

事業用自動車の安全対策と運行管理における DXの活用について

～プロドライバーがいつまでも元気に誇りを持って働ける世の中を目指して～

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課 課長
永井 啓文



1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 取組の最新状況
 - (1) ICTの活用による運行管理の高度化
 - (2) 健康起因事故防止
 - (3) 飲酒運転防止
4. 物流政策パッケージ等を踏まえた安全対策の強化 等

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2025

3. 事業用自動車総合安全プラン2025 取組の最新状況

(1) ICTの活用による運行管理の高度化

(2) 健康起因事故防止

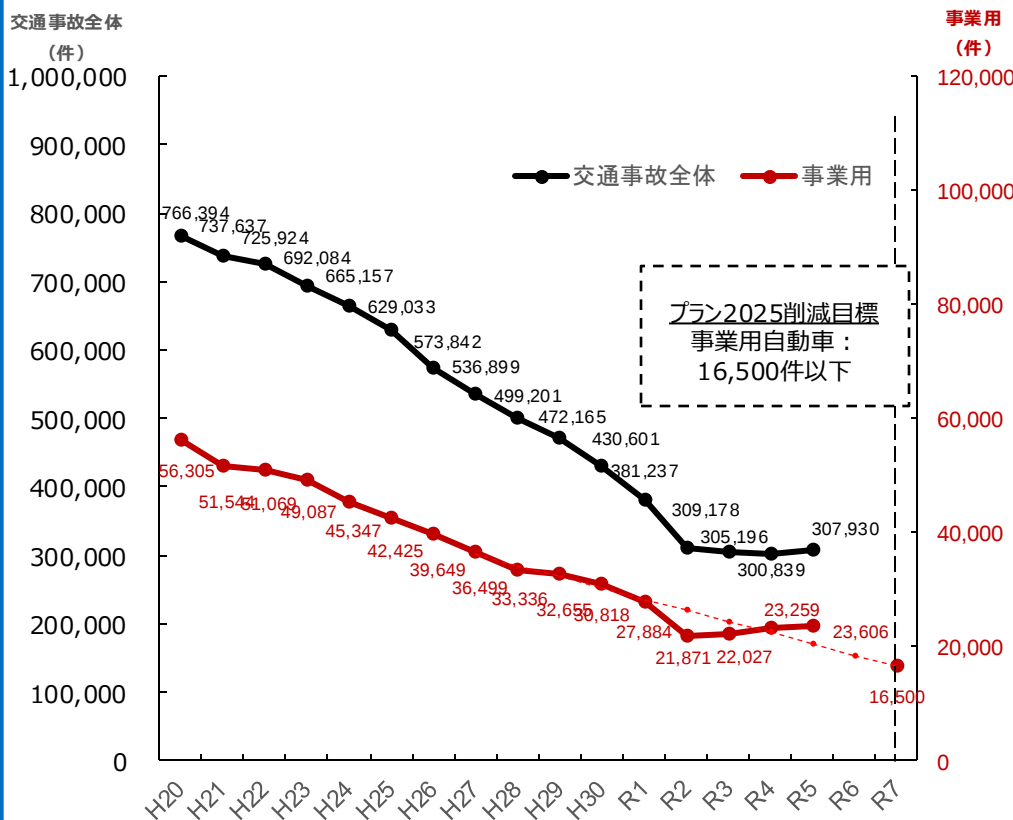
(3) 飲酒運転防止

4. 物流政策パッケージ等を踏まえた安全対策の強化 等

事業用自動車による交通事故件数の推移

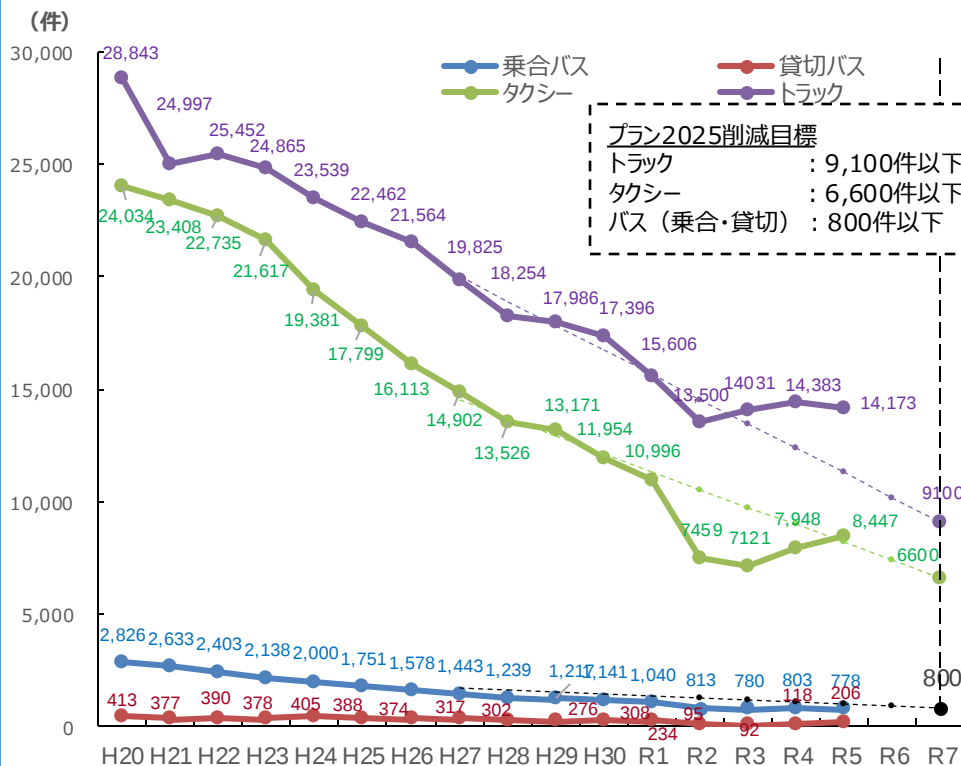
- 令和5年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は307,930件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は23,606件となり、過去10年間で約半減しているものの、直近数年間は横ばい傾向。 ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数
- 令和5年の各モードの交通事故件数は、令和4年と比較してタクシー・貸切バスは増加、乗合バス・トラックは減少。

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5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

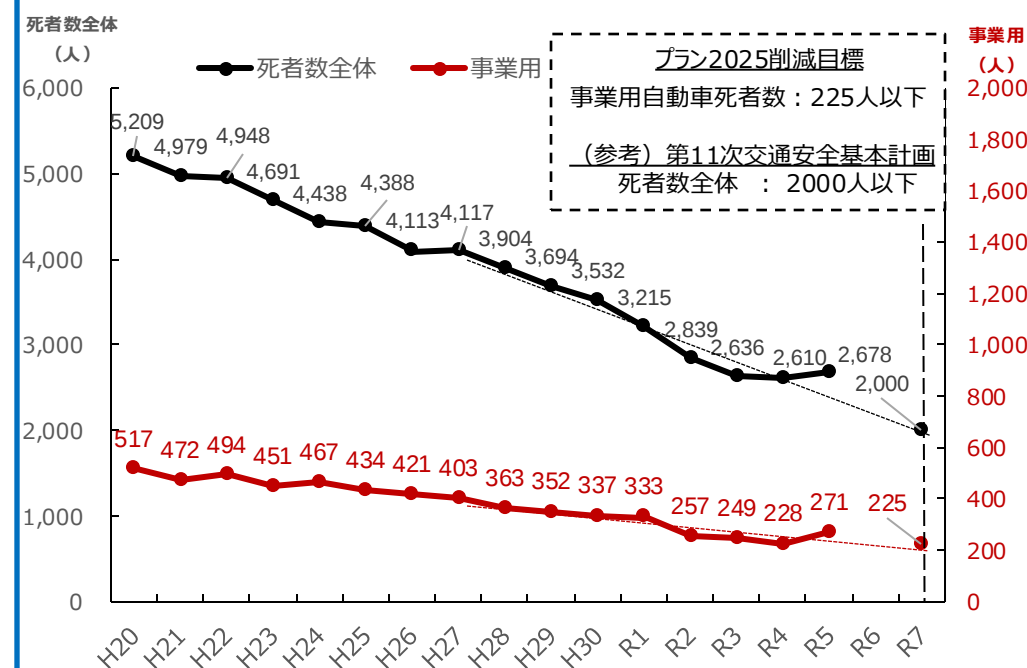


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

事業用自動車による交通事故死者数の推移

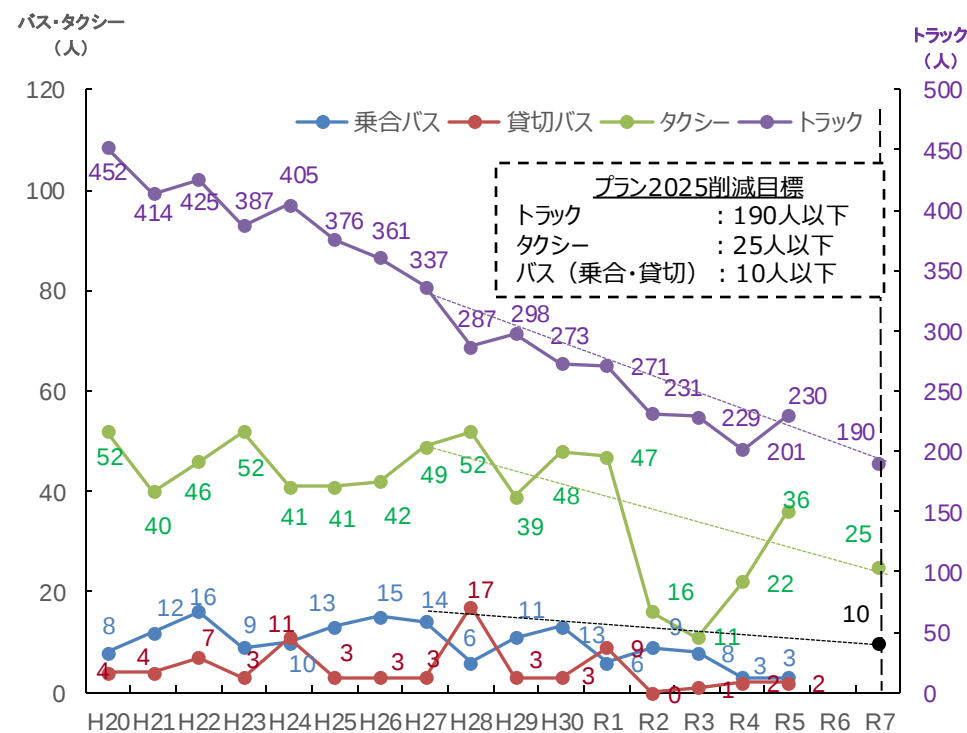
- 令和5年中に発生した交通事故全体の死者数は2,678人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は271人(前年比43人増)であった。
- 令和5年の各モードの交通事故死者数は、令和4年と比較してタクシー・トラックは増加、乗合バス・貸切バスは横ばい。

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5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



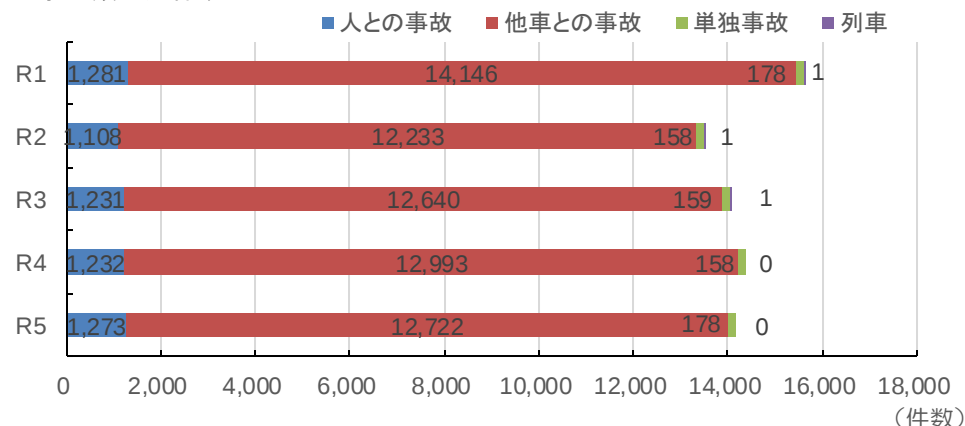
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(トラック)

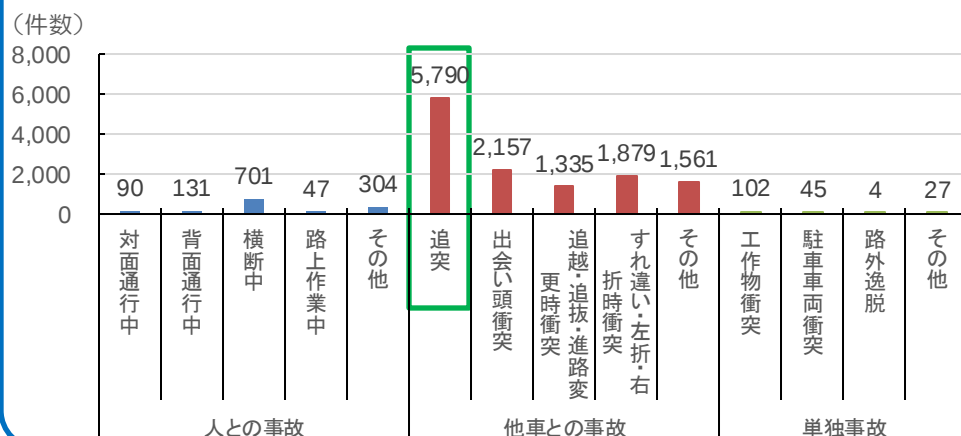
- トラックの事故類型としては、「**追突**」が全体の約4割にあたる5,790件発生しており、最多。
- トラックの死亡事故事故類型としては、「**横断中**」の人との事故が最も多い。

トラックの事故類型

○事故類型別件数

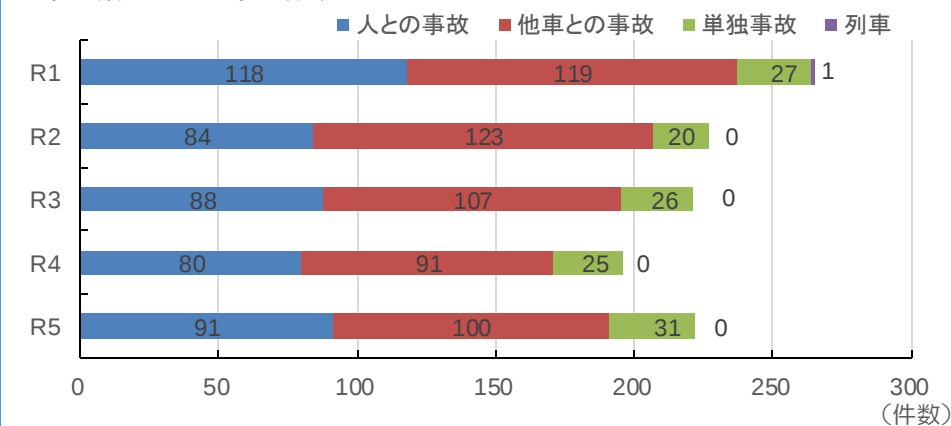


○令和5年事故類型別事故件数の内訳

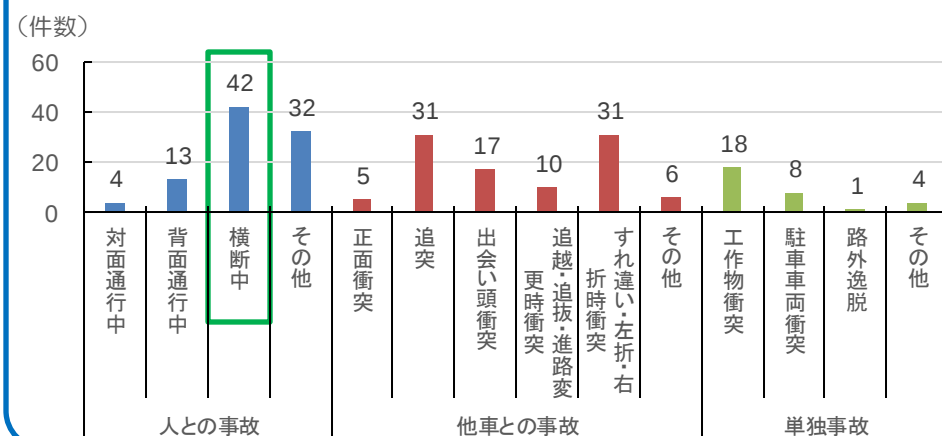


トラックの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



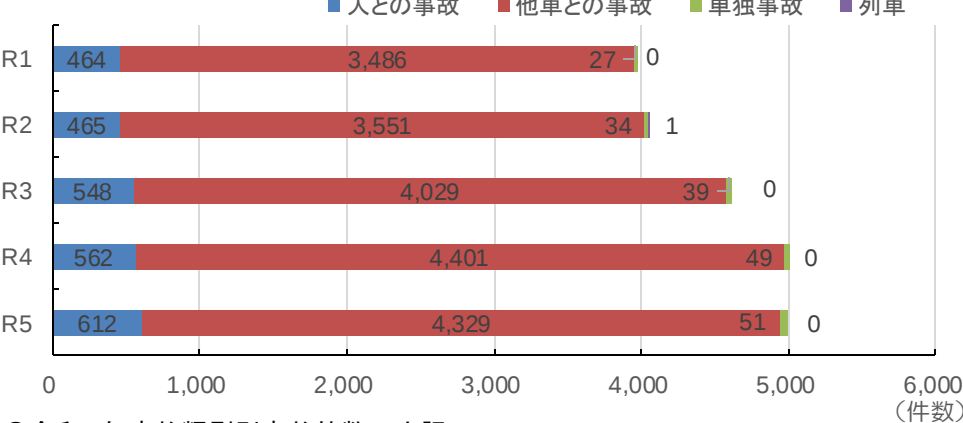
○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳



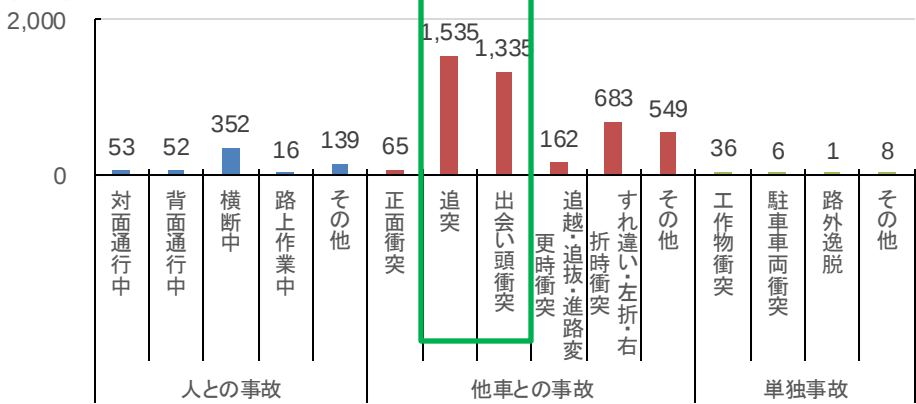
○ 軽トラックの事故類型としては、「追突」、「出会い頭衝突」が多い。

軽貨物の事故類型

○事故類型別件数



○令和5年事故類型別事故件数の内訳

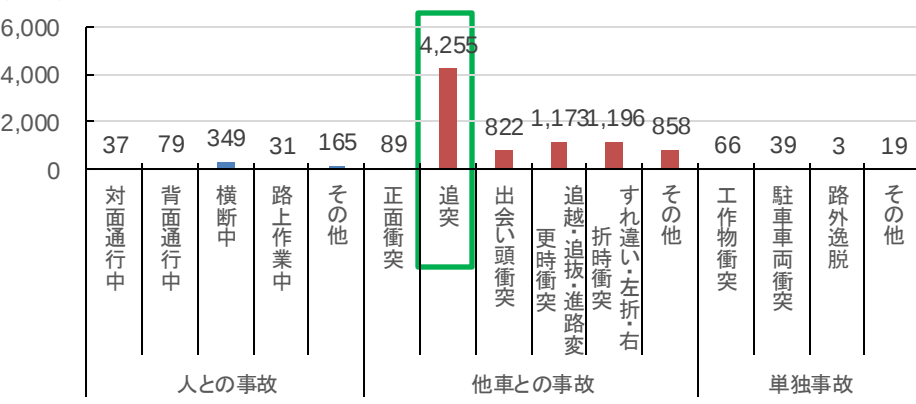


軽貨物以外のトラックの事故類型

○事故類型別件数



○令和5年事故類型別事故件数の内訳



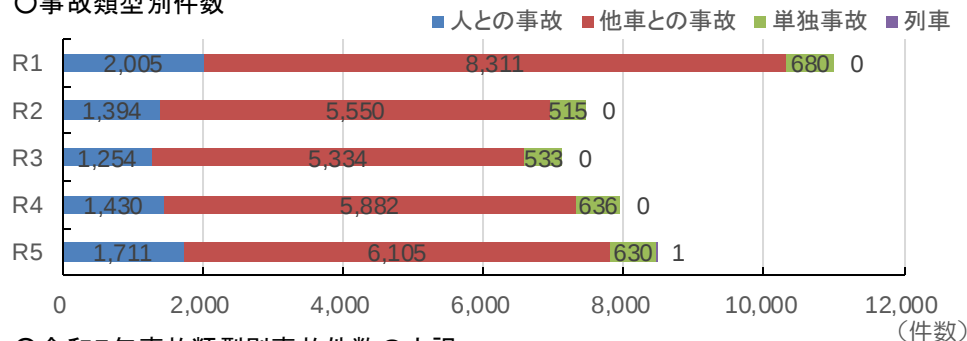
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(タクシー)

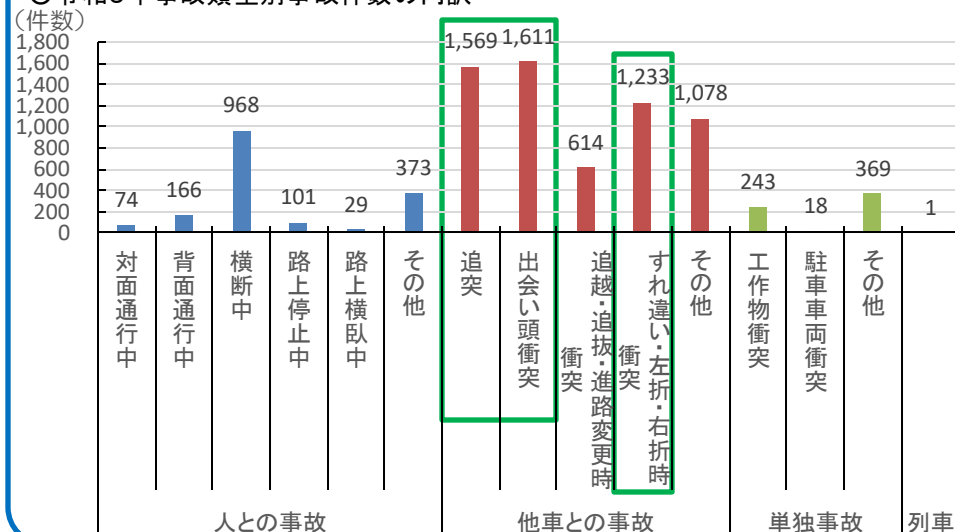
- タクシーの事故類型としては、「出会い頭衝突」、「追突」、「右左折時等の衝突」が多い。
- タクシーの死亡事故類型としては「横断中」の人との事故が最も多い。

タクシーの事故類型

○事故類型別件数

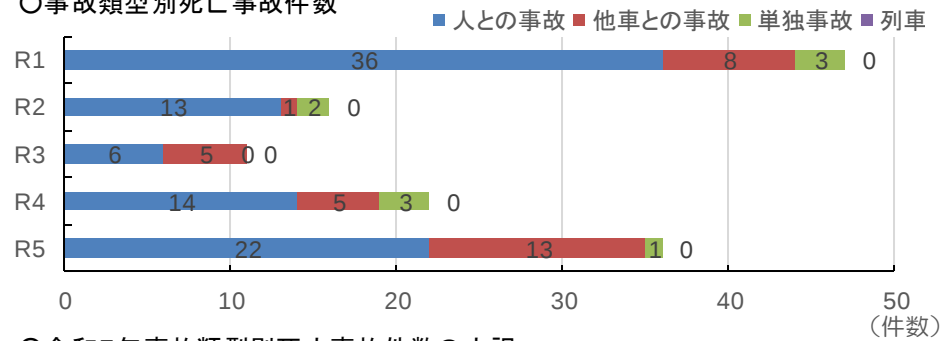


○令和5年事故類型別事故件数の内訳

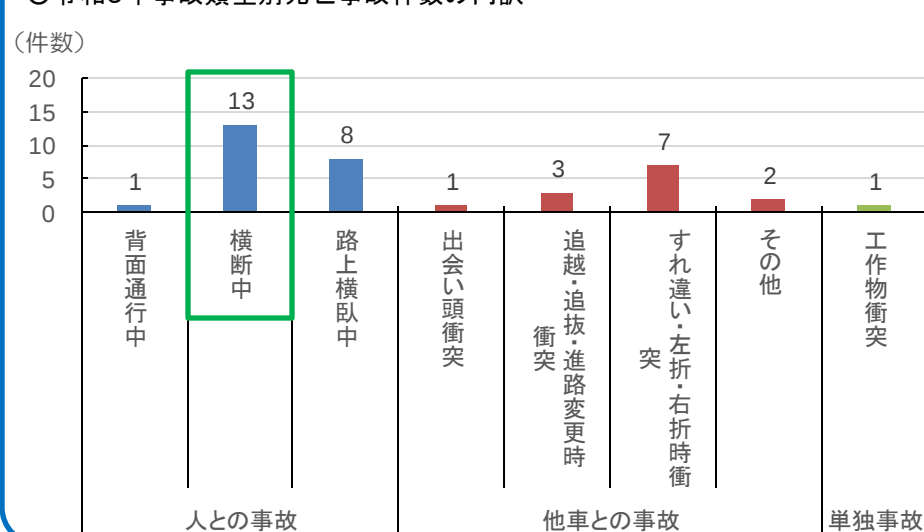


タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳

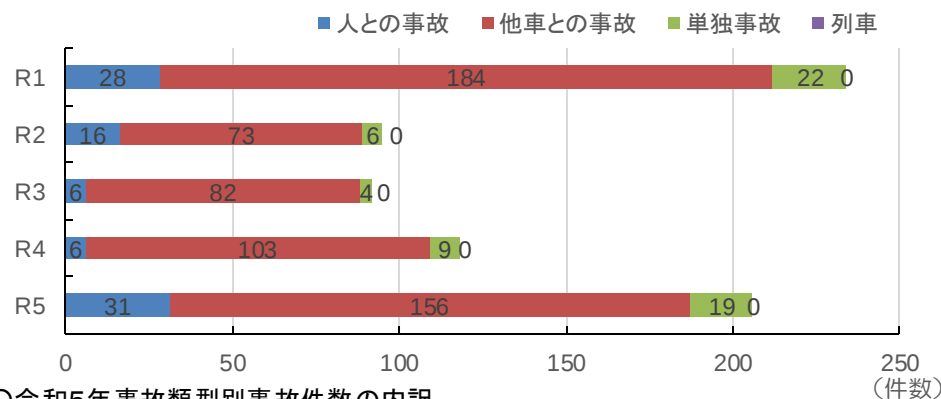


業態別の特徴的な事故(貸切バス)

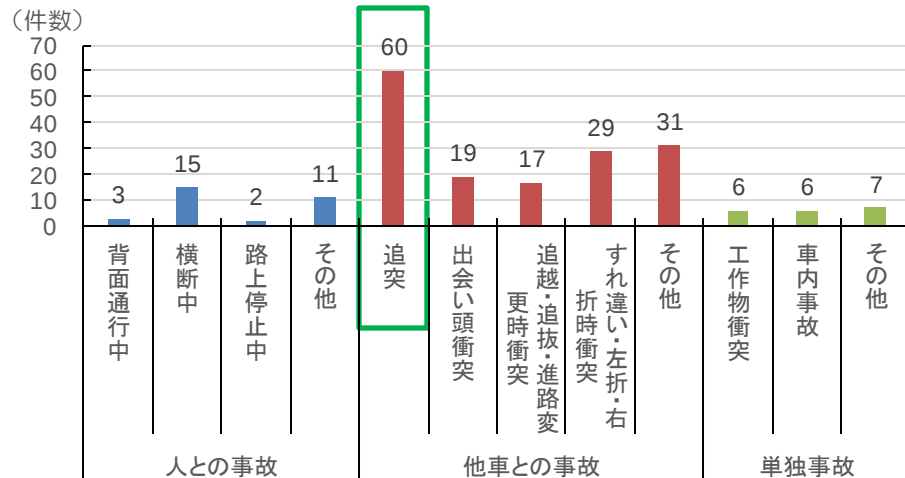
- 貸切バスの事故類型としては、「追突」が全体の約3割にあたる60件発生しており、最多。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、「背面通行中」及び「横断中」の人との事故であった。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

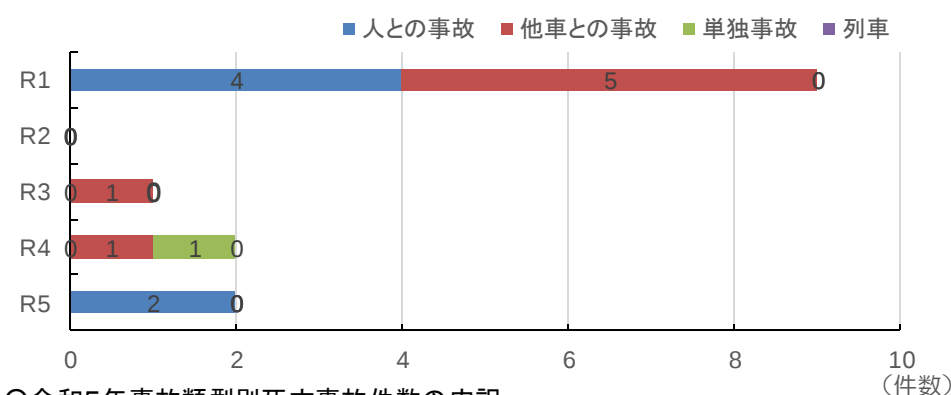


○令和5年事故類型別事故件数の内訳



貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳

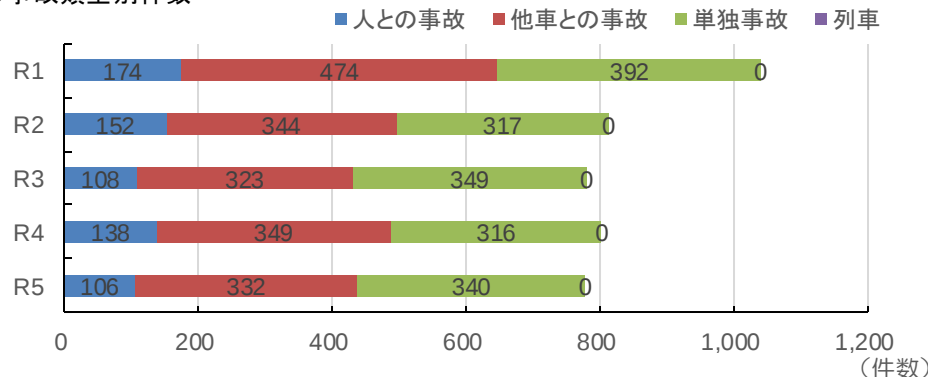
※令和5年の2件は、「背面通行中」「横断中」の人との事故。

業態別の特徴的な事故(乗合バス)

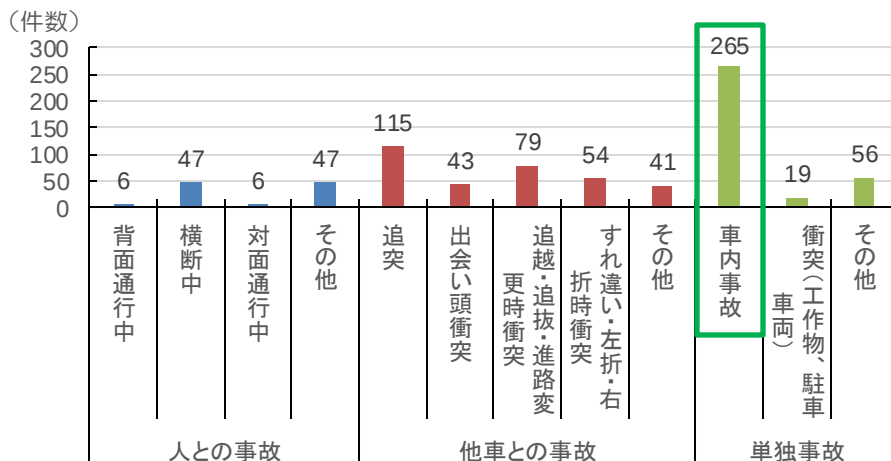
- 乗合バスの事故類型としては、「車内事故」が全体の約3割にあたる265件発生しており、最多。
- 乗合バスの死亡事故類型としては、「横断中」などの人との事故及び「出会い頭衝突」であった。

乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

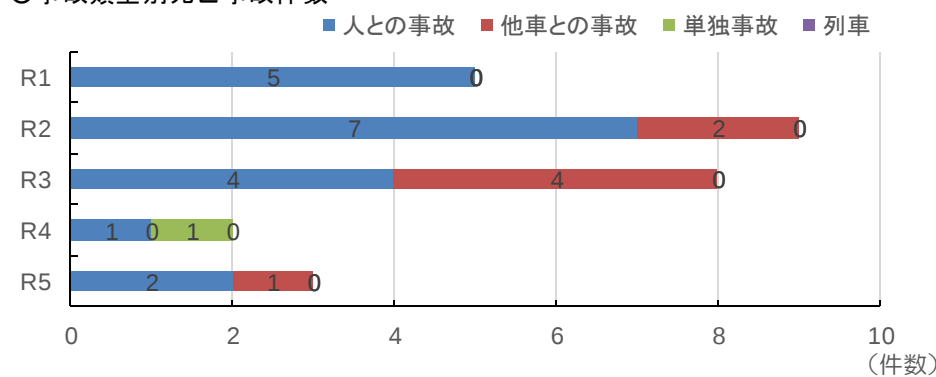


○令和5年事故類型別事故件数の内訳

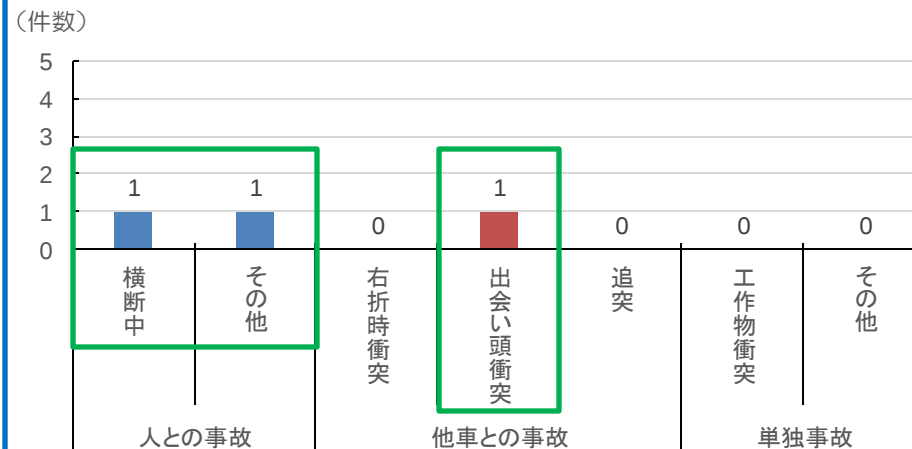


乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳



自動車運送事業の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 現在 。 改正後（令和6年4月～）		
バス	1 か月の拘束時間	(新設) 281時間を超えないこと
	1 日の休息期間	<u>8時間以上与えること</u> 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
	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 15時間
タクシー	日勤	1 か月の拘束時間 299時間を超えないこと
		休息期間 <u>8時間以上与えること</u> 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
		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 15時間
	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 <u>20時間以上与えること</u> 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
		拘束時間 <u>21時間以下</u> 22時間以下
トラック	1 か月の拘束時間	293時間を超えないこと
	1 日の休息期間	<u>8時間以上与えること</u> 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
	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 15時間

※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

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2025

3. 事業用自動車総合安全プラン2025 取組の最新状況

(1) ICTの活用による運行管理の高度化

(2) 健康起因事故防止

(3) 飲酒運転防止

4. 物流政策パッケージ等を踏まえた安全対策の強化 等

事業用自動車総合安全プラン2025 [計画期間:令和3～7年度]

～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～

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

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. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2025

3. 事業用自動車総合安全プラン2025 取組の最新状況

(1) ICTの活用による運行管理の高度化

(2) 健康起因事故防止

(3) 飲酒運転防止

4. 物流政策パッケージ等を踏まえた安全対策の強化

ICTの活用による運行管理業務の高度化

- 事業用自動車の安全輸送の根幹を担う運行管理について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理等を行っているが、**運行管理者不足や長時間労働等の課題**が顕在化しており、その対応が急務。
- このため、ICTを活用した高度な機器を用いて遠隔の営業所間で点呼を行うことや、運行管理を集約して運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を行うこと等、**安全性を確保しつつ運行管理者不足等への対応にも資する制度の創設**に係る検討を実施。

点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、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行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。

運行管理者

運転者



対面点呼の様子

ICTの活用による高度化

遠隔点呼

**カメラ、モニター等の映像・音声
を中継する機器**を介して、**遠隔**
で点呼を実施

<主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による
確実性の向上
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**



遠隔点呼のイメージ

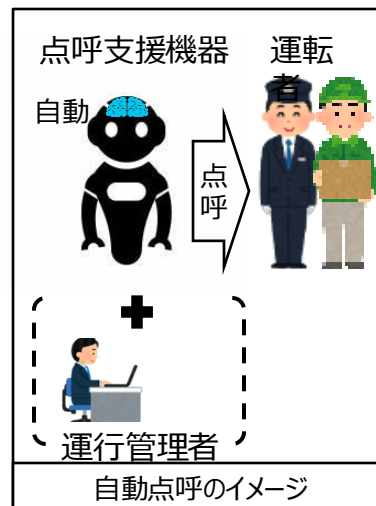
令和3年度：機器要件等のとりまとめ、制度化
令和4年7月～：運用開始
令和6年3月～：遠隔点呼の場所拡大（待合所、宿泊地等）

自動点呼

**点呼支援機器に点呼時の確認、
指示項目の一部又は全部を代替**
させて点呼を実施

<主な効果>

- 人的ミスの減少による点呼の
確実性の向上
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**



自動点呼のイメージ

令和3年度：機器要件等のとりまとめ
令和4年12月～：業務後自動点呼制度運用開始
令和6年度：業務前自動点呼の先行実施、要件とりまとめ

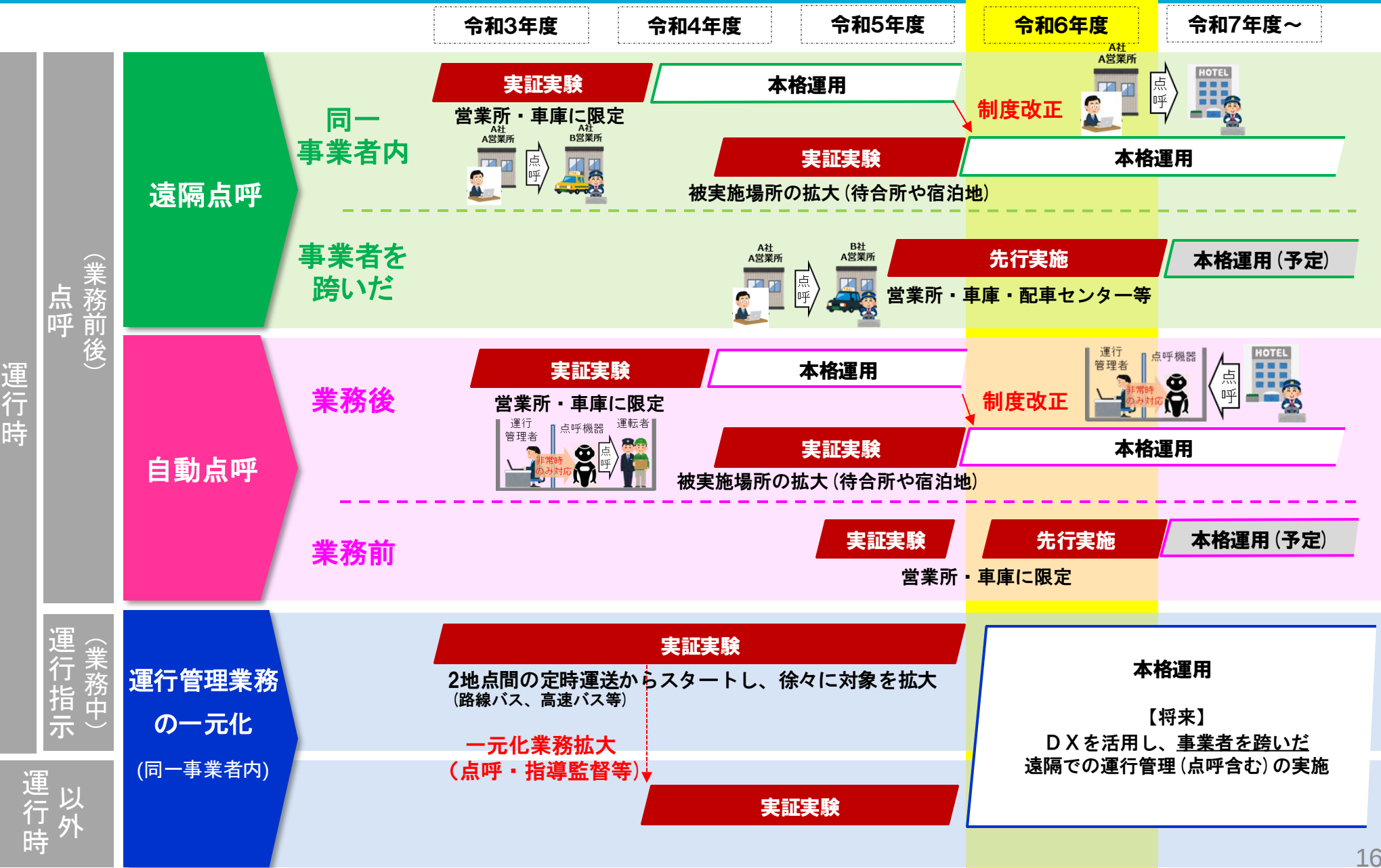
運行管理業務の 一元化



高度な機器を使用し、同一事業者内において運行管理業務を一つの営業所に集約して実施
<主な効果> 運行管理集約による、**運行管理者不足の解消**

令和6年4月～：運用開始

運行管理の高度化に係る取組(スケジュール)



運行管理の高度化の進捗状況

遠隔点呼の進捗状況

- 令和6年3月末時点で、延べ1444件(トラック:1131件、バス:235件、タクシー78件)の届出を受領し、大きなトラブルなく運用を進めているところ。
- 令和6年4月以降、運転者が宿泊施設や休憩施設、車内などでも遠隔点呼の実施が可能となるよう制度改正を実施。

業務後自動点呼の進捗状況

- 令和6年3月末時点で、延べ1090件(トラック:860件、バス:188件、タクシー:42件)の届出を受領し、大きなトラブルなく運用を進めているところ。
- 令和6年10月時点で10社の業務後自動点呼機器を認定済。

運行管理業務の一元化の進捗状況

- 同一事業者間における運行管理業務の一元化については、令和5年度第2回運行管理高度化ワーキンググループ(令和5年12月6日開催)において要件の最終とりまとめを行い、令和6年4月より実施が可能となるよう、関係通達を発出済。

運行管理の高度化に関する今後の取組について

事業者間での遠隔点呼の実現に向けた検討



昨今の運送事業者の人手不足に迅速に対応するため、具体的なニーズや現状の同一事業者内遠隔点呼の普及も踏まえ、従前と同等の輸送の安全を確保しながら、事業者を跨いだ遠隔点呼が早期に実施可能となるよう、「事業者間遠隔点呼の先行実施要領」を令和5年11月に発出。希望する事業者に対し運行管理高度化ワーキングの監督下において実施中。

⇒令和6年7月 事業者間遠隔点呼の先行実施要領を発出し、参画事業者を再募集

業務前自動点呼の実現に向けた検討



業務前点呼において、運行管理者が立ち合いを行わずに点呼が実施可能となる「業務前自動点呼」の実証実験を令和5年度において実施。令和6年度から先行実施を開始し、制度化のための要件の取りまとめを行い、早期の実現を目指す。

⇒令和6年5月 業務前自動点呼の先行実施要領を発出。参画事業者を募集

運行管理業務の一元化のシナリオ

- 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進めており、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。

現行の運行管理

【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



PHASE 1
(令和 4 年度～)

【遠隔点呼の実施】

運用中

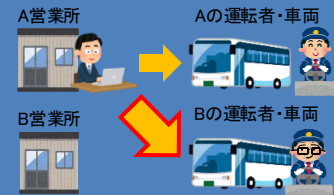
ICTを活用し、カメラ・モニターを通じて運行管理者が遠隔から点呼を実施できるようにする



【運行指示者の一元化】

運用中

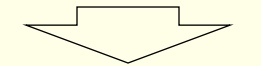
運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行指示等を実施できるようにする



PHASE 2
(令和 6 年度～)

運行管理業務の一元化 (同一事業者内)

運用中



現在

ニーズに基づき
今後検討

運行管理業務の一元化 (事業者間の共同運行管理)



A社統括営業所



1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2025

3. 事業用自動車総合安全プラン2025 取組の最新状況

(1) ICTの活用による運行管理の高度化

(2) 健康起因事故防止

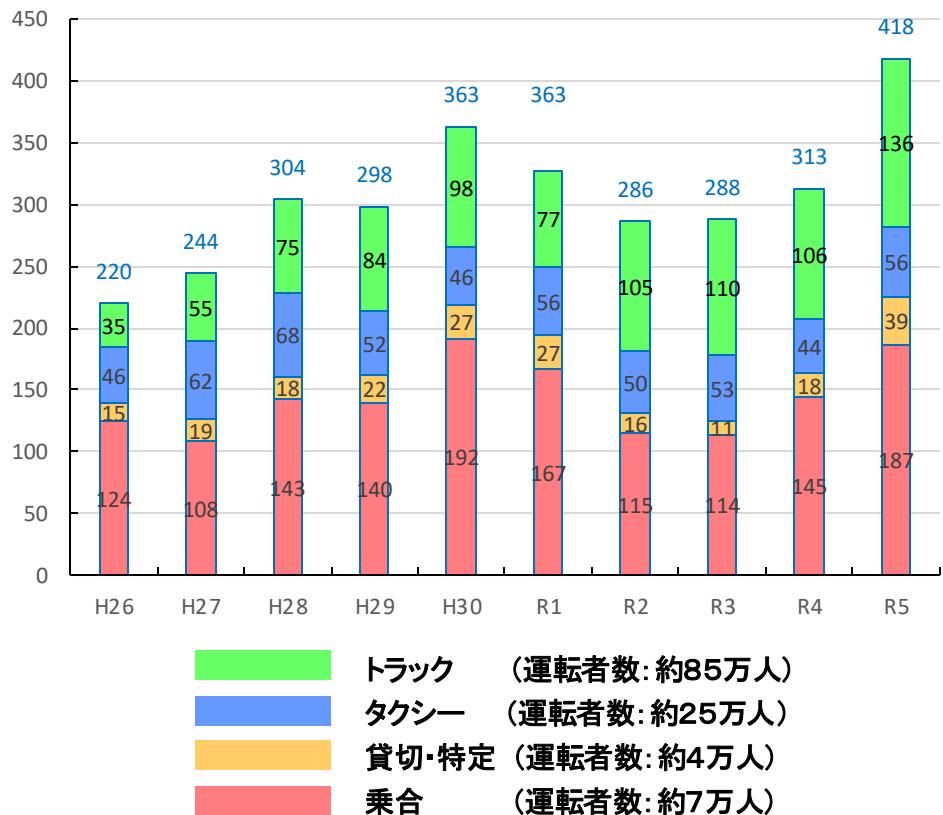
(3) 飲酒運転防止

4. 物流政策パッケージ等を踏まえた安全対策の強化

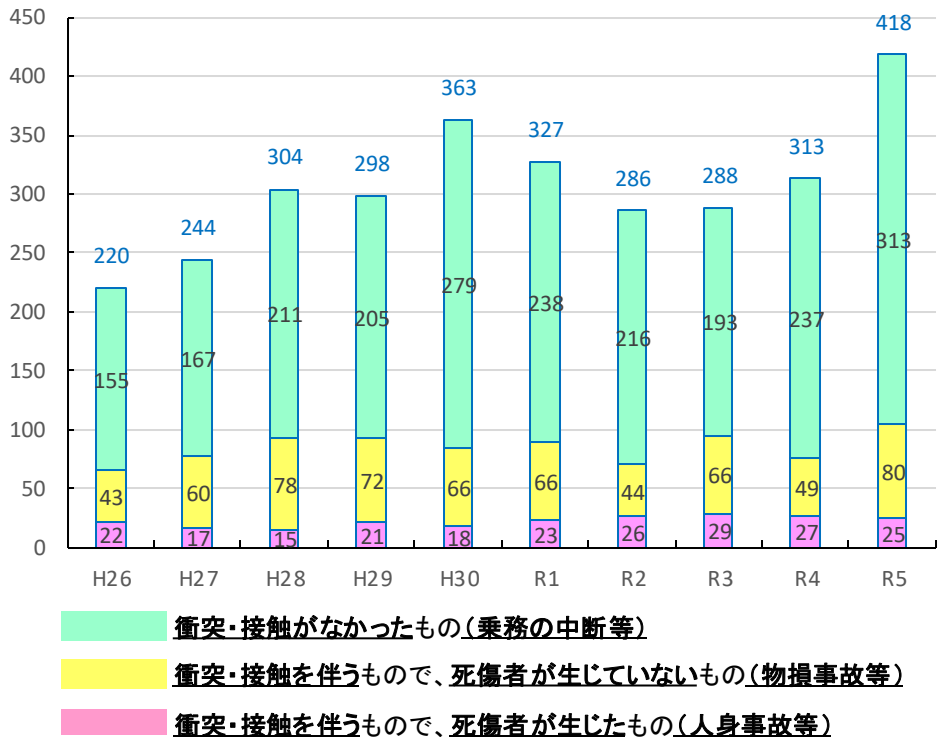
運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 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、増加傾向に転じている
- 令和5年は健康起因事故報告件数のうち約25%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況

健康状態に起因する事故報告件数
(業態毎の件数)



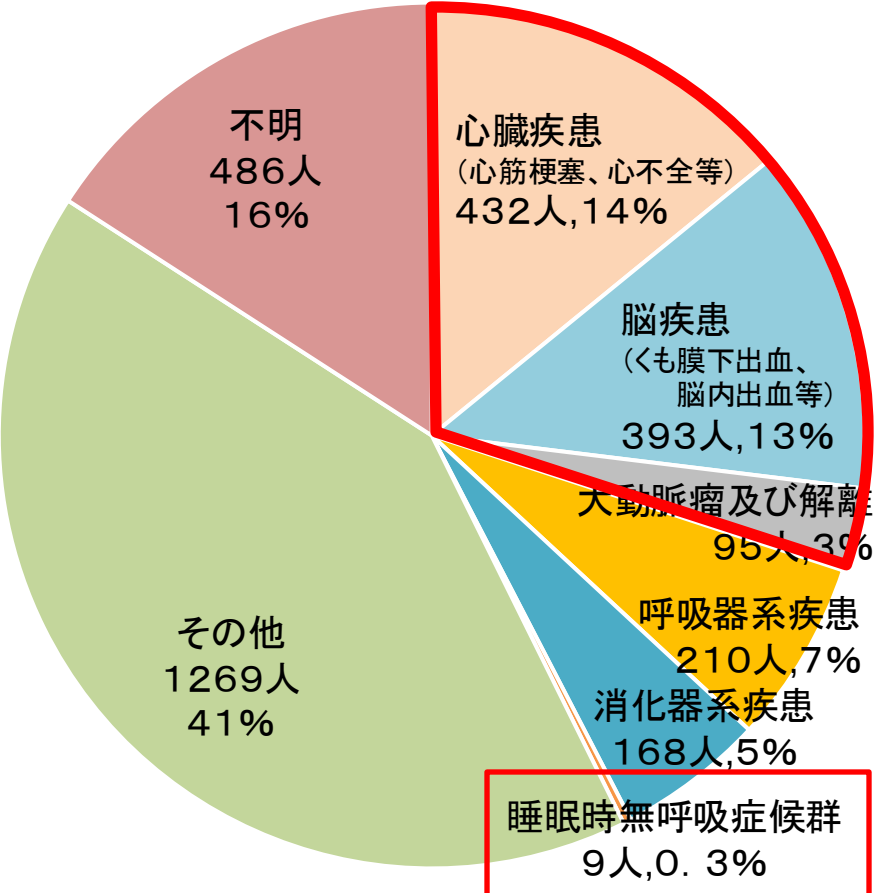
健康状態に起因する事故報告件数
(報告内容毎の件数)



○過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,062人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が30%を占める。
○うち、死亡した運転者491人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が10%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

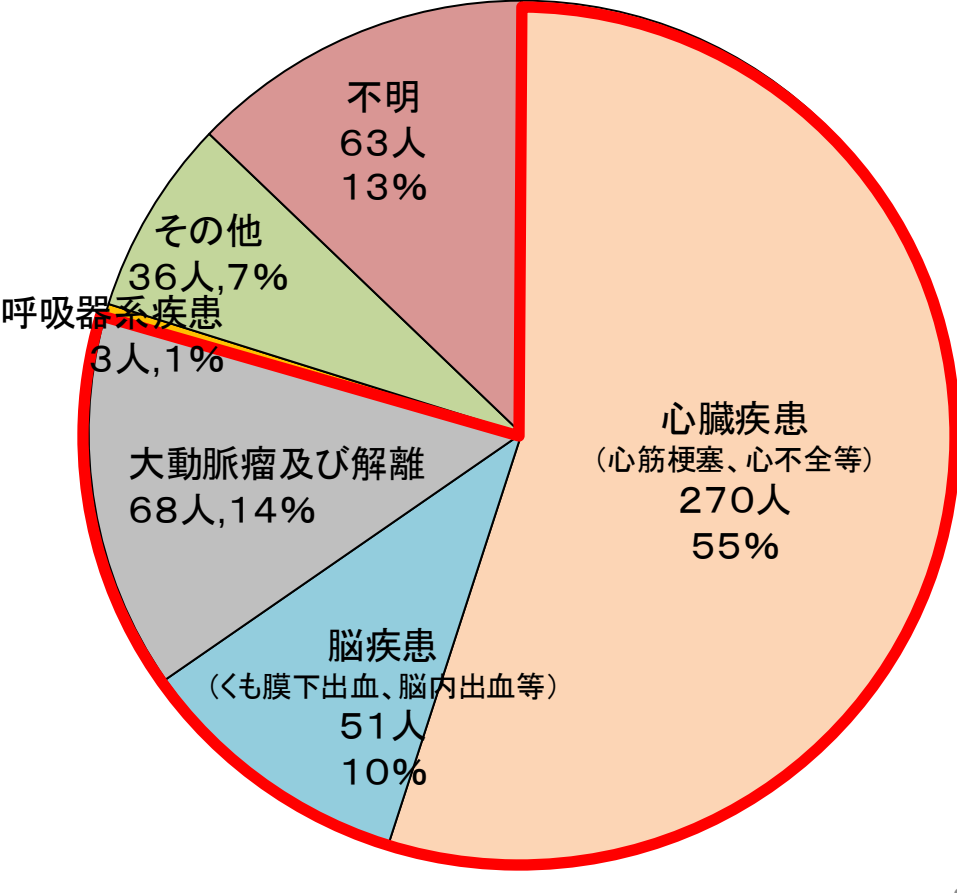
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳
(平成26年～令和5年)

計3,062人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳
(平成26年～令和5年)

計491人



従来からの法令上の義務

- 「乗務員等の健康状態の把握」「疾病等により安全な運転ができないおそれのある乗務員等の運行の業務禁止」
⇒ 雇い入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け
- 「運行管理者による点呼時の確認」
⇒ 業務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『健康管理マニュアル』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- 『脳血管疾患対策ガイドライン』（平成30年2月策定）
- 『心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン』（令和元年7月策定）
- 『自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル』（令和4年3月策定）
- 『自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル』（令和6年3月策定）

各マニュアルの周知状況やスクリーニング検査の受診状況につき
各モードごとに調査実施

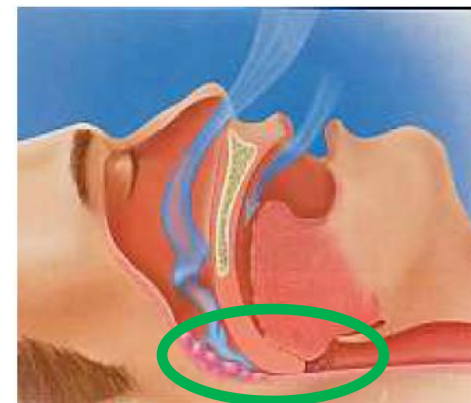


スクリーニングモデル事業の実施

- 『自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業』の実施（平成30年度～令和4年度）
- 『眼科検診普及に向けたモデル事業』の実施（令和3年度～）

<SASと事故リスク>

- 既存の研究において、以下が明らかになっている
SASの有無により、**自動車の事故率は2.4倍の差**
- 日本の男性トラック運転者の**約7～10%**、女性の**約3%**が中等度以上の睡眠呼吸障害であることが示されている。



睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより
気道が塞がれ、睡眠中に頻回に呼吸がとまる状態

<自動車事故報告書等の取扱要領の一部改正>

SASが関わる事故の発生状況を把握するため、**SASが疑われる居眠り運転、漫然運転による事故**を健康起因事故として報告することを明示するように、**通達改正(令和4年3月)**

発生した事故とSASの因果関係を把握するため、事故前後のSASスクリーニング検査の受診状況を報告することを明示するように、**通達改正(令和6年10月※)**

※施行は令和7年4月

自動車事故報告書等の取扱要領

11 運転者の健康状態に起因する事故

(略)

睡眠時無呼吸症候群が疑われる居眠り運転、漫然運転を伴う事故においては、規則第2条第9号に該当する事故として報告させるよう事業者等を指導すること。「睡眠時無呼吸症候群が疑われる」とは、過去に同疾病と診断されたことがあり治っていないもの、又は「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」(平成27年8月国土交通省自動車局)に記載のSASの症状があるものをいう。

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2025

3. 事業用自動車総合安全プラン2025 取組の最新状況

(1) ICTの活用による運行管理の高度化

(2) 健康起因事故防止

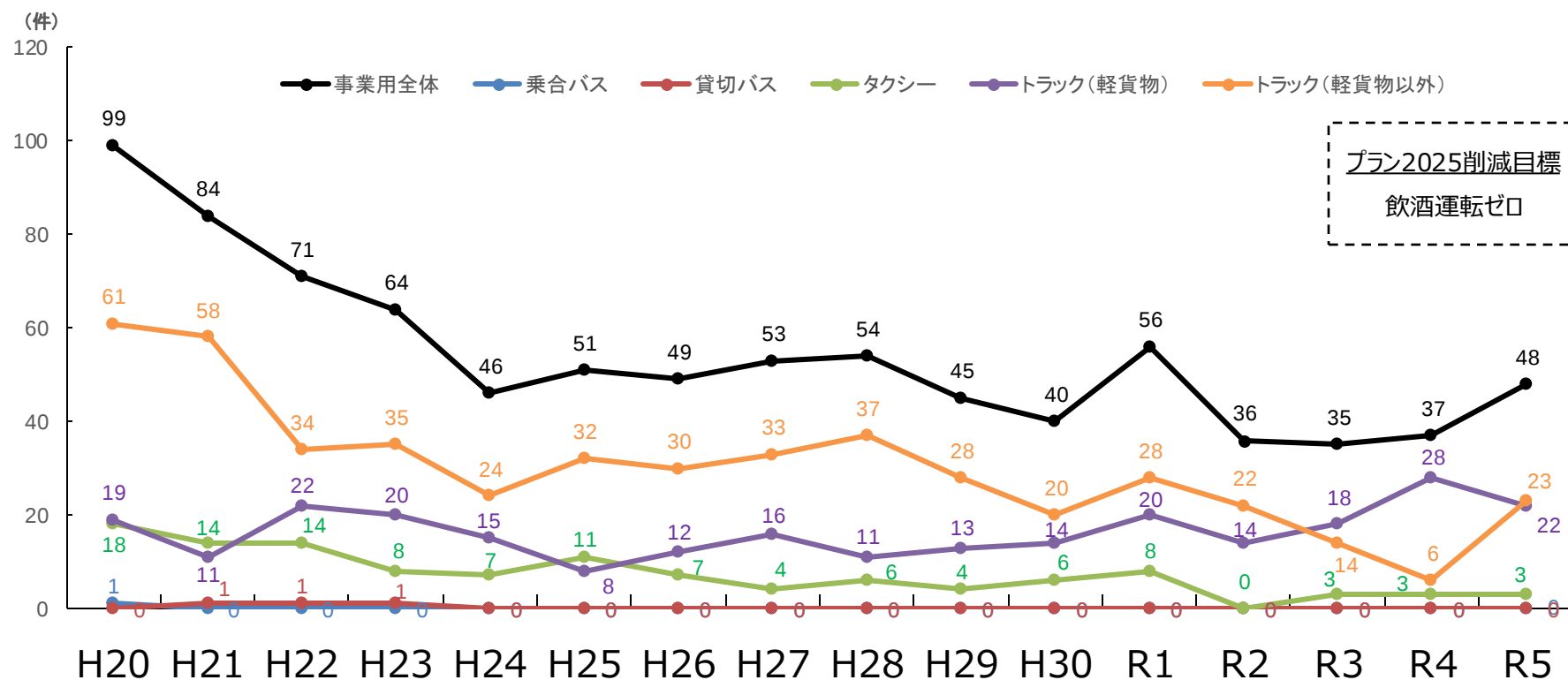
(3) 飲酒運転防止

4. 物流政策パッケージ等を踏まえた安全対策の強化

事業用自動車による飲酒運転事故件数の推移

○ 事業用自動車による令和5年の飲酒運転事故件数は48件で、令和4年と比較して11件増加。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



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」

自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアルの作成



飲酒運転防止を目的とし、

1章：飲酒運転防止対策の必要性

2章:事業者による運転者へのアルコール依存症の把握

3章:スクリーニング検査※

4章:アルコール依存症検査※における事業者の対応

について記載し、事業者自らが飲酒傾向の強い運転者に対するための具体的な方法について記載。

国交省HPにて公開中。業界団体を通じて周知。

※令和6年10月自動車事故報告規則を改正し、検査の実施状況の報告を求める。

自動車運送事業者を対象とした飲酒運転防止セミナーの開催



令和6年2月22日(木)に飲酒運転防止セミナーを対面・WEB方式にて開催。国土交通省から事業用自動車の飲酒運転の状況とその対策について説明したのちに、

・飲酒に対する正しい知識と飲酒運転防止策について

・アルコール依存傾向の強い運転者の早期発見と職域における対応

について、有識者お二人にご講演頂いた。

どのテーマも9割を超える参加者から「よく理解できた」と回答があり、業務への活用についても「大いに活用できる」「一部活用できる」の回答が9割超を占めた。

令和6年度も開催予定。

改正後自動車事故報告書裏面(抜粋)

進	☆ 氏名	名			
	☆ 生年	生		才	
	☆ 結婚	婚		月	
	☆ 本務・臨時の別	1 本務		2 臨時	
進	☆ 事故発生から1ヶ月間に 出勤しなかった日数				
	☆ 業務開始時から事故発生までの 未稼働時間及び業務距離			時 分	
	☆ 最近出勤しなかった日 から事故までの 勤務日数及び業務距離 の合計	勤務日数		km	
	損害の程度	1 死亡		2 重傷	
	シートベルト の着用状況	1 着用		2 非着用	
転	☆ 交番運転者の 配置状況	1 有		2 無	
	☆ アルコホール依存症 のスクリーニング 検査の受診状況	1 有		2 無	
ト	☆ 数値の時点及び その数値量	1 進行前 (飲酒量)		2 進行中	
	☆ 過去3年間の 事故の状況	○過去3年間の事故件数 (最近の事故発生月日)		年 月 日	
	☆ 過去3年間の道路 交通法の違反の状況	○過去3年間の違反件数 (違反の違反年月日)		年 月 日	
	☆ 過去3年間の 重症診断の受診状況	1 有		2 無	
	☆ 重症の健康診断 の結果	(最近の受診年月日) (重症診断受診年月日)		年 月 日	

■ 酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化（トラック、バス、タクシー）

（従前）

- 酒酔い・酒気帯び運行の業務 初違反 100日車 再違反 200日車
- 処分日車数による行政処分に加え、14日間の事業の停止処分を付加（①、②に該当する場合）
 - ① 酒酔い運転、酒気帯び運転又は薬物等使用運転を行った場合
 - ② ①の違反行為を命じ、又は容認していたとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合

併科

（新設）

- 飲酒運転防止に係る指導監督義務 初違反 100日車 再違反 200日車
 （酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合。ただし、当該運転者に係る飲酒運転防止に関する指導について、明らかに実施されていることを指導記録により事業者が証明した場合を除く。）



併科

（従前）

- 処分日車数による行政処分に加え、7日間の事業の停止処分を付加（①、②に該当する場合）
 - ① 救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、酒気帯び運転を伴う重大事故を引き起こしたとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合
 - ② ①の違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合
- 処分日車数による行政処分に加え、3日間の事業の停止処分を付加（①、②に該当する場合）
 - ① 救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、酒気帯び運転を行ったとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合
 - ② ①の違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合

※上記指導監督違反に加えて、酒酔い・酒気帯び運行の際に点呼未実施についても、違反行為として**新設**

（新設）

- 飲酒運転防止に係る点呼実施義務 初違反 100日車 再違反 200日車
 （酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合。ただし、当該運転者に係る点呼について、明らかに実施されていることを点呼記録により事業者が証明した場合を除く。）

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 取組の最新状況
 - (1) ICTの活用による運行管理の高度化
 - (2) 健康起因事故防止
 - (3) 飲酒運転防止
4. 物流政策パッケージ等を踏まえた安全対策の強化

物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月** 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
- 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月** 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月** 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

物流政策パッケージを踏まえた安全対策の強化

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（デジタコ）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。

対応方針

- ・ 軽貨物事業者の事故報告の義務化（法改正事項）
- ・ 業務記録等の義務化（省令改正事項）
- ・ 軽貨物事業者向けリーフレットの作成等

対応方針

- ・ 監査定員の増員要求
- ・ デジタコの装着義務化に向けた検討
- ・ 事業者間の遠隔点呼の実現に向けた検討の加速 等

➡ トラック事業に係る安全規制の見直しを加速し、貨物自動車の更なる安全性の向上を図る

改正物流法の概要(R6.5.15公布)

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

- ①**荷主**（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模の以上の事業者

- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面**による交付等を**義務付け**。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者**選任と**講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

貨物軽自動車運送事業と一般貨物自動車運送事業の制度の主な比較

		貨物軽自動車運送事業	(参考) 一般貨物自動車運送事業
事業の開始		届出制	許可制
運行管理	運行管理者の選任	義務なし ※	義務あり
	事故の報告	義務なし ※	義務あり
	運行記録計による記録	義務なし	義務あり ※総重量7tまたは最大積載量4t以上の車両
	乗務等の記録	義務なし ※	義務あり
	適性診断の受診、初任運転者等に対する特別な指導	義務なし ※	義務あり
	点呼	義務あり	
	従業員に対する指導及び監督	義務あり	
	運転者が遵守すべき事項	酒気を帯びて乗務しないこと等遵守義務あり	
	運転者の勤務時間等の遵守	義務あり	
	異常気象時等における措置	義務あり	
点検整備		義務あり	
監査		監査対象	

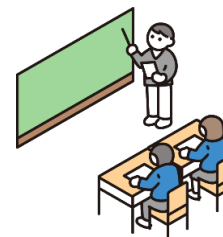
※ 新たな安全対策を講じる項目

貨物軽自動車安全管理者の選任と講習の受講の義務付け

営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任し、以下2つの講習受講を義務付ける※。

※ バイク便事業者を除く

- 貨物軽自動車安全管理者講習
管理者の選任にあたり受講
- 貨物軽自動車安全管理者定期講習
2年ごとに受講



国土交通大臣への事故報告の義務付け

死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局及び運輸局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用

国土交通大臣による輸送の安全情報の公表

事業者に対して発出した輸送の確保命令や行政処分の情報等を国土交通省HPにて公表する。

一般貨物事業者等に対して実施している事項の準用



運転者への適性診断の受診を義務付け

一般貨物等の運転者に義務付けている適性診断を軽貨物の運転者にも義務付ける※。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用。現在適性診断を実施している認定機関は全国で約130。

※ バイク便事業者を除く

- 初任診断(業務開始にあたり受診)
- 適齢診断(65歳以上の運転者が3年ごとに受診)
- 特定診断(事故を起こした場合に受診)



独立行政法人自動車事故対策機構 ホームページより

業務記録及び事故記録の保存義務付け

○毎日の業務開始・終了地点や業務に従事した距離等を記録した業務記録を作成し、1年間の保存を義務付ける※。

※ バイク便事業者を除く

○事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策を記録し、3年間の保存を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用

スケジュール

改正法は令和6年5月15日に公布済。

・本年11月1日より講習機関に係る登録の申請受付を開始

・来年4月を目途に、貨物軽自動車運送事業者に対する規制を開始予定

(既存の貨物軽自動車運送事業者における貨物軽自動車安全管理者の選任については施行後2年の猶予期間、特定の運転者への指導・監督及び適性診断の受診の義務付けについては施行後3年の猶予期間を設ける)

- トラックにおいて、デジタコの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ための方策を検討すべく、「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」を令和6年2月に設置。
- 同年7月までに計3回開催し、普及目標及び普及策を設定。

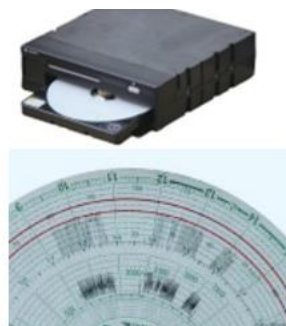
【普及目標】

- 2027年までに85%※と設定。 ※現行の運行記録計の装着の義務付け対象車両における目標

【普及策】

- 運送事業者の費用負担の軽減に向け、現行の補助制度を見直し。
- デジタコの装着意義や操作方法の理解向上を図るため、セミナー開催や啓発動画の制作を実施。
- 2027年まで、毎年トラック運送事業者及びデジタコメーカーに対して、フォローアップ調査を実施した上で、義務化の要否等を検討。

アナログ式運行記録計



デジタル式運行記録計



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

- 2027年まで、毎年トラック運送事業者及びデジタコメーカーに対して、フォローアップ調査を実施した上で、**義務化の要否等を検討**する。

フォローアップの流れ

(2025～2027年) フォローアップ調査の実施

- 毎年末、フォローアップ調査を実施し、本検討会に報告。

【トラック運送事業者】

- ・ 最大積載量区分別※¹のデジタコの装着率
 - ・ 事業者規模別のデジタコの装着率
- ※¹ 貨物軽自動車、2 t未満、2 t以上4 t未満、4 t以上

【デジタコメーカー】

- ・ 機器別のデジタコの機能、価格

【その他】

- ・ 装着率向上策のフォローアップ※²

※² 必要に応じてさらなる方策の検討（例：新車におけるデジタコの標準装備、安価・操作が容易なデジタコ、ドラレコをベースにしたデジタコの開発の促進等）

(2027年度末) さらなる装着率向上策の検討

- 2027年度末、本検討会を開催する。
- 以下の点に留意して義務化の要否等について検討する。

【トラック運送事業者】

- ・ デジタコの装着率

【デジタコメーカー】

- ・ 低廉なデジタコの開発・販売状況
- ・ デジタコの供給量

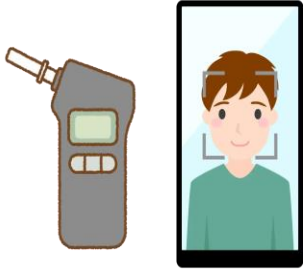
デジタコを含めた車両から得られる運行記録に係るデータ項目の標準化や、運行中の運転者のバイタルデータ等の活用による安全性の向上については、自動車運送事業安全対策検討会において作業方針等を整理した上で、トラック以外の輸送モードも含め、検討していく。

- 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

事業用自動車事故調査委員会

経緯

- 平成 11 年運輸技術審議会・答申を受け、平成13年度から有識者による「交通事故要因分析検討会」を設置。
- 平成 20 年の運輸安全委員会設置法改正時の附帯決議等において、「法施行 5 年後において、業務範囲に自動車事故を加えるなど、運輸安全委員会の在り方について検討する」とこととされた。
- 平成 26 年 6 月より、事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析と再発防止対策の提言を目的に、「交通事故総合分析センター」を事務局とした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。
- 軽井沢スキーバス事故をはじめ59件の事業用自動車の重大事故について、調査報告書を公表済み。

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 名誉教授
久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 名誉教授、日本大学 客員教授
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
廣瀬 敏也	芝浦工業大学工学部 教授

メールマガジンの配信

- 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6年6月28日に第766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766号（R6.6.28）◆◆◆

= 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 = 2件（6月21日～6月27日分）

- (1) 貸切バスの衝突事故
- (2) 法人タクシーの衝突事故

2. トピック

- (1) 交差点左折時は、横断歩道手前で一時停止と安全確認
～事業用自動車事故調査委員会の調査報告書を公表します～
(※新着情報)

(2) 貸切バスにおける中途乗降の月仕例の紹介動画を作成しました

ご清聴ありがとうございました。