

通信型ドライブレコーダーソリューション
安全運転支援サービス



安全運転指導ガイドブック

第 2.3 版 (2022.12)

NTT コミュニケーションズ株式会社

改版履歴

版	日付	変更内容
1.0	2017/04/18	初版
2.0	2018/06/20	「得点向上を目指すには」追加等
2.1	2022/02/02	docomo business ロゴに変更、P7 掲載表一部修正
2.2	2022/07/01	社名変更
2.3	2022/12/01	お問合せ先 ML 変更

目次

1. はじめに
2. 危険運転者を見つけ問題点を把握する
 - 2-1. 危険運転が多い運転者を見つけましょう
 - 2-2. 安全運転評価から問題点を抽出しましょう
3. 上手な運転指導
 - 3-1. 運転評価5項目の見方を確認しましょう
 - 3-2. 散布図の見方を確認しましょう
 - 3-3. 運転評価から見る指導ポイント
 - 3-3-1. スムーズ診断
 - 3-3-2. スムーズ得点の向上を目指すには
 - 3-3-3. ブレーキ診断
 - 3-3-4. 停止診断
 - 3-3-5. ブレーキ・停止得点の向上を目指すには
 - 3-3-6. 右左折診断
 - 3-3-5. ハンドル診断
 - 3-3-6. ハンドル・右左折得点の向上を目指すには
 - 3-4. 問題点に対する指導例
4. 安全運転技術の底上げ
 - 4-1. 組織でおこなう安全運転の取り組み
 - 4-2. 現場への浸透方法
 - 4-3. 全体の傾向を把握する
 - 4-3-1. レポートを出力してみましょう
 - 4-3-2. 運転実績の推移を把握してみましょう
 - 4-3-3. 危険/注意運転の件数の推移を把握してみましょう
 - 4-3-4. 運転評価点数の推移を把握してみましょう
 - 4-4. 安全運転支援の取り組み方例
 - 4-4-1. 安全運転の習慣付けをしましょう
 - 4-4-2. 集団教育をしてみましょう

1. はじめに

本ガイドブックは、通信型ドライブレコーダーを活用した安全運転支援サービス「doco です car Safety」のご利用にあたり、管理者様が社内の安全運転指導をスムーズに実施していただけるよう解説しております。

データを活用した指導例等もご紹介しておりますので、引き続き「doco です car」を利用した社内の安全運転にお役立てください。

2. 危険運転者を見つけ問題点を把握する

2-1. 危険運転が多い運転者を見つけましょう

先ずは、危険な運転者に対する指導を最優先で実施し、事故の確率を減らすことが重要です。

◆危険な運転が多い運転者の特定例

- ・「ランキング」機能を使用し、危険な運転回数、注意が必要な運転回数を確認できます。
- ・『危険/注意回数が多い』≡『危険な運転を頻繁にしている可能性がある』運転者かもしれません。
※事故の回避により危険/注意挙動が発生する事もありますので、運転者だけの原因だけとは限りません。
よく状況を把握するようにしましょう。

管理画面の「ランキング画面」より以下操作を実施してください。

- ① 対象月を選択する
- ② 「表示」ボタンを押す
- ③ 危険回数や注意回数が多い順に並び替える
- ④ 対象運転者を選択する
- ⑤ 「安全運転評価」ボタンを押す

安全運転評価 ランキング レポート出力

検索条件

月次ランキング

対象月: 2017/10
表示対象: 2017/10
2017/09
2017/08

表示

日次ランキング

対象日: 2017/11/07 ~ 2017/11/07

表示

ランキング

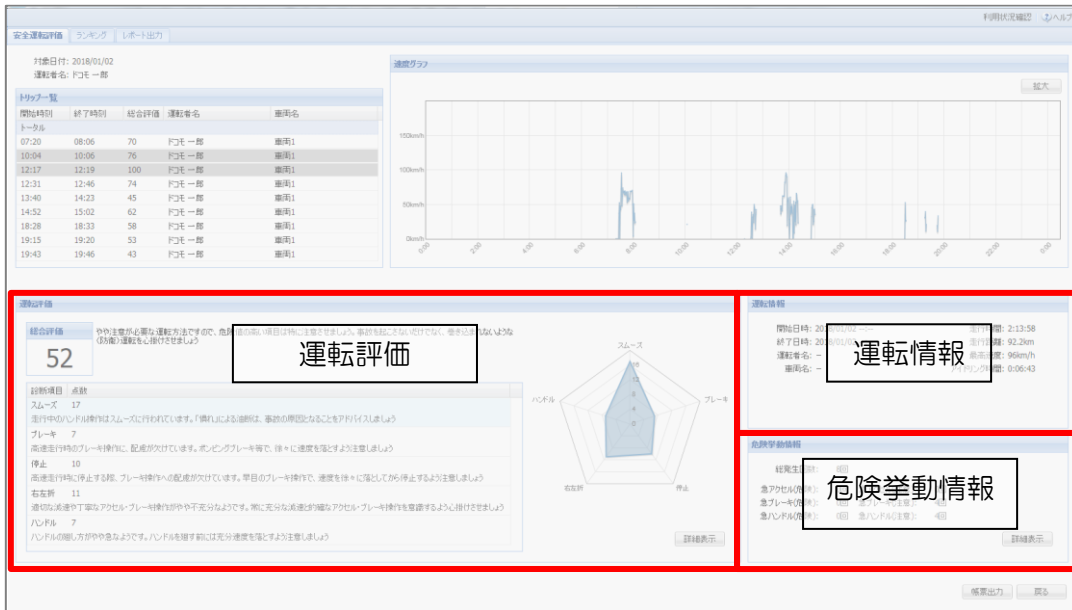
対象日付: 2017/10
表示対象: 月次ランキング(個人別)

順位	運転者名	総合評価	走行時間	走行距離(km)	アイドリング時間	危険回数	注意回数	ログ
36	福井_二法	30	25:04:35	1061.0	6:40:11	1	11	3
25	福井_二法	35	12:27:44	402.9	3:52:33	1	10	5
38	福井_二法	28	15:08:00	681.6	4:40:23	1	9	5
25	福井_二法	35	26:22:21	955.1	7:23:14	1	9	0
29	福井_支店	34	12:39:56	802.4	2:57:00	1	7	3
15	福井_製品	42	27:41:02	791.7	12:47:10	0	7	2
8	福井_工品	47	42:01:42	1156.7	19:09:25	0	7	2
23	福井_製品	39	18:08:21	543.4	7:29:43	0	6	2
36	福井_営業	30	5:00:34	75.2	2:34:49	0	5	5
29	福井_営業	34	11:06:55	417.8	3:45:43	0	5	0
8	福井_製品	47	18:34:27	625.4	7:49:11	0	5	5
22	福井_一法	40	14:27:19	407.2	4:59:33	0	4	0

安全運転評価

2-2. 安全運転評価から問題点を抽出しましょう

任意の日付を選択した後、日ごとの安全運転評価画面をご確認いただき問題点を抽出してください。



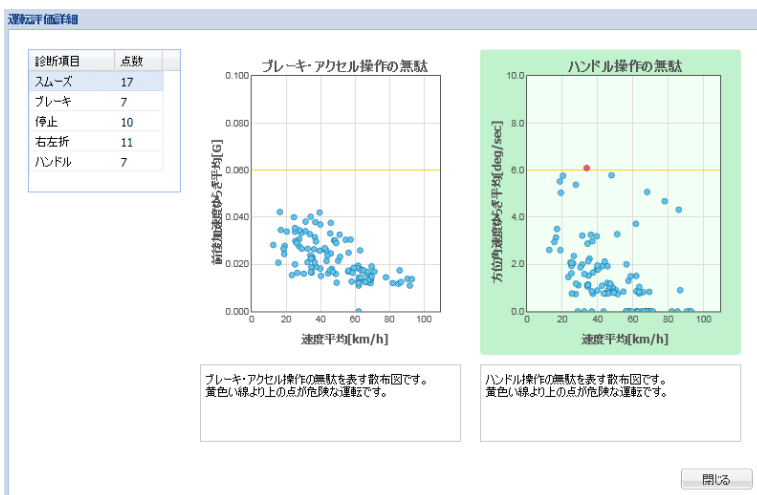
【運転評価】



各項目は20点満点、合計100点満点で点数が表示されます。
5項目それぞれの得点とコメントを確認することができます。

一般にひとつの項目12点が平均点です。各項目11点以下は注意して確認しましょう

①「詳細表示」ボタンを押すと「運転評価詳細」画面を表示します。



「運転評価詳細」画面では、5項目の点数における2種類の散布図が表示されます。点数は、散布図の周りが緑で縁取りされているものが採用となっています。
※2つの散布図で評価が低い方を採用

【運転情報】

運転情報

開始日時: 2018/01/02 --:-- 走行時間: 2:13:58
 終了日時: 2018/01/02 --:-- 走行距離: 92.2km
 運転者名: - 最高速度: 96km/h
 車両名: - アイドリング時間: 0:06:43

「走行時間」「走行距離」「最高速度」「アイドリング時間」を確認できます。
 法定速度を遵守しているか確認しましょう。

【危険挙動情報】

危険挙動情報

総発生回数: 8回
 急アクセル(危険): 0回 急アクセル(注意): 0回
 急ブレーキ(危険): 0回 急ブレーキ(注意): 4回
 急ハンドル(危険): 0回 急ハンドル(注意): 4回



3つの危険挙動である「急アクセル」「急ブレーキ」「急ハンドル」の回数や種類（危険/注意）が確認できます。

危険挙動の回数・種類の確認と同時にどのような場所で起きたのかまた、その時の映像も確認しましょう。

②の「詳細表示」ボタンを押すと危険挙動を検知した場所を地図で表示します。



地図上には危険挙動を検知した場所を危険挙動種類に応じ表示すると併せて軌跡也表示します。
 危険挙動詳細画面より確認したい危険挙動を選択し③の「表示」ボタン押すと危険挙動映像を確認することができます。

※③が「取得」ボタンの場合は、ドライブレコーダーの電源 ON 時に映像取得を行う必要があります。

3. 上手な運転指導

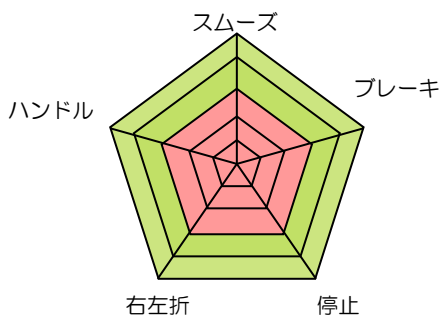
3-1. 運転評価5項目の見方を確認しましょう

運転診断は、【非日常】のヒヤリハットだけでなく、【日常】の運転習慣を評価しています。ドライバーの運転技術の向上といった「根本からの改善」を通して、事故やヒヤリハットへのきっかけを減らします。



下図のように「運転評価画面」の五角形で表している「スムーズ」「ブレーキ」「停止」「右左折」「ハンドル」の5項目において各項目は20点満点となっており、その中で特に点数の低いものを確認しましょう。点数が低い場合、指導ポイントを「3-3.運転評価から見る指導ポイント」にまとめていますので運転指導時に参考にしてください。

『点数が低い』≡『その項目に運転のクセがある』運転者かもしれません。
※事故の回避により点数が低くなる事もありますので、運転者だけの原因だけとは限りません。
よく状況を把握するようにしましょう。



診断項目は全部で5つあり、各操作項目に該当する得点をレーダーチャート（五角形）で表示します。

運転評価の各項目にはコメントが表示され、現状の運転に対するコメントと今後の運転方法に対するアドバイスを確認することができます。

診断項目	診断明細	診断内容
スムーズ 運転方法のスムーズさについて	ブレーキ、アクセルの滑らかさ	ブレーキ・アクセル操作のばらつき
	ハンドルの滑らかさ	ハンドル操作のばらつき
ブレーキ 全般的なブレーキ操作について	運転方法に問題ありません	ブレーキを踏む時の速度と踏み込み量
	ブレーキ操作のおだやかさ	ブレーキを踏む早さと踏み込み量
停止 停止方法について	停止時のブレーキの強さ	停止開始時の速度と踏み込み量
	停止までの時間	停止開始時の速度と停止時間
右左折 右左折時の走行方法について	交差点直前のブレーキ	右左折を開始する時の速度と進入前のブレーキの強さ
	交差点での操作	右左折時の速度変化と遠心力
ハンドル 全般的なハンドル操作について	ハンドル操作の強さ（大きさ）	ハンドルを切る時の速度と進入前のブレーキの強さ
	ハンドル操作のおだやかさ	ハンドルを切る速さとハンドルの回転量

運転評価点数の合計点の指標は以下の表を参考にしてください。

得点	運転傾向	心がける事
100～70 点	運転方法に問題ありません	体調、精神面への注意を心がけましょう
69～50 点	ほとんど問題のない運転です	危険予測運転に心がけましょう 体調、精神面への注意を心がけましょう
49～30 点	やや注意が必要な運転です	重点改善ポイント（弱点）を理解し、改善注意意識を持ちましょう 体調、精神面への注意を心がけましょう
29～20 点	危険な運転です	重点改善ポイント（弱点）を理解し、改善への意識を強く持ちましょう

3-2. 散布図の見方を確認しましょう

「運転評価詳細」画面で表示される散布図での採点方法としては、一つ一つのドット（＝運転操作）が穏やかな運転に集まり、またばらつきがないかを評価しています。

各診断項目のうち2つの診断明細を採点し、点数の低い方を運転診断結果で採用・表示するようにしています。

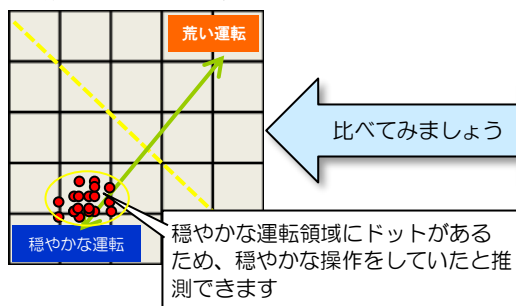
採用された方の散布図の周りには、緑で縁取りされるようになっているため、どちらに着目すれば良いのか確認することができます。

＜穏やかな運転領域に集まっているか？＞

一つ一つのドットが穏やかな運転と荒い運転領域の尺度の中において、どこに位置づけられているかを見えています。

具体的な数値の説明は控えますが、平均的に穏やかな運転領域で散布されていれば、点数は高くなります。

＜高得点が期待できる例＞



＜低い点数が出てしまう例＞

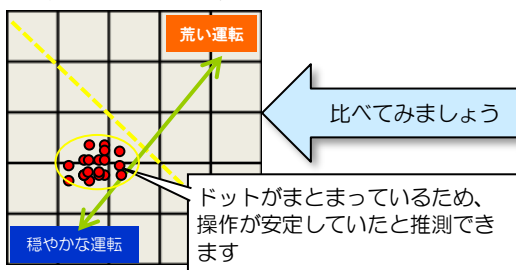


＜ばらつきがないか？＞

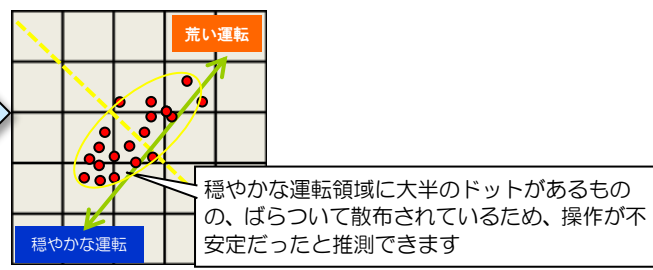
ブレーキやハンドル操作等、一回一回の操作をおこなう場面は異なったとしても操作自体は常に安定である必要があります。

ばらつきがなく、まとまって散布されているということは、操作が安定ということであり、その分、点数は高くなります。

＜高得点が期待できる例＞



＜低い点数が出てしまう例＞



3-3. 運転評価から見る指導ポイント

運転者の意見も聞きながら、「運転評価」の点数やコメント、「運転詳細」画面の散布図、「危険挙動情報」の危険挙動映像も確認しながら指導しましょう。運転評価 5 項目において、それぞれで点数が低い場合の指導ポイントを以下にまとめていますので参考にして指導してください。

3-3-1. スムーズ診断

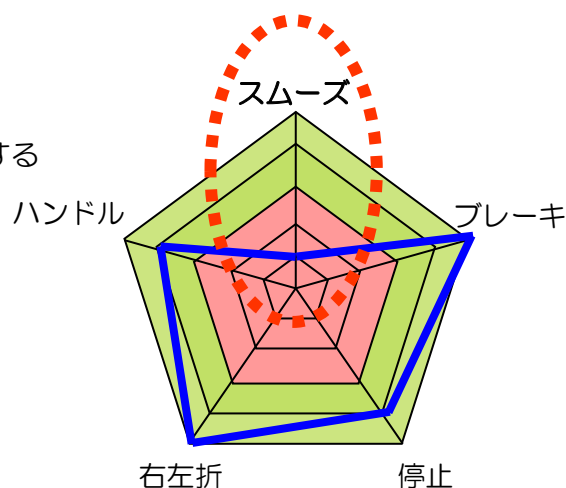
<改善指導ポイント>

■ブレーキ、アクセル操作の無駄

- ・ブレーキ、アクセルの踏み加減をできるだけ変えない
- ・車間距離を十分にとりブレーキの踏み加減を一定にする
- ・アクセルペダルをゆっくりと踏み一定を保つ
- ・直前の車の動きに惑わされずに操作できる車間距離を確保する
- ・急発進・急停止は絶対にしない

■ハンドル操作の無駄

- ・不必要なハンドル回しをしない
- ・車線変更を頻繁に行わない
- ・ハンドル操作は滑らかに静かに回す
- ・こまかく左右に回さない
- ・旋回中に回す角度をなるべく変更しない
- ・急ハンドルは極力しない



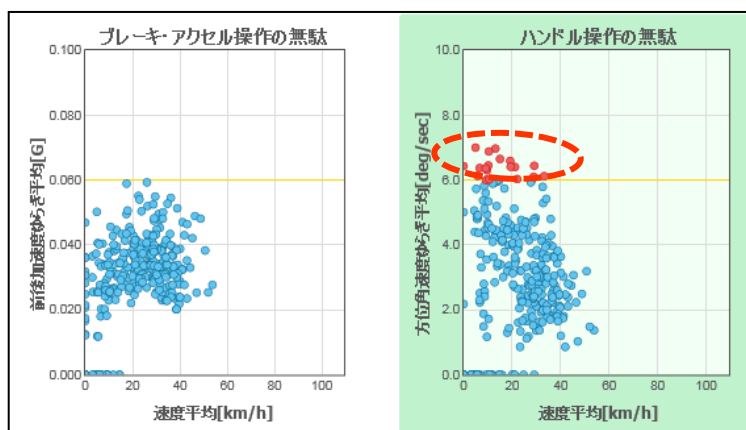
※運転評価図は例となります

<散布図>

短い車間距離や頻繁な車線変更により赤いドットが増えます。

■ブレーキ、アクセル操作の無駄（左図） ブレーキ・アクセル操作のばらつきを見ています。

■ハンドル操作の無駄（右図） ハンドル操作のばらつきを見えています。



※散布図は例となります

3-3-2. スムーズ得点の向上を目指すには

スムーズ得点は特定の運転操作を示さず、ブレーキ・アクセル・ハンドル操作の安定度合い（ムラの大きさ）をそれぞれ評価した上で、判定結果の悪い方の得点を表示しています。
単純に「穏やかか」「荒いか」という判断基準ではなく、一運行を通して如何に「安定した運転操作をしているか」を確認できます。

＜安定した運転操作をするための4則＞

①一定の車間距離を保つこと

加速のアクセルや減速のブレーキまでには至らない加減速を平均化して評価しているため、常に一定の加減速で走行する必要があります。

車間距離を取ることで必要以上の加減速を減らすことができ、結果として燃費に貢献することもできます。

②不必要な車線変更は避けること

ハンドル・右左折までは至らない旋回操作を平均化して評価しており、特に高速域での頻繁な車線変更はスムーズ得点を下げてしまいます。

必要以上の車線変更を避けることは、タイヤの転がり抵抗が少ない状態で走ることにつながり、こちらも燃費に貢献します。

③交通の流れを先読みして走行すること

特に初心運転者は運転に不慣れな分、目線が手前になりがちであり、結果として無駄なブレーキ・アクセル操作やハンドル操作が発生します。

2 台前の交通の流れを見るなどして、余計な操作が発生しない運転姿勢を取ることで、疲労の少ない運転につなげることもできます。

④一運行を通して一定の操作を心がける

実車の際にはムラの少ない運転を実施したとしても、空車等で気を抜いてムラのある運転となってしまうと、一運行通して二面性のある運転と判断され、スムーズ得点が下がるきっかけをつくってしまいます。

最後まで操作ムラとばらつきのない運転になるよう気を配りましょう。

3-3-3. ブレーキ診断

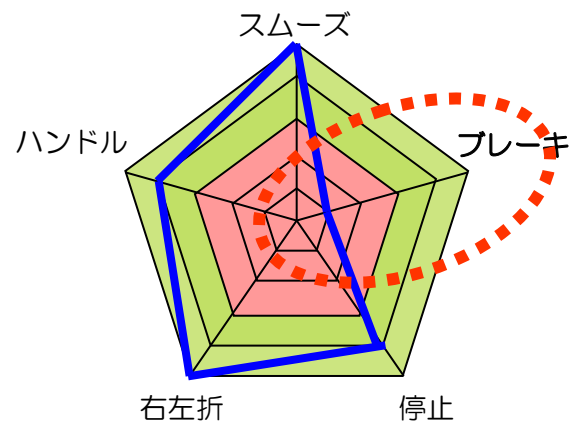
<改善指導ポイント>

■速度に応じたブレーキ操作

- ・高速時から一気にブレーキを踏まない
- ・エンジンブレーキでスムーズに減速する
- ・停車、ブレーキを踏む意思決定を早めにする
- ・車間距離を十分とる
- ・認識が遅れると車間距離はいっきに詰まる

■ブレーキ操作の急激さ

- ・高速時から一気にブレーキを踏まない
- ・エンジンブレーキでスムーズに減速する
- ・途中から踏み加減を変えない
- ・車間距離を十分とる



※運転評価図は例となります

<散布図>

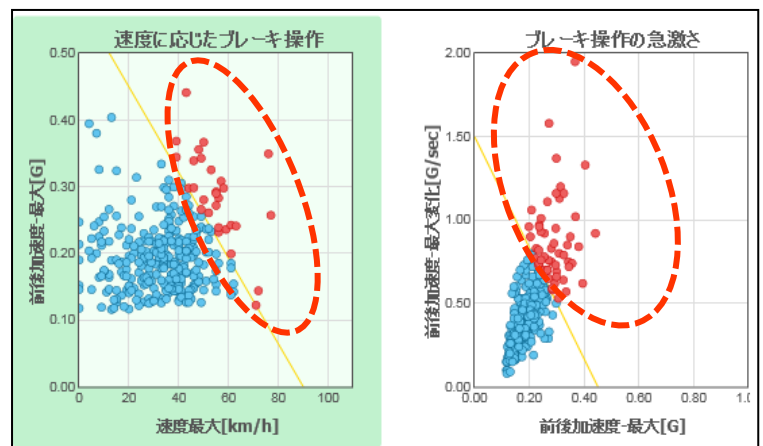
強いブレーキや高速度時のブレーキ等により赤いドットが増えます

■速度に応じたブレーキ操作（左図）

ブレーキを踏む時の速度と踏み込む量を見えています。

■ブレーキ操作の急激さ（右図）

ブレーキを踏む速さと踏み込む量を見えています。



※散布図は例となります

3-3-4. 停止診断

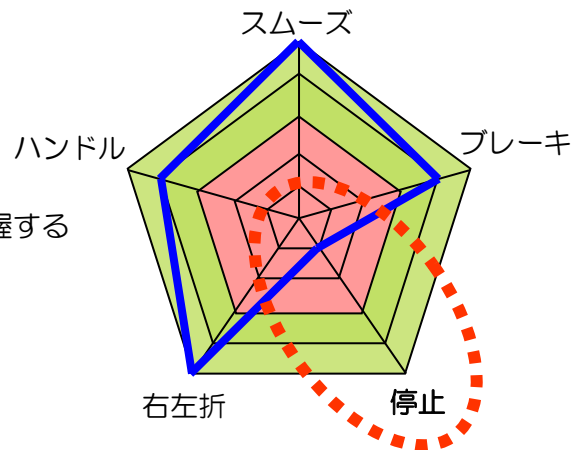
<改善指導ポイント>

■停止速度に応じたブレーキ操作

- 高速時から一気にブレーキを踏まない
- エンジンブレーキでスムーズに減速する
- 停止が必要という認識を早めにする
- 前方を確認し十分な車間距離をとる
- ブレーキを強く踏む事にならないようしっかり停止位置を把握する

■停止時のタイミング

- 高速時から一気にブレーキを踏まない
- エンジンブレーキでスムーズに減速する
- 途中から踏み加減を変えないで停止できるようにする
- 停止、ブレーキを踏む意思決定を早めにする



※運転評価図は例となります

<散布図>

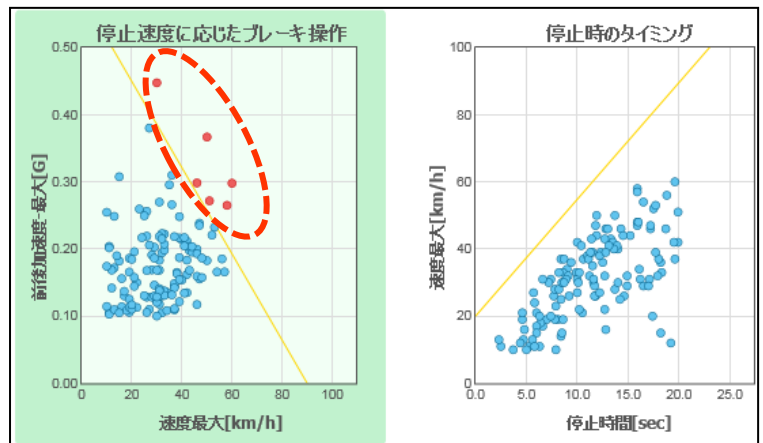
強いブレーキや高速度時に短時間で停止等により赤いドットが増えます。

■停止速度に応じたブレーキ操作（左図）

停止開始時の速度と踏み込み量を見ています。

■停止時のタイミング（右図）

停止開始時の速度と停止時間を見ています。



※散布図は例となります

3-3-5. ブレーキ・停止得点の向上を目指すには

ブレーキ得点は減速操作のブレーキを評価しており、いかに速度に応じた丁寧なブレーキ操作をおこなっているかを確認できます。これに対して停止得点は停止操作のブレーキを評価しており、ブレーキ操作の結果として速度が0km/hになるものを示しています。
タイミングを見誤ると追突や被追突事故を招く恐れがあるため、周りの交通環境に左右されない「自分のペースでブレーキできる」運転習得に導いてあげる必要があります。

＜自分のペースでブレーキ操作するための10則＞

①前車との車間距離は「0-1」、「0-2」、「0-3」と3秒以上空けること

3秒以上間隔を空けることで速度に応じた車間距離を十分に確保することに繋がり、追突事故発生の危険性を軽減することができます。

前車の影響で追従ブレーキをかけることが無くなるため、踏み替えブレーキ（速いブレーキ）をかける必要がなくなります。

②停止の際には40キロまではエンジンブレーキを活用し、それから10秒以上かけて停止すること

エンジンブレーキを活用することは早めの停止行為につながり、余裕をもって停止をおこなうことで追突事故の危険性を軽減することができます。

ピークブレーキをかけるまでに十分に減速を済ませることで、ピークブレーキの速度を抑えることができ、更にブレーキを踏む事前準備ができます。

また、ピークブレーキから時間をかけて止まることで、停止までに費やす時間を長くとれるようになります。

③アクセルから足を離してから本当にブレーキをかける必要があるか1秒間考える（様子を見る）余裕をおくこと

アクセルを離して1秒間考える時間があるということは、それだけ車間距離を空けているため、追突事故の危険性を軽減することができます。

前車の影響で追従ブレーキをかけることが無くなるため、踏み替えブレーキ（速いブレーキ操作）をかける必要がなくなります。

④幹線道路走行時は、黄色信号に切り替わった際に余裕を持って停止できるように歩行者用信号に意識を払うこと

車道側の信号が切り替わる前には、歩行者用信号が青から赤に変わります。

歩行者用信号の動きに注意を払うことでジレンマゾーンでの急な停止をする可能性を軽減することができます。

信号が切り替わる際に若干強めのブレーキ操作をすることを回避できますので、停止に費やす時間を十分に確保することにつながります。

⑤「あの車怖いなあ」と思ったら、アクセルペダルから足を離していつでもブレーキを踏めるように身構えること

前方の車両が何か不穏な動きをしている場合、いつでも回避行為を取れるよう、準備を怠らないことが安全運転に繋がります。

いつでもブレーキできるように身構えるということは、踏み替えブレーキ（早いブレーキ操作）をかける必要がなくなり、ゆっくりと踏むことができます。

⑥前の車両にのみ意識を払うのではなく、2台前の車両（全体の流れ）に意識を払うようにすること

特に都市部での交通は流れの中で進んでいくため、前の車に注意を払うのは勿論、2台前の車に注意を払うことで、減速を開始するタイミングをつかむことができます。

交通の全体の流れを把握することで、減速を開始するタイミングを事前に把握することに繋がり、ブレーキをゆっくりと踏むことに繋がります。

⑦「行くか」「止まるか」判断に迷ったら止まること

信号の変わり目では、「いくか」「止まるか」迷いが生じる場面が出てきますが、迷う時には比較的余裕があるときです。

中途半端に「行く」判断をすると、止まる必要が出た場合に強めのブレーキをかけることとなりますので、判断に迷ったら「止まる」意識を持ちましょう。

この踏み替えブレーキをかける必要がなくなりますので、ブレーキをゆっくりと踏むことにつながります。

⑧速度が2倍になると、衝突時の衝撃は4倍になることを念頭において走行すること

衝撃は速度の二乗に比例して大きくなりますので、速度が倍になると衝突時の衝撃は4倍になります。
速度を出し過ぎることは他にも色々な危険性を誘致しますので、ゆっくり走るとは安全運転につながる行為です。
ブレーキをかけるまでにかかる空走距離も短くなるため、何かあったとしても制動の強さを低く済ませることにつながります。

⑨速度が速くなるに従い停止距離は空走距離、制動距離ともに伸びることを念頭におくこと

停止距離は、「空走距離＋制動距離」の合計になりますが、認知から停止操作までにかかる反応時間は同じだとしても、速度が速いと空走距離は大きくなります。
また、制動の効き始めから停止までに費やす時間も同じ強さのブレーキ操作では時間がかかってしまいます。

⑩走り慣れない道は意識を払うため、運転操作や安全確認に意識が十分に回らないため安全性は低下すると理解しましょう

不慣れな道では、道の認知に注意力の大半を払ってしまい、安全性にかかる注意力が低減します。
また、曲がるときなど急に「ここだ」となった際には後続車に対しての配慮がない運転操作になりがちです。
半面で、走り慣れているからといって確認を怠ることも安全上好ましくありませんので、注意が必要です。

3-3-6. 右左折診断

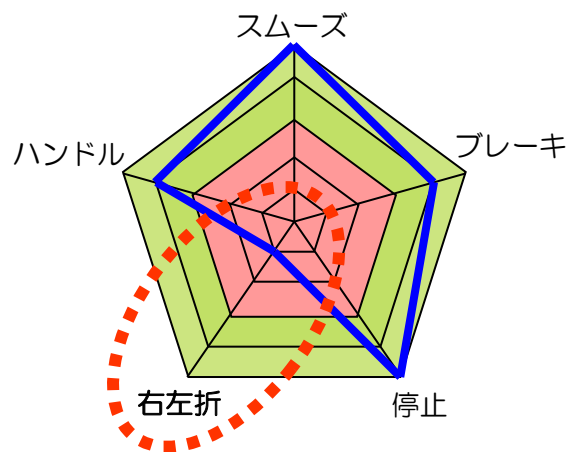
<改善指導ポイント>

■進入速度に応じたブレーキ操作

- ・高速で旋回しないよう、十分減速する
- ・ブレーキを掛けながら旋回しない

■交差点での操作

- ・高速で旋回しない
- ・旋回前に十分に減速する
- ・旋回途中で回し方を変えないで旋回できるようにする
- ・旋回途中から加速しない
- ・旋回途中でブレーキを掛けない
- ・必要な車間距離を保つ
- ・交差点は徐行しながら旋回する



※運転評価図は例となります

<散布図>

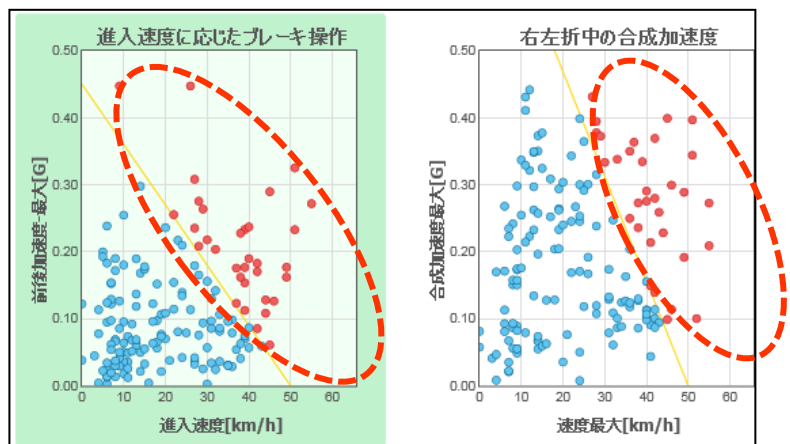
交差点の右左折時の速度が 20km/h 以上、無理なハンドル操作等により赤いドットが増えます。

■進入速度に応じたブレーキ操作（左図）

右左折を開始する時の進入前の速度とブレーキの強さを見ています。

■交差点での操作（右図）

右左折時の速度変化と遠心力を見えています。



※散布図は例となります

3-3-7. ハンドル診断

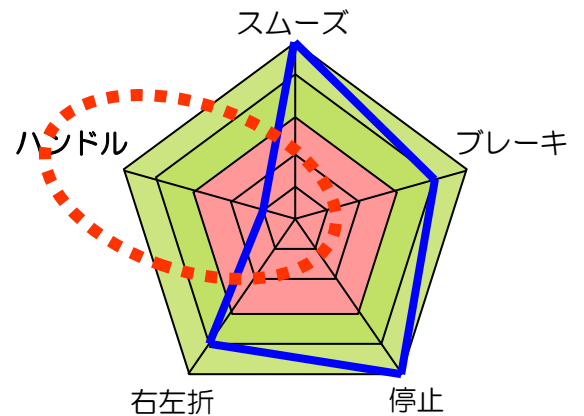
<改善指導ポイント>

■速度に応じたハンドル操作（大きさ）

- ・高速時から一気にハンドルを回さない
- ・ゆっくり回しはじめ、ゆっくり戻し始める
- ・カーブに応じた速度に減速する
- ・車両旋回の意味決定を早くする
- ・旋回開始前に進入速度を十分減速する
- ・旋回の途中では回したハンドルを維持する
- ・戻すとき、ゆっくり戻し直進に合わせる

■ハンドル操作の急激さ

- ・車線変更は時間を掛けてゆっくりと
- ・高速時から一気にハンドルを回さない
- ・途中から回し方を変えない



※運転評価図は例となります

<散布図>

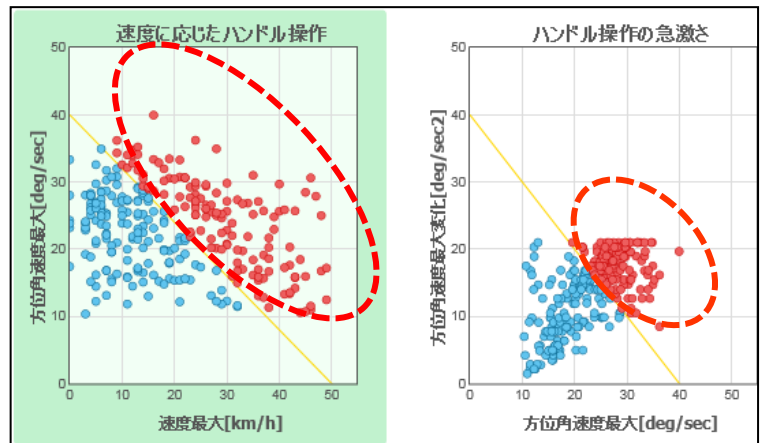
高速度時の旋回や制限速度を超えた運転等により赤いドットが増えます。

■速度に応じたハンドル操作（大きさ）（左図）

ハンドルを回す時の速度と車の旋回の速さを見ている

■ハンドル操作の急激さ（右図）

ハンドルを回す速さとハンドルの回転量を見ている。



※散布図は例となります

3-3-8. ハンドル・右左折得点の向上を目指すには

ハンドル得点はカーブ路のハンドル操作を評価しており、回転半径に応じた速度で通過し、丁寧なハンドル操作をおこなっているかを確認できます。

これに対して右左折得点は事故発生率が最も高い交差点における右左折操作において、その進入速度と減速操作が適切か、また右左折時の通過速度が一定であるかを評価しています。

道路の構造と軌跡は決まっている中で走行するため、「回転半径に応じた速度で通過する」運転習慣を意識させましょう。

＜回転半径に応じた速度で通過するための 10 則＞

①右左折の際には、中型以上のトラックで 5 秒以上、小型トラックで 4 秒以上、乗用車で 3 秒以上の時間をかけること

交差点での右左折時には、巻き込み事故の危険性が非常に高まります。

交差点を曲がり切るまでに十分に時間をかけることで、速度を落とすことと十分な安全性を確保して曲がることにつながります。

②高速道路での車線変更は白線を 5 つ以上かけておこなうこと

高速道路で車線変更に 5 つ白線を使用するということは 100m を費やして車線変更を行うということです。100m を費やして車線変更をするということは、十分な後方車両とのクリアランスを確保できるということです。

③カーブ路での走行は、進入前に減速をしきって旋回中は一定速度で通過し、車がまっすぐになったら加速すること

カーブの進入前に十分に減速することで、旋回中の挙動のばたつきを軽減できます。

特にブラインドカーブの場合には、カーブの先に何があるか分かりませんので、咄嗟の状態に対応できるよう一定速度で通過しましょう。

十分に減速することでカーブに合わせた速度で通過に繋がりと、車内に余計な加速度の発生を抑えることにもつながります。

④ジャンクションの制限速度は 40km/h というのを念頭において走行すること

高速道路では、定常走行の速度が速いため、速度感覚がマヒしてしまいます。

ジャンクションの制限速度は 40km/h です。速度計を確認して十分に減速することでタイヤの鳴きや遠心力の発生を抑えることができます。

⑤カーブは適正な通過速度で通過する

交通の流れで制限速度+10km/h 程度の速度での通過になることはあるかと思いますが、日本の道路は安全性を確保できるよう設計されています。

制限速度で通過すれば、速度制限 40km/h 以上の道路であれば旋回速度 12 度以下に抑えて通過することができます。

制限速度+10km/h 程度の走行であれば旋回速度は 20 度以下に抑えることができ、回転半径に応じた通過は確保できます。

⑥交差点の通過は徐行でおこなうこと

交通法規的には交差点の通過速度は徐行という扱いです。

十分な巻き込み確認や咄嗟な場面でも余裕をもって停止でき、安全性の向上につながります。

また、カーブと同様一定速度ではしることで、加減速を原因とする余分な G の発生を抑えることにもつながります。

⑦S 字コーナーはカーブに合わせてハンドルを戻し、一旦ハンドルを戻し切ってから二つ目のカーブを通過すること

コーナーの走行の基本は、カーブの回転半径に合わせてハンドルを戻していき、まっすぐになる頃にはハンドルもまっすぐに戻すことです。

S 字コーナーではこの原則を守ることによって切返し時に車両の挙動が不安定になることを防ぎ、安全性の向上に繋がります。

⑨加速・減速・ハンドル操作、複数の操作は同時におこなわないこと

車の運転操作は、基本的に一行動一動作となります。

特にカーブ走行時では、ハンドル操作と加速操作や減速操作、加速から減速といった操作を一度におこなうと車両が不安定になることにつながります。

複数の操作を同時におこなうことは、余計な G の発生に繋がります。

⑨交差点進入 5 秒前には 20km/h まで減速を済ませること

交差点に進入する前に十分に減速を済ませることで、交差点直前で穏やかなブレーキ操作そして低速から行うことに繋がります。

早めに合図を出すことで、自ずとアクセルから足が離れ、減速操作をおこなうことができ、右左折することを早いタイミングから後続車に知らせることができます。

⑩ハンドルは両手でゆっくり回し、ゆっくり戻すこと

右左折の時に、ゆっくりハンドルを回す意識あるものの、まっすぐに戻す際にゆっくり回そうとする意識が薄れがちです。

中には、ハンドルをしっかり握らずに、勝手にハンドルが戻るのを感じ取りながら、ハンドル操作する運転者がいます。

思わぬ所から歩行者が飛び出してくるなど、咄嗟の危険回避行動が取れるように、しっかりハンドルを握って操作する必要があります。

運転診断のハンドル旋回の速さは、回す速さだけではなく、戻す成分も見ているため、ゆっくり回す意識を持ちましょう。

3-4. 問題点に対する指導例

安全運転評価画面において、各問題点における指導例を記載します。
運転者といっしょに確認し指導しましょう。

確認箇所・問題点	指導例
「運転情報」 法定速度超過	安全運転の実現には法定速度を遵守することは絶対条件です。必ず指導してください。 法定速度は、道路交通環境に合せて、各都道府県警が決定しております。法定速度を超過する運転を継続すると事故を起こす危険性が大幅に上がります。 （参考）警察庁交通局「速度規制の目的と現状」 https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/regulation_wg/1/siryou4.pdf
「危険挙動情報」 危険挙動の回数が多い	事故の回避や下記３点を特に注意するよう指導してください。 「前方車との車間距離を多めにとる」 ※ゆっくり３秒程度が理想です。 「交差点右左折時には徐行」 ※右左折前に徐行速度程度まで落とし、右左折完了後に速度を上げる。 「かも知れない運転を心がける」 ※いつも、もしかしたら事故にあう「かも知れない運転」を心がけて運転。 「詳細表示」で確認できる「危険挙動を検知した場所（地図）」「危険挙動の映像」もあわせて確認し、指導してください。  危険挙動場所  危険挙動映像
「運転評価」 点数が低い	本資料の「3-3. 運転評価から見る指導ポイント」を元に、各項目に対する点数の向上を指導して下さい

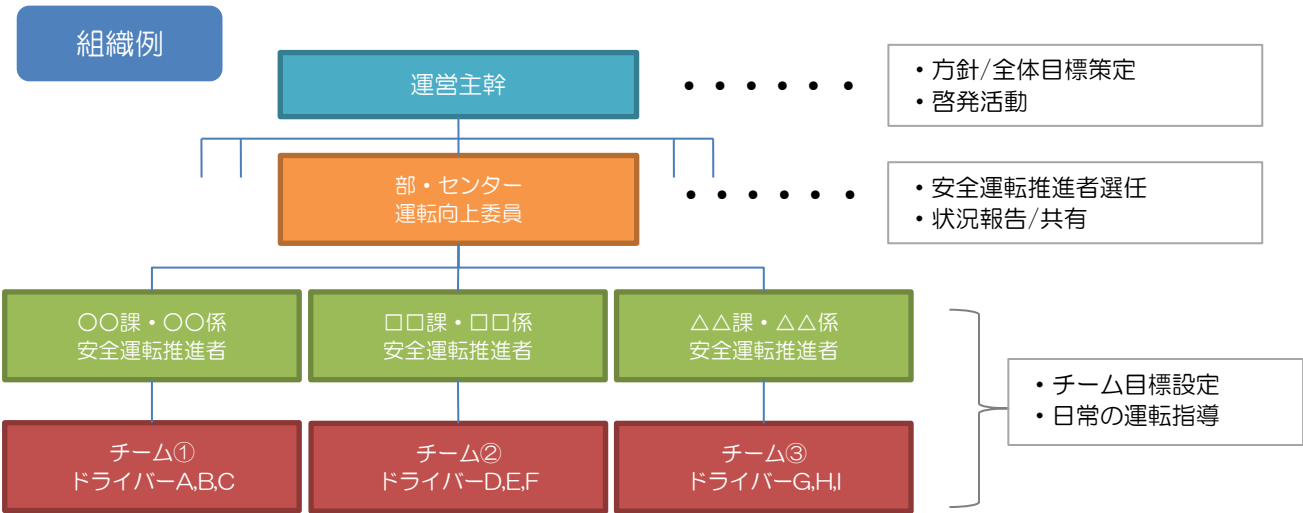
その他にも、適度な休憩取得や運転に集中するための体調管理など、基本的な点は日々ご指導ください。

4. 安全運転技術の底上げ

4-1. 組織でおこなう安全運転の取り組み

サービスを導入するだけでは、安全運転技術向上や事故削減といった効果が出るわけではありません。安全運転の取組を実現するための組織、計画立案（目標）を行い、組織全体で取り組むことが重要です。

- 組織作り
- ・担当者任せにせず組織全体で運営する。
 - ・組織階層に応じた役割の設定

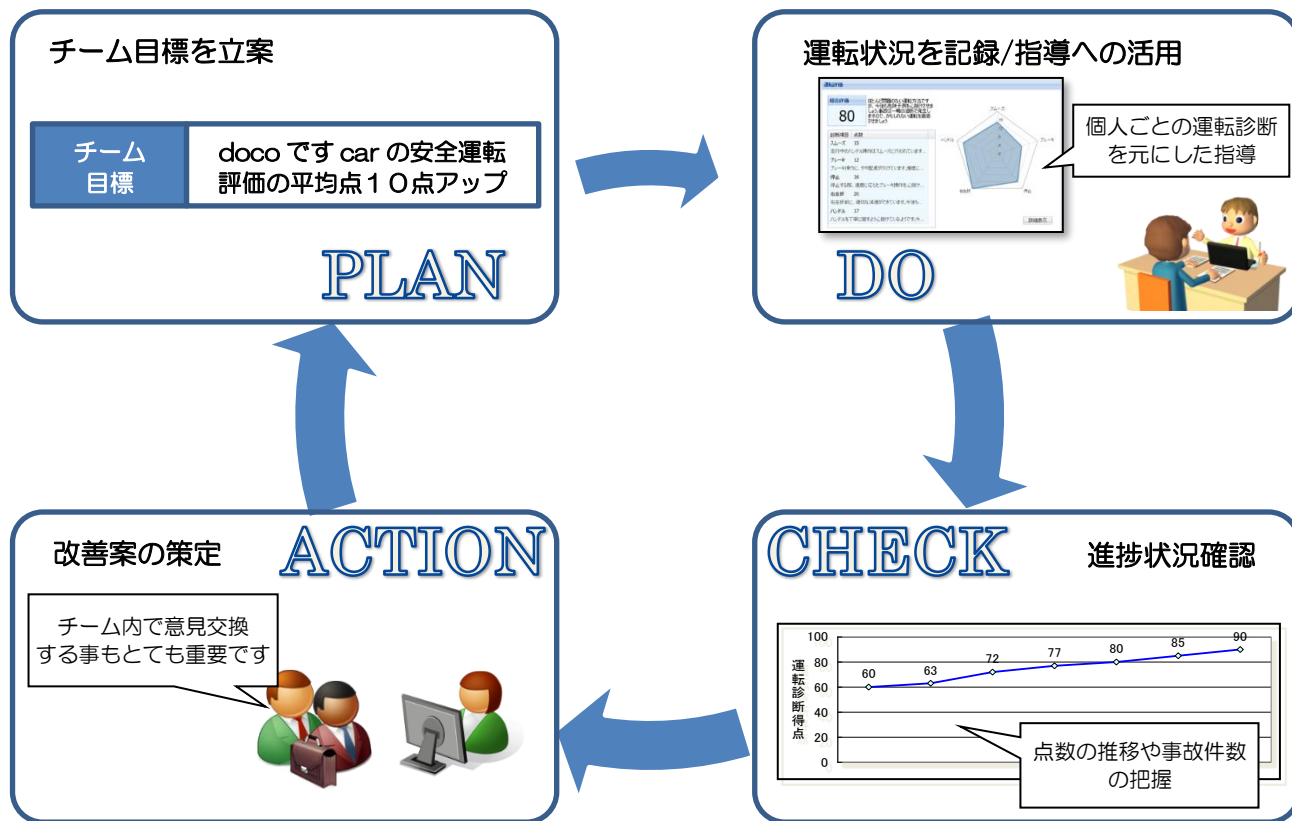


- 計画（目標）の立案
- ・現状の把握（事故件数、燃費、組織毎の傾向分析）
 - ・安全運転方針や目標の策定

目標例	
安全運転方針 (例：支社単位)	安全もサービスも日本一の支社を目指そう
全体目標 (例：部単位)	重大事故“ゼロ”、燃費10%改善
チーム目標 (例：課/担当単位)	doco です car の安全運転評価の平均点10点アップ

4-2. 現場への浸透方法

チーム単位で目標を立て、PDCA サイクルを活用することで現場への浸透を図ります。情報セキュリティと同様に、「安全運転」の目標を設定し、継続的に取り組むことで、交通事故の削減が実現できます。

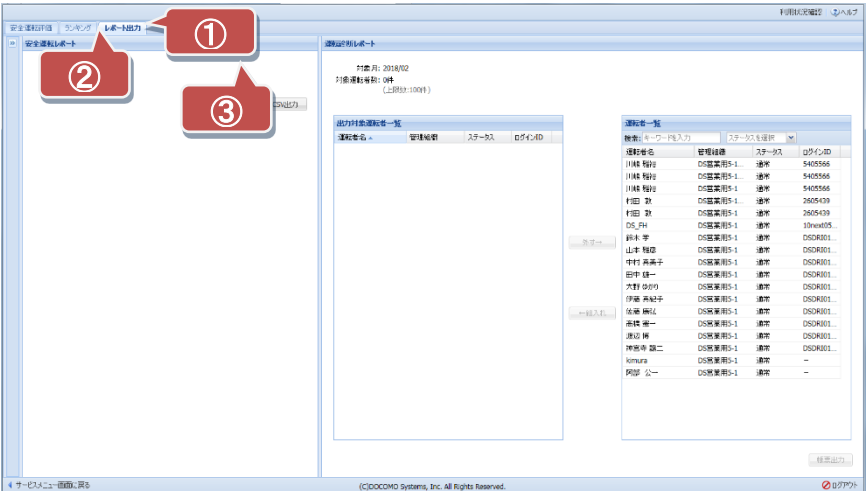


4-3. 全体傾向を把握する

「運転実績」「危険/注意運転の件数」「安全評価点数」を一定期間把握すると様々な傾向が見えてきます。傾向を把握することで目標を具体的に立てやすくなったり、改善すべきところが見えてきます。

4-3-1. レポートを出力してみましょう

管理画面の「レポート出力」画面より以下操作を実施してください。



- ①「レポート出力」タブを選択する
- ②対象月を選択する
- ③「帳票出力」ボタンを押す

帳票は2種類あり、この帳票を使い、全体傾向をまとめてみましょう。

帳票 A【運転診断点数】

運転者もしくは端末ごとに選択月の「走行距離」「走行時間」「アイドリング時間」「5項目の診断点数」が一覧として出力されます。

※選択月を含め2か月分のものが出力されます。

※帳票出力は、事前に運転者設定が必要になります。詳しくは「操作ガイド【安全運転支援】管理者向け操作マニュアル_事前準備編」をご確認ください。

〇〇事業部

2018年02月分

＜運転診断点数＞

全体平均	集計月	総走行距離	総走行時間	総アイドリング時間	ブレーキ [点]	停止 [点]	ハンドル [点]	右左折 [点]	スムーズ [点]	合計
	1月	983.3km	227時間20分	13時間34分	6	9	7	9	13	45
	2月	897.2km	201時間30分	12時間43分	7	9	7	9	14	46

運転者名	集計月	総走行距離	総走行時間	総アイドリング時間	ブレーキ [点]	停止 [点]	ハンドル [点]	右左折 [点]	スムーズ [点]	合計
運転者A	1月	1523.3km	50時間40分	3時間20分	8	15	8	11	15	57
	2月	1222.5km	38時間20分	2時間48分	7	15	8	10	14	54
運転者B	1月	780.3km	26時間40分	1時間36分	5	12	7	10	10	44
	2月	660.2km	22時間20分	1時間10分	4	13	7	10	12	46
運転者C	1月	450.2km	15時間20分	1時間00分	4	5	4	4	8	25
	2月	351.4km	12時間20分	1時間15分	5	5	5	4	8	27
運転者D	1月	1444.4km	48時間00分	2時間25分	6	10	7	8	15	46
	2月	1401.2km	45時間30分	2時間10分	6	9	7	8	16	46
運転者E	1月	1130.1km	35時間40分	1時間50分	4	4	7	8	14	37
	2月	1080.2km	31時間30分	1時間40分	5	4	8	8	15	40
運転者F	1月	354.2km	12時間10分	1時間01分	8	11	4	13	17	53
	2月	321.5km	11時間10分	1時間04分	9	11	4	13	18	55
運転者G	1月	1200.5km	38時間50分	2時間22分	10	9	9	9	14	51
	2月	1243.2km	40時間20分	2時間36分	11	9	9	11	12	52

※本帳票はサンプルであり、イメージになります

帳票 B【危険挙動回数】

運転者もしくは端末ごとに選択月の「走行距離」「走行時間」「アイドリング時間」「急アクセルの危険/注意挙動回数」「急ブレーキの危険/注意挙動回数」「急ハンドルの危険/注意挙動回数」が一覧として出力されます。

※選択月を含め 2 か月分のものが出力されます。

〇〇事業部

2018年02月分

<危険挙動回数>

全体平均	集計月	総走行距離	総走行時間	総アイドリング時間	急アクセル [回]		急ブレーキ [回]		急ハンドル [回]		合計		合計(100kmあたり)	
					危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意
					0	3	0	3	0	2	0	8	0.0	1.1

運転者名	集計月	総走行距離	総走行時間	総アイドリング時間	急アクセル [回]		急ブレーキ [回]		急ハンドル [回]		合計		合計(100kmあたり)	
					危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意
					0	1	0	4	0	0	0	5	0.0	0.3
運転者A	1月	1523.3km	50時間40分	3時間20分	0	1	0	2	0	0	0	3	0.0	0.2
	2月	1222.5km	38時間20分	2時間48分	0	1	0	5	0	4	0	10	0.0	1.3
運転者B	1月	780.3km	26時間40分	1時間36分	0	2	0	4	0	6	0	12	0.0	1.8
	2月	660.2km	22時間20分	1時間10分	0	9	0	5	2	7	2	21	0.4	4.7
運転者C	1月	450.2km	15時間20分	1時間00分	0	8	0	4	1	4	1	16	0.3	4.6
	2月	351.4km	12時間20分	1時間15分	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0	0.1
運転者D	1月	1444.4km	48時間00分	2時間25分	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0	0.1
	2月	1401.2km	45時間30分	2時間10分	0	6	1	5	1	4	2	15	0.2	1.3
運転者E	1月	1130.1km	35時間40分	1時間50分	0	7	0	5	0	8	0	20	0.0	1.9
	2月	1080.2km	31時間30分	1時間40分	0	1	0	1	0	0	0	2	0.0	0.6
運転者F	1月	354.2km	12時間10分	1時間01分	0	2	0	2	0	1	0	5	0.0	1.6
	2月	321.5km	11時間10分	1時間04分	0	1	0	1	0	0	0	2	0.0	0.2
運転者G	1月	1200.5km	38時間50分	2時間22分	0	1	0	1	0	0	0	3	0.0	0.2
	2月	1243.2km	40時間20分	2時間36分	0	1	0	1	0	1	0	3	0.0	0.2

※本帳票はサンプルであり、イメージになります

4-3-2. 運転実績の推移を把握してみましょう

直近3か月の「帳票A（4-3-1 参照）」を準備し、「走行距離」「走行時間」「アイドリング時間」の合計値と平均値を表にして運転実績を把握してみましょう。以下の表4-1 は運転実績表の作り方の例となります。

表4-1 3か月の運転実績

組織名	1月			2月			3月		
	走行距離 (km)	走行時間 (時)	アイドリング時間 (時)	走行距離 (km)	走行時間 (時)	アイドリング時間 (時)	走行距離 (km)	走行時間 (時)	アイドリング時間 (時)
運転者 A	1,523.3	50 時間 40 分	3 時間 20 分	1,222.5	38 時間 20 分	2 時間 48 分	1,423.5	48 時間 40 分	3 時間 02 分
運転者 B	780.3	26 時間 40 分	1 時間 36 分	660.2	22 時間 20 分	1 時間 10 分	650.2	21 時間 00 分	1 時間 15 分
運転者 C	450.2	15 時間 20 分	1 時間 00 分	351.4	12 時間 20 分	1 時間 15 分	423.5	13 時間 50 分	1 時間 20 分
運転者 D	1,444.4	48 時間 00 分	2 時間 25 分	1,401.2	45 時間 30 分	2 時間 10 分	1,446.3	47 時間 50 分	2 時間 12 分
運転者 E	1,130.1	35 時間 40 分	1 時間 50 分	1,080.2	31 時間 30 分	1 時間 40 分	998.3	30 時間 14 分	1 時間 12 分
運転者 F	354.2	12 時間 10 分	1 時間 01 分	321.5	11 時間 10 分	1 時間 04 分	300.2	10 時間 10 分	1 時間 01 分
運転者 G	1,200.5	38 時間 50 分	2 時間 22 分	1,243.2	40 時間 20 分	2 時間 36 分	1,154.3	39 時間 45 分	2 時間 24 分
総計	6,883.0	227 時間 20 分	13 時間 34 分	6,280.2	201 時間 30 分	12 時間 43 分	6,396.3	211 時間 29 分	12 時間 26 分
平均	983.3	32 時間 28 分	1 時間 56 分	897.2	28 時間 47 分	1 時間 49 分	913.8	30 時間 12 分	1 時間 46 分

※本表は作り方の参考例であり、システム上で自動的に生成されるものではありません

4-3-3. 危険/注意運転の件数の推移を把握してみましょう

直近3か月の「帳票B（4-3-1 参照）」を準備し、「急アクセル」「急ハンドル」「急ブレーキ」の合計値と平均値を表にして危険/注意運転件数を把握してみましょう。以下の表4-2 は危険/注意運転件数表の例となります。

表4-2 3か月の危険/注意運転件数

組織名	1月						2月						3月					
	急アクセル		急ハンドル		急ブレーキ		急アクセル		急ハンドル		急ブレーキ		急アクセル		急ハンドル		急ブレーキ	
	危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意	危険	注意
運転者 A	0	1	0	4	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	3	0	0
運転者 B	0	1	0	5	0	4	0	2	0	4	0	6	0	3	0	4	0	6
運転者 C	0	9	0	5	2	7	0	8	0	4	1	4	0	7	0	3	1	4
運転者 D	0	6	0	1	0	1	0	4	0	1	0	1	0	5	0	2	0	1
運転者 E	0	6	1	5	1	4	0	7	0	5	0	8	0	6	0	3	0	7
運転者 F	0	1	0	1	0	0	0	2	0	2	0	1	0	2	0	1	0	1
運転者 G	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1
総計	0	25	1	22	3	16	0	25	0	19	1	21	0	25	0	17	1	20
平均	0	4	0	3	0	2	0	4	0	3	0	3	0	4	0	2	0	3

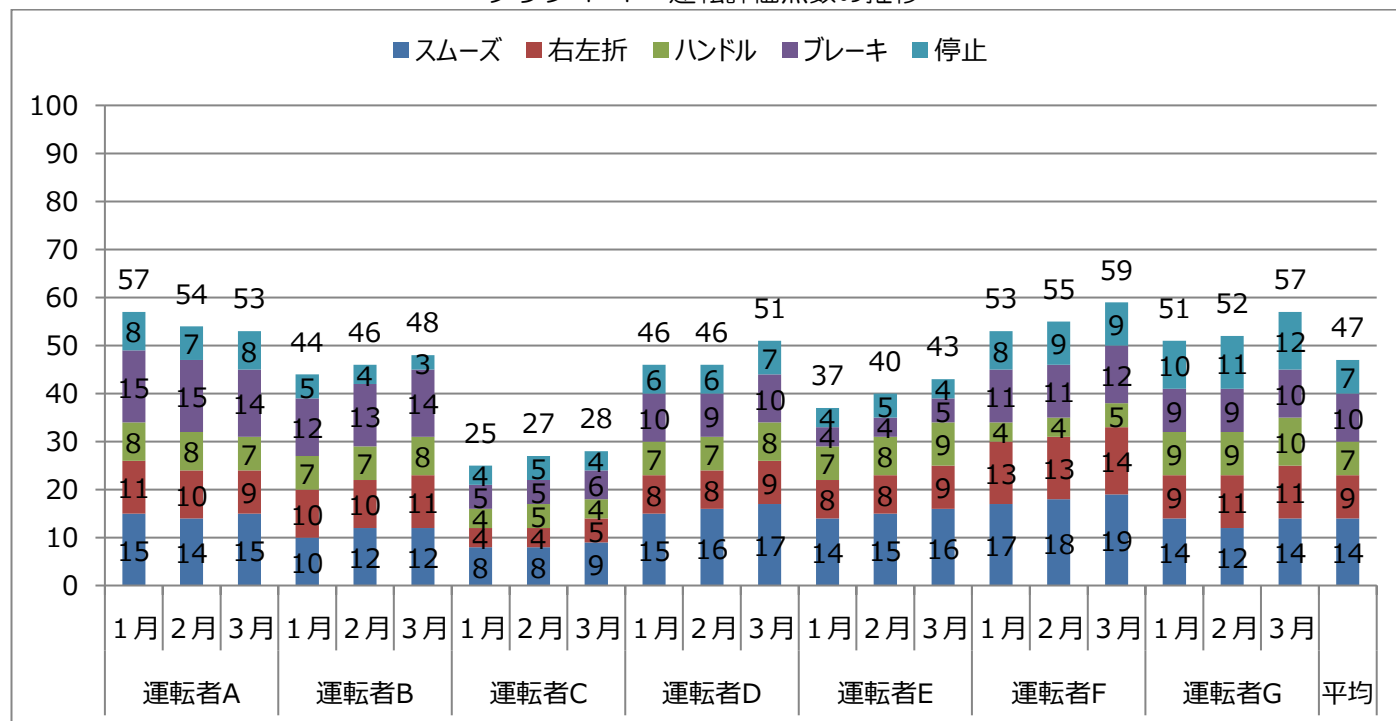
※本表は作り方の参考例であり、システム上で自動的に生成されるものではありません

4-3-4. 運転評価点数の推移を把握してみましょう

直近3か月の「帳票A（4-3-1 参照）」を準備し、「運転評価点数」をグラフ化することにより、点数の推移を把握してみましょう。

以下のグラフ4-1 運転評価推移グラフの例となります。

グラフ4-1 運転評価点数の推移



※本グラフは作り方の参考例であり、システム上で自動的に生成されるものではありません

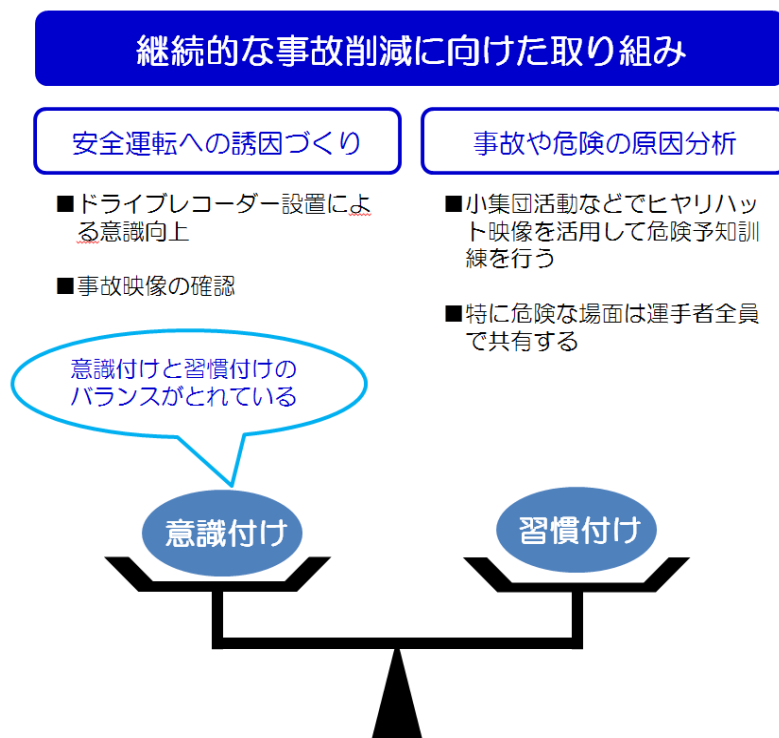
以上の「運転実績の推移」「危険/注意運転の件数の推移」「運転評価点数の推移」の計3つの推移を把握することにより、走行距離や時間から推測する危険/注意挙動の増減や、運転評価点数の傾向など、安全運転改善がなされているか確認していきましょう。

4-4. 安全運転指導の取り組み方例

「安全運転評価」より、その点数や危険挙動情報から分かる場所や映像を確認しながら個別指導を行います。組織全体で継続的な安全運転の取り組みを実施していくことが重要となります。ここでは、組織として取り組む安全運転指導方法を記載します。

4-4-1. 安全運転の習慣付けをしましょう

ドライブレコーダーの取り付けは安全運転への「意識付け」として有効です。一方で、それだけでは、継続的に安全運転を促すことは難しいといえます。そのためドライブレコーダーを活用して、具体的にどのような注意や行動が必要かを運転者に伝え、安全運転の「習慣付け」をするための日常的な安全指導にも取り組むことが重要となります。



4-4-2. 集団教育をしてみましょう

「自社で起こっている事故内容やその増減」、「頻繁に通る道でのヒヤリ・ハット」「安全な運転」などについて運転者全体に集団教育することで、会社全体の安全性を高めましょう。

集団教育は、参加型で進め、運転者が自由に発言できるように気を配りましょう



1. 危険挙動時の映像を見せつつ、運転者にどういった危険があるか等について、発言を促しましょう。
2. 意見は管理者が取りまとめ、良い意見は参加者以外にも共有しましょう。

※留意点

映像を使う場合は、その映像に出てくる運転者に事前に説明するなど配慮をすることも重要です。運転者で議論する際にも個人への誹謗中傷にならないように注意しましょう。



管理画面の操作がわからないときは、
「doco です car オンラインヘルプ」サイトをご確認ください
<http://dcm.doco-car2.jp/dococar/html/help.html>



doco です car サポートセンター
TEL : 0120-806-024 (フリーダイヤル)
MAIL : ds-dococar-help@ntt.com