

次期事業用自動車総合安全プランに おける重点施策等について

令和7年度第1回「自動車運送事業安全対策検討会」

1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・運送事業を取り巻く現状等
- ・次期計画の構成案
- ・重点的に取り組む安全対策案
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・運送事業を取り巻く現状等
- ・次期計画の構成案
- ・重点的に取り組む安全対策案
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

事業用自動車総合安全プラン2025の概要

○ 事故削減目標の設定（Plan）

＜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**

○ 目標達成のための当面講ずべき施策（Do）

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

○ 本プランのフォローアップ（Check,Act）

毎年、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

1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・運送事業を取り巻く現状等
- ・次期計画の構成案
- ・重点的に取り組む安全対策案
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

プラン2025の目標に係る指標に対する評価(全体)

(プラン2025の目標の達成見込み)

- 交通事故死者数、人身事故件数については、目標の達成は難しい見込み。
- 交通事故重傷者数については、目標を達成できる見込み。

(プラン2025の目標の達成見込みに対する評価)

- プラン2025の目標は、平成27年から令和元年の5年間における減少率（最小2乗近似）を算出した上で令和7年までその減少率が継続したと仮定して設定されているところ、プラン2025の期間においても各指標ともに減少傾向にあるものの、過去5年間の減少率と比較すると減少傾向が鈍化している状況。
- 従来講じてきた施策は事故削減に一定程度寄与していると考えられるが、さらなる事故の削減のため、効果があると考えられる施策を継続すると共に、新たな観点での施策も講じていく必要がある。

全体

	24時間死者数	30日以内死者数	重傷者数	人身事故件数	飲酒運転
目標	令和7年までに 225人以下	令和7年までに 260人以下	令和7年までに 2,120人以下	令和7年までに 16,500件以下	ゼロ
平成20年	517	582	3,372	56,305	99
令和元年	333	379	2,235	27,884	56
令和6年	286	325	1,948	22,623	38
令和7年（推計）	277	314	1,891	21,571	34
目標と令和7年 （推計）との乖離	52【23.1%】	54【20.8%】	-229【-10.8%】	5,071【30.7%】	34

プラン2025の目標に係る指標に対する評価(バス・タクシー)

- 交通事故死者数については、バスにおいて目標の達成が見込まれるものの、タクシーについては目標の達成が難しい見込み。タクシーについては、特に歩行者との死亡事故、その中でも路上横臥中の事故が多い（資料1P13）。
- 乗客死者数については、バスにおいて年によって目標を達成。
- 交通事故重傷者数については、バス・タクシーともに目標を達成できる見込み。
- 人身事故件数については、バス・タクシーともに目標の達成は難しい見込み。
- 飲酒運転事故については、バスはゼロ件であるものの、タクシーは複数件発生。
- 各モードの個別目標である、乗合バスの車内事故件数、貸切バスの乗客負傷事故件数、タクシーの出会い頭衝突事故件数については、それぞれ目標の達成は難しい見込み。

バス

※ 本年度、各モードの特徴的な事故等について、事故報告規則に基づく報告のあった運送事業者（100事業者）にヒアリングを行う予定であり、今後評価の深掘りに活用する。

	死者数	乗客の死者数	重傷者数	人身事故件数	飲酒運転	乗合バスの車内事故件数	貸切バスの乗客の負傷事故件数
目標	令和7年までに10人以下	ゼロ	令和7年までに150人以下	令和7年までに800件以下	ゼロ	令和7年までに85件以下	令和7年までに20件以下
平成20年	13	1	283	3,428	1	1,018	88
令和元年	15	0	167	1,282	0	318	23
令和6年	11	0	125	1,027	0	280	21
令和7年（推計）	10	0	117	976	0	272	21
目標と令和7年（推計）との乖離	0【0%】	0【0%】	-33【-22.0%】	176【22.0%】	0【0%】	187【220%】	1【5.0%】

※ 黄色の塗り潰しは目標を達成した又は達成が見込まれる指標。飲酒運転については、飲酒運転事故件数を記載。次ページ以降同じ。

タクシー

	死者数	乗客の死者数	重傷者数	人身事故件数	飲酒運転	出会い頭衝突事故件数
目標	令和7年までに25人以下	ゼロ	令和7年までに690人以下	令和7年までに6,600件以下	ゼロ	令和7年までに950件以下
平成20年	52	0	1,082	24,034	18	5,529
令和元年	47	0	750	10,996	8	2,239
令和6年	47	3	614	8,056	3	1,423
令和7年（推計）	47	4	587	7,468	2	1,260
目標と令和7年（推計）との乖離	22【88.0%】	4	-103【-14.9%】	868【13.2%】	2	310【32.6%】

プラン2025の目標に係る指標に対する評価(トラック)

- トラックの交通事故死者数については、目標の達成は難しい見込み。
- トラックの交通事故重傷者数については、目標を達成できる見込み。
- トラックの人身事故件数については、目標の達成は難しい見込み。これは、トラックの中でも軽トラックによる交通事故件数が増えていることによる影響が大きい。
- 飲酒運転及びトラックによる追突事故件数については、それぞれ目標の達成は難しい見込み。

トラック

	死者数	重傷者数	人身事故件数	飲酒運転	追突事故件数
目標	令和7年までに 190人以下	令和7年までに 1,280人以下	令和7年までに 9,100件以下	ゼロ	令和7年までに 3,350件以下
平成20年	452	2,007	28,843	80	13,544
令和元年	271	1,318	15,606	48	6,875
令和6年	228	1,209	13,540	35	5,442
令和7年(推計)	219	1,187	13,127	32	5,155
目標と令和7年(推計)との乖離	29【15.3%】	-93【-7.3%】	4,027【44.3%】	32	1,805【53.9%】

軽トラック以外のトラック

	死者数	重傷者数	人身事故件数	飲酒運転	追突事故件数
平成20年	428	1,746	24,222	61	12,407
令和元年	245	1,052	11,629	28	5,639
令和6年	208	844	8,619	16	3,870
令和7年(推計)	201	802	8,017	14	3,516

軽トラック

	死者数	重傷者数	人身事故件数	飲酒運転	追突事故件数
平成20年	24	261	4,621	19	1,137
令和元年	26	266	3,977	20	1,236
令和6年	20	365	4,921	19	1,572
令和7年(推計)	19	385	5,110	19	1,639

1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・運送事業を取り巻く現状等
- ・次期計画の構成案
- ・重点的に取り組む安全対策案
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

事業用自動車総合安全プラン2025の評価①

- プラン2025の重点施策における取組を着実に実施してきているところ、例えば運行管理の高度化等引き続き推進していくべき取組がある一方で、悪質な法令違反の根絶のためには関係者の意識改革を革新する必要があるなど、さらなる事故の削減に向けて新たな取組も実施していく必要がある。

【重点施策の主な取組状況】

【評価】

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**
 - ・遠隔点呼の運用開始（R4.7～）
 - ・業務後自動点呼の運用開始（R4.12～）
 - ・運行管理の一元化運用開始（R6.4～）
 - ・業務前自動点呼及び事業者間遠隔点呼の運用開始（R7.4～）
- **激甚化・頻発化する災害への対応**
 - ・年末年始の輸送等に関する安全総点検において、自然災害の発生に備えて、安全確保のための措置がとられているかの確認等を実施

本プランの期間は、リモートワークの普及等働き方の変革期であり、運送事業においても、点呼をはじめとする運行管理の高度化を進めること等により、働き方改革を推進してきたところ、これらの取組を継続して推進していく必要がある。

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**（事業用自動車の飲酒運転事故件数（R1：56件→R6：38件））
 - ・アルコール・インターロックの補助事業（R4～）
 - ・飲酒運転防止マニュアルの作成（R6.3）
 - ・飲酒運転に係る行政処分基準の強化（R6.10）
- **社会的関心の高まる「あおり運転」への対応**
 - ・セミナー等の機会を捉えてあおり運転の悪質性等について啓発を実施

各種飲酒運転対策に取り組んでいるが、飲酒運転を0とする目標の達成は難しい状況。飲酒運転をはじめとする悪質な法令違反の根絶のためには、事業者・運行管理者・運転者の意識を変革していく必要がある。

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**
 - ・遠隔点呼の制度化等1.1つ目の○と同じ。
- **自動車の先進安全技術の更なる推進**
 - ・ASV、ドラレコ・デジタコ等の補助（H22～）
 - ・大型車の衝突被害軽減ブレーキの基準の強化（R5.1）
 - ・商用車アセスメントの検討開始（R7.6～）

点呼をはじめとする運行管理のデジタル化を進めることにより、運行管理の確実性の向上に寄与している。また、自動車の先進安全技術の普及促進により、追突事故の削減などが図られていると考えられる。引き続きこれらの取組を継続して推進していく必要がある。

事業用自動車総合安全プラン2025の評価②

【重点施策の主な取組状況】

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（乗合バスの車内事故件数（R1：318件→R5：265件））
 - ・車内事故防止のための啓発動画の作成(R6.3)
 - ・車内事故防止大規模イベントの開催（R6.3）
- 高齢運転者事故への対応
 - ・視野障害対策マニュアルの作成(R4.3)
 - ・SAS対策マニュアルの改正（R7予定）
 - ・健康起因事故防止に係るスクリーニング検査に対する支援(R7～)

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
 - ・事業用自動車事故調査委員会における再発防止策の提言、発足後10年総括
 - ・特徴的な事故に対する啓発動画の作成（R7）
- 健康に起因する事故の増加への対応
 - ・視野障害対策マニュアルの作成(R4.3)
 - ・疾病、疲労等のおそれのある運行の業務に係る行政処分の強化(R7.4～)
 - ・健康起因事故防止に係るスクリーニング検査に対する支援(R7～)

6. 道路交通環境の整備

- 高規格幹線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の推進
 - ・高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者、自転車中心の道路交通を形成。

【評価】

乗合バスの車内事故については減少傾向にあるが、目標の達成は難しい状況。作成した啓発動画等を活用しながら、運転者のみならず、乗客や周辺の交通参加者における理解を向上させる必要がある。また、高齢運転者事故への対応の一環として、各種健康起因事故対策に係るマニュアルを作成しているところ、これらのマニュアルに記載のある内容について履行を促していく必要がある。

各業態の特徴的な事故については、減少傾向にあるものの、目標の達成は難しい見込み。より一層の基本的な運転操作の徹底を図る必要がある。健康起因事故が増加していることを踏まえ、各種マニュアルを作成して事業者 zu 周知を図ることで、事業者における健康起因事故対策への関心が高まりつつあるところ、マニュアルに記載のある内容について履行を促していく必要がある。

高規格幹線道路等を整備するとともに、生活道路におけるゾーン30プラスの整備による車両速度の抑制や通過交通の進入抑制を推進することによって道路ネットワーク全体の安全性の向上に寄与している。引き続き取組を継続して推進していく必要がある。

事業用自動車総合安全プラン2025以外の取組・評価

【プラン2025の重点施策以外の主な取組状況】

貨物軽自動車 運送事業 の安全対策

- ・貨物軽自動車安全管理者の選任の義務化等軽トラック事業者に対する規制の強化(R7.4)

貸切バス運送 事業の安全 対策

- ・点呼記録の動画保存、デジタコによる運行記録の義務化（R6.4）
- ・貸切バス適正化機関の巡回指導重点化（R6.7）
- ・運転者の技能向上のための補助制度（R7～）
- ・軽井沢スキーバス事故10年総括（R7予定）

運送事業にお ける特定自動 運行の制度 化

- ・運送事業における特定自動運行の制度化（R5.4）
- ・特定自動運行旅客運送の管理の受委託の制定（R7.3）

【評価】

軽貨物の死亡・重傷事故増加を踏まえて行われた安全規制を強化したところ、当該事故の減少のため各事業者に確実に履行させていく必要がある。

令和4年に貸切バスの乗客が亡くなる重大事故が発生したことを踏まえ、安全規制の強化、運転者の技能向上のための補助制度の創設等の対策を講じているところ、各事業者に安全への取組を確実に履行させていく必要がある。

令和5年に自動車運送事業者が自動運転車を用いて事業を行う場合に講ずるべき輸送の安全確保に関する措置等を定めたところ、令和7年6月時点で3件の特定自動運行による運行が実施されている。引き続き、安全を確保しつつ、運送事業においても特定自動運行を普及させていく必要がある。

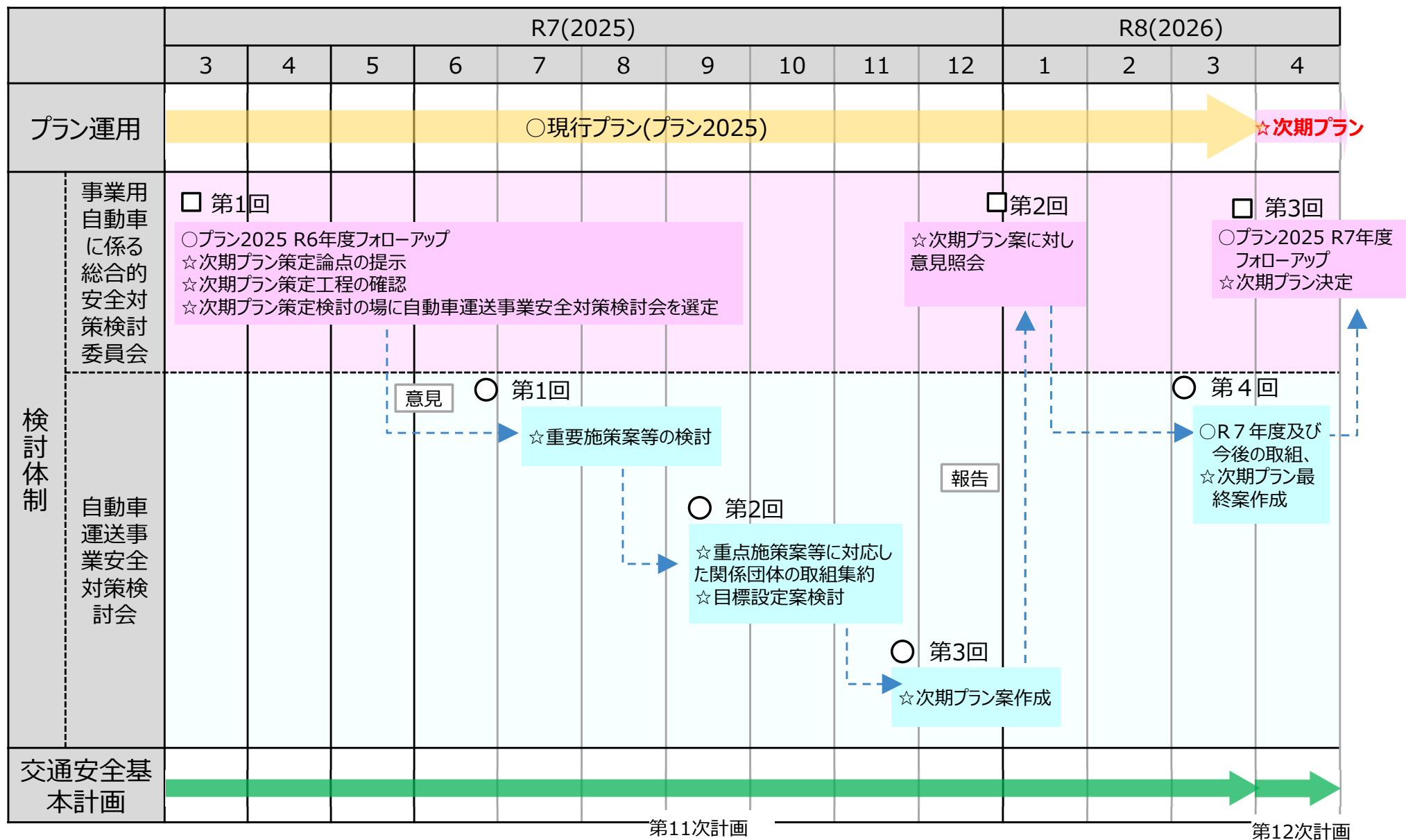
1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・運送事業を取り巻く現状等
- ・次期計画の構成案
- ・重点的に取り組む安全対策案
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

次期プラン作成にあたっての進め方



1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・**運送事業を取り巻く現状等**
- ・次期計画の構成案
- ・重点的に取り組む安全対策案
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

バス事業とタクシー事業を取り巻く現状と対策

- バス事業、タクシー事業ともに営業収入についてコロナ禍を期に大きく減少している。
- また、コロナ禍においてドライバーが離職した一方、コロナ禍後の移動需要の急回復とインバウンドの急増により需要に対して供給が不十分となり、担い手の確保が喫緊の課題※。

※運転者の平均年齢（令和5年） バス：53.9歳、タクシー：59.7歳

人材確保支援

- 早期の賃上げの促進
 - ・運転者等の物価高騰水準を上回る賃上げを目指して、運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直しを通じて運賃改定を促し、賃上げを促進
- 職場環境の改善
 - ・営業所等におけるロッカー設置や休憩スペースのリノベーション等、女性にも配慮した環境整備を推進
- 事業者による人材確保・養成の取組支援
 - ・旅客運送事業者等が人材確保のために行う、
 - ①CMなどの映像コンテンツ・HP作成などの広報活動
 - ②二種免許取得などの人材育成を後押し
- 外国人人材の活用
 - ・自動車運送業分野が、特定技能制度の対象分野として追加されたことを受け、外国人ドライバーの早期受入れに向けた準備を進めているところ

業務効率化・省力化

- 交通DX・GXの推進による業務効率化・省力化及び経営改善を支援
 - ・運行管理システム、乗務日報自動作成システムの導入

（参考）自動運転技術の進展

バス等の移動サービスについてはレベル4自動運転を実現。自動運転タクシーについては2027年度に事業化が見込まれる。15

トラック事業を取り巻く現状と対策

- トラック事業については、恒常的に、営業利益率の平均が0以下である状態や、赤字企業の割合が半分以上を超える状態が続いている。
- また、2024年4月からの時間外労働の上限規制の適用に加え、今後、トラックドライバーの約5割を占める50歳以上の中高年層ドライバー※の離職が進むことで、何も対策を講じなければ、2030年度には34%の輸送力不足が発生。

※運転者の平均年齢（令和5年） トラック：47.7歳

人材確保支援

- 早期の賃上げの促進
 - ・物流の効率化や多重取引構造の是正に向けた規制を導入した改正物流法を令和7年4月に施行
- 事業者による人材確保・養成の取組支援
 - ・トラック運送事業者等が人材確保のために行う、
 - ①HP作成などの広報活動
 - ②中型免許・大型免許取得などの人材育成を後押し
- トラック運送業界の適正化に向けた取組
 - ・事業許可の更新制度や適正原価の導入等の措置を規定したトラック適正化二法を令和7年6月に公布
- 外国人人材の活用
 - ・自動車運送業分野が特定技能制度の対象分野として追加されたことを受け、外国人ドライバーの早期受入れに向けた各種制度を整備。本年3月に一人目のドライバーが誕生。

業務効率化・省力化

- 中小物流事業者等における機械化・省人化・デジタル化の取組を支援し、ドライバーの荷待ち・荷役時間の削減等を推進
 - ・業務効率化に資する予約受付システムや、荷役時間の削減に寄与するの設備等の導入

（参考）自動運転技術の進展

物流サービスについては、2026年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装を目指し、2025年3月¹⁶より、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）における自動運転トラックの実証実験を開始。

その他運送事業の安全を取り巻く現状や今後の見込み

その他、運送事業を取り巻く現状や今後の見込みの主なものとして以下が挙げられる。

【現状】

● 自家用車活用事業の導入

・地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を創設。

● 不足するドライバーの確保に向けた業界連携の推進

・ラストマイルを担うタクシー業界・宅配事業のドライバー不足に対応すべく、「ドライバー推進協議会」を設置し、事業者による適切な安全管理の下、不足するドライバーを確保することができる柔軟な仕組みについて検討。

● 新たなモビリティの出現

・電動キックボード等新たなモビリティが出現しているところ、これらの利用者の中には守るべき交通ルールやそれぞれのモビリティが持つ特性を正確に理解していない者もいると考えられることも踏まえ、運転時にこれらの点に留意する必要がある。

【今後の見込み】

● 自転車に対する反則金の額の規定

・自転車乗用中における信号無視等について、反則金が導入される予定（令和8年4月より）であり、自転車による危険運転が減少することが想定される一方で、車道を走行する自転車が増えることも想定される。

● 生活道路における自動車の法令速度の引き下げ

・主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線等がない道路において法令速度が60km/hから30km/hに引き下げられる予定（令和8年9月より）であり、生活道路における安全性が向上することが想定される。

1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・運送事業を取り巻く現状等
- ・**次期計画の構成案**
- ・重点的に取り組む安全対策案
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

次期プランにおける構成案

【現行計画の構成】

事故削減目標の設定（Plan）

・24時間死者数等の全体目標、乗合バスの車内事故件数等各業態の個別目標を設定

目標のための当面講ずべき施策（Do）

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

本プランのフォローアップ（Check, Act）

・毎年、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、必要な場合には新たな施策を検討

- 次期計画においても、現行と同じPDCAの枠組みとしてはどうか。
- 「目標のため当面講ずべき施策（Do）」について、柱における具体的な施策は、「① 重点的に取り組む安全対策」と「② ①以外の安全対策」としてメリハリを付けて示すことはどうか。
- 職場環境の改善など直接的には安全対策でないものの安全にも資する対策について、「その他安全にも資する対策」としてまとめるかどうか。

【次期計画の構成の考え方】

目標のための当面講ずべき施策（Do）

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進
2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶
3. ICT、先進自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進
4. 少子超高齢社会における事故の防止対策の推進
5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案
6. 道路交通環境の改善



- ① 重点的に取り組む安全対策
- ② 上記以外の安全対策

その他安全にも資する運送事業における対策

（例：職場環境の改善、多重下請け構造の是正、悪質荷主に対する是正、適正運賃の収受、災害発生時に備えた対応等）

1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・運送事業を取り巻く現状等
- ・次期プランの構成案
- ・**重点的に取り組む安全対策案**
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

次期プラン期間において重要となる対策を考える視点

近年の社会や交通事故の情勢の変化を踏まえ、次期プランの期間において重要となる対策を考える上での視点として以下が考えられる。

- 行政・事業者・利用者の安全トライアングルの徹底
- 業界構造の是正
- 働き方改革、人手不足への対応
- 先進技術導入への対応
- EBPMの推進

次期プランにおける重点的に取り組む安全対策案①

1.自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

○運行管理者・運転者等の行動変容（本省、運送事業者）

国土交通省にて作成してきた各種マニュアル等の内容について、運行管理者や運転者等が実践することが重要であるところ、これらの者の行動変容につながる方策を講じていく。

○利用者等の行動変容（本省、運送事業者、乗客）

交通事故のさらなる削減にあたっては、乗客及び周囲の交通参加者の安全意識向上が不可欠であるところ、これらの者の行動変容につながる方策を講じていく。

2.運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

○重大事故の再発防止のための啓発（本省、地方運輸局、運送事業者）

軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないため、国及び運送事業者を始めとした関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組む。具体的には、全国各地の運送事業者の経営者や運行管理者向けに、各地方運輸局と管轄の事業者団体等と連携し、毎年、安全啓発を目的としたプッシュ型の研修会を実施するなどの方策を講じていく。

○監査体制等の強化（本省、地方運輸局、運送事業者、地方運輸局）

悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するためにも、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められる事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、引き続き、適正化実施機関において、取組を強化した巡回指導を行うとともに、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施していく。トラックにあっては、事業許可の更新制度の適切な運用を図っていく。

次期プランにおける重点的に取り組む安全対策案②

3. ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

○運行中も含めた運行管理の高度化（本省、運送事業者）

遠隔点呼・自動点呼、運行管理の一元化等段階的に運行管理の高度化を図ってきているところ、特に運行管理の負担が大きい小規模事業者においても運行管理の高度化を図るための方策を講じていく。

加えて、運行前後の運行管理（点呼、指導監督等）だけでなく、安全性を向上させる観点において、低コストかつ動態管理可能な運行記録計の普及等運行中の運行管理を普及させる方策を講じていく。

○先進安全技術の更なる性能向上・普及促進（本省、運送事業者、メーカー）

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進安全技術は交通事故防止に貢献しているところ、今後も先進安全技術の更なる性能向上や商用車アセスの導入など普及を促進する方策を講じていく。

○自動運転車両等の普及促進（本省、運送事業者、メーカー）

交通事故の多くは運転者の違反に起因するものであるところ、自動運転車両の導入促進に資する方策を講じていく。

4. 少子超高齢社会における事故の防止対策の推進

○健康起因事故対策の推進（本省、運送事業者）

コロナ禍を経て輸送需要が回復する一方、運転者不足が深刻な状況であるところ、安全に運行できるための運転寿命を長くするため、事業者における健康管理を促進する方策を講じていく。

○経験が未熟な運転者への安全対策の徹底（本省、運送事業者）

運転者不足に伴い外国人人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていく。

次期プランにおける重点的に取り組む安全対策案③

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案

○各業態の特徴に応じた事故分析・対策の検討（本省、運送事業者）

事業用自動車に係る事故については、乗合バス、貸切バス、タクシー、トラック（軽貨物以外）、トラック（軽貨物）のそれぞれで、死亡・重傷事故及び事故の傾向や特徴に違いがみられるところ、効果的に事故を防止するため、自動車事故報告規則に基づく事故報告データ等を詳細に分析した上で、各業態の特徴に応じた方策を講じていく。また、各業態の特徴に応じた事故について、事業用自動車事故調査委員会において検討される再発防止策について浸透を図る。

また、事業用自動車の死亡事故については、歩行者との事故によるものが多いところ、歩行者との事故を減らす方策について検討していく。

○各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討（本省、地方運輸局、運送事業者）

各運輸局によって、交通環境や事故の特徴が異なることも踏まえ、運輸局毎にこれらの特徴を踏まえた対策を講じていく。

○ビッグデータを用いた対策の検討（本省、運送事業者、メーカー）

バイタルデータやドライブレコーダーの映像、テレマティクス等各種ビッグデータを容易に収集することが可能となっているところ、AIも活用しながらこれらのビッグデータを収集・分析した上で、安全対策につながる方策を講じていく。

6. 道路交通環境の整備

○高速道路において、暫定2車線区間の対策として、4車線化や非分離区間へのワイヤロープやセンターブロック、センターパイプの設置、逆走対策として標識や路面標示等の設置に加え、新技術も活用した対策を推進する。

○生活道路において、ゾーン30プラスの整備による車両速度の抑制や通過交通の進入抑制を推進する。

1. 事業用自動車総合安全プラン2025の評価

- ・プラン2025の概要
- ・プラン2025の指標に対する評価
- ・プラン2025の重点施策に対する評価

2. 次期プランの作成

- ・次期プラン作成にあたっての進め方
- ・運送事業を取り巻く現状等
- ・次期計画の構成案
- ・重点的に取り組む安全対策案
- ・次期プランの施策のフォローアップ指標(アウトカム)案

次期プランにおけるフォローアップ指標の設定について

- 施策の進捗状況については可能な限り定量的に確認すべきところ、次期プランにおいては、例えば以下のフォローアップ指標を設定し、フォローアップしていくこととしてはどうか。
- ・主要疾病に関するスクリーニング検査の実施率
 - ・業務開始前の体温・血圧測定の実施率
 - ・AUDITをはじめとしたアルコールスクリーニング検査の実施率
 - ・デジタル式運行記録計の普及率
 - ・運行中の安全管理の実施率
 - ・運行中のドライブレコーダーの映像を用いた指導・監督の実施率

視野障害対策の例（令和5年）

	マニュアルの認知度	スクリーニング検査の実施率
バス	90%	17%
タクシー	82%	14%
トラック	75%	10%

知っているだけでなく、「実施」することが重要

特にご意見いただきたいこと

- ・次期プランにおける構成の考え方について(P19)
- ・次期プランにおける重点的に取り組む安全対策について(P21～24)
- ・次期プランにおけるフォローアップ指標の設定について(P26)