



事業用トラックの交通安全に関する近年の動向

昨年、事業用トラックによる人身事故は23,539件発生しており、うち死亡事故は388件であった。車体の大きいトラックは、事故が起これば重大な結果に繋がる可能性が高く¹、事故の削減に向けた関係者の努力が求められている。

事業用トラックの安全については、国土交通省（以下、「国交省」）が2009年3月に策定した「事業用自動車の総合安全プラン2009（以下、「総合安全プラン」）」を受けて、同年11月に公益社団法人全日本トラック協会（以下、「全ト協」）が「トラック事業における総合安全プラン2009」を策定しており、これらに基づいて、行政、業界団体及び各事業者において各種取組みが実施されている。

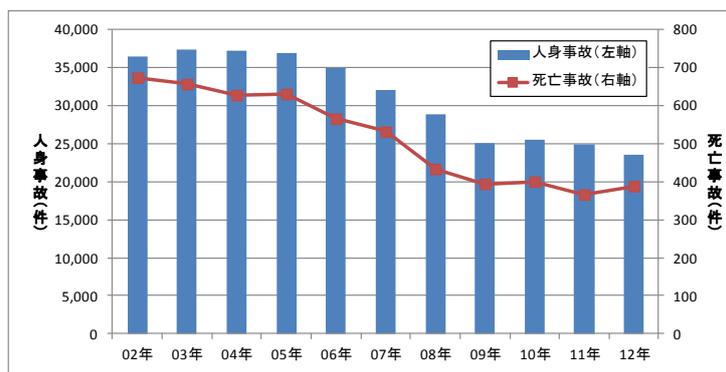
2つのプラン策定から4年以上が経過する中で、行政や業界団体が実施してきた取組みには、事業者が安全管理を進める上で参考となる事項も多い。そこで本稿では、事業用トラックの交通安全に関する近年の動向について整理するとともに、今後事業者が取組むべき方向性について解説する。

1. 事業用トラックによる交通事故の発生状況と経営環境

(1) 事業用トラックによる交通事故の発生状況

事業用トラックの人身事故件数と死亡事故件数の推移を図1に示す。総合プラン策定以前も含めた中期的な視点で見れば、いずれも確実に減少していることがわかる。しかしながら、2009年以降の推移は横ばい傾向であり、直近の2012年については死亡事故件数が増加に転じている。トラック事業の総合安全プラン2009で中間指標として定められている「2013年に人身事故件数22,000件以下、事故死者数330人以下」の達成に向けては、関係者の一層の取組みが必要な状況にある²。

■ 図1 事業用トラックの交通事故及び死亡事故の件数推移



	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	09年	10年	11年	12年
人身事故	36,439	37,280	37,209	36,794	34,956	32,012	28,843	24,994	25,449	24,864	23,539
死亡事故	673	656	627	630	565	531	433	394	400	366	388

出典 警察庁「平成24年中の交通事故発生状況」及び「平成24年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」より弊社作成

¹ 事業用トラックの死亡事故率は1.65%であるのに対し、事業用トラックを除く自動車全体の死亡事故率は0.61%であり、約2.7倍である。（死亡事故率は、事故件数に占める死亡事故の割合。）

² 図1のグラフ・表で示した数値は死者数ではなく事故件数であるが、死者数は少なくとも死亡事故件数以上となる。

(2)トラック運送事業者の経営環境

全ト協の「平成23年度決算版経営分析報告簡易版」によると、トラック運送事業者の経営環境は厳しい状況が続いている。具体的には、業界の約9割を占める「保有台数50台以下の事業者」のうち、約6割が営業赤字という状況である。年を追うごとに厳しさは増し、1社あたりの平均的な営業利益率は2009年度から2011年度にかけて、2年連続で悪化している(表1)。背景に、「国内の景気回復の遅れによる輸送量の停滞」や「軽油価格の上昇」、「安全・環境対策に係るコスト増」が挙げられている。規模別に見ても、50台以下の比較的小規模な事業者が、総じて厳しい経営環境にあることがわかる。また、2007年6月より始まった「中型免許」制度の導入により、20歳未満の若年労働者の確保が困難であることも、大きな課題となっている。(本課題については、警察庁が2013年9月26日に「貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会」を設置し、対応を検討中である。)

■表1 貨物運送事業の営業収益・営業利益率の推移(1社平均)

区分	営業収益(千円)			営業利益率(%)			
	09年度	10年度	11年度	09年度	10年度	11年度	
全体	(▲3.4) 195,061	(▲1.5) 192,178	(▲2.0) 188,259	▲0.4	▲0.7	▲1.0	
車両規模別	~10台	(▲0.4) 49,134	(1.1) 49,656	(▲2.9) 48,220	▲3.6	▲3.2	▲3.1
	11~20台	(▲0.8) 131,061	(0.4) 131,600	(▲1.4) 129,774	▲1.4	▲1.5	▲1.9
	21~50台	(▲3.9) 285,618	(▲0.1) 285,456	(▲1.4) 281,556	▲1.2	▲0.7	▲1.0
	51~100台	(▲7.0) 597,645	(▲0.8) 592,896	(▲6.5) 554,623	1.2	0.6	0.7
	101台以上	(▲2.0) 1,120,542	(▲0.9) 1,110,899	(▲6.1) 1,043,384	▲0.2	0.7	0.1

注: 営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、▲はマイナス

出典 全ト協「平成23年度決算版経営分析報告簡易版」より弊社作成

2. 交通安全に関する近年の動向

(1) 行政(国交省)の取組み

国交省の取組み例を表2に整理した。「安全規制の強化」と「事業者の安全管理レベルアップの支援」の両輪で取組みが進められている。安全規制の強化については、直近の2013年10月及び11月の監査方針及び行政処分基準の改正で、重大かつ悪質な法令違反に対して厳しい処置を行う方針が明確化されており、改めて、重要な法令の遵守を中心とした安全管理の再点検をお勧めしたい(具体的には本稿3.(1)参照)。事業者の安全管理レベルアップの支援については、運輸安全マネジメントの推進や安全教育の実施にあたって参考となるマニュアルが多数発行されている他、ドライブレコーダ(以下、「ドラレコ」)等の安全機器の導入・活用に対して補助金も交付されている。

規制がどのように変化しているか、安全管理に活用できる施策やツールがないか、改めてご確認いただきたい。

■ 表2 国交省の取組み例

時期	主な取組み (下段:参考URL)
2009年3月	「事業用自動車総合安全プラン202009」の策定 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/news/enzenplan202009.html
2009年4月	「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方」の発行 http://www.mlit.go.jp/common/000042613.pdf
2009年6月～	メールマガジン「事業用自動車安全通信」の配信開始 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/enzenplan202009/mailmagazine.html
2009年10月～	第三者機関による安全マネジメント評価の実施 http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000025.html
2010年3月	「運輸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」改訂 http://www.mlit.go.jp/common/000140255.pdf
2010年3月	「『マネジメントレビューと継続的改善』の理解を深めるために」の発行 http://www.mlit.go.jp/common/000110885.pdf
2010年7月	「事業用自動車の運転者に係る健康管理マニュアル」の発行 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03analysis/press20100706.html
2011年5月～	点呼時のアルコール検知器の使用等の義務化 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03alcohol/
2011年12月	「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」の策定 http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000024.html
2012年3月	「トラック追突事故防止マニュアル」の発行 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03analysis/press20120330.html
2012年4月	「一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の発行 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03safety/instruction.html
2012年6月～2013年8月	「オートパイロットシステムに関する検討会」の開催 http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/autopilot/
2012年9月	国交省で作成した安全教育・事故防止マニュアルを集約 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03manual/
2013年3月	「安全管理体制に係る『内部監査』の理解を深めるために」の改訂(第3版) http://www.mlit.go.jp/common/00200998311.pdf
2013年7月～	運輸安全マネジメント「認定セミナー」制度開始 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03management/resource/data/about_enforcement.pdf
2013年10月、11月	監査方針及び行政処分基準の改正 http://www.mlit.go.jp/common/001011844.pdf http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03punishment/baseline.html
毎年	「事故防止対策支援推進事業」の実施 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/subcontents/jikoboushi.html
毎年	「交通事故要因分析事業」の実施 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03analysis/examination.html
毎年	「運輸事業の安全に関するシンポジウム」の開催 http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_tk_000007.html (12年度)
不定期	メールマガジン「メルマガ『運輸安全』」の配信 http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/mailmg.html

出典 国交省HPより弊社作成

(2) 業界団体(全ト協)の取組み

全ト協の取組み例を表3に整理した。トラック運送業界の安全性向上に向け、事業者を支援する様々な取組みが進められており、特にマニュアル類が充実しているため、安全管理においては、まずは、「全ト協作成のもので活用できるツールがないか」を確認することが効率的である。また、安全機器の導入を始めとした安全に関する助成も実施されているので、安全投資をする際に活用を検討いただきたい。

なお、本稿執筆直前に発表されたドラレコ関連マニュアル(図2)は、トラックに特化したドラレコマニュアルとして初めて作成されたもので、「導入」と「活用」の2分冊の構成となっている。本マニュアルは、弊社が制作に協力したものであり、日常の安全管理に活用いただきたい。

■ 表3 全ト協の取組み例

時期	主な取組み (下段:参考URL)
2009年6月～2012年12月	「事業用トラックドライバー研修テキスト」の改訂 http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/kenshu_text1.pdf (1～5まで5種類)
2009年7月	「安全マネジメントガイドブック」の発行 http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/pdf/unyuanzen_management2009.pdf
2009年11月	「トラック事業における総合安全プラン2009」の策定 http://www.jta.or.jp/coho/news_release/total_safety_plan2009.pdf
2010年3月	「トラックドライバーのためのエコドライブ推進手帳」の改訂 http://www.jta.or.jp/member/pf_kankyo/techo_ecodrive.pdf
2010年6月	「飲酒運転防止対策マニュアル」の改訂 http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/inshuunten_boshi_ver2.pdf
2010年7月	導入事例教材「運輸安全マネジメントの取り組み」(視聴覚教材)の公開 http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/unyu_anzen_management/unyu_anzen_management.php (会員専用)
2010年10月	「トラックドライバーの健康管理マニュアル」の発行 http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/pdf/kenko_kanri_kanrisya.pdf http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/pdf/kenko_kanri_driver.pdf
2010年10月	「SAS精密検査・治療のそこが知りたい! Q&A」の発行 http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/pdf/sastiryoyu_q&a.pdf
2011年3月	「『運行管理業務と安全』マニュアル」の改訂 http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/unkou_kanrigyomu_anzen_manual.pdf
2012年7月～12月	「下期交通事故防止緊急特別対策キャンペーン」の実施 http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/H24kotsu_jikoboshi_taisaku_campaign.html
2012年10月	「WEB版ヒヤリハット集」の公開 http://www.jta-hiyari.jp/ (会員専用)
2012年12月	「トラックドライバーが日常行うべき事項」の改訂 http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/nichijyo_jiko.pdf
2013年3月	「事業用トラックの点検整備ハンドブック」の改訂 http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/tenkenseibi.pdf
2013年4月	「トラックドライバーの健康管理手帳」の発行 http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/pdf/kenko_kanri_techo.pdf
2013年8月	トラック向けに特化したドライブレコーダマニュアルの作成 http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/josei/drive_recorder201204/drive_recorder_manual.php (会員専用)
毎年	Gマーク制度(貨物自動車運送事業安全性評価事業)の普及推進 http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html
毎年	トラックドライバー・コンテストの開催 http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/drcon/driver_contest_past.html
毎年	「事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事故事例」の発行 http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/jikojirei.pdf
毎年	安全に関する各種助成の実施 http://www.jta.or.jp/yushi_jyosei/jyosei/drive_recorder13.html (ドライブレコーダ機器等導入) http://www.jta.or.jp/yushi_jyosei/jyosei/anzen13.html (安全装置等導入) http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/josei/anzen_kyoiku13/anzen_kyoiku13.html (安全運転教育訓練促進)

出典 全ト協HPより弊社作成

■ 図2 ドラレコ関連マニュアル



出典 全ト協「トラック運送事業者のドライブレコーダ導入の手引き」及び「(同) 活用マニュアル」

(3) ISO39001(道路交通安全マネジメントシステム)の認証開始

2012年10月には、国際標準規格として、ISO39001(道路交通安全マネジメントシステム)が発行された。ISO39001は、運輸安全マネジメントと同様、組織トップのリーダーシップの下でPDCAを回すことにより、継続的な安全管理のレベルアップを図るための枠組みである³。認証取得には一定の手間と費用がかかるものの、第三者認証であるため、安全への取り組みの積極性や実効性を荷主等に示すことができる。

■ 図3 ISO 39001の全体像

序文	4章 組織の状況	自社内部・外部の課題の把握、利害関係者のニーズ・期待の理解 マネジメントシステムの確立(適用範囲の決定)
1章 適用範囲	5章 リーダーシップ	経営層の参画(道路交通安全へのコミットメント) 道路交通安全(RTS: Road Traffic Safety)方針の策定 役割と権限・権限の割り当て(管理責任者の任命等)
2章 引用規格	6章 計画	リスク及び機会の洗い出し 評価指標(RTSパフォーマンスファクター)の決定 目標設定と実施計画の策定
3章 用語及び定義	7章 サポート	環境整備: 利害関係者との調整、リソース(人・モノ・金)投下、力量(教育・訓練)、 啓発(方針の理解等)、コミュニケーション、文書・記録の管理
	8章 運用	計画に基づいた実行、緊急事態への準備及び対応
	9章 パフォーマンス評価	監視・測定・分析・評価、事故等の分析・調査、内部監査、マネジメントレビュー(経営層によるチェック)
	10章 改善	不適合に対する管理、是正処置(再発防止策)の実施 継続的改善

出典 一般財団法人 日本規格協会
「道路交通安全(RTS)マネジメントシステム—要求事項の手引」より弊社作成

³ ISO39001については、2011年弊社発行の「リスクマネジメント最前線『道路交通安全マネジメントシステム(ISO39001)の策定動向』(2011-21)」にて規格の概要を解説している。

3. 事業者が取り組むべき方向性

(1) 法令遵守の徹底

2013年10月から適用される新たな監査方針⁴においては、「安全確保に支障を及ぼすおそれのある重要な法令違反の疑いがある事業者を優先的に対象とする」ことが明記されている。常に最新の法令について情報を収集し、無用な不利益を被らないよう注意が必要である。また、法令遵守を徹底していることを含め、全ての事業者に輸送の安全にかかわる情報の公表が義務付けられているため、積極的に情報を開示して、行政や顧客、社会に対して自らの安全性を説明することも重要である⁵。参考までに、監査方針内で記載されている監査の重点事項を以下に記す。

<監査の重点事項（2013年10月以降）>

- ① 事業計画の遵守状況
- ② 運賃・料金の收受状況
- ③ 損害賠償責任保険（共済）の加入状況
- ④ 自家用自動車の利用、名義貸し行為の有無
- ⑤ 社会保険等の加入状況
- ⑥ 賃金の支払い状況
- ⑦ 運行管理の実施状況
- ⑧ 整備管理の実施状況

※監査方針には「運送引受書」に関する記載もあるが、
一般貸切旅客自動車運送事業に限られるため、本稿では除外

出典 国交省「自動車運送事業の監査方針について」より弊社作成

(2) 継続的な改善(PDCA サイクル)

運輸事業者の安全管理の指南書である「運輸安全マネジメント」でも、全ての道路交通に関わる組織向けに作成された「ISO39001」でも、ともにPDCAサイクルの構築が求められている。特に、中小規模事業での

PDCAサイクルの定着が課題となっていることや、大手事業者であってもCheck とAct のステップについて改善が期待される事業者も認められる⁶との指摘もあることから、年度計画や中期計画の振り返りにおいて、経営トップのリーダーシップの下で、組織としての振り返りを行い、次の計画に反映していく仕組みを徹底する必要がある。

(3) 社外の専門知識・ツールの積極的な活用

本稿2.(1)(2)で述べた通り、行政や業界団体が様々な教育ツールや管理マニュアルを作成・公表しており、これらを活用することで、効果的・効率的な安全マネジメントが期待できる。また、民間事業者である損

⁴ 2013年9月17日 国交省「自動車運送事業の監査方針について」

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/data/transmittal.pdf>

⁵ 2013年7月22日 国交省「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」

http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03management/resource/data/about_enforcement.pdf

⁶ 2012年12月 国交省「運輸安全マネジメント制度の現況について」

<http://www.mlit.go.jp/common/000234186.pdf>

害保険会社・共済・自動車メーカー・各種機器メーカー等、それぞれの分野のプロである取引先の協力を得ながら安全管理を進めることも、効率的である。

(4)安全機器導入後の「活用」

同じく本稿2. (1) (2) で述べた通り、国交省や全ト協から各種安全機器導入に対する支援(補助金、助成金)が実施されている。これにより、安全機器の普及が進んでいるが、これらの機器は、導入するだけでなく、適切に活用して初めて事故防止効果が得られる。しかし、取得できるデータが多様かつ多量であるために、導入後に適切に活用できないケースもよく見られる。

各事業者においては、安全機器はどう活用するかが重要であることを再認識し、本稿で紹介したマニュアル等を参考にして、可能な範囲で日常的に活用するための検討が必要である。

4. おわりに

冒頭で述べたとおり、トラック運送業界は総じて厳しい経営環境にあるが、安全が全てに優先することは言うまでもない。輸送の安全確保は、必ずしも自社の経営資源のみで完結するものではなく、行政、業界団体等の施策・ツールを活用しながら進めることで、レベルアップを図ることができる場面も数多くある。本稿が、トラック運送事業者における安全施策の再検討のきっかけとなり、毎年2万件超の人身事故、300件超の死亡事故を減少させる一助となれば幸いである。

[2013年10月15日発行]