

事業用自動車総合安全プラン2020

～目標達成に向けた自動車局の取組～

(安全政策課、技術・環境政策課、旅客課、貨物課、整備課)

【制度・体制構築】

従来からの法令上の義務

- 「乗務員の健康状態の把握」、「疾病等により安全な運転ができないおそれのある乗務員の乗務禁止」
⇒ 雇い入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け
- 「運行管理者による点呼時の確認」
⇒ 乗務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『健康管理マニュアル』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策マニュアル』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- 『脳血管疾患対策ガイドライン』（平成30年2月策定）
- 『心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン』（令和元年7月策定）

事業用自動車健康起因事故対策協議会

平成27年9月

スクリーニング検査の効果的な普及方策について審議するため、産学官の関係者からなる協議会を国土交通省自動車局に設置

国土交通省の主催するセミナーの他、他団体が主催するセミナーやシンポジウムの場などを通じて、健康起因事故防止の取組について周知を図っている。

【令和2年の主な実績】

2月18日 健康起因事故防止セミナー @東京 (主催:国土交通省)

- ・国土交通省からの施策説明
- ・(公財)大原記念労働科学研究所研究主幹 酒井氏より、疲労・健康管理の向上による事故防止について講演
- ・産業医科大学教授 安部氏より、職業運転者に発生する運転中の意識消失と心臓突然死について講演

10月20日 NASVA安全マネジメントセミナー @東京 (主催:自動車事故対策機構)

- ・国土交通省からの施策説明
- ・バス、タクシー、トラックの各分野から、事業者による取組事例の報告

10月27日 公益財団法人タカタ財団寄付講座「交通安全文化論」@Web講義 (主催:慶応義塾大学)

- ・大学の寄付講座として関係分野の講師を招いて講演を実施
- ・国土交通省からの施策説明

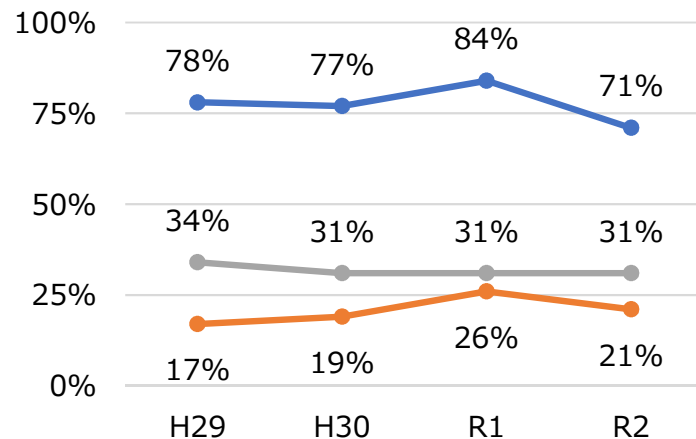
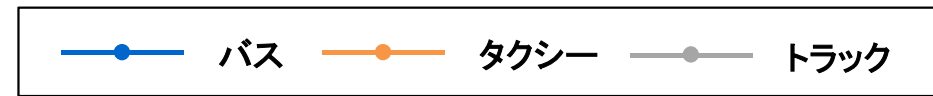
11月5日 北陸信越自動車事故防止セミナー @富山 (主催:国土交通省)

- ・国土交通省からの施策説明
- ・全国健康保険協会管理栄養士 杉森氏より、事業用自動車運転者の健康管理について講演

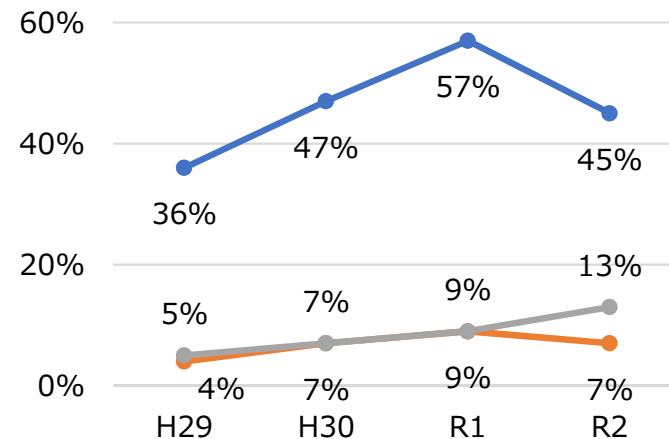
12月17日 貸切バス事故防止講習会 @神奈川 (主催:国土交通省)

- ・国土交通省からの施策説明
- ・関東運輸局より、運転者の健康起因及び飲酒対策などの安全対策について講演

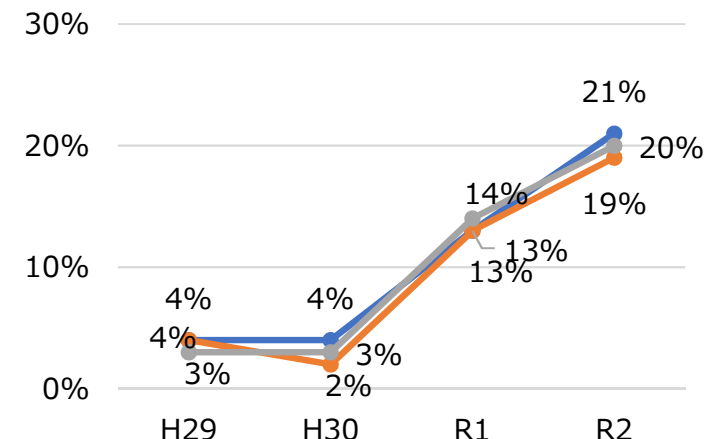
●スクリーニング検査を受診させている



【SAS(睡眠時無呼吸症候群)】



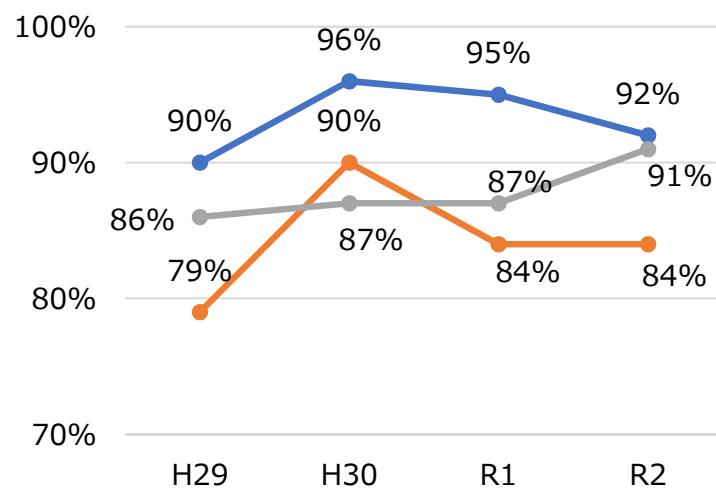
【脳血管疾患】



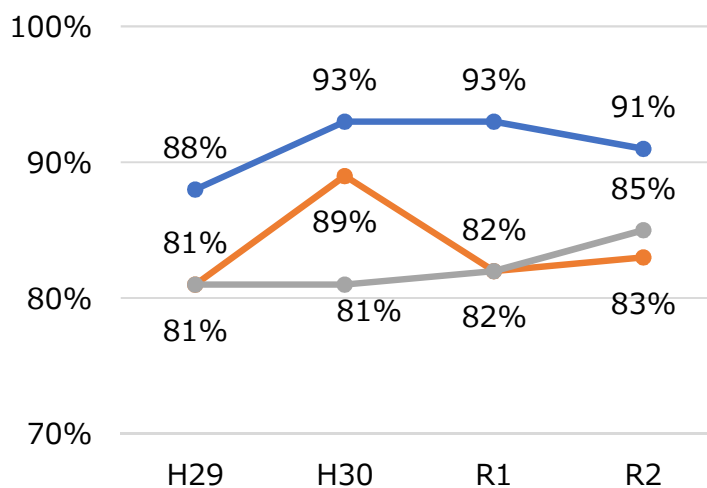
【心臓疾患・大血管疾患】

(スクリーニング検査を受診させていない場合)

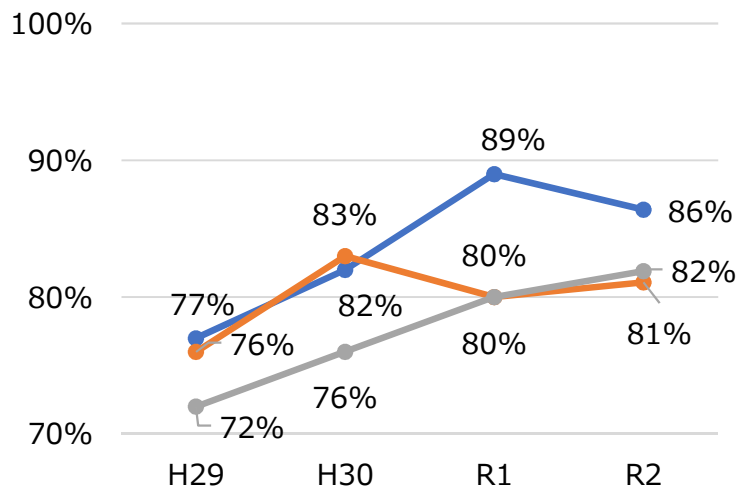
●スクリーニング検査の必要性を感じている



【SAS(睡眠時無呼吸症候群)】



【脳血管疾患】



【心臓疾患・大血管疾患】

【マニュアル・ガイドラインについて】

○各マニュアル・ガイドラインの認知度は、8割を超えている。

【SAS】

○受診率は、バスで7割に達している。

○必要性の認識も全モードで十分に高まっている。

【脳血管疾患】

○受診率は、バスで約5割に達している。

○必要性の認識も全モードで十分に高まっている。

【心臓疾患・大血管疾患】

○受診率は、年々増加している。

○必要性の認識も全モードで十分に高まっている。

健康起因事故を踏まえた行政処分の強化

運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し増加傾向。

事件事例(事業用自動車事故調査委員会による報告書より)

(概要)

平成29年11月25日13時02分頃、乗合バスが乗客16名を乗せて見通しの良い直線道路を走行中、バスを安全に進行させるためのハンドル操作、ブレーキ操作をすることなく、道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプをなぎ倒し、その先の電柱に衝突。

(背景)

- 運転者は以前、睡眠時無呼吸症候群(SAS)診断を受診したところ、「経過観察」との判定。
→しかし、事業者は、そのことを知りながらも、運転者への適切なフォローは未実施。
- 事業者は、運転者に対し、乗務中体調不良を感じたら、必ず停車して運行管理者に報告し指示を仰ぐよう指導。
→しかし、実際には、運転者は事故当日、眠気を感じながらも、「運転を中止するほどではない。」と勝手に判断、そのまま運行を継続。



【処分基準強化(案)】

行政処分基準(全モード)

運輸規則第21条第5項及び安全規則第3条第6項

1 疾病、疲労等のおそれのある乗務

- | | |
|------------|------------|
| ① 未受診者1名 | 警告(10日車) |
| ② 未受診者2名 | 20日車(40日車) |
| ③ 未受診者3名以上 | 40日車(80日車) |

2 未受診者による健康起因事故が発生したもの 40日車(80日車)

3 疾病、疲労等による乗務 80日車(160日車)

4 薬物等使用乗務 100日車(200日車)

<適用方法(案)>

- ・健康起因事故とは、当該運転者が、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失を発症し、負傷者(当該運転者を除く。)が生じた重大事故をいう。
- ・事業者が、当該運転者の事故発生日から過去1年以内に法定の健康診断を受診させずに乗務させていた場合、または、健康診断受診結果に基づき、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に関連する疾病を疑い、要再検査や要精密検査、要治療の所見があるにもかかわらず、再検査を受診させずに乗務させていた場合のいずれかに該当した場合に適用する。
なお、「2」を適用した運転者は、「1」の調査対象から除く。

※令和3年2月13日 パブコメ開始 令和3年度 施行予定

概要

道路交通法の一部改正する法律(令和2年6月)により、妨害運転(あおり運転)に対する罰則が新たに創設されたことに伴い、自動車運送事業者等に対する監査方針、行政処分基準等においても妨害運転を悪質な違反として位置づけて所要の措置。令和2年11月施行。

主な措置の概要

監査方針の改正

監査の対象となる悪質違反について、「酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無資格運転、無車検運行、無保険運転及び救護義務違反(ひき逃げ)」に加え、「**妨害運転**」を追加。

行政処分基準の改正

事業停止処分の対象となる違反について、「酒酔い運転、酒気帯び運転、薬物等使用運転、又は救護義務違反(ひき逃げ)」に加え、「**妨害運転**」を追加。

※この事業停止処分は、上記違反に併せて、事業者が当該行為に係る指導及び監督を実施していない場合に適用するもの。

事業用自動車事故調査委員会5年総括(概要)

事業用自動車事故調査委員会は、平成26年6月の設立後、多面的・科学的な分析を行い、その分析結果や再発防止策等を報告書として公表することで、「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の提言」等の社会的要望に応えてきた。

本委員会の発足から令和元年7月までの5年間に議決された37件の事故について、①事故全体の分析や事故の類型化を行うとともに、②これまでの再発防止策の提言内容と当該提言を踏まえた各種取組状況について検証を行った上で、③今後の本委員会のあり方についての方向性をとりまとめた。

【調査対象37件の事故】

事故調の5年間、37件の調査において、運行管理の背景、事故に至るプロセス、運転者の心身の状態や運転操作等を考慮して、事業用自動車の事故からバランス良く選定し、網羅的な再発防止策を提言。



[再発防止策の提言を踏まえた国交省の取組]
本委員会のこれまでの再発防止策の提言等を踏まえた国交省の主な取組。

- ・「睡眠不足に起因する事故の防止対策の強化」(睡眠不足による乗務の禁止等)
- ・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の一部改正(フレキシタンク確認内容明確化)等

【これまでの調査・分析等の体制について】

①選定した事故は、大きく5つの類型に分類。また、飲酒運転や車両故障に起因する事故も選定。特別重要調査対象事故は、特別体制を組み、詳細な分析等を行うことで、社会的要望に対応。

②各地方運輸局等の担当者による迅速・適切な調査の実施に向けて、全国研修において、交通事故総合分析センター職員による研修も実施。

③丁寧なヒアリングにより、事故当事者に対する調査の深掘りを実施。

④実証実験は、事故当時の状況を再現する非常に有効な調査手法となった。

⑤幅広い見地から、可能な限り網羅的に再発防止策を示すことで、自動車運送事業者に対し、様々な視点からの安全対策の実施を確保。

⑥科学的、専門の見地からの調査・分析内容を網羅的かつ正確な発信に努めるとともに、ホームページ掲載に加え報告書の公表にあたり記者会見を開催するなど、広報も適切に実施。

【今後のあり方について】

①事故が及ぼしうる社会的影響を的確に読み取り、調査対象事故の選定につなげていく。

②迅速かつ適切な調査に向け、引き続き、交通事故総合分析センターと各地方運輸局等が連携し、調査担当者のレベル向上に資する取組を進める。

③調査、分析にあたっては、事故当事者の口述に加え、必要に応じ、幅広い関係者(業界団体、同業他社等)にも調査を行う。

④必要に応じ、実証実験を行い、当時の運行状況の再現や、事故関連機器の作動状況の確認等を分析し、客観的で質の高い再発防止策につなげる。

⑤再発防止策の提言にあたっては、優先順位の高い内容を中心にメリハリを利かせるなど、柔軟な対応を行う。また、再発防止策の内容は、事業者にとって分かりやすく、実践的なものにする。

⑥報告書のほかに、事故の背景、再発防止策等が一目で平易に理解することができる資料を用意するなど、報告書の内容の実践につなげてもらえる取組を推進、また、自動車運送事業者以外にも幅広く周知を図る。

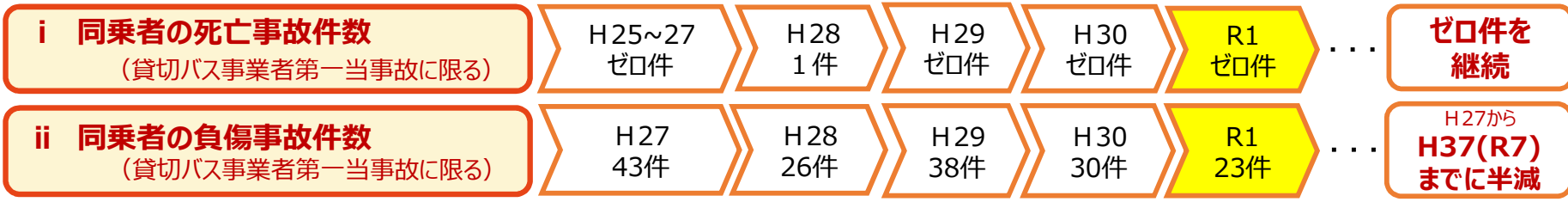
パターン	類型化			国交省の取組	
	件数	特重	重要	制度改正	通知
I : 過労運転による居眠り事故	11	2	9	12	8
II : 体調急変や体調不良による事故	4	3	1	7	5
III : 前方不注意(脇見運転)による事故	6	0	6	8	3
IV : 速度超過状態で走行するセミトレーラの横転事故	4	0	4	2	0
V : 周囲の状況や積荷に合わせた適切な運転操作ができなかったため発生した事故	10	2	8	22	10
その他: 車両故障、飲酒	2	1	1	5	4
計	37	8	29	56	30

軽井沢スキーバス事故を受けた安全対策の推進

軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故が二度と起こらないようにするために、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策を平成28年6月にとりまとめた。

貸切バスの安全性向上を確認するための指標を設定

安全性向上目標



安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策

- (1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化
1. 運転者の技量チェックの強化
 2. 運行管理の強化
 3. 車両整備の強化
 4. ドライブレコーダー等の事業用設備の強化
 5. その他、貸切バス事業の適正化のための各種負担の強化

- (2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等
1. 違反事項の早期是正と処分の厳格化等
 2. 許可更新制の導入等による不適格者の排除
 3. 不適格者の安易な再参入の阻止

- (3) 監査等の実効性の向上
1. 国の監査・審査業務の見直し
 2. 事業者団体の自浄作用の強化
 3. 民間指定機関による適正化事業の活用

- (4) 旅行業者、利用者等との関係強化
1. 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化
 2. 利用者に対する安全情報の「見える化」
 3. ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討

- (5) ハード面の安全対策による事故防止の促進
1. ドライバー異常時対応システム等のガイドラインの策定
 2. ASV技術搭載車両等の導入促進に向けた支援等

「総合的な対策」の進捗状況を確認するための代表的な指標(フォローアップ指標)

赤字のFU指標：今回から新たに追加するFU指標

- (運転者の運転技量の向上に係る指標)
 - ・ 操作不良によって発生した事故件数 (1) 1, 4
- (運行管理の質の向上に係る指標)
 - ・ 貸切バス事業者側に主たる責任がある人身事故件数 (1) 2, 5
- (車両整備の強化に係る指標)
 - ・ 貸切バスの車両火災事故件数 (1) 3
- (事業者の法令遵守の徹底に係る指標)
 - ・ 行政処分等、許可更新の実績 (2) 1~3
 - ・ 街頭監査の実施実績 (2) 1
 - ・ 指摘事項確認監査での是正率 (2) 1
- (監査の実効性向上に係る指標)
 - ・ 監査・巡回指導率 (3) 1~3
 - ・ 監査実施から行政処分等までの期間 (3) 1
- (安全コスト確保への意識改善に係る指標)
 - ・ 下限割れ運賃による運行を行う事業者割合 (4) 1
 - ・ 運賃の届出違反が確認された営業所数 (4) 1
- (安全情報の「見える化」の促進に係る指標)
 - ・ セーフティバス認定車両割合 (4) 2
- (旅行手配における安全性の確保に係る指標)
 - ・ 旅行業者・ランドオペレーターの貸切バス事業者に対する書面交付義務違反割合 (4) 3
- (ハード面による安全対策の推進に係る指標)
 - ・ ASV技術搭載車両導入事業者割合 (5) 1, 2

「総合的な対策」の進捗状況を確認するための指標を設定

貸切バス事業者を対象とした事故防止講習会の開催

概要

- 軽井沢スキーバス事故発生から5年の節目を迎えるにあたり、貸切バスの運行における安全確保のための取組を推進するための事故防止講習会を、令和2年12月に開催。
- 講習会には、東京・神奈川の貸切バス事業者115者が参加。
- 国交省から、軽井沢スキーバス事故対策の進捗状況や最近の行政処分等について説明。



〔事故防止講習会の様子〕



〔軽井沢スキーバス事故対策の進捗状況等
について安全政策課長より説明〕

「路線バスに係る車いす事故対策検討会」報告書 概要

背景・目的

- 共生社会の実現に向けて障害者差別解消法が制定され、社会的障壁を取り除くことが社会の責務であるという「障害の社会モデル」の理解を促進し、心のバリアフリーを進めていくことが求められている。また、交通分野においては、心のバリアフリーに係るソフト対策等を強化するためにバリアフリー法が改正された。加えて、東京オリンピック・パラリンピック競技大会等を契機として、官民においてバリアフリー推進の機運がさらに高まっている。
- その中で、路線バスにおける車いす使用者の安全確保に向けて、令和2年6月に、障害者団体、バス事業者団体、有識者等から構成される本検討会を立ち上げ、現状把握、論点整理を行い、課題と対策の方向性をとりまとめた。

課題と対策の方向性

	主な対策
課題① 車いす固定時の対応に関する運転者への教育の必要性	<ul style="list-style-type: none">✓ 車いすの固定方法や、車いす固定の重要性に関するコンテンツ(動画等)を作成し、運転者への指導・教育に活用する。✓ 指導監督マニュアルにおいて、車いす固定に必要な内容を充実させ、また、車いす使用者とのコミュニケーションの必要性等を追記する。
課題② 車いす固定に関するバス利用者の受容性	<ul style="list-style-type: none">✓ 車いす固定には所定のスペースが必要であり、一定の時間を要することについて、広く国民に理解を深めるようなポスターや動画等を作成し周知する。✓ バス事業者等が開催する一般参加型イベント等の機会を通じて、車いす固定等に関するバス利用者の受容性を高める。
課題③ 車いす固定に関する関係者間の情報共有	<ul style="list-style-type: none">✓ 車いす固定箇所のわかりやすい表示が円滑な固定に繋がることを、関係者に周知する。✓ 車いすメーカーに対して、車いす固定の重要性について理解を得るとともに、バス利用にあたっての個々のニーズの把握について協力を依頼する。
課題④ 車いす使用者に係る事故実態についての把握	<ul style="list-style-type: none">✓ 事故報告内容の拡充に向けて、自動車事故報告規則を見直し、車いす事故の更なる分析、対策の検討を行う。

今後の進め方

本検討会でとりまとめた対策を次期「事業用自動車総合安全プラン」に取り入れ、定期的にフォローアップを実施して取組みを進めていく。

自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

- バス・タクシー・トラックは、国民生活や経済活動等を支える重要なインフラであり、緊急事態下においても必要な機能を維持するためには、感染防止対策の徹底が必要。
- 国交省より各事業者に対し、感染防止対策の徹底を要請。これを受け、各業界団体において、ガイドラインが策定されている。

事業者における感染防止対策

- 朝夕2回の検温等による運転者の健康管理
- 運転者のマスクの着用、手洗いの励行
- 外気導入による車内換気の徹底
(観光バスは5分、路線バスは3分で車内の空気は入れ替わる)
- 運転席と乗客席との間の防護シートの設置
- 座席等のこまめな消毒



貸切バスにおける
車内消毒



タクシー車内への
防護シート、消毒液の設置

利用者に対する感染防止のための協力

- 車内でのマスクの着用への協力依頼
- 観光バス車内での食事、カラオケ等の禁止への協力依頼
- バスターミナルにおける感染防止対策や時差出勤の呼び掛け



路線バス車内へのポスター掲載



新しい旅のエチケット

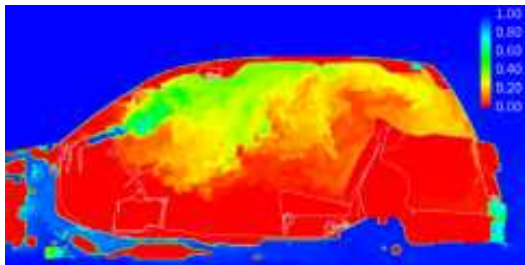
内閣官房コロナ室、理化学研究所に国交省・トヨタ自動車が協力して、ジャパントクシーの換気性能、飛沫拡散の状況について、スーパーコンピューター富岳によるシミュレーションを実施（11月26日公表）

【結果】

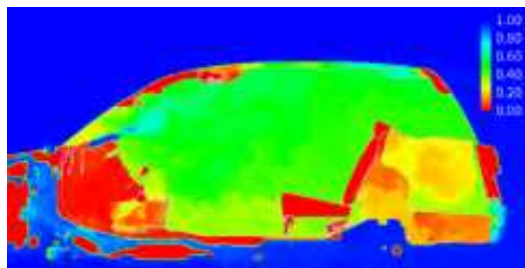
① タクシーの換気性能は高い

エアコン「外気導入モード」で、風量を通常レベル以上とすることにより、十分な換気性能を発揮（窓を閉めていても約1.5分で新鮮な空気に入れ換わる）

開始直後：換気前の空気（赤色）が残存



40秒後：大部分が新鮮な空気（緑色）に入れ換わり

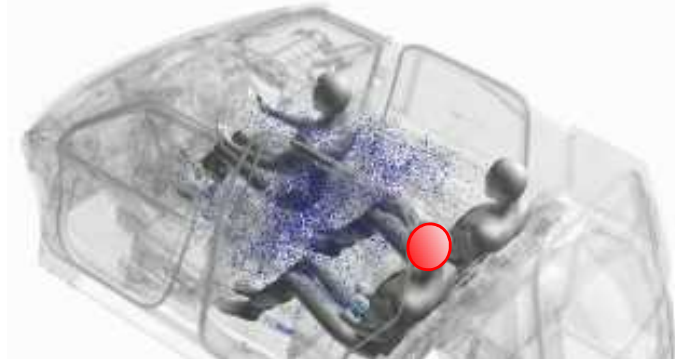


運転者・乗客の

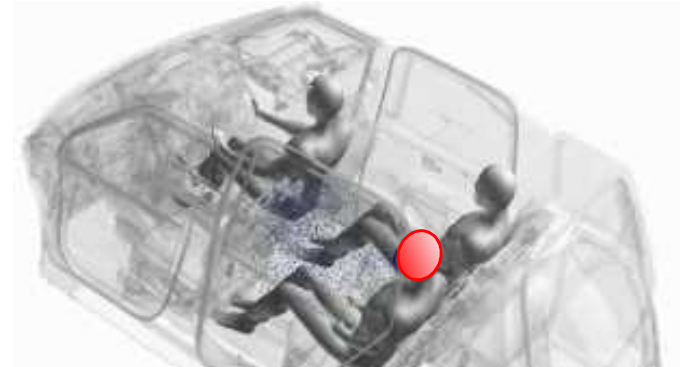
② マスク着用の効果は極めて大きい

●赤丸の乗客が咳をする例

マスク無し ⇒ 飛沫が多量に飛散



マスクあり ⇒ 飛沫が抑えられる



理化学研究所に国交省、いすゞ自動車協力して、路線バスの換気性能、飛沫拡散の状況について、スーパーコンピュータによるシミュレーションを実施（3月4日公表）

※観光バスのシミュレーションについては、理化学研究所にて現在実施中

【結果】

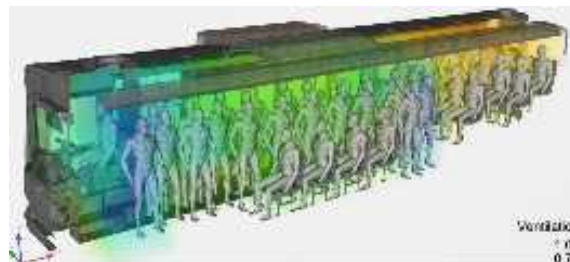
① 路線バスの換気性能は高い

- 「換気扇から排気」することで十分な換気性能を発揮（完全に窓を閉めていても約3.5分で換気）
 - 全ての窓を5cm開けると約2.5分で換気
- ⇒ 今後、エアコンフィルタの能力向上により、窓開けしなくても約2分で換気可能

開始直後：換気前の空気（赤色）が残存



3分後：大部分が新鮮な空気（緑色）に入れ換わり



② 運転者・乗客のマスク着用の効果は極めて大きい

○ 赤丸の乗客が咳をする例

マスク無し ⇒ 飛沫が多量に飛散



マスクあり ⇒ 飛沫が抑えられる



概要

- 飲酒運転の防止のため、自動車運送事業者には、運転者の乗務前後に行う点呼において**アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認**が義務づけ。
- 今般の新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、**感染症対策下におけるアルコール検知器の取扱いに関する留意点**について、アルコール検知器協議会の知見を踏まえ、業界団体を通じて周知。(令和2年4月24日)

感染症対策下における アルコール検知器の取扱いに関する留意点

① アルコール検知器の除菌について

アルコール検知器の除菌や、携帯型アルコール検知器の活用等を推奨。

② アルコール検知器の誤検知の防止について

アルコール検知器協議会作成のリーフレットを参考にすること、検知器のアルコール除菌後に一定時間置いてから使用すること等を推奨



(アルコール検知器協議会作成リーフレット)

運行管理者の業務

<一回の運行に係る業務>

運行計画の作成

始業時点呼

運行状況に応じた運行指示

終業時点呼

乗務記録

運行中

<上記以外の業務>

- ・ 運転者に対する運転方法等の指導監督
- ・ 運転者に適性診断の受診させること
- ・ 運転者の労務管理
- ・ 運転者の健康管理

営業所の枠を超えた実施に向けた検討

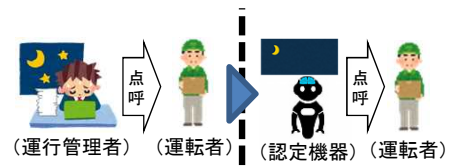
IT点呼(遠隔点呼)の対象拡大

点呼に必要な運転者の情報の提供が可能な高度な点呼機器を使用することを条件に、**他営業所の運転者に対するIT点呼**を認めることを検討。



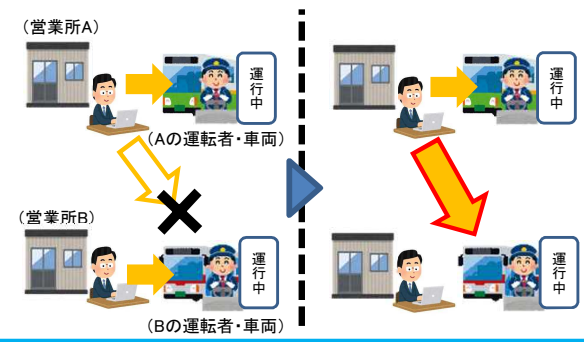
始業時・終業時点呼における自動点呼の導入

点呼支援機器が点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替できるように、機器の要件を検討。



運行指示者の一元化

運行中の**他営業所の運転者・車両**に対する運行指示を行えるよう、営業所や運行管理者が満たすべき条件を検討。



運行時以外の運行管理業務の一元化

運行管理者業務の**全て**を他営業所で行うことができるよう、営業所や運行管理者が満たすべき条件を検討。

検討会の設置について

- 実証実験の参加事業者は、検討会の監督の下、他営業所の運転者に対するIT点呼や自動点呼（運行管理者の業務を点呼機器が代替）等を行い、課題を整理。
- 実証実験の結果から、IT点呼における機器の性能要件や、自動点呼における点呼支援機器の認定制度等、**制度設計に関する具体的な検討**を実施。
- 3月末に第1回を開催。以降、年4回のペースで開催予定。

検討会における委員について

<学識有識者>

（交通政策（バス・タクシー））

東京海洋大学

 ① **寺田** 教授

（人流のICT利活用）

東京大学生産技術研究所

 ② **伊藤** 特任講師

（物流のICT利活用、自動点呼）

運輸・物流研究室

 ③ **小野** 取締役フェロー

（労務管理関係）

大原記念労働科学研究所

 ④ **酒井** 研究主幹

（健康管理関係）

東京医科大学

 ⑤ **小田切** 講師

（法的責任関係）

法政大学

 ⑥ **今井** 教授（弁護士）

<業界団体>

⑦ 日本バス協会

⑧ 全国ハイヤー・タクシー連合会

⑨ 全日本トラック協会

⑩ 日本自動車輸送技術協会

（オブザーバー）

日本貨物運送協同組合連合会

概要

- 自動車運送事業において、事業者は運行管理者を各営業所に配置しなければならず、**運行管理者になるためには、運行管理者試験に合格し、その資格を取得することが必要。**
- 受験者の利便の増進等を目的に、試験方法として、従来の書面による方式に加え、**コンピュータを利用して実施する試験方式(CBT※方式)**を追加し、令和3年3月の試験から段階的に導入。

※ CBT: Computer Based Testing

運行管理者試験の試験方式(令和3年3月～)

従来の試験方式(マークシート方式)

受験者は、配布された回答用紙(マークシート)に回答。



新たに追加される試験方式(CBT方式)

受験者は、コンピュータに表示された試験問題に対してマウス操作により回答。受験可能期間中であれば任意の日時を選択し、受験することが可能。



※図はイメージ

概要

- 自動車運送事業において、事業者は選任した運行管理者について、2年に1度、**運行管理者講習を受講させることが必要**。
- 本講習の方法として、従来の講師が対面で講義を行う方式に加え、**遠隔会議システム等ICT機器を活用し、講師のいない教室に講義内容を動画配信する方式を追加**。(令和2年7月から制度を導入)
※ ICT: Information(情報) and Communications(通信) Technology(技術)

運行管理者講習の講習方式(令和2年7月～)

動画配信する講習方式(動画配信方式)



動画配信を導入する認定機関

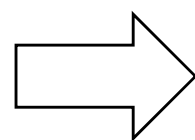
(令和3年2月2日現在)

136の認定機関中、9の認定機関が導入

- ・自動車事故対策機構
- ・坂本自動車
- ・ヤマト・スタッフ・サプライ
- ・ぐんま教育安全センター
- ・愛知県トラック協会
- ・兵庫県タクシー事業協同組合
- ・和歌山日野自動車
- ・おんが自動車学校
- ・京都府トラック協会

毎冬期に、トラック・バス事業者等に対して冬用タイヤの装着等を徹底してきたところ、昨年12月以降の大雪を踏まえ、更なる安全確保のため以下の取組を実施。

①冬用タイヤの装着の促進

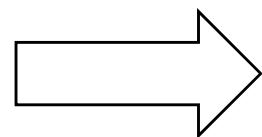


○異常気象時の安全確保の徹底 (12/29通知発出)

- ・ ノーマルタイヤにより雪道で立ち往生した大型車の事業者に対して 指導を実施
- ・ 悪質な場合には、異常気象時における輸送の安全確保措置が講じられていないものとして、道路運送法令に基づき 行政処分の対象とする

○大雪の緊急発表にも上記内容を明記 (1/11~)

②適正な冬用タイヤの使用

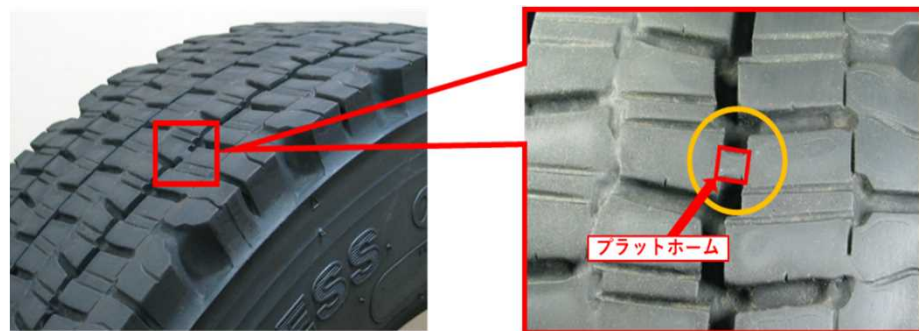


○冬用タイヤの安全性確認のルール化 (1/26通達改正)

- ・ 整備管理者に対し、冬用タイヤについて、溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度よりもすり減っていないことの確認を義務付け
- ・ 運行管理者に対し、点呼の際に上記事項が確認されていることの確認を義務付け

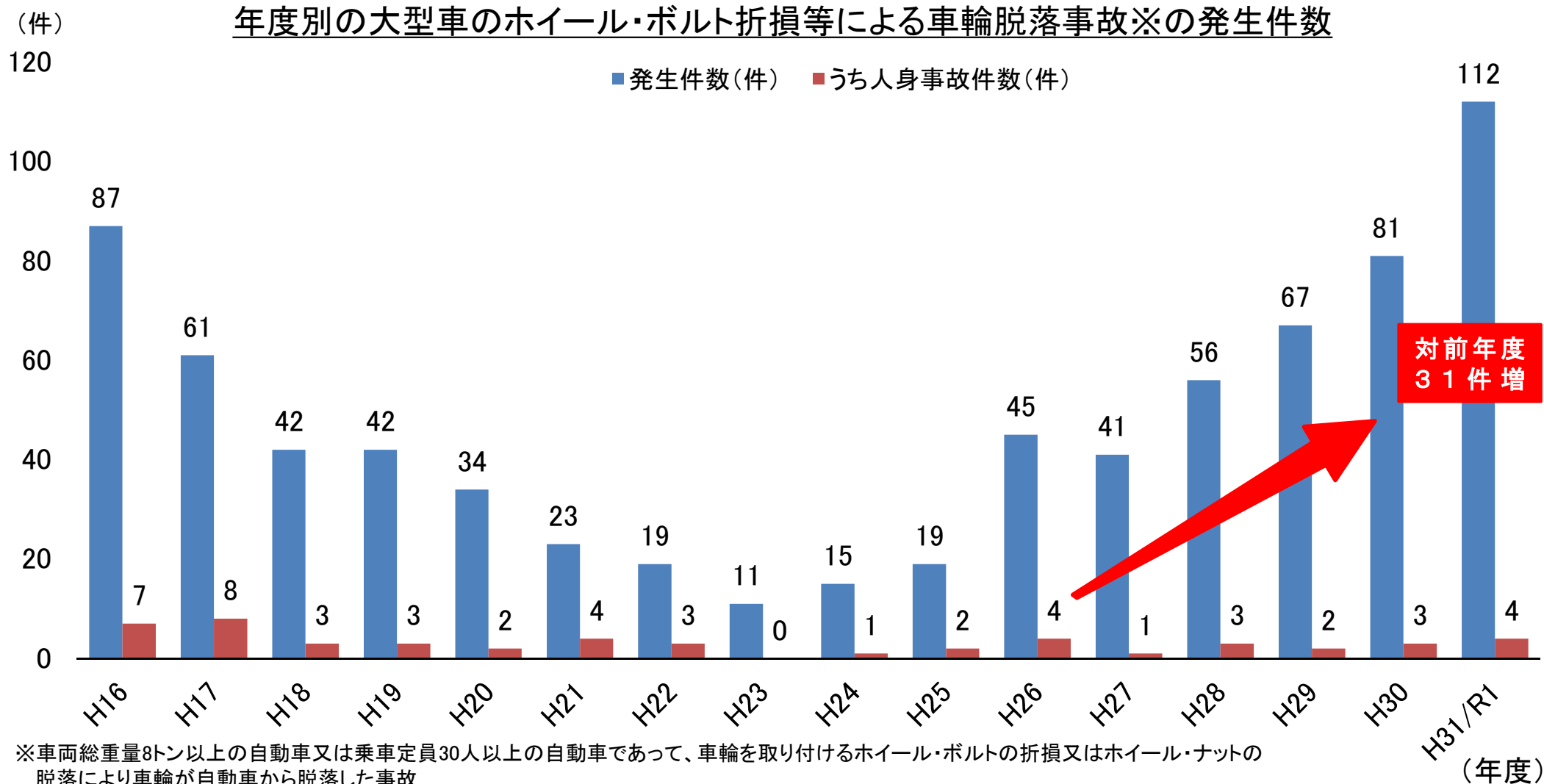
○冬用タイヤ及びチェーンの注意事項をまとめた

パンフレットを制作・配布 (2/16~)



※国内メーカー等の冬用タイヤでは、使用限度の目安として、溝の深さが新品時の50%まですり減った際にフラットホームが溝部分の表面に現れる

車輪脱落事故防止について(事故発生状況)



●令和元年度(平成31年度)発生件数の内訳

・トラック 自家用 17件【H30年度 2件】、事業用 94件【H30年度 76件】 バス 事業用 1件【H30年度 3件】

●令和元年度(平成31年度)人身事故件数の詳細

・人身事故4件は、重傷1名、軽傷4名

大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンについて

- 大型車の車輪脱落事故が冬期に集中することを鑑み、令和2年11月から令和3年2月の間を車輪脱落事故防止キャンペーン期間として全国に展開し、関係団体の協力のもと、事故防止対策の徹底を図る取組を実施。

主な実施項目

- ✓ 運送事業者による大型車の「ホイール・ナットの緩み」の総点検を要請
- ✓ 貨物運送事業者に対して、タイヤ交換時の作業管理表を使用した正しいタイヤ交換作業実施を要請
- ✓ トラックのホイール・ナットへのインジケータ装着を推進し、日常点検時のホイール・ナットの緩みの重点点検を要請
- ✓ 事故防止対策の取組みについて、運送事業者に対して直接、周知や指導を実施

- 大型車のホイール・ボルトの緊急街頭点検の実施



令和2年11月18日 山形テレビ

- 運送事業への高速道路PAでの事故防止対策の呼びかけ



令和2年12月11日 NST新潟総合テレビ

- 年末年始の輸送等に関する安全総点検での事業者指導



令和2年12月15日 新潟日報モア

報道の状況



令和2年11月1日 NHK ニュース7



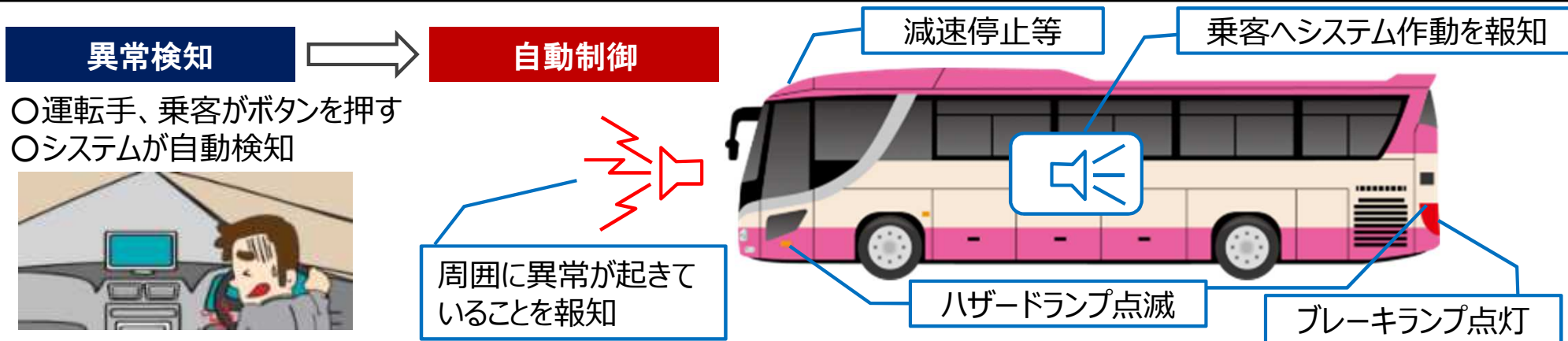
令和2年12月3日 NHK WEB



令和2年12月20日 朝日新聞

ドライバー異常時対応システムについて

- 交通事故統計上、ドライバーの異常に起因する事故が年間200～300件発生している
- ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合にドライバーの異常を自動検知し又は乗員や乗客が非常停止ボタンを押すことにより、車両を自動的に停止させる「ドライバー異常時対応システム」の開発が進められている
- 国土交通省では、産学官連携により当該システムのガイドラインを策定するなど、先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進している



異常検知

1. 押しボタン方式

- 運転者による押しボタン
- 乗客による押しボタン



日野自動車HPより

2. 自動検知方式

- システムがドライバーの姿勢崩れ、閉眼状態、ハンドル操作の有無等を監視し、異常を検知



日野自動車HPより

自動制御

1. 単純停止方式

徐々に減速して停止(操舵なし)

2. 車線内停止方式

車線を維持しながら徐々に減速し、車線内で停止(操舵は車線維持のみ)

3. 路肩等退避方式

車線を維持しながら徐々に減速し、可能な場合、車線変更しつつ、路肩等に寄せて停止

基本型のガイドライン策定(2016年3月)

発展型(路肩等退避型)の高速道路版のガイドライン策定(2018年3月)

停止回避場所を避ける機能を追加した発展型(路肩等退避型)の一般道路版のガイドライン策定(2019年8月)

- 大型車は事故発生時の被害が大きくなる可能性が高いため、トラック・バスに対して、平成26年11月より順次衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)及び車両安定性制御装置(EVSC)を、平成29年11月より順次車線逸脱警報装置(LDWS)を装備義務付け。
- これらのASV装置を搭載した車両に対し、平成19年度より事業用自動車の購入補助を、平成24年度より税制特例措置を実施。

○基準策定

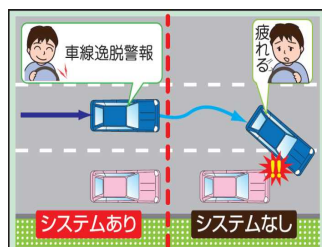
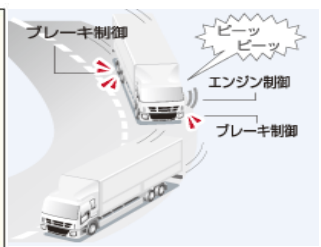
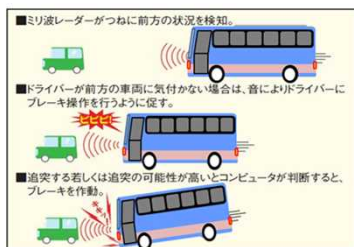
対象	衝突被害軽減ブレーキ・車両安定性制御装置	車線逸脱警報装置
車両総重量 22t超のトラック	(新型)平成26年11月～ (継続)平成29年9月～	(新型)平成29年11月～ (継続)令和元年11月～
車両総重量 20t超22t以下のトラック	(新型)平成28年11月～ (継続)平成30年11月～	(新型)平成30年11月～ (継続)令和2年11月～
車両総重量 8t超20t以下のトラック	(新型)平成30年11月～ (継続)令和3年11月～	(新型)平成30年11月～ (継続)令和3年11月～
車両総重量 3.5t超8t以下のトラック	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～
車両総重量 13t超のトラクタ	(新型)平成26年11月～ (継続)平成30年9月～	(新型)平成30年11月～ (継続)令和2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～	(新型)平成29年11月～ (継続)令和元年11月～
車両総重量 5t超12t以下のバス	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～
車両総重量 5t以下のバス ※	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～

※車両総重量5トン以下のバスに係る車両安定性制御装置は、(新型)平成27年9月～、(継続)平成29年2月～

衝突被害軽減ブレーキ

車両安定性制御装置

車線逸脱警報装置

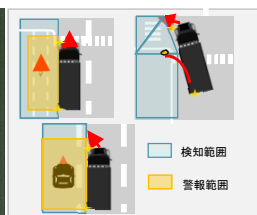
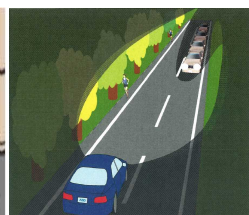


ドライバー異常時対応システム

先進ライト

側方衝突警報装置

統合制御型可変式速度超過抑制装置



○補助制度

※令和2年度

(自動車事故対策費補助金8.7億円の内数)

補助対象装置	補助対象車種	補助率	補助上限額
① 衝突被害軽減ブレーキ	・3.5トン超20トン以下のトラック ・12トン以下のバス	1/2	トラック 100,000円 バス 150,000円
② 衝突被害軽減ブレーキ ・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	・3.5トン超22トン以下のトラック (13t超トラクタ含む) ・12トン以下のバス ・タクシー		50,000円
③ 車両安定性制御装置	・3.5トン超20トン以下のトラック ・5トン超12トン以下のバス		100,000円
④ ドライバー異常時対応システム	・バス		100,000円
⑤ 先進ライト	・3.5トン超のトラック (13t超トラクタ含む)		100,000円
⑥ 側方衝突警報装置	・3.5トン超のトラック ・バス		50,000円
⑦ 統合制御型可変式速度超過抑制装置	・バス		100,000円

※補助対象車種のトン数表記は、車両総重量を示す。

※1車両あたり複数の装置を装着する場合には、1車両あたり上限150,000円(バスは300,000円)

※中小企業者に限る。但し、貸切りバス事業者に限り大企業も対象。その場合の補助率、補助上限額は次の通り
補助率: 1/3 補助上限額: ①100,000円②33,000円③67,000円④67,000円⑤33,000円⑥33,000円⑦67,000円

○税制特例

※令和2年度

特例の内容		自動車重量税	自動車税
1 装置装着	車線逸脱警報装置	25%軽減	取得価格から175万円控除
2 装置装着	衝突被害軽減ブレーキ	50%軽減	取得価額から350万円控除
	車線逸脱警報装置		
3 装置装着 (AEBS, EVSC, LDWS)			

対象自動車		対象期間	
車種	車両総重量	自動車重量税	自動車取得税・自動車税
トラック	3.5トン超 22トン以下	平成30年5月1日～ 令和3年4月30日	令和元年4月1日～ 令和3年3月31日
バス	12トン以下		

※各種重量区分毎に対象期間、税率等が異なる

※自動車取得税廃止後のR1.10以降は自動車税の環境性能割の特例として措置

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して收受
=「運賃」:運送の対価 「料金」:運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【令和5年度末までの時限措置】

【背景】荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を收受しにくい
→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

→ 法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

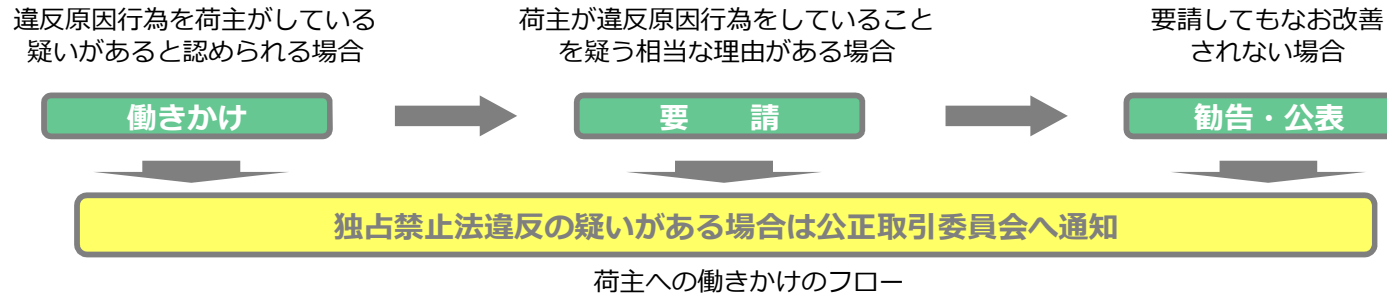
(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

- 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【例】・荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為（過労運転を招くおそれ）
 ・異常気象時など、安全な運行が困難な状況で運送を強要する行為（輸送の安全確保義務違反を招くおそれ）

- 国交省HPにおいて**設置した意見等の募集窓口等を活用**。荷主の行為について、幅広く情報収集。
 収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**。



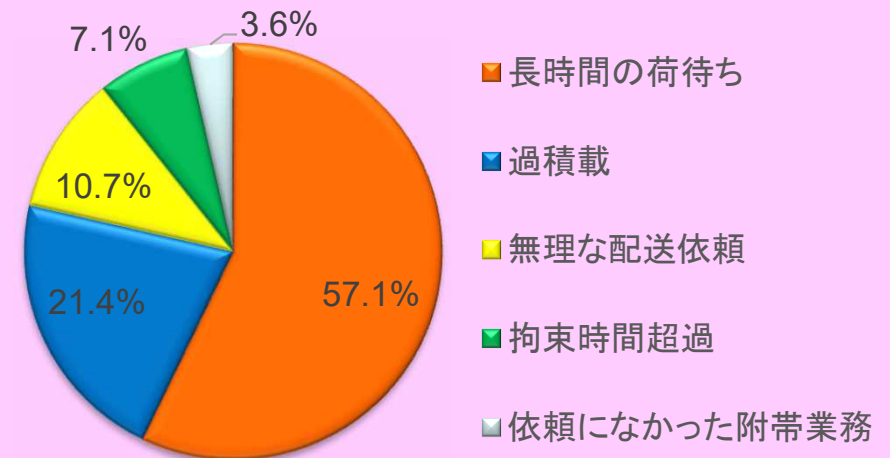
国交省HP：意見等の募集窓口

窓口投稿における違反原因行為(疑い)

<投稿で寄せられている主な項目>

- ・ (恒常的な) 長時間の荷待ち
- ・ 拘束時間超過
- ・ 過積載
- ・ 無理な配送依頼
- ・ 依頼になかった附帯業務
- ・ 異常気象時の運行強要
- ・ その他

働きかけにおける違反原因行為の割合



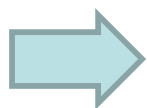
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価等**を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

標準的な運賃の浸透に向けて

- 「標準的な運賃」は令和2年4月24日に告示
- 今後は**標準的な運賃が実勢運賃に反映**されるよう、普及セミナー等を通じて事業者・荷主に浸透を図る

標準的な運賃の活用促進に向けた解説書（一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて）

標準的な運賃の浸透に向けては、荷主との実際の交渉に活用してもらうための**トラック事業者への理解促進**がまずは重要



3 標準的な運賃の特性

「適正な届出」の届出に当たってのポイント

- 適正な原価の届出に当たっては、一定の考え方の下に、車両費や人件費の計算を行っている。
- 車両費は適正な車両個数を進めることができること、人件費は全産業平均並みの期間当たりの単価を確保でき、労働条件を改善できるよう計算を行っています。

ポイント①、②、③のように、事業者における安全、品質性の向上への期待を促すとともに、経営基盤の維持、改善を図るという観点から、車両の数が年数は5年で計算しています。

【トラックの安全・環境性能の向上】

- ▶近年、①衝突被害軽減ブレーキ、②車線逸脱抑制装置、③衝突回避性能向上といった一部のASV技術について普及が進められています。④車・自動付番車（トヨタ）が2018年以降の乗用車、2019年以降の乗用車に搭載されています。
- ▶環境性能（新車排出ガス規制）については、2年から7年のスパンで変更が行われています。eVPRV=環境性能

乗用車種別	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年
乗用車種別	2,300,000,000	1,200,000,000	3,200,000,000	1,200,000,000	3,200,000,000

【車両に関するトラック運送業の実態】

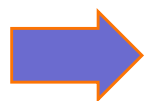
- トラック運送業では、実態上、次のような事項について、5年で車両が更新されるのが普通。
 - (1)トラックの保有数増加に伴って、更新される車両の総数が増加する。
 - (2)一般向けトラックの購入に際しては、国土交通省の公表しているトラックの保有数増加に伴って、更新される車両の総数が増加する。

ポイント④、⑤、⑥はトラックドライバーの負担軽減、従価金の引上げを促すため、乗用車等の結果的に車両の更新率が高くなるよう、計算しています。

- トラック事業者向けに、**標準的な運賃の主旨・目的から、実際の活用にあたって必要な諸手続までわかりやすくまとめた解説書**を(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 本解説書を使用した事業者向け説明会を**全国で実施** (8月～)

【解説書の主な内容】

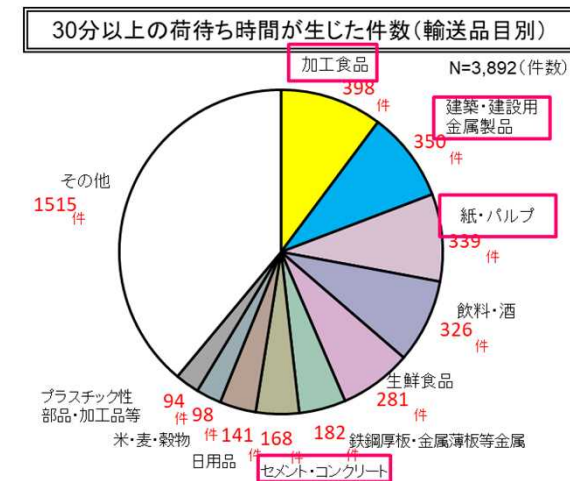
- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要
- ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
- ◆ 運賃料金適用方の解説
- ◆ 標準的な運賃に関するQ&A



今後は、荷主向けリーフレットの作成・セミナーの開催等を通じて**荷主へ周知徹底**を図る。

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。



2. ガイドラインの構成

【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - 今後のトラック運送事業の見通し、
 - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性
- おわりに(サプライチェーン関係者へのメッセージ)



加工食品物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



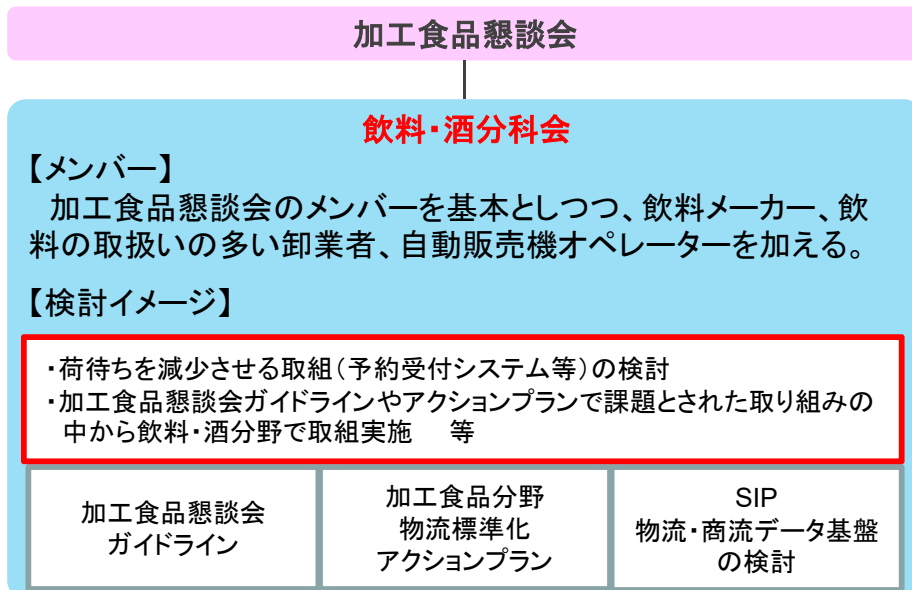
紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

令和2年度の輸送品目別取組強化事業について(飲料・酒)

【取組概要】

- 「飲料・酒」の物流は、メーカーから小売業者の物流センター又は加工食品、飲料・酒を扱う卸業者の倉庫を経由して、小売店舗に配送されている。よって、「飲料・酒」の関係者の多くは「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」(「加工食品懇談会」という。)と重複する。
- 関係者からは「飲料・酒」も「加工食品」と課題・打ち手の方向性は同じであるため、これを踏まえて検討を行うべきである」との声があった。
- 「飲料・酒」についてはパレット輸送が標準となっているなど、「飲料・酒」特有の荷待ち時間発生要因はないのではないかという関係者の声が多い。よって、同じ倉庫で取り扱われている「加工食品」の荷待ち時間削減方をさらに追求することが「飲料・酒」の荷待ち時間削減にも資すると考えられる。
- また、「飲料・酒」において既に取り組まれているパレット化や取引コードの共通化等について、「加工食品」においても促進していくことが、「飲料・酒」、「加工食品」両方の物流改善につながるとの意見がある。
- 他方、自動販売機のような飲料・酒特有の要素も存在する。これについては新たな論点として検討する必要がある。
- 以上を踏まえ、令和2年度においては、加工食品懇談会に「飲料・酒分科会」を設け、昨年度までの加工食品懇談会等の議論を前提としつつ、さらなる取組みの深度化を図ることとする。

【スキーム概念図】



【スケジュール案】

- 9月18日 第1回分科会
※実証実験案について
- 9月上旬 実証実験等開始
※5事業程度を実施
- 2月24日 第2回分科会
※実証実験結果のとりまとめ

【アウトプットイメージ】

加工食品懇談会において策定したガイドラインに実証実験結果を踏まえた内容を追補する。

令和2年度の輸送品目別取組強化事業について(生鮮食品他)

【取組概要】

- ・生乳の輸送に関する物流課題解決のための実証実験を実施する。※**生鮮食品を分析したところ、「生乳」物流の荷待ちが多いことから選定**
- ・紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材それぞれのガイドラインで示した今後の取組の方向性に沿って実証実験を実施する。
- ・それぞれのガイドラインに実証実験結果を踏まえた内容を追補する。※**生鮮食品(生乳)については、サプライチェーンの関係者が限られていることから、新たに懇談会の設置やガイドラインの策定は行わず、パイロット事業のガイドラインに反映**

【スケジュール案】

- | | |
|------|-------------|
| 9月上旬 | 各実証実験等開始 |
| 3月上旬 | 実証実験結果とりまとめ |
| 3月中 | ガイドライン反映 |

【輸送品目別ガイドライン(建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙))で示した今後の取組の方向性(抜粋)】

建設資材

- 荷主の配慮義務を踏まえた建設業の取引適正化の取組の推進 ⇒ 元請業者による物流へのマネジメントの強化
- ICTの活用による情報の共有化の推進 ⇒ 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
- 附帯作業の軽減 ⇒ 車上渡しを原則としつつ、役割分担を整理し、納品条件を明確化

紙・パルプ(洋紙・板紙)

- 共同保管及び共同配送の実現に向けて ⇒ サプライチェーン全体の効率化を考慮した**メーカー共同倉庫の設置**等を検討
- 附帯作業の軽減 ⇒ 役割分担の明確による取引条件等の見直しとともに、危険が伴う作業(俵二段積み等)については機械化を促進
- 段ボール分野の方向性 ⇒ ①少量多頻度輸送及びリードタイムの改善、②薄型段ボールへの転換、③ユニットロードの標準化を注力

紙・パルプ(家庭紙)

- パレット化の早急な促進 ⇒ 「**手積み・手卸しを解消する**」ということを共通認識として、更なる取組を促進
- コンパクト製品の普及促進 ⇒ 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行い、サプライチェーン全体で検討を継続
- 小売店舗への配送方法の改善 ⇒ 都市内物流の効率化に向け、さらなる関係者が連携した取組を促進