

事業用自動車総合安全プラン2009
～講ずべき施策の進捗状況～
(参考資料)

安全性評価基準 別表第1

現 行			変更点	改 正		
別表第1(安全性評価項目)				別表第1(安全性評価項目)		
安 全 性 評 価 項 目				安 全 性 評 価 項 目		
Ⅰ 安全性に対する法令の遵守状況				Ⅰ 安全性に対する法令の遵守状況		
中項目	小 項 目	配点		中項目	小 項 目	配点
1. 事業計画等	(1)乗務員の休憩・睡眠施設の位置、収容能力は適正か。	1	→	1. 事業計画等		
	(2)乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。	1			(1)乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。	1
2. 帳票類の整備、報告等	(1)事故記録が適正に記録され、保存されているか。	1	→	2. 帳票類の整備、報告等	(1)事故記録が適正に記録され、保存されているか。	1
	(2)自動車事故報告書を提出しているか。	1				
	(3)運転者台帳及び従業員台帳が適正に記入等され、保存されているか。	1			(2)運転者台帳及び従業員台帳が適正に記入等され、保存されているか。	1
	(4)車両台帳が整備され、適正に記入等されているか。	1			(3)車両台帳が整備され、適正に記入等されているか。	1
3. 運行管理等	(1)運行管理規程が定められているか。	1	→	3. 運行管理等	(1)運行管理規程が定められているか。	1
	(2)運行管理者が選任され、届出されているか。	1				
	(3)運行管理者に所定の研修を受けさせているか。	1			(2)運行管理者に所定の研修を受けさせているか。	1
	(4)事業計画に従い、必要な員数の運転者を確保しているか。	1			(3)事業計画に従い、必要な員数の運転者を確保しているか。	1
	(5)過労防止を配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割が作成され、休憩時間、睡眠のための時間が適正に管理されているか。	3			(4)過労防止を配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割が作成され、休憩時間、睡眠のための時間が適正に管理されているか。	3
	(6)過積載による運送を行っていないか。	3			(5)過積載による運送を行っていないか。	3
	(7)点呼の実施及びその記録、保存は適正か。	3			(6)点呼の実施及びその記録、保存は適正か。	3
	(8)乗務等の記録(運転日報)の作成・保存は適正か。	3			(7)乗務等の記録(運転日報)の作成・保存は適正か。	3
	(9)運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。	1			(8)運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。	1
	(10)運行指示書の作成、指示、携行、保存は適正か。	1			(9)運行指示書の作成、指示、携行、保存は適正か。	1
	(11)乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。	3			(10)乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。	3
	(12)特定の運転者に対して特別な指導を行っているか。	1			(11)特定の運転者に対して特別な指導を行っているか。	1
	(13)特定の運転者に対して適性診断を受けさせているか。	1			(12)特定の運転者に対して適性診断を受けさせているか。	2
4. 車両管理等	(1)整備管理規程が定められており、これに基づき、適正に整備管理業務がなされているか。	1	→	4. 車両管理等	(1)整備管理規程が定められており、これに基づき、適正に整備管理業務がなされているか。	1
	(2)整備管理者が選任され、届出されているか。	1				
	(3)整備管理者に所定の研修を受けさせているか。	1			(2)整備管理者に所定の研修を受けさせているか。	1
	(4)日常点検基準を作成し、これに基づき点検を適正に行っているか。	1			(3)日常点検基準を作成し、これに基づき点検を適正に行っているか。	1
	(5)定期点検基準を作成し、これに基づき、適正に点検・整備を行い、点検整備記録簿等が保存されているか。	3			(4)定期点検基準を作成し、これに基づき、適正に点検・整備を行い、点検整備記録簿等が保存されているか。	3
5. 労基法等	(1)就業規則が制定され、届出されているか。	1		5. 労基法等	(1)就業規則が制定され、届出されているか。	1
	(2)36協定が締結され、届出されているか。	1			(2)36協定が締結され、届出されているか。	1
	(3)労働時間、休日労働について違法性はないか(運転時間を除く)。	1			(3)労働時間、休日労働について違法性はないか(運転時間を除く)。	1
	(4)所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正にされているか。	1			(4)所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正にされているか。	1
小 計		40		小 計		40
Ⅱ 事故や違反の状況				Ⅱ 事故や違反の状況		
中項目	小 項 目	配点		中項目	小 項 目	配点
1. 事故の実績	基準日から過去3年間に、事業所の事業用自動車が第一当事者となる、自動車事故報告規則(国土交通省令)第2条各号に定める事故がないか。	20		1. 事故の実績	基準日から過去3年間に、事業所の事業用自動車が第一当事者となる、自動車事故報告規則(国土交通省令)第2条各号に定める事故がないか。	20
	基準日において、事業者は、貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の累積点数が付加されていないか。また、累積点数がある場合には、当該事業所に係る行政処分の累積点数は何点	20			基準日において、事業者は、貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の累積点数が付加されていないか。また、累積点数がある場合には、当該事業所に係る行政処分の累積点数は何点	20
小 計		40		小 計		40
Ⅲ 安全性に対する取組の積極性				Ⅲ 安全性に対する取組の積極性		
自 認 項 目		配点		自 認 項 目		配点
1 事故防止対策マニュアル等を活用している。		2	→	1 事故防止対策マニュアル等を活用している。		2
2 事業所内で安全対策会議(安全に関するQC活動を含む。)を定期的実施している。		3		2 事業所内で安全対策会議(安全に関するQC活動を含む。)を定期的実施している。		3
3 荷主企業、協力会社又は下請会社との安全対策会議を定期的実施している。		2		3 荷主企業、協力会社又は下請会社との安全対策会議を定期的実施している。		2
4 自社内独自の運転者研修等を実施している。		3		4 自社内独自の運転者研修等を実施している。		3
5 外部の研修機関・研修会へ運転者等を派遣している。		2		5 外部の研修機関・研修会へ運転者等を派遣している。		2
6 特定の運転者以外にも適性診断(一般診断)を計画的に受診させている。		2		6 特定の運転者以外にも適性診断(一般診断)を計画的に受診させている。		2
7 安全運行につながる省エネ運転を実施し、その結果に基づき個別の指導教育を実施している。		1		7 安全運行につながる省エネ運転を実施し、その結果に基づき個別の指導教育を実施している。		1
8 定期的に「運転記録証明書」を取り寄せ、事故、違反実態を把握して、個別指導に活用している。		1		8 定期的に「運転記録証明書」を取り寄せ、事故、違反実態を把握して、個別指導に活用している。		2
9 ISO9000シリーズを取得している。		2		9 グリーン経営認証やISO(9000シリーズ又は14000シリーズ)等を取得している。		1
10 過去に行政、外部機関、トラック協会から、輸送の安全に関する表彰を受けたことがある。		1		10 過去に行政、外部機関、トラック協会から、輸送の安全に関する表彰を受けたことがある。		1
11 その他輸送の安全に関する自主的、積極的、独創的、先進的又は高度な取組を実施している。		1		11 その他輸送の安全に関する自主的、積極的、独創的、先進的又は高度な取組を実施している。		1
小 計		20		小 計		20

別添：資料1

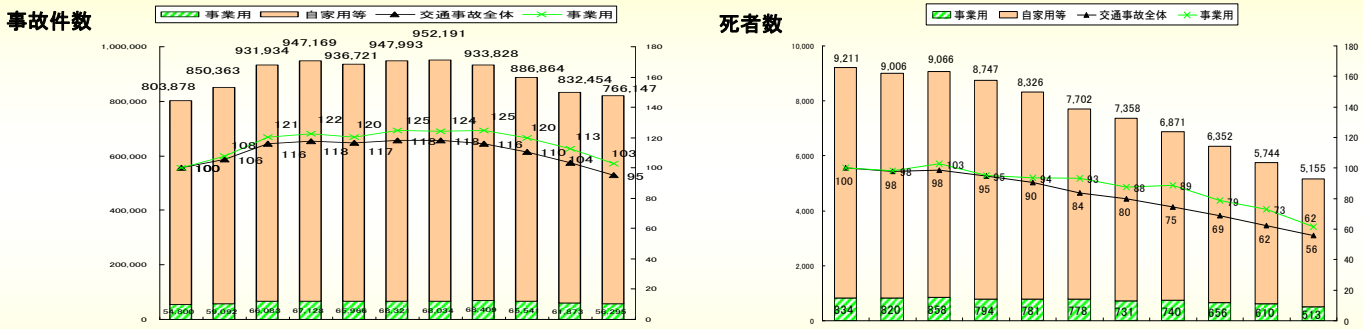
事故防止対策支援推進事業

別添：資料2

要求額 1,268,026千円

事業用自動車の事故については、事故全体と比べてその減少率が鈍いのが現状。このため、平成21年3月に「事業用自動車総合安全プラン2009（以下、安全プラン）」が取りまとめられたところ。

《事業用自動車の事故件数及び死者数の推移》



安全プランの目標

平成20年の死者数513人
平成20年人身事故件数56,295件
平成20年の飲酒運転件数287件

今後10年間で死者数、
今後10年間で事故件数半減
飲酒運転ゼロ

安全対策に意欲のある事業者を支援し、安全プランに掲げる事故削減目標の確実な達成を図るため現行の「先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業」の補助対象を以下の通り拡充。

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

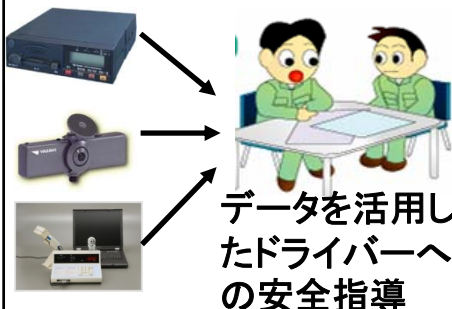
従前の衝突被害軽減ブレーキに加え補助対象を拡大

●先行車両に近づく場合



2. 運行管理の高度化に対する支援

デジタル運行記録計、ドライブレコーダー、アルコールチェッカー等の運行管理の高度化に資する機器の導入等に対し支援



3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施、講習会の開催等に対し支援



メールマガジンの発信等による事故情報の共有（１）

メールマガジン発信例

◆◆◆◆◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」第19号（H21.10.9）◆◆◆◆◆

【1. 重大事故情報=2件】（10月3日～10月8日分）

（１）トラック運転者のひき逃げ等の疑い逮捕

～事故が起きたときの負傷者の救護義務の指導・監督の徹底を！～

10月3日午前6時15分頃、愛媛県で狭くなった路側の道路標識にミニバイクが当たり転倒したところ、香川県から愛媛県西条市に向けて走行していた大型トラックの後輪と接触する事故となったもの。

なお、大型トラックの運転者は、何かに当たったとを感じるも、そのまま立ち去った模様。

この事故により、ミニバイクの運転者は死亡した。

10月4日、警察は、大型トラック運転者を道路交通法違反（救護義務違反）及び自動車運転過失致死の疑いで逮捕した。

(2) タクシー運転者の飲酒運転等による追突事故

～運転者に対して、運行前には必ず事業者等が行う対面による点呼を受けなければならないことの徹底を！～

～運転者に対して、飲酒運転・酒気帯び運転は犯罪であることの再認識の徹底を！～

当該タクシー会社の運転者Aは、10月2日に点呼を受け出庫後、同日午後11時頃に同会社の別の運転者Bと無断で乗務を交替し、交替した運転者Bが当該タクシーを乗務していたところ、10月3日午前2時10分頃、愛媛県で交差点にて停車していた個人タクシーに追突し、その後後退し、後続の軽自動車に衝突したものの、

この事故によるケガ人はなかったが、その後の警察の調べにより、当該タクシー運転者Bの呼気よりアルコールが検出され、当該タクシー運転者Bは道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕されたもの。

なお、当該タクシー会社は、勤務途中において同社の運転者同士が無断で乗務を交替していることについては、把握していなかったとのことである。

メールマガジンの発信等による事故情報の共有（２）

メールマガジン発信例(続き)

【2. 「重大事故情報」のその後】

* 以前にこのメルマガで紹介した重大事故情報のその後の情報をお知らせします。

(2)トラック運転者酒気帯び運転の疑い逮捕（6月24日）

二事故概要二

6月24日午前5時40分頃、京都府でトラックが信号待ちをしていた軽乗用車に追突し、更に衝突の弾みで前方車両が次々に衝突し、計6台が関係する事故となった。

この事故で、軽乗用車運転者が重傷を負い、ほか3名が軽傷を負った。

事故後、当該運転者を調べていたところ、呼気1リットル当たり0.15ミリグラム以上のアルコール分が検出されたため、当該運転者は、道交法違反（酒気帯び運転）の疑いで、逮捕されたもの。

報道によると、当該運転者は、「前夜、発泡酒と焼酎、ウイスキーをそれぞれ数杯ずつ飲んで寝た。」と供述している模様であった。

＝その後の情報＝

その後の調査によれば、事業者は、24時間対面による点呼を実施する体制を取っておらず、午前6時から対面による点呼を実施していた。また、アルコールチェッカーを導入していたが、事故当日の午前4時半頃、電話による点呼を実施し出庫していたことから、アルコールチェッカーを使用した飲酒の有無を行っていないことが分かった。

～運転者に対して、夜間であっても出発時、帰庫時には、必ず対面による点呼の実施を徹底してください。～

【メールマガジン「事業用自動車安全通信」】

発行 国土交通省自動車交通局安全政策課

*このメルマガについてのご意見は、<jiko-antai@mlit.go.jp>までお寄せください。

よくある質問 (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/ankenplan2009/faq.html>)自動車交通局ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/index.html>)

平成 20 年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」

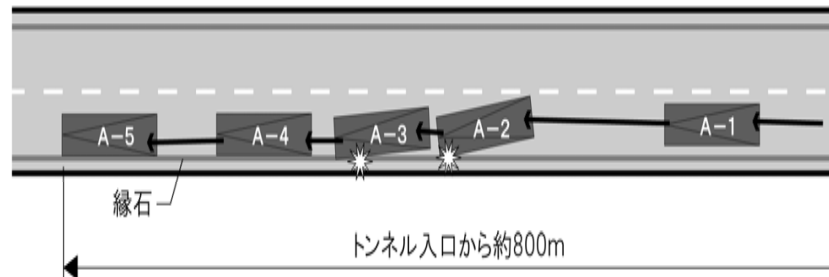
●「社会的影響の大きい重大事故」の要因分析実施一覧

	事故事例	発生 年日	死傷状況			事故の概要
			死	重	軽	
①	雪道における貸切バスの転落事故【貸切】	20.1	1	1	21	貸切バスが乗客 34 名を乗せ、雪道の国道を約 35km/h で走行中、山間部の緩い下り坂の右カーブにおいて、カーブを曲がり切れずに路外に逸脱した。
②	運転中の高速バス運転者が意識朦朧となったことによる事故【乗合】	20.1	0	0	0	高速路線バスが乗客 26 名を乗せ、国道を走行中、トンネル内において運転者の意識が朦朧となり、道路左側の縁石に 2 度ほど接触した。これに気付いた乗客が運転席に駆け寄ってハンドル操作を行い、タイヤを縁石に接触させながらバスを停止させた。
③	トレーラーの信号無視による乗合バスとの衝突事故【貨物(乗合)】	20.2	1	2	11	交差点において、トレーラーが赤信号を無視して交差点に進入し、右側から交差点に進入してきた乗合バスと衝突した。衝突の弾みで、乗合バス運転者は車外に放り出された。乗合バスは、運転者不在のまま走行し、沿道の鉄柱にぶつかり停止した。
④	大型トラックのセンターラインオーバーによる対向車との正面衝突事故【貨物】	20.4	1	1	0	大型トラックが国道を走行中、下りの緩やかな右カーブにおいて、センターラインをオーバーして反対車線に出たため、対向してきた大型トラックと正面衝突した。
⑤	貸切バスの高速道路における追突による玉突き事故【貸切】	20.4	0	0	11	貸切バスが乗客 34 名を乗せ、高速道路を走行中、料金所の約 500m 手前において、料金所渋滞で停車中のトラックに追突し、当該車両を含む 4 台の玉突き事故となった。
⑥	タクシーが路上に横臥していた人を轢過した事故【乗用】	20.7	1	0	0	タクシーが空車にて片側 2 車線の道路を走行中、道路右手で大声がしたため、そちらに目を向けたところ、前方の道路の上に倒れていた人に気付かず、轢過した。
⑦	乗合バスの駅ロータリーにおける歩行者との衝突事故【乗合】	20.7	1	0	0	駅前停留所に到着した路線バスが、発車時に車両の直前にいた歩行者に接触し、転倒した同歩行者をフロント下部に巻き込んだ。
⑧	首都高速道路におけるタンクトレーラーの横転火災事故【貨物】	20.8	0	1	0	20 キロリットルの燃料を積んだタンクトレーラーが首都高速道路の右カーブを走行中、バランスを崩して車体が左側に横転し、そのまま側壁に衝突した。タンクから燃料が漏れ出してこれに引火し、火災となった。
⑨	貸切バスが高速道路で中央分離帯を突き破った事故【貸切】	20.8	0	0	2	貸切バスが乗客 32 名を乗せ、高速道路を走行中、高速道路の中央分離帯を突き破り、対向車線に出て停車した。
⑩	トラックの山間部における横転火災事故【貨物】	20.9	0	0	1	中型トラックが、上り下りの続く山間部の道路を走行し、交差点を右折したところ、左側に横転し火災となった。
⑪	乗合バスの停留所における死傷事故【乗合】	20.9	1	0	0	乗合バスが停留所において、客扱い後バスを発車させたところ、バスに乗車しようとしていた乗客が転倒し、その両足を当該車両の左後輪で轢いた。

※これらの事故は、平成 20 年に事故報告のあった重大事故から、本検討会において要因を分析すべきものとして選定したものである。

社会的影響の大きい重大事故の要因分析事例（概要）

① 運転中の高速バス運転者が意識朦朧となったことによる事故【乗合】

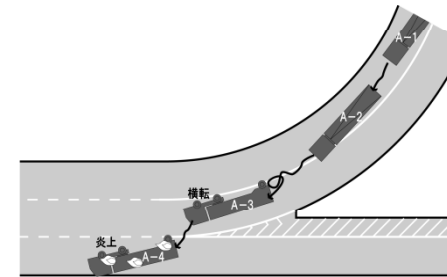


（事故概要）

高速路線バスが乗客26名を乗せ、国道を走行中、トンネル内において運転者の意識が朦朧となり、道路左側の縁石に2度ほど接触した。これに気付いた乗客が運転席に駆け寄ってハンドル操作を行い、タイヤを縁石に接触させながらバスを停止させた。（死傷者なし）

要 因	再発防止策
・運転者がインフルエンザに罹患していた。 ・運転者は、乗務前に風邪薬を服用していたが、運行管理者等に申告していなかったと認められる。 ・インフルエンザの患者に風邪薬を使用すると、意識障害起こる可能性が考えられる。	・点呼において、運転者の「薬の服用の有無」等を確認する。 ・運転者から体調不良、薬の服用等の申告があった場合は、乗務の交替を指示する。

② 首都高速道路におけるタンクトレーラーの横転火災事故【貨物】



（事故概要）



20キロリットルの燃料を積んだタンクトレーラーが首都高速道路の右カーブを走行中、バランスを崩して車体が左側に横転し、そのまま側壁に衝突した。タンクから燃料が漏れ出してこれに引火し、火災となった。（タンクローリー運転者1名重傷）

要 因	再発防止策
・事故当時の速度を力学計算で推察すると、タンクトレーラーが制限速度を上回っていた可能性が考えられる。 ・運転者の拘束時間等が改善基準告示に違反する勤務であり、過労状態による漫然運転で速度超過となった可能性が考えられる。 ・横転しやすい車両特性を十分理解していなかった可能性が考えられる。	・運転者に改善基準告示に違反する乗務を行わせず、余裕のある運行計画とする。 ・運転者は、運転中に疲労や眠気等を感じたときは運転を中止し、休憩するか、又は睡眠をとる。 ・運転者は、遵守するとともに、急カーブでは十分に減速する。 ・運転者は、横転のメカニズムを理解し、それを考慮した防衛運転をする。

自動車事故報告規則の一部を改正する省令並びに関係告示の制定について

平成21年10月

国土交通省

I. 趣旨

事業用自動車における事故削減のため、事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会によりまとめられた『事業用自動車総合安全プラン 2009』（平成21年3月）を踏まえ、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）の一部を改正し、それに伴う関係告示を新たに制定する。

II. 改正等の概要

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図るため、報告すべき事故の範囲、報告時期等について見直しを行い、今般、速報対象の拡大及び事故速報の報告時期の迅速化等を図ることとする。

○報告すべき事故として、従来、通達で定められていたものを明確化

- ・ 鉄道の橋脚、架線等を損傷し、鉄道の運行を停止させたもの
- ・ 10台以上の多重衝突を生じたもの など

○速報すべき事故として追加

- ・ 転覆、転落、火災を起こし、又は鉄道車両と衝突したもの
- ・ 2人（旅客自動車においては1人）以上の死者を生じたもの
- ・ 5人以上の重傷者を生じたもの
- ・ 自動車に積載された危険物が大量漏洩したもの
- ・ 社会的影響が大きいと認められるもの など

III. 施行

平成21年11月（予定）

以上

自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正について

1. 改正の概要

<監査方針>

- ① 巡回監査の端緒として、次の者を追加。
 - ・ 第1当死亡事故を引き起こした事業者（特別監査を行うものを除く。）
 - ・ 行政処分逃れのための事業譲渡の有無等を判断するため、監査を行うことが必要と認められる事業者
 - ・ 自動認可運賃の下限を下回る運賃により事業を営んでいる一般乗用旅客事業者であって、定期的な報告の提出を行わない、又は当該報告内容により法令違反の疑いがある事業者
 - ・ 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の特定地域において増車認可申請をした一般乗用旅客自動車運送事業者など
- ② 巡回監査及び呼出監査の端緒として、次の者を追加。
 - ・ 関係行政機関から、最低賃金法に違反している旨の通報があった事業者
 - ・ 事業用自動車の車両火災事故（旅客自動車に限る。）又はホイール・ボルトの折損による車輪脱落事故を引き起こした事業者
 - ・ 整備不良に起因する死傷事故を引き起こした事業者など

<行政処分基準等>

- ① 飲酒運転等に対する処分基準を強化（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。
 - ・ 処分日車数の強化
 - 初違反 80日車→100日車
 - 再違反 240日車→300日車
 - ・ 飲酒運転等を下命容認した場合の即時事業停止期間の延長 7日→14日
 - ・ 飲酒運転等＋重大事故に係る指導監督義務違反の場合の即時事業停止期間の延長 3日→7日
 - ・ 飲酒運転等に係る指導監督義務違反の場合、即時事業停止処分（3日）を創設
- ② 社会保険等未加入（事業の健全な発達を阻害する競争行為）に対する処分基準を強化。
 - ・ （旅客自動車運送事業）処分基準の創設
 - 一部未加入 初違反 10日車 再違反 30日車
 - 全部未加入 初違反 30日車 再違反 90日車
 - ・ （貨物自動車運送事業）処分基準の強化
 - 一部未加入 初違反警告→10日車 再違反 20日車→30日車
 - 全部未加入 初違反 20日車→30日車 再違反 60日車→90日車

- ③ 最低賃金法違反（事業の健全な発達を阻害する競争行為）に対する処分基準を創設（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

一部の支払い 初違反 10 日車 再違反 30 日車
全てへの支払い 初違反 30 日車 再違反 90 日車

- ④ 運転者に対する指導監督に係る記録の作成保存義務違反に対する処分基準を創設（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

記録義務違反 初違反警告～20 日車 再違反 20 日車～60 日車
保存義務違反 初違反警告～20 日車 再違反 20 日車～60 日車

- ⑤ 点検整備未実施に対する処分基準を強化（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

- ・ 日常点検の未実施
初違反警告～3 日×違反台数 → 警告～5 日×違反台数
再違反 3 日～9 日×違反台数 → 5 日～15 日×違反台数
- ・ 定期点検整備の未実施
初違反警告～5 日×違反台数 → 警告～10 日×違反台数
再違反 5 日～15 日×違反台数 → 5 日～30 日×違反台数
- ・ 点検整備記録の改ざん
初違反 3 日～5 日×違反台数 → 5 日～10 日×違反台数
再違反 9 日～15 日×違反台数 → 15 日～30 日×違反台数 など

- ⑥ 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の施行関係（一般乗用旅客自動車運送事業）

特定地域内の営業所における一定の違反についての処分日車数を加重。

- イ 特別監視地域の指定後に新規許可等を受けた者による違反は 3.5 倍
- ロ 監査時車両数（監査等により違反事実を確認した時点における営業区域ごとの一般乗用旅客自動車運送事業者の一般車両の合計数）を基準車両数よりも増加させている者による違反（イの場合を除く。）は 3.5 倍
- ハ 監査時車両数を基準車両数の 5% 以上減少させていない者による違反（イ及びロの場合を除く。）は 2 倍
- ニ 監査時車両数を基準車両数の 5% 以上減少させている者による違反（イの場合を除く。）は 1 倍
- ホ ニのうち、特定地域に指定された後に減少させている者による違反は 1.5 倍 など

- ⑦ その他の処分基準の強化

- ・ （貨物自動車運送事業）コンテナの落下防止措置未実施
初違反警告→20 日車 再違反 20 日車→60 日車
- ・ （旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）
30 日車未満は自動的に警告とする軽減措置→廃止 など

⑧ 処分の実効性の確保 1（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）

- ・ 違反営業所から処分前に他の営業所に車両を移動した場合
→当該他の営業所にも行政処分を行う。
- ・ 違反事業者が処分前、処分後に会社分割又は他社への事業譲渡（認可を要する場合のみならず、車両等の譲渡による実質的な事業譲渡を含む。）を行った場合
→承継事業者、譲渡先事業者にも行政処分を実施。
承継事業者、譲渡先事業者にも違反点数を承継。 など

⑨ 処分の実効性の確保 2（一般乗用旅客自動車運送事業）

自動車等の使用停止処分において、遊休車両分について付加的に使用停止処分を行う。

⑩ その他所要の改正を実施。

2. 施行時期

平成21年10月1日から施行。

アルコール・インターロック装置等の普及

国内における新技術開発の現状

1. 呼気吹きかけ式によるアルコール検出技術の開発（トヨタ自動車（株））

車室内に設置したアルコールセンサー（図1、図2）に呼気を吹きかけることにより、肺の奥の空気中に含まれるアルコール濃度を推定する技術を開発しており、早期実用化に向けた検討を実施。（実証実験を実施中）



図1



図2

2. 飲酒運転検出技術の開発

アルコールの検出に、ハンドルのふらつき、ドライバー表情のモニタリングといった複数の検出方法を組み合わせて飲酒運転の可能性を判断する技術を開発中。

（1）臭気センサーによるアルコール検出

シフトレバーに組み込んだアルコール臭気センサー（図3）により、シフトレバーに触れた手の平の汗に含まれるアルコールを検出する方式や、運転者席周辺等の車室内に配置したアルコール臭気センサー（図4）により、アルコール臭気を検知する技術を開発しており、コンセプトカーを製作し実験を行っている。



図3

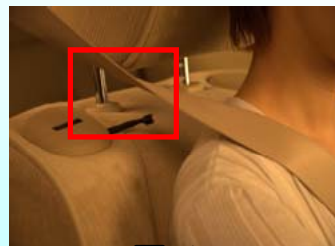


図4

（2）車両挙動によるドライバー状態の検出

ハンドルのふらつきから、通常運転時と異なるふらつきパターンを検出し、警告する。

（3）顔画像によるドライバー状態の検出（図5）

居眠り状態をドライバーの目の閉眼率から検出し、警告する。



図5

利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会（第 1 回）

日 時：平成 21 年 7 月 14 日（火）

10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎 2 号館 16 階
観光庁国際会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 自動車交通局旅客課長挨拶
3. 委員紹介
4. 検討の進め方について
5. 利用者が求めるタクシーサービスのあり方について
6. 利用者のニーズに合致した多様なサービスについて
7. タクシー事業者における評価制度について
8. アンケート・ヒアリング調査について
9. 閉 会

○ 配付資料

- ・ 資料 1 検討委員会委員等名簿
- ・ 資料 2 配席図
- ・ 資料 3 検討委員会設置の背景・目的について
- ・ 資料 4 検討の進め方について（案）
- ・ 資料 5 検討委員会スケジュール（案）
- ・ 資料 6 利用者意向調査実施にあたっての留意事項（案）
- ・ 資料 7 タクシー事業者における多様なサービスの導入状況
- ・ 資料 8 利用者のニーズに合致した多様なサービスに係る主要な論点（案）
- ・ 資料 9 タクシー事業における既存の評価制度
- ・ 資料 10 評価制度検討にあたっての主要な論点（案）
- ・ 資料 11 関係者意向調査（アンケート・ヒアリング）の対象と質問項目（案）
- ・ 参考資料 1 「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」答申
- ・ 参考資料 2 アンケート調査項目の詳細（案）

利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会 委員名簿

	青山 佳世	フリーアナウンサー・(財)東京タクシーセンターランク評価委員
	五十嵐 徹	産経新聞東京本社論説副委員長
	今村 天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	臼井 敏男	元朝日新聞論説副主幹・(財)東京タクシーセンターランク評価委員
	加藤 欽也	(社)全国乗用自動車連合会副会長・(社)北海道ハイヤー協会会長
	川野 繁	(社)全国乗用自動車連合会理事(広報委員長)
	木村 忠義	(社)全国個人タクシー協会会長
	小林 一雄	(財)東京タクシーセンター専務理事
	関 幸子	NPO法人地域産業おこしに燃える人の会理事長
	田中 亮一郎	(社)全国乗用自動車連合会理事・(社)福岡県タクシー協会会長
	丁野 朗	(社)日本観光協会総合研究所長・(財)社会経済生産性本部研究参与
	手水 辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイク部会事務局長
	待鳥 康博	全国自動車交通労働組合連合会書記長
○	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授

○印は委員長

(敬称略、五十音順)

利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会
設置の背景・目的について

タクシー事業については、平成 14 年 2 月に規制緩和が行われ、待ち時間の短縮、多様なサービスの導入など一定の効果が現れているが、一方で、タクシーの経営環境は総じて大変厳しい状況におかれており、このことが、とりわけ運転者の賃金等の労働条件の著しい悪化を招き、タクシーの安全性や利便性を低下させているのではないかと指摘がなされてきた。

このような状況の中、国土交通大臣より交通政策審議会に対し、タクシー事業を巡る諸問題についての諮問を行い、平成 20 年 12 月に答申がとりまとめられたところである。

同答申においては、タクシーサービスの提供に関し、「タクシーは、流し営業等については、利用者が自らタクシーを選択することが難しいという構造的な問題を抱えているが、タクシーサービスの一層の向上を図るためには、可能な限り利用者によりタクシーが選択される環境を整備する必要がある」とされ、その方策の一つとして、

「利用者が自らの携帯電話を通じて好みのタクシー事業者やタクシー運転者を随時選択できるような IT 等最新の技術を駆使したシステムの導入」等、利用者がタクシーを選択しうるサービスの導入が提言されているほか、「事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度）等は、より良質なサービスを受けたいと思う利用者にとっての一助となる」として、評価制度の検討も併せて提言されたところである。

これらの提言を踏まえ、利用者の選択性の向上を通じたサービスの向上、悪質事業者等の排除を促進するための今後のタクシー事業における構造改善方策として、

○多様なタクシー需要に適切に対応し、さらなる利便性の増進と事業の活性化を図る方策
を検討するとともに、

○タクシー事業に関する評価制度と利用者が評価情報を踏まえてタクシーを選択する仕組み
について、本委員会において検討を行う。

V 構造的要因への対応

1. 利用者によるタクシーの選択可能性の向上

タクシーは、流し営業等については、利用者が自らタクシーを選択することが難しいという構造的な問題を抱えている。このため、事業者においては、より良質なサービスを提供するための営業努力を行おうとするインセンティブが働かず、また、悪質な事業者が利用者の選択を通じて淘汰されない。また、需要の減少にかかわらず、事業者が経営リスクを負うことなく増車や運賃競争による市場シェアの拡大を指向することなどを可能にしている大きな要因ともなっている。したがって、こうした状況を改善するためには、VIで後述するITの活用、ランク制度の充実、乗り場の整備、情報提供の充実などの取組みを通じて、可能な限り利用者によりタクシーが選択される環境を整備する必要がある。

VI 今後講ずべき対策

1. 利用者のニーズに合致したサービスの提供

（1）利用者によるタクシーの選択

Vで述べたとおり、タクシーは、流し営業等については、利用者が自らタクシーを選択することが難しいという構造的な問題を抱えているが、タクシーサービスの一層の向上を図るためには、可能な限り利用者によりタクシーが選択される環境を整備する必要がある。

これを実現するため、事業者、事業者団体、国等は、こうした構造的な問題を少しでも改善するための方策を講じる必要がある。例えば、利用者が自らの携帯電話を通じて好みのタクシー事業者やタクシー運転者を随時選択できるようなIT等最新の技術を駆使したシステムの導入や、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度）等は、より良質なサービスを受けたいと思う利用者にとっての一助となるのみならず、事業者の自主的な努力を促し、利用者のニーズに合致したサービスの提供に資する。

国は、自ら、こうした取組みを積極的に推進するとともに、事業者団体等が行うタクシーの選択可能性の向上に向けた取組みに対しても積極的に支援を行うべきである。

検討の進め方について（案）

資料 4

交通政策審議会答申

可能な限り利用者によりタクシーが選択される
環境を整備する必要

例えば…

利用者が自らの携帯電話を通じて好みのタクシー事業者やタクシー運転者を随時選択できるようなIT等最新の技術を駆使したシステムの導入

事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度）等は、より良質なサービスを受けたいと思う利用者にとって一助となる

まず、考えるべきは…

利用者は、どのようなタクシーを選びたいと考えているか。

例えば、以下のようなことが乗車前にわかるような仕組みなど

- 地理をよく知っている
- 接客がよい
- 安全な運転をしてくれる 等

利用者の意向調査
（アンケート）

合わせて、下記も実施

事業者の意向調査（アンケート）
関係団体の意向調査（ヒアリング）

その上で、タクシー利用者のニーズを大きく2つに分けて検討

利用者の多様なニーズに対応した
タクシー輸送サービス

現在提供されている
多様なサービスを踏まえた上で…

多様なサービスの普及方策の検討

- 提供されるべき具体的なサービスの内容
- 事業者が利用者ニーズに応じたサービスを提供するために必要な（または望ましい）環境づくりのあり方
- 多様なサービスが適切に活用されるための利用者に対する適切な情報提供のあり方

具体的な普及方策

通常のタクシー輸送サービス

現在運営されている
評価制度を踏まえた上で…

- ・ 東京タクシーセンター
「法人タクシー事業者のサービス等に関するランク評価」
- ・ 全国個人タクシー協会
「優良個人タクシー事業者認定制度」等

評価制度（ランク制度）の検討

- 利用者による選択性の向上に資する評価制度の枠組みのあり方

（検討事項）

【評価項目】【実施主体】【利用者周知の方策】等

モデル案

本委員会における調査・検討

利用者から見て「分かりやすく」「使いやすい」タクシーサービスへ

利用者によるタクシーの選択性向上に関する検討委員会
スケジュール（案）

平成 21 年

- | | | |
|-------------|-------|---|
| 7 月 14 日(火) | 第 1 回 | <ul style="list-style-type: none">・ 検討の進め方・ 利用者が求めるタクシーサービスのあり方について・ 利用者のニーズに合致した多様なサービスについて・ タクシー事業者における評価制度について・ アンケート、ヒアリング調査について・ 今後の進め方 |
|-------------|-------|---|

- | | | |
|--------|-------|--|
| 10 月上旬 | 第 2 回 | <ul style="list-style-type: none">・ アンケート・ヒアリング結果の報告・ 多様な利用者のニーズに合致したサービスの具体的内容の検討・ 評価制度等の具体的方策の検討 |
|--------|-------|--|

- | | | |
|--------|-------|--|
| 11 月上旬 | 第 3 回 | <ul style="list-style-type: none">・ 多様な利用者のニーズに合致したサービスに係る普及方策案・ 評価制度等に係るモデル案 |
|--------|-------|--|

- | | | |
|--------|-------|---|
| 12 月中旬 | 第 4 回 | <ul style="list-style-type: none">・ とりまとめ（案）の検討 |
|--------|-------|---|

平成 22 年

- | | | |
|-------|-------|---|
| 2 月中旬 | 第 5 回 | <ul style="list-style-type: none">・ 最終とりまとめ |
|-------|-------|---|

※ なお、第 4 回及び第 5 回においては、第 3 回までに議論された主要な課題についてもあわせて検討する。

〔 プレスリリース 〕

平成 21 年 7 月 6 日

平成 21 年 7 月 6 日
15:00 解禁<問い合わせ先>
(財) 東京タクシーセンター
担当：広報課 武藤
施設管理課 安田
電話：03-3648-5131

東京駅、新宿駅における「優良タクシー乗り場」の新設について

優良タクシー乗り場とは、安全・サービスの両面において一定の基準・評価を受けた運転者・事業者のみが入構することができるタクシー乗り場です。

東京タクシーセンターでは、平成 20 年 3 月 6 日より JR 新橋駅東口に優良タクシー運転者乗り場を設置・運営しておりますが、関東運輸局をはじめ関係行政機関及び事業者団体（法人・個人）等と連携を図りつつ、更なる利用者利便の確保の観点から選択可能なタクシー乗り場の増設について検討を進めてきたところです。

今般、平成 21 年 8 月 5 日（水）より「JR 東京駅丸の内北口前タクシー乗り場」、「JR 新宿駅西口地下タクシー乗り場」を優良タクシー乗り場として新設し、運用することになりましたのでお知らせします。

優良タクシー乗り場への入構が認められるのは、東京タクシーセンターの優良運転者表彰を受けた乗務員、事業者ランク制度で優良評価を受けた事業者に所属する乗務員、並びに個人タクシーの最高位「マスター（みつ星）」となります。

優良タクシー乗り場については、交通政策審議会答申「タクシー事業を巡る諸問題への対策について（平成 20 年 12 月 18 日）」の提言等により、利用者の選択性向上を図るための環境整備として、優良タクシーの選択が可能な乗り場の導入が求められておりますので、当センターでは、引き続き、優良タクシー乗り場の増設を検討してまいります。

注 1）表彰制度とは、東京特定指定地域内（特別区、武蔵野市、三鷹市）のタクシー運転者で、道路運送法等に違反がなく接客態度良好で他の模範となる運転者を表彰する制度です。

注 2）ランク評価とは、東京タクシーセンターの取扱う指導事案及び苦情事案に加えて、利用者の求める情報として接客サービスに関する情報や安全に関する情報を評価対象項目とし、これらを「法令遵守面」、「旅客接遇面」、「安全管理面」の 3 面から法人事業者を評価するものです。

注 3）マスターズ制度とは、優良個人タクシー事業者認定制度であり、「マスター（みつ星）」とは、道路交通法等に違反がなく、高品位のサービスを提供する個人タクシーの最高ブランドとして、有識者により構成されたマスター認定委員会が認定した個人タクシーです。

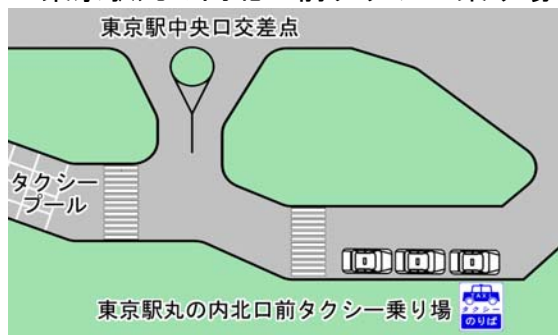
記

1. 実施日時

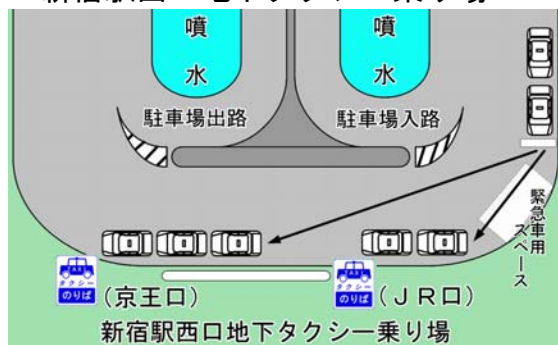
平成 21 年 8 月 5 日（水）午前 10 時から

2. 設置場所

J R 東京駅丸の内北口前タクシー乗り場



J R 新宿駅西口地下タクシー乗り場



3. 入構可能車両

- 東京タクシーセンターの優良運転者表彰を受賞した運転者で、優良運転者章を表示する法人タクシー・個人タクシー車両



- 優良ランク事業者 (AA・A) の運転者であり、且つ、東京タクシーセンターから優良タクシー乗り場への入構の承認を得たことを示すステッカーを表示する法人タクシー車両



- 優良個人タクシー事業者認定制度の最高位「マスター（みつ星）」であることを表示する個人タクシー車両



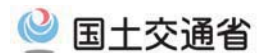
道路交通環境の改善

平成21年10月28日
国土交通省 道路局
地方道・環境課

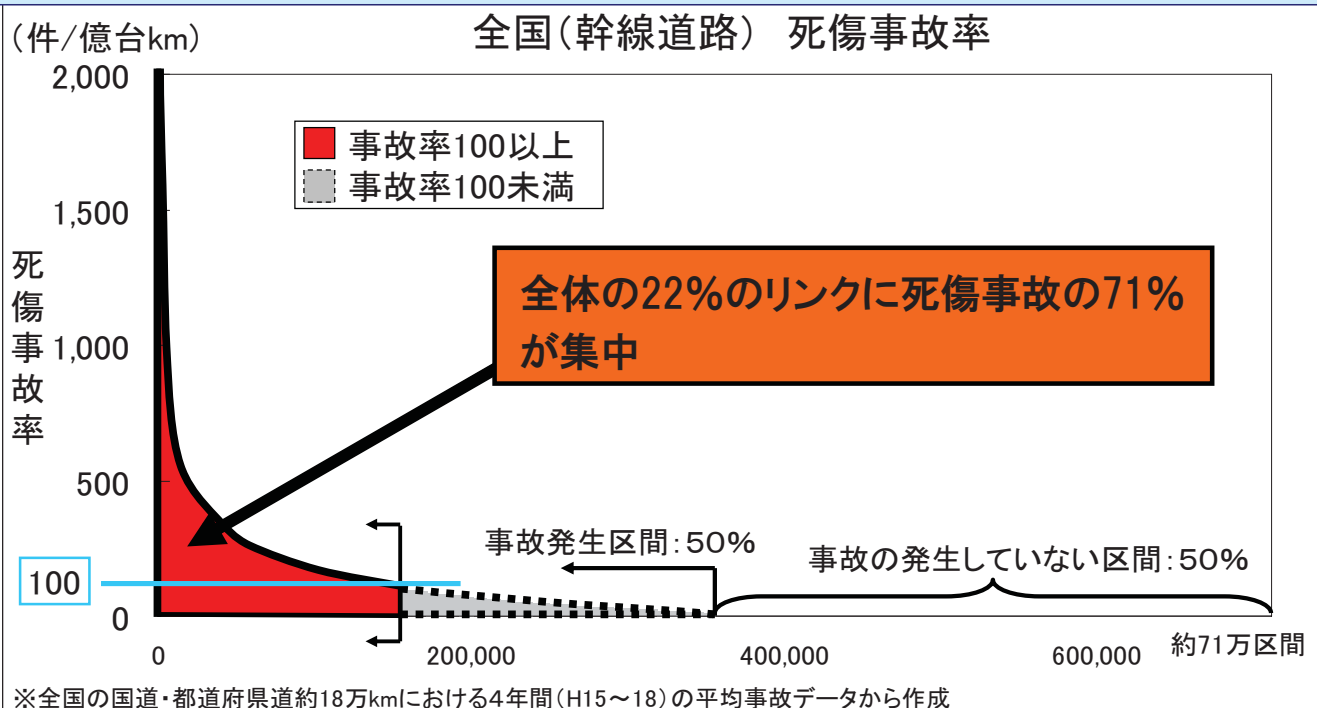


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

事故危険箇所における事故対策の推進



◆全国の幹線道路18万キロを71万の区間(リンク)に分割し、死傷事故率の高い順に並べたところ、全体の22%の区間に死傷事故全体の71%が集中。



幹線道路の事故は特定の箇所に集中していることから、
集中的な対策を実施することが効果的・効率的

- ◆特に事故の発生割合の高い3,396箇所(平成21年3月)
- ◆信号機の高度化、交差点改良等を実施
- ◆対策実施箇所における死傷事故件数を、対策前に対し約3割抑止することが目標

【事故危険箇所の整備イメージ(交差点部)】

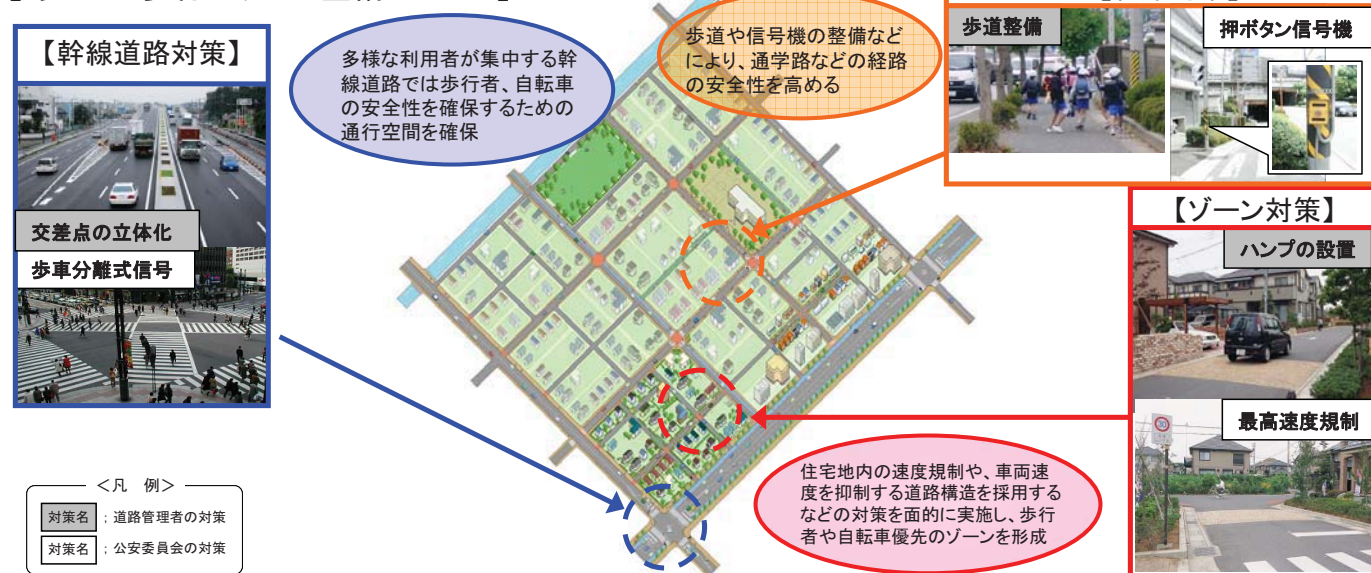


2

あんしん歩行エリアによる生活道路対策の推進

- ◆歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い住居系又は商業系の582地区を指定(平成21年3月)
- ◆経路対策、ゾーン対策、幹線道路対策等を実施
- ◆対策実施エリアにおける歩行者・自転車死傷事故件数を、対策前に対し約2割抑止することを目標

【あんしん歩行エリアの整備イメージ】



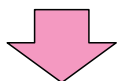
3

- ◆多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路において歩道を整備。
- ◆歩道の整備が困難な地域では、防護柵の設置やカラー舗装などの簡易な方法による安全・安心な歩行空間を創出。

【歩道の整備例】



＜整備前＞



＜整備後＞

【簡易な方法による歩行空間の整備例】

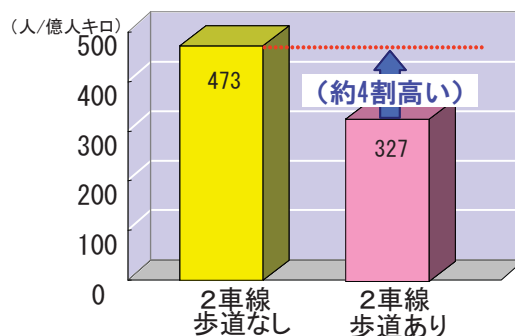


＜路側帯カラー化＞



＜防護柵の設置＞

【歩道の有無の比較による歩道設置効果】



人対車両事故・交通量1万台/日以上・市街地を対象