

事業用自動車総合安全プラン2009の中間見直し ～行動計画の策定に向けた基本的な方向性～

平成21年から平成25年までの5年間の総括評価(事故の発生状況及び対策の進捗から見た今後の課題並びに新たな視点・課題)を踏まえれば、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(案)は、以下のとおり。

今後、この基本的な方向性(案)に沿って、関係者がとるべき具体的な行動についてそれぞれが主体的にかつ連携して検討を深め、本年秋目途で開催する次回フォローアップ会議までに行動計画として整理、これを同プランの中間見直しの最終とりまとめとして公表することとしたい。

I. 今後の政策についての基本的な方向性

(1) 安全体質の更なる強化

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

「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。

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

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、そのための具体の方策や体制についても検討を進めるべきではないか。

(2) コンプライアンスの徹底

① 悪質事業者の徹底した排除

荷主や旅行業者等、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。

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）

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。

(3) 飲酒運転の根絶

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。

(4) より先進的なIT・安全技術の活用

① 衝突被害軽減ブレーキ等のより一層の普及加速

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。

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

「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。

③ 更なる先進安全自動車（ASV）技術の開発・実用化の加速

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。

（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

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。

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 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果的・効率的に指導し、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、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。

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。

③ 事故調査機能の強化（組織的・構造的問題の更なる解明と事故の再発防止）

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・構造的問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。

④ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底

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。

⑤ 高速・貸切バスの安全・安心の確保

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。

⑥ 訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信

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。

⑦ トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化

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。

(6) 道路交通環境の改善

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と。

Ⅱ. PDCA サイクルの引き続きの実施

5年後の最終年において、本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、本プラン及び上記基本的な方向性は、策定されたことをもってその役割を終えるのではなく、引き続き、プラン期間中、自動車運送事業に関わるすべての関係者の間で共有され、着実に推進されるべきものである。

そのためには、PDCAサイクルに沿って定期的・継続的にチェックを行うことが必要である。今後とも、定期的に「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」を開催し、関係者間で施策の進捗状況、目標の達成状況等を確認するとともに、交通事故の要因分析も踏まえつつ、必要な場合には新たな施策を検討すべきである。

あわせて、関係業界や各地方ブロックにおいても、同様のチェックを引き続き実施することが求められる。