

次期「事業用自動車総合安全プラン」について (貨物軽自動車運送事業関係)

国土交通省 物流・自動車局 安全政策課

事業用自動車総合安全プランの経緯

- 事業用自動車は、乗客の生命、顧客の財産を預かる運送のプロとして、自家用自動車以上に高度な安全性を求められることから、運転者に対する日常的な指導・教育、厳格な運行管理や車両の整備管理等により運送の安全確保を図っている。
- 一方で自動車運送事業における取り巻く環境が変化しているなか、飲酒運転、健康起因事故等、安全管理が不十分であるため重大事故が発生しており、事故削減に向けて不断の安全対策を続けていく必要。
- 政府においては、現在「第12次交通安全基本計画」の策定を進めているところであり、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するためにも、事業用自動車に係る事故の削減に取り組まなくてはならない。

事業用自動車総合安全プラン2009（策定：2009年(平成21年)3月）

【目標】

- ・10年間で死者数半減（平成30年までに250人以下）
- ・10年間で人身事故件数半減（平成30年までに3万件以下）
- ・飲酒運転ゼロ

【重点施策】

- ・安全体質の確立 ・コンプライアンスの徹底 ・飲酒運転の根絶
- ・IT・新技術の活用 ・道路交通環境の改善

軽井沢スキーバス事故の発生、人口減少や高齢化の進展、自動車の先進安全技術の普及 等

事業用自動車総合安全プラン2020（策定：2017年(平成29年)6月）

【目標】

- ・平成32年(令和2年)までに死者数235人以下
- ・平成32年(令和2年)までに人身事故件数23,100件以下
- ・飲酒運転ゼロ

【重点施策】

- ・関係者(行政、事業者、利用者)連携強化による安全トライアングルの構築
- ・飲酒運転の根絶 ・自動運転、ICTの開発・利用・普及の促進
- ・高齢者事故の防止対策 ・道路交通環境の改善
- ・事故分析に基づく特徴的な事故等への対応

新型コロナウイルス感染症、災害の激甚化・頻発化、先進技術の開発・普及、健康起因事故等の依然とした発生 等

事業用自動車総合安全プラン2025（策定：2021年(令和3年)3月）

【目標】 ※目標達成のために業態別の個別目標も立案

- ・24時間死者数225人以下、バスタクシーの乗客死者数ゼロ
- ・重傷者数2,120人以下
- ・人身事故件数16,500件以下
- ・飲酒運転ゼロ

【重点施策】

- ・「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現
- ・飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 ・道路交通環境の改善
- ・新技術の開発・普及促進 ・超高齢社会における事故防止対策
- ・事故分析に基づく対策立案と関係者の連携による安全体質の強化

事業用自動車総合安全プラン2025

～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～

- 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の振り返り及び次期プランに盛り込むべき主なポイントについて

- ・ 今後は、5年ごとにプランを策定・見直しを行う進め方ではなく、より柔軟で迅速な対応を行っていくことが必要
- ・ そのため、次期プラン(2026～2030)では、プラン策定後の進め方も改善しつつ、注力すべきポイントを盛り込んでいく

プラン2025期間中では、新型コロナウイルス等による外部環境の変化※によって事故発生要因・件数等へ影響もあり、その評価について意見が分かれるところ

※外部環境の変化及び対応の必要性の例

➤コロナ等による運送事業の経営環境の悪化、時間外労働の上限規制の適用等を踏まえ、人材確保と安全性確保の両立が必要

➤コロナ禍でEC市場の拡大もあり、軽貨物輸送の需要が増加する一方で、軽貨物による事故件数が増加し、安全面での課題が顕在化。今後は、軽貨物の事故等の実態把握等を十分に行いつつ、対策を行っていく必要

今後は5年ごとにプランを策定・見直しを行う進め方ではなく、より柔軟で迅速な対応を行っていくことが必要

①プラン策定後の進め方を改善

- ・ 計画における各種対策の柔軟な見直しを行うため、毎年、目標値の達成状況等のフォローアップを行うとともに、必要に応じ計画の具体策の追加、修正等を実施

②次期プランに盛り込むべき、注力すべきポイント等

1. より実態に即した評価手法の設定

- ・ 外部要因による事故件数等の変動影響を抑え、政策効果を適切に評価できるように、総走行距離あたりの事故件数等を用いて評価を行う
※目標値そのものは引き続き事故件数等を設定

2. 深刻化する人手不足への対応

- ・ 運転者の高齢化等に伴う人手不足への対応として、健康に起因する事故対策の強化、経験の少ない運転者への安全対策の徹底等を実施。また、運行管理の高度化を更に推進し、従前と同等以上の安全性を確保しながら効率的な輸送を実現

3. 状況の変化に応じた追加的な対応の実施(貨物輸送への対応強化)

- ・ 令和7年4月からの軽貨物の安全規制強化に伴い、
 - トラック(軽以外)と軽貨物それぞれに目標を設定・評価するよう変更
 - 軽貨物の安全規制強化について、各事業者による確実な履行を進めるとともに、事故発生状況等、軽貨物の実態を正確に把握・分析し、実態に基づいた必要な安全対策を実行

次期事業用自動車総合安全プランの主な重点施策(案)

プラン2025 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

次期プラン 重点施策案

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
- ・利用者等の行動変容 等

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
- ・監査体制等の強化
- ・**軽貨物事業者に対する安全対策の強化** 等

軽貨物

3. ICT、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
- ・先進安全技術の更なる性能向上・普及促進
- ・自動運転車両等の普及促進 等

人手不足

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
- ・経験が未熟な運転者での安全対策の徹底 等

人手不足

軽貨物

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化

- ・各業態・各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討
- ・**軽貨物事業の実態把握・分析**
- ・ビッグデータを用いた対策の検討 等

人手不足

軽貨物

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

目標設定について

目標設定にあたっての基本的な考え方について

プラン2025の目標の評価

- 外部要因による数値の変動の影響を減らし、政策効果について適切な評価を行えるよう、総走行距離あたりの指標で評価を行う

次期プラン目標値の設定

- プラン2025の値が未達の場合は、プラン2025策定時に合意した目標値の達成を引き続き追い求める
- プラン2025の値を達成している場合は、総走行距離あたりの指標の過去5年間の最低値を目安に目標を設定

次期プランでの目標値の提示

- 目標値設定のための検討にあたっては、走行距離あたりの指標を用いるものの、目標値そのものについては、実際に事故削減に取り組んでいただく事業者・運転者へのわかりやすさから件数で表すこととする
※総走行距離あたりの指標も併記し、フォローアップ時に活用

目標項目

<全体目標>

- 【継続】①②③については事業用自動車全体の目標値に加え、業態ごとの目標値を提示
- 【新規】トラックはこれまで軽貨物を含めての目標としていたが、次期プランより「トラック(軽除く)」と「軽貨物」で分けて目標をたてることとする

- ①24時間死者数
- ②重傷者数
- ③人身事故件数
- ④飲酒運転事故件数

➡ 事業用自動車全体・各業態
(バス、タクシー、トラック(軽除く)、軽貨物)で目標を設定

<各業態の個別目標>

- 【継続】各業態の個別目標についてはプラン2025の目標を達成できていないことから継続して目標をたてる
- 【新規】「軽貨物」は事故類型別で発生要因の多い、「追突事故」について、新たに個別目標をたてることとする

- ⑤【バス、タクシー】乗客死者数
- ⑥【乗合バス】車内事故件数
- ⑦【貸切バス】乗客負傷事故件数
- ⑧【タクシー】 出会い頭衝突事故件数
- ⑨【トラック(軽除く)】 追突事故件数
- ⑩【軽貨物】 追突事故件数 追加

非公表

非公表

非公表

非公表

非公表

次期プランの進め方について

- 次期プランにおいてもプラン2025同様にPDCAの枠組みで進めて行く
- 「目標達成のための方向性について」(重点施策)について、目標値の達成状況等のフォローアップを毎年行うとともに、必要に応じ計画の具体策の追加、修正等を随時行っていくこととする

【次期プランの構成案】 ※赤字部分が今回新規又はプラン2025からの変更箇所(事務局案)

事故削減目標の設定(Plan)

・24時間死者数等の全体目標に加え、乗合バスの車内事故件数、**軽貨物の追突事故件数**等各業態の個別目標をそれぞれ設定

目標達成のための方向性について(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、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と安全体質の継続的強化
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、目標の進捗等についてより詳細に確認
- ・ **必要に応じ、特に優先的に取り組む項目、取組の改善・新たな取組についても議論**

今後の予定

