

事業用自動車総合安全プラン2030

令和8年3月31日

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

令和7年度 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会名簿

委員長	野尻	俊明	流通経済大学	名誉教授
委員	池田	隆	独立行政法人	自動車事故対策機構 理事（事故防止担当）
	石指	雅啓	公益社団法人	日本バス協会 理事長
	稲垣	誠	一般社団法人	全国個人タクシー協会 専務理事
	江坂	行弘	一般社団法人	日本自動車工業会 常務理事
	重田	雅史	公益社団法人	全日本トラック協会 理事長
	酒井	一博	公益財団法人	大原記念労働科学研究所 主管研究員
	島	雅之	一般社団法人	日本自動車整備振興会連合会 専務理事
	坪田	郁子	公益社団法人	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
			一般財団法人	日本自動車研究所 顧問
	新田	慎二	一般社団法人全国ハイヤー・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

（敬称略、五十音順）

警察庁交通局交通企画課長

国土交通省大臣官房運輸安全監理官

国土交通省道路局環境安全・防災課長

国土交通省物流・自動車局長

国土交通省物流・自動車局次長

国土交通省大臣官房審議官（物流・自動車）

国土交通省大臣官房参事官（企画・電動化・自動運転）

国土交通省大臣官房参事官（自動車（保障））

国土交通省大臣官房参事官（自動車旅客）

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課長

国土交通省物流・自動車局安全政策課長

国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長

国土交通省物流・自動車局旅客課長

国土交通省物流・自動車局車両基準・国際課長

国土交通省物流・自動車局自動車整備課長

目 次

I. はじめに	1
II. 事故削減目標の設定（P l a n）	3
III. 目標達成のための当面講ずべき施策（D o）	5
1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進	
①運行管理者・運転者の行動変容	
②利用者等の行動変容	
2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶	
①悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発	
②貨物軽自動車運送事業者に対する安全対策の確実な履行	
③監査体制等の強化	
3. I C T、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進	
①運行中も含めた運行管理の高度化	
②自動車の先進安全技術の更なる性能向上・普及促進	
③自動運転車を用いた自動車運送事業における安全対策の検討・推進	
4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進	
①高齢者事故への対応	
②健康起因事故対策の推進	
③経験が未熟な運転者への安全対策の徹底	
④乗合バスの車内事故防止	
⑤ユニバーサルサービスのさらなる普及拡充の推進	
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	
①各業態の特徴に応じた事故分析・対策の検討	
②各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討	
③ビッグデータを用いた対策の検討	
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化	
6. 道路交通環境の整備	
IV. 本プランのフォローアップ（C h e c k、A c t）	16
V. おわりに	17
[別表] 目標の達成に向けて当面講ずべき施策	18

事業用自動車総合安全プラン2030

I. はじめに

交通事故は、一瞬にして被害者の生命や将来の可能性を奪うのみならず、関係者に対しても多大な精神的、経済的な負担や苦しみを強いるものとなりかねない。加害者側は、社会的制裁や信用の失墜等に直面することとなる。自動車に関わるすべての者は、常にこのことを肝に銘じ、交通事故を防止するために取りうる限りの手を尽くさなければならない。

我が国の自動車に係る交通事故発生状況は、昭和45年（1970年）に1万6,765人と過去最悪であった交通事故死者数が、令和6年中（2024年）には、2,663人と6分の1以下にまで減少し、5年連続で3,000人を下回っている状況となっている。しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいる現実を踏まえれば、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。近年においても高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。

事業用自動車については、交通・物流を担う「エッセンシャルワーカー」によって運行され、我が国の生活・経済活動等を支える重要な役割を担っている。他方、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が求められる。国土交通省においては、平成21年（2009年）に「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定し、その後の状況変化を踏まえ、平成29年（2017年）に「事業用自動車総合安全プラン2020」を、令和3年（2021年）には「事業用自動車総合安全プラン2025（以下「プラン2025」という。）」として不断の見直しを行い、抑止目標を定めて、事業用自動車に係る事故の削減に総力を挙げて取り組んできたところである。しかしながら、プラン2025で定めた「令和7年までに死者数225人以下」という目標は達成が厳しい状況にあり、根絶を掲げた飲酒運転は依然として散見されている。

事業用自動車の社会的信用は、厳格な運行管理、運転者に対する日常的な指導・教育、車両の整備管理等、事故を未然に防止するための仕組みが機能することにより、初めて得られる。事業用自動車の安全対策に取り組む関係者は、これを十分に認識するとともに、それぞれの責務を果たし、事故防止に万全を期することが求められる。

行政は、事故防止に資する各種ルールを自動車運送事業者に対して定めるとともに、その遵守の状況を監査等において確認し、違反事項の是正や、行政処分を通じ

て、悪質事業者を排除する必要がある。一方で、事業者による安全管理体制の構築と継続的な改善を支援することも行政の役割として重要である。

事業者は、ルールを遵守し、適切な運行管理や運転者教育等を行うことはもとより、経営者から現場の運転者までコンプライアンスに関する認識を共有し、プロフェッショナルとしての強い自覚と誇りを持ったビジネスを展開していくことが必要である。特に、経営者は、安全確保のための体制や取組、組織的な課題と改善状況等について、日常的に把握し、リーダーシップを持って安全管理体制の構築と継続的改善を図るべきである。

自動車運送事業の利用者についても、安全に関する意識を醸成させることが必要である。運送契約を締結する旅客、荷主、旅行業者等においては、無理な行程の設定、長い手待時間や運行経路の頻繁な変更等が運転者の負担となり過労運転等を惹起する又は運賃料金の過度な値下げ要求等が事業者の経営を圧迫し、安全に対する投資の阻害を引き起こすおそれがあること等に十分配慮する必要がある。他方で、安全対策が十分に施されている優良事業者を利用者が選定できるよう、国及び関係団体は安全に関する情報を積極的に分かりやすく提供することが必要である。

こうした関係者（行政・事業者・利用者）による相互的な取組は、道路運送の安全確保に相乗的な効果を生むことが期待される。事業用自動車の安全対策においてはこのような‘安全トライアングル’の構築が重要であり、プラン 2025 にて推進してきた。今後も引き続きその効果を確実なものとするために定着深化を図るべきである。

他方、事業用自動車の安全対策を推進する上では、自動車運送事業や自動車整備業を取り巻く昨今の環境変化も考慮しなければならない。近年、交通運輸分野において人手不足がさらに深刻化しているなか、電子商取引（EC）の急速な拡大や消費行動の変化に伴い、ラストワンマイル分野を中心として輸送サービスが急速に拡大しており、とりわけ貨物軽自動車運送事業の需要が急増している。また、AIや量子技術などの高度先進技術の急速な進化に伴う自動車運送事業の生産性向上や運行管理・自動車整備技術の高度化が可能となるなど、事業環境は大きく変化している。

また、プラン 2025 策定以降、事業用自動車周辺の技術の進展も著しく、令和 9 年（2027 年）には自動運転技術を活用した事業用自動車の商用運行が開始される可能性がある等、新たな事業形態を想定した安全対策を検討していくことも求められる。

本プランの計画期間においては、これらの大きな社会変容に伴う事業環境の変化に注視し、臨機応変に必要な対策を講じていくことが必要となる。

国土交通省等及び関係業界においては、事業用自動車による事故及び死者数を計画的に削減するべく、PDCAサイクルに沿って、次のとおり取組を進めるものとする。

Ⅱ. 事故削減目標の設定（Plan）

確実に事故削減の成果を上げるためには、関係者が共通の目標のもとで一丸となって安全対策に取り組むことが必要である。

本プランでは、昨今の環境変化を踏まえ、事業用自動車全体に係る目標、及び各業態における目標を次のとおりとする。なお、トラックにおける個別目標について、プラン 2025 では貨物軽自動車運送事業（以下本項において「軽貨物」という。）を含めた目標としていたが、本プランよりトラック（軽除く）と軽貨物を分けて目標を設けることとする。また、外部要因による数値の変動の影響を減らし、施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についても設けることとする（記載の数値は各目標を達成するため、令和 6 年の総走行距離¹（実績）で換算した値である）。

【目標】

- ① 令和 12 年までに 24 時間死者数 225 人以下（0.31 人/億 km 以下）
- ② 令和 12 年までに重傷者数 1,740 人以下（2.39 人/億 km 以下）
- ③ 令和 12 年までに人身事故件数 16,500 件以下（22.68 件/億 km 以下）
- ④ 飲酒運転ゼロ

【バス】

- ① 乗客の死者数ゼロ
- ② 令和 12 年までに死者数 10 人以下（0.28 人/億 km 以下）
- ③ 令和 12 年までに重傷者数 120 人以下（3.35 人/億 km 以下）
- ④ 令和 12 年までに人身事故件数 800 件以下（22.32 件/億 km 以下）
- ⑤ 飲酒運転ゼロ
- ⑥ 令和 12 年までに乗合バスの車内事故件数 85 件以下（3.23 件/億 km 以下）
- ⑦ 令和 12 年までに貸切バスの乗客の負傷事故件数 20 件以下（2.16 件/億 km 以下）

【タクシー】

- ① 乗客の死者数ゼロ
- ② 令和 12 年までに死者数 25 人以下（0.45 人/億 km 以下）
- ③ 令和 12 年までに重傷者数 500 人以下（9.06 人/億 km 以下）
- ④ 令和 12 年までに人身事故件数 6,600 件以下（119.58 件/億 km 以下）
- ⑤ 飲酒運転ゼロ
- ⑥ 令和 12 年までに出会い頭衝突事故件数 950 件以下（17.21 件/億 km 以下）

¹ 国土交通省「自動車輸送統計調査」より

【トラック（軽除く）】

- ① 令和 12 年までに死者数 175 人以下（0.30 人/億 km 以下）
- ② 令和 12 年までに重傷者数 820 人以下（1.42 人/億 km 以下）
- ③ 令和 12 年までに人身事故件数 5,800 件以下（10.04 件/億 km 以下）
- ④ 飲酒運転ゼロ
- ⑤ 令和 12 年までに追突事故件数 2,380 件以下（4.12 件/億 km 以下）

【軽貨物】

- ① 令和 12 年までに死者数 15 人以下（0.26 人/億 km 以下）
- ② 令和 12 年までに重傷者数 300 人以下（5.11 人/億 km 以下）
- ③ 令和 12 年までに人身事故件数 3,300 件以下（56.20 件/億 km 以下）
- ④ 飲酒運転ゼロ
- ⑤ 令和 12 年までに追突事故件数 970 件以下（16.52 件/億 km 以下）

【特に注力すべきポイント】

- ① 深刻化する人手不足への対応
- ② 貨物軽自動車運送事業に対する対応
- ③ 新たな単位別目標の設定による効果的な事故削減施策の実施

Ⅲ. 目標達成のための当面講ずべき施策（Ｄο）

事故削減目標の達成に向けて次の施策について、今後重点的に取り組むべきである。個々の当面講ずべき施策（全体像）は、別表のとおりである。

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

① 運行管理者・運転者等の行動変容

国土交通省では、事業用自動車における交通事故の削減に向け、運行管理者による運転者への適切な指導・監督を強化しており、その一環として安全運転に必要な知識・技能習得を促すため、指導監督マニュアルの整備、各健康起因事故対策に係るマニュアルの整備や適性診断の実施などを推進してきたところである。

他方、さらなる事故削減には、行政と業界団体等との連携を一層強化して、これまでに整備をしてきたマニュアル等の周知・浸透を図り、運行管理者・運転者等一人一人が事故防止の強い意識を持つことが不可欠である。今後、人手不足がさらに深刻化していく自動車運送業界においては、限られた人員の中で効果的かつ効率的に運転者等に対する指導・監督等を行うことが求められていくところ、事業者自身が実施する運転者等への指導監督において、これまでに国土交通省が作成してきたマニュアル等に加えて、デジタルツールの活用や、より簡潔な教材等の提供などにより、効果的かつ効率的な指導・監督の実施を促し、運行管理者・運転者等の事故防止に対するさらなる行動変容に繋げていくことが重要となる。さらに、事業用自動車事故調査委員会において、事業者や運転者を行動変容させるためのわかりやすい広報資料の作成及び効果的な広報の方法等について検討し、実施していくことも重要である。

② 利用者等の行動変容

乗合バスにおける車内事故の発生件数は、プラン 2025 策定以降、減少傾向が見られず、同計画において設定した目標は達成できていない。この状況は、高齢化が進んでいく現代社会の足を担う公共交通機関の安全性確保の観点から看過できない課題である。車内事故については、運転者要因が発生件数全体の 67%となっている一方、車内のつり革等に掴まらずに転倒する等、乗客要因も全体の 24%を占めている状況²である。

また、タクシーの交通事故死者数について、夜間や早朝における路上横臥者との事故が令和 6 年において過去 5 年で最多の 18 件発生しており、タクシー運転者は安全運転義務を負うものの、視認困難な状況下では事故防止が極めて困難な場合も想定される。

² 自動車事故報告規則（昭和 26 年 12 月 20 日運輸省令第 104 号）に基づく事故報告書の集計結果

このような事故を削減していくためには、運転者の意識改革もさることながら、公共交通機関利用時における利用者側の意識改革・行動変容を促していく必要がある。

さらに、他の自動車・自転車利用者の運転行動に加え、電動キックボード等の新たなモビリティの普及も進んでおり、交通環境を構成する主体は一層多様化している。これら多様な主体の意識や行動は交通安全に大きな影響を及ぼすため、関係者に対して広く意識改革と行動変容を促していく取組が必要となる。

加えて、近年は自動車運送事業の担い手確保等の観点からカスタマーハラスメントへの対策が重要性を増していることから、これまでもバス・タクシーの運転者等が安心して働くための環境を整備するため、氏名・写真等の掲示を廃止するといった制度改正³や、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の取組等を行ってきたところである。引き続き、このような取組を着実に実施していくことに加え、利用者側への行動変容を促していくことが求められる。

施策例

- ・運転者向けの重大事故事例集等の事故防止啓発コンテンツの充実と周知
- ・乗合バスの車内事故について、乗客に対する危険性の周知を行うとともに、道路利用者に対し、バス車両付近での急制動や強引な割り込みが車内事故を誘発すること等を周知
- ・軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を起こさないための教訓を引き継いでいくべく、輸送の安全に向けた普及啓発等を実施 等

2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

① 悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発

自動車運送事業においても、点呼の未実施、飲酒運転といった悪質な法令違反が生じており、令和6年（2024年）には、事業用中型トラックによる飲酒を起因とする死亡事故も発生した。こうした状況を踏まえ、点呼時の適切なアルコールチェックの徹底に加え、飲酒運転の背景にあるアルコール依存症等への対策も講じていく必要がある。

我が国の交通・物流の基盤を担う自動車運送事業は、社会からの信頼の下、その事業を行っており、ひとたびこのような重大事案が発生すれば行政処分により、その事業継続が危うくなるとともに我が国の物流に大きな支障をもたらすこともある。

³ 道路運送法施行規則等の一部を改正する省令（令和5年国土交通省令第61号）

これまでの重大事案を踏まえ、再発防止のための施策を講じるとともに、自動車運送事業者に対し、重大事故につながりかねない悪質違反を行わないよう啓発を進め、事業者自身の法令遵守意識をさらに高めていく必要がある。

また、遠隔点呼や自動点呼といったデジタル技術を活用した運行管理手法の導入をさらに促進し、なりすまし・改ざんといった不正を防止する環境を整備していくことも重要である。

さらに、事業用自動車事故調査委員会により提言された再発防止策について、事業者や運転者に浸透させるためのわかりやすい広報資料の作成及び効果的な広報の方法等について検討し、実施していくことも重要である。

② 貨物軽自動車運送事業者に対する安全対策の確実な履行

近年、宅配便の取扱個数が増加しており、物流センターや小売店を介して消費者に荷物を運ぶ手段として、軽自動車による運送需要が拡大している一方、平成28年（2016年）から令和5年（2023年）にかけて、保有台数1万台当たりの事業用軽自動車の死亡・重傷事故件数が約4割増加した状況を踏まえ、令和6年（2024年）5月15日に公布された流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和6年法律第23号。以下「改正物流法」という。）に基づき、令和7年（2025年）4月より貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化している。

このような背景も踏まえ、個人事業主も多く存在する貨物軽自動車運送事業者に対して、貨物軽自動車運送事業適正化協議会を通じて官民が連携して継続的な制度周知を行う等、貨物軽自動車安全管理者の選任義務・講習受講・適性診断受診・業務記録作成等安全に対する規制の実行性についても確保していく必要がある。

③ 監査体制等の強化

行政は事故防止に資する各種ルールを定めるとともに、法令遵守の状況を監査等において確認し、違反があれば是正させ、必要により厳格な行政処分を徹底して重大事故を起こしかねない悪質事業者を排除していかなければならない。

今後は貨物軽自動車運送事業者においても事故記録の保存、事故報告書の提出等が必要となり、事故を端緒とした監査を受ける貨物軽自動車運送事業者が増加することが想定されることから、改正物流法の実効性を担保する上でも自動車監査官の担う監査業務の重要性は更に増していくこととなる。

このような情勢変化も捉えつつ、実効性のある監査を実現していくため、自動車監査官の技能の維持・向上に加え、デジタル技術を活用した監査手法の効率化を推進していく必要がある。

施策例

- ・遠隔点呼・自動点呼を活用した点呼の確実な実施の普及促進
- ・事業用自動車事故調査報告書の周知による事故対策意識の醸成
- ・安全対策を強化した貨物軽自動車運送事業に対し、貨物軽自動車安全管理者未選任等の事業者に対する監査の実施
- ・ＩＣＴを活用した監査事務のさらなる効率化 等

3. ＩＣＴ、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

① 運行中も含めた運行管理の高度化

輸送の安全確保においては、営業所に運行管理者を配置し、運転者に対する業務前後の点呼や運行の動態管理（運行経路変更指示等）を義務付けている。他方、自動車運送事業者の運行管理に活用可能なＩＣＴは急速に進展しており、それら技術の活用によって運行管理の質の向上による安全性の向上、労働生産性の向上を実現できる可能性があることから、その普及促進を図っていくべきである。

国土交通省では、令和２年度（2020年度）に運行管理高度化検討会（現：運行管理高度化ワーキンググループ）を立ち上げて以降、運行管理における安全性の向上、労働環境の改善、人手不足の解消等に向け、ＩＣＴを活用した点呼業務の効率化に向けた検討を行い、遠隔点呼及び自動点呼の実施を可能とするための制度を整備したところである。

現在においては、運行管理の高度化は営業所における運行管理者業務の効率化に留まっているが、今後運行中の事業用自動車に関して、ＩｏＴ・ＡＩ技術を活用して運転中の運転者の運転挙動等をリアルタイムで把握することを含めた運行管理の高度化を図っていくための対策を更に講じていくべきである。

また、ＤＸ等による運行管理者業務及び運転者業務の効率化・生産性向上を図るため、デジタル式運行記録計の普及促進に向けた施策も引き続き講じていく必要がある。

② 自動車の先進安全技術の更なる性能向上・普及促進

自動車の先進安全技術は交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待されるものであり、こうした技術開発、普及促進の取組を強力に進めるべきである。特に、既に実用化されている衝突被害軽減ブレーキは、トラック、バス及びタクシーにおいて死傷事故の多数を占める追突事故の抑止等に大きな安全効果が見込まれるものであり、事業用自動車における先進安全技術の性能向上・普及及び自動車ユーザーに対する正しい使用方法の周知を一層促進するべきである。

また、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、ドライバー異常時対応システム等を活用することで安全性が向上する可能性は高く、先進安全技術を搭載した新型車

への代替を促進することとあわせて、事故削減効果が期待される、使用過程車への後付けが可能な先進安全装置の開発・普及促進も図るべきである。

さらに、交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待される先進安全技術については、先進安全自動車（ＡＳＶ）推進検討会等における関係者間の議論等を通じて、開発・実用化に向けた技術的課題の検討を推進するべきである。

一方で、これらの先進技術を搭載した事業用自動車に適切に対応できる整備環境を整えていくことも重要である。

③ 自動運転車を用いた自動車運送事業における安全対策の検討・推進

交通死亡事故の約 96%が「運転者の違反」に起因するものである中、交通事故の削減に大きく貢献することが期待され、安全な自動車社会を実現する上で必要不可欠な自動運転車の社会実装を加速させていくために、政府においては、モビリティ・ロードマップ 2025（2025 年 6 月 13 日デジタル社会推進会議／モビリティワーキンググループ）等に基づき、自動運転の社会実装を推進している。

事業用自動車における自動運転技術の活用が進められていく中で、令和 4 年（2022 年）4 月には道路交通法の一部を改正する法律（令和 4 年法律第 32 号）が成立し、運転者が不在の状態での自動運転である「特定自動運行」の許可制度が創設された。そのような中で、国土交通省においても、「自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会」を立ち上げ、旅客/貨物自動車運送事業者が、従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、自動運転車を用いて事業を行うことを可能とするための安全確保策をとりまとめ、令和 5 年（2023 年）3 月 31 日に関係省令⁴を改正し、自動運転車を活用した自動車運送事業を可能とするために必要な制度整備を行ったところである。

また、令和 8 年（2026 年）1 月に閣議決定された第 3 次交通政策基本計画における「2030 年度にバス、タクシー、トラックの自動運転サービス車両数 1 万台」の目標実現に向けて、国土交通大臣を本部長とする「自動運転社会実現本部」が立ち上げられ、自動運転社会の早期実現に向けた取組の強力な推進や、自動運転の普及に伴う社会変容への対応についての検討が行われている。

この実現本部のもと、引き続き、全国各地で行われている自動運転の取組の支援、ＳＢＩＲ⁵フェーズ 3 基金事業等を通じた自動運転の社会実装を促進するための技術開発・実証のほか、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP. 29）での自動運転車の安全に関する国際基準の策定議論のリード等に取り組んでいくことが重要である。また、今後の自動運転車の社会実装の状況や事故実態を踏まえ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた検討のほか、利用者の安心安全の確保、運行管理や監査のあり方等についても、継続的に制度の検討・見直し等が必要となる。

⁴ 道路運送法施行規則等の一部を改正する省令（令和 5 年国土交通省令第 31 号）

⁵ Small/Startup Business Innovation Research

施策例

- ・貨物において物流の効率化・生産性向上を図るため、将来的な義務付けも視野に
いれたデジタコの強力な普及促進の検討
- ・I o T・A I を活用した運行管理システムの周知及び普及・促進
- ・今後の技術開発の進展を踏まえた、事業用自動車の安全性の向上に資する先進安
全技術の開発・普及促進
- ・特定自動運行時に必要な運行管理の在り方の検討 等

4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進

① 高齢者事故への対応

これまで、高齢運転者対策としては、主に認知機能に着目した対策が講じられ、一定の成果を上げてきたが、より一層の事故の防止を図るためには、認知機能以外にも、加齢に伴う運転技能の低下に着目した対策を講じる必要があった。こうしたことを踏まえ、令和2年（2020年）6月に、75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入等を内容とする改正道路交通法が成立・公布された（令和4年（2022年）5月施行）。

他方、直近の事業用自動車の運転者における年齢層別事故の推移データを参照すると、バス及びトラックは50歳以上、タクシーでは70歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向にある。

事業用自動車の運転者の高齢化も今後更に進んでいくことが見込まれることから、高齢運転者による事故防止に向けた更なる対策が必要である。

② 健康起因事故対策の推進

運転者の健康状態に起因する事故報告件数は近年増加傾向にあり、令和6年（2024年）には398件発生している。これらの健康起因事故を発生させた運転者の年齢層は令和6年（2024年）では、乗合バスが55～59歳、貸切バス、ハイヤー・タクシーは65歳以上、トラックでは60～64歳と、高年齢層に多いことが判明している。

国土交通省では、そのような状況も踏まえ、主要な疾病に関するスクリーニング検査について、医学的知見を踏まえ事業者としてとるべき対応を含めたガイドライン等を作成し、その活用によるスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいるほか、健康起因事故の防止を図るため、令和7年（2025年）から運転者を対象としたスクリーニング検査の実施を支援する補助事業を開始している。

引き続き健康起因事故の発生状況を継続的に分析し、当該事故を未然に防ぐための取組を強化していく必要がある。

③ 経験が未熟な運転者への安全対策の徹底

自動車運送事業において必須である第二種自動車運転免許については、運転者の不足や高齢化が進むタクシー業界及びバス業界から、若年者の雇用拡大につなげる観点から、第二種自動車運転免許の受験資格要件引下げの要望がなされたことを踏まえ、警察庁における検討の結果、道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）等により、年齢要件や経験年数要件の引下げ等が行われたところであり、今後、若年運転者が増加することも期待されている。

他方、令和4年（2022年）には静岡県において当時26歳の運転者が運転する観光バスが横転し、乗客1名が亡くなるという痛ましい事故が発生した。令和6年（2024年）11月に事業用自動車事故調査委員会から公表された事業用自動車事故調査報告書によれば、当該事故は運転者の運転経験年数の短さに基づく誤認識、事業者及び運行管理者の潜在的な危険性指導不足が原因であったと結論づけられている。

自動車事故報告規則（昭和26年12月20日運輸省令第104号）に基づく事故報告によると、事故件数全体のうち、雇い入れ後1年未満の運転者が事故を生じさせた比率は、貸切バス及びタクシーにおいて顕著であり、貸切バスでは4.8%（令和3年度）から9.1%（令和6年度）、タクシーでは4.0%（令和3年度）から13.1%（令和6年度）と上昇している傾向が見受けられる。また、貨物関係では貨物軽自動車運送事業に関する年齢層別事故の推移を参照すると、20～29歳の運転者による事故の割合が増加していることも判明している。また、貨物軽自動車運送事業に関しても年末年始等の繁忙期において輸送需要が増加するが、その時期に合わせ、未経験者等、経験が未熟な運転者が多く参入する可能性もある。

今後、更に若年運転者や外国人運転者の増加が見込まれている中で、二度と同様の事故が発生させないためにも、自動車運送事業者、運行管理者及び貨物軽自動車安全管理者による、経験が未熟な運転者に対しての適切な指導監督及び運行管理といった安全対策の徹底に資する取組を進めていく必要がある。

④ 乗合バスの車内事故防止

高齢社会の進展を背景として、高齢者が交通事故の被害者となる事故は依然として多い状況にある。乗合バスにおける車内事故件数は、（公財）交通事故総合分析センターが発行する「事業用自動車の交通事故統計」によると、平成20年（2008年）の1,018件をピークに緩やかに減少しつつあり、令和6年（2024年）には280件となった。一方、乗合バス事故全体に占める車内事故発生割合の3割程度を占める状況については、平成20年（2008年）当時と状況に変化はなく、特に高齢の乗客は転倒した場合の負傷の程度が大きくなりやすい傾向がある。

プラン2025においても車内事故防止に向けた周知啓発等の対策を実施してきたところであるが、今後は、車内事故発生時の行動類型（バスの発進時等）ごと

の分析により、さらに事故要因に着目した対策を講じることで効果的な事故の削減を目指す必要がある。また、従前の手法に更なる工夫を加えた、乗合バスの乗車マナー等に関する周知啓発等の対策についても、引き続き推進していく。

あわせて、車内事故防止に資する装置の技術開発動向等を踏まえ、これらの装置を活用した対策についても検討を進めていく必要がある。

⑤ ユニバーサルサービスのさらなる普及拡充の推進

高齢化社会の進展に伴い、路線バスなど公共交通機関においては、高齢者や障害者を含むすべての利用者が安心して利用できる環境を整備するユニバーサルサービスの普及拡充が、これまで以上に重要となっている。

こうした社会的要請に的確に対応するためには、車いす未固定による危険性や車いす種類毎の固定方法等の理解を促すための運転者教育の促進等、車内安全対策のさらなる向上を図っていく必要がある。

施策例

- ・ 先進的な車内監視機器の活用等の優良取組事例について、指導監督マニュアルを活用して周知
- ・ 高齢運転者の事故の特徴や事業者の優良取組事例の周知
- ・ 車いす未固定による危険性や車いす種類毎の固定方法等の理解を促すための運転者教育の促進
- ・ S A S、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害など従前から取り組んでいる疾患に加え、運転者を取り巻く環境を総合的に判断し、新たな項目についての検討
- ・ 講習・セミナー等における「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」等の周知による、運転者に対する指導監督の徹底 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

① 各業態の特徴に応じた事故分析・対策の検討

事業用自動車に係る事故については、バス、タクシー、トラックのそれぞれで事故の傾向や特徴には違いがみられるところであり、効果的に事故を防止するためには、各業態における事故の特徴を分析し、その特徴に応じた対策を講ずる必要がある。

事業者が安全な運行を行う上で、定期点検も含めた車両の確実な点検整備は重要である。また、大型車の車輪脱落や車両火災は、重大事故につながる事象であり、再発防止策を含め確実な点検整備の実施を促進する必要がある。

また、貨物軽自動車運送事業においては、令和7年（2025年）4月から安全対策が強化され、事故報告義務が新たに課せられており、まずは事故の実態を把握し、得られたデータを元に安全対策を検討・推進していく必要がある。

特に、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会が事故の背景にある組織的・構造的問題等についての調査を行っているところであるが、業態ごとに削減が必要な事故についても調査を行う必要があるほか、同委員会の提言を踏まえた再発防止策についても確実に実施していくべきである。

② 各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討

交通事故の発生状況は、地域ごとの道路構造、交通量、気象条件、住民構成などにより大きく異なっており、画一的な対策では十分な効果が得られない可能性がある。一例として、乗合バスの車内事故については関東圏や近畿圏といった大都市圏で多く発生していることが国土交通省の調査でも判明している。

これまでの事故対策は全国一律の基準に基づくものが中心であったが、今後の事故対策においては地域ごとの傾向の分析及び対策を考案していくことも必要である。

さらに、地域毎の特徴に応じた事故に係る事故調査を行い、各地域の特徴に応じた対策の検討を行うことも必要である。

③ ビッグデータを用いた対策の検討

近年、自動車運送事業においては、デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー、点呼機器をはじめとする各種機器の普及により、運転挙動、車両状態、運転者の状況、周囲環境などに関する多様なデータが膨大に収集・蓄積されるようになっており、これらの“ビッグデータ”を活用することで、従来の統計情報では把握しきれなかった運転者の細かな挙動の変化や、事故発生直前に潜在するリスク要因を、より精緻に分析することが可能となっている。

事業用自動車事故調査委員会においては、重大事故を対象に、事故車両に搭載されていた記録装置から取得した詳細データを解析し、事故前後の運転操作、速度変化、車両挙動、さらには外的環境の影響などを総合的に把握している。これらの分析結果は、従来の事例分析や統計的傾向に基づく従前の対策に比べ、事故の真因や潜在的なリスク構造をより深く理解するための重要な要素となっている。

今後、事業用自動車に係る事故防止策を一層効果的に推進していくためには、従来の統計データに加え、ビッグデータを活用した高度な事故リスクの分析・評価を行い、その結果に基づく効果的かつ実効性の高い施策を検討・立案していくことが必要である。

④ 運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化

事業者による安全管理体制の構築と継続的な改善を実現するため、官民一体で安全体質の強化に取り組んでいく必要がある。

輸送の安全確保に関し、事業者の経営トップから現場までが一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした運輸安全マネジメント制度が平成 18 年（2006 年）10 月に創設された。運輸安全マネジメント制度は、事業者の中で概ね定着し、一定の効果をj得ているが、新規の貸切バス事業者等への運輸安全マネジメント評価を着実に実施するとともに、セミナー等を通じて中小規模事業者をはじめとした自動車運送事業者への普及・啓発を促進することで、制度の更なる浸透を図っていく。また、自然災害、テロ、感染症等への対応についても運輸安全マネジメント制度の中で評価することにより、近年の社会環境の変化等に応じた課題への適切な対応を図る。

施策例

- ・ 事故統計を用いた各業態の事故の特徴分析及び各業界への周知と対策検討
- ・ 各運輸局等において、地域ごとの特徴的な事故の分析・対策の実施
- ・ 運行時及び点呼時から取得されたデータを活用した事故防止対策の検討
- ・ 全国の運送事業者を対象とした運輸安全マネジメントセミナーを開催し、業態毎の事故防止対策を情報提供するとともに運輸安全マネジメント制度を普及・啓発等

6. 道路交通環境の整備

事業用自動車に係る事故削減目標を達成するためには、自動車運送事業自体の安全性の向上のほか、事業用自動車を取りまく道路交通環境の整備も重要な要素である。

道路交通環境の整備については、これまでも警察庁や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心

な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

関係行政機関間において引き続き連携を図るとともに、事業者団体等においても、各地域における交通安全のための取組に主体的に参加するなど、よりよい道路交通環境の実現に貢献することが求められる。

施策例

- ・生活道路において、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を実施する。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を推進する
- ・高速道路において、4 車線化や、非分離区間の長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策に本格的に取り組むための積極的な検証の加速、逆走防止のため民間企業から公募した新技術を活用したさらなる対策を推進する等

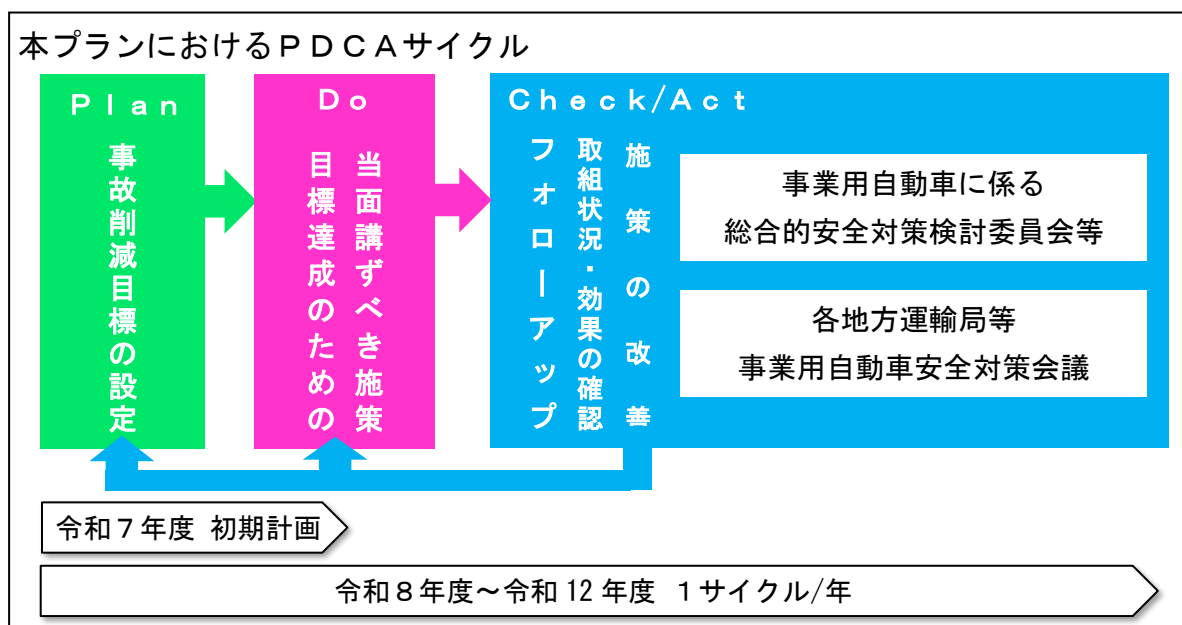
Ⅳ. 本プランのフォローアップ（Check、Act）

本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、PDCAサイクルに沿って定期的・継続的にチェックを行うことが必要である。

今般の本プランの策定背景にも、昨今の社会情勢の変化を踏まえ時宜に適ったプランを策定する必要性があったことに鑑み、毎年、本検討委員会において、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、都度、事故対策の状況を分析しながら新たな施策を引き続き検討すべきである。その検討に際しては、関係業界団体及び地方支分部局が作成する事故削減計画とも連携しながら施策効果を見極めたうえで進めていく必要がある。あわせて、関係業界においても、同様のチェック体制を構築することが必要となる。

また、各事業者に対する監査・処分等、目標達成のために講じる施策の主たる実施機関となる各地方運輸局等においても、引き続き各地域の「事業用自動車安全対策会議」において、管内での取組状況やその効果等を把握・検証し、施策の実施をより実効ある方向に改善していく必要がある。

さらに、それらの取組状況や効果等については、中小事業者を含む全ての自動車運送事業の従事者に対し、施策の内容と意義が確実に伝わるよう、周知の徹底を図るとともに、地方公共団体等を通じた広報活動を通じて交通利用者への周知を行うべきである。



V. おわりに

本プランは、令和 12 年（2030 年）を見据え自動車運送事業に関わるすべての関係者の間で共有され、着実に推進されるべきものである。安全対策の取組は決して派手なものではなく、一朝一夕にその効果が目に見えない場合も多いが、関係者一人一人のたゆみない地道な努力の積み重ねが、相互に連携することにより、いずれ大きな効果をもたらすことになる。

これまでの悲惨な事故を突き詰めれば、安全運行に関するルールを遵守しなかった結果であり、事業者はもとより現場の運行管理者・運転者に至るまでの全ての関係者がルールに則り必要な対策を実行することにより悲惨な事故を確実に減少させることができるはずである。行政は、事業者がルールに則り的確な対策を取っているかどうかを厳格にチェックした上で、ルール違反を是正し、改善が認められない場合は市場からの退場を命じる責務を有する。また、自動車運送事業の利用者についても、安全に関する意識を醸成させることが必要であるとともに、ルールに従って安全運行を行っている事業者を利用者が容易に識別しうよう、国及び関係団体は安全に関する情報提供の充実を図らなければならない。こうした関係者（行政・事業者・利用者）による相互的な取組は、道路運送の安全確保に相乗的な効果を生むことが期待される。事業用自動車の安全対策においてはこのような‘安全トライアングル’の下に進められる必要がある。

以上の考え方の下に、すべての関係者が不断の努力を続け、安全で安心な自動車交通社会を実現することを期待しつつ、本プランの結びとする。

[別表] 目標の達成に向けて当面講ずべき施策

取り組むべき課題	施 策	行政	事業者	利用者
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	【国土交通省】			
	○各種安全マニュアル等の動画化・概要版作成・多言語化等によるさらなる周知徹底の促進	○		
	○運転者向けの重大事故事例集等の事故防止啓発コンテンツの充実と周知	○		
	○軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を起こさないための教訓を引き継いでいくべく、輸送の安全に向けた普及啓発等を実施	○	○	○
	○国土交通省が認定する認定セミナー制度を活用して運輸安全マネジメント制度を普及・啓発する中で、経営管理部門に対し、運行管理者・運転者への指導教育の見直しの必要性について発信	○		
利用者等の行動変容	【国土交通省】			
	○乗合バスの車内事故について、乗客に対する危険性の周知を行うとともに、道路利用者（自動車、自転車等）に対し、バス車両付近での急制動や強引な割り込みが車内事故を誘発すること等を周知	○		○
	○バス・タクシーの乗客に対してシートベルトの着用徹底を啓発	○		○
	○バスの乗客に対する緊急時の避難方法を周知	○		○
	○貨物において荷主等による違反原因行為の是正・排除・原因分析・周知徹底	○		○
	○バス等において外国人利用者に対する安全啓発活動の多言語対応の必要性について事業者の認識を国土交通省が認定する安全マネジメント評価やセミナー等の機会に発信	○		○
	【バス業界】			
	○貸切バス事業者安全性評価認定制度を充実し、利用の促進と周知を実施		○	○

取り組むべき課題	施 策	行政	事業者	利用者
2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶の根絶				
悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発	【国土交通省】【各業界】			
	○講習・セミナー、各種運動等あらゆる機会において、運転中の携帯電話等の使用禁止及びあおり運転の悪質性・危険性について啓発	○		
	【国土交通省】			
	○軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を起こさないための教訓を引き継いでいくべく、輸送の安全に向けた普及啓発等を実施【再掲】	○	○	○
	○点呼の正しいタイミングの周知や、点呼時のアルコールチェックの徹底を引き続き周知	○		
	○遠隔点呼・自動点呼を活用した点呼の確実な実施の普及促進	○	○	
	○「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」を活用した運転者に対する、自身の飲酒傾向の自覚を促す指導監督の推進	○		
	○事業者の飲酒運転防止に係る優良取組事例やアルコール依存症に係る知識の周知のさらなる推進	○		
	○事業用自動車事故調査報告書の周知による事故対策意識の醸成	○		
	○貨物軽自動車運送事業者に対し、令和7年4月に施行された各種安全対策（貨物軽自動車安全管理者の選任義務・講習受講・適性診断受診・業務記録作成等）についての周知・徹底	○		
	○運輸安全マネジメント評価を通じて得た飲酒事案の撲滅に向けた環境整備、教育等について、モード横断的に優良取組事例を収集、周知し安全意識の向上を促進	○		
	○運行管理者講習等で飲酒運転撲滅の周知・徹底	○		
	【バス業界】			
	○「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用した飲酒運転撲滅の啓発		○	
	○飲酒運転・薬物運転の根絶を啓発するセミナー等の受講促進		○	
	○飲酒運転・薬物運転惹起事業者に対する指導内容と再発防止対策を展開		○	
	○運転者に対する日常的飲酒に関する指導を徹底		○	
	【タクシー業界】			
	○「飲酒運転防止対策マニュアル」に従った飲酒運転ゼロへ向けた取組推進		○	
	○性能良好なアルコール検知器の導入促進		○	
	○特定非営利活動法人A S K等の講習会等の啓発		○	
	○飲酒運転撲滅の啓発		○	

	○ドライブレコーダーの装着率向上と、犯罪や事故捜査のために各都道府県警察へドライブレコーダーの映像等情報提供の取組の推進		○	
	【トラック業界】			
	○「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用し、運転者等に対するアルコール検知器の携行、酒気帯びの有無の測定方法及び測定結果の確実な報告等について指導を徹底		○	
	○事業用トラックが関係した飲酒運転事故事例の周知等による、飲酒運転根絶意識の向上		○	
	○飲酒運転根絶に向けた各都道府県トラック協会の取組事例について情報の共有化を図り、飲酒運転根絶に向けた効果的な取組を積極的に展開するとともに、ドライバー等を対象とした飲酒運転をしないことの宣言署名活動を推進		○	
	○各都道府県トラック協会と共催で事故防止セミナーを全国展開し、重大事故等の再発防止対策の周知・徹底。また、セミナーの開催に併せて、交通事故被害者団体等と連携して、交通事故防止の気運を醸成		○	
	【メーカー】			
	○国交省のＡＳＶ（先進安全装置）導入支援の対象にＡＩＬＳ（アルコールインターロックシステム）が追加された（2022年1月）ことを受け、ＡＩＬＳを適切に取り付けるための必要な情報提供を販売店に対し、継続的に実施		○	
	○日本のＤＭＳ（眠気警報と脇見警報）技術をベースとした国際基準化の推進とその実装の検討		○	
監査体制等の強化	【国土交通省】			
	○事業用自動車の運転者が運転中に携帯電話等を操作した全ての事案について、監査を実施	○		
	○ＩＣＴを活用した監査事務のさらなる効率化	○		
	○厳格化した処分基準に基づく、貸切バスの安全確保に向けての監査の実施	○		
	○過去の行政処分歴や重大事故を引き起こしたこと等を踏まえた、継続的に監視すべき事業者リストを活用した効果的な監査の実施	○		
	○貸切バスの適正化機関を活用し監査機能を補完し、国による監査の重点化を実施	○		
	○安全対策を強化した貨物軽自動車運送事業に対し、貨物軽自動車安全管理者未選任等の事業者に対する監査の実施	○		
	【バス業界】			
	○貸切バス適正化機関と連携し、貸切バス事業の適正化を推進		○	
	【トラック業界】			
	○法令を遵守しない悪質事業者に対する早期監査を支援するため、巡回指導の総合評価がD評価又はE評価の事業所に重点をおいた巡回指導を実施するとともに、その結果について、運輸支局等に適正化情報処理システムを通じた迅速な情報提供を実施		○	

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
3. ICT、先進自動車、自動運転等新技术の開発・普及推進				
運行中も含めた運行管理の高度化	【国土交通省】			
	○物流の効率化・生産性向上を図るため、貨物自動車運送事業において将来的な義務付けも視野にいたれたデジタコの強力な普及促進事業の実施	○		
	○ICTを活用した運行管理業務の一元化の拡大検討	○		
	○デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー及び点呼情報等を連携させた運行管理システムの普及促進策の検討	○		
	○遠隔点呼・自動点呼の普及促進及び補助事業の実施	○		
	【バス業界】			
	○IoT・AIを活用した運行管理システムの周知及び普及・促進		○	
	○ドライブレコーダー等により得られたデータを交通安全教育及び添乗指導に活用		○	
	○ICTを活用したリアルタイム動態管理等、高度な運行管理を推奨		○	
	【タクシー業界】			
	○AIを活用したドライブレコーダーによる交通事故削減技術の普及・促進		○	
	○配車アプリを活用した配車の効率化のさらなる促進		○	
	○一定の条件の下、認められている遠隔点呼、自動点呼等の運行管理の高度化を促進する		○	
	○デジタル式運行記録計の普及拡大のための取組の実施		○	
	【トラック業界】			
	○貨物自動車運送事業者側において、車両の動態をリアルタイムで管理・把握できるシステムや配車計画システムなどの導入を、また、荷主側には、納品等の予約受付システム等の導入促進を図り、配送ルート最適化や、荷待ち時間等の縮減などトラック運送事業者と荷主等が連携して物流全体の効率化を推進		○	○
	○デジタル式運行記録計等の高度化に合わせ、IT機器等を活用した運行管理の高度化を図るとともに、新たな点呼システム（自動点呼・遠隔点呼等）の普及・拡大の促進		○	
	【メーカー】			
	○「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」でのデジタル式運行記録計の装着率に係る目標である、2027年までに85%に対応してトラックの出荷車両への標準装着率拡大を推進		○	

	○保安基準に適合したデジタル式運行記録計に加え、安全運転管理機能（危険運転警告、運行記録の見える化）、労務管理（停車時の扱い区分可能、日報自動作成）に活用できるデジタコ装着拡大を推進		○	
	○重大事故の事故分析及び再発防止の推進するため、大型車用 EDR（事故情報計測・記録装置）装着の普及促進		○	
先進安全技術の更なる性能向上・普及促進	【国土交通省】			
	○技術進展や事故データを踏まえ、事故削減効果を見極めた上でその効果の高いと期待される先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進を継続	○		
	○今後の技術開発の進展を踏まえた、事業用自動車の安全性の向上に資する先進安全技術の開発・普及促進	○		
	○衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載する車両に対する購入補助の実施	○		
	○税制特例措置による先進安全技術の普及	○		
	【バス業界】			
	○被害軽減ブレーキ、ドライバー異常時対応システム等運転支援装置の導入を推進		○	
	【トラック業界】			
	○先進安全自動車（ASV）の普及を図るとともに、車両周辺の安全確認支援装置、アルコールインターロック装置など安全対策機器の導入を促進		○	
	【メーカー】			
	○国際規則 UN-R131-02 に対応した衝突被害軽減制動装置(旧規則に対し、制動性能アップ、歩行者対応)の普及拡大を推進		○	
	○商用車アセスメント導入（2030 年～）の事前評価研究で確認された安全機能、優秀装置の開発を啓発し「より安全な商用車」の普及促進		○	
	○誤発進抑制機能（アクセルとブレーキのペダル踏み間違い防止）の装着拡大を検討するとともに、ACPE（Acceleration Control for Pedal Error）の国際基準化の動きに対応		○	
自動運転車を用いた自動車運送事業における安全対策の検討・推進	【国土交通省】			
	○特定自動運行時に必要な運行管理の在り方の検討	○		
	○運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた取組	○		
	【バス業界】			
	○自動運転サービスを導入するバス事業者に対する、安全性及び利便性の確保と周知		○	
	○国の先進安全自動車（ASV）推進計画及び交通事故削減に向けた取り組みに参画し、より安全性の高い自動運転技術の普及等に取り組むとともに、運転者不足や利便性向上等に資する自動運転・システム協調など新技術を活用した旅客輸送の安全性向上等の推進		○	
	【タクシー業界】			

	○自動運転サービスを導入するタクシー事業者に対する、安全性及び利便性の確保と周知		○	
	【トラック業界】			
	○国の先進安全自動車（ＡＳＶ）推進計画及び自動運転技術の実装に向けた取り組みに参画し、より安全性の高い運転支援技術の普及等に取り組むとともに、運転者不足や生産性向上等に資するダブル連結トラック、自動運転・隊列走行等の新技術を活用した物流効率化等の推進		○	
	【メーカー】			
	○「モビリティＤＸ戦略」施策ロードマップで示されている自動運転バス・トラックの早期のビジネス具現化の推進し、その取り組みで得られた安全技術を搭載した車両の市場投入することを検討		○	
	○自動運転バスの車室内環境（快適性と心理的安心感）確保検討 ・無人運転による車内安全性確保（転倒、防犯等）の研究 ・空調・換気の遠隔制御の研究 ・デジタルサイネージによる情報提供（安全とコミュニケーション）の研究		○	

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進				
高齢運転者事故への対応	【国土交通省】			
	○高齢運転者の事故の特徴や事業者の優良取組事例の周知	○		
	○運行管理者講習等で高齢運転者の事故防止を注意喚起	○		
	○加齢変化による影響等を考慮した安全運転に繋げる新たな適性診断項目の開発・受診促進	○		
	【各業界】			
	○適性診断（適齢診断）受診の徹底と活用促進		○	
	【バス業界】			
	○高齢運転者の健康管理の把握を推奨		○	
	○健康管理マニュアルの活用を推奨		○	
	【タクシー業界】			
	○高齢運転者の特徴を踏まえた対策の実施		○	
	【トラック業界】			
	○高齢者特有の運転行動等について啓発するとともに、高齢運転者の事故事例などを踏まえた事故防止活動の展開		○	
	【メーカー】			
	○誤発進抑制機能（アクセルとブレーキのペダル踏み間違い防止）の装着拡大を検討するとともに、A C P E の国際基準化の動きに対応【再掲】		○	
健康起因事故対策の推進	【国土交通省】			
	○セミナー等を通じた健康起因事故防止対策の周知	○		
	○健康起因事故防止対策に必要なスクリーニング検査についてのガイドライン（S A S、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害）の周知	○		
	○S A S、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害など従前から取り組んでいる疾患に加え、運転者を取り巻く環境を総合的に判断し、新たな項目について検討	○		
	○各種スクリーニング検査受診の促進及び補助事業の実施	○		
	○ドライバー異常時対応システム等健康起因事故の防止に資する先進安全技術の開発・普及促進	○		
	○運輸安全マネジメント評価を通じて得た健康起因事故防止対策について、モード横断的に優良取組事例を収集、周知し安全意識の向上を促進	○		
	○運行管理者講習等で健康起因事故防止を啓発	○		

	○適性診断（一般診断）により、自分の疲労蓄積度を確認	○		
	【バス業界】			
	○健康管理マニュアル、自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル、脳血管疾患対策ガイドライン、心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン、視野障害対策マニュアルの活用を推奨		○	
	○健康診断の受診を徹底		○	
	○S A S、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査の促進		○	
	○運転者個々の健康状態を考慮した点呼を推進		○	
	○確実な点呼等により睡眠不足のチェック、過労運転の防止を促進		○	
	○ドライバー異常時対応システムの導入促進		○	
	○個別の運行判断の指針の整理		○	
	【タクシー業界】			
	○「事業用自動車の運転者に関する健康管理マニュアル」、「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」、「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」、「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」を活用した健康起因事故防止の推進		○	
	○健康診断有所見者に対するフォローアップの実施		○	
	○S A Sスクリーニング検査の受検推進キャンペーンを実施し、睡眠時無呼吸症候群による事故の未然防止を推進		○	
	○W E B診療を活用した運転者の健康管理の推進		○	
	○健康管理等の徹底		○	
	【トラック業界】			
	○「過労死等防止計画」に基づき、長時間労働対策と健康管理対策を中心とした8項目の重点対策及び緊急対策である健康診断結果のフォローアップの重要性などの周知を図るため、過労死等防止対策セミナー、定期健康診断の有効活用を図るための健康管理セミナー、睡眠時無呼吸症候群（S A S）対策セミナーを全国展開するとともに、睡眠時無呼吸症候群（S A S）スクリーニング検査助成、血圧計の導入助成を実施		○	
	【メーカー】			
	○ドライバー異常時対応システム（E D S S）の展開拡大を検討するとともに、トラック及びバスの路肩移動停止方式の検討を推進		○	
経験が未熟な運転者への安全対策の徹底	【国土交通省】			
	○講習・セミナー等における「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」等の周知による、運転者に対する指導監督の徹底	○		

	○各種安全マニュアルの動画化・概要版作成・多言語化等による周知徹底の促進各種安全マニュアル等の動画化・概要版作成・多言語化等によるさらなる周知徹底の促進【再掲】	○		
	○外部機関を活用した貸切バス運転者研修補助事業の実施・促進	○		
	○適性診断受診の徹底と活用促進	○		
	○危険予知トレーニング用視聴覚教材作成による事故防止活動の推進	○		
	○外国人を含む事業用自動車運転者の働き方の変容に応じた効果的な指導講習・適性診断の検討	○		
	○講習・セミナー等における「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」等の周知による、運転者に対する指導監督の徹底	○		
	【バス業界】			
	○自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアルの活用を推奨		○	
	○初任運転者等に対する実技訓練実施の徹底と、外部研修による貸切バス運転者研修の推奨		○	
	【タクシー業界】			
	○運行管理者等による同乗指導の実施		○	
	○ドライブレコーダーの映像を活用した安全教育の実施		○	
	○運転者採用後の社内研修等の充実		○	
	○新規事業者講習会の実施		○	
	【トラック業界】			
	○「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」を踏まえ、全ト協作成の「事業用トラックドライバー研修テキスト」を活用した指導教育について、都道府県トラック協会と連携して実効性のある教育体制を整備		○	
	【メーカー】			
	○誤発進抑制機能（アクセルとブレーキのペダル踏み間違い防止）の装着拡大を検討するとともに、ＡＣＰＥの国際基準化の動きに対応【再掲】		○	
乗合バスの車内事故防止	【国土交通省】			
	○先進的な車内監視機器の活用等の優良取組事例について、指導監督マニュアルを活用して周知	○		
	○乗客に対して車内事故の危険性について周知【再掲】	○		○
	○道路利用者に対し、バス車両付近での急制動や強引な割り込みが車内事故を誘発すること等を周知	○		○
	○危険予知トレーニング用視聴覚教材作成による事故防止活動の推進	○		
	○運行管理者講習等で車内事故撲滅の周知・徹底	○		

ユニバーサルサービスのさらなる普及拡充の推進	○著名人を活用する等、幅広い年代の利用者に対して乗合バスの乗車マナー及び車内事故の危険性について周知するための方法を検討	○		
	【バス業界】			
	○ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施を推進		○	
	○車内事故を防止するため乗客（特に高齢者）が着席したのを確認してから発車する「ゆとり運転」や降車しようとする乗客にバスが停車しドアが開いてから席を立つ等の注意喚起を徹底		○	○
	○車内事故防止啓発活動の実施の推進		○	
	○運転者、乗客が無意識に動作を先行してしまうことについて運転者教育を推進		○	
	○停留所等発進時における安全基本動作の徹底		○	
	○車内事故防止のためのシステム導入を推進		○	
	【メーカー】			
	○バス車内事故削減として、乗合バス車内における照明の検討を推進 （他の公共交通機関と比べて、バス車内は暗いとの意見がある。バス車内の明るさは、乗客の安全性確保（床段差の認知、運転手の乗客動向確認）や乗客への安心（防犯、いたずら防止）を与え、車内安全を検討）		○	
	○バス横転時の避難経路の確保の基準化（国際基準の安全性）を検討		○	
	【国土交通省】			
	○車いす未固定による危険性や車いす種類毎の固定方法等の理解を促すための運転者教育の促進	○		
	○車いす使用者のバス利用に関して、バス利用者からの受容を促進	○	○	○
	○車いす固定に関する関係者間（行政、バス事業者、車いす使用者、車いすメーカー等）での情報共有の促進	○	○	○
	○車いすに係る事故報告の拡充による事故実態の把握と対策検討	○		
	【バス業界】			
	○障害者の方への接遇・介助の基本を習得する研修の受講を推奨		○	
	○ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施を推奨		○	
	○車いす対応のスロープ、固定装置の統一化を推進		○	

取り組むべき課題	施 策	行政	事業者	利用者
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				
各業態の特徴に応じた事故分析・対策	【国土交通省】			
	○事故統計を用いた各業態の事故の特徴分析及び各業界への周知と対策検討	○		
	○各業態の特徴的な事故に対する優良取組事例を周知し、事故防止を啓発	○		
	○事業用自動車事故調査委員会にて検討された再発防止策の確実な推進	○		
	○大型車の車輪脱落事故や車両火災に係る再発防止策を含め、確実な点検整備の実施について、自動車点検整備推進運動等により啓発	○		
	○大型車の車輪脱落事故の発生状況を継続的に監視し、発生状況を踏まえた対策の検討	○		
	○先進的な車内監視機器の活用等の優良取組事例について、指導監督マニュアルを活用して周知	○		
	○貨物において荷主等による違反原因行為の是正・排除・原因分析・周知徹底【再掲】	○		
	○危険予知トレーニング用視聴覚教材作成による事故防止活動の推進【再掲】	○		
	【バス業界】			
	○交差点右左折時には、横断歩道手前で一旦停止する安全教育を徹底		○	
	○乗客へのシートベルトの着用案内を徹底		○	○
	○発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者の確認の徹底		○	
	○ドライブレコーダーの映像等を活用した安全運転教育の実施の推進		○	
	○国土交通省物流・自動車局メールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用		○	
	○点検整備の確実な実施により車両故障、車両火災、車輪脱落事故による運行への影響を排除し、安全運行の徹底を啓発		○	
	○整備要員の技術の向上を図り、整備不良等に起因する事故の防止を推進		○	
	【タクシー業界】			
	○交差点内事故（出会い頭、人対車両）防止対策と路上横臥者轢過事故防止対策について、特に安全不確認・前方不注視・信号無視等違反防止のため、初心に戻り基本動作の徹底		○	
	○信号のない交差点通過時の安全に係る基本動作の習慣化の徹底。特にドラレコ・デジタコによる危険予知訓練の推進		○	
	○運行管理者等による同乗指導。長年にわたる「慣れと負の学習」の運転の是正指導		○	
	○早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行の啓発		○	
	○路上横臥者の発見救護活動等を積極的に推進		○	
	○全国交通安全運動期間及び年末年始等における街頭指導の実施		○	

	○「交通事故抑止対策等の徹底と乗員の安全確保に関する決議」（事業者大会決議）による交通安全意識等の定着・向上		○	
	○都道府県協会における初任運転者教育の充実、安全運転研修に対する助成の実施及び、受講の促進		○	
	○すべての座席でシートベルト着用の徹底		○	○
	○ポスター、機関誌等による広報、啓発		○	
	【トラック業界】			
	○車籍別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通事故実態を分析・把握するとともに、交通事故実態に即した事故防止セミナー等を通じ、交通事故防止の意識高揚を促進		○	
	○先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及と併せ、車両周辺の安全確認支援装置、アルコールインターロック装置など安全対策機器の導入を促進 【再掲】		○	
	○車輪脱落事故防止の観点から、時間的余裕を持った計画的なタイヤ交換作業と併せ、国土交通省が作成した「タイヤ交換作業管理表」に沿った適正な作業を周知徹底		○	
	○国・関係団体等と連携し、大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンなどの啓発活動等を通じ、ホイール・ナットの増し締め徹底や日常点検の励行などを周知・啓発		○	
	○トレーラ火災の未然防止を図るため、日常点検及び定期点検整備の重要性について周知・啓発		○	
	○事故防止セミナー等において、事業用トラック特有の交差点事故や追突事故の再発防止に向けた啓発活動の実施		○	
各地域の特徴に応じた事故分析・対策	【国土交通省】			
	○各運輸局等において、地域ごとの特徴的な事故の分析・対策の実施	○		
	○積雪が伴う地域において、大型車の車輪脱落事故防止のため、関係機関と連携した街頭点検や事業者への講習等の周知・啓発	○		
ビッグデータを用いた対策の検討	【国土交通省】			
	○運行時及び点呼時から取得されたデータを活用した事故防止対策の検討	○		
	【メーカー】			
	○「災害時（豪雪、水害等）の走行可能道路ＭＡＰ」における情報連携の社会実装の推進に協調し、車と社会を結ぶ基盤整備に協力		○	
運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化	【国土交通省】			
	○事業者による安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の評価内容の充実・改善や、事業者に対する制度の普及・啓発（セミナー等）を促進。特に、貸切バ	○		

	ス事業者に対する運輸安全マネジメント評価については、新規許可を受けた貸切バス事業者へ優先的に実施するなど、継続的かつ計画的に評価を実施			
	○全国の運送事業者を対象とした運輸安全マネジメントセミナーを開催し、業態毎の事故防止対策を情報提供するとともに運輸安全マネジメント制度を普及・啓発	○		
	○貸切バス事業の更新制導入に伴い、事業者の安全管理体制の構築状況を確認し、更なる安全確保を目的に運輸安全マネジメント評価を実施	○		
	○国土交通省が認定する認定セミナー制度を活用して運輸安全マネジメント制度を普及・啓発	○		
	【バス業界】			
	○地方バス協会における運輸安全マネジメント講習の実施		○	
	○運輸安全マネジメントの講習会等の開催案内を機関紙、HP等に掲載し、会員に受講を促進		○	
	○貸切バス事業者安全性評価認定制度において、事業者の運輸安全マネジメントへの取り組み状況の評価		○	
	○旅行業界との連携により安全性を確保			
	【タクシー業界】			
	○運輸安全マネジメントを通じた安全文化の醸成及び安全対策の徹底		○	
	○運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会等との連携及び中小規模事業者に対するセミナーの受講促進		○	
	【トラック業界】			
	○運輸安全マネジメント評価制度見直し（最低車両台数の範囲拡大）について周知するとともに、運輸安全マネジメントについて、一層の定着と取組の深度化、高度化を図るため、官民一体で取組む普及・啓発活動を推進		○	

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
6. 道路交通環境の整備				
道路交通環境の整備	【国土交通省】			
	○データ分析や新技術を活用し、通学路等を含む生活道路における「ゾーン 30 プラス」の整備に加え、中高生の自転車通学中の事故や、高齢者の横断中の事故等の事故特性を踏まえた対策を強化する。また、カーナビゲーションシステムに「ゾーン 30 プラス」の区域の明示等を促進。	○		
	○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を推進するとともに、幹線道路の事故危険箇所における集中的な事故抑止対策の実施。	○		
	○高速道路において、4車線化や、非分離区間の長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策に本格的に取り組むための積極的な検証の加速、逆走防止のため民間企業から公募した新技術を活用したさらなる対策を推進	○		
	○大型車ドライバーの労働環境改善の観点などに対応して、高速道路SA・PA及び道の駅等の休憩施設等における大型駐車マスの拡充の整備を推進	○		
	【バス業界】			
	○交差点における事故削減効果の高い交差点改良、立体交差等の交通安全・渋滞対策、近年の自然災害等を踏まえ道路等の防災対策の強化、電柱の地下埋設等の車線拡幅、駅前広場、バスベイの整備等関係者に働きかけを実施		○	
	【タクシー業界】			
	○環状交差点や歩車分離式信号等、重大事故抑止効果の高い交差点の拡充について関係者に働きかけを実施		○	
	【トラック業界】			
	○渋滞対策・安全対策の推進と平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保のため、重要物流道路の機能強化と追加指定、ミッシングリンクの解消、高速道路の4車線化の推進等道路ネットワークの整備促進と併せ、交差点における対歩行者等との事故防止効果が高いとされる歩車分離式交差点の拡充について、関係者に働きかけを実施		○	
	【メーカー】			
	○「災害時(豪雪、水害等)の走行可能道路MAP」における情報連携の社会実装の推進に協調し、車と社会を結ぶ基盤整備に協力【再掲】		○	

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
その他安全にも資する運送事業における対策				
職場環境の改善及び人手不足への対応	【国土交通省】			
	○「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に盛り込まれた施策の推進	○		
	○担い手不足解消のため、旅客における運賃改定の迅速化及び運賃の算出方法見直しを通じた運転者の賃上げの促進といった人材確保支援やD X・G Xの推進による業務効率化・省力化支援を引き続き実施	○		
	○「ホワイト物流」推進運動の展開	○		
	○自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の推進	○		
	○運行管理者の担い手不足の解消及び地位向上に資する、関係業界と連携した周知啓発活動の推進	○	○	
	○自動車監査官の業務を幅広い方に知っていただくための周知活動の実施	○		
	【バス業界】			
	○改正されたバス運転者の改善基準告示の遵守		○	
	○運行管理業務の受委託や短期出向の受け入れ等での労働力の確保		○	
	○外国人バス運転者の受入れによる労働力の確保と安全性の維持		○	
	【タクシー業界】			
	○「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の推進		○	
	○「働きやすい職場認証制度」の推進による、より働きやすい労働環境の実現、安定的な人材の確保		○	
	○「ハイヤー・タクシー業高齢者の活躍に向けたガイドライン」に沿った高齢者の活用推進		○	
	【トラック業界】			
	○「物流の2030年問題」への対応に向けたトラック運送事業の輸送力確保のため、人材確保・労働環境改善セミナー（若年・女性運転者・高齢者確保）の全国展開や、インターンシップ受け入れ企業の登録サイトの充実を図るとともに、インターンシップ導入促進支援事業、人材確保支援助成事業、準中型免許取得、特例教習助成事業及び外免切替講習にかかわる費用助成を実施		○	
	○慢性的なトラックドライバー不足を解消するため、特定技能制度を活用した外国人ドライバーの受入れを推進		○	
取引環境適正化の推進	【国土交通省】			
	○貨物において荷主等による違反原因行為の是正・排除・原因分析・周知徹底【再掲】	○		

	○適正原価の導入等を含むトラック適正化二法の着実な施行の推進	○		
	【トラック業界】			
	○ドライバーの適切な処遇の確保に向け、令和7年6月に成立したトラック適正化二法の着実な施行に向け対応を図る。また、改正物流効率化法及び中小受託取引適正化法など関係法令等について、会員事業者に対し周知徹底を図るとともに、価格転嫁に向けた荷主交渉促進のための支援を実施		○	
	○商慣行の見直しや荷待ち・荷役時間の削減等物流効率化に向けた取り組みを促進するため、関係行政機関や関係団体等と連携し、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るための環境整備を推進する		○	
災害発生時に備えた対応	【国土交通省】			
	○運輸安全マネジメント評価の一環として、事業者の自然災害対応への取組（防災＋事業継続）に対する評価・助言等を行い、事業者の対応力の向上を促進	○		
	○事業者の防災力を高め、発災時においても業務を継続し、円滑にヒト・モノの輸送を実施できる体制の構築	○		
	○防災マネジメントセミナーについて、引き続き全国の支所にて開催するとともに、安全マネジメント評価時においても対応の必要性を発信	○		
	【タクシー業界】			
	○国土交通省が開催している「運輸事業の安全に関するシンポジウム」について、引き続き、傘下会員に対して周知し、出席を要請		○	
	【各業界】			
	○「運輸防災マネジメント指針」の周知、及び同指針の活用による事業者の自然災害への状況に応じた対応力の向上及び輸送の安全確保を図る取組の推進		○	
	【トラック業界】			
	○災害時の緊急・救援物資物流の円滑化に有効な助言・支援ができる専門家の育成を目指した「災害物流専門家研修」について、総合型（2日間研修）、特化型（1日間研修）の研修を令和3年度から実施し、研修修了者には修了証を発行している。なお、今後研修の更なる充実を図るためタイムリーな要素を加えるなど、都度研修テキストを見直し、大規模災害時における早期復旧・復興に貢献できる専門家を育成		○	
	【メーカー】			
	○「災害時（豪雪、水害等）の走行可能道路MAP」における情報連携の社会実装の推進に協調し、車と社会を結ぶ基盤整備に協力【再掲】		○	
その他課題への取組	【国土交通省】			
	○適性診断の遠隔カウンセリングの普及促進	○		

	○指導講習のリモート方式の実施による e - ラーニングの普及促進	○		
	【バス業界】			
	○訪日外国人へのバスサービス向上のためのハード、ソフト両面での取組を推進		○	
	○バスジャック訓練等実施しテロ対策を強化		○	
	【タクシー業界】			
	○「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」に従ったハード、ソフト両面での取組推進		○	
	【トラック業界】			
	○トラック運転者に適用される関係法令の遵守及び労働環境改善のため、高速道路の S A ・ P A の駐車スペースの確保、休憩・休息施設や中継物流拠点等の整備・拡充などの関係者への働きかけを実施		○	



国土交通省