

運行管理者のみなさま向け

点呼は安全運行の要

運転者を守る、会社を守る

- 点呼のおさらい
- 点呼しないとどうなる
- 生きた点呼にするため

何で点呼が必要か 当たり前ですが、今一度おさらいです

「運行の安全を確保（事故防止）」するため、点呼は法令で義務づけられています。

一口に点呼と言っても、その目的はたくさんありますが、今回は以下の目的について「点呼をしなければ何が起こるのか、点呼の際何をするのか」考えてみたいと思います。

- ① 悪質違反（酒気帯び・危険ドラッグ等）を防ぐ
- ② 健康起因事故を防ぐ
- ③ 車両故障事故を防ぐ
- ④ 同種の事故を防ぐ（ヒヤリ・ハット）
- ⑤ 運転者とのコミュニケーションを確保する

点呼しないと何が起こるか？（防げなくなる）

- ① 悪質違反（酒気帯び・危険ドラッグ等使用運転）が発生する かも
事故が伴えば任意保険をいくら掛けても運転者自身のけが、使用した車両に対する保険金支払いはゼロ！
「違反した運転者」ではなく「会社の管理状況」が厳しく問われる
- ② 健康起因事故が発生する かも
特に、心疾患、脳疾患発症による場合は運転者が亡くなる最悪のケースも
さらに事故により他者へも被害が及べば影響は多大に
- ③ 車両故障事故が発生する かも
故障による運行中断は自動車事故報告書提出義務対象
車輪脱落も多数発生（令和元年度全国で112件発生、平成11年の統計開始から最多を記録）
- ④ 同種の事故が発生する かも
度重なる事故はその後の辛い手続きも倍増（賠償による保険料増加、再監査、加重処分、信用低下）
- ⑤ 運転者とのコミュニケーションがとれない かも
コミュニケーションがとれなければ、運転者は何かあっても管理者へ連絡しなくなる（「連絡しても無駄」となる）→会社・管理者の指示に従わない→新たな重大違反・事故の種に！

何をしていくか

① 悪質違反（酒気帯び・危険ドラッグ等）を防ぐ ため

（違反が発覚した社長さんの弁）「当該運転者がお酒を飲まないと思っていた」「そんな違反を犯す運転者では無いと思っていた」←「思っていた」だけではうまくいきません

そうならないためにも、日頃把握できることから飲酒状況を知ることが必要です

- ・ 健康診断結果（肝臓の数値からある程度飲酒状況が把握できる）
- ・ 睡眠状況（寝付きが悪くて「過度の飲酒」に走っていないか）
- ・ 悩み事の有無（酒やクスリに頼っていないか）
- ・ 車内の状況（作業服・道具・ゴミ等散らかっていないか、お酒等のゴミはないか）

何か手がかりが見つかる→指導にメリハリを付けられる→管理の効率化（管理者の負担軽減）

② 健康起因事故を防ぐ ため

疲労、疾病、睡眠の状態をしっかり確認（+体温、血圧も確認したいところ）

個々の運転者で「平均値」を取ってみる（睡眠時間、体温等計測値、勤務時間 等一定期間の平均値を算出、その数字から大きく外れたとき、運転者に何か「異変」が起こっているかも）

持病等の把握、服薬の状況確認 「薬はちゃんと持った？」

これからの時期は「お茶持った？（熱中症対策）」

何をしていくか

③ 車両故障事故を防ぐ ため

日常点検はしっかりできていますか？

車両に関する情報が整備管理者から点呼執行者（整備管理補助者）にしっかり伝わってますか？

車検証の有効期間もマメに確認（「無車検運行」たびたび発生）

「洗車」も車両不具合発見のツールの一つです。

④ 同種の事故を防ぐ ため（ヒヤリ・ハット）

乗務後（乗務途中）点呼で、運行中起こった輸送の安全に関わる出来事を収集

他社の事故事例も収集（「メールマガジン事業用自動車安全通信」等の活用）

始業点呼や教育時に危険な操作・危険箇所等を共有

収集・共有は継続が肝心！（無理すれば続かない）

⑤ 運転者とのコミュニケーションを確保する ため

コミュニケーションは輸送の安全すべてにつながる

とにかく「声かけ」 何気ない会話から、「良くなさそうなこと」を読み取る（体調のみならず、悩み事や

不満を引き出す←聞くだけでも構わない）

普段の指導教育の内容をおさらいする「この前話した〇〇、覚えてる？」（理解度の把握）

運転者が出先から気軽に連絡できる体制作り（運転者が安心できる環境）

点呼は

毎日繰り返し何度も行うもの、これがおろそかになれば重大事故・違反に直結します。

運転者の皆さんに

「事故を起こさせない、違反させない」ために

地道に続ける

同じことの繰り返しだからこそ、運転者のちょっとした異変に気づくことができ、その異変に対し必要な手当の下「事故等の未然防止」が図れるものと考えます。

生きた点呼は運転者を守る、会社を守る

点呼記録簿

記入例

点呼記録簿

平成〇〇年 〇月 〇日 (〇) 天候 晴

会社名	〇〇運送(株)	支店	△△支店
-----	---------	----	------

運転者名 (車両番号)	乗務前点呼										乗務途中点呼(中間点呼)										乗務後点呼									
	点呼日時	点呼方法	アルコール検知器の使用の有無	有酒気帯びの有無	疾病・疲労の状況	睡眠の状況	日常点検の状況	指示事項	その他必要な事項	点呼執行者	点呼日時	点呼方法	アルコール検知器の使用の有無	有酒気帯びの有無	疾病・疲労の状況	睡眠の状況	指示事項	その他必要な事項	点呼執行者	点呼日時	点呼方法	アルコール検知器の使用の有無	有酒気帯びの有無	及ぶ運行の状況	白動車・道路	対する連絡	文替運転者に	指示事項	その他必要な事項	点呼執行者
〇〇〇〇 (NO.1)	8:00	TEL	有	有	〇	〇			佐藤			有	有								17:40	TEL	有	有	〇	〇				田中
△△△△ (NO.2)	7:30	TEL	有	有	〇	〇	×	尾灯整備	佐藤			有	有								18:00	TEL	有	有	新澤から指定時に	連絡あり	異常なし		田中	
□□□□ (NO.3)	8:10	対面	有	有	〇	〇		大阪から指定時に	佐藤	2日	TEL	有	有	京都から指定時に	連絡あり	異常なし			佐藤	2日	対面	有	有	愛知から指定時に					田	

日常点検表 (大型車の例)

登録番号又は車番 _____ 平成 年 月 日 天候 _____
 運転者(点検者)名 _____ 整備管理者
 運行管理者

日常点検項目

点検項目	点検内容	良・否	点検項目	点検内容	良・否
エンジンルーム	冷却水の量(※)		ブレーキ	踏みしろ及び効き	
	ファン・ベルトの張り具合、損傷(※)			ブレーキ液の量	
	エンジン・オイルの量(※)			空気圧力	
灯火装置・方向指示器	点灯又は点滅具合、汚れ・損傷		運	バルブからの排気音	

あらためて点呼記録・日常点検記録などを見返していただき、
 「点呼とは」について定期的に思い出していただければ

最近発生した重大事故等

令和3年1月～3月、中部運輸局管内事業者関係分

（自動車事故報告規則に基づく事故報告書から抜粋）

業態	発生年月	時間	曜日	天候	発生場所 (道路種別)	運転者	負傷者	概要	教訓
バス (乗合)	R3.1	午後 1:08	土	晴	その他 道路	70代 経験46年 10ヶ月	重傷1	当該バスがバス停にて乗車扱いを行い、その際乗車した乗客（80代）の着座を確認しないまま発車したため、当該乗客は発車時の反動によりバランスを崩し転倒した。 この事故により、当該乗客は重傷のけがを負った。	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 着座確認の徹底は車内事故防止の基本であることを徹底することが必要 ➢ 着座確認で生ずる他の業務への影響について管理者は把握するとともに、対応方法を運転者に明確に指示するなど、運転者の不安を払拭し、着座確認が適切にできる環境の構築が必要
バス (貸切)	R3.2	午前 6:27	祝	晴	市道	60代 経験38年 1ヶ月	重傷1	当該バスが事故現場の丁字交差点に右折しようとして進入し、対向から左折する車両に続き右折を開始したところ左折車両の後方に直進しようとしていたオートバイに気づかず衝突した。 この事故によりオートバイの運転者が重傷のけがを負った。	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 右折時は確認すべきか所が多いため、とにかく焦らず落ち着いて右折動作を行う癖付けが必要 (※令和2年度10月～12月期講演資料及び令和2年度1月～3月期講演資料をご活用ください。)
タクシー (法人)	R3.1	午後 5:47	土	雨	県道	50代 経験1年 3ヶ月	重傷1	当該タクシーが右折しようとして事故現場交差点に進入、右折を開始したところ、交差点内横断歩道を当該タクシーに対し左側から横断中の歩行者と接触した。 この事故により歩行者は重傷のけがを負った。 その後の調べで、当該運転者は「対向車に気を取られ」、「横断歩道の歩行者を確認せず」、「横断歩道に対し斜めに進入（小回り右折）」したため、歩行者を見落としたものと考えられる。	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 右折時は確認すべきか所が多いため、とにかく焦らず落ち着いて右折動作を行う癖付けが必要 ➢ 雨の時は周囲の状況が特に見にくくなるため、より注意が必要 (※令和2年度10月～12月期講演資料及び令和2年度1月～3月期講演資料をご活用ください。)
貨物	R3.2	午前 7:18	木	晴	高速道路	20代 経験0年 11ヶ月	重傷1 軽傷1	当該トラックが高速道路を走行中、前方で発生した渋滞に気づかず停車中の大型トラックに追突し、追突された車両はさらに前方の乗用車に追突したほか、当該トラックの後方を走行していた乗用車も止まりきれず当該トラックに追突するなど4台が関係する事故となった。 この事故により、当該トラックの運転者が骨盤骨折等の重傷、と当該トラックに追突した乗用車の運転者が打撲の軽傷を負った。 事故直前の運行記録計の記録を確認したところ、事故前に減速していないことが判明、このことから当該トラックの運転者は何らかの事情により時期直前に脇見をしており、前方の車両に気づかなかつたものと思われる。	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 日頃から「十分な車間距離保持」の徹底を教育 ➢ あらかじめ経路中の渋滞ポイントを把握するなど、危険箇所の確認・点呼時等における運転者への周知 ➢ 平時から運転者に道路上に設置される道路交通情報、カーナビ、ラジオ等各種情報の活用に関する教育の実施 ➢ 衝突被害軽減ブレーキ装着車両の導入
貨物	R3.2	午後 0:54	金	雨	県道	40代 経験18年 2ヶ月	死亡1	当該トラックが事故現場交差点で右折するため交差点内で停車、対向車両の通過を待って右折を開始したところ、交差点横断歩道を当該トラックに対し左側から横断中の歩行者と接触した。 この事故により歩行者は死亡した。	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 右折時は確認すべきか所が多いため、とにかく焦らず落ち着いて右折動作を行う癖付けが必要 ➢ 雨の時は周囲の状況が特に見にくくなるため、より注意が必要 (※令和2年度10月～12月期講演資料及び令和2年度1月～3月期講演資料をご活用ください。)

業態	発生年月	時間	運転者	負傷者	概要	教訓
貨物	R3.1	午後8:20	50代 経験12年 1ヶ月	なし	当該トラックが丁字交差点を右折しようとしたところ、進入速度が高かったため路外逸脱し、道路脇の崖に転落した。 現場に駆けつけた警察官の調べにより当該トラックの運転者は事故当時酒気帯び状態で運転していたことが判明、その場で現行犯逮捕された。	<ul style="list-style-type: none"> 健康診断等の結果を活用し、普段から飲酒する可能性のある運転者を把握することが重要。 (当該運転者の直近の健康診断では肝臓に異常があるとの所見が記録されていたが、これを生かせなかった。)
貨物	R3.2	午後0:54	40代 経験18年 2ヶ月	なし	当該トラックが、運行途中の飲食店駐車場で物損事故を起こし、事故処理に当たった警察官の調べで当該運転者が事故当時酒気帯び状態であったことが判明、現行犯逮捕された。 その後の調べで、当該トラックの運転者はその日の運行途中、休憩地点の高速道路SAで飲酒し、運行を再開後、当該事故を起こしていたことが判明した。	<ul style="list-style-type: none"> 運転者の「主な職場」である車内の状況（作業道具、ゴミが散乱していないか等）を定期的にチェックするなど、運転者との信頼関係の下での管理体制の構築を図ることが重要。 (当該運転者の運転していた車内にはクーラーボックスが設置され、その中から缶チューハイ等の酒類が見つかったなど、車内での常態的な飲酒が疑われる結果が判明した。)

今年に入って酒気帯びによる事故が2件発生しています。

点呼、運転者の指導教育等を通じ

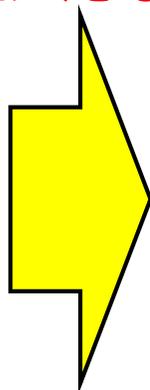
改めて運転者の皆さまへの確認、点検をお願いいたします。

飲酒と運転の分離（酒量に応じた間隔の確保）を徹底しましょう！

1単位のアルコールを分解するには

男性 4時間 女性 5時間
が目安！

(2単位飲んだら男性8時間女性10時間！)



1単位のアルコール（純アルコール重量20g）が含まれる飲料



ビールだと
5%で
500ml



日本酒だと
15%で
180ml



ウイスキーだと
43%で
60ml



ワインだと
12%で
200ml



チューハイだと
7%で
350ml



焼酎だと
25%で
100ml

法令等の改正・お知らせ

- 事業用自動車の事故削減に向けた取組として、「事業用自動車総合安全プラン2025」が公表されました。
- 中部ブロックにおいてもこのプランを基礎とした取組計画を策定しております。
- これらの取組の主役は「事業者」「管理者」「運転者」のみなさまです。

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提供強化**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提供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**

「事業用自動車総合安全プラン2025」の重点施策を基礎とし、各県各モードの特色を踏まえ、中部ブロックの事業用自動車の事故等の削減を目指すため

「**事業用自動車総合安全プラン2025中部ブロック取組計画**」を策定する。

中部ブロック事故等削減目標

令和7年までに以下の目標達成を目指す (括弧内の数値は令和元年の発生状況)

【ブロック目標値の算定】 全国の目標値と全国の令和元年の発生状況と比較し、各項目で減少率を算出、中部ブロックの令和元年の発生状況に減少率を乗じたものをブロック目標値とした

ブロック全体	24時間死者数 <u>19人以下</u> (R1:29)
	重傷者数 <u>81人以下</u> (R1:132)
	人身事故件数 <u>1467件以下</u> (R1:3086)
	飲酒運転 <u>ゼロ</u> (R1:9)
バス	乗客の死者数 <u>ゼロ</u> (R1:0)
	死者数 <u>ゼロ</u> (R1:0)
	重傷者数 <u>5人以下</u> (R1:8)
	人身事故件数 <u>54件以下</u> (R1:106)
	飲酒運転 <u>ゼロ</u> (R1:0)
	乗合バス車内事故件数 <u>11件以下</u> (R1:33)
	貸切バス乗客負傷者数 <u>3件以下</u> (R1:11)
タクシー	乗客の死者数 <u>ゼロ</u> (R1:0)
	死者数 <u>ゼロ</u> (R1:0)
	重傷者数 <u>15人以下</u> (R1:21)
	人身事故件数 <u>423件以下</u> (R1:819)
	飲酒運転 <u>ゼロ</u> (R1:1)
	出会い頭衝突事故件数 <u>91件以下</u> (R1:209)
トラック	死者数 <u>19人以下</u> (R1:29)
	重傷者数 <u>61人以下</u> (R1:103)
	人身事故件数 <u>990件以下</u> (R1:2161)
	飲酒運転 <u>ゼロ</u> (R1:8)
	追突事故件数 <u>506件以下</u> (R1:914)

主な施策 (プラン2025の施策に加え)

1. 最重点施策の設定

各県各モードで以下2種のテーマについて最重点施策を設定

- (選択項目) 削減すべき事故類型 1種
- (固定項目) 飲酒運転ゼロ

1年ごとに効果把握、必要に応じ見直し

2. Mission 1st 運動の継続及び強化

新たに以下を重点項目として設定、具体的施策を立て実行

- ① 情報の「受信者」の明確化
- ② 情報の「質」の向上
- ③ 情報の「発信力」の向上

Mission 1st
～事故削減に向け、一つずつ着実に取り組む～

① 情報の「受信者」の明確化

最終的な事故等防止のキーマンは「運転者」であり、運転者に向けいかに必要な情報を伝えるか、情報を伝える側、受ける側それぞれをそれぞれの立場で明確化するとともに、情報発信体制の強化を図る。

② 情報の「質」の向上

引き続き好事例の発掘を行うほか、重大事故・飲酒運転事案等不適切な事象についても保安・環境課担当者が監査官が実施する特別監査等と同行し、再発防止の観点から情報収集を実施するなどして、情報の質の向上を図る。

③ 情報の「発信力」の向上

情報をより効果的に伝えるため、関係者それぞれで行なっていた情報発信の一部を、資源・予算ともに集約し、ブロック全体の取組として発信するとともに、新たなコンテンツの開発に取り組む。

また、当該取組は少なくとも新プランの運用年を通して取り組むこととし、取組の連続性を維持することによる関係者への発信力の維持・向上につなげる。

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。

時速 60km/h で走行中のトラックからタイヤが脱落し、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



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（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。

<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員(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。

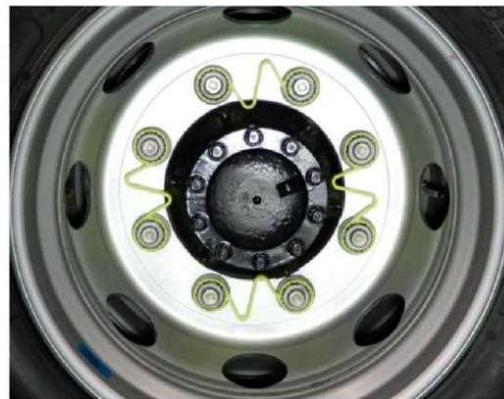
自社でタイヤ交換した車両による事故が多く発生していることを踏まえた今年度の追加対策

- 自社で大型車のタイヤ交換作業を行うときは、作業員に、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」の点検を確実に実施する。
- 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。

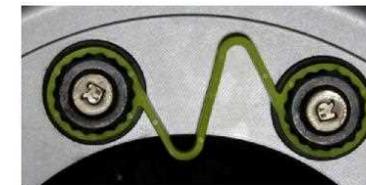
注1 ホイール・ナットへのマーキング(合いマーク)は、目視によりホイール・ナットの緩みを確認可能とする措置であるため、以下の点に留意して施工する。

- 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、適当な大きさに施工する。
- 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)

別紙3

落ちない! 車輪キャンペーン 大型車の車輪脱落事故0へ
正しい作業が、防ぐ事故。

徹底しよう! 車輪脱落を防ぐ、4つのルール

お きまりのトルクで
きちんと 締め付けて

ち ゃんと増し締め
交換後

な っと見て ボルト触って
さあ出発!

い や待てよ? ボルトと
ナットは適正か?

規定のトルクで確実に締め付けを
締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と平面座で締め付けるISO方式があります。規定の締め付けトルクで確実に締め付けてください。

50~100km走行後に、しっかり増し締めを
締め付け後は初期なじみによってホイールナットの締付力が低下、50~100km走行後を目安に、増し締めしてください。

一日一回の
日常点検を
運行前にホイールボルト、ナットを見て目ざわって点検してください。異常を発見したらすぐ整備工場へ。

左後輪に注意!
車輪脱落の多くが、気がつきにくい「左後輪」で発生しています。左後輪の前輪は重点的に行ってください。

ホイールやホイールボルトの錆に注意!
ホイールやホイールボルト、ナットの錆しい状態によると思われる車輪脱落が発生しています。錆しい箇所のあるホイールやホイールボルト、ナットは、交換してください。

詳しくは、こちらから!

タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取り扱いによる
車輪脱落事故が発生しています!

タイヤ交換作業にあたっては、[車載の「取扱説明書」]や[本紙表面に記載の「車輪脱落を防ぐ4つのポイント」]、[下記の「その他、ホイールナット締め付け時の注意点」]などを参照の上、正しい取り扱い(交換作業)をお願いします。

※ホイールナットの締め付けは、必ず「規定の締め付けトルク」で行ってください。
※ホイール取付方法には、JIS方式とISO方式の2種類があります。それぞれ正しい取り扱い方法をご確認ください。適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。

注意 X ホイールナットの締め付け不足。アルミホイール、スチールホイールの取り違いミス(横組み付け、郵品の誤組み)

その他、ホイールナット締め付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの潤滑について

JIS方式
ホイールボルト、ナットのねじ部と座面部(球面座)にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布します。

ISO方式
ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布します。ナットの座面(ディスクホイールの当り面)には塗布しないでください。

※ホイールの最前部止のため、ハブのはめ合い部(インロー部)にグリスを塗布してください。

ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について

ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面(ISO方式では、ハブのはめ合い部も)、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。

ホイールナット締め付け時の注意だよ!

⑤ ホイール締め付け方式
ホイールの締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と、平面座で締め付けるISO方式があります。また「精出ガス規制(ポスト新長期規制適合)大型車から、左右輪・右ねじとする「新」(ISO方式)を採用しました。

ホイール締め付け方式	ISO方式(8穴、10穴)	JIS方式(6穴、8穴)
ホイールサイズとボルト本数(PCD)	19.5インチ: 8本(PCD275mm) 22.5インチ: 10本(PCD335mm)	17.5(19.5の一部)インチ: 6本(PCD222.25mm) 19.5、22.5インチ: 8本(PCD285mm)
ボルトサイズ ねじの方向	M22 左右輪: 右ねじ(新・ISO方式) 右輪: 右ねじ 左輪: 左ねじ(従来ISO方式)	前輪 M24(または20) 後輪 M20、M30 右輪: 右ねじ 左輪: 左ねじ
ホイールナット 使用ソケット	平面座(ワッシャー付): 1種類 33mm(従来ISO方式の一部は32mm)	球面座: 6種類 41mm/21mm
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め	インナー、アウトナーナットそれぞれで締め付け
ホイールのセンターリング	ハブインロー	ホイール球面座
アルミホイールの置き替え	ボルト交換	ボルトおよびナット交換

後輪ダブルタイヤの締め付け構造

詳しく情報は、日本自動車工業会HPをご覧ください。 http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

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～)

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つては、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)

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

自動車交通部旅客課長

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つて、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、業務の実施に遺憾なきよう取り計らわれない。

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つて、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 一般路線における運行系統であつて、乗車専用または降車専用のクロー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つて、乗車専用又は降車専用のクロー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つて、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、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つて、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以外の場合であつて、予約制をとっている運行形態であるときに、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. 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。
- 当該運行を行う場合は、あらかじめ運転基準（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執行させること。
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。
- 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。

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」



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_iryoudengue_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://www.tb.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。



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://www.tb.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。



[安全・安心なバス利用のためのポイント]



焦りは禁物！

時間にゆとりあるご乗車を

バスへのかけこみ乗車やバスから急いで飛び出すのは事故のもとです。余裕を持ってバスをご利用ください。



油断は禁物！

バス停周辺の交通にご注意を

バス降車時は自転車の通行に気をつけましょう。道路を横断する時は、横断歩道を渡りましょう。

毎月10日は
横断歩道の日！

発行 | 愛知県バス停留所安全性確保合同検討会

国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 / 中部地方整備局名古屋国道事務所 / 愛知県警察 / 愛知県 / 名古屋市 / 公益社団法人愛知県バス協会

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1 kW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/>

