

# 事業用自動車総合安全プラン2009

～死者数半減、飲酒運転ゼロを目指して～

平成21年 3月

平成26年11月（改訂）

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議



平成26年度第2回事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議名簿

委員長	野尻	俊明	流通経済大学法学部 教授
委員	梶原	景博	公益社団法人 日本バス協会 理事長
	神谷	俊広	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 理事長
	小島	公平	独立行政法人 自動車事故対策機構 理事（事故防止担当）
	酒井	一博	公益財団法人 労働科学研究所 常務理事・所長
	下平	隆	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会 専務理事
	下谷内	富士子	公益社団法人 全国消費生活相談員協会 顧問
	関	政治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
	永井	正夫	一般財団法人 日本自動車研究所 代表理事 研究所長
	廣瀬	正順	一般社団法人 全国個人タクシー協会 専務理事
	福本	秀爾	公益社団法人 全日本トラック協会 理事長
	堀野	定雄	神奈川大学工学研究所 客員教授

(敬称略、五十音順)

早川	治	警察庁交通局 交通企画課長
嘉村	徹也	国土交通省大臣官房 運輸安全監理官
池田	豊人	国土交通省道路局 環境安全課長
田端	浩	国土交通省自動車局長
和辻	健二	国土交通省自動車局 次長
宮城	直樹	国土交通省大臣官房審議官（自動車局）
吉田	耕一郎	国土交通省大臣官房参事官（自動車（保障））
小林	豊	国土交通省自動車局 安全政策課長
島	雅之	国土交通省自動車局 技術政策課長
寺田	吉道	国土交通省自動車局 旅客課長
萩川	直也	国土交通省自動車局 貨物課長
江坂	行弘	国土交通省自動車局 整備課長

(敬称略)

# 目 次

<u>1. プラン策定時の考え方</u> . . . . .	1
<u>2. 中間見直し時の考え方</u> . . . . .	2
<u>3. 事故削減目標の設定 (Plan)</u> . . . . .	3
<u>4. 目標達成のため当面講ずべき施策 (Do)</u> . . . . .	3
<u>5. 本プランのフォローアップ (Check、Act)</u> . . . . .	9
<u>6. おわりに</u> . . . . .	10
<u>[別表] 目標に向けて当面講ずべき施策</u> . . . . .	11

# 事業用自動車総合安全プラン2009

～死者数半減、飲酒運転ゼロを目指して～

## 1. プラン策定時の考え方

交通事故は、一瞬にして被害者の生命や将来の可能性を奪うのみならず、その家族に対しても多大な精神的、経済的な負担や苦しみを強いるものである。また、加害者側においても、社会的制裁や信用の失墜等に直面することとなる。自動車に関わるすべての者は、常にこのことを肝に銘じ、交通事故を防止するために取りうる限りの手を尽くさなければならないことは言うまでもない。

近年の自動車に係る交通事故の発生状況について俯瞰してみると、シートベルト着用率の向上、悪質運転違反の減少等により、死者数が年々減少し、人身事故件数についても平成16年をピークとして着実に減少している状況にある。

しかしながら、事業用自動車については、運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かり、より高度な安全性を求められるにもかかわらず、全体としては、事故件数、死者数ともに、自家用自動車と比べると減少の歩みが遅いのが現状である。

また、依然として飲酒運転や、長期間にわたり高速道路が通行不能になったタンクローリーの横転・火災事故等、社会的影響の大きな事案が後を絶たず発生しているほか、昨年はタクシーの死亡事故が増加に転じるなど、大変憂慮すべき状況と言わざるを得ない。

交通安全対策については、現在、「第8次交通安全基本計画」に基づき政府全体で取組を進めているところであるが、上記のような状況にかんがみれば、今一度、これまでの事業用自動車に対する安全対策を振り返った上で、ソフト・ハード両面から、総力を挙げて、事業用自動車に係る事故の削減に取り組むことが必要である。

このため、国土交通省等及び関係業界においては、今後10年間で「事故削減のための集中期間」と位置付け、PDCAサイクルに沿って、次のとおり取組を進めるべきである。

## 2. 中間見直し時の考え方

事業用自動車総合安全プラン2009に基づく取組の推進等により、事故件数は順調に減少し、同プランの中間年である平成25年時点での中間指標に達した一方、死亡者数は達成できなかった。また、飲酒運転は着実に減少しているものの、平成25年時点においても、いまだ126件発生している状況である。

特に、死亡者数においては、この5年間の減少率は2割にも満たない状況であり、早急に対策を講ずる必要がある。

また、平成24年4月の関越自動車道での高速ツアーバス事故や平成26年3月の北陸自動車道での高速乗合バス事故など、社会的影響の大きな事案が後を絶たず発生している。また、平成25年のタクシーにおける飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数が増加に転じたほか、平成26年9月末現在のトラックの死亡事故件数も前年同時期と比べ増加しているなど、大変憂慮すべき状況と言わざるを得ない。

さらに、事業用自動車の運転者による覚せい剤や危険ドラッグを使用した疑いのある事案など、公共交通の信頼そのものが崩れかねない事案も発生しており、喫緊に対策を講じなければならない。

現在、「第9次交通安全基本計画」に基づき政府全体で交通安全対策を進めているところであるが、上記のような状況を鑑み、平成30年の最終目標に向け、これまでの5年間における業態別の事故発生傾向、主要な要因、過去の対策の効果等を踏まえ、更なる対策強化のため、プランの中間見直しを行うものである。

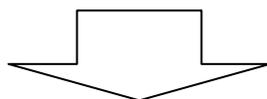
### 3. 事故削減目標の設定（Plan）

平成30年の最終目標を確実に達成するためには、関係者が共通の目標のもとで一丸となって安全対策に取り組むことが必要である。

このため、平成21年3月に示された事業用自動車総合安全プラン2009の事故等削減目標を踏襲するとともに、新たに危険ドラッグ等薬物使用による運行に係る目標も追加し、事業用自動車に係る目標を次のとおりとする。

（目標）

- ① 10年間で死者数半減（平成20年517人を10年後に250人、中間年である5年後には380人）
- ② 10年間で人身事故件数半減（平成20年56,305件を10年後に3万件、中間年である5年後には4万3千件）
- ③ 飲酒運転ゼロ
- ④ 危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無



関係業界においても、それぞれ上記目標を踏まえて業界としての目標を設定することが求められる。

### 4. 目標達成のため当面講ずべき施策（Do）

事故削減目標の達成に向けて当面講ずべき施策は、別表のとおりである。その中でも特に、次の施策について、今後重点的に取り組むべきである。

#### （1）安全体質の確立

言うまでもなく、安全の確保は自動車運送事業における最大の課題である。

「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責務である。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、対策を愚直に繰り返し実施していくことが必要である。

中小規模事業者を含む全ての事業者において安全体質が確立されるよう、各

事業者、事業者団体等による一層の自主的な努力に加え、行政としても必要な支援を行うべきである。

また、適正化事業指導員等の保安指導に際し指導的役割を果たしている関係者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ある。

### 重点施策

- ① 安全マネジメントの評価の対象を中小規模事業者にも拡大。【一部実施済み】
  - ② 安全マネジメントの浸透のための講習会の開催等事業者団体による支援の拡充や認定セミナーの有効活用。【実施強化】
  - ③ メールマガジンの発信等による業界全体での事故情報の共有。【継続実施】
  - ④ 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の活用による運行管理の高度化。【（４）に再掲】
  - ⑤ 労働・社会保険関係法令違反に対する行政処分の強化、労働・社会保険関係行政機関との連携、運行記録計の義務付けの拡大等による、運転者の労働環境の改善。【一部実施済み】
  - ⑥ 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。【新規】
  - ⑦ 各事業者が実施している事故防止対策等の優良事例等の他事業者への水平展開の推進。【新規】
  - ⑧ ドライブレコーダーやデジタルタコグラフの装着有無等を事故報告規則の報告項目への追加の検討。【新規】
- 等

## （２）コンプライアンスの徹底

近年、コンプライアンスは、企業活動の生殺与奪を握る要素としてその重要性が認知されつつあるが、自動車運送事業における事故惹起や法令違反は、事業継続の観点のみならず、人命の損失等国民の安全・安心に直接支障を及ぼすことになりかねないことから、自動車運送事業者に対しては特に高いコンプライアンスの徹底が求められる。

加えて、自動車運送事業者がコンプライアンスを徹底するためには、荷主や旅行者等、発注者サイドの理解や協力のもと、公正な事業環境の醸成に努めることが重要である。

行政においても、事故につながりかねない法令違反を犯す悪質事業者等に対しては、質・量ともに一層の監査機能の強化に努め、国民の目線に立って毅然として対応すべきである。特に、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とともに、更なる監査体制の強化や職員の専門的知見・ノウハウの組織的・属人的な蓄積を強化するべきである。

また、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、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者監査機能の強化に役立てることが必要である。

### 重点施策

- ① 監査要員のさらなる増員。【継続実施】
  - ② 監査職員の専門的知見・ノウハウの強化による監査機能の強化。【実施強化】
  - ③ 継続監視リストによる監査強化や街頭における監査等の実施、ネガティブ情報の積極的な開示等による悪質事業者の徹底した排除。【実施強化】
  - ④ 労働・社会保険関係法令を含む法令違反に対する行政処分の強化。【実施済み】
  - ⑤ 被監査事業者の車両移動等による処分逃れを防止するため、事業譲渡先への処分を可能とする等の処分基準の改正、刑事告発の活用等。【継続実施】
  - ⑥ 重大事故の発生等に関与した発注者の名称等の公表。【継続実施】
  - ⑦ 点検整備未実施に係る行政処分の強化等による整備管理の徹底。【実施済み】
  - ⑧ スピードリミッターの不正改造に係る改造施工者、運送事業者に対する監査の実施。【実施済み】
  - ⑨ 各種情報を活用した事故防止対策。【新規】
- 等

### (3) 飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

乗客の生命、顧客の財産を預かる運送事業者にとって、飲酒運転は言語道断の恥ずべき行為である。

飲酒運転ゼロを実現するためには、運転者1人1人が運送のプロとしての自覚と誇りをもち、厳しい目で自らを律する必要があることは言うまでもないが、加えて、各事業者においても、「飲酒運転ゼロ」の方針のもと、運行管理者を中心に飲酒運転につながる意識や行動の芽を確実に摘み取る体制を構築することが求められる。

行政においても、飲酒運転の防止及び監督の観点から、ソフト面・ハード面の双方で現時点で考えられる最大限の措置を講じ、これまで以上に厳格な姿勢で臨むべきである。

しかしながら、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正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ある。

また、事業用自動車の運転者による覚せい剤や危険ドラッグを使用した疑いのある事案など、公共交通の信頼そのものが崩れかねない事案が発生している。公共交通の信頼を確保し、薬物使用による運行の絶無を期すため、薬物使用の禁止徹底を図る必要がある。

#### 重点施策

- ① 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け。【実施済み】
  - ② アルコールチェッカーの使用の実効性向上。【新規】
  - ③ 飲酒運転に対する行政処分の強化。【実施済み】
  - ④ アルコール・インターロック装置の普及。【実施済み】
  - ⑤ 運転者の日常的飲酒に対する指導・管理。【新規】
  - ⑥ 啓発活動の実施の推進等による危険ドラッグ等薬物の使用禁止の徹底。【新規】
- 等

#### (4) IT・新技術の活用

自動車に係る新技術は、概して、実用化までに長期間を要するものの、一旦普及が進んだ後には極めて大きな事故削減効果を発揮することから、現在開発が進んでいる新技術については、行政による強力なリーダーシップのもと、今後10年間のできる限り早期に本格的な普及を実現すべきである。

車両安全については、これまで重視されてきた衝突安全技術（＝事故による被害を軽減するための技術）から、予防安全技術（＝事故を未然に防ぐための技術）に軸足を移し、事故発生そのものの防止に資する車両の開発・普及を強力に推進する。

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ある。

また、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、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ある。

映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の運行管理に係る

IT機器については、安全や事故防止の観点にとどまらず、業務の効率化、燃費向上、事故処理費用の削減等を通じて経済的なメリットをももたらすものの認識を業界全体で深め、飛躍的な普及につながる方策を早急に検討すべきである。

さらに、生体センサーやクラウド等を活用し、運行管理に求められる安全機能の強化、コスト低減、システム構築の簡素化・一元化等を実現した「次世代運行管理・支援システム」について、そのあり方を早期に確立する必要がある。また、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、「次世代運行管理・支援システム」との連携を念頭に置きつつ、更なる普及を図る必要がある。

#### 重点施策

- ① 衝突被害軽減ブレーキ等実用化されたASV技術のより一層の普及促進、新たなASV技術の開発・実用化の促進。【継続実施】
- ② 衝突被害軽減ブレーキの装着義務化の検討。【実施済み（普及促進については①へ統合）】
- ③ 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の一層の普及促進。【継続実施】
- ④ 次世代運行管理・支援システムの確立、過労運転防止のための機器等の普及加速。【新規】等

#### (5) 運行の現場を含めた関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処

本プランの取組開始後5年間を経て見えてきた各モード毎の多発傾向にある特徴的な事故にターゲットを絞り運転者・運行管理者等運行の現場関係者とも一丸となって事故抑止に取り組み、1～2年の成果を評価することにする。この取り組みに当たっては、現場関係者が自ら必要な対策を考え、実行に移せるわ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ある。

また、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講じる。また、運行記録計の高度化・多機能化の進展を図ることによりITを活用した運行管理の実現に繋げ、中継輸送等の新たな輸送サービスの創造を図るべきである。

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、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」を発足させたところである。同委員会における事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明や再発防止

策の提言を受け必要な対策を行っていくべきである。

さらに、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とともに、平成26年3月の北陸自動車道での高速乗合バス事故を踏まえ策定された「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ある。

また、訪日外国人の大幅な増加に伴う貸切バス需要の増加傾向を踏まえ、これら貸切バス事業の輸送の安全確保を図るとともに、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ある。

さらに、トラック分野における適正運賃の収受、取引の書面化、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とともに、「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）」の着実な実施を通じ、特定地域・準特定地域における需給バランスの改善等を円滑に実現していくことが必要である。

#### 重点施策

- 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。【新規】
  - 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。【新規】
  - 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）。【新規】
  - ④ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底。【新規】
  - ⑤ 高速・貸切バスの安全・安心の確保。【新規】
  - ⑥ 訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信。【新規】
  - ⑦ トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化。【新規】
- 等

#### （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、自動車運送事業自体の安全性の向上のほか、事業用自動車を取りまく道路交通環境の改善も重要な要素である。

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故の発生割合の高い区間において重点的な対策が必要である。

また、交通事故死者数に占める歩行中の死者数の割合が欧米に比べて高いこと等にかんがみれば、歩道等の整備や生活道路への通過交通の抑制等、安全・安心な歩行空間の確保が重要である。

関係行政機関間において引き続き連携を図るとともに、事業者団体等においても、各地域における交通安全のための取組に主体的に参加するなど、よりよい道路交通環境の実現に貢献することが求められる。

### 重点施策

- ① 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、信号器改良等。【継続実施】
  - ② 通学路における歩道の整備や路肩のカラー舗装、防護柵の設置等。【継続実施】
  - ③ 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、歩行者等の安心・安全の確保。【継続実施】
  - ④ 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。【継続実施】
- 等

## 5. 本プランのフォローアップ（Check、Act）

10年後、本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、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。

このため、自動車局に設置した「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」において、毎年（当面は年2回）、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引き続き検討すべきである。あわせて、関係業界においても、同様のチェック体制を構築することが求められる。

また、各事業者に対する安全マネジメント評価や監査・処分等、目標達成のために講じる施策の主たる実施機関となる各地方運輸局等においても、管内での取組状況やその効果等を把握・検証し、施策の実施をより実効ある方向に改善していく必要がある。

このため、関係事業者団体等との連携のもと、各地方ブロックごとに設置した「〇〇地域事業用自動車安全対策会議」において、地域における施策実施目標の設定、毎年における進捗状況の確認等について、引き続き、PDCAサイクルに沿って進めることとすべきである。

## 6. おわりに

本プランは、策定されたことをもってその役割を終えるのではなく、プラン期間中10年間にわたり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。

安全への取組みは決して派手なものではなく、一朝一夕にその効果が目に見えるものでもないが、関係者1人1人のたゆみない地道な努力の積重ねが、合わさり、いずれ必ず大きな効果をもたらすことになる。

関係者各位の不断の努力によって、我が国が世界一安全・安心で、住みよい国となることを期待しつつ、本プランの結びとしたい。

## 目標の達成に向けて当面講ずべき施策

今後取り組むべき課題	施策（新）	実施の目途
<b>(1)安全体質の更なる強化</b>		
①運輸安全マネジメントの更なる浸透	<p>【国土交通省】 平成25年7月より導入した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。</p> <p>【国土交通省、(独)自動車事故対策機構(NASVA)】 安全マネジメント評価に当たって、NASVA等を活用。</p> <p>【事業者団体】 安全マネジメントを浸透させるための講習会を、定期的(例 半期毎等)に実施。 また、NASVAの実施する安全マネジメント講習等の受講費用に対する助成を拡充。</p>	継続
②中小規模事業者向け手引の活用	<p>【国土交通省、事業者団体】 中小規模事業者が安全マネジメントの取組を容易に行えるよう作成した業態ごとのわかりやすい手引を活用し、中小事業者への運輸安全マネジメント制度の更なる普及を図る。</p>	継続
③事業者団体職員等に対する研修	<p>【国土交通省】 事業者団体の職員等に対し、運輸安全マネジメントについて、国土交通大学校における研修、国土交通省職員を派遣しての研修等を実施。</p>	継続
④安全マネジメント体制の整っている事業者に対するインセンティブの付与	<p>【国土交通省】 安全マネジメント評価の結果、安全マネジメント体制が整っていると認められる自動車運送事業者に対しては、監査周期を延長。</p>	継続
⑤上級講習(仮称)	<p>【日本バス協会】 貸切バス事業者安全性評価認定制度(セーフティバス認定制度)の評価において、運輸安全マネジメント認定セミナーの受講事業者に対する重点的な配点を検討。</p>	26年度内
⑥運行管理者試験における出題等の見直し	<p>【(公財)運行管理者試験センター】 効果的に実務上の知識及び能力を問うことができるよう、有識者からの意見も伺い、出題及び配点を見直し。</p>	継続

⑦優良事例の共有	<p>【国土交通省】 各事業者等が実施している事故防止対策等の優良事例等について、他事業者の参考となるよう、関係業界等と連携して、水平展開を推進していく。</p>	平成26年度～
⑧業界全体での事故情報の共有	<p>【国土交通省】 業界全体で事故情報を共有化するため、以下の情報を発信するメールマガジン「事業用自動車安全通信」の配信を継続する。 ・重大事故等情報(事故速報に基づくもの) ・自動車局から発信される自動車の安全に係る情報及びお知らせ等</p>	継続
⑨事故速報の報告範囲及び報告時期の見直し	<p>【国土交通省】 ドライブレコーダー及びデジタルタコグラフの装着の有無を事故報告書の様式に加える等、「自動車事故報告規則」(省令)を改正し、報告項目を拡大することを検討。</p>	26年度～
⑩事故歴等の把握	<p>【国土交通省】 指導監督マニュアルを改正し運転者全員に定期的に運転記録証明書や無事故無違反証明書取得させ、これに基づき指導することを推奨する。</p>	27年度
⑪車輪脱落事故等の再発防止	<p>【国土交通省】 大型車の車輪脱落事故や車両火災に係る再発防止策を含め、確実な点検整備の実施について、自動車点検整備推進運動、整備管理者研修等により啓発を促進。</p>	継続
	<p>【国土交通省】 ホイール取り付け方法について、ISO方式への一元化が進められる状況において、混在するJIS方式とISO方式それぞれにおける適切な点検整備の方法等の周知を徹底。</p>	継続
⑫保安指導を担う指導的人材の育成・資質の向上と安全体質の底上げ	<p>【国土交通省】 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し、講師のための研修を義務付ける認定要領(告示)を改正し、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、運行管理者等への研修の質の向上を図る。</p>	27年度～
	<p>【国土交通省】 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。</p>	26年度～
	<p>【貨物自動車運送適正化事業実施機関】 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。</p>	継続
	<p>【日本バス協会】 地方バス協会において、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。</p>	継続

## (2)コンプライアンスの徹底

①監査体制・機能の強化	【国土交通省】 更なる監査体制強化のため、引き続き監査要員の増員を図るとともに、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。	継続
②街頭監査の充実	【国土交通省】 関係各所から入手した情報や監査の実施結果をもとに、効果的な実施場所・時間帯等を割り出し、街頭監査の充実を図る。	継続
③効果的・効率的な監査の実施 (悪質事業者の徹底した排除)	【国土交通省】 機動的に監査を行える街頭監査を進め、事業者の実態を把握して分析を行い、情報を蓄積して継続監視リストの充実を図る。また、リストを活用して法令違反の疑いのある悪質な事業者をあぶり出し、効果的な監査を実施するとともに、厳格な処分を実施する。さらには、ネガティブ情報の開示等を積極的に行う等の措置を実施。	継続
④事業用自動車総合安全情報システムの新規構築	【国土交通省】 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。	28年度～
⑤監査における関係省庁間の連携	【国土交通省】 平成21年に策定した労働基準監督機関との合同監査・監督の実施にあたって留意すべき事項に基づき、引き続き、自動車運送事業者に対する監査における関係省庁間の連携を図る。	継続
⑥行政処分の着実な実施、拡充	【国土交通省】 平成21年に改正した処分逃れ対策に係る処分基準に基づき、引き続き、適切な運用を図る。	継続
⑦処分逃れの防止	【国土交通省】 平成21年に改正した処分逃れ対策に係る処分基準に基づき、引き続き、処分逃れ事業者の防止に取り組んでいく。	継続
⑧荷主等の発注者への対策	【国土交通省】 適正取引の確保及び安全を阻害する行為を防止する観点から、貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正等を行い、取引の書面化を推進するとともに、荷主等による輸送の安全阻害行為が明確な場合には、速やかに荷主勧告を発動し公表できるよう所用の措置を講じた(平成26年4月1日施行)ところであり、引き続き、荷主勧告制度の適切な運用を図る。	継続

(3) 飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

<p>①運行管理者講習等におけるアルコールに関する専門的教育</p>	<p>【NASVA等の講習実施機関及び運行管理者】                  運転者に対する飲酒運転防止の指導を充実させるため、関係機関と協力して、アルコールに関する専門的な教育を、運行管理者講習等で実施。                  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(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等を実施)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。</p>	<p>継続</p>
<p>②運転者の日常的飲酒に対する指導・管理</p>	<p>【国土交通省】                  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、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。</p>	<p>26年度～</p>
<p>③点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の実効性向上</p>	<p>【国土交通省】                  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。</p>	<p>26年度～</p>
<p>④危険ドラッグ等薬物の使用禁止の徹底</p>	<p>【国土交通省】                  関係団体等と連携しつつ、事業者や運行管理者等に対する指導・監督及び啓発活動の推進を通じて、危険ドラッグ等薬物の使用禁止の徹底を図る。</p>	<p>26年度～</p>

## (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促進	<p>【国土交通省】 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。</p>	継続
②更なる先進安全自動車(ASV)技術の開発・実用化の加速	<p>【国土交通省】 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。</p>	継続
③運行記録計の義務付けの拡大	<p>【国土交通省】 ・タクシー事業：平成18年の運行記録計の義務付け指定地域拡大後における事故、過労運転等の発生状況等を踏まえつつ、さらなる地域の拡大について検討。 ・トラック事業：死亡事故や重軽傷事故が多発している状況や長距離・長時間輸送が比較的多い状況から、車両総重量7t以上8t未満又は最大積載量4t以上5t未満の車両に義務付け対象を拡大。 ・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。</p>	26年度～27年度
	<p>【国土交通省】 過労防止以外の観点(安全対策・環境対策等)から運行記録計の必要性、活用方策について検討し、これを踏まえ義務付け範囲の拡大について検討。</p>	継続
④映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等を活用した運行管理の高度化	<p>【国土交通省】 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。</p>	26年度～27年度
⑤IT点呼に係る要件の拡大	<p>【国土交通省】 モバイル機器の普及状況等を踏まえ、IT点呼実施の対象事業者の拡大等を検討。</p>	26年度～27年度
⑥過労防止のための機器の普及	<p>【国土交通省】 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や機器使用による効果を取りまとめる。</p>	26年度～

(5) 運行の現場を含めた関係者一丸となった行動、構造的な課題への対応

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

【国土交通省、各業界団体】

国土交通省と各業界団体とが連携し、業態別の事故発生状況等を踏まえつつ、現場まで浸透させるための対策を実施。

【バス業界】

◆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)

◆重点削減目標に向けた具体促進策

(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籍する「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

【タクシー業界】

《Ⅰ. 交通事故の総量抑止対策》

◆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

26年度～

## 【トラック業界】

## ◆重点削減目標

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(車籍別)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

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

## 【国土交通省】

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、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とともに、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。

また、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。

26年度～

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)

## 【国土交通省】

平成26年6月に発足した「事業用自動車事故調査委員会」からの「特別重要調査対象事故」及び「重要調査対象事故」における再発防止策の提言をうけ、現場への浸透、徹底及びフォローアップを実施する。

26年度～

④運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底

## 【国土交通省】

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」について、セミナー等を通じて現場(特に中小事業者)への浸透・徹底を図るとともに、同マニュアルの浸透・取組状況等についてフォローアップを実施し、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。

また、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など普及方策について、必要な検討を実施。

26年度～

⑤高速・貸切バスの安全・安心確保	<p>【国土交通省】</p> <p>○適正な労働環境確保のための取組の実効性向上          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。</p> <p>○新たな貸切バスの運賃・料金制度による取引の促進          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、确实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。</p> <p>○バス運転者の育成・確保          本年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。          &lt;今後の主な取組&gt;          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</p>	26年度～
⑥訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信	<p>【国土交通省】</p> <p>○安全品質の確保          「(2)コンプライアンスの徹底」において実施する、法令違反の疑いのある悪質な業者等の徹底した排除のための対策を通じて、訪日外国人が多く利用する貸切バスの安全を確保を図る。</p> <p>○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。</p> <p>○積極的な発信          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。</p>	継続
		26年度～

<p>⑦トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化</p>	<p>【国土交通省】</p> <p>○トラック事業の市場構造の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・適正な運賃・料金の収受を支援するため、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発出(平成26年4月),引き続き適切な運用を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>26年度～27年度</p>
	<p>○タクシー事業の市場構造の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。</li> </ul>	<p>26年度～</p>

(6) 道路交通環境の改善

① 道路交通環境の改善

【国土交通省・警察庁】

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、信号機改良等。

通学路における歩道の整備や路肩のカラー舗装、防護柵の設置等。

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、歩行者等の安心・安全の確保。

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。

等

継続