

令和7年度及び今後の取組について

令和7年度第4回「自動車運送事業安全対策検討会」

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**

自動車運送事業安全対策検討会関係の取組

- 運行管理の高度化
- 乗合バスの車内事故防止
- 健康起因事故防止
- 飲酒運転事故防止

令和3年度 令和4年度 令和5年度 令和6年度 **令和7年度** 令和8年度～

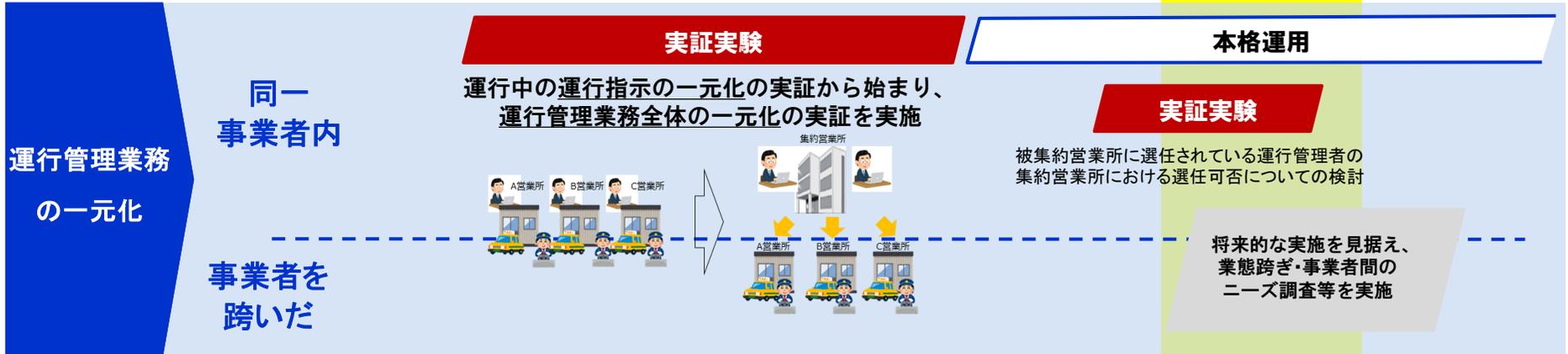
点呼業務



自動点呼



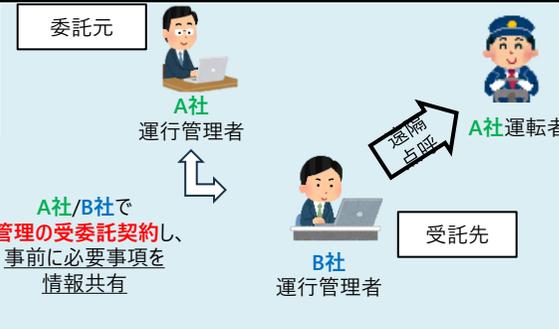
運行管理業務
点呼以外の



ICTの活用による運行管理の高度化の取組

【令和7年度の取組】

- 運行管理高度化WGにおいて、事業者間遠隔点呼、業務前自動点呼の要件のとりまとめを行い**制度化**。また、軽貨物についても遠隔点呼、自動点呼が実施可能となるようにした。
- 運行管理業務を同一事業者内の一の営業所に集約し、遠隔で運行管理業務が行えるようにする**運行管理の業務の一元化**について、**運行管理者の選任数緩和に係る実証実験**を実施中。

	事業者間 遠隔点呼		業務前 自動点呼	
	 <p>委託元 A社 運行管理者</p> <p>A社/B社で 管理の受委託契約し、 事前に必要事項を 情報共有</p> <p>遠隔 点呼</p> <p>受託先 B社 運行管理者</p> <p>A社運転者</p>		 <p>運行管理者</p> <p>事前に点呼情報 入力</p> <p>自動点呼機器</p> <p>点呼</p> <p>運転者</p>	
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	機器の対応	運行管理者の対応
異常なし	乗務可判断	なし(点呼の実施状況について適宜確認)	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	・運転者との連絡 ・交替運転者の手配 等	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
健康状態等の異常等有	委託元運行管理者に連絡	・運転者との連絡 ・乗務可否判断 等 →可の場合:委託元運行管理者にて点呼を継続 →不可の場合:交替運転者の手配等の措置	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 →可の場合:自動点呼の再開 →不可の場合:交替運転者の手配等の措置

【令和7年度の取組】

- 遠隔点呼・自動点呼に関して、**各点呼制度の概要や違い、実施に係る要件や必要な機器、実施に係る申請方法等をイラスト等を用いて解説するパンフレットを作成(令和7年11月)**
- 各事業者の実情に合わせた、遠隔点呼・自動点呼の導入検討に活用いただき、さらなる普及促進を図る

遠隔点呼・自動点呼制度に関する解説パンフレット

遠隔点呼・自動点呼 解説パンフレット

点呼の確実性 UP 業務負担軽減 ICTを活用した点呼制度 ▶P1

遠隔点呼 ▶P2

要件を満たす機器・システムを用いて、運行管理者等と運転者等が離れた場所から、ビデオ通話のような形で点呼を実施する制度。

両者がビデオ通話

自動点呼 ▶P7

国土交通省の認定を受けた機器・システムを用いて、運行管理者等が作成した点呼予定に基づいて運転者等が運行管理者等の立ち会いなしに点呼を実施する制度。

事前の点呼予定入力 点呼機器を用いて立ち会いなしで点呼実施

国土交通省 (2025年) 11月発行

表紙

1 ICTを活用した点呼制度

対面点呼と遠隔点呼・自動点呼の違い
 運行の安全を確保するため、点呼は原則対面で行うこととされていますが、「対面による点呼と同等の効果をもつもの」として(国土交通大臣が定める方法)として、遠隔点呼や自動点呼などのICTを活用した点呼が認められています。

	対面点呼	遠隔点呼	自動点呼
運行管理者等	本人が所属する営業所または車庫	本人が所属する営業所・車庫・事業用自動車内・宿泊施設・待合所 その他これに類する場所	— ※点呼実施中の所在は問わない
実施場所	本人が所属する営業所または車庫	本人が所属する営業所・車庫・事業用自動車内・宿泊施設・待合所 その他これに類する場所	—
運転者等	本人が所属する営業所または車庫	本人が所属する営業所・車庫・事業用自動車内・宿泊施設・待合所 その他これに類する場所	—
実施方法	対面で行う	要件を満たす機器・システムを用いてビデオ通話のような形で遠隔で実施	国土交通省の認定を受けた機器・システムを用いて運行管理者等の立ち会いなしで実施
記録・保存方法	紙の記録簿に手動で記録・保存	システム上で自動で記録・保存	システム上で自動で記録・保存
		メリット ★記録簿の作成に要する時間の短縮 ★記録の保存・管理の正確性・利便性向上	メリット ★記録簿の作成に要する時間の短縮 ★記録の保存・管理の正確性・利便性向上

貨物軽自動車運送事業者の場合は、運行管理者を貨物軽自動車安全管理者に読み替えてください。運行管理者等には、補助者を含みます。運転者等には、特定自動運行保安員を含みます。

本パンフレットの読み方

ICTを活用した点呼制度について

2 遠隔点呼

遠隔点呼とは？
 遠隔点呼は、要件を満たす機器・システムを用いて、運行管理者等が運転者等が離れた場所から、ビデオ通話のような形で点呼を実施するものです。

遠隔点呼の流れ

事前準備 → 点呼実施 → 結果確認

点呼を行う運行管理者等が通話予約の実施予定を運転者等や運行に係る情報を確認
 運転者等からの点呼実施依頼を受け運行管理者等と運転者等が遠隔点呼を実施
 運転者等の所属する営業所の運行管理者等が点呼の実施結果を確認

遠隔点呼を実施できる範囲と場所

運行管理者等
 実施できる場所
 運行管理者等が所属する営業所・車庫

運転者等
 実施できる場所
 運転者等の運行の業務に係る事業用自動車内
 運転者等の運行の業務に係る待合所・宿泊施設等

※1 事業者が遠隔点呼を行う場合には、運行管理者等が運行管理者の許可が必要。p6「遠隔点呼を行うには、どのような手続きが必要なの？」を参照。
 ※2 点呼実施が補助者の場合は、運転者等が所属する営業所の補助者が実施したものとみなされます。
 点呼実施が補助者の場合は、運転者等が所属する営業所の補助者が実施したものとみなされます。

遠隔点呼について (P2-P6)

3 業務前・業務後自動点呼

自動点呼とは？
 自動点呼とは、国土交通省の認定を受けた機器・システムを用いて、運行管理者等が作成した点呼予定に基づいて、運転者等が運行管理者等の立ち会いなしに点呼を実施するものです。

自動点呼の流れ

事前準備 → 点呼実施 → 結果確認

運行管理者等が運転者等ごとに点呼の予定をシステムに入力
 運行管理者等の立ち会いなしに運転者等が点呼を実施
 運行管理者等がシステム上で点呼結果を確認

自動点呼を実施できる場所

運転者等
 実施できる場所
 運転者等の運行の業務に係る事業用自動車内
 運転者等の運行の業務に係る待合所・宿泊施設等

点呼予定を入力する運行管理者等と同じ営業所に所属

運行管理者等の立ち会いは不要^{※1}
 運行管理者等の運行の業務に係る事業用自動車内^{※2}
 運転者等の運行の業務に係る待合所・宿泊施設等^{※2}

※1 運行管理者等は、自動点呼実施中の立ち会いは不要ですが、事前に点呼予定などの必須事項をシステムに入力しておくことが求められます。なお、自動点呼は、運転者等が所属する営業所の運行管理者等が実施したものとみなされます。
 ※2 当該場所での実施に対応した機器を使用することが必要です。

自動点呼について (P7-P11)

【掲載先リンク】 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001970917.pdf>



【参考】遠隔点呼機器・自動点呼機器について

遠隔点呼機器の構成例（遠隔点呼は要件に合致する機器を使用すること等を届出することで実施可能）



※体温計、血圧計は事業者により選択可能

自動点呼機器の構成例（自動点呼は国交省の認定を受けた機器を使用すること等を届出することで実施可能）

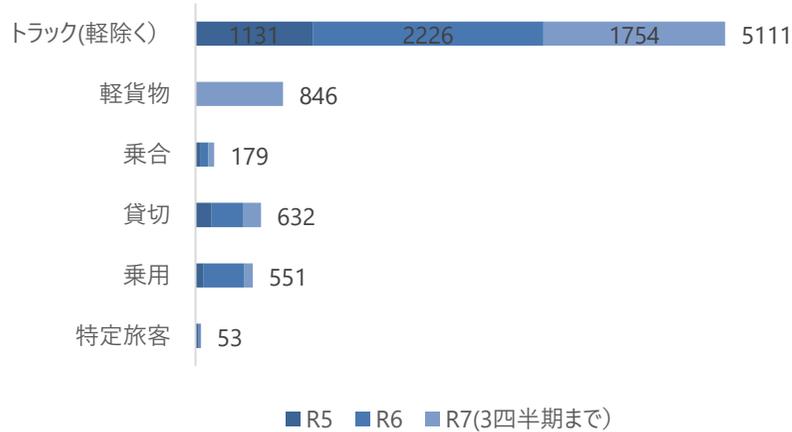


令和8年1月末時点で業務前自動点呼機器16機種、業務後自動点呼機器24機種について認定済み

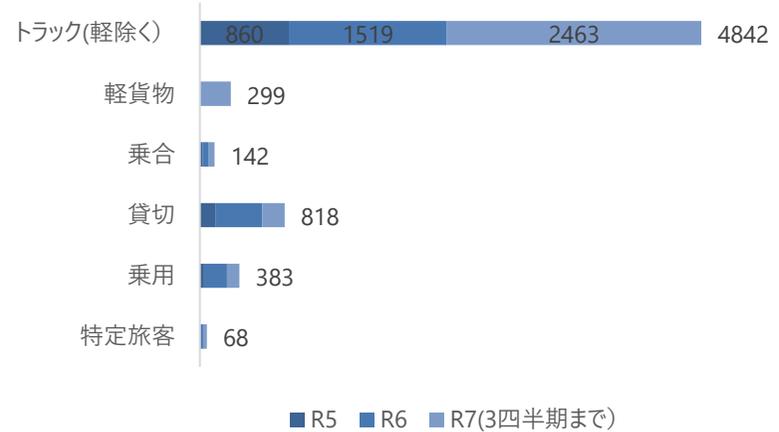
【参考】遠隔点呼・自動点呼 届出件数

●特にトラック（軽除く）において、活用が進んでいる状況である。

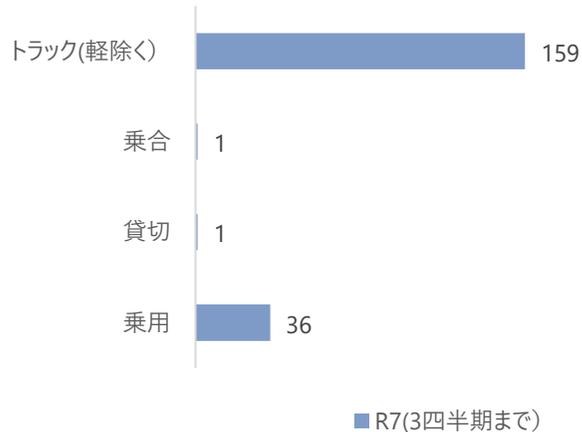
同一事業者内遠隔点呼 届出件数



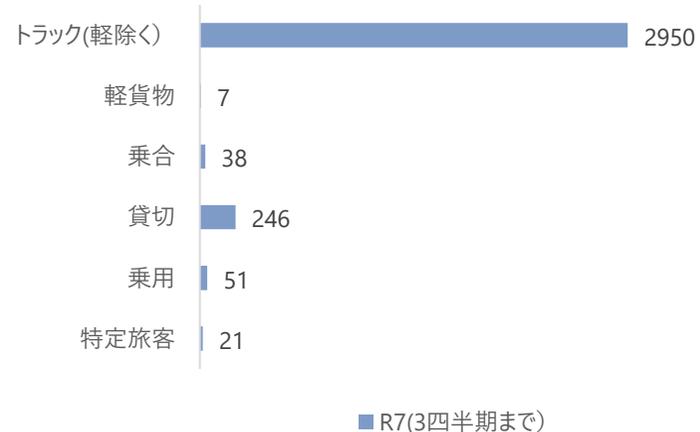
業務後自動点呼 届出件数



事業者間遠隔点呼 届出件数



業務前自動点呼 届出件数



● ICTを活用した点呼制度のさらなる活用促進に係る周知・啓発

事業者の実施状況の調査を継続的に実施し、

- ・ 運送事業者向けの遠隔点呼・自動点呼実施に係るよくある質問をまとめたFAQ集の作成・公表等
- ・ 現制度の導入活用事例を業態別、事業規模別に収集し、事例集の作成・公開等を行っていく。

● 運行管理業務の一元化のさらなる検討

運行管理業務の一元化における運行管理者選任数に係る実証を継続し制度化に向け検討

→ ニーズを踏まえながら、制度のさらなる改善を図っていく。

● 運行中も含めた一元的な運行管理の高度化の普及検討

デジタル式運行記録計等による運行中の運転者の運転挙動や、運転者の健康状態など、

運行中を含めた一元的な運行管理の高度化を普及させていくための方策について検討していく。

乗合バスの車内事故防止の取組

【令和7年度の取組】

- 車内事故防止啓発のため、以下を実施。
 - バスターミナル(川崎、北千住など首都圏7か所)において、啓発広告を入れたポケットティッシュを配付するとともに、タブレットを用いて啓発動画の紹介をするなど、「安全なバスの乗り方」について、利用者への周知・ご協力の依頼。
 - また、全国約30を超えるバス事業者協力のもと、バス車内や総合案内版、待合室のデジタルサイネージを用いて啓発動画を放映し、利用者への啓発を実施。

バスターミナルでの啓発活動



ポケットティッシュ 15000個 配付

タブレット用いた動画での啓発



バス事業者によるサイネージを活用した啓発活動



車内のデジタルサイネージを活用



車内のデジタルサイネージを活用



バスターミナルの総合案内版を活用



待合室の案内版を活用

乗合バスの車内事故防止の取組

【令和7年度の取組】

- 乗合バスの利用者に向けた事故防止の周知啓発のため、著名人による乗合バス車内事故防止啓発アナウンスを作成。
- 来年度以降、全国の乗合バスの自動アナウンスで活用いただく予定。(1年間の利用限定)

落語家・林家たい平さんを起用した「バス車内事故防止アナウンス」を発表

全7パターンを制作、全国のバス車内で次年度より順次放送予定

国土交通省は、乗り合いバス車内における事故防止意識の向上を目的として、落語家の林家たい平さんを起用した「バス車内事故防止アナウンス」全7パターンを制作し、2026年2月25日に浅草 木馬亭にて発表会を開催しました。本アナウンスは、今後、全国のバス車内にて次年度より順次放送される予定です。



- ・幅広い世代に親しみのある落語家・林家たい平さんを起用
- ・利用者の方のご協力をお願いする全7パターンのアナウンスを準備

【令和8年度以降の取組方針】

車内事故を減少させるため、運転者、利用者、交通参加者の行動変容を促す取組を継続的に実施。発進時の車内事故が多い(約4割)ことから、発進時の対策に重点的に取り組み、事故削減に取り組んでいく。

健康起因事故防止の取組

【令和7年度の取組】

- **眼科検診普及に向けたモデル事業**のとりまとめを実施している。(ワーキンググループを3月開催予定)
- 今後とりまとめた結果をマニュアルに折り込む等し、眼科検診のさらなる普及促進に向けて取り組んでいく。

視野障害対策マニュアル策定(令和4年3月)

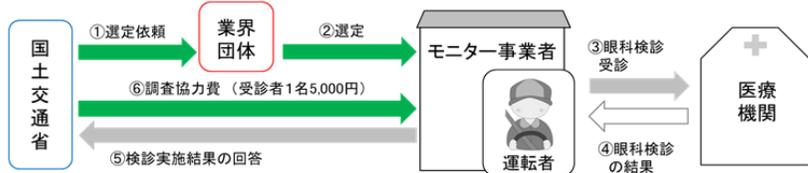


- 自動車運送事業者に対し運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて**事業者が取り組むべき内容をまとめたマニュアル**を令和4年3月に策定。

協力: 日本視野画像学会

眼科検診普及に向けたモデル事業 (令和3年度~7年度)

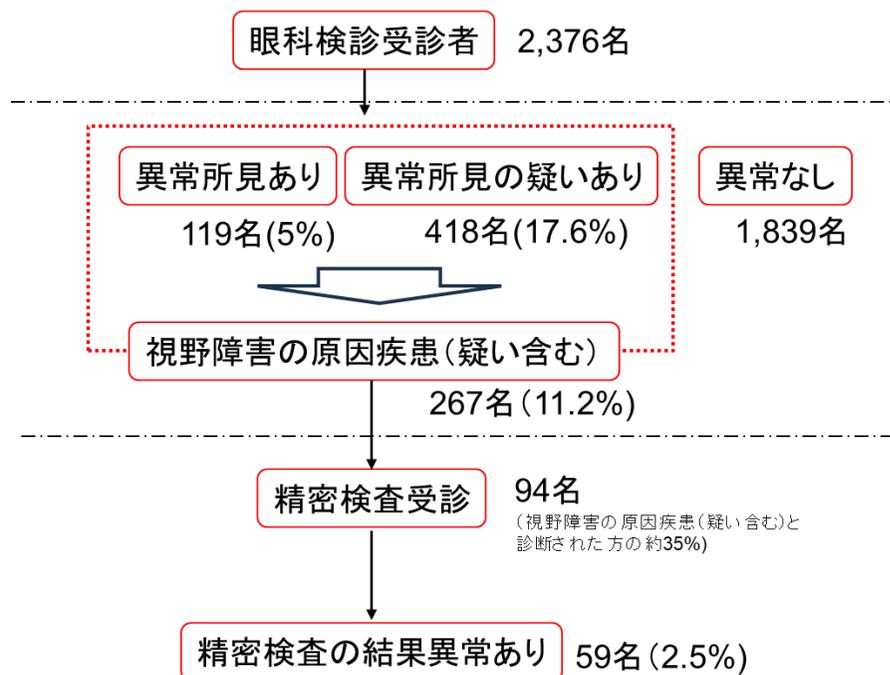
- 眼科検診を活用した健康管理の方法について検討を行うため、バス・タクシー・トラック事業者から選定したモデル事業者*1において**眼科検診***2を実施してもらい、その結果を分析。



*1バス28事業者、タクシー41事業者、トラック60事業者

*2眼科検診は視力検査、眼底検査、眼圧検査が含まれる

眼科検診受診者の追跡結果概要



※0 内は特記がない場合は眼科検診受診者全体に対する割合

眼科検診受診者2,367名の内、59名(2.5%)の方に精密検査の結果、何らかの視野障害の異常所見が認められた。

【令和7年度の取組】

- 国交省が受診を推奨する主要疾患に対するスクリーニング検査について、受診を促すために補助事業を令和7年度より開始。
- 来年度以降も継続に向けて予算要求中。

○スクリーニング検査に対する補助制度

→ 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

[資料はこちら](#)[よくある質問](#)[お問い合わせ](#)[新規登録](#)[マイページログイン](#)

ホーム > 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

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

SAS（睡眠時無呼吸症候群）スクリーニング検査、脳MRI検診、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、視野障害等の主要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係るスクリーニング検査を受ける場合の費用支援を行う事業を実施することにより、健康起因による事故を防ぐことを目的とする



被害者保護増進等事業費補助金HP

<https://hogo-zoushin.jp/>



補助対象事業者

自動車運送事業者
— 詳細は公募要領をご確認ください —

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
(先着順※) ※予算がなくなり次第終了

補助率

1/2

【令和7年度の取組】

- より多くの自動車運送事業者に睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策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**
- **業界団体やセミナーを通じて周知を実施**

自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策マニュアル【簡易版】

睡眠時無呼吸症候群(SAS)への対策を講じないと...

- SASでないに比べて、SAS患者の交通事故のリスクは約2.4倍といわれています
- 重症のSAS患者は、**短期間に複数の事故を引き起こすことが多い**といわれています

睡眠時無呼吸症候群(SAS)が疑われる事故報告について...

＜自動車事故報告書等の取組要領の一部改正＞

- SASが疑われる事故の発生状況を把握するため、SASが疑われる**睡眠時無呼吸症候群による交通事故**として報告するように適正改正(令和4年4月施行)
- 発生した事故とSASとの関係性を把握するため、**事故前後のSASスクリーニング検査の検査状況を報告**するように適正改正(令和7年4月施行)

SASの「早期発見・早期治療」のためにスクリーニング検査を！

SASとは？

SASとは睡眠中に舌の喉の裏に落ちることにより気道が狭がり、睡眠中に呼吸が止まったり、止まりかけた状態(睡眠呼吸障害)のために質のよい睡眠が取れず、日中の強い眠気や疲労等の自覚症状をともなう病気のことです。

＜代表的な症状＞

- 大きないびきをかく
- 睡眠中に呼吸が止れそう、息が止まっていると指摘される
- 息が止まると目が覚める
- 朝起きた時に頭痛・頭重感がある
- 昼間に強い眠気を感じる

SASと疾病との関連性について

SASは、高血圧、脳・心臓疾患に起因する突然死や、健康起因事故を誘発します。また全身に影響を与える疾患であるため、糖尿病や、認知症等の合併症も指摘されています。

SASの放置は健康起因事故の主要原因に

SASにより脳の酸素供給が不足すると、脳梗塞、集中力・記憶力等に悪影響が及ぶ、動悸・息切れを訴えるなど、日常生活上のパフォーマンス低下を引き起こします。

SASスクリーニング検査とは

SASスクリーニング検査はSASの早期発見を目的に、確定診断のための精密検査が必要かどうかを判断するために行う簡易な検査です。

SASスクリーニング検査の方法

- 医療機関に行かなくてもよい
- 自宅で検査機器を受け取る
- 検査機器をつけて寝るだけの簡単検査

内閣府「スクリーニング検査のすすめ」(令和5年10月)

SASスクリーニング検査の進め方

- 運転者にはSASを正しく理解していただき、検査の必要性を伝えましょう。
- SASは適切な治療をすれば、運転業務が可能であると告知しましょう。
- 検査を始める前に社内規定を作成して、ルールを決めておきましょう。

社内規定の作成についてはマニュアルの「社内規定サンプル」を参考にしてください。

【検査対象者について】

基本的には運転者全員が対象となりますが、下記のようなリスクの高い人から優先的に実施させることも有効です。

- 事故が多い、ヒヤリハットが多い
- 集中力が低下している
- 不規則勤務である
- 長距離走行がある
- 夜間勤務がある
- 健康状態の悪化が見られる

【検査実施について】

必ずしも1回だけで済みますが、経過観察の人や体質が急変した人は毎年受診することが推奨されます。

SASスクリーニング検査の結果が出たら

判定結果と説明 (※HFOBSA+LMSソフトウェアで実施しているLMS型スクリーニング検査の場合)

A判定	異常なし
B判定	身体に異常のないレベルの睡眠呼吸障害の軽度軽症
C判定	身体に異常のないレベルの睡眠呼吸障害の軽度軽症
D判定	睡眠呼吸障害(※D判定は重症の疑い)

※判定結果は大きく4段階ですが、検査期間により重症疑いのD判定を判定している場合もあります。

必ず医療機関を受診し、確定診断を受けましょう

事業者は、運転者がスクリーニング検査で精密検査が必要と判定された場合、運転者が確定診断を受診できる業務上の配慮を行ってください。

① 外来診療

事前に電話・WEB等で予約を入れ、受診当日は健康保険証(マイイデック)とSASスクリーニング検査結果表・直近の定期健康診断の結果・紹介状などを持参しましょう。

② 精密検査 終夜睡眠ポリグラフ検査 PSG (polysomnography)

精密検査は1泊の検査入院で、脳波、心電図、ハルスオキシメータ、体位センサー、気流センサー等を取り付けて睡眠の状態を調べます。

※検査中(3時間程度)に2000回、目覚まし音が鳴ります。検査中に寝る必要はありません。

項目	結果
睡眠の時間	正常
睡眠の質	正常
呼吸の回数	正常
呼吸の深度	正常
呼吸の速度	正常
呼吸の安定性	正常
呼吸の持続性	正常
呼吸の回復性	正常
呼吸の回復時間	正常
呼吸の回復率	正常
呼吸の回復率	正常
呼吸の回復率	正常

③ 確定診断

精密検査後、1週間以内の医師と専門呼吸器科の医師による「無呼吸症候群検査(AH)」が判明し、SASの重症度と治療方針が決まります。

SASの重症度分類	AH	重症度
5以下	軽症	正常範囲
5.1~15未満	軽症	軽症
15.1~30未満	中等症	中等症
30以上	重症	重症

④ 治療

SASの治療について

重症・中等症の場合は、CPAP治療が最も効果的です。軽症の場合は、生活習慣の改善や、睡眠薬の処方による治療も効果的です。

SASはメタボリックシンドロームと深い関係がありますので、治療中であっても、減量も重要なポイントです。食事、運動、アルコール、タバコなどの生活習慣の見直しを行いましょう。

SASと診断された運転者への対応

SASと判定され、CPAPの治療を行っている運転者に対しては、AHのオプティミゼーションとCPAP治療の適応に付随して行われている検査結果を踏まえ、適切な対応を行います。

また、CPAP治療の必要がない運転者の場合でも睡眠時無呼吸症候群の定期的な健康診断の受診を指導しましょう。

※重症度の判定等については、事業用自動車運転者の健康診断マニュアルに準拠していただきます。

運転者への健康・安全教育

周知と教育

健康維持の重要性

睡眠時無呼吸症候群の重要性

職業運転者にとって安全運行への生命線

本資料は、自動車運送事業者に対する睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル-SAS対策の必要性と対応への留意点をまとめたものです。詳しくはガイドラインの本文をご確認ください。

国土交通省 自動車事故防止対策センター

http://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/0000169374/0000169374_01_01.html

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

【令和8年度以降の取組方針】

- これまで作成してきた各種マニュアルの内容見直しを行うとともに、これらの内容について、点呼時や休憩中等に確認できるよう、簡易版やショート動画の拡充を進める。
- スクリーニング検査について引き続き補助事業を行い、受診を促していく。

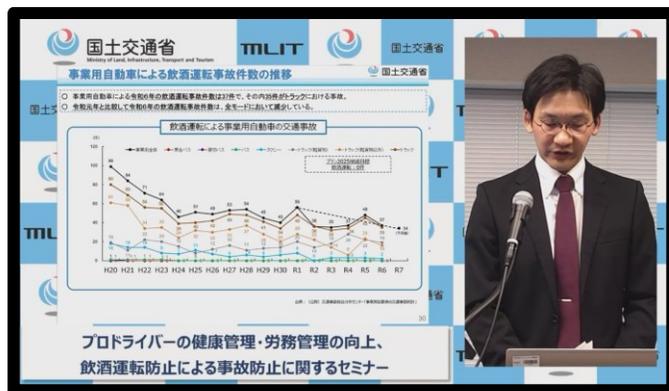
飲酒運転事故防止の取組

【令和7年度の取組】

- 令和8年2月に「プロドライバーの健康管理・労務管理の向上、飲酒運転防止による事故防止に関するセミナー」を開催し、飲酒運転防止対策を含む各運送事業者の取組み等について紹介。
- より多くの事業者・運転者に飲酒運転防止対策の取組を周知するため、令和6年に作成した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の概要版と概要動画を作成中(3月末公開予定)。

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、飲酒運転防止に関するセミナーの開催

- 事業者の取組み状況についてのもっと知りたいとのお声があったため、事業者事例報告を例年より多くした
- すべての講演内容で9割を超える参加者から、業務への活用について「大いに活用できる」「一部活用できる」とのお声を頂いた



セミナーの
アーカイブ配信

動画リンク
(国交省youtube)

【令和8年度以降の取組方針】

「人」に着目した対策が事業者に定着するよう、マニュアルに記載した内容を正しく理解し、事業者の具体的な行動に繋がるよう、さらに周知を進める。飲酒運転防止セミナーについても引き続き実施していく。

自動車運送事業安全対策検討会関係以外の取組

- 貸切バスの安全対策
- 事業用自動車事故調査委員会
- デジタル式運行記録計の普及促進
- 貨物軽自動車運送事業の安全対策
- 国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策

貸切バスの安全対策の取組

【令和7年度の取組】

- 令和7年11月に第10回「軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議」を開催し、事故から10年を迎えるにあたり、これまでの振り返りと今後の方針について議論し、今後の取組方針を決定。
- 貸切バス運転者を対象とした外部研修を受講した際の、受講費用の補助制度を開始。

【令和8年度以降の取組方針】

- 軽井沢バス事故から10年を機に、同事故のフォローアップを実施してきたフォローアップ会議に代えて、貸切バス全体について情報共有・普及啓発の取組を議論するとともに、更なる安全対策の協議を行う場として、次年度「貸切バス安全対策協議会（仮称）」を設置（年に一回程度開催）。同協議会の元の実務者会合を設置し、具体的な議論を実施していく
- 運転者向けの外部研修を来年度以降も継続して実施していく

本協議会で取り上げる議題について（現時点の想定）

柱立て	対策の例
①DX技術活用等による安全対策の更なる追求	<ul style="list-style-type: none"> ● DX技術活用による運行管理の高度化や監査の効率的な実施、監査の強化
②安全に関する情報共有	<ul style="list-style-type: none"> ● 貸切バスの事故、ヒヤリハット、優良事例について、個々の貸切バス事業者への周知
③安全に関する普及啓発	<ul style="list-style-type: none"> ● 軽井沢バス事故の原因・対策等の動画の作成や、貸切バス事業者等の研修等での同動画の活用 ● 広く貸切バス利用者の方々に向けた普及啓発の実施

事業用自動車事故調査委員会の取組

【令和7年度の取組】

- 事業用自動車事故調査委員会発足から10年を迎えるにあたり、10年総括を実施（令和7年6月）
- これまでの取組に係る課題を整理した上で、今後の委員会の在り方について方向性について取りまとめた。

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組に係る課題認識【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組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
- ・ 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

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

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組の強化・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）メーカー等、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。

事業用自動車事故調査委員会の取組

【令和7年度の取組】

- 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「事業用自動車事故調査委員会」で、令和7年度(2月末時点)において3件の調査結果を公表。

	事故発生日	概要	原因	再発防止策
貨物	令和5年 5月16日	大型トラックが東北自動車道の第1車両通行帯を走行中、故障のため同通行帯に停車していた大型貸切バスと同バスの後方で故障対応していた運転者及び乗客2名に衝突した。この事故により大型貸切バスの運転者及び乗客2名が死亡し、大型トラックの運転者が重傷を負った。	<ul style="list-style-type: none"> ・トラックの前方不注視に加えて、緊急停車後の後続車に対する危険防止措置が不十分であった ・事業者・運行管理者の指導監督不足等 	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な労務管理の徹底 ・運転者に対する指導監督の徹底
乗合バス	令和4年 12月4日	福岡・東京間を2名乗務で運行する大型乗合バスが、乗客17名を乗せて新東名高速道路の第3車線を走行中、同車両通行帯を左方にそれ、第2車両通行帯を走行していた大型トラックに追突した。この事故により、大型乗合バスの運転者及び乗客6名が軽傷を負ったほか、大型トラックの運転者が軽傷を負った。	<ul style="list-style-type: none"> ・体調不良及び速度超過が影響し、適切なハンドル操作ができず、車両通行帯をそれた ・体調不良時の具体的な対応方法が明確でなかった等 	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な運行管理 ・適切な指導監督
タクシー	令和4年 12月2日	空車のタクシーが、大阪市淀川区の府道41号線を十三方面に向け走行中、前を走る乗合バスに追突。この事故により、タクシーの運転者が死亡し、大型乗合バスの運転者も軽傷を負った。	<ul style="list-style-type: none"> ・漫然運転による前方不注視とペダルの踏み間違い及び不適切なシートベルトの装着 ・指導・監督体制の不備による安全意識欠如等 	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な運行管理 ・適切な指導監督

事故調査に基づく安全啓発について

【令和7年度の取組】

- ・ 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い、事故調査委員会です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。（令和7年度に新たに3事例を追加。これまでに計9事例を公表。）
- ・ また、事業用自動車事故調査委員会及び安全運行の要である運行管理者の認知度向上等を目的とした「1日運行管理者」就任イベントを開催。



出典：事業用自動車事故調査委員会



公開ページへのリンク



1月10日(土)、事業用自動車事故調査委員会及び国土交通省は、事業用自動車における運行管理者の認知度向上等を目的として、タレントの丹生明里さんを起用した「1日運行管理者」就任イベントを実施しました！



【令和8年度以降の取組方針】

事業用自動車事故調査委員会10年総括を踏まえ、「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」「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」「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」を図っていく。

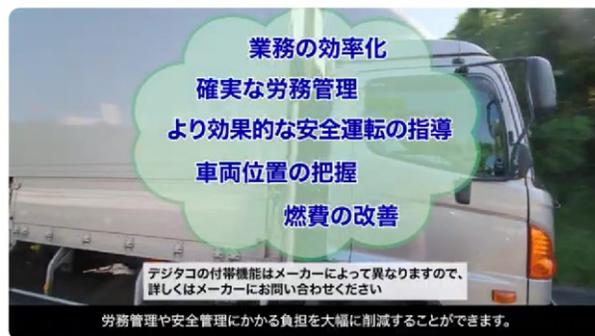
デジタル式運行記録計の普及促進の取組(トラック)

【令和7年度の取組】

- 「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」にて設定したトラックにおけるデジタコの普及目標(2027年までに85%※)達成のため、デジタコ導入のメリット・事例紹介動画を作成するとともに、全国5か所で普及に係るセミナーを開催。
- また、小規模事業者における補助金の補助率の引き上げを実施した。

※現行の運行記録計装着義務付け対象車両における目標

デジタコ導入のメリット・事例紹介動画



動画リンク
(国交省youtube)

デジタコセミナーの開催



【令和8年度以降の取組方針】

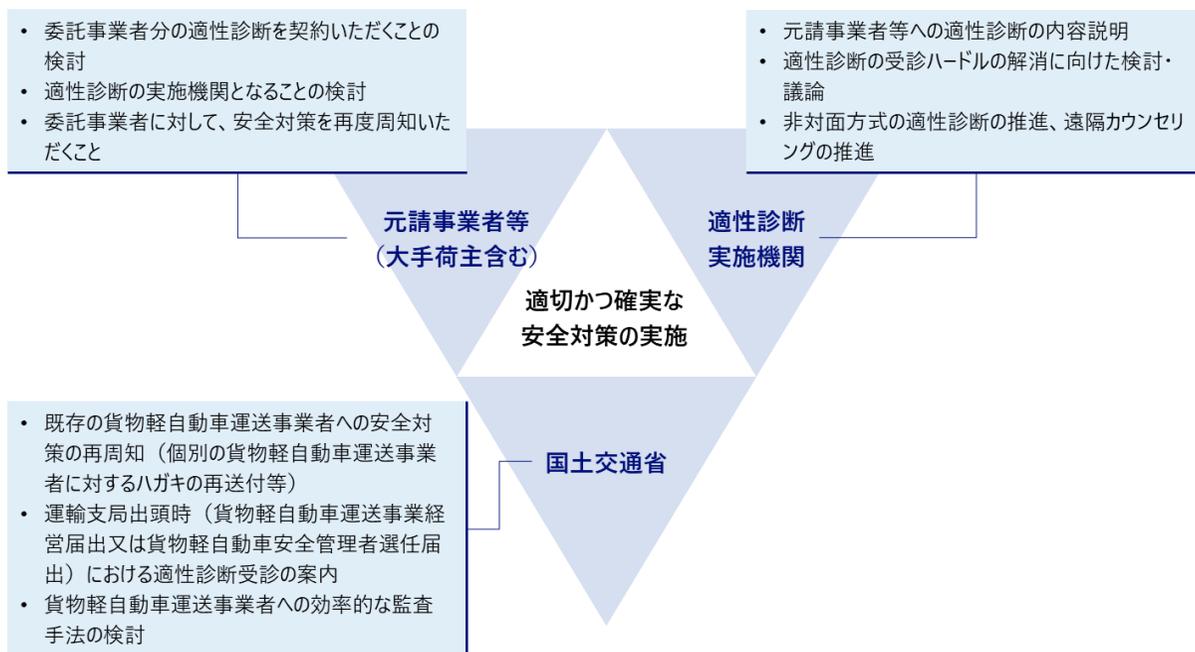
- 引き続き、デジタコ装着意義の理解向上を図るためのセミナーを開催する等、装着率の向上の取組を推進していく。
- 2027年まで、毎年トラック運送事業者及びデジタコメーカーに対して、フォローアップ調査を実施した上で、義務化の要否等を検討予定。(令和7年のフォローアップは現在集計中)

貨物軽自動車運送事業の安全対策の取組

【令和7年度の取組】

- 令和7年4月より、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(令和6年法律第23号)に基づき、貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化。
- 「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」において、貨物軽自動車運送事業者の適性診断の確実な受診履行等についての課題について議論し、今後の取組について関係者で検討。

三者の今後の取組（案）



【令和8年度以降の取組方針】

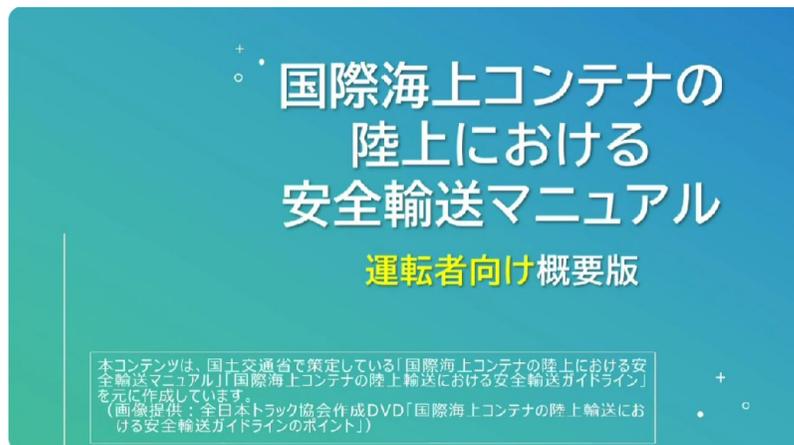
適性診断の受診をはじめとした安全対策の適切かつ確実な実施に向け、令和8年1月に開催した第5回貨物軽自動車運送事業適正化協議会において提示した方針(上記)に沿って、元請事業者等、適性診断実施機関及び国土交通省の3者が一体となった取組を進めていく。

国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策の取組

【令和7年度の取組】

- 国際海上コンテナの陸上運送における安全輸送について、「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」(3月開催予定)や地方運輸局設置の「地方連絡会議」(本年は関東、中部、北陸信越(勉強会)にて開催)において安全対策の議論を継続
- 近年、外国人ドライバーの港湾への出入りも増えてきているとのご意見があったことから、令和6年度作成した、運転者向け安全輸送マニュアル動画の英訳版を作成中(3月公開予定)

運転者向けマニュアル動画版



英訳版マニュアル動画



【令和8年度以降の取組方針】

- 国際海上コンテナの陸上運送における安全輸送ガイドライン及びマニュアルの周知が安全対策の要であることから、引き続き、幅広くガイドライン・マニュアルの周知を継続
- 必要に応じて周知に必要なアイテムの拡充を図っていく

○ プラン2025の個別目標に係る事故と近年増加傾向の軽貨物事業者による事故を減少させるにあたっての考え方と、それらに対応し、これまで講じてきた主な安全対策は以下のとおり。

	事故を減少させるに当たっての考え方	プラン2025期間中における主な安全対策	
		個別モードにおける取組(主な項目)	複数のモードにまたがる取組(主な項目)
飲酒運転による事故	<ul style="list-style-type: none"> ・点呼未実施等悪質事業者の排除 ・出庫後に飲酒運転を行わせない対策の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・アルコール・インターロックの補助事業(R4~) ・飲酒運転防止マニュアルの作成・周知(R6.3) ・飲酒運転に係る行政処分基準の強化(R6.10) 	
乗合バスにおける車内事故	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者による走行中の乗客の静止の徹底 ・走行中の乗客の静止の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・車内事故防止のための啓発動画の作成・周知(R6.3) 	【ハード対策】 <ul style="list-style-type: none"> ・ASV、ドラレコ・デジタコ等の補助(H22~) ・衝突被害軽減ブレーキの基準の強化(R7.9)
貸切バスによる乗客負傷事故	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理の強化 ・運転技能の向上 ・過労運転、健康起因事故防止 ・乗客のシートベルト装着の徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な運転操作等に係る指導・監督マニュアルの改正(R5.1) ・適切な運転操作や乗客のシートベルト装着の確認の徹底等を含めた指導動画の作成(R6.3) ・点呼記録の動画保存、デジタコによる運行記録の義務化(R6.4) 	【運行管理の高度化】 <ul style="list-style-type: none"> ・遠隔点呼の運用開始(R4.4~) ・業務後自動点呼の運用開始(R4.12~) ・運行管理の一元化運用開始(R6.4~)
タクシーによる出会い頭衝突事故	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者の二段階停止、交差点で徐行の徹底 ・交差点における車両接近の警報等による運転のサポートの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・二段階停止の重要性を周知する動画の作成・周知(R7.3予定) 	【健康起因事故対策】 <ul style="list-style-type: none"> ・視野障害対策マニュアルの作成・周知(R4.3) ・健康起因事故防止に係るスクリーニング検査に対する支援(R7~)
トラックによる追突事故	<ul style="list-style-type: none"> ・車間距離保持の徹底 ・脇見・漫然運転の防止 ・衝突被害軽減ブレーキの搭載等による運転のサポートの推進 ・過労運転、健康起因事故防止 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用自動車事故調査委員会のトラック追突事故事例を元にした、追突事故防止の啓発マンガの作成・周知(R7.3) ・事業用自動車事故調査委員会のトラック追突事故事例を元にした、追突事故防止の啓発動画の作成・周知(R7.7) 	【監査】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業者に対して各種対策の周知や、重大事故惹起事業者、悪質事業者に対する監査の実施
軽貨物事業者による事故	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的な安全対策の徹底 ・悪質な荷主等の是正 	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物軽自動車安全管理者の選任の義務化等軽トラック事業者に対する規制を強化(R7.4) ・トラック・物流Gメンによる悪質な荷主等の是正(R5.7~) 	