事業用自動車事故調査委員会
10年総括

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課

令和7年6月

事業用自動車事故調査委員会10年総括【これまでの取組】

国土交通省

令和6年6月で発足10年を迎えた事業用自動車事故調査委員会は、労働科学、社会学、健康医学、法学、など8分野の有識者による多面的・科学的分析に基づき「事故の背景にある組織的・構造的要因の更なる解明」や「より客観的で質の高い再発防止策の提言」等を通じ社会的要請に応えてきた。令和2年8月に公表した「5年総括」で示された今後の取組方針に基づき、後半5年では客観的な分析のための実証実験を行うなど、新たな取り組みも積極的に行われてきたところである。

本委員会発足から令和6年3月までに議決された58件の事故について、①5年総括を含めた発足10年間の分析を行うとともに、②これまでの取組に係る課題を整理した上で、③今後の本委員会のあり方についての方向性をとりまとめた。

これまでの取組【分析編】

事故類型と再発防止策の主な傾向

パターン

Ⅰ：過労運転による居眠り事故
Ⅱ：体調急変や体調不良による事故
Ⅲ：前方不注意(脇見運転)による事故
Ⅳ：速度超過状態で走行するセミトレーラの横転事故
Ⅴ：周囲の状況や積荷に合わせた適切な運転操作ができなかったため発生した事故

主な再発防止策＼パターン	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ
運転者教育の充実	●		●	●	●
運転者自身の健康状態について気軽に相談できる職場環境の整備	●	●			
点呼における疾病・疲労等の状況報告、病気の前兆の把握	●	●			
適切な運行指示、運行指示の徹底	●		●	●	
安全運転支援装置の普及と正しい活用	●	●	●	●	●

【パターンと再発防止策】

・原因に応じて事故を5つのパターンに分類
・パターンに応じた再発防止策の傾向が判明
・パターンⅠ.Ⅲ.Ⅳ.Ⅴは運転者教育の充実
・パターンⅡは、左記以外にも、運行中の運転者からの体調不良の申告への迅速な対応やスクリーニング検査の受診など多岐に渡る

【再発防止策の新たな傾向】

・技術の進展に伴う予防安全技術(衝突被害軽減ブレーキ等)による対策
・シートベルトの着用の徹底など被害軽減対策
・車両故障等により高速道路上で駐停車した場合の安全対策　など

勤務実態と事故との関係

○過重性・不規則性のリスクが大きい勤務形態※1
⇒パターンⅠの約50%、パターンⅢの約40%に該当

○休日明けにおける事故発生リスク※2
⇒休日明け1日目が16件(発生比率0.06)、4日目が12件(発生比率0.09)、11日目以上が5件(発生比率0.2)と、連続勤務日数が長期化すると事故発生の可能性が高まる可能性が考えられる。

※1 拘束時間等改善基準告示の超過状況、深夜早朝勤務、不規則な勤務などの指標から、委員会独自に判定。
※2 発生比率は、(分子:休日明け勤務日数別事故発生件数 / 分母:休日明け勤務日数別勤務数の合計)により算出

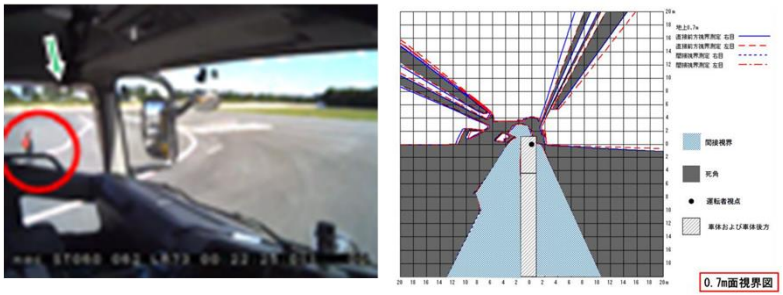
5年総括以降の新たな取組

【国の事業者・運転者等への周知策】

- 国交省HPへ報告書・概要書の掲載、関係団体へ通達、運行管理者講習テキストへの掲載
- ポスターの作成、セミナーでの講演等

【新たな調査手法の実施】

① 実証実験の実施



(例)実車を活用した歩行者視認性のシミュレーション　○は歩行者

② 調査範囲の拡大による情報の取得

- 当事者の死亡、ドラレコ/デジタコの焼失等で情報が十分でない事案において調査範囲を拡大

【当初の枠組みを超えた連携】

- 予防安全技術を扱う国交省技術部門との情報交換
- 高速道路会社の交通安全イベントにおける啓発
- 運行管理者講習における報告書の活用

事業用自動車事故調査委員会10年総括【課題、今後のあり方】

国土交通省

これまでの取組を踏まえた事故調査委員会の取り組みに係る課題認識【課題認識編】		今後の本委員会のあり方についての方向性【今後のあり方検討編】
国の施策等との協調を意識した取り組みによる安全対策の推進強化		
• 国においても各検討会等において安全対策が行われており、国の施策との連携によるスパイラルアップが重要	**①国の施策との協調**	• 事業用自動車総合安全プランとの協調 • 国の各検討会との取組内容の相互共有 • 国の施策を調査事案の選定基準に反映
• 事故発生から議決まで相当程度の時間を要しているが、国の緊急対策との協調による即応的な対応が有効	**②国の緊急対策との協調**	• 社会的影響が大きい事故発生時における国と委員会とのすみやかな情報共有
最新技術を活用した調査・分析能力の向上による調査結果の信頼性向上		
• ドラレコ等の消失・焼失や当事者の死亡・退職等で調査機会が喪失するケースもあり、多様なデータソースから情報を得ることが有効	**③調査・分析能力向上**	• 多様な主体（乗客、他車、関係機関等）への調査協力を依頼 • EDR等の最新の情報技術の活用
周知徹底と運行管理者以外を含めた多様な主体による取り組みの強化・報告書の一層の活用		
• これまでの調査報告書において、同様の再発防止策を繰り返し提言していることを踏まえ、再発防止策の事業者・運転者への浸透強化が必要	**④再発防止策の浸透策**	• 運転者まで伝わりやすい資料作成（漫画、動画等）、研修・広報等による戦略的な情報展開 • 調査報告書や資料をいつでも閲覧できるwebページの開設 • 警察、高速道路会社、運輸局等が実施する安全啓発イベントへの参加 • 高速道路等休憩施設におけるポスターの貼付依頼 • 業界団体や運行管理者研修での周知の継続
• 運送事業者のみならず自動車（機器）メーカ等、運送事業者以外の自動車交通関係者への提言にも努めていくことが重要	**⑤時代の変化に対応した提言**	• 予防安全技術やDXの進展踏まえ、これら技術を事故防止対策に効果的に利用

【おわりに】本委員会発足後は、重大事故の高度で複合的な分析や質の高い再発防止策の提言を可能とし、報告書の公表により事故の振り返りやフォローアップも推進してきた。10年間の活動で事故防止対策の推進に一定の役割を果たしているが、近年の予防安全技術やDXの進展など時代の変化に即した新たな対策の提言が重要となっている。今後は、10年総括で示された本委員会のあり方を着実に実施するとともに、再発防止策の実施状況の検証と必要な施策の検討が期待される。