令和８年３月２日

トラック運送事業者各位

北陸信越運輸局自動車技術安全部長

トラックの高速道路等での追突事故の調査分析結果及び効果的な
指導について

トラックの事故防止については、これまで、事業用自動車総合安全プラン２０２５を策定し、先進安全自動車（ASV）の普及促進、ながら運転等の危険性の広報、周知等により、事故防止に取り組んできました。しかしながら、事故件数自体は減少傾向にあるものの、安全プラン２０２５の事故削減目標が未達成なものがある状況となっています。

このため、トラックの個別削減目標である追突事故であって、重大事故に繋がりやすい高速道路等において発生した追突事故について、事故調査・分析を実施（４件）したところ、事故は、下記１．の傾向があることが判明しました。

つきましては、同様の事故の発生を少しでも減少させるため、下記２．の再発防止対策の徹底をお願いします。

記

１．　事故の傾向

（１）事故概要の特徴

・漫然運転となっており、ほぼノーブレーキで衝突している（４件）
・高速道路等上で事故や車両故障（以下「事故等」という。）が発生し、そこへ衝突している（４件）
・事故等が発生してから、短時間で二次被害（追突事故）が発生している（４件）
・普段運行している慣れた経路で発生している（４件）
・夜間で周囲に街灯がない、薄暗いトンネンル内など、停車している車両を認識しにくい状態（３件）
・すれ違い前照灯（ロービーム）で走行していたため、前方にいた車両の発見が遅れた（３件（トンネル内含む））
・ハザードランプの点灯や、停止表示機材の設置等（以下「二次被害防止措置」という。）がされていない状態（２件）
・運転以外のことに気を取られており、車両前方の発見が遅れた（２件）

・片側一車線の高速道路であったため、停止車両を回避することが出来なかった（２件）
・悪天候で視界が悪かった（２件）
・冬期においては、積雪により合流車線の状況が確認しにくく、合流車線から走行してくる車両の発見が遅れた（１件）

（２）運転者及び運行管理者の問題点
・普段から交通量が少なく、渋滞も発生しない場所だったことから、危機意識が希薄になっていた（４件）
・高速道路等上の電光掲示板等の事故情報を確認する意識が低かった（４件）
・眠気を感じたが、そのまま走行していた（２件）
・街灯がない等視界が悪いにもかかわらず、速度を落とさずに走行していた（２件）
・適性診断の結果による指摘事項と、事故発生の要因に関連があるものがあった（２件）
・運行指示における運行経路と違う経路を走行していた等、想定外の事態が発生していた（１件）

２．　再発防止対策
（１）漫然運転への対策
・運転中にスマートフォン等の操作をしないのはもちろんだが、通知音に気を取られるケースもあることから、場合によっては通知を切る等、運転に集中できる環境作りに努めること
・やむを得ずナビ操作やハンズフリー通話を実施する場合は、短時間で済ませること
・車内を映すドライブレコーダー等の設置も検討すること
・単調な道路環境だと、注意力が散漫になりやすく眠気を感じやすいため、集中力を維持するために、こまめな休憩をとること
・体調不良、過労、ストレス等により注意力が低下しやすくなるため、運転者自身の日頃の体調管理に気を配り、体調がすぐれないときは、運転を控えること
・運転者が任意のタイミングでも休憩できるような余裕のある運行の計画に配慮すること
・正しい姿勢で運転し、定期的に窓を開けて新鮮な空気を取り入れる等適度な刺激を与え、気分転換を図ること
・暑さによる疲労や脱水症状は、集中力を低下させやすいため、夏場は特に注意をすること

（２）危険予知運転の実施
・夜間走行等では、他の車両等の交通を妨げない時は、走行用前照灯（ハイビーム）を活用すること
（すれ違い前照灯（ロービーム）と走行用前照灯（ハイビーム）の違いについて

は、別紙参照）

・視界が悪い場合や薄暗いトンネル内等では、前方車両の動向を認識しづらいことから、接近する際は注意すること

・悪天候で視界や路面状況が悪い状態では、停止距離の延伸等が考えられることからスピードを抑える等注意して走行すること

・最新のＡＳＶを搭載した車両の活用も検討すること

・常日頃から、危険予知訓練の実施やヒアリハット事例を活用した講習会等を実施し、安全に対する意識を向上させること

・前方だけに集中すると、車間距離の変化や車線変更のタイミングを逃す等の状況が発生しやすくなるので、「遠く、広く」を意識すること

・「だろう運転」ではなく、「かもしれない運転」を心がけること

・単線の高速道路においては、回避スペースが限られているため、必要に応じてスピードを抑える等注意して走行すること

・運行前だけでなく、運行時も電光表示板等に表示される事故情報等をチェックするとともに、事故車両等がある可能性も考慮すること

（３）　運転者の特性（傾向）の活用

・定期的に適性診断結果を活用し、運転者の運転行動の特性（傾向）を常日頃から把握して指導監督に役立てること

・運行記録計（デジタル式が望ましい）の記録やドライブレコーダーの記録からも運転者の運転特性（傾向）が把握できることもあるため、積極的に活用すること

（４）二次被害防止措置の徹底

・事故が発生した場合は、運転者自身の安全確保及び二次被害を防止するためにも、可能な限り二次被害防止措置を講じること

（二次被害防止装置設置の視認状況については別紙参照）

・運転者に二次被害防止措置の重要性を指導するとともに、実施的な訓練を取り入れる等して、緊急時に対応できるようにすること

（参考）分析した大型トラックの事故概要

発生日時	発生場所	事故概要	事故の原因
R6.5.19(月)23:20	富山県氷見市	自損事故により横転していた乗用車へ追突事故	速度超過、ハイビーム操作不適切
R7.1.10(金)22:40	岐阜県大野郡	接触事故により停車していたトラックへ追突事故	速度超過、悪路時の運転操作不適切
R7.2.15(土)8:40	長野県下伊那郡	追突事故により停車していたトラックへ追突事	脇見運転、運転者への指導不足
R7.4.28(月)15:40	新潟県糸魚川市	車両故障により停車していたトラックへ追突事故（トンネンル内）	漫然運転、二次被害防止装置なし

別紙

（解説）

〔測定条件〕

・街灯がない暗い場所を設定

・停車している車両の１０ｍ後方に停止表示器材を設置

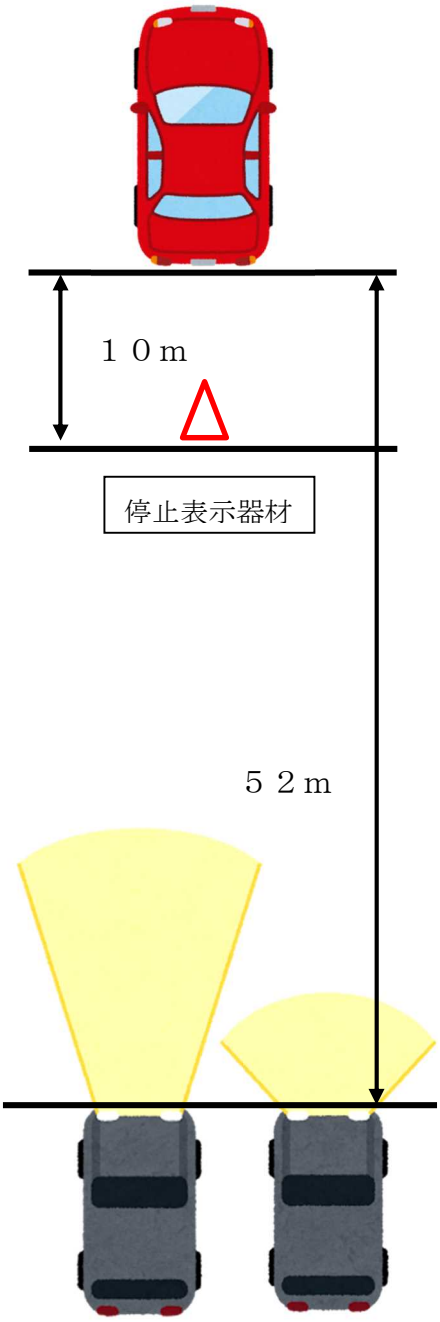
・自分の車両は、５２ｍ後方から前照灯を点灯している

〔結果〕

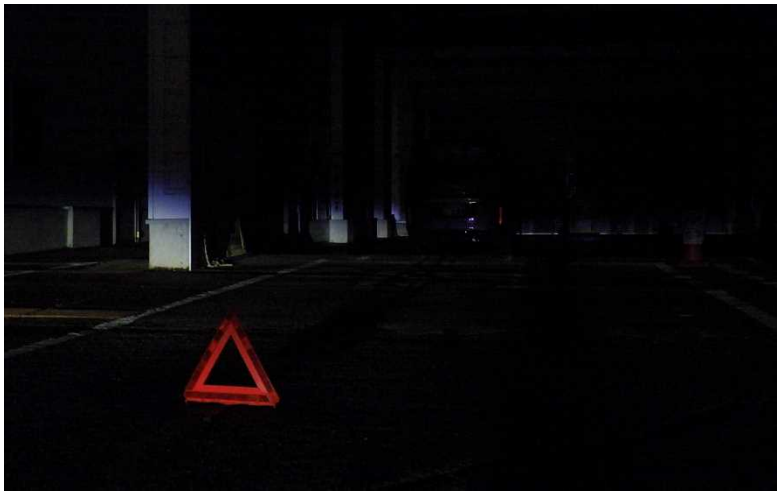
・すれ違い前照灯（ロービーム）で照射（図１）
　停止表示器材は確認できるが、停車車両はほぼ確認できない状態

・走行用前照灯（ハイビーム）で照射（図２）
　停止車両も停止表示器材も完全に確認できる

・停止表示器材は、すれ違い前照灯（ロービーム）でも確認しやすいため、事故や故障した際にはできる限り早期の設置が望まれる



（図１）すれ違い前照灯を点灯した状況



（図２）走行用前照灯を点灯した状態