

事業者及び管理者の方向け

健康管理

～普段の健康管理が事故防止に直結します～

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」のおさらい・活用

講演資料はMission 1st運動のページからダウンロードできます。是非ご活用ください。

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/gian/mission1st.html>

平成30年

4～6月期講演資料（テーマ：点呼）

7～9月期講演資料（テーマ：適性診断）

10～12月期講演資料（テーマ：健康管理）

平成31年（令和元年）

1～3月期講演資料（テーマ：ハード面の安全対策）

4～6月期講演資料（テーマ：点呼）

7～9月期講演資料（テーマ：指導監督）

10～12月期講演資料（テーマ：ドラレコ活用）

令和2年

1～3月期講演資料（テーマ：車両の点検整備）

4～6月期講演資料（テーマ：運転者に対する指導監督～予測・回避～）

7～9月期講演資料（テーマ：手続き・確認をお忘れなく）

10～12月期講演資料（テーマ：右折による死傷事故を減らす）

令和3年

1～3月期講演資料（テーマ：右折による死傷事故を減らす（最近の右折事故事例））

4～6月期講演資料（テーマ：点呼）

7～9月期講演資料（テーマ：飲酒運転防止1）

10～12月期講演資料（テーマ：飲酒運転防止2）

令和4年

（今回公開） 1～3月期講演資料（テーマ：健康管理）

1. 健康管理 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」のおさらい・活用

- 事業用自動車の運転者の健康起因事故発生状況
- 運転者の健康管理に係る行政処分基準強化
- 運転者の健康管理に係る法令
- 健康管理のおさらい①（義務）
- 健康管理のおさらい②（推奨）
- 主な疾病の前兆や自覚症状
- 主な健康管理に関するマニュアル

2. 法令等の改正・お知らせ

1. 健康管理

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」のおさらい・活用

令和3年1月から11月現在まで全国で**35件（速報値）**の健康起因事故による**死者**が発生しています

参考：令和元年：50件、令和2年：43件

事業用自動車の運転者の健康に起因する死亡事故（抜粋・令和3年全国）

発生年月日：令和3年1月4日 発生場所：東京都内 事業者：法人タクシー 運転者：73歳男性（運転経験34年） 負傷者：死亡1、重傷5（運転者含む）、軽傷1 事故原因となった疾病：くも膜下出血 事故概要： 乗客1名を乗せ運行中、突然意識を失い横断歩道を渡っていた歩者6名をはねた。	発生年月日：令和3年1月21日 発生場所：神奈川県鎌倉市 事業者：一般乗合 運転者：41歳男性（運転経験5年） 負傷者：死亡1 事故原因となった疾病：脳幹出血 事故概要： 回送運行中、体調に異変を感じ停車、営業所へ連絡したところ当該運転者との会話が成立しないため、営業所から救急車を要請、意識不明となり入院（その後死亡）。
発生年月日：令和3年4月30日 発生場所：山梨県東八代郡 事業者：一般貨物 運転者：66歳男性（運転経験9年） 負傷者：死亡1 事故原因となった疾病：大動脈瘤乖離 事故概要： 運行中、急に意識を失い対向車線にはみ出し対向車と衝突、はずみで左側縁石に衝突し停車した。	発生年月日：令和3年7月3日 発生場所：三重県亀山市 事業者：一般貨物 運転者：38歳男性（運転経験1年） 負傷者：死亡1 事故原因となった疾病：急性循環器不全 事故概要： 高速道路を運行中、急に意識を失い中央分離帯と左側壁とに衝突を繰り返し最後左側壁に衝突したところで停車した。
発生年月日：令和3年9月11日 発生場所：東京都内 事業者：個人タクシー 運転者：64歳男性（運転経験不明） 負傷者：死亡2（運転者含む）、重傷1、軽傷2 事故原因となった疾病：くも膜下出血 事故概要： 乗客1名を乗せ運行中、事故現場前信号交差点において信号が青になっても町外タクシーが発進せず、不審に思った後続車がクラクションを鳴らしたところ、当該タクシーは急加速をはじめ前方にいた自転車2台に衝突、その後も道路脇の歩道に乗り上げ歩行者2名をはねた。	発生年月日：令和3年9月22日 発生場所：神奈川県綾瀬市 事業者：一般貨物 運転者：59歳男性（運転経験29年） 負傷者：死亡1（運転者） 事故原因となった疾病：心筋梗塞による心破裂 事故概要： 高速道路を時速80kmで運行中、心破裂により意識を失いそのまま進行方向左側に寄っていき路肩の法面に乗り上げ衝突した。

事業用自動車の運転者の健康に起因する事故が多発していることを受け、関連する違反行為及び事故に対する行政処分基準は年々重くなっています

自動車運送事業者に対する行政処分基準（全業態共通・抜粋）

違反行為 事項	基準日車	
	初違反	再違反
1. 疾病、疲労等のおそれのある乗務(注1)		
① 未受診者 1名	警告	10日車
② 未受診者 2名	20日車	40日車
③ 未受診者 3名以上(注2)	40日車	80日車
2. 未受診者による健康起因事故が発生したもの(注3)(注4)	40日車	80日車
3. 疾病・疲労等乗務	80日車	160日車
4. 薬物等使用乗務	100日車	200日車

(注1) 疾病のおそれのある乗務とは、過去1年以内に法定の健康診断を受診させていない状態で乗務させることをいう。

(注2) 対象者全員が受診していない場合はより重い基準（事業停止等）を適用

(注3) 健康起因事故とは、当該運転者が脳疾患、心臓疾患及び意識喪失を発症し、負傷者（当該運転者を除く。）が生じた重大事故等をいう。

(注4) 事業者が、当該運転者の事故発生日から過去1年以内に法定の健康診断を受診させずに乗務させていた場合、または、健康診断受診結果に基づき、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に関する疾病を疑い、要再検査や要精密検査、要治療の所見があるにもかかわらず、再検査を受診させずに乗務させていた場合のいずれかに該当した場合に適用する。なお、「2」を適用した運転者は、「1」の調査対象から除く。

事業用自動車の事業者には、以下の法令上の義務が定められており、これらの着実な実施により運転者の健康管理を行わなければなりません。

旅 客

道路運送法第27条（輸送の安全等）

第2項 一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な医学的知見に基づく措置を講じなければならない。

- （1）健康診断の義務付け、健康状態の把握、疾病等のある乗務員の乗務禁止（旅客自動車運送事業運輸規則第21条及び48条）
- （2）運行管理者による点呼実施（旅客自動車運送事業運輸規則第24条）
- （3）運転者の適性診断（旅客自動車運送事業運輸規則第38条）
初任・高齢運転者のほか、過去に事故等を起こした運転者を対象に、運転行動・態度の測定のほか、生活習慣、健康状態、睡眠時無呼吸症候群(SAS)に係る問診を把握。必要な改善策を指導・助言。
- （4）運行管理者の講習（旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4）
運行管理者に対する法定講習(2年に1回の受講を義務付け)において、健康管理の把握の重要性や法令上の義務についての講習を実施。
- （5）緊急時の体制整備（旅客自動車運送事業運輸規則第21条の2）
車両運行中の乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を適切に実施するための体制を整備。
- （6）健康状態の報告義務（旅客自動車運送事業運輸規則第50条）
疲労、疾病その他の理由により安全な運転をすることができない恐れがある場合、その旨の申し出を実施。

貨 物

貨物自動車運送事業法第17条（輸送の安全）

第2項 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な医学的知見に基づく措置を講じなければならない。

- （1）健康診断の義務付け、健康状態の把握、疾病等のある乗務員の乗務禁止（貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条及び20条）
- （2）運行管理者による点呼実施（貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条）
- （3）運転者の適性診断（貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条）
初任・高齢運転者のほか、過去に事故等を起こした運転者を対象に、運転行動・態度の測定のほか、生活習慣、健康状態、睡眠時無呼吸症候群(SAS)に係る問診を把握。必要な改善策を指導・助言。
- （4）運行管理者の講習（貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条）
運行管理者に対する法定講習(2年に1回の受講を義務付け)において、健康管理の把握の重要性や法令上の義務についての講習を実施。
- （5）健康状態の報告義務（貨物自動車運送事業輸送安全規則第17条）
疲労、疾病その他の理由により安全な運転をすることができない恐れがある場合、その旨の申し出を実施。

事業用自動車の運転者の乗務可否の判断及びその対処は、以下の3つの段階に大別され、その実施が法令で義務づけられています。

①就業上における判断・対処

運転者の健康状態の把握

- (1) 定期健康診断の結果を踏まえた健康状態の把握
- (2) 一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状による疾病の把握

就業上の措置の決定

- (1) 就業上の措置の決定
- (2) 医師等による改善指導
- (3) 運転者の健康管理

②乗務前の判断・対処

- (1) 乗務前点呼における乗務判断

③乗務中の判断・対処

これらを適切に実施していくには
運転者さんも管理者さんも「**お互いが言やすい**」環境作りが何よりも
大切です

法令で義務づけられた取組以外についても、実施が推奨されている取組の導入・推進がさらなる輸送の安全確保につながります。

➤ 主要疾病に関するスクリーニング検査による疾病の把握

人間ドック・脳ドック・睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査・心疾患検査

➤ その他の疾患(一定の病気等以外の疾患)等の把握

※把握が望ましいその他の疾患の例

高血圧・不整脈・消化器系疾患・糖尿病・アレルギー性疾患

➤ 健康増進に関する取組の推進

加入する健康保険組合(協会けんぽ等)が推進する取組への参加

※健保組合への検診データ提供、特定保健指導の受入、健康宣言等取組の実践

➤ 万が一に対処するための機器・車両の導入

高機能デジタルタコグラフ、ドライバーモニター、衝突被害軽減ブレーキ搭載車両

運転者さんも管理者さんも互いに病気の「前兆」を知っておくことが万が一の際の適切な対応につながります。

病名	主な前兆や自覚症状
脳疾患 くも膜下出血 脳内出血 脳梗塞	<u>麻痺・しびれ</u> ・片方の手足、顔半分の麻痺・しびれ ・力はあるのに立てない、歩けない ・ふらふらする <u>言語の障害</u> ・呂律が回らない ・言葉が出てこない ・他人の言うことが理解できない <u>知覚の障害</u> ・片方の目が見えない、カーテンがかかったように突然一時的に見えなくなる ・物が二つに見える ・視野の半分が欠ける <u>痛み</u> ・強い頭痛
心臓疾患	<u>典型的な症状</u> 胸が痛い、胸が圧迫される、締め付けられる <u>非典型的な症状</u> 心窩部痛、吐き気、のどの圧迫感、左肩・上肢の痛み
	・尿量が減る ・体重が増える ・足のむくみ ・息切れ、呼吸がしにくい ・消化器症状（食欲低下、吐き気、消化不良、身体がだるい、肝臓のあたりが重い など） ・咳、痰
	脈が飛ぶ、胸部の不快感、動悸、めまいなど 重篤になると、吐き気や冷や汗、意識が遠くなる（失神状態）などの症状

運転者さんも管理者さんも互いに病気の「前兆」を知っておくことが万が一の際の適切な対応につながります。

病名	主な前兆や自覚症状
統合失調症	・独り言、空笑いをする ・会話にまとまりがない ・落ち着きがない ・意味不明の唐突な行動をする ・目が据わり、表情が乏しい ・ぎごちない動作をする ・幻覚を見る、妄想を言う ・勤怠状況や勤務態度が変化する ・身なりに構わなくなる
てんかん	・独り言、空笑いをする ・会話にまとまりがない ・落ち着きがない ・意味不明の唐突な行動をする ・目が据わり、表情が乏しい ・ぎごちない動作をする ・幻覚を見る、妄想を言う ・勤怠状況や勤務態度が変化する ・身なりに構わなくなる
再発性の失神	・気分深い、悪心、嘔気 ・めまい、ふらふら感 ・もうろうとした感じ ・血の気が引くような感じ ・目の前が一瞬真っ暗になる ・虚脱感、倦怠感 ・四肢冷感、発汗 ・動悸 ・背部痛、胸痛、腹痛 ・頭痛、頭重感 ・視野異常（かすみ、狭窄、物が二重に見える） ・周囲の音が聞こえない（隔絶感）
無自覚性の低血糖症	・空腹感 ・悪心、冷や汗 ・不安感 ・眠気、ぼーっとする ・めまい ・脱力感、動作が鈍い ・集中力低下、計算力の低下 ・目のかすみ ※症状がなく、意識消失を来す場合もある
そううつ病	<u>躁状態</u> ・急に口数が増える ・話の内容が大げさになる ・気前がよくなる、借金をする ・行動的になる <u>うつ状態</u> ・遅刻、欠勤 ・泣き言を言う ・能率低下 ・ミス、間違いが増える ・口数が減る、社交を避ける ・だるい、気力がない ・不眠

運転者さんも管理者さんも互いに病気の「前兆」を知っておくことが万が一の際の適切な対応につながります。

病名	主な前兆や自覚症状
睡眠障害 睡眠時無呼吸 症候群(SAS)	<u>夜間、睡眠時に</u> ・いびきをかく ・息が止まる ・呼吸が乱れる ・息が苦しくて目が覚める ・何度も目を覚まし、トイレに行く <u>日中起きているとき</u> ・しばしば居眠りをする ・記憶力や集中力が低下する ・性欲がなくなる ・性格が変化する ・体を動かすときに息切れする
認知症	・もの忘れがひどい ・判断、理解力が衰える ・時間、場所がわからない ・人柄が変わる ・不安感が強い ・意欲がなくなる
アルコール中毒	<u>離脱状況（酒が切れると出現する症状）</u> ・自律神経症状：手の震え、発汗（特に寝汗）、心悸亢進、高血圧、嘔気、下痢、体温上昇、さむけ ・精神症状：睡眠障害（入眠障害、中途覚醒、悪夢）、不安感、うつ状態、イライラ感、落ち着かない <u>飲酒行動の異常</u> ・工作中的酩酊、隠れ飲みを行う ・酔うと必ず絡む、例外なく大暴れする ・何度も禁酒（断酒）を宣言する ・毎日純アルコール150ml（清酒換算約5合）以上飲酒する、短時間に大量飲酒する ・酔うと不適當な時間・場所・距離の電話をする

本講演資料とあわせ、ご活用ください

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」

平成 26 年 4 月 18 日（改訂）

国土交通省自動車局、自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

本編 https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h26_3.pdf

概要 https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h26_1.pdf

「自動車運送事業者における 睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル ～ S A S 対策の必要性と活用～」

平成 2 7 年 8 月 2 5 日

国土交通省自動車局

https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/data/sas_manual.pdf

「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン ～脳健診の必要性と活用～」

平成 3 0 年 2 月 2 3 日

国土交通省自動車局、事業用自動車健康起因事故対策協議会

本編 https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/data/brain-medical_guideline.pdf

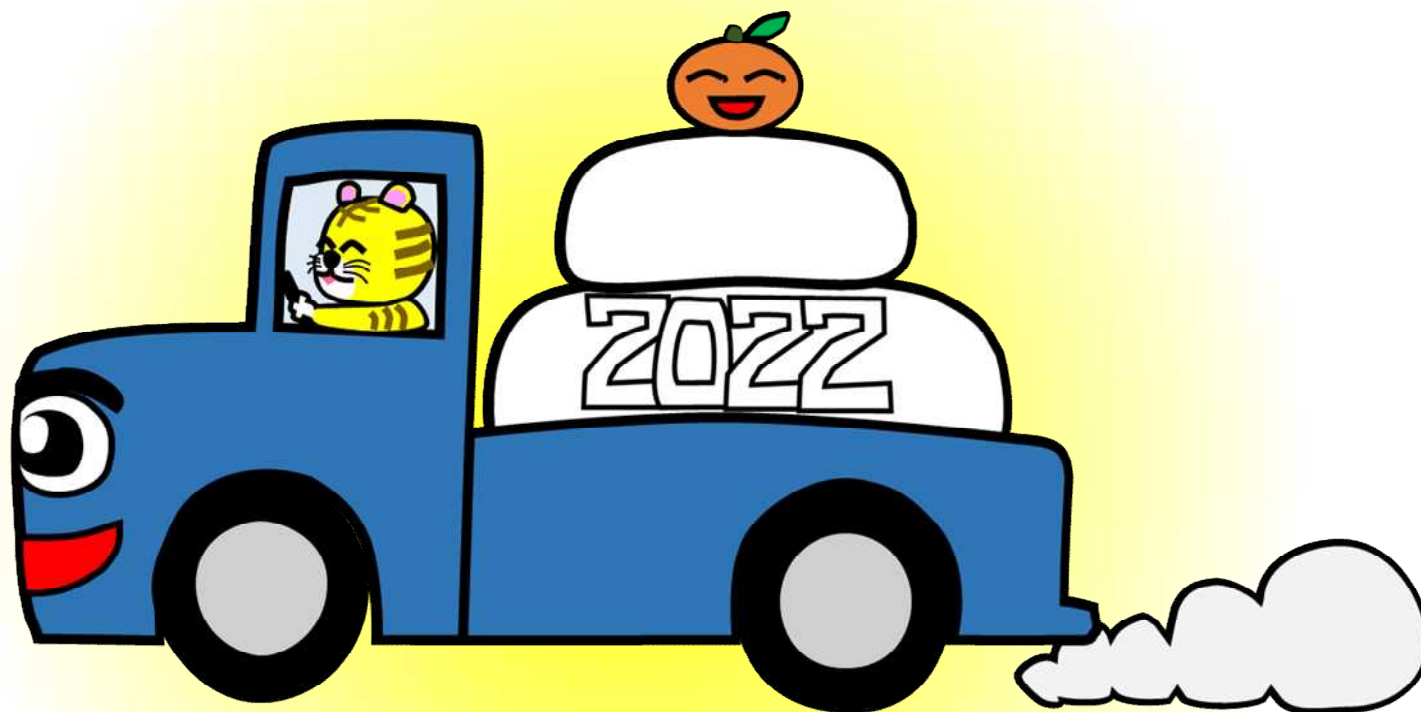
概要 https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/data/brain-medical_outline.pdf

「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」

令和元年 7 月 5 日

国土交通省自動車局、事業用自動車健康起因事故対策協議会

https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/data/heart_disease_guideline.pdf



今年も安全運転で
お願いいたします

2. 法令等の改正・お知らせ

最近発生した飲酒運転事案・事故

令和3年1月～12月、中部運輸局管内事業者関係分
(速報値)

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	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、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	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。 (その後の調べで、当該運転者の運転していた車内にはその中から缶チューハイ等の空き缶が見つかり、また、事故直近の健康診断結果では肝臓の数値に異常があったなど、車内での常態的な飲酒が疑われる結果が判明した。)
貨物	R3.3	午前10:03	50代 経験28年	重傷1 軽傷1	トレーラが運行中、対向車線にはみ出し対向車両と衝突、事故処理のため駆けつけた警察官により当該トレーラの運転者が酒気帯びの状態でも事故を起こしていたことが判明、現行犯逮捕された。	➤ 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。 (その後の調べで、助手席に置いてあったクーラーボックスから酒類が出てきたほか、事故直近の健康診断では肝臓の数値に異常があったなど、飲酒運転を常態的に行っていた疑いがある。)
貨物	R3.6	午前3:35	60代 経験不明	なし	トラックが運行中、警察に呼び止められ検査の結果酒気帯び運転が判明、現行犯逮捕された。	(調査中)
貨物	R3.10	午前4:15	50代 経験不明	なし	トラックが運行中、警察に呼び止められ検査の結果酒気帯び運転が判明、現行犯逮捕された。	(調査中)

昨年飲酒運転による事案・事故が **5件発生**しています
(令和3年)

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！

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。

(Mission 1st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

https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/gian/hoan/2020_anpurajikotoukei.pdf

Mission 1st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://www.tb.mlit.go.jp/chubu/gian/mission1st.html>

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＞

- 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 |

「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）

タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意

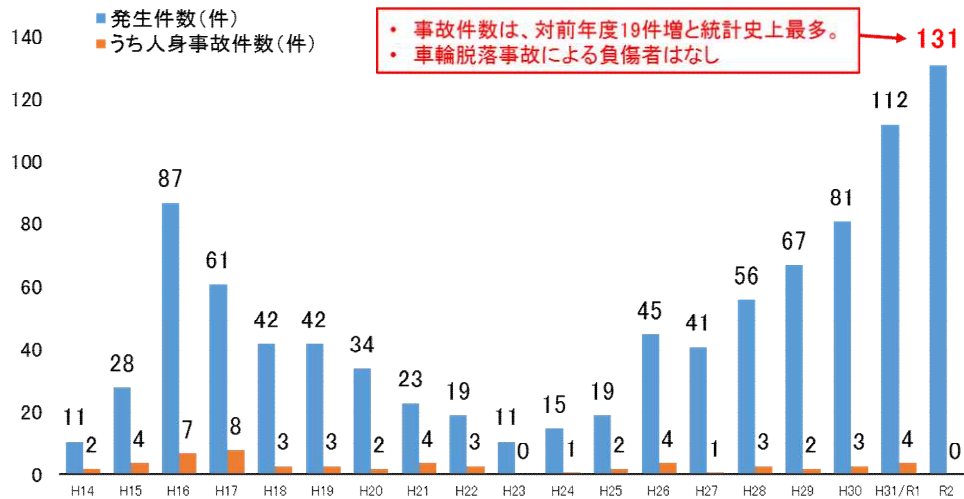
旅客（バス）

トラック

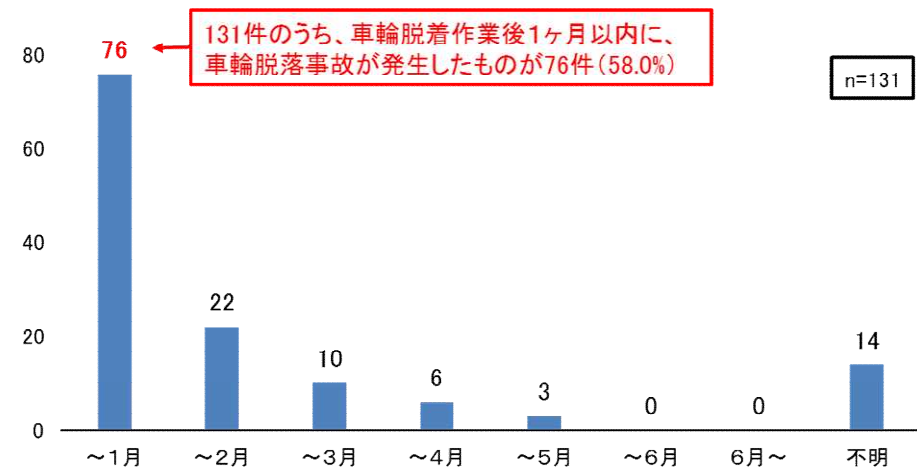
夏タイヤから冬タイヤへの交換時期に大型車の車輪脱落事故が多発しています

車輪脱落事故発生状況（令和2年度）

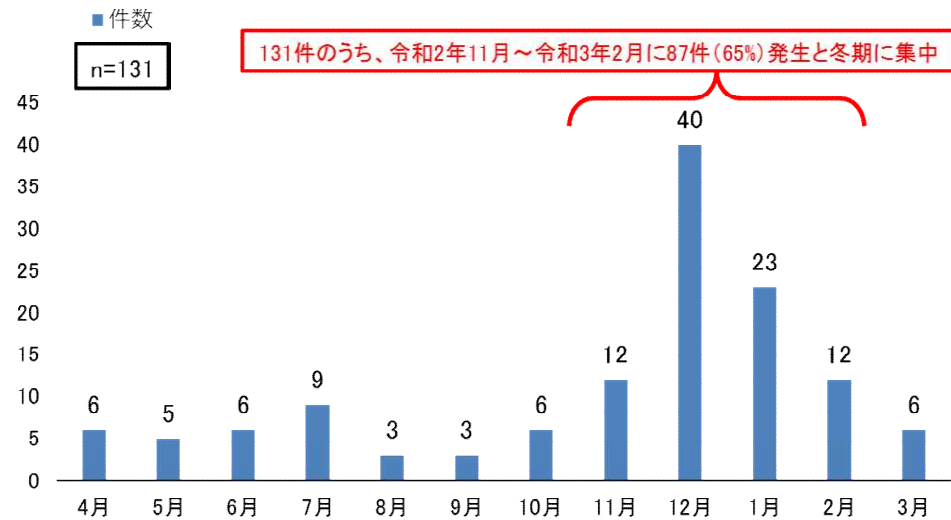
（件） 年度別の大型車のホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故※の発生件数



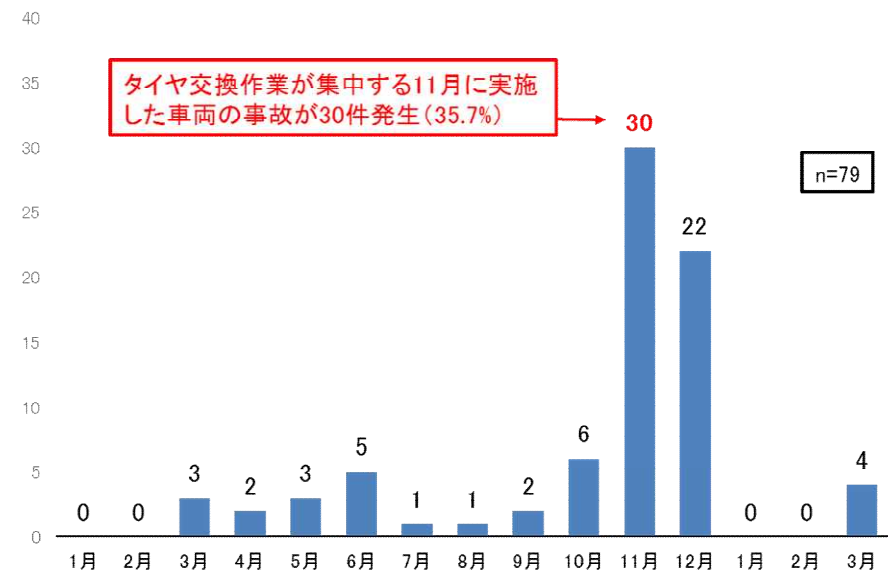
車輪脱着作業から車輪脱落事故発生までの期間



車輪脱落事故の月別発生件数



車輪脱落事故発生直前の3ヶ月以内に「タイヤ交換作業」を実施した車両の事故件数(タイヤ交換実施月別)



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

全業態

令和3年中、65歳以上の**高齢運転者**による**重大事故※**が**16件**（速報値）発生しています。引き続き**適性診断**や**健康診断**の**適切な受診**、**法令順守**等の**指導の徹底**をお願いします。

※高齢運転者の責（運転操作不良、健康起因）による事故

自動車交通部自動車監査官からのお知らせ

トラック

《速報》貨物自動車運送事業者に対する集中監査結果について（令和3年10月）
対象55事業者中51事業者で法令違反を確認中部運輸局では、令和3年10月に貨物自動車運送事業者を対象とした**集中監査**を実施しました。

集中監査月間における違反状況

単位：件

法令違反として多かった事項は、輸送の安全に欠かせない**対面点呼の未実施**などの点呼関係、**運転時間の基準超過**や**休憩時間の未取得**などの労働時間関係及び**健康診断未受診**でした。

また、法令違反項目である点呼簿記載事項不備等の中には、悪質性のある点呼簿の不実記載違反も見受けられました。

中部管内	監査事業者数	違反事業者数	主な監査項目に係る違反状況								
			点呼未実施	点呼簿記載事項不備等	運転時間等改善基準告示違反	健康診断未受診	運転適性診断未受診	車両定期点検未実施	社会保険等未加入	運行記録不適切	運行指示書未作成等
計	55	51	37	39	38	21	15	3	8	16	9

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）

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、業務の実施に遺漏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在しないことを確認し、かつ、乗車中の乗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、乗車専用又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在しないこと、かつ、乗車専用停留所に乗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在しないこと、かつ、乗車専用停留所に乗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在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在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) 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（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移行させること。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、道路運送法第71条第1項第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「新型コロナウイルス感染症対策」

<https://corona.go.jp/>

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」(以下リンク及び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/>



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。



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
ご注意ください
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://www.tb.mlit.go.jp/chubu/aichi/bus_stop/index.html



〔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11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。



無線局免許状（例）

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/>

