

「事業用自動車総合安全プラン 2020」策定と 企業における交通事故リスク対策

2017年6月、国土交通省は事業用自動車における交通事故削減計画として「事業用自動車総合安全プラン 2020」（以下、「プラン 2020」）¹を策定した。同省によるプラン 2020 策定を受け、事業用自動車の業界団体が具体的施策を含む対応計画を策定し、2020年に向けて行政・業界団体・事業者が一丸となり安全を推進することとなる。本稿では、業界団体の対応計画を中心に、プラン 2020 について広く理解を促すとともに、また事業者における取組み事例を交えながら、今後の輸送の安全性向上に求められる交通事故リスク対策のヒントを提供する。

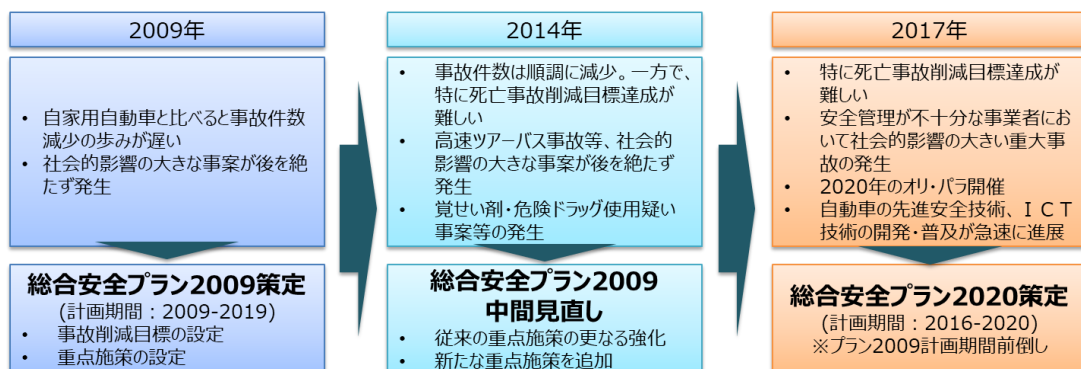
1. 「事業用自動車総合安全プラン 2020」の概要

事業用自動車総合安全プランは、運送のプロとして高度な安全性が要求されるバス・タクシー・トラックの事業用自動車において、ソフト・ハードの両面から、削減目標を定めて事故防止に取り組む提言としてまとめられた交通事故削減計画である。

（1）プラン 2020 策定の背景

国土交通省はこれまで、2009年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン 2009」（以下、「プラン 2009」）²に基づき、今後10年間の計画期間における各施策を推進してきた。そして2014年11月、プラン 2009 の中間見直し³が行われ、重点施策の更なる強化を図るとともに新たな重点施策が追加された。しかしながら、死亡事故における事故削減目標の達成が難しいこと、社会的影響の大きな重大事故が相次いで発生したこと、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた人・物の流れの活発化といった大きな環境変化等の課題認識から、「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」において継続的に対応が協議されてきた。そしてこのたび、プラン 2009 の計画期間を前倒ししてプラン 2020 が策定された。これらの背景を図1にまとめた。

■ 図1 「事業用自動車総合安全プラン 2020」策定までの中期的な背景



出典：国土交通省「事業用自動車総合安全プラン 2009」「事業用自動車総合安全プラン 2020」より弊社作成

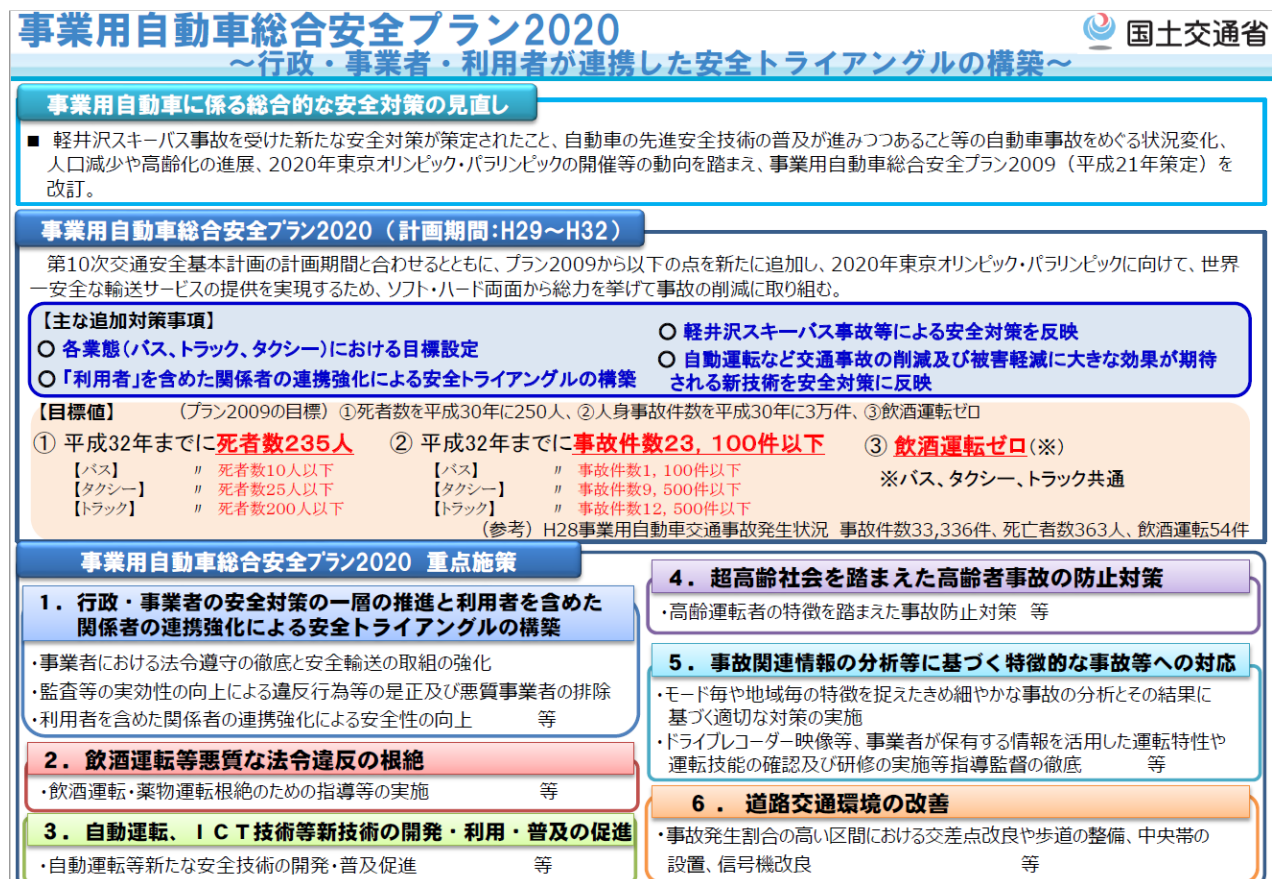
¹ 国土交通省「事業用自動車総合安全プラン 2020（平成 29 年 6 月）」
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/news/data/ankenplan2020/2020.pdf>
² 国土交通省「事業用自動車総合安全プラン 2009（平成 21 年 3 月）」
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/news/data/ankenplan2009/2009.pdf>
³ 国土交通省「事業用自動車総合安全プラン 2009（平成 26 年 11 月改訂）」
<http://www.mlit.go.jp/common/001061499.pdf>

(2) プラン 2020 の概要

プラン 2020 は、①事故削減目標、②重点施策 の 2 つから構成されている。事故削減目標は、全体の削減目標値が見直されるとともに、新たに業態毎（バス・タクシー・トラック）の削減目標が定められた。また重点施策は、大きく 6 つの分野で当面実施すべき施策が定められている。

1 つ目の「安全トライアングルの構築」では、運輸安全マネジメントの強化・すそ野拡大、法令違反への厳格対応、利用者・行政・事業者のトライアングルによる有機的連携、2 つ目の「悪質な法令違反の根絶」では、飲酒運転・薬物運転根絶に向けた対応、3 つ目の「新技術の開発・利用・普及の促進」では、自動運転等を見据えた安全技術の開発・促進が挙げられている。さらに、4 つ目の「高齢者事故の防止対策」では、高齢者の事故の現状把握と対策、5 つ目の「特徴的な事故等への対応」では、モード毎・地域毎の特徴を踏まえた事故分析結果に基づく対策等、そして 6 つ目の「道路交通環境の改善」では、各種の道路環境の改善が掲げられている。近年の事故発生状況、人口動態の変化、技術革新等の環境変化に鑑みると、「安全トライアングルの構築」「新技術の開発・利用・普及の促進」「高齢者事故の防止対策」が特に重要な視点と考えられる。全体像を図 2 に示す。

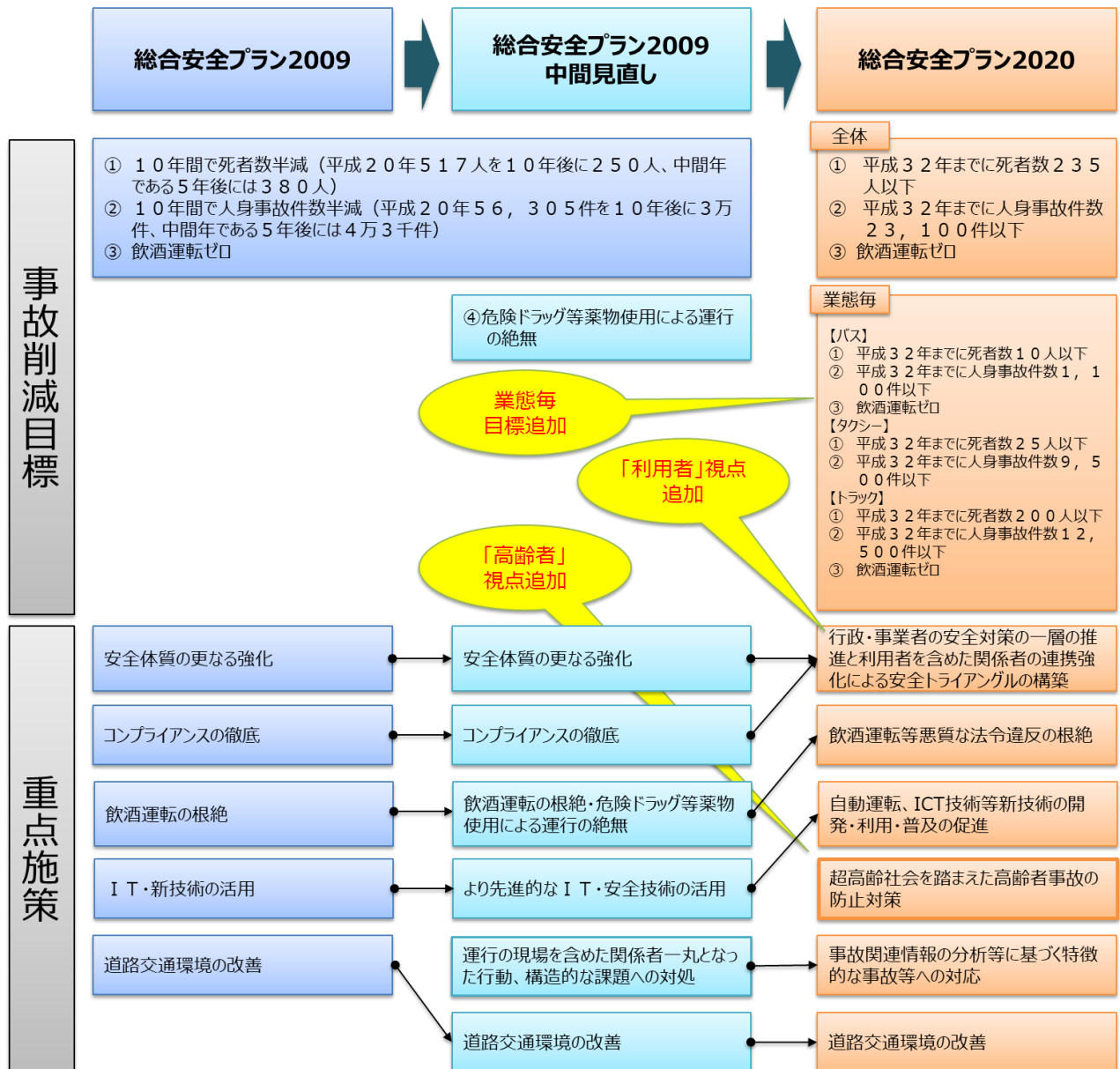
■ 図 2 「事業用自動車総合安全プラン 2020」の全体像



出典：国土交通省「事業用自動車総合安全プラン 2020 概要」

また、プラン 2009 との比較を図 3 にまとめた。重点施策の詳細については、巻末別紙 1 に取りまとめた内容を参照されたい。

■ 図3 「事業用自動車総合安全プラン 2009/2020」の比較



出典：国土交通省「事業用自動車総合安全プラン 2009」「事業用自動車総合安全プラン 2020」より弊社作成

2. 各業界団体における「事業用自動車総合安全プラン 2020」の概要

プラン 2020 の策定を受け、事業用自動車の業界団体では具体的な施策を含む対応計画を定め、業界をあげて安全を推進している。重要指標となる死亡事故・人身事故を防止する観点から、業態毎の特徴的な事故への対策が不可欠となる。業態毎の多発傾向にある事故の特徴を表1にまとめた。また本章では、本稿執筆時点で詳細情報が得られたタクシーおよびトラックに関して詳述する。

■表 1 業態毎・多発傾向にある特徴的な事故

バス	タクシー	トラック
<p>【乗合バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人身事故：車内事故 ・ 死亡事故：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どもが被害者となる事故 <p>【貸切バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人身事故：追突事故 ・ 死亡事故：自転車の転倒や、飛び出しに起因する事故 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人身事故：追突事故や、出会い頭衝突事故 ・ 死亡事故：空車時に車両進行方向右側から横断・飛び出す歩行者や、路上寝込み者が被害者となる事故 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人身事故：追突事故 ・ 死亡事故：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

出典：国土交通省「事業用自動車総合安全プラン 2020」より弊社作成

(1) バス

プラン 2020 ではバスに関して、セーフティバス制度の充実・利用促進と周知、ドライブレコーダーを活用した指導體制の構築、車内事故の防止等の対策が明記されている。このような中、2017 年 10 月に公益社団法人日本バス協会は「バス事業における事業用自動車総合安全プラン 2020」を策定した。今後は同プランをはじめ、後述する 2016 年 12 月の改正道路交通法の成立を含む貸切バス事業者への規制強化も念頭に置いた対策が進められていくものと考えられる。

(2) タクシー

タクシーにおける 2013～2016 年の 4 年間の事故に着目すると、死亡事故 180 件および人身事故 61,822 件のうち、法人タクシーの事故がそれぞれ 9 割以上を占める⁴。そこで、本項では 2017 年 9 月に法人タクシー業界団体である一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会が策定した「ハイタク事業における総合安全プラン 2020」を解説する。

タクシードライバーの平均年齢は 58.3 歳と、トラック (46.2 歳)、バス (48.3 歳)、全産業 (42.0 歳) の平均に比べて高齢化が顕著である⁵。また前述の通り、出会い頭の衝突事故や路上寝込み者が被害者となる事故が引き続き多発傾向にある。このような背景から、従来にも増して高齢運転者の事故防止等が重要な対策として進められていくと考えられる。全体像を表 2 にまとめた。

⁴ 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイタク事業における総合安全プラン 2020」

⁵ タクシー：一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、トラック・全産業：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、バス：公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業」

■表2 「ハイタク事業における総合安全プラン 2020」の全体像

I. 事故削減目標

- ① 平成32年までに死亡事故件数23件以下
- ② 平成32年までに人身事故件数8,760件以下
- ③ 飲酒運転ゼロ

II. 重点施策

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みの強化	<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 ○中小事業者向けの安全マネジメントマニュアルの改訂 ○乗務員採用後の社内研修等の充実 ○運行管理者教育の充実・徹底 ○「全国交通安全運動」等の期間を通じて、安全意識の高揚と習慣化 ○「タクシーの日」等のイベント時における安全安心輸送の広報・啓発 等
(2) 利用者を含めた関係者の連携強化による安全性の向上	<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・促進および利用者へのPR活動 ○運転者のみならず内勤者を含めた全従業員の労働環境の改善 ○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 等
2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶	
	<ul style="list-style-type: none"> ○アルコール薬物問題全国市民協会(ASK)等の講習会等の啓発 ○アルコールチェックの完全実施 等
3. 自動運転、ICT等新技術の利用・普及の促進	
	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○デジタル式運行記録計の普及拡大のための取組みの実施 ○睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査の普及啓発および支援の拡大 等
4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策	
	<ul style="list-style-type: none"> ○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および支援の拡大 ○適性診断受診の徹底と活用促進 ○徘徊老人等の保護 等
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	
	<ul style="list-style-type: none"> ○出会い頭事故防止対策と路上寝こ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かかわる基本動作の習慣化の徹底 ○ドライブレコーダーの映像を活用した安全教育の実施 ○地域特性に応じたヒヤリ・ハット事例を活用した安全教育の実施 等

出典：一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイタク事業における総合安全プラン 2020」より弊社作成

(3)トラック

2017年9月、公益社団法人全日本トラック協会は「トラック事業における総合安全プラン 2020」を策定した。同プランでは、業界全体および都道府県別の重点削減目標⁶として車両台数1万台当たりの死亡事故件数を定めており、このたびその目標値を「2.0」から「1.5」へと、より厳しく見直した。

⁶ 2014年のプラン 2009 中間見直しを受けて設定された指標。

また、達成に向けた具体的促進策として「事業用トラック重点事故対策マニュアルに基づいた各種セミナーの開催・受講の促進」「飲酒運転撲滅運動の推進」「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」を明示している。全体を含めた概要は図4の通りである。業態として事故が減少傾向にあることから、従来の取組みを継続・強化することを基本としつつ、「高齢被害者対策」が新たに追加されていることが特徴といえる。今後、高齢被害者の事故状況の詳細分析を踏まえた対策の具体化、多発傾向にある追突事故や交差点での事故、横断中歩行者との事故への対策、また社会的課題となっている過労・長時間労働防止に向けた対策等を軸に、ハード面の対策と併せて安全推進が図られるものと考えられる。

■図4 「トラック事業における総合安全プラン2020」の全体像



出典：公益社団法人全日本トラック協会「トラック事業における総合安全プラン2020」

3. 事業者における取組み事例と今後の取組みにおける留意すべき事項

プラン2020の目標達成に向けては、行政や業界団体の取組みはもちろんのこと、各々の事業者での取組み推進が不可欠である。また推進においては、プラン2020のみならず運輸安全マネジメント体制の推進・強化等の取組みも欠かせない。そこで本章では、弊社が支援する複数の事業者における最近の事故防止・安全管理の取組み事例および今後の取組みにおいて留意すべき事項を紹介する。

(1) 事業者における取組み事例

a. 安全指導の標準化とPDCAサイクルに基づく安全管理体制の構築【バス事業者 A 車両台数 200 台以上】

課題認識：人員・コストをかけ安全指導をしているが、期待したほど事故が減らない。安全指導の効果検証が適切にできていない。

取組概要：交通場面別に具体的な安全運転の手順を示した教本を作成。管理者の指導スキルの向上のための定期研修を実施。車内事故をはじめとした営業所毎に異なる事故の発生傾向を踏まえて安全施策を立案し、営業所単位で PDCA サイクルに基づく安全管理を実践。

成果：2015 年以降、2 年連続で有责事故発生件数を前年比約 1 割削減。

b. 高齢ドライバーの安全対策【タクシー事業者 B 車両台数 50 台以上】

課題認識：高齢ドライバーによる交通事故件数の高止まり。

取組概要：加齢に伴う眼球機能の低下に特化した乗務員研修の実施。出庫点呼を活用した健康指導の導入。産業医による認知症チェックと定期的な検診の受診奨励。

成果：チェックと検診の結果を踏まえた対策により、高齢ドライバーの重大事故の未然防止につながっている。

c. 重点施策の絞り込みと検証可能な安全管理手法の推進【トラック事業者 C 車両台数 300 台以上】

課題認識：事故削減数の鈍化。運行管理者自身の配送が頻繁で、様々な施策の徹底が難しい。

取組概要：重点施策を多発事故である駐車場バック事故対策に限定。具体的な安全運転の手順を明示し、点呼場面等を活用した指導方法を管理者同士で統一。併せて指導時間確保のため、営業所で運行管理者の業務ロード・分担の見直しを実施。指導の実践度と安全運転の浸透度を定点観測し、定期的研修の場で振り返り、都度改善を実施。

成果：重点対象営業所において、研修前後で車両台数当たりの事故率を約 5 割削減。

(2) 今後の取組みにおける留意すべき事項

事業者での事故防止に向けては、業界団体の対応計画等を踏まえた安全管理の更なる推進のほか、運輸安全マネジメント等の重要な施策を合わせて推進していくこととなる。安全管理の推進において留意すべき事項について、参考となる情報を表 3 にまとめた。

■表 3 更なる安全管理の推進において参考となる施策・参考資料

項目	概要
運輸安全マネジメント 10 年間の取組みの振り返り 【2016 年発行】	運輸安全マネジメント制度発足から 10 年を迎えるにあたり、国土交通省が事業者の安全管理における課題と対応を 20 項目にわたり整理 ⁷ 。あらゆる事業者における安全管理の見直しの視点として有用な情報。
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の改訂 【2017 年発行】	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が更新され、中小規模自動車運送事業者向けガイドラインが付属 ⁸ 。中小規模事業者における安全管理の推進・強化においては、付属のガイドラインが有用な情報。

⁷ 国土交通省「10 年間の評価で把握された安全管理体制の課題と対応」<http://www.mlit.go.jp/common/001153354.pdf>

⁸ 国土交通省「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（平成 22 年 3 月）」

<http://www.mlit.go.jp/common/000110883.pdf>

「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」 【2016年発行】	2016年1月の軽井沢スキーバス事故を契機に、国土交通省が取りまとめ。貸切バス事業者は精読が必要な情報。詳細は、バックナンバー「改正道路運送法道路運送法を含む貸切バス事業者への規制強化」 ⁹ 参照。
--	--

出典：国土交通省の情報をもとに弊社作成

また、中長期的には、ポスト「プラン2020」を見据えた視点も欠かせない。プラン2020の重点施策である「自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進」の背景には今後、段階的に安全管理機器やASV等が高度化・デジタル化して普及することが想定されている。そのため、これらハードを正しく活用できる人材の育成といったソフト面の取組みが段階的に重要となる。そして、事業用自動車を取り巻く新技術の開発・利用環境は大きく変化しつつあり、大量の情報を収集・蓄積・解析し、安全管理に活用する動きが次第にみられつつある。例えば行政では、運輸安全マネジメントにおいては新技術の安全管理への活用が検討されている¹⁰ほか、ドライバーの生体情報をもとに健康に起因する事故防止に活用¹¹する等、大量の情報を扱うことを前提とした次世代運行管理の在り方が検討¹²されている。また、トラックにおける隊列走行や無人配送の実証実験や、タクシーにおける配車アプリを活用した配車・決済のスマート化等、デジタル時代を見越した取組みが進んでいる。2020年以降のハード面のデジタル時代の到来を見据え、大量の情報を統合して分析し、安全管理に活用できるデジタル人材の採用・育成や、そのための環境整備といったソフト面での施策・取組みが、行政・業界団体・事業者それぞれの立場で重要になってくると考えられる。

4. おわりに

近年の法改正や行政の重要施策の方針改訂、ドライバー不足や新技術の利活用等、事業用自動車の安全を取り巻く環境は大きく変化している。プラン2020は、今後4年間の大きな事故防止の方向性と併せて具体的施策を示すものである。そのような中、1年単位の事故防止の取組みについては、まずは現状の効果確認からはじめることが望まれる。また、中長期的には、荷主や納品先への安全情報の提供や運賃交渉をはじめとした運送事業の利用者を含む関係者を踏まえた対応、ドライブレコーダー・デジタルタコグラフ等のドライバー状態や運転挙動が可視化できる技術の活用、健康面のチェックや特性を踏まえた指導等の高齢ドライバー対策、週休制度導入等による長時間労働対策といった業態独自、また業態を超えて共通する課題への段階的な対応も欠かせない。そしてこれら事故防止の取組みは、ドライバーが働きやすい環境づくりにつながり、ひいてはドライバーの採用や定着にもつながると考える。

本稿が2020年以降も見据えつつ、今後4年間の事業者における安全管理の取組み推進の一助となれば幸いである。

【2018年1月19日発行】

⁹ http://www.tokiorisk.co.jp/risk_info/up_file/201701301.pdf (2017年1月17日発刊)

¹⁰ 国土交通省「運輸安全マネジメント制度の今後の展開について(平成28年12月19日)」

<https://www.mlit.go.jp/common/001171133.pdf>

¹¹ 公益財団法人大原記念労働科学研究所「平成28年度ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業についての調査報告書(平成29年3月)」<http://www.mlit.go.jp/common/001189066.pdf>

¹² 国土交通省「次世代運行管理・支援システムについての検討会」

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000039.html

別紙1 「事業用総合安全プラン 2020」・国土交通省の重点施策詳細

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みの強化	
<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実施 ○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 ○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 等 	
(2) 監督等の実効性の向上による違反行為等の是正および悪質事業者の排除	
<ul style="list-style-type: none"> ○ICTを活用した監査事務の効率化 ○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 等 	
(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	
<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 ○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 ○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 ○運賃・料金の範囲の明確化および別立収受のための環境整備を実施 ○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 等 	
2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶	
<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 ○啓発ポスターを活用した周知の実施 ○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 等 	
3. 自動運転、ICT等新技術の利用・普及の促進	
<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○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 ○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 ○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 ○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 ○セミナー等を通じた健康起因事故防止対策の周知 等 	
4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策	
<ul style="list-style-type: none"> ○適性診断受診の徹底と活用促進 等 	
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	
<ul style="list-style-type: none"> ○事故統計からの、モード毎の特徴の分析および対策の検討を実施および各業界の周知 ○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 ○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 	
6. 道路交通環境の改善	
<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 ○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 	

出典：国土交通省「事業用自動車総合安全プラン 2020」より弊社作成



東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

To Be a Good Company

自動車リスク本部 主任研究員 大谷 馨（専門分野：輸送の安全性向上に関わるリスクアセスメント・管理者育成）

〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-5-1 大手町ファーストスクエア ウェストタワー23 階

Tel. 03-5288-6586 Fax. 03-5288-6628

<http://www.tokiorisk.co.jp/>