

令和7年度 第1回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会 議事概要

日 時：令和8年1月28日（水） 15:00～17:00

場 所：中央合同庁舎3号館 8階特別会議室（対面・WEB 併用）

出席者：野尻委員長、池田委員、石指委員代理・齋藤様、稲垣委員、江坂委員、
重田委員代理・大橋様、島委員、坪田委員、寺田委員、永井委員、
新田委員代理・高清水様、蒔田委員
警察庁交通局交通企画課長、大臣官房運輸安全監理官、道路局環境安全・防
災課長、物流・自動車局長、物流・自動車局次長、大臣官房審議官（物流・
自動車）、大臣官房参事官（自動車（保障））、貨物流通事業課長、技術・環境
政策課長、旅客課長（代理）、車両基準・国際課長、自動車整備課長、安全政
策課長（事務局）

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。これらの意見の次期プランへの反映については、事務局が
委員長と協議したうえで、パブリックコメント手続を進めることが了承された。

【最近の事故発生状況について】

- 乗合バスの車内事故件数が非常に多く、他の目標と比べても目標値を大きく上回っ
ており、対策が必要と認識している。
- トラック事業においては、プラン2025の目標値を達成できていない状況である。
特に飲酒運転については、依然として事案が発生しており、由々しき状況であると
認識している。
- 今回の資料には、高速道路における事故分析が含まれていないが、高速道路で事故
が発生した場合には被害が甚大になってしまうことが多いので、何らかの分析がで
きないか。

【次期「事業用自動車総合安全プラン」について】

- 安全運行を確保するため、乗務員の精神衛生上や健康起因の観点から、「利用者の
行動変容」においては、カスタマーハラスメント行為を抑制する取組みも重要であ

る。

- 宅配の急増等により増加している軽貨物の事故削減に向けて、トラックと軽貨物を分けて目標設定することは非常に効果的であると考える。
- 自動運転技術は未だ発展途上であり、現時点では、交通事故削減効果が大きいと必ずしも断言できるものではない。
- 厚生労働省が公表した、過労死等の労災補償状況において、道路貨物運送業では、脳・心臓疾患および精神障害に関する件数が多い状況にあることを踏まえ、省庁の垣根を超えた対策についても必要ではないか。
- タクシーにおいては、運転者不足解消のため、運転者登録の際の地理試験が免除されたが、地理知識の有無と事故発生率の間には、因果関係があるのかもしれない。
- 電動キックボードや自転車による危険運転により、バスの運転者が急ブレーキを余儀なくされ、その結果として車内事故が発生している事例が多数見受けられる。これは、「道路交通環境の整備」にも関わる問題であるが、電動キックボード等に対する規制の在り方等の再考も含め、事故撲滅に向けた対策を強化すべきだと思う。
- 高齢者ドライバーについては、加齢に伴う認知機能等の変化を自ら認識していただくことが重要であると考えている。そのため、視野や動作、危険認知度を客観的に把握できるような新たな適性診断の検査メニューを拡充していきたい。
- 軽貨物ドライバーについては、安全管理者講習や運転適性診断の受診促進に寄与したいと考えている。特に、運転適性診断は診断結果に基づくカウンセリングが不可欠であることから、カウンセリングセンターの設立や遠隔カウンセリング体制の充実等の効率化を進めたいと考えている。
- 外国人ドライバーについては、現在実施している指導講習や運転適性診断に関する手続きの多言語化を早期に進め、安全対策につなげたい。
- 乗合バスの車内事故のうち、最も多い発進時の事故に着目し、具体的な目標設定を行ったうえで、重点的に対策に取り組みたい。
- 乗合バスの車内事故防止においては、A I 等を活用した先進技術の開発が進んでいる。これら先進技術の導入にあたり、補助制度の創設・拡充といった支援策の検討・実施をお願いしたい。
- 1年ごとのフォローアップは有効であると考えているが、期間中においても、事故件数等の情報を提供いただければ、各団体への周知や注意喚起などに活用できるのではないか。
- ドライバーの教育強化や健康起因対策の拡充に加え、歩行者や新たなモビリティのマナー向上など、車両を取り巻く環境についても盛り込まれており、非常に良い内

容であると考え。あわせて、歩道の整備や歩車分離式信号の導入など、道路交通施設の拡充も重要だと考える。

- 飲酒運転等の法令を遵守しない事業者を排除するため適正化事業実施機関において、D・E評価に重点を置いた巡回指導の実施、現場の運行管理者や運転者に飲酒運転をしないことを再徹底させるため署名活動など飲酒運転根絶に向け、引き続き取り組んでいく。
- 「先進安全技術の更なる性能向上・普及促進」について、これら先進安全技術の使用過程において機能を維持することが、交通事故を削減するうえで非常に重要であるため、整備業界としてしっかりと対応して参りたい。
- 先進安全技術は、それらを搭載した自動車のユーザーが正しく理解したうえで使用しなければ、その機能が十分に発揮されないため、全国のイベントやYouTube等を活用し、適切な使い方の周知・広報をしていきたい。
- 資料 3-2 の 2 ページ上段に、「経営者から現場の運転者までコンプライアンスに関する認識を共有し」とあるが、最終的には事故の当事者となったドライバーを管理・指導する立場にある経営層が、どのような認識を持ち、指導・管理を行っているかが重要である。そのため、経営層に対する一層の認識の向上や指導・管理体制の強化を図っていただきたい。
- 乗合バスの車内事故については、バスの遅延等により、焦って降車しようとする意識が働いてしまう。定時運行も重要であるが、道路状況によって遅延してしまうといったバスの特性を踏まえたうえで、関係者が連携した注意喚起を行う必要があるのではないか。
- 飲酒運転が根絶できない要因について、改めて分析いただきたい。
- 軽貨物は路地や住宅街を通行する機会が多いことから、これまでの一般的なトラックの事故とは異なる種類の事故が発生している可能性があるのではないか。
- 軽貨物事業者は中小や個人事業主であることが多く、このような軽貨物事業者に対して、どのような形で指導を行っていくのか検討したうえで、着実に実施いただきたい。
- 路上横臥については、運転者だけでは防ぎきれない部分もあるので、関係者と連携して対策する必要がある。
- キックボード等、様々な移動手段が普及する中で、自動車のドライバーにとっても歩行者にとっても危険が生じている。こうした状況を踏まえ、これまで行ってきた交通安全教室に追加的な内容が必要ではないか。
- 次期プランの目標について、事故件数と走行キロ当たり事故件数を併記しているが、

併記していると目標管理が難しくなるかもしれない。

- 経験が未熟なドライバーへの教育をどう行うかは重要な課題であり、中型免許の規制緩和が事故発生に影響を与えているかどうかも含め、実態を把握する必要がある。あわせて、軽貨物の個人事業主がどのような車両を運転しているのか、実態を調査する必要がある。
- 宅配分野については若年層の参入が進んでいることから、経験が未熟な運転者への対策について検討する必要がある。また、宅配ビジネスの特性を捉え、繁忙期等の需要増による構造的変化について、分析した方がよい。
- 軽貨物は生活道路を通行することが多いので、追突事故だけではなく、出会い頭事故もフォローしていけば、より効果的ではないか。

以 上