

「事業用自動車総合安全プラン2025」達成に向けた国土交通本省の主な取組状況

令和5年度「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」

ICTの活用による運行管理業務の高度化のシナリオ

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

令和5年度

自動点呼

実証済

業務後における点呼自動化



省令等を改正し本格運用

実証中

業務前点呼における条件付き点呼自動化

将来

業務前、業務後点呼における完全点呼自動化

(業務前後)
点呼

遠隔点呼

同一事業者内→事業者間
営業所、車庫からそれ以外の場所へ

実証済

事業者内 ■事業者、グループ企業内
■場所：営業所・車庫

実証中

■場所：待合所や宿泊地等

将来

デジタルツールを活用し、事業者を跨いだ遠隔での運行管理(点呼を含む)の実施

事業者を跨いだ

実証中

■事業者間
■場所：営業所・車庫・配車センター等(予定)



(業務中)
運行指示

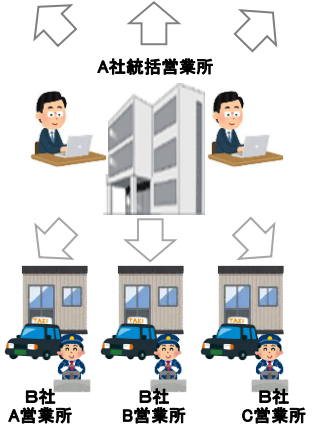
運行管理業務の一元化

【運行指示の一元化】

範囲：同一事業者営業所間
対象運行：2地点間の定時運行
(路線バス、ルート配送等)

実証中

■対象業務の拡大
■対象運行の拡大(貸切を追加)



運行時
以外

ICTの活用による運行管理業務の高度化

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- 対面での実施が原則であった点呼業務について、確実性を高めることで**安全性を向上**させるとともに**労働生産性の向上を図るため、ICTを活用可能とする制度の策定**の検討に令和3年から着手。

点呼（対面点呼の原則）

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

運行管理者



運転者

対面点呼の様子

ICTの活用による高度化

遠隔点呼

カメラ、モニター等の映像・音声
を中継する機器を介して、遠隔
で点呼を実施

<主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**
- 運転者の**疾病、疲労、睡眠不足**の状況の平常時との比較

令和3年度：機器要件等のとりまとめ
令和4年4月～ 遠隔点呼 運用開始

運行管理者



運転者

遠隔点呼のイメージ

自動点呼

点呼支援機器（ロボット等）に**点呼時の確認、指示項目を代替**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**
- 運転者の**疾病、疲労、睡眠不足**の状況の適切な把握

令和3年度：機器要件等のとりまとめ
令和5年1月～ 業務後自動点呼 運用開始

点呼支援機器

自動



運転者



点呼



運行管理者

自動点呼のイメージ

遠隔点呼・業務後自動点呼の届出状況

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

○ 令和5年4月1日～9月30日までの届出受理数

	トラック	バス	タクシー
遠隔点呼	495	59	26
業務後自動点呼	389	29	8

○ 遠隔点呼の今後の取組

<実施対象の拡大>

- ✓ 持ち株比率100%以下の資本関係、もしくは資本関係のない事業者間での遠隔点呼
- ✓ 宿泊地や休憩地においてモバイル機器を使用した遠隔点呼 等

○ 自動点呼の今後の取組

<業務前への拡大>

- ✓ 業務前自動点呼の実証実験結果(令和5年6月～10月実施)を踏まえた要件の検討

遠隔点呼・自動点呼を活用し、従前と同等の安全性を確保しながら、運転者・運行管理者の働き方改革を促進し、人手不足などの課題解決を図る

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

【成立: 令和5年6月14日、公布・施行: 令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること
と
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善
されない場合



標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)
⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透



改正後

上記について「当分の間」の措置とする

標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

概要

- トラック運送業については、令和5年6月に取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等**も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、令和5年中に、「**標準運送約款**」や「**標準的な運賃**」について**所要の見直し**を図ることとされたところ。
- このため、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等を構成員とする「**標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会**」を立ち上げ、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しに係る論点整理と方向性について、議論を行う。

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授 <座長>
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

【行政】

- ・小熊 弘明 国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課長
- ・平澤 崇裕 国土交通省 物流・自動車局物流政策課長
- ・中野 剛志 経済産業省 商務・サービスグループ物流企画室長
- ・藏谷 恵大 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

会長 ザー

【業界】

- ・(公社)全日本トラック協会
- 【労組】
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

【行政】

- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【荷主】

- ・(一社)日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国農業協同組合連合会

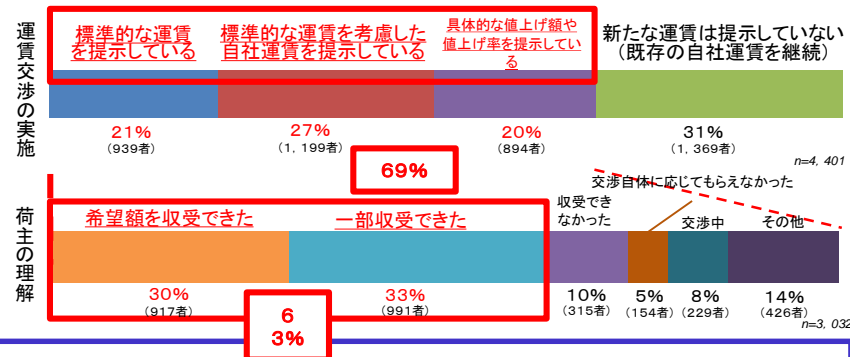
【参考1】「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定）（抄）

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

⑥ **トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底**【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等**も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「**標準運送約款**」や「**標準的な運賃**」について**所要の見直し**を図る。

【参考2】標準的な運賃に係る実態調査結果の概要（令和4年度）



スケジュール

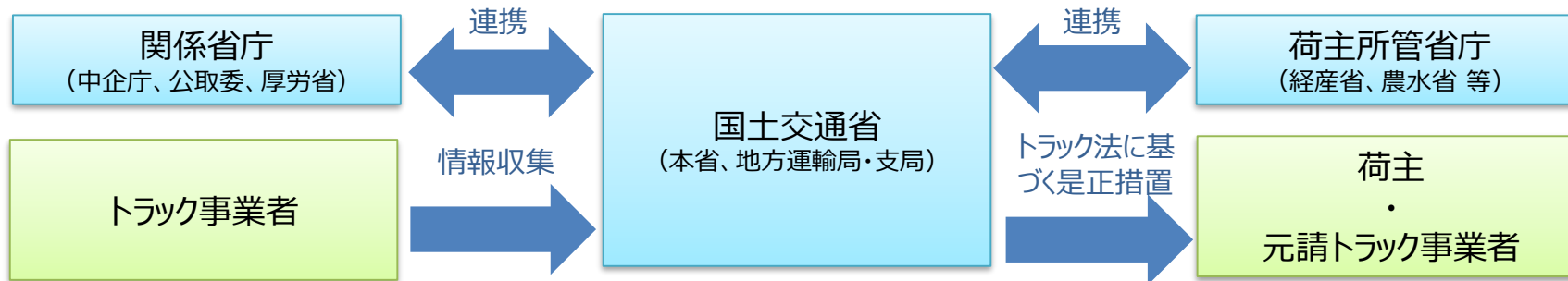
- 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月 第3回検討会（提言取りまとめ） ⇒ 提言を踏まえ、「標準運送約款」及び「標準的な運賃」を改正

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」**等による**是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

令和4年度 飲酒運転事案（抜粋）

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

業態	発生日	時間	運転者	負傷者	概要	原因
貨物	R4.6	午前 11:43	50代 経験 30年	なし	トラックが運行途中のコンビニ駐車場で物損事故を起こし、事故処理に当たった警察官の調べで当該運転者が事故当時酒気帯び状態であったことが判明、現行犯逮捕された。 その後の調べで、当該トラックの運転者はその日の 運行途中、休憩地点の道の駅で飲酒し、運行を再開 後、当該事故を起こしていたことが判明した。	➤ 当該運転者の直近の健康診断では肝臓に異常があるとの所見が記録されていたが、これを生かせなかった。
貨物	R4.9	午後 1:00	50代 経験 1年6ヶ月	なし	トラックが運行途中でガードレールに衝突する物損事故を起こし、事故処理に当たった警察官の調べで当該運転者が事故当時酒気帯び状態であったことが判明、現行犯逮捕された。 その後の調べで、当該トラックの運転者はその日の 運行途中、コンビニで缶チューハイを数本購入して飲酒 し、当該事故を起こしていたことが判明した。	➤ 事故当日に 点呼を行わず に出庫していた。
貨物	R4.9	午後 9:50	60代 経験 28年 5ヶ月	なし	トラックが運行途中で、路肩停車中していたところ、後続の自動車に追突され、事故処理のため駆けつけた警察官により当該トラックの運転者が酒気帯びの状態であったことが判明した。 その後の調べで、当該トラックの運転者はその日の 運行途中、コンビニで缶チューハイを数本購入し、休憩地点のPAで飲酒 し、運行を再開後、当該事故が発生したことが判明した。	➤ 事故当日に 点呼を行わず に出庫していた。
貨物	R4.11	午前 2:52	50代 経験 6ヶ月	なし	ライブカメラで国道の駐車禁止地帯にトラックが駐車していることを確認した道路管理者が警察へ通報。通報を受けた警察が対応にあたったところ酒気帯びの疑いがあったため検査をしたところ基準値を越す値が検知された。 その後の調べで、当該トラックの運転者は 自宅から焼酎入りの水筒を持参しており、運行途中のPAで飲酒 し、1時間の仮眠の後、運行を再開、その後、休憩中に、当該事案が発生したことが判明した。	➤ 当該運転者の雇い入れ時の 健康診断を行って おらず、運転者の健康状態の把握ができていなかった。
貨物	R4.12	午前 11:10	50代 経験 1ヶ月未満	なし	トラックが運行途中で右折の際、信号機に衝突する物損事故を起こし、事故処理に当たった警察官の調べで当該運転者が事故当時酒気帯び状態であったことが判明、現行犯逮捕された。（運転者とは連絡が取れないままのため詳細不明）	➤ 事故当日に 点呼を行わず に出庫していた。
貨物	R4.12	午後 8:30	50代 経験 6年10ヶ月	なし	トラックが運行途中でガードレールに衝突する物損事故を起こし、事故処理に当たった警察官の調べで当該運転者が事故当時酒気帯び状態であったことが判明、現行犯逮捕された。 その後の調べで、当該トラックの運転者はその日の 運行途中、スーパーでワンカップ日本酒と缶チューハイを購入して飲酒 し、当該事故を起こしていたことが判明した。	➤ 事故当日に 点呼を行わず に出庫していた。


確実な点呼の実施と飲酒傾向の強い運転者に対する対応が必要

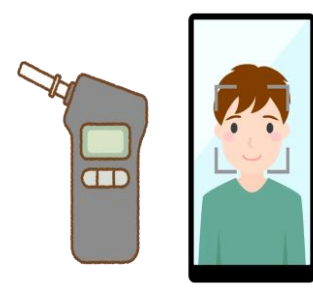
令和5年度WGを立ち上げ議論


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

- 重大事故を起こした事業者の大半は、点呼の未実施など運行管理が不十分。
- バス事業者において、改ざん・不正防止を含む確実な運行管理の実施を図るため、「デジタコ装着の義務化」、「アルコール検知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」等を令和6年4月以降、順次実施する。

	運行記録計	アルコール検知	点呼記録
現状	アナタコ or デジタコ	呼気中のアルコールを検知	紙や電磁的方法で 1年間保存
制度改正後 (令和6年4月※)	デジタコのみ	呼気中のアルコールを検知 + 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







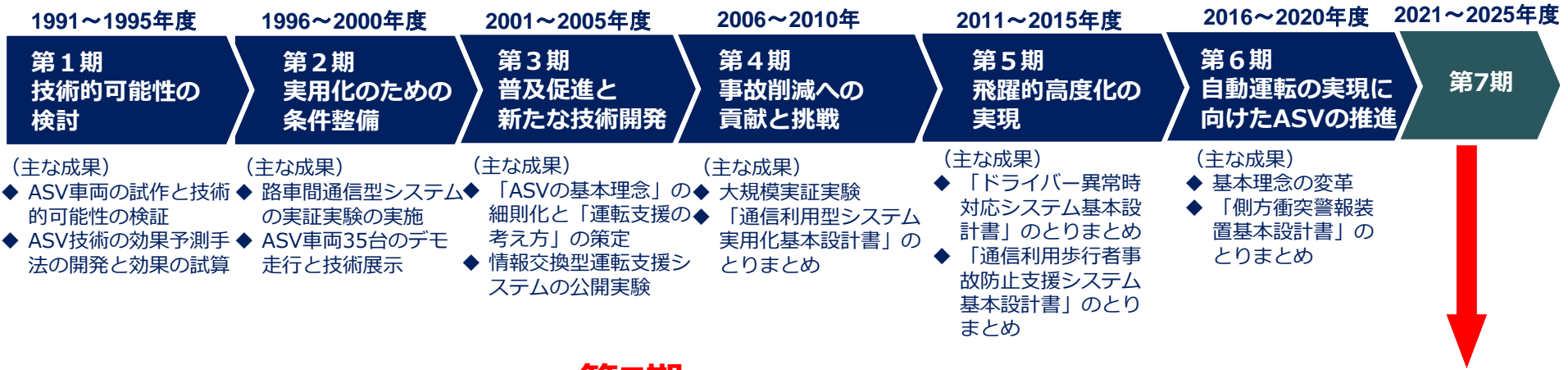
※ 一部の施行は令和7年4月

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

※ 巡回指導員の資質を向上させるため、
監査担当職員等が指導員に対する研修を実施

第7期先進安全自動車(ASV)推進計画(2021年～2025年度)

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

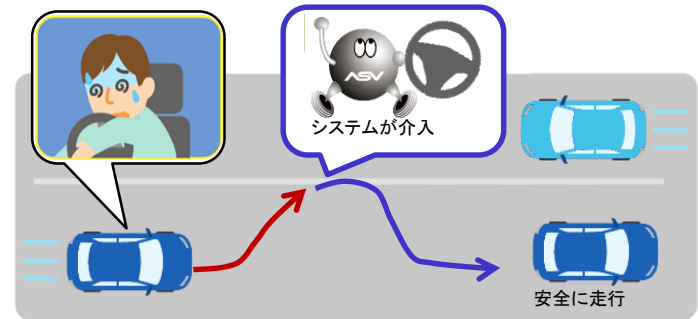


第7期 (2021～2025年度)

「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」

(主な検討項目)

- 誰もが使用する技術となったASVの正しい理解・利用の徹底と効果的な普及戦略
- ドライバーの操作に対してシステムの操作を優先させる安全技術のあり方の検討
- 通信・地図を活用した安全技術の実用化と普及に向けた共通仕様の検討
- 自動運転車が備えるべき安全の範囲・水準の探索のための考察



実用化された主なASV技術

車両横滑り時制動力・駆動力制御装置 (ESC)



日野自動車 (株) ホームページ

定速走行・車間距離制御装置 (ACC)



日産自動車 (株) ホームページ

車線維持支援制御装置 (LKAS)



本田技研工業 (株) ホームページ

衝突被害軽減ブレーキ (AEBS)



(株) SUBARU ホームページ

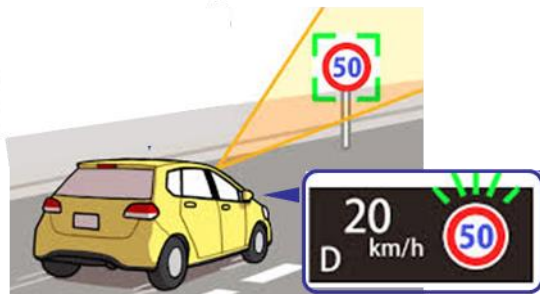
適切な速度での走行を支援する装置に関する技術指針

3. ICT、自動運転等新技术の開発・普及推進

- 制限速度以下の適切な速度での走行は、事故防止の観点からも非常に重要。
- 令和5年3月、道路ごとの制限速度を自動で検出し、速度超過を警報したり速度制御を行う速度支援装置の技術指針を制定。

① 認知制限速度表示機能

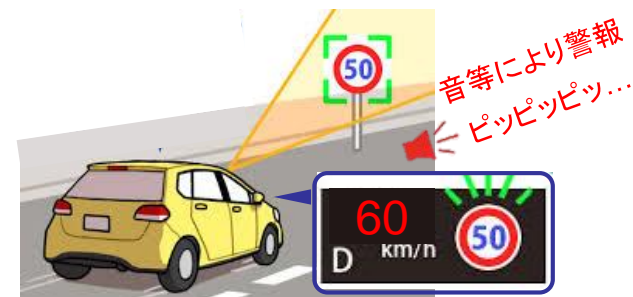
制限速度情報を表示



システムが制限速度を検知し、ドライバーに対して情報表示。

② 制限速度超過報知機能

制限速度を超過した際に
ドライバーに注意喚起・警報



③ 速度抑制制御機能

制限速度を超過した際に
速度抑制制御



制限速度以下まで
システムが減速

先進安全自動車(ASV)の普及(補助制度)

● 自動車運送事業者に対して、衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)、車間距離制御装置+車線維持支援制御装置、ドライバー異常時対応システム、先進ライト、側方衝突警報装置、統合制御型可変式速度超過抑制装置、アルコール・インターロック及び事故自動通報システムを搭載した事業用自動車の購入補助を実施。



○補助制度 ※令和5年度。赤字は令和4年度からの変更点。

補助対象装置		令和5年度当初予算 (自動車運送事業の安全総合対策事業(事故防止対策支援推進事業)13.34億円の内数)		
		補助対象車種	補助率	補助上限
①	衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き) ※歩行者対応のものに限り補助対象	車両総重量3.5t超のトラック、バス	1/2	100,000円
②	車間距離制御装置+車線維持支援制御装置	トラック、バス、タクシー		100,000円
③	ドライバー異常時対応システム	トラック、バス、タクシー		100,000円
④	先進ライト	車両総重量3.5トン超のトラック、バス、タクシー		100,000円
⑤	側方衝突警報装置	車両総重量3.5トン超のトラック、バス		50,000円
⑥	統合制御型可変式速度超過抑制装置	バス		100,000円
⑦	アルコール・インターロック	トラック、バス、タクシー		100,000円
⑧	事故自動通報システム(後付け含む)	トラック、バス、タクシー		(新車装着) 50,000円 (後付け) 30,000円※

※ 1車両あたり複数の装置を装着する場合にあっては、1車両あたり上限 トラック:200,000円 バス:300,000円 タクシー:150,000円

基準改正の経緯等

- トラック、バス等の大型車の衝突被害軽減ブレーキシステムについては、メーカー各社の努力、2013年に成立した国連規則（UNR131）を踏まえた義務付け等により広く普及し、大型車による交通事故削減に繋がっている。
- この国連規則については、日本とドイツを共同議長とする国連WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）の専門家会議において改正作業を進め、性能要件を強化する改正提案が2022年6月にWP.29で成立。
- この国連WP.29における合意を踏まえ、同国連規則の2023年1月の発効と同時に国内導入。

主な要件

1. 作動範囲

10km/hから最高速度の範囲（歩行者の場合は少なくとも20～60km/h）において、空積載でも満積載状態でも作動すること（バスの場合、空車でも全席乗車状態でも）

2. 警報

緊急制動の開始0.8秒前（歩行者の場合、緊急制動開始前）までに警報すること

3. 緊急制動

- ・車両、歩行者に対して試験を行い、所定の制動要件を満たすこと（右図参照）
- ・60km/h以下で走行している場合、先行車両に対して40km/h以上の減速又は停止すること

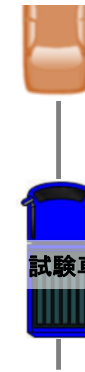
適用時期

- ✓ 新型車 : 令和7年9月～
- ✓ 継続生産車 : 令和10年9月～

主な制動要件・試験法

（赤字：今次改正による強化）

①車両に対する試験



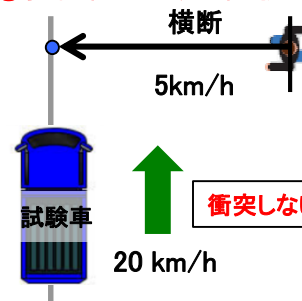
相対速度 80 km/h以上での減速量を強化

相対速度 80 km/h
（減速量 20 km/h → 52 km/h以上）

相対速度 90 km/h
（減速量 規定なし → 48 km/h以上）

相対速度 100 km/h
（減速量 規定なし → 46 km/h以上）

②歩行者に対する試験（新たに追加）



衝突しないこと



6歳児相当ダミー

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

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

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月及び平成27年8月改訂）
- 『**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）



各マニュアルの周知状況やスクリーニング検査の受診状況につき各モードごとに調査を実施

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～）

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

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

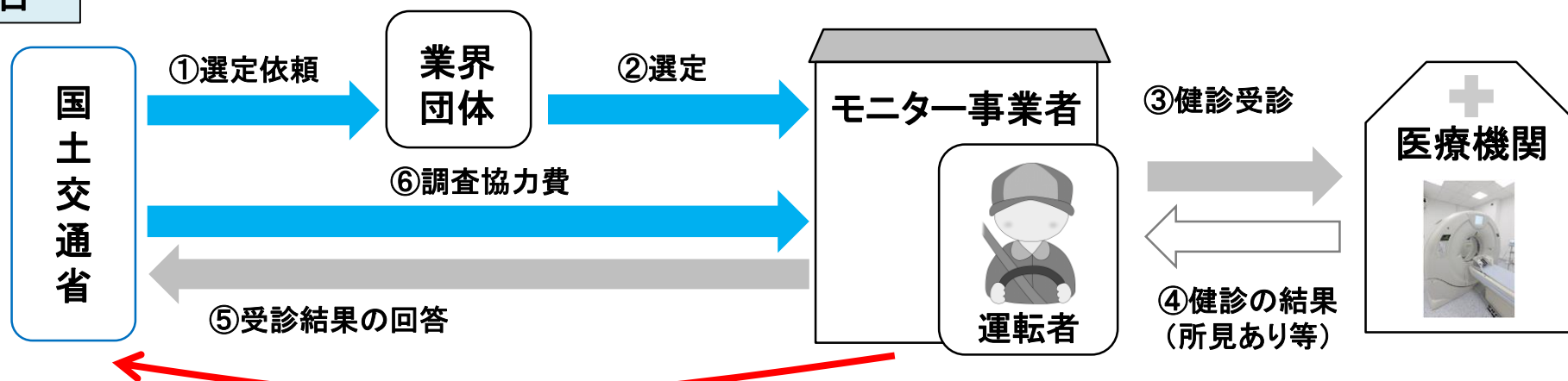
○健康起因事故防止のため、疾患の早期発見に有効とされるスクリーニング検査に積極的に取り組みたいと考えている事業者の中からモニター事業者を選定。

○モニター事業者の運転者がスクリーニング検査を受診

(脳健診: 合計9,761人健診済み 視野障害検診: 合計3,000人検診予定)

○健診の受診結果やその後の発症や治療の有無、勤務制限状況などについて調査(3年間)を実施。

1年目



2・3年目

【追跡調査】

事業者から国交省に対し、(1)健診受診運転者(所見あり)に係るその後の疾患の発症や治療の有無、(2)当該運転者の勤務制限状況、(3)各事業者の取組意識の変化、を回答。

【脳健診普及に向けたモデル事業の実施によって確認できた事項】

- 疾病の早期発見、早期治療ができた事例を多数確認することができたこと
- 運転寿命の延伸につながっている事例を確認できたことにより、運送業界における人手不足の解消や人材活用につながる
- スクリーニング検査後に事業者が取り組む方策に関して、具体的な好事例が確認できたこと

今後の実施事項

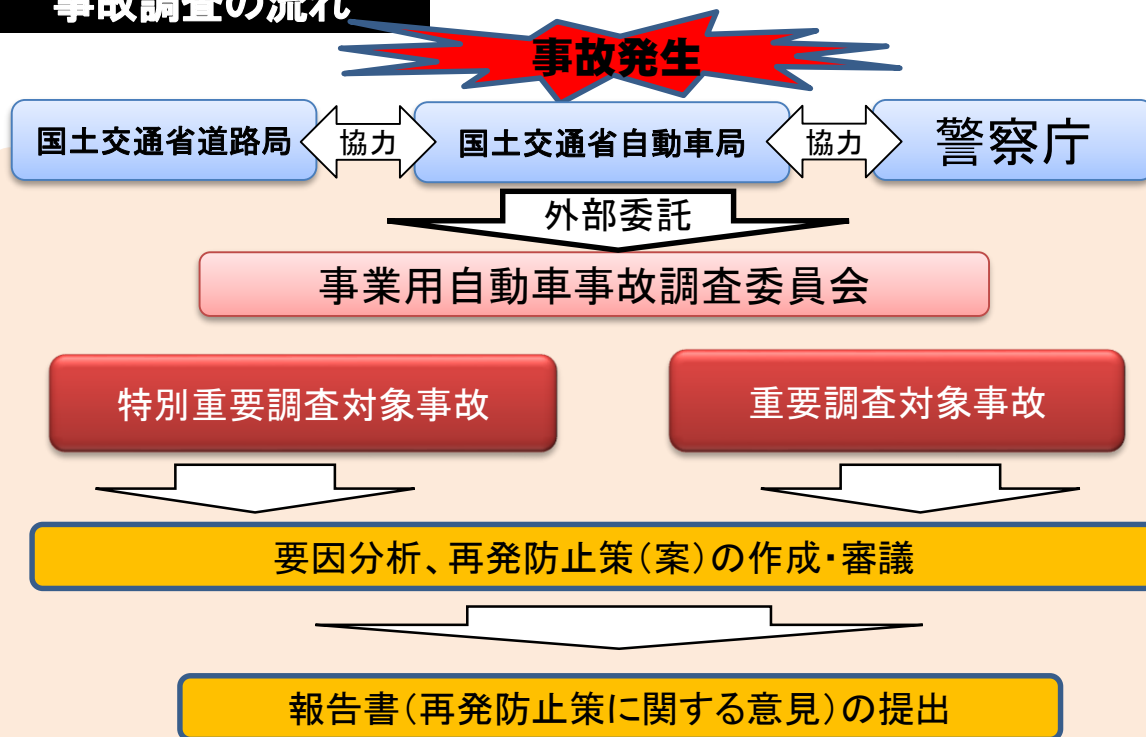
- 『自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン』へモデル事業の実施により確認できたことなどを記載し、スクリーニング検査の普及促進に向けて、本事業の結果とマニュアルの更なる周知を図ることとする。

- 人手不足に見舞われる運送業界において、交通事故防止・運転寿命延伸の観点で視野障害対策に取り組むことは極めて重要
- 視野障害マニュアルに記載した「視力検査」「眼圧検査」「無散瞳眼底検査」の3つの検査から視野障害の原因になり得る疾患の疑いと判断されたケースは令和3年度で全受診者の8%、令和4年度で13%に上る。
(一部は精密検査を実施したケースあり)
- 「早期発見」「早期治療」を行う事で、運転寿命の延伸に繋がるケースも期待されることから、有所見者に対しては積極的に精密検査受診に進んで頂くよう継続的に訴求する。
- 今後は運転者の乗務状況などの追跡を行う事で、交通事故の有無などの相関を調査する。

経緯

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的
問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより
質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 平成26年6月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、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」を設置し、事業用自動車の重大事故について
事故要因の調査分析を行っている。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 主管研究員
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講座 講師
春日 伸予	芝浦工業大学工学部電気工学科 教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科 教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長
吉田 裕	関西大学社会安全学部 教授

事業用自動車事故調査委員会

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

○ 令和4年度における事故調査報告実績（3件）

	事故発生日	報告日	概要(抜粋)	原因	再発防止策
貨物	令和元年 12月11日	令和4年 12月23日	大型粉粒体運搬車が、片側3車線の第2車線を走行中、前方不注意により自車線上にあった工事現場に突入。この事故により、2名が死亡、2名が重傷、3名が軽傷。	<ul style="list-style-type: none"> ・前方不注意 ・一方的な教育 ・不十分な運行管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・ながら運転の禁止に係る指導の徹底 ・指導内容の理解度の確認の徹底 ・安全運行に係る運行指示の徹底 等
貸切バス	令和2年 6月8日	令和4年 12月23日	貸切バスが、乗客9名を乗せて運行中、中央分離帯の縁石に乗り上げ、信号機の支柱に衝突し停止。この事故により、乗客3名が重傷、6名が軽傷。	<ul style="list-style-type: none"> ・運行中の眠気、意識低下 ・一方的な指導教育 	<ul style="list-style-type: none"> ・指導内容の理解も確認するなど実効性のある指導教育 ・健康状態の報告と疑念がある場合の常務中止判断 等
タクシー	令和2年 12月17日	令和4年 12月23日	タクシーが乗客3名を乗せて走行中、交差点を一時停止せず直進。道路右側にある民家やその先の電柱に衝突して停止。この事故により、乗客1名が死亡、1名が重傷、1名が軽傷。また、タクシーの運転者が死亡(事故が原因かは不明)。	<ul style="list-style-type: none"> ・運行中の意識喪失 ・不適切な健康管理 ・不適切な運行管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・継続的な健康状態の把握と、乗務困難時の常務中止判断 ・体調異変時の車両の停止措置 ・点呼時の確実な健康状態の把握ができる体制の構築

大型車の車輪脱落事故防止対策について

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

- 大型車の車輪脱落事故件数は令和4年度に140件発生。過去最大となるなど増加傾向
- 「大型車の車輪脱落事故防止に係る調査・検討会」における調査結果を踏まえ、令和5年度においては、これまでの車輪脱落事故防止対策に加え、従前より実施している点検の奨励、適切な整備内容の周知・啓発等の対策の深化を図るとともに、**更なる対策**として、整備管理者権限の明確化や整備管理者に対する指導強化を行うべく、**自動車運送事業者及び整備管理者に対する行政処分等を導入**※（R5.10.1 改正通達施行）
- 車輪脱落事故車両調査や実証実験に基づく事故の推定要因等の調査・分析も継続して実施

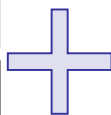
※「大型車の車輪脱落事故に係る調査・分析検討会」中間取りまとめ(R4.12)の提言事項

より効果的なポスターによる周知啓発

- 「タイヤの点検整備」の一層の促進につなげるデザインとしたポスターでの周知・啓発の実施 等



令和4年度の実施
(動画での周知啓発)



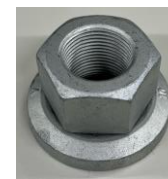
令和5年度ポスター

ナット配布による冬用タイヤ早期交換の推進

- タイヤ交換需要が集中し、点検整備ミスが起きることを防ぐため、**車輪脱落事故が多発している雪国**(北海道・東北・北陸信越)において、降雪期前の早期にタイヤ交換をした際に、劣化したナットがある場合は自工会から**新品のナットを無償提供**



劣化ナット→新品ナットを提供



行政処分の導入

- 車輪脱落事故を惹起した**自動車運送事業者**に対する**車両の使用停止**
○初違反 20日車、再違反 40日車
※「不正改造」による処分と同じ量定
- 一定期間に複数回の車輪脱落事故を惹起した自動車運送事業者等に選任されている**整備管理者**に対する**解任命令**
○上記、再違反の処分となる場合

安全で安心な道路空間の整備

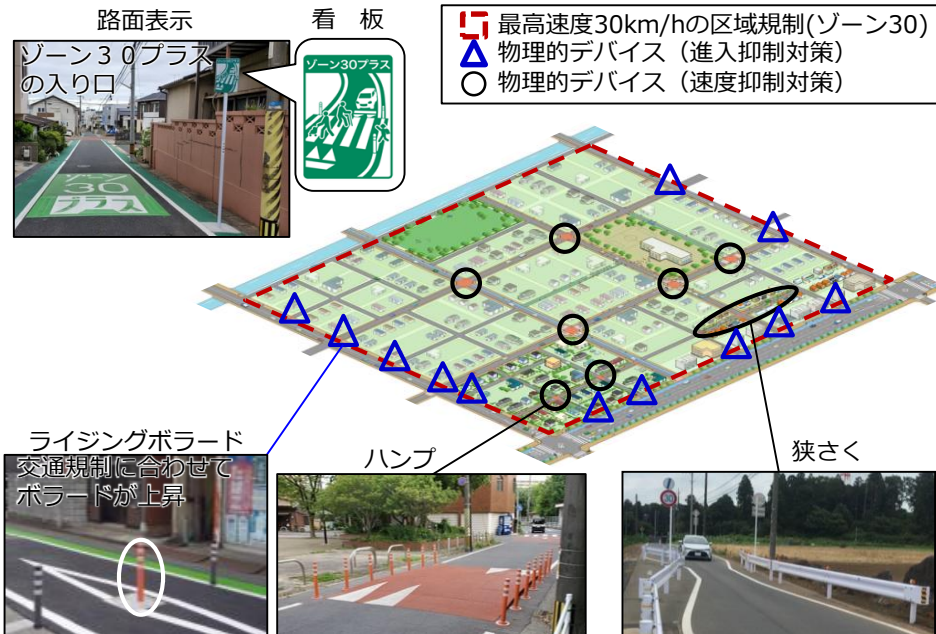
■ 幹線道路の安全性を一層高めつつ自動車交通の転換を図るとともに、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等により、安全・安心な道路空間の整備を推進。

＜背景／データ＞

- 令和4年の交通事故死者数は2,610人（戦後最少）
- 生活道路^{※1}の死傷事故率はその他の道路より大幅に高い（幹線道路の約2倍、自動車専用道路の約18倍）
- 通学路合同点検^{※2}の結果、道路管理者による対策が必要な約4万箇所のうち、約2.6万箇所対策完了（R4年12月末時点）、R5年度末までに暫定的な対策を含め全箇所安全対策を講じることを目指す
- 全国122地区において「ゾーン30プラス^{※3}」の整備計画を策定（R5年3月末時点）

- 事故危険箇所^{※4}における集中的な対策を推進
- 交通安全対策補助制度（地区内連携）等により、生活道路で「ゾーン30プラス」の整備を推進
- 交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）等により、通学路合同点検の結果を踏まえ実施する歩道や防護柵の整備などの対策を推進
- 効率的・効果的な交通安全対策の立案や地域の合意形成等へビッグデータの活用を促進

【「ゾーン30プラス」のイメージ】



- 通学路における歩道等の整備率（R1→R7）：53% ⇒ 57%
- 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率（R7）：R1年比約3割抑止
- ゾーン30等による30km/h速度規制等とハンプ・狭さく等の整備を組合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率（R7）：R1年比約3割抑止

※1：幹線道路（一般国道、主要地方道、都道府県道（自動車専用道路との重複除く））、生活道路（自動車専用道路・幹線道路以外の道路（道路法上の道路以外も含む））

※2：令和3年6月に千葉県八街市の通学路で発生した交通事故を受けて実施

※3：警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制(ゾーン30)と物理的デバイスの適切な組み合わせにより、歩行者等の交通安全を確保する連携施策

※4：幹線道路において事故の危険性が高い箇所（事故多発箇所や潜在的な危険箇所等）であり、対策を集中的に実施する箇所として国土交通省と警察庁が共同で指定した箇所

- 正面衝突事故防止対策について、土工部及び中小橋においては令和4年度に概成しており、長大橋及びトンネル区間において新技術を実道へ試行設置し、効果を検証。
- 令和11年までの逆走による重大事故ゼロの実現を目指し、高速道路における逆走対策を推進するとともに、高速道路への原付や歩行者等の誤進入対策を推進。

【暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策】

<背景/データ>

- ・ 高速道路の暫定2車線区間の死亡事故率は、4車線以上の区間の約2倍※1
- ・ 令和5年3月時点でワイヤロープとの接触事故は全国で7,368件発生するも、対向車線への飛び出し事故は14件、死亡事故は0件※2

- 長大橋及びトンネル区間において、車両の逸脱防止性能等を満たす新技術を全国6箇所（約1km）の実道で試行設置し、効果検証を実施中
- 今後、試行設置箇所を約13km拡大し、効果検証

【公募技術のうち、実道への試行設置を行う新技術】



長大橋及びトンネル区間の選定2技術

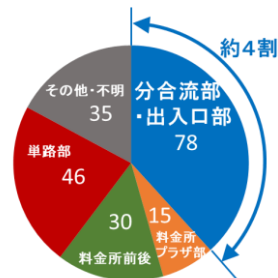


【逆走・誤進入対策】

<背景/データ>

- ・ 高速道路の逆走による重大事故件数は、H28年以前は約20件/年、H29年以降は約13件/年と減少傾向※3
- ・ 高速道路への歩行者等の誤進入事案は、3,828件（R4年度）うち、56%が原付、30%が歩行者、13%が自転車

- 逆走事案発生箇所の約4割※4を占める分合流部・出入口部の対策としての一般道のカラー舗装や、画像認識技術を活用した路車連携技術の実用化を推進
- 高速道路出入口部では逆走対策と併せて原付や歩行者等の誤進入対策を推進



<逆走事案発生箇所別件数>
(令和4年)



<カラー舗装>



<路車連携技術>



逆走警告用看板

※1：高速自動車国道(有料)(H25年-R3年)

※2：ワイヤロープ設置済み延長：約1,518km（R5年3月時点）
【土工部 約1,496km、中小橋 約22km】

※3：H28年以前：H23年～H28年データ、H29年以後：H29年～R4年データ

※4：令和4年データ