

令和7年度 第3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12月8日（月） 15:00～17:00

場 所：中央合同庁舎2号館第1会議室 （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、小川委員、

加藤委員、田久保委員、寺田委員、西田委員、林委員、（欠席・吉田委員）

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。

【業態別の個別目標を掲げた事故の背後要員のヒアリング調査結果について】

- 6項目の事故類型について、それぞれ共通する部分と例えば乗合バスの車内事故であれば負傷者の年齢構成やタクシーの出会い頭事故であればどのような交差点で発生したのかなど、個別の特徴ごとに分析すべき部分が混在しているため、今後はそれらを整理して分析するとより有意義である。
- 飲酒を未然に防止しなければならない、という本来の目的に照らすと、資料中にある「大型車の駐車枠が少ない」という点が、飲酒防止に向けた直接的な対策として位置付けるべきなかどうか、疑問が残った。
- 出会い頭事故については、相手方が自動車・自転車・歩行者など多様であり、それぞれ事故の背景や要因が異なると考えている。特に近年は、自転車や歩行者が交通ルールを守らないことによる事故も多いと思うので、次期安全プランの中で交通利用者への啓発についても触れていただきたい。

【次期「事業用自動車総合安全プラン」について】

- 事故分析結果やヒヤリハット等については、業界全体で共有・水平展開する仕組みが必要だと考える。また、事故が頻繁に起こっている場所をデータ化し、公表することで、運行ルートを設定する参考にしてもらうのも一案である。ドライブレコーダーを活用し、危険な運転パターンを分析することで、運転者自身に危険な運転であることを認識してもらうような指導が必要である。

- 事業用自動車だけではなく、交通参加者である自転車・歩行者への注意喚起も重要で、トラック・バスの内輪差や、雨天時の視認性低下など、基本的な注意点を広く理解していただくことで、危険な状況に対する配慮につながるのではないか。
- 今後、トラックは実車率を高めるような効率的な運送が行われることが想定され、全体的な走行距離は下がっていく可能性があるので、目標値を決める際は考慮する必要がある。
- 次期安全プランについて、軽貨物を別建てで目標設定することについて、業界として責任を持って安全対策を行っていきたい。
- 軽貨物は個人事業主がほとんどであることから業務外での車両の利用も多く、事故が業務目的か、私用目的かを把握できると原因分析が進むのではないか。業務中の事故であれば、不適切な取引が背景になかったかまで紐づけられると、安全対策や取引の適正化にも有効なのではないか。また、副業として軽貨物の運転業務を行っている者もいるため、業界全体として適切な休息等の必要性を啓発する必要がある。
- 目標値案は、過去の実績を基に設定しているので、やや甘目に見える部分もあるが、一方で厳しい目標値が良いのかどうかは判断が難しいので、目標値やその考え方について周知・共有できれば良いと考える。
- 各業態別の個別目標については、死亡事故の主要因となっている事案と、バス車内事故のように死者は出でていないものの防げる余地が残っているような事案が混在しているため、各業態の個別目標についてなぜその項目を対象にしたのか整理が必要ではないか。
- トラックと軽貨物については、過去の事故実績に基づいて単に目標値を2つに分けた形になっていると思うが、本来、軽貨物を次期プランの重点的な取り組みとして位置づけるのであれば、例えば今後の5年間については、通常とは異なる取り扱いを検討する余地があるのではないか。
- 総走行距離あたりの事故データを算出したのは、方向性として良いと考える。走行距離あたりの事故データと実数での事故データ事故件数をそれぞれ示すことで、より多くの分析が可能になると考える。なお、走行距離あたりという視点で傾向などを見ると、次期プランの目標設定の中には厳しいものもあるのではないか。そういった意味では毎年の施策等の見直しが重要であると考える。
- 今後、次期プランの進め方については、今回行ったような詳細な事故分析を継続的に行い、変化を把握した方が良い。また、設定した目標に応じて、初心者や高齢者などのトピックに対して分析を行い、適切アプローチを検討していくのが良いと考える。

- 重点施策案 5 の「原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の強化」については、資料 1 の 4 M 分析でその背景が一定程度見えてきたので、それらに基づいた対策を具体的に組み込む必要があるが、本日の資料ではその点が十分ではないようを感じた。この原因分析が明確になることで、他の重点施策案をどう強化すべきかが見えてくるため、重点施策案 5 に関しては優先して実施されるべき事項だと考える。
- 走行距離当たりの事故データが示され、件数での事故データとは違った分析が出来ると思うので、その分析を行う必要がある。
- 運行管理高度化は現段階では質を保ちながら省人化を進めることを意図しているが、運行管理のさらなる質の向上を目的とした検討もしていかなければならない。
- 重点施策案は、プラン 2025 から次期プランで変わった箇所が重要であるため、なぜ変わったかを解説した方が良い。
- 事故削減の目標値については、各事業者や運転者の自助努力の積み重ねによって達成されるものと考えられる。しかし、目標達成の意義や構造が分かりにくく、どのように協力を求め、周知を図っていくべきかが見えづらい。
- 事故原因分析を強化するという方向性は正しいと考える。一方で、分析した結果や得られた情報をどのように共有していくのかが重要である。例えば動画を作成しても、個人の課題として認識してもらうのは難しく、教育はグループ活動のような自分事として気づく機会を与えることが有効であり、併せて、これらの講師の育成も重要である。
- 次期安全プランに盛り込むべき内容について、まず、人手不足における対策として、高齢化に伴う健康起因事故対策、経験不足の運転者に対する安全対策、運行管理高度化による効率化が必要であると考える。また、トラックと軽貨物を分けて分析すること、各種対策についての柔軟な見直しを行うこと、総走行距離あたりの事故件数の分析といった対応も必要であると考える。最後に悪質な法令違反の根絶については、重大事故につながり得る違反行為に対する監視体制の強化や、再発防止対策の徹底が重要であると考える。
- 乗合バスの運転者については、ベテランが減少し、免許証取得から間もない方や外国人雇用の増加が見込まれることから、事故件数は増加傾向になる可能性がある。これまでどおり前例を踏襲し、単に件数を引き下げる目標とした場合、達成が困難になるのではないかと考える。そのため、業態ごとの実情や社会情勢も踏まえ、現実的かつ着実に取り組めるような形で目標設定を立ててはどうかと考える。

- 引き続き安全管理のための各種講習、カウンセリングが行えるよう体制を整えるとともに、これから軽貨物の運転者が適性診断を受診することになると思うが、受け入れ体制を整えていく必要がある。重点施策の中では、運転者の行動変容が一番大切なことはないかと考える。そのためには、自身の運転適性を理解したうえで運転することが、行動変容に繋がると考えている。
- タクシーは地域性があり、環境が大きく異なることから、都道府県ごとに立てた目標に対し、そのエリアの状況に応じた各社の目標を立ててもらい、目標達成のために具体的にどのような対策を実施するのかP D C Aで回しながら、協会内の委員会等で好事例等は共有を図ることを推進していきたい。
- 個別目標については、最も重点を置くべき事項であり、5年間の目標とするのではなく、結果を見ながら、目標とすべき対象を見直す検討を行うことも有効ではないかと考える。
- 軽貨物については、実態が十分に把握できていない状況も多いため、台数あたりの件数等の指標も用いて分析をおこなっていきたい。

以 上