

「平成26年度第2回事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」 議事概要

1. 日 時：平成26年11月5日（水） 14：00～16：00

2. 場 所：国土交通省（中央合同庁舎3号館）10階共用会議室A

3. 出席者：

野尻委員長、小菅委員代理、梶原委員、小島委員、酒井委員、木場委員代理、下谷内委員、永井委員、廣瀬委員、細野委員代理、堀野委員

警察庁交通局交通企画課長（代理）、大臣官房運輸安全監理官、道路局環境安全課長（代理）、自動車局長、自動車局次長、大臣官房審議官（自動車局）、安全政策課長、大臣官房参事官（自動車（保障））（代理）、技術政策課長、旅客課長、貨物課長、整備課長

4. 議 事：

事務局より議題5.（1）、（2）について、各団体より議題5.（3）について説明の後、意見交換を実施。

5. 各委員の主な発言内容：

○バスにおける人身事故件数は近年減少している。死亡者数については、全体として減少傾向であると考えているものの、近年、若干の増加も見られる。今後、貸切バス事業者安全性評価認定制度の充実を図るよう検討するとともに、地方バス協会による法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導など貸切バス事業者に対する適正化事業の導入を進める。また、バスにおける事故の約3割を占める車内事故について、更なる削減を図るため、短期的重点目標として、「停留所発進時における安全基本動作の徹底」を掲げ、発進時の車内事故の削減に重点的に取り組む。

○法人タクシーでは、「覚せい剤・危険ドラッグ等薬物使用運転ゼロ」を目標に新規追加する。今後の重点推進項目としては、事故分析に基づき、出会い頭事故防止対策（交通事故対策）及び路上寝込み者等の轢過事故防止対策（死亡事故対策）とする。出会い頭事故の約8割が交差点内で発生していることから、「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」及び「管理者等による同乗指導等」を重点対策として実施し、当該事故を平成30年に1,425件（平成27年に2,600件）まで削減させる。また、傘下会員に対して、当該事故防止対策の好事例をメルマガ等で発信していく。路上寝込み者対策としては、「早めのライト点灯とライト上向け走行の徹底」等を実施し、平成27年に0件とする。

○個人タクシーの事故の発生状況から、①交差点内での車両相互出会い頭事故、②交差点内での人対車両事故、③第一通行帯での追突事故、④交差点内での車両相互右折時の事故の4類型を重点削減目標として取り組みを図っていくこととする。当該4類型について平成

24年件数の40%減を目指し、平成27年までには488件、平成30年までには365件を目標とする。具体的促進策については、協会機関紙等への掲載による広報活動、具体的な事故防止・安全運動のポイントを掲載したビラによる啓蒙、各支部・会員団体等における事故防止対策委員会（仮称）を設置し、活動の強化を図るとともに、安全運行指導員の活用等、引き続き従前からの取り組みを実施していく。

○トラックにおける人身事故及び死亡者数は中間目標を達成できなかった。平成26年も死亡事故が増加しているところであり、緊急特別対策を実施したところ。当面の重点削減目標として、死亡事故に係る新たな数値目標を設定した。具体的には、平成25年に「3.0」件であった車両台数1万台当たりの死亡事故件数を「2.0」件以下とし、各都道府県の共通目標とした。重点削減目標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の策定（横断歩道事故編・交差点事故編）、事故防止対策セミナーの開催・受講の促進、ドラレコ・デジタコ等安全管理機器のより積極的な導入の促進を図っていく。

○プランの最終目標に向けた更なる対策として、運転者の日常的な健康管理を運行管理者が行うための指導方法について運行管理者講習用教材を作成し、同教材を活用した効果的な講習を実施する。また、事業用自動車事故調査委員会がとりまとめた要因分析、再発防止対策を事例として運行管理者講習用テキストへ掲載し、講習会において同種事故の再発防止等について内容を周知する。

また、運転者に対する飲酒運転防止の指導を充実させるため、関係機関と協力して、アルコールに関する専門的な教育を運行管理者講習等で実施するとともに、運行管理者及び運送事業関係者に対し危険ドラッグ等薬物使用禁止について周知する。

○様々な施策を並べているが、数値目標に対し具体的に削減に寄与する施策は何か。戦略的な発想を持って考えるべきである。

各モード毎に特徴的のある事故をターゲットに取り組むことは良いが、例えば、追突事故を防止せよと言うだけでなく、背後にあるメカニズムを解明してアプローチすべき。

ASVや次世代運行管理など新技術の活用は良いが、経営が厳しい事業者のニーズとのマッチングができているのか。行政の対策とのギャップを埋める対策が必要である。

○全体としては非常に広範囲にわたり、実施できていると思う。

先進技術は予防安全の観点から重要である。ただし、このような技術は正しく機能しなければ意味をなさないので、使用過程車においてメンテナンスは重要である。

運送業界に関わる事業者は多く、個々の事業者から見ると、事故というものは、起きるか起きないか、「0」か「1」かの世界であり、事故を削減するための動機付けは難しいのが現状。トラック業界における各都道府県での共通目標の設定など、細分化しての分析は良

い対策であると思う。

○昨年9月に、国交省、消費者庁、日本バス協会において、車内事故キャンペーンを実施するなど、プラン策定後の5年間での施策の実施状況はある程度できていると思っている。しかしながら、いまだに運転者への浸透が十分でない状況も見られると感じており、さらなる対策が必要である。また、旅客の利用者は高齢者が増えてきていることもあり、利用者側への注意喚起も必要である。特に高齢者はHPなどを見る機会が少ない方もいるので、バス車内においてチラシを配布するなどの対策を考えて欲しい。

危険ドラッグ等薬物使用による運行を禁止するための対策についても十分に検討して欲しい。また、生活道路から幹線道路に出る道路の対策も引き続き重要である。

○バスの車内事故について、運行側だけの問題ではなく、利用者側への注意も必要である。

トラックの事故に関しては、県別のアプローチを行っており良い対策であると思う。県別の統計を見ると、近年、単調増加・減少しているところがある。さらに長い期間での解析や増加・減少している要因の検討を行って欲しい。

一般に、事業者による車両の買い替え年数は長く、プランの残り5年間におけるASV等の技術による事故削減への寄与は少ないかもしれない。デジタコやドラレコといった後付けが可能な装置の普及・開発促進を検討して欲しい。

また、事業者が行っている安全対策の好事例等の水平展開を行うことも必要である。

○PDCAサイクルを回すことが重要である。このなかで一番重要なのはPlanとCheckである。今回のプランではPlanは良かったと考えているが、Checkをさらに深掘りして実施して欲しい。

事故形態の分析だけでなく、原因の分析を実施して欲しい。例えば、事故を起こした車両にドライブレコーダーが付いていたのか、それを活用した事故防止対策を実施していたのか、といったことについても検証・分析すべきである。統計として事故車両のドライブレコーダーの搭載有無等が取れていないのであれば、事業者からの事故報告に当該項目を入れるべきである。

また、各事業者で行っている事故防止のための優良事例についての他事業者への水平展開ができる環境作りも重要と考えており、実施して欲しい。