

# 「事業用自動車総合安全プラン2025」において 実施した国土交通本省の主な取組状況

令和7年度 第2回 「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」

# 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

# 「標準的運賃」等の見直しのポイント

## 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」**（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。  
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等
- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### <運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	※金額はいずれも中型車（4セクラス）の場合の30分あたり単価	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→		2,180円
	手荷役の場合	→		2,100円

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を受受する旨を明記**【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請け手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

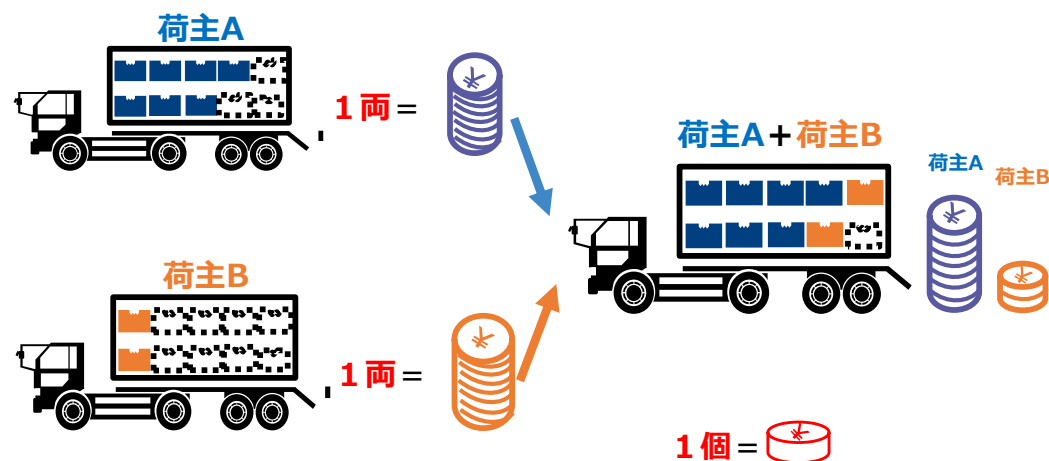
### <契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面**（運送申込書／引受書）を**交付**することを明記【約款】

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### <「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割増）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

### <その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等 **5車種の特種車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

## ■トラック・物流Gメンとは

- ✓ トラック・物流Gメンは、物流2024年問題の解決を目指すため**2023年7月に国土交通省が創設した調査・指導部隊**
- ✓ 様々な手法による情報収集や、違反原因行為の疑いのある**荷主・元請事業者等に対する是正指導**を実施
- ✓ 2024年11月より、**倉庫業者を情報収集対象に追加**
- ✓ 各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、**総勢360名規模**で活動

### 是正指導の実施件数 (集中監視月間)

- 勧告 : 1件 (荷主1)
- 要請 : 7件 (荷主6、元請1)
- 働きかけ : 363件 (荷主249、元請78、その他36)  
⇒ **計371件**の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (39%)
- 契約にない附帯業務 (29%)
- 運賃・料金の不当な据置き (15%)
- 無理な運送依頼 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (6%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)

### Gメン調査員からの情報提供

- 集中監視月間中、運輸支局へ**計50件**の報告

### 荷主パトロール訪問件数

- 公正取引委員会との合同実施を含め、**計1,473件**



## ■集中監視の実施 (2025.10~11)

- ✓ 本年8月に実施した「**違反原因行為の実態調査**」等により入手した情報に基づき、**悪質な荷主や元請事業者等に対する監視を強化**。
- ✓ また、荷主、元請事業者等に対し、長時間荷待ちの解消等に**荷主が配慮することの重要性**について理解を得るための**周知・協力要請等の荷主パトロール等をGメン調査員等の関係機関と連携し実施**。

## ■倉庫業者からの情報収集

- ✓ **全国の倉庫業者へ倉庫業者に対する寄託者の振る舞いに係る調査を実施し、当該調査結果をトラック・物流Gメンに情報を共有**。

## ■公正取引委員会との連携

- ✓ 来年1月から取適法が施行されることを契機とし、**荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から全国規模で公正取引委員会と連携した周知啓発活動を実施**。
- ✓ **10月28日、29日の2日間において、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公正取引委員会やGメン調査員(トラック協会)と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社の荷主へ周知啓発活動を実施**。

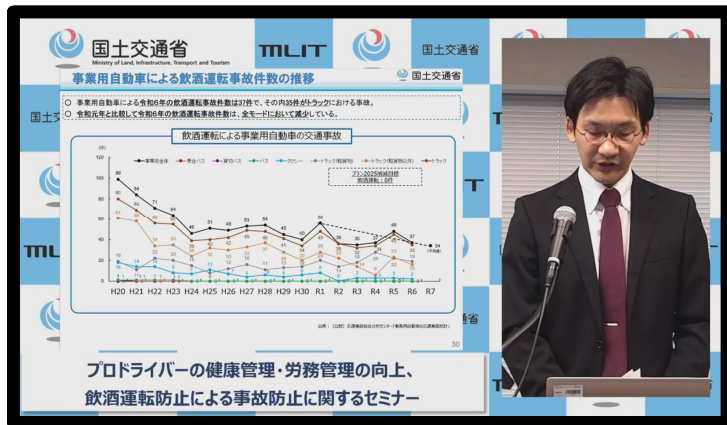
# 自動車運送事業における飲酒運転防止対策

## 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

- 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

- 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)

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/health/r7\\_seminar.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/health/r7_seminar.html)

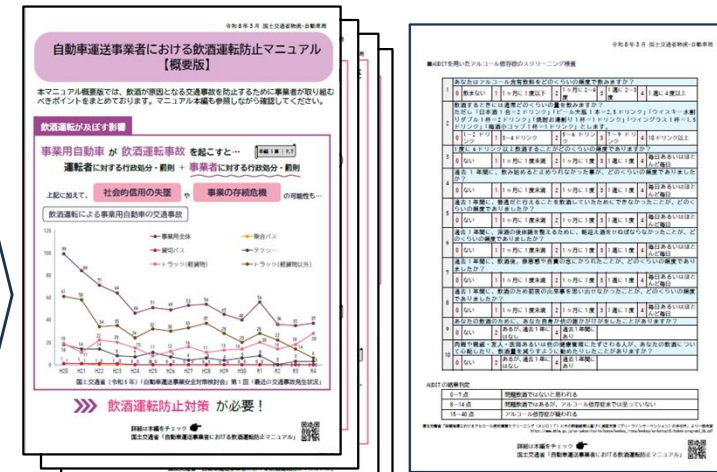
### 飲酒運転マニュアルの概要版・概要動画の作成

#### マニュアル概要版

- 飲酒運転防止のポイントを4ページでまとめ、マニュアル本体の関連ページを併記。
- また、飲酒傾向を把握するためのスクリーニング検査表もつけ、スクリーニング検査の受診を推奨。



全30ページ



概要4ページ+スクリーニング検査表の構成

## 3. ICT、自動運転等新技术の開発・普及推進

- 従来、点呼は対面実施が原則であったが、カメラ・モニター等の映像・音声を中継する機器を介して実施する遠隔点呼や、点呼支援機器により点呼を実施する自動点呼に係る検討、制度化を順次行ってきたところ
- 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	
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

- 遠隔点呼・自動点呼に関して、事業者により広く活用いただくため、**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)**
- 各事業者の実情に応じて活用いただき、安全性を確保しつつ、運行管理者不足等への対応を図っていく

### 遠隔点呼・自動点呼制度に関する解説パンフレット

表紙

#### 1 ICTを活用した点呼制度

対面点呼と遠隔点呼・自動点呼との違い  
運行の安全を確保するため、点呼は原則対面で実施することとされていますが、「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」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
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または車庫 ※点呼実施中の所在は問わない	—
実施方法	対面で実施	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	紙の記録簿に手で記録・保存	システム上に自動で記録・保存	システム上に自動で記録・保存
メリット	運行管理者等の長時間労働の軽減 点呼の正確性向上	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・その他これらに類する場所 メリット ★点呼を受けられる場所の自由度向上	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

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

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ものです。

##### 遠隔点呼の流れ

- 事前準備: 点呼を行う運行管理者等が遠隔点呼の実施予定と運転者等や運行に係る情報を確認
- 点呼実施: 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
- 結果確認: 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

実施できる場所: 運行管理者等が所属する営業所・車庫、運転者等が所属する営業所・車庫、運転者等の運行の業務に係る事業用自動車内、待合所・宿泊施設等

実施方法: 同行会社内での実施、別の会社と実施(事業者間遠隔点呼)、同行会社と別の会社での実施

遠隔点呼について (P2-P6)

#### 3 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: 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
- 点呼実施: 運行管理者等の立ち会いなしに運転者等が点呼を実施
- 結果確認: 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

実施できる場所: 運転者等が所属する営業所・車庫、運転者等の運行の業務に係る事業用自動車内、待合所・宿泊施設等

要件: 点呼予定を入力する運行管理者等と同じ営業所に所属

自動点呼について (P7-P11)



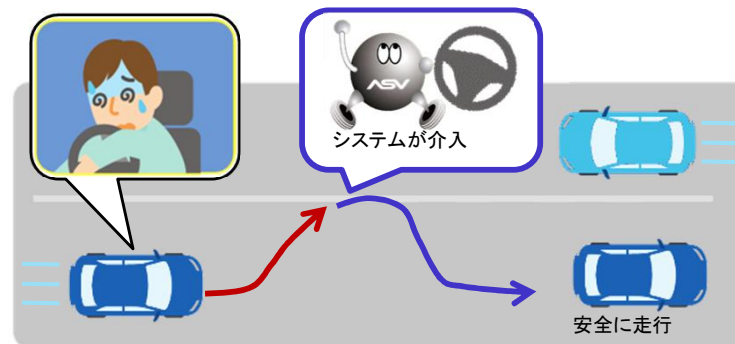


### 第7期 (2021～2025年度)

## 「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)

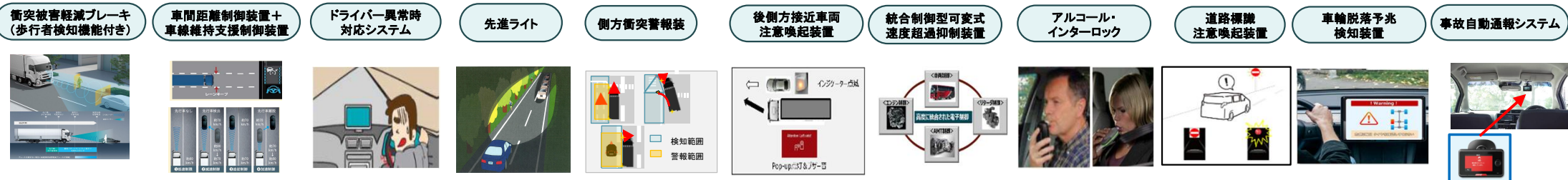


(株) SUBARUホームページ

# 先進安全自動車(ASV)の普及促進(補助制度)

## 3. ICT、自動運転等新技术の開発・普及推進

- 先進安全自動車(ASV)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、衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)等の購入補助を実施。



○補助制度 ※対象装置は令和7年度

補助対象装置	令和7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)16.81億円の内数)		
	補助対象車種	補助率	補助上限 ※1
① 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)	車両総重量3.5t超のトラック、バス	1/2	100,000円※2
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	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8トン以下のトラック、バス		50,000円
⑥ 後側方接近車両注意喚起装置	車両総重量3.5トン超のトラック、バス		50,000円
⑦ 統合制御型可変式速度超過抑制装置	バス		100,000円
⑧ 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
⑨ 道路標識注意喚起装置	トラック、バス、タクシー		30,000円
⑩ 車輪脱落予兆検知装置(後付け含む※3)	車両総重量8トン以上のトラック、乗車定員30人以上のバス		50,000円
⑪ 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 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

※2 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を装着したトラックを導入する場合にあっては、トレーラとセットで導入した場合、1装置あたりの上限額を150,000円とし、それ以外の場合は100,000円とする

※3 令和6年度補正予算で実施

## 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- 令和4年、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）において、日本の提案により、日本発の安全技術である「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の検討を開始し、令和6年11月の国際基準成立を受け、令和7年6月に国内基準（保安基準）を改正・公布。
- この度、更なる安全対策のため、クープ走行時の要件の追加や対象車種を拡大する等の改正提案がWP.29で合意されたことから、令和8年1月に国内基準を改正・公布。

### 主な要件

※赤字は、令和8年1月の改正により、要件を強化している部分

#### ○ 急加速抑制に関する要件

障害物（車両、壁、**歩行者**）の手前1.0m及び1.5mで、以下の状態からアクセルをフルストロークまで踏み込んだ場合に、①又は②のいずれかであること

##### 【停止状態】

- ① 障害物に衝突しないこと 又は
- ② 障害物との衝突時の速度が8km/hを超えず、障害物が無い状態に比べて30%以上速度が低下していること

##### 【クープ走行状態】

- ① 障害物に衝突しないこと 又は
- ② 衝突時点又はそれより前に、加速を抑制すること

#### ○ ドライバーへの警報に関する要件

- ・ 視覚警報が必須 等

#### ○ 機能の解除条件に関する要件

- ・ 解除中のドライバーへの表示
- ・ 機能の復帰条件 等

### 対象車種

※赤字は、令和8年1月の改正により、対象車種を拡大している部分

運転者がクラッチ操作を必要としない { 乗用車（乗車定員10人未満）  
貨物車（車両総重量3.5t以下）

### 適用日

※赤字は、令和8年1月の改正内容を適用する日

新型車 令和10年9月1日（輸入車は令和11年9月1日）

新型車 令和12年9月1日 / 継続生産車 令和14年9月1日

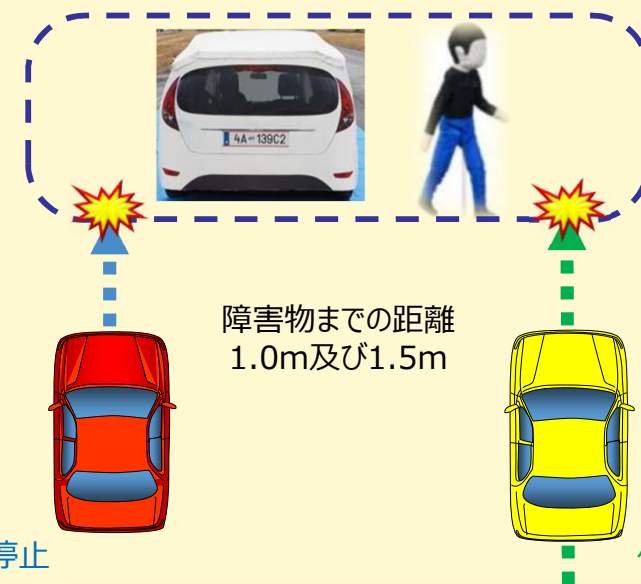
### <装置の作動イメージ>



### <試験法の概要>



: フルストロークまでアクセルを踏み込む



## 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

- 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

令和7年度  
被害者保護増進等  
事業費補助金

概要はこちら



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

# 健康起因事故防止の取組

## 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

- 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等を通じて周知を実施していく

### 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)への対策を請じない...

**事故のリスク**

- SASでない人比べて、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
- 重度のSAS患者は、短期間に複数回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...

**事故の報告**

- SASが疑われる事故の発生状況を把握するため、SASが疑われる居眠り運転、疲労運転による事故を健康起因事故として報告するように通達改正(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受診状況を報告するように通達改正(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とは睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより気道が塞がれ、睡眠中に頻りに呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態(睡眠時呼吸障害)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
- 睡眠中に呼吸が苦しそう、息が止まっていると指摘される
- 息が苦しくて目が覚める
- 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

【睡眠中に閉塞している上気道】

### 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、腰痛や、集中力・記憶力等に影響が出て、勤務意欲を下げると、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。

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

**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ことを告知しましょう。
- 検査を始める前に社内規定を作成し、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】**

基本的に運転者全員を対象としますが、下記のようなリスクの高い人から優先的に受診させることも有効です。

- 事故が多い・ヒヤリハットが多い・集中力が欠如している・不規則勤務である
- 長距離走行がある・夜間勤務がある・肥満である・健診結果の異常所見が多い等

**【検査頻度について】**

2〜3年に1回が目安ですが、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 (例: NPO法人ヘルスケアネットワークで実施しているPAP/SAS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酸素飽和度の若干変動
C判定	身体に異常のないレベルの酸素飽和度の若干変動 強い眠気の場合は精密検査を
D判定	要精密検査(※Dは重症の疑い)

※判定結果は大きく4段階ですが、検査機関により重症疑いのD+をEと表示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ように業務上の配慮を行います。

**① 外来診察**

事前に電話・WEB等で予約を入れ、受診当日は健康保険証(マイナ保険証)・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呼吸の状態を調べます。

※検査費用(3泊検査)で約20,000円。自動車会社が参加できる医療機関もあります。  
※自宅で実施できる簡易PSG検査もあります。

項目	部位
脳波の導出	頭頂運動
心電図	胸部の胸部電極
鼻の下	口鼻の気流の測定
胸の上	呼吸
胸の脇	心電図、胸の動き
顔の鼻	鼻の動き、鼻息
顔の口	口の動き
顔の顎	顎の動き
顔の顎関節	顎関節の動き

**③ 確定診断**

精密検査後、1時間あたりの低呼吸と無呼吸の回数である「無呼吸低呼吸指数(AHI)」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	
AHI	重症度
5未満	正常範囲
5以上〜15未満	軽症
15以上〜30未満	中等症
30以上	重症

**④ 治療**

### SASの治療について

重症〜中等症のほとんどの場合は、CPAP(シーパップ)治療法が有効です。CPAPには自宅に設置する気圧で気道を広げ、無呼吸を防ぎます。

中等症・軽症では、歯科医にてマウスピースを作成

原因が口唇の閉鎖の場合は、口腔外科、耳鼻咽喉科等で手術の場合もあります

治療以外に経過観察や生活習慣を改める場合もあります

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、適正体重を心がけるとともに、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、AHIのチェックとCPAP治療が適切に行われているかどうかを継続的に確認してください。治療が適切に行われていれば運転業務は可能です。また、CPAP治療の必要がない運転者の場合でも睡眠状況の確認や定期的な医療機関の受診を指導しましょう。

※検査済みの運転者については「事業用自動車運転者の健康安全管理マニュアル」に記載されていますので合わせてご利用ください。

**運転者への健康・安全教育**

**周知と教育**

健康管理の重要性 → 改善した睡眠確保の重要性 → 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〜」の概要をまとめたものです。詳しくはガイドラインの本文をご参照ください。

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

国土交通省、自動車総合安全情報ウェブサイト  
http://www.mlit.go.jp/djdoha/anzen/03manual/index.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

# 乗合バスの車内事故防止の取組

## 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

### ● 車内事故防止啓発のため、

- 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・ご協力を依頼。
- 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用いて啓発動画を放映し、利用者への啓発を実施。
- 著名人による車内事故防止啓発アナウンスを作成。(4月以降全国のバスで活用)

### 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



バス車内



BTの総合案内版



待合所の案内版

### 啓発車内アナウンスの作成

#### 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

## 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・構造的課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。
- 令和7年度における事故調査報告実績（3件）

	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。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"> <li>・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</li> <li>・事業者・運行管理者の指導監督不足等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な労務管理の徹底</li> <li>・運転者に対する指導監督の徹底</li> </ul>
乗合バス	令和4年 12月4日	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。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"> <li>・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</li> <li>・体調不良時の具体的な対応方法が明確でなかった等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な運行管理</li> <li>・適切な指導監督</li> </ul>
タクシー	令和4年 12月2日	空車のタクシーが走行中、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"> <li>・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</li> <li>・指導・監督体制の不備による安全意識欠如等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な運行管理</li> <li>・適切な指導監督</li> </ul>

# 事業用自動車事故調査委員会の取組

## 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

- 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

### 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
- 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

#### 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

#### 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

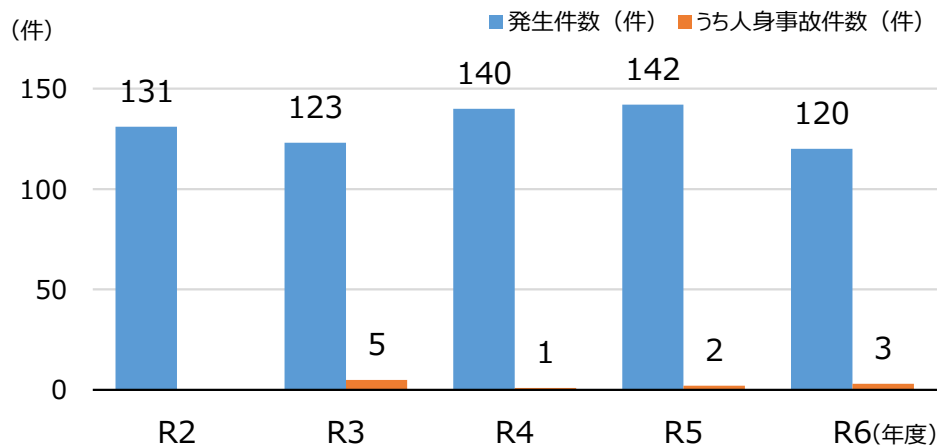
【おわりに】本委員会発足後は、重大事故の高度で複合的な分析や質の高い再発防止策の提言を可能とし、報告書の公表により事故の振り返りやフォローアップも推進してきた。10年間の活動で事故防止対策の推進に一定の役割を果たしているが、近年の予防安全技術やDXの進展など時代の変化に即した新たな対策の提言が重要となっている。今後は、10年総括で示された本委員会のあり方を着実に実施するとともに、再発防止策の実施状況の検証と必要な施策の検討が期待される。

# 大型車の車輪脱落事故防止対策について

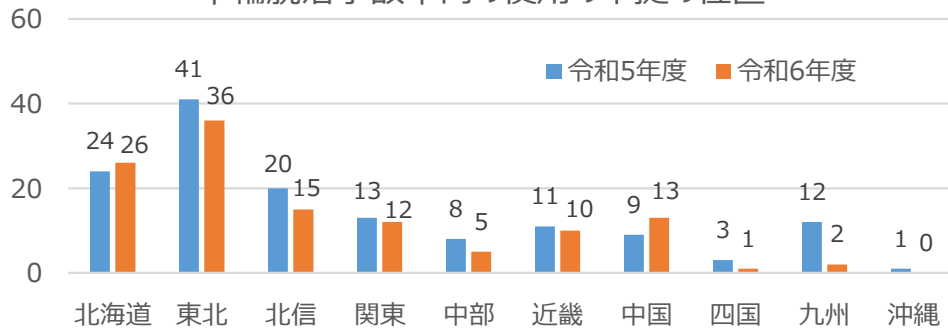
## 5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- 大型車の車輪脱落事故について、令和6年度は120件と前年度より22件減少したが、依然として多数の事故が発生しており予断を許さない状況
- キャンペーン等を通じて点検の奨励、適切な整備内容の周知・啓発等を深化
- 「大型車の車輪脱落事故防止に係る調査・検討会」において提言されたハード対策の推進について、令和7年よりASV導入補助対象に車輪脱落予兆検知装置を追加、引き続き装置の普及促進を図る
- 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

大型車の車輪脱落事故発生状況（年度計）



車輪脱落事故車両の使用の本拠の位置



出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

### 大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン（令和7年10月～2月）

- 「タイヤの点検整備」ポスター、動画により、適切なタイヤ脱着作業や、冬季におけるタイヤ交換作業平準化の周知・啓発の実施



トルク・レンチによりナットの緩みを確認



チラシによる啓発



### 先進安全自動車(ASV)導入補助

- 車輪脱落予兆検知装置（新車搭載タイプ・後付けタイプ）への導入補助



- ・ 補助率 1/2 以内
- ・ 上限額 5万円

（出典：日本自動車工業会作成チラシ）

# 安全で安心な道路空間の整備

■ データ分析や新技術を活用し、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や事故危険箇所※<sup>1</sup>の対策など安全・安心な道路空間の整備を推進

＜背景/データ＞

- ・ 令和7年の交通事故死者数は2,547人
- ・ 通学路合同点検※<sup>2</sup>での対策必要箇所は、全て対策完了（約3.9万箇所）、一部の箇所では対策を継続中（約2,700箇所）（令和7年3月末時点）
- ・ 全国263地区において「ゾーン30プラス※<sup>3</sup>」の整備計画を策定（R7年3月末時点）

○ 通学路における合同点検の結果を踏まえた対策※<sup>4</sup>や積雪地域での関係者連携による除雪等の対策を推進

○ 「ゾーン30プラス」や学校周辺等において、データ分析や新技術を活用した面的対策※<sup>4</sup>を推進

○ 多様な関係者と連携し、中高生の自転車通学中事故や高齢者の横断中事故、外国人運転者の事故等の事故特性を踏まえた対策を強化

○ 視認性が低下した道路標識について、点検の試行結果等を踏まえ、計画的な点検や修繕を推進



【視認性が低下した標識の事例】

【積雪地域の通学路確保の事例】



歩道除雪

【中高生の自転車事故対策の事例】



脇道から出てくる車両を検知し「！」を表示  
出会い頭注意喚起システム

【高齢者の横断中事故対策の事例】

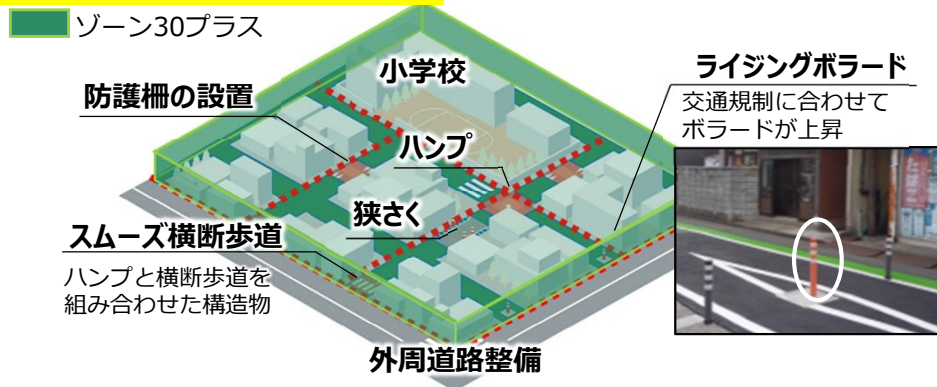


二段階横断施設



歩行者を検知して点灯  
センサー付きスポットライト

【面的な交通安全対策のイメージ】



※<sup>1</sup>：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  
 ※<sup>2</sup>：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  
 ※<sup>3</sup>：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  
 ※<sup>4</sup>：交通安全対策補助制度等により支援を実施

# 高速道路の安全性の向上

- 正面衝突事故防止対策について、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
- 重大事故に繋がる可能性の高い高速道路における逆走対策を推進

## 【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<sup>※1</sup>
- ・ ワイヤロープ設置前後の対向車線飛び出し事故件数（有料）  
設置前196件（うち死亡事故9件）【H28年度】 → 設置後4件（うち死亡事故0件）【R6年度】

- 土工部及び中小橋梁においては、令和4年度にワイヤロープ設置が概成<sup>※2</sup>し、飛び出し事故が大きく減少
- 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約31kmの実道で試行することとしており、効果検証や試行拡大を推進



実道への試行設置を実施中の新技術

※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1,536km（R7年3月時点）  
 【土工部 約1,510km、中小橋 約26km】

## 【逆走対策】

### <背景/データ>

- ・ 高速道路の逆走事案は毎年200件程度発生
- ・ 高速道路の逆走による重大事故  
26件【H27年】→14件【R6年】  
統計を取り始めたH23年以降で最多のH27年から半数程度に減少

- 全国統一的な基本的対策（矢印路面標示等）は概ね完了しているが、対策後も逆走重大事故が発生したIC等を重点対策箇所指定し、逆走車に衝撃を与えて逆走を知らせる物理的対策を中心にさらなる対策を推進
- 道路管理用カメラによる逆走検知・警告技術など、新技術を活用した逆走対策の実証実験を推進



物理的対策  
（路面埋込型ブレード）



道路管理用カメラによる  
逆走検知・警告技術の概要

- 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
- 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方針を決定

## 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の開催

- 2016年1月29日から開催(計10回)
- 同年6月3日に再発防止策として、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」(計85項目。右記参照)をとりまとめ

(1)貸切バス事業者等の遵守事項の強化	27項目
(2)法令違反の早期是正、不適格者の排除等	21項目
(3)監査等の実効性の向上	10項目
(4)旅行業者、利用者等との関係強化	20項目
(5)ハード面の安全対策による事故防止の促進	15項目

## 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議の開催

- 2017年から計9回開催し、上記再発防止策の進捗等議論を実施
- 2018年には、**全項目(85項目)において対応を完了**
- 安全性向上目標(第2回会合で設定)においても、**着実な進捗を確認**
- 貸切バスの需要増加に加えて、本バス事故からの時間経過といった**状況の変化も踏まえ、引き続き追加的な対策を実施**

	2015	2024		目標
I 同乗者の死亡事故件数 (貸切バス事業者第一当事故に限る)	0件	0件	・・・	0件を継続
II 同乗者の負傷事故件数	43件	21件	・・・	R7までに半減(22件)

DX技術の活用等による安全対策の更なる追究、安全に関する情報共有・普及啓発等、更なる安全対策の協議を引き続き行っていく

# 貨物軽自動車運送事業の安全対策の取組

事業用自動車総合安全プラン2025以外の取組

- 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、元請事業者等、適性診断実施機関及び国土交通省の3者が一体となった周知等の取組を実施していくこととした**

## 貨物軽自動車運送事業の新たな安全対策

- 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
- ②業務記録の作成・保存の義務付け
- ③事故記録の保存の義務付け
- ④国土交通大臣への事故報告の義務付け
- ⑤特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け

## これまでの周知の取組

- 安全対策についてのHPの開設
- 安全対策の内容に関する解説リーフレットや解説動画等を公表
- これらの内容を案内するハガキを貨物軽自動車運送事業者に送付
- 全国10か所で安全対策についての説明会を開催



貨物軽  
安全対策HP

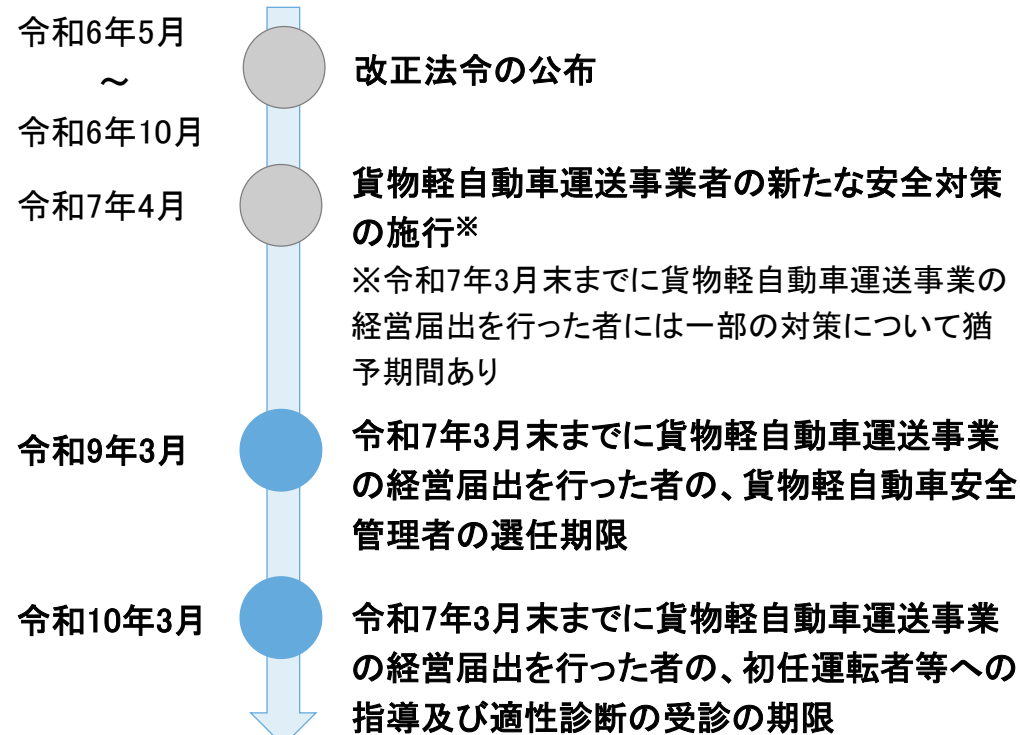


解説リーフレット  
(5言語版を作成)



解説動画

## 貨物軽自動車運送事業者の安全対策の施行日や実施期限



**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周知等の取組を推進**