

# 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況について

国土交通省 自動車局  
安全政策課 専門官  
上田 享



## 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車総合安全プラン2025

## 3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況

(1) ICTの活用による運行管理の高度化

(2) 健康起因事故防止

## 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車総合安全プラン2025

## 3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況

(1) ICTの活用による運行管理の高度化

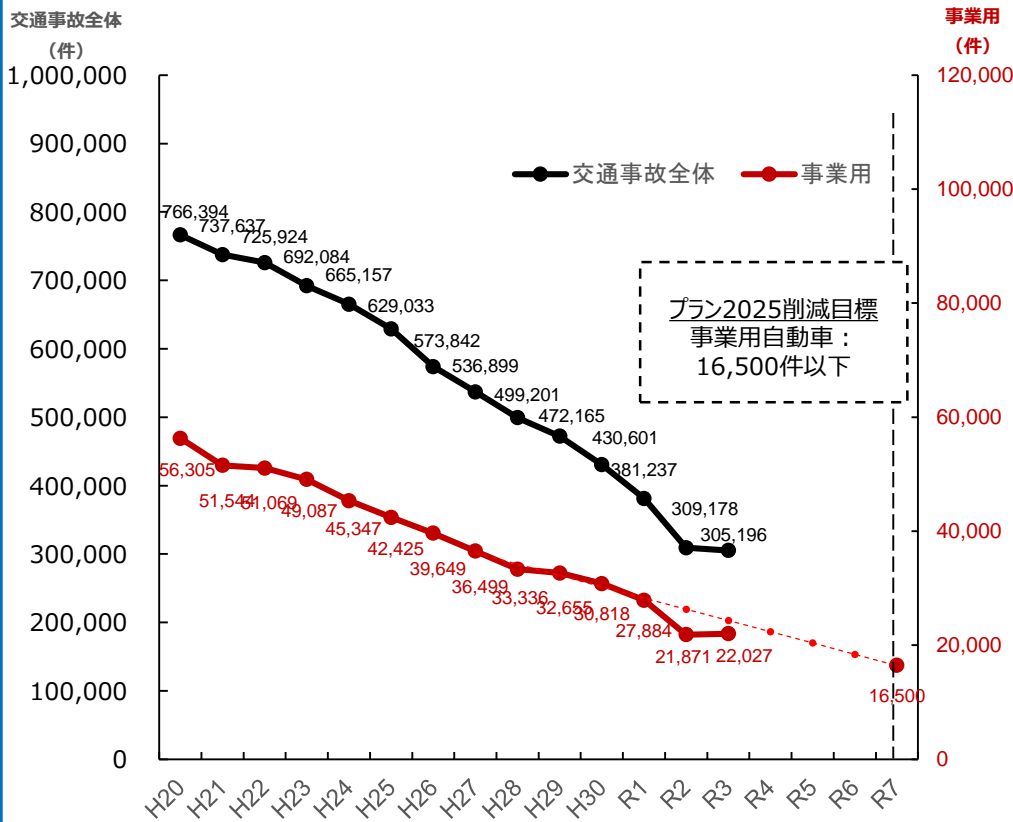
(2) 健康起因事故防止

# 事業用自動車による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、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は22,027件となり、**過去8年間で半減**。
- 各モードの交通事故件数は、**すべてのモードで減少傾向を示しているが、トラックは前年に比べ増加**。
- トラックの事故件数が増加している主な要因は、**軽貨物の事故件数の増加**にある。

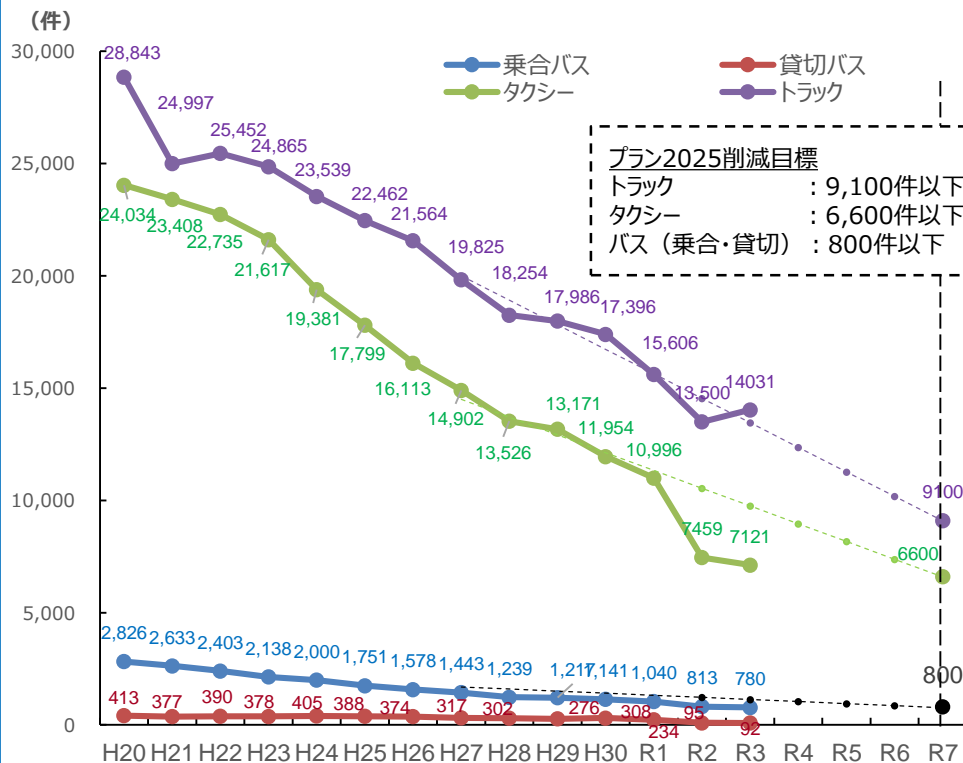
※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

## 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



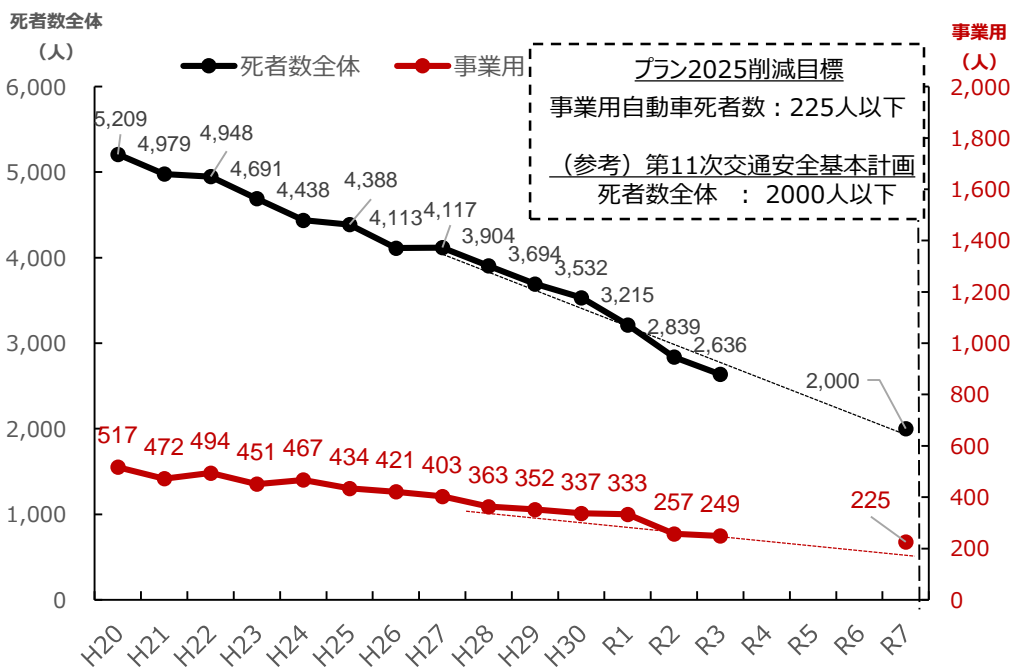
出典：警察庁「交通統計」  
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

プラン2025削減目標  
 トラック : 9,100件以下  
 タクシー : 6,600件以下  
 バス(乗合・貸切) : 800件以下

# 事業用自動車による交通事故死者数の推移

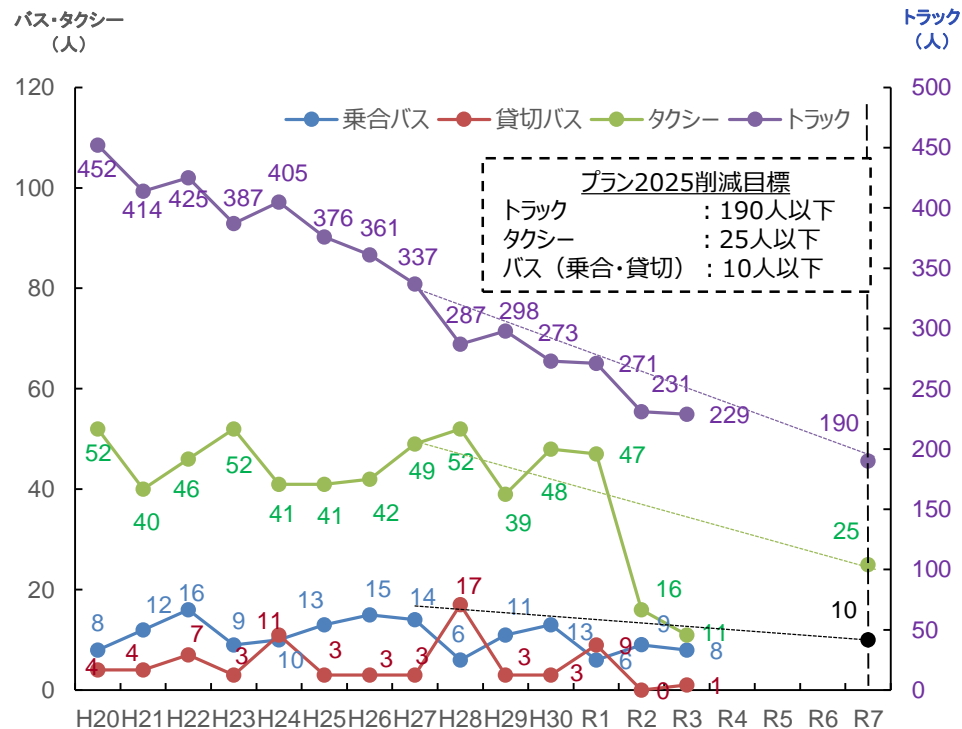
- 令和3年中に発生した交通事故全体の死者数は2,636人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は249人(前年比8人減)であった。
- 令和3年の各モードの交通事故死者数は、タクシーは減少、トラック・乗合バス・貸切バスは前年と同水準である。

## 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

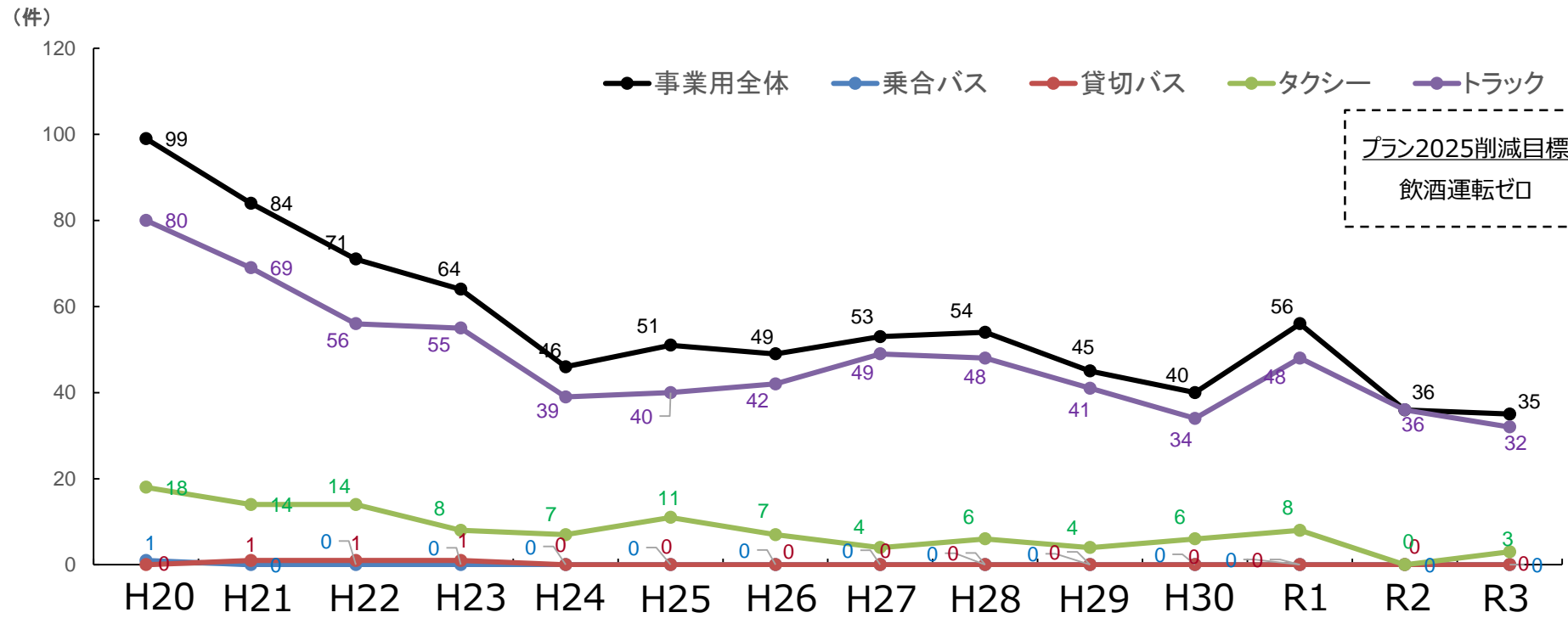


出典：警察庁「交通統計」  
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 事業用自動車による飲酒運転事故件数の推移

- 事業用自動車による飲酒運転事故件数は、平成24年以降横ばいの状況が続いている。
- 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

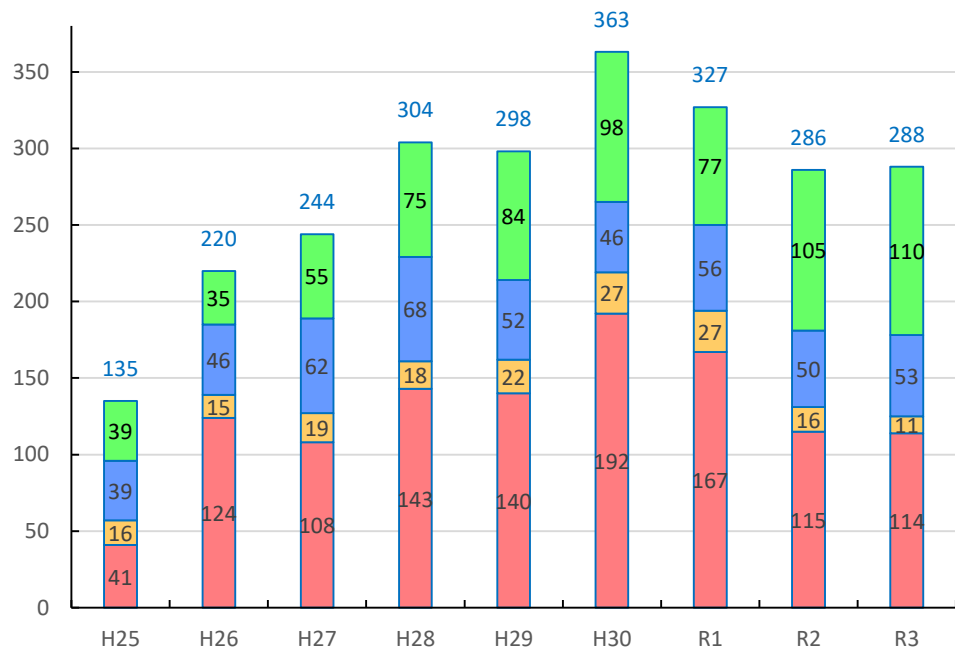


出典：警察庁「交通統計」  
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

○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。

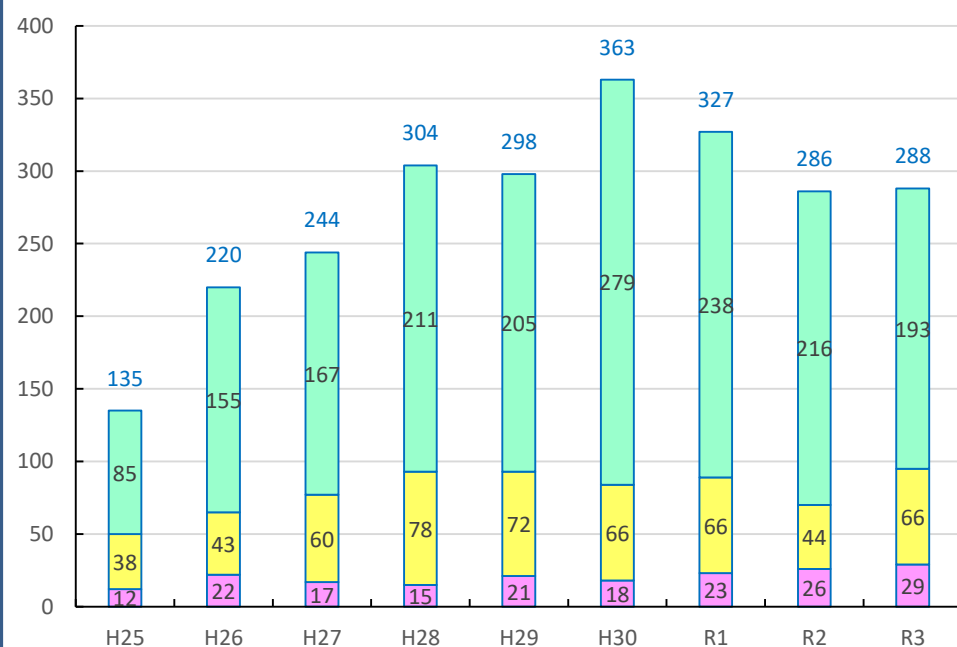
○令和3年は健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況。

## 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)

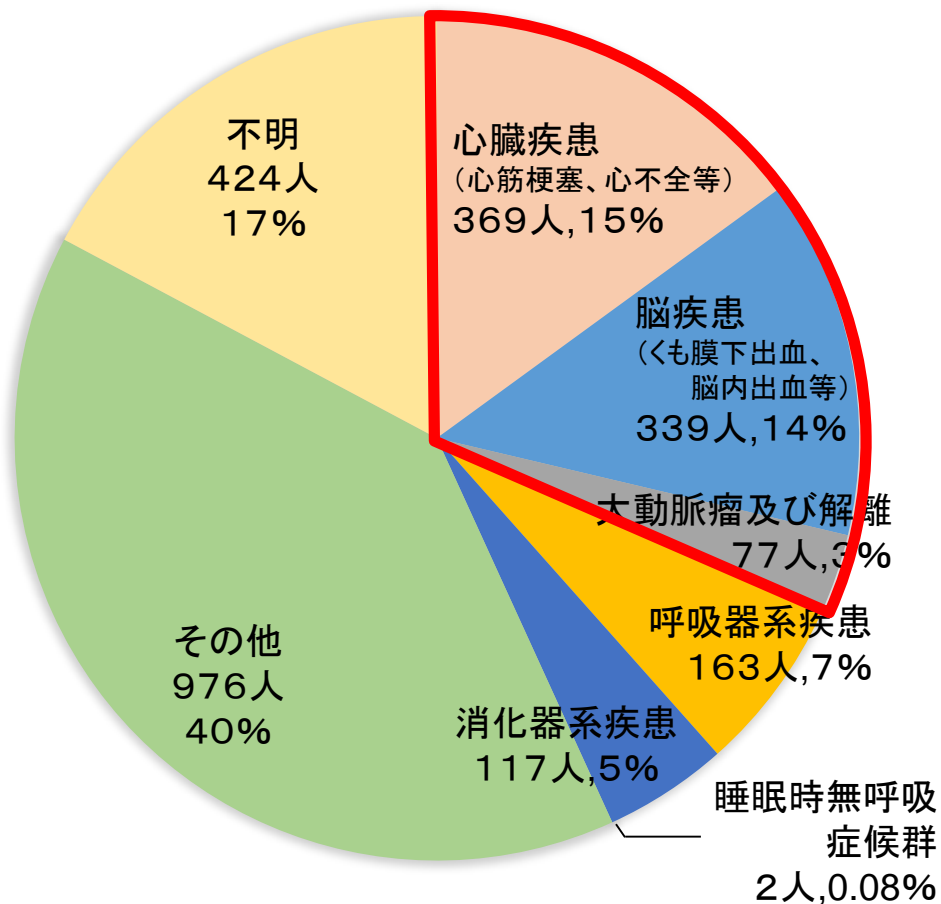


- **衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)**
- **衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)**
- **衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)**

○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。

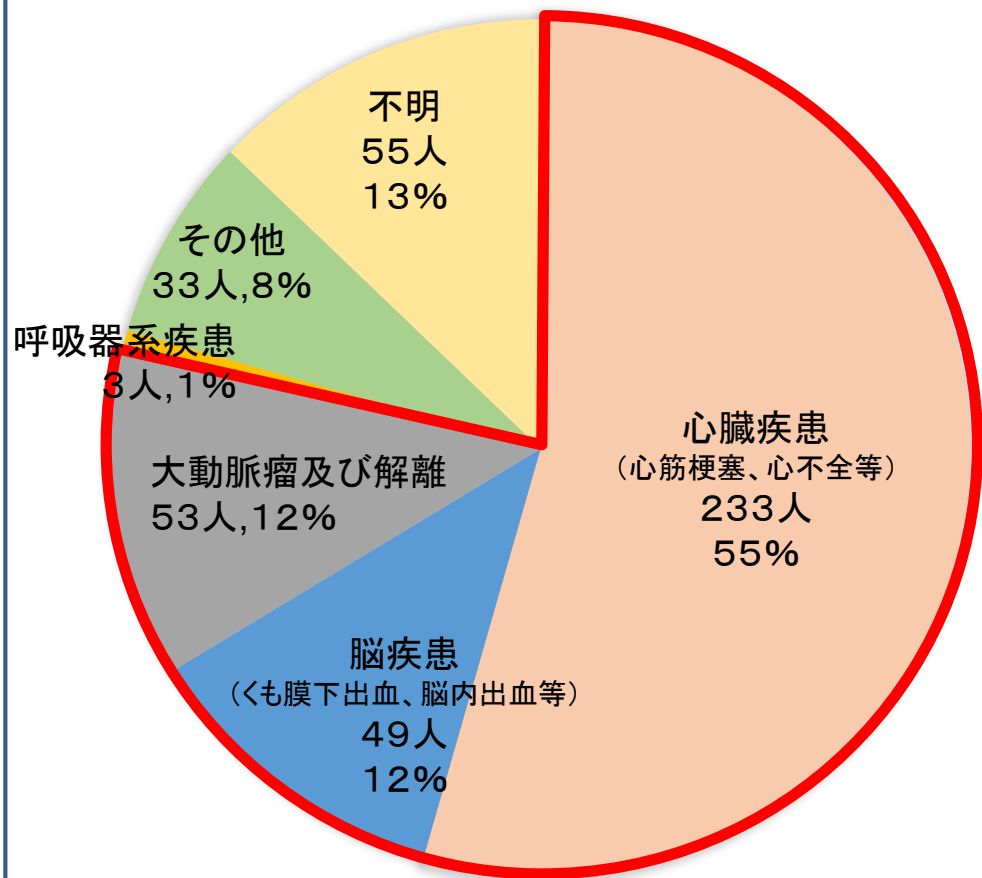
## 健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

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. 事業用自動車による交通事故の発生状況

**2. 事業用自動車総合安全プラン2025**

3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況

（1）ICTの活用による運行管理の高度化

（2）健康起因事故防止

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**

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2025

**3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況**

**（1）ICTの活用による運行管理の高度化**

（2）健康起因事故防止

- 事業用自動車の**安全輸送の根幹を担う運行管理**について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理等を行っているが、**運行管理者不足や長時間労働等の課題**が顕在化しており、その対応が急務。
- このため、ICTを活用した高度な機器を用いて遠隔の営業所間で点呼を行うことや、運行管理を集約して運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を行うこと等、**安全性を確保しつつ運行管理者不足等への対応にも資する制度の創設**に係る検討を実施。

## 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。



## 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**



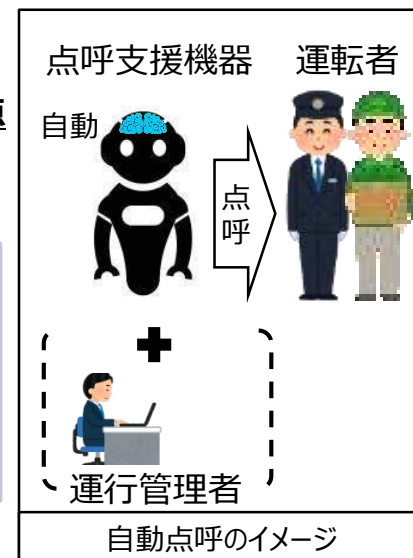
令和3年度：機器要件等のとりまとめ、制度化  
 令和4年7月～：運用開始  
 令和5年度：遠隔点呼の場所拡大（待合所、宿泊地等）に向けた要件検討中

### 自動点呼

**点呼支援機器（ロボット等）**に**点呼時の確認、指示項目の一部又は全部を代替**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**



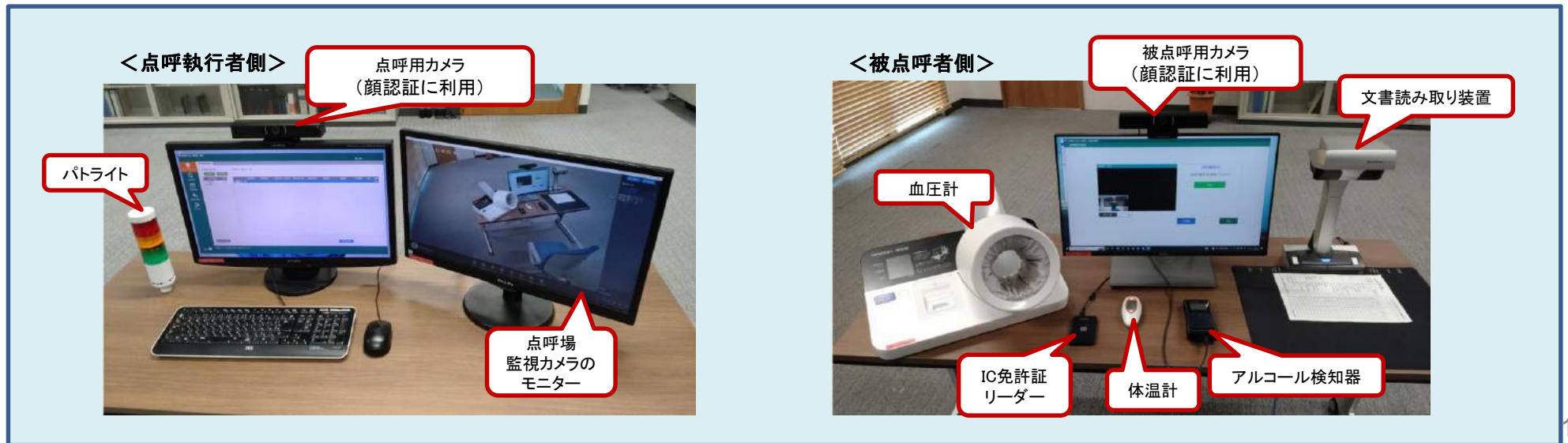
令和3年度：機器要件等のとりまとめ  
 令和5年1月～：業務後自動点呼制度運用開始  
 令和5年度：業務前自動点呼の実証実験、要件検討

# 遠隔点呼機器構成例

## A社



## B社



## 令和4年度：のべ255事業者にて運用

	トラック	バス	タクシー
事業者数	177	35	43

令和5年4月以降は法令等(省令、告示、通達)に基づき、営業所を管轄する運輸支局への届出で実施可能

## 令和5年度：31事業者より新規届出を受領(令和5年4月24日現在)

- 令和4年7～9月の間に遠隔点呼を導入した事業者に対し、遠隔点呼制度の活用によって、
  - ・運行管理者の負担軽減につながったか
  - ・負担軽減につながった場合、その分どのような業務に注力できるようになったか
 等の意見を聴取し、遠隔点呼制度のさらなる改善につなげていくための**実態調査を実施**した。
- 実態調査に**回答いただいた16者のうち、15者が「点呼に係る運行管理者の負担が減った」と回答**。そのうち、**安全対策に費やせる時間が増えた**と回答した事業者も存在。

## 運行管理者負担軽減に関する具体的回答（代表的なものを抜粋）

- 早朝の勤務がなくなった
- 宿泊勤務が無くなりその他の業務に要することが出来た
- 対面点呼を実施する負担が減少した。実施対象の点呼数が少ないため、大幅な業務効率化はまだ実現できていない。
- 点呼にかかる時間が減り、その分**運転者への運転指導など、安全運行に関する時間を増やすことができた。**
- 深夜勤務がなくなり体への負担がなくなった。また、運行に係る業務時間、**乗務員への安全指導等の時間を増やすことができた。**
- 点呼執行の為の時間が軽減された為、時間外労働時間が減少した。
- 点呼を行う際に行っていた、押印、記録する回数が減ったことにより、1人当たりの点呼がスムーズに行うことができ、削減できた時間を、運転日報等を精査する時間に充てることができるようになった。

- 運行管理者に代わり機器が点呼業務を実施できる自動点呼の実現に向け、令和3年度第4回運行管理高度化検討会にて取りまとめられた要件等を踏まえ、令和4年12月より機器認定を開始し、運輸支局への届出により業務後自動点呼が実施可能。
- 引き続き乗務前自動点呼の実現に向けた検討を令和4年度より実施しており、実証実験を実施中(令和5年6月より)

## ■ 点呼自動化の段階

名称	概要	点呼の安全性に係る対応主体	機器と運行管理者の関わり方イメージ
【従来】 点呼自動化なし (対面点呼)	運行管理者等が点呼における全ての確認・判断を実施。	運行管理者等	
【現段階】 条件付き 点呼自動化	機器が点呼における全ての確認、指示、判断、記録を実施。点呼全体の最終判断も機器が実施。 <b>点呼実施継続が困難な場合は、機器の要求等に運行管理者等が適切に対応。</b>	機器 ( <b>点呼実施継続が困難な場合は運行管理者等</b> )	
【未来】 完全 点呼自動化	あらゆる状況において、機器が点呼における全ての確認、指示、判断、記録を実施。点呼全体の最終判断も機器が実施。	機器	

## ■ 業務後自動点呼の実施要件

- 乗務後自動点呼を実施するためには、以下の3つの要件を満たすことが必要
  - ・ 使用する**機器・システム**が満たすべき要件
  - ・ 実施する場所が満たすべき**施設・環境**要件
  - ・ **運用上の遵守事項**



7件を認定済み。認定した機器については、国土交通省のHPにおいて随時公表。(6月20日時点)

ホームページURL: [https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000082.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html)

<認定された機器>

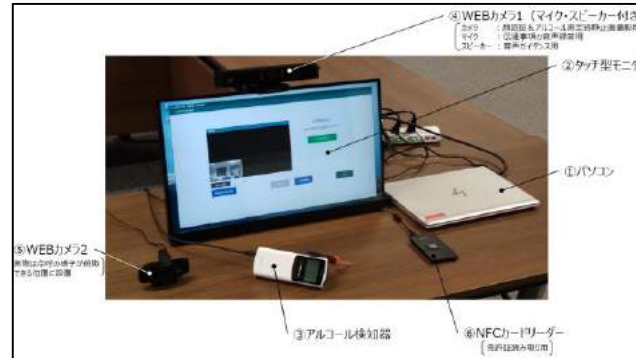
申請者・製作者	自動点呼機器の名称	認定番号
株式会社ナブアシスト	点呼+ロボット版 unibo (NRTAP200U)	JG22-001
株式会社NPシステム開発	AI点呼システム (TNK-NASYS/TNK-ASYS)	JG23-001
株式会社ナブアシスト	点呼+デスクトップ版 (NDKAP200J)	JG23-002
株式会社アネストシステム	BusinessSupportSystem(BSS) 自動点呼機能	JG23-003
株式会社ウイズ	タブレット自動点呼 「kenco(ケンコ)」	JG23-004
株式会社ナブアシスト	点呼+ロボット版 Kebbi (NRTAP200K)	JG23-005
東海電子株式会社	e点呼セルフ Typeロボケビー	JG23-006

# 認定機器を使用した構成例

JG22-001



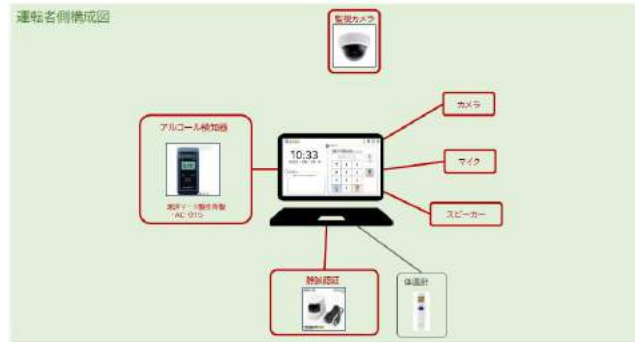
JG23-001



JG23-002



JG23-003



JG23-004



JG23-005



JG23-006



現在

令和5年度取組事項

## 自動点呼

乗務後点呼における  
点呼自動化

**運用中!**



乗務前点呼における  
条件付き点呼自動化

実証実験の検討中

乗務前、乗務後  
点呼における  
完全点呼自動化

運行時  
点呼  
(乗務前後)

## 遠隔点呼

**運用中!**  
対象者: 全事業者  
範囲: 営業所-車庫間、  
営業所間、  
グループ企業間  
場所: 営業所、車庫

実証実験中

場所の拡大  
・待合所  
・宿泊地 等

範囲の拡大 事業者間 等

運行管理業務の一元化  
(同一事業者内)



運行管理業務の一元化  
(事業者間の共同運行管理)



運行指示  
(乗務中)

## 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)

実証実験中

対象業務の拡大  
対象運行の拡大  
(貸切追加)

範囲の拡大  
事業者間等

運行時  
以外

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2025

**3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況**

（1）ICTの活用による運行管理の高度化

**（2）健康起因事故防止**

# 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

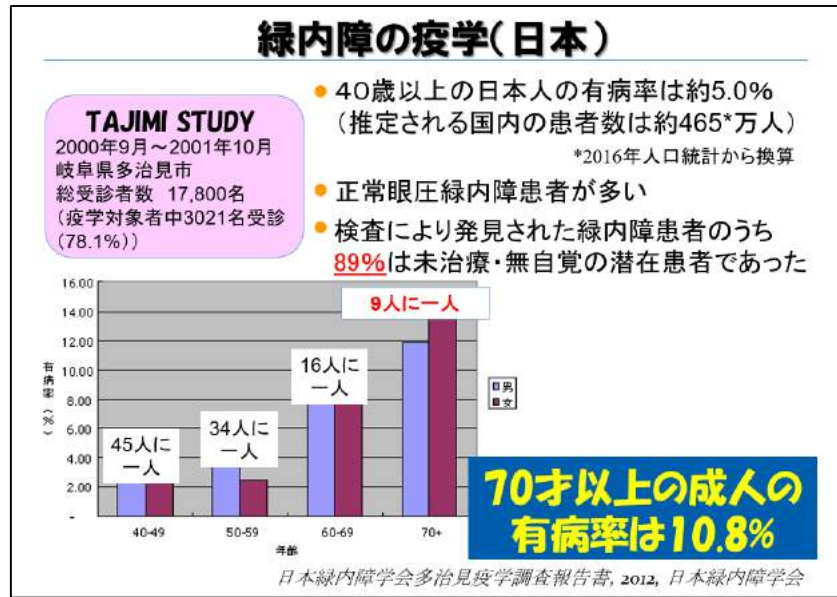
- 『**健康管理マニュアル**』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）  
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理  
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『**睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル**』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- 『**脳血管疾患対策ガイドライン**』（平成30年2月策定）
- 『**心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン**』（令和元年7月策定）
- 『**自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル**』（令和4年3月策定）

## 事業用自動車健康起因事故対策協議会（平成27年9月～）

スクリーニング検査の効果的な普及方策について審議するため、産学官の関係者からなる協議会を自動車局に設置

# 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、青信号で前進した直後、横断歩道を右から自転車に渡ってきた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

2014.3.26 11:19

奈良市で平成23年、単行車の運転中(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)の自動車運転過失致死罪が、大阪高裁で無罪にされた。被告は「目の難病で視野が狭く、被害者を気づかぬのが原因だった」と述べ、無罪(控訴審1年8月)とした1高松地裁高裁判決を支持、控訴審の控訴を棄却した。

被告側は「自分の安全に注意する義務を認めた」と主張していた。判決は被告側が有利で、男性が難病の欠ける「網膜色素変性」だったと指摘。「難病交差点に、視野の中で横断歩道に歩行者が居る、発見できなかった可能性はある」と認めた。

視野障害一審も過失認定 旭川の死亡事故控訴審で

旭川市で発生した死亡事故の控訴審で、運転者の男性(41)の視野障害が原因と認定された。一審では過失が認められなかったが、控訴審では「運転中に視野が狭くなり、歩行者を気づかぬのが原因だった」として、過失を認め、一審より重い過失を認定した。

被告側は「自分の安全に注意する義務を認めた」と主張していた。判決は被告側が不利で、男性が難病の欠ける「網膜色素変性」だったと指摘。「難病交差点に、視野の中で横断歩道に歩行者が居る、発見できなかった可能性はある」と認めた。

## 【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

## 視野障害対策マニュアルの策定

- 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月に策定した。

自動車運送事業者における  
視野障害対策マニュアル  
(最終案)



令和4年3月〇日  
国土交通省自動車局

<目次>

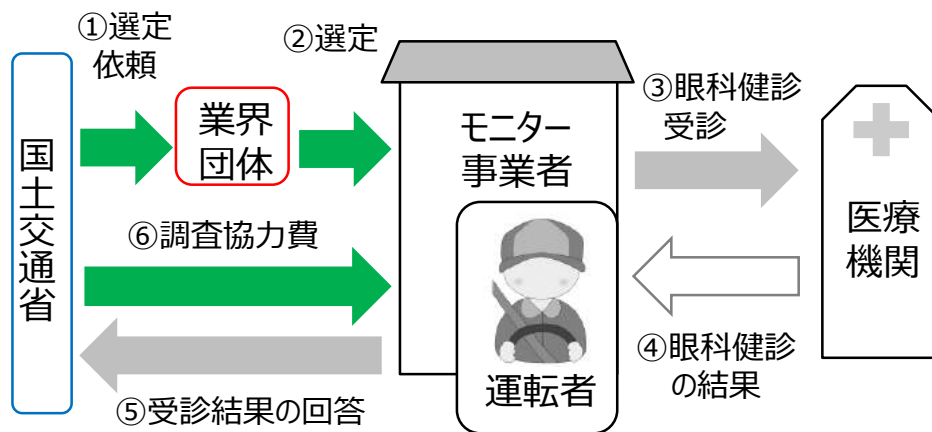
はじめに	2
本マニュアルにおける用語について	3
本マニュアルのポイント	4
<b>本編</b>	
<b>1章 視野障害対策の必要性</b>	
1. 視野障害と交通事故	6
2. 交通事故につながる視野障害	9
3. (参考) 検査機関事業を防止するための関係法令	12
<b>2章 事業者による運転者の健康状態の把握</b>	
1. 運転者への健康促進	13
2. 眼科健診の受診の対応	16
3. 視野障害に関する疾患予兆の把握	18
<b>3章 眼科健診検査と治療</b>	
1. 眼科健診検査の検査項目と検査内容	20
2. 眼科健診検査の進め方	21
3. 治療の概要	22
<b>4章 眼科健診・眼科健診検査における事業者の対応</b>	
1. 視野障害対策の促進に向けた事業者の役割	23
2. 眼科健診・眼科健診検査の流れ	24
3. 眼科健診・眼科健診検査の準備	25
4. 診断結果や治療状況の把握	27
5. 就業上の留意	28
参考情報	29
参考資料	30
視野障害対策推進目標の模式(サンプル)	30
クローズドアンケート(サンプル)	32
視野障害対策チェックリストの模式(サンプル)	33
<b>疾患解説</b>	
1. 緑内障	35
2. 網膜色素上皮症	37
3. 加齢黄斑変性	38
4. 脳神経に起因する視野障害	39
5. 糖尿病網膜症	40

【掲載先】視野対策マニュアル  
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/health.html>

## 眼科健診普及に向けたモデル事業の実施

- 眼科健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健診を受診し、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、眼科健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。

### 【1年目】



### 【2・3年目】

眼科健診受診運転者に係るその後の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

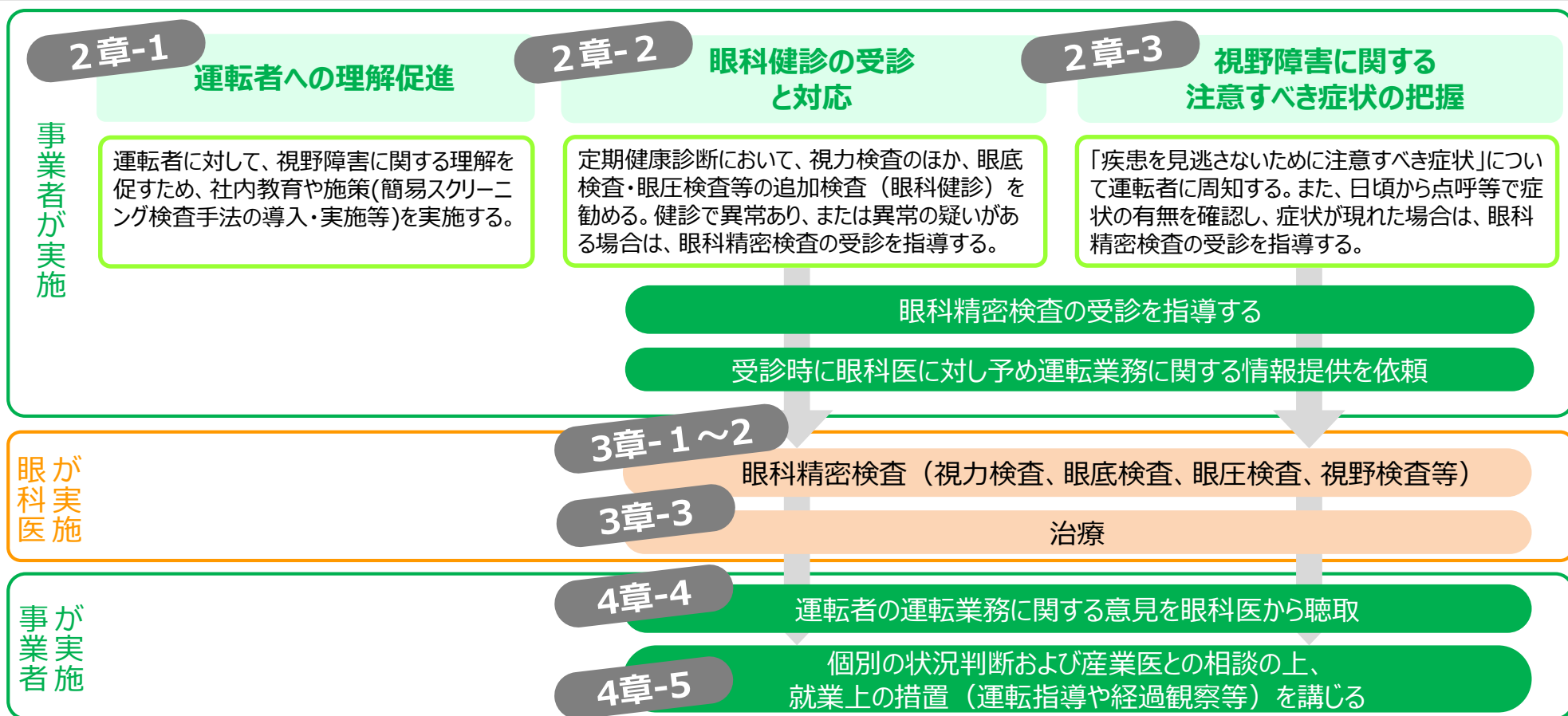
## 知識

### 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





- 国土交通省で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を情報提供することで、事故防止の取組への活用を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始し、**毎週金曜日に定期配信**。（令和5年6月24日に第713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**2万人を突破**。

## メールマガジンの登録方法

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。

[国土交通省](#) [検索](#)

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。

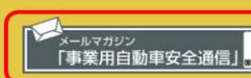


③ 「自動車総合安全情報はこちら」を選択します。



◆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。



※ 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713号(R5.6.24)◆◆◆

＝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
- 2.トピック
  - (1)トラックにおける安全確保の徹底について（配信日：R5.5.19）
  - (2)貸切バスにおける安全確保の徹底について（配信日：R5.5.19）
  - (3)令和4年度第4回「運行管理高度化検討会」を開催しました（配信日：R5.3.24）
  - (4)健康起因事故防止～睡眠時無呼吸症候群及び緑内障の啓発動画について～（配信日：R4.12.16）
  - (5)運転者が体調不良等を生じた場合における適切な運行管理の徹底について（配信日：R4.12.9）
  - (6)大型車の適切なタイヤ脱着・保守管理作業解説動画を公開しました！（配信日：R4.10.14）

ご清聴ありがとうございました。