

【現場管理者向け】 トラック追突事故防止マニュアル

～できることから今すぐやろう！～



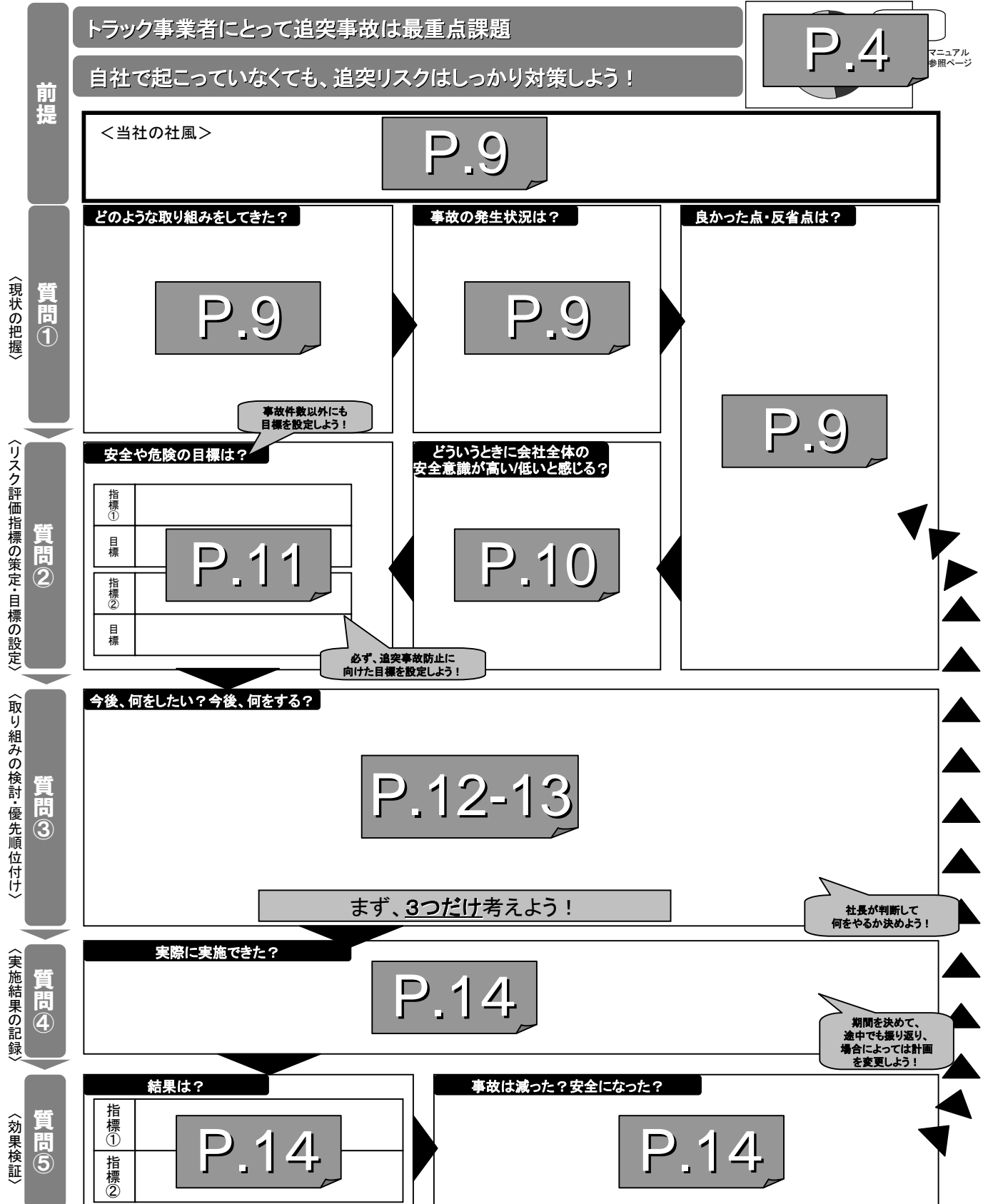
平成 24 年 3 月
国土交通省自動車局
自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

これは、「できることから今すぐやろう！」シートを活用するための解説マニュアルです。実際に取り組むことが重要ですので、初めから読む必要も、全てを読む必要もありません。シートを作成する上でわからないところを確認するようにしてください。

<目次>

「できることから今すぐやろう！」シートの項目順に、情報を掲載しています。

このシートは、追突事故防止を中心に、その他の事故防止も含めて安全の取り組みを検討できるシートです。別添のマニュアルは、このシートを活用する上でわからないことがある場合にその部分だけ読んでください。



はじめに

このマニュアルは、主に車両台数 100 台未満のトラック事業者の運行管理者や安全統括管理者等の現場管理者を対象とした、追突事故防止のための取り組みを検討・実行するための際の参考資料です。（「できることから今すぐやろう！」シートを活用するための解説マニュアルとしてお使いください。）

追突事故は、トラック事業者にとって最も大きな課題となる事故形態の一つですが、車両保有台数 100 両未満のトラック事業者は、100 両以上のトラック事業者と比較すると、法令で定められた事項以外の取り組みを行うことが困難な実態があります。

そこで、このマニュアルでは、「できることから今すぐやろう！」というコンセプトで、限られた経営資源を有効に活用し、実際に取り組みを実行していただくための参考情報を整理しました。

事故防止の取り組みは、経営トップ（社長）が先頭に立って、現場管理者・ドライバーが一丸となって行う必要があります。更なる安全管理レベルの向上に、本マニュアルをご活用ください。

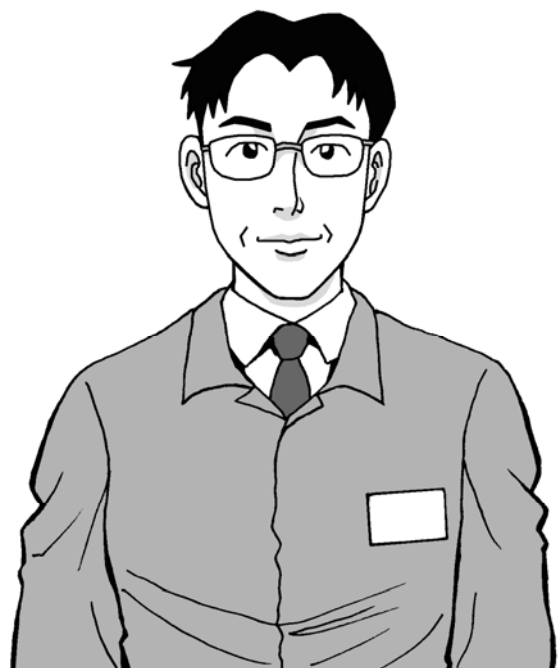
「現場管理者」とは？

このマニュアルで「現場管理者」とは、「会社の安全施策を作成・推進する立場の方」を意味しています。

例えば・・・



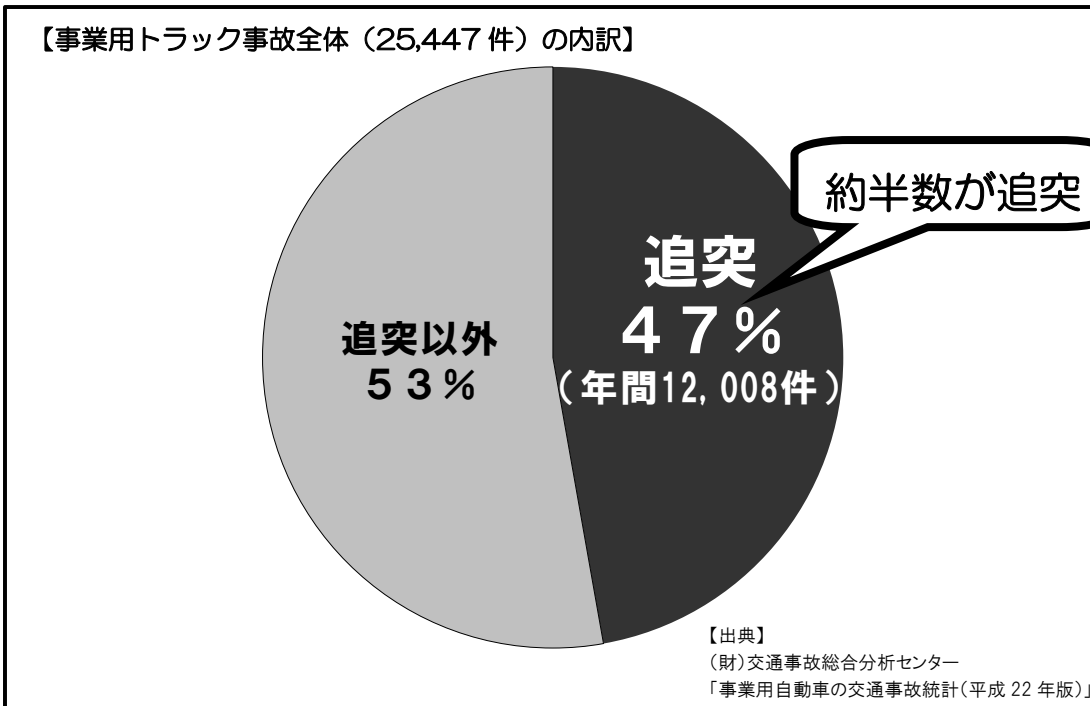
社長（経営トップ）



運行管理者や安全統括管理者等

トラック追突事故の特徴

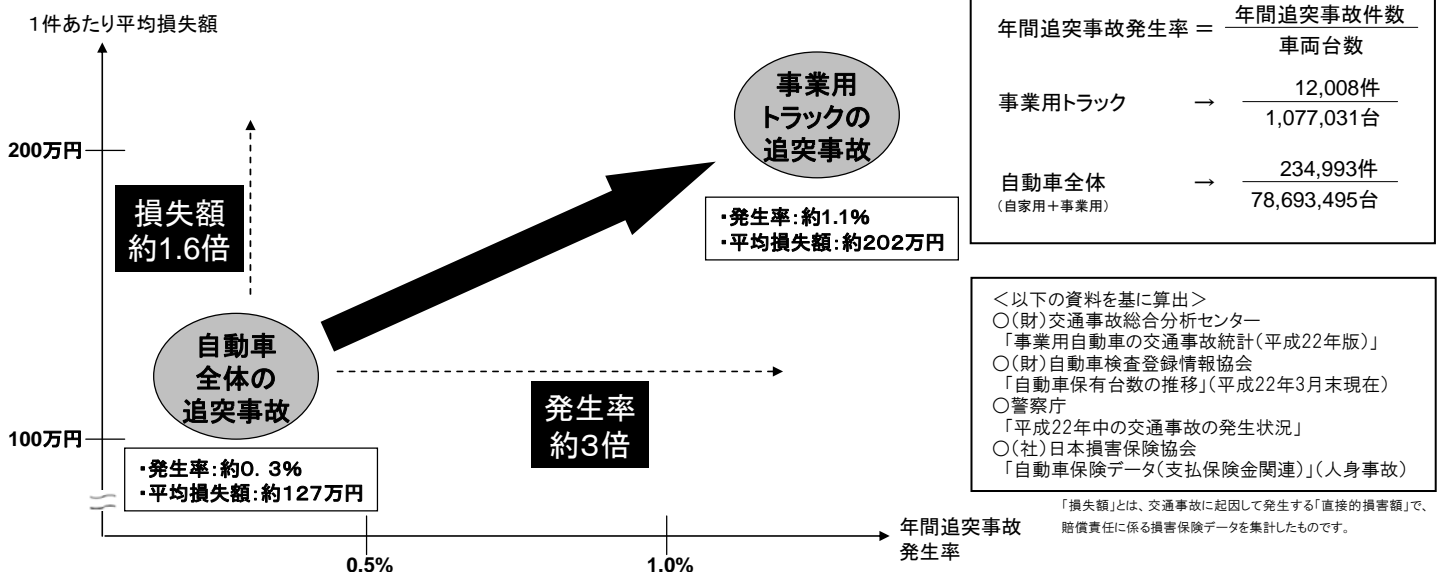
約半数が追突事故



トラック事業者にとって追突事故対策は最重点課題

起こりやすく、損失額も大きい (人身事故)

トラック追突事故は、平均的には「車両が100両あれば、1年に1回(10両あれば、10年に1回)追突事故(人身事故)が発生している」という計算(年間追突事故発生率:約1.1%)となります。例えば、過去数年間、追突事故が起こっていなくても、「大丈夫」とは思わないようにしましょう。

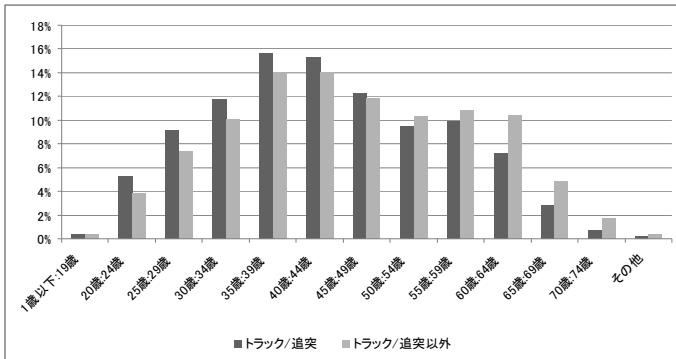


自社で起こっていなくても、追突リスクはしっかり対策しよう！

事故発生時の特徴

トラック追突事故は、以下のような発生時の特徴があります。

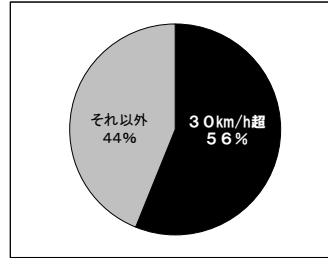
【年齢層】



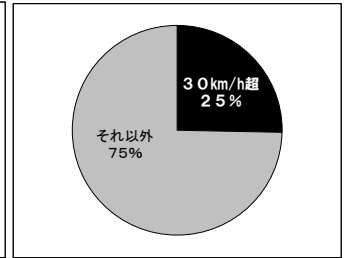
35～39歳がピーク

【危険認知速度】

<トラック追突>



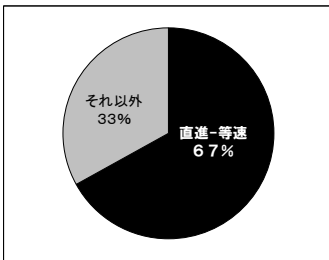
<トラック追突以外>



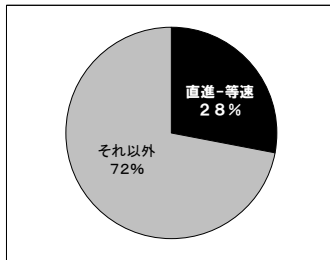
約6割が30km/h超

【行動類型】

<トラック追突>



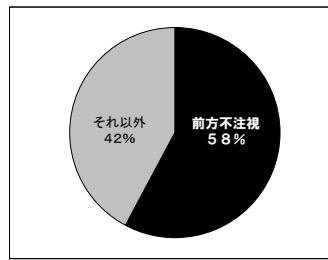
<トラック追突以外>



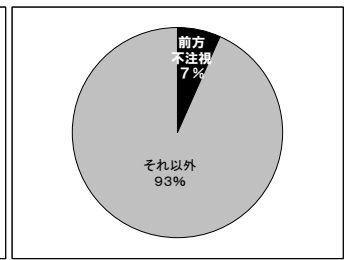
直進・等速で約7割

【法令違反】

<トラック追突>



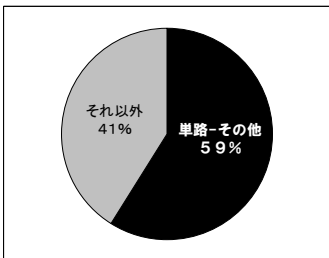
<トラック追突以外>



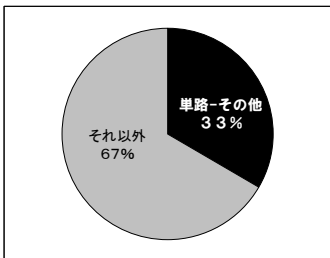
前方不注視（外・内）で約6割

【道路形状】

<トラック追突>



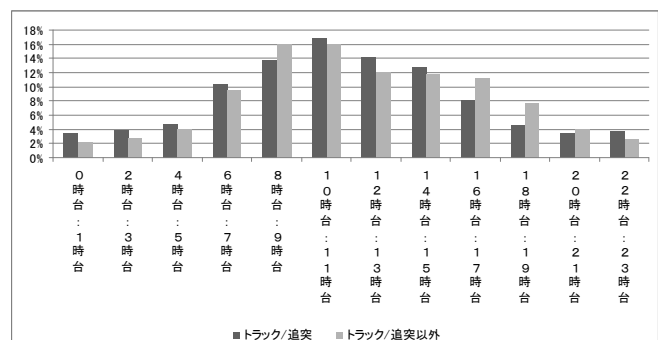
<トラック追突以外>



※「単路-その他」：トンネル、橋、カーブ・屈折以外の単路

単路・その他で約6割

【発生時間帯】

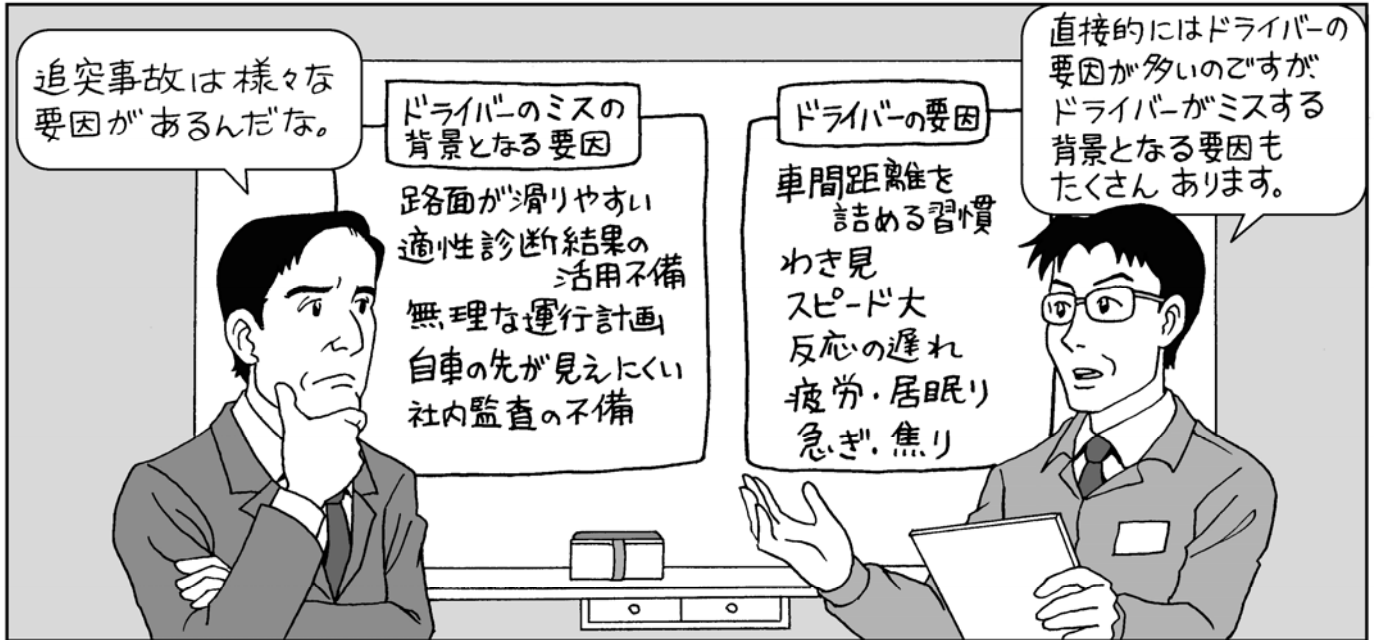


10～11時台がピーク

<参考>追突事故発生メカニズム

交通事故は、様々な要因が絡み合って発生します。

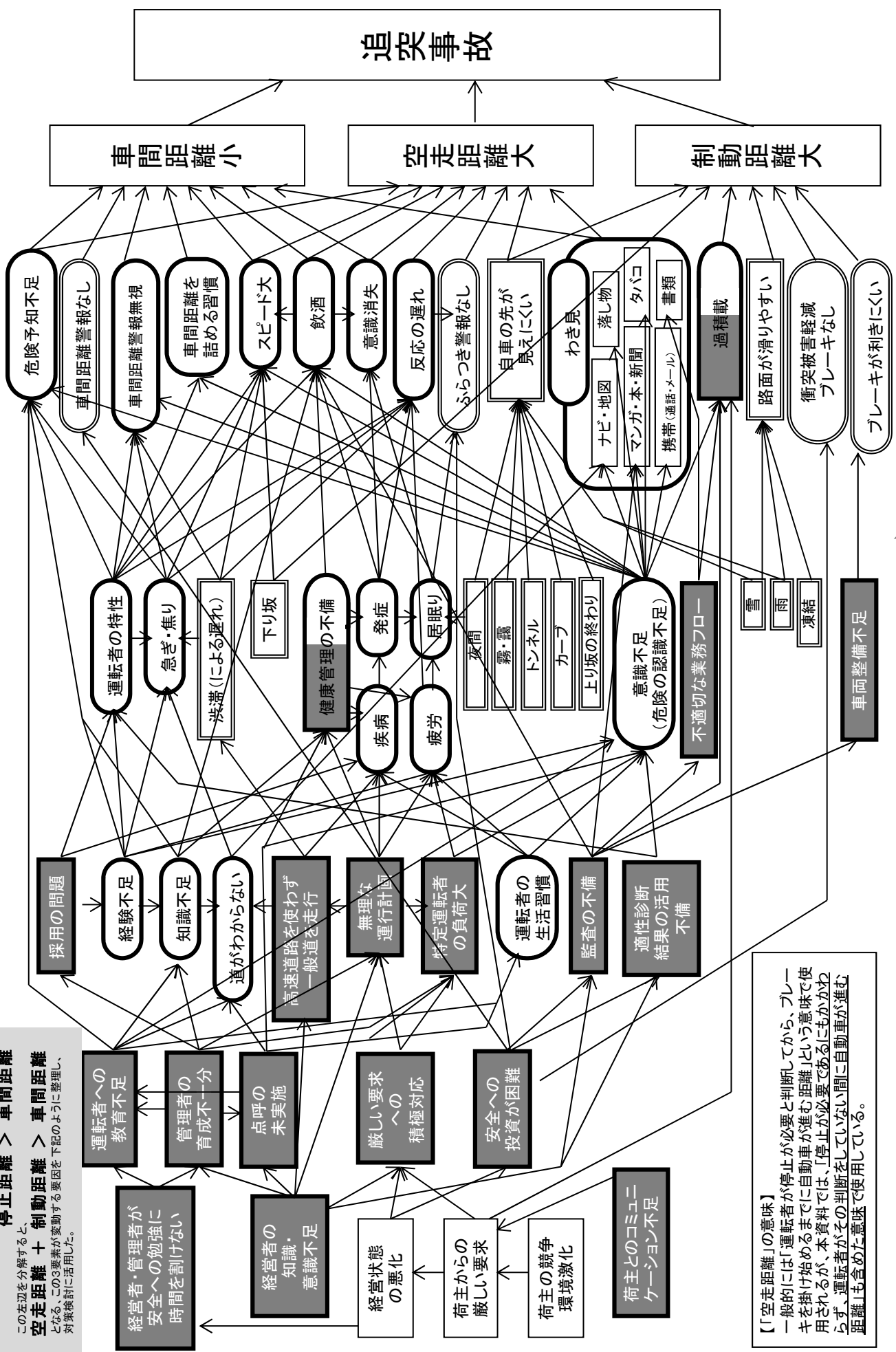
トラック追突事故について、そのような要因の関係を次頁の図にしました。全ての要因を網羅しているわけではありませんが、追突事故を考える上で参考になります。「自社はどこに課題があるか」や「どの要因に働きかける取り組みが有効か」を考えながら進めると、より効果的に事故を減らせるでしょう。



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、根元にある要因が矢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
 この左辺を分解すると、
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。



【「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。

安全風土の低下

小さい運区の積み重ね
 安全への取組み・投資意欲の低下

不安安全行動・不安全状態

事故

「できることから今すぐやろう!」シート の項目別解説

「できることから今すぐやろう!」シートに記入しながら、事故防止の取り組みを考えよう!
合わせて特に「追突事故防止のための取り組みをどうするか?」を考えよう!



「当社の社風」について

会社には、「社風」と言われる「会社全体に共通する雰囲気や価値観」があります。常に社風を踏まえた取り組みを検討することで「指示をしても実行されない」「実行しても成果につながらない」「継続できない」という事態を避けられる可能性が高まると考えられます。

例えば・・・



質問①

<現状の把握>

どのような取り組みをしてきた？

まずは、皆さんの会社でこれまでに実施してきた取り組みを振り返りましょう。



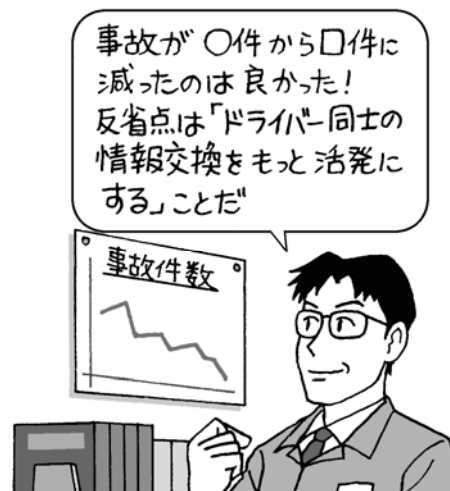
事故の発生状況は？
良かった点・反省点は？

これまでの取り組みを洗い出したら、取り組んでみて良かった点や反省点を考えてみましょう。

「事故が増えた／減った」が最もわかりやすい視点ですが、例えば以下のようなことでも「良かった点／反省点」がないか、確認してみましょう。

<振り返りの例>

- ・指示した通りに実施できた
- ・ドライバーの意識が変わったように感じる
- ・1年間継続できた
- ・安全会議が有効に機能していないように感じる



どういったときに会社全体の安全意識が高い/低いと感じる？

安全管理を進める上では、会社全体の安全意識の状態を把握することが重要です。事故件数の増減を確認することと合わせて、「どういったときに会社全体の安全意識が高い/低いと感じるか」を考えてみましょう。

例えば 下のような状態だと安心できるけど、この逆だったら心配になるな



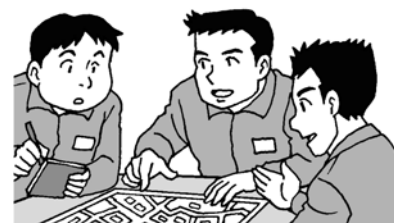
●デジタルタコグラフの点数も気にする



●会議で積極的に発言する



●仲間同士で安全について話し合う



●乗務後点呼で危険箇所を共有する



●健康状態を気にする



●指導事項が守られている



＜会社全体の安全意識が高いと感じる場面の例＞

- ・事故件数が減少したとき
- ・類似事故の件数が減少したとき
- ・指導したことが守られているとき
- ・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
- ・ドライバーが自発的に管理者に危険な場所や危険な体験を報告するようになったとき
- ・会議等で、ドライバーの発言が多くなったとき
- ・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、管理者や経営者に情報共有するようになったとき
- ・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
- ・社内の掲示板をドライバーがよく見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

実際の取り組み事例をもとに記載しています。

安全や危険の目標は？

必ず、追突事故防止の指標も入れましょう！

①まず、指標を決めましょう

組織が安全になったかどうかは、できるだけ数字で把握しましょう。

例えば・・・

「この指標が正解」はないけど、会社の安全度を測る重要な指標だから社長とよく相談しよう

トラックは追突事故が多いため、それに関連する指標も考えよう



※P.18参照

デジタコ・ドラレコの平均点数

目安箱への提案投書数

燃費データ

安全に関する会議への参加率

1運行あたりの連続運転時間の最大値

ドライバーからのヒヤリハットの報告件数

1運行あたりの連続運転時間が4時間を超える場合は法令違反となります

ヒヤリハットの報告は、通常、件数が多い方が安全に対して積極的であると言えます

- <指標の例>**
- ・一定期間内のヒヤリハット件数（報告件数やドライブレコーダのデータ数）
 - ・現場から経営への安全に関する提言数（目安箱への投書数 等）
 - ・デジタルタコグラフ、ドライブレコーダで自動計算される得点
 - ・燃費データ ・平均勤続年数 ・安全に関する会議への参加率
 - ・社内アンケート ・テストの結果 ・連続運転時間の平均値や最大値
 - ・車内の整理・整頓の状況の改善指摘数 ・自発的なミーティングの実施回数 等

②目標を決めましょう

いつまでに、どれくらいの水準なら合格と言えるかを決めましょう。理想的な水準（例：事故ゼロ、デジタコ全員満点、社内テスト全員満点）にこだわらず、「がんばれば達成できそうな目標」を設定することをオススメします。



質問③

<取り組みの検討・優先順位づけ>

今後、何をしたい？（すべき？）

目標を決めたら、それを達成するための取り組み候補を検討しましょう。

ここまで考えてきたことを確認しながら、「何をすれば、ドライバーがより安全に運転するようになるか」やろうと思う取り組みを3つだけ考えてみてください。



<参考> 追突事故防止のための主な取り組み

追突事故防止に有効と考えられるのは、以下の取り組みです。

巻末（P.16～26）にそれぞれの取り組みのヒントを紹介していますので、参考にしてください。

【主な取り組み例】

No.	主な取り組み	取り組みやすさ	事故の減りやすさ
①	デジタルタコグラフ・ドライブレコーダの導入・活用	4.20	4.26
②	安全意識向上に向けた報奨制度の運用	4.16	3.85
③	燃費管理・エコドライブ推進	4.12	3.76
④	追突事故を防止することに焦点を当てたドライバー教育の実施	4.10	4.09
⑤	適性診断の結果を活用したドライバー教育の実施	4.03	3.69
⑥	過労運転の防止に向けた運行管理の徹底	3.83	4.03
⑦	ドライバーの生活習慣改善の指導	3.71	3.76
⑧	安全管理の取り組み状況の点検（社内監査・内部チェック）	3.65	3.55
⑨	先進安全自動車（ASV）の導入	3.64	3.93
⑩	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	2.96	3.47

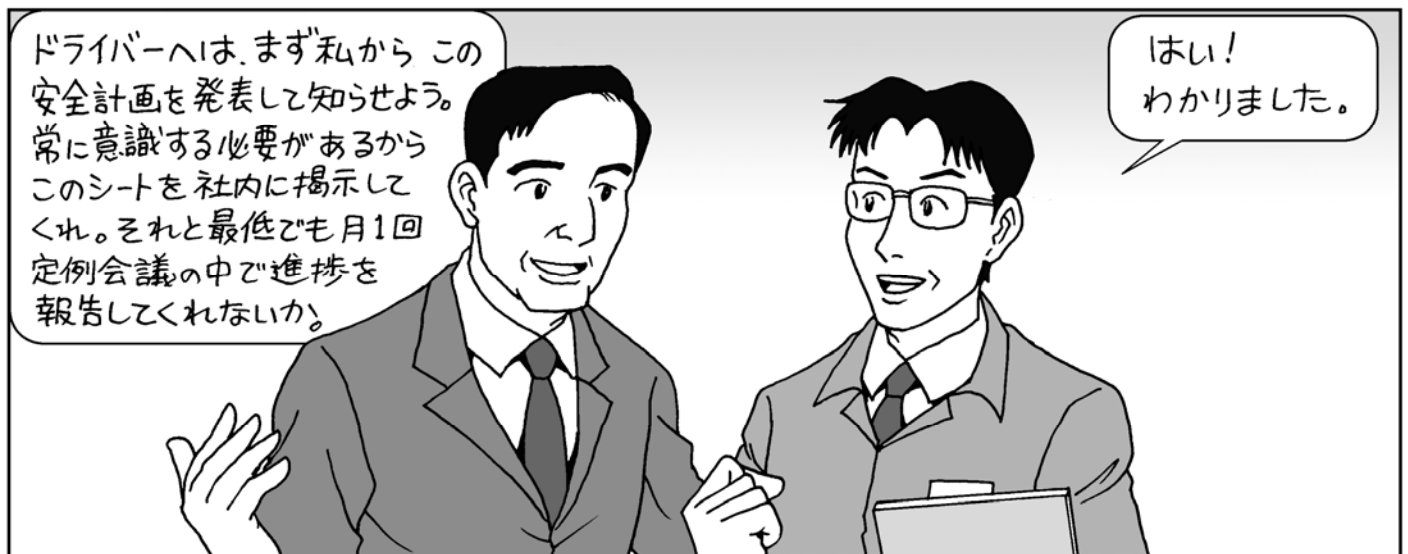
※「取り組みやすさ」「事故の減りやすさ」の数字は、積極的に事故防止に取り組んでいるトラック事業者の評価平均です。（それぞれ「満点＝5点、最低点＝1点」として評価した平均値（回答数：160社）です。）

今後、何をする？

取り組み候補が揃ったら、実際に何をするかを決めましょう。

考えた取り組みを全て実施できるとは限りません。

管理者として優先順位を決めた上で社長に相談し、「実際、何に、どう取り組むか」を判断してもらいましょう。



質問④

<実施結果の記録>

実際に実施できた？

取り組みを始めたら、議事録を作成したり、指導記録簿に記入するなど、実施した記録を残すようにしましょう。また、自社の実態に応じて振り返りの期間を決め、定期的に計画の進捗状況を確認し、社長と共有してください。計画通りに進まない場合は、計画そのものを変更することも検討してください。



質問⑤

<効果検証>

結果は？ 事故は減った？安全になった？

定期的に、目標を達成できたか確認しましょう。事故の増減はもちろんですが、指標とした数字がどのように変化したか、指標が会社の状態を表しているかも含めて確認しましょう。



取り組みを進める中で、わからないことがあれば、

身近なトラック事業者に相談する等、積極的に情報収集をしましょう！

＜参考資料＞取り組みを考える際のヒント集

質問③の「今後、何をしたい？（するべき?）」と「今後、何をする?」を考える際のヒントとなる情報をまとめました。



なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
おさえよう。



①デジタルタコグラフ・ドライブレコーダの導入・活用

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

- | <働きかける追突事故要因> | |
|----------------------|-----------|
| ■スピードを出しすぎていないか確認できる | スピード大 |
| ■危険場面前の車間距離のとり方がわかる | 車間距離小 |
| ■映像を使ってドライバー教育ができる | 運転者への教育不足 |

【誰が】役割分担は？

- 社長：予算の確保、導入目的の説明、活用状況の確認
- 現場管理者：活用方法の情報収集、日常的な活用・フィードバック
- ドライバー：導入目的の正しい理解、運転データの日常的な確認

【どのように】取り組みのポイントは？

- 機械やシステムは、活用しなければ意味がないことを自覚する
- できることからやる（いきなり全てのデータを扱わない）
- 続けられることをやる（分析1回あたりのデータ量や、分析頻度で調整）

これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

○国土交通省「ドラレコ・デジタコを活用しよう」

掲載 URL：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3driverec/index.html>

○警察庁「ドライブレコーダーの活用について」

掲載 URL：http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/drive_recorder/index.htm

②安全意識向上に向けた報奨制度の運用

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

- 安全運転へのモチベーションが高まる
- 班・チーム等の組織評価と合わせることで、
ドライバー同士のコミュニケーションが活発になる

<働きかける追突事故要因>

意識不足
(危険の認識不足)

意識不足
(危険の認識不足)

【誰が】役割分担は？

- 社長 : 目的の明確化と社内への徹底、制度の承認・検証・見直し
- 現場管理者 : 報奨制度の厳格な運用、必要に応じた見直し
- ドライバー : 自分たちが納得できる公平な報奨基準策定への参画

【どのように】取り組みのポイントは？

- 罰則ではなく、ドライバーが積極的に取り組もうと感じる制度を考える
- 従業員の安全確保が一番の目的であることを伝え続ける
- 個人だけではなく、班・チーム単位で報奨を行うことも考える

なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
おさえよう。



なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
おさえよう。



③燃費管理・エコドライブ推進

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

- | <働きかける追突事故要因> | |
|--------------------------|----------|
| ■ 早めのアクセルオフにより、車間距離が長くなる | → 車間距離小 |
| ■ 速度ムラのない運転により、車間距離が長くなる | → 車間距離小 |
| ■ ふんわり発進により、見切り発車が少なくなる | → 危険予知不足 |

【誰が】役割分担は？

- 社長 : 適切な評価基準の検討・見直し
(例: 車種、年式、実績に応じた報奨基準)
- 現場管理者: 確実なデータ管理・フィードバック、現場意見の吸い上げ
- ドライバー: 継続的な実施、ドライバー同士のコミュニケーション

【どのように】取り組みのポイントは？

- 努力に報いる（削減できたコストをドライバーにも還元する）
- ドライバーが納得できる評価基準を考え、しっかり説明する
- 意識の継続を図るため、常に見直しを行う

これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

○エコドライブ普及推進ポータルサイト

掲載 URL : <http://www.ecodrive.jp/>

○国土交通省「エコドライブ」

掲載 URL : http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyo_site/51ecodrive/index.htm

④追突事故を防止することに焦点を当てたドライバー教育の実施

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

- 追突事故防止への知識が深まり、意識が高まる → 知識不足
- ドライバー同士のコミュニケーションが活発になる → 意識不足
- 追突事故の直接要因を重点的に意識できる → わき見 車間距離不足

<働きかける追突事故要因>

知識不足

意識不足

わき見

車間距離不足

【誰が】役割分担は？

- 社長 : 教育現場への積極的な参加（現場任せにしない姿勢）
- 現場管理者 : 教育計画の作成・実施、社外講師の活用検討
- ドライバー : 積極的な発言、事故類型・車両特性の正しい理解

【どのように】取り組みのポイントは？

- 「講義型」ではなく、必ず「ドライバー参加型」で実施する
(「講義型」: 管理者のみが一方向的に話をする教育方法)
- グループワーク等でドライバー同士で話し合いをさせ、発表させる
- 答えを「教える」のではなく、「考えさせる」工夫をする

なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
おさえよう。



これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

- 国土交通省「トラックドライバーの追突事故防止のポイント」
- (独)自動車事故対策機構(NASVA)「運行管理者 基礎講習用テキスト」
- (社)全日本トラック協会「事業用トラックドライバー 研修テキスト」

なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
お伝えよう。



⑤適性診断の結果を活用したドライバー教育の実施

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

- | | <働きかける追突事故要因> |
|---|---------------|
| ■ドライバーが自分の適性を把握できる | 運転者の特性 |
| ■管理者自身の成長が期待できる
(観察力やコミュニケーション能力の向上) | 適性診断の活用不備 |
| ■診断をきっかけにコミュニケーションが生まれる | 管理者の育成不十分 |

【誰が】役割分担は？

- 社長：予算の確保、計画の承認、受診後面談のための管理者育成
- 現場管理者：受診計画の作成、受診後の面談実施、点呼時の結果活用
(含む：日常におけるドライバー観察)
- ドライバー：真摯な振り返り、自分の悪い運転グセの改善

【どのように】取り組みのポイントは？

- 予算とスケジュールを考え、計画的に受診させる
- 受診だけで終わらせず、管理者が必ず面談して気づきを促す
- 診断結果と日常の運転ぶりを照らし合わせて、個別に指導する

これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

- (独)自動車事故対策機構(NASVA)「運行管理者 一般講習用テキスト」
- (独)自動車事故対策機構(NASVA)「適性診断活用講座」

掲載 URL: <http://www.nasva.go.jp/fusegu/tekisei.html>

⑥過労運転の防止に向けた運行管理の徹底

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

■ 反応の遅れや居眠り運転が防止できる

■ 「安全第一」の姿勢をドライバーに伝えられる

■ 勤続年数が長くなり、採用・教育不足の問題が解消する

(働きやすい環境となり、勤続年数が長くなる)

<働きかける追突事故要因>

居眠り運転

反応の遅れ

意識不足

採用の問題

教育不足

【誰が】役割分担は？

■ 社長 : 荷主・元請事業者とのコミュニケーション

■ 現場管理者 : 余裕ある計画作成、点呼の工夫、相談しやすい雰囲気づくり

■ ドライバー : 体調不良時の確実な報告・相談

【どのように】取り組みのポイントは？

■ 点呼で「顔つき」などの変化をよく観察する

■ ドライバーが疲れを感じたら臨時に休憩がとれる計画作成を心がける

■ 荷主・元請事業者にも過労防止の重要性を理解してもらう

なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
おさえよう。



これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

○国土交通省「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」

掲載 URL : http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3analysis/resource/data/h19_2.pdf

○(社)全日本トラック協会「トラックドライバーのための『疲労蓄積度チェックリスト』」

○(独)自動車事故対策機構(NASVA)「運行管理者 基礎講習用テキスト」

なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
お伝えよう。



⑦ドライバーの生活習慣改善の指導

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

- 健康起因事故の可能性を減らせる
- 勤続年数が長くなり、採用・教育不足の問題が解消する
(働きやすい環境となり、勤続年数が長くなる)
- アルコール依存症に陥らせない

<働きかける追突事故要因>

- 疾病
- 意識消失
- 意識不足
- 教育不足
- 飲酒

【誰が】役割分担は？

- 社長 : 疾病等の場合の産業医等からの意見聴取、予算の確保
- 現場管理者 : 健康面の確認、相談しやすい雰囲気づくり
- ドライバー : 十分な睡眠、持病の報告、嫌がらずに医者に行くこと

【どのように】取り組みのポイントは？

- 健康診断結果を管理者が確実に確認する
- 専門家（産業医等・地域産業保健センター）を活用する
- 点呼は、顔色・声色がよく見える位置で行い、ドライバーに声を出させる

これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

○国土交通省「事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル」

掲載 URL : <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3analysis/press20100706.html>

○（社）全日本トラック協会「トラックドライバーの健康管理マニュアル」

掲載 URL : http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/kenko_kanri/kenko_kanri.html

⑧安全管理の取り組み状況の点検(社内監査・内部チェック)

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？


- | <働きかける追突事故要因> | |
|---------------------------|-------------|
| ■ 誤った理解で業務が行われていないか、確認できる | → 不適切な業務フロー |
| ■ わき見の原因となるものを排除できる | → わき見 |
| ■ 社内で不正が行われていないか、確認できる | → 社内監査の不備 |

【誰が】役割分担は？

- 社長 : 社内監査員の確保、重点事項の提示、結果評価と対応指示
- 現場管理者 : 社内監査の実施、経営者への報告
- ドライバー : 偽りのない実状報告

【どのように】取り組みのポイントは？

- 決めたことができているか、確認する（適合性の確認）
- 計画が安全運行につながっているか、確認する（有効性の確認）
- 良い点はそのまま継続し、反省点があれば見直す



なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
おさえよう。

これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

○国土交通省「安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために」

掲載 URL : <http://www.mlit.go.jp/common/000110884.pdf>

○国土交通省「安全管理体制に係る「マネジメントレビューと継続的改善」の理解を深めるために」

掲載 URL : <http://www.mlit.go.jp/common/000110885.pdf>

なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
おさえよう。



⑨先進安全自動車の導入

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

- | | <働きかける追突事故要因> |
|--------------------------|---------------|
| ■眠気等、ドライバーの状態変化を回復しやすくする | ふらつき警報なし |
| ■適正な車間距離を保ちやすくなる | 車間距離警報なし |
| ■ドライバーの反応遅れ等を装置が補助してくれる | 衝突被害軽減ブレーキなし |

【誰が】役割分担は？

- 社長：予算の確保、導入計画の策定
- 現場管理者：情報収集、報告、活用状況のチェック
(装置に頼りすぎたり、逆に、警報を無効にしたりしていないか)
- ドライバー：導入装置の正しい理解と活用

【どのように】取り組みのポイントは？

- 運転の「補助」装置であることを強く認識し、ドライバーにも徹底する
- 予算確保について、経営者がリーダーシップをとって検討を進める
- 技術の進化について、情報収集を怠らない

これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

○国土交通省「ASV（先進安全自動車）」

掲載 URL：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O1asv/index.html>

○国土交通省「先進安全自動車（ASV）推進計画 報告書」の「付録 1-1：ASV 技術説明資料」

掲載 URL：http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O1asv/resource/data/asv4pamphlet_seika.pdf

⑩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

【なぜ】追突事故防止になぜつながるか？

■無理のない運行計画を立てやすくなる

■荷主からの安全要請により、自社の安全意識が高まる

■安定荷主ができるとう経営が安定し投資余力が生まれる

<働きかける追突事故要因>

無理な運行計画

意識不足

安全への投資が困難

【誰が】役割分担は？

■社長：自社の取り組み説明、安全が確保できない場合の対応交渉

■現場管理者：現場課題の整理、説明資料の作成

■ドライバー：現場の気づきの報告

【どのように】取り組みのポイントは？

■経営者自らが、荷主と積極的にコミュニケーションをとる

■取り組みを具体的に伝え、安全輸送にはコストがかかることの理解を促す

■現場の気づきを常に経営者・現場管理者が共有できる仕組みを検討する

なぜ、誰が
どのようにやるか
まずは
ポイントを
おさえよう。



これらの取り組みの詳細については、以下の資料に掲載されています。

【詳細資料】

○国土交通省「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」

掲載 URL：<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090528/03.pdf>

<個別の取り組み事例>

他にも、以下のような取り組みも考えられます。

こういう
取り組みも
考えられるな…



<コミュニケーションの充実>

- 【なぜ】ドライバーとのコミュニケーションは、安全意識を徹底する上で有効である。
- 【どのように】点呼等の機会を利用して、日々の運転や生活レベルに話を掘り下げて、ドライバーの安全意識に働きかける。

<車両整備の充実>

- 【なぜ】同じ運転でも制動距離を短くできる可能性がある。
- 【どのように】法定点検を徹底するほか、月末の入庫時にブレーキの効きをドライバー・整備管理者が二人で確認する。

<車内の整理整頓>

- 【なぜ】追突事故の大きな原因であるわき見を誘発する要因を排除できる。(安全意識の向上にもつながる)
- 【どのように】まずは2S(整理・整頓)、その後に5S(整理・整頓・清掃・清潔・しつけ)。携帯電話、伝票類は手の届くところに置かない。マンガ等の不要なものは車内に持ち込ませない。

<「アイポイントの高さ」という車両特性の理解>

- 【なぜ】トラックは運転席が高い位置にあり、視界が広く前方が開けているため、危険を感じにくい。これを自覚することで、適正な車間距離が確保できる可能性が高まる。
- 【どのように】(社)全日本トラック協会のテキスト等を活用し、なるべくイラスト等を用いて、(耳から聞くのではなく)目で見てわからせるようにする。

<Gマークの取得>

- 【なぜ】法令遵守する上で安全面で特に重要な事項や、法令で定められた事項以上の取り組みが進み、多くの事故の要因を取り除くことが期待できる。
- 【どのように】申請に向け、現在の取り組み状況をセルフチェックし、得点できないところについて、できるところから取り組みを検討する。

※Gマークについては、(社)全日本トラック協会のホームページを参照

URL ; <http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html>



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

発行：国土交通省自動車局安全政策課

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2-1-3 TEL03-5253-8111