

2023年2月13日
プロドライバーの健康管理・労務管理の向上による
事故防止に関するセミナー

国土交通省における プロドライバーの健康起因事故対策について

国土交通省 自動車局
安全政策課 専門官
上田 享

1. 交通事故の発生状況

2. 健康起因事故の現状

3. 国土交通省における健康起因事故対策

1. 交通事故の発生状況

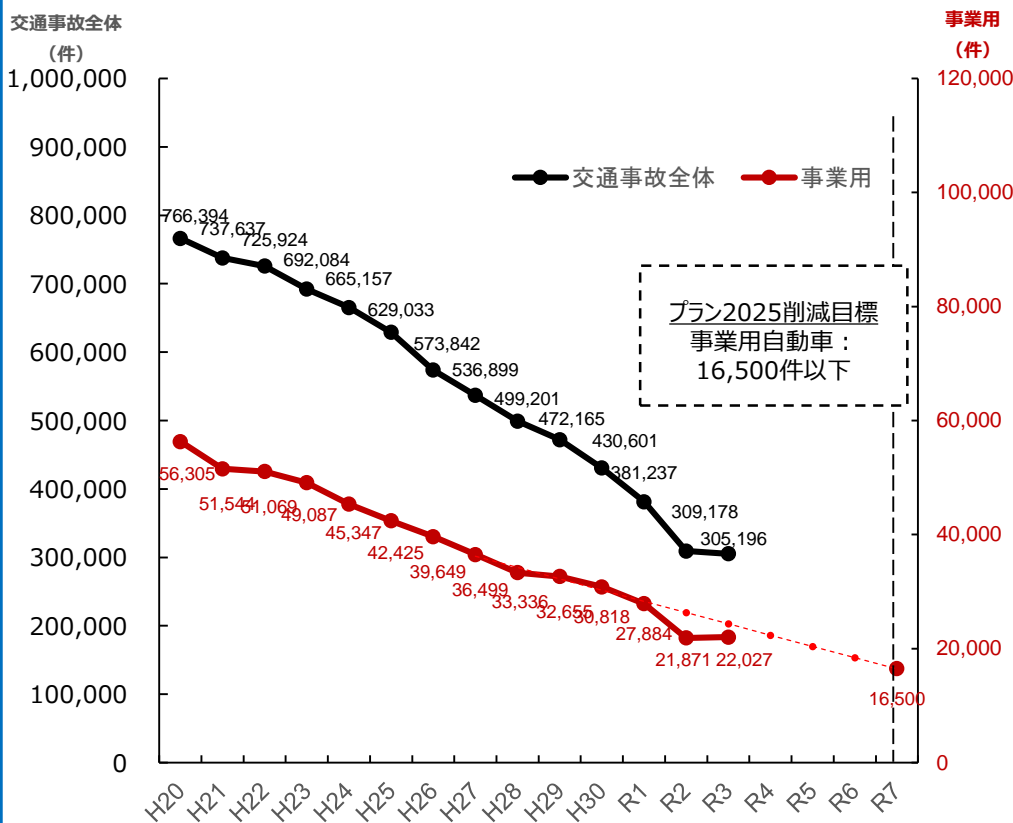
2. 健康起因事故の現状

3. 国土交通省における健康起因事故対策

交通事故件数の推移

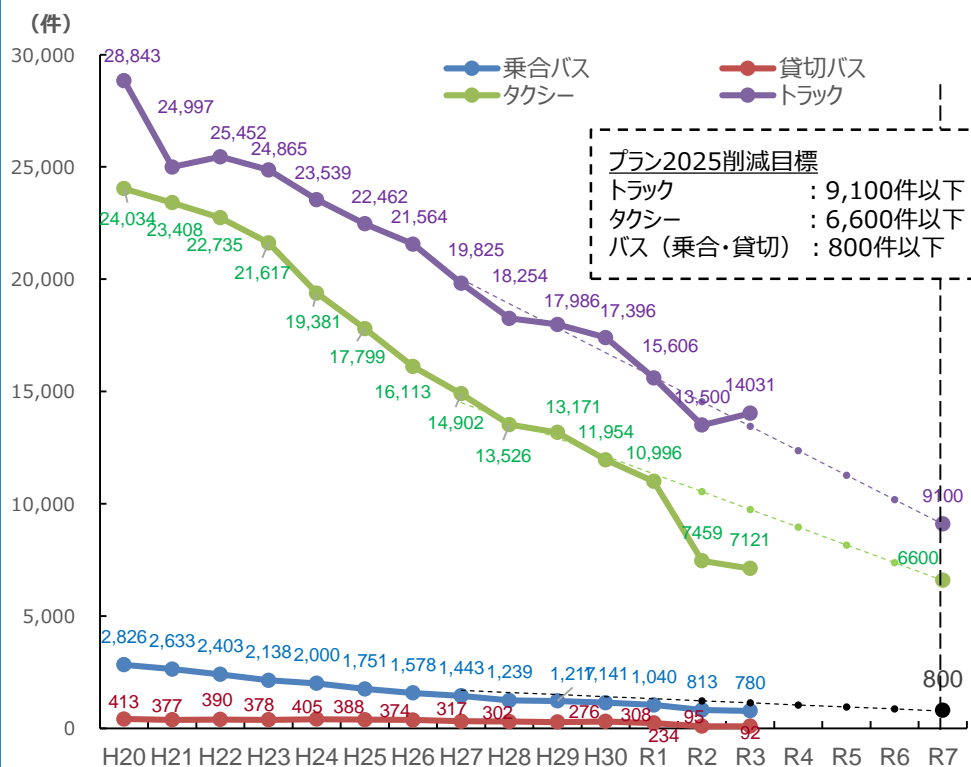
- 令和3年中に発生した交通事故全体の件数（人身事故件数）は**305,196**件であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は**22,027**件であった。
- 各モードの交通事故件数は、**トラックを除いたモードにおいて前年に比べ減少**している。 ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

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「交通統計」
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故の推移

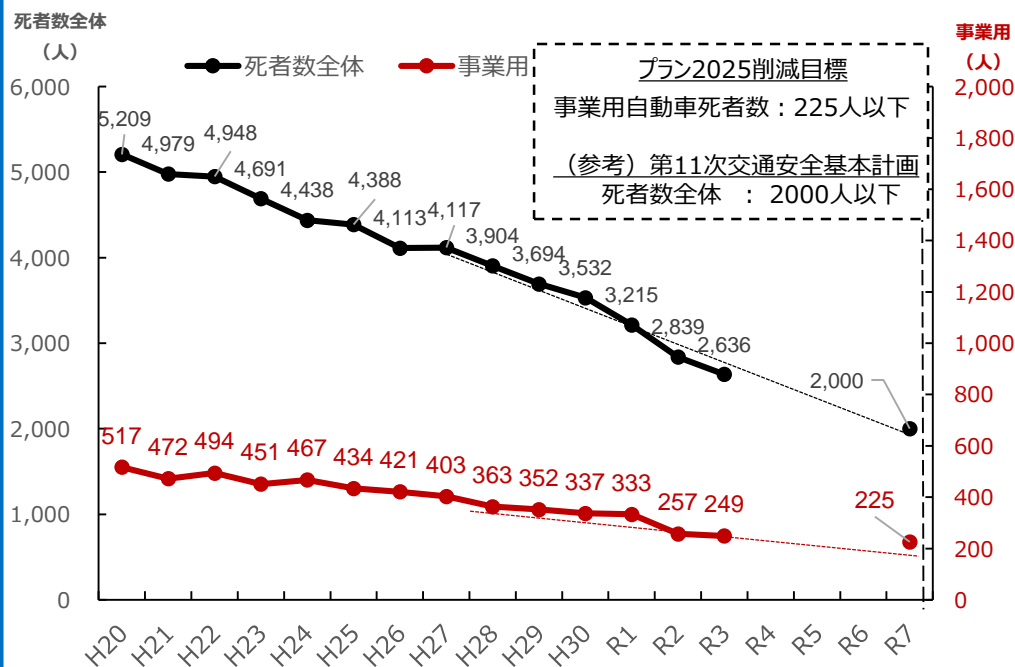


出典：警察庁「交通統計」
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

交通事故死者数の推移

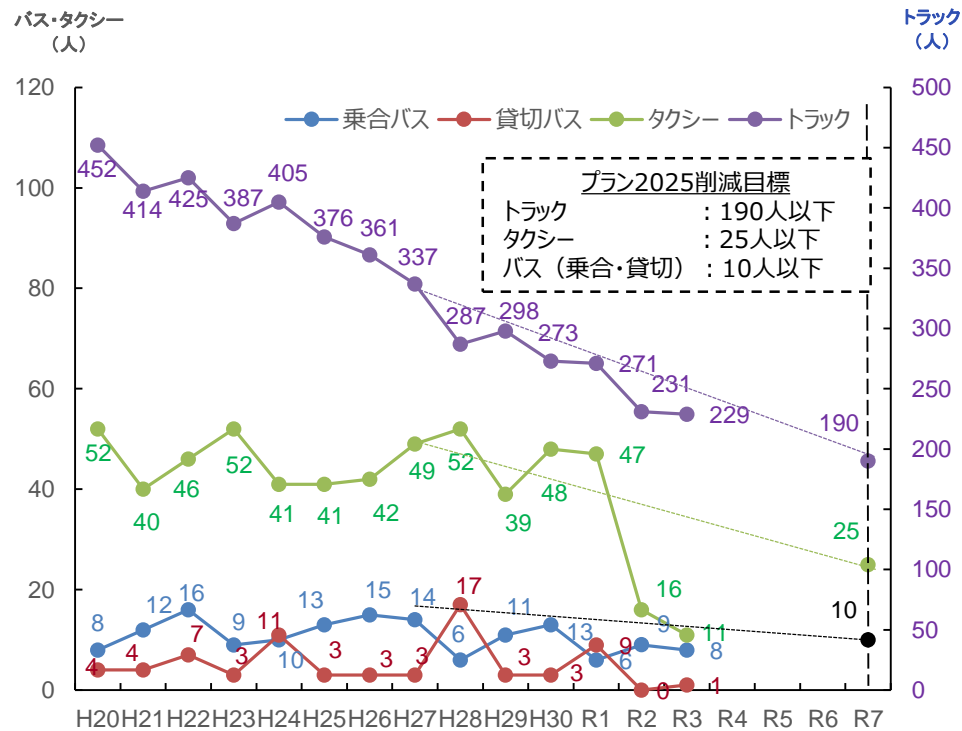
- 令和3年中に発生した交通事故全体の死者数は**2,636**人であり、そのうち、**事業用自動車の交通事故死者数は249人**（前年比**8**人減）であった。
- 令和3年の各モードの交通事故死者数は、**タクシーは減少**、**トラック・乗合バス・貸切バスは前年と同水準**である。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故死者数の推移

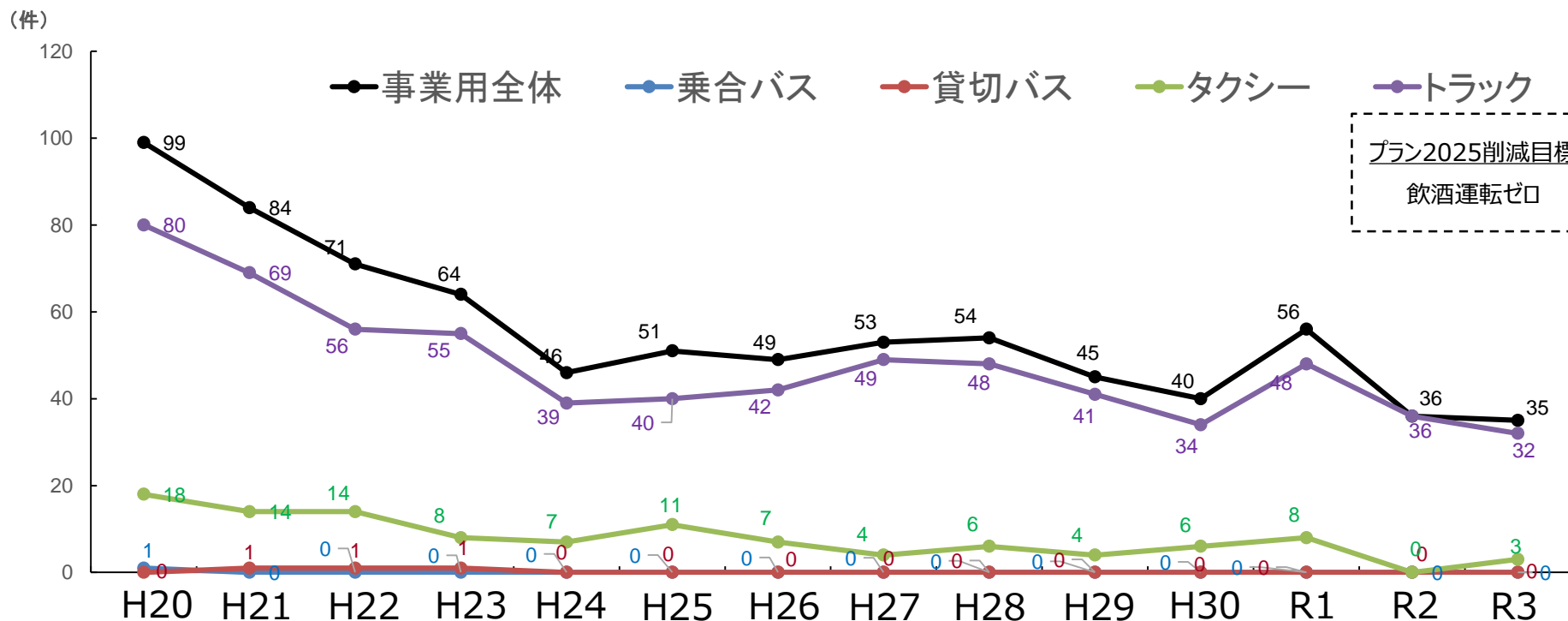


出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

飲酒運転による事業用自動車事故の推移

- 飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、令和3年は**35**件（前年とほぼ横ばい）発生した。
- タクシーについて、令和2年は**0**件を達成したが、令和3年は**3**件発生した。
- 飲酒運転の根絶に向け、引き続き飲酒運転を未然に防止するためのルール作り等の取組が必要。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



出典：警察庁「交通統計」
 （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. 交通事故の発生状況

2. 健康起因事故の現状

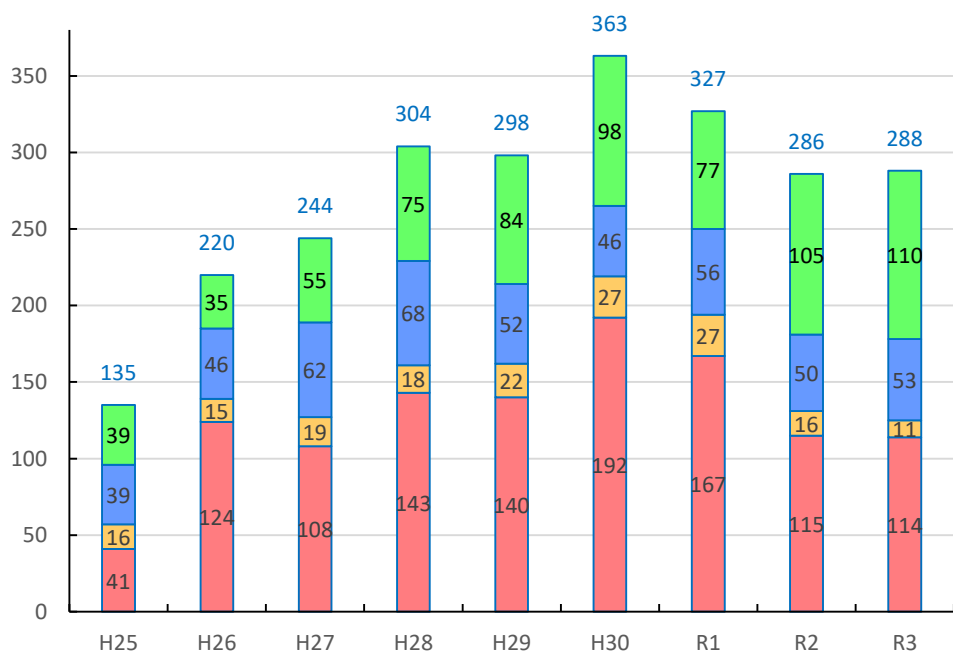
3. 国土交通省における健康起因事故対策

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高止まりの状況。

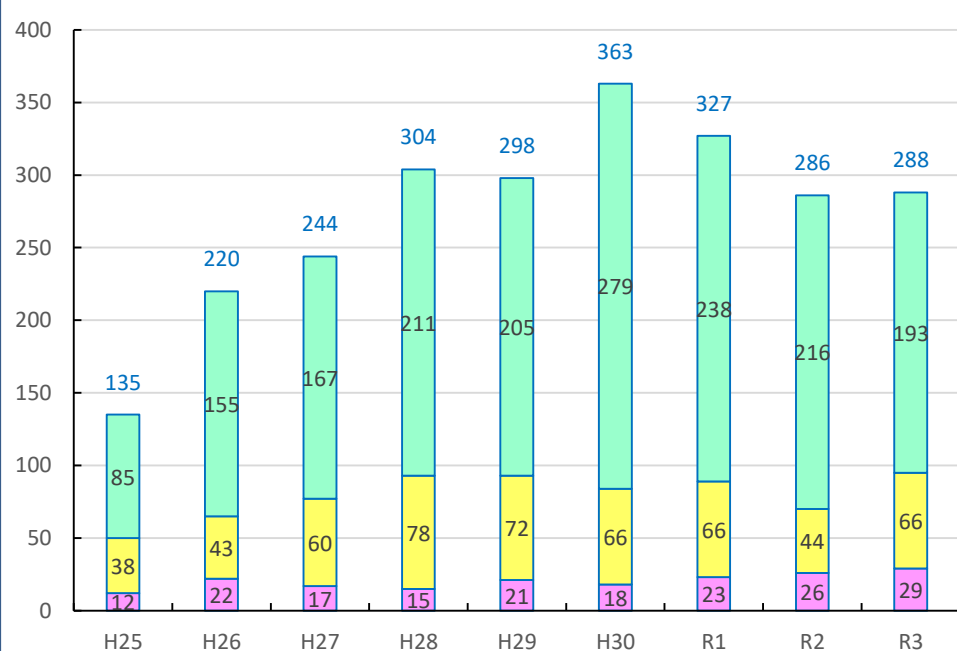
○令和3年は健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況。

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)



■ **トラック** (運転者数: 約84万人)
■ **タクシー** (運転者数: 約27万人)
■ **貸切・特定** (運転者数: 約5万人)
■ **乗合** (運転者数: 約8万人)

健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



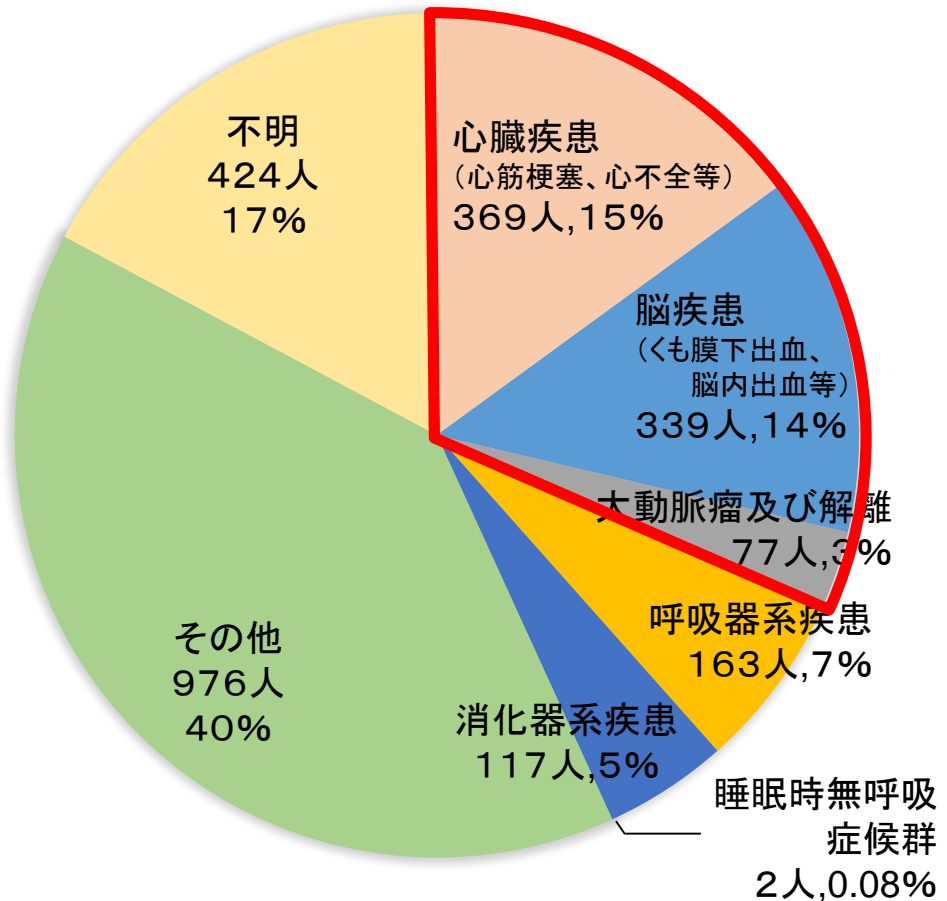
■ **衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)**
■ **衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)**
■ **衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)**

健康起因事故の疾病別の内訳(平成25年～令和3年)

○過去9年間で健康起因事故を起こした運転者2,465人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が32%を占める。
 ○うち、死亡した運転者426人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が12%、大動脈瘤及び解離が12%を占める。

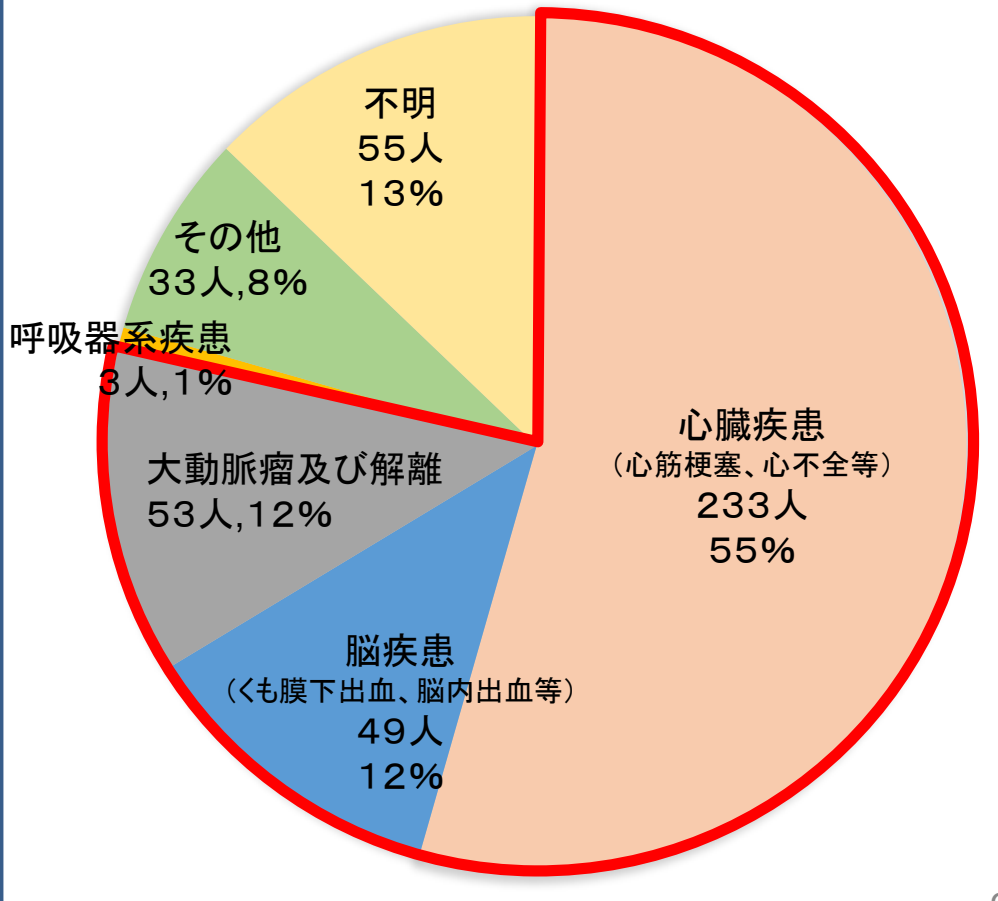
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計2,465人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計426人



1. 交通事故の発生状況

2. 健康起因事故の現状

3. 国土交通省における健康起因事故対策

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

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の乗務禁止**」
⇒ 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**」
⇒ 乗務前点呼により、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）

自動車事故報告書等の取扱い要領の一部改正（令和4年3月）

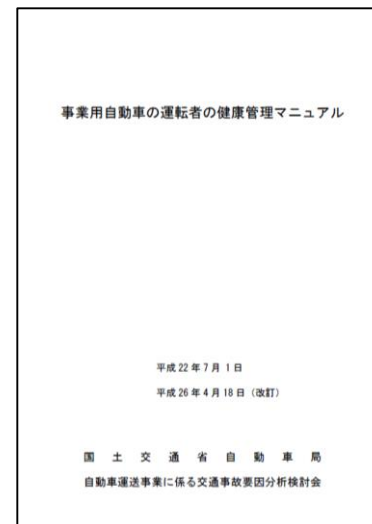
SASが関わる事故の発生状況を把握するため自動車事故報告規則等の取扱い要領を一部改正

「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）



事業用自動車の運転者の
健康管理マニュアル

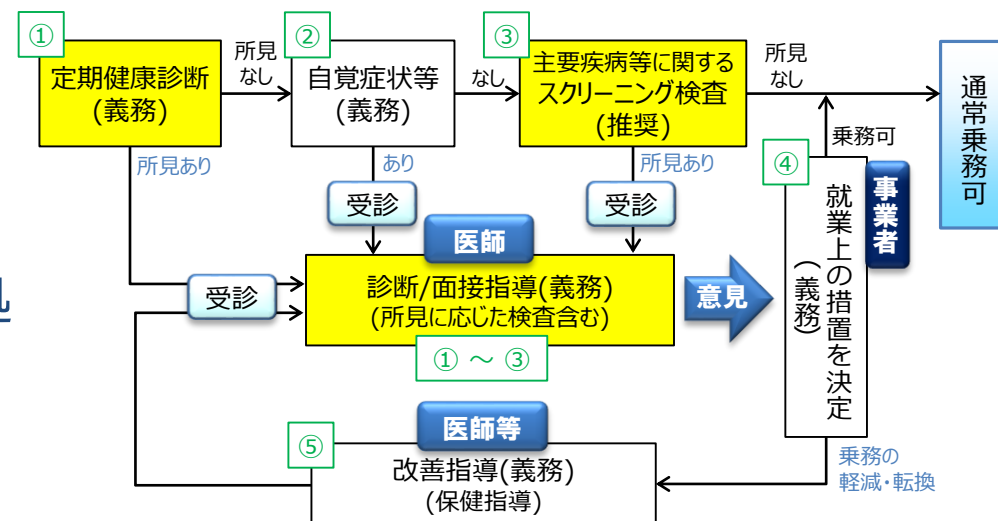
平成22年7月策定
平成26年4月改訂

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



- 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。
- また、業界団体においても、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

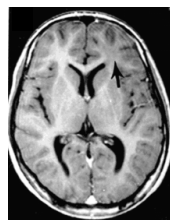


脳健診

- ◆ 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

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



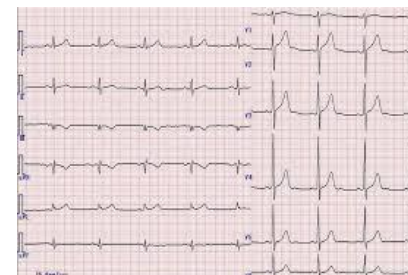
パルスオキシメトリ検査



フローセンサ検査

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



スクリーニング検査対象者の抽出

事前にスクリーニング検査対象者を抽出し、検査機関から送付された検査器材を配布する。

スクリーニング検査実施（精密検査が必要か否かを判断）

スクリーニング検査対象者は、器材を自宅に持ち帰り、睡眠時に装着・計測する。

スクリーニング検査器材等の返送

スクリーニング検査終了後、器材を検査機関へ返却する。検査データに基づき、医師が判定し、医療機関での精密検査が必要な対象者を検出する。

スクリーニング検査結果の到着

スクリーニング検査器材返却後、検査機関より、検査結果が送付される。

精密検査（確定診断）

スクリーニング検査の結果、要精密検査と判定された者に対し、精密検査を実施する。

治療

精密検査の結果に基づき、治療を行う。

異常なし

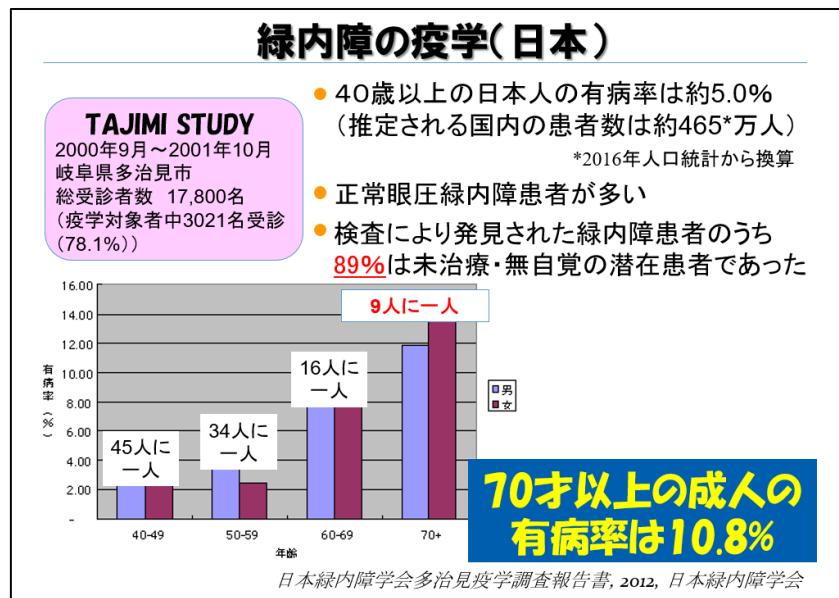
減量、節酒、禁煙等の生活習慣の維持を心掛ける。

運行管理を踏まえた事業場での取扱

精密検査の結果や、治療状況等を踏まえ、医師と相談の上、就業上の措置を決定する。

視野障害と自動車事故の関係について

- 高齢者における発症率が高い緑内障等の視野障害では、見えている範囲が狭くなったり、部分的に見えなくなる症状が現れるが、視力は維持されているため、自覚症状が無いまま運転を続けることで重大事故に繋がるおそれがある。
- 視野障害に関する運転リスクを事業者に周知するとともに、スクリーニング検査や眼科での視野検査の受診による早期発見、事業者による受診結果の把握及び治療を促すこと等の推奨が必要。



視野障害と自動車事故・最近の裁判事例

- 自動車過失致死事件(刑事裁判)
- 被告人(42歳男性)が軽四輪貨物自動車を運転中、信号のない横断歩道を横断中の76歳男性に衝突、死亡させる。「正面を見て運転た、衝撃があったので、車を停めて後方を見たら、ヒトが倒れていた。」
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故後に網膜色素変性と判明**
- 一審は無罪判決(2012.7)→控訴審も無罪(2014.3)

- 損害賠償(民事裁判)
- 被告人(41歳男性)がY字交差点で信号待ち、青信号で発進した直後、横断歩道を右から自転車によってきた59歳女性をはね、死亡させる。
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故前に網膜色素変性と診断され、身障者手帳2級を取得、医師は「運転はもちろん労働も難しい」と本人に伝えていた。**
- 一審(2018.11)、控訴審(2019.3)とも「**重過失**」を認める。

目の難病認め二審も無罪 大阪高裁、交通死亡事故で運転者の男性に判決
2014.3.25 11:59

奈良市で平成23年、歩行者の男性(69)を車ではねて死亡させたとして、自動車運転過失致死罪に問われた男性被告(45)の控訴審判決が26日、大阪高裁で開かれた。東山正明裁判長は「目の難病で視野が欠け、被害者を見つづけるのは困難だった」と述べ、無罪(求刑禁錮1年8月)とした1審奈良地裁判決を支持、検察側の控訴を棄却した。

検察側は「前方の安全に注意する義務を怠った」と主張していた。東山裁判長は判決理由で、男性が視野の欠ける「網膜色素変性症」だったと指摘。「衝突直前、視野の中で感度が悪い部分に被害者が入り、発見できなかった可能性がある」と述べた。

専門医「眼科の検診を」
10歳以上のドライバー
高齢者に多い「重過失」を認め、賠償命令

視野障害、二審も過失認定
旭川の死亡事故 控訴棄却
旭川市で発生した死亡事故で、控訴審判決が26日、大阪高裁で開かれた。東山正明裁判長は「目の難病で視野が欠け、被害者を見つづけるのは困難だった」と述べ、無罪(求刑禁錮1年8月)とした1審奈良地裁判決を支持、検察側の控訴を棄却した。

【緑内障患者の見え方の例】



令和2年度第2回自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた
更なる交通事故対策W/G
西葛西・井上眼科病院 國松副院長 ご講演資料より

自動車運送事業に係る視野障害対策に向けた検討

事業用自動車総合安全プラン2025(2021年3月策定)

- 事業用自動車の安全対策に関する中長期計画における講ずべき施策として「視野障害に関する運転リスクの周知、及びスクリーニング検査や眼科での視野検査受診の推奨」を明記。



自動車運送事業に係る視野障害対策ワーキンググループ(2021年12月～)

- 事業用自動車の運転者の視野障害によって発生しうる交通事故の抑止に向け、専門的見地から**視野障害を早期に発見し治療を促すための検査の普及方策に係る検討**を行うため、自動車運送事業に係る交通事故対策検討会の下に本ワーキンググループを設置。



視野障害対策マニュアル策定(2022年3月)

- 自動車運送事業者に対し、視野障害に関する運転リスク及び眼科健診の受診や治療継続の必要性について周知するため、運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて事業者が取り組むべき内容をまとめたマニュアルを令和4年3月に策定。



眼科検診普及に向けたモデル事業

2022年1月～2月
2022年10月～23/1月

- 眼科検診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眼科検診を受診し、視野障害の発症や治療の有無、勤務状況、事故発生の有無等について調査し、眼科検診を活用した健康確保の取組の手法を検討し、事業者への周知・普及を図る。
- 令和5年においてもモニター事業者を募集し、モデル事業を実施予定。

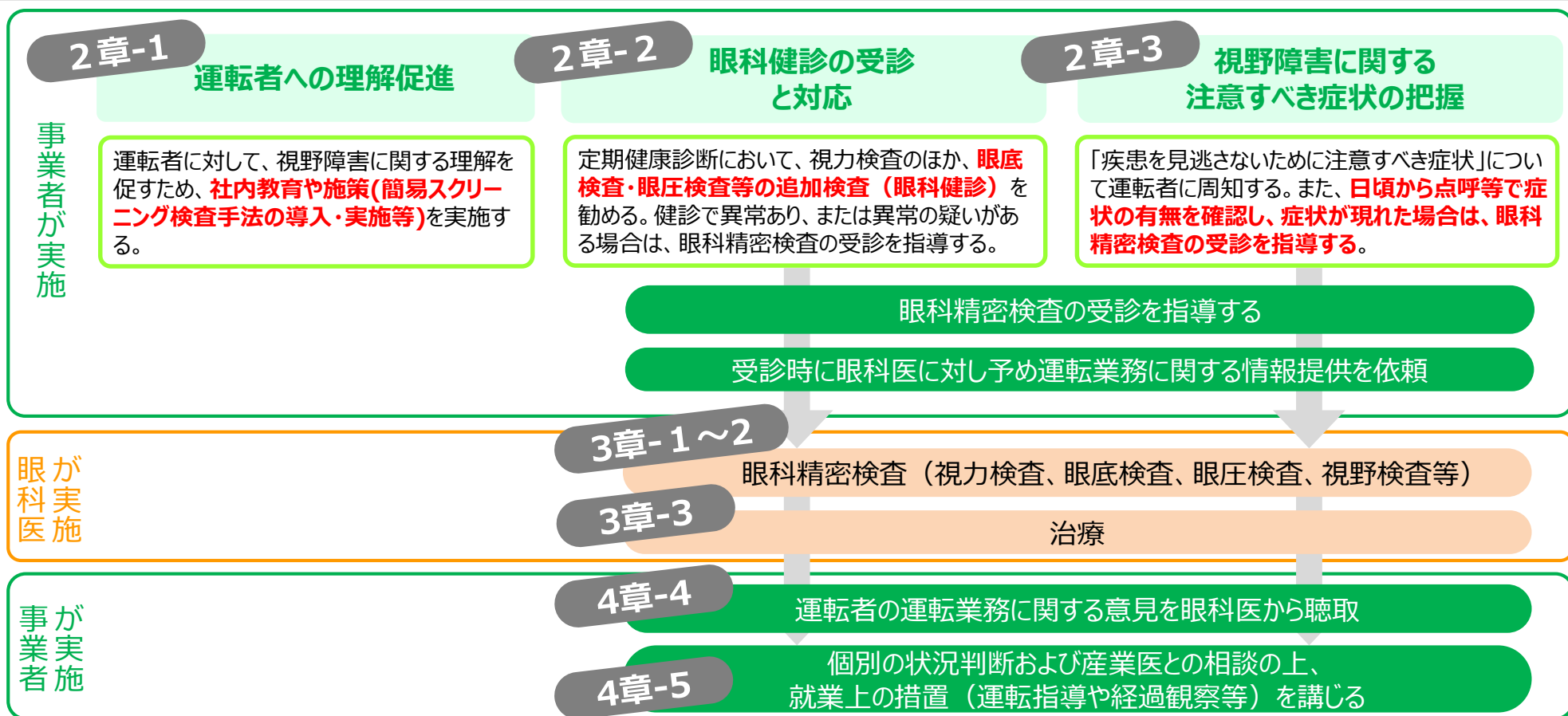
知識

1章

- ★視野が狭くなったり一部欠けたりする視野障害を自覚せずに運転を続けることで重大事故を起こす可能性がある。
- ★視野障害の早期発見と治療の継続により、運転者の運転寿命を延伸できる。

実践

視野障害の早期発見と運転寿命を延伸するための実施事項



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12月の公布を経て、令和6年4月1日から施行される予定。

	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)	<u>281時間を超えないこと</u>	
	1日の休息期間	8時間以上与えること	<u>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</u> 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 <u>15時間</u>	
タクシー	日勤	1か月の拘束時間	299時間を超えないこと	
		休息期間	8時間以上与えること	
		拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	
	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	<u>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</u> こと
拘束時間	21時間以下	<u>22時間以下</u>		
トラック	1か月の拘束時間	293時間を超えないこと	<u>284時間を超えないこと</u>	
	1日の休息期間	8時間以上与えること	<u>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</u> 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 <u>15時間</u>	

※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。

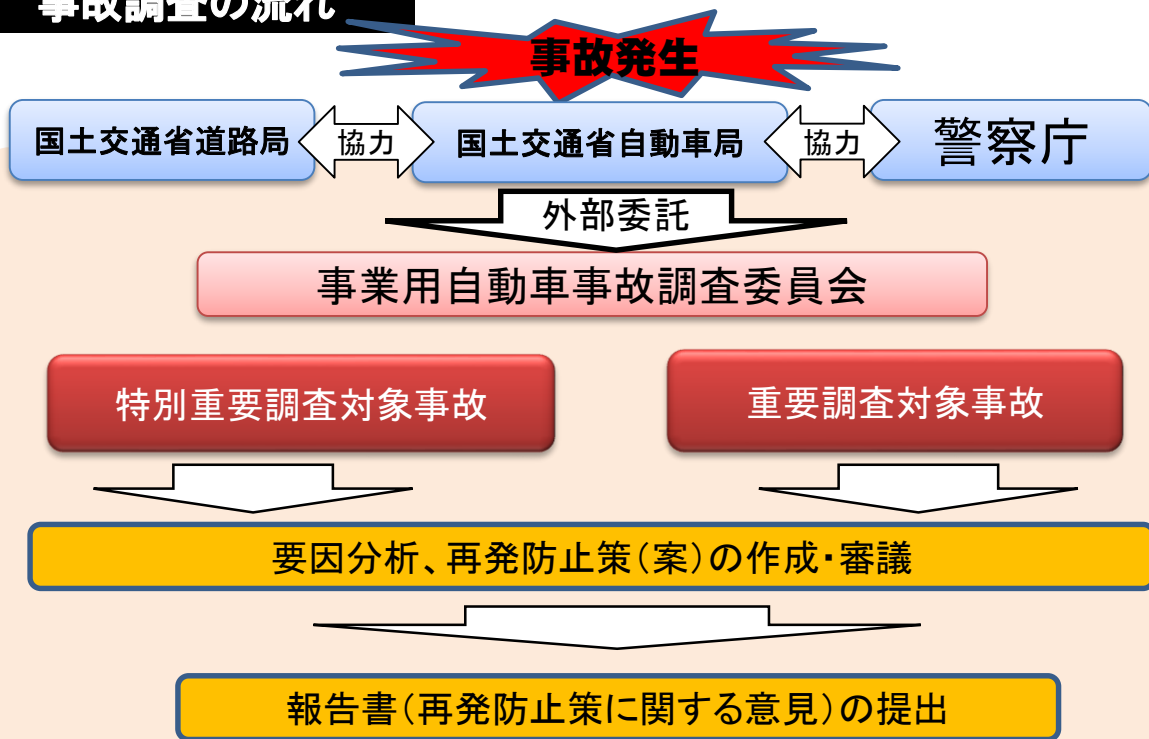
【厚生労働省HP】 https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126973_00001.html

事業用自動車事故調査委員会

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。
これまでの調査対象案件:62件(議決・公表済み53件、調査中9件)

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
安部 誠治	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
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

大型貸切バスの衝突事故（千葉市美浜区）

【事故概要】

- ・日時：令和2年6月8日 午後1時50分頃
- ・概要：貸切バスが、乗客9名を乗せて運行中、交差点前方の中央分離帯の縁石に乗り上げ、縁石内に設置されていた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。



【原因】

○運行中の眠気・意識低下

- ・運行中、眠気を感じていたにもかかわらず、そのまま運転を継続。

○一方的な指導教育

- ・指導教育は実施しているものの、眠気等の体調異変を生じた場合の対処方法、連絡体制等についての意思疎通・理解が不十分。

眠いけどまだ行ける。
車両を止めると、乗客や会社等に迷惑がかかる。



【再発防止策】

- 居眠り運転や体調異変による事故の具体的な事例を用いつつ、指導内容の理解も確認するなど、実効性のある指導教育の実施。
- 乗務前の点呼時に、運転者に対し健康状態について報告させ、疑念がある場合には乗務を中止させるなど、適切な運行管理体制の構築。
- 運転者が乗務中に眠気等の体調異変を生じた場合に運行管理者に申告しやすい職場環境等の整備。

○体調異変を生じた場合の対処方法

- ・直ちに運転を中止。
- ・車両を安全な場所に停車。



遠慮せず、いつでも連絡してください。

タクシーの衝突事故（北九州市戸畑区）

【事故概要】

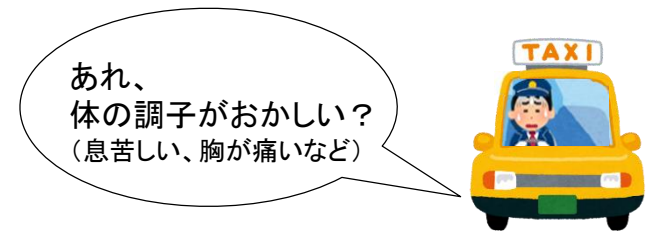
- ・日時：令和2年12月17日 午後8時50分頃
- ・概要：タクシーが乗客3名を乗せて下り勾配の道路を走行中、一時停止標識がある交差点を一時停止することなく直進、同交差点先の左カーブにおいて、道路右側にある民家の塀の角部分に衝突、さらにその先の電柱に衝突して停止。
この事故により、乗客1名が死亡、1名が重傷、1名が軽傷。
また、タクシーの運転者が死亡（事故が原因かは不明）。



事故車両

【原因】

- 運行中の意識喪失**
- 不適切な健康管理**
 - ・運転者に定期健康診断を受診させていないなど、事業者の**健康状態等の把握が不適切**。
- 不適切な運行管理**
 - ・運行管理者又は運行管理補助者でない者による**点呼の実施が常態化し、健康状態の把握等、安全運行に必要な確認・指示が欠如**。



【再発防止策】

- 運転者に定期健康診断を必ず受診させるだけでなく、**継続的に健康状態等を把握し、乗務困難と判断した場合には、運転者に対し乗務の中止を命じる**など健康管理の徹底。
- 運行中に**体調異変を感じた場合、直ちに車両を安全な場所に停車し、運行管理者に報告・指示を受ける**よう指導を徹底。
- 選任された**運行管理者又は運行管理補助者が確実に点呼を実施し、運転者の健康状態等を的確に把握**できるよう適切な運行管理体制の構築。

大型トラックの衝突事故（千葉市美浜区）

【事故概要】

- ・日時：令和元年12月11日 午前2時11分頃
- ・概要：大型粉粒体運搬車が、国道14号の片側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し、工事現場の作業員や工事関係車両（4台）に衝突。
この事故により、工事現場の作業員のうち2名が死亡、2名が重傷、3名が軽傷。



【原因】

○前方不注意

- ・通り慣れた道路で交通量も少なかったことなどから、スマートフォンを注視・操作しながら運転。

○一方的な指導教育

- ・指導教育は実施しているものの、運転者に対し内容の理解を確認することなく、欠席者に対するフォローもなし。

○不十分な運行管理

- ・運行経路における道路・交通状況に関する情報収集が不十分であり、点呼時の安全運行のために必要な指示等も不十分。



【再発防止策】

- 「ながら運転の禁止」に係る指導の徹底。
- 指導教育の欠席者に対するフォローだけでなく、運転者が指導内容を理解しているか確認するとともに、指導結果を次の指導に活かすなど、実効性のある指導教育の実施。（例：ドライブレコーダーの映像記録による理解度の確認）
- 道路情報等の収集及び当該情報を踏まえ、始業点呼時に安全な運行経路を指示するなど、安全運行に係る運行指示等の徹底。
- 安全運転支援装置（衝突被害軽減ブレーキ等）の導入の検討。



- ・事業用自動車に係る安全情報の提供を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始。
- ・毎週金曜日に定期配信を行っており、令和5年1月6日で第690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2万1千人を突破。

メールマガジン「事業用自動車安全通信」

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。



① 国土交通省HPから「自動車」を選択します。



② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



③ 「自動車総合安全情報はこちら」を選択します。

◆自動車総合安全情報はこちら



④ 「事業用自動車安全通信」を選択し、配信登録をお願いします。

メールマガジン「事業用自動車安全通信」



※ 携帯電話、スマートフォンからの登録はこちら ➡

◆◆◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」第690号 (R5.1.6) ◆◆◆

=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=3件 (12月23日~1月5日分)

- (1) 乗合バスの衝突事故
- (2) 乗合バスの車内事故
- (3) 法人タクシーの転落事故

2. トピック

- (1) 事業用自動車事故調査委員会の調査報告書の公表について
- (2) 乗務後自動点呼が実施できるようになります! ~ ICTを活用した運行管理の高度化に向けて~

ご清聴ありがとうございました。