2026年11月11日
「第18回ドライブレコーダーシンポジウム」

# 自動車運送事業における安全対策について

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課




国土交通省

# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

（3）事業用自動車の事故調査について

（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて

（5）飲酒運転防止

4. その他

# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

（3）事業用自動車の事故調査について

（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて

（5）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

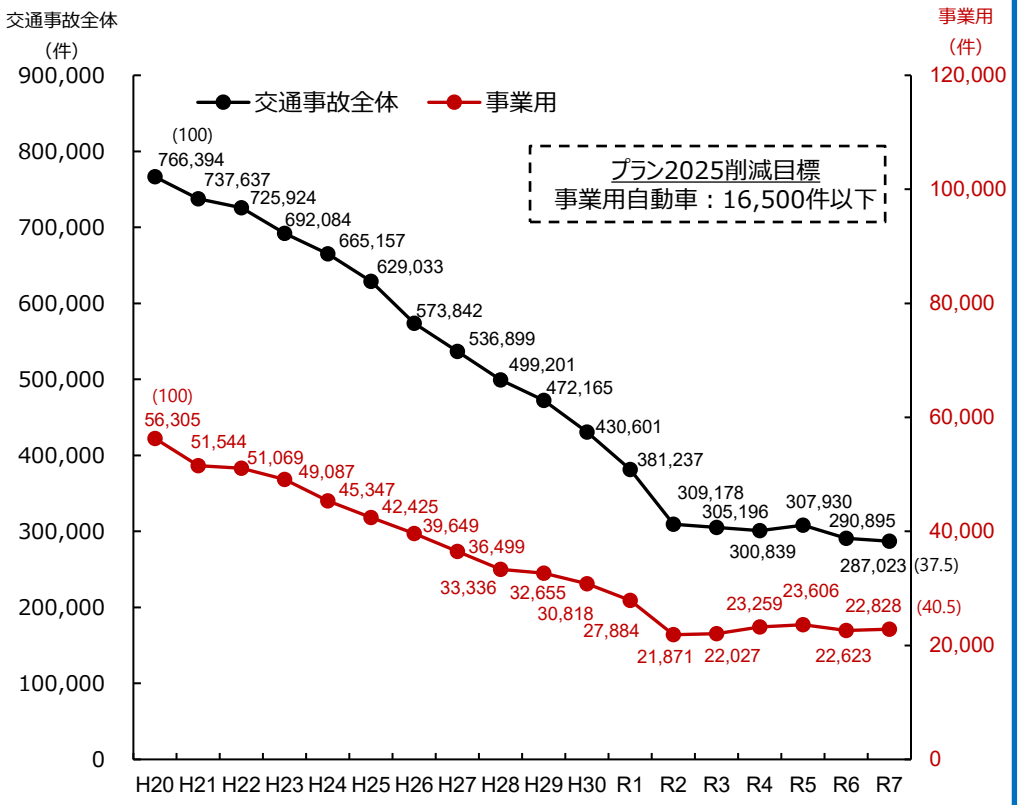
国土交通省

○ 令和7年中に発生した交通事故全体の件数（人身事故件数）は287,023件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※1は22,828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7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。

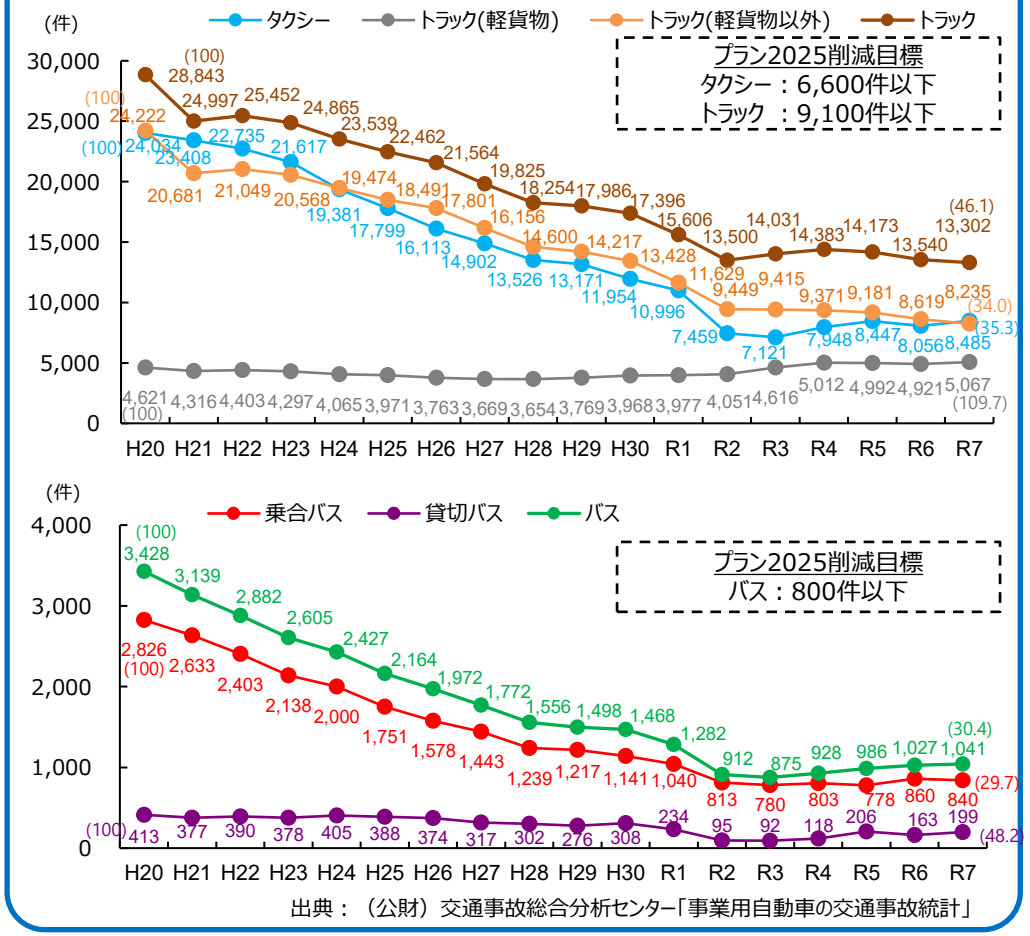
※2　プラン2025より前の年であって、コロナ禍の影響がなかった直近の年

## 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7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」

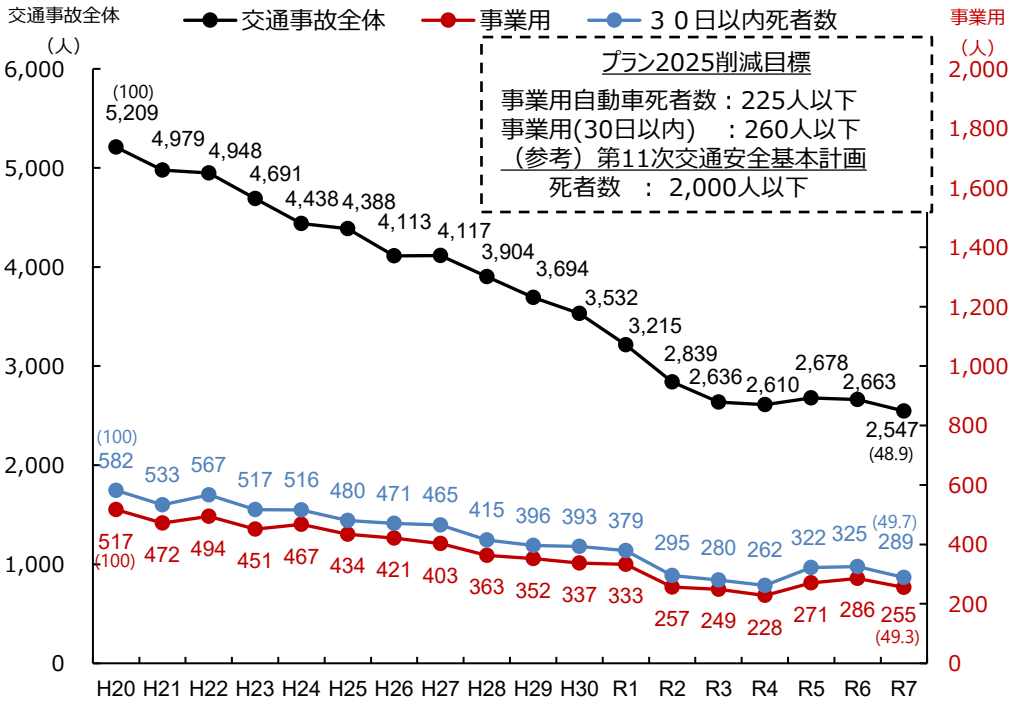
# 事業用自動車による交通事故死者数の推移

国土交通省

○ 令和7年中に発生した交通事故全体の死者数は2,547人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は255人（前年比31人減）であった。

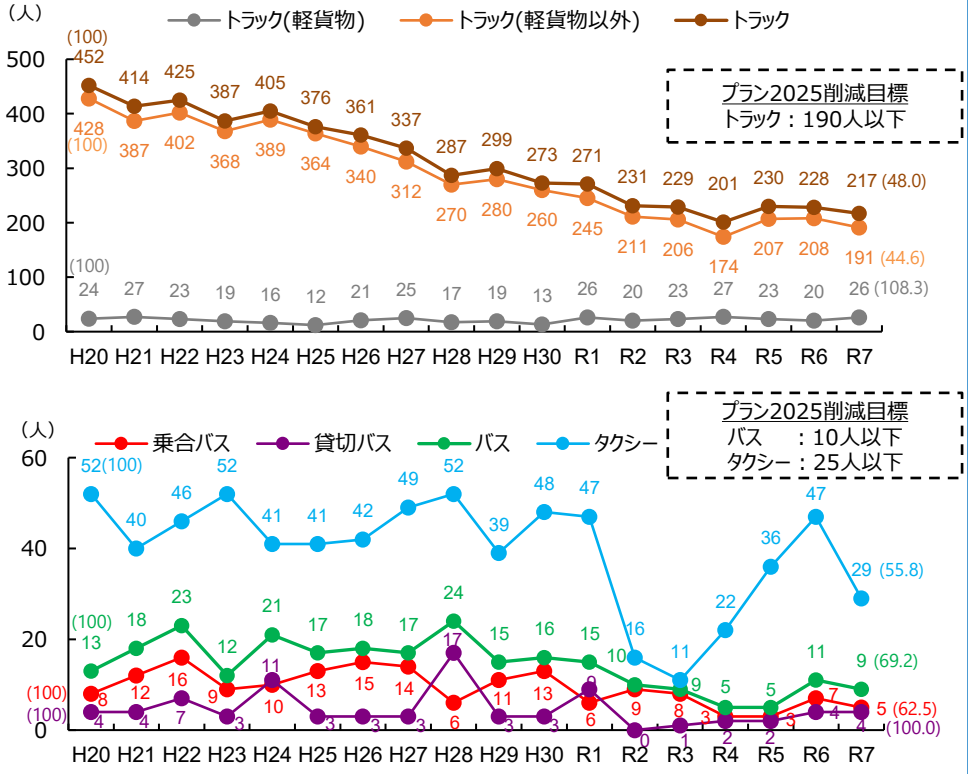
○ **令和元年と比較して令和7年の交通事故死者数は、軽貨物以外の全モードにおいて減少**している。

## 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7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」

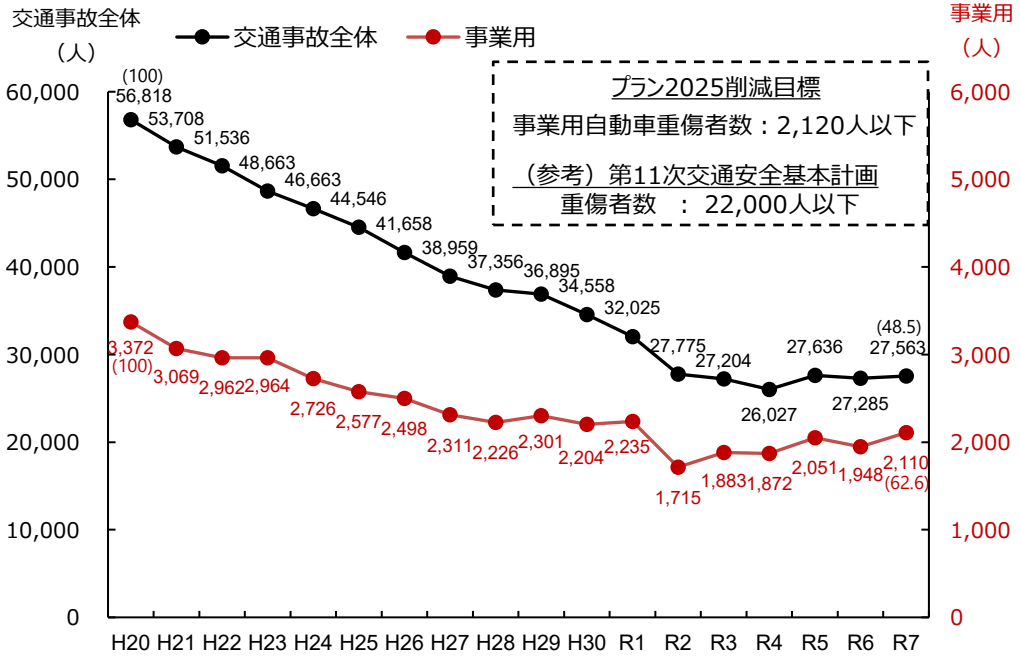
# 事業用自動車による交通事故重傷者数の推移

国土交通省

○ 令和7年中に発生した交通事故全体の重傷者数は27,563人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故重傷者数は2,110人（前年比162人増）であった。

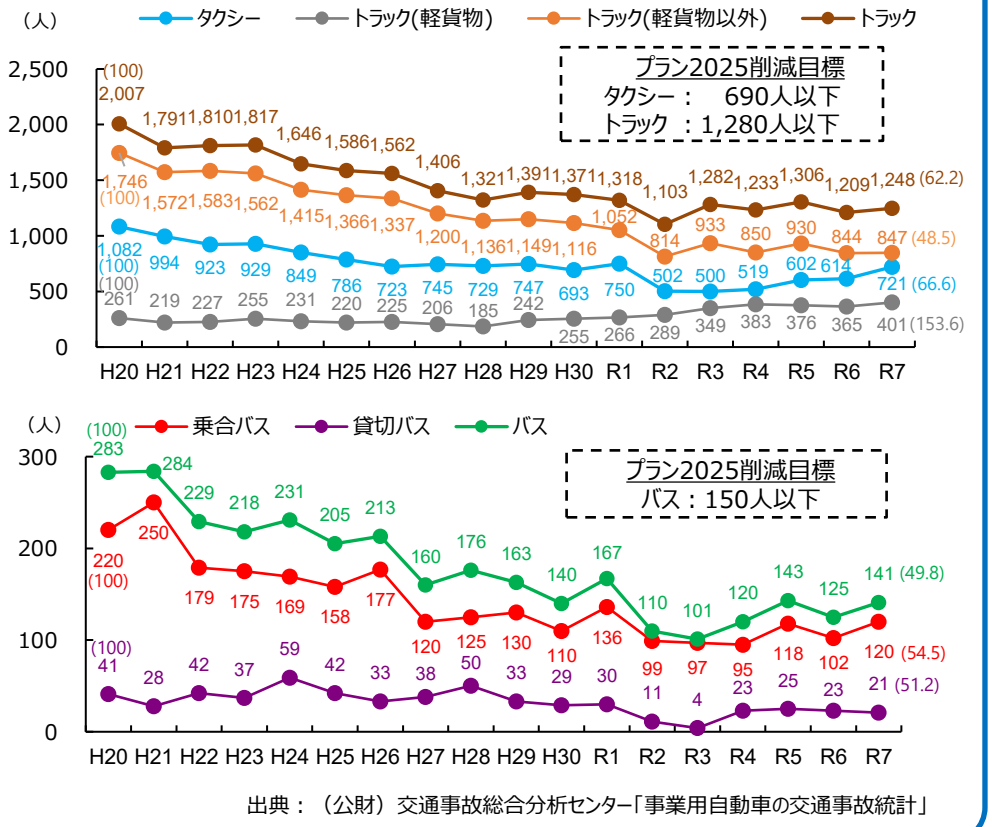
○ **令和元年と比較して令和7年の交通事故重傷者数は軽貨物以外の全モードにおいて減少**している。

## 交通事故全体と事業用自動車の交通事故重傷者数の推移




出典：警察庁「令和7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」

# 業態別の特徴的な事故（乗合バス）

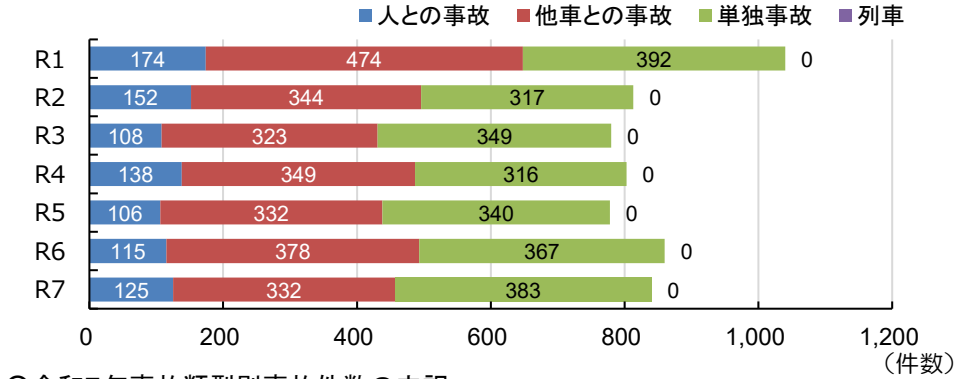
国土交通省

○ 乗合バスの事故類型としては、**「車内事故」が全体の約3割強**にあたる292件発生しており、最多。ただし、車内事故による**死亡事故は発生していない**。

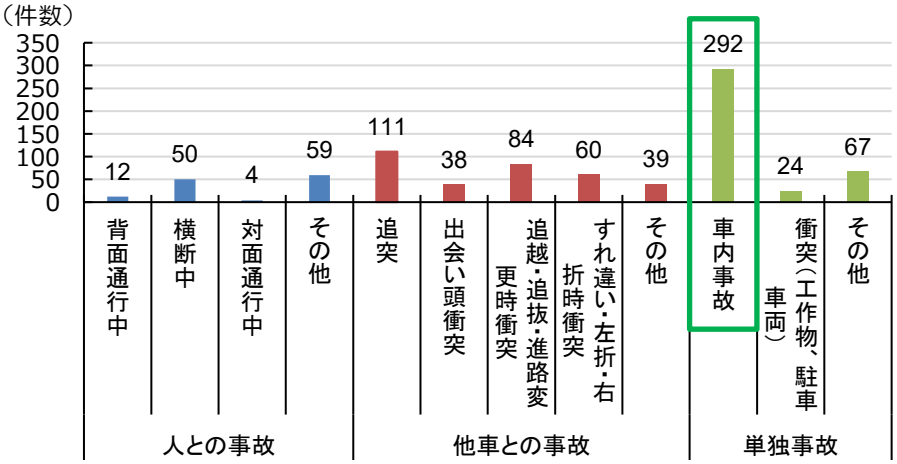
○ 乗合バスの死亡事故類型としては、**「横断中」などの人との事故**が多い。

## 乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

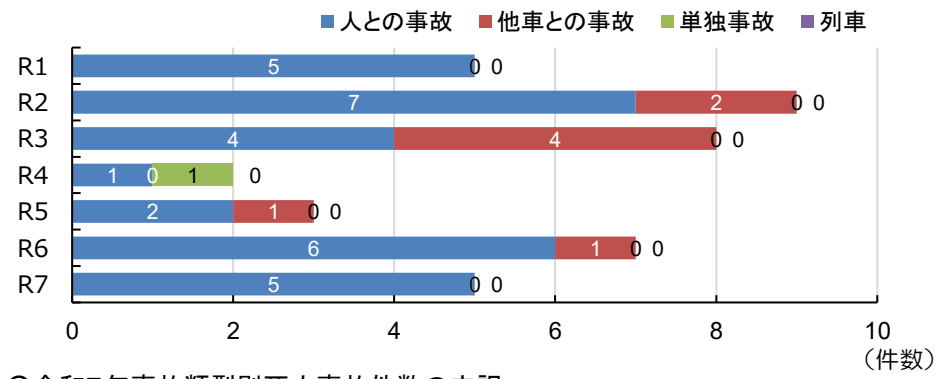



○令和7年事故類型別事故件数の内訳

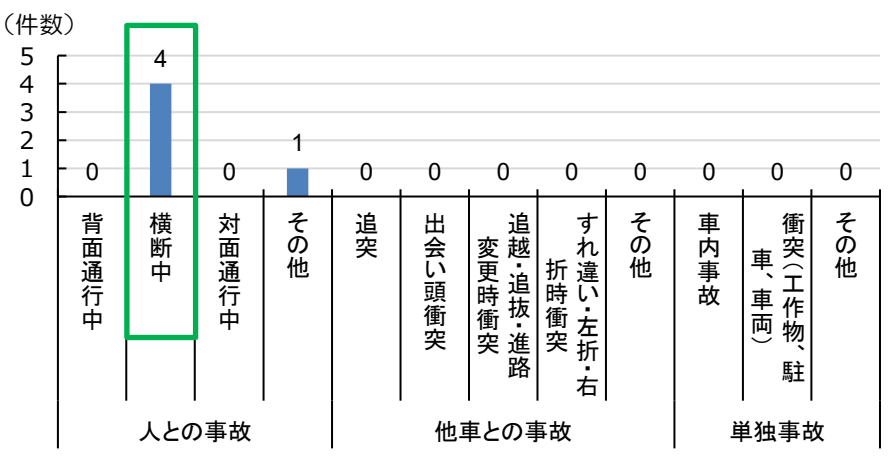



## 乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数




○令和7年事故類型別死亡事故件数の内訳




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（貸切バス）

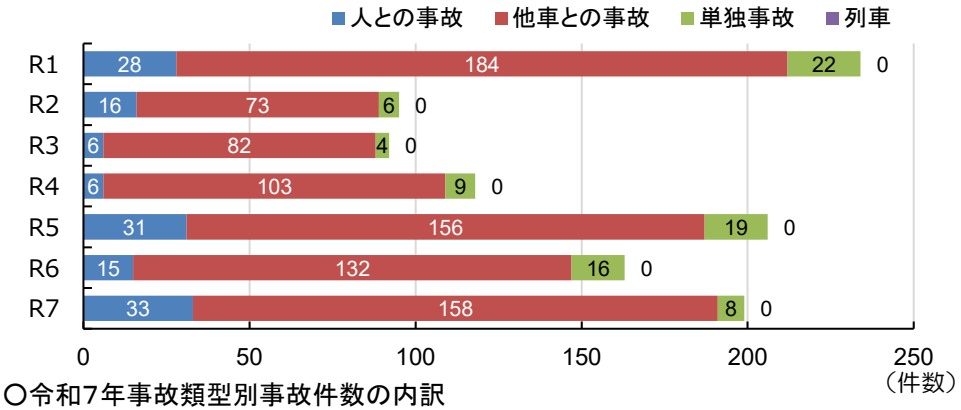
国土交通省

○ 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58件発生しており、最多。ただし、追突による**死亡事故は発生していない**。

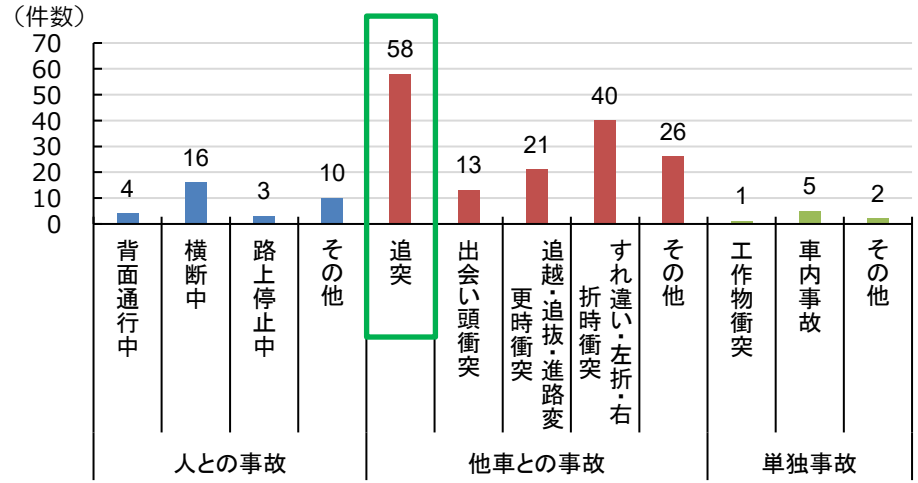
○ 貸切バスの死亡事故類型としては、**他車との事故のが多い**。

## 貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

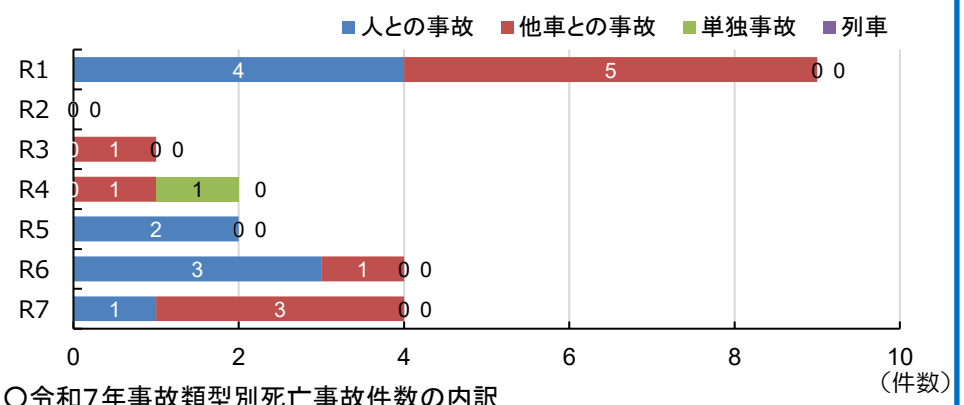



○令和7年事故類型別事故件数の内訳

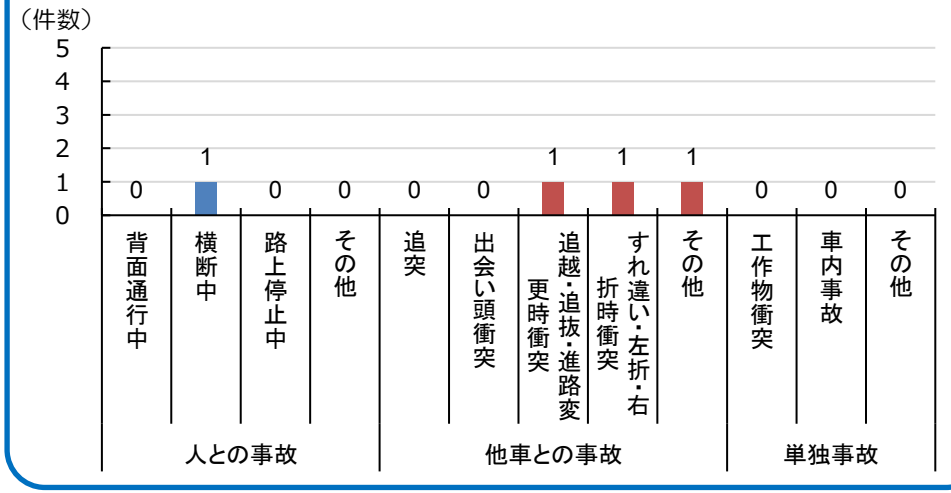



## 貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数




○令和7年事故類型別死亡事故件数の内訳




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）

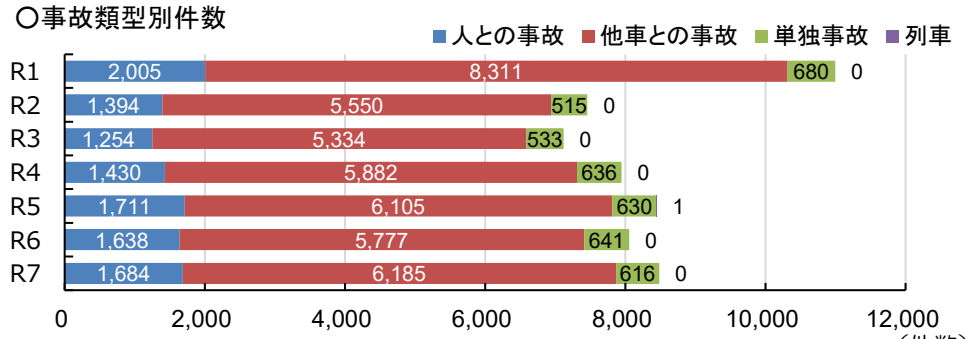
国土交通省

○ タクシーの事故類型としては、**「出会い頭衝突」、「追突」の順に多い**。「出会い頭衝突」、「追突」による**死亡事故も3件発生している**。

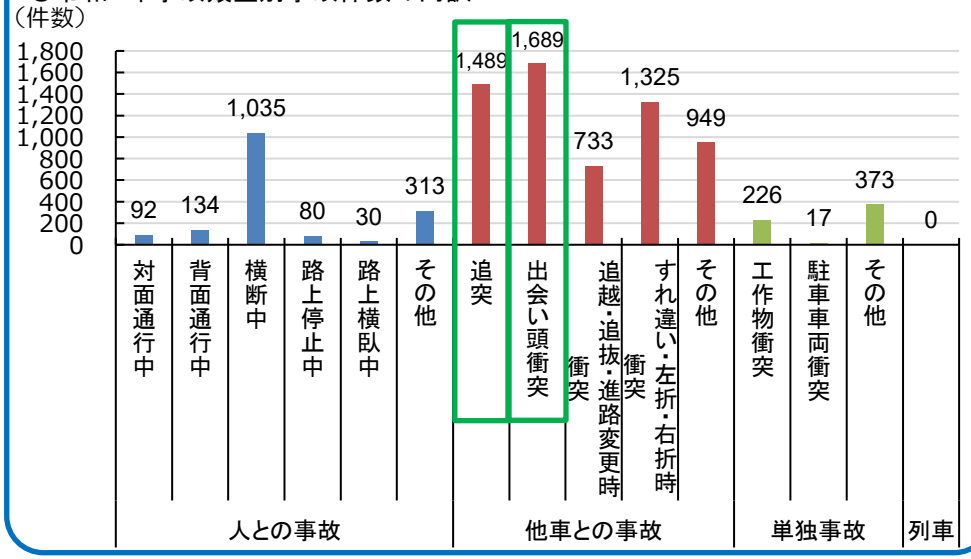
○ タクシーの死亡事故類型としては、**人との事故、特に「路上横臥中」が最も多い**。

## タクシーの事故類型

○事故類型別件数

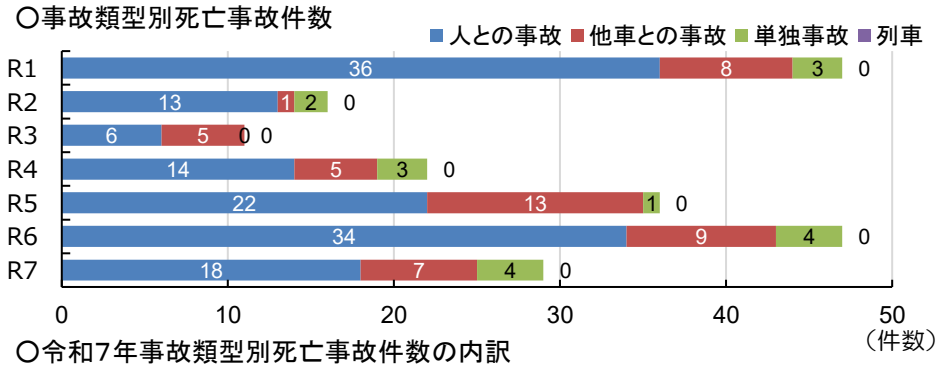



○令和7年事故類型別事故件数の内訳

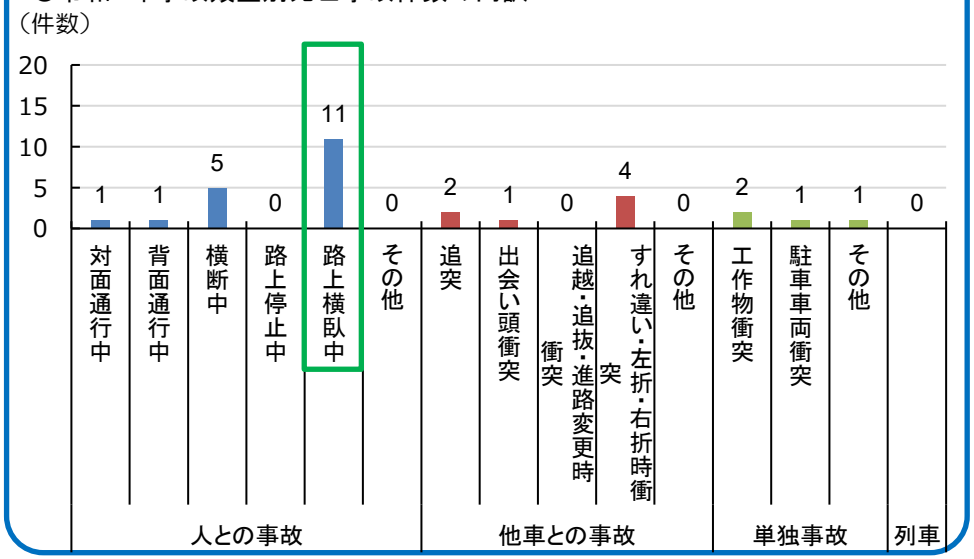



## タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数




○令和7年事故類型別死亡事故件数の内訳




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（軽貨物以外のトラック）

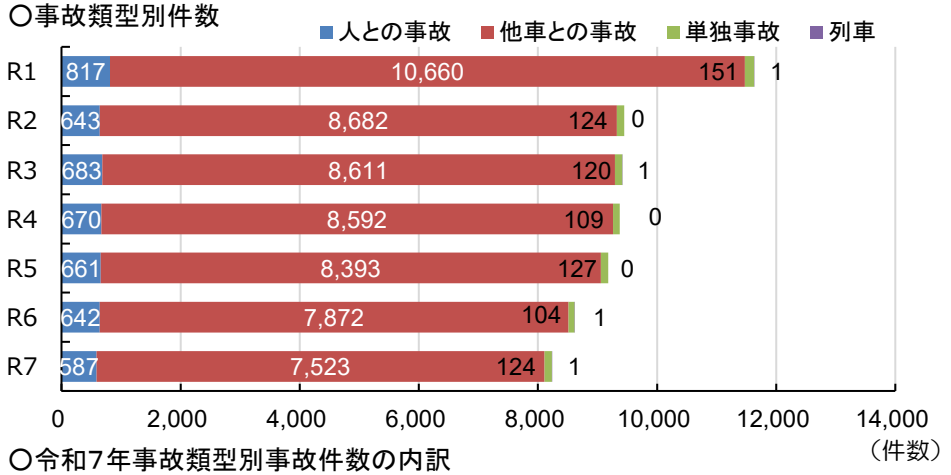
国土交通省

○ 軽貨物以外のトラックの事故類型としては、**「追突」が全体の約4割強**にあたる3,651件発生しており、最多。追突による**死亡事故も32件発生**している。

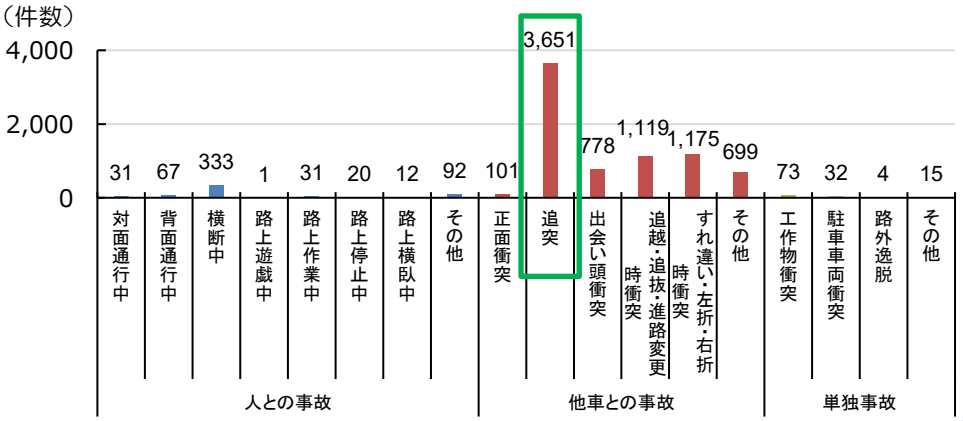
○ 軽貨物以外のトラックの死亡事故事故類型としては、**「横断中」の人との事故、「追突」の他車との事故が多い**。

## 軽貨物以外のトラックの事故類型

○事故類型別件数

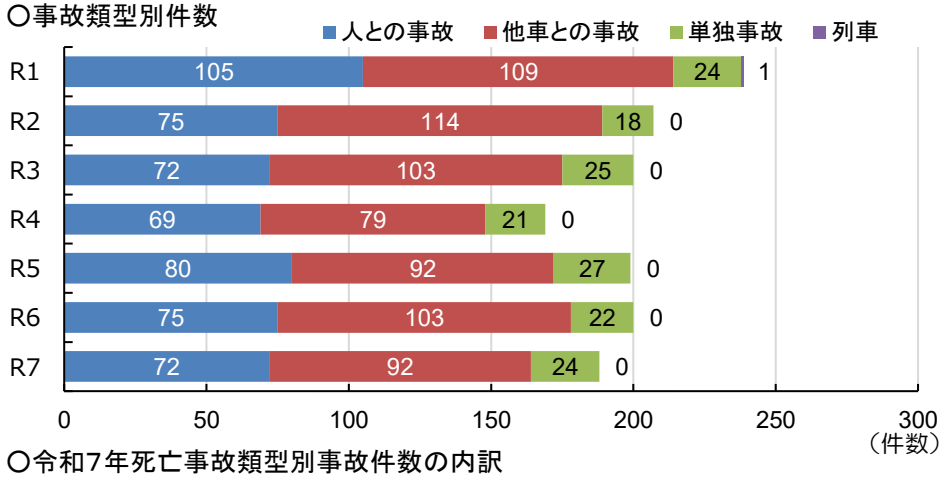



○令和7年事故類型別事故件数の内訳

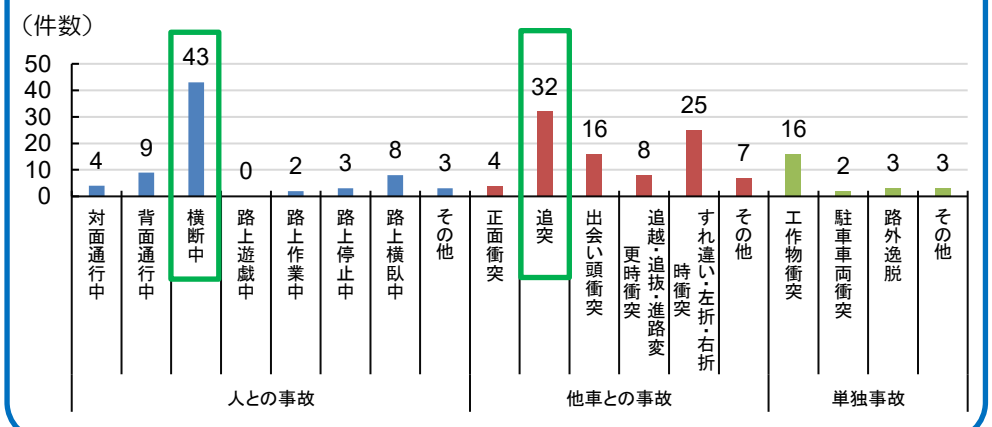



## 軽貨物以外のトラックの死亡事故類型

○事故類型別件数




○令和7年死亡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（軽貨物）

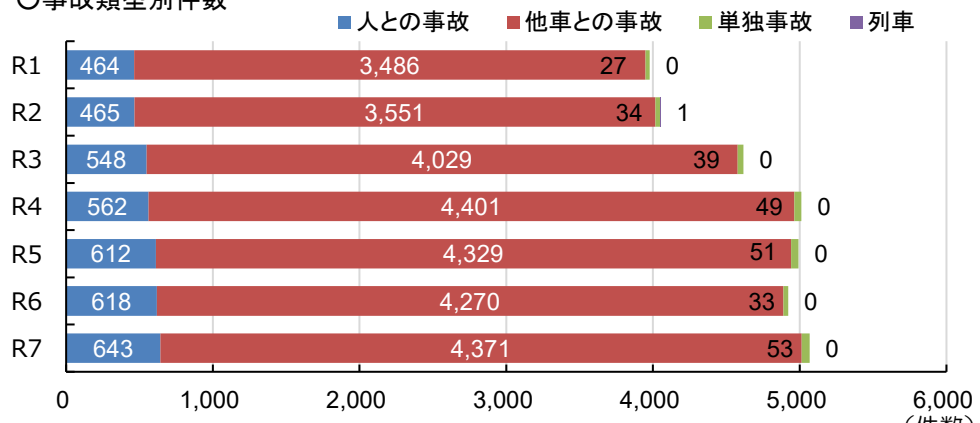
国土交通省

○ 軽貨物の事故類型としては、**「追突」が全体の約3割**にあたる1,570件発生しており、最多。追突による**死亡事故も4件発生**している。

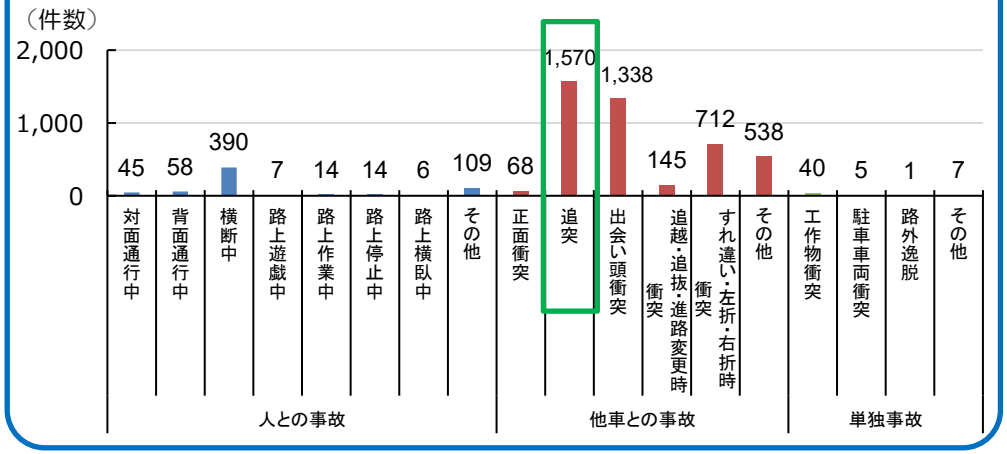
○ 軽貨物の死亡事故事故類型としては、**「横断中」の人との事故が最も多い**。

## 軽貨物の事故類型

○事故類型別件数

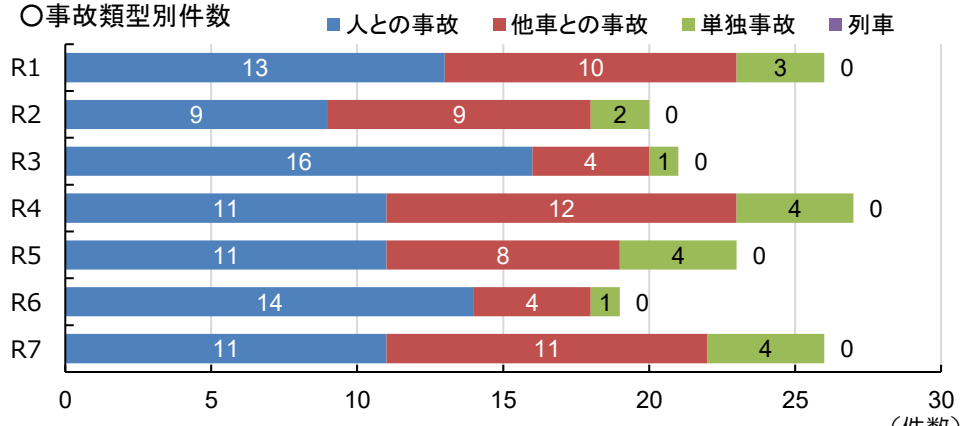



○令和7年事故類型別事故件数の内訳

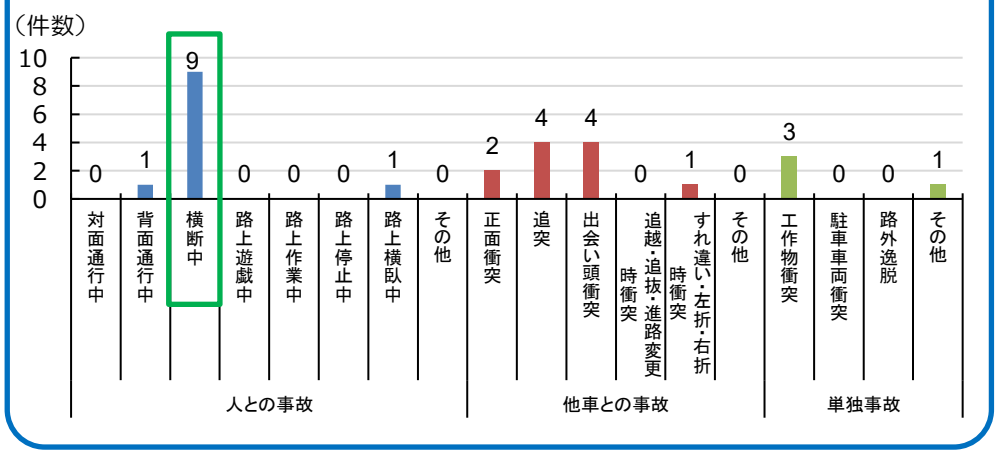



## 軽貨物の死亡事故類型

○事故類型別件数




○令和7年死亡事故類型別事故件数の内訳

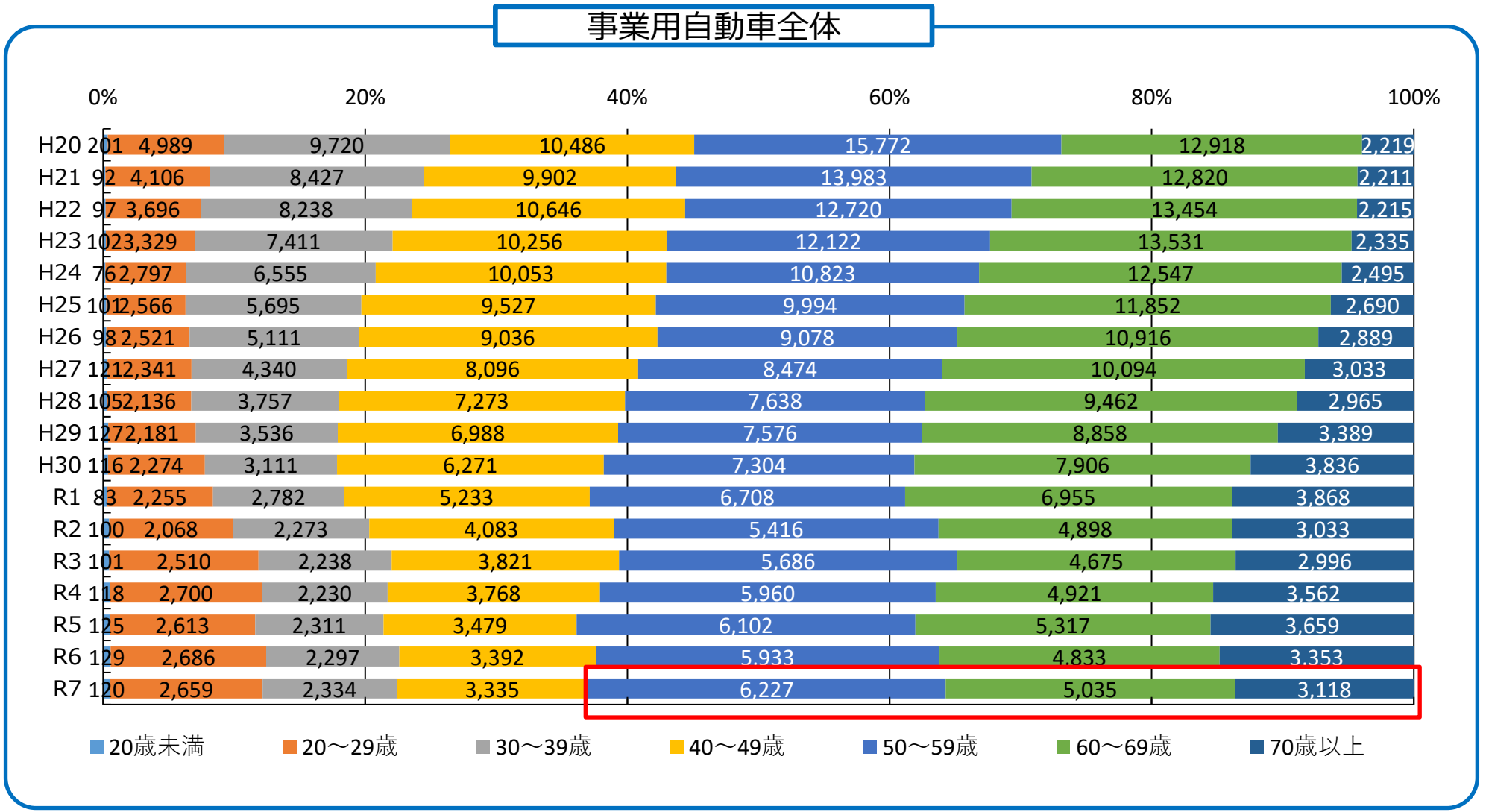



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 運転者の年齢層別事故の推移（事業用自動車）

国土交通省

○ 事業用自動車の事故のうち、**50歳以上の運転者による事故の割合が約6割を占める**。



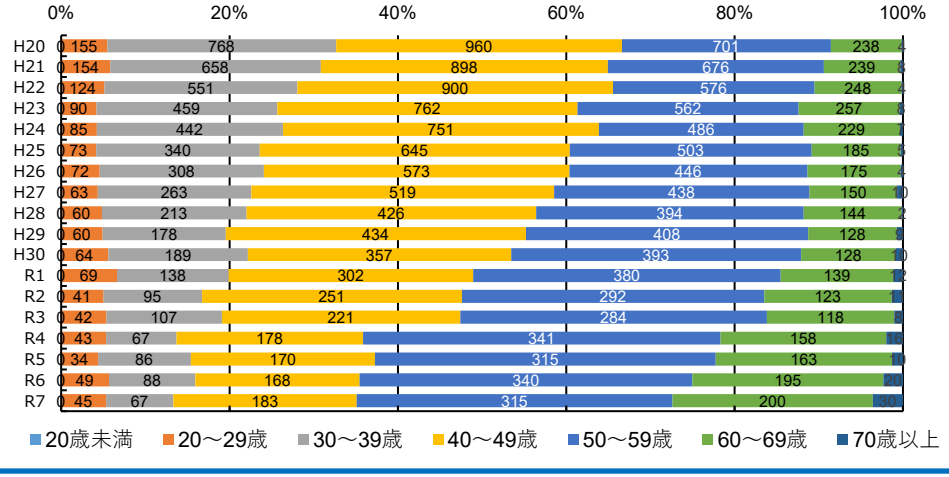

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 運転者の年齢層別事故の推移（バス、タクシー）

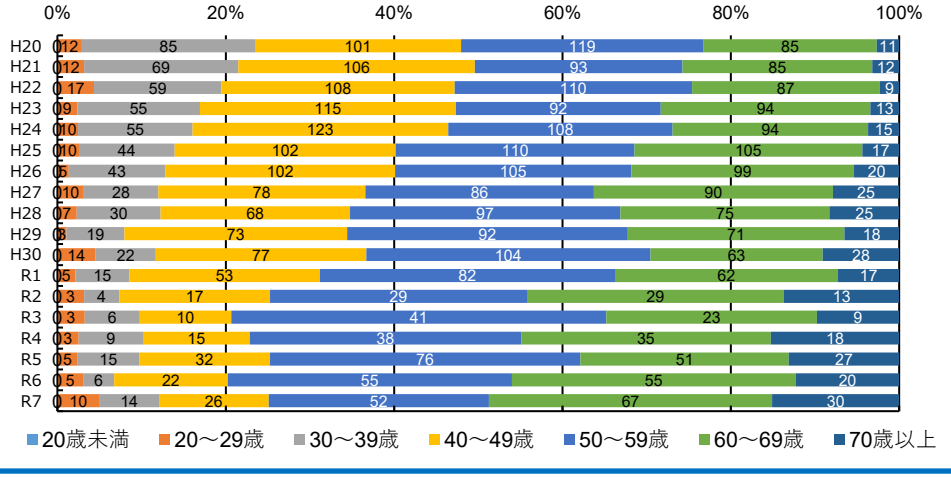
国土交通省

○ バスは、50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。
○ タクシーは、近年59歳以下運転者による事故の割合が増加傾向。

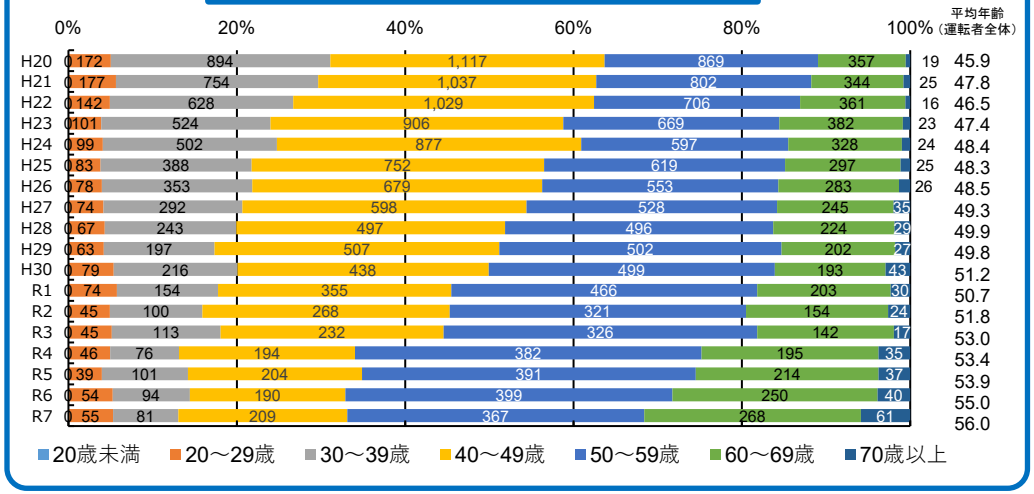
## 乗合バス



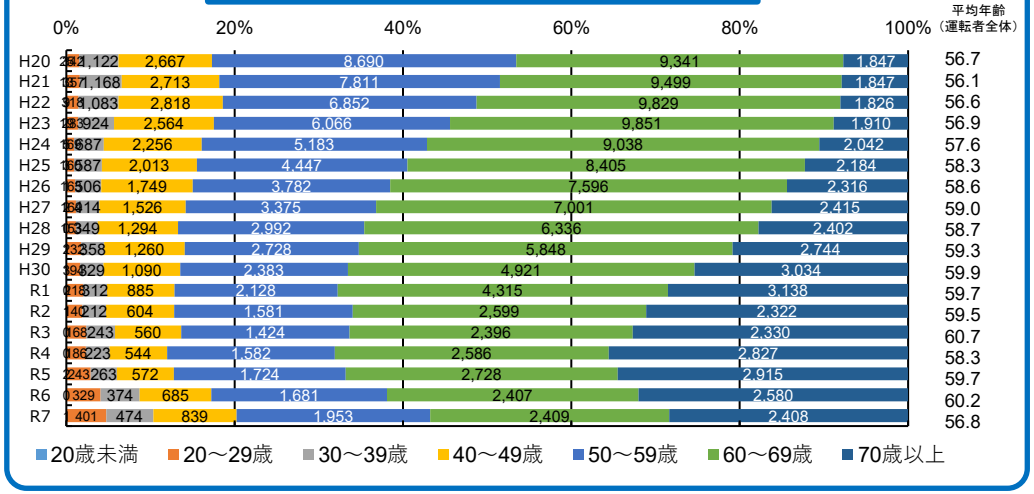

## 貸切バス




## バス




## タクシー



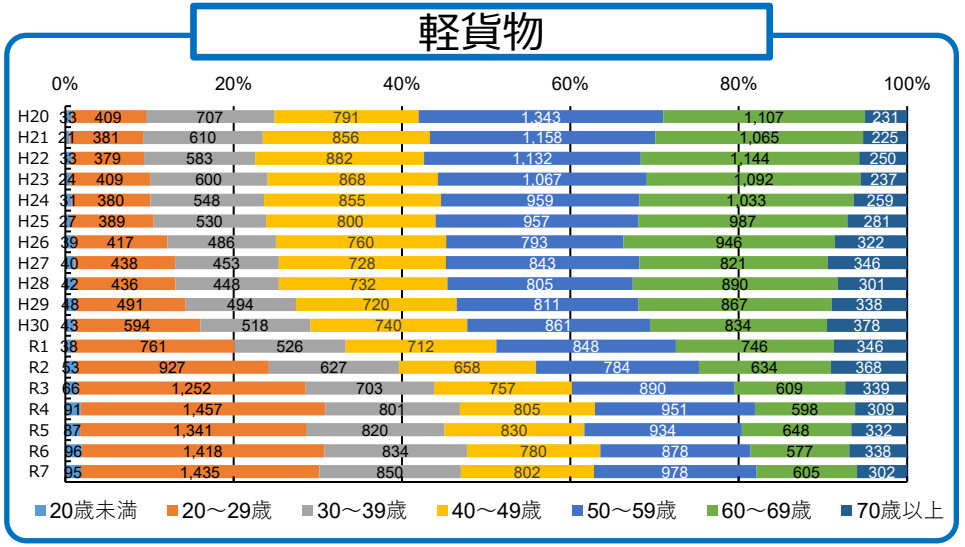

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

# 運転者の年齢別層事故の推移（トラック、事業用自動車）

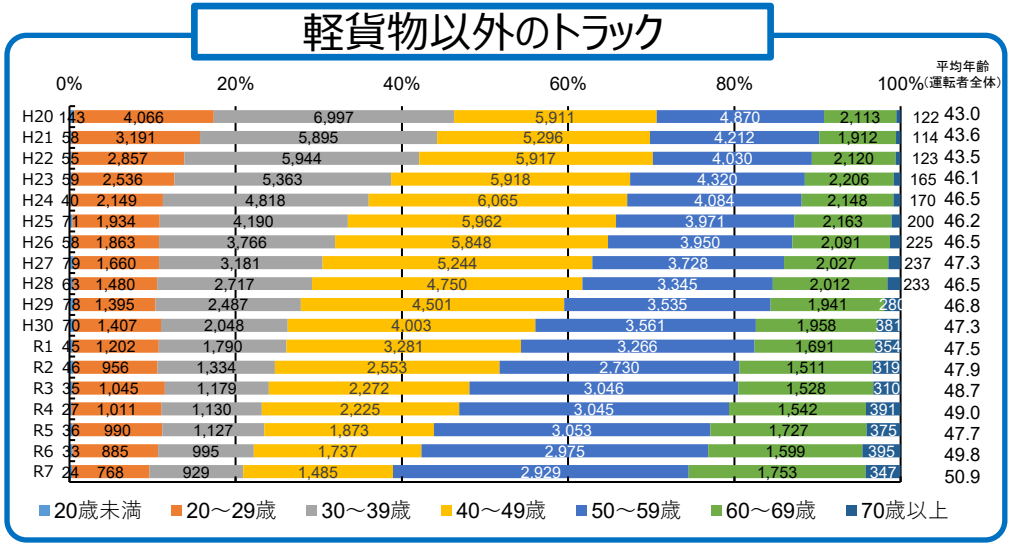
国土交通省

○ 軽貨物は、20～29歳の運転者による事故の割合が増加傾向。
○ 軽貨物以外のトラックは、50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。

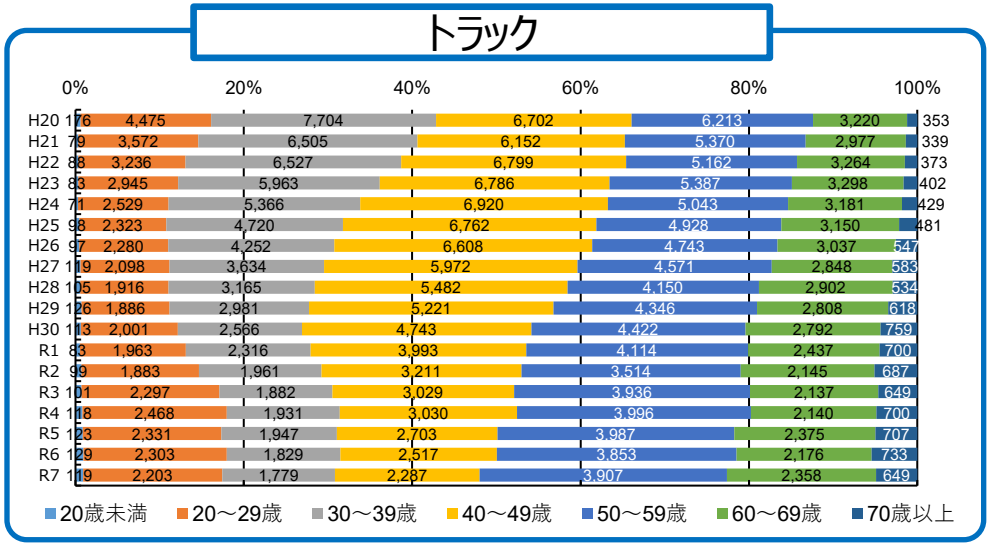
## 軽貨物




## 軽貨物以外のトラック




## トラック



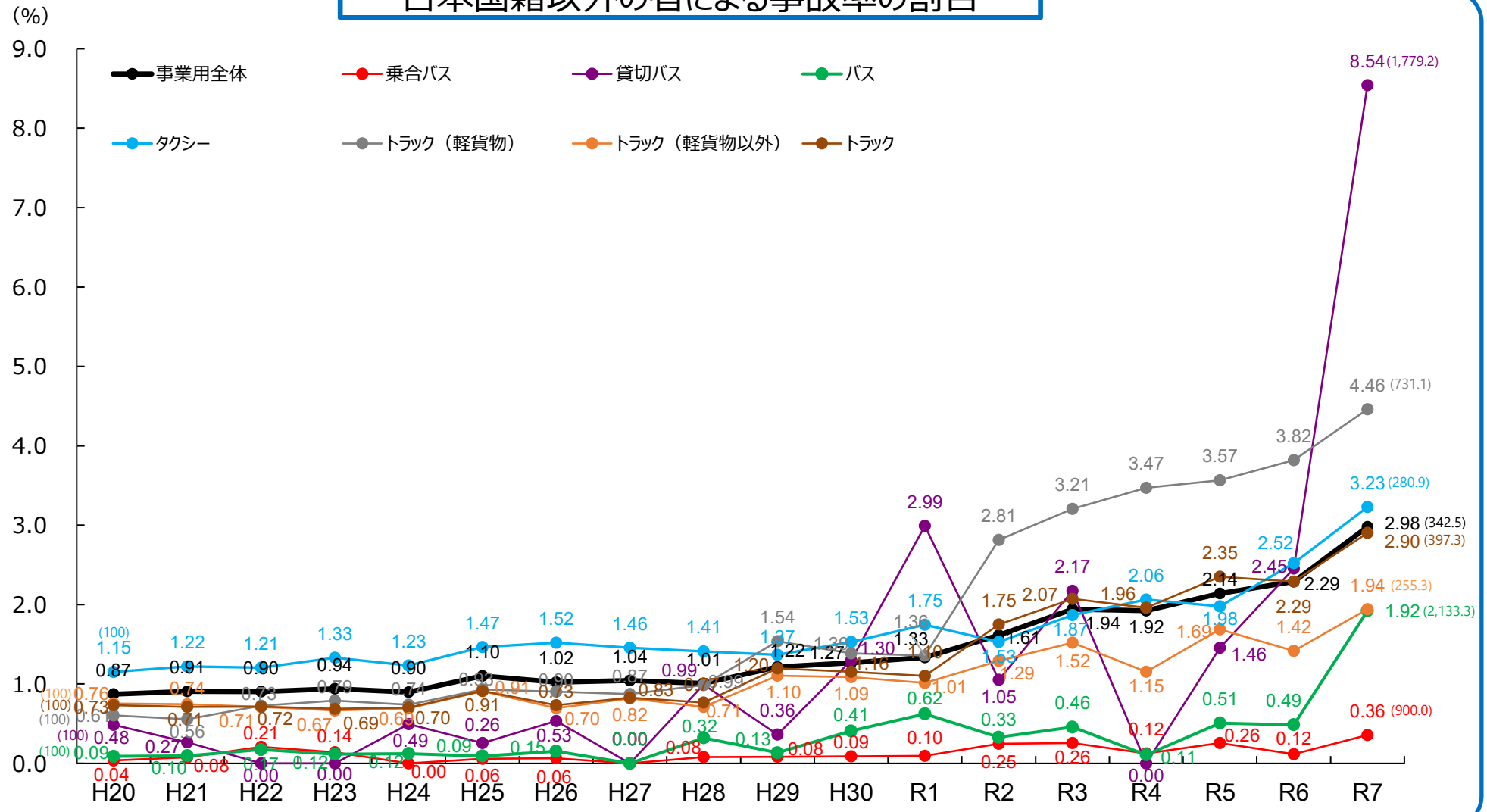

出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

# 日本国籍以外の者における事故件数の割合

国土交通省

○ 日本国籍以外の者における事故件数の割合は事業用全体において年々増加傾向にあり、令和7年中に発生した事故においては、貸切バスと軽貨物の事故率が高い。

## 日本国籍以外の者による事故率の割合




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」

# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

（3）事業用自動車の事故調査について

（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて

（5）飲酒運転防止

4. その他

# 事業用自動車総合安全プランの経緯

国土交通省

○ 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

# 事業用自動車総合安全プラン2025での目標値に対する最終結果

国土交通省

● プラン2025において設定した目標について、達成状況は以下のとおりである（７件／２２件達成）

| | | 全体目標 | | | | | 各業態の個別目標 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 人身事故件数 | **２４時間死者数（３０日以内死者数）** | 重傷者数 | **乗客死者数** | 飲酒運転 | | |
| **全体** | **目標** | 16,500件以下 | 225人以下（260人以下） | 2,120人以下 | | 0件 | | |
| | **実績** | **22,828件** | **255人（289人）** | **2,110人** | | **38件** | | |
| **バス** | **目標** | 800件以下 | 10人以下 | 150人以下 | 0人 | 0件 | | |
| | **実績** | **1,041件** | **9人** | **141人** | **0人** | **0件** | | |
| **乗合バス** | **目標** | | | | | | 車内事故件数 | 85件以下 |
| | **実績** | | | | | | | **292件** |
| **貸切バス** | **目標** | | | | | | 乗客の負傷事故件数 | 20件以下 |
| | **実績** | | | | | | | **10件** |
| **タクシー** | **目標** | 6,600件以下 | 25人以下 | 690人以下 | 0人 | 0 件 | 出会い頭衝突事故件数 | 950件以下 |
| | **実績** | **8,485件** | **29人** | **721人** | **2人** | **4件** | | **1,689件** |
| **トラック** | **目標** | 9,100件以下 | 190人以下 | 1,280人以下 | | 0件 | 追突事故件数 | 3,350件以下 |
| | **実績** | **13,302件** | **217人** | **1,248人** | | **34件** | | **5,221件** |

は令和7年の実績値
赤字は目標未達成

# プラン2030の概要 ［計画期間：令和8～12年度］

国土交通省

○ 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
○ 策定にあたっては、**より深刻化する自動車運送事業の人手不足等**、事業環境の変化を考慮

## ポイント

○ **運転者の高齢化等に伴う人手不足**への対応として、**健康に起因する事故対策・経験が未熟な運転者への安全対策**等を推進。
また、**運行管理の高度化を更に推進**し、従前と同等以上の安全性を確保しながら効率的な輸送を実現
○ 近年増加している**軽貨物の事故削減**に向け、**新たに軽貨物の目標をトラック(軽除く)と分けて設定**
○ 施策効果を適切に評価できるよう、外部要因による事故件数等の変動影響を抑えた**総走行距離あたりの目標指標**も併記

## 【重点施策】

### 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
・悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発
・監査体制等の強化　・貨物軽事業者に対する安全対策の強化　　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への安全対策の徹底　　等

### 5.原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化
・各業態、各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討
・貨物軽事業の事故の実態把握　　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＞
①24時間**死者数225人以下**(0.31人/億km以下)
バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
②**重傷者数1,740人以下**(2.39人/億km以下)
③**人身事故件数16,500件以下**(22.68件/億km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**(3.23件/億km以下)
【貸切バス】　**乗客負傷事故件数20件以下**(2.16件/億km以下)
【タクシー】　**出会い頭衝突事故件数950件以下**(17.21件/億km以下)
【トラック(軽除く)】**追突事故件数2,380件以下**(4.12件/億km以下)
【軽貨物】　**追突事故件数970件以下**(16.52件/億km以下)

# プラン2030の進め方

国土交通省

●プラン2030においてもプラン2025同様にPDCAの枠組みで進めて行く
●「目標達成のための方向性について」（重点施策）の中から、**各業界において特に優先的に取り組む項目を決め、毎年、目標値の達成状況等のフォローアップを行うとともに、必要に応じ計画の具体策の追加、修正等を随時行っていく**こととする

**【プラン2030の構成案】** **※赤字部分が今回新規又はプラン2025からの変更箇所**

**事故削減目標の設定（Plan）**

・24時間死者数等の全体目標に加え、乗合バスの車内事故件数、軽貨物の追突事故件数等各業態の個別目標をそれぞれ設定

**目標達成のための方向性について（Do）**

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進
2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶
3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進
4. 少子超高齢社会における事故の防止対策の推進
5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化
6. 道路交通環境の改善

**各業界において特に優先的に取り組む項目を設定**



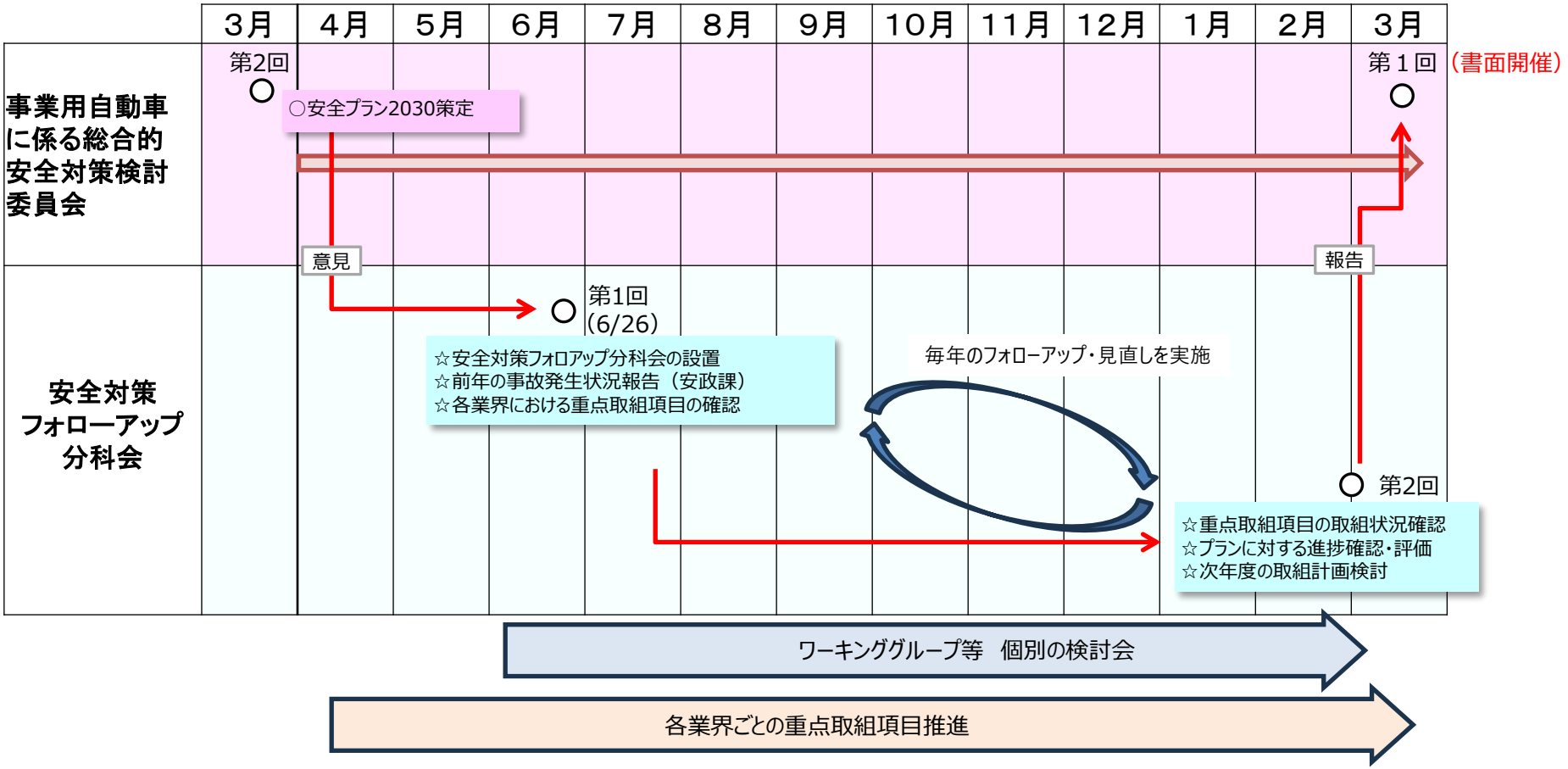
**本プランのフォローアップ（Check,Act）**

- 毎年、施策の進捗状況、目標・特に優先的に取り組む施策の進捗等についてより詳細に確認し、必要に応じ、特に優先的に取り組む項目の変更、取組の改善・新たな取組についても議論

行政と関係者で取組連携を図りながら事故削減に効果的な対策を推進し、目標達成に向けて取り組んでいく

# 今年度のフォローアップのスケジュール

## 今年度のフォローアップのスケジュール



# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

（3）事業用自動車の事故調査について

（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて

（5）飲酒運転防止

4. その他

# プラン2030におけるドライブレコーダーの活用等

国土交通省

再掲

○ 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
○ 策定にあたっては、**より深刻化する自動車運送事業の人手不足等**、事業環境の変化を考慮

**ポイント**

○ **運転者の高齢化等に伴う人手不足**への対応として、**健康に起因する事故対策・経験が未熟な運転者への安全対策**等を推進。
また、**運行管理の高度化を更に推進**し、従前と同等以上の安全性を確保しながら効率的な輸送を実現
○ 近年増加している**軽貨物の事故削減**に向け、**新たに軽貨物の目標をトラック(軽除く)と分けて設定**
○ 施策効果を適切に評価できるよう、外部要因による事故件数等の変動影響を抑えた**総走行距離あたりの目標指標**も併記

**【重点施策】**

**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**

**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**
・悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発
・監査体制等の強化　・貨物軽事業者に対する安全対策の強化　　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への安全対策の徹底　　等

**5.原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化**
・各業態、各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討
・貨物軽事業の事故の実態把握　　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＞
①24時間**死者数225人以下**(0.31人/億km以下)
バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
②**重傷者数1,740人以下**(2.39人/億km以下)
③**人身事故件数16,500件以下**(22.68件/億km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**(3.23件/億km以下)
【貸切バス】　**乗客負傷事故件数20件以下**(2.16件/億km以下)
【タクシー】　**出会い頭衝突事故件数950件以下**(17.21件/億km以下)
【トラック(軽除く)】**追突事故件数2,380件以下**(4.12件/億km以下)
【軽貨物】　**追突事故件数970件以下**(16.52件/億km以下)

# プラン2030におけるドライブレコーダーの活用等

国土交通省

## 2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶の根絶

**取り組むべき課題：悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発**

| 施策 |
| --- |
| 【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 |

## 3. ICT、先進自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

**取り組むべき課題：運行中も含めた運行管理の高度化**

| 施策 |
| --- |
| 【国土交通省】 |
| デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー及び点呼情報等を連携させた運行管理システムの普及促進策の検討 |
| 【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 |
| 【タクシー業界】 |
| 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 |

# プラン2030におけるドライブレコーダーの活用等

国土交通省

## 4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進

**取り組むべき課題：経験が未熟な運転者への安全対策の徹底**

| 施策 |
| --- |
| 【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」等の周知による、運転者に対する指導監督の徹底 |
| 【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 |

**取り組むべき課題：乗合バスの車内事故防止、ユニバーサルサービスのさらなる普及拡充の推進**

| |
| --- |
| 【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を推進 |

## 5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化

**取り組むべき課題：①各業態の特徴に応じた事故分析・対策**

| 施策 |
| --- |
| 【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を推進 |

# ドライブレコーダーを活用した安全指導

国土交通省

## ドライブレコーダー活用の目的と効果

| 目的 | 映像を活用し、運転者が問題点を自覚して再発防止を図ることで事故から守る |
|---|---|

### 主な効果



自分の運転映像を見ることで問題点を明確に理解・是正できる。



ヒヤリハット事例を車内で共有し、組織全体の安全意識を高められる。



運行管理者が指導内容の実践状況を事後チェックできる。

# ドライブレコーダーを活用した安全指導

国土交通省

## 指導・監督の実践

### 1. 映像の確認

事故やヒヤリハット、苦情発生時は必ず映像を確認しデータを保存する。運転者が自己申告しやすい前向きな雰囲気（安全参考情報など）作りが重要。






### 2. 映像の分析

事故発生の3分前後から状況を確認し、複数の視点（運転者、相手車両、走行環境、運行管理）から多角的に原因を分析する

**《追突事故》**
直線道路や気の緩みやすい状況、車間距離や周囲の交通状況を確認する

**《右折時の巻き込み事故》**
交差点手前での減速、左前方・死角・歩行者や自転車の有無を確認する

**《後退（バック）時の事故》**
リアオーバーハングの長さを考慮し、ミラーや指差呼称、バックモニターをしっかり活用できているか確認する

### 3. 個々の運転者への指導

一方的な指摘ではなく、質問を通じて運転者自身に問題点や原因を考えさせ、主体的な改善につなげることが重要

《個別指導のステップ》

① 運転者の認識を確認
② 運転者の認識と映像とのギャップを確認
③ 背景について議論
④ 最後に再発防止策について議論

### 4. フォローアップ

指導後1～2週間を目安に再度運転映像を確認し、対策が定着しているかチェックする。




### 5. 集団指導

自社で起きた事例を共有し、参加型の講習を通じて組織全体の安全意識向上を図る。

実技訓練を行う際には、運転後に実際の映像を確認させ、自ら問題点に気付くことでより効果的な指導が可能






# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

（3）事業用自動車の事故調査について

（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて

（5）飲酒運転防止

4. その他

# ICTの活用による運行管理の高度化

国土交通省

○ 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。



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**

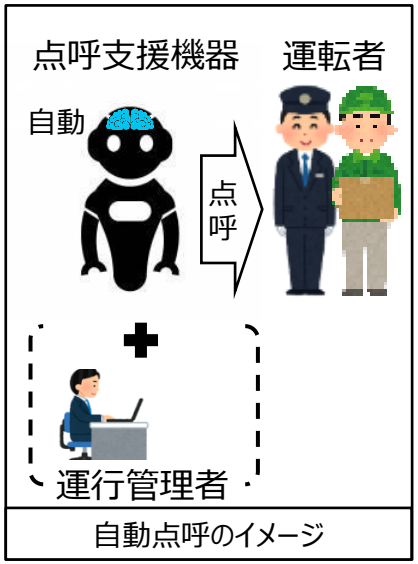


遠隔点呼のイメージ

## 自動点呼

**点呼支援機器（ロボット等）**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

## 運行管理業務の一元化



**高度な機器を使用し、**運行中の**他営業所の運転者に対する運行指示を実施**

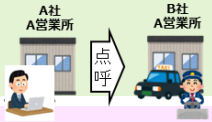
**＜主な効果＞**運行管理集約による、**運行管理者不足の解消**

# ICTの活用による運行管理業務の高度化のシナリオ

国土交通省



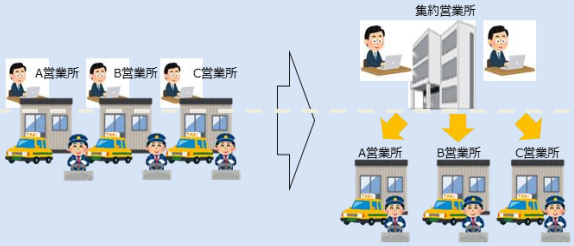








| | | | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度以降 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 点呼業務 | 遠隔点呼 | 同一事業者内 | 実証実験 | 本格運用 | | | | | |
| | | | 営業所・車庫に限定 | | 実証実験 | 制度改正 | | | |
| | | | | | 被実施場所の拡大（待合所や宿泊地） | | | | |
| | | 事業者を跨いだ | | | 先行実施 | 本格運用 | | | |
| | | | | | | 被実施場所は同一事業者内と同じ | | | |
| | 自動点呼 | 業務後 | 実証実験 | 本格運用 | | | | | |
| | | | 営業所・車庫に限定 | | 実証実験 | 制度改正 | | | |
| | | | | | 被実施場所の拡大（待合所や宿泊地） | | | | |
| | | 業務前 | | | 実証実験 | 先行実施 | 本格運用 | | |
| | | | | | | 被実施場所は業務後自動点呼と同じ | | | |
| 点呼以外の運行管理業務 | 運行管理業務の一元化 | 同一事業者内 | 実証実験 | 本格運用 | | | | | |
| | | | 運行中の運行指示の一元化の実証から始まり、運行管理業務全体の一元化の実証を実施 | | | | 選任数の考え方 | | |
| | | | | | | | 実証実験 | 本格運用 | |
| | | | | | | | 被集約営業所に選任されている運行管理者の集約営業所における選任可否についての検討 | | |
| | | | | | | | 3つ以上の被集約営業所の集約に際する運行管理に関する検討 | | |
| | | | | | | | 実証実験 | | |
| | | 事業者を跨いだ | | | | | 将来的な実施を見据え、業態跨ぎ・事業者間のニーズ調査等を実施 | 実証に向けた「一元化パターン」の検討 | 実証実験 |



1:1の検討

1:Nの検討

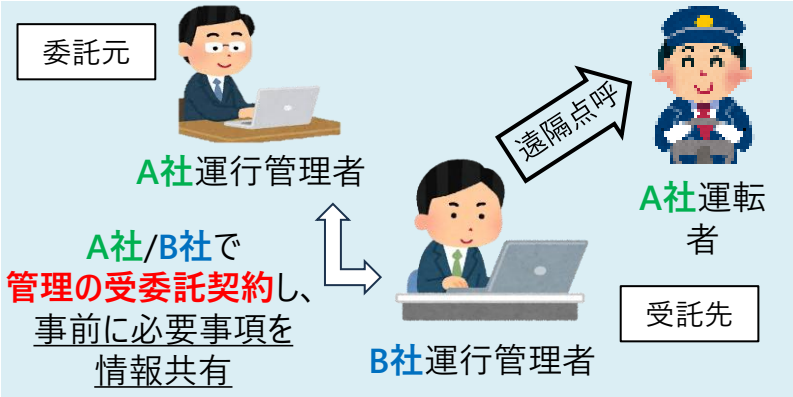
# 事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼について

国土交通省

**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。**

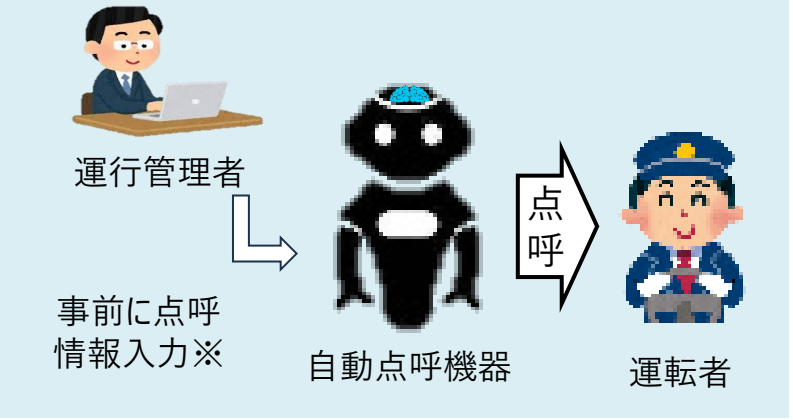
※1　対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和7年国土交通省告示第347号）
※2　令和6年第3回運行管理高度化WG　参考資料1及び2　https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html

## 【事業者間遠隔点呼イメージ】




- 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】



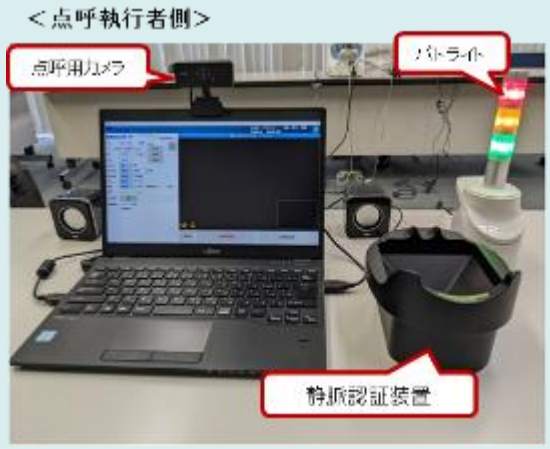

- 国土交通省の認定を受けた機器を使用すること
- 事前に管轄の運輸支局へ業務前自動点呼の実施届出を行うこと
- 運行管理者等は事前に業務前自動点呼の実施予定を機器に入力すること
- 異常が見られた場合は自動点呼を中止又は中断し、運行管理者が適切な措置を講じること

# 【参考】遠隔点呼機器・自動点呼機器について

令和7年度 第4回「自動車運送事業安全対策検討会」資料

国土交通省

## 遠隔点呼機器の構成例 （遠隔点呼は要件に合致する機器を使用すること等を届出することで実施可能）







※体温計、血圧計は事業者により選択可能

## 自動点呼機器の構成例 （自動点呼は国交省の認定を受けた機器を使用すること等を届出することで実施可能）







令和8年8月末時点で業務前自動点呼機器28機種、業務後自動点呼機器33機種について認定済み

# 遠隔点呼・自動点呼解説パンフレットについて

国土交通省

令和7年度　第2回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」資料

○遠隔点呼・自動点呼に関して、事業者により広く活用いただくため、**各点呼制度の概要や違い、実施に係る要件や必要な機器、実施に係る申請方法等をイラスト等をいれて解説**するパンフレットを作成（令和7年11月）
○各事業者の実情に応じて活用いただき、安全性を確保しつつ、運行管理者不足等への対応を図っていく

## 遠隔点呼・自動点呼制度に関する解説パンフレット




表紙




ICTを活用した点呼制度について




遠隔点呼について
(P2-P6)




自動点呼について
(P7-P11)

【掲載先リンク】 https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001970917.pdf

# 認定を受けた自動点呼機器について

国土交通省

- 認定を受けた自動点呼機器を国交省HPにて公開中
- 令和８年８月末時点で業務前自動点呼機器２８機種、業務後自動点呼機器３３機種について認定済み（随時更新）

### ３．認定を受けた自動点呼機器一覧

一覧ページへのリンク

**○認定を受けた業務前自動点呼機器一覧**

| 認定番号 | 申請者・製作者 | 業務前自動点呼機器の名称（製品番号） | 認定日 | 点呼の被実施場所 |
|---|---|---|---|---|
| JM25-001 | 株式会社NPシステム開発 | AI点呼システム（TNK-NBSYS / TNK-DBSYS） | 2025年8月8日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JM25-002 | 東海電子 株式会社 | e点呼セルフ Typeロボケビー | 2025年8月8日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JM25-003 | 株式会社アネストシステム | Business Support System(BSS)：<br>業務前後自動点呼機能 | 2025年8月18日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JM25-004 | 株式会社ウイズ | タブレット自動点呼「kenco(ケンコ)」 | 2025年8月20日 | 事業用自動車内、待合所、宿泊施設その他これらに類する場所含む |
| JM25-005 | 中央矢崎サービス株式会社 | 自動点呼システム「SAN点呼」TH-01 | 2025年9月5日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JM25-006 | サンコーテクノ株式会社 | ALCFaceAir | 2025年9月24日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JM25-007 | 株式会社NPシステム開発 | AI点呼システム （TNK-NBSYS / TNK-DBSYS）<br>モバイル点呼システム （MLC-MATSYSSP） | 2025年10 月7日 | 事業用自動車内、待合所、宿泊施設その他これらに類する場所含む |

■概要などの詳細情報はこちら（pdf）

**○認定を受けた業務後自動点呼機器一覧**

| 認定番号 | 申請者・製作者 | 業務後自動点呼機器の名称（製品番号） | 認定日 | 点呼の被実施場所 |
|---|---|---|---|---|
| JG22-001 | 株式会社ナブアシスト | 点呼＋ロボット版 unibo（NRTAP200U） | 2025年１月29日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JG23-001 | 株式会社NPシステム開発 | AI 点呼システム<br>（TNK－NASYS / TNK－DASYS） | 2025年２月３日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JG23-002 | 株式会社ナブアシスト | 点呼＋デスクトップ版（NDKAP200J） | 2025年２月27日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JG23-003 | 株式会社アネストシステム | BusinessSupportSystem(BSS)：<br>自動点呼機能 | 2025年３月24日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JG23-004 | 株式会社ウイズ | タブレット自動点呼 「kenco(ケンコ)」 | 2025年３月21日 | 事業用自動車内、待合所、宿泊施設その他これらに類する場所含む |
| JG23-005 | 株式会社ナブアシスト | 点呼＋ロボット版 Kebbi（NRTAP200K） | 2025年８月15日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JG23-006 | 東海電子株式会社 | e点呼セルフ　Typeロボケビー | 2025年６月30日 | 営業所又は車庫に限る。 |
| JG23-007 | 中央矢崎サービス株式会社 | 自動点呼システム「SAN点呼」TH-01 | 2025年９月11日 | 営業所又は車庫に限る。 |

# 遠隔点呼・自動点呼等を始めるには

国土交通省

遠隔点呼・自動点呼の要件を満たした機器を準備し、施設環境要件を満たしたうえで、**営業所を管轄する運輸支局へ届出**することで当該点呼の実施可能

提出様式公開先　→　https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html

（1）運送事業者向け提出資料

| 名称 | 提出先 | 提出期限 | 様式 |
|---|---|---|---|
| 遠隔点呼の実施に係る届出書 | 当該点呼を実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等<br>※実施側、被実施側双方の管轄運輸支局等に提出してください<br>※すでに実施している営業所において、被実施営業所等が追加される場合は、実施営業所は被実施側営業所等を追加する旨を「変更届出書」に記載して、実施側管轄営業所へ変更届出書を提出してください | 当該点呼実施予定日の原則10日前に提出 | ■旅客（別紙３）<br>■貨物（別紙７） |
| | 遠隔点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等 | 変更の実施に先立ち提出 | ■旅客（別紙４） |
| 遠隔点呼の終了に係る届出書 | 遠隔点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等<br>※実施側、被実施側双方の管轄運輸支局等に提出してください | 終了しよ | |
| 事業者間遠隔点呼に係る業務の管理受委託許可申請書 | 事業者間遠隔点呼を実施しようとする受託営業所を管轄する運輸支局長等 | 事業者間遠隔点呼を行う２か月前まで | ■別添１ |
| 事業者間遠隔点呼に係る業務の管理受委託事項変更届出書 | 事業者間遠隔点呼を実施している受託営業所を管轄する運輸支局長等 | 変更が生じてから15日以内 | ■別添２ |
| | | 委託契約を終了してから15日以内 | ■別添３ |
| | | | ■モデル契約書 |
| | | | ■モデル細目 |
| 自己点検表（事業者間遠隔点呼） | — | — | ■自己点検表 |
| 自動点呼の実施に係る届出書 | 自動点呼を実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等 | 自動点呼実施予定日の原則10日前に提出 | ■旅客（別紙６）<br>■貨物（別紙10） |
| 自動点呼の変更に係る届出書 | 自動点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等 | 変更の実施に先立ち提出 | ■旅客（別紙７）<br>■貨物（別紙11） |
| | 点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等 | 終了しようとするとき、遅滞なく提出 | ■旅客（別紙８）<br>■貨物（別紙12） |
| | 該運行管理業務の一元化を実施しようとしている集約営業所、 | 当該運行管理業務の一元化実施予定日の | |

遠隔点呼申請書

遠隔点呼を事業者間で実施する場合の管理の受委託許可申請書

業務前・後自動点呼申請書

運輸支局への提出様式

（2）運送事業者向けチェックリスト、参考情報

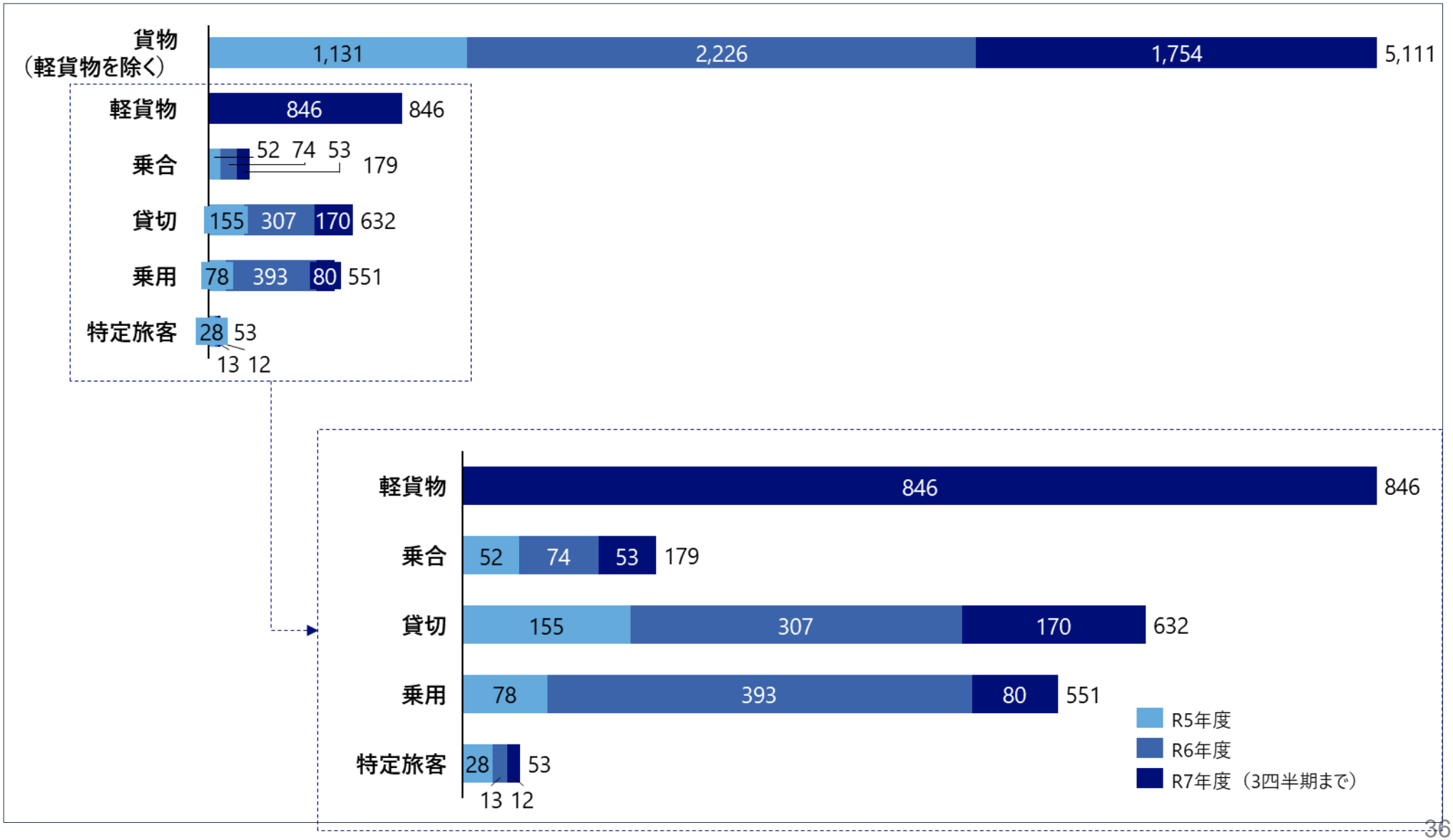
| 点呼方法 | 参考様式 |
|---|---|
| 遠隔点呼 | ■実施時の遵守事項<br>■機器システムの要件<br>■施設環境要件 |
| 業務前自動点呼 | ■実施時の遵守事項<br>■機器システムの要件<br>■施設環境要件 |
| 業務後自動点呼 | ■実施時の遵守事項<br>■機器システムの要件<br>■施設環境要件 |

遠隔点呼・自動点呼の要件チェック！

# 同一事業者内遠隔点呼の届出件数推移

国土交通省

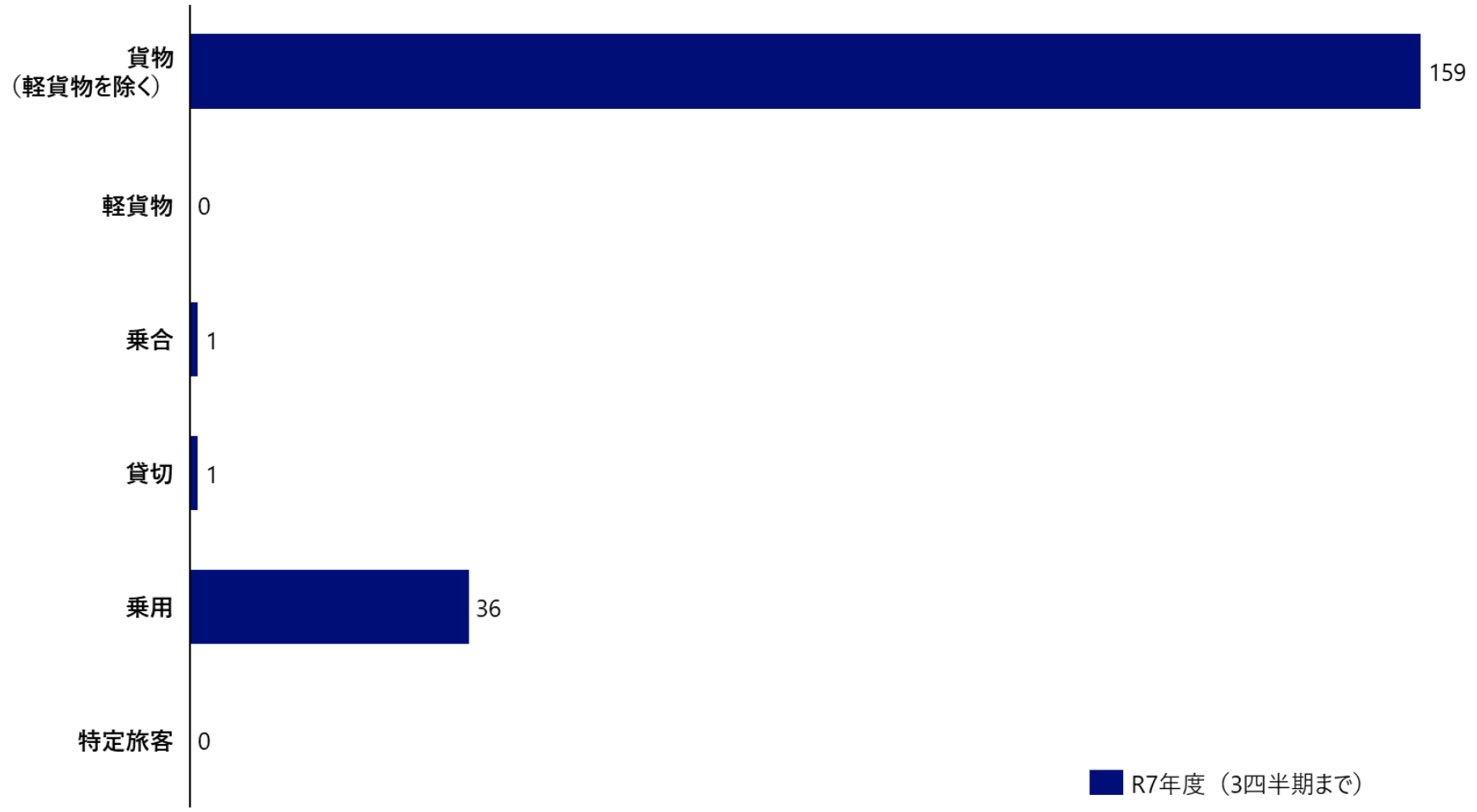
- 同一事業者内遠隔点呼については、令和７年末時点で7,372件の届出がされている。



# 事業者間遠隔点呼の届出件数

国土交通省

- 事業者間遠隔点呼については、令和７年末時点で197件の届出がされている。

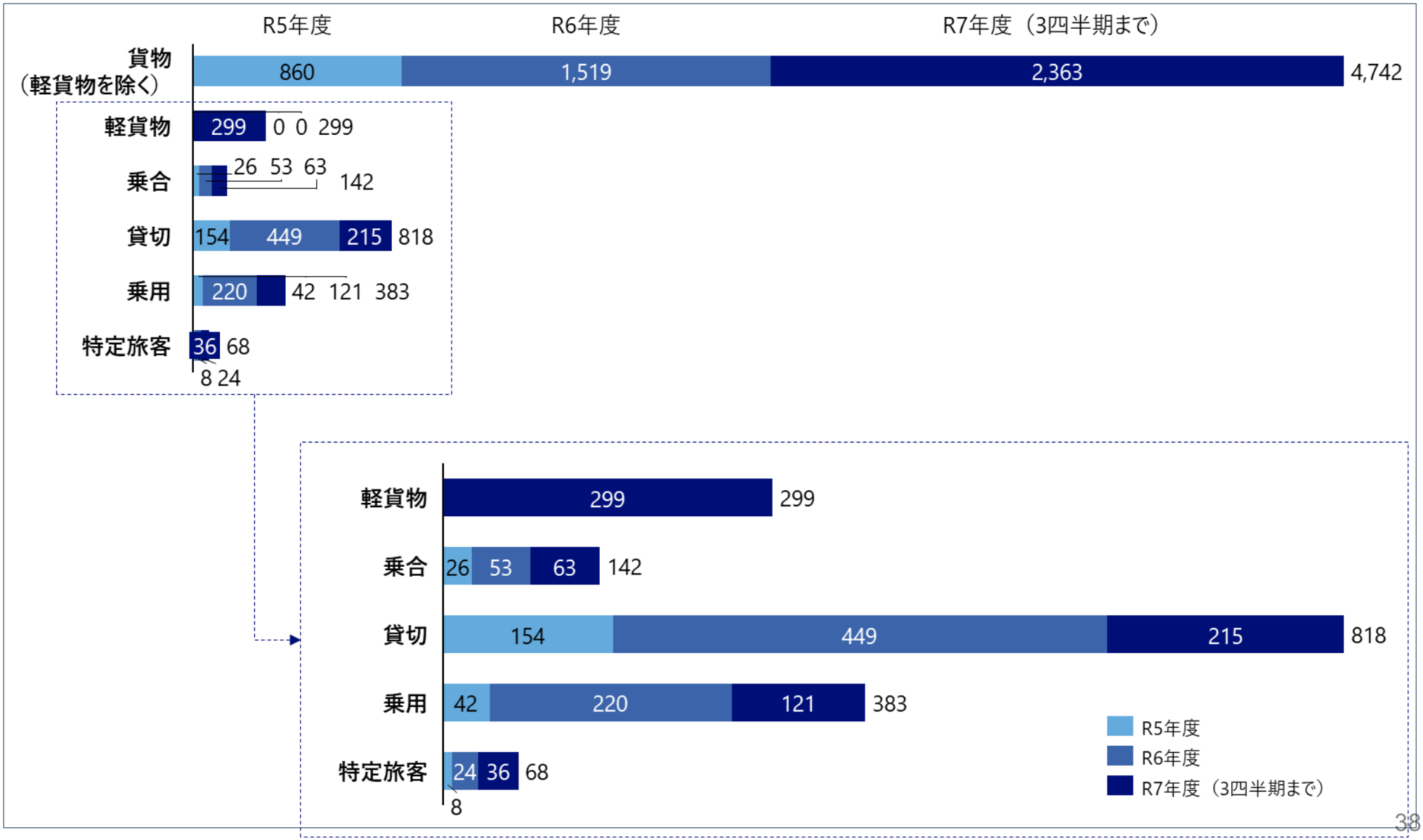



注）特定旅客自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業については、事業者間遠隔点呼は実施不可

# 業務後自動点呼の届出件数推移

国土交通省

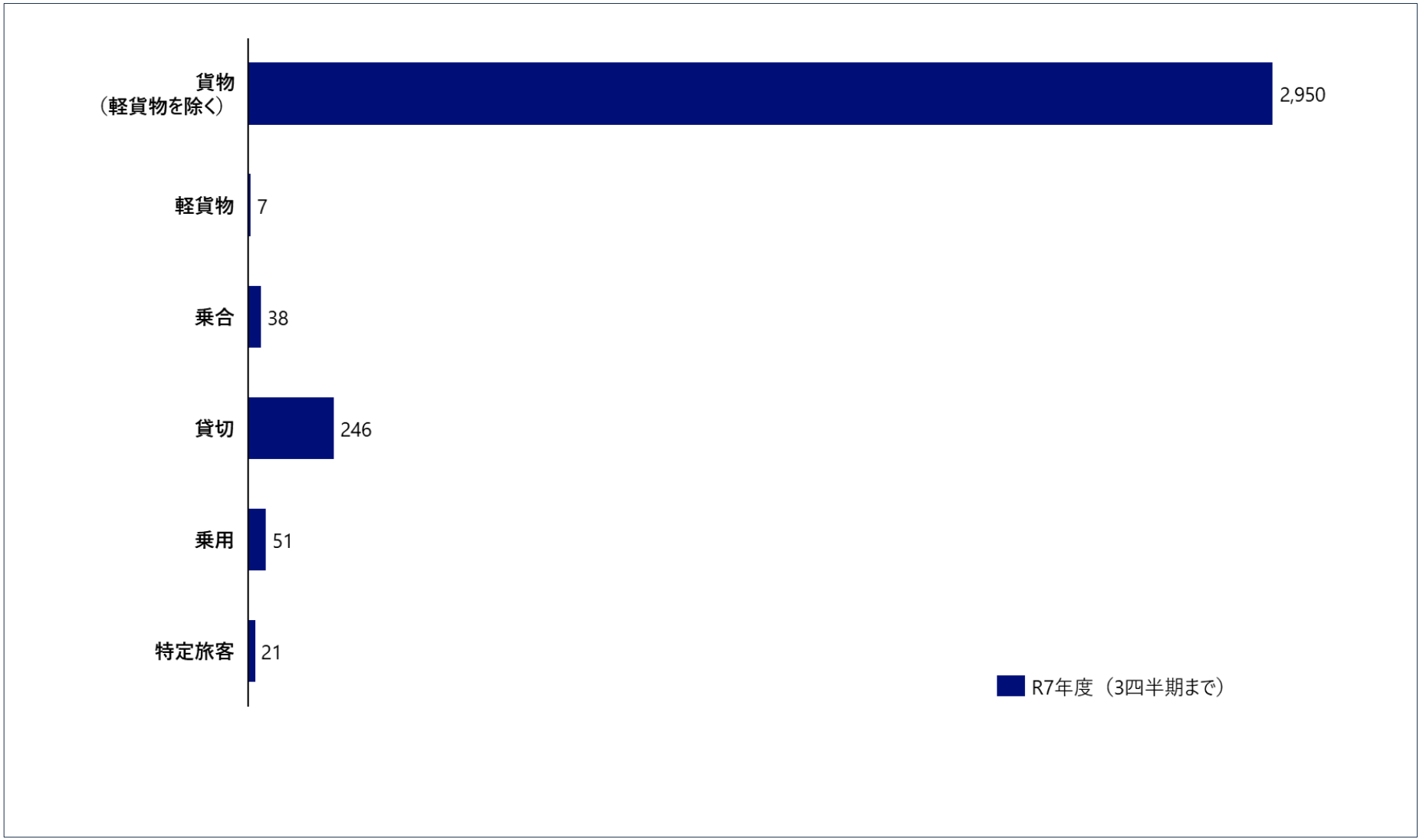
- 業務後自動点呼については、令和７年末時点で6,452件の届出がされている。



# 業務前自動点呼の届出件数

国土交通省

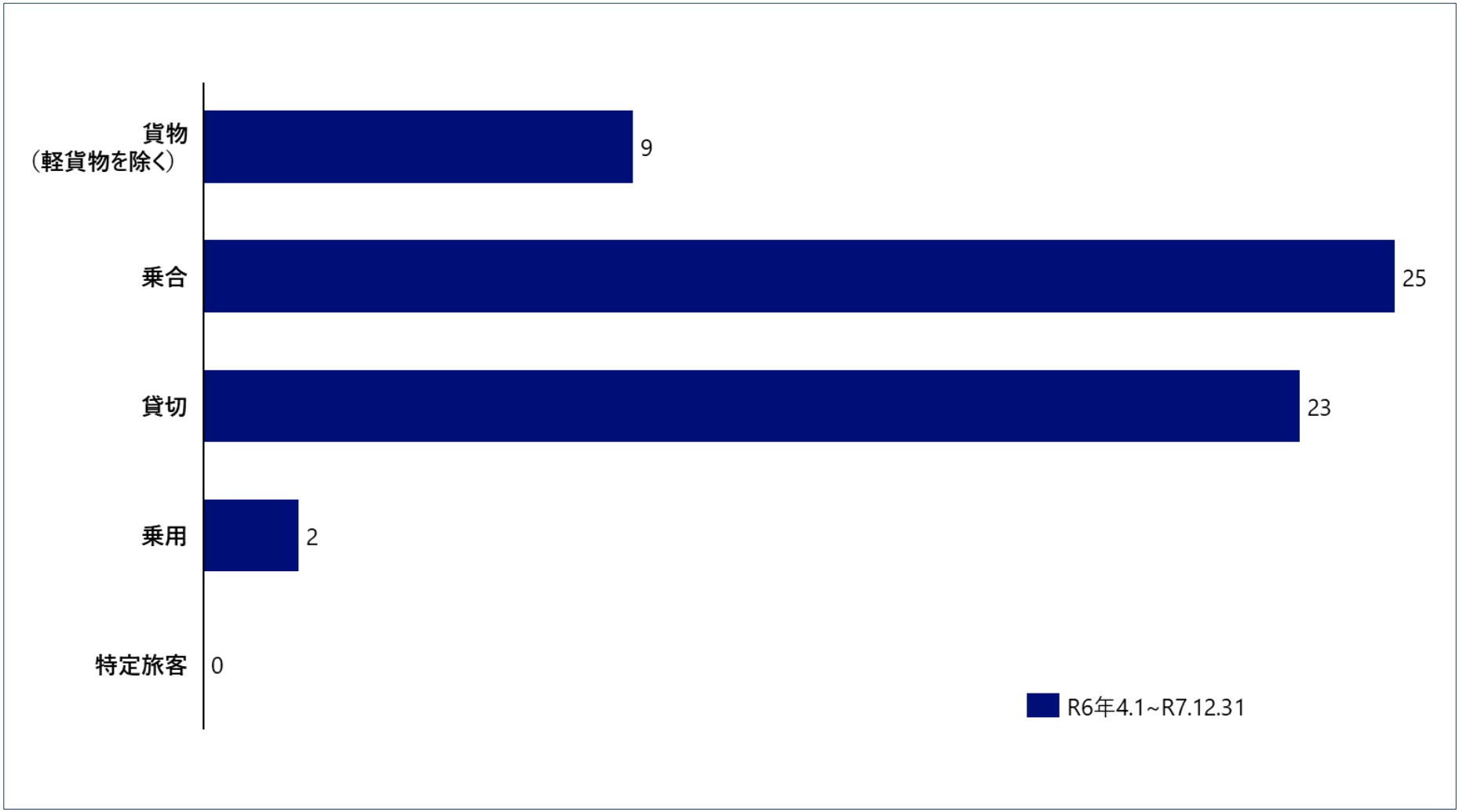
- 業務前自動点呼については、令和７年末時点で3,313件の届出がされている。



# 同一事業者内運行管理業務の一元化の届出件数

国土交通省

- 運行管理業務の一元化については、令和7年末時点で59件の届出がされている。

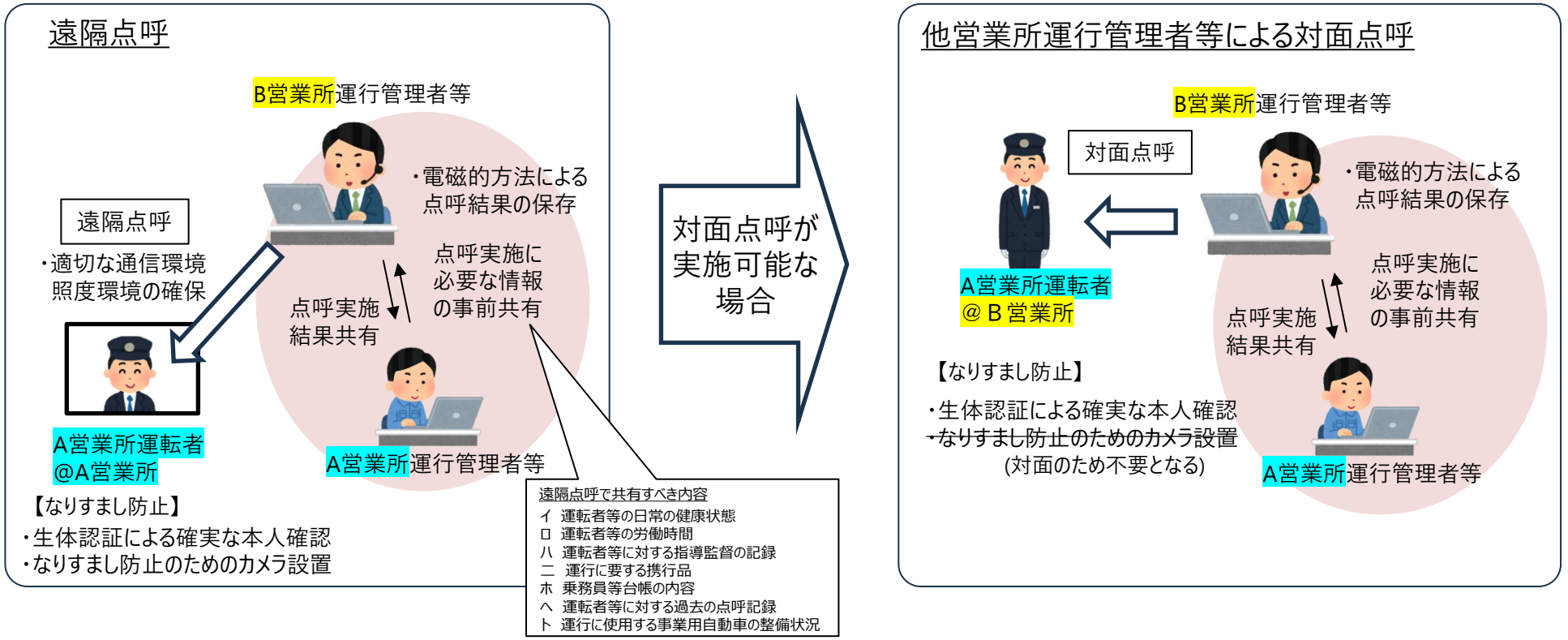


# 遠隔点呼機器を活用した他営業所運行管理者等による対面点呼について

国土交通省

令和8年3月施行

- 遠隔点呼を実施している実施営業所間（事業者間）において、運転者が他営業所で業務を開始又は終了する場合に、**遠隔点呼機器による本人確認、情報共有及び記録保存機能等を活用する**ことを前提として、他営業所の運行管理者等が実施する対面点呼を、遠隔点呼として取り扱う制度改正を行った。
- 当該点呼を実施する場合、**他営業所のアルコール検知器を用いることが可能**。



# 運行管理業務の一元化の今後の検討

国土交通省

## 概要

- 令和6年4月、<u>同一事業者内における運行管理業務の一元化</u>について実施を可能とする制度化を実施。
- 今後、<u>従前の営業所における運行管理者の最低人数のルールを守りつつ、運行管理業務の一元化を前提に、被集約営業所に選任されている運行管理者等を集約営業所においても選任可能か検討</u>している。

従前の運行管理

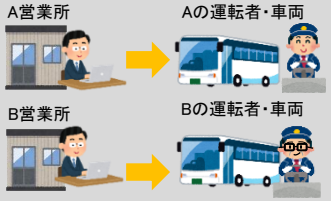
**【点呼】**

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



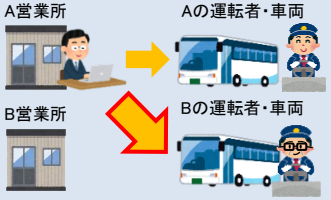

**【遠隔点呼の実施】** 運用中

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



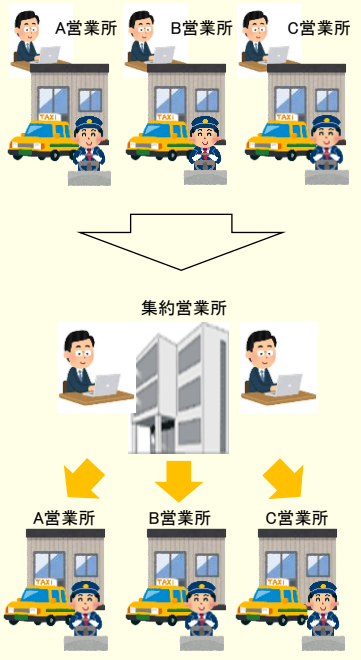

**【運行指示者の一元化】** 運用中

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




**現在**

運行管理業務の一元化（同一事業者内） 運用中



# 運行管理業務の一元化の運行管理者選任数について

国土交通省

【運行管理業務の一元化の概要】

- 届出を行うことにより事業者は、複数の営業所の運行管理業務を、集約営業所で一元管理することを可能とする。
- 運行管理業務の一元化は、事業の種別ごとに実施すること。
- 集約営業所に必要な運行管理者の選任数は、集約営業者が管理する事業用自動車の総数に加え、対象となる被集約営業所が管理する事業用自動車の総数を足し合わせた数に必要な人数とする。
- 被集約営業所に必要な運行管理者の選任数は、被集約営業所が管理する事業用自動車の台数に応じた人数とする。

【選任数の現状】

運行管理業務を一元化し、効率化することで、運行管理者の業務負荷低減を狙っているが、
本制度の活用で全体の運行管理者の選任数が増える。

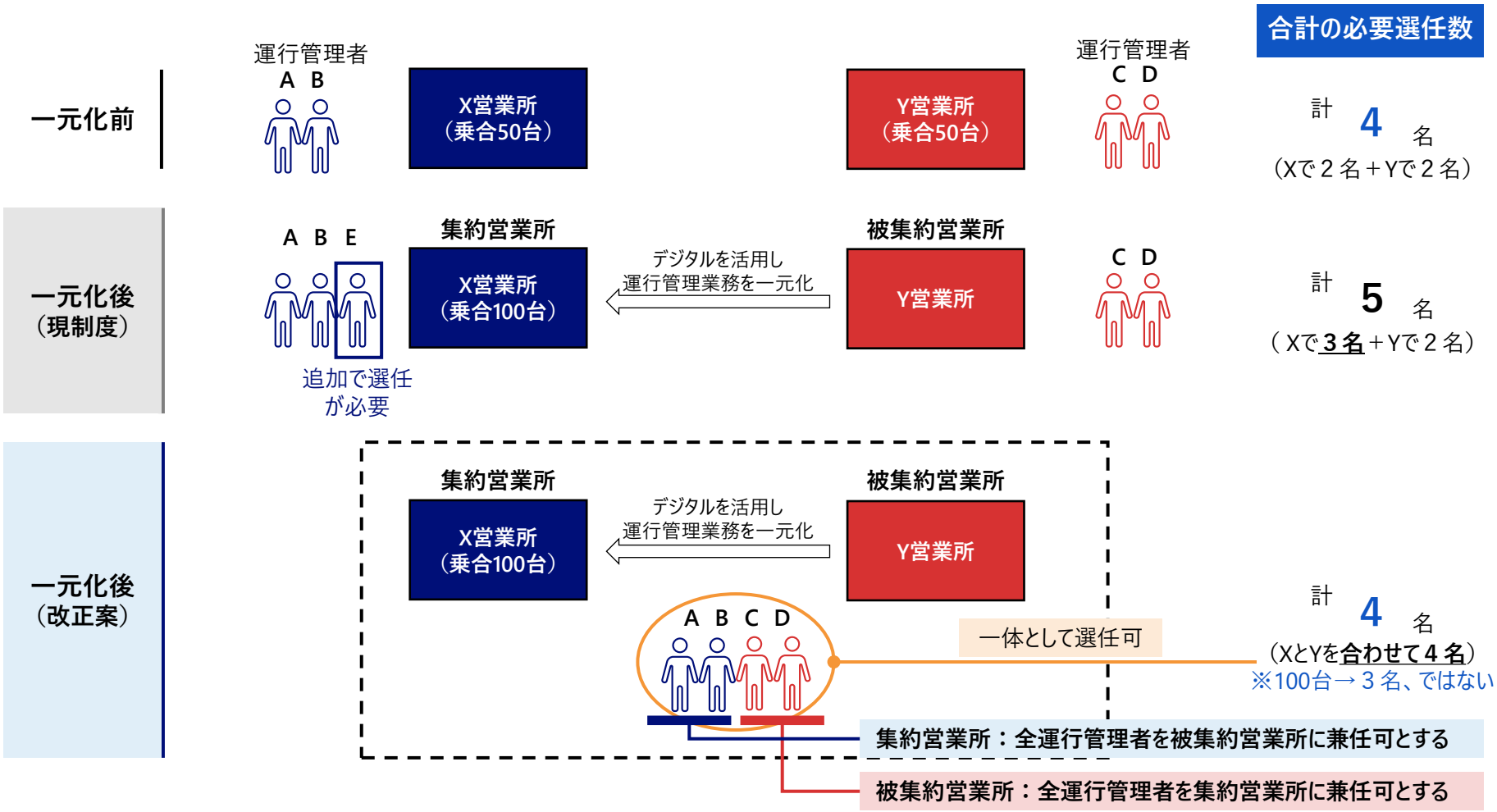
運行管理業務を一元化した場合においても運行管理業務の責任は被集約営業所の運行管理者に帰属すること、また、非常時には被集約側で運行管理業務を行うことを求めることから被集約営業所においても運行管理者の選任は必要。一方、通常時においては人が余ることになり、非常時の体制を確保したうえで、被集約営業所の運行管理者を柔軟に配置ができるよう要望あり。

# 集約営業所及び被集約営業所の運行管理者の取扱い変更案

国土交通省

令和8年度 第1回「運行管理高度化WG」資料より抜粋し改編

- 集約営業所と被集約営業所を一体とみなし、全運行管理者の相互の営業所での兼任を認めるよう変更する。
- この場合、非常時には各営業所で（被集約側においても）運行管理業務を行う必要があるため、各営業所には一元化前の車両台数に基づく選任が必要という点は維持する。




（各営業所の運行管理業務に責任を有する統括運行管理者は明確にしておく）

# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

**（3）事業用自動車の事故調査について**

（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて

（5）飲酒運転防止

4. その他

# 事業用自動車事故調査委員会

国土交通省

## 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６７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<br>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<br>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<br>主任研究員 |

# 事業用自動車事故調査委員会による調査事案の公表

国土交通省

- 社会的影響が大きい事故等については、事故調査委員会による特別な調査、要因分析を実施し、再発防止策の提言を行っている。
- 提言された再発防止策を参考に、自社の運行管理に活用し、事故防止に役立てていただくとともに、今後、優良な取組事例などについて情報を把握することを検討しており、その際には、情報提供等のご協力をお願いしたい。










「加齢に伴う身体・心理的特性の変化に対する認識」及び「適切な健康管理」の重要性
～タクシーの追突事故から得た教訓～（令和7年9月5日公表）

# 事故調査に基づく安全啓発について

国土交通省

- 事業用自動車にかかわるプロドライバーや事業者など、より広く調査報告書の事故事例を周知し、事故削減に向けた安全意識の醸成を狙い、事故調査委員会でこれまでに調査報告書として公表した事故をもとにしたマンガ形式冊子、動画を作成。

## 啓発マンガ　～THE CASE STUDY　その時、ドライバーに何が起こったのか～







出典：事業用自動車事故調査委員会

## 啓発動画







公開ページへのリンク　https://www.itarda.or.jp/commercial_vehicle_accident

# 事業用自動車事故調査委員会におけるドライブレコーダーの活用について

国土交通省

2446101

## 事 業 用 自 動 車 事 故 調 査 報 告 書

〔特別重要調査対象事故〕
大型トラックの衝突事故（群馬県伊勢崎市）

令和８年７月２４日

### 目 次


1　事故の概要 …… 1

2　事実情報 …… 3
2.1　事故に至るまでの運行状況等 …… 3
2.1.1　事業者等からの情報 …… 3
2.1.1.1　当該事業者からの情報 …… 3
2.1.1.2　警察からの情報 …… 5
2.1.2　運行状況の記録 …… 8
2.1.2.1　運行記録計の記録状況 …… 8
2.1.2.2　ドライブレコーダーの記録状況 …… 9
2.1.2.3　事故後の確認状況 …… 11


ドライブレコーダの記録により、当時の状況を時系列に沿って詳細に把握し整理

**表４　ドライブレコーダーの記録状況**

| 時刻 | 当該車両及び車両前方の状況 | 当該運転者の状況 |
|---|---|---|
| 15:44:33 | 当該事業者内で倉庫前から敷地出口に移動。 | 車の周りを点検する様子。 |
| 15:46:16 | | 車内で何かを食べる様子が確認され、その後シートベルトを締める。 |
| 15:47:00 | 当該事業者敷地から出発。 | |
| 15:50:42 | 上武道路の第２車両通行帯に入り、先行車の居ない状況で約50km/hまで加速。前方に赤信号の交差点で停止中の車両が現れ徐々に減速。 | |
| 15:51:32 | 信号で停止中の車両に追着く、信号が変わり先行車に追従して発進。暫くは先行車両の後方を60～70km/hで走行。 | |
| 15:55:11 | 約80km/hで第１車両通行帯へ車線変更して先行車を追抜き、再び第２車両通行帯に戻る。<br>先行車が居なくなり約90km/hまで加速して走行。 | |
| 15:56:39 | 先行車に追着き減速。先行車に追従して50～75km/hで走行。 | |
| 16:03:00 | 第１車両通行帯から軽自動車が先行車との間に割込む。<br>先行の軽自動車に追従して40～70km/hで走行。 | 割込みに対して特に反応していない。<br>「急ブレーキです」の機械音声が聞こえる。 |
| 16:07:25 | 信号で停止。 | 停止中に何か食べる。 |
| 16:09:37 | 先行の軽自動車が第１車両通行帯に移動し、先行車は大型トラックとなる。 | |
| 16:13:17 | 先行の大型トラックに追従して約70km/hで走行中、黒色の乗用車が先行車との間に割込む。 | ハンドルを右・左に少し操作する。 |
| 16:13:20 | 黒色の乗用車が蛇行するような動きを行う。 | 運転者の「ばか野郎」の声が聞こえる。 |
| 16:14:04 | 黒色の乗用車は第１車両通行帯に移動し、交差点の信号が黄色に変わった交差点を通過。 | |
| | 当該車両は信号で停止。 | 運転者のつぶやき「やろー」の声が聞こえる。 |
| 16:15:15 | 信号が青に変わる直前に動き始め、一気に加速。 | |
| 16:15:43 | 黒色のワゴン車が右折車線から右折。 | |
| 16:15:44 | | 事故地点交差点直前で急に右に少し操舵し、直ぐに左に操舵し再度右に操舵する。<br>直後に「おー」の声が聞こえる。 |
| 16:15:46 | 車速約90km/hで交差点内の中央分離前端部に接触。 | 右手で持つハンドルが衝撃とともに左右に振れる。 |
| 16:15:48 | 惰行しながら再度中央分離帯に接触し乗上げる。<br>前方に、第２車両通行帯から第１車両通行帯に移動する相手車両１が見え、映像が終了する。映像終了時の車速は約71km/h。 | |

※時刻及び車速はドライブレコーダーに記録された数値を記載した。

# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

（3）事業用自動車の事故調査について

**（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて**

（5）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

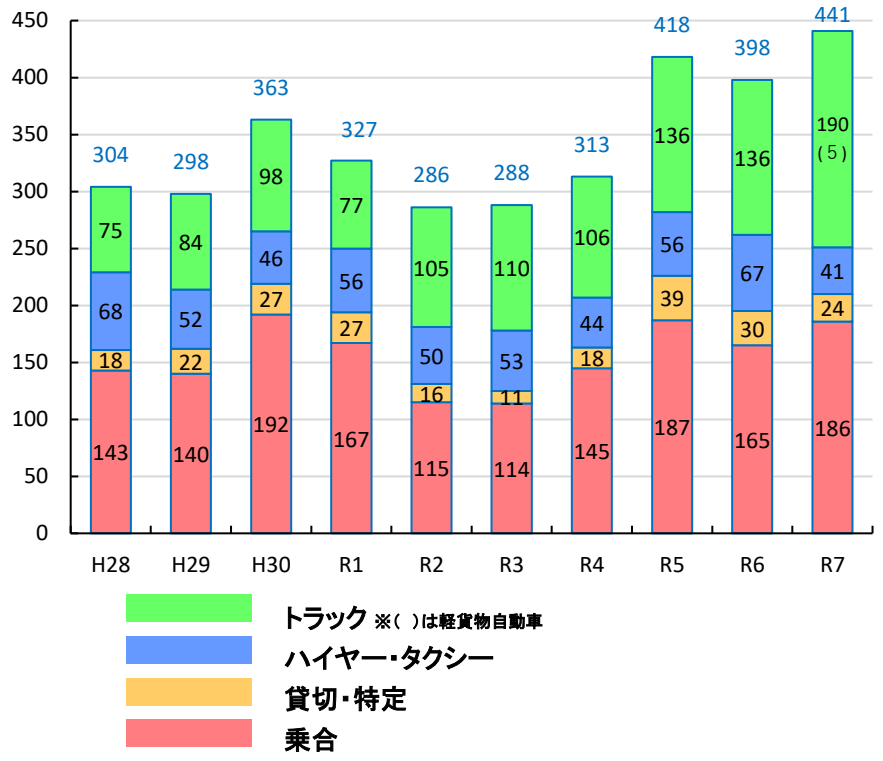
国土交通省

○ 令和７年は、健康状態に起因する事故について、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数が43件増加した。

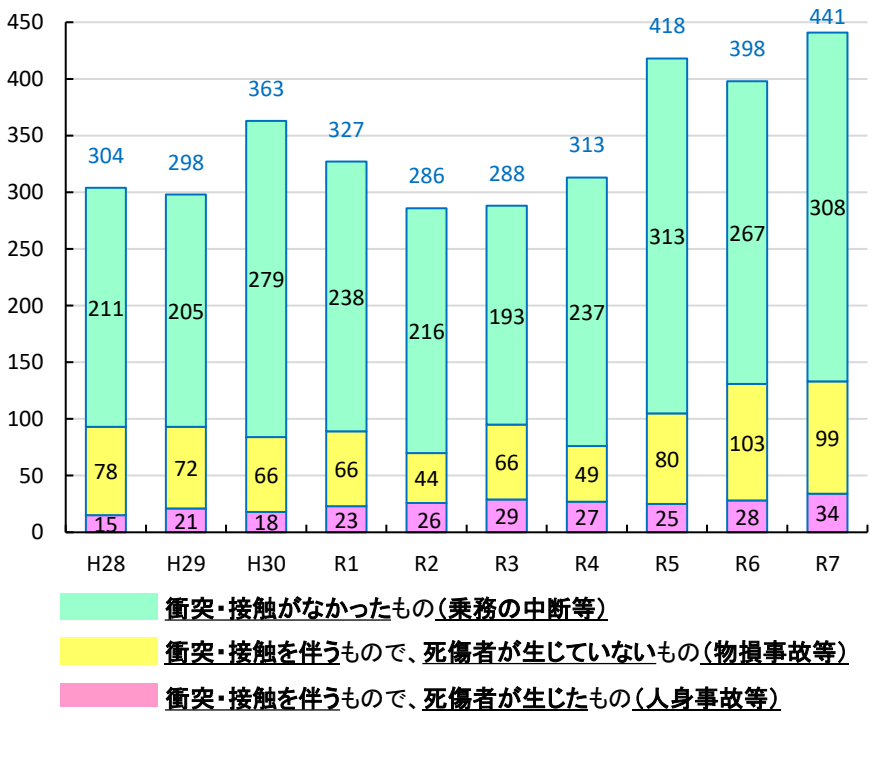
○ 運転者の疾病により運行を中断したものについては、前年より41件増加し、全体の約７割を占めている。

○ 人身や物損となった事故については、横ばいとなっており、全体の約３割となっている。

## 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）

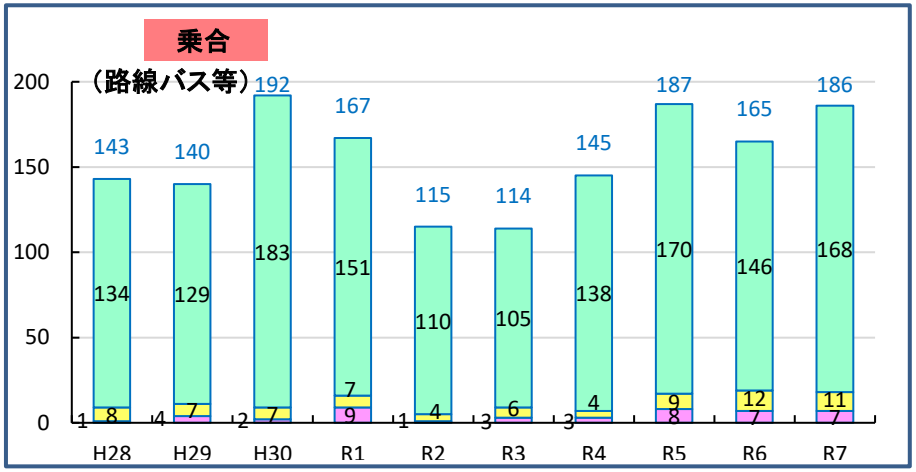


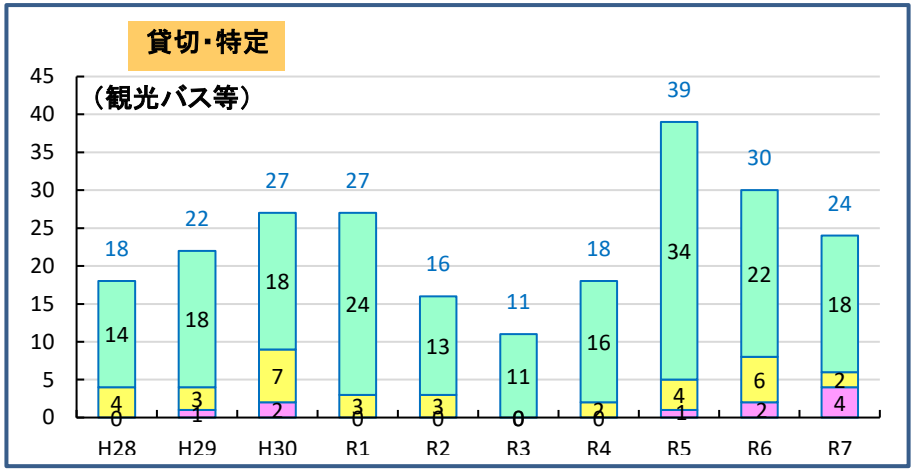

（出典）自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

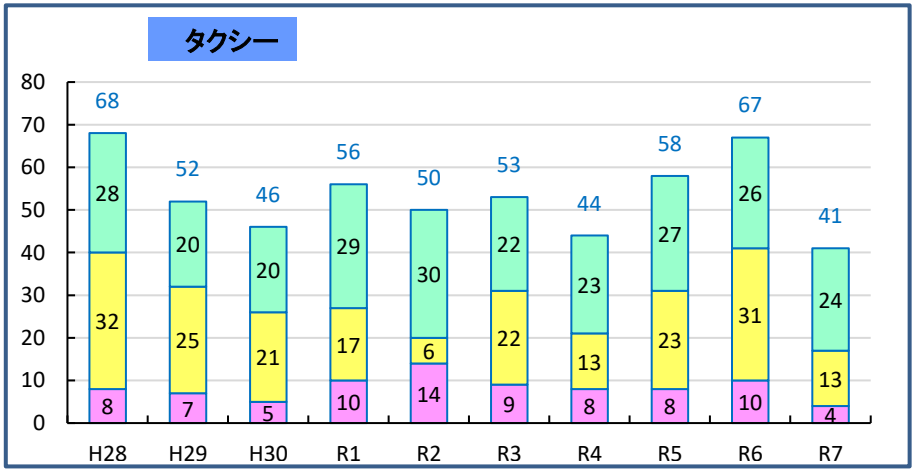
# 業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

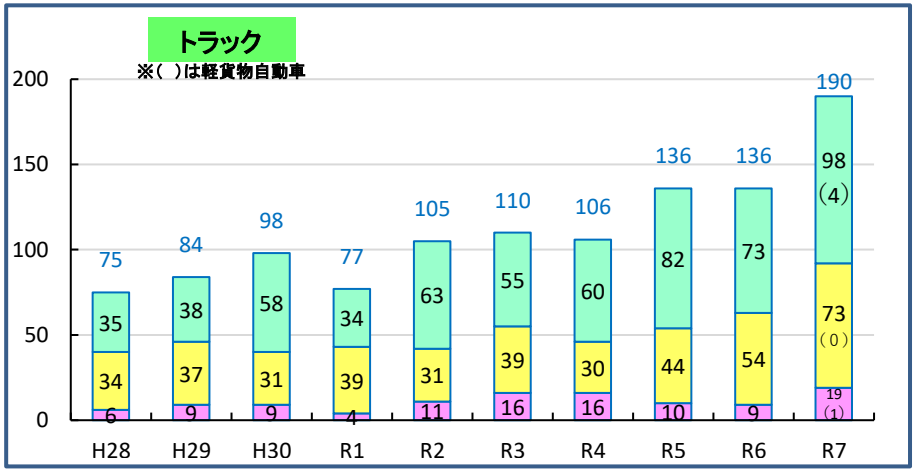
国土交通省

○ 各モードにおける令和7年の健康起因事故報告件数は、令和６年比で貸切等とハイ・タクは減少、乗合とトラックは増加であった。
○ 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。
○ トラックは、交通事故に至った事案が令和６年比で増加している。




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）

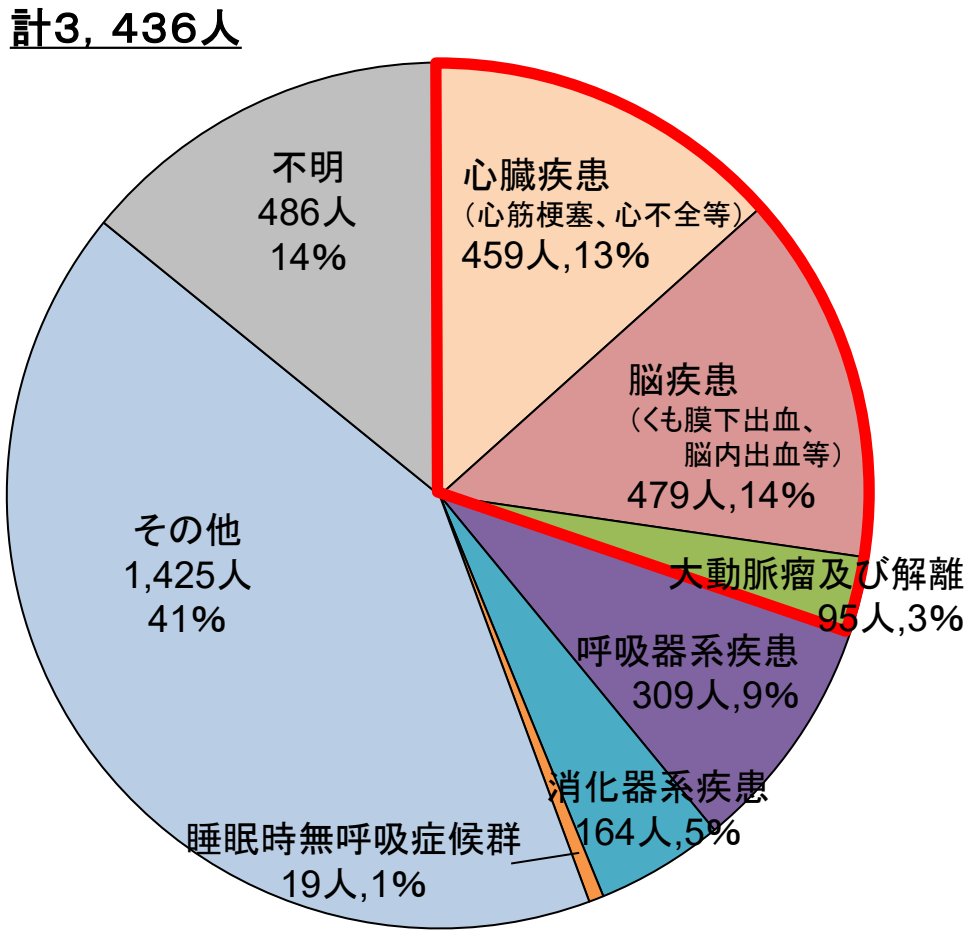
（出典）自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

# 健康起因事故の疾病別の内訳（平成28年～令和7年）

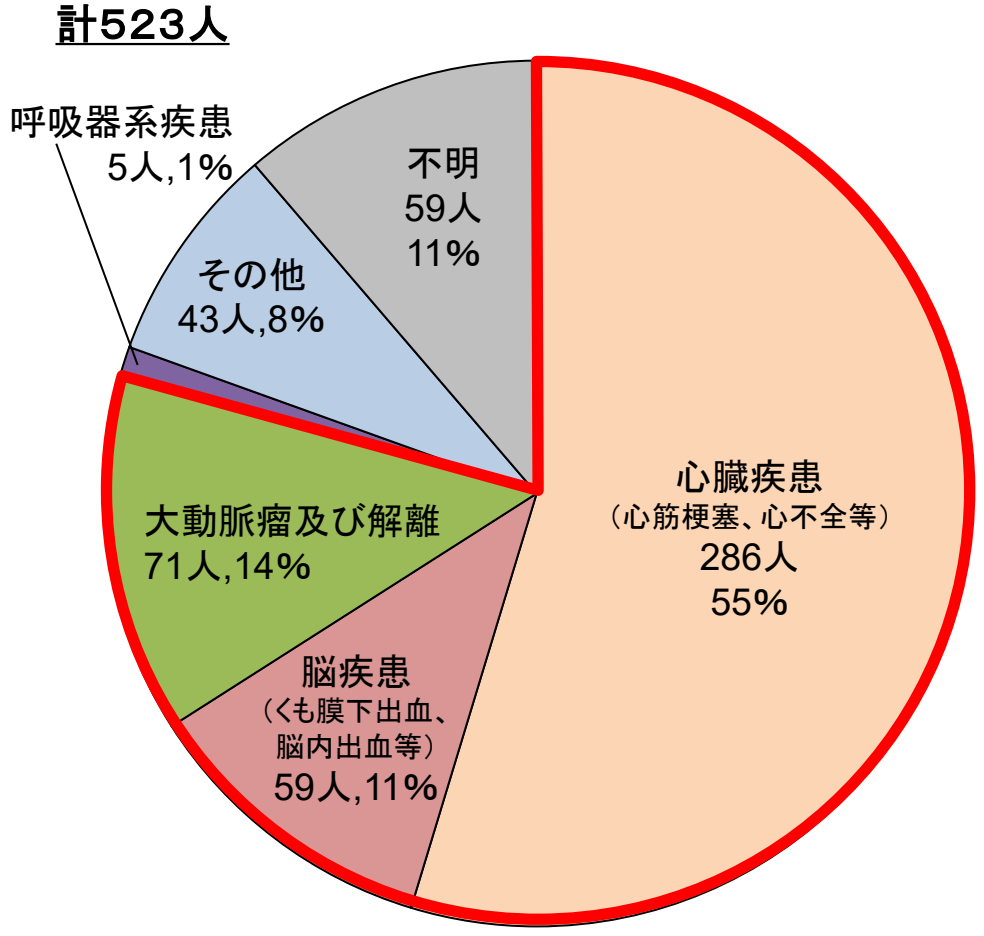
国土交通省

○ 過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,436人のうち心臓疾患、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28年～令和7年）




## 健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳（平成28年～令和7年）




（出典）自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

# 事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組

国土交通省

## 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等の策定・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
※ 事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル概要動画（令和８年８月公開）

○『**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）
※『睡眠時無呼吸症候群（ＳＡＳ）対策マニュアル【概要版】』（令和７年７月作成）

○『**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）
※ 視野障害対策リーフレット（令和８年８月作成）

○『**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）
※『自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル【概要版】』（令和８年３月作成）

各種マニュアル等へのリンク

## スクリーニング検査への補助

○**ＳＡＳ、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査実施への補助**（令和７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

国土交通省

## 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）

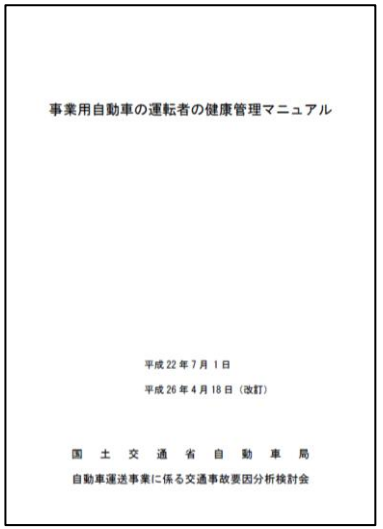
※ ① ～ ③ において異常所見等がある場合には、医師の診断や面接指導、必要に応じて所見に応じた検査を受診させ、医師の意見を聴取（義務）

## 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）

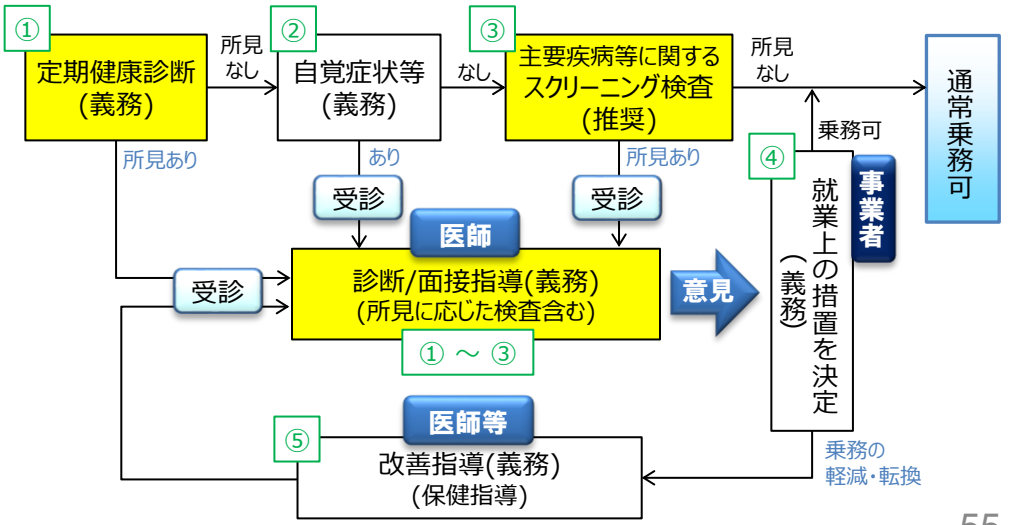
## 3．判断目安に基づく乗務前・中の判断・対処（義務）




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

### 就業上における判断と対処の流れ



# 自動車運送事業における睡眠時無呼吸症候群対策

国土交通省

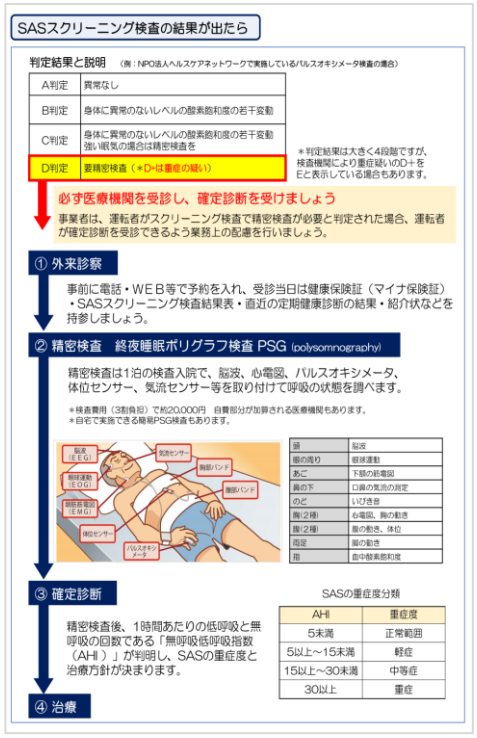
令和7年度　第2回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」資料より抜粋

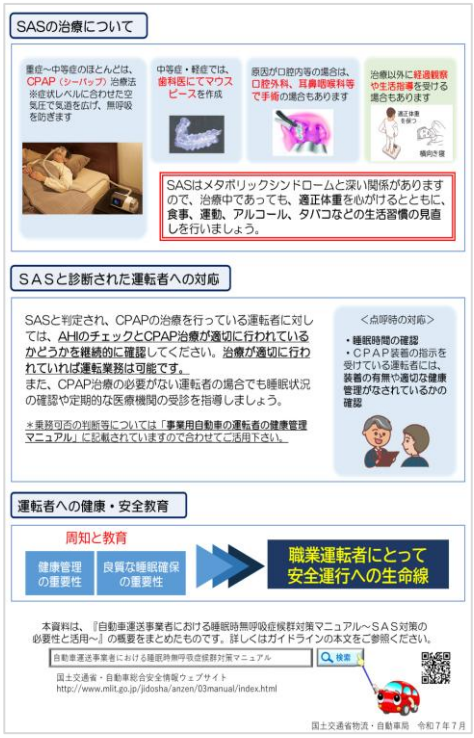
- より多くの自動車運送事業者に睡眠時無呼吸症候群(ＳＡＳ)対策についてご理解いただくため、**ポイントを絞った簡易版ＳＡＳマニュアルを作成**（令和７年７月公表）
- あわせて、**ＳＡＳマニュアルについて、時点の更新を行うとともに、記載内容の改善・追加**を実施（令和７年７月一部見直し）










SASの基本知識、スクリーニング検査等について記載

SASの疑いがある運転者への対応等について記載

# 視野障害対策の取組

国土交通省

- 視野障害は、眼や脳の病気などが原因となり、本来見えているはずの範囲の一部が欠けたり、ぼやけて見えたり、視野が狭くなったりする状態となる。
- 視野障害対策には、眼科検診の受診が重要
- 検診において「精密検査が必要」となった場合は、眼科における詳細な診察が必要

## 視野障害対策マニュアル策定（令和4年3月）

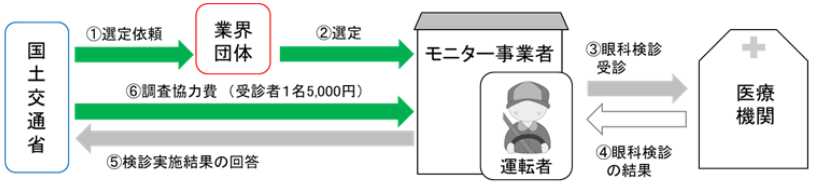



○ 自動車運送事業者に対し運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて**事業者が取り組むべき内容をまとめたマニュアル**を令和４年３月に策定。

協力：日本視野画像学会

## 眼科検診普及に向けたモデル事業 （令和3年度～7年度）

○眼科検診を活用した健康管理の方法について検討を行うため、バス・タクシー・トラック事業者から選定したモデル事業者*1において**眼科検診***2を実施してもらい、その結果を分析。




*1バス28事業者、タクシー41事業者、トラック60事業者

*2眼科検診は視力検査、眼底検査、眼圧検査が含まれる




マニュアルを整理したチラシ

# 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の概要

国土交通省

## 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）

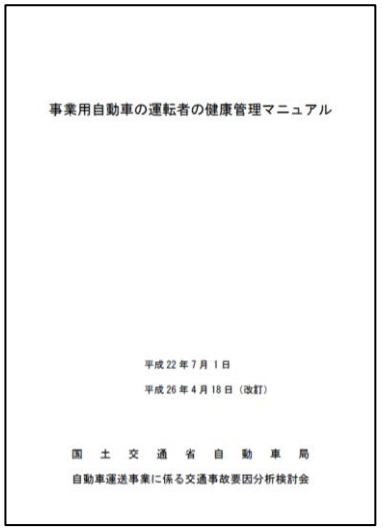
※ ① ～ ③ において異常所見等がある場合には、医師の診断や面接指導、必要に応じて所見に応じた検査を受診させ、医師の意見を聴取（義務）

## 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）

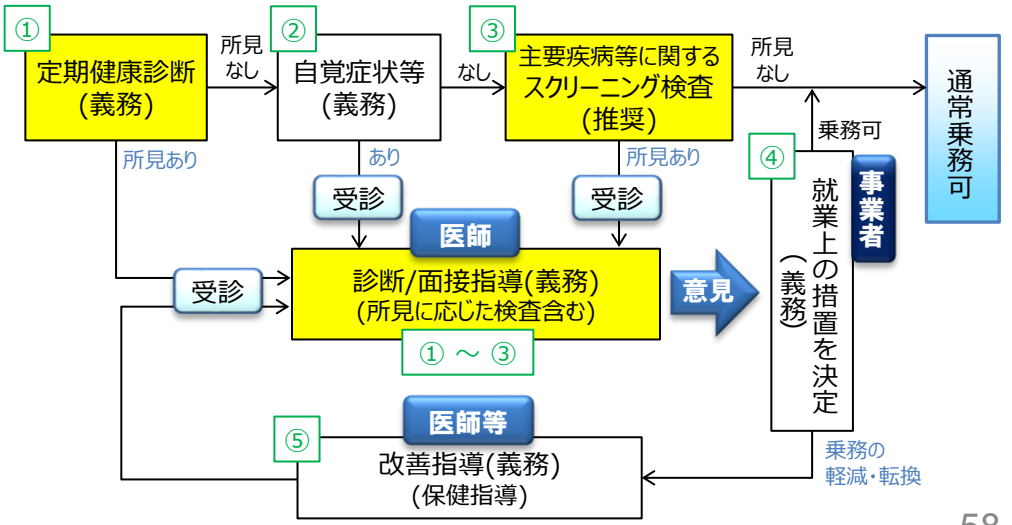
## 3．判断目安に基づく乗務前・中の判断・対処（義務）




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

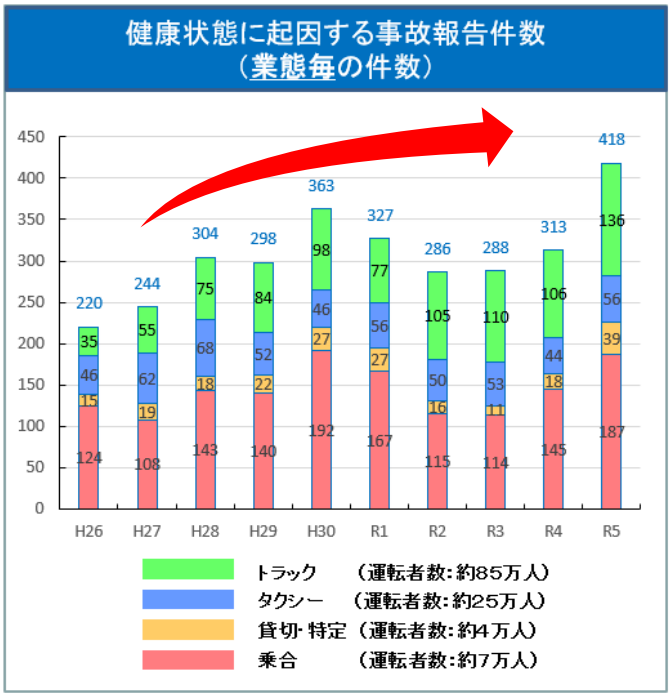
### 就業上における判断と対処の流れ

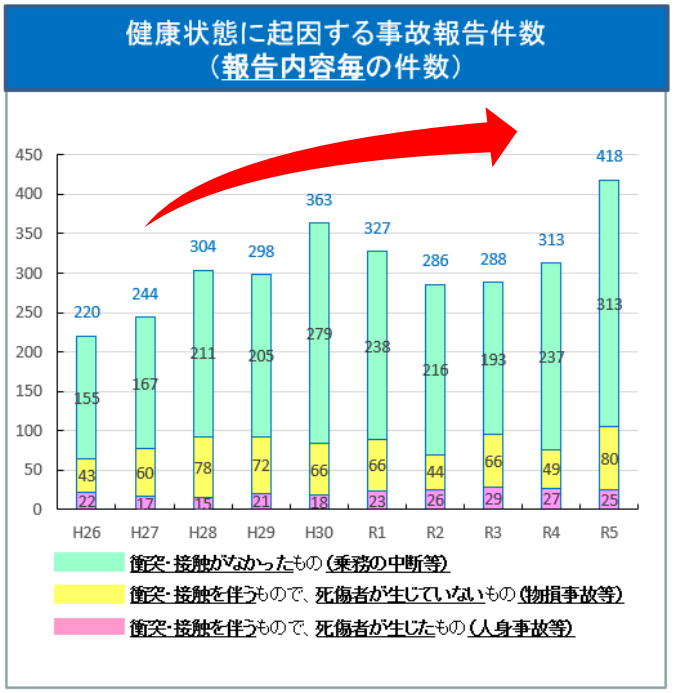


# 自動車運送事業者に対する行政処分基準の一部改正について

国土交通省

## 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 | （変更なし） |
| 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 |

# 睡眠時無呼吸症候群（SAS）が疑われる事故報告について

国土交通省

〈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。

# 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ように、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 | ①健康診断の受診状況 |
| ②要注意事項精密診断（検査）の状況 | ②要注意事項精密診断（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 | （新設） |
| 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 | （新設） |
| ⑤事故前後の睡眠時無呼吸症候群精密診断（検査）の状況 | （新設） |
| ⑥事故前後の視野障害スクリーニング検査の受診状況 | （新設） |
| ⑦事故前後の視野障害精密診断（検査）の状況 | （新設） |
| ⑧加療の状況 | ③加療の状況 |

# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

（3）事業用自動車の事故調査について

（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて

**（5）飲酒運転防止**

4. その他

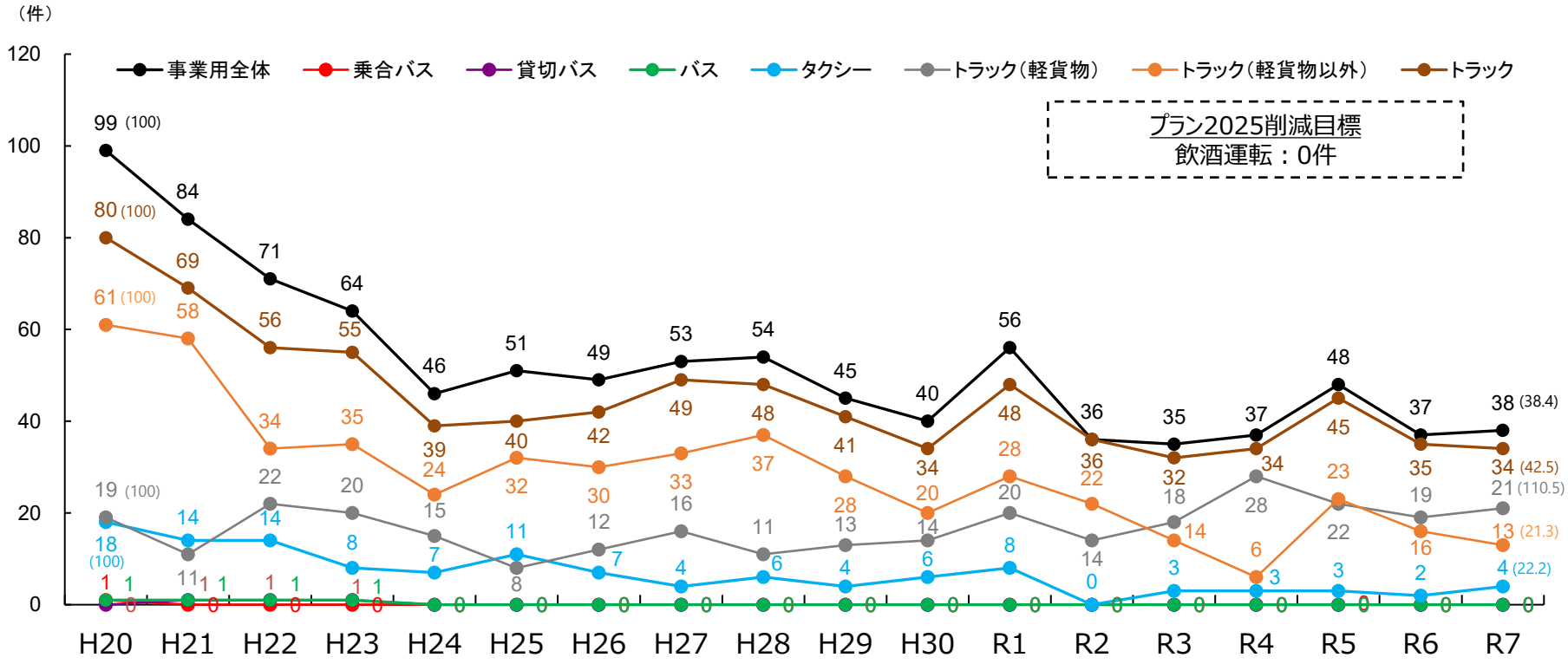
# 事業用自動車による飲酒運転事故件数の推移

令和8年度（6／26実施）第1回
安全対策フォローアップ分科会
資料2

国土交通省

○ 事業用自動車による**令和7年の飲酒運転事故件数は38件**で、その内**34件がトラック**における事故。
○ **令和元年と比較して令和7年の飲酒運転事故件数**は、**軽貨物以外の全モードで減少**している。

## 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」

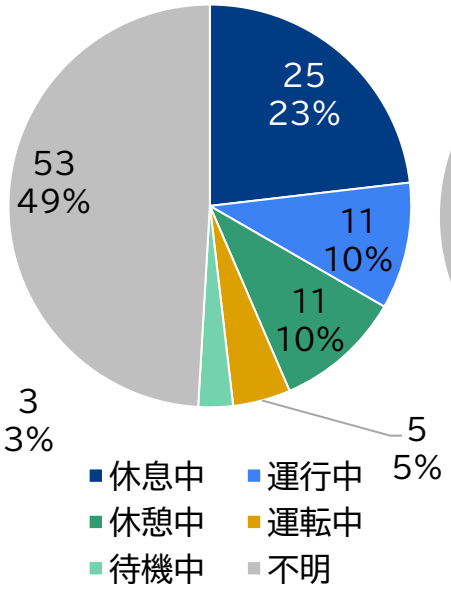
# 飲酒事故発生の状況について（令和5年～令和7年）

国土交通省

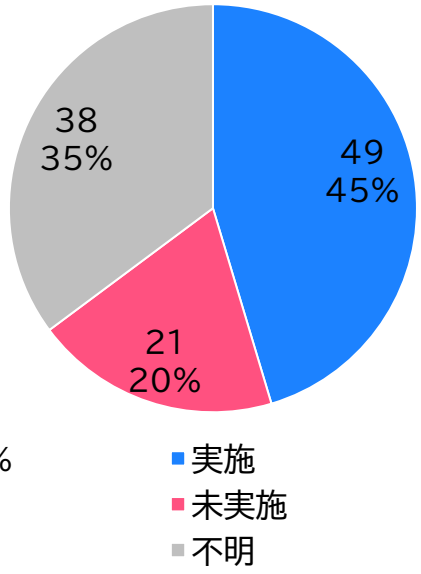
**飲酒運転事故の飲酒のタイミング・点呼実施状況等 （事故報告データR5～R7【108件】）**

- 飲酒のタイミングは「休息中」が23%で最多
- 点呼の実施状況は「未実施」が20%
- 事故時の走行等の態様は「一般道、直進」が46%と最多
- 特筆すべき事項は「点呼やアルコールチェックを受けずに運行」が21件で最多

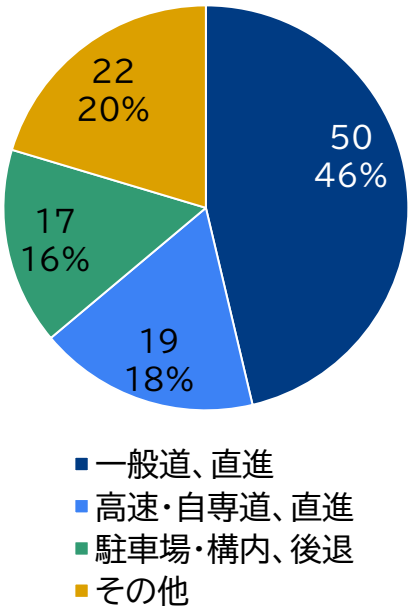
飲酒のタイミング



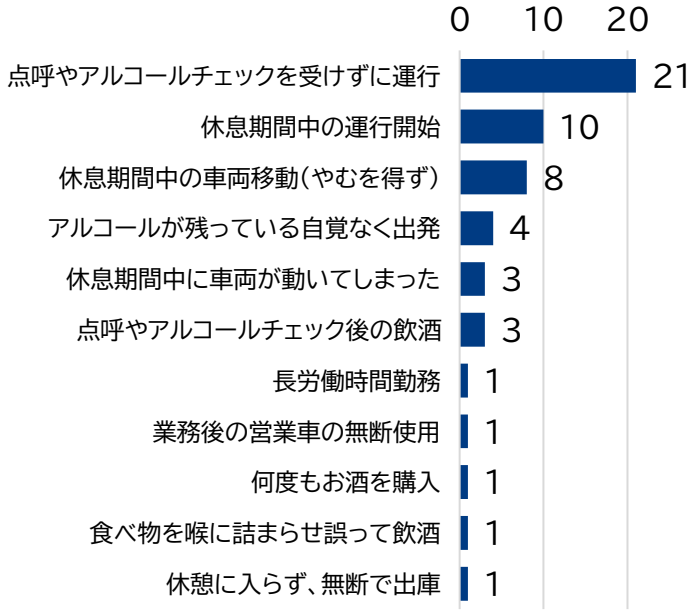

点呼の実施状況




事故時の走行等の態様




飲酒運転に関連して特筆すべき事項




（出典）自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

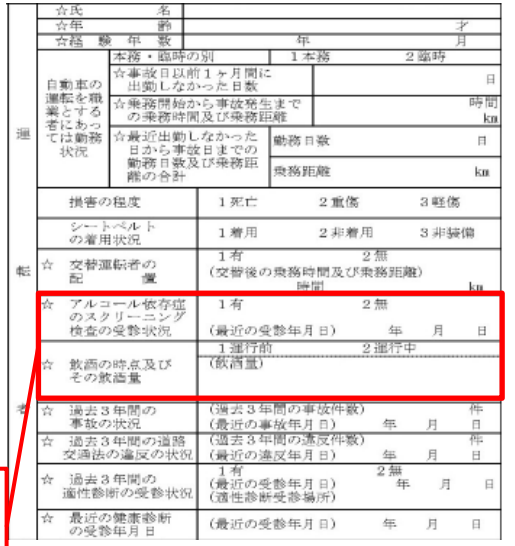
# 自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル（令和6年3月策定）

国土交通省




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。**飲酒傾向の強い運転者への対処についても具体的な方法を掲載**。
国交省HPにて公開中のほか、業界団体を通じて周知。

改正後自動車事故報告書裏面（抜粋）



※自動車事故報告規則を令和6年10月に改正し、検査の実施状況の報告を求める。
（令和7年4月1日より施行）

## （2）アルコール依存症の症状

現時点で離脱症状がなくても、多量飲酒を続けていると耐性が上がり、アルコール依存症を発症する危険性があります。

### 1. 渇 望



- 仕事中でも酒の事ばかり考えている
- 仕事中でも飲んでしまう
- 仕事が終わったら１人でも必ず飲みに行く
- 隠れてでも飲んでしまう
- お酒が手元にないと不安
- お酒のためなら面倒くさがらずに出かけられる

### 2. 飲酒行動のコントロール不能




- いつも泥酔するまで飲んでしまう
- 休肝日と決めても飲んでしまう
- 飲み始めたら止まらない
- 前もって決めていた量以上に飲んでしまうことがしばしばある（たとえば２杯までと決めていたのに３、４杯飲んでしまう）

**アルコール依存症が疑われる症状を紹介！**

## （3）事業者として気を付けておくべきこと

アルコール依存症になると、飲酒をコントロールできなくなるため、運行途中の休息期間中でも、飲みたい気持ちが抑えられず、飲酒をしてしまうことが考えられます。

事業者としては、以下のようなケースについても気を配る必要があります。

### 仮眠前の寝酒で飲むケース




### 食事休憩で飲むケース




### 荷卸し後、帰社前に飲むケース




**事業者として気を付けるべきこと、飲酒問題への不適切な対応例についても解説！**

# 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

国土交通省

令和6年9月改正・10月施行

## 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

● 酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合、現行の酒酔い・酒気帯び運行の業務に加え、新たに指導監督義務と点呼実施義務について違反行為を設ける（それぞれの違反行為について加算）※1、2

| 違反行為 | 処分内容 | |
|---|---|---|
| 酒酔い・酒気帯び運行の業務　現　行 | 初違反 | 100日車 |
| | 再違反 | 200日車 |
| 飲酒運転防止に係る指導監督が未実施　新　設 | 初違反 | 100日車 |
| | 再違反 | 200日車 |
| 飲酒運転防止に係る点呼が未実施　新　設 | 初違反 | 100日車 |
| | 再違反 | 200日車 |

※1　指導監督・点呼実施について、明らかに実施されていることを指導・点呼記録により事業者が証明した場合は処分対象外
※2　現行と同様、処分日車数による行政処分に加え、最長14日間の事業の事業停止処分を付加

# 目次



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2030

3. 事業用自動車総合安全プラン2030における主な取組

（1）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

（2）ICTの活用による運行管理の高度化

（3）事業用自動車の事故調査について

（4）健康起因事故防止に向けた取り組みについて

（5）飲酒運転防止

4. その他

# デジタル式運行記録計の装着義務化に向けた検討

国土交通省

- 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**（物自局側は安政課長ヘッド）
- 同年７月の同会議において、普及目標及び普及策（下記参照）を設定

**【普及目標】**

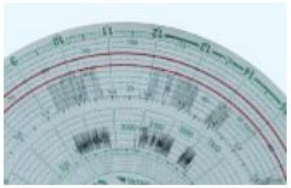
○**2027年までに85%**※と設定。　※現行の運行記録計の装着の義務付け対象車両における目標

**【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、トラック運送事業者及びデジタコメーカーに対して、**普及状況等について毎年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**。

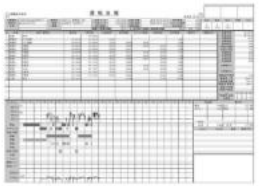
アナログ式運行記録計





デジタル式運行記録計





- 毎年度フォローアップを実施（**R７年度末時点で約80%（R６年度末と同程度）**）し、今年度も同様にフォローアップを実施していく予定

# 自動車運送事業の安全総合対策事業（令和8年度予算　補助金関係）

国土交通省

## 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

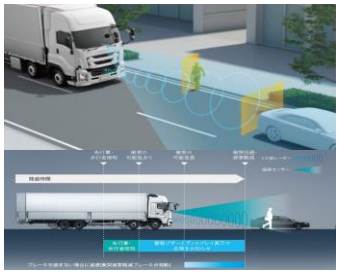
【補助率】　導入費用の1／2

【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
・車輪脱落予兆検知装置
・道路標識注意喚起装置
・オートレベリング　　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



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、1／2

【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)




専用の解析ソフトで分析

通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー　一体型

### ○社内安全教育の実施支援

【補助率】 実施費用の1／3、1／2

【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
・貸切バス運転者の実地型研修

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・研修を通じて、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

【補助率】 実施費用の1／2

【対象検査】SAS、脳血管疾患、心疾患・大血管疾患、視野障害等のスクリーニング検査

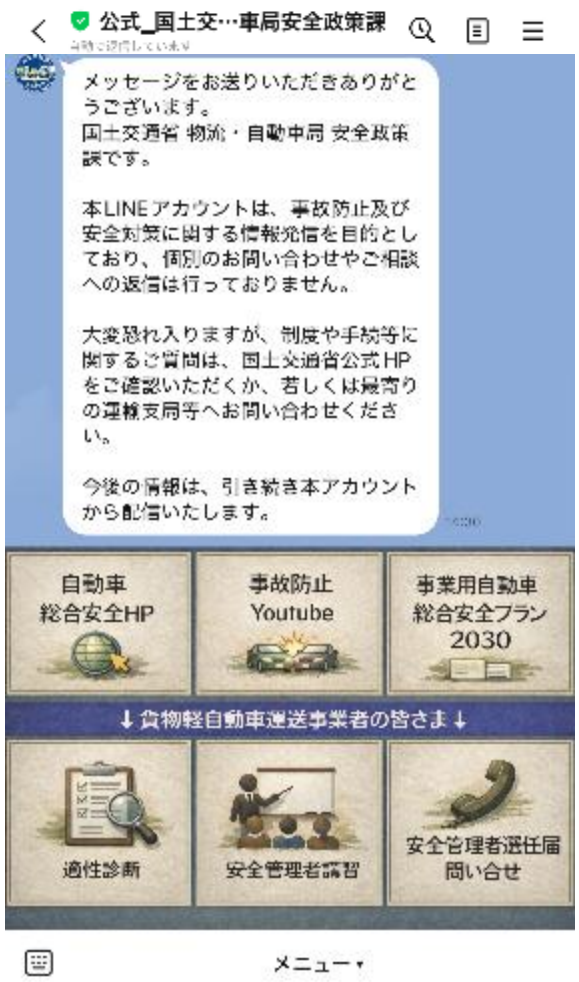
主要疾患を未病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る。

# LINE公式アカウント及び公式Youtubeチャンネルの開設

国土交通省

○ 情報提供の充実と利便性向上のため**公式LINEアカウント**及び**Youtubeチャンネル**を開設し、制度情報や安全対策、各種手続きなどをより便利に行えるように取組を行っております。

○ 今後、定期的な情報発信や双方向コミュニケーションを通じ、事業用自動車関係者の情報基盤として活用を促進していきます。







友達登録及びチャンネル登録をお願いします！

LINE

# 啓発動画の活用のお願い

国土交通省

マニュアルや事故防止のための動画を作成し、「安全政策課公式YouTubeチャンネル」にて、順次公開致しますので、指導・監督等に是非ご活用ください。

① ドライブレコーダーの映像を活用した 指導・監督マニュアルの動画【一般公開済み】
② タクシー利用者向けのシートベルト着用啓発動画【一般公開済み】
③ タクシーの二段階停止の理解を求める啓発動画【一般公開済み】
④ タクシーの路上横臥事故防止のための動画【一般公開済み】
⑤ 自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル【一般公開済み】
⑥ 軽井沢スキーバス事故の風化防止のための動画【一般公開済み】
⑦ 事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル【一般公開済み】
⑧ トラックにおける特徴的な事故とその対策【公開予定】
⑨ 乗合バスの発進時における車内事故防止のポイント【公開予定】






①ドラレコ映像活用動画


②タクシーシートベルト啓発



③二段階停止啓発



④路上横臥事故防止



⑤飲酒運転防止



⑥軽井沢スキーバス事故
風化防止



⑦健康管理マニュアル

チャンネル登録お願いします！

https://www.youtube.com/channel/UCpYteCgd3VY2xd6e2XsxZGQ

# 貸切バス事故防止の意識醸成に向けて（啓発動画）

国土交通省




**動画タイトル：貸切バス事故防止の意識醸成に向けて～悲惨な事故を起こさないために～**

- 軽井沢スキーバス事故を風化させず、悲惨な事故を起こさないための教訓啓発動画（約10分）を作成
- 業界関係者だけではなく、貸切バスに関わる全ての方へ啓発を行うために、本動画を研修で流す等随時活用しているところ

**国土交通省公式YouTubeにて公開中！**

URL
https://www.youtube.com/watch?v=h9UWaQqycSk

# メールマガジンの配信

国土交通省

○ 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９月２６日に第８３０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。
国交省ＨＰから配信登録をお願いします。 国土交通省 検索



① 国交省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 830 号（R7.9.26）◆◆◆

＝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＝４件（９月１９日～９月２５日分）
(1)乗合バスの衝突事故
(2)法人タクシーの転覆事故
(3)個人タクシーの転覆事故
(4)中型トラックの危険物漏洩事故

2.トピック
(1) 「加齢に伴う身体・心理的特性の変化に対する認識」及び「適切な健康管理」の重要性
～タクシーの追突事故から得た教訓～
（配信日：R7.9.5）
(2) 事業用自動車事故調査報告書 啓発コンテンツを公開しました
～スマホ等からも手軽にご覧いただけます～
（配信日：R7.8.8）

【メールマガジンURL】 https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/mailmagazine.html

ご清聴ありがとうございました。