令和３年度１０月～１２月期　講演資料　（令和３年度７月～９月期　講演資料と併せてご活用ください）

すべての方向け

飲酒運転防止②
～アルコールは「単位」から「ドリンク」へ～

中部運輸局自動車事故防止セミナー2020

特定非営利法人ASK　山村陽一先生のご講演から

飲酒運転防止①　～アルコールの誤った常識～

中部運輸局自動車事故防止セミナー2020
特定非営利法人ASK（アスク）山村陽一先生のご講演内容から抜粋

1. アルコールの「１単位」とは
2. 飲酒量は「単位」から「ドリンク」へ
3. 1日「０，１，２ドリンク」の実践
4. 法令等の改正・お知らせ

飲酒運転防止②～アルコールは「単位」から「ドリンク」へ～ 中部運輸局

最近発生した飲酒運転事故　令和３年１月～３月、中部運輸局管内事業者関係分

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。	➢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。	➢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。

1．アルコールの「１単位」とは（おさらい）

アルコールの「１単位」とは

アルコールの「１単位」

➡ 純アルコールが２０ｇ含まれる飲料

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

酒が飲める人の目安

2単位飲んだら男性8時間女性10時間！
あまり飲めない人や飲めない人は
さらに時間が掛かります！

アルコールの「１単位」とは

「基準飲酒量」

厚生労働省の示す指標※では、**節度ある適度な飲酒は1日平均純アルコールで20グラム程度の飲酒**とされています。

１日平均「**１単位**」の飲酒が**節度ある適度な飲酒量（基準飲酒量）**となります。

上記はあくまでも「**健康で飲める人**」**の基準**

※国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針（健康日本21）

アルコールの「１単位」とは

ビールだと

缶ビール
ロング缶1本

5%で　**500ml**
純アルコール20g

日本酒だと

１合
（小徳利１本）

15%で　**180ml**
純アルコール20g

ウイスキーだと

ストレートで
ダブル1杯

43%で　**60ml**
純アルコール20g

焼酎だと

ストレートで
小コップ半分

25%で　**100ml**
純アルコール20g

ワインだと

小グラス2杯

12%で　**200ml**
純アルコール20g

チューハイだと

ショート缶1本

7%で　**350ml**
純アルコール20g

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

2. 飲酒量は「単位」から「ドリンク」へ

近年、基準飲酒量について「単位」に代わり
「ドリンク」が使用されるようになりました

飲酒量は「単位」から「ドリンク」へ

近年、基準飲酒量について「単位」に代わり
「**ドリンク**」が使用されるようになりました

アルコールの「１ドリンク」

➡ **純アルコールが１０ｇ含まれる飲料**

１ドリンクのアルコールを分解するには

男性　２時間　女性　2.5時間

酒が飲める人の目安

2ドリンク飲んだら
男性4時間女性5時間！
あまり飲めない人や飲めない人は
さらに時間が掛かります！

基準飲酒量　「1単位」から「1ドリンク」へ

「1単位」　厚生労働省の示す指標※では、節度ある適度な飲酒は1日平均純アルコールで20グラム程度の飲酒とされており、これを基準飲酒量として「1単位」と名付けています。
しかし、1単位が最低基準ととらえられやすく、それ以上飲んでも問題ないような誤解を与えやすいとの指摘もありました。

※国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針（健康日本21）

「1ドリンク」　諸外国も同様に基準飲酒量が定められていますが、いずれも日本の基準よりも少ない値※となっていることから、我が国でも近年、国際的な基準値に準じる形で純アルコールで10グラム程度の飲酒を「1ドリンク」として使用するようになってきています。

※諸外国の1ドリンクあたりのアルコール・・・米国14g、英国8g、ｵｰｽﾄﾗﾘｱ10g、ﾃﾞﾝﾏｰｸ12g

「健康で飲める人」の基準　1日2ドリンク

飲めない人、体調が悪い人、女性、高齢者は
0ドリンク（ノンアルコール飲料）、**1ドリンク**と減らす必要があります。

飲酒量は「単位」から「ドリンク」へ

ビールだと
缶ビール
ロング缶1本
で**2.0ドリンク**
5%で **500ml**

日本酒だと
１合
（小徳利1本）
で**2.2ドリンク**
15%で **180ml**

ウイスキーだと
ストレートで
ダブル1杯
で**2.1ドリンク**
43%で **60ml**

焼酎だと
ストレートで
小コップ半分
で**2.0ドリンク**
25%で **100ml**

ワインだと
小グラス2杯
で**1.9ドリンク**
12%で **200ml**

チューハイだと
ショート缶1本
で**2.0ドリンク**
7%で **350ml**

1単位
のアルコール飲料を
（純アルコール重量20g）
を**ドリンク**に
換算すると

飲酒量は「単位」から「ドリンク」へ

最近は大手酒造会社を中心にお酒に純アルコール量を表示する取組が進められています
（表示例の量だと1.4ドリンク）

3. 1日「０，１，２ドリンク」の実践

でも、実践できるのだろうか、、、

中部運輸局自動車事故防止セミナー2020
特定非営利法人ASK（アスク）山村陽一先生のご講演内容から抜粋※

※講演資料等の活用については山村陽一先生からご承諾をいただいております。

1日「0，1，2ドリンク」の実践

「2ドリンク」飲酒は、意志が強くないとできないのではないか？

①「きっかけ」「動機」（立場、健康、家計、趣味・運動上達など）が明確ならしやすい

②人々へ2ドリンク（１単位）飲酒の効用を、多量飲酒者へ飲酒コントロールの必要性を説明する

③自分で決め、工夫をし、毎日実行することで可能に（失敗もある、それにめげない）

④「酔う」から「味わう」へ、安酒から良質な酒へ。ガブガブからチビチビの練習

⑤コロナ禍での「宅飲み」で定量飲酒の練習を（自分で飲む量を決めるなど、飲みすぎない癖付け）

「2ドリンク」飲酒を毎日するより、普段は飲まず休みの前日まとめて飲むのは？

①8ドリンク飲めば、翌日16～20時間アルコール漬け。よい睡眠もとれず休養にならない

②一時に6ドリンク以上飲むのは一時多量飲酒。飲酒コントロールを失い、事故、ケガの元

③一時多量飲酒は、大腸の細菌叢を流失、免疫力を低下させるとの研究リポートあり

会社として、どうするのか？

① 従業員全員が個人の適切な飲酒量（体質の違い、仕事との関係）を知ることが大切

② 飲酒は自己責任と決めつけず、飲酒コントロールができない、または酒に弱い従業員への飲酒コントロール能力を向上させることを「社員教育」の一環として援助（運転者としての養成訓練、実務経験と同等に扱う）

③ 飲酒コントロールができない従業員の排除は人手不足に拍車がかかる。虎を野に放つことになる

④ アルコール依存症もしくは依存症予備軍・多量飲酒者（肝機能障害※を伴っていることがほとんど）は「病気」。飲酒コントロールや治療により回復できる。可能な限り職場に復帰できる道づくりを（事故惹起者の扱いと同じ。復帰への道があらかじめ示され、すべての従業員がそのことを知れば、飲酒問題を隠したり、ごまかしたりせず、大事件が起こる前に管理部門へ相談や情報が届くようになる）

※肝機能障害……血液検査において
γ-GTPが高値　の場合は飲みすぎが疑われ、お酒の量を控える（１日2ドリンク以下に）
AST（GOT）、ALT（GPT）も高値　の場合は肝炎が疑われ、断酒が必要

まとめ

- ✓ 自分の飲む量を「ドリンク」で把握することからスタート
- ✓ お酒の「適量」は誰でも同じ。飲める健康な人で「１日２ドリンク」
- ✓ コロナ禍での「宅飲み」を飲酒量をコントロールするチャンスに
- ✓ アルコール依存は「病気」、適切な治療で回復できる
- ✓ 飲酒コントロールできない者を「排除する」から「復帰への道を目指せる」職場へ（非常に難しいですが、本来あるべき姿）

繰り返しになりますが改めて

飲酒と運転の分離

（酒量に応じた間隔の確保）の徹底をお願いします！

3. 法令等の改正・お知らせ

事業用自動車総合安全プラン２０２５について

- 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。

令和2年の中部運輸局管内事業用自動車の事故発生状況を取りまとめました。

（Mission1st運動HPに掲載しております）

事故発生状況　令和2(2020)年反映版
2020_anpurajikotoukei.pdf (mlit.go.jp)

Mission1st運動のページ　Mission 1st ～事故削減に向け、一つずつ着実に取り組む～
https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/gian/mission1st.html

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～

中部運輸局

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
○ 新型コロナウィルス感染症拡大、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

- 新型コロナウィ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＞

①24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**

安全プラン2025中部ブロック取組計画 [計画期間：令和３～７年度] 中部運輸局

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

タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意　旅客（バス）　トラック

夏タイヤから冬タイヤへの交換時期に大型車の車輪脱落事故が多発しています

現在、大型車の車輪脱落に対する「令和３年度緊急対策」を実施しています

事業者、ドライバー、整備工場の皆さんの協力をお願いします。

夏 冬 タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意！

～大型車の車輪脱落事故を防ぐ新しい「お・ち・な・い」～

お とさない！
脱落防止はまず点検。
事前の正しい点検が大きな事故を未然に防ぐ
唯一かつ最善な手段です。

ち ゃんと清掃、ちゃんと給脂！　ナットとワッシャーとの隙間への注油も忘れずに！
- ボルト、ナットの錆や汚れを落とし、エンジンオイルなどを塗布してください。ナットをボルトの奥まで回転させたとき、ナットやワッシャーがスムーズに回転するか点検します。
- スムーズに回転しない場合、ボルトとナットはセットで交換してください。
- ボルトとナットは新品から4年経過後は入念に点検してください。

な (ナット)ット締め、トルクレンチを必ず使用！
- 適正なトルクレンチを用いて規定のトルクで確実に締め付けます。
- 初期なじみのため、タイヤ交換後50～100km走行後を目安に増し締めを実施してください。

い ちにち一回、緩みの点検！　ホイールナットの緩み点検／インジケーターの正しい使用方法などがご覧いただけます　ダミー
- 運行前にボルト、ナットを目で見て手で触って点検。
- 特に脱落が多い左後輪は重点的に点検を。
- ISO方式の場合は、目視で確認できるインジケーター装着による点検がより効果的です。

詳しくは、こちらから！

国土交通省　自動車点検整備推進協議会　大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会　日本自動車工業会（いすゞ自動車　日野自動車　三菱ふそうトラック・バス　UDトラックス）　全日本トラック協会　日本バス協会　全国自家用自動車協会　日本自動車整備振興会連合会　日本自動車販売協会連合会　全国タイヤ商工協同組合連合会　日本自動車タイヤ協会　全国石油商業組合連合会　日本自動車車体工業会　日本自動車輸入組合　日本自動車機械工具協会　日本自動車機械器具工業会　自動車用品小売業協会　日本自動車車体整備協同組合連合会

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いただき、適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。

注意　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扱いミス（誤組み付け、部品の誤組み）

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　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、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。ナットの座面（ディスクホイールとの当たり面）には塗布しないでください。

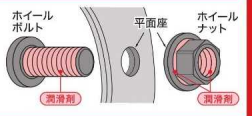
ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について

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。

ホイール締付け方式

ホイールの締付け方式には、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「排出ガス規制・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。

ISO方式（8穴、10穴）

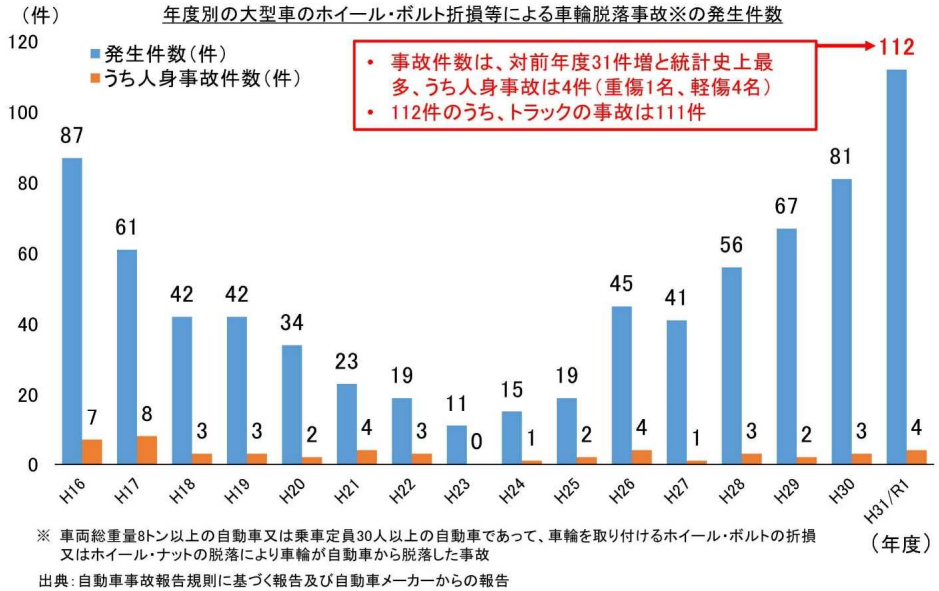
ホイールサイズとボルト本数（PCD）	19.5インチ：8本（PCD275㎜） 22.5インチ：10本（PCD335㎜）	ホイールのセンタリング	ハブインロー
ボルトサイズねじの方向	M22 左右輪：右ねじ（新・ISO方式） 右輪：右ねじ　左輪：左ねじ（従来ISO方式）	アルミホイールの履き替え	ボルト交換
ホイールナット使用ソケット	平面座（ワッシャー付き）・1種類 33㎜（従来ISO方式の一部は32㎜）	後輪ダブルタイヤの締付け構造	
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め		

詳しい情報は、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/

タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意　旅客（バス）　トラック

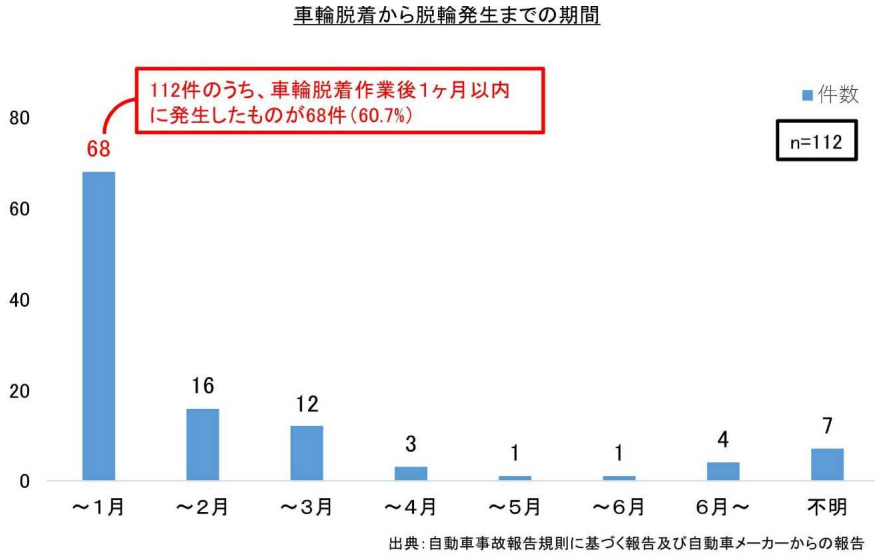
夏タイヤから冬タイヤへの交換時期に大型車の車輪脱落事故が多発しています

車輪脱落事故発生状況（令和元年度）

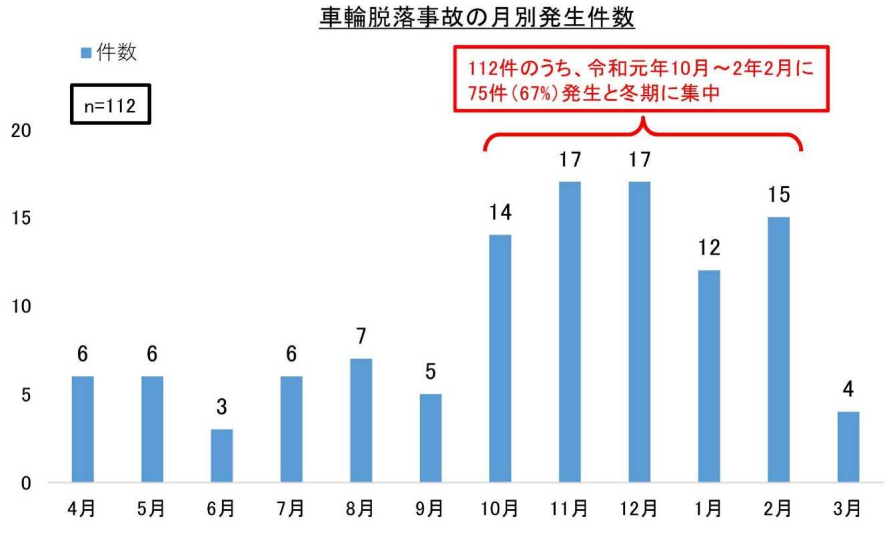


※ 車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故

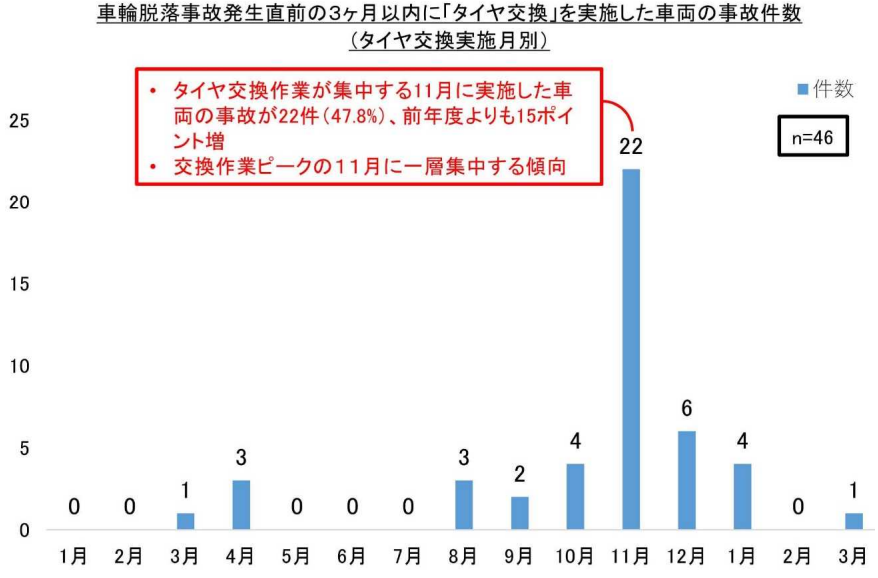
出典：自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告



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



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



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

タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意

旅客（バス）　トラック

夏タイヤから冬タイヤへの交換時期に大型車の車輪脱落事故が多発しています

車輪脱落事故の恐ろしさについて知っていただくため「大型車の車輪脱落事故防止啓発ビデオ」を公開しています

↑

大型車の車輪脱落事故防止啓発ビデオ（YouTube）

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、脊髄損傷、大腿骨骨折の傷害を負う結果となりました。

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。

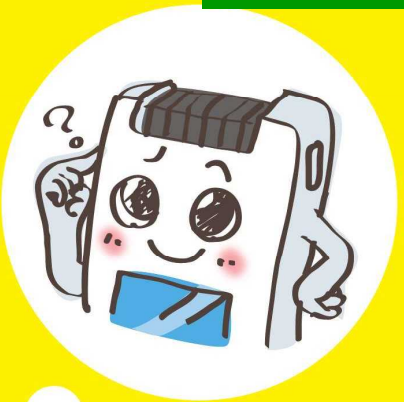
（※1）問合先については、アルコール検知器協議会ホームページ内に掲載予定です。
（※2）アルコール検知器協議会ホームページ内「新型コロナウイルス対策に対応したアルコール検知器の使用にあたっての留意事項」**（次のスライドも合わせてご参照ください）**
https://j-bac.org/topics/2020/95195/

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

バスのシカクにご用心

愛知運輸支局からお知らせ

全業態

停車中のバスの近くを通行する際には、引き続き、横断歩行者等にご注意いただきますようよろしくお願いいたします。

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

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/