

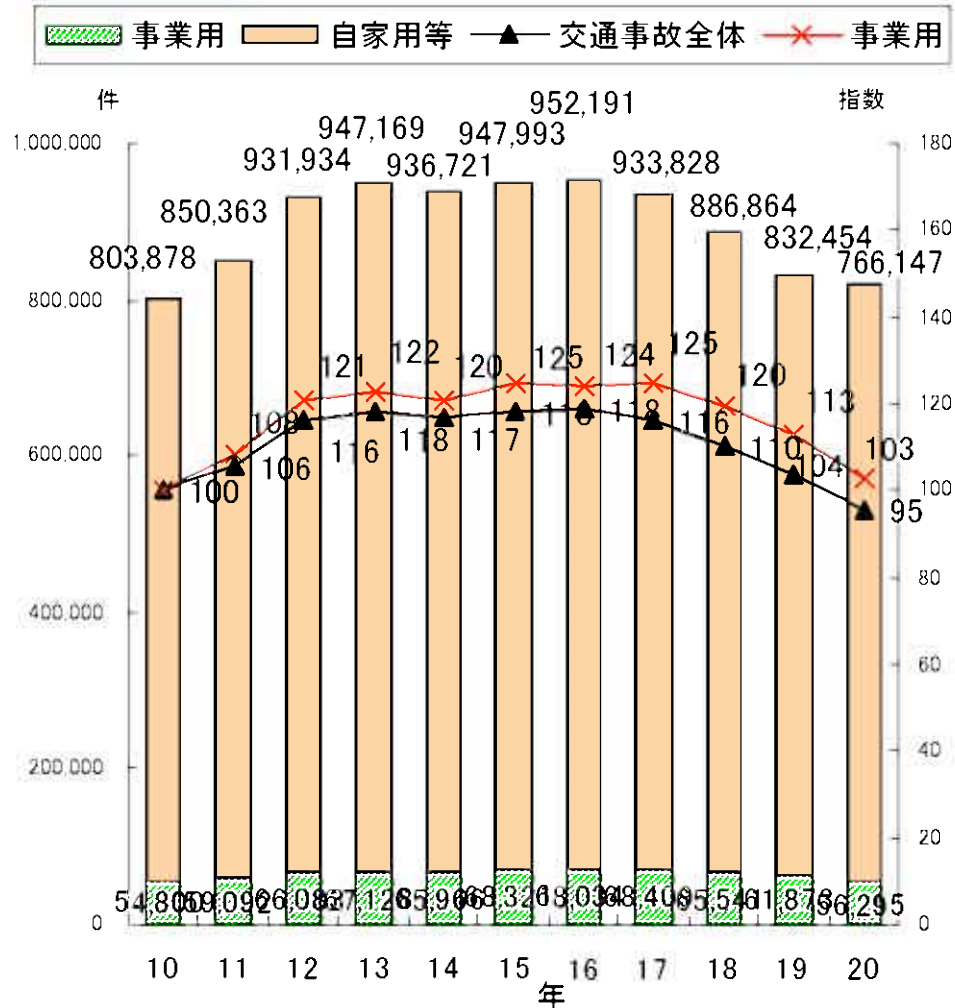
## 参考資料

「1. はじめに」関係

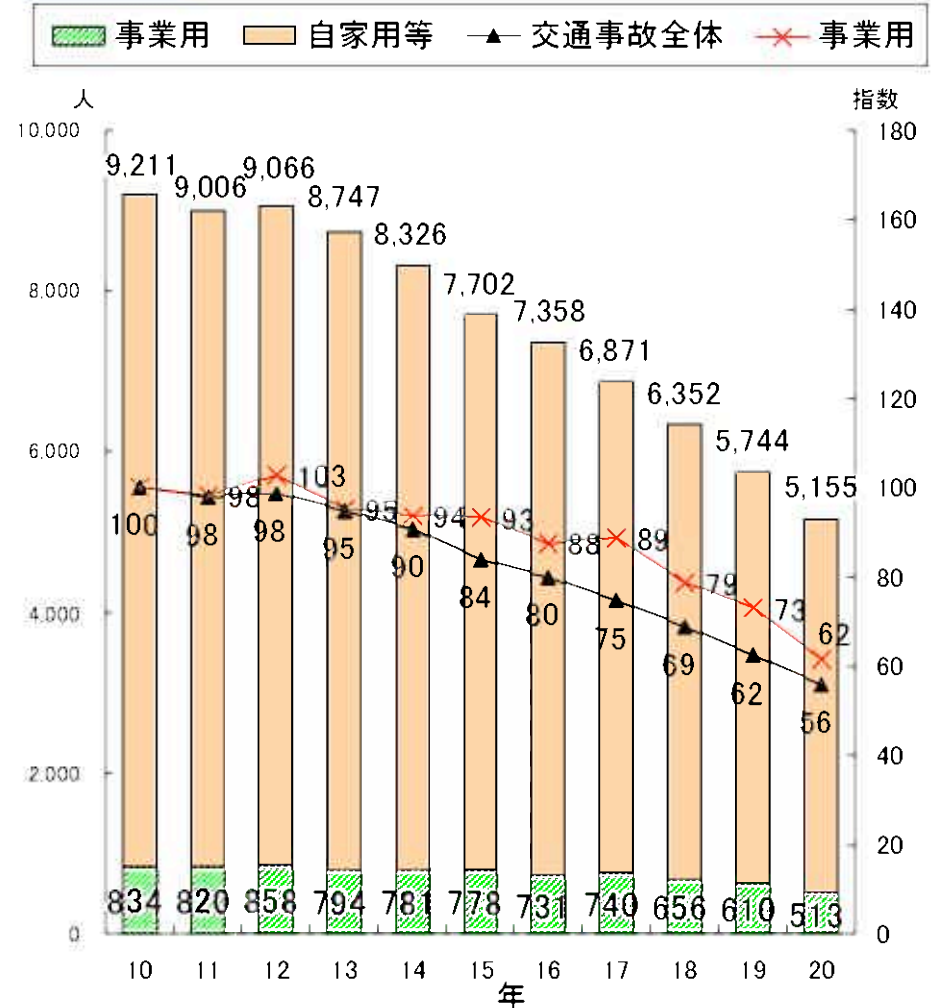
# 事業用自動車に係る事故等の発生状況 1

## 事故件数及び死者数の推移

### 事故件数



### 死者数

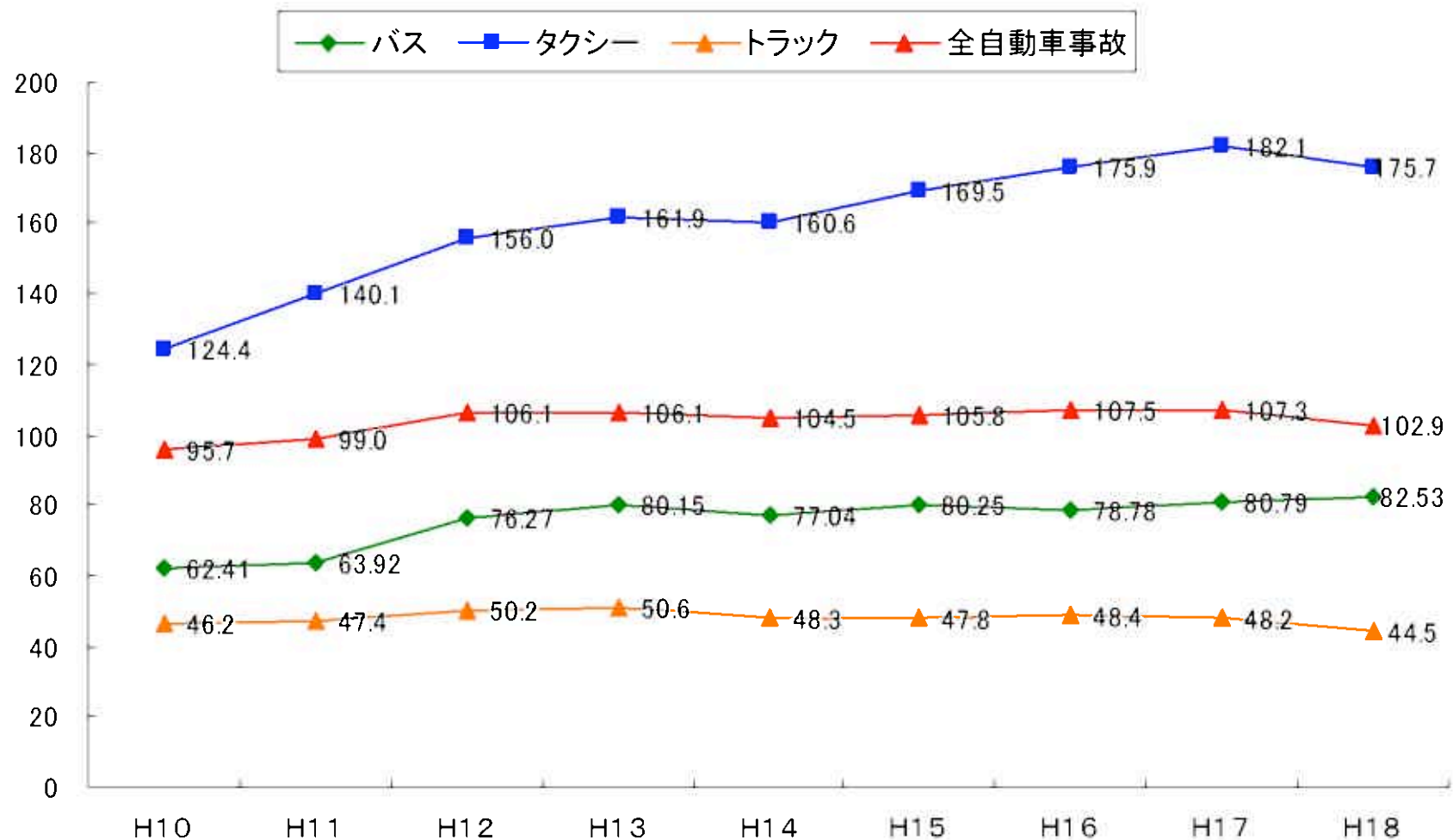


出典:「交通統計」(警察庁)

※事業用の値は、内数を示す。

## 事業用自動車に係る事故等の発生状況 2

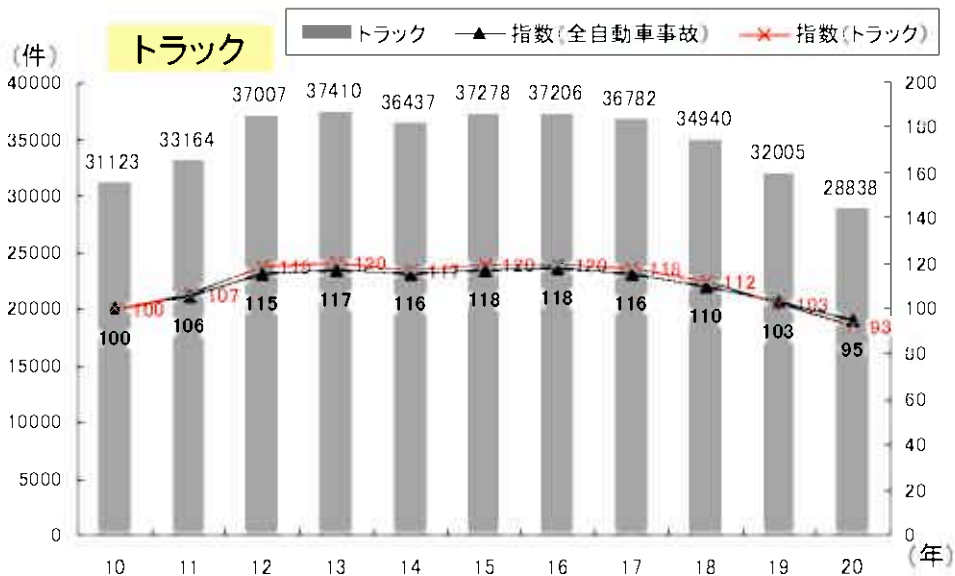
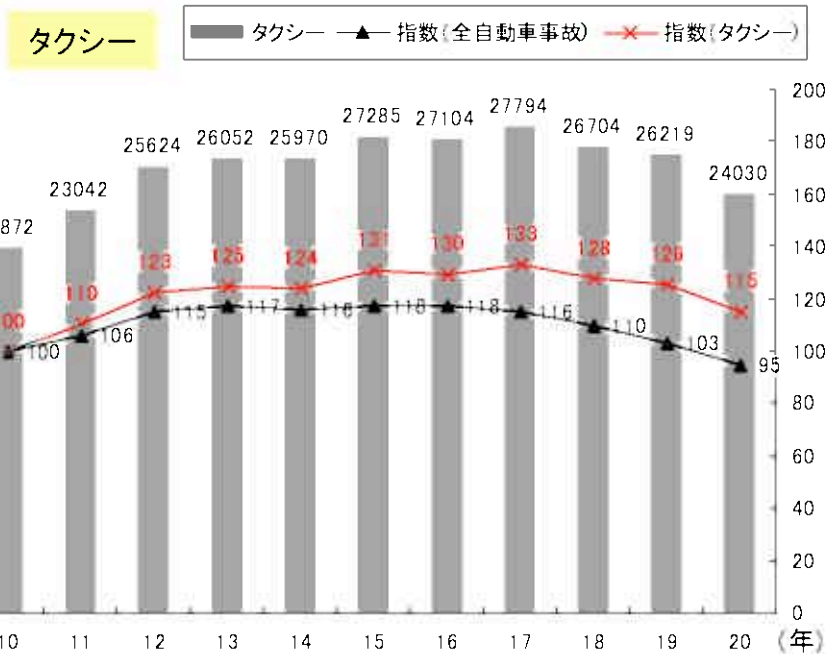
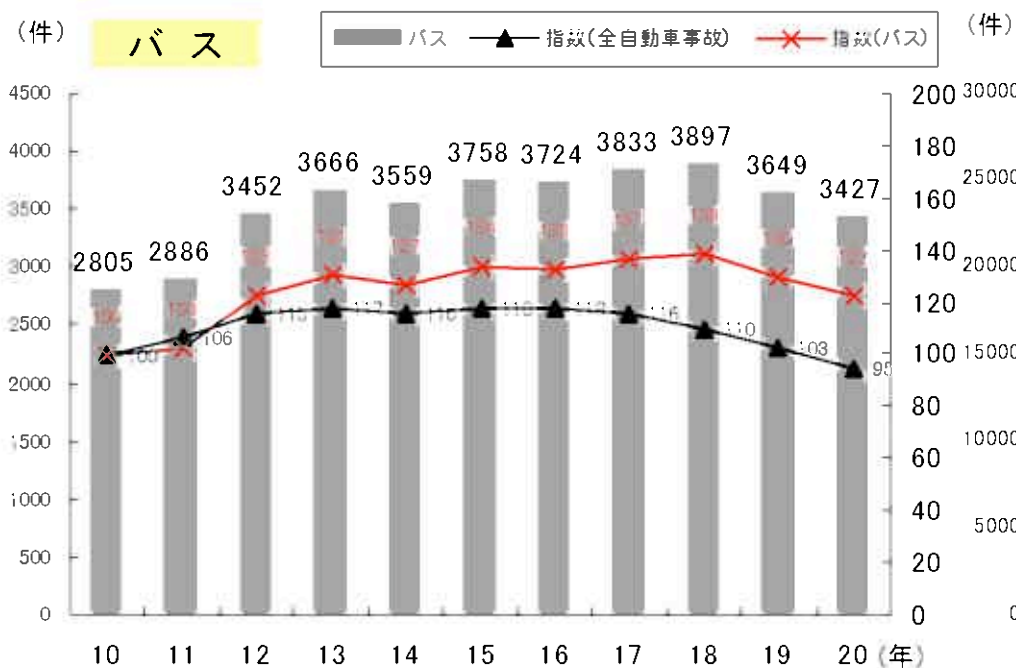
事業用自動車の業態別交通事故件数の推移(走行距離1億キロあたり)



出典:「事業用自動車の交通事故統計」((財)交通事故総合分析センター)

# 事業用自動車に係る事故等の発生状況 3

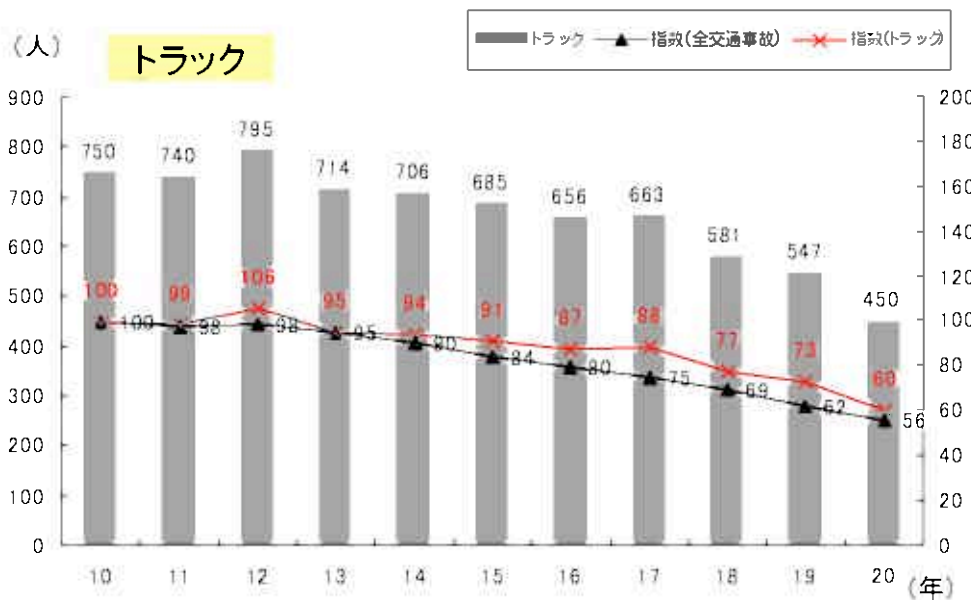
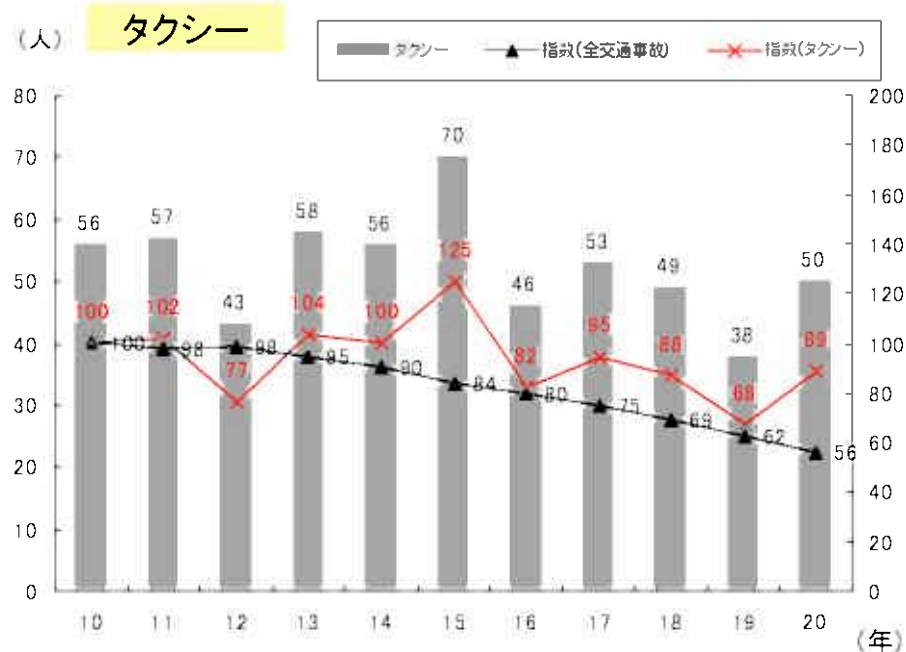
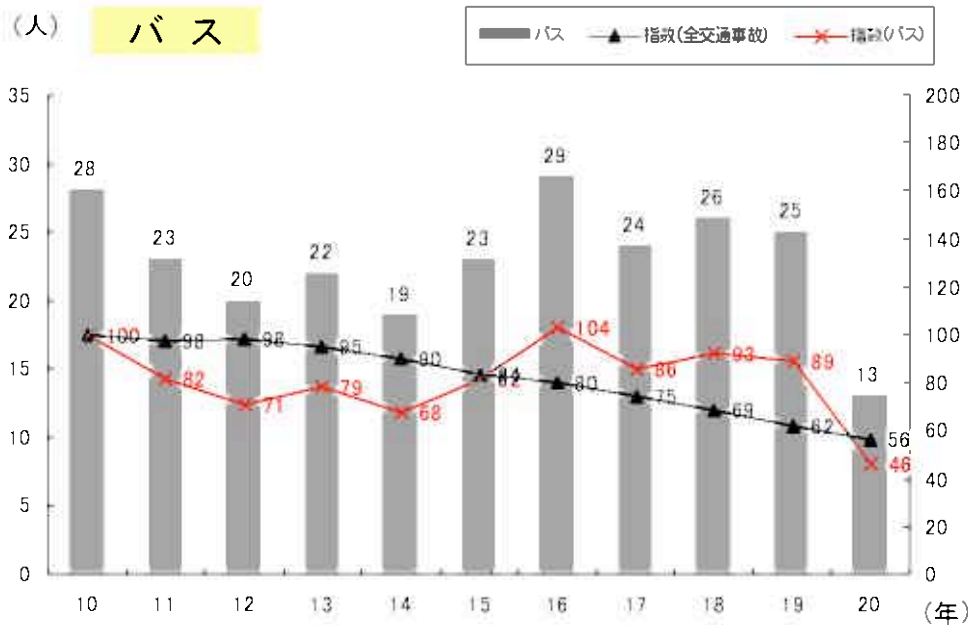
## 業態別事故件数



出典:「交通統計」(警察庁)

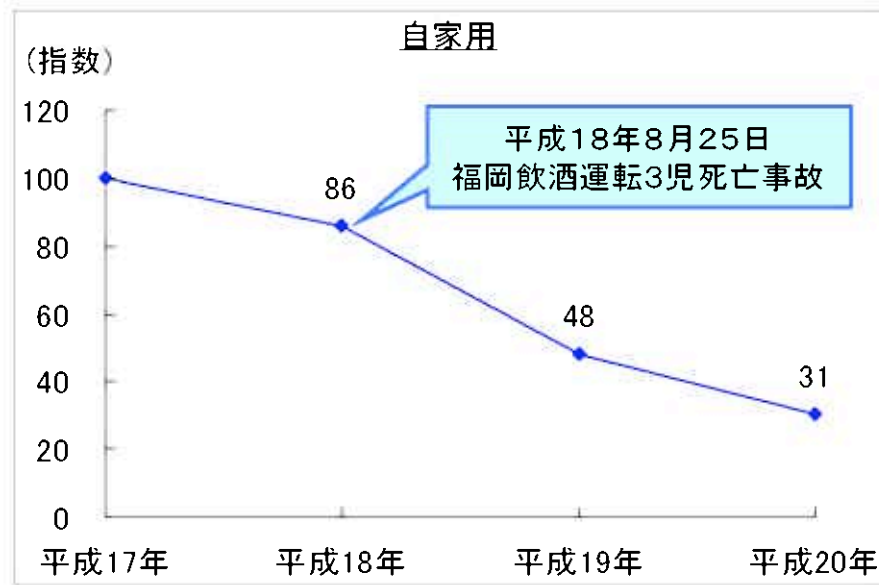
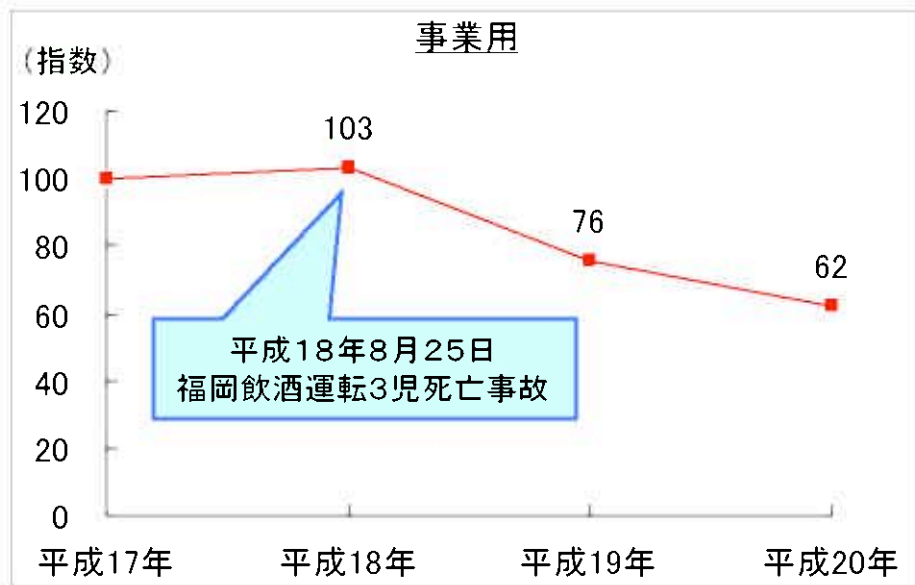
# 事業用自動車に係る事故等の発生状況 4

## 業態別事故死者数



# 事業用自動車に係る事故等の発生状況 5

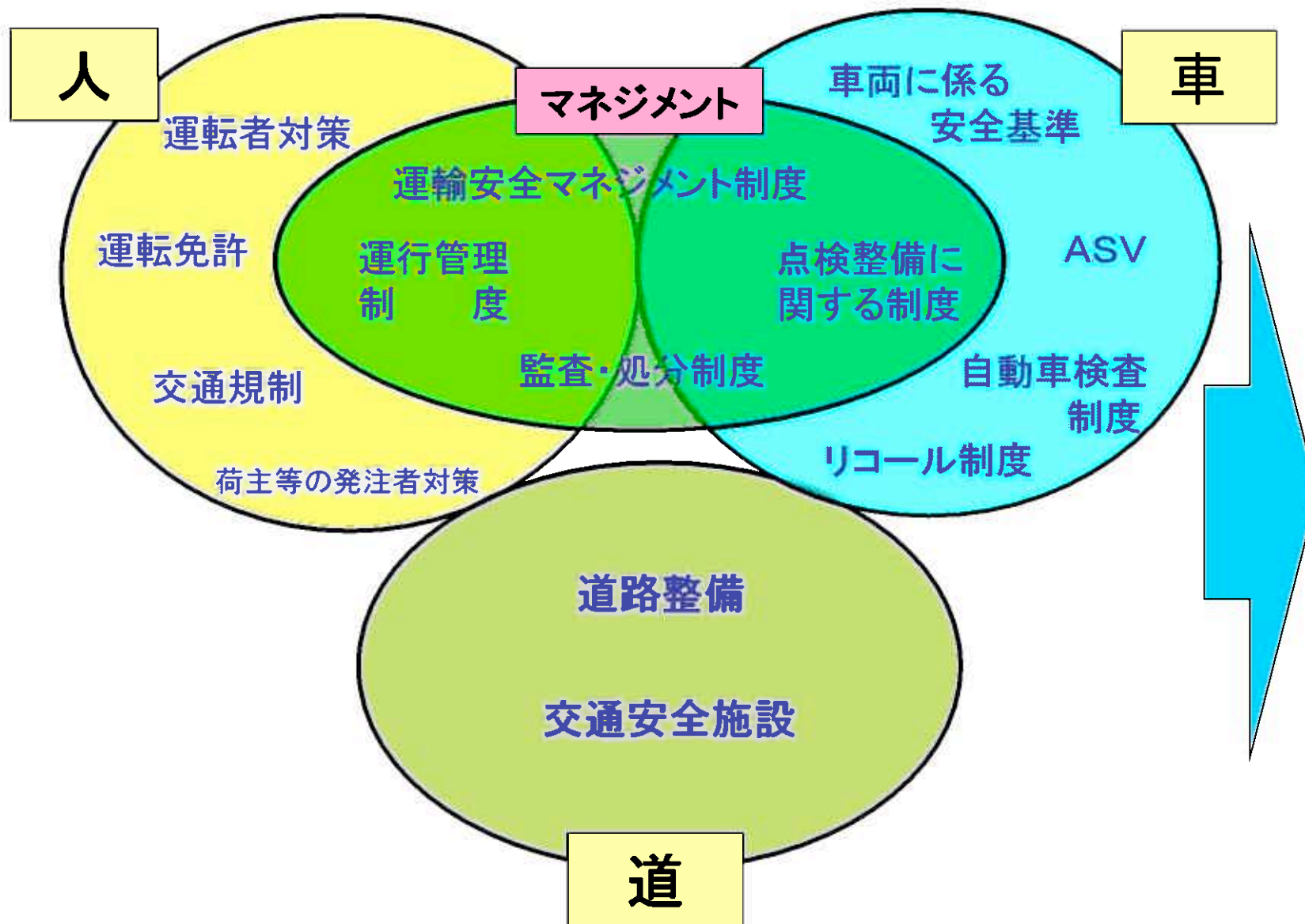
## 飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数



		平成17年				平成18年				平成19年				平成20年			
		バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計
酒酔い	自家用	-	828	116	944	-	716	103	819	-	528	66	594	-	452	59	511
	事業用	-	4	6	10	-	4	5	9	-	3	4	7	-	2	4	6
	計	0	832	122	954	0	720	108	828	0	531	70	601	0	454	63	517
酒気帯び	自家用	8	75,879	7,684	83,571	10	65,068	6,902	71,980	12	35,816	4,224	40,052	5	22,653	2,672	25,330
	事業用	3	55	395	453	1	62	405	468	0	45	300	345	1	34	246	281
	計	11	75,934	8,079	84,024	11	65,130	7,307	72,448	12	35,861	4,524	40,397	6	22,687	2,918	25,611
酒酔い・酒気帯び	自家用	8	76,707	7,800	84,515	10	65,784	7,005	72,799	12	36,344	4,290	40,646	5	23,105	2,731	25,841
	事業用	3	59	401	463	1	66	410	477	0	48	304	352	1	36	250	287
	計	11	76,766	8,201	84,978	11	65,850	7,415	73,276	12	36,392	4,594	40,998	6	23,141	2,981	26,128

※ バスについては自家用、事業用の別が集計されていないため、国土交通省で把握している件数を記載した。

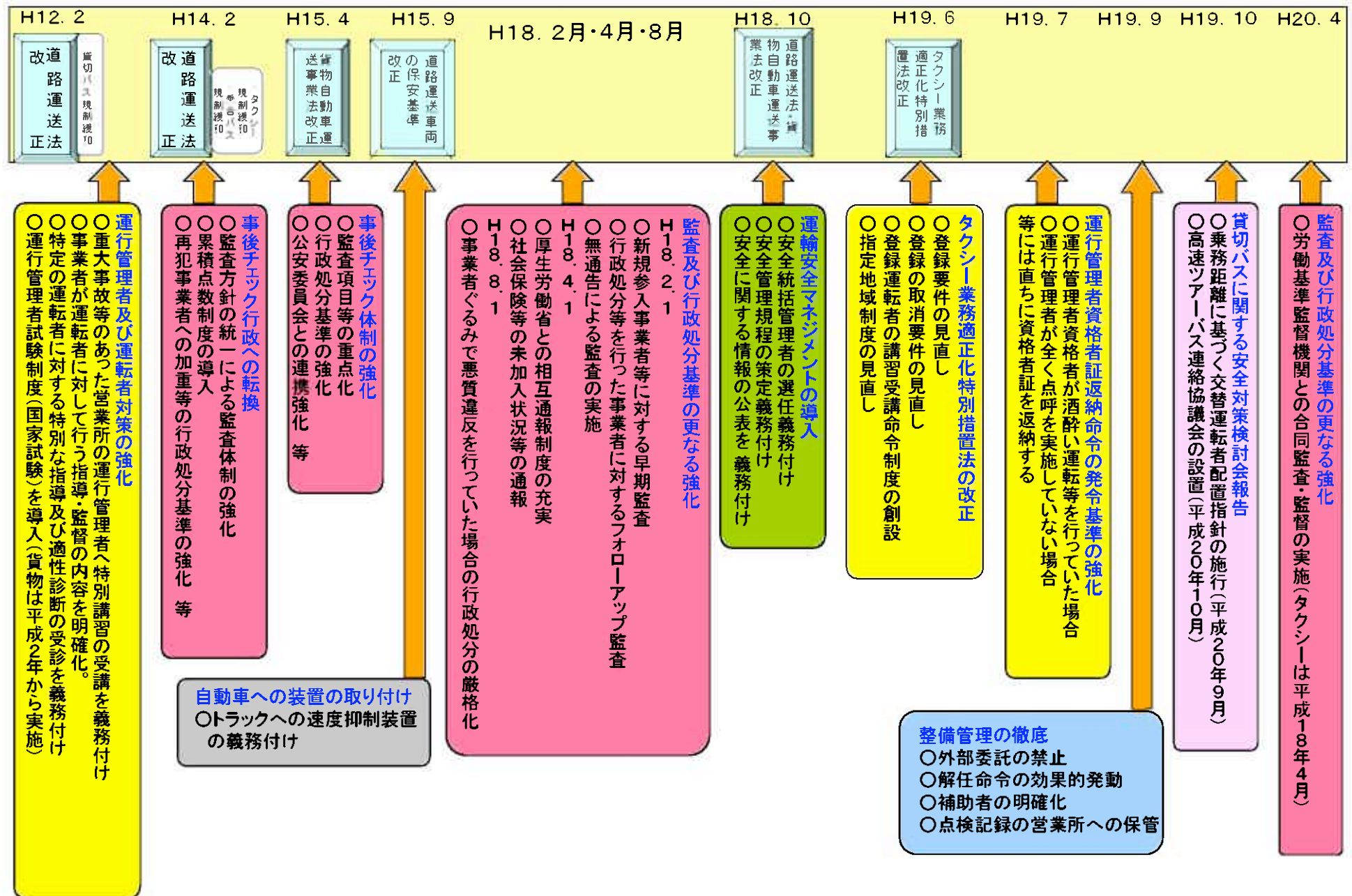
# 事業用自動車に関する安全対策のイメージ



事業用自動車の安心・安全な自動車交通の実現



# 自動車交通局によるこれまでの安全対策の強化経緯



# 交通安全基本計画

・昭和45年の交通安全対策基本法を受け、昭和46年度以降、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画（5カ年計画）が定められている。

## これまでの目標

第1次交通安全基本計画(昭和46年度～昭和50年度)  
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を削減

第2次交通安全基本計画(昭和51年度～昭和55年度)  
過去最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減

第3次交通安全基本計画(昭和56年度～昭和60年度)  
昭和60年までに年間の死者数を8,000人以下にする

第4次交通安全基本計画(昭和61年度～平成2年度)  
平成2年までに年間の死者数を8,000人以下にする

第5次交通安全基本計画(平成3年度～平成7年度)  
平成7年の死者数を年間1万人以下とする

第6次交通安全基本計画(平成8年度～平成12年度)  
年間の交通事故死者を平成9年までに1万人以下とし、さらに、平成12年までに9,000人以下とする

第7次交通安全基本計画(平成13年度～平成17年度)  
平成17年までに、年間の死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする

## 第8次交通安全基本計画の目標 (平成18年度～平成22年度)

平成22年までに、年間の死者数を5,500人以下にする。  
平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にする。



### 4つの視点

少子高齢社会への対応

歩行者の安全確保

国民自らの意識改革

ITの活用

### 8つの柱

道路交通環境の整備

交通安全思想の普及徹底

安全運転の確保

車両の安全性の確保

道路交通秩序の維持

救助・救急活動の充実

損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

研究開発及び調査研究の充実



## **「2. 事故削減目標の設定」関係**

# 政府全体の新たな事故削減目標

## 内閣総理大臣談話（平成21年1月2日）

交通事故死者数が第8次交通安全基本計画の目標を下回ったことに関する内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話

昨年1年間の交通事故死者数は、5,155人でした。平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする「第8次交通安全基本計画」の目標を、2年前倒しで達成しました。

近年の交通事故死者数の減少は、シートベルトの着用者率の向上や、飲酒運転の根絶等に向けた取組を始めとする政府、地方自治体、関係民間団体、地域の方々の努力の成果であります。この間、交通事故防止に御尽力いただいた方々に感謝いたします。

また、平成15年からの10年間で、交通事故死者数を半減し、5,000人以下にするという政府目標を掲げております。その実現も、間近となりました。

しかしながら、いまだに多くの方が、交通事故で亡くなっていることは、憂慮すべきことです。

新たな年を迎え、私は、今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をいたしました。

この目標の実現は容易ではありませんが、政府、関係団体、国民を挙げて力を結集し、世界一安全な道路交通の実現を目指してまいります。

そのためには、高齢化が更に進むことを考えると、高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません。また、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に力をいれます。

国民の皆様の、御理解と御支援を、お願いいたします。

## 内閣府特命担当大臣発言要旨（平成21年1月5日（月）初閣議）

交通事故防止対策の推進について

一 平成二十年中の交通事故による死者数は、五千百五十五人でした。平成二十二年までに交通事故死者数を五千五百人以下とする「第八次交通安全基本計画」の目標を、二年前倒しで実現しました。

二 また、平成十五年からの十年間で、交通事故死者数を半減し、五千人以下とするという政府目標が掲げられましたが、六年目にし、その実現も間近となりました。しかしながら、未だに多くの方が、交通事故で亡くなっております。

三 本年一月二日の麻生総理の談話において示された方針に基づき、今後十年間を目途に、昨年の交通事故死者数から半減させ、二千五百人以下とするという新たな政府目標を掲げ、世界一安全な道路交通の実現を目指します。そのためには、高齢者に対する施策に重点的に取り組むとともに、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に全力で取り組んでまいります。

四 閣僚各位におかれましては、これまでの交通事故防止対策への御協力に感謝するとともに、今後の取組につきまして一層の御協力をお願い申し上げます。

# 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  
10年間で死者数半減(平成20年513人を10年後に250人、中間年である5年後には380人)
2. 事業用自動車の事故件数の削減目標



(次頁へ)

### 2. 飲酒運転根絶目標の設定

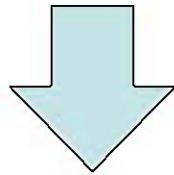
事業用自動車の飲酒運転をゼロとする。

## 事故削減目標の設定 2

### 事業用自動車の人身事故件数削減目標の設定の考え方

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）

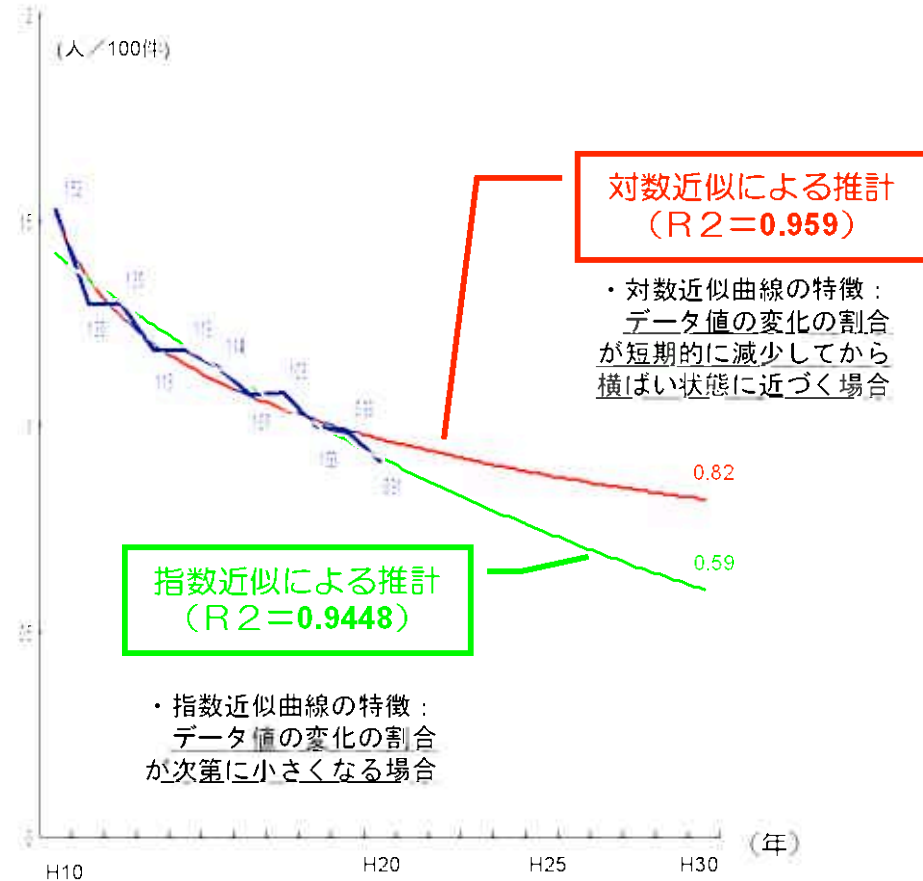


- ・人身事故件数の削減目標の設定にあたっては、平成30年事故死者数250人を実現するため、平成30年の「事故件数に対する死者数の割合（以下「事故死亡率」という。）」を推計し、これで250人を割り戻す。



### 事業用自動車の事故死亡率推計

これまでの事故死亡率のデータをもとに、平成30年における事故死亡率を曲線近似により推計する。



# 事故削減目標の設定 3

## これまでの事故死亡率減少の要因

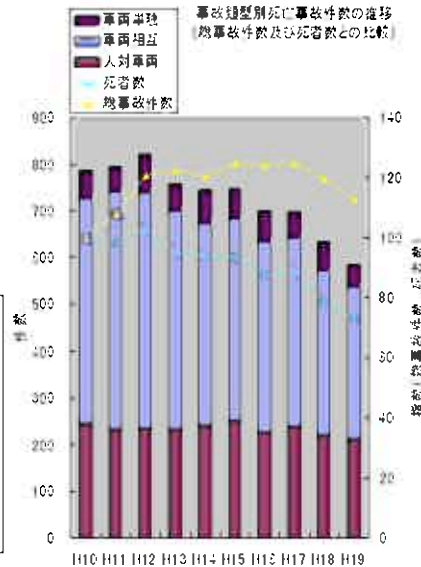
事故類型別の事故データを見ると、

・車両相互による死亡事故の減少が特に多く、事故死亡率の減少との関係も大きい。



シートベルト着用の徹底、エアバッグの普及等の衝突後被害軽減技術の進展による運転手及び乗員の被害軽減が大きな要因としてあるのではないかと考えられる。

・人対車両による死亡事故については、近年の事故件数の減少に伴ってようやく減少がみられてきた。



## 今後の事故死亡率の減少に関連する要因

### (1) 車両面

- ・衝撃吸収車体
- ・歩行者保護
- ・シートベルトプリテンショナー
- ・事故自動通報システム

### (2) 救助・救急活動面

- ・応急手当（AEDの使用等）の普及啓発
- ・ドクターカーの活用促進
- ・緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備
- ・ドクターヘリ事業の推進

### (3) 交通安全思想面

- ・後部座席等におけるシートベルト着用の推進
- ・チャイルドシートの正しい着用の徹底
- ・幼児向けの自転車用ヘルメットの使用促進

### (4) 道路交通環境面

- ・高速自動車国道等における緊急開口部の整備

(第8次交通安全基本計画、日本学術会議提言「交通事故ゼロの社会を目指して」より)



・車両面に関しては、これまで低減効果が大きかった衝突後被害軽減技術が既に広く行き渡っており、今後当該技術による低減効果余地は減少していくことが予想される（今後は、衝突予防技術面の進歩が見込まれるところ）。

- ・その他の面（特に救助・救急活動面）に関しては、今後も一定の事故死亡率減少効果はみられると考えられる。
- ・しかし、一方、高齢化の進展が事故死亡率増加の要因となる。

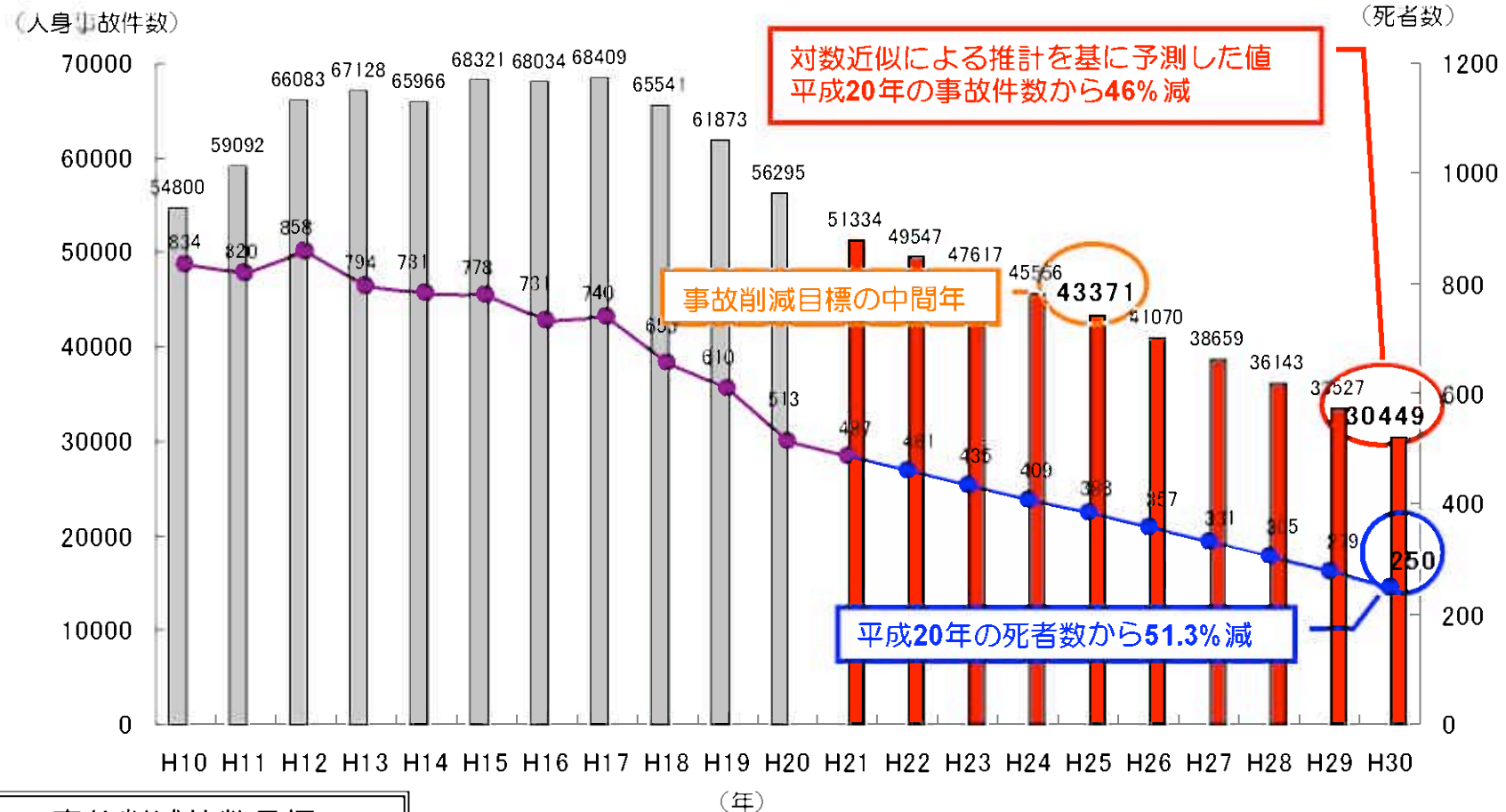
これらを踏まえると、事故死亡率の低減に関しては、今後横ばいに近づくことが予想されることから、対数近似曲線の推計値を用いた方がより実態に近い。



# 事故削減目標の設定 4

## 事業用自動車の人身事故件数削減目標の設定

対数近似による、平成30年における事故死亡率（0.82104人／100件）の推計をもとに、人身事故削減目標を算出すると、平成30年における人身事故件数は約3万件となる。



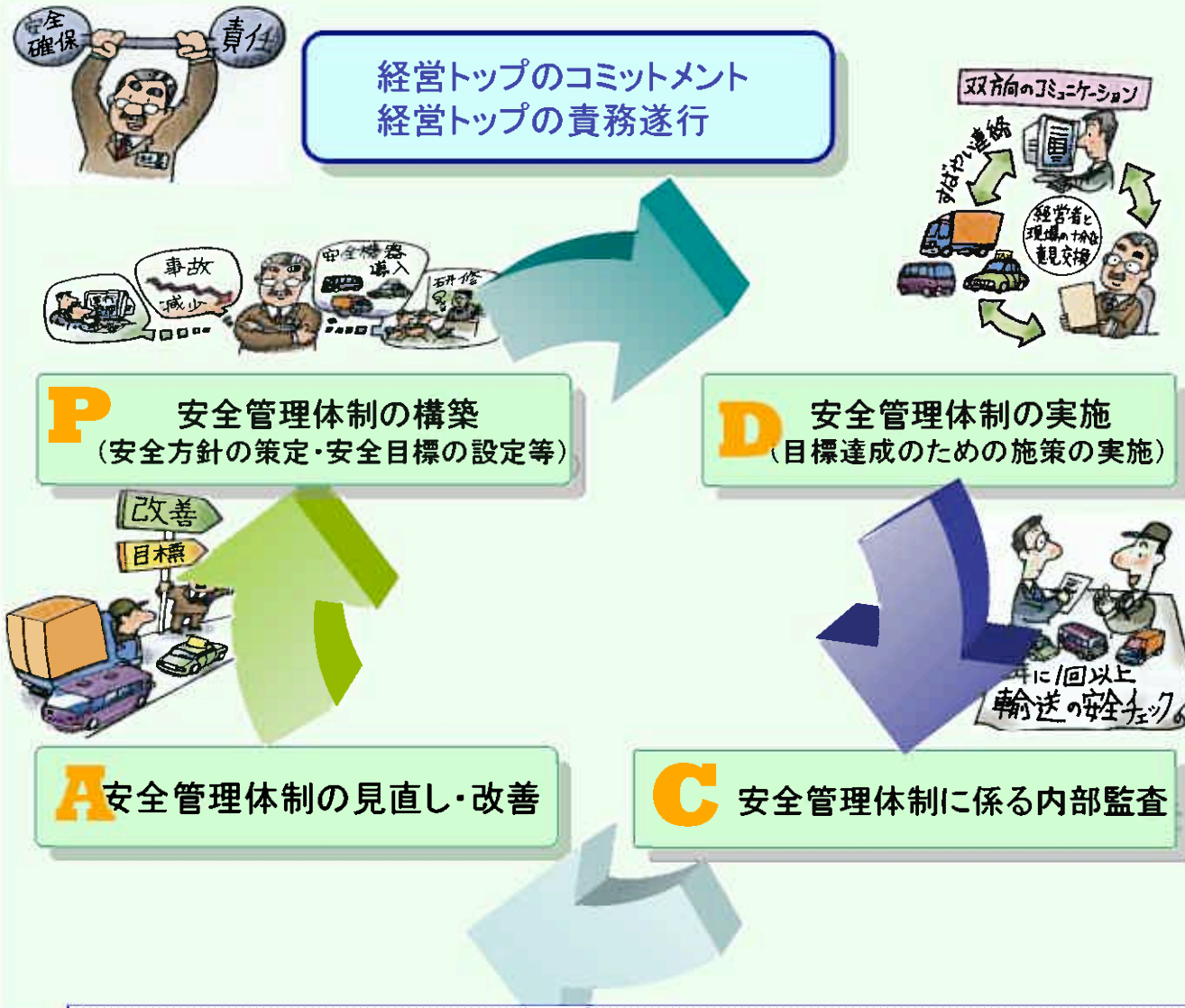
事故削減件数目標

- ・ 10年間で人身事故件数半減  
 (平成20年56,295件を10年後に3万件、中間年である5年後には4万3千件)

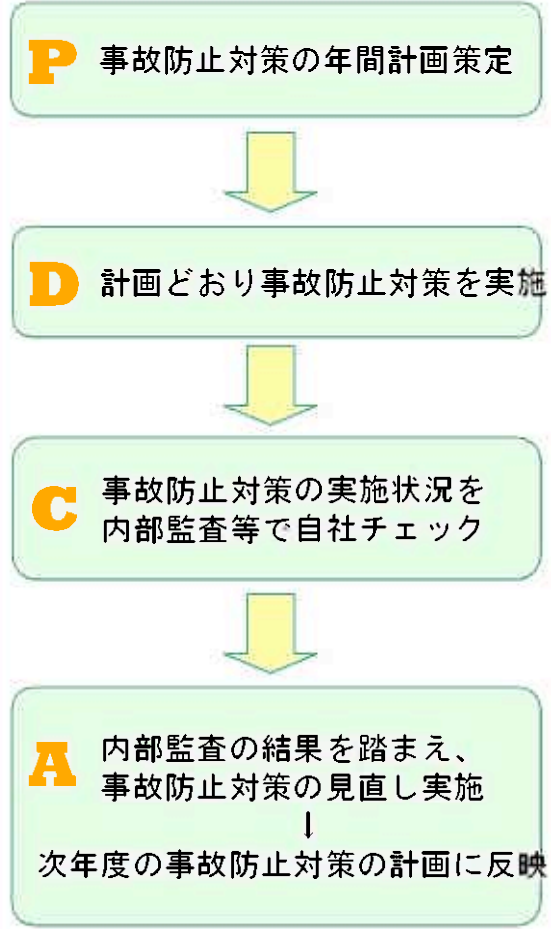
### **「3. 目標達成のため当面講ずべき施策」関係**

# 別表 1. 安全マネジメント（1）評価対象の中小規模事業者への拡大①

## 安全マネジメントの概要



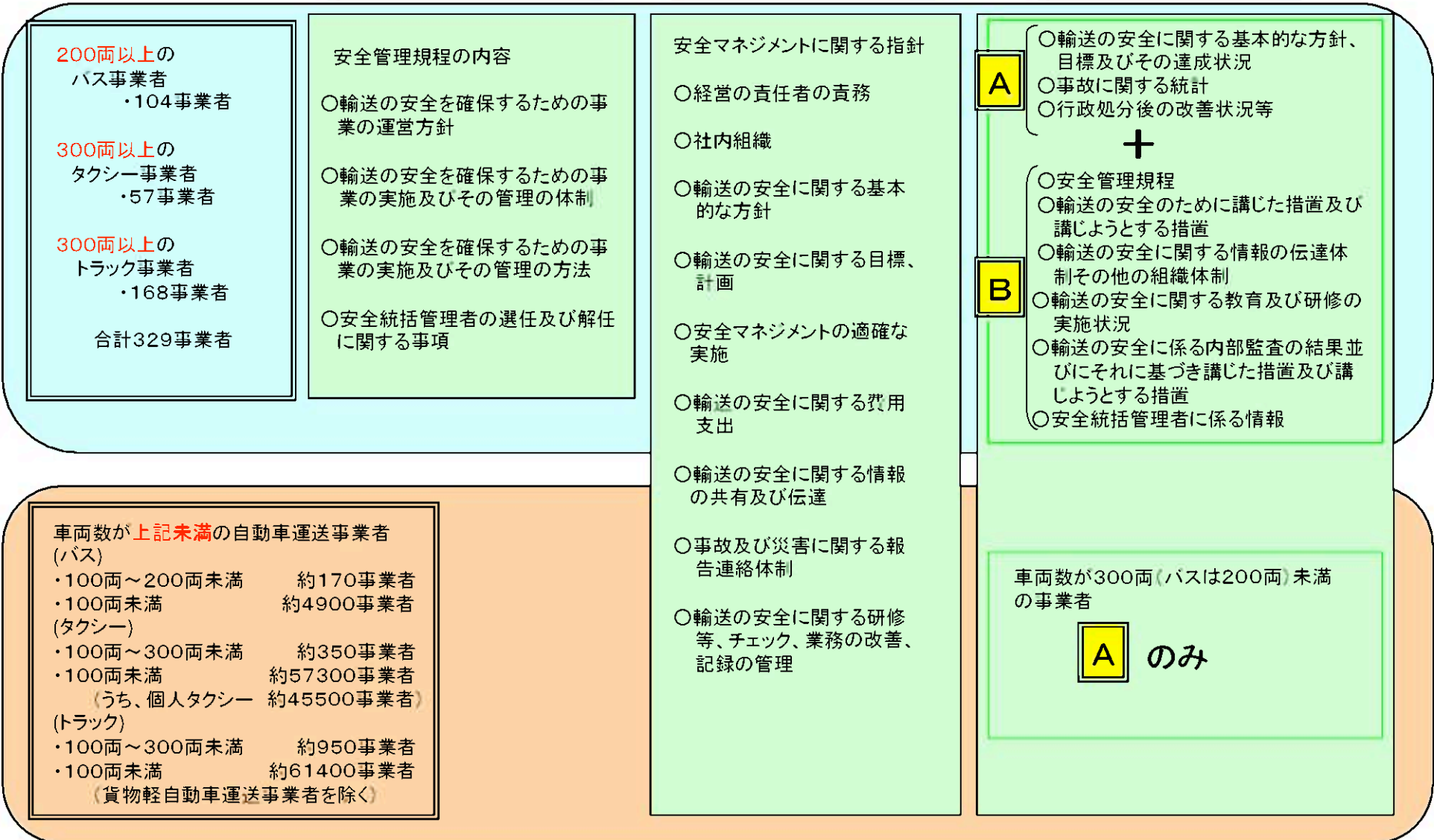
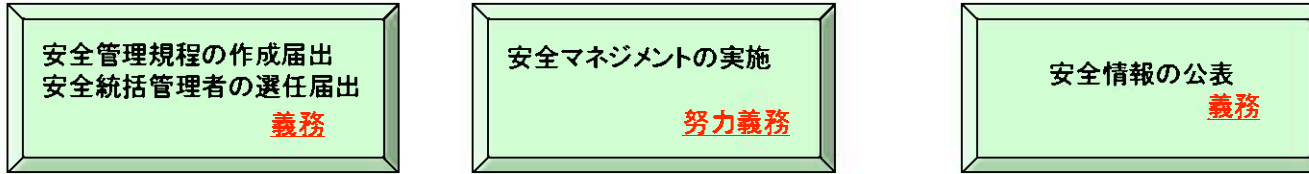
例えば・・・



経営トップから現場の運転者まで事業者全体として輸送の安全性の向上に努める

# 別表 1. 安全マネジメント（1）評価対象の中小規模事業者への拡大②

## 安全マネジメント



# 別表 1. 安全マネジメント（４）中小規模事業者向け手引の作成①

## 安全マネジメントの実施に当たっての手引きの内容

### 安全管理規程等義務付け 事業者用

- 経営トップのリーダーシップ等組織に関する事項
  - －経営トップの責務、社内組織、安全統括管理者の選任及び解任、安全統括管理者の責務
- 方針等に関する事項
  - －輸送の安全に関する基本的な方針、重点施策、目標の設定、計画の作成
- 実施に関する事項
  - －安全マネジメント等輸送の安全に関する重点施策の実施、費用支出及び投資、情報の共有及び伝達、事故・災害等に関する報告連絡体制、教育及び研修
- 内部監査・業務の改善に関する事項
  - －輸送の安全に関する内部監査、業務の改善
- 情報公開等に関する事項
  - －情報公開、輸送の安全に関する記録の管理等

### 準大手事業者用

- 経営トップのリーダーシップ等組織に関する事項
  - －経営トップの責務、社内組織
- 方針等に関する事項
  - －輸送の安全に関する基本的な方針、重点施策、目標の設定、計画の作成
- 実施に関する事項
  - －安全マネジメント等輸送の安全に関する重点施策の実施、費用支出及び投資、情報の共有及び伝達、事故・災害等に関する報告連絡体制、教育及び研修
- 内部監査・業務の改善に関する事項
- 情報公開等に関する事項
  - －情報公開、輸送の安全に関する記録の管理等

### 中小事業者用

- ・社長等の責務に関する事項
- ・輸送の安全に関する基本的な方針
- ・輸送の安全に関する目標の設定及び計画の作成
- ・輸送の安全に関する計画の実施
- ・輸送の安全に関する情報の共有及び伝達
- ・事故・災害等に関する報告連絡体制及び指揮命令系統
- ・輸送の安全に関する教育及び研修
- ・安全に関するチェック・業務の改善に関する事項
- ・情報公開等に関する事項
- ・輸送の安全に関する記録の管理等

# 別表 1. 安全マネジメント（４）中小規模事業者向け手引の作成②

(社)全日本トラック協会において、事業用自動車の保有車両が300両未満の中小規模事業者向けに作成した安全マネジメントパンフレット(抜粋)

事業用自動車の保有車両が300両未満のトラック事業者の皆様へ  
 自動車運送事業における  
**運輸安全マネジメントの取り組みについて**

国土交通省 自動車運送科  
 (社)全日本トラック協会  
 全国貨物自動車運送不正化事業実行機関

平成18年10月1日より、すべての自動車運送事業者の皆さんは**運輸安全マネジメント**を実施し、輸送の安全性の向上に努めなければなりません。

法律で安全管理規程等の作成義務がない事業者のみならず、以下と同様です。こうした事業者の皆さんにおかれましては、以下の事例を参考に、運輸安全マネジメントに積極的に取り組んで頂き、安全性の更なる確保を図るようお願いいたします。

- 1 経営者の皆さんは、輸送の安全が第一であることを常に考え、事故防止のための安全方針を作り、率先して会社内に広めましょう。**  
 安全方針としては、例えば以下の例が挙げられます。  
 (例) ・輸送の安全が第一であること  
 ・法令に準じた安全管理を行うこと  
 ・事故防止のための安全管理体制を整備すること  
 ・輸送の安全を確保すること  
 会社内へ広める方法としては、例えば以下の例が挙げられます。  
 (例) ・社内報への掲載  
 ・安全の集まり  
 ・安全の集まり  
 ・安全の集まり
- 2 経営者の皆さんは、安全方針に基づいて、事故防止のための目標や計画を作りましょう。**  
 目標としては、例えば以下の例が挙げられます。  
 (例) ・輸送の安全が第一であること  
 ・輸送の安全が第一であること  
 ・輸送の安全が第一であること  
 計画としては、例えば以下の例が挙げられます。  
 (例) ・輸送の安全が第一であること  
 ・輸送の安全が第一であること  
 ・輸送の安全が第一であること
- 3 経営者の皆さんは、現場の方々と話し合いを優先して助け、安全に関する意見等に耳を傾けることにより、安全上の問題を把握しましょう。**  
 現場の方々と話し合いの場として、例えば以下の例が挙げられます。  
 (例) ・安全の集まり  
 ・安全の集まり  
 ・安全の集まり
- 4 安全上の問題点があった場合には、現場を回って見守りましょう。**  
 問題点を把握する方法は、その内容によって異なりますが、例えば以下の例が挙げられます。  
 (例) ・現場を回って見守り  
 ・現場を回って見守り  
 ・現場を回って見守り

これまで示した上記の取り組みは、あくまでも参考事例です。皆さんが運輸安全マネジメントを確実に進めていくためには、①から④までの流れに応じ、会社の状況を踏まえた独自の取り組みを行うことが大切です。



## すべての事業者が安全対策に取り組み輸送の安全のレベルアップを図ります

平成18年10月から貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が施行され、トラック事業者の軒数アップから現場の運転者まで、丸ごと「安全」の取り組みを求め、企業全体に安全意識を浸透させる「運輸安全マネジメント」が導入されています。すべての事業者が安全対策のための計画を作成して実施し、その効果を評価し、改善ポイントを確認しながら改善計画を実施するという取り組みを行い、常に輸送の安全のレベルアップを図らなくてはなりません。

平成19年11月からは保有車両数300両以上の事業者への評価が実施されており、平成19年4月からは300両未満の事業者も自ら安全対策の取り組みの安全に対する取り組みに明確に評価がある認められる事業者に対して評価が実施されました。

パンフレットでは、300両未満の事業者においても取り組みなければならない「目的別安全マネジメントの実施方法」について事例を交えて紹介しています。

**様式①の記載事項**

下記の内容を全額において、貴社ならではの「運輸安全マネジメント」を実施し、周知徹底させましょう。

▼ 貴社が、下記の内容のうち少なくとも1項目以上を「運輸安全マネジメント」に実施し、周知徹底させましょう。

- **貴社の事故防止のための安全方針**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **社内への周知方法**  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **安全方針に基づく目標**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **目標達成のための計画**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **貴社に於ける安全に関する意見収集方法**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **貴社の安全に関する改善事項**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **改善事項に対する改善方法**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。

▼ 貴社が、下記の内容のうち少なくとも1項目以上を「運輸安全マネジメント」に実施し、周知徹底させましょう。

- **貴社の事故防止のための安全方針**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **社内への周知方法**  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **安全方針に基づく目標**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **目標達成のための計画**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **貴社に於ける安全に関する意見収集方法**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **貴社の安全に関する改善事項**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **改善事項に対する改善方法**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。

▼ 貴社が、下記の内容のうち少なくとも1項目以上を「運輸安全マネジメント」に実施し、周知徹底させましょう。

- **貴社の安全に関する目標達成状況**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。
- **貴社の事故に関する情報**  
 ・「輸送の安全が第一であること」を定める。  
 ・「安全方針」の作成、実施方法を、社内報や社内会議などで周知徹底させる。

別表 1. 安全マネジメント（7）安全マネジメント体制の整っている事業者に対するインセンティブの付与

貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)の概要

利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する。



認定マーク  
(通称「Gマーク」)

安全性評価事業の開始時期及び認定事業所数等

平成15年度から実施

安全性優良事業所認定状況等

平成17年度	6,669事業所
平成18年度	8,205事業所
平成19年度	9,712事業所

参考  
: 平成18年度  
事業者数は62,567者  
  
平成19年10月末現在  
事業所数は86,184所

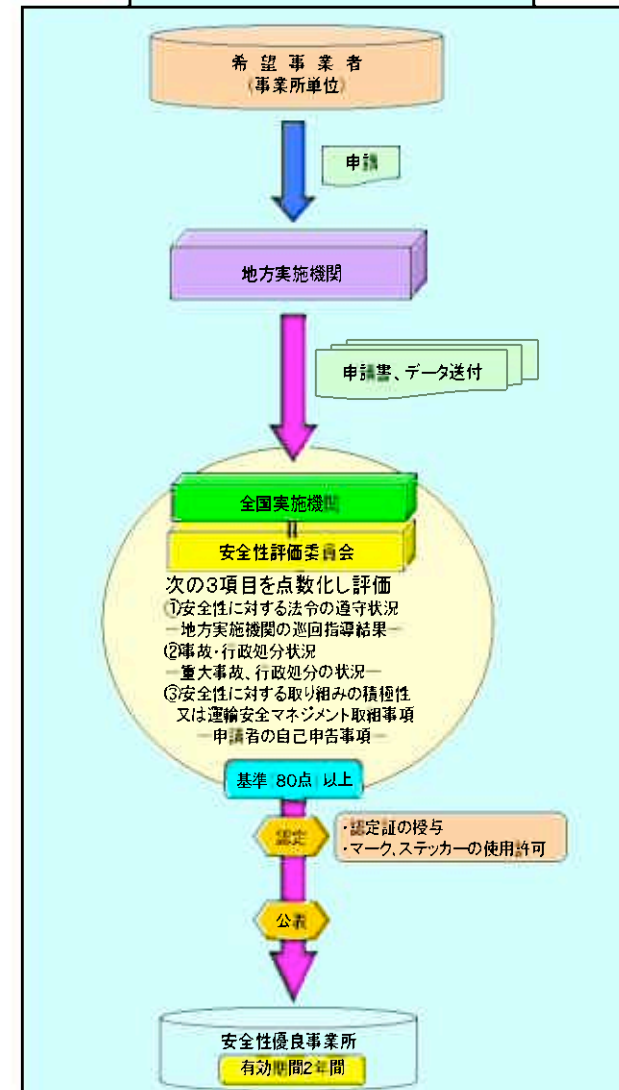
認定等手続き及び認定の有効期間

- ・ 事業所からの申請に基づき、認定等の手続により評価及び認定等を行う(右図「認定等手続きの概要」及び右上図「認定マーク」参照)。
- ・ 有効期間:2年間

19年4月見直し事項

- ・ 安全性優良事業所としての有効期間を、初回更新事業所3年間、複数回数更新事業所は4年間とした。
- ・ 「安全性に対する取組の積極性」の選択的評価項目として、運輸安全マネジメントの実施状況に関する項目を加えた。

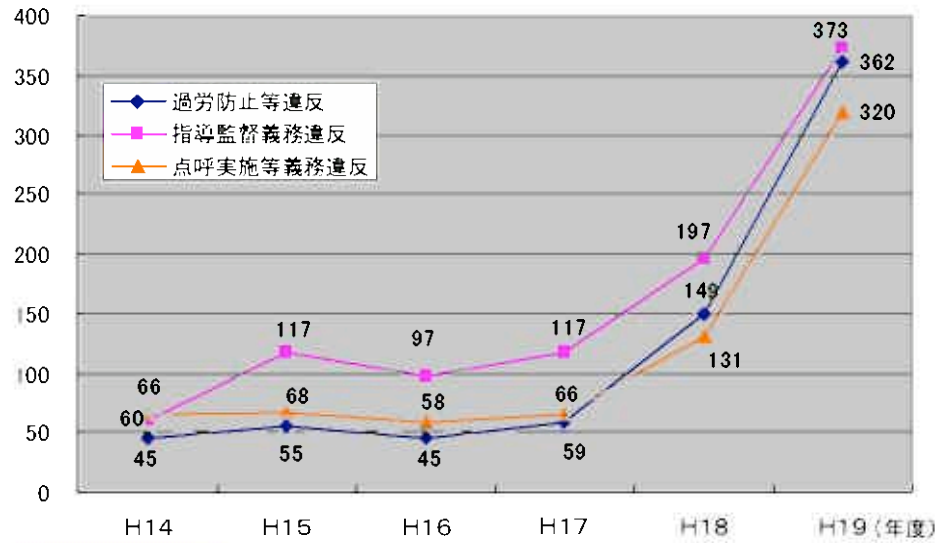
認定等手続きの概要



# 別表 2. 運行管理者制度（1）運転者に対する指導・監督内容の明確化①

監査における指摘件数（件）

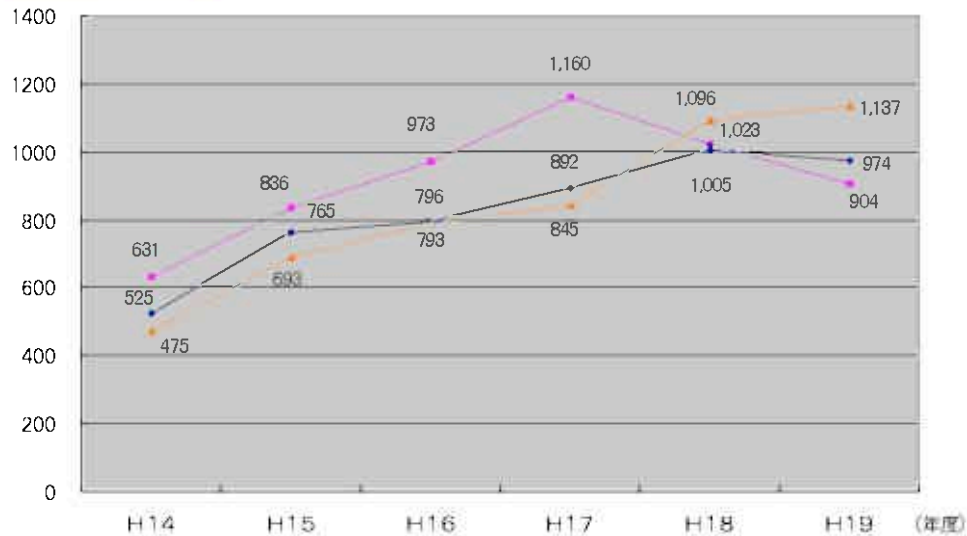
## バス



## タクシー



## トラック



出典：国土交通省資料



## 別表 2. 運行管理者制度（1）運転者に対する指導・監督内容の明確化②

指導・監督指針

※旅客、貨物それぞれあり。

### ○ 一般的な指導・監督

<p>内 容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業用自動車又はトラックを運転する場合の心構え</li> <li>・事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項(旅客)</li> <li>・トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項(貨物)</li> <li>・事業用自動車又はトラックの構造上の特性</li> <li>・乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項(旅客)</li> <li>・旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項(旅客)</li> <li>・主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況(旅客)</li> <li>・貨物の正しい積載方法(貨物)</li> <li>・過積載の危険性(貨物)</li> <li>・危険物を運搬する場合に留意すべき事項(貨物)</li> <li>・適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況(貨物)</li> <li>・危険の予測及び回避</li> <li>・運転者の運転適性に応じた安全運転</li> <li>・交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法</li> <li>・健康管理の重要性</li> </ul>
<p>配 慮 す べ き 事 項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者に対する指導及び監督の意義についての理解</li> <li>・日常的な指導及び監督の実施並びに計画的な指導及び監督の実施</li> <li>・運転者の理解を深める指導及び監督の実施</li> <li>・参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用</li> <li>・社会情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し</li> <li>・指導者の育成及び資質の向上</li> <li>・外部の専門的機関の活用</li> </ul>

## 別表 2. 運行管理者制度（3）上級講習（仮称）

### ○ 運行管理者に対する義務講習

名 称	受講対象	講習項目	講習時間	
一般講習	既に運行管理者として選任されている者又は運行管理者の補助者として運行管理業務を行っている者	自動車運送事業に関する法令	5時間以上 (1日)	
		道路交通に関する法令		
		運行管理の業務に関すること		
		自動車事故防止に関すること		
		自動車運転者の指導教育に関すること		
		自動車運転者の適性管理に関すること		
		その他運行管理者として必要な事項		
特別講習	重大事故又は法令違反による行政処分について相当の責任を有する運行管理者	自動車運送事業及び道路交通に関する法令並びに運行管理の業務に関すること	2時間	13時間 (2日)
		自動車事故防止のために特に必要な自動車運転者の指導教育に関すること	2時間	
		自動車事故に係る生理的及び心理的な要因に関すること	2時間	
		事件事例の分析に基づく運行管理上の要因の発見及び事故防止対策の立案に関すること	2時間	
		事件事例の分析に基づく自動車事故防止に関するグループ討議	3時間	
		適性診断結果の運行管理の業務への活用に関すること	2時間	

〔注〕 この表において、講習時間の1時間とは、正味講習時間が50分以上のものをいい、1日の正味講習時間が6時間を超えないものとする。

## 別表 2. 運行管理者制度（5）運行管理者の補助者の権限等の明確化

### 「補助者」が行った点呼において飲酒運転事案が発生した事例

<事例1:乗合バス>日時:平成18年12月9日 午前6時頃

(事故概要)

運転者が営業所に出勤し、朝、運行管理代務者が飲酒検査を行った際に、呼気から0.166mg/ℓが検出されたので、10分後に再検査を行ったところ0.141mg/ℓが検出された。これは、社内規定(0.10mg/ℓ以下)を上回る数値であったが、当該運転者が栄養ドリンクとうがい薬によるものだと主張したため再検査を行わずに乗務させた。

<事例2:乗合バス>日時:平成20年8月22日 午前9時頃

(事故概要)

運転者は営業所に出社し点呼を受けた際、運行管理者補助者は酒気を感じなかったが、アルコール検知器から0.23mg/ℓが検出された。当該運転者は普段から強い臭いがする香水等を使用しており、それによるアルコール反応ではないかと運転者から申告があったため、当該補助者は自身の香水をアルコール検知器で試験し、0.27mg/ℓを検知したことから、異常値が出るものと判断し、再度アルコールチェックをすることなく乗務を許可し出庫させた。その後、酒気を感じた乗客が下車後110番通報をしたため、終点で待機していた警察官に任意同行を求められアルコール検査を受けたところ、0.20mg/ℓが検出され、検挙された。

<事例3:タクシー>日時:平成19年10月28日 午前11時50分頃

(事故概要)

出勤後、運行管理補助者の乗務前点呼(対面)を受け出庫(運行管理補助者は運転者の顔色等は見た)。実車で走行していたところ、信号のない交差点において、乗用車と出会い頭で衝突した。警察に出頭し呼気測定をしたところ、0.10mg/ℓの酒気帯びが確認された。

<事例4:トラック>日時:平成19年9月19日 午前7時00分頃

(事故概要)

無認可営業所(車庫)に出勤後、運行管理補助者の乗務前点呼(電話)を受け出庫した後、トンネル内で前方を走行していた大型トレーラを追越したところ、対向車線を走行してきた軽ワゴン車を発見し避けようとしたが間に合わず正面衝突した。その後の調べにより、当該運転者の呼気から0.20mg/ℓのアルコールが検出された。

## 別表 2. 運行管理者制度（6）点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け①

### 点呼時にアルコールチェッカーを活用しなかったため飲酒運転事案が発生した事例

<事例1:タクシー>日時:平成19年5月13日 午前11時20分頃

(事故概要)

出勤後、運行管理者の乗務前点呼を受け、乗務開始。5回目の実車で目的地に向かっている途中、交差点で赤信号に変わったにもかかわらず、右折したところ対向車線にいたハトカーに停止を命じられ事情聴取された。その際、酒の臭いがしたことから呼気測定が実施され、酒気帯びと判明した。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

<事例2:タクシー>日時:平成20年4月4日 午前6時45分頃

(事故概要)

出勤後、運行管理者等の点呼を受けずに酒気帯び状態で出庫。空車で運行中、交差点に停車していたトラックに追突した。

当該営業所では、日報や運行記録紙(チャート紙)等を入れたケースが営業所内のテーブルに置いてあり、それを乗務員が無断で持ち出して出庫しており、点呼は行われていなかった。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はあるものの、運転者の自主性に任されており、使用されていなかった。

<事例3:トラック>日時:平成19年8月29日 午前4時25分頃

(事故概要)

出勤時、運行管理者は営業所内にいたが仮眠中であつたため、乗務前点呼を受けずに出庫した後、前方を走行していた農耕トラックに追突した。

その後、駆けつけた警察官が当該運転者のアルコール検査を行ったところ、酒気帯びが確認された。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

<事例4:トラック>日時:平成20年9月10日 午前8時55分頃

(事故概要)

出庫予定時刻に遅れて出勤し、運行管理者と顔を会わずも乗務前点呼を受けずに出庫した後、渋滞のため停車していた軽乗用車に追突し、更に前方に停車していた乗用車2台にも次々に衝突する計4台の玉突き事故となった。

その後の調べにより、当該運転者の酒気帯びが確認された。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はあるものの、使用したりしなかったりの状況であり、今回においては未使用であった。

## 別表 2. 運行管理者制度（6）点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け②

### アルコールチェッカーの例（現在、市場に出ている代表的なもの）

（例1）簡易タイプ 金額：3,000円～1万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.00～1.00mg/L
- デジタル表示
- コンパクトで、自由に持ち運びができる



（例2）モバイル携帯タイプ（カメラ付き） 金額：9万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.050～1.00mg/L
  - デジタル表示
  - 携帯電話のカメラを使用し、撮影された画像により運転者の確認、場所の確認等を行うことができる。
- 測定結果は、あらかじめ設定された営業所等のPCに自動的にメール送信される。また、乗務員ごとに測定結果の管理（1年間保存）ができる。



（例3）営業所設置タイプ 金額：26万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.050～2.000mg/L
  - デジタル表示
  - 設置カメラにて運転者が撮影され、画面にて運転者の確認ができる。（画像の保存もできる）
- 測定結果は、リアルタイムで確認することができ、かつ、測定結果（1年間）が保存できる。また、測定結果を必要に応じ簡単にプリントアウトすることができる。



## 別表 2. 運行管理者制度（7）運行管理者講習等におけるアルコールに関する専門的教育

### 民間団体における飲酒運転教育（例）

○飲酒運転防止研修用DVD（ASK（アルコール薬物問題全国市民協会）資料提供）

#### 講座1 アルコールの「1単位」と体質

- ・アルコールの体質
- ・体質ごとの注意
- ・アルコールの1単位と処理時間
- ・3単位飲酒のリスク
- ・酒気帯びのケーススタディ
- ・健康日本21

#### 講座3 「寝酒の落とし穴」と「節酒のコツ」

- ・日本人と寝酒
- ・寝酒の落とし穴
- ・アルコールなしの安眠のためのアドバイス
- ・プロ運転手の節酒のコツ

#### 講座2 「酔いの正体」と運転への影響

- ・体内でのアルコールのゆくえ
- ・酔いの段階と「脳のマヒ」
- ・運転への影響
- ・微量でもこんな影響が
- ・飲酒運転による事故

#### 講座4 「アルコール依存症」の予防と早期発見

- ・薬物としてのアルコール
- ・依存症になりやすい飲み方
- ・依存症の進行プロセス
- ・自己チェックCAGE
- ・回復者からのメッセージ

## 別表 2. 運行管理制度（8）運行記録計の義務付けの拡大①

### 運行記録計

運行記録計の記録により車両の運行実態の把握ができ、その記録内容分析を行い、乗務員指導、労務管理などのへの活用が可能

デジタル式運行記録計の中には、通信技術の活用により車両の運行情報（位置情報、ドライバーの運転操作など）をリアルタイムで把握可能なシステムも存在する

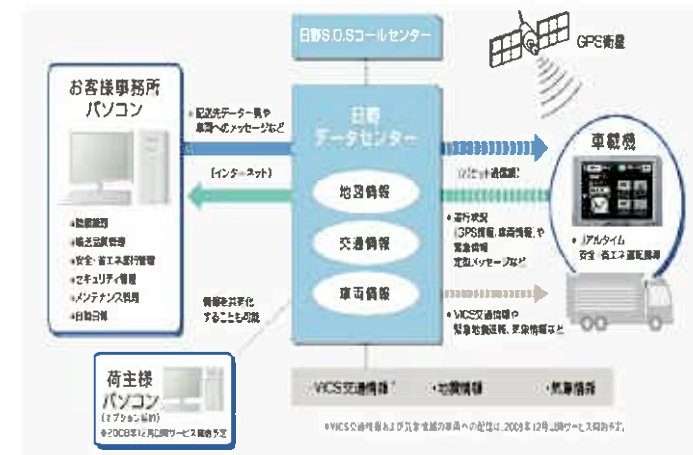
アナログ式運行記録計



デジタル式運行記録計



（システムのイメージ）



（日野自動車ホームページより）

### 義務付け対象

乗合バス	貸切バス	タクシー	トラック
始点から終点までの距離が100kmを超える運行系統を運行する自動車	全車両	最高乗務距離を定める地域、流しの営業が多いと認められる地域として地方運輸局長が指定する地域内の営業所の自動車（個タクを除く） ※指定状況 都市部を中心に約一割の営業区域を指定	・車両総重量8t以上、最大積載量5t以上の自動車 ・特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する自動車

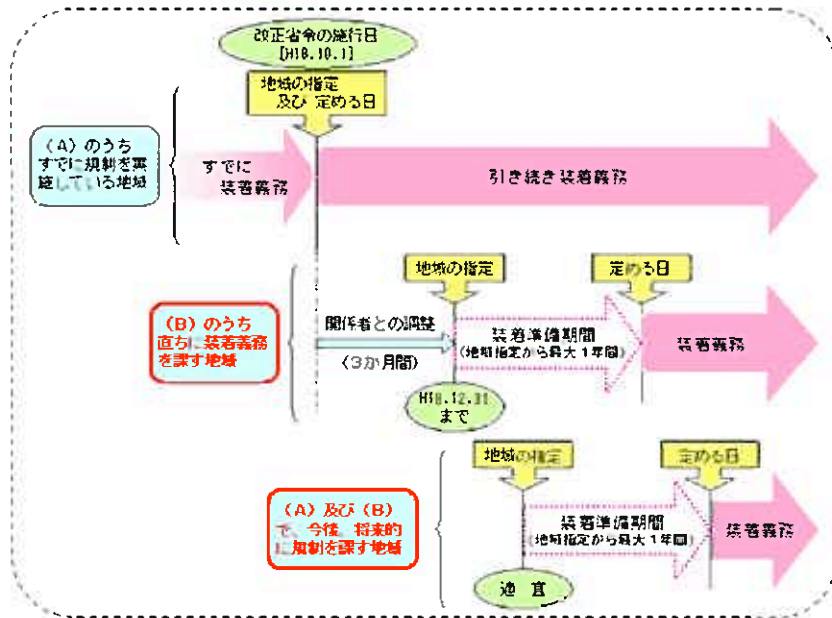
# 別表 2. 運行管理制度（8）運行記録計の義務付けの拡大②

## タクシーの運行記録計の義務状況

タクシー事業に係る運行記録計による記録について（運規第26条第2項）

	〔現行〕	〔改正後〕
運輸規則	最高乗務距離規制地域 = 運行記録計装着義務（個人タクシーを除く）	<p>運行の定率の状況等を考慮して地方運輸局長が指定する地域</p> <p>（A）最高乗務距離規制地域</p> <p>（B）人口費ね10万人以上の都市を含む地域であって、流し営業の割合が比較的高く、日車走行キロ数が相対的に長い等、運行記録計による記録によって、より確實かつ合理的な運行管理が行われることと認められる地域</p> <p>（個人タクシー及び運輸局長が認める場合を除く）</p>
通達	※ 運送の引き受けがもたらさる営業所で行われる「ハイヤー」については、別途通達により、装着しなくてよいこととしており、「福祉タクシー」についても、ハイヤーに準じて同様の取扱いとしてしているところ。	※ 運行記録計による記録の義務づけから除外する「事業用自動車の運行の態様等を考慮して地方運輸局長が認める場合」の範囲を「乗務する事業用自動車が福祉タクシー又はハイヤーである場合」とすることを通達で示す。

### 地域指定から規制開始までの流れ



運行記録計による記録を義務づける地域の指定状況

運輸局	営業区域	指定日	定める日(実施日)	最高乗務距離	対象車両数
北海道	(1)札幌市、江別市、石狩市(ただし、平成17年10月1日に編入された旧厚田村及び旧浜益村の区域を除く。)及び北広島市の区域 (2)小樽市の区域 (3)函館市(ただし、平成16年12月1日に編入された旧南茅部町の区域を除く。)及び北斗市の区域 (4)旭川市の区域 (5)室蘭市の区域 (6)苫小牧市の区域 (7)釧路市(ただし、平成17年10月11日に新設された釧路市における旧釧路市の区域に限る。)及び釧路町の区域 (8)帯広市の区域 (9)北見市(ただし、平成18年3月5日に新設された北見市における旧北見市及び旧網走町の区域に限る。)の区域	H18.12.20	H19.12.20	-	9,378
東北	仙台市	H18.12.22	H19.12.1	-	2,965
北陸信越	新潟交通圏(新潟A(新潟市のうち、平成17年3月21日合併前の新潟市及び平成17年3月21日に編入された旧豊栄市、旧蒲原郡亀田町の区域)、北蒲原郡聖籠町の区域)	H20.4.25	H21.4.1	-	1,389
関東	特別区・武三交通圏、京浜交通圏	H18.9.27	H18.10.1	365km	41,445
	東京：北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏、神奈川：泉中央交通圏、湘南交通圏、千葉：京葉交通圏、埼玉：県南西部交通圏(東松山市、坂戸市、鶴ヶ島市、入間郡越生町、比企郡滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、川島町、吉見町、鳩山町及び秩父郡東秩父村の区域を除く。)	H18.12.28	H19.12.27	-	9,959
中部	名古屋交通圏	H18.12.25	H19.12.1	-	6,986
近畿	大阪：大阪市、豊中市、吹田市、守口市、門真市、京大阪市、八尾市、堺市(平成17年2月1日に編入された旧南河内郡美原町の区域を除く。) 京都：京都市(平成17年4月1日に編入された旧北浜田郡京北町の区域を除く。) 兵庫：神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市、明石市	H18.10.1	H18.10.1	350km	29,639
	大阪：池田市、箕面市、茨木市、高槻市、摂津市、三島郡、松原市、藤井寺市、柏原市、羽曳野市、伊丹市、宝塚市、川西市、川辺郡	H18.12.28	H19.12.28	-	-
	大阪：枚方市、寝屋川市、交野市、四條畷市、大東市	H20.5.1	H21.4.30	-	8,111
中国	広島交通圏(広島市(平成17年4月25日編入の旧佐伯郡湯原町の区域を除く。)、廿日市市(平成15年3月1日編入の旧佐伯郡佐伯町、吉和村及び平成17年11月3日編入の佐伯郡大野町、宮島町の区域を除く。)、安芸郡府中町、海田町、熊野町、坂町)	H18.12.1	H19.12.1	-	3,471
九州	福岡交通圏	H18.9.29	H18.10.1	360km	5,057

対象車両数計 111,133

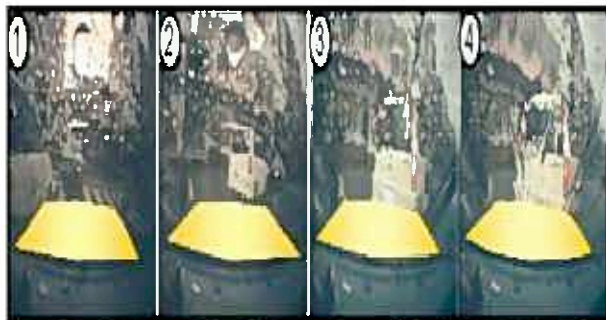


## 映像記録型ドライブレコーダ

・前方記録用小型カメラを備え、一定の加速度（減速度）を感知した場合（トリガー）に、トリガー前後の車両前方の映像や減速度等の車両データを記録することにより、事故やヒヤリハット時映像の記録が可能。

● 事故データ(例)

急停止した先行ワゴン車に追突



● ヒヤリハットデータ(例)

突然自転車が横断、あわや衝突



映像記録型ドライブレコーダの中には、通信技術の活用により、事故等により記録された映像等のデータを自動的に事業所に転送することが可能なシステムも存在する



(いすゞ自動車ホームページより)

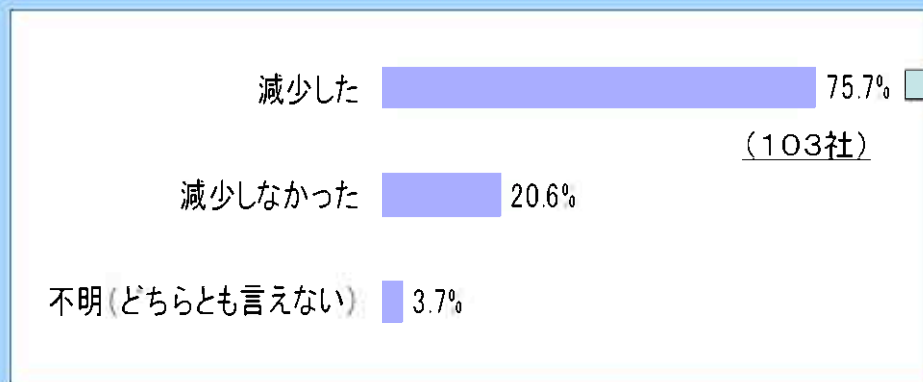
### 普及状況(H20. 3)

	乗合バス	タクシー	営業用トラック	一般向け(参考)
普及率 (出荷台数/車両台数)	8.6%	49.0%	5.6%	0.1%

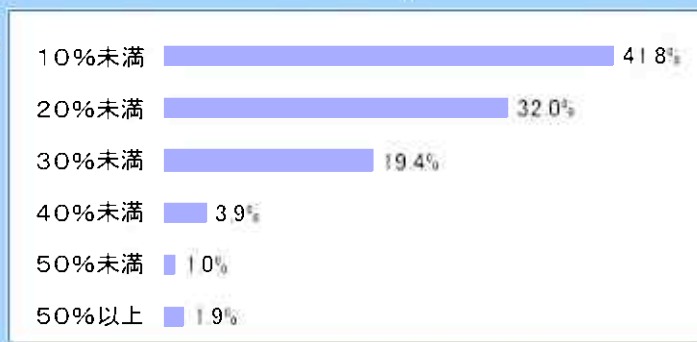
## 映像記録型ドライブレコーダの事故防止効果事例

<事例1> 東京ハイヤー・タクシー交通共済協同組合加入事業者204社に対するアンケート調査結果（平成19年10月）

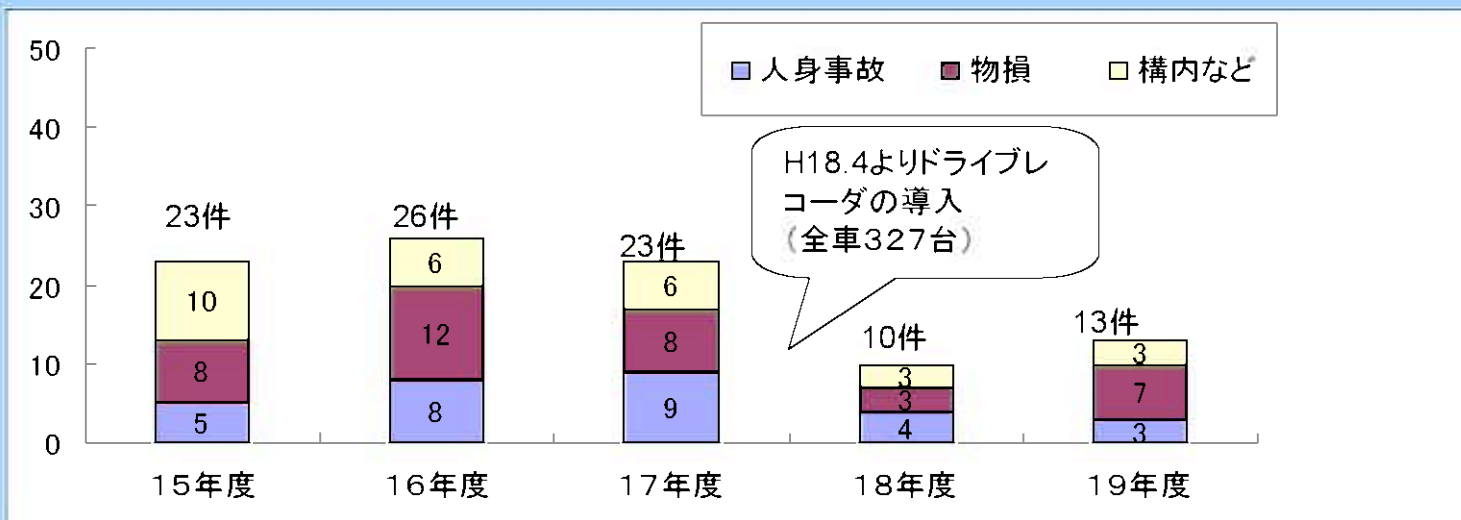
ドライブレコーダ導入事業者（136社）における事故発生状況（第一当事者）



事故減少事業者（103社）における事故減少率



<事例2> トラック事業者(A運送)における事故件数の推移



IT機器に関する補助制度の概要

IT機器に係る助成例(平成20年度)

エコドライブ(EMS)導入支援制度	NEDO(独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)、国土交通省	対象経費(対象機器の購入費用及び取付費用)の1/3
デジタル式GPS-AVMの普及事業	NEDO	GPS-AVMの基地局関連機器導入価格の1/3
東京都映像記録型エコドライブ支援機器導入支援事業	東京都	映像記録型エコドライブ支援機器の本体、解析ソフト等の本体の1/2
ドライブレコーダー導入助成事業	(社)日本バス協会	ドライブレコーダー車載器について定額(1万円)
EMS(エコドライブ管理システム)・ドライブレコーダー機器導入促進助成事業	(社)全日本トラック協会	ドライブレコーダーの車載器について定額(1万円)
安全装置(映像記録型ドライブレコーダー)装着に関する助成	(社)東京都トラック協会	車載器、解析ソフトそれぞれに定額(5万円)を上限に助成
事故防止機器助成	全国トラック交通共済共同組合連合会	ドライブレコーダー、デジタコ等について各共済組合の予算内で助成

### エコドライブ管理システム(EMS)導入支援制度

トラック・バス・タクシー事業者などのEMS関連機器導入費用の一部を補助

国土交通省では、自動車運送事業者等のエコドライブを推進するため、経済産業省と連携してエコドライブ管理システム(EMS)用機器の導入に対する支援を実施します。具体的には、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)のエネルギー使用合理化事業者支援事業を活用します。

自動車運送事業者の皆さんは、EMS用機器について、リースによる導入を希望する場合、EMS普及事業者((財)運輸低公害車普及機構等)に参加申込みを行っていただき、EMS普及事業者とEMS用機器のリース契約を締結して、エコドライブ実施データを定期的にEMS普及事業者に報告することとなります。

#### EMS用機器の概要

- 車載器**
  - 車載器本体(加大機)
  - メモリーカード
- 事業所用機器**
  - メモリーカードリーダー
  - 解析ソフト

**<車載器本体>**  
ドライバーの運転したデータ(車速、走行距離、運行時間等)をメモリーカード等に記録する装置。

**<メモリーカード>**  
車載器から取得したデータを記録するための記録媒体 概

加速度が大きすぎたり、必要以上にアイドリングをした場合に警告音等で知らせることで、ドライバーのエコドライブを支援!

**<メモリーカードリーダー>**  
メモリーカードに記録したデータをパソコン等に読み込む装置

**<分析ソフト>**  
読み込んだデータを、エコドライブの観点から分析するためのソフト 概

### デジタル式GPS-AVMシステムの普及事業について

デジタル式GPS-AVMシステムの導入により、タクシー事業者の省エネ対策を推進

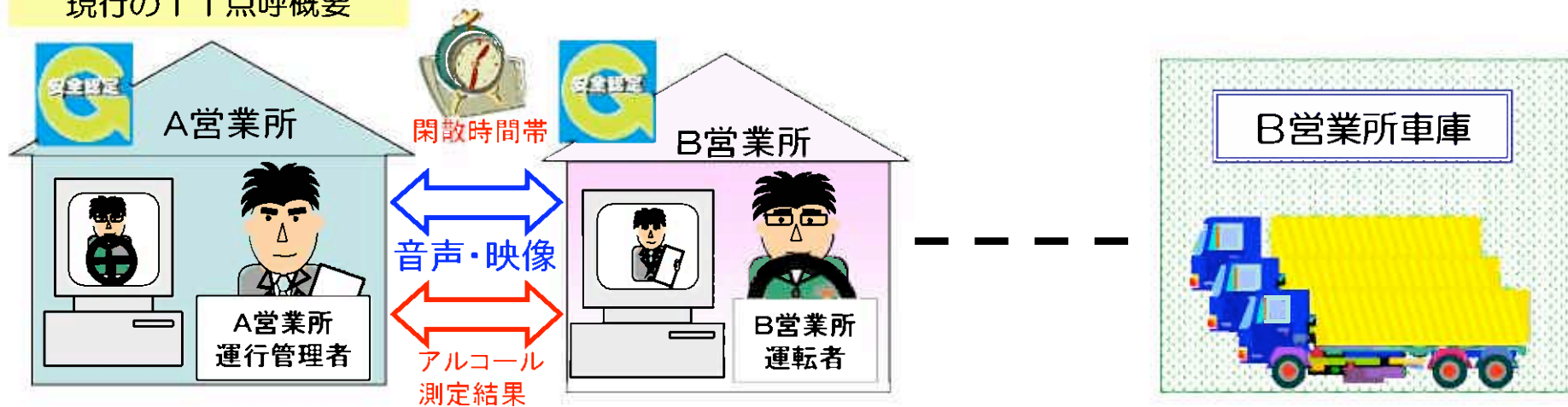
#### 概要

客の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーを強制配車することを可能とするデジタル式GPS-AVMシステムを普及させるため、システム関連機器導入費用の一部を補助し、タクシーの効率的配車による空車走行の削減を図る。

国土交通省 国土交通省 国土交通省

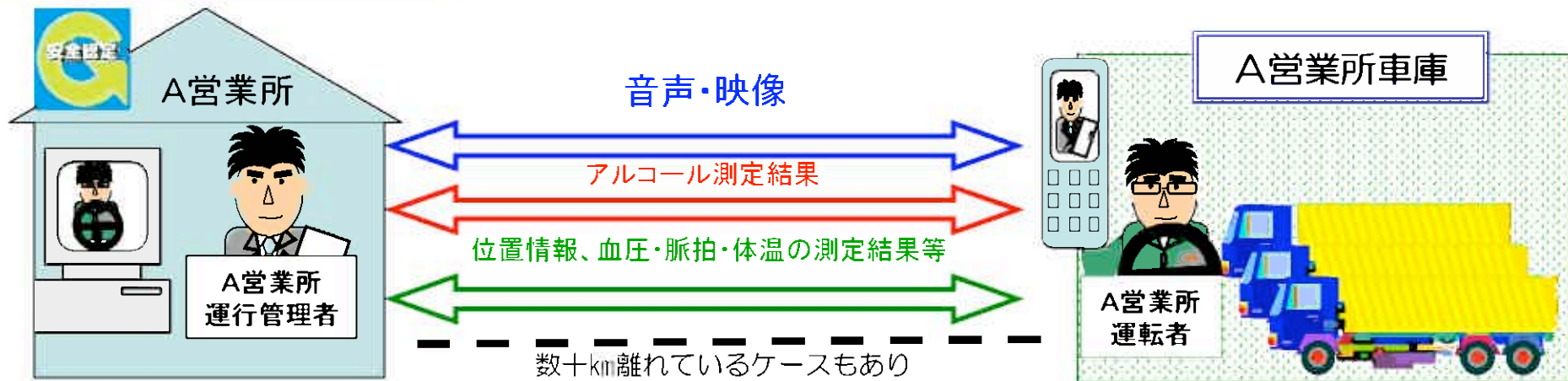
## 別表 2. 運行管理制度（10）IT点呼に係る要件の拡大

### 現行のIT点呼概要



運転者の疾病、疲労、飲酒等の状況が確認でき、かつ、飲酒状況に関する測定結果が自動的に記録・保存できる機器を使用し、点呼を実施するもの。なお、機器は営業所に設置されたものでなければならない。

### 実証実験でのIT点呼概要



実証実験では、カメラ付き携帯電話を使用し、これまでの固定機器に代わり 移動端末 でのIT点呼を検証している。また、実施場所についても営業所に限らず、車庫 における点呼を検証している。

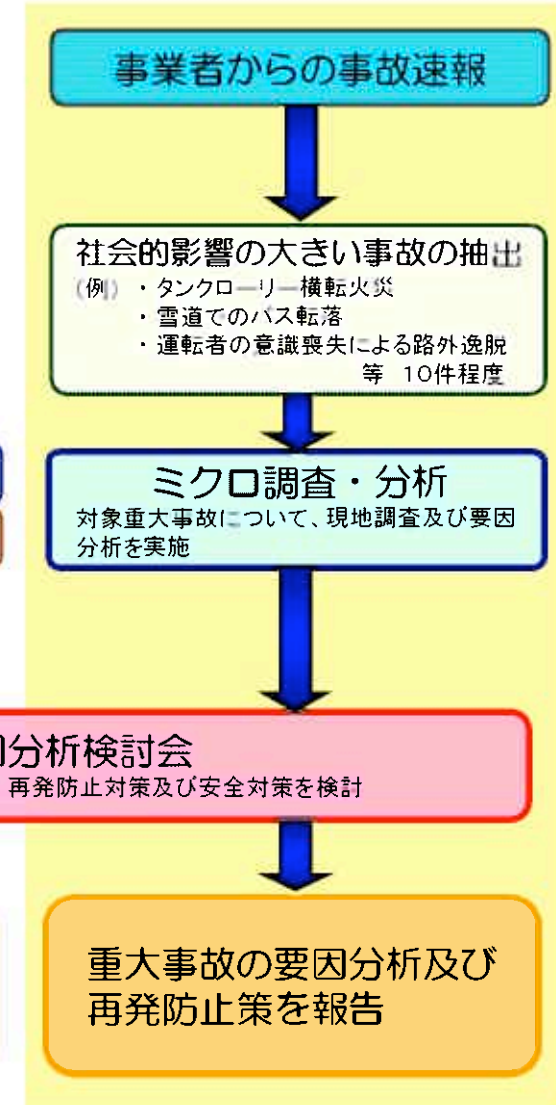
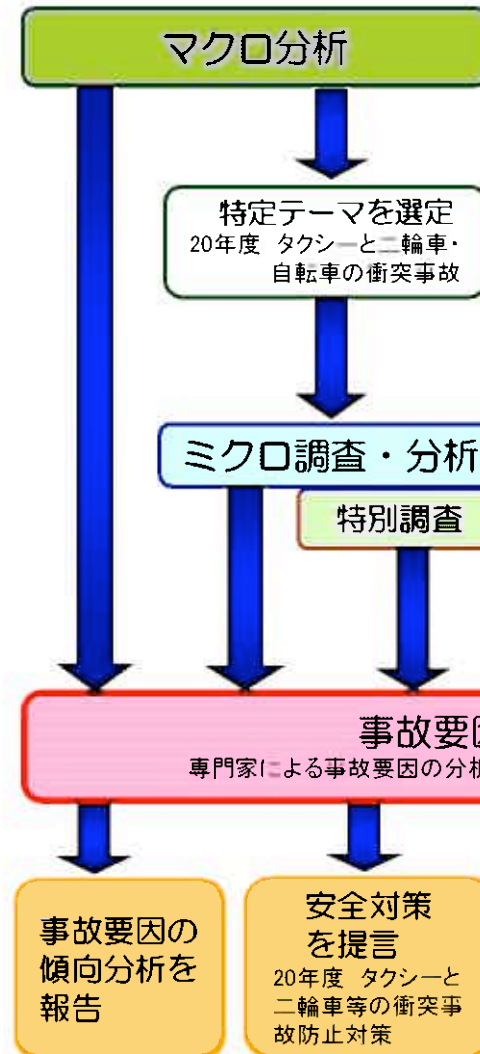
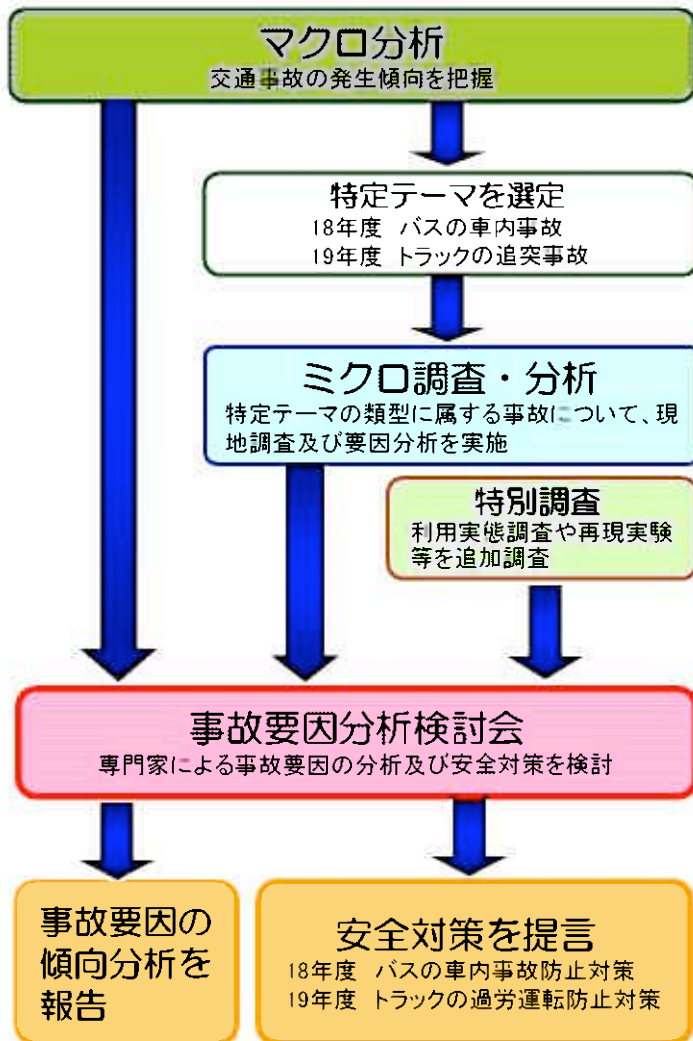
# 別表 3. 事故情報の活用充実（1）業界全体での事故情報の共有①

## 自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

従来



平成20年度



# 別表 3. 事故情報の活用充実(1) 業界全体での事故情報の共有②

## 自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

### 調査・分析事例

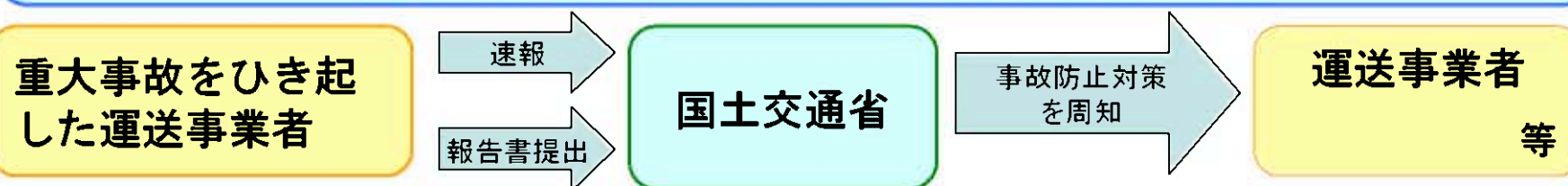
平成21年3月5日現在

No	運輸局	発生年月	発生場所 (道路名)	事業 の種類	事故 等の 種類	死傷状況			当時の状況
						死亡	重傷	軽傷	
1	東北	20.1	山形県鶴岡市 (国道)	乗合	健康 起因	0	0	0	高速バスが国道を走行中、トンネル内で運転者の具合が悪くなり意識が朦朧となったため、緑石に2回接触した。気付いた乗客が、ハンドルを握って緑石に接触させながら減速させ、意識が回復した運転者がブレーキをかけて停車した。
2	関東	20.1	青森県青森市 (国道)	貸切	転落	1	2	20	当該貸切バス運転者は、国道を市中心部に向け走行中、圧雪凍結の下り坂右カーブで減速が遅れ、ガードレールを突き破り、道路左側の谷(約5m)に当該車両の左側面を下にして転落した。この事故により、乗客1名が死亡し、乗客2名が重傷、乗客20名が軽傷を負った。
3	関東	20.7	東京都大田区 (その他道路)	乗合	死傷	1	0	0	当該バス運転者は、駅のバスロータリーのバス停から発車したところ、右側から歩いてくる歩行者に気づき一旦停車、その後、歩行者が立ち止まって譲ってくれたため再発進したところ、バスの車外から「止まれ！」という声が聞こえ、停車して車外を確認したところ別な歩行者を巻き込んでいた。この事故により、歩行者が死亡した。
4	関東	20.9	埼玉県本庄市 (その他道路)	乗合	車内	1	0	0	当該バス運転者は、当該バス停において待っていた2名を乗車扱いしていた際、1名が乗車してもう1名が乗車しようとしたところ、当該運転者は乗車したものと勘違いし、扉を開けて発車したため、乗ろうとしていた乗客が転倒してバスの後輪で両足を挟みこまれた。この事故により、バスに乗ろうとしていた乗客が死亡した。
5	関東	20.8	東京都板橋区 (自動車専用道路)	貨物	転覆	0	1	0	当該トラクタートレーラ運転者は、東京でガソリン(16kl)軽油(4kl)を積載し、自動車専用道路を走行中、他路線との合流所付近カーブにおいて横転し、側壁に衝突して、その衝撃でタンクの蓋が開き漏れた積み荷に引火して炎上した。この事故により、当該運転者が重傷を負った。
6	中部	20.2	岐阜県瑞穂市 (その他道路)	貨物 (乗合)	衝突	1	2	11	路線バスが乗客13名を乗せ走行中、県道交差点を直進しようとしたところ、交差する道路の左側から交差点に進入してきたトレーラーと衝突した。衝突によりバス運転者が車外に投げ出されたため、路線バスは運転者不在のまま約50m走行し、道路左側の駐車場の鉄柱に衝突して停止した。この事故により、バス運転者が死亡し、バスの乗客13名が重傷を負った。
7	中部	20.4	長野県木曾郡木曾町 (国道)	貨物	衝突	0	1	0	トラックが国道を走行中、緩やかなカーブでセンターラインをオーバーし、左に急ハンドルを切ったが、対向車両もハンドルを切り、車両前部右面が衝突した。相手方車両の運転者が重傷を負った。
8	九州	20.9	大分県玖珠郡九重町 (その他道路)	貨物	衝突	0	0	1	トラックが上り下りの続く山間部を走行し、T字交差点に差し掛かったところ、その手前でブレーキ故障に気づき、センターブレーキで減速したが間に合わず、交差点に進入、右折して横転し火災となった事故。当該運転者が軽傷を負った。
9	中部	20.7	愛知県半田市 (国道)	乗用	死傷	1	0	0	当該タクシーが空車で片側2車線の道路を走行中、道路右手より大声がしたため、そちらに目を向けたところ、前方の道路上に倒れていた人に気付かず、横断して死亡させた事故。
10	中国	20.8	岡山県新見市 (自動車専用道路)	貸切	衝突	0	0	0	貸切バスが高速道路を走行中、運転者は時々眠気がさしていたにもかかわらずそのまま走行し、当該事故現場で中央分離帯を突き破り、対向車線に出て停車した事故。この事故により、運転者と乗客の2人が軽傷を負った。
11	中国	20.4	大阪府柏原市 (自動車専用道路)	貸切	死傷	0	0	10	トンネル内において、貸切バスが渋滞で減速したトラックや乗用車等合計3台に追突した。この事故により、乗客6名と乗用車等の4名が軽傷を負った。

## 別表3. 事故情報の活用充実（2）事故速報の報告範囲及び報告時期の見直し

### 重大事故報告制度の概要

- 重大事故をひき起こした運送事業者は、24時間以内に事故の概要を運輸監理部長又は運輸支局長に速報し、30日以内に報告書を提出することとされている。
- 国土交通大臣又は地方運輸局長は、必要に応じ事故防止対策を定め、自動車使用者、自動車分解整備事業者その他の関係者にこれを周知させることとなっている。



#### 報告書の提出が必要となる主な事故（30日以内）

1. 自動車の転覆、転落、火災、踏切における鉄道車両と衝突若しくは接触した事故
  2. 死者又は重傷者を生じた事故
  3. 自動車に積載した危険物、火薬類、高圧ガス、核燃料物質、RI、劇毒物、その他可燃物の飛散・漏洩事故
  4. 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により旅客に傷害が生じた事故
  5. 運転者の疾病により運転を継続することができなくなったもの
  6. 自動車の装置の故障により自動車が運行できなくなったもの
  7. その他国土交通大臣が特に必要と認めたもの
- （例）・20人以上の軽傷者を生じた事故  
・飲酒、酒気帯び、無免許、無資格、覚せい剤等薬物の乱用、居眠り等悪質な法令違反の事故

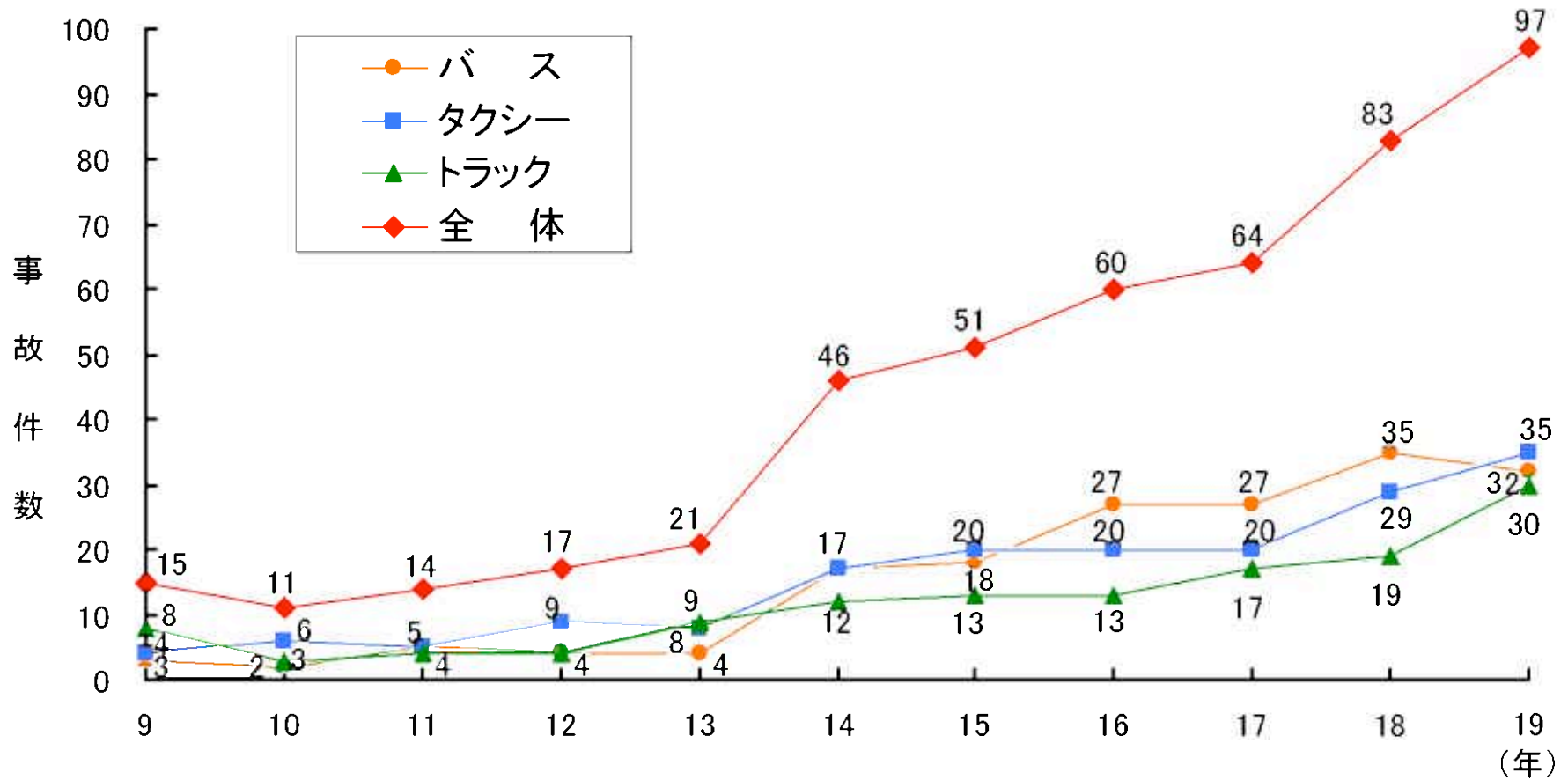
等

#### 速報が必要となる主な事故（24時間以内）

- ・報告書の提出が必要となる上記事故のうち、1. であり、かつ、2. 又は3. であるもの

# 別表 4. 運転者対策の充実・強化（1）運転者の健康管理に係る指針の作成

健康起因の事故発生状況



出典：国土交通省資料（自動車事故報告規則に基づく報告書より作成）



## 別表 4. 運転者対策の充実・強化（2）事故歴等の把握①

### 運転者の事故歴等の把握

地方運輸局等は、自動車運送事業者に対し、新たに運転者として雇い入れた者については、自動車安全運転センターが発行する運転記録証明書を取得するなどして運転者の過去の事故歴等を把握するよう、指導することとされている。

#### 運転記録証明書

発行機関：自動車安全運転センター  
 証明内容：過去5年間、3年間または1年間の  
 交通違反、交通事故及び運転免許  
 の行政処分の記録  
 発行手数料：1通につき700円

#### 無事故・無違反証明書

発行機関：自動車安全運転センター  
 証明内容：無事故・無違反で経過した期間  
 （ただし、昭和44年10月1日以降に限る。）  
 発行手数料：1通につき700円

102-0084 東京都千代田区二番町3		発理番号 2007000011 P001-1
日本 次郎 殿		
運 転 記 録 証 明 書		
中 氏 名	日本 次郎	
生 年 月 日	昭和 25 年 1 月 10 日生	
免 許 証 番 号	3 0 2 3 4 5 6 7 8 9 0 0	
行政処分の概要	日 回	累 積 点 数
年 月 日	内 容	点 数
平成16年 9月10日	安全運転監視違反（軽微事故）	8 点
平成16年10月15日	停止 30日（期間 29日）	8 点
平成17年 7月10日	信号無視（赤色灯）	2 点
平成18年 3月15日	速度超過（20以上25未満）罰金	2 点
以下空白		
平成 19 年 6 月 4 日 現在の過去 3 年間の記録は、上記のとおりであることを証明します。 平成 19 年 6 月 6 日 自動車安全運転センター 東京都事務所長		

## 別表 4. 運転者対策の充実・強化（2）事故歴等の把握②

### 適性診断の概要

運転者の性格、安全運転態度、認知・処理機能等について、心理・生理面から個人の特徴を把握し、運転者に対し安全運転に役立つようきめ細やかなアドバイスを与えることを目的として実施。平成13年9月（旅客は平成14年2月）からは、初任運転者、高齢運転者及び事故惹起運転者に対する診断を新たに設定し、受診を義務付けているところ（義務診断）。

種類	対象者	受診時期	診断時間	内容
一般診断	任意	任意	約2時間	運転性向の基本要因に係る諸特性を測定。
初任診断	初任運転者	事業用自動車の運転者として選任する前。	約2時間20分	プロドライバーとしての自覚、事故の未然防止のための運転行動等の留意点等を助言・指導。
適齢診断	高齢運転者	65歳以上75歳未満の運転者は3年に1回。 75歳以上：1年に1回。	約2時間20分	加齢による身体機能の変化、運転行動への影響を認識させ、身体機能の変化に応じた運転行動を助言・指導。
特定診断Ⅰ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こしたことがない者。 軽傷事故を起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を起こしたことがある者。	事故を起こした後、再度、事業用自動車に乗務する前。	約2時間40分	交通事故の状況等を聴取し、運転経歴等を参考に、交通事故の再発防止に必要な運転行動等を助言・指導。
特定診断Ⅱ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こした者。		約5時間	交通事故の状況等を聴取し、事故を引き起こす運転特性及び背景要因等を参考に、運転行動等について助言・指導。

※   は、義務診断。

## 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（1）監査要員の増員

### 監査担当組織及び職員数の推移

#### 監査担当組織

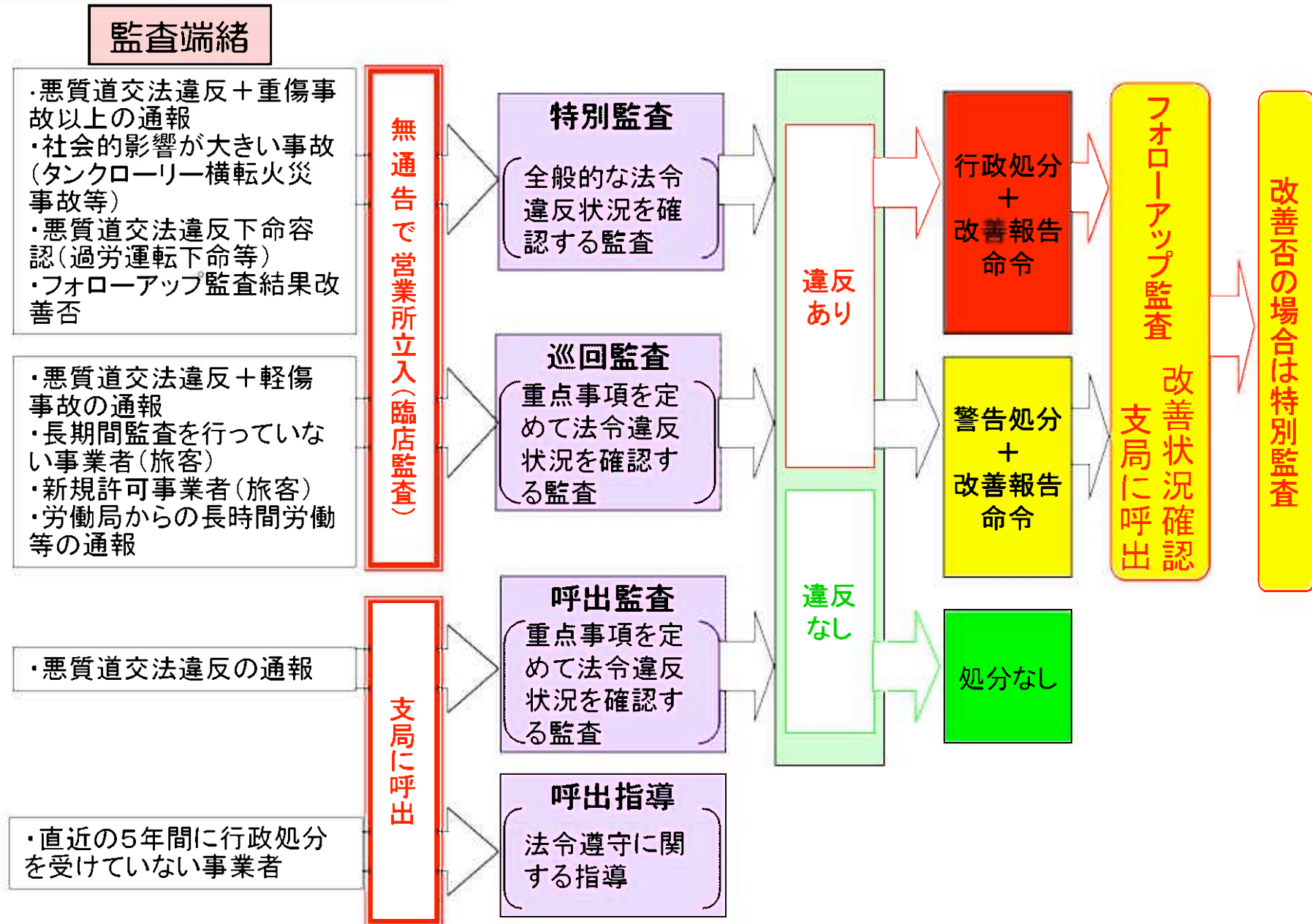
- 平成14年7月、地方運輸局及び運輸支局において、事後チェックに対応した監査組織を整備
- 平成18年7月、スタッフ制に移行し（地方運輸局に自動車監査官を、運輸支局に運輸企画専門官（監査担当）を配置）、監査を弾力的に行える体制を整備するとともに、監査担当職員を大幅に増員

#### 監査担当職員数の推移

	地方運輸局	運輸支局	合計
平成14年7月	45	63	108
平成15年度末	45	63	108
平成16年度末	45	65	110
平成17年度末	45	76	121
平成18年度末	60	106	166
平成19年度末	67	133	200
平成20年度末	67	163	230

# 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（2）効率的な監査の実施①

## 監査・処分の全体イメージ



## 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（2）効率的な監査の実施②

### 監査の種類

#### （1）事業者の営業所に向いて実施する監査（臨店監査）

**特別監査** 社会的影響の大きい事故を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令違反状況を確認する監査

**巡回監査** 事故、苦情又は都道府県公安委員会等からの通報等により、法令違反の多いと疑いがある事業者等に対し、原則として重点事項を定めて行う監査

#### （2）事業者を運輸支局に呼び出して実施する監査

**呼出監査** 都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査を必要とする場合に事業者を呼出し、原則として重点事項を定めて行う監査

**呼出指導** 法令違反のみられない事業者について呼出方式で行う法令遵守に関する指導

### 監査の対象

制裁的監査（法令違反事業者等に対する行政処分を視野に入れた監査）（例）	予防的監査（事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査）（例）
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業用自動車の運転者が明らかに第一当事者と推定される死亡事故及び悪質違反（※）を伴う事故等で社会的に影響の大きな事故を引き起こした事業者（特別監査）</li> <li style="padding-left: 20px;">※悪質違反：酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）</li> <li>・ 事業用自動車の運転者が悪質違反を犯した事業者（特別監査）</li> <li>・ 事故・苦情や労働基準当局、都道府県公安委員会等からの通知を受けた事業者（巡回監査等）</li> <li>等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 概ね6月以内に運輸開始した新規許可事業者若しくは営業区域拡大の認可を受け、又は増車の届出を行った事業者（巡回監査）</li> <li>・ 営業所に向いて実施する監査を長期間実施していない事業者（巡回監査）</li> <li>・ 監査等の結果により行政処分を受け、事業の改善の状況の報告を課した事業者（呼出監査）</li> <li>・ 監査等の実施結果により、行政処分等を受け、事業の改善についての呼出出頭及び改善の状況報告を課した事業者であって、出頭を拒否した者、報告内容が履行されず事業の改善が見られない者（特別監査）</li> <li>等</li> </ul>

## 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（2）効率的な監査の実施③

### 監査における主な確認事項

#### 1. 事業計画の遵守状況

営業区域、営業所、事業用自動車車庫、事業用自動車の数

#### 2. 社会保険等の適正加入状況

トラック事業、タクシー(特定特別監視地域の新規事業者)事業に限る。

#### 3. 運行管理の実施状況

- ・ 運行管理体制の整備(運行管理者の選任・指導監督、運行管理規程に係る規制の遵守)
- ・ 過労運転等の防止(勤務時間・乗務時間等に係る基準の遵守、運転者の健康状態の把握、疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止等)
- ・ 点呼の実施、点呼の記録・記録の保存、乗務の記録・記録の保存、運行記録計による記録・記録の保存
- ・ 運転者の選任に係る規制の遵守(特に日雇い等)
- ・ 運転者の指導監督(事故惹起者・初任者・高齢者の特別指導・適性診断の受診及びタクシーにおける新任者の10日間の指導)
- ・ 事故の記録・保存、自動車事故報告規則に基づく事故の報告、事故防止対策の実施
- ・ 運行管理者に対する研修の受講(死亡・重傷事故又は違反を惹起した営業所の責任ある運行管理者に対する特別講習を含む。)

#### 4. 車両管理の実施状況

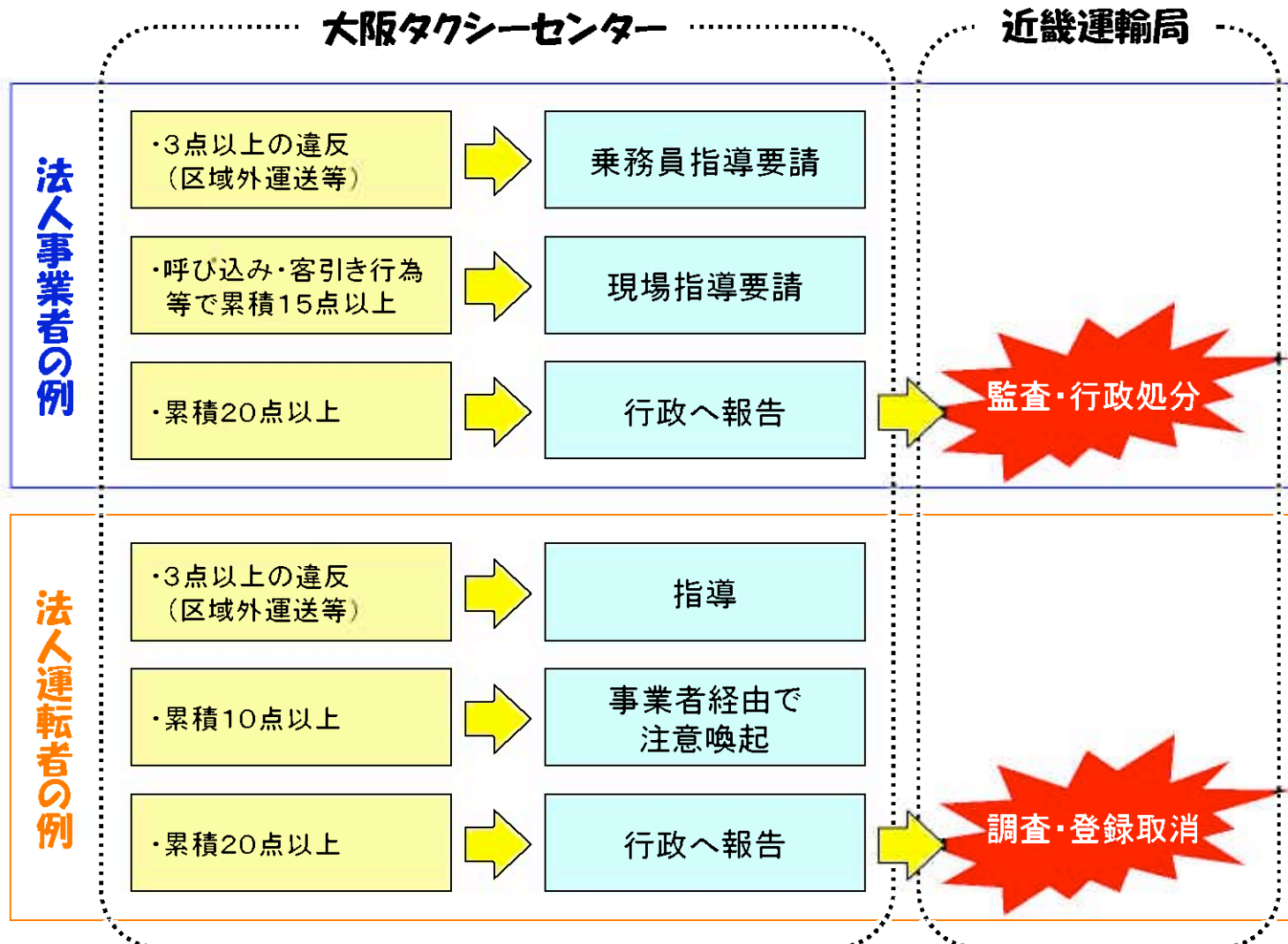
- ・ 定期点検の実施等
- ・ 車両管理体制の整備(整備管理者の選任等)
- ・ 整備管理者に対する研修の受講 等

#### 5. 前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況

# 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（2）効率的な監査の実施④

## 大阪タクシーセンターにおける違法行為に対する措置

大阪タクシーセンターにおいて、道路運送法等関係法令に違反する行為の防止及び是正を図るための指導業務を効果的に推進するため、街頭指導及び苦情処理において現認又は確認した違法行為に点数制度を導入するなどの取扱いについて、「タクシー乗務員等の違法行為に対する措置要綱」として近畿運輸局が平成18年8月に制定し、同年10月から適用開始。



街頭指導の状況



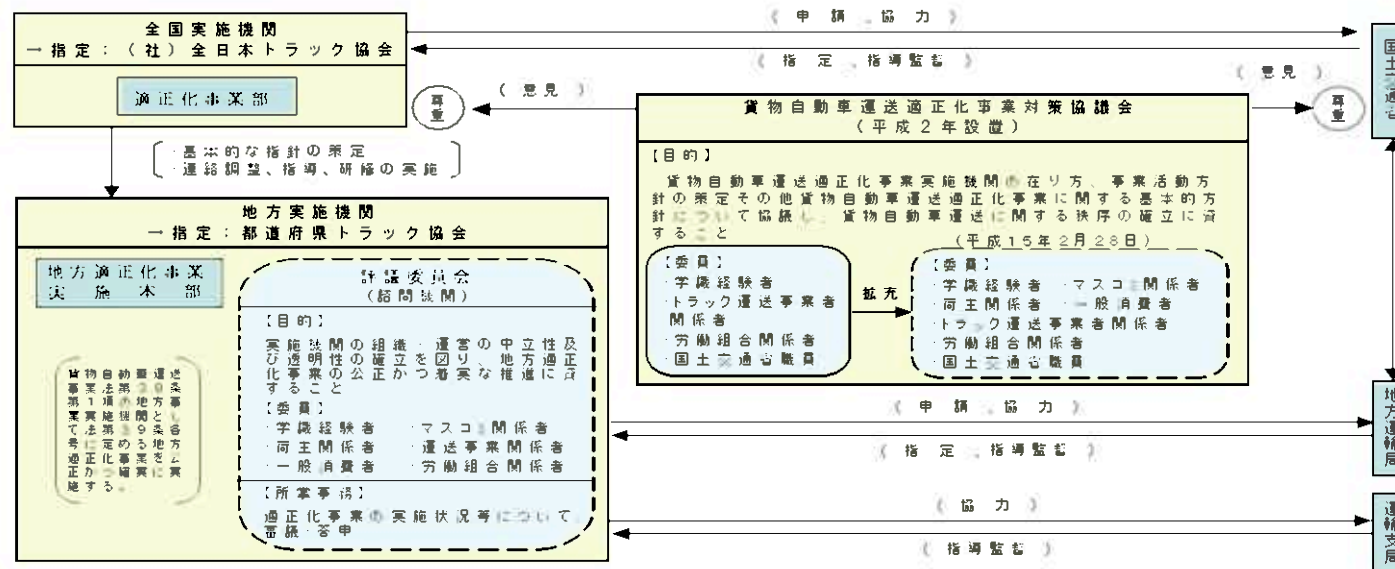
電照式サインカーによる夜間街頭指導の状況

# 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（3）連携する民間団体職員に対する研修

## トラックに係る運送適正化実施機関の概要

全国実施機関（社団法人全日本トラック協会）は、全国適正化事業として、地方適正化事業の円滑な実施を図るための基本的な指針の策定、連絡調整、指導、適正化事業指導員に対する研修、広報・啓発活動を行っている。

地方実施機関（各都道府県トラック協会）は、地方適正化事業として、トラック運送事業者に対する指導、広報・啓発活動、苦情処理、地方運輸局等に対する協力等の活動を行っている。



## 地方実施機関の巡回指導件数

	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
全国計	22,995	24,319	27,261	30,549	31,174

※巡回指導の結果、事業者評価がD(調査項目に占める「適」の割合が60%~70%未満)又はE(60%未満)であって改善が図られない場合は、巡回監査の対象となる。



## 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（４）監査における関係省庁間の連携

### ＜厚生労働省との連携＞

#### ○地方運輸局と労働基準監督機関との合同監査・監督

地方運輸局と労働基準監督機関が連携し、事業の適正な運営を確保し、過労運転防止等の輸送の安全を図るためのより効果的な指導を行う観点から、合同監査を実施

（タクシー事業については平成18年4月から、自動車運送事業全体について平成20年4月から実施）

自動車運送事業の合同監査・監督の実施状況(平成20年度上半期(4月～9月))

貸切バス 29件	タクシー 48件	トラック 28件	計 105件
----------	----------	----------	--------

#### ○社会保険等の未加入状況等の通報制度

自動車運送事業者の社会保険及び労働保険への未加入状況について、地方運輸局が地方社会保険事務局又は都道府県労働局への通報を実施（トラック事業は平成16年度、バス・タクシー事業は平成18年度から実施）

自動車運送事業者の社会保険等の未加入通報件数（件）

	社会保険	労働保険	合計
平成16年度	2,075	412	2,487
平成17年度	1,853	504	2,357
平成18年度	2,130	472	2,602
平成19年度	2,345	632	2,977

#### ○社会保険等の未加入事業者対策の運用状況(トラック事業)

監査において確認された未加入事業者に対する関係機関への照会件数(平成20年7月～12月末)

社会保険照会件数	139件	労働保険照会件数	99件
----------	------	----------	-----

# 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（6）処分基準の強化

## 行政処分の概要

行政処分等の基準により、法令の条項ごとの処分量（日車）を定め、違反事項に応じた処分量を足し上げ、処分日車数を決定し、違反点数として管理（処分日車数10日車までごとに1点、違反点数の累積期間は3年）

### 1. 処分日車数の決定

道路運送法、貨物自動車運送事業法等の違反が確認されれば、行政処分等の基準に基づき、処分日車数（違反点数）を決定し、違反点数に応じて、車両の使用停止、営業所の事業停止、事業許可取消等の行政処分を実施

《参考》主な行政処分量（日車）

① 飲酒運転	初回違反： 80日車	再違反： 240日車
② 改善基準告示の未遵守	初回違反：最大40日車	再違反：最大120日車
③ 点呼の実施違反	初回違反：最大30日車	再違反：最大90日車

### 2. 行政処分

(1) 車両の使用停止 → 使用停止の車両数は、旅客事業にあつては運輸局ごとに、トラック事業にあつては処分日車数及び営業所の所属車両数に応じ全国一律に、規定

《旅客事業》関東運輸局（タクシー）の例

- ① 停止車両数 処分日車数を15で除して得た数（端数は切り上げ）
- ② 処分期間 処分日車数÷停止車両数

#### (2) 事業停止

次のいずれかに該当する場合には、最大6ヶ月の期間営業所における事業を停止

① 処分日以前3年間の累積点数と合わせて50点を超える場合

トラック事業にあつては、①の外

- ② 一の運輸局の管轄区域における累積点数が30点以下で270日車以上の処分日車数の場合
- ③ 一の運輸局の管轄区域における累積点数が31点以上で180日車以上の処分日車数の場合

（以下の場合においては、違反点数と関係なく事業停止の行政処分を実施）（平成18年8月以降実施）

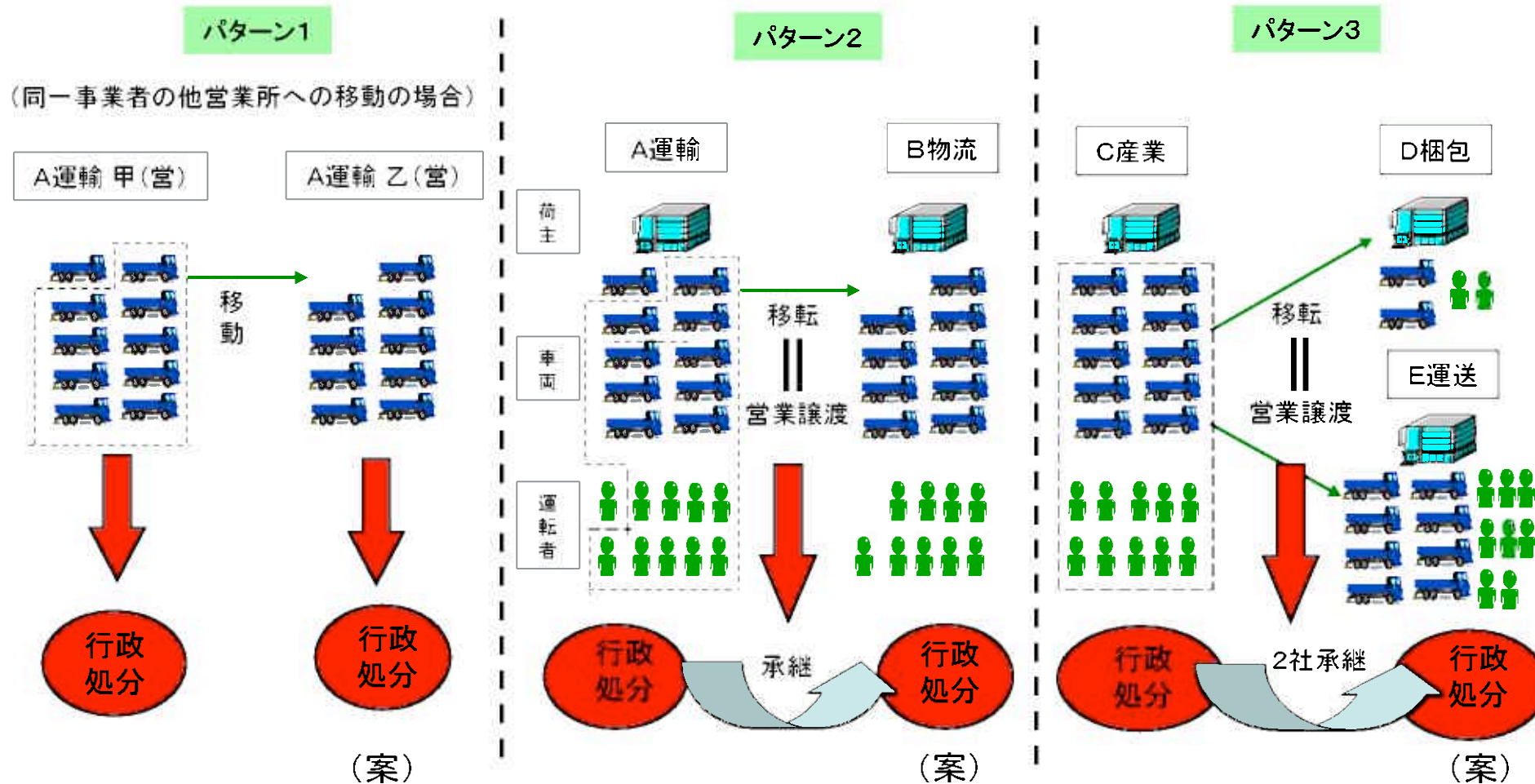
- ④ 事業者ぐるみで過労運転や酒酔い運転等の悪質違反を命じ又は容認していた場合（7日間の事業停止）
- ⑤ 事業用自動車の運転者が過労運転や酒酔い運転を伴う事故を引き起こした場合であつて、当該違反行為を防止するための事業者の措置が不十分であった場合（3日間の事業停止）

#### (3) 事業許可取消

処分日以前3年間の累積点数と合わせて80点を超える場合

# 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（7）処分逃れの防止①

## 処分逃れ対策



## 別表 6. 事後チェック機能の充実・強化（7）処分逃れの防止②

### 現行における処分基準

- 一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
  - 2. 法令違反に係る点数制度
    - (5) 一般乗合旅客自動車運送事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般乗合旅客自動車運送事業を承継した法人は、分割前の法人の違反点数をそれぞれ承継するものとする。
    - (6) 一般乗合旅客自動車運送事業の一部の譲渡があったときは、譲渡人及び譲受人のそれぞれが譲渡人の違反点数を承継するものとする。
- 一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
  - 2. 法令違反に係る点数制度
    - (5) 一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般乗用旅客自動車運送事業を承継した法人は、分割前の法人の違反点数をそれぞれ承継するものとする。
    - (6) 一般乗用旅客自動車運送事業の分割譲渡があったときは、譲渡人及び譲受人のそれぞれが譲渡人の違反点数を承継するものとする。
- 貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
  - 3. 違反点数制度
    - (5) 事業者たる法人の合併があったときは、合併後の法人は、合併前のそれぞれの法人の営業所に付されていた違反点数をすべて承継するものとする。
    - (6) 事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を承継した法人は、承継した営業所の所在する管轄区域内の分割前の法人の営業所に付されていた違反点数をそれぞれ承継するものとする。
    - (7) 上記(5)及び(6)の規定は、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の譲渡し、譲受け及び相続の場合に準用する。

### 参考：建設業における処分逃れ対策

- 「建築業者の不正行為等に対する監督処分の基準（通達）」（抄）
  - 7. 不正行為等を行った企業に合併等があったときの監督処分
    - 不正行為等を行った建設業者（以下「行為者」という。）に不正行為等の後、合併、会社分割又は営業譲渡があった場合で、行為者の営業を承継した建設業者（以下「承継者」という。）の建設業の営業が、行為者の建設業の営業と継続性及び同一性を有すると認められるとき。
      - ① 行為者が当該建設業を廃業している場合には、承継者に対して監督処分を行う。
      - ② 行為者及び承継者がともに当該建設業を営んでいる場合には、両社に対して監督処分を行う。

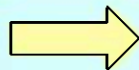
# 別表 7. 車両の安全対策（1）アルコール・インターロック装置の普及①

アルコール・インターロック装置に関する検討会 最終とりまとめ概要（平成19年12月26日）

## 1. 呼気吹込式のアルコール・インターロック装置の技術指針案

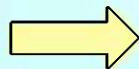
### ① 自動車に任意に備える場合の技術指針案を策定

今後、政府が進める常習飲酒運転者対策に関する検討の状況や各種検証等を踏まえて最終化



**任意装備車両の普及・促進を期待**

### ② 常習者対策として活用する場合の追加的要件を特定



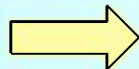
**常習者対策での活用方策を引き続き検討**



（呼気吹込式のアルコール・インターロック装置）

## 2. 呼気吹込式以外の飲酒運転防止技術

### ① 技術開発の方向性を提示

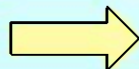


**新技術の開発促進を期待**

### ② 他システムとの連携方策等を提示

(イ)本人確認のための顔画像とアルコール検知器等を組み込んだ運行管理システムと、盗難防止対策などで活用されている遠隔操作でエンジンをロックできる装置を併せて使用するアイデアを提示

(ロ)本人確認が難しい臭気センサーをトラック車室内で早期実用化するなどのアイデアを提示



**アイデア提示による早期実用化を期待**



（日産が開発中の飲酒運転防止コンセプトカー）

## 3. その他

装置の普及のため、ニーズ等を踏まえながら、適合品をユーザーが容易に識別できるよう、装置の認定制度などの構築について検討

# 別表 7. 車両の安全対策（1）アルコール・インターロック装置の普及②

## 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の概要

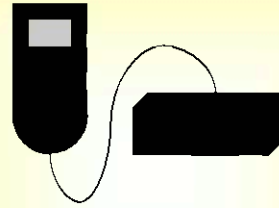
### 一般要件



電気妨害を  
生じない！

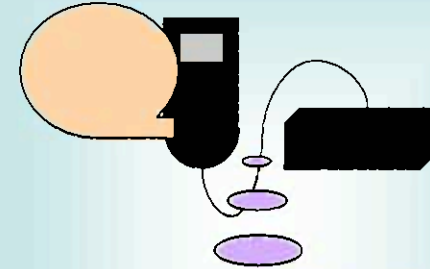
- ・製造者名、型式、製造番号等の表示を付記
- ・測定に必要な呼気量、アルコール濃度設定値は任意に設定可能 等

### 較正・整備要件



- ・取扱説明書、整備説明書等の要件
- ・較正間隔、整備間隔は180日以上
- ・メンテナンスの環境整備に配慮すること 等

### ごまかし防止要件

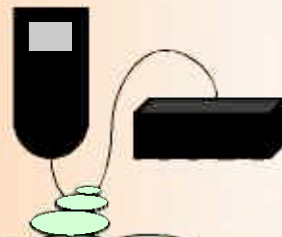
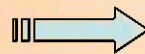


風船、フィルターを通した  
空気などでロックを解  
除しない！

### 耐久性能要件

#### 機能試験

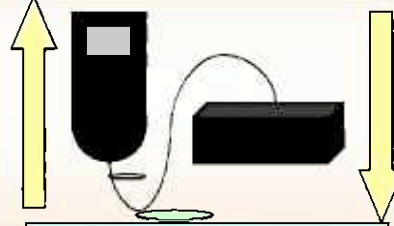
3分以上の間隔  
で連続10回  
試験ガス吹込み



エンジンが10回  
ともロック！

#### 温度試験

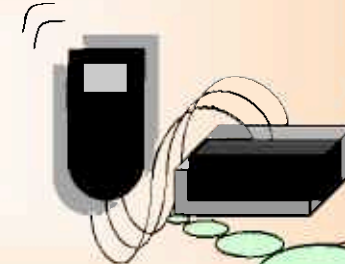
高温(+85または+125℃)



低温(-45℃)

高温・低温でも性能確保！

#### 振動試験



振動を加えて  
も性能確保！

その他、  
・電気試験、落  
下試験、防塵・  
防水性能試験、  
圧力に関する試  
験等を規定

# 別表 7. 車両の安全対策（2）衝突被害軽減ブレーキの普及促進

## 衝突被害軽減ブレーキ補助について

### 目的

大型トラックの事故は、多数の車両を巻き込み、多数の死傷者数を出す悲惨な事故となることが多く、その対策が急務となっている。

大型トラックの事故の約55%は、追突事故であり、これによる死亡事故率は、乗用車に比べ約12倍高くなっている。このような中、先進技術を駆使し、我が国において世界で初めて実用化された追突事故の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキの早期普及を図るため、平成19年度より補助制度を開始。

### 補助概要

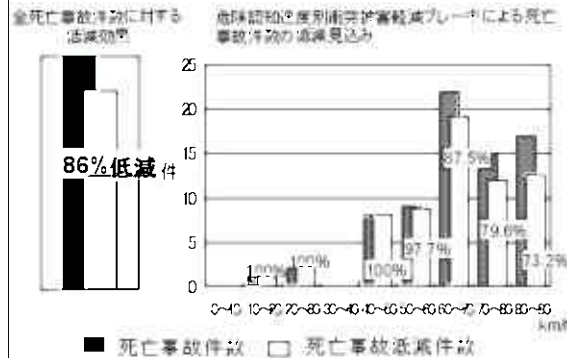
補助対象：衝突被害軽減ブレーキを装備した事業用大型トラック（車両総重量8トン以上）

補助率：衝突被害軽減ブレーキの装置価格の1/2

### 衝突被害軽減ブレーキの効果

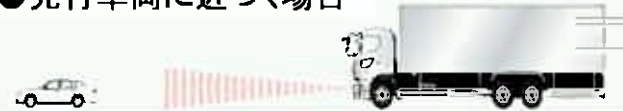
大型トラックに衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を20km/h下げることにより、**被追突車両の乗員の死亡件数を約9割※減らすことが可能と推計**

※ 危険認知速度別衝突被害軽減ブレーキによる死亡事故件数の低減見込み



### 衝突被害軽減ブレーキの概要

#### ● 先行車両に近づく場合



追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

### 最近の大型トラックの主な追突事故例

発生日時	場所	死亡者数	負傷者数
2006年 2月22日	兵庫県神崎郡 中国自動車道	2名	11名
2006年 8月23日	岐阜県土岐市 中央自動車道	1名	9名
2007年 5月8日	広島県三原市 山陽自動車道	2名	19名
2007年 8月5日	徳島県徳島市 国道11号線	0名	20名
2007年 8月10日	大阪府高槻市 名神自動車道	1名	7名
2007年 9月22日	愛知県岡崎市 東名自動車道	2名	3名

# 別表 7. 車両の安全対策（3）新たな予防安全技術の普及促進①

## トラック・バスメーカーによる実用化ASV技術一覧

ASVの共通名称	(通称名)	ASV機能区分	メーカー	各社の名称
1 高輝度前照灯	H I D	知覚機能の拡大	いすゞ自動車 (株)	ディスチャージヘッドランプ
			日産ディーゼル工業 (株)	ディスチャージヘッドライト
			日野自動車 (株)	ディスチャージド・ヘッドランプ
			三菱ふそうトラック・バス (株)	ディスチャージヘッドライト
2 後方視界情報提供装置	バックカメラ	情報提供	いすゞ自動車 (株)	バックアイカメラ&モニター
			日産ディーゼル工業 (株)	- セーフティビジョン (後方視界補完装置) - バックアイカメラ&モニタ
			日野自動車 (株)	バックカメラ
			三菱ふそうトラック・バス (株)	- バックモニター、セーフティビジョン - バックアイカメラ&モニタ
3 車両周辺障害物情報提供装置	周辺ソナー	情報提供	いすゞ自動車 (株)	- バックセンサー - ソナーシステム
			日野自動車 (株)	ほていセンサー
4 後側方視界情報提供装置	後測方カメラ	情報提供	いすゞ自動車 (株)	- バックアイカメラ&モニター+左方視界カラーカメラ付き (バス)
			日野自動車 (株)	左後測方補完カメラ
			三菱ふそうトラック・バス (株)	セーフティビジョン
5 タイヤ空気圧注意喚起装置	タイヤ空気圧警報	注意喚起	日野自動車 (株)	タイヤ空気圧モニター
6 ふらつき注意喚起装置	ふらつき警報	注意喚起	いすゞ自動車 (株)	運転中揺れモニター
7 車間距離警報装置	車間距離警報	警報	三菱ふそうトラック・バス (株)	MCS-III (運転注意モニター) [Mitsubishi Driver's Attention monitoring System]
			いすゞ自動車 (株)	- ミリ波車間レーダリング (トラック) - 車間距離警報装置 (バス)
			日産ディーゼル工業 (株)	トラフィックアイ
			日野自動車 (株)	ニューセーフティアイ
8 車線逸脱警報装置	車線逸脱警報	警報	三菱ふそうトラック・バス (株)	デスタンスウォーニング (車間距離警報装置)
			日野自動車 (株)	車線逸脱警報装置
			三菱ふそうトラック・バス (株)	MCS-III (運転注意モニター) [Mitsubishi Driver's Attention monitoring System]
9 前方障害物衝突被害軽減制御装置	衝突被害軽減ブレーキ	警報 事故回避支援制御	いすゞ自動車 (株)	ブリクラッシュブレーキ
			日産ディーゼル工業 (株)	トラフィックアイブレーキ
			日野自動車 (株)	ブリクラッシュセーフティシステム
10 定速走行・車間距離制御装置	高速ACC	注意喚起 運転負荷軽減制御	いすゞ自動車 (株)	ミリ波車間クルーズ
			日産ディーゼル工業 (株)	- トラフィックアイクルーズ - トラフィックアイクルーズII (主ブレーキ制御付)
			日野自動車 (株)	スキャンニングクルーズ
			三菱ふそうトラック・バス (株)	車間距離保持機能付オートクルーズ
11 車両横滑り時制動力・駆動力制御装置	EVSC	運動性能向上制御	いすゞ自動車 (株)	IESC (ISUZU Electronic Stability Control)
			日産ディーゼル工業 (株)	NDSC (Nissan Diesel Stability Control)
			日野自動車 (株)	- RSA (Roll Stability Assist) - VSC (Vehicle Stability Control)
			三菱ふそうトラック・バス (株)	ASR (アンチ・スリップ・レギュレーター)
12 車輪スリップ時制動力・駆動力制御装置	トラクションコントロール付ABS	運動性能向上制御	いすゞ自動車 (株)	ASR (アンチ・スリップ・レギュレーター)
			日産ディーゼル工業 (株)	ASR
			日野自動車 (株)	ASR
			三菱ふそうトラック・バス (株)	ASR (アンチ・スリップ・レギュレーター)

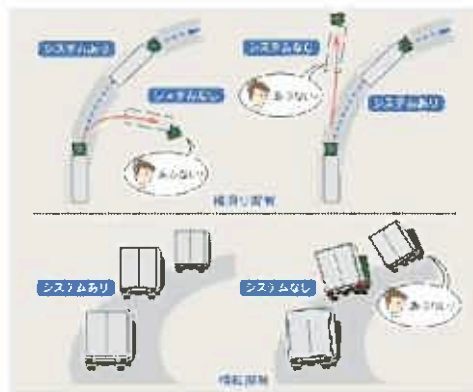


# 別表 7. 車両の安全対策（3）新たな予防安全技術の普及促進②

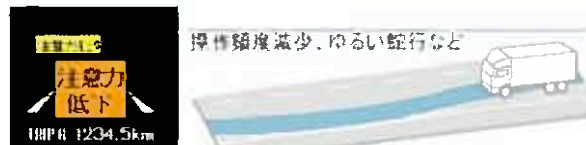
## ASV技術普及状況一覧

区分	項目	通称名	平成17年		平成18年		平成19年	
			装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着車台数	総生産台数
大型	1 高輝度前照灯	HID	67,328	167,570	49,089	180,937	54,752	135,853
	2 後方視界情報提供装置	バックカメラ	4,670		9,870		10,704	
	3 車両周辺障害物情報提供装置	周辺ソナー	207		259		29	
	4 後側方視界情報提供装置	後側方カメラ	0		0		168	
	5 タイヤ空気圧注意喚起装置	タイヤ空気圧警報	29		42		33	
	6 ふらつき注意喚起装置	ふらつき警報	2,330		5,386		8,300	
	7 車間距離警報装置	車間距離警報	7,627		6,271		9,703	
	8 車線逸脱警報装置	車線逸脱警報	190		4		2,026	
	9 前方障害物衝突軽減制御装置	衝突被害軽減ブレーキ	—		85		466	
	10 定速走行・車間距離制御装置	高速ACC	7,407		5,960		16,067	
	11 車両横滑り時制動力・駆動力制御装置	EVSC	3,847		4,433		3,384	
	12 車輪スリップ時制動力・駆動力制御装置	トラクションコントロール付きABS	—		38,869		65,642	

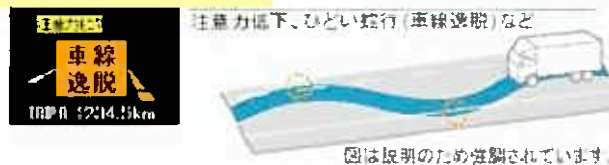
EVSC(Electronic Vehicle Stability Control)



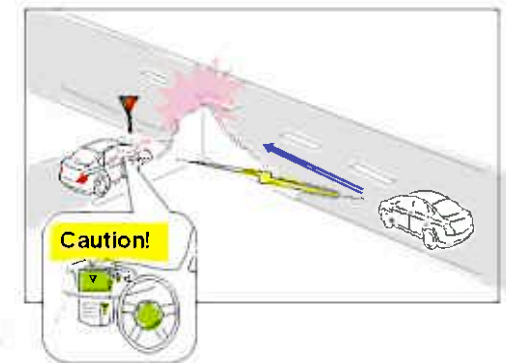
ふらつき注意喚起装置



車線逸脱防止警報



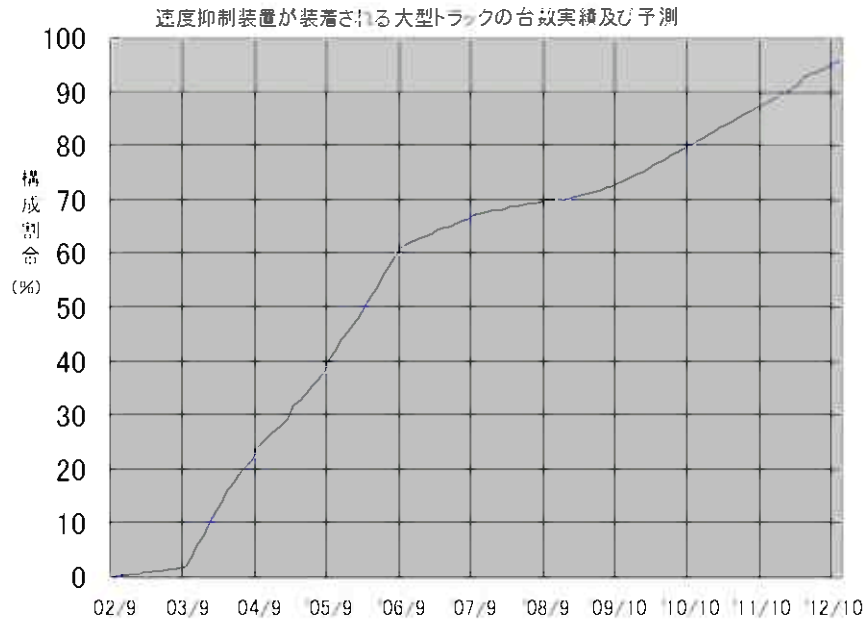
車車間通信による安全運転支援システムの例



# 別表 7. 車両の安全対策（4）スピードリミッターの不正改造の防止

## 速度抑制装置の普及状況

### ◆速度抑制装置の普及状況



### 関連新聞記事 (H20.2.2)

**速度制限装置 装着を 府警など初の取り締まり**

東京都警高速道路交通 装(速)を解除した違法な 警察隊や近畿運輸局など 大型トラックの本格的な は一日、名神高速道路 取り締まりを初めて行っ 京都南インター(京都府) 伏見区)などで、入ピー 大型トラックの大半は 下リミッター(速度制限 二〇二〇年九月以降、時

臨時検問所でリミッターの有無を 調べられた大型トラック(京都市伏見 区・名神京都南インター)。

速九十以上の速度が出 ないようするリミッター の装着が義務付けられ ている。しかし同局京都 運輸支局には、九十を 超えて走行する大型トラ ックの情報が多く寄せ られており、府警など が取り締まりに乗り出し した。

南インターでは、まず 過積載などの疑いのある 大型トラックを近く、時 時検問所(可成り、中 郡運輸支局の検問所)が リミッターの改造の有無 などを確認した。本線でも 時速百以上で走ってい る大型トラックを覆面パ トカが発見し、検問所 で調べた。

### SLDの装着台数(実績) ※自動車検査証に「速度抑制装置付」 の記載のある大型トラック

平成19年	1月末	約504千台
	2月末	約508千台
	3月末	約515千台
	4月末	約517千台
	5月末	約520千台
	6月末	約524千台
	7月末	約527千台
	8月末	約531千台
	9月末	約535千台
	10月末	約537千台
	11月末	約540千台
	12月末	約542千台
平成20年	1月末	約544千台
	2月末	約545千台
	3月末	約549千台
	4月末	約550千台
	5月末	約551千台
	6月末	約553千台
	7月末	約554千台
	8月末	約555千台
	9月末	約558千台
	10月末	約558千台
	11月末	約559千台
	12月末	約560千台

# 別表 8. 整備の充実・強化（1）車輪脱落事故等の再発防止

## 大型車のホイールボルト折損による車輪脱落事故について

- 車輪脱落事故防止に関し、過去から点検整備の実施等の注意喚起を実施
- 平成20年4月にも東名高速道路で大型車の車輪脱落事故(死者1名、負傷者7名)が発生

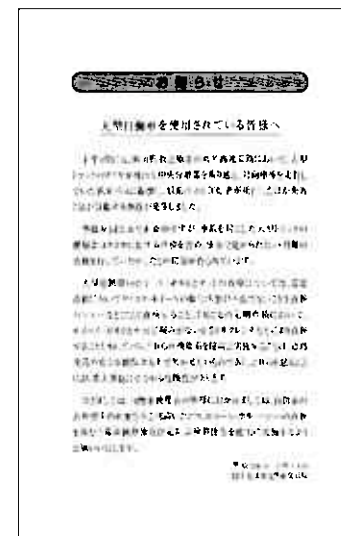


## 主な対策

- 平成16年4月 大型車の車輪脱落事故の多発を受け、
  - ・自動車メーカー、自動車使用者(運送事業者等)、整備事業者等に対し、緊急点検を指示。
  - ・「大型車のホイールボルト折損による車輪脱落事故に係る調査検討会」を設置。短期的な対策と中長期的な対策を検討。
- 平成16年12月 ～
  - ・調査検討会のとりまとめを受け、短期的対策として「再発防止のための注意事項等」を自動車使用者に周知徹底する等の措置を実施。
  - ・その後も中長期的対策として「大型自動車の車輪脱落事故防止に係る啓発活動連絡会」の設置(平成18年9月)、自動車点検基準の改正(平成19年4月施行)等の措置を順次実施。
- 平成20年4月 東名高速道路における死傷事故を受け、
  - ・点検整備に関する注意喚起について、運送事業者等への通知及び国交省HPへの掲載。
  - ・チラシ(45万部)を作成。運送事業者に加え、産業廃棄物、砕石等の業界にも周知。

さらに、平成20年9～10月の自動車点検整備推進運動の強化月間においても重点点検の実施、ポスター・リーフレットによる周知を行った。

《通知及びHPへの掲載》



《自動車点検整備推進運動におけるリーフレット》



## 別表 8. 整備の充実・強化（2）整備管理の徹底①

### 点検整備制度

自動車の使用者(自動車運送事業者)は、点検・整備をすることにより、自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならない。

#### 日常点検整備

- ・自動車の使用者又は自動車を運行する者は、1日1回、その運行の開始前において、日常点検をし、必要な整備をしなければならない。

#### 定期点検整備

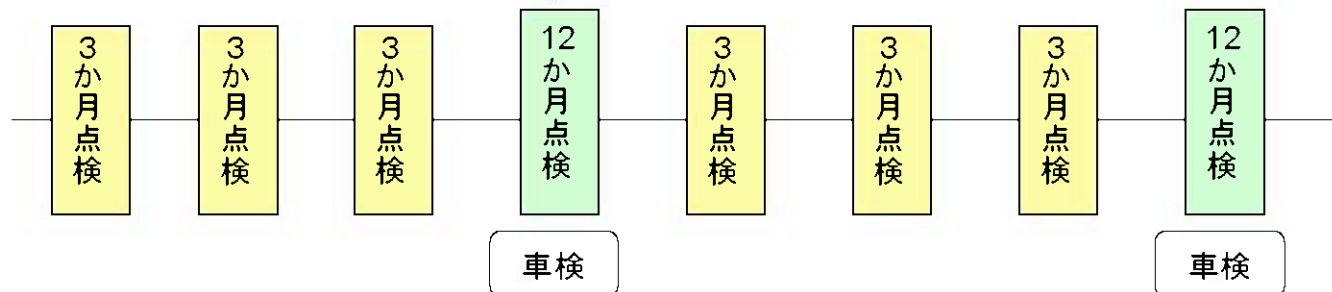
- ・自動車の使用者は、定期的に点検をし、必要な整備をしなければならない。

##### 《事業用自動車の定期点検時期と点検項目数》

点検時期	点検項目数
3か月ごと(3か月点検)	47項目(注)
12か月ごと(12か月点検)	96項目(注)

注)自動車点検基準に基づく点検項目を足し上げた数で、車種、走行距離等により点検項目数が異なる。

##### 《事業用自動車の定期点検周期のイメージ》



## 別表 8. 整備の充実・強化（2）整備管理の徹底②

○ 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

○ 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（8 t 以上）	53.1%
トラック（8 t 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

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>  ○ <u>12か月点検未実施</u>	警告 3日×違反車両数 5日×違反車両数  <u>5日×違反車両数</u>
--	---

## ○法人タクシー事業者ランク評価制度について

東京タクシーセンターにおいて、より良質なタクシーサービスの提供を促進するため、平成13年10月1日より、タクシー事業者ランク評価制度を導入・実施。

東京の法人タクシー事業者（多摩地区を除く）について、接客サービスに関する情報や安全に関する情報及び事業者の法令遵守に関する情報を東京タクシーセンターにおいて収集し、評価を実施。具体的な評価方法は、客観性及び透明性の確保のため数値化による評価方式を採用し、4段階で分類。

利用者への情報提供手段として、AAランク及びAランクの事業者の車両にはステッカーで表示するとともに、東京タクシーセンターのホームページに掲載することにより公開。



### ランク評価方法

ランク評価  
(総合評価)

法令遵守面

- ・タクシー運転者に対する街頭指導の有無
- ・苦情等に基づく行政処分の有無

旅客接遇面

- ・タクシー利用者から行政及びセンターに寄せられた接客態度不良等の苦情の有無
- ・センターが委嘱するモニターから寄せられた接客態度、地理知識、服装・身だしなみ、運転操作、車内の清潔度等についての情報の評価

安全管理面

- ・最高速度違反及び駐停車違反等に係る行政処分の有無
- ・事故情報
- ・過労防止状況
- ・行政監査に基づく行政処分の有無
- ・適性診断受診状況

### 18年度評価結果

ランク分類	評価点数	事業者数
AAランク	90点以上	95社
Aランク	76～89点	105社
Bランク	61～75点	76社
Cランク	60点以下	34社

## ○個人タクシー事業者認定制度について

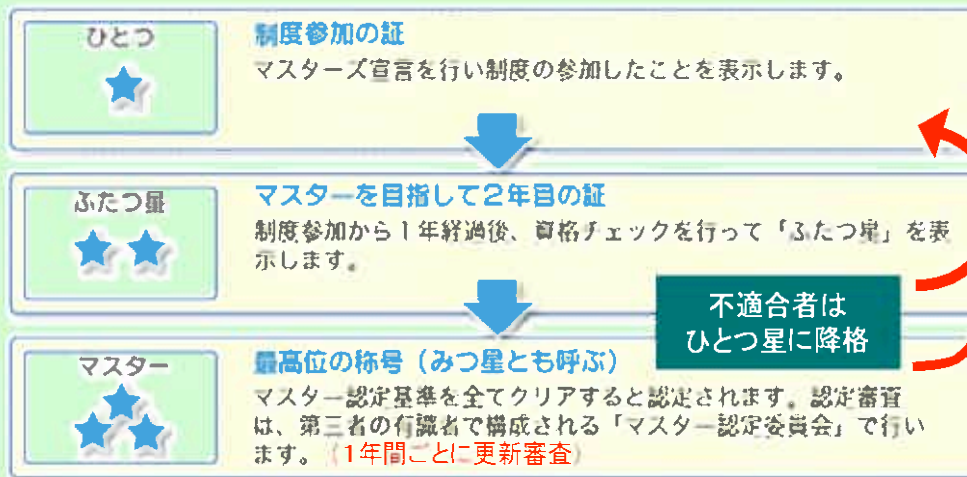
### 個人タクシー事業者認定制度

全国個人タクシー協会において、高品位のサービスを提供する事業者に対し、ひとつ星、ふたつ星の認定を経て、マスター（みつ星）として認定。

#### 認定基準

- ・道路運送法や道路交通法等の違反がないこと。
  - ・利用者からの苦情による所属団体の処分を受けていないこと。
  - ・安全運転に関して適切な取組を行っていること。
- など

#### ★マスター認定までのしくみ



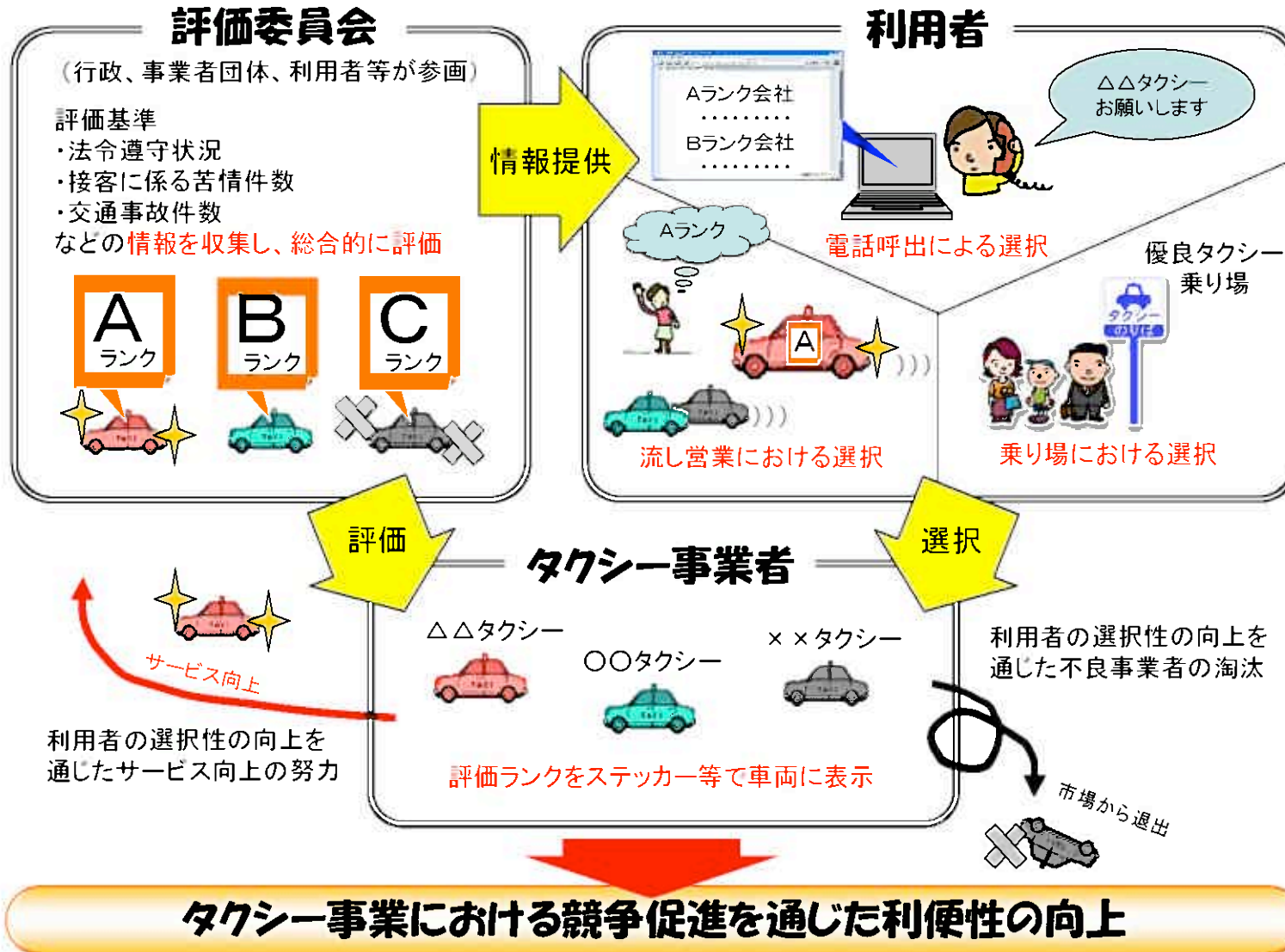
マスター屋上表示灯



○タクシー事業の構造改善に関する調査について

21年度予算額:15百万円

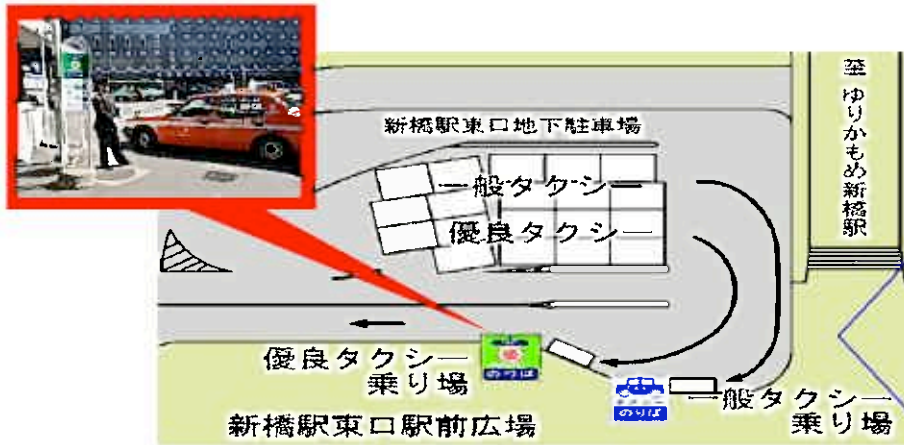
【イメージ】





## ○優良タクシー乗り場について

交通政策審議会自動車交通部会の「タクシーサービスの将来ビジョン報告書」において、利用者がタクシーを選択できる環境整備として、乗り場の差別化について提言されたこと等から、平成20年3月6日、東京タクシーセンターが全国初の「優良タクシー乗り場」を新橋駅東口に設置・運用を開始。



### 1日当たりの稼働状況

区分	3月	4月	5月
優良	395 31.4%	484 38.0%	511 41.0%
一般	862 68.6%	791 62.0%	734 59.0%
合計	1,257 100.0%	1,275 100.0%	1,245 100.0%

## 入構可能な車両

道路運送法や道路交通法等の違反がない等により優良運転者と認められたタクシー



優良運転者表彰  
を受けた運転者



マスター(みつ星)の認定  
を受けた個人タクシー

### タクシーサービスの将来ビジョン報告書(抜粋)

#### ○乗り場整備の促進と乗り場の差別化

流し地域は、利用者がタクシーを選択することが困難であるが、乗り場が整備され一定のルールが確立されていれば、ある程度タクシーを選択することが可能となる。このため、行政機関や施設管理者等と連携を図りつつ、県のタクシー協会等において乗り場の整備を積極的に行うとともに、例えば、近距離乗り場と中・遠距離乗り場を分けたり、事業者ランク制による優良事業者・運転者が優先的に駅前などの好位置にある乗り場に乗り入れ可能とする、あるいは、禁煙車両のみの乗り場を設定する、といった措置を産業界において検討し、可能なところから導入することが望ましい。

## ○ 行政処分状況の公表

タクシー事業者など一般旅客自動車運送事業者の法令違反について、道路運送法等に基づく許可の取消し等を受けた事業者名及び処分内容等を公表することにより、利用者等による事業者の選択を可能として利用者の保護に資するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保に資することを目的に、平成14年2月より公表。

### 公表基準の概要

#### 1. 公表主体

地方運輸局及び本省自動車交通局により実施。

#### 2. 公表範囲

タクシー事業者の場合、車両停止以上の処分を受けた事業者。

#### 3. 公表内容

- (1) 処分年月日
- (2) 事業者名
- (3) 事業者及び処分に係る営業所の所在地
- (4) 処分の内容
- (5) 主な違反条項
- (6) 監査実施の端緒及び違反行為の概要
- (7) 処分により付された違反点数及び事業者の累積点数

#### 4. 公表時期及び方法

地方運輸局では行政処分の都度、報道機関等へ資料提供。本省自動車交通局では毎月、その前月の行政処分の情報について、ホームページで公表。

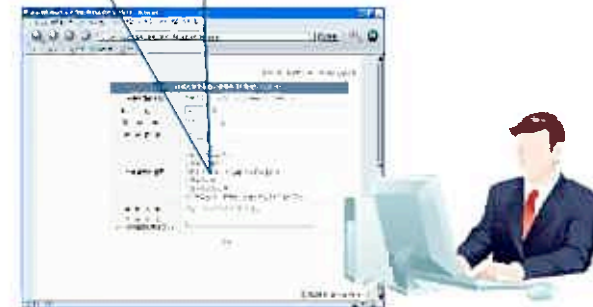
平成14年4月分までのデータが検索可能です

行政処分事業者の検索条件を指定してください

自動車運送事業	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> タクシー <input type="radio"/> 乗合バス <input type="radio"/> 貸切バス
年 度	全て
運 輸 局	全て
都 道 府 県	全て
行政処分の種類	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> 乗客の安全確保命令 <input type="radio"/> 事業改善命令 <input type="radio"/> 自動車その他の輸送装置の使用停止処分 <input type="radio"/> 事業停止処分 <input type="radio"/> 免許の取り消し処分 <input type="radio"/> たばこ等（※一般乗合旅客自動車運送事業者に限る）
違反点数	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> 10点未満 <input type="radio"/> 10点以上
事業者名 (ヨミガナ検索も可能です)	<input type="text"/>

検索

ホームページ上で事業者の  
検索が可能



## ○「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」について

### 1. 背景・目的

「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告において、「安全等に対する取り組みを、どの事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明で、質の良い事業者が選ばれるとは限らない」、「安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合がある」といった問題点への対応として、貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）について提言された。

この提言を踏まえ、利用者が優良な貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度の検討を行う。

### 2. 検討委員会メンバー

学識経験者、消費者、貸切バス事業者、旅行業者、両業界団体、労働組合、国土交通省

### 3. 主な検討内容

- (1) 評価・認定基準について（評価項目、認定方法、有効期間等）
- (2) 評価・認定の実施主体及び実施方法について（実施主体に求められる要件、実施主体、実施方法）
- (3) 利用者への情報提供方法について（利用者に対する効果的な情報提供のあり方）

### 4. スケジュール

- ・第1回（平成20年 9月25日）：他事業における評価制度の報告、事業者等アンケート等の検討、今後の進め方
- ・第2回（平成20年11月27日）：アンケート等・重大事故分析結果の報告、評価・認定基準の検討、試行方法の検討
- ・第3回（平成21年 1月28日）：試行結果の報告、実施主体に求められる要件及び実施方法の検討
- ・第4回（平成21年 2月26日）：情報提供方法の検討、とりまとめ（案）
- ・第5回（平成21年 3月13日）：最終とりまとめ