

交通政策審議会 交通体系分科会自動車部会
第2回技術安全WG ヒアリング資料
(令和8年2月4日)

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

タクシー業界の現状について



タクシー総車両数

規制緩和以降、タクシー事業は、長引く需要減少と相まって多くの地域で供給過剰が進行し、利用者サービスの低下、道路混雑等の交通問題、運転者の労働条件の悪化等の問題が発生しました。

この問題を解決するため、「特定地域及び準特定地域にお客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づき、法人タクシーは、サービスの活性化、事業経営の効率化等を行うとともに、供給過剰状態の是正に取り組んできました。是正に努めています。

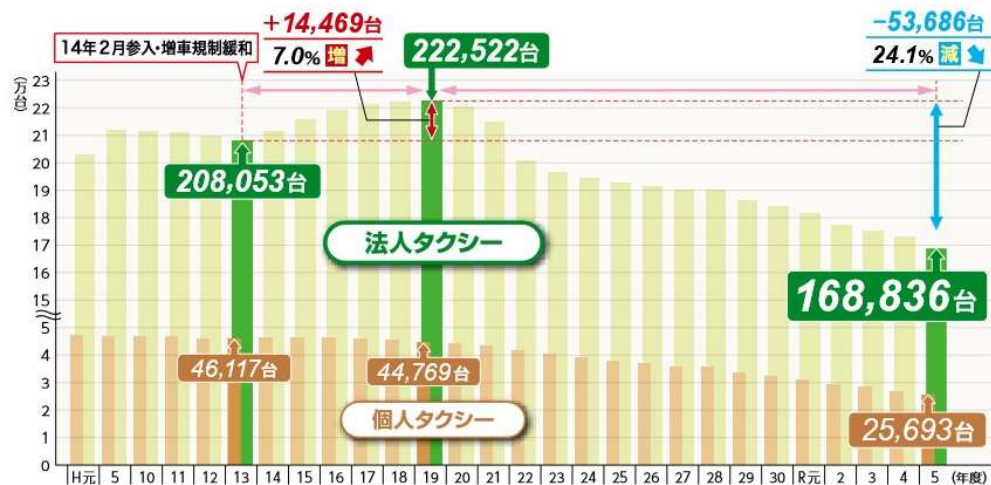
法人タクシー

事業者数 **5,549社**
車両数 **168,836台**

個人タクシー

車両数 **25,693台**

(令和6年3月末現在 国土交通省調べ)



自家用車の普及、鉄道・バスなどの都市交通の整備、人口減少などの要因により、長年にわたりタクシーの需要は減少傾向にありました。

さらに、新型コロナウイルス禍では、人の移動が激減したことによって輸送人員及び営業収入が大幅に減少しましたが、徐々にコロナ禍前の状況に戻りつつあります。



タクシー輸送人員と営業収入



事業規模

法人タクシー事業者のほとんどが中小零細企業です。



資料: ハイヤー・タクシー年鑑2025 令和5年度末。ハイヤー及び福祉輸送限定事業を含む。

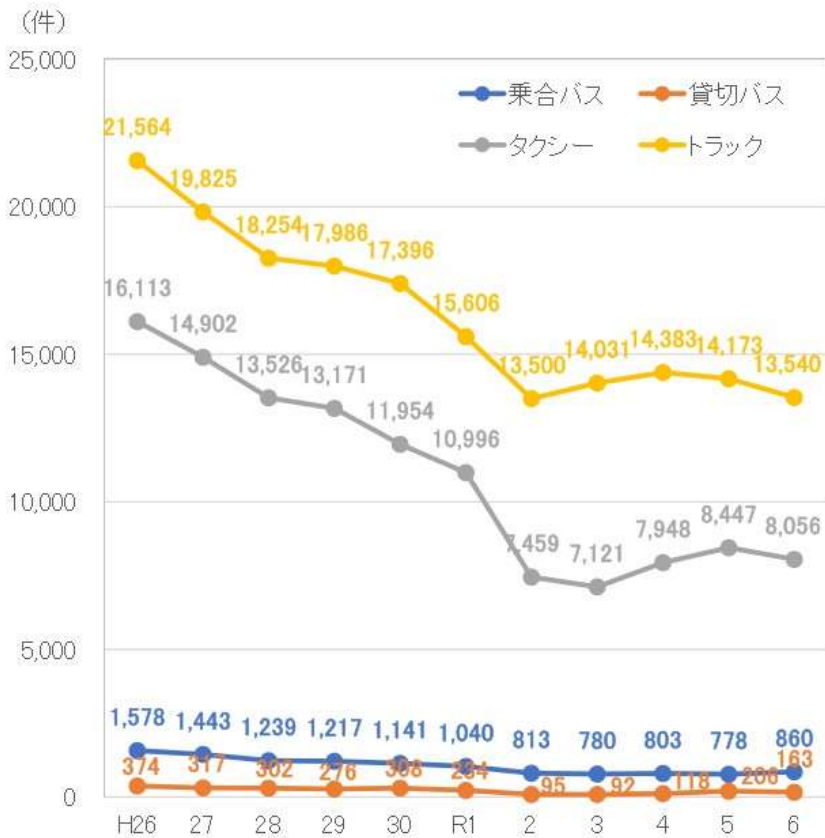
交通事故発生状況（法人・個人）

交通事故件数、死亡事故件数

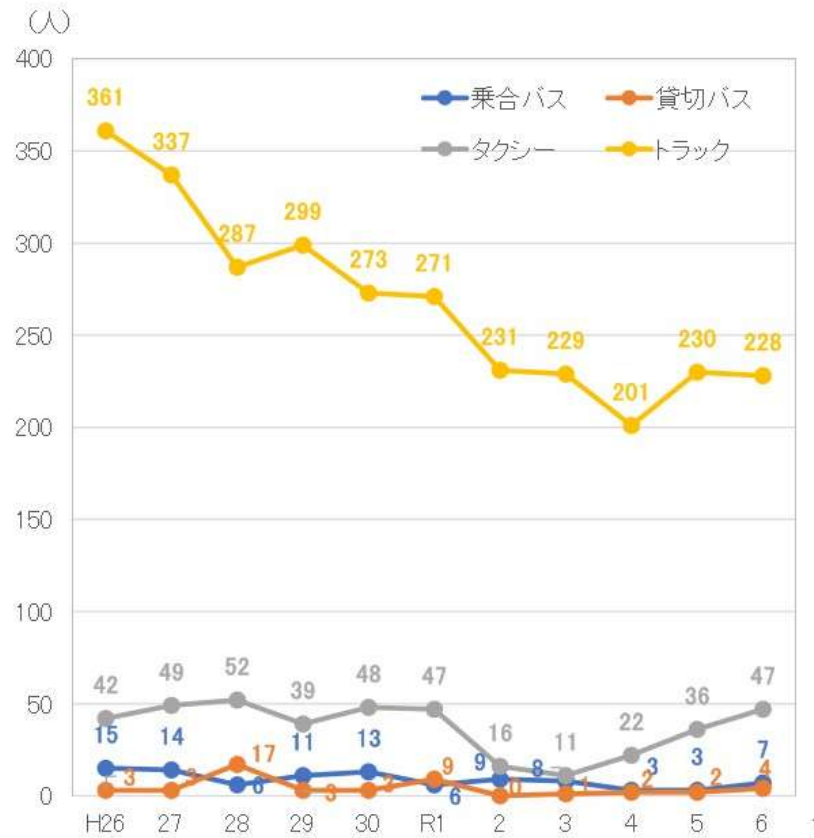
○ 令和6（2024）年中に発生したタクシー（法人・個人）を第1当事者とする交通事故及び死亡事故件数

・ 交通事故発生件数 8,056件 前年比 -391件（-4.7%） ・ 死亡事故件数 47件 前年比 +11件（+30.5%）

事業用自動車の事故件数



事業用自動車の事故による死者数



* 人身事故件数は、2010（平成22）年以降減少傾向にあったが、コロナ禍が落ち着いてきた2022（令和4）年は増加傾向に転じた。

* 死亡事故件数は、コロナ禍の2020（令和2）年 16件、2021（令和3）年 11件と大幅に減少したが、2022（令和4）年以降、増加に転じた。

※ITARDA資料、国土交通省「令和7年度第1回「自動車運送事業安全対策検討会」資料より物流・自動車局作成

出典：第1回技術安全WG

ハイ・タク事業における総合安全プラン2025

ハイ・タク事業における総合安全プラン2025 国の方針を踏まえ、
2021年3月策定

ハイ・タク事業における総合安全プラン2025 国の方針を踏まえ、
2021年3月策定

[illegible][illegible]

2 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

- 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
- 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**
- 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
- 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**
- 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**
- 6道路交通環境の整備**

2 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

- 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
- 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**
- 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
- 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**
- 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**
- 6道路交通環境の整備**

- 2** 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

 - 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
 - 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**
 - 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
 - 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**
 - 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**
 - 6道路交通環境の整備**

2 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

- 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
- 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**
- 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
- 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**
- 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**
- 6道路交通環境の整備**

2 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

- 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
- 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**
- 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
- 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**
- 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**
- 6道路交通環境の整備**

- 2** 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

 - 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
 - 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**
 - 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
 - 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**
 - 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**
 - 6道路交通環境の整備**

2 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

- 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
- 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**
- 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
- 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**
- 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**
- 6道路交通環境の整備**

2 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

- 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
- 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**
- 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
- 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**
- 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**
- 6道路交通環境の整備**

2 目標達成のための
当面講すべき施策

Do

- 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
 - ②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
 - ③激甚化・頻発化する災害への対応
 - ④オリバラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応
- 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**
- 3ICT、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
 - ②自動車の先進安全技術の更なる普及
 - ③ICTを活用した高度な運行管理の実現
 - ④無人自動運転サービスに向けた安全確保
- 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**
- 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**
- 6道路交通環境の整備**

3 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、交通安全委員会等が中心となってチェック体制を構築し、PDCAのサイクルに沿って定期的・継続的にチェックを行う。

3 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、交通安全委員会等が中心となってチェック体制を構築し、PDCAのサイクルに沿って定期的・継続的にチェックを行う。

タクシーによる事故の特徴（１）

- 事故類型としては、追突(18%)、出会い頭衝突(18%)が多い。

タクシーの令和6年事故類型別事故件数の内訳

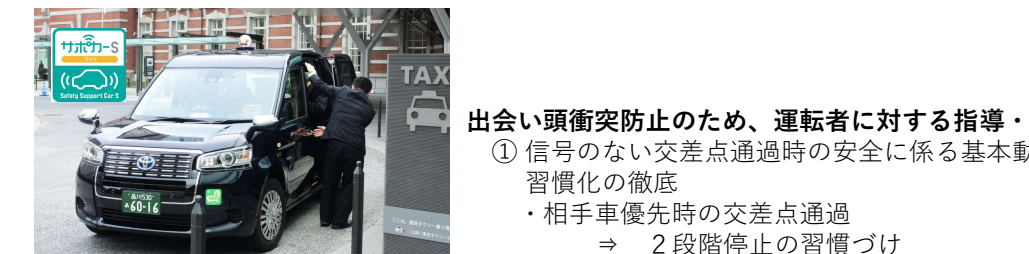


追突事故防止対策
衝突被害軽減ブレーキ搭載車の導入

出典：第1回技術安全

追突事故防止対策
衝突被害軽減ブレーキ搭載車の導入

出典：第1回技術安全



令和7年11月末現在
全国で約5万台を導入

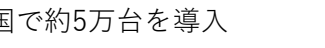
- ・ 自転車優先時の交差点通過
⇒ アクセルからブレーキへの足乗せ操作

平成29（2017）年
衝突被害軽減ブレーキ等を搭
載したJPNタクシー販売
追突事故の減少に寄与

追突事故防止対策
衝突被害軽減ブレーキ搭載車の導入

出典：第1回技術安全

出会い頭衝突防止のため、運転者に対する指導・

- 

令和7年11月末現在
全国で約5万台を導入

平成29（2017）年

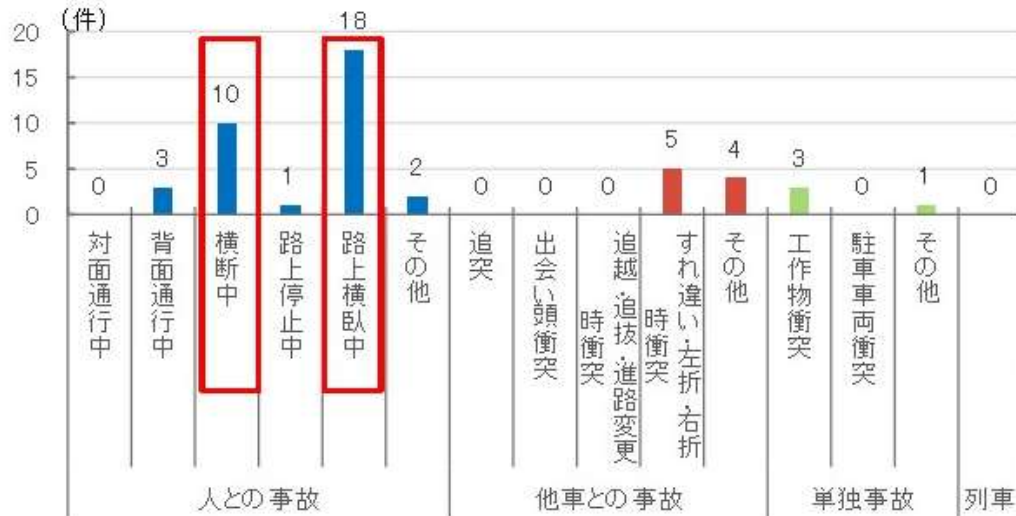
出合い頭衝突防止のため、運転者に対する指導・

 - ① 信号のない交差点通過時の安全に係る基本動作の徹底
 - ・ 相手車優先時の交差点通過
 - ⇒ 2段階停止の習慣づけ
 - ・ 自転車優先時の交差点通過
 - ⇒ アクセルからブレーキへの足乗せ操作の習慣づけ
 - ② 管理者等による同乗指導

タクシーによる事故の特徴（２）

- 死亡事故類型としては、人との事故で路上横臥（38%）、横断中（21%）が多い。

タクシーの令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳



出典：第1回技術安全WG

【路上横臥による死亡事故件数の推移】

令和元年	46件中11件（24%）
令和2年	16件中5件（31%）
令和3年	11件中2件（18%）
令和4年	22件中8件（36%）
令和5年	37件中8件（21%）
令和6年	47件中18件（38%）

出典：ITARDA・事業用自動車の交通事故統計
令和元年～5年、第1回技術安全WG 令和6年

第1回技術安全WG論点③-1

タクシーの死亡事故について、減少傾向にあったが、増加に転じており、路上横臥が最多

【現状】

◆路上横臥事故防止対策

- ① 早めのライト点灯とこまめなライト上向き走行の徹底
- ② 各都道府県タクシー協会では地元警察と路上寝込み者対策に関する協定を締結、路上横臥者を発見した際には、警察へ通報するとともに、警察官が到着するまでの間、対象者の防護措置をとる取組みを実施。（令和7年3月末現在で33都道府県）

タクシー乗務員による路上横臥者の保護活動に対し感謝状を授与



【課題】

タクシーの死亡事故要因の最多を占める路上横臥事故対策については、前述のとおり人による保護活動等により、一定の成果は上がっているが、依然として、年間20件弱の路上横臥の交通死亡事故が発生している。

路上横臥の状態では、現在の衝突被害軽減ブレーキ等では検知できないとっており、業界としては路上横臥による事故防止に資する検知・制動技術の開発を切望しているところ。

第1回技術安全WG論点③-2

(対応案)

下記のような対策が考えられるのではないか。

【運転支援技術】

- ドライバーモニタリングの性能向上・搭載拡大（眠気、脇見、飲酒検知）
- 運転支援プロジェクションの搭載拡大

【予防安全技術】

- 衝突被害軽減ブレーキの性能向上・搭載拡大（夜間、交差点対応）
- 路上横臥による事故防止に資する検知・制動技術の開発推進
- AI技術を活用した画像解析高度化による逆走防止システムの普及促進



今般、本WGで「路上横臥による事故防止に資する検知・制動技術の開発推進」が論点とされたことで、将来ハード面での路上横臥対策ができれば、タクシーが第一当事者となる交通死亡事故を大きく削減することが期待できるので、ぜひ取組を進めていただきたい。

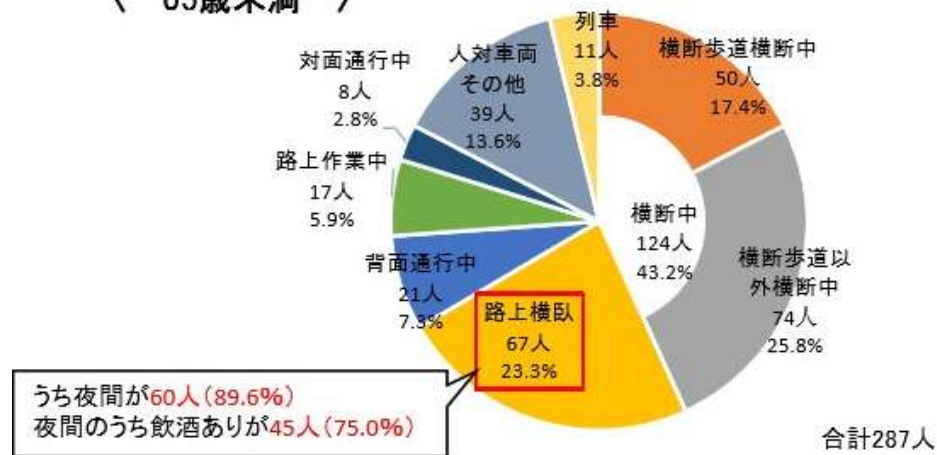
また、国土交通省におかれては、路上横臥による事故防止に資する検知・制動技術が完成した際には、タクシー事業者が導入にあたって支援措置の創設等をお願いしたい。

一方、交通事故全体の事故類型別歩行中死者数（第1・第2当事者）では、「路上横臥」が歩行中死者の約1割（令和6年歩行中交通事故死者数937人、うち路上横臥100人）、特に65歳未満の約23%を占めており、タクシーだけの問題ではないと感じているところ。

国土交通省をはじめ、政府におかれては、車両側の安全対策のみならず、路上横臥事故防止に対する国民への周知や広報活動及び職場教育など、幅広い分野で対策を実施していただきたい。

事故類型別歩行中死者数（第1・第2当事者）
【令和6年】

〈 65歳未満 〉



出典：令和6年における交通事故の発生状況について
令和7年2月 警察庁交通局