

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

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課 安全監理官室長
太田 誠一



1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について
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) 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
 - (3) 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (4) 飲酒運転防止
4. その他

1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について

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) 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

(3) 健康起因事故防止に向けた取り組みについて

(4) 飲酒運転防止

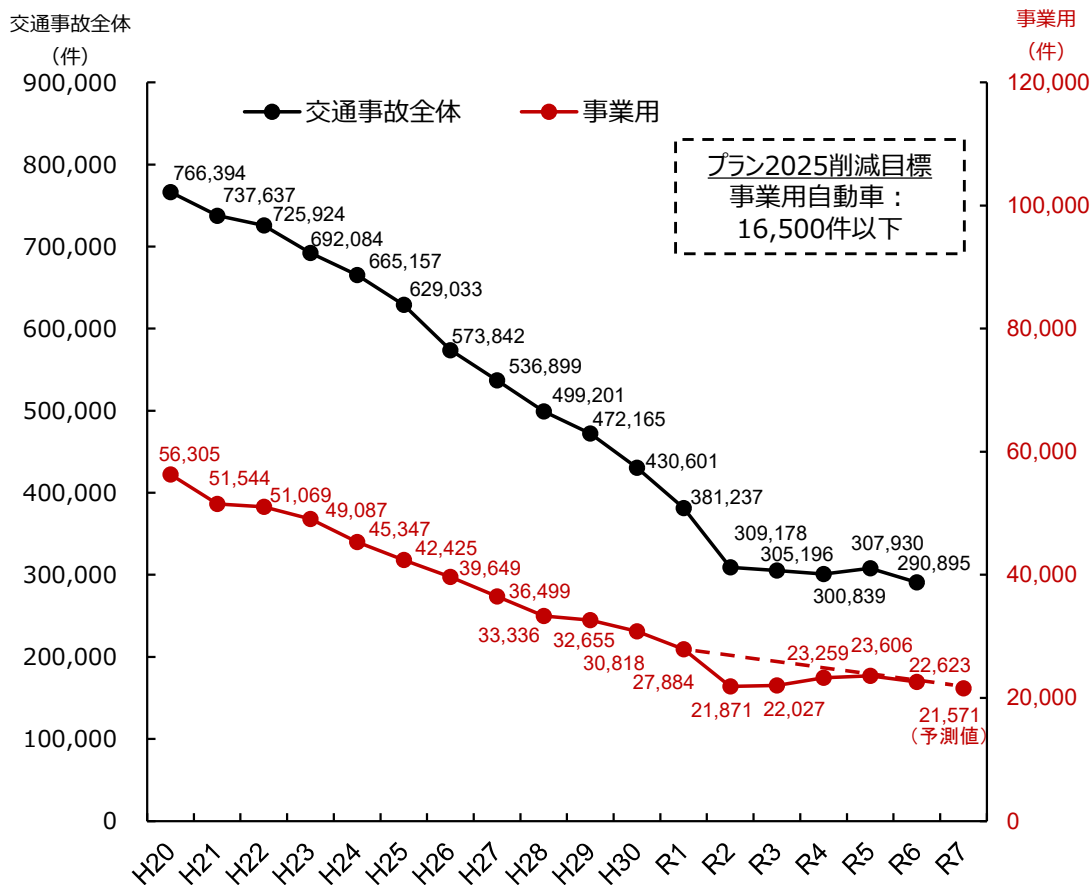
4. その他

事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和6年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は290,895件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※1は22,623件であった。 ※1 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数
- 令和元年※2と比較して令和6年の交通事故件数は軽貨物以外の全モードにおいて減少している。

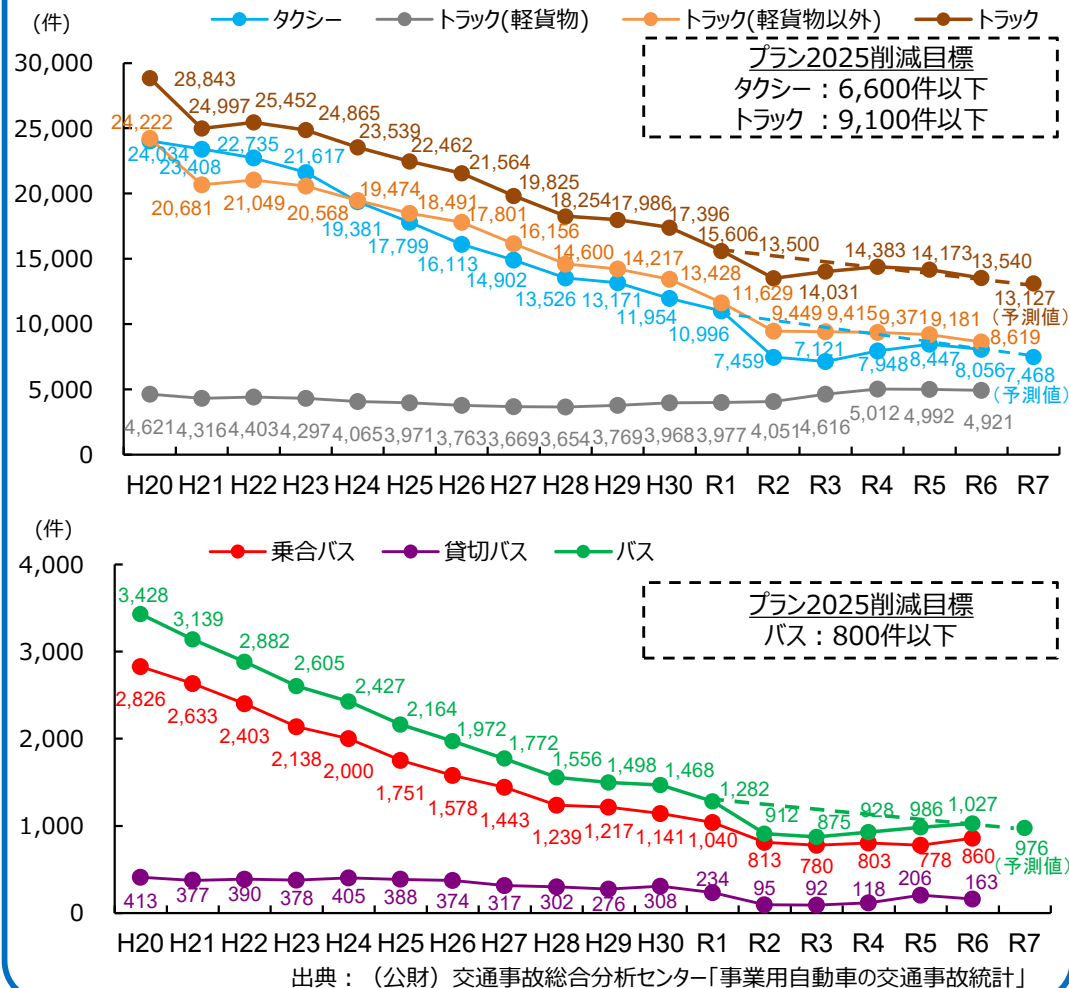
※2 プラン2025より前の年であって、コロナ禍の影響がなかった直近の年

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6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」

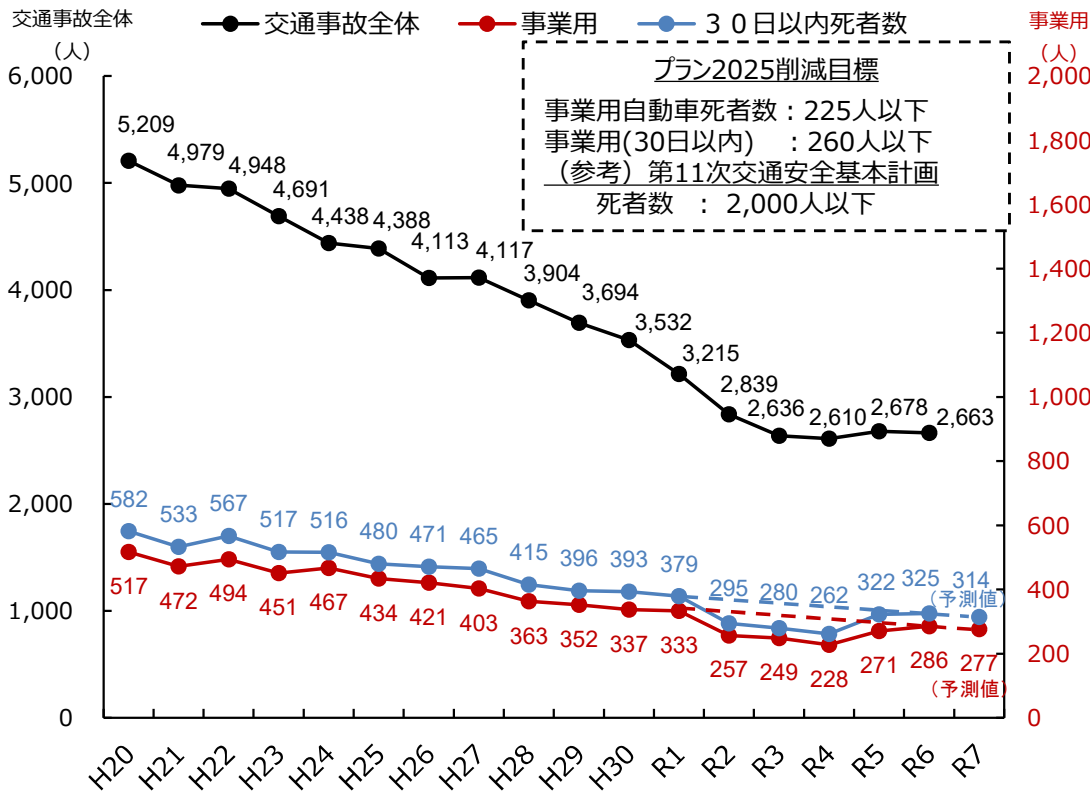
各モードの交通事故の推移



事業用自動車による交通事故死者数の推移

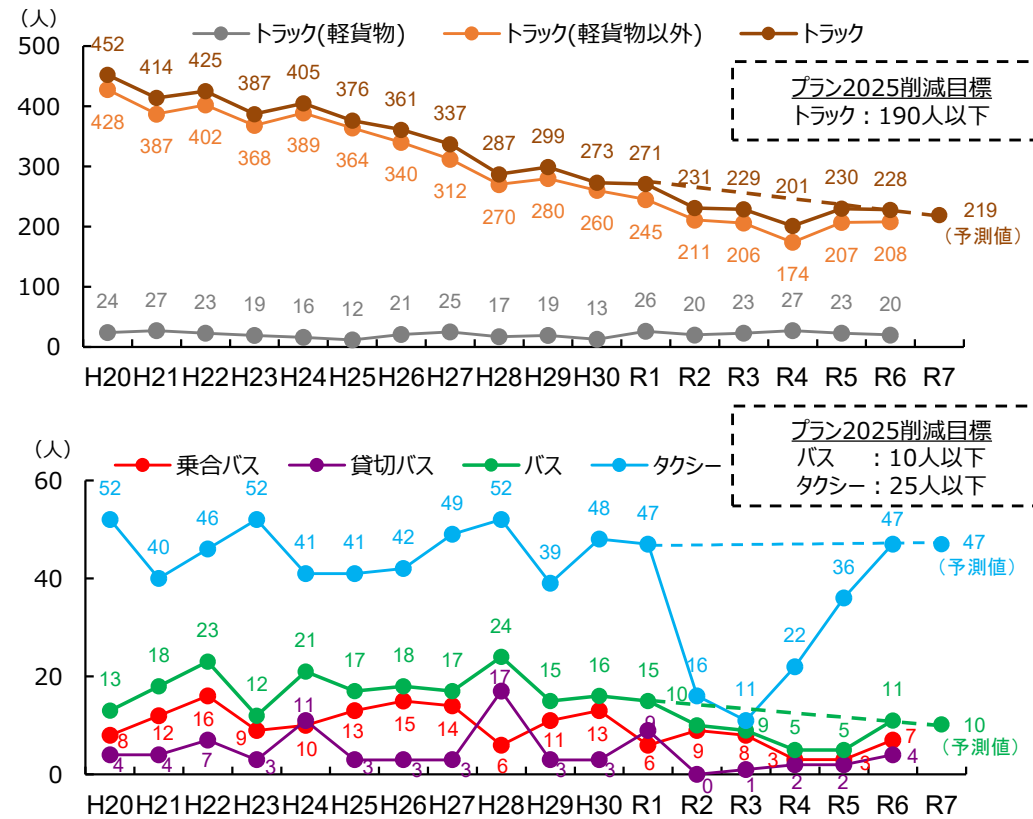
- 令和6年中に発生した交通事故全体の死者数は2,663人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は286人(前年比15人増)であった。
- 令和元年と比較して令和6年の交通事故死者数は、乗合バスにおいて増加、タクシーにおいては同数となっている。

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6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」

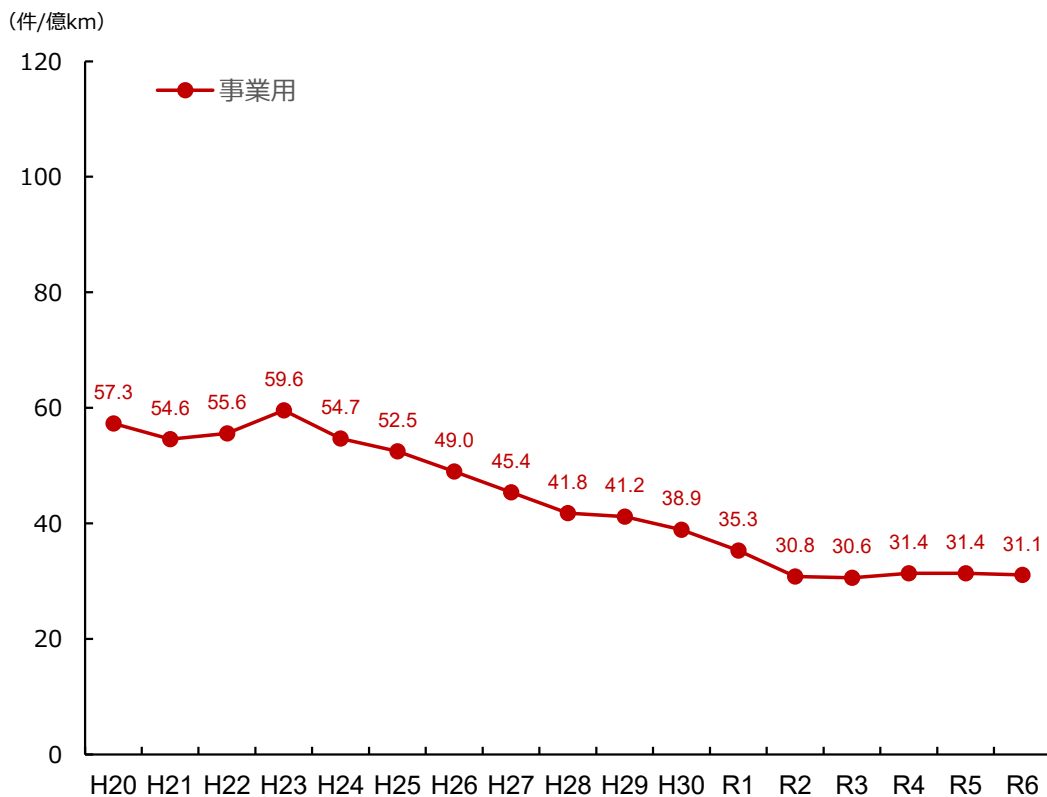
各モードの交通事故死者数の推移



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」

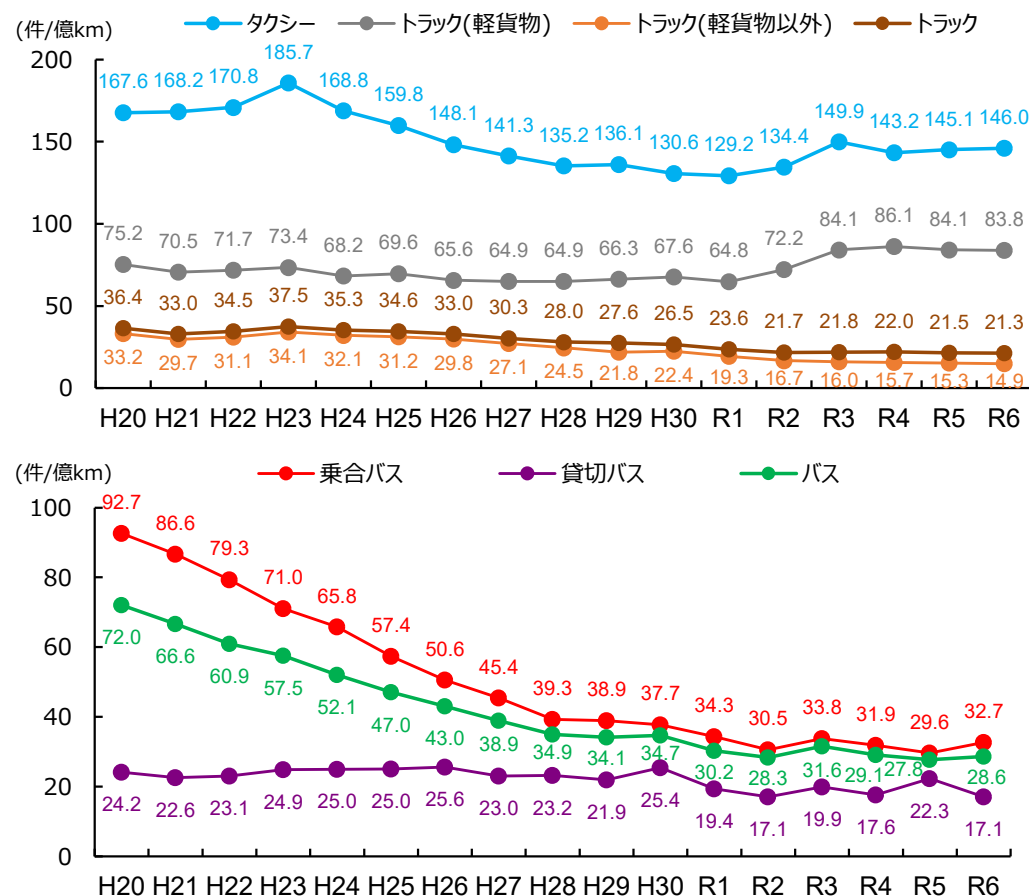
- 令和6年における事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故件数は31.1件/億kmであった。
- 令和元年と比較して令和6年の走行距離1億キロあたりの交通事故件数は、タクシー及び軽貨物において増加している。

事業自動車の走行距離1億キロあたりの交通事故の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

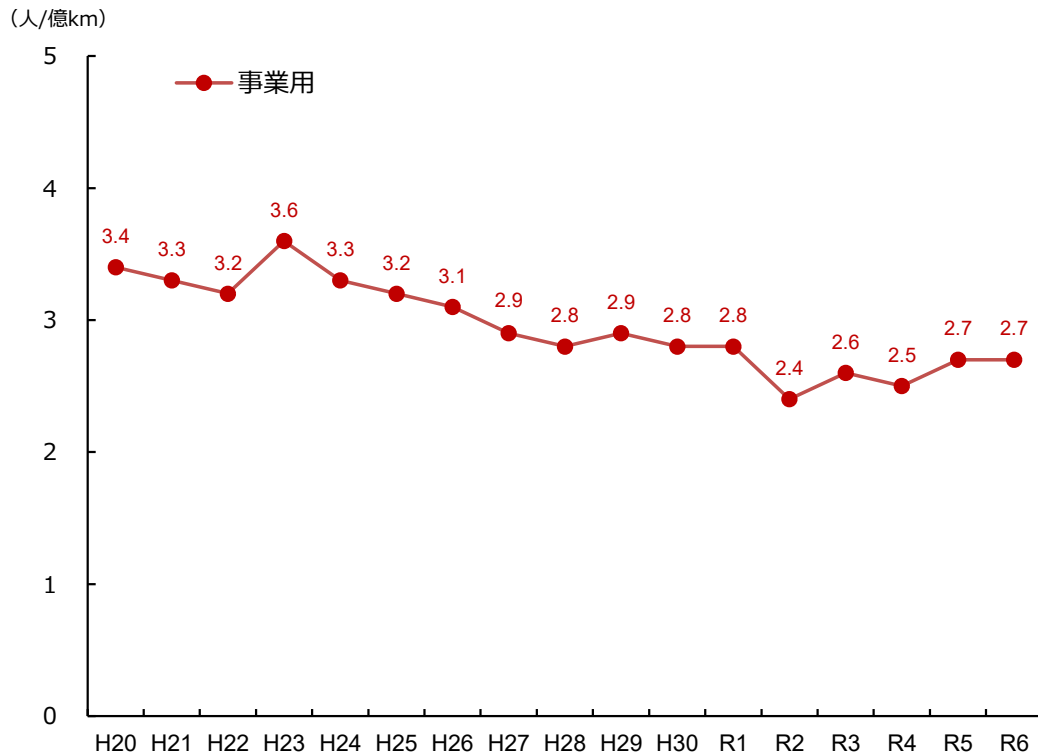
各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

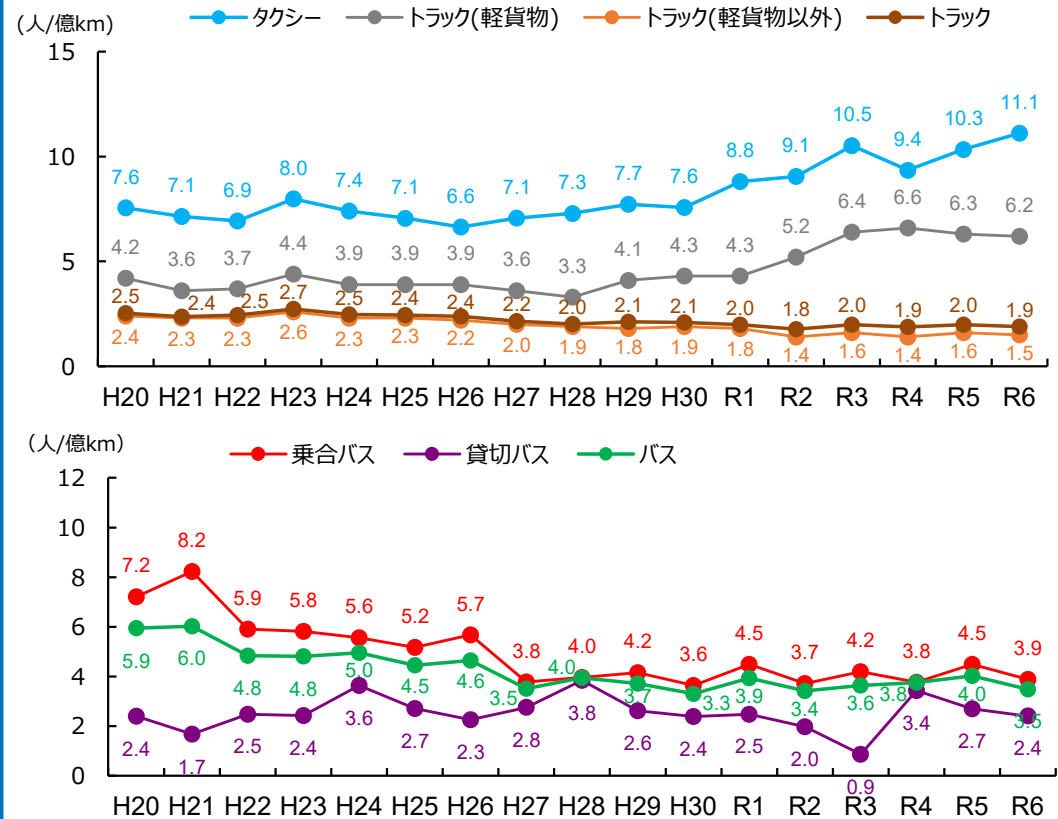
- 令和6年における事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数は2.7人/億km。
- 令和元年と比較して令和6年の走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数は、タクシー及び軽貨物において増加している。

事業用自動車の走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移



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」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移



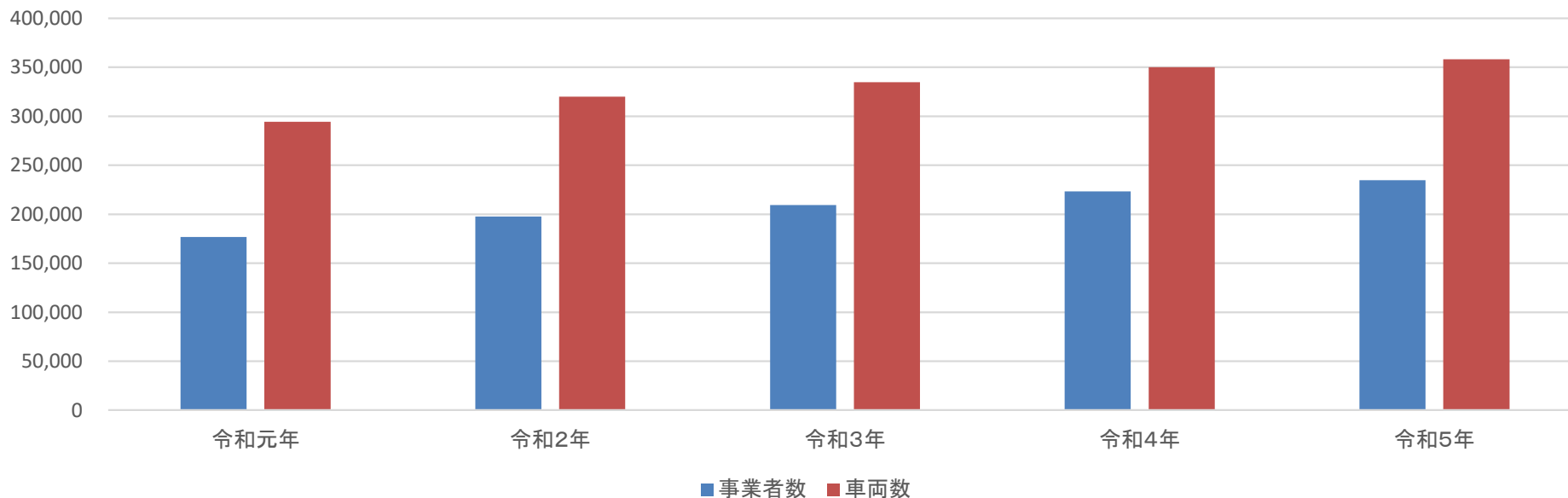
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する場合は、貨物自動車運送事業法の規制の対象

車格ごとの規制の違い

～125CC以下	125CC超～660CC以下	660CC超～
<p>〈徒歩〉 〈自転車〉 〈原動付自転車〉</p>	<p>〈二輪自動車〉 〈軽自動車〉</p>	<p>〈トラック〉</p>
<p>規制の対象外</p> <p>※活動範囲や輸送能力が限定的であり、「営業の自由」による利益等に比して、社会・経済活動全体に与える影響が軽微である。</p>	<p>貨物軽自動車運送事業 届出制</p>	<p>一般貨物自動車運送事業 許可制 (不特定多数の者の需要に対応)</p> <p>特定貨物自動車運送事業 許可制 (特定の者の需要に対応)</p>

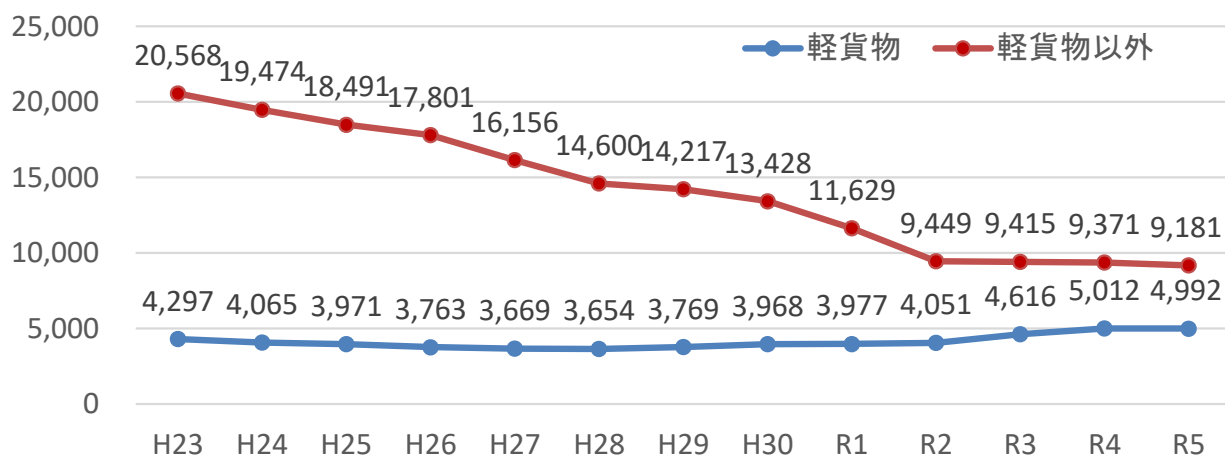
事業者及び車両の推移



	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
事業者数	176,859	197,788	209,250	223,304	234,625
車両数	294,312	319,854	334,874	350,191	358,173

- 事業用貨物自動車のうち、軽貨物以外の事故件数は減少傾向にある一方、**軽貨物による事故件数は、平成28年以降増加傾向。**

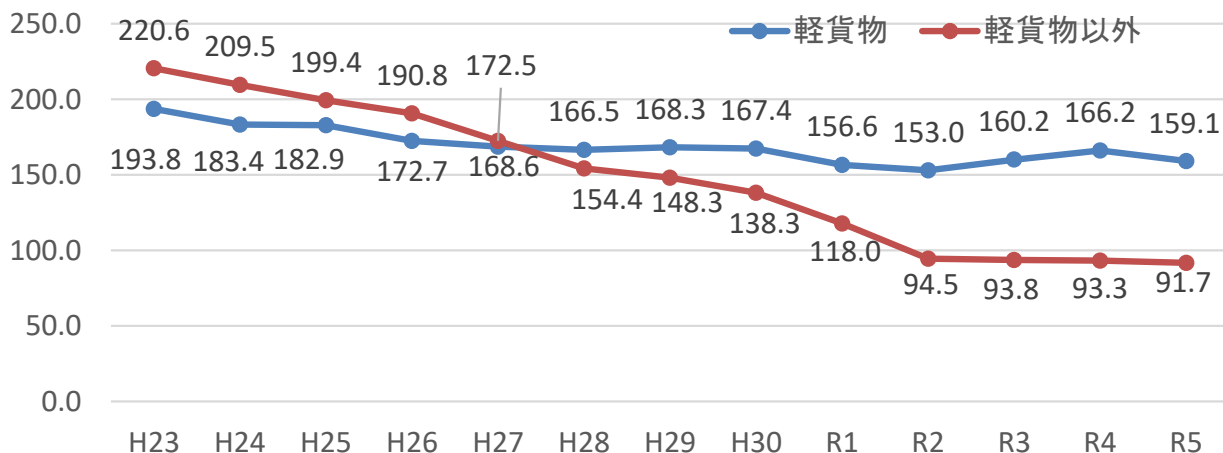
事業用貨物自動車の事故件数の推移



	平成28年	令和5年	平成28年→ 令和5年
軽貨物	3,654	4,992	36.6%増
軽貨物以外	14,600	9,181	37.1%減

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」

保有台数1万台当たりの事業用貨物自動車の事故件数の推移

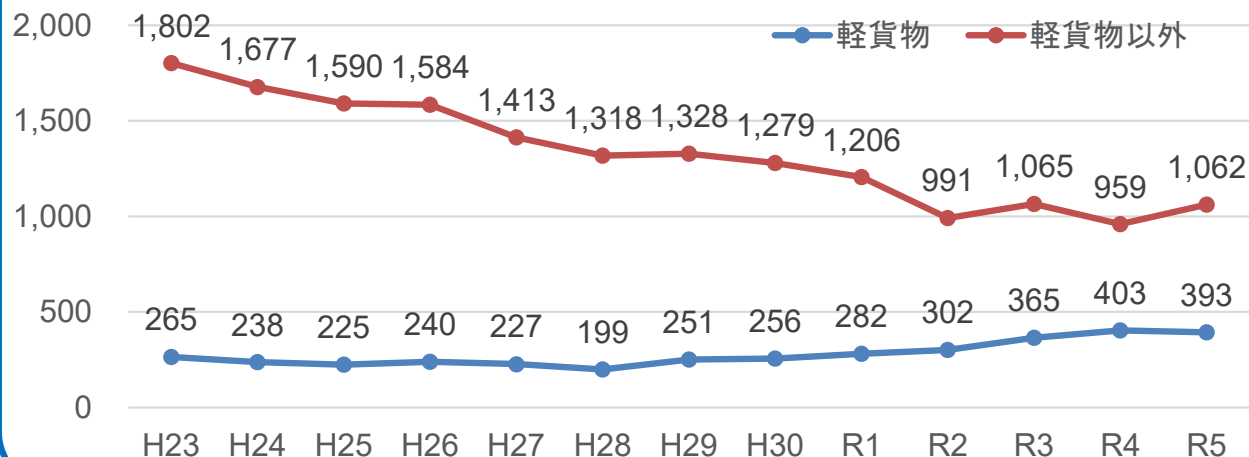


	平成28年	令和5年	平成28年→ 令和5年
軽貨物	166.5	159.1	4.4%減
軽貨物以外	154.4	91.7	40.6%減

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」
(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数
車両保有台数データ：各年3月末時点

- 事業用貨物自動車のうち、軽貨物以外の死亡・重傷事故件数は減少傾向にある一方、**軽貨物による死亡・重傷事故件数は、平成28年以降増加傾向。**

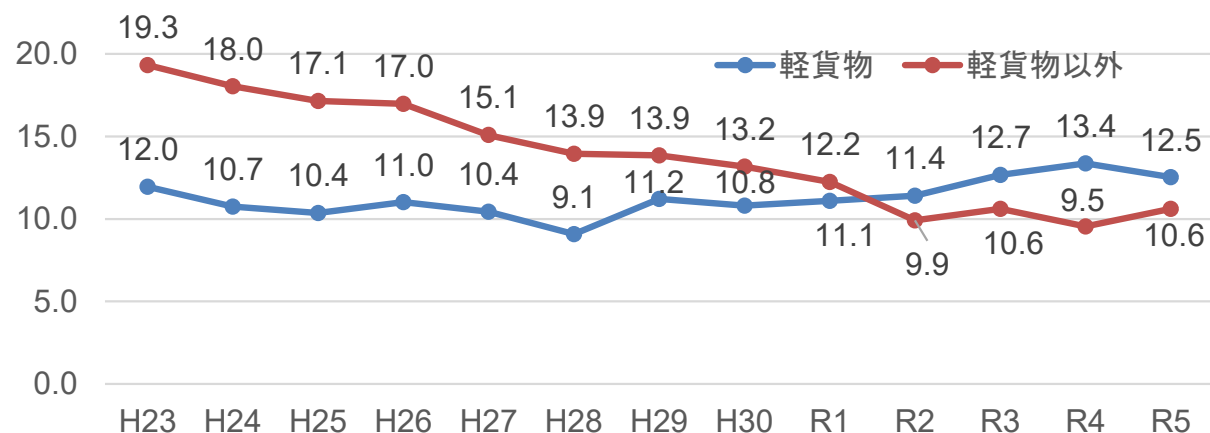
事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



	平成28年	令和5年	平成28年→令和5年
軽貨物	199	393	97.5%増
軽貨物以外	1,318	1,062	19.4%減

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」

保有台数1万台当たりの事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



	平成28年	令和5年	平成28年→令和5年
軽貨物	9.1	12.5	37.4%増
軽貨物以外	13.9	10.6	23.7%減

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」
 (一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数
 車両保有台数データ：各年3月末時点

貨物軽自動車運送事業における主な安全対策

- 令和6年に法令が改正され、**令和7年4月から**安全対策が強化されました
- 貨物軽自動車運送事業者は、一人で事業を行っている場合でも、自ら安全対策を実施する必要があります

所定のタイミングで実施

運行業務の開始後に所定のタイミングで実施

法令で定められている事項	概要	実施タイミング
NEW 貨物軽自動車安全管理者の講習受講 <small>バイク便を除く</small>	●貨物軽自動車安全管理者は 選任前に加えて、選任後も2年ごとに受講 しなければいけません	—
NEW 貨物軽自動車安全管理者の選任・届出 <small>バイク便を除く</small>	● 営業所ごとに選任 し、選任時には 法令で定められた事項について、運輸支局等を通じて国土交通大臣に届出 しなければいけません	
NEW 初任運転者等への指導及び適性診断の受診 <small>バイク便を除く</small>	●法令で定められた初任運転者等の特定の運転者に対して、 特別な指導をしなければ、また、適性診断を受診 させなければいけません	
健康状態の把握	●運転者に対して、 1年に1回健康診断を受診させ、受診結果を事業者 に提出させなければいけません	
運転者に対する指導及び監督	●運転者に対して、運行の安全確保のために 必要な運転の技術や関係法令の遵守事項の指導・監督 を毎年実施しなければいけません	
点呼	●運転者に対して、 乗務の前後に必要な事項を確認 し、運行の安全を確保するために必要な指示をしなければいけません	乗務前 乗務後
運転者の勤務時間の遵守	●運転者の 勤務時間 は、法令で定められた時間の範囲内に収めなければいけません	乗務前 乗務中 乗務後
異常気象時における措置	● 台風接近時に必要に応じて運行を中止 したり、雪道では 冬用タイヤを装着 するといった、輸送の安全を確保するための措置を講じなければいけません	乗務前 乗務中
NEW 業務の記録 <small>バイク便を除く</small>	●法令で定められた項目について 記録を作成し、1年間保存 しなければいけません	乗務前 乗務後
過積載の防止	● 過積載 による運送を前提とする 運行計画の作成 や 運送の引き受け、指示 をしてはいけません	乗務前
貨物の適正な積載	● 貨物の重さ が、 前後や左右で偏らない ようにしなければいけません ● 荷崩れして貨物が落下しないよう、ロープやシート を掛けなければいけません	乗務前 乗務中
NEW 事故の記録	●事故が発生した場合、その 概要や原因、再発防止対策 等を記録し、 3年間保存 しなければいけません	乗務後
NEW 国土交通大臣への事故報告	● 死傷者を生じた事故等 について、 運輸支局等を通じて国土交通大臣へ報告 しなければいけません	乗務後

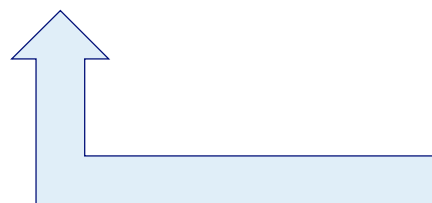
※各種の記録・保存は、パソコンやスマートフォンにて実施可能です。

NEW : 令和7年4月からの新たな安全対策 バイク便 : 三輪の軽自動車や二輪の自動車を用いる貨物軽自動車運送事業

- 国交省のホームページ内に、貨物軽自動車運送事業者が実施する安全対策の改正内容についてまとめたウェブサイトを設置しています

掲載している主な内容

- 解説リーフレット
- 解説動画
- よくある質問とその回答集
- 問い合わせ窓口
- 関係法令



全国の貨物軽自動車運送事業者に対して、本取組に関係する内容を記載したはがきを、全事業者に送付



The screenshot shows the official website of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (国土交通省). The page is titled "物流・自動車" (Logistics/Automobiles) and specifically addresses "貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化するための制度改正について" (Regarding the revision of regulations to strengthen safety measures for cargo light truck transport). The content includes a detailed explanation of the revision, a list of resources (リーフレット, 動画, FAQ, 周知用ポスター), and contact information for inquiries.

国土交通省

本文へ 文字サイズ変更 標準 拡大 音声読み上げ/ルビ振り English

Google 検索 検索方法 サイトマップ

ホーム 国土交通省について 報道・広報 政策・法令・予算 白書・オープンデータ お問い合わせ・申請

物流・自動車

ホーム > 政策・仕事 > 物流・自動車 > 貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化するための制度改正について

貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化するための制度改正について

近年、EC（電子荷取引）市場規模の拡大により宅配便の取扱個数が増加しており、物流センターや小売店を介して消費者に荷物を運ぶ手段として、軽自動車による運送需要が拡大している一方、平成28年から令和4年にかけて、保有台数1万台当たりの事業用軽自動車の死亡・重傷事故件数は、約5割増加しています。

上記を踏まえ、国土交通省では、貨物軽自動車運送事業における安全対策の強化について検討し、令和6年5月15日に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和6年法律第23号）が公布されたところ、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）等についても所要の改正を行いました。

本ページでは、貨物軽自動車運送事業における安全対策の強化のために国土交通省が講じた対策をご紹介します。

※参加費無料の全国説明会も開催いたします。詳細は下記Webページをご確認ください。
⇒ [全国説明会の詳細はこちらをクリック](#)

貨物軽自動車運送事業者の方々へ

- [（解説リーフレット）貨物軽自動車運送事業者の安全対策が強化されました](#)
- [（FAQ）よくある質問とその回答 貨物軽自動車運送事業者に対する令和6年法令改正に伴う安全対策強化](#)
- [（解説動画）](#) ※国土交通省YouTubeチャンネルへ移行します
 - ・ [概要版](#) 動画ダウンロードは「[こちら](#)」1分30秒程度／53.1MB
 - ・ [詳細版](#) 動画ダウンロードは「[こちら](#)」12分20秒程度／465MB
- [（周知用ポスター）貨物軽自動車運送事業者の安全対策取組強化！](#)
※ご自由にご活用ください

【問い合わせ窓口】

- ・ 電話番号：050-3666-8021（平日9：00～17：00）
- ・ メール：info@kamotsu-k.co.jp

※電話は混み合う場合がありますので、極力メールにてお問い合わせください。

ウェブサイト
は[こちら](#)



- 貨物軽自動車運送事業者が実施する安全対策について解説したリーフレットや動画を作成し、国土交通省ホームページに公表しています

解説リーフレット

安全対策の実施内容を4ページにまとめたリーフレット

一人でも事業を行っている場合は、自ら実施してください

主な安全対策

貨物軽自動車運送事業者における重大事故が増加していることを踏まえ、令和6年に法令を改正し、令和7年4月から安全対策を強化することとしました。本リーフレットでは新たな安全対策を含め、主なものをまとめています。貨物軽自動車運送事業者は、一人で事業を行っている場合でも、自ら安全対策を実施する必要があります。定められた安全対策をしっかり行うことで、安全運行に努めてください。

法令で定められている事項	概要	実施タイミング
NEW 貨物軽自動車安全管理者の講習受講 <small>(P2)</small>	● 貨物軽自動車安全管理者は選任前に加えて、選任後も2年ごとに受講しなければなりません。	—
NEW 貨物軽自動車安全管理者の選任・届出 <small>(P2)</small>	● 営業所ごとに選任し、選任時には法令で定められた事項について、運輸支局等を通じて国土交通大臣に届出しなければなりません。	—
NEW 初任運転者等への指導及び適性診断の受診 <small>(P2)</small>	● 法令で定められた初任運転者等の特定の運転者に対して、特別な指導をしなければ、また、適性診断を受診させなければなりません。	—
健康状態の把握	● 運転者に対して、雇い入れる際や1年に1回健康診断を受診させ、受診結果を事業主に提出させなければなりません。	—
運転者に対する指導及び監督 <small>(P4)</small>	● 運転者に対して、運行の安全確保のために必要な運転の技術や関係法令の遵守事項の指導・監督を毎年実施しなければなりません。	—
点呼 <small>(P4)</small>	● 運転者に対して、乗務の前後に必要事項を確認し、運行の安全を確保するために必要な指示をしなければなりません。	乗務前 乗務後
運転者の勤務時間の遵守 <small>(P4)</small>	● 運転者の勤務時間は、法令で定められた時間の範囲内に収めなければなりません。	乗務前 乗務中 乗務後
異常気象時における措置	● 台風接近時に必要に応じて運行を中止したり、雪道では冬用タイヤを装着するといった、輸送の安全を確保するための措置を講じなければなりません。	乗務前 乗務中 乗務後
NEW 業務の記録 <small>(P3)</small>	● 法令で定められた項目について記録を作成し、1年間保存しなければなりません。	乗務前 乗務中 乗務後
過積載の防止	● 過積載による運送を前提とする運行計画の作成や運送の引き受け、指示をしなければなりません。	乗務前 乗務中
貨物の適正な積載	● 貨物の重さが、前後や左右で偏らぬようしなければなりません。 ● 高積載して貨物が落下しないよう、ロープやシートを掛けなければなりません。	乗務前 乗務中
NEW 事故の記録 <small>(P3)</small>	● 事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策等を記録し、3年間保存しなければなりません。	乗務後
NEW 国土交通大臣への事故報告 <small>(P3)</small>	● 死傷者を生じた事故等について、運輸支局等を通じて国土交通大臣へ報告しなければなりません。	乗務後

※各欄の記録・保存は、JIS規格マークで実施可能です。
NEW 令和7年4月からの新たな安全対策 (P2)(P3) 三輪の軽自動車や二輪の自動車も用いる貨物軽自動車運送事業

国土交通省

本リーフレットにおいて、運輸支局等とは「運輸支局、運輸監理部又は陸運事務所」をいいます。

解説動画

安全対策の実施手順・方法のイメージをまとめた動画
(1分30秒程度の概要版、12分20秒程度の詳細版の2種類)

運行業務の開始前に行う安全対策
貨物軽自動車安全管理者の講習受講

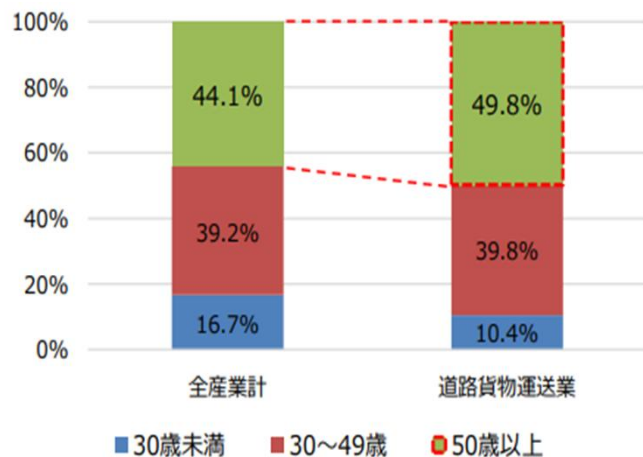
貨物軽自動車運送事業者は営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任

貨物軽自動車安全管理者を選任する必要があります。

① ドライバー数の推移

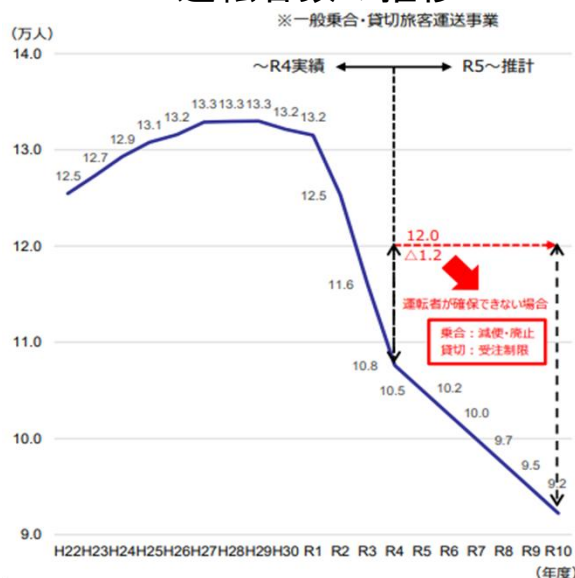
トラック、バス、タクシー全モードで運転者の減少がみられ、さらに高齢化が進行

トラックドライバーの年齢構成

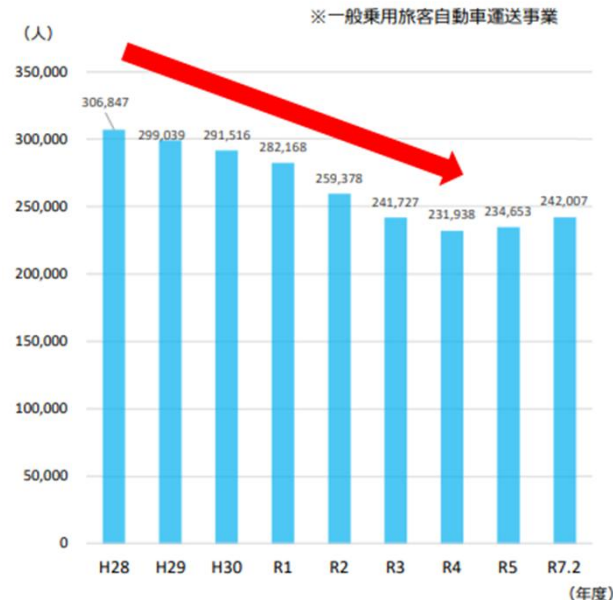


出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

バス運転者数の推移



法人タクシー運転者数の推移



② 2024年問題

2024年度からプロドライバーに対する時間外労働の上限規制が適用

業態	1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休憩時間
トラック	原則3,300時間(最大3,400時間)	原則284時間(最大310時間)	継続11時間を基本とし、継続9時間
バス	原則3,300時間(最大3,400時間)	原則281時間(最大294時間)	継続11時間を基本とし、継続9時間
タクシー・ハイヤー	日勤の1か月の拘束時間 288時間		継続11時間を基本とし、継続9時間

1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について
- 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) 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
 - (3) 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (4) 飲酒運転防止
4. その他

- 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

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**

プラン2025 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

次期プラン 重点施策案*

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

- ・運行管理者・運転者等の行動変容
- ・利用者等の行動変容 等

2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・重大事故の再発防止のための啓発
- ・監査体制等の強化 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・運行中も含めた運行管理の高度化
- ・先進安全技術の更なる性能向上・普及促進
- ・自動運転車両等の普及促進 等

4. 少子超高齢社会における事故の防止対策の推進

- ・健康起因事故対策の推進
- ・経験が未熟な運転者での安全対策の徹底 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案

- ・各業態の特徴に応じた事故分析・対策の検討
- ・各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討
- ・ビッグデータを用いた対策の検討 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



1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について
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) 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
 - (3) 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (4) 飲酒運転防止
4. その他

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

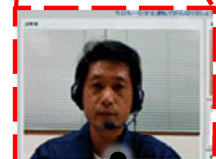
遠隔点呼

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**

運行管理者



運転者

遠隔点呼のイメージ

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**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

点呼支援機器

運転者

自動



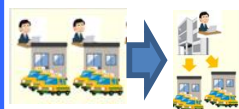
点呼



運行管理者

自動点呼のイメージ

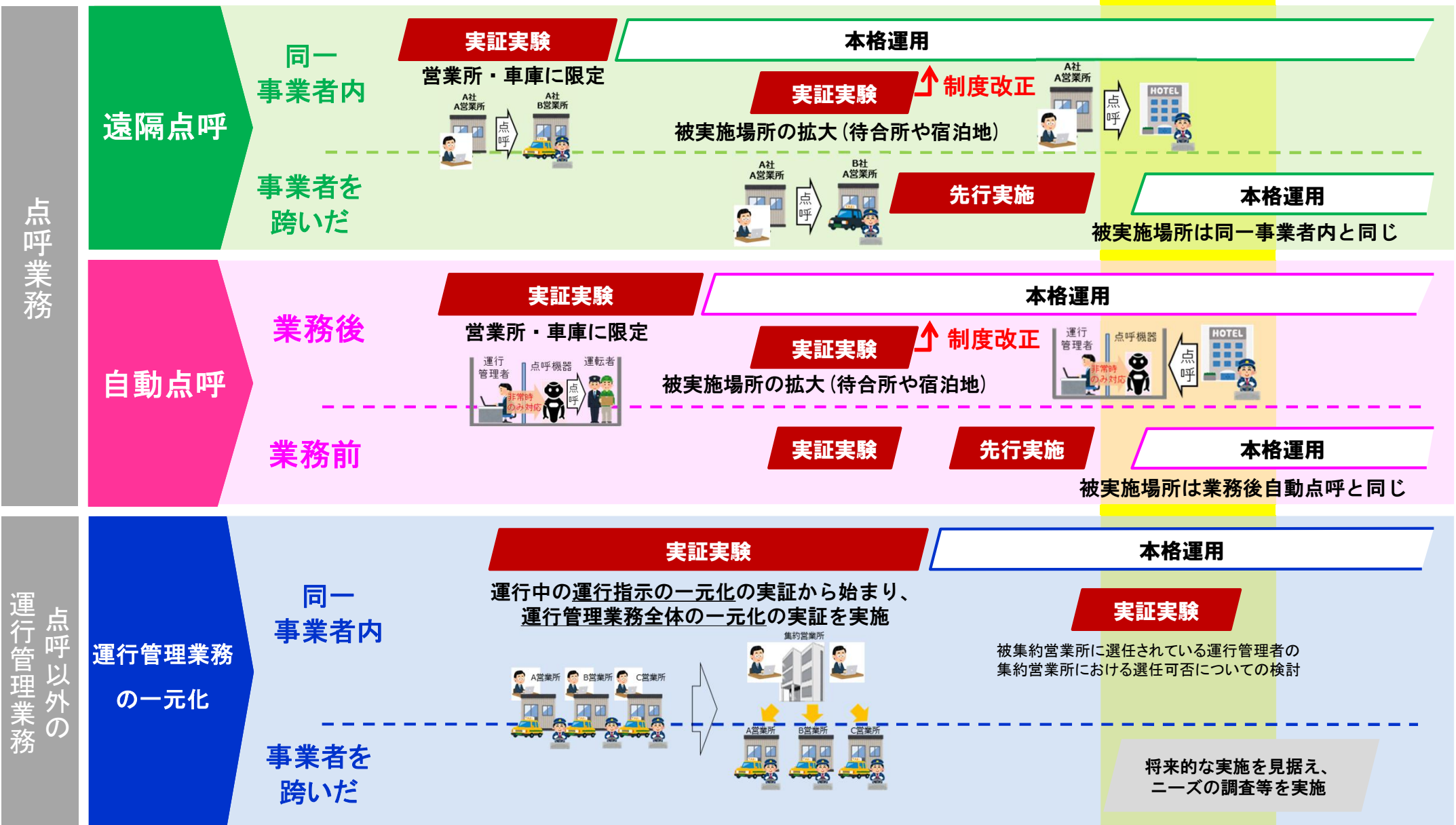
運行管理業務の
一元化



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**

ICTの活用による運行管理業務の高度化のシナリオ

令和3年度 令和4年度 令和5年度 令和6年度 **令和7年度** 令和8年度～



事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼について(R7.4改正)

事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼の制度化に向け、告示※1を令和7年4月末で改正。
改正内容は、運行管理高度化WGのWEBサイトを参照※2。



※1 対面による点呼と同等の効果有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示(令和7年国土交通省告示第347号)

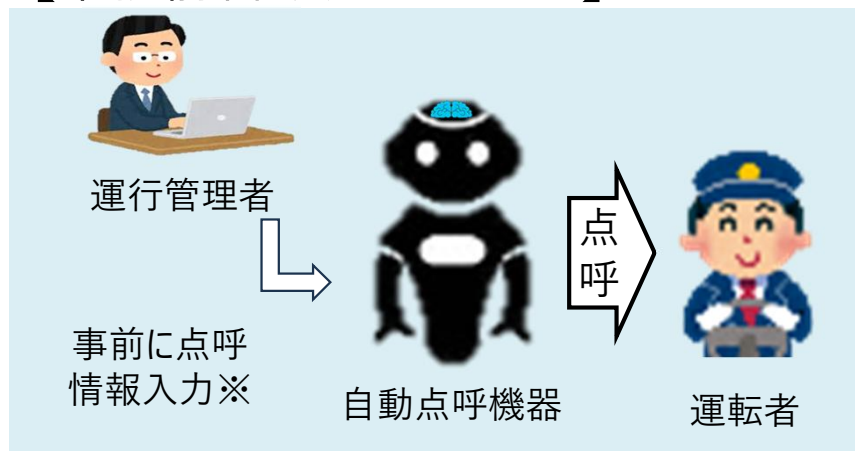
※2 令和6年第3回運行管理高度化WG 参考資料1及び2 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html

【事業者間遠隔点呼イメージ】(A社、B社は資本関係が100%未満もしくは資本関係なし)



- ・管理の受委託契約を締結し、事前に事業者間遠隔点呼の実施に当たり必要となる事項の情報共有を行うこと
- ・事前に**管理の受委託申請**を行い、地方運輸局長から許可を得ること
- ・事前に管轄の運輸支局へ**事業者間遠隔点呼の実施届出**を行うこと
- ・異常が生じた場合は委託元に連絡し、運転者等が属する運行管理者が適切な措置を講じること

【業務前自動点呼イメージ】

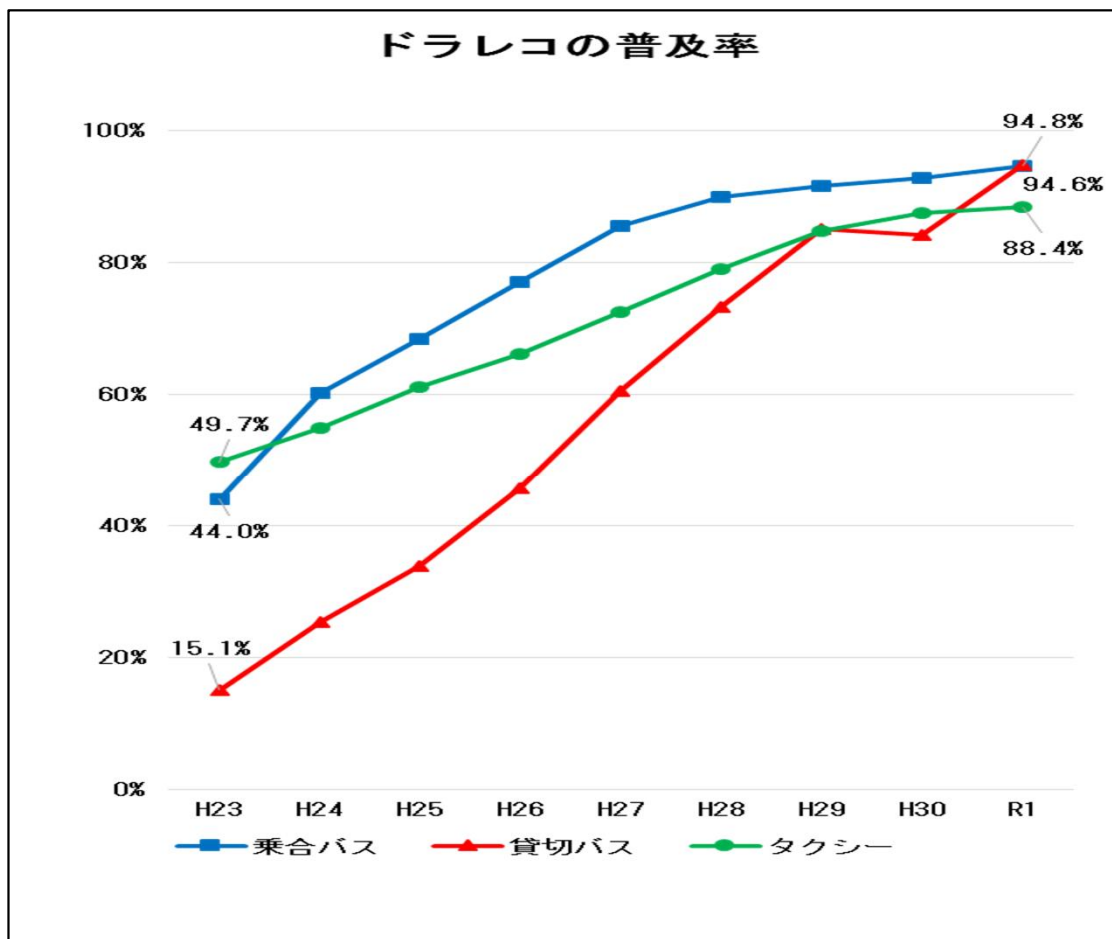


- ・**国土交通省の認定を受けた機器を使用**すること
- ・事前に管轄の運輸支局へ**業務前自動点呼の実施届出**を行うこと
- ・運行管理者等は事前に業務前自動点呼の実施予定を機器に入力すること
- ・異常が見られた場合は自動点呼を中止又は中断し、運行管理者が適切な措置を講じること

1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について
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) 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**
 - (3) 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (4) 飲酒運転防止
4. その他

○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)

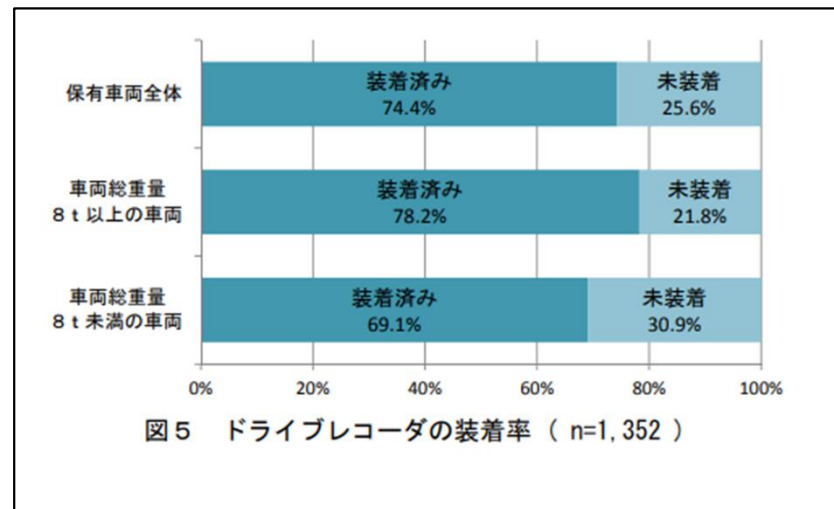


図5 ドライブレコーダーの装着率 (n=1,352)

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7年1月時点）
<p>【バス業界】</p> <p>ドライブレコーダーの映像等を活用し運転中の携帯電話、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</p>	<p>【日本バス協会】</p> <p>「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。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。</p>
<p>【タクシー業界】</p> <p>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ドライブレコーダーの映像等情報提供の取組の推進</p>	<p>【全国ハイヤー・タクシー連合会】</p> <p>令和6年3月末現在で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。</p>
<p>【メーカー】</p> <p>ドライブレコーダーの普及 ⇒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。</p>	<p>【日本自動車工業会大型車部会】</p> <p>運行記録計として装備するデジタルタコグラフにあおり運転をされた都度、その詳細な情報を記録・管理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。</p> <p>物流革新に受けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会（第1回:2024/2/8、第2回:2024/7/4、第3回:2024/7/30）において、デジタルタコの普及率目標：2027年までに85%（現:2024年80%）が設定され、大型車メーカー各社では、装着率向上に向け保安基準適合デジタルタコの標準装着の拡大を検討中。</p> <p>新たな方向として、労務管理(停車時の扱い区分可能、日報自動作成)、安全運転管理機能(危険運転警告、運行記録の見える化)に活用できるデジタルタコを設定している。</p> <p>さらに荷主・運送事業者・倉庫事業者等の基幹システムとのデータ連携、業界を超えた情報プラットフォームとの連携、電動商用車の普及に対応したEMS（エネルギー・マネジメント・システム）管理等のさまざまな施策のデータベース化について開発中。</p>

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7年1月時点）
【バス業界】	
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】 ドライブレコーダー映像等、保有する情報を活用した運転者の運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等の指導に努める ことを「安全輸送決議」で採択し、映像記録型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等に活用して乗務員の質の向上を図ることとしている。
【タクシー業界】	
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	【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7年1月時点）
【メーカー】	
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 ⇒「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、デジタル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】 物流革新に受けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会（第1回：2024/2/8、第2回：2024/7/4、第3回：2024/7/30）において、デジタルタコの普及率目標：2027年までに85%（現：2024年80%）が設定され、大型車メーカー各社では、装着率向上に向け保安基準適合デジタルタコの標準装着の拡大を検討中。 新たな方向として、労務管理（停車時の扱い区分可能、日報自動作成）、安全運転管理機能（危険運転警告、運行記録の見える化）に活用できるデジタルタコを設定している。 さらに荷主・運送事業者・倉庫事業者等の基幹システムとのデータ連携、業界を超えた情報プラットフォームとの連携、電動商用車の普及に対応したEMS（エネルギー・マネジメント・システム）管理等のさまざまな施策のデータベース化について開発中。

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7年1月時点）
【国土交通省】	
<p>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</p>	<p>【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。 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。 ※頒布総数317部（令和5年度）、頒布総数727部（令和7年1月末現在） なお、「ドライブレコーダーKYT-VI」については、令和6年度より頒布を開始。</p>

【バス業界】	
<p>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）</p>	<p>【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。</p>

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7年1月時点）
【バス業界】	
<p>高齢者が安心・安全に乗降できる「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した指導体制の構築</p>	<p>【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、ドライブレコーダー等を活用した指導体制を構築し促した。</p>

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7年1月時点）
【国土交通省】	
講習・セミナー等における「 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 」の周知	【NASVA】 指導講習用テキストに掲載し講習で周知している。 ※頒布総数317部（令和5年度）、頒布総数727部（令和7年1月末現在） なお、令和6年度6月より、新たなドライブレコーダーKYT（VI）を作成し、頒布している。
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 II～VI」を制作し頒布している。 なお、新たなドライブレコーダーKYT（VI）については、令和6年6月より頒布している。 ※頒布総数317部（令和5年度）、頒布総数727部（令和7年1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 令和6年3月開催の交通安全委員会において東京農工大学名誉教授を招いて「ドライブレコーダーによるヒヤリハット分析の現状と可能性の拡大について」講演をいただき、周知を図った。 【全国個人タクシー協会】 傘下団体において 少人数による講習会を開催 しドラレコを活用したKYTを実施

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」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66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

吉田 裕	関西大学社会安全学部 教授
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分野 講師
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
廣瀬 敏也	芝浦工業大学工学部 教授
小川 和久	東北工業大学 総合教育センター 教授
余村 朋樹	公益財団法人大原記念労働科学研究所 主任研究員

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

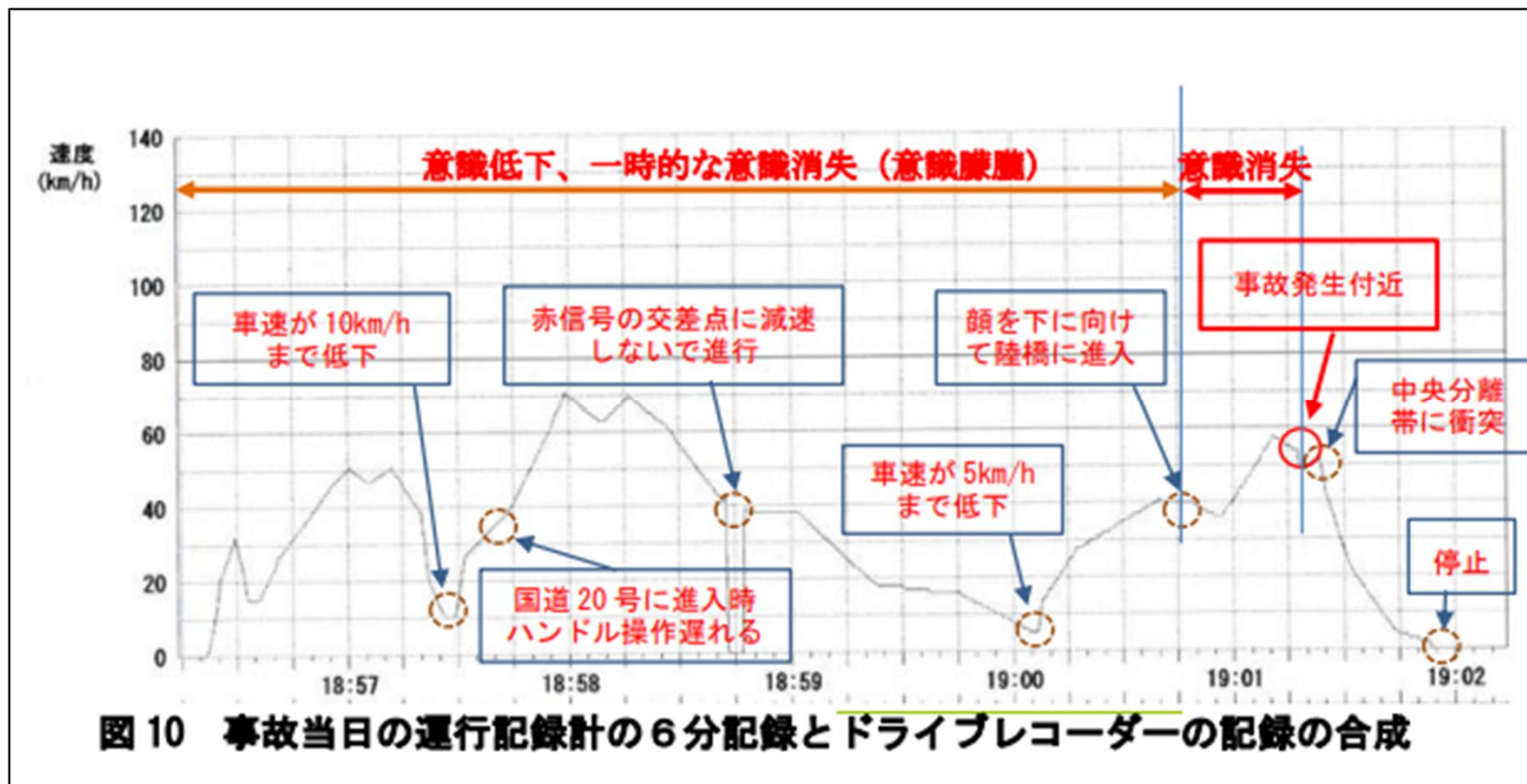
- 1 事故の概要 1
- 2 事実情報 2
 - 2.1 事故に至るまでの運行状況等 2
 - 2.1.1 当該事業者等からの情報 2
 - 2.1.1.1 運行管理者からの情報 2
 - 2.1.1.2 警察からの情報 3
 - 2.1.2 運行状況の記録 4
 - 2.1.2.1 運行記録計の記録状況 4
 - 2.1.2.2 ドライブレコーダーの記録状況 5
 - 2.2 死亡・負傷の状況 8
 - 2.3 車両及び事故現場の状況 8

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	車速が上がり、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 <u>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</u>
19:01:48	-00:26	減速		



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)

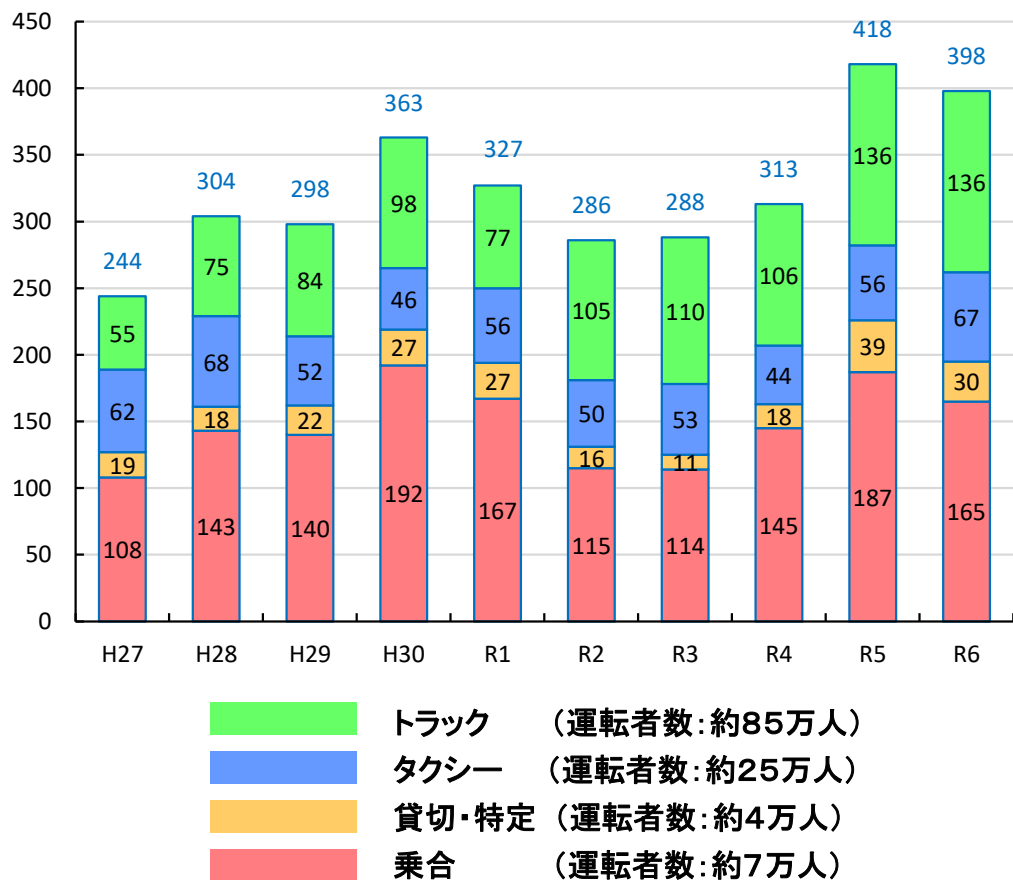
令和5年6月
国土交通省大臣官房 運輸安全監理官室

1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について
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) 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
 - (3) 健康起因事故防止に向けた取り組みについて**
 - (4) 飲酒運転防止
4. その他

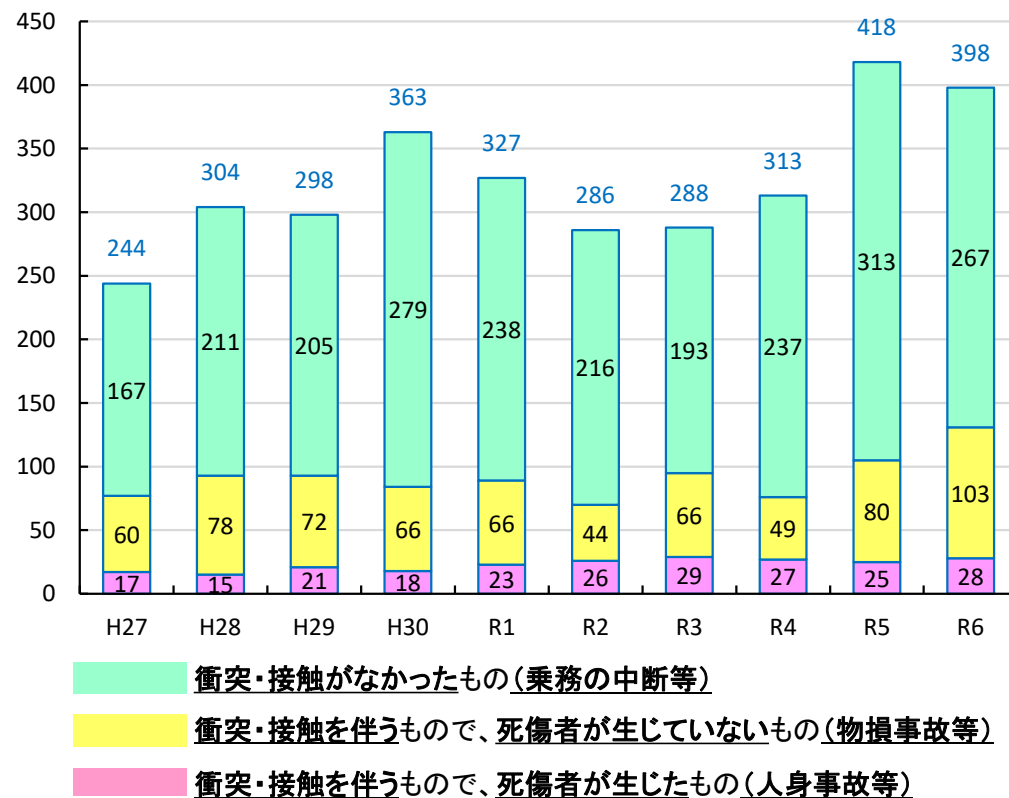
運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 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昨年より減少
- 令和6年は健康起因事故報告件数のうち約33%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)



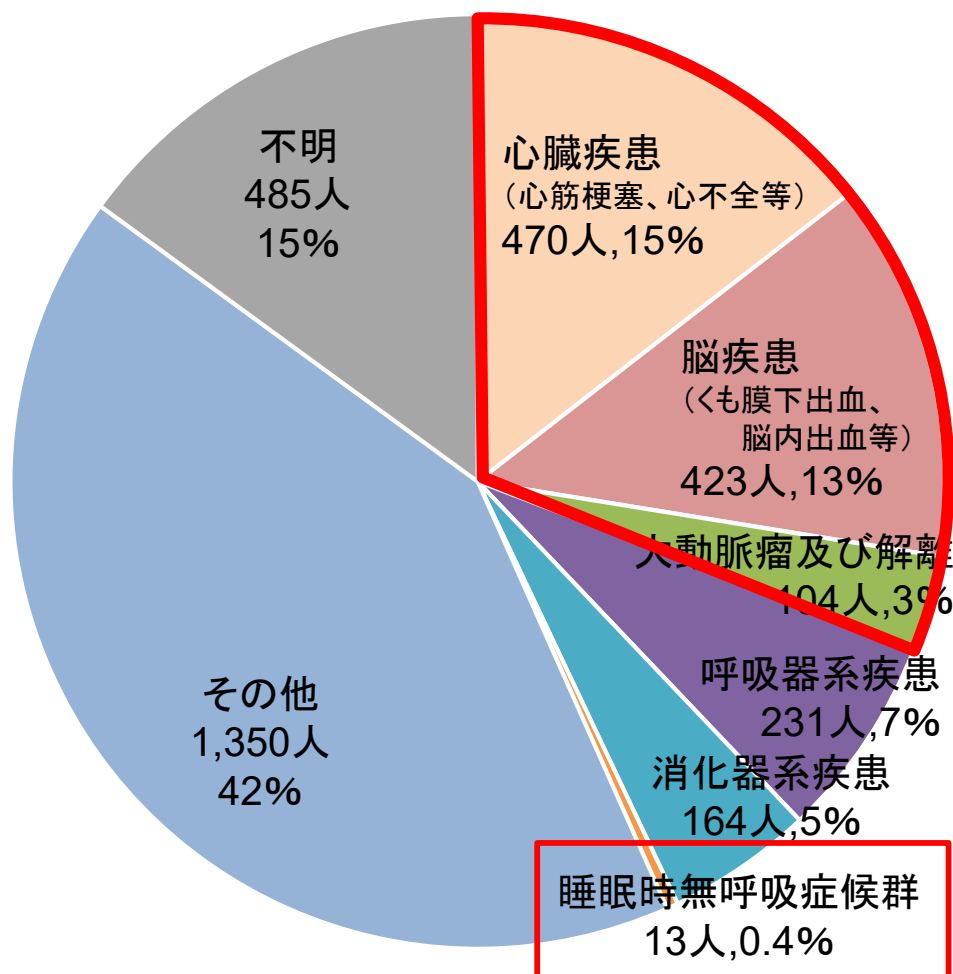
健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



- 過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,240のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が31%を占める。
- うち、死亡した運転者523人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が11%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

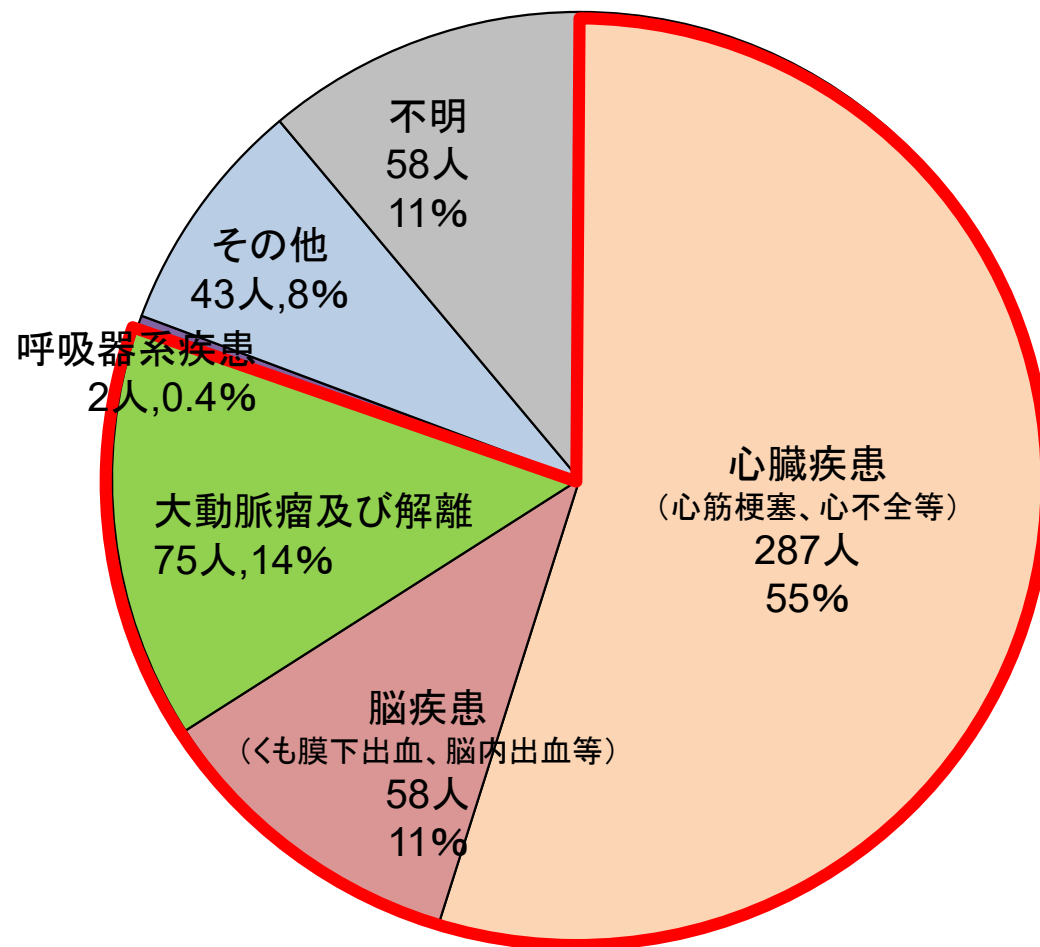
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成27年～令和6年)

計3,240人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成27年～令和5年)

計523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、平成27年8月、令和7年7月一部見直し）
- 『**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）



各種マニュアルへのリンク

スクリーニングモデル事業の実施

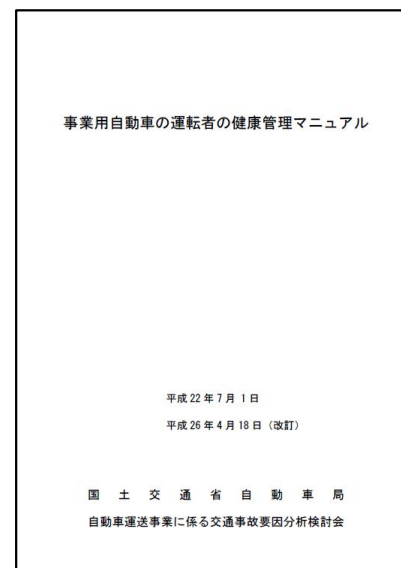
- 『**自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業**』の実施（平成30年度～令和4年度）
- 『**眼科検診普及に向けたモデル事業**』の実施（令和3年度～）

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の概要

1. 運転者の健康状態の把握

- ① **定期健康診断**による疾病の把握（義務）
- ② **一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状等**による疾病の把握（義務）
- ③ **脳疾患・心臓疾患や睡眠時無呼吸症候群等の主要疾病に関するスクリーニング検査**（推奨）

※ ①～③において異常所見等がある場合には、医師の診断や面接指導、必要に応じて所見に応じた検査を受診させ、医師の意見を聴取（義務）



事業用自動車の運転者の
健康管理マニュアル

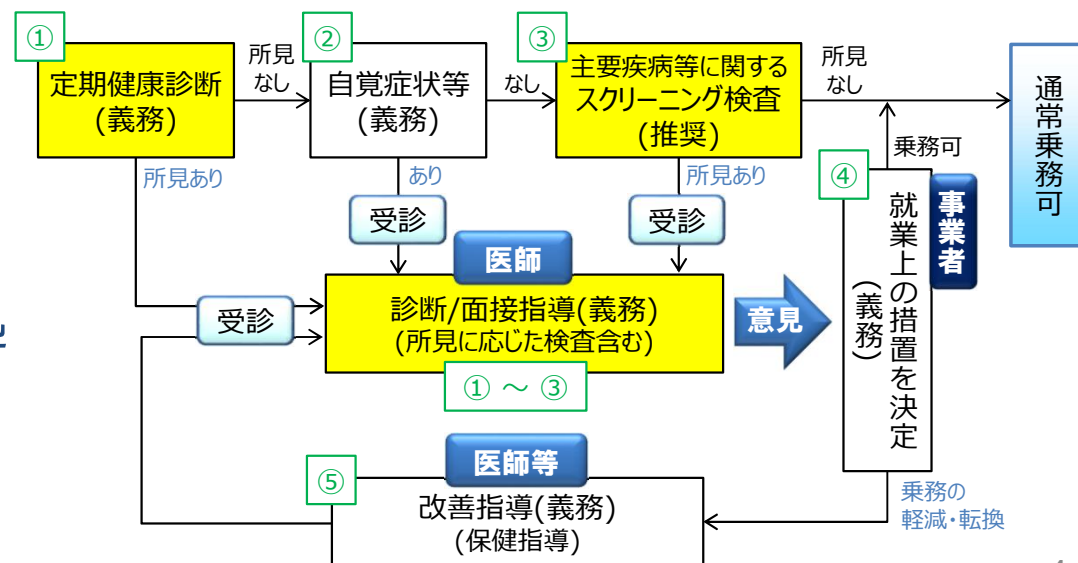
平成22年7月策定
平成26年4月改訂

2. 就業上の措置の決定

- ④ **医師の意見を踏まえ就業上の措置の決定**（義務）
- ⑤ **医師等による改善指導**（義務）

3. 判断目安に基づく乗務前・中の判断・対処（義務）

就業上における判断と対処の流れ



- 事業用自動車の運転者の「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)において、脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等の主要疾病に関するスクリーニング検査について受診を推奨。
- 国土交通省(令和7年度より)、業界団体において、脳血管疾患や心臓疾患、睡眠時無呼吸症候群(SAS)などの主要疾病のスクリーニング検査の受診に対する補助を実施。

人間ドック

- ◆ 生活習慣病の予防や疾病の早期把握などを目的とした総合的な健康診断

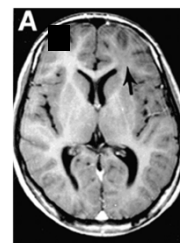


脳健診

- ◆ MRIやMRA、CTなどの画像検査により、無症候又は未発達の脳血管疾患を発見
- ◆ MRIとMRAの2項目だけを行う簡易検査もある



MRI検査



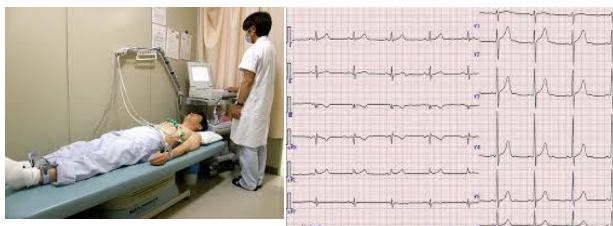
脳MRI画像



脳MRA画像

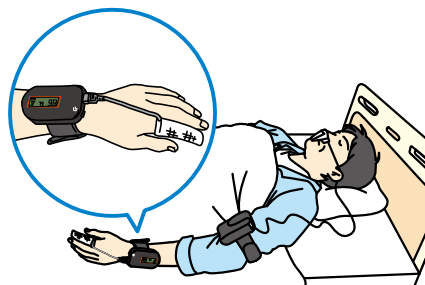
心臓疾患に関する検査

- ◆ ホルター心電図検査等を含む必要な心電図検査の受診を推奨



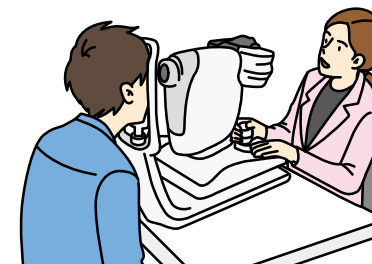
SASに関する検査

- ◆ 睡眠時の血中酸素量や呼吸数をモニタリングし、SASの早期発見に寄与する



視野障害に関する検査

- ◆ 眼科検診により、視野障害の原因疾患となる緑内障等の早期発見に寄与する



- 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、高止まりの傾向。
- 令和2年12月及び令和3年1月、運転者の健康起因による死亡事故が相次いで発生

事故事例

事例①

令和2年12月17日北九州市内発生
 事業者：法人タクシー
 運転者：74歳男性(運転経験30年)
 事故概要



乗客3名を乗せ運行中、道路右側電柱に衝突
 この事故により、運転者及び乗客(72歳)が死亡、他2名は負傷
 事故原因は、報道によると心不全

※直近1年健康診断未受診。運転者は10年前に医師から心疾患の診断を受け投薬を続けていたが、事業者は把握していなかった。

事例②

令和3年1月4日渋谷区笹塚(甲州街道)内発生
 事業者：法人タクシー
 運転者：73歳男性(運転経験34年)
 事故概要



乗客1名を乗せ運行中、横断歩道を渡っていた歩行者6名をはねた
 この事故により、歩行者1名が死亡、他の歩行者5名が重軽傷
 事故原因は、くも膜下出血により意識を失った疑い(後日死亡)

※健康診断は、昨年12月8日に受診。高血圧、脂質異常症について治療中だが、産業医から要注意者として指摘なし。

<処分基準強化内容(朱書き箇所を追加)>

行政処分基準(全モード)

(再違反)

運輸規則第21条第5項及び安全規則第3条第6項

1 疾病、疲労等のおそれのある乗務

① 未受診者1名

警告(10日車)

② 未受診者2名

20日車(40日車)

③ 未受診者3名以上

40日車(80日車)

 2 未受診者による健康起因事故が発生したもの
40日車(80日車)

3 疾病、疲労等による乗務

80日車(160日車)

4 薬物等使用乗務

100日車(200日車)

<適用方法>

・健康起因事故とは、当該運転者が脳疾患、心臓疾患及び意識喪失を発症し、負傷者(当該運転者を除く。)が生じた重大事故等をいう。

・事業者が、**当該運転者の事故発生日から過去1年以内に法定の健康診断を受診させずに乗務させていた場合**、または、健康診断受診結果に基づき、**脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に関する疾病を疑い、要再検査や要精密検査、要治療の所見があるにもかかわらず、再検査を受診させずに乗務させていた場合**のいずれかに該当した場合に適用する。

なお、「2」を適用した運転者は、「1」の調査対象から除く。

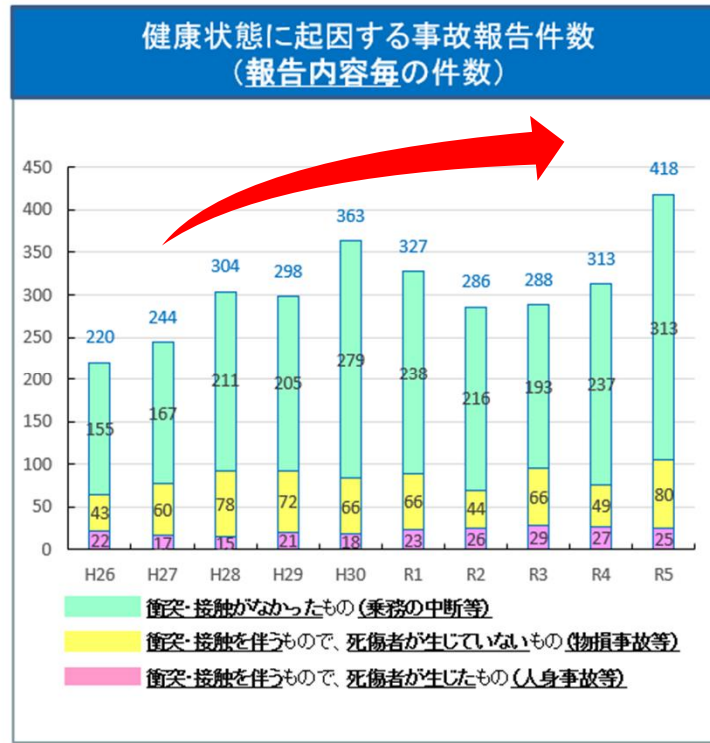
※令和3年5月28日 改正 令和3年6月1日施行

自動車運送事業者に対する行政処分基準の一部改正について

疾病、疲労等のおそれのある運行の業務に係る行政処分基準の強化

全モード

令和7年4月施行



自動車運送事業の運転者の疾病による事業用自動車の事故報告件数が、平成26年に220件であったのが令和5年に418件と右肩上がりとなっており、健康診断の受診を徹底することにより健康起因事故の更なる低減が必要な状況であることから、処分基準を強化。

● 疾病、疲労等のおそれのある運行の業務(過去1年以内に法定の健康診断を受診させていない状態で運行業務に従事)

未受診者数	初 違 反		再 違 反	
	1名	警 告	(変更なし)	10日車
2名	20日車	(変更なし)	40日車	(変更なし)
3名以上	現 行40日車	改正後15日車／未受診者1名	現 行80日車	改正後30日車／未受診者1名

〈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ように**通達改正(令和4年4月施行)**

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

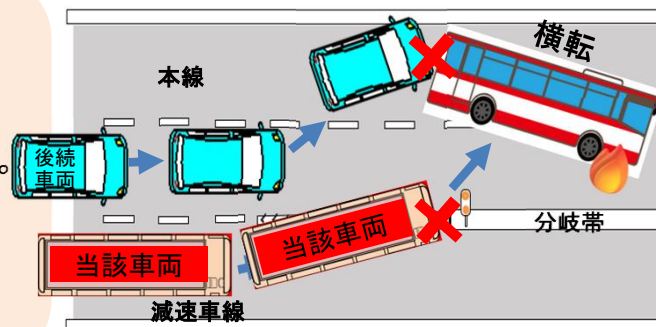
(略)

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。

大型乗合バスの横転事故（名古屋市北区）

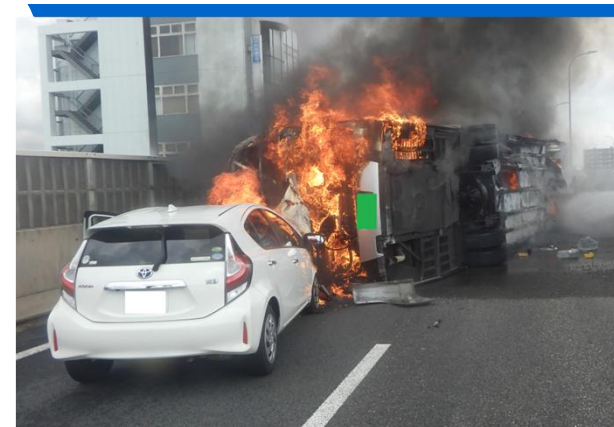
【事故概要】

- 日時：令和4年8月22日 10時12分頃
- 概要：乗客7名を乗せた大型乗合バスが名古屋高速道路高速11号小牧線（下り）の豊山南料金所の減速車線を走行中、左方に斜走して分岐帯に衝突、本線内に進入し、横転・停止した。当該車両は衝突後直ぐに車両前部から出火した。後続の小型乗用車が炎上した当該車両の後部に衝突した。
- この事故により、当該運転者と乗客1名が死亡し、乗客1名が重傷を負い、乗客5名と小型乗用車の運転者が軽傷を負った。



【原因】

- 運転者（推定）
 - ・ **SASのおそれを自覚**しているにもかかわらず、事業者に相談したり、検査を受けることをしなかった。
 - ・ **意識レベルが低下**したにもかかわらず、運行を継続した。
 - ・ **乗客にシートベルト着用を徹底させることが不十分であった。**
- 事業者・運行管理者
 - ・ **適性診断（一般）で「SASのおそれが非常に高い」と指摘されていることを見逃し**、スクリーニング検査や治療を受けさせることがなかった。
 - ・ 運行基準図において、**現場の速度規制を超えるものが複数あり**、速度規制を超える速度による運転が誘発された可能性があった。



【再発防止策】

- SASへの適切な対応
 - ・ **適性診断においてSASのおそれを指摘された運転者の把握**に努め、SASのおそれについて指摘を受けた運転者に対しては、**積極的にスクリーニング検査**を受診させること。
- 適切な運行管理
 - ・ 始業点呼における運転者の健康状態及び**睡眠状態の確認**を徹底すること。
 - ・ 定期健康診断において、「要検査」等の所見が付された運転者に対する**健康管理を徹底**すること。
 - ・ 運行基準図の作成にあたっては、**現場の最高速度規制**を守ること。
 - ・ **乗客にシートベルトの着用**を促すとともに着用確認を行うよう、運転者に指導すること。



SASのおそれを感じたら、まずはスクリーニング検査を!!



スクリーニング検査

※NPO法人 ヘルスケアネットワークのHPから引用

自動車事故報告書等の取扱要領の一部改正について

事故報告規則に基づく、自動車事故報告書等について、発生した事故と運転者の疾病との関係性を確認するため、事業者に対し、健康診断の受診状況等に加え、国交省が健康管理マニュアル等でスクリーニング検査を推奨する主要疾病のスクリーニング検査の受診状況等について報告を求めると、通達改正実施(令和7年4月施行)

対象疾病：脳疾患・心臓疾患・睡眠時無呼吸症候群(SAS)・視野障害

【参考】自動車事故報告書等の取扱要領の該当部位

3. 当該運転者に関する事項

(1) 健康状態の把握状況

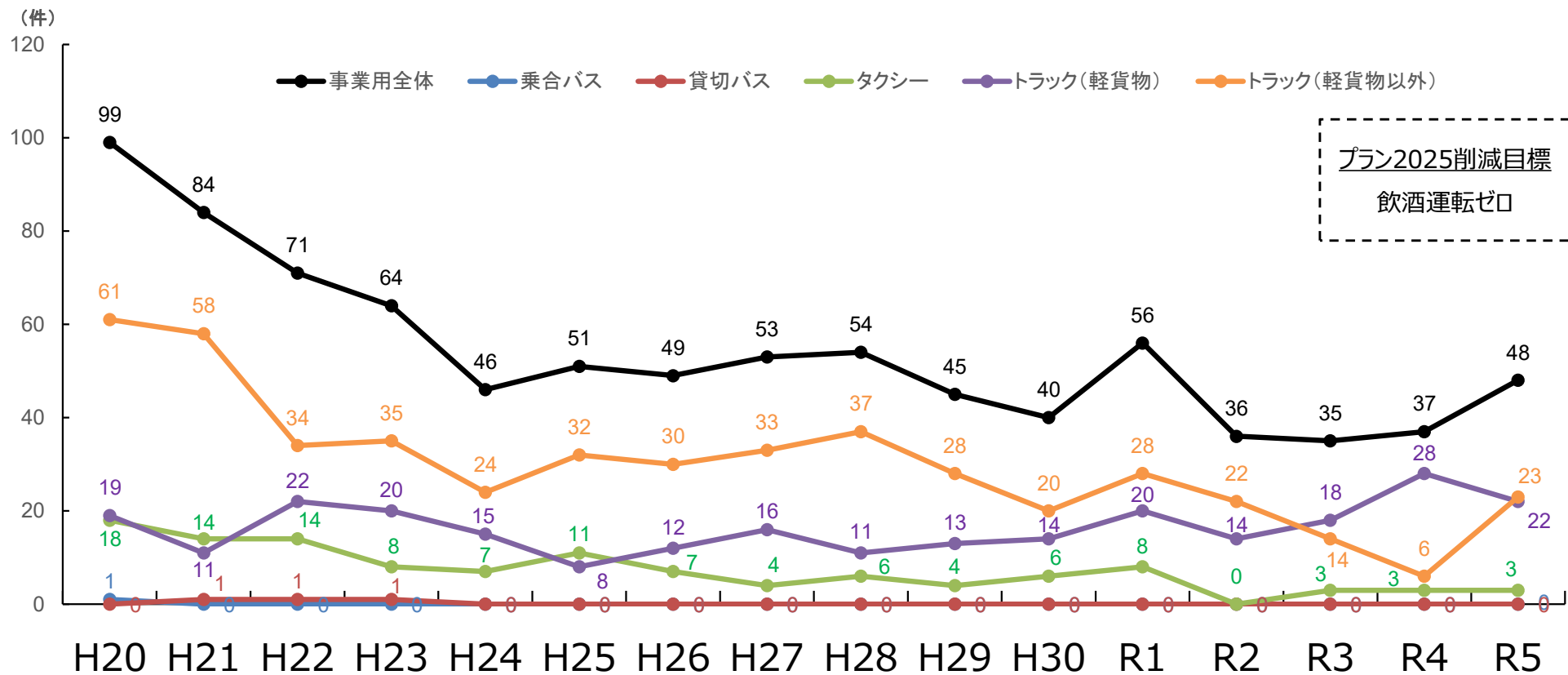
新(改正後)	旧(改正前)
①健康診断の受診状況 ②注意事項精密診断(検査)の状況 ③脳疾患、心臓疾患のスクリーニング検査の受診状況 ④事故前後の睡眠時無呼吸症候群スクリーニング検査の受診状況 ⑤事故前後の睡眠時無呼吸症候群精密診断(検査)の状況 ⑥事故前後の視野障害スクリーニング検査の受診状況 ⑦事故前後の視野障害精密診断(検査)の状況 ⑧加療の状況	①健康診断の受診状況 ②注意事項精密診断(検査)の状況 (新設) (新設) (新設) (新設) (新設) (新設) ③加療の状況

1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について
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) 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
 - (3) 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (4) 飲酒運転防止**
4. その他

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」

自動車運送事業における飲酒運転対策

- 令和6年3月に、飲酒運転防止を図るため、**飲酒傾向の強い運転者への具体的な対応をまとめた「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」**を作成し、公表。
- 令和6年度は当該マニュアルの内容の周知を**飲酒運転防止セミナー**をはじめとして各種セミナーにて実施。また、**自動車事故報告規則を改正し、スクリーニング検査実施状況の報告を求めるとともに、酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化**を行った。

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・周知



- 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

簡易スクリーニング検査 Audit等の推奨

自動車事故報告規則の改正

☆氏名			
☆年齢			才月
☆経年数	年		
自動車の運送を職業とする者にあつては勤務状況	本務・臨時の別	1 本務	2 臨時
	☆事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった日数	日	
	☆乗務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離	時間	km
	☆最近出勤しなかった日から事故日までの勤務日数及び乗務距離の合計	勤務日数	乗務距離
		日	km
損害の程度	1 死亡	2 重傷	3 軽傷
シートベルトの着用状況	1 着用	2 非着用	3 非装備
☆ 交替運転者の配置	1 有 (交替後の乗務時間及び乗務距離) 時間 km		
☆ アルコール依存症のスクリーニング検査の受診状況	1 有 (最近の受診年月日)	2 無	年 月 日
☆ 飲酒の時点及びその飲酒量	1 運行前 (飲酒量) 2 運行中		
☆ 過去3年間の事故の状況	(過去3年間の事故件数) (最近の事故年月日) 年 月 日 件		
☆ 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) (最近の違反年月日) 年 月 日 件		
☆ 過去3年間の適性診断の受診状況	1 有 (最近の受診年月日) (適性診断受診場所) 年 月 日 2 無		
☆ 最近の健康診断の受診年月日	(最近の受診年月日) 年 月 日		

アルコール依存症のスクリーニング検査の受診状況等の項目を追加
(令和7年4月施行)

酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合における行政処分基準の強化

従前の処分基準に加え、以下を追加
事業者が当該運転者に対して**飲酒運転防止に係る点呼実施義務違反**の場合
→初違反 100日車 再違反 200日車
事業者が当該運転者に対して**飲酒運転防止に係る指導監督義務違反**の場合
→初違反 100日車 再違反 200日車

(令和6年10月施行)

1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について
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) 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
 - (3) 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (4) 飲酒運転防止
4. その他

概要

■ 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。

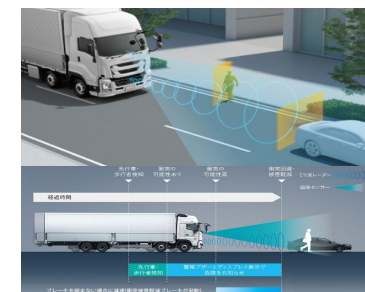
○先進安全自動車（ASV）の導入支援

- 【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
 ・車輪脱落防止検知システム
 ・道路標識注意喚起装置 等

車輪脱落防止検知システム



衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）



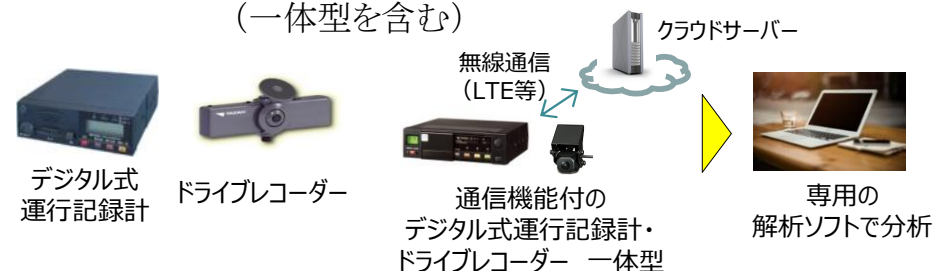
○過労運転防止のための先進機器の導入支援

- 【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



○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1/2、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1/2、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
 ・バスドライバーの実地型教育 等

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。

○健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援【拡充】

- 【補助率】 実施費用の1/2
 【対象検査】 SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査

主要疾患を未病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る。

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7年5月2日に第809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。

① 国土省HPから「自動車」を選択します。



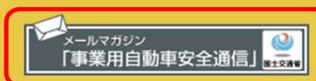
② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



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。



※ 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)

(貸切バスにおける乗客指導の具体的な解説動画を作成しました)

ご清聴ありがとうございました。