

第 部門 移動・送迎サービスの事故分析とリスクマネジメントに関する基礎的研究

近畿大学大学院 学生員 近森 真人
 近畿大学理工学部 正会員 三星 昭宏
 近畿大学理工学部 正会員 柳原 崇男

1. はじめに

近年、高齢者・障害者の行動範囲は過去と比べ格段に拡大している。この理由の一つとして、移動・送迎サービスの出現と発展があげられる。また、「介護保険制度」、「改正道路運送法」、そして「福祉有償運送法及び過疎化地有償運送について係る道路運送法第80条第1項による取り扱いについて」のガイドライン等で法的面の整備もされてきた。しかしこうした中、移動・送迎サービス団体の安全性や運行についての管理体制について指摘されるなどの問題が生じている。

そこで本研究では、移動・送迎サービス団体の安全性を確かめることを目的とし、事故、ヒヤリ・ハットに関する調査を行った。

2. 調査手法

本研究は大阪府大阪市にある関西STS連絡会に協力を依頼しアンケート調査を行った。アンケートは「事業者用」と「ドライバー用」の2種のアンケートを用いた。「事業者用」では事故に関することを聞き、「ドライバー用」ではヒヤリ・ハットに関することを聞いた。また、「事業者用」1枚、「ドライバー用」5枚を1セットとし配布した。ドライバーは団体側でランダムに配布してもらうようにしてもらった。

表1 アンケート概要

調査時期	2005年11月18日～2006年1月31日
調査対象	関西STS連絡会に属するSTSを行う団体・法人
調査地域	全国
調査方法	関西STS連絡会を通じ、団体・法人に配布、回収
配布回収数	配布数512通、回収127通（回収率25%）

3. 調査結果

3-1. リスク管理マニュアルの結果

リスク管理マニュアルの有無について“ある”と答えた団体・法人は全体の44%であった(図1)。また内容はどのようなものか選択してもらったところ、“ある”と答えた団体・法人の44団体が「運行業務」と最も多く、つづいて「乗車・介助」が43団体であった(図2)。

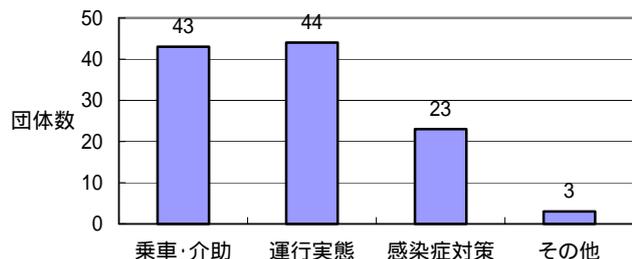
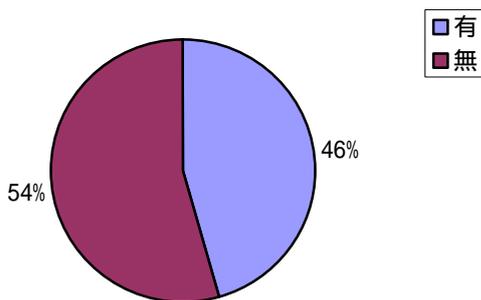


図1 リスク管理マニュアルの有無 (n=123)

図2 リスク管理マニュアルの内容 (n=58)

3-2. ヒヤリ・ハットにおける結果

ハインリッヒの法則ではヒヤリ・ハットが300件あるとした時、その上に軽症事故が29件、またその上に重症事故が1件あると関係づけている。大元であるヒヤリ・ハットに遭遇したことが“ある”と答えたドライバーは全体の47%であった。ヒヤリ・ハットの内容の内わけは、「運転中」におけるものが最も多い結果になった(図3)。「運転中」のヒヤリ・ハットの内わけでは、「固定具の緩み」や「利用者の行動」等の移動・送迎サービス特有のものが存在していることが分かった(図4)。

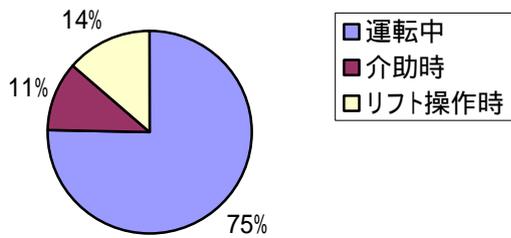


図3 ヒヤリ・ハットの内容 (n=268)

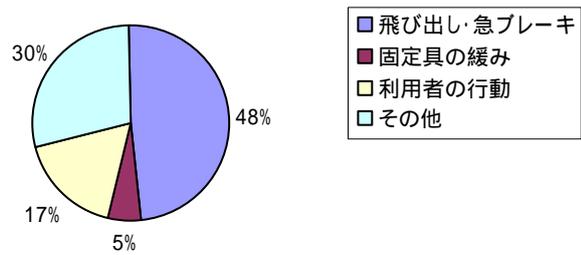


図4 「運転中」のヒヤリ・ハットの内わけ (n=193)

3-3. 事故における結果

事故に遭遇したことが“ある”と答えた団体・法人は全体の24%であった(図5)。事故の内わけは、「対物事故」が15件と最も多く、つづいて「その他運転中の事故」が13件であった(図6)。

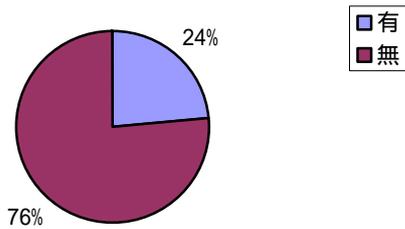


図5 事故遭遇の有無 (n=127)

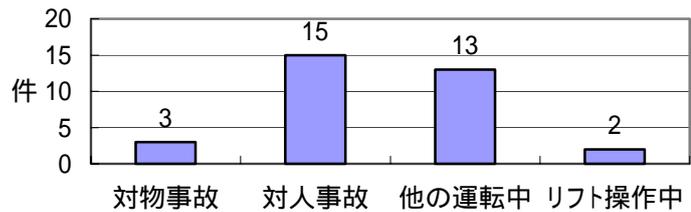


図6 事故内容 (n=33)

4. 事故率算出結果

移動・送迎サービスを行っている団体の事故率の算出を行う(表2)。ここで事故率とは、先ほどの事故件数を総台数で除したものである。本調査の対象となった車両は968台(団体の福祉車両255台、団体の一般車両169台、マイカー508台、その他36台)である。比較値として平成14年度の自家用普通自動車の値を載せておく。また、「リフト操作時の事故」、「玄関とベッド間の介助時における事故」の算出では、先ほどの事故件数と年間総トリップ数を用いた。理由として、リフト操作回数及び介助回数は片道につき1回と仮定すると、片道を1としたトリップ数と同じになるからである。結果は、移動・送迎サービスにおける運転中の事故率は自家用普通自動車の事故率よりわずかながら少ないがほぼ同じであった。少ない理由は、年間走行距離が自家用普通自動車よりも移動・送迎サービスのほうが短いことが考えられる(表3)。

表2 事故率算出結果と方法

	普通自家用自動車	STS		件数
		団体保有車両	リフト操作時	
件数	707,334	35	2	1
総台数	18,391,143	968	36891.8	
事故率	0.0385	0.0362	0.00542%	0.00271%
方法	件数/総台数		件数/年間総トリップ数	

表3 1台あたりの年間走行距離

	1台あたりの年間走行距離(Km)
普通自家用自動車	14,946
団体保有車両	12,776

5. まとめ

本研究では、移動・送迎サービスの安全性を確かめることを目的とし、事故に関する調査を行った。その結果、(1)リスク管理マニュアルを保有する団体は半分以下であること、(2)約半分のドライバーがヒヤリ・ハットに遭遇しており、その内容に移動・送迎サービス特有のものが存在すること、が分かった。今後の課題として、“事故、ヒヤリ・ハットの内容を把握したので、リスク管理マニュアルの内容を検討すること”、“事故件数と事故費用を調査し、純保険料を算出することで移動・送迎サービスに見合った保険料の検討をすること”があげられる。

(参考文献)

- 1) 事故データ：自賠償保険 車種別収支(平成14年度) 損害保険料率算出機構 HP
- 2) 1台あたりの年間走行距離：自動車輸送統計調査(平成15年度) 国土交通省 HP