

2025年11月26日
令和7年度 東北運輸局 自動車事故防止セミナー

事業用自動車総合安全プラン2025 取組の最新状況について

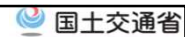
国土交通省 物流・自動車局
安全政策課 係長
山本 遥悟



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



事業用自動車の安全対策について(目次)



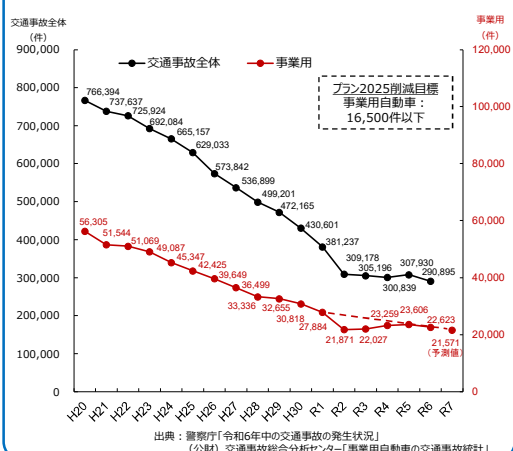
1. 事故発生状況及びプロドライバーを取り巻く環境について
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

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

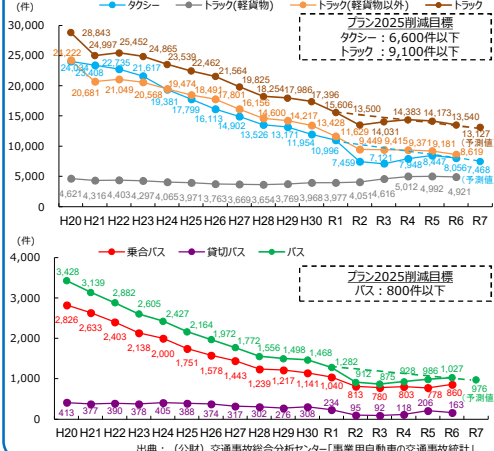
事業用自動車による交通事故件数の推移

- 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



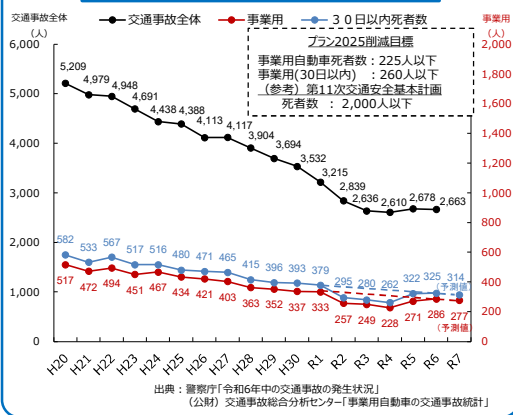
各モードの交通事故の推移



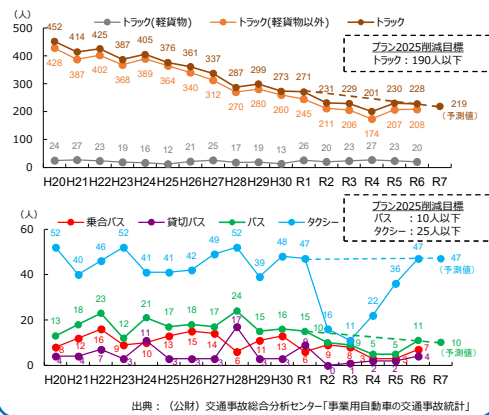
事業用自動車による交通事故死者数の推移

- 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



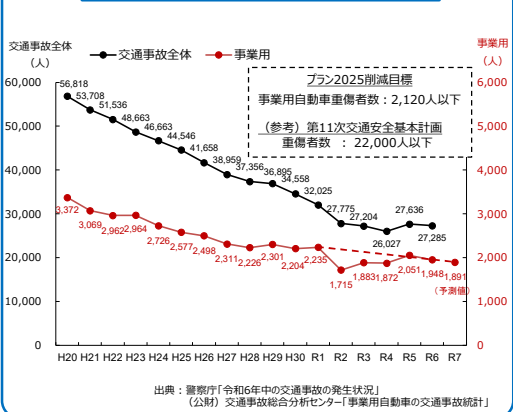
各モードの交通事故死者数の推移



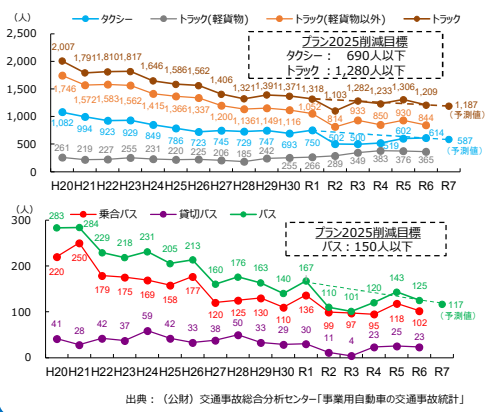
事業用自動車による交通事故重傷者の推移

- 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



各モードの交通事故重傷者の推移

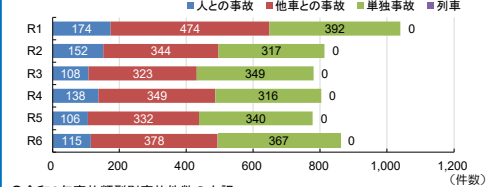


業態別の特徴的な事故(乗合バス)

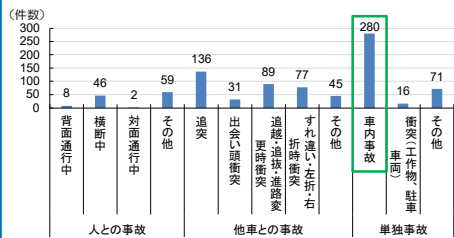
- 乗合バスの事故類型としては、「**車内事故**」が全体の約3割にあたる280件発生しており、最多。ただし、車内事故による**死亡事故は発生していない**。
- 乗合バスの死亡事故類型としては、「**横断中**」などの**人との事故**が多い。

乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

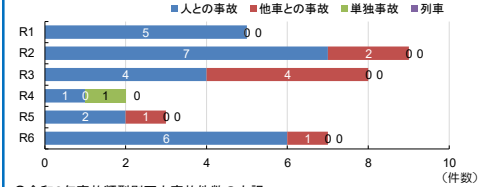


○令和6年事故類型別事故件数の内訳

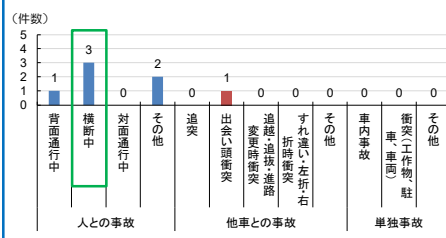


乗合バスの死亡事故類型

○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



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」

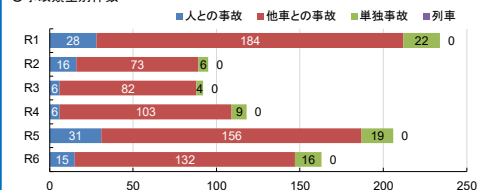
7

業態別の特徴的な事故(貸切バス)

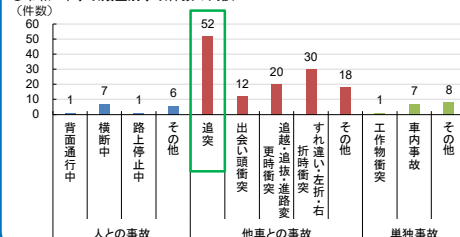
- 貸切バスの事故類型としては、「**追突**」が全体の約3割にあたる52件発生しており、最多。ただし、追突による**死亡事故は発生していない**。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、**人との事故**が多い。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

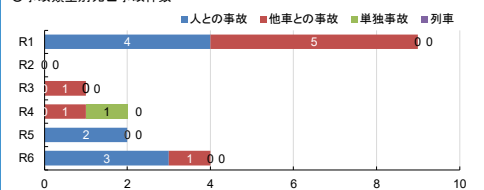


○令和6年事故類型別事故件数の内訳

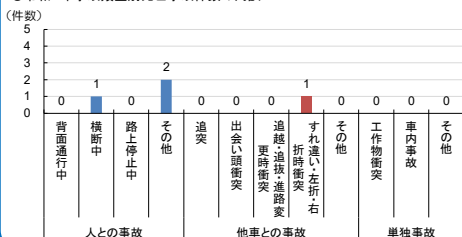


貸切バスの死亡事故類型

○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



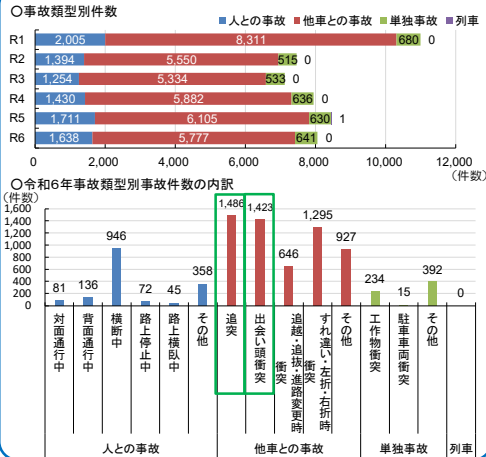
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

8

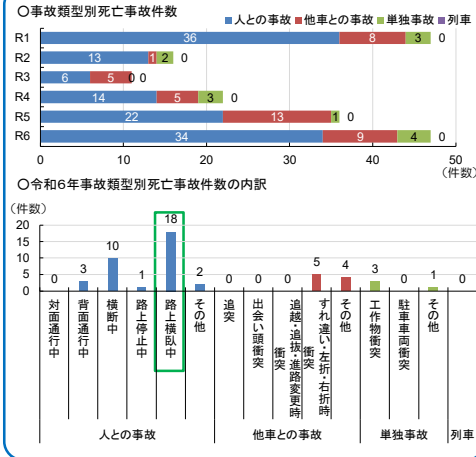
業態別の特徴的な事故(タクシー)

- タクシーの事故類型としては、「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



タクシーの死亡事故類型

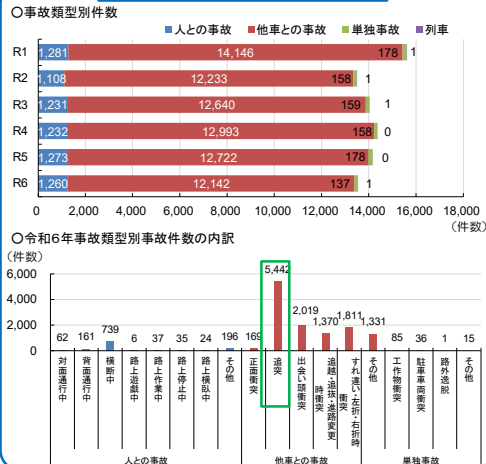


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

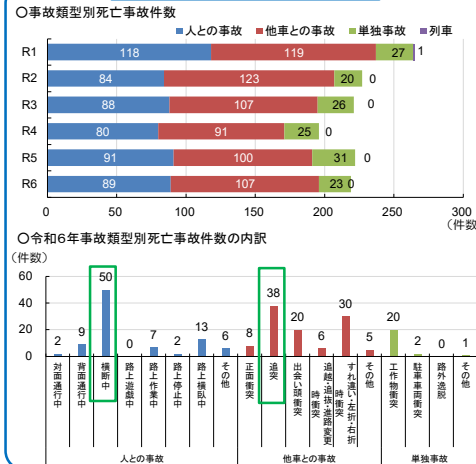
業態別の特徴的な事故(トラック)

- 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



トラックの死亡事故類型

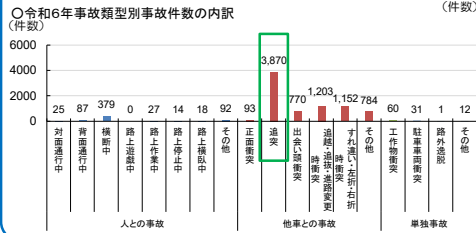
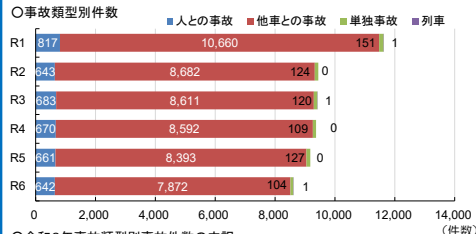


出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

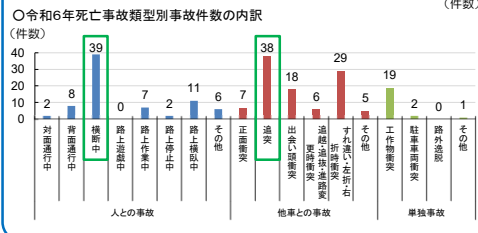
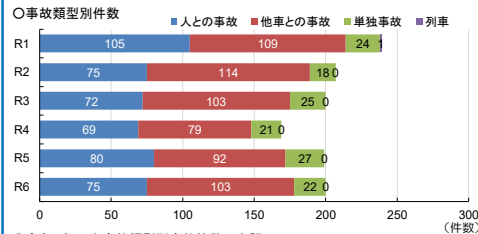
業態別の特徴的な事故(軽貨物以外のトラック)

- 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

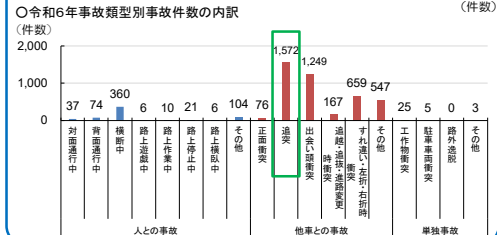
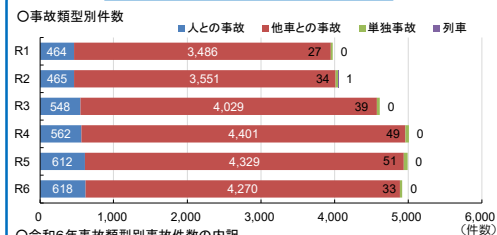


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

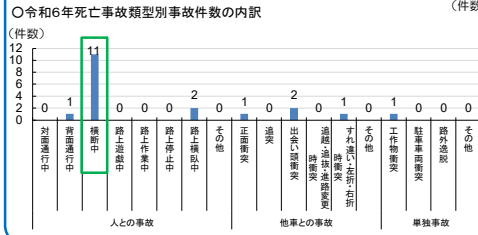
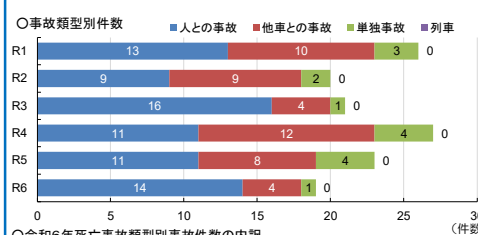
業態別の特徴的な事故(軽貨物)

- 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



軽貨物の死亡事故類型



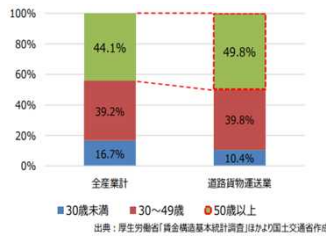
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

プロドライバーを取り巻く環境

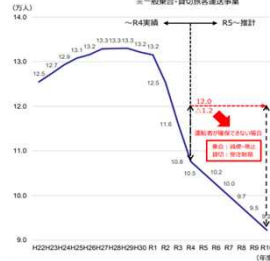
① ドライバー数の推移

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

13

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	現在	改正後(令和6年4月～)
バス	1か月の拘束時間 (新設)	281時間を超えないこと
	1日の休憩期間	11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らないものとする
	1日の拘束時間	原則13時間以下、最長16時間 原則13時間以下、最長15時間
タクシー	1か月の拘束時間	288時間を超えないこと
	休息期間	11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らないものとする
	拘束時間	原則13時間以下、最長16時間 原則13時間以下、最長15時間
	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	24時間以上与えるよう努めることを基本とし、22時間を下回らないものとする
	拘束時間	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日の休憩期間	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時間を下回らないものとする
	1日の拘束時間	原則13時間以下、最長16時間 原則13時間以下、最長15時間

※各項目には適用回数等の補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-roosei_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

事業用自動車総合安全プランの経緯

- 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）

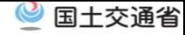
【目標】 ※1～3番目までは令和7年までの達成目標

- ・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 [計画期間：令和3～7年度] ～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～



世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の「安全トライアングル」により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

ポイント

- 依然として発生する飲酒運転、健康起因事故等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

6. 道路交通環境の改善

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

【事故削減目標】

<全体目標>

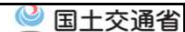
- ① 24時間 **死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- ④ **飲酒運転ゼロ**

<各業態の個別目標>

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

17

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

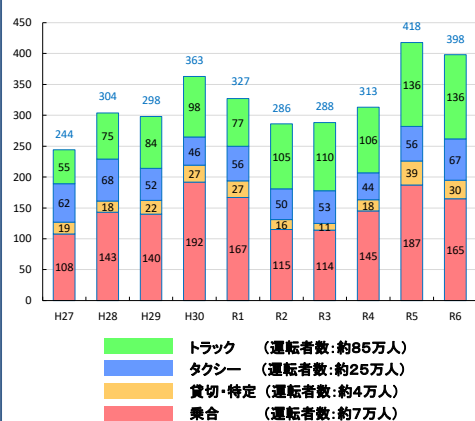
18

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

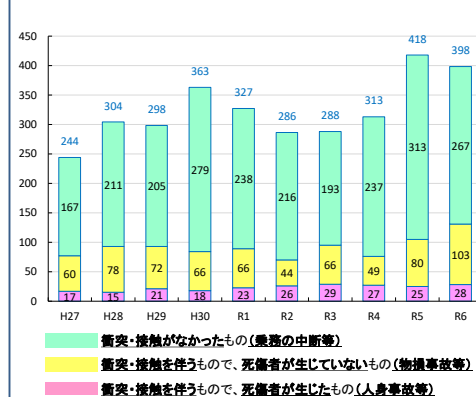
運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 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)

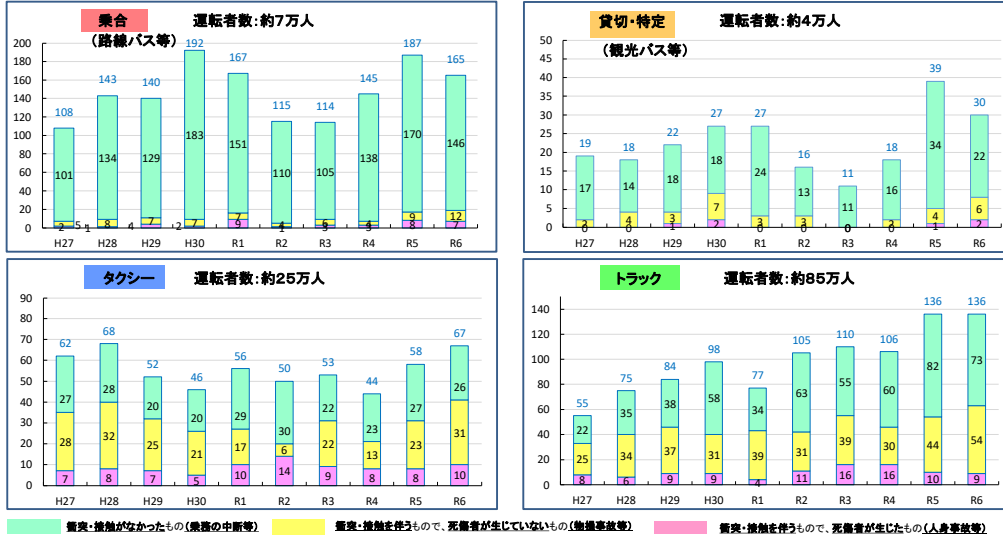


健康状態に起因する事故報告件数
(報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

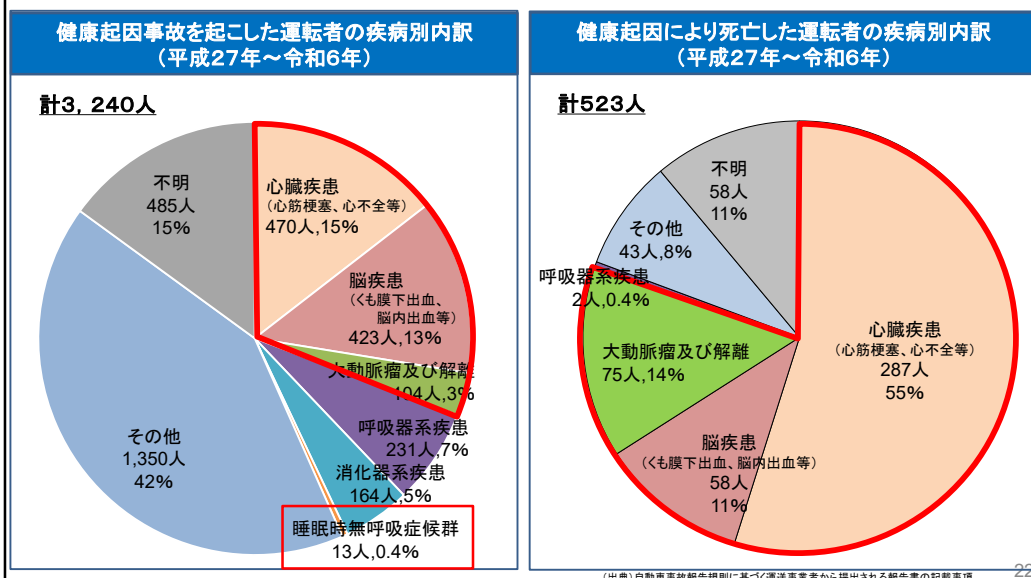
- 各モードにおいても健康起因事故の報告件数は令和5年比で乗合と貸切等は減少、ハイ・タクは増加、トラックは同数であった。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。
- 全ての業体で、交通事故に至った事案が令和5年比で増加している。



21

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。



22

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

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」
⇒ 雇入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け
- 「運行管理者による点呼時の確認」
⇒ 業務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『健康管理マニュアル』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル』（平成15年6月策定 平成19年6月、平成27年8月、令和7年7月一部見直し）
- 『脳血管疾患対策ガイドライン』（平成30年2月策定）
- 『心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン』（令和元年7月策定）
- 『自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル』（令和4年3月策定）
- 『自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル』（令和6年3月策定）



各種マニュアルへのリンク

スクリーニングモデル事業の実施

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

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の概要

1. 運転者の健康状態の把握

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

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

平成22年7月1版
平成26年4月改訂（第2版）
国土交通省自動車部
自動車運送事業に係る交通安全対策推進課

事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル

平成22年7月策定
平成26年4月改訂

2. 就業上の措置の決定

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

3. 判断目安に基づく乗務前・中の判断・対処（義務）

就業上における判断と対処の流れ

```

graph TD
    A[① 定期健康診断(義務)] -- 所見なし --> B[② 自覚症状等(義務)]
    A -- 所見あり --> C[受診]
    B -- 所見なし --> D[③ 主要疾病等に関するスクリーニング検査(推奨)]
    B -- あり --> E[医師]
    D -- 所見あり --> F[受診]
    E --> G[診断/面接指導(義務)  
(所見に応じた検査含む)  
①～③]
    F --> G
    G --> H[意見]
    H --> I[乗務可]
    H --> J[乗務上の措置を決定  
(義務)]
    J --> K[乗務の軽減・転換]
    J --> L[乗務不可]
    K --> M[乗務可]
    L --> N[乗務不可]
    I --> O[通常乗務可]
    M --> O
    N --> O
    
```

25

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

26

各種スクリーニング検査を受診させていない理由(上位3項目)

種類	バス	タクシー	トラック
SAS スクリーニング検査	1. スクリーニング検査費用が高額 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	1. スクリーニング検査費用が高額 2. 精密検査費用が高額 3. 受診施設が近くにない	1. スクリーニング検査費用が高額 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	1. スクリーニング検査費用が高額 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	1. スクリーニング検査費用が高額 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	1. 人員配置上、受診させる 余裕がない 2. スクリーニング検査費用が高額 3. 精密検査費用が高額
心疾患 スクリーニング検査	1. スクリーニング検査費用が高額 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		1. 人員配置上、受診させる余裕がない 2. スクリーニング検査費用が高額 2. 視野障害起因の事故が過去にない
視野障害 スクリーニング検査	1. 導入予定だが、まだ受診に 至っていない 2. スクリーニング検査費用が高額 3. 精密検査費用が高額 3. 受診施設が近くにない		

(上記以外の項目)・運転者が受診してくれない・所見が出た際の対応方法が分からない・その他

27

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について

○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

ホーム > 健康起原事故防止を推進するための取り組みに対する支援



被害者保護増進等事業費補助金

令和7年度

被害者保護増進等事業費補助金

https://hogo-zoushin.jp/

資料はこちら

よくある質問

お問い合わせ

募集要項

マイページログイン

健康起原事故防止を推進するための取り組みに対する支援



SAS（睡眠時無呼吸症候群）スクリーニング検査、脳MRI検査、頸動脈超音波検査、視野障害検査等に要する経費

自動車運送事業の運転者が睡眠時無呼吸症候群（SAS）、脳血管疾患、心疾患、視野障害の主要な疾患を未病段階で発見し、治療に繋げ、これらの主要疾患に罹患するスクリーニング検査を受ける場合の費用負担を行う事業を実施することにより、健康起原による事故を低減することを目的とする

補助対象事業費

自動車運送事業者
→ 詳細は公募要項をご確認ください。

交付申請受付期間

令和7年8月29日(金)10:00～令和8年1月30日(金)17:00
(休業日) ※午間及び夜間受付終了

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申請受付ページ

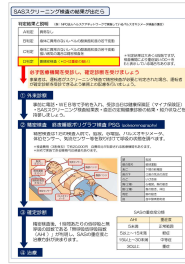
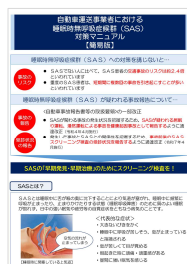
https://hogo-zoushin.jp/download1_kenko.html

28

- 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～P.13)



SASの基本知識、スクリーニング検査等について記載

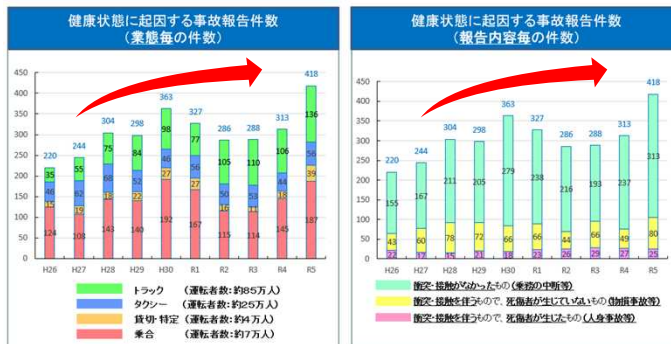
SASの疑いがある運転者への対応等について記載

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

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

令和7年2月改正・4月施行

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



● 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30日車 改正後30日車／未受診者1名

31

自動車事故報告書等の取扱い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、**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

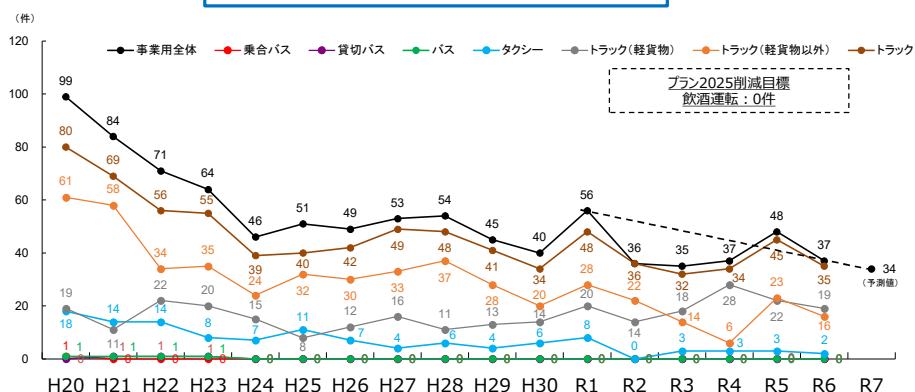
新(改正後)	旧(改正前)
①健康診断の受診状況 ②注意事項精密診断(検査)の状況 ③脳疾患、心臓疾患のスクリーニング検査の受診状況 ④事故前後の睡眠時無呼吸症候群スクリーニング検査の受診状況 ⑤事故前後の睡眠時無呼吸症候群精密診断(検査)の状況 ⑥事故前後の視野障害スクリーニング検査の受診状況 ⑦事故前後の視野障害精密診断(検査)の状況 ⑧加療の状況	①健康診断の受診状況 ②注意事項精密診断(検査)の状況 (新設) (新設) (新設) (新設) (新設) (新設) ③加療の状況

32

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」

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2年3月
国土交通省物流・自動車局

[illegible]

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
飲み始めたところ止まらない
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)

仮眠前の寝酒で
飲むケース



An illustration of a train driver in a blue uniform and cap, sitting in the driver's seat and drinking from a bottle. A thought bubble above him says "寝れば酒が酔けるだろうー" (If I sleep, I'll get drunk on the alcohol). The background shows the interior of a train cab.

食事休憩で飲むケース



An illustration of a male driver wearing a blue cap and uniform, sitting in the driver's seat of a vehicle. He is holding a white cup with both hands and drinking. A speech bubble from the cup says: 食後に少し休憩すれば大丈夫だろう (After eating, a little rest should be fine). A large red 'X' is drawn over the entire illustration, indicating that this behavior is incorrect or unsafe.

荷卸し後、
帰社前に飲むケース



これは得るだけだから
大丈夫だから

35

36

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

ICTの活用による運行管理の高度化

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

点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。

運行管理者

運転者



対面点呼の様子

ICTの活用による高度化

遠隔点呼

カメラ、モニター等の映像・音声
を中継する機器を介して、遠隔
で点呼を実施

<主な効果>

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



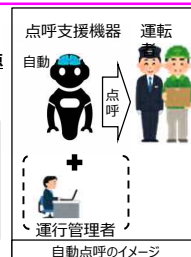
遠隔点呼のイメージ

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**

遠隔点呼

- 令和4年4月、運転者が**同一事業者内の営業所又は車庫で遠隔点呼を受けられることを可能**とする制度化を実施。令和6年4月には、**宿泊施設や休憩施設、車内などにおいても同一事業者内遠隔点呼の実施を可能**とする制度改正を実施。令和7年3月末時点で、事業者から**延べ4457件(トラック:3357件、バス:629件、タクシー:471件)の届出を受領**。
- **事業者を跨いだ遠隔点呼(事業者間遠隔点呼)についても実施可能**となるよう、令和7年4月末に制度改正を実施。

自動点呼

- 令和4年12月、運転者が**同一事業者内の営業所又は車庫で業務後自動点呼を受けられることを可能**とする制度化を実施。令和6年4月には、運転者が**宿泊施設や休憩施設、車内などにおいても業務後自動点呼の実施を可能**とする制度改正を実施。令和7年3月末時点で、15社の業務後自動点呼機器(18機種)を認定済であり、事業者から**延べ3355件(トラック:2379件、バス:714件、タクシー:262件)の届出を受領**。
- **業務前自動点呼についても実施可能**となるよう、令和7年4月末に制度改正を実施。

同一事業者内 運行管理業務の一元化

- 令和6年4月、**同一事業者内における運行管理業務の一元化について実施を可能**とする制度化を実施。同年10月末時点で、**延べ24件(トラック:4件、バス:20件、タクシー:0件)の届出を受領**。
- 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実証実験をしながら検討を実施中(令和6年度～)。

39

事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼について(R7.4改正)

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

※1 対面による点呼と同等の効果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

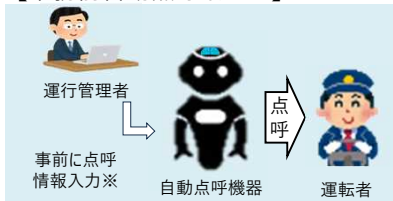


【事業者間遠隔点呼イメージ】



- ・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】

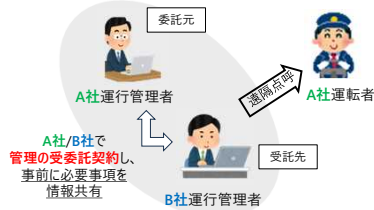


- ・国土交通省の認定を受けた機器を使用すること
- ・事前に管轄の運輸支局へ**業務前自動点呼の実施届出**を行うこと
- ・運行管理者等は事前に業務前自動点呼の実施予定を機器に入力すること
- ・異常が見られた場合は自動点呼を中止又は中断し、運行管理者が適切な措置を講じること

40

事業者間遠隔点呼における乗務可否判断の考え方

【事業者間遠隔点呼イメージ】



業者間遠隔点呼を行うとするものは、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**



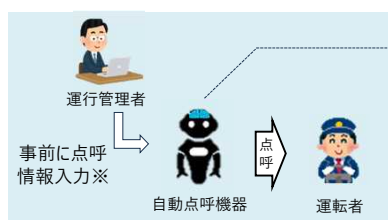
【想定される事業者間遠隔点呼の流れ】

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	・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	・当該運転者との連絡 ・乗務可否判断実施 等

41

業務前自動点呼における乗務可否判断の考え方

【業務前自動点呼イメージ】



※ 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

【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

【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

42

業務前自動点呼におけるバイタルデータの取得について

- 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。



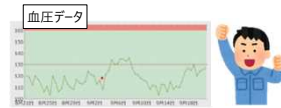
【乗務可否の判断】

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



【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 ※実施制、指実施側双方の管轄運輸支局長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、指実施側等が追加される場合は、実施側営業所は指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) ■ 貨物 (別紙7)
遠隔点呼申請書	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	変更の実施に先立ち提出	■ 旅客 (別紙4)
遠隔点呼の運用に係る届出書	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 ※実施制、指実施側双方の管轄運輸支局長等に提出してください	終了しよ	■ 旅客 (別紙5)
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	■ 別紙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 委託契約を終了してから15日以内	■ 別紙2 ■ 別紙3 ■ 別紙4 ■ 別紙5 ■ 別紙6 ■ 別紙7 ■ 別紙8 ■ 別紙9 ■ 別紙10 ■ 別紙11 ■ 別紙12
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	遠隔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	当該点呼実施予定日の原則10日前に提出	■ 旅客 (別紙7) ■ 貨物 (別紙11)
自己点検表 (事業者間遠隔点呼)	—	—	■ 別紙10
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) ■ 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) ■ 貨物 (別紙11)
業務前・後自動点呼申請書	3点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等 1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	終了しよとすると、速滞なく提出 当該運行管理業務の一元化実施予定日の	■ 旅客 (別紙5) ■ 貨物 (別紙12)

(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	■ 実施側の運行票 ■ 指実施側の運行票 ■ 指実施側の運行票
業務前自動点呼	■ 実施側の運行票 ■ 指実施側の運行票 ■ 指実施側の運行票
業務後自動点呼	■ 実施側の運行票 ■ 指実施側の運行票 ■ 指実施側の運行票

遠隔点呼・自動点呼の要件チェック！

運行管理業務の一元化の今後の検討

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



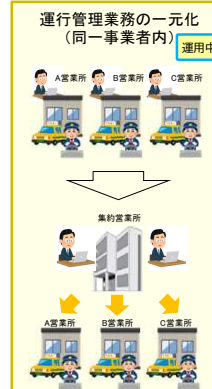
【遠隔点呼の実施】 運用中
ICTを活用し、カメラ・モニターを通じて運行管理者が遠隔から点呼を実施できるようにする



【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



45

運行管理業務の一元化の運行管理者選任数について

【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。

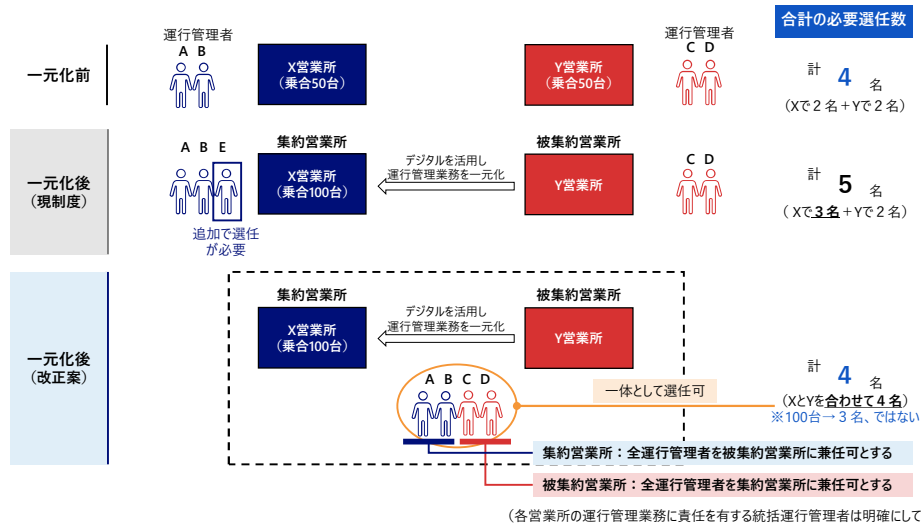


運行管理業務を一元化した場合においても運行管理業務の責任は被集約営業所の運行管理者に帰属すること、また、非常時には被集約側で運行管理業務を行うことを求めることから被集約営業所においても運行管理者の選任は必要。一方、通常時には人が余ることになり、非常時の体制を確保したうえで、被集約営業所の運行管理者を柔軟に配置ができるよう要望あり。

46

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。



47

事業用自動車の安全対策について(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

48

事業用自動車事故調査委員会

経緯

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

事業用自動車事故調査委員会

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

事故概要

大型貸切バスが「あさみライン」つづき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、富士山麓入口古谷原から小山町真地地区へ進む「あさみライン」の、つづきの急勾配の道路を走行中に事故が発生。エンブレキの効かない強い加速力でフロン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され、約30km/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、19名が軽傷を負った。

状況図

原因

運転を心掛けて、フロントブレーキを適切に踏む運転経験年数が浅かったと見られる運転士が、フェード現象に気づかず、エンブレキを使い過ぎ、制動力を失ったと見られる。

運行管理者の潜在的な指導不足

を多用するなど、運転者に係る自己流の危険な運転を促している。初めての運行経路に不安を感じた運転士を適切に指導する適切な指示をしていない。このフェード現象など、経験不足は指摘できない運転上の不足を指摘している点については留意が必要である。

同様の事故が過去にも発生

県定下郡の路線バスにおいて、トヨタ・コナセ以下の車の先のカーブを曲がり切れずガードレールをぶつけた。フロントブレーキの多用でフェード現象が発生。運転者一人一人の「自分には無関係」という認識が広がり、適切な運転指導の徹底が求められる。

発防止策

を防止するための、継続的な指導監督を実施すること。事業者の運行管理者の「適切な運転指導」の実施状況を定期的に確認すること。国土交通省作成の「適切な運転指導」の事例集（PDF）を参考にすること。

に実施し、運転者が安全に運行するための必要事項。バスでは、運転者の適宜の運転視界を確保し、適切な運転指導を実施すること。

国土交通省HP
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzan/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

出典：事業用自動車事故調査委員会

51

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。**



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

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

- ・ 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～）

52

- 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

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。

53

デジタル式運行記録計の装着義務化に向けた検討

- 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。

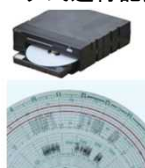
【普及目標】

- 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、義務化の可否等を検討。

アナログ式運行記録計 デジタル式運行記録計



54

- 重大事故を起こした事業者の大半は、運転者への指導監督が不適切、点呼が未実施であるなど運行管理が不十分。
- 令和5年1月に、運転者に対する指導・監督マニュアルを改正し、「坂道での適切な運転操作」や「非常口や非常停止ボタンの使い方の周知」等を徹底。
- 加えて、令和5年10月10日に省令を改正し、「デジタル式運行記録計の使用の義務化」、「アルコール検知器使用時の画像記録保存の義務化」、「点呼記録の動画保存の義務化」等を順次実施。

貸切バスの安全規制強化内容(令和5年10月10日省令改正、令和6年4月1日施行※)

※一部の適用は令和7年4月1日

	運行記録計	アルコール検知器	点呼記録
<u>改正前</u>	アナログ式やデジタル式	呼気中のアルコールの有無を確認	紙や電磁的方法で1年間保存
<u>制度改正後</u>	デジタル式のみ 	呼気中のアルコールの有無を確認 + 検知器使用時の画像記録 	電磁的方法で3年間保存 + 動画(音声含む)で点呼の様子を撮影の上、90日間保存 

監査や巡回指導において、確実に点呼が行われているか確認

55

○令和5年10月10日に改正された、貸切バスの安全性向上のための制度改正内容の周知のため、貸切バス事業者の方々において必要となる対応について、パンフレット及び動画を作成し、国土交通省HP、国土交通省YouTubeチャンネルにて公開。

貸切バス事業者のみならず

令和6年4月1日スタート

安全と賢い利用を両立するのみに止らずに利便性もたせた、
デジタル化も備えた最新の貸切バスサービスです。
機密はこれらのパンフレットをご覧ください。



お問合せはぜひこの「譲渡用資料」に連絡先をお知らせいたします。

譲渡用資料の提供先

北海道運輸局	札幌市交通局	苫小牧市交通局	旭川市交通局	011-290-2754
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7334
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7225
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7225
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7225
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7225
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7225
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7225
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7225
札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	札幌市交通局	011-291-7225


 北海道運輸局

[illegible]

一般的なスマートフォン、スマートウォッチ等による映像も可能ですが、位置情報の機能提供の限定はあります。



バスを走らせ、道路の上を走るバス車内については映像は不要で、音声のみで対応が可能です。

パンフレット(一部抜粋)



解説動画



概要

- 先進安全自動車（ASV）、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行う。

○先進安全自動車（ASV）の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2
 【対象機器】 ・衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）
 ・ドライバー異常時対応システム
 ・後側方接近車両注意喚起装置
 ・統合制御型可変式速度超過抑制装置
 ・事故自動通報システム
 ・アルコール・インターロック
 ・車輪脱落防止検知システム
 ・道路標識注意喚起装置 等

車輪脱落防止検知システム



衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2
 【対象機器】 ・遠隔点呼機器、自動点呼機器
 ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器等



○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2、1/3
 【対象機器】 デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー（一体型を含む）



○社内安全教育の実施支援

- 【補助率】 実施費用の1/3
 【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。

57

メールマガジンの配信

- 国土交通省で収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものを情報提供することで、事故防止の取組への活用を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始し、**毎週金曜日に定期配信**。（令和6年11月29日に第788号を配信）
- **購読者数は運送事業者や運行管理者等をはじめとして2万人を突破**。

メールマガジンの登録方法

メールマガジン「事業用自動車安全通信」は、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として毎週金曜日に配信しています。国土交通省HPから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」第788号（R6.11.29）◆◆◆

＝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、自動車運送事業者における安全・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＝

- 重大事故等情報＝1件（11月22日～11月28日分）
 (1) 乗合バスの車内事故
- トピック
 (1) フットブレーキの過信は危険！下り坂では必ずエンジンブレーキを。
 ～事業用自動車事故調査委員会の調査報告書を公表します～
 （配信日：R6.11.15）
 (2) 軽貨物事業者における新たな安全規制について説明会を開催します！
 （配信日：R6.11.1）
 (3) 運送事業者の運転者の健康管理に係る取組調査への協力依頼について
 （配信日：R6.11.1）
 (4) ドライバーの疲労が眠気・わき見を誘発！早めの休憩を。
 ～事業用自動車事故調査委員会の調査報告書を公表します～
 （配信日：R6.11.1）
 (5) 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：R6.10.4）

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

58

ご清聴ありがとうございました。