

2022年(令和4年)9月30日

ハイタク事業における 総合安全プラン2025

～フォローアップ～

タクシーが つなぐ人の輪 地域の輪



全国ハイヤー・タクシー連合会

I. ハイタク事業における総合安全プラン2025の進捗状況

1. 削減目標

- | | | | |
|---------|----------|-------------|--------|
| ①乗客の死者数 | ゼロ | ②飲酒運転 | ゼロ |
| ③死者数 | 23人以下 | ④重傷者数 | 630人以下 |
| ⑤人身事故件数 | 6,060件以下 | ⑥出会い頭衝突事故件数 | 870件以下 |

2. 交通事故発生状況(法人タクシー)

(1) 交通事故件数、死亡事故件数

○ 2021(令和3)年中に発生した法人タクシーを第1当事者とする交通事故及び死亡事故件数

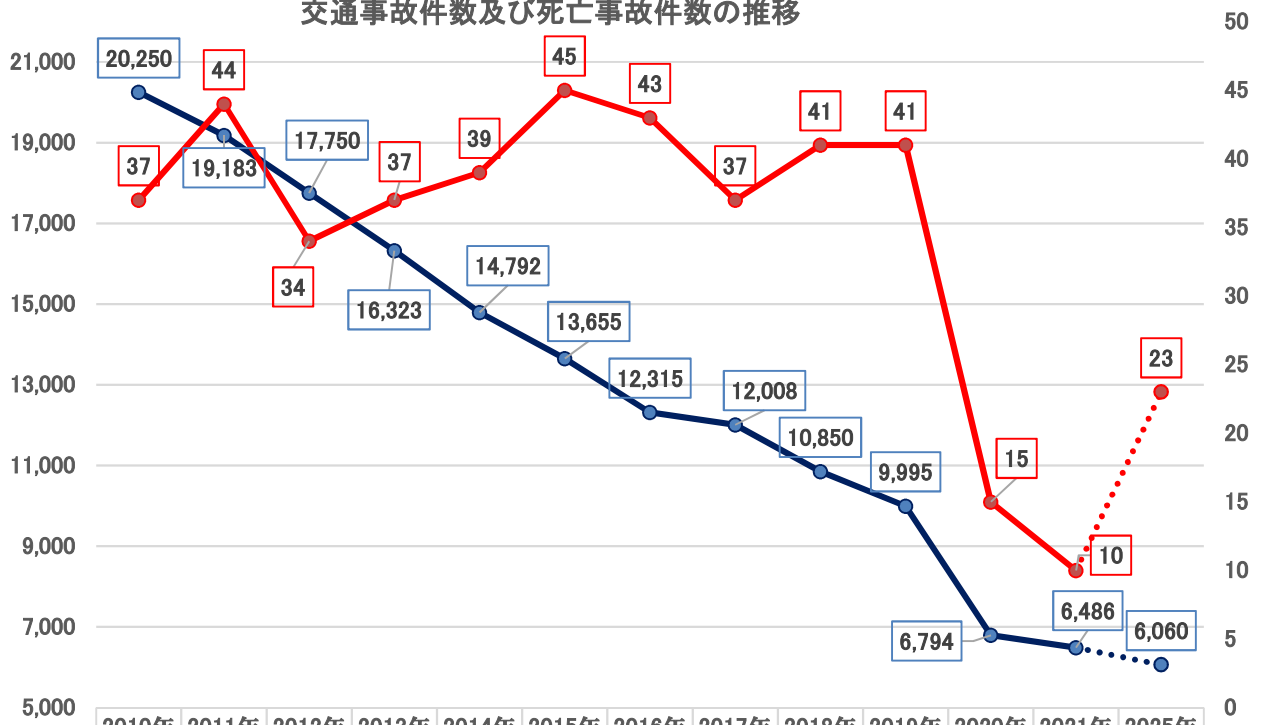
・ 交通事故発生件数 6,486件 前年比 - 308件(- 4.5%)

・ 死亡事故件数 10件 前年比 - 5件(-33.3%)

* 人身事故件数は、2010年(平成22年)から12年連続して減少しており、2021年(令和3年)中の交通事故件数は、12年前の2010年(平成22年)に比べ、1万3,764件、約68.0%の減少となっている。

* 死亡事故件数は、増減を繰り返しながら横ばい状態で推移していたが、コロナ禍の2021年(令和2年)15件、2022年(令和3年)10件と大幅に減少している。

交通事故件数及び死亡事故件数の推移



	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2025年
● 交通事故件数	20,250	19,183	17,750	16,323	14,792	13,655	12,315	12,008	10,850	9,995	6,794	6,486	6,060
● 死亡事故件数	37	44	34	37	39	45	43	37	41	41	15	10	23

(2) 人身事故件数、重傷者数

○ 2021(令和3)年中に発生した法人タクシーを第1当事者とする交通事故

・ 交通事故発生件数 6,486件 前年比 - 308件(- 4.5%)

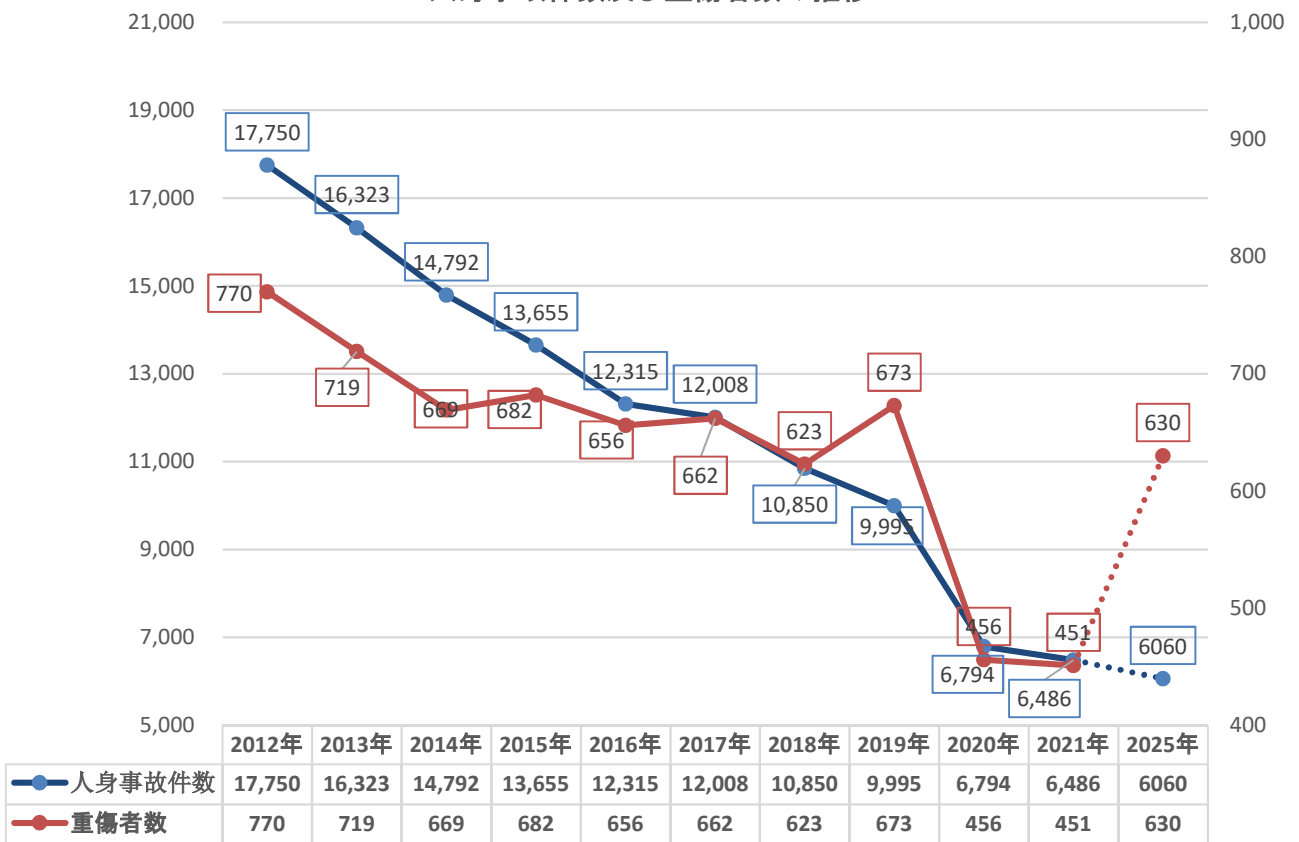
○ 2021(令和3)年中に発生した法人・個人タクシーを第1当事者とする重傷事故件数

・ 重傷者数 451人 前年比 - 5人(- 0.1%)

* 重傷者数は、2012年(平成24年)から2014年(平成26年)まで3年連続で減少したもののその後、高止まりの状況が続いている。

2020年(令和2年)、2021年(令和3年)はコロナ禍により大幅な減少となっている。

人身事故件数及び重傷者数の推移



(3) 出会い頭事故件数

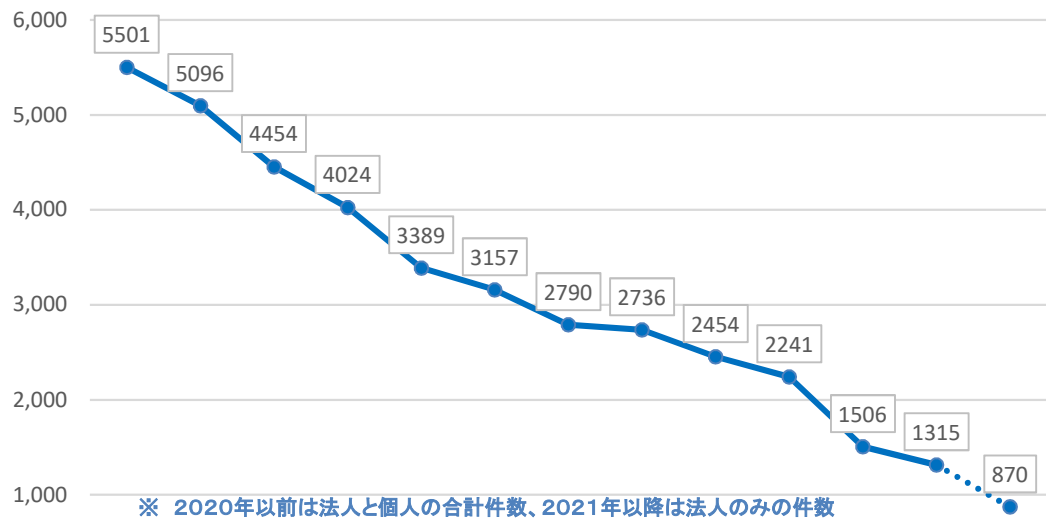
○ 2021(令和3)年中に発生した法人・個人タクシーを第1当事者とする出会い頭事故件数

・ 出会い頭事故発生件数 1,506件 前年比 - 735件(- 67.2%)

* 出会い頭事故件数は、2010年(平成22年)から12年連続で減少している。

2020年(令和2年)、2021年(令和3年)はコロナ禍により大幅な減少となっている。

出会い頭事故件数の推移

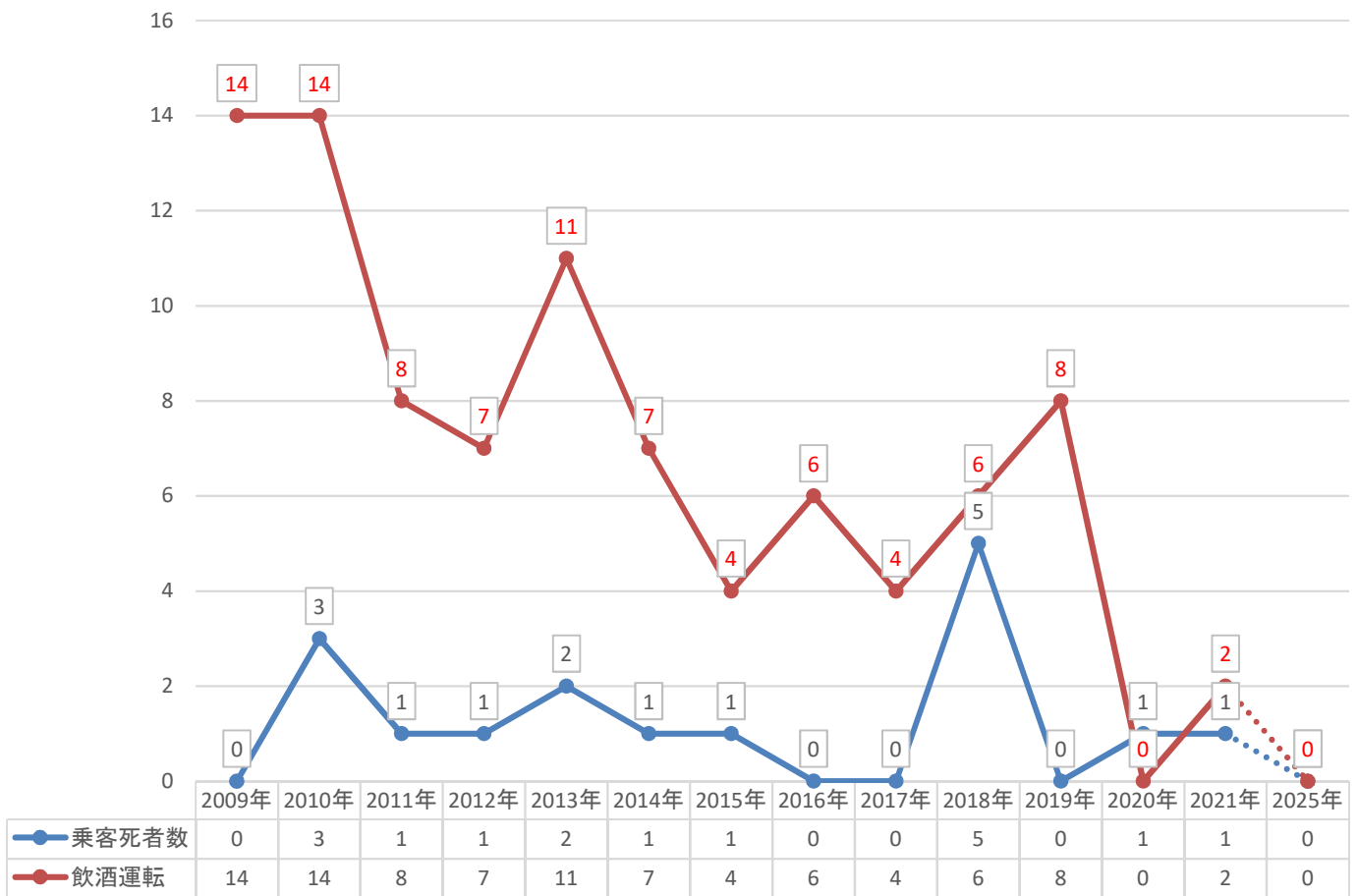


	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2025年
● 出会い頭事故件数	5,501	5,096	4,454	4,024	3,389	3,157	2,790	2,736	2,454	2,241	1,506	1,315	870

(4) 乗客の死者数及び飲酒運転

- 乗客死者数ゼロ、飲酒運転ゼロは毎年必ず達成すべき目標として設定。
- 飲酒運転は、2009年(平成19年)以降減少傾向にあるが、2020年(令和2年)に一度ゼロ件を達成。
- 乗客の死者数ゼロは、2009年(平成19年)以降、ゼロ件は4度あり。

乗客死者数及び飲酒運転件数の推移



3. 交通事故削減のための対策等

(1) タクシー適正化・活性化特別措置法に基づくタクシー事業の適正化の推進

長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、運転者の労働条件が悪化



○ 輸送の安全等を確保するため、「タクシー適正化・活性化特別措置法」に基づき、タクシー事業の適正化（供給輸送力の削減）を推進

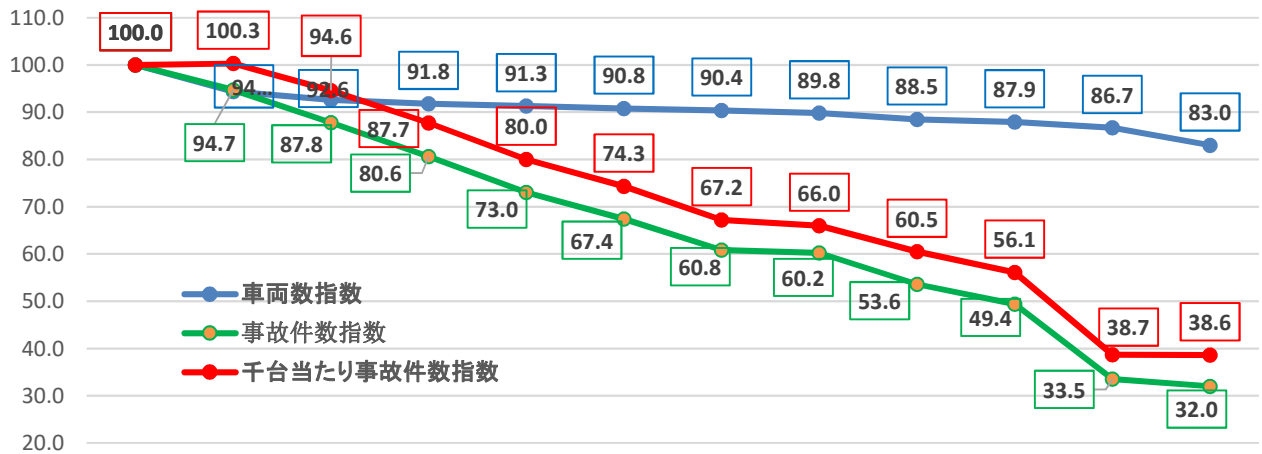
＜法人タクシー車両数＞

2010年3月末 222,097台 ⇒ 2021年3月末 184,237台（-37,860台）
 （平成21年3月末） （令和3年3月末）

○ タクシー車両の減少は、2011年（平成23年）から鈍化し、ほぼ横ばい状態で推移しているが、タクシー千台当たりの事故件数は、車両の減少が鈍化した2011年（平成23年）以降も毎年減少を続けている。

* 法人タクシー車両数は、一般タクシーとハイヤー及び福祉限定車両を含む。（自動車保有車両数月報）

法人タクシー車両千台当たりの事故件数



	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
法人タク車両数	222,097	209,566	205,683	203,943	202,741	201,644	200,760	199,336	196,537	195,136	192,497	184,237
同上指数	100.0	94.4	92.6	91.8	91.3	90.8	90.4	89.8	88.5	87.9	86.7	83.0
法人タク事故件数	20,252	19,183	17,750	16,323	14,792	13,665	12,315	12,008	10,850	9,995	6,794	6,486
同上指数	100.0	94.7	87.8	80.6	73.0	67.4	60.8	60.2	53.6	49.4	33.5	32.0
千台当たり事故件数	91.2	91.5	86.3	80.0	73.0	67.8	61.3	60.2	55.2	51.2	35.3	35.2
同上指数	100.0	100.3	94.6	87.7	80.0	74.3	67.2	66.0	60.5	56.1	38.7	38.6

※法人タクシー車両数は、各年3月末現在数。（ハイヤーと福祉限定車両を含む）「自動車保有車両数月報」

※法人タクシー事故件数は、各年中の発生件数。（ハイヤーと福祉限定車両を含む）「交通事故分析センター」

(2) タクシー事故の特徴を踏まえた重点対策の推進

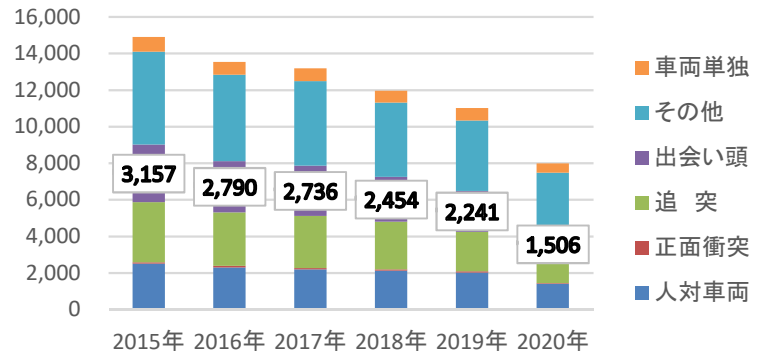
ア 出会い頭事故防止対策

◆ 2020年中(令和2年中)のタクシーによる交通事故は、6,794件で、そのうち、出会い頭事故は1,506件で約22.2%を占めている。

◆対策

- ① 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
 - ・相手車優先時の交差点通過
⇒ 2段階停止の習慣づけ
 - ・自車優先時の交差点通過
⇒ アクセルからブレーキへの足乗せ換え動作の習慣づけ
- ② 管理者等による同乗指導

ハイタクの種類別事故件数



◆ 出会い頭事故の発生件数の推移

2015(平成27)年	3,157件(構成率21.2%)
2016(平成28)年	2,790件(構成率20.6%)
2017(平成29)年	2,736件(構成率20.8%)
2018(平成30)年	2,454件(構成率20.5%)
2019(令和元)年	2,241件(構成率20.4%)
2020(令和2)年	1,506件(構成率22.2%)

	人対車両	車両相互				車両単独	合計
		正面衝突	追突	出会い頭	その他		
2015年	2,501	82	3,278	3,157	5,082	801	14,901
2016年	2,298	78	2,936	2,790	4,731	693	13,526
2017年	2,184	76	2,857	2,736	4,623	700	13,176
2018年	2,124	70	2,596	2,454	4,063	651	11,958
2019年	2,006	77	2,156	2,241	3,846	683	11,009
2020年	1,395	39	1,380	1,506	3,149	516	7,469

* ()内は全事故に占める出会い頭事故の割合

* (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」
* 交通事故件数は、ハイヤー・タクシー及び事業用の「その他事業用の自動車」を第1当事者とする交通事故件数

イ 路上寝こみ者の轢過事故防止対策

◆ 2020年中のタクシーの死亡事故件数は16件発生し、そのうち人との事故が約81%(13件)を占めている。人との事故のうち、路上寝こみ者轢過事故が約38.5%(5件)を占めている。

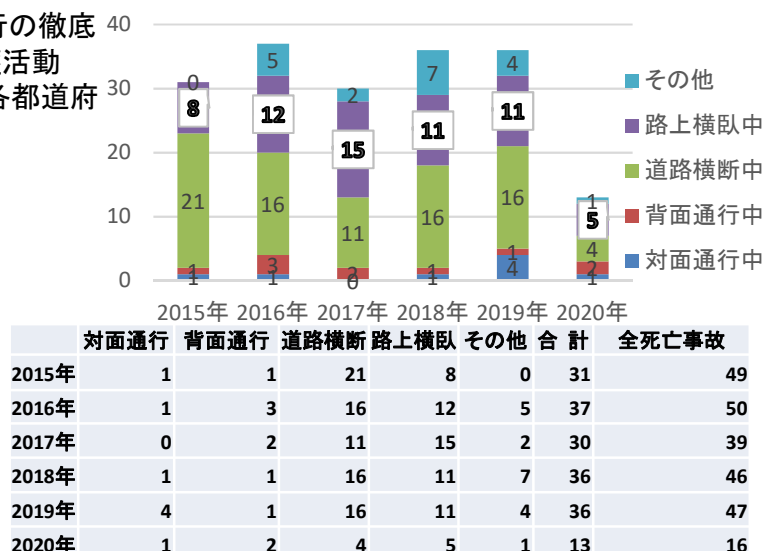
◆対策

- ① 早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行の徹底
- ② 路上寝こみ者発見時の警察への通報と保護活動
 - * 路上寝こみ者等に係るタクシー協会等と各都道府県警察との協定等締結状況
⇒ 2021(令和3)年3月末 31協会

◆ 路上寝こみ者の轢過死亡事故件数の推移

2015年(平成27年)	8件(構成率25.8%)
2016年(平成28年)	12件(構成率32.4%)
2017年(平成29年)	15件(構成率50.0%)
2018年(平成30年)	11件(構成率30.6%)
2019年(令和元年)	11件(構成比30.6%)
2020年(令和2年)	5件(構成比38.5%)

ハイタク事故の人対車両の死亡事故の内訳



* 構成率は、人対車両の死亡事故に占める路上寝こみ者轢過死亡事故の割合。

* (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」
* 交通事故件数は、ハイヤー・タクシー及び事業用の「その他事業用の自動車」を第1当事者とする交通事故件数

(3) 安全文化の確立

ア. 運輸安全マネジメント制度に係る取り組みの強化

- ◆ 「小規模事業者向け運輸安全マネジメントの進め方」の作成。(2017年(平成29年)12月)
- ◆ 事業者の取り組み事例
 - 明け番集会等を活用し、定期的に乗務員との安全に関する意見交換会の開催。
 - 乗務員と定期的な個別面談の実施。
 - グループリーダーが主体性を持った安全に関するグループ研修会の開催。

イ. 交通安全意識の醸成のための表彰の実施

全タク連においては、交通安全意識の醸成のため、以下の表彰を実施している。

- ◆ 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰
「総合安全プラン2025」に掲げた目標達成に向け、各都道府県協会の交通事故抑止に向けた取り組みの一層の強化を目的として、交通事故削減に努力した都道府県協会を表彰する「交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰」制度を2011年(平成29年)から実施。
- ◆ 優良乗務員表彰
タクシー乗務員のうち、無事故無違反運転を長期間続け他の乗務員の模範となる優良な乗務員を表彰することにより、乗務員の資質の向上を図ることを目的に1966年(昭和41年)から実施。

ウ. 交通事故の抑止と飲酒運転等根絶に関する決議の採択

交通事故抑止対策の徹底と乗務員の安全確保に関する決議

法人タクシーが第1当事者となった交通人身事故件数は平成22年以降9年連続して減少しているが、死亡事故件数は増減を繰り返しながら依然として高い水準のままで推移し、未だに飲酒運転、ひき逃げ等の悪質な事案も発生するなど極めて憂慮すべき事態にある。

輸送の安全確保は、運送事業に携わる者の最も基本的な責務であり、業界の最優先課題であることを経営トップから現場の乗務員に至るまでの全従業員が自覚して、「ハイタク事業における総合安全プラン2020」に掲げた2020年までに交通死亡事故件数23件以下、人身事故件数8,760件以下及び飲酒運転ゼロという目標達成に向けて、

- ・運輸安全マネジメント制度に係る取り組みの強化
- ・定期健康診断の確実な受診指導と健康診断結果に基づくフォローアップの徹底による健康起因事故の未然防止
- ・乗務員の労働条件、担い手確保に向けた働き方改革の取組
- ・出会い頭事故及び路上寝込み者の轢過事故防止対策の推進
- ・先進安全自動車(ASV)の導入促進 等

各種交通安全対策を業界の総力を挙げて取り組む。

また、乗務員の安全の確保のため、防犯仕切り板、防犯カメラ等防犯設備の整備、警察と連携した実践的な防犯訓練の実施等「タクシー防犯基準」に基づく対策をより一層強力に推進し、乗務員の安全の確保に万全を期す。

右 決議する。

令和元年11月6日

第58回全国ハイヤー・タクシー事業者大会

エ. 「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」の周知徹底

- ◆ 国土交通省策定の「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(タクシー事業者編)」を、全タク連において印刷製本(6100部)して会員事業者に頒布し、その周知徹底を図った。

オ. メールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用

- ◆ 国土交通省メールマガジン「事業用自動車安全通信」により発信されたタクシー関連の特異重大事故等を、全タク連において2半期ごとに死亡事故、飲酒運転、救護義務違反(ひき逃げ)及び健康起因事故等に分類、集約して、交通安全委員会(年2回開催)等各種会議資料として事故情報の共有化を図り、交通事故防止に活用した。

カ. ドライブレコーダーの画像活用によるヒヤリハット教育の推進

- ◆ 全タク連においては、ドライブレコーダーのヒヤリハット場面の画像を活用して、「何が要因であったのか」、「どのような状況であったのか」、「何を見落としたのか」など、ヒヤリハットとなった要因を運転者に確認させるヒヤリハット教育の普及・定着に努めた。

○ ドライブレコーダー導入車両数 13万5,726台(導入率約92.3%)

*ドライブレコーダー導入車両数は全タク連調べ(2022(令和4)年3月末)

*導入率=導入車両(135,726台)÷調査車両数(147,018台)×100

キ. 健康管理マニュアル等を活用した乗務員の健康管理の徹底

- ◆ 全タク連においては、
 - 「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(タクシー事業者編)」を製本化する際に、「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」を併せて掲載し、その活用の周知を図るとともに、平成29年からSASスクリーニング検査事業者の協力を得て、SASスクリーニング検査受検推進キャンペーンを毎年2月に実施。
 - 要再検査、要精密検査等の所見がある場合には、所見に応じた検査を受診させるなど定期健康診断の結果を踏まえた健康状態の把握に努める。
 - SASスクリーニング検査、人間ドック、脳ドックを受診させるなどして、健康起因事故を引き起こす可能性のある疾病等の早期発見に努める。
 - 定期健康診断の確実な受診指導。
 - 眼科健診モデル事業への積極的参加。

ク. 飲酒運転防止対策ガイドラインの策定

- ◆ 全タク連では、飲酒運転防止の取り組みを一層推進するため、従来の「飲酒運転防止対策マニュアル」を全面的に改定し、正しいアルコール知識の教育と節酒実践法の指導の必要性等を盛り込んだ「飲酒運転防止対策ガイドライン」を2019年(令和元年)5月に策定した。

(4) 安全対策に関する各種講習会・研修会の実施等

◆ 全タク連交通安全委員会において交通安全等に関する講演・研修会を年2回開催。

- ・ 2017年(平成29年)4月
「運輸審議会運輸安全確保部会とりまとめ(案)について」
国土交通省大臣官房運輸安全監理官 三上誠順 氏
- ・ 2017年(平成29年)9月
「事業用自動車総合安全プラン2020について」
国土交通省自動車局安全政策課課長 吉永隆博 氏
「薬物乱用対策について」
警察庁刑事局組織犯罪対策部薬物銃器対策課課長補佐 竹田勇 氏
- ・ 2018年(平成30年)4月
「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について」
国土交通省自動車局安全政策課安全監理第一係長 川村和久 氏
「高齢ドライバーの交通事故と未然防止」
公益財団法人交通事故総合分析センター主任交通心理士 小菅英恵 氏
- ・ 2018年9月(平成30年9月)
「睡眠不足に起因する事故の防止と健康起因事故の防止について」
国土交通省自動車局安全政策課課長 山腰俊博 氏
- ・ 2019年(平成31年)4月
「ICTを用いた適切かつ効率的な運行管理の促進」
国土交通省自動車局安全政策課課長 山腰俊博 氏
国土交通省自動車局安全政策課課長補佐 塚田淳一 氏
「運転従事者における脳MRI健診の意義」
一般社団法人運転従事者脳MRI健診支援機構業務部長 野口一郎 氏
- ・ 2019年(令和元年)9月
「健康起因による事故防止について」
国土交通省自動車局安全政策課課長 石田勝利 氏
「薬物濫用対策について」
警察庁刑事局組織犯罪対策部薬物銃器対策課課長補佐 田口勝美 氏
- ・ 2020年(令和2年)9月
「令和2年道路交通法改正、第二種免許等の受験資格の見直し」
警察庁交通局運転免許課 課長補佐 大槻一哉 氏
「AIを利用した交通事故削減支援サービス」
(株)Mobility Technologies ビジネス開発部 部長 武田浩介 氏
- ・ 2021年(令和3年)3月
「ハイタク事業における総合安全プラン2025(案)について」
国土交通省自動車局安全政策課長 石田勝利 氏
- ・ 2021年(令和3年)9月
「運行管理の高度化について」
国土交通省自動車局安全政策課 主査 安原幸生 氏
「運輸防災・運輸安全マネジメントセミナーについて」
国土交通省大字官房 首席運輸安全調査官 木下典男 氏
- ・ 2022年(令和4年)3月
「健康起因による事故防止について」
大原記念労働科学研究所 研究主幹 酒井一博 氏
「運行管理の高度化について」
国土交通省自動車局安全政策課 主査 安原幸生 氏
- ・ 2022年(令和4年)9月
「運行管理の高度化及び視野障害について」
国土交通省自動車局安全政策課 専門官 上田 享 氏

※ 赤字は健康起因関連

◆ 各県協会レベルにおいても事業者、乗務員を対象に交通安全等に関する講習・研修会等を随時開催。

II 今後の取組み等

1. 事故分析に基づく重点対策の一層の推進

◆ 出会い頭事故防止対策

○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

- ・ 相手車優先時の交差点通過 ⇒ 2段階停止の習慣づけ
- ・ 自車優先時の交差点通過 ⇒ アクセルからブレーキへの足乗せ換え動作の習慣づけ

○管理者等による同乗指導等

◆ 路上寝込み者等の轢過事故防止対策

○早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行の徹底

- ・ 早めのライト点灯、ライト上向き走行することにより対象者を早期に発見し、事故の未然防止を図る。(通年化して継続実施)
- ・ 乗務員向けリーフレット作成、配布

○路上寝込み者等発見時の警察への通報と防護措置

- ・ 対象者を発見した場合、警察に110番通報するとともに、自車を対象者の手前に停車させ、ハザードランプを点灯するなどして、警察官が到着するまで対象者の防護措置をとる。
- ・ 路上寝込み者対策に関する協定を警察と締結して実施。(2022年(令和4年)3月末現在 31協会)

2. セーフティ・サポートカーの普及促進

- ◆ 衝突被害軽減ブレーキ等の標準的安全システムを装備したタクシー専用車両(JPN TAXI)の普及・促進。(2022年(令和4年)7月現在、2万9,626台・法人約17.7万台のうち16.7%)

* 都内1万6,330台(都内法人約3万台のうち54.4%)



3. AIを活用した効率的な配車システムの普及・促進

- ◆ 都市部においては、AIによる需要予測システムの導入により、新たに旅客自動車の運転者として選任された者の経験不足を補い、様々なところに注意を向けて乗客を探している空車時(流しで運転しているとき)の交通事故の削減に努める。

AIタクシーを活用した運行イメージ



「2018年2月14日 NTTドコモ広報資料」から引用



「2018年3月9日 トヨタ広報資料」から引用

4. 第二種運転免許の受験資格の見直しへの対応 ～採用後の教育・研修制度の充実-強化～

- ◆ 第二種運転免許の受験資格の見直し
第二種運転免許の受験資格を「年齢19歳以上、運転経験1年以上」とする道路交通法改正法が、令和2年6月、公布された(令和4年5月13日施行)。

【第二種免許受験資格見なおし】

- ※ 一定の教習を修了した場合、
 - ・ 経験年数要件 3年以上 ⇒ 1年以上
 - ・ 年齢要件 21歳以上 ⇒ 19歳以上

- ◆ タクシー業界の取組み

第二種運転免許の受験資格の見直し等の改正道路交通法の施行に向けて、道路運送法に基づく初任運転者研修に加えて、乗務員採用後の職場研修の在り方等について関係省庁のご指導等を得て検討を進める。

令和3年3月、乗客の死者数ゼロ、飲酒運転ゼロ、死者数23人以下、重傷者数630人以下、人身事故件数6,060件以下、出会い頭衝突事故件数870件以下の目標を掲げた「ハイタク事業における総合安全プラン2025」を策定し、令和7年までの達成を目指し、引き続き各種交通事故防止対策を強力に推進する。

新たに抑止目標に加わった乗客の死者数ゼロについては、従来から実施してきた、シートベルト着用を促すステッカーやシートベルト着用を促す自動音声案内等をより一層活用し、乗客のシートベルト着用の理解を促進する。

また、タクシーの特徴的な交通事故として重点対策に掲げた「出会い頭事故」及び「路上寝込み者轢過事故」の防止対策を業界の総力を挙げて取り組む。

「運輸安全マネジメント制度」の一層の浸透・定着を図るため、国交省策定の「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」及び全タク連作成の小規模事業者向け「運輸安全マネジメントの進め方」の普及徹底と運輸安全マネジメント普及・啓発促進協議会の行う認定セミナーの受講勧奨等に努める。

運転者の健康管理については、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に基づく指導の徹底に努めるとともに、定期健康診断の確実な受診指導と要再検査、要精密検査等の所見がある者については、専門医を受診させる等適切な措置を講じる。

また、高齢、肥満、高血圧等複数の危険因子を持つ運転者に対しては、「SAS対策マニュアル」、「脳血管疾患対策ガイドライン」及び「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」に基づき、SASスクリーニング検査、脳MRI健診、心臓ドック等を受診させるなどして、健康起因事故を引き起こす可能性のある疾病等の早期発見に努めるほか、国交省が推進する眼科検診モデル事業に積極的に参画する。

「飲酒運転防止対策ガイドライン」を活用するほか、出庫時、帰庫時の点呼における確実なアルコールチェックの実施と日常的な指導・監督を徹底し、飲酒運転の根絶を図る。

また、覚せい剤・危険ドラッグ等薬物使用運転防止のため、警察と連携して覚せい剤・危険ドラッグの危険性についての研修会等を実施する。

ICT技術の活用による点呼の高度化については、本年7月以降、遠隔点呼が開始されることとなり、この活用拡大を図るとともに、効果的な運行管理や感染症防止対策を促進する。また、自動点呼については、国交省と連携した実証実験をさらに積み重ねて、その実現を図る。

第二種運転免許の受験資格の緩和(一定の教習を修了した場合、年齢19歳以上、運転経験1年以上)等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、本年5月13日より施行されることとなり、業界として若手ドライバーの雇用促進を図る。

道路運送法令に基づく初任運転者に対する研修のほかに、業界として取り組むべき採用後の職場研修の在り方等について関係省庁と連携して検討を行う。

各季の全国交通安全運動や地域独自の交通安全運動等に主催団体の一員として参画するなど、交通安全活動を積極的に推進する。