

第2回 自動車運送事業に係る交通事故対策検討会 議事要旨

日 時：平成29年5月31日（水）13：00～15：00

場 所：合同庁舎3号館4階 特別会議室

出席委員：酒井座長、相川委員、安宅委員、榎元委員、小野委員、笠原委員、勝又委員、
児島委員、小林委員、高柳委員、西田委員、橋本良之委員、堀野委員、村瀬委員、

議事内容：(1) 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会の議論について（報告）

(2) 次期事業用自動車総合安全プランの目標について

(3) 次期事業用自動車総合安全プランの関係団体の取組について

議事次第に沿って、事務局から資料の説明を行い、今後の方針及び次期事業用自動車総合安全プラン（以下、「新プラン」）の施策の内容について意見交換が行われ、「事業用自動車に係る総合安全対策検討委員会」に諮る新プラン施策の内容については次回の検討会で概ね決定する方向とした。

委員及びオブザーバーから出された新プランの施策の内容に係る主な意見は以下の通り。

(1) 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会の議論について（報告）

・交通弱者の中で自転車等の用語が入っていないので、高齢歩行者、自転車、乗客等といった形で補足するとよい。

(2) 次期事業用自動車総合安全プランの目標について

・過去から現在未来に向けて、事故がどのように推移したかということ、PDCA サイクルを回そうと考えた時に、指標そのものはある程度踏襲していく必要がある。

・悪質事業者の摘発ももちろんであるが、その反面、追突防止の観点から運送事業者のドライバーの時間管理に取り組んでいるところは「良質」「表彰」等で会社名を挙げていくこと、良いところの事例を出すことにより、暗い事故から「明るい安全に向けて」良質な事例を出して行ければと思う。追突事故防止には不可欠な部分だと考えている。

・トラックがなぜ交通事故が減少したか、良い事例として参考にするとよい。また、良い都道府県はなぜ良いのかということ学び、水平展開すれば全国的にうまくいくといったヒントがある。

・飲酒運転は構造属性が違うと思う。プロの運転手であるならば飲酒運転がダメだということを知っているはずである。なぜ誘惑に負けてしまったかの背景要因をよく分析しないとならない。

- ・死亡事故を起こした当該事業者にはドライブレコーダーを用いた教育について行っていないのであれば行うようにアクションしたほうがよい。
- ・現状の衝突被害軽減ブレーキ、特に大型車に関しては衝突回避というよりは速度の低減による被害の軽減というのが主目的と理解している。
- ・「交通事故件数」を指標とすることが、分かりやすく正しく評価する意味でもよい。
- ・健康起因事故が平成 25 年ぐらいと比較すると、現在は 200 件ぐらい上がっているデータから、1 つは報告がきちんとされているということだと思う。きちんと報告されているところに対してはインセンティブを与える等をしっかり進めたほうがよい。
- ・薬の副作用は不可抗力の中で起こってしまう背景も運転手の中で考えるべきではないか。
- ・薬の副作用について「運転者には知識としてない」ということがよく言われている。
- ・飲酒運転の目標に関してはあくまでも「ゼロを設定」したほうがよい。
- ・「運行管理者の徹底的な教育を基に運転者教育の徹底」という観点も必要なのではないか。
- ・次期プランについて、数値の目標があったほうが理解しやすく取り組みやすい。
- ・プラン 2009 の効果のうち、一番役に立ったのは「PDCA の考え方」であり、事故防止の取り組みもよく分かり、また反省しながらやっていくということについても効果が積み重なってきている現状ではないか。
- ・現実的な方法としては大手と中小に分けて検討いただいたほうが、現場としてはきめ細かな指導ができるのではないかと考えている。
- ・飲酒運転についてはゼロ以外ない。
- ・「交通事故死傷者数」を目標にする場合、統計が遅くなるので入手しづらく、死傷者数についてすぐに把握する術はない。タクシーの場合ではどちらかというと 1 件 1 名の事故が多いので、各協会に特に指導しているのは「事故件数」を目標にしている。

- ・バスは非常に事故件数が少ない中でどのように目標を立てるか、これはかなり大きな課題。

- ・事業用のドライバーの方もこれから高齢者が増えてくると思うので、何らかの形で高齢者ドライバーに対するケアが必要になってくると思う。

- ・悪質事業者は政策的なことであまり定義づけせず、アプローチする課題ではあるが、アプローチに対するバックアップとしての分析という形では、そういったものをどのような形で整理するか、盛り込むかということを検討したほうがよい。また、悪質事業者として「法令の悪質」ということと、「日常管理の程度問題」というのをある程度「仕様化する」というのもアプローチしていてもよい。

(3) 次期事業用自動車総合安全プランの関係団体の取組について

- ・都道府県単位の目標を決めたということが機運を上げた。

- ・飲酒運転等については飲酒運転防止対策マニュアルを策定し様々なキャンペーン等を行っているところであり、一層取り組んでいきたい。

- ・「機運」というのは大事。また、交通事故死者数の減少等の要因について絞ることは難しいが、業界全体でかなり頑張った成果だと思う。

- ・「貸切バス適正化機関との連携による貸切バス事業の適正化の推進」は、非常に正しく画期的なことだと思っている。

- ・車内事故を防止することがバス業界に課せられた課題。

- ・交通事故の多い形態を抽出して目標を重点的に PR して削減に取り組んでいる。

(4) 全体について

交通事故死者数減少、交通事故件数減少、飲酒運転ゼロの目標について、それらをどのように減少させるのかの政策が大事。3つの目標値がどのように変化するか、今挙がっている政策についての指標化を国土交通省と議論し、そういったものを共有しながら具体的に努力していくことがよいのではないかと個人的に思っている。