

# 事業用自動車総合安全プラン2009の中間見直し

～目標達成のために実施すべき行動計画～

平成21～25年までの5年間の**総括評価を踏まえ**、平成30年に向け事業用自動車の事故削減目標を達成するための「事業用自動車総合安全プラン2009」の中間見直しについて、**基本的な方向性**を取りまとめた。今後、この方向性に沿って、**秋目途に行動計画を整理し、中間見直しの最終とりまとめ**を行う。

## これまでの重点施策の更なる強化

### (1) 安全体質の更なる強化

- ・緊張感の維持とプロフェッショナルとしての自覚と誇りの再啓発
- ・運輸安全マネジメントの更なる実効性向上
- ・保安指導を担う指導的人材の育成 等

### (2) コンプライアンスの徹底

- ・悪質事業者の徹底した排除
- ・市場メカニズムの更なる強化 等

### (3) 飲酒運転の根絶

- ・アルコール依存症の効果的な予防や更正プログラムの導入
- ・遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性向上 等

### (4) より先進的なIT・安全技術の活用

- ・衝突被害軽減ブレーキ等のより一層の普及加速
- ・次世代運行管理・支援システムの確立、ドライブレコーダー等の普及加速
- ・更なる先進安全技術(ASV)の開発・実用化の加速 等

### (6) 道路交通環境の改善

- ・事故発生割合の高い区間等への集中的な交通事故対策
- ・地域の協力を得ながら、生活道路における交通安全対策 等



## 新たな重点施策の追加

### (5) 関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処

- ① **きめ細やかな対策立案と現場まで分かり易い具体的アクションの実施**  
(地域や業界による主体的な事故分析、必要な対策の検討・実施 等)
- ② **運転者教育の強化、担い手の確保及び育成**  
(若年運転者の効率的・効果的な指導による質の高い運転者の育成・確保、高齢運転者の運転特性を踏まえた指導の強化 等)
- ③ **事故調査機能の強化**  
(各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」による事故要因の調査と再発防止策の提言)
- ④ **運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底**  
(4月18日付けの「運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策」の現場への浸透・徹底等の引き続きの実施)
- ⑤ **高速・貸切バスの安全・安心の確保**  
(「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」(H25.4)の引き続きのフォローアップの実施と対策の更なる実効性向上に向けた検討 等)
- ⑥ **訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信**  
(訪日外国人が多く利用する貸切バスの安全の確保、訪日旅行の新たな付加価値としての高い安全品質の海外への積極発信 等)
- ⑦ **トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化**  
(適正運賃の収受、取引の書面化、荷主勧告制度等の実効性の確保、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の着実な施行 等)

## ① 緊張感の維持とプロフェッショナルとしての自覚と誇りの再啓発、運輸安全マネジメントの更なる実効性向上

### 今後の政策についての基本的な方向性

「いつ事故が起きてもおかしくない」という緊張感を日々維持し、プロフェッショナルとしての強い自覚と誇りを持った質の高い運転者、運行管理者の育成を図ることは、事故防止を図る上での基本であり、運送事業に携わる事業主の基本的な責務である。

今後、更なる事故削減を実現するためには、経営者自らが汗をかき、現場と経営者が一体となって基本理念を浸透させ、必要な対策を愚直に繰り返して実施していくこと以外に道はない。

このような観点から、今後、事業者数、事業規模など自動車運送事業固有の状況に即した形で、運輸安全マネジメントの実効性ある中小事業者への展開を図るべきではないか。また、民間や関係機関の能力の活用や、保安指導に関わる他の制度・取組みとの連動・連携の強化を図りつつ、更なる浸透を図るための具体の工夫を行っていくことが肝要ではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ○ 運輸安全マネジメントの更なる浸透【強化】

##### ◆ 認定セミナーの有効活用【新規】

民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体、国土交通省等が連携して、中小事業者に対する運輸安全マネジメントについて一層の普及・啓発を推進するため、運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会を平成24年5月に設立するとともに、民間機関等が国土交通省の認定を受けて運輸安全マネジメントセミナー等を実施する仕組み（認定セミナー制度）を平成25年7月より導入した。今後、認定セミナー等を活用した自動車運送事業者への「運輸安全マネジメント」の普及・啓発を実施する。

##### ◆ 運輸安全マネジメント評価へのNASVA等の第三者認定機関の活用や安全マネジメント講習の実施【継続】

安全マネジメント評価に当たって、NASVA等第三者認定機関を活用していくほか、安全マネジメントを浸透させるための講習会を定期的実施する。

#### 運輸安全マネジメントセミナーの認定を受けた者

- ・(独)自動車事故対策機構
- ・東京海上日動リスクコンサルティング(株)
- ・損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント(株)
- ・(一財)日本品質保証機構
- ・(株)インターリスク総研
- ・(一社)日本海事検定協会
- ・(公財)関西交通経済研究センター

〔認定セミナー〕 開催回数:270回、受講人数:12,121人  
〔開催実績〕 (平成26年9月末時点)

## ② 保安指導を担う指導的人材の育成・資質向上と安全体質の底上げ

### 今後の政策についての基本的な方向性

自動車運送事業者への保安指導に際し指導的役割を果たしている関係者(適正化事業の適正化指導員、安全指導業務やコンサルティング、研修等に従事する指導員や講師、さらには全国の運行管理者等)について更なる資質の向上を図り、自動車運送事業の安全体質の底上げを実現すべきではないか。また、そのための具体的方策や体制についても検討を進めるべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ◆ 安全指導業務の質の向上等【新規】

指導講習及び適性診断の認定要領(告示)を改正し、運行管理者等への講習を実施している認定機関の講師に対する研修の義務付け等を図ることにより、自動車運送事業の運行管理に関する事故防止対策などの情報の知見を広め、**運行管理者等への講習の質の向上**を図る。

また、他の実施者が選任する適性診断カウンセラーの派遣を受けて適性診断を実施できることとするなど、民間参入の促進を図るための措置も合わせて実施する。

#### ◆ 適正化事業指導員の指導能力の向上【新規】

全国実施機関が行う適正化事業指導員に対する研修について適宜見直しを行い、指導業務に即したより実践的な研修を開催し、調査技術、専門的知識及び法令遵守に係る指導能力の向上を図る。

#### ◆ 貸切バス事業者への巡回指導の拡充【新規】

貸切バス事業者の法令遵守意識を高め、安全運行による事故防止の徹底を図るため、業界団体の自主的な取組により営業所への巡回指導を行う。準備が整った地方バス協会から順次実施する。

#### ◆ 旅客自動車運送適正化事業に基づく事業者団体との連携【新規】

道路運送法の改正により、旅客自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とした「旅客自動車運送適正化事業」が創設された。本事業に基づき、事業者団体によるタクシー事業者への法令遵守に関する指導等が適切に実施されるよう、当該事業者団体との連携を図る。

#### 制度改正後の指導講習認定要領

- 専門講師については、外部機関から派遣を受けることが可能であることを明確化
- 上記の場合には、講師を選任する必要はなく、講習の実施ごとに講師名等の記録をすることとする(選任届出は不要)
- 選任する第1種講師及び第2種講師に対して、毎年度少なくとも1回、講師のための研修を受講させることとする

講師の研修については、講習実施者が行うものとし、研修結果について報告を求めることとする(適性診断のカウンセラーは、研修あり)

#### 制度改正後の適性診断認定要領

- 他の実施者が選任するカウンセラーの派遣を受けて、適性診断を実施できることとする(選任届出は不要)

実施者がカウンセラーを選任することは必須だが、適性診断を実施したごとにカウンセラー名の記録及び他の認定機関のカウンセラーを活用する場合には、所属する実施者名も記録させることとする

## ① 悪質事業者の徹底した排除

### 今後の政策についての基本的な方向性

荷主や旅行者等、発注者サイドの理解や主体的な関与・協力の下、自動車運送事業の公正かつ適正な事業環境の構築を継続して図るべきではないか。

特に、**法令違反を犯す悪質事業者等に対し、要監視事業者のリストや街頭監査等を活用して監視を強め、厳格な処分を行う、ネガティブ情報の開示等を積極的に行う**などの措置を講じるべきではないか。

また、更なる監査体制の強化と併せ**職員の専門的知見・ノウハウの組織的・属人的な蓄積を強化**するなど、質・量の両面で監査・処分の機能・体制の更なる強化を図るべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ○ 監査体制・機能の強化【継続】

##### ◆ 監査要員の増員

監査体制強化を図るため、**監査要員のさらなる増員**を実施する。

##### ◆ 監査職員の専門的知見・ノウハウの強化

監査職員が**悪質違反を確認した実例**や、**監査現場における手法**をもとにした**監査マニュアル**を周知し、専門的知見・ノウハウを強化するなど、質・量の両面で監査・処分の機能・体制の更なる強化を推進。

#### ○ 悪質事業者の徹底した排除【強化】

##### ◆ 継続監視リストによる監視強化

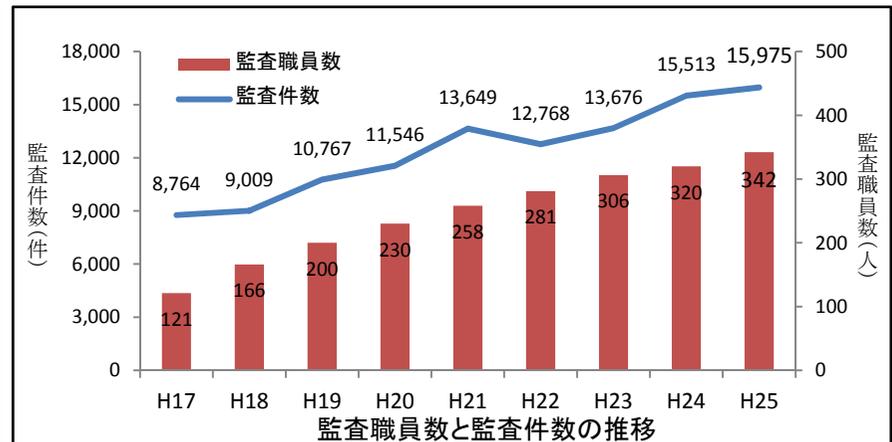
法令違反の疑いのある悪質事業者等に対し、**継続監視リスト**を作成するとともに、同リストを活用して当該事業者の**監視を強化**する。

##### ◆ 街頭における監査等の実施

平成25年10月に新設した**街頭監査**において、多客期等などに悪質事業者・運転者の監視を強化する。

##### ◆ ネガティブ情報の積極的な開示

ネガティブ情報の積極的な情報発信等により、荷主や乗客等の**利用者による選択を更に促進**する。



成田空港(平成26年7月)での街頭監査の様子

行政処分年月日	〇年〇月〇日
事業者の氏名(法人は名称)	株式会社 代表取締役
事業者の所在地	
営業所の名称	本社営業所
営業所の所在地	
行政処分の内容	許可の取消し
主たる違反の条項	道路自動車運送事業法第17条第3項
違反行為の概要	平成〇年〇月〇日、関係機関からの通報を契機として監査実施。11件の違反が認められた。(1)事業計画の変更認可違反【禁煙】(道路自動車運送事業法(以下「法」)第9条第1項)。(2)事業計画の変更認可違反【禁煙・種別変更】(法第9条第1項)。(3)事業計画の変更認可違反【自動車乗降】(法第9条第1項)。(4)事業計画変更時違反(法第9条第3項)。(5)NoCh・PM法不適合車両をNoCh・PM法対応車両に改造【貨物自動車運送事業法違反(安全規則第3条第4項)】(以下「安全規則」)第13条)。(6)乗降時乗客の乗降の遵守違反(安全規則第3条第4項)。(7)運転者に対する乗降監視違反(安全規則第10条第1項)。(8)初任運転者に対する適性評価受検義務違反(安全規則第10条第2項)。(9)乗降監視等に対する適性評価受検義務違反(安全規則第10条第2項)。(10)運行管理書に対する乗降監視違反(安全規則第2条)。(11)運行管理書の適性違反(法第16条第1項)
違反点数(事業側)	194点
違反点数(営業側)	194点

ネガティブ情報の開示例

## ② 市場メカニズムの強化による、市場構造の更なる適正化(悪質事業者の排除と優良事業者の選択を加速)

### 今後の政策についての基本的な方向性

法令違反・重大事故に関する行政データベースの情報分析機能の強化を図り、民間データと相関分析等を含め得られた付加価値の高い知見や情報を、事故の未然防止のための指導や監査機能の強化に積極的に役立てるべきではないか。

このような知見や情報について積極的な情報発信を行い、民間の安全・安心サービス等への活用を図ることで、市場構造の更なる適正化を図り、悪質事業者の排除と優良事業者の選択を更に加速すべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ○ 各種情報を活用した事故防止対策【新規】

個別に管理されてきた「監査総合情報」、「自動車事故情報」、「自動車検査登録情報」等、**事業用自動車に関する行政保有情報を活用し、横断的、多角的に分析**することで、事故の未然防止のための指導や監査機能の強化に積極的に役立てる。

#### <期待される効果>

##### ① 事故防止対策の促進

- ・事業者による類似事業者の事故情報の把握、再発防止策の横展開
- ・事故を起こすおそれの高い事業者への指導
- ・事業者格付け情報の提供
- ・要監視事業者リストの作成、効果的な監査の実施

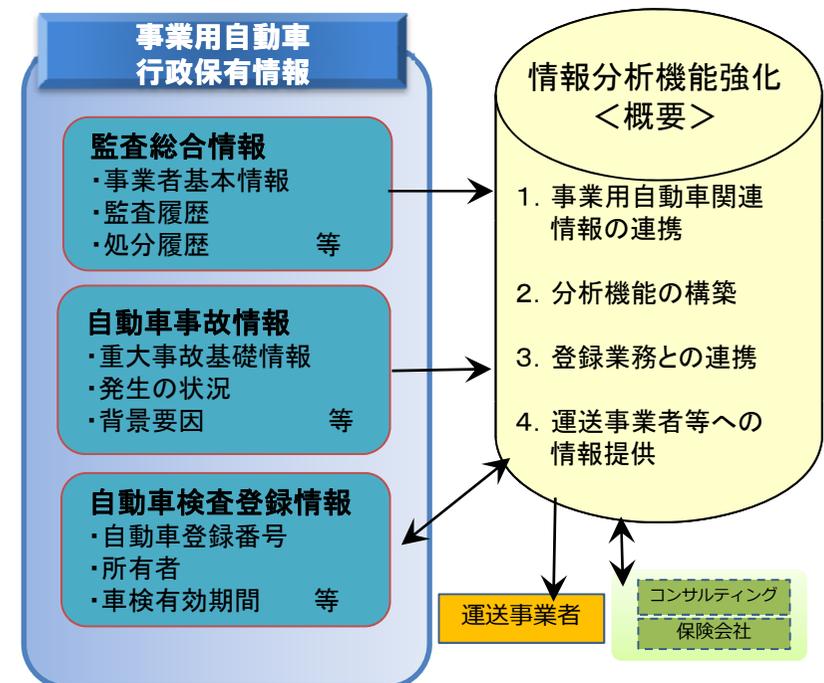
##### ② 事業者の利便性向上

- ・登録申請書類の簡素化、紛失・改ざん防止

##### ③ 官民データの相互活用による民間サービスの充実

- ・安全指導サービス
- ・保険サービス等

### 各種情報を活用した事故防止対策のイメージ



# 「3. 飲酒運転・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無」に関する主な中間見直し

## 今後の政策についての基本的な方向性

これまでの対策によってもなお飲酒運転を行う者が存在することを踏まえ、**アルコール依存症の効果的な予防や更生に関するプログラムの導入や、遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性向上等、更なる対策について検討が必要ではないか。**

## 見直し後の主な施策の内容

### ○ 運転者の日常的飲酒に対する指導・管理【新規】

常習飲酒者をはじめとした**運転者や運行管理者**に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の**飲酒運転防止の専門的な指導**を実施する**アルコール指導員の普及促進**を図る。

また、NASVA等の**運行管理者講習実施機関の講師**については、**アルコール指導員の資格取得を促進**し、**運転者への飲酒運転防止の指導の充実**を図るとともに、**アルコール指導員の養成が可能となる上級指導員の育成を促進**する。

### ○ アルコールチェッカー使用の実効性向上【強化】

テレビ電話やインターネット等のIT機器を用いた**アルコールチェック等、遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性向上**について検討を行う。

### ○ 危険ドラッグ等薬物の使用禁止の徹底【新規】

#### ◆ 運転者等に対する日常的な指導・監督の徹底

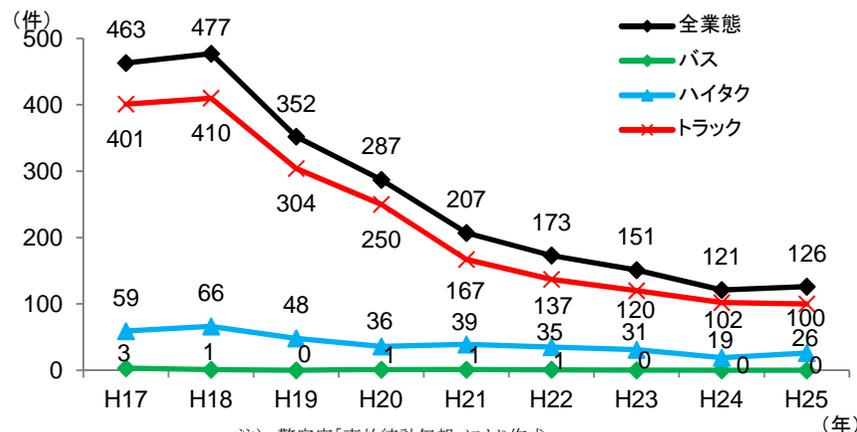
危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、**運転者に対する日常的な指導・監督を徹底**するよう、関係団体等と連携しつつ、事業者や運行管理者等に対して指導を行う。

#### ◆ 危険ドラッグ等の使用が疑われる運転者に係る事業者に対する監査業務中の危険ドラッグ等薬物の使用が疑われる場合は、当該事業者に対して監査を行い、点呼等の運行管理や運転者に対する指導・監督が適切に行われているか等、法令違反の有無をチェックし、違反内容に応じて行政処分を実施する。

#### ◆ 啓発活動の推進

各種セミナーや関係団体の協議会等において、危険ドラッグ等薬物の使用禁止に係る**啓発活動を推進**する。

飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数



注) 警察庁「事故統計年報」により作成  
(※バスについては、国土交通省で把握している事案のみ)

### 最近の事業用自動車に関して危険ドラッグを使用した疑いのある事案

#### トラックにおける事案

「危険ドラッグ吸い」ひき逃げ容疑逮捕  
東大阪  
大阪府警交部は11日、ひき逃げ容疑で逮捕された44歳の男性(48)と同一乗客の女性(39)の首に軽傷を負わせ、逃げた疑い。事故から約20分後、不審者がいると110番が寄せられ、同乗者がトラックを降りて東大阪市内を歩いている中村容疑者を見つけたと供述しており、同乗者は「危険ドラッグを吸っていた」と供述している。

#### タクシーにおける事案

危険ドラッグタクシー運転 事故前初の逮捕  
54歳客疑者「事故前初の逮捕」  
大阪府警交部は11日、ひき逃げ容疑で逮捕された44歳の男性(48)と同一乗客の女性(39)の首に軽傷を負わせ、逃げた疑い。事故から約20分後、不審者がいると110番が寄せられ、同乗者がトラックを降りて東大阪市内を歩いている中村容疑者を見つけたと供述しており、同乗者は「危険ドラッグを吸っていた」と供述している。

読売新聞(平成26年8月11日夕刊)

読売新聞(平成26年9月26日夕刊)

## ① 衝突被害軽減ブレーキ等のより一層の普及加速

### 今後の政策についての基本的な方向性

トラック、バス等の死傷事故の多くを占める追突事故を防止する上では、**衝突被害軽減ブレーキ等のより一層の普及加速**が非常に重要な役割を担うため、**その普及の一層の加速を図るための措置**について検討すべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

衝突被害軽減ブレーキを始めとする先進安全自動車(ASV)技術について、基準策定や補助制度、税制特例、自動車アセスメント等により普及を促進。また、地方運輸局の実施するセミナー等を通じて、事業者のASV技術に対する理解を促進。**【継続】**

#### ◆ 基準策定

これまでに基準化・装備義務化を行った衝突被害軽減ブレーキや車両安定性制御装置等に加え、更なるASV技術の基準化・装備義務化を検討。

#### ◆ 補助制度

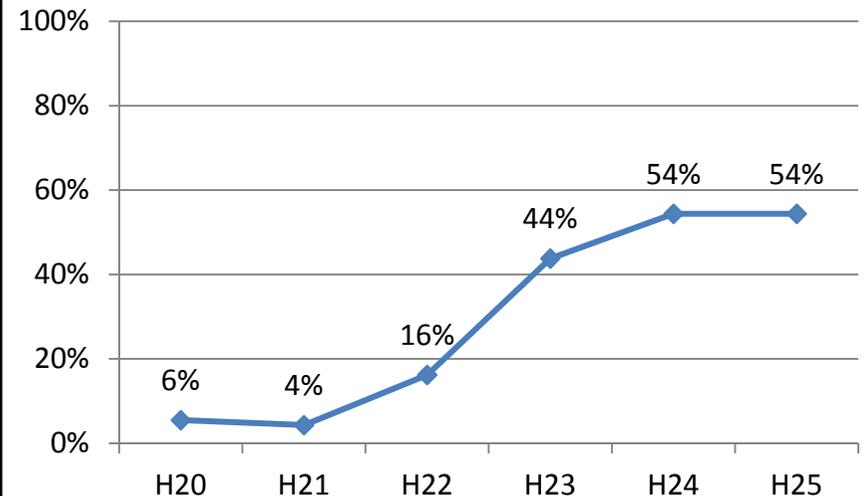
衝突被害軽減ブレーキの装備義務の中型トラック・バスへの拡大(平成26年2月基準改正)等を踏まえ、補助制度の拡充を検討。

#### ◆ 税制特例

車両安定性制御装置の装備義務化(平成25年8月基準改正)や衝突被害軽減ブレーキの装備義務の中型トラック・バスへの拡大等を踏まえ、税制特例の拡充を要望。

#### ◆ 自動車アセスメント

衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱警報装置等、予防安全技術に係る性能評価を順次導入。



衝突被害軽減ブレーキの装着率

指標の定義: 1年間に生産される大型自動車(車両総重量8トン超の大型貨物車)のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合

※なお、大型バスについては既に装着率100%となっている。

## ② 次世代運行記録計の確立、ドライブレコーダー等の普及加速

### 今後の政策についての基本的な方向性

「運行記録計の普及・義務付けロードマップ」(平成26年3月公表)に基づき、大型車と並び事故率の高い**車両総重量7トンクラス(最大積載量4トンクラス)の事業用貨物自動車について、運行記録計の装備を早期に義務付ける**べきではないか。

また、生体センサーやクラウド、テレマティクスを活用し、これからの運行管理に求められる**安全機能の強化**(健康管理機能の強化、遠隔地からのより高度かつリアルタイムでの管理、運転免許証との連携等)、**コスト低減、システム構成の簡素化・一元化等**を実現した「次世代運行記録計」について、**そのあり方を早期に確立**し、将来の普及に向けた道筋を更に示すことが必要ではないか。

さらに、**ドライブレコーダーのほか、運転者の体調急変を検知し警報を行うシステムなどを含めた過労運転防止のための機器**について、「次世代運行記録計」との連携を念頭に置きつつ、**更なる普及を図る**べきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ○ 運行記録計の義務付け拡大【継続】

事故の発生率※が高い水準にある、**車両総重量7トン以上(最大積載量4トン以上)**のトラックについて、**運行記録計の装着義務付けを拡大**する。

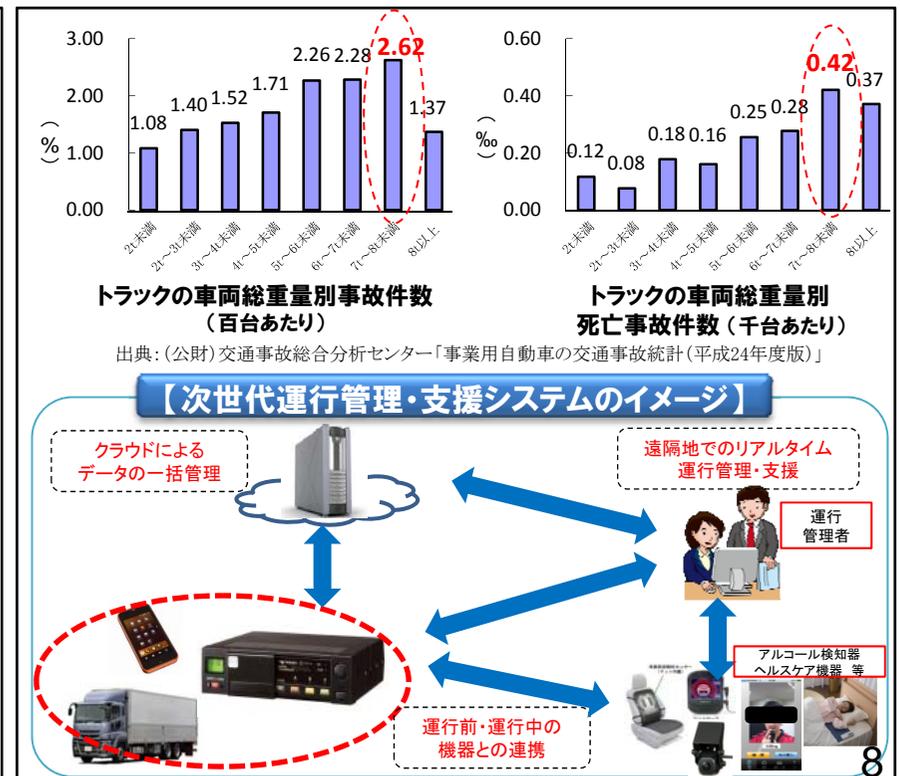
※ 事故の発生率=保有台数あたりの事故件数

#### ○ 次世代運行管理・支援システムの確立【継続】

運行記録計の低コスト化を推進しつつ、技術革新の状況を踏まえ、健康管理も含めたより安全運転の指導に有効な運行管理・支援システムのあり方について検討を行う。

#### ○ 過労運転防止のための機器の普及【新規】

平成25年度から支援事業を実施した**過労運転防止に資する機器**について、その**有効性を確認**していくとともに同機器の**普及促進**や**技術向上**を図っていくため、国の支援事業を受けた自動車運送事業者から得た**データの共有**や**活用方法、機器使用による効果**を取りまとめる。



## ③ 更なる先進安全自動車(ASV)技術の開発・実用化の加速

### 今後の政策についての基本的な方向性

運転者が運転不能に陥った場合に他の交通にも配慮しつつ安全に自動停止するシステム(「ドライバー異常時対応システム」)、事故発生時に自動通報を行うシステム等更なる先進安全自動車(ASV)技術について、早期実用化を目指し、技術的課題の検討を加速すべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

運転者が運転不能に陥った場合に安全に車両を自動停止するシステム(ドライバー異常時対応システム)や、事故発生時に自動通報を行うシステム、通信を利用した運転支援システム等の新たな先進安全自動車(ASV)技術の開発・実用化を促進。**【継続】**

#### ◆ ドライバー異常時対応システム

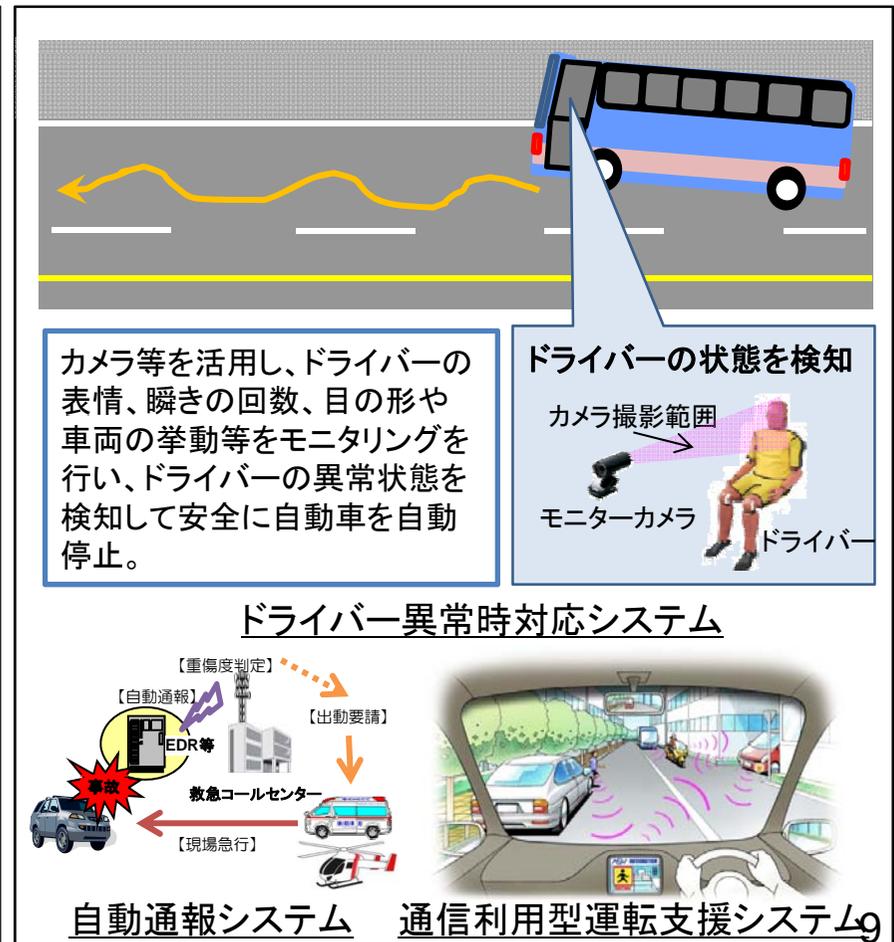
北陸道のバス事故やドライバーが運転中に失神するなどの事故を受け、ドライバーが運転不能に陥った場合に機能するシステム(ドライバー異常時対応システム)の実用化を目指し、実証実験による技術要件の検証及びガイドラインの策定を行う。

#### ◆ 自動通報システム

事故発生時に自動通報を行うシステムについて、基準策定等により開発・実用化を促進するとともに、事業者による早期導入の促進を図る。

#### ◆ 通信利用型運転支援システム等

車々間通信や歩車間通信等、通信を利用した運転支援システムの開発・実用化を促進するとともに、先進技術に係る安全性・信頼性の確保のための技術的アプローチを検討。



# 「5. 関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処」に関する主な中間見直し

## ① モード毎の事故の特徴を踏まえたきめ細やかな対策立案と現場まで分かり易い具体的アクションの実施（バス）

### 今後の政策についての基本的な方向性

事故の発生状況や要因、走行環境が業態・地域によって大きく異なることを踏まえれば、地域や業界の関係者が主体的にきめ細やかな事故分析を実施し、地域・業態別に必要な対策を検討、実施していくべきではないか。

また、対策の検討・実施に際しては、広範な市民の理解を増進しつつ、運転者一人一人、また業界や地域のあらゆる関係者が一丸となり、自ら必要な対策を考え、実行に移せる分かり易い具体のアクションを徹底的に実施していくべきではないか。

たとえば、地方運輸局のほか、運輸支局や業界団体を中核に、警察や地域の事業者、地方自治体、道路管理者等とも連携を図り、地域（ブロック、県）別の安全対策を検討し、毎年重点課題・行動計画・目標を設定・実施する、さらに定期的なPDCAサイクルの循環を行う場を設けるなど、業界や地域の関係者が主体となって安全対策を推進する体制を強化すべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

○ 事故発生状況等を踏まえつつ、現場に浸透するための対策を実施

#### ◆ 重点削減目標

**車内事故の防止**（特に、発進時の車内事故削減を目指す）  
（平成24年時点で661件（乗合バス）、うち発進時268件）

【新規】

#### ◆ 重点削減目標に向けた具体的促進策

(1) 車内事故防止の具体的な取組み

＜路線バス＞

- ・停留所発進時における安全基本動作の徹底
- ・バスが停車してから離席する「ゆとり乗降」の啓発
- ・乗客が着席してから発車すること及び車間距離を確保する「ゆとり運転」の励行
- ・「ゆとり運転」の点呼時における徹底

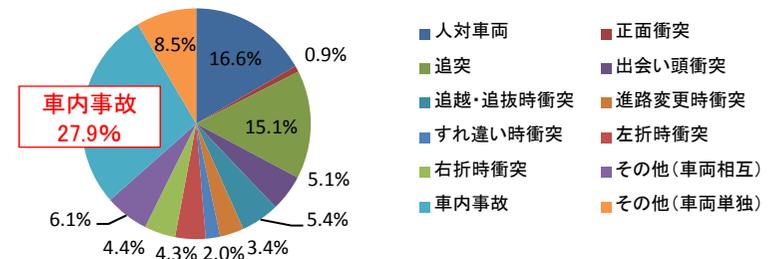
＜貸切バス、高速バス＞

- ・乗客へのシートベルト着用の徹底

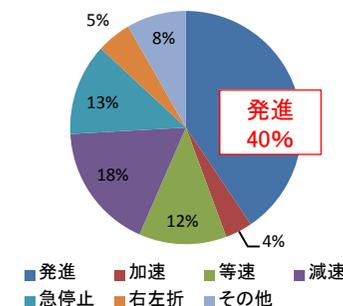
(2) 車内事故防止キャンペーン及び安全輸送決議の実施等

- ・毎年7月に車内事故防止キャンペーンを実施
- ・全国のバス事業者が一堂に会する全国バス事業者大会において行う安全輸送決議に、車内事故防止対策を盛り込む。
- ・メールマガジン等による広報活動

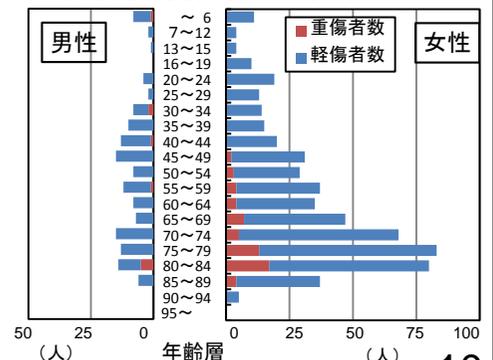
事故類型別・衝突地点別事故件数（平成24年）



行動類型別乗合バスの車内事故構成比（平成24年）



乗合バスの車内事故による男女年齢層別負傷者数（平成24年）



# 「5. 関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処」に関する主な中間見直し

## ① モード毎の事故の特徴を踏まえたきめ細やかな対策立案と現場まで分かり易い具体的アクションの実施（タクシー）

### 今後の政策についての基本的な方向性

事故の発生状況や要因、走行環境が業態・地域によって大きく異なることを踏まえれば、地域や業界の関係者が主体的にきめ細やかな事故分析を実施し、地域・業態別に必要な対策を検討、実施していくべきではないか。

また、対策の検討・実施に際しては、広範な市民の理解を増進しつつ、運転者一人一人、また業界や地域のあらゆる関係者が一丸となり、自ら必要な対策を考え、実行に移せる分かり易い具体のアクションを徹底的に実施していくべきではないか。

たとえば、地方運輸局のほか、運輸支局や業界団体を中核に、警察や地域の事業者、地方自治体、道路管理者等とも連携を図り、地域（ブロック、県）別の安全対策を検討し、毎年の重点課題・行動計画・目標を設定・実施する、さらに定期的なPDCAサイクルの循環を行う場を設けるなど、業界や地域の関係者が主体となって安全対策を推進する体制を強化すべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

○ 事故発生状況等を踏まえつつ、現場に浸透するための対策を実施

#### 《Ⅰ. 交通事故の総量抑止対策》

【新規】

##### ◆ 重点削減目標

交差点における出会い頭事故の防止：平成27年に2,825件まで削減  
（平成24年時点で3,805件）

##### ◆ 重点削減目標に向けた具体的促進策

信号のない交差点通過時の安全に係る基本動作の習慣化の徹底  
（2段階停止の習慣づけ、アクセルからブレーキへの足乗せ換え動作の習慣づけ）

#### 《Ⅱ. 死亡事故抑止対策》

##### ◆ 重点削減目標

路上寝込み者等の轢過事故の防止：平成27年に0人まで削減（平成24年時点で10人）

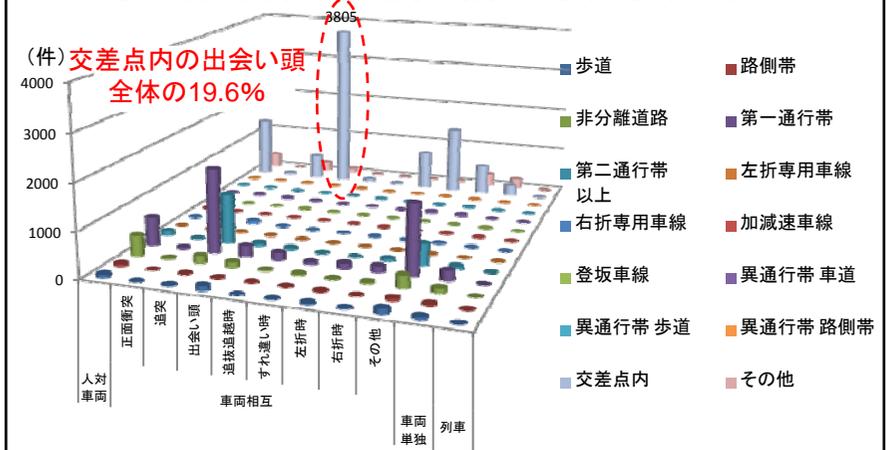
##### ◆ 重点削減目標に向けた具体的促進策

- (1) 早めのライト点灯とライト上向け走行の徹底
- (2) 路上寝込み者等発見時の警察への通報と保護活動

##### 【広報、啓発活動】

機関誌等による広報活動の実施、また、ポスターやビラ等を全国の営業所・運転者へ配布し、具体的な事故防止ポイント等について啓蒙 等

事故内容別・衝突地点別事故件数の割合（平成24年）



人対車両の死亡事故の内容別割合（平成24年）



- 死亡事故の7割が人対車両の事故
- 人対車両の死亡事故のうち、路上寝込み者等の轢過事故が36%

注）（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計（平成24年度版）」により作成 11

# 「5. 関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処」に関する主な中間見直し

## ① モード毎の事故の特徴を踏まえたきめ細やかな対策立案と現場まで分かり易い具体的アクションの実施（トラック）

### 今後の政策についての基本的な方向性

事故の発生状況や要因、走行環境が業態・地域によって大きく異なることを踏まえれば、地域や業界の関係者が主体的にきめ細やかな事故分析を実施し、地域・業態別に必要な対策を検討、実施していくべきではないか。

また、対策の検討・実施に際しては、広範な市民の理解を増進しつつ、運転者一人一人、また業界や地域のあらゆる関係者が一丸となり、自ら必要な対策を考え、実行に移せる分かり易い具体のアクションを徹底的に実施していくべきではないか。

たとえば、地方運輸局のほか、運輸支局や業界団体を中核に、警察や地域の事業者、地方自治体、道路管理者等とも連携を図り、地域（ブロック、県）別の安全対策を検討し、毎年の重点課題・行動計画・目標を設定・実施する、さらに定期的なPDCAサイクルの循環を行う場を設けるなど、業界や地域の関係者が主体となって安全対策を推進する体制を強化すべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

○ 事故発生状況等を踏まえつつ、現場に浸透するための対策を実施

#### ◆ 重点削減目標

【新規】

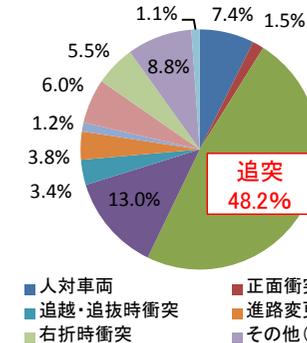
事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を**車両台数1万台当たり「2.0」件以下**とし、各都道府県の共有目標とする。

車両数1万台当たりの死亡事故件数が高い地域において、重点事故防止対策に加え、当該地域の事故分析を最大限に活用し、交通事故の発生状況に即した事故防止対策を樹立し、上記目標のより確実な達成を推進する。

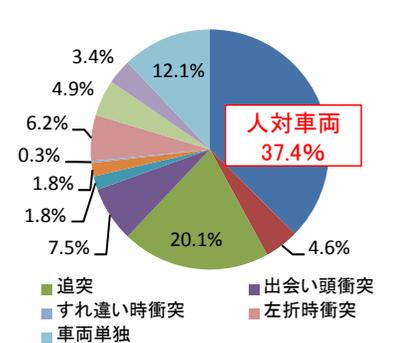
#### ◆ 重点削減目標に向けた具体的促進策

- ・横断歩行者事故防止のための安全確認の徹底
- ・交差点右左折における安全確認の徹底
- ・追突事故防止のための車間距離確保と制限速度遵守の徹底
- ・高速道路における漫然運転防止の徹底
- ・運転記録証明書の積極的な活用への協力要請
- ・事業用トラック重点事故対策マニュアルの策定（横断歩道事故編・交差点事故編）
- ・事故防止対策セミナーの開催・受講の促進
- ・ドラレコ及びディジタコ等安全管理機器のより積極的な導入の促進

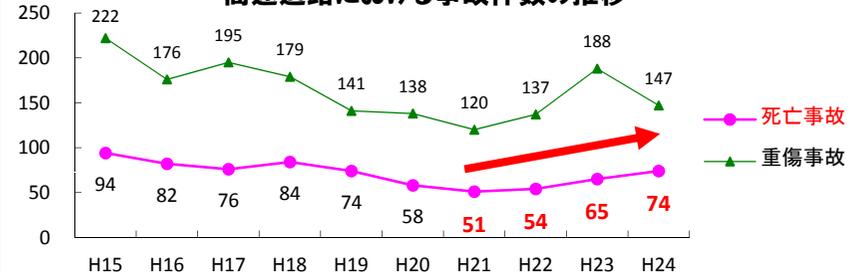
事故内容別の発生件数の割合



死亡事故内容別の発生件数の割合



高速道路における事故件数の推移



注）（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計（平成24年度版）」により作成

## ② 運転者教育の強化、自動車運送事業の担い手の確保及び育成（1）

### 今後の政策についての基本的な方向性

ハンドルを握る運転者の基本的な資質の底上げを図ることは安全対策の基本であるほか、今後、自動車運送事業においては、質の高い運転者を安定的に確保することが一層重要となる。

特に、**深刻な担い手不足の状況を踏まえれば、運転年数の少ない若年運転者を効率的・効果的に指導し、質の高い運転者を育成・確保するための方策を強化することが重要。**また、今後増加する**高齢運転者についてその運転特性等を踏まえた事故防止のための運転指導を強化することも重要である。**

このような観点から、現在の運転者教育に関わる制度・運用について、運転免許制度の見直し動向や諸外国の事例に留意するとともに、適性診断結果の分析データ、交通心理、ヒューマン・マシン・インターフェースなど科学的な知見も参考としつつ、**より効果的な指導方法を確立しその普及を図ることが重要ではないか。**また、適正化事業の活用や優良事業者認定制度の機能強化など、**現場への徹底した浸透、より高い実効性を確保するための方策についても整理を行うべきではないか。**（略）

### 見直し後の主な施策の内容

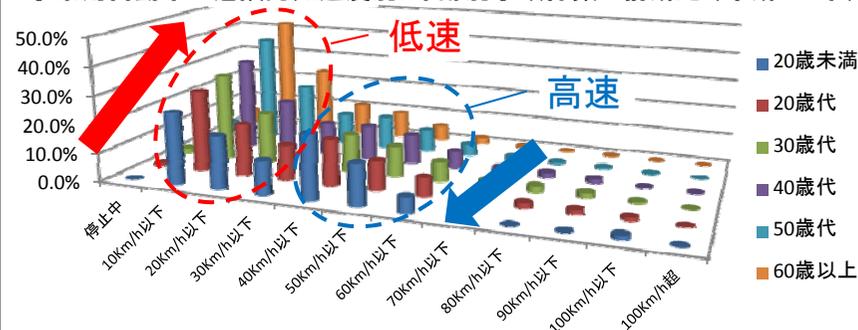
#### ○ 特別な指導の指針に基づく指導監督マニュアルの作成

**【新規】**

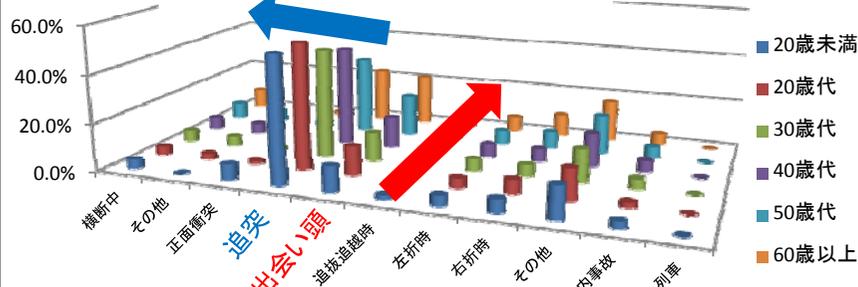
初任運転者に対する「特別な運転者に対する特別な指導の指針」に基づく**指導監督マニュアルを作成**し、諸外国の事例、適性診断結果の分析により得られた運転者毎（年齢・性別等）の運転特性データや、交通心理学等の科学的な知見も参考としつつ、**より効果的な指導方法を確立**し、運送事業者への普及及び浸透を図る。

また、**高齢運転者についても、その運転特性等を踏まえた事故防止のための指導監督マニュアルを作成**する。

事業用自動車の危険認知速度別・年齢別事故件数の構成比（平成24年）



事業用自動車の事故類型別・年齢別事故件数の構成比（平成24年）



注）（財）交通事故総合分析センター  
「事業用自動車の交通事故統計」により作成

## ② 運転者教育の強化、自動車運送事業の担い手の確保及び育成（2）

### 今後の政策についての基本的な方向性

ハンドルを握る運転者の基本的な資質の底上げを図ることは安全対策の基本であるほか、今後、自動車運送事業においては、質の高い運転者を安定的に確保することが一層重要となる。（中略）

また、物流や人材の停滞が経済成長のボトルネックとならないよう、ドライバースキルの見える化など「採用から定着まで一貫した取組み」、リレー輸送の導入など「働き方を変える抜本的な取組み」、効率的な運転者の運用や非効率な商慣行の是正など「労働生産性を向上させる輸送効率化の取組み」等、自動車運送事業の担い手の確保及び育成のための総合的な措置を講じるべきではないか。

また、その一環として、同時多地点での情報共有等を可能とする次世代運行記録計等の活用や中継輸送、共同運行、管理の集中化等の導入により、限られた人とクルマを高効率で活用する「競争力と安全品質の高い、人口減少時代の輸送サービス」への転換を図る必要があるのではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

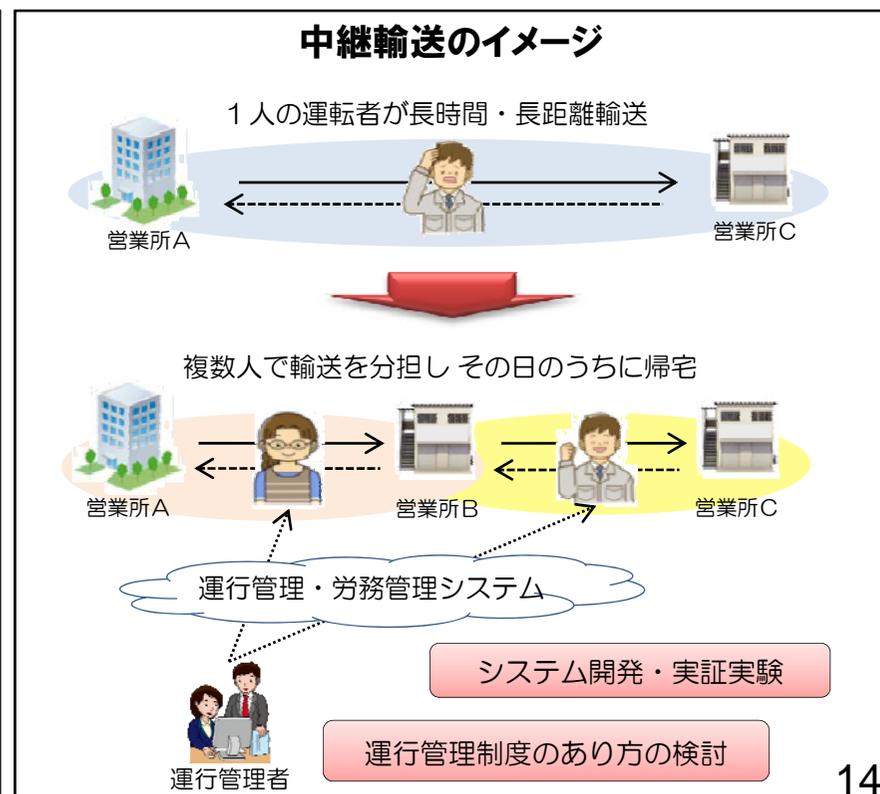
○ドライバーのキャリアアップにつながるよう**ドライバースキルの見える化**について検討を進めるとともに、運行管理制度のあり方の検討や中継輸送の実証運行の実施等により、**中継輸送の導入促進**を図り、自動車運送事業の**担い手の確保及び育成**を目指す。**【新規】**

#### ◆ 運行管理制度のあり方の検討

運行管理者・運転者の選任や点呼の方法等、多様な輸送形態に最適な運行管理制度のあり方について検討を進め、**安全性の更なる向上と運行管理の効率化の両立**を前提に、制度改善による中継輸送等の導入促進を図る。

#### ◆ 中継輸送の実証運行の実施

官民連携のもと、**ITを活用した高度な運行管理・労務管理システムの開発**について検討を進めるとともに、当該システムを用いた**中継輸送の実証実験を実施**し、先進事例の見える化を図ることで、中継輸送という新たな事業モデルの構築・普及を目指す。



# 「5. 関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処」に関する主な中間見直し<sup>通省</sup>

## ③ 事故調査機能の強化(事業用自動車事故調査委員会の提言を踏まえた対策の実施)

### 今後の政策についての基本的な方向性

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・構造的課題の更なる解明やより客観的で質の高い再発防止策が望まれるところである。

このような社会的要請に応えるため、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を発足させ、事業用自動車の交通事故のうち、社会的影響が大きく、事故原因が自動車運送事業者の組織的・構造的課題に起因する可能性がある、有効な再発防止策を必要とする等の重大な事案について、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行っていくべきではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ○ 事故調査機能の強化(事業用自動車事故調査委員会)

【新規】

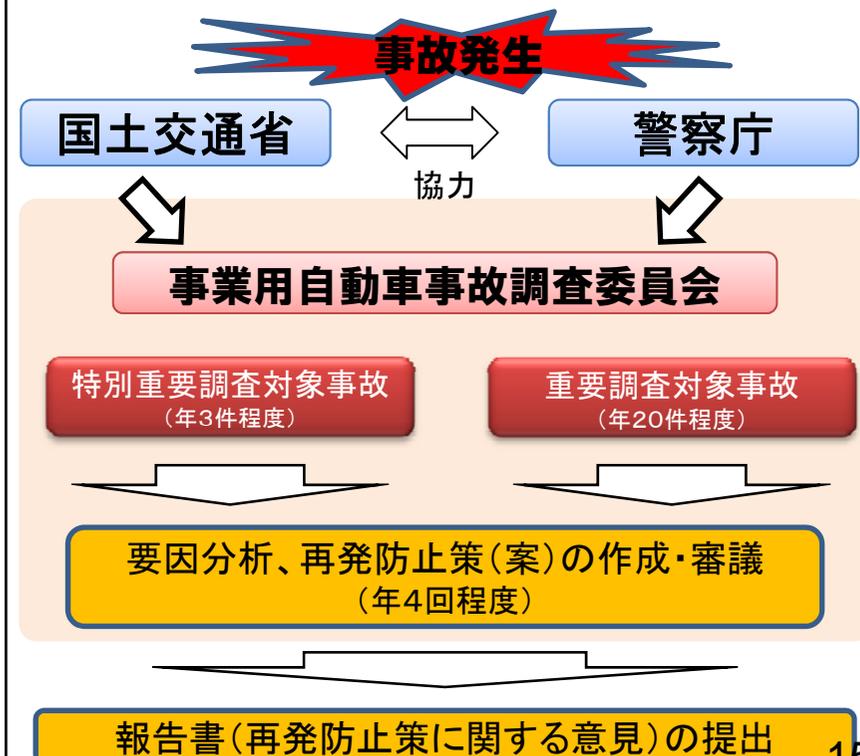
国土交通省及び警察庁の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」が平成26年6月に発足したところ。

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、委員会において事故要因の調査分析及び再発防止策の提言を行っていくとともに、提言を受け、国土交通省等関係者において再発防止策を講じ、現場への浸透を図っていく。

#### 事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 労働科学研究所 所長	久保田 尚	埼玉大学工学部建設工学科 教授
安部 誠治	関西大学社会安全学部 教授	水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科 教授
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士	首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長
小田切 優子	東京医科大学 講師		運輸安全委員会委員(非常勤)
春日 伸予	芝浦工業大学工学部共通学群 教授		

#### 事業用自動車事故調査委員会のイメージ



# 「5. 関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処」に関する主な中間見直し<sup>通省</sup>

## ④ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底

### 今後の政策についての基本的な方向性

近年、事故に至る前に運行や乗務を取りやめた事案を含め、運転者の体調急変に伴うインシデント・事故の報告事案が増加傾向にある。このような運転者の体調急変に対しソフト・ハードの総合対策を多重的に講じる「**運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策**」(平成26年4月18日発表)について、**現場への浸透・徹底等**を引き続き図っていくことが必要ではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ◆ ソフト面の対策【新規】

##### ➤ 事業用自動車の運転者の健康管理マニュアルの浸透・徹底

平成26年4月18日に改訂した「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」について、**現場、特に中小事業者への浸透・徹底**を図るため、運行管理者講習のテキストへ同マニュアルを掲載のほか、事業者向けのセミナー等において周知活動を実施する。

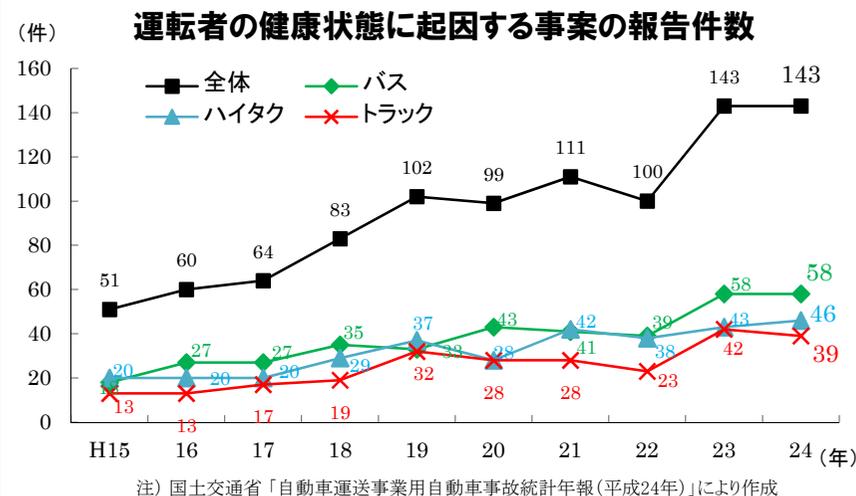
##### ➤ 健康管理マニュアルのフォローアップの実施

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の**浸透・取組状況等**について**フォローアップ調査**を実施し、関係者の理解増進を図るとともに、同結果を基に、必要に応じて見直し等の更なる対策の検討を実施する。

#### ◆ ハード面の対策【新規】

##### ➤ 運転者の健康増進・管理等に資する機器の普及

運転者の健康増進・管理を支援し確実なものとするため、**日常の健康管理や運転者の体調異常やその前兆の検知等に資する機器**について、**導入インセンティブの拡充**等の普及方策について、必要な検討を実施する。



# 「5. 関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処」に関する主な中間見直し<sup>通省</sup>

## ⑤ 高速・貸切バスの安全・安心の確保

### 今後の政策についての基本的な方向性

平成24年4月の関越自動車道での高速ツアーバス事故を踏まえ策定された「**高速・貸切バスの安全・安心回復プラン**」(平成25年4月発表)に基づく措置について、**引き続きフォローアップを着実に実施し、対策の更なる実効性向上を図ることが必要ではないか**。特に、運行管理に関する規制等の実効性確保や監査・処分の厳格な実施に加え、貸切バスの新運賃・料金制度、適性化事業の実施、バス運転者の育成・確保のための方策など市場構造の改善に向けた総合的な施策を着実に実施していくことが重要ではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ◆ 適正な労働環境確保のための取組の実効性向上【新規】

高速・貸切バスの安全・安心回復プランフォローアップ会議による**バス運転者の労働時間等の実態調査**の結果を踏まえ、運転者の**適正な労働環境確保のための取組の更なる実効性向上**を図る。

#### ◆ 新たな貸切バスの運賃・料金制度による取引の促進【新規】

平成26年3月に取りまとめられた、安全と労働環境改善コストを反映した、合理的でわかりやすい時間・キロ併用制の**新たな運賃・料金制度への速やかな移行及び書面取引の徹底**を図るとともに、事後チェックにより違反が判明した場合には、確実かつ厳正に処分を行う等、貸切バス事業者と運送申込者との**適正な運賃・料金での取り引きの促進**を図る。

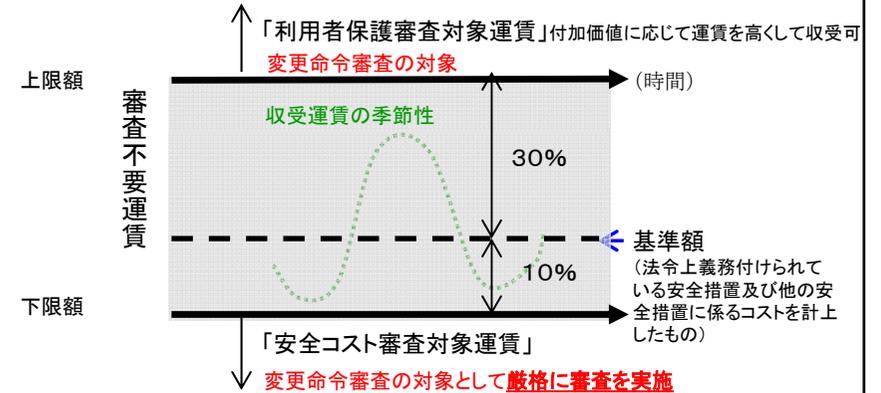
#### ◆ バス運転者の育成・確保【新規】

平成26年7月にとりまとめた「**バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会**」の内容を踏まえ、**バスの運転者の安定的な確保と育成に向けた取組**を実施。

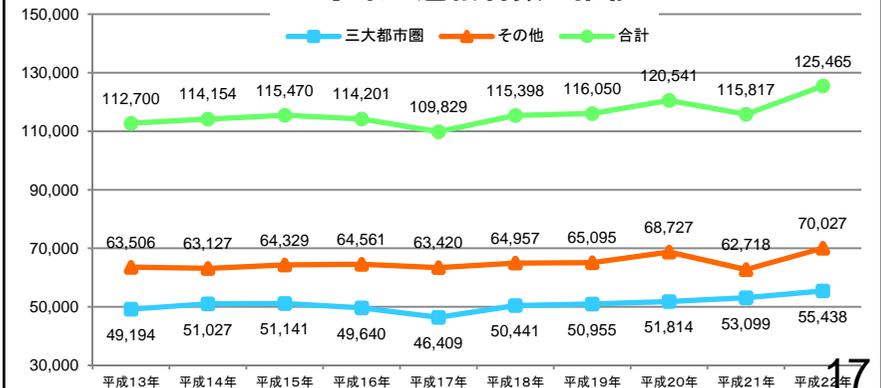
<今後の主な取組>

- ①若年層の採用拡大のための募集・採用活動の競争力強化
- ②女性の採用拡大のための勤務体系・社内インフラの整備・充実
- ③地域交通の再編等を通じた経営改善による運転者の待遇改善
- ④従業員満足度の向上による意欲や士気の向上

### 新運賃・料金制度の概要



### バス事業の運転者数の推移



## ⑥ 訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信

### 今後の政策についての基本的な方向性

訪日外国人旅行者数2,000万人という更なる高みの実現、また、2020年東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催に向け、**(2)①の悪質事業者の徹底した排除のための措置を徹底する、優良事業者による輸送力の確保、ミスマッチの調整等により、訪日外国人が多く利用する貸切バスの安全を確保するとともに、訪日旅行の新たな付加価値としてその安全品質を海外へ積極発信すべきではないか。**

### 見直し後の主な施策の内容

#### ◆ 安全品質の確保【新規】

##### ➢ 悪質事業者の徹底した排除

監査要員の増員等により監査体制・機能を強化するとともに、**継続監視リスト**や**街頭監査**等を活用して**監視を強め、厳格な処分を行い**、法令違反の疑いのある悪質事業者等の徹底した排除を図る。

##### ➢ 優良事業者による輸送力の確保・ミスマッチの調整

貸切バス事業者**安全性評価認定取得事業者を増加させ、認定制度を更に広く周知**する。さらに、当該事業者の安全性向上の取組や利用者の声等の**グッドプラティクス情報を発信**し、事業者全体の安心・安全の意識向上の促進に繋がる対策を検討する。

上記取組やネガティブ情報の積極的な情報発信等により、**安心・安全で良質なサービスを提供できる事業者に対する、貸切バス利用者による選択を更に促進**する。

#### ◆ 海外への積極的な情報発信【新規】

優良事業者の適切な選択や安全コストの円滑な転嫁等を実現するため、内外の旅行業者、関係国観光当局や消費者等に対する貸切バスの制度や安全品質の積極的な情報発信について、関係者による相互の情報・意見の交換等を行う。

#### 貸切バス事業者安全性評価認定制度の概要

貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価・公表することで、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくすること等を目的として、日本バス協会が実施。

#### 【参考】

平成26年9月19日現在の認定事業者数

認定事業者 636者(約14%)

認定事業者の車両数 18,050台(約37%)

※( )内は貸切バス事業者数、車両数に対する割合



「SAFETY BUS」  
(セーフティバス)マーク

#### 海外への積極的な情報発信

観光庁と連携して、台湾旅行会社の造成担当者に対し、貸切バス新運賃制度及び消費税免税制度を説明をするとともに、本年度のビジットジャパンキャンペーンの重点地域である東北、中国、四国地方への新たなツアー造成支援と魅力ある訪日ツアー造成への広告支援についての説明を台北・台中・高雄の3都市にて開催。



# 「5. 関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処」に関する主な中間見直し<sup>通省</sup>

## ⑦ トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化

### 今後の政策についての基本的な方向性

トラックの分野については、悪質事業者の排除に加え、適正運賃收受への支援、取引の書面化の普及・定着、荷主勧告制度の実効性確保とともに、下請ガイドラインの改定等を通じ待機時間の押しつけなど問題となる商慣行の是正などを行うことで、更なる事業の健全化を図ることが必要ではないか。

タクシーの分野については、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の着実な施行を通じ、特定地域及び準特定地域における需給バランスの改善、過労運転の防止、適正化事業等を円滑に実現していくことが必要なのではないか。

### 見直し後の主な施策の内容

#### ① トラック事業の市場構造の適正化【新規】

##### ◆ 適正な運賃・料金の收受の支援

適正な運賃・料金の收受を支援するため、トラック協会において、原価の公表等の取組を推進するよう通達を发出(平成26年4月)、引き続き適切な運用を図る。

##### ◆ 取引の書面化の普及・定着の加速

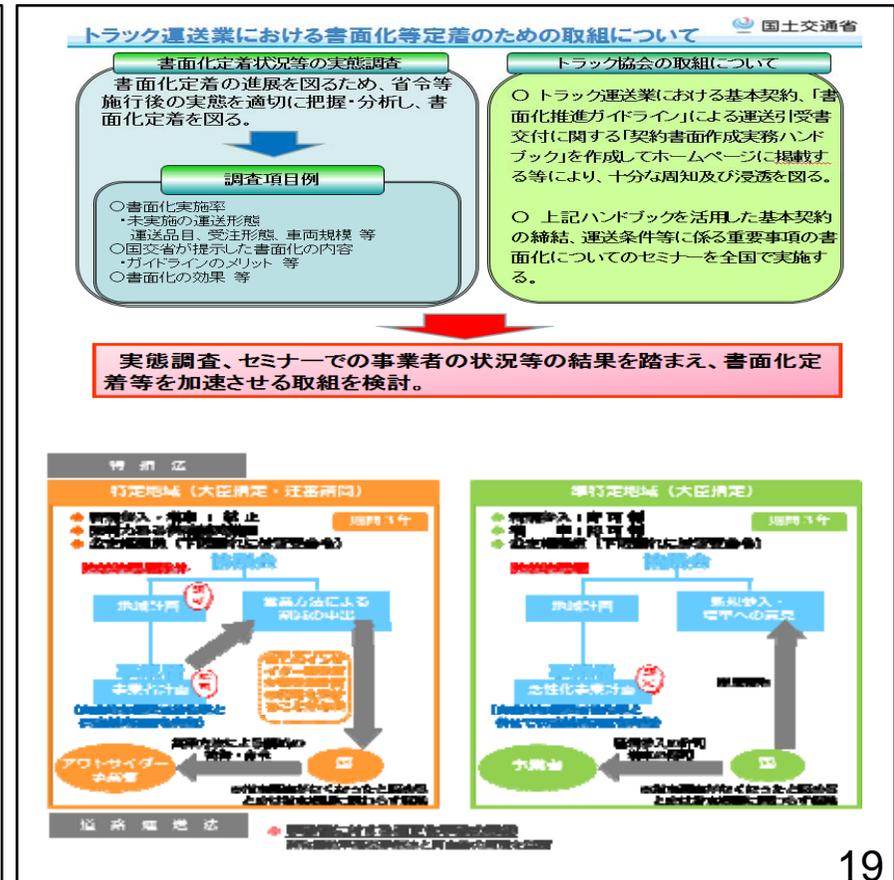
取引の書面化に係る実態調査やトラック協会が行うセミナーでの事業者の状況等を踏まえて、取引の書面化の普及・定着を加速させる取組を検討。

##### ◆ 下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改定

荷主の都合により生じた待機時間の押しつけなど問題となる商慣行を是正するために、下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改正を検討。

#### ② タクシー事業の市場構造の適正化【新規】

「改正特措法(特定地域及び準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)」に基づき、タクシーの供給過剰又はそのおそれがある地域として指定された地域における供給輸送力の削減及び需要活性化の取組が円滑に実施されるよう指導・助言していく。



## 今後の政策についての基本的な方向性

事業用自動車に係る事故削減目標を達成するためには、道路交通環境の改善も重要な要素である。

事故の発生が多い幹線道路については、事故の発生割合の高い区間等について都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、集中的な交通事故対策を引き続き推進すべきではないか。また、生活道路においては、地域の協力を得ながら、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、通過交通量の減少や走行速度の低下等を目的とした交通安全対策を引き続き推進すべきではないか。

事業者団体等においても、これら各地域における取り組みに積極的に参加するなど道路交通環境の改善に貢献することが求められるのではないか。

## 見直し後の主な施策の内容

### ① 幹線道路対策

- ・事故の発生割合が高い区間における交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置等を実施する。

### ② 生活道路対策

- ・生活道路への通過交通が多く、事故の発生割合が高い地区において、生活道路への通過交通を抑制するためのハンプや狭さく等の整備による歩行者等の安全・安心の確保を推進する。
- ・通学路における歩道の整備や路肩のカラー舗装化、防護柵の設置等を実施する。

### ③ 交通安全施設の維持管理

- ・防護柵や道路反射鏡等の交通安全施設の適切な維持・管理を実施する。

### ■ 幹線道路における交通安全対策の推進



### ■ 通学路における交通安全対策の推進



### ■ 生活道路における交通安全対策の推進

