

都道府県トラック協会
全日本トラック協会　共催

プラン2030
目標達成セミナー

削減目標達成への取り組み

セミナーの流れ

1. トラック事業における総合安全プラン2030
2. 飲酒運転の根絶
3. 事業用トラック事故の傾向
4. 追突事故
5. 交差点事故
6. 事業者の対応
7. セミナー内容まとめ

用語の定義

本セミナーで使用する主なデータ

公益財団法人交通事故総合分析センターによる2025年1月～12月の

事業用トラック（軽貨物を除く）が第一当事者となる死亡・重傷事故のデータ

事故件数の定義

死 亡	交通事故発生から24時間以内に亡くなった場合
重 傷	交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する場合
軽 傷	交通事故によって負傷し、30日未満の治療を要する場合
死傷事故件数	「死亡」・「重傷」・「軽傷」の事故件数を合計したもの
死亡・重傷事故件数	「死亡」・「重傷」の事故件数のみ合計したもの

用語の定義

事業用トラックの車両区分

大型車	車両総重量7,500kg以上
中型車	車両総重量3,500kg以上7,500kg未満
小型車	車両総重量3,500kg未満



1

トラック事業における総合安全プラン2030

トラック事業における総合安全プラン2025の結果

事故削減の目標

	死者数と重傷者数合計	車両台数1万台あたりの死者数と重傷者数合計	飲酒運転
全日本トラック協会 取組目標 ※軽貨物を含まない	970人以下	6.5人以下	ゼロ
令和7年の結果	1,038人	7.8人	飲酒運転人身事故件数 13件

目標達成状況・・・未達

トラック事業における総合安全プラン2030の概要

事故削減の目標

全日本トラック協会 取組目標
※軽貨物を含まない

- 死者数と重傷者数の合計995人以下
- 飲酒運転ゼロ

重点削減目標
各都道府県（車籍別）の共有目標

車両台数1万台あたりの死者数と重傷者数の合計を7.5人以下

具体的取り組み内容

- 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
- ICT、先進自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進
- 少子超高齢社会における事故の防止対策の推進
- 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化
- 道路交通環境の整備
- その他安全にも資する運送事業における対策

プラン2030
目標達成セミナー





2

飲酒運転の根絶

飲酒運転による重大事故事例

事例①　群馬県伊勢崎市　令和6年5月6日

中型トラックが運行中、ハンドル操作を誤り、**中央分離帯に接触、操縦不可能となり、対向車線にはみ出し、走行してきた乗用車の側面に衝突**、もう一台はトラック側面に衝突した。この事故により、最初に衝突した**乗用車の運転手と同乗者2名が死亡**したほか、トラック側面に衝突した乗用車の運転者が軽傷、トラック運転者は重傷を負った。事故後の警察の捜査により、飲酒運転が判明した。
運転者に対し、前橋地裁は**懲役20年の判決を言い渡したが、運転者側は控訴**している。
事業者に対しては、事故後の監査の結果、酒酔い・酒気帯び乗務等、15件の違反が認められ、**事業停止10日間、輸送施設の使用停止（220日車）の行政処分**が下された。

事例②　大阪府堺市　令和6年12月27日

府道において、大型トラックが丁字路を右折しようとしたところ、右折先の横断歩道を右側から進行してきた**自転車に気付かず衝突**した。この事故により、当該**自転車運転者が死亡**。
事故現場において、トラック運転者呼気から基準値を超えるアルコール濃度が確認された。
運転者は当時勤務中で、「自宅でビールや焼酎の水割り3杯を飲んだ後、出勤して運転した」などと供述。また、「**アルコールチェックをしたことがない**」とも供述しており、ずさんな運行管理が常態化していた可能性もあると大阪府警はみている。

新聞報道、国交省行政処分情報より

飲酒運転に対する事業者への行政処分と影響

飲酒運転に対する事業者の行政処分

ドライバーが飲酒運転を引き起こした場合	初違反　100日車 再違反　200日車
酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、飲酒が身体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施	それぞれ 初違反　100日車 再違反　200日車 ※令和6年10月1日より適用
酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、点呼が未実施	
上記に加えて事業者の指導監督義務違反、下命・容認があった場合	
事業者が下命・容認した場合	違反営業所に対して 14日間の事業停止
飲酒運転を伴う重大事故を引き起こし、かつ事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合	違反営業所に対して 7日間の事業停止
事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合	違反営業所に対して 3日間の事業停止

行政処分後に想定される悪影響

- 車両使用停止や事業停止による**営業損失**
- 取引先・荷主からの**信用低下、取引停止**
- 金融機関からの**信用低下、融資停止**
- 従業員の**退職増・新規採用困難**　など



たった1件の飲酒運転であっても、経営に重大な影響を及ぼす

出典：「飲酒運転防止対策マニュアル」（公益社団法人全日本トラック協会）

飲酒運転防止対策

社内処分基準

- 懲戒等の社内処分は、組合（従業員）の理解を得たうえで基準を設定
- アルコールチェック時に検知された場合、一定期間の乗務停止・減給等
- 一定期間内で複数回検知された場合退職等の基準を設定
- （飲酒傾向に問題がある場合）専門医療機関を受診し2週間の禁酒ができなければ完治まで病欠扱いで乗務禁止

採用時の飲酒状況確認

- 運転記録証明（5年分等）や、誓約書の提出
- AUDIT（アルコール使用障害同定テスト）の実施（採用時・採用後）
- 採用時にAUDITで有所見の場合は健康診断で再検査し、問題があれば採用見送り
- KAST（新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト）の実施

飲酒運転防止教育

- 国交省のマニュアルをベースにイラストや表を多用した資料作成
- 動画を用いた小集団活動の開催
- 安全衛生委員会に産業医が参加
- 社外含め飲酒運転の事例を共有し、注意喚起

その他対策例

- 飲酒傾向の強い運転者に、本人の意向を確認したうえで運転職以外への配置換えを打診
- 複数回アルコールが検知された運転者に飲酒量をヒアリングし、その後1か月程度飲酒量を記録させ管理者に報告
- 4日間の禁酒を経験し、体に異常がなかったか確認して報告

出典：「飲酒運転防止対策マニュアル」（公益社団法人全日本トラック協会）

飲酒運転防止対策

アルコールインターロック装置の導入

機能概要

- エンジン始動時、ドライバーの呼気中のアルコール濃度を計測し、規定値を超える場合には始動できないようにする
- 顔認証機能付きのものを採用することでなりすまし防止につながる

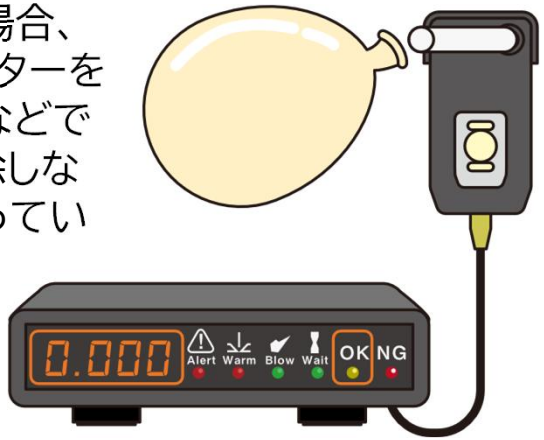
導入による効果

- アルコールチェックの実施漏れを防ぐことができる
- 強制的に飲酒運転を防ぐことができる
- 抜き打ち検査機能を活用することにより、点呼後の隠れ飲酒を防ぐことができる
- 徹底した飲酒運転防止を行うことで、事業者の社会的信頼性の向上につながる



ごまかし防止機能

国の技術指針に基づく機器の場合、風船、フィルターを通した空気などでロックを解除しないようになっています。



出典:アルコールインターロック装置　技術指針　要件イメージより　アルコールインターロック協会　https://alcohol-interlock.com/device/

アルコール依存症

問題のある飲酒傾向の実態

- 生活習慣病のリスクを高める量を飲酒している割合は、男性で13.9%、女性で9.3%
- 年代別に見ると、男性では60歳代、女性では50歳代が最も高い
- 日本国民の「生涯のアルコール依存症が疑われる者」の割合は、男性で1.2%、女性では0.2%で、全国で64.4万人と推計
- 「過去1年間にアルコール使用障害が疑われる者の割合」は、男性で5.4%、女性で0.8%で、全国で約304.1万人と推計

アルコール依存症のよくある誤解

×お酒を毎日大量に飲むような一部の人だけが発症するもの

×気持ちを強く持てばすぐに正常に戻れる

×医療機関で治療すればすぐに改善する

1	あなたはアルコール含有飲料をどのくらいの頻度で飲みますか？									
	0	飲まない	1	1ヶ月に1度以下	2	1ヶ月に2~4度	3	1週に2~3度	4	1週に4度以上
2	飲酒するときには通常どのくらいの量を飲みますか？ ただし「日本酒1合＝2ドリンク」「ビール大瓶1本＝2.5ドリンク」「ウイスキー水割りダブル1杯＝2ドリンク」「焼酎お湯割り1杯＝1ドリンク」「ワイングラス1杯＝1.5ドリンク」「梅酒小コップ1杯＝1ドリンク」とします。									
	0	1~2ドリンク	1	3~4ドリンク	2	5~6ドリンク	3	7~9ドリンク	4	10ドリンク以上
3	1度に6ドリンク以上飲酒することがどのくらいの頻度でありますか？									
	0	ない	1	1ヶ月に1度未満	2	1ヶ月に1度	3	1週に1度	4	毎日あるいはほとんど毎日
4	過去1年間に、飲み始めると止められなかった事が、どのくらいの頻度でありましたか？									
	0	ない	1	1ヶ月に1度未満	2	1ヶ月に1度	3	1週に1度	4	毎日あるいはほとんど毎日
5	過去1年間に、普通だと行えることを飲酒していたためにできなかったことが、どのくらいの頻度でありましたか？									
	0	ない	1	1ヶ月に1度未満	2	1ヶ月に1度	3	1週に1度	4	毎日あるいはほとんど毎日
6	過去1年間に、深酒の後体調を整えるために、朝迎え酒をせねばならなかったことが、どのくらいの頻度でありましたか？									
	0	ない	1	1ヶ月に1度未満	2	1ヶ月に1度	3	1週に1度	4	毎日あるいはほとんど毎日
7	過去1年間に、飲酒後、罪悪感や自責の念にかられたことが、どのくらいの頻度でありましたか？									
	0	ない	1	1ヶ月に1度未満	2	1ヶ月に1度	3	1週に1度	4	毎日あるいはほとんど毎日
8	過去1年間に、飲酒のため前夜の出来事を思い出せなかったことが、どのくらいの頻度でありましたか？									
	0	ない	1	1ヶ月に1度未満	2	1ヶ月に1度	3	1週に1度	4	毎日あるいはほとんど毎日
9	あなたの飲酒のために、あなた自身か他の誰かがけがをしたことがありますか？									
	0	ない	2	あるが、過去1年にはなし	4	過去1年間にあり				
10	肉親や親戚・友人・医師あるいは他の健康管理にたずさわる人が、あなたの飲酒について心配したり、飲酒量を減らすように勧めたりしたことがありますか？									
	0	ない	2	あるが、過去1年にはなし	4	過去1年間にあり				

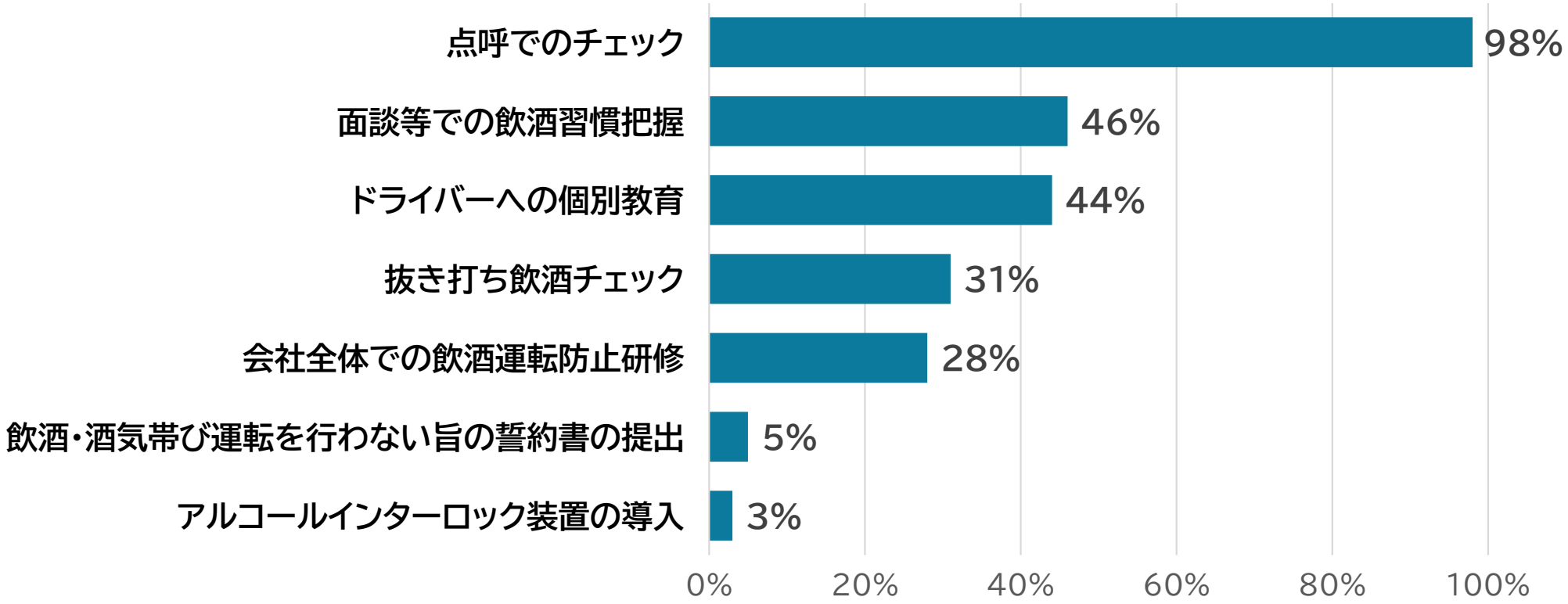
AUDIT等セルフスクリーニング検査を活用し、ドライバーの飲酒傾向に問題がないか確認しましょう

厚生労働省　令和6年国民健康・栄養調査結果の概要　および
久里浜医療センター　令和6年度「飲酒と生活習慣に関する調査」結果速報訂正版より

国土交通省「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」より抜粋

飲酒運転防止対策（アンケート結果総括）

自社で行っている飲酒運転防止の取組内容



総有効回答者数6200名

その他取組内容

- 罰則の設定
- 安全会議の実施
- コミュニケーションによる確認
- 高機能アルコールチェッカーの導入
- IT点呼の実施
- 採用時の確認　　等

全日本トラック協会・都道府県トラック協会共催「プラン2025目標達成セミナー」受講者アンケート結果に基づく

プラン2030
目標達成セミナー





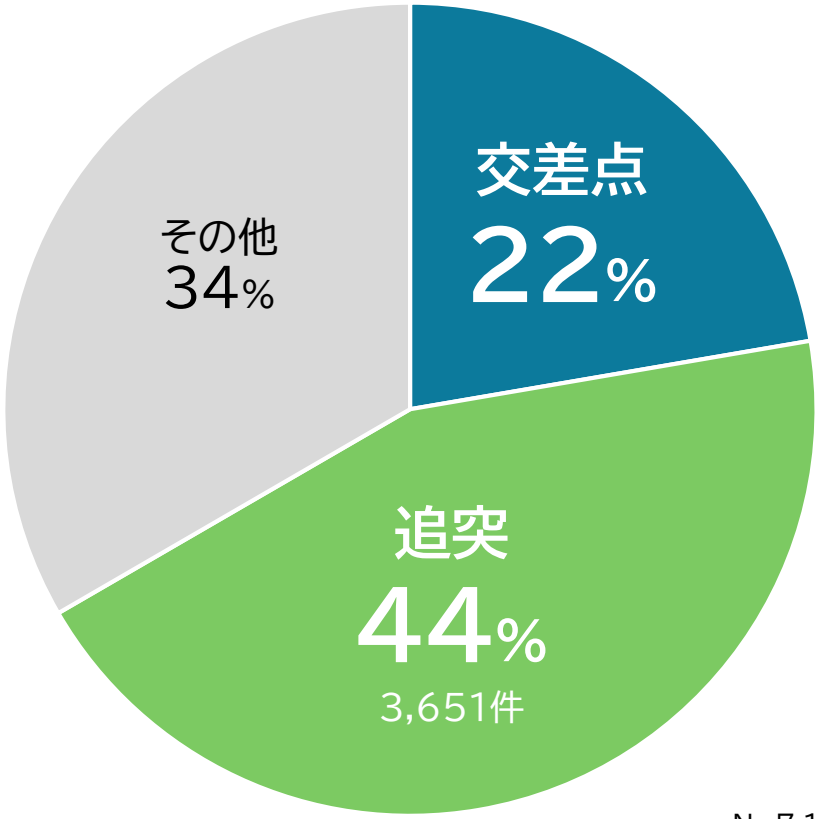
3

事業用トラック事故の傾向

事故件数の内訳

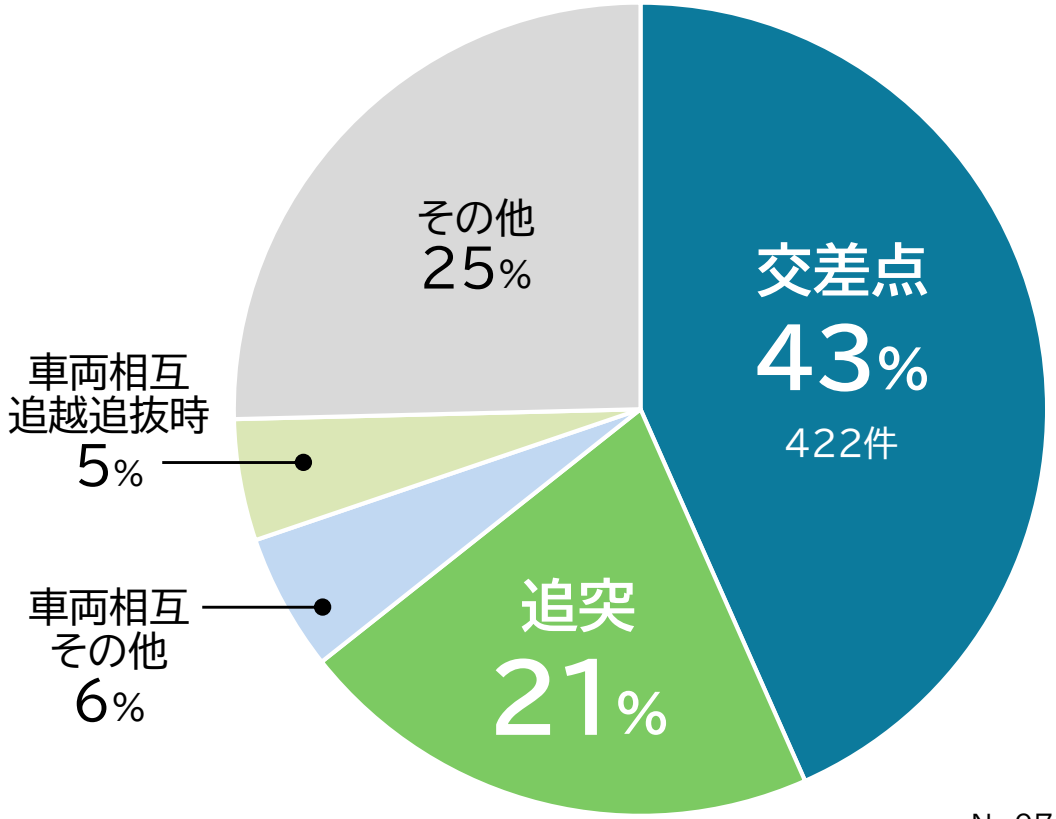
令和7年の事業用トラックによる**死者数は191名、重傷者数は847名**
死亡事故件数は188件、重傷事故件数は785件

死傷事故



N=7,129件

死亡・重傷事故



N=973件

運転者年齢別　発生しやすい事故類型

他年齢層と比較すると、**追突事故および右折時衝突は30代前半以下**のドライバーが多く、
左折時衝突は45歳から59歳のドライバーが多く、
対歩行者事故は55歳以上のドライバーが多い

運転者年齢別・事故類型別死傷事故件数の構成率（令和6年）

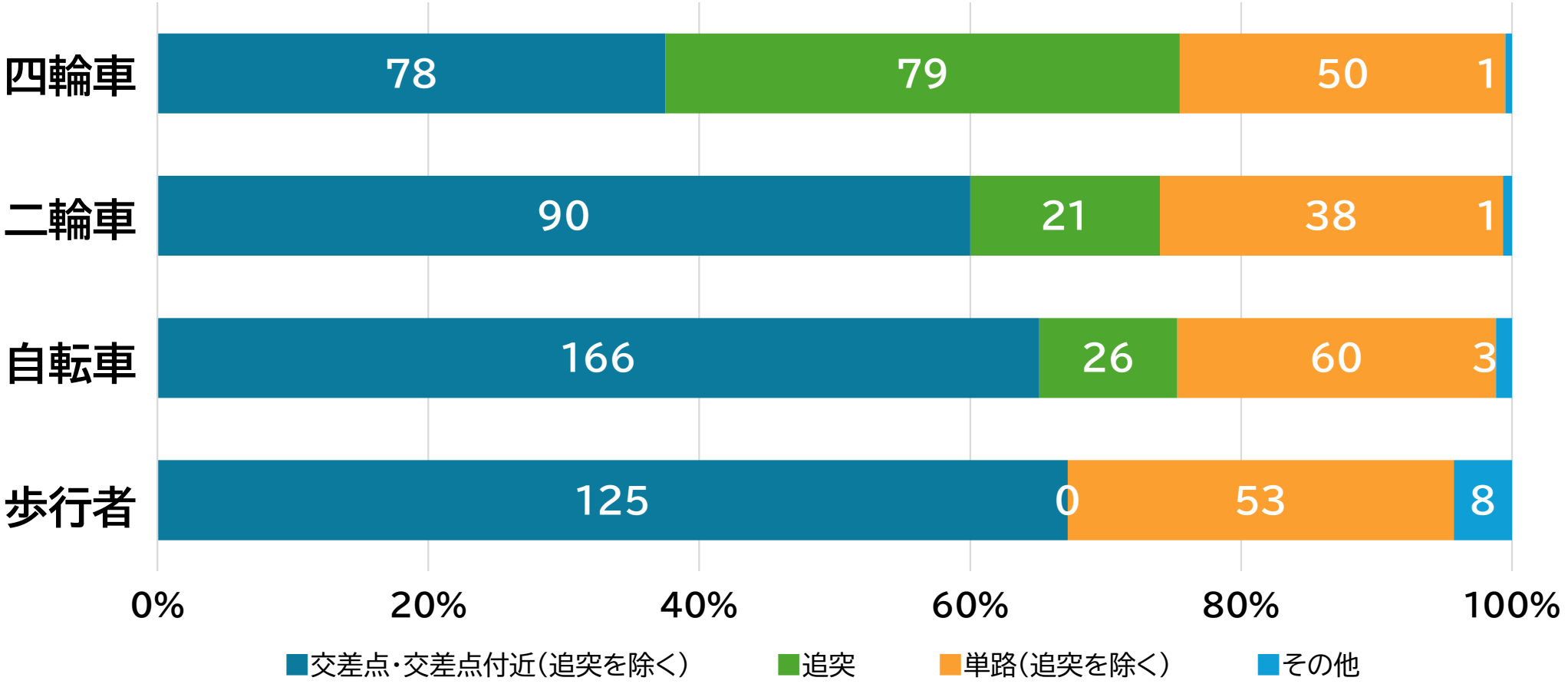
（%）

事故類型＼運転者年齢		24歳以下	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65歳以上	不明	合計
車両相互	追突	58.3	49.8	59.1	45.8	44.8	42.6	43.1	39.7	43.8	44.1	0.0	44.9
	出会い頭衝突	9.7	9.9	10.3	9.3	9.3	7.7	8.3	9.2	8.2	9.9	0.0	8.9
	正面衝突	1.9	1.6	0.6	1.7	0.3	0.7	0.7	1.3	1.3	1.2	0.0	1.1
	左折時衝突	2.2	4.3	3.8	5.4	7.1	8.7	8.5	7.6	7.3	4.6	0.0	6.7
	右折時衝突	5.8	5.9	6.7	5.4	5.3	5.3	5.3	5.3	4.6	4.3	0.0	5.3
	その他	16.8	21.8	14.9	25.1	24.7	25.8	25.2	26.7	25.2	26.3	0.0	24.5
対歩行者		5.0	6.3	4.0	5.8	7.1	7.8	7.6	9.1	8.2	7.9	0.0	7.4
車両単独		0.3	0.4	0.6	1.5	1.4	1.4	1.3	1.0	1.4	1.7	0.0	1.2
列車		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：事業用貨物自動車の交通事故の発生状況（令和7年9月発行）（公益財団法人全日本トラック協会）

被害者別死亡・重傷事故件数の内訳

一般道において、**四輪車**は**追突事故による死亡・重傷事故**の被害が多く、
二輪車は**交差点・交差点付近**の被害（特に**右折時**35件・**出会い頭**31件）が多く、
自転車は**交差点・交差点付近**の被害（特に**左折時**85件・**出会い頭**49件）が多く、
歩行者は**交差点・交差点付近**の被害（特に**横断中**107件）が多い



資料

事業用トラックによる事故件数推移（車両総重量別）

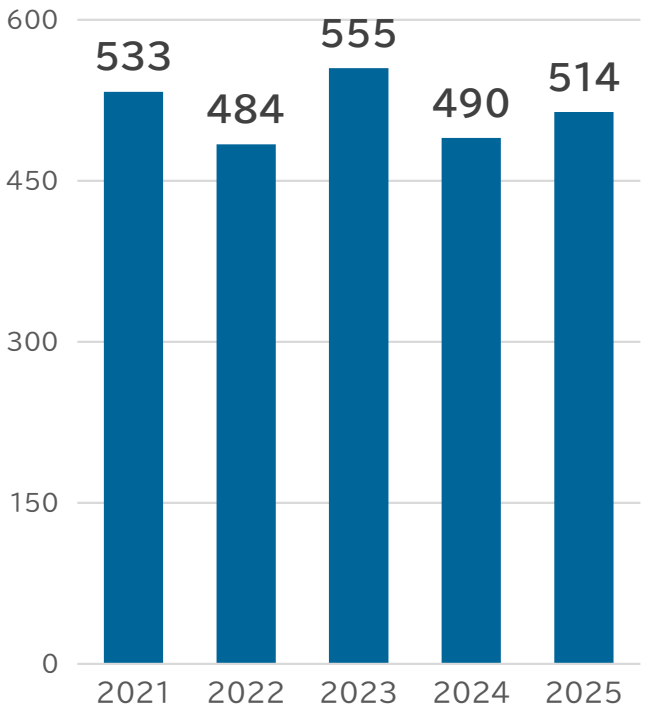
5年前と比較すると

大型車・中型車の死亡・重傷事故件数は横ばい・減少傾向、
小型車の死亡・重傷事故件数は増加傾向

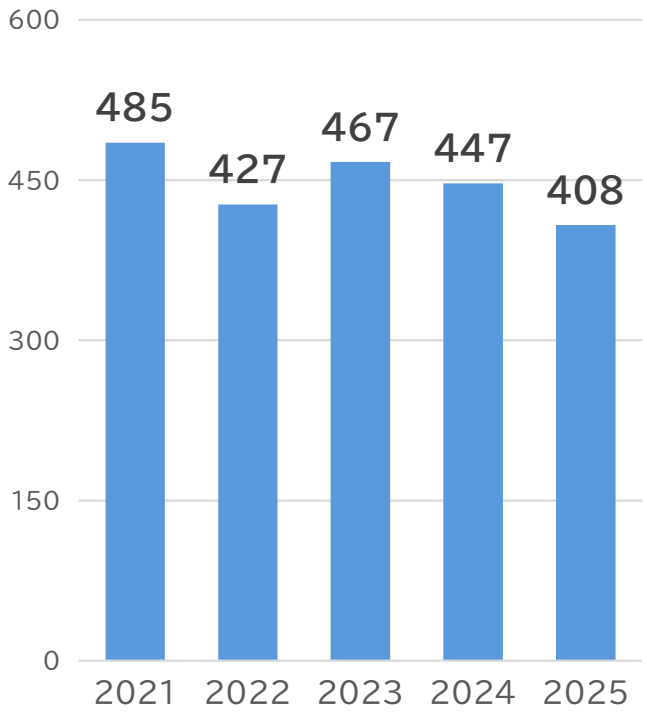
昨年度と比較すると

大型車の死亡・重傷事故件数は約5%増加し、
中型車・小型車の死亡・重傷事故件数は約9～11%減少した

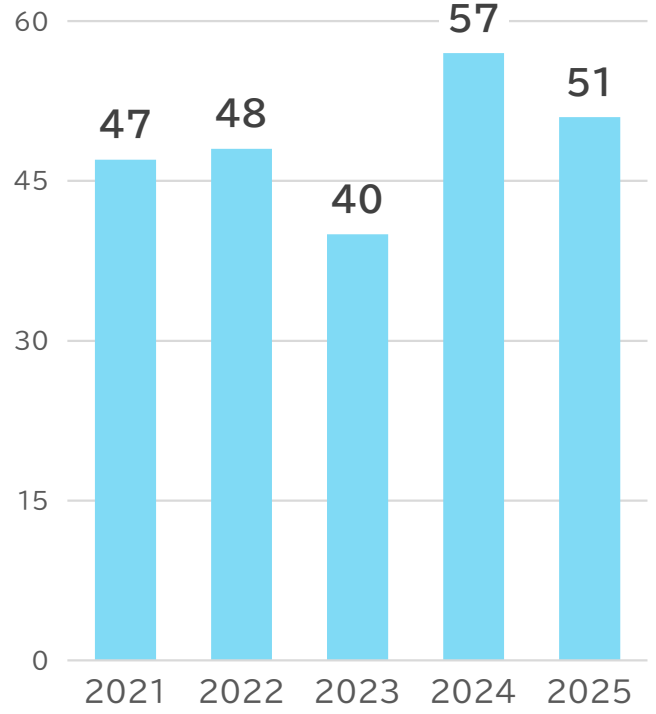
大型車



中型車



小型車



プラン2030
目標達成セミナー





4

追突事故

死亡・重傷事故の事故事例（追突）

追突事故

事例①　山梨県甲州市　令和3年7月14日

大型トラックが中央自動車道を走行中、渋滞の車列に追突し、計5台の車両が関係する多重追突事故が発生。この事故により車列最後尾の乗用車の運転者及び同乗者の計2名が死亡し、同乗者1名が重傷、その他車両の運転者2名が軽傷を負った。



原因

運転者

- **自らの判断で運行計画を変更**
- 家庭の事情による**心理的ストレスから考え事をしながら運転を継続**し、前方の安全に対する集中力が低下
- 渋滞情報及び最高速度規制の表示に気づかず走行



事業者

- 早朝・深夜においては、**点呼と称して運転者から携帯電話によるメッセージの送信のみ**
- **運転者任せの運行計画変更による拘束時間の超過、休息期間の不足等の発生を黙認**
- 運転者の**心理的ストレスが安全運行に影響を及ぼすことについての認識不足**

監査結果

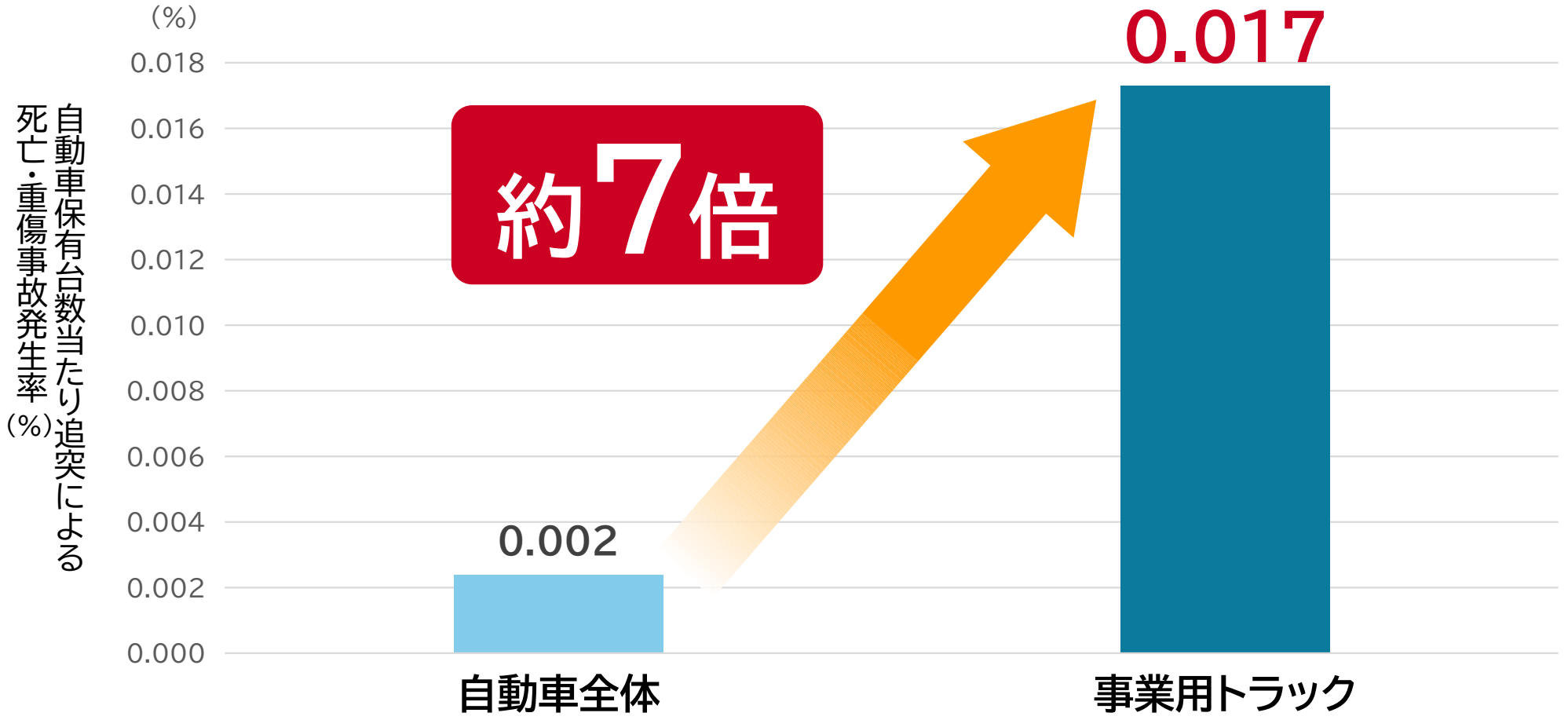
運転者に対する指導監督義務違反等
計7件の違反が認められ
輸送施設の使用停止（50日車）および文書警告

出典：事業用自動車事故調査委員会報告書　大型トラックの衝突事故（国土交通省）　https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html

事業用トラックと自動車全体の死亡・重傷事故

追突事故

事業用トラックにおける追突事故では、
自動車全体と比べ**約7倍**も死亡・重傷事故が発生

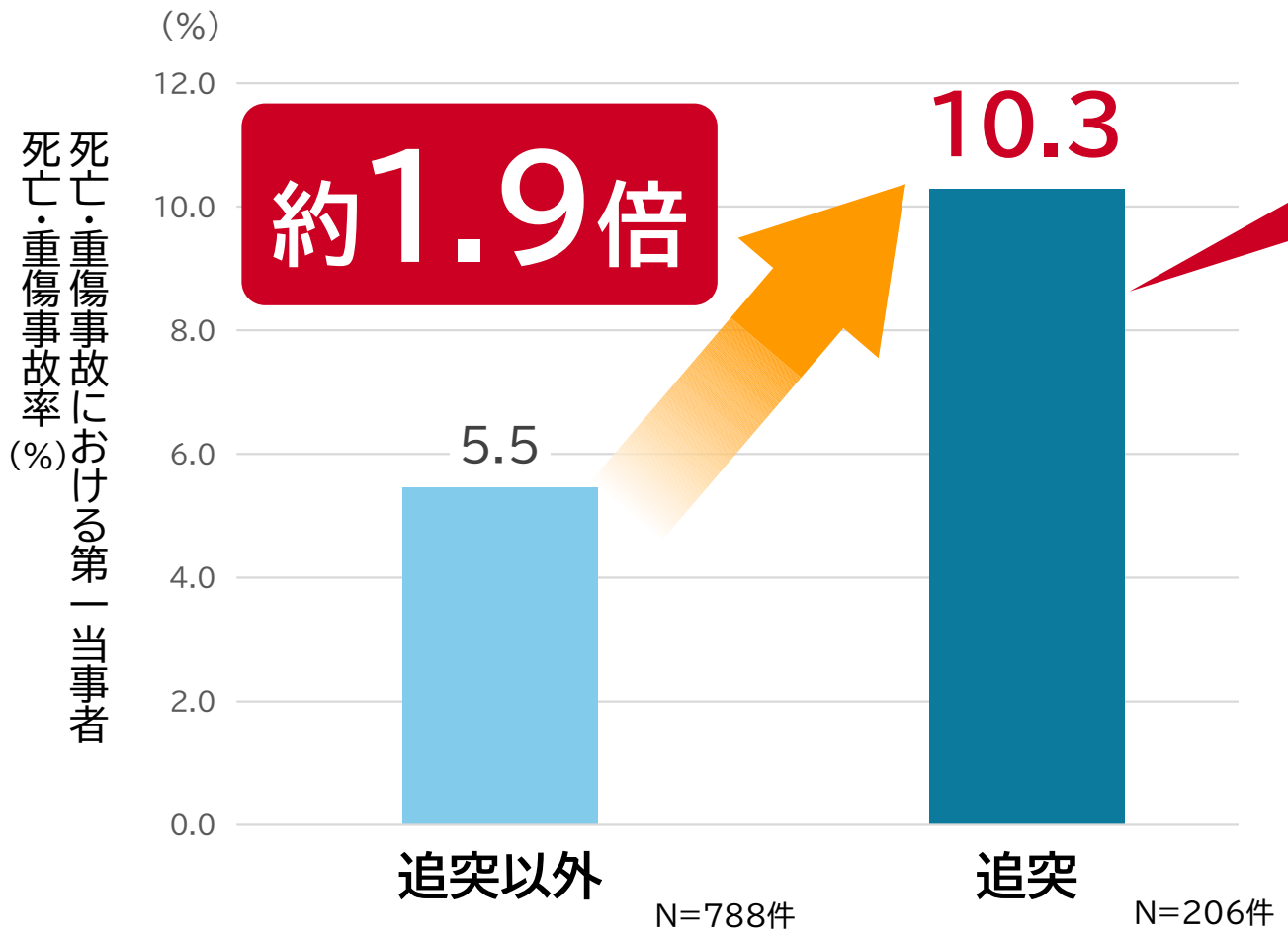


計算方法	自動車保有台数当たり追突による死亡・重傷事故発生率＝追突による死亡・重傷事故発生件数÷自動車保有台数×100

※小数点4位以下を含めて計算した結果を示しています

追突事故の第一当事者死亡・重傷事故率

追突事故では運転者自身が死亡・重傷となる割合が
追突以外の事故と比べ**約1.9倍**



大切なドライバー自身が
死亡・重傷となるリスクが
大きい

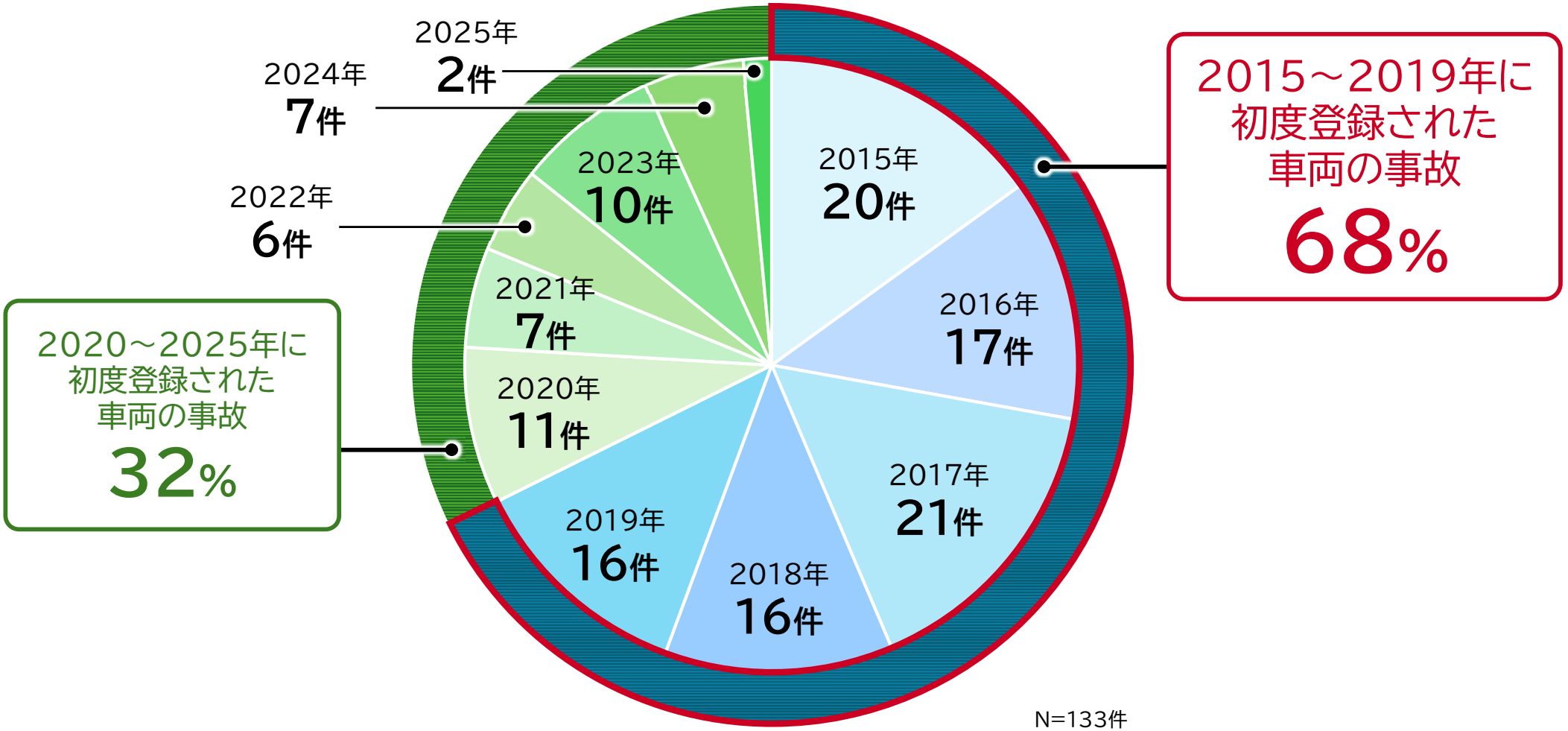


計算方法	死亡・重症事故における第一当事者死亡・重傷事故率＝第一当事者死亡・重傷事故数÷死亡・重症事故件数×100

車両年式別　追突事故による死亡・重傷事故発生件数

2015年以降に初度登録された車両による死亡・重傷事故のうち、2019年までの5年間に初度登録された車両の事故が68%を占める

2014年11月以降、商用車に対して衝突被害軽減ブレーキの装着義務化が段階的に開始されたため、2015年以降に初度登録されたデータを集計した

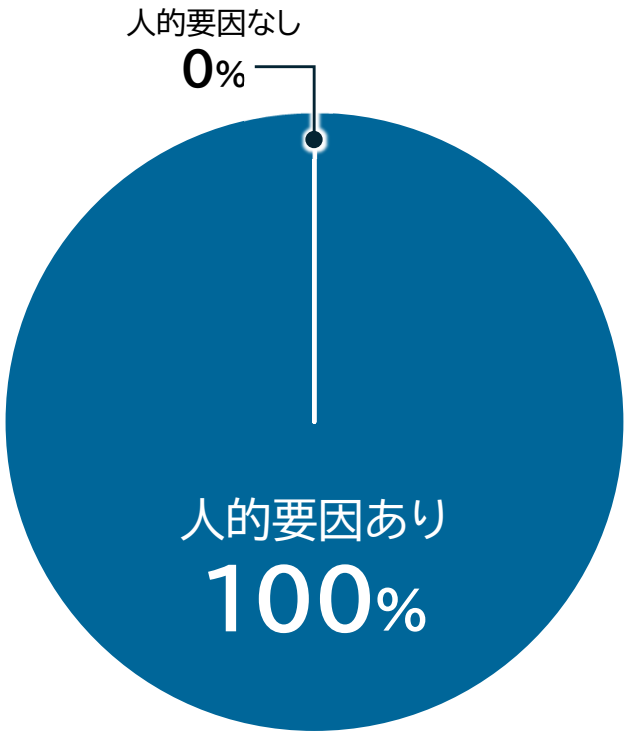


N=133件

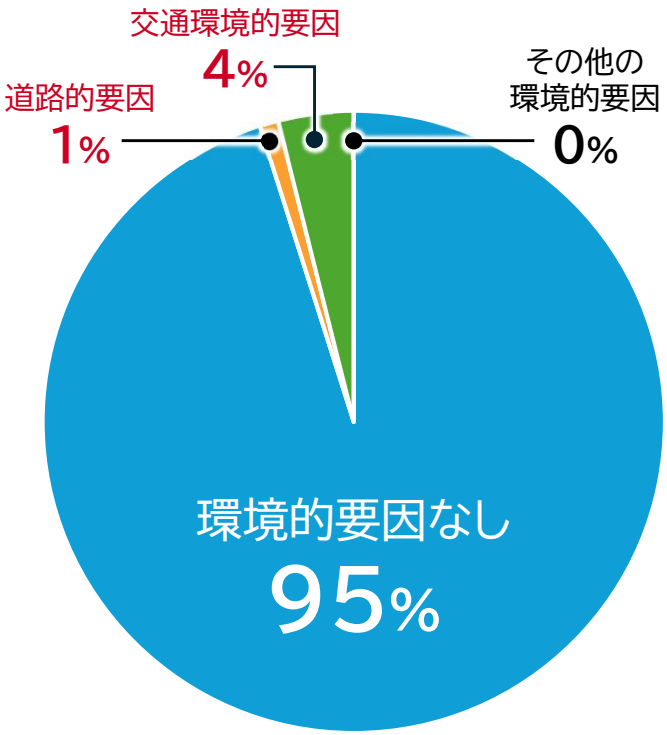
追突事故の要因

追突による死亡・重傷事故の要因
「人的要因」によるものが100%を占め、「環境的要因」はわずか5%

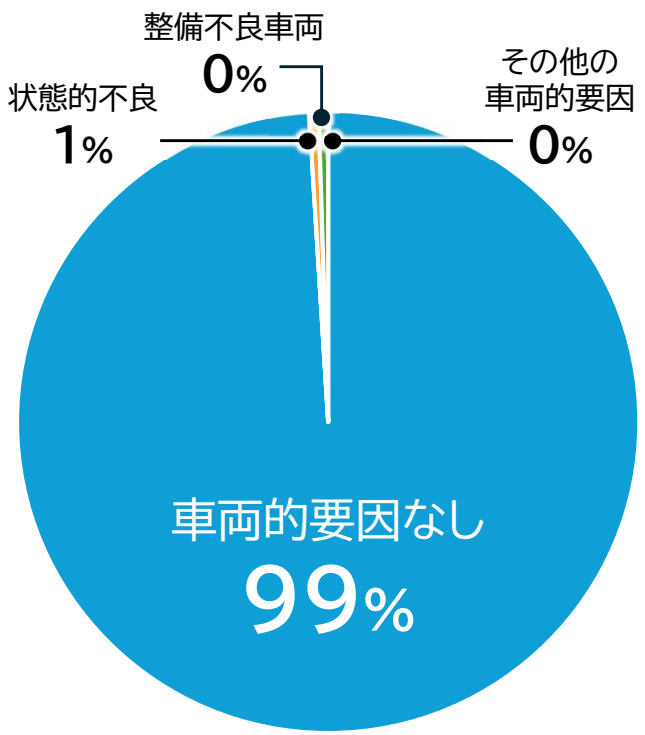
人的要因



環境的要因



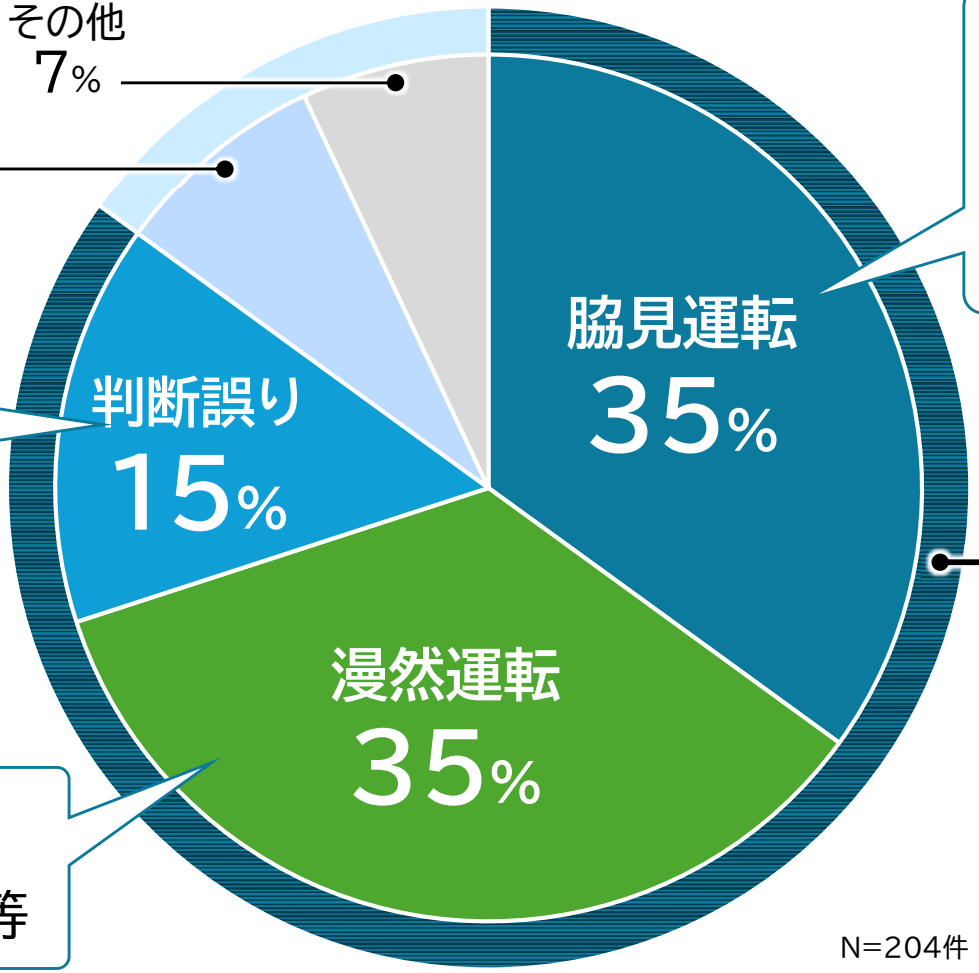
車両的要因



N=204件

追突事故の人的要因

追突による死亡・重傷事故の人的要因
「脇見運転」と「漫然運転」が最も多く、次いで「判断誤り」が続き、
合わせて全体の85%



- 携帯、カーナビを見ながらの運転
- 他の車や風景を見ながらの運転等

- 相手の行動を見誤る
- 危険がないと思い注意を怠る等

- 居眠り運転
- 考え事しながらの運転等

N=204件

「脇見運転」
「漫然運転」
「判断誤り」
合計

85%

追突事故の要因と対策

脇見運転



漫然運転



判断誤り



追突事故対策(脇見運転)

ドライバー　追突事故

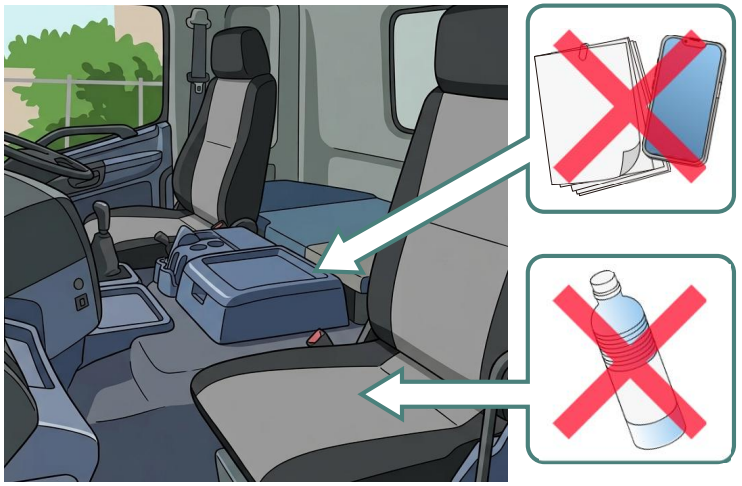
脇見運転の要因

車内	携帯電話、スマートフォン、カーナビの操作、物を拾う、車内喫煙など
車外	風景や看板、案内標識

ドライバーの対策

運転前

- 運転席周りに物があると、足元などに落下してそれを拾おうと、気を取られる恐れもあるので、ダッシュボード上に物を置いたり、手の届く範囲に(業務用・私物問わず)携帯電話やスマートフォンを置いたりしないようにする
- 初めての配送先・ルートの場合、ナビに頼りきらず、必ず事前に大まかなルートを確認する



運転中

- 視線は一か所にとどめないようにする
- 目的地確認のため、手配書等を見る際には停車してから確認する
- 運転中の喫煙は控える



追突事故対策(脇見運転)

管理者　追突事故

脇見運転の要因

車内　携帯電話、スマートフォン、カーナビの操作、物を拾う、車内喫煙など

車外　風景や看板、案内標識

管理者の対策

- 4Sの実施状況を日々確認する
- 車内での私物管理に関するルールを策定し、抜き打ちチェックやインカメラ映像等で遵守状況を確認する

  注意　ルールだけ作っても、チェックされなければ形骸化してしまうので、必ずルールが遵守できる環境づくりとチェック体制まで整備すること

- AIドラレコ等の最新機器を活用し、ドライバーの脇見検知を強化する
- ドライバーが新規の配送先に向かう場合Googleマップ等の機能を活用し、ルートや要注意箇所を確認し、点呼等で伝える
- シミュレータや安全な場所で、スマホ操作や探し物をしながら運転をする疑似体験をさせ、危険性を強く認識してもらう



追突事故対策（漫然運転）

ドライバー　追突事故

漫然運転の要因

- 運転中に考え事
- 睡眠不足や疲労の蓄積
- 単調な道路で長時間運転

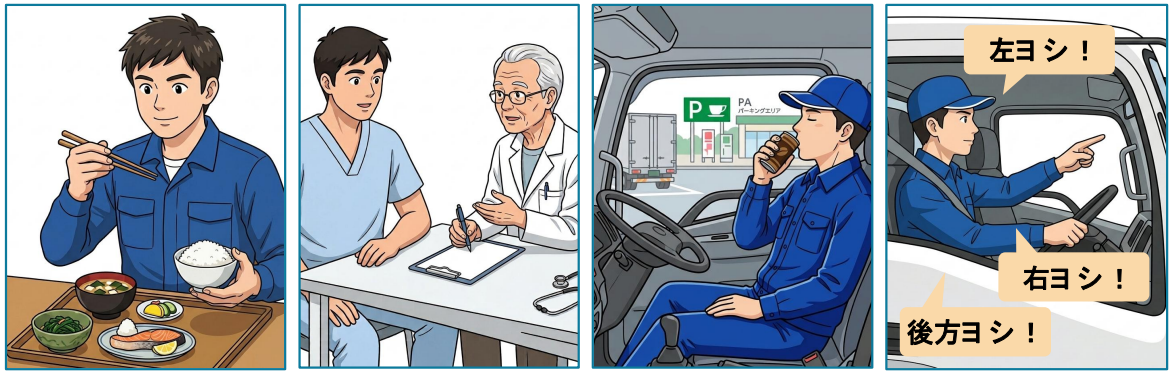
ドライバーの対策

運転前

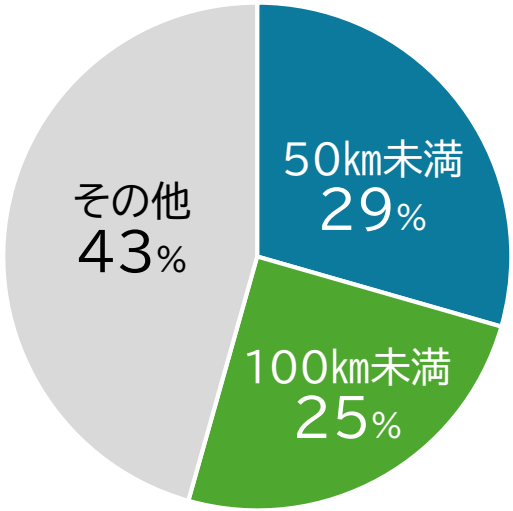
- 定期健診受診（再検査受診含む）
- SAS等積極的なスクリーニング検査受診
- 日頃の体調管理（花粉症、熱中症、インフルエンザ等季節性感染症も注意）
- 十分な睡眠時間の確保
- 適切な食事間隔とバランスの良い食事
- 軽く汗をかく程度の適度な運動
- メンタルヘルス予防（セルフケア）

運転中

- 高速道では1時間に一度休憩
- コメンタリー運転や指差呼称の実践



高速道路走行距離別の追突事故（人身事故）の割合※



追突事故対策(漫然運転)

管理者　追突事故

漫然運転の要因

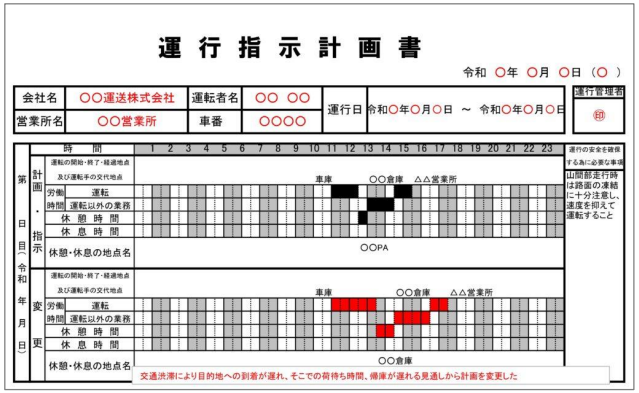
- 運転中に考え事
- 睡眠不足や疲労の蓄積
- 単調な道路で長時間運転

管理者の対策

- 定期健診100%受診および再検査受診勧奨
- SASスクリーニング検査受診勧奨(受診後は要精密検査・要治療のフォロー)
- 点呼時の体調管理確認の徹底

注意 ドライバーが体調不良や睡眠不足を正直に申告することのできる風土づくりも必要

- 改善基準告示を遵守した運行計画の策定(荷主との調整含む)
- メンタルヘルス予防(ラインケア)
- 連続運転を予防するための休憩場所・タイミングの指示


運 行 指 示 計 画 書

令和 ○年 ○月 ○日 (○)

会社名	○○運送株式会社	運転者名	○○ ○○	運行日	令和○年○月○日 ～ 令和○年○月○日	運行管理者
営業所名	○○営業所	車番	○○○○			㊞

第一日目 令和 年 月 日

計画・指示

時間 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23

運転の開始・終了・経過地点及び運転手の交代地点

労働時間 運転 / 運転以外の業務 / 休息時間 / 休息時間

休憩・休息の地点名

車庫 ○○倉庫 △△営業所

○○PA

運行の安全を確保する為に必要な事項

山間部走行時は路面の凍結に十分注意し、速度を抑えて運転すること

変更

運転の開始・終了・経過地点及び運転手の交代地点

労働時間 運転 / 運転以外の業務 / 休息時間 / 休息時間

休憩・休息の地点名

車庫 ○○倉庫 △△営業所

○○倉庫

交通渋滞により目的地への到着が遅れ、そこでの荷待ち時間、帰庫が遅れる見通しから計画を変更した





追突事故対策(判断誤り)

ドライバー　追突事故

判断誤りの要因

- 運転の慣れによる過信
- 歩行者や自転車などに対する優先意識
- 同じルートの運転

ドライバーの対策

運転前

- 自社ドラレコ映像等を用いた危険予知訓練

運転中

- 同乗者による誤った運転の指摘
- 業務で毎日同じルートを運転する場合こそ注意が必要であるため、昨日と今日の違い(天候、時間帯、周囲の交通参加者、道路工事等)をあえて自覚
- 車間距離は目測ではなく時間(秒数)で把握
- 前方車両に加えて、2台・3台前の車両の状況も確認



追突事故対策（判断誤り）

管理者　追突事故

判断誤りの要因

- 運転の慣れによる過信
- 歩行者や自転車などに対する優先意識
- 同じルートの運転

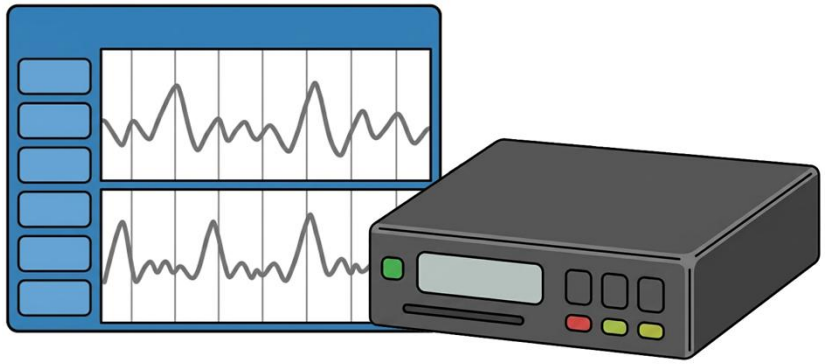
管理者の対策

- 安全会議等で自社ドラレコ映像を活用した危険予知訓練の実施

  注意 自社映像がなければ全ト協「ヒヤリハット集」など活用

- 添乗指導時のチェック項目をリスト化
- 点呼時に「今日の運行上の注意点」をドライバーと相互に確認
- 適性診断結果を渡すだけでなく、面談等に活用
- デジタコの急減速データやAIドラレコのアラートを活用し、車間距離不足検知を強化
- 優良・熟練ドライバーが実践している工夫を収集し、社内に横展開





先進安全技術による追突事故対策

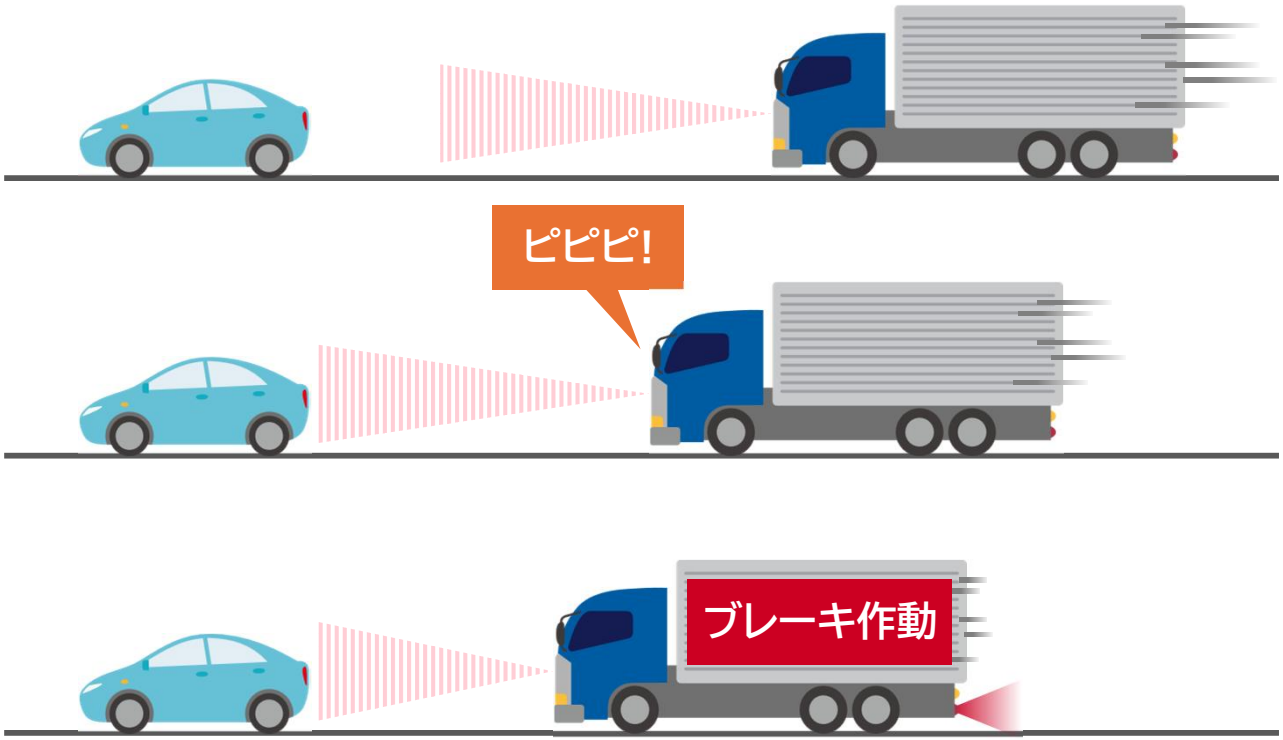
衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）

先行車両に近づく場合

レーダーが常に前方の状況を監視

ドライバーが前方の車両に気づかず追突の危険性が高まった場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す

追突する又は追突の可能性が高いと車両が判断すると自動的にブレーキが作動



国土交通省R8年度補助率 1/2
上限額 100,000円

補助対象
車両重量3.5トン超のトラック

※ 衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を装着したトラクタ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
※ 申請可能な事業者は、申請日から過去3年以内に行政処分を受けていない、中小企業庁の解釈による中小企業者に限る

出典：国土交通省　自動車総合安全情報　衝突被害軽減ブレーキについて　https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/esc.html
及び先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援（令和8年度）　https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/esc_08_application.html

先進安全技術による追突事故対策

衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）導入により期待される効果

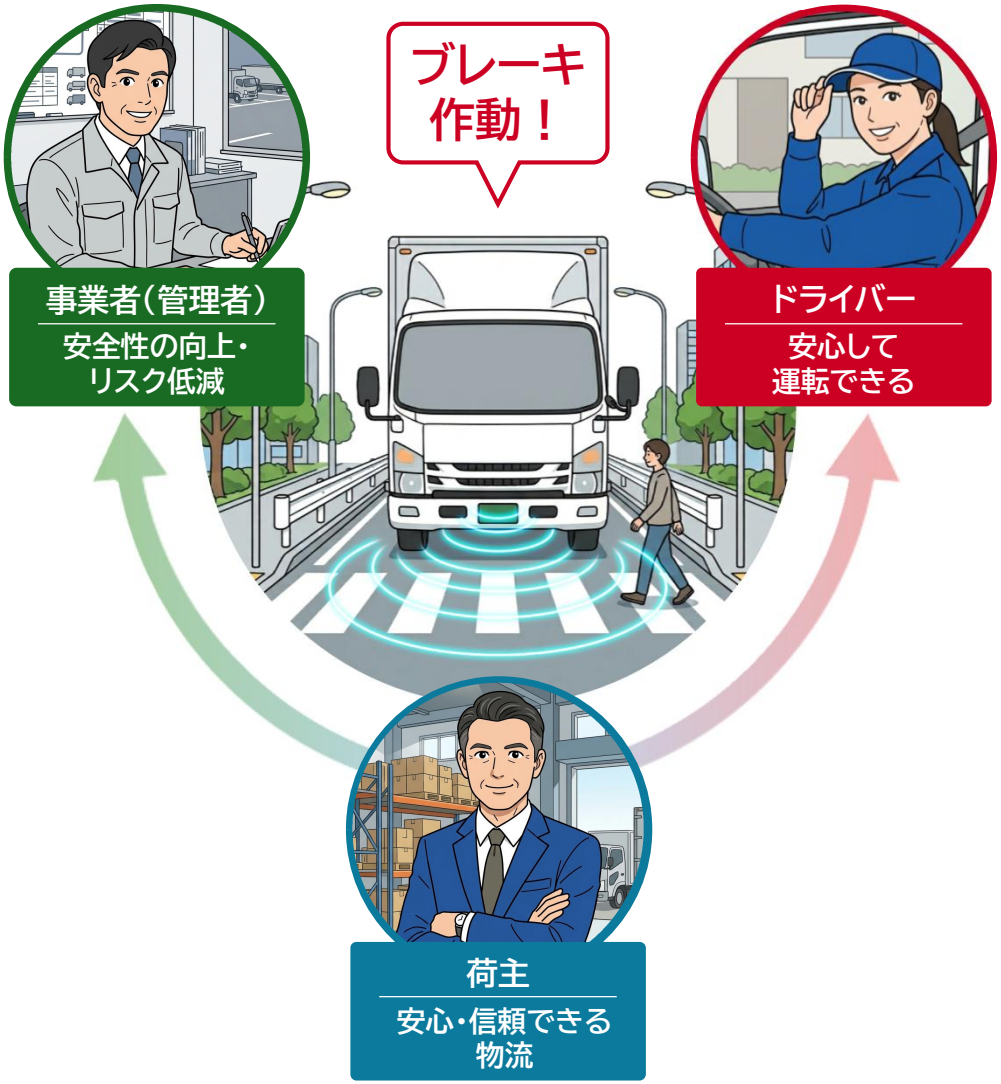
- **大型トラックに衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を時速20km下げることにより、被追突車両の乗員の死亡件数を約9割※減らすことが可能と推計**

  ※危険認知速度別衝突被害軽減ブレーキによる死亡事故件数の低減見込み

- 追突事故のリスクが減少することで、**車両修理費の減額**や、**車両が使用不能に陥る期間を短縮**することが可能

- 追突事故のリスクが減少することで、**ドライバーの命を守る**ことが可能

- 安全性能の高い車両を利用することで、**荷主からの信頼**を獲得

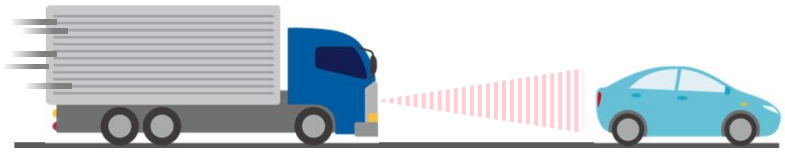


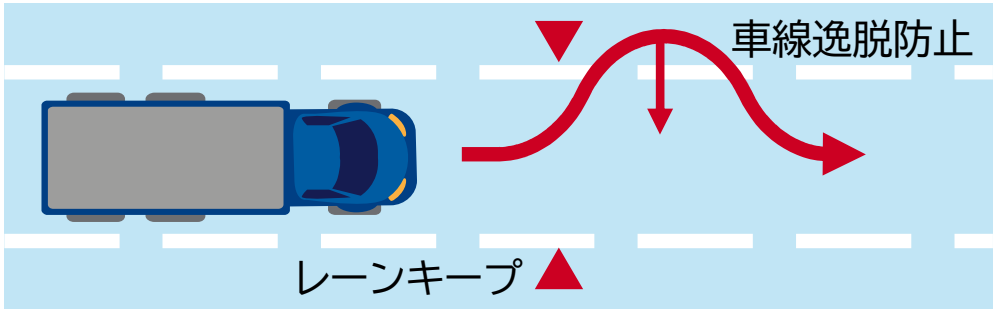
出典：国土交通省　自動車総合安全情報　衝突被害軽減ブレーキについて　https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/esc.html

先進安全技術による追突事故対策

追突事故

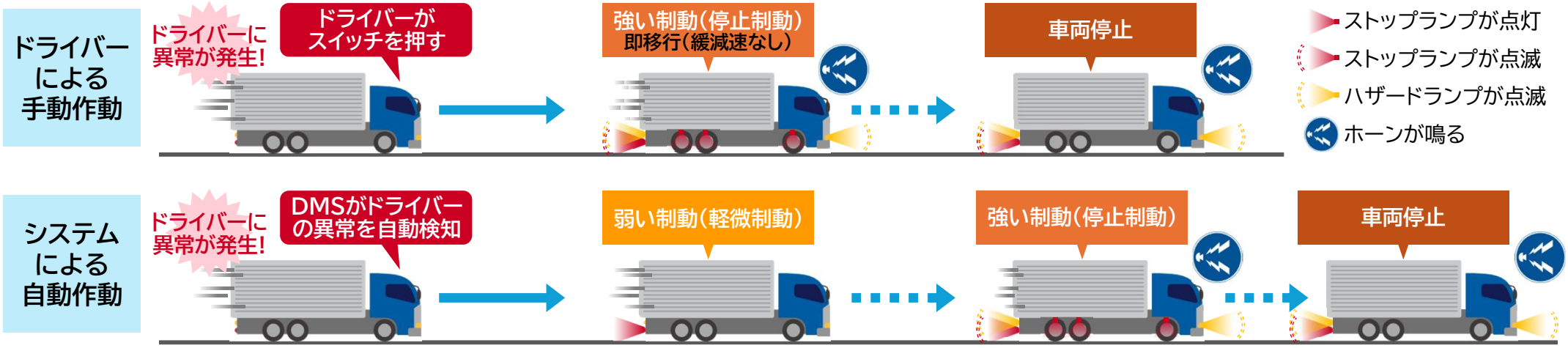
車間距離制御装置（ACC）＋車線維持支援制御装置（LKA）







ドライバー異常時対応システム（EDSS）



国土交通省R8年度補助率 1/2
上限額 100,000円

補助対象
すべてのトラック

※ 申請可能な事業者は、申請日から過去3年以内に行政処分を受けていない、中小企業庁の解釈による中小企業者に限る

出典：国土交通省　先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援（令和8年度）　https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/esc_08_application.html

先進安全技術を利用する際の留意点

先進安全技術全般に関する留意点

- 機械はどのような状況でも100%完璧に作動するものではない
（誤作動・非作動の可能性）
- メンテナンスを怠ったり、不正改造を行ったり、使用方法を誤れば、正常に作動しなくなる可能性がある

衝突被害軽減ブレーキに関する誤解

× いかなるときも車両を自動的に停止させる
× 限界を超えた走行・停止を可能にする
× いかなるときも衝突事故を自動的に回避する
× 居眠り運転や脇見運転を可能にする

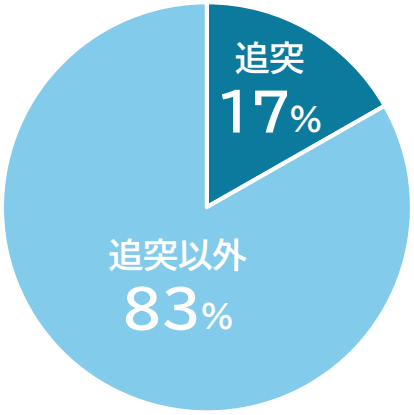
上記留意点を理解したうえで、
積極的に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を活用しましょう

死亡・重傷事故に占める割合と発生件数推移（車両総重量別）

大型車

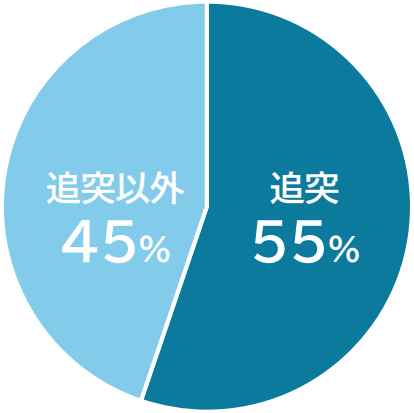
特に**高速道では追突が55%**を占める
追突による死亡・重傷事故件数は**5年連続100件超**発生し、**増加傾向**

一般道

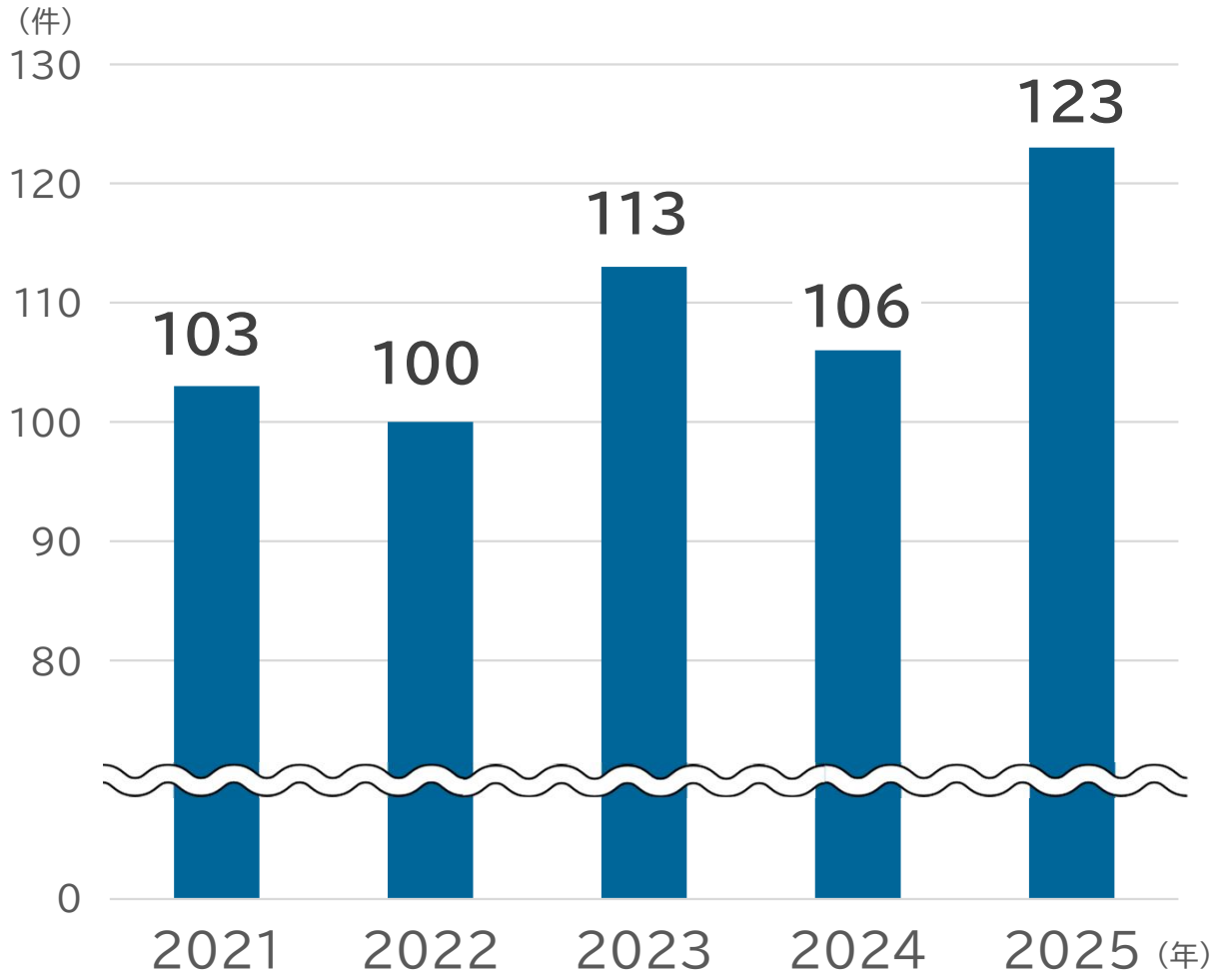


N=418件

高速道



N=96件



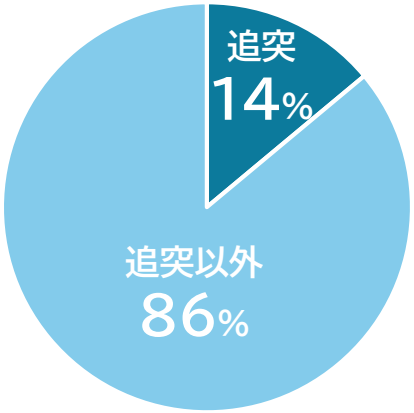
車両区分の解説	大型車	車両総重量7,500kg以上

死亡・重傷事故に占める割合と発生件数推移（車両総重量別）

中型車

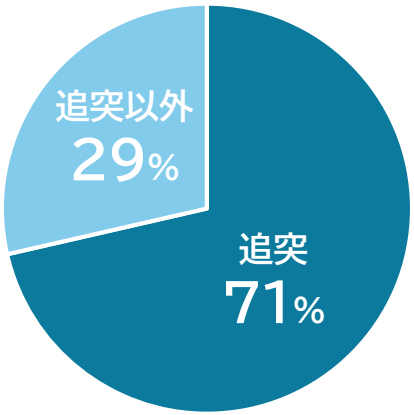
特に**高速道では追突が71%**を占める
追突による死亡・重傷事故件数は、この5年間で減少傾向

一般道

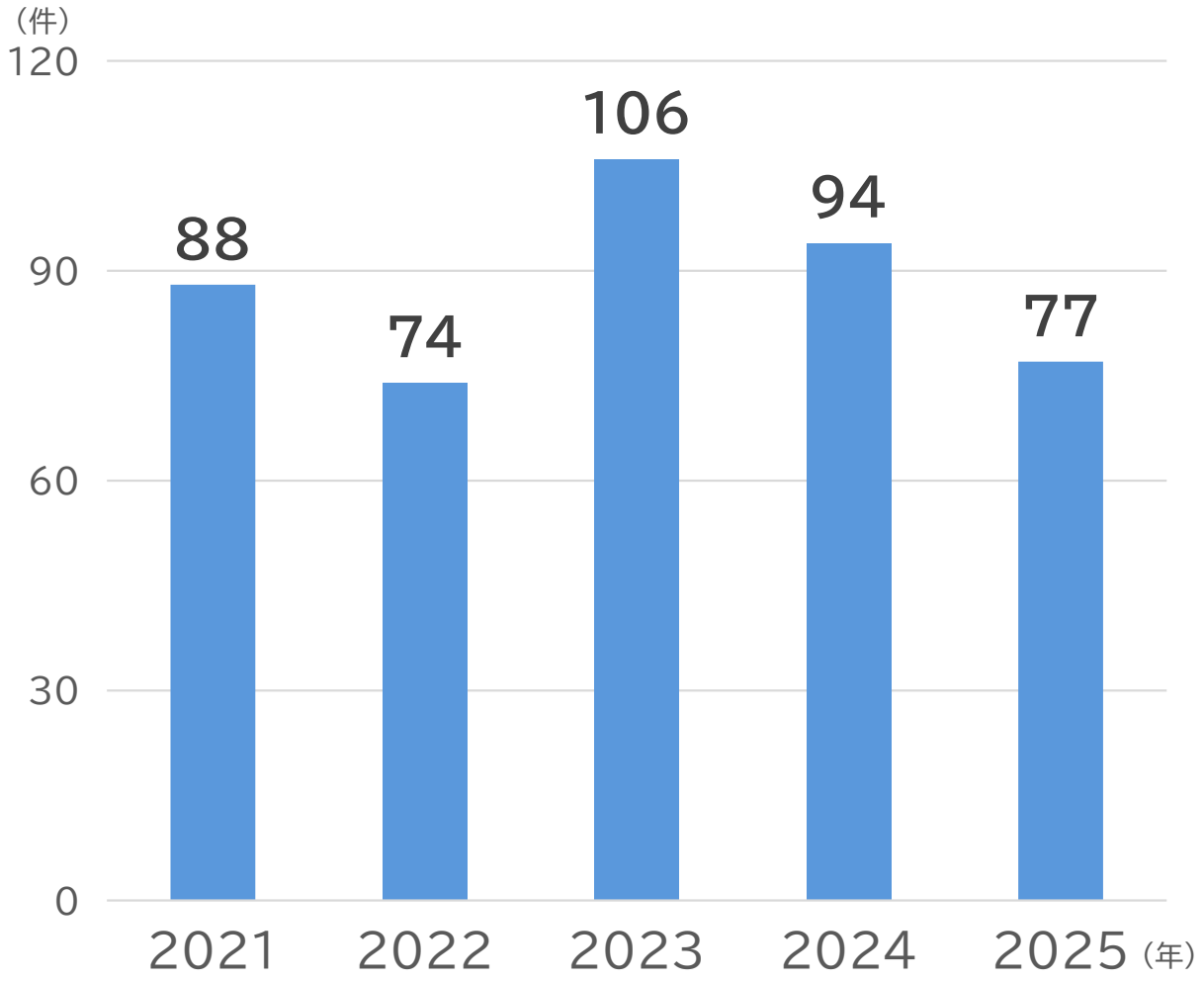


N=373件

高速道



N=35件

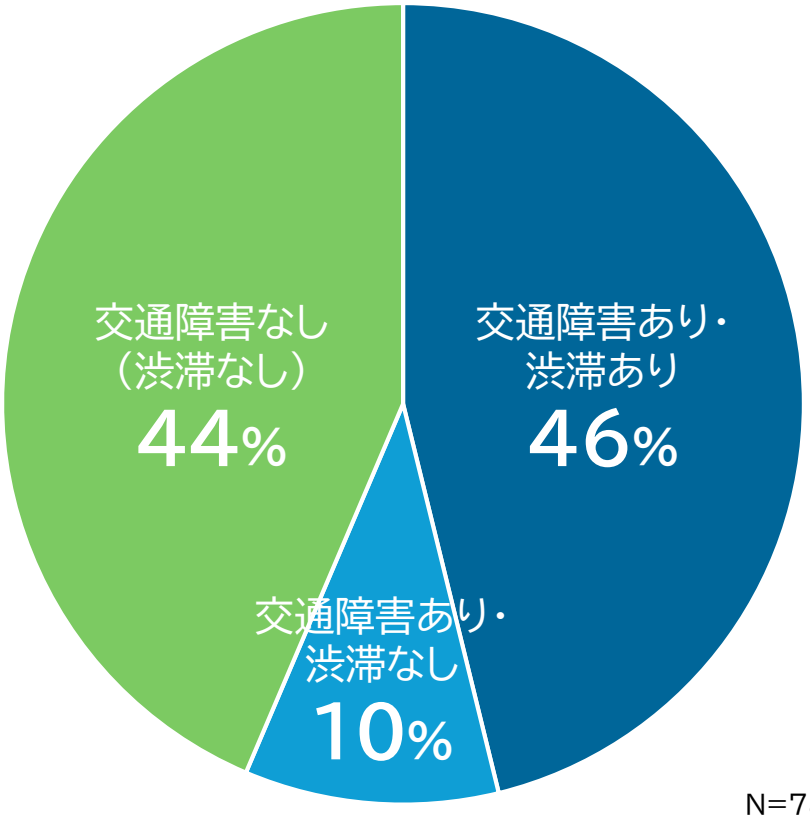


車両区分の解説	中型車	車両総重量3,500kg以上7,500kg未満

コラム　高速道における渋滞は死亡・重傷事故を招く大きな要因

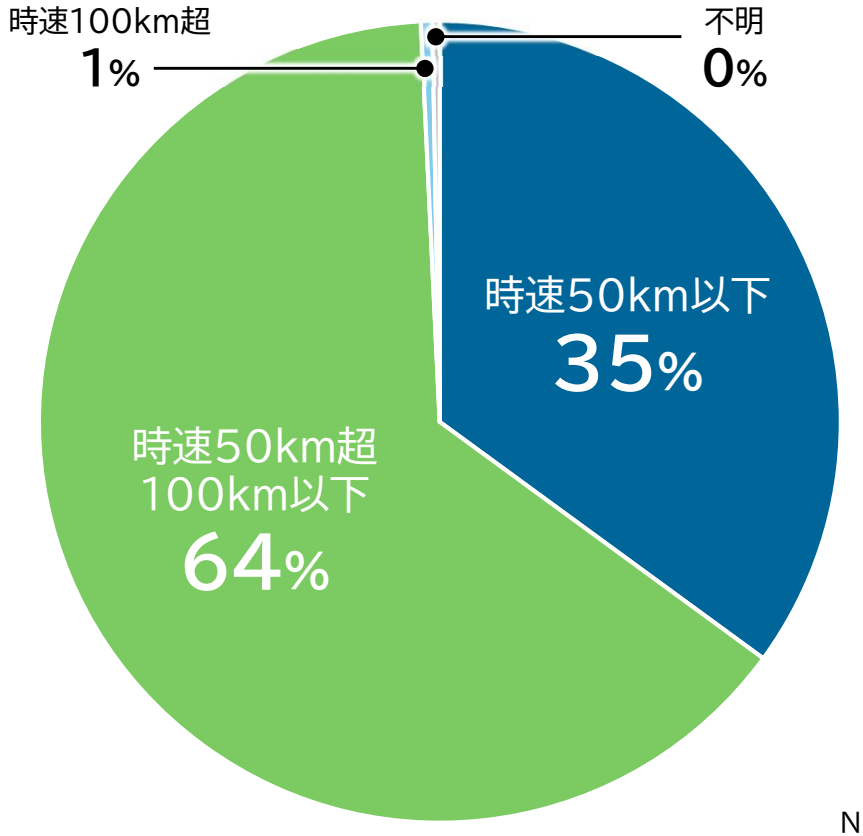
交通障害（自然渋滞や交通事故、工事等）の情報はハイウェイラジオ等で
最新情報を入手し、警戒を怠らないことが重要

交通障害有無別 追突死亡・重傷事故発生割合



N=78件

高速道での速度別 追突死傷事故発生割合



N=662件

プラン2030
目標達成セミナー





5

交差点事故

死亡・重傷事故の事故事例（交差点）

交差点事故

事例　徳島県小松島市　令和3年12月16日

信号機が設置された十字路交差点において、大型トラクタ・トレーラが左折する際、左折方向の横断歩道を青信号に従って横断していた小学生に衝突し、トレーラで轢過。この事故により当該小学生が死亡。



原因

運転者

- 小学生を認知していたにもかかわらず、横断歩道の手前で一時停止または徐行するなどして横断歩道周辺の交通状況を十分に確認しないまま左折進行

事業者

- **指導・監督指針に基づく運転者に対する教育が不十分**
- 死角範囲や内輪差といった車両の特性等に合わせた**安全運転の確保は運転者の経験任せ**

監査結果

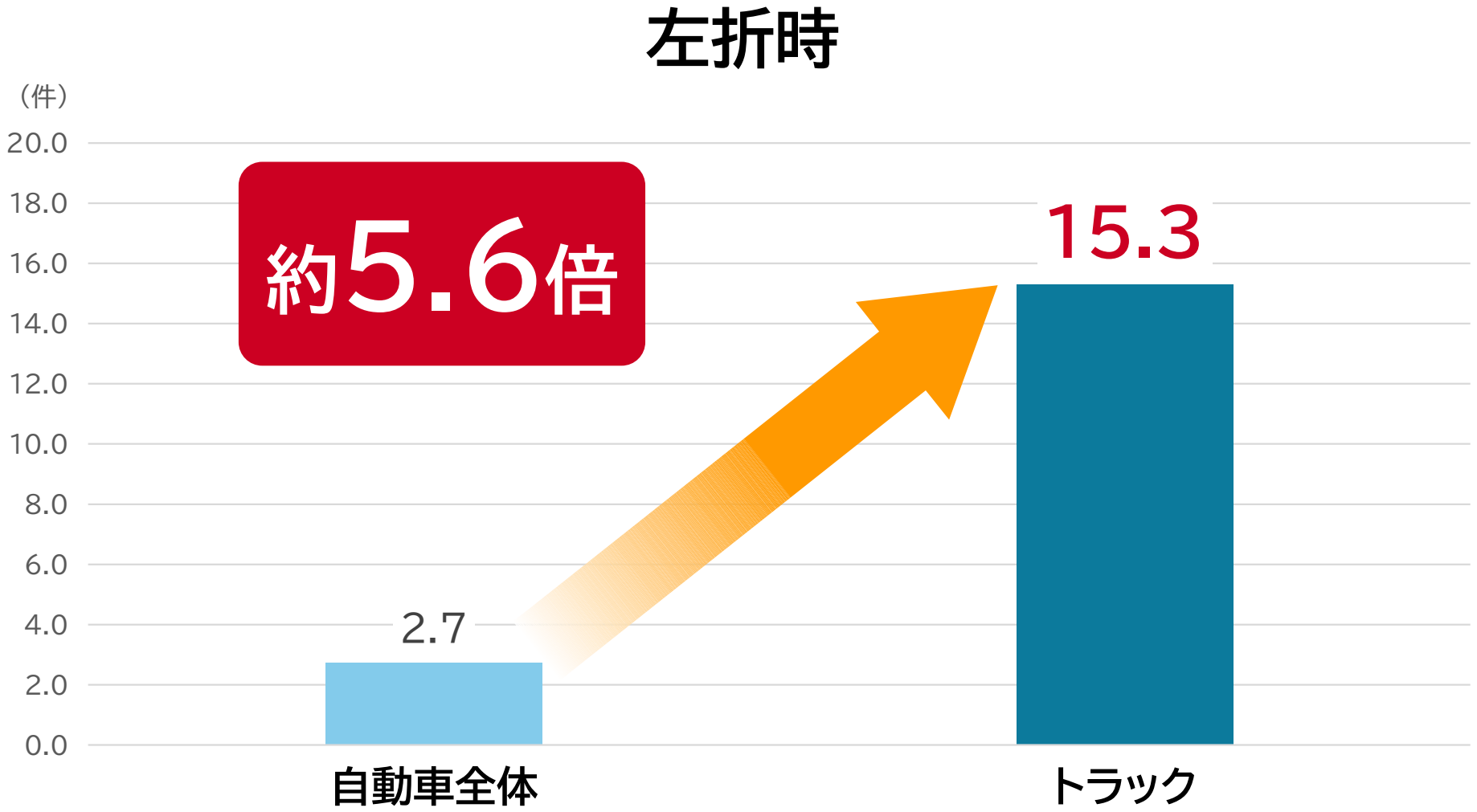
運転者に対する指導監督義務違反等**計14件の違反**が認められ
輸送施設の使用停止（110日車）

出典：国土交通省　事業用自動車事故調査委員会報告書　大型トラックの衝突事故　https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html

死傷事故1,000件当たりの死亡・重傷事故発生件数

交差点事故

左折時の死亡・重傷事故では、自動車全体と比べ**約5.6倍**発生しやすい



計算方法	左折時　死亡・重傷事故発生件数÷死傷事故発生件数×1,000

※小数点2位以下を含めて計算した結果を示しています

対歩行者・自転車別死亡・重傷事故件数

交差点における**対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故（265件）は、死亡・重傷事故全体（973件）の約27%**を占める

被害者の年齢層

- 左折時の死亡・重傷事故において、**歩行者・自転車ともに75歳以上**が最も多い
- 直進時の死亡・重傷事故において、**歩行者・自転車ともに75歳以上**が最も多い
- 右折時の死亡・重傷事故において、**歩行者は75歳以上、自転車は50歳代**が最も多い

左折時　N=118件

歩行者 16件　　自転車 **87件**（約7割）

直進時※　N=177件

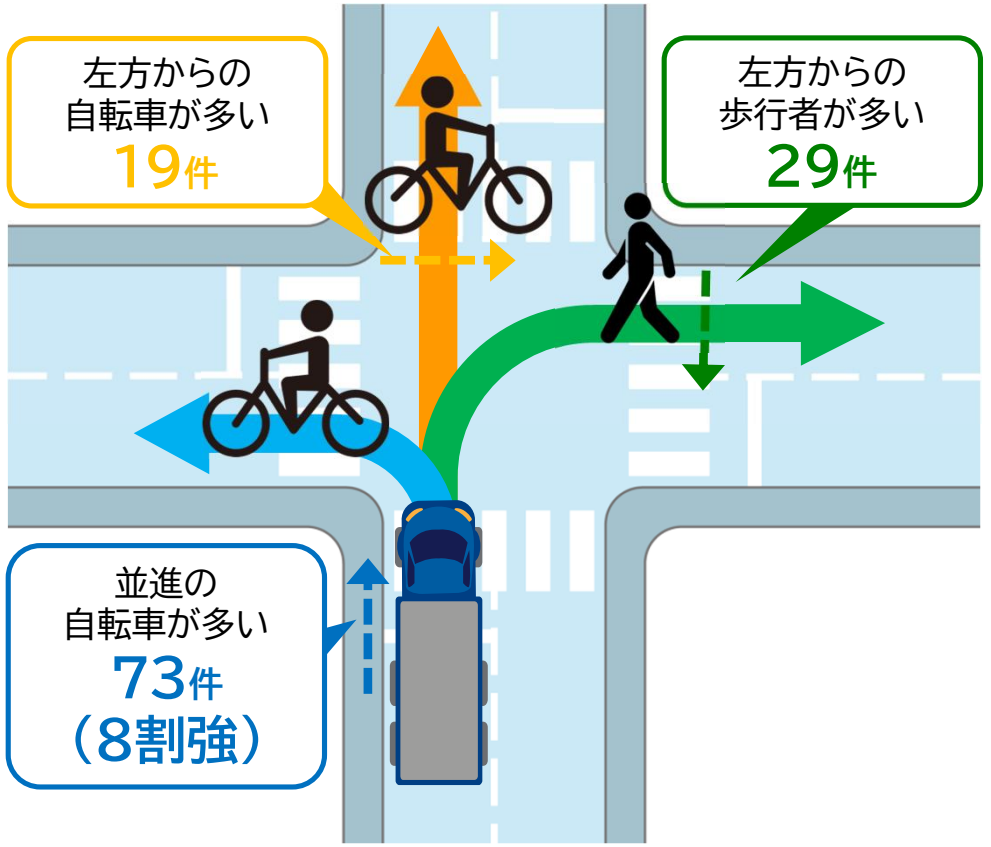
※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

歩行者 38件　　自転車 **47件**（約3割）

右折時　N=127件

歩行者 **60件**（約5割）　　自転車 16件

※N数は歩行者・自転車以外が第二当事者の事故も含む



資料 対歩行者・自転車別死亡・重傷事故件数(大型車)

交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故は127件

- 左折時:**自転車**との接触が**約75%**
- 直進時:**歩行者**との接触が**約31%**
- 右折時:**歩行者・自転車**との接触が**計65%**

左折時 N=85件

歩行者	12件	自転車	64件

直進時※ N=67件

※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

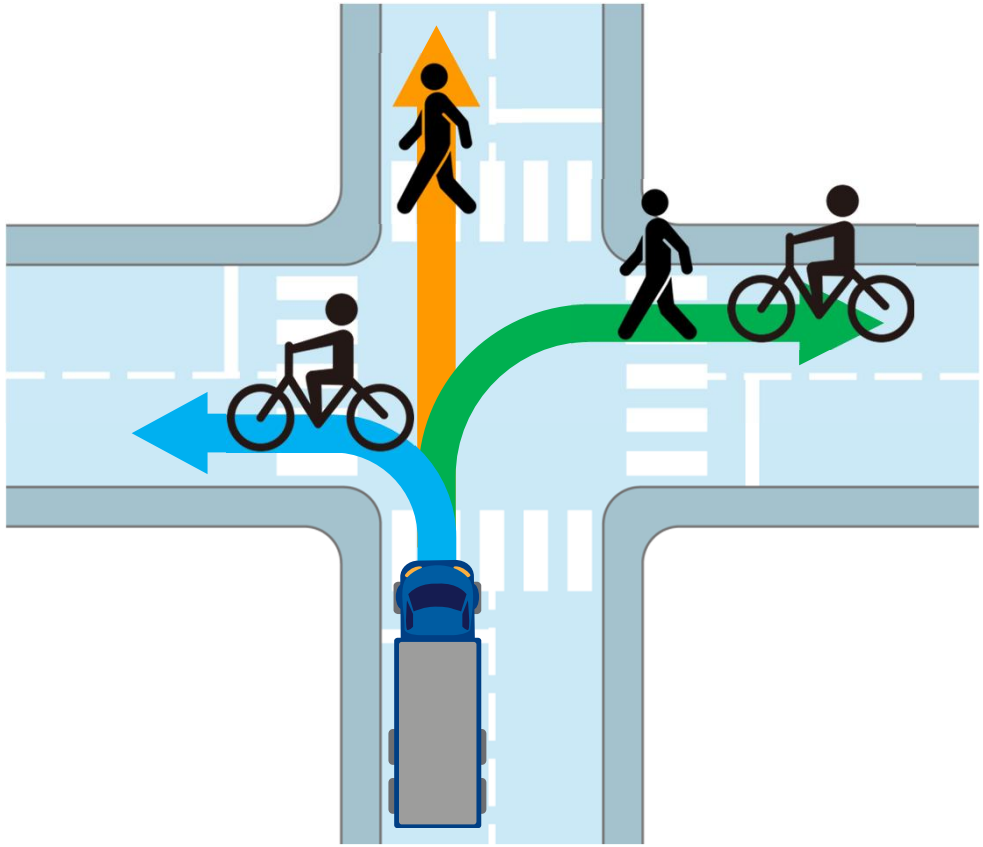
歩行者	21件	自転車	4件

右折時 N=40件

歩行者	13件	自転車	13件

車両区分の解説	大型車	車両総重量7,500kg以上

※N数は歩行者・自転車以外が第二当事者の事故も含む



資料 対歩行者・自転車別死亡・重傷事故件数（中型車）

交差点事故

交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故は118件

- 左折時：自転車との接触が約73%
- 直進時：自転車との接触が約31%
- 右折時：歩行者との接触が計43%

左折時　N=30件

歩行者	3件	自転車	22件

直進時※ N=94件

※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

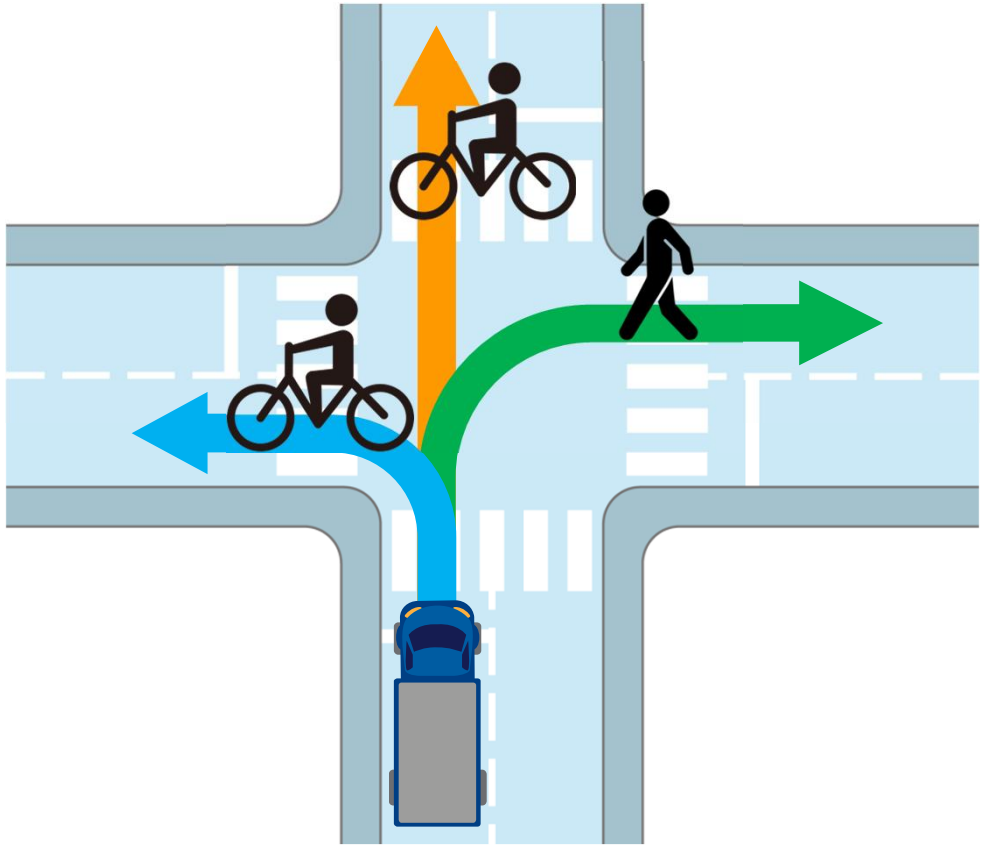
歩行者	21件	自転車	29件

右折時　N=74件

歩行者	32件	自転車	11件

車両区分の解説	中型車	車両総重量3,500kg以上7,500kg未満

※N数は歩行者・自転車以外が第二当事者の事故も含む



資料 対歩行者・自転車別死亡・重傷事故件数(小型車)

交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故は19件

- 左折時:歩行者・自転車との接触が約67%
- 直進時:歩行者・自転車との接触が約57%
- 右折時:歩行者との接触が約54%

左折時 N=3件

歩行者	1件	自転車	1件

直進時※ N=16件

※発進、追越・追抜、進路変更、その他を含む

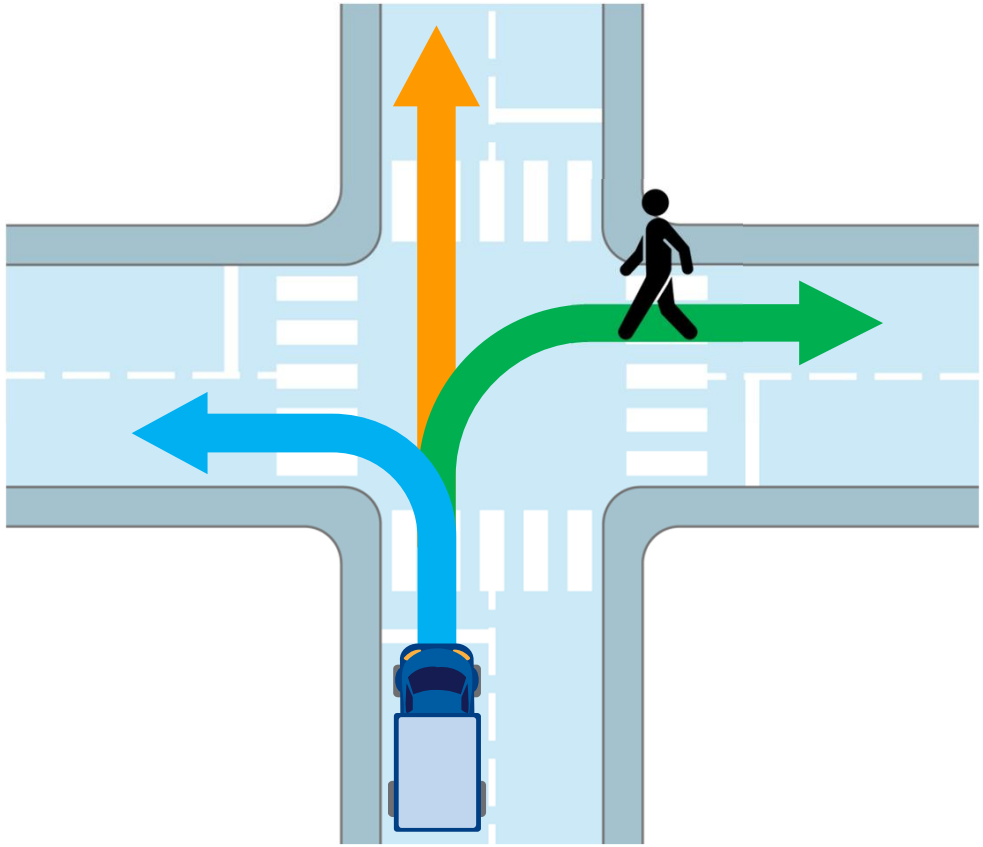
歩行者	4件	自転車	5件

右折時 N=13件

歩行者	7件	自転車	1件

車両区分の解説	小型車	車両総重量3,500kg未満

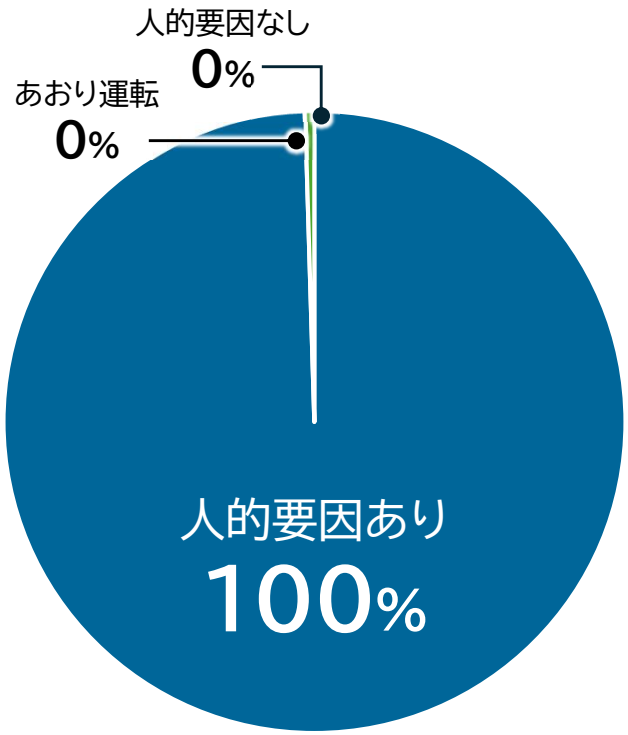
※N数は歩行者・自転車以外が第二当事者の事故も含む



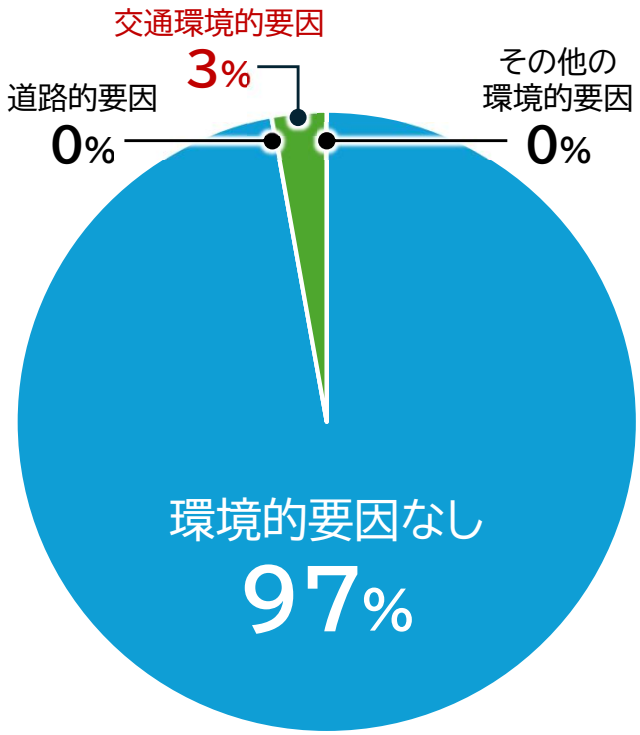
交差点事故の要因

交差点事故による死亡・重傷事故の要因
「人的要因」によるものが100%を占め、「環境的要因」はわずか3%

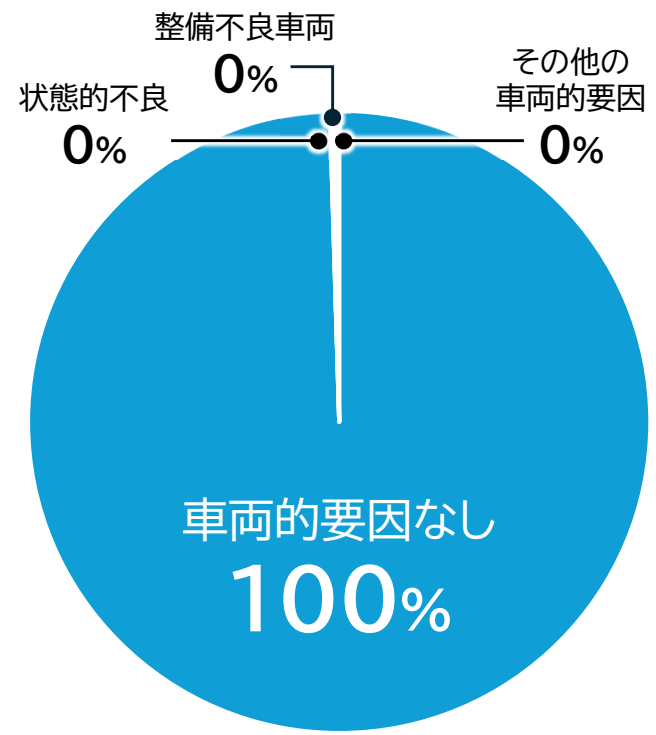
人的要因



環境的要因



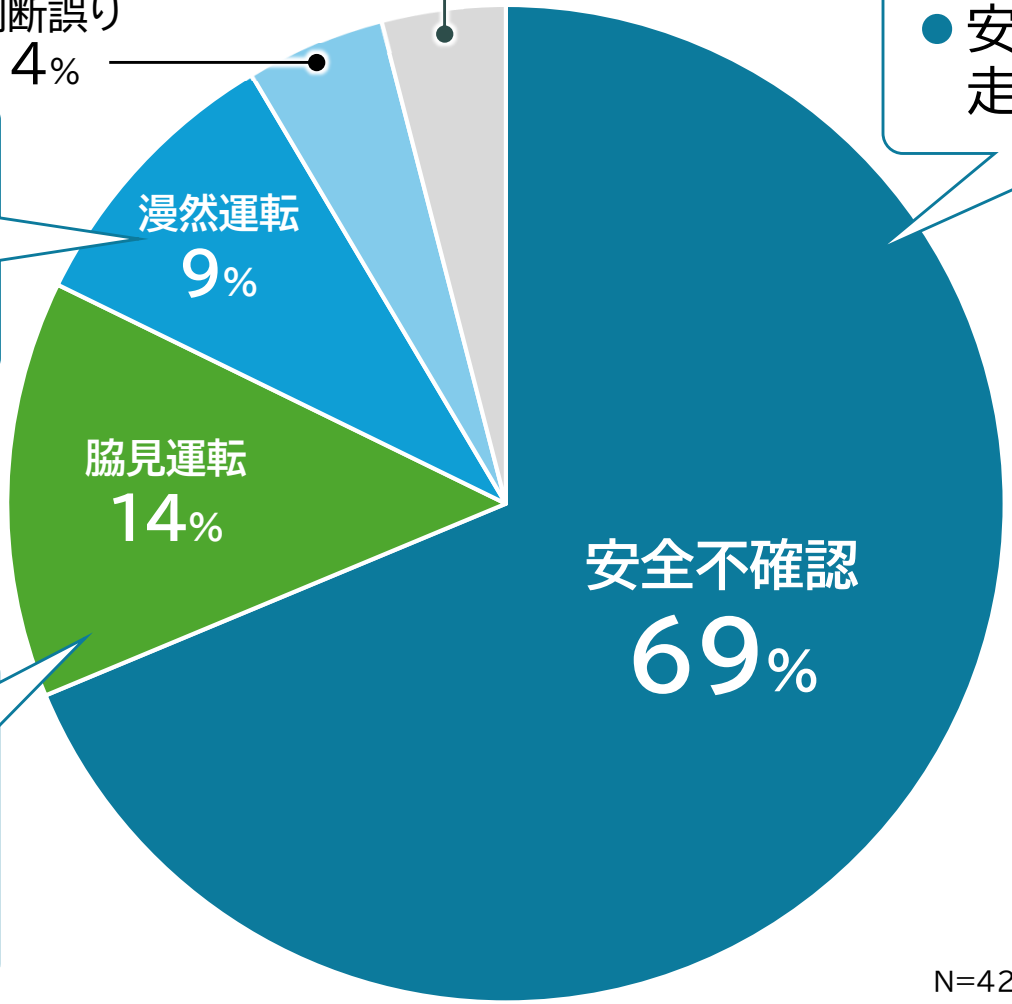
車両的要因



N=422件

交差点事故の人的要因

交差点事故の人的要因は**安全不確認**が**69%**



- 安全確認しないまま走行
- 安全確認が不十分なまま走行等

- 居眠り運転
- 考え事しながらの運転等

- 携帯、カーナビを見ながらの運転
- 他の車や風景を見ながらの運転等

N=422件

交差点事故対策（車両特性）

ドライバー　交差点事故

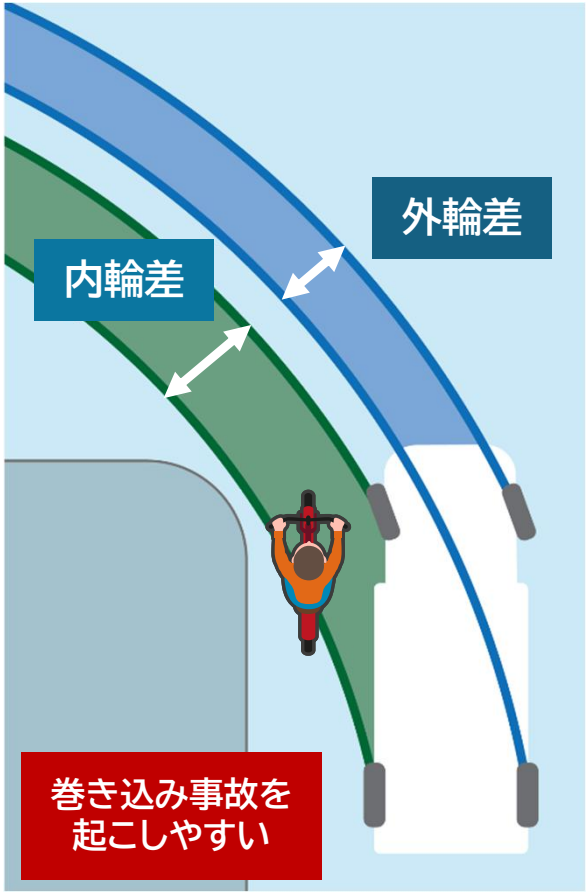
トラック構造上の特性からくる要因

- 運転席が右側にあるトラックでは、左側方から左後方にかけてはほぼ死角となる
- 車長の長いトラックは内輪差が大きいため、バイク、自転車、歩行者の巻き込みに注意

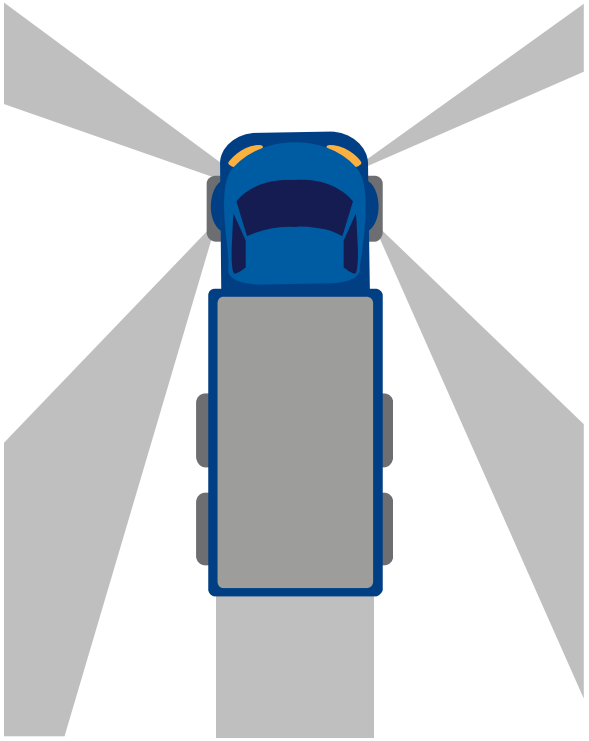
ドライバーの対策

- 左折時は左ミラーの確認のみならず、左折を行う手前から左側にバイク、自転車、歩行者がいないか、目視でも確認してから左折する
- 左折時はセンターラインをはみ出て左折しないよう左端に寄り左折
- 右折時はオーバーハングを意識し、前方だけではなく、後方にも注意
- 窓を開け、ラジオの音量を下げるなど、聴覚からも車両周辺の情報を得る
- 目視する際には、視線だけで確認するのではなく顔を動かしたり、身を乗り出すようにしたりして死角を減らす

トラックは内輪差が大きい



左側後方は死角が大きい



バックミラー、アンダーミラーに映る範囲以外はほとんど死角となる

交差点事故対策（車両特性）

管理者　交差点事故

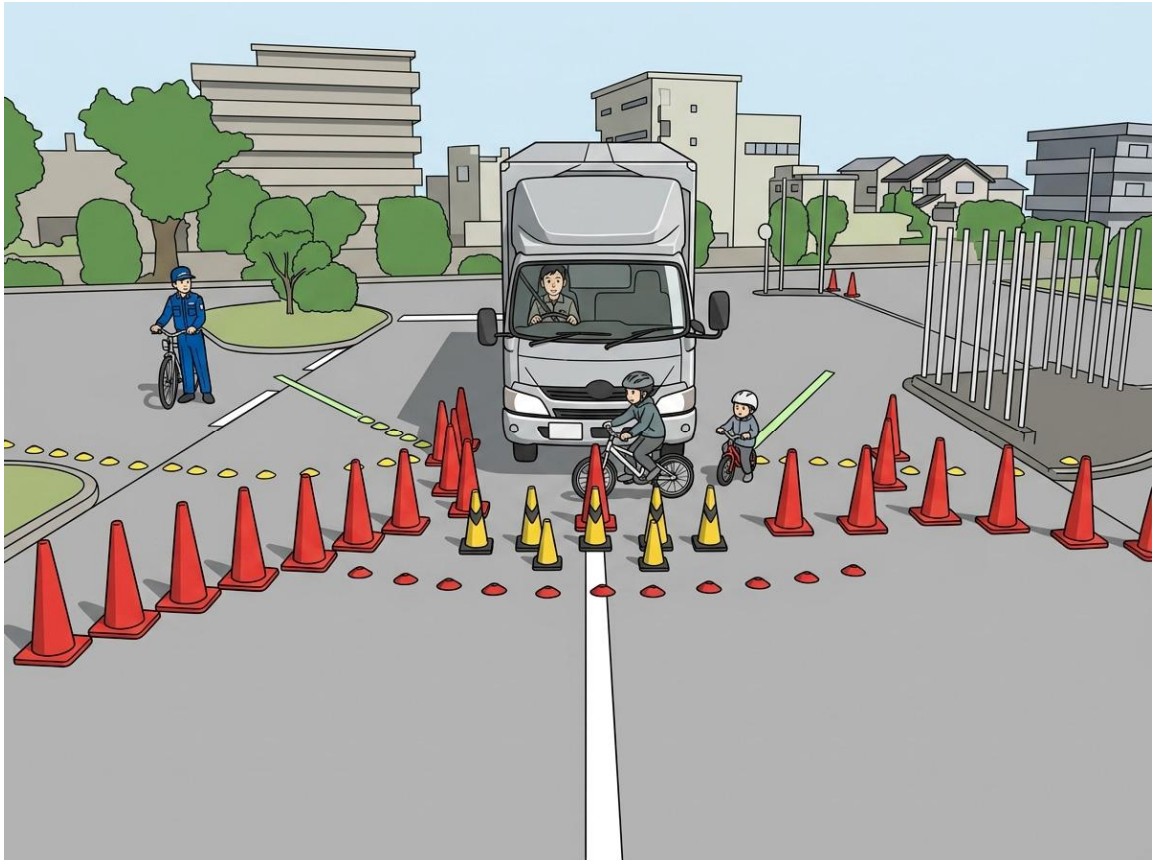
トラック構造上の特性からくる要因

- 運転席が右側にあるトラックでは、左側方から左後方にかけてはほぼ死角となる
- 車長の長いトラックは内輪差が大きいため、バイク、自転車、歩行者の巻き込みに注意

管理者の対策

- 交差点侵入時の安全確認について社内ルールを策定し、ドラレコ等のインカメラ映像や添乗指導時に、ルール遵守状況を確認
- 死角を最小限にできるようなミラー角度の調整ができているか、ミラーや窓が汚れていないか、出発前に確認
- 車両の周りにパイロンを置くなどし、死角に関する実際の感覚を養うような研修を実施

注意 新人ドライバーにだけでなく、視野機能が衰えてくる高齢ベテランドライバーにも定期的に研修を実施すると効果的



交差点事故対策（交通環境）

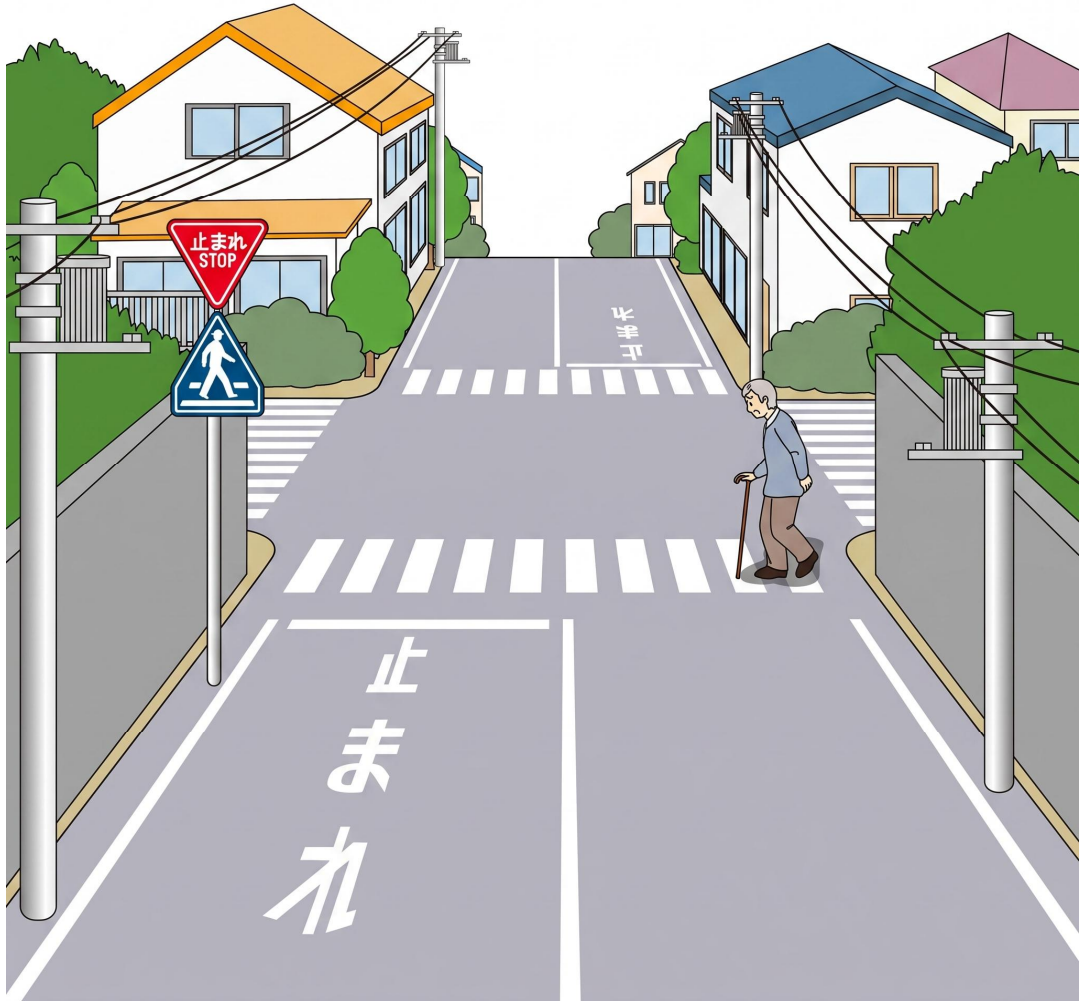
ドライバー　交差点事故

交通環境による要因

- 住宅地は交通量が少なく、警戒心が乏しくなりがちになるため、歩行者や自転車との接触事故が発生しやすくなる
- 夜間は、暗さによる視界の悪化に加え、対向車のヘッドライトの明るさに目が眩惑され、歩行者や自転車の発見が遅れてしまうことがある

ドライバーの対策

- 交通量の少ない道路こそ、警戒心を欠かさず、歩行者や自転車の飛び出しを予見しながら走行
- 少し遠回りになっても幹線道路を使えるルートがあればルート変更を検討
- 一時停止標示・標識のある場所では必ず完全に停止（時速0kmの状態を〇秒維持など）
- 車のライトや街路灯があるからといって過信せず、夜間の運転は昼間と全く別の状況であることを意識して走行
- 対向車がいない場合など、可能な限りハイビームを活用する



交差点事故対策（交通環境）

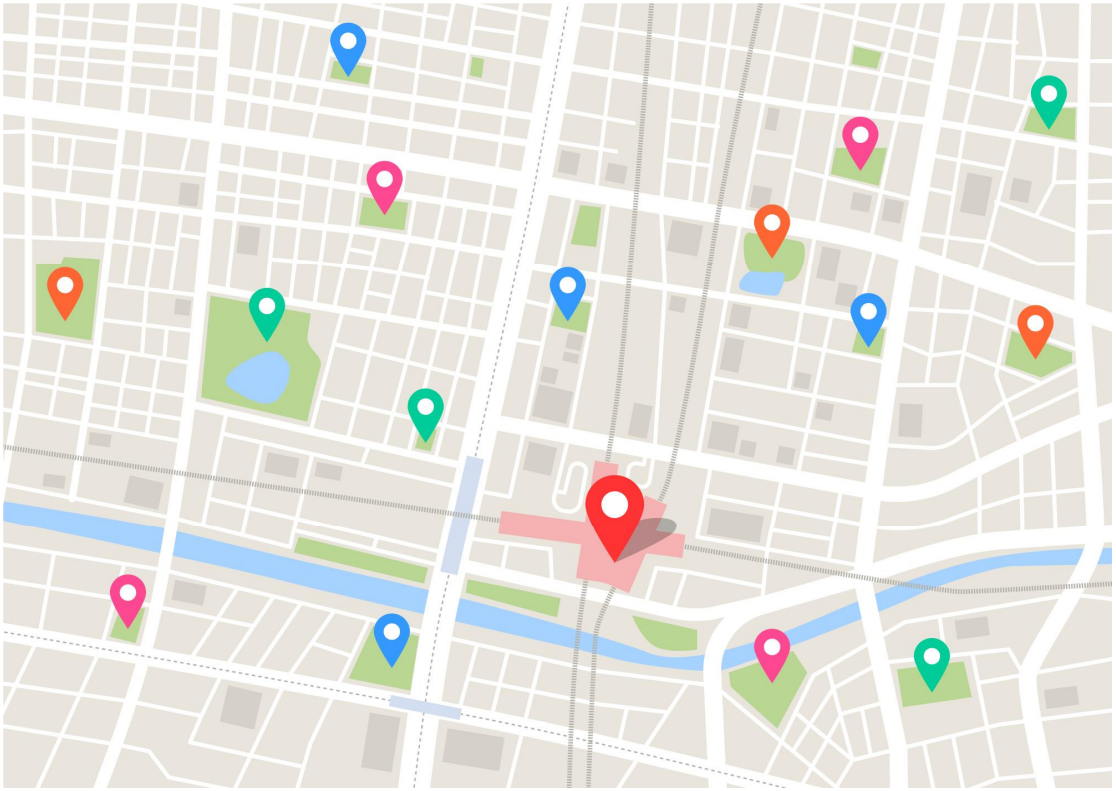
管理者　交差点事故

交通環境による要因

- 住宅地は交通量が少なく、警戒心が乏しくなりがちになるため、歩行者や自転車との接触事故が発生しやすくなる
- 夜間は、暗さによる視界の悪化に加え、対向車のヘッドライトの明るさに目が眩惑され、歩行者や自転車の発見が遅れてしまうことがある

管理者の対策

- Googleの「マイマップ機能」等を活用し自社独自のヒヤリハットマップを作成
- 走行ルートはドライバー任せ、ナビ任せにせず、必ず自身でも確認し、危険箇所がないか、危険を回避できるようなルートはないか確認
- AIドラレコ等の一時不停止アラートを活用し、一時不停止の発生検知を強化
- 夜間のドラレコ映像を活用し、昼と夜の見え方の違いを体感させる



交差点事故対策(交差点進入時)

ドライバー　交差点事故

交差点による要因

交差点はもともと自動車、自転車、歩行者等が出入りが多く、注意を要する

ドライバーの対策

- 左折時は並進の自転車、二輪車を確認
- 右折時は対向車、死角となる二輪車、進行先の歩行者の動向を確認(ピラーの裏側を見る意識)
- 横断歩道手前で、歩行者発見時は一時停止
- 交差点を走行する際、指差呼称の実践
- 右足をアクセルから離し、エンジンブレーキで減速
- いつでもブレーキが踏めるよう、右足をブレーキの上に置いた状態で運転
- 自車が先頭で信号待ちをしていた際、青信号での発進時にひと呼吸置く





交差点事故対策(交差点進入時)

管理者　交差点事故

交差点による要因

交差点はもともと自動車、自転車、歩行者等が出入りが多く、注意を要する

管理者の対策

- デジタコデータ等を活用し、交差点進入時の速度を確認

  注意 最高速度超過だけ気にするのではなく、信号の有無や右左折時等、状況に応じた交差点進入時のスピードを社内でルール化し、減速できているか確認するとなお効果的

- 黄信号で無理に進入していないかドラレコを確認
- 横断歩道での一時停止に関するキャンペーンの実施(ステッカーを車体に貼り付けるなど、外部からの目を意識させる)
- 添乗指導時に交差点での安全確認動作の実施状況を確認し、遵守されていた場合は模範ドライバーとして社内に横展開するなど、「ほめる」文化を取り入れる



先進安全技術による交差点事故対策

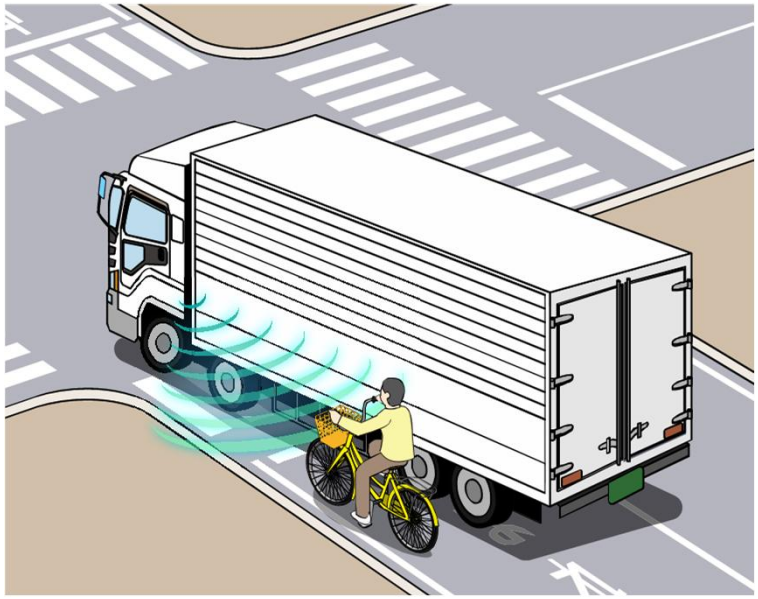
側方衝突警報装置



インジケーター



サイドカメラ

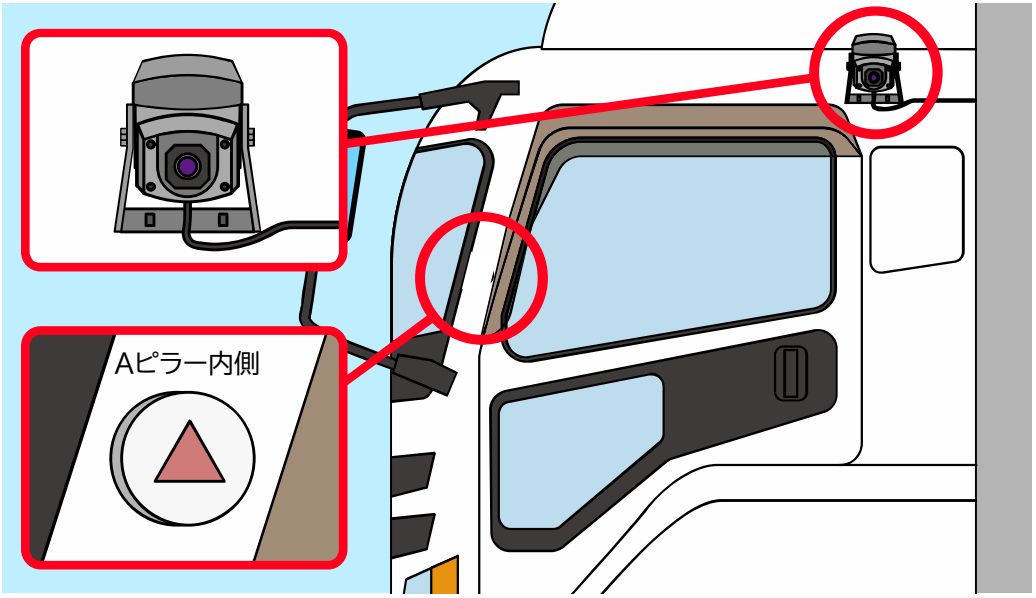


国土交通省
R8年度補助率 1/2
上限額 50,000円

補助対象
車両重量3.5トン超
8トン以下のトラック

※ 8トン以上のトラックは設置義務づけのため対象外
※ 申請可能な事業者は、申請日から過去3年以内に行政処分を受けていない、中小企業庁の解釈による中小企業者に限る

側方衝突監視警報装置



全日本トラック協会
R8年度補助率 1/2
上限額 100,000円

補助対象
車両総重量7.5トン
以上の事業用トラック

（トラクタの場合は
第5輪荷重8.5トン以上）

出典：全日本トラック協会　令和8年度安全装置等導入促進助成事業について　https://jta.or.jp/member/shien/anzen2026.html
出典：国土交通省　先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援（令和8年度）　https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/esc_08_application.html

資料 2026年4月　自転車に関する法改正と影響

法改正の背景

自転車全体の事故件数は減少傾向だが、**自転車×歩行者事故は増加傾向**

自転車×歩行者事故件数　2015年　2,506件 ➡ 2025年 3,269件　**約1.3倍増加**

自転車乗車中の事故の**約7割**は**自転車運転者が法令違反あり**

出典:「令和7年中の交通事故の発生状況」(警察庁)

自転車に関する法改正

自転車への青切符制度導入

「原則車道通行」の厳格化

通行区分違反(青切符対象)

⬇

歩道走行する自転車の数が減少

自転車レーンが未整備の地域は車道走行に

※ 自動車の交通量が著しく多く、車道の幅が狭いエリアは例外的に歩道走行が容認される

自転車追い越し時の注意

自転車を追い越す際には、**「十分な間隔を空ける」**こと、十分な間隔が空けられないときは**「間隔に応じた安全な速度で進行」**しなければならない

道交法第18条3項より

違反した際の行政処分

歩行者等側方安全通過義務違反

- 違反点数2点
- 反則金　大型車9千円、普通車7千円

※交通の危険を生じさせるおそれがある場合は異なる罰則が適用されます

プラン2030
目標達成セミナー





6

事業者の対応

安全対策は「守り」ではなく「攻め」と捉える

事業者

安全がもたらす経営的メリット

人材定着と採用力の強化



事業者が安全対策に投資することによって、「自分たちの命を守ってくれる会社」であるとドライバーに認識される

荷主企業からの信頼獲得



コンプライアンスと安全管理を徹底し、高品質のサービスを提供することにより、荷主との運賃交渉の際にも強力な武器になる

事故発生によって生じる潜在的コストの削減



事故が減少すれば、保険料の増加や代車費用、事故処理にかかる人件費等を削減することにつながる

安全対策は、「現場任せ」「単なるコンプライアンス」の守りの姿勢ではなく
経営資源を戦略的に投入する攻めの姿勢で取り組むことが大切です

どのような安全対策に取り組むべきか

事業者

“ヒト”への取組

- **健康管理の徹底**
  - ・定期健診100%受診　・再検査受診率向上
  - ・各種スクリーニング検査受診
  - ・メンタルヘルス対策
- **教育体制の構築**
  - ・管理者育成･登用　・ドライバー教育

“モノ”への取組

- **先進安全技術の積極的な導入**
- AIドラレコ、クラウド連携したアルコール検知器、自動点呼機器やIT点呼システム等、**運行管理者の負担を軽減する機器の導入**

“カネ”への取組

- 安全対策に必要な適正な**予算の確保**
- 国や自治体、トラック協会の**助成金の活用**
- 「無事故」ドライバーに対する**手当や表彰制度の導入**

“情報”への取組

- デジタコやドラレコから得られる運行中の様々なデータを集約、分析し、**全社の安全方針や重点施策の策定に活用**
- 「安全第一」であることを社員に繰り返し発信し、**安全に妥協しない企業風土を醸成**

プラン2030
目標達成セミナー





7

セミナー内容まとめ

まとめ　追突・交差点事故の特徴と要因

死傷事故
追突事故が44%と約半数

死亡・重傷事故
交差点事故は43%、追突事故は21%

追突事故の特徴

- 事業用トラックによる追突事故は死亡・重傷事故につながりやすい
- 当該運転者が死亡・重傷事故を負うリスクが高い



交差点事故の特徴

- 事業用トラックによる交差点事故は死亡・重傷事故につながりやすい
- 交差点事故のうち、左折事故は死亡・重傷事故につながりやすい

	左折時	直進時	右折時
相手方	自転車	自転車 歩行者	歩行者

追突事故の要因

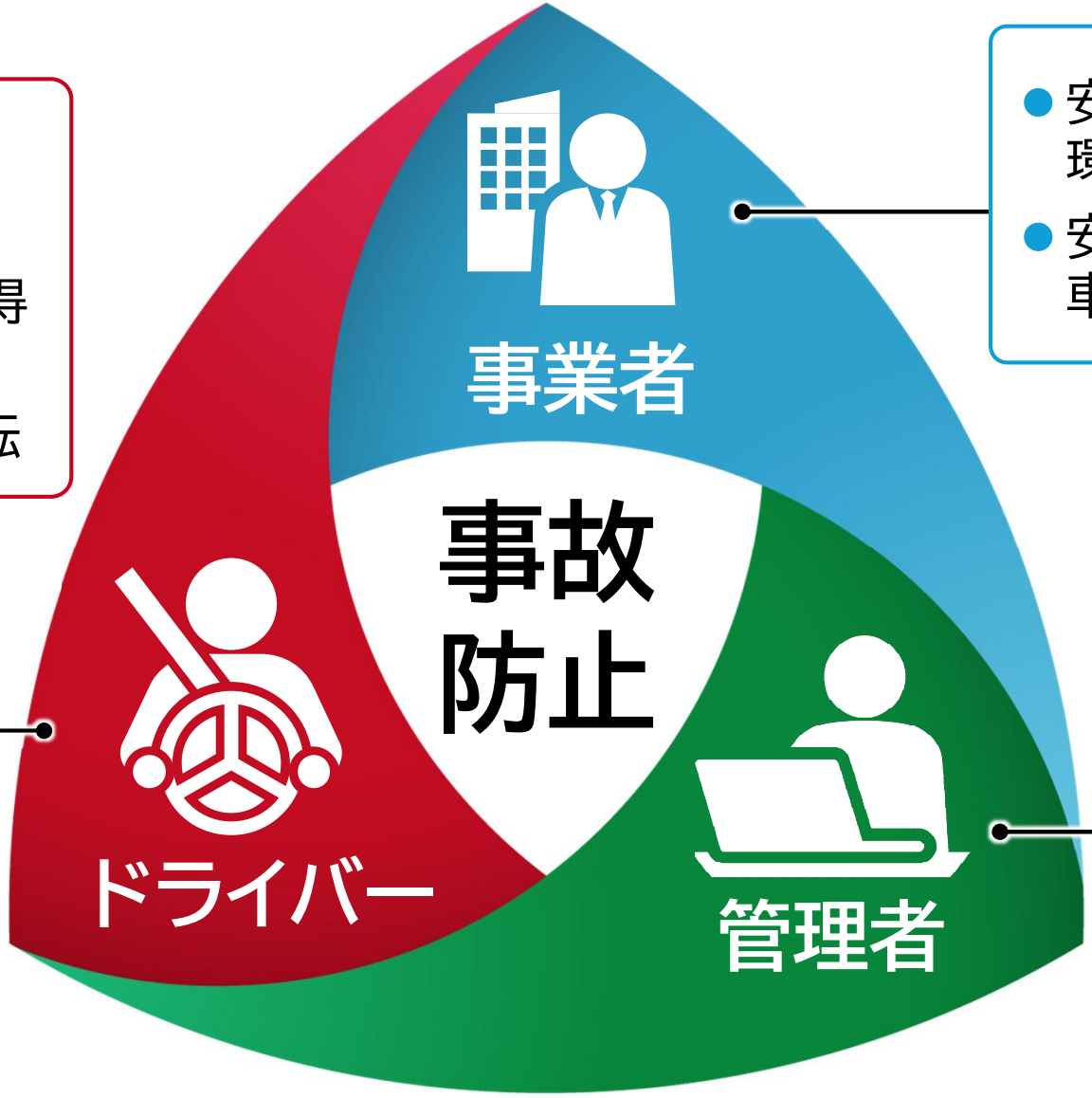
脇見運転　漫然運転　判断誤り

交差点事故の要因

安全不確認

まとめ　事故防止対策

事業者　管理者　ドライバー　それぞれの対策が不可欠



- 車内環境整備
- 十分な健康管理
- 危険予知能力習得
- トラックの特性を踏まえた安全運転

- 安全運転のための環境整備
- 安全運転のための車両・装置の整備

- 適切な運行管理
- ドライバーへの教育



プラン2030
目標達成セミナー

制作　SOMPOリスクマネジメント株式会社