

安全対策における主な課題(例示)

安全対策における主な課題（例示）

これまでの事業用自動車に係る安全対策については、例えば、以下のような課題が考えられる。

1. 安全マネジメントに関する課題

- 自動車運送事業においては、一部の大規模事業者を除き、安全マネジメントの理念が浸透しているとは言い難い状況であり、特に中小規模事業者に対して安全マネジメント制度を定着させるため、安全マネジメント評価の対象を中小規模事業者に拡大する等の措置を講ずるべきではないか。その際には、行政の取組みだけでは限界があることから、関係団体の活用を検討すべきではないか。
- 安全マネジメントは、基本的には事業者自らが自主的に取り組むべきものであり、関係業界団体においても、自らの活動の一環として、制度を定着させるための取組みをより積極的に行うよう促すべきではないか。
- トラック運送事業においては、概して条件の悪い運送業務を下請け事業者が請け負うことが多いとの指摘があることから、安全マネジメント評価に際しては、下請け事業者に対する安全管理状況も含め、指導を徹底する必要があるのではないか。
- 安全意識があまり高くない事業者においては、安全マネジメント評価を受けるメリットを感じられず、安全管理体制の構築も進まないとの現状があり、安全マネジメント評価を受けた場合のインセンティブについて検討する必要があるのではないか。

2. 運行管理者制度に関する課題

- 運転者に対する指導・監督については、依然として各事業者の取組みや意識にはばらつきがあり、監査における指摘も多いことから、各運行管理者が行う指導・監督のレベルを一定水準以上に向上させる仕組みが必要ではないか。

- 運行管理者については、現在、関係法令に係る知識等を問うたうえで資格を付与することとしているが、指導・監督能力についても相当の水準を求める観点から、運行管理者試験や講習の内容に実務的な内容を加える方向で見直しを行うべきではないか。
- 運行管理者に新たに選任される者の中には、資格取得時から相当の時間が経過し、最新の法令知識等を有していない者等が含まれるため、選任時における講習の受講の義務付け等を行うべきではないか。
- 最近の酒気帯び運転事案の頻発に見られるように、事故防止における自らの使命や責務に関する自覚が乏しい運行管理者や補助者が存在するため、これらの者の責任、権限、役割分担等の明確化とこれに基づく行政処分の実施等により、現場に緊張感が生まれるような厳格な制度運営を行うべきではないか。
- また、社内における運行管理者の立場が弱く、運転者に対して十分な指導・監督が行えないために問題が生じた事案も見られることから、各事業者において、社内における運行管理者の地位の確立が図られる方策を検討すべきではないか。
- 映像記録型ドライブレコーダー等のより高度な運行管理業務の実施に役立つ機器の普及・運転者教育への活用等を、さらに推進すべきではないか。
- 過労運転の防止等の観点から、運行記録計による記録を広く義務付けること等を検討すべきではないか。
- 効果的な走行を促進し、事故の発生につながりやすい空車走行を抑制するため、デジタル式GPS-AVM^{*}の導入等をさらに推進すべきではないか。
- 技術の進歩に応じた効率的な運行管理を図るため、IT点呼について、安全に支障のない範囲で要件を拡大してもよいのではないか。

※AVM＝「Automatic Vehicle Monitoring」の略。

3. 事故情報の活用等に関する課題

- 事故や事故に繋がりにか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のではないか。
- 現在、事業者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、死者又は重傷者が生じた事故等について、24時間以内に速報を、30日以内に報告書の提出を行うこととされているが、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再発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の範囲、報告時期等について見直しを行うべきではないか。

4. 運転者に関する課題

- 高齢運転者によって惹起される事故や、健康状態に起因する事故が多いことを踏まえ、健康診断の受診を徹底する等の対策を講じるべきではないか。
- 繰り返し事故を惹起する運転者については、各事業者・運行管理者がその特性や事故歴等を的確に把握し、これに応じた特別な教育を実施することが重要であり、運転記録証明書や適性診断結果等の一段の活用を図るべきではないか。また、運転者の採用に当たって、運転記録証明書をもっと活用すべきではないか。
- 飲酒運転を行った運転者については、適性診断等による特別な教育の実施を義務付けることを検討すべきではないか。
- 特に事故の発生率が高いタクシーについては、利用者の安全を守る観点から、タクシー運転者の登録を行う指定地域のさらなる拡大や、事故を惹起した登録運転者に対する処分の厳格化等を検討すべきではないか。
- 事故を起こさないためには、最終的には「運転者の質」に左右される側面が否めず、優秀な人材を確保し、運転者の士気を維持するための方策を検討すべきではないか。

5. 荷主等の発注者に関する課題

- 自動車運送事業の安全性の確保に当たっては、実態上、運送事業者の努力のみでは困難な側面があるため、荷主や旅行者等の発注者側も一定の責任を負うべきことを明確にしつつ、両者が一体となって事故防止に取り組む環境を醸成することが必要ではないか。
- 事故防止に係る荷主等の理解をさらに深めるためには、例えば、下請け事業者が重大事故を惹起した際には荷主等の名称もあわせて公表する等の措置が必要ではないか。

6. 事後チェック機能の強化に関する課題

- 悪質事業者の排除のためには、行政による事後チェックが不可欠であり、近年監査体制の強化を進めてきたが、現時点において必ずしも十分な体制が確立されているとは言えない状況にあるため、今後さらに監査担当職員の増員を図るべきではないか。
- 監査の実施に際しては、限られた行政の監査能力の中で監査の効果を最大限に発揮するため、一層メリハリのある監査の実施手法を検討するとともに、引き続き関係団体による活動を有効に活用すべきではないか。
- 厚生労働省との連携をはじめ、引き続き、監査に際しての関係省庁間の連携の強化を図るべきではないか。また、労働関係・社会保険関係の法令違反に対しては、処分の強化を図るべきではないか。
- いわゆる「処分逃れ」が発生している状況、遊休車両を抱える事業所には行政処分の効果が薄い状況等を踏まえ、処分逃れ対策の強化や、実働車両に対する確実な処分等、より実効性ある行政処分のあり方を検討すべきではないか。

7. 車両に関する課題

- 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を促進すべきではないか。
- 被害軽減ブレーキの普及促進を図っているところであるが、横転防止装置等更なる予防安全技術の普及促進が必要ではないか。
- 大型トラックすべてにスピードリミッタ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急務ではないか。

8. 整備に関する課題

- 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について、一層の啓発を図るべきではないか。
- 事業用自動車に係る整備管理者の外部委託の禁止等の措置（平成19年）について、その後の状況を確認したうえで必要な検討を行うべきではないか。

9. その他

- 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ことが重要ではないか。
- 事業用自動車に係る事故を一層削減するためには、関係者全体で目指すべき目標の設定が必要ではないか。
- また、業界及び行政の双方において、設定した目標の進捗状況等について定期的にチェックを行い、その上でさらに改善措置を講じていくという、PDCAサイクルで安全対策を推進する体制づくりが必要ではないか。