

令和8年度における重点取組事項について

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課
令和8年6月26日

1. 安全プラン2030のフォローアップの進め方について(振り返り)

(1) プラン2030の概要

(2) プラン2030の進め方

(3) 今年度のフォローアップのスケジュール(案)

2. 令和8年度における重点取組事項について

(1) 特に優先的に取り組む項目(国交省)選定にあたっての考え方

(2) DX技術活用等による安全対策の追求及び普及促進

(3) 行動変容のための啓発活動

- 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) |

- プラン2030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

【プラン2030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



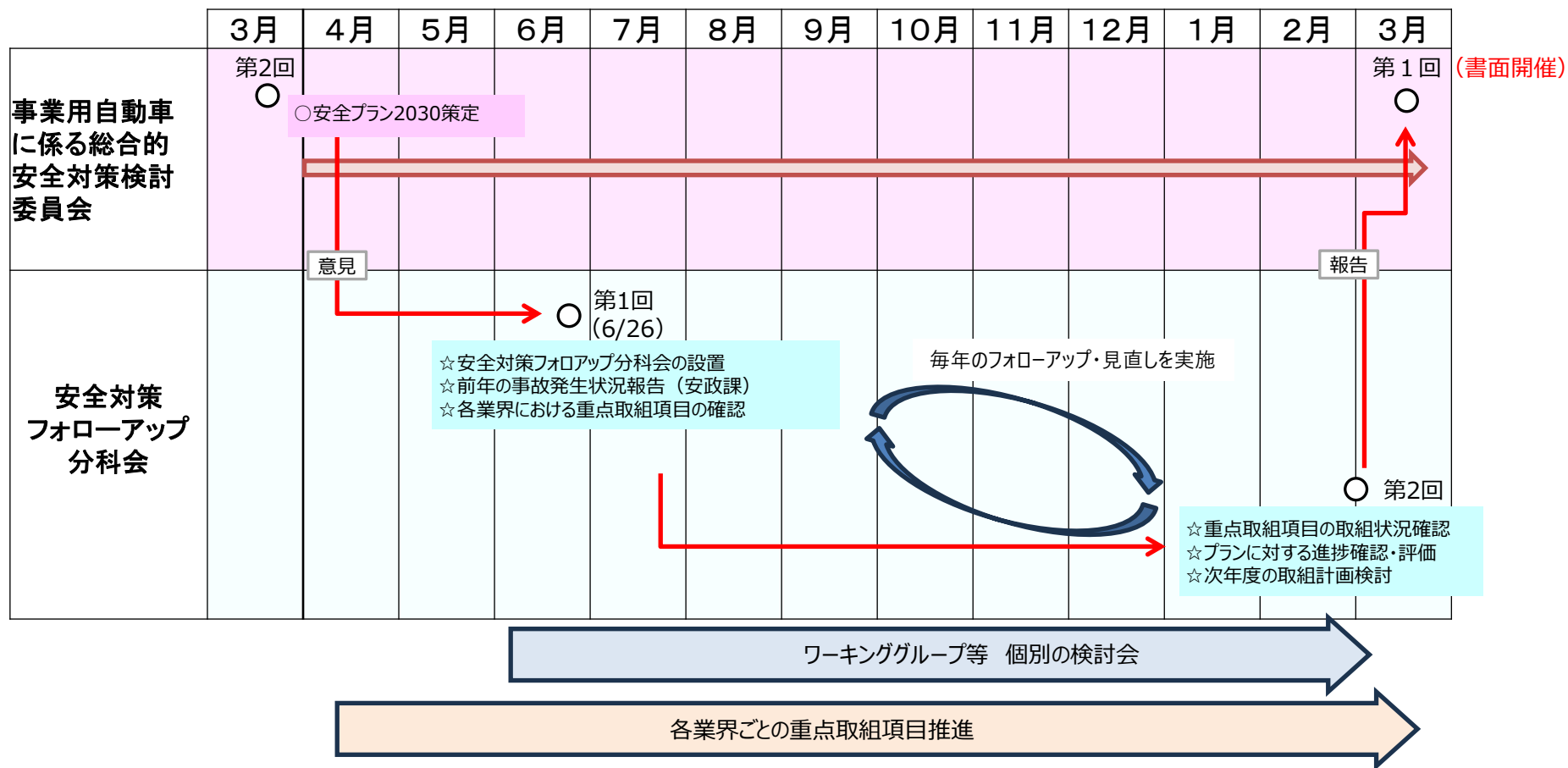
本プランのフォローアップ(Check,Act)

- ・ 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

今年度のフォローアップのスケジュール(案)

今年度のフォローアップのスケジュール(案)



安プラ2030のポイント（再掲）

- 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



- 人手不足への対応として、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実現を目指すべきではないか
- 近年増加している軽貨物の事故削減に向けた取組として、監査を効率的に実施していくべきではないか
- 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、軽貨物の事故削減への対応等として、これまで以上に戦略的に普及啓発を行っていくべきではないか。

運行管理高度化

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

【遠隔・自動点呼の普及促進】

(課題) アンケート調査において、中小事業者を中心に制度や要件、メリットが分からないとの回答が多数

(対応) 中小の事業者等による制度の活用を促進するため遠隔点呼・自動点呼実施に係るよくある質問をまとめたFAQ、各業態・事業規模ごとに収集した活用事例集を作成・周知を行う。

【運行管理の一元化】

(課題) 一元化することにより、かえって運行管理者の選任数を増やさなければならない制度になっている。

(対応) 一元化を前提とした営業所間における運行管理者の兼務を可能とすると同時に、一元化前の車両数に基づく運行管理者選任数とするよう実証実験を行い、制度化に向けた検討を行う。



運行管理者不足を補完しながら、一層の安全性の向上を図っていく

非公表

プラン2030を踏まえた現状の課題

- ・ 利用者等の行動に起因する事故も一定程度発生しており、運転者だけでなく 利用者側のさらなる行動変容を促していく必要がある。
- ・ 個人事業主が大半を占める軽貨物事業において、安全管理者の選任義務・講習受講・適性診断受診等の 安全規制の実効性を確保していく必要がある。
- ・ 人手不足により、限られた体制の中で事業者自身が実施する指導監督を効率的・効果的に行う必要がある。

新たなアプローチの検討

【利用者に直接届く啓発】

- ・ 車内においてデジタルサイネージ等を活用した、利用者へ直接リーチする方策の拡大
- ・ 新たな啓発先の開拓

【SNS等を活用した啓発】

- ・ 安全情報に気軽にアクセスできる環境を整えるため、必要な安全情報の一元化を行い、軽貨物の個人事業主にも情報が届くよう、SNS等を活用した情報発信を推進

【国交省HPにおける安全情報の体系的整理】

- ・ 現在、公表している安全情報のページを洗い出し、各情報について、掲載すべき階層の整理や掲載すべき情報の精査を実施

【マニュアル等の動画化】

- ・ 各種マニュアル等を更に動画化し、業界団体を通じた周知にとどまらず、SNS・メルマガ・講習会等で一層活用

(これまで公開した啓発動画の一例)



【重要！】絶対知ってほしいアルコールの基礎知識・スクリーニング検査



そこには予想外の危険が潜んでいます
夜間の道路に人が寝ている！？決して他人事ではありません【タクシー運転者向け事故防止動画】