

2025年12月4日
令和7年度 中部運輸局 自動車事故防止セミナー2025

健康起因事故防止に向けた取り組みについて

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課長
鈴木 健介



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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて**
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
- 4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について**
- 5. ICTの活用による運行管理の高度化について**
- 6. 事業用自動車事故調査委員会、その他**

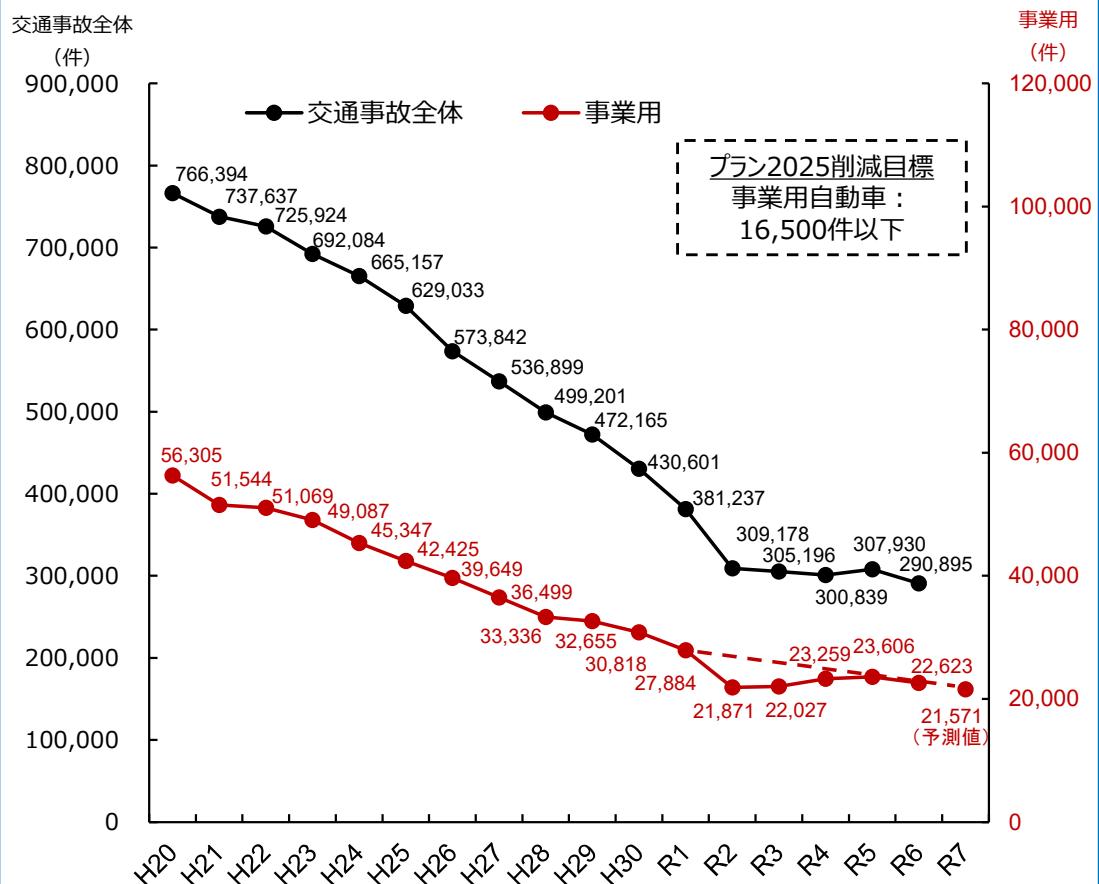
事業用自動車による交通事故件数の推移

- 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。

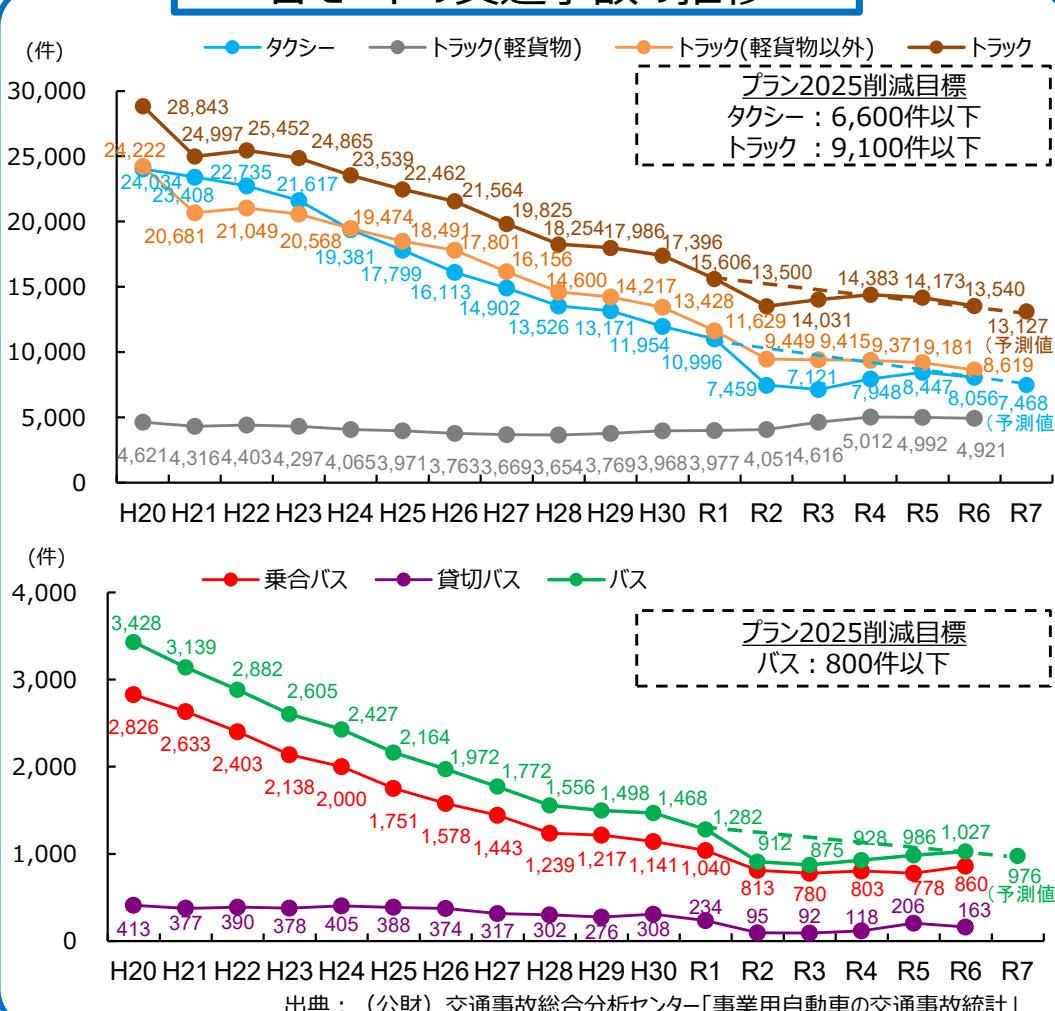
^{*2} プラン2025より前の年であって、コロナ禍の影響がなかった直近の年

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」

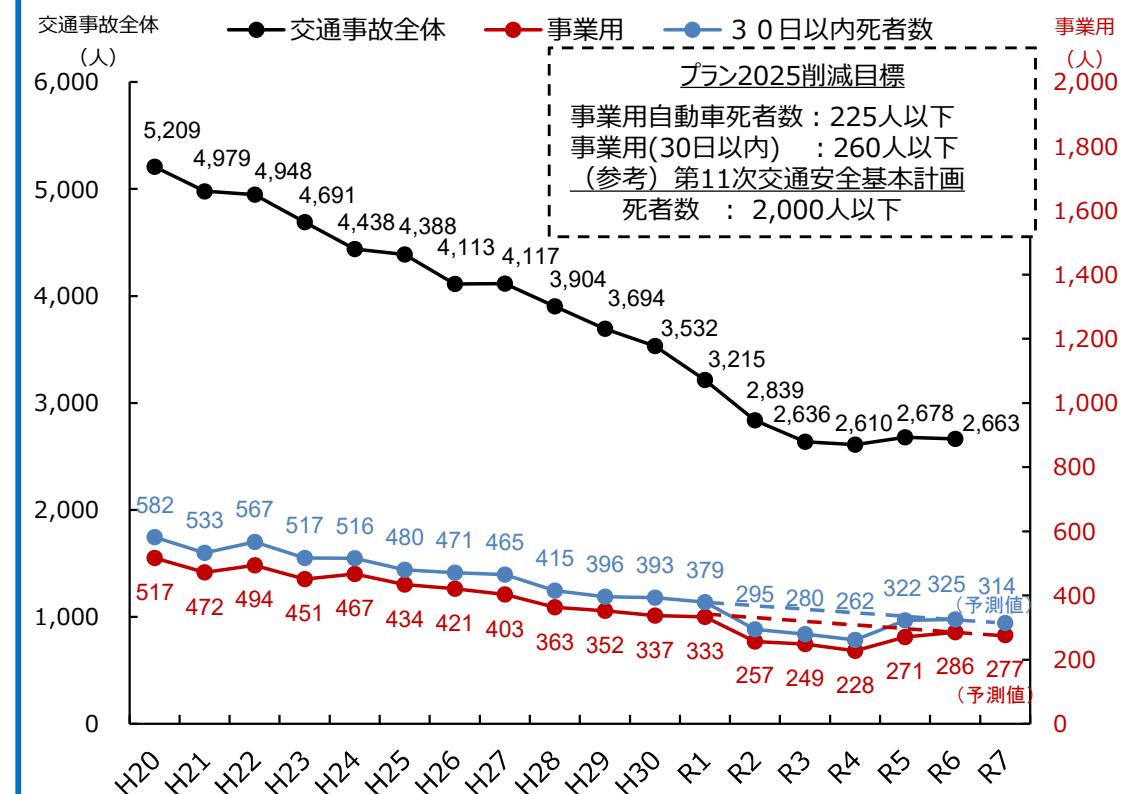
各モードの交通事故の推移



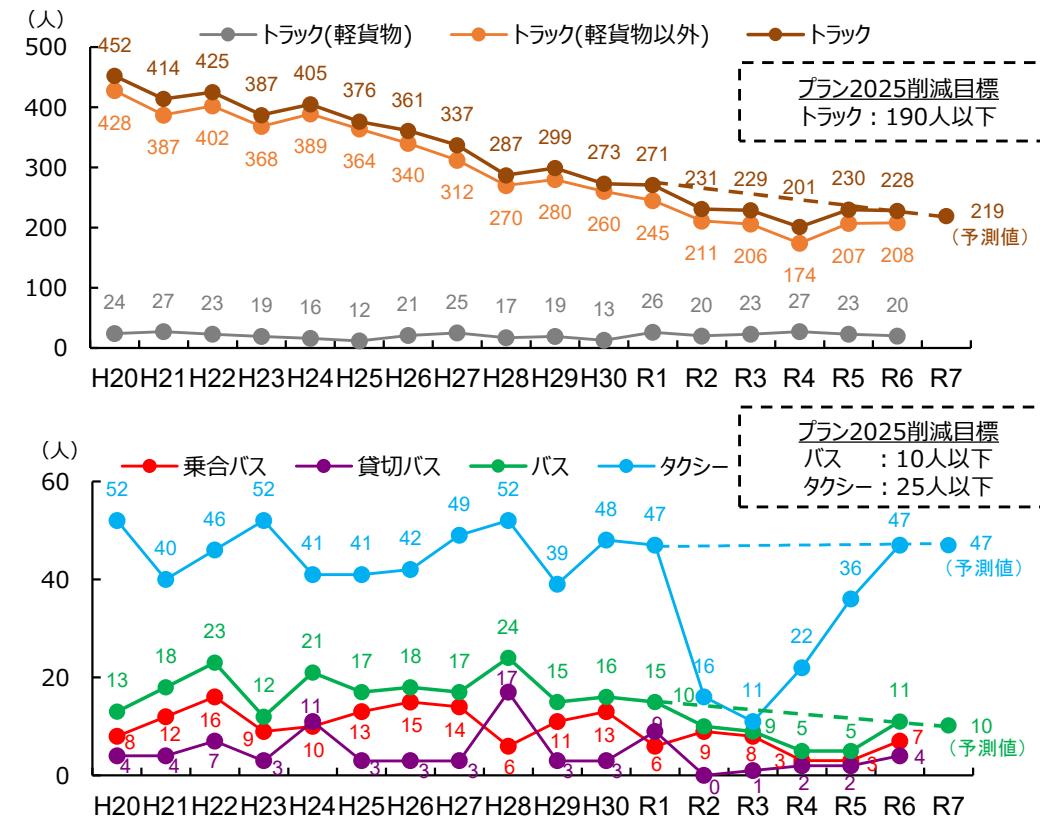
事業用自動車による交通事故死者数の推移

- 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



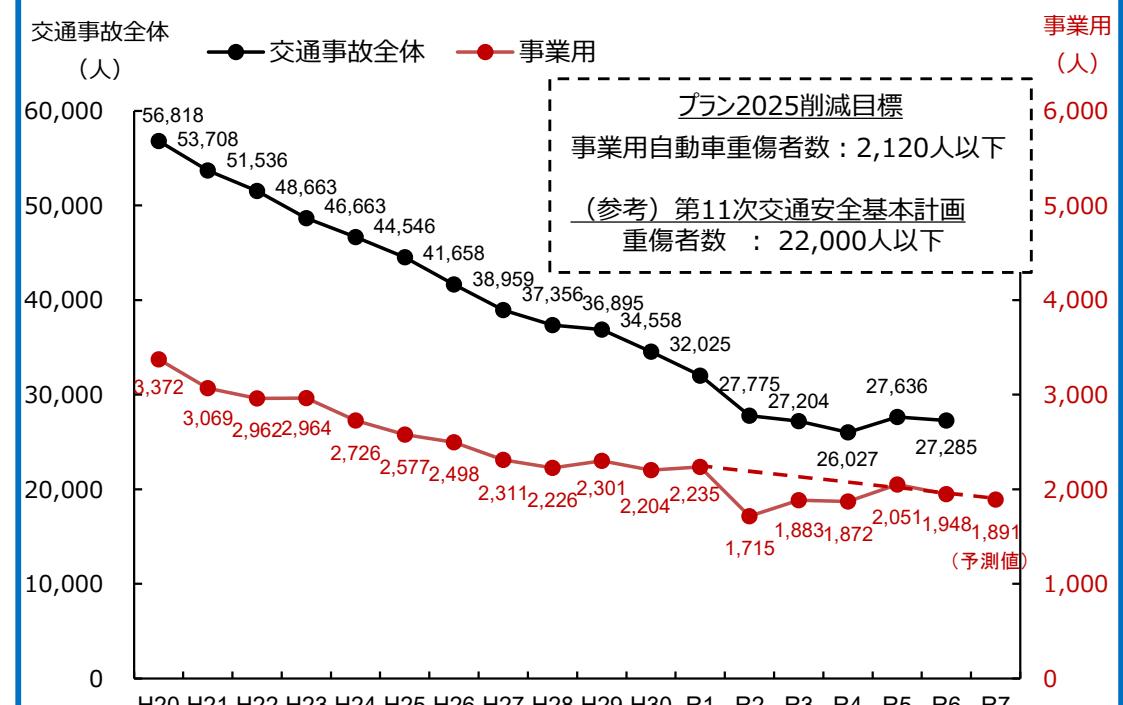
各モードの交通事故死者数の推移



事業用自動車による交通事故重傷者の推移

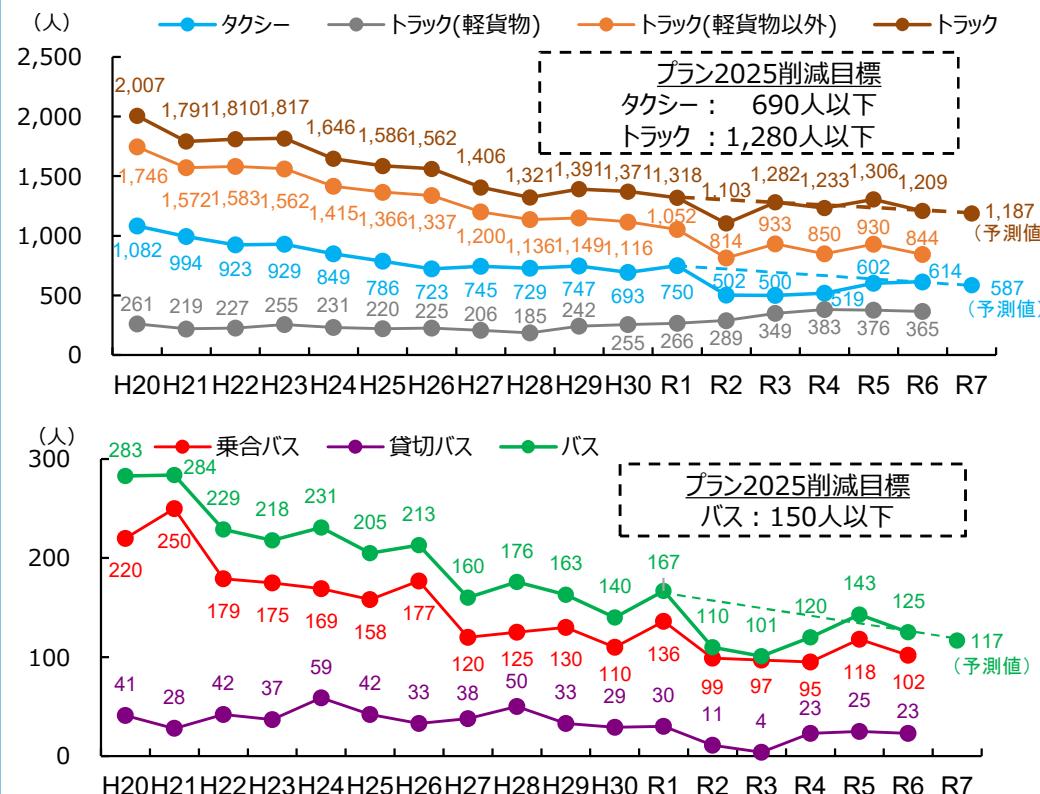
- 令和6年中に発生した交通事故全体の重傷者は27,285人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故重傷者数は1,948人（前年比103人減）であった。
- 令和元年と比較して令和6年の交通事故重傷者数は軽貨物以外の全モードにおいて減少している。

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



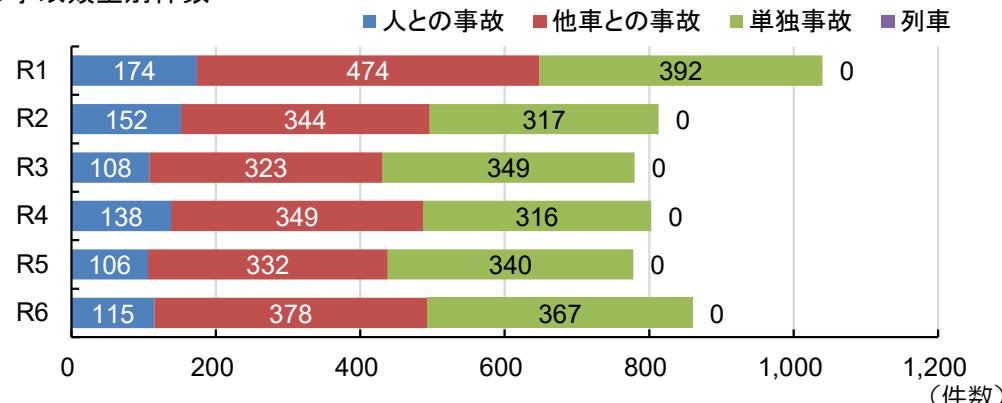
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(乗合バス)

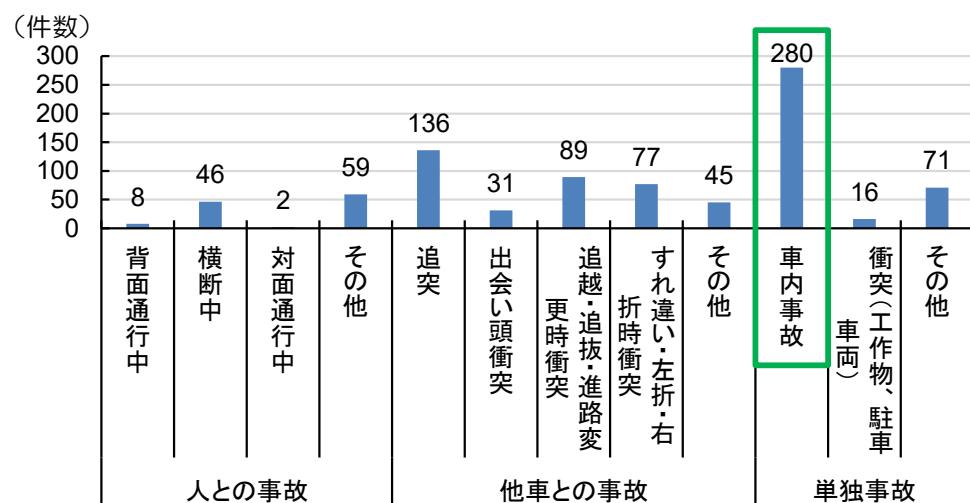
- 乗合バスの事故類型としては、「車内事故」が全体の約3割にあたる280件発生しており、最多。ただし、車内事故による死亡事故は発生していない。
- 乗合バスの死亡事故類型としては、「横断中」などの人の事故が多い。

乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

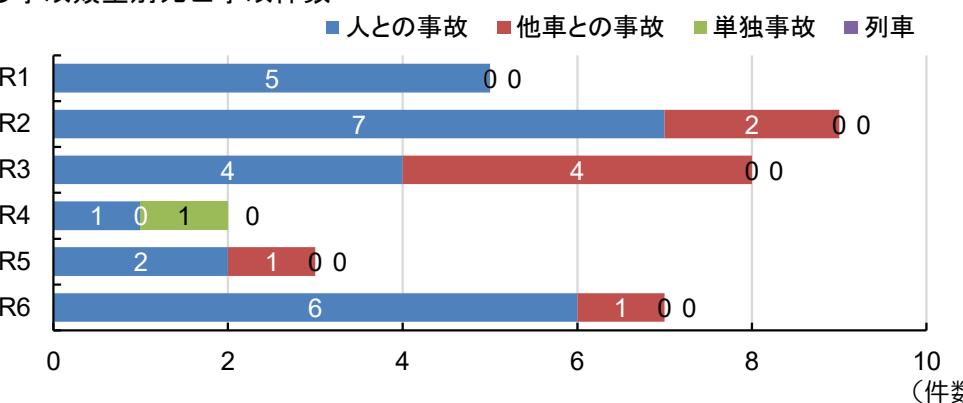


○令和6年事故類型別事故件数の内訳

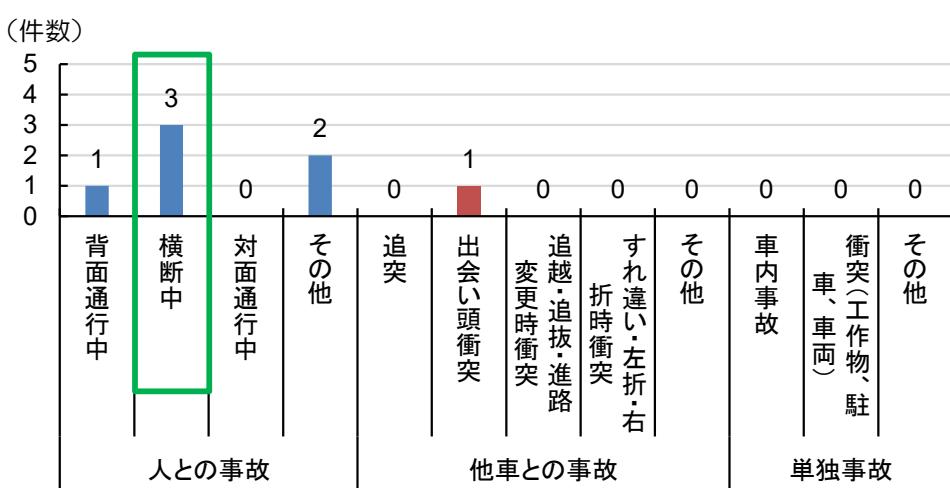


乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳

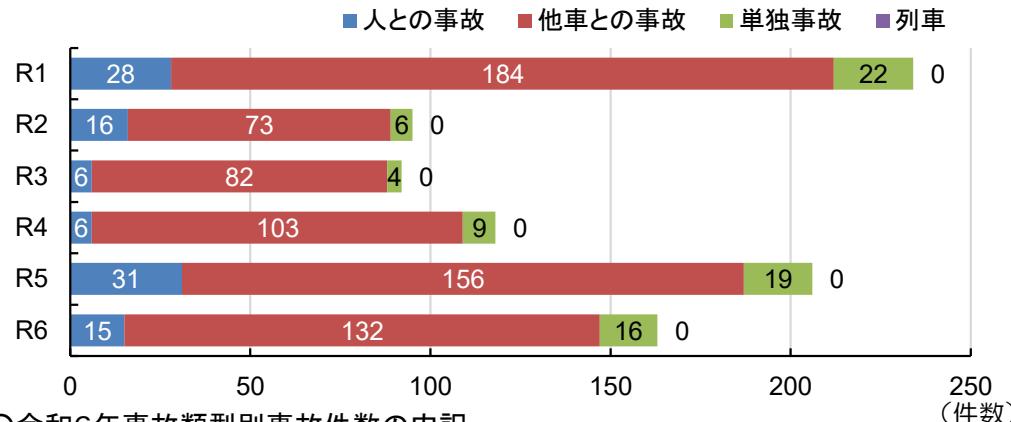


業態別の特徴的な事故(貸切バス)

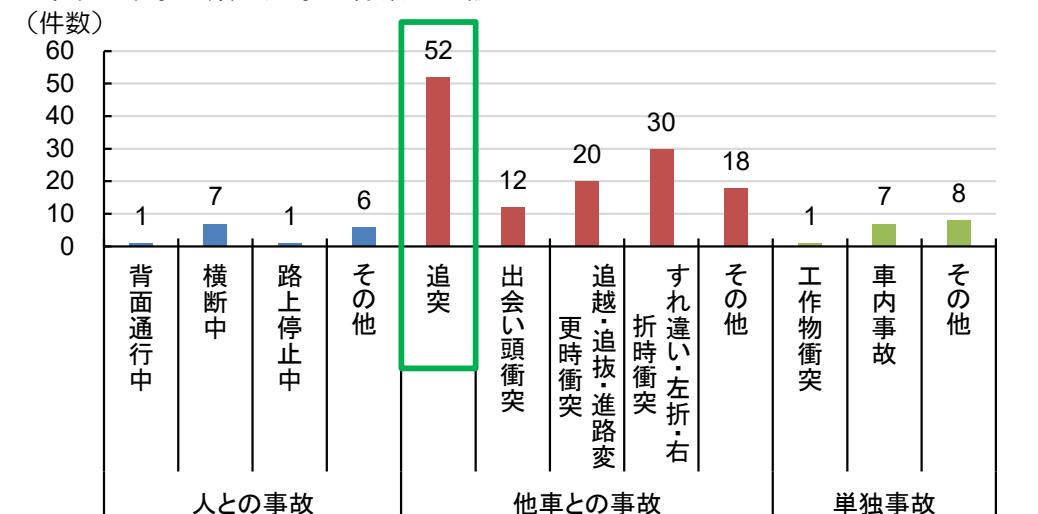
- 貸切バスの事故類型としては、「追突」が全体の約3割にあたる52件発生しており、最多。ただし、追突による死亡事故は発生していない。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、人との事故のが多い。

貸切バスの事故類型

- 事故類型別件数

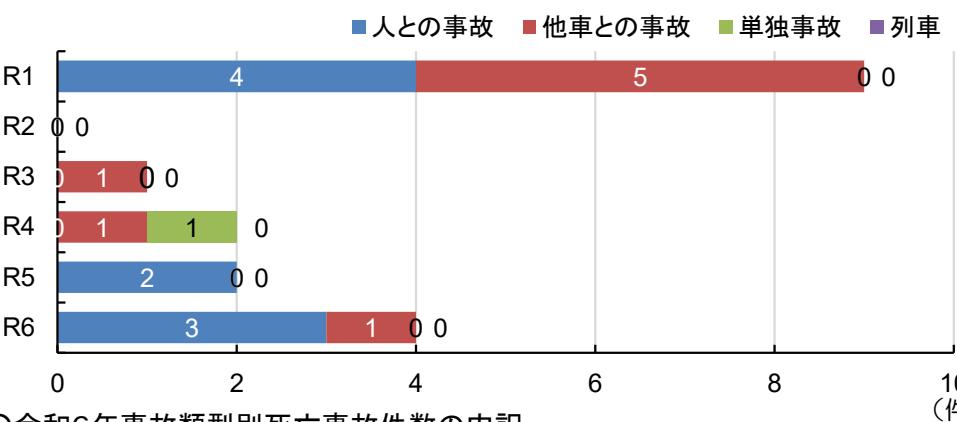


- 令和6年事故類型別事故件数の内訳

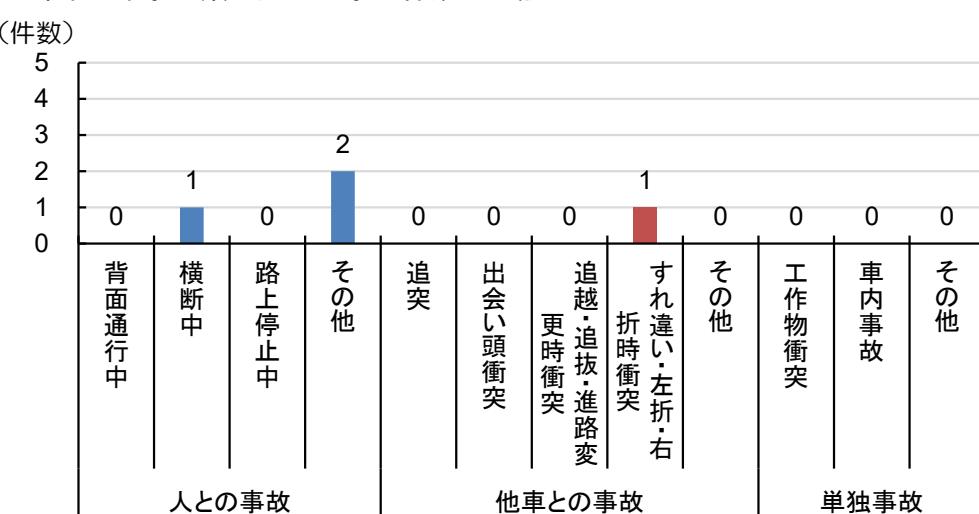


貸切バスの死亡事故類型

- 事故類型別死亡事故件数



- 令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳

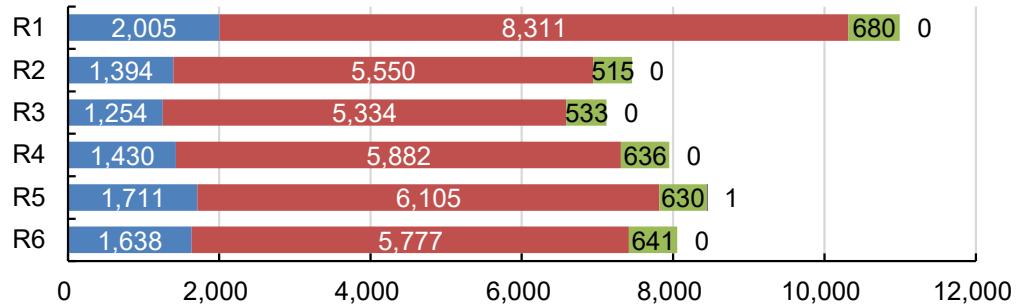


- タクシーの事故類型としては、「追突」、「出会い頭衝突」の順に多い。ただし、両方の事故ともに死亡事故は発生していない。
- タクシーの死亡事故類型としては、人との事故、特に路上横臥中が最も多い。

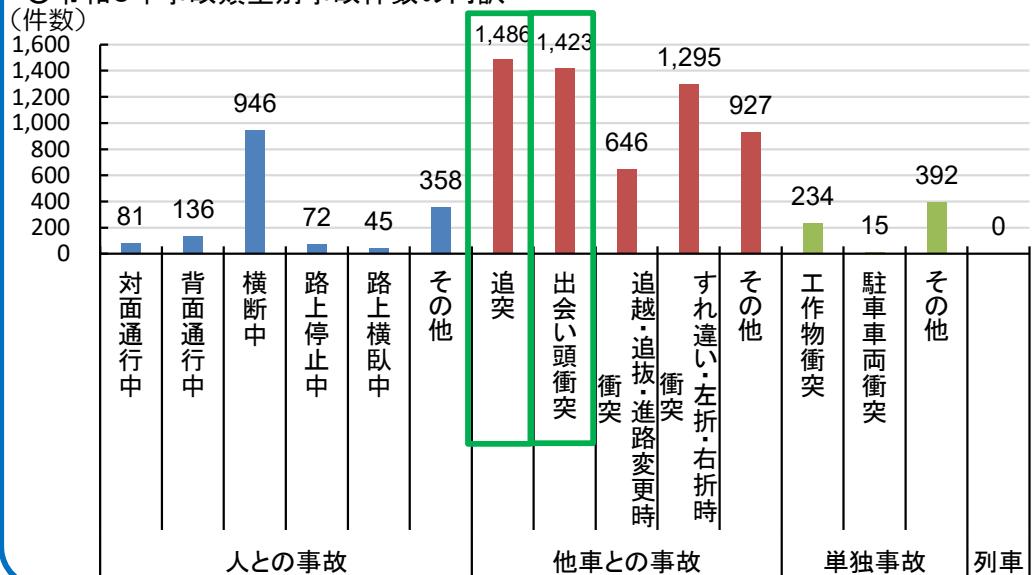
タクシーの事故類型

○事故類型別件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故 ■列車



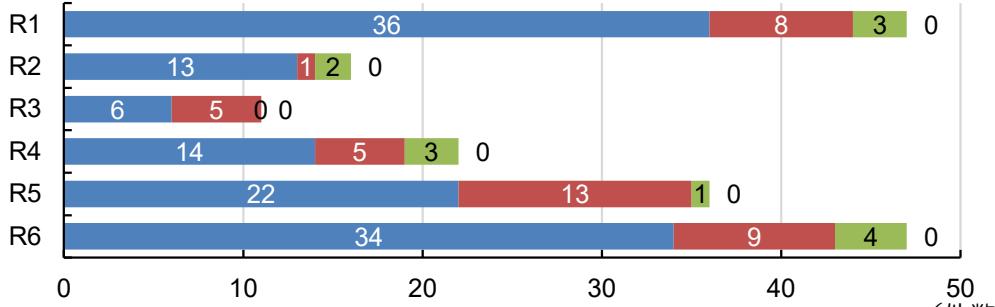
○令和6年事故類型別事故件数の内訳



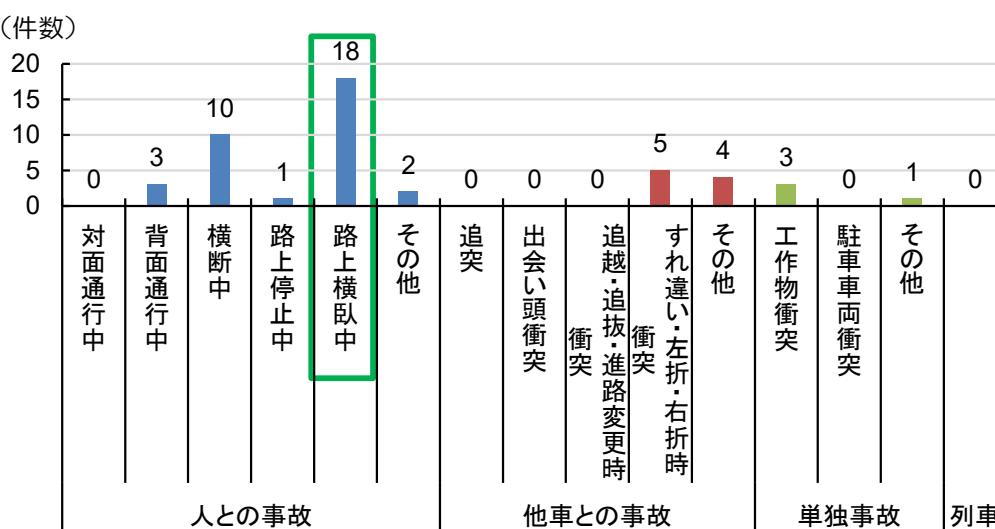
タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故 ■列車



○令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳



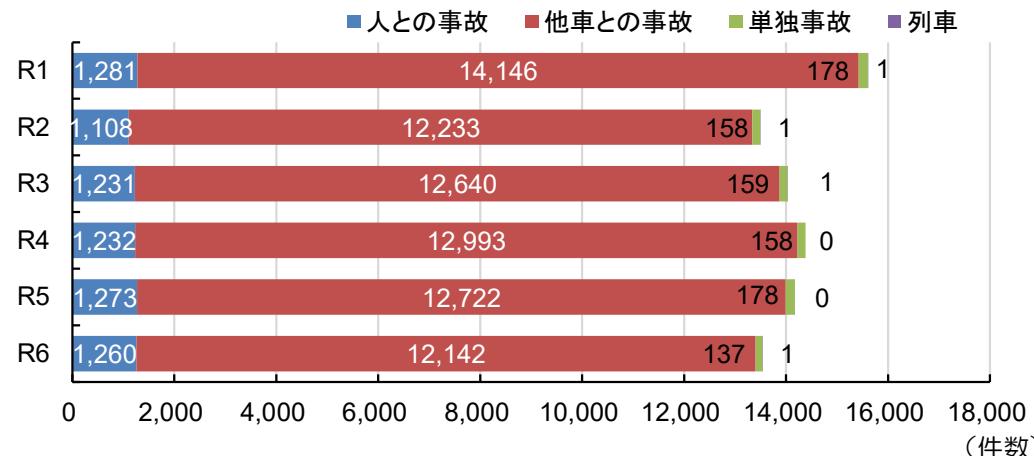
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(トラック)

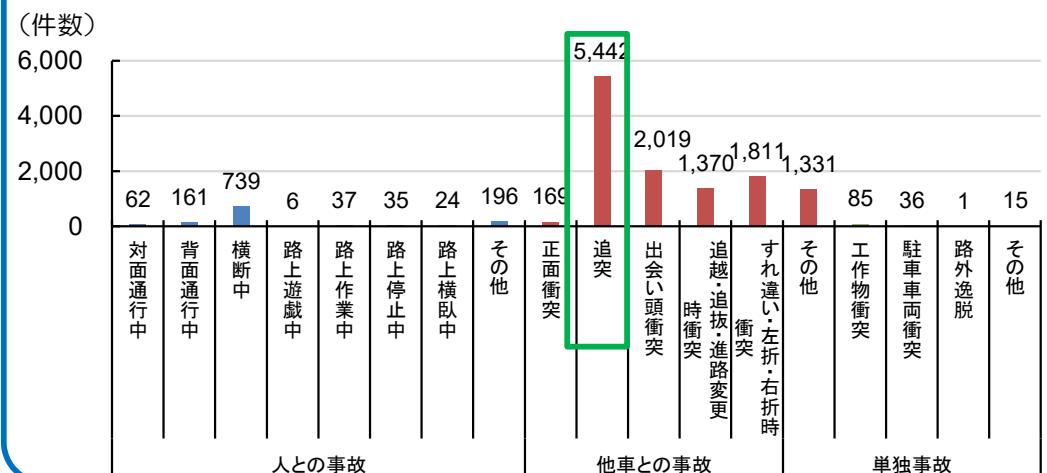
- トラックの事故類型としては、「追突」が全体の約4割にあたる5,442件発生しており、最多。追突による死亡事故も38件発生している。
- トラックの死亡事故類型としては、「横断中」の人との事故が最も多い。

トラックの事故類型

○ 事故類型別件数

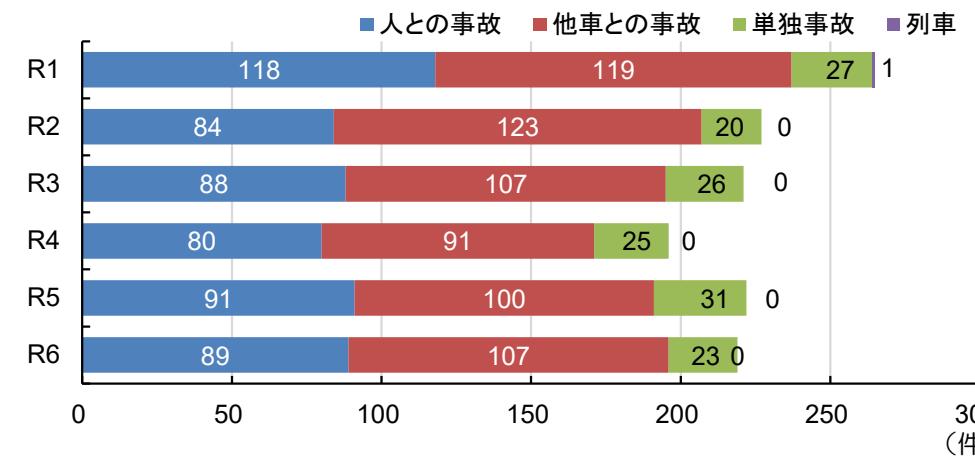


○ 令和6年事故類型別事故件数の内訳

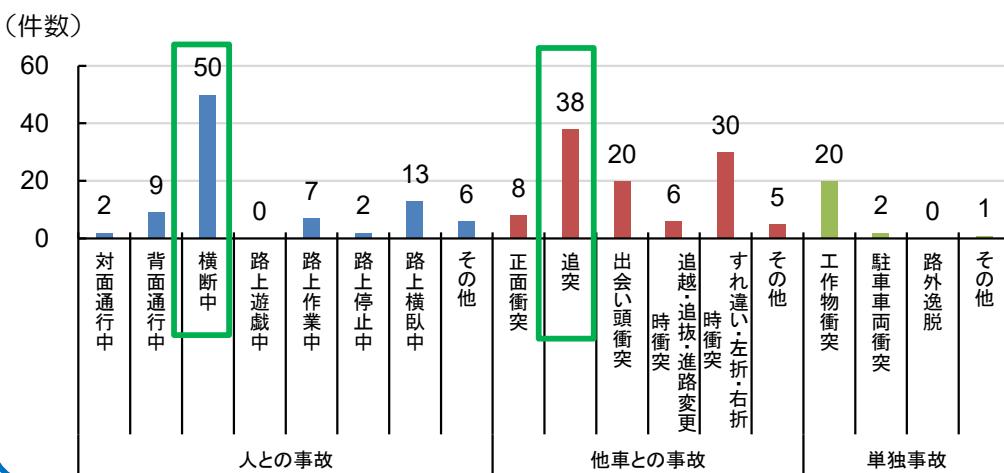


トラックの死亡事故類型

○ 事故類型別死亡事故件数



○ 令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳

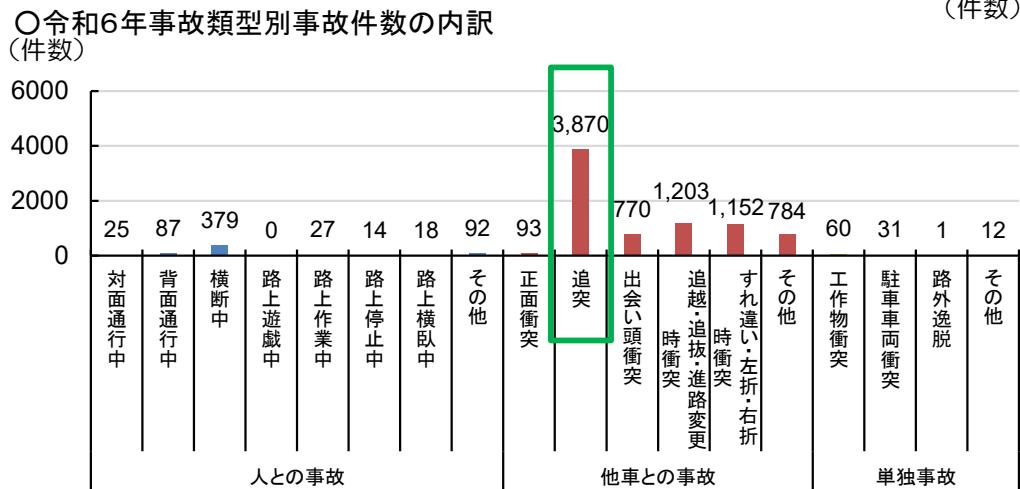


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

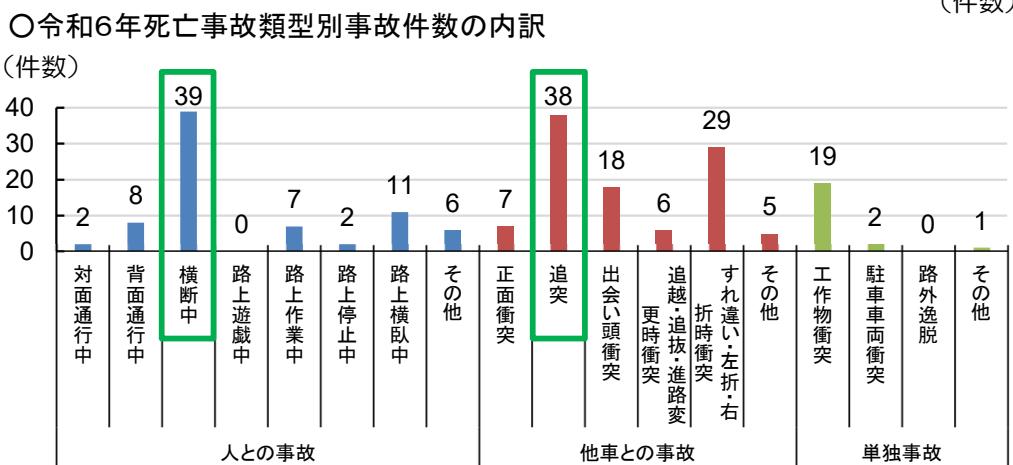
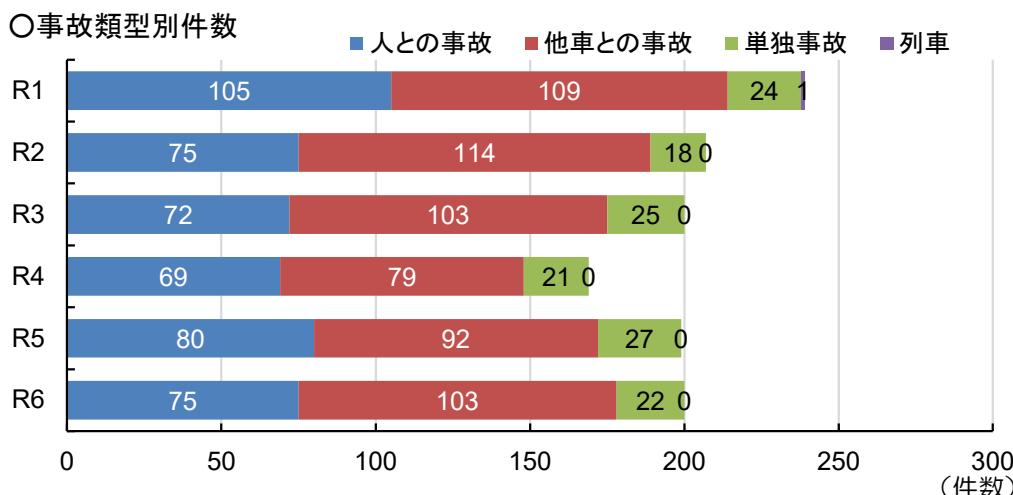
業態別の特徴的な事故(軽貨物以外のトラック)

- 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5割にあたる3,870件発生しており、最多。追突による死亡事故も38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」が多い。

軽貨物以外のトラックの事故類型



軽貨物以外のトラックの死亡事故類型



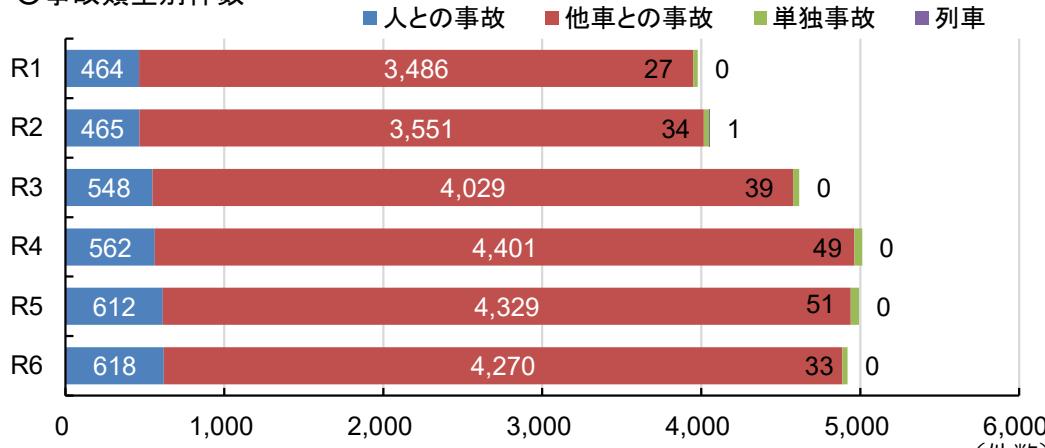
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(軽貨物)

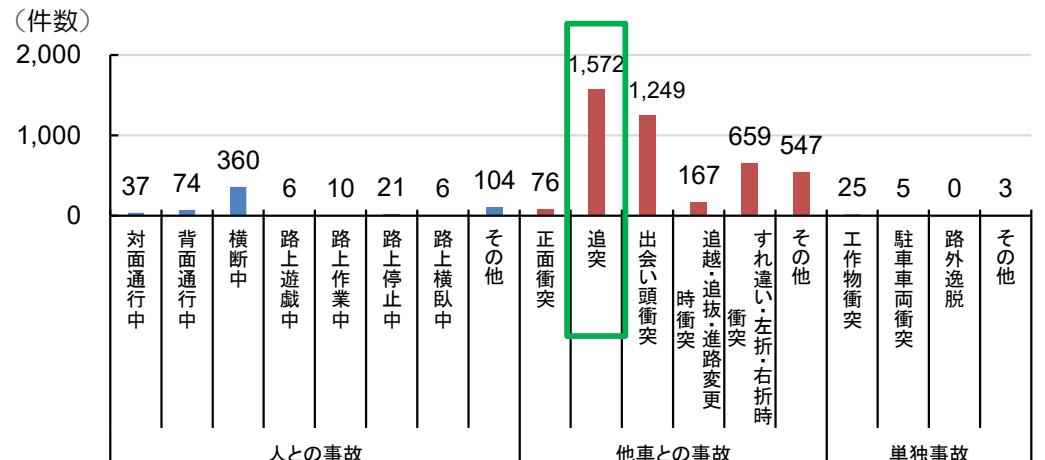
- 軽貨物の事故類型としては、「追突」が全体の約3割にあたる1,572件発生しており、最多。ただし、追突による死亡事故は発生していない。
- 軽貨物の死亡事故類型としては、「横断中」の人の事故が最も多い。

軽貨物の事故類型

○事故類型別件数

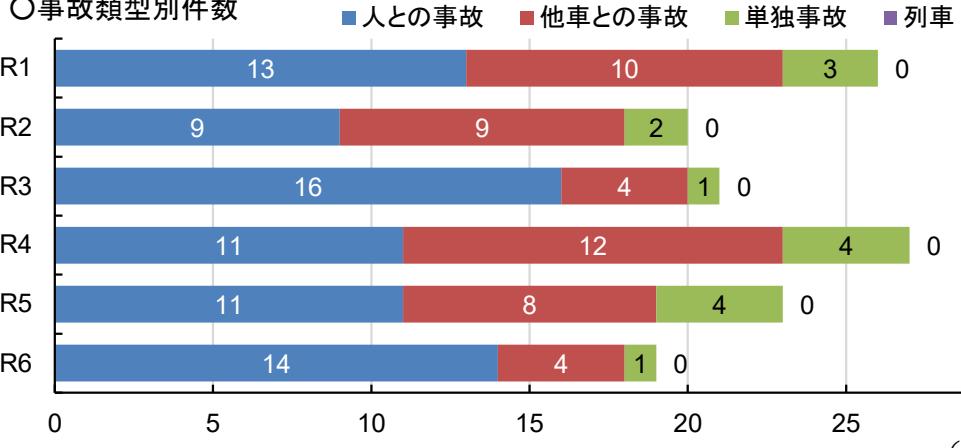


○令和6年事故類型別事故件数の内訳

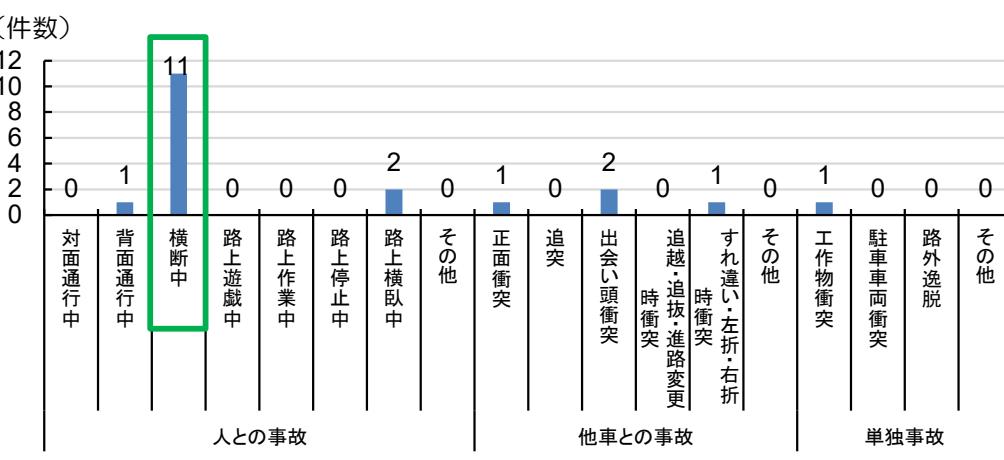


軽貨物の死亡事故類型

○事故類型別件数



○令和6年死亡事故類型別事故件数の内訳

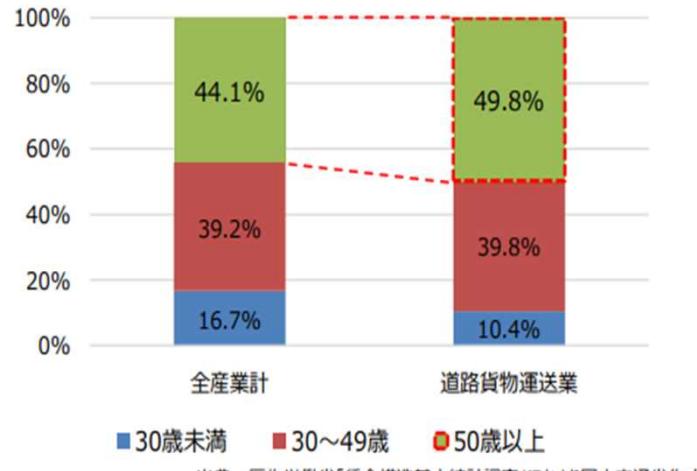


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

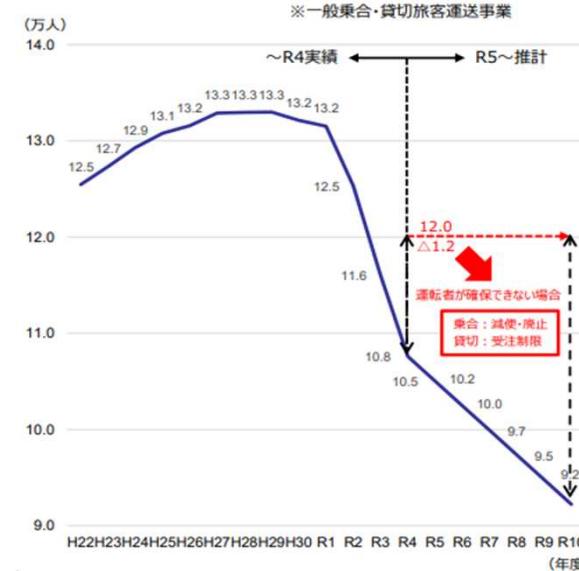
① ドライバー数の推移

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



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

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日から施行。

区分		改正前	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	8時間以上与えること	11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間以下回らぬものとすること
	1日の拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	原則13時間以下、最長15時間
タクシードライバー	1か月の拘束時間	299時間を超えないこと	288時間を超えないこと
	休息期間	8時間以上与えること	11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間以下回らぬものとすること
	拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	原則13時間以下、最長15時間
一隔勤	1か月の拘束時間	262時間を超えないこと	(現行どおり)
	休息期間	20時間以上与えること	24時間以上与えるよう努めることを基本とし、22時間以下回らぬものとすること
	拘束時間	21時間以下	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	284時間を超えないこと
	1日の休息期間	8時間以上与えること	11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間以下回らぬものとすること
	1日の拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	原則13時間以下、最長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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

～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
- 新型コロナウィルス感染症拡大、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

- ・新型コロナウィ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】

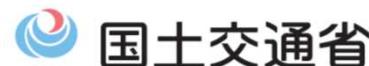
＜全体目標＞

- ①24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】 | <u>車内事故件数85件以下</u> |
| 【貸切バス】 | <u>乗客負傷事故件数20件以下</u> |
| 【タクシー】 | <u>出会い頭衝突事故件数950件以下</u> |
| 【トラック】 | <u>追突事故件数3,350件以下</u> |

次期事業用自動車総合安全プランの主な重点施策（案）



*R7第1回「自動車運送事業安全対策検討会」時点

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

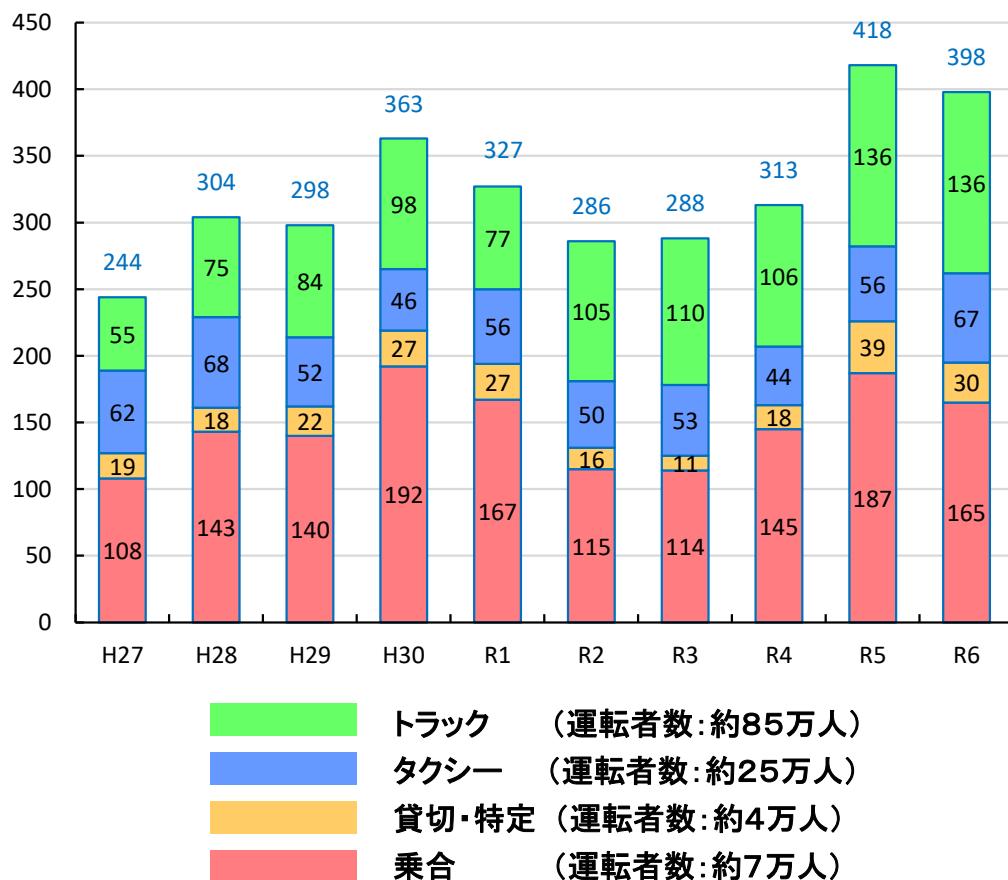
- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

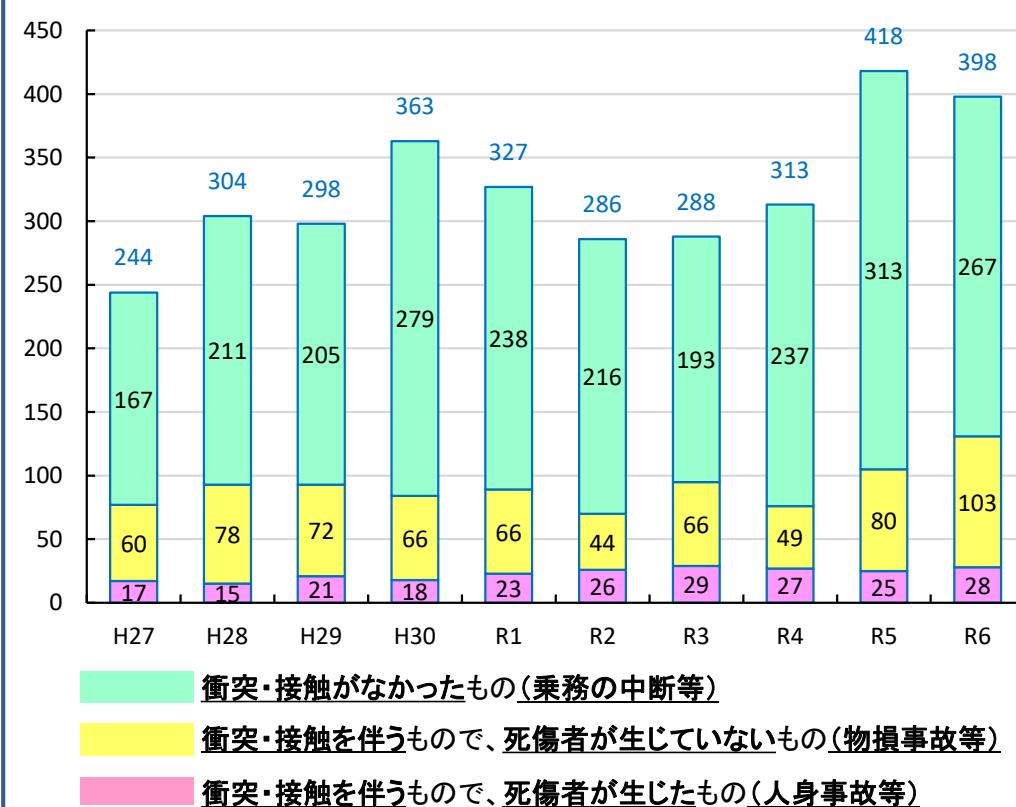
運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 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)

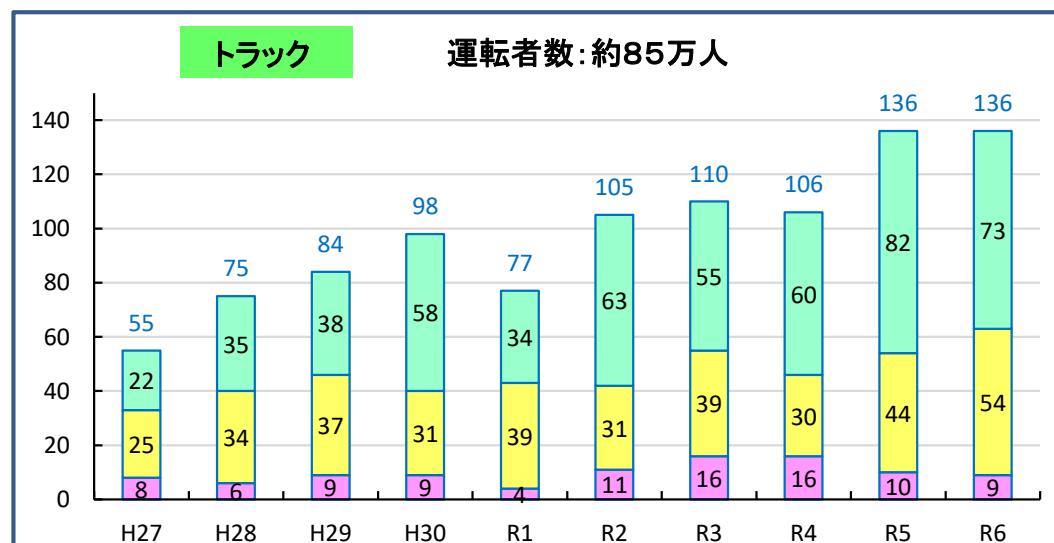
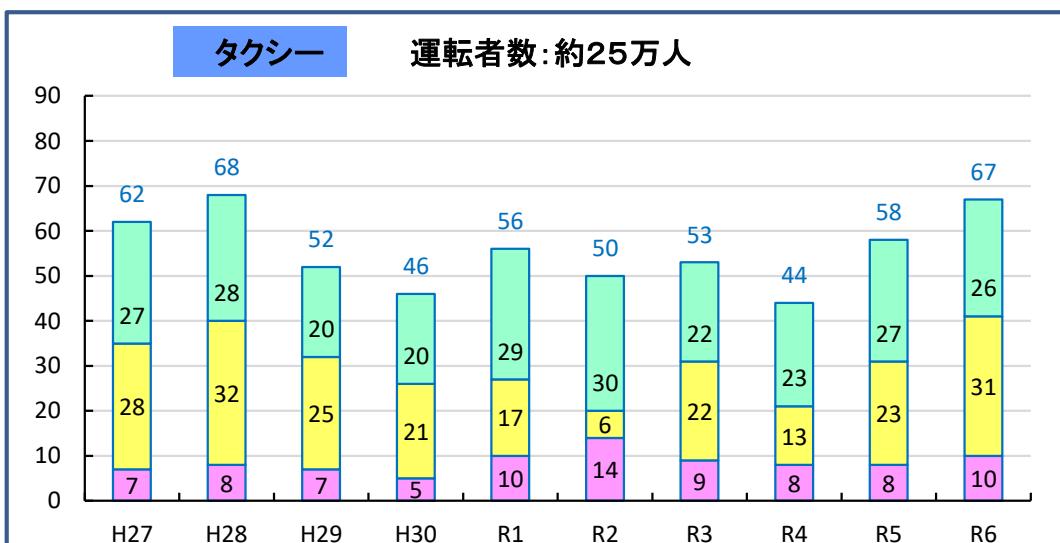
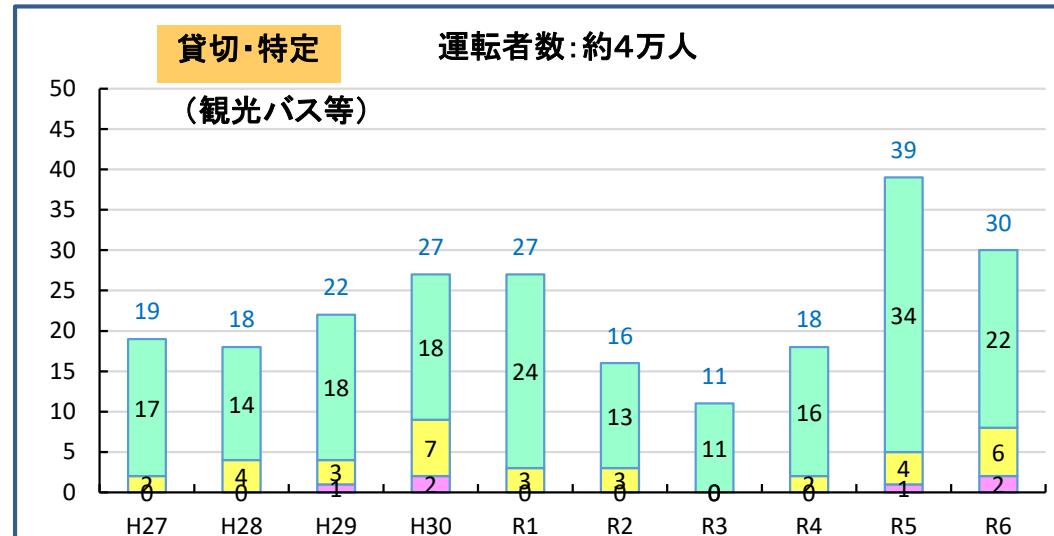
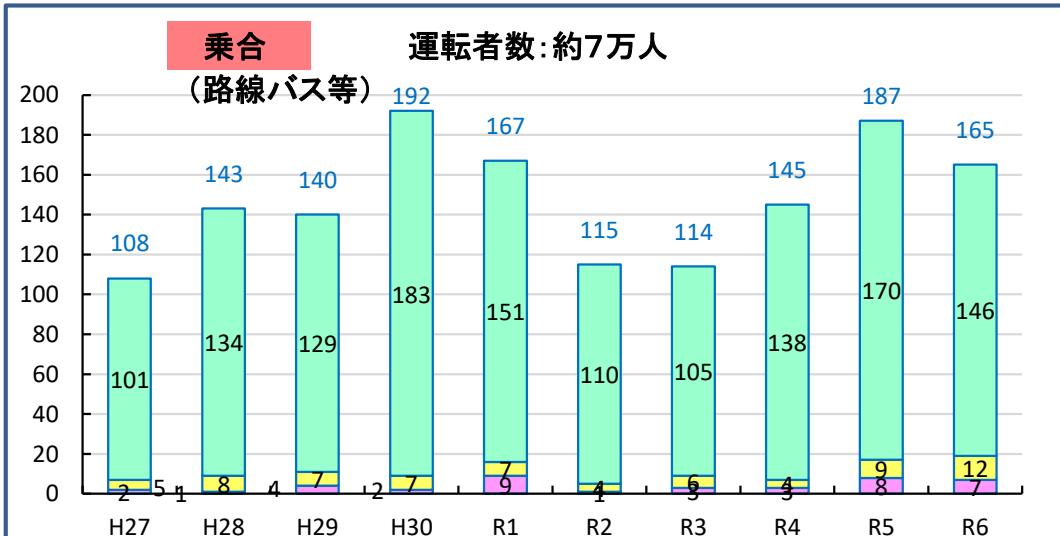


健康状態に起因する事故報告件数
(報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 各モードにおいても健康起因事故の報告件数は令和5年比で乗合と貸切等は減少、ハイ・タクは増加、トラックは同数であった。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中止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。
- 全ての業体で、交通事故に至った事案が令和5年比で増加している。



衝突・接触がなかったもの(乗務の中止等)

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)

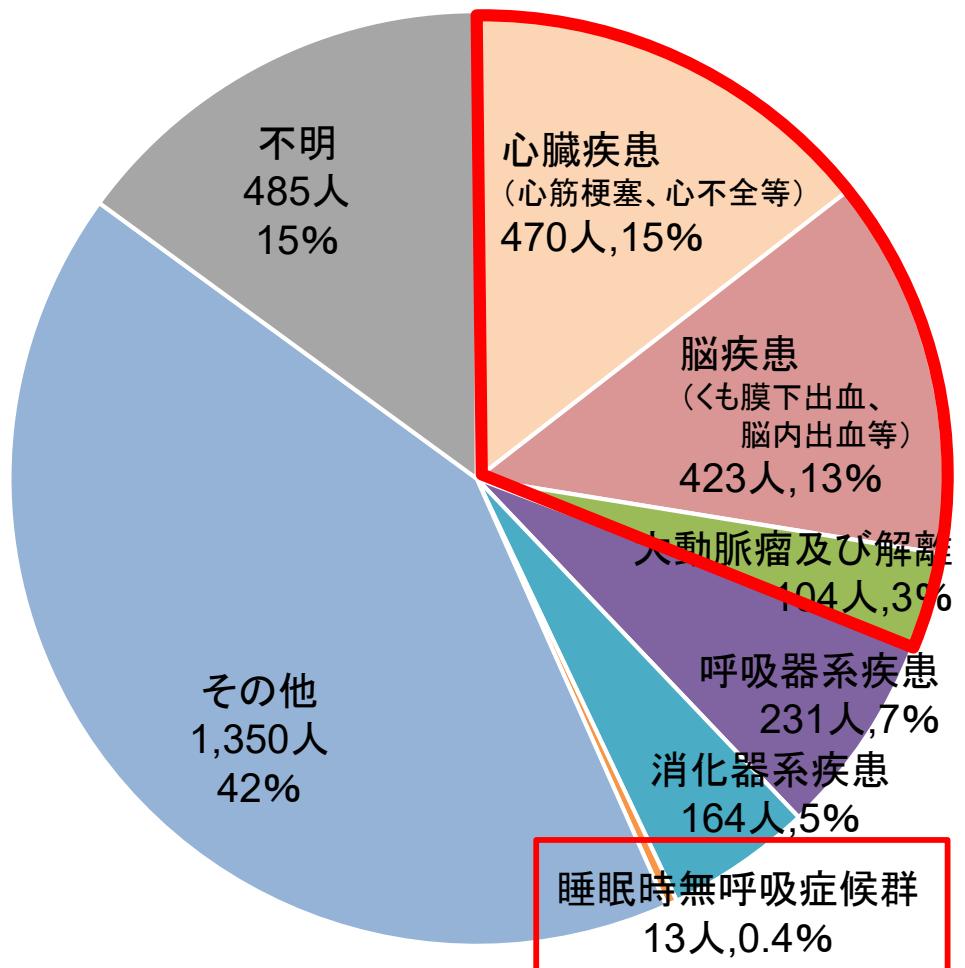
衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

健康起因事故の疾病別の内訳(平成27年～令和6年)

- 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。

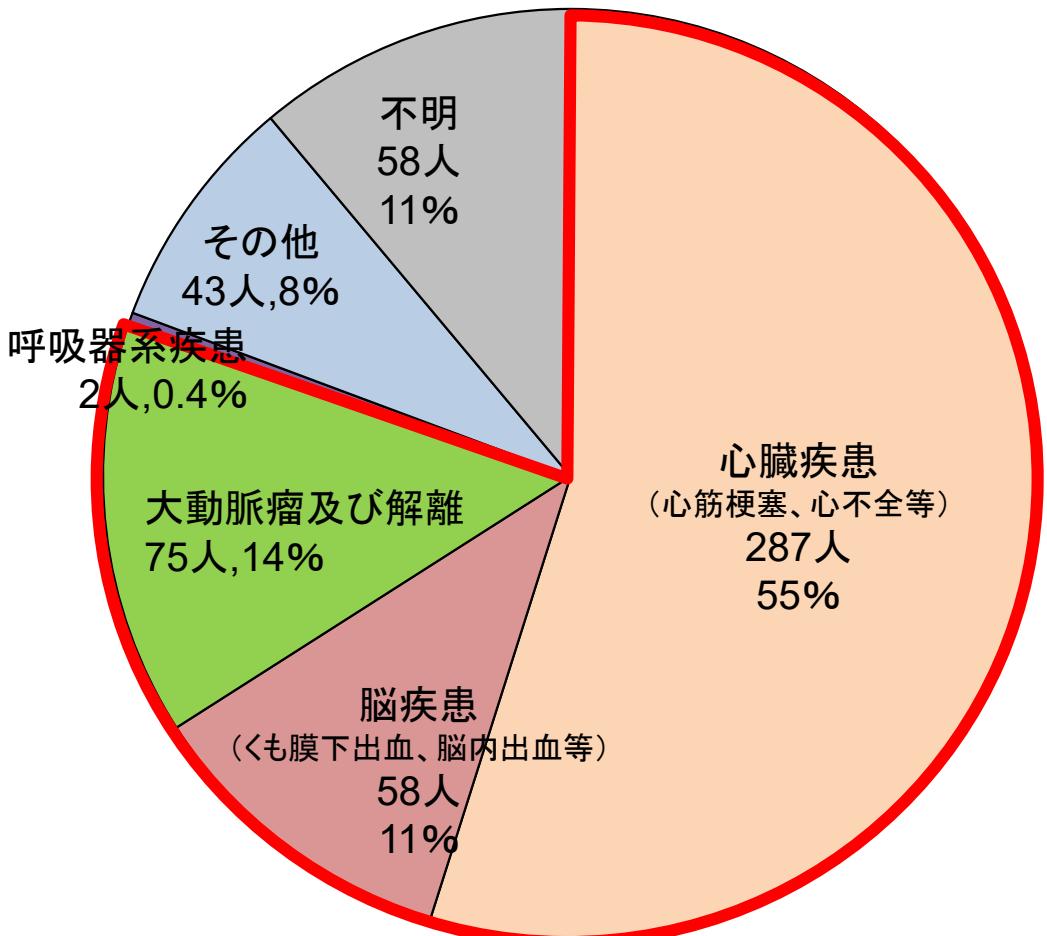
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳
(平成27年～令和6年)

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6年)

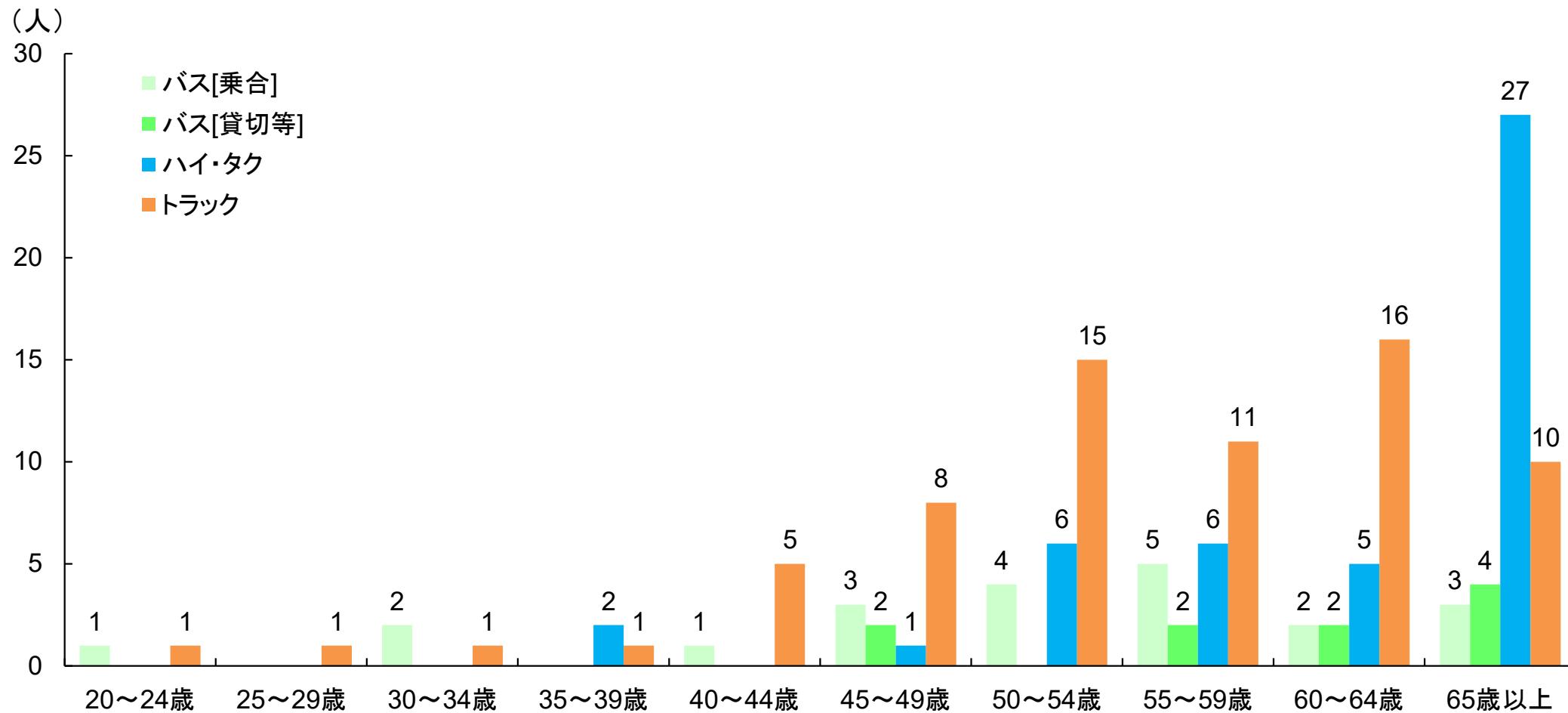
計523人



健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢分布(令和6年)

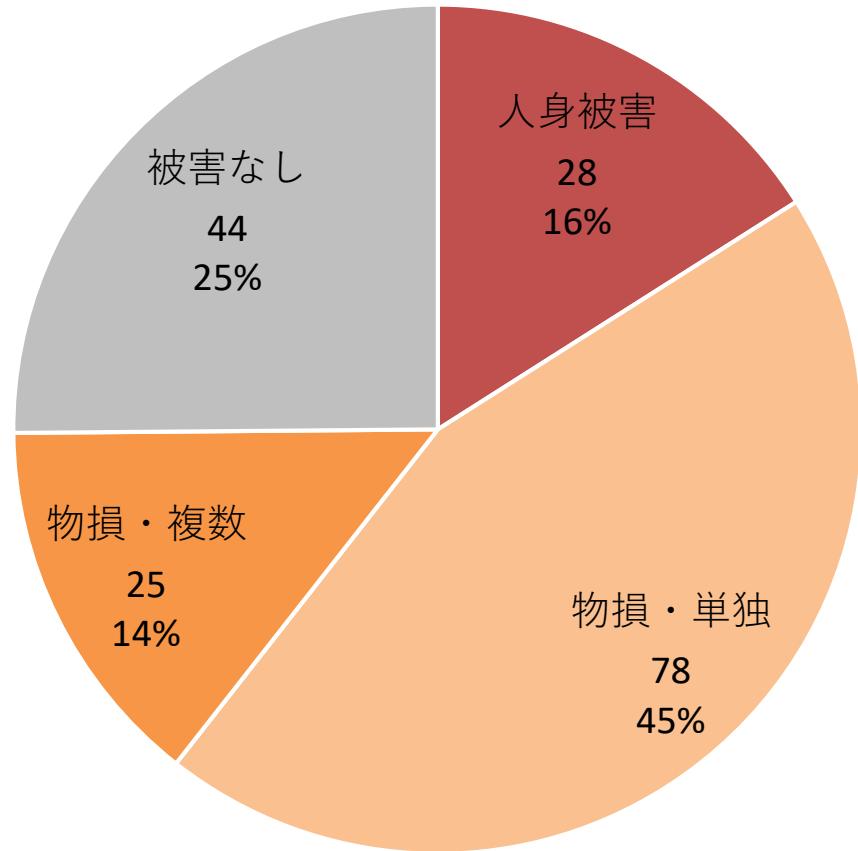
- 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが55～59歳、貸切等バス、ハイ・タクは65歳以上、トラックでは60～64歳が多くなっている。

(健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢分布)



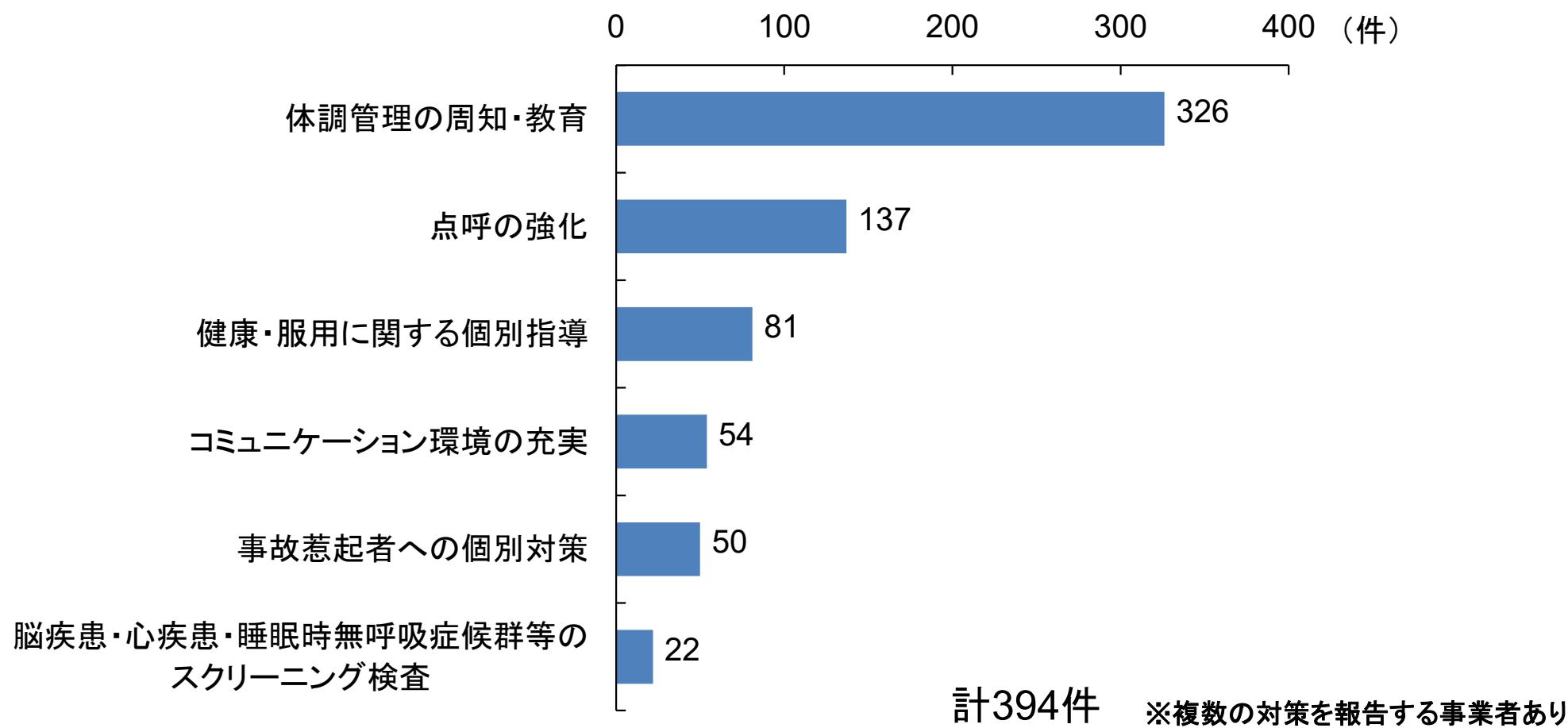
- 健康起因事故発生以前に運転者自身は体調不良を自覚していたにもかかわらず、運行業務を開始・継続していたものは175件確認された。そのうち28件は人身被害事故に、103件は物損事故につながっていることが確認された。

(体調不良自覚後に走行を開始・継続した結果)



- 健康起因事故発生後、事業者から報告された再発防止策で、最も報告件数の多かった対策は、体調管理の周知・教育(326件)であり、約83%の事業者で実施した、もしくは実施を検討していることが確認された。次いで、点呼の強化(137件)、健康・服用に関する個別指導(81件)と続く。

(事業者から報告された再発防止策)



【体調管理の周知・教育】

- 体調不良の際は、周囲の安全を確認後、ハザードランプを点灯し三角掲示板を表示後、停車して運行管理者に連絡し、判断を仰ぐよう指導
- 全運転者に対しわざかな違和感や体調の変化でも直ぐに報告するよう指導を徹底
- 禁煙・禁酒・適度な運動等健康的な生活習慣を指導する ○十分な睡眠、食事等、規則正しい生活を送るよう指導教育
- 手洗い、うがい、マスク着用を推奨し、衛生意識を持たせる
- 暑さ指数が高い環境でのアイドリングストップは荷主にも理解を求める
- 運転中は手首にバンド型デバイスを着用、脈拍測定、自律神経情報より疲労レベルを評価し異常時は運行管理者から電話にて確認
- 健康起因事故防止に係る理解度を深めるアンケートを実施し、危険性や行動等について繰り返しの指導教育を実施する
- 無理な行動を行わない事と階段の上り下りや長い距離を徒歩や駆け足を行った時は体を休め息を整えてから車を動かす事
- 夏場・冬期を問わず、脱水症状による脳梗塞のリスクを教育する、寒暖差の身体に対する影響の教育を行う
- 国土交通省が案内をしている「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を活用し、主な初期症状などについて周知徹底を行い、早期発見・早期治療に努める。

【点呼の強化】

- 点呼にて体調の確認を行い、顔色・目の色・言動・姿勢に注視する
- 対面点呼時、前日の睡眠時間・当日の体調・常備薬の服用と、詳細に聞き取りする事で、気温・気候の変化で起こりやすい不調を防ぐよう、これまで以上の管理を行う
- 出社前の各個々の行動を詳らかに追究し、睡眠を十分取れていない、休息時間が取れていない者は出庫停止処分を課す
- 高血圧による要注意対象者は乗務前に血圧を測定し、最高180、最低110いずれかが超えた場合は乗務停止指示を実施

【健康・服用に関する個別指導】

- 健康診断の結果から、全社員に対して、要注意者、要再検査、治療中、各々に対応した健康管理を徹底した
- 全運転者に、服薬状況の再確認(何の薬を、いつ飲むか)を行う
- 「『脳・心臓疾患ハイリスクドライバー』把握のための手引き」を参照し、ハイリスクドライバーを把握し、必要な措置を講じる

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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組

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

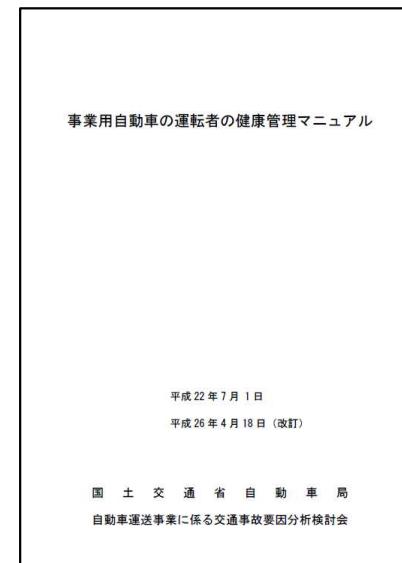
スクリーニングモデル事業の実施

- 『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～令和7年度）

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）



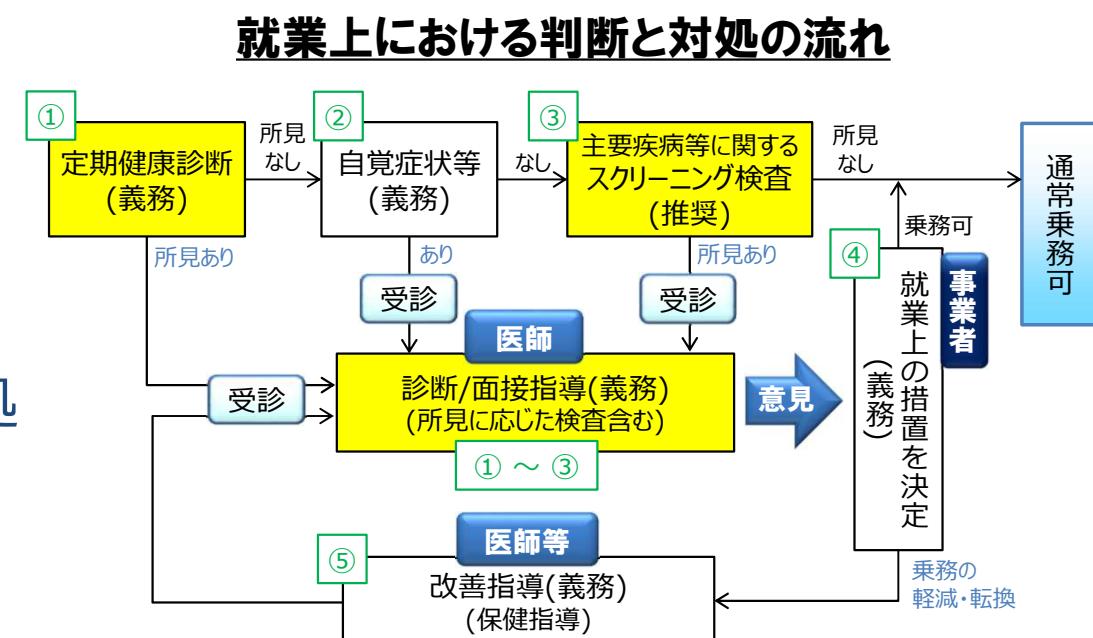
事業用自動車の運転者の
健康管理マニュアル

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）



健康管理マニュアル等において推奨しているスクリーニング検査

- 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

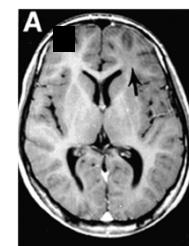


脳健診

- ◆ 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



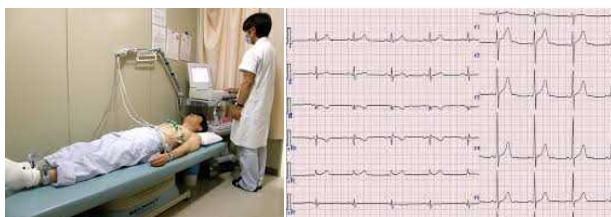
脳MRI画像



脳MRA画像

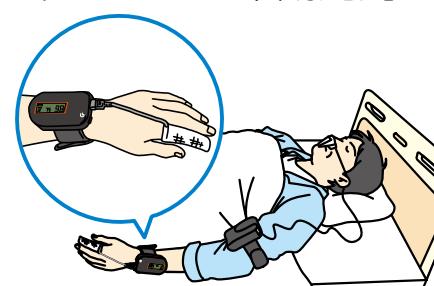
心臓疾患に関する検査

- ◆ 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



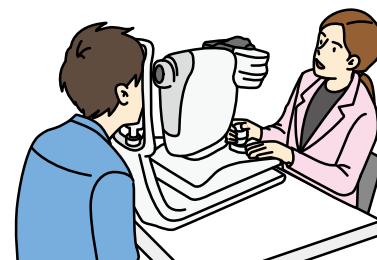
SASに関する検査

- ◆ 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



種類	バス	タクシー	トラック
SAS スクリーニング検査	<ul style="list-style-type: none"> 1. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 2. 受診施設が近くにない 3. 人員配置上、受診させる余裕がない 	<ul style="list-style-type: none"> 1. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 2. 精密検査費用が高額 3. 受診施設が近くにない 	<ul style="list-style-type: none"> 1. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 2. 人員配置上、受診させる余裕がない 3. SAS起因の事故が過去にない
脳血管疾患 スクリーニング検査	<ul style="list-style-type: none"> 1. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 2. 精密検査費用が高額 3. 人員配置上、受診させる余裕がない 		
心疾患 スクリーニング検査	<ul style="list-style-type: none"> 1. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 2. 精密検査費用が高額 3. 導入予定だが、まだ受診に至っていない 	<ul style="list-style-type: none"> 1. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 2. 精密検査費用が高額 3. 人員配置上、受診させる余裕がない 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 人員配置上、受診させる余裕がない 2. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 3. 精密検査費用が高額
視野障害 スクリーニング検査	<ul style="list-style-type: none"> 1. 導入予定だが、まだ受診に至っていない 2. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 3. 精密検査費用が高額 3. 受診施設が近くにない 		<ul style="list-style-type: none"> 1. 人員配置上、受診させる余裕がない 2. <u>スクリーニング検査費用が高額</u> 2. 視野障害起因の事故が過去にない

○スクリーニング検査に対する補助制度を新設(令和7年度)

→ 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。

【補助対象】 中小のバス・タクシー・トラック事業者

【補助率】 実施費用の1／2

【対象検査】 SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害のスクリーニング検査

被害者保護
増進補助金

令和7年度
被害者保護増進等
事業費補助金

概要はこちら >

被害者保護
増進補助金

資料はこちら

よくある質問

お問い合わせ

新規登録

マイページログイン

概要はこちら >

よくある質問

お問い合わせ

<div style="background-color: #0070C0

- 国土交通省では「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～SAS対策の必要性と活用～」(平成27年8月改定、以下「SASマニュアル」。)を作成し、SASスクリーニング検査の普及を促進することで、早期発見・早期治療がなされるよう努めてきたところ
- より多くの自動車運送事業者にSAS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
- 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・追加や、SASに起因すると疑われる交通事故等事例の追加を実施

【主な変更点】

- 「第1章 4. SASと疾病との関連性」について、日常生活等への影響についても記載を追加するとともに相関性についてイラストを追加 (P.3)
- 「参考1 BMIとSASスクリーニング結果の相関性」について、最新の情報に更新 (P.4)
- SASに起因すると疑われる交通事故等事例を追加。また、「参考2」にSASが起因とされる事業用自動車の事故の報告についての通達改正に関する情報を追加 (P.5、巻末)
- 「参考3 自覚症状とSASの関連性」について、最新の情報に更新 (P.9)
- 「第2章 4. 専門医療機関のかかり方」について、CPAPの治療についての情報を追加するとともに、挿絵をよりわかりやすいものに変更 (P.11～P13)

自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策マニュアル【簡易版】

睡眠時無呼吸症候群(SAS)への対策を講じないと…

- SASでない人に比べて、SAS患者の交通事故のリスクは約2.4倍といわれています
- 重症のSAS患者は、短期間に複数回の事故を引き起こすことが多いといわれています

睡眠時無呼吸症候群(SAS)が疑われる事故報告について…

- 自動車運送事業者等の取扱い規則の一部改正
- SASが関わる事故の発生状況を把握するため、SASが疑われる眠気・運転運営による事故を医療機関に報告するように改正
- 発生した事故とSASとの関係性を把握するか、事故前のSASスクリーニング検査の受診状況を報告するように改正(令和7年4月施行)

SASの「早期発見・早期治療」のためにスクリーニング検査を！

SASとは？

SASとは、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、睡眠中に頻繁に呼吸が止まりたり、止まらなければそのまま状態(睡眠呼吸障害)のために質のよい睡眠が取れず、日中の強い眠気や疲労等の自覚症状をとむる病気のことです。

＜代表的な症状＞

- 大きないびきをかく
- 睡眠中に呼吸が止ましく、息が止まっていると指摘される
- 夜苦して目が覚める
- 朝起きた時に頭痛・頭重感がある
- 腰間に強い眠気を感じる

【睡眠時に起こる】

【検査対象者について】

【検査の方法について】

【検査結果について】

SASと疾病との関連性について



SASの放置は健康起因事故の主原因に

SASは、高血圧、脳・心臓疾患に起因する炎症や、健康起因事故を誘導します。また全身に影響を与える疾患であるため、糖尿病や、認知症等の合併症も指摘されています。

SASスクリーニング検査とは

SASスクリーニング検査はSASの早期発見を目的に、確定診断のための精密検査が必要かどうかを判断するために行なわれる簡単な検査です。

- 医療機関に行かなくてよい
- 会社で検査機器を受け取れる
- 検査機器をつけて寝るだけの簡単検査

SASスクリーニング検査の進め方

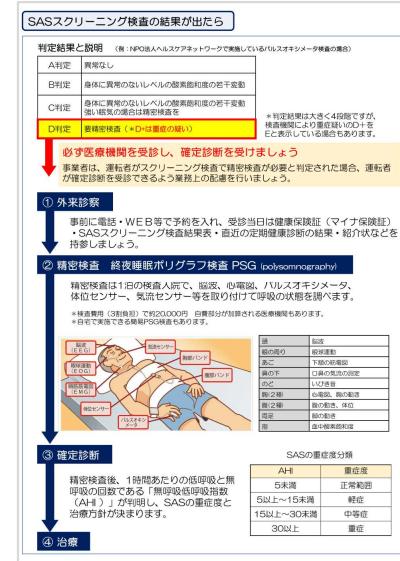
- 運転前にSASを正しく辨別していたとき、検査の必要性を伝えましょう。
- SASは適切な治療をすれば、運転業務が可能であることを周知しましょう。
- 検査を始める前に社内規定を作成して、ルールを決めておきましょう。

社内規定の作成について

【検査対象者について】

【検査の方法について】

【検査結果について】



SASの治療について

最近～中程度のほどんどは、専門的にてワクチン等で治療を受ける場合もあります。

SASの治療について

中程度～軽症では、CPAP（サーパップ）や呼吸器等で治療を受ける場合もあります。

SASと診断された運転者への対応

SASと判定され、CPAPの治療を行っている運転者に対しても、治療中であっても、運転車両をかけるとともに、食事、運動、アルコール、タバコなどの生活習慣の改善をしてもらいましょう。

＜点呼時の対応＞

・C-PAP装置の指示を示す旨で運転者の運転の有無や適切な健康管理がされているかの確認

運転者の健康・安全教育

周知と教育

健康管理の重要性 良質な職業健康の確保

職業運転者にとって安全運行への生命線

本資料は、『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～SAS対策の必要性と活用～』の概要をまとめたものです。詳しくはガイドラインの本文をご参照ください。
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
<http://www.mlit.go.jp/jidouseisai/seisaku/02/manual/index.html>

国土交通省 特別企画室 指定書面 令和7年7月

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

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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

健康起因事故による行政処分の強化(令和3年6月~)

- 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)

運輸規則第21条第5項及び安全規則第3条第6項

(再違反)

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。

〈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)**

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。

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、主要疾患のスクリーニング検査の受診状況等について国土交通大臣に報告を求めるように、通達改正実施(令和7年4月施行)

対象疾患：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い要領の該当部位

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)
<p>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 <u>③脳疾患、心臓疾患のスクリーニング検査の受診状況</u> <u>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</u> <u>⑤事故前後の睡眠時無呼吸症候群精密診断(検査)の状況</u> 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</p>	<p>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 (新設) (新設) (新設) (新設) ③加療の状況</p>

令和7年2月改正・4月施行

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



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)

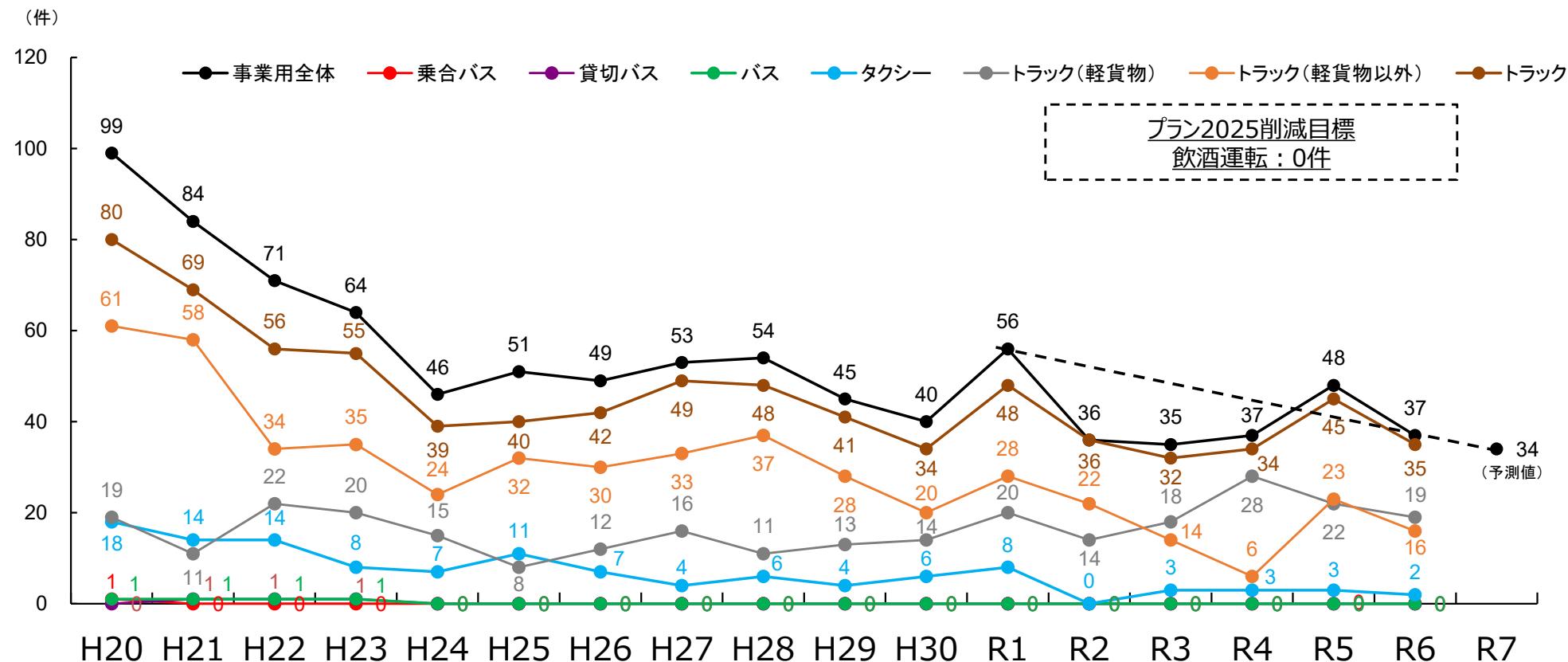
未受診者数	初 違 反		再 違 反	
	警 告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
1名	警 告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
2名	20日車	(変更なし)	40日車	(変更なし)
3名以上	改正前40日車	改正後15日車／未受診者1名	改正前80日車	改正後30日車／未受診者1名

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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、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6年の飲酒運転事故件数は37件で、その内35件がトラックにおける事故。
- 令和元年と比較して令和6年の飲酒運転事故件数は、全モードにおいて減少している。

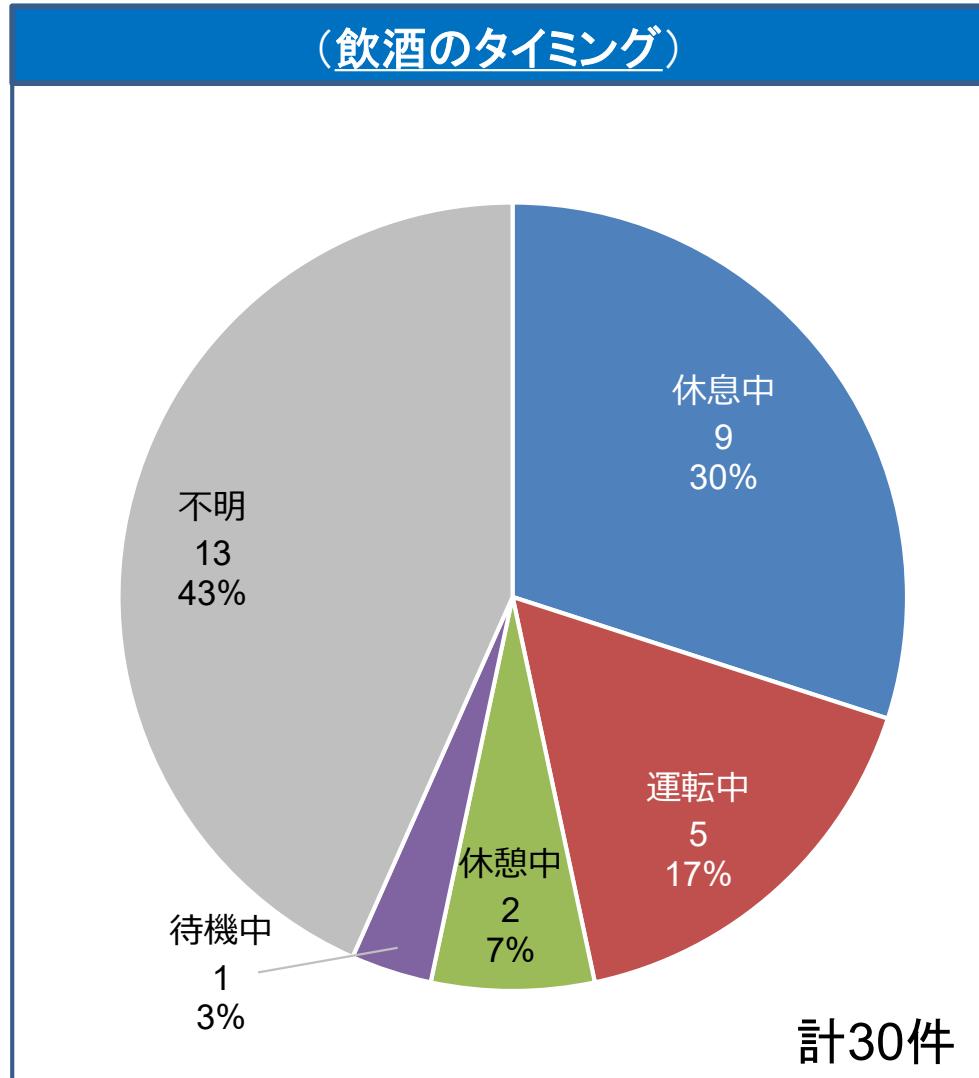
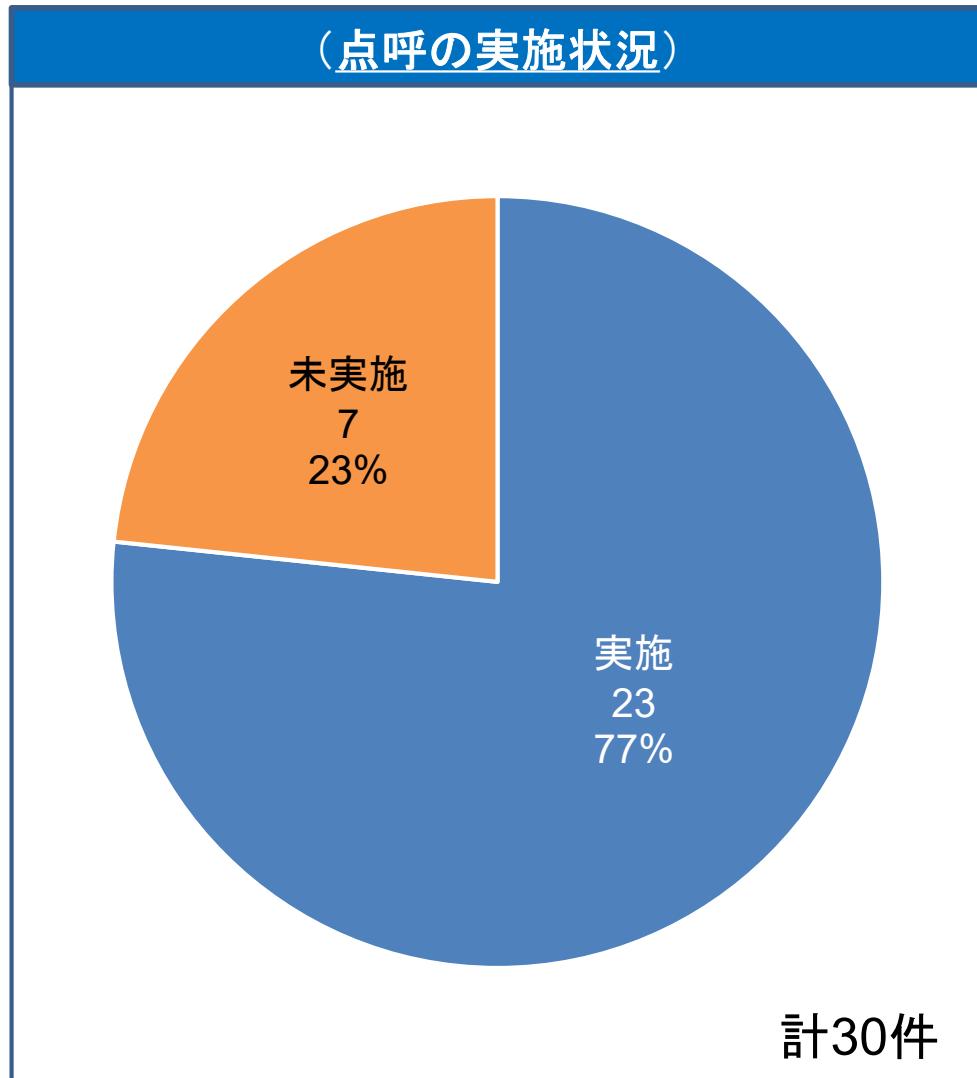
飲酒運転による事業用自動車の交通事故



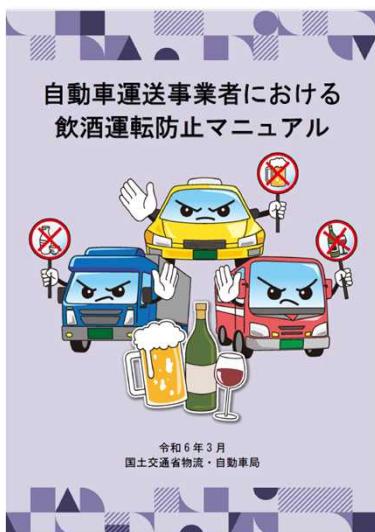
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

飲酒事故発生の状況について(令和6年)

- 事業用自動車による令和6年の飲酒運転事故発生の状況について、7件の点呼未実施が確認された。
- 飲酒のタイミングとして、休息中9件、運転中5件、休憩中2件、待機中1件が確認された。



(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



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)

会社名 会員登録年数 会員登録年数	年 月 日
本務・臨時の別 自動車の運転を職業とする者にあつては勤務状況	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 ☆業務開始から事故発生までの業務時間及び業務距離
	日 時間 km
	☆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 業務距離 km
損害の程度 シートベルトの着用状況	1 死亡 2 重傷 3 軽傷 1 着用 2 非着用 3 非装備
☆交替運転者の配置	1 有 2 無 (交替後の業務時間及び業務距離) 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 2 無 (最近の受診年月日) 年 月 日
☆飲酒の時点及びその飲用量	1 運行前 2 運行中 (飲酒量)
☆過去3年間の事故の状況 ☆過去3年間の道路交通事故の違反の状況 ☆過去3年間の運転の運転診断の受診状況 ☆最近の健康診断の受診年月日	(過去3年間の事故件数) (最近の事故年月日) 年 月 日 (過去3年間の違反件数) (最近の違反年月日) 年 月 日 (過去3年間の運転診断受診場所) (最近の受診年月日) 年 月 日

※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、多量飲酒を続い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. 渴望



- ✓ 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
- ✓ 休肝日と決めてでも飲んでしまう
- ✓ 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！

■ 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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

- 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

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

点呼支援機器

自動  運転者 

運転者  点呼

運行管理者 

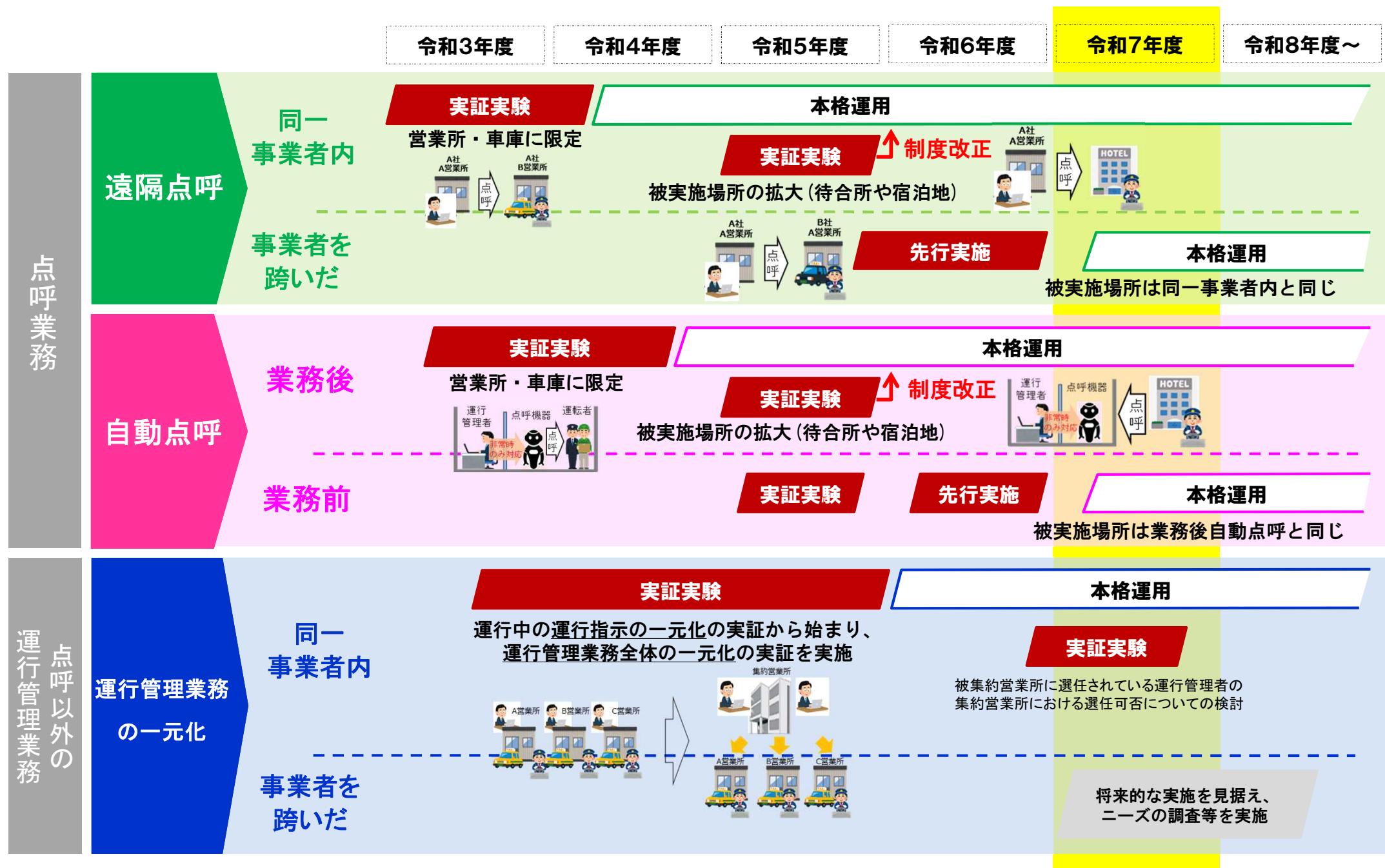
自動点呼のイメージ

運行管理業務の一元化



高度な機器を使用し、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



事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼について

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

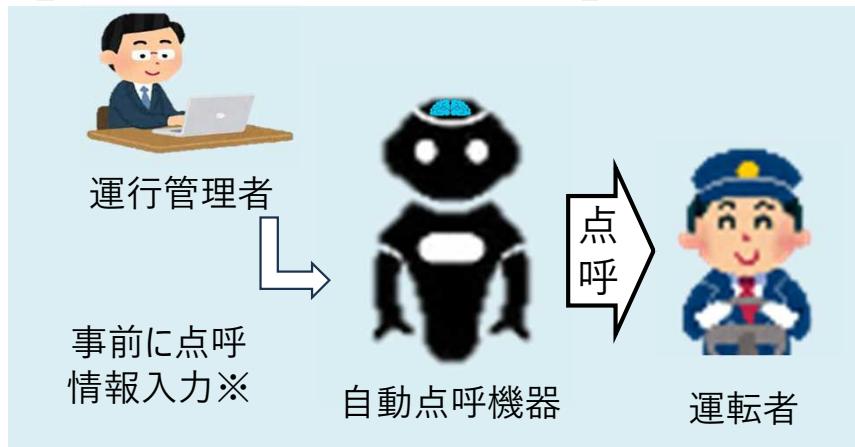


【事業者間遠隔点呼イメージ】



- ・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

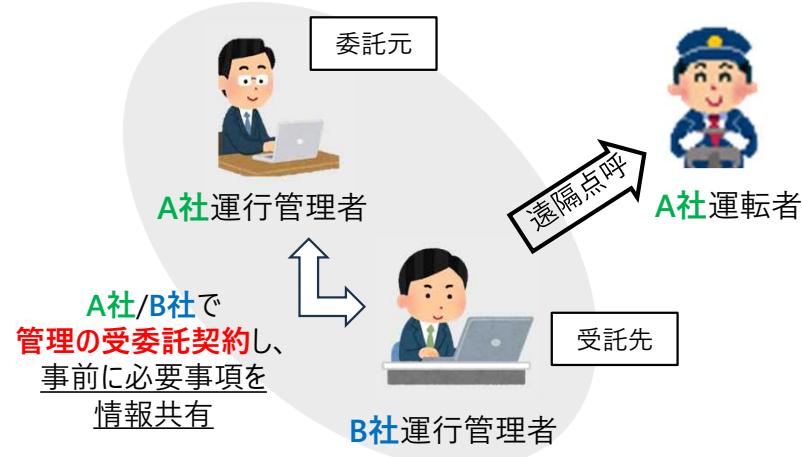
【業務前自動点呼イメージ】



- ・**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

事業者間遠隔点呼について

【事業者間遠隔点呼イメージ】



業者間遠隔点呼を行おうとするものは、道路運送法第35条又は貨物自動車運送事業法第29条に基づく管理の受委託の許可が必要

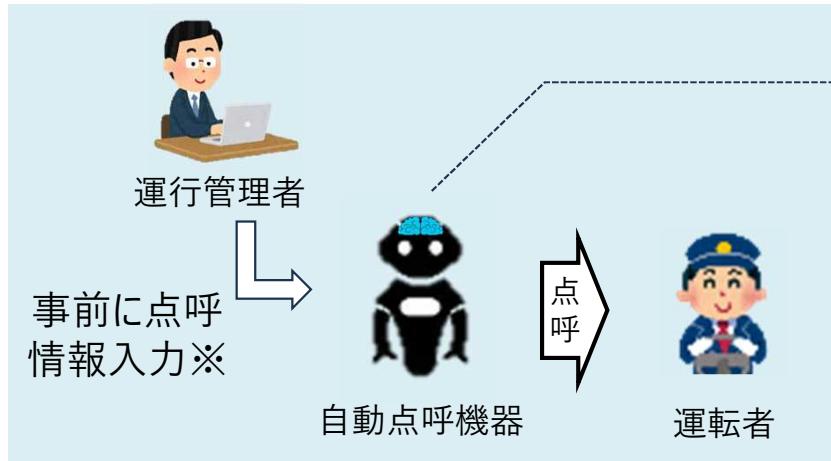


(営業所を所管する運輸支局等にて実施)

【想定される事業者間遠隔点呼の流れ】

運転者の状況・申告	受託先運行管理者の対応	委託元運行管理者の対応
異常なし	乗務可判断	なし (点呼の実施状況について適宜確認)
アルコール検知有 車両異常有	委託元運行管理者に連絡	<ul style="list-style-type: none"> 当該運転者との連絡 交替運転者の手配 等
健康状態等の異常等有	委託元運行管理者に連絡	<ul style="list-style-type: none"> 当該運転者との連絡 乗務可否判断実施 等

【業務前自動点呼イメージ】



【業務「後」自動点呼機器からの主な変化点】

異常が見られた場合に点呼を終了または中断し、中断した場合には運行管理者の操作により再開できる機能を有すること

現状機器認定を受けている業務「後」自動点呼機器では
業務「前」自動点呼は実施不可

国交省から認定を受けた業務「前」自動点呼機器の使用が必要

※予定の入力されている運転者のみ業務前自動点呼を受けることができる

【想定される業務前自動点呼の流れ】

運転者の状況・申告	機器の対応	運行管理者の対応
異常なし	乗務可判断	なし (点呼が適正に実施されていたか適宜動画等で確認)
アルコール検知有 車両異常有	乗務不可判断(自動点呼終了) →運行管理者に通知	・運転者との連絡 ・交替運転者の手配 等
健康状態等の異常有 等	自動点呼中断 →運行管理者に通知	・運転者との連絡 ・乗務可否判断 →可と判断した場合は自動点呼の再開 →不可と判断した場合は交替運転者の手配等の措置

認定を受けた自動点呼機器について

- 認定を受けた自動点呼機器を国交省HPにて公開中
- 令和7年10月時点で業務前自動点呼機器7機種、業務後自動点呼機器23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) : 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） 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ごちら \(pdf\)](#)

○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 (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) : 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。

- **業務前自動点呼では体温、血圧データの取得を必須**とし、そのデータを元に**乗務可否の判断を自動判定**（判定基準は運転者ごとに設定）。判定基準を超えた場合は即乗務不可とせず、最終的には運行管理者の判断で乗務可否の判断を実施。
- バイタルデータを乗務可否判断に用いると共に、**事業者や運転者が日常的にバイタルデータを取得することで、健康状態の変化を早期に把握することを促し、健康起因事故防止にもつなげていく。**



【乗務可否の判断】

体温、血圧等の判定基準を超え、安全な運行ができないおそれがある場合は、自動点呼が中断され、運行管理者等と会話等を行い、乗務可否の最終判断は必ず運行管理者が実施

運転者



運行管理者



乗務可否判断には双方向の会話を求める

【日常的な健康管理意識の向上】

点呼のタイミングで日常的にバイタルデータを取得することにより、運転者等の健康管理意識を向上させ、早期の医療機関への受診などを促し、長く健康的に運転者の職務を続けていただく



個人情報の取扱いに関しては、事前に社内規程等であらかじめ定めておく必要がある

遠隔点呼・自動点呼等を始めるには

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 ※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 ※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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 旅客（別紙3） ■ 貨物（別紙7）

遠隔点呼申請書

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	変更の実施に先立ち提出	■ 旅客（別紙4）
事業者間遠隔点呼に係る業務の管理受委託許可申請書	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 ※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事項変更届出書	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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 別添1
	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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 別添2
		委託契約を終了してから15日以内	<ul style="list-style-type: none"> ■ 別添3
			<ul style="list-style-type: none"> ■ モデル契約書
			<ul style="list-style-type: none"> ■ モデル細目
			<ul style="list-style-type: none"> ■ 自己点検表

運輸支局への提出様式

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

自己点検表（事業者間遠隔点呼）	一	一	■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 旅客（別紙6） ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 旅客（別紙7） ■ 貨物（別紙11）
	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	終了しようとするとき、遅滞なく提出	<ul style="list-style-type: none"> ■ 旅客（別紙8） ■ 貨物（別紙12）

業務前・後自動点呼申請書

(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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 実施時の遵守事項 ■ 機器システムの要件 ■ 施設環境要件
業務前自動点呼	<ul style="list-style-type: none"> ■ 実施時の遵守事項 ■ 機器システムの要件 ■ 施設環境要件
業務後自動点呼	<ul style="list-style-type: none"> ■ 実施時の遵守事項 ■ 機器システムの要件 ■ 施設環境要件

遠隔点呼・自動点呼の要件チェック！



概要

- 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ているところ。
- 今後、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を集約営業所においても選任可能か検討する。

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



集約営業所



【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】

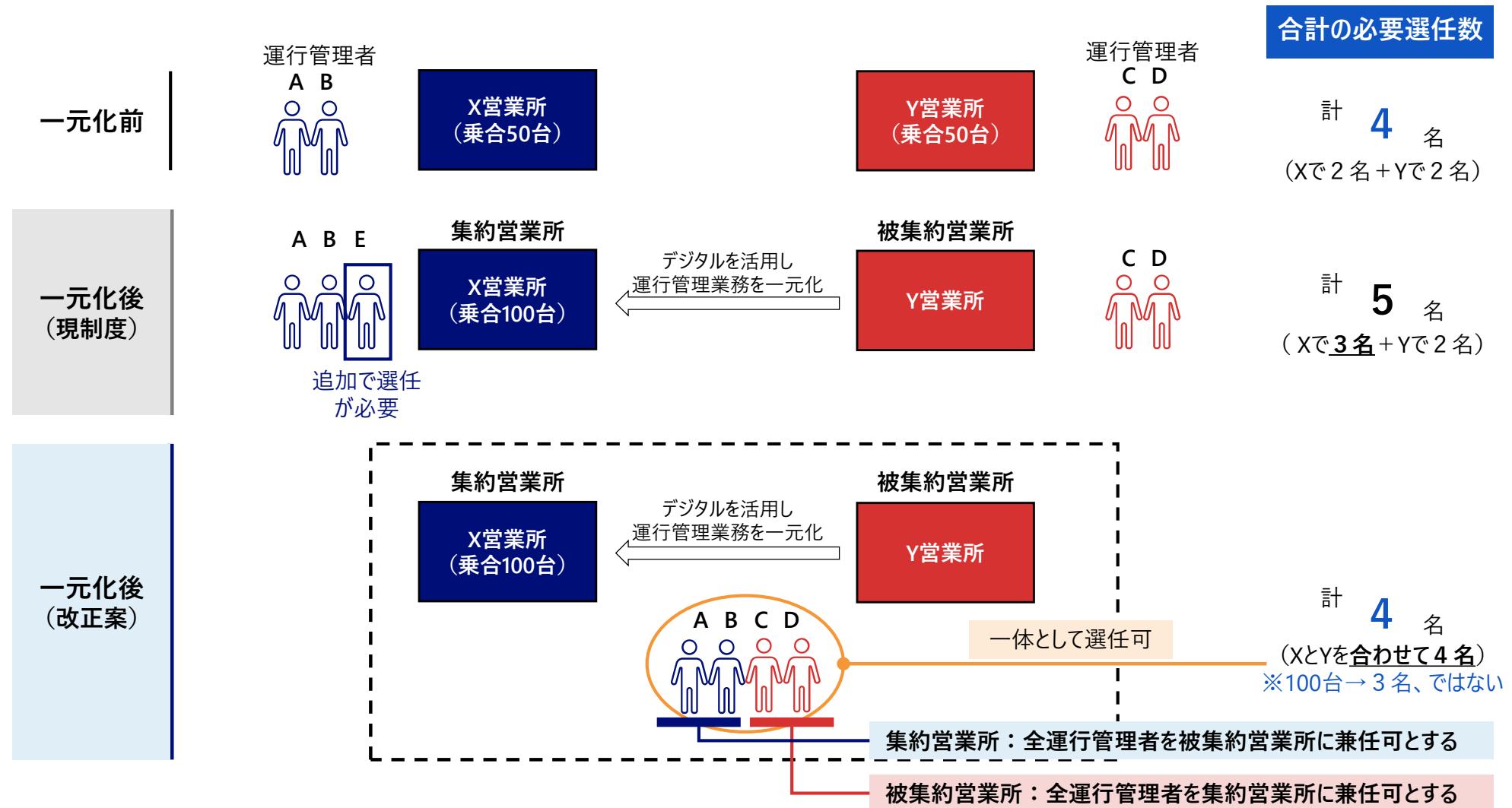
運行管理業務を一元化し、効率化することで、運行管理者の業務負荷低減を狙っているが、本制度の活用で全体の運行管理者の選任数が増える。



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

- 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)

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. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

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

調査報告書を事業者や運転者が活用いただけるよう、概要資料、動画、マンガ形式冊子を作成

大型貸切バスの横転事故

フェード現象でブレーキが効かず 法面に衝突・横転

静岡県駿東郡小山町
令和4年10月13日
11時50分頃

原因

運転を心がけて、**フットブレーキ**を多用したが、貸切バスの運転経験年数が少なかったことと、急カーブと急勾配の連続した区間を運転する際に、他の運転者より「急な下り坂 ブレーキの過熱に注意」という忠告を受けたが、運転者の認識不足により、運転者の操作が適切でないまま運転された。また、運転者の運転技術が未熟であることが原因で、運転者の操作が適切でないまま運転された。

事故概要

大型貸切バスが「ふじあざみライン」つづら折りの急勾配の道路を走行中、フェード現象が発生し、制動力を失いカーブを曲がりきれず横転。

事故の状況

乗客34名を乗せた大型貸切バスが、富士山須走口五合目から小山町須走地区へ至る「ふじあざみライン」の、つづら折りの下り急勾配の道路を走行中に事故が発生。エンジンブレーキの効きにくい高い姿勢段で、**フットブレーキ**を多用したことにより、フェード現象が発生して制動力を失ったことが原因となり、約93km/hまで加速し事故地点のカーブを曲がり切れず、道路左側の法面に衝突・横転した。この事故により、乗客1名が死亡、9名が重傷、18名が軽傷を負った。

事故車両

状況図

事故地点は、須走口五合目の付近で、道路はつづら折りの急勾配である。事故車両の進行方向は、須走口五合目から小山町須走地区へ向かっている。タイヤ痕が示され、カーブを曲がり切れず横転した様子が示されている。

同様の事故が過去にも発生

県足柄下郡の箱根新道において、トラクタ・コンテナセミトレーラーが急勾配の下り坂で横転し、運転者1人が死亡した。運転者一人一人の「自分には無関係」という認識と運転方法についての指導教育の徹底が求められる。

発防止策

1) 運転者を真のプロドライバーに育てる職場環境を作ること。
2) 国土交通省作成の「貸切バスの実技」(YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=4uVEFeARSBA>) を参考にすること。
3) バス会社では、運転者の過去の運転経験を踏まえ、運転前指示を実施すること。

2122201

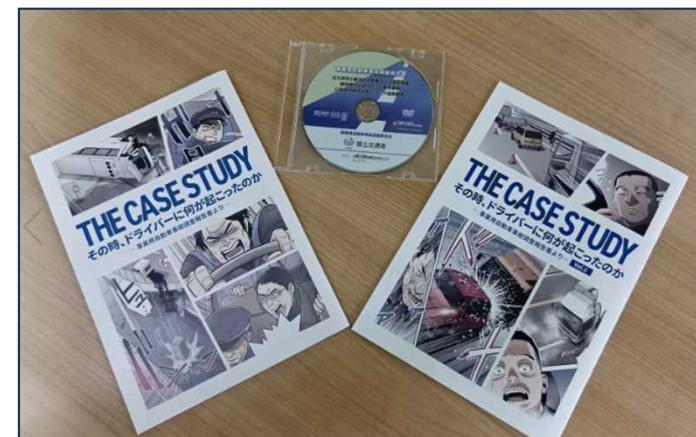
事 業 用 自 動 車 事 故 調 査 報 告 書

【重要調査対象事故】
大型トラックの追突事故（山梨県甲州市）

令和5年9月22日

交通事故総合分析センター

事業用自動車事故調査委員会



国土交通省HP

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>

(公財)交通事故総合分析センターHP

https://www.itarda.or.jp/commercial_vehicle_accident

事故調査に基づく安全啓発について

- 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を作成
- 事業用自動車にかか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う

No.	特集		発行日
CASE6	PDF 大型トラックの衝突事故	国道161号（滋賀県高島市）	2025/03
CASE5	PDF 大型トラックの追突事故	名神高速道路（滋賀県蒲生郡竜王町）	2025/03
CASE4	PDF 中型トラックの追突事故	国道48号線（山形県東根市）	2025/03
CASE3	PDF ドライバーの疾病によるタクシーの衝突事故	十字路交差点（東京都渋谷区）	2025/01
CASE2	PDF トラクタ・コンテナセミトレーラ衝突事故	首都高速道路	2025/01
CASE1	PDF 貸切バス横転事故	ふじあざみライン（静岡県）	2025/01



公開ページ
へのリンク

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実施。

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。



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。

実施事項

- ・貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け
- ・業務記録の作成・保存の義務付け
- ・事故記録の保存の義務付け
- ・国土交通大臣への事故報告の義務付け
- ・特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け
- ・軽貨物事業者向けリーフレットの作成・周知

実施事項

- ・デジタル式運行記録計の装着義務化に向けた検討
- ・遠隔点呼制度の運用開始(令和4年7月～)
- ・業務後自動点呼制度の運用開始(令和4年12月～)
- ・業務前自動点呼制度の運用開始(令和7年4月～)
- ・事業者間の遠隔点呼制度の運用開始(令和7年4月～)

- 貨物軽自動車運送事業者における事故の増加を踏まえ、運送事業者、プラットフォーム運営事業者等が一堂に会する「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」を令和5年1月に設置し、貨物軽自動車運送事業の輸送の安全確保に向けた意見交換を実施。
- 令和6年7月に第4回目の協議会を開催し、安全対策案を提示。
- 令和7年4月より、貨物軽自動車運送事業者に対し強化された規制を開始

安全対策

(既存事業者に対しては一部猶予期間あり)

1 貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け

- 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。
 - ・貨物軽自動車安全管理者講習：貨物軽自動車安全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

2 業務記録の作成・保存の義務付け

- 業務の開始、終了及び休憩の日時等の業務の記録の作成及び1年間の保存を義務付ける。

3 事故記録の保存の義務付け

- 事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策等の記録、及びこれらの記録の3年間の保存を義務付ける。

4 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、運輸支局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

5 特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け

- 運転者として新たに雇い入れた者等特定の運転者への指導・監督及び適性診断の受診を義務付ける。

- 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。

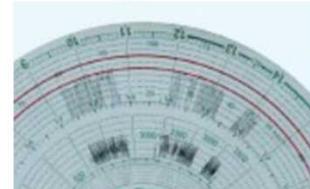
【普及目標】

○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





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

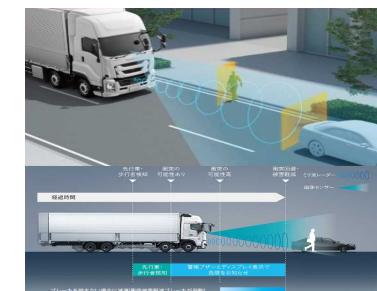
【補助率】 導入費用の1／2

- 【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



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1／2、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）



デジタル式
運行記録計



ドライブレコーダー



専用の
解析ソフトで分析

○社内安全教育の実施支援

【補助率】 実施費用の1／3

- 【対象メニュー】**
- ・ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育
 - ・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

【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10月17日に第833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。



- 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833号 (R7.10.17) ◆◆◆

=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（10月10日～10月16日分）

- (1)法人タクシーの鉄道車両との衝突事故
(2)個人タクシーの酒気帯び運転事故

2.トピック

(1)鉄道車両との衝突事故防止の徹底について

(配信日：R7.10.3)

(2)冬用タイヤ交換時には確実な作業の実施をお願いします！

(配信日：R7.10.3)

(3)「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：R7.10.3)

(4)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

【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。