ハード・ソフト活用

これからの事故防止対策

交通事故件数、死者数は近年著しく減少、二〇〇七年には死者数が五十年ぶりに五千人台となり、〇八年は五千百五十五人にまで減った。一方、トラック・バス・タクシーの事業用車両の減少傾向は鈍く、国土交通省は「今後十年間に事故死者数半減」として一八年に死者数二百五十人の数値目標を打ち出した。運輸事業者を対象とした安全対策については、〇六年にスタートした運輸安全マネジメント制度のほか、ハード面ではドライブレコーダー（DR）など安全支援機器が普及。さらには、ナスバネットやITS（情報技術）点呼といった新しいハード・ソフトをいかに活用するかが今後の交通事故防止対策のカギを握っているといえる。こうした先進的な交通事故対策に深く携わるとともに、高い識見を持つエキスパートに行政の担当官を交え、ハード・ソフト両面での「これからの交通事故防止対策」について話し合ってもらった。

座談会

東京都トラック協会会長	星野 良三氏
自動車事故対策機構理事長	金沢 悟氏
芝浦工業大学教授	春日 信予氏
国土交通省関東運輸局長	福本 秀爾氏
司会 あおいコンサルタント取締役	山本 昌幸氏

山本　交通事故削減のため何に取り組むべきか、ハード・ソフトの両面で専門家の立場からお話しいただきます。まず東京都トラック協会の星野会長に、現在取り組まれている「交通事故死者数半減計画」の概要と実績についてお聞きいたします。

星野　わたしが社長を務める多摩運送では、安全対策に力を入れ、長年様々な取り組みを行ってきましたが、交通事故がなかなか減少しませんでした。ところが、DRを全車に装着したところ激減したので、「交通安全対策の革命的な機器」と認識、東ト協としても普及拡大を目指し助成制度を導入しました。東京都の助成分も合わせると、現在約二万五千両が装着済みです。さらに、会員の保有車約八万六千両の半分、四万両に装着できれば事故も半分になるのではないかと考え、〇七年から事故半減の三か年計画に取り組みました。

〇七年の東ト協会員による死亡事故件数が二十一件だったのが、〇八年は十一件とほぼ半減しました。ちなみに、東京都内の営業用トラックによる死亡事故の総件数は〇七年五十五件、〇八年四十一件で、東ト協会員による事故が著しく減っています。これは、DRの装着効果が大きかったといえます。最終年のことしは完全な半減を目指しています。DRは運転時の悪い癖をドライバー自身が把握し、修正することができます。

DRの普及拡大めざす 星野

エコPJに低減効果も 山本

星野氏

ほしの・よしみ　1937年3月生まれ、72歳。60年3月明治大学経済学部卒業。60年4月多摩運送入社。74年2月社長に就任。2006年5月東ト協会長に就任。全日本トラック協会では05年6月から副会長・広報委員長。

山本　東ト協ではグリーン・エコプロジェクトも推進されています。環境面のみならず、交通事故の低減にも効果があるプロジェクトの概要を説明していただけますか。

星野　現在四百十三社、九千百八十六両が参加しています。スタートした〇六年度からの約三年間のデータをみると、燃費が七・四%も向上しています。これは燃料量で四百五十一万三千四百六十三㍑、二酸化炭素（CO_2）排出量にすると千百八十二万五千二百七十五㌧の削減となり、杉の木八十四万本分の植樹に相当します。ドライバーの意識を変えるだけの取り組みでこれほどの効果が出ています。価格が高いのがネック。実用化に当たってはコスト面が問題になってきそうです。

山本　自社の品質の「売り」を教えていただけますか。

星野　「ドライバーが我が社で最も優れた商品」ということです。一人ひとりが考える習慣、どう改善したらいいかの判断を現場レベルでできているのではと思います。

山本　次に、金沢さんにお尋ねします。ナスバネットが交通事故対策に果たす役割について、自動車事故対策機構（ナスバ）の理事長としての立場からお話し願えますか。

金沢　運送業は他の事業と違い、ドライバーが経営者と隔絶したところで安全に関する最終判断を行います。このため、運輸行政では、乗務員の初任適性診断および高齢者の適性診断の義務化など規制厳格化が行われました。ナスバの適性診断は、これまで全国五十か所の支所で受診してもらっていましたが、「そこまで足を運ぶのが面倒」との声がありました。そこで、受診機器の貸し出しサービスを始めたところ非常に好評だったので、これをさらに進めIT技術を導入し、「二十四時間三百六十五日、事業者で好きな時間に受診できる」をキャッチフレーズに、ナスバネットのサービスを〇八年六月三十日にスタートさせました。

適性診断を受診した乗務員の事故率は、受けていない場合の約半分という調査結果も出ています。適性診断を「安全運転の心のセンサー」と位置付け、点呼など日頃の指導では十分に確認できない心の部分の基礎データとして活用するため、できれば三年に一回のペースで受診させてほしいと考えています。

適性診断は心のセンサー 金沢

山本　星野さんが社長を務められている多摩運送は、国交省の「トラック事業の安全対策リーディングモデル創出事業」の認定を受け、携帯電話を活用したIT点呼の実証実験を進められています。

星野　ドライバー十人、運行管理者三人を指定、最新の携帯電話を使用して営業所と遠隔地で非対面点呼を行っているので、NTTドコモと荷主事業者の三社協働で行っています。もちろん、実験とは別に法令に定められた対面点呼も実施しています。ただ、使用する携帯電話端末は画像が鮮明な機種でなければならず、価格が高いのがネック。実用化に当たってはコスト面が問題になってきそうです。

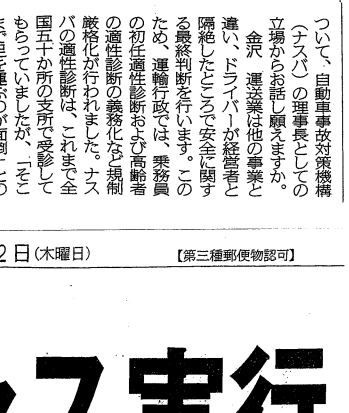
山本　自社の品質の「売り」を教えていただけますか。

星野　「ドライバーが我が社で最も優れた商品」ということです。一人ひとりが考える習慣、どう改善したらいいかの判断を現場レベルでできているのではと思います。

山本　次に、金沢さんにお尋ねします。ナスバネットが交通事故対策に果たす役割について、自動車事故対策機構（ナスバ）の理事長としての立場からお話し願えますか。

金沢　運送業は他の事業と違い、ドライバーが経営者と隔絶したところで安全に関する最終判断を行います。このため、運輸行政では、乗務員の初任適性診断および高齢者の適性診断の義務化など規制厳格化が行われました。ナスバの適性診断は、これまで全国五十か所の支所で受診してもらっていましたが、「そこまで足を運ぶのが面倒」との声がありました。そこで、受診機器の貸し出しサービスを始めたところ非常に好評だったので、これをさらに進めIT技術を導入し、「二十四時間三百六十五日、事業者で好きな時間に受診できる」をキャッチフレーズに、ナスバネットのサービスを〇八年六月三十日にスタートさせました。

適性診断を受診した乗務員の事故率は、受けていない場合の約半分という調査結果も出ています。適性診断を「安全運転の心のセンサー」と位置付け、点呼など日頃の指導では十分に確認できない心の部分の基礎データとして活用するため、できれば三年に一回のペースで受診させてほしいと考えています。



春日氏

かすが・のぶよ　1958年12月生まれ、50歳。81年3月お茶の水女子大学家政学部卒。86年3月同大大学院家政学研究科修了。2008年4月に芝浦工業大学工学部共通系人文社会教授、同年9月に早稲田大学理工学総合研究所客員教授。

成果公表し報酬与える 春日

山本　DRやナスバネットの事故削減効果について、春日教授に交通心理の側面からお話し願います。

春日　DRには二点の効果があります。一つは、装着し付きは人に強制されると効果が薄れるものですが、画像は客観的なので非常に効果が高いといえます。DRの画像は安全教育の一般教材にもなり得る貴重なデータだと思います。また、ナスバネットも気付きを与える効果があり、多くのデータから多面的に自分を見つめることができます。問題点は教育・訓練されたマネージャーやトレーナーといった指導者が必要なことです。

ただ、ナスバネットをうまく使うコツさえつかめば、誰でも指導できるはずですので、各地域で人材を育てていけば良いでしょう。集まったデータをうまく組み合わせることで、さらに効果が上がるはずです。

山本　気付きとは、例えばダイエットをする場合、他人に太ったと言われるよりも、やせなくてはいけない理由を自分の脳が納得することで効果が上がるようなものですね。

春日　気付きには四段階あります。まず、自身の心理・行動特性や運転特性を知ること。次に、どのような事故がどのような場面で起きやすいかという知識を得ること。そして三段階目は、自分の特性とリスクとの結び付き「自分の特性がこうした事故を起こしやすい」という気付きで、これが最も重要です。その後、事故回避の方法を学んで安全運転する段階となります。こうした気付きにより安全運転は一層、より効果的に促進できます。

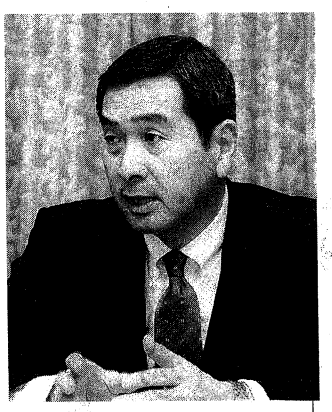
山本　運輸行政の実務者の立場から福本局長に伺います。事業用自動車総合的安全対策検討委での検討を踏まえ打ち出した「事業用自動車総合安全プラン二〇〇九」の具体的施策のうち、まずは運行管理者制度の見直しについての見解をお聞かせください。

福本　まずはトラック、バス、タクシーの事業用自動車の事故死者数・件数を十年後までに半減という具体的な目標を定めます。その達成に向け、運輸安全マネジメント制度の評価対象事業者を、トラック事業者では今の三百両以上の保有からの引き下げを検討、年内に実施する予定です。（運行管理者制度の見直しは）これを浸透させていくために、アルコール検知器やDRといったハードなどの活用により、制度をさらに充実・強化するものです。

山本　この中で、リーディングモデル創出事業でもあるIT点呼ですが、今後積極的に拡大させていく方針でしょうか。また、拡大に当たっての規制についても緩和していく考えでしょうか。

福本　時代の流れもありますので、IT技術を活用していくことは当然です。点呼は運行管理の基本業務なので、いついかなるところでも、とは言えませんが、必ずしも営業所でなくても点呼が取れ、管理者とドライバーのコミュニケーションが取れるようにしたいと考えます。規制の緩和については、モデル事業の実証実験の結果を検証した上で検討していく方針です。

運管制度をさらに充実 福本



福本氏

ふくもと・しゅうじ　1951年10月生まれ、57歳。75年3月東京大学法学部卒業。同年4月運輸省（当時）入省。95年6月自動車交通局貨物課長、2007年7月大臣官房運輸安全政策審議官などを経て、08年7月関東運輸局長に就任。

山本　中小事業者への普及に妙案はありますか。

金沢　全国の事業者にあまねく浸透させるのは大変なことです。現在までに導入事業者は二百四十社を超えたところですが、まだ今年度の目標は下回っています。導入に必要なパソコンなどはITの進歩により、十七万～十八万円でフルセットがそろいますし、受診料は従来の受診料と変わりません。既に効果をよく知る大手事業者が各協会の役員を務めていますので、ハードの購入費用の補助や普及活動でタイアップしていただければ急速に普及が進むと思います。また、トラック協会など業界団体の支部単位で導入してもらうと初期費用が少なくて済みます。こうした方法により普及を図っていきたいと思います。

山本　DRやナスバネットの事故削減効果について、春日教授に交通心理の側面からお話し願います。

春日　DRには二点の効果があります。一つは、装着しているだけで隣に運行管理者が座っているくらいの緊張感が得られることです。また、先ほどの東ト協の例のように、効果が続いているのは現場への結果のフィードバックがあるからだと思います。フィードバックがないと、初めは緊張感を持っていても、やがて慣れてしまって効果が持続しないのです。もう一つ、DRの画像から、知らなかった自分の運転特性を発見するという「気付き」が起きます。気付きを与える効果があり、多くのデータから多面的に自分を見つめることができます。問題点は教育・訓練されたマネージャーやトレーナーといった指導者が必要なことです。

ただ、ナスバネットをうまく使うコツさえつかめば、誰でも指導できるはずですので、各地域で人材を育てていけば良いでしょう。集まったデータをうまく組み合わせることで、さらに効果が上がるはずです。

山本　気付きとは、例えばダイエットをする場合、他人に太ったと言われるよりも、やせなくてはいけない理由を自分の脳が納得することで効果が上がるようなものですね。

春日　気付きには四段階あります。まず、自身の心理・行動特性や運転特性を知ること。次に、どのような事故がどのような場面で起きやすいかという知識を得ること。そして三段階目は、自分の特性とリスクとの結び付き「自分の特性がこうした事故を起こしやすい」という気付きで、これが最も重要です。その後、事故回避の方法を学んで安全運転する段階となります。こうした気付きにより安全運転は一層、より効果的に促進できます。

山本　運輸行政の実務者の立場から福本局長に伺います。事業用自動車総合的安全対策検討委での検討を踏まえ打ち出した「事業用自動車総合安全プラン二〇〇九」の具体的施策のうち、まずは運行管理者制度の見直しについての見解をお聞かせください。

福本　まずはトラック、バス、タクシーの事業用自動車の事故死者数・件数を十年後までに半減という具体的な目標を定めます。その達成に向け、運輸安全マネジメント制度の評価対象事業者を、トラック事業者では今の三百両以上の保有からの引き下げを検討、年内に実施する予定です。（運行管理者制度の見直しは）これを浸透させていくために、アルコール検知器やDRといったハードなどの活用により、制度をさらに充実・強化するものです。

山本　この中で、リーディングモデル創出事業でもあるIT点呼ですが、今後積極的に拡大させていく方針でしょうか。また、拡大に当たっての規制についても緩和していく考えでしょうか。

福本　時代の流れもありますので、IT技術を活用していくことは当然です。点呼は運行管理の基本業務なので、いついかなるところでも、とは言えませんが、必ずしも営業所でなくても点呼が取れ、管理者とドライバーのコミュニケーションが取れるようにしたいと考えます。規制の緩和については、モデル事業の実証実験の結果を検証した上で検討していく方針です。

「気付き」により安全促進 春日

適切にプロセス実行

これからの事故防止対策

山本　運輸安全マネジメント制度の評価対象の見直しについて、PDCA（計画―実行―評価―改善）サイクルの実施などは中小・零細事業者ではマンパワーの問題もあり、なかなか導入は難しいと思いますが、有効策はありますか。それと、優良事業者の公表といったインセンティブも視野に入れていますか。

福本　評価対象事業者の条件を引き下げることは決まっていますが、具体的な措置などはこれから検討していきます。ただ、制度にメリハリを付けるわけですから、悪い方は退場してもらい、良い方は表彰などのインセンティブを与えるのは当然です。〇八年度には省エネ対策の実施事業者を対象とした補助事業として「中小トラック事業者構造改善事業」を実施しましたが、保有車が二十両以下、三十両以下の対象要件に加え、社会保険への加入が最低条件となっています。コンプライアンス（法令順守）をきちんとしている事業者には補助金制度も含めインセンティブを与えていきます。

山本　私事ですが、インターネットのホームページ上で、運送事業者を会員に募り安全情報を公表する「運輸安全.com（ドットコム）」という無料サイトを開設、運輸安全マネジメントの拡大に一役買えればと思っています。運輸安全マネジメントの普及・拡大には、事故対策にも期待がかけられています。金沢さんは国交省の自動車交通局長時代に制度の導入に寄与されていらっしゃいますが、その経験も踏まえてお話し願えますか。

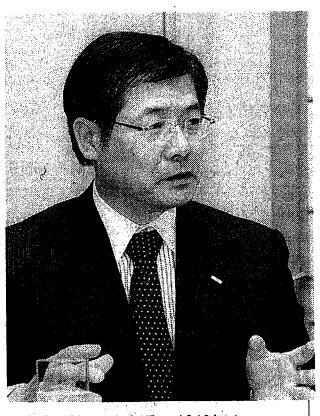
金沢　監査や行政処分の強化もあり、新しい制度である運輸安全マネジメント評価についてはまだ行政当局の手が回らない状況と拝察します。ナスバはもともとが特殊法人ですし、現在も公益性の高い仕事を引き受けている立場なので、制度の拡大・普及の一端を担っていかなければならないと思います。制度の施行直後から安全マネジメントセミナー・講習会を全国で開催しており、これまでに約一万五千人が受講しています。また、施行から二年が経過したことで、事業者間で意識や取り組みに差が出てきました。一生懸命取り組んでいる事業者がある一方、「自分の会社は関係ない」といった事業者も残念ながらいます。安全マネジメントの理念は分かったが、PDCAは実際にどう推進していくのかといった点になると、専門性を持たせた高度な講習会が必要です。DRやナスバネットなどの「安全支援ツール」をどう生かすかとか、効果的な内部監査をテーマとした講習会もニーズがあります。こうした高度かつ専門的な講習会も全国で展開し、約三千二百人が受講しています。

国費をいただいている以上、できる限り多くの事業者を対象とするため、セミナーや大規模な講習会は効率的です。しかし、先進的な事業者からは個別指導を求める声も上がっています。そのため、セミナー・講習会とは別に安全マネジメントコンサルティングも実施、六十社ほどがこれを受けています。このような関心の深い事業者に特化したサービス提供に、これから力を入れていきます。内部的には、管理者の育成講座も開始しました。

山本　春日さんに、きょう出たお話しを踏まえてこれら取り組みの課題、要望について交通心理学の観点からお聞かせください。

春日　DRやナスバネットを使用しているのはいずれも安全意識の高い事業者がほとんどですが、今後いかに使用層を拡大させるかが重要で、それには国や地方自治体の支援がカギとなると思います。これは経済的支援だけを言っているわけではありません。安全活動を行って成果を上げている事業者に関して、その取り組みや成果を社会に公表すれば、企業イメージアップにつながり、頑張っている事業者に価値ある報酬を与えることになります。こうした支援も安全活動を広げるために重要だと思います。

成果公表し報酬与える 春日



金沢氏

かなざわ・さとる　1949年1月生まれ、60歳。72年3月東京大学法学部卒。同年4月運輸省（当時）入省。99年7月近畿運輸局長などを歴任し、2005年7月に自動車交通局長で退職。同年8月自動車事故対策機構理事長に就任。

高度で専門的な講習展開 金沢

山本　運送事業者は行政機関以上に荷主からの評価が一番です。荷主から支援してもらえる方法はありますか。

春日　荷主もメリットがないと動きにくいと思いますので、何かメリットを提供することが必要です。安全優良事業者の活動と成果を社会に公表するという支援はそういう意味でも有効です。運送事業者の企業イメージがアップすれば、荷主の評価にも結び付くからです。法や規制で締め上げるだけではなく「心の報酬」を与えることが必要で、安全な事業者のステータスが高くなるよう、社会全般の意識を改革する支援は重要なのです。

エコドライブは「自分は環境に良いことに取り組んでいる」というプライドを持てるので、ますますエコドライブに取り組むのです。社内のエコドライブのランキングで一位になったドライバーは順位を落としたくないのです。このように、心理的効果に訴え掛けることがこれからの安全運転教育には必要です。

山本　春日さんは「交通事故防止に向けたセルフマネジメント」を提唱されてます。

ドライバー評価が重要 星野

適正化事業の環境整備 福本

山本氏

やまもと・まさゆき　1963年7月生まれ、45歳。損害保険会社、食品会社を経て、91年に行政書士・社会保険労務士として独立。96年にあおいコンサルタント取締役就任。経営コンサルタント、ISO9001・ISO14001主任審査員。

春日　安全教育は人間教育です。安全運転はドライビングだけでなく日頃の生活から始まっていて、すべてのリスクに対して自己マネジメントが重要であるという考え方です。これは数値にも表れていて、ストレスを抱えた人の死亡事故はそうでない人の三・五倍にも上るという米国での統計もあります。企業でも、星野さんが言われた「ドライバーこそが企業の財産」といった理念が必要で、「会社が事故でこれだけ損するんだ」という人間としての背景を無視した安全教育では絶対に効果が上がりません。

山本　〇九年度の交通安全施策の方向性、ハード・ソフトそれぞれの対策について福本さんにお願いします。

福本　先ほど星野氏がお話しされたリーディングモデル創出事業は全国で十件を認定し、実証実験の結果を基に国として推進する方針です。また、検討委の報告書の内容を踏まえ、さらに一歩進んだ安全施策を展開していきます。

山本　事故死者数半減計画も成功しつつありますが、星野さんに今後の新しい取り組みについてお聞きします。

星野　ドライバーの安全運転の意識を高めるためには、きちんと評価してあげることが重要です。ドライバー全体のレベルは着実に底上げできています。ことし二月からは（東ト協提供のラジオの交通情報での）コマーシャルの放送回数を増やしました。協会として三か年計画を推進、その成否がドライバーの日頃の安全運転にかかっていることを呼び掛ける内容で、ドライバーに直接訴え掛ける初の試みです。

さらに、事業経営が順調でなければ安全も成り立たないとの観点から、原価計算ソフトを会員に無償配布しました。もう一つ〇八年の都内の交通事故死者数では、会員関与事故の減少率が際立っていますので、現在未加入の事業者がわたしたちの輪の中に入り勉強してもらえるとさらに事故が減るはずです。ぜひ新規加入を増やしていきたいので、運輸行政などにもご協力をお願いしたいと思います。

山本　このほか、お立場以外でも構いませんので交通事故防止対策についてご意見・ご要望などありますか。

金沢　春日さんが「安全のため努力しても社会的な理解がないと成果が上がらない」と言われました。運輸安全マネジメント制度にも、こうした視点は必要です。ハードの面では国は自動車の安全性能の最低限を定めていますが、これに加えて「自動車安全アセスメント」という事業があります。ナスバが新車を購入して衝突などの実験を行い安全性を評価するものです。これにより、近年急速に車の安全性が向上してきました。

安全が順位付けされ消費者に見られていると意識することで、自動車メーカーが最低水準を大きく上回る安全性能向上に自発的に取り組んだ結果、〇八年には、これまで死者件数で常にトップだった車内事故が初めて歩行者事故を下回りました。こうした仕組みに注目すべきです。安全マネジメントも国のハードルは最低限であって、運輸事業者を対象とした第三者の評価制度によりさらにレベルアップできるはずです。トラックのGマーク（安全性優良事業所認定）制度といった業界団体の評価制度だけでは、どうしても宣伝と取られがちですので、第三者的な立場からナスバがお手伝いできるのではないかと思います。

星野　〇八年の会員による死亡事故十一件のうち六件が交差点での事故です。交差点には死角が多く青信号で渡っている歩行者をひいてしまうケースが多いので、歩行者が渡っている時は車が通れない歩車分離信号の整備と横断歩道の外側へのセットバックにより、かなりの事故が減らせると思います。警察庁など関係行政機関の方にはぜひとも早期の推進をお願いします。

山本　ハード・ソフトの両面から交通事故防止対策についてのお話しを伺い、事故削減には様々なプロセスがあり、これを適切に管理・実行していくことでまだまだ事故は減る見込みがあると感じました。今後も、みなさんそれぞれの立場でハード・ソフトのシステムを活用しながら、今以上に「安全」を広めていただきたいと思います。

死者数半減計画も成功へ 山本