

令和3年3月30日

ハイタク事業における

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～

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 1 万 6,765 人と過去最悪であった交通事故死者数が令和元年（2019 年）中には 3,215 人と 5 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。しかし、近年においても高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、かけがえのない命を交通事故から守っていくことが重要である。

ハイヤー・タクシーについては、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。

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「ハイタク事業における総合安全プラン 2020」として見直し、抑止目標を定めて、ハイタク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 2020 で定めた「平成 32 年（令和 2 年）までに死者数 23 人以下」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最終年の令和 2 年にかろうじて達成されたものの、根絶を掲げた飲酒運転は依然として散見されており、削減目標の完全達成には未だ厳しい状況である。

ハイタク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、リーダーシップを持っ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。

ハイタク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や、コロナ禍においてはマスク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。

ハイタク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、ハイタク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。今般の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波及しつつある。この影響は広範で長期にわたると予想される中、事業者においては、従来と同様にエッセンシャルワーカーとして業務の継続が求められる。

一方で、その直接・間接的な影響は、ハイタク事業に対し、従来には存在しなかった様々な課題や制約を生じかねない。

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より利用者の安全な輸送に影響を及ぼすことが想定され、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11次交通安全基本計画」において、「令和7年までに死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とする」という目標に向け、取組が進められている。

ハイタク事業における総合安全プランの計画期間も「第11次交通安全基本計画」の計画期間と合わせ、2021年開催予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、2025年開催予定の大阪・関西万博に向けて、世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するためにも、関係者の総力を挙げて、ハイタクに係る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7年度（2025年度）までの間にハイタク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（P l a n）

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。

平成 29 年 6 月に示された「ハイタク事業における総合安全プラン 2 0 2 0」では、「平成 32 年（令和 2 年）までに死者数 23 人以下、人身事故件数 8,760 件以下、飲酒運転ゼロ」という目標を掲げ各種対策に取り組んだ結果、コロナ禍という特殊な状況下において、令和 2 年は死者数 15 人、人身事故件数 6,794 件であったが、飲酒運転については 3 件発生した。

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 7 年までに 死 者 数 23 人以下

④令和 7 年までに 重 傷 者 数 630 人以下

⑤令和 7 年までに 人 身 事 故 件 数 6,060 件以下

⑥令和 7 年までに 出会い頭衝突事故件数 870 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タク事業の原点であり、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（D o）

※【別表参照】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

①新型コロナウイルス感染症拡大に伴う労働環境の変化と附帯作業の増加への対応

今般の新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、ハイタク事業に様々な課題や制約が生じている反面、感染症拡大下においても、ハイタク事業者はエッセンシャルワーカーとして業務の継続が求められている。

全タク連においても感染予防対策ガイドラインを作成し、自主的な感染防止のための取組を進めており、通常の業務に加えて附帯作業（マスク・手袋の着用、手洗い、手指消毒、窓開け換気、車内清掃・消毒等）による業務負担を余儀なくされている。

一方、輸送の安全確保のため、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中の必要な指示等が義務付けられている。

感染症予防の観点において、原則、対面で行われている業務の非対面化を進めることは喫緊の課題となっている。

運行管理に活用可能なICTは急速に進展しており、非対面での運行管理を実現する他、運行管理の質の向上による安全性の向上、労働生産性の向上等を実現できる可能性があり、普及促進を図る必要がある。

については、本計画期間を通じて、このような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重要である。

②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進

ハイタク事業のみならず、交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられる。また、過労死や精神疾患等の健康被害は深刻であり、政府を挙げた働き方改革や生産性向上の取組等様々な動きがある。

運転者の労働時間等の労働条件の向上を図るとともに、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が引き続き必要である。

なお、平成28年6月及び平成29年6月の閣議決定を受け、警察庁にて交通安全の確保に配意しつつ第二種免許の受験資格における年齢、経験年数要件の引き下げを検討した結果、「第二種免許等の受験資格の見直し」を盛り込んだ改正道路交通法が令和2年6月に公布されている（令和4年6月までに施行）。

③激甚化・頻発化する災害への対応

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より旅客、物資の輸送に影響を及ぼすことが想定され、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。

他方、ハイタク事業者は、鉄道等他の交通機関が被災した際の代替輸送や避難所への緊急物資輸送等を通じて、被災者支援、早期の生活再建・復旧に貢献できる可能性があり、運行の安全を確保しつつ、災害時の円滑な輸送に向けた取組を図る必要がある。

④オリパラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応

2021年開催予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、2025年開催予定の大阪・関西万博を控え、訪日外国人の増加等に伴う人流や物流の活発化が予想される。

東京オリパラ大会では、大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送と、物流を含めた都市活動の安定との両立を図ることとしており、東京都、国及び大会組織委員会においては「2020TDM推進プロジェクト」を推進している。

また、バスターミナル等不特定多数が集まるソフトターゲットに対するテロの発生が引き続き懸念される状況である。このような、人流、物流の変化に対して安全対策を推進する必要がある。

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

①飲酒運転事故の絶無

飲酒運転はその行為自体が反社会的であり、ハイタクの運転以前の問題として、厳に行ってはならないものである。しかしながら、ハイタクの飲酒運転による交通事故の発生は、毎年必ず数件発生しており、令和2年においては3件発生している。

飲酒運転は悪質かつ危険な違反行為であり、重大な事故につながる可能性が高く、このような行為が発覚した際には、運転者個人の責任にとどまらず、会社及び業界全体の信用失墜につながることを肝に銘ずるべきである。

事業者は、運転者がこのような行為に及ばないように継続的かつ反復的に指導監督を行う必要がある。

飲酒運転対策については、これまでも、点呼時におけるアルコール検知器使用の義務付け等の施策により、一定の効果が確認されているが、それ以降も点呼前に飲酒していたにも関わらず点呼時に適切な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、確実に飲酒運転を防止する対策を実施する。

加えて、飲酒運転の背景には、アルコール依存症等との関連も想定されることから、運転者に対して、運転者自身の飲酒傾向の自覚を促すような指導監督を行う。

②「ながら運転」の増加への対応

近年、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転をする「ながら運転」による事故が増加傾向にあり、自家用車等も含めた件数は、10年前に1,380件であったが、令和元年では2,645件と約2倍になっている。

このような事態に対し、令和元年12月には、ながら運転を厳罰化した改正道交法が施行されている。事業者においては、運転中の携帯電話使用等の危険性について指導教育は行われているものの、形式的なものになっているケースも考えられるところ、ながら運転撲滅に向けて対策を実施する。

③社会的関心の高まる「あおり運転」への対応

近年、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」に対する社会的関心が高まっており、令和2年6月にはあおり運転を厳罰化するため改正道交法で妨害運転罪が創設されている。

ハイタク乗務員においては、意図的に加害者にならないだけでなく、意図せず周囲の車に圧迫感を与えることや、周囲の車からあおり運転を受けることがないように対策を実施する必要がある。

3. ICT、自動運転等新技術の普及推進

①デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

I o T、人工知能（A I）、ビッグデータ等、社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の進展が進んでいる。こうした中で、各企業は、競争力維持・強化のために、データとデジタル技術を活用して、サービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革するデジタルトランスフォーメーション（DX）を速やかに進めていくことが求められている。

デジタル化、A I の活用等を通してDXを推進することで、運転者、運行管理者の負担軽減、運行の安全性向上等に資する対策を検討する。

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、ハイタク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も求められる。

③ICTを活用した高度な運行管理の実現

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を行うためには原則対面で点呼を実施する必要がある。

現行制度において優良事業者にのみ導入が認められているIT点呼（遠隔点呼）について、ICTを活用した高度な点呼機器を使用することを要件に、導入対象とする事業者を拡大できる可能性がある。

また、点呼支援機器（ロボット等）に点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替させて点呼を行う自動点呼も実現可能性が出てきているところ、事業者が安心して使用できる機器を選定できるような制度について検討することが求められている。

④無人自動運転サービスに向けた安全確保

政府においては、交通事故削減に大きな効果が期待される自動運転システムの開発・実用化を「官民ITS構想・ロードマップ」等に基づき官民一体となって進めていくこととしており、高速道路での自動運転トラックの市場化（2025年以降）、限定地域での無人自動運転移動サービスの全国展開（2025年目途）に向けた取組が進んでいる。

自動運転車の導入初期段階では、公道において自動運転車と従来型の車両が混在した状況を想定し、技術レベルに応じて走行ルート、車線を限定する等の安全確保を図る必要がある。

また、無人自動運転サービスの実用化に向けては、運転者が車内に不在である場合においても安全性及び利便性が確保されるために必要な措置を検討する必要がある。加えて、無人自動運転サービスにおける運行管理のあり方についても検討が必要となる。

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

①高齢歩行者の死傷事故への対応

高齢社会の進展を背景として、交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は年々増加傾向にあり、令和元年は55.4%となっている。その内訳として、高齢者の死者の46.0%が歩行中、16.8%が自転車乗用中の事故となっている。高齢歩行者等の死亡事故は夜間が多い等、事故実態を踏まえた対策を講ずる必要がある。

②高齢運転者事故への対応

近年、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数はおおむね横ばいで推移しているが、全体の死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。こうした高齢運転者による交通死亡事故を分析すると、運転操作の不適切が事故の原因となっている割合が大きいという特徴がある。

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、令和2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6月までに施行）。

ハイタクの運転者についても高齢化傾向が顕著な状況にあり、今後、さらに高齢運転者による事故の防止対策が必要である。

5. 原因分析に基づく事故防止対策立案と関係者の連携による安全体質の強化

①特徴的な事故への対応

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。

ハイタクにおいては、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ハイタク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健康に起因する事故の増加への対応

近年、運転者の健康状態に起因する事故に関する社会的関心も高まっているところであり、健康状態に起因する事故件数（個人タクシーを含む）は平成25年に39件であったが、その後増減を繰り返しながら、令和元年では56件となっている。

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を作成し、そのガイドラインを活用することでスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいるところである。

一方で、スクリーニング検査にて所見ありの運転者に対し、事業者が適切なフォローを実施しなかった事案も発生しているところであり、ガイドラインの周知及び日常の健康状態管理のあり方、また、生活習慣に関する行動変容を促す指導について実施していく必要がある。

③車両の点検整備の実施の推進

事業者が安全な運行を行う上で、車両の確実な点検整備は重要である。確実な点検整備の実施を促進する必要がある。

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j得ているが、制度の更なる浸透を図る必要である。

⑤初任、経験不足運転者への適切な指導監督

初任、経験不足運転者に対する事業者による指導、監督等において安全対策に万全を期す必要があり、研修等により安全運行の確保に必要な運転に関する技能及び知識を習得させるための取組を引き続き推進する必要がある。

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・普及等が期待される。

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、2025 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。

ハイタク業界における目標達成のための当面講ずべき施策（Ｄｏ）

今 後 取 り 組 む べ き 課 題	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	
①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附帯作業の増加への対応	○エッセンシャルワーカーとして、公共交通を維持するため「タクシーにおける新型コロナウイルス感染症予防対策ガイドライン」の周知徹底 ○マスクや手袋の着用、車内換気の周知の徹底 ○乗客降車後の車内消毒の徹底 ○コロナ禍のため、運転者への点呼時における「三つの密」を避けるための取組の徹底 ○運行管理者等に対しマスク着用、点呼前後の手洗い等の基本的な感染予防対策を講じるよう徹底 ○旅客に対し乗車時のマスクの着用及び可能な限り助手席への乗車を避けることなどを要請するステッカーを貼付等し周知
②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進	○「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、安定的な人材確保 ○「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」（厚労省委託事業）を受託し、タクシー会社への就職を支援(令和４年度まで) ○「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
③激甚化・頻発化する災害への対応	○「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
④オリバラ・万博開催等に伴う人流、物流への対応	○「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
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	
①飲酒運転事故の絶無	○「飲酒運転防止対策ガイドライン」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 ○ASK講習会等の啓発 ○各事業者の優良取組事例の紹介やアルコール依存症に係る周知
②「ながら運転」の増加への対応	○講習・セミナー等において、運転中の携帯電話等の使用禁止の啓発 ○「ながらスマホ禁止」のステッカーの車両貼付による運転者への注意喚起の推進
③社会的関心の高まる「あおり運転」への対応	○講習・セミナー等において、あおり運転の悪質性・危険性について啓発 ○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のドライブレコーダーの映像等情報提供の取組の推進
3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及促進	
①デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進	○通信事業者と連携し、旅客需要を予測する「A I タクシー」の普及・促進 ○A I 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
②自動車の先進安全技術の更なる普及	○先進安全自動車（A S V）タクシーの導入推進の取組み ○前後のセンサー等のほか、両サイドの安全装備の充実等更なる安全性の追求
③ICTを活用した高度な運行管理の実現	○一定の条件の下、認められているICT点呼を活用した運行管理について、コロナ感染症対策としても導入促進 ○デジタル式運行記録計の普及拡大のための取組の実施
④無人自動運転サービスに向けた安全確保	○無人自動運転サービスにおけるガイドライン及び安全性・利便性の確保と周知
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	
①高齢歩行者の死傷事故への対応	○徘徊高齢者等の保護 ○高齢歩行者の行動特性に配慮した安全走行の励行
②高齢運転者事故への対応	○適性診断（適齢診断）受診の徹底と活用促進 ○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 ○視野障害に関する運転リスクの周知及びスクリーニング検査や眼科での視野検査受診の推奨
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	
①特徴的な事故への対応	○事故統計を用いた事故の特徴分析及び関係者への周知と対策検討 ○交差点内事故（出会い頭、人対車両）防止対策と路上寝込み者の轢過事故防止対策。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 ・早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行 ・路上寝込み者発見時の警察への通報と保護活動(29都府県で警察との協定締結) ○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） ○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
②健康に起因する事故の増加への対応	○「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」を活用した上で、定期健康診断の確実な受診と有所見者に対するフォローアップ ○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(SAS、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患)の周知と積極的受診 ○健康管理マニュアルに則った乗務員の健康状態の把握 ○ストレスチェック、メンタルヘルスによる健康障害防止対策の実施
③車両の点検整備の実施の推進	○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
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化	○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へのセミナーの受講促進
⑤初任、経験不足運転者等への適切な指導監督	○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 ○乗務員採用後の社内研修等の充実 ○新規事業者講習会の実施
6. 道路交通環境の整備	
	○環状交差点や歩車分離式信号等、重大事故防止効果の高い交差点の拡充について関係者に働きかける