資料2

「事業用自動車総合安全プラン2025」達成に向けた国土交通本省の主な取組状況

令和6年度「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」

事業用自動車総合安全プラン2025 [計画期間：令和3～7年度]
～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～

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
- ○ 新型コロナウィルス感染症拡大、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
- ・新型コロナウィ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＞

①24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**

「標準的運賃」等の見直しのポイント

国土交通省

1.「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、**「標準的運賃」制度**を創設（令和2年4月告示）。
- **実運送事業者に正当な対価**が支払われるよう、**令和5年中に所要の見直し**を図るため、**「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」**（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
  （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等
- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金 設定等**の見直し方針を公表（令和５年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和６年３月22日）。

１．荷主等への適正な転嫁

＜運賃水準の引上げ幅を提示＞

- 運賃表を改定し、**平均約８％の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費**を**120円**に変更し、**燃料サーチャージ**も**120円**を基準価格に設定【運賃】

＜荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示＞

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」**を加算【運賃】

待機時間料		1,760円
積込料・取卸料	機械荷役の場合	2,180円
	手荷役の場合	2,100円

※金額はいずれも中型車（４tクラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計２時間を超えた場合は、**割増率５割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／ 引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

２．多重下請構造の是正等

＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

- **「下請け手数料」**（運賃の**10%**を別に収受）**を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に 通知**することを明記【約款】

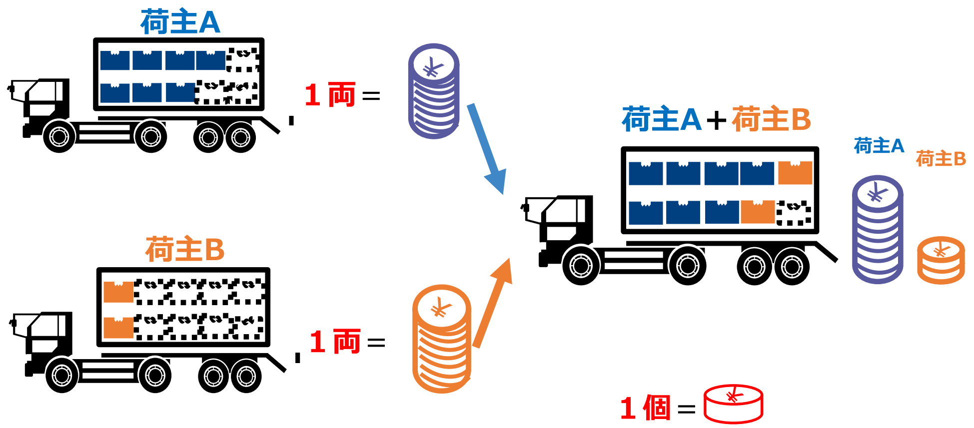
＜契約条件の明確化＞

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

３．多様な運賃・料金設定等

＜「個建運賃」の設定等＞

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建運賃」を設定**【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しない**ことによるドライバーの 運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

＜その他＞

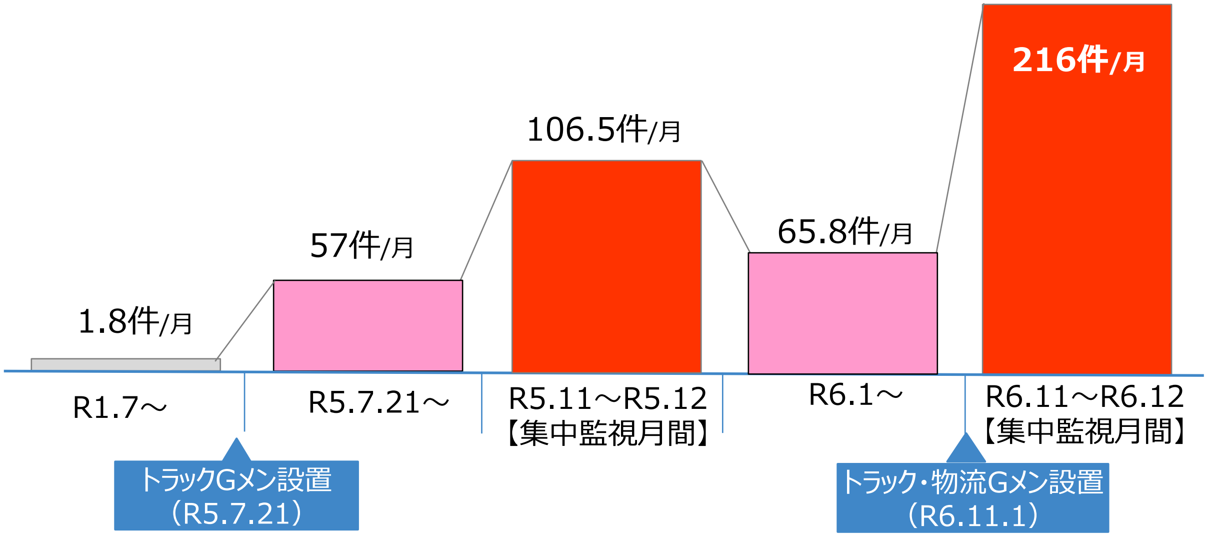
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等 ５車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期**、**金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる 公表を可能**とする【約款】

トラック・物流Ｇメンによる集中監視月間（令和６年11月・12月）の取組結果

- **「物流革新に向けた政策パッケージ」**（令和5年6月）に基づき、**全国162名体制の「トラックＧメン」**を設置（令和5年7月）。
  関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく**「働きかけ」**や**「要請」**を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックＧメンを**「トラック・物流Gメン」へ改組**し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**を加えた総勢**360名規模**に体制を拡充。
- **令和６年11月・12月**を**「集中監視月間」**と位置づけて取組を強化し、**「勧告」（2件）**を実施（令和7年1月30日）したほか、**「働きかけ」（423件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底**。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



働きかけ等の実施件数（R6.11～R6.12）

- 勧告　：　2件（荷主1、その他1）
- 要請　：　7件（荷主4、元請2、その他1）
- 働きかけ：423件（荷主304、元請104、その他15）

⇒ 2ヶ月間で**計432件**の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに**計115件**の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

今般**「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等**については**フォローアップを継続**し、**改善が図られない場合**は**更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

自動車運送事業における飲酒運転対策

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

- 昨年度は、飲酒運転防止を図るため、飲酒傾向の強い運転者への具体的な対応をまとめた「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」を作成し、公表。
- 今年度は当該<u>**マニュアルの内容の周知を飲酒運転防止セミナーをはじめとして各種セミナーにて図る**</u>と共に、自動車事故報告規則を改正し、スクリーニング検査の報告を求めるとともに、<u>**酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化**</u>を行った。

自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル

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**

自動車事故報告規則の改正

運転者	☆氏名		
	☆年齢		才
	☆経験年数		年　月
	自動車の運転を職業とする者にあっては勤務状況	本務・臨時の別	1本務　2臨時
		☆事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった日数	日
		☆乗務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離	時間　km
		☆最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数及び乗務距離の合計	勤務日数　日 乗務距離　km
	損害の程度		1死亡　2重傷　3軽傷
	シートベルトの着用状況		1着用　2非着用　3非装備
	☆ 交替運転者の配置		1有　2無 (交替後の乗務時間及び乗務距離)　時間　km
	☆ アルコール依存症のスクリーニング検査の受診状況		1有　2無 (最近の受診年月日)　年　月　日
	☆ 飲酒の時点及びその飲酒量		1運行前　2運行中 (飲酒量)
	☆ 過去3年間の事故の状況		(過去3年間の事故件数)　件 (最近の事故年月日)　年　月　日
	☆ 過去3年間の道路交通法の違反の状況		(過去3年間の違反件数)　件 (最近の違反年月日)　年　月　日
	☆ 過去3年間の適性診断の受診状況		1有　2無 (最近の受診年月日)　年　月　日 (適性診断受診場所)
	☆ 最近の健康診断の受診年月日		(最近の受診年月日)　年　月　日

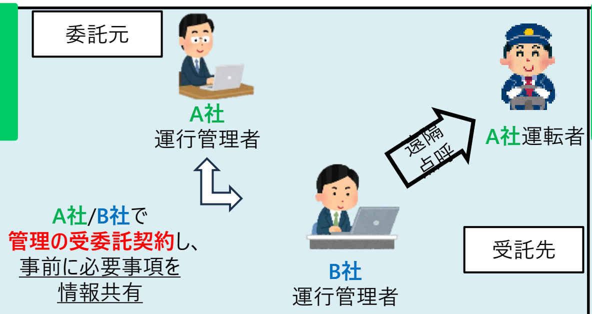
酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合における行政処分基準（新設）

- 飲酒が身体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施
  初違反 100日車　再違反 200日車
- 点呼が未実施
  初違反 100日車　再違反 200日車

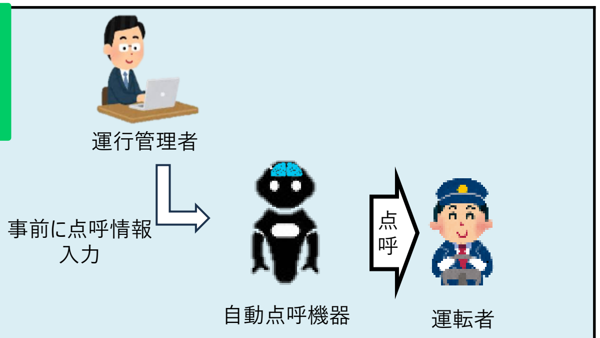
ICTの活用による運行管理の高度化

- 従来、点呼は対面実施が原則であったが、カメラ・モニター等の映像・音声を中継する機器を介して実施する**遠隔点呼**や、点呼支援機器により点呼を実施する**自動点呼**に係る検討、制度化を順次行ってきたところ。
- 令和6年度については、運行管理高度化WGにおいて、**事業者間における遠隔点呼、業務前の自動点呼の制度化に向けた要件のとりまとめ**を実施。
- 加えて、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ようにする**運行管理の業務の一元化に係る制度を施行**。また、これに伴い、運行管理者の**選任数緩和に係る実証実験を開始**。

事業者間遠隔点呼



業務前自動点呼



	事業者間遠隔点呼		業務前自動点呼	
運転者の状況・申告	受託先運行管理者の対応	委託元運行管理者の対応	機器の対応	運行管理者の対応
異常なし	乗務可判断	なし（点呼の実施状況について適宜確認）	乗務可判断	なし（点呼の実施状況について適宜確認）
アルコール検知有 車両異常有	委託元運行管理者に連絡	・運転者との連絡 ・交替運転者の手配　等	乗務不可判断（自動点呼終了） →運行管理者に通知	・運転者との連絡 ・交替運転者の手配　等
健康状態等の異常等有	委託元運行管理者に連絡	・運転者との連絡 ・乗務可否判断　等 →可の場合：委託元運行管理者にて点呼を継続 →不可の場合：交替運転者の手配等の措置	自動点呼中断 →運行管理者に通知	・運転者との連絡 ・乗務可否判断 →可の場合：自動点呼の再開 →不可の場合：交替運転者の手配等の措置

第7期先進安全自動車（ASV）推進計画（2021年～2025年度）

1991～1995年度	1996～2000年度	2001～2005年度	2006～2010年	2011～2015年度	2016～2020年度	2021～2025年度
第１期 技術的可能性の検討	第２期 実用化のための条件整備	第３期 普及促進と新たな技術開発	第４期 事故削減への貢献と挑戦	第５期 飛躍的高度化の実現	第６期 自動運転の実現に向けたASVの推進	第7期
（主な成果） ◆ ASV車両の試作と技術的可能性の検証 ◆ ASV技術の効果予測手法の開発と効果の試算	（主な成果） ◆ 路車間通信型システムの実証実験の実施 ◆ ASV車両35台のデモ走行と技術展示	（主な成果） ◆ 「ASVの基本理念」の細則化と「運転支援の考え方」の策定 ◆ 情報交換型運転支援システムの公開実験	（主な成果） ◆ 大規模実証実験 ◆ 「通信利用型システム実用化基本設計書」のとりまとめ	（主な成果） ◆ 「ドライバー異常時対応システム基本設計書」のとりまとめ ◆ 「通信利用歩行者事故防止支援システム基本設計書」のとりまとめ	（主な成果） ◆ 基本理念の変革 ◆ 「側方衝突警報装置基本設計書」のとりまとめ	

第7期（2021～2025年度）

「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」

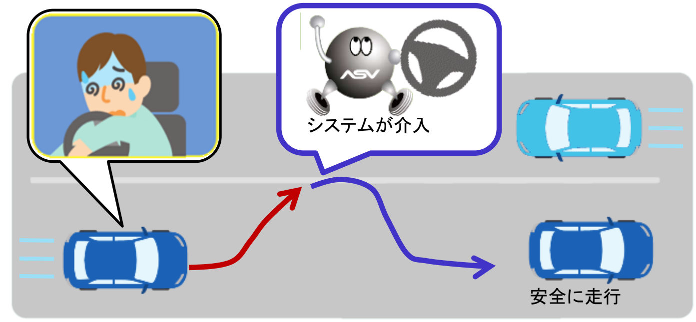
（主な検討項目）

■ 誰もが使用する技術となったASVの正しい理解・利用の徹底と効果的な普及戦略

■ ドライバーの操作に対してシステムの操作を優先させる安全技術のあり方の検討

■ 通信・地図を活用した安全技術の実用化と普及に向けた共通仕様の検討

■ 自動運転車が備えるべき安全の範囲・水準の探索のための考察



実用化された主なASV技術

車両横滑り時制動力・駆動力制御装置（ESC）

日野自動車（株）ホームページ

定速走行・車間距離制御装置（ACC）

日産自動車（株）ホームページ

車線維持支援制御装置（LKAS）

本田技研工業（株）ホームページ

衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）

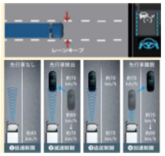
（株）SUBARUホームページ

先進安全自動車（ASV）の普及（補助制度）

● 自動車運送事業者対して、衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）、車間距離制御装置＋車線維持支援制御装置、ドライバー異常時対応システム、先進ライト、側方衝突警報装置、後側方接近車両注意喚起装置、統合制御型可変式速度超過抑制装置、アルコール・インターロック及び事故自動通報システムを搭載した事業用自動車の購入補助を実施。

衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）

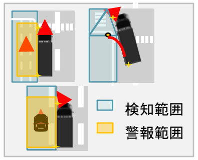
車間距離制御装置＋車線維持支援制御装置



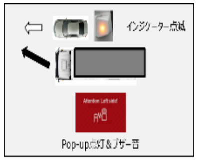
ドライバー異常時対応システム

先進ライト

側方衝突警報装



後側方接近車両注意喚起装置



統合制御型可変式速度超過抑制装置

アルコール・インターロック

事故自動通報システム

〇補助制度　※内容は令和6年度の例。赤字は令和5年度からの変更点。

	補助対象装置	令和6年度当初予算（自動車運送事業の安全総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）13．29億円の内数）		
		補助対象車種	補助率	補助上限　※1
①	衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）	車両総重量3.5t超のトラック、バス	1／2	100,000円※2
②	車間距離制御装置＋車線維持支援制御装置	トラック、バス、タクシー		100,000円
③	ドライバー異常時対応システム	トラック、バス、タクシー		100,000円
④	先進ライト	トラック、バス、タクシー		100,000円
⑤	側方衝突警報装置　※3	車両総重量3.5トン超のトラック、バス		50,000円
⑥	後側方接近車両注意喚起装置	車両総重量3.5トン超のトラック、バス		50,000円
⑦	統合制御型可変式速度超過抑制装置	バス		100,000円
⑧	アルコール・インターロック	トラック、バス、タクシー		100,000円
⑨	事故自動通報システム（後付け含む）	トラック、バス、タクシー		（新車装着）　50,000円 （後付け）　30,000円

※1　1車両あたり複数の装置を装着する場合にあっては、1車両当たり上限 トラック：200,000円　バス：300,000円　タクシー：150,000円
※2　衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を装着したトラクタを導入する場合にあっては、トレーラとセットで導入した場合1装置あたりの上限額を150,000円とし、それ以外の場合は100,000円とする。
※3　車両総重量8トン超のトラックについては令和6年10月31日まで

ペダル踏み間違時加速抑制装置に関する国際基準の概要

○日本が2022年にペダル踏み間違時加速抑制装置に関する国連基準の策定を提案し、国際議論を主導。
○2024年11月に開催された国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）において、国際基準が合意。
○策定された国際基準を今後、国内法令にも取り入れる予定。

主な要件

○ **急発進抑制に関する要件**
障害物の手前1.0m及び1.5mに停止状態でアクセルをフルストロークまで踏み込んだ場合に、次のいずれかであること
- ✓ 障害物に衝突しないこと
- ✓ 障害物との衝突時の速度が8km/hを超えず、障害物が無い状態に比べて30%以上速度が低下していること

○ **ドライバーへの警報に関する要件**
- ✓ 視覚警報が必須　等

○ **機能の解除条件に関する要件**
- ✓ 解除中のドライバーへの表示
- ✓ 機能の復帰条件　等

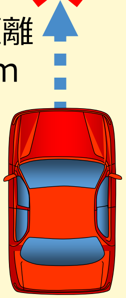
対象車両

○ 自動変速機（AT）を備えた乗用車
（乗車定員９人以下）

＜装置の作動イメージ＞

＜試験法の概要＞

障害物までの距離
1.0m及び1.5m



速度変化率：$(V_0 - V)/V_0$

装置非作動時の速度：V_0
装置作動時の速度：V

停止（ブレーキオン）から、フルストロークまでアクセルを踏み込む

- 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してきているところ、今年度の健康起因事故防止関係の主な具体的な取組は以下のとおり。
  - 「**SAS対応マニュアル**」について、**最新の状況や事故事例の追加のアップデート**を実施中。
  - 点呼において、**健康診断結果や日々のバイタルデータ**を用いて、**より有効な運行可否判断の支援ができるよう検討**。
  - **視野障害対策**について、**モデル事業の追跡調査を継続**し、**眼科検診普及に向けた調査・検討**を進める。

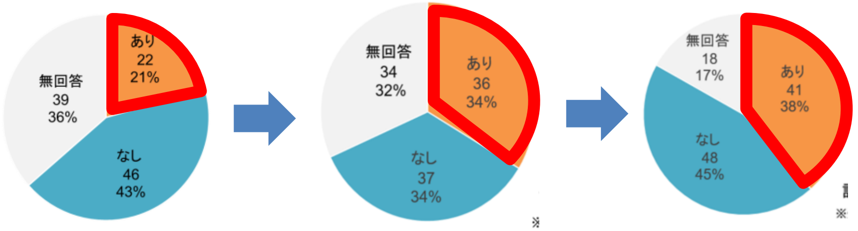
運行可否の判断の支援に係る検討

乗務不可の判断に至った事例の収集

体温　　血圧　　健康に関する自己申告
(疾病・疲労・睡眠不足等)

眼科検診普及に向けたモデル事業における追跡調査

精密検査受診状況の推移



初年度調査　　追跡1年目　　追跡2年目

乗合バスの車内事故防止

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

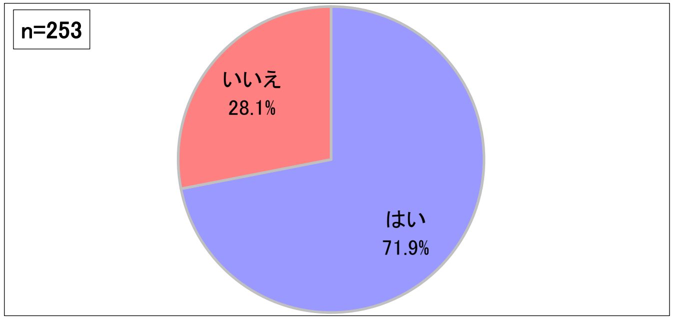
- 車内事故を防止するためには、運転者、利用者、交通参加者の行動変容を促す必要があり、昨年度は**啓発動画を作成し、周知を図っている**ところ。
- 今年度は、昨年度**作成した乗客向けのピクトグラムを、ポスター、ステッカーにして、バス事業者に配布**するとともに、今後の車内事故防止対策の検討につなげるため、**車内事故防止に係る取組状況等を確認するためのアンケートを実施**。

ポスター・ステッカー

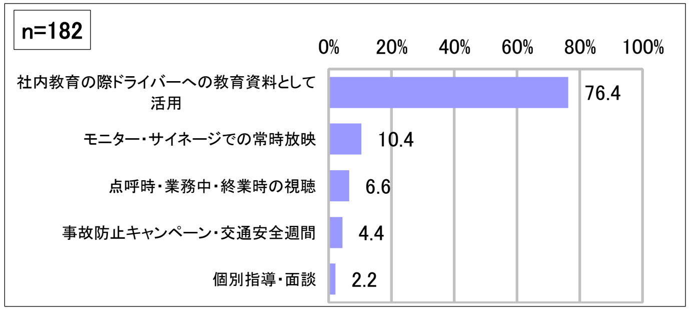
啓発ポスター約22,000枚、ステッカー約77,000枚を乗合バス事業者に配布

アンケート結果概要

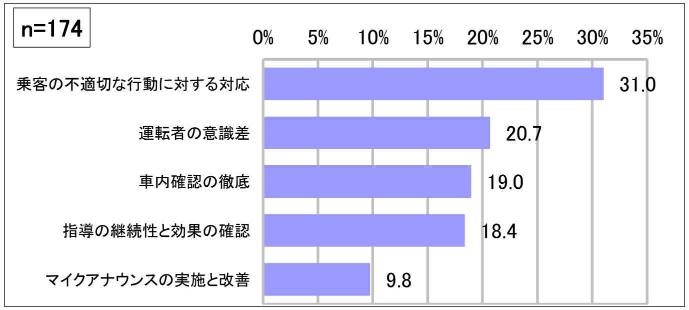
車内事故防止の[バス運転者向け]の啓発動画の活用の有無



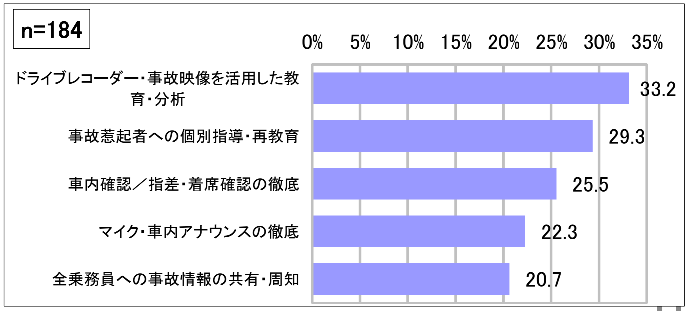
具体的な活用方法の例



運転者への指導・監督を行うにあたって、難しい、課題があると感じる点



車内事故が発生した際、実施した再発防止策



事業用自動車事故調査委員会

経緯

○ 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、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。

○ 平成２６年６月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

○ 令和6年度における事故調査報告実績 （3件）

	事故発生日	概要（抜粋）	原因	再発防止策
貨物	令和3年 12月16日	大型トラクタ・トレーラが左折する際、横断歩道を青信号に従って横断していた小学生をトレーラで轢過した。この事故により、小学生が死亡した。	・横断歩道周辺の交通状況の確認が不十分 ・車両特性に係る運転者教育が不十分	・車両の特性等を踏まえた安全確認の方法や運転操作に対する指導の実施等
貨物	令和3年 10月18日	中型トラックが、バス停で客扱いのため停車していた乗合 バスに追突した。乗車しようとしていた乗客2名が重傷(うち1名は約1年後に死亡)、運転者2名が軽傷を負った。	・疲労等により、前方への注意力が低下 ・疲労時の危険性等の指導監督が不十分 ・安全運行のための必要な指示なし	・注意力が低下した状態で運転することの危険性を理解させる指導監督の実施 ・適切な運行指示　等
貸切バス	令和4年 10月13日	大型貸切バスが乗客34名を乗せて、つづら折りの下り勾配の道路を走行中、フットブレーキの多様によりフェード現象が発生、制動力を失い速度が上昇し、カーブを曲がり切れず、道路左側の法面に衝突・横転した。この事故により、乗客1名が死亡し、9名が重傷、18名が軽傷を負った。	・フットブレーキを多用する自己流の運転特性 ・運行経路の危険性や運転特性に基づく指導監督が不十分 ・安全運行のための必要な指示なし	・運転特性や運行経路を踏まえた指導監督の実施 ・適切な運行指示　等

大型車の車輪脱落事故防止対策について

〇<u>大型車の車輪脱落事故は近年増加傾向にあり、令和5年度は過去最大となった令和4年度の140件を上回る142件（内1件は死亡事故）が発生</u>

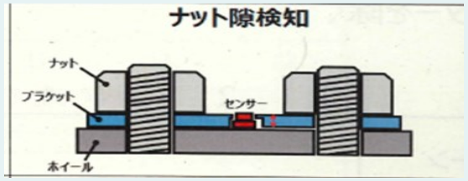
〇「大型車の車輪脱落事故防止に係る調査・検討会」において提言※されたハード対策の推進について、令和6年に開発された対策品の普及促進のため、補助対象に追加。また、これまでの車輪脱落事故防止対策に加え、キャンペーン等を通じて点検の奨励、適切な整備内容の周知・啓発等を深化

〇車輪脱落事故車両調査や実証実験に基づく事故の推定要因等の調査・分析も継続して実施

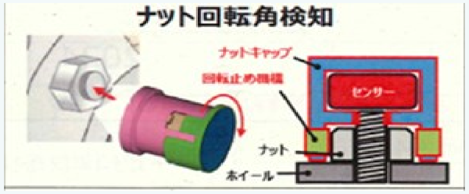
※「大型車の車輪脱落事故に係る調査・分析検討会」中間取りまとめ（R4.12）

車輪脱落事故防止対策品（ハード対策）

●ナットとホイールの間にセンサーを挟み、ナットのゆるみに伴うナットとホイールの隙間を検知し、運転者席に警告を表示



●ナットに、センサーのついたナットキャップを取付け、ナットのゆるみによるキャップの回転を検知し、運転者席に警告を表示



キャンペーン等を通じて啓発を継続

- 適切なタイヤ脱着作業動画の継続周知
- 地方運輸局等による街頭点検でのホイールナットの緩み確認、各種研修等での事故防止対策の周知・啓発
- 関係団体（自工会等）による事故防止対策の周知・啓発　等

先進安全自動車（ASV）導入補助

車輪脱落事故防止対策品の普及促進を図るため、先進安全自動車（ASV）の導入補助（令和7年開始）

安全で安心な道路空間の整備

■ 幹線道路の円滑化により生活道路への交通流入を防ぐとともに、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等により、安全・安心な道路空間の整備を推進します。

<背景／データ>

- 令和6年の交通事故死者数は2,663人
- 通学路合同点検※1の結果、道路管理者による対策が必要な約3.9万箇所のうち、約3.5万箇所で対策完了（R6年3月末時点）、暫定的な対策を含めると全箇所で対策が完了（R6年3月末時点）
- 全国192地区において「ゾーン30プラス※2」の整備計画を策定（R6年3月末時点）

○事故危険箇所※3における集中的な対策を推進

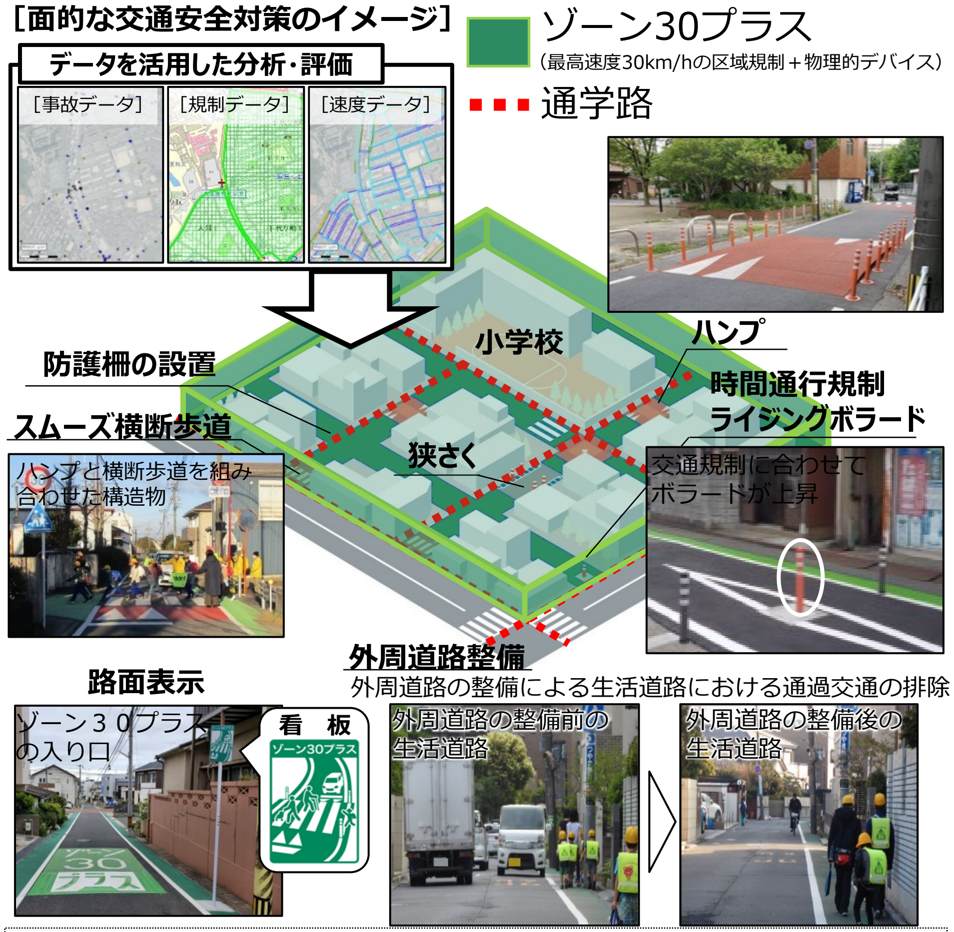
○交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）等により、通学路合同点検の結果を踏まえ歩道や防護柵の整備などの対策を推進

○自動車専用道路や幹線道路への自動車交通の転換を促し、生活道路への流入を抑制

○通学路や生活道路において、各種データ分析に基づく「ゾーン３０プラス」を導入し、交通安全対策補助制度（地区内連携）等により、面的な交通安全対策を実施

○ビッグデータ利活用環境の整備や技術基準等の充実化により、効率的・効果的な交通安全対策の立案や地域の合意形成等を支援

［面的な交通安全対策のイメージ］



・通学路における歩道等の整備率（R1→R7）：53% ⇒ 57%

※１：令和３年６月に千葉県八街市の通学路で発生した交通事故を受けて実施
※２：警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制(ゾーン30)と物理的デバイスの適切な組み合わせにより、歩行者等の交通安全を確保する連携施策
※３：幹線道路において事故の危険性が高い箇所（事故多発箇所や潜在的な危険箇所等）であり、対策を集中的に実施する箇所として国土交通省と警察庁が共同で指定した箇所

高速道路の安全性向上・信頼性の向上

国土交通省

■ 正面衝突事故防止対策について、長大橋及びトンネル区間において新技術を実道へ試行設置し、効果を検証します。

■ 令和11年までの逆走による重大事故ゼロの実現を目指し、高速道路における逆走対策を推進します。

【暫定２車線区間の正面衝突事故防止対策】

＜背景／データ＞

・高速道路の暫定２車線区間の死亡事故率は、４車線以上の区間の約２倍※1

・ワイヤロープ設置区間(有料)における対向車線飛び出し事故件数196件(うち死亡事故9件) 【H28年度】 →5件(死亡事故はワイヤロープ設置区間では未発生) 【R5年度】

○土工部及び中小橋梁においては、令和4年度にワイヤロープ設置が概成※2し、飛び出し事故は大きく減少

○長大橋及びトンネル区間において、車両の逸脱防止性能等を満たす新技術を全国39箇所（約13km）の実道で試行設置し、効果検証や緊急時対応訓練を実施中

［公募技術のうち、実道への試行設置を行う新技術］

長大橋及びトンネル区間の選定２技術

※1：高速自動車国道(有料)(H25年-R3年)
※2：ワイヤロープ設置済み延長: 約1,528km（R6年3月時点）
【土工部 約1,506km、中小橋 約22km】

【逆走対策】

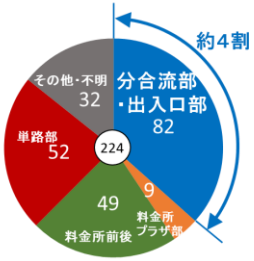
＜背景／データ＞

・高速道路の逆走による重大事故
26件【H27年】→8件【R5年】
統計を取り始めたH23年以降で最多のH27年から半数以下に減少

○逆走事案発生箇所の約４割を占める分合流部・出入口部等へのカラー舗装や路面標示等の対策を推進。対策実施後も逆走が発生する箇所については、案内標示の見直しや路面標示の補修等の対策を推進

○道路管理設備(CCTV等)の充実やDX関連技術の進展等の変化を踏まえ、道路管理設備を活用した逆走検知や車両側で逆走検知、通知できる新規技術の公募を推進

【分合流部・出入口部等への対策実施事例】



＜逆走事案発生箇所別件数＞
（令和５年）

＜カラー舗装＞

＜錯視効果を応用した路面表示＞

貨物軽自動車運送事業における安全対策

事業用自動車総合安全プラン2025以外の取組

- <u>**貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化するための制度改正**</u>を実施。
  ①貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け
  ②業務記録の作成・保存の義務付け
  ③事故記録の保存の義務付け
  ④国土交通大臣への事故報告の義務付け
  ⑤特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け
- <u>**周知動画やリーフレット等各種周知ツールを作成**</u>した上で、<u>**全事業者への周知ハガキの送**</u>付、<u>**Web広告バナーへの掲載**</u>、全国での説明会の開催などで周知を図るとともに、専用の問い合わせ窓口を設置し、<u>**事業者等からの問い合わせに対応**</u>。