終的には1,021となった。

調査対象都道府県の選定にあたっては、人口集中率、人口集中地区密度、事業所数、民力等のデータから地域特性を見出し、大都市型と小都市型のグループに分け、それぞれのグループから免許人口当りの人身事故件数、死者数、違反者数等を勘案し、特定地域に片寄らないように選定した。

調査対象事業所の抽出は、各都道府県において「安全運転管理者カード」から特定グループ（事業所規模、業種、安全運転管理の程度等）に片寄らないように考慮して行った。

[注] 安全運転管理者等の選任を必要とする自動車の台数は乗車定員が11人以上の自動車にあっては1台、その他の自動車にあっては5台(ただし、自動二輪車1台は、0.5台として計算)である。(道路交通法施行規則第9条の8)。

表1-1 都道府県別調査対象事業所数

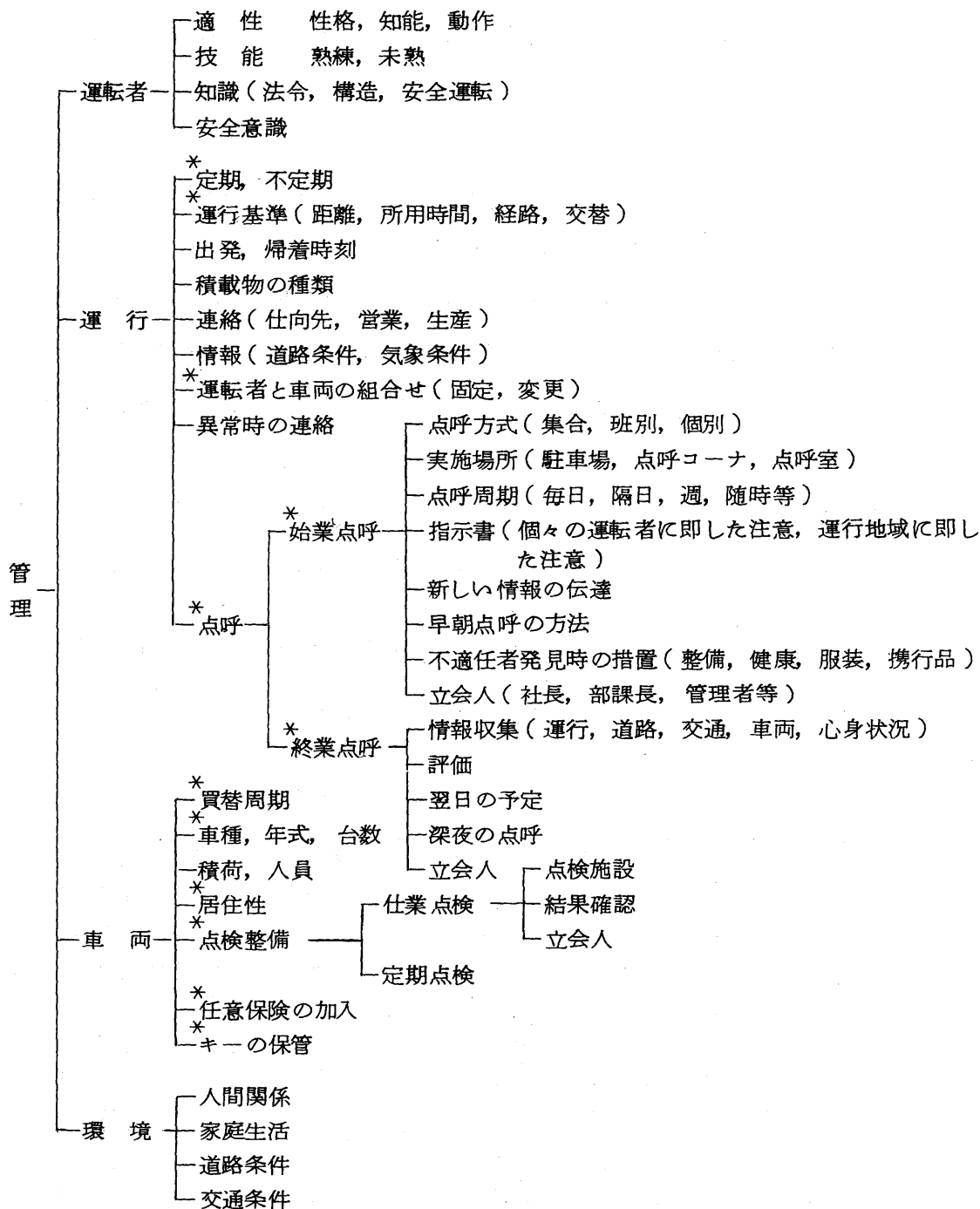
都道府県名	事業所抽出数	都道府県名	事業所抽出数
北海道	52	大阪府	72
青森県	40	兵庫県	72
福島県	52	岡山県	40
東京都	85	広島県	48
茨城県	52	山口県	48
埼玉県	80	香川県	32
静岡県	52	高知県	32
石川県	32	福岡県	68
岐阜県	48	佐賀県	32
三重県	32		
京都府	52	計	1,021

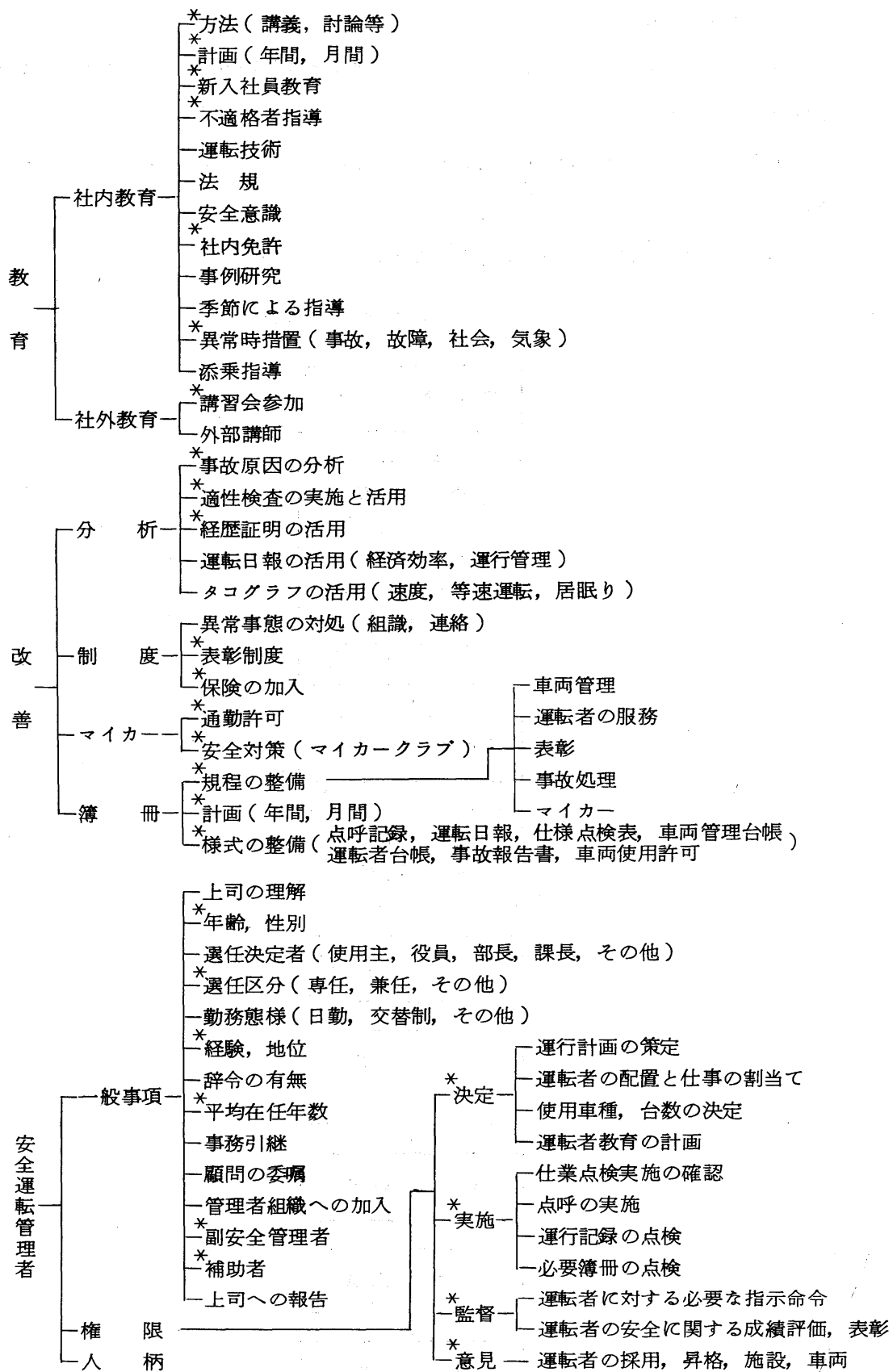
1-3 調査項目

表1-2には企業等の安全運転管理のために実施すべき業務についてとりまとめた。

調査項目はアンケート調査になじむ項目を表中から選択した。*印が調査した項目であり、事業所の業種、規模、安全運転管理者の地位・業務等、運転者管理業務、車両管理業務、及び運転者の事故、違反件数等である。

表1-2 安全運転管理業務一覧(*印は調査対象項目)





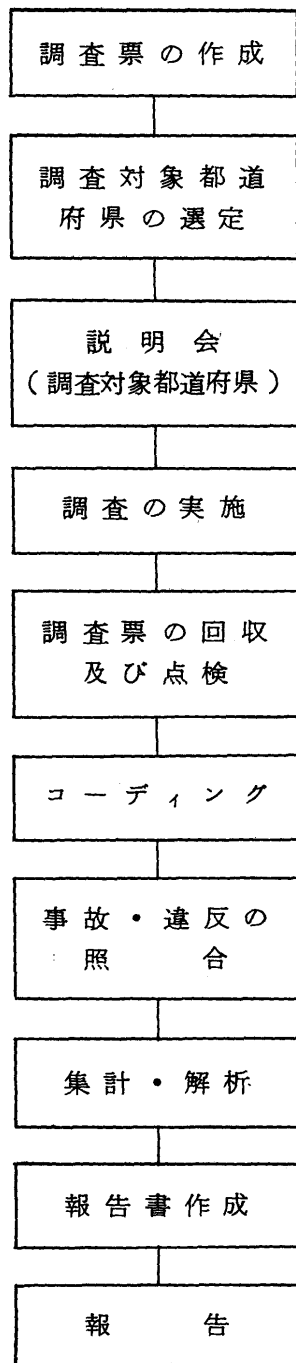
1-4 調査研究方法

調査は、昭和54年8月から9月にかけて対象事業所の安全運転管理者を対象として行った。調査方式はアンケート法である。

調査票はあらかじめ安全運転管理者に配付のうえ記入を依頼しておき、後日回収するという方法を原則とした。

調査研究作業全体の流れは次図のとおりである。

図1-1 調査研究の流れ



第2章 安全運転管理の実態

2-1 集計方法

調査対象事業所における安全運転管理の実態を明らかにするために、業種と必要に応じて企業規模（対象事業所を含む会社全体の総従業員数）及び事業所規模（事業所従業員数）の3つを指標として各設問ごとに集計した。

(1) 業種の分類

業種の分類については、調査票上は「その他」を含めて16業種に分類されているが、標本数の少ない業種もあり、集計に際しては、表2-1-1に示す8業種に分類した。

表2-1-1 業種の分類

業 種
1 官公署・公団・公社
2 建設業
3 製造業
4 卸売・小売業
5 金融・保険業
6 電気・ガス業
7 サービス業
8 その他

(注) 「その他」には、農業、林業、漁業、鉱業、不動産業、通信業等が含まれる。

(2) 企業規模の分類

調査対象事業所を含む会社全体の総従業員数（支社、支店、営業所、出張所等のある場合は、それらのすべて加算した総従業員数）を企業規模の指標とした。

分類については、表2-1-2のとおりである。

表2-1-2 企業規模の分類

会社総従業員数
1 ~ 29 人
2 30 ~ 99
3 100 ~ 299
4 300 ~ 999
5 1,000 ~ 4,999
6 5,000 ~

(3) 事業所規模の分類

調査対象事業所の総従業員数を事業所規模の指標とした。

分類については、表2-1-3のとおりである。

表2-1-3 事業所規模の分類

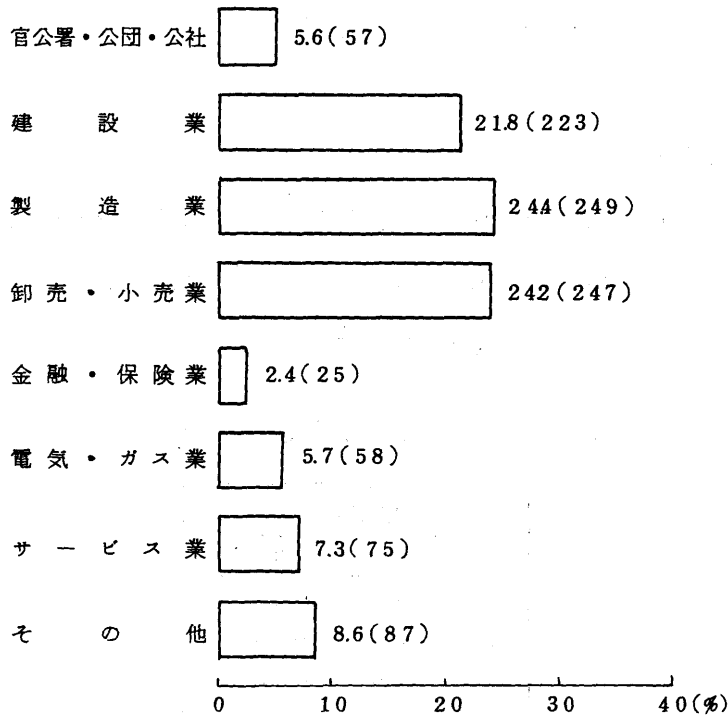
事業所従業員数	
1	～ 29人
2	30 ～ 49
3	50 ～ 99
4	100 ～ 299
5	300 ～

2-2 調査対象事業所の概要

(1) 業種

調査対象1,021事業所を業種別事業所数で見ると、製造業(249事業所、構成率24.4%)卸売・小売業(247事業所、同24.2%)建設業(223事業所、同21.8%)の3業種で全体の70%(719事業所)を占めている。

図2-2-1 業種



(注) 数字は構成率、()内の数字は、対象事業所数

(2) 会社(事業所)従業員数

調査対象の事業所を含む、会社全体の総従業員数を企業規模の指標（300人未満を中、小企業、300人以上を大企業とする）として業種別に企業規模の構成をみる。

会社総従業員数300人未満の企業は、サービス業（88%）、卸売・小売業（79%）、建設業（76%）の3業種に多い。

会社総従業員数300人以上の企業は、金融・保険業（84%）、電気・ガス業（83%）の2業種に多くみられる。

次に調査対象事業所の従業員数を、100人未満の事業所と100人以上の事業所に分けて業種別にみると、ほぼ前述の業種別企業規模に対応しており、100人未満の事業所は卸売・小売業、サービス業、建設業の3業種に多くみられる。しかし、100人以上の事業所は、企業規模と傾向を異にし、官公署・公団・公社、製造業、電気・ガス業に多い。金融・保険業は、企業規模では大きいところが多いが、個々の事業所の従業員数は少ないところが多い。

図2-2-2 会社総従業員数

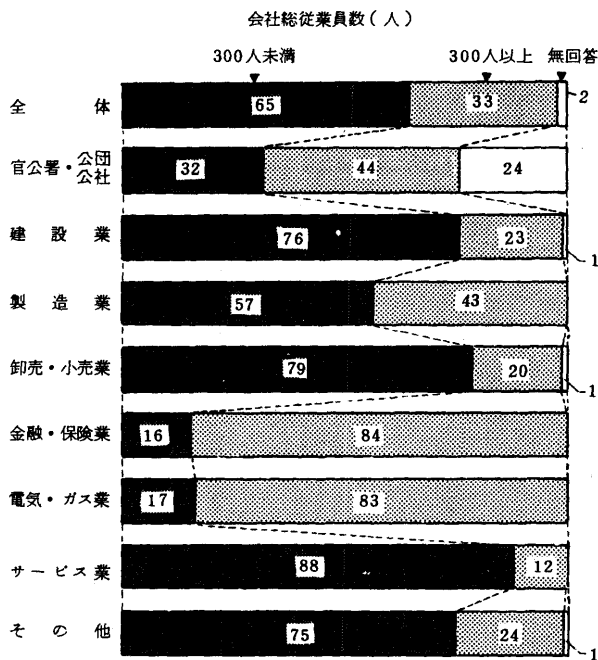


図2-2-3 事業所従業員数

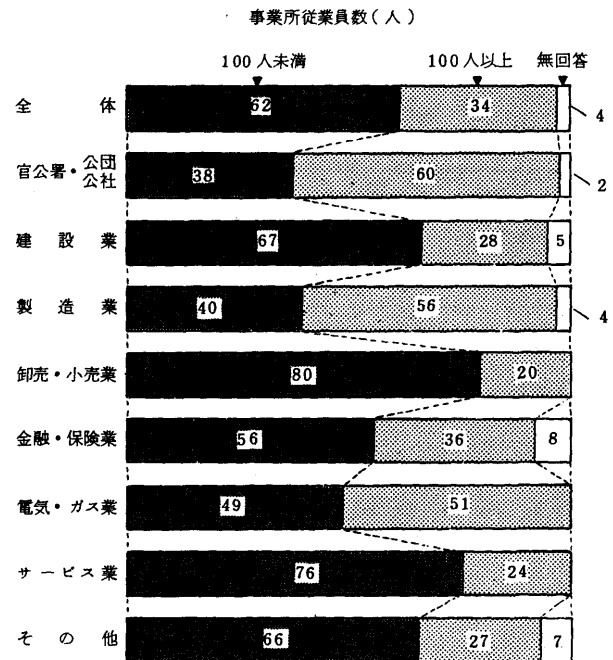


表 2-2-1 会社総従業員数

業種 \ 従業員数	～ 29	30～ 99	100～ 299	300～ 999	1000～ 4999	5000～	無回答	計
官公署・公団・公社	0	6	12	5	8	12	14	57
建設業	46	80	44	20	12	20	1	223
製造業	19	50	73	44	42	21	0	249
卸売・小売業	57	85	54	25	23	2	1	247
金融・保険業	0	1	3	3	13	5	0	25
電気・ガス業	3	5	2	4	1	43	0	58
サービス業	12	37	17	5	2	2	0	75
その他	19	26	20	10	8	3	1	87
計	156 (15.3)	290 (28.4)	225 (22.0)	116 (11.4)	109 (10.7)	108 (10.6)	17 (1.6)	1021 (100.0)

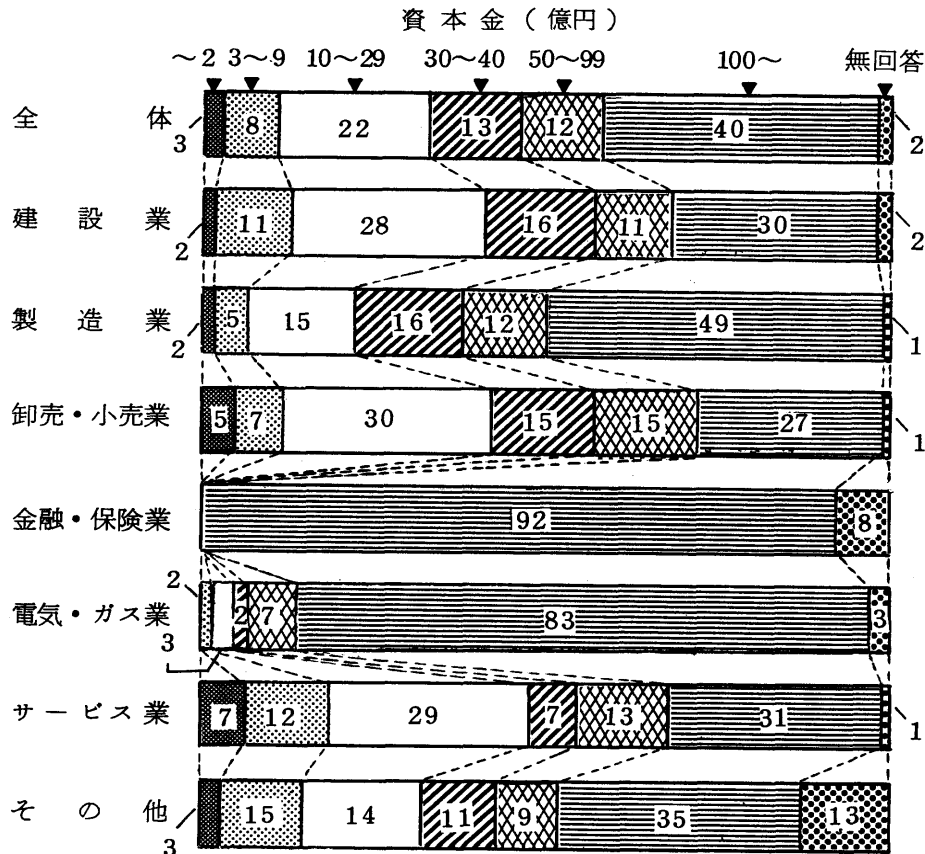
表 2-2-2 事業所従業員数

業種 \ 従業員数	～ 29	30～ 99	100～ 299	300～ 999	1000～	無回答	計
官公署・公団・公社	3	19	25	8	1	1	57
建設業	51	98	50	9	4	11	223
製造業	23	77	70	51	17	11	249
卸売・小売業	82	116	34	8	0	7	247
金融・保険業	3	11	5	3	1	2	25
電気・ガス業	8	20	24	4	0	2	58
サービス業	19	38	13	0	0	5	75
その他	23	35	15	7	1	6	87
計	212 (20.8)	414 (40.5)	236 (23.1)	90 (8.8)	24 (2.4)	45 (4.4)	1021 (100.0)

(3) 資本金

金融・保険業は全事業所が、電気・ガス業は83%が資本金100億円以上の会社である。
 資本金の多寡は、従業員数を指標とした企業（事業所）規模とよく対応している。

図2-2-4 資本金



(注) 官公署・公団・公社57事業所を除く

表2-2-3 資本金

業種	資本金	~2億	3~9億	10~29億	30~49億	50~99億	100億以上	無回答	計
建設業		5	26	63	35	24	66	4	223
製造業		4	13	37	40	30	123	2	249
卸売・小売業		12	18	75	37	37	66	2	247
金融・保険業		0	0	0	0	0	23	2	25
電気・ガス業		0	1	2	1	4	48	2	58
サービス業		5	9	22	5	10	23	1	75
その他		3	14	13	10	8	33	6	87
計		29	81	212	128	113	382	19	964
		(3.0)	(8.4)	(22.0)	(13.3)	(11.7)	(39.6)	(2.0)	(100.0)

(注)官公署・公団・公社57事業所を除く

(4) 車両総台数

保有車両台数は、事業所規模の大小に対応しているが、業種別平均保有車両台数をみると、電気・ガス業が39.4台、官公署・公団・公社が34.0台と他の業種に比較して多い。これは、この2業種の規模が大きいことに要因するものと考えられる。一方事業所規模の大きい金融・保険業が18.0台、製造業が19.2台と保有車両が少なく、反対に事業所規模の小さい建設業が31.9台、卸売・小売業が28.9台と保有車両が多い。このことから、保有車両の多寡は、事業所規模のみならず業種要因も強く影響しているといえる。

図2-2-5 業種別車両総台数

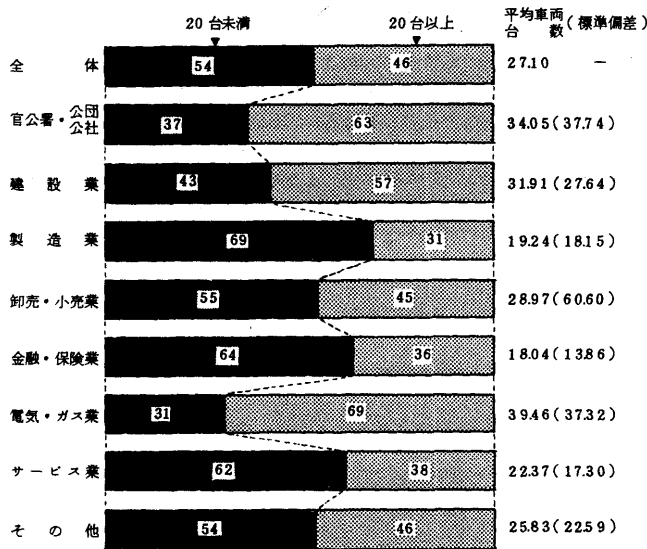


図2-2-6 事業所規模別車両総台数

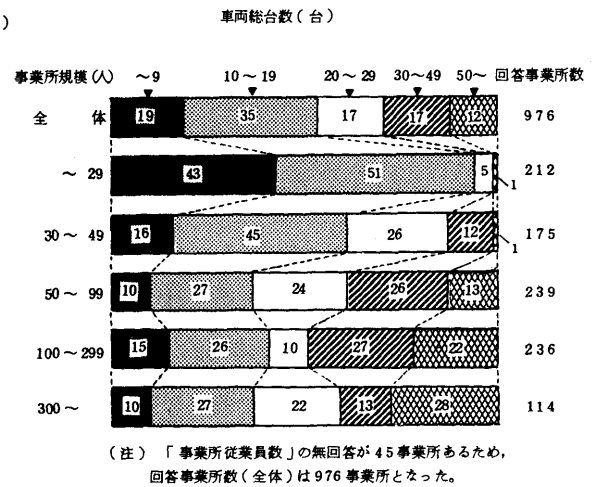


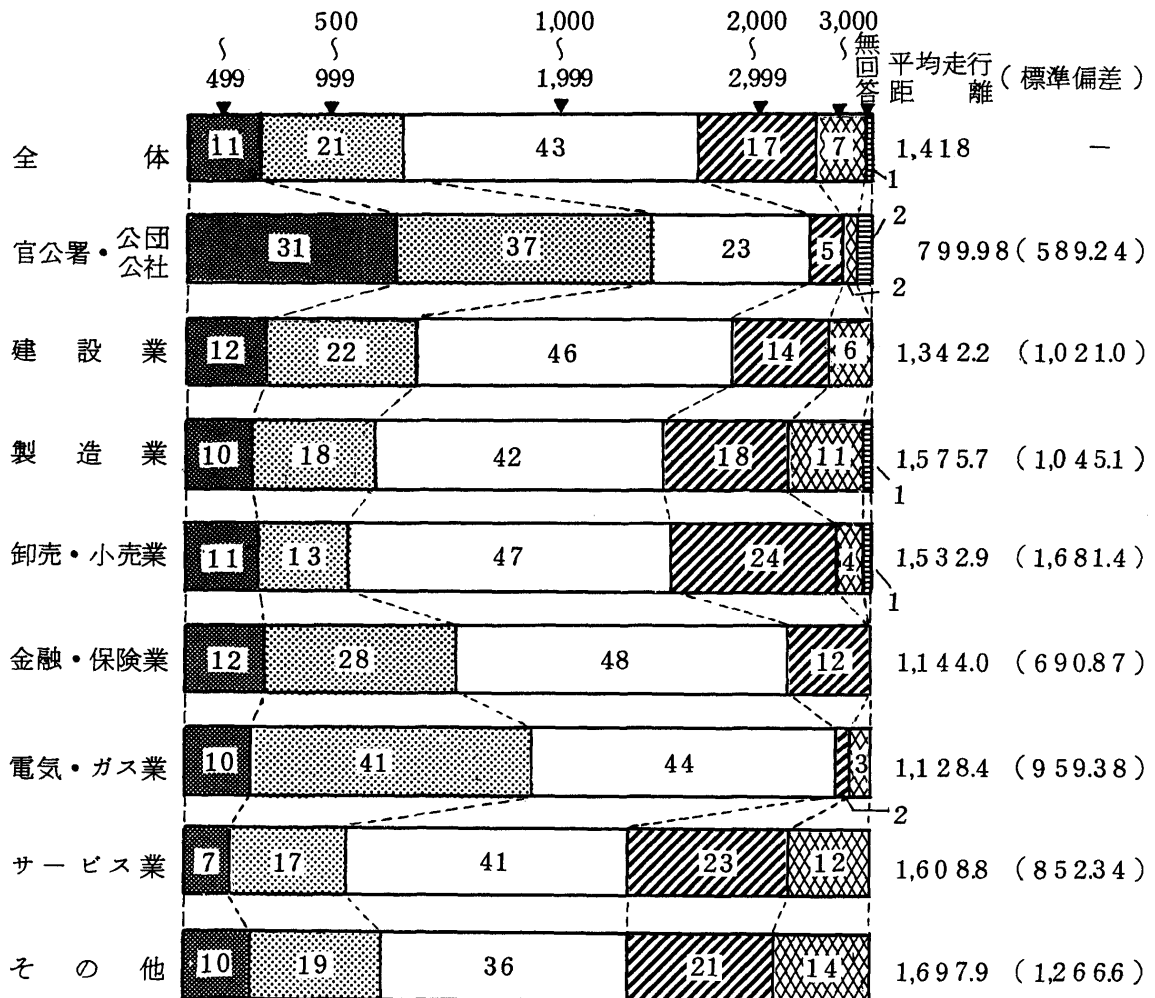
表2-2-4 業種別車両総台数

業種	車両台数							無回答	計
	~9	10~19	20~29	30~49	50~79	80~			
官公署・公団・公社	4	17	15	10	6	4	1	57	
建設業	26	70	46	39	27	15	0	223	
製造業	75	96	36	24	11	4	3	249	
卸売・小売業	46	91	35	48	15	10	2	247	
金融・保険業	7	9	7	1	1	0	0	25	
電気・ガス業	1	17	10	18	8	4	0	58	
サービス業	17	29	9	13	7	0	0	75	
その他	19	28	15	14	8	3	0	87	
計	195 (19.1)	357 (35.0)	173 (16.9)	167 (16.4)	83 (8.1)	40 (3.9)	6 (0.6)	1,021 (100.0)	

(5) 月間平均走行距離

1台当りの月間平均走行距離では、サービス業が1608.81kmで最も多い。次いで製造業の1575.7km、卸売・小売業の1532.9kmが続いている。サービス業及び製造業は、保有車両は少ないが平均走行距離は多い。卸売・小売業は保有車両も多く、平均走行距離も多い。

図2-2-7 1台当り月間平均走行距離
走行距離 (km)



(6) 運転者

ア. 運転者数

調査対象の1,021事業所で車両の運転に従事している運転者は、全部で37,846名となっているが、このうち運転専従者が8,158名(21.6%)で5人に1人の割合となっている。運転者数の多い業種は、卸売・小売業(8,963名、23.7%)、建設業(8,353名、22.1%)、製造業(7,749名、20.5%)の3業種である。

業種別に運転専従者率を比較すると、専従運転者の多い業種は、サービス業(43.7%)、金融・保険業(42.3%)、官公署・公団・公社(31.5%)である。反対に電気・ガス業は6.3%で最も少ない。

表2-2-5 運転者数

業種	項目 回答 事業所数	全 体			運 転 専 従 者			運 転 兼 務 者			平均運転専従者率	
		人 員	平 均	標準偏差	人 員	平 均	標準偏差	人 員	平 均	標準偏差	平 均	標準偏差
官公署・公団・公社	57	3,261	57.2	47.5	673	11.8	17.9	2,588	45.4	47.6	31.5	36.1
建 設 業	223	8,353	37.5	35.3	1,616	7.2	11.7	6,737	30.2	33.8	24.7	30.3
製 造 業	249	7,749	31.5	35.5	1,776	7.1	13.4	5,973	24.3	33.5	29.9	32.5
卸 売 ・ 小 売 業	247	8,963	36.3	63.1	1,972	8.0	19.6	6,991	28.3	62.2	25.5	32.7
金 融 ・ 保 険 業	25	479	19.2	13.3	157	6.3	7.2	322	12.9	15.6	42.3	40.5
電 気 ・ ガ ス 業	58	4,064	70.1	49.4	125	2.2	6.6	3,939	67.9	50.7	6.3	18.9
サ ー ビ ス 業	75	2,079	27.7	19.1	954	12.7	16.3	1,125	15.0	16.8	43.7	39.3
そ の 他	87	2,898	33.3	31.7	885	10.2	17.3	2,013	23.1	29.3	36.0	36.4

(注) 運転専従者率は、個々の事業所(業種別)ごとに、専従者数/(専従者数+兼務者数)×100で専従者率を算出し、その総和を、業種ごとの回答事業所数で除したものである。

イ. 事業所別運転者平均年齢

運転専従者の平均年齢が30代である事業所と40代である事業所がほぼ同率で、両方を合せると80%以上を占める。

そのなかで、平均年齢30代である事業所が多い業種は卸売・小売業、平均年齢40代である事業所が多い業種は金融・保険業である。

企業規模別にみると、規模の大きいところほど平均年齢が高い。

運転兼務者の平均年齢は全体に30代である事業所が多いが、そのなかで卸売・小売業と金融・保険業は平均年齢20代である事業所が多く、電気・ガス業は平均年齢40代である事業所が多い。

図2-2-8 業種別事業所運転者平均年齢

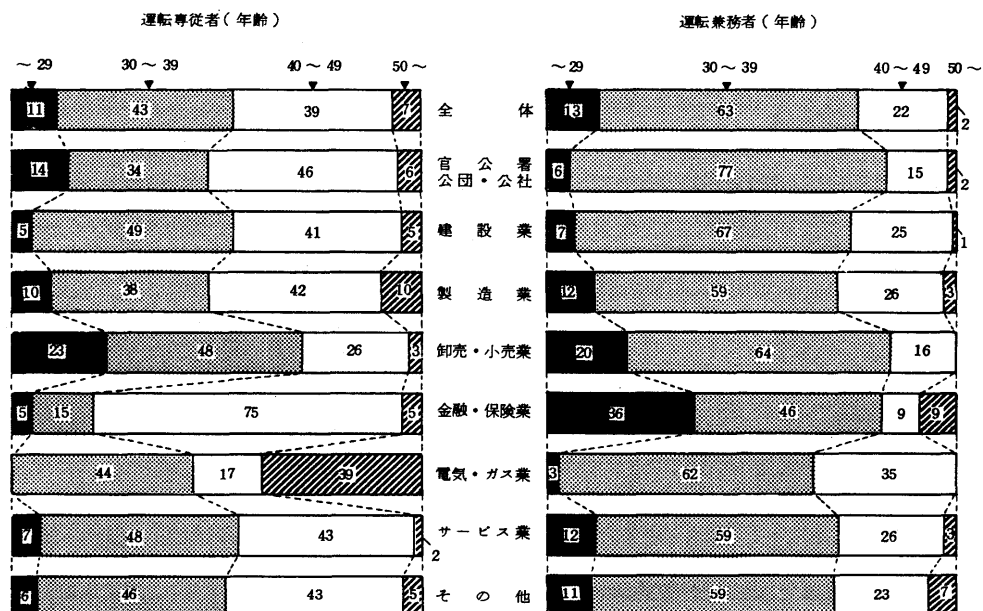
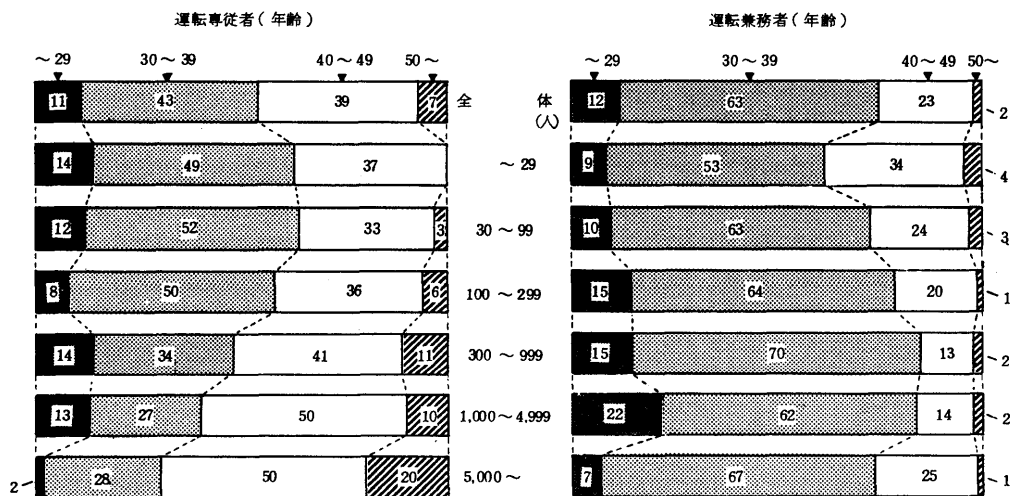


図2-2-9 企業規模別事業所運転者平均年齢



ウ. 事業所別運転者平均勤続年数

事業所別の運転専従者の平均勤続年数は、企業規模が大きいところほど長い。業種別にみると官公署・公団・公社と金融・保険業の2業種に平均勤続年数の長い事業所が多い。

運転兼務者の平均勤続年数も、同様に企業規模の大きいところほど長い。業種別にみると官公署・公団・公社と電気・ガス業の2業種に平均勤続年数の長い事業所が多い。

図2-2-10 業種別事業所運転者平均勤続年数

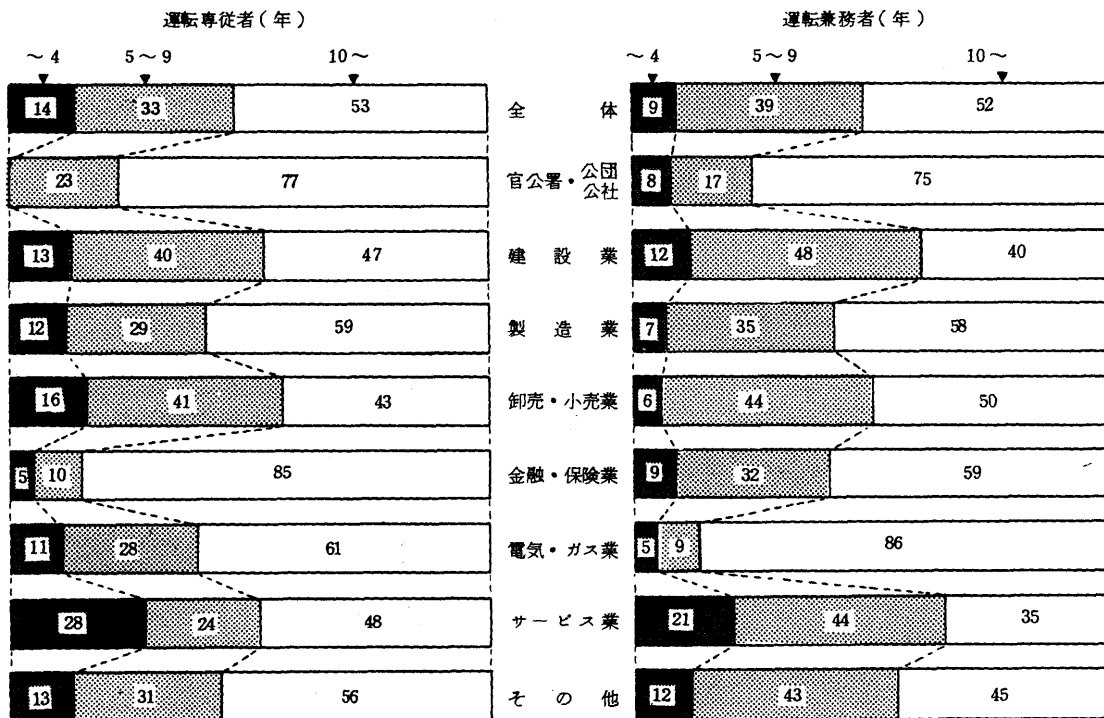
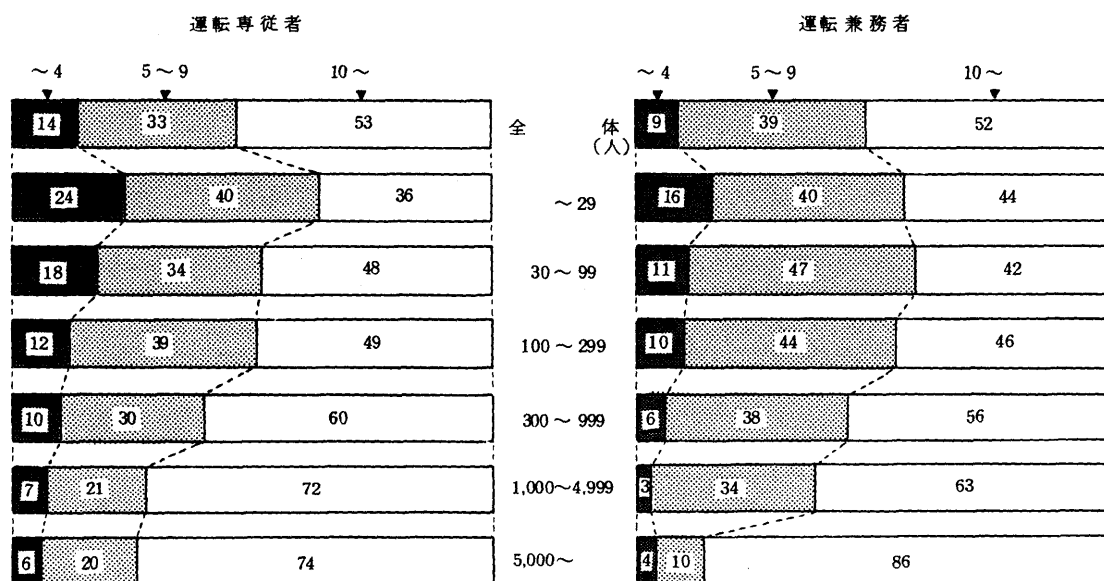


図2-2-11 企業規模別事業所運転者平均勤続年数

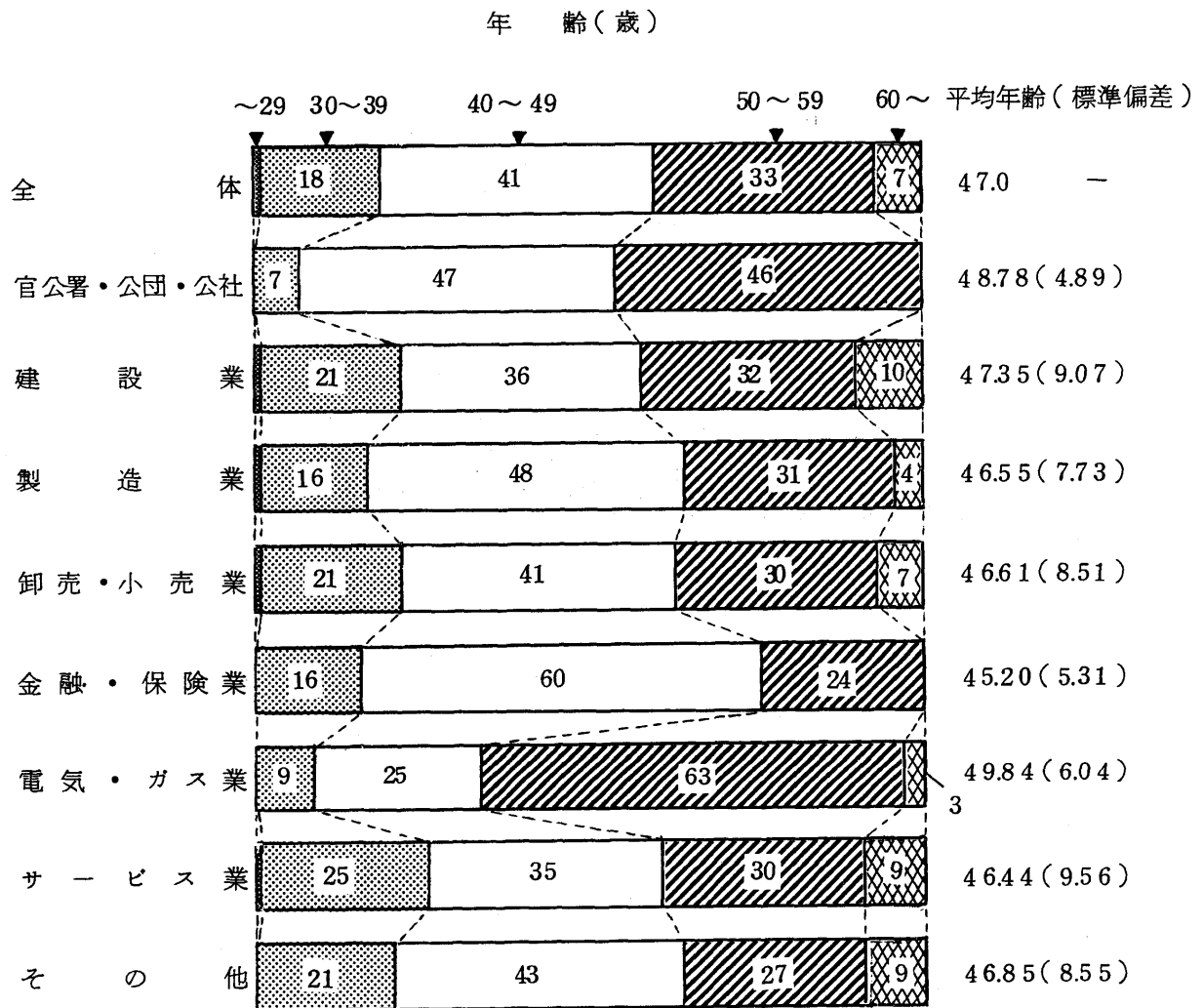


2-3 安全運転管理者

(1) 年齢構成

40代と50代で70%以上を占めている。金融・保険業は40代の安全運転管理者が多く(60%)、平均年齢も45.2歳と最も低い。電気・ガス業は、50代が多く、平均年齢も49.8歳と最も高い。

図2-3-1 安全運転管理者の年齢構成



(2) 在任年数

電気・ガス業（平均在任年数3.1年）、金融・保険業（同4.8年）、官公署・公団・公社（同4.4年）等の比較的企業規模の大きい事業所では在任年数が短かく、2年以下の安全運転管理者が40～60%を占めている。

また、卸売・小売業（平均在任年数7.2年）、サービス業（同7.0年）、製造業（同6.9年）、建設業（同6.3年）等の比較的企業規模の小さい事業所では在任年数が長くなっている。

図2-3-2 安全運転管理者の在任年数

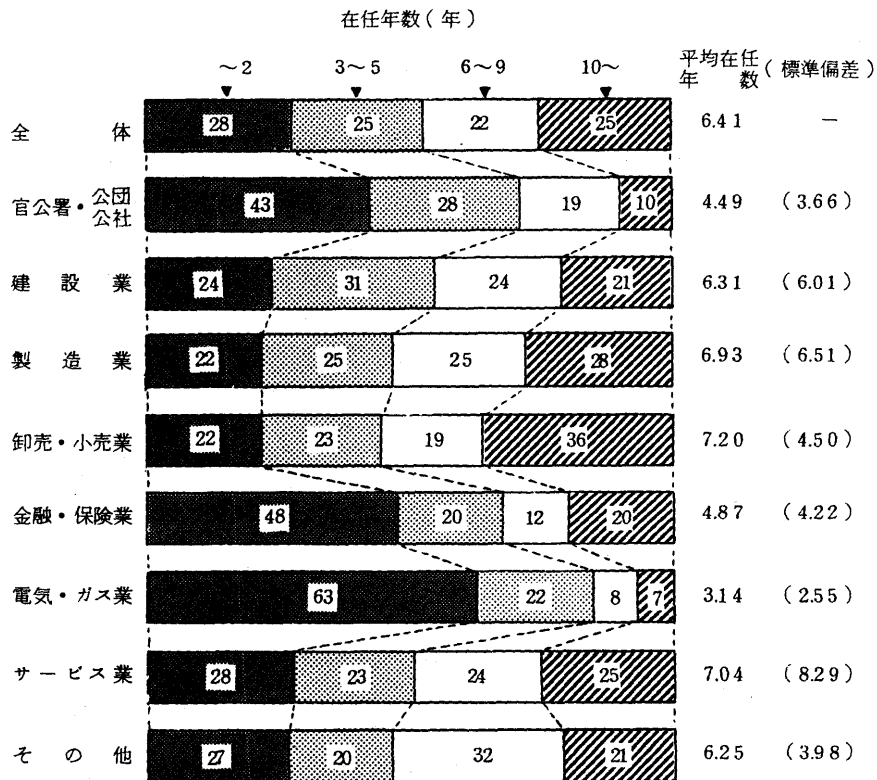


表2-3-1 安全運転管理者の在任年数(年)

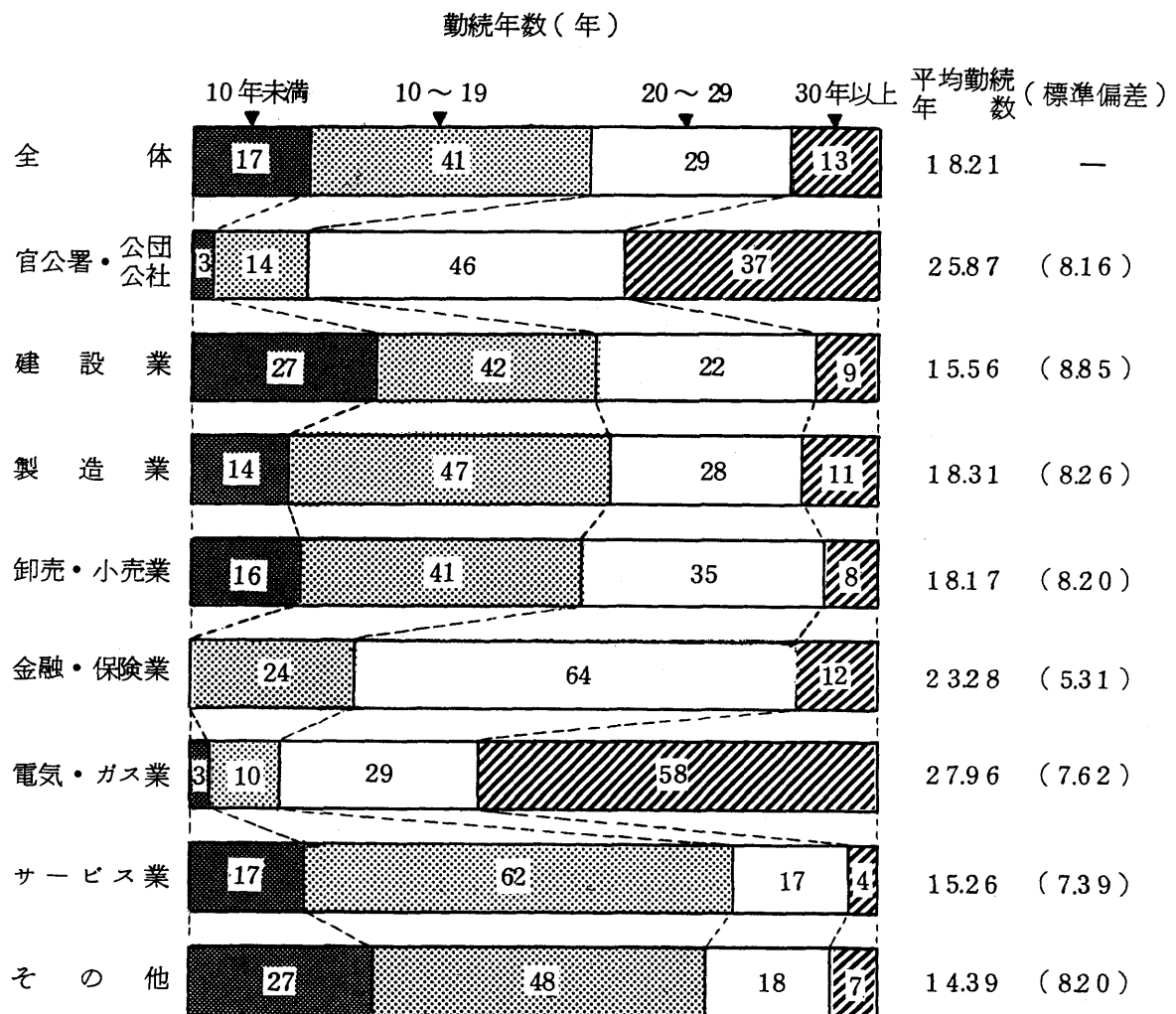
業種	在任年数	1年未満	1	2	3	4~5	6~9	10~	計
官公署・公団・公社		2	14	8	4	12	11	6	57
建設業		7	26	21	27	42	53	47	223
製造業		2	28	24	25	38	63	69	249
卸売・小売業		8	28	19	19	39	47	87	247
金融・保険業		1	6	5	2	3	3	5	25
電気・ガス業		8	16	13	5	8	5	3	58
サービス業		2	11	8	5	12	18	19	75
その他		1	15	8	4	12	28	19	87
計		31 (3.0)	144 (14.1)	106 (10.4)	91 (8.9)	166 (16.3)	228 (22.3)	255 (25.0)	1,021 (100.0)

(3) 勤続年数

電気・ガス業（平均勤続年数27.9年）、官公署・公団・公社（同25.8年）、金融・保険業（同23.2年）等の比較的企業規模の大きい業種の事業所の安全運転管理者の勤続年数が長い。

サービス業（平均勤続年数15.2年）、建設業（同15.5年）、卸売・小売業（同18.1年）、製造業（同18.3年）等の比較的企業規模の小さい業種の事業所では、勤続年数が短い。

図2-3-3 安全運転管理者の勤続年数



(4) 職制上の地位

官公署・公団・公社（課長、課長代理 61%）、電気・ガス業（同 59%）、金融・保険業（同 56%）等の企業規模の大きい業種の事業所では、50%以上が課長又は課長代理の者を安全運転管理者に選任している。

また、建設業、卸売・小売業、サービス業等の企業規模の小さい業種の事業所では役員自らが安全運転管理者を兼ねる場合が多く（いずれも 34%）、これに部長職の者を安全運転管理者に選任している場合を加えると 3業種とも約半数に達している。

図 2-3-4 安全運転管理者の地位

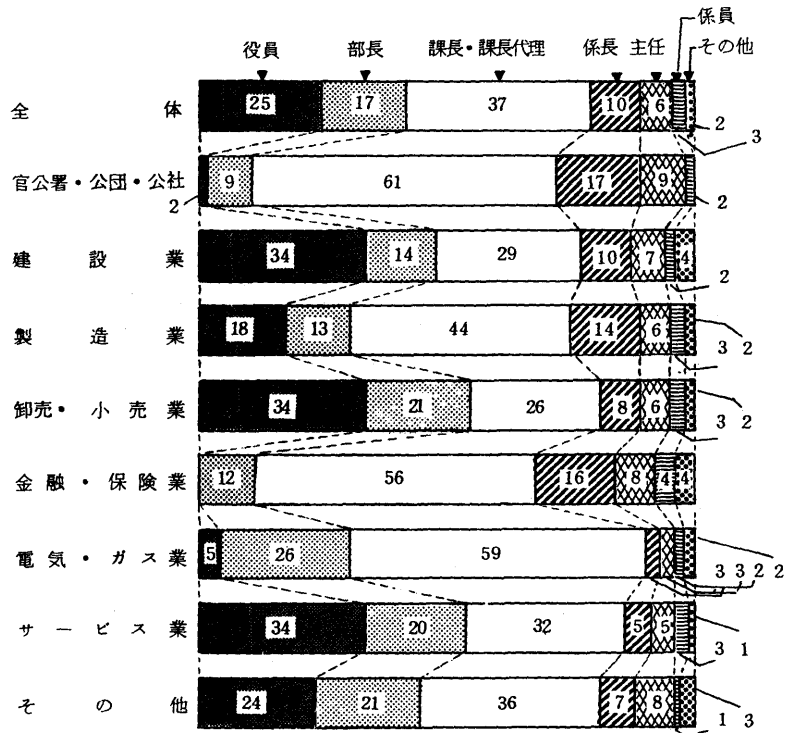


表 2-3-2 安全運転管理者の地位

業種	地位	役員	部長	課長 課長代理	係長	主任	係員	その他	計
官公署・公団・公社		1	5	35	10	5	1	0	57
建設業		77	30	65	23	15	4	8	222
製造業		45	32	110	36	14	8	4	249
卸売・小売業		85	53	63	19	13	8	6	247
金融・保険業		0	3	14	4	2	1	1	25
電気・ガス業		3	15	35	2	1	1	1	58
サービス業		25	15	24	4	4	2	1	75
その他		21	17	32	6	7	1	3	87
計		257 (25.2)	170 (16.7)	378 (37.1)	104 (10.2)	61 (6.0)	26 (2.5)	24 (2.3)	1,020 (100.0)

(注) 無回答事業所(建設業 1)

(5) 専任・兼任の別と兼任者の安全運転業務率

専任の安全運転管理者を選任している事業所はきわめて少なく、全体の3%（1,021事業所中、31事業所）である。兼任の安全運転管理者の置かれている事業所（945事業所）において、安全運転管理者が全体の業務量のうち、どれぐらいの割合を安全運転管理業務についてやしているかをみると、1割未満という事業所が全体の41%を占め、5割以上を安全運転管理業務にふりむけている事業所はわずか5%にすぎない。

図2-3-5 兼務管理者の安全運転管理業務率

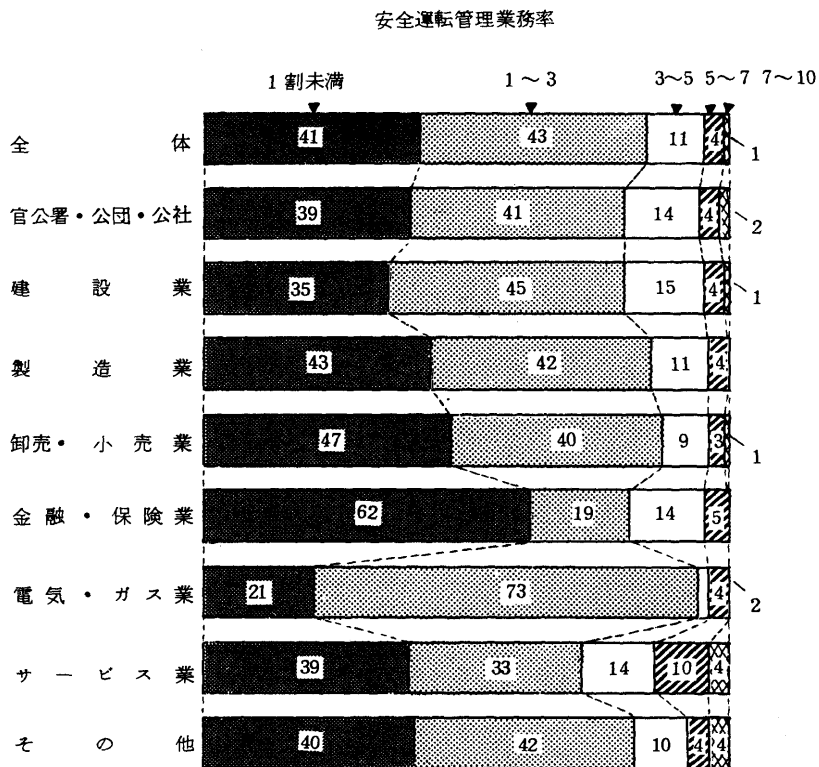


表2-3-3 安全運転管理者専任、兼任の別

業 種	専 任	兼 任	無回答	計
官公署・公団・公社	3	51	3	57
建 設 業	7	209	7	223
製 造 業	6	228	15	249
卸売・小売業	6	229	12	247
金融・保険業	2	21	2	25
電気・ガス業	1	55	2	58
サ ー ビ ス 業	1	73	1	75
そ の 他	5	79	3	87
計	31 (3.0)	945 (92.6)	45 (4.4)	1,021 (100.0)

(6) 手当支給の有無と支給額

安全運転管理者に手当を支給している事業所は、83事業所(8.1%)である。

手当を支給している事業所(83所)について、その額をみると、1,000円から5,000円未満が47%(39事業所)で最も多く、次いで5,000円から10,000円未満の27.7%(23事業所)となっている。

業種別にみると、建設業は10,000円から15,000円未満の手当を支給している事業所が多く、製造業は1,000円から5,000円未満のものが多い。

表2-3-4 手当支給の有無と支給額

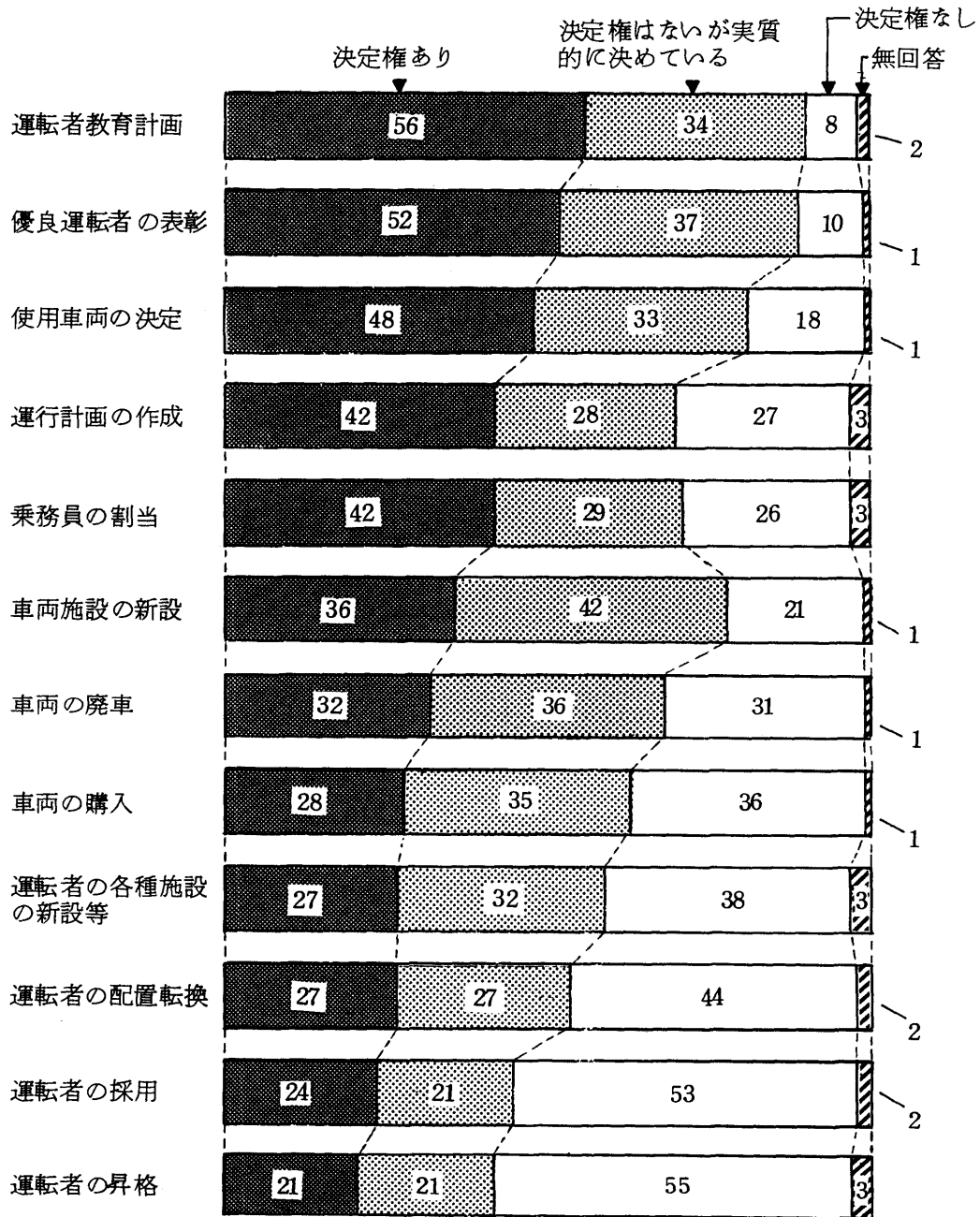
業種	項目 事業所数	手当支給の有無		支給額(千円)						計
		無	有	未満 ~1	未満 1~5	未満 5~10	未満 10~15	15~	無回答	
官公署・公団・公社	57	55	2	0	2	0	0	0	0	2
建設業	223	208	15	0	4	3	6	2	0	15
製造業	249	225	24	2	14	4	4	0	0	24
卸売・小売業	247	223	24	0	13	8	1	1	1	24
金融・保険業	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0
電気・ガス業	58	55	3	0	1	2	0	0	0	3
サービス業	75	71	4	0	2	2	0	0	0	4
その他	87	76	11	1	3	4	0	3	0	11
計	1,021	938 (91.9)	83 (8.1)	3 (3.6)	39 (47.0)	23 (27.7)	11 (13.3)	6 (7.2)	1 (1.2)	83 (100.0)

(7) 安全運転管理業務に対する権限

運行管理、運転者教育、優良運転者の表彰等、安全運転管理のための直接的な業務については、約半数の事業所で権限が与えられている。

しかし、車両の廃車や購入、施設の新設等、予算の伴う業務については、権限の与えられている事業所は少なくなり、運転者の採用、昇格、配置転換等、人事管理面について、権限の与えられている事業所は3割弱にすぎない。

図 2-3-6 安全運転管理者の権限



(8) 業務内容

全体的には、運転者への指示（実施率84.6%）、事故時の処置（同81.5%）、事故運転者の指導（同79.8%）等の業務が高率を占めている。社内免許の審査（同34.1%）は未だ管理面に十分導入されていない。

業種別にみると、講習会、社内免許の審査が電気・ガス業でよく行われているが、金融・保険業は低調である。タコグラフの活用による管理は建設業においてやや高くなっている。

表 2-3-5 業務内容(重答)

業種	業務内容	朝礼	指示	不適任者の発見	仕業検	運転日報	タコグラフ	鍵	駐車場	講習会
官公署・公団・公社		32	54	44	46	51	8	37	29	48
建設業		97	192	155	156	154	52	152	151	163
製造業		104	205	186	192	199	46	167	187	197
卸売・小売業		127	205	176	166	157	30	168	179	181
金融・保険業		10	16	16	17	19	0	18	20	12
電気・ガス業		32	49	39	46	38	8	28	34	52
サービス業		37	66	51	55	56	11	53	52	52
その他		36	74	59	60	67	21	51	57	57
計		475 (46.7)	861 (84.6)	726 (71.3)	738 (72.5)	741 (72.8)	176 (17.3)	674 (66.2)	709 (69.6)	762 (74.9)
業種	業務内容	社内免許	事故時の処置	事故者の指導	事故原因	勤務評定	保険	その他	回答事業所数	
官公署・公団・公社		18	46	46	46	18	14	1	57	
建設業		81	186	174	164	105	123	8	222	
製造業		77	209	208	198	109	139	14	248	
卸売・小売業		77	199	198	179	110	150	11	246	
金融・保険業		2	21	19	21	11	11	1	25	
電気・ガス業		38	48	49	52	27	11	2	58	
サービス業		28	56	56	51	40	41	4	75	
その他		26	65	62	62	39	45	7	87	
計		347 (34.1)	830 (81.5)	812 (79.8)	773 (75.9)	459 (45.1)	534 (52.5)	48 (4.7)	1,018	

(9) 副安全運転管理者の人員と職制上の地位

副安全運転管理者を選任している事業所は、1,021 事業所中 424 事業所 (41.5%) である。建設業 (平均選任数2.0人)、電気・ガス業 (同1.97人)、官公署・公団・公社 (同1.86人) の3業種が比較的多くの副安全運転管理者を選任している。職務上の地位は、電気・ガス業・金融・保険業等のように企業規模の大きい業種の事業所では、係長が多く、係長以下を合せると80%以上を占める。

表2-3-6 副安全運転管理者の人員構成

業種 \ 人員(\)	1	2~3	4~5	6~7	8~	無回答	計	平均	標準偏差
官公署・公団・公社	19	8	2	0	1	0	30	1.86	1.73
建設業	63	29	7	4	3	1	107	2.00	2.00
製造業	56	15	3	1	0	0	75	1.48	1.03
卸売・小売業	66	27	4	3	3	0	103	1.80	1.71
金融・保険業	8	0	0	0	0	0	8	1.00	0.00
電気・ガス業	21	13	1	1	1	0	37	1.97	1.87
サービス業	17	12	1	0	0	0	30	1.60	0.89
その他	22	10	2	0	0	0	34	1.58	0.92
計	272 (64.2)	114 (26.9)	20 (4.7)	9 (2.1)	8 (1.9)	1 (0.2)	424 (100.0)	—	—

表2-3-7 副安全運転管理者の職制上の地位

業種 \ 地位	課長	係長	主任	係員	その他	無回答	計
官公署・公団・公社	13	6	6	5	0	0	30
建設業	43	24	31	5	3	1	107
製造業	23	18	17	8	9	0	75
卸売・小売業	47	20	15	8	13	0	103
金融・保険業	1	3	2	0	1	1	8
電気・ガス業	7	25	3	1	1	0	37
サービス業	13	11	4	1	0	1	30
その他	16	7	4	2	4	1	34
計	163 (38.4)	114 (26.9)	82 (19.3)	30 (7.1)	31 (7.3)	4 (1.0)	424 (100.0)

2-4 運行管理

(1) 定期運行車両

定期運行車両を有している事業所は、1,021事業所中、383事業所（37.5%）ある。

業種別にみると、製造業（51.4%）、サービス業（50.7%）、金融・保険業（48.0%）の3業種に、定期運行車両を有する事業所が多い。

平均定期運行車両率では、前記3業種の中で、サービス業が最も高く（30.0%）、以下製造業（20.1%）、金融・保険業（18.5%）となっている。

次に、運行基準図に基づいて運行している事業所は、全体的に少ない（25.6%、定期運行車両を有する383事業所中、98事業所）がその中で定期運行車両の多いサービス業は、他の業種に比較すると、運行基準図に基づいて運行している事業所が多い（50.0%）。

表2-4-1 定期運行車両

業 種	事業所数	定期運行事業所		運 行 基 準 図			平均定期運行車両率(%)
		数	率 (%)	あ り	な し	無回答	
官公署・公団・公社	57	17	29.8	6	10	1	12.9
建 設 業	223	55	24.7	8	44	3	7.4
製 造 業	249	128	51.4	39	85	4	20.1
卸 売 ・ 小 売 業	247	81	32.8	6	72	3	16.2
金 融 ・ 保 険 業	25	12	48.0	3	9	0	18.5
電 気 ・ ガ ス 業	58	7	12.1	0	7	0	4.5
サ ー ビ ス 業	75	38	50.7	19	19	0	30.0
そ の 他	87	45	51.7	17	26	2	25.1
計	1,021	383	37.5	98	272	13	—

(注) 定期運行車両率は、個々の事業所(業種別)ごとに、(定期運行車両数/車両総台数)×100で算出し、その総和を業種ごとの回答事業所数で除したものである。

(2) 車両と運転者の組合せ

車両と運転者の組合せを決めている事業所(1人1車制)は、卸売・小売業(平均72.7%)が最も多い。以下、建設業(同59.3%)、金融・保険業(同57.2%)、サービス業(同56.0%)、製造業(同54.4%)の順が続いている。

表2-4-2 1人1車制台数率

業 種	事業所数	平均1人1車制台数率(%)	標準偏差
官公署・公団・公社	56	33.41	35.11
建設業	223	59.33	31.17
製造業	246	54.43	33.79
卸売・小売業	244	72.79	45.02
金融・保険業	24	57.25	33.45
電気・ガス業	58	22.64	36.57
サービス業	75	56.00	36.62
その他	87	60.74	33.50

(注) 1人1車制台数率は、業種別に、個々の事業所ごとに(運転者の決っている車両数/車両総台数)×100で算出し、その総和を業種ごとの回答事業所数で除したものである。

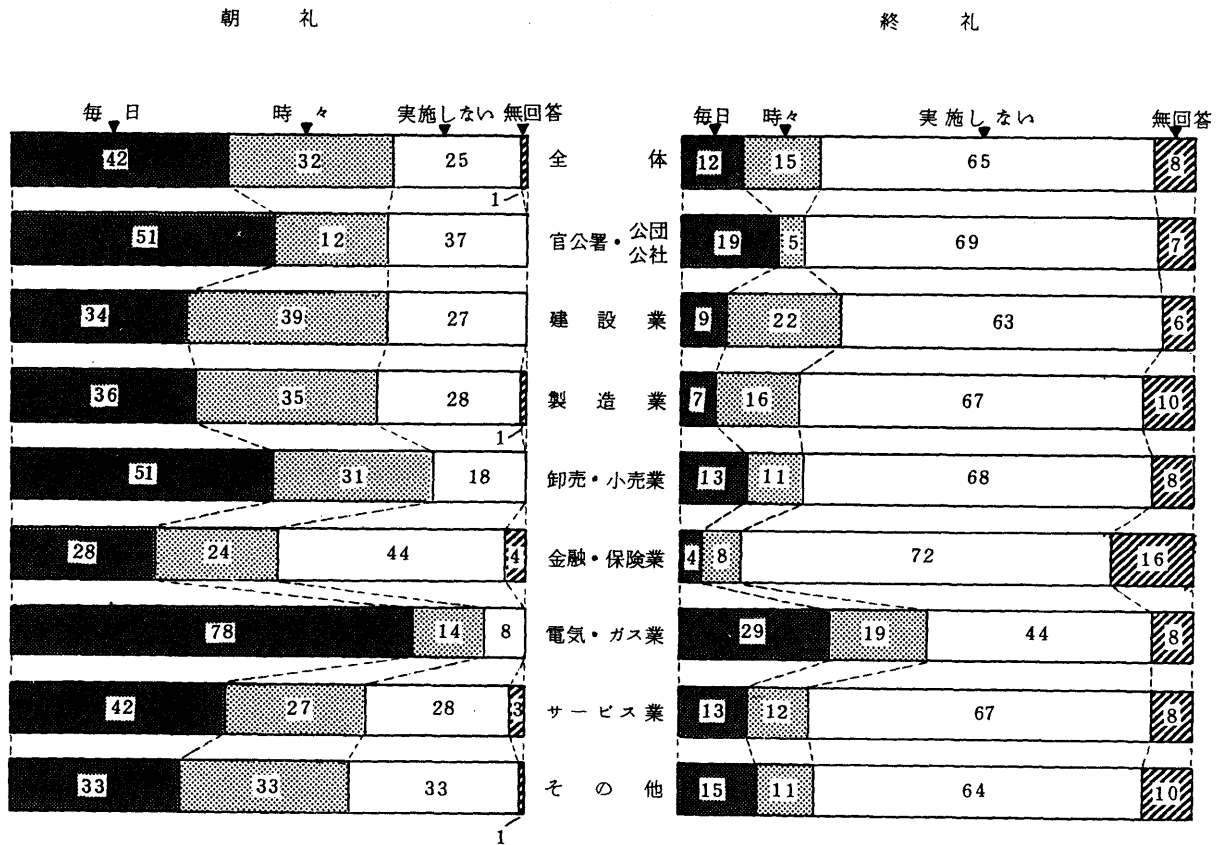
(3) 朝礼(終礼)の実施状況

ア. 実施頻度

全体的に朝礼は終礼に比較するとよく実施されている。なかでも電気・ガス業では78%の事業所で毎日実施されて語り、「時々実施」を含めると92%の高率になっている。その他、比較的良好に行われている業種は、卸売・小売業と官公署・公団・公社の2業種で、いずれも51%が毎日実施している。

終礼は、いずれの業種も実施状況が悪いが、朝礼をよく行っている電気・ガス業では「時々実施」を含めると48%の事業所で実施されている。

図2-4-1 朝礼(終礼)実施状況



イ. 朝礼(終礼)を実施しない理由

朝礼を実施しない理由としては、「勤務時間が同じでない」(49%)と「自宅から仕事先に直行」(24%)を理由とするものが多い。終礼を実施しない理由としては、「勤務時間が同じでない」(82%)と「多忙」(57%)を理由とするものが多い。

業種別にみると建設業は、朝は自宅から仕事先に直行し、帰りは仕事先から自宅へ直行というケースが多い。

卸売・小売業は「多忙」を、サービス業は「必要がない」を理由とする事業所が多い。

表2-4-3 朝礼を実施しない理由(重答)

業種	理由	勤務時間が異なる	自宅から仕事先に直行	多忙	必要がない	その他	回答事業所数
官公署・公団・公社		7	0	4	5	8	21
建設業		29	32	7	3	7	59
製造業		38	11	11	10	23	70
卸売・小売業		23	11	14	2	12	47
金融・保険業		6	1	1	1	3	11
電気・ガス業		1	0	1	0	3	5
サービス業		13	3	4	8	4	22
その他		13	7	4	2	12	29
計		130 (49.2)	65 (24.6)	46 (17.4)	31 (11.7)	72 (27.3)	264

表2-4-4 終礼を実施しない理由(重答)

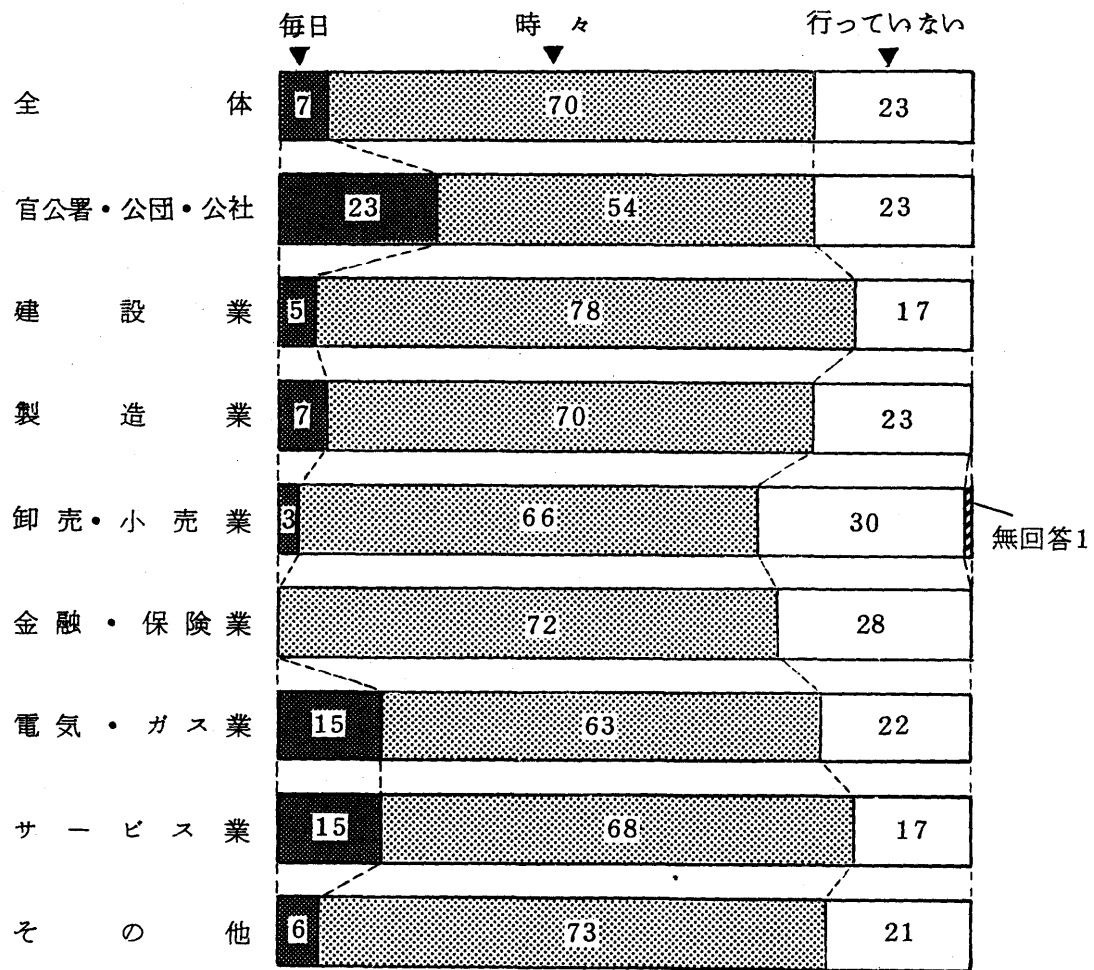
業種	理由	勤務時間が異なる	仕事先から自宅へ直行	多忙	必要がない	その他	回答事業所数
官公署・公団・公社		27	0	19	15	12	39
建設業		112	41	77	42	26	140
製造業		140	12	95	48	44	169
卸売・小売業		149	19	109	39	32	167
金融・保険業		12	1	8	4	5	18
電気・ガス業		23	2	14	14	10	26
サービス業		40	2	29	24	7	49
その他		36	3	25	11	13	46
計		539 (82.4)	80 (12.2)	376 (57.5)	197 (30.1)	149 (22.8)	654

(4) 免許証の確認

免許証所持の確認は大半の事業所が時々実施する程度である。しかも、全く行っていない事業所が全体の23%を占めている。とりわけ、卸売・小売業では30%、金融・保険業では28%の事業所が免許証の確認を行っていない。

毎日免許証の確認を実施している事業所は官公署・公団・公社(23%)、電気・ガス業(15%)、サービス業(15%)等の業種に比較的多くみられる。

図2-4-2 免許証の確認

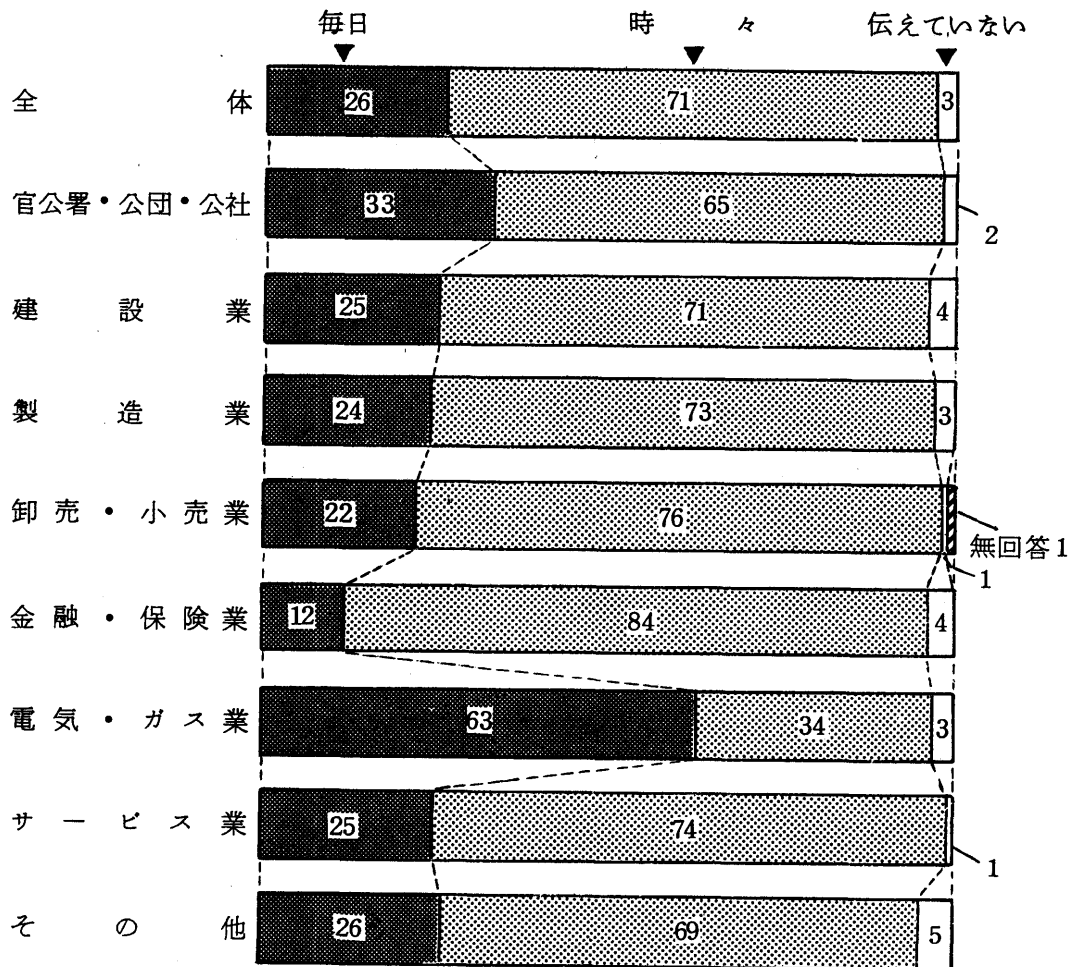


(5) 注意事項の伝達

全体的に運転上の注意事項の伝達は、よく行われている。

電気・ガス業では63%の事業所で毎日実施されている。

図 2-4-3 注意事項の伝達



2-5 車両管理

(1) 車両買替時期

乗用車の買替時期については、82%の事業所が6年以内に買い替えているが官公署・公団・公社は平均6.7年（最高12年）、電気・ガス業は5.8年（最高10年）と他の業種に比較すると長期間使用されている。貨物車も同様で、83%の事業所が6年以内に買い替えているなかで、官公署・公団・公社は平均6.2年（最高15年）、電気・ガス業は5.4年（最高8年）と他の業種に比較すると長い。

買替時期の早い業種は、乗用車は金融・保険業で4.2年(最高6年)、貨物車は卸売・小売業で4.3年(最高8年)である。

図2-5-1 車両買替時期

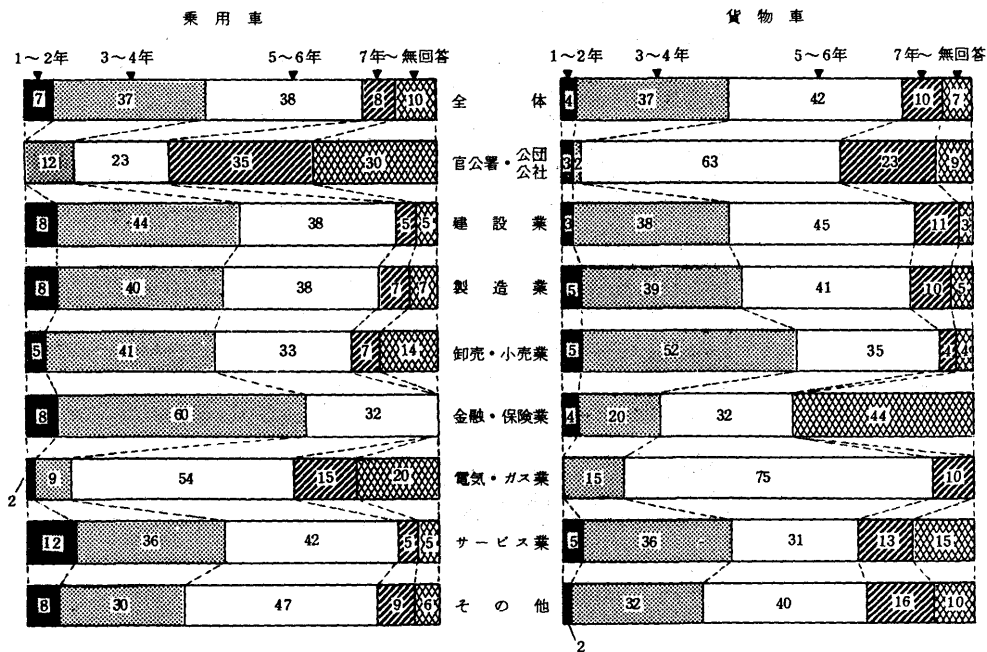


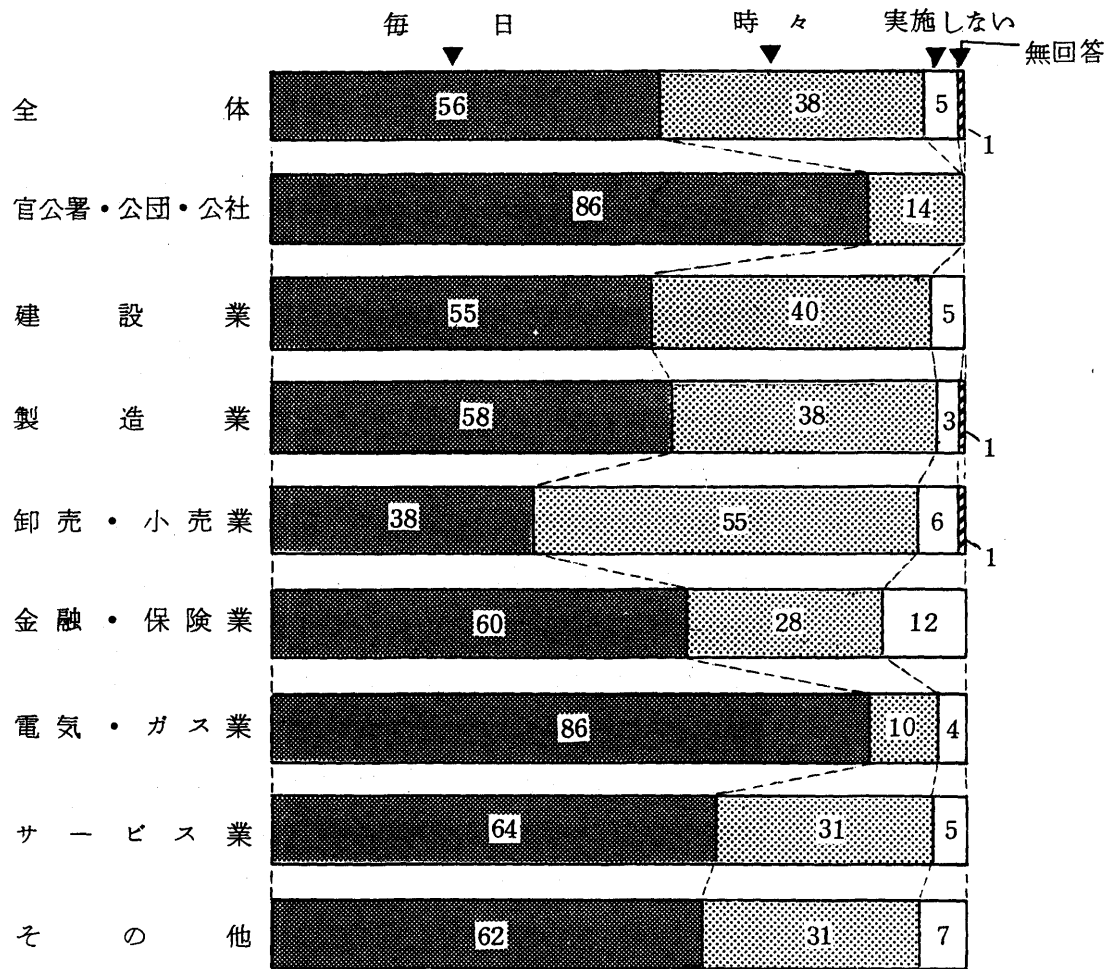
表2-5-1 車両買替時期(業種別平均値)

業種	乗用車			貨物車		
	回答事業所数	平均買替年数	標準偏差	回答事業所数	平均買替年数	標準偏差
官公署・公団・公社	40	6.70	2.10	52	6.25	2.09
建設業	213	4.50	1.38	217	4.85	1.41
製造業	232	4.65	1.52	236	4.72	1.56
卸売・小売業	211	4.63	1.46	235	4.32	1.21
金融・保険業	25	4.28	1.06	14	4.57	1.15
電気・ガス業	46	5.80	1.42	58	5.43	1.06
サービス業	71	4.53	1.51	64	4.93	2.09
その他	81	4.83	1.52	78	5.25	1.86
計	919	4.75	—	954	4.83	—

(2) 仕業点検

仕業点検は、全体的によく行われており、「毎日実施」が56%、「時々実施」を含めると94%になっている。業種別にみると、官公署・公団・公社と電気・ガス業の2業種はいずれも86%が毎日実施している。しかも、この2業種はいずれも90%の事業所が仕業点検表に基づいて行っている。

図2-5-2 仕業点検の実施



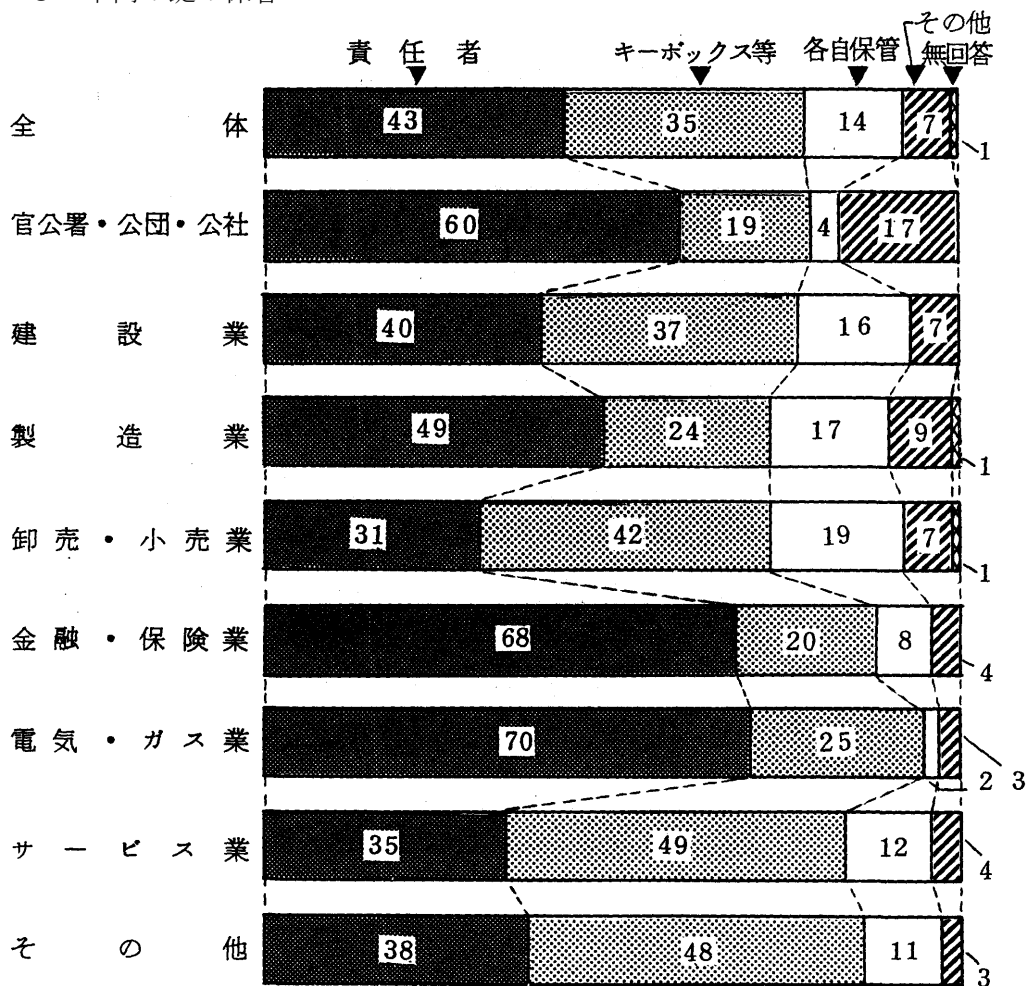
(3) 鍵の保管

全体的には、責任者が一括して管理している事業所が43%と最も多く、次いでキーボックスに保管するだけで、出し入れを運転者の自由に行っている事業所が35%、運転者各自に保管させている事業所が14%となっている。

責任者による一括管理を行っている事業所は、電気・ガス業(70%)、金融・保険業(68%)、官公署・公団・公社(60%)に多い。

反対に卸売・小売業とサービス業の2業種は、運転者の自由にまかせている事業所が多い。

図2-5-3 車両の鍵の保管

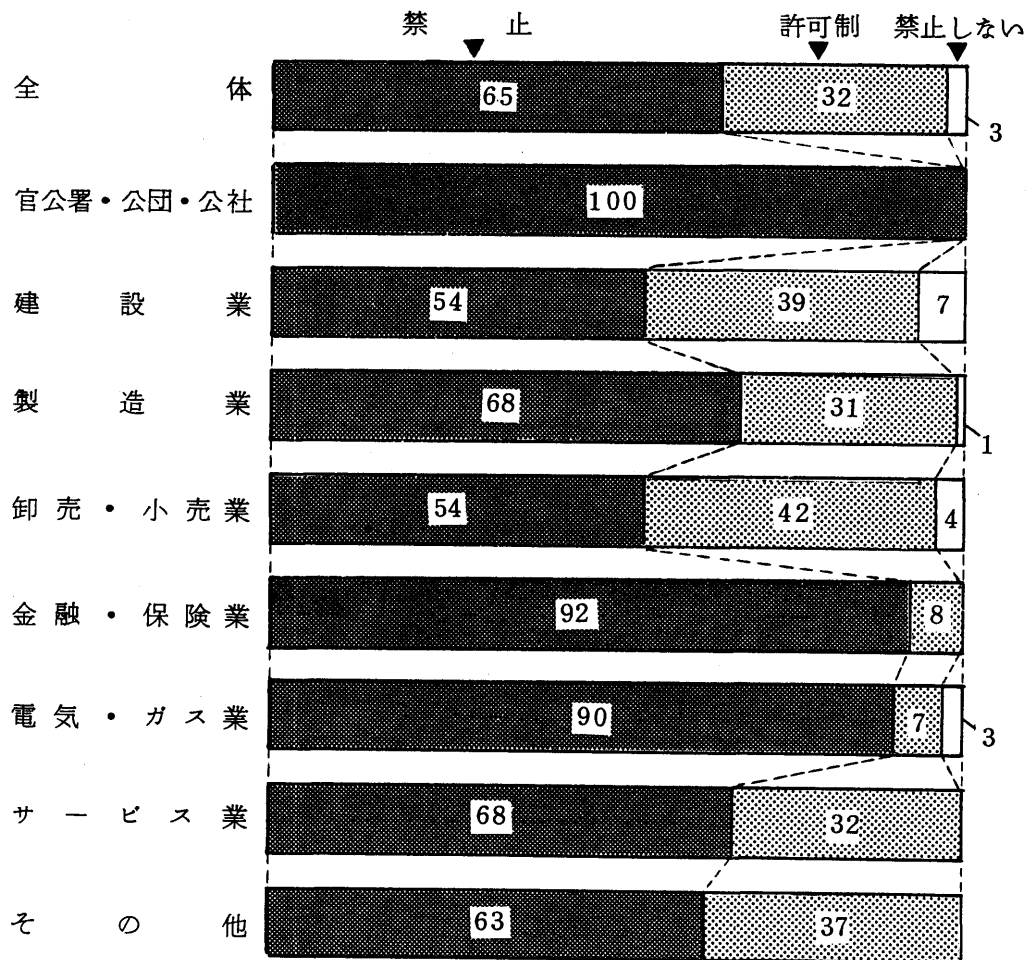


(4) 保有車両の私的使用

車両の私的使用を禁止している事業所は 65%と半数を越えている。許可制の事業所は 32% あり、容認している事業所2.9% を含めると、35% の事業所は、私的使用を認めている。

業種別にみると、官公署・公団。公社は全事業所が禁止している。金融・保険業は92%が、電気・ガス業は90%がそれぞれ禁止している。許可制により私的使用を許している事業所は、卸売・小売業(42%)と建設業(39%)に多い。

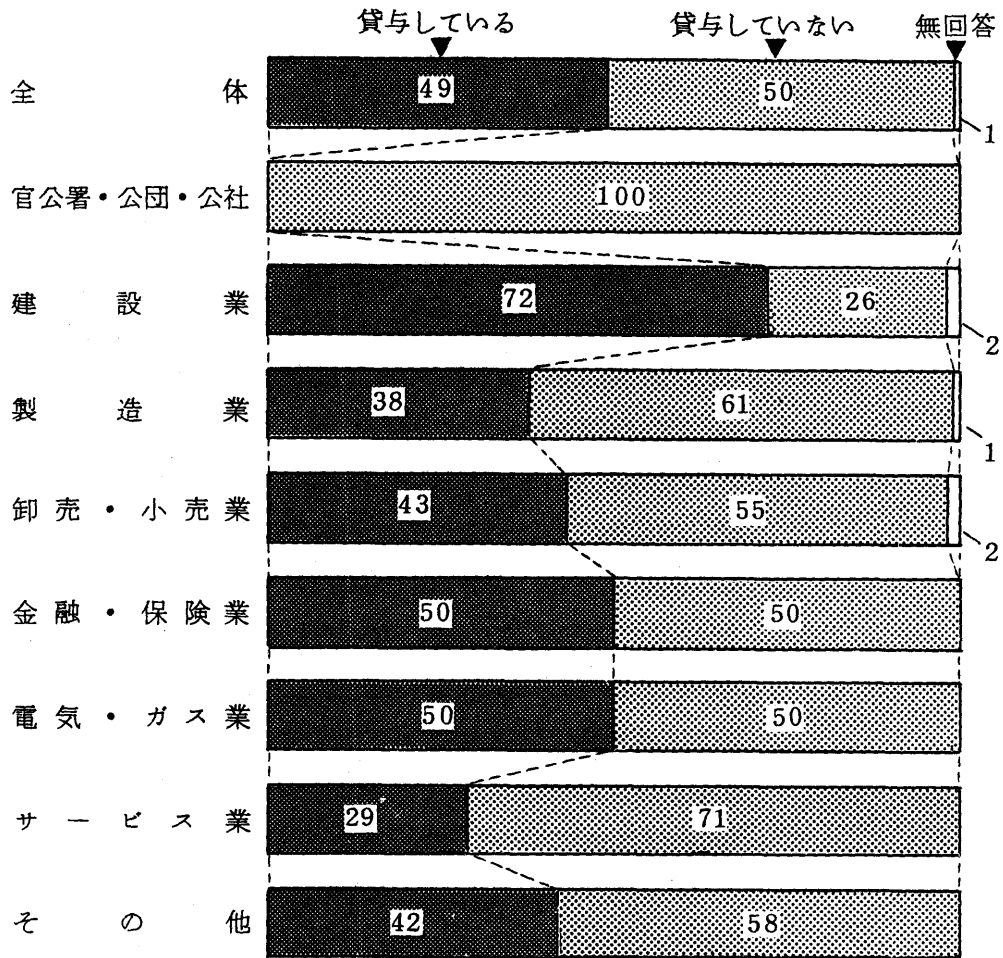
図 2-5-4 保有車両の私的使用



(5) 保有車両の通勤用貸与

車両を通勤用として個人に貸与している事業所は、ほぼ半数となっている。業種別にみると、建設業が72%と最も多い。逆に、官公署・公団・公社は全事業所が貸与しておらず、サービス業も貸与していない事業所が71%と多くなっている。

図2-5-5 保有車両の通勤用貸与

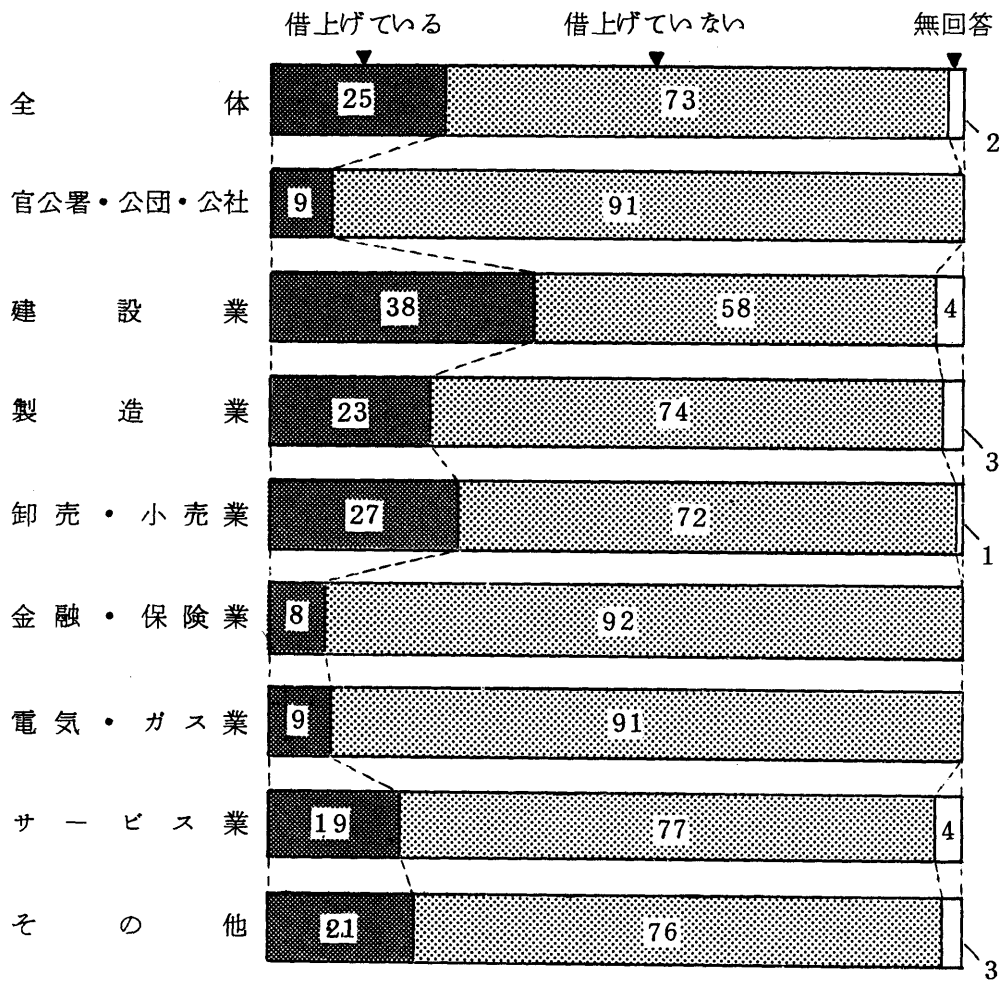


(6) マイカーの借上げ

個人所有の車両を業務用に借上げている事業所は、25%みられる。

業種別にみると、建設業（38%）、卸売・小売業（27%）、製造業（23%）の3業種が他の業種に比較して高い借上げ率を示している。

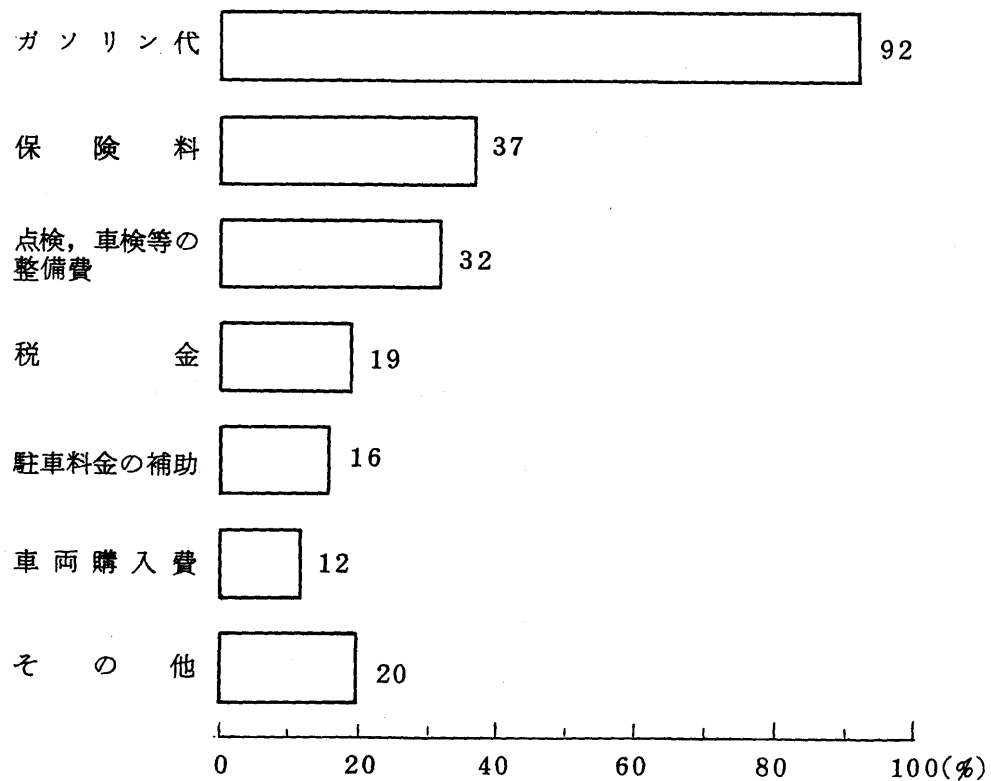
図2-5-6 マイカーの借上げ



(7) 借上げ車両に対する補助

借上げ車両に対する補助は、ガソリン代（借上げている事業所の92%が補助している）が最も多く、次いで保険料（37%）、点検・車検等の整備費（32%）の順となっている。

図2-5-7 借上げ車両に対する補助(重答)



2-6 運転者管理

(1) 新規運転者の採用試験

専従、兼務を問わず面接を実施する事業所が最も多い。事故、違反の前歴調査と運転適性検査は専従者の採用で重視している事業所が多い。

業種別に専従者の特徴をみると、官公署・公団・公社と電気・ガス業は、一般常識と運転適性検査を実施する事業所が多い。

製造業とサービス業は前歴調査を実施する事業所が多い。

図2-6-1 新規運転者採用試験(重答)

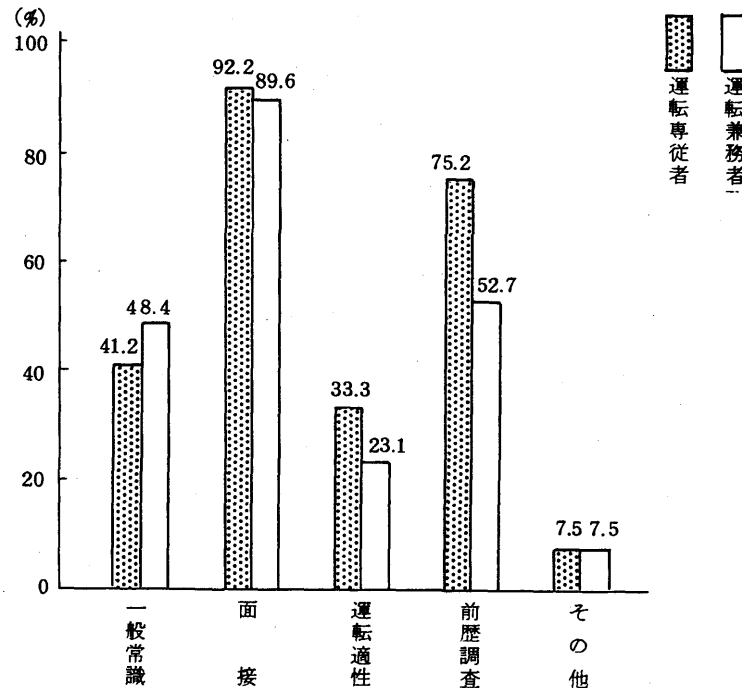
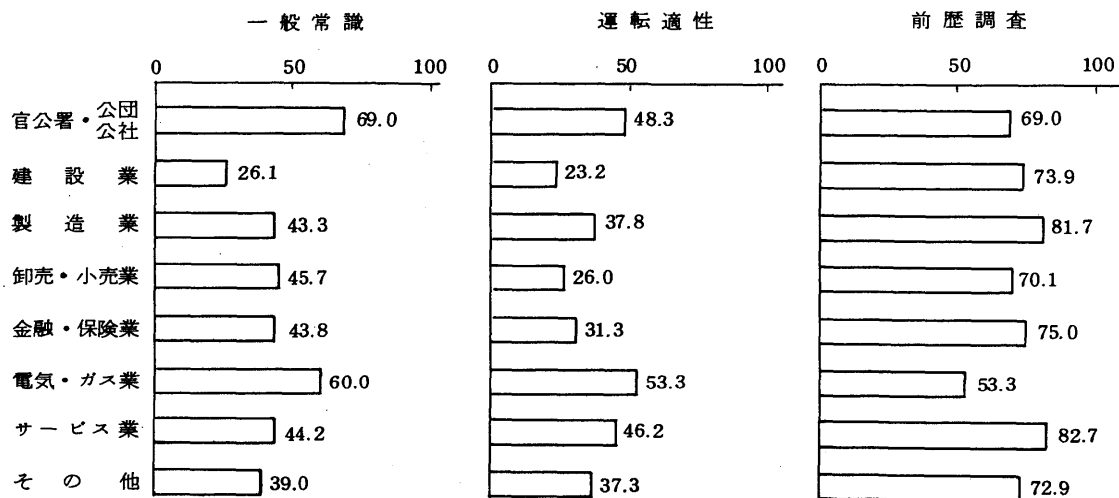


図2-6-2 新規運転者採用試験(運転専従者)～重答



(2) 運転者教育

運転者に対する安全教育の実施状況を1人当りの年間延教育時間からみると、運転専従者についてはサービス業が16.8時間で最も多いが、事業所間の較差も大きい。

次いで電気・ガス業が15.1時間をかけている。運転兼務者についても同様に電気・ガス業(23.1時間)、サービス業(16.3時間)の教育時間が他の業種に比較して多い。

表2-6-1 1人当り年間平均教育時間

業種	運転専従者			運転兼務者		
	回答事業所数	平均教育時間	標準偏差	回答事業所数	平均教育時間	標準偏差
官公署・公団・公社	28	9.28	7.78	45	10.31	9.26
建設業	123	10.24	9.00	159	9.74	9.18
製造業	150	10.08	9.95	181	8.13	7.74
卸売・小売業	106	9.59	14.28	174	7.95	9.16
金融・保険業	9	11.33	15.12	5	3.20	2.77
電気・ガス業	13	15.07	13.64	56	23.12	23.11
サービス業	38	16.84	22.36	46	16.30	20.81
その他	44	15.25	14.21	50	10.36	9.99

(3) 経歴証明書の活用

ア. 認知度

経歴証明書については大部分の安全運転管理者がその存在を知っている（95.9%）。とりわけ、電気・ガス業では、すべての安全運転管理者がその存在を知っている。

表 2-6-2 経歴証明書の認知度

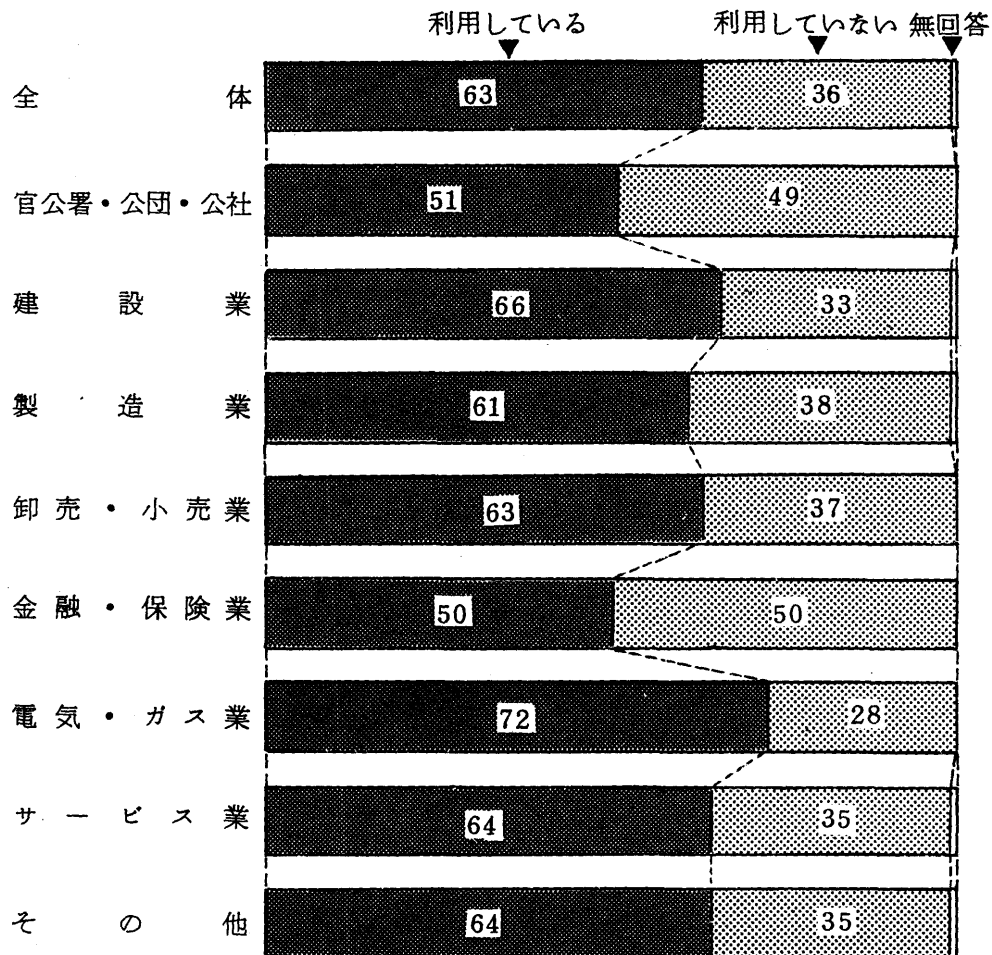
業 種	知っている	知らない	無 回 答	計
官公署・公団・公社	55	2	0	57
建 設 業	207	16	0	223
製 造 業	243	5	1	249
卸 売 ・ 小 売 業	238	7	2	247
金 融 ・ 保 険 業	24	1	0	25
電 気 ・ ガ ス 業	58	0	0	58
サ ー ビ ス 業	70	5	0	75
そ の 他	84	3	0	87
計	979 (95.9)	39 (3.8)	3 (0.3)	1,021 (100.0)

イ. 利用度

経歴証明書を安全運転管理のために運転者の承諾を得て利用したことのある事業所は、経歴証明書の存在を知っている979事業所のうち63%である。

業種別にみると、電気・ガス業が72%で、最も利用率が高い。

図2-6-3 経歴証明書の利用度



ウ. 利用目的

経歴証明書の利用目的としては・表彰（社外表彰69.7%、社内表彰34.3%）と安全運転管理（47.6%）を目的とする事業所が多い。

社外表彰はいずれの業種の事業所も利用目的としてあげており、業種間の差異はない。運転者の採用のために利用する事業所は製造業（31.8%）とサービス業（44.4%）に多く安全運転管理を目的に利用する事業所は、製造業(56.8%)、卸売・小売業(55.9%)、金融・保険業(58.3%)に多い。

図 2-6-4 経歴証明書の利用目的(重答)全体

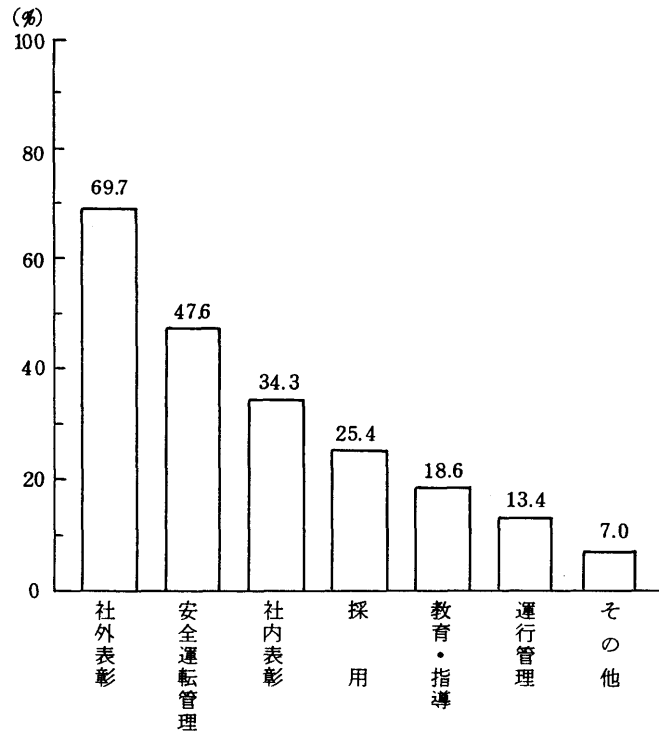
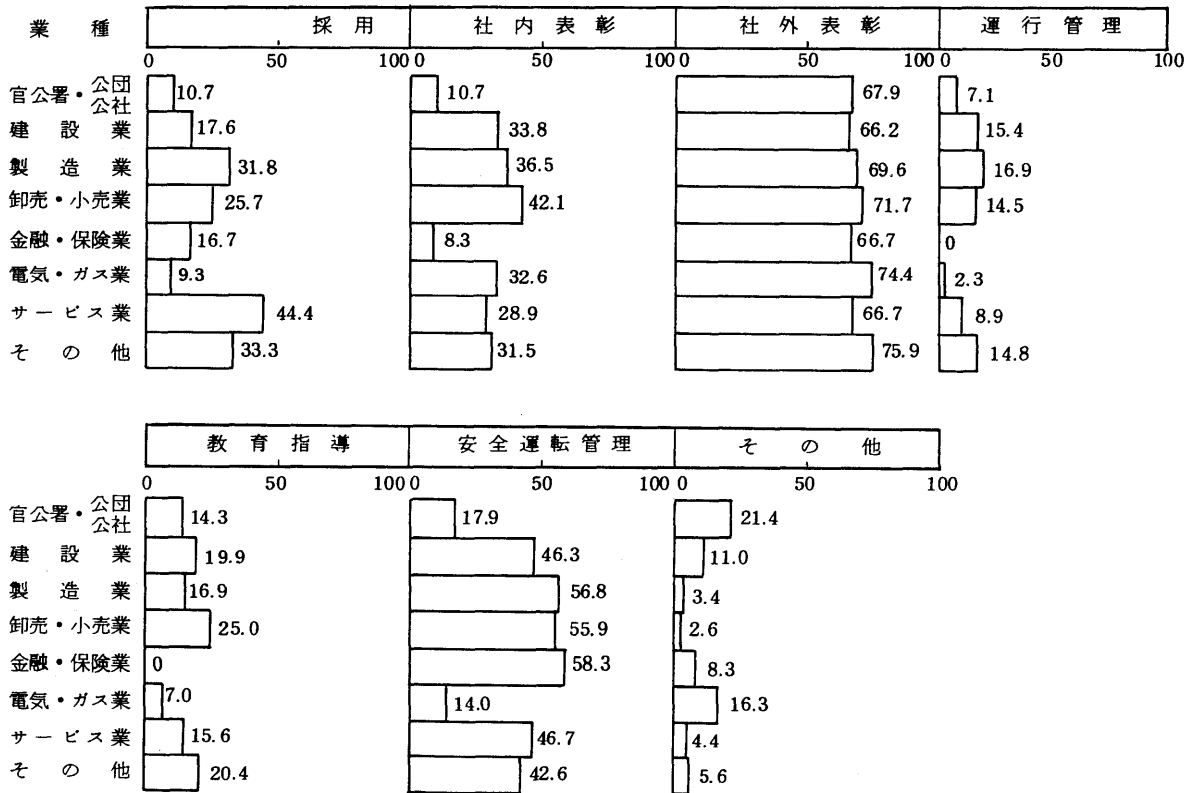


図 2-6-5 経歴証明書の利用目的(重答)業種別



エ. 利用効果

経歴証明書を利用したことの無い事業所（358事業所）に対して、経歴証明書の活用が、安全運転管理に役立つと思うかどうか回答を求めたところ84.6%の安全運転管理者が、安全運転管理に「役立つ」と回答している。

表 2-6-3 経歴証明書の利用効果

業 種	役立つ	役立たない	わからない	その他	無回答	回 答 事業所数
官公署・公団・公社	23	1	2	1	0	27
建 設 業	57	0	11	0	1	69
製 造 業	82	0	11	0	0	93
卸 売 ・ 小 売 業	71	2	14	0	1	88
金 融 ・ 金 融 業	10	0	2	0	0	12
電 気 ・ ガ ス 業	14	1	1	0	0	16
サ ー ビ ス 業	20	0	4	0	0	24
そ の 他	26	0	3	0	0	29
計	303 (84.6)	4 (1.1)	48 (13.4)	1 (0.3)	2 (0.6)	358 (100.0)

オ. 利用しない理由

経歴証明書を利用したことのない事業所（358事業所）のなかでその利用効果を認めた事業所（303事業所中、無回答を除く 299事業所）に対して、証明書を利用しない理由を求めたところ「事故・違反を運転者に申告させている」ために証明書は不用であるとした事業所が 55.5% で最も多く、次いで「申請手続きがめんどろ」（12.7%）、「費用がかかる」（10.4%）が続いている。

業種別にみると、証明書は不用であると回答した事業所はサービス業(20事業所中、15事業所)と電気・ガス業(14事業所中、9事業所)に多い。

表 2-6-4 経歴証明書を利用しない理由(重答)

業 種	申 請 できない	めんどろ	証 明 書 不 用	費 用 が か か る	そ の 他	回 答 事業所数
官公署・公団・公社	1	1	12	4	7	22
建 設 業	8	6	30	4	19	57
製 造 業	4	11	42	7	26	81
卸 売 ・ 小 売 業	4	13	43	5	18	71
金 融 ・ 保 険 業	0	1	4	1	4	10
電 気 ・ ガ ス 業	1	2	9	4	3	14
サ ー ビ ス 業	0	1	15	1	4	20
そ の 他	1	3	11	5	6	24
計	19 (6.4)	38 (12.7)	166 (55.5)	31 (10.4)	87 (29.1)	299

(4) 車両運転者の資格条件

運転者に対して資格条件を課していない事業所は、全体の43.6%である。

業種別にみると、金融・保険業（56%）、卸売・小売業（55.1%）がやや高率である。

一定の資格条件を課している事業所は、全体の56.4%あるが、資格条件の内容をみると、運転経験（47.7%）、勤続年数（26%）、社内実技試験（22.8%）、運転適性検査（17.4%）の順となっており、運転経験を資格条件としている事業所が多い。

業種別にみると、官公署・公団・公社と建設業は運転経験年数を、電気・ガス業は社内実技試験と運転適性検査を資格条件として重視している事業所の多いことが特徴である。

表2-6-5 車両運転者の資格条件(重答)

業 種	条 件 あ り						条件なし	回 答 事業所数
	一定の勤続 年数 以上	一定以上の 運転経験	社内実技 試 験	適性検査 合格者	そ の 他	事業所数		
官公署・公団 ・公社	6	20	7	6	9	33	22	55
建 設 業	35	62	10	18	24	109	108	217
製 造 業	43	85	35	31	34	165	73	238
卸売・小売業	34	49	18	11	32	106	130	236
金融・保険業	3	1	0	1	7	11	14	25
電気・ガス業	7	12	40	18	6	49	9	58
サービ業	9	19	7	6	11	38	32	70
そ の 他	7	16	9	5	15	42	40	82
計	144 (26.0)	264 (47.7)	126 (22.8)	96 (17.4)	138 (25.0)	553	428 (43.6)	981

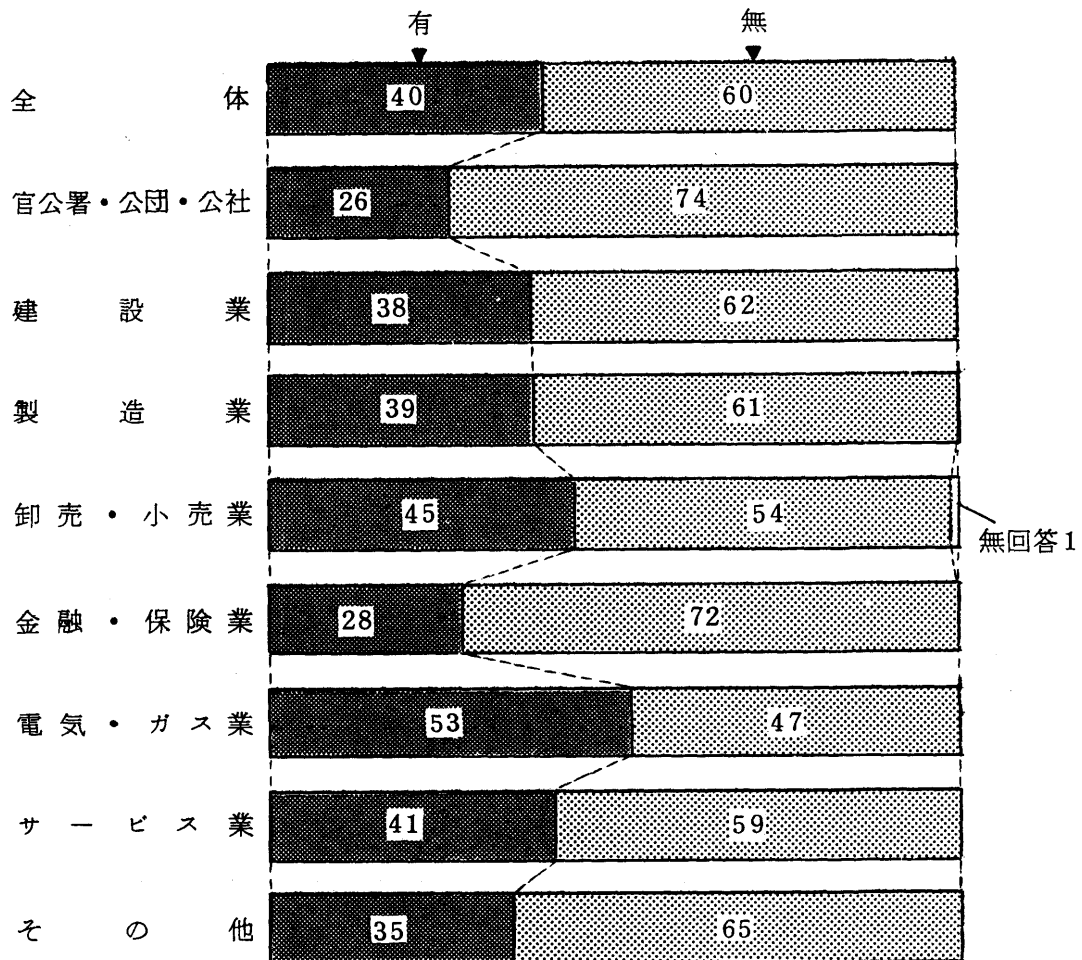
(5) 表彰制度

事業所内に夢ける無事故、無違反の優良運転者に対する表彰制度の有無について回答を求めた。

全体の事業所の40%に表彰制度が設けられている。

業種別にみると電気・ガス業が53%で最も多い。

図2-6-6 表彰制度の有無



(6) 事故者に対する処分

業務中、交通事故を惹起した運転者に対する処分の内容については嚴重注意処分をする事業所が87.1%で最も多い。以下、一定期間、運転業務からはずす事業所が40.4%、事故の損害金を負担させる事業所が36.5%、減給処分が27.4%、配置換えが18.7%と続いている。

業種別にみると、いずれの業種も嚴重注意処分が圧倒的に多いが、官公署・公団・公社とサービス業では、減給処分を行う事業所も多い。卸売・小売業では損害金の負担、電気・ガス業では一定期間運転禁止処分を行う事業所が多い。

図2-6-7 事故者に対する処分(重答)

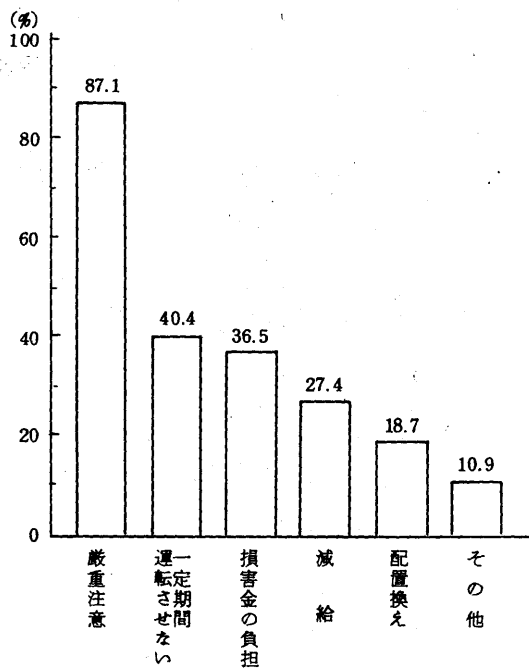


表2-6-6 事故者に対する処分内容(重答)

業種	減給	一定期間 運転禁止	配置換え	損害金の 負担	嚴重注意	その他	回 事業所数
官公署・公団・公社	25	20	8	21	50	8	56
建設業	50	96	32	79	200	13	221
製造業	61	109	51	83	203	35	247
卸売・小売業	66	91	55	105	218	20	244
金融・保険業	1	7	4	5	25	3	25
電気・ガス業	17	27	11	16	50	12	58
サービス業	30	24	10	24	62	8	73
その他	26	33	17	35	70	11	84
計	276 (27.4)	407 (40.4)	188 (18.7)	368 (36.5)	878 (87.1)	110 (10.9)	1,008

(7) 安全運転管理に関する規定の整備状況

全体的には、車両管理に関する規定の整備状況が最もよく(85.2%)、以下、運転者のサービスに関する規定(72.7%)、事故処理に関する規定(65.8%)、マイカーに関する規定(49.4%)の順になっている。

車両管理に関する規定はいずれの業種についても80%以上の事業所で整備されており、業種間に顕著な違いはみられない。このほか建設業では運転者のサービスに関する規定(74.5%)、製造業では運転者のサービスに関する規定(76.7%)及びマイカーに関する規定(63.4%)、電気・ガス業では運転者のサービスに関する規定(77.8%)及び事故処理に関する規定(79.6%)が他の業種に比較してよく整備されている。

図2-6-8 安全運転管理規定の整備状況(重答)

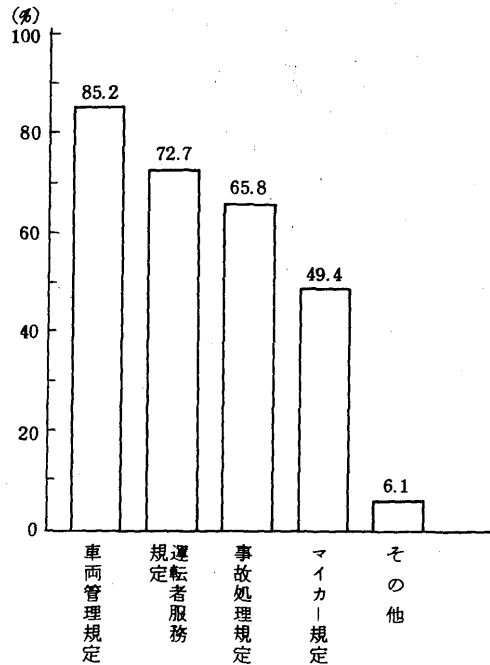


表2-6-7 安全運転管理規定の整備状況(重答)

業種	車両管理規定	運転者サービス規定	事故処理規定	マイカー規定	その他	回答事業所数
官公署・公団・公社	45	32	34	14	3	51
建設業	136	117	100	79	14	157
製造業	169	155	137	128	12	202
卸売・小売業	163	136	130	93	7	194
金融・保険業	19	15	15	9	1	21
電気・ガス業	52	42	43	22	7	54
サービス業	45	34	28	21	1	56
その他	51	49	41	28	4	63
計	680 (85.2)	580 (72.7)	528 (66.2)	394 (49.4)	49 (6.1)	798

(8) 安全運転管理に関する台帳の整備状況

自動車運転記録に関する台帳及び車両管理に関する台帳はほぼ80%の事業所で整備されているが運転者に関する台帳は71%とやや低い整備状況である。

業種別にみると、官公署・公団・公社では、運転者に関する台帳の整備(整備率63.2%)がやや悪く、卸売・小売業では、仕業点検の記録簿(同46.5%)及び自動車運転者記録に関する台帳(同70.1%)の整備が悪い。金融・保険業では運転者に関する台帳(同54.2%)及び仕業点検の記録簿(同41.7%)の整備が悪い。点呼記録に関する台帳は、全般的に整備状況が悪いが、とくに、金融・保険業(同0%)と電気・ガス業(同3.4%)のそれが低調である。

図2-6-9 管理台帳の整備状況(重答)

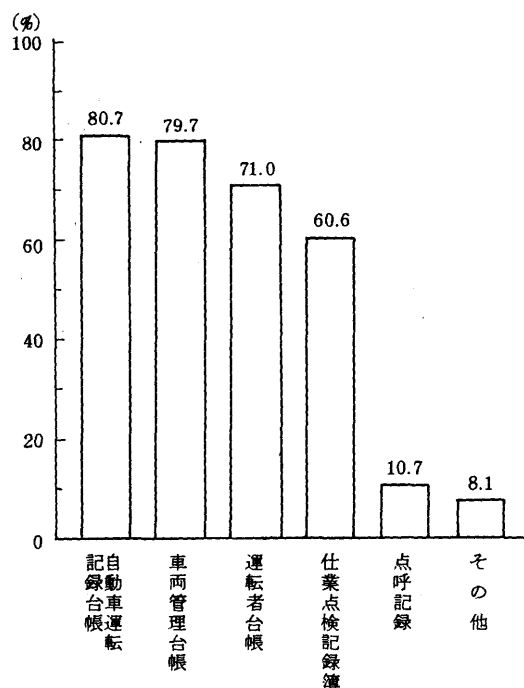


表2-6-8 管理台帳の整備状況(重答)

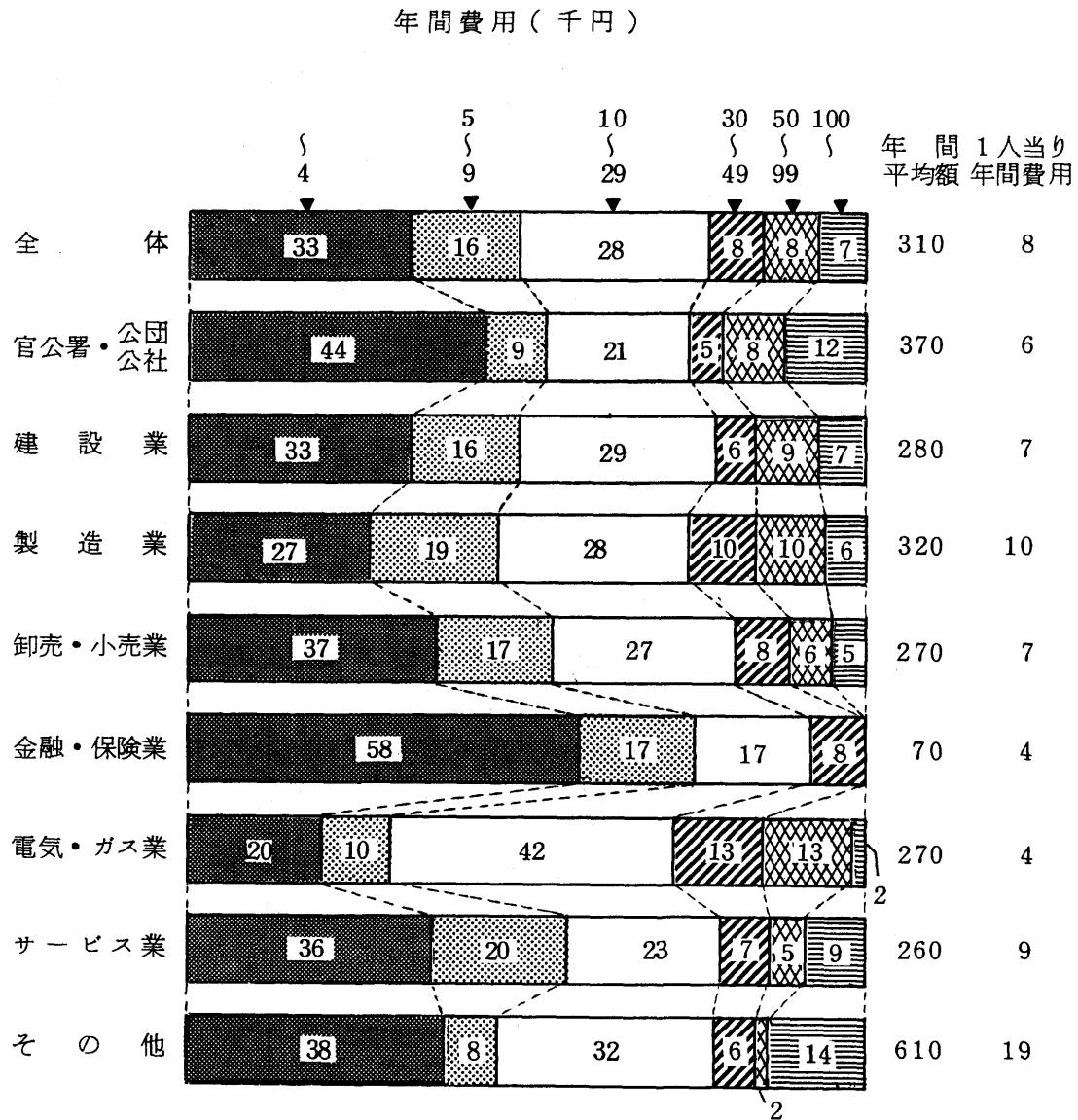
業種	運転者台帳	車両管理台帳	仕業点検記録簿	運転記録	点呼記録	その他	回答事業所数
官公署・公団・公社	36	54	48	56	6	9	57
建設業	160	163	130	180	29	18	220
製造業	183	197	169	208	24	13	247
卸売・小売業	167	193	112	169	22	25	241
金融・保険業	13	20	10	21	0	1	24
電気・ガス業	43	55	50	47	2	3	58
サービス業	48	54	44	58	8	6	73
その他	65	67	47	74	17	7	87
計	715 (71.0)	803 (79.7)	610 (60.6)	813 (80.7)	108 (10.7)	82 (8.1)	1,007

(9) 安全運転管理費用

講習会、表彰、書籍の購入、安全運動等の催物、運転者のための施設等、安全運転管理のために支出した年間費用(車両の整備費、入件費は除く)については最も支出額の多い業種は官公署・公団・公社(平均額37万円)で、最も少ない業種は金融・保険業(同7万円)である。

しかし、運転者1人当りの支出額からみると、製造業(同1万円)とサービス業(同9千円)が多く、金融・保険業と電気・ガス業が少ない。

図2-6-10 安全運転管理のための年間費用

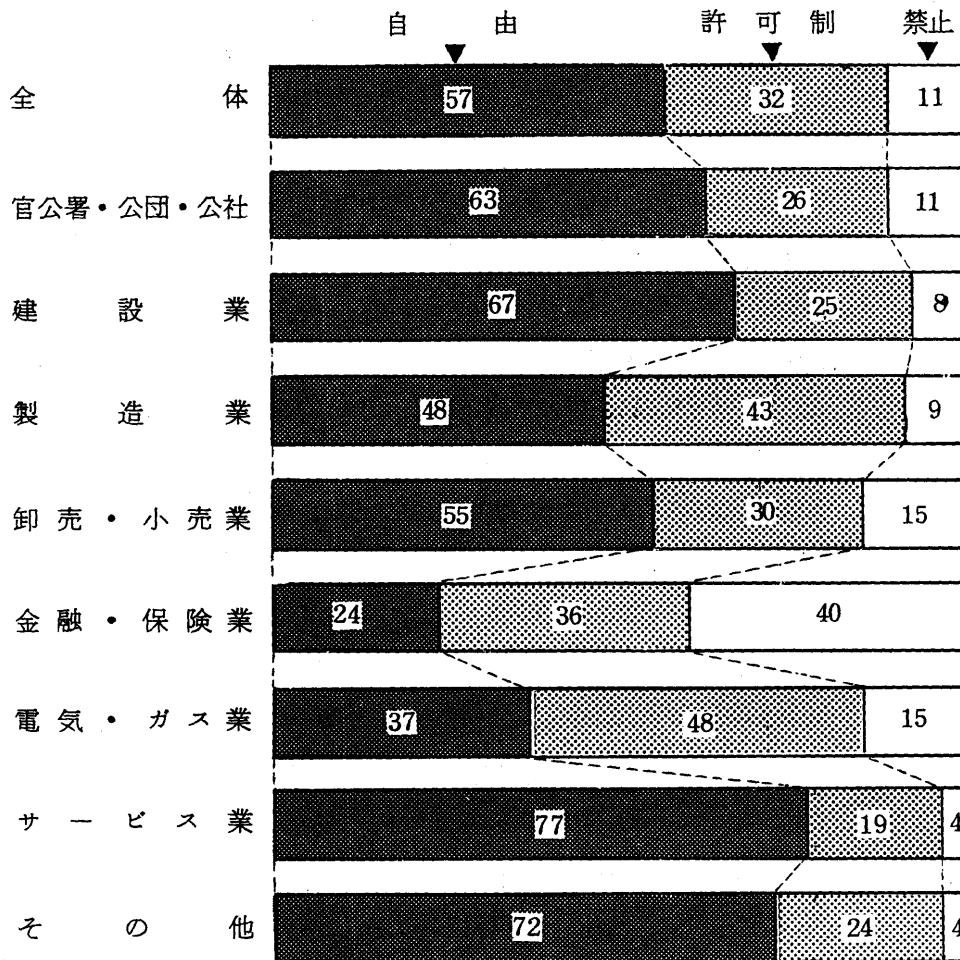


(10) マイカー通勤

マイカー通勤については57%の事業所がマイカー通勤を制限しないで認めているが、禁止している事業所も11%ある。

業種別にみると、金融・保険業は40%の事業所が禁止、36%の事業所が許可制で、他の業種に比較するとかなり制限されている。反対にサービス業は、77%の事業所がマイカー通勤を容認している。

図2-6-11 マイカー通勤



2-7 まとめ

(1) 調査対象事業所

- ア. 調査対象事業所は1,021事業所でそのうち製造業・卸売・小売業、建設業が全体の70%を占める。
- イ. サービス業、卸売・小売業、建設業は中・小の企業が多い。金融・保険業、電気・ガス業は大企業が多く、資本金も100億円を越すものがほとんどである。
- ウ. 保有車両台数の多寡は、必ずしも企業規模の大小に対応せず、業務上車両の運行を必要とする業種要因が強く影響している。
- エ. 月間平均走行距離は、サービス業、製造業、卸売・小売業が多く、特にサービス業と製造業は保有車両の少ない割にはよく稼働している。
- オ. 運転者数は卸売・小売業、建設業、製造業に多い。しかし、転専従者はサービス業、金融・保険業、官公署・公団・公社に多く、電気・ガス業が最も少ない。
- カ. 運転者の年齢は、運転専従者の場合、30代から40代までの運転者が80%を占めているが、そのなかで卸売・小売業では30代、金融・保険業では40代の運転者の占める割合が多い。
運転兼務者の場合は、30代の運転者の占める割合が多いが、卸売・小売業及び金融・保険業では20代の運転者が多く、電気・ガス業では40代の運転者が多い。
- キ. 運転専従者の平均勤続年数は、企業規模の大きいところほど長く、特に官公署・公団・公社及び金融・保険業にその傾向がみられる。運転兼務者の場合も同様であるが、特に官公署・公団・公社と電気・ガス業にその傾向がみられる。

(2) 安全運転管理者

- ア. 年齢は40代から50代までの者が全体の70%を占めており、業種別の平均年齢では金融・保険業が最も低く、電気・ガス業が最も高い。
- イ. 企業規模の大きい金融・保険業及び官公署・公団・公社では、安全運転管理者の勤続年数は長いが、安全運転管理者としての在任年数は短い。逆に規模の小さい卸売・小売業、サービス業、製造業、建設業では勤続年数は短い但在任年数は長い。
- ウ. 職制上の地位は、官公署・公団・公社、電気・ガス業、金融・保険業のように規模の大きい事業所では課長（課長代理を含む）職にある者をあてている場合が多い。一方、建設業、卸売・小売業、サービス業のように規模の小さい事業所では役員が安全運転管理者を兼ねているケースが多い。

- エ. 専任の安全運転管理者を設置している事業所は全体の3%にすぎない。兼任の安全運転管理者の場合、体の業務量の中で安全運転管理業務に費いやす割合はきわめて低い。又、安全運転管理者に手当を支給している事業所は少なく、全体の8%にすぎない。
- オ. 権限については、安全運転管理に関する直接的な業務には大きい権限が与えられているが、予算を伴う業務や人事関係の業務については、あまり権限が与えられていない。
- カ. 業務の内容は、運転者への指示、事故時の処置、事故運転者の指導等に関するものが多い。
- キ. 副安全運転管理者を選任している事業所は、建設業、電気・ガス業、官公署・公団・公社に多い。

(3) 運行管理

- ア. 定期運行車両を有する事業所は、全体の37.5%であるが、業種別にみると、サービス業、製造業、金融・保険業に多い。運行基準図に基づいて運行している事業所は、サービス業に多い。
- イ. 車両と運転者の組合せで、1人1車制の事業所は、卸売・小売業が最も多く、建設業、サービス業、製造業がこれに続く。
- ウ. 朝礼は、どの業種の事業所でも行われているが、特に電気・ガス業における実施率が高い。それ以外の業種では卸売・小売業と官公署・公団・公社の実施率が高い。
終礼は全体的に低調であるが、比較的良好に実施されているところは、電気・ガス業である。
- エ. 朝(終)礼を実施しない理由のなかで、「運転者の勤務時間が同じでない」というのが最も多く、次に「自宅から仕事先に直行(仕事先から自宅に直行)するため」が多い。
卸売・小売業では「多忙」、サービス業では「必要としない」を理由とする事業所が多い。
- オ. 免許証の確認を全く行っていない事業所が、全体の23%である。業種別では卸売・小売業と金融・保険業に確認していない所が多く、官公署・公団・公社、電気・ガス業、サービス業では比較的少ない。
- カ. 注意事項の伝達は、ほとんどの事業所で行われているが、なかでも電気・ガス業と官公署・公団・公社でよく行われている。

(4) 車両管理

- ア. 車両の買替時期は、乗用車、貨物車を問わず官公署・公団・公社と電気・ガス業が比較的長い。買替時期の早い業種は乗用車では金融・保険業、貨物車では卸売・小売業である、

イ. 車両の仕業点検は全体的によく行われているが、特に官公署・公団・公社と電気・ガス業における実施率が高くなっている。

ウ. 鍵の保管は、責任者が一括して管理している事業所が多く、電気・ガス業、金融・保険業、官公署・公団・公社に多い。反対に卸売・小売業、サービス業は運転者自身に管理させている事業所が多い。

エ. 車両の私的使用を禁示している事業所は、全体で65%と過半数を占めている。官公署・公団・公社では全事業所が禁止しており、また金融・保険業、電気・ガス業では禁止している事業所の比率が高くなっている。反対に、卸売・小売業と建設業は私的使用を認めている事業所が比較的多い傾向にある。

オ. 事業所の車両を通勤用として個人に貸一与している事業所は、全体でほぼ半数にのぼり、建設業が最も多い。官公署・公団・公社は、全事業所が禁止している。

カ. 個人所有の車両を業務用に借上げている事業所は、全体で25%みられ、建設業、卸売・小売業、製造業に多い。借上げ車両に対する補助で最も多いのが、ガソリン代である。

(5) 運転者管理

ア. 新規採用運転者に対しては、面接試験を行う事業所が多い。官公署・公団・公社と電気・ガス業は一般常識試験と運転適性検査を行う事業所が多く、製造業は事故・違反の前歴調査を行う事業所が多い。

イ. 運転者教育に時間をかけている業種は、運転専従、兼務を問わずサービス業と電気・ガス業に多い。

ウ. 経歴証明書は、大部分の事業所の安全運転管理者が知っており、全体で62.7% (614事業所) の事業所が利用している。業種別にみると電気・ガス業が最も多く利用している。

エ. 利用目的は表彰のためが最も多い。

オ. 経歴証明書を利用しない理由は、事故・違反を運転者に申告させるので不用であるとする事業所が最も多い(55.5%)。

カ. 車両運転者の資格条件を設けている業種は全体の56.4%であり、その内容を多い順にみると運転経験勤続年数、社内実技試験、運転適性検査の順となっている。

官公署・公団・公社と建設業は運転経験年数を、電気・ガス業は社内実技試験と運転適性検査を重視している事業所が多い。

キ. 表彰制度は全体で40% (405事業所) の事業所で実施しており、電気・ガス業に多い。

ク．交通事故を起した運転者に対する処分は、「嚴重注意」が最も多く、以下「一定期間運転業務からはずす」、「事故の損害金の負担」、「減給」、「配置換え」の順となっている。

官公署・公団・公社とサービス業は「減給処分」、卸売・小売業は「損害金の負担」、電気・ガス業は「一定期間運転禁止処分」を行う事業所が多い。

ケ．安全運転管理規定の整備状況は、車両管理規定が最もよく整備されており、以下運転者服務規定、事故処理規定、マイカー規定の順となっている。

建設業は運転者服務規定とマイカー規定、電気・ガス業は運転者服務規定と事故処理規定がよく整備されている。

コ．管理台帳の整備状況は、全体的には自動車運転記録台帳と車両管理台帳がよく整備されている。運転者台帳は、全般的にあまり整備されていない。

サ．安全運転管理に要した費用は、官公署・公団・公社が最も多く、金融・保険業が最も少ない。しかし、運転者1人当りに要した費用からみると、製造業とサービス業が多く、金融・保険業と電気・ガス業が少ない。

シ．マイカー通勤は、全体的には半数余りの事業所（590事業所）が認めている。

サービス業が最も自由であり、金融・保険業は制限している事業所が多い。

第3章 企業内運転者の事故・違反の実態

3-1 交通違反の実態

(1) 概要

本節は、今回の調査対象となった事業所の運転者の昭和51年12月から昭和54年11月までの3年間の交通違反の実態をとりまとめたものである。有効サンプル数は34,385人で、そのうち男性が94.9%、運転専従者は22.3%である。

3年間の違反者率は58%であり、違反回数別では、1回の者は27%、2回の者は15%、3回以上の者は16%となっている。

注 違反者率 = (違反者数 ÷ 全運転者数) × 100

(2) 年齢と違反

違反者率は、年齢が低くなるにつれ高くなっている。

運転専従者は、運転兼務者に比べ、違反者率が4%高く、違反をくり返す者の比率も高い。これは、運転頻度によるものと考えられる。運転専従者と運転兼務者で年齢別の傾向に大きな差異はみられない。

図3-1 年齢と違反者率

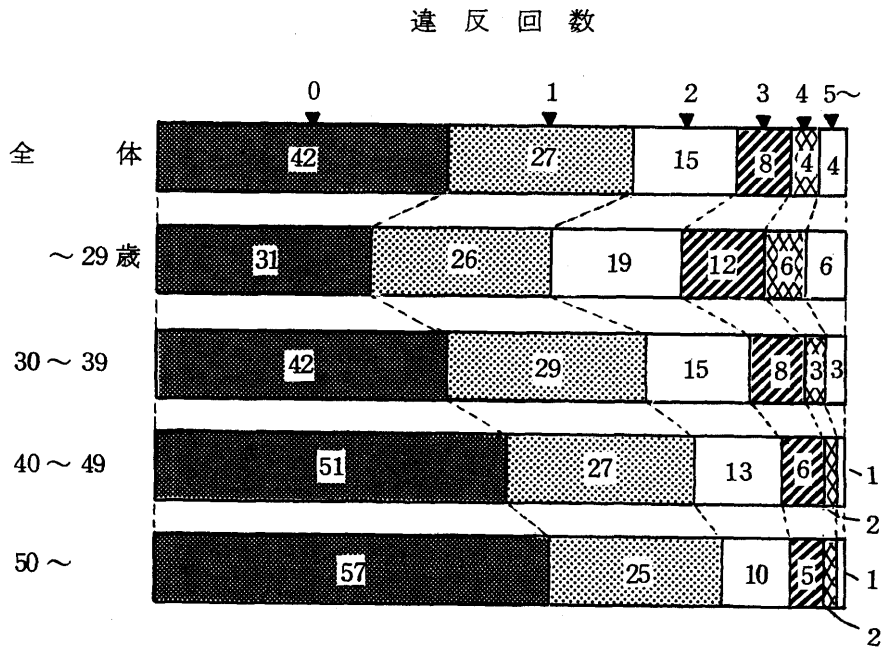


図 3-2 運転専従・兼務者別の年齢と違反者率

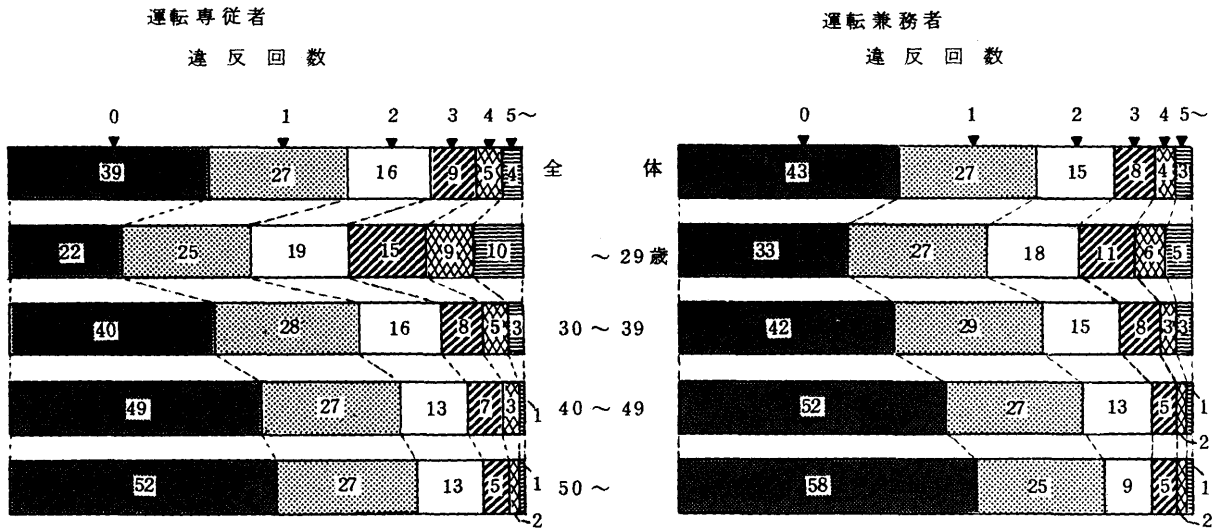


表 3-1 年齢と違反 (全体)

年齢 \ 違反回数	0	1	2	3	4	5回以上	合計
~ 29	3,423	2942	2,056	1,312	676	661	11,070
30 ~ 39	5,102	3,497	1,824	953	452	353	12,181
40 ~ 49	3,802	1,995	941	404	181	83	7,406
50 ~	2,121	959	368	184	61	35	3,728
計	14,448	9,393	5,189	2,853	1,370	1,132	34,385

表 3-2-(1) 年齢と違反 (運転専従者)

年齢 \ 違反回数	0	1	2	3	4	5回以上	合計
~ 29	444	500	387	306	168	190	1,995
30 ~ 39	1,112	784	426	228	146	87	2,783
40 ~ 49	1,067	583	282	140	67	26	2,165
50 ~	381	202	95	38	18	7	741
計	3,004	2,069	1,190	712	399	310	7,684

表 3-2-(2) (運転兼務者)

年齢 \ 違反回数	0	1	2	3	4	5回以上	合計
~ 29	2,979	2,442	1,669	1,006	508	471	9,075
30 ~ 39	3,990	2,713	1,398	725	306	266	9,398
40 ~ 49	2,735	1,412	659	264	114	57	5,241
50 ~	1,740	757	273	146	43	28	2,987
計	11,444	7,324	3,999	2,141	971	822	26,701

(3) 業種と違反

違反者率の高い業種から順に卸売・小売業、建設業、金融・保険業、製造業、サービス業、官公署・公団・公社、電気・ガス業となっている。

累犯傾向も同様である。

図3-3 業種と違反者率

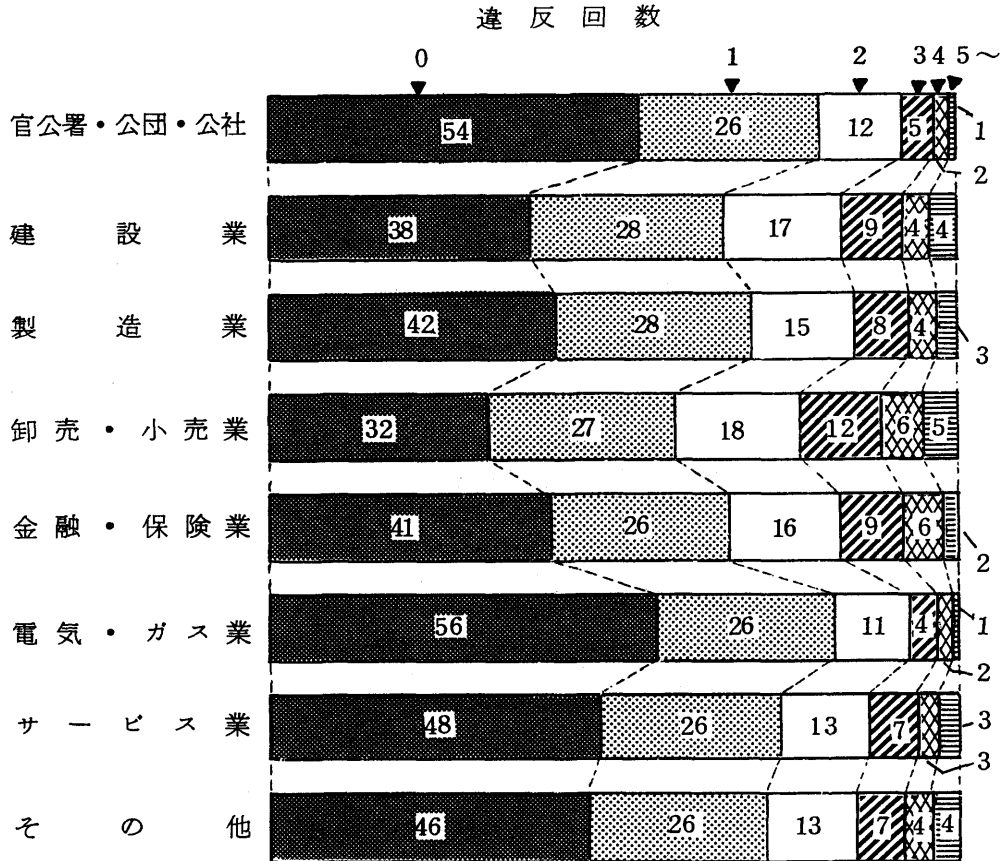


表3-3 業種と違反

(人)

業種 \ 違反回数	0	1	2	3	4	5回以上	合計
官公署・公団・公社	1,637	804	362	161	51	26	3,041
建設業	3,004	2,247	1,330	736	333	277	7,927
製造業	3,025	2,028	1,039	545	261	221	7,119
卸売・小売業	2,429	2,072	1,375	890	477	409	7,652
金融・保険業	184	119	74	40	28	9	454
電気・ガス業	2,045	935	406	166	63	40	3,655
サービス業	927	498	256	138	60	57	1,936
その他	1,197	690	347	177	97	93	2,601
計	14,448	9,393	5,189	2,853	1,370	1,132	34,385

(4) 企業規模と違反

企業の規模と違反者率との関係については、従業員数が少なくなる程違反者率が高くなっている。

図3-4 会社総従業員数と違反者率

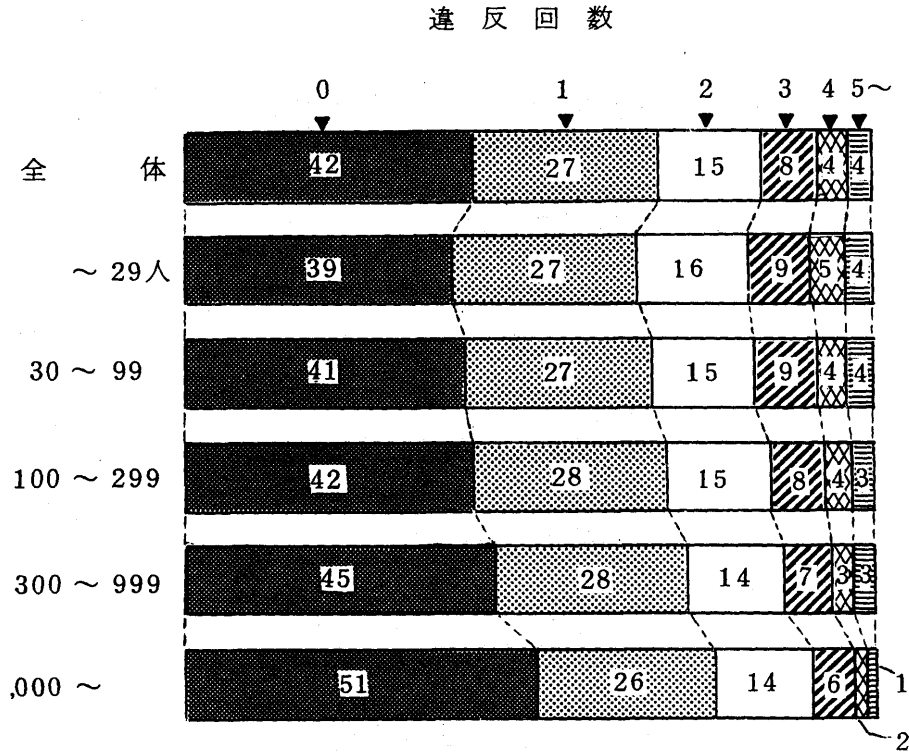


表3-4 会社総従業員数と違反

(人)

会社規模 \ 違反回数	0	1	2	3	4	5回以上	合計
~ 29人	1,483	1,027	638	355	178	143	3,824
30 ~ 99	5,019	3,374	1,880	1,118	540	450	12,381
100 ~ 299	5,115	3,326	1,836	961	457	375	12,070
300 ~ 999	2,234	1,366	676	349	171	146	4,942
1000 ~	597	300	159	70	24	18	1,168
計	14,448	9,393	5,189	2,853	1,370	1,132	34,385

3-2 交通事故の実態

(1) 概要

本節は、交通違反の実態と同様、昭和51年12月から昭和54年11月までの3年間の人身事故（死亡・傷害）の実態についてとりまとめたものである。有効サンプル数は34,385人で、そのうち死亡事故を起した運転者は10人、傷害事故を起した運転者は1,385人となっている。

(2) 年齢と事故

事故者率は、年齢が低くなるにつれて高くなっている。

死亡事故を起した運転者の割合は、29歳以下（0.045%）と50歳以上（0.054%）が高くなっている。

運転専従者の場合29歳以下の者の事故者率が最高（9.1%）で、30歳代・40歳代と年齢が高くなるにつれて事故者率は減少しているが、50歳以上では4.3%と高くなっている。

運転兼務者の場合も29歳以下の者の事故者率が高いが、運転専従者よりは低く5.7%となっている。30歳代以上では次第に減少している。

注 事故者率 = (事故者数 ÷ 全運転者数) × 100

図3-5 年齢と事故者率

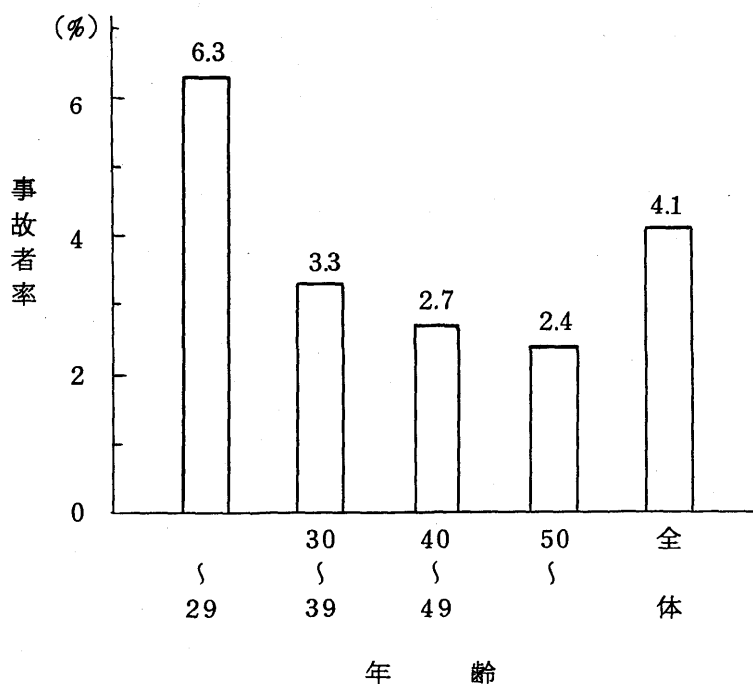


図3-6 運転専従・兼務者別の年齢と事故者率

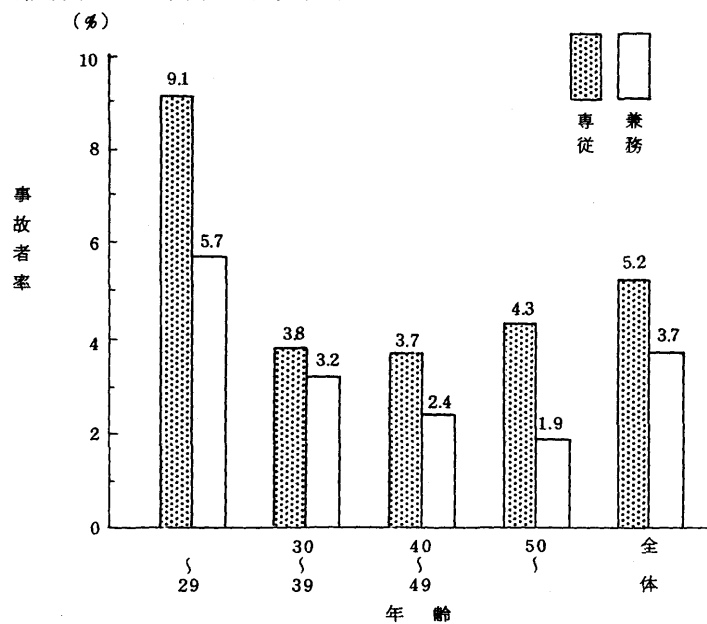


表3-5 年齢と事故 (全体) (人)

年齢	区分	無事故者	事故者			合計
			死亡	傷害	計	
~ 29		10,372	5	693	698	11,070
30 ~ 39		11,777	1	403	404	12,181
40 ~ 49		7,203	2	201	203	7,406
50 ~		3,638	2	88	90	3,728
計		32,990	10	1,385	1,395	34,385

表3-6-(1) 年齢と事故 (運転専従者) (人)

年齢	区分	無事故者	事故者			合計
			死亡	傷害	計	
~ 29		1,814	1	180	181	1,995
30 ~ 39		2,677	1	105	106	2,783
40 ~ 49		2,086	1	78	79	2,165
50 ~		709	1	31	32	741
計		7,286	4	394	398	7,684

表3-6-(2) 年齢と事故 (運転兼務者) (人)

年齢	区分	無事故者	事故者			合計
			死亡	傷害	計	
~ 29		8,558	4	513	517	9,075
30 ~ 39		9,100	0	298	298	9,398
40 ~ 49		5,117	1	123	124	5,241
50 ~		2,929	1	57	58	2,987
計		25,704	6	991	997	26,701

(3) 業種と事故

事故者率の高い業種から順に卸売・小売業、建設業、製造業、サービス業、金融・保険業、官公署・公団・公社、電気・ガス業となっている。

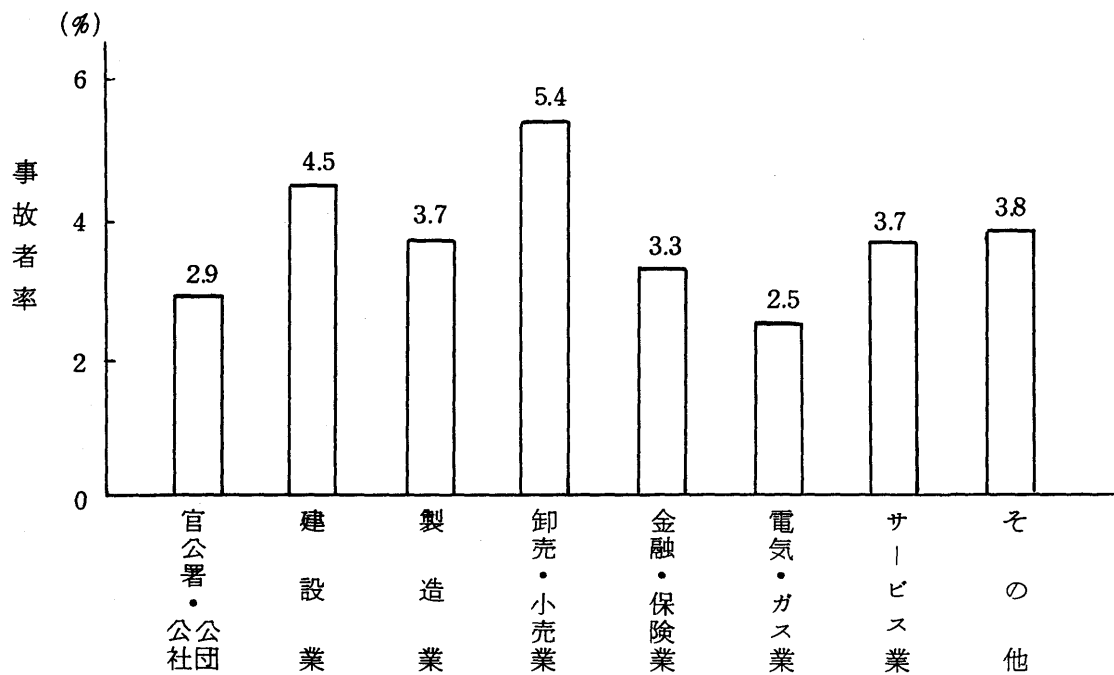
死亡事故を起した運転者の割合は卸売・小売業が高く0.052%となっている。

表 3-7 業種と事故

(人)

業種	区 分	無事故者	事 故 者			合 計
			死 亡	傷 害	計	
官公署・公団・公社		2,953	0	88	88	3,041
建設業		7,572	3	352	355	7,927
製造業		6,854	2	263	265	7,119
卸売・小売業		7,240	4	408	412	7,652
金融・保険業		439	0	15	15	454
電気・ガス業		3,565	1	89	90	3,655
サービス業		1,864	0	72	72	1,936
その他		2,503	0	98	98	2,601
計		32,990	10	1,385	1,395	34,385

図 3-7 業種と事故者率



(4) 企業規模と事故

企業の規模と事故者率との関係については、従業員数が少ない程事故者率がおおむね高くなる傾向にある。

図3-8 会社総従業員数と事故者率

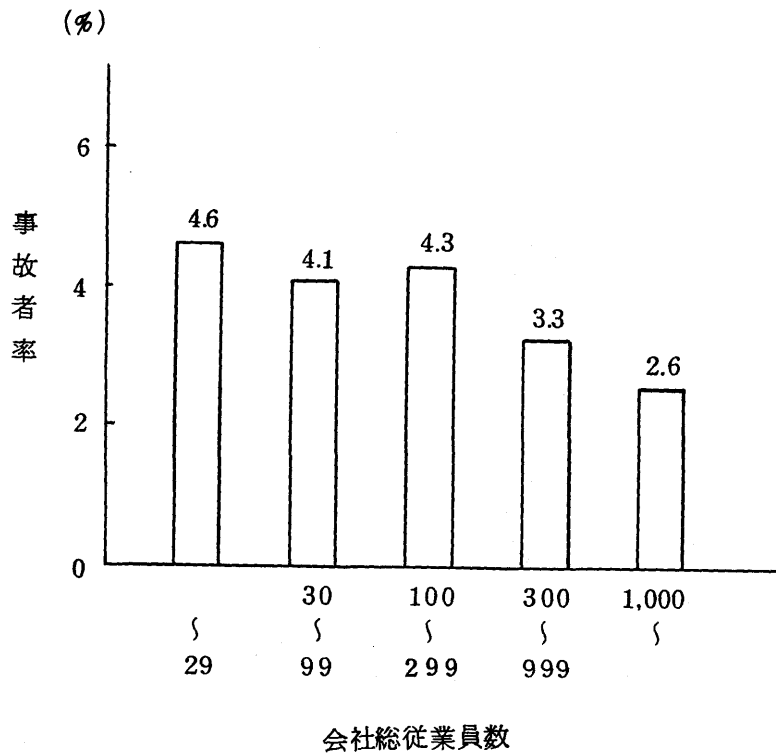


表3-8 会社総従業員数と事故

(人)

企業規模	区分	無事故者	事故者			合計
			死亡	傷害	計	
~ 29人		3,648	2	174	176	3,824
30 ~ 99		11,868	6	507	513	12,381
100 ~ 299		11,555	1	514	515	12,070
300 ~ 999		4,781	0	161	161	4,942
1,000 ~		1,138	1	29	30	1,168
計		32,990	10	1,385	1,395	34,385

3-3 ま と め

(1) 人身事故率の比較

今回の調査対象運転者が起した人身事故の件数及び死亡事故の件数を、昭和53年度に自動車安全運転センターが行った「初心運転者の実態に関する調査研究」のデータ及び昭和54年中の全国事故統計と比較すると表3-9のとおりである。事故率（事故件数÷調査対象運転者×100）で比較すると、人身事故率は企業内運転者が初心運転者よりも低い。また、死亡事故についても、初心運転者よりも低くなっている。昭和54年中の全国事故統計と比較すると、人身事故は企業内運転者の方が事故率が高いが死亡事故は低くなっている。ただし、走行距離や使用車種別の要素を考慮にいれた比較ではないので単純な結論は出せない。

表3-9 人身事故・死亡事故の比較

	人身事故(件)	死亡事故(件)	対象者数(人)
企業内運転者3年間	1,421	10	34,385
” 1年換算	474 (1.38)	3.3 (0.01)	34,385
初心運転者	660 (2.10)	11 (0.03)	31,472
全国統計 54年中	471,573 (1.15)	8,044 (0.02)	41,042,876

()内は%

(2) 年齢について

企業内運転者の違反者率・事故者率ともに29歳以下が一番高いが、年齢が高くなるにつれ違反者率・事故者率が減少している。

(3) 業種について

違反者率と事故者率の高い業種は大体同じであり、違反者率の高い業種は事故者率も高いということがいえる。違反者率・事故者率の高い業種は卸売・小売業、建設業で低い業種は官公署・公団・公社、電気・ガス業となっている。

(4) 企業規模について

違反者率・事故者率ともに企業規模の小さい方が高く、大きくなるにつれて低いということがいえる。

第4章 有効な安全運転管理方策に関する分析

4-1 安全運転管理状況と事故・違反発生との関連分析方法

安全運転管理状況と事故・違反発生との関連を分析する方法として、本調査研究では次の2種の手法を用いることとする。

- (1) 安全運転管理水準から事業所をパターン分けして、各パターンで事故・違反の発生状況の相違を分析する方法(数量化理論Ⅲ類)

事業所の安全運転管理業務は、運転者管理、運行管理、車両管理、環境管理等多岐にわたっている。また、その業務を行う安全運転管理者の条件も事業所によりそれぞれ異なっている。そこでアンケート調査の各回答(反応)結果を数量化理論Ⅲ類を用いて分析し、回答パターンを分類整理することにより、調査対象事業所をグループ分けし、その各々のグループについての事故・違反の発生状況を吟味する。

- (2) 安全運転管理の各方策が事故・違反の発生に与える影響を分析する方法(数量化理論Ⅰ・Ⅱ類)

企業内運転者の事故・違反の発生状況を外的基準とし、アンケート調査の各回答(反応)結果を説明変数とするもので、数量化Ⅰ類及びⅡ類を用いて分析する。

計算の結果、各アイテムのカテゴリに割り振られた数値の大小やアイテム内のカテゴリ値の最大値と最小値の差(レンジ)の大小をみることにより、事故者率や違反者率に安全運転管理方策等がどの程度影響しているかをある程度推定できる。

- (注) 分析方法(1)及び(2)に用いる説明変数は、表4-1のとおりでアイテム23、カテゴリ60である。

表4-1 数量化理論による解析(説明変数)

アイテム	カテゴリー	アイテム	カテゴリー
① 会社の総従業員数 (Q1)	1～49人	⑪ 安全運転教育の実施(新規採用) (Q19)	実施している
	50～99人		実施していない
② 業 種 (Q1)	100～199人	⑫ 安全運転教育の実施(一般) (Q20)	実施している
	200～999人		実施していない
	1,000人以上	⑬ 運転経歴証明書の利用 (Q21, Q22)	利用したことがある
③ 安全運転管理者の年齢 (Q2)	建設業(7)	⑭ 適性検査の実施 (Q23)	利用したことがない
	製造業(8)		実施している
④ 安全運転管理者の勤続年数 (Q2)	卸売・小売業(9)	⑮ 違反の報告の義務 (Q24)	実施していない
	その他第3次産業等(10～15)		義務づけている
⑤ 任意保険の加入状況 (Q4, Q4-1)	*その他(1～6, 16)	⑯ 車両運転の許可制度 (Q26)	義務づけていない
	40歳未満		制度はなく自由
⑥ 定期運行 (Q6, Q6-1)	40～49歳	⑰ 優良運転者の表彰制度の有無 (Q27)	何らかの制度がある
	50歳以上		あり
⑦ カーエアコン・カークーラーの取り付け比率 (Q8)	9年未満	⑱ 安全運転管理にかける費用 (Q30)	なし
	10～19年		なし又は5万円未満
⑧ 安全運転管理者の地位 (Q12)	20年以上	⑲ 朝礼, 終礼の実施 (Q31)	5～10 "
	定期運行なし		10万円以上
⑨ 安全運転管理者が専任か兼任か (Q13, Q13-1)	" あり	⑳ 注意事項の伝達 (Q33)	朝礼又は終礼を実施
	0～20%未満		両方実施していない
⑩ 安全運転管理者の決定権 (Q15)	20%以上	㉑ 仕業点検の実施 (Q34, Q34-1)	毎日伝えている
	" 1～3割 "		時々又は伝えていない
	" 3割以上	㉒ 鍵の保管 (Q35)	毎日実施
	5コ以上		責任者が一括保管
	4コ以下	㉓ 台帳の整備 (Q41)	キーボックスに保管
			運転者が各自保管
			4つ以上整備している
			3つ以下

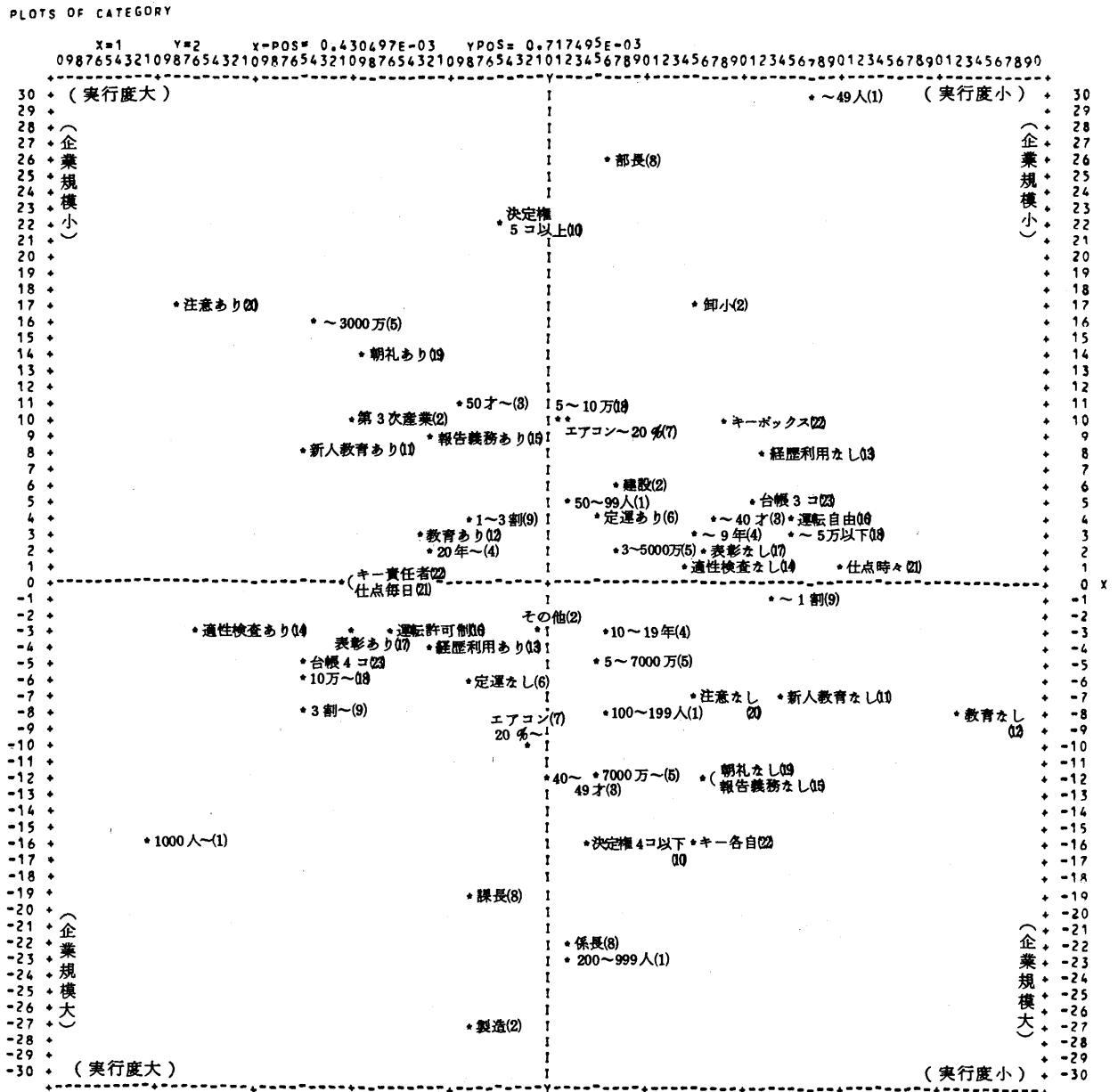
(*Ⅲ類では除く)

4-2 安全運転管理水準から事業所をパターン分けして各パターンで事故・違反の発生状況の相違を分析した結果

数量化Ⅲ類を用いて調査対象事業所のパターン分類を行った。その結果、説明力(固有値)の1番高いものをX軸とし、2番目に高いものをY軸として、2次元平面に安全運転管理についての回答(反応)結果をプロットしたものが図4-1である。図4-1をX軸についてみると、右端へは「教育なし」、「仕業点検時々」、「費用を5万円以下」等の回答が集まり、左端に「注意あり」「適性検査あり」「新人教育あり」等の回答が集まっている。次にY軸についてみると上端に「～49人」、「卸・小」等の回答が集まり、下端に「製造」、「200～999人」等の回答が集まっている。このことからX軸は、安全運転管理方策の実行度をあらわしたものでありY軸は企業規模をあらわしたものであると考えられよう。

X軸とY軸のあらわしている内容を勘案して、各象限について考察すると、第1象限は企業規模が小さくて安全運転管理をあまり実施していないグループ、第2象限は企業規模は小さいが安全運転管理をよく実施しているグループ、第3象限は企業規模が大きくかつ安全運転管理をよく実施しているグループ、第4象限は企業規模は大きい、安全運転管理をあまり実施していないグループということができよう。

図4-1 数量化Ⅲ類による安全運転管理方策等のプロット



EIGEN VALUE (固有値)	
1軸	0.40653
2軸	0.29284
3軸	0.27538
4軸	0.26020
5軸	0.24741

表4-2は、その各々のグループに属する事業所についての事故者率と違反者率の平均値と標準偏差値を示したものであり、各グループ間の差異がはっきりとみられる。また、グループ別の平均値の差の検定 (t) の結果は、表4-3のとおりで違反及び事故共にグループ1とグループ3の差は有意である。

表4-2 グループ別 (象限別) の違反者率・事故者率の平均値と標準偏差 (3年間) (数量化Ⅲ類)

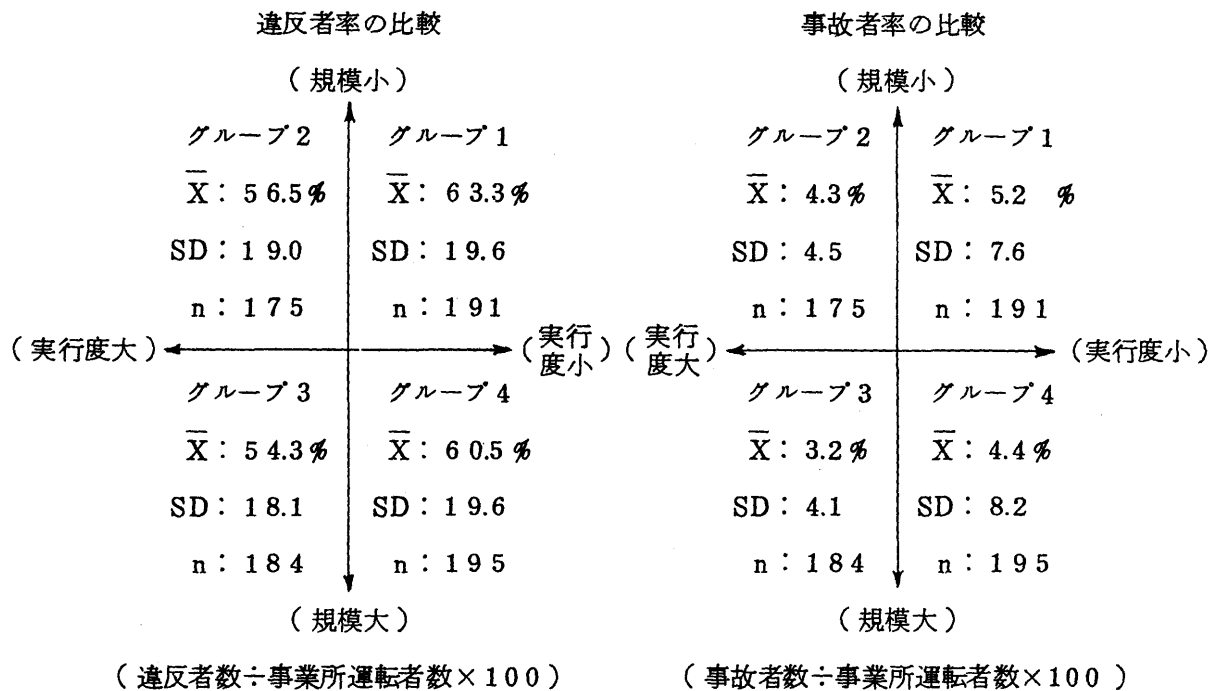


表4-3 平均値差の検定 (t検定)

違反	グループ1	グループ2	グループ3	グループ4
グループ1		3.3551**	4.6027**	1.3996
グループ2	1.3592		1.1204	1.9831*
グループ3	3.1463**	2.4162*		3.1856**
グループ4	0.9910	0.1428	1.7809	

(注) ** $P < .01$ * $P < .05$

表4-4は、安全運転管理の実行度の異なるグループ別に、違反者率及び事故者率の平均値を示したものである。実行度の大きなグループは、小さなグループに比べて違反者率は6.5%、事故者率は1.04%低い。

表4-5は、企業規模と違反者率及び事故者率の平均値を示したものである。企業規模の大きなグループは、小さなグループに比べて違反者率で2.5%、事故者率で0.94%低い。

そこで、企業規模の大小よりも安全運転管理の実行度の大小が、事故や違反の発生に、影境を与える度合いが大きいということがいえよう。

表4-4 安全運転管理実行度と違反及び事故者率

安全運転管理実行度と違反者率		安全運転管理実行度と事故者率	
大 ← 実行度 → 小		大 ← 実行度 → 小	
グループ2 (+)	グループ1 (+)	グループ2 (+)	グループ1 (+)
グループ3	グループ4	グループ3	グループ4
$\bar{X} : 55.4\%$	$\bar{X} : 61.9\%$	$\bar{X} : 3.71\%$	$\bar{X} : 4.75\%$
n : 359	n : 386	n : 359	n : 386

表4-5 企業規模と違反及び事故者率

企業規模と違反者率		企業規模と事故者率	
小 ↑ 企業規模 ↓ 大	(グループ1+グループ2) $\bar{X} : 60.0\%$ n : 366	小 ↑ 企業規模 ↓ 大	(グループ1+グループ2) $\bar{X} : 4.73\%$ n : 366
	グループ3+グループ4 $\bar{X} : 57.5\%$ n : 379		グループ3+グループ4 $\bar{X} : 3.79\%$ n : 379

図4-2、図4-3(表4-6、表4-7)は、グループ1~4別の違反者率別事業所数を示したものであるが、ここでも各グループ間の差異がみられる。

図4-2 グループ別の違反者率別事業所率

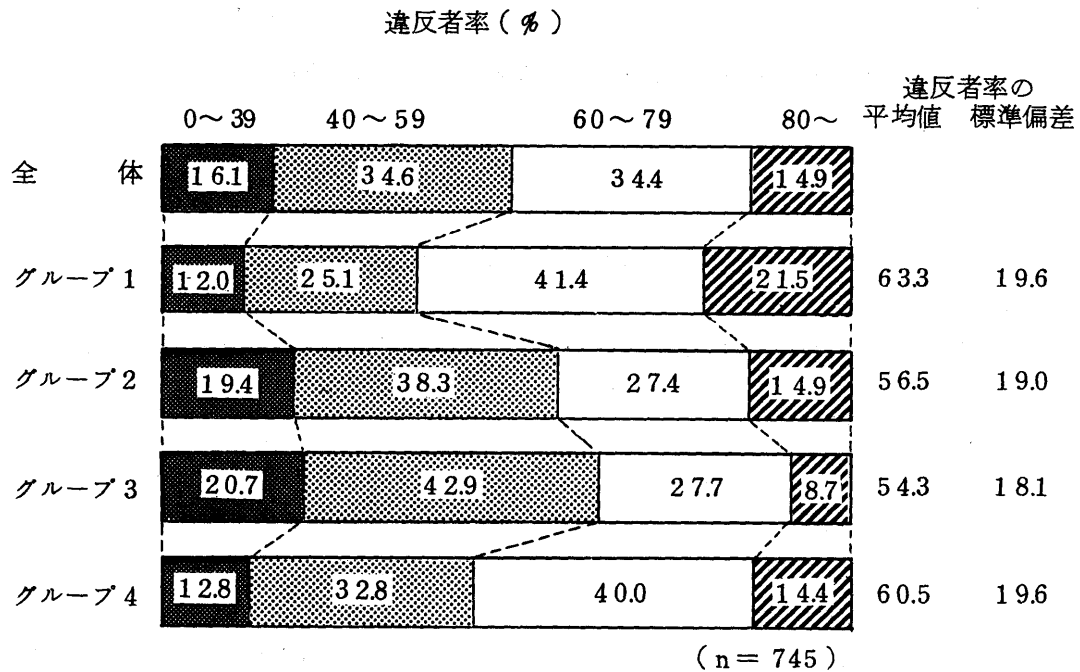


図4-3 グループ別の事故者率別事業所率

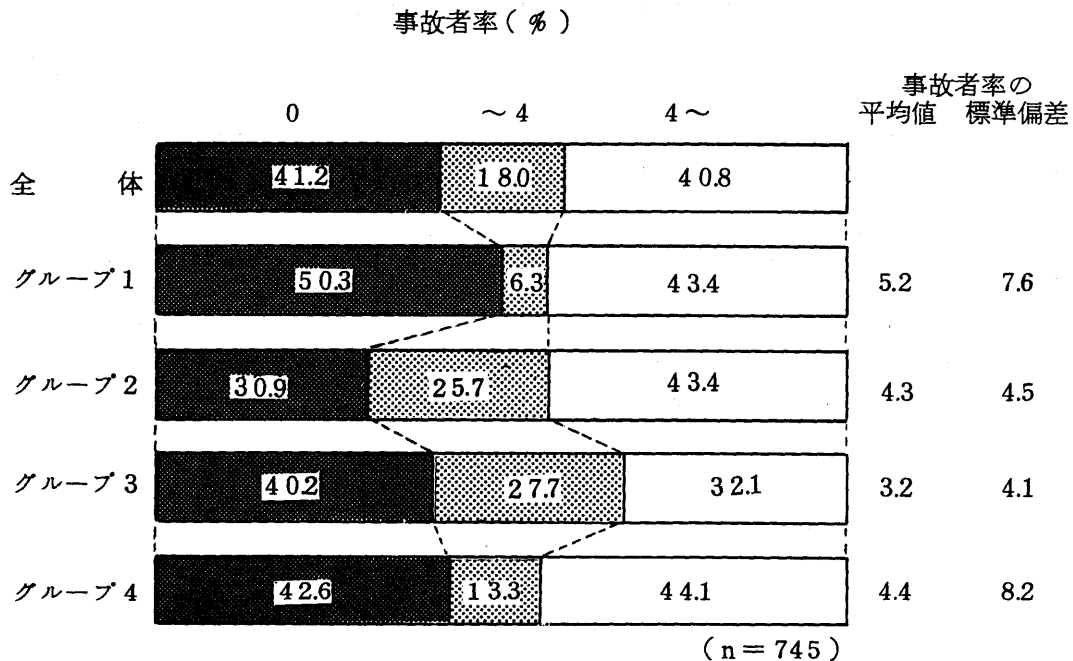


表 4-6 グループ別の違反者率別事業所数

グループ別		違反者率 (%)					計
		0～19	20～39	40～59	60～79	80～	
1	事業所数	4	19	48	79	41	191
	%	2.1	9.9	25.1	41.4	21.5	100
2	事業所数	5	29	67	48	26	175
	%	2.8	16.6	38.3	27.4	14.9	100
3	事業所数	3	35	79	51	16	184
	%	1.7	19.0	42.9	27.7	8.7	100
4	事業所数	7	18	64	78	28	195
	%	3.6	9.2	32.8	40.0	14.4	100
全体	事業所数	19	101	258	256	111	745
	%	2.6	13.5	34.6	34.4	14.9	100

表 4-7 グループ別の事故者率別事業所数

グループ別		事故者率			計
		0%	4%以下	4.1%以上	
1	事業所数	96	12	83	191
	%	50.3	6.3	43.4	100
2	事業所数	54	45	76	175
	%	30.9	25.7	43.4	100
3	事業所数	74	51	59	184
	%	40.2	27.7	32.1	100
4	事業所数	83	26	86	195
	%	42.6	13.3	44.1	100
全体	事業所数	307	134	304	745
	%	41.2	18.0	40.8	100

図 4-4 (1)～(4)は、数量化の結果にもとづいて調査対象の事業所が、どのグループに属するかを業種別にプロットしたものである。

企業規模が小さく安全運転管理をあまり実施していないグループ 1 に属する事業所率を業種別にみると、卸売・小売業が最高で 49%、次に建設業の 38%、その他第 3 次産業等が 18%、製造業が 11% の順となっている。企業規模が大きく安全運転管理をよく実施しているグループ 3 では、この逆の順となっている。

図から安全運転管理方針を熱心に行っている事業所、あるいはあまり熱心に行っていない事業所は、業種あるいは企業規模を問わず散在しているということがいえよう。しかし業種別にみたグループ別分布状況は、それぞれはつきりと異っている。これは、仕事の内容、仕事の流れ等の違いが安全運転管理の実行度に影響を与えているのではないかと考えられる。安全運転管理諸対策の実施にあたっては業種別にその推進・指導方法を考える必要がある。

図 4-4-(1) 建設業事業所のプロット (数量化Ⅲ類)

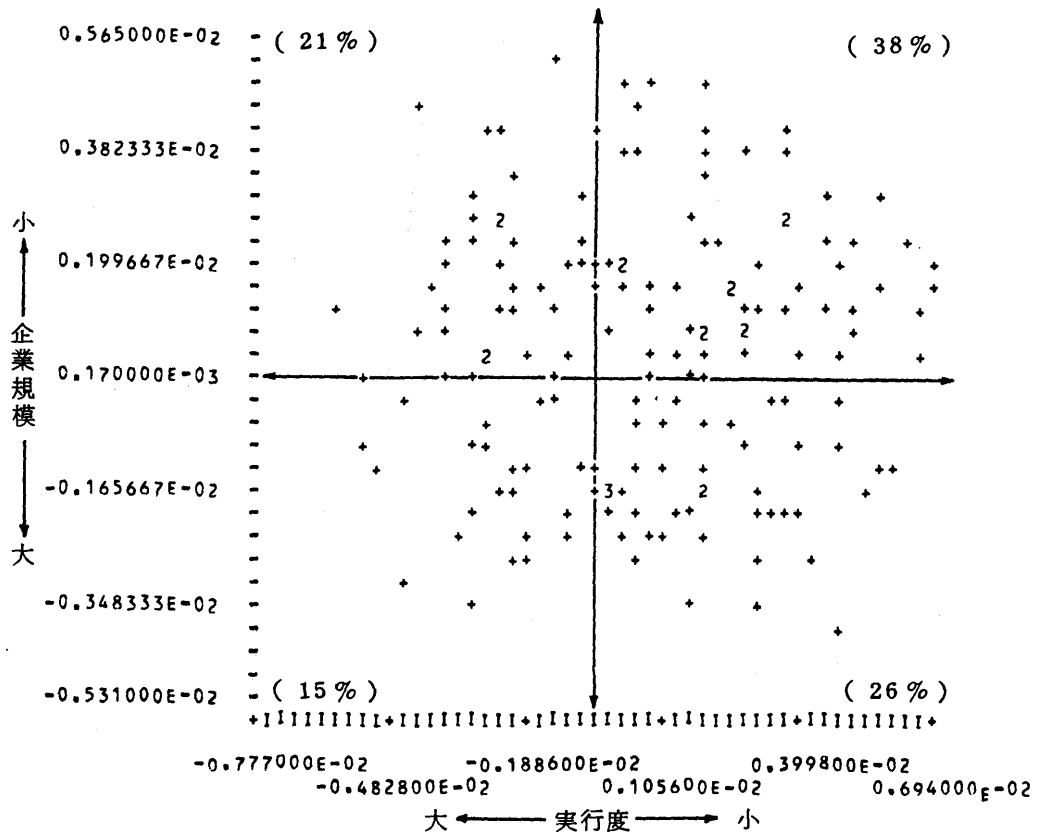


図 4-4-(2) 製造業事業所のプロット (数量化Ⅲ類)

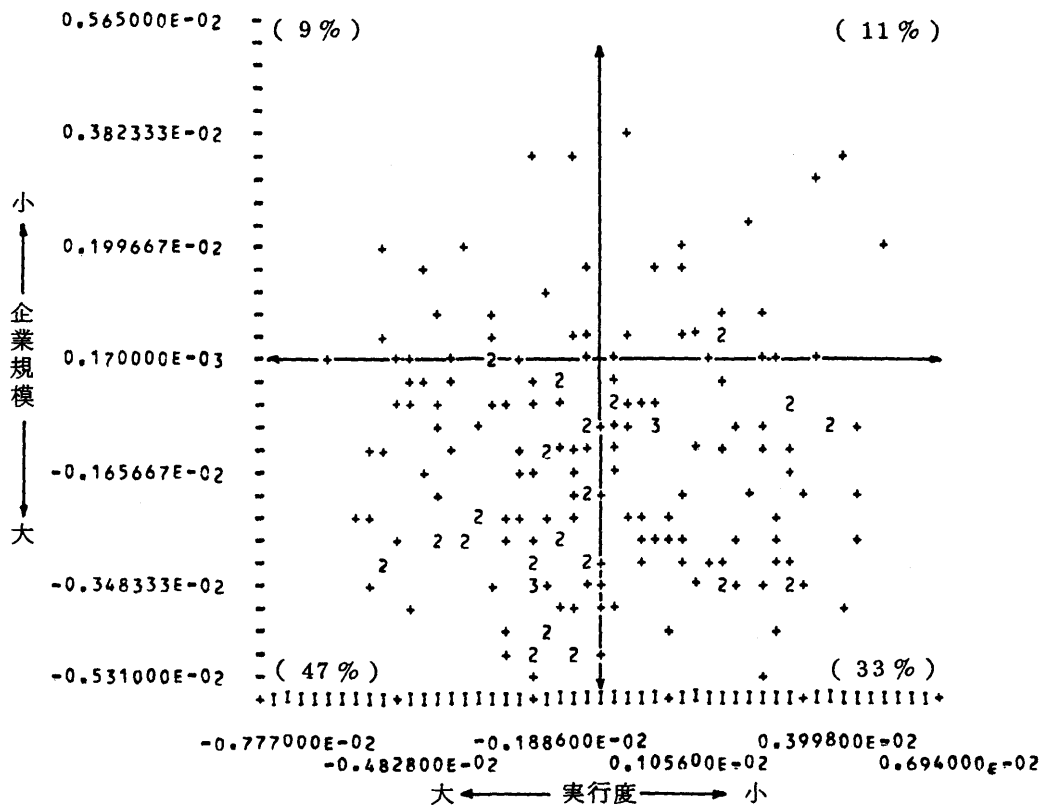


図4-4-(3)卸売・小売業事業所のプロット(数量化Ⅲ類)

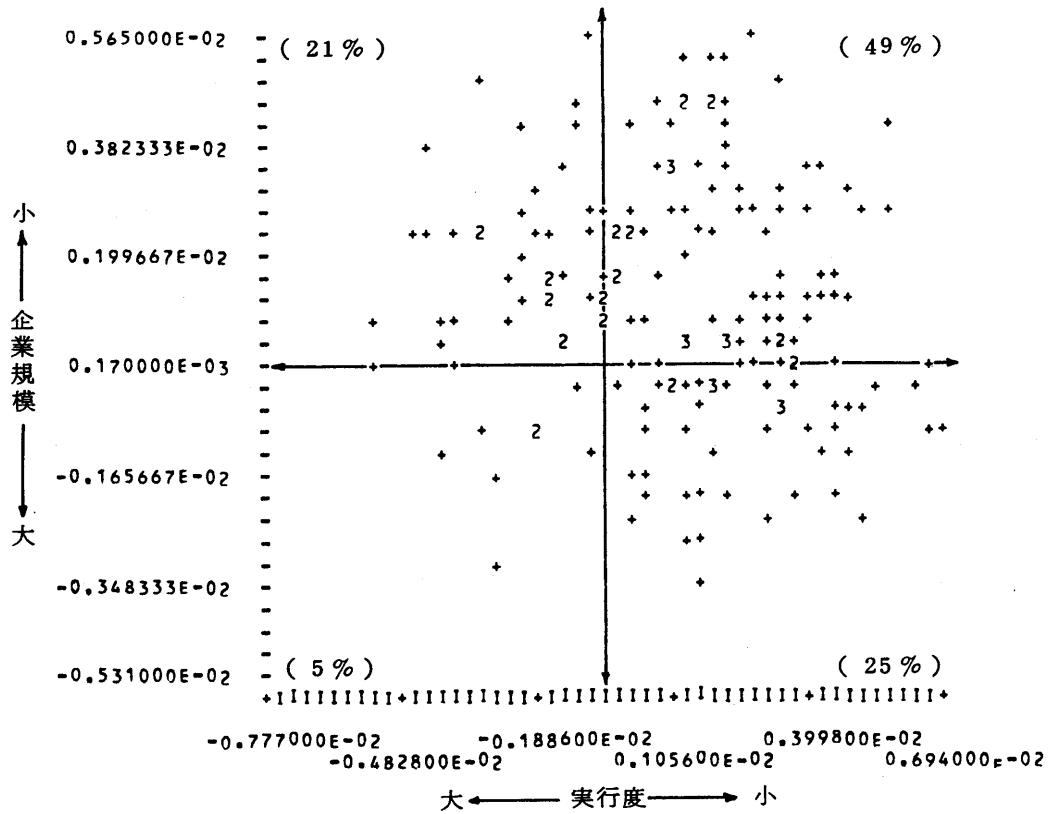
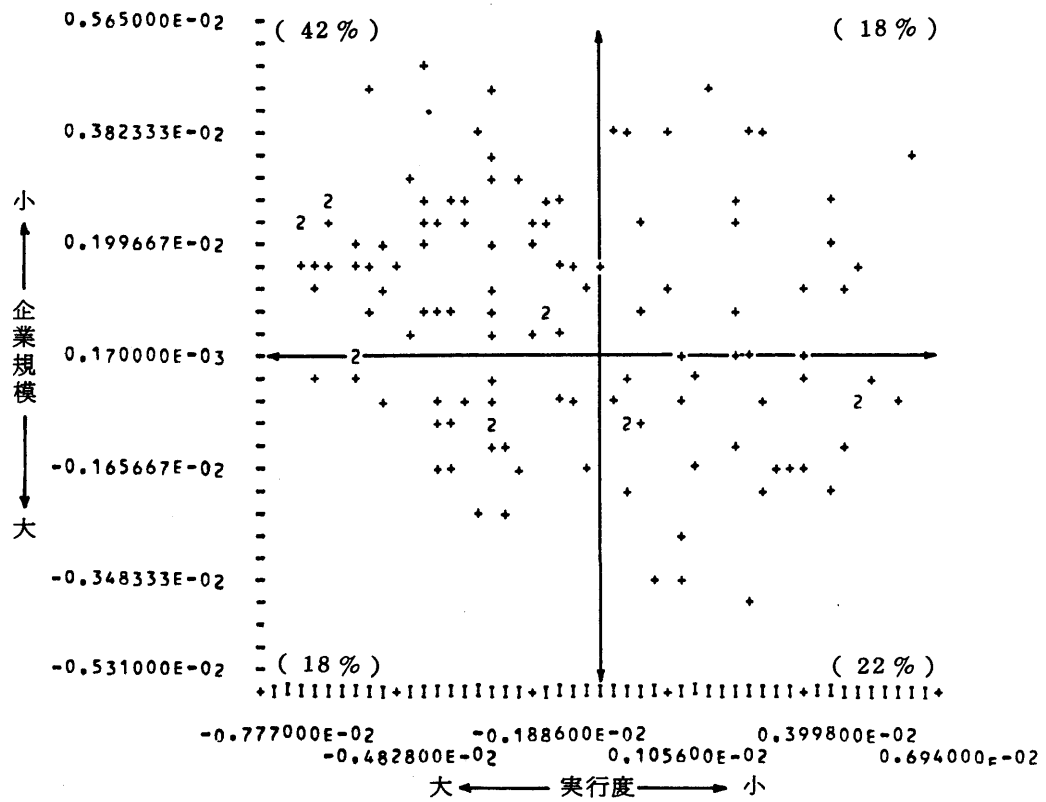


図4-4-(4)その他第3次産業等事業所のプロット(数量化Ⅲ類)



4-3 安全運転管理の各方策が事故・違反の発生に与える影響を分析した結果

(1) 違反について

安全運転管理方策等について、数量化Ⅰ類を用いて違反者の発生に対する要因分析を行った結果を、図4-5に示す。各カテゴリーの数値でマイナスのものは、違反者率の減少にはたらくものであり、プラスのものは増加にはたらくものである。また、棒の長さがその増減の幅をあらわすことになる。重相関係数が0.4以上であることから、安全運転管理方策等と違反の発生の間には、かなりの関連があると云えよう。

図から業種の影響が非常に大きいことがわかる。次に安全運転管理者の勤続年数と年齢の影響が大きく、勤続年数が長く年齢の高い管理者程よい影響を与えている。続いて仕業点検の実施や経歴証明書の利用は行った方がよく、安全運転管理にかかる費用は多い方がよく、交通違反をしたことに対する報告はした方がよく、社員に対する安全運転教育は行った方がよい結果をもたらしている。

図示してはいないが数量化Ⅱ類で分析した結果でも同様なことがいえる。Ⅱ類ではⅠ類の結果に加えて、さらに車両の運転に対する許可制度がある方がよいという結果がでている。

図4-5 安全運転管理方策等の違反の発生に与える影響(数量化理論I類)

重相関係数0.40240

アイテム	カテゴリー	サンプル数	-3.0	-2.0	-1.0	0	1.0	2.0	3.0	レンジ
業種	建設業	179								10.50
	製造業	206								
	卸売・小売業	199								
	その他第3次産業等	139								
安全運転管理者の勤続年数	9年未満	125								5.80
	10～19年	305								
	20年以上	293								
安全運転管理者の年齢	40歳未満	143								5.10
	40～49歳	300								
	50歳以上	280								
仕業点検の実施	毎日実施	412								4.35
	時々実施	311								
運転経歴証明書の利用	利用したことがある	468								4.19
	利用したことがない	255								
安全運転管理にかかる費用	なし又は5万円未満	307								2.56
	5～10万円	103								
	10万円以上	313								
違反の報告の義務	義務づけている	400								1.87
	義務づけていない	323								
安全運転教育の実施(一般)	実施している	543								0.46
	実施していない	180								

(注) 2,3アイテム中主要アイテムのカテゴリー数値及びレンジを示したものである。

(2) 事故について

安全運転管理方策等について数量化Ⅰ類を用いて、事故者の発生に対する要因分析を行った結果を図4-6に示す。重相関係数0.2以上であることから、安全運転管理方策と事故の間にはやや関連があるといえよう。

図から事故についても違反と同様に業種の影響が大きいことがわかる。次に安全運転管理者の勤続年数が長い程よく、続いて車両運転許可制度がある方がよい影響を与えている。さらに定期運行車両がある事業所は、十分に注意すべきである。安全運転に関する注意事項は毎日伝えている方がよく、違反の報告義務、安全運転教育の実施、作業点検の実施、運転経歴証明書の利用はいずれもよい影響を与えている。新規採用者に対する安全運転教育も実施している方がよい結果をもたらしている。

図4-6 安全運転管理方策等の事故の発生に与える影響(数量化理論I類)

重相関係数0.24793

アイテム	カテゴリー	サンプル数	-0.3	-0.2	-0.1	0	0.1	0.2	0.3	レンジ
業種	建設業	179								1.33
	製造業	206								
	卸売・小売業	199								
	その他第3次産業等	139								
安全運転管理者の勤続年数	9年未満	125								0.84
	10～19年	305								
	20年以上	293								
車両運転の許可制度	制度はなく自由	282								0.82
	何らかの制度がある	441								
定期運行	定期運行なし	446								0.75
	定期運行あり	277								
注意事項の伝達	毎日伝えている	199								0.55
	時々又は伝えていない	524								
違反の報告の義務	義務づけている	400								0.46
	義務づけていない	323								
安全運転教育の実施(一般)	実施している	543								0.33
	実施していない	180								
仕業点検の実施	毎日実施	412								0.27
	時々実施	311								
運転経歴証明書の利用	利用したことがある	468								0.20
	利用したことがない	255								
安全運転教育の実施(新規)	実施している	348								0.13
	実施していない	375								

(注) 23アイテム中主要アイテムのカテゴリー数値及びレンジを示したものである。

4-4 ま と め

- (1) 安全運転管理の実行度と企業規模によって分けられた4つのグループについて、違反者率及び事故者率を比較すると、安全運転管理方策をよく実行している企業規模の大きいグループが違反者及び事故者共にその発生率が低くなっている。
- (2) 前記(1)の4つのグループに含まれる事業所数の比率は業種によって大きく異なっている。
- (3) 安全運転管理の実行度は企業規模の大きさよりも事故・違反の発生に大きな影響を与えている。
- (4) 安全運転管理の各方策等について、違反者率に与える影響を分析してみると業種、安全運転管理者のキャリアーの相違、運転経歴証明書の利用の有無、安全運転管理にかかる費用の多寡、違反の報告義務、安全運転教育、仕業点検及び車両運転許可制度等の実施の有無が違反者率に大きな影響を与えている。
- (5) 安全運転管理の各方策等について、事故者率に与える影響を分析してみると、違反者率に影響を与える安全運転管理方策等の各項目のほかに、定期運行の有無、新規採用者に対する安全運転教育等の実施の有無が事故者率に大きく影響を与えている。

(参考) 本章で使用した数量化理論について

安全運転管理方策がどの程度事故・違反に関わりをもっているかについては一つ一つの方策を検討しても、多くの方策要因が複雑に関連しているために解明は困難である。このため、これらの解明への手がかりをつかもうとする際の1つのツールが多変量解析である。

(多変量解析とは一般的に

- (1) 2種類以上の要因が存在し、
- (2) それらの要因の間に何らかの関連がありそれらの関連を考慮しながら
- (3) 対象としている問題に対して何らかの解決・解明への手がかりを把握しようとする。

統計的手法である)。

多変量解析法のうち解析に用いる要因が数値で与えられているのではなく、表4-1のようにアイテム(質問項目)、カテゴリー(選択肢)の形で与えられている場合の対象の予測・推定には多変量解析法のうちの数量化Ⅰ類及びⅡ類を用いる。また要因の分類を目的とした場合には数量化Ⅲ類を用いる。

1 数量化理論Ⅰ類

この手法は対象(外的基準)が数量で与えられている場合の分析方法で外的基準と要因(説明変数)との関係を分析するものである。

本章の場合には外的基準は事故者率又は違反者率であり要因(説明変数)は表4-1のアイテム・カテゴリーである。具体的には表4-1のアイテム(質問)の中で回答のあるカテゴリーには1、回答のないカテゴリーには0を与えて数値化し、各事業所ごとに事故者率又は違反者率(以下外的基準という)の値と計算結果(推定値)がなるべく一致するように各カテゴリーごとに或る重み(カテゴリー数値)を与える。このカテゴリー数値はどの事業所の場合でも同じ数値であるために、必ずしも計算された値(推定値)は外的基準とは一致しない。このために外的基準値と推定値との相関係数が最大となるようにカテゴリー数値を計算で求める。

このカテゴリー数値の大小や、アイテム内のカテゴリー数値の最大値と最小値の差(レンジという)の大小をみることによって事故者率又は違反者率にどのアイテムやカテゴリーが影響をおよぼしているかを推定することができる。

2 数量化理論Ⅱ類

I類と同じ方法であるが外的基準としての事故者率又は違反者率は数値で与えるものではなく事故者率又は違反者率の高いグループと低いグループに分類してI類と同様に各アイテム・カテゴリーの影響を分析するものである。

3 数量化理論Ⅲ類

この手法は分類を目的とした多変量解析法である。I・Ⅱ類のように事故者率又は違反者率等の外的基準は用いない。

安全運転管理方策等の設問であるアイテム・カテゴリーの回答状況によって回答の類似している事業所は同一グループへ、類似していない事業所は他のグループへとグループ化し、その分類をもたらす要因は何であるかを知るものである。その結果、未知の集団（ここでは調査対象事業所）の安全運転管理方策等の実施状況等の構造のパターンを知ることができる。

あ と が き

企業等の安全運転管理方策の実態を調査し、それと企業内運転者の交通事故や違反の関係を解析した結果、業種及び企業規模により差異があることがわかった。また、安全運転管理者のキャリアと安全運転管理の実行度が大きな影響を与える要因であることが確認された。

本研究の結果から、今後の安全運転管理者制度運用上の課題として次のことが考えられる。

- (1) 安全運転管理者の地位と資質の向上
- (2) 有効な安全運転管理諸対策の推進
- (3) 業種別、企業規模別の個別指導の強化
- (4) 未選任事業所の実態の把握と選任指導
- (5) 組織的な指導体制と研究体制の確立

安全運転管理に関する実態調査票

記入上のお願い

1. 調査票への記入は原則として、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、運転兼務者、運転者を次のように定義しています。
 - 運転専従者……………車両の運転を主たる業務としている者
 - 運転兼務者……………車両の運転を主たる業務とはしていないが、業務で車両の運転を行なう者
 - 運 転 者……………運転専従者及び運転兼務者の総称
4. ご記入は、黒の濃い鉛筆か黒(又は青)のボールペンでお願いします。
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。

--	--	--

 内には、数字をひとまずに1字ずつあてはめて、右詰めでご記入ください。

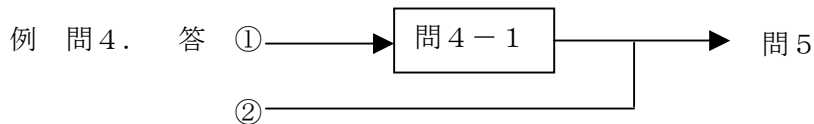
(例)記入する数字が9の場合……………

		9
--	--	---

記入する数字が95の場合……………

	9	5
--	---	---

6. 回答は、質問番号順に記入洩れのないようにお願いします。なお、質問が途中で枝分れする場合がありますので・指定した質問番号や→印に沿ってお願いします。
7. 実線で囲んだ質問は答に関連した枝分れの質問です。該当した答の場合は枝質問に記入の後次の質問へ。該当しない答の場合は、次の質問へそのまま進んで下さい。



I 貴社及び貴事業所の概要、使用車両、運転者等についておたずねします。

問1 貴社及び貴事業所の概要を記入してください。

会社名			
事業所名			
事業所所在地	〒□□□-□□		
資本金 (出資金、基金等も含む)	□□□ 百万円	会社の 総従業員数	□□□□□ 人
業種 下表から代表的な 業種コードを選び記入	□□	事業所の 従業員数	□□□□□□□ 人
事業所 設立年月	$\begin{matrix} 1. \\ 2. \\ 3. \end{matrix}$ 明治 大正 昭和 □□ 年 □□ 月 設立		
業種別	1. 官公署 2. 公社公団等 3. 農業 4. 林業 5. 漁業 6. 鉱業 7. 建設業 8. 製造業 9. 卸売・小売業 10. 不動産業 11. 金融保険業 12. 運輸業 13. 電気ガス業 14. 通信業 15. サービス業 16. その他 ()		

⑥～⑨
⑩～⑮
⑯～⑰
⑱～㉓
㉔
⑵⑵～⑵⑶
⑵⑷～⑵⑸

問2 安全運転管理者の氏名、年令等を記入してください。

氏名		
年令	□□	歳
役職名		
安全運転管理者としての 在任年数 (月数は五捨六入)	□□	年
入社以来の勤続年数 (月数は五捨六入)	□□	年

⑵⑹～⑵⑺
⑵⑻～⑵⑼
⑵⑽～⑵⑾

問3 貴事業所で、通常使用している車両の台数を記入してください。

車種 区分	大型バス (30人以上)	マイクロバス (11人以上)	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	計
自家用											
レンタカー リースカー											
その他具体的に ()											
計											

③⑤～⑤⑦
col・80=1
card No.=2
⑥～②⑧
②⑨～⑤①
col・80=2
card No.=3
⑥～③⑧

問4 貴事業所で使用している車両(レンタカー、リースカー、その他を含む)のうち、任意保険に加入している車両は何台ですか。

1. 任意保険加入車両..... 台
2. 任意保険未加入車両..... 台 → 問5へ

③⑨～④①
④②～④④

[任意保険に加入している車両についてのみお答えください。]

問4-1 任意保険の金額はいくら位ですか。車種別に1台当りの平均「対人保険」金額(1人当り最高額)をお答えください。各車種の該当する数字に○印をつけてください。

保険金額 車種	3,000万円 未 満	3,000万円～ 5,000万円未満	5,000万円～ 7,000万円未満	7,000万円～ 1億円未満	1億円以上
1 大型バス マイクロバス	1	2	3	4	5
2 大型貨物	1	2	3	4	5
3 小型貨物	1	2	3	4	5
4 乗用車	1	2	3	4	5
5 軽自動車	1	2	3	4	5
6 自動二輪	1	2	3	4	5
7 大型特殊	1	2	3	4	5
8 その他 ()	1	2	3	4	5

④⑤
④⑥
④⑦
④⑧
④⑨
⑤①
⑤②

問5 貴事業所で使用している全車両の1台当りの平均月間走行距離は、おおよそ何km位ですか(原付、大特を除く)。

約 km/月

53～56

問6 貴事業所が使用している車両は、毎日、目的地、時間が一定している定期運行ですかもそれとも不定期運行ですか。定期運行している車両の台数を記入してください。(定期運行車両を、定期運行時間以外に不定期で使用している場合は、定期運行車両に入れる。)

1. 定期運行車両 台
 2. 不定期運行車両 台 → 問7へ

57～59

60～62

〔定期運行車両のある事業所のみお答えください〕

問6-1 定期運行車両は、コース、時間等をあらかじめ決めた運行基準図を作成し、それにもとずいて運行していますか。該当するもの一つに○印をつけてください。

1. 運行基準図にもとずいて運行している。
2. 運行基準図は、作成していないが、ほぼコース、時間は一定している。
3. 運行基準図はなく、運転者にまかせている。
4. その他(具体的に)

63

問7 運転者と車両の組合せは決まっていますか。(運転者が決まっている車両とは1人1車制の場合をいう)

1. 運転者が決まっている車両 台
 2. 運転者が決まっていない車両 台

64～66

67～69

問8 カーエアコン、カークーラーが取り付けられている車両は何台ですか。

1. 取り付けられている車両 台
 2. 取り付けられていない車両 台

70～72

73～75

col・80=3
card No.=4

問9 車両の買替周期は、だいたい何年位ですか。

1. 乗用車類 年
 2. 貨物車類 年

6～7

8～9

問10 貴事業所の運転者は何人ですか。又、運転者の平均年齢、平均勤続年数を記入してください。

(昭和54年7月1日現在で記入し、月数は五捨六入)

区 分	人 数 (人)	平均年齢 (才)	平均勤続年数 (年)
運 転 専 従 者			
運 転 兼 務 者			

⑩～⑬

⑰～⑳

II 次に安全運転管理者のことについておたずねします。

問11 貴事業所で、安全運転管理者を最初に選任したのはいつですか。

昭和 年

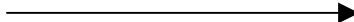

24～25

問12 安全運転管理者の現在の地位は、次のどれに該当しますか。該当するものに1つだけ○印をつけてください。

1. 役員
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)

26

問13 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14へ
2. 他の業務を兼任している 

27

〔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13-1 全体の業務時間の内、何割位を安全運転管理者としての業務にあてておられますか。該当するものに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

28

問14 安全運転管理者には特別な手当が支給されていますか。支給されていれば支給額を月額でお答えください。

1. 支給されていない。
2. 支給されている。月額 円

29

30～34

問15 次の各項目に関して、安全運転管理者が決定権を持っていますか。各項目の該当する数字に○印をつけてください。

項 目	1. 決定権をもつ	2. 決定権はないが、実質的には安全運転管理者が決めている。	3. 権限はない
1. 運行計画の作成	1	2	3
2. 乗務員の割当	1	2	3
3. 使用車両の決定	1	2	3
4. 運転者教育計画の作成	1	2	3
5. 運転者の採用	1	2	3
6. 運転者の昇格	1	2	3
7. 運転者の配置転換	1	2	3
8. 優良運転者表彰の申請	1	2	3
9. 車両の保管及び整備のための施設の新設, 改善	1	2	3
10. 運転者のための各種施設(休憩所等)の新設, 改善	1	2	3
11. 車両の廃車	1	2	3
12. 車両の購入	1	2	3

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

問16 貴事業所では、次にあげる業務は安全運転管理者の業務となっていますか。安全運転管理者の業務となっているものにいくつでも○印をつけてください。

- | | |
|---------------------------------|----|
| 1. 朝礼(点呼)の実施 | ④7 |
| 2. 運転者に対する運行上必要な指示 | ④8 |
| 3. 運転不適任者の発見(健康状態、服装等) | ④9 |
| 4. 作業点検実施の確認 | ⑤0 |
| 5. 運転日報等の点検 | ⑤1 |
| 6. タコグラフの管理 | ⑤2 |
| 7. 鍵の保管 | ⑤3 |
| 8. 駐車場の管理 | ⑤4 |
| 9. 運転者教育のための講習会の実施 | ⑤5 |
| 10. 社内免許審査の実施 | ⑤6 |
| 11. 事故時の処置 | ⑤7 |
| 12. 事故運転者の指導 | ⑤8 |
| 13. 事故原因の分析 | ⑤9 |
| 14. 運転者の勤務評定 | ⑥0 |
| 15. 任意保険加入の手続 | ⑥1 |
| 16. その他(主要な業務があれば、下欄に記入してください。) | ⑥2 |

問17 副安全運転管理者やその他の補助者を選任されていますか。

項 目	選任の有無		有の場合 その人数
	あり	なし	
1.副安全運転管理者	1	2	<input type="text"/> 人
2.準安全運転管理者等の 補助者	1	2	<input type="text"/> 人

なしの場合 → 問 18 へ

ありの場合 ↓

〔副安全運転管理者を置いている事業所のみお答えください〕

問17-1 副安全運転管理者の現在の地位は、次のどれに該当しますか。該当するものに1つだけ○印をつけてください。

1. 課長、課長代理相当職
2. 係長相当職
3. 主任相当職
4. 係員
5. 非常勤職員
6. その他(具体的に)

問17-2 貴事業所では、次にあげる業務は副安全運転管理者の業務となっていますか。副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。

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、服装等)
4. 作業点検実施の確認
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

63

64～65

66

67～68

69

col・80=4

Card No.=5

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

⑫

⑬

⑭

⑮

⑯

⑰

⑱

⑲

⑳

16. その他(主要な業務があれば、下欄に記入してください。)

㉑

A large empty rectangular box with a solid black border, intended for entering additional information as requested in the text above.

Ⅲ 次に、運転者の採用や管理についてお伺がいたします。

問18 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、両方ともに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	1.運転専従者	2.運転兼務者
1. 一般常識試験	1	2
2. 面接試験	1	2
3. 運転適性検査	1	2
4. 事故・違反の前歴調査	1	2
5. その他（具体的に記入してください。）	1 ()	2 ()

22～23

24～25

26～27

28～29

30～31

問19 新規採用の運転者に対し、特別な安全運転教育を実施していますか。

- a. 新規採用の運転専従者に対して
 - 1. 実施している。
 - 2. 実施していない。
- b. 新規採用の運転兼務者に対して
 - 1. 実施している。
 - 2. 実施していない。

32

33

問20 新規採用者ではなく、一般の運転者に対して安全運転教育を実施していますか。

- a. 運転専従者に対して
 - 1. 実施している。 →
 - 2. 実施していない → 問21へ
- b. 運転兼務者に対して
 - 1. 実施している。 →
 - 2. 実施していない → 問21へ

34

35

〔運転者に対して安全運転教育を行なっている事業所のみお答えください〕

問20-1 平均的にはどの位の頻度で実施していますか。又、教育は勤務時間内に実施していますか。さらに教育時間は年間1人当たり何時間位になりますか。

運転者の 区分	安全運転教育 は年間何回位、 実施されますか (回/年)	教育の時間帯 (該当欄に○印をつけてください)		1人当りの年間 延教育時間 (時間)
		勤務時間内	勤務時間外	
運転専従者				
運転兼務者				

36～42

43～49

問20-2 前問でお答えいただいた1人当りの年間延教育時間の使い方は、どのようになっていますか。次にあげる教育方法別に年間1人当りの延教育時間を記入してください。実施していないものについては、0時間と記入してください。なお、合計時間が前問の1人当りの年間延教育時間と等しくなるように記入してください。

教育方法	運転専従者(時間)	運転兼務者(時間)
社内講師による講義		
社外講師による講義		
映画会		
研究・検討会(事件事例研究等)		
その他 具体的に ()		
合計		

50～53

54～57

58～61

62～65

66～69

70～73

col・80=5

問20-3 教育内容はどのようなものを重視して実施していますか。運転専従者と運転兼務者別に最も重視しているものを1位として、下記の教育内容全部に順位をつけてください。実施していない項目があればその欄は空欄としてください。

教育内容	運転専従者	運転兼務者
・法令		
・車の構造		
・運転技術		
・安全知識		
・事故時の措置		
・その他 具体的に ()		

6～7

8～9

10～11

12～13

14～15

16～17

Card No.=6

問21 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たずねします。
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。——▶ 問22へ
2. 知らない。——▶ 問23へ

18

問22 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22-2~3へ

19

〔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22-1 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。

1. 新規採用
2. 社内表彰
3. 社外表彰(例えば、安全運転管理者協議会等の表彰上申のため)
4. 運行管理
5. 教育指導
6. 安全運転管理
7. その他()

20

21

22

23

24

25

26

〔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22-2 運転経歴証明書は、安全運転管理に役立つと思いますか。

1. 役立つと思う。——▶ 問23へ
2. 役立つとは思えない。——▶ 問23へ
3. わからない。——▶ 問23へ
4. その他()——▶ 問23へ

27

問22-3 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。

1. 運転者の承認がとれず、証明書の申請ができない。
2. 申請手続きがめんどろ。
3. 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。
4. 費用がかかる。
5. その他()

28

29

30

31

32

問23 貴事業所では、運転者に対し、運転適性検査を実施していますか。実施している場合は、その頻度を記入してください。(採用時に実施する運転適性検査は除く)

a. 運転専従者に対して

1. 実施している → ヶ月に1回 → 問23-1へ

2. 実施していない → 問24へ

b. 運転兼務者に対して

1. 実施している → ヶ月に1回 → 問23-1へ

2. 実施していない → 問24へ

〔運転適性検査を実施している事業所のみお答えください〕

問23-1 実施方法は次のどれに該当しますか。該当するものにもいくつでも○印をつけてください。

1. 警察の機関に委託している。

2. 民間の機関に委託している。

3. 自社内部で実施している。

4. その他()

問24 貴事業所では、業務中の事故・違反の報告を義務づけていますか。各項目の該当する数字に○印をつけてください。

項 目		1.義務づけている。	2.一部、重要なものは義務づけている。	3.義務づけていない。
事 故	死 亡	1	2	3
	傷 害	1	2	3
	物 損	1	2	3
違 反		1	2	3

33
34~35

36
37~38

39

40

41

42

43

44

45

46

col・80=6

問25 貴事業所では、過去3年間に業務中に第一当事者となった事故と違反が何件位ありましたか。不明の場合は、該当欄に不明と記入してください。

項目		年度	51	52	53	54年度 (4月～6月末)
事故	死亡					
	傷害					
	物損					
違反						

(注)年度とは、4月から翌年3月までです。

事故がある場合 → 25-1へ
 事故がない場合 → 26へ

〔過去3年間に事故のあった事業所のみお答えください〕

問25-1 事故を起した運転者に対して、事故再発防止のための個別指導を行ないましたか。

1. 個別指導を行なった。
2. 行なわない。

問26 貴事業所では、車両の運転に対し、次にあげるような許可制度がありますか。ある場合には該当するものに、いくつでも○印をつけてください。

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

問27 貴社又は、貴事業所には優良運転者の表彰制度がありますか。

1. ある。 →
2. ない。 → 問28へ

問27-1 その表彰制度は何年に施行されたものですか。

昭和 年に施行

Card No.=7

⑥～⑬

⑭～⑳

㉑～㉙

⑳～㉔

④②

④③

④④

④⑤

④⑥

④⑦

④⑧

④⑨

⑤①～⑤①

問28 業務で交通事故を起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。

1. 減俸・減給
2. 一定期間運転させない。
3. 配置換えをする。
4. 損害金の全部又は一部負担
5. 厳重注意
6. その他()

52
53
54
55
56
57

問29 貴社又は貴事業所には、次のような管理規定や規則、マニュアルなどがありますか。ある場合には回答欄に○印をつけてください。又、その規定や規則、マニュアルなどを、作成した年を記入してください。

項 目	回 答 欄 (有る場合、○印をつける)	作 成 年 (昭和 年)
1. 車両の点検整備やキーの保管等，車両管理に関する規定や規則		
2. 運転者のサービスに関する規定や規則		
3. 事故処理に関する規定や規則		
4. マイカー使用に関する規定や規則		
5. その他 ()		

58～60
61～63
64～66
67～69
70～72
col・80=7

問30 貴事業所では、安全運転管理のたために、年間どれ位の費用をかけていますか。各項目について昭和53年度実績でお答えください。

項 目	費 用 (円)
1. 安全運転のための講習会	
2. 優良運転者の表彰	
3. 安全管理上，必要とする書籍の購入	
4. 安全運動，安全週間等の催物	
5. 車両の安全を確保するための改造，機器の取付	
6. 運転者の控室など，施設の改善，新設	
7. その他 ()	
総 額	

(注) 車両の整備にかかわる費用や安全運転管理者及び運転者の人件費は除く。

Card No.=8

6～12
13～19
20～26
27～33
34～40
41～47
48～54
55～61

問31 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。朝礼と終礼の該当する数字に○印をつけてください。

項 目	朝 礼	終 礼
1. 毎日実施している。	1	1
2. 時々実施している。	2	2
3. 実施していない。	3	3

問 31- 2 へ

62～63

64～65

66～67

〔朝礼・終礼を実施していない事業所のみお答えください〕

問31- 1 実施しない理由は次のどれですか。朝礼と終礼別に該当する数字にいくつでも○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. 自宅から仕事先に直行させているため実施できない。 (仕事先から自宅に直帰させているため実施できない。)	2	2
3. 多忙なため、時間をさけない。	3	3
4. 実施する必要がない。	4	4
5. その他 ()	5	5

68～69

70～71

72～73

74～75

76～77

col・80=8

〔朝礼・終礼を実施している事業所のみお答えください〕

問31- 2 朝礼・終礼の方法、立会人についてお答えください。朝礼と終礼の一方を実施していない場合は、実施している方にのみ、該当する項目の番号を○で囲んでください。

質 問 事 項	朝 礼	終 礼
a. 実 施 方 法 (主な方法を一つ)	1. 全員で行なう。 2. 班別に行なう。 3. 個別に行なう。 4. その他 []	1. 全員で行なう。 2. 班別に行なう。 3. 個別に行なう。 4. その他 []
b. 立 会 人 (重複回答可)	1. 安全運転管理者 2. 副安全運転管理者 3. その他(具体的に記入) [] ⑧～⑩	1. 安全運転管理者 2. 副安全運転管理者 3. その他(具体的に記入) [] ⑪～⑬

6～7

Card No.=9

問32 安全運転管理者、副安全運転管理者あるいは業務の管理者が運転者の免許証の確認を行っていますか。

1. 毎日行っている。
2. 時々行っている。
3. 行っていない。

⑭

問33 安全運転管理者、副安全運転管理者、あるいは業務の管理者が運転者に対する注意事項を毎日伝えていますか。

1. 毎日伝えている。
2. 時々伝えている。
3. 伝えていない。

⑮

IV 次に車両管理の状況についておたずねします。

問34 貴事業所使用車両(レンタカー、リースカーを含む)の仕業点検を毎日実施していますか。

- 1. 毎日実施している。
- 2. 時々実施している。
- 3. 実施していない。 → 問35へ

⑩

〔仕業点検を実施している事業所のみお答えください〕

問34-1 仕業点検は仕業点検表に基づいて実施していますか。

- 1. 仕業点検表に基づいて実施している。
- 2. 仕業点検表は使用していない。

⑪

問35 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る。
- 3. 運転する者が各自保管している。
- 4. その他(具体的に)

⑫

問36 貴事業所使用車両の駐車場は、どのように手当てしていますか。該当するものにくつでも○印をつけてください。

- 1. 自事業所内に駐車場を設けている。
- 2. 駐車場を借りている。
- 3. その他(具体的に)

⑬

⑭

⑮

問37 社有車の私的 사용을禁止していますか。

- 1. 禁止している。 → 問38へ
- 2. 許可制としている。
- 3. 禁止していない。

⑯

〔社有車の私的 사용을許可している事業所のみお答えください〕

問37-1 社有車を通勤用に貸与していますか。

- 1. 貸与している。
- 2. 貸与していない。

⑰

問38 マイカーを業務用に使用させていますか。使用させている場合その台数を記入してください。

1. 使用させている。 台
2. 使用させていない。 → 問39へ

[マイカーを業務用に使用させている事業所のみお答えください]

問38-1 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、また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(自宅近くの駐車場も含む。)
2. ガソリン代
3. 税金
4. 保険料
5. 点検・車検等の整備費
6. 車両購入費
7. その他(具体的に)

問39 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40へ

[マイカー通勤を許可している場合のみお答えください]

問39-1 マイカー通勤者のための駐車場をどのように手当していますか。該当するものにいくつでも○印をつけてください。

1. 社内駐車場を用意している。
2. 会社で駐車場を借りている。
3. 一般駐車場の駐車料金を会社で補助している。
4. その他()

問40 マイカークラブ(サークル、同好会等)が結成されていますか。

1. 結成されている。
2. 結成されていない。

24
25～26

27
28
29
30
31
32
33

34

35
36
37
38

39

問41 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. 仕業点検記録簿
4. 自動車運転記録(運転日報等)
5. 点呼記録
6. その他()

④0

④1

④2

④3

④4

④5

col・80=9