

事業用自動車に係る総合的安全対策の課題及び
それに対する具体的な対応案

1. 事故削減目標の設定①

政府目標

内閣総理大臣談話要旨(平成21年1月2日)

- ・今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をした。
- ・飲酒運転の根絶に力を入れる。

内閣府特命大臣発言要旨(平成21年1月5日 初閣議)

- ・今後10年間を目途に、平成20年の交通事故死者数から半減させ、2,500人以下とするという新たな政府目標を掲げる。



国土交通省における目標の設定(事業用自動車を通じた目標)

1. 事故削減目標の設定

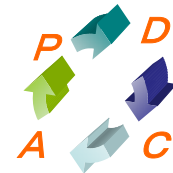
1. 事業用自動車の事故死者数の削減目標
(次頁のとおり。)
2. 事業用自動車の事故件数の削減目標
(次頁のとおり。)

2. 飲酒運転根絶目標の設定

事業用自動車の飲酒運転をゼロとする。

PDCAサイクルによる
安全対策の推進

(例)毎年、関係者によるフォローアップ会議を開催し、進捗状況をチェックする



各協会等における目標の設定(バス、タクシー、トラック毎の目標)

- ・事業用自動車を通じた目標を踏まえ、各協会等において、バス、タクシー、トラック毎に事故削減及び飲酒運転根絶に関する目標を設定。

1. 事故削減目標の設定②

1. 事業用自動車の事故死者数の削減目標

- ・平成20年 513人を平成30年 250人（今後10年間で **半減**）
- ・中間年である平成25年 **380人**

2. 事業用自動車の事故件数の削減目標（平成20年の事故件数は推計値。今後変更する可能性あり。）

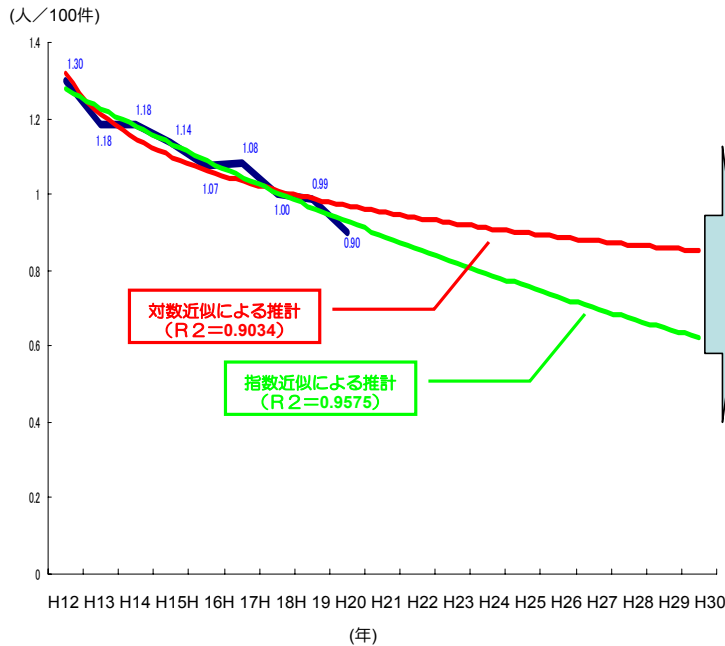
案1

- 事業用自動車の事故件数に対する死者数を対数近似による推計
- 平成30年 3万件(今後10年間で **半減**)
- 中間年である平成25年 **4万3千件**

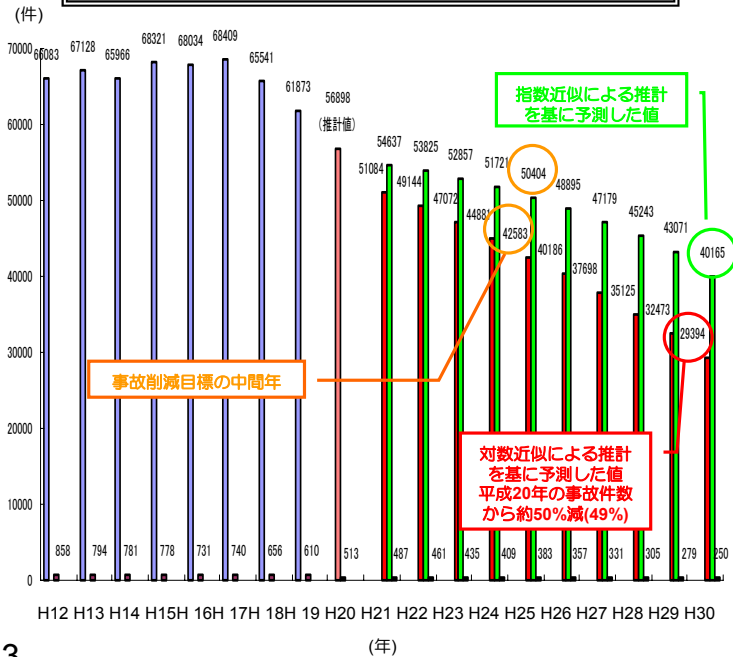
案2

- 事業用自動車の事故件数に対する死者数を指数近似による推計
- 平成30年 4万件(今後10年間で **3割減**)
- 中間年である平成25年 **5万件**

事業用自動車の事故件数に対する死者数の割合推計



事故削減件数目標の設定



2. 事故情報の活用等に関する課題－1

課題

事故や事故に繋がりがねない不適切な運行管理等が発生した際には、これを他山の石として再発防止を徹底するため、業界全体でこれらの情報を共有する仕組みづくりを行う必要がある。また、「社会的影響の大きい重大事故」については、掘り下げた要因分析を実施し、業界全体で情報を共有化する必要がある。

現状

- 現在、以下の事故情報が各事業者に対し、提供されているところであるが、それぞれ以下のような問題点がある。
 - ①新聞・テレビ等で報道された事故情報
 - ・迅速性はあるが、体系的な情報でなく、事故要因に関する情報が少ない。
 - ②行政・関係団体からの事故情報
 - ・考えられる事故要因や再発防止策は、ある程度盛り込まれているものの、発出の頻度は少なく、迅速性に欠ける。
 - ・行政・関係団体から発信される事故情報は、関係団体の会員以外には届きにくい。
- (参考) 事故警報発出状況 (平成15年4月～平成20年8月)
国土交通大臣：12件
地方運輸局長：81件
- 平成20年度から「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において、「社会的に影響の大きい重大事故」の要因分析を試行的に実施しているところ。



対応案

- 事業者から行政へ事故報告があったもののうち、重大事故の事故状況等について、自動車交通局へ事前に登録された全国の運行管理者等のメールアドレスへ、定期的に直接メール等で発信することにより情報を共有する。

(仮称) メールマガジン「自動車安全」
- 「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において、「社会的に影響の大きい重大事故」の要因分析を平成21年度から本格的に実施し、その結果を上記メール等を通じて発信することにより、業界全体で情報を共有化する。

2. 事故情報の活用等に関する課題－2

課題

現在、自動車運送事業者等が国に対して行う事故報告は、自動車事故報告規則に基づき行われているが、我が国全体における危機管理意識の高まりへの対応や、迅速な行政対応によって類似事故の防止を期する観点から、あらためて、報告対象とすべき事故速報の範囲、報告時期等について見直しを行う必要がある。

現状

○自動車運送事業者等においては、下記の事故があった場合には、24時間以内にその事故の概要を速報しなければならないと規定されている。

＜自動車事故報告規則第4条第1項＞

・転覆、転落、火災を起こし、又は踏切において鉄道車両と衝突、若しくは接触し、かつ、死者又は重傷者を生じた場合
・自動車に積載された危険物等の全部若しくは一部が飛散し、漏えいした場合

○一方、危機管理意識の高まりにより、自動車運送事業者等に対し、平成21年1月に通達を發出し、下記のような一定以上の被害が生じた事故について、速やかに報告を求めることとした。

＜自動車運送事業者等緊急時対応マニュアル(局長通達)＞

・1名以上の死者を生じた事故(バス・タクシー)
・乗客に5名以上の負傷者を生じた事故(バス・タクシー)
・危険物等の大量漏洩事故(トラック)
・その他報道機関などから取材・問い合わせを受けた事故又は報道のあった事故 等

○両者の報告対象及び報告時期が異なっている。

特に、「自動車事故報告規則」における速報の対象範囲の方が狭く、報告時期も遅い。

対応案

○「自動車事故報告規則」を下記のとおり改正する。

- ・事故速報の対象範囲を拡大
(案の例)「(転覆、転落等がない場合についても)1名以上の死者が生じた事故(バス・タクシー)等」
- ・事故速報の報告時期の迅速化
(案の例)「24時間以内可能な限り速やかに」

＜参考＞ガス事業法施行規則(昭和45年10月9日通商産業省令第97号)

第112条

ガス事業者は、ガス工作物及びその供給するガスに係る消費機器について、一定以上の被害が生じた事故が発生した場合、24時間以内可能な限り速やかに、経済産業大臣(所轄産業保安監督部長)に報告しなければならないと規定されている。



3. 運転者に関する課題－1

課題

運転者の健康状態に起因する事故が増加していることを踏まえ、運転者の健康管理等について対策が必要である。

現状

- 事業者は、乗務員の健康状態の把握に努め、疾病等により安全な運転等を行うことができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。
【省令】
 - ・ 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年8月1日運輸省令第44号）第21条第3号、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年7月30日運輸省令第22号）第2条第5号
- 事業者は、運転者に対し健康管理の重要性を指導・監督しなければならない。
【国土交通省告示】
 - ・ 旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成13年12月3日国土交通省告示第1676号）、貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成13年8月20日国土交通省告示第1366号）
 - ・ 健康管理の重要性
疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例を説明すること等により理解させ、定期的な健康診断の結果に基づいて生活習慣の改善を図るなどの適切な健康管理を行うことの重要性を理解させる。
- しかしながら、運行管理者等が乗務可否の判断、健康管理の指導・監督について、具体的にどうしてよいかわからない場合が多い。
- 運転者の健康状態に起因する事故は、全ての業態で増加している（平成19年 97件）。



対応案

- 運転者に多い疾病、運行管理上の観点から把握すべき症状、それらが運行に及ぼす影響等を医学的な見地から調査・分析する。
- 運転者の健康管理に係る指針（ガイドライン）を作成し、健康診断で異常が認められた乗務員に対して、再検査の受診結果の提示を求めるべきことを明確化するとともに、健康状態に応じた乗務割又は乗務可否の判断基準等を示すこととする。
- 事業者団体等を通じて、ガイドラインの徹底及びフォローアップを行う。

3. 運転者に関する課題－2

課題

繰り返し事故を惹起する運転者や新たに採用する運転者について、事故・違反歴を的確に把握して指導を行うため、運転記録証明書等の一段の活用を図る必要がある。

現状

○事故歴等の把握

- ・新たに採用した運転者については、事業者に対し証明書を取得して事故・違反歴を把握するよう通達にて指導している。
- ・しかしながら、実際には死亡事故等を起こした運転者は退職して別の事業者で運転者となることが多く、新たな事業者で採用される際に不採用となることをおそれ、運転者が過去の事故等を申告しないケースがある。
- ・そのため、運転記録証明書等を取得していない事業者においては、運転者の事故歴が把握できず、事故を起こした運転者が受診すべき適性診断(特定診断)を受けていないなど、事故歴に応じた適切な指導が行われていない。



対応案

○運転記録証明書等の取得

- ・運転者として新たに採用する者については、確実に事故及び違反歴に応じた指導を徹底するため、採用時に運転記録証明書や無事故無違反証明書を確認し、過去の事故及び違反歴を把握することを義務付ける。
- ・取得した証明書により事故歴を把握した場合には、事故を起こした運転者に対する適性診断(特定診断)を確実に受診するよう徹底する。
- ・適性診断受診の対象とならない事故及び違反についても、新たに雇い入れた運転者に対し、過去の事故及び違反歴に応じて指導すべきことを「事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」に指導内容として明記する。

4. 荷主等の発注者に関する課題

課題

- 自動車運送事業者の安全性の確保にあたっては、荷主や旅行者等の発注者と一体となって事故防止に取り組む環境を整備することが必要である。

現状

- 現在、荷主や旅行者等の発注者対策としては、以下の措置が講じられている（いずれも公表を伴うものではない。）。
 - ・ 事故報告書への発注者名の記載（自動車事故報告規則）
トラック事業者又は貸切バス事業者が重大事故を惹起した場合は、事故報告書に、荷主又は旅行者の名称等を記載することになっている（平成19年4月、平成20年9月より施行）。
 - ・ 荷主勧告制度（貨物自動車運送事業法）
荷主からトラック事業者に対する無理な運行依頼により、過積載、過労運転、速度超過が行われた場合には、荷主勧告を発動することができる（平成20年4月より勧告範囲を拡大）。
 - ・ 旅行業関係機関への通知制度（国土交通省通達）
旅行者から貸切バス事業者への関与により、過労運転、速度超過が行われたことが疑われる場合には、旅行業関係機関（観光庁又は都道府県）に通知を行い、当該旅行者に対する指導を要請する（平成20年9月より施行）。

対応案

- 現行の発注者対策に加え、より一層安全を重視した事業環境の整備を図るため、自動車運送事業者が惹起した重大事故及び法令違反に関して発注者の関与が認められた場合には、当該発注者の名称等を公表することとする。



5. 車両に関する課題－1

課題

- 事業用自動車の運行において後を絶たない酒気帯び運転をなくすため、アルコールインターロック装置等の普及促進が必要である。

現状

- 飲酒運転を根絶し、交通事故件数や死傷者数を削減するため、平成19年12月、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置が満たすべき技術的要件を規定した技術指針(案)を含む最終報告書を取りまとめた。
- 呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置に関しては、次のような課題がある。
 - ◇ なりすましが防止できない。
 - ◇ 強い呼気を吹き込む必要がある等わずらわしい。



対応案

- 内閣府の行う調査研究・各種検証の結果を踏まえ、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針(案)の最終化を行う。
- この指針に基づき、適合品をユーザーが容易に識別できるよう、装置の認定制度の創設等を行い、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の普及を図る。
- 手の平の汗に含まれるアルコールを検知し飲酒運転を防止する等の新たな技術開発を促進する。

5. 車両に関する課題－2

課題

○衝突被害軽減ブレーキの普及促進に加え、横転防止装置等の新たな予防安全技術の普及促進が必要である。

現状

- 平成18年度より、世界に先駆けて大型車の衝突被害軽減ブレーキが実用化され、平成19年度より、大型車の衝突被害軽減ブレーキの導入時差額(装置価格)の1/2補助を実施している。
- 国からの補助に加え、トラック協会からも助成が行われている。
(参考)
オプション設定価格:55万円
国からの補助額(上限):27.5万円
全日本トラック協会助成額:5.5万円
(都道府県によっては地方トラック協会からも助成あり)
平成19年度の装着車の新規登録台数:969台
- 大型車の横転や横滑り事故防止に効果が期待されるEVSC(電子式車両姿勢制御装置)、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報、運転負荷軽減のためのACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)などが実用化されている。



対応案

- 大型車の衝突被害軽減ブレーキの事故削減効果を確実なものとするため、衝突被害軽減ブレーキの普及を図る。
 - ・衝突被害軽減ブレーキの補助制度を継続・拡充する。
 - ・新車への装着義務化について検討を行う。
 - ・また、その普及促進に向け、税制優遇措置の検討及び装着車に対する任意保険料率への反映に向けた検討を行う。
- 大型車のEVSCの基準化・義務化のため、事故削減効果等の調査を行い、普及促進に取り組む。
- 先進安全自動車(ASV)推進計画に基づき、産学官連携のもと、広報活動等を通して実用化されているASV技術の普及促進に取り組む。
- これに加え、居眠り等のドライバーの状態検知技術や通信技術を利用したドライバーへの警報支援装置の開発・実用化を促進する。

5. 車両に関する課題－3

課題

○大型トラックにスピードリミッタの装着が義務付けられているところであるが、当該装置に不正改造を行う事例も明らかになっており、不正改造防止対策が必要である。

現状

- 高速道路における大型トラックの事故防止を目的として、以下の自動車に対して速度抑制装置の装着義務付けている。
 - ・車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の貨物自動車
 - ・上記自動車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車
- (参考)
装着台数(平成20年12月):560,634台
- 一方、一部の使用者がこの速度抑制装置に不正改造を行う事例も明らかになってきており、速度抑制装置に係る不正改造防止対策が必要となっている。
- 不正改造の事実確認等に使用する検査施設は、現在、ディーラー施設以外では、国(自動車検査独立行政法人)に1箇所(滋賀県)整備されている状況。



対応案

- 次のように不正改造防止対策を実施する。
 - ・街頭検査、監査等を効率的に行えるよう警察庁との連携強化
 - ・不正改造の実態を把握し、事例等を体系的に整理した、不正改造確認のためのマニュアルを作成。
 - ・上記マニュアルを活用し、不正改造を行ったと思われる改造施工者、自動車運送事業者に対する監査を実施
 - ・不正改造等を検査するための施設の整備の検討
- また、デジタル式運行記録計やOBD(On-board diagnosis:車載診断装置)を用いて不正改造履歴の記録が行えるよう、技術開発を行い、将来的には義務付ける等の対策を検討していく。

6. 整備に関する課題－1

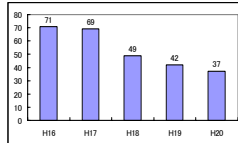
課題

○ 大型車の車輪脱落事故やバスの火災事故が依然として発生していることから、ホイール・ボルトや燃料装置に係る点検を含め、自動車使用者に対し、これらの事故防止に係る点検整備の確実な実施を図る必要がある。

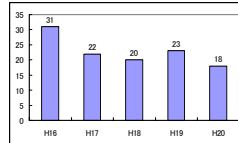
現状

事故件数の推移

①大型車の車輪脱落事故(速報)



②バスの火災事故(速報)



自動車点検基準等の改正（平成19年4月）

- ①ホイール・ボルト
ホイール・ボルト関係の点検項目を日常点検及び定期点検に追加（自動車点検基準及び自動車の点検及び整備に関する手引）
- ②燃料装置
燃料ホース及びパイプのクランプの取付状態の点検を明確化（自動車の点検及び整備に関する手引）

自動車点検整備推進運動

- ①重点点検の実施
（ホイール・ボルトの損傷や燃料装置の燃料漏れ等に重点）
- ②チラシ等による広報



（表：ホイール・ボルト） （裏：バス火災）

ホイール取付方式

ホイール・ボルト関係では、今後、国際的規格統一の観点から、大型車のホイール取付方式について、モデルチェンジの機会を捉えISO化が進められる。

対応案

○大型車の車輪脱落事故や車両火災に係る再発防止策を含め、確実な点検整備の実施について、自動車点検整備推進運動、整備管理者研修等において啓発を図る。

○大型車の車輪脱落事故等、社会的影響の大きな車両故障事故が発生した場合の調査結果の取扱い手順を策定し、自動車運送事業者又は整備事業者に対する監査の実施等の再発防止策について明確化する。

○ISO方式の普及過程においては、JIS方式とISO方式が混在することから、ホイールの誤組等による車輪脱落事故を防止するため、適切な点検整備の方法等について周知を行う。

6. 整備に関する課題－2

課題

○整備管理が不十分であることによる事故が少なからず発生していることから、整備管理の徹底を図る必要がある。

現状

○整備管理が不十分であることによる事故が少なからず発生していることから、事業者の責任における整備管理をより徹底し、整備管理者の位置づけを強化するため、整備管理者制度等について改正を行った。(平成19年7月、9月)

- ①整備管理者の外部委託の禁止
- ②整備管理者解任命令の効果的発動
- ③整備管理者資格要件の見直し
- ④補助者の明確化
- ⑤記録の営業所への保管
- ⑥行政処分基準の見直し

例) 定期点検整備等の未実施 (1台の車両の1年間の未実施回数)

①未実施 <u>2回以下</u> ②未実施 <u>3回</u> ③未実施 <u>4回以上</u> (<u>12か月点検も含める</u>)	警告 3日×違反車両数 5日×違反車両数	①未実施 <u>1回</u> ②未実施 <u>2回</u> ③未実施 <u>3回以上</u>	警告 3日×違反車両数 5日×違反車両数 5日×違反車両数
---	----------------------------	--	--

○定期点検整備実施率 (平成19年度調査)

バス	91.0%
ハイタク	91.6%
トラック (8t以上)	53.1%
トラック (8t未満)	54.3%

○整備管理者 (選任後) 研修実施状況 (19年度)

研修受講対象者数	60,882人
受講者数 (割合)	37,495人 (61.6%)
研修実施回数	269回 (研修実施者: 運輸局及び運輸支局)
研修内容	関係法令、車両故障事故事例、自動車技術の進歩・使用実態の変化に伴う車両管理の手法 等

対応案

○整備管理者研修等において、新制度の周知徹底により浸透を図るとともに、点検整備実施率の向上、整備管理者研修受講率引き上げ、事故の再発防止策の徹底のため、整備管理者研修の充実を行う。

○さらに、点検整備実施率の向上のため、行政処分基準の強化を行う。

7. その他

課題

- 運送サービスの安全性は顧客や利用者にとって最も重視すべき事項の一つであり、また、各事業者の自主的な安全対策をより一層促すためにも、トラック運送事業におけるGマーク制度のような、顧客や利用者が安全性の観点から運送サービスを容易に取捨選択できる仕組みを、他のモードでも整備する必要がある。

現状

【タクシー事業】

- タクシーは、利用者が自らタクシー事業者を選択することが難しいという問題がある。
利用者の選択に資する事業者の評価制度としては、
 - ・ 東京タクシーセンターの法人事業者ランク評価制度
 - ・ 全国個人タクシー協会による個人タクシー事業者認定制度（マスターズ制度）がある。
- 利用者による事業者の選択を可能とし、悪質なサービスの利用を排除するため、行政処分を受けた事業者に関する情報をホームページなどで公表しているが、利用者にとっての事業者選択の動機となっているか不明。

【貸切バス事業】

- 貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度の検討
 - ・ 「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告において、提言された貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築について、「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」を設置し、貸切バス事業者の評価を公表する制度について検討を行っている。

対応案

【タクシー事業】

- 事業者や運転者の安全性、サービス水準等に関する評価制度（ランク制度）の導入・改善等安全性も含めた事業者等の優劣が判別できるような方法について検討を行う。
- 事業者や運転者ごとの事故率などのデータを活用して、安全性に問題のある事業者や運転者の、タクシーセンターで整備している乗り場や駅構内施設などへの入構を制限することについて検討する。
- 苦情への対応に関する情報の開示や行政処分に関する情報開示のさらなる充実を図る。

【貸切バス事業】

- 「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」の報告（20年度内とりまとめ）を踏まえ、貸切バス事業者に係る評価を公表する制度を実施する。

8. 運行管理制度に関する課題（追加）

課題

飲酒運転を行う悪質な運転者に対する特別な指導や運転者の特性を把握した適切な運転者指導等、運転者教育の更なる充実を図る必要がある。

現状

○飲酒運転防止のための運転者指導

・「事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針」において、飲酒が生理的要因となって事故を引き起こすおそれのあることを、実例を用いて理解させ、飲酒運転の禁止を徹底するよう定めている。

・運転者に飲酒運転を防止するための指導を行う際に、アルコールに関する専門的知識がないため、一般的な指導に止まっている。

○運転者の特性を把握した指導

・「事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針」において、適性診断の結果に基づき、個々の運転者に自らの運転特性を理解させ、適切な指導を行うこととされている。

・現状では、運行管理者が適性診断の結果を十分理解できていない場合や指導方法がよく分からず、運転者に対する指導に活用できていないケースがある。

対応案

○飲酒運転を防止するための指導の充実

・運転者に対する飲酒運転防止の教育をさらに有効なものとするため、民間団体等で行われているアルコールに関する専門的な教育を運行管理者講習等に取り入れるなどし、具体的な指導方法の拡充を図る。

○適性診断を活用した指導の充実

・運行管理者が、適性診断をもとに適切な指導を行うための指導方法等をカリキュラムとする「上級講習（仮）」を実施する。



