

令和5年度第2回 タクシー事故防止対策検討会

タクシー事業者による事故防止のための 取組事例

国土交通省 関東運輸局
自動車技術安全部 保安・環境課

令和6年3月

背景及び目的

人流や交通流の活発化に伴う、路上横臥事故の増加が懸念されるため、タクシー事故防止対策検討会の資料等を活用し、安全運転指導や事故撲滅運動に力を入れたいと考えたため。

取り組み内容

- ・運転者に対する毎月の月例教育において、社長訓示の中に、毎回、路上横臥の話を入れる（毎回同じ事を同じ言い回しで話し、4年位実施している）。
- ・関東における「タクシー事故防止対策検討会」で作成した動画「タクシーの路上横臥事故削減に向けて」を運転者に対し適宜視聴させる。
- ・東京ハイヤー・タクシー協会HPや協会公式LINEに掲載している路上横臥者発見映像の最新情報を運転者に対し視聴させる。

【表彰風景】



取り組みによる効果

- ・路上横臥者の発見・保護した、4件の事例が、警察署長より表彰される。
- ・月例教育会において、表彰について社員に周知。
- ・表彰状や表彰時の写真を掲示。
- ・特に乗車中に発見・保護した事案については、運転者をより一層褒め称える。
- ・運転者から、路上横臥者を発見したという声が次々と挙がってくるようになった。

【路上横臥動画】



背景及び目的

高齢運転者等の健康障害が増加傾向にあることから、点呼時における運転者の健康状態の把握は、乗務可否を判断するうえで重要となっている。このため、健康状態確認表の作成等、以下の取組を実施。

取り組み内容

○ 健康状態確認表の活用

- 点呼における運転者の健康状態の把握は、乗務可否判断をするうえで重要であるが、医学的な知識が少ない運行管理者には、判断に限界があることから、まず、事業用自動車の運転者の健康管理マニュアルの乗務可否判断事項を参考にチェック項目、回答方法、書式等を検討し「健康状態確認表」の試作版を作成した。その後2ヶ月間の試用期間を経て、修正、改良を繰り返し、運転者自身が、健康状態をチェックできる「健康状態確認表」が完成した。また、運転者についても、自分自身の体調に気づき、健康管理の必要性や体調をもとに乗務するうえで留意すべき点などが認識できるよう、平易かつ簡便な方法で健康状態のチェックをできるようにした。

○ 乗務可否判断基準の策定

- 運転者への効果的な点呼が実施できるように、産業保健スタッフが運行管理部門と連携して、健康診断結果や持病等の個別性を考慮した上で、運転者の血圧の値、睡眠不足、服用している薬等の乗務可否判断基準を策定した。
- 運行管理者の乗務可否判断力を高めるため、生活習慣病、メンタルヘルスなどの学習会等を実施。

取り組みによる効果

- 「健康状態確認表」の活用は、運行管理者が運転者に健康状態を問いかけるきっかけとなり、効率よく健康状態を確認できるようになった。これにより、乗務にあたり留意すべき点が認識でき、運転者に対して当日の体調に配慮した休憩時間の確保や勤務時間の調整等を具体的に指示でき、点呼時の運行管理に効果があった。また、運転者は、運行管理者との体調に関する対話を通じて、自分自身の健康管理に対する意識が高まり、日常生活習慣の改善、体調不良が輸送の安全に及ぼす影響を考えるようになった。
- 学習会等を実施することにより、運行管理者は運転者の日常生活の過ごし方等をアドバイスできるようになった。また、治療中の疾病がある運転者の健康保持や体調のコントロールの必要性を理解することにより、乗務可否判断力が高まり正確性が向上した。

【健康状態確認表】

乗務前点呼における健康状態

項目	チェック	項目	チェック
発熱	なし あり ⇒ °C	吐き気	なし あり
疲れ	なし あり	下痢	なし あり
眠気	なし あり	本日の体調	よい 普通 悪い ⇒
睡眠不足	なし あり	服用している薬	なし あり ⇒
痛み	なし あり ⇒ 部位		
咳	なし あり		

背景及び目的

自社運転者による健康起因事故発生を背景に、健康起因事故を未然に防止するため、以下の取組を実施。

取組み内容

○ 健康管理システムの活用

- 運転者の健康診断、脳MRI、SASの検査結果を健康管理システムにデータ登録し、必要な時にいつでも管理者が確認。
- 健康診断を年2回実施。健康診断の結果に基づき、血圧の値、血液検査、心電図など様々な項目で社内基準値を定め、特に注意を要する運転者を特別点呼者（特別運転者）とし、点呼時に一般点呼者と区別し、特別点呼者には「特別点呼者対面確認票」を記入してもらい、注意事項について確認している。また、定期的に産業医が特別点呼者と面談を行い、投薬治療中であれば服用状況を確認。
- 産業医にチェックしてもらった上で、健康診断実施機関から、再検査、要精密検査が必要となった運転者は、再検査・精密検査を受診させ、また、特定保健指導の対象となった運転者に対しては、専門スタッフによる指導を受けさせている。
- 50歳以上又は特別点呼者を脳MRI受診対象者とし受診料を全額補助している。（対象者以外でも全額ではないが補助あり）
- 自社独自の睡眠に関するセルフチェックシートを活用し、SASの疑いがある運転者には精密検査の実施。

○ その他健康管理

- 運転者手帳に、乗務中の体調不良時の対応方法を記載し運転者に展開。
- その他には、人間ドック、がん検診、禁煙治療、予防接種等に補助をし、健康相談ダイヤルを開設。
- 血圧測定器、体重計、携帯型心電図を全営業所に設置。
- 集合教育時に、健康管理の必要性、過労防止、体調不良時の運転中断処置等を重点的に実施。

取組みによる効果

- 健康管理システム導入後、再検査、要精密検査が必要となった運転者の受診状況を効率的に把握できるようになった。
- 特別点呼者については、「特別点呼者対面確認票」を記入してもらうことにより、自己申告内容や顔色等の確認などを基に、健康状態を総合的に判断できるようになった。
- 点呼時に運転者も健康状態を気にするようになり、少しでも体調が優れないと申し出るようになった。
- 運転者が乗務中に、体調が少しでも気になることがあれば運行管理者へ連絡をするようになった。なお、運行管理者は、運転者の受け答えをよく観察して帰庫できるかを判断することになるが、人命第一を最優先するよう認識をしている。

【特別点呼者対面確認票】

特別点呼者対面確認票

2022 年	月	日	特別点呼者氏名	
高血圧		心血管（脂質代謝）		糖尿
		その他（ ）		
1 共通事項（点呼前健康チェック）				
睡眠不足で安全な運行ができない恐れはあるか				
		ない	・	ある
最高血圧	mmHg	最低血圧	mmHg	出庫時体温
			℃	帰庫時体温
			℃	℃
2 至近距離からの確認				
顔色の異常	なし	あり（	）	
発音の異常	なし	あり（	）	
視線の異常	なし	あり（	）	
3 個別事項				
高血圧	めまいはないか		ない	ある
	頭が重い、あるいは痛くないか		ない	ある

背景及び目的

自社運転者の高齢化に伴い、健康起因による事故を未然に防止するため、以下の取組を実施。

取組み内容

○ 睡眠時無呼吸症候群 (SAS)の対策

全運転者に対してスクリーニング検査を実施

A,B判定 → 3年毎にスクリーニング検査を実施

C判定 → 1年毎にスクリーニング検査を実施

D,E判定 → 精密検査受診

(スクリーニング検査の費用は会社が全額負担)

A:異常なし
B:酸素飽和度の若干変動
C:酸素飽和度の変動
強い眠気の場合は精密検査

D:要精密検査SASの疑いあり
E:要精密検査SASの強く疑いあり

パルスオキシメトリ法



CPAP

異常なし → 1年毎にスクリーニング検査を実施

要治療 → CPAP治療

○ 脳血管疾患の対策

50歳に達した年度に脳MRI健診を受診
(費用は会社が全額負担)

正常 → 3年毎に脳MRI健診を受診

異常あり → 精密検査受診し、医師の指示を仰ぐ

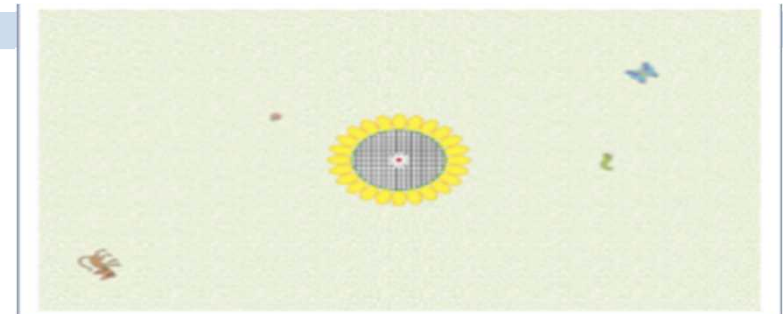


○ 視野障害の把握

全運転者に対して視野障害対策マニュアルにある「クロックチャート」によるスクリーニング検査を集団教育時に実施

正常 → 運転者に視野障害に関する知識を周知するとともに眼科検診を促す

異常あり → 精密検査の受診を促し、医師の指示を仰ぐ



クロックチャート [片眼用]

取組みによる効果

- 高齢運転者が多いことから、スクリーニング検査、脳MRI健診結果を参考に、健康状態を考慮した勤務時間を設定している。また、運転者自身も日々の健康管理を気にするようになり少しでも体調が優れない場合は申し出るようになった。

背景及び目的

事故惹起者に対する指導はできているが、事故を起こさないための予防対策に力を入れたいと考えた。

取り組み内容

○ AIドラレコを活用した事故予防施策

AIドラレコにより、下記項目のリスク基準を定め、運転のクセを個人ごとに見える化するとともに、運転者自身がレポートを確認することにより、事故防止に対する意識向上に取り組んでいる。

- ・脇見運転 ・車間距離不足 ・一時不停止 ・速度超過
- ・急ハンドル ・急加速 ・急減速 ・急後退

○ 損保会社の運転適性診断を受診

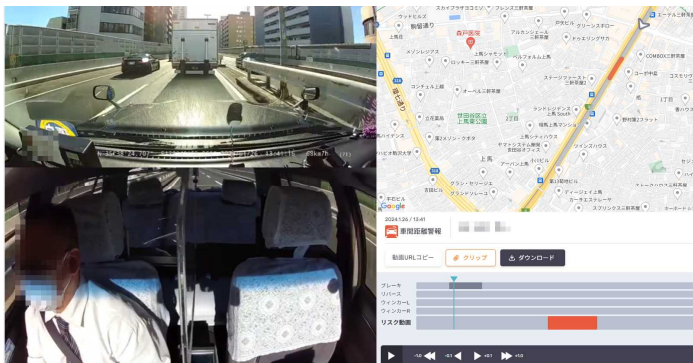
年2回の健康診断時に、契約損保会社が提供する運転適性診断を受診。

- ・入社2年未満のドライバーについては、1年に1回必ず受診させることで、慣れによる「運転のクセ」を客観的に把握させ安全運行に対する意識を向上させる。
- ・入社2年以上については、2年に1回の受診を義務。
- ・事故惹起者（軽微な事故を含むすべての事故）については、必ず受診。

取り組みによる効果

- ・AIドラレコのレポート結果、運転適性診断結果を活用して、運転者それぞれの運転のクセを把握し、個々に合わせた指導、教育を的確に行うことができ、事故を未然に防ごうとする意識が社内で高まった。
- ・以前のドラレコでは、事故等が起きてから見返す為のものだったが、AIドラレコにしてからは、良い運転事例がピックアップでき、具体的な事例を基に運転者指導で活用している。
- ・数値の見える化によって、確実な一時停止や脇見運転などが定量的に表すことができ、運転者が理解しやすい指導ができるようになった。これにより、見通しの悪い路地での出会い頭事故や交差点での事故が大幅に削減された。

【AIドラレコ画像】



種別	診断項目	閾値(標準)	備考
イベント	衝撃	5G以上の衝撃を受けた場合	・衝撃があった前後の映像を録画、メール通知
	手動録画	手動録画ボタン [※] が押された場合 ※本画面下部の赤いボタン	・手動録画ボタンが押された前後の映像を録画、メール通知
	前方衝突警報	前方車両・二輪車と2.1秒以内に衝突が予測される場合	
	車間距離警報	前方車両・二輪車との車間時間が0.6秒以内の状態が15秒以上継続した場合	・車内での警報に加え、前後の映像を録画、メール通知
	脇見警報	走行中に下向きの脇見を連続2.5秒以上した場合	・低速や停車中は対象外
警報	居眠り警報	走行中に2秒以上の目むりが継続した場合	
	急加速		
	急減速	0.4G以上の前後・左右Gを受けた場合	
	急ハンドル		
一時不停止	一時停止線の付近で完全停止しなかった場合		

【リスク基準】

【数値の見える化】

目標項目スコア	リスク運転数			ドライバーのレポート閲覧	リアクション	声かけ経過日数	声かけ				
	目標スコア	スコア	達成率								
急ハンドル	100	20	-80	3	9	57.7%	未確認	⊖ ⊕	不要	必要	完了
脇見	100	20	-80	14	23	79.9%	未確認	⊖ ⊕	不要	必要	完了

背景及び目的

交通事故を防止するために運転者に対する研修が重要であり、特に年末年始の繁忙期における事故を減らす重要性を感じ交通事故防止講習会等を開催。

取り組み内容

○ 警察による事故防止講習会の実施

- ・茨城県警察つくば警察署の交通課を招き、10年前から毎年11月頃に、管内での事故の特徴、警察の取組、運転シミュレーターによる危険予測体験などの交通事故防止講習会を開催。

○ 交通安全運動期間などの事故防止

- ・当社独自に「安全・安心に目的地まで信頼される輸送」を目標に掲げ、事故防止対策委員会を中心に、様々な交通安全運動期間などの際に研修会を開催し、危険を予測し回避する運転、指差呼称で安全運転、夕暮れ時の早めのライト点灯、高齢者への思いやり運転など、運転者に事故防止の重要性の徹底を図っている。

取り組みによる効果

- ・交通事故防止講習会を実施するようになって12月における事故がなくなった。
- ・運転者が運転シミュレーターで擬似的な危険体験をすることから、危険予測ができるようになった。
- ・今まで以上に運転者が、事故防止に関心を持つようになり、事故防止の重要性、事故の特徴を理解し研修会などへ積極的に参加するようになり、事故防止に努めるようになった。



背景及び目的

事故後の指導はできているが、事故が起きないように予防対策に力を入れたいと考えた。

取り組み内容

○ 健康起因による事故防止

- 以下の項目が記載された体調チェックシートにより、体調を確認し、記録・保存している。
 - ・体温 ・血圧 ・体調 ・咳 ・風邪の症状

○ 事故防止のための点呼

- 交通安全10項目（交差点での注意事項等）のテーマを掲げ、乗務前点呼時に声掛けを実施している。
- 乗務前点呼時に、ドライブレコーダによるヒヤリハット事例を運転者に伝え、安全運転の指示をしている。

○ 事故惹起者に対する効果的な指導

- 自動車事故対策機構が行っている特定診断結果に基づいて、運転者に指導している。

○ 交差点における出会い頭・右直事故にテーマを絞り込んだ事故防止

- 交差点における車両相互の優先関係、譲りあい運転の大切さなど、保険会社等の安全に運転するためのポイントをまとめた資料などを活用し、研修会等で運転者に指導している。
- 見通しの悪い交差点では、交差点手前で一旦停止し、その後交差点内まで徐行してから停止する、二段階停止を徹底している。
- 停止線手前での停止を徹底させている。

○ 後退時の事故防止

- ハンドル中央部に「バック注意」のラベルを貼り、常に後退時の安全確認の必要性を自覚させている。

取り組みによる効果

- 点呼時に運転者が健康状態を気にするようになり、少しでも体調が優れないと申し出るようになった。
- 体調に変化があるとすぐに医者に行くようになった。また、乗務中については、体調不良に限らず少しでも気になることあれば連絡がくるようになった。なお、運行管理者は運転者の受け答えをよく観察し、人命第一を最優先として帰庫できるかを判断している。
- ドライブレコーダのヒヤリハット映像を、運転者指導に活用することで、運転者は安全運転を心がけるようになり事故が削減した。
- なぜ、事故が起きるのかを運転者に理解させたことから、運転者が相手の立場に立った「譲りあい」の運転を心がけるようになった。
- 後退時のラベルを貼るようになってから、運転者は今まで以上に後退時に注意するようになり事故が削減した。

【体調チェックシート】

NO	年月日	体調チェックシート				第1課		運転者氏名	
		体温	血圧	体調	咳	風邪症状	本人サイン	運行管理者確認印	
1	2024/01/22	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
2	2024/01/24	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
3	2024/01/28	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
4	2024/01/28	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
5	2024/01/30	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
6	2024/02/01	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
7	2024/02/03	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
8	2024/02/05	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
9	2024/02/07	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
10	2024/02/09	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
11	2024/02/11	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
12	2024/02/13	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
13	2024/02/15	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
14	2024/02/17	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
15	2024/02/19	度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			
16		度 分	-	良い・悪い	有・無	有・無			