

令和5年度取組及び今後の取組について

第2回「自動車運送事業安全対策検討会」

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の‘安全トライアングル’により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

ポイント

- 依然として発生する**飲酒運転、健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

6. 道路交通環境の改善

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

【事故削減目標】

<全体目標>

- ① 24時間**死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- ④ **飲酒運転ゼロ**

<各業態の個別目標>

- 【乗合バス】 **車内事故件数85件以下**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

6. 道路交通環境の改善

◆自動車運送事業における飲酒運転対策

◆ICTの活用による運行管理の高度化

◆乗合バスの車内事故防止

◆健康起因事故防止



関係ワーキングを立ち上げ、実効性のある方策を検討

国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策については引き続き安全対策会議を実施

【今後の取組方針】

飲酒運転撲滅を目指し、アルコール依存症が疑われる運転者に対し、事業者がより実効性のある対応を取ることができるよう、「人」に着目した対策強化の検討を進める。

<飲酒運転防止ワーキング>

事業用自動車における飲酒運転防止マニュアル(仮)の作成

- アルコール依存症の疑いを早期に発見可能なスクリーニング検査手法等の調査を踏まえ、ワーキンググループの中でスクリーニング検査の効果的な運用方法を検討し、事業者自らがアルコール依存症の疑いのある運転者を発見し、適切な対応が実施できるよう事業用自動車における飲酒運転防止マニュアル(仮)の作成を行う。

自動車運送事業者を対象とした飲酒運転防止セミナーの開催

- 飲酒運転撲滅に向け、ワーキンググループの中でテーマを決定したうえで、飲酒運転防止に特化したセミナーを開催する。

事業用自動車における飲酒運転防止マニュアルの作成



飲酒運転防止を目的とし、

1章: 飲酒運転防止対策の必要性

2章: 事業者による運転者へのアルコール依存症の把握

3章: スクリーニング検査

4章: アルコール依存症検査における事業者の対応

について記載し、事業者自らが飲酒傾向の強い運転者に対するための具体的な方法について記載。令和5年度内に国交省HPに掲載し、業界団体を通じて周知予定。

自動車運送事業者を対象とした飲酒運転防止セミナーの開催



令和6年2月22日(木)に飲酒運転防止セミナーを対面・WEB方式にて開催。国土交通省から事業用自動車の飲酒運転の状況とその対策について説明したのちに、

・飲酒に対する正しい知識と飲酒運転防止策について

・アルコール依存傾向の強い運転者の早期発見と職域における対応

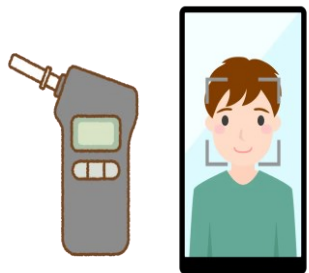
について、有識者お二人にご講演頂いた。

どのテーマも9割を超える参加者から「よく理解できた」と回答があり、業務への活用についても「大いに活用できる」「一部活用できる」の回答が9割超を占めた。

【令和6年度の取組方針】

「人」に着目した対策が事業者に定着するよう、本年度作成したマニュアルに記載した内容を正しく理解し、事業者の具体的な行動に繋がるよう、周知を進める。飲酒運転防止セミナーについても講演内容を検討したうえで、引き続き実施する。

（参考）貸切バス事業者を対象としたアルコール検知器使用時の画像記録の義務化



バス事業者において改ざん・不正防止を含む確実な運行管理の実施を図るため、「デジタコ装着の義務化」、「アルコール検知器使用時の画像記録保存の義務化」、「点呼記録の動画保存の義務化」等を令和6年4月以降、順次実施。

【今後の取組方針】

ICTを活用することで、従前と同等の安全を確保しながら、点呼のDX化や運行管理業務の集約を行うことにより、確実かつ効率的な運行管理が行えるよう実証を継続する。

<運行管理高度化ワーキング>

遠隔点呼の実施場所拡大に関する検討

- 遠隔点呼が営業所・車庫以外(例:宿泊地など)でも実施可能となるよう、必要な要件をワーキンググループで検討し、取りまとめを行う。
- 事業者間による遠隔点呼が実施できるよう、検討を開始する。

※現状、親会社と完全子会社との間、完全子会社間同士での実施可能

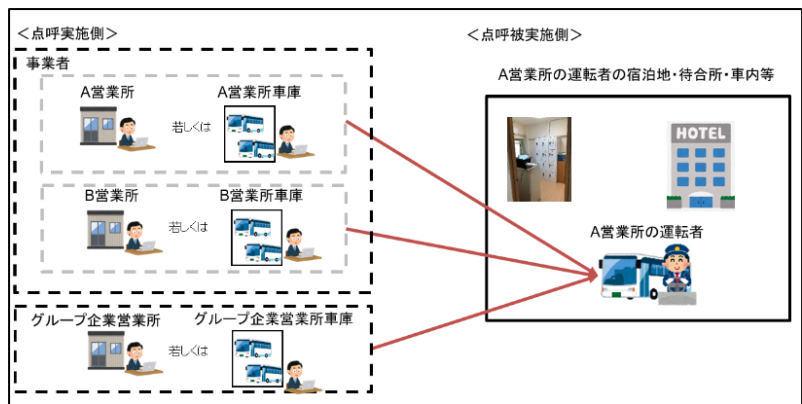
業務前自動点呼の実証実験の実施

- 業務前自動点呼実施に向け、実証実験(現在実施中)を通じて必要な要件をワーキンググループで検討する。

運行管理業務の一元化に関する検討

- 運行管理業務を同一事業者内の一の営業所に集約し、遠隔で運行管理業務が行えることができるよう、実証実験(現在実施中)を通じて必要な要件をワーキンググループで検討し、取りまとめを行う。

遠隔点呼の実施場所拡大に関する検討



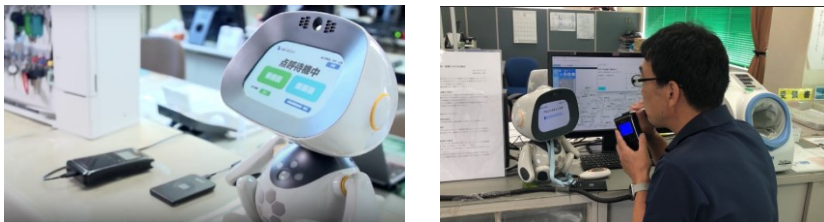
営業所、車庫以外で業務を開始・終了する運転者に対し、ICTを活用した高度な点呼機器を使用することにより、遠隔から運転者が所属していない営業所からでも、従前と同等の安全性を確保しながら点呼を行える要件について、令和5年度において整理。モバイル型での点呼機器を使用し、車内においても点呼が可能となるよう、関係法令を年度内に改正予定。



昨今の運送事業者の人手不足に迅速に対応するため、具体的なニーズや現状の同一事業者内遠隔点呼の普及も踏まえ、従前と同等の輸送の安全性を確保しながら、事業者を跨いだ遠隔点呼が早期に実施可能となるよう、「**事業者間遠隔点呼の先行実施要領**」を令和5年11月に発出。希望する事業者に対し運行管理高度化ワーキングの監督下において実施中。

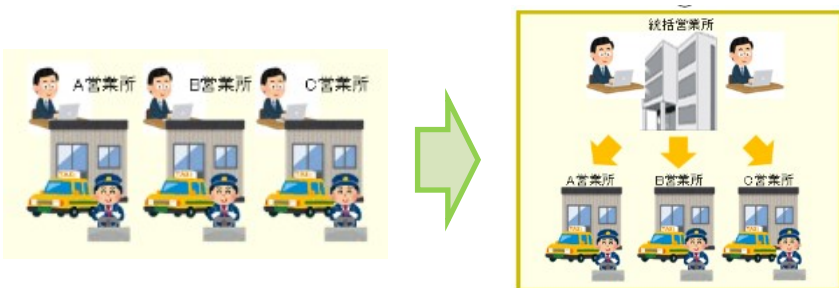
11月15日から2月29日までの間に、29グループ(50事業者)の申請を受け付け、承認。準備ができた事業者より順次開始。
 貨物8グループ(14事業者)、乗用17グループ(29事業者)、乗合1グループ(2事業者)、貸切3グループ(5事業者)

業務前自動点呼の実証実験の実施



業務前点呼において、運行管理者が立ち合いを行わずに点呼が実施可能となる「**業務前自動点呼**」の実証実験を令和5年度において実施。令和6年度から先行実施を開始し、制度化のための要件最終化を進め、**早期の実現を目指す**。

運行管理業務の一元化に関する検討



運行管理業務を同一事業者内の一の営業所に集約し、遠隔で運行管理業務が行えることができるよう、要件の整理を令和5年度に実施。**令和6年度より開始することができるよう、関係通達を準備中**。

【令和6年度の取組方針】

運転者、運行管理者の働き方改革を促進するべく、**業務前自動点呼の制度化**、**事業者間遠隔点呼の制度化**に向けた要件の検討、**運行管理業務の一元化(人の柔軟な配置)**、将来的な**事業者間の運行管理の一元化**の実現に向けた検討を行うため、**引き続き運行管理高度化ワーキンググループを設置**することとする。

【今後の取組方針】

令和7年までに車内事故件数85件以下を目指し、運転者・利用者・一般ドライバーなどの行動変容に繋がる実効性のある対策を検討する。

<車内事故防止ワーキング>

車内事故再現実験・動画撮影及びイベントの実施

- 車内事故防止に向けて、各者の行動変容を促す方策等をワーキンググループにて議論したうえで、啓発動画の作成や、イベントの開催などを実施する。

(現在想定している動画の内容)

- ・ダミー人形を用いて発進時、制動時の危険性を啓発
- ・運転時に実施すべきポイントの啓発
- ・扉が開く前に行動を開始する利用者への啓発
- ・一般ドライバーに対する割り込みの危険性の啓発 等



車内事故再現実験・動画撮影及びイベントの実施

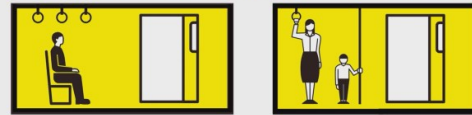


(一財)日本自動車研究所のテストコースにて、発進、制動時においてダミー人形を使用し、車内事故を再現。障害値を計測した結果、**受け身を取らない場合、死亡に至るケースがあることが確認された。**

路線バスの乗客の皆様へお願い
～乗車時～



降る時は
扉が開くまで
座ったまま つかまったまま



バスに急ブレーキを踏ませるような行動はしないようにお願いします。



ワーキンググループにて車内事故防止の啓発動画の内容、構成等を議論し、
・(乗客向け)乗車時・走行時・降車時
・(一般ドライバー向け)
・(バス運転者向け)
の動画を作成。乗客向け、一般ドライバー向けについては、30秒のショートバージョンとロングバージョンを作成。いずれの動画も動画共有サイトで公開。令和6年3月10日(日)に大型ショッピングセンターで「バスの安全な乗り方教室」を開催し、乗客向け動画を紹介するイベントを実施した。

動画紹介サイト(国土交通省HP)

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000161.html

【令和6年度の取組方針】

運転者、利用者、一般ドライバーの行動変容を促すためには、今年度作成した**動画の内容を周知し続けることが重要**。**国交省主催の各種セミナー等で紹介**するほか、引き続き**車内事故防止をテーマとしたイベント等を開催**することで、バスの正しい乗り方や、一般ドライバーが注意すべき事項、バス運転者が遵守する事項について周知を図り、事故の削減につなげる。

啓発内容(抜粋)

(乗客向け)バスの正しい乗り方(再掲) (一般ドライバー向け)注意すべき事項

(バス運転者向け)遵守事項



あなたの危険な運転により、バス車内で
 転倒事故が起こっているかもしれません!



国土交通省



【今後の取組方針】

事業者が運転者の健康管理を行うためのマニュアル等は整備されてきており、認知度も向上してきているところ、今後はそれらを実際に活用し、マニュアル等に記載されている内容を確実に実施するための手法等を検討していく。

<健康起因事故防止ワーキング>

スクリーニング検査普及に向けた取組

○ マニュアルの認知度に係る調査をはじめマニュアル活用やスクリーニング検査活用等の優良事例を調査したうえで、スクリーニング検査の更なる普及方法についてワーキンググループで議論を行う。

事業者による健康管理の取組に向けた調査・検討

○ 運送事業者が日常的に取得している運転者の健康状態の情報やその取得タイミングを調査し、運転者の日常の健康状態のデータについて、医学的見地等から運送事業者に把握させるべき項目の調査を実施したうえで、今後のあり方についてワーキンググループで議論を行う。

<視野障害対策サブワーキング>

眼科検診普及に向けたモデル事業の実施

○ 令和4年度実施したモデル事業の結果を振り返るとともに、令和5年度実施予定の事業につき、その方策や改善点などをワーキンググループで議論したうえで本年度の事業を実施する。

スクリーニング検査普及に向けた取組

安全政策課が設置する「事業用自動車健康起因対策協議会」(酒井座長、医療関係者・事業者団体・事業者を中心に構成)において、協議を2回開催。以下、3点について今後検討していくことを確認した。

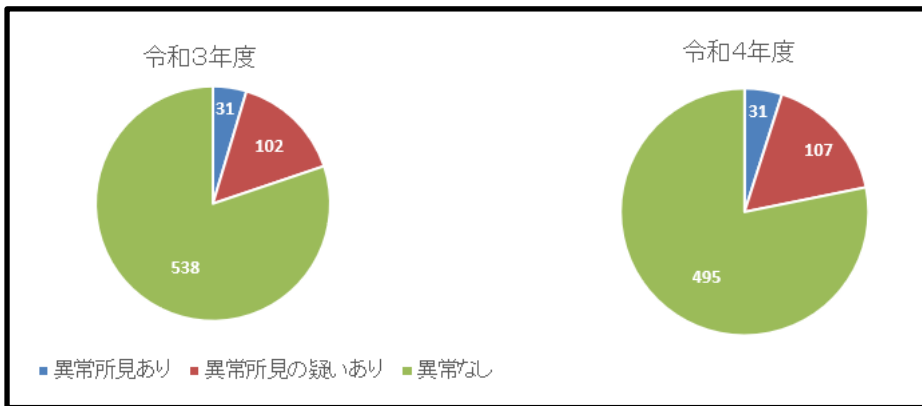
- ① 事業者が取組んでいる健康起因事故の未然防止対策について 他の公共交通機関の取組状況を調査し、自動車運送事業における健康起因事故防止のあるべき姿を検討する。
- ② 各種マニュアル・ガイドラインについて、検査内容や手法などについて 最新の情報を反映させるとともに、スクリーニングモデル事業で分かったことなどの 具体的事例を織り込み、最新の情報に基づき 事業者が確実に対応できるよう改定を行う。
- ③ SAS、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害など従前から取り組んでいる疾患に加え、運転者を取り巻く環境を総合的に判断し、新たな項目についての検討を行う。
(例:アルコール依存症、精神疾患等)

事業者による健康管理の取組に向けた調査・検討

事業者が現在自主的に取り組んでいる運転者の健康状態の把握を調査。血圧や体温などを計測している事業者が存するものの、その活用方法が分からないという意見もあり。ワーキンググループにおいて、定期健康診断や日常のバイタルデータの計測を 運行管理(点呼)の中でどのようにすれば生かすことができるかについて議論を行った。

今後、点呼のDX化等で様々なデータが得られることも想定されることから、有効的な活用方法について引き続き検討を行う。

眼科検診普及に向けたモデル事業の実施



令和3年度及び4年度受診者のデータを解析。どちらの年度もおおよそ2割の運転者に所見があることが確認された。加えて、令和5年度においても約1500名の新規受診者の応募があり、モデル事業を継続中。スクリーニング検査において所見ありと判断された場合でも、精密検査に進まないケースも多く、課題。今後は精密検査受診率向上も含め調査・検討を進める。

【令和6年度の取組方針】

- ・スクリーニング検査普及については、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」において医学的知見を含めて議論を継続。各種マニュアルに最新の情報を反映させるなど、マニュアルの見直しを実施するなどし、事業者が確実に対応できるよう検討を進める。
- ・事業者による健康管理の取組に向けた調査・検討については、運行管理（点呼）の中で、健康診断結果や日々のバイタルデータの活用を行い、より有効な運行管理者による運行可否判断の支援ができるよう、引き続き健康起因事故防止ワーキンググループを設置し、検討を継続する。
- ・眼科検診普及に向けたモデル事業については、引き続き視野に関する有識者及び業界団体で構成される視野障害対策ワーキンググループを設置し、検討を継続する。

【今後の取組方針】

国際海上コンテナが陸上輸送を行うためのマニュアル等は整備されてきているところ、今後はその実効性を高めるための方策を検討していく。

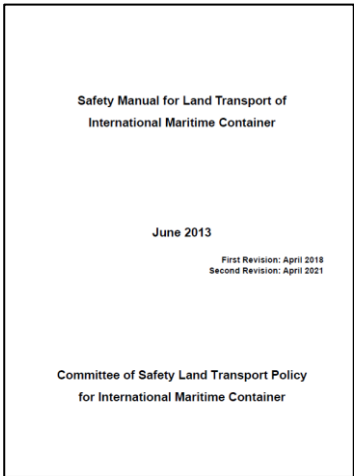
過去発生した事故の詳細な分析による対策の検討

- 過去に発生した横転事故に関し、事故の直接的な原因のみならず、輸出国や荷物の詳細、運行管理を含めた事故発生の背景などを調査し、必要に応じた対策(※)を検討する。
 - ※ (例) 過去に積付けに起因する事故が発生した輸出国を精査したうえで、マニュアルの翻訳と展開
事故形態の分析(道路状況や右左折など)による対策の検討
運転特性に対する認識不足や疲労などによる運転など運行管理を含めた対策の検討 等

マニュアルの拡充と周知活動

- 過去に発生した事故の詳細やその背景にある原因などをマニュアルに記載し、基本的な安全対策とともに、過去の事故からの教訓も含めマニュアル等の周知を行う。

過去発生した事故の詳細な分析による対策の検討



By Packing Style												
Packing Style	<table border="1"> <thead> <tr> <th>By Bag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cargo</td> <td>Grains, coffee beans, powdered mineral raw materials (cement, dyes, etc.), solid chemical products (herbicides, drugs, etc.), powdered chemical products (sugar, etc.), plastic raw materials, nuts and bolts, powdered food products, solid mineral raw materials (coal, etc.), etc.</td> </tr> <tr> <td>Storage example</td> <td> <p>Many of these are approx. 100 cm in height. Although it depends on the item, 20-30 kg per item is common. For coffee beans, it would be approx. 45-70 kg depending on the exporting country.</p> </td> </tr> <tr> <td>To drivers</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> If you sense any driving discomfort, such as an imbalance, stop the truck immediately and report it to the operation manager and ask for instructions. </td> </tr> <tr> <td>Warning/denaming information</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Stack without gaps and level the cargo height. Unbalanced loads should be wrapped or secured with rope. Paper bags are easily torn, so it is better to stack them on pallets than in bulk to prevent damage. </td> </tr> <tr> <td>Load collapse examples</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Cargo stacked on a stair-step near the door, causing a collapse. <p>Example of the bottom of the stack gets wet from flooding, causing a collapse.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	By Bag	Cargo	Grains, coffee beans, powdered mineral raw materials (cement, dyes, etc.), solid chemical products (herbicides, drugs, etc.), powdered chemical products (sugar, etc.), plastic raw materials, nuts and bolts, powdered food products, solid mineral raw materials (coal, etc.), etc.	Storage example	<p>Many of these are approx. 100 cm in height. Although it depends on the item, 20-30 kg per item is common. For coffee beans, it would be approx. 45-70 kg depending on the exporting country.</p>	To drivers	<ul style="list-style-type: none"> If you sense any driving discomfort, such as an imbalance, stop the truck immediately and report it to the operation manager and ask for instructions. 	Warning/denaming information	<ul style="list-style-type: none"> Stack without gaps and level the cargo height. Unbalanced loads should be wrapped or secured with rope. Paper bags are easily torn, so it is better to stack them on pallets than in bulk to prevent damage. 	Load collapse examples	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Cargo stacked on a stair-step near the door, causing a collapse. <p>Example of the bottom of the stack gets wet from flooding, causing a collapse.</p>
By Bag												
Cargo	Grains, coffee beans, powdered mineral raw materials (cement, dyes, etc.), solid chemical products (herbicides, drugs, etc.), powdered chemical products (sugar, etc.), plastic raw materials, nuts and bolts, powdered food products, solid mineral raw materials (coal, etc.), etc.											
Storage example	<p>Many of these are approx. 100 cm in height. Although it depends on the item, 20-30 kg per item is common. For coffee beans, it would be approx. 45-70 kg depending on the exporting country.</p>											
To drivers	<ul style="list-style-type: none"> If you sense any driving discomfort, such as an imbalance, stop the truck immediately and report it to the operation manager and ask for instructions. 											
Warning/denaming information	<ul style="list-style-type: none"> Stack without gaps and level the cargo height. Unbalanced loads should be wrapped or secured with rope. Paper bags are easily torn, so it is better to stack them on pallets than in bulk to prevent damage. 											
Load collapse examples	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Cargo stacked on a stair-step near the door, causing a collapse. <p>Example of the bottom of the stack gets wet from flooding, causing a collapse.</p>											

国際海上コンテナの積み付けを海外で行う際に、正しい積み付け方を関係者全員と共有することができるよう、国際海上コンテナの陸上運送における安全輸送ガイドライン及びマニュアルを英訳化。実効性を確保するための配布方法、配布先などについて「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」の中で議論した。

マニュアルの拡充と周知活動

事業用自動車事故調査委員会にて調査を実施した国際海上コンテナに関する4件の事故事例について、日本語版のマニュアルに記載。事故の直接的原因のみならず、事故の背景にある運行管理に関する要因などについても記載。令和5年度内に改訂版を発行予定。

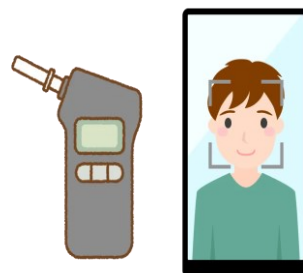
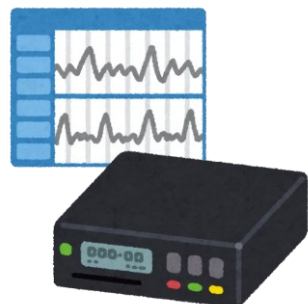
本検討会テーマ以外の取組【貸切バス事業者の安全対策強化】

- 重大事故を起こした事業者の大半は、運転者への指導監督が不適切、点呼が未実施であるなど運行管理が不十分。
- 令和5年1月に、運転者に対する指導・監督マニュアルを改正し、「坂道での適切な運転操作」や「非常口や非常停止ボタンの使い方の周知」等を徹底。
- 加えて、令和5年10月10日に省令を改正し、「デジタル式運行記録計の使用の義務化」、「アルコール検知器使用時の画像記録保存の義務化」、「点呼記録の動画保存の義務化」等を令和6年4月より順次実施。

貸切バスの安全規制強化内容(令和5年10月10日省令改正、令和6年4月1日施行※)

※一部の適用は令和7年4月1日

	運行記録計	アルコール検知器	点呼記録
現状	アナログ式やデジタル式	呼気中のアルコールの有無を確認	紙や電磁的方法で1年間保存
制度改正後	デジタル式のみ	呼気中のアルコールの有無を確認 + 検知器使用時の画像記録	電磁的方法で3年間保存 + 動画(音声含む)で点呼の様子を撮影の上、90日間保存

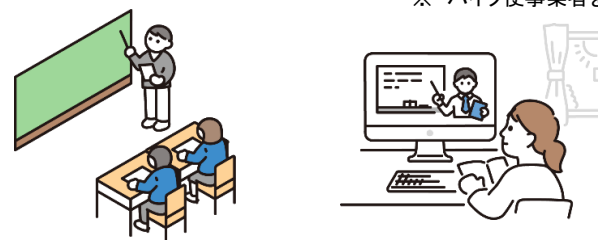


貨物軽自動車安全管理者(仮称)の選任と講習の受講の義務付け

営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者(仮称)」を選任し、以下2つの講習受講を義務付ける※。

※ バイク便事業者を除く

- **管理者講習**(仮称)
管理者の選任にあたり受講
- **管理者定期講習**(仮称)
2年ごとに受講



国土交通大臣への事故報告の義務付け

死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局及び運輸局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用(事故の報告の対象など詳細については今後検討)

国土交通大臣による輸送の安全情報の公表

事業者に対して発出した輸送の確保命令や行政処分の情報等を国土交通省HPにて公表する。

一般貨物事業者等に対して実施している事項の準用



運転者への適性診断の受診を義務付け

一般貨物等の運転者に義務付けている適性診断を軽貨物の運転者にも義務付ける※。
 一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用。現在適性診断を実施している認定機関は全国で約130。

※ バイク便事業者を除く

- 初任診断（業務開始にあたり受診）
- 適齢診断（65歳以上の運転者が3年ごとに受診）
- 特定診断（事故を起こした場合に受診）



独立行政法人自動車事故対策機構 ホームページより

業務記録及び事故記録の保存義務付け

- 毎日の業務開始・終了地点や業務に従事した距離等を記録した業務記録を作成し、1年間の保存を義務付ける。
- 事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策を記録し、3年間の保存を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用

貨物軽自動車運送事業と一般貨物自動車運送事業の制度の主な比較

		貨物軽自動車運送事業	(参考)一般貨物自動車運送事業
事業の開始		届出制	許可制
運行管理	運行管理者の選任	義務なし ※	義務あり
	事故の報告	義務なし ※	義務あり
	運行記録計による記録	義務なし	義務あり <small>※総重量7tまたは最大積載量4t以上の車両</small>
	乗務等の記録	義務なし ※	義務あり
	適性診断の受診、初任運転者等に対する特別な指導	義務なし ※	義務あり
	点呼	義務あり	
	従業員に対する指導及び監督	義務あり	
	運転者が遵守すべき事項	酒気を帯びて乗務しないこと等遵守義務あり	
	運転者の勤務時間等の遵守	義務あり	
	異常気象時等における措置	義務あり	
点検整備		義務あり	
監査		監査対象	

※ 新たな安全対策として検討中の事項

軽貨物事業者向けの指導・監督マニュアルについては、軽貨物事業者が実施すべきことが分かる簡易マニュアルを年度内に公表予定。

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の‘安全トライアングル’により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

ポイント

- 依然として発生する**飲酒運転、健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

6. 道路交通環境の改善

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

【事故削減目標】

<全体目標>

- ① 24時間**死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- ④ **飲酒運転ゼロ**

<各業態の個別目標>

- 【乗合バス】 **車内事故件数85件以下**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**

【令和6年度の取組】

①本検討会傘下に設置するワーキンググループ

- ・運行管理高度化ワーキンググループ
- ・健康起因事故防止ワーキンググループ
- ・視野障害対策ワーキンググループ

②次期総合安全プランに向けた検討の開始

自動車運送事業を取り巻く環境が大きく変化（人手不足や少子高齢化、eコマースの普及による小口配送の増加、新たなモビリティや輸送サービスの出現など）する中での事業用自動車の安全確保のあり方（運行管理の高度化、健康起因事故防止、軽貨物事故対策等）について検討が必要。令和6年度内に次期総合安全プランのポイントと重点施策（案）についての検討を開始し、本検討会において議論する。