

平成 23 年度調査

運輸安全マネジメントについての調査

～ 5 年間の取り組みの成果と今後の方向性 ～

報 告 書

平成23年12月

財団法人 大阪陸運協会

目 次

<調査の概要>

1. 調査の背景と目的	1
2. 調査の対象	1
3. 調査の項目	2
4. アンケート回収状況	2
1) 回収率	2
2) 回収事業者の保有車両数	4
5. 調査の期間	4

<調査の結果>

1. 運輸安全マネジメントの理解度	5
2. 運輸安全マネジメントへの取り組み状況	7
3. 取り組みにあたっての情報入手方法、役に立ったこと	10
1) 取り組みにあたっての情報入手方法	10
2) 取り組みにあたって役に立ったこと	12
4. 取り組みにあたって苦勞した点	14
5. 取り組み実績及び今後の取り組み意向	16
6. 運輸安全マネジメントへの取り組みの効果	26
7. 必要な支援	30
8. 安全に関する資格・認証の取得状況	33
9. 運輸安全マネジメント全般についての意見・要望	35
10. 結果のまとめ	36
1) アンケート回収率と対象事業者の特性	36
2) 運輸安全マネジメントの理解度	36
3) 運輸安全マネジメントへの取り組み状況	36
4) 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたっての情報入手方法、役に立ったこと	36
5) 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたって苦勞した点	37
6) 運輸安全マネジメントへの取り組み実績と今後の取り組み意向	37
7) 運輸安全マネジメントへの取り組みの効果と効果に寄与した取り組み事項	40
8) 必要な支援	41
9) 安全に関する資格・認証の取得状況	41
10) 運輸安全マネジメント・5年間の成果	41
11) ヒアリング調査のまとめ	43
12) 今後の方向性	44

<資料編>

1. アンケート結果集計表	資料編 1-1
2. ヒアリング結果個票	資料編 2-1
3. アンケート調査票	資料編 3-1

＜調査の概要＞

1. 調査の背景と目的

本年度は、平成 18 年 10 月の運輸安全一括法の施行により、全ての運送事業者に「運輸安全マネジメント」の導入が課せられることとなって 5 年を迎えることになったが、自動車運送事業者においては大規模事業者を除き、必ずしも運輸安全マネジメント制度が浸透しているとは言い難い現状にある。とりわけ自動車運送業界の大部分を占める中小規模事業者は、業種別、規模別のそれぞれの状況の中で人材や資金等さまざまな課題を抱えており、運輸安全マネジメントの構築についての取り組みが不十分で、結果的には輸送の安全確保に支障を来すことが危惧される状況にある。

こうした背景を受けて、関係事業者の協力を得て 5 カ年計画（平成 19 年度～23 年度）で「運輸安全マネジメント制度」導入後の中小規模事業者における輸送の安全性向上への取り組みの現状と課題についてアンケート調査を実施しているが、最終調査年度となる今年度（平成 23 年度）は、アンケート調査に加えヒアリング調査の実施を通して、運輸安全マネジメント導入後 5 年間の進捗状況の把握と、中小規模事業者にとってより有効と思われる運輸安全マネジメントの構築方策を明確にするとともに、近畿運輸局主催による「運輸安全マネジメントシンポジウム」等を通じ、本アンケート調査の成果を広く開示することにより、「運輸安全マネジメント制度」のさらなる浸透・定着に資することを目的としている。

2. 調査の対象

① アンケート調査

本調査の対象は、自動車運送事業者のうち、「安全管理規程」と「安全統括管理者」の届出及び選任義務のない「一定規模未満」の事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者は保有車両 200 両未満、一般乗用旅客自動車運送事業者及び一般貨物自動車運送事業者は保有車両 300 両未満）とした。

アンケート調査対象事業者は、近畿運輸局管内に本社を有する事業者とし、対象の選定にあたっては保有車両数が特定のランクに片寄らないよう府県別・保有車両数別の事業者数に応じて調査対象事業者を選定し、それらの事業者に対しアンケート票を郵送し、郵送または F A X で回答を得た。なお、レターヘッド（調査主体）は国土交通省近畿運輸局とした。

業種別の調査対象数は次表のとおりである。

調査対象運送事業者	保有車両数	調査対象数
①一般貸切旅客自動車運送 (以下では貸切バスとする)	200 両未満	50 社
②一般乗用旅客自動車運送 (以下ではタクシーとする)	300 両未満	100 社
③一般貨物自動車運送 (以下ではトラックとする)	300 両未満	150 社

(注) 一般貨物自動車運送の対象事業者は保有車両 21 両以上の事業者とした

② ヒアリング調査

貸切バス、タクシー、トラック事業者のそれぞれ 3 社 (合計 9 社) を対象とし、アンケート調査では入手できない取り組みや効果の具体的な内容等を収集した。ヒアリング調査対象事業者は、アンケート調査の結果から、運輸安全マネジメントへの取り組みにより従業員の安全意識の向上等の効果が生じたと回答した事業者の中から、本社所在地及び保有車両数を考慮して選定した。

3. 調査の項目

① アンケート調査

アンケート項目は添付のアンケート票のとおりで、貸切バス、タクシー、トラックとも同一である。

② ヒアリング調査

ヒアリング項目は、運輸安全マネジメント制度の導入以降の 5 年間における取り組みの内容、苦勞した点、取り組みによる効果と有効な取り組み、今後の取り組み姿勢と課題及び必要な支援等の具体的内容である。

4. アンケート回収状況

1) 回収率

アンケート発送数 300 に対し有効回収は 198、回収率は 66.0%であり、5 回の調査での最高値となった。

業種別の回収状況は次表のとおりである。貸切バスとタクシーの回収率に比べてトラックの回収率が 10 ポイント程度低くなっている。

＜アンケート回収率・5年度分＞

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
貸切バス	60.0%	62.0%	72.0%	62.0%	70.0%
タクシー	60.0%	69.0%	70.0%	68.0%	72.0%
トラック	39.0%	44.0%	51.3%	51.3%	60.7%
合計	53.0%	55.3%	61.0%	58.7%	66.0%

保有車両数別の回収率は、「保有車両数30両未満」と「30～100両未満」が69.1%と70.6%と高く、「100両以上」が56.8%と10ポイント程度低くなっている。

＜業種別・保有車両数別回収状況＞

	30両未満	30～100両 未満	100両以上	合計
貸切バス	88.5% 23	47.4% 9	60.0% 3	70.0% 35
タクシー	70.6% 24	78.8% 26	66.7% 22	72.0% 72
トラック	58.0% 29	74.0% 37	50.0% 25	60.7% 91
合計	69.1% 76	70.6% 72	56.8% 50	66.0% 198

凡例 { 上段:回収率
下段:回収数

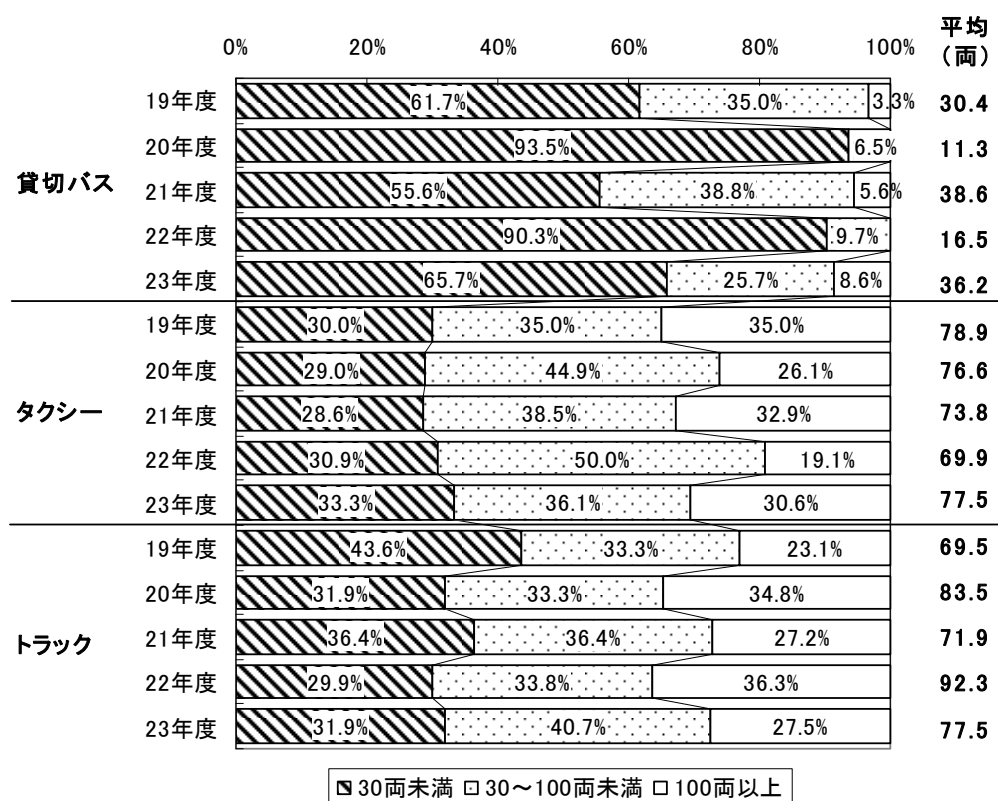
【参考】府県別アンケート回収状況

府県	区分	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
大阪府	対象数	122	130	141	135	141
	回収数	57	71	84	75	92
	回収率	46.7%	54.6%	59.6%	55.6%	65.2%
京都府	対象数	36	32	39	35	40
	回収数	23	21	24	26	27
	回収率	63.9%	65.6%	61.5%	74.3%	67.5%
兵庫県	対象数	84	86	71	79	70
	回収数	48	45	45	46	50
	回収率	57.1%	52.3%	63.4%	58.2%	71.4%
奈良県	対象数	19	17	18	17	18
	回収数	8	7	9	8	13
	回収率	42.1%	41.2%	50.0%	47.1%	72.2%
滋賀県	対象数	18	15	13	15	13
	回収数	9	8	7	8	5
	回収率	50.0%	53.3%	53.8%	53.3%	38.5%
和歌山県	対象数	21	20	18	19	18
	回収数	14	14	14	13	11
	回収率	66.7%	70.0%	77.8%	68.4%	61.1%

2) 回収事業者の保有車両数

保有車両数別の事業者の割合としては、貸切バスは「30 両未満」の小規模事業者の割合が大きい。タクシーは「30 両未満」、「30～100 両未満」、「100 両以上」の各区分でほぼ均等となっている。トラックは「30～100 両未満」が 40.7%とやや多い。

＜保有車両数・5 年度比較＞



5. 調査の期間

アンケート調査及びヒアリング調査は、平成 23 年 9 月～11 月に実施した。

＜調査結果についての留意点＞

報告書の中で本年度調査結果と過年度（平成 19 年度、20 年度、21 年度、22 年度）調査結果を比較しているが、比較結果を見る場合、平成 19 年度とそれ以外の年度では業種別配布数が異なっていることから、特に 5 カ年の比較結果については変動が大きくなっている部分があることに留意する必要がある。

<調査の結果>

1. 運輸安全マネジメントの理解度

① 全業種

運輸安全マネジメント制度の内容については、「よく理解している」が事業者全体の22.2%、「ほぼ理解している」が49.5%、「少しは理解している」が27.8%となっており、「理解していない」は0.5%と低い。

② 業種別

「よく理解している」の割合が最も高いのは貸切バス(40.0%)で、トラックは23.1%、タクシーは12.5%にとどまっているものの、「よく理解している」と「ほぼ理解している」の合計は貸切バス、タクシー、トラックとも70%強とほぼ同じである。

③ 規模別

保有車両数別に「よく理解している」と「ほぼ理解している」の合計の割合を見ると、30両未満では59.2%であるが、30~100両未満では72.2%、100両以上では90.0%と高くなっている。

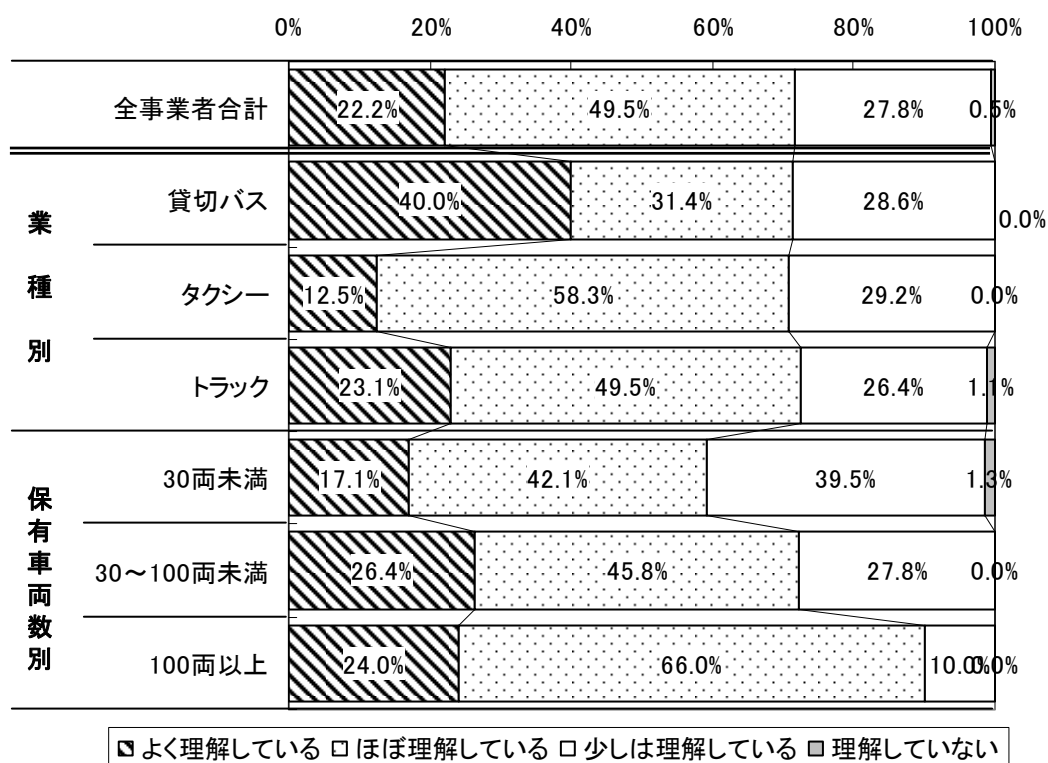


図1. 運輸安全マネジメントの理解度

④ 5カ年の変化

理解度は着実に高まっており、特に21年度以降は96%を超えている（図2参照）。20年度の結果で「ほぼ理解している」は事業者全体の33.7%であったが、23年度は49.5%で、これに「よく理解している」の22.2%を加えると71.7%となっている。

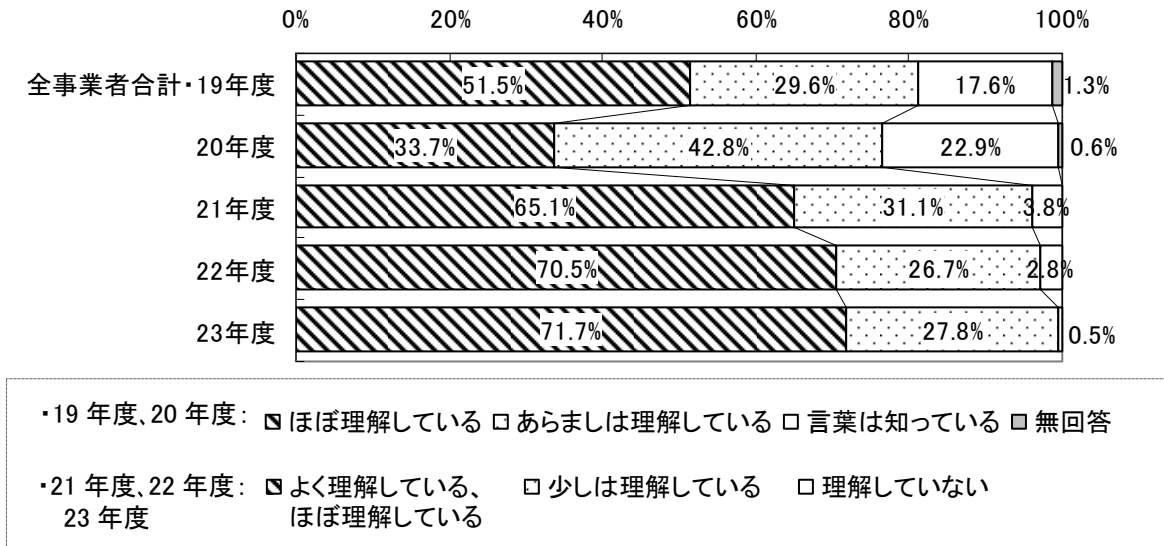


図2. 運輸安全マネジメントの理解度（全事業者合計・5年度比較）

業種別に推移を見ると、19年度で35.9%と低かったトラックは年度ごとに理解度が高まり、23年度は貸切バスとタクシーを上回るまでに伸びている。

保有車両数別では、「30両以上」は着実に理解度が高くなっているのに対し、「30両未満」の理解度は伸び悩んでいる。

表1. 運輸安全マネジメントの理解度
（よく理解している及びほぼ理解している事業者の割合・5年度比較）

		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
全事業者合計		51.5%	33.7%	65.1%	70.5%	71.7%
業種別	貸切バス	63.3%	32.3%	88.9%	67.8%	71.4%
	タクシー	50.0%	24.6%	62.8%	73.6%	70.8%
	トラック	35.9%	43.9%	55.9%	68.9%	72.5%
保有車両数別	30両未満	45.8%	17.1%	61.8%	58.3%	59.2%
	30～100両未満	49.1%	32.9%	66.7%	76.1%	72.2%
	100両以上	68.8%	63.4%	67.4%	82.9%	90.0%

⑤ ヒアリング調査結果

ヒアリングでは、「制度の導入当初は、P D C Aやマネジメントといった聞き慣れない言葉があってわかりにくかった」や「制度の説明内容が体制の整っている大きな会社を対象に書かれているようで中小事業者にとってはわかりにくかった」という意見があった。

アンケート調査結果においても、30 両未満の事業者は完全に理解していない（少しは理解している）が約4割あり、これらの事業者は上記の意見と同様の感じを抱いていると思われる。

2. 運輸安全マネジメントへの取り組み状況

① 全業種

運輸安全マネジメントについて、「今以上の取り組みはむずかしい」はわずか 5.1%で、事業者の取り組み意向は極めて高い。「積極的に取り組んでいる」が 30.3%、「取り組みはまだ不十分」が 69.7%となっている。さらに今後の取り組み意向を見ると、「積極的に取り組む」が 94.9%と高い数値を示している。

② 業種別

「積極的に取り組んでいる」はトラック 36.3%、貸切バス 31.4%、タクシー22.2%となっている。また、「今後、積極的に取り組む」の割合は貸切バスが最も大きく 97.1%、次いでトラックが 95.6%、タクシーが 93.1%となっており、各業種とも9割以上の事業者が取り組みへの強い意欲を示している。

③ 規模別

保有車両数が多くなるにつれて「積極的に取り組んでいる」割合も高くなっており、100 両以上では40.0%となっている。「今後、積極的に取り組む」の割合は30 両未満では90.8%、30～100 両未満は 97.2%、100 両以上は 98.0%となっており、ここでも保有車両数が多いほど高くなっており、30 両未満の小規模事業者の取り組み実績と今後の取り組み意向がやや低い。

注) 文中の「**今後、積極的に取り組む**」は、「積極的に取り組んでおり、今後も積極的に取り組む」と「取り組みはまだ不十分なので、今後はより積極的に取り組む」の合計、「**取り組みは不十分**」は、「取り組みはまだ不十分なので、今後はより積極的に取り組む」と「取り組みは不十分だと思うが、今以上の取り組みはむずかしい」の合計

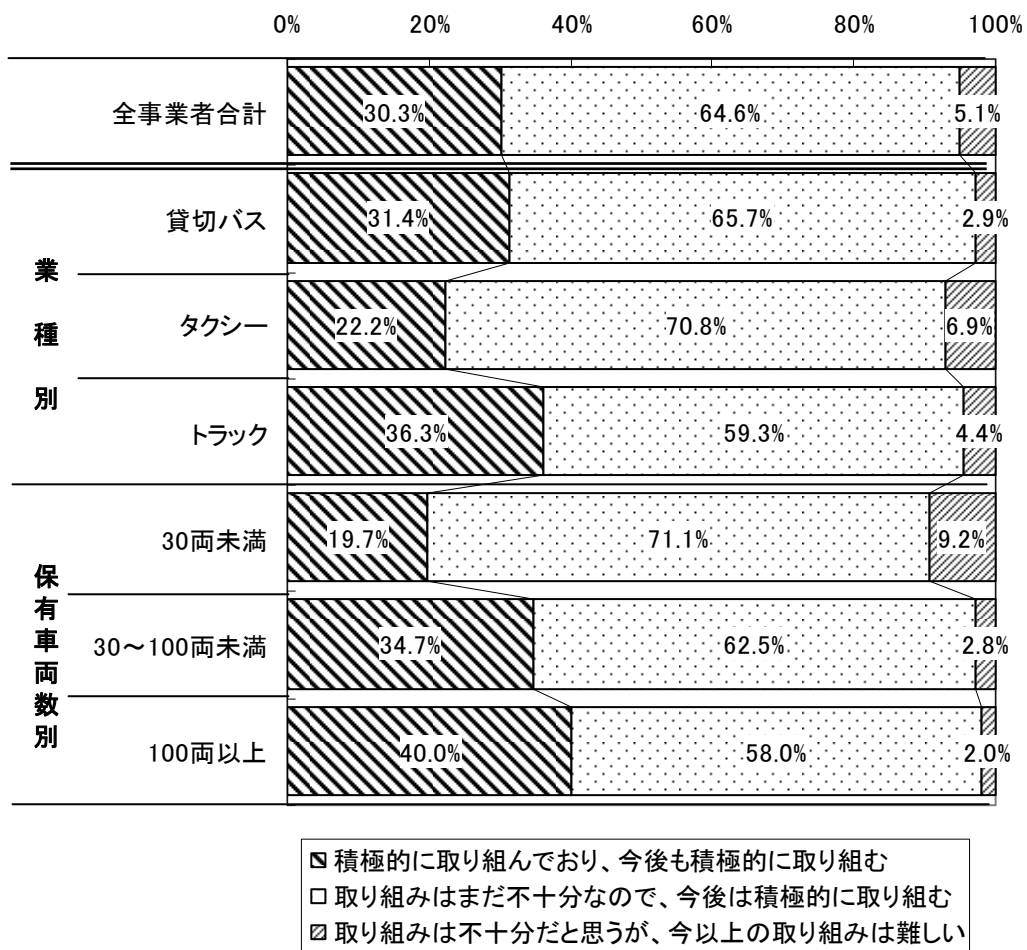


図 3. 運輸安全マネジメントへの取り組み状況

④ 5カ年の変化

23年度は全事業者合計で「積極的に取り組んでいる」割合が最高であり、積極的に取り組んでいる事業者は着実に増加している。

業種別に見ると、トラックは年々「積極的に取り組んでいる」割合が増加している。貸切バスとタクシーは、年度によるばらつきが見られるものの、積極的に取り組む事業者は増加傾向となっている。

保有車両数別では、どの年度も保有車両数が多くなるほど「積極的に取り組んでいる」事業者の割合が大きくなっている。また、どの区分も「積極的に取り組んでいる」事業者は増加傾向となっている。

表 2. 運輸安全マネジメントへ「積極的に取り組んでいる」事業者の割合（5年度比較）

		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
全事業者合計		22.0%	16.3%	21.9%	19.9%	30.3%
業 種 別	貸切バス	25.0%	12.9%	36.1%	12.9%	31.4%
	タクシー	23.3%	13.0%	12.9%	14.7%	22.2%
	トラック	15.4%	21.2%	23.4%	27.3%	36.3%
保 有 車 両 数 別	30両未満	15.3%	5.7%	17.6%	12.5%	19.7%
	30～100両未満	27.3%	16.4%	21.7%	20.6%	34.7%
	100両以上	28.1%	34.1%	28.3%	31.7%	40.0%

3. 取り組みにあたっての情報入手方法、役に立ったこと

1) 取り組みにあたっての情報入手方法

① 全業種

運輸安全マネジメントの内容や進め方についての情報入手のために利用したことは、「バス協会、タクシー協会、トラック協会主催の説明会」が66.7%と最も多く、次いで「近畿運輸局や各業界団体が作成したマニュアル、パンフレット」(59.6%)、「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」(52.0%)、「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」(45.5%)と続いている。

② 業種別

貸切バスとトラックは「バス協会、トラック協会主催の説明会」が最も多いが、タクシーは「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」が最も多くなっている。

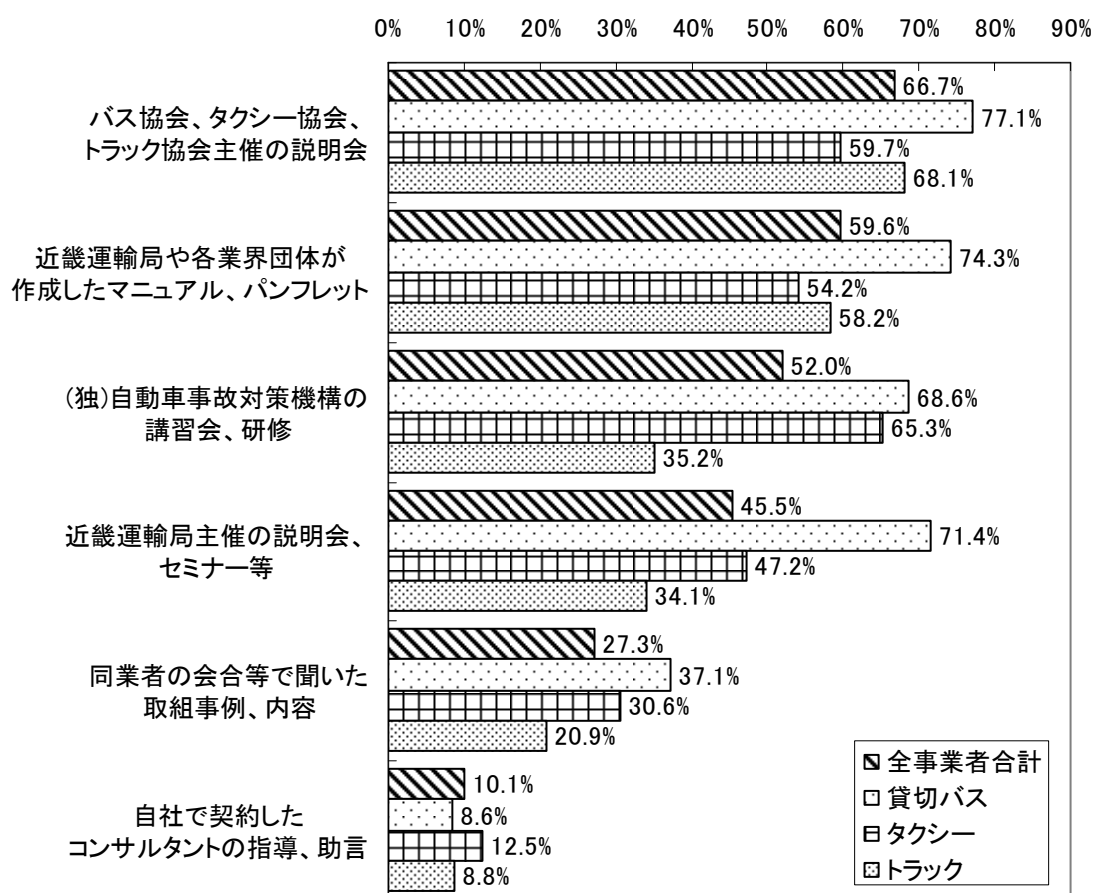


図4. 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたっての情報入手方法
(業種別割合・複数回答)

③ 規模別

保有車両数別に見ると、100 両未満の事業者では1位が「各協会主催の説明会」、2位「近畿運輸局や各業界団体が作成したマニュアル、パンフレット」、3位「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」、4位「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」となっているが、100 両以上では「各協会主催の説明会」、「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」、「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」、「近畿運輸局や各業界団体が作成したマニュアル、パンフレット」をまんべんなく活用している。30 両未満では「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」への参加率が31.6%と低くなっている。

表3. 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたっての情報入手方法
(保有車両数別上位4項目)

		回答率1位	2位	3位	4位
全事業者合計		各協会主催の説明会 (66.7%)	近畿運輸局等が作成したマニュアル等 (59.6%)	自動車事故対策機構の講習会、研修 (52.0%)	近畿運輸局主催の説明会、セミナー等 (45.5%)
保有車両数別	30両未満	同上 (60.5%)	同上 (52.6%)	同上 (47.4%)	同上 (31.6%)
	30～100両未満	同上 (72.2%)	同上 (65.3%)	同上 (47.2%)	同上 (47.2%)
	100両以上	同上 (68.0%)	自動車事故対策機構の講習会、研修 (66.0%)	近畿運輸局主催の説明会、セミナー等 (64.0%)	近畿運輸局等が作成したマニュアル等 (62.0%)

注)「取り組みにあたっての情報入手方法」は、過年度調査では質問していないため、5カ年の分析は行っていない。

2) 取り組みにあたって役に立ったこと

① 全業種

運輸安全マネジメントの取り組みにあたって役に立ったことは、情報入手方法と同様の順位となっており、「バス協会、タクシー協会、トラック協会主催の説明会」が48.0%と最も高く、次いで「近畿運輸局や各業界団体が作成したマニュアル、パンフレット」(44.4%)、「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」(41.4%)、「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」(36.4%)と続いている。

② 業種別

貸切バスは「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」、タクシーは「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」、トラックは「トラック協会主催の説明会」が最も役立ったと回答している。2番目に役立ったという回答率が高い項目は、貸切バスは「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」、タクシーは「タクシー協会主催の説明会」、トラックは「近畿運輸局や各業界団体が作成したマニュアル、パンフレット」となっており、業種によって違いが見られる。

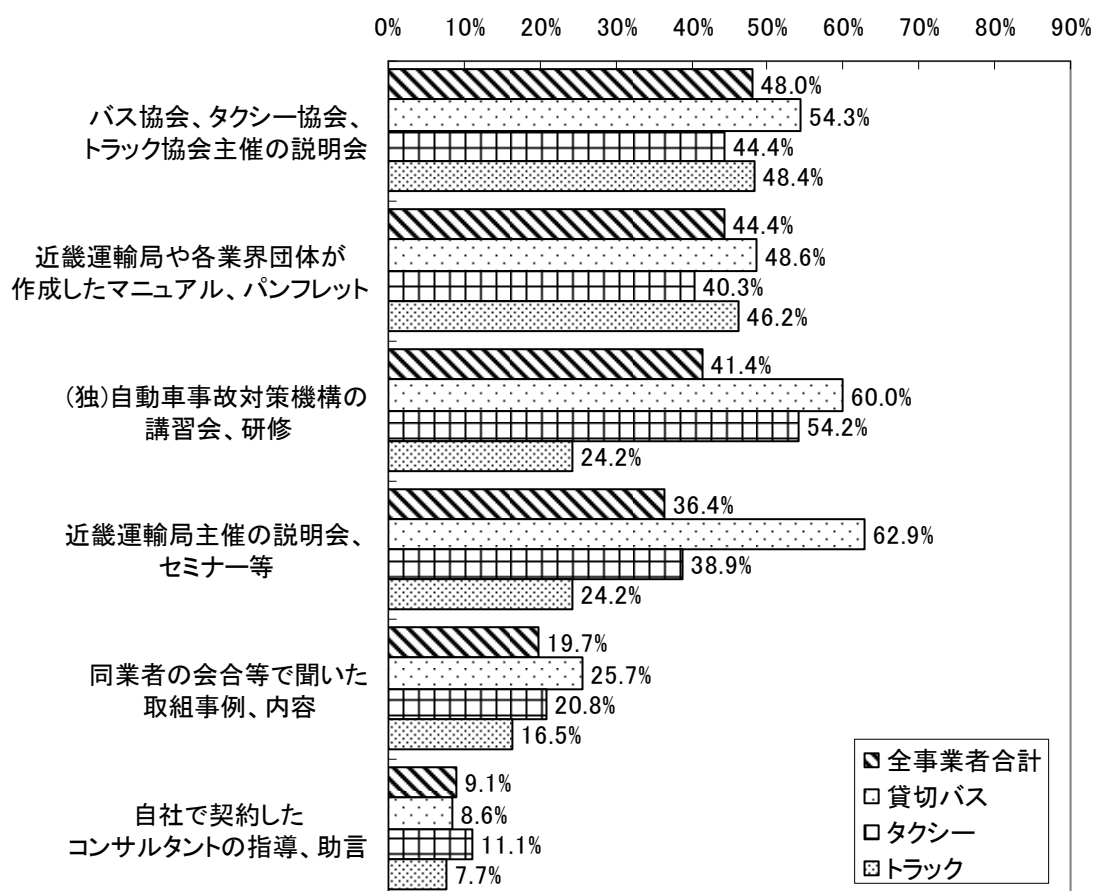


図5. 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたって役に立ったこと
(業種別割合・複数回答)

③ 規模別

保有車両数別に見ると、100両未満の事業者では「各協会主催の説明会」、100両以上では「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」が役立ったとしている。一方、30両未満は役立ったという回答が4項目とも低く、説明会等の内容が事業規模に見合ったものになっていないことがうかがえる。

表4. 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたって役に立ったこと
(保有車両数別上位4項目)

		回答率1位	2位	3位	4位
全事業者合計		各協会主催の説明会 (48.0%)	近畿運輸局等が作成したマニュアル等 (44.4%)	自動車事故対策機構の講習会、研修 (41.4%)	近畿運輸局主催の説明会、セミナー等 (36.4%)
保有車両数別	30両未満	同上 (39.5%)	自動車事故対策機構の講習会、研修 (38.2%)	近畿運輸局等が作成したマニュアル等 (30.3%)	同上 (25.0%)
	30～100両未満	同上 (56.9%)	近畿運輸局等が作成したマニュアル等 (55.6%)	自動車事故対策機構の講習会、研修 (37.5%)	同上 (37.5%)
	100両以上	近畿運輸局主催の説明会、セミナー等 (52.0%)	自動車事故対策機構の講習会、研修 (52.0%)	近畿運輸局等が作成したマニュアル等 (50.0%)	各協会主催の説明会 (48.0%)

④ 5カ年の変化

役に立った割合の推移を見ると、本年度はどの項目もこれまでの最高となっており、運輸安全マネジメントへの取り組みにおいて関心の高まりを示している。特に、「各協会主催の説明会」や「近畿運輸局や各業界団体が作成したマニュアル、パンフレット」は平成21年度の結果に比べ本年度は8～9ポイント増加している。その一方で、「同業者の会合等で聞いた取組事例、内容」は19.7%と低く、業界内での情報交換の場の少ないことがうかがえる。

表5. 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたって役に立ったこと
(全事業者合計・3年度比較)

役立ったもの	21年度	22年度	23年度
バス協会、タクシー協会、トラック協会主催の説明会	39.3%	46.0%	48.0%
近畿運輸局や各業界団体が作成したマニュアル、パンフレット	36.6%	39.2%	44.4%
(独)自動車事故対策機構の講習会、研修	41.0%	40.3%	41.4%
近畿運輸局主催の説明会、セミナー等	35.0%	36.4%	36.4%
同業者の会合等で聞いた取組事例、内容	11.5%	19.3%	19.7%
その他	2.7%	3.4%	9.1%

4. 取り組みにあたって苦勞した点

① 全業種

運輸安全マネジメントの取り組みにあたって苦勞した点として最も多くの事業者があげた項目は「社員やドライバーの意識改革、向上がむずかしかった」で、全体の56.1%となっている。以下、「会議や社員教育の時間捻出がむずかしかった」(39.4%)、「仕組みや進め方がよくわからなかった」(32.3%)、「実施内容のレベルと自社の現状との差が大きかった」(30.8%)、「何をしてもいいのかよくわからなかった」(20.7%)、「専門の担当社員を任命する余裕がなかった」(15.7%)、「必要費用の捻出がむずかしかった」(12.6%)となっている。

② 業種別

最も苦勞した点はどの業種においても「社員の意識改革」となっているが、貸切バスは他業種に比べて人材、費用の捻出に相当の苦勞が見受けられる。

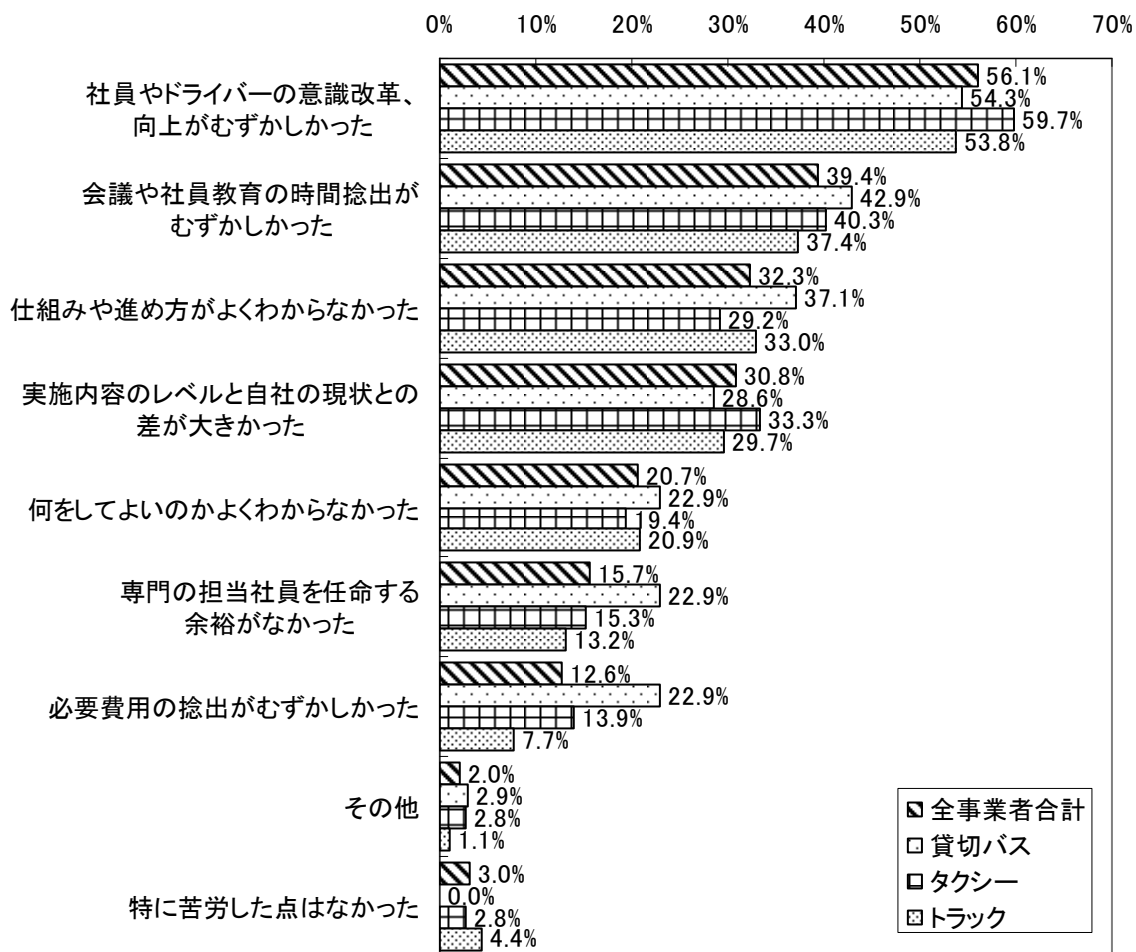


図 6. 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたって苦勞した点（業種別割合・複数回答）

③ 規模別

保有車両数別に見ても、上位4項目の順位は全て同じである。ただし、1位の「社員の意識改革」は、100両以上では回答率が68.0%であるのに対し30両未満では43.4%となっており、従業員の少ない小規模事業者のほうが従業員の意識改革を行いやすい傾向があると思われる。

表6. 運輸安全マネジメントへの取り組みにあったって苦労した点（保有車両数別上位4項目）

		回答率1位	2位	3位	4位
全事業者合計		社員、ドライバーの意識改革、向上 (56.1%)	会議や社員教育の時間捻出 (39.4%)	仕組みや進め方がわからない (32.3%)	実施レベルと自社の現状との差 (30.8%)
保有車両数別	30両未満	同上 (43.4%)	同上 (36.8%)	同上 (30.3%)	同上 (27.6%)
	30～100両未満	同上 (61.1%)	同上 (41.7%)	同上 (31.9%)	同上 (31.9%)
	100両以上	同上 (68.0%)	同上 (40.0%)	同上 (36.0%)	同上 (34.0%)

④ 5カ年の変化

回答率の推移を見ると、どの項目も本年度の割合が最も高くなっているが、「特に苦労した点はない」の割合は減少している。制度の浸透に伴い、取り組みを強化するにつれて苦労する点も増えている状況がうかがえる。

表7. 運輸安全マネジメントへの取り組みにあったっての苦労点（問題点）
（全事業者合計・5年度比較）

項目	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
社員やドライバーの意識改革、向上がむずかしい	-	39.8%	54.1%	48.3%	56.1%
専門の担当社員を任命する余裕がない	-	-	13.7%	13.6%	15.7%
会議や社員教育の時間捻出がむずかしい	-	-	36.1%	34.7%	39.4%
必要費用の捻出がむずかしい	-	-	12.6%	10.2%	12.6%
人手、時間、経費がかかりそうなので取り組みはむずかしい(19,20年度のみ)	15.1%	30.7%	-	-	-
実施内容のレベルと自社の現状との差が大きい	-	-	24.6%	33.5%	30.8%
実施内容のレベルが高い(19,20年度のみ)	39.6%	19.9%	-	-	-
仕組みや進め方がよくわからない	-	28.3%	24.0%	27.3%	32.3%
何をしてもよいのかよくわからない	26.4%	16.3%	16.9%	14.8%	20.7%
特に苦労した点(問題点)はない、無回答	23.3%	16.3%	4.9%	9.1%	4.5%

⑤ ヒアリング調査結果

【ヒアリング対象事業者における事例】

- 収入が減少するなかで、安全対策のための費用捻出に苦勞する
- 安全対策はマンネリになりがちなので、常に目先を変えてドライバーの意識の維持を図る方策に苦勞する
- ドライバーは個性の強い人が多く、上司の言うことを聞かないため、意識改革に苦勞する
- 高齢者は、視力低下など事故の可能性が増えているのに、経験に基づく過剰な自信があり、意識改革が難しい
- 荷主の安全に対する理解が乏しい。貨物の積みこみ、取りおろしに長時間待機させておいて、当初の予定時間内で輸送させる（ドライバーが焦って事故を起こしやすくなる）
- いろいろ苦勞しているのに、事故が起こるのでやりきれない気持ちになる

小規模事業者の特性（経営組織が弱い、従業員が少ない、資金力が弱い、等）から生じる苦勞とともに、ドライバーに意識改革をさせるうえでの苦勞が多いと思われる。さらに、安全性を損なうような荷主や旅行代理店の無理な要求や慣行への対応も苦勞といえる。

5. 取り組み実績及び今後の取り組み意向

① 全業種

運輸安全マネジメントにおける取り組みの内容を15項目列挙して、これまでに実施したもの、現在実施中のものを回答してもらったところ、回答率50%以上（半数の事業者が実施）の項目は、15項目中8項目あった。最も回答率の高い項目は「輸送の安全性向上に役立つ機器（ドライブレコーダー、デジタコ、アルコール検知器等）の導入」で、全体の92.4%の事業者があげている。次いで「社員向けの教育研修を社内実施」が多く74.2%、3位は「輸送安全の基本方針やスローガンを設定し、社内に掲示」で73.2%である（4位以下の項目の回答率は図7のとおりである）。

一方、回答率が30%未満と実施率が低い項目は、「専門のコンサルタントと契約し助言等を受けた」（6.6%）、「輸送の安全に関する内部監査を行った」（24.7%）である。

次に、現時点では取り組み内容が不十分であったり、未だ取り組んでいないが今後はより積極的に取り組みたいとして、最も多くの事業者があげた項目は、「輸送の安全に関する内部監査」で回答率は28.3%である。以下、回答率が20%以上の項目は、「現場からの情報（ヒヤリハット情報など）が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみづくり」（27.3%）、「社員向けの輸送の安全マニュアルの作成、配布」（23.2%）、「輸送の安全性向

上のための具体的な計画の策定」(20.2%)であり、これら以外の項目の実施意向は20%未満である。また、「無回答」が23.7%あり、今後積極的に取り組む項目がない事業者も2割程度あるものと考えられる(図7参照)。

実施済みの割合が大きい項目については、今後取り組みたいという割合は小さくなっている。例えば、「輸送の安全性向上に役立つ機器の導入」は92.4%の事業者がすでに実施済みであるため、今後取り組みたいという事業者は11.6%と少ない。一方、「専門のコンサルタントと契約」、「内部監査」、「外部研修への社員派遣」等は実施済みも実施意向ともに低い。社内の体制や資金面での制約からこれらの取り組みが進んでいない状況がうかがえる。

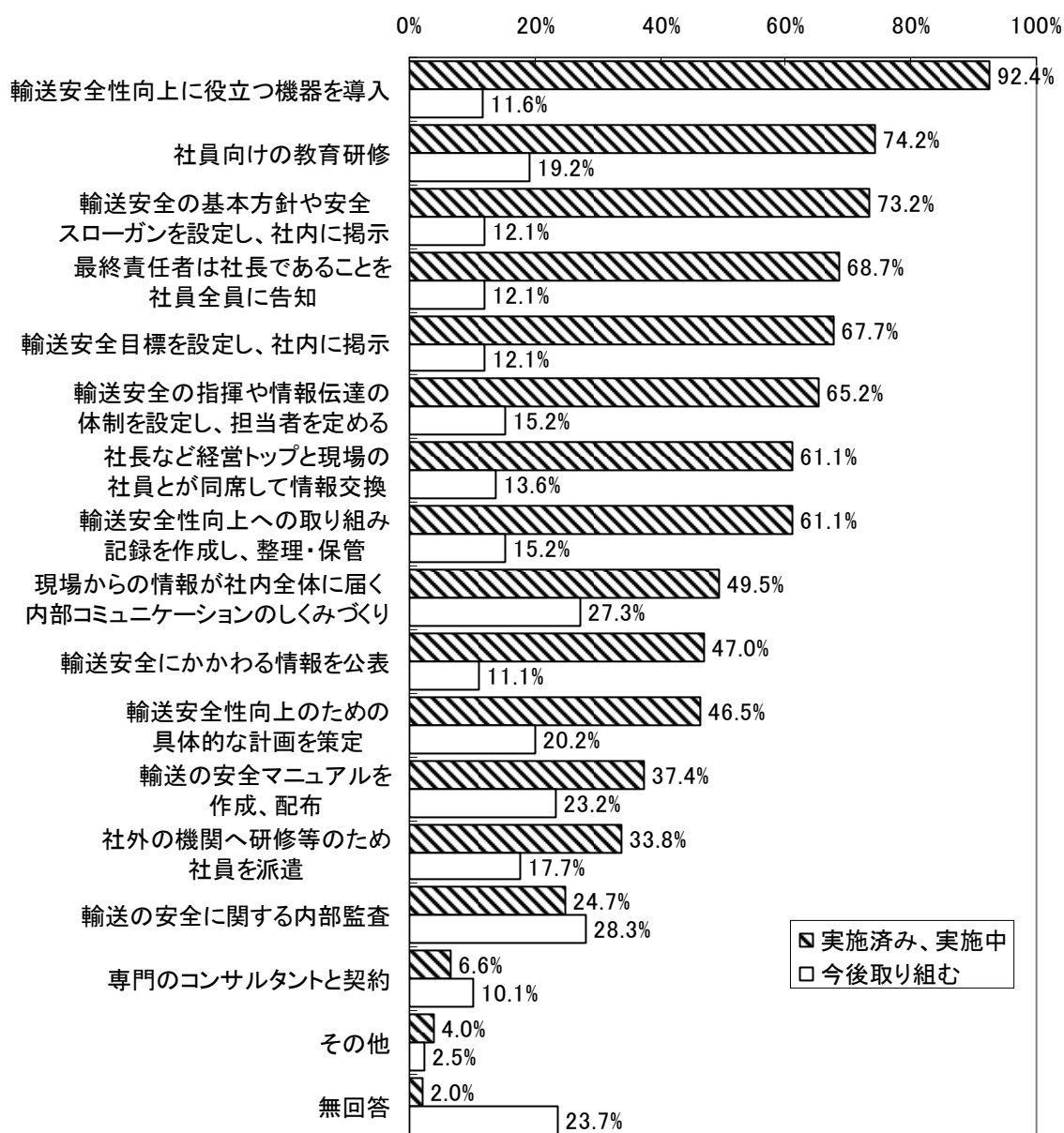


図7. 運輸安全マネジメントへの取り組み実績と取り組み意向(全事業者合計割合・複数回答)

② 業種別

実施済みの割合が大きい項目を見ると、1位は3業種とも同じで「輸送の安全性向上に役立つ機器の導入」となっている。2位以下の項目は業種によってやや異なっており、貸切バスは「輸送の安全の最終責任者は社長であることを社員全員に知らせた」が2位となっている。タクシーの2位は「輸送の安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示」、トラックの2位は「社員向けの教育研修を社内実施」となっている（表9参照）。

次に、今後の実施意向を見ると、貸切バスは「輸送安全性向上のための具体的な計画の策定」と「輸送の安全マニュアルの作成、配布」、タクシーは「社内コミュニケーションのしくみづくり」、トラックは「輸送の安全に関する内部監査」がトップとなっている（表10参照）。

③ 規模別

保有車両数別に見ると、100両以上の事業者において各項目の実施率が高くなっており、実施率70%以上の項目が7項目と多い（30両未満では1項目、30～100両未満では5項目）（表9参照）。

保有車両数のランクによる差が大きい項目は表8のとおりであり、「輸送の安全目標の設定、社内掲示」、「社外の機関への社員の派遣」、「輸送の安全性向上への取り組み記録の作成、保管」、「輸送の安全目標の達成度チェック、内部監査」など、8項目において30両未満と100両以上の実施率に20ポイント以上の差がある。

表8. 保有車両数別の実施率において差の大きい項目

取り組み項目	保有車両数別			差 (100両以上 - 30両未満)
	30両未満	30～100両未満	100両以上	
輸送の安全目標(事故発生件数の半減など)を設定し、社内に掲示した	52.6%	73.6%	82.0%	29.4ポイント
社外の機関へ研修等のため社員を派遣した	21.1%	37.5%	48.0%	26.9ポイント
輸送の安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管している	47.4%	66.7%	74.0%	26.6ポイント
輸送の安全目標の達成度のチェックなど、輸送の安全に関する内部監査を行った	15.8%	22.2%	42.0%	26.2ポイント
輸送の安全性向上を目的とする社員向けの教育研修を社内実施している	60.5%	80.6%	86.0%	25.5ポイント
輸送の安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した	60.5%	77.8%	86.0%	25.5ポイント
輸送の安全に関する指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を定めた	57.9%	61.1%	82.0%	24.1ポイント
輸送の安全性向上のための具体的な計画を策定した	34.2%	52.8%	56.0%	21.8ポイント

次に、今後の実施意向を見ると、30両未満は「輸送安全性向上のための具体的な計画の策定」、30両以上100両未満は「社内コミュニケーションのしくみづくり」、100両以上は「輸送の安全に関する内部監査」がトップとなっている（表10参照）。

表 9. 実施済みまたは実施中の取り組み内容（業種別・保有車両数別割合）

取り組み内容	全事業者 合計	業種別			保有車両数別		
		貸切バス	タクシー	トラック	30両未満	30～100 両未満	100両以上
【会社内の組織体制、安全風土の確立】 輸送の安全の最終責任者は運行管理者等ではなく社長であることを社員全員に知らせた(文書を掲示)	68.7%	82.9%	62.5%	68.1%	59.2%	76.4%	72.0%
輸送の安全に関する指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を定めた	65.2%	65.7%	61.1%	68.1%	57.9%	61.1%	82.0%
【安全輸送の方針、目標、計画の設定】 輸送の安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した	73.2%	77.1%	72.2%	72.5%	60.5%	77.8%	86.0%
輸送の安全目標(事故発生件数の半減など)を設定し、社内に掲示した	67.7%	65.7%	63.9%	71.4%	52.6%	73.6%	82.0%
輸送の安全性向上のための具体的な計画を策定した	46.5%	60.0%	27.8%	56.0%	34.2%	52.8%	56.0%
【経営陣と従業員の双方向コミュニケーションの確立】 輸送の安全に関して、社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行っている	61.1%	77.1%	54.2%	60.4%	57.9%	62.5%	64.0%
現場からの情報(ヒヤリハット情報など)が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくった	49.5%	62.9%	31.9%	58.2%	46.1%	45.8%	60.0%
【安全教育の実施】 社員向けの輸送の安全マニュアルを作成し、配布した	37.4%	42.9%	20.8%	48.4%	36.8%	37.5%	38.0%
輸送の安全性向上を目的とする社員向けの教育研修を社内 で実施している	74.2%	77.1%	66.7%	79.1%	60.5%	80.6%	86.0%
社外の機関へ研修等のため社員を派遣した	33.8%	31.4%	18.1%	47.3%	21.1%	37.5%	48.0%
【輸送の安全性向上に役立つ機器などの導入】 輸送の安全性向上に役立つ機器(ドライブレコーダー、デジタ コ、アルコール検知器等)を導入した	92.4%	100.0%	88.9%	92.3%	93.4%	94.4%	88.0%
専門のコンサルタントと契約し助言等を受けた	6.6%	5.7%	2.8%	9.9%	2.6%	8.3%	10.0%
【記録の作成、情報の公表】 輸送の安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管し ている	61.1%	54.3%	54.2%	69.2%	47.4%	66.7%	74.0%
輸送の安全にかかわる情報を公表した	47.0%	54.3%	34.7%	53.8%	42.1%	41.7%	62.0%
輸送の安全目標の達成度のチェックなど、輸送の安全に関 する内部監査を行った	24.7%	22.9%	12.5%	35.2%	15.8%	22.2%	42.0%
その他	4.0%	2.9%	4.2%	4.4%	5.3%	2.8%	4.0%
上記のどれも実施していない・無回答	2.0%	0.0%	2.8%	2.2%	1.3%	1.4%	4.0%

は、各々の区分における回答率1位～4位の項目

➔ <その他の内訳>

●貸切バス事業者

30両未満(1件)	・安全管理官を専任、配置し、個人指導、教育等を実施する体制を図った
-----------	-----------------------------------

●タクシー事業者

30両未満(3件)	・事故発生者に対して事故者研修会を開き、事故原因を究明し、今後再発しないような取り組みをした ・自動車保険契約(任意保険)内容及び優良割引率等を公表し、輸送の安全目標の達成度を図っている ・損害保険会社と一緒に事故防止のための講習を行っている
-----------	---

●トラック事業者

30～100両未満(2件)	・各営業所で職場会議を2ヶ月に1回行っている ・取組一覧など車両出入口に掲示し、誰もが見られるように確保してある
100両以上(2件)	・荷主の勉強会、安全協議会等で発表 ・自社独自の無事故競争の実施

表 10. 今後積極的に取り組みたい内容（業種別・保有車両数別割合）

今後積極的に取り組みたい内容	全事業者 合計	業種別			保有車両数別		
		貸切バス	タクシー	トラック	30両未満	30～100 両未満	100両以上
【会社内の組織体制、安全風土の確立】 輸送の安全の最終責任者は運行管理者等ではなく社長であることを社員全員に知らせる(文書を掲示)	12.1% (68.7%)	8.6% (82.9%)	16.7% (62.5%)	9.9% (68.1%)	15.8% (59.2%)	9.7% (76.4%)	10.0% (72.0%)
輸送の安全に関する指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者定める	15.2% (65.2%)	17.1% (65.7%)	12.5% (61.1%)	16.5% (68.1%)	21.1% (57.9%)	15.3% (61.1%)	6.0% (82.0%)
【安全輸送の方針、目標、計画の設定】 輸送の安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示する	12.1% (73.2%)	20.0% (77.1%)	13.9% (72.2%)	7.7% (72.5%)	17.1% (60.5%)	6.9% (77.8%)	12.0% (86.0%)
輸送の安全目標(事故発生件数の半減など)を設定し、社内に掲示する	12.1% (67.7%)	20.0% (65.7%)	11.1% (63.9%)	9.9% (71.4%)	15.8% (52.6%)	12.5% (73.6%)	6.0% (82.0%)
輸送の安全性向上のための具体的な計画を策定する	20.2% (46.5%)	34.3% (60.0%)	27.8% (27.8%)	8.8% (56.0%)	26.3% (34.2%)	16.7% (52.8%)	16.0% (56.0%)
【経営陣と従業員の双方向コミュニケーションの確立】 輸送の安全に関して、社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行う	13.6% (61.1%)	11.4% (77.1%)	12.5% (54.2%)	15.4% (60.4%)	17.1% (57.9%)	12.5% (62.5%)	10.0% (64.0%)
現場からの情報(ヒヤリハット情報など)が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくる	27.3% (49.5%)	20.0% (62.9%)	38.9% (31.9%)	20.9% (58.2%)	21.1% (46.1%)	33.3% (45.8%)	28.0% (60.0%)
【安全教育の実施】 社員向けの輸送の安全マニュアルを作成し、配布する	23.2% (37.4%)	34.3% (42.9%)	29.2% (20.8%)	14.3% (48.4%)	21.1% (36.8%)	22.2% (37.5%)	28.0% (38.0%)
輸送の安全性向上を目的とする社員向けの教育研修を社内 で実施する	19.2% (74.2%)	31.4% (77.1%)	22.2% (66.7%)	12.1% (79.1%)	25.0% (60.5%)	22.2% (80.6%)	6.0% (86.0%)
社外の機関へ研修等のため社員を派遣する	17.7% (33.8%)	22.9% (31.4%)	15.3% (18.1%)	17.6% (47.3%)	17.1% (21.1%)	22.2% (37.5%)	12.0% (48.0%)
【輸送の安全性向上に役立つ機器などの導入】 輸送の安全性向上に役立つ機器(ドライブレコーダー、デジ タコ、アルコール検知器等)を導入する	11.6% (92.4%)	11.4% (100.0%)	13.9% (88.9%)	9.9% (92.3%)	10.5% (93.4%)	16.7% (94.4%)	6.0% (88.0%)
専門のコンサルタントと契約し助言等を受ける	10.1% (6.6%)	2.9% (5.7%)	15.3% (2.8%)	8.8% (9.9%)	10.5% (2.6%)	8.3% (8.3%)	12.0% (10.0%)
【記録の作成、情報の公表】 輸送の安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管 する	15.2% (61.1%)	17.1% (54.3%)	18.1% (54.2%)	12.1% (69.2%)	19.7% (47.4%)	15.3% (66.7%)	8.0% (74.0%)
輸送の安全にかかわる情報を公表する	11.1% (47.0%)	11.4% (54.3%)	12.5% (34.7%)	9.9% (53.8%)	14.5% (42.1%)	12.5% (41.7%)	4.0% (62.0%)
輸送の安全目標の達成度のチェックなど、輸送の安全に関 する内部監査を行う	28.3% (24.7%)	28.6% (22.9%)	30.6% (12.5%)	26.4% (35.2%)	23.7% (15.8%)	23.6% (22.2%)	42.0% (42.0%)
その他	2.5% (4.0%)	- (2.9%)	1.4% (4.2%)	4.4% (4.4%)	1.3% (5.3%)	4.2% (2.8%)	2.0% (4.0%)
無回答	23.7% (2.0%)	17.1% (0.0%)	20.8% (2.8%)	28.6% (2.2%)	22.4% (1.3%)	18.1% (1.4%)	34.0% (4.0%)

凡例 { 上段: 今後取り組む割合
下段()内: 実施済み、実施中割合

は、各々の区分における回答率1位～4位の項目

<その他の内訳>

●タクシー事業者

30両未満(1件) ・全体的な事故者研修を実施したい

●トラック事業者

30～100両未満(3件) ・社員やドライバーの意識向上
・荷主主催の会議(製品輸送、製品説明、製品事故防止)が多く、車両安全の会議が少なかったので多くしたい
・実務管理者の教育
100両以上(1件) ・監査員の勉強会の実施

④ 5カ年の変化

取り組み実績の5年間の推移を見ると、「輸送の安全マニュアルの作成、配布」を除く全ての項目において23年度は実施率が最高となっており、着実に事業者の取り組みが進んでいることがうかがえる。特に、22年度から23年度にかけて実施率が大きく伸びた項目は、「輸送安全性向上のための具体的な計画の策定」（22年度から23年度において14.1ポイント増加）、「輸送の安全性向上に役立つ機器の導入」（同14.0ポイント増加）、「輸送の安全性向上への取り組み記録の作成、保管」（同11.1ポイント増加）である。

表 11. 実施済みまたは実施中の取り組み内容（全事業者合計・5年度比較）

取り組み内容	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
【会社内の組織体制、安全風土の確立】					
輸送の安全の最終責任者は運行管理者等ではなく社長であることを社員全員に知らせた(文書を掲示)	44.0%	35.5%	56.3%	59.1%	68.7%
輸送の安全に関する指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を選定した	48.4%	44.6%	54.1%	61.4%	65.2%
【安全輸送の方針、目標、計画の設定】					
輸送の安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した	49.7%	47.0%	59.6%	69.3%	73.2%
輸送の安全目標(事故発生件数の半減など)を設定し、社内に掲示した	45.9%	38.0%	48.1%	58.5%	67.7%
輸送の安全性向上のための具体的な計画を策定した	20.8%	17.5%	27.3%	32.4%	46.5%
【経営陣と従業員の双方向コミュニケーションの確立】					
輸送の安全に関して、社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行っている	47.2%	36.7%	50.3%	58.5%	61.1%
【安全教育の実施】					
社員向けの輸送の安全マニュアルを作成し、配布した	24.5%	22.9%	33.9%	39.8%	37.4%
輸送の安全性向上を目的とする社員向けの教育研修を社内で行っている	46.5%	40.4%	61.7%	66.5%	74.2%
【輸送の安全性向上に役立つ機器などの導入】					
輸送の安全性向上に役立つ機器(ドライブレコーダー、デジタコ、アルコール検知器等)を導入した	38.4%	38.0%	77.6%	78.4%	92.4%
【記録の作成、情報の公表】					
輸送の安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管している	17.6%	16.9%	46.4%	50.0%	61.1%
輸送の安全にかかわる情報を公表した	18.2%	28.3%	29.5%	38.6%	47.0%
輸送の安全目標の達成度のチェックなど、輸送の安全に関する内部監査を行った	13.8%	14.5%	19.1%	20.5%	24.7%
その他	10.1%	3.6%	4.4%	2.8%	4.0%
上記のどれも実施していない・無回答	8.2%	14.4%	4.9%	1.7%	2.0%

(注)5年度に共通する項目のみ比較

最近1年間に社内で教育研修を実施した事業者の最近1年間の実施回数は、全事業者平均で5.1回（貸切バス3.7回、タクシー6.4回、トラック4.7回）で、平成22年度と同じとなっている。業種別では、貸切バスは0.5回増加の微増、タクシーは1.8回増加、トラックは1.4回減少している。

保有車両数別では、保有車両数が多くなるほど実施回数も多くなる傾向が見られ（どの年度も同じ傾向）、30 両未満で 3.0 回に対し、30～100 両未満 5.3 回、100 両以上 7.0 回となっている。

表 12. 社員向け教育研修の社内での 1 事業者当たり平均実施回数（最近 1 年間）

（単位：回）

	全事業者 合計	業種別			保有車両数別		
		貸切バス	タクシー	トラック	30両未満	30～100 両未満	100両以上
19年度	4.8	3.6	5.2	5.9	5.0	4.4	5.3
20年度	(8.3)	(6.0)	(7.8)	(9.7)	(6.8)	(8.8)	(9.6)
21年度	6.0	4.3	5.5	7.0	5.3	5.9	6.9
22年度	5.1	3.2	4.6	6.1	3.6	4.6	7.6
23年度	5.1	3.7	6.4	4.7	3.0	5.3	7.0

注：()は19年度と20年度の累計

社外の機関へ研修等のため社員を派遣した事業者は全体の 33.8%であるが、これらの事業者における最近 1 年間の派遣社員ののべ人数は、全事業者平均で 8.7 人（貸切バス 10.0 人、タクシー 9.2 人、トラック 8.3 人）で、22 年度よりも 1.0 人増加している。

表 13. 社外の機関への社員派遣の 1 事業者当たり平均人数（最近 1 年間）

（単位：人）

	全事業者 合計	業種別			保有車両数別		
		貸切バス	タクシー	トラック	30両未満	30～100 両未満	100両以上
21年度	15.5	20.3	21.7	9.1	8.9	15.7	22.5
22年度	7.7	4.4	12.2	6.6	3.2	6.6	14.0
23年度	8.7	10.0	9.2	8.3	7.8	7.2	11.1

取り組みが進むにつれて、今後取り組みたい項目は減少することから、「取り組みたい」という回答率は減少あるいは横ばい傾向となっているが、「内部監査の実施」は19年度の19.5%から23年度は28.3%と8.8ポイント増加している。また、「社内研修の実施」も7.9ポイント増加している。

表 14. 今後積極的に取り組みたい内容（全事業者合計・5年度比較）

今後積極的に取り組みたい内容	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
【会社内の組織体制、安全風土の確立】 輸送の安全の最終責任者は運行管理者等ではなく社長であることを社員全員に知らせる(文書を掲示)	17.6%	12.7%	13.7%	17.0%	12.1%
輸送の安全に関する指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者定める	10.1%	12.7%	12.0%	14.8%	15.2%
【安全輸送の方針、目標、計画の設定】 輸送の安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示する	14.5%	13.3%	17.5%	18.8%	12.1%
輸送の安全目標(事故発生件数の半減など)を設定し、社内に掲示する	14.5%	15.7%	12.0%	14.8%	12.1%
輸送の安全性向上のための具体的な計画を策定する	16.4%	13.9%	18.0%	18.8%	20.2%
【経営陣と従業員の双方向コミュニケーションの確立】 輸送の安全に関して、社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行う	9.4%	12.0%	21.3%	17.6%	13.6%
【安全教育の実施】 社員向けの輸送の安全マニュアルを作成し、配布する	25.8%	20.5%	20.2%	21.6%	23.2%
輸送の安全性向上を目的とする社員向けの教育研修を社内 で実施する	11.3%	7.8%	10.9%	20.5%	19.2%
【輸送の安全性向上に役立つ機器などの導入】 輸送の安全性向上に役立つ機器(ドライブレコーダー、デジ タコ、アルコール検知器等)を導入する	13.2%	11.4%	13.7%	16.5%	11.6%
【記録の作成、情報の公表】 輸送の安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管 する	13.2%	11.4%	16.4%	19.9%	15.2%
輸送の安全にかかわる情報を公表する	15.1%	9.0%	10.4%	10.8%	11.1%
輸送の安全目標の達成度のチェックなど、輸送の安全に関 する内部監査を行う	19.5%	15.7%	23.0%	17.6%	28.3%
なし・無回答	38.4%	53.6%	21.9%	23.9%	23.7%

(注)5年度に共通する項目のみ比較

⑤ ヒアリング調査結果

【ヒアリング対象事業者における取り組みの事例】

<トップの関与>

- 安全は会社の基本方針（安全は全てに優先する、安全こそが事業の根幹である、等）であり、トップが率先して取り組んでいる
- トップが安全には特に力を入れており、事故を起こしたドライバーに対して社長自ら指導することもある
- 点呼は必ずトップが立ち会う

(つづく)

<安全性向上のための社内組織、制度>

- 「安全管理委員会」、「事故防止懇談会」、「事故対策委員会」等の名称の組織を設置し、毎月1回定期的に開催している。そこにはトップが出席する
- 委員会等においては、トップが話をするだけでなく、ドライバーからヒヤリハットの事例を発表させるようにしている
- 毎月1日を「安全の日」、「無事故の日」と定め、車両点検等を厳密に行っている

<点呼の徹底>

- 終業点呼時には、ヒヤリハットがなかったかどうかを必ずたずねる
- IT点呼システムを導入し、本社で全てのドライバーの点呼を管理している

<ドライブレコーダーの活用>

- 車内を写すカメラを設置。車内を写すカメラは労組の反対があり設置していない
- ドライブレコーダーの映像は、言葉での注意よりも効果がある

<ドライバー研修>

- ドライバー研修はシーズンオフに集中的に行う（貸切バス）
- 警察官による研修を年2回開催しているが、ドライバーに好評である
- 社外への研修に手当を付けて派遣している
- 社外研修を受けさせたいが、費用がかかるので実施できていない（手当なしの研修参加は労組が反対する）

<ドライバーに対する賞罰>

- スピード違反、事故を起こしたドライバーから始末書をとる。始末書の枚数により利益分配金に影響が出る（事故件数は大幅に減少）
- 無事故のドライバーを表彰する制度を設けている（表彰は金銭的メリットあり）
- ドライバーの自己評価シート、管理職によるドライバー評価シートを提出させ、高評価のドライバーは表彰する。評価の低い（事故を起こしやすい）ドライバーは社外の研修を受けさせる

ヒアリング結果を見ると、効果をあげるためには様々な取り組みを継続することが必要で、効果が生じるまでには一定の期間を要すると考えられる。あるトラック事業者は「ドライバーの意識を変えるのに15年を要した」と述べている。また、取り組みの基本にはトップの強い関与とリーダーシップが必要である。それに加えて、「安全管理委員会」などの社内組織を立ち上げ、トップ、現場のドライバー、労働組合等をメンバーとして定期的なミーティングの実施が必要である。安全の重要性はドライバー自身も認識しているはずであるが、日頃からそれを言い続けるうちにマンネリ化して気持ちがゆるみがちになる。そのため常に目新しい刺激を与えるための方策が必要となっている。

なかでもタクシードライバーにとって好評だった取り組みは、地域の警察署から交通安全の専門家を招いた講演であった。「事故の生々しい映像を見ながらの警察の取り締まりの現状や安全対策などについての話はドライバーにとって身近に感じられるためか熱心に聞いていた」とのことである。

休日や就業時間外の研修に手当を支給している事業者もあるが、中小事業者は資金の余裕がないので手当は出していない事業者も多いと考えられる。無事故のドライバーに対する金銭的な報酬を伴う表彰制度はヒアリング対象事業者のほとんどが設けているが、一方ではドライバーを評価し、事故を点数化して、その点数に応じて賞与等の額に影響が出るような制度を設けている事業者もある。

【ヒアリング対象事業者における今後の取り組みの事例】

- 安心、安全な会社イメージを確立するため、今以上に安全対策に力を入れる
- いつも同じ事の繰り返しではマンネリ化するため、目先を変えた指導で常にドライバーの安全意識を維持していく。地道に努力を続ける以外に方策はない。継続しないと効果は出ない
- 当社の弱点を把握し、その点の改善に努力する。事故防止対策の必要性をドライバーに納得させる
- ドライバーの高齢化対策を行う（健康、適性診断の受診など）
- ドライブレコーダーなど事故防止に役立つ機器を導入する（全車装着を目指す）
- Gマークや貸切バス安全性評価制度の申請を行う

5年間の取り組みにより、ヒアリング対象事業者は従業員の意識改革などの点で効果があったと認めているが、それでも事故は発生している。そのため、今後については様々な取り組みにより事故撲滅を目指している。

6. 運輸安全マネジメントへの取り組みの効果

① 全業種

運輸安全マネジメントへの取り組みによって何らかの効果が生じたと回答した事業者は79.3%（全体から「特に効果は生じていない」（20.2%）と「無回答」（0.5%）の割合を除いた値）で、前年度（22年度）の79.6%とほぼ同じとなっている。

取り組みによって生じた効果のうち「従業員の輸送の安全についての意識が高まり、安全運転や車両点検等をより綿密に行うようになった」の回答率が62.1%と他の項目よりもとびぬけて高い。次いで、「事故率が導入前に比べて減少した」が32.3%、「保険料や事故関連費用が導入前に比べて減少した」が20.7%、「荷主や利用者の自社に対する好感度や信頼感が高まるなどイメージアップの効果があつた」が19.7%となっている。

② 業種別

「従業員の意識の高まり」は各業種とも6割以上となっている。業種で差のある項目は「荷主や利用者の好感度・信頼感の高まり」で特定荷主と日頃から接触しているトラックの34.1%に対し、利用者からの情報を得にくいタクシーは2.8%にとどまっている。また、「保険料や事故関連費用の減少」ではトラック27.5%に対し貸切バスは8.6%となっている。

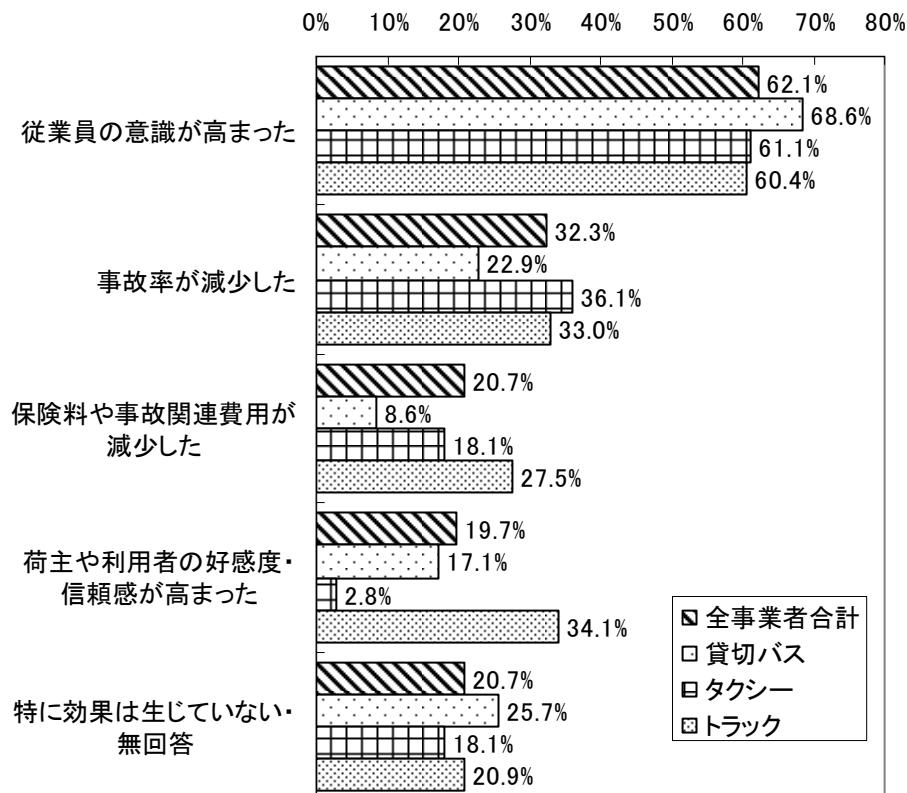


図 8. 運輸安全マネジメントへの取り組みによる効果（業種別割合・複数回答）

③ 規模別

保有車両数別に見ると、「従業員の意識の高まり」においては各ランク間の差は小さいが、「事故率の減少」の割合は、30 両未満では 27.6%、30～100 両未満では 31.9%、100 両以上では 40.0%と、保有車両が多くなるにつれて高くなっている。しかし、「特に効果は生じていない」と回答した割合も、30 両未満で 18.4%、30～100 両未満で 20.8%、100 両以上で 24.0%と保有車両が多くなるにつれて高くなっている。

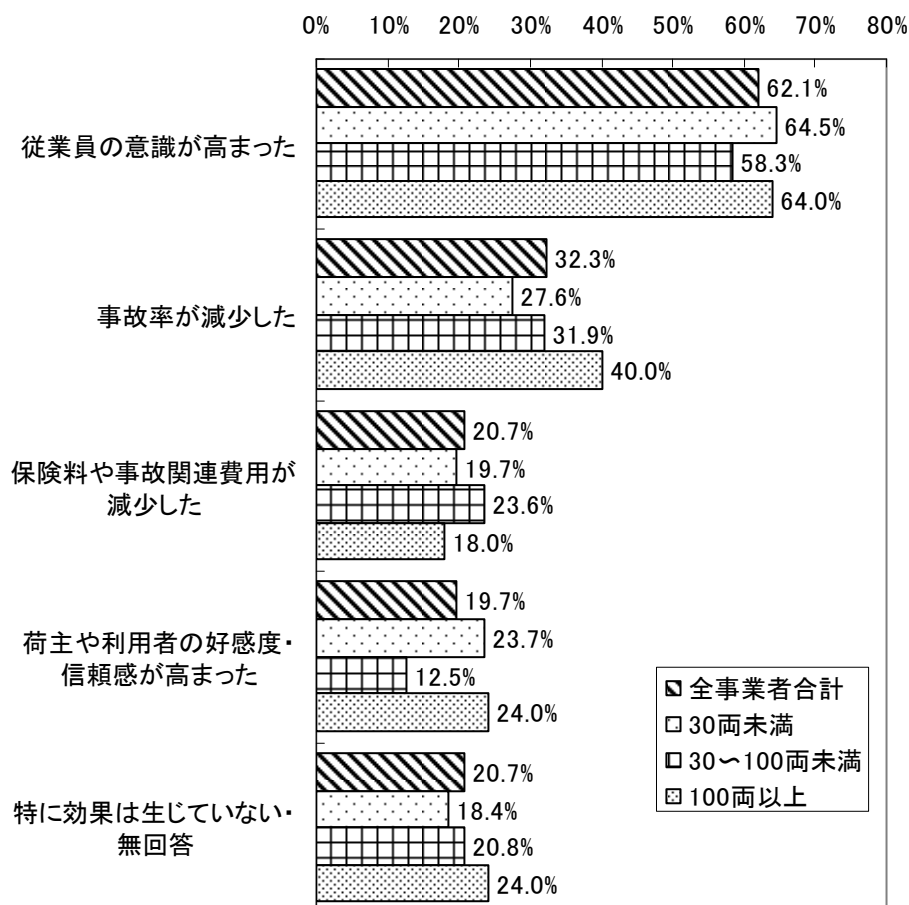


図 9. 運輸安全マネジメントへの取り組みによる効果（保有車両数別割合・複数回答）

④ 5カ年の変化

「従業員の意識の高まり」は、21 年度に回答率 50%を超えたが、それ以降はそれほど増加していない。「事故率の減少」は、各年度とも 30%前後で大きな変化はない。一方、「荷主や利用者の好感度・信頼感の高まり」は、回答率は低いものの、年々増加している。

表 15. 運輸安全マネジメントへの取り組みによる効果（全事業者合計・5年度比較）

取り組みによる効果	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
従業員の意識が高まった	46.5%	38.0%	56.8%	67.6%	62.1%
事故率が減少した	27.7%	30.1%	30.1%	27.3%	32.3%
荷主や利用者の好感度・信頼感が高まった	10.1%	10.2%	13.1%	15.9%	19.7%
保険料や事故関連費用が減少した	-	-	19.1%	14.2%	20.7%
特に効果は生じていない・無回答	26.4%	31.3%	25.7%	20.5%	20.7%

⑤ 従業員の意識向上に寄与する取り組み

運輸安全マネジメントの効果をあげるうえで、どのような活動が寄与しているかを見るために、「従業員の意識向上効果」と「運輸安全マネジメント取り組み内容」の関係を分析した（表 16 参照）。運輸安全マネジメント活動の中で、「従業員の意識向上」への寄与度が大きい取り組みとしては、「輸送安全の指揮や情報伝達体制の設定、担当者の任命」、「社長など経営トップと現場社員とが同席しての情報交換」、「内部コミュニケーションの仕組みづくり」、「輸送安全性向上への取り組み記録の作成、整理・保管」であり、従業員の意識向上効果を回答しなかった事業者に比べて実施率が 20 ポイント以上高い。言い換えると、これらの取り組みを実施した事業者は、実施しなかった事業者に比べて従業員の意識向上の程度が大きいということである。

表 16. 「従業員の意識向上効果あり」と回答した事業者と回答しなかった事業者の取り組み状況

	1 最終責任者は社長であることを社員全員に知らせた	2 輸送安全の指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を定めた	3 輸送安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した	4 輸送安全目標を設定し、社内に掲示した	5 輸送安全性向上のための具体的な計画を策定した	6 社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行っている	7 現場からの情報が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくった	8 輸送の安全マニュアルを作成し、配布した	9 社員向けの教育研修を行っている
従業員の意識向上効果あり(A)	71.5%	75.6%	80.5%	72.4%	52.0%	71.5%	59.3%	43.9%	80.5%
効果なし(B)	64.0%	48.0%	61.3%	60.0%	37.3%	44.0%	33.3%	26.7%	64.0%
(A)-(B)	7.5	27.6	19.2	12.4	14.7	27.5	26.0	17.2	16.5

	10 社外の機関へ研修等のため社員を派遣した	11 輸送安全性向上に役立つ機器を導入した	12 専門のコンサルタントと契約し助言等を受けた	13 輸送安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管している	14 輸送安全にかかわる情報を公表した	15 輸送の安全に関する内部監査を行った	16 その他	17 実施していない	無回答
従業員の意識向上効果あり(A)	38.2%	94.3%	8.1%	70.7%	49.6%	28.5%	2.4%	0.0%	0.8%
効果なし(B)	26.7%	89.3%	4.0%	45.3%	42.7%	18.7%	6.7%	1.3%	2.7%
(A)-(B)	11.5	5.0	4.1	25.4	6.9	9.8	-4.2	-1.3	-1.9

■ は、従業員の意識向上への寄与度が高い取り組み項目

⑥ ヒアリング調査結果

【ヒアリング対象事業者における事例】

- これまで各社バラバラに行っていた安全対策が一定の方式で行われるようになったため、5年前と比べて業界全体の意識が変わった
- 近畿運輸局から無事故の局長表彰を受けた。日本バス協会のツアーバス評価で1つ星をもらった
- 優良自動車運送事業者表彰を受けた。無事故無違反運動チャレンジ100で県内1位となった
- 事故件数は減ったが、稼働率も下がっているので事故率は変わらないかもしれない
- 重大事故は減ったが、事故件数が劇的に減ったという感じはない
- 月40～50件の事故が24～25件に減少
- 事故対策費用は10年前の10分の1に減少
- スピード違反は180人のドライバーのうち年間1～2人のみ
- 零細業者は「安全より売上」、「安全どころではない」という者がいる。協会未加入の事業者は安全意識が低い

運輸安全マネジメント制度の導入により「事故は減少した」という評価もあるが、一方で協会未加入の事業者には「安全よりも売上」という認識の事業者が多いという意見もある。

業界団体としては、会員事業者が運輸安全マネジメントに積極的に取り組んでいる実態をPRするなどし、事業者が社会的評価を得るための支援が必要である。

7. 必要な支援

① 全業種

運輸安全マネジメントをより積極的に実施するために必要と思われる行政等からの支援としては、「機器の導入にあたっての財政面の補助制度の充実」が 56.6%と最も多い。次いで、「同規模、同業態の他社の成功事例の紹介や事例集の配布」が 52.0%、「取り組みをわかりやすく説明した手引書の配布」が 50.0%となっている。一方、「荷主など運輸サービス利用者へのPRの実施」(19.7%) や「わかりやすく説明してくれる指導員の派遣」(15.2%) を望む事業者は比較的少ない。

② 業種別

貸切バスでは「同規模、同業態の他社の成功事例の紹介や事例集の配布」が 68.6%で、タクシーよりも 22.8 ポイント多くなっている。一方、タクシーでは「取り組みをわかりやすく説明した手引書の配布」が 58.3%で、貸切バスよりも 26.9 ポイント多くなっている。また、トラックは事業の特性上からか、貸切バスとタクシーに比べて「荷主等へのPRの実施」がかなり多い。

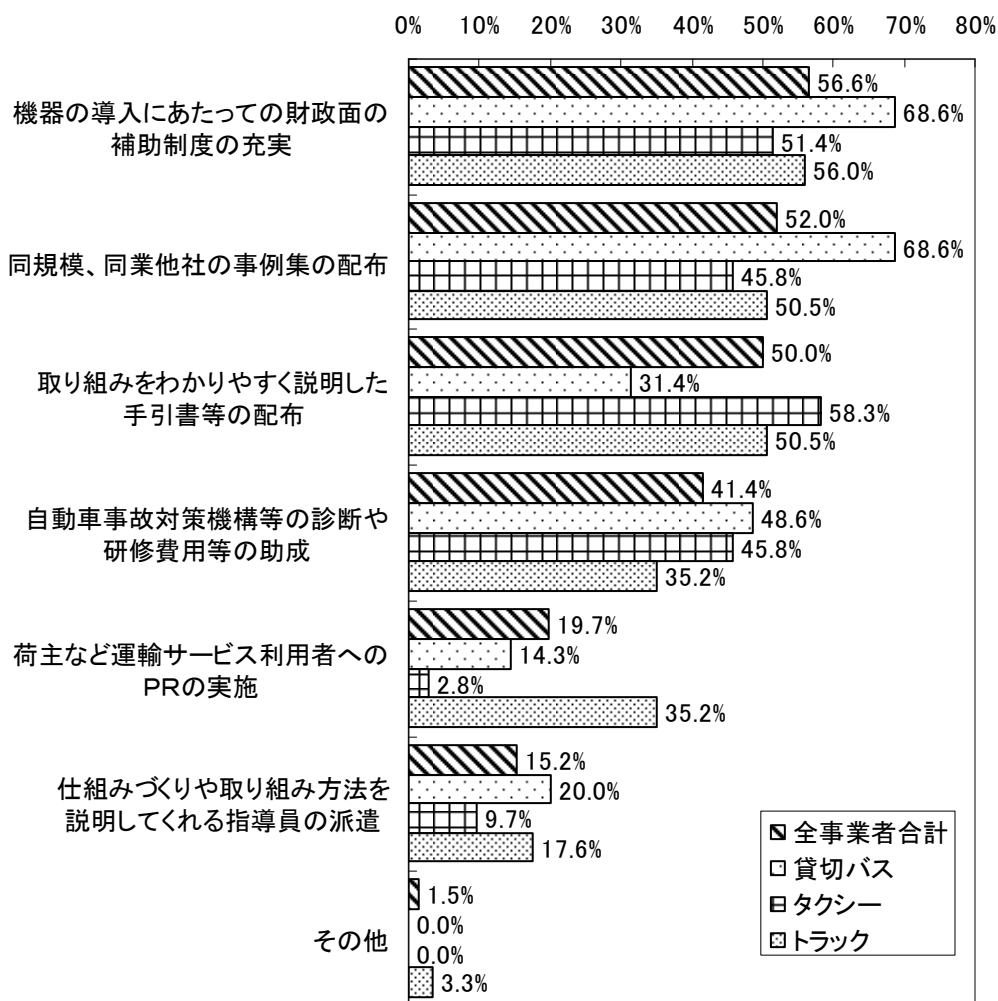


図 10. 行政等からの必要な支援（業種別割合・複数回答）

③ 規模別

「財政面の補助制度の充実」は、30～100 両未満では 68.1%と高いが、30 両未満では 46.1%であり、規模が小さい事業者での支援の要望が最も低くなっている。これ以外の項目では各ランク間の差は小さい。

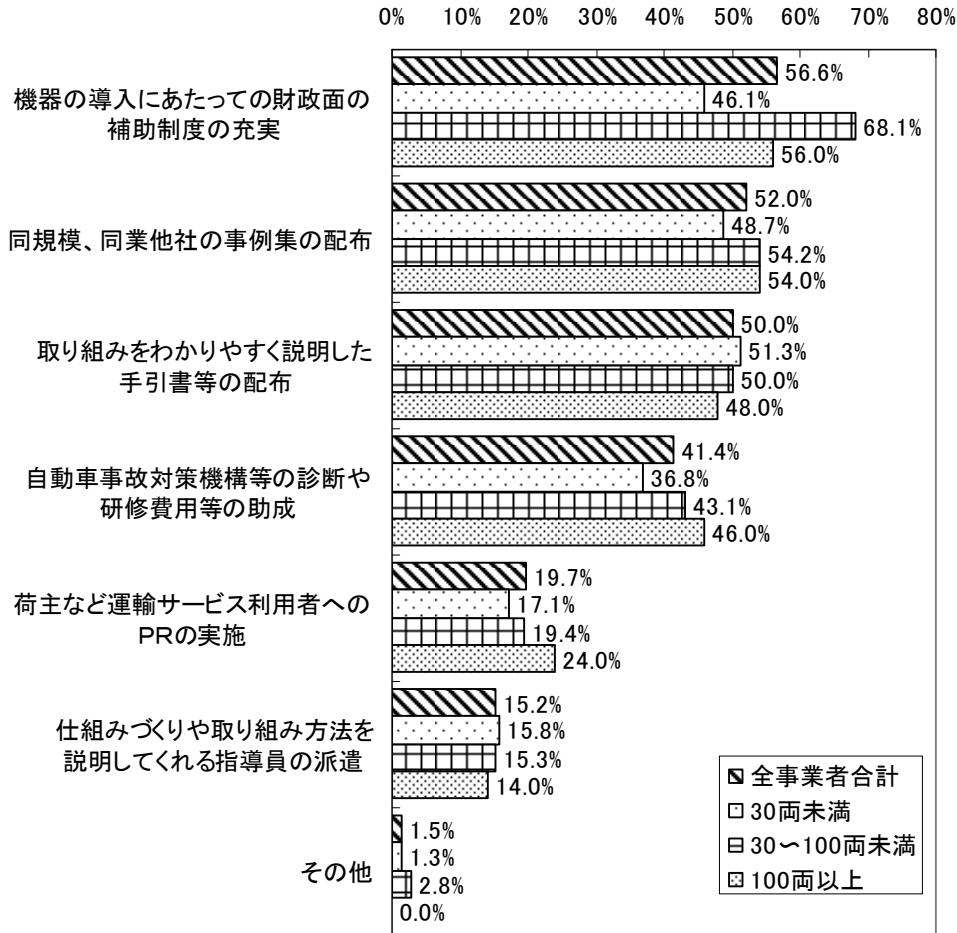


図 11. 行政等からの必要な支援（保有車両数別割合・複数回答）

④ 5 力年の変化

最も多くの事業者があげている「財政面の補助制度の充実」の回答率は年々増加しているが、「手引書等の配布」は減少傾向となっている。

表 17. 行政等からの必要な支援（全事業者合計・5 年度比較）

必要な支援	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
仕組みづくりや取り組み方法についての指導(指導員の派遣)	27.0%	31.3%	15.3%	15.9%	15.2%
取り組みをわかりやすく説明した手引書等の配布	64.2%	60.8%	52.5%	44.3%	50.0%
同規模、同業他社の事例集の配布	57.9%	43.4%	43.7%	51.7%	52.0%
機器の導入にあたっての財政面の補助制度の充実	-	41.0%	47.0%	53.4%	56.6%
荷主など運輸サービス利用者へのPRの実施	-	21.7%	12.6%	11.9%	19.7%
自動車事故対策機構等の診断や研修費用等の助成	-	-	-	-	41.4%

⑤ ヒアリング調査結果

【ヒアリング対象事業者の要望】

- 収入が減少するなかで、どのようにして安全対策費用を捻出するか、苦勞している
- 機器の購入や研修会費用などへの助成金は打ち切ることなく続けて欲しい
- デジタルタコメーターの装着により確実に事故は減少している。ドライブレコーダーを導入すればさらに事故減少の効果はあると思うので、ぜひ助成して欲しい
- 社外研修へのドライバーの派遣について、経費がかかるため実現していないが、助成があれば行いたい
- 助成があれば、外部講習会への派遣ももっと増える

ドライブレコーダーなど安全に役立つ機器の導入はかなり進んでいるが、ヒアリング対象事業者の中にもそれらの機器を導入していない事業者や導入していても一部の車両のみに装着している事業者がある。これらの事業者から「金銭的な助成があれば助かる」といった声があがっている。また、社外の研修会へのドライバーの派遣についても「経費がかかるため、やりたくてもできない」という声もある。収入が減少するなかで、安全対策費用の捻出に苦勞している事業者は多いと思われる。

8. 安全に関する資格・認証の取得状況

① 全業種

運送の安全に関する資格、認証などの取得状況を見ると、「安全性優良事業所(Gマーク)」が27.3%、「グリーン経営認証」が21.2%、「ISO9001」が9.1%、「ISO14001」が4.0%、「貸切バス事業者安全性評価認定」が1.5%となっている。「無回答(取得なし)」事業者は全体の58.6%となっており、過半数以上の事業者は取得していない状況である。

② 業種別

「無回答(取得なし)」事業者がトラックは27.5%となっており、7割強のトラック事業者は何らかの資格、認証を取得している。一方、貸切バスが80.0%、タクシーが87.5%と多くなっているが、特に両事業とも直接の利用者の固定化が弱く、とりわけタクシーは不特定多数の顧客を対象にした営業形態であることから資格、認証の優位性が働きにくいと思われる。

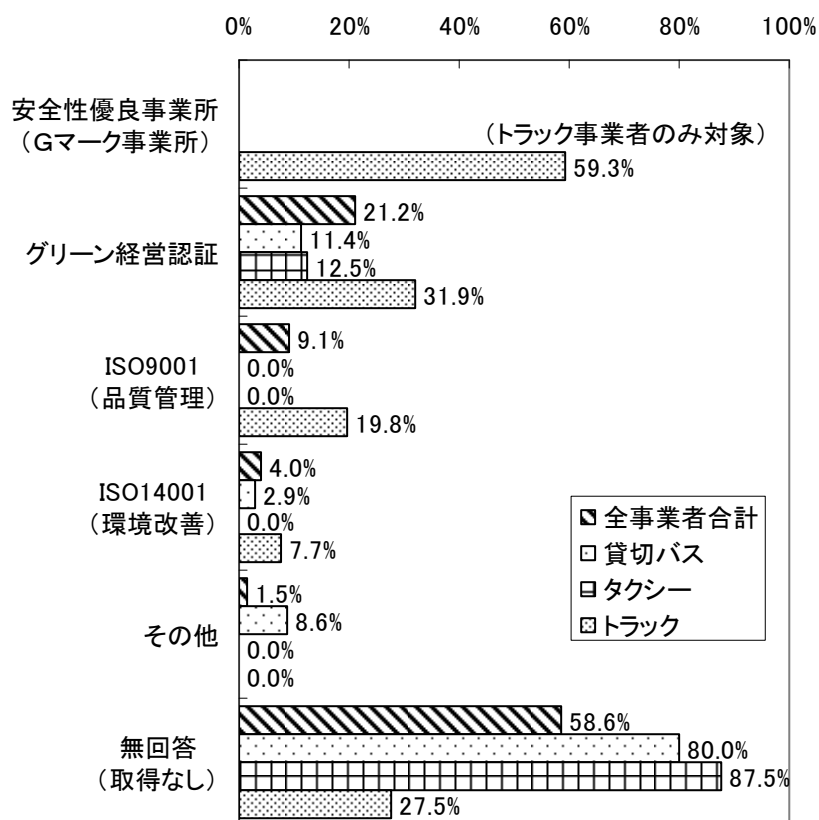


図 12. 取得している運送の安全に関する資格、認証 (業種別割合・複数回答)

③ 規模別

保有車両数別に見ると、保有車両が多くなるにつれてどの資格、認証においても取得率は高くなっており、「無回答（取得なし）」事業者は少なくなっている。

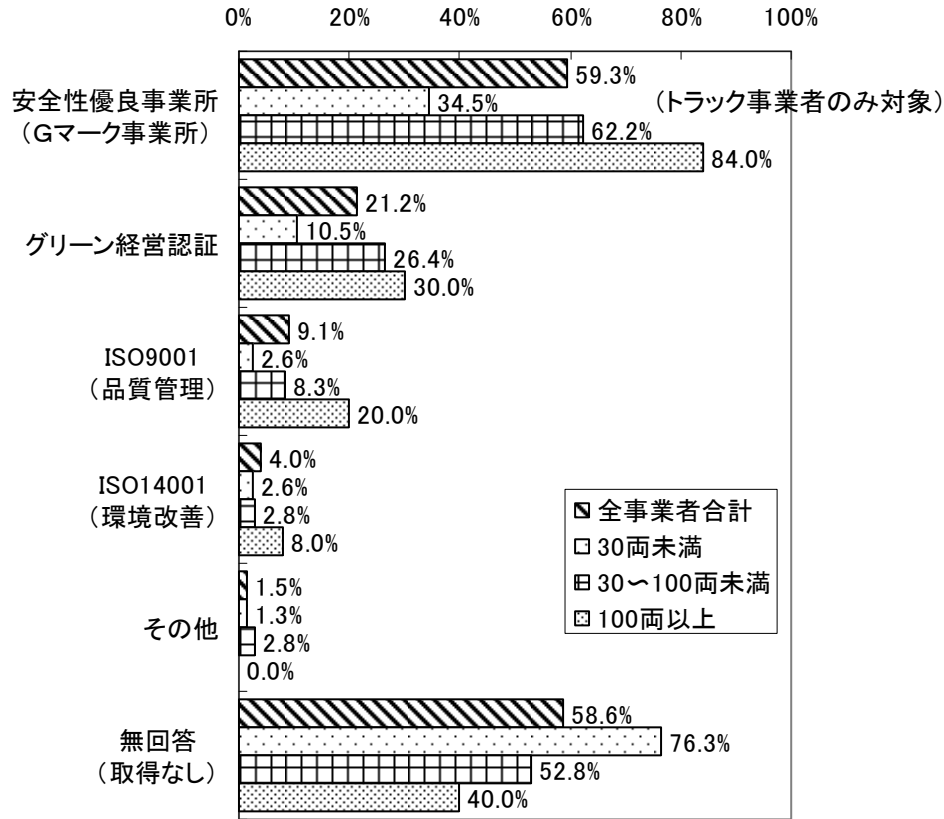


図 13. 取得している運送の安全に関する資格、認証（保有車両数別割合・複数回答）

9. 運輸安全マネジメント全般についての意見・要望

アンケートの最後に、運輸安全マネジメント全般についての意見・要望を自由回答のかたちで記入してもらった結果は下表のとおりで、中小企業の実態（経営資源・ヒト、モノ、カネが不十分）から生じる要望（機器の購入や社外研修費用の助成）が目立つ。

表 18. 運輸安全マネジメント全般についての意見・要望（自由回答）

意見・要望	回答数		
	貸切バス	タクシー	トラック
助成の要望について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 現在の経営 資が 難（助成が必要） ➤ 小規模事業者のため安全に必要な経費を 入できない。国の援助を期待する ➤ 何をすることも費用がかかる。小規模事業者では対応できない。この実情を国は知ってもらいたい ➤ 安全対策の補助金をもっと出して欲しい ➤ 安全 一とはわかっているが、時間・人に余裕がなく、思うように推進できない（助成が必要） 	1 - - - -	- - - - -	- 1 1 1 1
指導内容について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 講習会では具体的内容に乏しい。具体的な話をして欲しい ➤ 危険予知トレーニングシート集などを多く作成して欲しい ➤ 小規模の会社ほど認識が い。そのような事業者をター ットにした施策が必要 ➤ 外部機関のドライバー講習会を増やして欲しい ➤ 定期的に説明会を開催して欲しい 	1 - - - -	- 1 1 - -	- - - 1 1
今後の進め方について <ul style="list-style-type: none"> ➤ けど らず。ドライバーの意識向上には苦勞する ➤ 社内の体制確立を 期に図っていききたい ➤ 高齢者に対する指導をどのように強化するか考慮中 ➤ 運輸安全マネジメント支援センターの研修をグループ会社全社で受けたい ➤ 他社の取り組みを参考にしてレベルアップしていききたい ➤ 効果は出ているが、まだケアレスミスが多いため、さらにがんばる 	1 1 - - - -	- - 1 1 - -	- - - - 1 1

10. 結果のまとめ

1) アンケート回収率と対象事業者の特性

アンケート回収率は66.0%で、19年度から開始した5回の調査での最高値となった。

業種別では、貸切バスとタクシーは70%以上であるのに対し、トラックが60.7%と10ポイント程度低くなっている（過4回とも同じ傾向）。

保有車両数別の事業者の割合において、貸切バスは「30両未満」の小規模事業者の割合が65.7%と大きい。タクシーは「30両未満」、「30～100両未満」、「100両以上」の各区分でほぼ均等となっている。トラックは「30～100両未満」の事業者が40.7%とやや多い。

2) 運輸安全マネジメントの理解度

運輸安全マネジメント制度についての理解度（「よく理解している」と「ほぼ理解している」の計）は71.7%で5回の調査での最高値となっており、理解度は高まっている。

業種別では、トラックが最も高いものの、どの業種も7割以上の事業者は理解している。

保有車両数別では、30両未満が最も低く、保有車両が多くなるとともに理解度も高くなっている。

「よく理解している」だけを業種別で見ると、貸切バス40.0%、タクシー12.5%、トラック23.1%となっており、貸切バスが最も高くなっている。

3) 運輸安全マネジメントへの取り組み状況

業種別では、「取り組みは不十分」とする事業者の割合が多いのはタクシーとなっている。

なお、現在「積極的に取り組んでいる」と回答した事業者は30.3%と5回の調査では最高値となっている。さらに、「今後、積極的に取り組む」と回答した事業者は94.9%であることから、「取り組みは不十分」の回答については、今後PDCAのスパイラルアップに基づく積極的な意での回答内容であることを期待したい。

保有車両数別では、「取り組みは不十分」とする事業者の割合が多いのは30両未満であり、保有車両数が多いほど低くなっている。

4) 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたっての情報入手方法、役に立ったこと

取り組みにあたっての情報入手方法及び役に立ったことは、どちらも「各協会主催の説明会」が最も高く、次いで、「近畿運輸局や各業界団体が作成したマニュアル、パンフレット」、「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」、「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」と続いている。役に立ったことについて同じ質問をした過3カ年を比較すると、本年度はどの項目においても割合は高くなっており、運輸安全マネジメントへの取り組みにおいて情報入手等のためにさまざまな情報源が利用されていることがうかがえる。

役に立ったことを業種別に見ると、貸切バスは「近畿運輸局主催の説明会、セミナー」、タクシーは「(独)自動車事故対策機構の講習会、研修」、トラックは「トラック協会主催の説明会」が最も役に立ったと回答しており、業種により異なっている。

しかし、運輸安全マネジメントの取り組みにあたっての情報入手方法での回答率（期待度）の高さに比べて役に立ったとの回答率（満足度）は低く期待に充分応えうるものとはなっていないことがうかがえ、今後は中小規模事業者に焦点を絞った取り組みの推進を必要があると思われる。

5) 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたって苦労した点

取り組みにあたって苦労した点は「社員やドライバーの意識改革、向上」で56.1%の事業者があげている。次いで、「会議や社員教育の時間捻出」、「仕組みや進め方がよくわからなかった」と続いている。どの苦労した点も本年度の割合は5回の調査での最高値となっており、「特に苦労した点はない」のみ年々減少していることから、運輸安全マネジメントへの取り組みが強まるとともに、取り組みに苦労する事業者も増加していることがうかがえる。

6) 運輸安全マネジメントへの取り組み実績と今後の取り組み意向

運輸安全マネジメントへの取り組み内容15項目の実施率の5年間の推移を見ると、実施率がやや低い「輸送の安全マニュアルの作成、配布」を除く全ての項目において本年度の実施率は最高となっており、着実に事業者の取り組みが進んでいる（図14参照）。

業種別に見ると、トラックは15項目中8項目で、貸切バスは15項目中7項目で実施率が最も高くなっている。タクシーはどの項目においても実施率が最も低くなっている（図15参照）。

保有車両数別では、全体的に保有車両数の多い事業者での取り組み率が高くなっており、100両以上の事業者は取り組み率70%以上の項目が7項目あるのに対し、30両未満では1項目、30～100両未満では5項目となっている。取り組み率60%以上の項目は30両未満で3項目、30～100両未満で8項目、100両以上で10項目であり、30両未満でも特定の項目については実施率がかなり高くなっている（図16参照）。

また、いずれの業種、規模においても「専門コンサルタントとの契約」、「内部監査」の取り組み度が他の項目に比べて低くなっている。

運輸安全マネジメントに「今後、積極的に取り組む」と回答した事業者は94.9%に達するものの、具体的な取り組み内容を回答していない事業者が23.7%（今後はより積極的に取り組みたいと考えている項目の回答がなかった事業者の割合）あり、今後積極的に取り組みたいと回答された項目はそれほど多くない。これは、現在までにかかなりの程度の取り組みが進んでいることにもよると考えられる。

<項目番号と項目内容の対応表>

【会社内の組織体制、安全風土の確立】	
1	輸送の安全の最終責任者は運行管理者等ではなく社長であることを社員全員に知らせた（文書を掲示）
2	輸送の安全に関する指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を定めた
【安全輸送の方針、目標、計画の設定】	
3	輸送の安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した
4	輸送の安全目標（事故発生件数の半減など）を設定し、社内に掲示した
5	輸送の安全性向上のための具体的な計画を策定した
【経営陣と従業員の双方向コミュニケーションの確立】	
6	輸送の安全に関して、社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行っている
7	現場からの情報（ヒヤリハット情報など）が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくった
【安全教育の実施】	
8	社員向けの輸送の安全マニュアルを作成し、配布した
9	輸送の安全性向上を目的とする社員向けの教育研修を社内で開催している
10	社外の機関へ研修等のため社員を派遣した
【輸送の安全性向上に役立つ機器などの導入】	
11	輸送の安全性向上に役立つ機器（ドライブレコーダー、デジタコ、アルコール検知器等）を導入した
12	専門のコンサルタントと契約し助言等を受けた
【記録の作成、情報の公表】	
13	輸送の安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管している
14	輸送の安全にかかわる情報を 表した
15	輸送の安全目標の達成度のチェックなど、輸送の安全に関する内部監査を行った

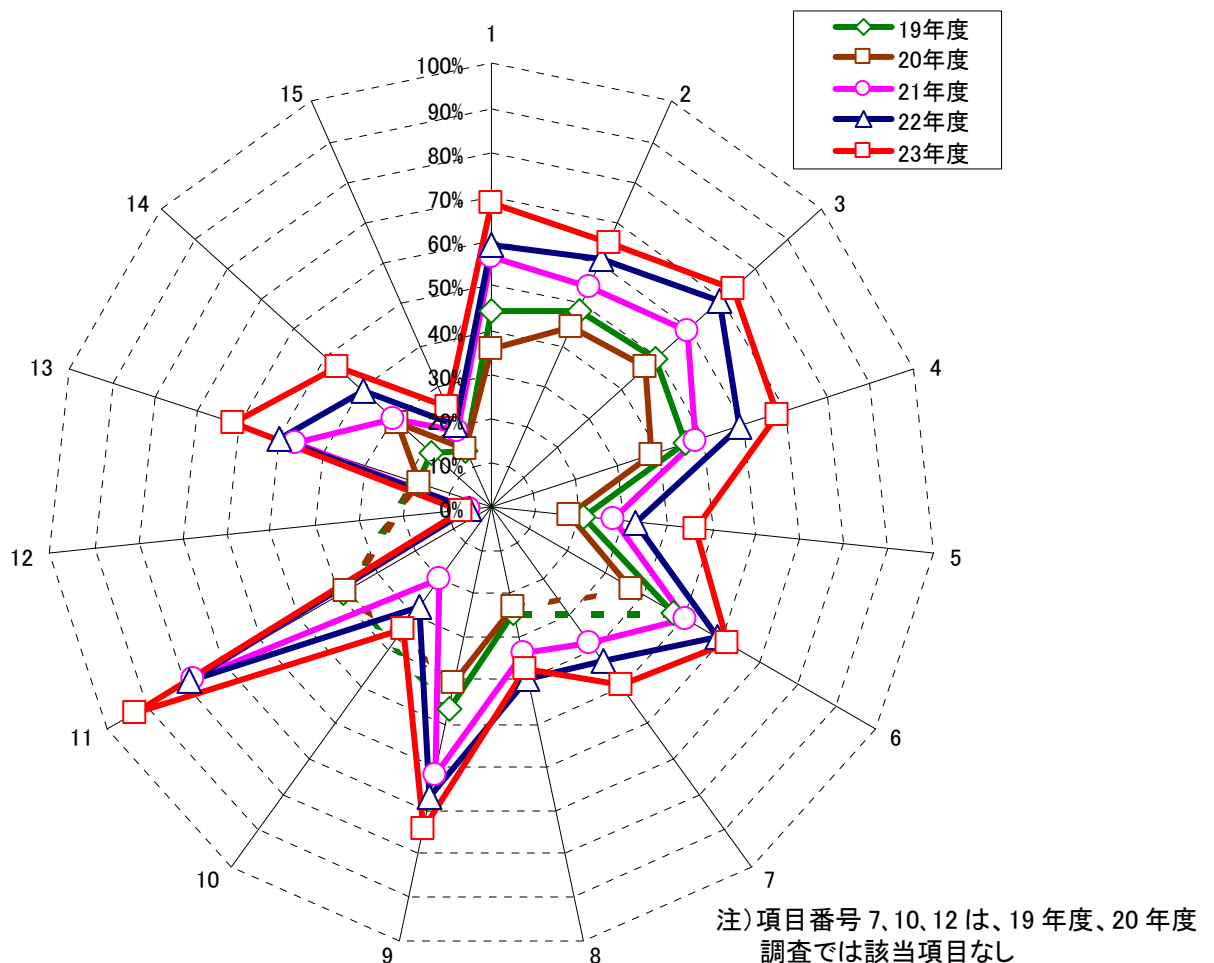


図 14. 運輸安全マネジメントへの取り組み項目別実施率 (全事業者合計・5 年度比較)

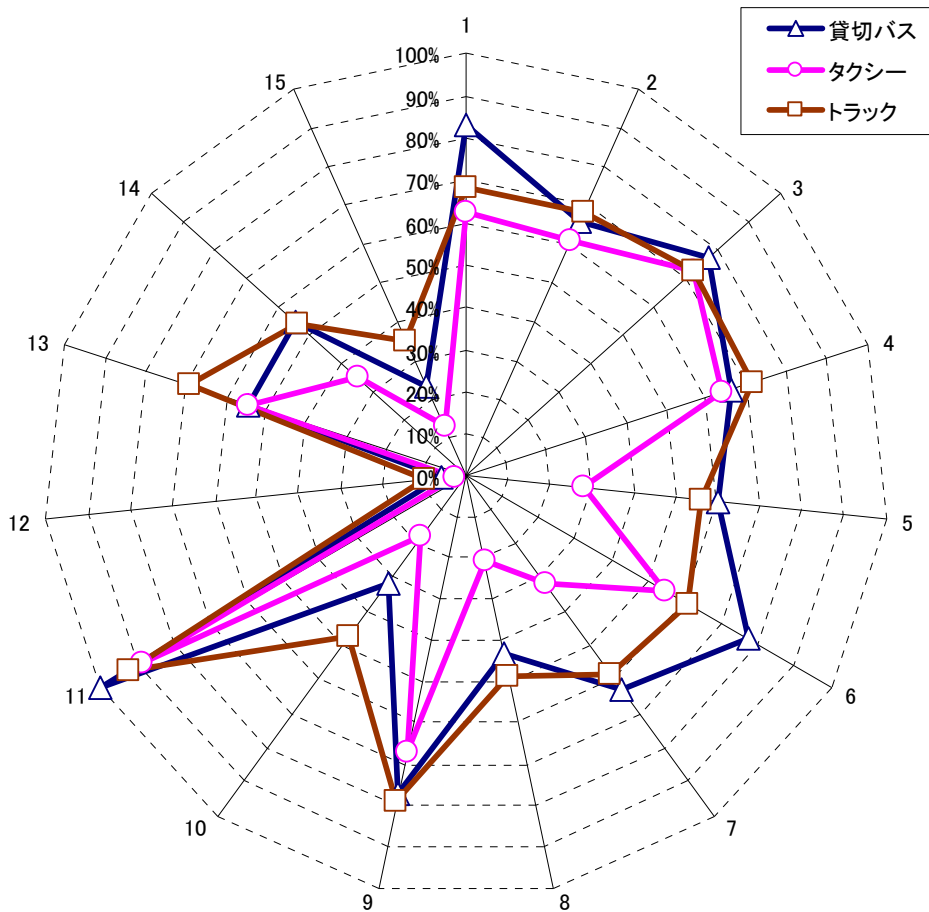


図 15. 運輸安全マネジメントへの取り組み項目別実施率（業種別・23年度）

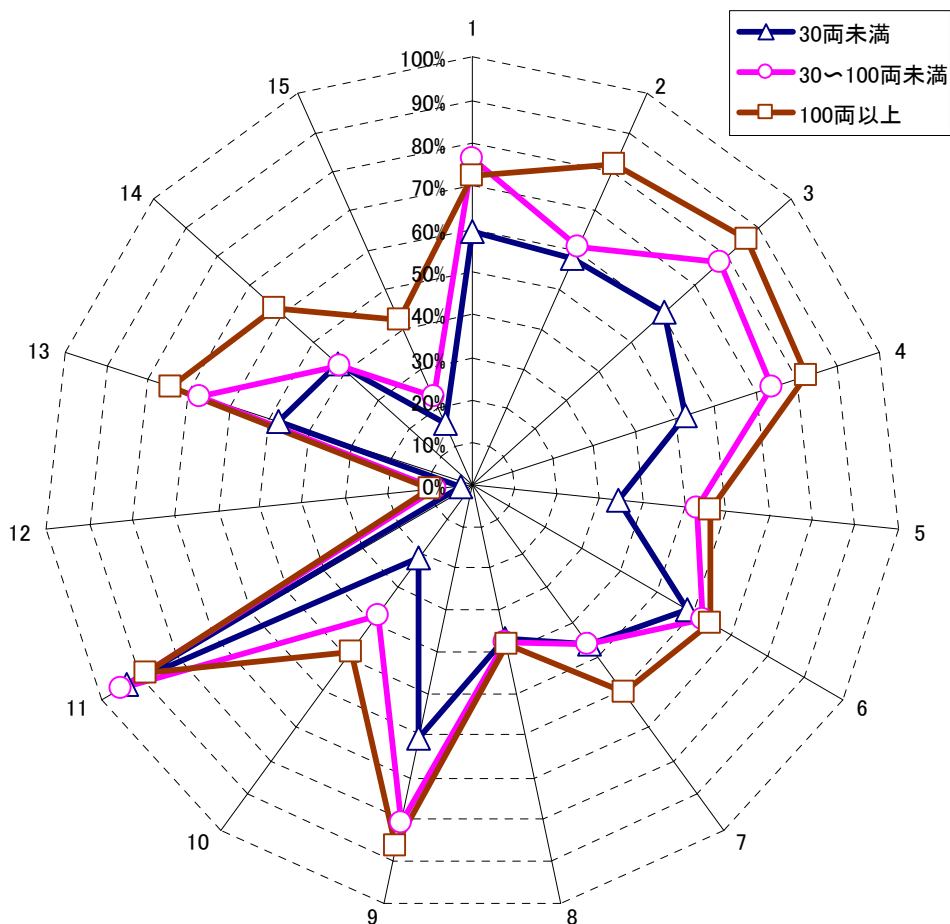
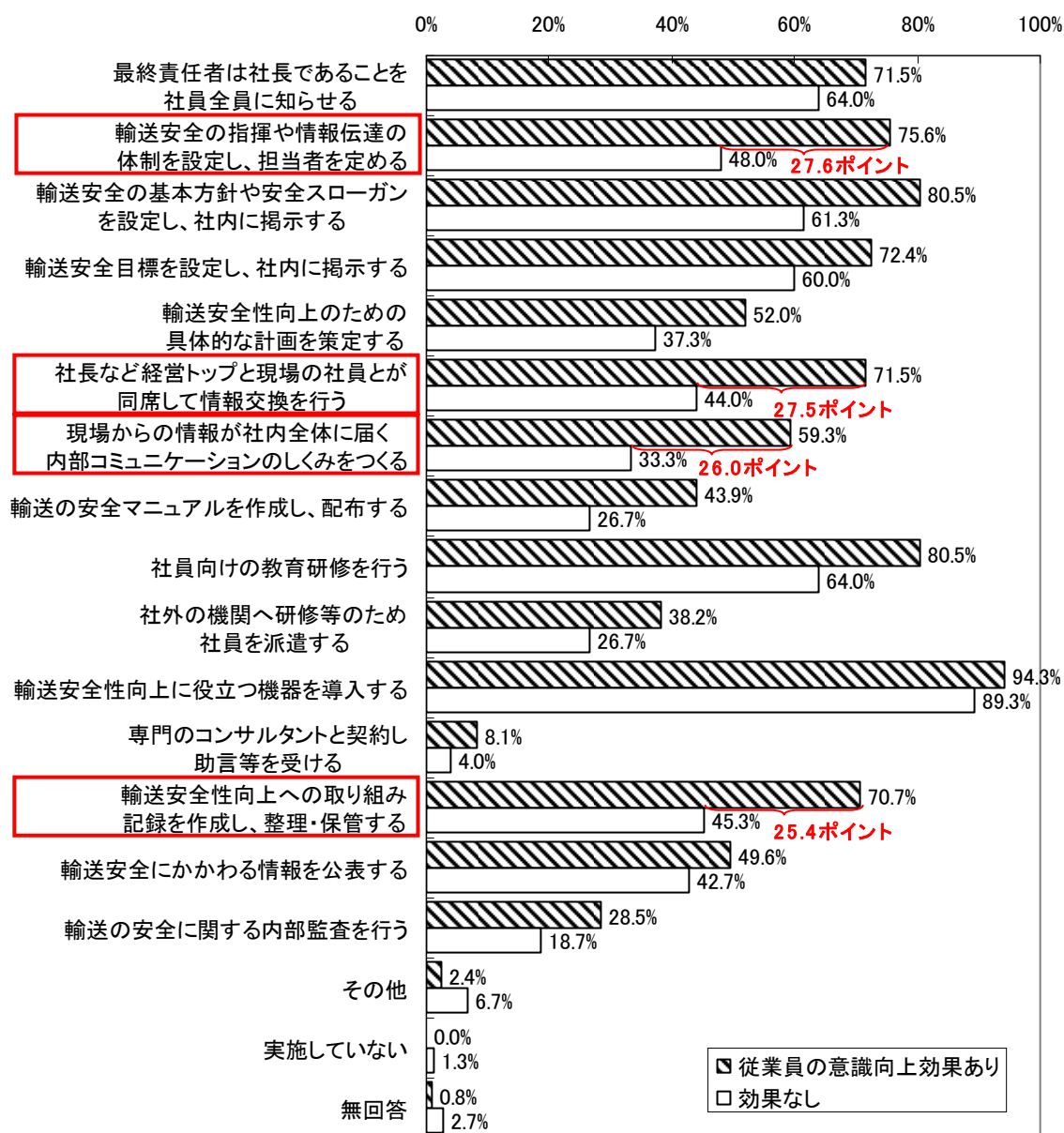


図 16. 運輸安全マネジメントへの取り組み項目別実施率（保有車両数別・23年度）

7) 運輸安全マネジメントへの取り組みの効果と効果に寄与した取り組み事項

運輸安全マネジメントへの取り組みによって何らかの効果が生じたと回答した事業者は79.3%に達している。具体的な効果としては「従業員の輸送安全に対する意識の向上」が最も多く62.1%、次いで「事故率の減少」が32.3%となっている（図8参照）。

効果をあげるうえで寄与した要（取り組み事項）を分析すると、「従業員の安全意識の向上」には、「輸送安全の指揮や情報伝達体制の設定、担当者の任命」、「社長など経営トップと現場社員とが同席しての情報交換」、「内部コミュニケーションの仕組みづくり」、「輸送安全性向上への取り組み記録の作成、整理、保管」の寄与が大きい（図17参照）。



は、従業員の意識向上への寄与度が高い取り組み項目(実施率の差が大きい項目)

図17. 「従業員の意識向上効果あり」と回答した事業者と回答しなかった事業者の取り組み状況

8) 必要な支援

必要と思われる行政等からの支援としては、ほぼ半数の事業者が「機器の導入にあたっての財政面での支援」と「同規模、同業他社の成功事例の配布」を望んでおり、これらの項目の回答率も年々増加している。安全性向上のための機器導入の財政面の支援とともに、多くの事業者が苦勞している社員やドライバーの意識改革・向上に効果のある方策をとりまとめた資料の配付等きめ細やかな対応が望まれる。

業種別では、貸切バスが「同規模、同業他社の成功事例の配布」、タクシーが「取り組みをわかりやすく説明した手引書の配布」、トラックが「機器の導入にあたっての財政面での支援」の回答率が最も高くなっている。

9) 安全に関する資格・認証の取得状況

運送の安全に関する資格、認証などの取得状況は、約4割の事業者が取得している。

業種別では、トラックの約6割が「安全性優良事業所（Gマーク事業所）」に認定されていると回答している。また、トラックは、何も取得していない事業者が約3割で、貸切バス、タクシーに比べ少なくなっている。

保有車両数別では、何も取得していない事業者の割合は保有車両数が少ないほど高くなっている。

10) 運輸安全マネジメント・5年間の成果

「運輸安全マネジメント」導入後5年間の成果をアンケート調査結果から見ると図18のとおりであり、着実に成果が上がっている（5年間に 通する項目で比較）。

アンケートの回収率は、5年間で13.0ポイント高くなり、運輸安全マネジメントに対する事業者の関心が高まっていることを示している。運輸安全マネジメントの内容をほぼ理解している事業者の割合は5年間で20.2ポイント高くなったが、全ての事業者が理解する

には達していない。運輸安全マネジメントへ積極的に取り組んでいる事業者の割合は8.3ポイントの増加にとどまり、理解度に比べて伸びの幅が小さい。

次に、取り組み項目ごとに19年度と23年度を比較すると、取り組み度が大きく伸びた項目は「安全性向上に役立つ機器の導入（54.0ポイント増）」と「「取り組み記録の作成・整理・保管（43.5ポイント増）」である。一方、伸び率が20ポイント未満と伸び悩んでいる項目は、「内部監査の実施（10.9ポイント増）」、「安全マニュアルの作成・配布（12.9ポイント増）」、「経営トップと現場の社員が情報交換（13.9ポイント増）」、「情報伝達の体制設定、担当者の任命（16.8ポイント増）」である。

取り組み効果として 従業員の意識向上 は15.6ポイント増加しているが、荷主や利用者の好感度・信頼度向上」と「事故率の減少」は10ポイント未満の伸びにとどまっている。

項目	アンケート調査結果	5年間の成果(増加度)
・アンケート回収率 【運輸安全マネジメントへの関心度】		13.0ポイント増加
・理解度（ほぼ理解している）		20.2ポイント増加
・取り組み度（積極的に取り組んでいる）		8.3ポイント増加
<実施済みまたは実施中の取り組み内容・増加率の大きい項目順>		
・安全性向上に役立つ機器の導入		54.0ポイント増加
・取り組み記録の作成・整理・保管		43.5ポイント増加
・情報の公開		28.8ポイント増加
・社内での教育研修の実施		27.7ポイント増加
・安全性向上のための計画策定		25.7ポイント増加
・安全の最終責任者は社長 であることを告知		24.7ポイント増加
・基本方針・スローガンの設定と掲示		23.5ポイント増加
・安全目標の設定と掲示		21.8ポイント増加
・情報伝達の体制設定、担当者の任命		16.8ポイント増加

□ 平成19年度
■ 平成23年度

項目	アンケート調査結果	5年間の成果(増加度)
・経営トップと現場の社員が情報交換		13.9ポイント増加
・安全マニュアルの作成・配布		12.9ポイント増加
・内部監査の実施		10.9ポイント増加
<取り組みの効果・増加率の大きい項目順>		
・従業員の意識向上		15.6ポイント増加
・荷主や利用者の好感度・信頼度向上		9.6ポイント増加
・事故率減少		4.6ポイント増加

図 18. 運輸安全マネジメント・5年間の成果

11) ヒアリング調査のまとめ

ヒアリング調査の対象は、運輸安全マネジメントに積極的に取り組み、従業員の安全意識の向上などの一定の効果をあげている事業者であり、安全に関してはやや先進的な事業者といえる。したがって取り組みがやや れている中小事業者が今後、運輸安全マネジメントの効果をあげるためには、ヒアリング対象事業者の取り組み内容が参考になると思われる。

ヒアリング対象事業者の取り組み内容を まえて、効果をもたらす可能性の高い取り組み内容をパターン化すると、まず「トップの積極的な関与」が必 の要件である。ヒアリング対象事業者においては例外なくトップが率先して運輸安全マネジメントに取り組んでいる。そのうえで、安全委員会等の組織を立ち上げてトップとドライバーとのコミュニケーションを密にするとともに、ドライバー等の安全意識の維持のために他社の事例等も取り入れ、マンネリにならないように刺激を与え続けることが望ましい (図 19 参照)。

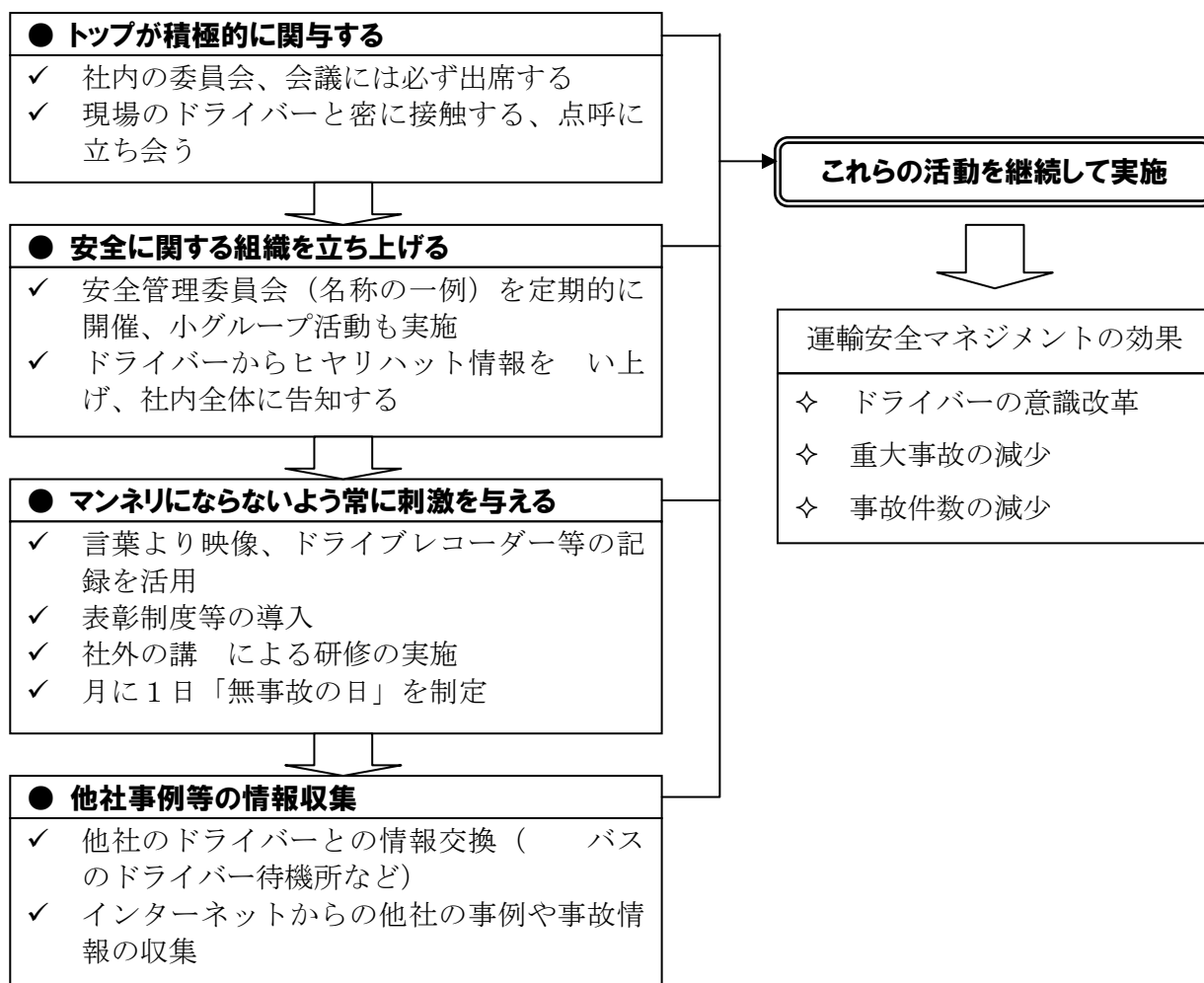


図 19. 運輸安全マネジメントにおける望ましい取り組み内容（ヒアリング対象事業者の事例）

12) 今後の方向性

① 運輸安全マネジメントへの取り組みにあたっての課題

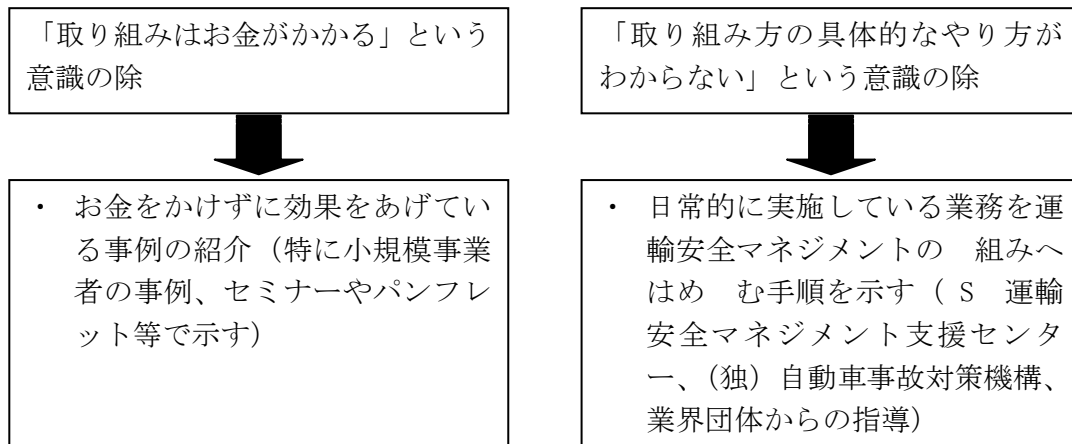
運輸安全マネジメント制度導入後5年が経過したが、この制度についての事業者の理解と取り組みはかなり進んできた。しかし、取り組みの内容を見ると、業種別ではタクシー、規模別では保有車両数30両未満の小規模事業者の取り組み度が低くなっている。小規模事業者は従業員数が少なく、経営組織も弱体な事業者が多いため、運輸安全マネジメントへの取り組みにおいて大規模事業者に比べて体制づくりは難しいという状況にある。また、事業者を取りく経営の厳しさから、運輸安全マネジメントへの人材や資金の割り当てを減らしている事業者もあると思われる。

運輸安全マネジメントのさらなる浸透・定着のためには、上記のような事業者の特性と事業者を取りく経営等をまえた対策が必要と考えられる。

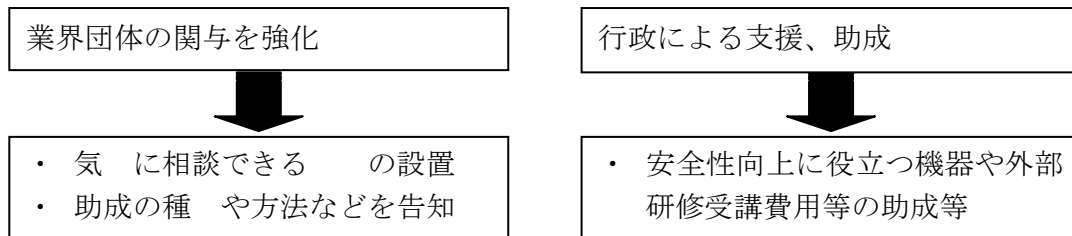
② 今後の方向性

小規模事業者の中には、ヒアリング調査結果から明らかのように人材や資金不足という制約の中でトップが率先して取り組み、お金をかけずに効果をあげている事業者もある。その一方で、積極的に取り組もうとしても、そのやり方がいまひとつわかりにくいという事業者も多いと推定される。例えば、「内部監査」については実施率も実施意向率も低いですが、これを「内部監査または取り組み結果のチェック」という文言に置き換えれば実施率も実施意向率も調査結果の値よりも大きくなったのではないかと考えられる。説明会やパンフレット等においてできるだけわかりやすい用語を用いるなど、小規模事業者に「当社でもやれる」という感じを抱かせることも必要であろう。そのうえで、事業者のトップに安全性の向上に強く関与してもらい、図 19 に示すような手順で取り組みを進めることが望ましい。そのためには、行政及び業界団体は事業者の「取り組みを進める要因の除去」を支援するとともに、「取り組みを進める要因の提供」を行う必要があると考えられる。

<取り組みを阻害する要因の除去>



<取り組みを促進する要因の提供>



< 資料編 >

1. アンケート結果集計表
2. ヒアリング結果個票
3. アンケート調査票

1. アンケート結果集計表

本社所在地

		事業者数	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県
合計		198 100.0%	5 2.5%	27 13.6%	92 46.5%	50 25.3%	13 6.6%	11 5.6%
業 種 別	貸切バス事業者	35 100.0%	2 5.7%	4 11.4%	13 37.1%	11 31.4%	3 8.6%	2 5.7%
	タクシー事業者	72 100.0%	1 1.4%	13 18.1%	29 40.3%	19 26.4%	6 8.3%	4 5.6%
	トラック事業者	91 100.0%	2 2.2%	10 11.0%	50 54.9%	20 22.0%	4 4.4%	5 5.5%
保 有 車 両 数 別	30両未満	76 100.0%	3 3.9%	9 11.8%	22 28.9%	28 36.8%	8 10.5%	6 7.9%
	30～100両未満	72 100.0%	2 2.8%	6 8.3%	42 58.3%	15 20.8%	3 4.2%	4 5.6%
	100両以上	50 100.0%	-	12 24.0%	28 56.0%	7 14.0%	2 4.0%	1 2.0%

問1.保有車両数

		事業者数	1～19両	20～29両	30～49両	50～99両	100～199両	200両以上	合計車両数	平均車両数
合計		198 100.0%	33 16.7%	43 21.7%	29 14.6%	43 21.7%	36 18.2%	14 7.1%	13,901 両	70.21 両
業 種 別	貸切バス事業者	35 100.0%	18 51.4%	5 14.3%	4 11.4%	5 14.3%	3 8.6%	-	1,266 両	36.17 両
	タクシー事業者	72 100.0%	12 16.7%	12 16.7%	9 12.5%	17 23.6%	16 22.2%	6 8.3%	5,583 両	77.54 両
	トラック事業者	91 100.0%	3 3.3%	26 28.6%	16 17.6%	21 23.1%	17 18.7%	8 8.8%	7,052 両	77.49 両
保 有 車 両 数 別	30両未満	76 100.0%	33 43.4%	43 56.6%	-	-	-	-	1,421 両	18.70 両
	30～100両未満	72 100.0%	-	-	29 40.3%	43 59.7%	-	-	4,051 両	56.26 両
	100両以上	50 100.0%	-	-	-	-	36 72.0%	14 28.0%	8,429 両	168.58 両

問2.「運輸安全マネジメント」の理解度

		事業者数	1 よく理解している	2 ほぼ理解している	3 少しは理解している	4 理解していない
合計		198	44	98	55	1
		100.0%	22.2%	49.5%	27.8%	0.5%
業種別	貸切バス事業者	35	14	11	10	-
		100.0%	40.0%	31.4%	28.6%	-
	タクシー事業者	72	9	42	21	-
	100.0%	12.5%	58.3%	29.2%	-	
	トラック事業者	91	21	45	24	1
	100.0%	23.1%	49.5%	26.4%	1.1%	
保有車両数別	30両未満	76	13	32	30	1
		100.0%	17.1%	42.1%	39.5%	1.3%
	30～100両未満	72	19	33	20	-
	100.0%	26.4%	45.8%	27.8%	-	
	100両以上	50	12	33	5	-
	100.0%	24.0%	66.0%	10.0%	-	

問3.①「運輸安全マネジメント」取り組みにあたって、利用したもの【複数回答】

		事業者数	1 近畿運輸局 主催の説明 会、セミナー 等	2 (独)自動車 事故対策機 構の講習 会、研修	3 バス協会、タ クシー協会、 トラック協会 主催の説明 会	4 近畿運輸局 や各業界団 体が作成し たマニュアル、パンフ レット	5 自社で契約 したコンサル タントの指 導、助言	6 同業者の会 合等で開い た取組事 例、内容	無回答
合計		198	90	103	132	118	20	54	3
		100.0%	45.5%	52.0%	66.7%	59.6%	10.1%	27.3%	1.5%
業 種 別	貸切バス事業者	35	25	24	27	26	3	13	-
		100.0%	71.4%	68.6%	77.1%	74.3%	8.6%	37.1%	
	タクシー事業者	72	34	47	43	39	9	22	2
		100.0%	47.2%	65.3%	59.7%	54.2%	12.5%	30.6%	2.8%
	トラック事業者	91	31	32	62	53	8	19	1
		100.0%	34.1%	35.2%	68.1%	58.2%	8.8%	20.9%	1.1%
保 有 車 両 数 別	30両未満	76	24	36	46	40	3	24	1
		100.0%	31.6%	47.4%	60.5%	52.6%	3.9%	31.6%	1.3%
	30～100両未満	72	34	34	52	47	7	20	1
		100.0%	47.2%	47.2%	72.2%	65.3%	9.7%	27.8%	1.4%
	100両以上	50	32	33	34	31	10	10	1
		100.0%	64.0%	66.0%	68.0%	62.0%	20.0%	20.0%	2.0%

問3.②「運輸安全マネジメント」取り組みにあたって、役立ったこと【複数回答】

		事業者数	1 近畿運輸局 主催の説明 会、セミナー 等	2 (独)自動車 事故対策機 構の講習 会、研修	3 バス協会、タ クシー協会、 トラック協会 主催の説明 会	4 近畿運輸局 や各業界団 体が作成し たマニュアル、パンフ レット	5 自社で契約 したコンサル タントの指 導、助言	6 同業者の会 合等で開い た取組事 例、内容	無回答
合計		198	72	82	95	88	18	39	31
		100.0%	36.4%	41.4%	48.0%	44.4%	9.1%	19.7%	15.7%
業 種 別	貸切バス事業者	35	22	21	19	17	3	9	2
		100.0%	62.9%	60.0%	54.3%	48.6%	8.6%	25.7%	5.7%
	タクシー事業者	72	28	39	32	29	8	15	13
		100.0%	38.9%	54.2%	44.4%	40.3%	11.1%	20.8%	18.1%
	トラック事業者	91	22	22	44	42	7	15	16
		100.0%	24.2%	24.2%	48.4%	46.2%	7.7%	16.5%	17.6%
保 有 車 両 数 別	30両未満	76	19	29	30	23	3	17	15
		100.0%	25.0%	38.2%	39.5%	30.3%	3.9%	22.4%	19.7%
	30～100両未満	72	27	27	41	40	6	14	11
		100.0%	37.5%	37.5%	56.9%	55.6%	8.3%	19.4%	15.3%
	100両以上	50	26	26	24	25	9	8	5
		100.0%	52.0%	52.0%	48.0%	50.0%	18.0%	16.0%	10.0%

問4.「運輸安全マネジメント」への取り組み

		事業者数	1 積極的に取り組んでおり、今後も積極的に取り組む	2 取り組みはまだ不十分なので、今後はより積極的に取り組む	3 取り組みは不十分だと思うが、今以上の取り組みは難しい
合計		198	60 30.3%	128 64.6%	10 5.1%
業種別	貸切バス事業者	35 100.0%	11 31.4%	23 65.7%	1 2.9%
	タクシー事業者	72 100.0%	16 22.2%	51 70.8%	5 6.9%
	トラック事業者	91 100.0%	33 36.3%	54 59.3%	4 4.4%
保有車両数別	30両未満	76 100.0%	15 19.7%	54 71.1%	7 9.2%
	30～100両未満	72 100.0%	25 34.7%	45 62.5%	2 2.8%
	100両以上	50 100.0%	20 40.0%	29 58.0%	1 2.0%

問5.「運輸安全マネジメント」取り組みにあたって苦労した点【複数回答】

		事業者数	1 仕組みや進め方がよくわからなかった	2 何をしようかよくわからなかった	3 実施内容のレベルと自社の現状との差が大きかった	4 社員やドライバーの意識改革、向上がむずかしかった	5 必要費用の捻出がむずかしかった	6 会議や社員教育の時間捻出がむずかしかった	7 専門の担当社員を任命する余裕がなかった	8 その他	9 特に苦労した点はなかった	無回答
合計		198	64 32.3%	41 20.7%	61 30.8%	111 56.1%	25 12.6%	78 39.4%	31 15.7%	4 2.0%	6 3.0%	3 1.5%
業種別	貸切バス事業者	35 100.0%	13 37.1%	8 22.9%	10 28.6%	19 54.3%	8 22.9%	15 42.9%	8 22.9%	1 2.9%	-	-
	タクシー事業者	72 100.0%	21 29.2%	14 19.4%	24 33.3%	43 59.7%	10 13.9%	29 40.3%	11 15.3%	2 2.8%	2 2.8%	-
	トラック事業者	91 100.0%	30 33.0%	19 20.9%	27 29.7%	49 53.8%	7 7.7%	34 37.4%	12 13.2%	1 1.1%	4 4.4%	3 3.3%
保有車両数別	30両未満	76 100.0%	23 30.3%	18 23.7%	21 27.6%	33 43.4%	10 13.2%	28 36.8%	11 14.5%	-	2 2.6%	1 1.3%
	30～100両未満	72 100.0%	23 31.9%	14 19.4%	23 31.9%	44 61.1%	9 12.5%	30 41.7%	12 16.7%	1 1.4%	2 2.8%	1 1.4%
	100両以上	50 100.0%	18 36.0%	9 18.0%	17 34.0%	34 68.0%	6 12.0%	20 40.0%	8 16.0%	3 6.0%	2 4.0%	1 2.0%

【8.その他の内訳】

●貸切バス事業者

100両以上(1件) ・内部監査のやり方が苦労した

●タクシー事業者

30～100両未満(1件) ・上下からの意見の吸い上げの調整に苦労した

100両以上(1件) ・内部監査のやり方が苦労した

●トラック事業者

100両以上(1件) ・中間管理職のなり手がなかなかいない

問6-①.「運輸安全マネジメント」への取り組みとして実施している事項【複数回答】

	事業者数	1 最終責任者は社長であることを社員全員に知らせた	2 輸送安全の指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を選定した	3 輸送安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した	4 輸送安全目標を設定し、社内に掲示した	5 輸送安全性向上のための具体的な計画を策定した	6 社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行っている	7 現場からの情報が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくった	8 輸送の安全マニュアルを作成し、配布した	9 社員向けの教育研修を行っている	
合計	198	136	129	145	134	92	121	98	74	147	
	100.0%	68.7%	65.2%	73.2%	67.7%	46.5%	61.1%	49.5%	37.4%	74.2%	
業種別	貸切バス事業者	35	29	23	27	23	21	27	22	15	27
	100.0%	82.9%	65.7%	77.1%	65.7%	60.0%	77.1%	62.9%	42.9%	77.1%	
	タクシー事業者	72	45	44	52	46	20	39	23	15	48
100.0%	62.5%	61.1%	72.2%	63.9%	27.8%	54.2%	31.9%	20.8%	66.7%		
トラック事業者	91	62	62	66	65	51	55	53	44	72	
100.0%	68.1%	68.1%	72.5%	71.4%	56.0%	60.4%	58.2%	48.4%	79.1%		
保有車両数別	30両未満	76	45	44	46	40	26	44	35	28	46
	100.0%	59.2%	57.9%	60.5%	52.6%	34.2%	57.9%	46.1%	36.8%	60.5%	
	30～100両未満	72	55	44	56	53	38	45	33	27	58
100.0%	76.4%	61.1%	77.8%	73.6%	52.8%	62.5%	45.8%	37.5%	80.6%		
100両以上	50	36	41	43	41	28	32	30	19	43	
100.0%	72.0%	82.0%	86.0%	82.0%	56.0%	64.0%	60.0%	38.0%	86.0%		

	事業者数	10 社外の機関へ研修等のため社員を派遣した	11 輸送安全性向上に役立つ機器を導入した	12 専門のコンサルタントと契約し助言等を受けた	13 輸送安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管している	14 輸送安全にかかわる情報を公表した	15 輸送の安全に関する内部監査を行った	16 その他	17 実施していない	無回答
合計	198	67	183	13	121	93	49	8	1	3
	100.0%	33.8%	92.4%	6.6%	61.1%	47.0%	24.7%	4.0%	0.5%	1.5%
業種別	貸切バス事業者	35	11	35	2	19	19	8	1	-
	100.0%	31.4%	100.0%	5.7%	54.3%	54.3%	22.9%	2.9%	-	-
	タクシー事業者	72	13	64	2	39	25	9	3	1
100.0%	18.1%	88.9%	2.8%	54.2%	34.7%	12.5%	4.2%	3	1.4%	
トラック事業者	91	43	84	9	63	49	32	4	-	2
100.0%	47.3%	92.3%	9.9%	69.2%	53.8%	35.2%	4.4%	4	-	2.2%
保有車両数別	30両未満	76	16	71	2	36	32	12	4	1
	100.0%	21.1%	93.4%	2.6%	47.4%	42.1%	15.8%	5.3%	1.3%	-
	30～100両未満	72	27	68	6	48	30	16	2	-
100.0%	37.5%	94.4%	8.3%	66.7%	41.7%	22.2%	2.8%	2	-	
100両以上	50	24	44	5	37	31	21	2	-	
100.0%	48.0%	88.0%	10.0%	74.0%	62.0%	42.0%	4.0%	2	-	

【16.その他の内訳】

●貸切バス事業者

30両未満(1件)	・安全管理官を専任、配置し、個人指導、教育等を実施する体制を図った
-----------	-----------------------------------

●タクシー事業者

30両未満(3件)	・事故発生者に対して事故者研修会を開き、事故原因を究明し、今後再発しないような取り組みをした ・自動車保険契約(任意保険)内容及び優良割引率等を公表し、輸送の安全目標の達成度を図っている ・損害保険会社と一緒に事故防止のための講習を行っている
-----------	---

●トラック事業者

30～100両未満(2件)	・各営業所で職場会議を2ヶ月に1回行っている ・取組一覧など車両出入口に掲示し、誰もがみられるように確保してある
100両以上(2件)	・荷主の勉強会、安全協議会等で発表 ・自社独自の無事故競争の実施

※問6-①.「9.社員向け教育研修を実施した」事業者の最近1年間の開催回数

		開催事業者数	1回	2回	3回	4回	5回	6回	8回	9回
合計		147 100.0%	31 21.1%	45 30.6%	15 10.2%	8 5.4%	4 2.7%	8 5.4%	2 1.4%	1 0.7%
業種別	貸切バス事業者	27 100.0%	6 22.2%	9 33.3%	3 11.1%	3 11.1%	1 3.7%	-	-	1 3.7%
	タクシー事業者	48 100.0%	9 18.8%	12 25.0%	3 6.3%	3 6.3%	2 4.2%	2 4.2%	1 2.1%	-
	トラック事業者	72 100.0%	16 22.2%	24 33.3%	9 12.5%	2 2.8%	1 1.4%	6 8.3%	1 1.4%	-
保有車両数別	30両未満	46 100.0%	15 32.6%	16 34.8%	6 13.0%	3 6.5%	-	2 4.3%	-	-
	30～100両未満	58 100.0%	13 22.4%	19 32.8%	5 8.6%	3 5.2%	1 1.7%	2 3.4%	1 1.7%	-
	100両以上	43 100.0%	3 7.0%	10 23.3%	4 9.3%	2 4.7%	3 7.0%	4 9.3%	1 2.3%	1 2.3%

		開催事業者数	10回	12回	20回	33回	36回	48回	無回答	合計回数	平均回数
合計		147 100.0%	3 2.0%	22 15.0%	1 0.7%	1 0.7%	1 0.7%	1 0.7%	4 2.7%	722 回	5.05 回
業種別	貸切バス事業者	27 100.0%	-	3 11.1%	-	-	-	-	1 3.7%	95 回	3.65 回
	タクシー事業者	48 100.0%	1 2.1%	11 22.9%	1 2.1%	-	-	1 2.1%	2 4.2%	294 回	6.39 回
	トラック事業者	72 100.0%	2 2.8%	8 11.1%	-	1 1.4%	1 1.4%	-	1 1.4%	333 回	4.69 回
保有車両数別	30両未満	46 100.0%	-	4 8.7%	-	-	-	-	-	137 回	2.98 回
	30～100両未満	58 100.0%	2 3.4%	7 12.1%	-	-	1 1.7%	1 1.7%	3 5.2%	291 回	5.29 回
	100両以上	43 100.0%	1 2.3%	11 25.6%	1 2.3%	1 2.3%	-	-	1 2.3%	294 回	7.00 回

※問6-①.「10.社外の機関へ研修等のため社員を派遣した」事業者の最近1年間の派遣のべ人数

		派遣実施 事業者数	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	10人	12人	13人
合計		67 100.0%	4 6.0%	16 23.9%	5 7.5%	5 7.5%	4 6.0%	5 7.5%	2 3.0%	2 3.0%	8 11.9%	1 1.5%	1 1.5%
業 種 別	貸切バス事業者	11 100.0%	- -	1 9.1%	- -	2 18.2%	- -	- -	1 9.1%	1 9.1%	1 9.1%	- -	1 9.1%
	タクシー事業者	13 100.0%	1 7.7%	3 23.1%	- -	- -	2 15.4%	- -	- -	1 7.7%	4 30.8%	- -	- -
	トラック事業者	43 100.0%	3 7.0%	12 27.9%	5 11.6%	3 7.0%	2 4.7%	5 11.6%	1 2.3%	- -	3 7.0%	1 2.3%	- -
保 有 車 両 数 別	30両未満	16 100.0%	- -	3 18.8%	1 6.3%	- -	1 6.3%	3 18.8%	2 12.5%	1 6.3%	2 12.5%	- -	1 6.3%
	30～100両未満	27 100.0%	3 11.1%	9 33.3%	3 11.1%	- -	1 3.7%	1 3.7%	- -	1 3.7%	2 7.4%	- -	- -
	100両以上	24 100.0%	1 4.2%	4 16.7%	1 4.2%	5 20.8%	2 8.3%	1 4.2%	- -	- -	4 16.7%	1 4.2%	- -

		派遣実施 事業者数	14人	15人	18人	20人	22人	23人	40人	50人	70人	無回答	合計 人数	平均 人数
合計		67 100.0%	1 1.5%	3 4.5%	1 1.5%	1 1.5%	1 1.5%	1 1.5%	1 1.5%	1 1.5%	1 1.5%	3 4.5%	558 人	8.72 人
業 種 別	貸切バス事業者	11 100.0%	- -	2 18.2%	- -	- -	1 9.1%	- -	- -	- -	- -	1 9.1%	100 人	10.00 人
	タクシー事業者	13 100.0%	1 7.7%	- -	- -	- -	- -	- -	1 7.7%	- -	- -	- -	119 人	9.15 人
	トラック事業者	43 100.0%	- -	1 2.3%	1 2.3%	1 2.3%	- -	1 2.3%	- -	1 2.3%	1 2.3%	2 4.7%	339 人	8.27 人
保 有 車 両 数 別	30両未満	16 100.0%	1 6.3%	- -	- -	- -	- -	1 6.3%	- -	- -	- -	- -	124 人	7.75 人
	30～100両未満	27 100.0%	- -	2 7.4%	1 3.7%	- -	1 3.7%	- -	1 3.7%	- -	- -	2 7.4%	179 人	7.16 人
	100両以上	24 100.0%	- -	1 4.2%	- -	1 4.2%	- -	- -	- -	1 4.2%	1 4.2%	1 4.2%	255 人	11.09 人

問6-②. 今後はより積極的に取り組みたい事項【複数回答】

		事業者数	1 最終責任者は社長であることを社員全員に知らせる	2 輸送安全の指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を決める	3 輸送安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示する	4 輸送安全目標を設定し、社内に掲示する	5 輸送安全性向上のための具体的な計画を策定する	6 社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行う	7 現場からの情報が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくる	8 輸送の安全マニュアルを作成し、配布する	9 社員向けの教育研修を行う
合計	198	100.0%	24 12.1%	30 15.2%	24 12.1%	24 12.1%	40 20.2%	27 13.6%	54 27.3%	46 23.2%	38 19.2%
業種別	貸切バス事業者	35	3 8.6%	6 17.1%	7 20.0%	7 20.0%	12 34.3%	4 11.4%	7 20.0%	12 34.3%	11 31.4%
	タクシー事業者	72	12 16.7%	9 12.5%	10 13.9%	8 11.1%	20 27.8%	9 12.5%	28 38.9%	21 29.2%	16 22.2%
	トラック事業者	91	9 9.9%	15 16.5%	7 7.7%	9 9.9%	8 8.8%	14 15.4%	19 20.9%	13 14.3%	11 12.1%
保有車両数別	30両未満	76	12 15.8%	16 21.1%	13 17.1%	12 15.8%	20 26.3%	13 17.1%	16 21.1%	16 21.1%	19 25.0%
	30～100両未満	72	7 9.7%	11 15.3%	5 6.9%	9 12.5%	12 16.7%	9 12.5%	24 33.3%	16 22.2%	16 22.2%
	100両以上	50	5 10.0%	3 6.0%	6 12.0%	3 6.0%	8 16.0%	5 10.0%	14 28.0%	14 28.0%	3 6.0%

		事業者数	10 社外の機関へ研修等のため社員を派遣する	11 輸送安全性向上に役立つ機器を導入する	12 専門のコンサルタントと契約し助言等を受ける	13 輸送安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管する	14 輸送安全にかかわる情報を公表する	15 輸送の安全に関する内部監査を行う	16 その他	無回答
合計	198	100.0%	35 17.7%	23 11.6%	20 10.1%	30 15.2%	22 11.1%	56 28.3%	5 2.5%	47 23.7%
業種別	貸切バス事業者	35	8 22.9%	4 11.4%	1 2.9%	6 17.1%	4 11.4%	10 28.6%	-	6 17.1%
	タクシー事業者	72	11 15.3%	10 13.9%	11 15.3%	13 18.1%	9 12.5%	22 30.6%	1 1.4%	15 20.8%
	トラック事業者	91	16 17.6%	9 9.9%	8 8.8%	11 12.1%	9 9.9%	24 26.4%	4 4.4%	26 28.6%
保有車両数別	30両未満	76	13 17.1%	8 10.5%	8 10.5%	15 19.7%	11 14.5%	18 23.7%	1 1.3%	17 22.4%
	30～100両未満	72	16 22.2%	12 16.7%	6 8.3%	11 15.3%	9 12.5%	17 23.6%	3 4.2%	13 18.1%
	100両以上	50	6 12.0%	3 6.0%	6 12.0%	4 8.0%	2 4.0%	21 42.0%	1 2.0%	17 34.0%

【16.その他の内訳】

●タクシー事業者

30両未満(1件)	・全体的な事故者研修を実施したい
-----------	------------------

●トラック事業者

30～100両未満(3件)	・社員やドライバーの意識向上 ・荷主主催の会議(製品輸送、製品説明、製品事故防止)が多く、車両安全の会議が少なかったので多くしたい ・実務管理者の教育
100両以上(1件)	・監査員の勉強会の実施

問7.「運輸安全マネジメント」取り組みの効果【複数回答】

		事業者数	1 従業員の意識が高まった	2 事故率が減少した	3 保険料や事故関連費用が減少した	4 荷主や利用者の好感度・信頼感が高まった	5 その他	6 特に効果は生じていない	無回答
合計		198	123	64	41	39	5	40	1
		100.0%	62.1%	32.3%	20.7%	19.7%	2.5%	20.2%	0.5%
業種別	貸切バス事業者	35	24	8	3	6	1	9	-
	タクシー事業者	72	44	26	13	2	2	12	1
	トラック事業者	91	55	30	25	31	2	19	-
		100.0%	60.4%	33.0%	27.5%	34.1%	2.2%	20.9%	-
保有車両数別	30両未満	76	49	21	15	18	-	14	-
	30～100両未満	72	42	23	17	9	4	15	-
	100両以上	50	32	20	9	12	1	11	1
		100.0%	64.0%	40.0%	18.0%	24.0%	2.0%	22.0%	2.0%

【5.その他の内訳】

●貸切バス事業者

30～100両未満(1件)	・具体的な成果が現れるまでには至っていないが、「貸切バス評価認定制度」の申請をはじめ、社内で運輸安全マネジメントへの意識の高まりを定着化させ、成果を上げていきたい
---------------	---

●タクシー事業者

30～100両未満(1件)	・管理職の意識が高まった
100両以上(1件)	・常連のお年寄の方々より「対応も良く安全運転のため身体に負担がかからない」との言葉をたびたび頂けるようになった

●トラック事業者

30～100両未満(2件)	・ホームページを利用して情報公開するにあたり、ホームページが企業らしくなってきた ・荷主からの安全運転規準走行の徹底により相乗効果あり
---------------	--

取り組み効果で「従業員の意識が高まった」事業者の「運輸安全マネジメント」への取り組み実施事項【複数回答】

		事業者数	1 最終責任者は社長であることを社員全員に知らせた	2 輸送安全の指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を定めた	3 輸送安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した	4 輸送安全目標を設定し、社内に掲示した	5 輸送安全性向上のための具体的な計画を策定した	6 社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行っている	7 現場からの情報が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくった	8 輸送の安全マニュアルを作成し、配布した	9 社員向けの教育研修を行っている
合計		123	88	93	99	89	64	88	73	54	99
		100.0%	71.5%	75.6%	80.5%	72.4%	52.0%	71.5%	59.3%	43.9%	80.5%
業種別	貸切バス事業者	24	20	19	20	17	16	20	18	12	18
	タクシー事業者	44	30	30	36	31	14	30	17	10	35
	トラック事業者	55	38	44	43	41	34	38	38	32	46
		100.0%	69.1%	80.0%	78.2%	74.5%	61.8%	69.1%	69.1%	58.2%	83.6%
		事業者数	10 社外の機関へ研修等のため社員を派遣した	11 輸送安全性向上に役立つ機器を導入した	12 専門のコンサルタントと契約し助言等を受けた	13 輸送安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管している	14 輸送安全にかかわる情報を公表した	15 輸送の安全に関する内部監査を行った	16 その他	17 実施していない	無回答
合計		123	47	116	10	87	61	35	3	-	1
		100.0%	38.2%	94.3%	8.1%	70.7%	49.6%	28.5%	2.4%	-	0.8%
業種別	貸切バス事業者	24	9	24	2	15	15	5	1	-	-
	タクシー事業者	44	10	39	1	29	16	7	-	-	1
	トラック事業者	55	28	53	7	43	30	23	2	-	-
		100.0%	50.9%	96.4%	12.7%	78.2%	54.5%	41.8%	3.6%	-	-

問8.「運輸安全マネジメント」実施のために必要と思われる行政等からの支援【複数回答】

		事業者数	1 仕組みづくり や取り組み 方法を説明 してくれる指 導員の派遣	2 取り組みをわ かりやすく説 明した手引 書等の配布	3 同規模、同 業他社の事 例集の配布	4 機器の導入 にあたっての 財政面の補 助制度の充 実	5 自動車事故 対策機構等 の診断や研 修費用等の 助成	6 荷主など運 輸サービス 利用者への PRの実施	7 その他	無回答
合計		198	30	99	103	112	82	39	3	5
		100.0%	15.2%	50.0%	52.0%	56.6%	41.4%	19.7%	1.5%	2.5%
業 種 別	貸切バス事業者	35	7	11	24	24	17	5	-	2
		100.0%	20.0%	31.4%	68.6%	68.6%	48.6%	14.3%		5.7%
	タクシー事業者	72	7	42	33	37	33	2	-	3
	100.0%	9.7%	58.3%	45.8%	51.4%	45.8%	2.8%		4.2%	
	トラック事業者	91	16	46	46	51	32	32	3	-
	100.0%	17.6%	50.5%	50.5%	56.0%	35.2%	35.2%	3.3%		
保 有 車 両 数 別	30両未満	76	12	39	37	35	28	13	1	3
		100.0%	15.8%	51.3%	48.7%	46.1%	36.8%	17.1%	1.3%	3.9%
	30～100両未満	72	11	36	39	49	31	14	2	-
	100.0%	15.3%	50.0%	54.2%	68.1%	43.1%	19.4%	2.8%		
	100両以上	50	7	24	27	28	23	12	-	2
	100.0%	14.0%	48.0%	54.0%	56.0%	46.0%	24.0%		4.0%	

【7.その他の内訳】

●トラック事業者

30両未満(1件)	・指導員の方の説明会(出張方式)の開催
30～100両未満(2件)	・講習会等の開催(PRも含め) ・Gマーク認証審査における高得点優遇措置を願う

問9.取得している運送の安全に関する資格、認証など【複数回答】

		事業者数	1 貨物自動車運 送事業者の 「安全性優良 事業所(Gマー ク事業所)」	2 グリーン経営 認証	3 ISO9001(品質 管理)	4 ISO14001(環 境改善)	5 その他	無回答
合計		198	54	42	18	8	3	116
		100.0%	27.3%	21.2%	9.1%	4.0%	1.5%	58.6%
業 種 別	貸切バス事業者	35	-	4	-	1	3	28
		100.0%		11.4%		2.9%	8.6%	80.0%
	タクシー事業者	72	-	9	-	-	-	63
	100.0%			12.5%				87.5%
	トラック事業者	91	54	29	18	7	-	25
	100.0%	59.3%	31.9%	19.8%	7.7%			27.5%
保 有 車 両 数 別	30両未満	76	10	8	2	2	1	58
		100.0%	13.2%	10.5%	2.6%	2.6%	1.3%	76.3%
	30～100両未満	72	23	19	6	2	2	38
	100.0%	31.9%	26.4%	8.3%	2.8%	2.8%	52.8%	
	100両以上	50	21	15	10	4	-	20
	100.0%	42.0%	30.0%	20.0%	8.0%			40.0%

【5.その他の内訳】

●貸切バス事業者

30両未満(1件)	・貸切バス事業者安全性評価認定を申請中
30～100両未満(2件)	・貸切バス事業者安全性評価認定 ・貸切バス事業者安全性評価認定制度の申請中

<業別×保有車両数別クロス集計表>

問2「運輸安全マネジメント」の理解度

		事業者数	1 よく理解している	2 ほぼ理解している	3 少しは理解している	4 理解していない
全 体		198	44	98	55	1
		100.0%	22.2%	49.5%	27.8%	0.5%
貸切バス 事業者	計	35	14	11	10	-
		100.0%	40.0%	31.4%	28.6%	-
	30両未満	23	7	8	8	-
		100.0%	30.4%	34.8%	34.8%	-
タクシー 事業者	30～100両未満	9	6	1	2	-
		100.0%	66.7%	11.1%	22.2%	-
	100両以上	3	1	2	-	-
		100.0%	33.3%	66.7%	-	-
トラック 事業者	計	72	9	42	21	-
		100.0%	12.5%	58.3%	29.2%	-
	30両未満	24	2	9	13	-
		100.0%	8.3%	37.5%	54.2%	-
トラック 事業者	30～100両未満	26	5	15	6	-
		100.0%	19.2%	57.7%	23.1%	-
	100両以上	22	2	18	2	-
		100.0%	9.1%	81.8%	9.1%	-
トラック 事業者	計	91	21	45	24	1
		100.0%	23.1%	49.5%	26.4%	1.1%
	30両未満	29	4	15	9	1
		100.0%	13.8%	51.7%	31.0%	3.4%
トラック 事業者	30～100両未満	37	8	17	12	-
		100.0%	21.6%	45.9%	32.4%	-
	100両以上	25	9	13	3	-
	100.0%	36.0%	52.0%	12.0%	-	

問3.①「運輸安全マネジメント」取り組みにあたって、利用したもの【複数回答】

		事業者数	1 近畿運輸局 主催の説明 会、セミ ナー	2 (独)自動車 事故対策機 構の講習 会、研修	3 バス協会、 タクシー協 会、トラック 協会主催の 説明会	4 近畿運輸局 や各業界団 体が作成し たマニュアル、パンフ レット	5 自社で契約 したコンサル タントの 指導、助言	6 同業者の会 合等で聞い た取組事 例、内容	無回答
全 体		198	90	103	132	118	20	54	3
		100.0%	45.5%	52.0%	66.7%	59.6%	10.1%	27.3%	1.5%
貸切バス 事業者	計	35	25	24	27	26	3	13	-
		100.0%	71.4%	68.6%	77.1%	74.3%	8.6%	37.1%	-
	30両未満	23	13	15	17	17	3	10	-
		100.0%	56.5%	65.2%	73.9%	73.9%	13.0%	43.5%	-
30～100両未満	9	9	6	7	7	-	2	-	
	100.0%	100.0%	66.7%	77.8%	77.8%	-	22.2%	-	
100両以上	3	3	3	3	2	-	1	-	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	66.7%	-	33.3%	-	
タクシー 事業者	計	72	34	47	43	39	9	22	2
		100.0%	47.2%	65.3%	59.7%	54.2%	12.5%	30.6%	2.8%
	30両未満	24	6	13	11	10	-	6	1
		100.0%	25.0%	54.2%	45.8%	41.7%	-	25.0%	4.2%
30～100両未満	26	12	14	17	18	5	10	-	
	100.0%	46.2%	53.8%	65.4%	69.2%	19.2%	38.5%	-	
100両以上	22	16	20	15	11	4	6	1	
	100.0%	72.7%	90.9%	68.2%	50.0%	18.2%	27.3%	4.5%	
トラック 事業者	計	91	31	32	62	53	8	19	1
		100.0%	34.1%	35.2%	68.1%	58.2%	8.8%	20.9%	1.1%
	30両未満	29	5	8	18	13	-	8	-
		100.0%	17.2%	27.6%	62.1%	44.8%	-	27.6%	-
30～100両未満	37	13	14	28	22	2	8	1	
	100.0%	35.1%	37.8%	75.7%	59.5%	5.4%	21.6%	2.7%	
100両以上	25	13	10	16	18	6	3	-	
	100.0%	52.0%	40.0%	64.0%	72.0%	24.0%	12.0%	-	

問3.②「運輸安全マネジメント」取り組みにあたって、役立ったこと【複数回答】

		事業者数	1 近畿運輸局 主催の説明 会、セミ ナー	2 (独)自動車 事故対策機 構の講習 会、研修	3 バス協会、 タクシー協 会、トラック 協会主催の 説明会	4 近畿運輸局 や各業界団 体が作成し たマニュアル、パンフ レット	5 自社で契約 したコンサル タントの 指導、助言	6 同業者の会 合等で聞い た取組事 例、内容	無回答
全 体		198	72	82	95	88	18	39	31
		100.0%	36.4%	41.4%	48.0%	44.4%	9.1%	19.7%	15.7%
貸切バス 事業者	計	35	22	21	19	17	3	9	2
		100.0%	62.9%	60.0%	54.3%	48.6%	8.6%	25.7%	5.7%
	30両未満	23	11	12	10	8	3	8	1
		100.0%	47.8%	52.2%	43.5%	34.8%	13.0%	34.8%	4.3%
30～100両未満	9	8	6	6	7	-	-	1	
	100.0%	88.9%	66.7%	66.7%	77.8%	-	-	11.1%	
100両以上	3	3	3	3	2	-	1	-	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	66.7%	-	33.3%	-	
タクシー 事業者	計	72	28	39	32	29	8	15	13
		100.0%	38.9%	54.2%	44.4%	40.3%	11.1%	20.8%	18.1%
	30両未満	24	4	12	7	5	-	3	8
		100.0%	16.7%	50.0%	29.2%	20.8%	-	12.5%	33.3%
30～100両未満	26	10	10	14	15	4	7	3	
	100.0%	38.5%	38.5%	53.8%	57.7%	15.4%	26.9%	11.5%	
100両以上	22	14	17	11	9	4	5	2	
	100.0%	63.6%	77.3%	50.0%	40.9%	18.2%	22.7%	9.1%	
トラック 事業者	計	91	22	22	44	42	7	15	16
		100.0%	24.2%	24.2%	48.4%	46.2%	7.7%	16.5%	17.6%
	30両未満	29	4	5	13	10	-	6	6
		100.0%	13.8%	17.2%	44.8%	34.5%	-	20.7%	20.7%
30～100両未満	37	9	11	21	18	2	7	7	
	100.0%	24.3%	29.7%	56.8%	48.6%	5.4%	18.9%	18.9%	
100両以上	25	9	6	10	14	5	2	3	
	100.0%	36.0%	24.0%	40.0%	56.0%	20.0%	8.0%	12.0%	

問4「運輸安全マネジメント」への取り組み

		事業者数	1 積極的に取 り組んでお り、今後も積 極的に取り 組む	2 取り組みは まだ不十分 なので、今 後は積極的 に取り組む	3 取り組みは 不十分だと 思うが、今 以上の取り 組みは難し い
全 体		198	60	128	10
		100.0%	30.3%	64.6%	5.1%
貸切バス 事業者	計	35	11	23	1
		100.0%	31.4%	65.7%	2.9%
	30両未満	23	4	18	1
		100.0%	17.4%	78.3%	4.3%
タクシー 事業者	30～100両未満	9	5	4	-
		100.0%	55.6%	44.4%	-
	100両以上	3	2	1	-
		100.0%	66.7%	33.3%	-
トラック 事業者	計	72	16	51	5
		100.0%	22.2%	70.8%	6.9%
	30両未満	24	4	17	3
		100.0%	16.7%	70.8%	12.5%
貸切バス 事業者	30～100両未満	26	9	16	1
		100.0%	34.6%	61.5%	3.8%
	100両以上	22	3	18	1
		100.0%	13.6%	81.8%	4.5%
トラック 事業者	計	91	33	54	4
		100.0%	36.3%	59.3%	4.4%
	30両未満	29	7	19	3
		100.0%	24.1%	65.5%	10.3%
貸切バス 事業者	30～100両未満	37	11	25	1
		100.0%	29.7%	67.6%	2.7%
	100両以上	25	15	10	-
		100.0%	60.0%	40.0%	-

問5「運輸安全マネジメント」取り組みにあたって苦勞した点【複数回答】

		事業者数	1 仕組みや進 め方がよく わからな かった	2 何をしてよ いのかよく わからな かった	3 実施内容の レベルと自 社の現状と の差が大き かった	4 社員やドラ イバーの意 識改革、向 上がむずか しかった	5 必要費用の 捻出がむず かしかった	6 会議や社員 教育の時間 捻出がむず かしかった	7 専門の担当 社員を任命 する余裕が なかった	8 その他	9 特に苦勞し た点はな かった	無回答
全 体		198	64	41	61	111	25	78	31	4	6	3
		100.0%	32.3%	20.7%	30.8%	56.1%	12.6%	39.4%	15.7%	2.0%	3.0%	1.5%
貸切バス 事業者	計	35	13	8	10	19	8	15	8	1	-	-
		100.0%	37.1%	22.9%	28.6%	54.3%	22.9%	42.9%	22.9%	2.9%	-	-
	30両未満	23	9	7	8	12	5	6	5	-	-	-
		100.0%	39.1%	30.4%	34.8%	52.2%	21.7%	26.1%	21.7%	-	-	-
タクシー 事業者	30～100両未満	9	2	1	2	5	3	7	3	-	-	-
		100.0%	22.2%	11.1%	22.2%	55.6%	33.3%	77.8%	33.3%	-	-	-
	100両以上	3	2	-	-	2	-	2	-	1	-	-
		100.0%	66.7%	-	-	66.7%	-	66.7%	-	33.3%	-	-
トラック 事業者	計	72	21	14	24	43	10	29	11	2	2	-
		100.0%	29.2%	19.4%	33.3%	59.7%	13.9%	40.3%	15.3%	2.8%	2.8%	-
	30両未満	24	8	5	8	8	3	10	3	-	1	-
		100.0%	33.3%	20.8%	33.3%	33.3%	12.5%	41.7%	12.5%	-	4.2%	-
貸切バス 事業者	30～100両未満	26	7	6	7	18	3	9	3	1	-	-
		100.0%	26.9%	23.1%	26.9%	69.2%	11.5%	34.6%	11.5%	3.8%	-	-
	100両以上	22	6	3	9	17	4	10	5	1	1	-
		100.0%	27.3%	13.6%	40.9%	77.3%	18.2%	45.5%	22.7%	4.5%	4.5%	-
トラック 事業者	計	91	30	19	27	49	7	34	12	1	4	3
		100.0%	33.0%	20.9%	29.7%	53.8%	7.7%	37.4%	13.2%	1.1%	4.4%	3.3%
	30両未満	29	6	6	5	13	2	12	3	-	1	1
		100.0%	20.7%	20.7%	17.2%	44.8%	6.9%	41.4%	10.3%	-	3.4%	3.4%
貸切バス 事業者	30～100両未満	37	14	7	14	21	3	14	6	-	2	1
		100.0%	37.8%	18.9%	37.8%	56.8%	8.1%	37.8%	16.2%	-	5.4%	2.7%
	100両以上	25	10	6	8	15	2	8	3	1	1	1
		100.0%	40.0%	24.0%	32.0%	60.0%	8.0%	32.0%	12.0%	4.0%	4.0%	4.0%

問6-①「運輸安全マネジメント」への取り組みとして実施している事項【複数回答】

		事業者数	1 最終責任者は社長であることを社員全員に知らせた	2 輸送安全の指揮や情報伝達の体制、担当者を定めた	3 輸送安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した	4 輸送安全目標を設定し、社内に掲示した	5 輸送安全性向上のための具体的な計画を策定した	6 社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行っている	7 現場からの情報が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくった	8 輸送の安全マニュアルを作成し、配布した	9 社員向けの教育研修を行っている
全体		198	136 68.7%	129 65.2%	145 73.2%	134 67.7%	92 46.5%	121 61.1%	98 49.5%	74 37.4%	147 74.2%
貸切バス事業者	計	35	29 82.9%	23 65.7%	27 77.1%	23 65.7%	21 60.0%	27 77.1%	22 62.9%	15 42.9%	27 77.1%
	30両未満	23	17 73.9%	13 56.5%	15 65.2%	12 52.2%	11 47.8%	16 69.6%	13 56.5%	7 30.4%	15 65.2%
	30～100両未満	9	9 100.0%	7 77.8%	9 100.0%	8 88.9%	8 88.9%	8 88.9%	6 66.7%	6 66.7%	9 100.0%
	100両以上	3	3 100.0%	3 100.0%	3 100.0%	3 100.0%	2 66.7%	3 100.0%	3 100.0%	2 66.7%	3 100.0%
タクシー事業者	計	72	45 62.5%	44 61.1%	52 72.2%	46 63.9%	20 27.8%	39 54.2%	23 31.9%	15 20.8%	48 66.7%
	30両未満	24	14 58.3%	12 50.0%	15 62.5%	13 54.2%	3 12.5%	9 37.5%	8 33.3%	5 20.8%	11 45.8%
	30～100両未満	26	19 73.1%	12 46.2%	20 76.9%	16 61.5%	9 34.6%	16 61.5%	6 23.1%	6 23.1%	18 69.2%
	100両以上	22	12 54.5%	20 90.9%	17 77.3%	17 77.3%	8 36.4%	14 63.6%	9 40.9%	4 18.2%	19 86.4%
トラック事業者	計	91	62 68.1%	62 68.1%	66 72.5%	65 71.4%	51 56.0%	55 60.4%	53 58.2%	44 48.4%	72 79.1%
	30両未満	29	14 48.3%	19 65.5%	16 55.2%	15 51.7%	12 41.4%	19 65.5%	14 48.3%	16 55.2%	20 69.0%
	30～100両未満	37	27 73.0%	25 67.6%	27 73.0%	29 78.4%	21 56.8%	21 56.8%	21 56.8%	15 40.5%	31 83.8%
	100両以上	25	21 84.0%	18 72.0%	23 92.0%	21 84.0%	18 72.0%	15 60.0%	18 72.0%	13 52.0%	21 84.0%

		事業者数	10 社外の機関へ研修等のため社員を派遣した	11 輸送安全性向上に役立つ機器を導入した	12 専門のコンサルタントと契約し助言等を受けた	13 輸送安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管している	14 輸送安全にかかわる情報を公表した	15 輸送の安全に関する内部監査を行った	16 その他	17 実施していない	無回答
全体		198	67 33.8%	183 92.4%	13 6.6%	121 61.1%	93 47.0%	49 24.7%	8 4.0%	1 0.5%	3 1.5%
貸切バス事業者	計	35	11 31.4%	35 100.0%	2 5.7%	19 54.3%	19 54.3%	8 22.9%	1 2.9%	-	-
	30両未満	23	5 21.7%	23 100.0%	1 4.3%	9 39.1%	10 43.5%	3 13.0%	1 4.3%	-	-
	30～100両未満	9	4 44.4%	9 100.0%	1 11.1%	7 77.8%	6 66.7%	3 33.3%	-	-	-
	100両以上	3	2 66.7%	3 100.0%	-	3 100.0%	3 100.0%	2 66.7%	-	-	-
タクシー事業者	計	72	13 18.1%	64 88.9%	2 2.8%	39 54.2%	25 34.7%	9 12.5%	3 4.2%	1 1.4%	1 1.4%
	30両未満	24	3 12.5%	22 91.7%	-	8 33.3%	9 37.5%	2 8.3%	3 12.5%	1 4.2%	-
	30～100両未満	26	4 15.4%	23 88.5%	2 7.7%	16 61.5%	5 19.2%	2 7.7%	-	-	1 3.8%
	100両以上	22	6 27.3%	19 86.4%	-	15 68.2%	11 50.0%	5 22.7%	-	-	-
トラック事業者	計	91	43 47.3%	84 92.3%	9 9.9%	63 69.2%	49 53.8%	32 35.2%	4 4.4%	-	2 2.2%
	30両未満	29	8 27.6%	26 89.7%	1 3.4%	19 65.5%	13 44.8%	7 24.1%	-	-	-
	30～100両未満	37	19 51.4%	36 97.3%	3 8.1%	25 67.6%	19 51.4%	11 29.7%	2 5.4%	-	-
	100両以上	25	16 64.0%	22 88.0%	5 20.0%	19 76.0%	17 68.0%	14 56.0%	2 8.0%	-	2 8.0%

問6-②. 今後はより積極的に取り組みたい事項【複数回答】

		事業者数	1 最終責任者は社長であることを社員全員に知らせる	2 輸送安全の指揮や情報の伝達の体制を設定し、担当者を定める	3 輸送安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示する	4 輸送安全目標を設定し、社内に掲示する	5 輸送安全性向上のための具体的な計画を策定する	6 社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行う	7 現場からの情報が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくる	8 輸送の安全マニュアルを作成し、配布する	9 社員向けの教育研修を行う
全体		198	24	30	24	24	40	27	54	46	38
		100.0%	12.1%	15.2%	12.1%	12.1%	20.2%	13.6%	27.3%	23.2%	19.2%
貸切バス事業者	計	35	3	6	7	7	12	4	7	12	11
		100.0%	8.6%	17.1%	20.0%	20.0%	34.3%	11.4%	20.0%	34.3%	31.4%
	30両未満	23	2	4	7	4	9	3	3	9	8
		100.0%	8.7%	17.4%	30.4%	17.4%	39.1%	13.0%	13.0%	39.1%	34.8%
30～100両未満	9	1	2	-	2	2	2	1	4	3	3
		100.0%	11.1%	22.2%	-	22.2%	22.2%	11.1%	44.4%	33.3%	33.3%
	100両以上	3	-	-	-	1	1	-	-	-	-
	100.0%	-	-	-	33.3%	33.3%	-	-	-	-	
タクシー事業者	計	72	12	9	10	8	20	9	28	21	16
		100.0%	16.7%	12.5%	13.9%	11.1%	27.8%	12.5%	38.9%	29.2%	22.2%
	30両未満	24	5	4	3	2	6	4	8	4	7
		100.0%	20.8%	16.7%	12.5%	8.3%	25.0%	16.7%	33.3%	16.7%	29.2%
30～100両未満	26	3	4	2	4	8	3	13	8	6	
		100.0%	11.5%	15.4%	7.7%	15.4%	30.8%	11.5%	50.0%	30.8%	23.1%
100両以上	22	4	1	5	2	6	2	7	9	3	
	100.0%	18.2%	4.5%	22.7%	9.1%	27.3%	9.1%	31.8%	40.9%	13.6%	
トラック事業者	計	91	9	15	7	9	8	14	19	13	11
		100.0%	9.9%	16.5%	7.7%	9.9%	8.8%	15.4%	20.9%	14.3%	12.1%
	30両未満	29	5	8	3	6	5	6	5	3	4
		100.0%	17.2%	27.6%	10.3%	20.7%	17.2%	20.7%	17.2%	10.3%	13.8%
30～100両未満	37	3	5	3	3	2	5	7	5	7	
		100.0%	8.1%	13.5%	8.1%	8.1%	5.4%	13.5%	18.9%	13.5%	18.9%
100両以上	25	1	2	1	-	1	3	7	5	-	
	100.0%	4.0%	8.0%	4.0%	-	4.0%	12.0%	28.0%	20.0%	-	

		事業者数	10 社外の機関へ研修等のため社員を派遣する	11 輸送安全性向上に役立つ機器を導入する	12 専門のコンサルタントと契約し助言等を受ける	13 輸送安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管する	14 輸送安全にかかわる情報を公表する	15 輸送の安全に関する内部監査を行う	16 その他	無回答
全体		198	35	23	20	30	22	56	5	47
		100.0%	17.7%	11.6%	10.1%	15.2%	11.1%	28.3%	2.5%	23.7%
貸切バス事業者	計	35	8	4	1	6	4	10	-	6
		100.0%	22.9%	11.4%	2.9%	17.1%	11.4%	28.6%	-	17.1%
	30両未満	23	6	2	1	6	3	7	-	4
		100.0%	26.1%	8.7%	4.3%	26.1%	13.0%	30.4%	-	17.4%
30～100両未満	9	2	1	-	-	1	3	-	-	1
		100.0%	22.2%	11.1%	-	-	11.1%	33.3%	-	11.1%
100両以上	3	-	1	-	-	-	-	-	-	1
	100.0%	-	33.3%	-	-	-	-	-	-	33.3%
タクシー事業者	計	72	11	10	11	13	9	22	1	15
		100.0%	15.3%	13.9%	15.3%	18.1%	12.5%	30.6%	1.4%	20.8%
	30両未満	24	2	3	4	6	4	3	1	5
		100.0%	8.3%	12.5%	16.7%	25.0%	16.7%	12.5%	4.2%	20.8%
30～100両未満	26	6	6	6	4	4	7	-	-	4
		100.0%	23.1%	23.1%	23.1%	15.4%	15.4%	26.9%	-	15.4%
100両以上	22	3	1	1	3	1	12	-	-	6
	100.0%	13.6%	4.5%	4.5%	13.6%	4.5%	54.5%	-	-	27.3%
トラック事業者	計	91	16	9	8	11	9	24	4	26
		100.0%	17.6%	9.9%	8.8%	12.1%	9.9%	26.4%	4.4%	28.6%
	30両未満	29	5	3	3	3	4	8	-	8
		100.0%	17.2%	10.3%	10.3%	10.3%	13.8%	27.6%	-	27.6%
30～100両未満	37	8	5	-	7	4	7	7	3	8
		100.0%	21.6%	13.5%	-	18.9%	10.8%	18.9%	8.1%	21.6%
100両以上	25	3	1	5	1	1	9	1	10	
	100.0%	12.0%	4.0%	20.0%	4.0%	4.0%	36.0%	4.0%	40.0%	

問7.「運輸安全マネジメント」取り組みの効果【複数回答】

		事業者数	1 従業員の意識が高まった	2 事故率が減少した	3 保険料や事故関連費用が減少した	4 荷主や利用者の好感度・信頼感が高まった	5 その他	6 特に効果は生じていない	無回答
全体		198	123	64	41	39	5	40	1
		100.0%	62.1%	32.3%	20.7%	19.7%	2.5%	20.2%	0.5%
貸切バス事業者	計	35	24	8	3	6	1	9	-
		100.0%	68.6%	22.9%	8.6%	17.1%	2.9%	25.7%	-
	30両未満	23	16	4	1	4	-	6	-
		100.0%	69.6%	17.4%	4.3%	17.4%	-	26.1%	-
30～100両未満	9	6	3	1	2	1	2	-	
		100.0%	66.7%	33.3%	11.1%	22.2%	11.1%	22.2%	-
	100両以上	3	2	1	1	-	-	1	-
	100.0%	66.7%	33.3%	33.3%	-	-	33.3%	-	
タクシー事業者	計	72	44	26	13	2	2	12	1
		100.0%	61.1%	36.1%	18.1%	2.8%	2.8%	16.7%	1.4%
	30両未満	24	11	8	5	-	-	6	-
		100.0%	45.8%	33.3%	20.8%	-	-	25.0%	-
30～100両未満	26	18	6	6	1	1	3	-	
		100.0%	69.2%	23.1%	23.1%	3.8%	3.8%	11.5%	-
	100両以上	22	15	12	2	1	1	3	1
	100.0%	68.2%	54.5%	9.1%	4.5%	4.5%	13.6%	4.5%	
トラック事業者	計	91	55	30	25	31	2	19	-
		100.0%	60.4%	33.0%	27.5%	34.1%	2.2%	20.9%	-
	30両未満	29	22	9	9	14	-	2	-
		100.0%	75.9%	31.0%	31.0%	48.3%	-	6.9%	-
30～100両未満	37	18	14	10	6	2	10	-	
		100.0%	48.6%	37.8%	27.0%	16.2%	5.4%	27.0%	-
	100両以上	25	15	7	6	11	-	7	-
	100.0%	60.0%	28.0%	24.0%	44.0%	-	28.0%	-	

問8.「運輸安全マネジメント」実施のために必要と思われる行政等からの支援【複数回答】

		事業者数	1 仕組みづくりや取り組み方法を説明してくれる指導員の派遣	2 取り組みをわかりやすく説明した手引書等の配布	3 同規模、同業他社の事例集の配布	4 機器の導入にあたっての財政面の補助制度の充実	5 自動車事故対策機構等の診断や研修費用等の助成	6 荷主など運輸サービス利用者へのPRの実施	7 その他	無回答
全体		198	30	99	103	112	82	39	3	5
		100.0%	15.2%	50.0%	52.0%	56.6%	41.4%	19.7%	1.5%	2.5%
貸切バス事業者	計	35	7	11	24	24	17	5	-	2
		100.0%	20.0%	31.4%	68.6%	68.6%	48.6%	14.3%	-	5.7%
	30両未満	23	4	8	14	13	10	3	-	2
		100.0%	17.4%	34.8%	60.9%	56.5%	43.5%	13.0%	-	8.7%
30～100両未満	9	2	2	7	9	6	1	-	-	
		100.0%	22.2%	22.2%	77.8%	100.0%	66.7%	11.1%	-	-
	100両以上	3	1	1	3	2	1	1	-	-
	100.0%	33.3%	33.3%	100.0%	66.7%	33.3%	33.3%	-	-	
タクシー事業者	計	72	7	42	33	37	33	2	-	3
		100.0%	9.7%	58.3%	45.8%	51.4%	45.8%	2.8%	-	4.2%
	30両未満	24	2	17	11	9	11	1	-	1
		100.0%	8.3%	70.8%	45.8%	37.5%	45.8%	4.2%	-	4.2%
30～100両未満	26	4	15	11	16	12	-	-	-	
		100.0%	15.4%	57.7%	42.3%	61.5%	46.2%	-	-	-
	100両以上	22	1	10	11	12	10	1	-	2
	100.0%	4.5%	45.5%	50.0%	54.5%	45.5%	4.5%	-	9.1%	
トラック事業者	計	91	16	46	46	51	32	32	3	-
		100.0%	17.6%	50.5%	50.5%	56.0%	35.2%	35.2%	3.3%	-
	30両未満	29	6	14	12	13	7	9	1	-
		100.0%	20.7%	48.3%	41.4%	44.8%	24.1%	31.0%	3.4%	-
30～100両未満	37	5	19	21	24	13	13	2	-	
		100.0%	13.5%	51.4%	56.8%	64.9%	35.1%	35.1%	5.4%	-
	100両以上	25	5	13	13	14	12	10	-	-
	100.0%	20.0%	52.0%	52.0%	56.0%	48.0%	40.0%	-	-	

問9.取得している運送の安全に関する資格、認証など【複数回答】

		事業者数	1 貨物自動車 運送事業者 の「安全性 優良事業所 (Gマーク事 業所)」	2 グリーン経 営認証	3 ISO9001 (品質管理)	4 ISO14001 (環境改善)	5 その他	無回答
全 体		198 100.0%	54 27.3%	42 21.2%	18 9.1%	8 4.0%	3 1.5%	116 58.6%
貸切バス 事業者	計	35 100.0%	-	4 11.4%	-	1 2.9%	3 8.6%	28 80.0%
	30両未満	23 100.0%	-	1 4.3%	-	1 4.3%	1 4.3%	20 87.0%
	30～100両未満	9 100.0%	-	2 22.2%	-	-	2 22.2%	6 66.7%
	100両以上	3 100.0%	-	1 33.3%	-	-	-	2 66.7%
タクシー 事業者	計	72 100.0%	-	9 12.5%	-	-	-	63 87.5%
	30両未満	24 100.0%	-	3 12.5%	-	-	-	21 87.5%
	30～100両未満	26 100.0%	-	1 3.8%	-	-	-	25 96.2%
	100両以上	22 100.0%	-	5 22.7%	-	-	-	17 77.3%
トラック 事業者	計	91 100.0%	54 59.3%	29 31.9%	18 19.8%	7 7.7%	-	25 27.5%
	30両未満	29 100.0%	10 34.5%	4 13.8%	2 6.9%	1 3.4%	-	17 58.6%
	30～100両未満	37 100.0%	23 62.2%	16 43.2%	6 16.2%	2 5.4%	-	7 18.9%
	100両以上	25 100.0%	21 84.0%	9 36.0%	10 40.0%	4 16.0%	-	1 4.0%

2. ヒアリング結果個票

ヒアリング結果①

業 種	貸切バス	保有車両	31
1. 制度の理解度	<ul style="list-style-type: none"> 最初は「マネジメント」とか、「P D C Aサイクル」などのカタカナが多く、取っつきにくい感じがしたが、現在は分かりにくい点はない。 		
2. 取り組み体制と 取り組み内容	<ul style="list-style-type: none"> 社長が率先して取り組んでいる。ドライバー講習会の開催をバス協会へ進言し、実現させた。 トップ、管理職及び労組幹部が月1回会議を開き、その月の安全管理等をテーマに話し合い、課題解 を図り、その結果を現場へ伝えている。 バスの車種別にドライバーのグル プをつくり、それらのグル プのリーダー会議により安全への取り組みを進めている。 		
3. 苦勞した点	<ul style="list-style-type: none"> 大企業のように年間計画としてP D C Aサイクルを回すようなことは小企業ではできない。 もっとも苦勞する点は、収入が減少する中で、どのようにして安全対策の費用を捻出するかである（日本大 の影響で 客が激減しており、 バスの 要が減っている。特に外国人客が減った）。そのため、なるべく金のかからない方法で効果のある対策を考えているが、社内の研修だけではドライバーの意識を変えるのは難しい。 		
4. 取り組みの効果	<ul style="list-style-type: none"> 制度の導入により、これまで各社が独自の方法でばらばらに行なっていた安全対策が一定の方式で行われるようになり、5年前と比べて業界全体の意識が変わってきたように感じる。 しかし、バス協会に入会していない業者が半数近くあり、これらの業者は安全意識が低い。 特に効果のあった取り組みというものはない。全体としての取り組みの 合的な効果が出ている。 		

<p>5. 役に立った催しなど</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスのドライバーは、待機所などで他社のドライバーと話す機会が多く、そこで他社の取り組みや事故の情報などを得ており、これが意識向上につながっているようだ。 ・ バス協会の講習は効果がある。社内では、上司が注意しても「またか」という感じで聞いてもらえないが、社外の講習は効果がある。 ・ セミナー等で紹介される事例は大企業のものが多く、中小には参考にならない。セミナーの対象を大・中・零細企業に区分して、それぞれにあった事例等を取り上げると効果があると思う。 ・ 事故統計の話は、 も聞いていないので止めた方がよい。
<p>6. 必要な支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 金銭面での助成がほしい。
<p>7. その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従業員の安全意識向上は、トップダウンが必要。トップが強い意識を持たないとうまくいかない。トップが動かないと、ドライバーも動かない。 ・ バスは、旅行代理店の要望だけでなく客の細かいニーズにも応えなくてはならない。 関 では、高 道 行中は、バスガイドは ってシートベルトを付ける（客の方を向いてガイドできないので、客、ガイドの両方から苦情があるため、関 では実施していない）。 ・ 旅行代理店の意識も少しずつ変わってきて、無理な要求は減っているが、まだ安全に影響するような要求が多い（時間がないのに する 点を増やすなど）。 ージェントへのPRはもっと必要。 ・ これだけ気をつけていても事故は起こるので、今後も安全 一をする。

ヒアリング結果②

業 種	貸切バス	保有車両	50
-----	------	------	----

<p>1. 取り組み体制と 取り組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社長は、以前から安全については特に厳しい。そのため、社内でも「無事故を続けなければ」という 気がある（社長は近畿運輸局で無事故の局長表彰を受けることになっている）。 ・ 当社の事業の特性から、ドライバー全員を一 に集めた会議や講習を開くことは 難であるが、年に3回は全員出席の研修を行っている。スクールバス担当のドライバーは、 の 立記 日の休日を利用、 バスのドライバーは、シーズンオフの仕事の少ない時期に2 に分けて行っている。 ・ 上記のメイン研修に加えて、適 に関心の高いテーマ（特に他社の事故の例など、インターネットのニュースを活用）を選んで少人数ずつの研修を行う。 ・ 運行管理者は、従業員の2割くらいいる。他社より多いと思う。 ・ 現在地へ移転した当初は、 車場が以前に比べて広がったため 車場内で し事故を起こすバスが増えた。 このため社長が事故撲滅をうるさく言うようになった。 ・ 終業点呼時にドライバーにヒヤリハットがなかったかを常に聞くこととしている。会議では特にヒヤリハットの状況を しくドライバーに発表させて、その情報を他のドライバーと 有できるようにした。 ・ バスのドライバーは60 未満とし、60 以上はスクールバスのドライバーに切り える。スクールバスは 行ルートが一定であり、高齢ドライバーでも問題発生は少ないからである。 ・ 取り組みにおいては、これという特効 のような対策はない。地道に積み上げていくしかない。 ・ 事故を減らすためには「点呼がすべて」である。点呼時にしつこいほど指示することが重要である。
<p>2. 今後の対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「バス安全評価制度」の申請を来年4月に行う。日本バス協会の説明では、申請の 件がことのほか厳しく、「当社は無理かな」と考えていたため、申請が れた。

3. 助成について	<ul style="list-style-type: none">バス（全保有車両数の約半分）には、ドライブレコーダーを装着しているが、スクールバスには装着していない。できれば全車への装着が望ましいがコスト 担が大きい。 <p>また、外部研修会（ S 、クレフィール ）へのドライバー派遣についても費用がかかるため、機器の購入や研修会費用などへの助成金は打ち切ることなく続けてほしい。</p>
-----------	---

ヒアリング結果③

業 種	貸切バス	保有車両	118
-----	------	------	-----

<p>1. 取り組み体制と 取り組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業グループ（約 20 社）全体として、安全には力を入れている。グループでは 9 月を安全強化月として点呼時に安全意識の高 を 図っている。 ・ 当社は、社長が安全の 責任者として「安全はすべてに優先する」という方針を いている。社長は年に数回各営業所を 問し、そこでドライバーと懇談し、ドライバーに刺激を与えるようにしている。 ・ ドライバーには安全目標などを記 したラミネート加 したカードを常に させ、安全意識の維持を図っている。 ・ 5 年前にまず 会社が取り組み、当社は 会社のやり方に していたが、現在は当社独自の取り組みを行っている。 ・ 企業グループの横断的な組織として「安全管理委員会」を設置しており、バス、タクシー、トラックなど運輸関連企業の所長クラスをメンバーとして定期的開催している。 また、社内では「事故防止懇談会」を適 開催している。開会にあたっては安全目標を出席者全員で する。会議の結果は社内に掲示する。 ・ 上記の会議の記録はすべて保 している。 ・ 無事故等の優良ドライバーを表彰する制度があり、ドライバーにとっては、はげみになっていると思う。
<p>2. 取り組みの効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本バス協会のツアーバスの評価において、1 つ星をいただいた。2 年後の 2 つ星を目指してさらに取り組みを続ける。 ・ 事故防止に力を入れているにもかかわらず、平成 20 年 11 月に名高 道 で 事故を起こした。これを教 として高 道 で の 行スピードを 90～95 に えるよう指示した。はじめはドライバーの もあったが現在では定着している。 ・ 取り組みの効果を数 で示すことは難しいが、大事故は発生していない。

<p>3. 今後の取り組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 安全指導はいつも同じ事をやっているとマンネリ化してしまい効果が出ない。目先を変えた指導により常にドライバーの安全意識を維持していく必要がある。ドライバーの研修もシーズンオフの期間に集中的に行う。 • 今後は、特に重大事故の防止に力を入れる。当社の弱点を把握しそこを改善するよう努力する。例えば、高道 の 行におけるスピード、車間 、 ・S における客の安全確保や車両の整に力を入れる。 また、ハドメ（車止め）の 用の などについても、「なぜそれが必要か」をドライバーに説明し、納得させるようにしている。 • バス協のバス評価制度の申請も行っている。 • プラン（デジタルタコメーター的なもの）やモバイル アルコール検知器（出先において出発時のアルコールチェックする）は活用しているが、ドライブレコーダーは装着していない（今後の課題となっている）。
-------------------	---

ヒアリング結果④

業 種	タクシー	保有車両	51
-----	------	------	----

<p>1. タクシー業界の安全対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県 部 (~明) のタクシー業は、保有車両 30 未満の零細事業者が多く、これらの事業者（個人経営のタクシー）は売上優先で安全は の次といった経営を行っている。そのため、この地域では人身事故の件数が 常に多い (事故が2年で10件)。 ・ その は、大手タクシー業者の進出による 激化と 生年金基金解 に伴う企業 担分の返済による経営内容の 化である。
<p>2. 取り組み体制と取り組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当社は中小企業であるが、安全とコンプライアンス (法) には力を入れていると自 している。 地域ではルール違反 (299 時間 を らないなど) の業者が多いが、当社はルールをきちんと っている。 ・ 健康診断も法で定められている回数以上に受けさせている (年に2回)。 A Aの診断も毎年受けている。 ・ 点呼は必ず専務 (が社長、実質の経営管理は の専務が担当) またはそれに次 管理者が行う。 ・ ドライブレコーダー、デジタルタコメーターの記録も厳重にチェックし、結果はドライバー全員に見せている。 ・ シートベルト着用についても、客の乗車時に 声ガイドで着用を指示している。 ・ ドライバーの 用にあたっては、 の えないドライバーは用しない方針。
<p>3. 取り組みにあたって苦労した点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシードライバーは個性の強い人が多く、一つの にはめるのは難しい。当社は管理が厳しく、 通がきかない会社なのでこの管理に えられない人は めていく。
<p>4. 取り組みの効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年度の優良自動車運送事業者表彰を受けた (県では当社 1 社のみ)。また、「無事故無違反運動チャレンジ 100 (平成 21 年度 県警主催)」にて 県で1位となった。
<p>5. 今後の取り組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「安全、安心なタクシー会社」というイメージを確立し、無 会員 録等により固定客を増やしていきたい。そのために地域の い れに まらず、従来以上に安全への取り組みを続けていく。

ヒアリング結果⑤

業 種	タクシー	保有車両	70
-----	------	------	----

1. 運輸安全マネジメントの理解度	<ul style="list-style-type: none"> ・パンフレットなどを見て理解しようと努めたが、今ひとつよくわからない。説明内容も大企業のような体制がきちんと整っている会社を対象にしているように思う。
2. 役に立った情報	<ul style="list-style-type: none"> ・インターネットでの他社の取り組みの紹介や同業者との話し合いなど（当社が入っているビルに他のタクシー会社も数社入っており、情報交換しやすい）。
3. 取り組み体制と取り組み内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「事故は経営にとって 活問題である」と認識しており、事故を減らすための努力はしている。しかし、大企業のような体制はとれない。 社長は高齢（81 ）、専務（ ）が 責任者となっている。 ・タクシー 済の資金で全車にドライブレコーダーを装着した。車内を写せるカメラも付いている。 ・安全スローガンは年1回作り直している。ドライバーに対しては主に での 示により安全意識の向上を図っている。 では、自社の車両による事故の映像を見せて事故減少に役立っている。 で言うよりも映像のほうが効果はある。ただし、他社の事例は、身近でないせいか に見てくれない。 ・無事故表彰は年1回行っている。同じビルに入っている他社は、事故を起こしたドライバーに車 の 除をさせている。最初の頃は効果があったようだが、今は慣れてしまって効果は い。 ・タクシーの ディーカラーは が多いが、当社は と のツートンカラーでよく目立つ。したがって な運転をしたり、ドライバーが したりすると、通行人からでも 話で苦情がくる。目立つ ディーカラーにしているのも安全対策と言えるかもしれない。 ・ドライバーの社外研修は行っていない。手当なしの研修は労働組合が さない。手当を付けて研修に行かせるほどの余裕はない。 ・100 以上の 度で 行をしたドライバーは事故報告書（始末書という名称は組合が認めない）を出させている。

<p>4. 取り組みの効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 事故件数は減っているが、同時に稼働率も低下しているので、「事故率」は変わらないかもしれない。 • 車内カメラの記録を確認して、車内の言動が日頃とまったく異なるドライバーがいることに気がついた。態度の悪いドライバーに注意することで事故の可能性を減らせると思う。 • 車内に装着している装置は「バックコーン」とか「スピード出し過ぎ」とかいう音の装置が、これも効果がある。客も装置の音に反応して「バックコーン」とか言う（あまりにもうるさいので、ドライバーの中には音の出る部分にテープを貼っている者がいた）。
<p>5. 今後の取り組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 高齢のドライバーが増えているので、高齢者に対する指導方法を検討中である。 • 客の要求で幅の狭い道に進入し、バックする時などで自損事故が多い。実験的に「バックコーン」を導入し、バック時の事故防止に役立つかどうか調べている。 • 労働組合も安全の確保には協力的で、以前のような無理解は言わなくなった。今後も組合と協力して事故減少に努めたい（事故ゼロは無理だが）。

ヒアリング結果⑥

業 種	タクシー	保有車両	209
-----	------	------	-----

<p>1. 取り組み体制と 取り組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現場の管理者と労働組合の代表者がメンバーとなって「事故対策委員会」を開き、事故の内容や 理に要した費用 びに今後の対策等を検 している。この結果を社長などトップへ報告し、必要な対策は社長が して実行する。労働安全委員会と 行して開催している。 ・ また、3 月に1回、社長が講 となってドライバーへ話しをする。 ・ 毎月1日を「事故無しデー」と定め、出 前に全車両について車両点検を行い、「問題なし」と確認してから出 する。 ・ 今年から、半期ごとに目標を設定するようになった。今期の目標は「2 車事故半減」である。 ・ ドライバーの安全意識向上のため、警察に 頼して交通安全専門の担当者を派遣してもらい、事故現場の生々しい写 などを っ て事故の などを講義してもらおう。 今年は2日間実施した。1回当たり1時間くらいで、1日に2回行い、ドライバーは全員出席を義務づけている。 席者は別 呼び出して指導する。 ・ 無事故のドライバーに対する表彰制度は設けている。
<p>2. 取り組みにおいて苦勞する点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当社は労働組合と労 協定を結んでいるほか、組合が 主にもなっており、経営方針、安全対策等について組合の 認を得なければならない。 ・ ドライバーは客との関係で気持ちが れ、すさんだ気持ちで運転すると事故を起こしやすい。ドライバーの性格までは管理しにくい。
<p>3. 効果があった取 り組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 警察の専門家による講義は、ドライバーも熱心に聞いている。事故の状況が生々しく伝えられるので、身近な感じがするらしい。一方、社内でも事故件数の統計表やグラフを提示したり、個人的に話し合ったりするが、今ひとつ効果が い。社外の講 の話のほうが効果はある。 ・ 1回だけで終わらず、毎年続けることが重要と考えている。

<p>4. 取り組みの効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人身にからむ重大事故は減ったが、取り組みにより事故が劇的に減ったという感じはしない。しかし、月間 40～45 件あった事故(自損事故を 含む)は、24～25 件に減少した。 ・ 運輸安全マネジメントへの取り組み以前から、当社はドライバーの個人別の事故 をパソコンに記録している。同じような事故を起こすドライバーについては半日かけて事故 についての報告書を書かせるとともに(この間乗車しないので収入が減る)、事故 理などで必要となる費用等を示して、事故はドライバー個人にも会社にも損になることをわかってもらう。
<p>5. 今後の取り組み方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドライブレコーダーは、 験的に事故の多いドライバーの乗車する車両 20 両に装着している。車内カメラは組合の反対もあって装着していない。 ・ これまでも行なっているが、点呼をしっかりやる。特に会社にとってからの自損事故が多いため、ドライバーに最後まで気をゆるめないよう注意する。 ・ 高齢のドライバーが増えてきたので、健康診断と S の適性診断は必ず受けさせる。同じパターンの事故を起こすドライバーが健診によって、 に本人の気づかない があることがわかり、 により事故がなくなった例もある。 ・ 日報を 明にチェックし、事故と 行形態との関連を調べ、特定の 行形態が事故を生じやすいとわかれば、あてはまるドライバーに注意する。 ・ ドライブレコーダーの効果が明確になれば、導入を増やすつもりであるが、そのときに金銭的な助成があれば助かる。

ヒアリング結果⑦

業 種	トラック	保有車両	26
-----	------	------	----

1. 取り組み体制と 取り組み内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「労働安全こそが事業の根幹である」という方針のもと、トップからドライバーまで熱心に取り組んでいる（労働安全方針を書きした大きなポスターを社内に掲示）。 ・ 体制としては、毎月1回の安全会議（メンバーはトップ、部門長）と2月に1回のドライバー・作業員による会議を開いている。安全会議には、社長（会長 務）と専務は必ず出席する。 ・ 「毎月20日は安全の日」と定めており、この日は特に点検等をしっかり行い、ドライバー等の意識を高めるようにしている。
2. 取り組みにおいて 苦勞する点	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバーは個性の強い人が多く、自尊心も高いので上司の指示をそのまま直に聞き入れてくれないことがある。したがって、でやかましく言うだけでは効果のこともあるので、管理がむずかしい。
3. ドライバーの安全意 識向上対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバー自身を様々な点で評価する「自己評価シート」を毎月提出。同時に部門長はそれぞれのドライバーの評価を行う（項目ごとに10点満点で評価）。この結果は賞与に影響する。無事故等の目標達成状況を表にして掲示し、優秀なドライバーは年に1回各部門から1名表彰し、などの報も出している。 ・ 事故を起こしたドライバーは部門長と面接し、話し合って今後の事故防止につなげる。 また、事故を起こしやすいドライバーは、外部の研修会を受けさせている。
4. 荷主の要望	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷主からの要請で「5運動」の化を図っている。整理整などが行き届いていない現場の写をってそれを掲示している（当初は20件くらいの写があっただが、最近は5件程度と減少した）。 ・ 荷主は事故については厳しい。「事故を起こしたドライバーは、別の人にかえろ」と言われる。「事故は自分にね返って損になる」ということをドライバーが自すると、事故を起こさなくなると思う。

5. Gマーク等の制度について	<ul style="list-style-type: none"> • 本社と主な事業所はGマークを取得している。今後はすべての事業所での取得を目指す。 • 車両は「動体管理システム I」で、現在地を把握している。6年ほど前に数 かけて導入した(一部助成があった)。
6. その他	<ul style="list-style-type: none"> • 運輸安全マネジメント制度が始まってから、安全対策にはさらに力を入れており、今後も継続していく。取り組みは継続しないと効果はない。

ヒアリング結果⑧

業 種	トラック	保有車両	61
-----	------	------	----

<p>1. 取り組み体制と 取り組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ トップが安全には特に力を入れており、トラブルや事故を起こしたドライバーを呼び出して、社長自ら指導することもある。 ・ すべての事業所で毎月1回、管理職とすべてのドライバーにより「安全会議」を開いている。 席したドライバーに対しても、会議の結果を伝えている。 ・ 事業所によっては安全会議への出席が休日出 や 業となるケースもあるが、手当を付けている。会議では「ヒヤリハット」の実例を他の人の前で発表させる。 最初の頃は、発表するドライバーは少なかったが、最近は進んで発表するようになった。 ・ 事故を起こしたドライバーは、事故の などを の前に書いて全員で検 させる方式をとっている。
<p>2. 取り組みの効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「事故は個人の評価を定める要 となり、賞与にも影響する」という認識が行き っている。事故は他人事ではないと考え始めている。
<p>3. 取り組みにおいて 苦勞する点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「やっておけ」という指示はなかなか聞いてもらえない。自発的な取り組みを増やすためにはきつく言うだけでなく、金銭的な見返りも必要。3年間無事故のドライバーは表彰し、賞金を出している。 ・ 運送業者が努力しても、荷主の対応によりその努力が無になることもある。荷主 での安全への理解があまりにも低い（積み みに長いこと待たせているのに 着時間は変えないなど、無 な要求をする荷主がある）。

<p>4. 助成について</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 安全にはお金がかかる。ドライブレコーダーの導入や外部の講習会へのドライバーの派遣など、すべてお金がかかる。 • デジタルタコメーターの導入により、確実に事故は減ったと感じている。さらに、ドライブレコーダーを導入すればもっと効果があると思うが、現状では全車両への装着は、コストがかかりすぎるため実現していない。 これらの点で、助成があれば常に助かる。外部講習会への派遣ももっと増える。 • 利益 求と安全性向上のためのコストのバランスを取るのが難しい。
<p>5. その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 「安全はトラック業者任せ」という荷主の意識を変えて、トラック業者と協力して安全向上に努めてもらうためには、荷主へのPRが とも必要と考える。 • Gマーク取得は、1 営業所のみであるが、今後は全営業所で取得し、I T点呼ができる体制を整えたい。

ヒアリング結果⑨

業 種	トラック	保有車両	110
-----	------	------	-----

<p>1. 取り組み体制と 取り組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要荷主の輸送 質等についての管理が厳しく、必 的に当社も安全管理を厳密に行っている。 ・ トップの安全意識が 常に強い。経営組織として「安全 質部」を設けており、会社全体として安全に力を入れている（会社の門の前には社名入りの安全P Rののぼりが何本も立っていた）。 ・ 全事業所（全国 10 所程度）でGマークを取得し、I T点呼システム（テレビカメラ、アルコール検知器等でドライバーをセンター管理）を導入している。 ・ ドライブレコーダーのカメラは、車外だけでなく車内も写せるようにしている（労組の 認済み）。 ・ ドライバー指導員（リーダー）を定めて、月 1 回のリーダー会議を行う。ドライバーに対して指導員が厳しく指導。例えば積みみ研修は全員の前で実 。ヘタをやると全員の を びる。 ・ スピード違反对策として、85 超の 行をしたドライバーからは始末書をとる。始末書の枚数により、利益分配金に影響が出る。 ・ ドライバーの社外研修も定期的実施（荷主の研修センターなどで実施）。
<p>2. 取り組みの効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上記の取り組みにより、スピード違反は 180 人のドライバーの中で年間 1～2 人のみ。 ・ 事故も大幅に減少（ここ 3 年間重大事故無し）。 ・ 事故対策の費用も 10 年前に比べて 10 分の 1（約 2 000 約 200 ）に減少。

<p>3. 取り組みで苦労した点</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 従業員の意識改革など、現在の 〇〇 に 〇〇 達するまで15年かかっている。それほど難しい。厳しい管理に 〇〇 られない従業員は自ら 〇〇 職していく。 • 安全に関しては、自社としては「できることはやり 〇〇 した」という感じである。しかし、それでも事故が起こるのは、荷主の要 〇〇 も影響している。 例えば、積み 〇〇 み、取り下ろし時の長時間にわたる待機やドライバーへの付 〇〇 作業の要求などドライバーの心の余裕をなくするような慣行がまかり通っている。ゆとり、余裕がなくなると（ 〇〇 く 〇〇 着しなければ ）事故が起こりやすくなる。荷主への 〇〇 が必要。
<p>4. その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 景気が良くない中で、中小企業のトップは「安全どころではない」という意識を持つ者もいる。大事故を起こさないと意識は変わらないのかもしれない。 • 当社はパートナー会社（下請け業者）のドライバーも研修に同席させるよう 〇〇 めているが、中小業者ではそれも断るところがある（ドライバーに日当を 〇〇 う必要があるため）。 • ISOは金さえ出せば取得できる（ISOを持っているからといって必ずしも信頼できる会社とは言えない）。運輸安全マネジメントをきちんとやればISOはとれる（重なる部分が多い）。

運輸安全マネジメントに関するアンケート

－ 国土交通省近畿運輸局 平成 23 年 9 月 －

質問	回答記入																					
問 1 社の業種としてあてはまる番 ひとつに _____ をおつけのうえ、平成 23 年 8 月末日現在の保有車両数をご記入ください。	<table style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;">1 貸切バス事業</td> <td rowspan="3" style="border: none; vertical-align: middle;">} 保有車両数 (23.8 末現在)</td> <td rowspan="3" style="border: none; vertical-align: middle;">[] 両 (けん引自動車を除く)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">2 タクシー事業</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">3 トラック事業</td> </tr> </table>	1 貸切バス事業	} 保有車両数 (23.8 末現在)	[] 両 (けん引自動車を除く)	2 タクシー事業	3 トラック事業																
1 貸切バス事業	} 保有車両数 (23.8 末現在)	[] 両 (けん引自動車を除く)																				
2 タクシー事業																						
3 トラック事業																						
問 2 平成 18 年 10 月より、全ての運輸事業者は「運輸安全マネジメント制度」を導入することとなりましたが、「運輸安全マネジメント制度」の内容は理解しておられますか。あてはまる番 ひとつに _____ をおつけください。	<table style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;">1 よく理解している</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">2 ほぼ理解している</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">3 少しは理解している</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">4 理解していない</td> </tr> </table>	1 よく理解している	2 ほぼ理解している	3 少しは理解している	4 理解していない																	
1 よく理解している																						
2 ほぼ理解している																						
3 少しは理解している																						
4 理解していない																						
問 3 ①「運輸安全マネジメント」の内容や進め方についての情報入手のために利用されたものがありましたら、あてはまる番 すべてに _____ をおつけください。 ②それらのうちで「役に立った」とお考えのものはありますか。あてはまる番 すべてに _____ をおつけください。	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">情報入手項目</th> <th style="width: 15%;">①利用した</th> <th style="width: 15%;">②役立った</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">1 近畿運輸局主催の説明会、セミナー</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">2 独立行政法人自動車事故対策機構(S)の講習会、研修</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">3 バス協会、タクシー協会、トラック協会主催の説明会</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">4 近畿運輸局や各業界団体の作成したマニュアル、パンフレット</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">5 自社で契約したコンサルタントの指導、助言</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">6 同業者の会合などで聞いた取り組みの事例、内容</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	情報入手項目	①利用した	②役立った	1 近畿運輸局主催の説明会、セミナー	1	1	2 独立行政法人自動車事故対策機構(S)の講習会、研修	2	2	3 バス協会、タクシー協会、トラック協会主催の説明会	3	3	4 近畿運輸局や各業界団体の作成したマニュアル、パンフレット	4	4	5 自社で契約したコンサルタントの指導、助言	5	5	6 同業者の会合などで聞いた取り組みの事例、内容	6	6
情報入手項目	①利用した	②役立った																				
1 近畿運輸局主催の説明会、セミナー	1	1																				
2 独立行政法人自動車事故対策機構(S)の講習会、研修	2	2																				
3 バス協会、タクシー協会、トラック協会主催の説明会	3	3																				
4 近畿運輸局や各業界団体の作成したマニュアル、パンフレット	4	4																				
5 自社で契約したコンサルタントの指導、助言	5	5																				
6 同業者の会合などで聞いた取り組みの事例、内容	6	6																				
問 4 社の「運輸安全マネジメント」への取り組みとして、あてはまる番 ひとつに _____ をおつけください。	<table style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;">1 積極的に取り組んでおり、今後も積極的に取り組む</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">2 取り組みはまだ不十分なので、今後はより積極的に取り組む</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">3 取り組みは不十分だと思うが、今以上の取り組みは難しい</td> </tr> </table>	1 積極的に取り組んでおり、今後も積極的に取り組む	2 取り組みはまだ不十分なので、今後はより積極的に取り組む	3 取り組みは不十分だと思うが、今以上の取り組みは難しい																		
1 積極的に取り組んでおり、今後も積極的に取り組む																						
2 取り組みはまだ不十分なので、今後はより積極的に取り組む																						
3 取り組みは不十分だと思うが、今以上の取り組みは難しい																						
問 5 これまでの「運輸安全マネジメント」への取り組みにあたって苦労された点といえばどんなことでしょうか。あてはまる番 すべてに _____ をおつけください。	<table style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;">1 運輸安全マネジメントの仕組みや進め方がよくわからなかった</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">2 何をしてよいのか、よくわからなかった</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">3 実施内容のレベルと自社の現状との差が大きかった</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">4 社員やドライバーの意識改革、向上がむずかしかった</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">5 運輸安全マネジメントの必要費用の捻出がむずかしかった</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">6 運輸安全マネジメントのための会議や社員教育の時間捻出がむずかしかった</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">7 運輸安全マネジメント専門の担当社員を任命する余裕がなかった</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">8 その他・具体的にご記入ください</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">9 特に苦労した点はなかった</td> </tr> </table>	1 運輸安全マネジメントの仕組みや進め方がよくわからなかった	2 何をしてよいのか、よくわからなかった	3 実施内容のレベルと自社の現状との差が大きかった	4 社員やドライバーの意識改革、向上がむずかしかった	5 運輸安全マネジメントの必要費用の捻出がむずかしかった	6 運輸安全マネジメントのための会議や社員教育の時間捻出がむずかしかった	7 運輸安全マネジメント専門の担当社員を任命する余裕がなかった	8 その他・具体的にご記入ください	9 特に苦労した点はなかった												
1 運輸安全マネジメントの仕組みや進め方がよくわからなかった																						
2 何をしてよいのか、よくわからなかった																						
3 実施内容のレベルと自社の現状との差が大きかった																						
4 社員やドライバーの意識改革、向上がむずかしかった																						
5 運輸安全マネジメントの必要費用の捻出がむずかしかった																						
6 運輸安全マネジメントのための会議や社員教育の時間捻出がむずかしかった																						
7 運輸安全マネジメント専門の担当社員を任命する余裕がなかった																						
8 その他・具体的にご記入ください																						
9 特に苦労した点はなかった																						

質問	回答記入															
<p>問6 ①平成18年10月の法施行以降に 社が「運輸安全マネジメント」への取り組みとして、すでに実施済み及び現在実施中の事項の番 <u> </u> すべてに <u> </u> をおつけください。</p>	<p>【会社内の組織体制、安全風土の確立】</p> <p>1 輸送の安全の最終責任者は運行管理者等ではなく社長であることを社員全員に知らせた（文書を掲示）</p> <p>2 輸送の安全に関する指揮や情報伝達の体制を設定し、担当者を定めた</p> <p>【安全輸送の方針、目標、計画の設定】</p> <p>3 輸送の安全の基本方針や安全スローガンを設定し、社内に掲示した</p> <p>4 輸送の安全目標（事故発生件数の半減など）を設定し、社内に掲示した</p> <p>5 輸送の安全性向上のための具体的な計画を策定した</p> <p>【経営陣と従業員の双方向コミュニケーションの確立】</p> <p>6 輸送の安全に関して、社長など経営トップと現場の社員とが同席して情報交換を行っている</p> <p>7 現場からの情報（ヒヤリハット情報など）が社内全体に届く内部コミュニケーションのしくみをつくった</p> <p>【安全教育の実施】</p> <p>8 社員向けの輸送の安全マニュアルを作成し、配布した</p> <p>9 輸送の安全性向上を目的とする社員向けの教育研修を社内で実施している （最近1年間の開催回数 <input type="text"/> 回）</p> <p>10 社外の機関へ研修等のため社員を派遣した （最近1年間の派遣人数 <input type="text"/> のべ <input type="text"/> 人）</p> <p>【輸送の安全性向上に役立つ機器などの導入】</p> <p>11 輸送の安全性向上に役立つ機器（ドライブレコーダー、デジタコ、アルコール検知器等）を導入した</p> <p>12 専門のコンサルタントと契約し助言等を受けた</p> <p>【記録の作成、情報の公表】</p> <p>13 輸送の安全性向上への取り組み記録を作成し、整理・保管している</p> <p>14 輸送の安全にかかわる情報を <input type="text"/> 表した</p> <p>15 輸送の安全目標の達成度のチェックなど、輸送の安全に関する内部監査を行った</p> <p>16 その他・具体的にご記入ください</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 50px; margin-top: 10px;"></div> <p>17 上記のどれも実施していない</p>															
<p>②現時点では取り組み内容が不十分であったり、取り組んでいない事項のうち、今後はより積極的に取り組みたいとお考えの事項がありましたら、あてはまる番 <u> </u>（問6①の項目番 <u> </u>）すべてに <u> </u> をおつけください。</p>	<p>（問6①の項目番 <input type="text"/> ）</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">1</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">2</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">3</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">4</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">7</td> <td style="text-align: center;">8</td> <td style="text-align: center;">9</td> <td style="text-align: center;">10</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">11</td> <td style="text-align: center;">12</td> <td style="text-align: center;">13</td> <td style="text-align: center;">14</td> <td style="text-align: center;">15</td> </tr> </table> <p>16 その他・具体的にご記入ください</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 50px; margin-top: 10px;"></div>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	2	3	4	5												
6	7	8	9	10												
11	12	13	14	15												

質問	回答記入
問7 「運輸安全マネジメント」への取り組みが法 で定められてから約5年が経過しましたが、 社では「運輸安全マネジメント」への取り組みによってどのような効果が生じたか。あてはまる番 すべてに をおつけください。	1 輸送の安全についての従業員の意識が高まり、安全運転や車両点検等をより綿密に行うようになった 2 事故率が運輸安全マネジメント導入前に比べて低下した 3 保険料や事故関連費用が運輸安全マネジメント導入前に比べて減少した 4 荷主や利用者の自社に対する好感度や信頼感が高まるなどイメージアップの効果があつた 5 その他・具体的にご記入ください 6 特に効果は生じていない
問8 社が「運輸安全マネジメント」をより積極的に実施するために必要と思われる行政等からの支援として、あてはまる番 すべてに をおつけください。	1 「運輸安全マネジメント」の仕組みづくりや取り組み方法をわかりやすく説明してくれる指導員の自社への派遣 2 「運輸安全マネジメント」への取り組みをわかりやすく説明した手引書等の配布 3 自社と同じくらいの規模、業態の他社の成功事例の紹介や事例集の配布 4 ドライブレコーダーやデジタコの導入にあたっての財政面の補助制度の充実 5 独立行政法人自動車事故対策機構(S)や S 運輸安全マネジメント支援センター ((財)関 交通経済研 センター内に設置)等の診断や研修費用等の助成 6 荷主など運輸サービス利用者へのPRの実施 7 その他・具体的にご記入ください
問9 運送の安全に関する資格、認証などのうち 社が取得しているものがありましたら、あてはまる番 すべてに をおつけください。	1 貨物自動車運送事業者の「安全性優良事業所(Gマーク事業所)」 2 グリーン経営認証(バス、タクシー、トラック事業) 3 ISO9001(質管理) 4 ISO14001(改善) 5 その他・具体的にご記入ください
問10 「運輸安全マネジメント」全般についてのご意見、ご要望などありましたら何なりとご記入ください。	

おさしつかえなければ、 社名等についてご記入ください。

社名	
本社所在地	
ご担当者部署名・お名前・ご連 先	T ()

☆ ご協力ありがとうございました。添付の封筒またはFAX(06-6543-6295)にてご返送くださるようお願いいたします。