

事業用自動車総合安全プラン2020への期待

鈴木 貴恵
SUZUKI, Takae

国土交通省自動車局安全政策課主査

1—はじめに

「事故を起こすつもりだった」という運転者・運送事業者はいない。ほとんどの運転者・運送事業者が、自分がその日事故を起こすとは思っていない。しかし、年間300を超えるプロドライバーが、突如、死亡事故の惹起者となっており、平成28年における事業用自動車の事故による死者数は363人^{注1)}、交通事故死者数^{注2)}の約1割を占めている(図一)。また、事業用自動車による事故件数は33,336件^{注1)}であり、交通事故件数^{注2)}の約7%(図二)を占めている。減少傾向が続いているとはいえ、これだけの事故が発生している。決して少ないとはいえない。交通事業の中でもとりわけ運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かるバス・タクシー・トラック等の事業用自動

車は、一たび事故が発生すると社会的影響を及ぼす可能性が大きく、より高い安全性が求められており、その期待に応えるため、絶えず安全性の向上のための取組を続けなければならない。

本稿では、国土交通省において事業用自動車の事故削減のために関係者が取り組むべき対策として策定した「事業用自動車総合安全プラン2020」(以下、「プラン2020」という。)について紹介する。

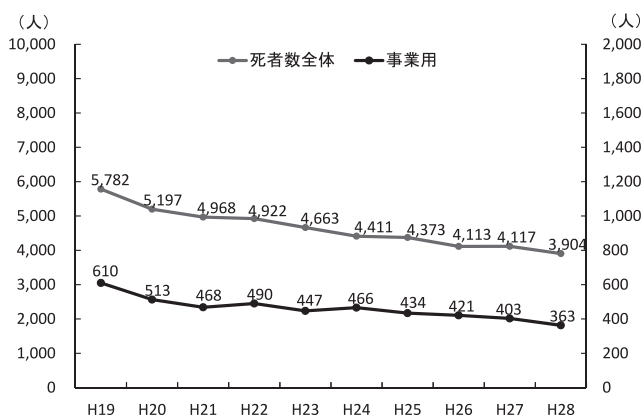
2—交通社会を取り巻く状況の変化

2.1 事業用自動車総合安全プラン2009

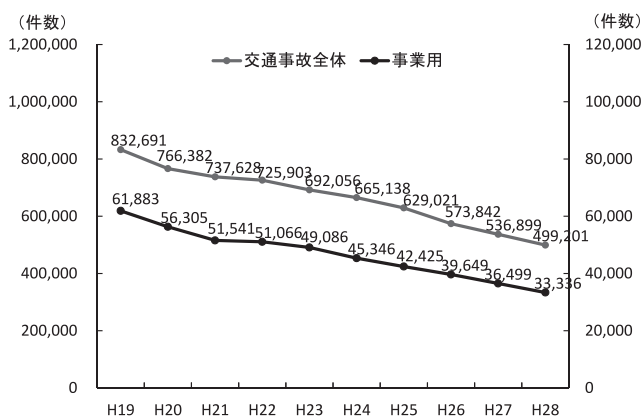
平成21年当時、事業用自動車については、事故件数・死者数ともに、自家用自動車に比べて減少の歩みが鈍い状況であった。また、酒酔い運転等の社会的影響の大きな事案についても、自家用自動車に比べて減少幅が小さかったこと等を踏まえ、「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」において、「事業用自動車総合安全プラン2009」(以下、「プラン2009」という。)が策定された。プラン2009では、事業用自動車の事故削減のための各種対策をとりまとめるとともに、「10年間で事業用自動車による交通事故死者数と人身事故件数を半減する。飲酒運転をゼロとする。」という目標を定めた。このプランに基づき、関係者一丸となって事故防止対策への取組を進めたことにより、前述のとおり、平成28年の事業用自動車の事故による死者数は363人(平成20年の死者数は513人)、事故件数は33,336件(平成20年の事故件数は56,305件)となっており、また、走行距離1億キロメートルあたりの交通事故死者数で見ても、平成25年から減少傾向となっている(図一三)等、一定の効果があがっている。

2.2 事業用自動車総合安全プランの見直し

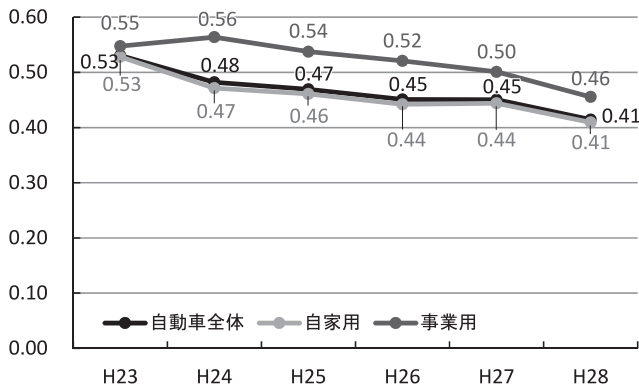
プラン2009策定後、前述のとおり死者数・交通事故件数は減少傾向にあるが、根絶を期すべき飲酒運転や、走行中の携帯電話・スマートフォン操作等の危険行為も依然として散見され、さらに、平成28年1月の軽井沢スキーバス事故や3月の山



■図一 交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移^{注1)}



■図二 交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移^{注1)}



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」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」「自動車燃料消費量調査」
■図一3 走行距離1億キロあたりの交通事故死者数の推移^{注1)}

陽自動車道八本松トンネルにおけるトラック追突事故等、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。

また、自動車運送事業をめぐっては、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。

一方、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。

このような状況に的確に対応するため、そして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ため、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」^{注3)}において、プラン2009に代わる新たな事業用自動車に係る総合的な安全対策である、プラン2020がとりまとめられた。

3—事業用自動車総合安全プラン2020

政府においては、現在、「第10次交通安全基本計画」^{注4)}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る。プラン2020の計画期間についても、その最終年度を「第10次交通安全基本計画」と同様平成32年度(2020年度)とし、プラン2020では、その期間内の死者数、人身事故件数について、削減目標を定めた。具体的には、「平成32年までに事業用自動車による死者数、235人以下(平成28年は363人)」、「平成32年までに事業用自動車による人身事故件数23,100件以下(平成28年は33,336件)」、「飲酒運転ゼロ」という目標を掲げてお

り、これらの目標を達成するために、重点的に取り組むべき施策を、以下の6項目に整理し示している。

- 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
- 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶
- 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進
- 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策
- 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
- 道路交通環境の改善

プラン2009からの主な見直しの観点は、

- ①全体目標の他、バス、トラック、タクシーの業態ごとに目標を定めたこと
 - ②行政・事業者の他、「利用者」を含めた関係者の連携強化について、安全トライアングルの構築という新たな施策を含めたこと
 - ③軽井沢スキーバス事故を受けた安全対策を反映させたこと
 - ④自動運転など交通事故の削減、被害軽減に大きな効果が期待される新技術を安全対策に反映させたこと
- である。

3.1 全体目標の他、バス、トラック、タクシーの業態ごとに目標を策定

プラン2020では、死者数、人身事故件数についての削減目標について、前述のとおり全体目標を定めた他、バス、トラック、タクシーの業態ごとに削減目標を定めた。平成28年の国内におけるバス・トラック・タクシーの保有台数は、約100万台・約1,300万台・約200万台^{注5)}、営業収入は約1.5兆円・約14.5兆円・約1.7兆円であるといった規模の違いをはじめ、各業態ごとに様々な面からその性格が異なること、そして、事故削減の取組も、各業態ごとに実施されるというような状況、及びこれまでの削減実績を鑑み、業態ごとに目指すべき目標を明確に示すことで、より一層責任をもって目標達成に向けて取組が進められることを期待している。

3.2 行政・事業者の他、「利用者」を含めた関係者の連携強化について、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。事業者は、法令により定められたルールを遵守し、それ以上に運送のプロとして

の強い自覚と誇りを持ち、常に安全管理体制の構築と継続的改善を図る必要がある。このように行政と事業者が、これまで取り組んできた安全対策を一層促進していくことはもちろんであるが、加えて、旅行業者、乗客、荷主をはじめとした、自動車運送事業の「利用者」についても、安全対策に協力していただくという考え方を、プラン2020には取り入れている。

事業用自動車事故の原因は運転者の不注意によるもの等様々な要因が考えられるが、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すること、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^{注6)}。また、一般利用者においてはシートベルトの着用を徹底する、安全対策が確保された優良事業者を選定する等により、事故の被害軽減が期待できる。このように、事業用自動車の事故を減少するためには、行政・事業者の他、利用者も含めた三者で構成する安全対策「安全トライアングル」が必要となる。

3.3 軽井沢スキーバス事故を受けた安全対策の反映

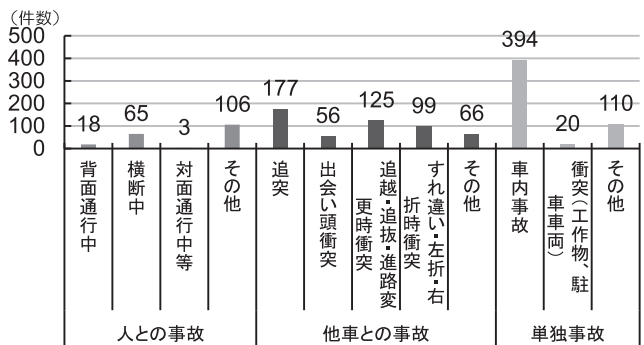
平成28年1月15日、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客41名）が反対車線を越えて道路右側に転落、乗員乗客15名（乗客13名・乗員2名）が死亡、乗客26名が重軽傷（骨折等の重傷17名・軽傷9名）を負う重大事故が発生した。このような悲惨な事故を二度と起こさないために、国土交通省では「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置^{注7)}し、総合的な対策をとりまとめた。

プラン2020では、軽井沢スキーバス事故の発生を受けた新たな安全対策について、各対策を確実に実施していくことを盛り込んでいる。具体的には、「適正化機関等民間機関の活用による監査の重点化」、貸切バスに装着及び記録が義務化される「ドライブレコーダー記録を活用した指導監督の徹底」等の新たな取組である。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。ドライブレコーダー映像の活用も含め、運転者の指導監督を強化していくこと、また、運送事業における構造的な問題を改善していくことが必要である。

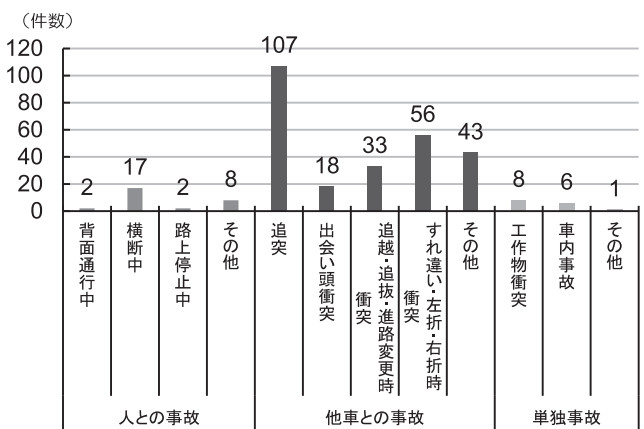
3.4 自動運転など交通事故の削減、被害軽減に大きな効果が期待される新技術を安全対策に反映

事業用自動車の事故防止のため、事業用自動車が増加傾向にあることも鑑みると、運転者をサポートする機能も必要である。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

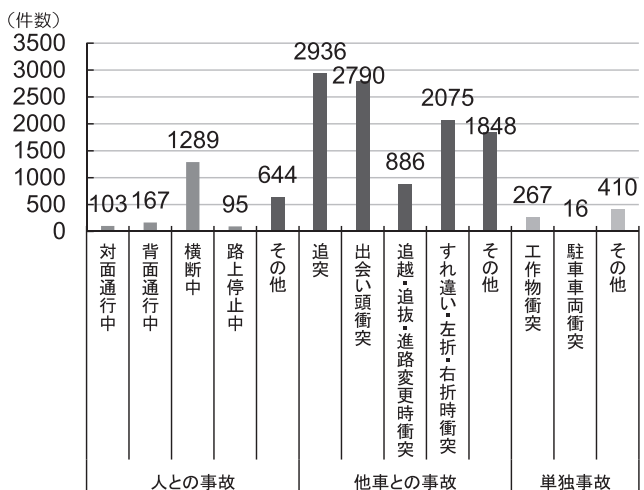
運転の要素技術である衝突被害軽減ブレーキや車線維持機能・自動追従機能等については既に実用化され普及が進んでいる。これらの技術は、交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待されるものであり、こうした技術開発、課題検討、普及促進の取組を強力に進めるべきである。特に、既に実用化されている衝突被害軽減ブレーキ等については、トラック、バス等による死傷事故の多数を占める追突事故の抑止等に大きな効果が見込まれる。具体的には、乗合バスの事故類型では2番目に、トラック・タクシーの事故類型で最も多いパターンは「追突」である（図一4～7）。事業用自動車のうち約6割を占めるトラックの事故類型では追突が突出しており、事業用自動車におけるその普及促進を図るべきである。



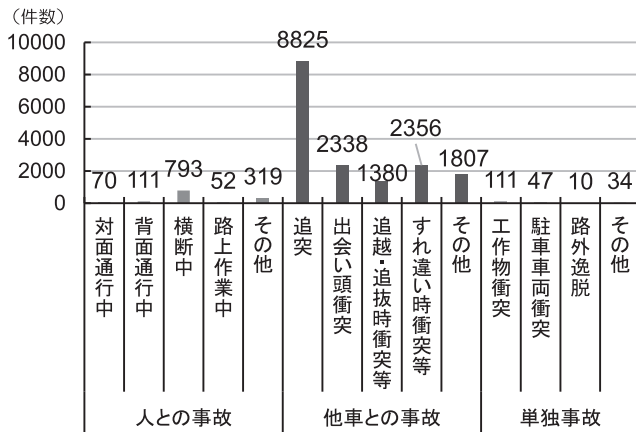
■図一4 平成28年における乗合バスの事故類型^{注1)}



■図一5 平成28年における貸切バスの事故類型^{注1)}



■図一6 平成28年におけるタクシーの事故類型^{注1)}



■図一七 平成28年におけるトラックの事故類型^{注1)}

4—最後に

交通事故のない社会は誰もが望むものであり、特に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」ということは国民一般の当然の期待である。

それにも関わらず、軽井沢スキーバス事故のような運送事業者による重大な事故が発生しており、また、事業用自動車運転者の飲酒運転による人身事故は毎年発生し、平成28年時点においても、いまだ54件発生している。また、最近では、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。こういった重大事故の再発防止、悪質違反の防止について、関係者すべてが全力で取り組まなければならない。

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すべ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。

「事故を起こすつもりではない」けれど事故は起ってしまうものである。事故を起こさないためには、そのような意識では足りず、関係者すべてが「事故を起こしてはならない」という高い意識を改めて持つ必要があること、そして、「誰もが安全対策の当事者であること」、これを関係者すべてが自覚する必要がある。プラン2020がその契機となることを期待している。

注

注1) 平成29年第2回自動車運送事業に係る交通事故対策検討会 資料3 (<http://www.mlit.go.jp/common/001191345.pdf>)

注2) 警察庁「平成28年における交通事故の発生状況」(https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/H28_zennjiko.pdf)

注3) 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会 (http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000001.html)

注4) 第10次交通安全基本計画(<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku10/index.html>)

注5) 数字でみる自動車2017

注6) トラックドライバーの業務の実態を把握し、長時間労働等の改善を図るため、荷主の都合により待機した場合、待機場所、到着・出発や荷積み・荷卸しの時間等を乗務記録の記載対象として追加する省令改正を自動車局貨物課で行っている。(平成29年7月1日施行) (http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000128.html)

注7) 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 (http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000016.html)