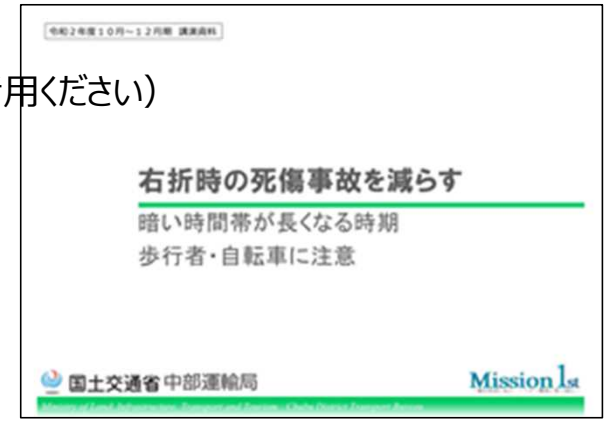
令和２年度１月～３月期　講演資料（令和２年度１０月～１２月期　講演資料と併せてご活用ください）



右折時の死傷事故を減らす

最近の右折死傷事故事例

中部運輸局管内で発生した右折死傷事故

国土交通省 中部運輸局

Mission 1st
～事故削減に向け、一つずつ着実に取り組む～

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism　Chubu District Transport Bureau

最近の右折死傷事故事例

事例１　　相手：歩行者、進行方向：対向（バス）
事例２　　相手：歩行者、進行方向：対向（タクシー）
事例３　　相手：歩行者、進行方向：対向（トラック）
事例４　　相手：歩行者、進行方向：同方向（バス）
事例５　　相手：歩行者、進行方向：同方向（タクシー）
事例６　　相手：歩行者、進行方向：同方向（トラック）

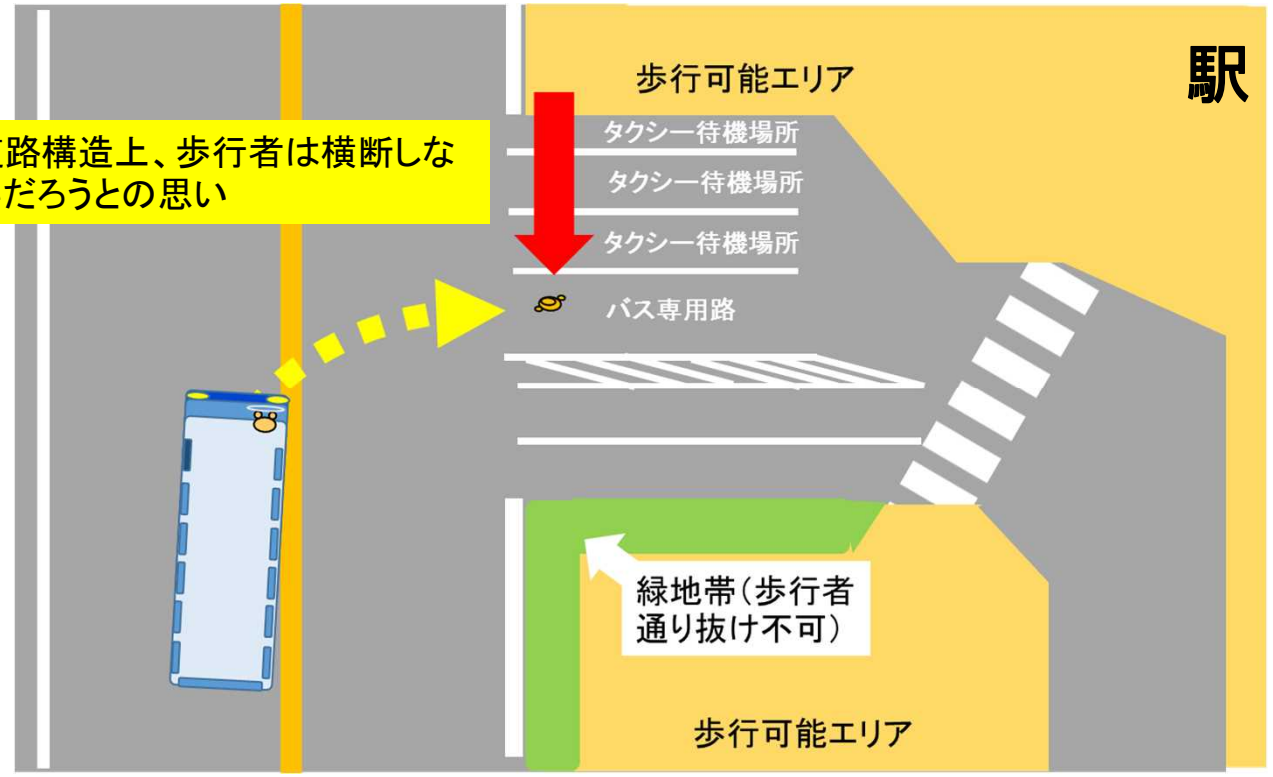
事例を知り、対策につなげる

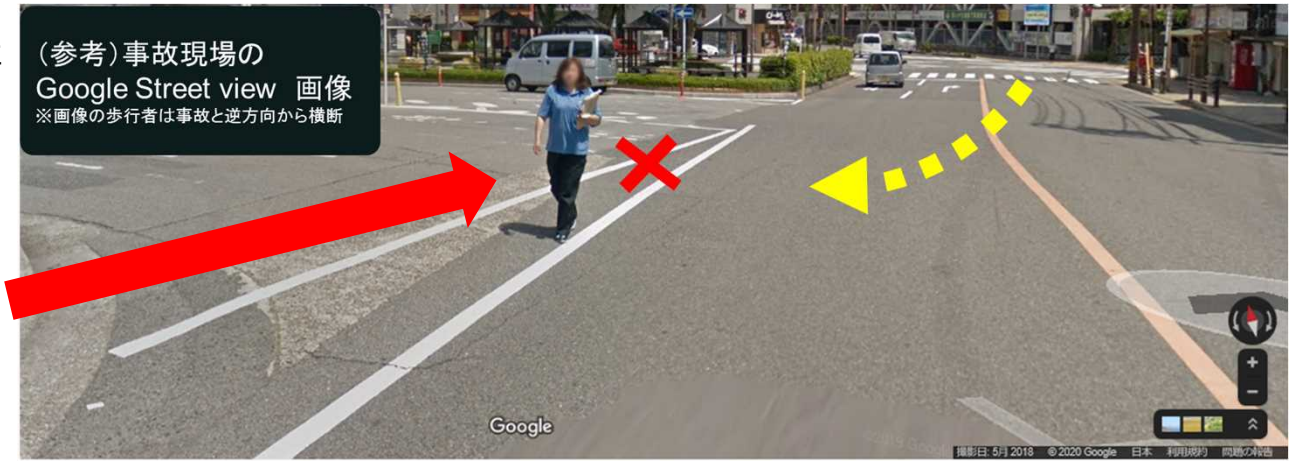
※令和２年度１０月～１２月期　講演資料　もくじ

- 右折時の死傷事故が発生しています
- 右折時の死傷事故は左折時の◯倍！
- 右折時の死傷事故は減っていません
- 右折時は確認しなければならない所が多い
- 夜間は同方向の歩行者・自転車に注意

事例１　相手：歩行者、進行方向：対向（バス）

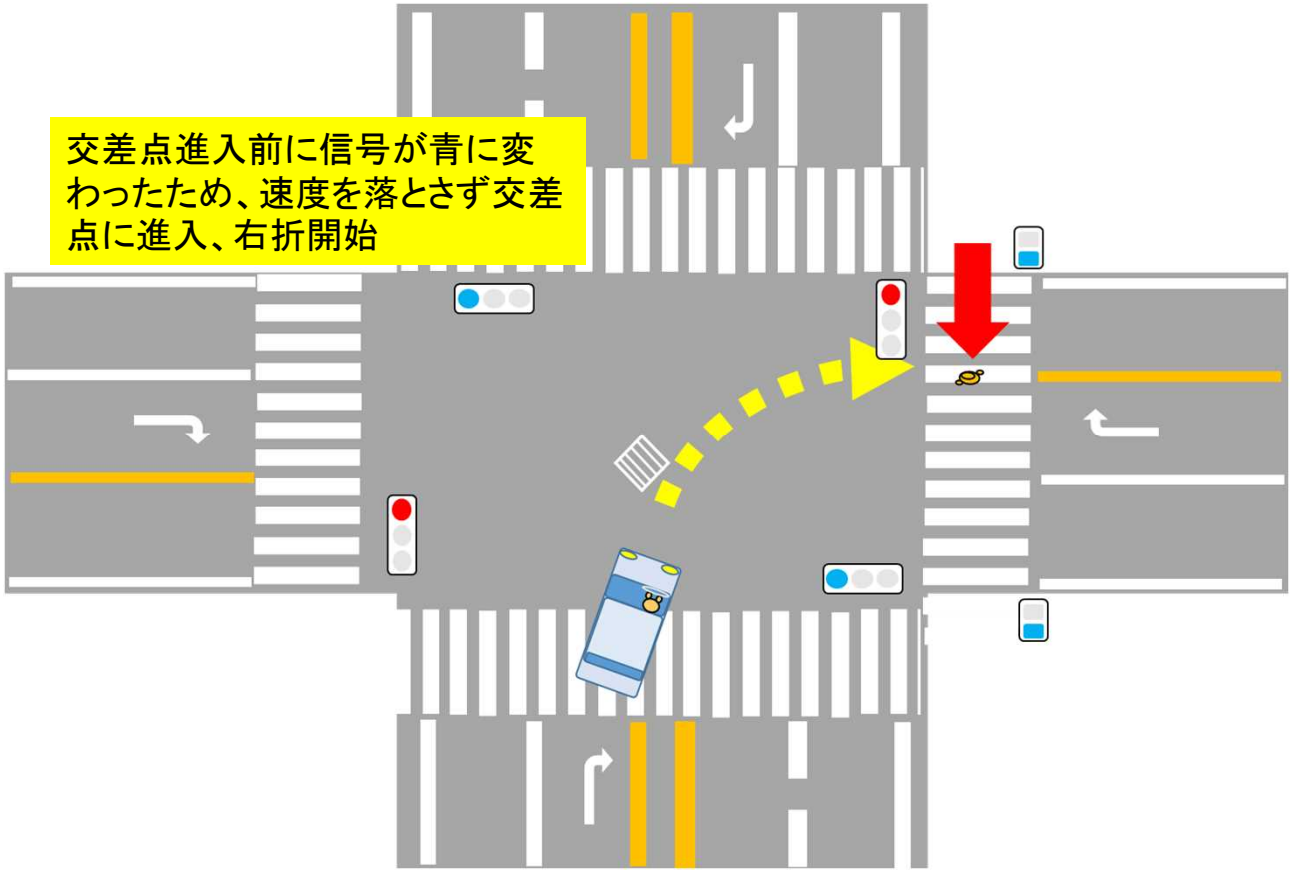
発生日時:
10月15日　午後　6時30分頃（天候：晴れ）
運転者:
60代男性（経験38年）
相手負傷程度:
重傷
概要:
路線運行を終え、終点の駅ロータリーに右折で進入しようとしたところ、車道を横断していた歩行者に衝突。
なお、当該事故現場道路は交差道路に歩道もなく、通常歩行者は通れないと考えられる場所であるが、進行方向へ向かうには歩行エリアを迂回しなければならず、歩行者は何らかの目的地に向かうためショートカットしようとしたものと推測。
教訓:
横断歩道がなく、歩行できない道路構造であっても周辺に何らかの施設があれば横断する歩行者が必ずいる
付近に何らかの施設がある以上、そこに行く用事がある以上、歩行者が絶対に通らないと言い切れる道はない。
また、自転車であれば法に従い原則車道（事故現場付近道路）を通行する。
なお、現場付近を「Google Street view」で見ても事故現場道路を横断している歩行者が映り込んでいるなど、普段から歩行者が横断している実態があるものと推測できる。





事例２　相手：歩行者、進行方向：対向（タクシー）

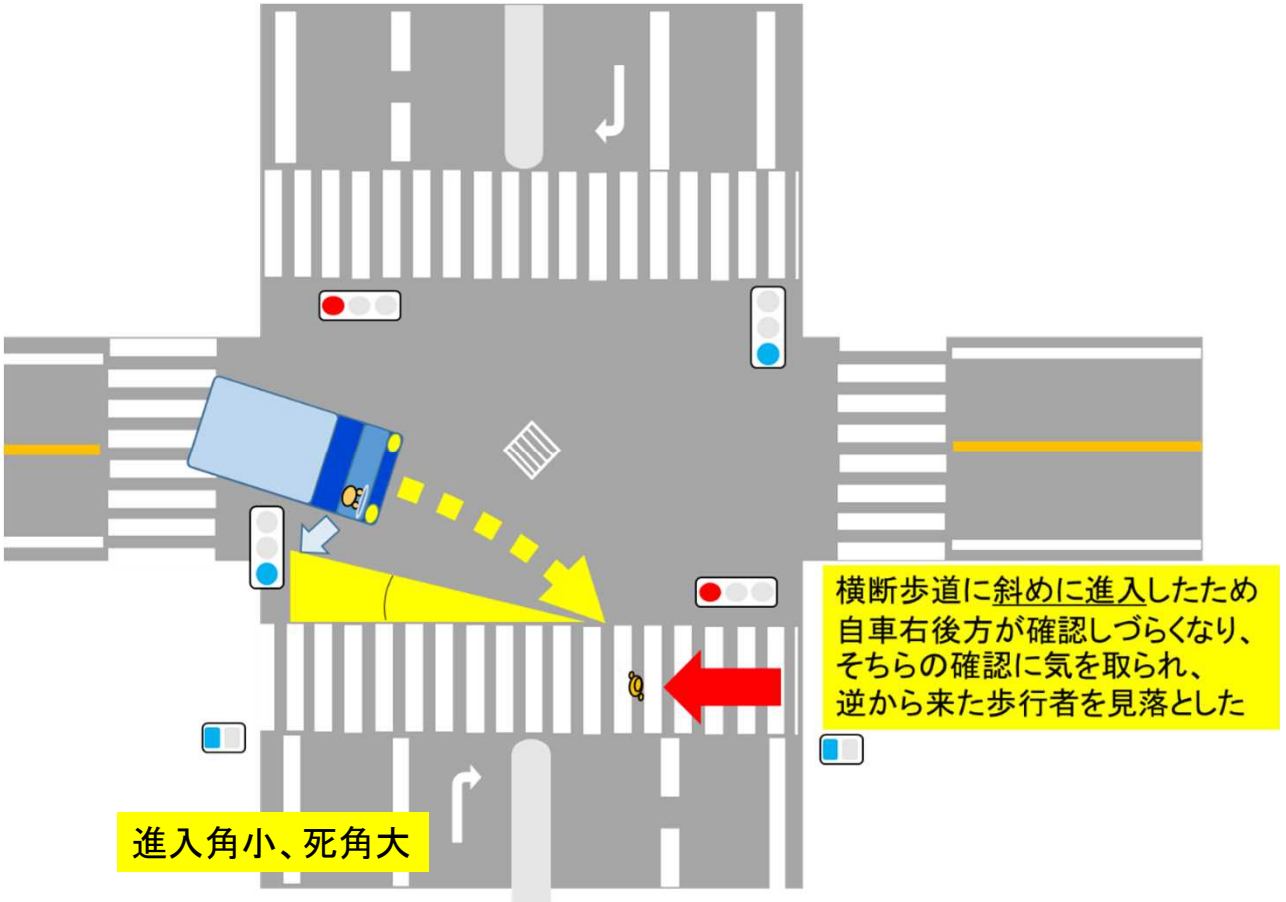
発生日時：
　１月　５日　午後１１時１０分頃（天候：晴れ）
運転者：
　６０代男性（経験２４年）
相手負傷程度：
　重傷
概要：
　交差点進入前に、信号が赤から青に変わったため、また、対向車も確認できなかったため、速度を落とさず右折を開始、進入速度が高かったことも有り、横断歩道の歩行者を見落とし、衝突。
教訓：
　スムーズに曲がれそうなときほど危険は潜んでいる。落ち着いて速度を落とし安全確認を
　信号もうまくつながり、対向車もいないため、交差点進入→右折開始→交差点通過の一連の動作がスムーズに行くと思いがちだが、スムーズに行けば行くほど確認等の必要な動作が「流れ」、「確認した気分」となり、結果確認不履行となり、その先に歩行者や自転車がいれば事故が発生する。
　「スムーズな確認」などあり得ない。交差点での安全確認は安全な速度（直ぐ停止できる速度）または停止しなければできない。



事例３　相手：歩行者、進行方向：対向（トラック）

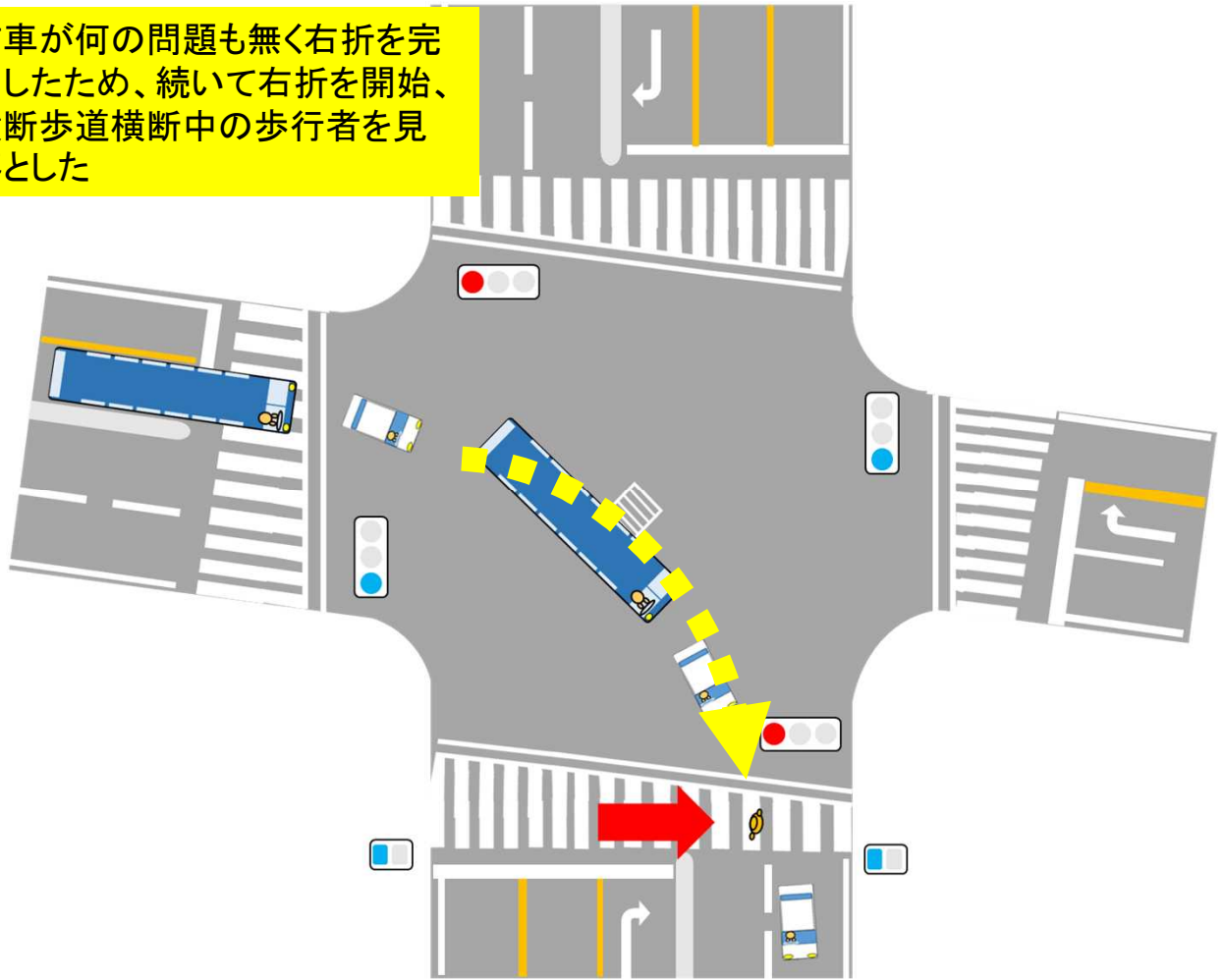
発生日時:
　５月31日　午後　0時　0分頃（天候：晴れ）
運転者:
　40代男性（経験19年）
相手負傷程度:
　死亡
概要:
　右折のため交差点に進入、自車右後方の横断歩道の方向者の有無を確認、右折開始し交差道路横断歩道にさしかかったところ、自車右前方から横断歩道を渡っていた歩行者を見落とし、衝突。
　なお、その後の調査で当該トラックは右折時横断歩道に斜めに進入したため、横断歩道の状況が確認しづらい状況となっていたことがわかった

教訓:
　右左折時はできるだけ大回りで進入、横断歩道に対してはできるだけ直角に進入
　特に右折時交差点に小回り・斜めに進入すると、素早く交差点を通過できるかも知れないが、死角が増え、歩行者・自転車を見落とすリスクが高まる。



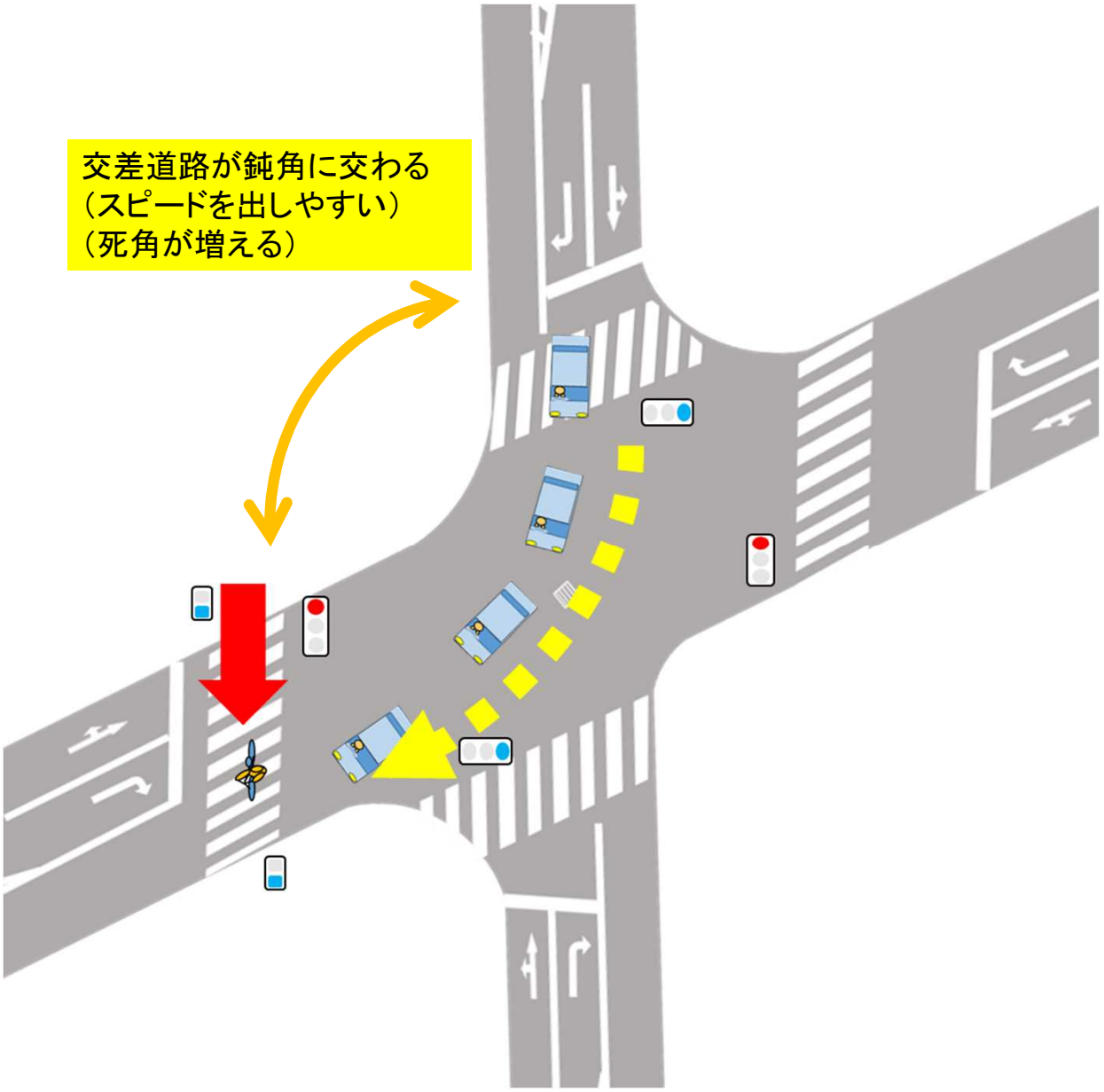
事例４　相手：歩行者、進行方向：同方向（バス）

発生日時：
　３月１９日　午後　８時１５分頃（天候：雨）
運転者：
　４０代男性（経験６年）
相手負傷程度：
　重傷
概要：
　右折のため交差点に前車に続き進入、対向車の有無を確認し右折開始、前車が横断歩道を通過したため、そのまま続いて横断歩道に進入したところバス進行方向右側後方から青信号で横断中の歩行者と衝突。
教訓：
　前車が通過できたことをもって「安全」とは言えない
　当時の状況では、歩行者に衝突する直前の速度が時速４０km程度出ており、このことから対向車に気を取られながら素早く通過しようとしていたことが推定される。
　また、先に右折を開始した前車が問題なく右折を完了したことから、自分も行けるだろうと横断歩道の歩行者等への注意を怠ったものと考えられる。
　前車が通過した状況から僅かな時間しか経過していなくとも、周囲の状況は変化している。



事例５　相手：歩行者、進行方向：同方向（タクシー）

発生日時：
　１１月２８日　午後１０時４５分頃（天候：雨）
運転者：
　６０代男性（経験１．５年）
相手負傷程度：
　重傷
概要：
　交差点に進入、右折を開始し横断歩道に進入したところバス進行方向右側後方から青信号で横断中の自転車を引いた歩行者を見落とし衝突。
教訓：
　どんなに走りやすくても交差点内は安全な速度で進行しなければならない
　当時の状況では、危険認知時の速度が時速30km程度出ており、交差道路が斜めに交わっており、右折時交差道路が鈍角となるため比較的スピードを出しやすいと思われ、右折の際かなりの速度が出ていたものと推測。
　さらに、前述の通り右折先の交差道路が鈍角に交わることからこの事故の場合自車右後方が見にくくなり、事故当時夜間・雨であったことも重なり、自車と同方向に進行する歩行者等を見落とした。
　交差点内は安全な速度で進行することは言うまでも無く、加えて、時間帯・天候・道路形状等周囲の状況により歩行者等が把握しづらくなることを理解しなければならない。



事例６　相手：歩行者、進行方向：同方向（トラック）

発生日時：
　２月１１日　午前１１時１５分頃（天候：曇り）
運転者：
　５０代男性（経験１．５年）
相手負傷程度：
　重傷
概要：
　信号が青になり右折のため交差点に進入、交差道路の横断歩道に進入したところトラック進行方向右側後方から青信号で横断中の歩行者を見落とし衝突。
教訓：
　慣れた道こそ危険箇所の洗い出し、基本動作の徹底を
　当該トラックは当該交差点を赤信号のため先頭で停車、青信号を確認して右折を開始しているほか、対向の道路一方通行で対向車が来ない状況であり、他の交差点での右折時より確認すべき箇所が少ないが歩行者を見落とした。
　当該トラックは事故当日も当該交差点を通る配送を4往復していたなど、走り慣れた道であったにもかかわらず事故が発生していることから、普段から当該交差点において歩行者等の確認があまりできていなかったのではないか。
　運行経路が一定の場合は特にヒヤリ・ハットマップを作成し、危険箇所の洗い出しを行うなど日頃からの取り組みが重要。

法令等の改正・お知らせ

旅客自動車運送事業運輸規則
貨物自動車運送事業輸送安全規則　の一部改正

全業態

整備管理者**選任後**研修の**通知**が廃止されました

今後**選任後**研修を**受講**する際は
事業者の管理の下以下①または②の時期に
計画的に**受講させる必要**があります

① 当該事業者において整備管理者として新たに選任した整備管理者の受講時期
　・選任届出をした年度又はその翌年度

② 研修を受けた整備管理者の次の受講時期
　・最後に研修を受けた年度の翌々年度（２年度ごと）

研修の受講は、各県の**運輸支局へ申込期間中に受講申込**の上、受講していただく必要があります。
（研修実施日、申込期間等詳細については各運輸支局へお問い合わせください）

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ　旅客（バス）　トラック

事故の恐ろしさを知って！　大型車の車輪脱落事故

～　大型車の車輪脱落事故の危険性を知っていただくための啓発ビデオを公開しました　～

「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」の活動の一環として、大型車の車輪脱落が死亡事故につながる危険性があることを啓発するビデオを、YouTube 国交省公式アカウントに公開しました。

毎年、冬用タイヤに交換するこの時期に大型車の車輪脱落事故が多く発生していることから、本年１１月から「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施しているところです（１０月３０日プレスリリースを参照　https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha09_hh_000261.html）。

今般、同キャンペーンの一環として、大型車のタイヤが人体に衝突するとどのような事態になるかを実験し、車輪脱落事故の恐ろしさを実感してもらい、適切なタイヤ交換作業及びタイヤ交換後の確実な保守管理の実施を呼びかける啓発ビデオを公開しました。

大型車ユーザーにおかれましては、人命を奪う悲惨な事故を繰り返さないためにも、是非ご覧いただき、事故防止対策の積極的な取組をお願いします。

時速 60km/h で走行中のトラックからタイヤが脱輪し、ベビーカーを引いている男性にタイヤが衝突する想定での実験

〈安全啓発ビデオの公開ページへのリンク〉
URL：https://youtu.be/BE6-rcq81C8

〈添付資料〉
参　考　大型車の車輪脱落事故防止に向けた安全啓発ビデオ（抜粋）

〈問い合わせ先〉
自動車局　整備課　児島、川崎
代表:03-5253-8599（直通）、FAX:03-5253-1639

大型車の車輪脱落事故防止に向けた安全啓発ビデオ（抜粋）

① 時速 60km/h で走行しているトラックからタイヤを放出

② タイヤは 30m 先の男性（人形）とベビーカーに衝突し、男性とベビーカーは約４m飛ばされました。

③ 男性の体はタイヤに沿うように折れ曲がり、頭もタイヤに打ち付けられました。

④ 男性は、頭蓋骨骨折、３箇所以上の肋骨骨折、脊椎損傷、大腿骨骨折の傷害を負う結果となりました。

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ

大型車の車輪脱落事故防止に係る令和2年度緊急対策の実施について（本省通達）

トラック

大型車の車輪脱落事故が増加していますので、以下の事故防止対策に、積極的な取組をお願いします。

1．会社代表者の方へ

車輪脱落事故防止のための４つのポイント(※)について、社内の整備管理者、運転者及びタイヤ交換作業者に周知徹底を図ってください。

※印は、別紙３のチラシを参照

2．整備管理者の方へ

- 計画的なタイヤ交換作業を実施する。
- 社内でタイヤ交換作業を行う際は、正しい知識を有した者に実施させる
- 錆が著しいディスク・ホイール、スムーズに回らないボルト、ナットは使用せず、交換する。特に、ホイール・ボルト、ナットが新品の状態から４年以上経過している車両は、重点的に確認する。
- 脱落の多い左後輪について重点的に点検する。
- 増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法を作業者（運転者に指導する。なお、車載工具で増し締めを行った場合は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して規定のトルクで締め付ける。

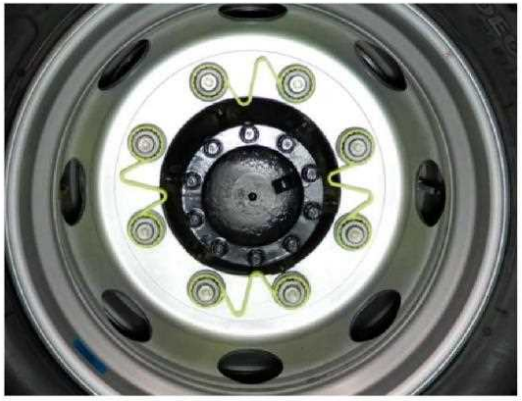
自社でタイヤ交換した車両による事故が多く発生していることを踏まえた今年度の追加対策

- 自社で大型車のタイヤ交換作業を行うときは、作業者に、別紙１の作業管理表に沿って作業を実施させ、その結果を記録させる。
- タイヤ交換作業完了後、作業管理表をもとに適正なタイヤ交換作業が行われていることを確認する。
- 別紙１の作業管理表を使用して、増し締めの実施結果を記録する。
- 点検実施者に別紙２の日常点検表を使用して、「ディスク・ホイールの取付状態」の点検を確実に行う。
- 増し締め実施後、ホイール・ナットへのマーキング(注１)を施す、又は、ホイールナットマーカーを活用したマーキングのずれの確認手法により、ホイール・ナットの緩みの点検(注２)を確実に確認する。

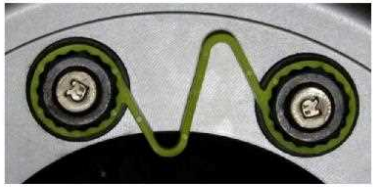
注１　ホイール・ナットへのマーキング（合いマーク）は、目視によりホイール・ナットの緩みを確認可能とする措置であるため、以下の点に留意して施工する。

- マーキングは、対象となるナットが緩んでいないことを確認し、施工する必要がある。
- マーキングは、ボルト、ナットに連続して記入する。できれば、座金、ホイール面まで連続して記入することが望ましい。
- マーキングは増し締め実施後に施工する。タイヤ交換時にマーキングを施工したときは、増し締め実施後に再度、マーキングを施工する。この場合、以前のマーキングを消して新たに施工するか、以前のマーキングは残し色違いのマーキングを施工するかのいずれかによる。
- マーキングが確認しやすい色（白色、黄色等）を使用する。また、マーキングのずれが目視で判別できるよう、適当な太さで施工する。
- マーキングの記入に使用する塗料は、屋外使用に適し、雨や紫外線等に対して耐久性のあるものを使用する。（例：油性顔料インキ）

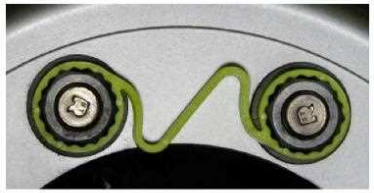
注２　ISO 方式のホイールにおいて、「ホイール・ナットの緩み」の点検を、ホイール・ナットへのマーキング又はホイールナットマーカーによる合いマークのずれの確認により行っても差し支えない。ただし、ホイール・ボルトの折損の点検方法としては不適切であることに留意する。



ホイールナットマーカーの装着状態



緩みなしの状態



左右のホイール・ナットが緩んだ状態

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ

大型車の車輪脱落事故防止に係る令和2年度緊急対策の実施について（本省通達）

旅客（バス）

大型車の車輪脱落事故が増加していますので、以下の事故防止対策に、積極的な取組をお願いします。

1．会社代表者の方へ

車輪脱落事故防止のための４つのポイント(※)について、社内の整備管理者、運転者及びタイヤ交換作業者に周知徹底を図ってください。

※印は、別紙３のチラシを参照

2．整備管理者の方へ

- 計画的なタイヤ交換作業を実施する。
- 社内でタイヤ交換作業を行う際は、正しい知識を有した者に実施させる。
- 錆が著しいディスク・ホイール、スムーズに回らないボルト、ナットは使用せず、交換する。特に、ホイール・ボルト、ナットが新品の状態から４年以上経過している車両は、重点的に確認する。
- 脱落の多い左後輪について重点的に点検する。
- 増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法を作業者（運転者）に指導する。なお、車載工具で増し締めを行った場合は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して規定のトルクで締め付ける。

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ　旅客（バス）　トラック

大型車の車輪脱落事故防止に係る令和2年度緊急対策の実施について（本省通達）

自動車交通部自動車監査官からのお知らせ　全業態

令和2年中、65歳以上の高齢運転者による重大事故が14件（速報値）発生していることから、引き続き適性診断や健康診断の受診、法令順守等の指導の徹底をお願いします。

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ　全業態

「飲酒運転」、「車検切れ運行」が発生しています。
今一度、自社の運行管理、車両管理体制の確認をお願いします。

自動車交通部旅客第一課からのお知らせ　旅客（バス）

○乗合バス事業者様へ

中部運輸局管内で、最近次の事例の発生が散見されています。同様事例が発生しないよう、社内管理体制の確認や運転者指導の徹底をお願いします。

①路線バスにおいて、乗客がいないため終点手前で運行中断し帰庫してしまった事例
→別紙チラシ（次のスライドをご参照ください）

②運転者が終点等で車内点検を確実に実施せず、車内に乗客を閉じ込めた事例
→猛暑・寒冷時の長時間の車内閉じ込めは、乗客へ重大な影響を及ぼす事態も考えられます。運転者による車内点検の確実な実施、乗務後点呼時の運行管理者による運転者への確認の徹底

○貸切バス事業者様へ

実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化のため、手数料等に係る記載を追加。

①運送の申込者に対して交付する運送引受書の記載事項に、当該運送に係る手数料等の額を追加（令和元年８月～）

② 毎事業年度に報告する事業報告書の記載項目に、手数料等を追加（令和２年４月～）

法令等の改正、お知らせ（コミュニティバスの適正運行について） 旅客（バス） 中部運輸局

路線バス事業者、コミュニティバスを運営している地方公共団体のご担当者様へ　【別紙】

運行計画どおりに、路線バスを運行していますか？

～あらかじめ届出を行わず、バスの運行を中断することは違反です～

系統途中での運行中断について

○路線バス（路線定期運行の一般バス）が、終点手前の停留所で運行を中断する事例が発生しています。

○運行計画によらず系統途中で運行を中断することは、旅客の有無に関わらず、道路運送法(※)の違反となり、行政処分の対象となることがあります。

【運行中断に対する行政処分の状況】
平成28～30年度　５件の違反があり、行政処分(車両の使用停止等)

※道路運送法　第16条第1項（事業計画に定める業務の確保）
一般旅客自動車運送事業者は、天災その他やむを得ない事由がある場合のほか、事業計画（路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあっては、事業計画及び運行計画。次項において同じ。）に定めるところに従い、その業務を行わなければならない。

しかし、あらかじめ手続きを行うことで、一定の場合に運行の効率化を図ることが可能です。

効率的な運行について

※詳しくは、平成18年3月23日付け事務連絡「一般バス等の効率的な運行に係る道路運送法上の取扱いについて」（裏面）を参照。

○効率的な運行が認められる場合（一般バス）
終点停留所の一つ前の停留所に旅客が存在せず、乗車中の旅客が存在しないことを確認した上で、帰庫又は始発停留所まで回送する場合。

○運行計画の届出手続き
運行計画の届出内容の欄に、効率的な運行の形態、運行に必要な運行管理者の指示事項を記載し、あらかじめ届出することが必要。

○実施する上での留意事項
- 必ず運行管理者から道路交通法に抵触しない方法で連絡及び指示を受けて回送すること
- 回送の際は、関係法令に抵触することなく、地域住民にも十分配慮した方法で行うこと　等

問い合わせ先：国土交通省　中部運輸局
自動車交通部　旅客第一課（052-952-8035）　岐阜運輸支局　輸送・監査担当（058-279-3714）
愛知運輸支局　輸送・監査担当（052-351-5312）　三重運輸支局　輸送・監査担当（059-234-8411）
静岡運輸支局　輸送・監査担当（054-261-2898）　福井運輸支局　輸送・監査担当（0776-34-1602）

平成18年3月23日付け
事務連絡
「一般バス等の効率的な運行に係る道路運送法上の取扱いについて」

事　務　連　絡
平成１８年３月２３日

各地方運輸局自動車交通部長　殿
沖縄総合事務局運輸部長　殿

自動車交通局旅客課長

一般バス等の効率的な運行に係る道路運送法上の取扱いについて

昨年１０月、静岡県内の乗合バス事業者において、運行計画に定める運行系統の終点まで運行せず、運転者の判断により運行を中断し、帰庫するという事例が発覚したところである。
この事例では、数ヶ所の停留所において、乗客の存否を確認しないまま、当該運行系統の途中から運行を中断し、回送扱いとして帰庫しており、事業計画及び運行計画に定めるところに従いその業務を行わなかった点が問題となった。
事業計画及び運行計画に定める業務の確保については、適切に対処すべきところであるが、一方で、駅前等の渋滞解消等交通環境面への配慮及び事業効率化等の観点から、一般バス等の効率的な運行については、十分配慮することが必要である。このため、今般、下記１．に掲げる場合に該当することについて運転者が確実に確認を行った上で、運行管理者の指示を受けている場合であって、２．に掲げる事項を遵守しているときに限り、旅客の利便を阻害しないものとして効率的な運行を認めることとしたので、業務の実施に遺漏なきよう取り計らわれたい。

記

１．効率的な運行として認める場合
（１）一般バス
①　一般バス路線における運行系統であって、終点停留所の一つ前の停留所に乗客が存しないことを確認し、かつ、乗車中の旅客が存しないことを確認した上で、帰庫又は始発停留所までの回送をする場合。
②　一般路線における運行系統であって、乗車専用または降車専用のクロースドアで制限している停留所において、始発停留所からの旅客の乗車が存しないこと、かつ、乗車専用停留所に乗客が存しないことを確認した上で、帰庫又は始発停留所までの回送をする場合。
（２）高速バス
①　高速バス路線における運行系統であって、乗車専用又は降車専用のクローズドアで制限している停留所において、始発停留所からの旅客の乗車が存しないこと、かつ、乗車専用停留所に乗客が存しないことを確認した上で、帰庫又は始発停留所までの回送をする場合。
②　高速バス路線における運行系統であって、始発停留所及び乗車専用停留所において旅客を乗車させた後、終点停留所までの降車専用の停留所区間において旅客が途中停留所で全て降車し車内に存しないことを確認した上で、帰庫又は終着地までの回送をする場合。
③　①及び②に規定するもののほか、予約制を取っている運行形態であるときについても、事前予約客がなく、かつ、始発停留所等において予約によらない乗客が皆無であることを確認した上で回送し帰庫する場合。

（３）定期観光バス
①　定期観光バス路線における運行系統であって、始発停留所からの旅客の乗車が存しないことを確認した上で、回送し、帰庫する場合。
②　①以外の場合であって、予約制をとっている運行形態であるときについても、事前予約客がなく、かつ、始発停留所で予約によらない乗客が皆無であることを確認した上で回送し、帰庫する場合。

２．事業者の遵守事項
（１）１．の場合における運行（以下「当該運行」という。）を行う場合は、運行計画の届出内容の欄に新設・変更される具体的な運行形態及び運行に必要な運行管理者の指示事項を記載し、届け出ること。

（２）当該運行を行う場合は、あらかじめ運転基準図（運輸規則第２７条第１項）中「５　その他運行の安全を確保するために必要な事項」を記載し、運転手に適切な指導をすること。また、運行表（運輸規則第２７条第２項）に「運行に必要な事項」を記載した上で運転者へ携行させること。
さらに、乗務記録（運輸規則第２５条第１項第３号）についても、乗務の終了地点及びその乗務した距離を記録するよう、運転者に指導すること。

（３）当該運行を行う場合は、道路交通法第７１条第１項第５の５号に規定する運転者の遵守事項に抵触しない方法で、運行管理者との連絡及び指示を必ず受けてから回送することとし、帰庫等への道路状況についても、狭隘な道路は回避する等、関係法令に抵触することなく、また、地域住民にも十分配慮した方法で回送すること。

自動車交通部貨物課からのお知らせ　トラック

輸送の安全を確保し、持続的な物流機能を維持するため、台風等による異常気象時下における輸送の目安を定めました。（令和2年2月28日）

昨今の異常気象が多発している状況を踏まえ、雨や風等の強さに応じた車両へ与える影響を示すとともに、輸送の安全を確保するための措置を講じる目安について、通達として定めました。

参考：全日本トラック協会ホームページ（通達やリーフレットが掲載されています）
http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/anzenkakuho202003.html

自動車交通部貨物課からのお知らせ　トラック

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）
トラック運送業においては、トラックドライバー不足により物流が滞ることのないよう、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、第197回国会（臨時国会）において、議員立法により貨物自動車運送事業法の改正が行われました。

改正の概要

1．規制の適正化
① 欠格期間の延長等
② 許可の際の基準の明確化
③ 約款の認可基準の明確化

2．事業者が遵守すべき事項の明確化
① 輸送の安全に係る義務の明確化
② 事業の的確な遂行のための遵守義務の新設

3．荷主対策の深度化
① 荷主の配慮義務の新設
② 荷主勧告制度（既存）の強化
③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設
【平成35年までの時限措置】

4．標準的な運賃の告示制度の導入【平成35年までの時限措置】
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め告示出来る

施行日：1．及び2．令和元年11月1日　3．令和元年7月1日　4．令和元年12月14日【標準的な運賃の告示日は令和2年4月24日】

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ　全業態

新型コロナウイルスに係る予防・まん延防止の徹底について（要請）

感染を予防するため、マスクの着用、咳エチケット、手洗い等の感染対策について、徹底をお願いします。
また、従業員に新型コロナウイルスの感染等が確認された場合には、速やかに中部運輸局又は最寄りの運輸支局に対して御報告願います。

（参考）
内閣官房新型インフルエンザ等対策室ホームページ「新型コロナウイルスに関連した感染症対策に関する対応について」
https://www.cas.go.jp/jp/influenza/novel_coronavirus.html

厚生労働省ホームページ「新型コロナウイルスに関するＱ＆Ａ（一般の方向け）」
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryou/dengue_fever_qa_00001.html

中部運輸局ホームページ「新型コロナウイルスの予防・まん延防止について」
http://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/corona/corona_index.html

連絡先（電話番号）

- 愛知運輸支局：０５２－３５１－５３８２
- 静岡運輸支局：０５４－２６１－７６２２
- 岐阜運輸支局：０５８－２７９－３７１５
- 三重運輸支局：０５９－２３４－８４１２
- 福井運輸支局：０７７６－３４－１６０３
- 中部運輸局自動車技術安全部保安・環境課
  ：０５２－９５２－８０４４
- 国土交通省自動車局安全政策課
  ：０３－５２５３－８１１１（代表）

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ　全業態

新型コロナウイルス感染症対策下における アルコール検知器の取扱いについて（本省事務連絡）

1．アルコール検知器の除菌について

アルコール検知器を介しての感染に関し、新型コロナウイルスのみならず他の感染症については、ストローを使用者ごとに取り替える等により、使用者同士で直接的に接触しないことから、感染する可能性は極めて低いと考えられます。

このため、アルコール検知器を除菌することや、車両に備えられている携帯型アルコール検知器を活用する等複数の検知器を使用すること等により感染防止を徹底することも一案です。除菌に際しては、機器によって適切な除菌方法が異なることから、自社で使用する検知器のメーカーに問い合わせることが適当です。（※1）

2．アルコール検知器の誤検知の防止について

手指や検知器をアルコールで除菌した直後にアルコール検知器を使用すると、揮発したアルコールにより誤検知する可能性があることから、必要に応じてアルコール検知器協議会の作成したチラシ（※2）を参考にすること、除菌後一定時間を置いてからアルコール検知器を使用すること等の措置を採ることが適当です。

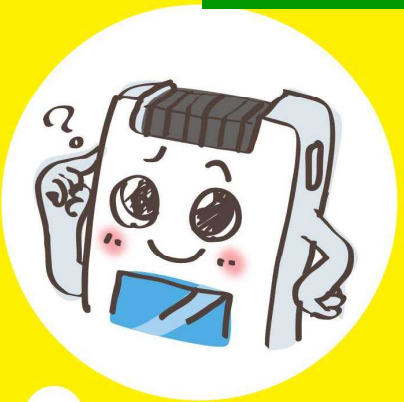
（※1）問合先については、アルコール検知器協議会ホームページ内に掲載予定です。
（※2）アルコール検知器協議会ホームページ内「新型コロナウイルス対策に対応したアルコール検知器の使用にあたっての留意事項」**（次のスライドも合わせてご参照ください）**
https://j-bac.org/topics/2020/95195/

全業態

COVID-19 新型コロナウイルス対策に対応した

アルコール検知器使用

にあたっての留意事項



新型コロナウイルスの対策として、手洗いとアルコール除菌が基本となっていますが、手指や検知器をアルコールで除菌した直後の測定による誤検知が散見されています。このため当協議会では、新型コロナウイルス対策を徹底しつつ、アルコール除菌による誤った判定を防ぐために、以下の４つの手順を推奨します。

手順 ① 手指をアルコール除菌

手順 ② 石鹸で手指洗い

手順 ③ アルコール検知器の使用

手順 ④ 手指をアルコール除菌

◎アルコール検知器を使用する際は、室内を事前に十分換気するか、風通しの良い環境を確保してください。
◎手指用のアルコール除菌剤は高濃度のアルコールが含まれており、特にジェルタイプの場合手指に付着したアルコールが完全に乾燥するまで時間がかかることがありますので、十分石鹸で手指洗いを行ってからアルコール検知器を使用してください。
◎また、アルコール検知器の近くに、アルコール消毒液又はアルコールを含む除菌剤や手指洗浄剤を置かないでください。数値表示したり、数値がゼロに戻りにくくなる可能性があります。
※アルコール検知器の除菌方法は、各社の機器特性もありますので、ご使用メーカーにお問い合わせください。

J-BAC アルコール検知器協議会
JAPAN BREATH ALCOHOL TESTING CONSORTIUM

愛知運輸支局からのお知らせ

全業態

愛知県バス停留所安全性確保合同検討会

（事務局　国土交通省中部運輸局愛知運輸支局輸送･監査担当）
https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/aichi/bus_stop/index.html

バスを利用する際や、
停車中のバスの近くを通行する際には、
引き続き、安全には十分ご注意いただきますようよろしくお願いいたします。

お使いの無線機は大丈夫ですか？

〈総務省東海総合通信局からのお知らせ〉

全業態

原則として、**電波を発射するには無線局の免許又は登録が必要です。**（無線局免許がない無線機の電源がオフ、またはマイクやアンテナが外されている状態でも、すぐに電波の発射が可能な状態に復元できる場合は、電波法違反になります。）

不法無線局(免許されません)

不法市民ラジオ（不法ＣＢ無線）

不法CB無線機

送受信機とアンテナが分離。ブースターを接続して１ｋＷを超える電力を送出する不法無線局がある。

【不法無線局による主な妨害事例】
- 電話の通話に雑音が入る。テレビの画面、音声が乱れる。
- 電子機器（OA機器等）が誤作動。
- 漁業用無線が使用できなくなる。

不法パーソナル無線

パーソナル無線機

平成27年12月1日以降は、新たな免許は取得できません。
免許を受けずに使用したり、改造により周波数を逸脱、あるいは正常な動作を行わず、他の無線局へ妨害を与える。

【不法無線局による主な妨害事例】
- 携帯電話が使用できない。

FRS及びGMRS（外国規格のトランシーバー）

国内規格の特定小電力トランシーバーに比べ、安価、通話距離が長い、チャンネル数が多くて便利と宣伝されている。
防災行政用無線や放送事業用無線等の重要無線通信に妨害を与える場合がある。

会社のダンプ、トラックにアマチュア無線機を設置している方へ

【アマチュア無線はルールを守って正しく使いましょう】

- **仕事に使っては、いけません。**
（業務用通信を行う場合は、簡易無線等を使用しましょう。）
- **コールサインは、必ず言いましょう。**
- 免許された内容で、運用しましょう。
- 周波数の使用区別を守りましょう。
https://www.soumu.go.jp/soutsu/tokai/denpa/siyoukubetu/index.html（総務省ホームページへ）

無線局免許状（例）

- 無免許でのアマチュア局の開設・運用は法律で罰せられます。
- 総務省では、不法電波を監視しています。

お問い合わせ先：
総務省東海総合通信局
電波監理部監視課
052-971-9472

https://www.soumu.go.jp/soutsu/tokai/