

「第2回 自動車運送事業安全対策検討会」 議事概要

日時：令和6年3月21日（木） 10:00～12:00

場所：中央合同庁舎3号館8階特別会議室（対面+WEB 併用形式）

出席者：秋山委員、小川委員、酒井委員（座長）、鷺川委員、田久保委員、寺田委員、濱田委員、林委員、山内委員、欠席：加藤委員

【事務局：国土交通省物流・自動車局安全政策課】

議事次第に沿って事務局から資料の説明後、意見交換が行われた。各委員の主な発言は以下の通り。

議題（1）最近の交通事故発生状況

- 事業用軽貨物車の事故は幹線道路ではなく街路での事故発生が顕著であるように思われる。また事業用軽貨物車だけが10年前に比べ事故数が増加している。
- 路上横臥の事故対策について、東京では発見時の協会等への通報を強化しているが、路上横臥発見の事案はもっとたくさんある。事故を減らすため、路上横臥発見時に協会等へ通報してもらえる仕組みづくり（警察による表彰も含む）を検討して欲しい。
- 全日本トラック協会の調べで、トラックの右左折時の事故は左折が一番多く、次に右折の事故が多い。左折では対自転車、右折では対歩行者のタイプが多い。協会では安全装置に対して助成を行っているが、交差点事故防止対策として、新たに後付けできる側方衝突監視警報装置を助成対象に加える予定。

議題（2）令和5年度取組及び今後の取組について

- 飲酒運転事故は年間30件～50件程度であり、目標のゼロに至っていない。今年度は事故の内容からアルコール依存症を重点に取り上げ、医学的知見や産業医の意見も取り入れながらマニュアルの策定を行った。
- ICT化について、対面点呼に固執せず自動点呼に変えて行く必要があると感じる。一方でコミュニケーションをどのように取っていくかが課題である。
- 乗合バス車内事故について、車内アナウンスの仕方やタイミング、乗客の協力が重要。また発進時の周囲の交通状況のコントロールも事故減少に向けて大きな課題。
- 本来座らせることが車内事故防止には肝要。最近の車両は座席数が少なくなっていると感じている。座席数含め車両構造についても検討するべきではないか。
- 路線バスドライバーのメンタル面について、最近増加中のカスタマーハラスメントへの対応は個人だけでは限界があるので、例えば危機管理マニュアルを作るなど、個人に負担をかけず、組織として対応出来るような取組が必要ではないか。
- ドライバーのメンタル面への対応として、ストレスマネジメントの観点からの対応が必

要ではないか。

- 国交省作成の車内事故防止動画は非常に有用なものであると実感。今後の有効活用のための周知が重要。
- バス車内転倒事故防止に関し、作成した動画を用いた啓発活動の成果について、継続的にエビデンスを収集してはどうか。
- 健康起因事故防止ワーキンググループでは、点呼のデータをどの様に使っていかという点を議論した。今後、点呼時のデータを横断的にどのように使っていか検討が必要でないか。
- 血圧の測定については、個人情報保護の観点から中小事業者よりも大手事業者の方が困っている事例もある。情報の取扱い方含め、世間的に納得される取組が必要と考える。
- 運送業界はどの業界も要員不足であり、高齢者の活用が必須。健康管理についてはより一層力を入れる必要がある。
- 健康起因事故防止の観点では、コロナ禍以降、うつなどの心の病にかかる乗務員が増えたと感じる。カスタマーハラスメントもその一因であると考え。心の病はアルコール依存症につながることもあり、未然に防止するための取組が必要。
- 視野障害に白内障は含まれていないが、逆光対応を考慮し白内障も含めて対応を検討してはどうか。
- 長時間の労働・拘束時間と事故の関連性をさらに周知すべきではないか
- 今回ワーキンググループで取り上げた実効性のある対策に対して、今後の行動に繋がる対応が必要であり、NASVA としても支援したい。
- 軽貨物と一般トラックでは事故形態が違うので講習へどのように反映するかが課題である。
- ICT の活用の観点では、デジタコの活用も含まれると考えるが、きちんとした管理に結びつけることが重要であり、成功事例なども紹介すると良いのではないか。
- 道路交通法改正に伴い高速道路における貨物車の最高速度が 80km/h から 90km/h に引き上げられるが、速度増加に伴うストレス増が懸念される。
- 事故分析の観点では、分析できるデータを揃えておくことが重要。新しい取組を行う場合は、初めからデータを取ることが重要である。

以 上