

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会報告書(平成 23 年度)

[第2分冊]

トラックの追突事故を防止するための課題整理と対策検討

平成 24 年3月

国 土 交 通 省 自 動 車 局

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

平成 23 年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」委員名簿(順不同・敬称略)

委員	堀野 定雄	神奈川大学 工学研究所 客員教授
〃	相川 春雄	公益社団法人日本バス協会 安全輸送委員会委員
〃	佐久間 文彦	社団法人全日本トラック協会 交通対策委員会委員
〃	榎元 紀二郎	社団法人全国乗用自動車連合会交通安全委員会委員
〃	小野 古志郎	財団法人日本自動車研究所 技監・研究主幹 兼 財団法人交通事故総合分析センター 主任研究員
〃	村田 善之	損害保険料率算出機構自賠責損害調査センター 損害調査部長
〃	酒井 一博	財団法人労働科学研究所 所長
〃	小島 公平	独立行政法人自動車事故対策機構 理事(事故防止担当)
〃	下光 輝一	東京医科大学 主任教授
〃	関 政治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
〃	栗原 浩	財団法人日弁連交通事故相談センター 常務理事
〃	増井 潤	社団法人日本自動車整備振興会連合会 常務理事
〃	杉浦 秀明	社団法人日本自動車工業会大型車部会長
特別委員	小田切 優子	東京医科大学 講師
オブザーバー	山下 博	公益社団法人日本バス協会 技術部長
〃	伊藤 勝利	社団法人全日本トラック協会 交通・環境部長
〃	小菅 孝嗣	社団法人全国乗用自動車連合会 常務理事
〃	岩崎 克彦	社団法人日本自動車工業会安全部会・交通事故分析分科会副分科会長
〃	渡辺 一巳	財団法人交通事故総合分析センター研究部 研究第三課長

行政:警察庁交通局交通企画課
厚生労働省労働基準局
国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室、大臣官房運輸安全監理官室、
自動車局旅客課、貨物課、安全政策課保障制度参事官室、技術政策課、
整備課、安全政策課(事務局)

目次

1.	本検討の趣旨	1
2.	課題整理.....	2
2.1	全体像	2
2.2	事故分析.....	2
(1)	統計データによる事故分析	2
(2)	統計以外のデータによる事故分析	6
2.3	課題整理のまとめ	14
2.4	「課題整理」における今後の課題について	14
3.	対策検討.....	16
3.1	全体像	16
3.2	追突事故防止マニュアル.....	16
(1)	目的.....	16
(2)	対象・内容	17
(3)	検討経緯.....	17
(4)	成果物	19
(5)	周知・配布方法	19
3.3	追突事故防止マニュアル以外の対策.....	20
(1)	事業用自動車総合安全プラン 2009.....	20
(2)	その他	29
3.4	「対策検討」における今後の課題について	31
4.	補足資料.....	32
4.1	本検討会で過去に取りあげた個別のトラック追突事故事例（34 事例）	32
4.2	アンケート調査結果.....	40
(1)	実施概要.....	40
(2)	結果.....	41
(3)	調査票原票	45
(別添)	平成 22 年中に発生した貨物自動車の追突を含む事故状況	
(別冊 1)	【経営トップ向け】トラック追突事故防止の指針	
(別冊 2)	【現場管理者向け】トラック追突事故防止「できることから今すぐやろう！」シート	
(別添)	【現場管理者向け】トラック追突事故防止マニュアル	
(別冊 3)	【ドライバー向け】トラックドライバーの追突事故防止のポイント	

1. 本検討の趣旨

平成23年度事業では、貨物自動車運送事業（以下「トラック」という）において多発している事故について重点的な分析を行う。「事業用自動車総合安全プラン2009」でも、“運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かり、より高度な安全性を求められているにもかかわらず、全体としては事故件数、死者数ともに自家用自動車と比べると減少の歩みが遅いのが現状”と指摘されており、本来であれば、プロの運転者として一般運転者の模範となるべきところを、必ずしも手本になるような運転となっていないという状況がある。

トラックが第一当事者となる（以下「第一当」という）事故の内訳をみた場合、平成22年に発生した事故25,447件のうち、約半数の12,008件が追突事故により占められる。そのため、追突事故はトラックの事故において最も多発する事故といえる。そこで、本年度事業においては、平成19年度に取りあげた「トラックの過労運転による事故防止」の観点も含め、トラックにおける事故防止を推進していくうえで、追突事故の再発防止策の検討を進めることとする。検討にあたり、事故要因を踏まえた再発防止策について「情報発信を行う」ことが本検討会の重要な役割の一つである点を踏まえることとする。

なお、本年度事業において「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」の下に、「トラック追突事故分析小委員会」を設置し、トラック追突事故の課題整理と再発防止策について集中的に議論を行った。

平成23年度「トラック追突事故分析小委員会」委員名簿(順不同・敬称略)

座長	酒井 一博	財団法人労働科学研究所 所長
委員	佐久間 文彦	社団法人全日本トラック協会 交通対策委員会委員
”	伊藤 勝利	社団法人全日本トラック協会 交通・環境部長
”	小野 古志郎	財団法人日本自動車研究所 技監・研究主幹 兼 財団法人交通事故総合分析センター 主任研究員
”	小島 公平	独立行政法人自動車事故対策機構 理事(事故防止担当)
”	杉浦 秀明	社団法人日本自動車工業会大型車部会長

2. 課題整理

2.1 全体像

事故要因を踏まえた再発防止策の検討のためには、事故分析を行いトラック追突事故の課題を整理することが求められる。今回、事故分析では、統計データによる追突事故の特徴を把握するとともに、本事業初めての試みとして、統計以外のデータを組み合わせて分析し、追突事故が発生する背景要因を整理した。課題整理の全体像は次図の通りである。

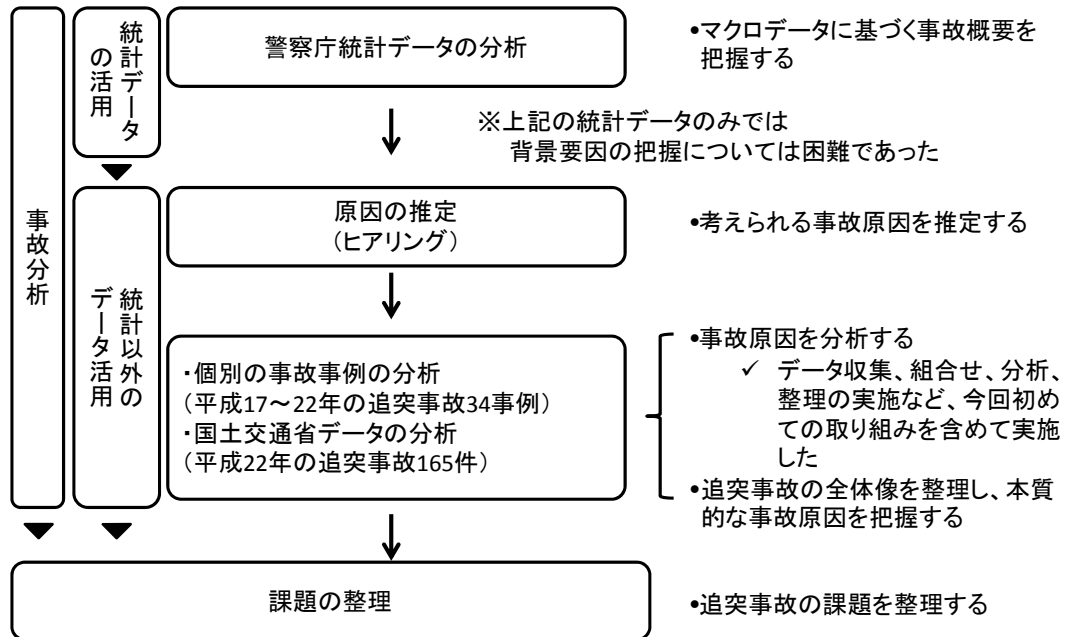


図 1 課題整理の全体像

2.2 事故分析

(1) 統計データによる事故分析

①分析の方法

警察庁統計データに基づき、平成22年に発生したトラックにおける第一当の事故25,447件を対象とし、追突事故(12,008件)と追突以外の事故(13,439件)との比較を行った。

②結果

■年齢層別

追突事故は、35～39歳で最も多く発生している。

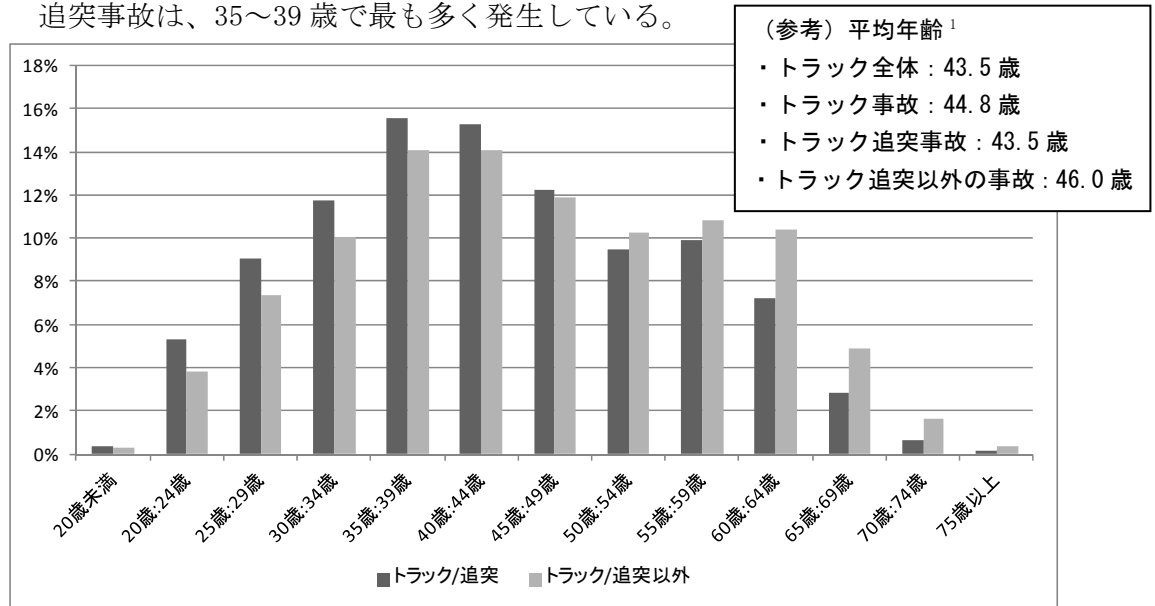


図 2 年齢層別トラック事故の構成率

■危険認知速度²別

追突事故の約6割は、30km/h超の高速帯で危険を認知した事故である。

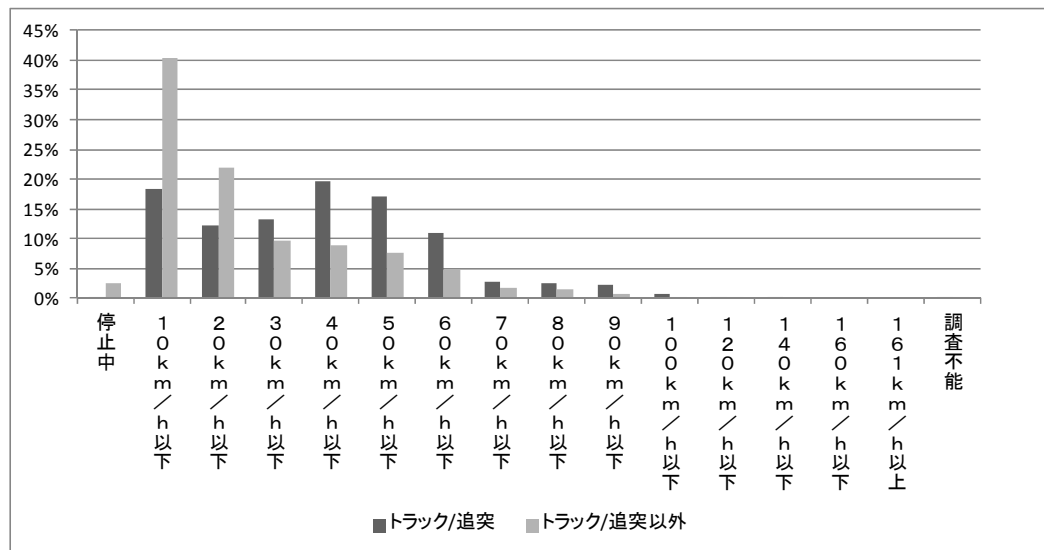


図 3 危険認知速度別トラック事故の構成率

¹ 出典：

- ・トラック全体：「平成22年賃金構造基本統計調査（全国）」（厚生労働省）
- ・トラック事故、トラック追突事故、トラック追突以外の事故：「事業用自動車の交通事故統計（平成22年版）」（財団法人交通事故総合分析センター）を基に、年齢層毎の年齢の加重平均により算出。

² 危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

■行動類型別

追突事故の約7割は、直進・等速（おおむね等速で直進している状態）で発生している。

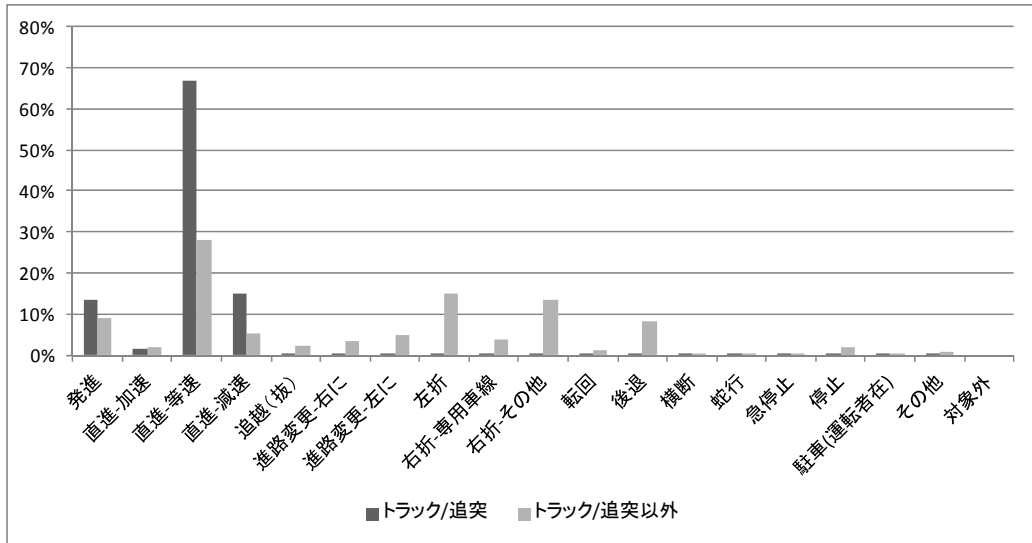


図 4 行動類型別トラック事故の構成率

■法令違反別

追突事故の約6割は、車外及び車内の前方不注意による状況下で発生している。

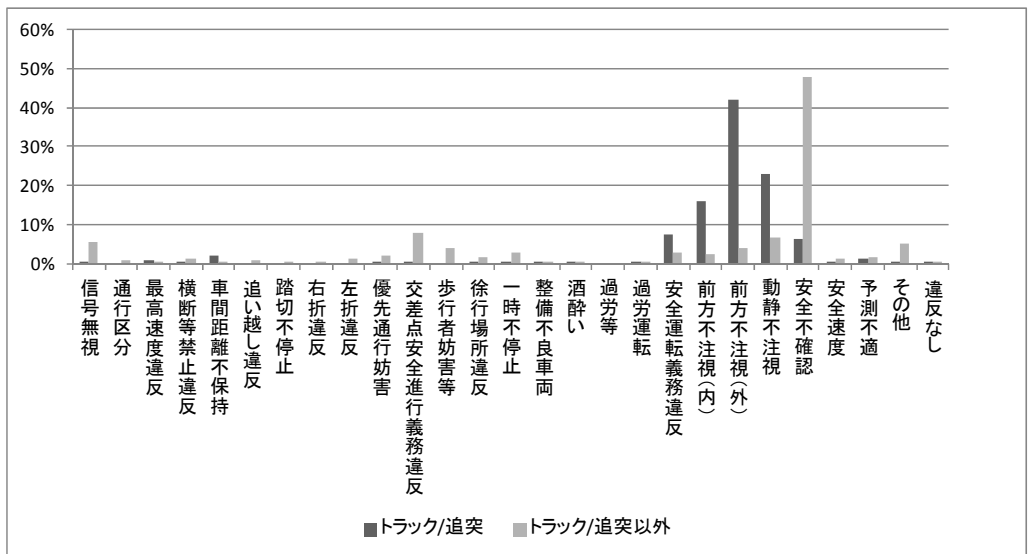


図 5 法令違反別トラック事故の構成率

■道路形状別

追突事故の約6割は、単路・その他（トンネル、橋、カーブ以外の単路の部分）で発生している。

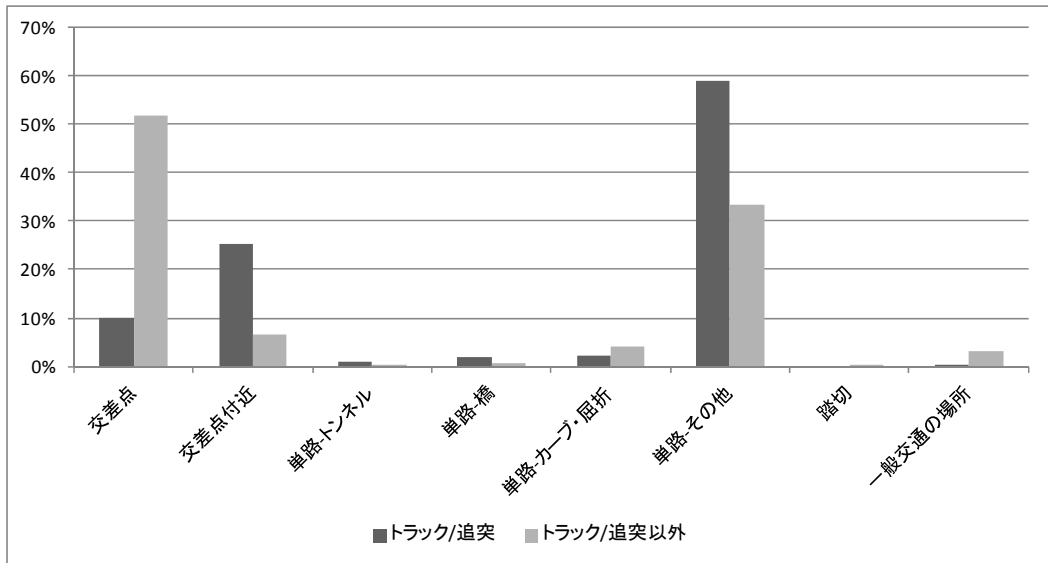


図 6 道路形状別トラック事故の構成率

■発生時間帯別

追突事故は、10～11 時台で最も多く発生している。

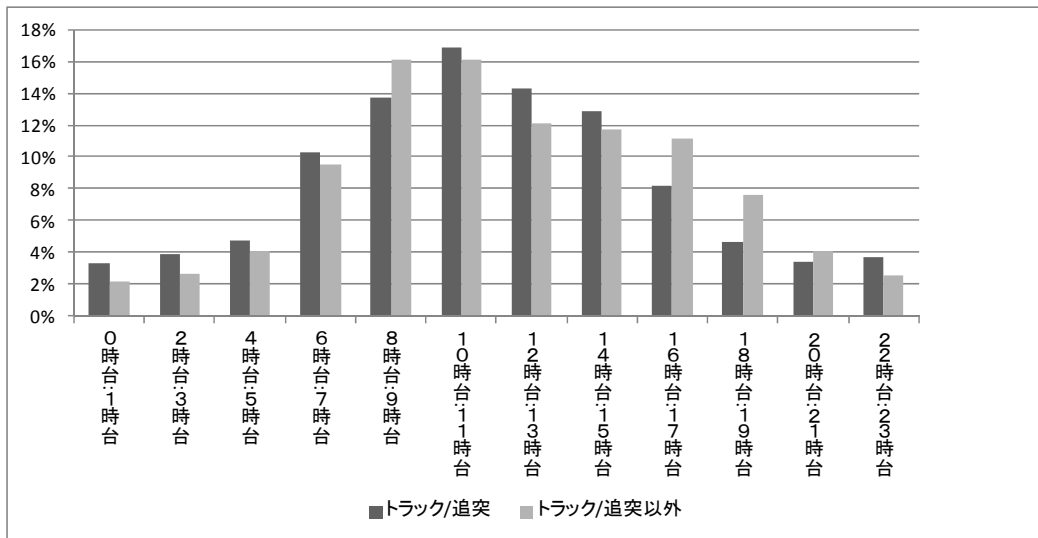


図 7 発生時間帯別トラック事故の構成率

以上が分析した統計データのうち追突事故に特徴が認められたものである。検討会においては、これらのデータは事故の原因ではなく結果を示すものであり、現状の統計データによる要因の分析の限界が指摘された。再発防止に向けては、追突事故が起こった背景に潜む要因を明らかにすることが求められるが、背景要因を統計的にとりまとめたデータが存在しない。そのため、背景要因の分析を行うため、統計以外のデータを活用した。

(2) 統計以外のデータによる事故分析

追突事故の背景となる要因を分析するにあたり、本年度の検討会での議論、及び関係諸団体³へのヒアリングを基に、問題点の整理を行った。追突事故の原因として考えられる要因を4M(運転者面(Man)、運行管理面(Management)、車両面(Machine)、走行環境面(Media))の観点で次表にまとめた。

表 1 追突事故の原因として考えられる要因
(検討会での議論及びヒアリングの結果)

	考えられる原因
運転者面 (Man)	<ul style="list-style-type: none"> トラック追突事故の直接的な原因として、運転者による「スピード超過」「車間距離不足」「わき見・前方不注意」「漫然運転」があげられるが、これら直接原因の背景として、事業者のマネジメント不足が考えられる。 「車間距離不足」については、突発的な原因ではなく、日頃の習慣が原因とも考えられる。
運行管理面 (Management)	<ul style="list-style-type: none"> 運転者面、車両面、走行環境面からみた事故要因の背景に事業者の運行管理面における問題があると考えられる。 安全管理の成否を決めるのは、経営トップの姿勢であると考えられる。 「総じて、大規模事業者の方が中小規模事業者よりも取り組みが進んでいる」という意見がある一方、「事業者規模の大小で安全対策に差が生じるとは考えにくい」という意見や「中小規模事業者はバラつきが大きい」という意見もある。 中小規模事業者では、事業承継の際に、運行管理についての継承がされにくく、結果として不十分なマネジメントとなってしまう可能性がある。 運転者は、勤続年数に応じて賃金が高くなる傾向が多く、流動性が大きい。そのため、特に運転者不足に悩む中小規模事業者の経営トップや管理者が、ルールや指導を厳しくすることに二の足を踏んでしまうこともあると考えられる。
車両面 (Machine)	<ul style="list-style-type: none"> 運転席が高く視界が広いという特性があり追突に対する恐怖を感じにくい点が、トラック追突事故の一つの要因ではないかと考えられる。 衝突被害軽減ブレーキ等運転者支援に有効な先進安全自動車(ASV)技術の整備・普及が課題であると考えられる。
走行環境面 (Media)	<ul style="list-style-type: none"> 日本のトラック追突事故の特徴の一つとして、渋滞車列の最後尾に追突する事故が多いことがあげられる。 電光掲示板や路車間通信活用等走行環境側からの運転者支援に有効な技術の整備・普及が課題であると考えられる。

³ 対象とした団体：社団法人全日本トラック協会、公益社団法人日本バス協会、社団法人全国乗用自動車連合会、一般社団法人日本自動車工業会、独立行政法人自動車事故対策機構

これらの指摘を踏まえると、事故の直接的な原因は運転者に起因するものである一方で、事故に至る背景には、運転者面の要因のみならず複合的な要因があることが示唆される。特に、背景要因のうち、事業者における運行管理面（マネジメント面）の要因が大きいこと、及び事業者規模により事故発生状況に差があることが繰り返し指摘された。そこで、この2点について詳しく分析を進めた。

(2)-1 マネジメント面の要因に関する事故分析について【個別の事故事例の分析】

①分析方法

事故要因の究明には詳細な分析が必要となる。本来は、全ての追突事故について詳細な分析を実施することが望ましいが、現時点でマネジメント面と事故とを結びつける統計データが存在しない。そのため、次表の通り、これまでの本検討会の成果である個別事故の要因を分析した結果を活用し、指摘された要因について4Mの観点で整理・分析した。

表 2 分析対象と方法

対象	平成 17～22 年度に本検討会で個別に要因の分析を行った事故事例のうち、トラックの追突事故事例 34 件 ⁴ を対象とした。
方法	①事故事例毎に、4Mの観点から「要因」と「再発防止策」を整理し、共通すると思われる要因を抜き出した。その上で、要因毎に、抜き出された事故件数を求めた。 ②抽出された要因及びその他考えられる要因について要因間の関係を整理し、追突事故の発生する直接的要因とその背景要因とのつながりを整理した。

⁴ トラックの追突事故として対象期間中に分析された事故は合計 35 件である。うち 1 件は、被害事故（被追突事故）であることから分析対象から除き、残りの 34 件の追突事故を今回の分析対象とした。

②結果

平成 17～22 年度に本検討会で個別に要因の分析を行った 34 事例において指摘の多かった要因について 4M の観点から整理を行った。その結果、直接的な要因として運転者面の要因が指摘されているとともに、運行管理面の要因が多く指摘されていることがわかった。指摘されている要因のうち、上位 11 項目を次表にまとめた。

表 3 34 事例で指摘のあった要因の上位 11 項目

4M の観点	事故要因	指摘のある 事故件数
運転者面	疲労	18
運行管理面	運転者への教育不足	17
運行管理面	健康管理の不備	15
運転者面	反応の遅れ	15
運行管理面	適性診断結果の活用不備	14
運行管理面	無理な運行計画	14
運転者面	意識不足（危険の認識不足）	12
運転者面	知識不足	12
運行管理面	点呼の未実施	10
運転者面	わき見	10
走行環境面	自車の先が見えにくい	10

また、追突事故の全体像を把握するため、34 事例に共通する要因のほか、小委員会での議論を中心として、その他に考えられる追突事故の要因を抽出し、追突事故が発生するまでの要因間の関係として図 8^{5,6}の通り整理した。また、34 事例に特に指摘の多い要因としてあげられた上記表の上位 11 項目を基に、追突事故が発生するまでの流れを図 9 に整理した。

その結果、追突事故が発生する直接的要因は、特に運転者面の要因が多くを占める一方で、背景要因として、運行管理面すなわちマネジメント面の要因があることが考えられる。

⁵ 追突事故に関わる要因を全て把握することは難しく、同図には必ずしも網羅的に要因を含められているとは限らない。そのため、必要に応じて見直しを行う前提で同図を作成した。

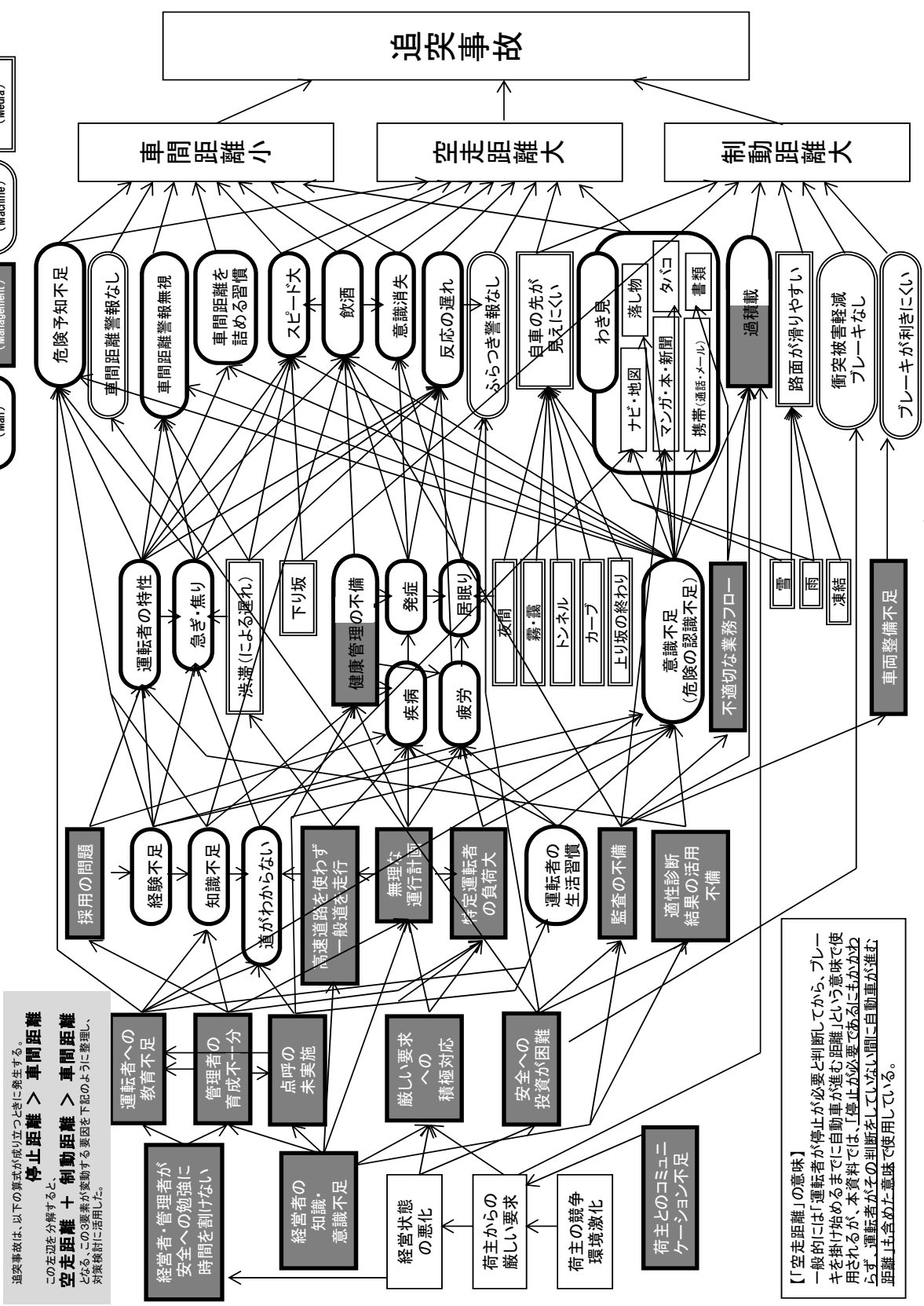
⁶ 図 8 に記載した要因以外に、今年度の検討会及び小委員会であげられた要因は以下の通りである。

- ・ 運行管理面：点呼未実施、対面点呼なし、運転以外の業務負担大、運行時間管理なし、体調不良時に報告しにくい、適性診断未受診
- ・ 運転者面：業務への慣れ、家庭の事情、操作ミス、手順誤り、不適切な姿勢、車両感覚不足、薬の服用、眠気、車外へのわき見、加齢による身体能力の低下、渋滞情報への配慮不足
- ・ 車両面：ドライブレコーダーなし、デジタルタコグラフなし、視界特性（視点が低い）、車両設計と動作の不適合、タイヤの摩耗、積荷の影響、運転する車両の変更、着色フィルム
- ・ 走行環境面：相手車両が停止中、相手車両が小型、道幅がせまい、信号が見えにくい、高速道路から一般道への進入直後、街路灯が暗い、単調な道

追突事故要因間の関係

【図の風向き矢印で結ばれている2つの要因のうち、根元にある要因が失頭にある他方の要因の背景要因となることを表している。

追突事故は、以下の算式が成り立つときに発生する。
 この去迎を分解すると、
停止距離 > 車間距離
空走距離 + 制動距離 > 車間距離
 となる、この3要素が変動する要因を下記のように整理し、対策検討に活用した。



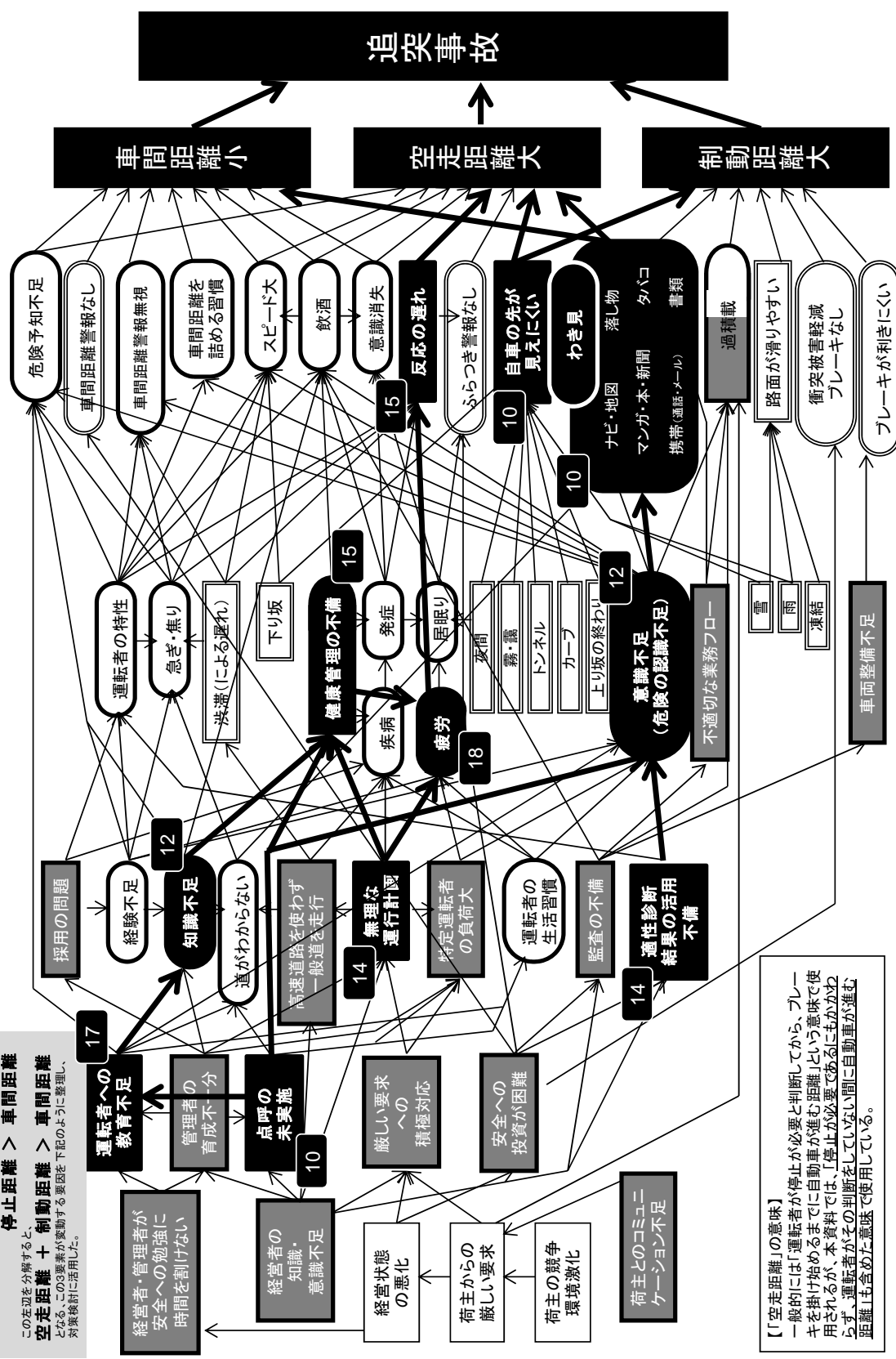
【「空走距離」の意味】
 一般的には「運転者が停止が必要と判断してから、ブレーキを掛け始めるまでに自動車が進む距離」という意味で使用されるが、本資料では、「停止が必要であるにもかかわらず、運転者がその判断をしない間に自動車が進む距離」も含めた意味で使用している。

図 8 追突事故要因間の関係①

追突事故要因間の関係

【図の奥方(矢印)で結ばれている2つの要因のうち、根元にある要因が失頭にある他方の要因の背景要因となることを表している。

追突事故は、以下の算式が成り立つときに発生する。
停止距離 > 車間距離
 この式を分解すると、
空走距離 + 制動距離 > 車間距離
 となる。この3要素が変動する要因を下記のように整理し、対策検討に活用した。



黒塗り: 小事故頻度の高い原因
 安全への取組み・対策実施の低下
 安全風土の低下
 不安定行動・不安全状態
 事故

図 9 追突事故要因間の関係②

(表 3 の項目を黒塗りで表示し、事故頻度 (件) を白抜きで示した)

以上を踏まえると、下記の通りまとめられる。

本検討会で個別に要因の分析を行ったトラック追突事故 34 事例において、運転者面の要因と並び運行管理面の要因が多く指摘されている。要因間の関係を整理すると、運転者面の要因の背景要因であるマネジメント面の要因が極めて重要である。

(2) -2 事業者規模に関する事故分析について【国土交通省データの分析】

①分析方法

従来の定量的な事故分析は、一般的に、運転者と事故とに焦点をあてた分析が主流であった。それに対して、今回は、事業者と事故とを結びつけ、事業者の規模の観点から分析を行った。本来は、全ての追突事故について事業者規模による違いを分析することが望ましいが、事業者規模と事故とを結びつけ統計的にとりまとめたデータが存在しない。そのため、事業者規模と事故との関連性が把握できる国土交通省の事故データを活用し、次表の通り分析した。

なお、本検討会では、運輸安全マネジメントの事業者規模の考え方を踏まえ、事業用自動車「100 両未満の事業者」と、「100 両以上の事業者」とに分けて分析を行った。

表 4 分析対象と方法

対象	自動車事故報告規則に基づき、国土交通省に報告がなされた事故情報として平成 22 年中に発生した事業用トラックの第一当の重大な事故 1,993 件のうち、追突事故（以下「重大な追突事故」という）165 件を対象とした。
方法	①重大な追突事故 165 件それぞれについて、事故を起こした事業者毎に「貨物自動車運送事業法に基づき、届出がなされた情報」に記録のある保有車両台数（被けん引車を除く）を調査した。 ②保有車両台数を基に、165 件の各事故を起こした事業者について、100 両未満の事業者または 100 両以上の事業者かを分類した。 ③国土交通省が保有する、全国のトラック事業者毎の保有車両台数（平成 22 年 8 月時点の登録台数。被けん引車を除く）の情報を基に、全国の事業者の保有車両台数を算出した。 ④重大な追突事故について、全国の事業者の保有車両台数あたりの事故件数を、100 両未満の事業者及び 100 両以上の事業者別に算出した。

②結果

全国のトラック事業者の保有車両台数を基に算出した、車両台数一台あたりの重大な追突事故件数は次図の通りである。

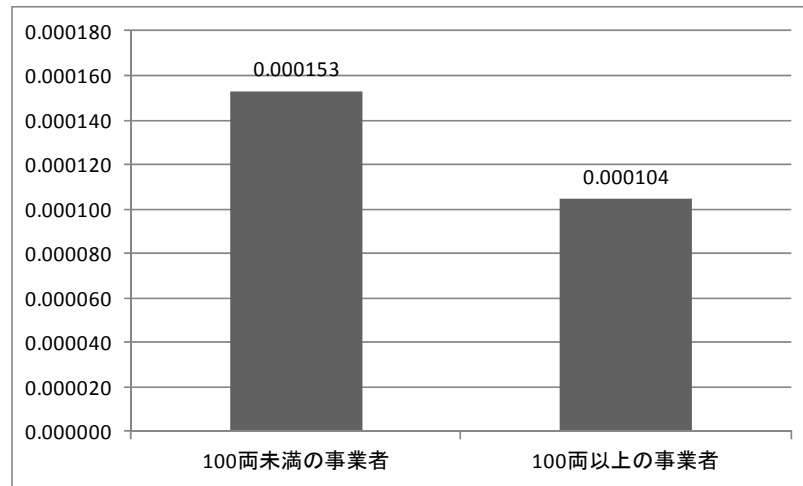


図 10 車両台数一台あたりの重大な追突事故件数

ここで、100 両未満の事業者と 100 両以上の事業者の間で、車両台数一台あたりの重大な追突事故件数に差があるかどうかを検討するため、カイ二乗検定⁷を行った。その結果、5%水準で有意な差 ($\chi^2=4.15$, $df=1$, $P<0.05$) が見られた。なお、詳細は次表の通りである。

表 5 事業者規模による分類

区分	重大な追突事故件数 (件)	重大な追突事故件数 (構成率)	全国のトラック事業者の保有車両台数 ⁸ (台)	全国のトラック事業者の保有車両台数 (構成率)	車両台数一台あたりの事故件数 (件)
100 両未満の事業者	129	78.2%	842,998	71.0%	0.000153
100 両以上の事業者	36	21.8%	344,631	29.0%	0.000104
合計	165	100.0%	1,187,629	100.0%	0.000139

以上を踏まえると、下記の通りまとめられる。

全国の事業者の保有車両台数を基に算出した保有車両台数一台あたりの重大な追突事故件数について、100 両未満の事業者と 100 両以上の事業者の間で有意な差が見られた。従って、100 両未満の事業者では、100 両以上の事業者に比べ、追突事故がより多く発生している。

⁷ 対象とする事象が偶然にみられた結果か否かを分析する一般的統計手法。

⁸ 全国のトラック事業者の保有車両台数については、国土交通省が保有するデータベースから抽出した。抽出時期と抽出方法により、国土交通省が一般的に公開している数値と異なる。

(2) - 3 マネジメントと事業者規模の関係について

①分析方法

(2) - 1 ではマネジメント面の要因と事故の関係について、(2) - 2 では事業者規模と事故の関係について、分析を行った。ここではマネジメントと事業者規模の関係について、国土交通省が実施する監査結果を中心とした分析を行った。

②結果

トラック事業者の許可基準(5両)割れ事業者に対する重点監査(以下「重点監査」という)の実施結果⁹、及びトラック事業者に対する監査(以下「一般監査」という)の実施結果¹⁰を比較した場合、法令違反の見られた事業者の割合は次図、詳細は次表の通りとなった。

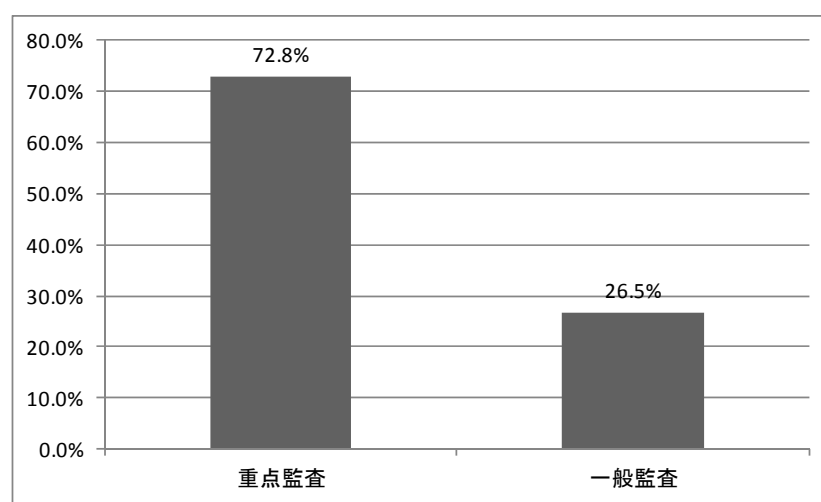


図 1 1 監査結果における法令違反の見られた事業者 (構成率)

表 6 監査結果

	監査事業者数 (社)	法令違反の 見られた事業者数 (社)	法令違反の 見られた事業者 (構成率)
重点監査	1,018	741	72.8%
一般監査	6,369	1,689	26.5%

重点監査及び一般監査の目的や方法を踏まえれば、一般監査の対象となる事業者には許可基準を満たす事業者が相当程度含まれると考えられる。そのため、事業者規模が極端に小さい場合、法令違反の見られる事業者の割合が増加する可能性が考えられる。

⁹ 出典：トラック運送事業者の許可基準(5両)割れ事業者に対する重点監査の実施結果について(平成21年国土交通省)

¹⁰ 出典：自動車運送事業者に対する監査実施状況等の概要(平成22年国土交通省)

2.3 課題整理のまとめ

前節の結果を踏まえると、下記の通りまとめられる。

- 重大な追突事故は、直接的には運転者面の要因により発生している。しかしながら、その背景要因としてマネジメント面の要因が極めて重要であるといえる。
- 例えば保有車両台数が100両未満の事業者では、100両以上の事業者に比べ、車両台数一台あたりの追突事故がより多く発生している。
- 事業者規模が極端に小さい場合、法令違反の見られる事業者の割合が増加する可能性が考えられる。

以上を踏まえ本検討会として、特に、保有車両台数が比較的少ないトラック事業者のマネジメント面を支援する方策を検討する。検討にあたり、事故要因を踏まえた再発防止策について「情報発信を行う」ことが本検討会の重要な役割の一つである点を踏まえることとする。

2.4 「課題整理」における今後の課題について

今回の課題整理においては既述の通り一定の成果が得られた。一方で、全ての課題を完全に整理しきれた訳ではない。本年度事業として結論を出すに至らなかった点を今後の課題として次表にまとめた。

表 7 「課題整理」における今後の課題

項目	課題
○事業者規模別の分析	・保有車両台数に基づく事業者規模による事故発生状況が、分析を行う時期により異なる可能性がある。そのため、平成22年の追突事故165件に加えて分析対象とする件数を増やし、事業者規模別の分析を更に進めることを検討する。
○背景要因を把握するための統計データの更なる活用	・要因分析に関わる統計データが限られることから、更なるデータを活用した分析を検討する。 (例) ・警察庁のデータ ・独立行政法人自動車事故対策機構 (NASVA) のデータ ・適正化事業実施機関のデータ ・国土交通省のデータ 等 ・今回分析した統計データの更なる考察を検討する。 (例) ・年齢層別、危険認知速度別、行動類型別、法令違反別、道路形状別、発生時間帯別 等

項目	課題
○要因関係図の更新	<ul style="list-style-type: none"> • 含まれる事故要因及び要因間のつながりについて、更に検討する。 • 車両面、走行環境面の要因についても更に検討する。
○海外動向の整理	<ul style="list-style-type: none"> • 交通事故に関わる政策に関する、海外動向を更に把握し整理することを検討する。 <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 「自動車運転者の労働時間等改善のための基準」に関する情報 • 運行管理上の規制に関する情報 等

3. 対策検討

3.1 全体像

比較的保有車両台数の少ないトラック事業者のマネジメント面を支援する方策を検討するにあたり、検討会において以下のような意見が出された。

- 比較的保有車両台数の少ないトラックの事業者が実際に行って効果が出る点が大切となる。
- 具体的なアクションオリエンテッドな対策を講じる必要がある。
- 事故の再発防止を具体的なアクションにすることや、再発防止を効果的なものにするための議論をすべきではないか。
- 比較的保有車両台数の少ないトラックの事業者でも、しっかりやっているところはある。(比較的保有車両台数の少ない方が、経営トップが現場をよくわかっているケースもある)

また、既述の通り、事故要因を踏まえた再発防止策について「情報発信を行う」ことが本検討会の重要な役割の一つである。従って事業者規模に関わらずトラック事業者の行動を促すことを目的とした情報発信をすることが求められる。

そこで、本年度事業においては、比較的保有車両台数の少ないトラック事業者を主な対象として、積極的に安全の取り組みを行っている事業者の情報を収集・整理した上で、取り組みの進んでいない事業者に対して実際の取り組みを促すことに焦点を当てた追突事故防止マニュアルを作成することを中心テーマとして議論した。

追突事故防止マニュアル以外の対策については、本検討会以外で進められている取り組みについて、検討中のものも含めて整理した。対策検討の全体像を次表にまとめた。

表 8 対策検討の全体像

対策	位置づけ
追突事故防止マニュアル	中心テーマとして議論
追突事故防止マニュアル以外の対策	行政や業界団体等で対応（または検討）が進められている取り組みを整理

3.2 追突事故防止マニュアル

(1) 目的

主に比較的保有車両台数の少ないトラック事業者を対象として、経営トップの安全に対する意識を向上し、限られた経営資源を有効に活用して事業者が取り組みを実行に移すための参考情報をわかりやすく提供することを目的とした。輸送の安全確保には、経営トップが先頭に立って、事業者が一丸となって取り組む必要があることから、経営トップ、現場管理者、運転者それぞれの役割に応じた、わかりやすい具体的な行動を志向したマニュアルとした。

「マニュアル」という名称ではあるが、事業者毎に実態が異なり、実施すべき（または、実施できる）取り組みが異なることや、同じ事業者であっても継続的にレベルアップを図る必要があることから、「正解を示す」マニュアルとはせず、「事業者が自ら考える」ためのマニュアルとした。

なお、本マニュアルは、主な対象を比較的保有車両台数の少ないトラック事業者としているものの、「経営トップの積極的な関与」「PDCA サイクル」といった運輸安全マネジメントの考え方を踏襲しており、また平易な表現で具体的な情報を記載している。そのため、本マニュアルは、比較的保有車両台数の多いトラック事業者にとっても参考となるツールである。

(2) 対象・内容

事業者における役割により取り組む内容が異なることから、作成するマニュアルについては次表のような対象別の構成とした。

表 9 追突事故防止マニュアルの対象・内容

対象	内容
経営トップ	安全への取り組みの重要性を再認識し、経営トップ自らが積極的に関与し、PDCA サイクルを回すことの重要性を伝える。
現場管理者	「できることから今すぐやろう！」をテーマとして、自社に合った取り組みを検討し、PDCA を回すためのワークシートを提供する。また、そのワークシートを作成するための参考情報を整理したマニュアルを提供し、取り組みを促す。
ドライバー	イラストを多用して要点を絞った情報提供を行い、その後にセルフチェックや安全宣言を促す。

(3) 検討経緯

マニュアルの作成にあたっては、検討会での意見に加え、集中的に議論を行った小委員会、関係諸団体へのヒアリング、事業者へのヒアリング・アンケートで出た意見を参考とした。それぞれにおける意見は、以下①～④の通りであった。

①検討会

検討会でのマニュアルに関する主な意見をまとめると、以下の通りであった。

- 事業者が実際に取り組める内容とすべき。
- 背景要因としての経営環境の厳しさを踏まえる必要がある。
- 優先順位の検討に関しても助言できるとよい。
- 経営トップと現場管理者は業務が異なるため、対象別に作成すべき。
- マニュアル以外の対策についても検討すべき。
- 本当に必要な事業者に届くよう、成果物の周知・配布方法をよく検討すべき。

②小委員会

小委員会でのマニュアルに関する主な意見をまとめると、以下の通りであった。

- 経営トップが事故防止に積極的に取り組む動機づけが必要。
- 先進安全自動車 (ASV) は、運転を支援する車両面の技術・装置としての位置づけで記載すべき。

- トラックは運転席が高く視界が広いという特性上、追突に対する恐怖を感じにくい。
- 適性診断は受診するだけでなく、管理者がその結果を活用して指導を行うべき。
- 優先順位は、「できること」を優先すべき。
- ドライバー向けマニュアルはポケットサイズか車検証サイズが適している。
- 定量的に証明することが困難なものも、専門家の意見として紹介してもよいのではないか。
- 効果検証は、自社の課題と結びつける必要がある。

③ヒアリング

労働組合を含む関係諸団体 6 団体¹¹を対象としたヒアリングで得られたマニュアルに関する主な意見をまとめると、以下の通りであった。

- 主な直接要因として考えられるのは、「車間距離不足」、「スピード超過」、「わき見・前方不注意」、「ドライバーの技術不足」等である。
- より本質的な背景要因として、「過労運転」、「荷主の理解不足」等があげられる。
- 対策として、「過労運転の防止」、「点呼の充実」、「デジタルタコグラフやドライブレコーダーによる運行管理の高度化」、「ASV 技術の活用」、「適性診断を活用した指導」、「荷主とのコミュニケーション」等が重要である。

また、安全管理に積極的に取り組むトラック事業者 5 社¹²を対象としたヒアリングで得られたマニュアルに関する主な意見をまとめると、以下の通りであった。

- 経営トップが自身の価値観や経験に基づき、自社の業務実態を勘案して安全への取り組みの重要性を繰り返し伝える努力をしている。
- 特定の事故に限定することなく事故防止に取り組む事業者が多かった。
- 経営トップが安全に対して積極的になったきっかけとして「死亡事故の発生」「荷主からの要請・指導」「IS09001 の取得」があげられた。(エコドライブを安全対策の中心に据えている事業者は「燃料費の高騰」がきっかけであり、結果として事故が減少した)
- 体制としては、全社から代表者が出席する会議体 (例：安全衛生委員会) と、職場での小集団活動を有機的に結び付けている事業者が複数あった。
- 社外の情報やノウハウ等を有効に活用している事業者が多かった。 (例：荷主からの指導、同業他社へのヒアリング、車両メーカーからの講師派遣、トラック協会の資料の活用、管理者向けのマネジメント教育研修機関の活用、コンサルティング会社のノウハウの活用 等)
- 継続的に安全管理に取り組むにあたり、荷主との長期・安定的な関係を重視している事業者が複数あった。

¹¹ 対象とした団体：社団法人全日本トラック協会、公益社団法人日本バス協会、社団法人全国乗用自動車連合会、一般社団法人日本自動車工業会、独立行政法人自動車事故対策機構、全日本交通運輸産業労働組合協議会

¹² 対象とした事業者 (被けん引車を除く車両台数)：広島県 3 社 (それぞれ、29 台、41 台、55 台)、静岡県 2 社 (それぞれ、63 台、86 台)。なお、それぞれ社団法人広島県トラック協会、社団法人静岡県トラック協会に調査協力を頂いた。

④アンケート

マニュアルの作成にあたり、社団法人全日本トラック協会及び都道府県トラック協会¹³の協力を得てアンケートを実施し、安全対策に積極的に取り組むトラック事業者 160 社から有効回答が得られた。回答結果を下記にまとめた。

- 主な取り組みとして掲げたもののうち、「先進安全自動車（ASV）の導入」以外の取り組みは概ね8割以上の事業者が実施していた。
- 実際に取り組んだことのある事業者が「取り組みやすい」と感じている項目について上位3項目をあげると、①デジタルタコグラフ・ドライブレコーダーの導入活用、②安全意識向上に向けた賞罰制度の運用、③燃費管理・エコドライブ推進であった。
- 実際に取り組んだことのある事業者が「事故が減りやすい」と感じている項目について上位3項目をあげると、①デジタルタコグラフ・ドライブレコーダーの導入活用、②追突事故防止に焦点をあてた運転者教育の実施、③過労運転の防止に向けた運行管理の徹底、であった。
- ヒアリングにおいて、荷主とのパートナーシップの重要性が指摘されたにも関わらず、アンケートにおいては「事故の減りやすさ」の評価が低かった。これは、「荷主とのパートナーシップ構築に向けた取り組みを実施しているものの、効果的な方法がわからず、結果として取り組みが事故防止に寄与していない」事業者が多いためと考えられる。
- 取り組まない理由は、取り組み毎に大きなばらつきが見られた。

（４） 成果物

検討会、小委員会、ヒアリング、アンケートで得られた意見を基に以下の資料を作成した。

①経営トップ向け資料

- 【経営トップ向け】トラック追突事故防止の指針

②現場管理者向け資料

- トラック追突事故防止「できることから今すぐやろう！」シート
- 【現場管理者向け】トラック追突事故防止マニュアル（上記シートの別添）

③ドライバー向け資料

- トラックドライバーの追突事故防止のポイント

（５） 周知・配布方法

成果物の周知・配布方法としては、国土交通省のサイトへの掲載や同省メールマガジンでのPRを検討している。

¹³ 協力頂いた都道府県トラック協会（順不同）：社団法人北海道トラック協会、社団法人岩手県トラック協会、社団法人新潟県トラック協会、社団法人長野県トラック協会、社団法人千葉県トラック協会、社団法人東京都トラック協会、社団法人神奈川県トラック協会、社団法人愛知県トラック協会、社団法人大阪府トラック協会、社団法人兵庫県トラック協会、社団法人岡山県トラック協会、社団法人山口県トラック協会、社団法人香川県トラック協会、社団法人福岡県トラック協会、社団法人宮崎県トラック協会

3.3 追突事故防止マニュアル以外の対策

今年度の本検討会事業においてはマニュアルの作成を中心に検討することとしたため、マニュアル以外の対策については、行政や関係団体を中心に対処または検討が進められている取り組みについての整理にとどめた。

(1) 事業用自動車総合安全プラン 2009

事業用自動車の総合的な交通安全対策については、平成 21 年 3 月に「事業用自動車総合安全プラン 2009（以下『総合安全プラン』という）」がとりまとめられ、対応・検討が進められている。そこで、総合安全プランの推進によるトラック追突事故に対する期待効果について、追突事故の要因間の関係を意識して整理し、次表にまとめた。

表 10 総合安全プランとトラック追突事故減少の関係¹⁴

総合安全プランにおける「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故に対する期待効果
1. 安全マネジメント (1) 評価対象の中小規模事業者への拡大	国土交通省が、安全マネジメントの評価の対象を中小規模事業者にも拡大。(公共性の高い事業者及び安全性のレベルが低い事業者から優先的に実施)	<p>比較的保有車両台数の少ない事業者に安全マネジメントが浸透することにより、以下の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 経営トップが安全に対する知識を得たり、意識を高めたりできる。 • 評価結果の振り返りを通じ、管理者の意識が高まる。 • 研修を通じて、管理者が育成される。 • 社内監査が適切に行われるようになる。等
(2) NASVA ((独) 自動車事故対策機構) 等の活用	国土交通省が、安全マネジメント評価に当たって、NASVA 等を活用。	
(3) 安全マネジメント講習	事業者団体が、安全マネジメントを浸透させるための講習会を定期的実施。	
(4) 中小規模事業者向け手引きの作成	事業者団体が、中小規模事業者が安全マネジメントの取り組みを容易に行えるよう、業態毎のわかりやすい手引を作成。	
(5) 事業者団体職員等に対する研修	国土交通省が、事業者団体の職員等に対し、安全マネジメントについて、国土交通大学校における研修、国土交通省職員を派遣しての研修等を実施。	
(6) 下請事業者と一体となった安全管理	国土交通省が、手引きやモデル規程に、下請事業者の輸送の安全の確保	
		下請事業者が、元請事業者と一体となって安全に取り組

¹⁴ 出典：「事業用自動車総合安全プラン 2009」(平成 21 年 3 月。事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会) 別表「目標の達成に向けて当面講ずべき施策」を基に作成。

総合安全プランにおける 「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける 「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故 に対する期待効果
体制の構築	に関する事項を追加。また、国土交通省が、安全マネジメント評価において上記取り組みを行えているかを評価の対象に追加。	<p>むことにより、以下の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> 荷主・元請事業者との安全面におけるコミュニケーションが充実する。 荷主・元請事業者から、安全面に配慮した発注が行われる。 経営トップが安全に対する知識を得たり、意識を高めたりできる。 元請事業者による要請、指導、確認を通じて、管理者の意識が高まる。 <p>等</p>
(7) 安全マネジメント体制の整っている事業者に対するインセンティブの付与	国土交通省が、安全マネジメント評価の結果、安全マネジメント体制が整っていると認められる自動車運送事業者に対しては、監査周期を延長。また、貨物自動車運送適正化事業実施機関が、安全マネジメント体制が整っていることをトラック事業者のGマーク認定の評価項目の中に組み込み、重点的な配点を実施。更に、国土交通省が、安全マネジメント評価の結果が優良な事業者に対し、事業者名の公表及び行政手続上の優遇措置等を講ずることを検討。	<p>安全マネジメント体制を整えるインセンティブが高まり、以下の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> 経営トップが安全に対する知識を得たり、意識を高めたりできる。 評価・審査等を通じて、管理者の意識が高まる。 <p>等</p>
2. 運行管理制度 (1) 運転者に対する指導・監督内容の明確化	国土交通省が、運行管理者が運転者に対して、「指導・監督指針」(告示)に従って実効性のある指導・監督を行えるよう、マニュアルを作成。	<p>運転者に対する指導・監督の実効性が高まり、以下の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> マニュアルの理解・活用等を通じて、管理者が育成される。

総合安全プランにおける 「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける 「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故 に対する期待効果
		<ul style="list-style-type: none"> • 運転者が正しい知識を習得できる。 • 運転者の安全意識が高まる。 • 運転者が正しく危険予知を実践できるようになる。 • 運転者が自らの適性を踏まえて運転できるようになる。 等
(2) 指導・監督の実施の記録及び保存の義務付け	国土交通省が、省令を改正し、運行管理者が運転者に対して行う指導・監督の実施の記録及び当該記録の保存を義務付け。	<p>監査や巡回指導等で実施状況を確認できるようになることにより、以下の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 経営トップが安全に対する知識を得たり、意識を高めたりできる。 • 監査等を通じて、管理者の意識が高まる。 等
(3) 上級講習 (仮称)	<p>NASVA 等の講習実施機関が、運行管理者の更なるスキルアップのため、以下の内容で実践的な運行管理者講習 (上級講習 (仮称)) の実施を検討。</p> <ul style="list-style-type: none"> • ドライブレコーダーやデジタル式運行記録計等の新技術の運行管理への活用。 • 運行管理者が、適性診断に基づき適切な指導を行うための指導方法。等 	<p>運行管理者に対する講習、運行管理者試験により、以下の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 実践的な運行管理に関するスキルを有する管理者が育成される。 等
(4) 運行管理者試験における出題等の見直し	運行管理者試験センターが、運行管理者試験について、より効果的に実務上の知識及び能力を問うことができるよう、出題及び配点を見直し。	

総合安全プランにおける 「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける 「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故 に対する期待効果
(5) 運行管理者の補助者の権限等の明確化	国土交通省が、運行管理の補助者の権限等を明確化するため、関係通達を改正。	点呼における運行管理者や補助者の責任が明確化され、また、飲酒運転に関する専門教育が充実することにより、以下の効果が期待される。
(6) 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け	国土交通省が、飲酒運転根絶のため、省令・通達を改正して、点呼時におけるアルコールチェッカーの使用を義務付け。	<ul style="list-style-type: none"> 点呼が十分に実施される。
(7) 運行管理者講習等におけるアルコールに関する専門的教育	NASVA 等の講習実施機関が、運転者に対する飲酒運転防止の指導を充実させるため、関係機関と協力してアルコールに関する専門的な教育を、運行管理者講習等で実施。	<ul style="list-style-type: none"> 管理者が正しい知識を習得できる。 飲酒運転を防ぐことができる。 等
(8) 運行記録計の義務付けの拡大	国土交通省が、トラック事業において、現在、運行記録計の義務付けの対象外とされている自動車のうち、長距離運転が常態化しやすいと考えられるものについて、義務付けの拡大を検討。また、過労防止以外の観点（安全対策・環境対策等）から運行記録計の必要性、活用方策について検討し、これを踏まえ義務付け範囲の拡大について検討。	IT 等の先進安全技術が普及し、活用されることにより、過労運転防止に向けた以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> 運転時間、休憩時間等を正確に把握できる。 無理な運行計画を立てなくなる。 スピードを出しすぎているか確認できる。
(9) 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等を活用した運行管理の高度化	国土交通省が、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計といった IT 機器を活用し、安全対策・環境対策の推進、経営の効率化等、運行管理の高度化を一体的に進めるため、機器の仕様の作成、導入インセンティブの付与等更なる普及方策について必要な検討を実施。	<ul style="list-style-type: none"> 車間距離を詰めすぎているか、確認できる。 事故やヒヤリハットの映像を用いた安全教育を行うことにより、運転者の知識や意識を向上できる。 等
(10) IT 点呼に係る要件の拡大	国土交通省が、新たな IT 点呼実施の実証実験結果を踏まえ、IT 点呼実施に係る要件拡大を検討。	

総合安全プランにおける 「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける 「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故 に対する期待効果
3. 事故情報の活用充 実 (1) 業界全体での事 故情報の共有	国土交通省が、業界全体で事故情報 を共有化するため、メールマガジン 「自動車安全 (仮称)」を創設。	事故情報の適時・適切な共有 を行うことにより、以下の効 果が期待される。 • 他社の事故情報の活用を 通じて、事故原因の気づ きや適切な対策を講じる ことにより、管理者が育 成される。
(2) 事故速報の報告 範囲及び報告時期の 見直し	国土交通省が、「自動車事故報告規 則」(省令)を以下の通り改正。 • 事故速報の報告範囲の拡大 • 事故速報の報告時期の迅速化	• 他社の事故情報を知るこ とにより、運転者の知識 や意識が向上する。 等
4. 運転者対策の充 実・強化 (1) 運転者の健康管 理に係る指針の作成	国土交通省が、運転者に多い疾病、 運行管理上の観点から把握すべき 症状、それらが運行に及ぼす影響等 を医学的な見地から調査・分析。こ れに基づき、健康状態に応じた乗務 可否の判断の基準等を示した指針 (ガイドライン)を作成。また、当 該ガイドラインにおいて、健康診断 で異常が認められた乗務員に対し、 再検査の受診結果の提示を求める べきこと等を明確化。更に、事業者 団体等を通じて、上記ガイドライン の徹底及びフォローアップを実施。	健康起因事故の防止に向け て、以下の効果が期待され る。 • 生活習慣と事故との関係 について理解すること により、管理者が育成され る。 • 運転者の生活習慣が改善 し、疾病にかかりにくく なり、また、運転中に発 症する可能性が低くなる • 運転者の睡眠時間が確保 され、居眠り運転の可 能性が低くなる。 等
(2) 事故歴等の把握	国土交通省が、新規採用運転者の指 導・監督に関して、告示・通達を改 正。(過去の事故歴及び違反歴を把 握すべきこと、事故歴を把握した場 合には適性診断(特定診断)を确实 に受診させること等)	事業者が運転者を採用する 際に過去の事故歴及び違反 歴を把握することにより、以 下の効果が期待される。 • 優良な運転者の確保。 • 適性診断(特定診断)を 活用することによる、運 転者の意識・適性向上。 等

総合安全プランにおける 「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける 「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故 に対する期待効果
5. 荷主等の発注者への対策	国土交通省が、自動車運送事業者が惹起した重大事故及び法令違反に関して発注者の関与が認められた場合には、当該発注者の名称等を公表することとするよう、通達改正等により必要な措置を実施。	荷主や元請事業者が、安全の確保を阻害するような発注を行いにくくすることにより、以下の効果が期待できる。 <ul style="list-style-type: none"> • 事業者と荷主・元請事業者との安全面におけるコミュニケーションが充実する。 • 荷主・元請事業者から、安全面に配慮した発注が行われる。 等
6. 事後チェック機能の充実・強化 (1) 監査要員の増員	国土交通省が、監査要員の増員を図り、監査体制の強化を推進。	行政による事後チェック機能が充実・強化されることにより、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> • 経営トップが安全に対する知識を得たり、意識を高めたりできる。 • 監査等を通じて、管理者の意識が高まる。 等
(2) 効率的な監査の実施	国土交通省が、監査の効率化を図るため、臨店監査（特別監査を除く）の実施に当たっての重点項目を監査端緒毎に明確化。	
(3) 連携する民間団体職員に対する研修	国土交通省が、貨物自動車運送適正化実施機関等、監査と連携する民間団体の職員の巡回指導等の資質向上のため、当該職員に対し、国土交通大学校における研修、国土交通省職員を派遣しての研修等を実施。	
(4) 監査における関係省庁間の連携	国土交通省が、労働局との合同監査・監督の充実を図るため、厚生労働省との間で監査方針を統一。	
(5) 行政処分対象の拡大	国土交通省が、最低賃金法に違反している場合について、行政処分の対象に追加。	
(6) 処分基準の強化	国土交通省が、飲酒運転が行われた場合には、他の悪質違反の場合に比し、より重い行政処分が課すことが	

総合安全プランにおける 「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける 「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故 に対する期待効果
	できるよう、処分基準を強化。また、その他、法令違反等の実態を踏まえ、労働関係・社会保険関係の法令違反を含め、処分基準を強化。	
(7) 処分逃れの防止	国土交通省が、処分逃れ対策として、処分基準の改正等を実施。また、必要な場合には、処分逃れをした事業者及びその経営者等を貨物自動車運送事業法等の違反容疑で刑事告発を実施。	
(8) 貨物事業許可基準未満の事業者に対する集中的な監査	国土交通省が、貨物事業許可基準(5両)未満の車両数の事業者に対して、優先的、集中的に監査を実施。	
7. 車両の安全対策 (1) アルコール・インターロック装置の普及	国土交通省が、内閣府の行う常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究・各種検証の結果を踏まえ、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針(案)最終化。また、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針に基づき、適合品をユーザーが容易に識別できるよう、装置の認定制度の創設等を行い、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の普及を促進。更に、手の平の汗に含まれるアルコールを検知し飲酒運転を防止する等の新たな技術開発を促進。	車両にアルコールチェック機能が搭載されることにより、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> • 飲酒運転を防止できる。
(2) 衝突被害軽減ブレーキの普及促進	国土交通省が、以下の通り、大型車の衝突被害軽減ブレーキの普及を促進。 <ul style="list-style-type: none"> • 衝突被害軽減ブレーキの補助装置を継続・拡充。 • 新車への装着義務化について検討。 	車両面での予防安全技術が普及することにより、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> • 衝突被害軽減ブレーキが搭載され、事故が回避できたり、発生しても被害を軽減できたりする。

総合安全プランにおける 「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける 「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故 に対する期待効果
	<ul style="list-style-type: none"> 税制優遇措置の検討及び任意保険料率への反映に向けた検討を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 居眠り検知技術による運転支援により、居眠り運転の可能性を低くできる。
(3) 新たな予防安全技術の普及促進	<p>国土交通省が、大型車の EVSC（電子式車両姿勢制御装置）の基準化・義務化のため、事故削減効果等の調査を行い、その普及を促進。また、先進安全自動車（ASV）推進計画に基づき、産学官連携の下、広報活動等を通して実用化されている ASV 技術の普及を促進。更に、居眠り等のドライバーの状態検知技術や通信技術を利用したドライバーへの警報支援装置の開発・実用化を促進。</p>	<ul style="list-style-type: none"> スピードリミッターの不正改造を防止することにより、スピードの出しすぎを防止できる。
(4) スピードリミッターの不正改造の防止	<p>国土交通省が、スピードリミッターの不正改造防止のため、各種対策を実施。また、デジタル式運行記録計や OBD（On-board diagnosis：車載診断装置）を用いて不正改造履歴の記録が行えるよう技術開発を行い、将来的には義務付ける等の対策を検討。</p>	
8. 整備の充実・強化 (1) 車輪脱落事故等の再発防止	<p>国土交通省が、大型車の車輪脱落事故や車両火災に係る再発防止策を含め、確実な点検整備の実施について、自動車点検整備推進運動、整備管理者研修等により啓発を促進。また、社会的影響の大きな車両事故が発生した場合の調査結果の取扱い手順を策定し、自動車運送事業者又は整備事業者に対する監査の実施等の再発防止策について明確化。更に、ホイール取付方法について、混在する JIS 方式と ISO 方式それぞれ</p>	<p>車輪脱落事故対策であり、追突事故とは関連しない。</p>

総合安全プランにおける 「取り組むべき課題」	総合安全プランにおける 「施策」の概要 (平成 21 年 3 月発表時点)	トラック追突事故 に対する期待効果
	における適切な点検整備の方法等の周知を徹底。	
(2) 整備管理の徹底	国土交通省が、整備管理者研修等において、新制度の周知徹底を図るとともに、点検整備実施率の向上、整備管理者研修受講率の引き上げ、事故の再発防止策の徹底のため、整備管理者研修を充実。また、点検整備実施率の向上のため、処分基準を強化。	車両整備が、より適切に行われることにより、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> • ブレーキ性能が維持され、予測した制動距離で停止できる。等
9. 利用者等が安全性の観点から運送サービスを容易に取捨選択できる仕組みの整備 (1) タクシー事業	タクシー事業固有の取り組みであるため、省略。	タクシー事業及び貸切バス事業固有の取り組みであり、トラック追突事故とは関連しない。(なお、左記の観点では、トラック事業が先行して「貨物自動車運送事業安全性評価事業」(Gマーク制度)を実施している。
(2) 貸切バス事業	貸切バス事業固有の取り組みであるため、省略。	
10. 道路交通環境の改善	国土交通省及び警察庁が、以下を実施。 <ul style="list-style-type: none"> • 事故の発生割合が高い区間における交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号機改良等。 • 通学路における歩道の整備やカラー舗装、防護柵の設置等。 • 生活道路への通過交通が多く、事故の発生割合が高い地区において、生活道路への通過交通を抑制するためのクランクやハンブ等の設置による、歩行者等の安心・安全の確保。 • 防護柵や道路反射鏡等の交通安全施設の適切な維持・管理を実施。等 	走行環境の整備が進むことにより、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> • 交差点改良等により、自車の先が見やすくなる。等

(2) その他

総合安全プラン以外で、追突事故の減少に寄与すると考えられる取り組みを次表に整理した。

表 1 1 総合安全プラン以外の取り組みとトラック追突事故減少の関係 (例)

取り組み	取り組みの概要	トラック追突事故に対する期待効果
運輸の安全確保に関する政策ビジョン 【国土交通省】	安全管理体制確保に向けて以下の方向性で取り組みを実施。 <ul style="list-style-type: none"> • 中小事業者に対する啓発・普及活動の強化。 • 大手・中堅事業者における安全管理の実効性の確保。 • 運輸安全マネジメント評価等を行う人材の確保及び育成。 • 安全管理に関する新たな動向への対応。 	比較的保有車両台数の少ない事業者に対する啓発・普及活動が強化され、また、大手・中堅事業者における安全管理の実効性の確保が進められることにより、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> • 経営トップが安全に対する知識を得たり、意識を高めたりできる。 • 評価・研修等を通じて、管理者が高まる。 • 社内監査が適切に行われるようになる。等
【取り組み詳細】 http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000024.html		
荷主団体に対し発注時の配慮について協力要請 【国土交通省】 【厚生労働省】	貨物自動車運送業務の関係荷主団体に対し、貨物自動車運送業務の発注における条件面への十分な配慮等について協力要請を実施。	荷主団体が自動車運送業務の発注における条件面に十分に配慮することで、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> • 荷主・元請事業者から、安全面に配慮した発注が行われる。 • 長時間労働による過労運転等が減少し、無理な運行計画を立てなくなる。 • 無理な運行計画を立てなくなることにより、運転者の疲労や疲労に伴う居眠りが少なくなる。

取り組み	取り組みの概要	トラック追突事故に対する期待効果
		<ul style="list-style-type: none"> 無理な運行計画を立てなくなることにより、運転者の急ぎ・焦りが生じる可能性が少なくなる。等
	【取り組み詳細（例）】 http://tokyo-roudoukyoku.jsite.mhlw.go.jp/news_topics/houdou/2009/20100326-yousei.html	
貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）の普及活動 【社団法人全日本トラック協会】	利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表する制度としてのGマークの普及を推進。	Gマークの普及が進み、安全に関して一定レベル以上の取り組みを行う事業者が増加することで、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> 経営トップが安全に対する知識を得たり、意識を高めたりできる。 評価・研修等を通じて、管理者が育成される。 運転者が正しい知識を習得できる。 運転者の安全意識が高まる。 運転者が自らの適性を踏まえて運転できるようになる。等
	【取り組み詳細】 http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html	

また、参考として、トラック事業の経営環境改善に寄与すると考えられる取り組みを次表に整理した。

表 12 トラック事業の経営環境改善に寄与すると考えられる取り組み（例）

取り組み	取り組みの概要	期待効果
トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議	荷主、元請事業者、下請事業者の協働により、トラック運送業における適正取引を推進するため、望	荷主、運送事業者相互の安全に対する理解が深まり、安全運行、従業員・ドライバーの健康

取り組み	取り組みの概要	期待効果
【国土交通省】	ましい取引形態の普及、問題となる取引形態の防止等を図るための会議を設置。	管理が徹底されることにより、以下の効果が期待される。 <ul style="list-style-type: none"> 事業者と荷主・元請事業者との安全面におけるコミュニケーションが充実する。 荷主・元請事業者から、安全面に配慮した発注が行われる。等
	【取り組み詳細】 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000011.html	
トラック産業の将来ビジョンに関する検討会 【国土交通省】	トラック産業の有する可能性をもとに、将来に向けて目標とすべきトラック運送事業者のあるべき姿を提示するとともに、規制緩和後の変化を検証し、公平・公正な競争環境を実現していくために克服すべき課題を整理。	現状、厳しい経営環境に置かれている運送事業者にとって、経営状況が改善することにより、安全への取り組みに対して、経営資源をより適切に投じることができるようになる。等
	【取り組み詳細】 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000016.html	

3.4 「対策検討」における今後の課題について

対策検討の過程で、本年度事業として結論を出すに至らなかった点を今後の課題として次表にまとめた。

表 13 「対策検討」における今後の課題

項目	課題
○全般	<ul style="list-style-type: none"> マニュアル策定以外の事故防止効果の高い施策についての検討・整理をする。
○マニュアル	<ul style="list-style-type: none"> 「国土交通省サイトへの掲載」「同省メールマガジンでのPR」等を検討中であるが、効果的な周知や配布の方法を更に検討する。 活用状況の把握等、マニュアルの効果検証方法を検討する。
○アンケート調査、ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> 本年度事業で実施した事業者へのアンケート及びヒアリングの目的は、トラック追突事故防止に関するマニュアル作成の基礎資料として、事故防止の取り組みに関する情報を収集することにあつた。そのため、事業者の実態という観点からは、結果の分析を詳細に実施するには至ってない。そこで、これら結果の更なる分析を実施することを検討する。

4. 補足資料

4.1 本検討会で過去に取りあげた個別のトラック追突事故事例（34 事例¹⁵）

¹⁵ 各事例の詳細については国土交通省サイト (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/examination.html>) を参照。

No.	年度	事例番号	営業所内車庫数	営業所内運転者数	営業所内乗客数	原因/再発防止策	運転者面	運行管理面	車両面	走行環境面	共通する要因
25	H18	TI 7031	19	17	-	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> 前日の仕事終了から6時間後に出勤しているが、十分に睡眠が取れていなかったためである。 <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> 前日の仕事終了から6時間後に出勤しているが、十分に睡眠が取れていない場合は、前日の勤務を調整して休むことにより、十分な睡眠をとる。 	<p>運転者面</p> <ul style="list-style-type: none"> 前日の仕事終了から6時間後に出勤しているが、十分に睡眠が取れていないため、運転中に疲労が蓄積してしまっている。 	<p>運行管理面</p> <ul style="list-style-type: none"> 2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。) 事故発生直前1ヶ月間拘束時間6時間超過6回、4時間連続運転が11回あり、2・9告示を遵守していない。 運行管理者は、適正な運行計画を見込んで運行計画を立てていない。 	-	<p>走行環境面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>共通する要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 無理な運行計画 健康診断の不備 疲労 睡眠不足
26	H18	TI 7032	123	不明	-	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転者は前日の勤務の疲労が抜けずにいた。(当該運転者は、アンケートで前日の疲労が蓄積してしまっている。と答えているため、過労運転になっていた。) <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> 前日の勤務の疲労が抜けずにいる場合は、前日の勤務を調整して休むことにより、十分な睡眠をとる。 	<p>運転者面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>運行管理面</p> <ul style="list-style-type: none"> 2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。) 運行管理者は、適正な運行計画を見込んで運行計画を立てていない。 	-	<p>走行環境面</p> <ul style="list-style-type: none"> 相対のない狭い場所であり、本線に比較して運転が狭くなっている。 第2車は青色であり、無灯火であった。 当該事故発生場所の上には看板があり、看板に車を止められていた。 自車の先が見えにくい(看板、看板、看板) 相対車高が停車中 	<p>共通する要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 体調不良時に報告しにくい 疲労 夜間 自車の先が見えにくい(看板、看板、看板) 相対車高が停車中
27	H18	TI 7033	36	27	-	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行中にランジ操作をしており、前方不注意になっていた。運転者は連日の業務により疲労がたまってしまっていた。 <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行中にランジ操作をする時は、必ず停止してから操作する様に徹底する。 	<p>運転者面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>運行管理面</p> <ul style="list-style-type: none"> 2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。) 運行管理者は、適正な運行計画を見込んで運行計画を立てていない。 	<p>車両面</p> <ul style="list-style-type: none"> ランジの位置が運転席の上側にあるため、ランジ操作時は視線が前方から大きく逸れる。 	<p>走行環境面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>共通する要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 無理な運行計画 健康診断の不備 疲労 かき見(車内、ランジ) 運転が狭い 相対車高が停車中
28	H18	TI 7034	15	16	-	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> 新橋の荷主であり、必要以上にフレッシャーがあった。運行管理者の指示を守らず、一般道運送道路を使用した。当該運行管理者は、全線常運送道路を使用した。当該運行管理者は、事業者の経営を少しでも稼ぐために努力していた。 <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該運行管理者は、目の疲れや、肩のこり、腰の痛みがあった。 	<p>運転者面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>運行管理面</p> <ul style="list-style-type: none"> 2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。) 運行管理者は、適正な運行計画を見込んで運行計画を立てていない。 	-	<p>走行環境面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>共通する要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 荷主とのコミュニケーション不足 運転時間超過 体調不良時に報告しにくい 疲労 睡眠不足 運転が狭い 相対車高が停車中 反応の遅れ
29	H18	TI 7035	16	12	-	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> 走り慣れた経路で走り慣れた右折車がある交差点ではないので、前方への注意が不十分であった。目的地までの時間がなく、焦っていた。 <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> 新しい車両に対する操作がまだ1ヶ月と長く、運転能力不足だった。 運転者は、注意する事項を声に出して確認する等、運転中に焦らないよう注意を促す時は、特に慎重に運転し、ブレーキやアクセルの感覚を把握する姿勢を要する。 	<p>運転者面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>運行管理面</p> <ul style="list-style-type: none"> 2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。) 運行管理者は、適正な運行計画を見込んで運行計画を立てていない。 	-	<p>走行環境面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>共通する要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 急ぎ、焦り 疲労への慣れ 意識不足 車両の変更 運転感覚不足 スピード犬
30	H18	TI 7038	32	不明	-	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> 疲労がたまってしまっていた。(警察の調書からも運転者が疲労を覚えていた。) <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> 疲労がたまってしまっている場合は、前日の勤務を調整して休むことにより、十分な睡眠をとる。 	<p>運転者面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>運行管理面</p> <ul style="list-style-type: none"> 2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。) 運行管理者は、適正な運行計画を見込んで運行計画を立てていない。 	<p>車両面</p> <ul style="list-style-type: none"> 以前乗務していた車両とブレーキペダルの感覚が違っていた。 	<p>走行環境面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>共通する要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 交代運転者の不在 他の運転者の急病 無理な運行計画 健康診断の不備 疲労 睡眠不足 反応の遅れ
31	H18	TI 7041	42	33	-	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> 疲労がたまってしまっていた。(警察の調書からも運転者が疲労を覚えていた。) <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> 疲労がたまってしまっている場合は、前日の勤務を調整して休むことにより、十分な睡眠をとる。 	<p>運転者面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>運行管理面</p> <ul style="list-style-type: none"> 2・9告示を遵守していない。(最大拘束時間超過、連続運転時間超過があった。) 運行管理者は、適正な運行計画を見込んで運行計画を立てていない。 	-	<p>走行環境面</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	<p>共通する要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転者への教育不足 運転時間超過 健康診断の不備 疲労 睡眠不足 反応の遅れ

No.	年度	車別 番号	営業所内 車両数	営業所内 運転者数	営業所内 乗客数	原因/ 再発 防止策	運転者面	運行管理面	車両面	走行環境面	共通する要因
32	H18	TI7042	34	22	-	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転中に携帯電話の通話やメールを操作していた(普通道路で90km/h以下で走行中に携帯電話の通話やメールを操作し、前方不注意になった。安全運転の基本を失っていた。) ・当該運転者は、過去3年間大きな事故は起こしていないことから、漫然運転になっていた可能性がある。 <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該運転者は、安全運転の基本事項を再確認し、走行する漫然運転にならないよう、注意事項を一つ一つ声に出して確認する等、運転の仕方を変える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理者は、当該運転者が漫然運転とならないよう、個々の運転者の適性診断結果等に基づいて、個別にも指導を行い、安全運転を徹底する。 ・運行管理者は、運転者が過労運転にならないよう、適正な運行計画を立てる。また、運転者の体調を必ず確認してから業務させる。 	-	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理計画 ・無暗な運行計画 ・健康診断結果の不備 ・疲労(車内・携帯用ラジオ) ・スマホ ・疲労 ・相手車両が停車中 ・反応の遅れ 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者への教育不足 ・健康診断結果の不備 ・疲労 ・スマホ ・疲労 ・相手車両が停車中 ・反応の遅れ 	
33	H17	TI16009	57	56	5	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 体調不良のため処方薬を服用していた。 ② 当該車両及び当該運行経路には慣れていないが、道路状況により緊急走行に陥った。 ③ 点呼の際、体調不良、薬服用を伝えていなかった。 ④ 前夜に深酒をしていた。 <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 体調不良等の場合は、運行管理者に必ず報告する。 ② 緊急走行に陥った場合は、運行管理者に必ず報告する。 	<ul style="list-style-type: none"> ① 運行管理計画 ② 過去の事故発生状況の教訓を活かした運転者指導が十分でなかった。 ③ 点呼の結果の十分な活用が図られていなかった。 ④ 点呼の結果が十分である ⑤ 運行管理計画が不十分である 	-	<ul style="list-style-type: none"> ① 深夜で、暗い直線道路であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理計画 ・健康診断結果の不備 ・体調不良時に報告しにくい ・運行管理計画の不備 ・疲労 ・夜間 ・自車の先が見えにくい ・反応の遅れ 	
34	H17	TI16010	33	37	3	<p>原因</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 事故直前まで漫然運転していた。(時期により、漫然運転となる傾向がある。) ② 過去の教訓を活かして、運転者への指導が十分でなかった。 ③ 睡眠不足を働かして、運行管理計画へ連絡する等の防止対策を取らなかった。 ④ 当該車両は、速度超過であった。(60km/hのどる85km/hであった。) (注：H18年度報告書では「その他」として分類されていたが、事務上の判断で「運転者要因」に含めた) <p>再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 体調不良等の場合は、運行管理者に必ず報告する。 ② 適性診断結果から、自分の弱点を把握し、運転する。 	<ul style="list-style-type: none"> ① 過去の事故発生状況の教訓を活かした運転者指導が十分でなかった。 ② 過去の事故発生状況の教訓を活かした運転者指導が十分でなかった。 ③ 適性診断の結果の十分な活用が図られていなかった。 ④ 点呼の結果が不十分である 	<ul style="list-style-type: none"> ① 当該道路は、起伏が多いことから、距離や速度感覚を誤りやすい状況である。 ② 高速道路から、一般道へ進入するため、多くの車両が制限速度を超過している。当該区間で急ブレーキを踏む車が多い。 ③ 当該区間は、道幅が狭く、上り勾配なので、見通しが悪い。 	<ul style="list-style-type: none"> ① 運行管理計画 ② 過去の事故発生状況の教訓を活かした運転者指導が十分でなかった。 ③ 適性診断の結果の十分な活用が図られていなかった。 ④ 点呼の結果が不十分である 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理計画 ・健康診断結果の不備 ・体調不良時に報告しにくい ・運行管理計画の不備 ・疲労 ・夜間 ・自車の先が見えにくい ・反応の遅れ 	

4.2 アンケート調査結果

(1) 実施概要

- ①対象：安全管理に積極的に取り組むトラック事業者
- ②実施時期：平成24年1月～2月
- ③方法：全国15の地方トラック協会に対し、それぞれ10社以上の事業者から回答を得られるよう依頼した。
- ④回収数：有効な調査票の回収数は、160であった。
- ⑤内容

追突事故防止に効果が高いと考えられる10項目の取り組みについて、選択肢方式で以下の質問をした。質問した取り組みを表にまとめた。

【選択肢方式の質問】

- ・取り組みの有無
- ・取り組んでいる場合、「取り組みやすさ」「事故の減りやすさ」
(それぞれを1～5の5段階評価)
- ・取り組んでいない場合、その理由
(5つの選択肢からの単数回答)

合わせて、自由記述方式で以下の質問をした。

【自由記述方式の質問】

- ・追突事故防止のための工夫
- ・取り組みの効果を感じる(感じない)場面

表 14 取り組み一覧

No.	取り組み
1	運転者の生活習慣改善の指導(日ごろの睡眠時間や飲酒の習慣等)
2	追突事故を防止することに焦点をあてた運転者教育の実施
3	適性診断の結果を活用した運転者教育の実施
4	燃費管理・エコドライブ推進
5	デジタルタコグラフ・ドライブレコーダーの導入・活用
6	安全意識向上に向けた賞罰制度の運用
7	安全管理の取り組み状況の点検(社内監査・内部チェック)
8	過労運転の防止に向けた運行管理の徹底
9	過労運転の防止に向けた荷主とのパートナーシップ構築
10	先進安全自動車の導入(衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき注意喚起装置等)

(2) 結果

①選択肢方式での回答結果を図表にまとめた。

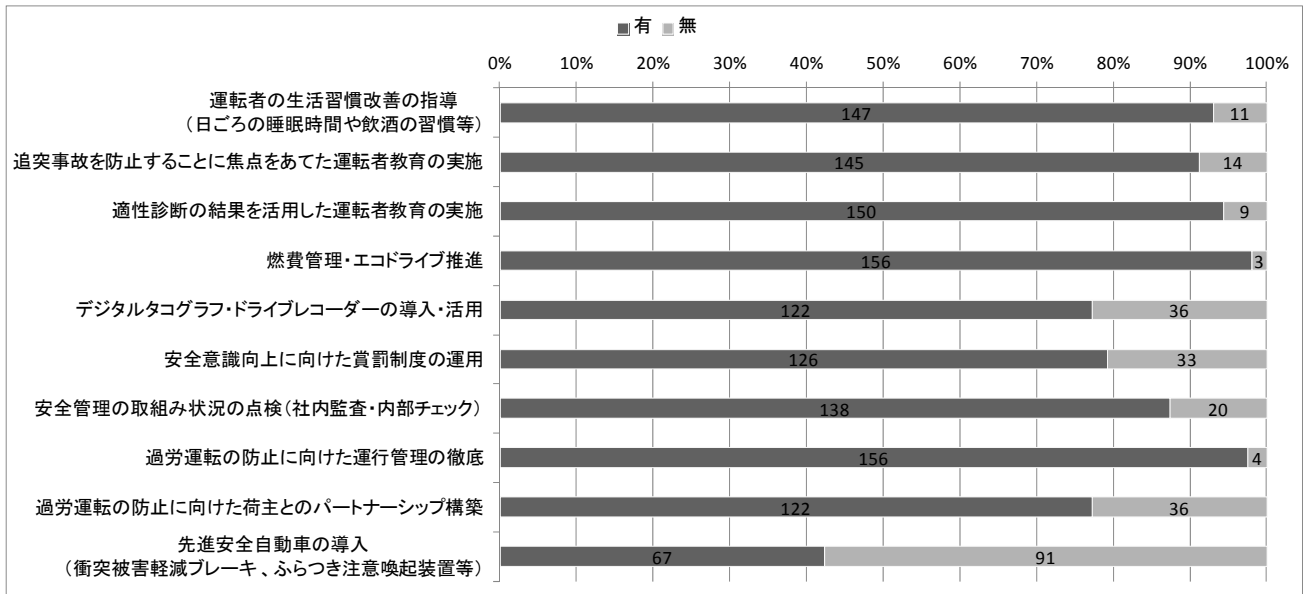


図 1 2 取組みの有無

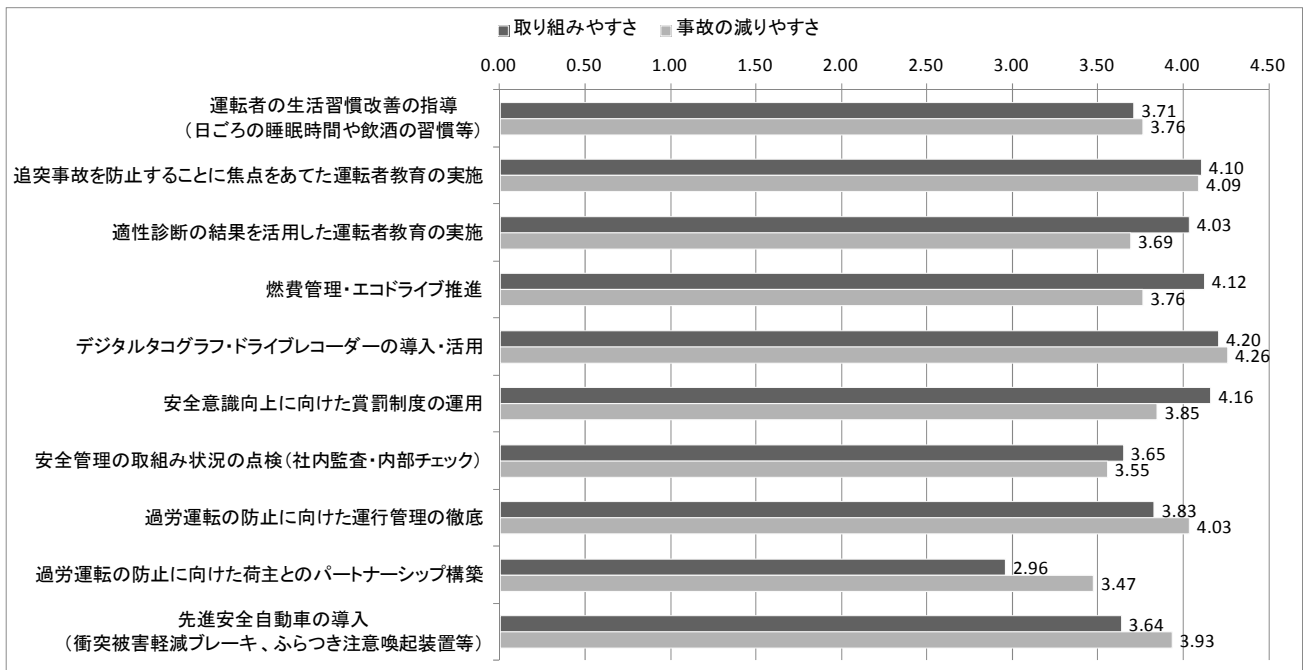


図 1 3 取組みやすさ、事故の減りやすさ①

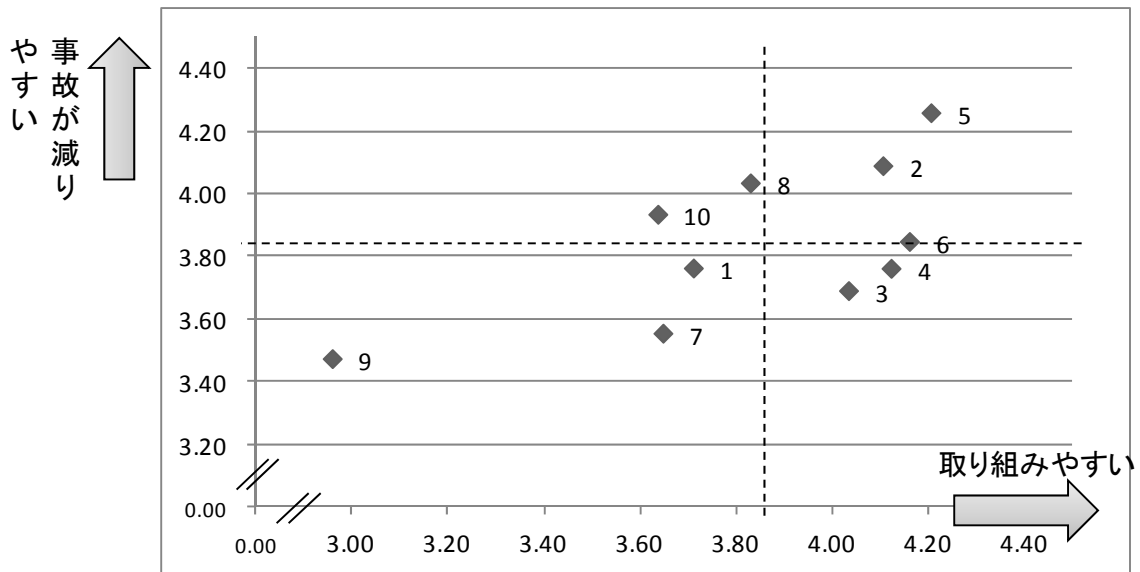


図 1 4 取り組みやすさ、事故の減りやすさ②¹⁶

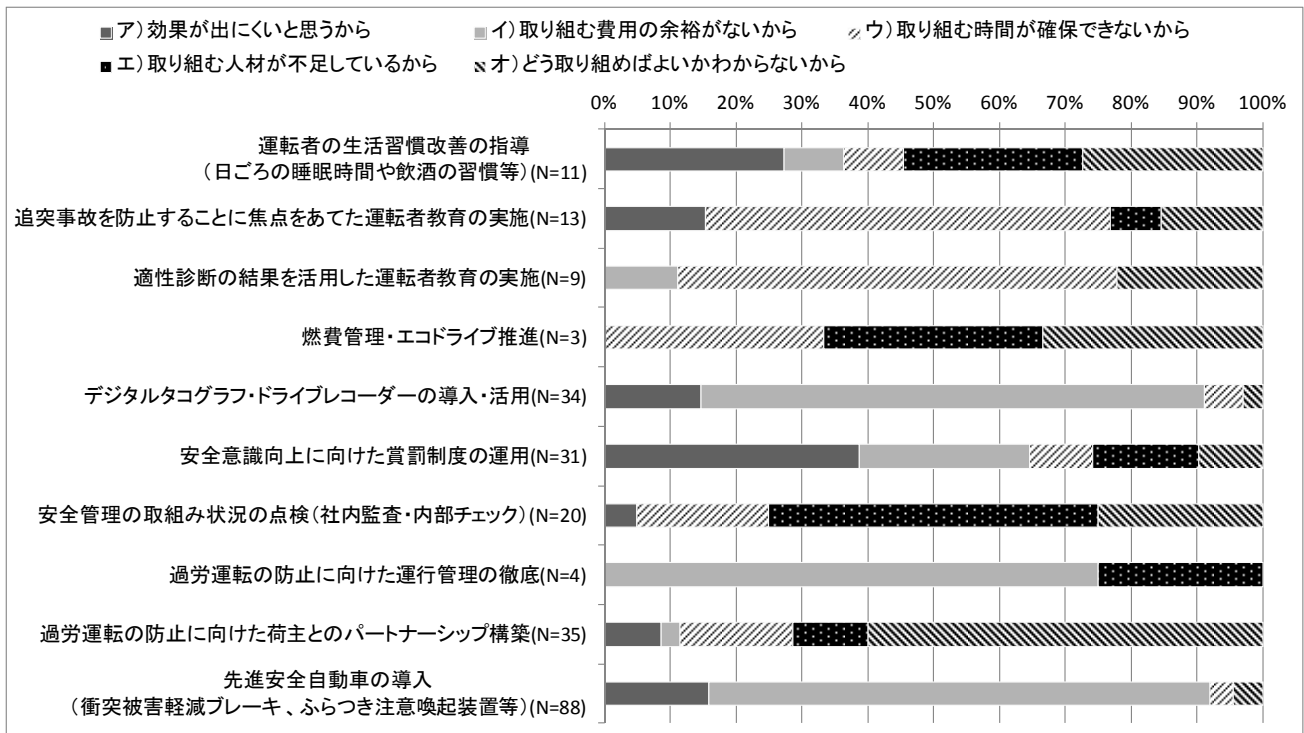


図 1 5 取り組まない理由 (単数回答)

¹⁶ プロット上の数値は既述の表 14 に記載の取り組みの No. を表す。また点線は、全取り組みに関する平均点を表す。

②自由記述方式の回答を以下にまとめた。

【追突事故防止のための工夫】

○小集団活動の実施

- ・全社の活動（例：安全衛生委員会）と小集団活動を連動させて運営している
- ・運転記録証明を定期的にとり、小集団活動としてその内容についてドライバー同士で話し合いをさせている

○教育時の工夫

- ・社外講師を招いて講習会を実施している
- ・点呼時に、運転者の日々の運転姿勢や生活レベルに話を掘り下げて意識向上を図っている
- ・同じ内容を繰り返し徹底している
- ・他の交通参加者の不安全な行動に感情を乱さないよう指導している
- ・事故を起こしたドライバーと管理者が一对一で面談を行い、再発防止について話し合っている
- ・トラックの視界特性を説明し、車間距離を詰めないよう指導している
- ・車間距離のとり方にルールを定め、徹底している（例：時間、車両台数、先行車のタイヤの見え方）
- ・エコドライブを実践するよう指導している
- ・わき見防止のため、必要なもの以外は運転席に持ち込ませないようにしている
- ・遵守すべき基本項目を定め（絞り込み）、徹底させている

○安全文化醸成のための工夫

- ・ドライバーが自由に意見を出せる雰囲気づくりをしている

○内部監査（チェック）・フィードバックの工夫

- ・統計データから、追突事故の発生頻度の高さを伝え、注意喚起している
- ・同業者から、自社についての悪い情報を集めるように努めている
- ・デジタルタコグラフの点数を確認し、ドライバーの意識向上を図っている
- ・連続運転を禁止するため、一定時間毎に中間点呼と位置づけて連絡をさせ、記録をとっている
- ・ドライブレコーダーで、走行時の車間距離をチェックしている

○その他

- ・過労運転とならないよう高速道路を利用させている

【効果を感じる（感じない）場面】

○「効果を感じる場面」

- ・ 事故件数が減少したとき
- ・ 類似の事故件数が減少したとき
- ・ ドライバー同士で自発的に安全についてコミュニケーションをとったり、自発的に小集団活動を行うようになったとき
- ・ 会議等で、ドライバーの発言が多くなったとき
- ・ デジタルタコグラフの点数を気にするドライバーが増えたとき
- ・ 自分の健康状態を気にするドライバーが増えたとき
- ・ ドライバーが、他のドライバーの運行状況等について、管理者や経営トップに情報共有するようになったとき
- ・ 社内掲示をドライバーがよく見るようになったとき
- ・ ドライバーが自発的に管理者に危険な場所や危険なことがあったことを報告するようになったとき
- ・ 事故を起こした後、素直に反省し仲間同士でコミュニケーションをとるようになったとき

×「効果を感じない場面」

- ・ 指導したことが守られていないとき

(※効果を感じない場面についての回答は1つであった)

(3) 調査票原票

<表面>

**追突事故防止のための取組みに関するアンケート
アンケート用紙**

1. 回答要領

以下の2つのステップでアンケートへご回答ください。

【ステップ1】アンケートに回答する

追突事故を防止するための取組みについて、問1～4についてすべてご回答ください。

【ステップ2】回答したアンケート用紙を送付する

回答したアンケート用紙を所属する地方トラック協会の担当者へ送付してください。

2. 質問項目

問1: 貴社全体について、以下の質問にご回答ください。

■ 貴社名、本社住所(市町村名まで)をご記入ください。

貴社名	
本社住所 (市町村名まで)	

■ 下記①～③項目について、ご記入ください。

①従業員数^{*1}

②トラック保有車両台数^{*2}

③営業所数

			名
			両
			営業所

*1: 常時雇用する従業員数

*2: 被けん引車を除くトラック車両数

問2: 事故防止の取組みの効果があった(なかった)と感じる場面について、具体的にご記入ください。

例) ドライバー同士が、自主的に事故防止の話し合いを頻繁にするようになってきた。

問3: 裏面の No.1～10 の取組みについて、①実施したことがあるか(しているか)、②ある場合は「取組みやすさ」「事故の減りやすさ」、③実施しない場合は「実施しない理由」、についてお答えください。

問3の回答欄は裏面にあります

問4: 追突事故防止のため、工夫していることがあれば、教えてください。

<裏面>

- ① No.1～10迄の各取組みの実施有無について「有」「無」のいずれかにマルを付けてください
- ② ①が「有」の場合⇒取組みの評価について「取組みやすさ」「事故の減りやすさ」それぞれについて、1～5のいずれかにマルを付けてください
- ③ ①が「無」の場合⇒「実施しない理由」について右記の
ア～オから最も当てはまるもの1つを選択してご記入ください
- ③の「実施しない理由」の選択肢
ア) 効果が出にくいと思うから
イ) 取組む費用の余裕がないから
ウ) 取組む時間が確保できないから
エ) 取組む人材が不足しているから
オ) どう取組めばよいかわからないから

No.	追突事故防止のための取組み	実施有無	① 取組みの評価（取組みやすさ、事故の減りやすさ）					②	
			取組みやすい	5	4	3	2		1
1	運転者の生活習慣改善の指導（日ごろの睡眠時間や飲酒の習慣など）	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入					③	
2	追突事故を防止することに焦点をあてた運転者教育の実施	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						
3	適性診断の結果を活用した運転者教育の実施	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						
4	燃費管理・エコドライブ推進	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						
5	デジタルタコグラフ・ドライブレコーダーの導入・活用	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						
6	安全意識向上に向けた賞罰制度の運用	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						
7	安全管理の取組み状況の点検（社内監査・内部チェック）	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						
8	過労運転の防止に向けた運行管理の徹底	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						
9	過労運転の防止に向けた荷主とのパートナーシップ構築	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						
10	先進安全自動車の導入（衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき注意喚起装置など）	有	取組みやすい	5	4	3	2	1	取組みにくい
		有	事故が減りやすい	5	4	3	2	1	事故が減りにくい
		無	実施しない理由として最も当てはまるものを、ア～オから1つ選択して右記欄に記入						

問4にご回答頂いていない場合、表面にお戻りください。

回答へのご協力ありがとうございました。

以上