

2023年12月7日  
ドライブレコーダーシンポジウム第15回「ドラプリ2023」

# 事業用自動車の安全対策と ドライブレコーダーの活用について

国土交通省 物流・自動車局  
安全政策課 課長  
永井 啓文



1. 事業用自動車総合安全プラン2025
2. 事業用自動車による交通事故の発生状況
3. 事業用自動車におけるドライブレコーダーの活用について
4. その他、最近のトピックス

## 1. 事業用自動車総合安全プラン2025

## 2. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 3. 事業用自動車におけるドライブレコーダーの活用について

## 4. その他、最近のトピックス

- 事故の**発生状況やその背景・傾向を調査・分析**するとともに、**社会情勢の変化や技術の進展を踏まえ**ながら、有識者の議論を踏まえた事故防止対策である『**事業用自動車総合安全プラン**』を策定。
- **定期的に取り組み状況やその効果をフォローアップ**し、有識者から評価・助言をいただきつつ取組を改善。

## 事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年度～平成30年度）

### 【目標】

- ・10年間で死者数半減（平成30年までに**250人**以下）
- ・10年間で人身事故件数半減（平成30年までに**3万件**以下）
- ・飲酒運転**ゼロ**

### 【重点施策】

- ・安全体質の確立 ・コンプライアンスの徹底 ・飲酒運転の根絶
- ・IT・新技術の活用 ・道路交通環境の改善

軽井沢スキーバス事故の発生、人口減少や高齢化の進展、自動車の**先進安全技術の普及** 等

## 事業用自動車総合安全プラン2020（平成29年度～令和2年度）

### 【目標】

- ・平成32年(令和2年)までに死者数**235人**以下
- ・平成32年(令和2年)までに人身事故件数**23,100件**以下
- ・飲酒運転**ゼロ**

### 【重点施策】

- ・関係者(行政、事業者、利用者)連携強化による安全トライアングルの構築
- ・飲酒運転の根絶 ・自動運転、ICTの開発・利用・普及の促進
- ・高齢者事故の防止対策 ・道路交通環境の改善
- ・事故分析に基づく特徴的な事故等への対応

**新型コロナウイルス感染症**、**災害の激甚化・頻発化**、先進技術の開発・普及、**健康起因事故**等の依然とした発生 等

## 事業用自動車総合安全プラン2025（令和3年度～令和7年度）

### 【目標】

- ・24時間死者数**225人**以下、バスタクシーの乗客死者数**ゼロ**
- ・重傷者数**2,120人**以下
- ・人身事故件数**16,500件**以下
- ・飲酒運転**ゼロ**

### 【重点施策】

- ・「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現
- ・飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 ・道路交通環境の改善
- ・新技術の開発・普及促進 ・超高齢社会における事故防止対策
- ・事故分析に基づく対策立案と関係者の連携による安全体質の強化

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、行政・事業者・利用者の『安全トライアングル』により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

### ポイント

- 依然として発生する**飲酒運転、健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

### 【重点施策】

#### 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・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付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

#### 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

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

#### 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

#### 具体的な施策としてドライブレコーダーの活用を織り込み(後ほどご紹介)

#### 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

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

#### 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

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 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**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- 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**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**

1. 事業用自動車総合安全プラン2025

**2. 事業用自動車による交通事故の発生状況**

3. 事業用自動車におけるドライブレコーダーの活用について

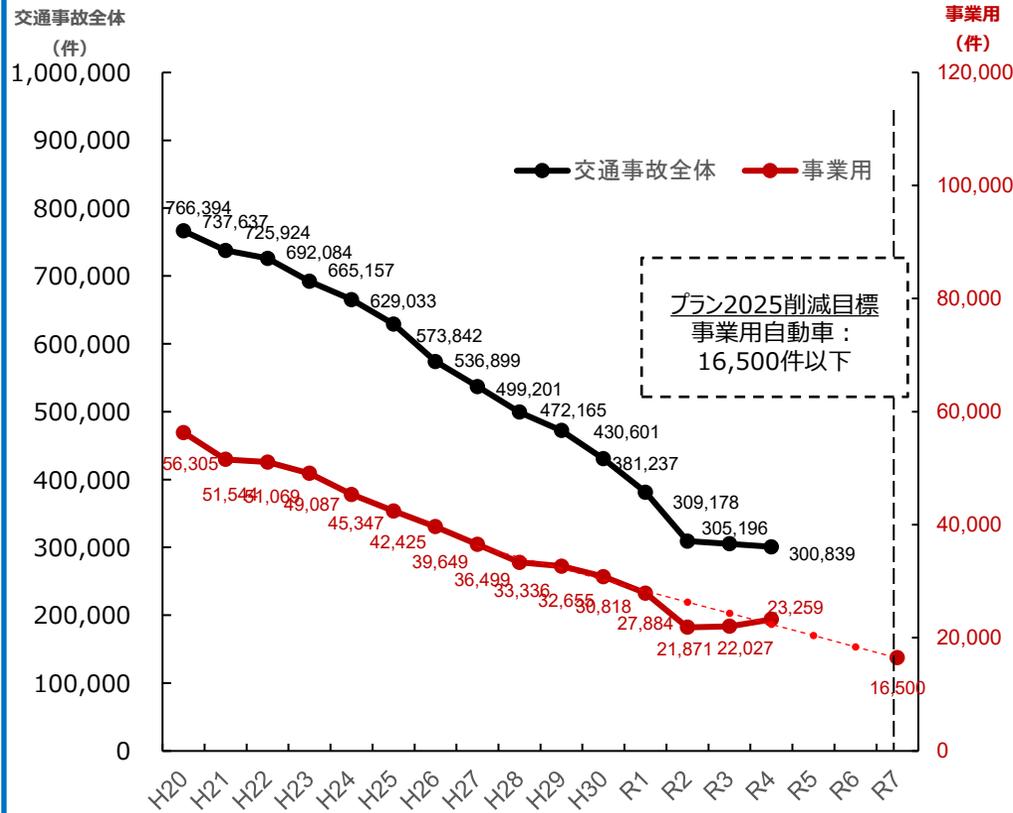
4. その他、最近のトピックス

# 事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和4年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は300,839件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は23,259件となり、過去約10年間で半減。
- 各モードの交通事故件数は、すべてのモードで減少傾向を示しているが、令和3年との比較では全モード増加。

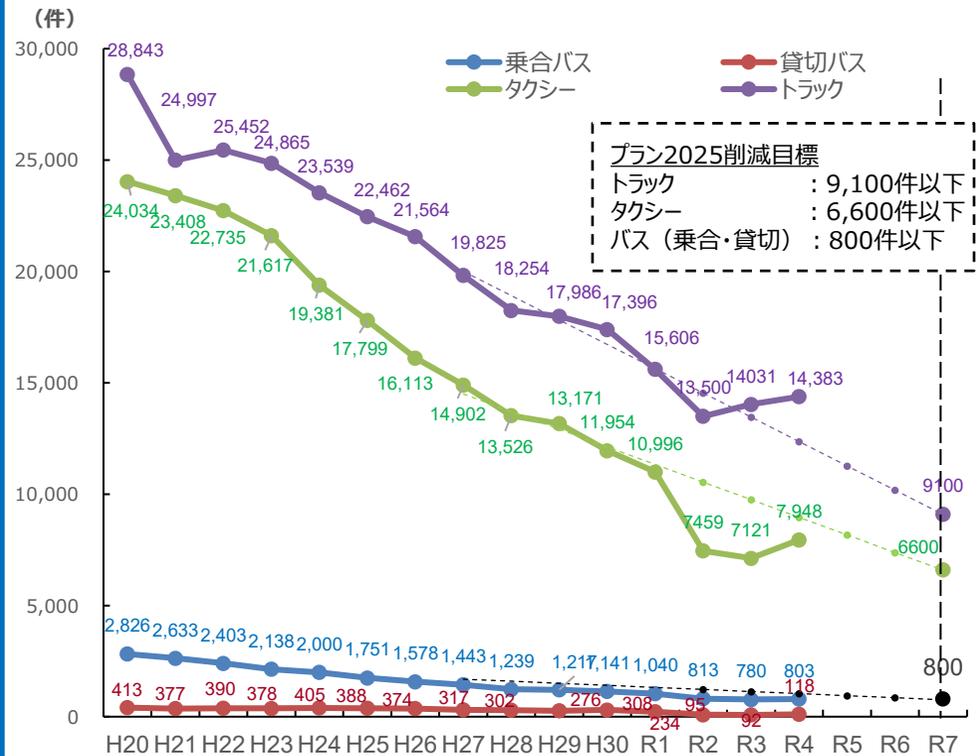
※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

## 交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典：警察庁「令和4年中の交通事故の発生状況」  
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

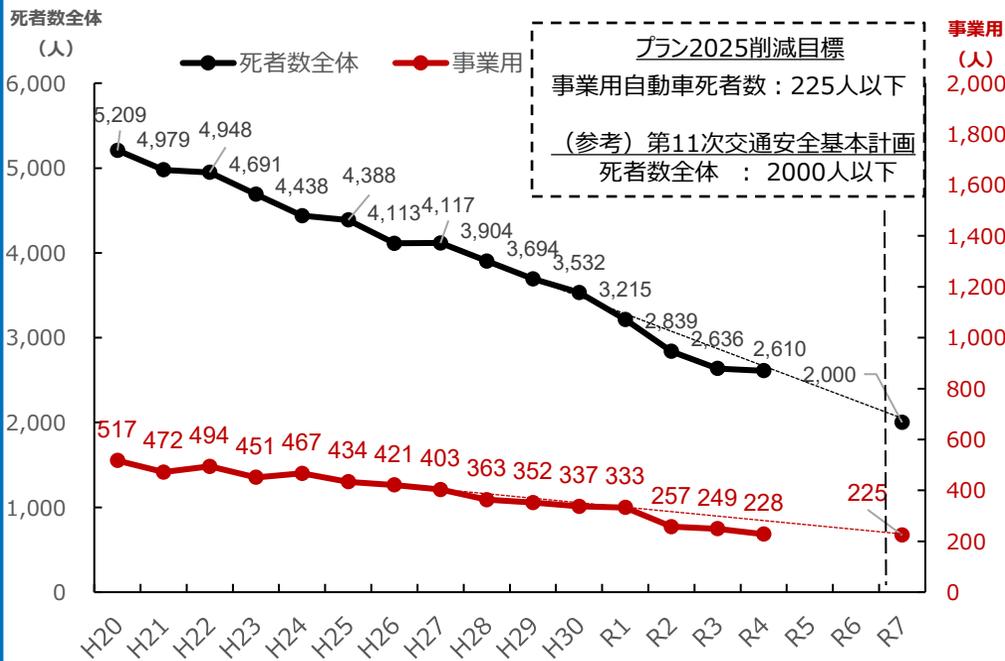
## 各モードの交通事故の推移



出典(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

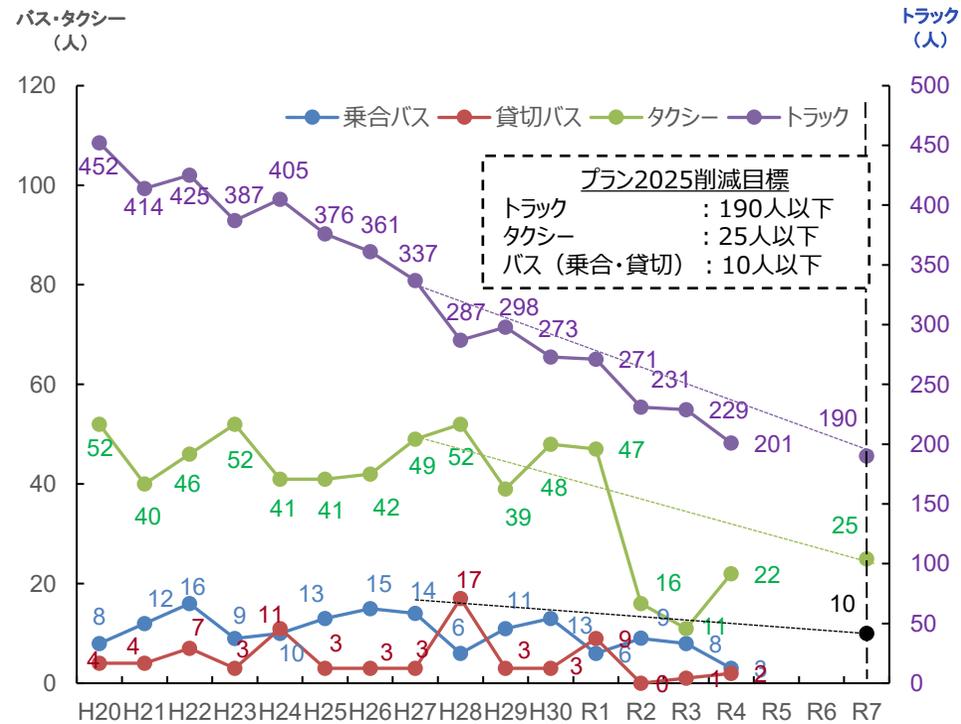
- 令和4年中に発生した交通事故全体の死者数は2,610人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は228人(前年比21人減)であった。
- 令和4年の各モードの交通事故死者数は、タクシー・貸切バスは増加、トラック・乗合バスは前年より減少。

## 交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典：警察庁「令和4年中の交通事故の発生状況」  
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

## 各モードの交通事故死者数の推移



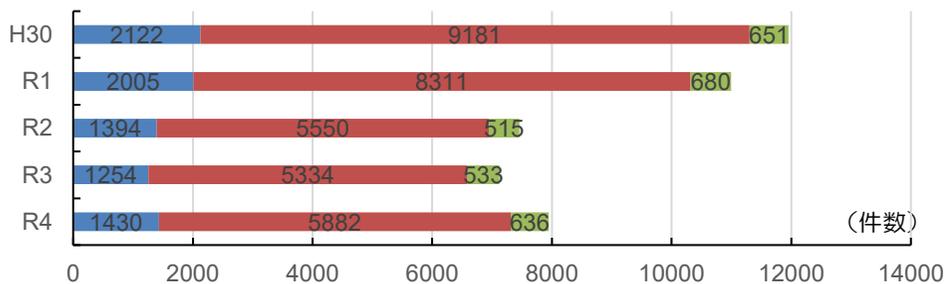
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は7,948件であった。事故類型は、「出会い頭衝突事故」、「追突」、「右左折時等の衝突」が多い。
- 死亡事故の件数も近年横ばい傾向を示しており、令和4年は22件であった。事故類型は「路上横臥中」の人の接触が最も多い。

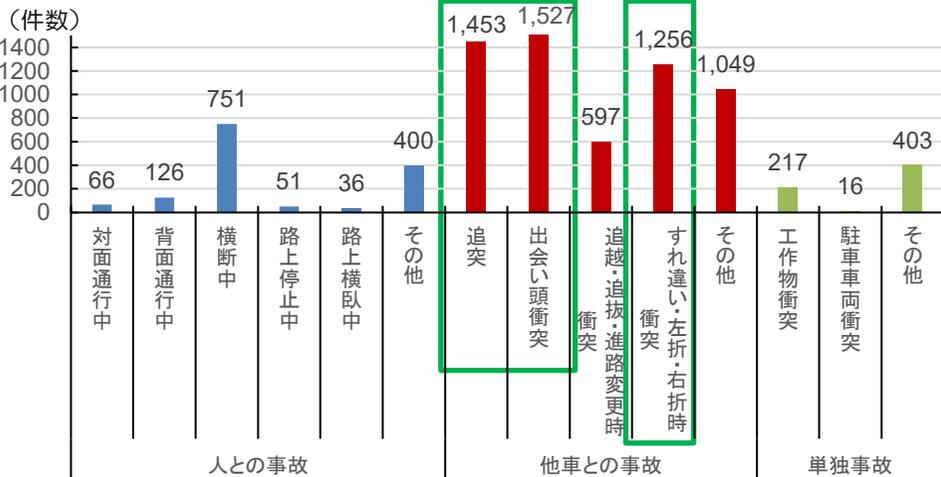
## タクシーの事故類型

○事故類型別件数

■ 人との事故 ■ 他車との事故 ■ 単独事故



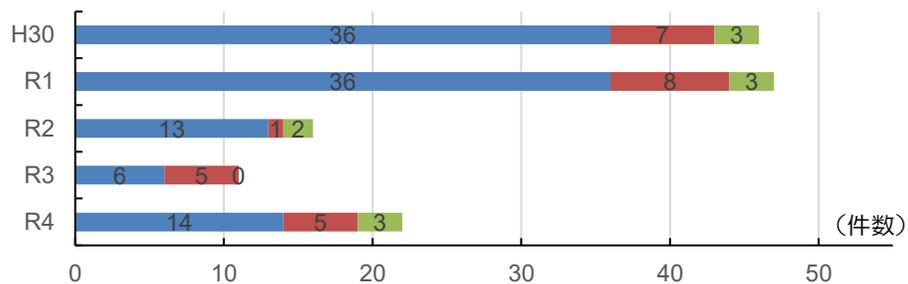
○令和4年事故類型別事故件数の内訳



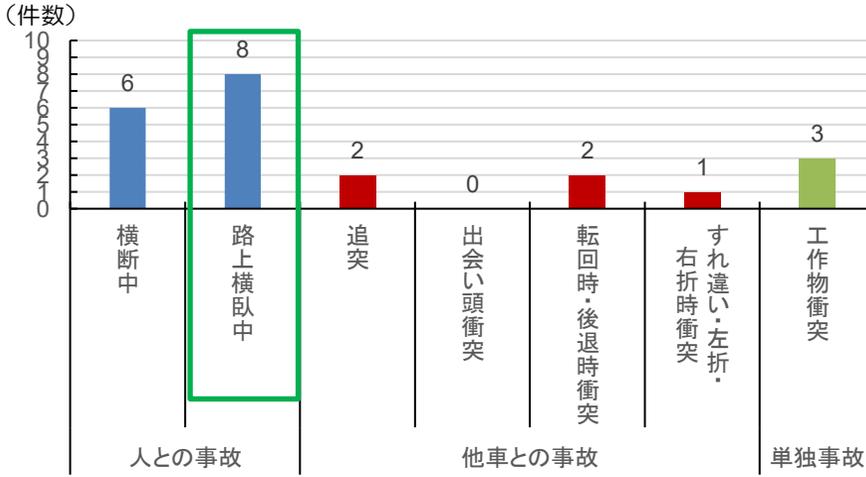
## タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

■ 人との事故 ■ 他車との事故 ■ 単独事故



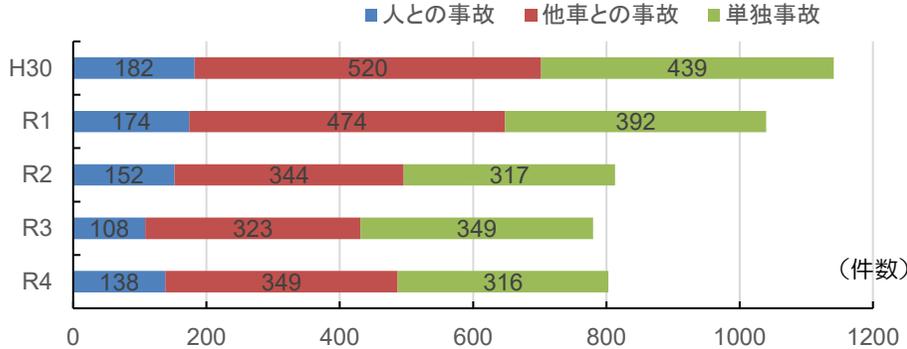
○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳



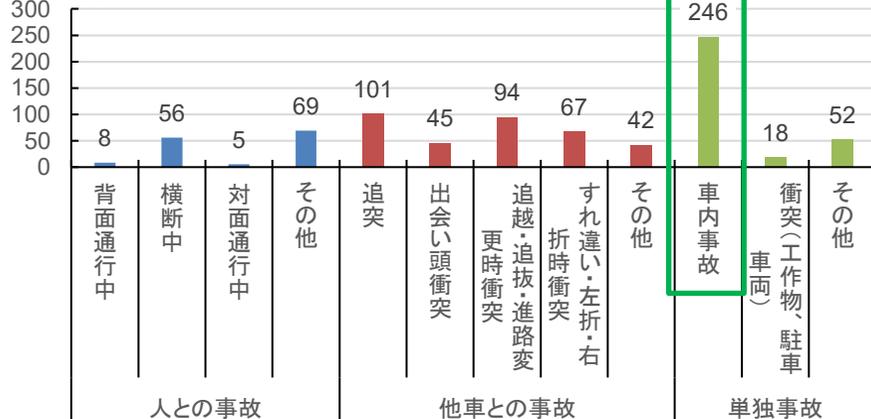
- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は803件であった。事故類型としては、「車内事故」が全体の約3割にあたる246件発生しており、最多。
- 死亡事故の件数は減少傾向を示しており、令和4年は2件であった。事故を類型化すると、「横断中の歩行者との事故」及び「工作物との衝突」であった。

## 乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

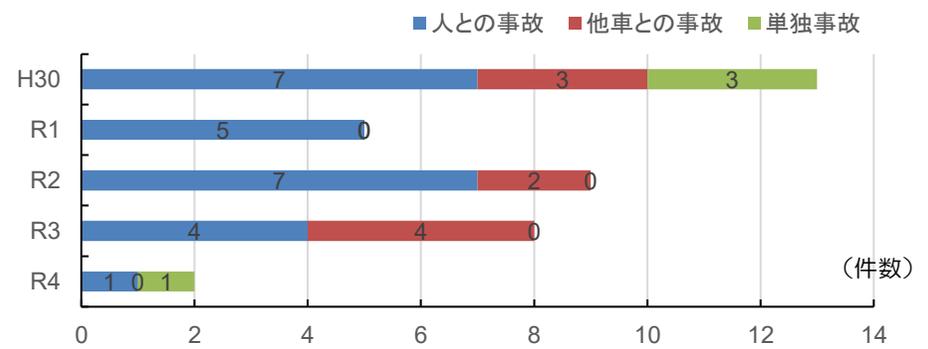


○令和4年事故類型別事故件数の内訳  
(件数)

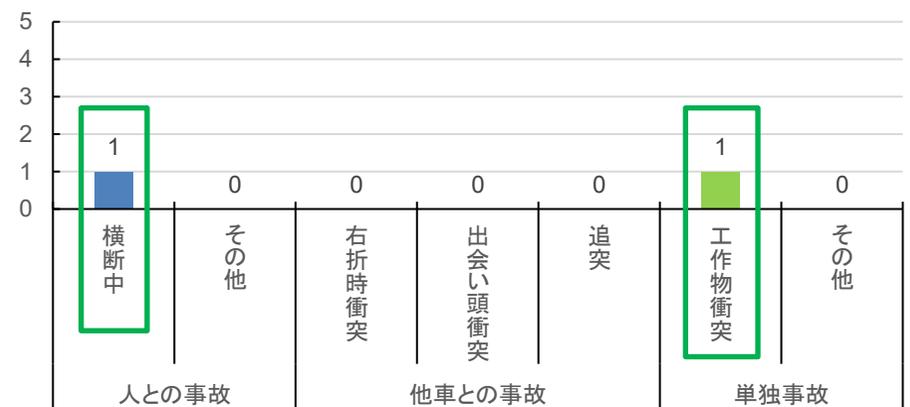


## 乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



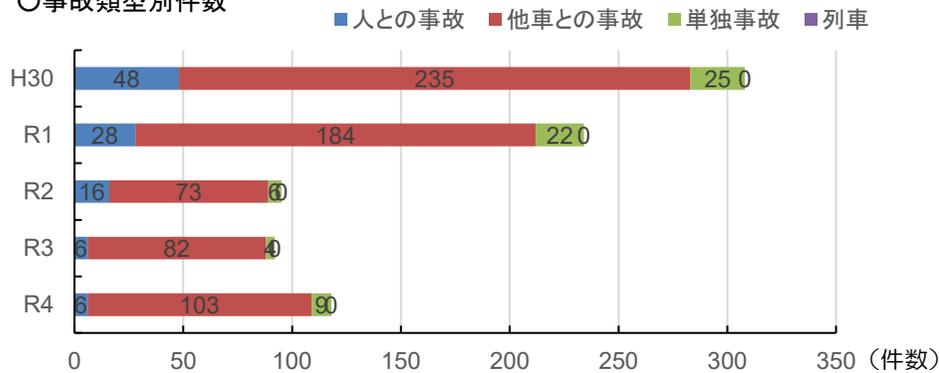
○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳  
(件数)



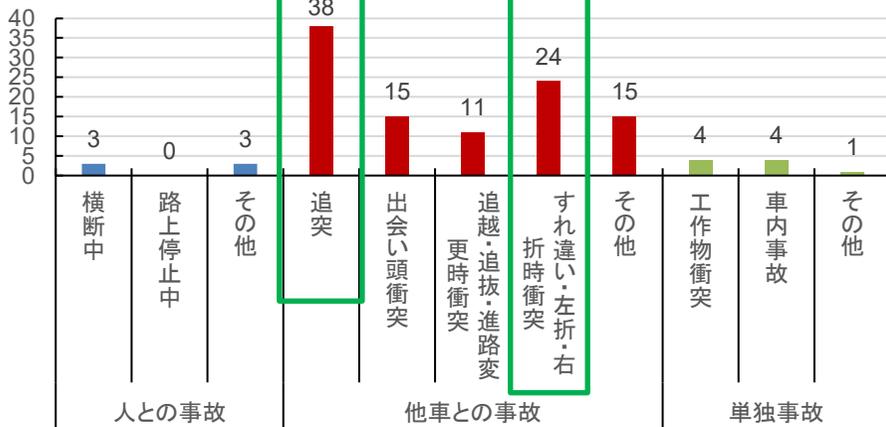
- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は118件であった。事故類型としては、「追突事故」の他、右左折時等の衝突事故が多い。
- 死亡事故の件数は近年1ケタ台で推移しており、令和4年は2件であり、出会い頭衝突と工作物衝突により発生したもの。

## 貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

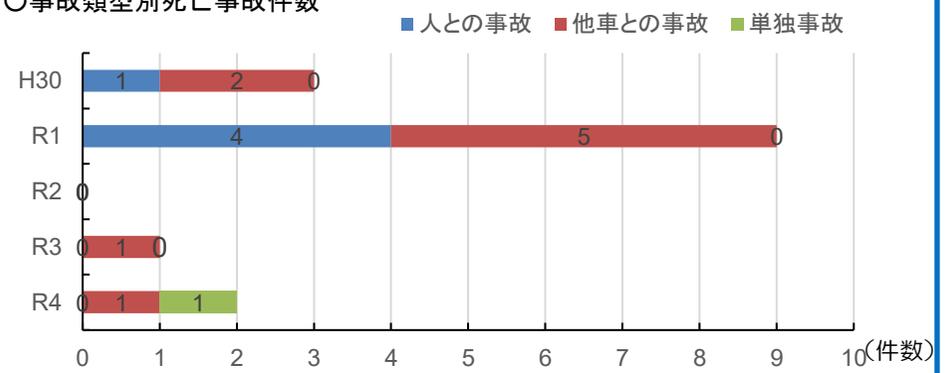


○令和4年事故類型別事故件数の内訳 (件数)



## 貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳

※令和4年の2件は、出会い頭衝突と、工作物衝突により発生したもの。

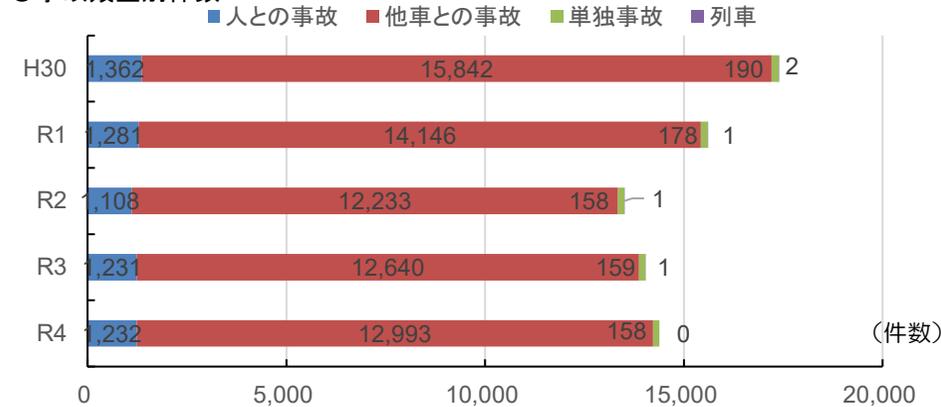
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 業態別の特徴的な事故(トラック)

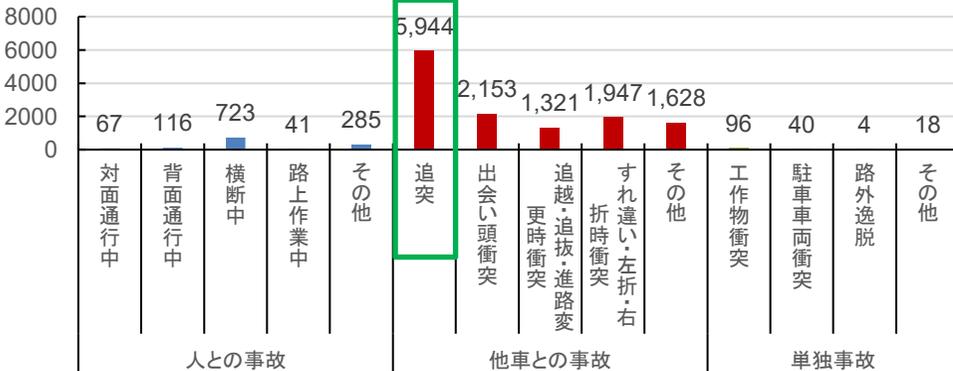
- トラックによる交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は14,383件であった。事故類型は、「追突事故」が全体の約4割にあたる5,944件発生しており、**最多**。
- 死亡事故の件数は減少傾向を示しており、令和4年は196件 (過去最少) であった。事故類型は、「横断中の歩行者との事故」が全体の約2割強にあたる48件発生しており、**最多**。

## トラックの事故類型

○事故類型別件数

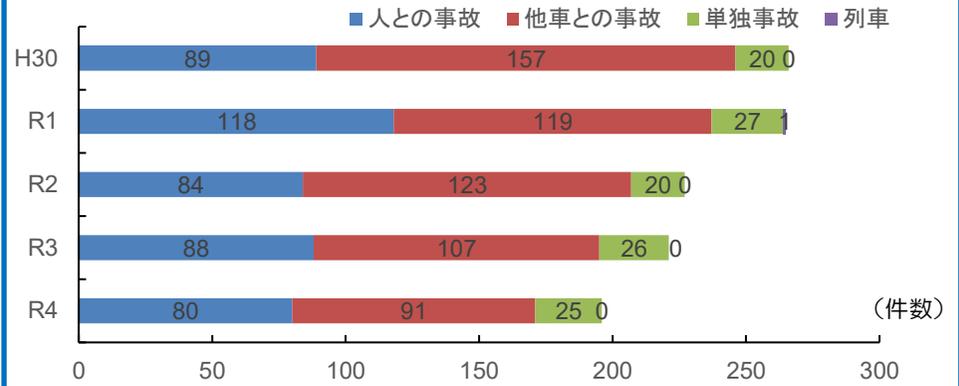


○令和4年事故類型別事故件数の内訳 (件数)

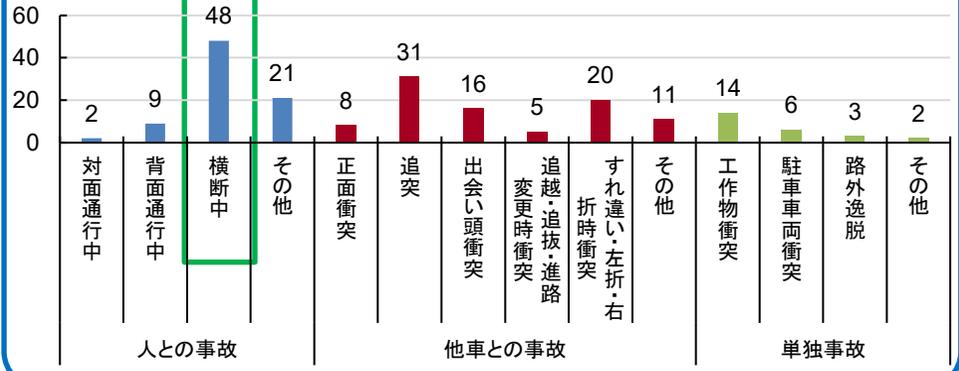


## トラックの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



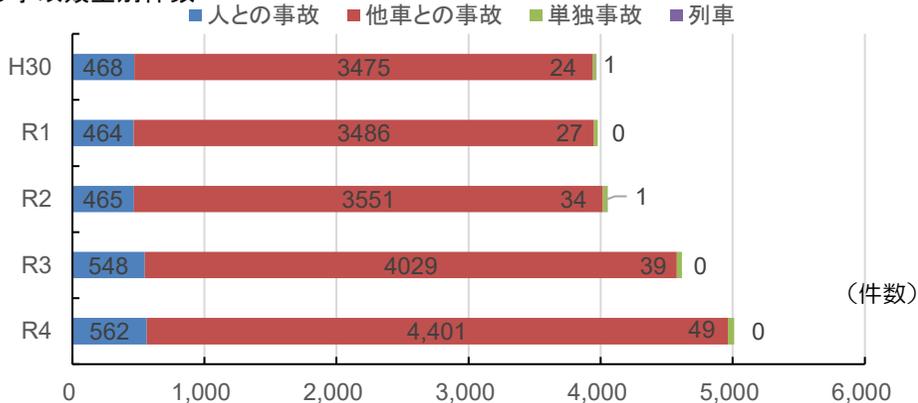
○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳 (件数)



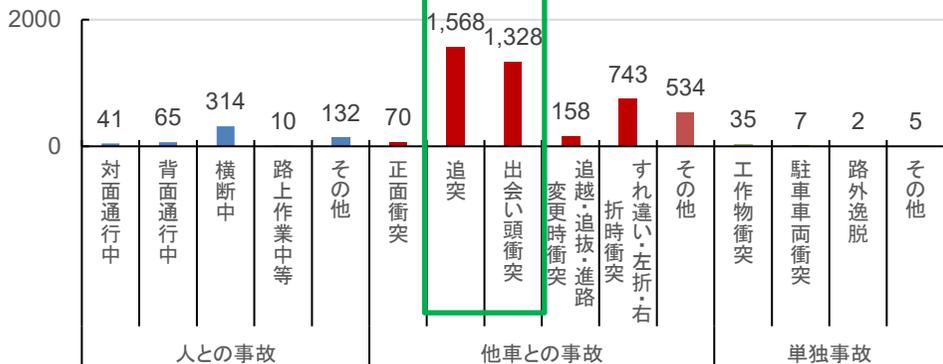
○ 軽貨物自動車による交通事故全体の件数は増加傾向を示しており、令和4年は5,012件であった。事故類型は、「追突事故」が最も多い。

## 軽貨物の事故類型

○事故類型別件数

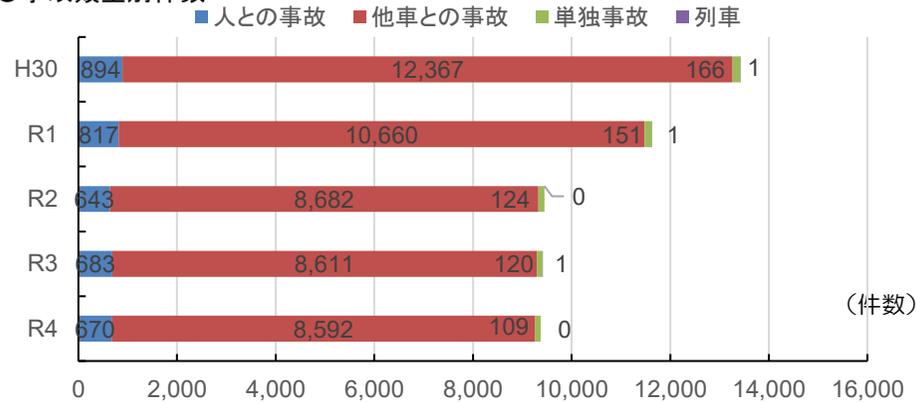


○令和4年事故類型別事故件数の内訳 (件数)

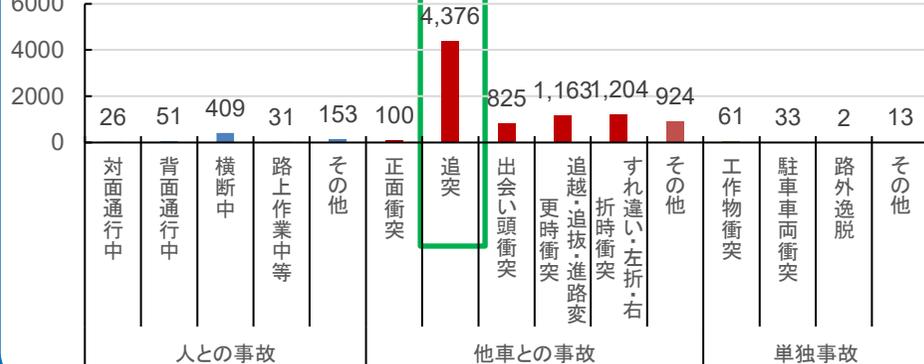


## 軽貨物以外のトラックの事故類型

○事故類型別件数

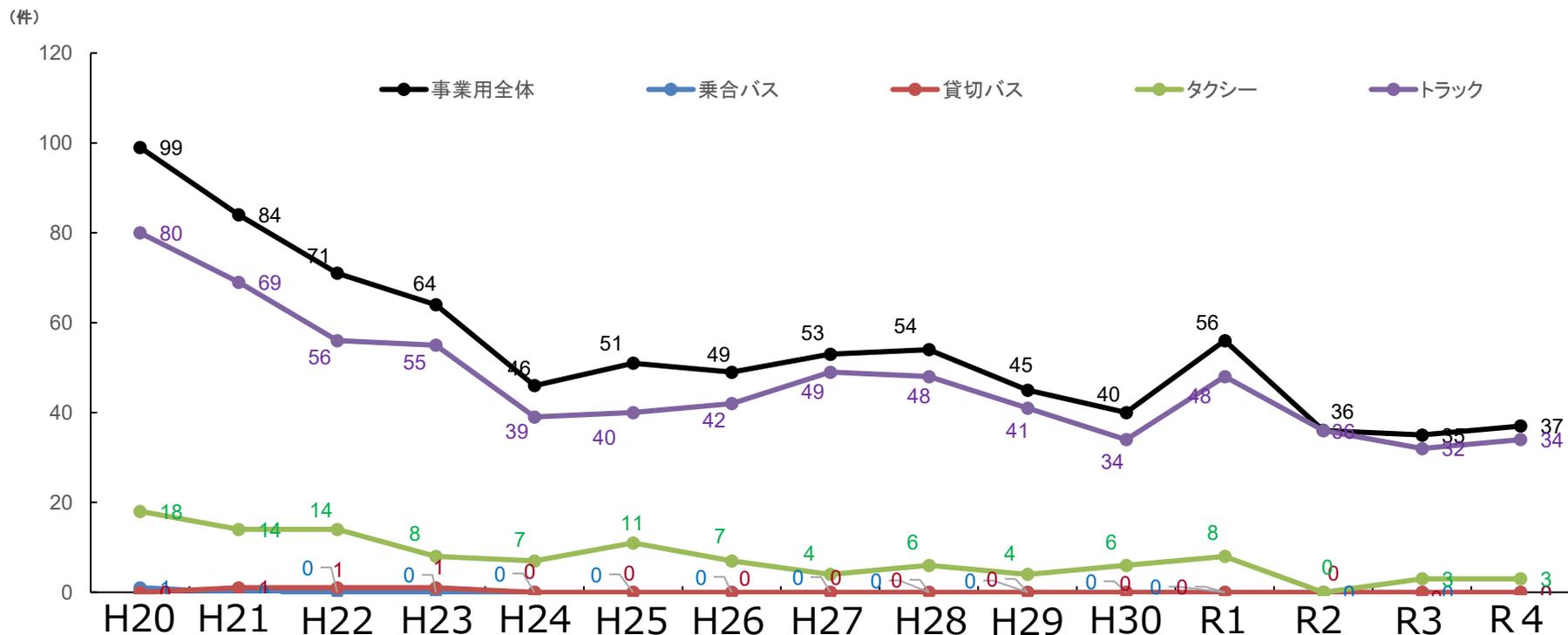


○令和4年事故類型別事故件数の内訳 (件数)



- 事業用自動車による飲酒運転事故件数は、平成24年以降横ばいの状況が続いている。
- 飲酒運転の根絶に向け、引き続き飲酒運転を未然に防止するためのルール作り等の取組が必要。

## 飲酒運転による事業用自動車の交通事故



出典：警察庁「交通統計」  
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は高止まりの状況。

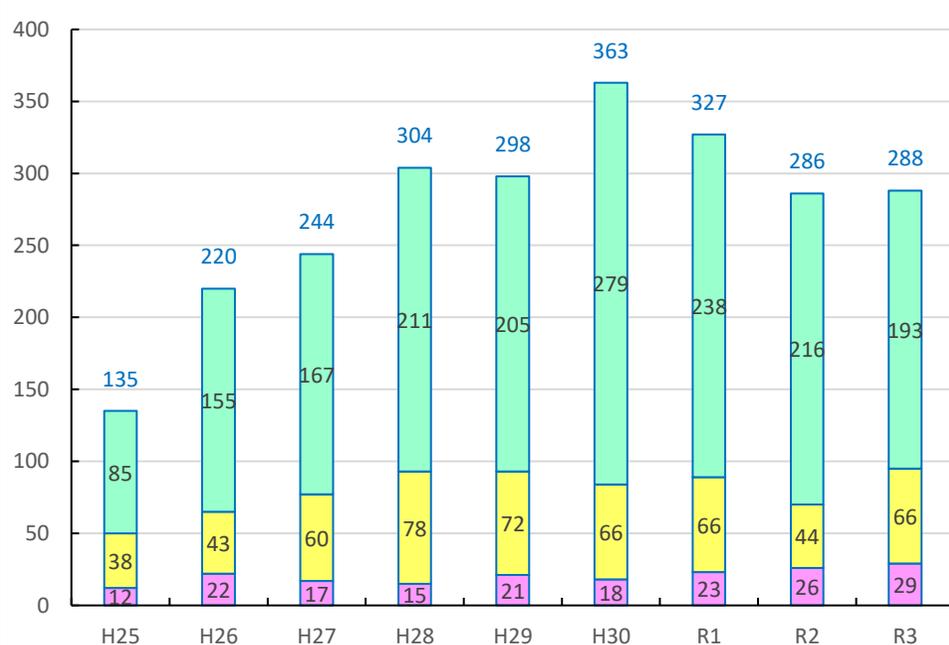
○令和3年は健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況。

## 健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)



■ **トラック** (運転者数: 約84万人)  
■ **タクシー** (運転者数: 約27万人)  
■ **貸切・特定** (運転者数: 約5万人)  
■ **乗合** (運転者数: 約8万人)

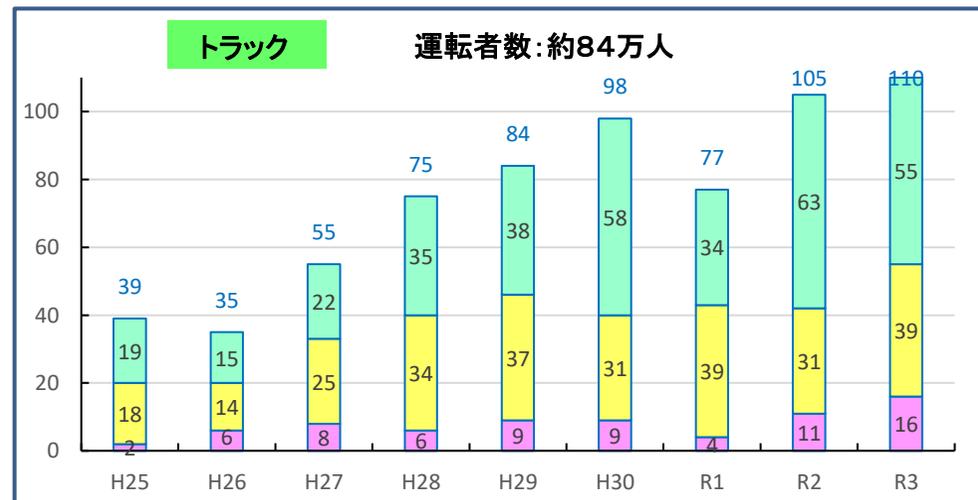
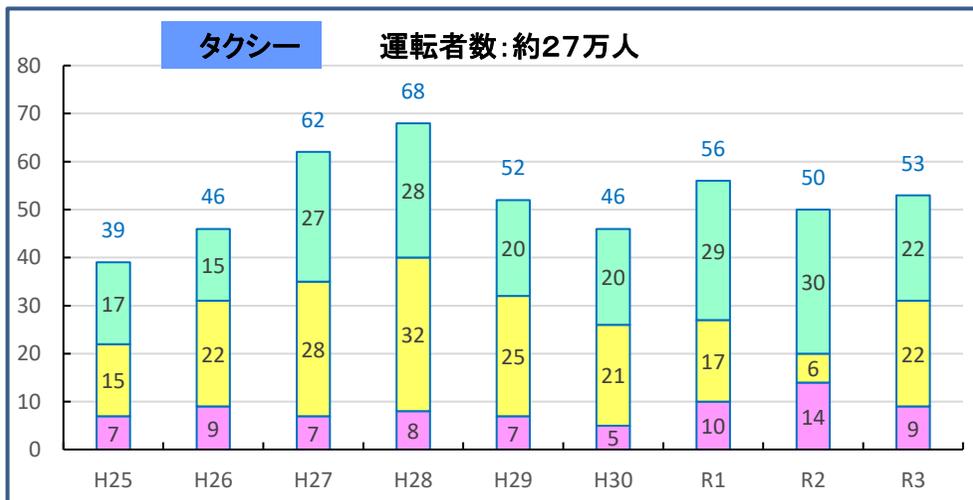
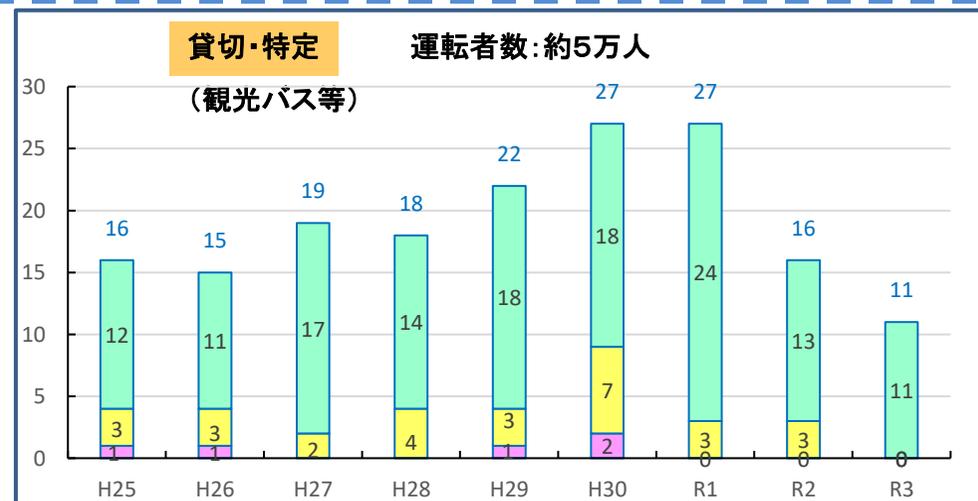
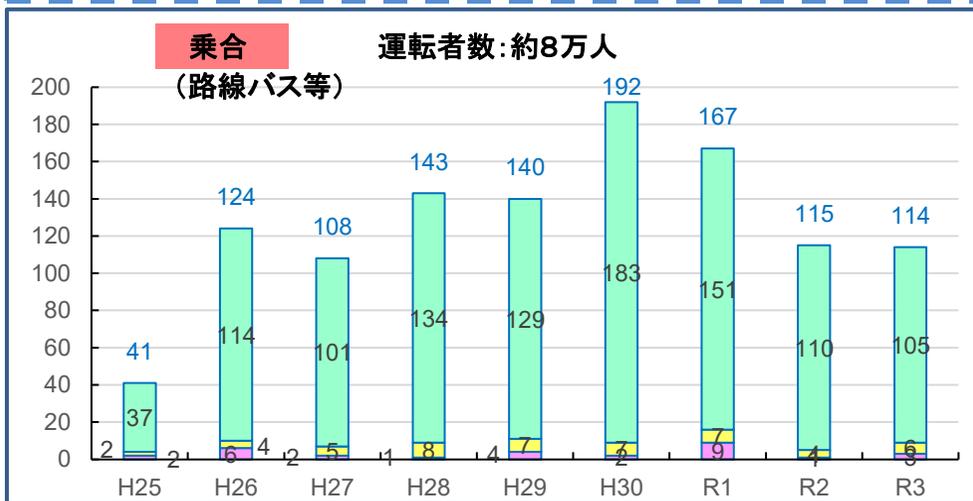
## 健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



■ **衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)**  
■ **衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)**  
■ **衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)**

# 業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 乗合バス、貸切・特定バス、タクシーにおける健康起因事故報告件数は、高止まりの状況。トラックは増加傾向。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。

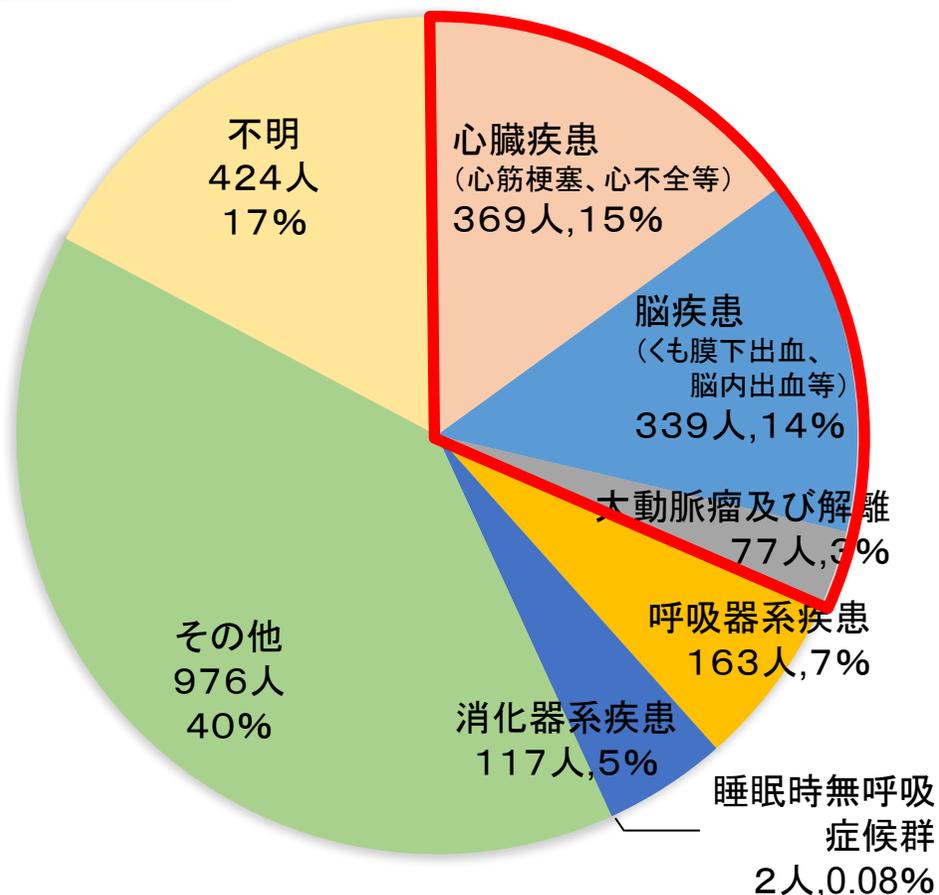


- 乗務の中断等 (乗務の中断等)
- 物損事故等 (衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等))
- 人身事故等 (衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等))

- 過去9年間で健康起因事故を起こした運転者2,465人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が32%を占める。
- うち、死亡した運転者426人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が12%、大動脈瘤及び解離が12%を占める。

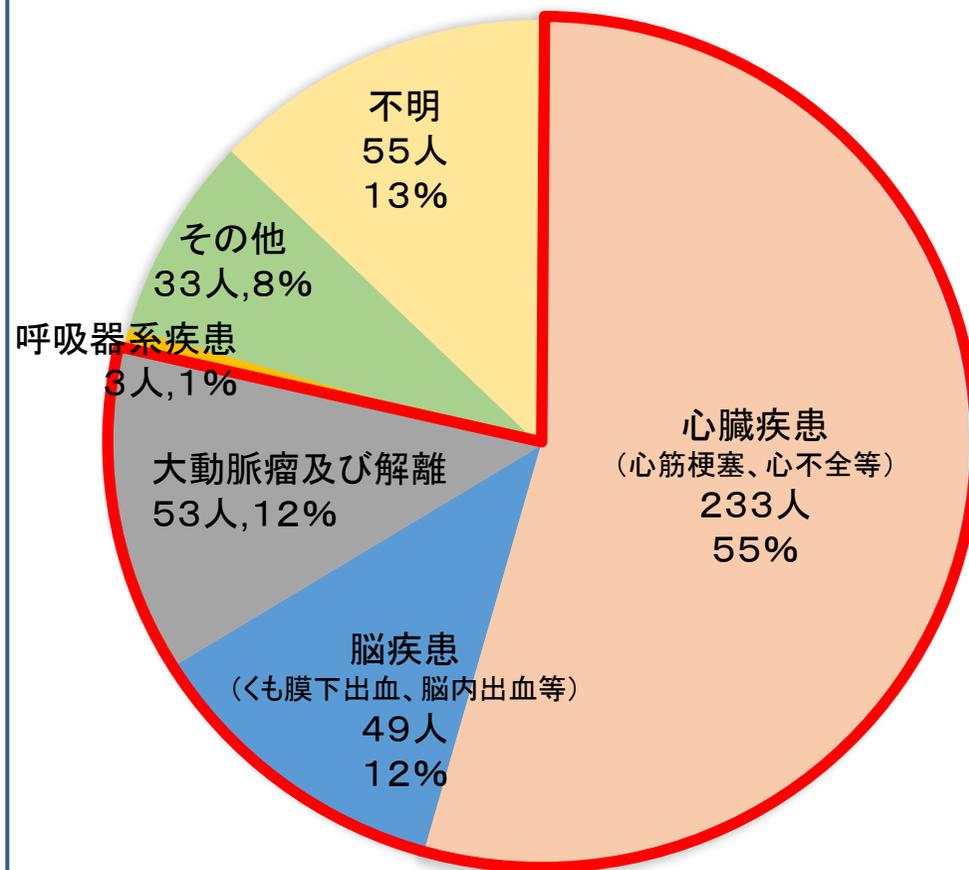
## 健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計2,465人



## 健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

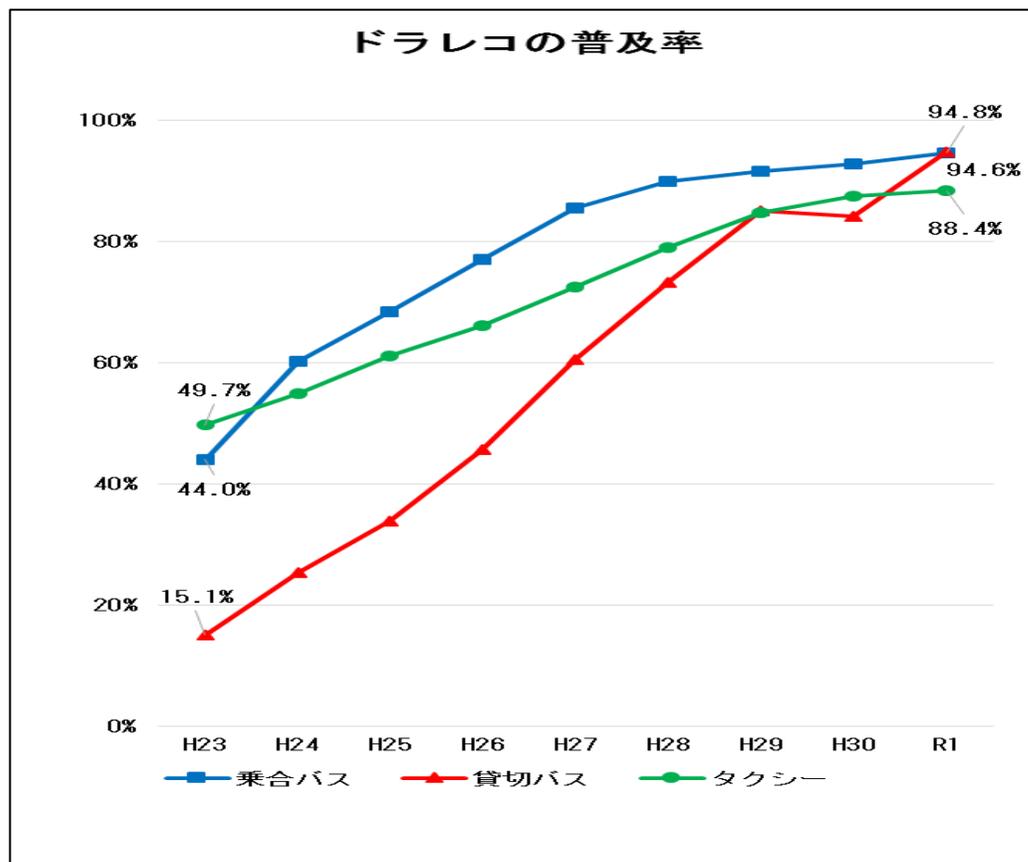
計426人



1. 事業用自動車総合安全プラン2025
2. 事業用自動車による交通事故の発生状況
- 3. 事業用自動車におけるドライブレコーダーの活用について**
4. その他、最近のトピックス

○国土交通省では平成22年度から事業用自動車へのドラレコ装着に係る補助金事業を実施。  
 年々装着率は上がってきており、令和元年度では、バス・タクシーの装着率は**9割程度**である。  
 ○トラックについての継続データはないが、平成27年度に全日本トラック協会が行った調査によると、  
 装着率は**7割程度**である。

## バス・タクシーの調査結果



## トラックの調査結果 (H27年度)

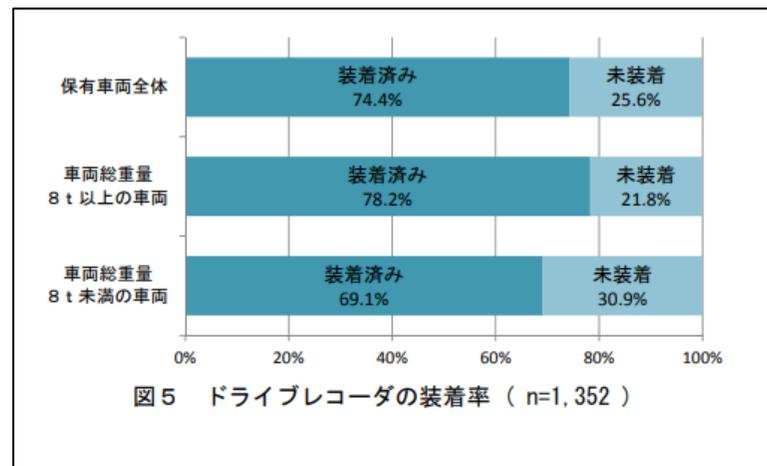


図5 ドライブレコーダの装着率 (n=1,352)

旅客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指導及び監督の指針  
(平成13年12月3日国土交通省告示第1676号・最終改正 平成30年6月1日国土交通省告示第708号)

一般的な指導及び監督の指針／特定の運転者に対する特別な指導の指針

## 一般貸切旅客自動車運送事業者が運転者へ指導及び監督を行う場合の**ドライブレコーダーの記録の使用の義務付け**

＜指導及び監督の内容＞

- ① ドライブレコーダーの記録を利用した運転者の運転特性に応じた安全運転 **ヒヤリハット体験、クレーム報告や事故**の発生があった場合、アクセル・ブレーキ・ハンドル操作の**急な操作の有無**や**車間距離の保持状況**などをドライブレコーダーの記録により確認、運転特性の把握をさせた上で、必要な指導を行う。
- ② ドライブレコーダーの記録を活用したヒヤリ・ハット体験等の自社内での共有ドライブレコーダーの記録のうち、①の場合に係るものを**自社内の当該運転者以外の運転者に対する指導及び監督に活用**することで、当該指導及び監督をより効果的に行うよう努める。
- ③ ドライブレコーダーの記録等を利用した指導の効果の確認 (特定運転者)指導の実効性を確保するため、特別な指導の実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により、**特別な指導の内容に係る運転者の習得の程度を把握**し、必要に応じて指導を行うこととする。

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

平成29年3月

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会

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、行政・事業者・利用者の『安全トライアングル』により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

### ポイント

- 依然として発生する**飲酒運転、健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

### 【重点施策】

#### 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・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付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

#### 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

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

#### 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

### 具体的な施策としてドライブレコーダーの活用を織り込み

#### 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

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

#### 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

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 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**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- 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**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**

## 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

取り組むべき課題：「**ながら運転**」・「**あおり運転**」への対応

施策	進捗状況（令和5年9月時点）
【バス業界】	
ドライブレコーダーの映像等を活用し <b>運転中の携帯電話、スマートフォンの使用の禁止の指導を徹底</b> するとともに、事故惹起者に対する指導内容と再発防止策を展開	【日本バス協会】 「安全輸送決議」において、 <b>ドライブレコーダー映像等</b> 、保有する情報を利用して運転者の運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等に努める。特に、乗務中における携帯電話やスマートフォンの使用の禁止を継続的かつ反復的に指導することを採択している。
【タクシー業界】	
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 <b>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</b> の取組の推進	【全国ハイヤー・タクシー連合会】 令和5年3月末現在で <b>44都道府県警察と犯罪や事故捜査のためにドライブレコーダー映像等情報提供に係る協定を締結</b> 。
【メーカー】	
<b>ドライブレコーダーの普及</b> ⇒運送事業者殿のドライブレコーダーの採用背景を調査研究し、安全で安心な運行確保のツール研究に協力する。	【日本自動車工業会大型車部会】 運行記録計として装備するデジタルタコグラフに <b>あおり運転をされた都度、その詳細な情報を記録・管理</b> できるドライブレコーダーを組み込んだものを各社メーカーオプションとして設定している

### 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

#### 取り組むべき課題：① デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

施策	進捗状況（令和5年9月時点）
<b>【バス業界】</b>	
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	【日本バス協会】 配車アプリ事業者と連携して各事業者で実施
<b>【タクシー業界】</b>	
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	【全国ハイヤー・タクシー連合会】 情報を収集中。

#### 取り組むべき課題：③ ICTを活用した高度な運行管理の実現

施策	進捗状況（令和5年9月時点）
<b>【メーカー】</b>	
<b>ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ（運行管理システムの高度化）の普及促進</b> ⇒「運行記録計の義務化対象：貨物の運送の用に供する普通自動車であって、車両総重量が8t以上又は最大積載量が5t以上のもの」となっているが、自動車運送事業者殿のドライブレコーダの採用背景、デジタコ普及の現状に対する要因を調査研究し、安全で安心な運行確保のツール研究に協力する。	【日本自動車工業会大型車部会】 運行記録計の技術基準（別添89）に準拠したデジタルタコグラフをメーカー各社販売展開し、普及を促進。 <b>デジタルタコグラフとドライブレコーダーが一体となったものも販売されており</b> 、配送状況や道路状況、配送業務中の事故の詳細、荷室内の状況のカメラでのモニタリングによる運行計画の途中調整等、安心・確実な配送業務の効率化に貢献している。

**取り組むべき課題：① 依然として多発する乗合バスの車内事故への対応**

施策	進捗状況（令和5年9月時点）
【国土交通省】	
<b>危険予知トレーニング用視聴覚教材作成</b> による事故防止活動の推進	【NASVA】 「危険予知トレーニング（KYT）シート」を各種指導講習用テキストに掲載し、講習・セミナーで周知している。 <b>ドライブレコーダー映像を用いた危険予知トレーニング教材「ドライブレコーダーKYTⅠ～Ⅴ」を制作し頒布している。</b> ※頒布総数486部（令和4年度）、頒布総数131部（令和5年9月末現在） なお、令和5年度9月現在、新たなドライブレコーダーKYT（Ⅵ）を作成中であり、令和6年度より頒布を開始する予定。
【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の推進（含 車いす利用者への対応）	【日本バス協会】 「安全輸送決議」において、ドライブレコーダー映像等、保有する情報を利用して運転者の運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等に努めることを採択している。

**取り組むべき課題：③ 高齢歩行者の死傷事故への対応**

施策	進捗状況（令和5年9月時点）
【バス業界】	
高齢者が安心・安全に乗降できる <b>「ゆとり運転」を徹底するための、ドライブレコーダーを活用</b> した指導体制の構築	【日本バス協会】 高齢者が安全・安心に乗降できるよう高齢者に配慮した「ゆとり運転」を徹底するため、 <b>ドライブレコーダー等を活用した指導体制を構築</b> し促した。

取り組むべき課題：⑥ 初任、経験不足運転者等への適切な**指導監督**

施策	進捗状況（令和5年9月時点）
【国土交通省】	
講習・セミナー等における「 <b>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</b> 」の周知	【NASVA】 <b>指導講習用テキストに掲載し講習で周知している。</b> ※頒布総数486部（令和4年度）、頒布総数131部（令和5年9月末現在） なお、令和5年度9月現在、新たなドライブレコーダーKYT（VI）を作成中であり、令和6年度より頒布を開始する予定。
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	【NASVA】 （再掲）「危険予知トレーニング（KYT）シート」を各種指導講習用テキストに掲載し、講習・セミナーで周知している。 ドライブレコーダー映像を用いた危険予知トレーニング教材「ドライブレコーダーKYT I～V」を制作し頒布している。 なお、令和5年度9月現在、新たなドライブレコーダーKYT（VI）を作成中であり、令和6年度より頒布を開始する予定。 ※頒布総数486部（令和4年度）、頒布総数131部（令和5年9月末現在）
【タクシー業界】	
ドライブレコーダーの映像を活用した安全教育の実施	【全国ハイヤー・タクシー連合会】 各事業者ごとに実施  【全国個人タクシー協会】 傘下団体において <b>少人数による講習会を開催</b> しドラレコを活用したKYTを実施

経緯

- 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、事故の背景にある組織的・構造的  
問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより  
質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 平成26年6月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、各分野の専門家から  
構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について  
事故要因の調査分析を行っている。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

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
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士
小田切 優子	東京医科大学 医学部医学科公衆衛生学講座 講師
春日 伸予	芝浦工業大学工学部電気工学科 教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科 教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長
吉田 裕	関西大学社会安全学部 教授

令和5年6月30日公表

## タクシーの衝突事故（東京都渋谷区）

### 【事故概要】

- 日時：令和3年1月4日 午後7時1分頃
- 概要：タクシーが乗客1名を乗せて運行中、進路前方の赤信号の交差点に進入し、横断歩道を青信号に従い横断していた歩行者に次々と衝突。  
この事故により、歩行者のうち1名が死亡、4名が重傷、1名が軽傷。なお、タクシー運転者は、意識朦朧状態で病院に搬送され、「くも膜下出血」と診断されたものであり、その後転院するも、最後まで意識を回復することなく、約3ヵ月後に死亡。



事故車両

### 【原因】

- 運転者
  - ・ 運行中、身体に異常を感じた後も運行を継続
- 事業者・運行管理者
  - ・ 健康起因事故の防止に係る会社全体の関心の低さ
  - ・ 運行中に身体に異常を感じた場合における連絡方法等、運行中止を実行するための具体的な運用手順等が未整備
  - ・ 運転者に対する指導・教育における、当該教育の効果を高めるための工夫等の不足
  - ・ くも膜下出血の危険因子を抱えた運転者に対する健康管理が不適切

### 【再発防止策】

- 健康起因事故の防止に関する会社全体の関心を高めるための取組徹底→事業者
- くも膜下出血の危険因子を抱えた運転者について、始業点呼時に血圧の状態や服薬の状況等の確認→運行管理者
- 運行中止に関する具体的な手順の整備→運行管理者
- 実際の事態を想定した訓練やグループミーティングの実施→運行管理者
- 脳健診の積極的な受診勧奨→事業者



2041203

## 事業用自動車事故調査報告書

【重要調査対象事故】

タクシーの衝突事故（東京都渋谷区）

### 目次

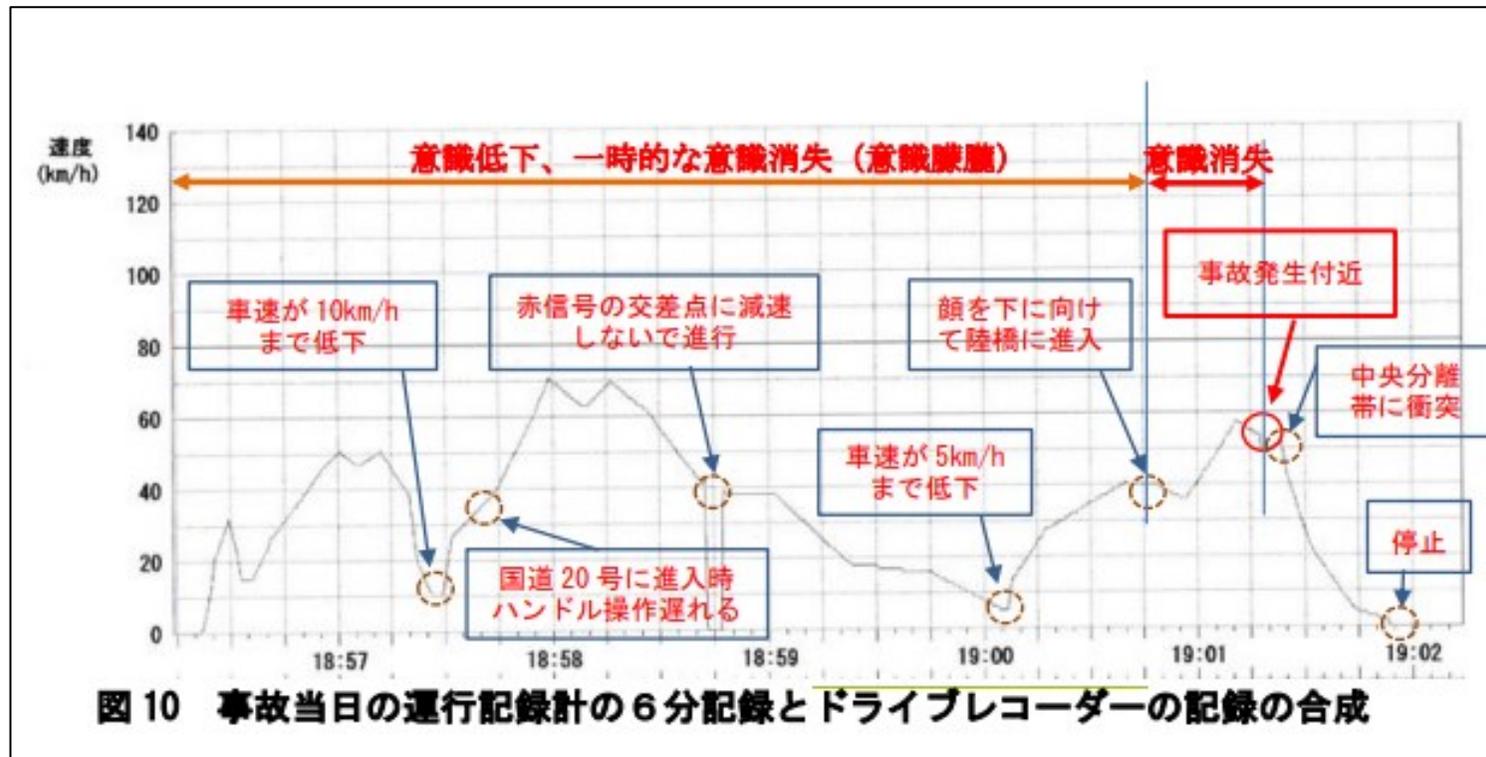
1	事故の概要	1
2	事実情報	2
2.1	事故に至るまでの運行状況等	2
2.1.1	当該事業者等からの情報	2
2.1.1.1	運行管理者からの情報	2
2.1.1.2	警察からの情報	3
2.1.2	運行状況の記録	4
2.1.2.1	運行記録計の記録状況	4
2.1.2.2	<u>ドライブレコーダーの記録状況</u>	5
2.2	死亡・負傷の状況	8
2.3	車両及び事故現場の状況	8

表4 ドライブレコーダーの記録状況（事故発生約15分前からの記録）

時刻 (時:分:秒)	事故発生 迄の時間 (分:秒)	車速 (km/h)	車両前方カメラ	運転者席付近カメラ (当該運転者及び乗客の状況)
18:46:41	14:41	—	赤信号に従って停止中	乗客との会話はスムーズ 視線は前方や周囲に向けられている
18:50:52	10:30	—	車線変更、信号待ち、右左折、カーブの進行などで、ふらつきや急な加減速もなく進行	乗客との会話中に左手で額付近を触る
18:51:53	09:29	—	赤信号に従って停止中	乗客と会話をしながらも、頭を前後に動かす動作が始まる
18:52:10	09:12	—	青信号で発進	<u>呻き声が漏れ始める</u>

(中略)

19:00:50	00:32	41	事故地点手前の陸橋に進入	顔が左下に傾く
19:00:57	00:25	35	ほぼ直線に近い道路で車線を逸脱。車速低下	
19:01:04	00:18	40	陸橋の頂上付近を約40km/hで通過。その後加速	顔がさらに左下に傾く
19:01:15	00:07	57	車速が上がリ、陸橋の下り勾配で57km/hとなる	
19:01:22	00:00	55	事故地点の横断歩道での車速は55km/hとなる。そのままブレーキやハンドル操作を行うことなく、赤信号で横断歩道に進入し、歩行者6名と次々に衝突 衝突後、車速が49km/hとなるが、歩行者1名をボンネットに乗せたままで車速をやや増加させながら進行	事故の衝撃で乗客が目覚める エアバッグ作動なし
19:01:27	-00:05	53	事故地点から約80m先の中央分離帯に当該車両の車両右前部側面を車速53km/hで衝突	エアバッグ作動なし
19:01:38	-00:16	減速	減速しながら進行	乗客の「運転手さん」の呼びかけに対して、下を向いたまま不明瞭な声で「はい」と答える
19:01:48	-00:26	減速		乗客の「110番するよ」の呼びかけにも、下を向いたまま不明瞭な声で再び「はい」と答える



運転者が死亡となった事案においても、事故の原因を分析し再発防止の提言を行うためには、ドライブレコーダーによる記録が重要であり効果的。  
他方、ドライブレコーダーの故障や事故による消失(焼失含む)により記録を確認できない事案もあり、今後の課題。

- 運送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を平成18年10月導入。
- 人口減少・少子高齢化に伴う人材不足が顕在化等、昨今の社会情勢の変化を受け、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を令和5年6月改訂。**事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、現場の技能の維持・向上の教育・訓練、法令遵守状況の確認**において、ドライブレコーダーの活用を明示。

運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン  
～輸送の安全性の更なる向上に向けて～

令和5年6月  
国土交通省大臣官房  
運輸安全監理官

事故、ヒヤリ・ハット情報等の  
収集・活用の進め方

～事故の再発・未然防止に向けて～

(自動車モード編)

令和5年6月  
国土交通省大臣官房 運輸安全監理官室

## 令和6年度予算要求

### 自動車運送事業の安全総合対策事業

【1,329百万円（1,334百万円 1.0倍）】

#### 事業目的

先進安全自動車(ASV)、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行う。

#### 事業内容

##### ○先進安全自動車(ASV)の導入支援

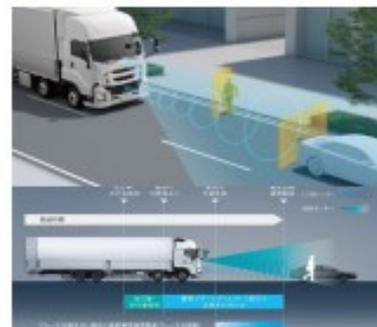
【補助率】 導入費用の1/2

- 【対象機器】
- ・衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)
  - ・ドライバー異常時対応システム
  - ・後側方接近車両注意喚起装置
  - ・統合制御型可変式速度超過抑制装置
  - ・事故自動通報システム
  - ・アルコール・インターロック 等

##### 事故自動通報システム



##### 衝突被害軽減ブレーキ (歩行者検知機能付き)



##### ○過労運転防止のための先進機器の導入支援

【補助率】 導入費用の1/2

- 【対象機器】
- ・遠隔点呼機器、自動点呼機器
  - ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器 等



自動点呼機器



ドライバーの居眠り  
感知・警報装置

##### ○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

【補助率】 導入費用の1/3

- 【対象機器】
- ・デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー  
(一体型を含む)



##### ○社内安全教育の実施支援

【補助率】 実施費用の1/3 【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育

専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る。

1. 事業用自動車総合安全プラン2025
2. 事業用自動車による交通事故の発生状況
3. 事業用自動車におけるドライブレコーダーの活用について
4. その他、最近のトピックス

令和5年度

## 自動点呼

実証済

業務後における点呼自動化



省令等を改正し本格運用

実証中

業務前点呼における条件付き点呼自動化

将来

業務前、業務後  
点呼における完全点呼自動化

(業務前後)  
点呼

## 遠隔点呼

同一事業者内→事業者間  
営業所、車庫からそれ以外の場所へ

実証済

事業者内

- 事業者、グループ企業内
- 場所：営業所・車庫

事業者を  
跨いだ

実証中

- 場所：待合所や宿泊地等

将来

デジタルツールを活用し、事業者を跨いだ遠隔での運行管理(点呼を含む)の実施

実証中

■ 事業者間

- 場所：営業所・車庫・配車センター等(予定)



(業務中)  
運行指示

## 運行管理業務の一元化

【運行指示の一元化】

範囲：同一事業者営業所間  
対象運行：2地点間の定時運行  
(路線バス、ルート配送等)

実証中

- 対象業務の拡大
- 対象運行の拡大(貸切を追加)

運行時  
以外

- 令和4年7～9月の間に遠隔点呼を導入した事業者に対し、遠隔点呼制度の活用によって、
  - ・運行管理者の負担軽減につながったか
  - ・負担軽減につながった場合、その分どのような業務に注力できるようになったか等の意見を聴取し、遠隔点呼制度のさらなる改善につなげていくための**実態調査を実施**した。
- 実態調査に**回答いただいた16者のうち、15者が「点呼に係る運行管理者の負担が減った」と回答**。そのうち、**安全対策に費やせる時間が増えた**と回答した事業者も存在。

## 運行管理者負担軽減に関する具体的回答（代表的なものを抜粋）

- 早朝の勤務がなくなった
- 宿泊勤務が無くなりその他の業務に要することが出来た
- 対面点呼を実施する負担が減少した。実施対象の点呼数が少ないため、大幅な業務効率化はまだ実現できていない。
- 点呼にかかる時間が減り、その分**運転者への運転指導など、安全運行に関する時間を増やすことができた。**
- 深夜勤務がなくなり体への負担がなくなった。また、運行に係る業務時間、**乗務員への安全指導等の時間を増やすことができた。**
- 点呼執行の為の時間が軽減された為、時間外労働時間が減少した。
- 点呼を行う際に行っていた、押印、記録する回数が減ったことにより、1人当たりの点呼がスムーズに行うことができ、削減できた時間を、運転日報等を精査する時間に充てることができるようになった。

## 概要

- 安全性を確保した上で遠隔から点呼や運行指示を実施するための個々の制度や機器の要件等について、実証実験等を通じて制度化に向けた検討を実施
- これら個々の制度を組み合わせることにより、**ICT機器を活用した運行管理業務の一元化を実現し、運行管理の強化及び輸送の安全性向上に向けた検討を進める**

### 従来

#### 【点呼】

運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に対し、乗務前後に原則対面で点呼を実施



#### 【運行指示、労務管理等】

運行管理者が同じ営業所に所属する運転者に対し、運行指示等を実施



### 現段階

#### 【遠隔点呼の実施】

運用中

ICTを活用し、カメラ・モニターを通じて運行管理者が遠隔から点呼を実施できるようにする



#### 【運行指示者の一元化】

実証実験中

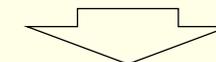
運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行指示等を実施できるようにする



### 今後

#### 運行管理業務の一元化 (同一事業者内)

実証実験中



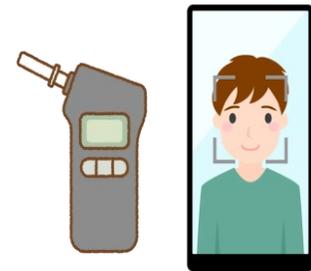
統括営業所



- 重大事故を起こした事業者の大半は、運転者への指導監督が不適切、点呼が未実施であるなど運行管理が不十分。
- 令和5年1月に、運転者に対する指導・監督マニュアルを改正し、「坂道での適切な運転操作」や「非常口や非常停止ボタンの使い方の周知」等を徹底。
- 加えて、令和5年10月10日に省令を改正し、「デジタル式運行記録計の使用の義務化」、「アルコール検知器使用時の画像記録保存の義務化」、「点呼記録の動画保存の義務化」等を来年度より順次実施。

## 貸切バスの安全規制強化内容(令和5年10月10日省令改正、令和6年4月1日施行※)

※一部の適用は令和7年4月1日

	運行記録計	アルコール検知器	点呼記録
現状	アナログ式やデジタル式	呼気中のアルコールの有無を確認	紙や電磁的方法で1年間保存
制度改正後	デジタル式のみ	呼気中のアルコールの有無を確認 + 検知器使用時の画像記録	電磁的方法で3年間保存 + 動画(音声含む)で点呼の様子を撮影の上、90日間保存
			
			監査や巡回指導において、確実に点呼が行われているか確認

令和5年6月にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」を踏まえ、軽貨物事業者の安全対策の強化、監査体制の強化及びデジタル式運行記録計の装着義務化も含む普及促進等、貨物自動車の安全対策の強化を図る。

## 軽貨物事業者の安全対策の強化

(物流政策パッケージ抜粋)

- 軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。

軽貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



## トラック事業者の安全対策の強化

(物流政策パッケージ抜粋)

- トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。
- トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る他、DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現に向けた調整を加速する。

➡ トラック事業に係る安全対策の強化について検討を進め、貨物自動車の更なる安全性の向上を図る

# 改善基準告示改正概要

- 全ての労働者の労働時間の上限は労働基準法で定められているが、自動車運転業務については、荷待ち、客待ち時間等一般労働者とは異なる労働環境にあることから、特例規則である厚生労働省告示(改善基準告示)が設けられている。
- 「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(平成30年7月公布)において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、時間外労働年960時間(=月平均80時間)の上限規制を適用することとなった。
- 改正改善基準告示の内容は、令和4年9月の厚生労働省の専門委員会において以下のようにとりまとめられ、令和4年末頃の公布を経て、令和6年4月1日から施行される予定。

	区分	現在	改正後(令和6年4月～)	
バス	1か月の拘束時間	(新設)	<b>281時間を超えないこと</b>	
	1日の休息期間	8時間以上与えること	<b>11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らないものとする</b> こと	
	1日の拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	原則13時間以下、最長 <b>15時間</b>	
タクシ	日勤	1か月の拘束時間	299時間を超えないこと	<b>288時間を超えないこと</b>
		休息期間	8時間以上与えること	<b>11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らないものとする</b> こと
		拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	原則13時間以下、最長 <b>15時間</b>
	隔勤	1か月の拘束時間	262時間を超えないこと	(現行どおり)
		休息期間	20時間以上与えること	<b>24時間以上与えるよう努めることを基本とし、22時間を下回らないものとする</b> こと
		拘束時間	21時間以下	<b>22時間以下</b>
トラック	1か月の拘束時間	293時間を超えないこと	<b>284時間を超えないこと</b>	
	1日の休息期間	8時間以上与えること	<b>11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らないものとする</b> こと	
	1日の拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	原則13時間以下、最長 <b>15時間</b>	

※各項目には適用回数等の細目ルールが定められている。  
 ※その他の項目(最大運転時間、連続運転時間、特例等)についても改正案がとりまとめ済。  
 【厚生労働省HP】 [https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei\\_126973\\_00001.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126973_00001.html)

- 国土交通省で収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものを情報提供することで、事故防止の取組への活用を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始し、**毎週金曜日に定期配信**。(令和5年10月13日に第729号を配信)
- **購読者数は**運送事業者や運行管理者等をはじめとして**2万人を突破**。

## メールマガジンの登録方法

メールマガジン「事業用自動車安全通信」は、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として毎週金曜日に配信しています。国土交通省HPから配信登録をお願いします。

[国土交通省](#) [検索](#)

- ① 国土交通省HPから「自動車」を選択します。



- ② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



- ③ 「自動車総合安全情報はこちら」を選択します。

[◆自動車総合安全情報はこちら](#)

- ④ 「事業用自動車安全通信」を選択し、配信登録をお願いします。

メールマガジン「事業用自動車安全通信」

※ 携帯電話、スマートフォンからの登録はこちら



### ◆◆◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」第729号(R5.10.13)◆◆◆

＝はじめに＝

このメールマガジンは、国土交通省において収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものについて、皆様に情報提供することにより、その内容を他山の石として各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として配信しています。また、自動車運送事業等における安全・安心確保に関する最近の情報等についてもトピックとして提供していますので、ご活用ください。

＝目次＝

1. 重大事故等情報
  - (1) 中型トラックが関係する衝突事故
2. トピック
  - (1) 貸切バスの安全性向上に向けた対策のための制度改正を行いました。(※新着情報)
  - (2) 冬用タイヤ交換時には確実な作業の実施をお願いします！(配信日：R5.10.6)
  - (3) 事業用自動車事故調査報告書を公表しました。(配信日：R5.9.29)
  - (4) 事故防止対策支援推進事業に係る補助金の申請を受付中  
～バス、タクシー、トラック運送事業者等の交通事故防止のための先進的な取組等を支援～(配信日：R5.8.18)

ご清聴ありがとうございました。