

資料9-2

# 事業用自動車総合安全プラン2025 (案)

～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

令和3年3月〇日

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

## 令和2年度 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会名簿

委員長	野尻 俊明	流通経済大学 学長
委員	姉帯 裕徳	一般社団法人 全国個人タクシー協会 専務理事
	石指 雅啓	公益社団法人 日本バス協会 理事長
	勝又 泰二	独立行政法人 自動車事故対策機構 理事（事故防止担当）
	神谷 俊広	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 理事長
	木場 宣行	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会 専務理事
	酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 研究主幹
	高松 伸幸	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
	坪田 郁子	公益社団法人 全国消費生活相談員協会 専務理事
	永井 正夫	一般財団法人 日本自動車研究所 顧問
	堀野 定雄	神奈川大学工学研究所 高安心超安全交通研究所 客員研究員
	榎野 龍二	公益社団法人 全日本トラック協会 理事長
	和迩 健二	一般社団法人 日本自動車工業会 常務理事

（敬称略、五十音順）

佐野 裕子	警察庁交通局交通企画課長
藤田 礼子	国土交通省大臣官房運輸安全監理官
荒瀬 美和	国土交通省道路局環境安全・防災課長
菟川 直也	国土交通省自動車局長
江坂 行弘	国土交通省自動車局次長
山田 知裕	国土交通省大臣官房審議官（自動車局）
中山 泰宏	国土交通省大臣官房参事官（自動車（保障））
石田 勝利	国土交通省自動車局安全政策課長
久保田 秀暢	国土交通省自動車局技術・環境政策課長
大辻 統	国土交通省自動車局旅客課長
伊地知 英己	国土交通省自動車局貨物課長
山崎 孝章	国土交通省自動車局安全・環境基準課長
佐橋 真人	国土交通省自動車局整備課長

# 目 次

I. はじめに .....	1
II. 事故削減目標の設定 (P l a n) .....	3
III. 目標達成のための当面講ずべき施策 (D o) .....	4
IV. 本プランのフォローアップ (C h e c k、A c t) .....	15
V. おわりに .....	16
[別表] 目標の達成に向けて当面講ずべき施策 .....	17
参考資料 .....	37

# 事業用自動車総合安全プラン2025

～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

## I. はじめに

交通事故は、一瞬にして被害者の生命や将来の可能性を奪うのみならず、関係者に対しても多大な精神的、経済的な負担や苦しみを強いるものとなりかねない。加害者側は、社会的制裁や信用の失墜等に直面することとなる。自動車に関わるすべての者は、常にこのことを肝に銘じ、交通事故を防止するために取りうる限りの手を尽くさなければならない。

我が国の自動車に係る交通事故の発生状況は、昭和45年（1970年）に1万6,765人と過去最悪であった交通事故死者数が令和元年（2019年）には3,215人と5分の1以下にまで減少し、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった。しかし、近年においても高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、かけがえのない命を交通事故から守っていくことは重要である。

事業用自動車については、乗客の生命、顧客の財産を預かる運送のプロとして、自家用自動車以上に高度な安全性が求められる。国土交通省においては、平成21年（2009年）に「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定し、その後の状況変化を踏まえ、平成29年（2017年）に「事業用自動車総合安全プラン2020」として見直し、抑止目標を定めて、事業用自動車に係る事故の削減に総力を挙げて取り組んできたところである。しかしながら、プラン2020で定めた「平成32年（令和2年）までに死者数235人以下」という目標は達成が厳しい状況にあり、根絶を掲げた飲酒運転は依然として散見されている。

事業用自動車の社会的信用は、厳格な運行管理、運転者に対する日常的な指導・教育、車両の整備管理等、事故を未然に防止するための仕組みが機能することにより、初めて得られる。事業用自動車の安全対策に取り組む関係者は、これを十分に認識するとともに、それぞれの責務を果たし、事故防止に万全を期すことが求められる。

行政は、事故防止に資する各種ルールを自動車運送事業者に対して定めるとともに、その遵守の状況を監査等において確認し、違反事項の是正や、行政処分を通じて、悪質事業者を排除する必要がある。一方で、事業者による安全管理体制の構築と継続的な改善を支援することも行政の役割として重要である。

事業者は、ルールを遵守し、適切な運行管理や運転者教育等を行うことはもとより、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、プロフェッショナルとしての強い自覚と誇りを持ったビジネスを展開していくことが必

要である。特に、経営者は、安全確保のための体制や取組、組織的な課題と改善状況等について、日常的に把握し、リーダーシップを持って安全管理体制の構築と継続的改善を図るべきである。

自動車運送事業の利用者についても、安全に関する意識を醸成させることが必要である。運送契約を締結する旅客、荷主、旅行業者等においては、無理な行程の設定、長い手待時間や運行経路の頻繁な変更等が運転者の負担となり過労運転等を惹起したり、運賃料金の過度な値下げ要求等が事業者の経営を圧迫し、安全に対する投資の阻害を引き起こすおそれがあること等に十分配慮する必要がある。他方で、安全対策が十分に施されている優良事業者を利用者が選定できるよう、国及び関係団体は安全に関する情報を積極的に分かりやすく提供することが必要である。

こうした関係者（行政・事業者・利用者）による相互的な取組は、道路運送の安全確保に相乗的な効果を生むことが期待される。事業用自動車の安全対策においてはこのような‘安全トライアングル’の構築が重要であり、プラン2020にて推進してきた。今後も引き続きその効果を確実なものとするために定着を図るべきである。

他方、事業用自動車の安全対策を推進する上では、自動車運送事業を取り巻く昨今の環境変化も考慮しなければならない。今般の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う甚大な影響は、人々の生命や生活のみならず、経済、社会、国際政治経済秩序、さらには人々の行動・意識・価値観まで多方面に波及しつつある。この影響は広範で長期にわたると予想される中、自動車運送事業者においては、従来と同様にエッセンシャルワーカーとして業務の継続が求められる。一方で、その直接・間接的な影響は、自動車運送事業に対し、従来には存在しなかった様々な課題や制約を生じかねない。

加えて、近年は、大型台風や豪雨による大規模水災害・雪害が激甚化・頻発化し、大規模地震も差し迫った脅威となっている。自動車運送事業者が被災することにより旅客、物資の輸送に影響を及ぼすことが想定され、事業者の防災力の強化、業務継続の確保、災害発生時の運行情報の発信等対応を促進する必要がある。

人々の生活が「新たな日常」へと移行することを余儀なくされる中、本プランの計画期間を通じて、大きな社会変容に伴う事業環境の変化に注視し、臨機応変に必要な対策を講じることが求められる。

陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めた「第11次交通安全基本計画」において、「令和7年までに死者数を2,000人以下 (P)、重傷者数を22,000人以下 (P) とする」という目標に向け、取組が進められている（※第11次交通安全基本計画については令和3年3月現在検討中）。事業用自動車総合安全プランの計画期間も「第11次交通安全基本計画」の計画期間と合わせ、2021年開催予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、2025年開催予定の大阪・関西万博に向けて、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も、関係者の総力を挙げて、事業用自動車に係る事故の削減に取り組むものとする。

また、国土交通省等及び関係業界においては、同計画期間が終了する令和7年度（2025年度）までの間に事業用自動車による事故及び死者数を計画的に削減すべく、PDCAサイクルに沿って、次のとおり取組を進めるものとする。

## II. 事故削減目標の設定（Plan）

確実に事故削減の成果を上げるためには、関係者が共通の目標のもとで一丸となって安全対策に取り組むことが必要である。

平成29年6月に示された事業用自動車総合安全プラン2020では、「平成32年（令和2年）までに死者数235人以下、人身事故件数23,100件以下、飲酒運転ゼロ」という目標を掲げ各種対策に取り組んだ結果、一定の効果を上げてきたところである。本プランでは昨今の環境変化を踏まえ、事業用自動車全体に係る目標、及び各業態における目標を次のとおりとする。

### 【目標】

- ① 令和7年までに24時間死者数225人以下  
（この225人に平成28年から令和元年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均（1.14）を乗ずると260人）
- ② 令和7年までに重傷者<sup>1</sup>数2,120人以下
- ③ 令和7年までに人身事故件数16,500件以下
- ④ 飲酒運転ゼロ

### 【バス】

- ① 乗客の死者数ゼロ
- ② 令和7年までに死者数10人以下
- ③ 令和7年までに重傷者数150人以下
- ④ 令和7年までに人身事故件数800件以下
- ⑤ 飲酒運転ゼロ
- ⑥ 令和7年までに乗合バスの車内事故件数85件以下
- ⑦ 令和7年までに貸切バスの乗客の負傷事故件数20件以下

### 【タクシー】

- ① 乗客の死者数ゼロ
- ② 令和7年までに死者数25人以下

<sup>1</sup> 自動車事故報告規則（昭和26年12月20日運輸省令第104号）の重傷者と同じ

- ③ 令和7年までに重傷者数690人以下
- ④ 令和7年までに人身事故件数6,600件以下
- ⑤ 飲酒運転ゼロ
- ⑥ 令和7年までに出会い頭衝突事故件数950件以下

#### 【トラック】

- ① 令和7年までに死者数190人以下
- ② 令和7年までに重傷者数1,280人以下
- ③ 令和7年までに人身事故件数9,100件以下
- ④ 飲酒運転ゼロ
- ⑤ 令和7年までに追突事故件数3,350件以下

(参考) 事業用自動車総合安全プラン2020の削減目標

- ① 平成32年までに死者数235人以下
- ② 平成32年までに人身事故件数23,100件以下
- ③ 飲酒運転ゼロ

### Ⅲ. 目標達成のための当面講ずべき施策 (D○)

事故削減目標の達成に向けて次の施策について、今後重点的に取り組むべきである。個々の当面講ずべき施策(全体像)は、別表のとおりである。

#### 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

##### ① 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附帯作業の増加への対応

今般の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う直接・間接的な影響は、自動車運送事業に様々な課題や制約を生じかねない。

感染症拡大下においても、自動車運送事業者はエッセンシャルワーカーとして業務の継続が求められる。各業界団体において感染予防対策ガイドラインを作成し、自主的な感染防止のための取組を進めており、通常の業務に加えて附帯作業の増加(マスク・手袋の着用、手洗い、手指消毒、窓開け換気、車内清掃・消毒、車内アナウンス等)が見込まれる。

一方、輸送の安全確保のため、営業所に運行管理者を配置し、運転者に対する乗務前後の点呼や運行中の必要な指示等（運行経路変更指示、休息指示等）を義務付けている。感染症予防の観点において、対面で行われている業務の非対面化を進めることは喫緊の課題となっている。自動車運送事業者の運行管理に活用可能なICT<sup>2</sup>は急速に進展しており、非対面での運行管理を実現する他、運行管理の質の向上による安全性の向上、労働生産性の向上等を実現できる可能性があり、開発・普及促進を図るべきである。

については、本計画期間を通じて、このような大きな社会変容に伴う事業環境の変化に注視し、臨機応変に必要な対策を講じることが求められる。

## ② 人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられる。また、過労死や精神疾患等の健康被害は深刻であり、政府を挙げた働き方改革や生産性向上の取組等様々な動きがある。自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図るとともに、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が引き続き必要である。

なお、平成28年6月及び平成29年6月の閣議決定を受け、警察庁にて交通安全の確保に配慮しつつ第二種免許の受験資格における年齢、経験年数要件の引き下げを検討した結果、「第二種免許等の受験資格の見直し」を盛り込んだ改正道路交通法が令和2年6月に公布されている。

## ③ 激甚化・頻発化する災害への対応

近年は、大型台風や豪雨による大規模水災害・雪害が激甚化・頻発化し、大規模地震も差し迫った脅威となっている。自動車運送事業者が被災することにより旅客、物資の輸送に影響を及ぼすことが想定され、事業者の防災力の強化、業務継続の確保、災害発生時の運行情報の発信等対応を促進する必要がある。

他方、自動車運送事業者は、鉄道等他の交通機関が被災した際の代替輸送や、避難所への緊急物資輸送等を通じて、被災者支援、早期の生活再建・復旧に貢献できる可能性があり、運行の安全を確保しつつ、災害時の円滑な輸送に向けた取組を図る必要がある。

## ④ オリパラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応

2021年開催予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、2025年開催予定の大阪・関西万博を控え、訪日外国人の増加等に伴う人流や物流の一層の活発化も予想される。

東京オリパラ大会では、大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送と、物流を含めた都市活動の安定との両立を図ることとしており、東京都、国及び大会組織委

---

<sup>2</sup> ICT : Information and Communication Technology



員会においては「2020TDM<sup>3</sup>推進プロジェクト」を推進している。また、バスターミナル等不特定多数が集まるソフトターゲットに対するテロの発生が引き続き懸念される状況である。

このような、人流、物流の変化に対して安全対策を推進する必要がある。

#### 施策例

- ・「新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」の周知徹底
- ・高度な点呼機器の活用によるIT点呼（遠隔点呼）の対象拡大を検討
- ・「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に盛り込まれた施策の推進
- ・運輸安全マネジメント評価の一環として、事業者の自然災害対応への取組（防災＋事業継続）に対する評価・助言等を行い、事業者の災害対応力の向上を促進
- ・「2020TDM推進プロジェクト」として、大会開催時の交通量の抑制や分散、平準化を行う「交通需要マネジメント（TDM）」を推進 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

### ① 飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応

飲酒運転はその行為自体が反社会的であり、事業用自動車の運転以前の問題として、厳に行ってはならないものである。しかしながら、事業用自動車の飲酒運転による交通事故の発生件数は、平成20年の99件から平成24年の46件までは年々減少傾向にあったが、それ以降は横ばい状態が続いており、令和元年時点においては56件発生しており、その内訳は、トラックが48件、タクシーが8件となっている。バスについては、平成24年以降、0件を継続している。

飲酒運転は悪質かつ危険な違反行為であり、重大な事故につながる可能性が高く、このような行為が発覚した際には、運転者個人の責任にとどまらず、会社及び業界全体の信用失墜につながることを事業者は肝に銘ずるべきである。事業者は、運転者がこのような行為に及ばないように継続的かつ反復的に指導監督を行うとともに、行政は、未然に防止するためのルール作りや違反に対する厳格な処分を行う必要がある。

飲酒運転対策については、これまでも、点呼時におけるアルコール検知器使用の義務付け等の施策により、一定の効果が確認されているが、それ以降も、点呼前に飲酒していたにも関わらず点呼時に適切なアルコールチェックが行われなかった事例や、点呼後の乗務中に飲酒に及ぶ事例が確認されており、確実に飲酒運転を防止する対策を実施する必要がある。

<sup>3</sup> TDM : Transportation Demand Management(交通需要マネジメント)

加えて、飲酒運転の背景には、アルコール依存症等との関連も想定されることから、事業者は、運転者に対して、運転者自身の飲酒傾向の自覚を促すような指導監督を行う必要がある。

## ② 「ながら運転」の増加への対応

近年、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転をする「ながら運転」による事故が増加傾向にあり、自家用車等も含めた件数は、10年前に1,380件であったが、令和元年では2,645件と約2倍になっている。事業用自動車の運転者が起こした事故として、平成28年にはながら運転をしたトラックが小学生をはねた死亡事故が起きている。また、平成29年にはトラックの運転者が30分以上携帯電話での通話に集中し、その後、地図アプリを操作し前方不注視のまま運転を継続した結果、道路工事のため駐車していた工事用車両に衝突する大事故も発生している。

このような事態に対し、令和元年12月には、ながら運転を厳罰化した改正道交法が施行されている。事業者においては、運転中の携帯電話使用等の危険性について指導教育は行われているものの、形式的なものになっているケースも考えられるところ、ながら運転撲滅に向けて対策を実施する必要がある。

## ③ 社会的関心の高まる「あおり運転」への対応

近年、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」に対する社会的関心が高まっており、令和2年6月にはあおり運転を厳罰化するため改正道交法で妨害運転罪が創設されている。

事業用自動車においては、意図的に加害者にならないだけでなく、意図せず周囲の車に圧迫感を与えることや、周囲の車からあおり運転を受けることがないように対策を実施する必要がある。

### 施策例

- ・ 点呼の正しいタイミングの周知や、アルコール検知器の要件追加による、点呼時のアルコールチェックの強化
- ・ 運転者に対する、自身の飲酒傾向の自覚を促す指導監督の推進
- ・ 初任運転者に対する、飲酒傾向の確認や重点的なアルコールチェックによる、飲酒運転の習慣化の防止
- ・ 事業者の優良取組事例やアルコール依存症に係る周知
- ・ 事業用自動車の運転者が運転中に携帯電話等を操作した全ての事案について、監査を実施
- ・ 講習・セミナー等において、あおり運転の悪質性・危険性について啓発 等

### 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

#### ① デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

IoT<sup>4</sup>、人工知能（AI）、ビッグデータ等、社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の進展が進んでいる。あらゆる産業において、新たな技術を利用してこれまでにないビジネスモデルを展開する新規参入者が登場し、ゲームチェンジが起きつつある。こうした中で、各企業は、競争力維持・強化のために、データとデジタル技術を活用して、サービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革するデジタルトランスフォーメーション（DX）を速やかに進めていくことが求められている。

デジタル化、AIの活用等を通してDXを推進することで、運転者、運行管理者の負担軽減、運行の安全性向上等に資する対策を検討するべきである。

#### ② 自動車の先進安全技術の更なる普及

自動車の先進安全技術は交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待されるものであり、こうした技術開発、普及促進の取組を強力に進めるべきである。特に、既実用化されている衝突被害軽減ブレーキは、トラック、バス、タクシーにおいて死傷事故の多数を占める追突事故の抑止等に大きな安全効果が見込まれるものであり、事業用自動車における先進安全技術の普及を一層促進するべきである。

また、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、ドライバー異常時対応システム等<sup>5</sup>を活用することで安全対策向上の可能性は広がっている。

これらの安全効果を広げるためには、先進安全技術を搭載した新型車への代替を促進することとあわせて、使用過程車に交通事故削減に効果が期待される後付け可能な装置の開発・普及促進も図るべきである。

さらに、交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待される先進安全技術については、先進安全自動車（ASV）推進検討会等における関係者間の議論等を通じて、開発・実用化に向けた技術的課題の検討を推進するべきである。

#### ③ ICTを活用した高度な運行管理の実現

輸送の安全確保においては、営業所に運行管理者を配置し、運転者に対する乗務前後の点呼や運行の動態管理（運行経路変更指示等）を義務付けている。他方、自動車運送事業者の運行管理に活用可能なICTは急速に進展しており、運行管

<sup>4</sup> IoT：Internet of Things 従来型のICT 端末だけでなく、様々な「モノ」がセンサーと無線通信を介してインターネットの一部を構成することで、新たな付加価値を生み出すという構想

<sup>5</sup> ドライバー異常時対応システム、ドライバーモニタリング（眠気・居眠り検知、脇見等検知）等のガイドラインが国土交通省より公表されている。

理の質の向上による安全性の向上、労働生産性の向上を実現できる可能性があり、開発・普及促進を図るべきである。

運行管理者は、運転者の乗務前後で、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を確実にを行うためには原則対面で点呼を実施する必要がある。現行制度において優良事業者にのみ導入が認められているIT点呼<sup>6</sup>（遠隔点呼）について、ICTを活用した高度な点呼機器を使用することを要件に、導入対象とする事業者を拡大できる可能性がある。また、点呼支援機器（ロボット等）に点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替させて点呼を行う自動点呼も実現可能性が出てきているところ、事業者が安心して使用できる機器を選定できるような制度について検討する必要がある。

#### ④ 無人自動運転サービスに向けた安全確保

政府においては、交通事故削減に大きな効果が期待される自動運転システムの開発・実用化を「官民ITS構想・ロードマップ<sup>7</sup>」等に基づき官民一体となって進めていくこととしており、高速道路での自動運転トラックの市場化（2025年以降）、限定地域での無人自動運転移動サービスの全国展開（2025年目途）に向けた取組が進んでいる。

自動運転車の導入初期段階では、公道において自動運転車と従来型の車両が混在した状況を想定し、技術レベルに応じて走行ルート、車線を限定する等の安全確保を図る必要がある。また、無人自動運転サービスの実用化に向けては、運転者が車内に不在である場合においても安全性及び利便性が確保されるために必要な措置を検討する必要がある。加えて、無人自動運転サービスにおける運行管理のあり方についても検討が必要となる。

#### 施策例

- ・非接触型事業運用及び業務効率化に向け、IoT等を活用した、より先進的な輸送効率化や運行管理の取組について調査・実証を実施
- ・今後の技術開発の進展を踏まえた、事業用自動車の安全性の向上に資する先進安全技術の開発・普及促進と効果検証
- ・衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載する車両に対する購入補助
- ・自動点呼の実現に向けた点呼支援機器に係る認定制度の策定を検討
- ・先進技術の活用による点呼以外の運行管理業務の一元化を検討
- ・無人自動運転サービスの実現に向けた実証実験や課題整理・検討の推進 等

<sup>6</sup> カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器を介して、運行管理者が運転者に対して遠隔で行う点呼

<sup>7</sup> 官民ITS構想・ロードマップ：ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）・自動運転について我が国の方針を示した、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議にて決定された国家戦略文書

## 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

### ① 依然として多発する乗合バスの車内事故への対応

高齢社会の進展を背景として、高齢者が交通事故の被害者となる事故は依然として多発している。乗合バスにおける車内事故は、自動車事故報告規則に基づく事故報告によると、平成21年に260件発生しており、平成25年には334件まで増加した。その後緩やかに減少はしたが、近年は横ばい傾向にあり、平成30年時点においても、260件発生している。特に高齢の乗客は転倒した場合の負傷の程度が大きくなりやすく、被害が目立っている。

乗合バスの車内では、車両の急制動や急加速、また乗客が着座していなかったり、手すり・つり革を掴んでいない不安定な状態のまま車両が動くこと等が原因で、乗客がバランスを崩し、転倒による負傷を招いている。事故の実態を踏まえた対策を多角的に講ずる必要がある。

### ② 路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故への対応

共生社会の実現に向けて障害者差別解消法が制定され、社会的障壁を取り除くことが社会の責務であるという「障害の社会モデル」の理解を促進し、心のバリアフリーを進めていくことが求められている。また、交通分野においては、心のバリアフリーに係るソフト対策等を強化するために「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）が令和2年5月に改正された。加えて、東京オリンピック・パラリンピック競技大会等を契機として、官民においてバリアフリー推進の機運がさらに高まっている。

バリアフリーの推進にあたって安全の確保が前提となるべきものであるところ、自動車事故報告規則に基づく事故報告によると、平成29年から令和元年までの3年間で路線バスにおける車いす使用者に関係する車内事故が12件発生しており、そのうちの少なくとも9件は、車いすの固定をしていなかった・不十分だったことに起因する事故であることが確認されている。

国土交通省では、路線バスにおける車いす使用者の安全確保に向けて、障害者団体、バス事業者団体、有識者等から構成される「**路線バスに係る車いす事故対策検討会**」を令和2年6月に立ち上げ、現状把握、論点整理を行い、課題と対策の方向性をとりまとめた。路線バス車内における車いす事故の撲滅に向けて、関係者が一体となり、当該検討会でとりまとめた対策を推進する必要がある。

### ③ 高齢歩行者の死傷事故への対応

高齢社会の進展を背景として、交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は年々増加傾向にあり、令和元年は55.4%となっている。その内訳として、高齢者の死者の46.0%が歩行中、16.8%が自転車乗用中の事故となっている。



高齢歩行者等の死亡事故は夜間が多い等、事故実態を踏まえた対策を講ずる必要がある。

#### ④ 高齢運転者事故への対応

近年、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数はおおむね横ばいで推移しているが、全体の死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。こうした高齢運転者による交通死亡事故を分析すると、運転操作の不適切が事故の原因となっている割合が大きいという特徴がある。

これまで、高齢運転者対策としては、主に認知機能に着目した対策が講じられ、一定の成果を上げてきたが、より一層の事故の防止を図るためには、認知機能以外にも、加齢に伴う運転技能の低下に着目した対策を講じる必要があった。こうしたことを踏まえ、令和2年6月に、75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入等を内容とする改正道路交通法が成立・公布された（令和4年6月までに施行）。

事業用自動車の運転者の高齢化傾向もみられる状況にあり、今後、高齢運転者による事故の防止対策が必要である。

#### 施策例

- ・先進的な車内監視機器の活用等の優良取組事例について、指導監督マニュアルを活用して周知
- ・乗客、他の道路利用者に対し、車内事故の危険性について周知
- ・車いす未固定による危険性や車いす種類毎の固定方法等の理解を促すための運転者教育の推進
- ・車いす使用者のバス利用に関して、バス利用者からの受容を促進
- ・今後の技術開発の進展を踏まえた、事業用自動車の安全性の向上に資する先進安全技術の開発・普及促進
- ・高齢運転者の事故の特徴や事業者の優良取組事例の周知
- ・視野障害に関する運転リスクの周知、及びスクリーニング検査や眼科での視野検査受診の推奨 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

#### ① 各業態の特徴的な事故への対応

事業用自動車に係る事故については、バス、タクシー、トラックのそれぞれで事故の傾向や特徴には違いがみられるところであり、効果的に事故を防止するためには、各業態の特徴に応じた対策を講ずる必要がある。

具体的には、実際に発生した事故について、車両の走行等の態様、事故の発生時間帯、相手側の状態、危険認知速度等について分析し、その結果から判明した

特徴を踏まえ対策を講じる必要がある。各業態の近年の特徴的な事故は以下の通りである。

- ・追突事故 [全モード共通]
- ・車内事故 [乗合バス]
- ・出会い頭衝突、路上横臥轢過 [タクシー]

効果的に事故を防止するために、各業態の特徴に応じた対策を引き続き推進する必要がある。また、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、「[事業用自動車事故調査委員会](#)」が事故の背景にある組織的・構造的問題等についての調査を行っているところであり、同委員会の再発防止策の提言を受けた対策についても確実に実施していくべきである。

## ② 健康に起因する事故の増加への対応

近年、運転者の健康状態に起因する事故に関する社会的関心も高まっているところであり、体調不良による運行の中断等を含めると、平成25年に135件であった事故報告件数は右肩上がりとなっており、平成30年では363件と過去最多となっている。

主要な疾病に関するスクリーニング検査について、医学的知見を踏まえ事業者としてとるべき対応を含めた[ガイドライン](#)を作成し、そのガイドラインを活用することでスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいるところである。一方で、スクリーニング検査にて所見ありの運転者に対し、事業者が適切なフォローを実施しなかった事案も発生しているところであり、ガイドラインの周知、及び日常の健康状態管理の在り方、また、生活習慣に関する行動変容を促す指導について実施していくべきである。

## ③ 大型車の点検整備の実施の推進

事業者が安全な運行を行う上で、車両の確実な点検整備は重要である。特に大型車の車輪脱落や車両火災は、重大事故につながる事象であり、再発防止策を含め確実な点検整備の実施を促進する必要がある。近年、大型車の車輪脱落事故件数が増加傾向にあることから、事故増加の早期抑止を図るための対策が講じられているところであるが、引き続き同事故の発生状況を踏まえた再発防止対策を実施していくべきである。

## ④ 運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化

事業者による安全管理体制の構築と継続的な改善を実現するため、官民一体で安全体質の強化に取り組んでいく必要がある。

輸送の安全確保に関し、事業者自らが経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした[運輸安全マネジメント制度](#)が平成18年10月に創設された。運輸安全マネジ

メント制度は、事業者の間で概ね定着し、一定の効果を得ている。制度の更なる浸透を図るため、引き続き適用対象事業者の拡大や新規の貸切バス事業者等への運輸安全マネジメント評価の着実な実施が必要である。また、自然災害への対応のため運輸安全マネジメント制度の中に「自然災害対応」を組み込んで事業者の防災・事業継続に関する取組を促進する「運輸防災マネジメント」等、今日的な課題への適切な対応を図る。

#### ⑤ 監査のあり方

行政は事故防止に資する各種ルールを定めるとともに、遵守の状況を監査等において確認し、違反があれば是正させ、必要により厳格な行政処分を徹底して重大事故を起こしかねない悪質事業者を排除する必要がある。国は適正化事業実施機関等との連携を行うことにより、監査業務の対象を、重大事故惹起事業者、警察・労基からの通報事業者、監視対象貸切バス事業者、内部告発等の問題事業者といった社会的に監査実施の要請が高い事業者に重点化している。

監査業務を担うには、輸送業務・保安業務に精通している必要があり、専門的に監査を行う人材の監査技能の向上を図る必要がある。限られた人的資源の中で、実効性のある監査を実現するため、技能の維持・向上、監査業務の効率化を推進していく必要がある。

#### ⑥ 初任、経験不足運転者への適切な指導監督

軽井沢スキーバス事故の背景の1つとして、事故を起こした運転者が大型バスの運転経験が必ずしも十分ではなく、また、事業者による指導・監督が行き届いていなかったことが挙げられている。

初任、経験不足運転者に対する事業者による指導、監督等において安全対策に万全を期す必要があり、研修等により安全運行の確保に必要な運転に関する技能及び知識を習得させるための取組を引き続き推進する必要がある。

#### 施策例

- ・ 事故統計を用いた各業態の事故の特徴分析及び各業界への周知と対策検討
- ・ 【バス】発進時の車内事故を防止するため乗客（特に高齢者）が着席したのを確認してから発車する「ゆとり運転」を徹底
- ・ 【タクシー】交差点内事故（出会い頭、人対車両）防止対策と路上寝込み者の轢過事故防止対策。特に安全不確認・前方不注視・信号無視等違反防止のため、初心に戻り基本動作の徹底
- ・ 【トラック】先進安全自動車（ASV）の普及と併せ、車両周辺的安全確認支援装置、アルコールインターロック装置など安全対策機器の導入促進
- ・ 健康起因事故防止対策に必要なスクリーニング検査についてのガイドライン（SAS、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患）の周知



- ・大型車の車輪脱落事故や車両火災に係る再発防止策を含め、確実な点検整備の実施について、自動車点検整備推進運動等により啓発
- ・事業者による安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の評価内容の充実・改善や、事業者に対する制度の普及・啓発（セミナー等）を促進
- ・過去の行政処分歴や重大事故を引き起こしたこと等を踏まえた、継続的に監視すべき事業者リストを活用した効率的な監査の実施
- ・講習・セミナー等における「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」の周知 等

## 6. 道路交通環境の整備

事業用自動車に係る事故削減目標を達成するためには、自動車運送事業自体の安全性の向上のほか、事業用自動車を取りまく道路交通環境の整備も重要な要素である。

道路交通環境の整備については、これまでも警察庁や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

関係行政機関間において引き続き連携を図るとともに、事業者団体等においても、各地域における交通安全のための取組に主体的に参加するなど、よりよい道路交通環境の実現に貢献することが求められる。

### 施策例

- ・生活道路において人優先の安全・安心な歩行空間を整備するため、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良や、エリア進入部におけるハンプや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策等を実施する
- ・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

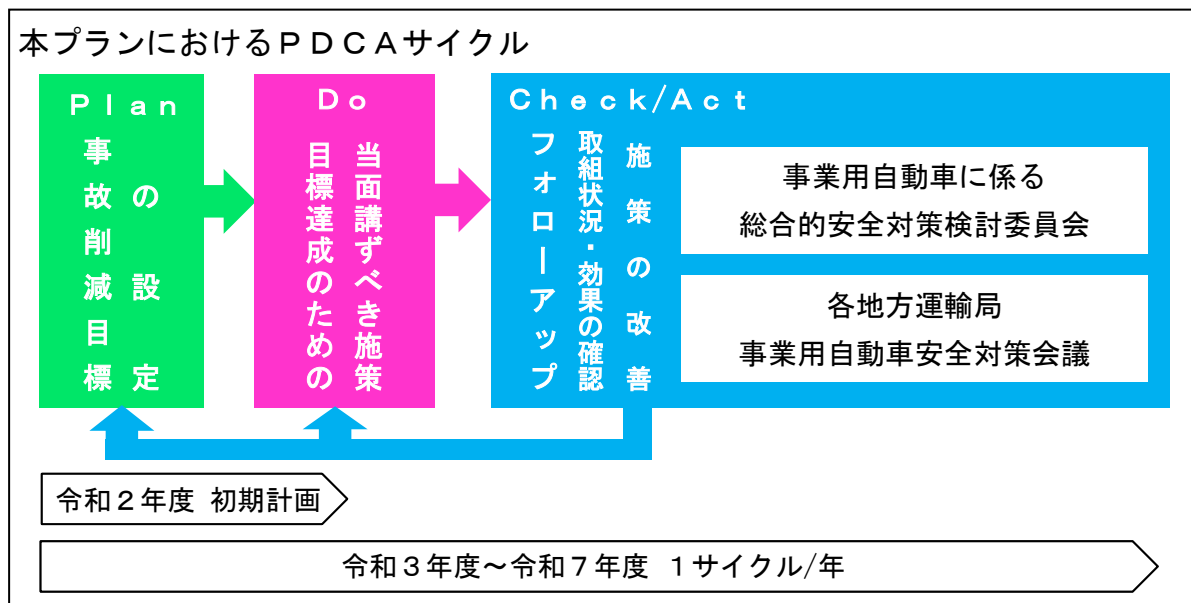
## IV. 本プランのフォローアップ（Check、Act）

本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、PDCAサイクルに沿って定期的・継続的にチェックを行うことが必要である。

今般の本プランの策定背景にも、昨今の社会情勢の変化を踏まえ時宜に適ったプランを策定する必要性があったことに鑑み、毎年、本検討委員会において、施策の進捗状況、目標の達成状況等について可能な限り定量的な指標を用いて確認するとともに、交通事故の要因分析も踏まえつつ、必要な場合には新たな施策を引き続き検討すべきである。あわせて、関係業界においても、同様のチェック体制を構築することが求められる。

また、各事業者に対する監査・処分等、目標達成のために講じる施策の主たる実施機関となる各地方運輸局等においても、引き続き各地域の「事業用自動車安全対策会議」において、管内での取組状況やその効果等を把握・検証し、施策の実施をより実効ある方向に改善していく必要がある。

さらに、それらの取組状況や効果等については、地方公共団体等を通じた広報活動を行うべきである。



## V. おわりに

本プランは、2025年を見据え自動車運送事業に関わるすべての関係者の間で共有され、着実に推進されるべきものである。安全対策の取組は決して派手なものではなく、一朝一夕にその効果が目に見えない場合も多いが、関係者一人一人のたゆみない地道な努力の積み重ねが、相互に連携することにより、いずれ大きな効果をもたらすことになる。

これまでの悲惨な事故を突き詰めれば、安全運行に関するルールを遵守しなかった結果であり、事業者はもとより現場の運行管理者・運転者に至るまでの全ての関係者がルールに則り必要な対策を実行することにより悲惨な事故を確実に減少させることができるはずである。行政は、事業者がルールに則り的確な対策を取っているかどうかを厳格にチェックした上で、ルール違反を是正し、改善が認められない場合は市場からの退場を命じる責務を有する。また、自動車運送事業の利用者についても、安全に関する意識を醸成させることが必要であるとともに、ルールに従って安全運行を行っている事業者を利用者が容易に識別しうるよう、国及び関係団体は安全に関する情報提供の充実を図らなければならない。

こうした関係者（行政・事業者・利用者）による相互的な取組は、道路運送の安全確保に相乗的な効果を生むことが期待される。事業用自動車の安全対策においてはこのような‘安全トライアングル’の下に進められる必要がある。

以上の考え方の下に、すべての関係者が不断の努力を続け、安全で安心な自動車交通社会を実現することを期待しつつ、本プランの結びとする。

## 【別表】 目標の達成に向けて当面講ずべき施策

取り組むべき課題	施 策	行政	事業者	利用者
<b>1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現</b>				
①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附帯作業の増加への対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○運輸安全マネジメント評価を通じ、感染症に係る事業者の取組を確認し必要に応じて助言等を実施	○		
	○非接触型事業運用及び業務効率化に向け、IOT等を活用した、より先進的な輸送効率化や運行管理の取組について調査・実証を実施	○		
	○高度な点呼機器の活用によるIT点呼（遠隔点呼）の対象拡大を検討	○		
	○自動点呼の実現に向けた点呼支援機器に係る認定制度の策定を検討	○		
	○バス・タクシーの車内換気の安全性を周知	○		○
	○適性診断のオンラインカウンセリングの実施による感染症拡大防止対策の推進	○		
	○指導講習のリモート方式の実施による感染症拡大防止対策の推進	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○「新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」、「貸切バスにおける新型コロナウイルス対応ガイドライン」の周知徹底		○	○
	○車内の座席、つり革、手すり等の消毒の徹底		○	
	○マスクの着用、時差出勤、車内換気の周知の徹底		○	
	○対面による運転者への点呼時における「三つの密」を避けるための取組の徹底		○	
	○運行管理者等に対し、マスク着用や、点呼前後の手洗い等の基本的な感染予防対策を講じるよう徹底		○	
	○旅客に対し、乗車時のマスクの着用及び手洗いの励行等感染防止対策を徹底すること、時差出勤の推奨、会話を控えること等と呼びかけるよう周知		○	○
	○高度な点呼機器の活用によるIT点呼（遠隔点呼）の導入を推奨		○	
	○換気改善装置の導入促進及びバスを安心して利用して頂く車内換気等の啓発		○	○
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○エッセンシャルワーカーとして、公共交通を維持するため「タクシーにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」の周知徹底		○	○

○マスクや手袋の着用、車内換気の周知の徹底			○	
○乗客降車後の車内消毒の徹底			○	
○対面による運転者への点呼時における「三つの密」を避けるための取組の徹底			○	
○運行管理者等に対し、マスク着用や、点呼前後の手洗い等の基本的な感染予防対策を講じるよう徹底			○	
○旅客に対し、乗車時のマスクの着用及び可能な限り助手席への乗車を避けることなどを要請するステッカーを貼付等し周知			○	○
<b>【トラック業界】</b>				
○「トラックにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に基づき、荷物の受け渡し、荷役等におけるマスクや手袋着用、及び荷積み前や荷卸し後の車内及び資器材の消毒の周知徹底			○	○
○トラック運送事業における取引環境・労働時間改善協議会での検討などにより、物流の効率化に向けた生産性の向上、労働時間の改善を推進（具体例：納品書の電子化（ペーパーレス）、宅配便荷物の宅配ボックスの活用や置き配など、新しい生活様式に順応した配送業務の効率化）			○	○
○トラック運転者に適用される関係法令の遵守及び労働環境改善のため、高速道路のSA・PAの駐車スペースの確保、休憩・休息施設や中継物流拠点等の整備・拡充などの関係者への働きかけ			○	
<b>【メーカー】</b>				
○国交省安全・環境基準課主導の国際基準調和活動を含む保安基準策定への協力、事故分析に基づく安全基準等の強化に関係したVRU <sup>8</sup> -proxi 対象者の事故増加対応とコロナ禍で通勤形態の変化を踏まえ、交差点での安全機能向上(BSIS <sup>9</sup> , MOIS <sup>10</sup> 等設定施策) 施策に検討協力する			○	
○車内換気シュミレーション結果と換気改善装置等の導入検討に参加協力する（国交省総合政策局施策に検討の参加協力を行う）			○	
○国交省総合政策局取組計画にある「乗客への見える化」施策への検討協力。			○	○

<sup>8</sup> VRU : Vulnerable Road Users 歩行者や自転車といった交通弱者

<sup>9</sup> BSIS : Blind Spot Information System 自転車の左折巻き込み事故を予防するための大型車の側方衝突警報装置

<sup>10</sup> MOIS : Moving Off Information System 車両前方の死角にいる歩行者、自転車との衝突を予防するための衝突警報装置

	車内換気情報を、どのように乗降客へ提示するかの方法等について、研究を開始（具体化は未定）			
②人手不足の深刻化、働き方改革の推進	<b>【国土交通省】</b>			
	○「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に盛り込まれた施策の推進	○		
	○「ホワイト物流」推進運動の展開	○		
	○自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の推進	○		
	○標準的な運賃の浸透など改正貨物自動車運送事業法の取組の推進	○		○
	<b>【バス業界】</b>			
	○「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」（厚生労働省委託事業）を活用し、バス会社への就職を支援（令和4年度まで）		○	
	○「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の推進		○	
	○運行管理業務の受委託や短期出向の受け入れ等での労働力の確保		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の推進		○	
	○「働きやすい職場認証制度」の推進による、より働きやすい労働環境の実現、安定的な人材の確保		○	
	○「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」（厚労省委託事業）を活用し、タクシー会社への就職を支援（令和4年度まで）		○	
	○「ハイヤー・タクシー業高齢者の活躍に向けたガイドライン」に沿った高齢者の活用推進		○	
	<b>【トラック業界】</b>			
	○就職氷河期世代向けの「短期資格等習得コース事業」を展開するほか、トラック運送事業の輸送力確保のため、人材確保セミナー（若年・女性運転者・高齢者確保）の全国展開や、インターンシップ受け入れ企業の登録サイトの充実を図るとともに、インターンシップ導入促進支援事業、人材確保支援助成事業、準中型免許取得助成事業を実施		○	
○「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」等を活用し、荷主の協力も得て働き方改革を推進するとともに、標準貨物自動車運送約款（国土交通省告示）により、運送の対価としての「運賃」及び運送以外の役務等の対価としての「料金」を適正に収受できる環境を整備		○	○	
<b>【国土交通省】</b>				



③ 激甚化・頻発化する災害への対応	○運輸安全マネジメント評価の一環として、事業者の自然災害対応への取組（防災＋事業継続）に対する評価・助言等を行い、事業者の災害対応力の向上を促進	○		
	○事業者の防災力を高め、発災時においても業務を継続し、円滑にヒト・モノの輸送を実施できる体制の構築	○		
	○台風・大雪等の異常気象時における輸送の目安の周知等、安全性向上を促進	○		
	○ガイドラインセミナーにおける「運輸防災マネジメント指針」の紹介	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○「運輸防災マネジメント指針」の周知、及び同指針の活用による事業者の自然災害への状況に応じた対応力の向上及び輸送の安全確保を図る取組の推進		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○「運輸防災マネジメント指針」の周知、及び同指針の活用による事業者の自然災害への状況に応じた対応力の向上及び輸送の安全確保を図る取組の推進		○	
	<b>【トラック業界】</b>			
	○「運輸防災マネジメント指針」の周知を図り、各事業者の自然災害対応への取組（防災と事業継続）を促進することにより防災体制の構築と実践を推進		○	
○大規模災害発生時等における支援物資拠点での物流管理を担う「災害物流専門家」に関し、全ト協で策定した育成プログラムに基づく災害物流専門家研修を全国展開するほか、災害対策基本法に基づく指定公共機関として、緊急物資輸送体制の確保による被災地支援・復旧・復興に取り組む		○		
<b>【メーカー】</b>				
○車両の緊急情報発信サービスを「災害時の他車両への災害状況連絡網の確立」としての利用体制化（案）。お客様の車情報（個人情報）を緊急時に広域情報として使う為の法的処置等、関連の制度、法規対応は関係省庁、国土交通省（安全政策課、物流政策課、貨物課、道路局）、経済産業省、内閣府の横連携に連動し協力検討したい。		○		
④オリパラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○「2020 TDM推進プロジェクト」として、大会開催時の交通量の抑制や分散、平準化を行う「交通需要マネジメント（TDM）」を推進	○		
	○バス等を使用したテロについて、バス事業者等による不審者の発見・不審物の検知を早期に行う等、未然防止を図るための対策の徹底	○		

<b>【バス業界】</b>			
○「訪日外国人向けバスサービス向上アクションプラン」に従ったハード、ソフト両面での取組推進		○	
○バスジャック訓練等実施しテロ対策の徹底		○	
<b>【タクシー業界】</b>			
○「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」に従ったハード、ソフト両面での取組推進		○	
<b>【トラック業界】</b>			
○東京 2021 大会等の円滑な大会運営・輸送の実現と、経済活動の維持との両立を図るため、交通量の抑制や分散・平準化を行う「交通需要マネジメント（TDM）」の取組を推進（具体例：夏季休暇制度やテレワーク・時差出勤制度の導入のほか、物流に関しては、配送の時間変更やルート変更など）		○	



取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
<b>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</b>				
①飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○点呼の正しいタイミングの周知や、アルコール検知器の要件追加による、点呼時のアルコールチェックの強化	○		
	○運転者に対する、自身の飲酒傾向の自覚を促す指導監督の推進	○		
	○初任運転者に対する、飲酒傾向の確認や重点的なアルコールチェックによる、飲酒運転の習慣化の防止	○		
	○事業者の優良取組事例やアルコール依存症に係る周知	○		
	○飲酒運転の実態把握に向けた事故報告規則における報告項目の追加	○		
	○運行管理者講習等で飲酒運転撲滅の周知・徹底	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用した飲酒運転撲滅の啓発		○	
	○飲酒運転・薬物運転の根絶を啓発するセミナー等の受講促進		○	
	○飲酒運転・薬物運転惹起事業者に対する指導内容と再発防止対策を展開		○	
	○運転者に対する日常的飲酒に関する指導を徹底		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○「飲酒運転防止対策ガイドライン」に従った飲酒運転ゼロへ向けた取組推進		○	
	○性能良好なアルコール検知器の導入促進		○	
	○ASK等の講習会等の啓発		○	
	○飲酒運転撲滅の啓発		○	
	<b>【トラック業界】</b>			
	○「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用し、運転者等に対するアルコール検知器の携行、酒気帯びの有無の測定方法及び測定結果の確実な報告等について指導を徹底		○	
	○事業用トラックが関係した飲酒運転事故事例を周知するなどして、飲酒運転根絶意識の向上を図る		○	
	○飲酒運転根絶に向けた各都道府県の取組事例について情報の共有化を図り、飲酒運転根絶に向けた効果的な取組を積極的に展開		○	

	<b>【メーカー】</b>			
	○飲酒運転を抑制するアルコール検知器（インターロックを含む）の用品設定の検討		○	
②「ながら運転」の増加への対応	<b>【国土交通省】【各業界】</b>			
	○講習・セミナー等において、運転中の携帯電話等の使用禁止の啓発	○	○	
	○事業用自動車の運転者が運転中に携帯電話等を操作した全ての事案について、監査を実施	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○ドライブレコーダーの映像等を活用し運転中の携帯電話、スマートフォンの使用の禁止の指導を徹底するとともに、事故惹起者に対する指導内容と再発防止策を展開		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○「ながらスマホ禁止」のステッカーの車両貼付による、運転者や旅客等に対する注意喚起の推進		○	○
	<b>【トラック業界】</b>			
	○各季の交通安全運動等の機会をとらえ、運転中のスマートフォン等の画像の注視や、携帯電話等を用いて通話する行為は関係法令違反であり、かつ極めて危険であることを広報・周知		○	
	<b>【メーカー】</b>			
○DMS <sup>11</sup> による監視の研究を検討		○		
③ 社会的関心の高まる「あおり運転」への対応	<b>【国土交通省】【各業界】</b>			
	○講習・セミナー等において、あおり運転の悪質性・危険性について啓発	○	○	
	<b>【バス業界】</b>			
	○「あおり運転」の悪質性・危険性について、各種運動等の機会をとらえた広報・啓発を実施		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			

<sup>11</sup> DMS : Driver Monitoring System [ドライバーモニタリングシステム（眠気・居眠り検知、脇見等検知）のガイドライン](#)が国土交通省より公表されている。

○ドライブレコーダーの装着率向上と、犯罪や事故捜査のために各都道府県警察へドライブレコーダーの映像等情報提供の取組の推進		○	
<b>【トラック業界】</b>			
○妨害運転罪の創設を踏まえ、いわゆる「あおり運転」の悪質性・危険性について、各季の各種運動等の機会をとらえた広報・啓発を実施		○	
<b>【メーカー】</b>			
○ドライブレコーダーの普及 ⇒自動車運送事業者のドライブレコーダーの採用背景を調査研究し、安全で安心な運行確保のツール研究に協力する。		○	

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
<b>3. ICT、自動運転等新技术の開発・普及促進</b>				
①デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進	【国土交通省】			
	○非接触型事業運用及び業務効率化に向け、IoT等を活用した、より先進的な輸送効率化や運行管理の取組について調査・実証を実施（※再掲）	○		
	【バス業界】			
	○IoT・AIを活用した運行管理システムの周知及び普及・促進		○	
	○ドライブレコーダー等により得られたデータを交通安全教育及び添乗指導に活用		○	
	【タクシー業界】			
	○通信事業者等と連携し、旅客需要を予測する「AIタクシー」の普及・促進		○	
	○AIを活用したドライブレコーダーによる交通事故削減技術の普及・促進		○	
	【トラック業界】			
	○事業者側において、車両の動態をリアルタイムで管理・把握できるシステムや配車計画システムの導入を、また、荷主側には納品等の予約受付システムの導入促進を図り、配送ルート最適化や、荷待ち時間等の縮減などトラック運送事業者と荷主等が連携して物流全体の効率化が図られるよう取り組む		○	○
②自動車の先進安全技術の更なる普及	【国土交通省】			
	○技術進展や事故データを踏まえ、事故削減効果を見極めた上でその効果の高いと期待される先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進を引き続き進める	○		
	○今後の技術開発の進展を踏まえた、事業用自動車の安全性の向上に資する先進安全技術の開発・普及促進	○		
	○衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載する車両に対する購入補助	○		
	○税制特例措置による先進安全技術の普及	○		
	【バス業界】			
	○衝突被害軽減ブレーキ、ドライバー異常時対応システム等運転支援装置の導入を推進		○	
	【タクシー業界】			
	○先進安全自動車（ASV）タクシーの導入推進の取組		○	

	前後のセンサー等のほか、両サイドの安全装備の充実等更なる安全性の追求			
	<b>【トラック業界】</b>			
	○先進安全自動車（ASV）の普及拡大を図るとともに、車両周辺の安全確認支援装置、アルコールインターロック装置など安全対策機器の導入促進		○	
	<b>【メーカー】</b>			
	○国交省安全・環境基準課主導の国際基準調和活動を含む保安基準策定への協力、事故分析に基づく安全基準等の強化に関係したVRU-proxi対象者の事故増加対応とコロナ禍で通勤形態の変化を踏まえ、交差点での安全機能向上(BSIS, MOIS等設定施策)施策に検討協力する(※再掲)		○	
③ ICTを活用した高度な運行管理の実現	<b>【国土交通省】</b>			
	○デジタル式運行記録計の普及促進のための補助事業の実施	○		
	○高度な点呼機器の活用によるIT点呼(遠隔点呼)の対象拡大を検討(※再掲)	○		
	○自動点呼の実現に向けた点呼支援機器に係る認定制度の策定を検討(※再掲)	○		
	○先進技術の活用による点呼以外の運行管理業務の一元化を検討(※再掲)	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○ICTを活用したリアルタイムの動態管理等高度な運行管理を推奨		○	
	○適切な運行管理と安心経営のためのICT活用ガイドブックの活用を推奨		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○一定の条件の下、認められているICTを活用した運行管理について、コロナ感染症対策の一環としても導入促進		○	
	○デジタル式運行記録計の普及拡大のための取組の実施		○	
	<b>【トラック業界】</b>			
	○デジタル式運行記録計等の高度化に合わせ、IT機器等を活用した高度な点呼システムの普及・拡大		○	
<b>【メーカー】</b>				
○ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ(運行管理システムの高度化)の普及促進		○		

	⇒「運行記録計の義務化対象：貨物の運送の用に供する普通自動車であって、車両総重量が7t以上又は最大積載量が4t以上のもの」となっているが、自動車運送事業者殿のドライブレコーダーの採用背景、デジタコ普及の現状に対する要因を調査研究し、安全で安心な運行確保のツール研究に協力する。			
④無人自動運転サービス に向けた安全確保	<b>【国土交通省】</b>			
	○無人自動運転サービスの実現に向けた実証実験や課題整理・検討の推進	○		
	○無人自動運転サービスにおけるガイドライン <sup>12</sup> 等による旅客輸送の安全性及び利便性の確保	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○無人自動運転サービスにおけるガイドラインの周知		○	
	○国の先進安全自動車（ASV）推進計画及びラストマイル走行実現に向けた取組に参画し、より安全性の高い自動運転技術の普及等に取り組むとともに、運転者不足や利便性向上等に資する自動運転・ラストマイル走行など新技術を活用した旅客輸送の安全性の向上等の推進に取り組む		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○無人自動運転サービスにおけるガイドライン及び安全性・利便性の確保と周知		○	
	<b>【トラック業界】</b>			
○国の先進安全自動車（ASV）推進計画及び隊列走行実現に向けた取組に参画し、より安全性の高い自動運転技術の普及等に取り組むとともに、運転者不足や生産性向上等に資する自動運転・隊列走行など新技術を活用した物流の効率化等の推進に取り組む		○		

<sup>12</sup> 限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン[令和元年6月]

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
<b>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</b>				
①依然として多発する乗合バスの車内事故への対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○先進的な車内監視機器の活用等の優良取組事例について、指導監督マニュアルを活用して周知	○		
	○乗客に対して車内事故の危険性について周知	○		○
	○道路利用者に対し、バス車両付近での急制動や強引な割り込みが車内事故を誘発すること等を周知	○		○
	○運行管理者講習等で車内事故撲滅の周知・徹底	○		
	○危険予知トレーニング用視聴覚教材作成による事故防止活動の推進	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施の推進		○	
	○発進時の車内事故を防止するため乗客（特に高齢者）が着席したのを確認してから発車する「ゆとり運転」を徹底		○	
	○車内事故防止の啓発活動の実施の推進		○	
	○運転者、乗客が無意識に動作を先行してしまうことについて運転者教育を推進		○	
○停留所等発進時における安全基本動作の徹底		○		
②路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故への対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○車いす未固定による危険性や車いす種類毎の固定方法等の理解を促すための運転者教育の促進	○		
	○車いす使用者のバス利用に関して、バス利用者からの受容を促進	○	○	○
	○車いす固定に関する関係者間（行政、バス事業者、車いす使用者、車いすメーカー等）での情報共有の促進	○	○	○
	○車いすに係る事故報告の拡充による事故実態の把握と対策検討	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○障害者の方への接遇・介助の基本を習得する研修の受講を推奨		○	
	○ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施を推奨		○	
	○車いす対応のスロープ、固定装置の統一化を推奨		○	
	<b>【メーカー】</b>			

	○車いす固定作業の容易化（リトラクタ付固定ベルトの普及）		○	
③ 高齢歩行者の死傷事故への対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○今後の技術開発の進展を踏まえた、事業用自動車の安全性の向上に資する先進安全技術の開発・普及促進（※再掲）	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○高齢者が安心・安全に乗降できる「ゆとり運転」を徹底するための、ドライブレコーダーを活用した指導體制の構築		○	
	○高齢者が多い地域、施設等を把握し、点呼時に乗務員に注意喚起するとともに、危険マップ等を作成し、営業所内に貼付		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○路上寝込み者発見時の警察への通報及び保護活動（29都府県で警察との協定を締結）		○	
	○徘徊老人等の保護等		○	
	○高齢歩行者の行動特性に配慮した安全走行の励行		○	
	<b>【トラック業界】</b>			
○高齢歩行者が事故被害者となる事故実態について調査・分析を行い、高齢歩行者特有の行動（昼間の交差点及び夜間の道路横断等）を把握したうえで、高齢歩行者の早期認知の重要性を周知するほか、事故を未然に防ぐための車両周辺の安全確認支援装置の導入促進		○		
④ 高齢運転者事故への対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○高齢運転者の事故の特徴や事業者の優良取組事例の周知	○		
	○視野障害に関する運転リスクの周知、及びスクリーニング検査や眼科での視野検査受診の推奨	○		
	○運行管理者講習等で高齢運転者の事故防止を注意喚起	○		
	○加齢に伴う身体・認知機能等の変化を自覚させ、安全運転に繋げる新たな適性診断項目の開発・受診促進	○		
	<b>【各業界】</b>			
	○適性診断（適齢診断）受診の徹底と活用促進		○	
	<b>【バス業界】</b>			
	○高齢運転者の健康管理の把握を推奨		○	



○健康管理マニュアルの活用を推奨		○	
<b>【タクシー業界】</b>			
○高齢運転者の特徴を踏まえた対策の実施		○	
<b>【トラック業界】</b>			
○高齢者特有の運転行動等について啓発するとともに、高齢運転者の事故事例などを踏まえた事故防止活動を展開		○	
<b>【メーカー】</b>			
○高齢運転者対応として、異常アクセル操作のキャンセリング機能、高速道路逆走防止（ナビ、標識認識機能）機能の充実 ⇒自工会安全部会での対応活動を参考とし、大型車部会対象の貨物自動車の事故実態・要因調査を行い、研究検討を行う。		○	
○ペダル踏み間違い防止装置等の開発・普及 ⇒自工会安全部会での対応活動を参考とし、大型車部会対象の貨物自動車の事故実態・要因調査を行い、研究検討を行う。		○	

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
<b>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</b>				
①各業態の特徴的な事故への対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○事故統計を用いた各業態の事故の特徴分析及び各業界への周知と対策検討	○		
	○各業態の特徴的な事故に対する優良取組事例を周知し、事故防止を啓発	○		
	○事業用自動車事故調査委員会にて検討された再発防止策の確実な推進	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○交差点右左折時には、横断歩道手前で一旦停止する安全教育を徹底		○	
	○発進時の車内事故を防止するため乗客（特に高齢者）が着席したのを確認してから発車する「ゆとり運転」を徹底（※再掲）		○	
	○乗客へのシートベルトの着用案内を徹底		○	○
	○発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者の確認の徹底		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○交差点内事故（出会い頭、人対車両）防止対策と路上寝込み者の轢過事故防止対策。特に安全不確認・前方不注視・信号無視等違反防止のため、初心に戻り基本動作の徹底		○	
	○信号のない交差点通過時の安全に係る基本動作の習慣化の徹底。特にドラレコ・デジタコによる危険予知訓練の推進		○	
	○運行管理者等による同乗指導。長年にわたる「慣れと負の学習」の運転の是正指導		○	
	○早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行		○	
	○全国交通安全運動期間及び年末年始等における街頭指導の実施		○	
	○「交通事故抑止対策等の徹底と乗員の安全確保に関する決議」（事業者大会決議）による交通安全意識等の定着・向上		○	
	○都道府県協会における初任運転者教育の充実、安全運転研修に対する助成の実施及び、受講の促進		○	
	○すべての座席でシートベルト着用の徹底		○	○
	○ポスター、機関誌等による広報、啓発		○	
<b>【トラック業界】</b>				

	○車籍別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通事故実態を分析・把握するとともに、交通事故実態に即した事故防止セミナー等を通じ、交通事故防止の意識の高揚を図る		○	
	○先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及と併せ、車両周辺の安全確認支援装置、アルコールインターロック装置など安全対策機器の導入促進		○	
②健康に起因する事故の増加への対応	<b>【国土交通省】</b>			
	○セミナー等を通じた健康起因事故防止対策の周知	○		
	○健康起因事故防止対策に必要なスクリーニング検査についてのガイドライン（ＳＡＳ、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患）の周知	○		
	○視野障害に関する運転リスクの周知、及びスクリーニング検査や眼科での視野検査受診の推奨（※再掲）	○		
	○運行管理者講習等で健康起因事故防止を啓発	○		
	○適性診断（一般診断）により、自分の疲労蓄積度を確認	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○健康管理マニュアル、自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン、心臓疾患・大血管疾患対策ガイドラインの活用を推奨		○	
	○健康診断の受診を徹底		○	
	○睡眠時無呼吸症候群（ＳＡＳ）のスクリーニング検査の促進		○	
	○運転者個々の健康状態を考慮した点呼を推進		○	
	○確実な点呼等により睡眠不足のチェック、過労運転の防止を促進		○	
	○ドライバー異常時対応システムの導入促進		○	
	○個別の運行判断の指針の整理		○	
<b>【タクシー業界】</b>				
○「事業用自動車の運転者に関する健康管理マニュアル」、「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」、「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」を活用した健康起因事故防止の推進		○		
○健康診断有所見者に対するフォローアップの実施		○		
○ＳＡＳスクリーニング検査の受検推進キャンペーンを実施し、睡眠時無呼吸症候群による事故の未然防止を推進		○		
○健康管理等の徹底（心の健康管理・カウンセリング・ストレスチェック等含む）		○		

	<b>【トラック業界】</b>			
	○「過労死等防止計画」に基づき、長時間労働対策など8項目の重点対策及び緊急対策である健康診断結果のフォローアップの重要性などの周知を図るため、健康起因事故防止セミナー、定期健康診断の有効活用と睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナーを全国展開するとともに、睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査助成、血圧計の導入助成を実施		○	
	<b>【メーカー】</b>			
	○ドライバー異常時対応システムのトラックへの展開 ⇒事業用自動車事故対策検討会の要因分析結果を参考に貨物自動車への要否を検討する。（事業用自動車事故対策検討会の健康起因事故の分析と効果的対応策の検討を踏まえる）		○	
③大型車の点検整備の実施の推進	<b>【国土交通省】</b>			
	○大型車の車輪脱落事故や車両火災に係る再発防止策を含め、確実な点検整備の実施について、自動車点検整備推進運動等により啓発	○		
	○大型車の車輪脱落事故の発生状況を継続的に監視し、発生状況を踏まえた対策の検討	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○バス車両の点検整備を確実にを行うことにより、車両故障、車両火災、車輪脱落事故によるバス運行への影響を排除し、安全運行を徹底するよう啓発		○	
	<b>【トラック業界】</b>			
	○車輪脱落事故防止の観点から、時間的余裕を持った計画的なタイヤ交換作業と併せ、国土交通省が作成した「タイヤ交換作業管理表」に沿った適正な作業を周知徹底		○	
○関係業界団体等と連携し、車輪脱落事故を防ぐ4つのルールなどの啓発活動等を通じ、増し締め徹底や日常点検の励行などを啓発		○		
○トレーラ火災の未然防止を図るため、トレーラの適正な使用等に係る研修を実施し、日常点検及び定期点検整備の重要性について啓発		○		
④ 運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化	<b>【国土交通省】</b>			
	○事業者による安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の評価内容の充実・改善や、事業者に対する制度の普及・啓発（セミナー等）を促進。特に、貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価については、すべての貸切バス事業者に対す	○		

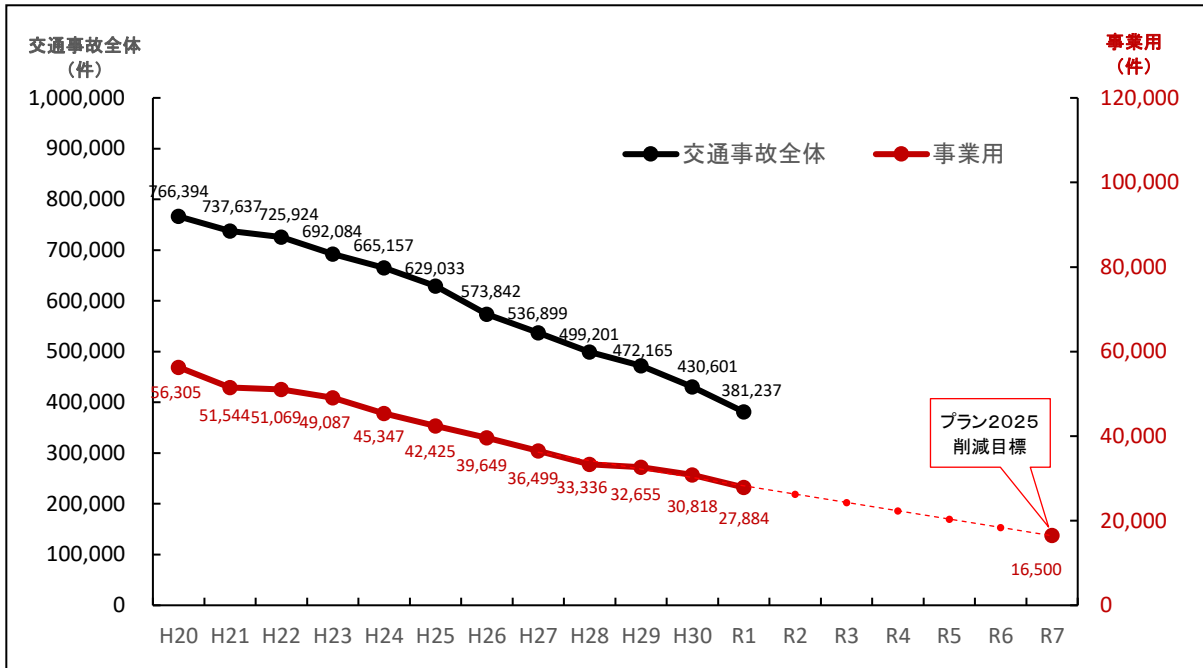
	<p>る評価の実施を令和3年度末までに終了させるとともに、令和4年度からは下記の優先付けのもと計画的な評価を着実に実施</p> <p>1. 新規許可を受けた貸切バス事業者</p> <p>2. 一定規模（50両）以上の貸切バス事業者</p> <p>3. その他評価の実施が必要と認められる貸切バス事業者</p>			
	○全国の運送事業者を対象とした運輸安全マネジメントセミナーを開催し、業態毎の事故防止対策を情報提供するとともに運輸安全マネジメント制度を普及・啓発	○		
	○貸切バス事業の更新制導入に伴い、事業者の安全管理体制の構築状況を確認し、更なる安全確保を目的に運輸安全マネジメント評価を実施	○		
	○国土交通省が認定する認定セミナー制度を活用して運輸安全マネジメント制度を普及・啓発	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○地方バス協会における運輸安全マネジメント講習の実施		○	
	○貸切バス適正化機関と連携し、貸切バス事業の適正化を推進		○	
	○セーフティバス制度を充実し、利用の促進と周知を実施		○	○
	<b>【タクシー業界】</b>			
	○運輸安全マネジメントを通じた安全文化の醸成及び安全対策の徹底		○	
	○運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会等との連携及び中小規模事業者に対するセミナーの受講促進		○	
	<b>【トラック業界】</b>			
	○運輸安全マネジメント評価制度見直し（最低車両台数の範囲拡大）について周知するとともに、運輸安全マネジメントについて、一層の定着と取組の深度化、高度化を図るため、官民一体で取り組む普及・啓発活動を推進		○	
⑤監査のあり方	<b>【国土交通省】</b>			
	○ICTを活用した監査事務の効率化	○		
	○厳格化した処分基準に基づく、貸切バスの安全確保に向けての監査の実施	○		
	○過去の行政処分歴や重大事故を引き起こしたこと等を踏まえた、継続的に監視すべき事業者リストを活用した効果的な監査の実施	○		
	○貸切バスの適正化機関を活用し監査機能を補完し、国による監査の重点化を実施	○		

	<p><b>【トラック業界】</b></p> <p>○法令を遵守しない悪質事業者への早期監査を支援するため、巡回指導の総合評価がE評価又はD評価の事業所に重点をおいた巡回指導を実施するとともに、その結果について、運輸支局等に適正化情報処理システムを通じた迅速な情報提供を行う</p>				○
⑥初任、経験不足運転者等への適切な指導監督	<p><b>【国土交通省】</b></p> <p>○講習等を通じた、運転者に対する指導監督の徹底</p>				○
	<p>○講習・セミナー等における「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」の周知</p>				○
	<p>○適性診断受診の徹底と活用促進</p>				○
	<p>○危険予知トレーニング用視聴覚教材作成による事故防止活動の推進</p>				○
	<p><b>【バス業界】</b></p> <p>○自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアルの活用を推奨</p>				○
	<p>○初任運転者等に対する実技訓練の実施の徹底</p>				○
	<p><b>【タクシー業界】</b></p> <p>○運行管理者等による同乗指導の実施</p>				○
	<p>○ドライブレコーダーの映像を活用した安全教育の実施</p>				○
	<p>○乗務員採用後の社内研修等の充実</p>				○
	<p>○新規事業者講習会の実施</p>				○
	<p><b>【トラック業界】</b></p> <p>○トラックの初任運転者等について安全運転の実技等を義務化する等、運転者教育の強化を図るために改正された国の指導及び監督指針（国土交通省告示）を踏まえ、全ト協作成の「事業用トラックドライバー研修テキスト」を活用した指導教育について、都道府県トラック協会と連携して実効性のある教育体制の整備を図る</p>				○

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
<b>6. 道路交通環境の整備</b>				
道路交通環境の整備	<b>【国土交通省】</b>			
	○生活道路において人優先の安全・安心な歩行空間を整備するため、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良や、エリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策等を実施する	○		
	○通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、歩道整備や、ハンプ・狭さく等の設置等の対策を推進する	○		
	○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	○		
	○高速道路において、4車線化や非分離区間へのワイヤロープの設置、逆走防止のための標識や路面標示等による対策の拡充を推進する	○		
	<b>【バス業界】</b>			
	○交差点における事故削減効果の高い交差点改良、立体交差等の交通安全・渋滞対策、近年の自然災害等を踏まえ道路等の防災対策の強化、電柱の地下埋設等の車線拡幅、駅前広場、バスベイの整備等関係者に働きかける		○	
	<b>【タクシー業界】</b>			
○環状交差点や歩車分離式信号等、重大事故抑止効果の高い交差点の拡充について関係者に働きかける		○		
<b>【トラック業界】</b>				
○渋滞対策・安全対策の推進と平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保のため、重要物流道路の機能強化と追加指定、ミッシングリンクの解消、高速道路の4車線化の推進等道路ネットワークの整備促進と併せ、交差点における対歩行者等との事故防止効果が高いとされる歩車分離式交差点の拡充について、関係者に働きかける		○		

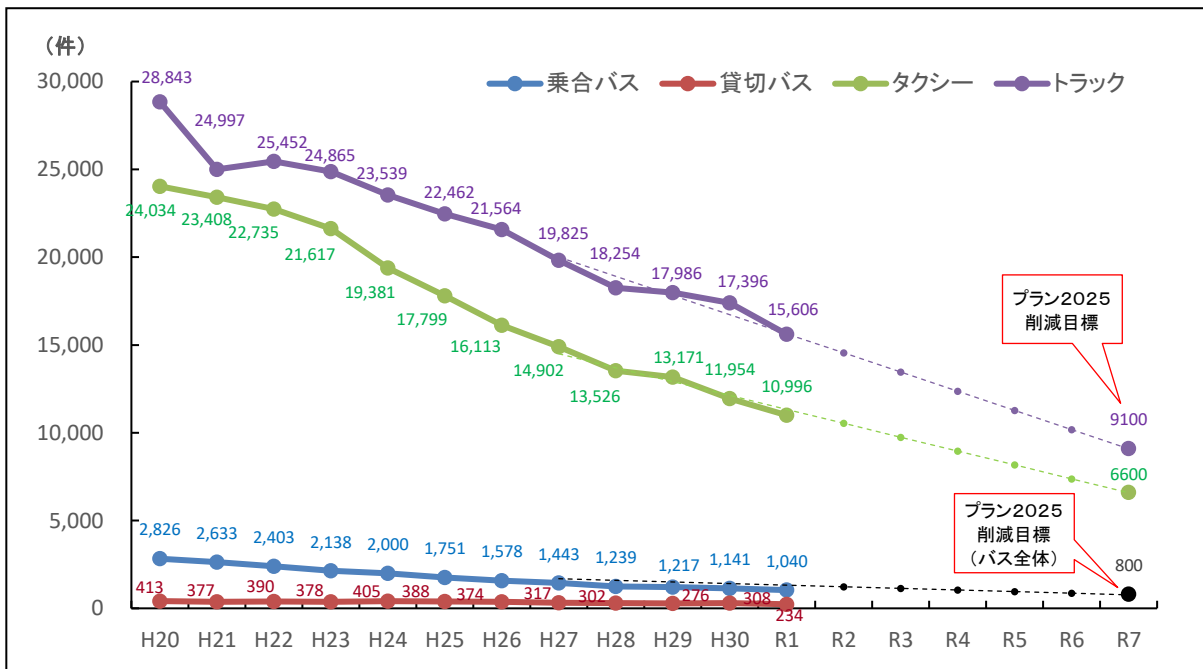
## 参考資料

### 交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典：警察庁「交通統計年報」をもとに国土交通省作成、(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

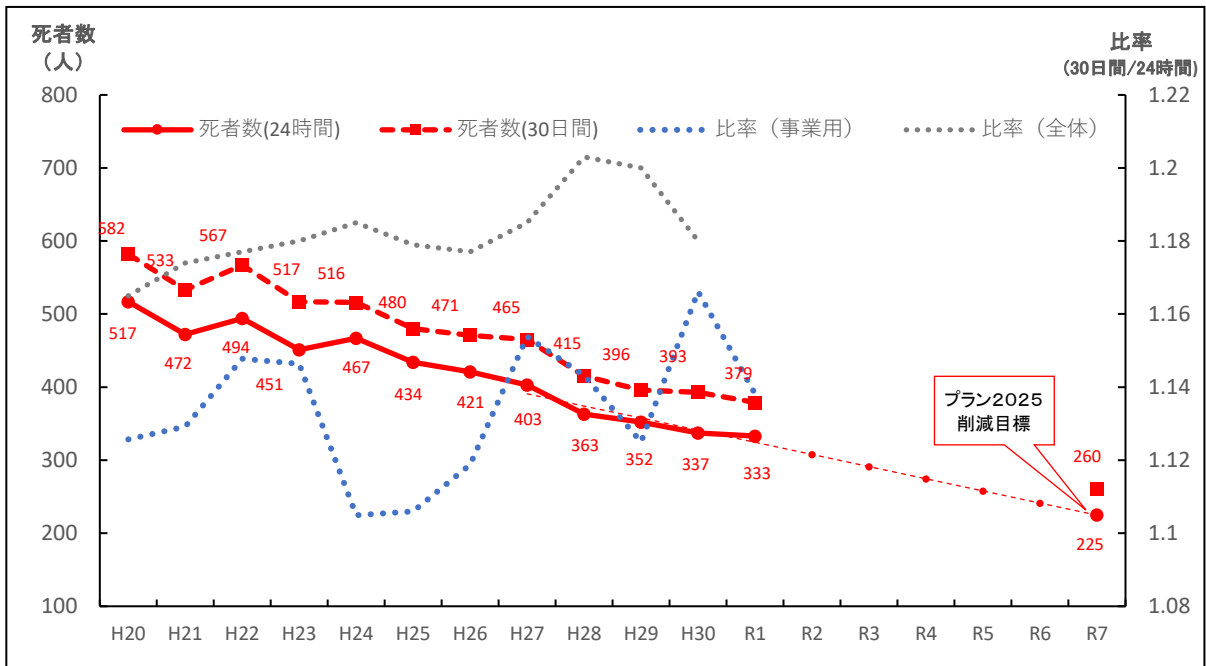
### 各モードの交通事故の推移



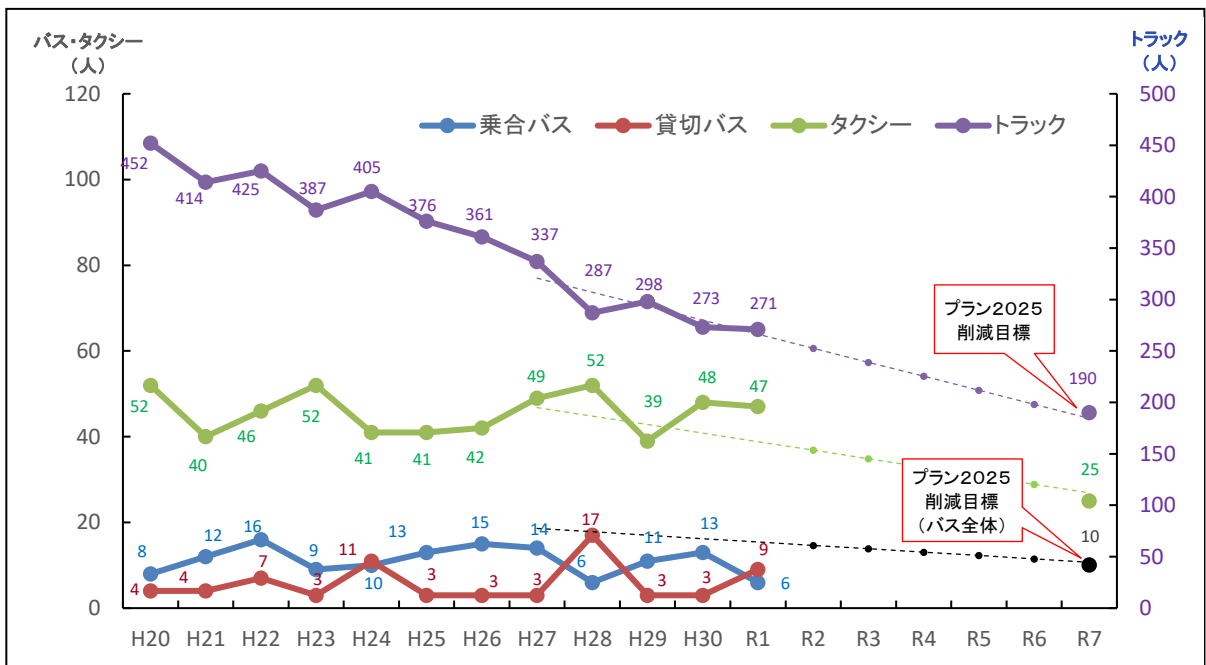
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」



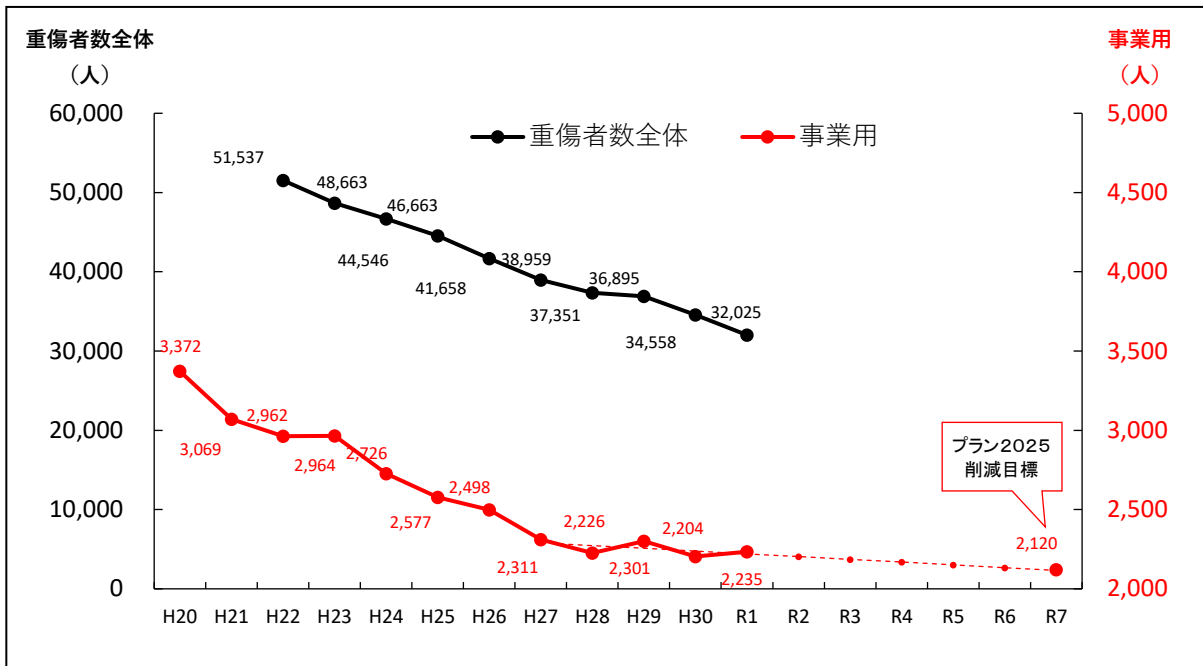
## 事業用自動車の交通事故死者数の推移



## 各モードの交通事故死者数の推移

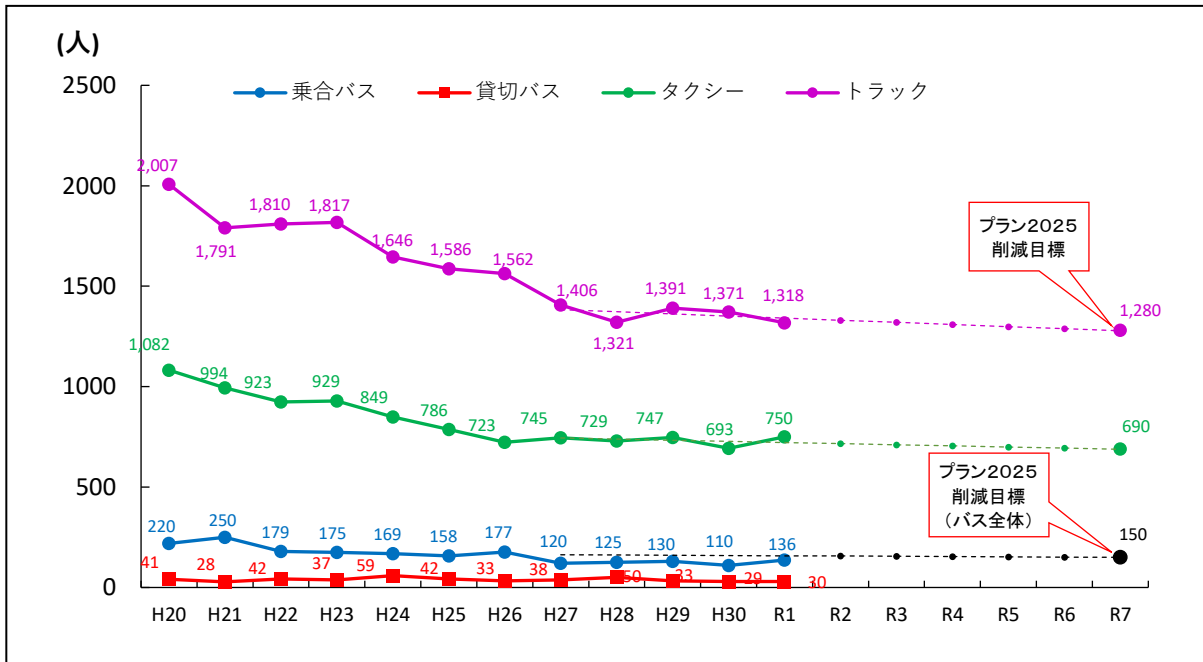


## 交通事故全体と事業用自動車の交通事故重傷者数の推移



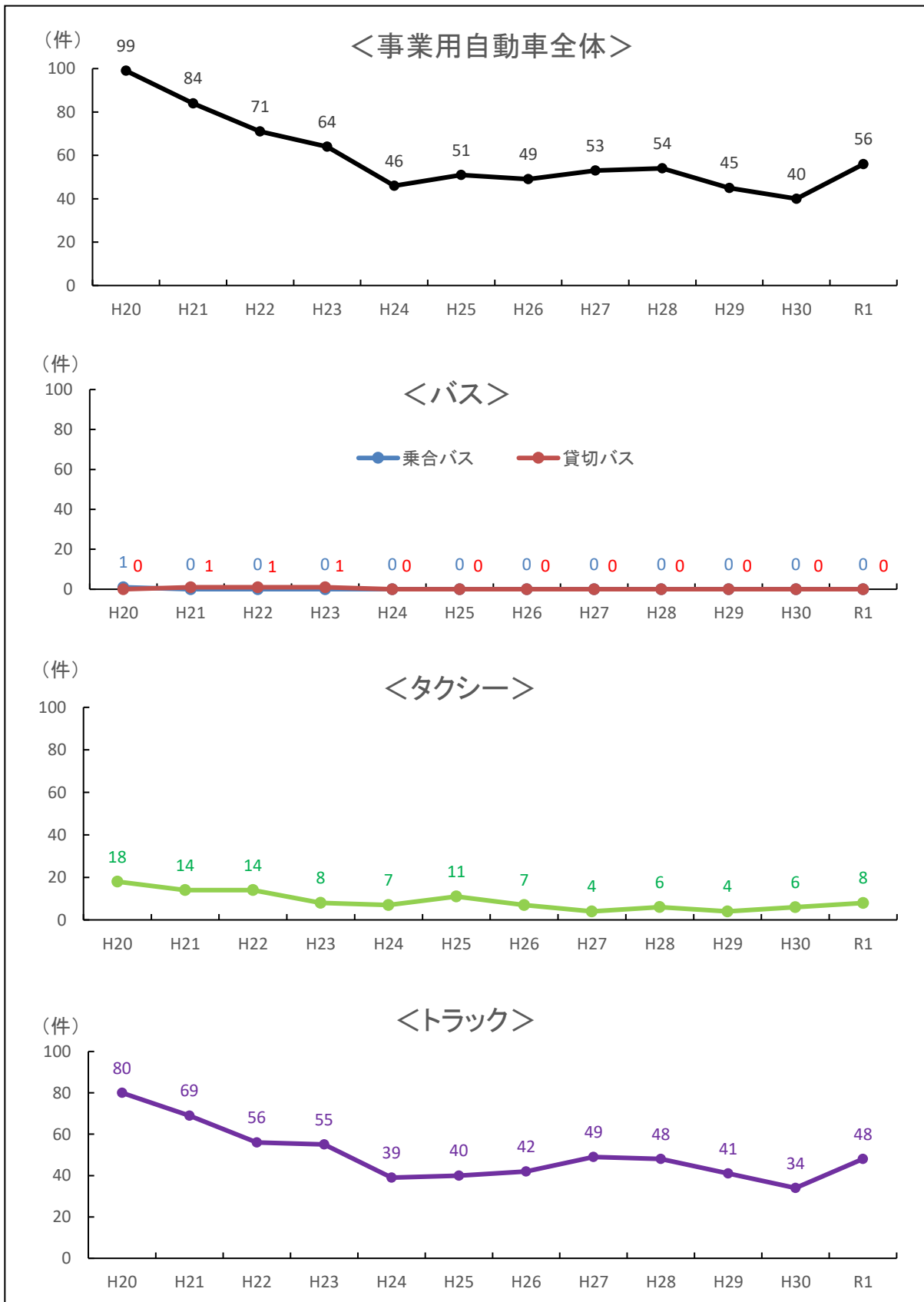
出典：警察庁「交通統計年報」をもとに国土交通省作成、(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## 各モードの交通事故重傷者数の推移



出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## 飲酒運転による事業用自動車の交通事故



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

旅客運送事業の交通事故乗客死者数の推移（第一当事故に限る）

[路線バス]

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
死者数(人)	0	2	0	0	0	1	0
死亡事故件数(件)	0	2	0	0	0	1	0
負傷者数(人)	992	969	825	666	688	625	523
負傷事故件数(件)	823	780	669	566	579	486	427

[貸切バス]

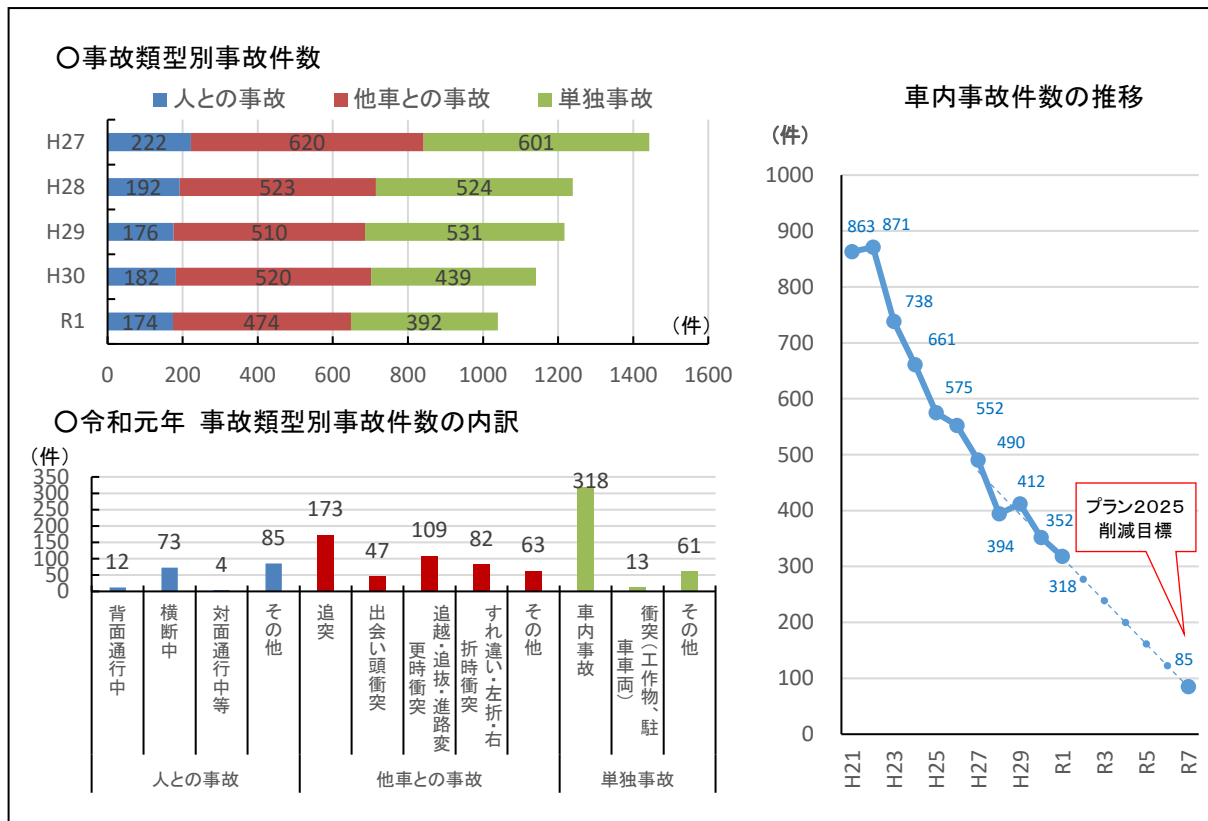
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
死者数(人)	0	0	0	13	0	0	0
死亡事故件数(件)	0	0	0	1	0	0	0
負傷者数(人)	259	146	179	187	147	67	77
負傷事故件数(件)	60	52	43	26	38	30	23

[タクシー]

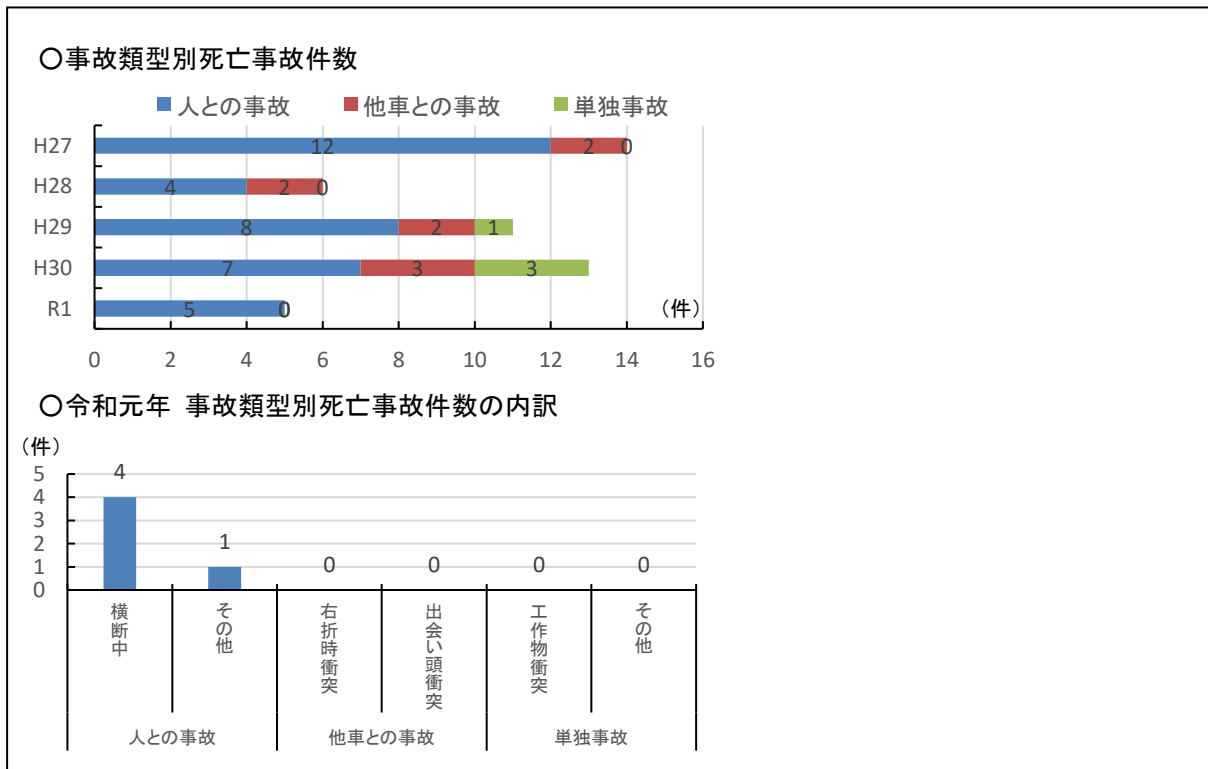
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
死者数(人)	2	1	1	1	0	5	0
死亡事故件数(件)	2	1	1	1	0	4	0
負傷者数(人)	2104	1939	1822	1636	1615	1505	1427
負傷事故件数(件)	1721	1587	1502	1345	1338	1237	1159

出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## 乗合バスの事故類型

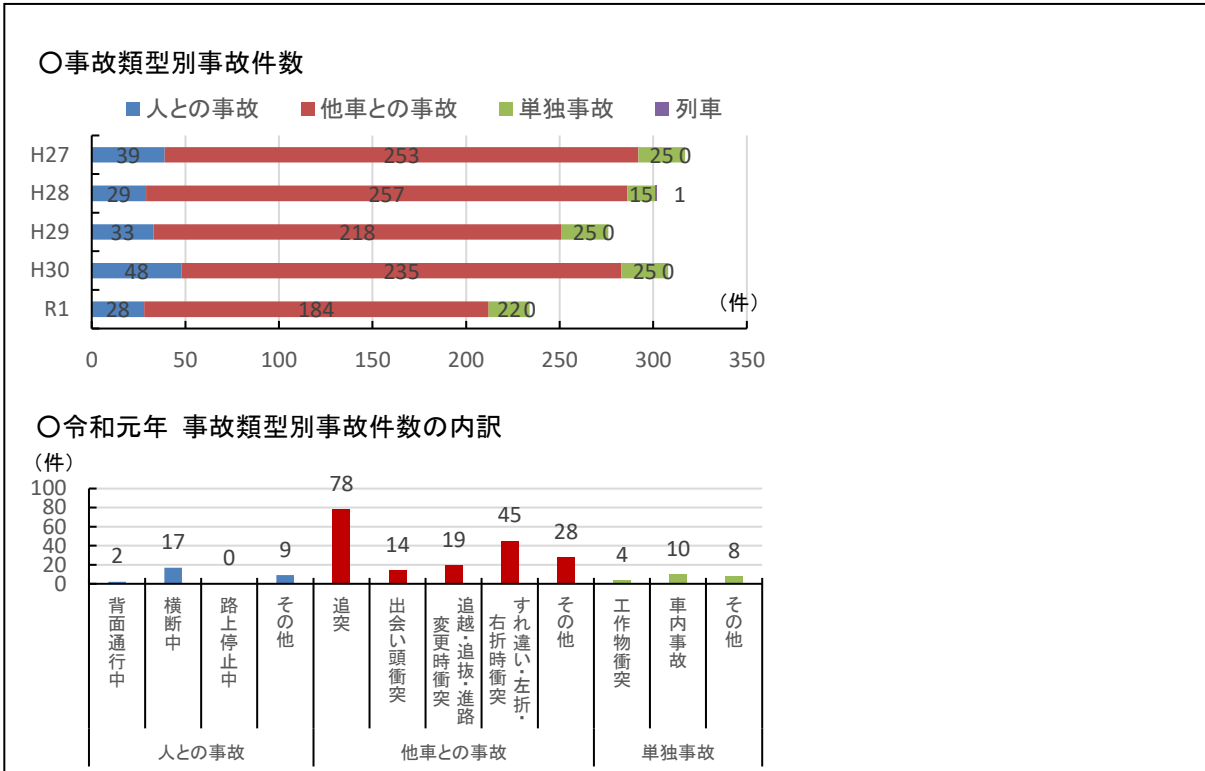


## 乗合バスの死亡事故類型

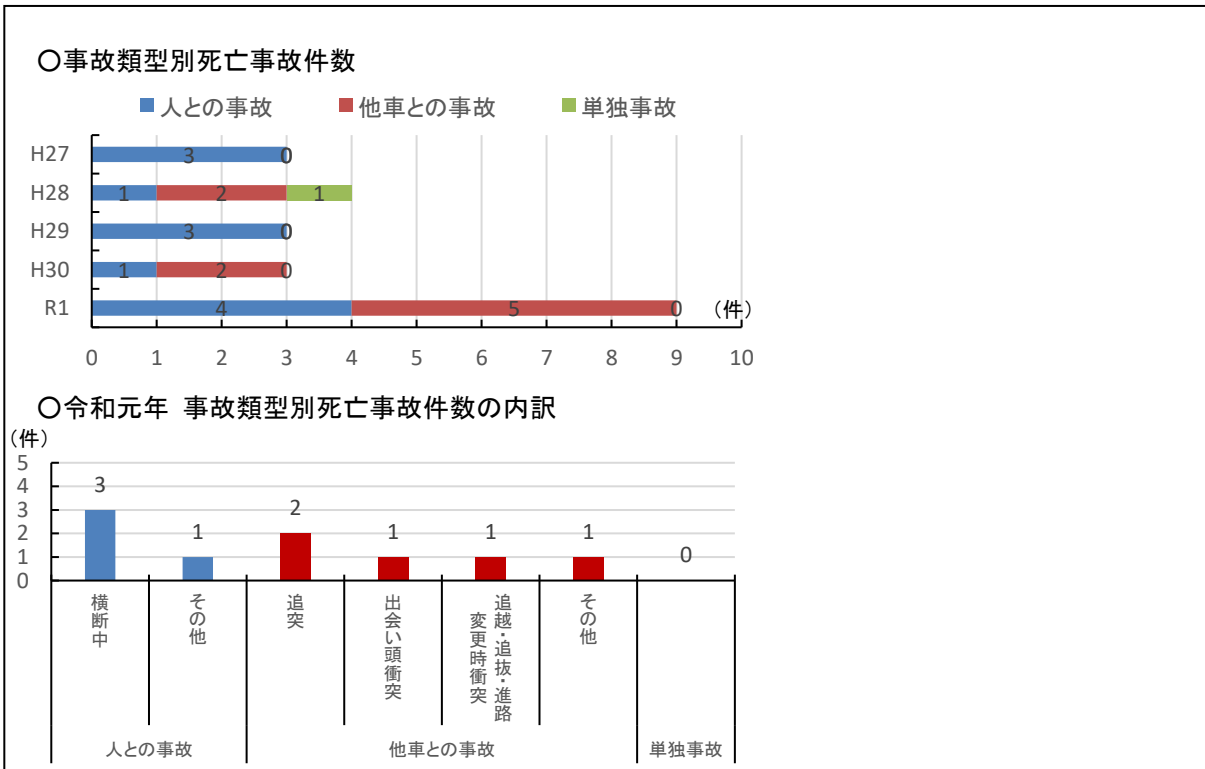


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## 貸切バスの事故類型

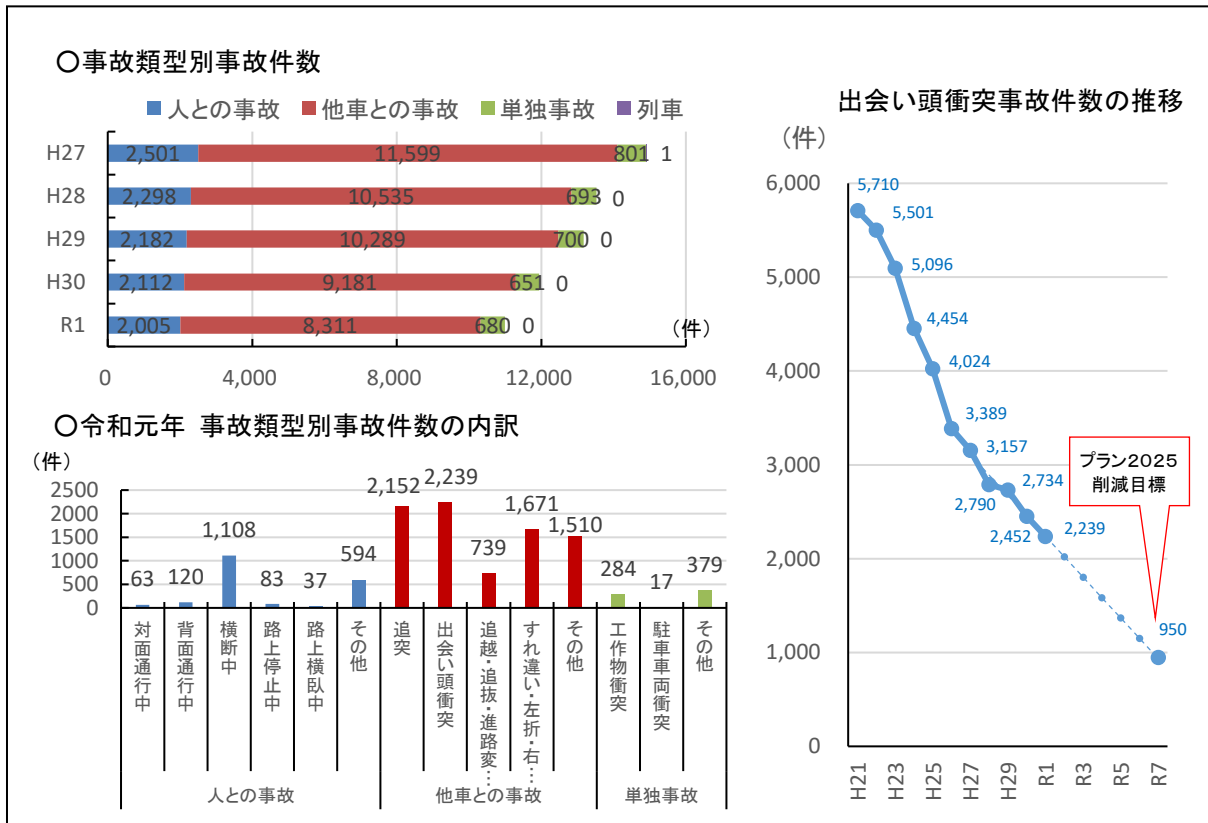


## 貸切バスの死亡事故類型

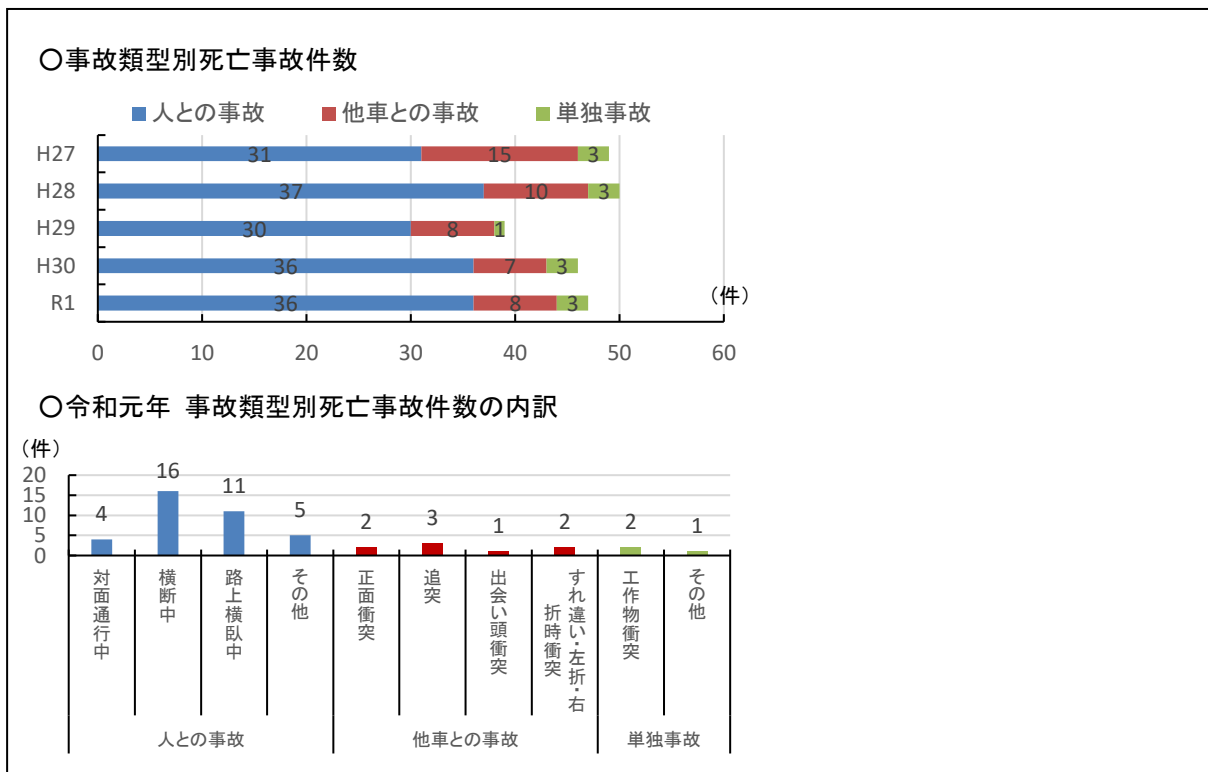


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## タクシーの事故類型



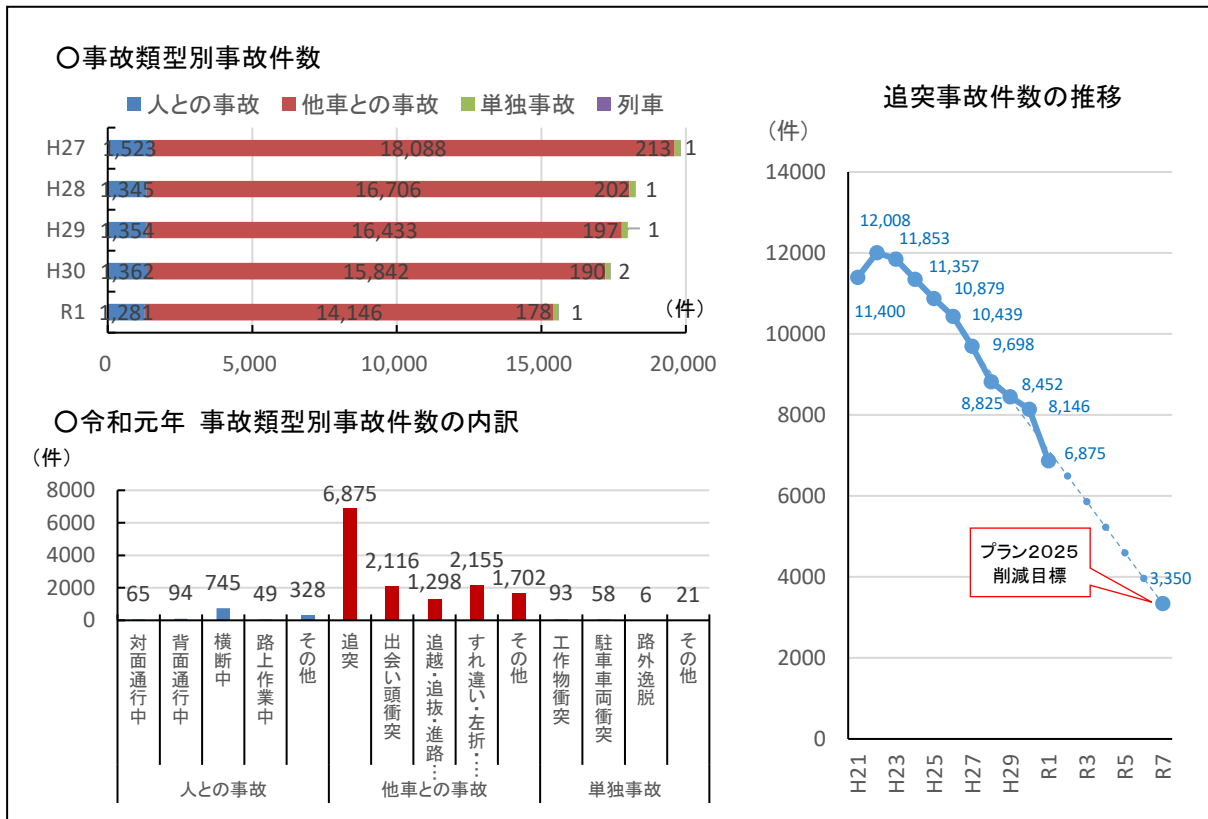
## タクシーの死亡事故類型



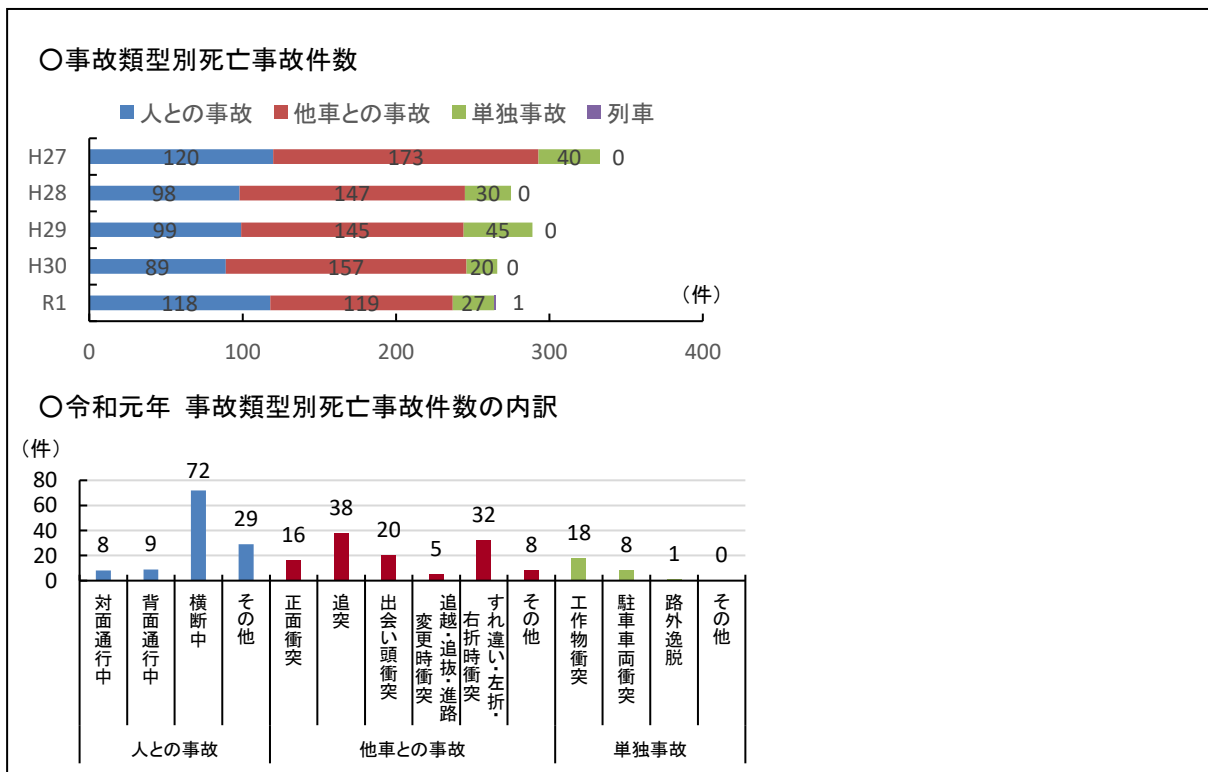
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」



## トラックの事故類型



## トラックの死亡事故類型



出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」