



できることから始めよう！

トラック追突事故防止マニュアル ～ 追突事故撲滅キット ～

《 研修資料 》

平成28年データ版

平成29年7月
公益社団法人全日本トラック協会



はじめに ～追突事故撲滅キットの目的・ガイド～

- 国内物流の基幹的役割を担うトラック運送業界は、輸送の安全確保を最優先課題とし、様々な事故防止対策の取り組みを進めています。
- 全日本トラック協会では、国土交通省の「総合安全プラン2009」を踏まえて策定した「トラック事業における総合安全プラン2009」において、平成30年までに「交通事故による死者数を220人以下」、「人身事故件数を15,000件以下」とする目標を掲げ、各種対策を推進していますが、依然として多くの人身事故が発生しています。
- こうしたなか、事業用トラックが関係する人身事故全体の半数以上を占める追突事故について、「トラック追突事故防止マニュアル」活用セミナーの開催等を通じて積極的に事故防止に取り組んできました。
- 全日本トラック協会では事業用トラックが関わる追突事故の防止に向けて、平成28年に発生した交通事故の分析結果等を踏まえ、ドライバー・管理者・事業者が一体となって取り組む「三位一体の対策」を盛り込んだ「トラック追突事故防止マニュアル ～追突事故撲滅キット～」の内容を一新しました。「交差点事故撲滅キット」と同様、本マニュアルを、日常の安全指導及び安全のマネジメント双方にご活用ください。

本資料の目的

本資料は、トラックの追突事故について、**重大性と発生状況を正しく理解し、その要因を踏まえて、事故を防ぐ安全行動を学ぶ**ためものです。正しい安全行動を習慣付け、事故防止に取り組みましょう。

本資料では、特に断りのない限り、**事業用トラック（軽を除く）による追突事故**を扱います。

【データの出所に関する記載】

本資料内で使われるデータの出所については、特に断りのない限り下記をもとにしています。

公益財団法人交通事故総合分析センター

- ① 平成28年に発生した事業用トラック（軽貨物除く）が第一当事者となる交通事故
- ② ①のうち、事故類型が追突事故である交通事故



本資料の構成と使い方

- ❑ 本資料は、章ごとに構成されています。複数回の研修に分けて活用することができます。
- ❑ 本資料は、座学で学ぶ内容のほか、内容の理解度を深める演習を含めています。演習は、小集団で行うことも可能です。演習に該当するページはあらかじめコピーをとり、事前に受講者に配付することをお勧めします。
- ❑ 演習に該当するページでは、講師が受講者に対して演習への回答を促します。日付、受講者を記載し、内容を管理者と受講者で確認しましょう。
- ❑ 本資料は、業界のデータをもとに作成しています。一方で、自社のデータや事例に差し替えたり、ドラレコ映像データを交えたりして活用できます。受講者の当事者意識を更に高め、効果的指導に活用しましょう。
- ❑ 研修時には、巻末にある受講記録簿を活用し、実施の記録をしましょう。

目次

1. 追突事故の重大性
2. 追突事故の特徴と要因
3. 追突事故防止に向けた対策
4. 参考データ
5. 演習回答
6. 実践ツール
 - － 掲出用ポスター
 - － 安全行動シート
 - － 添乗・面談チェックシート
 - － 「できることから今すぐやろう！」シート（PDCA シート）



トピックス：指導・監督指針の改正

国土交通省による準中型免許創設に伴い、ドライバー教育のガイドラインである「指導・監督指針」※の一部が改正され、2017年3月に施行されました。この改正により、一般的な指導・監督指針が一部追加され、また初任ドライバーに対しては座学15時間以上・実技20時間以上の指導が義務付けされる等、ドライバー教育の内容が大幅に強化されました

※国土交通省告示第1366号 「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」



一般 ドライバー

義務化

指導項目が1項目追加され
合計 **12** 項目

指導内容

従来の11項目へは、
新たな指導内容が追加



初任 ドライバー

義務化

一般ドライバー同様
合計 **12** 項目

指導時間

指導時間の大幅な拡大

座学**15時間以上**、実技**20時間以上**が**義務化**

※特に初任ドライバーへの実技指導が強化



トピックス：指導・監督指針の改正

「一般的な指導及び監督の内容」

題目		改正後の追加内容
1	<u>トラックを運転する場合の心構え</u>	<u>交通事故統計を活用し事故の影響の大きさを理解させる</u>
2	トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項	規定に基づく日常点検の実施及び適切な運転姿勢での運転の重要性を、それらを怠ったために事故を惹起した事業者及び運転者への処分並びに事故の被害者等に与える心理的影響を説明し、規定を遵守することの重要性を理解させる
3	トラックの構造上の特性	運搬中の貨物が運転に与える影響を確認させるとともに、トレーラを運転する場合にあたっては、運転に際して留意すべき事項を理解させる。この場合、トレーラによりコンテナを運搬する場合にあつては、コンテナロックの重要性も併せて理解させる
4	貨物の正しい積載方法	車両制限令等の軸重規制を遵守した適切な積載方法を理解させる
5	過積載の危険性	過積載運行を行った場合における事業者、運転者及び荷主に対する処分について理解させる
6	危険物を運搬する場合に留意すべき事項	危険物を運搬する事業者にあつては、危険物に該当する貨物の種類及び運搬する前に確認する事項を理解させる。また、タンクローリにより危険物を運搬する場合は、安全に運搬するために留意すべき事項を理解させる
7	適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況	改正なし
8	危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法	自らへの注意喚起の手法として指差し呼称及び安全呼称を行う習慣を体得させる。また、豪雪等の悪天候が運転に与える影響のほか、事故発生時、災害発生時その他緊急時における適切な対応方法を理解させる
9	運転者の運転適性に応じた安全運転	適性診断の結果その他の方法により個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させる
10	交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法	過労及び医薬品の服用に伴い誘発される眠気による事故の可能性を理解させる。運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準を理解させる
11	健康管理の重要性	ストレスチェック等に基づき精神面の健康管理を行うことの重要性を理解させる
12	安全性向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法	当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となるおそれがあることについて事例を説明すること等により、当該事業用自動車の適切な運転方法を理解させる

新設

【出典】 貨物自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針の改正概要(国土交通省)を参考に作成



◇広島県東広島市 山陽道トンネル事故（平成28年3月17日）

統括運行管理者に有罪判決

- 山陽自動車道八本松トンネルで2人が死亡、多数が負傷した多重衝突事故で、自動車運転処罰法違反（過失運転致死傷）と道路交通法違反（過労運転）に問われたトラック運転者（30代）に対し、地裁は懲役4年（求刑・懲役6年）の実刑判決を言い渡した。
- 会社に対しては「運転者は、連日、長時間にわたる過酷な勤務を強いられており、事故の要因は勤務会社にもある」として、当時の統括運行管理者（40代）に対し、地裁は懲役1年6カ月、執行猶予3年（求刑懲役1年6カ月）を言い渡した。

- 追突事故に限らず、事故の背景には、
ドライバーの過労の問題が存在している。

◇ドライバーの過労状況の常態化

平成28年度の巡回指導結果によると、約2割の事業所において、過労防止への配慮について「否」の指摘を受けている。（※）

⇒ドライバーが過労になりやすい環境がある。

（※）全国貨物自動車運送適正化事業実施機関の巡回指導における、下記項目の調査結果より

「過労防止を配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割が作成され、休憩時間、睡眠のための時間が適正に管理されているか」

MEMO



1. 追突事故の重大性

1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

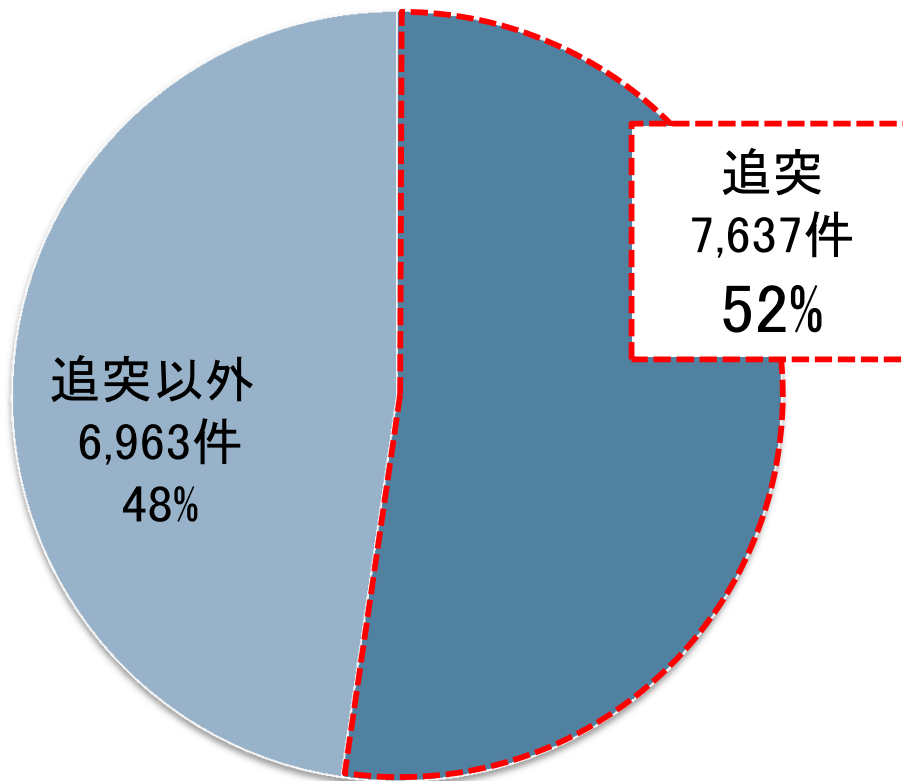
44件

■ Q:トラックの人身事故に占める追突事故の割合は？

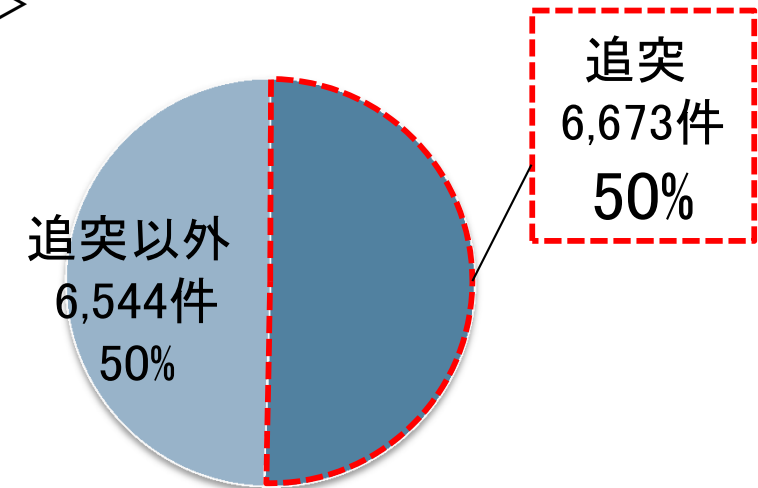
A: 人身事故のうち、追突事故は全体の5割超を占め、特に高速道では全体の約7割を占める。

＜年間の人身事故発生件数＞

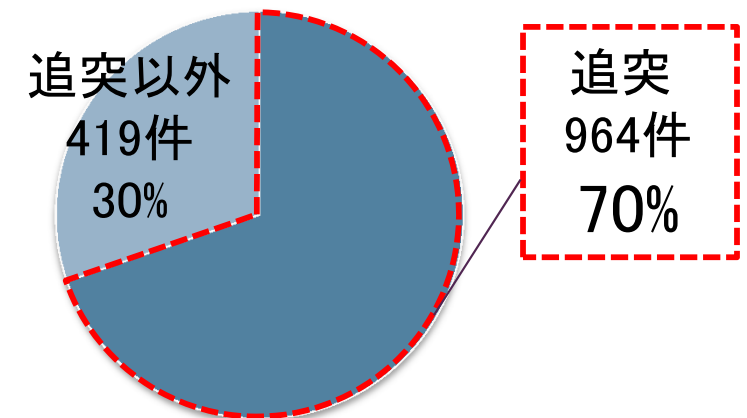
【全体】



【一般道】



【高速道】



1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

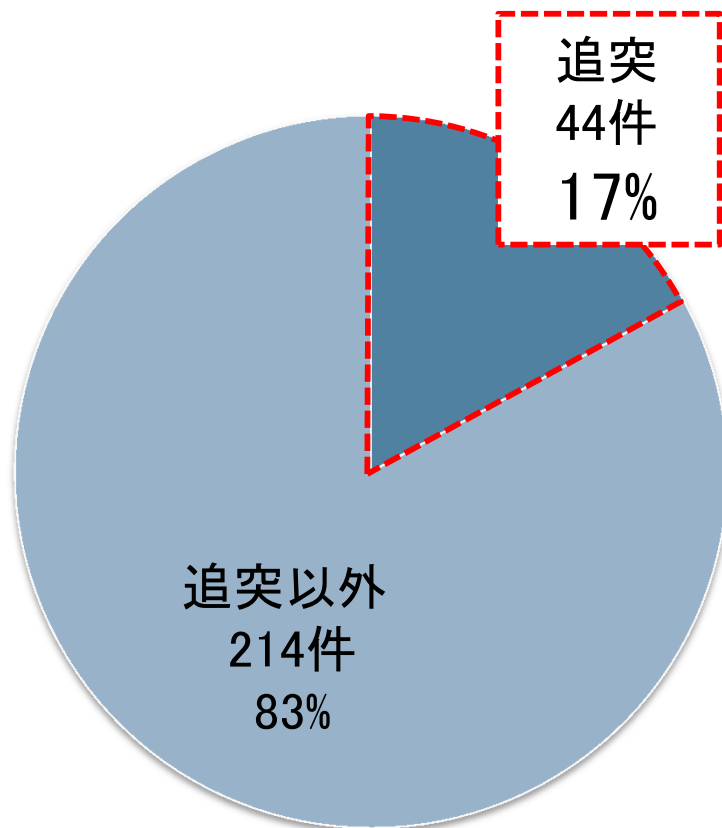
44件

■ Q:トラックの死亡事故に占める追突事故の割合は？

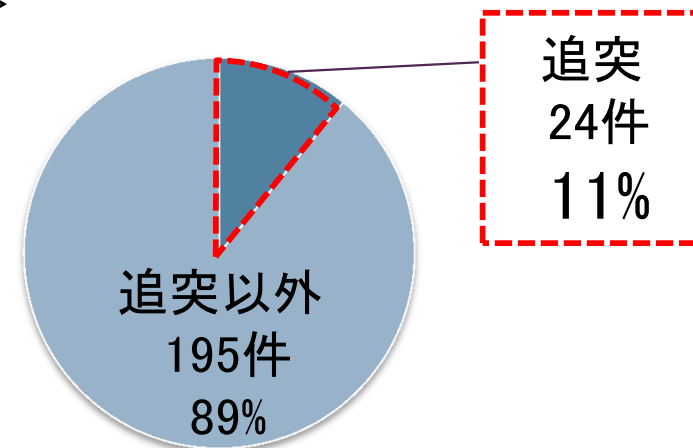
A:死亡事故のうち、追突による死亡事故は2割弱を占め、特に高速道では5割超を占める。

＜年間の死亡事故発生件数＞

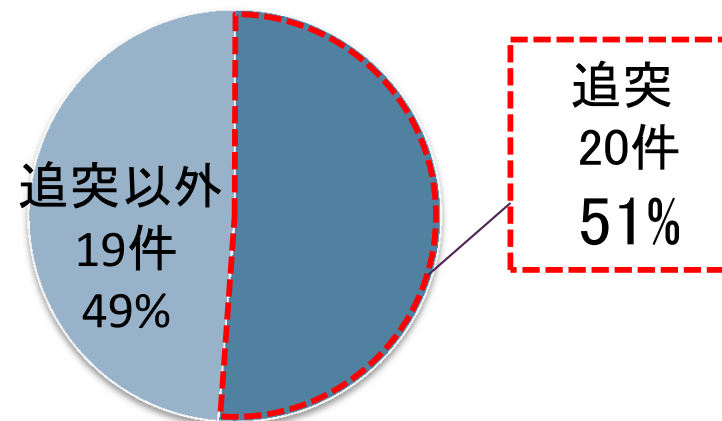
【全体】



【一般道】



【高速道】



1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

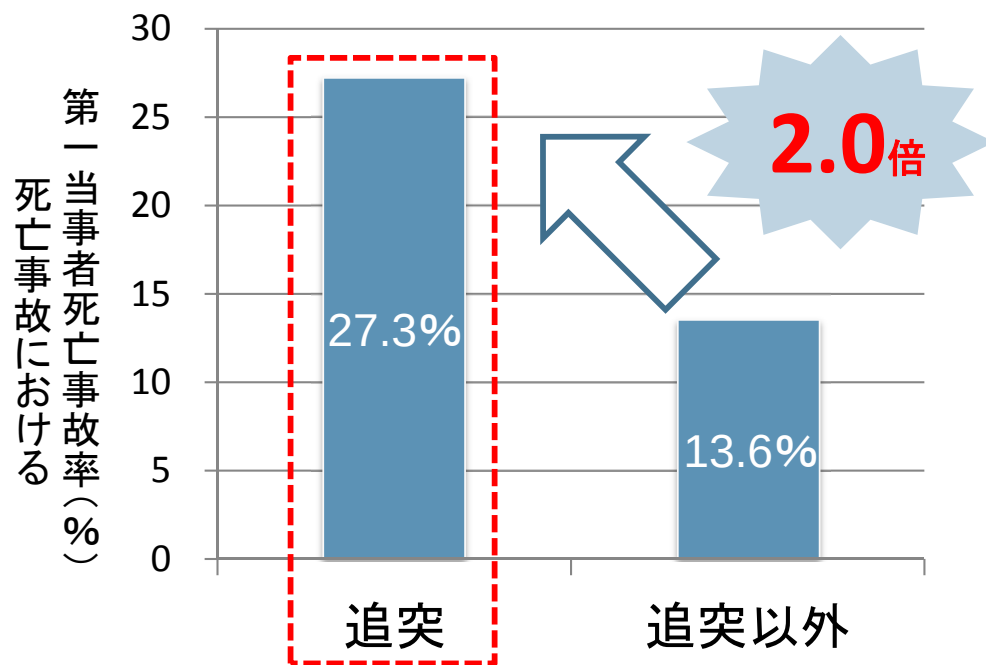
44件

■ Q: 死亡事故が起きた場合、ドライバー(第一当事者)が死亡する割合は？

A: 追突事故によりドライバー(第一当事者)が死亡する割合は、追突事故以外に比べて約2倍となる。

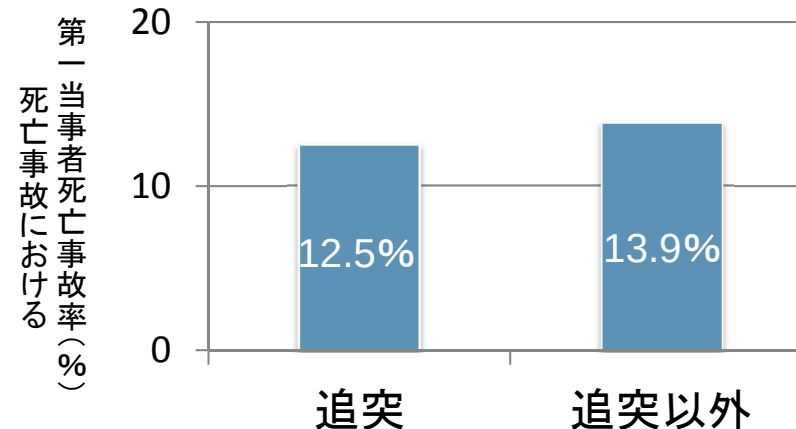
＜追突事故と追突事故以外の第一当事者の死亡事故率＞

【全体】

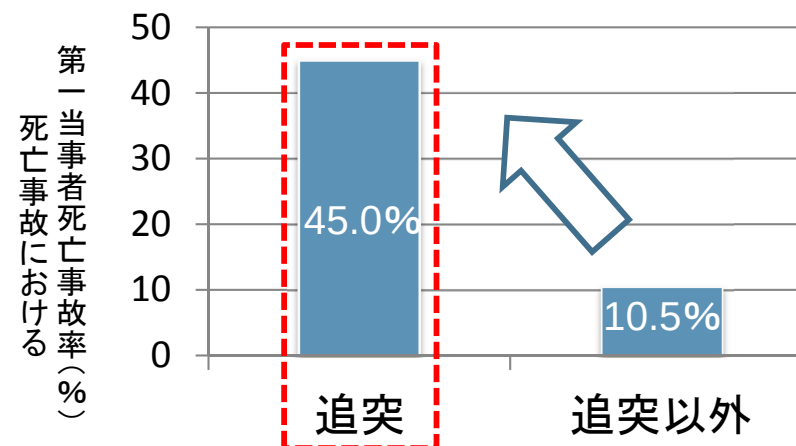


$$\left[\text{第一当の死亡事故率} = \frac{\text{第一当死亡事故件数}}{\text{死亡事故件数}} \times 100 \right]$$

【一般道】



【高速道】



1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

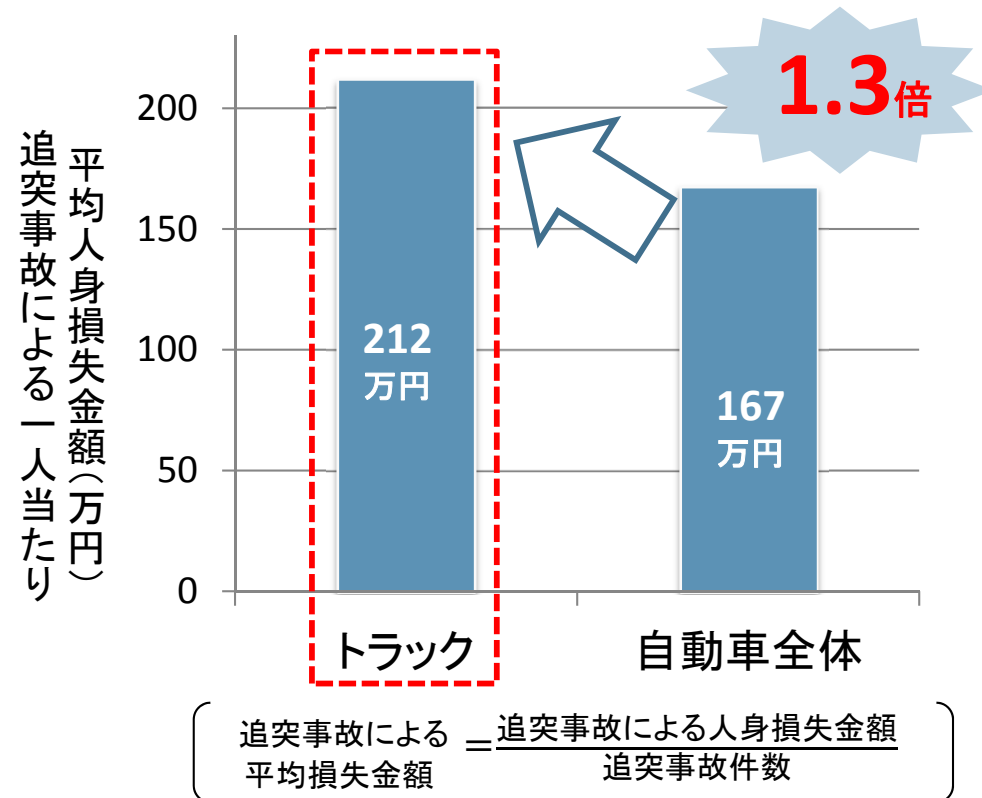
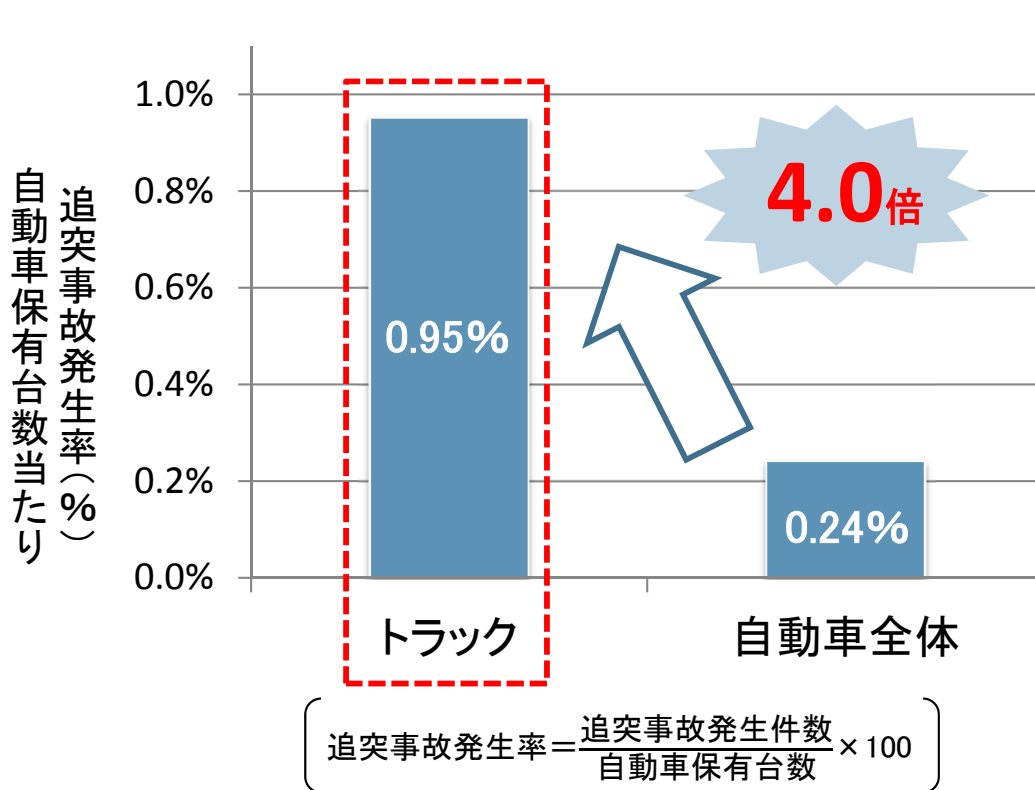
死亡事故

44件

■ Q:トラックの追突事故の起こりやすさと被害の大きさは？

A:自動車全体に比べて、追突事故は約4.0倍起こりやすく、平均人身損失金額は約1.3倍となる。

＜トラックと自動車全体における追突事故発生状況（事故発生率及び平均人身損失金額）＞



【出典】・事業用自動車の交通事故統計(平成27年版)(公益社団法人交通事故総合分析センター)
・平成28年における交通事故の発生状況(警察庁交通局)
・一般社団法人日本損害保険協会ウェブサイト 自動車保険データ(支払保険金関連)



1. 追突事故の重大性

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

44件

■ Q: 追突事故の過失割合は？

A: 基本として、追突車の過失が100%。前方車に交通違反があった場合でも、過失が70%になる。

＜追突事故の過失割合＞

ケース	追突車	被追突車
基本割合 (通常の) 追突	100%	0%
前方車に道路交通法24条 違反がある場合	70%	30%
【道路交通法24条】 「車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、 車両を急に停止させ、急ブレーキをかけてはならない」		

【出典】別冊判例タイムズ38 民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準 全訂5版

1. 追突事故の重大性 ～まとめ～

■なぜ追突事故が重大なのか？

①発生件数が多い

- ・人身事故の5割超、高速道では約7割を占める。
- ・死亡事故のうち、2割弱を占める。

②被害が大きくなる

- ・ドライバーが死亡する事故につながりやすい。
- ・事故を起こした場合、追突車の過失割合が大きい。



業界の最優先課題の1つ

1. 追突事故の重大性

日付

受講者

管理者

演習

以下の問題に教えてください。

演習1 下記の3つの設問について、○か×を選んでください。

(正解はP54)

- (1) 人身事故の発生件数は、追突以外の事故のほうが追突事故よりも圧倒的に多い。
- (2) 高速道路での死亡事故について、追突事故は全体の2割程度である。
- (3) ドライバーが死亡する割合は、追突以外の事故が追突事故の2倍程度となる。

<回答欄>

(1)

(2)

(3)

演習2 追突事故の重大性について、特に重要と感じたことを1つ挙げてください。そして、他の人の意見はどうか、複数人で話し合ってください。

2. 追突事故の特徴と要因

2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

44件

①追突事故の発生場所

②追突車・被追突車の行動

③追突事故の要因

2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

44件

① 追突事故の発生場所

⇒ 追突事故は、一般道、高速道ともに多く発生している。

＜詳細データ＞

- ・Q: 発生箇所別で、人身事故と死亡事故を比較した場合の特徴は？
- ・Q: 追突時の道路形状・車線区分の特徴は？



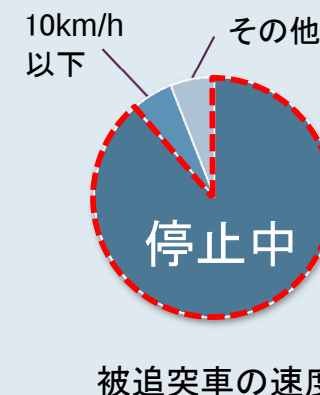
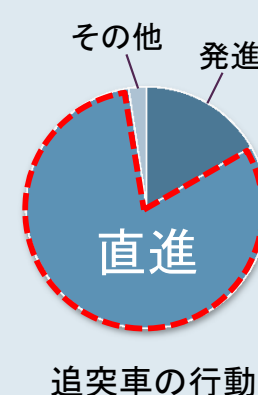
② 追突車・被追突車の行動

⇒ 追突車は、直進が8割超、発進が2割弱。

⇒ 被追突車は、8割超が停止中。

＜詳細データ＞

- ・Q: 高速道での追突パターンは？
- ・Q: 追突事故の発生時間帯は？

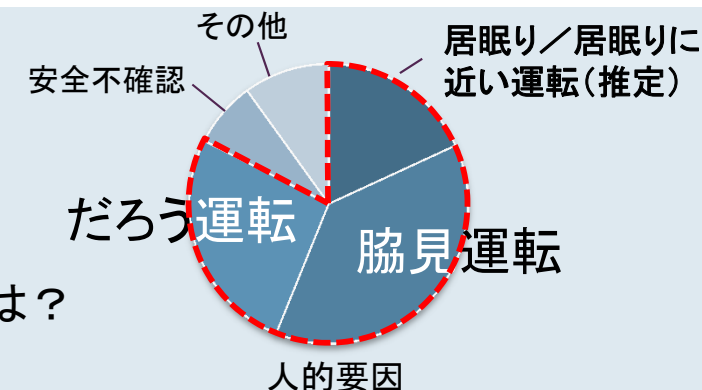


③ 追突事故の要因

⇒ 「居眠り/居眠りに近い運転(推定)」、「脇見運転」、「だろー運転」が要因の8割超を占める。

＜詳細データ＞

- ・Q: 人的要因について、人身事故と死亡事故を比較した場合の特徴は？
- ・Q: 追突事故の背景要因は？



2. 追突事故の特徴と要因

事故全体

追突事故

一般道

高速道

(1) 多発する事故パターンと特徴

【追突事故件数(H28)】

■ Q: 発生箇所別で、人身事故と死亡事故を比較した場合の特徴は？

人身事故

7,637件

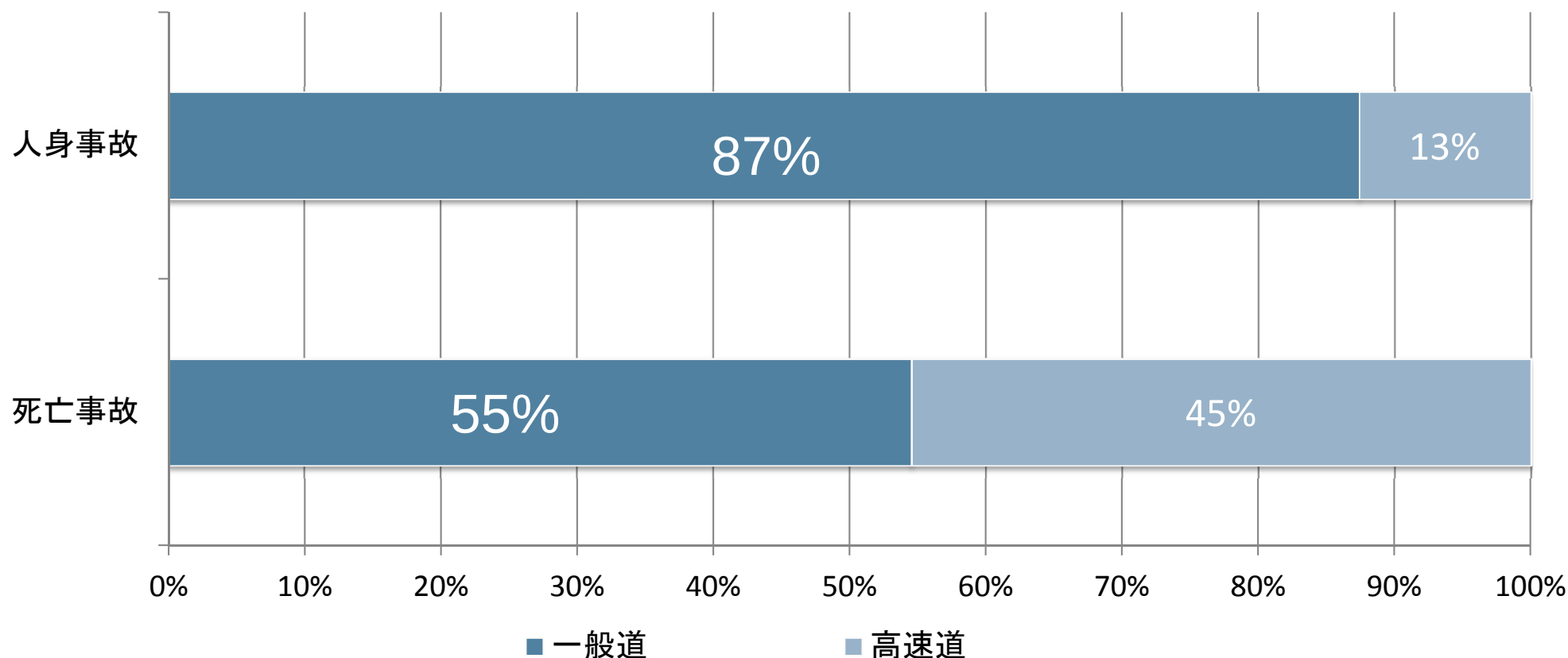
死亡事故

44件

A: 人身事故は、一般道で起きている割合が多い。

死亡事故は、一般道及び高速道で同程度起きている。

＜人身事故、死亡事故の箇所別発生割合＞



2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

■ Q: 追突時の道路形状・車線区分の特徴は？

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

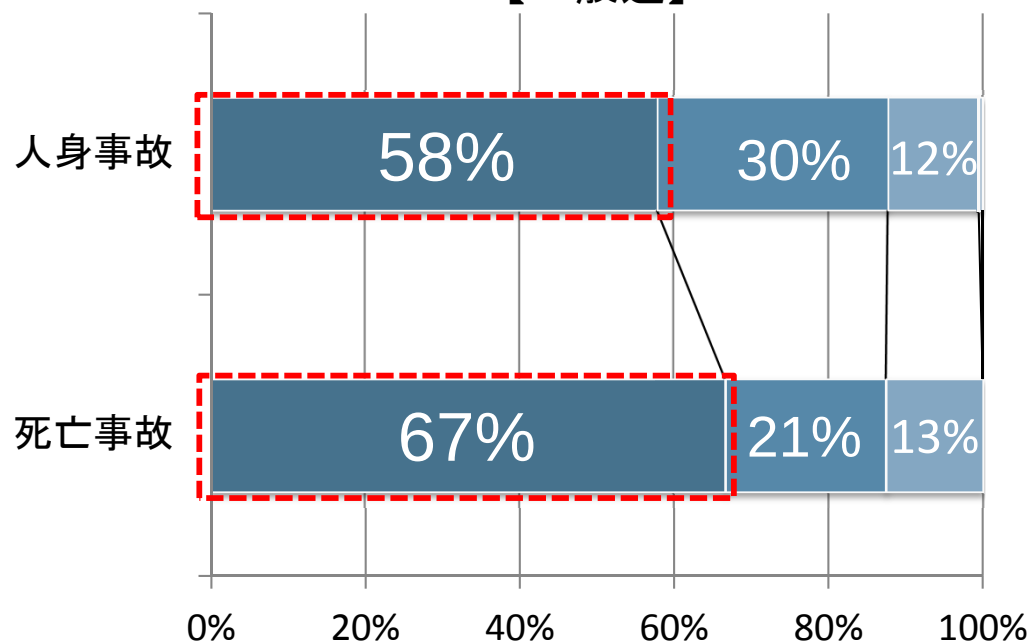
44件

A: 一般道では、人身事故・死亡事故ともに単路で発生している割合が多い。

高速道では、走行車線で発生している割合が多い。

＜場所別事故発生状況＞

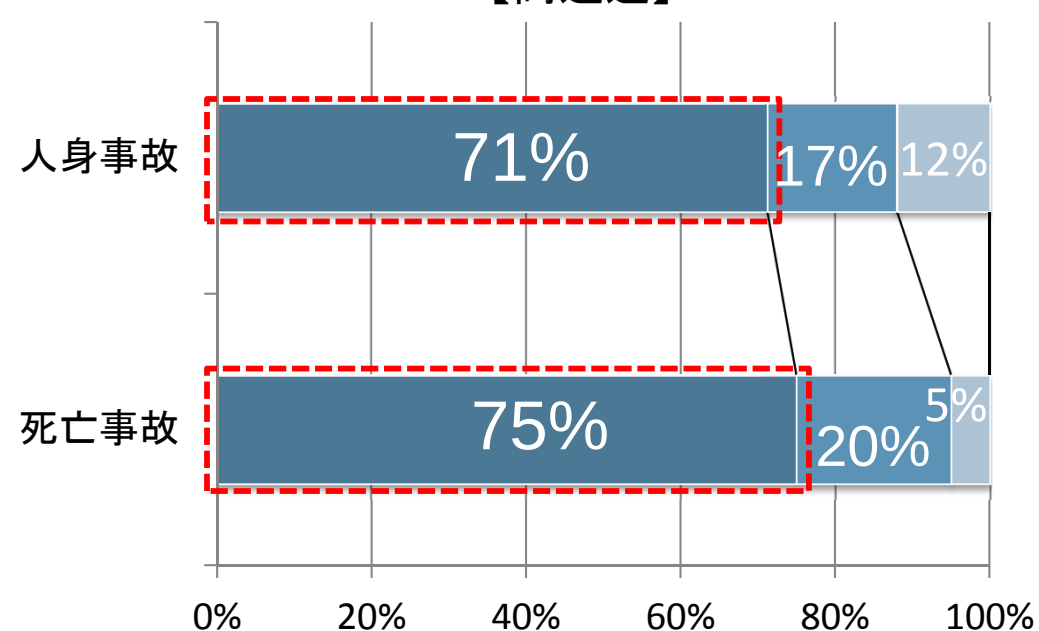
【一般道】



■ 単路 ■ 信号有交差点 ■ 信号無交差点 ■ その他 ※1

※1 その他とは、踏切等を指している。

【高速道】



■ 走行車線 ■ 追越車線 ■ その他 ※2

※2 その他とは、登坂車線、サービスエリア等を指している。

2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

■ Q: 高速道での追突パターンは？

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

44件

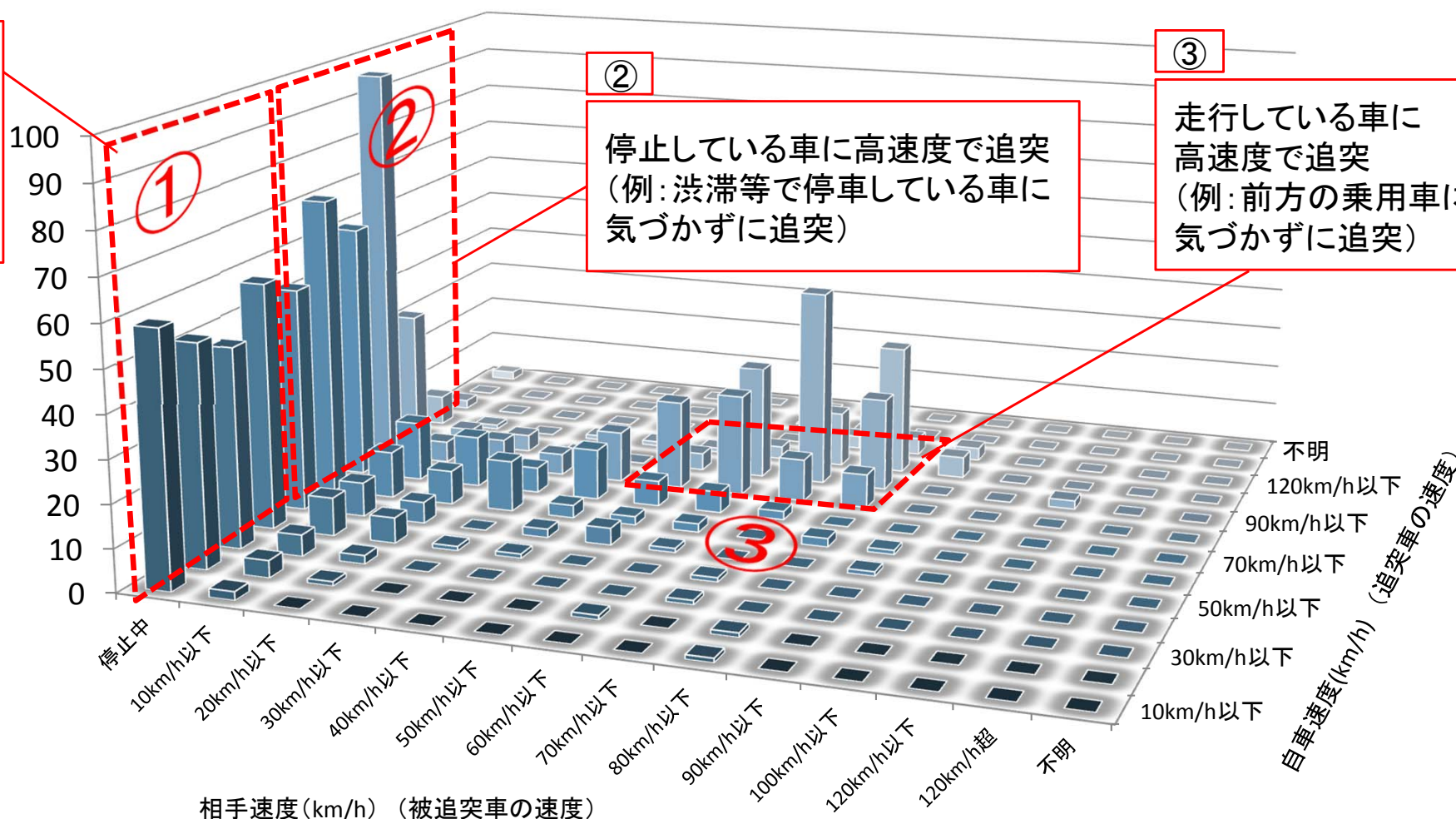
A: 高速道では、主に3つの追突パターンがみられる。

①停止車に低速度で追突 ②停止車に高速度で追突 ③走行車に高速度で追突

①

停止している車に
低速度で追突
(例: 自車も渋滞で
低速走行している
状況で追突)

人身事故件数(件)



2. 追突事故の特徴と要因

(1) 多発する事故パターンと特徴

■ Q: 追突事故の発生時間帯は？

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

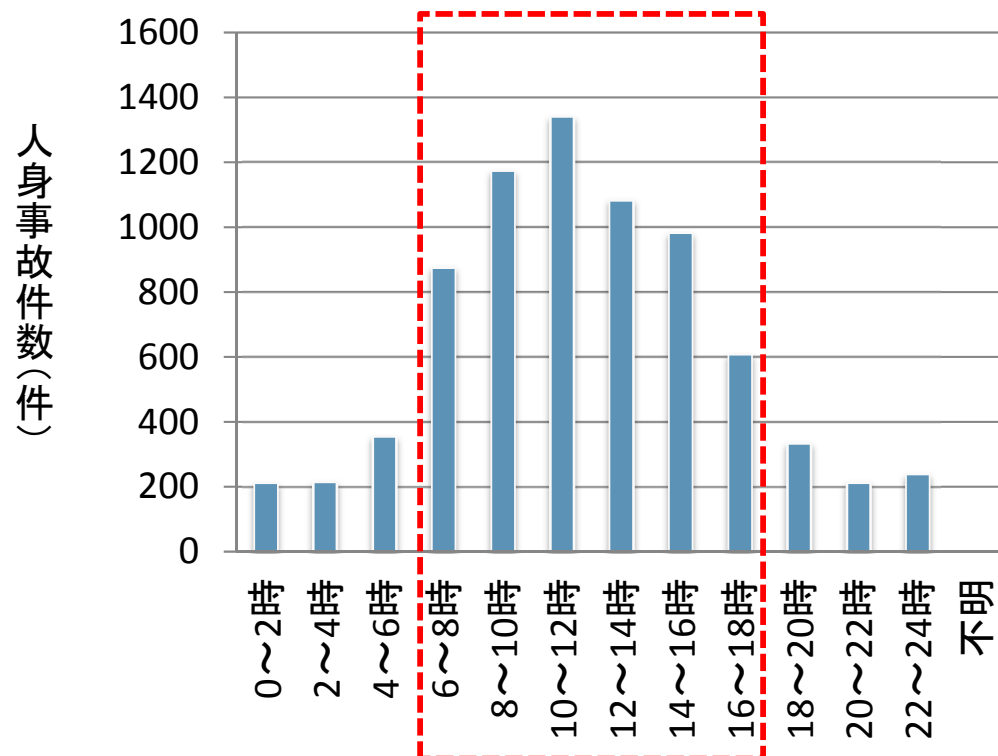
死亡事故

44件

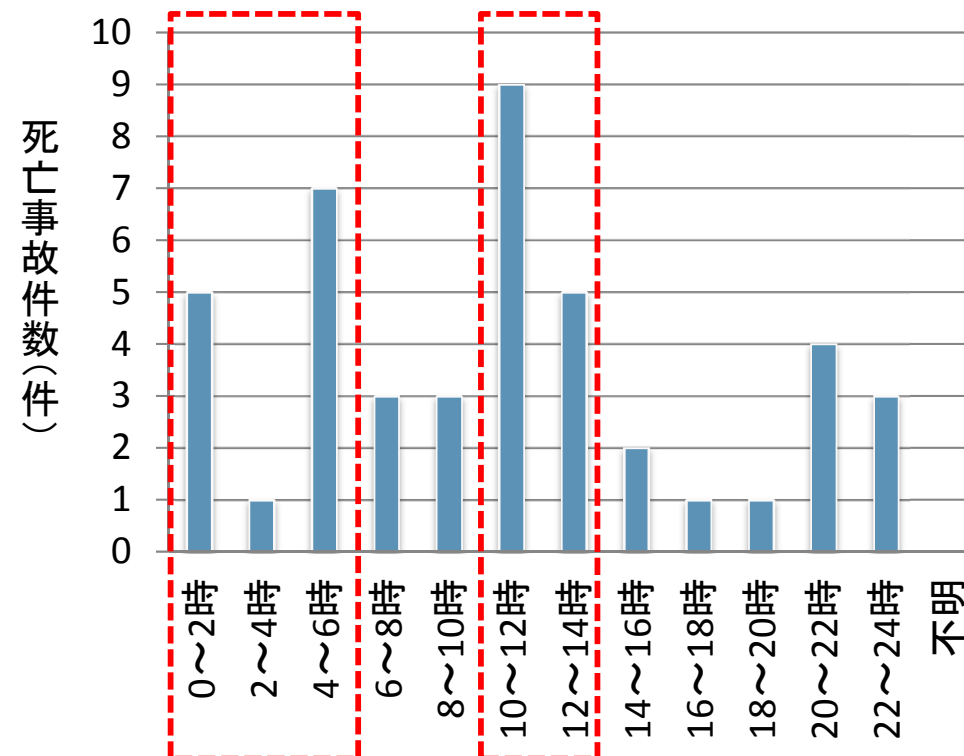
A: 人身事故は昼間に多く、死亡事故は深夜～早朝にかけて多く発生している。

<時間帯別追突事故の発生状況>

【人身事故】



【死亡事故】



2. 追突事故の特徴と要因

事故全体

追突事故

一般道

高速道

(2) 事故の要因

【追突事故件数(H28)】

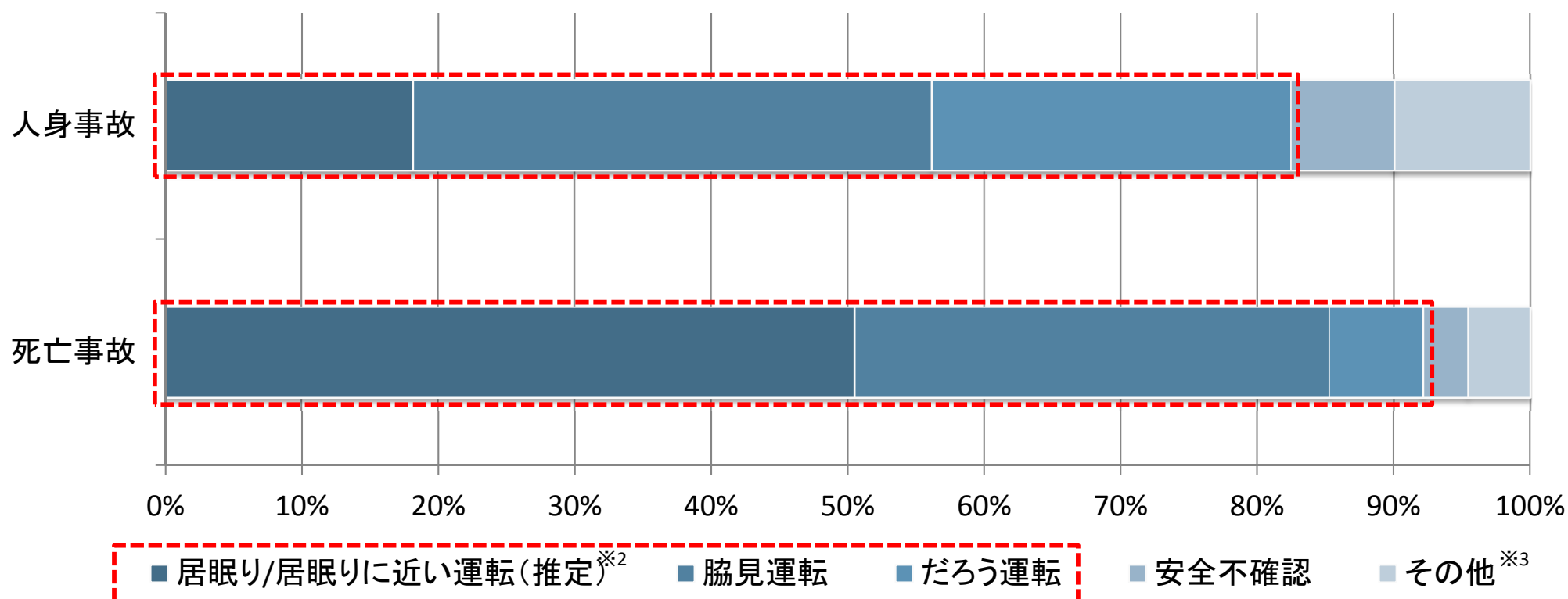
人身事故 7,637件

死亡事故 44件

■ Q: 人的要因について、人身事故と死亡事故を比較した場合の特徴は？

A: 人身事故の要因は、脇見運転、だろろ運転、居眠り/居眠りに近い運転(推定)の順で多く、全体の約8割を占める。
死亡事故の要因は、居眠り/居眠りに近い運転(推定)、脇見運転、だろろ運転の順で多く、全体の約9割を占める。

＜人的要因別事故発生状況＞ ※1



※1 人身事故は平成28年、死亡事故は平成24年～平成28年を集計対象としている。

※2 前方不注意(内在的)を「居眠り/居眠りに近い」状態と推定。詳細は参考データ P50 の「居眠り運転の実態」を参照。

※3 その他とは、交通環境の判断の誤り、操作上の誤り、調査不能を指している。



2. 追突事故の特徴と要因

(2) 事故の要因

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

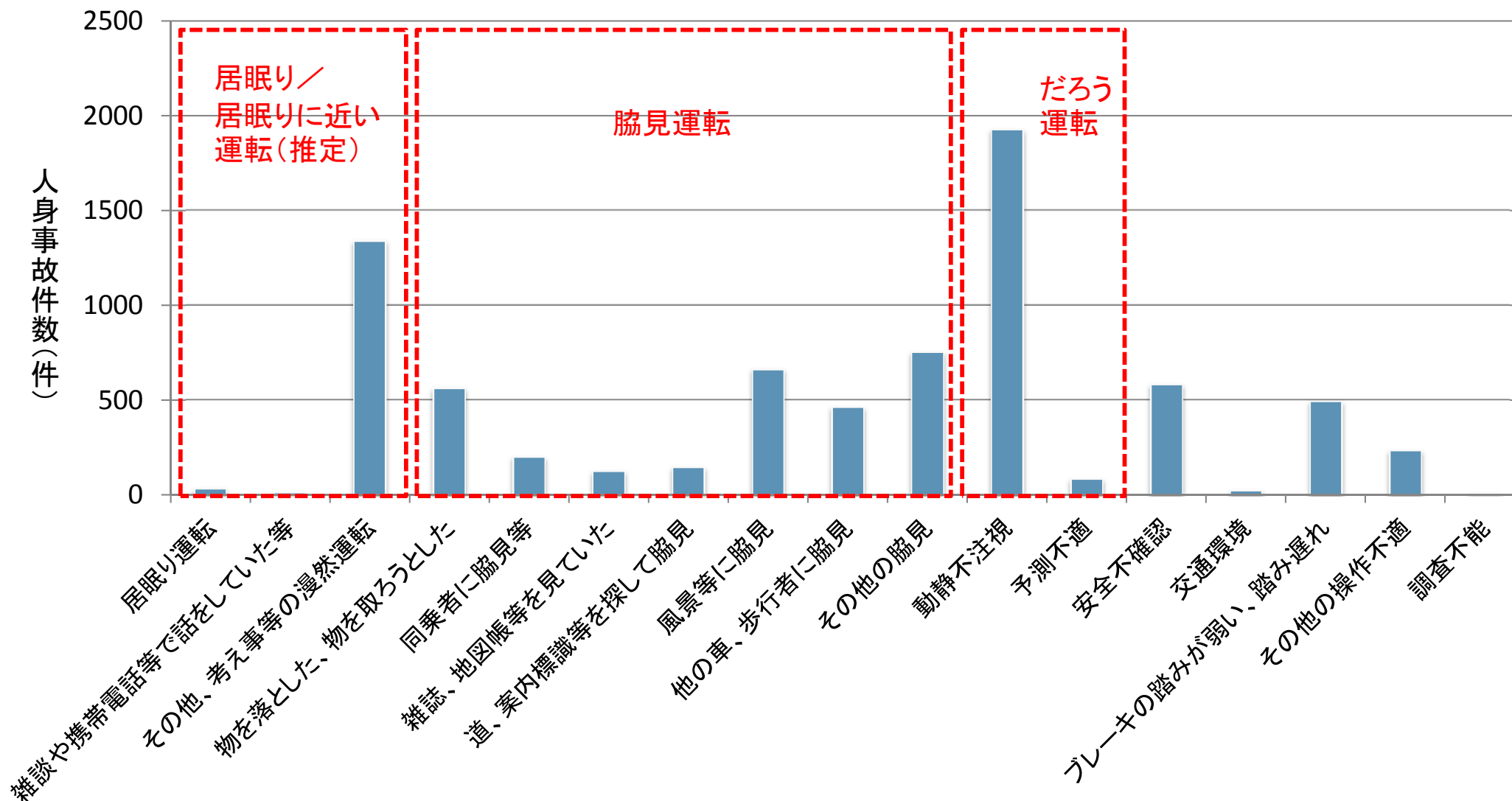
7,637件

死亡事故

44件

参考

<人的要因別事故発生状況(詳細)>



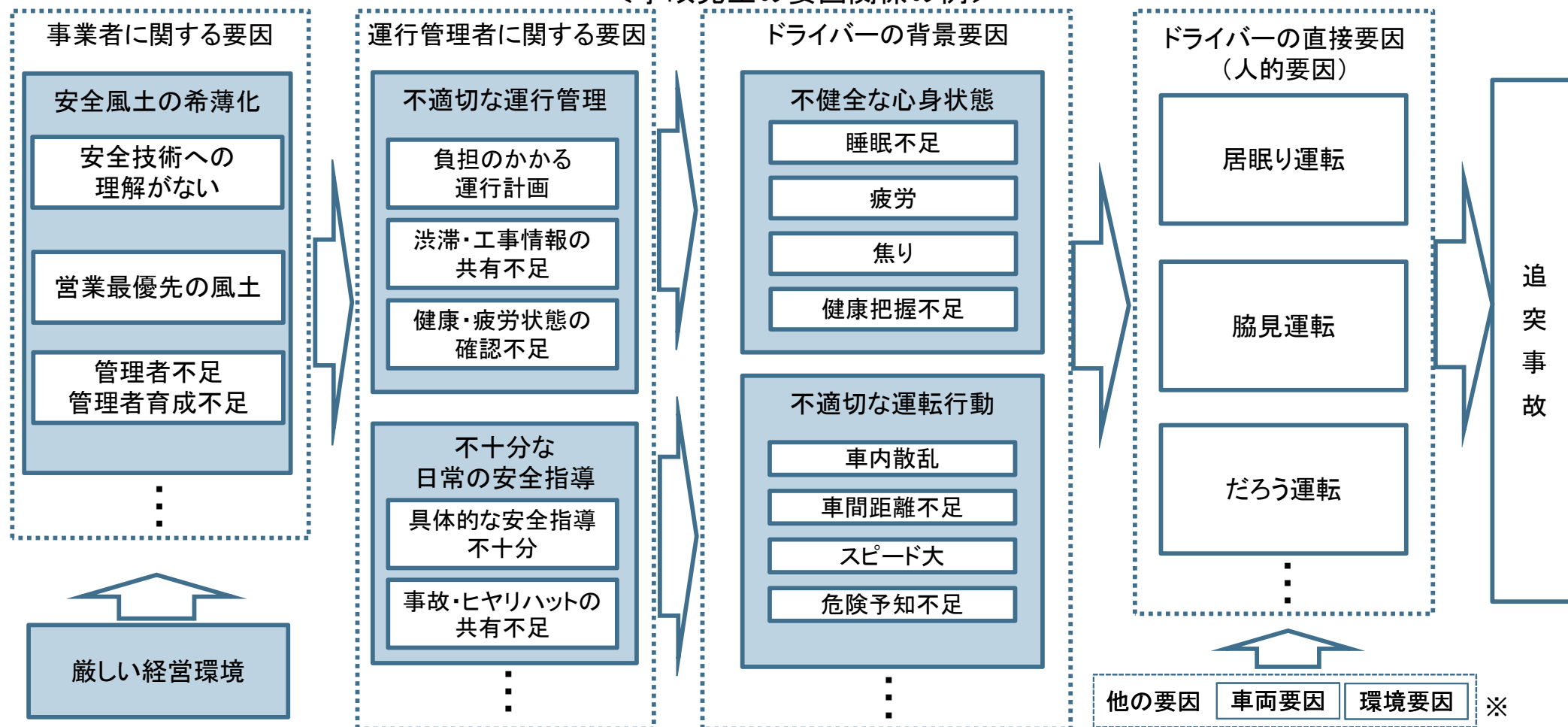
2. 追突事故の特徴と要因

(2) 事故の要因

■ Q: 追突事故の背景要因は？

A: 追突事故には直接要因の他、様々な背景要因が数多く存在する。事業者・管理者は、背景要因を踏まえて、「ドライバーができることを支援する」視点での対応が求められる。

＜事故発生の変因関係の例＞



※ 人的変因以外の他の変因については、参考データ P51 の「変因別人身事故件数」を参照。

2. 追突事故の特徴と要因

(3) まとめ

■追突事故では3つの直接要因(三大要因)で、人身事故の8割以上、死亡事故の9割以上を占める。

– 三大要因:「居眠り運転」「脇見運転」「だろろ運転」



三大要因への対策が最優先課題

■直接要因の背景には、運行管理や安全体制に関する背景要因が存在する。



「ドライバー」「管理者」「事業者」による
三位一体の対策が不可欠

2. 追突事故の特徴と要因

日付

受講者

管理者

演習

以下の問題に教えてください。

演習1 下記の3つの設問について、○か×を選んでください。

(正解はP54)

- (1) 追突による死亡事故は、高速道路ではなく一般道で起きている割合が高い。
- (2) 追突による死亡事故は、昼間に集中して発生している。
- (3) 追突による人身事故は、そのほとんどが居眠りまたは居眠りに近い運転が要因である。

<回答欄>

(1)

(2)

(3)

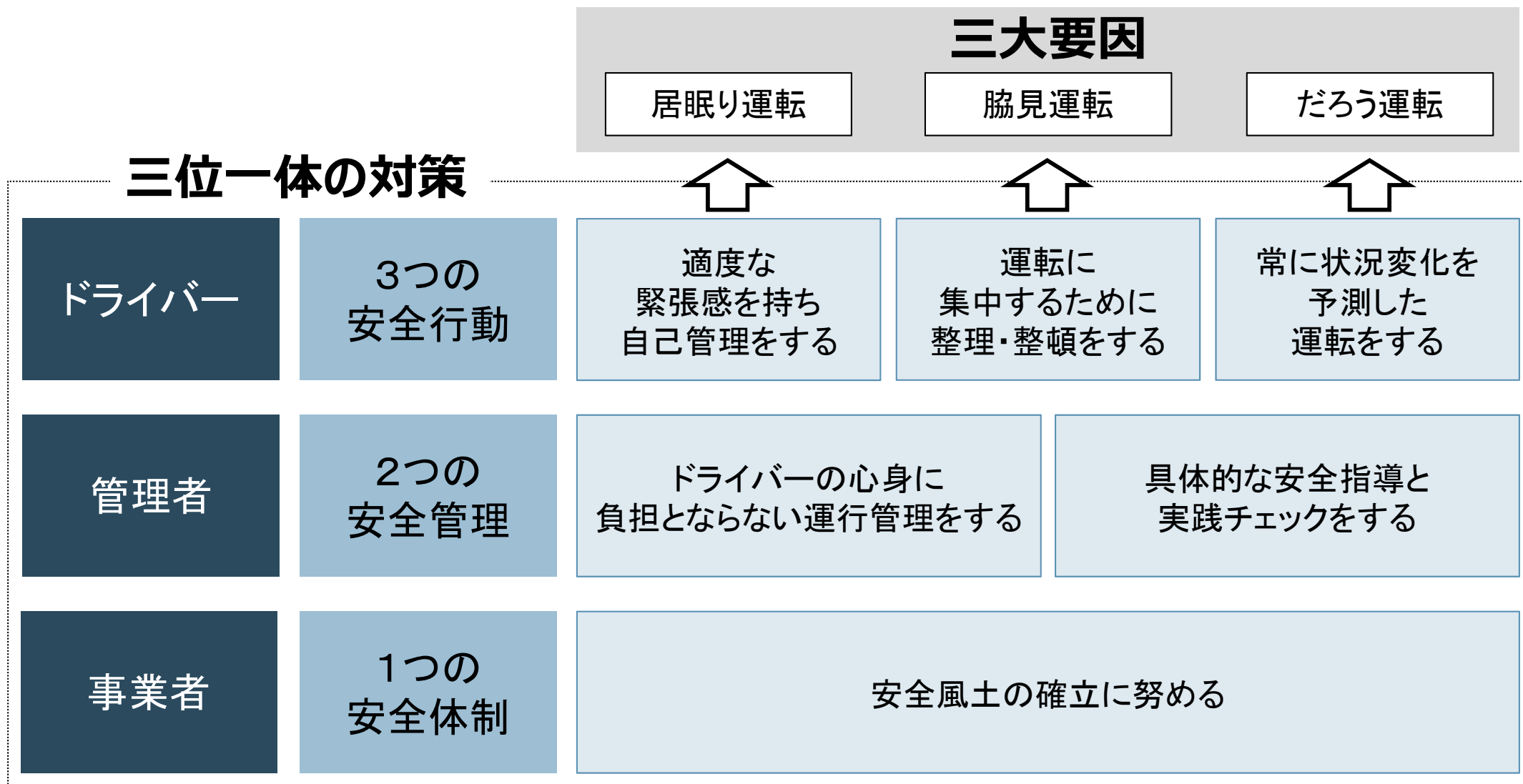
演習2 追突事故の特徴について、特に気になったことを1つ挙げてください。そしてなぜそう感じたか、他の人の意見はどうか、複数人で話し合ってください。



3. 追突事故防止に向けた対策

3. 追突事故防止に向けた対策 (1) 全体像

追突事故撲滅に向け、三大要因へ三位一体の対策



3. 追突事故防止に向けた対策

(2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転
◎	○	△

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

1 適度な緊張感を持ち自己管理をする

■ 運転中の自己管理

- » 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する。
- » 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する。
- » 渋滞等で遅延が生じてても、焦らずに管理者へ連絡する。

■ 日常の自己管理

- » 疲労をためないように心がけ、健康管理に気をつける。

■ 周囲と協力した自己管理

- » 上司、同僚、家族とコミュニケーションをとる。

3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転
◎	○	△

三位一体の対策			
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする	具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める	

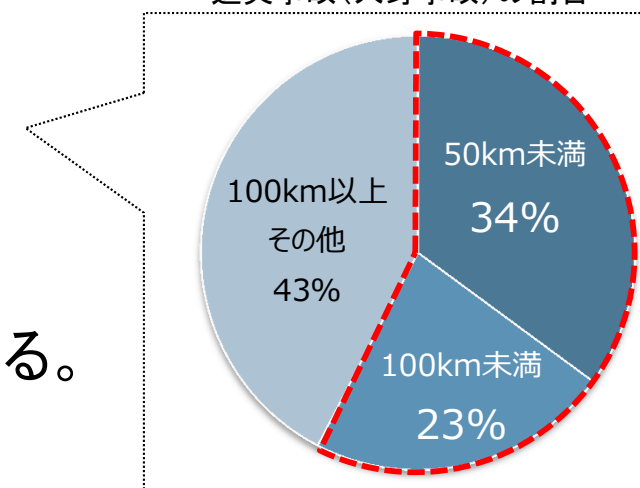
1 適度な緊張感を持ち自己管理をする

■ 運転中の自己管理

- » 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する。※1
 - ・ 効果的な仮眠: カフェインを摂取した直後に、20分の仮眠をとる。
 - ※30分以上の仮眠の場合、目覚めた後に十分に眠気をとる。
- » 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する。
 - ・ トラックの高速道での追突事故は走行距離100km未満で5割超が発生。
 - ・ 走行1時間以内に休憩をとることが重要。
- » 渋滞等で遅延が生じて、焦らずに管理者へ連絡する。
 - ・ 急ぎや焦りを防ぐ。



高速道路走行距離別の追突事故(人身事故)の割合



※1 【出典】公益財団法人高速道路調査会「高速道路での居眠り運転防止に向けた効果的な対策に関する調査研究(最終報告)」(平成25年度)



3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろー運転
◎	○	△

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

1 適度な緊張感を持ち自己管理をする

■ 日常の自己管理

» 疲労をためないように心がけ、健康管理に気をつける。※

＜健康管理の例＞

- 運動: 適度な運動をする。
- 食事: カロリーを抑え、栄養バランスを整える。
- 睡眠: 乗務前日は早めに就寝する。



■ 周囲と協力した自己管理

» 上司、同僚、家族とコミュニケーションをとる。

＜コミュニケーションの例＞

- 管理者と、乗務前・乗務後点呼の際、健康状態や交通障害等の情報を共有。
- 同僚と、日ごろから危険場面等の安全情報や健康に関する情報を共有。
- 家族ぐるみで、安全や健康に関する情報を共有。



※【参照】公益社団法人全日本トラック協会「改訂版トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」

3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転
△	◎	△

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

2 運転に集中するために整理・整頓をする

- 走行中は、伝票・ルートマップを手にしらない。
- 走行中は、携帯電話を手にとらない。
- ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする。



3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろろ運転
△	○	◎

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

3

常に状況変化を予測した運転をする

■ 高速道、一般道共通

- » 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する。
- » 適切かつ余裕のある車間距離を確保する。
- » 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する。
- » カーブや豪雨、豪雪等の悪天候時の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する。

■ 一般道

- » 停止時は不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく。
- » すぐに止まれるように、ブレーキペダルに足を置く。
- » 早めのブレーキを心がける。

3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろー運転
△	○	◎

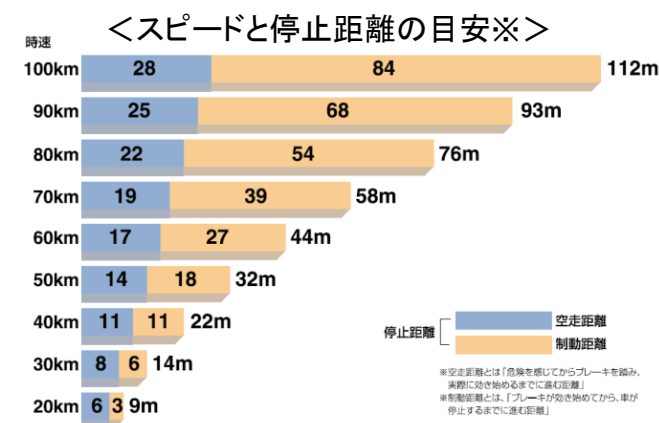
三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

3

常に状況変化を予測した運転をする

■ 高速道、一般道共通

- » 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する。
 - ・ 周囲の環境に応じた速度で走行する。
 - ・ 常に制限速度に対して余裕を持って走行する。
- » 適切かつ余裕ある車間距離を確保する。
 - ・ 速度、積載量や反応時間の速さ（疲労や眠気の有無）で変化することを知る。
 - ・ アイポイントが高く、車間を見誤りやすいことを知る。
 - ・ 定められた車間をとることを徹底する。（例：ゼロイチ・ゼロ二運動）
- » 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する。
- » カーブや豪雨、豪雪等の悪天候時の見通しが悪い況においては、細心の注意を払って走行する。



※【出典】公益社団法人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2安全運転の基本」



3. 追突事故防止に向けた対策 (2) ドライバーの3つの安全行動

三大要因への働きかけ

居眠り運転	脇見運転	だろー運転
△	○	◎

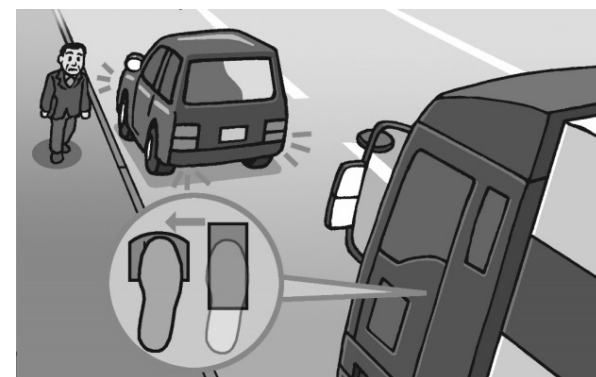
三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

3

常に状況変化を予測した運転をする

■ 一般道

- » 停止時は、不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく。
 - ・ 停止中にフットブレーキが緩むことを防止する。
 - ・ 「発進時にサイドブレーキを下げる動作をする」ことは、ながら発進(＝脇見)を避け、安全確認のための時間を作ることにつながる。
- » すぐに止まれるように、ブレーキペダルに足を置く。
 - ・ 前方車が路外に出る等の動きを見せた場合、いつでもブレーキを踏めるようにする。
- » 早めのブレーキを心がける。
 - ・ 止まる時も前方車との車間を十分に確保する。



3. 追突事故防止に向けた対策

(3) 管理者の2つの安全管理

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

1 ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする

■ 日常

- » 余裕のある運行計画を立てる。
- » ドライバーの健康と疲労に気を配る。
- » ドライバーとの信頼関係を築く。

■ 運行中

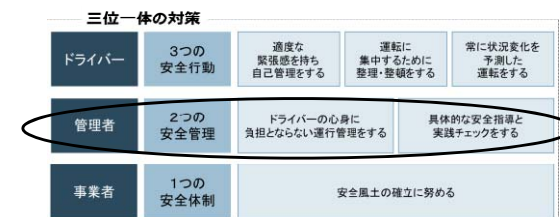
- » 運行に支障をきたすおそれがある場合は、必要な措置をとる。
 - ・ 遅延発生時・ドライバーの体調異常時等



【イラスト出典】国土交通省自動車局「トラック追突事故防止マニュアル」

3. 追突事故防止に向けた対策

(3) 管理者の2つの安全管理



1 ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする

■ 取り組み例

- » 改善基準告示を遵守し、また予定外でも休憩がとれる等、余裕のある運行計画を作成する。
- » 遅延発生等により運行計画に変更が生じる場合は、荷主へ連絡する。ドライバーを焦らせないように、支援する。
- » 点呼時に顔色等を気かけるとともに、日常的にもドライバーと話す機会を設ける。
- » 乗務後点呼の際に、ねぎらいの言葉を必ず一言かける。

3. 追突事故防止に向けた対策 (3) 管理者の2つの安全管理

三位一体の対策				
ドライバー	3つの 安全行動	適度な 緊張感を持ち 自己管理をする	運転に 集中するために 整理・整頓をする	常に状況変化を 予測した 運転をする
管理者	2つの 安全管理	ドライバーの心身に 負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と 実践チェックをする
事業者	1つの 安全体制	安全風土の確立に努める		

2 具体的な安全指導と実践チェックをする

■ 日常

- » ドライバーが理解しやすいように、具体的な指導をする。
- » 理解度や実践状況を把握する。
- » ヒヤリハットや事故情報をドライバーと共有する。

■ 運行前

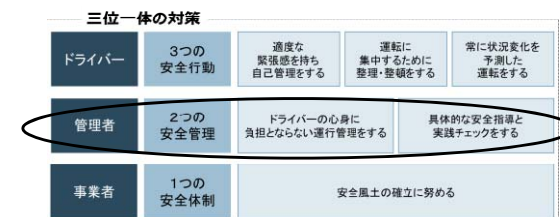
- » 点呼における報告事項の確認と、安全を確保するための必要な指示をする。
- » 渋滞や工事等の交通障害情報を収集し、ドライバーに適切な方法で伝える。



【イラスト出典】国土交通省自動車局「トラック追突事故防止マニュアル」

3. 追突事故防止に向けた対策

(3) 管理者の2つの安全管理



2 具体的な安全指導と実践チェックをする

■ 取り組み例

- » ドライバーへの指導では、実施事項と併せて理由を説明する。
- » 実践状況を把握できるよう、指導内容は具体的かつ数値をできる限り盛り込む。
(例：一般道では車間秒を3秒確保する。)
- » 指導内容が伝わっているか、面談や研修後に感想を記載してもらう。また、後日確認する。
- » 面談・構内巡回・添乗指導等のあらゆる機会を利用し、指導内容が実践されているかチェックし、フィードバックする。
- » 日常から交通障害等による追突事故の危険性を伝えるとともに、点呼時に交通障害に関する情報をドライバーへ伝える。
- » 指導やチェックの結果を事業者へ報告する。

3. 追突事故防止に向けた対策

(4) 事業者の1つの安全体制

三位一体の対策				
ドライバー	3つの安全行動	適度な緊張感を持ち自己管理をする	運転に集中するために整理・整頓をする	常に状況変化を予測した運転をする
管理者	2つの安全管理	ドライバーの心身に負担とならない運行管理をする		具体的な安全指導と実践チェックをする
事業者	1つの安全体制	安全風土の確立に努める		

1

安全風土の確立に努める

■ 安全責任を持つ

- » 管理者・ドライバーへ、安全最優先・法令遵守・継続的改善の原則を浸透させる。

■ できることから始める

- » 安全確保に向け、働きやすい環境づくりをする。
- » 管理者の確保・育成をする。
- » 先進安全技術を正しく理解し、適切に活用する。
- » デジタコ・ドラレコ等を積極的に活用する。
- » 安全のための予算を確保する。

■ 当たり前を繰り返す

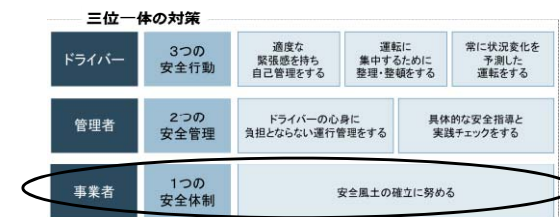
- » 全社の事故防止計画の実践状況を定期的に振り返り、改善する。



【イラスト出典】国土交通省自動車局「トラック追突事故防止マニュアル」

3. 追突事故防止に向けた対策

(4) 事業者の1つの安全体制



1

安全風土の確立に努める

■ 取組み例

- » 朝礼・社是の掲示・事業所訪問等のあらゆる機会を通じて、管理者やドライバーとコミュニケーションをとり、安全第一の原則を浸透させる。
- » 管理者間の安全に関するコミュニケーションを促すために、安全衛生会議でディスカッションを行う。また、管理者向けのスキルアップ研修を行う。
- » 衝突被害軽減ブレーキ等の追突事故を防止する先進安全技術について、十分に理解し、過信することなく活用する。
- » ドライブレコーダは、事故時の記録にとどまらず、車間距離の取り方をはじめとしたドライバーの運転癖の確認など、日常の安全指導に活用する。
- » 自社の安全の取組みを四半期ごとに振り返り、必要に応じて追加施策を実施する、施策内容を変更するといった改善を行う。

3. 追突事故防止に向けた対策

日付

受講者

管理者

演習

以下の問題に教えてください。

演習1 下記の3つの設問について、○か×を選んでください。

(正解はP54)

- (1) ドライバーは、走行中に常に状況変化を予測した運転をすることが安全につながる。
- (2) 管理者はドライバーの心身に負担とならない運行管理をすることが安全につながる。
- (3) 事業者は安全確保に向けて、働きやすい環境づくりをすることが重要である。

<回答欄>

(1)

(2)

(3)

演習2 追突事故を防ぐために、特にこれはやってみようと思ったことを1つ挙げてください。

そして、なぜそう感じたか、他の人の意見はどうか、複数人で話し合ってください。

まとめ

■ ドライバーが過労になりやすい環境

■ 追突事故の重大性

- » 発生件数が多い。(人身事故の5割超、高速道では約7割)
- » 被害が大きくなる。(ドライバーが死亡する割合は追突事故以外に比べ約2倍)



業界の最優先課題の1つ

■ 追突事故の特徴と要因

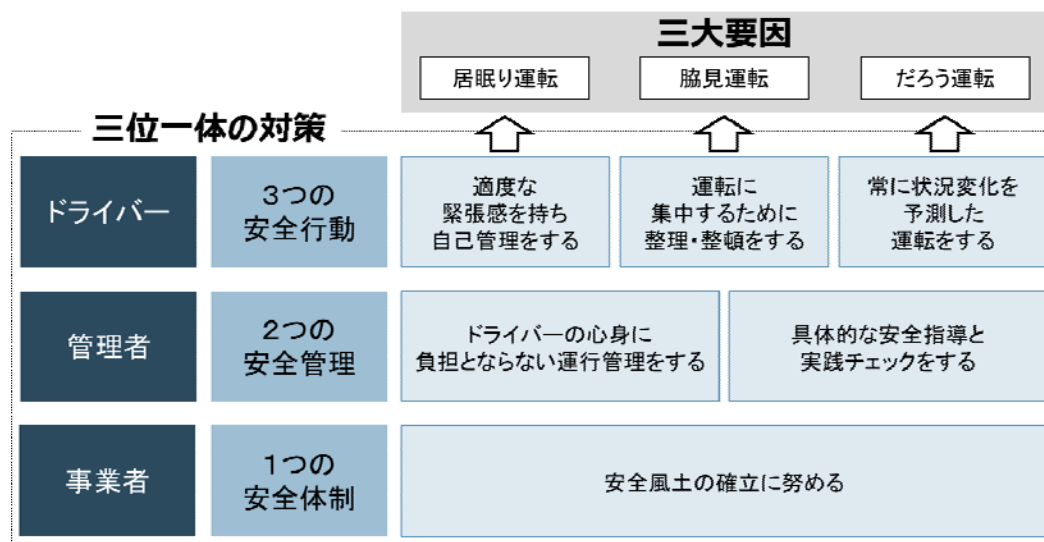
- » 「居眠り運転」「脇見運転」「だろろ運転」の三大要因で人身事故の8割以上、死亡事故の9割以上を占める。
- » 運行管理や安全体制に関する背景要因が存在する。



「ドライバー」「管理者」「事業者」による三位一体の対策

■ 追突事故防止に向けた対策

- » 追突事故撲滅に向け、三大要因へ三位一体の対策



実践ツールも活用し、できることから始めよう！



MEMO

4. 参考データ

4. 参考データ

(1) 居眠り運転の実態

- 「前方不注意(内在的)」のうち、考え事等の漫然運転に当たる項目は、追突事故の要因の約2割を占める。一方で下記調査から、日本における居眠り事故が2割程度発生している可能性がある」と指摘されている。
- 従って、考え事等の漫然運転に当たる項目は「居眠りに近い状態」と推定される。

～『高速道路での居眠り運転防止に向けた効果的な対策に関する調査研究』より～

‘眠気やヒヤリハットの体験および警察発表の居眠り事故の割合から、日本と欧州では頻度に大きな差は見られない。欧州各国では警察発表の事故とは別に、サンプル調査と思われる居眠り運転事故のデータが存在し、事故全体に占める程度は約2割であることが確認できる。つまり、欧州各国においても、警察の記録では居眠り運転関連衝突事故の割合は1～4%と過小評価されており、また日本における居眠り事故の実態も数パーセント程度ではなく、2割程度はあろうかと思われる。’

	日 本		欧州	
眠気	1回/月	8 %	1回/月(仏)	3 %
ヒヤリ	ヒヤリ	50 %	あやうく居眠り(英)	30 %
	かなりヒヤリ	10 %	あやうく事故(仏)	4 %
警察発表の 居眠り事故	全事故の	1 %	全事故または 死亡事故の	1～
	死亡事故の	3 %		4 %
居眠り事故 の実態	欧州と同程度との推測より 2割程度の可能性		事故全体(独)	19 %
			道路全体(英)	16 %
			高速道路(英)	23 %
			大型トラック(独)	16 %
			単独事故(独)	44 %

【出典】公益財団法人高速道路調査会 高速道路での居眠り運転防止に向けた効果的な対策に関する調査研究(平成26年度)

4. 参考データ

(2) 要因別人身事故件数

事故全体

追突事故

一般道

高速道

【追突事故件数(H28)】

人身事故

7,637件

死亡事故

44件

- 追突事故の要因について、人的要因が全件で指摘されている一方、車両的要因や道路環境的要因は件数が限られる。従って、追突事故を防止する上で、人的要因への対策が不可欠と言える。

<追突事故の要因別件数>

事故要因	件数
人的要因	7,637件
車両的要因	16件
道路環境的要因	152件

4. 参考データ

(3) 参考リンク集

ここでは、無料で入手できる、交通安全・事故情報に関する行政・業界団体の情報を掲載する。

□ 国土交通省

- 自動車局メールマガジン「事業用自動車安全通信」(自動車局)
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/enzenplan2009/mailmagazine.html>
- メルマガ「運輸安全」(大臣官房運輸安全監理官室)
<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/mailmg.html>
- 「トラック追突事故防止マニュアル」等各種マニュアル
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03manual/>

□ 公益社団法人全日本トラック協会

- 事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事故事例 等
http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/kotsuanzen_ichiran.html
- トラックドライバーが日常行うべき事項
http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/nichijyo_jiko.pdf
- 事業用トラックドライバー研修テキスト(全10分冊)(会員専用)
- ドライブレコーダ導入の手引き／ドライブレコーダ活用マニュアル(会員専用)
- トラック事業者のための「健康起因事故防止マニュアル」(会員専用)

5. 演習回答

5. 演習回答

ここでは、各章末に掲載する演習の回答や、演習の進め方について掲載する。

【演習1について】

- 「3. 追突事故防止に向けた対策」はすべての設問が「○」、それ以外はすべて「×」となる。
- 研修受講者の回答を確認するとともに、研修資料で正解を確認する。

【演習2について】

- 以下の流れを参考に経営トップ・管理者が進行役となり演習の進行を促す。
 - ① 受講者の意見を記入する。
 - ② 複数人でそれぞれの記入内容を話し合うよう促す。
 - ③ その際、なぜそう思ったか（日常の運行で感じたエピソード等）を中心に話し合いを促す。
 - ④ 小集団に分かれて行う場合は、各グループで代表者を決め、話し合った内容を発表する。
 - ⑤ 最後に、進行役が内容をまとめる。



日付	管理者
----	-----

研修内容

受講者一覧		

MEMO

6. 実践ツール

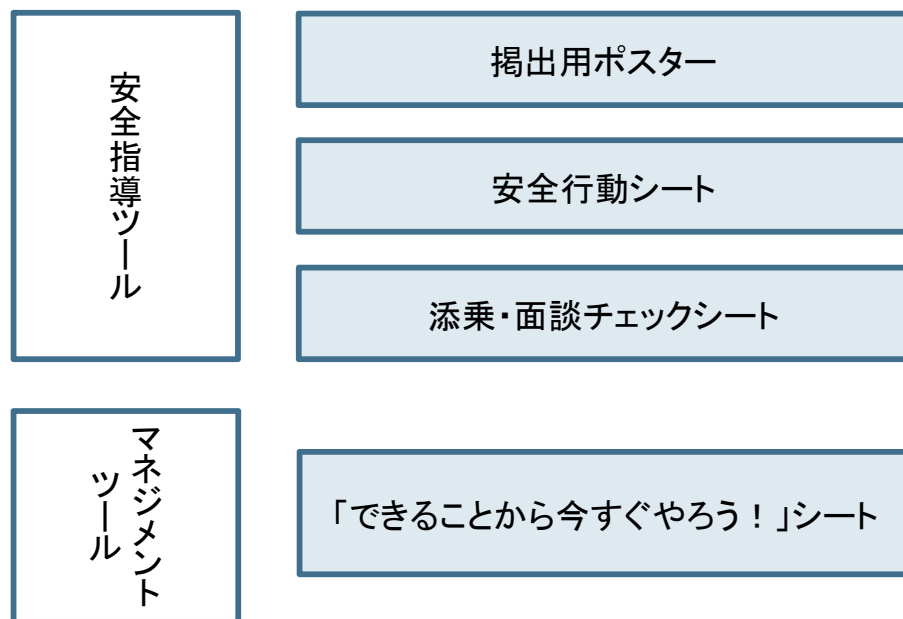
6. 実践ツール

(1) 構成と位置づけ

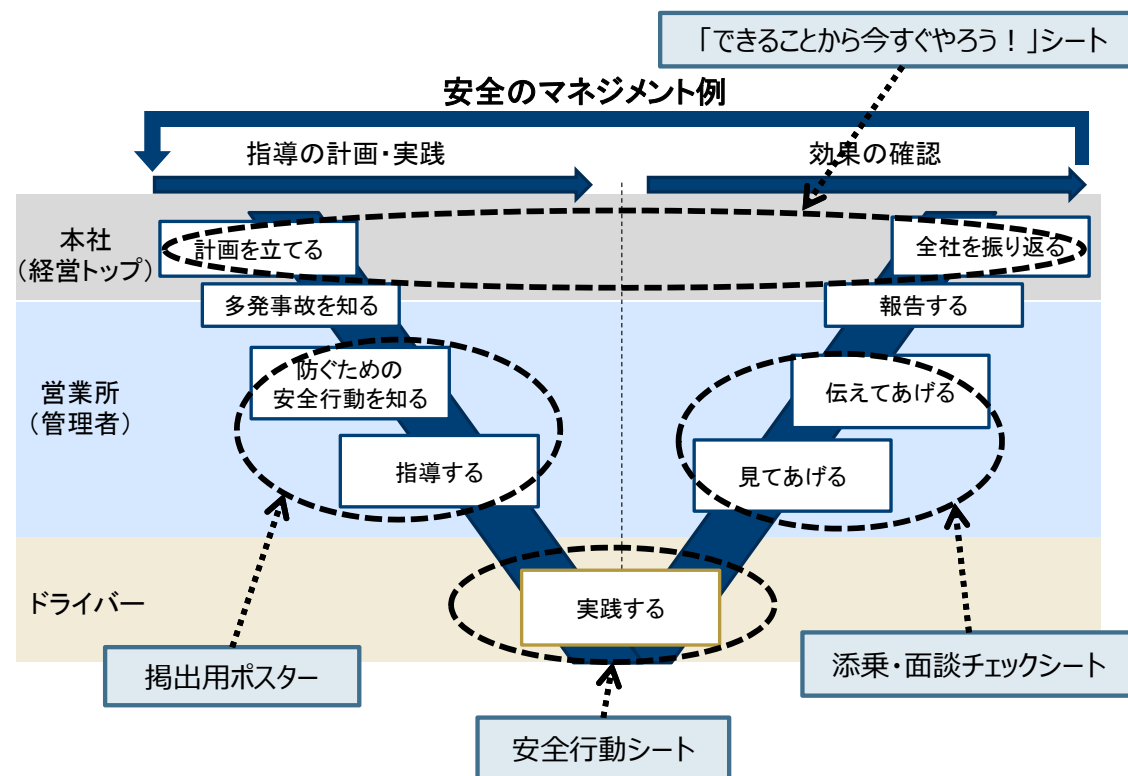
■ 構成と位置づけ

- » 日常の安全指導を中心とした安全のマネジメントに関わるツールの式
- » 日常の安全指導ツール:ポスターやシートなど3種類
(掲出用ポスター、安全行動シート、添乗・面談チェックシート)
- » マネジメントツール:「できることから今すぐやろう！」シート

＜実践ツールの構成＞



＜安全のマネジメント例と実践ツールの対応イメージ＞



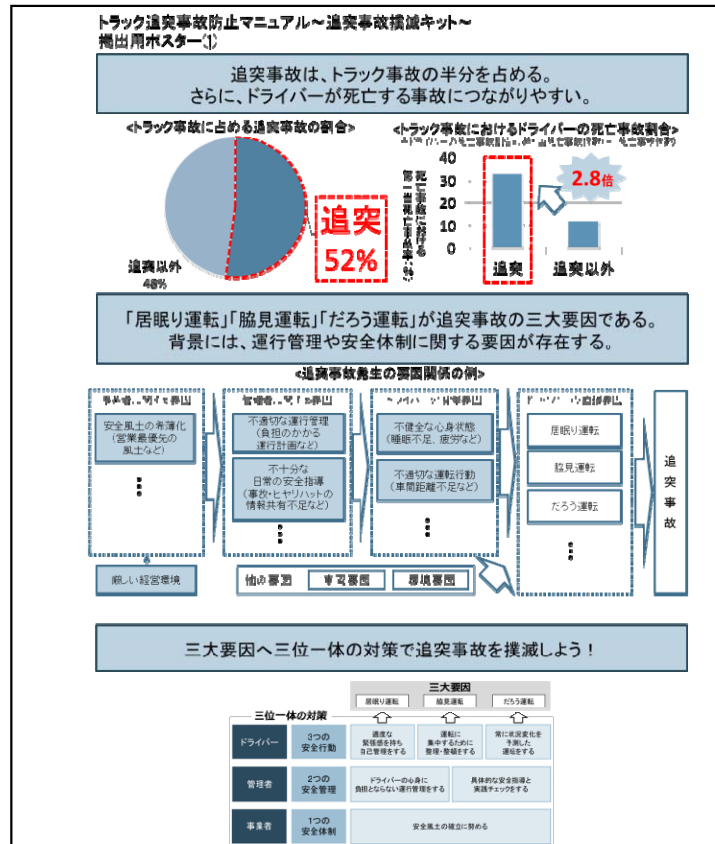
6. 実践ツール

(2) 安全指導ツール：①掲出用ポスター

■ 概要

- ≫ 追突事故防止のための、ドライバーの3つの安全行動を中心に「三位一体の対策」の要点をまとめたもの。
- ≫ 事業所にメッセージとして掲出することを想定。

【追突事故のリスク】



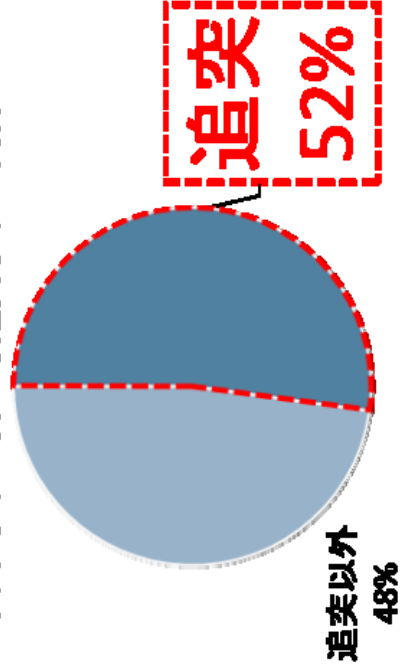
【三位一体の取組み 3種類】



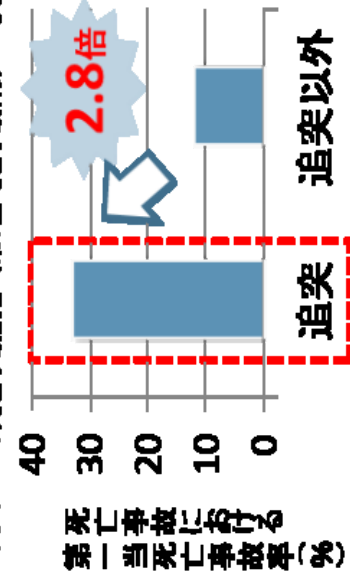
トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 掲出用ポスター①

追突事故は、トラック事故の半分を占める。
 さらに、ドライバーが死亡する事故につながりやすい。

＜トラック事故に占める追突事故の割合＞

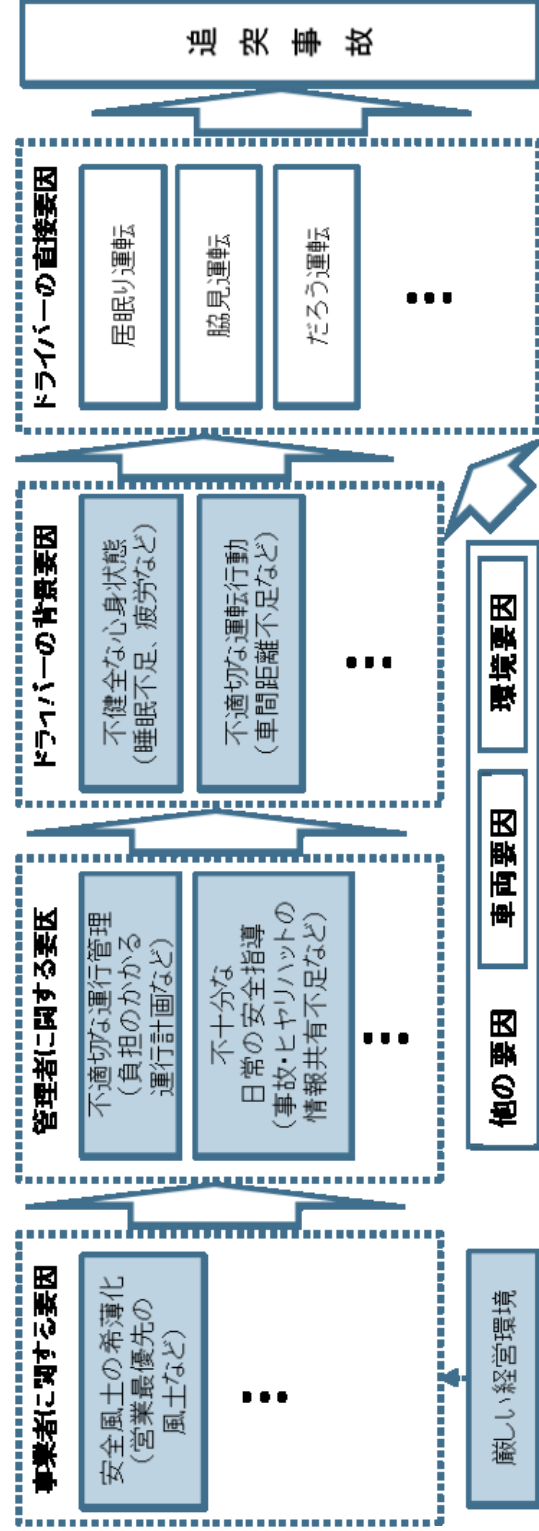


＜トラック事故におけるドライバーの死亡事故割合＞
※ドライバーの死亡事故割合＝(第1当死亡事故件数)÷(死亡事故件数)

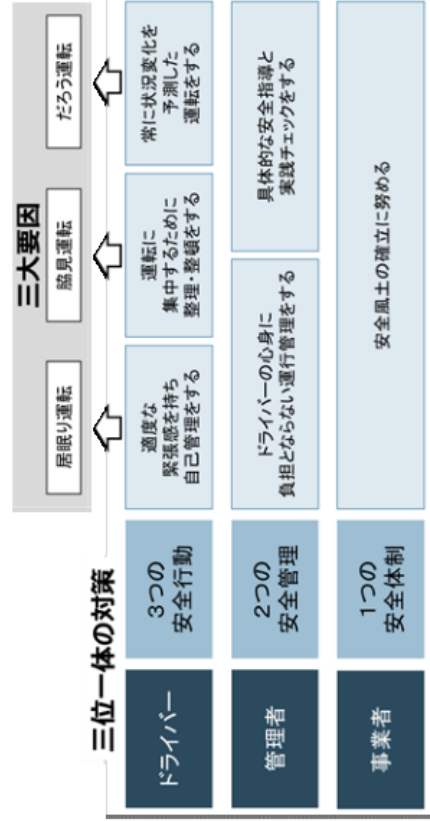


「居眠り運転」「脇見運転」「だろろ運転」が追突事故の三大要因である。
 背景には、運行管理や安全体制に関する要因が存在する。

＜追突事故発生の要因関係の例＞



三大要因へ三位一体の対策で追突事故を撲滅しよう！

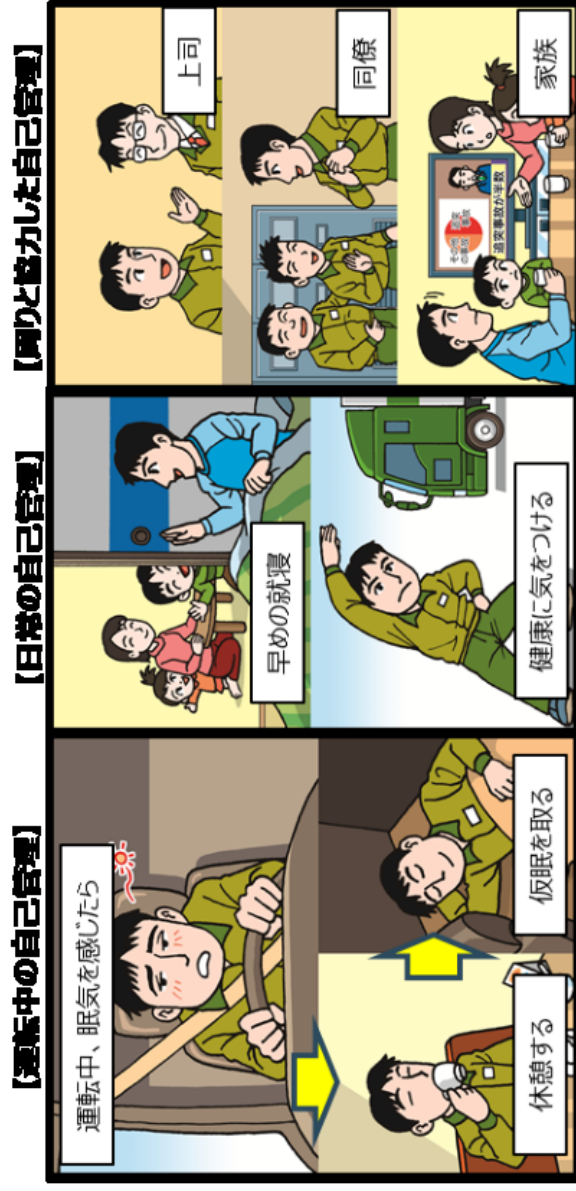


トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 掲出用ポスター②

三要因への働きかけ

居眠り	臨見	だろぅ運転
◎	○	△

適度な緊張感を持ち自己管理をする



具体的な取り組み

<ドライバー>

- 運転中の自己管理
 - 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する。
 - 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する。
 - 渋滞等で遅延が生じても、焦らずに管理者へ連絡する。
- 日常の自己管理
 - 疲労をためないように心がけ、健康管理に気をつける。
- 周囲と協力した自己管理
 - 上司、同僚、家族とコミュニケーションをとる。

<管理者・事業者>

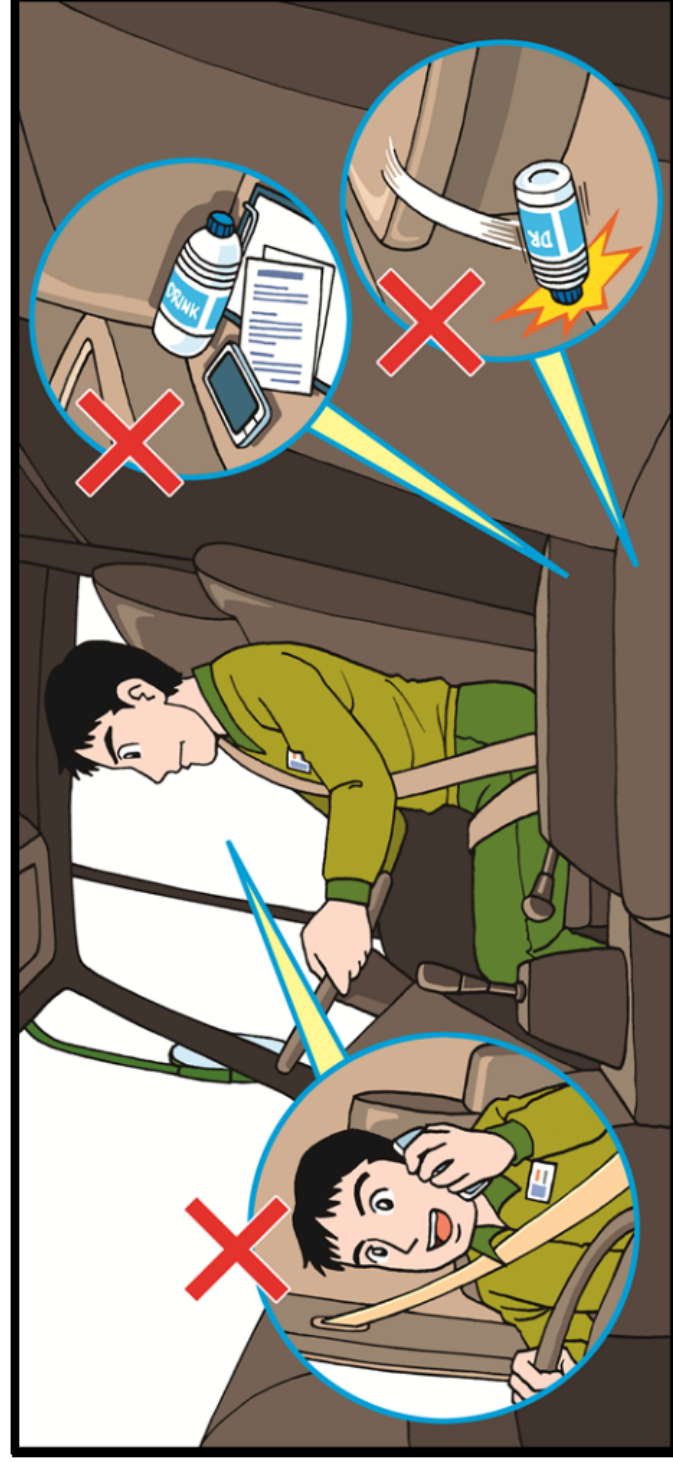
- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
 - 余裕のある運行計画の策定、ドライバーの健康・疲労への配慮、ドライバーとの信頼関係構築等
- 具体的な安全指導と実践チェック
 - 理解しやすい具体的指導、理解度・実践状況の把握、ヒヤリハットや事故情報の共有等
- 安全風土の確立
 - 安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 掲出用ポスター③

三要因への働きかけ

居眠り	脇見	だろろ運転
△	◎	△

運転に集中するために整理・整頓をする



具体的な取り組み

<ドライバー>

- 走行中は、伝票・ルートマップを手にしない。
- 走行中は、携帯電話を手に取らない。
- ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする。

<管理者・事業者>

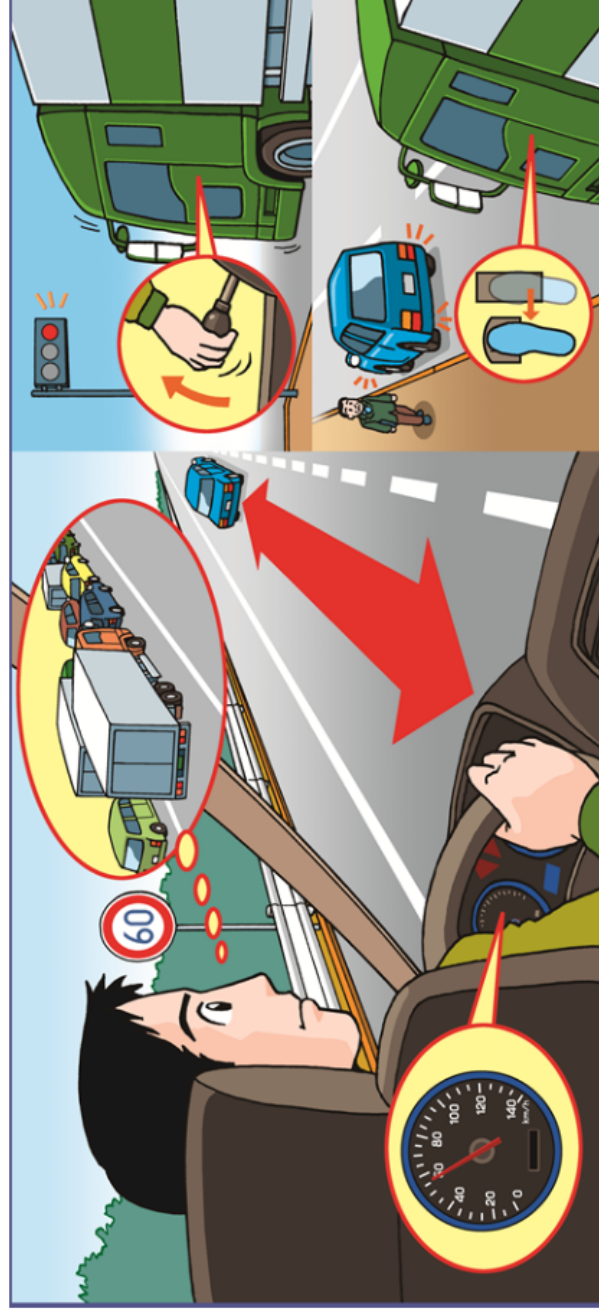
- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
 - 余裕のある運行計画の策定、ドライバーの健康・疲労への配慮、ドライバーとの信頼関係構築等
- 具体的な安全指導と実践チェック
 - 理解しやすい具体的指導、理解度・実践状況の把握、ヒヤリハットや事故情報の共有等
- 安全風土の確立
 - 安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 掲出用ポスター④

三要因への働きかけ

居眠り	視覚	だるう運転
△	○	◎

常に状況変化を予測した運転をする



具体的な取り組み

＜ドライバー＞

- 高速道、一般道共通
 - 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する。
 - 適切かつ余裕ある車間距離を確保する。
 - 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する。
 - カーブや豪雨、豪雪等の悪天候の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する。

■ 一般道

- 停止時は不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく。
- すぐに止まれるように、足はブレーキペダルに置く。
- 早めのブレーキを心がける。

＜管理者・事業者＞

- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
 - 余裕のある運行計画の策定、ドライバーの健康・疲労への配慮、ドライバーとの信頼関係構築等
- 具体的な安全指導と実践チェック
 - 理解しやすい具体的指導、理解度・実践状況の把握、ヒヤリハットや事故情報の共有等
- 安全風土の確立
 - 安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

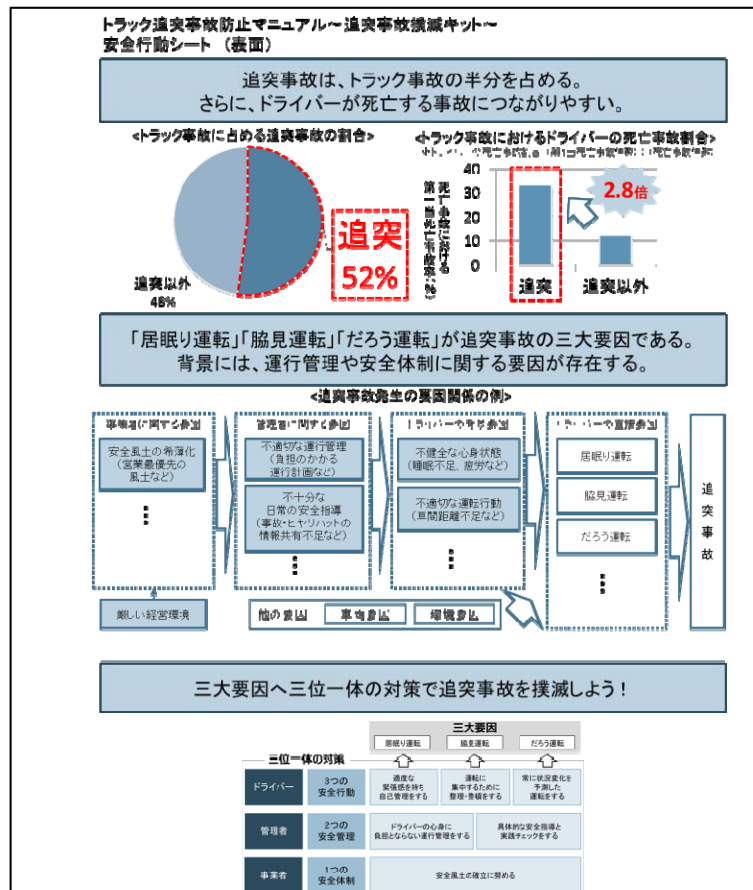
6. 実践ツール

(2) 安全指導ツール：②安全行動シート

■ 概要

- ≫ 追突事故防止の取組みに関し、**ドライバーが行う3つの安全行動をまとめたもの。**
- ≫ 点呼時の確認や、ドライバーが車内に携帯する等、日常的に安全行動を確認するために使用することを想定。

【追突事故のリスク(表面)】



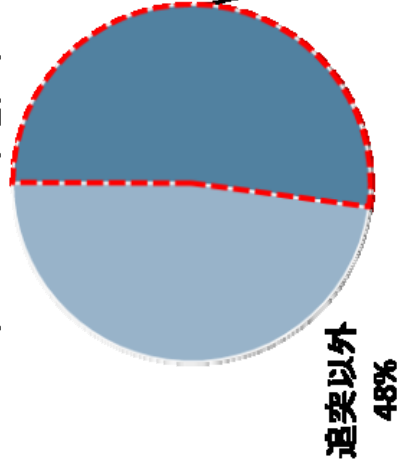
【ドライバーの3つの安全行動(裏面)】



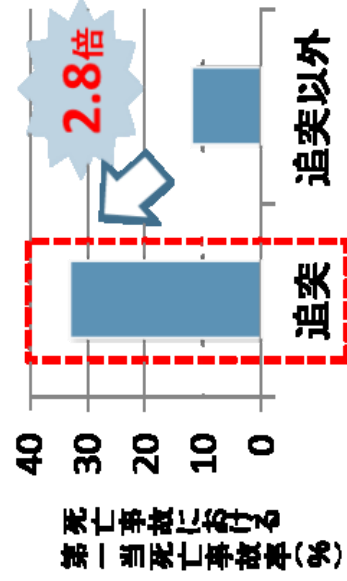
トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～ 安全行動シート（表面）

追突事故は、トラック事故の半分を占める。
さらに、ドライバーが死亡する事故につきなりやすい。

＜トラック事故に占める追突事故の割合＞

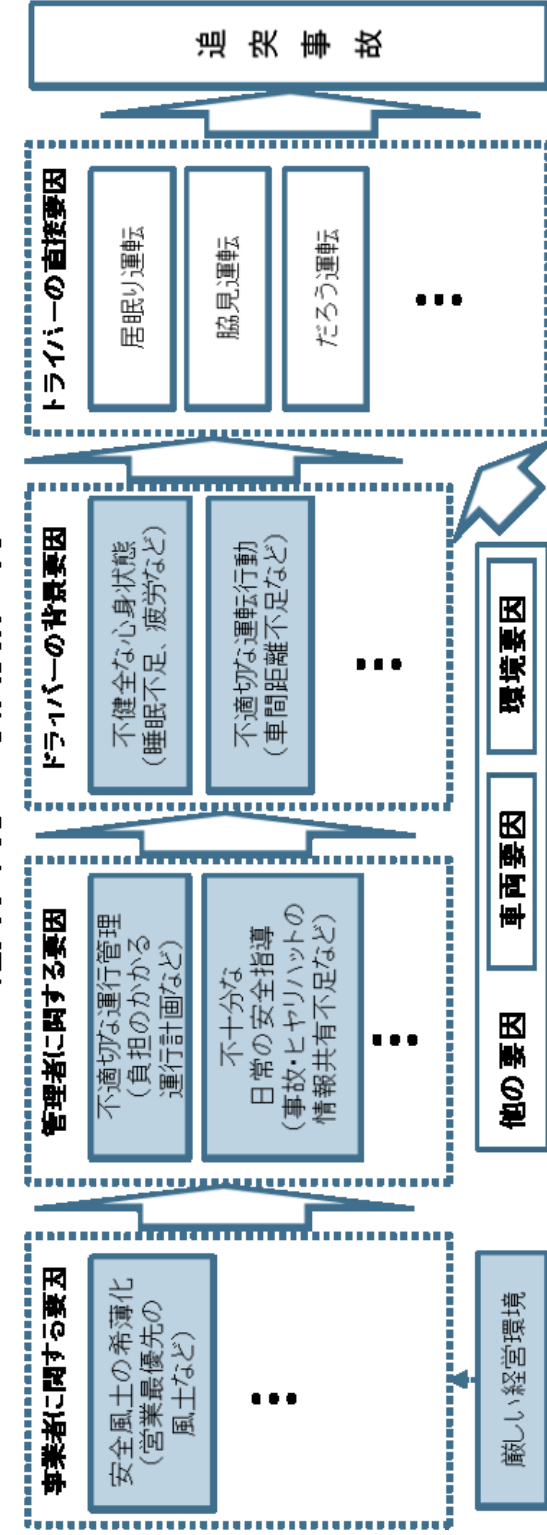


＜トラック事故におけるドライバーの死亡事故割合＞
※ドライバーの死亡事故割合＝(第1当死亡事故件数)÷(死亡事故件数)

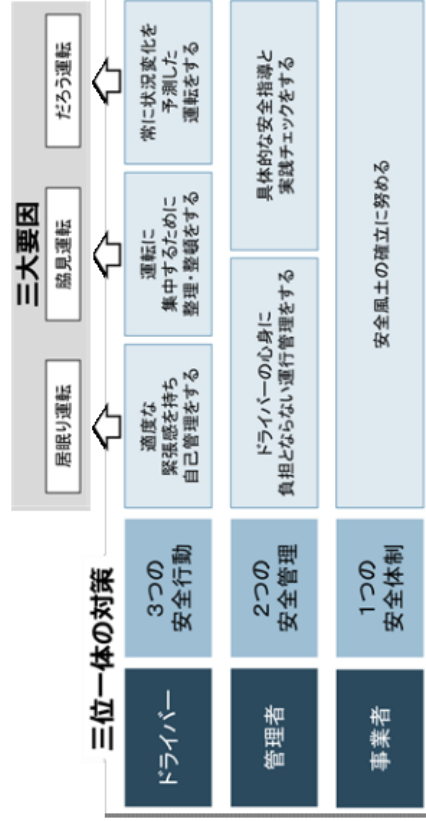


「居眠り運転」「脇見運転」「だろろ運転」が追突事故の三大要因である。
背景には、運行管理や安全体制に関する要因が存在する。

＜追突事故発生の要因関係の例＞

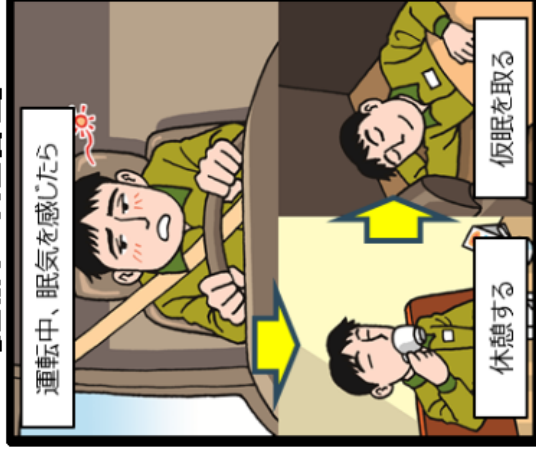


三大要因へ三位一体の対策で追突事故を撲滅しよう！



適度な緊張感を持ち自己管理をする

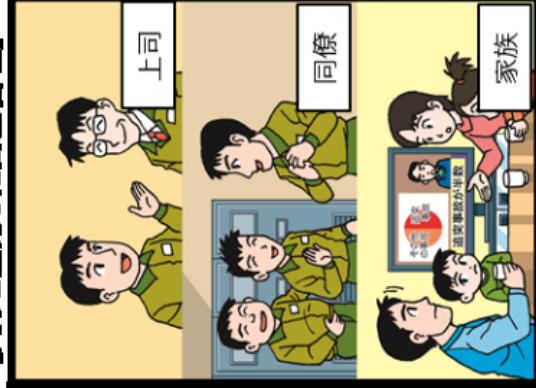
【運転中の自己管理】



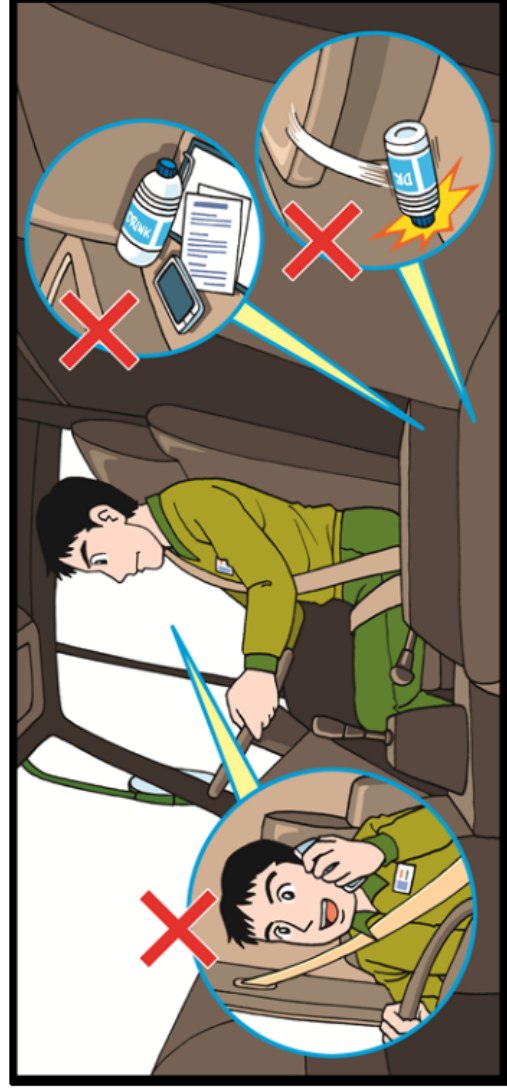
【日常の自己管理】



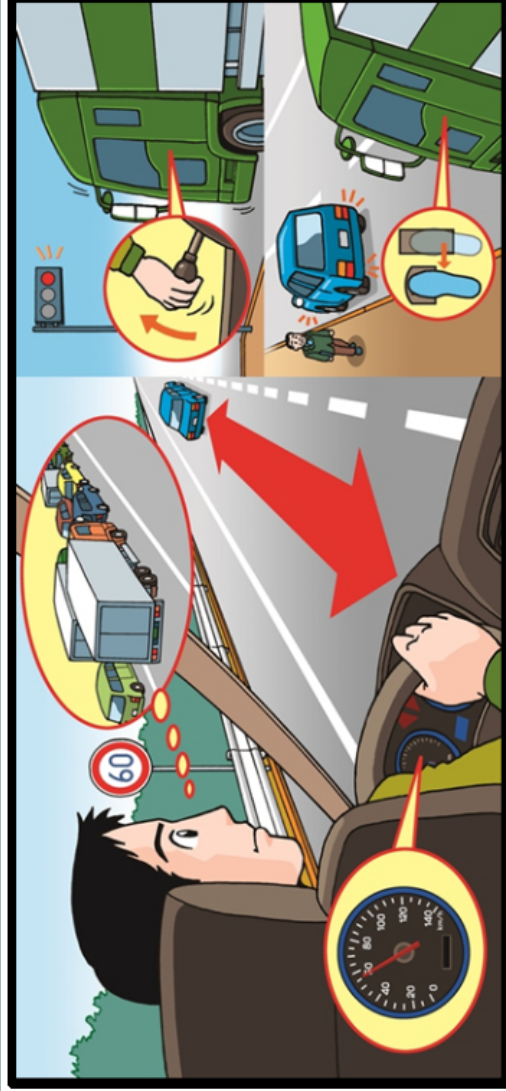
【周りと協力した自己管理】



運転に集中するために整理・整頓をする



常に状況変化を予測した運転をする



6. 実践ツール

(2) 安全・指導ツール：③添乗・面談チェックシート

■ 概要

- ≫ 追突事故を防止する取組みの理解度・実践度を確認するためのもの。
- ≫ 事業者・管理者が、ドライバーとの面談や添乗指導の際に使用することを想定。

トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～

添乗・面談チェックシート

添乗時・チェック項目

場面	安全行動	具体的な取組み	ドライバー	管理者
1	集中するために、整頓をする	☐ ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする ☐ (走行中) 伝票・ルートマップは手に取らない ☐ (走行中) 携帯電話は手に取らない ※ 乗務前に整理・整頓状況を確認し、走行中もチェックする	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない
	適度な緊張感を持ち自己管理をする	【運転中の自己管理】 ☐ 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する ☐ 渋滞等で遅延が生じても、焦らずに管理者へ連絡する ☐ (高速道のみ) 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない
走行中	常に状況変化を予測した運転をする	【一般道・高速道共通】 ☐ 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する ☐ 適切かつ余裕のある車間距離を確保する ☐ 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する ☐ カーブや豪雨、豪雪等の悪天候時の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する 【一般道】 ☐ 停止時は不要な急進を防ぐためにサイドブレーキをひく ☐ すぐに止まれるように、ブレーキペダルに足を置く ☐ 早めのブレーキを心がける	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない

面談時・チェック項目

安全行動	具体的な取組み	ドライバー	管理者
適度な緊張感を持ち自己管理をする	【日常の自己管理】 ☐ 疲労をためないよう心がけ、健康管理に気を付ける	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない
	【周囲と協力した自己管理】 ☐ 上司、同僚、家族と話し合い、情報共有する	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない

3	コメント(ドライバー)	コメント(管理者)
---	-------------	-----------

<構成>

- ① 3つの安全行動
- ② 理解度や実施状況を、ドライバー本人、管理者それぞれが確認
- ③ それぞれのコメントを記載

<ポイント>

- 指導したことが理解・実践できているか、自己評価し、管理者が更に評価
- 自己評価と管理者評価に差がある部分を中心に指導
- 裏面は自社独自の目標を入れるひな形

添乗時・チェック項目

添乗・面談チェックシート

場面	安全行動	具体的な取組み	ドライバー	管理者
乗務前	運転に集中するために整理・整頓をする	☐ ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする ☐ (走行中)伝票・ルートマップは手に取らない ☐ (走行中)携帯電話は手に取らない ※ 乗務前に整理・整頓状況を確認し、走行中もチェックする	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない
走行中	適度な緊張感を持ち自己管理をする	【運転中の自己管理】 ☐ 眠気や疲れを感じたら、いったん休憩する ☐ 渋滞等で遅延が生じても、焦らずに管理者へ連絡する ☐ (高速道のみ) 高速道に乗ったら1時間以内に休憩する	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない
	常に状況変化を予測した運転をする	【一般道・高速道共通】 ☐ 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する ☐ 適切かつ余裕のある車間距離を確保する ☐ 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する ☐ カーブや豪雨、豪雪等の悪天候時の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する 【一般道】 ☐ 停止時は不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく ☐ すぐに止まれるように、ブレーキペダルに足を置く ☐ 早めのブレーキを心がける	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない

面談時・チェック項目

安全行動	具体的な取組み	ドライバー	管理者
適度な緊張感を持ち自己管理をする	【日常の自己管理】 ☐ 疲労をためないように心がけ、健康管理に気を付ける	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない
	【周囲と協力した自己管理】 ☐ 上司、同僚、家族と話し合い、情報共有する	☐ できている ☐ できていない	☐ できている ☐ できていない

コメント(ドライバー)

コメント(管理者)

添乗・面談チェックシート

日付	ドライバー	管理者
----	-------	-----

場面	安全行動	具体的な取組	ドライバー	管理者
			☐できている ☐できていない	☐できている ☐できていない
			☐できている ☐できていない	☐できている ☐できていない
			☐できている ☐できていない	☐できている ☐できていない
			☐できている ☐できていない	☐できている ☐できていない
			☐できている ☐できていない	☐できている ☐できていない
			☐できている ☐できていない	☐できている ☐できていない
			☐できている ☐できていない	☐できている ☐できていない

コメント(ドライバー)

コメント(管理者)

MEMO

6. 実践ツール

(3) マネジメントツール：④「できることから今すぐやろう！」シート（PDCA シート）

■ 概要

» 事業者・管理者が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組みを検討・計画し、振り返るためのシート。（「トラック追突事故防止マニュアル」(平成23年度・国土交通省)から引用）

※ 活用方法の詳細は、国土交通省「[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！～」ご参照

【「できることから今すぐやろう！」シート】

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

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組みを検討・計画し、振り返るためのシートです。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記入してください。

トラック事業者にとって追突事故は最重要課題

自社で起こっていないまでも、追突リスクはしっかり対策しよう！

＜当社の社風＞

どのように取り組んでいますか？

事故の発生状況は？

良かった点・反省点は？

安全や危機の目標は？

どういふときに全社全体の安全意識が高まりたいと感じる？

今後、何したい？今後、何をする？

まず、3つだけ考えよう！

実際に実施できた？

結果は？

事故は減った？安全になった？

次のページに、記入例があります。

【シートへの記入例】

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

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組みを検討・計画し、振り返るためのシートです。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記入してください。

トラック事業者にとって追突事故は最重要課題

自社で起こっていないまでも、追突リスクはしっかり対策しよう！

＜当社の社風＞

どのように取り組んでいますか？

事故の発生状況は？

良かった点・反省点は？

安全や危機の目標は？

どういふときに全社全体の安全意識が高まりたいと感じる？

今後、何したい？今後、何をする？

まず、3つだけ考えよう！

実際に実施できた？

結果は？

事故は減った？安全になった？

6. 実践ツール

(3) マネジメントツール：④「できることから今すぐやろう！」シート（PDCA シート）

■ 構成

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

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。

トラック事業者にとって追突事故は最重要課題

自社で起こってなくても、追突リスクはしっかり対策しよう！

＜当社の社風＞

のよう取り組みしてきた？ 事故の発生状況は？ 長かっに点検盲点？

安全や危険の目標は？

安全意識が高い風と感ずる？

後、何したい？今後、何をする？

実際に実施（やり）？

結果は？

事故は減った？安全になった？

【全体構成】

＜社風を踏まえた対策＞（前提）

＜現状の把握＞（質問①）

＜リスク評価指標の策定・目標の設定＞
（質問②）

＜取組みの検討・優先順位付け＞
（質問③）

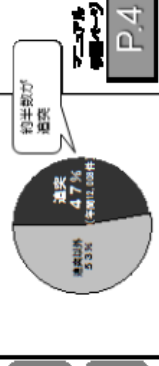
＜実施結果の記録＞（質問④）

＜効果検証＞（質問⑤）

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核計できるシートです。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。

トラック事業者にとって追突事故は最重要課題

自社で起こっていないなくても、追突リスクはしっかり対策しよう！



前提

<当社の社風>

質問①

（現状把握）

どのような取り組みをしてきた？

P.9

事故の発生状況は？

P.9

良かった点・反省点は？

P.9

質問②

（リスク評価指標の策定・目標の設定）

安全や危険の目標は？

P.11

指標①
目標

指標②
目標

事故件数以外にも
目標を設定しよう！

どういときに会社全体の
安全意識が高い/低いと感じる？

P.10

必ず、追突事故防止に
向けた目標を設定しよう！

今後、何をしたい？ 今後、何をやる？

P.12-13

質問③

（取り組みの核計・優先順位付け）

まず、3つだけ考えよう！

社長が判断して
何をやるか決めよう！

実際に実施できた？

P.14

質問④

（実施結果の記憶）

結果は？

P.14

指標①
指標②

事故は減った？ 安全になった？

P.14

期間を決めて、
途中で振り返り、
場合によっては計画
を変更しよう！

質問⑤

（結果検証）

次のページに、記入例があります。

記入例



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核語で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

トトラック事業者にとって追突事故は最重要課題

自社で起こっていないなくても、追突リスクはしっかり対策しよう！

前據

＜当社の社風＞

- 例1 当社社員は、義理人情に厚く、仲間意識が強い。

- ・例2 当社のドライバーは、現場のリーダーである班長に対する信頼が厚い

- ・例3 当社は、ドライバーの独立心が強く、ドライバー同士のコミュニケーションはそれほど活発ではない

質問①

《新米の光輝》

どのような取り組みをしてきた？

事故の発生状況は？

良かった点・反省点は？

- 朝礼での安全5カ条唱和
- 運転台の整理・整頓と
手エック
- 年1回の安全運転講習会
の実施

事故件数以外にも
目標を設定しよう！

安全や危険の目標は？

どういうときに会社全体の安全意識が高い/低いと感じる？

【反省】

- ・安全運転講習会がマンネリ化している。

- ドライバーからの改善提案が増えたとき
- ヒヤリハットの報告件数が多くなったとき
- 燃費が悪くなったとき

必ず、追突事故防止に
向けた目標を設定しよう

今後、何をしたい？ 今後、何をする？

 $\langle \psi | \psi \rangle$

- ・ヒヤリハットの自主的報告を指導する。
- ・燃費を行動目標にし、効率化のために常に前方の信号を注意するよう指導する。
- ・携帯電話や書類等は、運転台の後部座席に置くよう指導する。

<例>

- ・燃費改善率により、表彰する仕組みを作る。
- ・安全運転講習会の内容を工夫するとともに、開催回数を増やす。
- ・現場管理者とドライバーのミーティングを週に1回設け、事故防止のための場とする。

まず、3つだけ考えよう！

社長が半信半疑で

實題④

実際に実施できた？

- ・エコドライブの実施状況(燃費)を行動目標に設定し、月ごとに実績を貼り出した。

期間を決めて、
途中でも振り返り、
場合によっては計画

紙電

17

- | | |
|-----|---|
| 指標① | <ul style="list-style-type: none"> ドライバーからのヒヤリハット件数 一人平均6件 |
| 指標② | <ul style="list-style-type: none"> 燃費効率前年比2.5%改善 |

事故は減った？安全になった？

- ・事故件数 追突1件、その他1件。事故件数そのものは、すぐに変化しなかったが、ドライバー同士がどうしたら燃費を良くするか、話し合うようになった。この雰囲気を保ち続けたい。

できることから始めよう！これまでの取組みを強化しよう！
これからも事故のない、安全な事業運営を祈念しています。

公益社団法人全日本トラック協会
〒160-0004
東京都新宿区四谷三丁目2番5

ホームページ
<http://www.jta.or.jp/>

制作協力
東京海上日動リスクコンサルティング株式会社