

次期「事業用自動車総合安全プラン」の 目標設定について

令和7年度第2回「自動車運送事業安全対策検討会」



- 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
- 策定にあたっては、**新型コロナウイルス感染症や激甚化・頻発化する災害等**、事業環境の変化を考慮。（令和3年3月30日公表）

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
- 新型コロナウイルス感染症拡大、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. 道路交通環境の整備

- ・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>

- 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**

プラン2025の達成状況

- プラン2025の数値目標について重傷者数、バスの飲酒運転・乗客死者数以外、令和6年実績で未達成の状況
- 近年の減少率の状況から、令和7年度での目標達成が困難な項目が多い

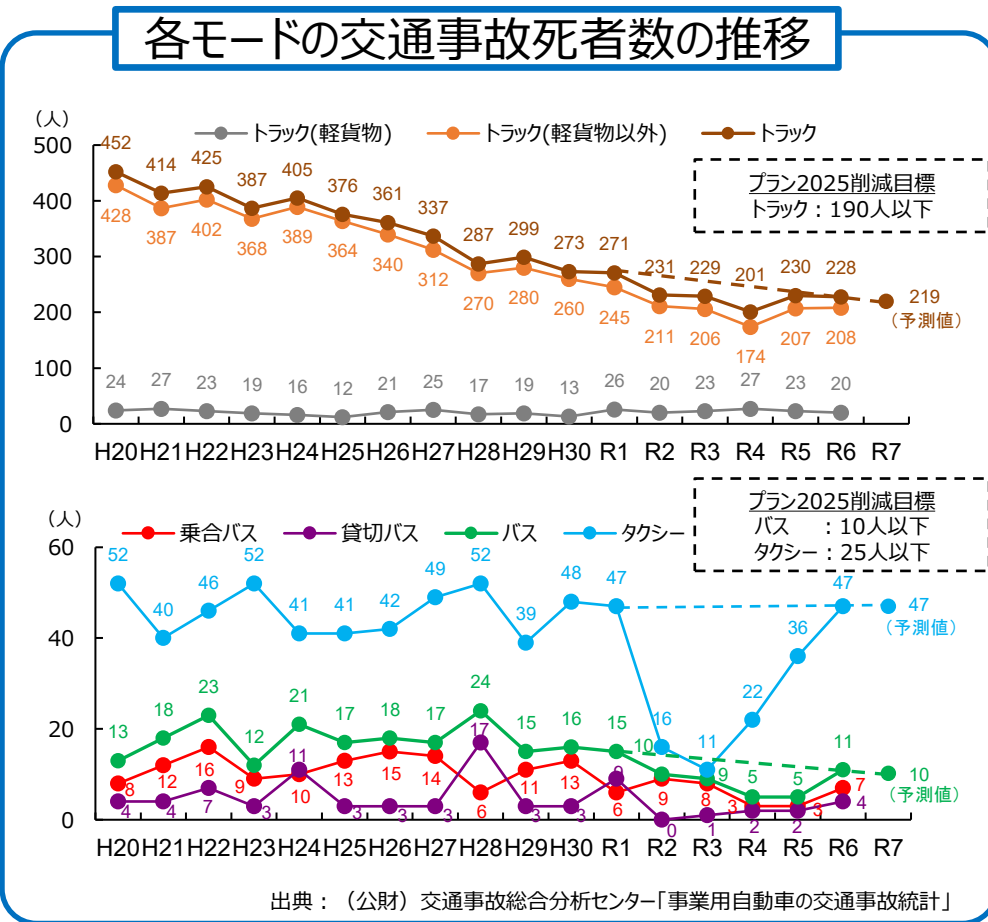
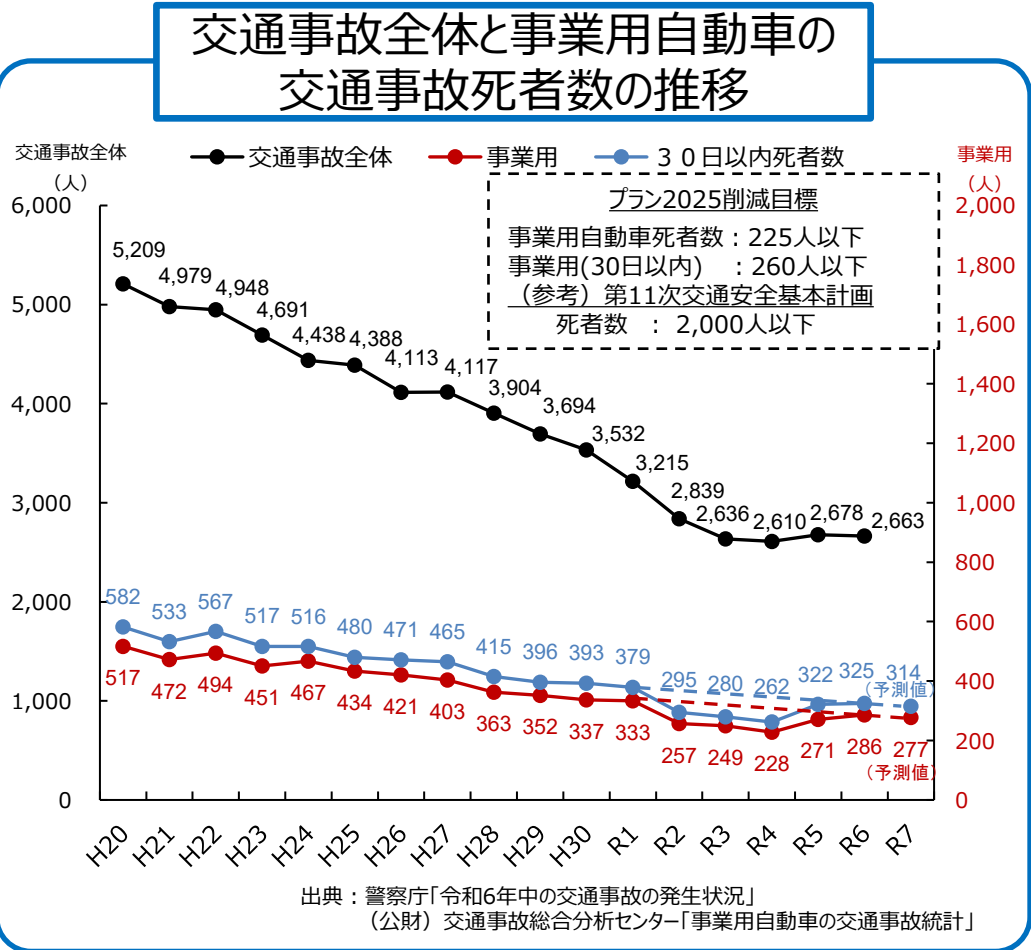
	24時間死者数 (30日以内死者数)	重傷者数	人身事故件数	飲酒 運転	乗客 死者数	個別目標
全体	225人以下 (260人以下)	2,120人以下	16,500件以下	0件		
	286人 (325人)	1948人	22,623件	37件		
バス	10人以下	150人以下	800件以下	0件	0人	
	11人	125人	1,027件	0件	0人	
乗合バス				0件	0人	車内事故件数 85件以下
				0件	0人	280件
貸切バス				0件	0人	乗客の負傷事故件数 20件以下
				0件	0人	21件
タクシー	25人以下	690人以下	6,600件以下	0件	0人	出会い頭衝突事故件数 950件以下
	36人	614人	8,056件	2件	3人	1,423件
トラック	190人以下	1,280人以下	9,100件以下	0件		追突事故件数 3,350件以下
	228人	1209人	13,540件	35件		5,442件

は令和6年の実績値

○ 次期プランの目標について議論するため、プラン2025の達成状況について分析を実施

	指標等	目標達成見込み	状況
全体目標	交通事故死者数	×	- バスにおいて達成が見込まれるものの、トラック、タクシーにおいて達成が困難な状況 - トラック(軽貨物以外)事故の主な要因は、追突(対車両)と横断中(対人) - タクシー事故の主な要因は、横断中、路上横臥中(いずれも対人)
	交通事故重傷者数	○	目標達成見込み
	交通事故件数	×	軽貨物以外では減少傾向 - 走行距離1億キロあたりの交通事故件数でみると、タクシー及び軽貨物において増加
	飲酒運転事故件数	×	長期的には減少しているものの、トラック、タクシーにおいて発生している
業態別個別目標	バス・タクシー乗客死者数	×	年によって目標達成しているが、運転者操作不良による事例、運転者の健康に起因する事故事例が発生している
	乗合バス車内事故件数	×	- 長期的に見ると減少傾向にあるが、近年横ばいの状況 - 乗合バス事故全体に占める車内事故件数の発生割合は近年増加している
	貸切バス乗客負傷事故件数	△	(目標20件以下に対し令和6年21件発生) 貸切バス全体に占める乗客負傷事故件数の発生割合は近年増加傾向にある
	タクシー出会い頭衝突事故件数	×	- 長期的にみると発生件数は減少しており、事故全体に占める出会い頭衝突事故の発生割合も減少している - 空車時では自転車、実車時では乗用車との事故が多い状況
	トラック追突事故件数	×	- 発生件数は減少しており、事故全体に占める事故の発生割合も減少している - 軽貨物以外のトラックでは追突事故件数は減少しているが、軽貨物では増加傾向である
	健康起因事故	—	- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった件数は令和5年より減少しているものの近年増加傾向にある - 令和6年は健康起因事故報告件数のうち約33%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況
	取り巻く環境の変化	—	- バスは50歳以上、タクシーは70歳以上の運転者による事故割合が増加傾向 - タクシーにおいては29歳以下の若年層による事故率も高い - 軽貨物は20～29歳、軽貨物以外のトラックは50歳以上による事故割合が増加傾向

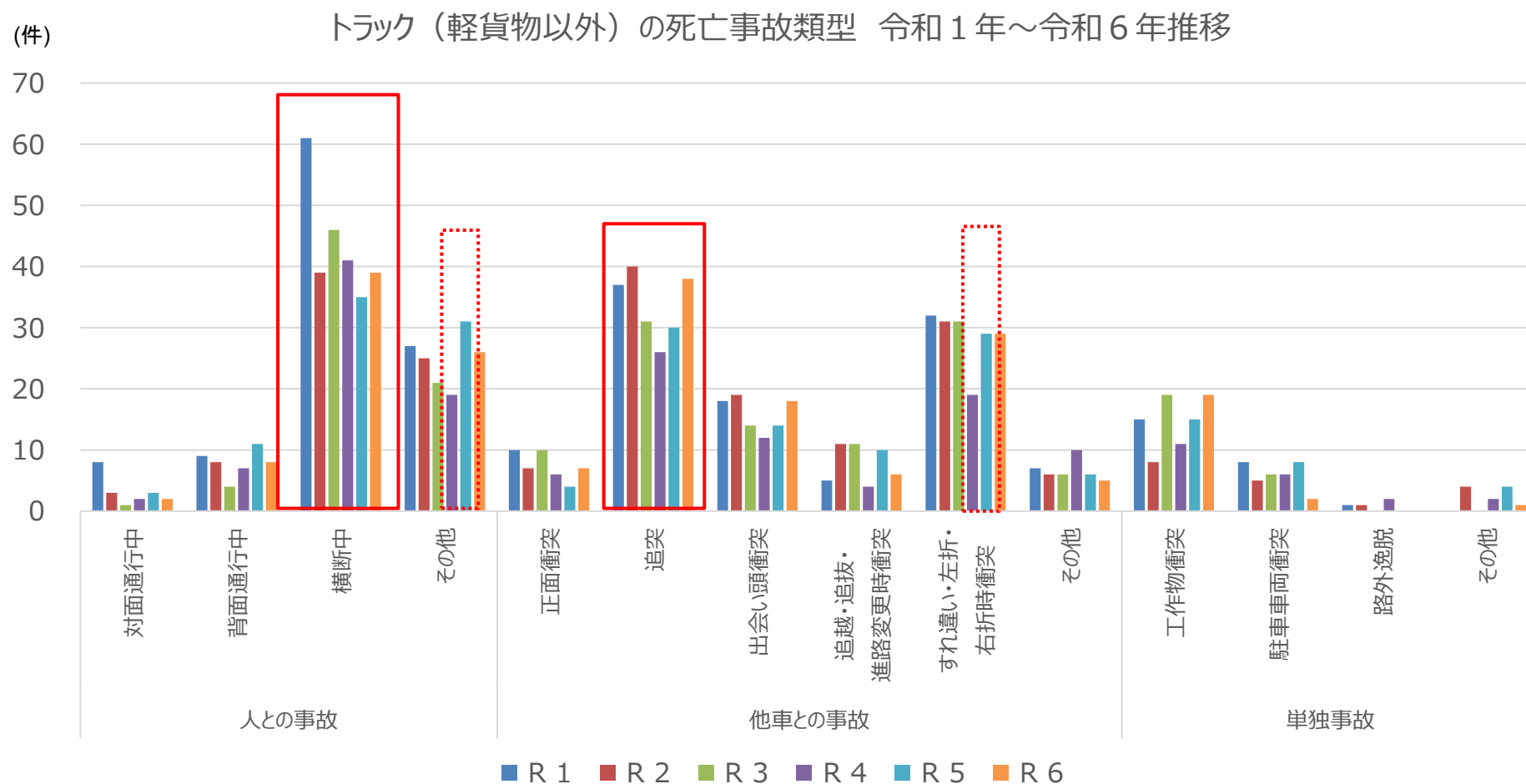
- 交通事故死者数は事業用自動車全体では評価初年度の令和3年から令和4年は減少したが、令和4年から令和5年で増加。
- トラック、バスにおいては令和3年と比較すると令和6年はほぼ同数であった。
- タクシーにおいては令和3年以降増加に転じ、令和6年では令和3年比で36名の増加となっている。



予測値については、令和元年と令和6年を直線的に結んだもの。次ページ以降において同じ。

【プラン2025振返り】事業用自動車による交通事故死者数

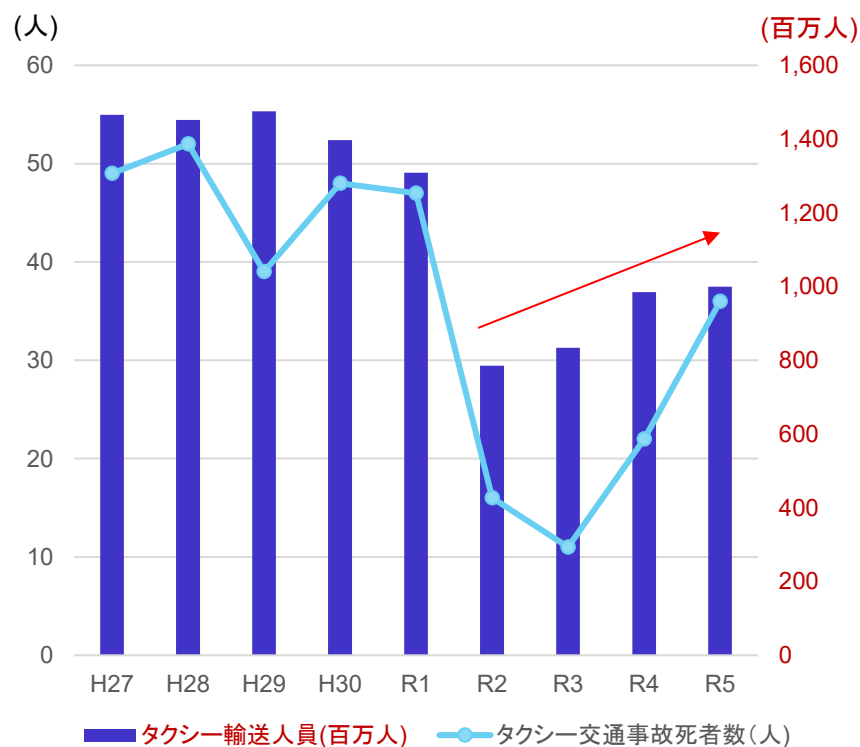
- トラック(軽貨物以外)では令和4年から令和5年にかけて交通事故死者数が増加。事故類型別にみると、人との事故の「その他」、他車との事故の「すれ違い・左折・右折時衝突」において増加している。
- 人との事故「その他」では路上作業中の+7件、他車との事故「すれ違い・左折・右折時衝突」では右折時衝突の+7件が増加の多い項目となっている。
- 人との事故「横断中」が最多の類型となっており、次いで他車との事故「追突」が多い状況。



【プラン2025振返り】事業用自動車による交通事故死者数

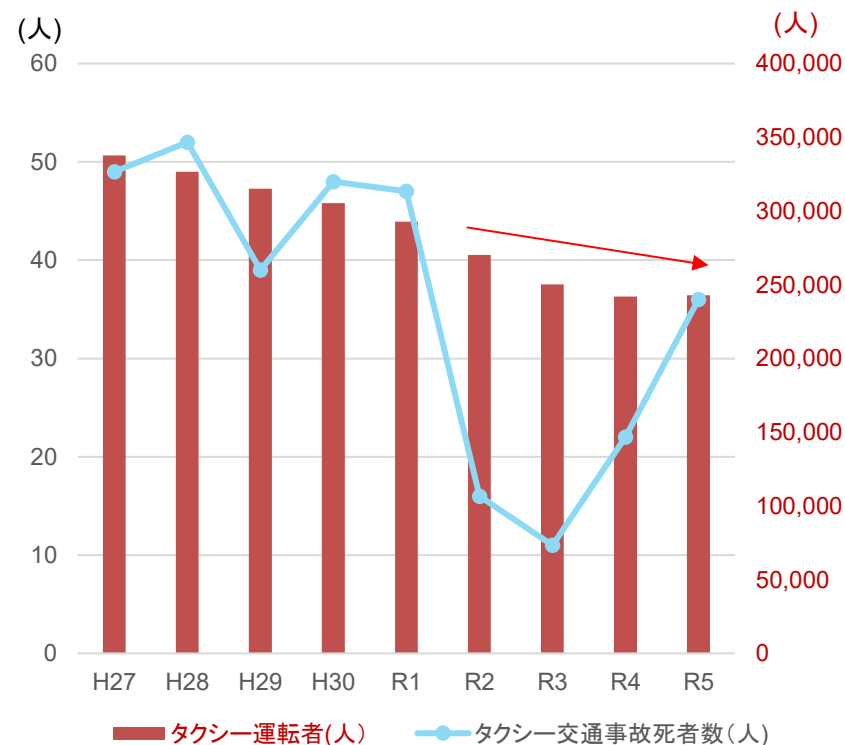
- タクシーの交通事故死者数について、令和3年まで減少した理由として、新型コロナウイルス感染症によるタクシー輸送人員の減少が影響していると考えられる。
- 令和4年以降、輸送人員は増加したのに対し、タクシー運転者数は減少している。

タクシーの輸送人員と タクシー交通事故死者数の推移



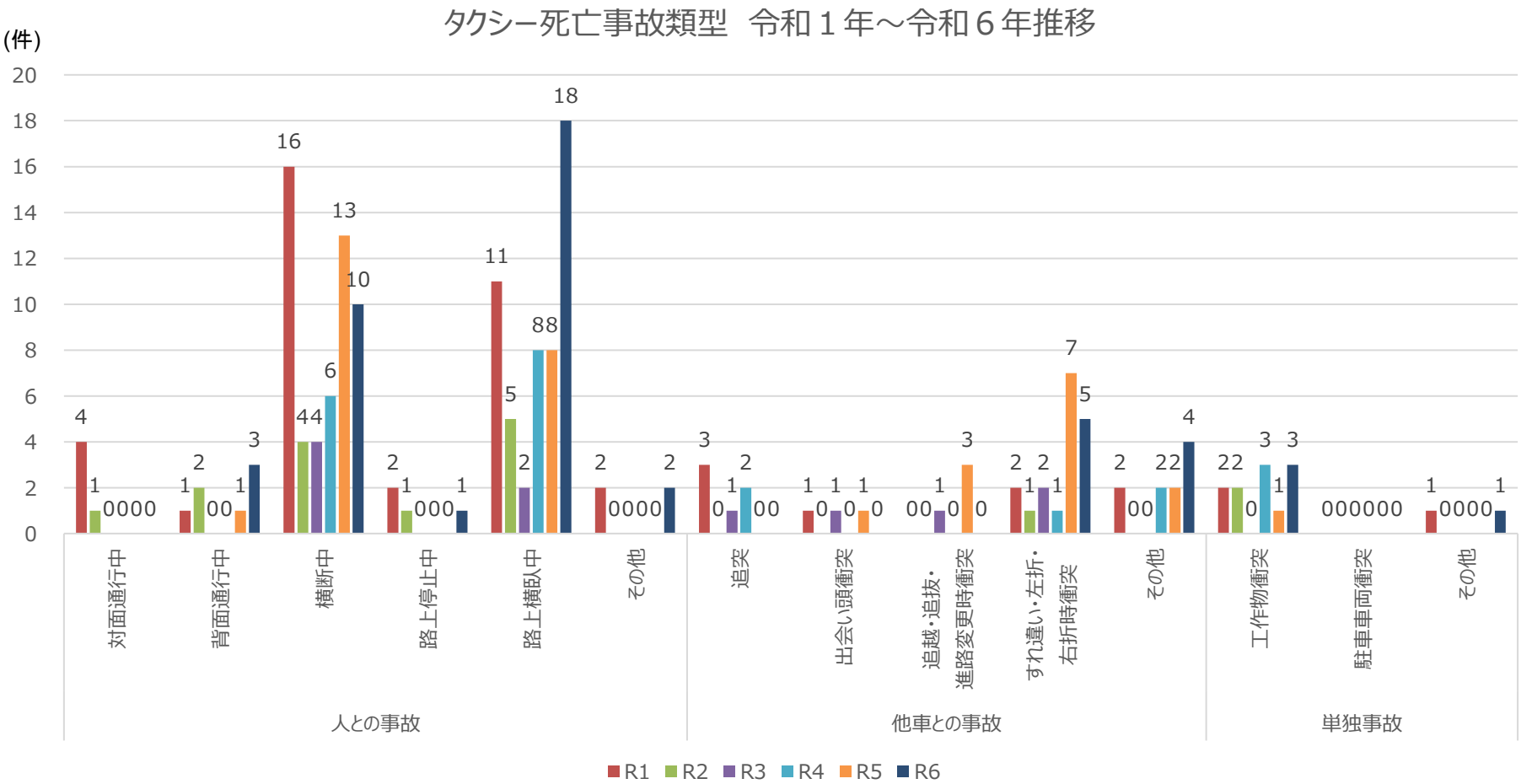
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「数字でみる自動車」

タクシーの運転者数と タクシー交通事故死者数の推移



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」
国土交通省「数字でみる自動車」

○
タクシーの交通事故死者数について、令和6年において路上横臥中の人との事故が増加し、過去5年で最多となっている



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」

事例1: 歩行者に対する不注意

当該運転者は、事故発生場所を走行中、路上に仰向けに倒れていた人をはねた。夜間のため、ゆっくり走行していたが、発見できなかった。

事例2: 蒸発現象による発見遅れ

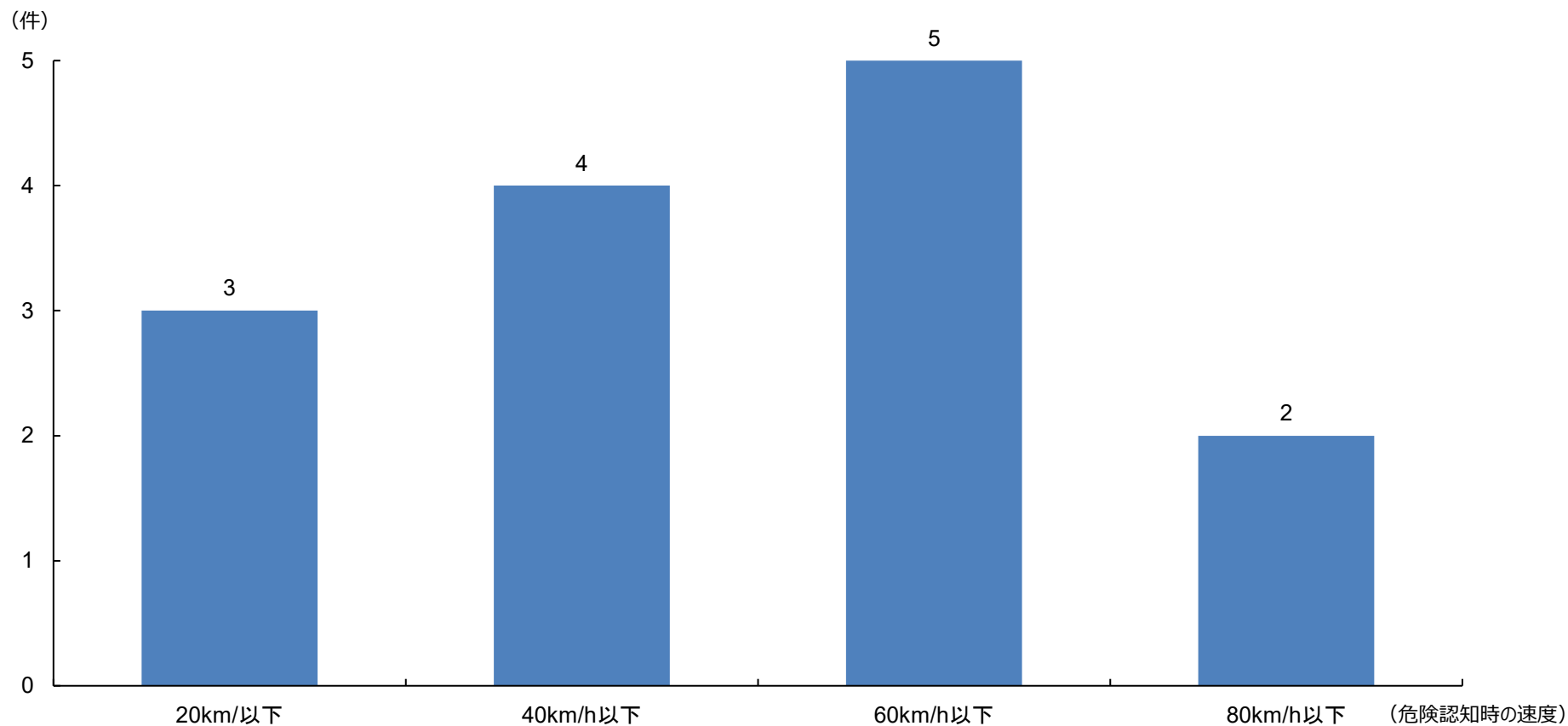
当該運転者は、事故発生場所を走行中、路上に寝ていた人を2メートル手前で発見したが、避けきれずにノーブレーキで轢いた。対向車のライトで蒸発現象が起きて発見が遅れたとみられる。

事例3: 脇見運転

当該運転者は、事故発生場所を走行中、違う道路に出ようとカーナビを凝視した際、路上に横臥していた人に気づかず轢いた。

○ 危険認知時の速度は60km/h以下(5件)が最も多く、次いで40km/h以下(4件)、20km/h以下(3件)であった。

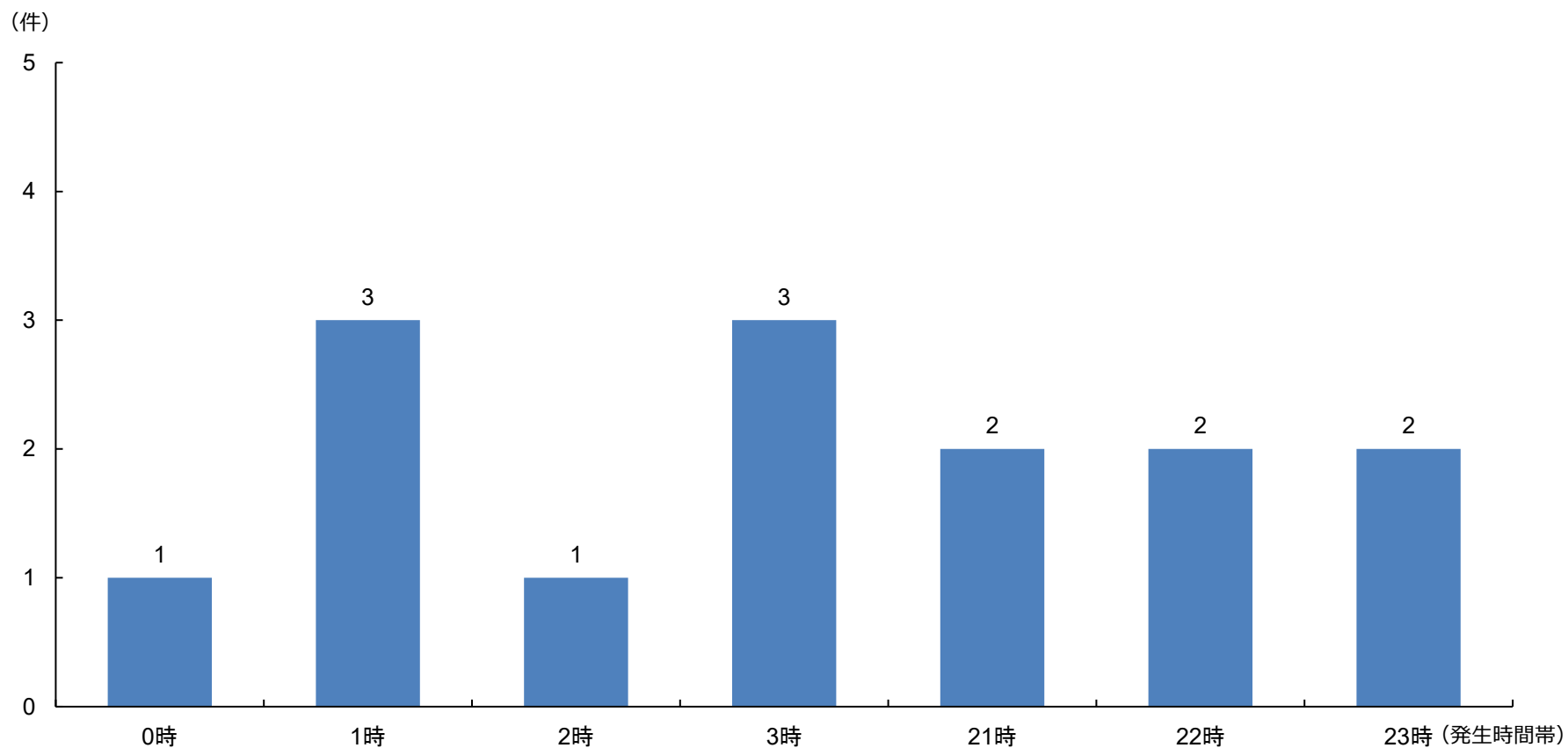
(危険認知時の速度)



計14件

○ 事故発生時間帯は1時台(3件)と3時台(3件)が多い。

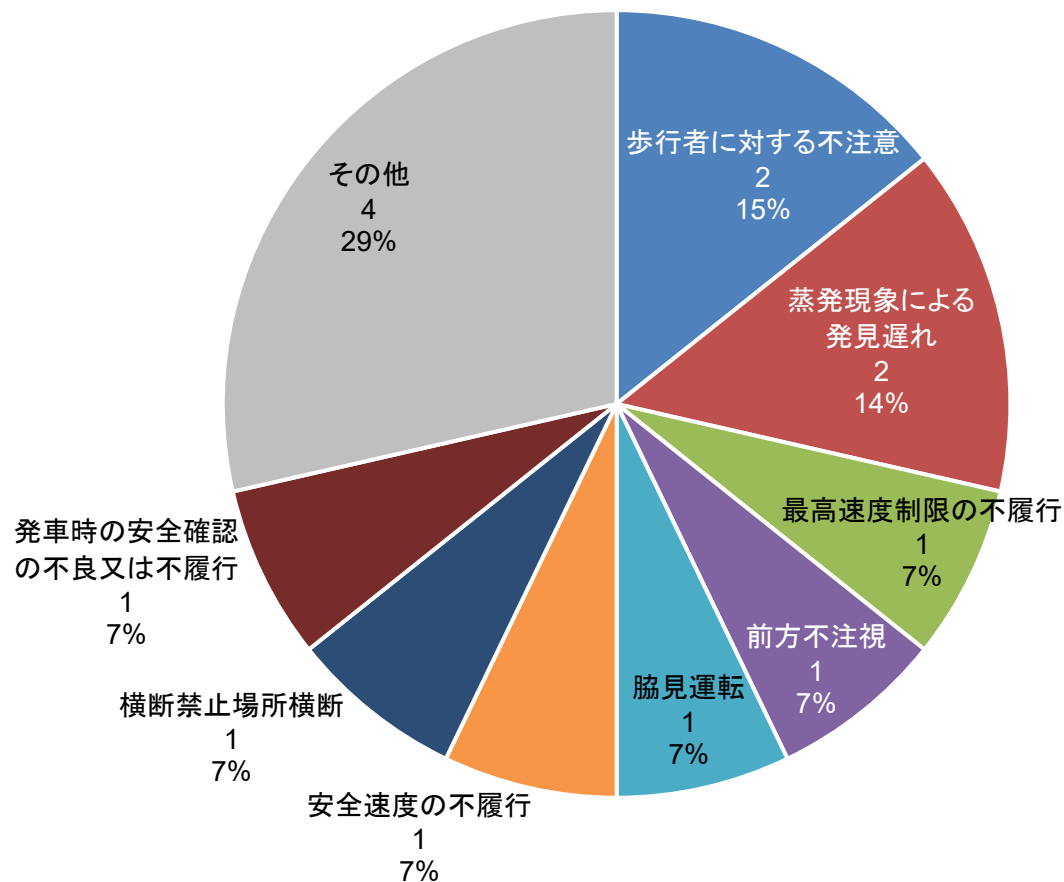
(発生時間帯)



計14件

○ 事故原因は歩行者に対する不注視(2件)、対向車のヘッドライトによる蒸発現象による発見遅れ(2件)等であった。

(事故の原因)



計14件

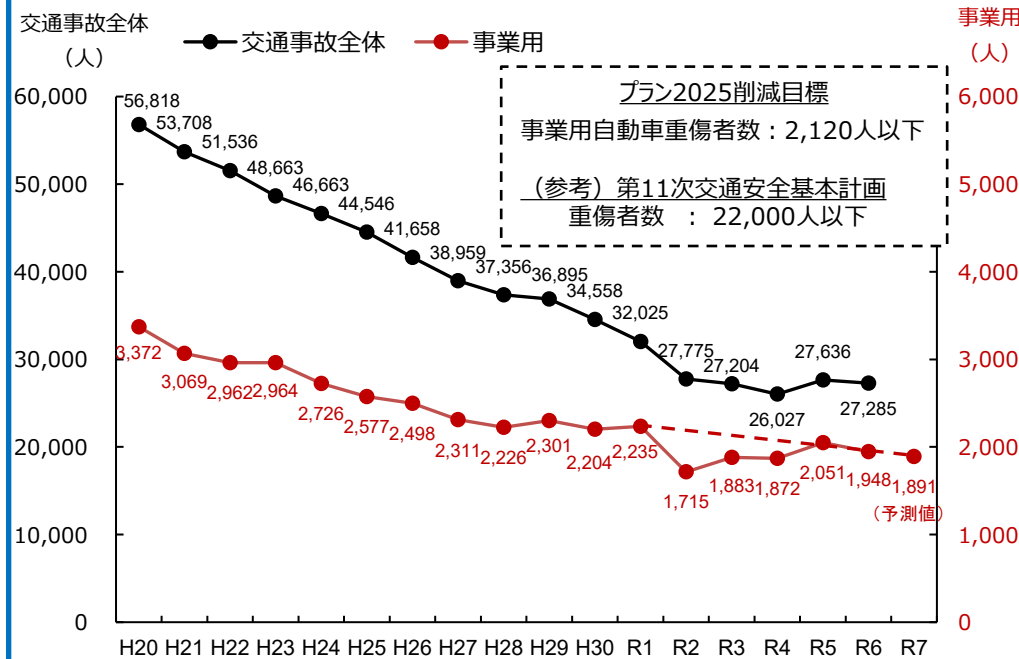
【運転者への周知・指導】

- 乗務員全員を集め、集会を開催し、ドライブレコーダーの映像を検証した。
- ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を用いた個別指導を強化する。
- 当該事故のドライブレコーダーの映像を放映し、全運転者に夜間時における危険性を示達するとともに、夜間走行時において特に住宅街はハイビームが有効であることを映像をもって検証。
- 降車した乗客が車両から離れ、乗客だった方の安全確保ができるまで相手の動向に注視する。
- 日ごろから交通規則の遵守、そして交通安全につとめるように指導を徹底。
- 特に夜間見通しの悪い場所では、ハイビームを多用するよう指導。

【プラン2025振返り】事業用自動車による交通事故重傷者の推移

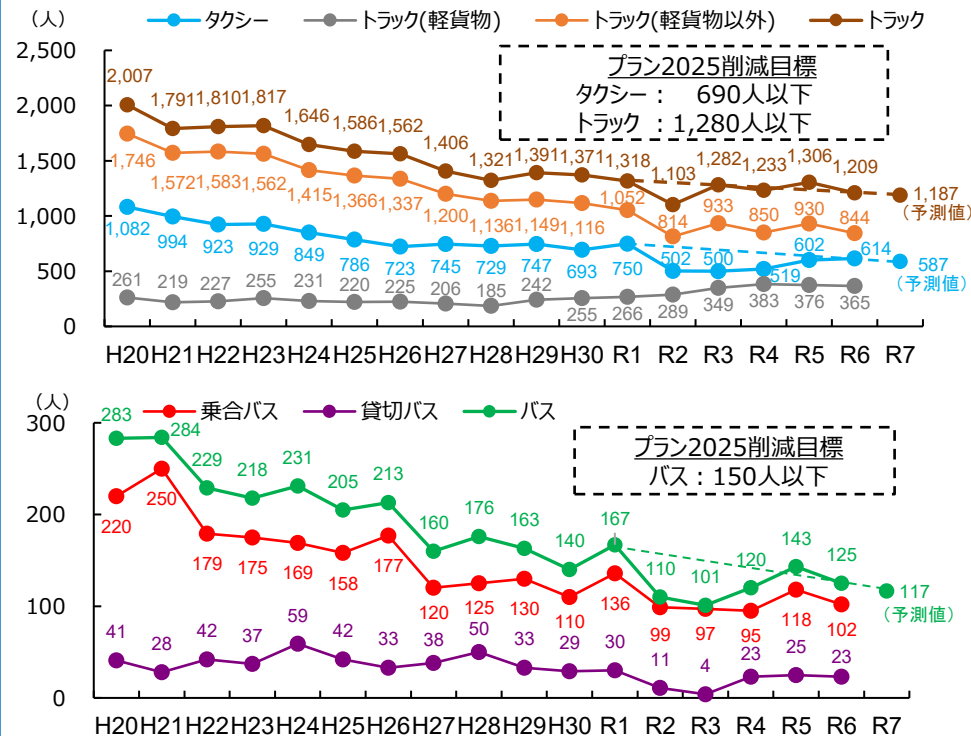
○ 交通事故重傷者数は、長期的にみると減少傾向にあり、プラン2025の目標を達成見込み。

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「令和6年中の交通事故の発生状況」
(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

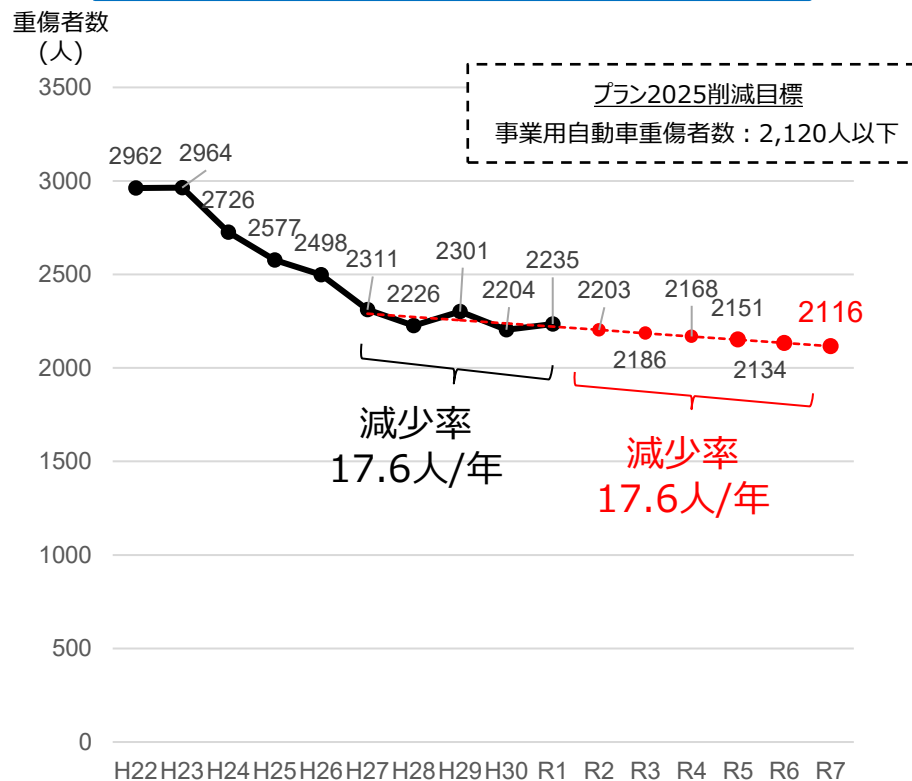


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

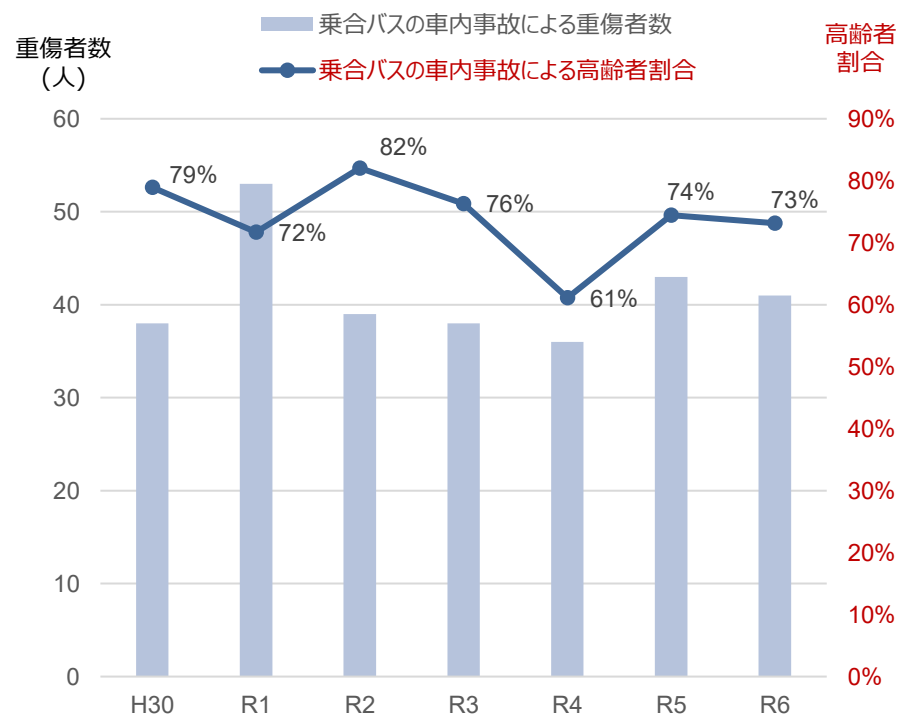
【プラン2025振返り】事業用自動車による交通事故重傷者の推移

- プラン2025の目標値は平成27年～令和元年までの5年間の減少率から算出しており、算出期間における発生件数に対する減少率は他の指標と比較して小さく、目標達成できたものと考えられる。
- 一方、乗合バスの車内事故による重傷者数は横ばいであり、高齢者の割合も高い。

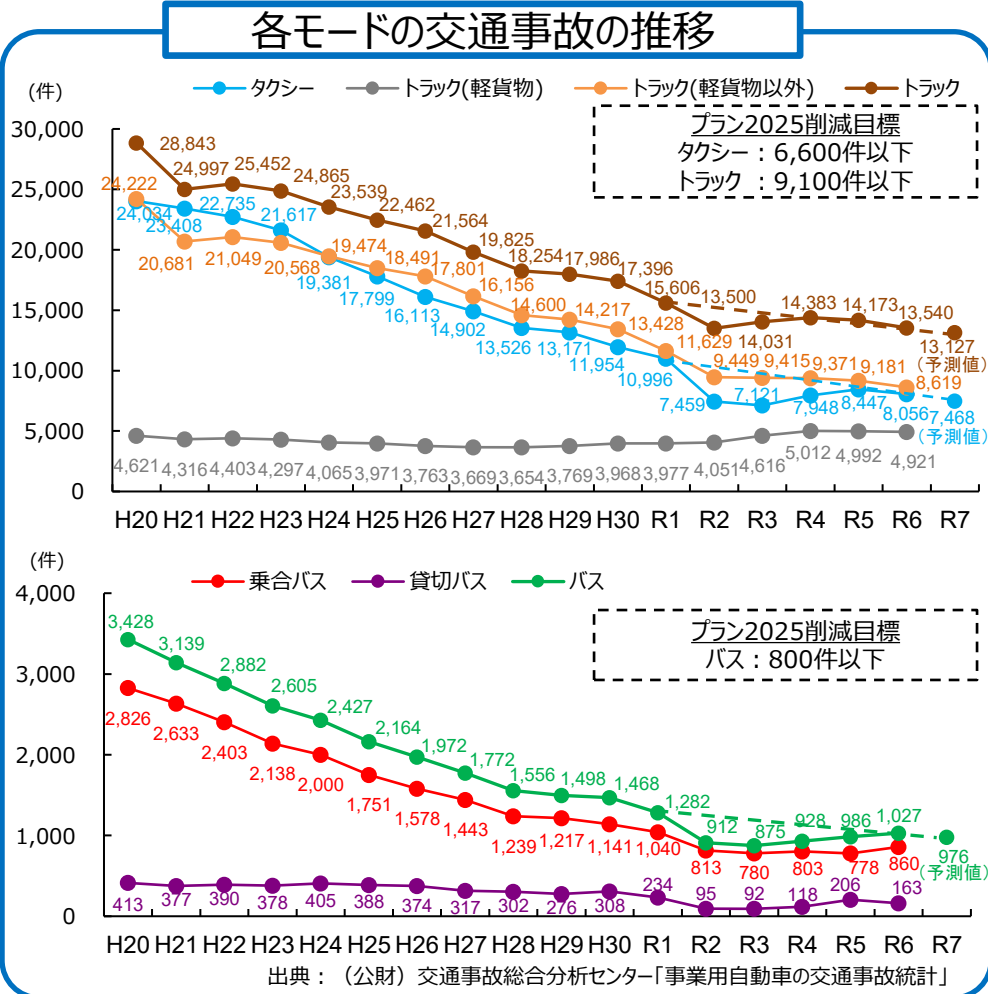
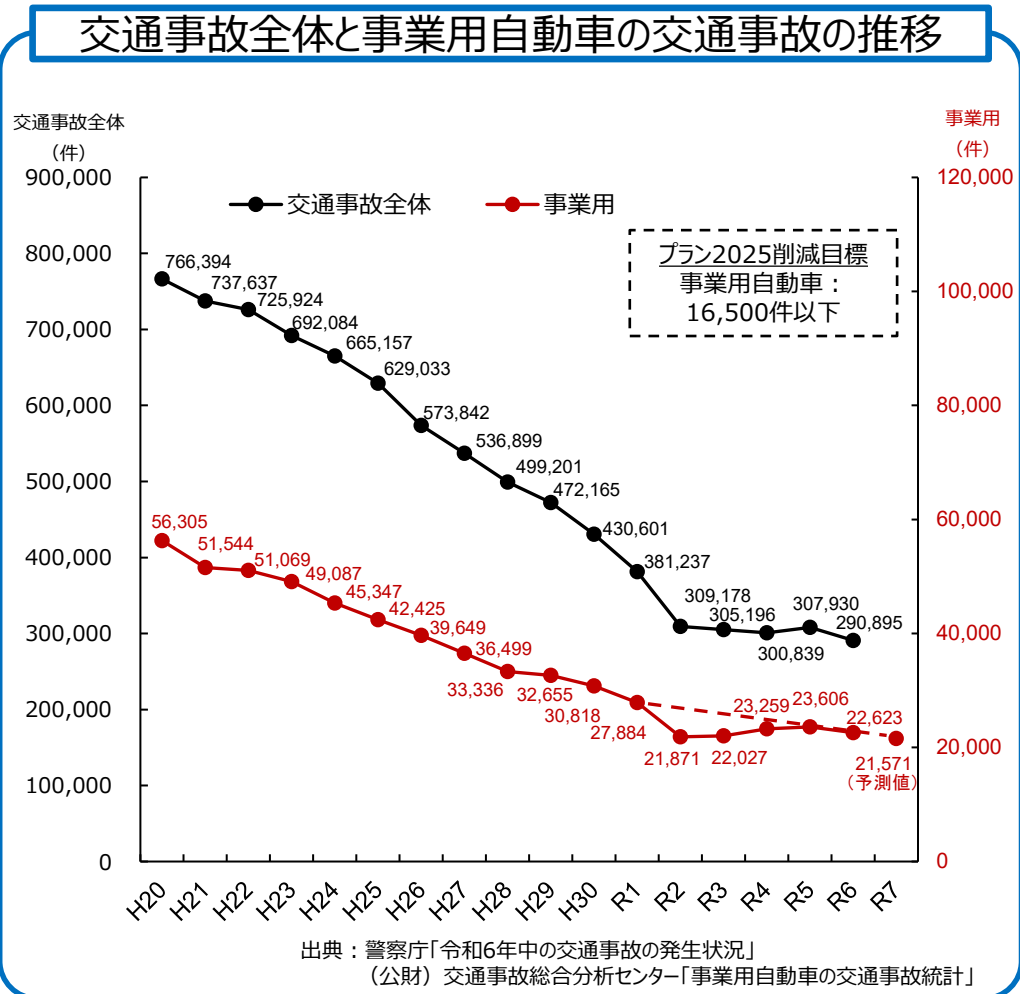
交通事故重傷者数 プラン2025策定時の予測グラフ



乗合バスの車内事故による重傷者

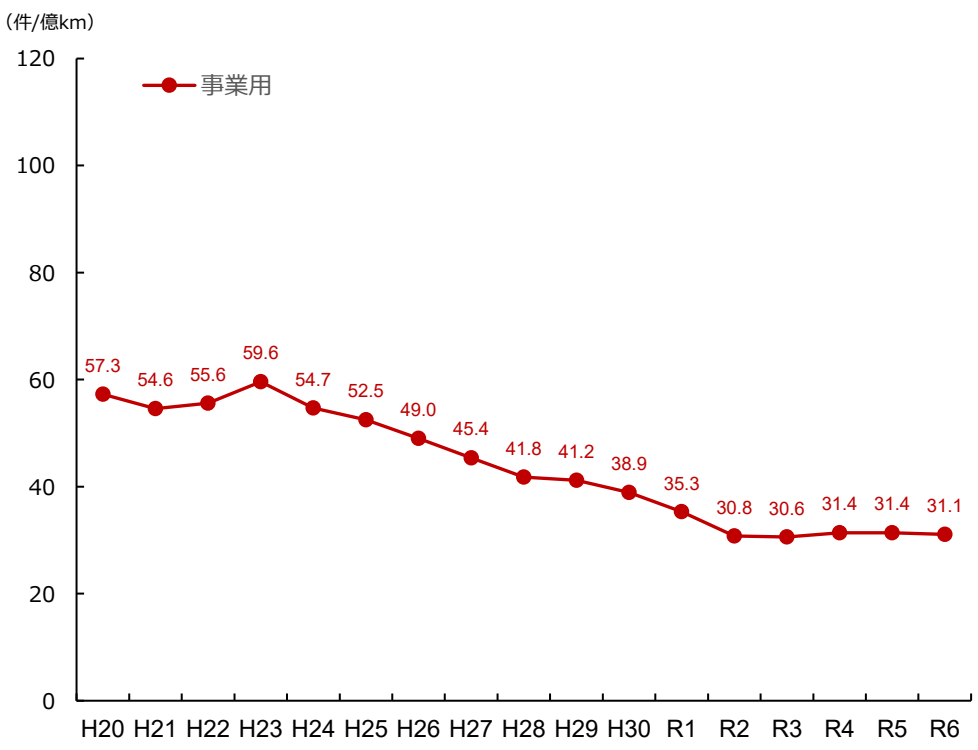


- 交通事故発生件数は事業用自動車全体で評価初年度の令和3年と比較して令和6年では増加している。
- 長期的に見ると軽貨物以外減少傾向にある。



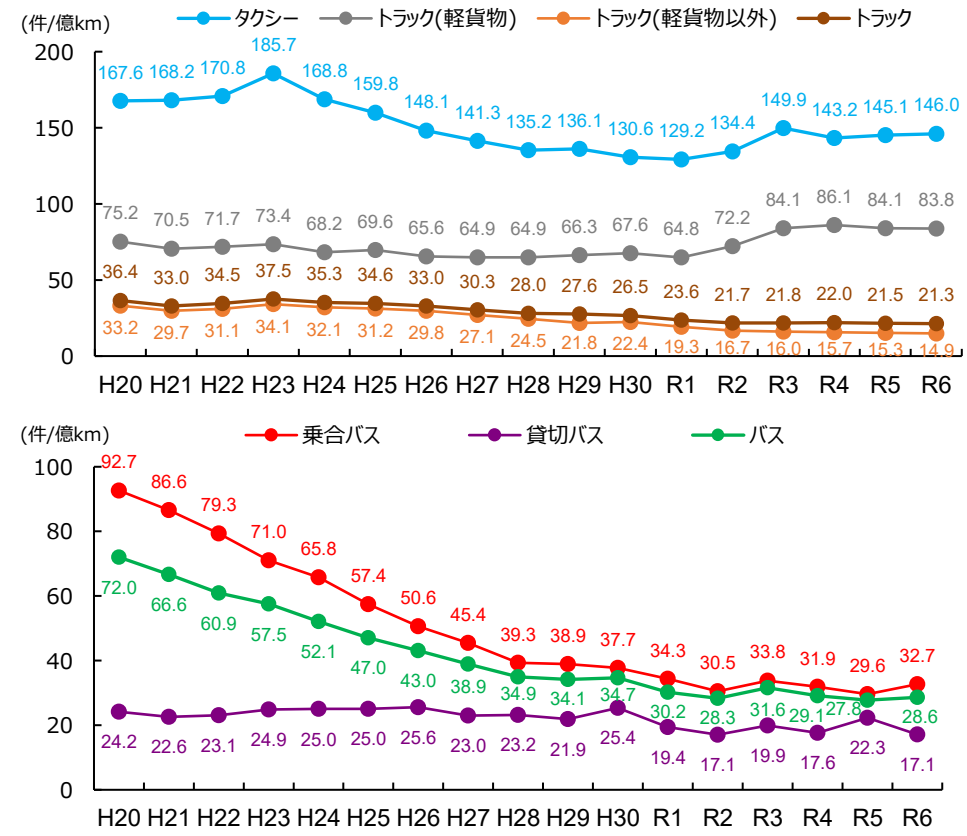
- 令和6年における事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故件数は31.1件/億kmであった。
- 走行距離1億キロあたりの交通事故件数は、令和元年から令和3年までタクシー及び軽貨物において増加傾向であるが、令和3年以降は横ばいの状況。

事業自動車の走行距離1億キロあたりの交通事故の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

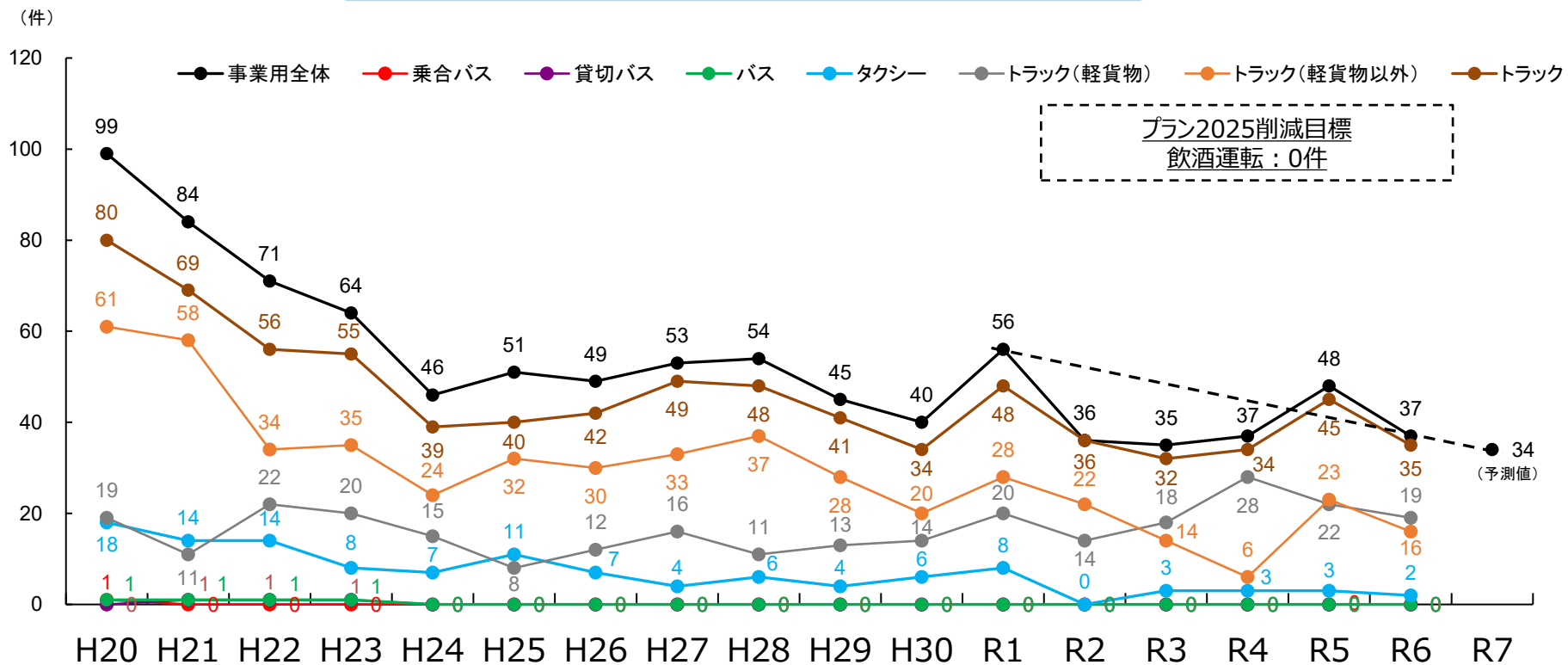
各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

- 令和元年と比較して令和6年の飲酒運転事故件数は、全モードにおいて減少している。

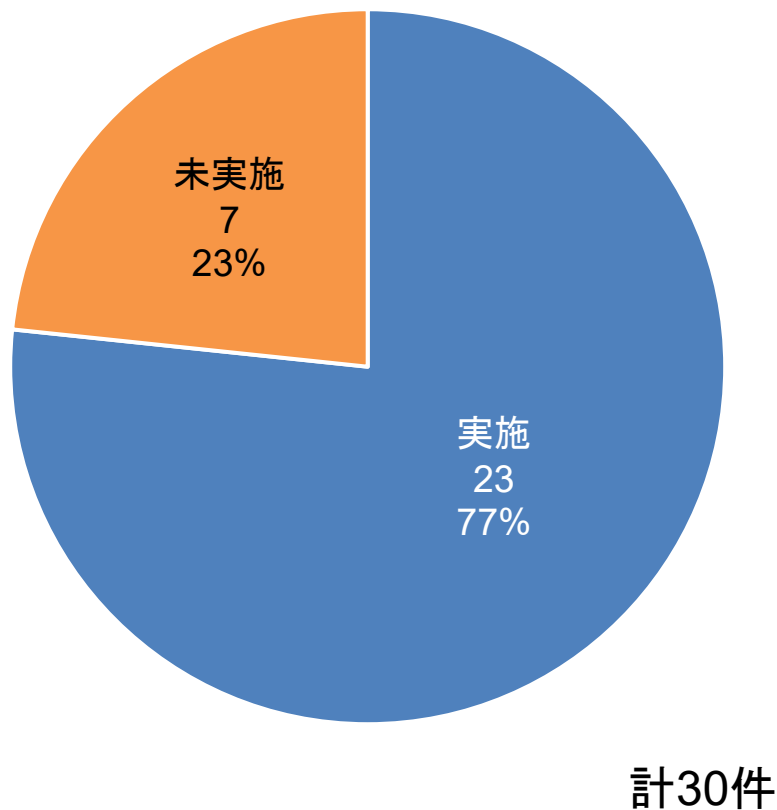
飲酒運転による事業用自動車の交通事故



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」

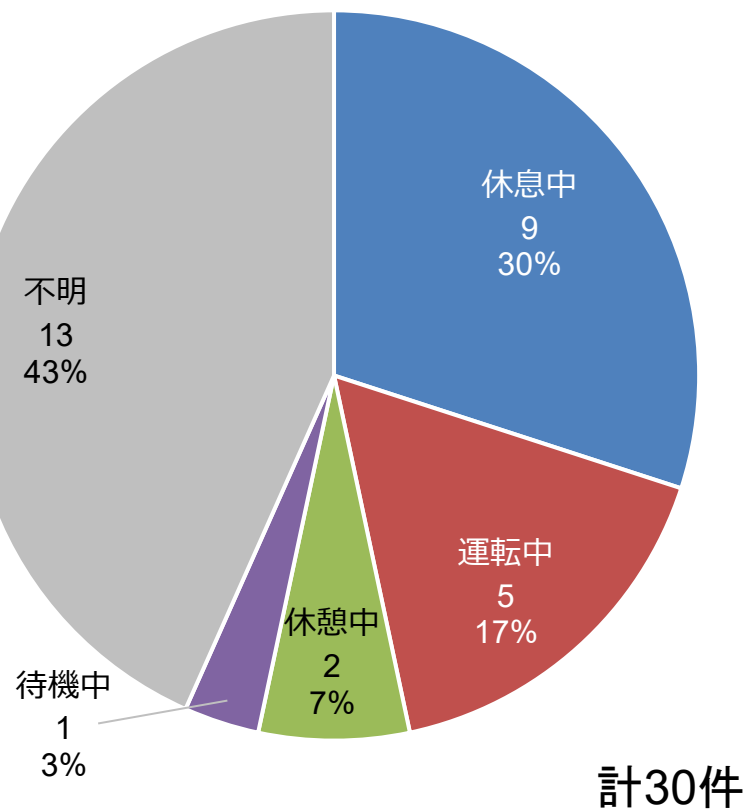
- 事業用自動車による令和6年の飲酒運転事故発生状況について、7件の点呼未実施が確認された。
- 飲酒のタイミングとして、休息中9件、運転中5件、休憩中2件、待機中1件が確認された。

(点呼の実施状況)



(出典)自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

(飲酒のタイミング)

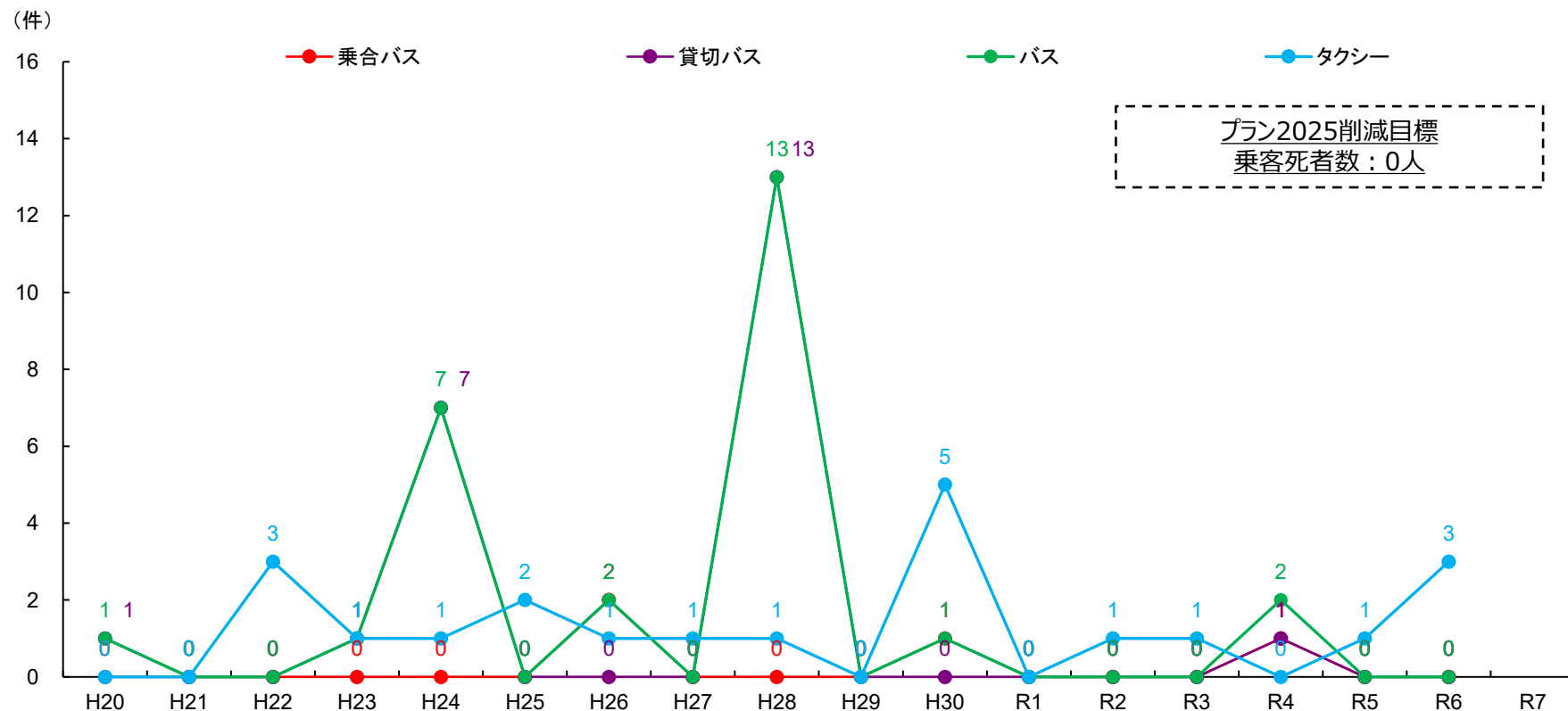


(出典)自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

【プラン2025振返り】バス、タクシーによる乗客死者数の推移

- 令和6年のバスによる乗客死者数は0人、タクシーによる乗客死者数は3人であった。
- バス、タクシーともに年によって乗客死者数が0人となっている。

バス、タクシーによる乗客死者数の推移



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」

【プラン2025振返り】バス、タクシーによる乗客死亡事故

○ バス、タクシーによる乗客死亡事故では、運転者操作不良による事例、運転者の健康に起因する事例が発生している。

	事例①タクシー	事例②タクシー	事例③タクシー
当時の状況	自車が左下りカーブを時速53kmで走行中 ブラックアイスバーンにより、制御不能になり対向車線へ飛び出し、対向車線を走行中のトラックと衝突 し乗客が死亡。乗客はシートベルトを着用していた。	当該運転者は、8:20に点呼を受け、営業を出庫した。18:50ごろ、乗客を乗せて首都高速湾岸線のトンネル内を走行中に 当該運転者が急に意識を失い 、側壁に擦りながら減速せずに進行、路肩の切れ目の階段部分に接触したことにより横転。乗客の61歳男性と運転者の2名が死亡した。	当該運転者が片側3車線と右折レーンがある国道に於いて、 右折レーンから青信号で右折した際に反対車線より直進してきた4tトラックの前方と当該車両の左側側面が衝突 。この事故により、助手席側の後部座席にいた乗客1名が死亡、運転席側の後部座席にいた乗客1名と運転手が重傷。
事故の要因	・早朝の氷結路面において、自車が緩やかな左カーブで正しく車両を制御できず、反対車線に飛び出したこと	・運転者が急に意識を失ったことによる健康起因事故と推定	・右折時に、反対車線から来るトラックの車間距離を見誤って右折を開始した為、直進車と衝突したもの
再発防止策	・氷結路面でのカーブ等はしっかり手前で速度を落とす等、路面状況にあった運転をするように周知 ・管理職会議と各事業所での緊急安全研修会を開催	・運転者に対し、関係法令の遵守と、健康管理の必要性を周知。 ・事故翌日より1週間の間、毎回点呼で同様の内容を周知徹底	・幹線道路を右折する際には、信号が変わってから右折するか、目視で完全にいない状態から右折するようにするよう周知徹底

大型乗合バスの横転事故（名古屋市北区）

【事故概要】

- 日時：令和4年8月22日 10時12分頃
- 概要：乗客7名を乗せた大型乗合バスが名古屋高速道路高11号小牧線（下り）の豊山南料金所の減速車線を走行中、左方に斜走して分岐帯に衝突、本線内に入庫し、横転・停止した。当該車両は衝突後直ちに車前部から出火した。後続の小型乗用車が突上った当該車両の後部に衝突した。
- この事故により、当該運転者と乗客1名が死亡し、乗客1名が重傷を負い、乗客5名と小型乗用車の運転者が軽傷を負った。

【原因】

- 運転者（推定）
 - ・SASのおそれを自覚しているにもかかわらず、事業者に相談したり、検査を受けることをしなかった。
 - ・意識レベルが低下したにもかかわらず、運行を継続した。
 - ・乗客にシートベルト着用を徹底させることが不十分であった。
- 事業者・運行管理者
 - ・適性診断（一般）で「SASのおそれが非常に高い」と指摘されていることを見逃し、スクリーニング検査や治療を受けさせることがなかった。
 - ・運行基準回において、現場の速度規制を超えるものが複数あり、速度規制を超える速度による運転が誘発された可能性があった。

【再発防止策】

- SASへの適切な対応
 - ・適性診断においてSASのおそれを指摘された運転者の把握に努め、SASのおそれについて指摘を受けた運転者に対しては、積極的にスクリーニング検査を受診させること。
- 適切な運行管理
 - ・始業点呼における運転者の健康状態及び睡眠状態の確認を徹底すること。
 - ・定期健康診断において、「要検査」等の所見が付された運転者に対する健康管理を徹底すること。
 - ・運行基準回の作成にあたっては、現場の最高速度規制を守ること。
 - ・乗客にシートベルトの着用を促すとともに着用確認を行うよう、運転者に指導すること。

スクリーニング検査

運転者へヘルスケアアプリのインストールを促す

大型貸切バスの横転事故（静岡県駿東郡小山町）

【事故概要】

- 日時：令和4年10月13日 11時50分頃
- 概要：大型貸切バスが乗客34名を乗せて、富士山須走口五合目から小山町須走地区へ至るふじあざみラインの、つづら折りの下り急勾配の道路を走行中、エンジンブレーキの効きにくい高い変速段でフットブレーキを多用したことにより、フェード現象が発生、制動力を失い、約93km/hまで加速し、事故地点の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。

【原因】

- 運転者
 - ・乗客に乗り心地が良いと思ってもらえる運転を心がけ、フットブレーキによるスムーズな減速を選択。
 - ・大型貸切バスの運転経験年数が短い運転者にとって、過去に経験のない急カーブと急勾配の連続。
 - ・フェード現象に対する知識はあるが他人事、フットブレーキを踏み続けると止まれないといった誤認識。
- 事業者・運行管理者
 - ・フットブレーキを多用するなど、運転者に係る自己流の危険な運転特性を把握していない。
 - ・初めての運行経路に不安を感じた運転者に、潜む危険性を理解させる適切な指示をしていない。
 - ・フェード現象等、経験しないや理解できない運転上の危険性を理解させる指導が行われていない。

【再発防止策】

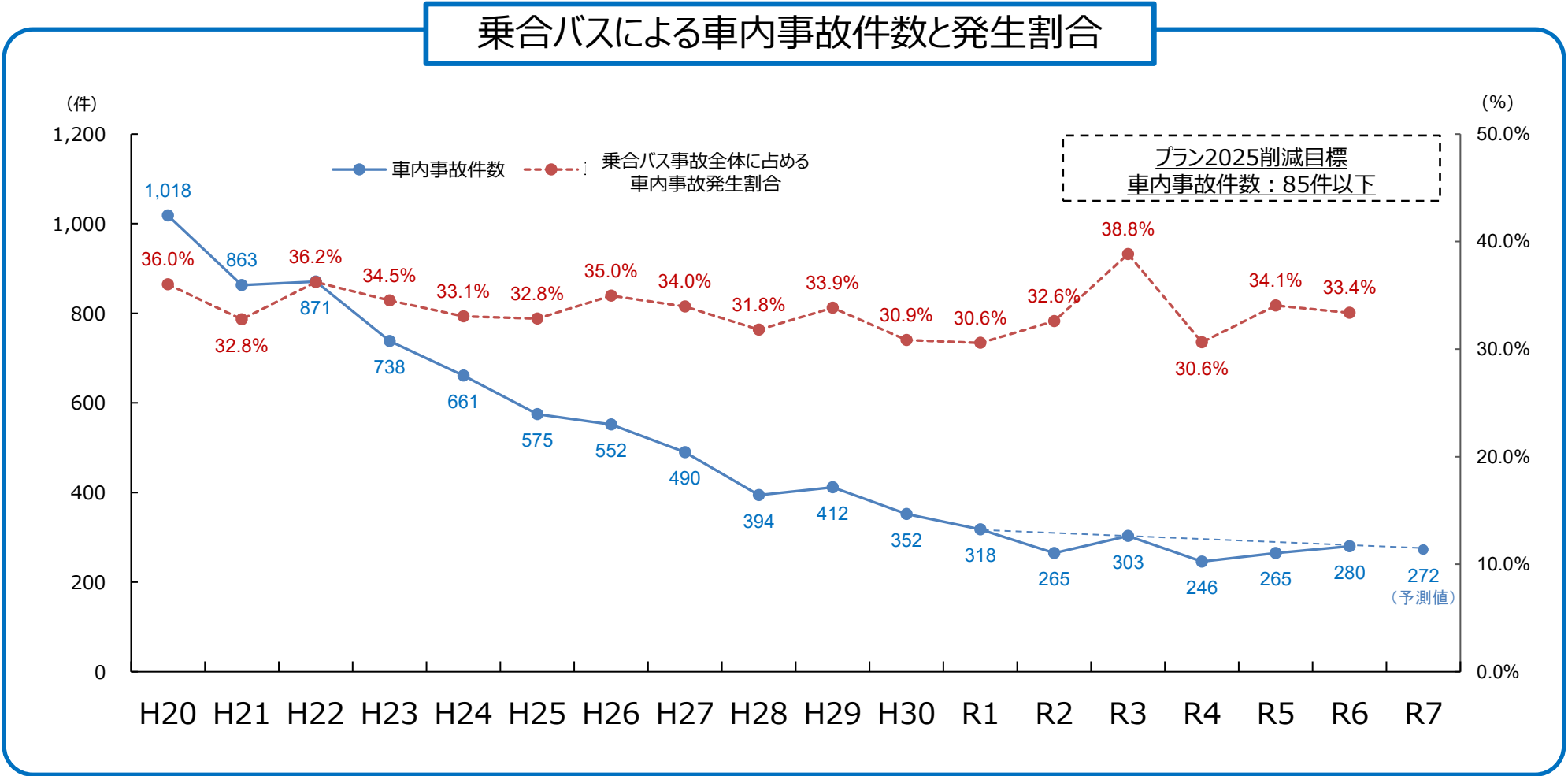
- 適切な指導監督
 - ・初任運転者に係る自己流の危険な運転を防止するための、継続的な指導監督を実施すること。
 - ・同僚運転者を含む事業者全体で初任運転者を真のプロドライバーに育てる職場環境を作ること。
 - ・実車運転指導では、令和6年国土交通省作成の「貸切バスの実技指導の例」を参考にすること。
- 適切な運行管理
 - ・点呼は、運行管理者が原則対面で確実に実施し、運転者が安全に運行ができるための必要な指示を行い、運行後はその結果を確認すること。
 - ・経験のない経路を運行することの多い貸切バスでは、運転者の過去の運転経験を踏まえ、運行経路に潜む危険を事前に理解させる適切な運行前指示を実施すること。

潜む危険を理解させる適切な指示

「貸切バス実技指導の例」 → <https://www.youtube.com/watch?v=4uVEFaRSBA>

（出典）自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項
事業用自動車事故調査委員会 報告資料より

- 乗合バスによる令和6年の車内事故件数は280件で、長期的にみると減少傾向にあるが、近年横ばいの状況。
- 乗合バス事故全体に占める車内事故件数の発生割合は近年増加している。

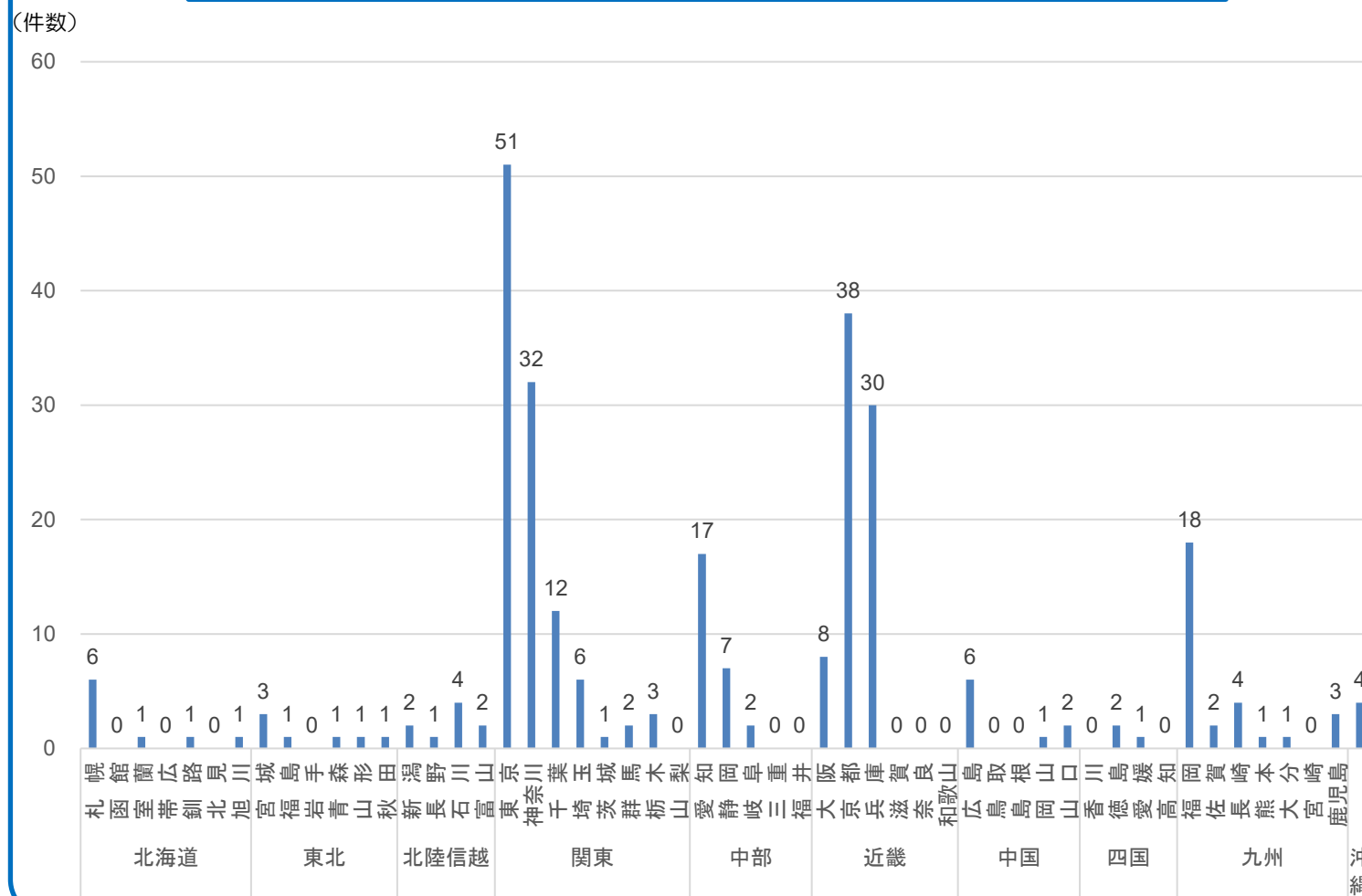


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

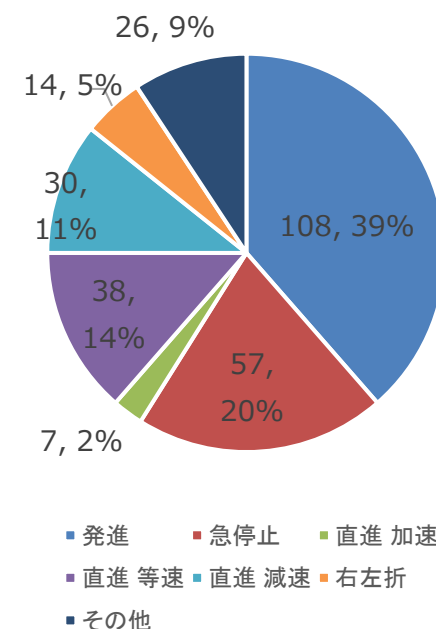
【プラン2025振返り】乗合バスによる車内事故

- 乗合バスによる車内事故は特に都市圏で多く発生。
- 車内事故の発生分類では、発進時、急停止時での発生で約6割を占めている。

乗合バスによる車内事故 支局別発生件数（令和6年）

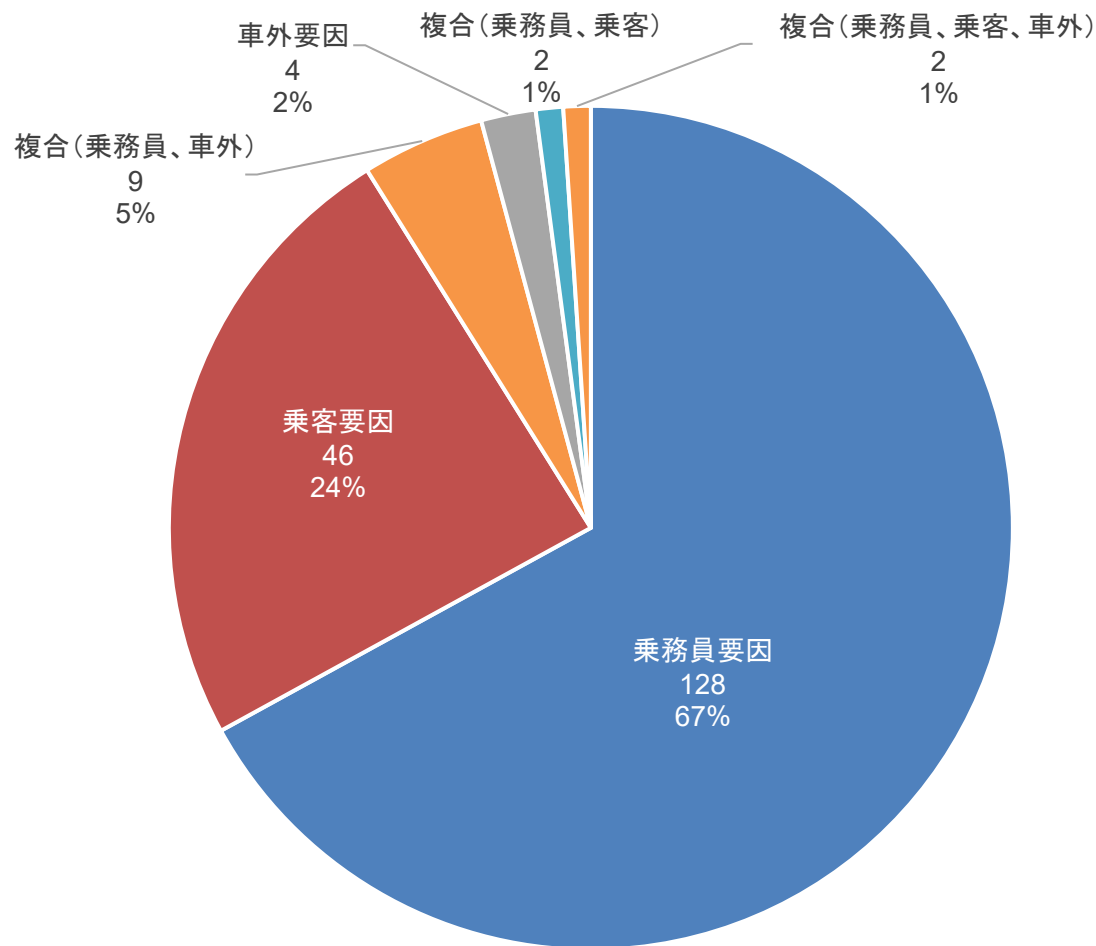


車内事故発生分類(令和6年)



○車内事故の要因として、乗務員要因(128件)が最も多く、次いで乗客要因(46件)、複合(乗務員、車外)(9件)であった。乗務員に何らかの要因があった事故は141件で全体の約74%であった。

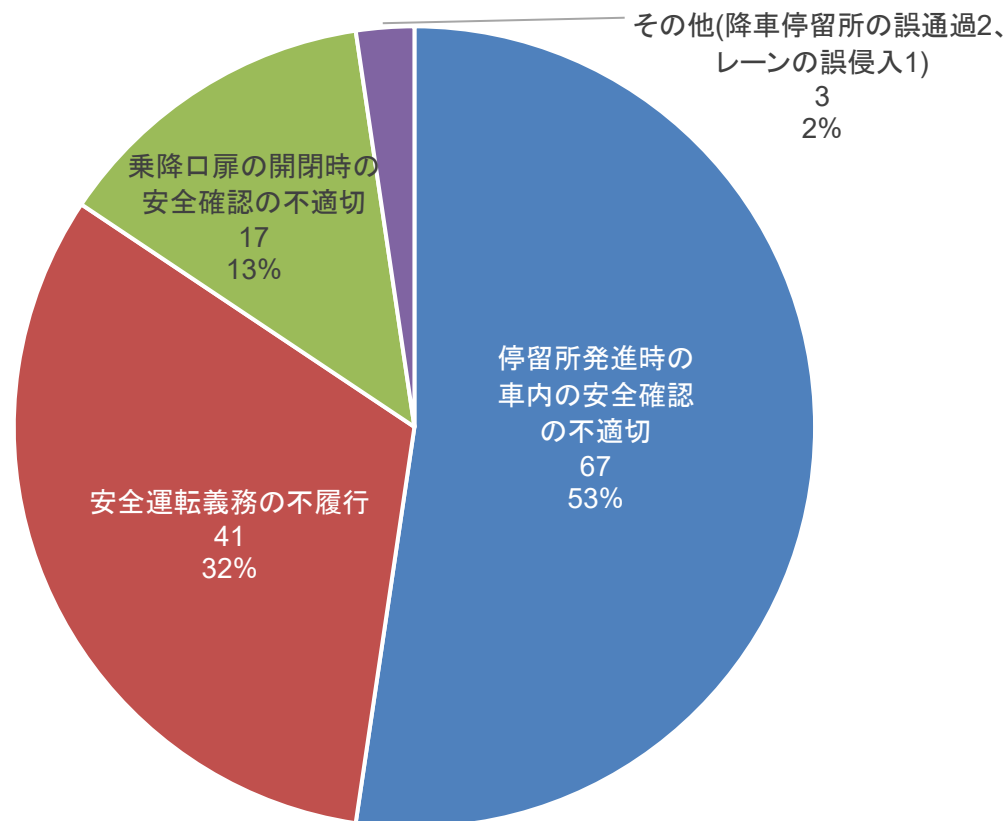
(事故の要因)



計191件

- 乗務員要因(128件)の事故原因のうち、停留所発進時の車内の安全確認の不適切(67件)が最も多く、次いで、安全運転義務の不履行(41件)、乗降口扉の開閉時の安全確認の不適切(17件)であった。

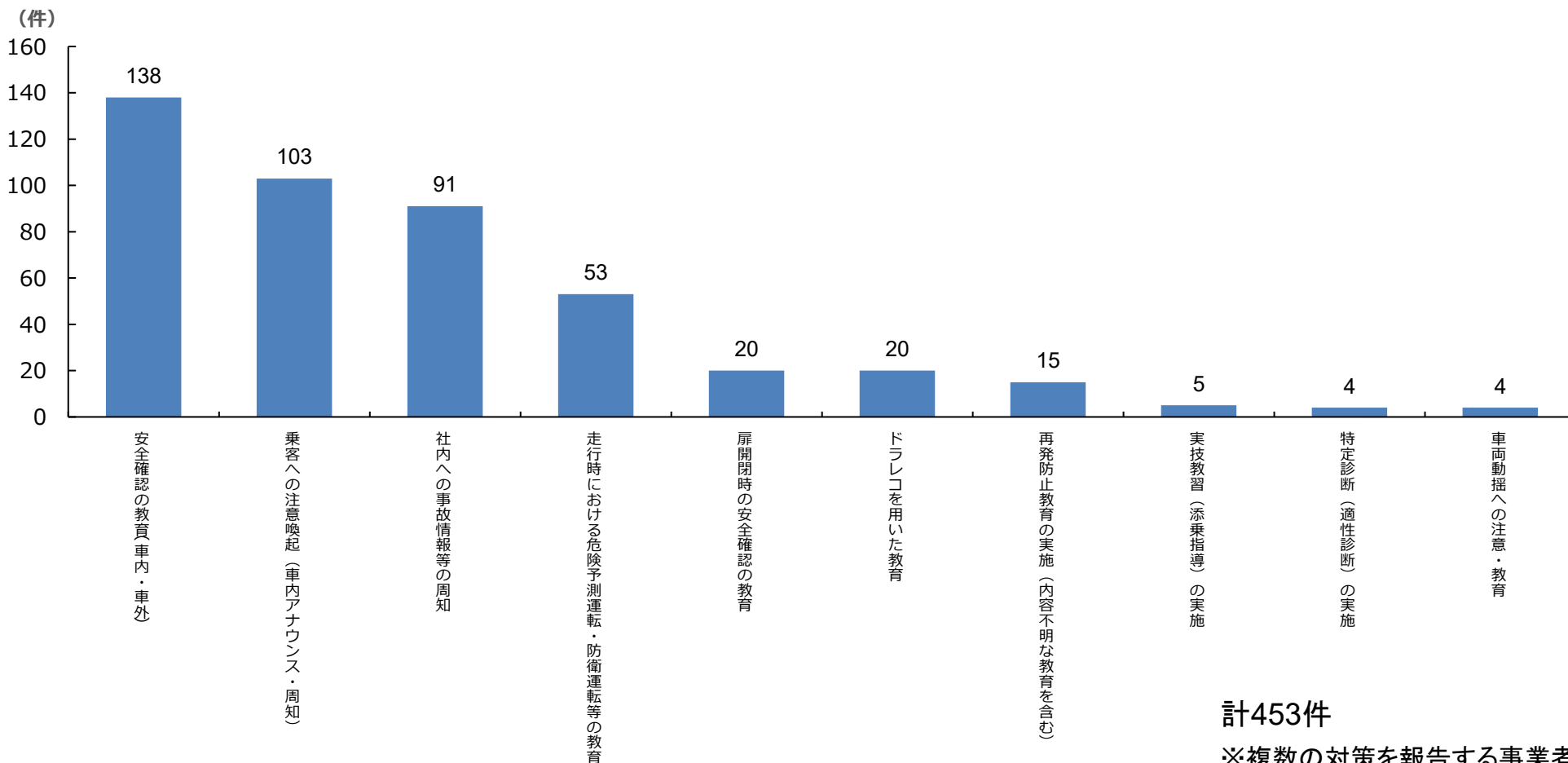
(事故原因)



計128件

- 車内事故発生後、事業者から報告された再発防止策で多かった対策は、安全確認の教育(車内・車外)(138件)であり、次いで、乗客への注意喚起(車内アナウンス・周知)(103件)、社内への事故情報等の周知(91件)と続く。

(事業者から報告された再発防止策)



安全確認の徹底

- 立客が多く視界が悪い時はお客様に声掛けし協力を求めるなど、必ず目視で周囲を確認し防衛運転に努めるよう指導
- 健常者、若い方、高齢者、障害者、それぞれ動きが違うことを認識させて、特に高齢者は動きが遅いので細心の安全確認が必要と指導
- 停留所発進時は車内の動向を確認後、「他に降りられるお客様はいらっしゃいませんか」と注意喚起を行い、一呼吸おいて発進するよう指導。
- バス停にて乗降取り扱いを行う際は、乗降口の扉を開閉する操作装置からは手を放し乗降客の行動を十分に注視するよう指導
- 基本操作を遵守し、前扉と中扉は別々に操作し、扉が閉まり切るまで目を離さないよう徹底
- ドア開閉操作時は、1動作ごとにレバーから手を離し操作することを指導
- 当該運転士には車椅子やベビーカーのお客様が乗車され固定ベルト等の装着を拒まれた場合、必ず固定ベルト及び横転ベルトを装着するよう説明をして装着し安全を確保したのち運行するよう指導
- 着座確認の徹底及び立ち客に対するつり革・握り棒利用の案内を確実に実施するとともに、特に幼児に対しては十分警戒し、危険を伴う着座姿勢等であれば優しく注意喚起を行うよう指導
- キャスター付きバッグは急ブレーキ等で動き出さないように置き、しっかりと保持するよう乗客に注意喚起するよう指導
- 他車の動向には思い込むことなく、今後は「だろう」運転ではなく「かもしれない」運転で再発防止に努めるよう指導

乗客への注意喚起

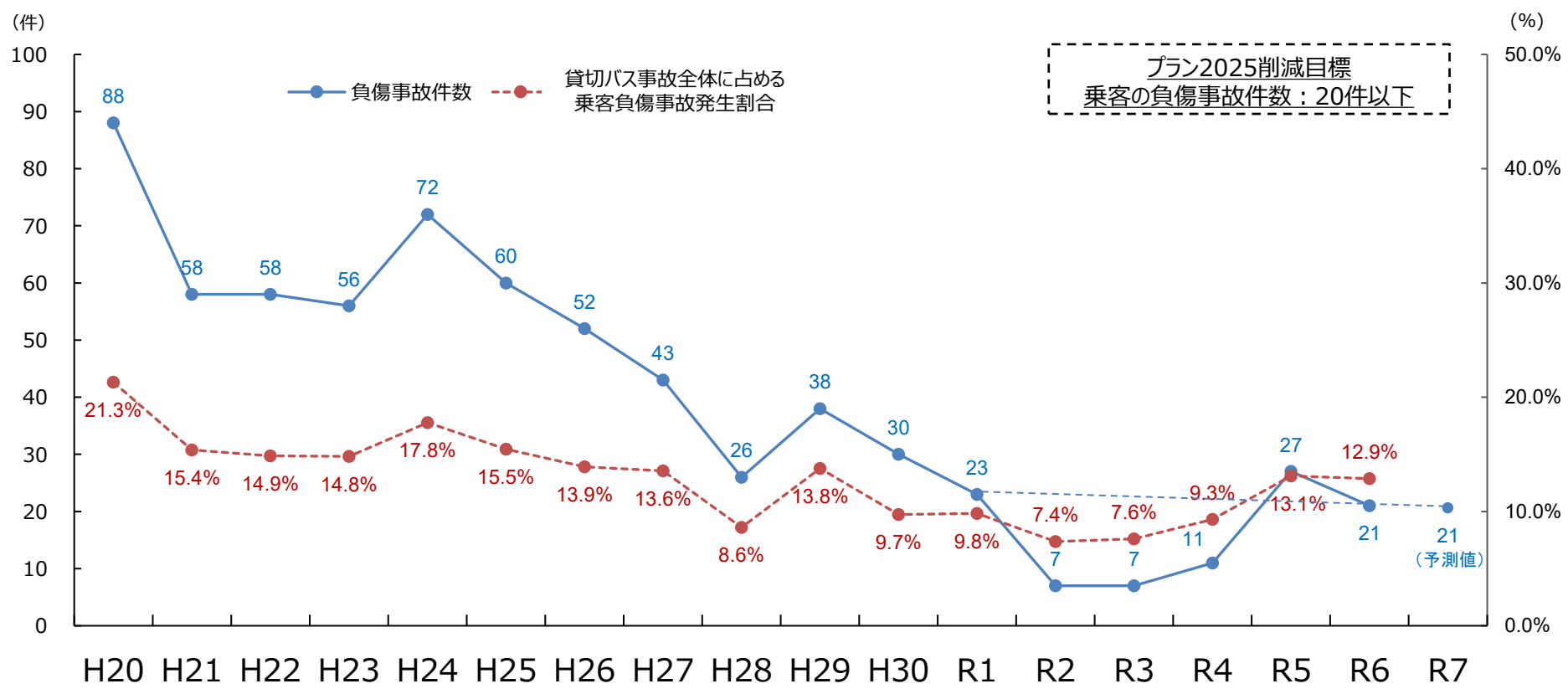
- 当該車両内には「ドアが開いてからお席をお立ち下さい」のポスターおよび音声合成で注意喚起
- 広告用の車内モニターに、走行中は席を立たないように促すポスターを表示
- 病院や各主要駅に車内事故防止の啓発文を掲示

社内への事故情報等の周知

- 重大事故警報により全従業員へ周知すると共に、当該事故の事故映像を用いた緊急事故防止集合教育を実施
- 事故翌日に全営業所長、副所長参加の「緊急重大事故対策委員会」を開催し、当該事故の概要を共有
- 当該営業所では「発進前3秒の確認徹底」を標記したカードを作成し、点呼時に注意喚起と共に配布を実施

- 貸切バスによる令和6年の乗客負傷事故件数は21件で、令和3年以降増加していたが、令和5年比で6件減少している。
- 貸切バス事故全体に占める乗客負傷事故件数の令和6年の発生割合は12.9%で、近年増加傾向にある。

貸切バスによる乗客負傷事故件数と発生割合



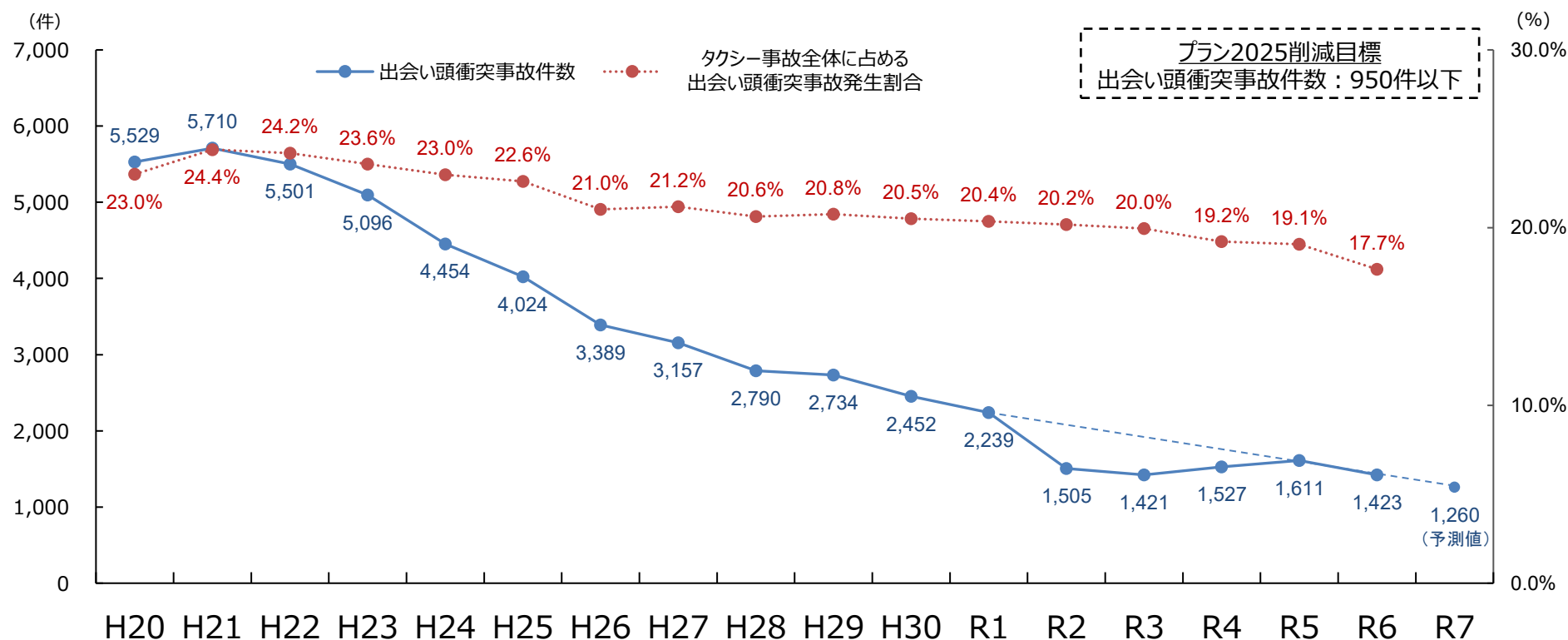
○ 令和6年の貸切バスによる乗客負傷事故では、運転操作不良、運転者の判断による経路変更による不適切道路の走行、前方不注意による事例が確認された

	事例①	事例②	事例③
当時の状況	始業点呼(対面点呼)をとり、6:55出発地点の車庫を出庫(スクールバス)。7:22に二人が乗車。二人とも乗車後すぐにシートベルト装着。運転手確認後出発し次の乗客を乗車させるために停留所へ到着。林道にて切り返し中、事故発生。Y字路を右折、後退して右折のUターンをして児童を乗せる手順であったが、最初のY字路右折で少しタイミングが遅くなってしまう、このままではバックが厳しいと感じて、前方ギリギリまで行こうとして 判断を見誤りそのまま沢に転落 したもの。この事故により、乗客2名が軽傷を負った。	ツアー行程2日目において、宿泊先にて、7:35に電話点呼を行い、8:00に次の目的地に向けて出発。途中、高速道路を走行中、運転者は走行する高速道路が事故により一部通行止めであるを知り、途中のICで下りて一般道へと迂回した。 迂回経路運行管理者に相談せずに運転者自身で判断した。事故直前に進入した狭い道路には約10cm程度の積雪 があり、速度を落として25km/h前後で走行。チェーンを装着しようと適した場所を探していたが、充分な広さの場所が見つからなかった。その後、後輪が滑ったのでハンドルを操作して回復を試みたが、狭い道幅では立て直すことが出来ず、 道路左側下の未舗装道路及び牧草地にバス車体左側を下にして、横転 。この事故により、乗客3名が重傷、16名が軽傷を負った。	6:40ごろに点呼を受け、6:50に出発。旅客出発地で乗客17名を乗せ8:26に目的地に向け出発した。9:30ごろに目的地に到着し乗客を降ろした後、運転者は休憩待機となった。15:30ごろに同所において再び乗客17名を乗車させ15:35ごろ帰着地に向け出発した。16:30ごろ信号機のない交差点において、 右折のために停止中であった普通乗用自動車に気づくのが遅れ、後部に追突 した。この事故で、普通乗用車の運転者・同乗者及び乗客16名に頸椎ねんざ等の負傷を負わせた。
事故の要因	・方向転換切り替えし時の侵入経路、前方の見切り判断の見誤り	・運転者自身の判断で迂回しルートを誤り、積雪のある狭路に進入しスリップ	・漫然運転による前方不注意
再発防止策	・バス運行時の要注意箇所の確認と安全ルートを運転者と運行管理者で現地確認 ・シートベルト着用の声掛けの徹底、着用確認	・安全管理及び運行管理を専門に管轄する部署の設置 ・運行管理者への報告・相談を徹底 ・運転者及び運行管理者への教育の強化	・事故状況、事故防止対策の共有 ・運転者再教育

【プラン2025振返り】タクシーによる出会い頭衝突事故件数の推移

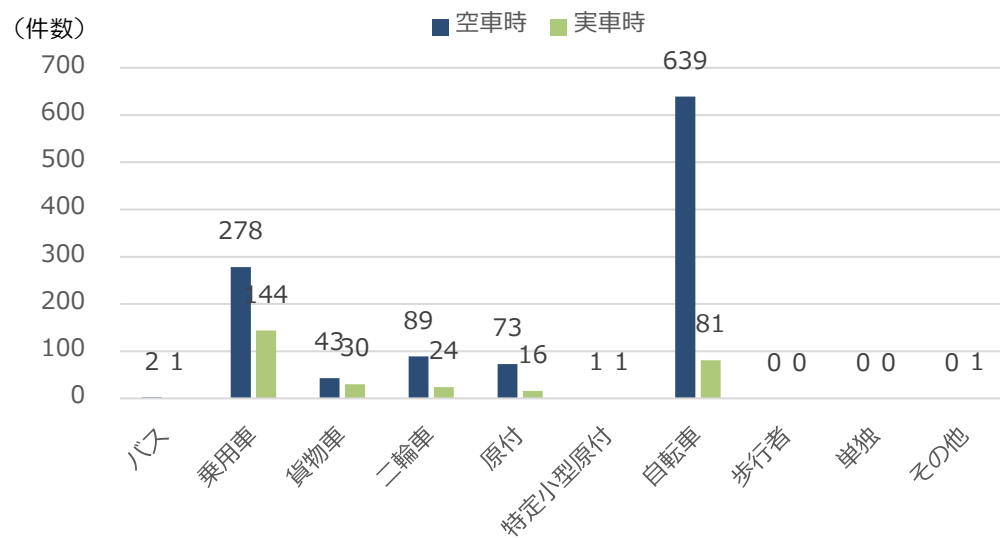
- タクシーによる令和6年の出会い頭衝突事故件数は1,423件で、評価初年度の令和3年とほぼ同数であった。
- 長期的にみると発生件数は減少しており、事故全体に占める出会い頭衝突事故の発生割合も減少している。

タクシーによる出会い頭衝突事故件数と発生割合

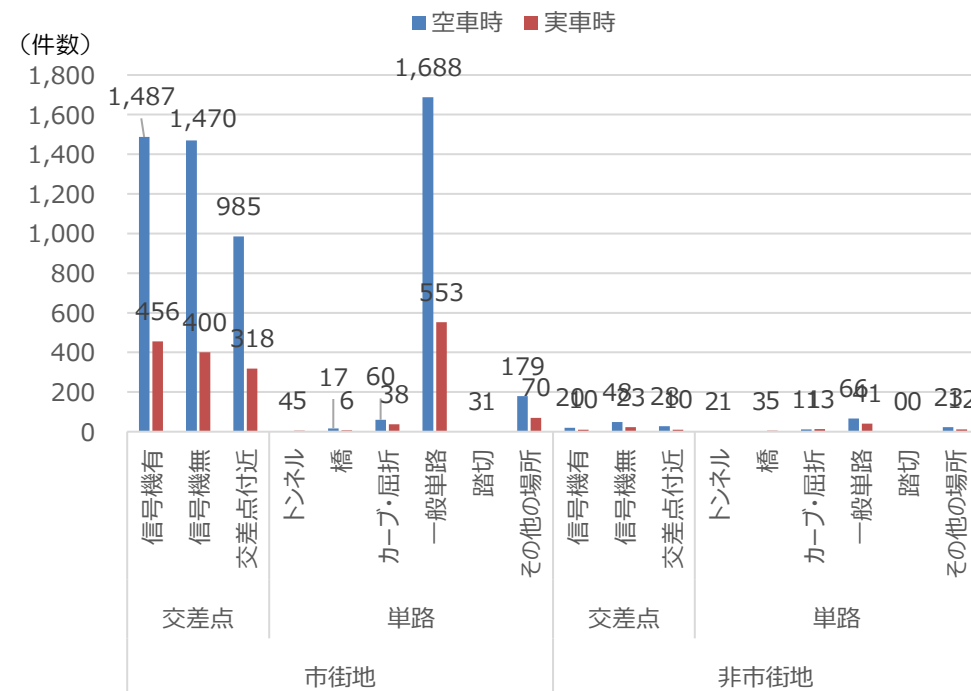


- 令和6年の出会い頭衝突事故では空車時の自転車との事故が多く、次いで空車時の乗用車との事故となっている。
- 実車時では乗用車との事故が多くなっている。

タクシー出会い頭衝突事故件数（令和6年）



タクシーにおける地形別・道路形状別事故件数（令和6年）

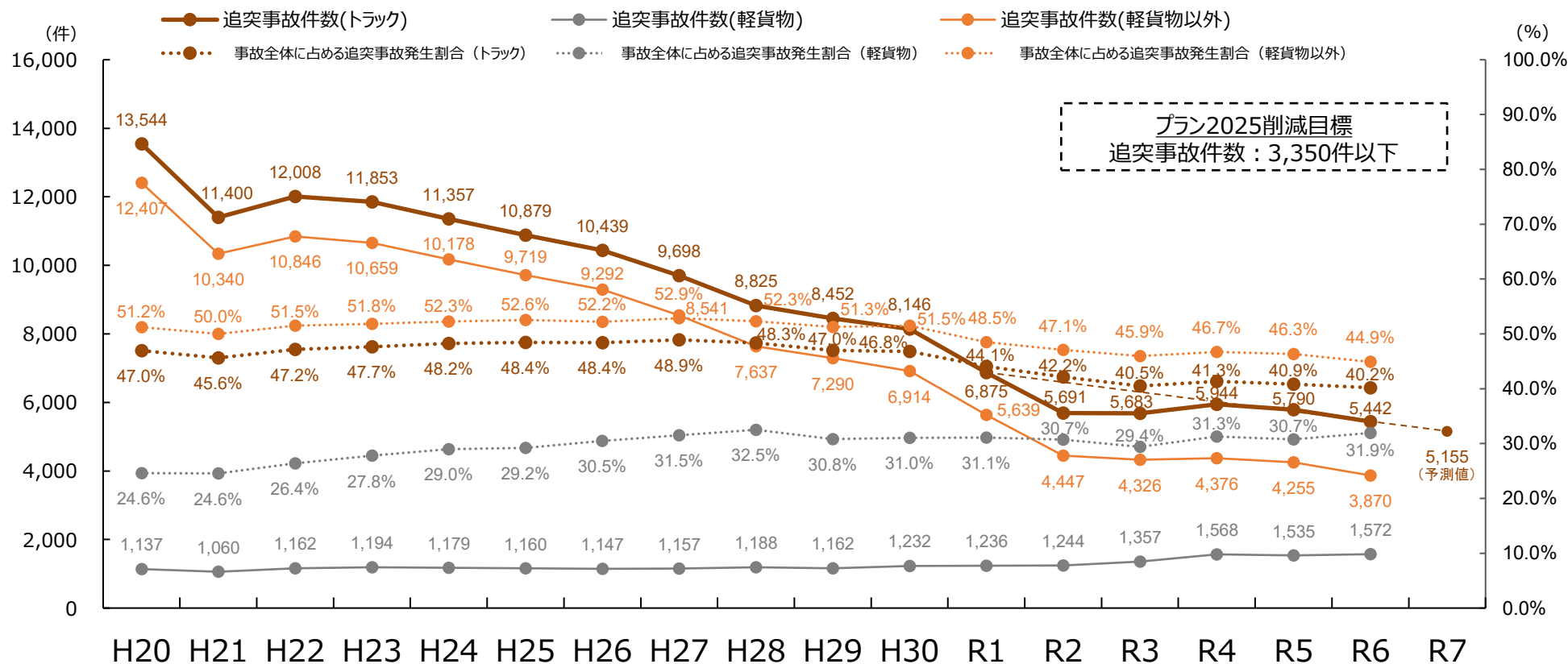


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

【プラン2025振返り】トラックによる追突事故件数の推移

- トラックによる令和6年の追突事故件数は5,442件で、過去最少の件数となっている。
- トラック事故全体に占める追突事故件数の令和6年の発生割合は40.2%で、減少傾向である。
- 軽貨物以外のトラックでは追突事故件数が減少しているが、軽貨物では増加傾向である。

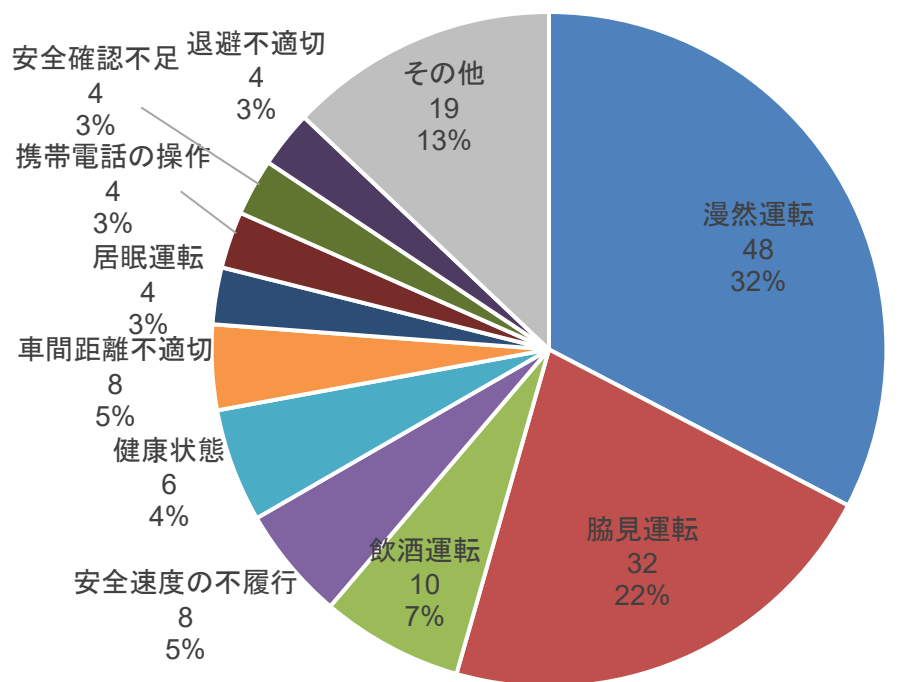
トラックによる追突事故件数と事故発生割合



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」

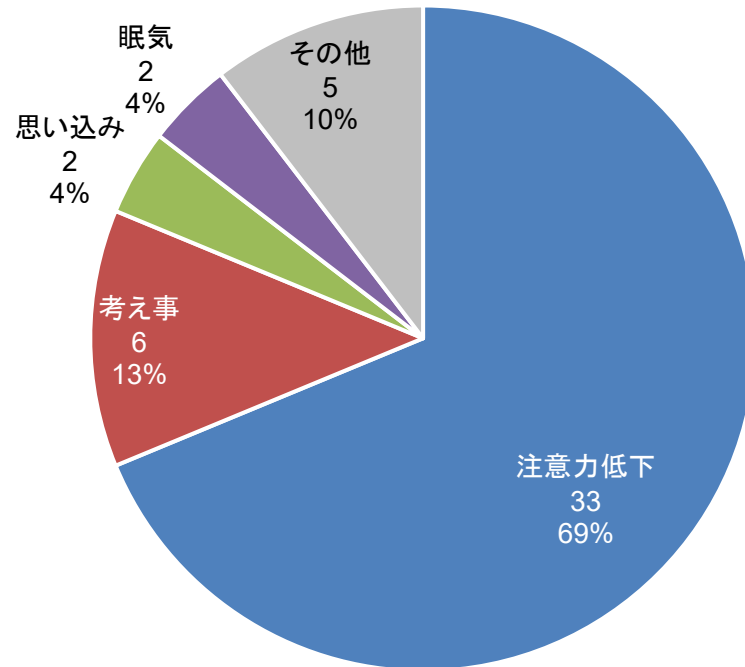
- 運転者の要因で最も多かった要因は漫然運転(48件)であり、次いで脇見運転(32件)であった。
- また、漫然運転の背景として確認できた48件のうち、最も多かった背景は注意力低下(33件)であった。

(運転者の要因)



計146件 ※複数要因あり

(漫然運転の背景)



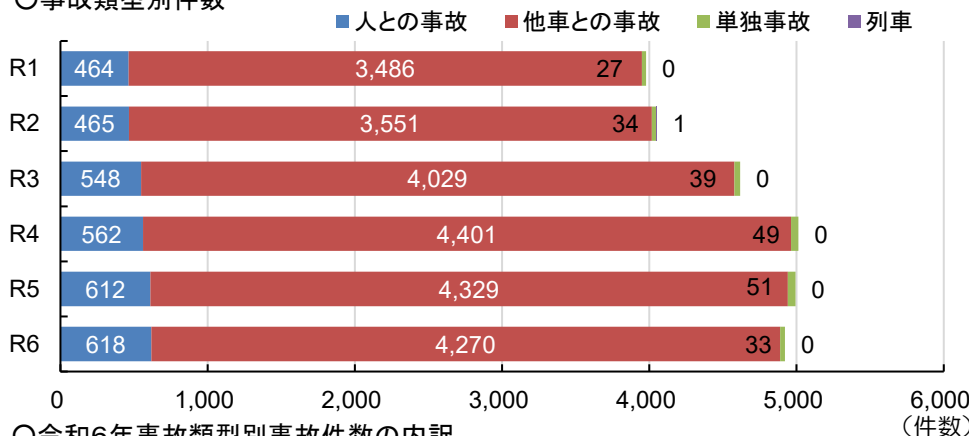
計48件

【プラン2025振返り】業態別の特徴的な事故(軽貨物)

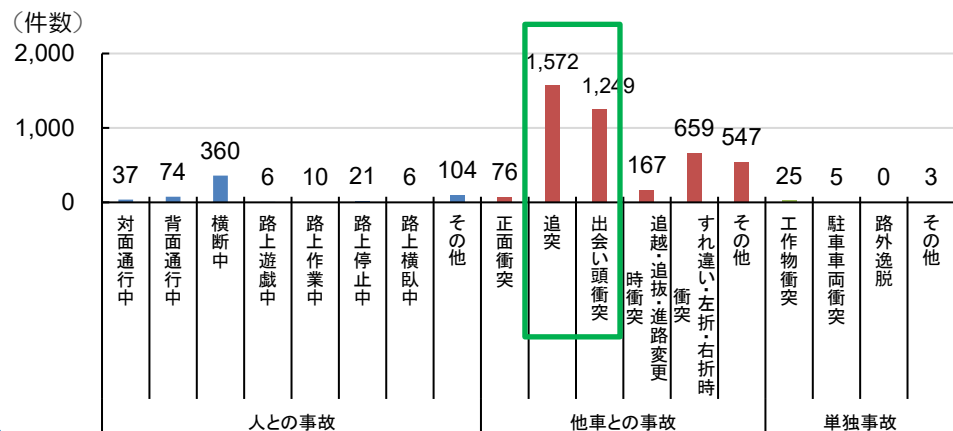
- 軽貨物の事故類型としては、令和6年度において「追突」が全体の約3割にあたる1,572件発生しており、次いで出会い頭事故が多い状況。

軽貨物の事故類型

○事故類型別件数

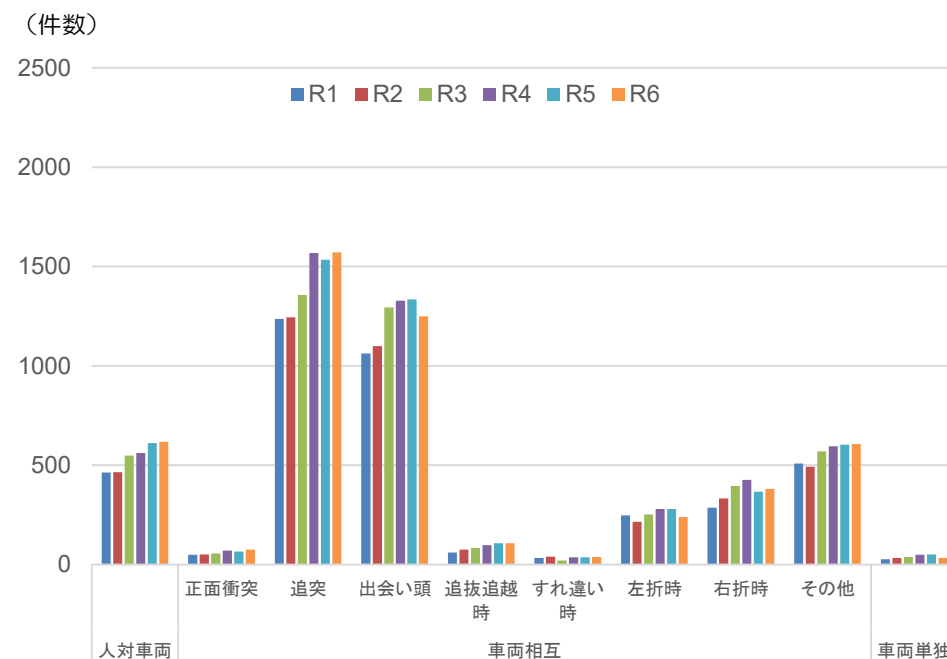


○令和6年事故類型別事故件数の内訳



軽貨物の事故類型内訳 年推移

○事故類型別件数 年推移

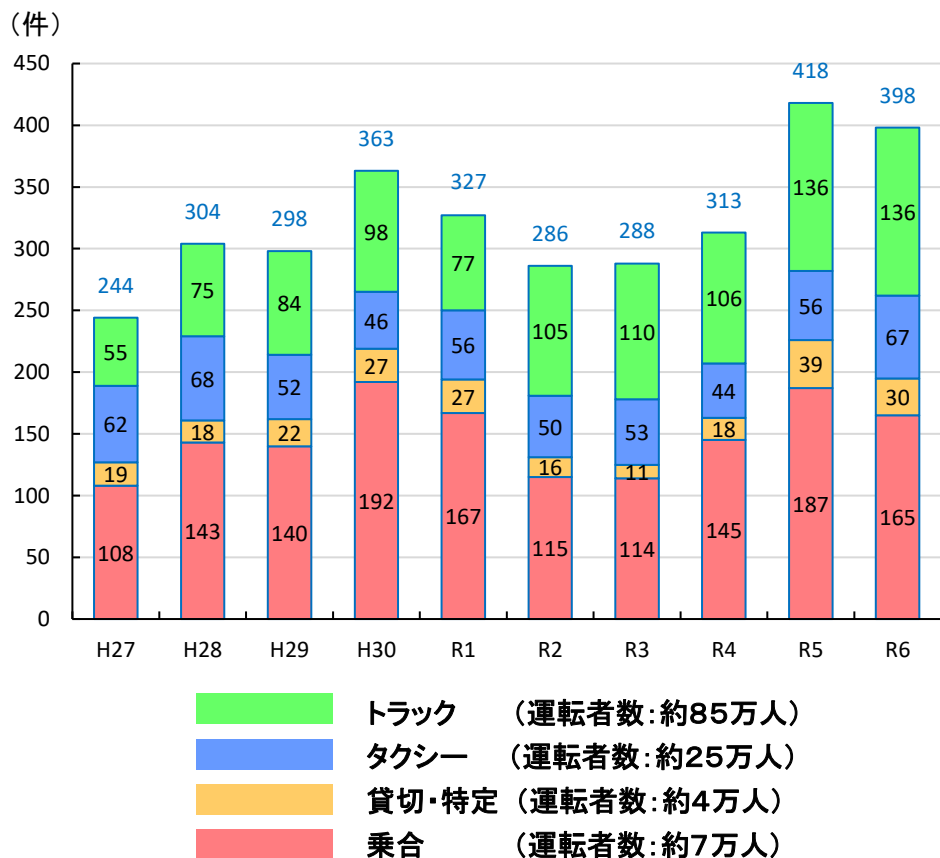


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

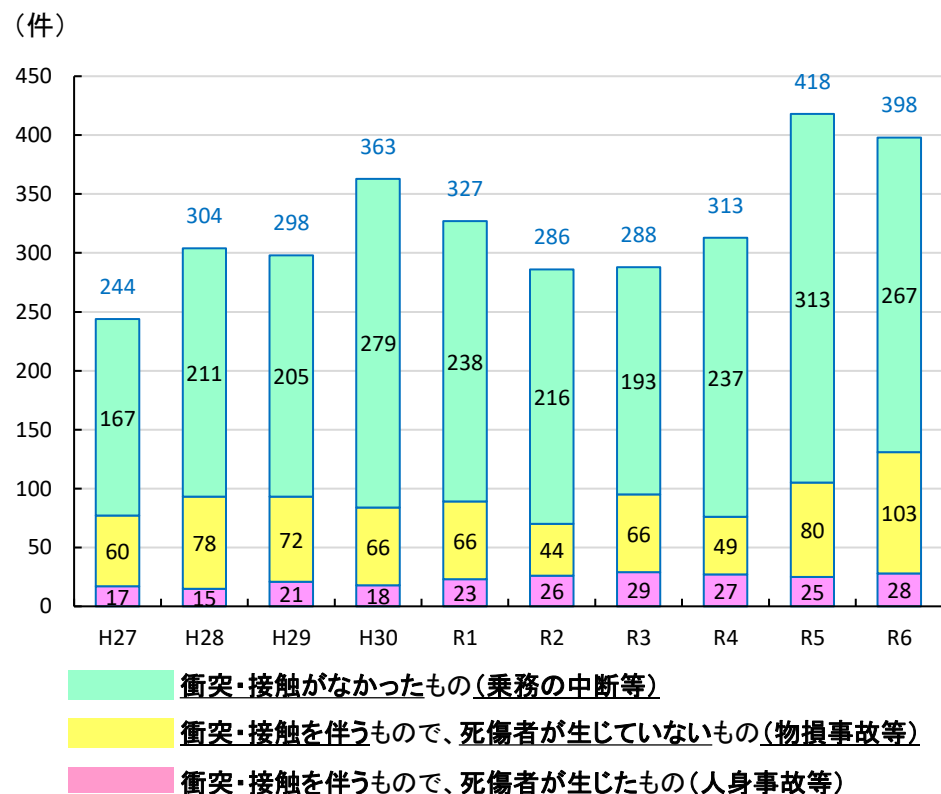
運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は令和5年より減少しているものの、近年増加傾向にある。
- 令和6年は健康起因事故報告件数のうち約33%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況。

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

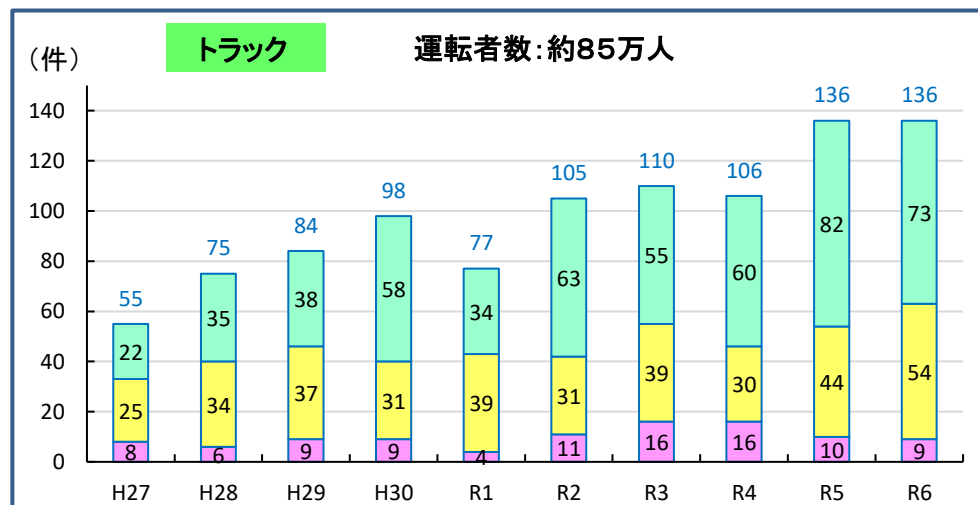
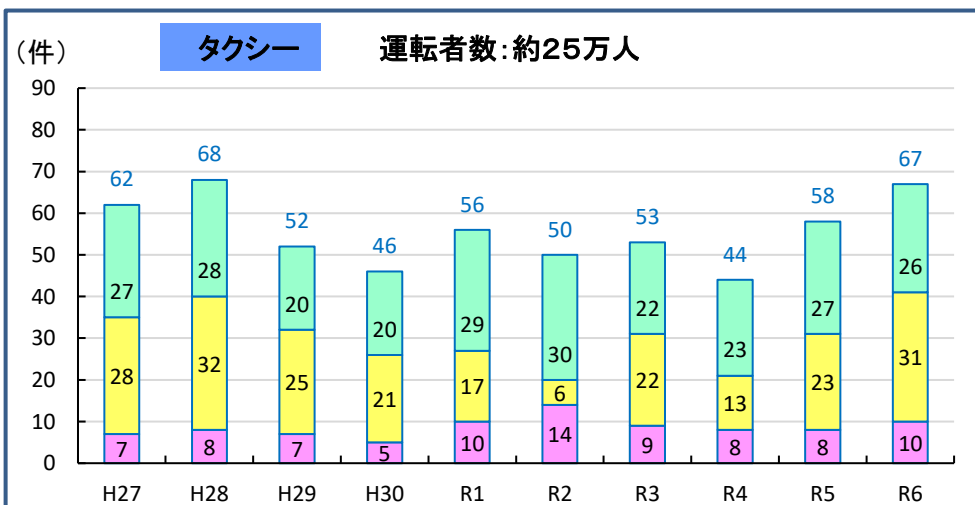
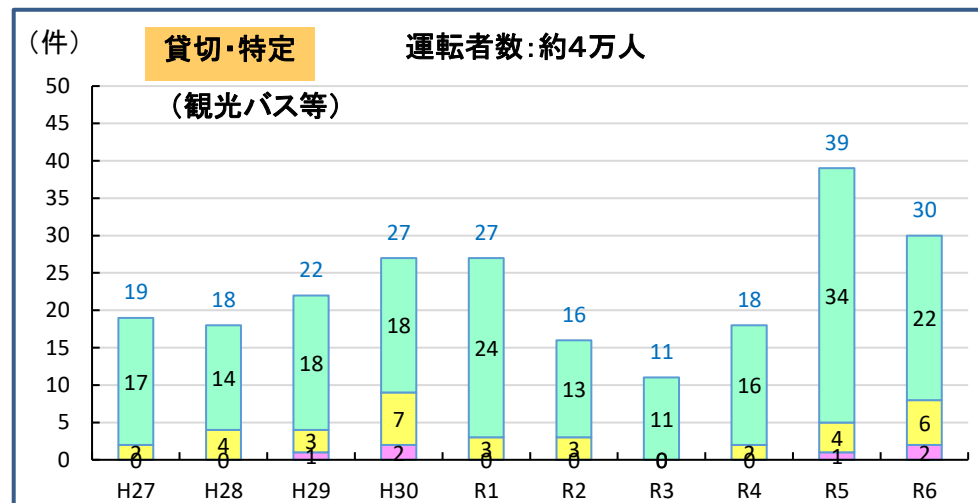
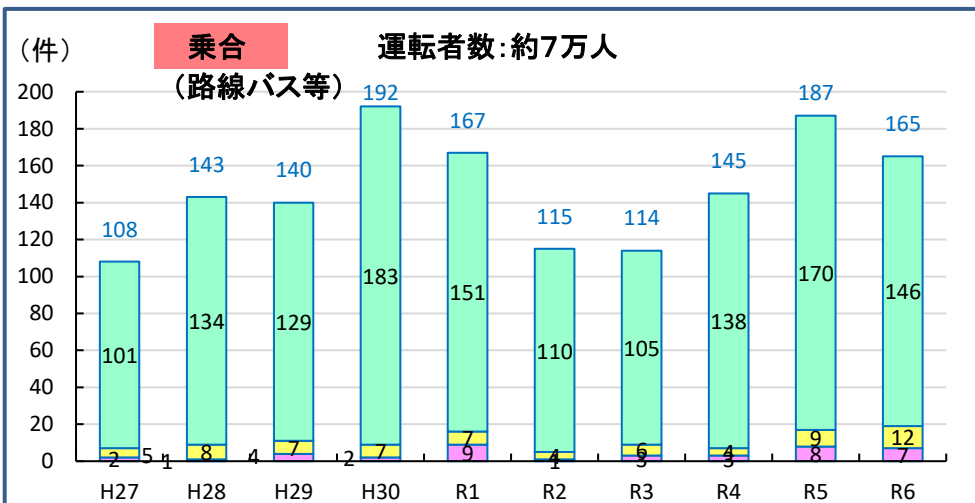


健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 健康起因事故の報告件数は令和5年比で乗合バスと貸切バスは減少、タクシーは増加、トラックは同数であった。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。



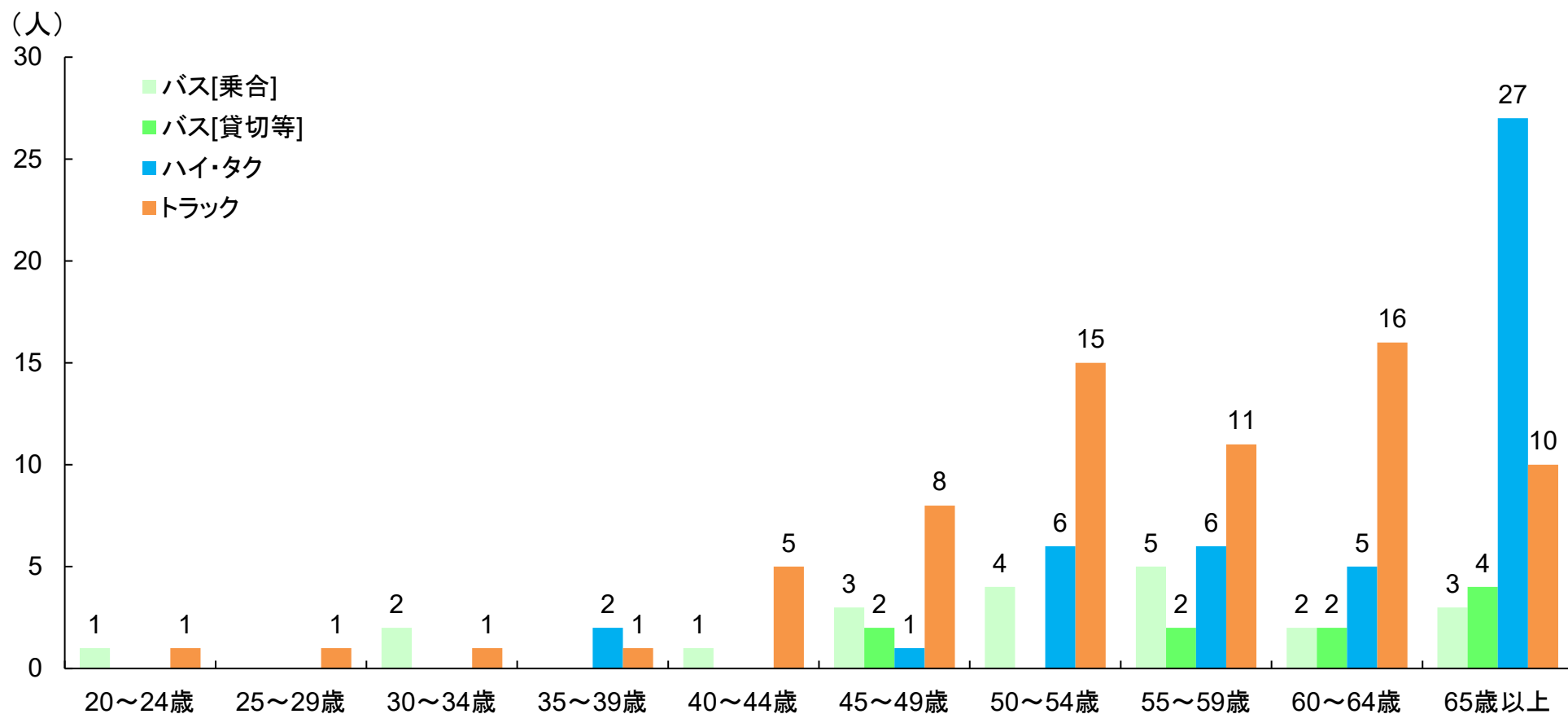
衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)

衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)

衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

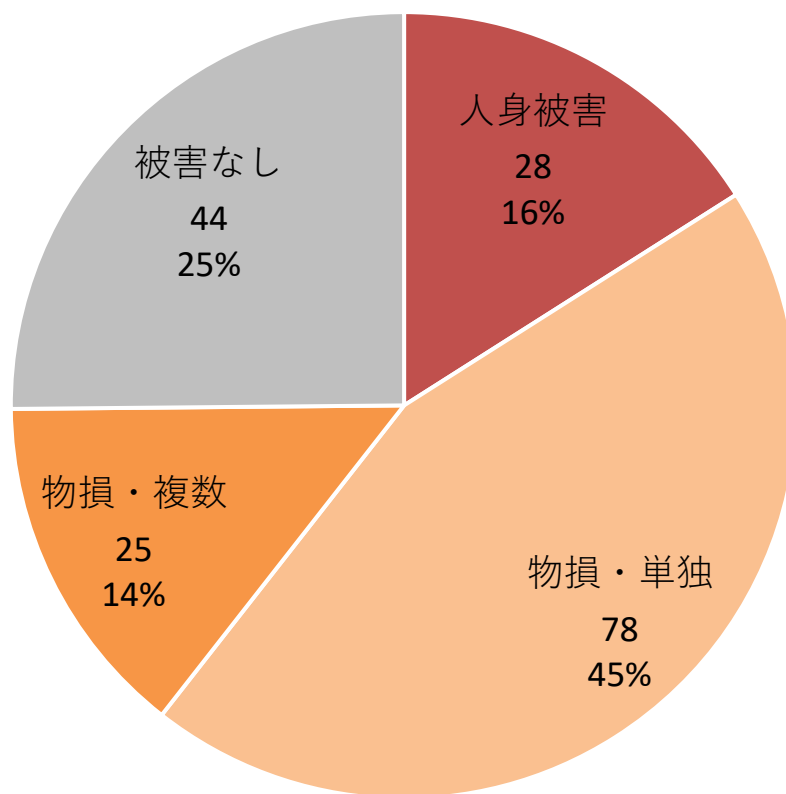
○ 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが55～59歳、貸切等バス、ハイ・タクは65歳以上、トラックでは60～64歳が多くなっている。

(健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢分布)



- 健康起因事故発生以前に運転者自身は体調不良を自覚していたにもかかわらず、運行業務を開始・継続していたものは175件確認された。そのうち28件は人身被害事故に、103件は物損事故につながっていることが確認された。

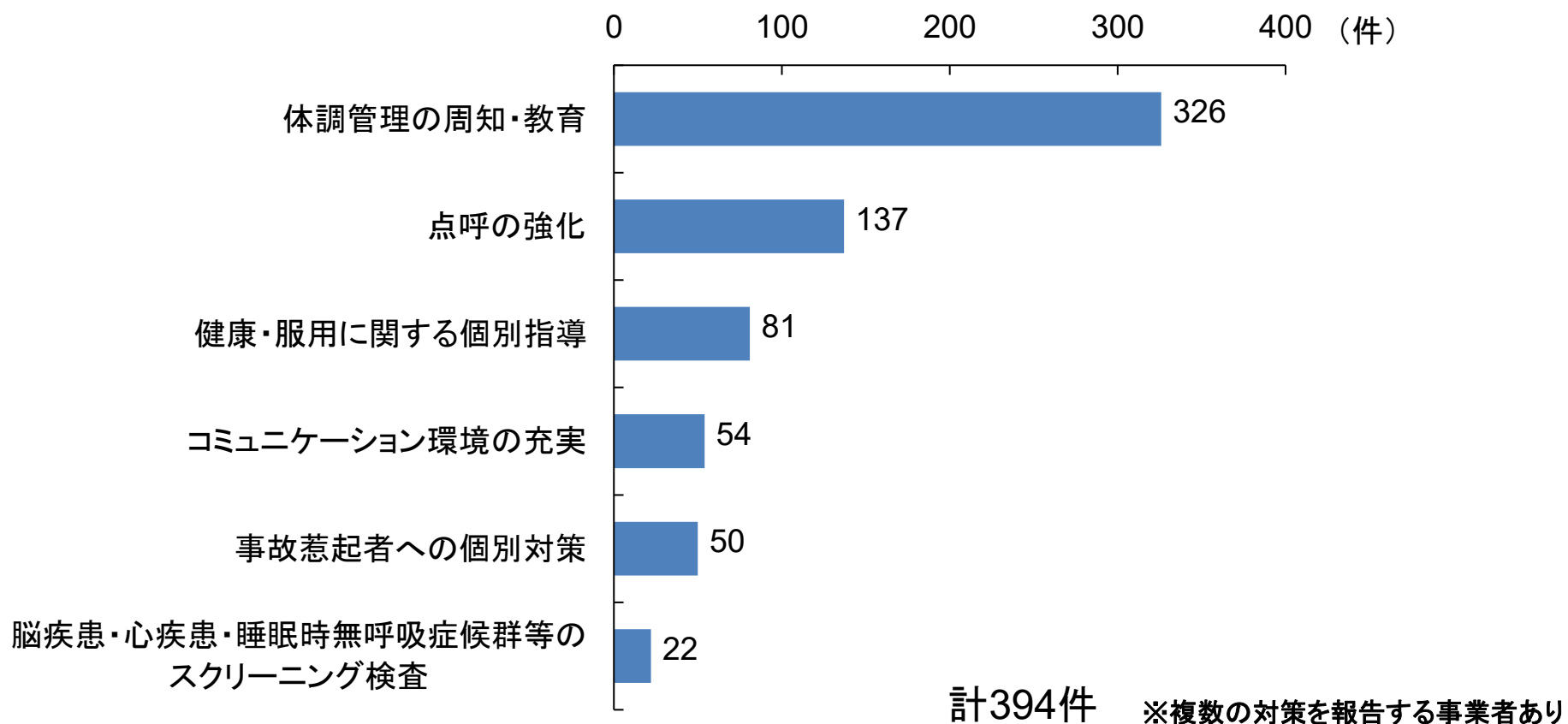
(体調不良自覚後に走行を開始・継続した結果)



計175件

○ 健康起因事故発生後、事業者から報告された再発防止策で、最も報告件数の多かった対策は、体調管理の周知・教育(326件)であり、約83%の事業者で実施した、もしくは実施を検討していることが確認された。次いで、点呼の強化(137件)、健康・服用に関する個別指導(81件)と続く。

(事業者から報告された再発防止策)



【体調管理の周知・教育】

- 体調不良の際は、周囲の安全を確認後、ハザードランプを点灯し三角掲示板を表示後、停車して運行管理者に連絡し、判断を仰ぐよう指導
- 全運転者に対しわずかな違和感や体調の変化でも直ぐに報告するよう指導を徹底
- 禁煙・禁酒・適度な運動等健康的な生活習慣を指導する ○十分な睡眠、食事等、規則正しい生活を送るよう指導教育
- 手洗い、うがい、マスク着用を推奨し、衛生意識を持たせる
- 暑さ指数が高い環境でのアイドリングストップは荷主にも理解を求める
- 運転中は手首にバンド型デバイスを着用、脈拍測定、自律神経情報より疲労レベルを評価し異常時は運行管理者から電話にて確認
- 健康起因事故防止に係る理解度を深めるアンケートを実施し、危険性や行動等について繰り返しの指導教育を実施する
- 無理な行動を行わない事と階段の上り下りや長い距離を徒歩や駆け足を行った時は体を休め息を整えてから車を動かす事
- 夏場・冬期を問わず、脱水症状による脳梗塞のリスクを教育する、寒暖差の身体に対する影響の教育を行う
- 国土交通省が案内をしている「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」を活用し、主な初期症状などについて周知徹底を行い、早期発見・早期治療に努める。

【点呼の強化】

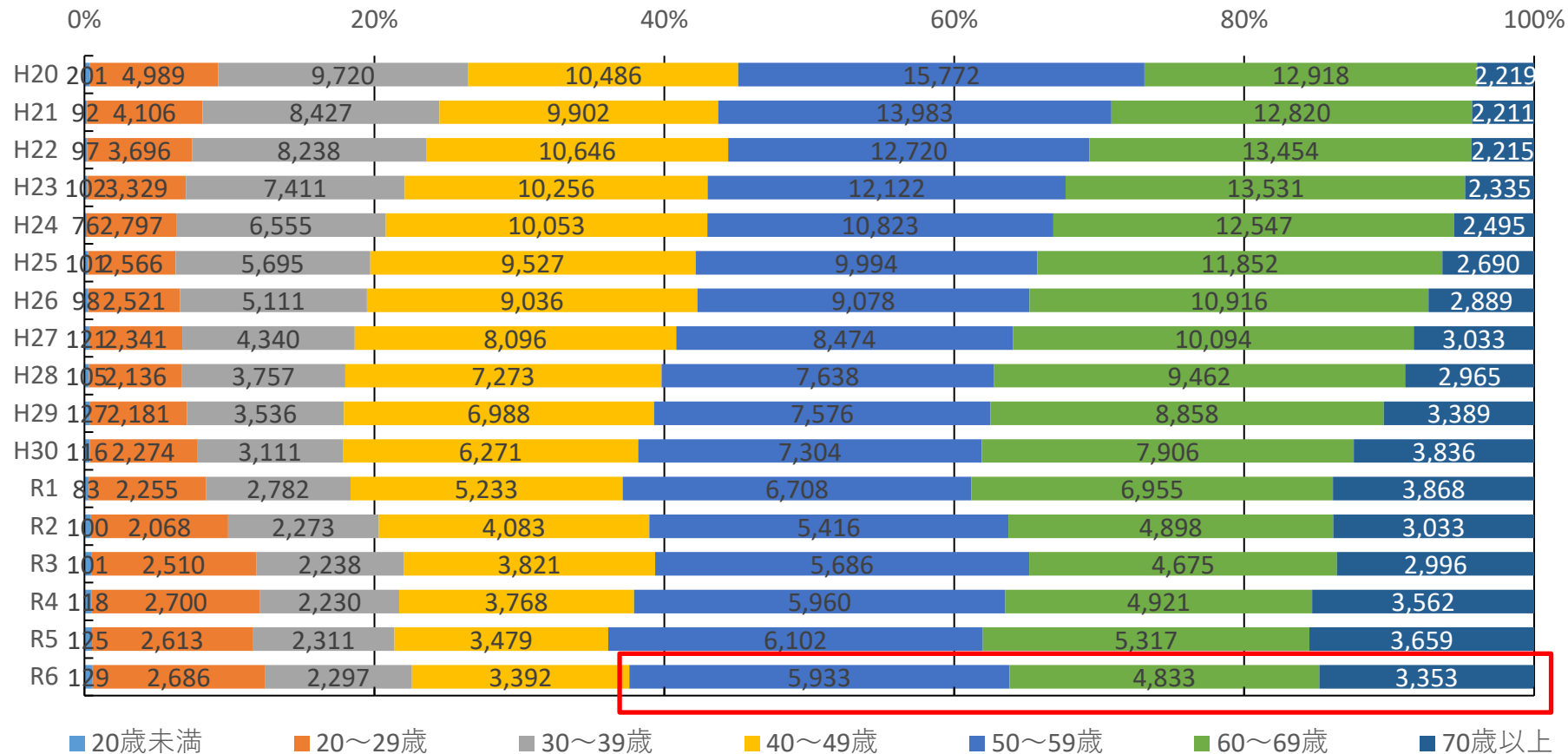
- 点呼にて体調の確認を行い、顔色・目の色・言動・姿勢に注視する
- 対面点呼時、前日の睡眠時間・当日の体調・常備薬の服用と、詳細に聞き取りする事で、気温・気候の変化で起こりやすい不調を防ぐよう、これまで以上の管理を行う
- 出社前の各個々の行動を詳らかに追究し、睡眠を十分取れていない、休息時間が取れていない者は出庫停止処分を課す
- 高血圧による要注意対象者は乗務前に血圧を測定し、最高180、最低110 いずれかが超えたら乗務停止指示を実施

【健康・服用に関する個別指導】

- 健康診断の結果から、全社員に対して、要注意者、要再検査、治療中、各々に対応した健康管理を徹底した
- 全運転者に、服薬状況の再確認(何の薬を、いつ飲むか)を行う
- 『「脳・心臓疾患ハイリスクドライバー」把握のための手引き」を参照し、ハイリスクドライバーを把握し、必要な措置を講じる

○ 事業用自動車の事故のうち、50歳以上の運転者による事故の割合が約6割を占める。

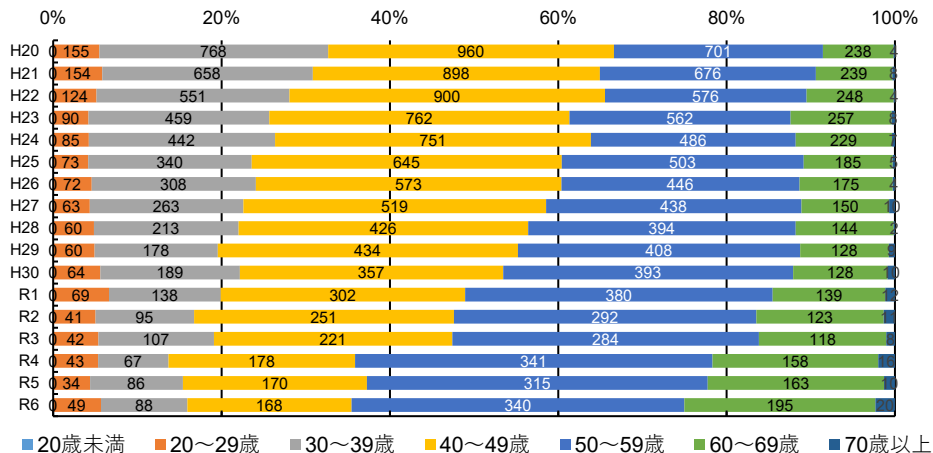
事業用自動車全体



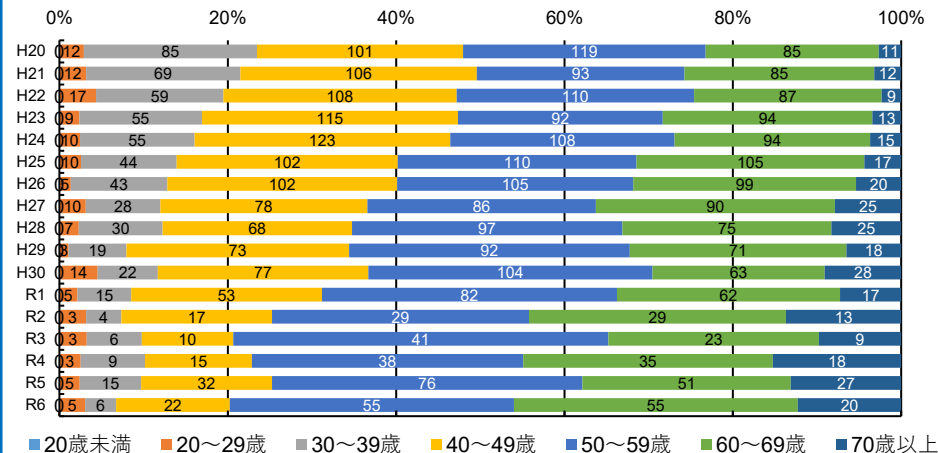
【取り巻く状況の変化】運転者の年齢層別事故の推移(バス、タクシー)

- バスは、50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。
- タクシーは、70歳以上運転者による事故の割合が増加傾向。

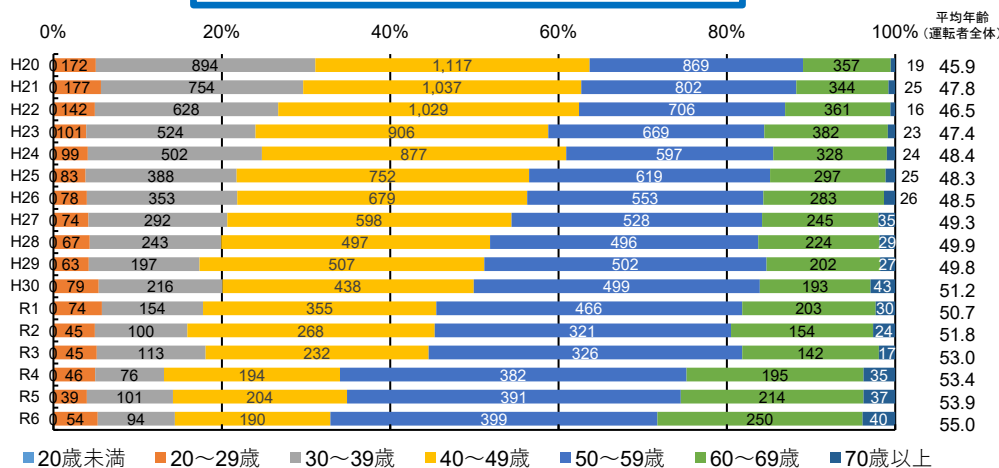
乗合バス



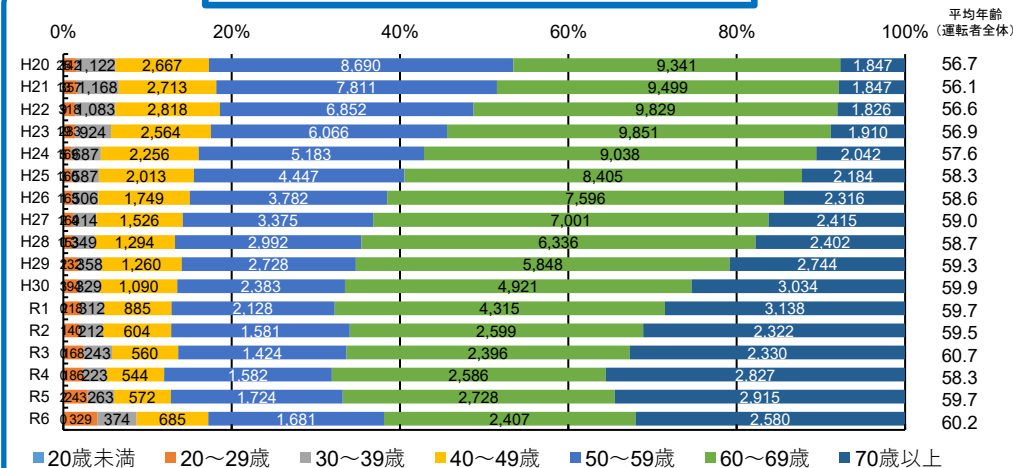
貸切バス



バス

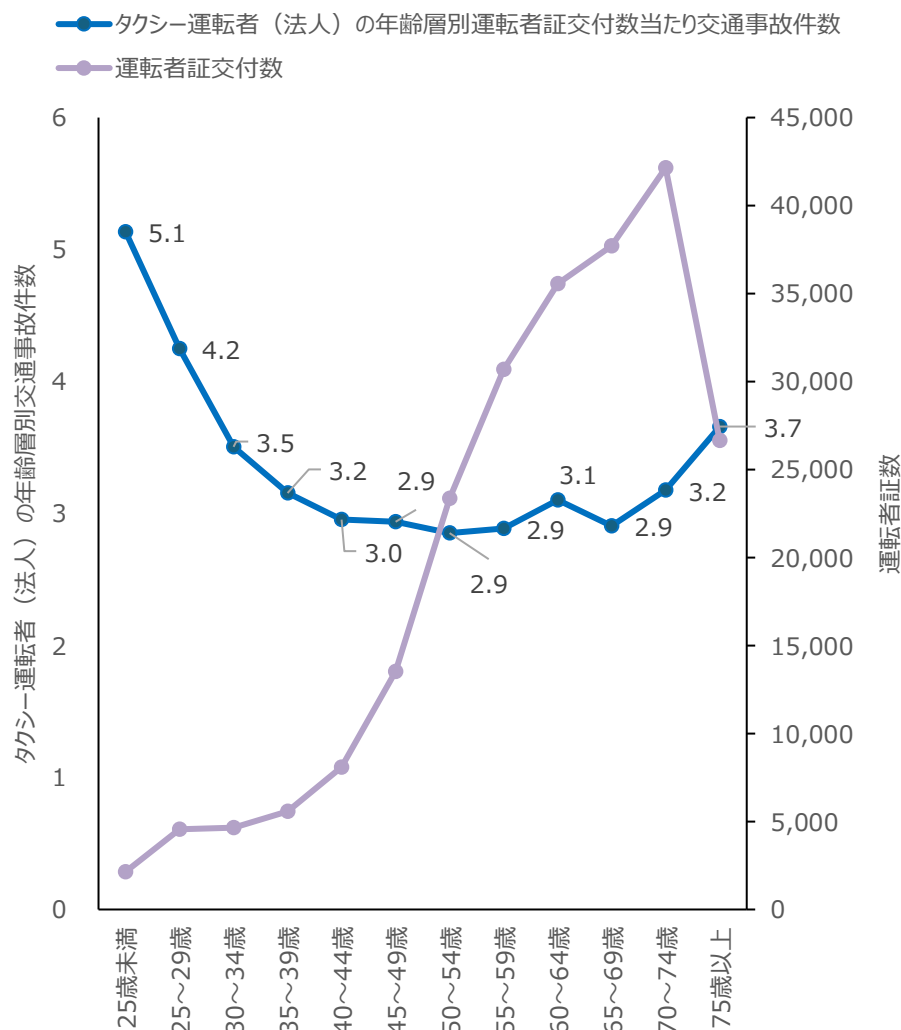


タクシー



○ タクシーは、29歳以下の若年層や75歳以上の運転者による事故率が高い。この傾向は、自動車事故全体でも同様である。

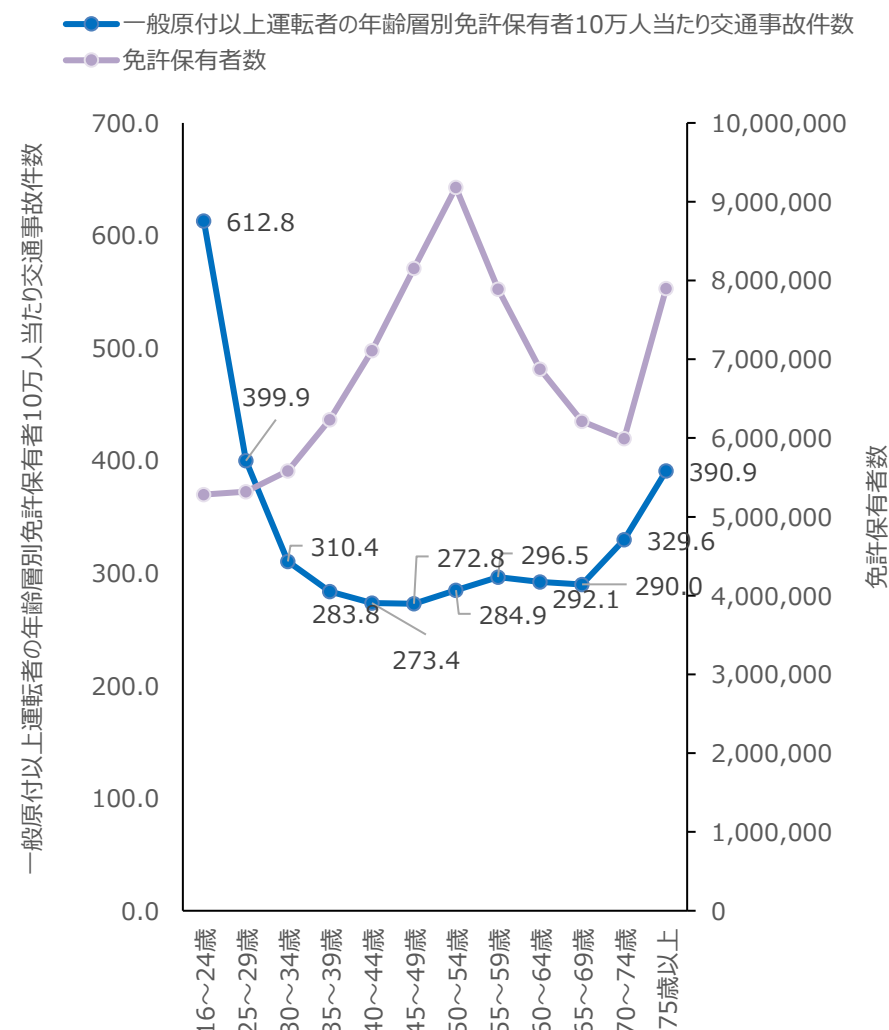
タクシー



※ 本ページに限りタクシーは法人のみのデータ

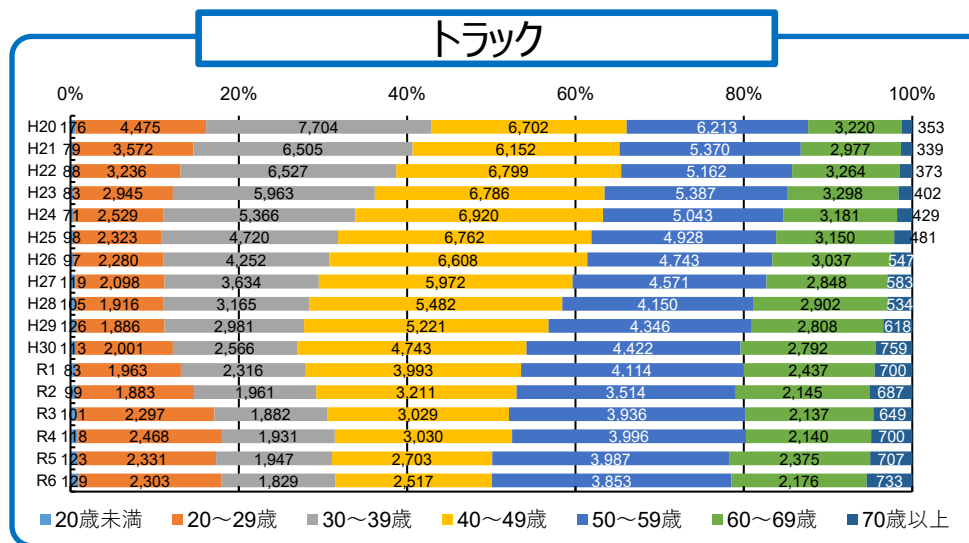
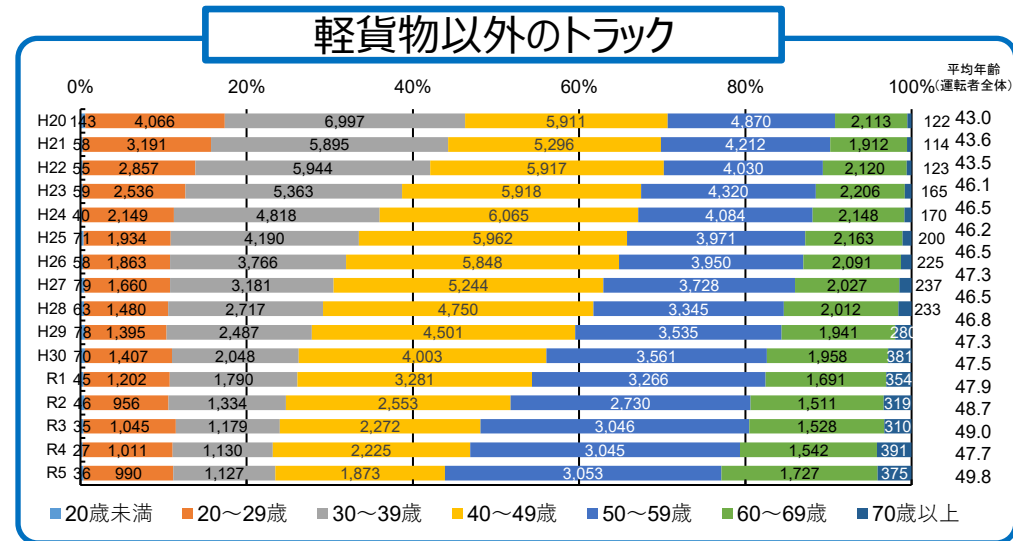
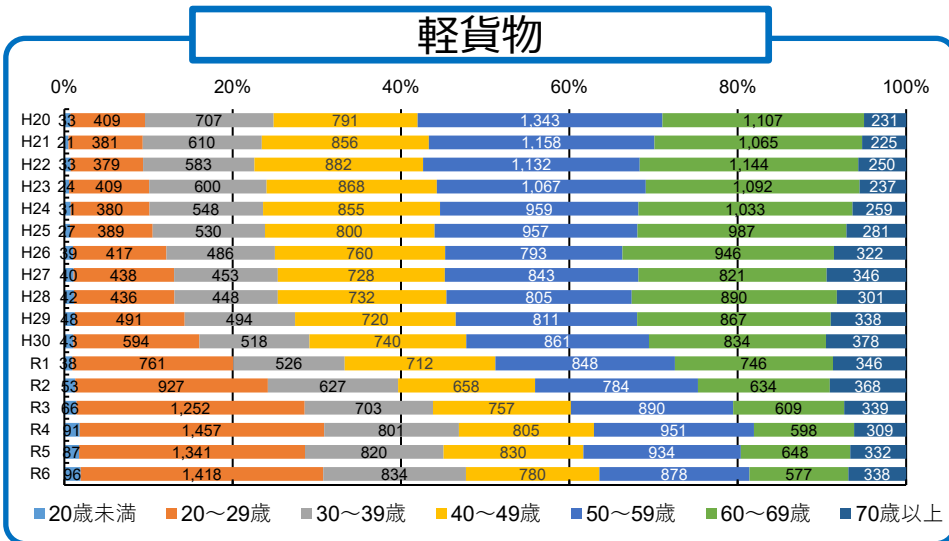
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」（令和6年）
（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会（令和6年3月）

参考（自動車全体）



出典：警察庁「交通事故の発生状況」（令和6年）

- 軽貨物は、20～29歳の運転者による事故の割合が増加傾向。
- 軽貨物以外のトラックは、50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。



非公開

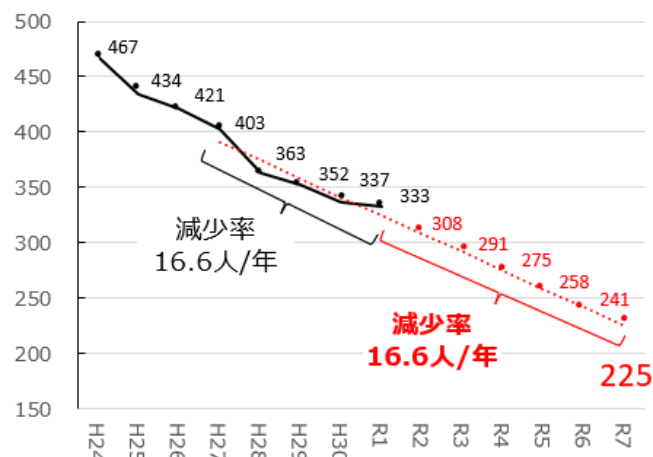
【参考】プラン2025の目標設定方法

- プラン2025では数値目標を平成27年から令和元年までの減少率（最小2乗近似）から設定
- 業態別（モード毎）の目標については同期間の発生割合から算出して設定

全体目標値を直近5年間の減少率（最小2乗近似）から設定

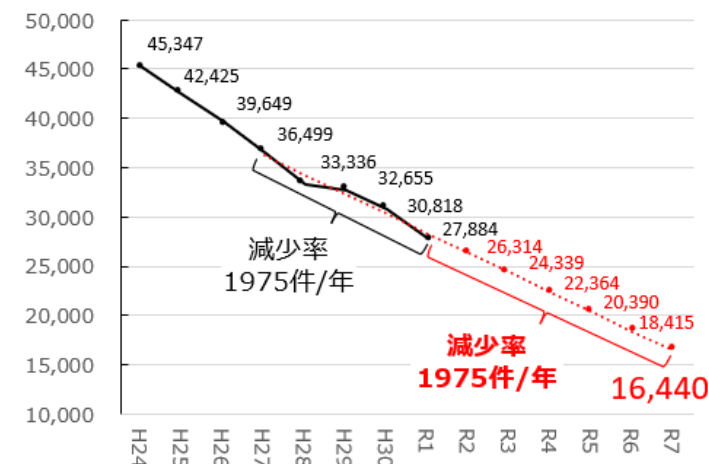
死者数(人)

死者数



事故件数(件)

交通事故件数



モード毎の目標値を直近5年間の死者数、事故件数のモード毎の割合から設定

死者数

	H27～R1合計	目標値
計	1,786人	225人
バス	85人 (4.8%)	10人
タクシー	235人 (13.2%)	30人
トラック	1,466人 (82.1%)	185人

交通事故件数

	H27～R1合計	目標値
計	161,132件	16,440件
バス	7,516件 (4.7%)	767件
タクシー	64,549件 (40.1%)	6,586件
トラック	89,067件 (55.3%)	9,087件

ご意見

目標値について件数ではなく、走行キロあたりや、保有台数あたりなど単位あたりの設定・評価をすべき

ご意見

プラン2025では直近5年について線形回帰で求めているが、コロナがあるので、同じ手法は使えないのではないか

ご意見

目標についてはある程度現実的な、達成可能な目標値を設定すべき



前回同様の設定方法(最小2乗近似)とするのか、新たに単位当たりの目標設定とするのか、達成可能な目標値を設定するのか、について議論していく