

第1回委員会資料の補足

平成24年12月4日

(1) 交通の円滑化(円滑な都市・地域活動のための渋滞対策)

- 深刻な渋滞の低減を図ることは、我が国の国際競争力の強化等に必要不可欠。そのため、全国各地域で、関係者の意見を広く聴きながら渋滞ボトルネック箇所等の交通阻害箇所の抽出を行い、対策を推進。
- 例えば、首都圏では、平成24年6月以降、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」を開催。警察、トラック協会等の道路利用者団体、道路管理者等からなる「各都県移動性向上委員会」での検討を踏まえて議論。

【首都圏の取組における経緯と今後の流れ】

○6月・7月

2回にわたり協議会を開催。データの共有・分析を踏まえた渋滞箇所案を策定。
(警察、トラック協会等の利用者団体、道路管理者等の地域の関係者を巻き込んだ議論)

○11月

パブリックコメントを実施。(地域の声の反映)

主要渋滞箇所の特定

ソフト・ハードを含めた対策の検討

「渋滞の現状・対応の基本方針」を策定

【首都圏における渋滞イメージ(高速道路)】



(2) 平時・災害時を通じた効率的な物流の構築に向けた社会実験

取組事例

■ 平成24年2月、都市型物流システム研究会(札幌市、有識者、物流事業者等で構成)が、災害時の道路寸断への対応や冬季の路上荷さばきの削減の観点から、札幌市営地下鉄さっぽろ駅～すすきの駅の間をつなぐ地下通路を物流網として活用することについて検証する社会実験を実施。【実験期間:2月13日～19日】

【実施エリア】



【実験の枠組みと項目】

- ◆ 札幌市、有識者、物流事業者等からなる「都市型物流システム研究会」を発足させ、北一条地下駐車場等に荷捌きスペースを設け、以下の実験を実施。
- 地下物流実態調査(平常時貨物の地下街店舗等への輸送の実験、救援物資の避難場所への輸送の実験)
 - ・ 地下駐車場を発着点として地下通路を経由した配送による所要時間を計測するとともに、地上での輸送と比べた場合の課題等を把握。
- 荷捌き実態調査
 - ・ 路上駐車状況と、駐車車両の荷さばき状況を把握。
- ヒアリング調査

【主な実験結果】

- ◆ 移動速度は信号待ちがないために向上するものの、地上への昇降箇所が限定されるため、輸送時間が長期化する。
- ◆ 左記の黒色点線エリア内で荷さばきする小型貨物車等は午前9時台で30台弱程度。同時刻の総駐停車台数(90台)の約3分の1。

【主な課題】

- ◆ 地下駐車場や地下通路の管理・運営・利用に関わる多様な主体が連携する体制の構築。
- ◆ 地下通路の台車等の移動の支障箇所の改善。
- ◆ 多量の物資輸送に向けての輸送経路(エレベータ等)の容量拡大。

(3-1)コンテナ物流情報の可視化に向けた取組

コンテナ物流情報サービス(Colins)

コンテナ物流情報サービス(Colins)は、ターミナルオペレーター、荷主、海貨事業者、陸運事業者等の関係事業者間で一元的にコンテナ物流情報を共有化するための会員登録制のウェブサイト型の情報システム。

- 国土交通省港湾局によりシステム開発及び運営(2010年4月からサービス開始)。
- 多様な関係者が必要な情報をリアルタイムに共有することにより、情報が可視化されコンテナ物流業務の効率化、高度化に資する。
- Colinsが情報提供している港湾は東京・川崎・横浜・新潟・四日市・大阪・神戸・博多の8港

【主な機能】

○ターミナル前混雑状況画像

- ・港頭地区に設置したウェブカメラ画像をリアルタイムに提供。



○コンテナ搬出可否情報

- ・各ターミナルから提供される輸入コンテナの搬出可否情報を表示。

コンテナ番号 会社	船名 会社	搬出可否	船社 会社	フリータイム	OLT運賃許可	積荷許可	積荷種類	積荷許可	積荷種類
MLIT2089442	MLIT-MARU	○	MLIT-PHB	○	○	○	○	○	○
MLIT2083056	MLIT-MARU	○	MLIT-PHB	○	○	○	○	○	○
MLIT2466716	MLIT-MARU	○	MLIT-PHB	○	○	○	○	○	○
MLIT2042492	Ja Colins	×	MLIT-PHB	×	○	○	○	○	○
MLIT2124482	Ja Colins	×	MLIT-PHB	○	○	○	○	×	○
MLIT2122144	SUPER HUB	○	MLIT-PHB	○	○	○	○	○	○
MLIT3091800	SUPER HUB	*	MLIT-PHB	○	○	○	○	○	○
MLIT384588	SUPER HUB	○	MLIT-PHB	○	○	○	○	○	○
MLIT3659706	SUPER HUB	○	MLIT-PHB	○	○	○	○	○	○

○船舶動静情報

- ・各ターミナル、港湾管理者、AISから提供される船舶動静情報を表示。

船社コード	コールサイン	ターミナル	着岸予定・実績	荷役開始時間
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/01 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/01 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/01 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/01 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/01 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/24 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/25 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/25 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/25 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/25 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/25 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/02/27 00:00	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/03/03 13:11	○○○○
MLIT	ELJP2	○○○株式会社	2016/03/08 01:00	○○○○

(3-2) コンテナ物流情報サービス (Colins) により得られる主な効果

① 情報を一元的に共有することによる物流業務の円滑化 (ゲートトラブルの削減)

- ✓ 輸入コンテナの搬出可否情報、船舶動静情報等、これまで分散していた情報を集約し、関係事業者の情報共有が容易になることで、情報伝達上のトラブルが減少し、コンテナ物流のスムーズな流れが実現。

② 業務の負担を大幅に軽減 (ターミナルへの問合せの削減)

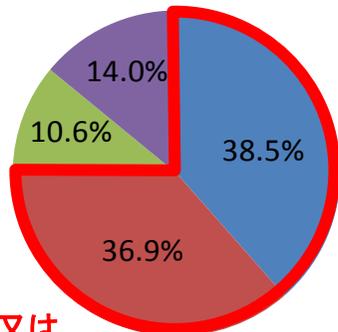
- ✓ 目的の貨物の必要な情報がいつでも入手可能となり、コンテナターミナルへの問い合わせや確認が不要となることから、これまで負担のかかっていた問い合わせ業務などが減少し、業務効率が向上。

③ 環境に優しくムダの少ない輸送 (効率的なトレーラー配車の実現)

- ✓ 提供される様々な情報で、ターミナルや貨物の現在の状況を直接確認できることから、陸運事業者は混雑を回避し、待機時間の削減が可能となり、周辺の道路の渋滞の緩和や環境負荷の低減に寄与。

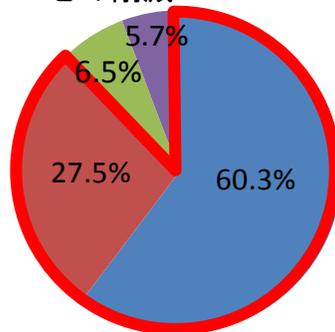
利用者アンケートの結果 (有効回答数: 1,412、平成24年3月)

① ゲートトラブルの削減



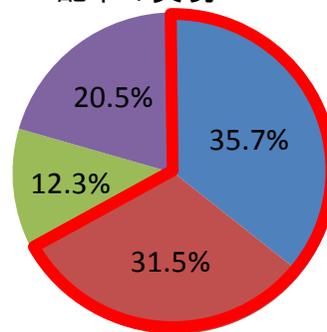
約75%

② ターミナルへの問合せの削減



約88%

③ 効率的なトレーラー配車の実現



約67%

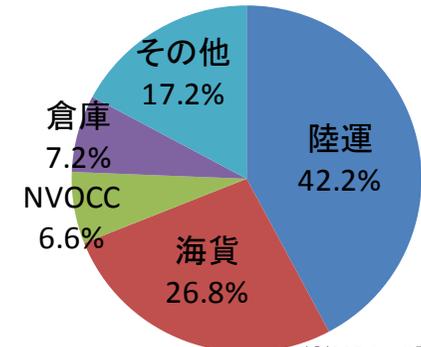
効果を実感又は今後期待できると回答した割合

凡例 : ■ そう思う ■ 今後期待できる ■ そう思わない ■ 自社業務と無関係

Colins利用状況

ID登録者数	3,204
日平均アクセス数	20,025

業種別ID登録者(割合)

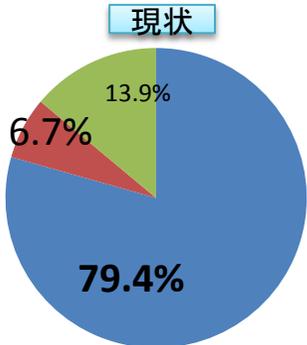


※H24.10現在

(4) 輸送機材の回転率向上等に資する取組について(トラック輸送関連)

- トラックが、指定された場所に到着してから荷物の積み込み、荷下ろしを行うまでの待ち時間(手待ち時間)の長さが、トラックの運行効率を下げる一因となっており、その改善が課題となっている。
- また、契約に定められていない業務(倉庫内荷役、清掃等)をドライバーが無償で行う事例があり、その解消に向けて契約内容の適正化が課題となっている。
- こうした課題の解決には、荷主、元請事業者、下請事業者が協働して取り組むことが重要であり、国土交通省では「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」を通じ取組の促進を図っている。

手待ち時間について

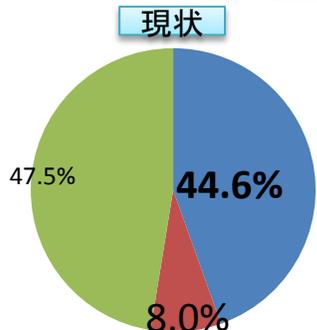


■ 現在待機することがある
■ 以前待機することがあったが、現在は無い
■ これまで、待機することは全くない

改善事例

- ▶ 荷主等と連絡を密にとり、ドライバーの出庫時間の調整を行った。
- ▶ 同じ荷主のところに入り出している複数の事業者が協力し、荷主に要請を行うことにより手待ち金が半年收受でき、その後、荷主が人員を増やすなどの対策がとられ手待ち時間が短縮された。

付帯作業について



■ 「付帯作業」がある
■ 以前は「付帯作業」があったが、現在は無い
■ 以前から「付帯作業」は全くない

改善事例

- ▶ 付帯作業に係る費用負担とリスク負担について書面契約した。
- ▶ 付帯作業について研修等で技能を身につけることにより料金收受ができるようになった。

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

独禁法、下請法の未然防止等を含め、広く荷主、元請事業者、下請事業者の協働による適正取引の推進を図るため、学識経験者、行政、関係事業者等を構成メンバーとするパートナーシップ会議を中央及び地方ブロック等毎に設置

最近の取組状況

地方パートナーシップ会議

- ・ 平成23年度においては、トラック運送取引に係る個別課題(手待ち時間の発生、契約に基づかない付帯作業の要求等5課題)について事業者ヒアリング等に基づく具体的な改善方策の検討を実施



本省パートナーシップ会議

- ・ 地方パートナーシップ会議の検討結果を踏まえ、荷主と貨物運送事業者との間の取引において、業務範囲、責任、運送条件等の内容が不明確であり適正化が急務であることから、平成24年度のパートナーシップ会議においては、各課題への有効な改善策として運送契約の書面化について協議し、これを推進していくこととされたところである。

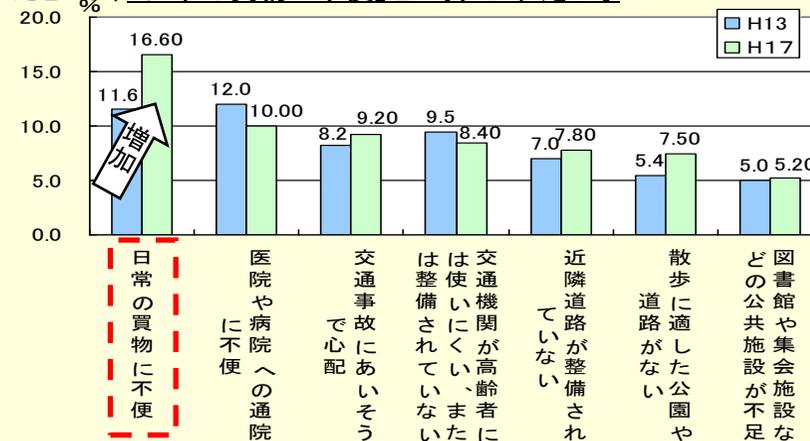
(5) 消費者目線の流通政策 ～買い物弱者対策～

(1) 買い物弱者とは

○流通機能や交通網の弱体化により、食料品等の日常の買い物が困難な状況に置かれている人々のこと。その数は600万人程度※と推計。

※ 60歳以上の高齢者数3,717万人に右の調査結果で日常の買物に不便と回答した割合(16.6%)を乗じて算出。
なお、平成22年度の内閣府による調査結果では、「日常の買物に不便」と回答した割合は17.1%に増加。仮に買物弱者数を推計すると680万人程度。

全国の60歳以上の男女3000人にアンケートで「地域の不便な点」を聞いたところ、「日常の買物に不便」という声が大い。



出典：内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」平成17年度

(2) 経済産業省における買い物弱者支援

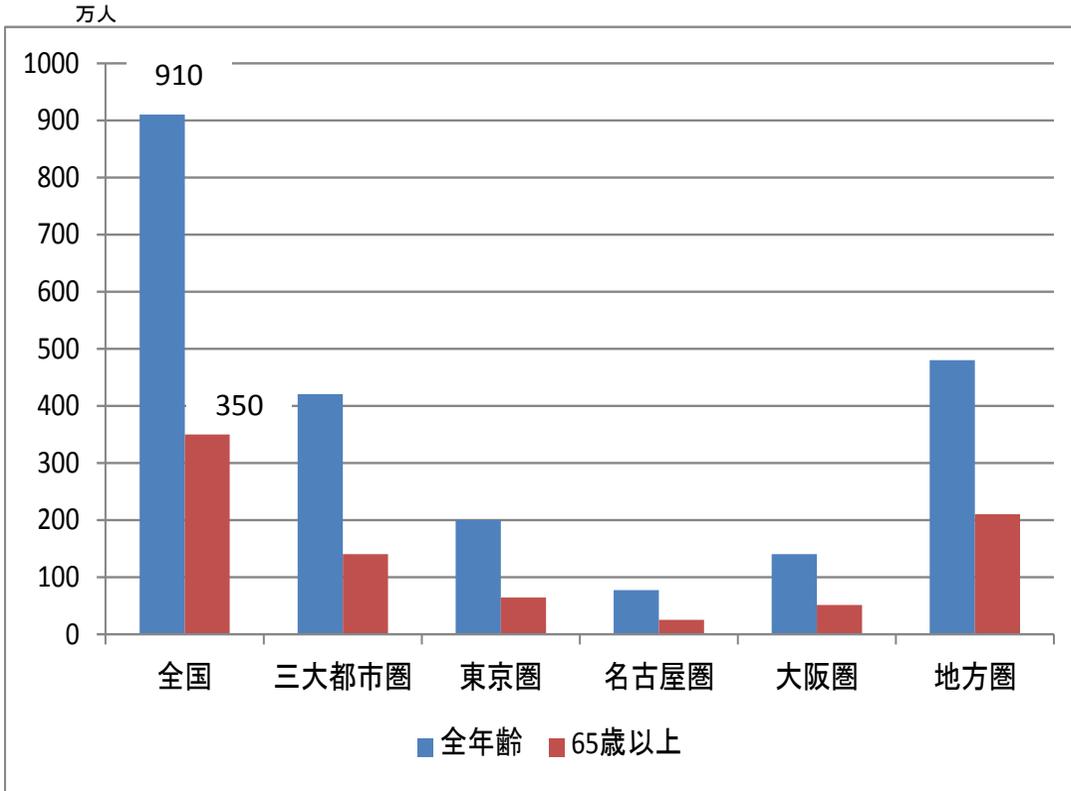
○「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会」のとりまとめ（平成22年5月）を受けて以下の取組みを実施。

- ①買い物弱者支援の先進事例とその工夫のポイントをまとめた「買い物弱者応援マニュアル」（第1版：平成22年12月、第2版：平成23年5月）公表。
- ②地域の多様な主体が連携して行う買い物弱者の利便性を高める取組を支援（平成22年度）。
（例：中山間地域における住民共同出資によるミニスーパー事業 等）
- ③全国の地方自治体で実施している買い物弱者に対する支援制度等を取りまとめ、公表。
（第1回：平成23年5月、第2回：平成24年3月）

(6-1) 食料品アクセス問題の現状

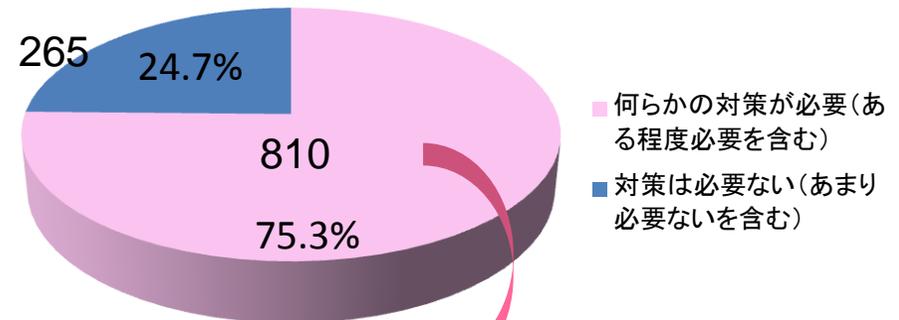
- 飲食料品店の減少、大型商業施設の郊外化等に伴い、都市部においても、高齢者を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる「食料品アクセス問題」が顕在化。
- 農林水産省の試算によると、生鮮食料品店までの距離が500m以上、かつ自動車を持たない人口は910万人、うち65歳以上は350万人にのぼり、特に高齢者に大きな負担。
- 全国の市町村の約75%が現時点で「何らかの対策が必要」と考えており、そのうち対策を実施している市町村は約57%。他方、27%の市町村が対策の検討にさえ着手できていない状況。

○生鮮食料品店までの距離が500m以上で、かつ自動車を持たない人口

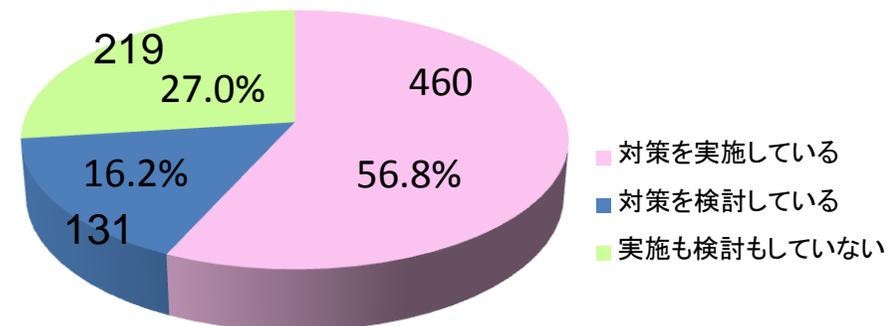


出典：農林水産省農林水産政策研究所「食料品アクセス問題の現状と対応方向」（平成23年8月2日公表）

○対策を必要とする市町村の割合



○対策を必要とする市町村の対策の実施状況

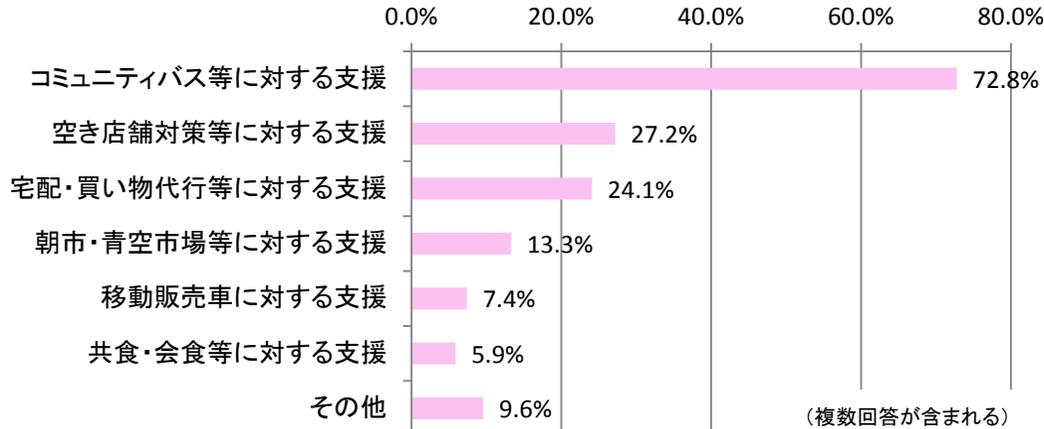


出典：農林水産省「食料品アクセス問題に関するアンケート調査」（平成23年11月実施）

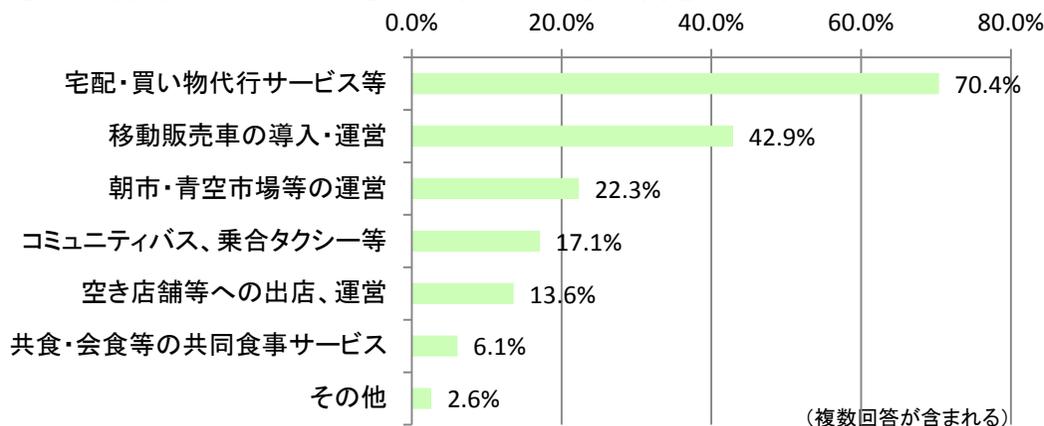
(6-2) 食料品アクセス問題への対応

- 市町村が実施している対策としては「コミュニティバス、乗合タクシーの運行に対する支援」が73%と最も高く、対策実施市町村のうち、民間事業者の参入内容としては、「宅配・御用聞き・買い物代行サービス等」が70%と最も高い。
- 対策を実施している市町村では、未実施の市町村に比べて民間事業者の参入割合が高い傾向（民間事業者参入割合：対策実施市町村75%、未実施市町村56%）。
- 農林水産省は、関係府省・団体の施策や取組等について、ワンストップでの情報提供を実施するため、「食料品アクセス問題ポータルサイト」を開設（6月末）。さらに、民間事業者等による地域の実態に応じた改善策の策定を支援。
- 本問題は基本的には地域で取り組むべき課題であるが、本格的な高齢社会を迎えるに当たり、食料の安定供給、高齢者の健康と栄養問題、地方公共交通の脆弱化等の観点から、国においても関係府省が連携して取り組んでいく必要。

○市町村の対策の実施内容



○対策実施市町村における民間事業者の参入内容



(7) 物流施設の老朽化の現状と課題

- 物流施設の老朽化が全国的に進行している(例えば、東京都区部臨海に立地する物流施設のうち、築30年以上経過した施設の割合は約5割)。
- 施設の老朽化は施設設備の機能低下や維持管理、耐震補強等コスト上昇を招くおそれがあるが、施設所有者の収益構造が厳しい状況下、建て替えは容易ではない。
- これらの理由により小規模・老朽化施設が集まるエリアの更新が図られず、周辺の交通等、都市環境上の課題や、近年の物流ニーズへの対応が十分でないといった課題が発生している。

東京都区部臨海における物流施設の老朽化の状況

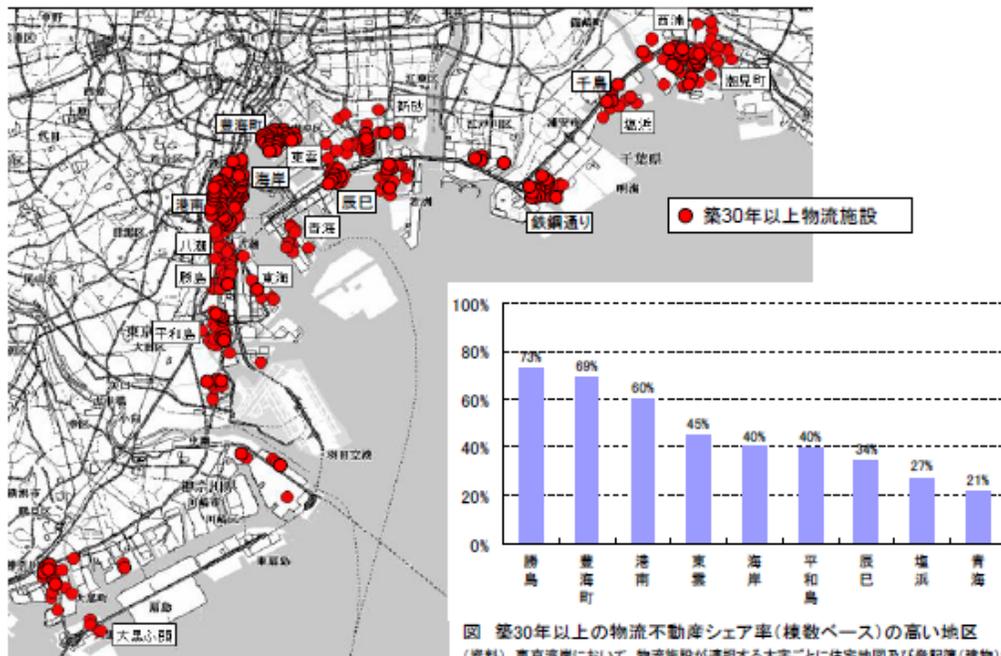
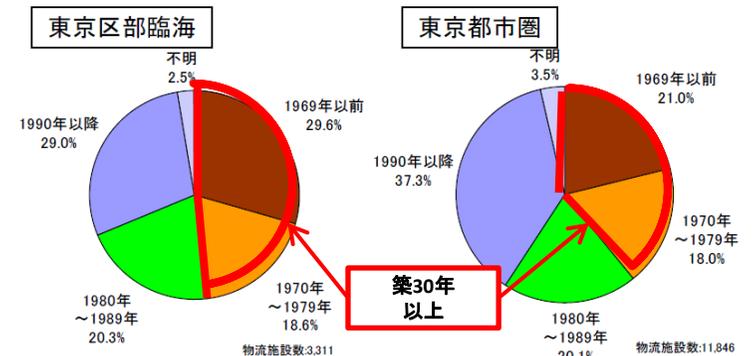


図 築30年以上の物流不動産の立地

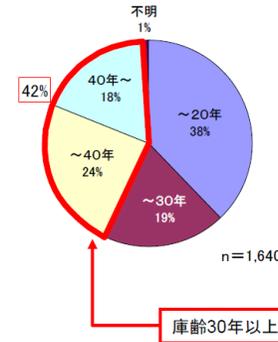
図 築30年以上の物流不動産シェア率(棟数ベース)の高い地区
(資料) 東京海岸において、物流施設が連綿する大字ごとに住宅地図及び登記簿(建物)から
既存調査し、JLRI作成

東京都区部臨海エリアと東京都市圏の 物流施設の開設年の割合

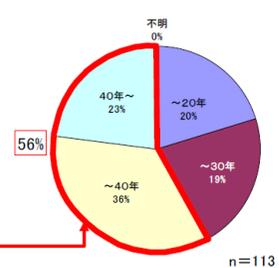


データ: 第4回東京都市圏物資流動調査結果から作成

営業冷蔵倉庫の庫齡分布(全国)



営業冷蔵倉庫の庫齡分布(都内)



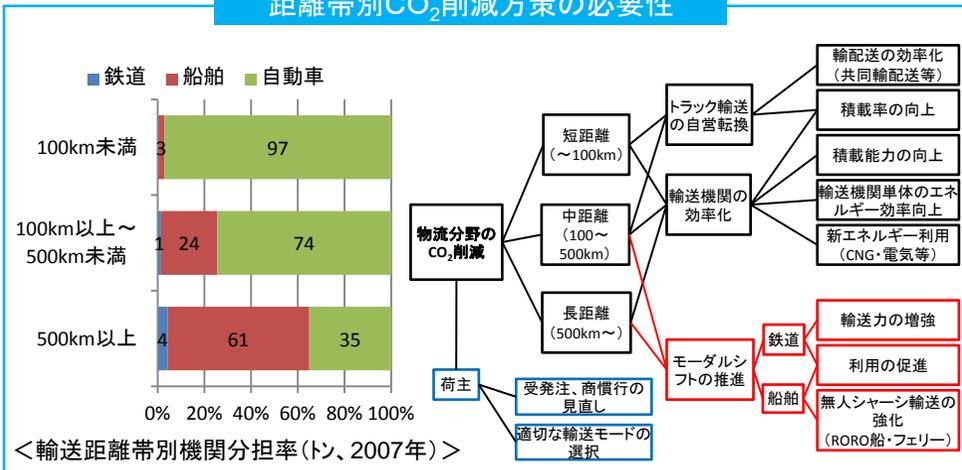
データ: 日本冷蔵倉庫協会からの提供データに基づき作成

(8) モーダルシフト等推進官民協議会について

2011年3月モーダルシフトの推進に向け国土交通省、経済産業省、物流事業者、荷主団体等で構成するモーダルシフト等推進官民協議会を設置し、課題、現状及び対策について意見交換を行い、2013年10月にモーダルシフトの推進のために荷主、物流事業者、行政機関が実施する短期的取組と中長期的取組等を取りまとめ。

モーダルシフト等推進官民協議会中間取りまとめ概要

距離帯別CO₂削減方策の必要性



<輸送距離帯別機関分担率(トン、2007年)>

鉄道・船舶を利用する上での主な課題

項目	課題
運賃	幹線輸送が短い場合や駅・港からの集配距離が長い場合に割高
リードタイム	駅・港での積替が発生し時間がかかる
インフラ整備	駅等のインフラ整備が不十分(鉄道)、船舶や一部岸壁等の老朽化(船舶)
ロット	サイズ、重量の制限(鉄道)
輸送障害	災害や緊急時の代替輸送(鉄道)
輸送品質	荷崩れによる荷傷み(鉄道)
その他	・インセンティブ付与等の検討 ・荷主の認識不足、物流事業者のPR不足 ・第二種貨物利用運送事業の許可手続きに時間がかかる

モーダルシフト推進のための主な対策(【】:実施者)

項目	主な施策
運賃	・コンテナを企業間で往復利用する等コスト削減に関する事例の活用【荷主、物流事業者】 ・運航経費削減対策のための省エネ運航の推進【フェリー・内航海運事業者】
リードタイム	・E&S方式貨物駅の整備の推進【JR貨物】 ・納入期限等、納入条件の見直しの検討【荷主】
インフラ整備	・鉄道貨物輸送力増強事業【JR貨物、(支援:国交省)】 ・31ftコンテナ取扱駅の拡充【JR貨物】 ・船舶の老朽化に対応するための老齢船舶の代替促進【フェリー・内航海運事業者】 ・複合一貫輸送ターミナルの整備【国交省】
ロット	・31ftコンテナの普及促進【JR貨物、利用運送事業者、荷主、経産省、国交省】
輸送障害	・災害等による鉄道輸送障害に対応するための調査【全国通運連盟】
輸送品質	・荷物事故防止に向けた対策の強化【全国通運連盟、JR貨物】
支援策	・モーダルシフト等推進事業(荷主と物流事業者の連携による取組支援)【国交省】 ・海上交通低炭素化促進事業(低炭素化に資する設備導入補助)【国交省】
その他	・エコレールマーク制度の推進【鉄道貨物協会、国交省】 ・エコシップマーク認定制度【エコシップモーダルシフト実行委員会】 ・グリーン物流パートナーシップ優良事業者表彰及び講演等の開催【経産省、国交省】 ・コンテナへ効率的に積み込むための商品及びその荷姿の標準化【荷主】 ・貨物自動車運送事業者に係る第二種貨物利用運送事業の許可手続き簡素化の検討【国交省】 ・荷主と物流事業者との情報共有(マッチング)の場の提供【荷主、物流事業者、経産省、国交省】

(9-1) 東日本大震災時に日本海側の港湾が発揮したリダンダンシーの事例

酒田港

・通常は酒田では荷揚げしない**畜産用飼料**や鋼材の中間原料となる**銑鉄**が到着。

新潟港

・仙台塩釜港、八戸港で取扱予定だったコンテナを新潟港で取扱。
・新潟港から東北・北関東地方に**畜産用飼料**を出荷

直江津港

・中国からの**鉱石**を被災した日立港に代わり、直江津港で荷揚げ。
・北関東より九州方面へ輸送していた**金属くず**を被災した日立港に代わり、直江津港から輸送。

伏木富山港

・中国からの**ボイラー用燃料**を被災した仙台港に代わり伏木富山港で荷揚げ、内航船に積替え仙台港へ輸送。

能代港

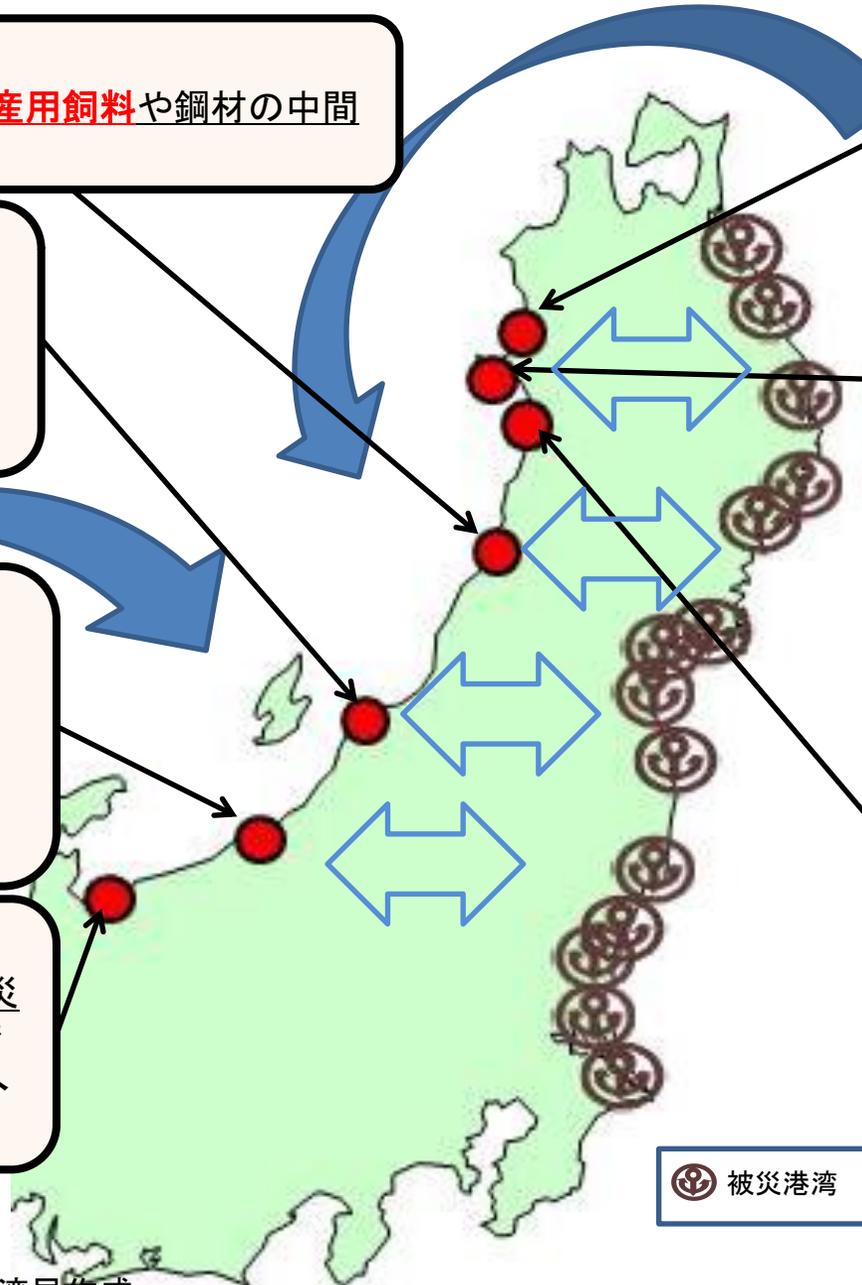
・**畜産用飼料**を被災した八戸港に代わり能代港で陸揚げし、トラックで八戸の飼料工場へ移送。

船川港

・**ケイ砂**を被災した大船渡港に代わり船川港で取扱い。

秋田港

・被災した仙台塩釜港の代わりに中京地区で組み立てられた**完成自動車**が到着。震災前に東北で生産した完成自動車を移出。
・**畜産用飼料**を被災した青森や岩手、宮城各県の港の代わりに秋田港で取扱い。



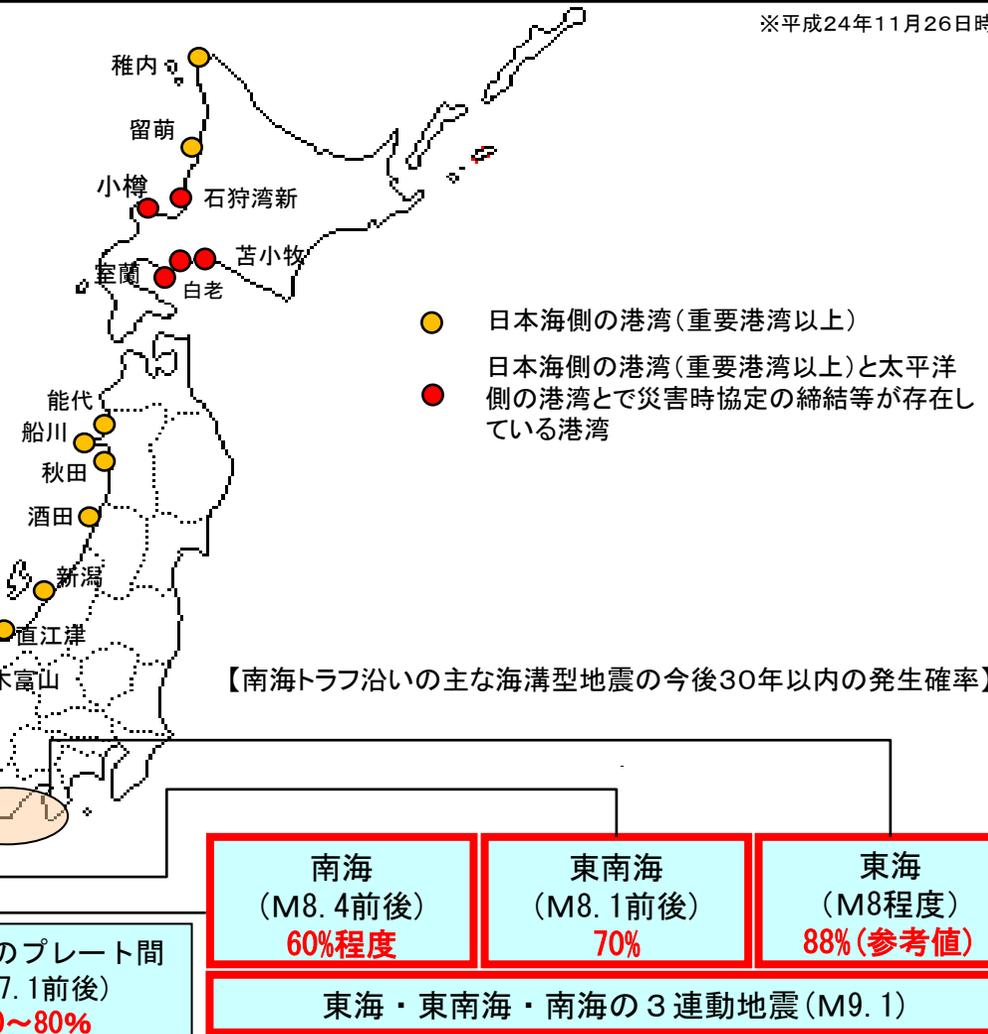
被災港湾

(9-2) 日本海側の港湾によるバックアップ体制の構築状況

- 東海・東南海・南海地震をはじめ、全国で大規模地震の切迫性が指摘されており、それに伴い巨大津波の発生も懸念されている。
- 太平洋側の港湾が被災した時のために、日本海側の港湾によるバックアップ体制の構築が重要。
- 現時点※で、災害時における港湾間の相互協力協定の締結等の実績は3協定のみであり、引き続き促進を図る必要。

※平成24年11月26日時点

- 【伏木富山港－名古屋港】（基本合意済み 平成23年7月）
 - ・東日本大震災を踏まえ、港湾間の災害時の協力体制を構築する予定。
 - ・災害時の港湾施設の相互利用、利用可能岸壁や航路などの情報共有を行うことにより、緊急支援物資の速やかな輸送等を実現し、地域経済への影響を最小限に抑える。
- 【伏木富山港－苫小牧港】（基本合意済み 平成23年7月）
 - ・東日本大震災を踏まえ、港湾間の災害時の協力体制を構築する予定。
 - ・災害時の港湾施設の相互利用、利用可能岸壁や航路などの情報共有を行うことにより、緊急支援物資の速やかな輸送等を実現し、地域経済への影響を最小限に抑える。
- 【室蘭港－苫小牧港－小樽港－石狩湾新港－白老港】
 - ・「道央圏港湾連携による災害時の相互応援に関する協定」を締結済み（平成24年4月協定締結）。
 - ・船社や荷主等が代替利用を判断するための情報収集伝達や、被災港の港湾管理機能や早期復旧等に資する人的支援を行う。



(9-3) 日本海側港湾における機能別拠点化【参考】

背景

- ・対岸諸国の著しい経済発展 : 中国のGDPは日本を抜き世界第2位に。(2010年)
- ・対岸諸国の経済発展の可能性 : 2030年において、中国のGDPは我が国の4倍強に成長すると予測。(IMF、内閣府予測)
- ・対岸地域のポテンシャル : 極東ロシア、中国東北三省は1億1千万人規模の人口。(2008年)
- ・対アジア貿易の伸展 : 中国(香港除く)が米国を抜き我が国最大の貿易相手国に。(2007年)
(我が国の輸出入総額に占めるシェアは中国(20.7%)が米国(12.7%)の約1.6倍を占める(2010年))

目的

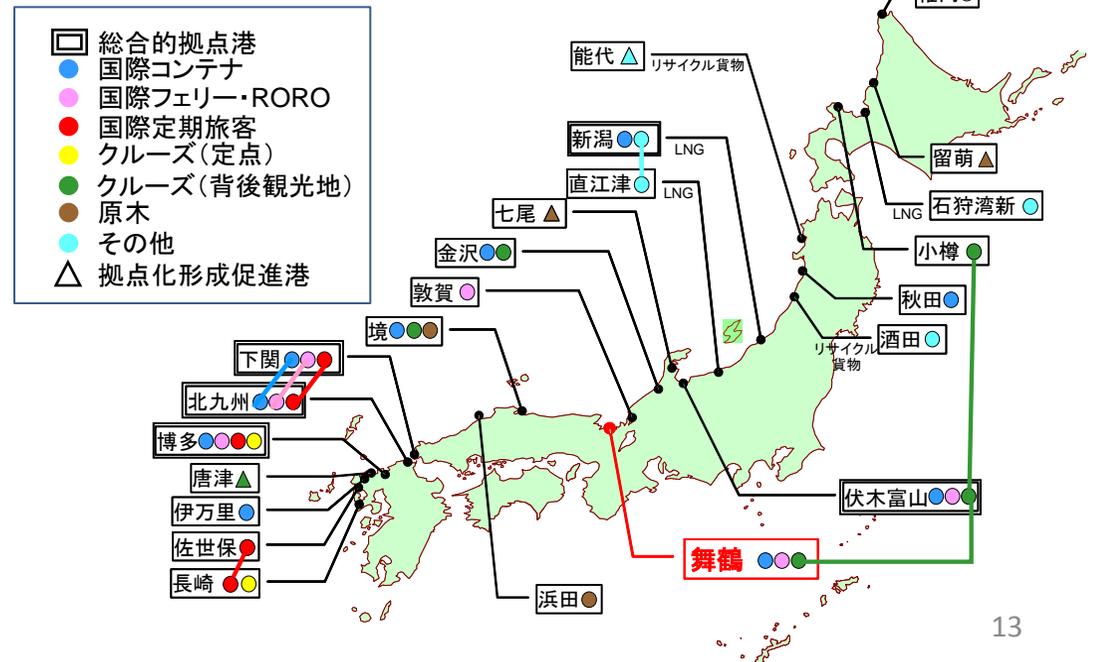
- ・経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、**東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資する**ことを目的とする。

目標

- ・2025年までに、今後の対岸諸国の経済発展や産業動向、日本海側地域における物流及び人流の動向を踏まえた「日本海側港湾のあるべき姿」(平成23年6月「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」により策定)を実現する。
- ・2015年までに、「日本海側港湾のあるべき姿」のうち、現状の対岸諸国の状況及び日本海側港湾の状況等に対応した姿を実現する。また、そのために必要な政策のうち、緊急性の高いものについて、具体化を進める。

〇スケジュール

- ・平成22年11月24日 第1回委員会
- ・平成23年2月3日 第2回委員会
- ・平成23年3月3日 第3回委員会
(平成23年3月11日 東北地方太平洋沖地震発生)
- ・平成23年6月1日 第4回委員会
- ・平成23年6月3日 公募(7月29日募集締切)
- ・平成23年8月10日、11日、22日、23日
第5～8回委員会(応募者からのプレゼンテーション)
- ・平成23年9月28日 第9回委員会
- ・平成23年10月19日 第10回委員会
- ・平成23年11月11日 選定結果発表(前田国土交通大臣)
- ・平成24年9月12日 第11回委員会(フォローアップの実施)



(10-1)トラック輸送における安全対策の推進

トラック運送事業者の運行管理の徹底や監査の充実、運輸安全マネジメントの推進、事故防止対策支援推進事業の活用、交通安全施設等の重点的な整備、運転者教育を始めとする交通事故防止等の安全対策を引き続き推進。

運行管理の徹底や監査の充実

事業者による運行管理

営業所ごとに車両台数に応じた運行管理者を選任

【運行管理者の主な業務】

- 運転者の勤務時間等の適正管理
- 点呼による運転者の健康状態、酒気帯びの有無等の把握等
(H23.5よりアルコール検知器を使用した点呼を義務付け)
- 運転者に対する指導監督
- 運行管理者講習の受講 等

チェック

国交省による監査

事業者に対し監査を実施、法令遵守状況の確認

違反が確認された場合

行政処分・警告処分 等

(車両停止、事業許可取消 etc...)

【参考】平成23年度 監査件数…13,676件 処分等件数…3,372件

～監査体制強化に向けた取組み～

- ・監査要員の増員
- ・行政処分基準の強化
- ・警察、厚労省、関係団体との連携

運輸安全マネジメントの推進

PDCAいずれのプロセスも経営トップが主体的に関与し、リーダーシップを発揮することが重要！！

P 安全管理体制の構築
(安全方針の策定・安全目標の設定等)

例：事故防止対策の年間計画策定

A 安全管理体制の見直し・改善

例：内部監査の結果を踏まえ、事故防止対策の見直し実施
→次年度の事故防止対策の計画に反映

D 安全管理体制の実施
(目標達成のための施策の実施)

例：計画どおり事故防止対策を実施

C 安全管理体制に係る内部監査

例：事故防止対策の実施状況を内部監査等で自社チェック

※大規模事業者(トラック300両以上保有)に対しては、安全管理規程の作成及び安全統括管理官の選任を義務付けている。

安全管理マネジメント評価の実施
(国・第三者機関 など)

事故防止対策支援推進事業の活用 (平成25年度予算概算要求額：1,100百万円)

(運転者負担軽減等に資する運行管理システム等の導入に対する支援の目的等)

1. **先進安全自動車(ASV)導入に対する支援**・・・**ドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及促進を図り、交通事故削減を目的として、実用化されたASV装置の普及を図るため。**(大型貨物自動車については、平成24年3月に技術基準を策定し、平成26年11月から順次義務付けを行うこととしている。)
2. **デジタル運行記録計等の導入に対する支援**・・・**データを活用して運行管理者が運転者への安全指導を行うこと等により、安全性の向上が図られることから、その普及促進を図るため。**

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援
【継続事業】

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援

(例)衝突被害軽減ブレーキの活用

- 先行車両に近づく場合



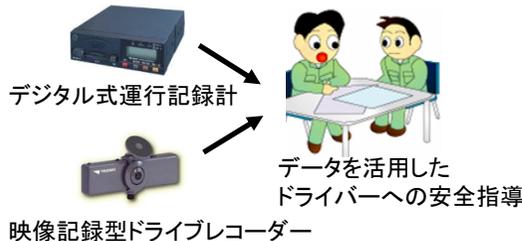
ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。



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。

2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援
【継続事業】

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



3. 社内安全教育の実施に対する支援
【継続事業】

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に対し支援



4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

【H25年度新規事業】

過労運転防止等のため、営業所を離れた遠隔地でのリアルタイムの運行管理等を行う機器を導入する等、貸切バス事業者等の先進的な取り組みを支援

