

資料2 事業用自動車総合安全プラン 2030等について

令和8年6月30日
物流・自動車局

各事業(事3、4、6、7)の現状と今後について

- 政府としては、交通事故削減のため「交通安全基本計画(総理大臣ヘッダの会議体で決定)」を政府計画として策定している。最新の計画である第12次交通安全計画(2026～2030)は昨年度3月末に策定済。
- また、国土交通省においては、有識者等からなる委員会(業界団体含む)(以下、「同委員会」という。)において、上述の交通安全基本計画と紐づく形で、事業用自動車総合安全プランの策定・実行を行っている。同プランにおいては、事業用自動車の交通事故件数等を目標値※として設定するとともに、事故削減に向けて様々な取組(国だけでなく業界も実施。各事業(事業3、4、6、7)も含む)を掲げている。

※同プランの目標値は、交通安全基本計画に掲げる交通事故のない社会を目指した意欲的な目標である点に留意する必要



- 上記を踏まえ、各事業については、事業用自動車総合安全プラン2025(2021～2025)の目標値をアウトカム指標として用いてきたところ。



- 事業用自動車総合安全プラン2025の目標値については、22の目標値のうち6つの指標については達成。
- 事業用自動車による事故件数は長期的に見ると減少傾向であり、事故防止対策事業として実施している衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の導入も事故件数の減少に寄与。
- 新たな自動車事故被害者を生まないためにも、被害者支援と共に事故防止対策事業を着実に実施することが重要。
- なお、各事業に即した更なる効果の把握を図るために新たなアウトカムの導入について検討しており、今後、検討会での報告を予定。

- 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**

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

委員長	野尻 俊明	流通経済大学 名誉教授
委員	池田 隆	(独法) 自動車事故対策機構 理事 (事故防止担当)
	石指 雅啓	(公社) 日本バス協会 理事長
	稲垣 誠	(一社) 全国個人タクシー協会 専務理事
	江坂 行弘	(一社) 日本自動車工業会 常務理事
	重田 雅史	(公社) 全日本トラック協会 理事長
	酒井 一博	(公財) 大原記念労働科学研究所 主管研究員
	島 雅之	(一社) 日本自動車整備振興会連合会 専務理事
	坪田 郁子	(公社) 全国消費生活相談員協会 理事長
	寺田 一薫	福島学院大学マネジメント学部地域マネジメント学科 教授
	永井 正夫	東京農工大学 名誉教授
	新田 慎二	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会 理事長
	蒔田 純司	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長

(五十音順、敬称略)

自動車運送事業安全対策検討会

座長	酒井 一博	(公社) 大原記念労働科学研究所 主管研究員
委員	秋山 利裕	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会交通安全委員会委員長
	小川 和久	東北工業大学総合教育センター教授
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	鷲川 陽一	(公社) 全日本トラック協会交通対策委員会委員
	田久保 宣晃	(公財) 交通事故総合分析センター研究部次長兼研究第一課長
	寺田 一薫	福島学院大学マネジメント学部地域マネジメント学科教授
	濱田 尚人	(独法) 自動車事故対策機構理事 (事故防止担当)
	林 則光	(一社) 日本自動車工業会安全技術・政策委員会大型車部会長
	山内 義昭	(公社) 日本バス協会安全輸送委員会副委員長

(五十音順、敬称略)

プラン2025での目標値の達成状況

令和7年度第1回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」資料2 p.3 を踏まえ作成

● プラン2025において設定した目標について、達成状況は以下のとおりである(6件／22件達成)

		全体目標					各業態の個別目標
		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	
全体	目標	225人以下 (260人以下)	2,120人以下	16,500件 以下	0件		
	実績	286人 (325人)	1948人	22,623件	37件		
バス	目標	10人以下	150人以下	800件以下	0件	0人	
	実績	11人	125人	1,027件	0件	0人	
乗合バス	目標						車内事故件数 85件以下
	実績						280件 ※発進時における事故108件
貸切バス	目標						乗客の負傷事故件数 20件以下
	実績						21件
タクシー	目標	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
	実績	47人 ※路上横臥者の死亡事故18人含む	614人	8,056件	2件	3人	1,423件
トラック	目標	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
	実績	228人 ※路上横臥者の死亡事故13人含む	1209人	13,540件	35件		5,442件 (軽以外：3,870件 軽：1,572件)

- 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、**より深刻化する自動車運送事業の人手不足等**、事業環境の変化を考慮

ポイント

- **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・経験が未熟な運転者への安全対策**等を推進。
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
- 近年増加している**軽貨物の事故削減**に向け、**新たに軽貨物の目標をトラック(軽除く)と分けて設定**
- 施策効果を適切に評価できるよう、外部要因による事故件数等の変動影響を抑えた**総走行距離あたりの目標指標**も併記

【重点施策】

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

- ・悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発
- ・監査体制等の強化 ・貨物軽事業者に対する安全対策の強化 等

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

4. 少子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への安全対策の徹底 等

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
- ・貨物軽事業の事故の実態把握 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＞

- ① 24時間**死者数225人以下**(0.31人/億km以下)
バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数1,740人以下**(2.39人/億km以下)
- ③ **人身事故件数16,500件以下**(22.68件/億km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 (3.23件/億km以下) |
| 【貸切バス】 | 乗客負傷事故件数20件以下 (2.16件/億km以下) |
| 【タクシー】 | 出会い頭衝突事故件数950件以下 (17.21件/億km以下) |
| 【トラック(軽除く)】 | 追突事故件数2,380件以下 (4.12件/億km以下) |
| 【軽貨物】 | 追突事故件数970件以下 (16.52件/億km以下) |

- 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)の中から、各業界において特に優先的に取り組む項目を決め、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



各業界において
特に優先的に取り組む項目を設定



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・**特に優先的に取り組む施策**の進捗等についてより詳細に確認し、必要に応じ、**特に優先的に取り組む項目の変更、取組の改善・新たな取組**についても議論

行政と関係者で取組連携を図りながら事故削減に効果的な対策を推進し、目標達成に向けて取り組んでいく

自動車事故防止対策事業の重要性

- 今まで実施してきた本事業により、事業者からは、安全性の向上等を実感する声が挙がっている。
- また、今後の方向性(安全プラン2030)を議論する有識者委員会においては、委員から以下のコメントを受けている
 - 引き続き、事故防止に向け同様の取組が必要
 - 安全プラン2030における新たな目標値については意欲的と考えられる

○ 補助対象装置を導入した運送事業者の声(抜粋)

- デジタコ(デジタル式運行記録計)を導入したことにより
 - 正確な労務管理等が出来るようになり安全性が増した。また、車両の動態管理が可能となったため、急な事象にも対応できるようになり、安全に対する意識が高まった。
 - 運転操作(急旋回、急加速・急減速等)や法令遵守状況(速度、休憩の取得状況等)を客観データとして可視化できるようになった。その結果、安全指導に効果的に活用され、運転者の安全運転に対する意識向上にもつながっている。
- 自動点呼機器を導入したことにより、運転者の健康管理の意識が高まり通院に繋がったほか、運行管理者の帰庫待ちのための残業時間が減った。
- 運転手の負担を軽減する装置(LDW(車線逸脱警報)、ACC(車間距離制御装置)等)は、長距離運転や渋滞時に有効だと感じる。

○ 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会における委員発言(抜粋)

- 先進安全技術の更なる性能向上・普及促進について、交通事故を削減するうえで非常に重要である。
- 事故防止という観点では、中小事業者への支援が重要である。
- 厚労省が公表した過労死等の状況について、道路貨物運送業では、脳・心臓疾患及び精神障害に関する件数が多い状況あることを踏まえ対策が必要ではないか。
- 安全プラン2030については意欲的な内容となっており、特に最近の事故状況を踏まえた目標設定は評価できる。

○ 労働組合からの要請(抜粋)

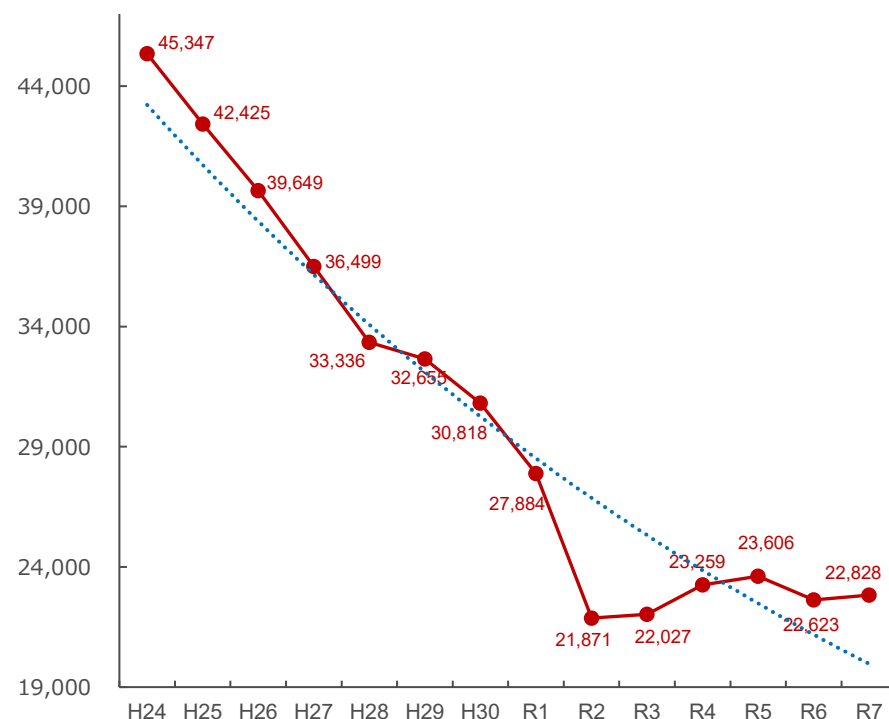
- 脳血管疾患等のスクリーニング検査の受診費用の補助を引き続きお願いしたい
- 利用者及び運転者の安全確保、事故防止の観点から、ドライブレコーダー設置に伴う助成措置の拡充を検討された
- デジタル式運行記録計の設置に対する補助の継続と拡充をはかられたい
- 車内事故防止に係る周知・啓発を徹底されたい
- 先進安全自動車(ASV)の導入促進に向けた補助等を拡充されたい

事業用自動車における交通事故の傾向

- 事業用自動車第1当事者の交通事故について、死者数、人身事故件数ともに長期的に見ると減少傾向にある(期間:平成24年～令和7年)。
- 令和2年頃より、新型コロナウイルス感染症による需要減少等の影響で一時的に大きく減少している。

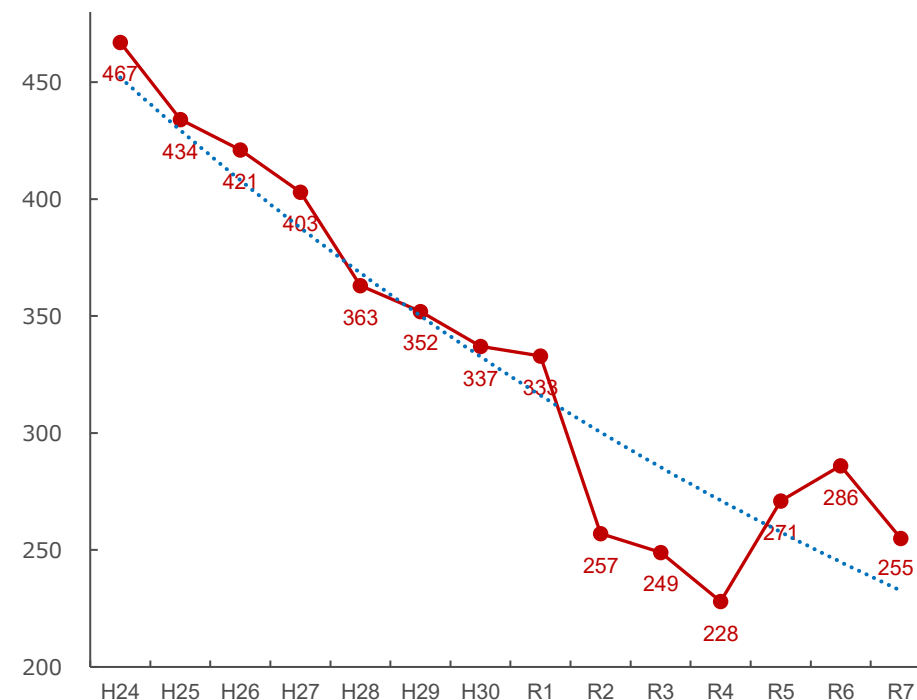
事業用自動車の交通事故(人身事故件数)

(件)



事業用自動車の交通事故死者数

(人)

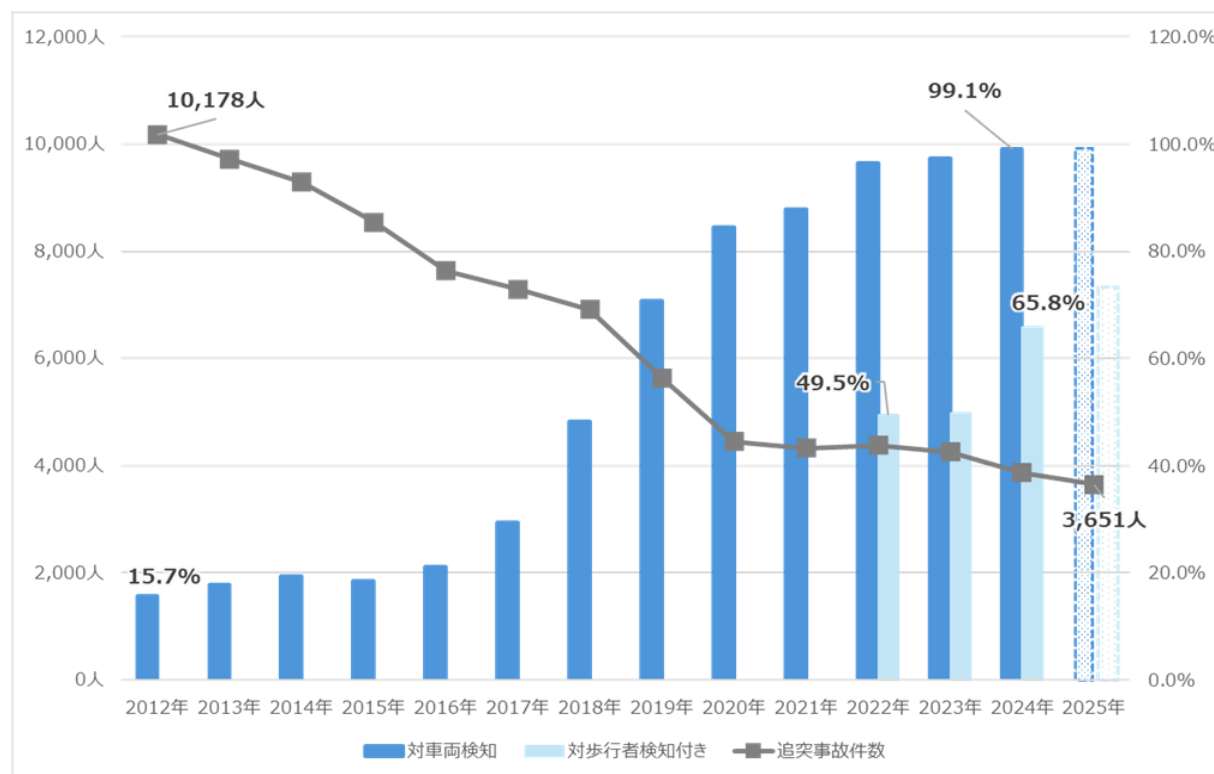


出典:警察庁「令和7年中の交通事故の発生状況」(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)による事故削減効果

- AEBS対車両検知の搭載率の増加に伴い、追突事故の減少が確認される。
- 2020年より追突事故が横ばいで推移していたが、2024年よりAEBS対歩行者検知機能付きの推進により、減少傾向に転じ始めており、高機能な衝突被害軽減ブレーキほど高い事故削減効果が確認される。

トラックによる追突事故件数と生産台数に対するAEBS搭載率の推移



(出典) 追突事故件数：(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」(トラックによる追突事故 軽貨物以外)
 AEBS搭載率：国土交通省 ASV普及率台数調査(国内貨物 普通/小型)

実施主体

国土交通省

担当部署

物流・自動車局
技術・環境政策課

事業／制度概要

目的・
必要性

大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性の高い事業用自動車の事故低減に向けて、これに資するASV技術の普及促進のため、**国土交通省において、自動車運送事業者におけるASV技術搭載車の導入に要する経費の一部を補助する制度。**

対象

自動車運送事業者

事務・事業
スキーム

物流・自動車局技術・環境政策課から補助金執行業務を委託されている補助金事務局が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

事故時の加害性の高い事業用自動車の安全対策が進むことにより被害低減が図られることから、妥当。

効率性

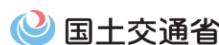
自ら多額の設備投資を行うことが難しい**中小事業者を中心に補助することにより、業界全体でのASV技術の普及促進を効率的かつ効果的に行っている。**

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数	19.5※の内数	19.5の内数
決算額	7.7の内数	12.6の内数	13.3の内数	17.1の内数	—
予算 執行率	87.5%	94.7%	99.9%	87.9%	—%

※うち2.3億円は令和6年度補正予算より繰り越して執行



補助

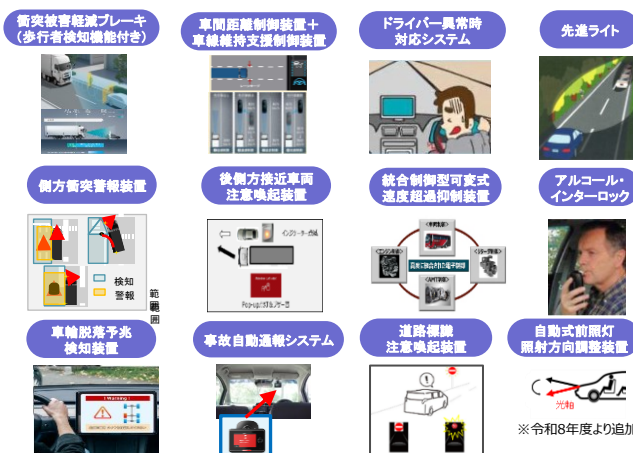


補助金事務局

補助

自動車運送事業者
(バス、タクシー、トラック)

【補助対象】



※令和8年度より追加

アウトカム指標
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R7実績：死者数 **255**人、人身事故件数 **22,828**件
(参考)R1実績：死者数 333人、人身事故件数 27,844件

アウトプット指標
(事業執行率)

本事業によるASV及びデジタル式運行記録計等の導入件数3,000件以上(事3と事4を合わせた指標)

R7実績： **4,152**件

評価

()内は前年度評価

(A)

事業用自動車の交通事故の未然防止に資するものであるため。また、事業用自動車総合安全プランの策定等を行う有識者委員会において、「プラン2030」に基づき、引き続き実施すべき事項として位置付けられているため。

実施主体

国土交通省

担当部署

物流・自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・
必要性

【事故防止対策機器等の導入費補助】

大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性の高い事業用自動車の事故低減に向けて、デジタル式運行記録計やドライブレコーダー等の事故の防止や運行管理の高度化に資する機器等の導入に要する経費の一部を補助するもの。

対象

自動車運送事業者(中小事業者に限る)

事務・事業
スキーム

物流・自動車局安全政策課から補助金執行業務を委託されている補助金事務局が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

事業用自動車の事故防止及び自動車運送事業者の安全意識の深化に資するものであり、妥当。

効率性

自ら多額の設備投資を行うことが難しい中小事業者に限定して補助することにより、業界全体での高性能機器等の導入促進を効率的かつ効果的に行っている。

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数	19.5※の内数	19.5の内数
決算額	7.7の内数	12.6の内数	13.3の内数	17.1の内数	—
予算 執行率	87.5%	94.7%	99.9%	87.9%	—%

※うち2.3億円は令和6年度補正予算より繰り越して執行中

自動車運送事業者

①機器等
の購入

国交省認定機器



デジタル式運行記録計

ドライブレコーダー



遠隔点呼用機器

②補助
申請

国土交通省(補助金事務局)

③審査後、導入経費の一部を補助

アウトカム指標
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R7実績:死者数 255人 人身事故件数 22,828件
(参考)R1実績: 死者数 333人、人身事故件数 27,844件

アウトプット指標
(事業執行率)

ASV及びデジタル式運行記録計等の導入件数
毎年度3,000件以上(事3と事4を合わせた指標)

R7実績:4,152件

評価
()内は前年度評価

(A)

事業用自動車の交通事故の未然防止に資するものであるため。また、事業用自動車総合安全プランの策定等を行う有識者委員会において、「プラン2030」に基づき、引き続き実施すべき事項として位置付けられているため。

実施主体

民間事業者(公募)

担当部署

物流・自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【健康起因事故対策、運行管理の高度化、モード別安全対策等】

技術の進展や交通環境の変化等を踏まえ、健康起因事故の防止、運行管理の高度化の制度改正に係る調査・検討、モード別の安全対策等を実施することにより、事業用自動車による事故を削減することを目的とした事業。

対象

- ・自動車運送事業者、運行管理者
- ・事業用自動車の運転者

事務・事業スキーム

一般競争入札において本事業を担うこととなった民間事業者において調査等を実施。

妥当性

事故防止に資する取組を実施することにより、事業用自動車の事故の削減に寄与している。

効率性

死傷者を伴いやすい健康起因事故や近年発生件数が増加傾向にある軽貨物自動車による事故、安全の根幹をなす運行管理等について重点的に対策を講じており、限られた予算での事故削減に寄与している。

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.87	3.9	4.8	3.5	3.9
決算額	0.62	1.5	4.3	3.4	—
予算執行率	71.4%	38.5%	89.0%	97.0%	—%

運転者の健康状態に起因する事故の防止



事業者、運転者向けセミナー等の開催により、疾病の早期発見の重要性等を周知。

モード別の安全対策の推進



軽貨物自動車による事故や安全性確保に向けた確かな運行管理の手法等について調査・検討を行い、安全対策を強化する。

社会情勢を踏まえた制度改正



ICTの進展や普及状況を踏まえ、運送事業の安全確保の肝である運行管理業務への活用について検討

等

アウトカム指標
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R7実績: 死者数 255人 人身事故件数 22,828件
(参考) R1実績: 死者数 333人、人身事故件数 27,844件

アウトプット指標
(事業執行率)

- ①健康起因事故対策マニュアル、ガイドラインの認知度 令和7年までに全業態で90%以上
- ②遠隔点呼の導入件数 令和7年までに100件以上
- ③事業用自動車による事故防止のための調査・検討数: 4件

R7実績: ① 96.1% ② 7,569件 ③ 11件

評価
()内は前年度評価

(A)

事業用自動車の交通事故の未然防止に資するものであるため。また、事業用自動車総合安全プランの策定等を行う有識者委員会において、「プラン2030」に基づき、引き続き実施すべき事項として位置付けられているため。

実施主体

民間機関(公募)

担当部署

物流・自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【重大事故の調査分析・再発防止策の公表】

社会的に大きな影響を与えた事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会※において科学的・専門的見地から原因を調査・分析し、再発防止策をとりまとめて公表することにより、事故削減につなげていくことを目的とする事業。

※事業用自動車の重大事故について原因調査・分析を行うことを目的として平成26年6月に設置された法学、医学、工学等の専門家から構成される会議体(次項以降、「委員会」という)。

対象

自動車運送事業者

事務・事業スキーム

随意契約において本事業を担うこととなった民間機関において調査研究を実施。

妥当性

事故原因等を詳細に調査・分析し、再発防止策を実施することにより、事業者に対し、有効な安全対策を講じることを促すを通じ、類似の事故防止を図ることに寄与している。

効率性

事故調査・分析を国自らで実施せず、必要な知見・体制を有する民間機関に委託することにより、限られた予算で重大事故の調査・分析及び再発防止策の実施が効果的かつ効率的に実施できている。

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.57	1.3	1.8	1.3	1.3
決算額	0.57	1.3	1.7	1.2	—
予算執行率	100%	100%	96.9%	98.3%	—%

①事故の現地調査・再現実験
(テストコースを用いた再現を追加)

②委員会における再発防止策の審議

③再発防止策の実施
(動画等によるPRの拡充)アウトカム指標
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R7実績: 死者数 255人 人身事故件数 22,828件
(参考) R1実績: 死者数 333人、人身事故件数 27,844件

アウトプット指標
(事業執行率)

・特別重要調査対象事故の再現実験 毎年度1件
・事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析及び再発防止策の提言 毎年度平均3件以上

R7実績: 再現実験 0件 調査分析及び再発防止対策の提言 4件

評価

()内は前年度評価

(A)

事業用自動車の交通事故の未然防止に資するものであるため。また、事業用自動車総合安全プランの策定等を行う有識者委員会において、「プラン2030」に基づき、引き続き実施すべき事項として位置付けられているため。

各事業(事3、4、6、7)の現状と今後について

- 政府としては、交通事故削減のため「交通安全基本計画(総理大臣ヘッダの会議体で決定)」を政府計画として策定している。最新の計画である第12次交通安全計画(2026～2030)は昨年度3月末に策定済。
- また、国土交通省においては、有識者等からなる委員会(業界団体含む)(以下、「同委員会」という。)において、上述の交通安全基本計画と紐づく形で、事業用自動車総合安全プランの策定・実行を行っている。同プランにおいては、事業用自動車の交通事故件数等を目標値※として設定するとともに、事故削減に向けて様々な取組(国だけでなく業界も実施。各事業(事業3、4、6、7)も含む)を掲げている。

※同プランの目標値は、交通安全基本計画に掲げる交通事故のない社会を目指した意欲的な目標である点に留意する必要



- 上記を踏まえ、各事業については、事業用自動車総合安全プラン2025(2021～2025)の目標値をアウトカム指標として用いてきたところ。



- 事業用自動車総合安全プラン2025の目標値については、22の目標値のうち6つの指標については達成。
- 事業用自動車による事故件数は長期的に見ると減少傾向であり、事故防止対策事業として実施している衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の導入も事故件数の減少に寄与。
- 新たな自動車事故被害者を生まないためにも、被害者支援と共に事故防止対策事業を着実に実施することが重要。
- なお、各事業に即した更なる効果の把握を図るために新たなアウトカムの導入について検討しており、今後、検討会での報告を予定。

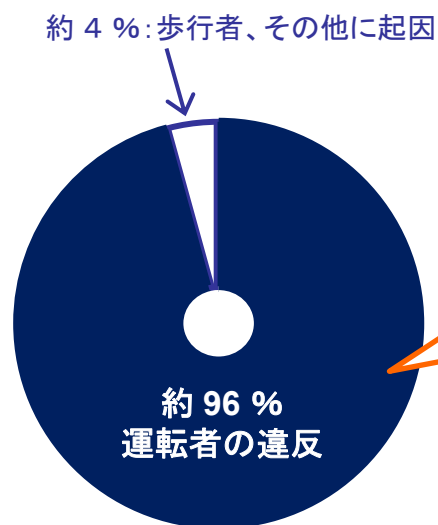
自動運転の推進に関する取組状況

令和8年6月30日

国土交通省物流・自動車局

- 自動運転の実現により、下記の効果が期待される
 - － 「運転者の違反」に起因する交通死亡事故の削減
 - － 地域公共交通の維持・改善 等

法令違反別死亡事故発生件数
(令和6年)



交通事故の削減



自動運転の効果例

地域公共交通の維持・改善



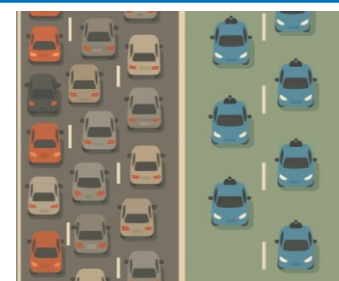
ドライバー不足への対応



国際競争力の強化



渋滞の緩和・解消



令和7年の交通事故死者・負傷者数

死者数	2,547人
負傷者数	338,508人

出典: 警察庁

自動運転のレベル分け

システムが周辺監視	ドライバーなし	レベル5	いつでも、どこでも、無人運転		
		レベル4	一定の条件下で、自動運転 (条件外でも、車両が安全確保)	実現できること ・ 無人運転 など	“ドライバー・フリー” 
		レベル3	一定の条件下で、自動運転 (条件外では、ドライバーが安全確保)	実現できること ・ 画面の注視、 ・ 携帯電話の使用 など	“アイズ・フリー” 
※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など					
運転者が周辺監視	要ドライバー	レベル2++	ドライバー操作をほぼ必要としない 高度な運転支援	実現できること ・ 複雑な交通環境下における 高精度走行 など	
		レベル2	縦・横方向に運転支援	実現できること ・ 自動で車線変更 など	“ハンズ・フリー” 
		レベル1	縦または横の一方方向だけ運転支援	実現できること ・ 自動ブレーキ ・ 自動で車間距離を維持 など	“フット・フリー” 

- 自動運転の実現のためには、保安基準など既存制度の見直し、社会受容性の向上、普及支援が必要
- 国土交通省では、関係省庁とも連携し、自動運転の実現・普及に向けた取り組みを実施
- 更に、日本メーカーの国際競争力確保のため、国連において自動運転の国際基準策定を主導

2018年

「自動運転に係る制度整備大綱」策定

自動運転の実現に必要な関連法令制度に係る政府方針を策定

2020年

道路運送車両法の改正（2020年4月施行）

「自動運行装置」を定義

道路交通法の改正（2020年4月施行）

道交法に、自動運転に係る運転者の義務等を規定

→ レベル3自動運転が制度上可能に

道路法の改正（2020年11月施行）

道路付属物として「自動運行補助施設」を位置づけ

→ 道路管理者による自動運行補助施設の整備が可能に

2023年

道路運送車両法に基づく保安基準の改正
（2023年1月施行）

レベル4自動運転に係る安全基準を策定

道路交通法の改正（2023年4月施行）

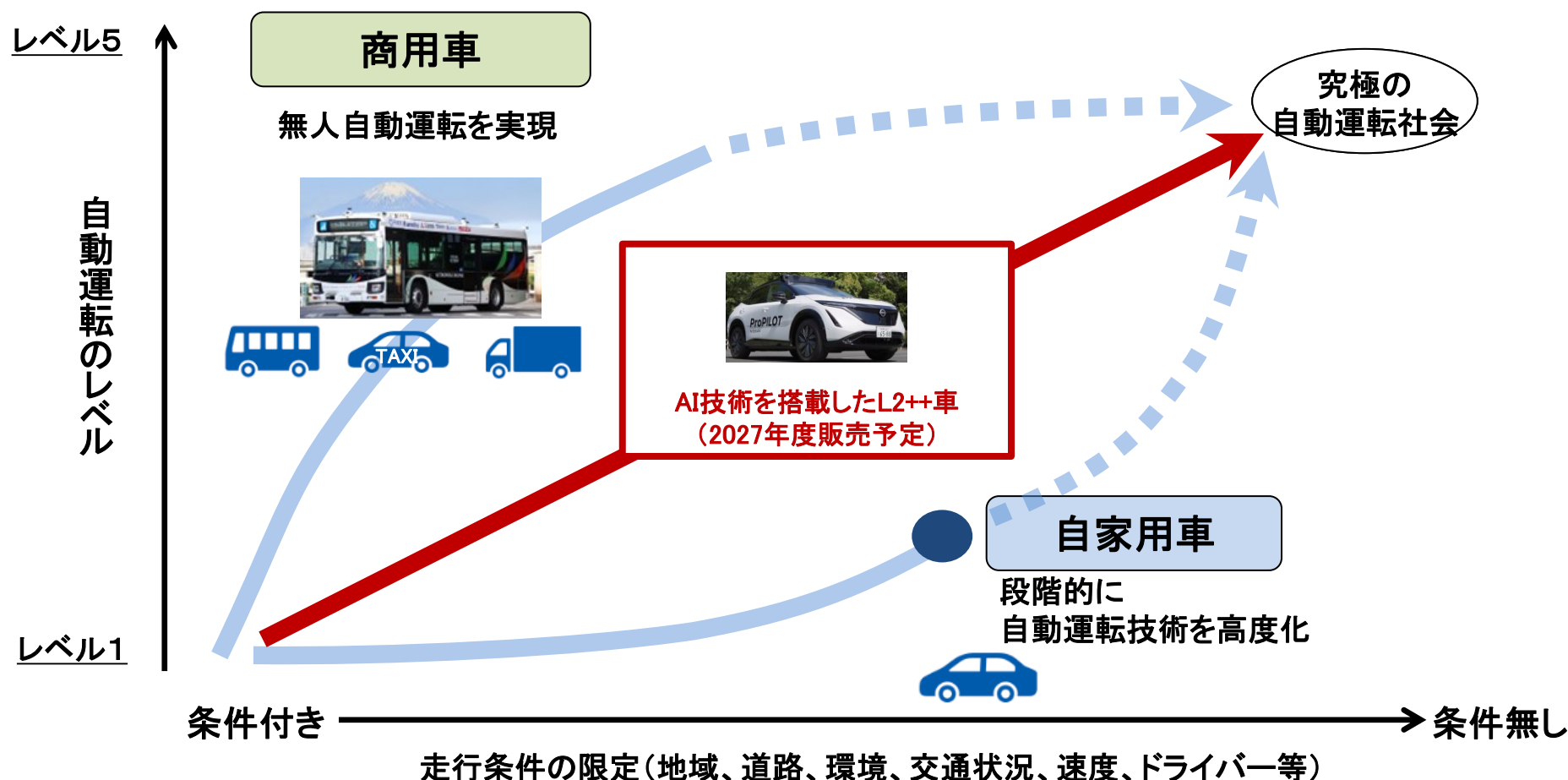
道交法に、特定自動運行（レベル4）の許可制度を創設

→ レベル4自動運転が制度上可能に

国連WP29の副議長に就任

国連における基準策定を主導

- 我が国では、商用車と自家用車それぞれで完全自動運転の実現に向けた取組みを実施
 - ① 商用車については、特定のルート・地域に限定し、「無人」自動運転を実現を目指し実証中
 - ② 自家用車については、ルート・地域を限定せず、段階的に自動運転技術を高度化（現時点ではレベル2運行）
- AI技術を活用した、汎用性の高い、高度な自動運転システムを搭載した自家用車の販売が見込まれており、同技術が商用車にも搭載されることにより、自動車の高度化・自動運転の社会実装が急速に進展



自動運転社会の早期実現に向けた取組

- 第3次交通政策基本計画において、自動運転の新たな数値目標として「2030年度1万台」を設定
- 国土交通省は、自動運転社会の早期実現や、普及に伴う社会変容への的確な対応のため、大臣を本部長とする「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置
- 担い手不足解消や交通事故の削減等のため、本格的な自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進

第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

(令和8年1月16日閣議決定)

2030年度における
自動運転サービス車両数※

10,000 台

※ 全国のバス、タクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

国土交通省自動運転社会実現本部

目 的：自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに
自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応

本部長：国土交通大臣

本部員：国土交通副大臣、国土交通大臣政務官、関係局長等

開催状況：第1回 令和8年1月22日

第2回 令和8年4月10日

第3回 令和8年6月8日



第3回自動運転社会実現本部

自動運転の普及に伴う社会変容

快適で移動しやすい地域の実現



・地域経済活性化
・生活の質の向上 等

都市部における移動の足の利便性向上



・「所有」から「利用」へ
・多様な運賃・サービス
等

自動車・交通産業の構造転換



・旅客運送サービスの
成長・参入促進
・新たな自動運転
関連産業 等

自動運転トラックや自動物流道路などの 実装による物流効率化



・24時間無人運行
・自動配送ロボット 等

道路交通の安全性・円滑性の向上



・道路、クルマ、ヒトが一
層の情報でつながり、
移動を最適化 等

自動運転社会の早期実現に向けた7つの方策

- ① L2++車の本格的な普及
L2++車の開発・普及を促進するための施策パッケージを検討 等
- ② より安全・円滑な移動に資する道路の実現
ITSインフラ（路車協調システム）の基準類を策定 等
- ③ 自動運転を支えるまちづくり
人中心の駅前広場の整備 等
- ④ 「交通空白」の解消と「観光の足」の確保
- ⑤ 社会受容性の向上
体験機会の拡大と信頼の形成 等
- ⑥ 自動運転トラックの社会実装の推進
- ⑦ 多様な輸送モードにおける自動運転の推進

今後導入が見込まれる自動運転車



日産・Wayve



いすゞ・エルガEV



除雪車

写真出典：各社ウェブサイト

優良L2++車の認定制度の創設等

【目的・意義】

- ・ 将来のL4車に繋がる国産L2++車が2027年度中に市販化される予定
- ・ 多様なL2++車(商用車を含む)の開発・普及を促進
- ・ 自動運転車両に対する世の中の認知度と受容性を向上

【取組方針】

- ・ 優良認定制度の創設
 - L2++車について、メーカーにおける開発・普及を促進するとともに、自動運転車両に対する世の中の認知度と社会受容性を高めるため、優良車認定制度を創設
- ・ 公共交通(公共ライドシェア含む)への早期活用



日産
ウェイヴ社(英)のAI搭載
(2027年度販売予定)

システムが
周辺監視

ドライバーなし

レベル4

一定の条件下で、自動運転
(条件外でも、車両が安全確保)

※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など

実現できること

- ・ 無人運転 など



“ドライバー・フリー”

運転者が
周辺監視

要ドライバー

レベル2++

レベル2

ドライバー操作をほぼ必要としない
高度な運転支援

縦・横方向に運転支援

実現できること

- ・ 複雑な交通環境下における高精度走行 など

実現できること

- ・ 自動で車線変更 など



“ハンズ・フリー”