

「平成28年度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29年3月24日（金）15：00～17：00

2. 場 所：中央合同庁舎2号館国土交通省第2会議室A・B

3. 出席者：

野尻委員長、神谷委員、梶原委員、勝又委員、酒井委員、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））、技術政策課長、旅客課長（代理）、貨物課長、整備課長

4. 議 事：

事務局より議題5.（1）、（2）、（4）及び（5）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：

○これまでは、起こった事故に対して事故分析をして、事故の多い形態に対して再発防止策を講じるということに力点があったのではないかと。しかし、死者数半減という大きな目標を立てたときに、これまでの取り組みとあわせて、ドライブレコーダーやデジタコを活用して事故に至るプロセスを分析して、再発防止策を超えた対策を検討していく必要があるのではないかと。

○過労や健康に起因する事故の対策も重要であると認識している。そういう意味で、現在検討されている働き方改革と関連し、残業を規制していくということは、直接安全につながるというよりは、その運転者たちの健康を守るという視点が非常に強く出ているので、安全との関連性をしっかりと実証していく必要があるのではないかと。

○直接の要因だけではなく、その背景要因まできちんと見て対策を立てていくという意味で、運送業界を取り巻く、発注者と、元請事業者と、下請けという構造の問題にまで踏み込んで、対策を講じるということは賛成であるが、これだけ多くの施策を実施してきても事故削減の傾向線にうまく乗らないものがあるということは、やはり何らかの課題があるはずであるので、それぞれの施策の評価に関して、今一度検討していきたい。

○先進技術の導入などが進んでいるが、運転は人間が関わっていることであるので、ヒューマンエラーを防ぐことが重要と認識している。運転者や管理者に対しては、多くの教育機関で研修や講習が行われているが、それらの内容をどのように、日常的・継続的に、それぞれの

運転者や管理者が意識できるものとするのが大事なのではないか。

- 運送業界においては、人手不足が顕著になってきていると感じるので、どのように運転者を魅力のある職業にするか検討していくべきではないか。例えば、優秀な女性運転者はたくさんいるので、その人たちの働きやすい環境を整備することも必要だと考えている。
- 運転者に対する教育では、ハイビームを活用しようであるとか、いろいろなことをされているが、それを歩行者である高齢者や交通弱者の人たちに知っていただくという努力も、必要なのではないか。
- 新プランの策定により、タイムスケジュールを変えるということに関しては賛成だが、前倒しの対策をいろいろ行って頂きたい。例えば、ITなどの安全技術の更なる活用・普及を促して頂きたい。最近安くて性能の良いセンサーが整備されてきているので、それを有効に活用できる可能性があるのではないか。装着費用の問題もあるが、新車だけという装着車両の普及に時間がかかってしまうので、後づけ装置をいかにインテリジェントにしていくかといった前倒しをして、コストダウンに結びつけるということが大事であると考えている。
- ドライブレコーダーなどの車載の記録装置をさらに普及させて、ビッグデータを整備していくことが必要ではないか。ビッグデータを整備するときには、データの標準化などをしていく必要がある。標準化できれば、装置のハードのほうも安く設計でき、コストダウンにつながって事業用自動車にも早く普及できると考えている。全国ハイヤー・タクシー連合会会員事業者のドライブレコーダー導入率が72%ということであったが、非会員を含めた全ての車両の普及率のデータの集め方について検討が必要であると考えている。
- 高齢者の問題を正面から捉えないといけないのではないか。高齢者は被害者という立場と加害者という立場があって、被害者としての観点では、少しでもぶつかったら寝たきりになってしまうなど、被害者の中でも非常にダメージが大きい。事故件数は減っても死者数が減らない理由の一つはこういったことも関係するのではないか。また、加害者としての観点では、年をとると二段停止などがいい加減になってしまうので、事業用自動車の高齢運転者向けに、ルールを厳格に適用させた教育を行うなど教育内容の検討が重要である。
- 事業用自動車総合安全プラン2009に基づき、世界一安全な国を目指すというのであれば、欧州、アメリカ、アジア等との比較が必要ではないか。OECDのIRTADという事故統計があり、この統計は事業用自動車だけでなく自家用も扱っているが、この統計値を見ると、日本は交通事故死者数の中でいわゆる交通弱者の割合が5割を超えている。

- 現在、様々な施策を実施しているが、PDCA サイクルのマネジメントが必要であり、新プランの策定の際には無定見に施策を増やすのではなく、今後継続して実施しない施策を見極めるなど、総量規制の概念が必要なのではないか。

- 日本バス協会の報告の中で、車内事故が確実に毎年減っているとの報告を頂いた。また、全日本トラック協会の報告の中では、事業用トラック 1 万台当たりの死亡事故件数推移（平成 25-27 年）が 0 になっている都道府県が 4 県存在することがわかった。これらの結果は好事例であり、構造的な要因により事故件数が減少している可能性があるので、減少に至ったプロセスを分析し、そのプロセスを他の業界へも水平展開をできたらよいのではないか。