

事業用自動車総合安全プラン2020

～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～

平成29年6月

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

平成29年度事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会名簿

委員長	野尻	俊明	流通経済大学	学長
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
	勝又	泰二	独立行政法人	自動車事故対策機構 理事(事故防止担当)
	木場	宣行	一般社団法人	日本自動車整備振興会連合会 専務理事
	酒井	一博	公益財団法人	大原記念労働科学研究所 所長
	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
	高松	伸幸	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 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	高安心超安全交通研究所 客員研究員
	和迩	健二	一般社団法人	日本自動車工業会 常務理事

(敬称略、五十音順)

櫻澤	健一	警察庁交通局	交通企画課長
三上	誠順	国土交通省大臣官房	運輸安全監理官
森山	誠二	国土交通省道路局	環境安全課長
藤井	直樹	国土交通省自動車局	局長
島	雅之	国土交通省自動車局	次長
早川	治	国土交通省大臣官房	審議官(自動車局)
増田	直樹	国土交通省大臣官房	参事官(自動車(保障))
平井	隆志	国土交通省自動車局	安全政策課長
江坂	行弘	国土交通省自動車局	技術政策課長
鶴田	浩久	国土交通省自動車局	旅客課長
加藤	進	国土交通省自動車局	貨物課長
野津	真生	国土交通省自動車局	整備課長

(敬称略)

目 次

<u>I. はじめに</u>	1
<u>II. 事故削減目標の設定 (Plan)</u>	2
<u>III. 目標達成のため当面講ずべき施策 (Do)</u>	3
<u>IV. 本プランのフォローアップ (Check、Act)</u>	10
<u>V. おわりに</u>	11
<u>[別表] 目標に向けて当面講ずべき施策</u>	13
<u>[参考資料]</u>	21

事業用自動車総合安全プラン2020

～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～

I. はじめに

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。

我が国の自動車に係る交通事故の発生状況については、昭和45年に1万6,765人と過去最悪であった交通事故死者数が平成28年には3,904人と4分の1以下にまで減少し、昭和24年以来67年ぶりに4千人を下回るに至ったが、近年は、交通事故による致死率が高い高齢者人口の増加等を背景として、交通事故死者数の減少幅が縮小傾向にある。

事業用自動車については、乗客の生命、顧客の財産を預かる運送のプロとして、自家用自動車以上に高度の安全性を求められることから、運転者に対する日常的な指導・教育、厳格な運行管理や車両の整備管理等により運送の安全確保を図っているところであり、加えて、国土交通省においては、平成21年に「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定し、抑止目標を定めて、事業用自動車に係る事故の削減に総力を挙げて取り組んできたところである。しかしながら、同プランで定めた「10年間で死者数を半減する（平成30年に250人）」という目標は達成が厳しい状況にあるほか、根絶を期すべき飲酒運転や、走行中の携帯電話・スマートフォン操作等の危険行為も依然として散見され、さらに、平成28年1月の軽井沢スキーバス事故や3月の山陽自動車道八本松トンネルにおけるトラック追突事故など、安全管理が不十分な事業者において社会的影響の大きい重大事故も発生している。

自動車運送事業をめぐるのは、2020年東京オリンピック・パラリンピックを控え、訪日外国人の増加等に伴う人流や物流の一層の活発化も予想されるほか、少子高齢化が一層進展する中での輸送サービス確保の必要性と一方での各輸送モードにおける運転者不足の深刻化、政府を挙げた働き方改革や生産性向上の取組等様々な動きが見られる。

他方、自動運転を見据えた自動車の先進安全技術や、自動車運送事業者の運行管理にも活用可能なICT技術の開発・普及が急速に進展しており、こうした先進技術の活用による安全対策向上の可能性は広がっている。

政府においては、現在、「第10次交通安全基本計画」において「平成32年までに死者数を2,500人以下、死傷者を50万人以下とする」との目標を掲げ取組を進めているところであり、事業用自動車総合安全プラン2020の計画期間も「第10次交通安全基本計画」の計画期間と合わせるとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するためにもソフト・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、同計画期間が終了する平成32年までの間に事業用自動車による事故及び死者を計画的に削減するべく、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。

II. 事故削減目標の設定 (Plan)

確実に事故削減の実を上げるためには、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。

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では、「平成30年までに死者数及び事故件数を半減、飲酒運転ゼロ、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無」という目標を掲げ各種対策に取り組んだ結果、一定の効果を上げてきたところであるが、前述の状況変化を踏まえ、事業用自動車に係る目標、及びこれを踏まえた各業態における目標を次のとおりとする。

(目標)

- ① 平成32年までに死者数235人以下
- ② 平成32年までに人身事故件数23,100件以下
- ③ 飲酒運転ゼロ

【バス】

- ① 平成32年までに死者数10人以下
- ② 平成32年までに人身事故件数1,100件以下
- ③ 飲酒運転ゼロ

【タクシー】

- ① 平成32年までに死者数25人以下
- ② 平成32年までに人身事故件数9,500件以下

③ 飲酒運転ゼロ

【トラック】

- ① 平成32年までに死者数200人以下
- ② 平成32年までに人身事故件数12,500件以下
- ③ 飲酒運転ゼロ

(参考) 事業用自動車総合安全プラン2009の削減目標

- 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

Ⅲ. 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次の施策について、今後重点的に取り組むべきである。個々の当面講ずべき施策(全体像)は、別表のとおりである。

1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築

事業用自動車の社会的信用は、厳格な運行管理や運転者教育、車両の整備管理等、事故を未然に防止するための仕組みが構築されていることによる安全性に拠っていることを十分認識し、関係者はそれぞれの責務を果たし、事故防止に万全を期すことが求められる。

行政は、事故防止に資する各種ルールを定めるとともに、遵守の状況を監査等において確認し、違反があれば是正させ、必要により厳格な行政処分を徹底して重大事故を起こしかねない悪質事業者は排除を図る必要がある。また、これと併せて、運輸事業者によるPDCAサイクルに基づく安全管理体制の構築と継続的な改善を支援することも重要である。運輸安全マネジメント制度は、平成18年に創設されて以来、事業者の間で概ね定着し、一定の効果を得ているが、今後、制度の更なる浸透を図るため、適用対象事業者の拡大等が必要である。また、軽井沢スキーバス事故を契機として安全確保の

社会的要請が高まっている貸切バス事業者について、運輸安全マネジメント評価を通じた安全管理体制の確認を早急に進める必要がある。

事業者は、法令により定められたルールを遵守し適切な運行管理・運転者教育等を行うことはもとより、経営者から現場の運転者までコンプライアンスに関する認識を共有し、「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ビジネスを展開していくことが必要である。特に、経営者は、現場の状況や実態に関心を持ち、安全確保のための体制や取組、組織的な課題と改善状況等について、常時把握し、安全管理体制の構築と継続的改善を図るべきである。

また、自動車運送事業の利用者についても、安全に関する意識の醸成・高揚を図ることが必要であり、安全対策が確保された優良事業者を選定することができるよう、国及び関係団体は安全に関する情報を積極的に分かりやすく提供することが必要である。運送契約を締結する荷主や旅行業者等においては、無理な行程の設定、長い手待時間や運行経路の頻繁な変更等が運転者の負担となり過労運転等を惹起したり、運賃料金の過度な値下げ要求は、事業者の安全に対する投資が阻害されるおそれがあること等に十分配慮する必要がある。

こうした関係者の取組は、相互の横断的な連携により相乗的効果が生まれ、道路運送の安全確保に一層の効果を上げることが期待される。例えば、適正化事業指導員による巡回指導は、国の監査を補完する役割を果たすのみならず、業界の自浄化にも寄与するものであり、さらに、監査の結果等の情報が分かりやすく提供されることにより、利用者において優良な事業者が選択されることとなれば、自動車運送事業の安全体質の一層の底上げにつながる事となる。また、例えば、シートベルトの着用について、行政が着用の義務とともに事故被害軽減効果を周知し、事業者が実際の現場で乗客に着用を促し、利用者がシートベルトの着用を徹底することにより、事故の被害軽減が期待できる。

行政・事業者・利用者がそれぞれ取り組むのみならず、相互に連携し有機的に結びつくことにより事業用自動車の事故防止対策の実を一層上げることができるよう、「安全トライアングル」の構築を図るべきである。

重点施策

(1) 事業者における法令遵守の徹底と安全輸送の取組の強化

【行政、事業者による取組】

- ・運輸安全マネジメント制度の適用対象事業者の拡大、貸切バス事業者への

運輸安全マネジメント評価の重点的实施等、運輸安全マネジメント制度に係る取組の強化

- ・ 運転者教育の徹底等
 - ・ 事業者団体等による業界を挙げた事故防止、マナーアップの取組
- (2) 監査等の実効性の向上による違反行為等の是正及び悪質事業者の排除
- 【行政による取組】
- ・ 監査・処分の実効性の向上
 - ・ 適正化機関等民間機関の活用による監査の重点化
- (3) 利用者を含めた関係者の連携強化による安全性の向上
- 【行政、事業者、利用者の連携による取組】
- ・ 利用者が優良事業者を選択するために必要な安全情報等の提供
 - ・ 歩行者等に対する安全情報の提供
 - ・ 運転者の労働条件改善、担い手確保に向けた働き方改革の取組
 - ・ 荷主等と連携した過労運転をさせない労働環境の構築
 - ・ 適正な運賃収受による安全投資の確保
 - ・ シートベルト着用の周知徹底

2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

飲酒運転や覚醒剤・危険ドラッグの服用は、その行為自体が反社会的であり、事業用自動車の運転以前の問題として、厳に行ってはならないものである。しかしながら、事業用自動車の飲酒運転による人身事故は、平成28年時点においても、いまだ54件発生しているほか、事業用自動車の運転者による覚醒剤や危険ドラッグの使用事案も発生している。

また、近年、事業用自動車の運転者が乗務中に携帯電話やスマートフォンを使用する事案が多数発生しており、その結果、悲惨な死亡事故も発生している。

このような悪質・危険な違反行為は、重大な事故につながる可能性が高く、運転者個人の責任にとどまらず、会社及び業界全体の信用失墜につながることを事業者は肝に銘ずるべきであり、事業者は、運転者がこのような行為を行わないよう継続的・反復的に指導監督を行うとともに、行政は違反に対する厳格な処分を行う必要がある。

また、このような行為の背景に医学的・心理的な依存等の事情がある可能性もあり、指導・処分だけでは絶無を期すことはできないと考えられることから、事業者において、点呼時等における飲酒検知はもとより、所持品を確

認し、携帯電話・スマートフォンを所持させる場合は運転席から届かない場所に保管させる等の運行管理を徹底するほか、アルコール依存症等の検査及びその結果に応じた医学的知見を踏まえた対策についても検討する必要がある。

重点施策

- ・ 飲酒運転に対する行政処分等の強化
- ・ 飲酒運転・薬物運転根絶のための指導等の実施
- ・ アルコール依存症の検査方法等の周知
- ・ 運転中の携帯電話・スマートフォン使用防止のガイドライン等の周知徹底

3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進

政府においては、2020年までに世界一安全な道路交通社会を構築することを目指し、交通事故削減に大きな効果が期待される自動運転システムの開発・実用化を進めていくこととしており、トラックの隊列走行や自動運転車両による地域公共交通サービスの実現に向けた取組が進んでいる。また、自動運転の要素技術である衝突被害軽減ブレーキや車線維持機能・自動追従機能等については既に実用化され普及が進んでいる。

これらの技術は、交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待されるものであり、こうした技術開発、課題検討、普及促進の取組を強力に進めるべきである。特に、既に実用化されている衝突被害軽減ブレーキ等については、トラック、バス等による死傷事故の多数を占める追突事故の抑止等に大きな効果が見込まれるものであり、事業用自動車におけるその普及促進を図るべきである。また、これらの安全効果を広げるためには、衝突被害軽減ブレーキ等を搭載した新型車への代替を促進することとあわせて、使用過程車に交通事故削減に効果が期待される後付け可能な装置の開発・普及促進も図るべきである。さらに、運転者が運転不能に陥った場合に安全に自動停止するシステムや、道路ごとの制限速度に応じた自動速度制御装置（ISA）、事故発生時に自動通報を行うシステム（ACN）など、交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待される先進安全技術については、先進安全自動車（ASV）推進検討会等における関係者間の議論等を通じて、開発・実用化に向けた技術的課題の検討を推進するべきである。

さらに、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IT機器、通信機能による常時監視可能なシステムについては、これらを活用し

た運行管理、安全教育により事故防止の効果が期待されるだけでなく、業務の効率化、燃費向上等を通じて経済的なメリットをもたらすものである。また、平成29年7月から施行される荷主都合による荷待ち時間の記録義務付けを受け、運転者の負担軽減と規制効果を検証するためデジタル式運行記録計の普及を図ることが重要である。加えて、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、システム構築の簡素化・一元化等を実現した次世代の運行管理・支援システムのあり方を早期に確立する必要があり、遠隔地での確実な点呼やアルコールチェックを可能とするICTを活用した点呼の手法について検討することも必要である。

近年は健康起因事故に関する社会的関心も高まっているところであり、体調不良の運転者に対して交代等の対応を行ったという報告の件数は増加しており、平成28年12月には、それらを背景に運転者の体調急変等による事故を未然に防ぐことを目的とした道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部改正が行われている。このような事故を防止するため、事故の原因となる主要な疾病に関するスクリーニング検査について、医学的知見を踏まえ事業者としてとるべき対応を含めたガイドラインを作成し、そのガイドラインを活用することでスクリーニング検査の導入拡大に取り組むとともに、運転者の体調急変を検知し警報を行うシステムの普及や運転者が運転不能に陥った場合に自動停止するシステムの実用化を急ぐべきである。

重点施策

- ・ 自動運転等新たな安全技術の開発・普及促進
- ・ 自動運転技術等の実用段階に応じた利用環境の整備
- ・ 運行管理の高度化のためのデジタル式運行記録計の普及拡大
- ・ 確実な点呼、アルコールチェックのためのICT技術の活用の促進
- ・ 先進安全自動車等に対する整備技術の高度化
- ・ 健康起因事故の未然防止に必要な医学的知見を踏まえたガイドライン作成によるスクリーニング検査の導入拡大と、運転不能に陥った場合に自動停止するシステムの早期実用化

4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策

高齢社会の進展を背景として、交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は年々増加し、平成28年は過去最高の54.8%となっており、その内訳として、高齢者の死者の46.9%が歩行中、16.0%が自転車乗

用中となっている。他方、自動車運転者等が第一当事者となった死亡事故件数に占める75歳以上の運転者による死亡事故の割合も増加傾向にあり、平成28年は過去最高の13.5%となっている。超高齢社会が到来し、事業用自動車についても、乗客を含めた事故の被害者が高齢者となるケースが増加することは避けられないとともに、事業用自動車の運転者の高齢化傾向も見られる状況にあり、今後、高齢運転者による事故の防止及び高齢者が被害者となる事故の防止の両面での対策が必要である。

運転者の高齢化への対策としては、

- ・視力等が弱まることにより周囲の状況に関する情報が得られにくくなり判断に適切さを欠くようになる
- ・反射神経が鈍くなることによってとっさの対応が遅れる

等の一般的な高齢運転者の特徴を踏まえ、適齢診断の受診を拡大・徹底し、事業者が個々の運転者の運転特性を把握した上で、運転上の注意事項を的確かつきめ細やかに指導・監督するとともに、状況に応じ夜間・長距離運転を担当させない措置をとる等の対策を推進すべきである。

また、高齢者が被害者となる事故を防止するため、

- ・高齢歩行者等の死亡事故は、夜間、左から進行してくる車両との衝突が多い
- ・バスの車内では、車両の急な制動でバランスを崩しやすく、転倒した場合の負傷の程度が大きくなりやすい

等の事故実態を踏まえた対策を多角的に講ずる必要があり、特にバスでは、発進時停車時の安全基本動作に係る指導監督を徹底すべきである。

重点施策

- ・高齢運転者の特徴を踏まえた事故防止対策
- ・適性診断の徹底及び受診結果を踏まえた指導・監督、職場環境の整備等
- ・高齢歩行者、乗客等の事故を防止するための対策

5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応

事業用自動車に係る事故については、バス、タクシー、トラックのそれぞれで事故の傾向や特徴には違いがみられるところであり、効果的に事故を防止するためには、それぞれのモードの特徴に応じた対策を講ずる必要がある。

具体的には、実際に発生した事故について、直進・右左折など車両の走行

等の態様、事故の発生時間帯、道路横断・飛び出しなど相手側の状態、危険認知速度などについて分析し、その結果から判明した特徴を踏まえ対策を講じる必要がある。モード毎に歩行者や自転車との衝突により発生した主な死亡事故の特徴は以下の通りである。

乗合バス：横断歩道のない場所を横断してくる高齢者や交差点付近で急に飛び出す子供が被害者となる事故が多い

貸切バス：自転車の転倒や飛び出しに起因する事故が多い

タクシー：空車時に車両進行方向右側から横断・飛び出す歩行者や、路上横臥者が被害者となる事故が多い

トラック：車両進行方向右側から横断・飛び出す歩行者が被害者となる事故や大型車の左折時の巻き込み事故が多い

また、軽井沢スキーバス事故を起こした運転者は大型バスの運転経験が十分ではなかったと見られている。運転者不足や運転者の高齢化は運送業界の構造的な問題となっており、このような自動車事故を二度と起こさないためには、運転者への研修等指導監督の強化など安全運行の確保に必要な運転に関する技能及び知識を習得させるための取組を強化すべきである。この取組は運転者一人一人の運転特性や運転技能を踏まえ、きめ細やかに実施されなければならない。軽井沢スキーバス事故を受けて、貸切バスに義務付けられたドライブレコーダーについては、それぞれのモードの事故の特徴及び個々の運転者の運転特性を踏まえて的確に指導監督を行うために有効な装置であることから、その活用を一層推進する必要がある。

なお、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」が事故の背景にある組織的・構造的な問題等についての調査を行っているところであり、同委員会の再発防止策の提言を受けた対策についても確実に実施していくべきである。

重点施策

- ・モード毎や地域毎の特徴を捉えたきめ細やかな事故の分析とその結果に基づく適切な対策の実施
- ・ドライブレコーダー映像等、事業者が保有する情報を活用した運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等指導監督の徹底
- ・重大事故データベースの構築と分析・活用による効果的な安全施策の立案

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、死傷事故率の高い区間やビッグデータ（ETC2.0）の活用により得られる潜在的な危険箇所において重点的な対策が必要である。

また、ビッグデータを活用した生活道路対策の実施により、通過交通の排除や車両速度の抑制等を図り、歩行者、自転車が安心して通行できる空間を引き続き確保していくことが重要である。通学路においては、「通学路交通安全プログラム」に基づき、PTA等と連携した取り組みを継続的に推進していくことが重要である。

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

- ・ 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、自転車の安心・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

IV. 本プランのフォローアップ（Check、Act）

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。

今般の本プランの策定背景にも、昨今の社会情勢の変化を踏まえ時宜に適ったプランを策定する必要性があったことに鑑み、毎年、本検討委員会において、施策の進捗状況、目標の達成状況等について可能な限り定量的な指標

を用いて確認するとともに、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、各事業者に対する運輸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、引き続き各地域の「事業用自動車安全対策会議」において、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。

さらに、それらの取組状況や効果等については、地方公共団体等を通じた広報活動を行うべきである。

V. おわりに

本プランは、2020年を見据え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。

安全対策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ない場合も多いが、関係者一人一人のたゆみない地道な努力の積み重ねが合わさり、相互に連携することにより、いずれ必ず大きな効果をもたらすことになる。

これまでの悲惨な事故を突き詰めれば、高速度での衝突や、横転・転落を起こした場合に発生している。つまり、これら悲惨な事故は、安全運行に関するルールを遵守しなかった結果であり、事業者はもとより現場の運行管理者・運転者に至るまでの全ての関係者がルールに則り必要な対策を実行することにより悲惨な事故を確実に減少させることができ、ルール遵守が徹底されれば、軽微な事故についても確実に減少させることができるはずである。

行政は、事業者がルールにのっとりの確な対策を取っているかどうかを厳格にチェックした上で、ルール違反を是正し、改善が認められない場合は市場からの退場を命じる責務を有する。また、ルールに従って安全運行を行っている事業者を利用者が容易に識別しうるよう、安全に関する情報提供の充実を図らなければならない。

これらの措置を確実に講じることにより、「自動車運送事業については、輸送の安全確保や利用者の保護のための措置がしっかりと講じられているはずである」という国民一般の期待に応えることができる。なお、地方部において利用が拡大している自家用有償運送についても、同様の期待感を背景

に、自動車運送事業に準じた対応が求められる。

以上の考え方の下に、すべての関係者が不断の努力を続け、安全で安心な自動車交通社会を実現す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
1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築	
(1) 事業者における法令遵守の徹底と安全輸送の取組の強化	
<p>① 運輸安全マネジメント制度の適用対象事業者の拡大、貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価の重点的实施等、運輸安全マネジメント制度に係る取組の強化</p>	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価の重点的实施。 ○ 認定事業者による運輸安全マネジメント評価を活用し、行政処分を受けた貸切バス事業者の安全管理体制の確認を強化。 ○ トラック事業者・タクシー事業者において、安全管理規程等の届出義務の適用範囲を保有車両台数300両以上の事業者から200両以上の事業者へ拡大。 ○ 「中小規模自動車運送事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」の策定による運輸安全マネジメント制度の更なる普及促進。 ○ 民間機関等が実施するセミナーを国土交通省が認定する仕組み（認定セミナー制度）を活用した、運輸安全マネジメント制度の普及・啓発。 ○ 認定セミナーの受講により安全管理体制の構築・強化に取り組んでいることが確認された事業者に対して、監査周期を延長。 ○ 運輸安全マネジメント制度の努力義務事業者であっても、第一当事者事故等を惹起し、行政処分を受けた事業者等に対しては、運輸安全マネジメント評価を実施。 <p>【バス業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地方バス協会における運輸安全マネジメント講習の実施。 <p>【タクシー業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運輸安全マネジメントを通じた安全文化の徹底。 ○ 中小事業者向けの運輸安全マネジメントマニュアルの改訂。 ○ 運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会等との連携及び中小規模事業者に対するセミナーの受講促進。 <p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運輸安全マネジメントについて、一層の定着と取組の深度化、高度化を図るため、官民一体で取り組む普及・啓発活動を推進する。

<p>②運転者教育の徹底等</p>	<p>【国土交通省】 ○講習等を通じた、運転者に対する指導監督の徹底。 ○準中型免許制度の創設を踏まえたトラックの指導監督内容の改正、貸切バスのドライブレコーダーを活用した指導監督の実施の義務付け等、新たな指導監督内容の周知徹底。</p> <p>【バス業界】 ○初任運転者等に対する実技訓練実施の徹底。</p> <p>【タクシー業界】 ○乗務員採用後の社内研修等の充実</p> <p>【トラック業界】 ○交通事故防止の意識の高揚を目的とした「トラック追突事故防止マニュアル活用セミナー」及び「交差点事故防止マニュアル活用セミナー」、見直しを行う「ドラレコ活用マニュアル」による「ドライブレコーダ活用セミナー」の全国各地での開催。 ○都道府県協会における初任運転者教育の充実、安全運転研修に対する助成の実施及び、受講の促進。 ○運転技術、安全意識向上のため、ドライバーコンテストの実施。 ○運転者教育のための教育ツールの整備(Eラーニング、点検整備ビデオ等)。</p>
<p>③事業者団体等による業界を挙げた事故防止、マナーアップの取組</p>	<p>【バス業界】 ○貸切バス適正化機関と連携し、貸切バス事業の適正化を推進。</p> <p>【タクシー業界】 ○「交通事故抑止対策等の徹底と乗員の安全確保に関する決議」(事業者大会決議)による交通安全意識等の定着・向上。 ○交通安全意識高揚のための表彰制度(「交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰」、「優良乗務員表彰」)の活用。</p> <p>【トラック業界】 ○全日本トラック協会及び都道府県トラック協会の総会、事業者大会等における交通安全セミナー及び交通安全決議の実施による、交通安全に対する事業者の意識向上の定着促進。 ○各種事故防止キャンペーンの実施(「正しい運転・明るい輸送運動」「年末年始の輸送等に関する安全総点検」等)。 ○事故防止コンクール(運転経歴証明書取得)の全国展開。</p>

(2) 監督等の実効性の向上による違反行為等の是正及び悪質事業者の排除	
① 監査・処分の実効性の向上	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ICTを活用した監査事務の効率化。 ○厳格化した処分基準に基づく、貸切バスの安全確保に向けての監査の実施。 ○過去の行政処分歴等を踏まえた、継続的に監視すべき事業者リストを活用した効果的な監査の実施。
② 適正化機関等民間機関の活用による監査の重点化	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新たに設置される貸切バスの適正化機関を活用し監査機能を補完し、国による監査の重点化を実施。
(3) 利用者を含めた関係者の連携強化による安全性の向上	
① 利用者が優良事業者を選択するために必要な安全情報等の提供	<p>【バス業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○セーフティバス制度を充実し、利用の促進と周知を実施。 <p>【タクシー業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○各都道府県における優良乗務員証などの普及・促進及び利用者へのPR活動。 <p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○Gマーク制度(貨物自動車運送事業安全性評価制度)の普及促進。 ○引越安心マーク(引越事業者優良認定制度)の普及促進。
② 歩行者等に対する安全情報の提供	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地方自治体の協力を得て高齢者に向けた安全情報の提供等を実施。
③ 運転者の労働条件改善、担い手確保に向けた働き方改革の取組	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○関係省庁横断的な検討の場を設け、長時間労働の是正に向けた環境を整備するため、行動計画を策定。 <p>【タクシー業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○過労運転防止に向けた労働環境の構築を目指した指導・監督の実施。 <p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」の開催。 ○改正「標準貨物自動車運送約款」の確実な運用。 ○「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」の推進。

④荷主等と連携した過労運転をさせない労働環境の構築	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○荷待ち時間等の記録を用いた、過労運転防止に向けての荷主への啓発等を実施。 ○荷主と事業者が連携して、長時間労働の改善に向けた取り組みを推進。 <p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」の開催。(再掲) ○改正「標準貨物自動車運送約款」の確実な運用。(再掲) ○「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」の推進。(再掲)
⑤適正な運賃収受による安全投資の確保	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○運賃・料金の範囲の明確化及び別立収受のための環境整備を実施。 <p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」の開催。(再掲) ○改正「標準貨物自動車運送約款」の確実な運用。(再掲) ○「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」の推進。(再掲)
⑥シートベルトの着用徹底のための周知	<p>【国土交通省・各業界】</p> <p>シートベルトの着用効果を定量的に示し、実効性のある広報・啓発を実施。</p>
2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶	
①飲酒運転に対する行政処分等の強化	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○飲酒運転を撲滅するための実効性のある行政処分等の強化を検討。
②飲酒運転・薬物運転根絶のための指導等の実施	<p>【バス業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○飲酒運転・薬物運転根絶を啓発するセミナー等の受講促進。 ○飲酒運転・薬物運転惹起事業者に対する指導内容と再発防止対策を展開。 <p>【タクシー業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ASK等の講習会等の啓発。 <p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○飲酒運転撲滅運動の推進。 ○「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用した飲酒運転撲滅の啓発。
③アルコール依存症の危険性の周知	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○啓発ポスターを活用した周知の実施。

<p>④ 運転中の携帯電話・スマートフォン使用防止のガイドライン等の周知徹底</p>	<p>【国土交通省】 ○講習・セミナー等において、乗務中の携帯電話等の使用禁止の徹底。 ○事業用自動車の運転者が乗務中に携帯電話等を操作した全ての事案について、監査を実施。</p> <p>【バス業界】 ○乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止対策を徹底するとともに、事故惹起事業者に対する指導内容と再発防止対策を展開。</p>
<p>3. 自動運転、ICT等新技術の開発・利用・普及の促進</p>	
<p>① 自動運転等新たな安全技術の開発・普及促進</p>	<p>【国土交通省】 ○路肩退避方式等の高度なドライバー異常時対応システムや、道路ごとの制限速度に応じて速度制御する自動速度制御装置、事故発生時に自動通報を行うシステム等の開発・普及促進に向けた検討の推進 ○今後の技術開発の進展を踏まえた、事業用自動車の安全性の向上に資する先進安全技術の開発・普及促進 ○後付け装置を含めた衝突被害軽減ブレーキ等を搭載する車両に対する購入補助 ○税制特例措置による先進安全技術の普及促進</p> <p>【バス業界】 ○運転支援装置の導入促進。</p> <p>【タクシー業界】 ○衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載したタクシー車両の普及・促進。</p> <p>【トラック業界】 ○衝突被害軽減ブレーキ等のASV関連機器、運行記録計、ドライブレコーダ等の運行管理・支援機器の普及拡大の促進。 ○衝突被害軽減ブレーキ装置を導入した都道府県トラック協会の会員事業者(中小企業者)に対する導入助成。</p>
<p>② 自動運転技術等の実用段階に応じた利用環境の整備</p>	<p>【国土交通省】 ○トラックの隊列走行や自動運転車両による地域公共交通サービスの実現に向けた実証実験や課題整理・検討の推進</p>
<p>③ 運行管理の高度化のためのデジタル式運行記録計の普及拡大</p>	<p>【国土交通省】 ○デジタル式運行記録計の普及促進のための補助事業の実施。</p> <p>【タクシー業界】 ○デジタル式運行記録計の普及拡大のための取組の実施。</p> <p>【トラック業界】 ○デジタル式運行記録計の普及促進。</p>

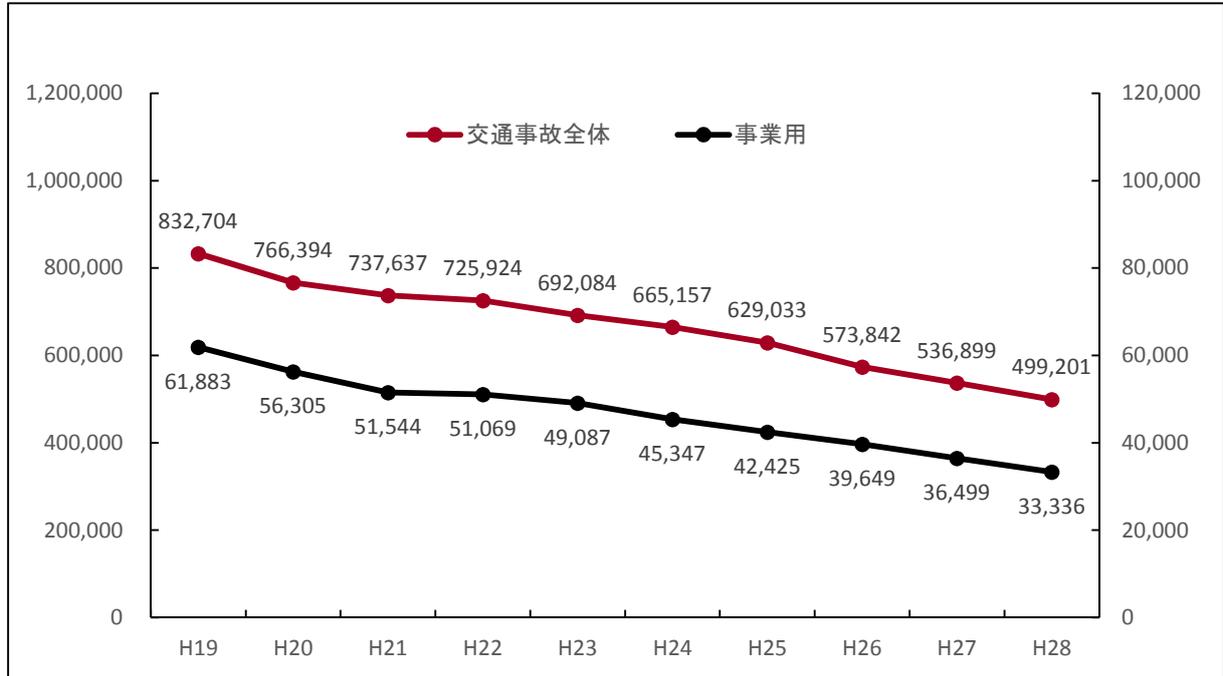
<p>④ 確実な点呼、アルコールチェックのためのICT技術の活用促進</p>	<p>【国土交通省】 ○ICTを活用した新たな点呼の手法を事業者が活用できるよう検討。</p> <p>【トラック業界】 ○高度なIT点呼システムの構築、普及拡大。 ○高機能携帯型アルコールチェッカーの活用、推進。</p>
<p>⑤ 先進安全自動車等に対する整備技術の高度化</p>	<p>【国土交通省】 ○関係業界と連携し、新技術を搭載した先進安全自動車等の高度な整備技術に対応するための、スキャンツール(外部故障診断装置)の普及促進と整備要員の技能向上、整備不良等の防止。</p>
<p>⑥ 健康起因事故の未然防止に必要な医学的知見を踏まえたガイドライン作成によるスクリーニング検査の導入拡大し、運転不能に陥った場合に自動停止するシステムの早期実用化</p>	<p>【国土交通省】 ○セミナー等を通じた健康起因事故防止対策の周知。 ○健康起因事故防止対策に必要なスクリーニング検査についてのガイドラインの作成。 ○路肩退避方式等の高度なドライバー異常時対応システムや、道路ごとの制限速度に応じて速度制御する自動速度制御装置、事故発生時に自動通報を行うシステム等の開発・普及促進に向けた検討の推進(再掲)</p> <p>【バス業界】 ○睡眠時無呼吸症候群(SAS)のスクリーニング検査の促進。 ○定期健康診断のデータ等を活用し、乗務員個々の健康等を考慮した点呼の推進。</p> <p>【タクシー業界】 ○SASスクリーニング検査の普及啓発。</p> <p>【トラック業界】 ○健康診断結果を活用した健康管理の徹底。 ○「過労死等防止・健康起因事故防止セミナー」の実施。 ○ドライバーの睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査助成事業の実施。</p>
<p>4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策</p>	
<p>① 高齢運転者の特徴を踏まえた事故防止対策</p>	<p>【タクシー業界】 ○高齢運転者の特徴を踏まえた対策の実施。 ○SASスクリーニング検査の普及啓発。 ○健康診断有所見者に対するフォローアップの実施。</p>
<p>② 適性診断の徹底及び受診結果を踏まえた指導・監督、職場環境の整備等</p>	<p>【各業界】 ○適性診断受診の徹底と活用促進。</p>

<p>③高齢歩行者、乗客等の事故を防止するための対策</p>	<p>【バス業界】 ○高齢者が安心・安全に乗降できる「ゆとり運転」を徹底するための、ドライブレコーダーを活用した指導体制の構築。 ○高齢者が多い地域、施設等を把握し、点呼時に乗務員に注意喚起するとともに、危険マップ等を作成し、営業所内に貼付。</p> <p>【タクシー業界】 ○徘徊老人等の保護等。</p> <p>【トラック業界】 ○高齢歩行者が事故被害者となるトラック事故の実態の関係者への周知徹底。 ○高齢歩行者特有の行動(昼間の交差点及び夜間の道路横断)の啓発活動。 ○事業用トラックドライバーに対する高齢歩行者早期認知の呼びかけ。 ○交差点通過時における車両周辺歩行者等の安全確認の励行。</p>
<p>5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応</p>	
<p>①モード毎や地域毎の特徴を捉えたきめ細やかな事故の分析とその結果に基づく適切な対策の実施</p>	<p>【国土交通省】 ○事故統計からの、モード毎の特徴の分析及び対策の検討を実施及び各業界の周知。</p> <p>【バス業界】 ◆車内事故の防止(特に発進時の車内事故削減) ○停留所発進時における安全基本動作の徹底。 ○シートベルト着用促進の啓発活動を実施。</p> <p>【タクシー業界】 ◆交差点内事故(出会い頭、人対車両)防止対策と路上寝込み者の轢過事故防止対策 ○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。 ○運行管理者等による同乗指導。 ○早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行。 ○路上寝込み者発見時の警察への通報と保護活動。 ○各支部・会員団体・所属団体それぞれに「安全対策会議」(仮称)を設置し、事故情報を提供。(個人タクシー) ○所属団体等の最小団体において、少人数による指導又はKYT等を実施。(個人タクシー) ○ポスター・ビラ、機関誌、個別指導等による広報、啓発。</p> <p>○すべての座席でのシートベルト着用の徹底。 ○薄暮時の早めのライト点灯。</p>

	<p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆死亡事故件数を各都道府県(車籍別)の共有目標とした取り組みの促進。 ○事業用トラック重点事故対策マニュアル(追突・交差点)の策定。 ○事故防止対策セミナー(追突・交差点)の開催・受講の促進。 ○ドラレコ及びデジタコ等安全管理機器のより積極的な導入の促進。 <p>◆事故分析及び有効な事故防止対策の検討・活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○車籍別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細な事故分析手法への見直しおよび迅速かつ効果的な検証による新たな対策の樹立。 ○事業用トラックによる死亡事故の発生地域別データベースを構築し、事故防止啓発ツールとして活用。
<p>②ドライブレコーダー映像等、事業者が保有する情報を活用した運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等指導監督の徹底</p>	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○講習・セミナー等における「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」の周知。 <p>【バス業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ドライブレコーダー等により得られたデータを交通安全教育及び添乗指導等に活用。 <p>【タクシー業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ドライブレコーダーの映像を活用した安全教育の実施。 <p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「ドラレコ導入の手引き」、「ドラレコ活用マニュアル」、「ヒヤリハット集」の製作と、ホームページ上への公開。 ○「ドラレコ活用マニュアル」による、ドラレコ活用セミナーの開催。 ○ドライブレコーダー・車載カメラ搭載車(左折巻き込み事故防止対策)への助成事業の実施。
<p>③重大事故データベースの構築と分析・活用による効果的な安全施策の立案</p>	<p>【国土交通省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○個別に管理されてきた事業用自動車に関する行政情報をより精度の高い分析を行い、効果的・効率的な指導・監督を実施。 <p>【トラック業界】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通事故の種類・類型等の詳細分析による傾向と対策の実施。
<p>6. 道路交通環境の改善</p>	
<p>道路交通環境の改善</p>	<p>【国土交通省・警察庁】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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、自転車の安心・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。

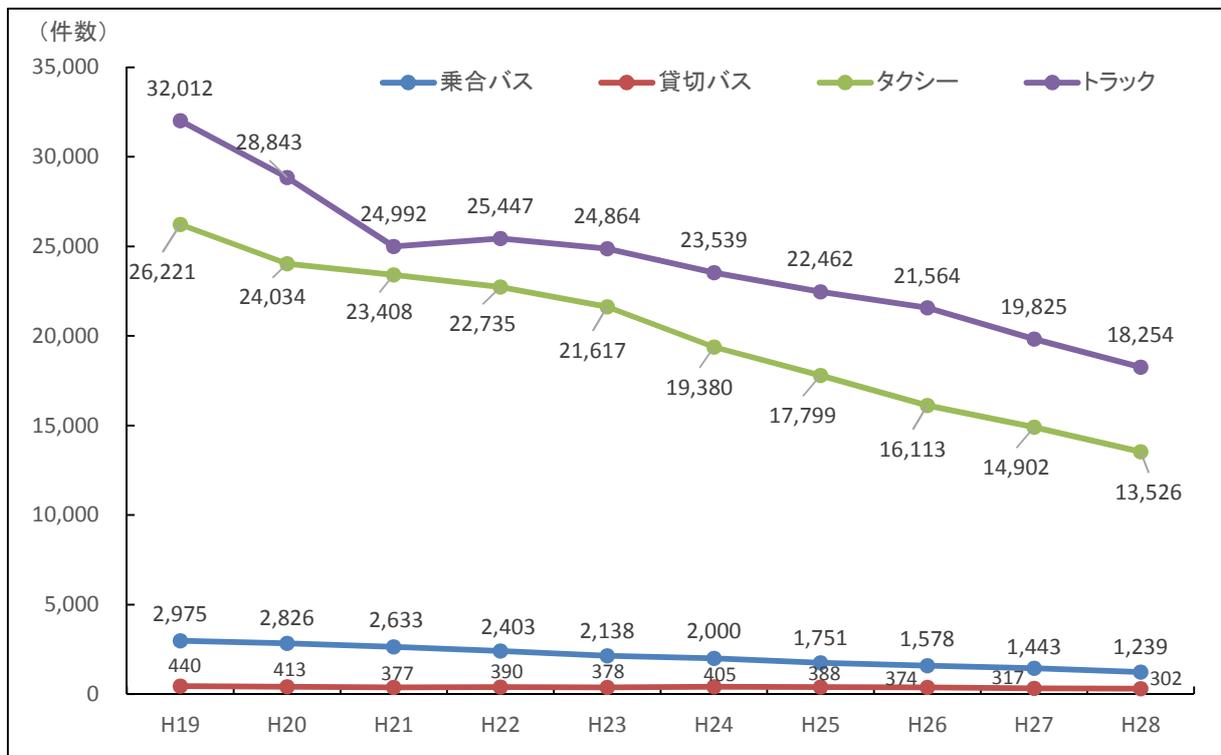
参考資料

交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



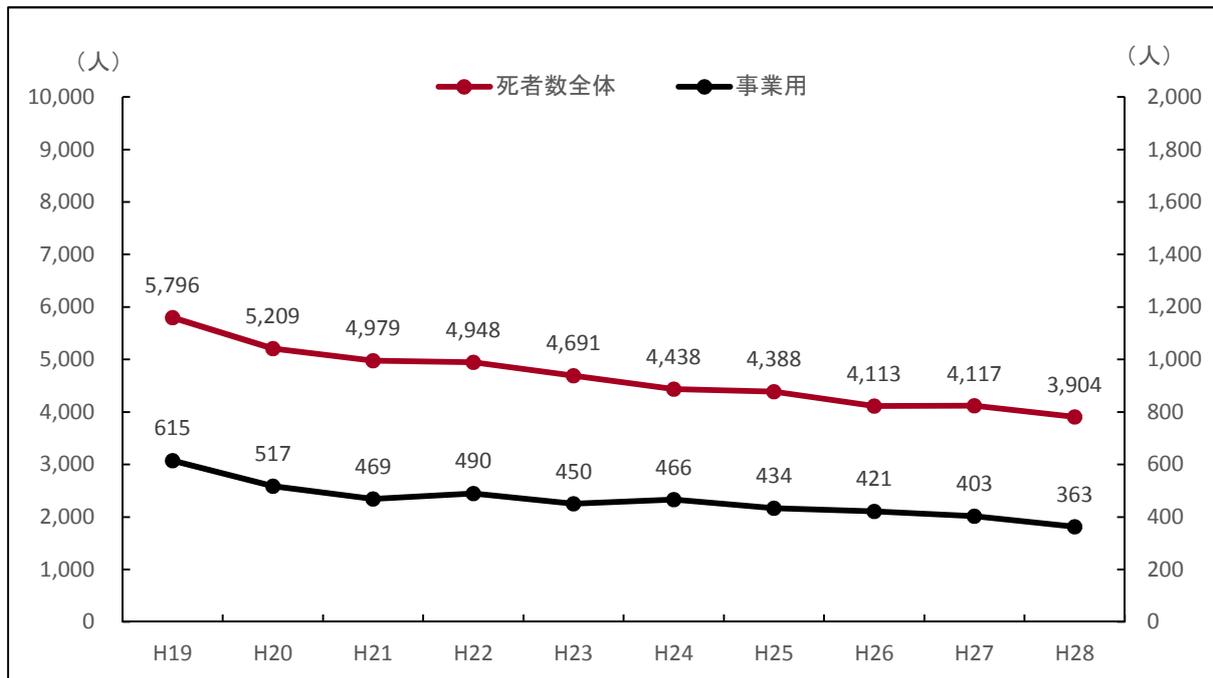
出典：警察庁「交通統計」、(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故の推移



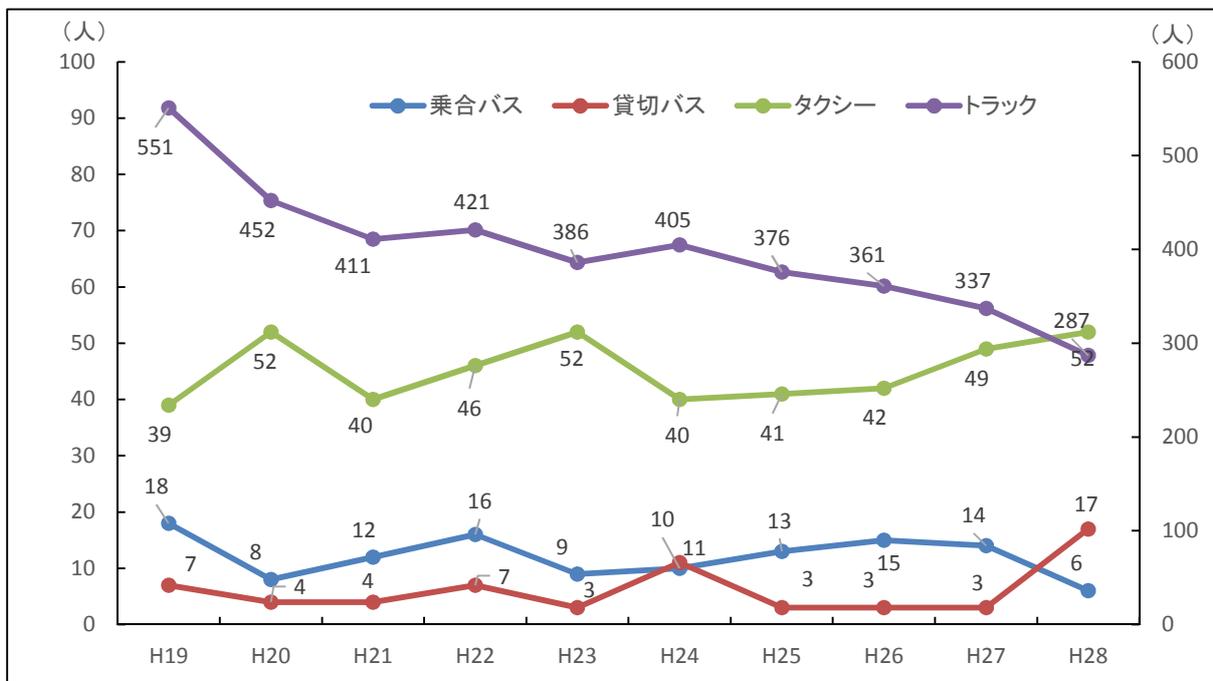
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



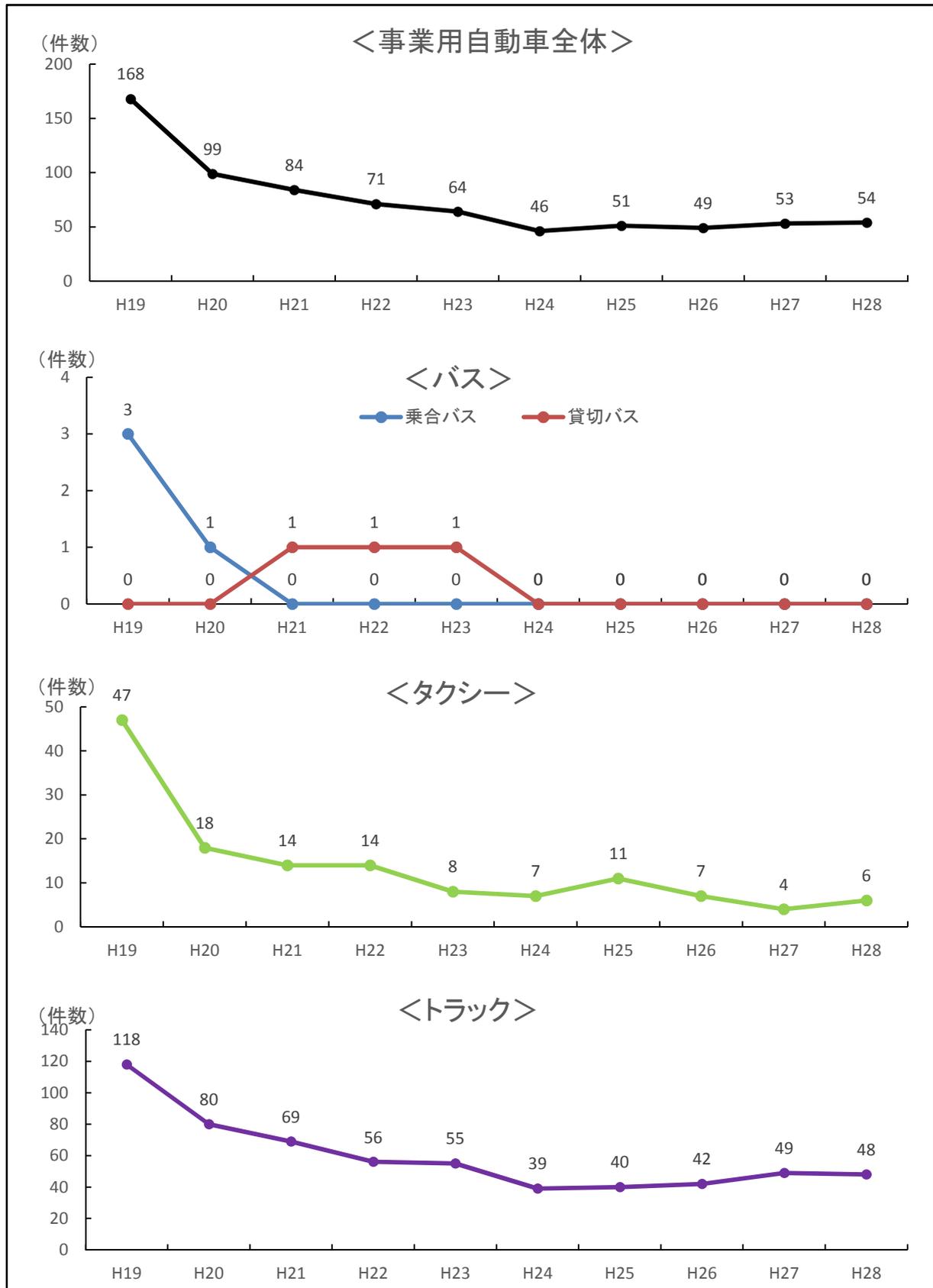
出典：警察庁「交通統計」、(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故死者数の推移



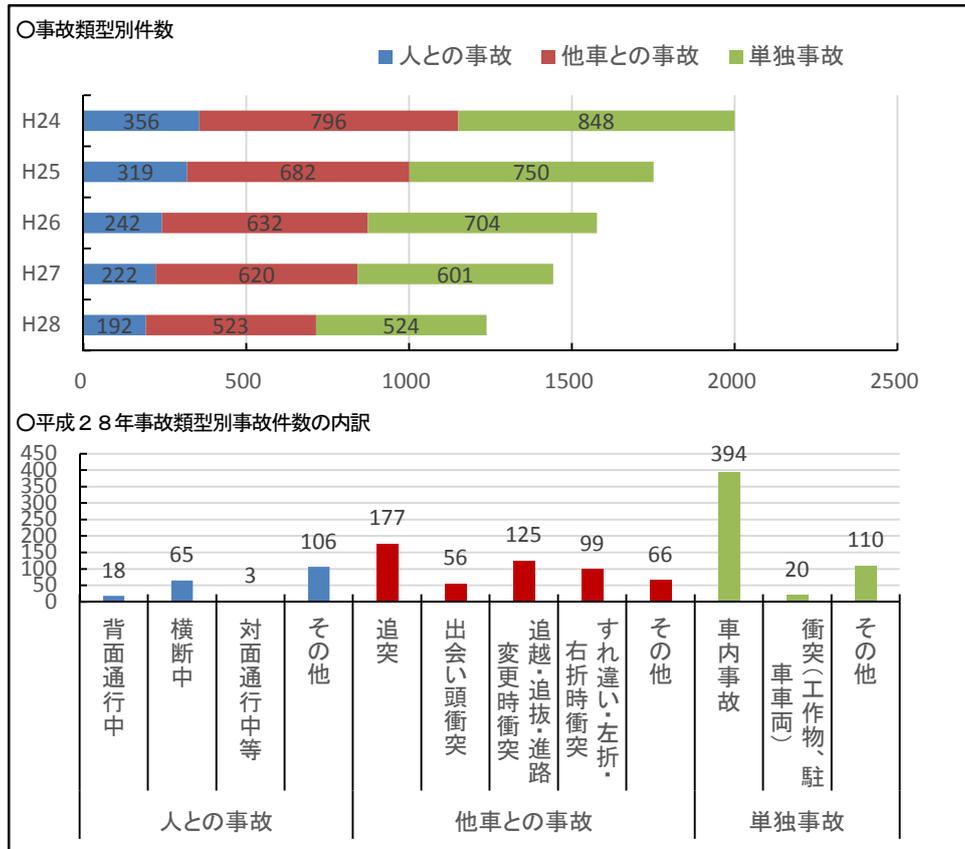
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

飲酒運転による事業用自動車の交通事故

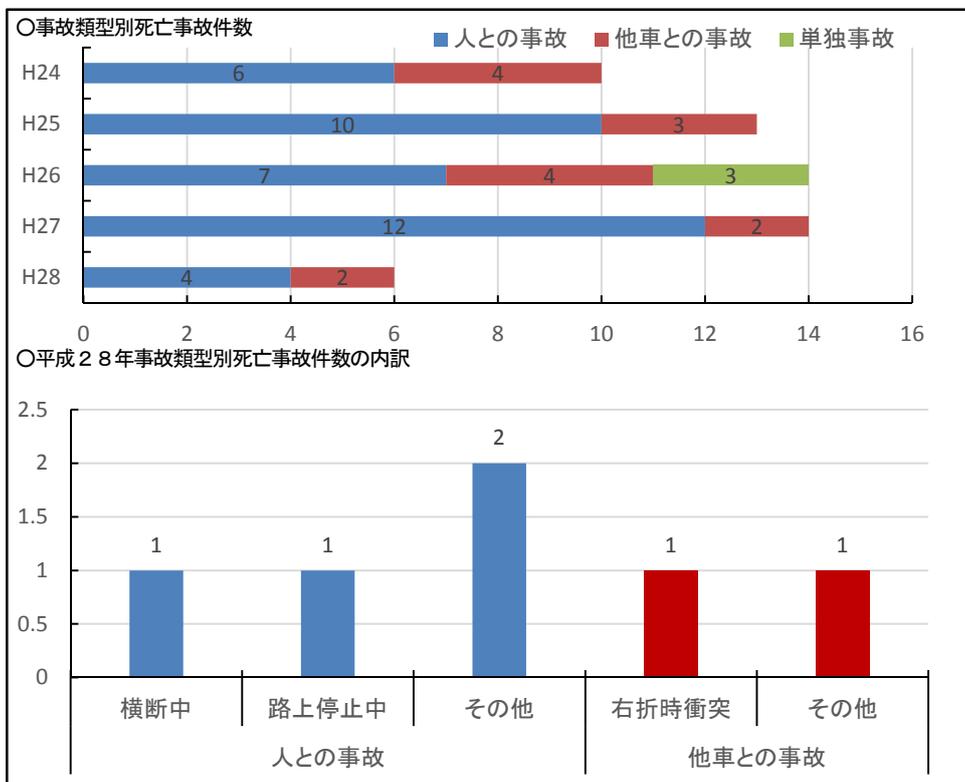


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

乗合バスの事故類型

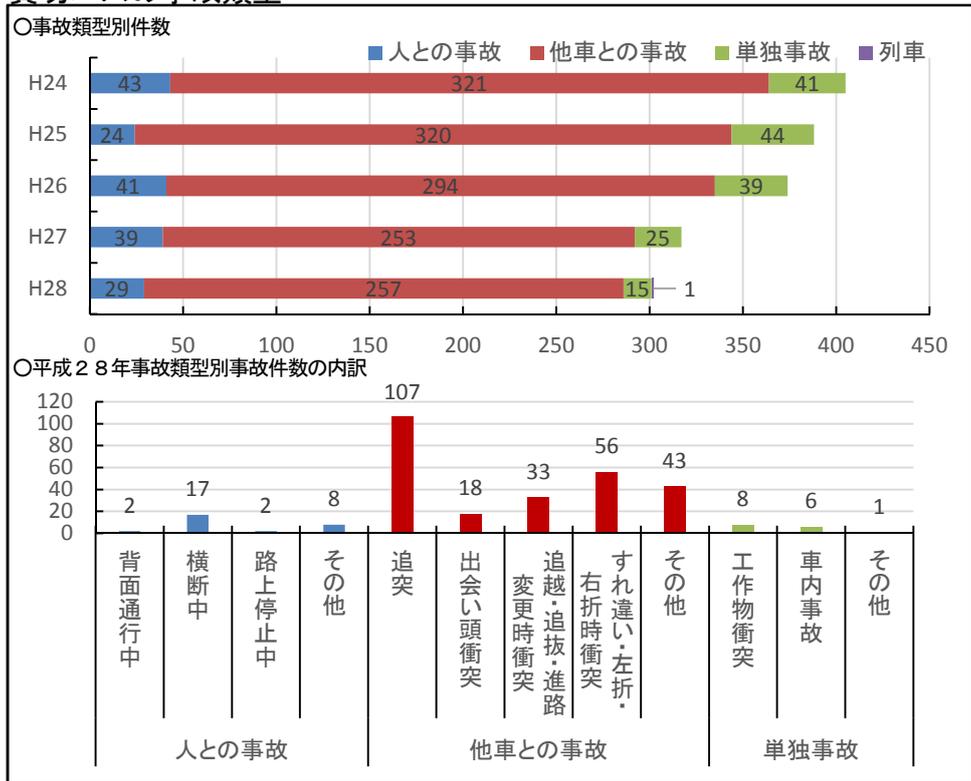


乗合バスの死亡事故類型

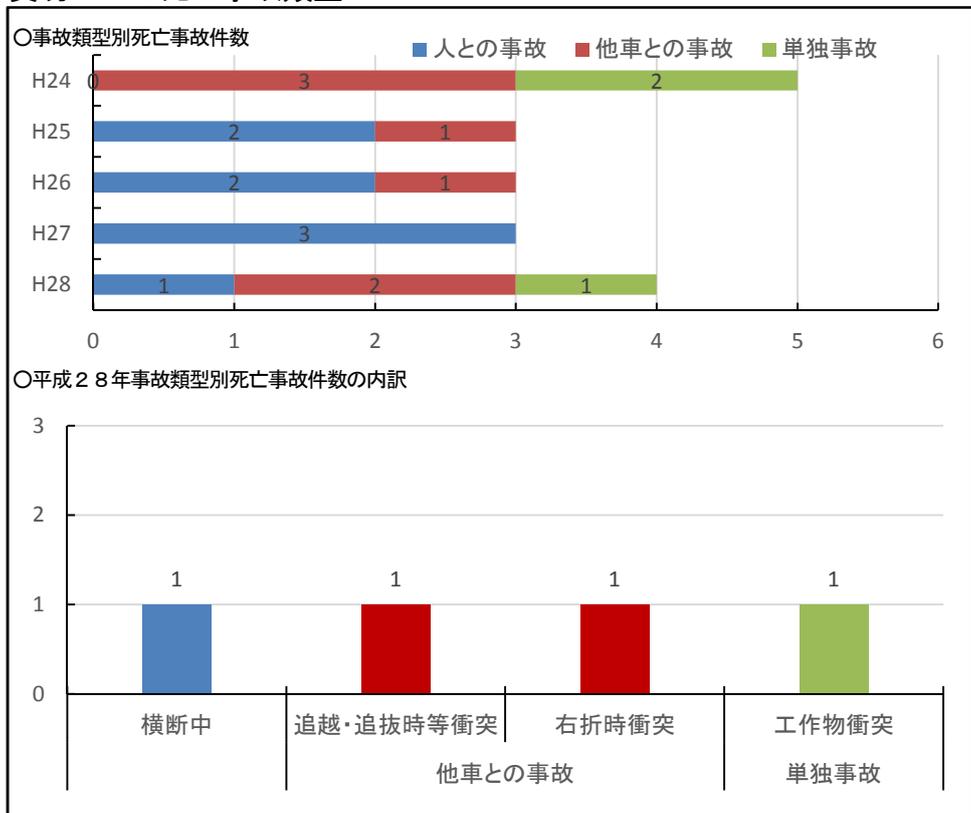


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

貸切バスの事故類型

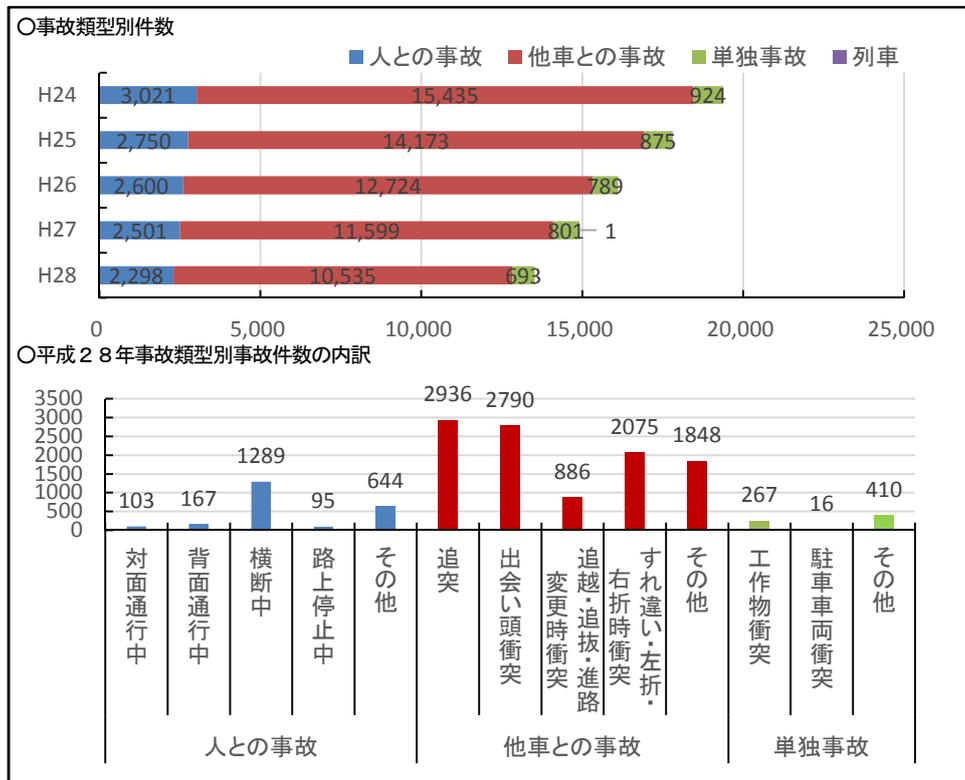


貸切バスの死亡事故類型

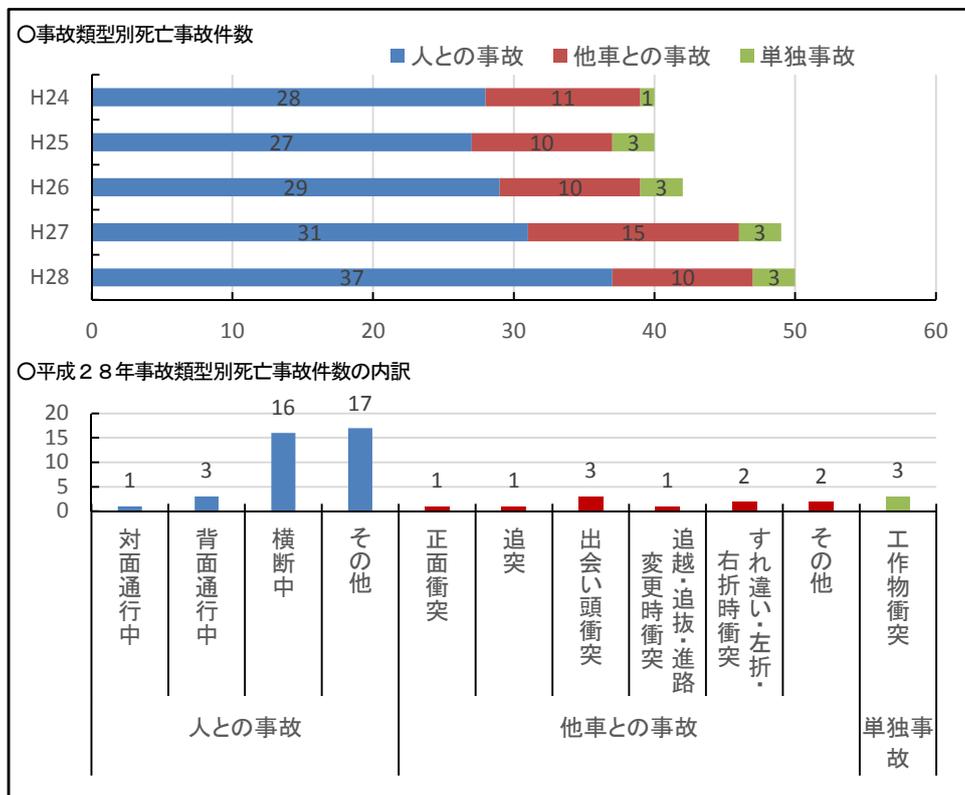


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

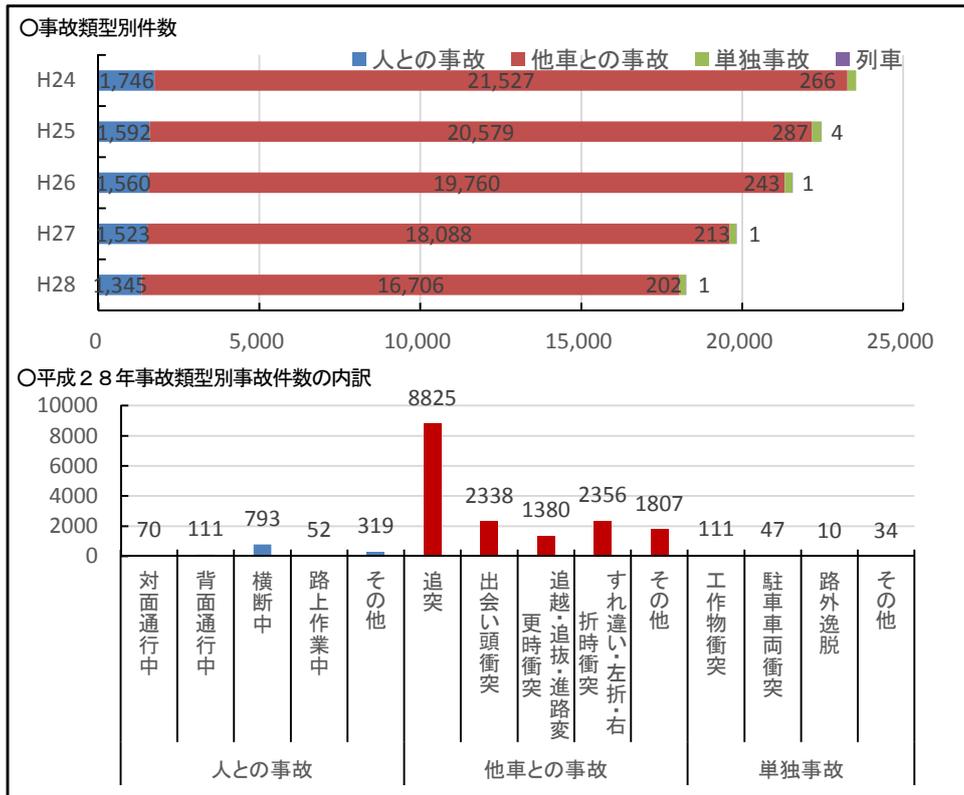
タクシーの事故類型



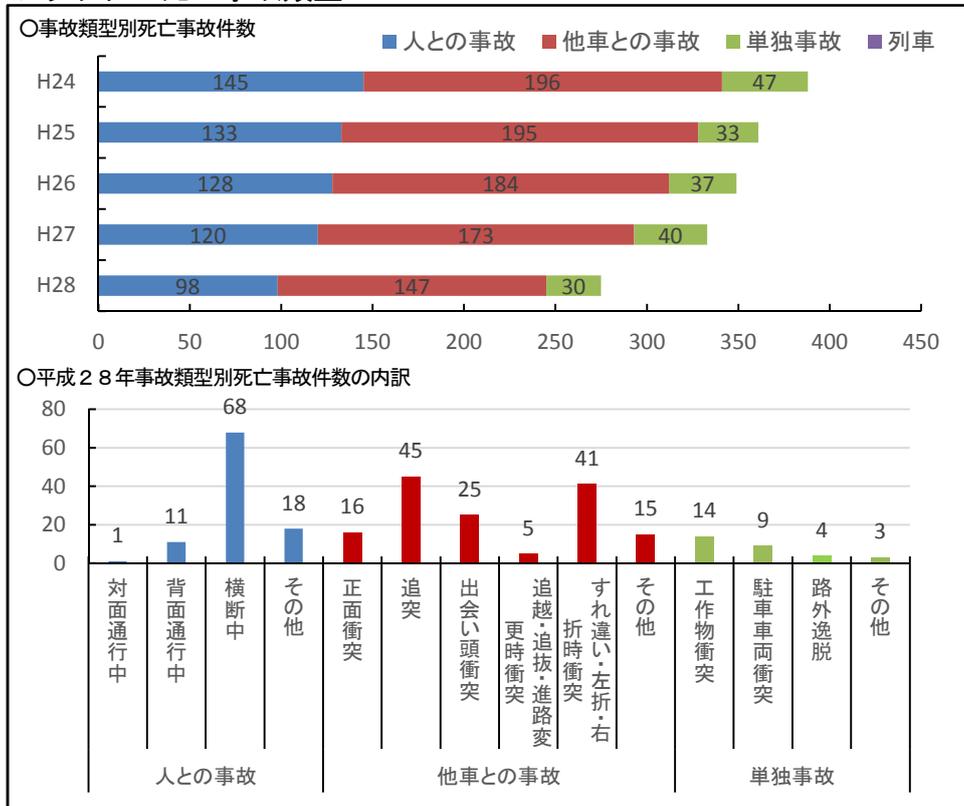
タクシーの死亡事故類型



トラックの事故類型



トラックの死亡事故類型



出典：(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」