

「平成30年度事業用自動車総合安全プラン2020フォローアップ会議」 議事概要

1. 日 時：平成31年3月29日（金）13：00～15：00

2. 場 所：経済産業省別館2階244会議室

3. 出席者：

野尻委員長、姉帯委員、梶原委員、神谷委員、勝又委員、木場委員、酒井委員、下谷内委員、高松委員、永井委員、枡野委員（代理）、堀野委員、和辻委員

大臣官房運輸安全監理官、道路局環境安全・防災課長（代理）、自動車局次長、大事官房審議官（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：

- 車輪脱落事故において、左後輪タイヤの脱落割合が高いとのことだが、自動車工業会の技術者と連携し、計測器具・センサーを用いて、車両や四輪にどれぐらいの負荷がかかっているかを実測してはどうか。
- フォークリフトの事故が絶えず、増加傾向にあるが、ヒューマンエラー背後に潜伏する4M（Man 人、Machine 機械、Media 環境、Management 管理）要因を探索する発想がなく古典的な考え方により、操作者の責任にされている。この考え方が継続されるようでは事故削減は無理である（2010-2014の5年間平均で死傷事故件数1951件、死亡事故29件[一社日本産業車両協会 JIVA]）。フォークリフトの安全管理は国土交通省の所管外と聞くと、日本の物流の総合技術を向上させるためには、関係省庁と連携して、事故の原因分析が必要と考えており、やって頂けるなら全面協力する。
- 業界全体の環境を改善するだけでなく、モードごとの特徴的な事故を、ハイリスクの問題として特化して、専門家の議論を交えながら、対策を立てることが重要ではないか。
- 衝突被害軽減ブレーキ等のASV技術の普及により、追突が大幅に減ったことはデータで分かるが、普及状況の把握が重要だと思う。ドライブレコーダーについても、タクシー業界では80%普及し、効果があると期待はしているが、他モードでの普及率と、本当に効果があるのかを知りたい。
- バスの発進時の車内事故が多いとのことであるが、特に地方では、注意喚起されることが最近は少ない気がする。運転者の声かけや車内への掲示等、もっと乗客への注意喚起を徹底してはどうか。
- 自動運転によるトラックの隊列走行については、高速道路などを走行する際、あおり運転等、他の交通との間で問題が生じないよう対策をすべき。
- 個人タクシー協会におけるタクシーの交差点での出会い頭事故に対する取組について、ドライバーへの注意喚起に終始せず、運転者側から、道路管理者との間の協議の場を設定できるように協会が支援してほしい。