資料３－３

事業用自動車
総合安全プラン２０２５

～個人タクシー事業における
取り組み状況～

令和４年９月３０日（金）

一般社団法人 全国個人タクシー協会

個人タクシー事業における総合安全プラン2025

１．事業用自動車総合安全プラン２０２５の事故等削減目標

【タクシー全体】
① 乗客の死者数ゼロ
② 令和７年までに死者数２５人以下
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

２．　個人タクシー事業における事故等削減目標

① 毎年、乗客の死者数ゼロをめざします。
② 令和７年までに死者数（第１当事者）
２人以下をめざします。
③ 令和７年までに重傷者数（第１当事者）
６０人以下をめざします。
④ 令和７年までに人身事故件数（第１当事者）
５４０件以下をめざします。
⑤ 毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
⑥ 令和７年までに出会い頭衝突事故件数（第１当事者）
８０件以下をめざします。

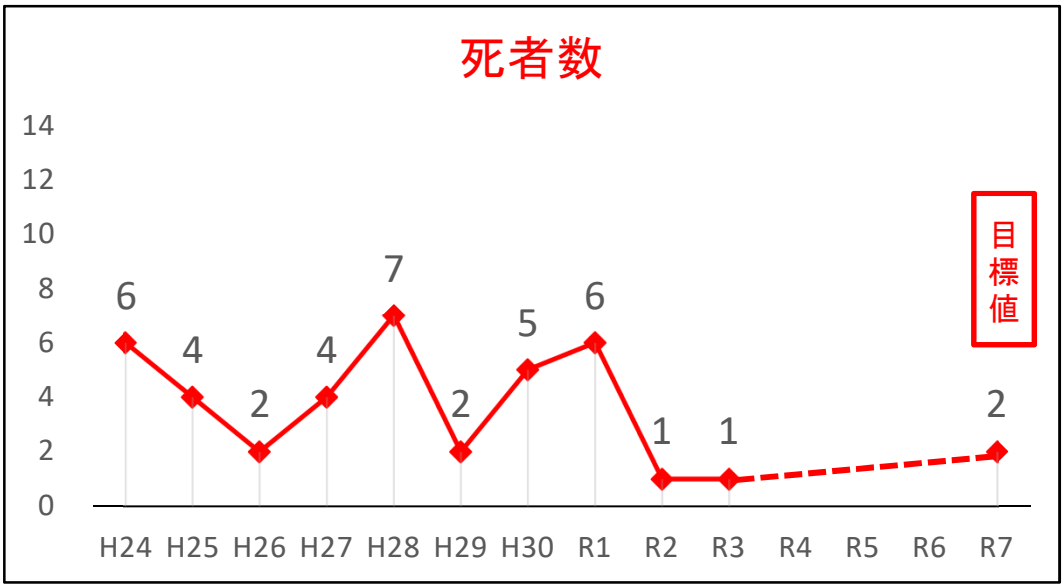
KOJIN TAXI 一般社団法人 全国個人タクシー協会

個人タクシーにおける事故統計

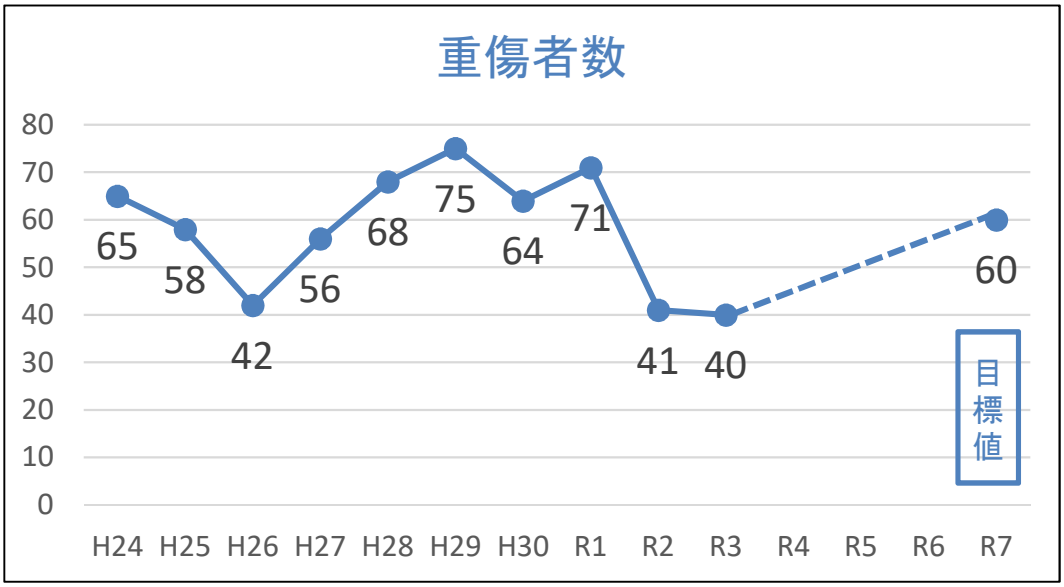
①乗客の死者数

当協会の把握している統計では、平成２６年以降は毎年０人です。

②死者数



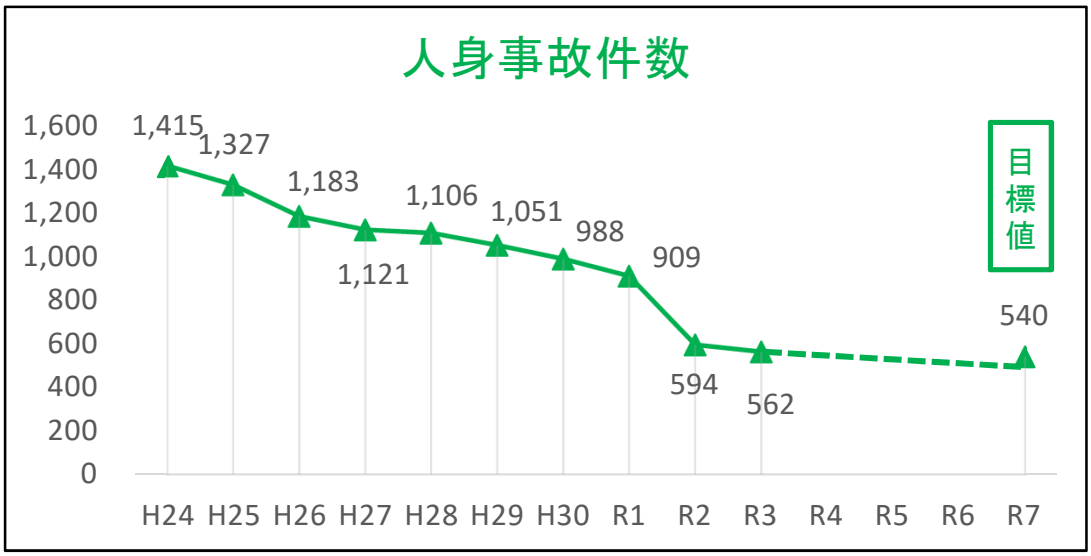
③重傷者数



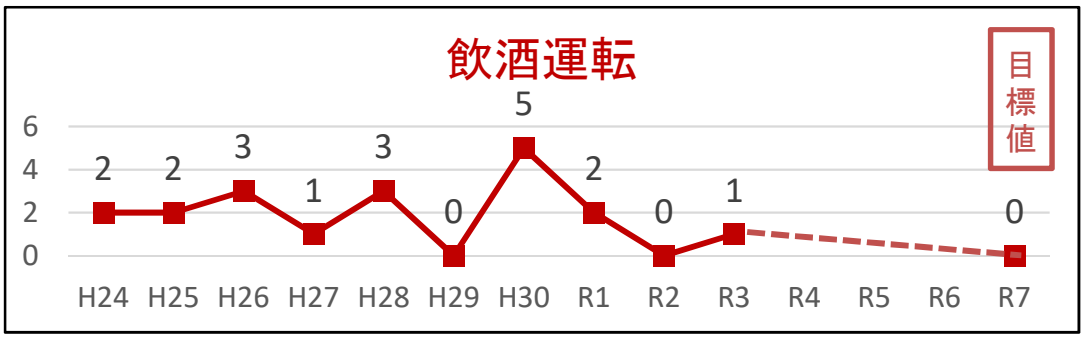
KOJIN TAXI 一般社団法人 全国個人タクシー協会

個人タクシーにおける事故統計

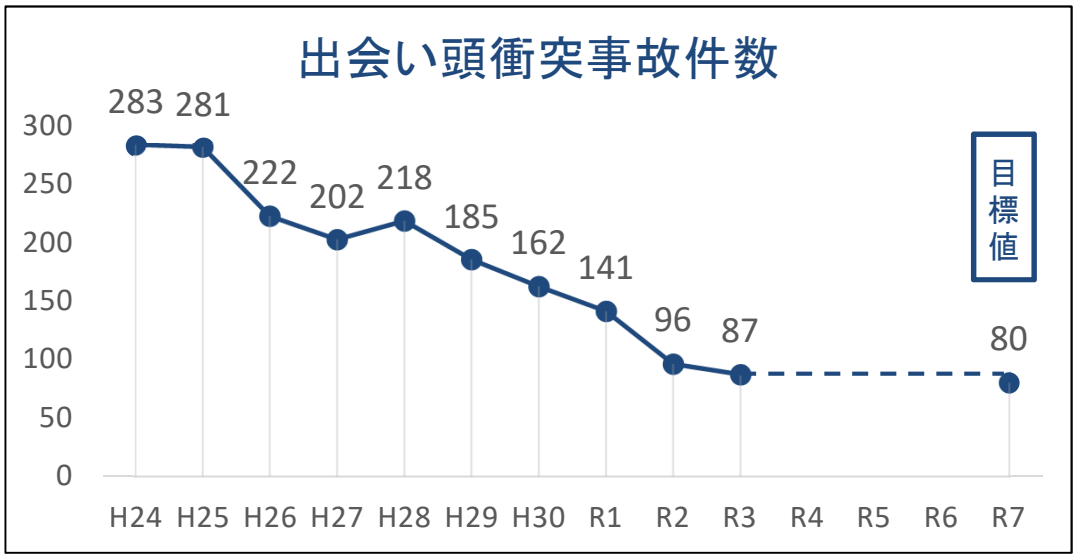
④人身事故件数



⑤飲酒運転



⑥出会い頭衝突事故件数



一般社団法人 全国個人タクシー協会

個人タクシー事業における総合安全プラン２０２５

令和３年４月２２日　第１２回正副会長会議において策定
一般社団法人　全国個人タクシー協会

Ⅰ．個人タクシー事業にかかる事故等削減目標

１．毎年、乗客の死者数ゼロをめざします。
２．令和７年までに死者数（第１当事者）２人以下をめざします。
３．令和７年までに重傷者数（第１当事者）６０人以下をめざします。
４．令和７年までに人身事故件数（第１当事者）５４０件以下をめざします。
５．毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
６．令和７年までに出会い頭衝突事故件数（第１当事者）８０件以下をめざします。

Ⅱ．目標の達成に向けて当面講ずべき施策

１.「新たな日常」における安全･安心な輸送サービスの実現

⑴ 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

①「個人タクシー事業者における新型コロナウイルス感染予防ガイドライン」の周知徹底
　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、「個人タクシー事業者における新型コロナウイルス感染予防ガイドライン」に則り、感染予防に努めます。

②マスクの着用、車内換気の周知徹底
　運行中はマスクを着用し、エアコンによる外気導入や乗客の意向を確認したうえで窓開け等の換気を行います。また、可能な範囲で空気清浄機を設置します。

③車内消毒の徹底
　車内の座席、窓、ドアノブ、手すり、防護スクリーンなど、乗客が頻繁に触れる箇所については、特にこまめな消毒を行うなど、車内清掃を徹底します。

④乗客に対し、感染拡大防止について理解と協力を要請
　乗車時のマスク着用、会話は控えめ、可能な限り後部座席への乗車、窓開け換気について口頭要請又はステッカー貼付等により、乗客に対し感染拡大防止の理解と協力を求めます。

⑵ 激甚化・頻発化する災害への対応

①　災害時緊急輸送業務の協定
　各団体において、地方自治体・警察と災害時緊急輸送業務の協定を行い、地方自治体等からの要請に応じて、災害時に円滑な緊急輸送業務に協力します。

⑶ オリパラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応

①　人流の変化への対応
　国、地方自治体、警察による交通量規制やテロ対策等を周知し、積極的に協力します。

② 訪日外国人の利用促進
多言語対応を含め、訪日外国人のタクシー利用促進を図ります。

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

⑴ 飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応

① 飲酒運転撲滅の啓発
講習会・機関紙「全個協」・交通安全運動におけるチラシ配付等により、飲酒運転撲滅について啓発します。

② アルコールチェッカーの装備・使用・確認の徹底
各所属団体等において、事業者に対してアルコールチェッカーの装備・使用・確認の徹底を指導します。

⑵ 「ながら運転」の増加への対応

① 運転中の携帯電話・スマートフォン使用禁止の啓発
講習会・機関紙「全個協」・交通安全運動におけるチラシ配付等により、運転中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止について啓発します。

⑶ 社会的関心の高まる「あおり運転」への対応

① あおり運転防止等の啓発
講習会・機関紙「全個協」・交通安全運動におけるチラシ配付等により、あおり運転防止と、あおり運転を受けたときの対応等について啓発します。

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及促進

⑴ 自動車の先進安全技術の更なる普及

① ＡＳＶ機能装着車両の導入促進
先進安全技術を搭載した車両への代替え促進のための新技術の情報提供を行います。

② ドライブレコーダーの導入促進
安全対策の推進のためドライブレコーダーの導入を促進します。

4. 超高齢化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

⑴ 高齢歩行者の死傷事故への対応

① 高齢歩行者の行動特性に配慮した安全走行の励行
講習会・機関紙「全個協」・交通安全運動におけるチラシ配付等により、高齢歩行者の行動特性等の情報提供を行い、安全走行について注意喚起します。

⑵ 高齢運転者事故への対応

① 高齢事業者等の安全講習会の実施
各団体において、高齢事業者等に対する安全指導等を内容とする講習を行います。

② 所属団体内における事業者の運転・健康状態のチェック体制の確立・実施
　所属団体事業者の運転状況や健康状態について、所属団体長、安全運行指導員、事務職員などが一体となってチェックし指導する体制を確立し実施します。

③ 健康管理に係るマニュアルの周知
　国が作成した健康管理に係るマニュアル等を周知徹底します。

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対策の強化

⑴ タクシーの特徴的な事故への対応

① 業界全体での事故情報の共有
　年間の個人タクシーの事故発生状況を各団体へ報告するほか、重大事故等が発生した場合は、事故概要・原因等を迅速に報告し注意喚起します。
　また、国土交通省が発行するメールマガジン「事業用自動車安全通信」を積極的に活用します。

② 支部における「安全対策推進会議」の設置、当該地域の「事業用自動車安全対策会議」への積極的参画
　各支部において「安全対策推進会議」を設置して「支部安全プラン」の見直し・策定をし、支部・会員・所属団体が一体となって推進します。
　また、当該地域の運輸局に設置された「事業用自動車安全対策会議」に積極的に参画し、情報収集をするとともに、支部での安全対策の取り組みの見直し強化を図ります。

③ 各団体での事故削減目標の明確化
　支部・会員・所属団体において、全国個人タクシー協会の策定した事故削減目標に基づき、削減目標を明確にします。

④ 交通安全運動の実施
　継続して全国個人タクシー協会主催の「交通安全運動」（毎年９～１０月の２ヵ月間）を実施します。

⑤ 車両の点検整備の徹底
　車両の点検整備、運行に際しての日常点検整備を徹底します。

⑥ 追突事故・出会い頭衝突事故防止の啓発
　タクシーの特徴的事故である追突事故・出会い頭衝突事故について注意喚起し啓発します。

⑦ 路上横臥轢過事故防止の励行
　特に深夜における路上横臥轢過事故について注意喚起を行い、早期発見、轢過事故防止に努めます。

⑧ 早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行
　薄暮時の早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行について啓発します。

⑨ 車内事故防止対策の徹底
　「シートベルト着用」ステッカーを貼付し、乗客にシートベルト着用を促します。また、「防犯カメラ設置」等について利用者の理解を求める等、車内事故防止対策を徹底します。

⑩　マスターズ制度の適正運用とＰＲ活動
　安全性やサービス水準に関して評価・認定する優良個人タクシー事業者認定制度（マスターズ制度）の適正運用を図り、利用者へのＰＲ活動を通じて、利用者が選択するために必要な安全情報等を提供します。

⑪　ポスター、機関紙等による広報、啓発
　講習会・機関紙「全個協」・交通安全運動におけるチラシ配付・ポスター掲示等により、タクシーの特徴的な事故等について情報提供し啓発します。

⑵ 健康に起因する事故の増加への対応

①　健康診断の受診と健康管理等の徹底
　所属団体において健康診断の確実な受診を推進し、事業者の健康管理の徹底に取り組みます。また、事業者研修会等において日常の健康管理のあり方や生活習慣についての講習内容を取り入れ啓発します。

⑶ 運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化

①　安全マネジメントの周知・徹底
　各団体において、ＰＤＣＡサイクルを継続的に繰り返し、絶えず輸送の安全性の向上に努めるよう、周知徹底を図ります。

②　ＮＡＳＶＡの活用、安全マネジメント講習
　ＮＡＳＶＡの一般講習、適性診断、安全マネジメント関係講習会等の活用を推進します。

③　安全運行指導員による指導・監督
　安全運行指導員が事業者に対して、実効性のある指導・監督が行えるよう「安全運行指導員：活動マニュアル」の見直し・内容充実を図るとともに、「安全運行指導員だより」を発行して各団体、安全運行指導員あてに配付し周知徹底します。

④　交通安全意識高揚のための表彰制度の活用
　交通安全運動における優秀団体表彰や警察によるセーフティドライバーコンテスト等外部の表彰制度の活用も含め、交通安全意識の高揚に努めます。

⑷ 初任、経験不足運転者等への適切な指導監督

①　新規事業者講習会の実施
　各団体において新規事業者を対象とした講習会を開催し、安全研修・営業研修・接客サービス研修等を実施します。

②　少人数による指導、ＫＹＴ・ドライブレコーダー等による安全教育の実施
　所属団体等の最小団体において、少人数による指導、ＫＹＴ等を実施するほか、ドライブレコーダーの映像を活用した安全教育を実施します。

6. 道路交通環境の改善

①　各団体（各地域）において、事業者から具体的な改善箇所等の情報を収集し、関係当局に対して改善要求を行います。

個人タクシー事業における総合安全プラン2025重点目標

Ⅲ．個人タクシー事業における総合安全プラン２０２５重点目標

個人タクシーの交通事故（第１当事者）の４割以上を占める次の事故削減を当面の「事故削減重点目標」に定め、積極的に当該事故の削減に取り組みます。

【事故削減重点目標】

① 交差点内での車両相互の出会い頭事故削減
② 第一通行帯、横断歩道での人対車両の事故削減
③ 単路での車両相互の追突事故削減
④ 交差点内での車両相互の右左折時の事故削減

個人タクシーの事故類型別、衝突地点別事故件数

令和3年（令和3年1月～令和3年12月）

			人対車両	車両相互							車両単独	列車	合計
				正面衝突	追突	出会い頭	追抜追越時	すれ違い時	左折時	右折時	その他			
単路（交差点付近含む）	歩道	自転車通行指定部分	2	0	1	1	0	0	1	0	2	0	0	7
		その他	6	0	0	3	1	0	2	0	7	0	0	19
	路側帯		5	0	1	0	0	1	0	0	4	0	0	11
	非分離道路		13	1	8	1	2	2	0	1	5	7	0	40
	自転車道		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	自転車専用通行帯		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	第一通行帯		22	0	42	4	11	2	2	1	44	7	0	135
	第二通行帯以上		1	0	21	0	5	0	1	1	13	3	0	45
	左折専用車線		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	右折専用車線		0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	加減速車線		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	登板車線		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	異通行帯	車線	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4
		歩道 自転車通行指定部分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		歩道 その他	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
		路側帯	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
		自転車道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		自転車専用通行帯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
交差点内	横断歩道		37	0	0	11	0	0	22	12	3	1	0	86
	自転車横断帯		0	0	0	1	0	0	3	0	1	0	0	5
	自転車道		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	自転車専用通行帯		0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	その他		13	0	12	65	6	0	13	30	14	6	0	159
その他			18	0	6	1	1	0	1	0	13	4	0	44
合　計			118	2	94	87	26	5	46	50	106	28	0	562

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（令和3年版）」

支部･会員団体等において取り組むべき重点項目

⑴ 各支部・会員団体等における事故防止対策委員会（仮称）の設置、活動強化

事故防止対策委員会を設置し、当該団体等の事故発生状況、事故発生状況・原因等の分析、事業者からのヒヤリ・ハット体験の報告などを行う。必要によっては、事務所掲示板に事故の概要、原因を記したものを掲示し、注意を喚起する。また、地域の管轄警察署から最近の事故情報を収集し、事業者に周知する。

⑵ 交通事故多発地点＆危険箇所マップの作成

各支部・会員団体等において、事業者の情報や地域の管轄警察署等の協力により、当該地域の「交通事故多発地点＆危険箇所マップ」（仮称）を作成し、団体事務所の掲示板に掲示する。

⑶ 各運輸局・運輸支局に対し、各支部・会員団体等における事故防止対策委員会（仮称）を開催する場合には、講演等のご協力依頼を行う。

個人タクシー事業にかかる事故等削減目標値（支部別）

令和３年４月22日　第12回正副会長会議承認

支部	人身事故発生件数（第一当事者）							令和７年までに達成すべき事故等削減目標値				毎年の目標値	
	H28	H29	H30	R1	R2	５年間合計	事故割合	死者数	重傷者数削減目標値	人身事故削減目標値	出会い頭衝突事故削減目標値	乗客の死者数	飲酒運転
北海道	16	29	25	26	14	110	2.37%	0	1	13	2	0	0
東北	16	17	22	17	9	81	1.74%	0	1	9	1	0	0
北陸信越	16	11	11	3	4	45	0.97%	0	1	5	1	0	0
関東	504	506	491	431	297	2,229	47.96%	0	28	259	38	0	0
中部	58	46	51	38	30	223	4.80%	0	3	26	4	0	0
近畿	290	240	225	217	127	1,099	23.64%	0	14	128	19	0	0
中国	35	34	25	23	19	136	2.93%	0	2	16	2	0	0
四国	16	12	9	11	4	52	1.12%	0	1	6	1	0	0
九州	130	135	113	129	79	586	12.61%	0	8	68	10	0	0
沖縄	25	21	16	14	11	87	1.87%	0	1	10	2	0	0
全国	1,106	1,051	988	909	594	4,648	100.00%	2	60	540	80	0	0

事故等削減目標値設定の考え方

① H28～R2の５年間の人身事故発生件数（第一当事者）を合計し、支部毎の事故割合を求めています

② 各支部の事故割合にそれぞれ全体の削減目標値を掛け、小数点以下四捨五入により整数を割り出しています

③ 死者数については個人タクシー全体では２人以下ですが、各支部の目標値は０人とします

『事業用自動車総合安全プラン2025』

関東支部における事故削減目標及び当面の取り組み

令和３年７月２１日関東支部安全対策推進会議

Ⅰ　事故削減目標【Plan】

【事故削減目標】
1．乗客の死者数ゼロ
2．令和７年までに死者数（第１当事者）ゼロ
3．令和７年までに重傷者数（第１当事者）28人以下
4．令和７年までに人身事故件数（第１当事者）259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（第１当事者）38件以下

都県ベースに置換えた目標値

	死者数（第１当事者）		人身事故件数（第１当事者）				
	令和２年	令和７年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
東　京	1	0	245	236	226	216	206
神奈川	0	0	64	58	51	45	39
千　葉	0	0	20	18	15	13	11
埼　玉	0	0	10	8	6	4	3
栃　木	0	0	1	0	0	0	0
群　馬	0	0	0	0	0	0	0
（関東）計	1	0	340	320	298	278	259

※令和７年の目標値は令和２年12月末現在の事業者数をベースに設定
※令和３年の目標値は、すでに令和３年１月25日正副支部長、県協会長合同会議において、令和２年の目標値と同数を通知していますので、既に、これによって取り組みを進めている団体にあっては、令和４年から事業用自動車総合安全プラン2025に従った目標値での取り組みとします。

参考

全個協の事故等削減目標「個人タクシー事業における総合安全プラン２０２５」

（令和３年４月２２日　第12回正副会長会議において策定）

1．毎年、乗客の死者数ゼロをめざします。
2．令和７年までに死者数（第１当事者）2人以下ゼロをめざします。
3．令和７年までに重傷者数（第１当事者）60人以下をめざします。
4．令和７年までに人身事故件数（第１当事者）540件以下をめざします。
5．毎年、飲酒運転ゼロをめざします。
6．令和７年までに出会い頭衝突事故件数（第１当事者）80件以下をめざします。

令和3年7月21日関東支部安全対策推進会議 決議

事業用自動車総合安全プラン

2025事故等削減目標

乗客の死者数	死者数	重傷者数	飲酒運転
0（ゼロ）	0（ゼロ）	28人以下	0（ゼロ）

人身事故
340件以下

東　京 245件	神奈川 64件	千　葉 20件
埼　玉 10件	栃　木 1件	群　馬 0件

出会い頭衝突事故
38件以下

確認を行うことで事故防止

- 「かもしれない運転」で危険予知！
- お客様乗降時等はサイドブレーキ（パーキング）！
- シートベルトで（命を）守る！
- 早めのライト点灯、ハイビーム！
- 運転中の携帯電話・スマートフォン使用禁止！

（一社）全国個人タクシー協会関東支部長　秋田 隆
東京都個人タクシー交通共済協同組合理事長　田中 映二
日個連東京都交通共済協同組合理事長　渡邉 康夫

夕暮れ時は早めに ライトオン

日没時間が早くなる晩秋から冬場にかけて交通事故が多発しています。
早めにヘッドライトを点灯し、交通事故を未然に防ぎましょう。

歩行者や自転車に車が近づいていることを知らせる

周囲の車に自分の車の存在を知らせる

道路上の歩行者や自転車に早く気付ける

相乗効果

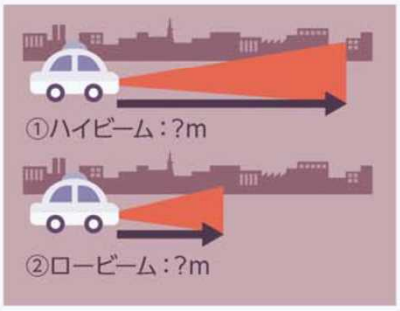
これにより、危険を早期に回避できる

?? 自動車クイズ ※答えは右下

ハイビーム・ロービーム届く距離はどのくらい?

夜間に発生した車両と歩行者の死亡事故を分析した結果、ほとんどの車両がロービームで走行していました。

夜間に走行するときは原則ハイビーム、交通量の多い市街地や先行車・対向車があるときはロービームに切り替えましょう。



オートライト機能の義務化について

夕暮れ時の歩行者事故の多発を背景として、2016年10月道路運送車両の保安基準が改正され「オートライト機能」の搭載が義務化されました。新型車については2020年4月以降に発売となるもの、継続生産車については2021年10月からが対象となります。

［クイズの答え…①100m　②40m］　資料：警察庁

2021

KOJIN TAXI 一般社団法人 全国個人タクシー協会

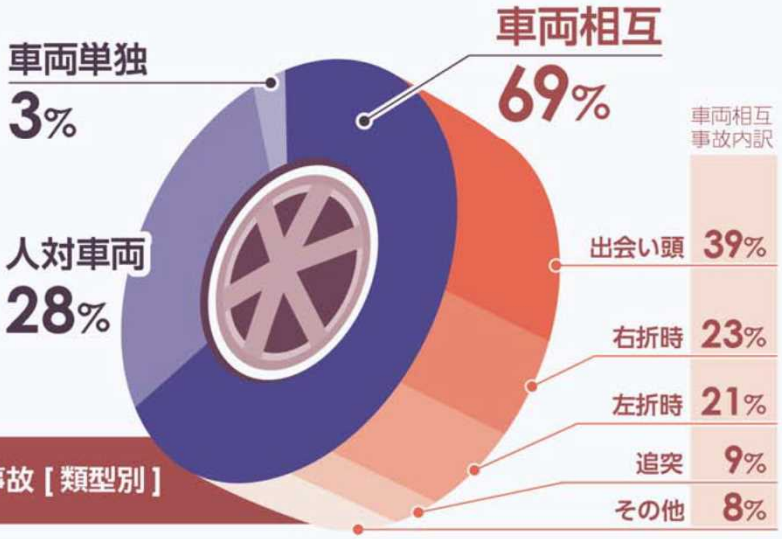
団体名

個人タクシーの交通事故
交差点内で多発

個人タクシーの交通事故は交差点内で多発しています。車両相互による事故が最も多く、そのうち約４割が出会い頭の衝突事故です。

特に信号や横断歩道のない交差点では、建物の死角からの飛び出しや突然の横断に注意が必要です。

しっかりと一時停止を行い、十分に安全確認を行ってから発進しましょう。



グラフ：個人タクシー事故［類型別］

資料：(公財)交通事故総合分析センター［2019年調査］

出会い頭で起きる事故の原因と対策

道路標識の見落とし

・道路標識を必ず確認する
・一時停止をしっかりと行う

認知ミス

・歩行者・車両をしっかり認知する
・見通しが悪いときは徐行して安全確認する

判断・予測ミス

・優先道路だから大丈夫と過信しない
・相手が停止する「だろう運転」をしない

訪日外国人の道路横断に注意

右側通行（左ハンドル）の国の人々は、道路を横断するとき、左から来る車を気にして右側を見ないことが習慣化しています。

また横断歩道があれば歩行者を優先する国が多いので、車が止まるはずだと考えて横断します。相手が外国人に限らず、日頃から「歩行者優先」を意識して走行しましょう。

横断歩道は歩行者優先です！

交通事故死者数に占める歩行者の割合は依然として高く、警察による「歩行者優先」の取り締まりが強化されています。横断歩行者等妨害等違反には、違反点数2点、反則金9000円(普通車)が科せられます。

横断歩道は 歩行者優先

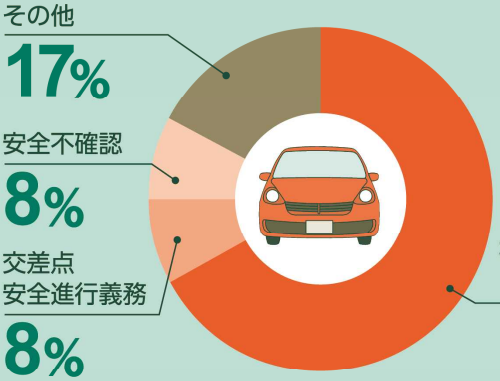
令和3年横断歩道横断中の歩行者死亡事故の特徴

令和３年交通事故死者数 2,636 人、うち横断歩道横断中の歩行者 215 人でした。
この 215 人の内訳を法令違反別・年齢別で示したものが次の円グラフです。
横断歩道で**歩行者優先を徹底していれば避けられていた事故**であるとわかります。

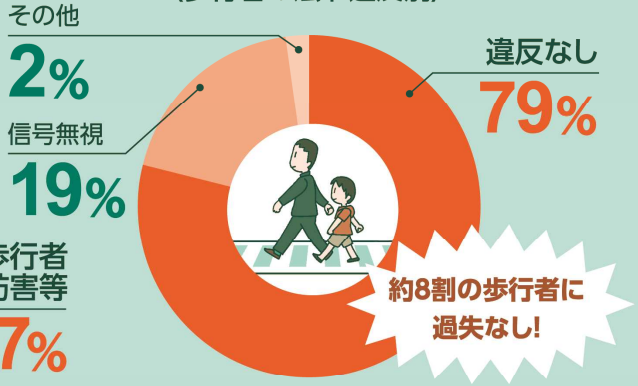
※歩行者・自転車等、横断歩道を利用する全てのものを優先する

法令違反別にみる

〈車両の法令違反別〉

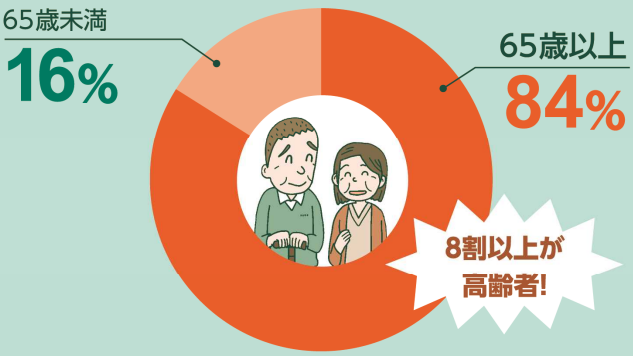


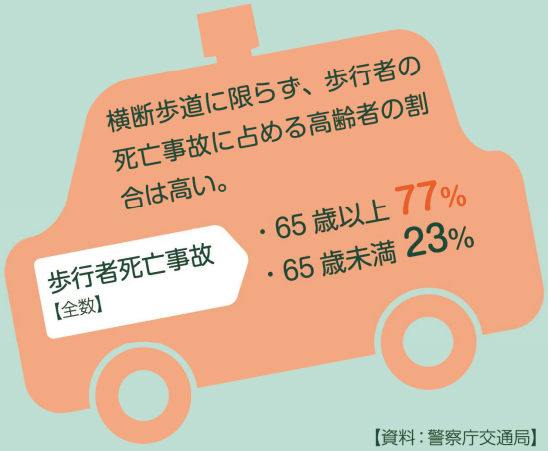
〈歩行者の法令違反別〉



年齢別にみる

〈横断中死亡事故の年齢別〉





【資料：警察庁交通局】

横断歩道歩行者妨害違反

警察による取り締まりが強化されています！

罰　則　３月以下の懲役または５万円以下の罰金、過失 10 万円以下の罰金

違反点　２点（横断歩行者等妨害等）　　**反則金**　普通車…9,000 円

2022

KOJIN TAXI 一般社団法人 全国個人タクシー協会

団体名

事業用自動車運転者の

健康起因事故

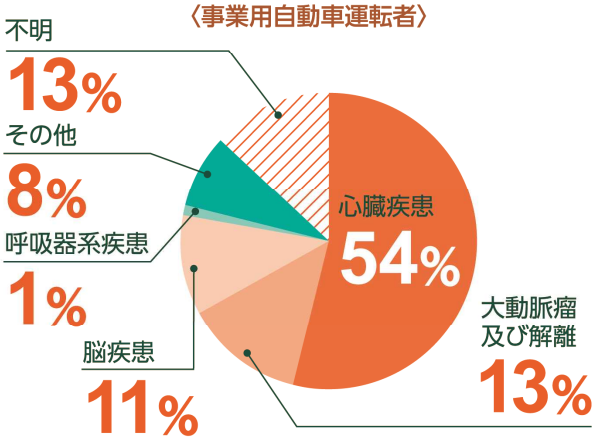
令和2年、個人タクシーが歩道に突っ込み、複数の死傷者をだし、本人も亡くなるという痛ましい事故が起こりました。直前の健康診断は異常なしでしたが、事故の原因は健康起因によるものでした。

心臓疾患や脳疾患は前触れなくやってくるものかもしれませんが、食事・運動など生活習慣の見直し、定期的な脳MRI健診により発症の確率を下げることができます。

健康起因事故で死亡した運転者［疾病別］

※平成25年～令和2年　事業用自動車運転者374人

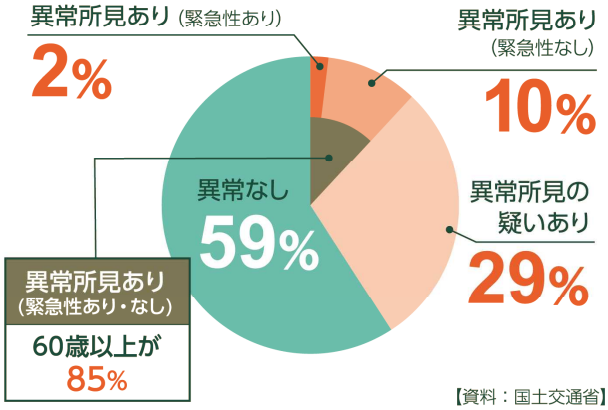
〈事業用自動車運転者〉



脳スクリーニング検査の結果［所見別］

※令和2年度　タクシー運転者519人

〈タクシー運転者〉



【資料：国土交通省】

症状が進行するまで自覚しにくい

視野障害

歳をとるほど緑内障や網膜疾患など目の病気にかかる人が増えていきます。視野障害を自覚しないまま運転すると、重大事故を引き起こしてしまうかもしれません。早期発見が何より重要です。

☑初期症状を見逃さないためのチェック項目

- □ 部分的に見えない、見える範囲が狭くなった。
- □ 暗いところで物が見えにくい、物にぶつかりやすい。
- □ 視力が急激に低下している。
- □ 視界がかすみ、文字を読み飛ばしてしまう。
- □ 物が歪んで見える。

これらの症状がある場合は、**眼科精密検査**を受診しましょう。

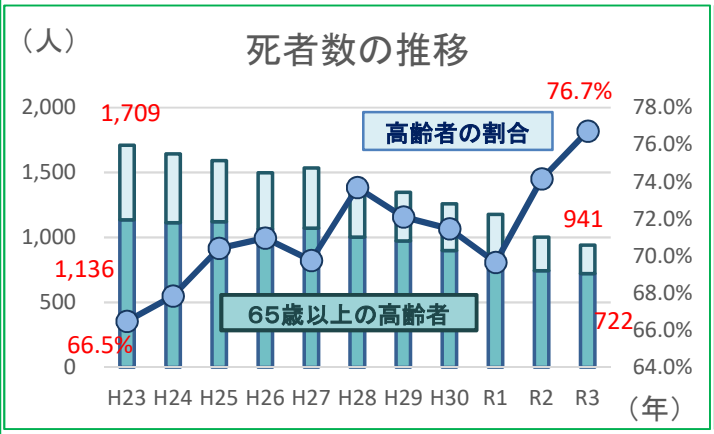
【資料：国土交通省自動車局「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」】

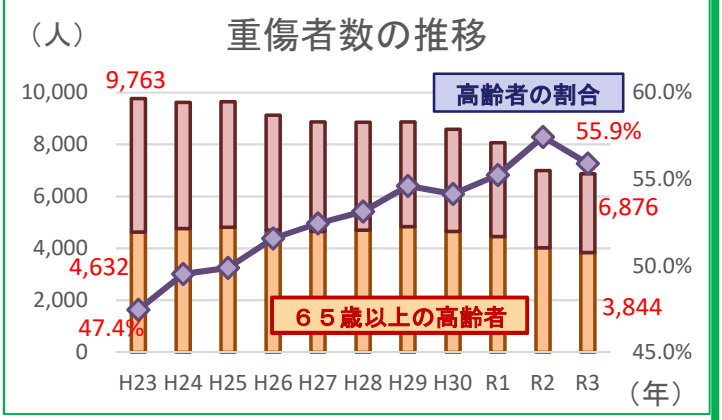
お客様の安全、そして個人タクシー事業者である皆さんの大切な命を守るため、

ご自身の体の声を聴いてください。

これまで感じたことのない体の違和感があるときは、ためらわずに病院を受診してください。

歩行中の年齢層別死傷者の推移（65歳以上・65歳未満）





令和3年、歩行中の交通事故　死傷事故が減少するも、歩行中全体に占める高齢者の割合は増加傾向。

令和3年の歩行中の交通事故死は941人（35.7%）うち65歳以上の高齢者は722人で76.7%を占める。
歩行中の重傷者は6,876人（25.3%）うち65歳以上の高齢者は3,844人（55.9%）を占める。
近年、交通事故件数、死傷者数が減少しているなか、65歳以上の高齢者の歩行中の死傷事故は増加している。

歩行者が横断又は横断しようとしているときは、手前で一時停止。特に高齢歩行者は、車の接近に気づかないか車が停止すると考え横断してきます。「歩行者が横断してくるかもしれない」と常に注意を払い、一時停止や徐行をして歩行者を事故から守りましょう。

個人タクシー事業における総合安全プラン2025

個人タクシー事業にかかる事故等削減目標値

1. 毎年、乗客の死者数ゼロをめざします
2. 令和7年までに死者数（第1当事者）2人以下をめざします
3. 令和7年までに重傷者数（第1当事者）60人以下をめざします
4. 令和7年までに人身事故件数（第1当事者）540件以下をめざします
5. 毎年、飲酒運転ゼロをめざします
6. 令和7年までに出会い頭衝突事故件数（第1当事者）80件以下をめざします

当面講ずべき施策

(1) 新型コロナウイルス対策

(2) 健康診断 脳MRI健診等の受診

(3) 飲酒、ながら、あおり運転の撲滅

ながら運転

あおり運転

(4) タクシーの特徴的な事故の対応