令和８年４月

ハイヤー・タクシー事業における
総合安全プラン２０３０

～安全トライアングルの定着に向けて～

タクシーが　つなぐ人の輪　地域の輪

全国ハイヤー・タクシー連合会

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の発生状況は、昭和４５年（１９７０年）に１６，７６５人と過去最悪であった交通事故死者数が昨年令和７年（２０２５年）中には２，５４７人と６分の１以下にまで減少し、現行の交通事故統計となった昭和２３年以降で最少となった。それでも１年間に２，５００人以上の方が交通事故で命を奪われている状況にある。

タクシーは、乗客の生命を預かる輸送のプロとして、自家用自動車以上に高度な安全性が求められることから、全タク連においては、平成２１年（２００９年）に「ハイタク事業における総合安全プラン２００９」を策定し、その後の状況変化を踏まえ、平成２９年（２０１７年）に「同プラン２０２０」、令和３年（２０２１年）に「同プラン２０２５」として見直し、抑止目標を定めて、ハイヤー・タクシー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。

プラン２０２５で定めた令和７年（２０２５年）までに「①乗客の死者数ゼロ」「②飲酒運転ゼロ」「③死者数２３人以下」「④重傷者６３０人以下」「⑤人身事故件数６，０６０件以下」「⑥出会い頭衝突事故件数８７０件以下」という目標については、コロナ禍という特殊な状況下において一時的に一部の目標が達成された年があったものの、最終年である令和７年（２０２５年）中の削減目標達成には至らなかった。

ハイヤー・タクシー事業の社会的信用は、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。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さなければならない。

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求められている。

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に至る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、リーダーシップを発揮して安全管理体制の構築と

継続的改善を図らなければならない。
　ハイヤー・タクシーの利用者に対しては、安全に関する意識を醸成していただくことが必要である。走行中のシートベルトの着用にも配慮していただくことが必要である。
　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、事業者側としても、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。
　ハイヤー・タクシー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２０２０により推進してきたところであるが、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を図らなければならない。

　安全対策を推進する上では、ハイヤー・タクシー事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。令和２年、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う甚大な影響は、人々の生命や生活のみならず、経済、社会、国際政治経済秩序、さらには人々の行動・意識・価値観まで多方面に及んだ。

　加えて、近年は、大型台風や豪雨による大規模水災害・雪害が激甚化・頻発化し、大規模地震も差し迫った脅威となっている。事業者が被災することになれば利用者の安全な輸送に影響を及ぼすこととなるため、事業者の防災力の強化、業務継続の確保、災害発生時の運行情報の発信等対応を促進する必要がある。
　人々の生活が「新たな日常」へと移行することを余儀なくされる中、本プランの計画期間を通じて、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ることが必要である。

　陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めた「第１２次交通安全基本計画」において、「令和１２年までに死者数を１，９００人以下、重傷者数を２０，０００人以下とする」という目標に向け、取組が進められている。
　ハイヤー・タクシー事業における総合安全プランの計画期間も「第１２次交通安全基本計画」の計画期間と合わせ、事故の削減に取り組むものとする。

　全タク連においては、同計画期間が終了する令和１２年度（２０３０年度）までの間にハイヤー・タクシー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、ハイタク業界に係る目標を次のとおりとする。

［目　標］

①乗客の死者数　　ゼロ

②飲　酒　運　転　　ゼロ

③令和12年までに 死　者　数　２１人以下

④令和12年までに 重 傷 者 数　４６０人以下

⑤令和12年までに 人 身 事 故 件 数　６，０９０件以下

⑥令和12年までに 出会い頭衝突事故件数　８９０件以下

特に、乗客に対する安全、安心な輸送サービスの提供はハイヤー・タクシー事業の原点であり、①乗客の死者数ゼロ、②飲酒運転ゼロについては、毎年必ず達成されなければならない。

Ⅲ．目標達成のための当面講ずべき施策（Ｄｏ）　※【別表参照】

１．自動車運送に係るすべ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

タクシー事業者は交通事故の削減に向け、日頃から運行管理者による運転者への適切な指導・監督を徹底してきたところ。国土交通省が作成した指導監督マニュアル、各健康起因事故対策に係るマニュアルを活用するとともに、適性診断の実施などを推進してきた。

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、これまでに国土交通省が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タクシー業界においては、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

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。

このような事故を削減していくためには、乗務員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、自動車運送に影響を与える自転車の運転マナー、電動キックボードやモペット等の新たなモビリティの利用拡大など、交通環境を構成する多様な主体の意識や行動も交通安全に大きく影響する。これらの関係者に対しても、広く意識改革と行動変容を促していく取組みが必要となる。

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

タクシー事業においても、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、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。

地域の公共交通を担うタクシー事業は、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地域の交通に支障をもたらすこともある。飲酒運転対策については、これまでも、適切な点呼の実施及び「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」を活用等により、飲酒運転の撲滅に取り組んできたところであるが、一方で点呼時にアルコールチェックが行われなかった事例や、点呼後の乗務中に飲酒に及ぶ事例が確認されており、

タクシー事業者は、これまでの重大事案を踏まえ、運転者に対し、重大事故につながりかねない悪質違反を行わないよう指導監督を徹底し、事業者自身の法令遵守意識をさらに高めていく。

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・改ざん等の不正を防止する環境整備を図る。

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、運行管理者、運転者に対し周知徹底を図る。

3．ＩＣＴ、先進安全自動車、自動運転等新技術の普及促進

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、運転者に対する乗務前後の点呼や運行の動態管理（運行経路変更指示等）が義務付けられている。

他方、運行管理に活用可能なＩＣＴは急速に進展しており、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り、普及促進が求められている。

運行管理者は、運転者の乗務前後で、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を確実に行うためには原則対面で点呼を実施する必要があるが、国土交通省は、令和２年度（２０２０年度）に運行管理高度化検討会を立ち上げ、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。

タクシー事業においても上記制度を活用し、運行管理の高度化を推進していく。

②　自動車の先進安全技術の更なる普及

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ことが求められている。

特に、既に実用化されている衝突被害軽減ブレーキは、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ほか、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を活用することで安全対策向上の可能性は広がっており、ハイヤータクシー事業においてもこれら先進安全技術の普及を一層促進する必要がある。

これらの安全効果を広げるためには、先進安全技術を搭載した新型車への代替促進することとあわせて、使用過程車に交通事故削減に効果が期待される後付け可能な装置の普及促進を図る。

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

自動運転車の普及を加速させていくため、政府は、モビリティ・ロードマップ２０２５等に基づき、自動運転の社会実装を推進している。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３月３１日に関係省令を改正し、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。
　タクシー業界においても今後、自動運転タクシーの導入に向けて、利用者の安心安全の確保を第一に考え検討していく。

4.少子高齢社会における事故の防止対策

①　高齢運転者事故への対応

　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る。
　こうしたことを踏まえ、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令和４年５月施行された。
タクシー運転者についても７０歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向にあることから、高齢運転者による事故防止のため、必要に応じて同乗指導等により認知、判断、操作等の運転に係る機能の確認を行う等の対策を推進する。

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、健康起因事故を発生させた運転者の年齢層についてタクシーは６５歳以上に多いことが判明している。
国土交通省は、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、令和７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たところ。
タクシー業界においても、上記ガイドラインに基づき、補助事業を活用し、スクリーニング検査の導入拡大を図る。
また、検査で所見のあった乗務員に対しては、再検査や通院等の指導を実施するとともに、時間のとれない乗務員に対しては、オンライン診療等も活用し、健康起因の事故防止に努める。

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、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た。
自動車事故報告規則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。

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、自動車運送事業者、運行管理者による、経験が未熟な運転者に対して、必要に応じて同乗指導等により適切な指導監督及び運行管理といった安全対策を徹底する。

5.原因分析に基づく事故防止対策立案と安全体質の継続的強化

①　特徴的な事故分析・対策の検討

実際に発生した事故について、車両の走行等の態様、事故の発生時間帯、相手側の状態、危険認知速度等について分析し、その結果から判明した特徴を踏まえ対策を講じる必要がある。

タクシーにおいては、全事故において追突事故、出会い頭衝突及び路上横臥轢過が毎年多くの割合を占めており、この種の事故を防止するために、引き続き対策を推進する。

また、社会的影響の大きなタクシーによる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り、同委員会の再発防止策の提言を受けた対策についても確実に実施することとする。

②　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ことが求められている。

輸送の安全確保に関し、事業者自らが経営トップから現場まで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、事業者の間で概ね定着し、一定の効果を得ているが、制度の更なる浸透を図るため、セミナー等を通じて中小規模事業者をはじめとしたタクシー事業者への普及・　啓発を促進する。

6.道路交通環境の整備

事故削減目標を達成するためには、事業者自体の安全性の向上のほか、ハイタクをと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がより一層求められている。

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確保が重要とされている。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、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が期待される。

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・普及等も期待される。

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。

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、交通安全委員会等において、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、必要な場合には新たな施策を引き続き検討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、積極的な広報活動を行うことが重要である。

Ⅴ．おわりに

本プランは、2030 年を見据えハイタク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・事業者・利用者の三者による相互的な取組は、輸送の安全確保に相乗的な効果を生むことが期待され、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、安全で安心なハイタク事業を実現することを期待しつつ、本プランの結びとする。