

# 事業用自動車総合安全プラン2009

## ～プラン策定後に 新たに取り組んだ施策～

- 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン
- 悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施
- 事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化
- 車両安全対策の動向
- トラック産業の将来ビジョンに関する検討会、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議



# 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

---

平成25年11月

自動車局 安全政策課

旅客課

## 事故概要

平成24年4月29日（日）未明、関越道において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷を負う事故が発生。



## 国土交通省の対応

- ・事故直後に「事故対策本部」を設置し、情報収集を実施
- ・被害者相談窓口において、被害者の方々からの相談・要望に対応

### ・緊急対策を実施（平成24年6月）

緊急重点監査の実施、利用者通報窓口の開設 等

### ・全国一斉点検の実施（適宜実施）

国土交通省職員が法令遵守状況を確認

### ・「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の策定（平成25年4月）

新高速乗合バスへの移行・一本化  
悪質事業者への集中的な監査・厳格な処分  
交替運転者配置基準の導入による過労運転の防止 等

今後2年間にわたり、安全性向上に向けた取組を集中的に実施

### ●新聞記事（4月29日読売新聞）

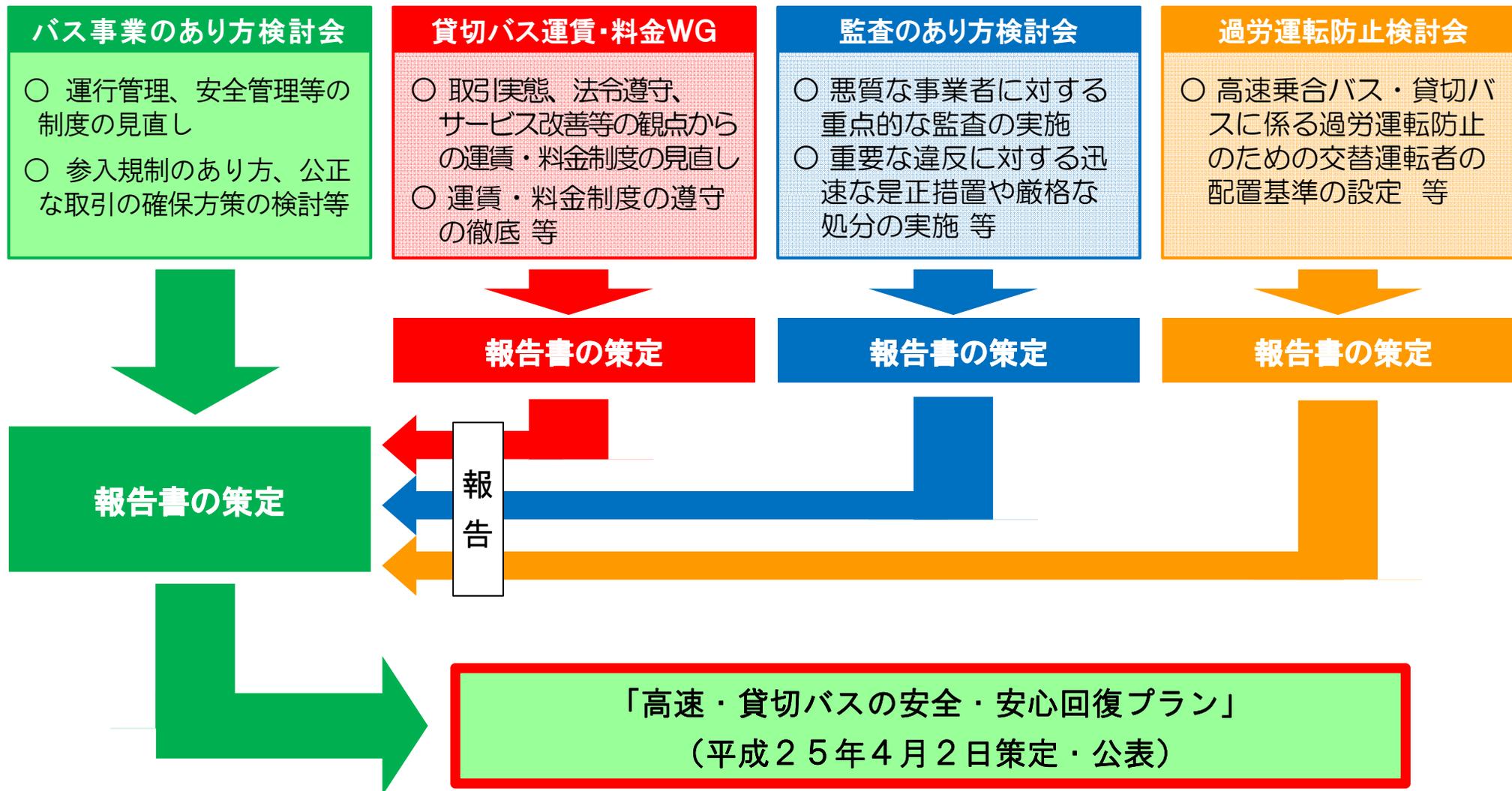


### ●一斉点検の様子（平成24年7月 新宿にて）



# 各検討会の実施について(平成24年度)

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、バス事業の規制等のあり方について検討を行うため、各課題に対応した検討会を設置し、有識者や業界団体等の御意見を踏まえながら検討を実施。



平成25年4月2日  
自動車局

## 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

平成24年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」において検討された結果を踏まえ、国土交通省は、平成25・26年度の2年間にわたり、「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」として、報告書に盛り込まれた措置を迅速かつ着実に実施することにより、事故の再発防止と、事故により大きく揺らいだ高速バス及び貸切バスへの信頼の回復を図ることとする。

なお、本プランの実効性を確保するためには、PDCAサイクルに沿って継続的にチェックを行うことが重要であるため、逐次フォローアップ・効果検証を行うとともに、必要に応じて取組内容の充実強化を図るものとする。

### I 具体的取組

#### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化（別紙①～④参照）

- 現行の高速ツアーバスについては、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。
- 移行した事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施義務付け等を行い、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。
- 上記確認結果に基づき、制度を検証し、必要に応じて改正を行う。

#### 2. 貸切バスの安全性向上

##### (1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化(別紙⑤～⑪参照)

- 半年以内を目途として、道路運送法の許可審査を厳格化し、

輸送の安全確保に問題のある事業者の参入防止を図る。

- 今後2年間を通じて、事業者自らによる法令遵守状況の点検を実施させ、その結果を国土交通省へ報告させるとともに、当該結果に基づいて国土交通省が指導を実施することにより、法令遵守の徹底を図る。
- 特に、悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施することにより、悪質な事業者を市場から退出させる。

##### (2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底（別紙⑫～⑮参照）

- 1年以内を目途として、全ての貸切バス事業者へ運輸安全マネジメント実施義務づけを拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務づけること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る。

##### (3) ビジネス環境の適正化・改善（別紙⑯～⑲参照）

- 1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後の1年間で、新制度の下に書面取引の一層の徹底等を図る。

### II フォローアップ・効果検証

- 各措置の準備・実施状況については、有識者・関係者等の参加を得て、本省及び地方運輸局において、逐次フォローアップを行う。
- 各措置の実施状況を踏まえ、平成26年度末を目途にその効果を検証し、バスへの信頼回復のためにさらに必要な取組について検討する。

(別紙)

## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」として実施する措置及びその実施予定時期

### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
①高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	大都市圏のターミナル駅周辺等におけるバス停留所の確保や、道路運送法の手続の迅速処理等を通じて、确实かつ円滑な移行を図る。	25年7月末まで
②委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築（運輸安全マネジメントの実施）	貸切バス事業者への管理の委託を行う場合に、委託者・受託者が一体となった安全管理体制を構築するため、運輸安全マネジメントの実施を義務付ける。（省令改正等）	25年4月以降
③業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	25年5月以降
④過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）

## 2. 貸切バスの安全性向上

### (1) 参入時・参入後の安全性チェック

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑤役員への法令試験の厳格化	新規許可時に実施する法令試験の受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定するほか、試験方法等を厳格化する。（通達改正）	25年10月
⑥運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約等の写しを提出させる。（通達改正）	25年10月
⑦営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出時に、営業所や車庫等の施設の設置状況について現地調査等を実施する。（通達改正）	25年10月
⑧所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げるとともに、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり8,000万円から無制限に引き上げる。（通達・告示改正）	25年10月
⑨法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検結果の報告義務付け	事業者の法令遵守意識を高めるため、法令遵守状況等を事業者自らが確認（自己点検）する制度を導入する。また、点検結果は国土交通省への報告を求めるとともに、呼出指導（講習会等）を通じて、点検結果の個別ヒアリングや改善方法の助言等を行う。（通達改正等）	25年10月
⑩業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	業界団体との調整が完了次第実施
⑪悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	重要な法令違反の疑いがある貸切バス事業者に対して集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場合には事業停止とするなど処分を厳格化する。（通達改正）	25年10月

## (2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑫運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大	<p>①全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。（省令改正）</p> <p>②安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会による啓発・指導等を行うとともに、中小事業者等に対する効果的な評価方法を検討・確立した上で評価を実施する。（通達改正）</p>	<p>①25年10月</p> <p>②25年4月以降</p>
⑬運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。（省令改正）	26年5月
⑭交替運転者の配置基準の策定	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）
⑮デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築	<p>①交替運転者が配置されていない状況で長距離・長時間運行を行う場合には、デジタル式運行記録計による運行管理を行うことを義務付ける。（通達改正）</p> <p>②ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及を促進する。</p>	<p>①26年1月 （夜間運行について一部実施済み）</p> <p>②25年4月以降</p>

## (3) ビジネス環境の適正化・改善

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑯運賃・料金制度の改革	安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行等を実施する。 （通達改正）	25年度末まで
⑰貸切バス事業者と運送申込者との間における書面取引の徹底	運賃・料金の内訳が記載された運送引受書の発行・交付・保存を徹底し、監査における重点的チェック対象とするとともに、旅行業者の関与が疑われる場合における監査や処分について、観光庁と連携して対応する。なお、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めていく。	実施済み。25年4月以降取組を強化
⑱運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応	貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、運賃・料金に係る法律違反について再発防止に資する新たな制度の導入を検討する。	25年末までに検討
⑲円滑な移行のための環境整備	新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促進するため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知等を行う。（通達改正）	25年10月

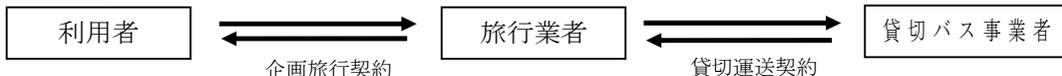
# 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン(概要)

事故発生

## 事故概要

平成24年4月29日午前4時40分頃、関越道において高速ツアーバス※が乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷。

※ 高速ツアーバス: 旅行業者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。



構造的な問題点

## 「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

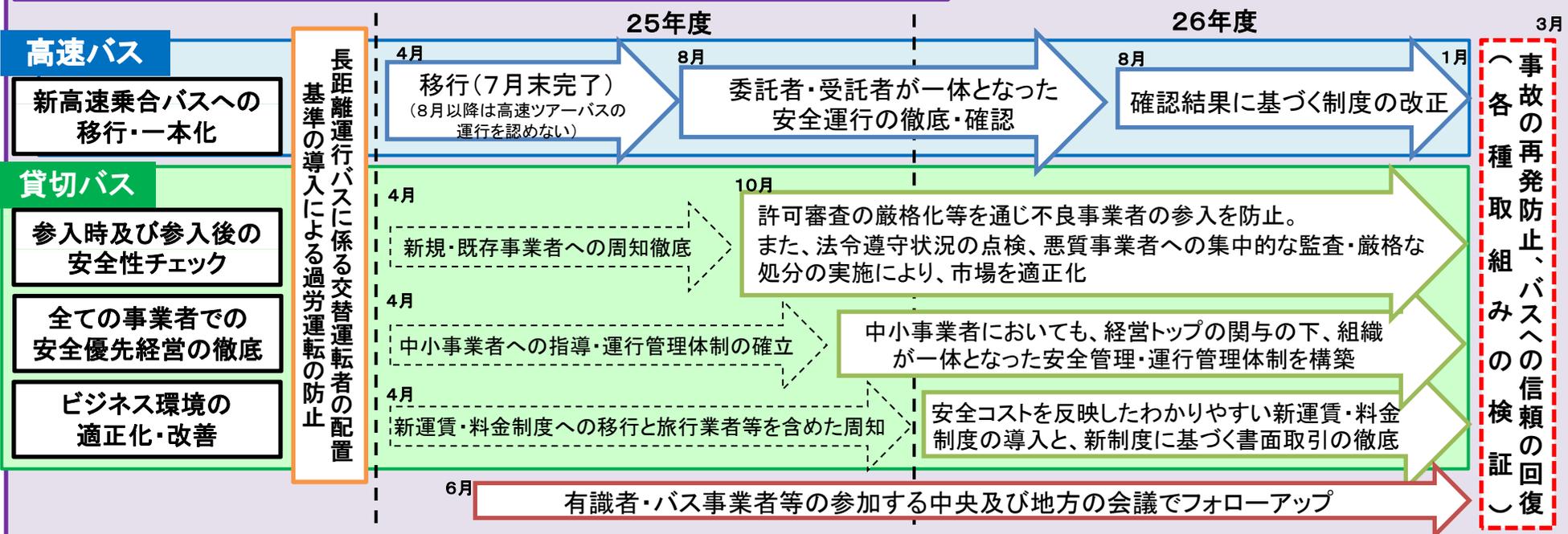
- 事業実施主体は旅行会社であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
  - 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の課題点
  - バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐停車や周辺環境への悪影響等の問題
  - 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

## 貸切バス事業者をめぐる構造問題

- 規制緩和により事業者数・車両数は大幅増加したが、需要増は限定的
  - 価格競争の激化、事業者収入の低下
  - 安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化
  - 届出とは異なる運賃・料金收受の取引の広がり
  - 口頭による発注・取引の慣行化
- 許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

課題と対策

## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」(平成25年4月2日策定)



# 新高速乗合バスへの移行・一本化

## 「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

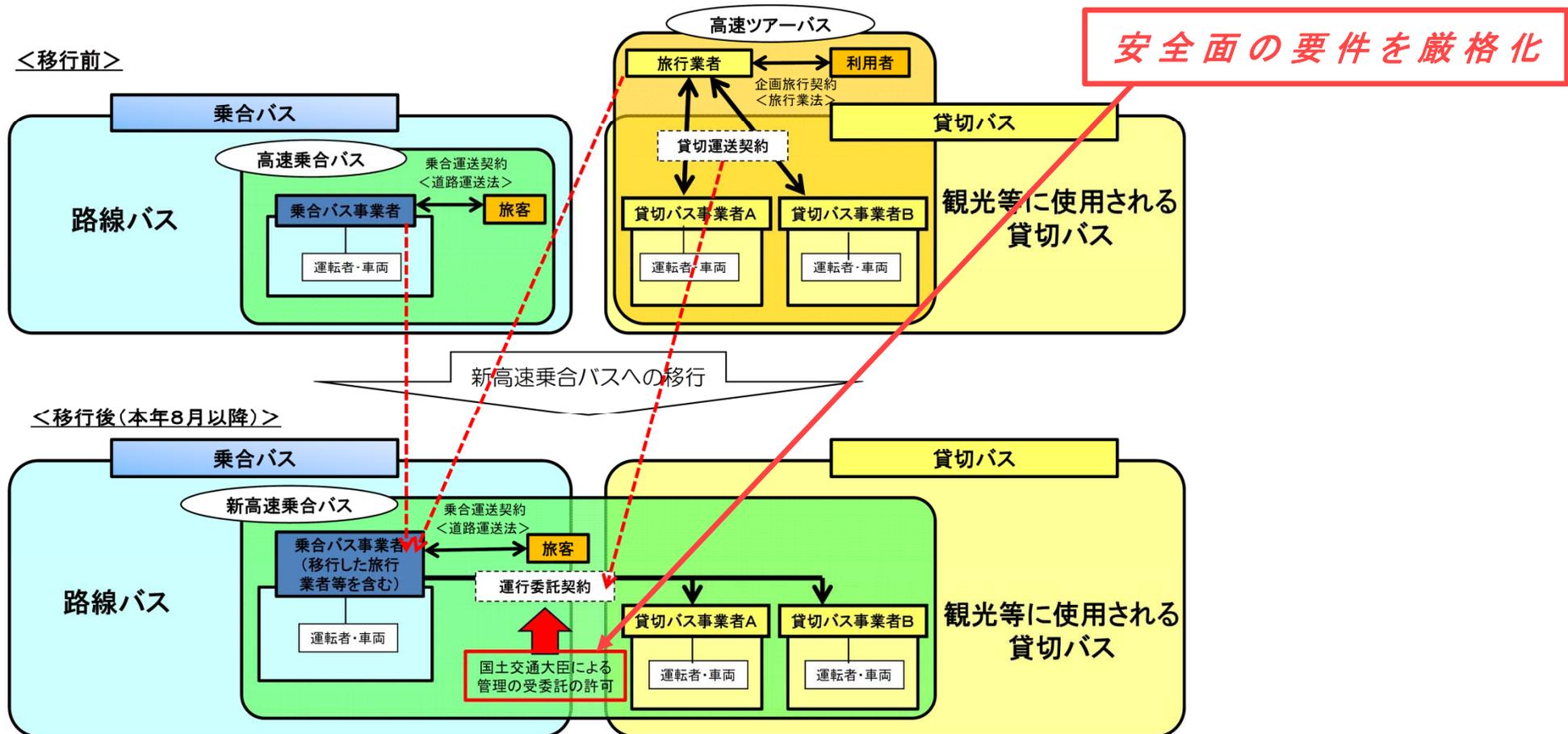
- 実施主体が旅行業者であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
  - 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の問題点
  - バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐停車や周辺環境への悪影響等の問題
  - 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

平成25年7月末までに

新高速乗合バスへの移行・一本化を完了

※平成25年8月からは

高速ツアーバスの運行は認めない

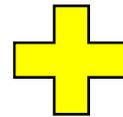


高速乗合バス事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、他の高速乗合バス事業者に運行委託できる「管理の受委託制度」について、必要な安全確保措置を講じた上で、貸切バス事業者に対して委託できる類型を追加。

# 過労運転防止のための交替運転者の配置基準

## 改善基準告示（従来からの規定）

改善基準告示 <バス、タクシー、トラック対象>	
共通の基準	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 拘束時間：<u>原則、1日13時間まで</u>（16時間まで延長可能。ただし15時間以上は週に2回まで）</li> <li>○ 休息時間：<u>1日継続8時間以上</u></li> <li>○ 運転時間：<u>2日を平均して1日9時間まで</u></li> <li>○ 連続運転時間：<u>4時間毎に30分以上の休憩を確保</u>（1回につき10分以上で分割可能）</li> </ul>



**改善基準告示に追加して、高速・貸切バスについて交替運転者の配置基準を策定**

## 高速・貸切バスの交替運転者の配置基準

- 乗務距離による交替運転者の配置指針（平成20年6月策定）  
<貸切バス対象>

⇒ 発注者（旅行業者等）が把握しやすいよう、改善基準告示で定められた運転時間の上限（2日平均9時間）に相当する乗務距離の上限670kmとする指針の策定

※ 平成25年8月の交替運転者の配置基準全面適用を受けて**廃止**

高速ツアーバス  
事故を受けた  
基準の見直し

		配置基準（平成25年8月全面適用） <新高速乗合バス・貸切バス対象>
ワンマン運行の上限	昼間	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 距離：<b>実車距離は原則500kmまで</b></li> <li>○ 時間：<b>運転時間は原則9時間まで</b></li> </ul>
	夜間	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 距離：<b>実車距離は原則400kmまで</b>（※）</li> <li>○ 時間：<b>運転時間は原則9時間まで</b></li> <li>○ 連続乗務：<b>連続4夜まで</b> *ただし、400km超は連続2夜まで</li> </ul>

※ 夜間高速ツアーバスについては平成24年7月から、夜間貸切バスについては平成24年12月から先行実施



# 悪質事業者への集中的な監査と 厳格な処分の実施

---

平成25年11月  
自動車局 安全政策課

## バス・タクシー・トラック事業者に対する監査方針・行政処分等の基準に係る通達改正

平成25年9月通達改正

### 監査方針

平成25年  
10月1日施行

- (1) 悪質な事業者に対する集中的な監査実施
  - ・ 監査端緒の充実を図りつつ、違反歴等の当該事業者に関する情報等を適切に把握し、**重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施**
  - ・ このため、各種通報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者及び**継続的に監視していく事業者のリストを整備**
- (2) 街頭監査を新設
  - ・ バス分野を念頭に**街頭監査を新設**
  - ・ 利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バスの発着場などにおいて、交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の**運行実態を点検**

### 行政処分等の基準

平成25年  
11月1日施行

- ・ 悪質・重大な法令違反の**処分を厳格化→事業停止（30日間）**
  - ※処分厳格化により新たに追加された事業停止（30日間）については、平成26年1月1日から適用
  - ・ 運行管理者の未選任（現行：40日車）
  - ・ 整備管理者の未選任（現行：40日車）
  - ・ 全運転者に対して点呼未実施（現行：点呼未実施率50%以上、40日車）
  - ・ 監査拒否、虚偽の陳述（現行：60日車）
  - ・ 名義貸し、事業の貸渡し（現行：60日車×違反車両数）
  - ・ 乗務時間の基準に著しく違反（現行：120日車）
  - ・ 全ての車両の定期点検整備が未実施（現行：20日車×違反車両数）
- ・ 事業停止後も引き続き法令違反の改善なし→**許可取消**
- ・ その他、記録類の改ざん、交替運転者の配置違反、日雇い運転者の選任等→**処分量定の引き上げ**
- ・ **軽微な法令違反の対象を拡大→文書警告**  
記録の記載不備については、違反件数の多寡によらず文書警告（行政指導）
- ・ **運行管理者資格者証返納命令の厳格化**  
返納命令の適用事項を見直し、運行管理者の名義貸しの禁止を明示等

# 事業用自動車の重大事故に関する 事故調査機能の強化

---

平成25年11月  
自動車局 安全政策課

## 経緯

- 運輸技術審議会・答申(平成11年6月)  
事故情報の収集・分析体制を充実しつつ、事業用自動車の安全対策及び車両に係る安全対策の充実を図る必要が指摘された。→ 有識者による「交通事故要因分析検討会」の設置(平成13年度～)
- 平成20年運輸安全委員会設置法改正時の附帯決議等  
平成20年の運安委設置法改正時の附帯決議等において、「法施行5年後において、業務範囲に自動車事故を加えるなど、運輸安全委員会の在り方について検討する」とされた。→ 平成25年10月に5年が経過

### 現状課題、社会的要請

- 事故の多面的調査や、事故の背景にある組織的・構造的課題等の分析が必ずしも十分でない。専門性の更なる向上も必要。  
(現在、運輸局職員が調査。自動車局単独で設置した「交通事故要因分析検討会」で分析)

- より客観性、実効性のある再発防止策が望まれる。(現在は内部検討会からの報告)

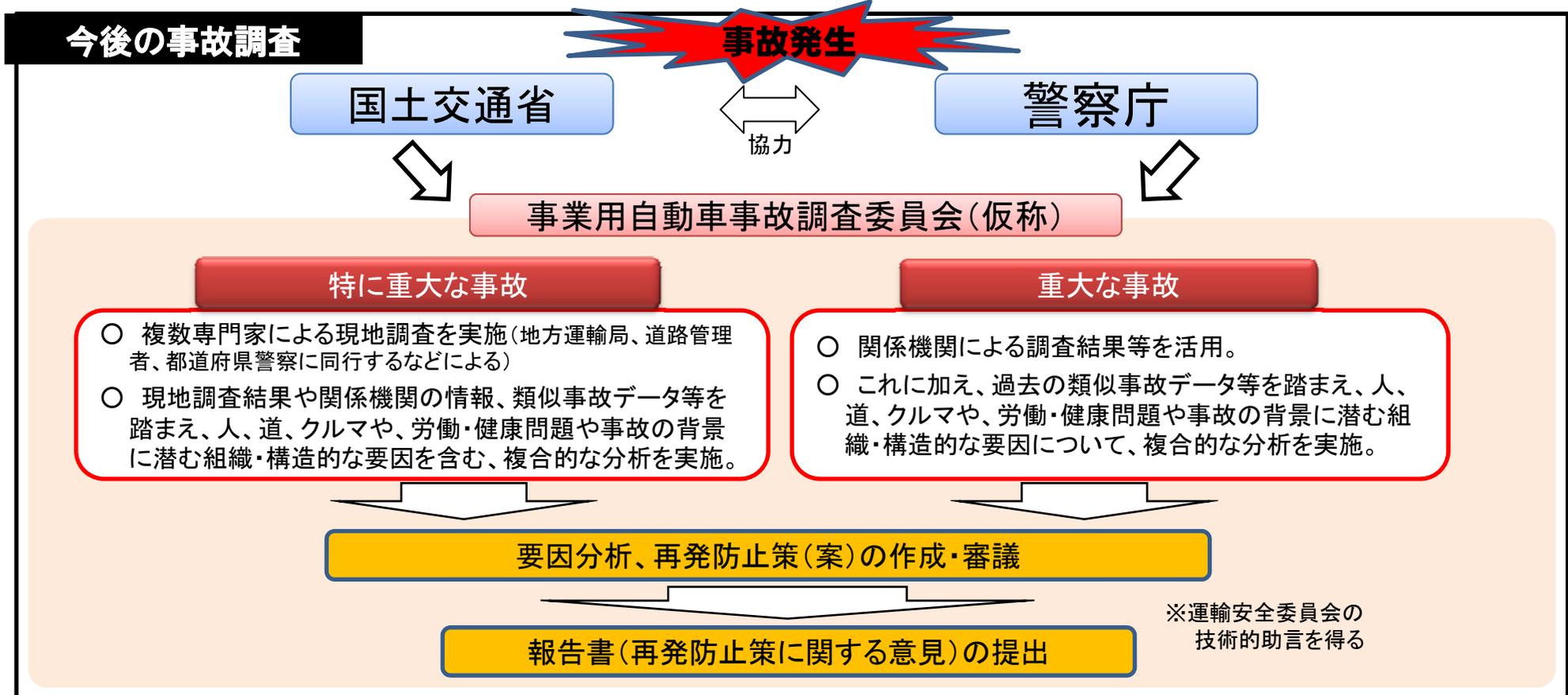
国土交通省と警察庁の協力の下、外部委託により、「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、調査・分析を実施

### 課題等への対応

- より高度かつ複合的な調査・分析の実現
  - ⇒ 交通、道路、車両等に加え、組織マネジメント、健康・過労、ヒューマンファクター等の分野の専門家により、より高度な複合分析を実施
  - ⇒ 関係機関の連携や情報共有を強化
  - ⇒ 運輸安全委員会からの技術的助言

- 客観性の更なる向上、施策への反映
  - ⇒ 外部に中立的な事故調査委員会を設置
  - ⇒ 再発防止策の「意見」を提出  
(国交省、警察庁がこれを真摯に受け止め、所要の措置を講じる)

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められているところ。
- このため、国土交通省自動車局、道路局及び警察庁交通局の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会(仮称)」を設け、事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行わせることとする(平成26年度から実施予定)。





# 車両安全対策の動向

---

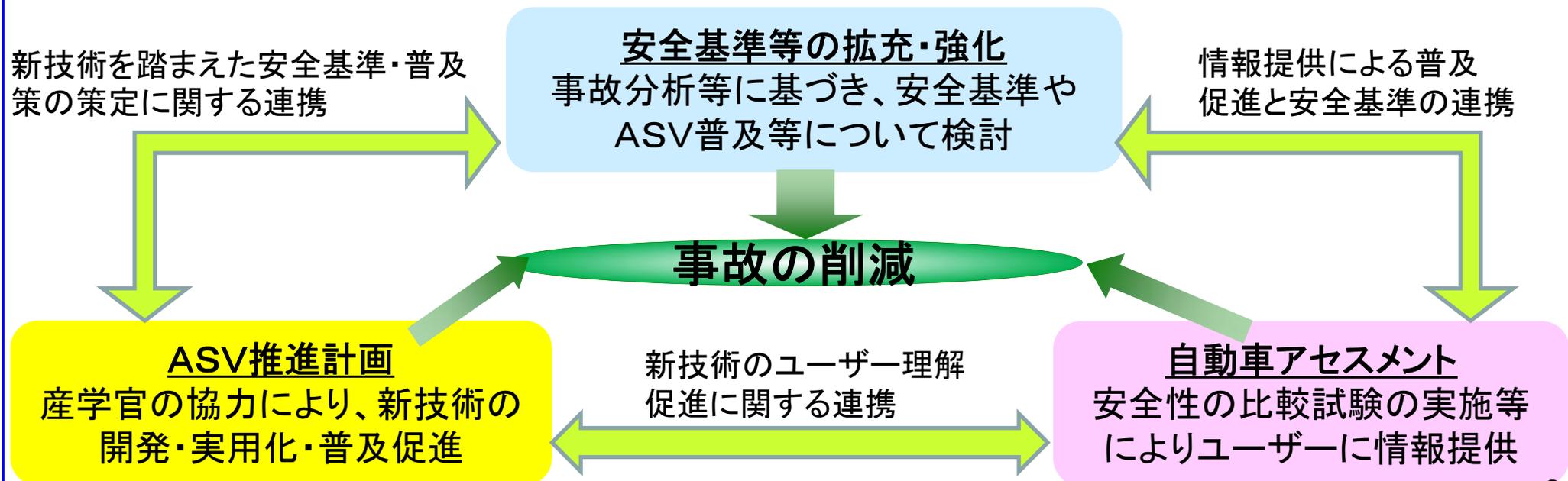
平成25年11月  
自動車局 技術政策課

## 交通事故削減への取り組み

平成23年6月 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書がとりまとめられた

政府目標を踏まえ車両安全対策の目標を設定  
**平成32(2020)年までに、交通事故死者数を1,000人削減(平成22年比)**

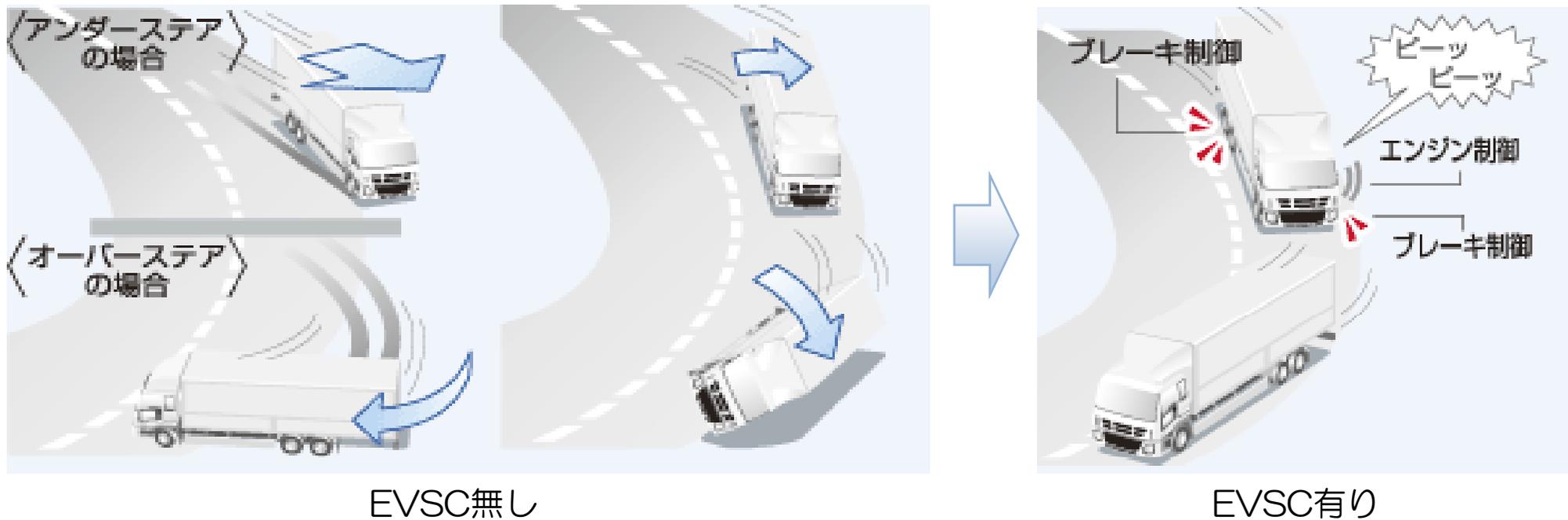
自動車局では、3つの施策(安全基準等の拡充・強化、ASV推進計画、自動車アセスメント)の連携により車両安全対策を進めている。



- Ⓐ 自動車(バス、トラック及びトレーラー)に備える制動装置について、「制動装置に係る協定規則(第13号)」を採用し、平成25年8月に保安基準等を改正。
- Ⓑ 車両安定性制御装置(EVSC)を一部の自動車に義務付け、アンチロックブレーキシステム(ABS)を全ての自動車に義務付けるなどの改正を実施。
- Ⓒ 新型車については平成26年11月以降、継続生産車については平成29年2月以降に順次適用する予定。

## 車両安定性制御装置 (EVSC: Electronic Vehicle Stability Control)

走行中の自動車の旋回に著しい支障を及ぼす横滑り又は転覆を有効に防止することができる装置

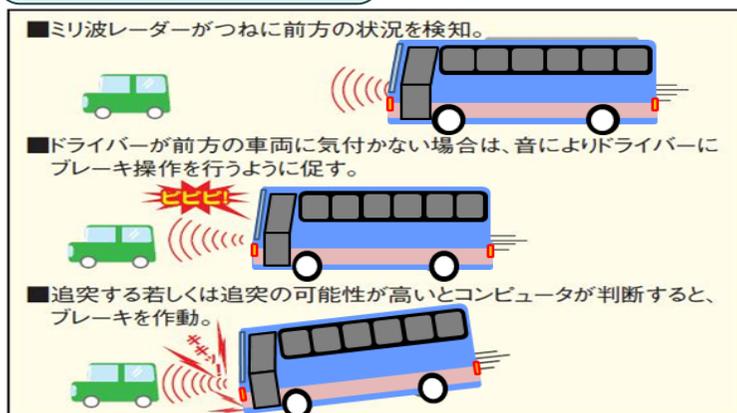


- 大型車の事故発生時の被害が大きくなる可能性が高いため、平成26年11月から大型トラック・バスに対して衝突被害軽減ブレーキを順次義務付け。  
(大型トラック:平成24年3月に技術基準策定、バス:平成25年1月に技術基準策定)
- 衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置を搭載した事業用自動車の購入に対して、平成19年より補助を実施。(平成25年度の募集は終了)
- 平成24年4月から、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型トラックに対して、自動車重量税・自動車取得税に係る税制特例措置を実施。平成25年度税制改正において、バスを税制特例対象に追加。

## ○基準策定

対象	衝突被害軽減ブレーキの義務付け時期
車両総重量22t超のトラック	(新型)平成26年11月～ (継続)平成29年9月～
車両総重量13t超のトラック	(新型)平成26年11月～ (継続)平成30年9月～
車両総重量20t超22t以下のトラック	(新型)平成28年11月～ (継続)平成30年11月～
車両総重量12t超のバス	(新型)平成26年11月～ (継続)平成29年9月～

### 衝突被害軽減ブレーキ



## ○補助制度

	補助対象装置	補助対象車種	補助金額
①	衝突被害軽減ブレーキ	・車両総重量8トン以上のトラック ・バス	上限 100,000円※
②	・ふらつき注意喚起装置 ・車線逸脱警報装置 ・車線維持支援制御装置	・車両総重量8トン以上のトラック ・バス ・タクシー	上限 50,000円※
③	車両横滑り防止装置	・車両総重量8トン以上のトラック ・バス	上限 100,000円※

※1車両あたり複数の装置を装着する場合には、1車両当たり上限150,000円

## ○税制特例

	自動車重量税	自動車取得税
	50%軽減	取得価額から350万円控除
車両総重量20t超のトラック 車両総重量13t超のトラック	H24.5～H26.10	H24.4～H26.10
車両総重量8t超20t以下のトラック	H24.5～H27.4	H24.4～H27.3
車両総重量12t超のバス	H25.4～H26.10	H25.4～H26.11
車両総重量5t超12t以下のバス	H25.4～H27.4	H25.4～H27.3

○車両単体での運転支援システムや、通信を利用した運転支援システム等の先進安全自動車(ASV)の開発・普及を促進することにより、交通事故死傷者数を低減し、世界一安全な道路交通を実現する。  
○さらに、将来的には、自動走行システムの実現につなげる。

日本再興戦略  
Ⅱ. 二. テーマ3:安全・便利で  
経済的な次世代インフラの構築  
②ヒトやモノが安全・快適に移動  
することのできる社会

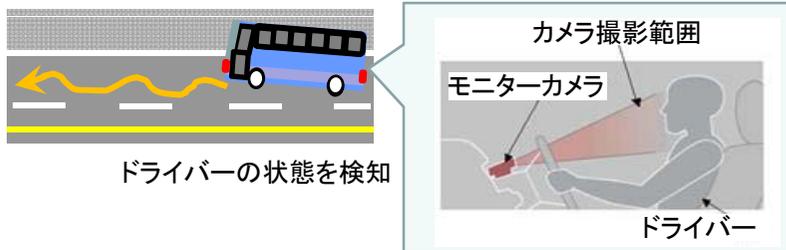
## 車両単体の運転支援システムの普及促進・更なる高度化

### ○実用化された運転支援システム

衝突被害軽減ブレーキ  
車線維持支援制御装置  
ACC(定速走行・車間距離制御装置)

### ○ドライバー異常時対応システム

ドライバーモニタリングシステム



## 通信利用型運転支援システムの規格の策定、開発促進、実用化

### ○路車間通信利用運転支援システム

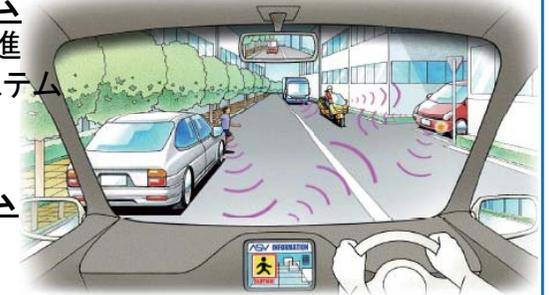
ACC車両との路車連携による渋滞対策の推進  
道路構造データを活用した安全運転支援システム  
の開発促進

### ○車車間通信利用運転支援システム

出会い頭時注意喚起システム

### ○歩車間通信利用運転支援システム

飛び出し時注意喚起システム



- 
- ・ITS世界会議東京2013におけるデモの実施
  - ・車車間通信システム/歩車間通信システムを利用した大規模公道実証実験の実施と評価

先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及の促進による交通事故死傷者数の低減

ヒトやモノが安全・快適に移動することのできる社会の構築 ~ 安全・便利で経済的な次世代インフラの構築

# 自動車アセスメントの概要

自動車等の安全性能評価を公表し、自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備するとともに、メーカーに対しより安全な製品の開発を促すことによって、安全な自動車等の普及促進を図る自動車アセスメント事業を実施している。

## 自動車アセスメント



○フルラップ前面衝突試験



○オフセット前面衝突試験



○側面衝突試験



○後面衝突頸部保護



○歩行者頭部保護性能試験



○歩行者脚保護性能試験

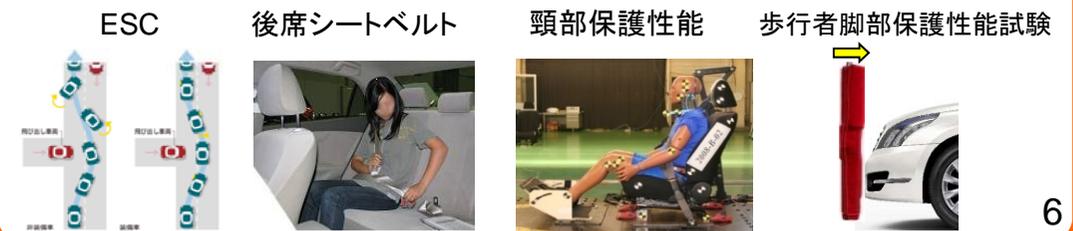
## 自動車アセスメント



安全性能の比較情報を★の数等にて分かりやすく提供

## 自動車アセスメントの充実

- 平成19年度：ESC（横すべり防止装置）及び被害軽減ブレーキの装備状況の特記
- 平成20年度：カーテンエアバッグの保護性能評価及び装備状況の特記
- 平成21年度：後席シートベルトの使用性等評価、後席乗員の保護性能評価、衝突時の乗員頸部の保護性能評価
- 平成23年度：新たな衝突安全性能総合評価、歩行者脚部保護性能試験、電気自動車等の感電保護性能評価
- 平成26年度以降：予防安全技術に関する評価を随時導入予定



# トラック産業の将来ビジョンに関する検討会 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

---

平成25年11月  
自動車局 貨物課

# 「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」について

トラック産業は、産業活動や国民生活に不可欠な貨物の輸送サービスを提供する事業であり、国民生活の向上・社会経済の維持発展に欠かせない重要な社会的基盤。

## <トラック産業を取り巻く環境の変化>

### 検討会委員の視点

- ▶ 経済のグローバル化や少子高齢化の進展に伴い、トラック産業においても、今後国内需要は頭打ち
- ▶ 安全対策や環境対策に対する社会的な要請の高まりを踏まえ、これまでの努力に加え、更なる対策が必要
- ▶ IT・新技術の普及・活用が重要

### 規制緩和後の環境

- ▶ 需給調整の廃止以降、市場の活性化や物流コストの低減等の効果があった一方、競争の激化等により、小規模事業者を中心に厳しい競争

平成22年3月2日に第1回検討会を開催、平成22年7月7日(第4回検討会)に中間整理。  
平成24年12月25日まで計5回の検討会を開催。

### 検討会委員

学識経験者(座長:野尻流通経済大学教授)、有識者、荷主団体、業界団体、トラック事業者、労働組合、行政 等

## <最低車両台数・適正運賃收受 ワーキング・グループ>

最低車両台数のあり方や適正運賃收受に向けた取り組みについて、検討を実施。

【報告書骨子】(平成24年10月15日第7回WGにおいて、とりまとめ。)

- 事前チェックのあり方
- 市場構造の健全化等に向けて
- 運賃料金の適正收受に向けて

に係る施策の提言とともに、今後、参入時基準や多層構造の弊害の解消等に係る対策を推進する作業部会を設置を提言。

## <取組作業部会> 構成員:学識経験者、荷主団体、トラック事業者等

第5回ビジョン検討会において設置を決定。これまでに計2回開催。  
(平成25年2月21日第1回作業部会、平成25年6月12日第2回作業部会)

### ▶ 検討課題

- (1) 参入時基準の強化について  
(例) 運行管理者制度の充実対策、参入時の基準等の強化
- (2) 多層構造の弊害の解消に向けた施策について  
(例) 書面化の推進、荷主勧告制度の運用強化等荷主等に対する対策
- (3) 水平構造の改善について  
(例) 共同点呼の推進
- (4) 適正化事業の充実について  
(例) 悪質違反に係る通報制度の創設、安全性評価事業(Gマーク)の推進
- (5) 事後チェックの充実について  
(例) 効果・効率的監査の推進

# トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議について

## <目的>

➤独占禁止法及び下請法の違法行為の未然防止や燃料サーチャージ制の導入等を含め、適正取引の推進対策について、広く荷主、元請事業者、貨物自動車運送事業者等が協議していくため、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を中央及びブロック毎に設置している。

## <最近の主な議論>

(1)適正取引に向けた従来よりの議論を進化させ、平成23年度より、5つの課題「長時間にわたる手持ち時間の発生」、「契約に基づかない付帯作業の要求」、「契約書面の不交付」、「一方的な運賃減額」、「協賛金等の要請」に重点化して、パートナーシップ会議で改善方策の検討を実施中。

(2)荷主と貨物自動車運送事業者との間の取引に係る各課題全体への改善方策として、「書面化」が極めて有効との議論が行われ、その実現に向けて調整を推進していくこととされた。

## <会議開催経緯及びメンバー> (中央分)

- ・H20. 5. 28 第1回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
  - ・H20. 11. 17 第2回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
  - ・H21. 3. 18 第3回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
  - ・H21. 6. 17 第4回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
  - ・H23. 6. 15 第5回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
  - ・H24. 8. 6 第6回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
  - ・H25. 3. 27
- 第7回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
- 議題 1. 書面化等適正取引推進について  
2. 軽油高騰対策の推進について  
3. 消費税転嫁対策の情報について  
4. トラックの荷役作業における労働災害防止について

## パートナーシップ会議メンバー

- 野尻 俊明(流通経済大学教授)
  - 齊藤 実(神奈川大学教授)
  - 松島 茂(東京理科大学専門職大学院教授)
  - 一般社団法人 日本経済団体連合会
  - 日本商工会議所
  - 日本チェーンストア協会
  - 日本機械輸出組合
  - 公益社団法人 全日本トラック協会
  - 一般社団法人 東京都、大阪府、富山県トラック協会
  - 日本通運株式会社
  - 全日本運輸産業労働組合連合会
  - 全国交通運輸労働組合総連合
  - 中小企業庁事業環境部取引課
  - 国土交通省自動車局貨物課
  - 大臣官房参事官(物流産業)
- 事務局:国土交通省自動車局貨物課