

令和7年度 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7年10月3日（金） 10:00～12:00

場 所：中央合同庁舎2号館共用会議室6 （対面・WEB 併用）

出席者：酒井座長、秋山委員、池田委員、大越委員、岡部委員、加藤委員、

田久保委員、寺田委員、西田委員、林委員、吉田委員、（欠席・小川委員）

議事次第に沿って、事務局から資料の説明後、質疑応答が行われた。委員から頂いた主な意見は以下の通り。

【事故分析】

- タクシーの運転者は、コロナ時に減少したが8割くらい回復し、人材は落ち着いている状況であるが、若者の新人が多く事故が多い。1つの大きな目標は出会い頭事故だが、全く達成できなかった。そもそも出会い頭事故の目標を立てていない事業者もあり、中小企業含め、事業者ごとに目標を立ててもらうことが非常に重要である。
- 事故が増える要因として、高齢化、軽貨物を中心に外国人が増えているところがあるので、多言語に対応した効果のある運転適性を提供していくことが、今後必要である。また、軽貨物の事故の増加について、1件当たりの単価や配達時間の制約がある中で、余裕を持った運転をするにはどうすべきか、今後考えていかなければならないと思う。さらに、実技についても安全プランの中に組み込めれば良いと思う。
- 路線バス事業では、コロナ後に本数は増えたがまだ全盛まで戻っていない状況。バス停発車時の車内事故については外的要因ではなく、運転者自身の技量によって避けられるものが多いという認識であり、一番事故の撲滅に取り組みやすい。目標をなかなか達成できないところであるが、自責となる事故をなくしていくところから始めたい。貸切バス事業では、外部研修を活用した運転者研修をしており、様々な教育を施していくのが一番効果的で、事故の削減につながると思う。
- 運転者不足という点では自動運転がある。乗合バスの車内事故防止については、自動運転車はもっと厳しい性能を持たねばならず、大型2種免許相当が無人で運行で

きるレベルを目指しているが、まずは車内事故を減らしたうえで、自動運転バスを作っていかなければならない。

- 飲酒運転について、重大事故報告の規則を改正し、飲酒のタイミングが点呼の前後だったのか分かるように取り組んだにも関わらず、不明が多い。
- 改正改善基準告示について、安全に対する影響について実際の状況も分析していかなければならない。

【次期プランの目標設定】

- トラックについて、軽貨物と軽貨物以外では性質が全く異なるので分けていただききちんと分析していただきたい。軽貨物については、今昔では使われ方が変わってきているので、分けた方が適切な判断ができる。
- 目標設定については、単位あたりで見ていった方が良いのではないかな。
- この数年で軽貨物の事故件数は増えているが、事業用軽貨物車両も増えているのでそこを加味するといった意味でも、指標は単位当たりにした方が良いのではないかな。
- 単位当たり基準化した目標値が良いのか、あるいは件数が良いのか両方の考え方があると思うが、目標を管理していくという面では、ある程度の単純さも必要ではないかな。
- コロナ前・コロナ中・コロナ後の3つのトレンドがある中で、それらの平均で予測する、対策を考えるというのは統計的には問題があるが、そういった意味で今難しい段階にある。令和7年上半期の事故発生状況を分析して、今後のトレンドを予測するのも一案ではないかな。
- 自動車運送事業安全検討委員会として、プラン2025の目標値を決めたので、未達の項目があったことに対してどうしていくかを考えなければならない。
- 他の機関が高齢者人口の増加、人口減少、走行キロが増える等を予測している中でそういったものを個別に加味せず、直接に単位当たりの事故件数や死者数を回帰分析の指標にするのは疑問。
- 車内事故は運転者要因とそうでないものがあるので、目標を分けても良いのではないかな。

【重点的に取り組む安全対策】

- 運転者が長時間座っている状態が非常に血流に悪いということがあり、車内で座っ

たままできる、車の周りでできるエクササイズのビデオを作成している。これを全国に広げていきたい。

- 地域の中にいると、地域の特性を判断しづらいので、横串を通すような形で他の地域との違いを見えるようにし、各地域の方が考えやすい何かがあれば良い。
- 健康起因事故について、必要な検査を受けられる医療機関を一覧でまとめていただけると非常に取り扱いしやすい。
- 追突事故の対策について、二重衝突事故が発生した際の対応も入れたら良いのではないか。事故を起こした運転者は動揺しているので、その際の対応を入れたら運転者にとって参考になると思う。
- これまでの取り組みに対して効果があったのかどうか、対策の評価が必要ではないか。これまでは件数で見ているが、件数に現れない部分もあるので、事業者や現場へ直接ヒアリングをしても良いのではないか。
- 人手不足や労働時間が短くなった状況の中で、どう管理をした方が良いのかを見直し、施策を考える必要がある。
- 運行管理者もかなりの負担がかかっているため、業務の軽減といった意味で自動点呼等の導入を進めていくことは十分意義がある。
- 自動点呼や遠隔点呼はヒューマンエラーをなくす、省人化で効率を上げるという点があり、重点的に推進すべきではないか。ただし、バイタルデータ等で客観的に体調を判断することはまだ難しいので、各業界でデータを蓄積していく必要がある。
- 今後のトレンドとして、ICT、最先端技術は取り組んでいかなければならない。特にトラックはこれから高齢化が進むので、防止対策は必然である。それに伴い、ビッグデータ等を活用し、きちんと原因分析を行うことが必要である。
- 自動点呼や遠隔点呼によって省人化が実現できる反面、運転者、管理者や経営側に求められるスキルも高度化していくのではないか。高度化していく業務を運送事業者が担えるようにスキルを標準化しいわゆるリスクリング支援の対象としてはどうか。

以 上