

事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況について

～いつまでも誇りを持って元気に働ける世の中を目指して～

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課 専門官
上田 享



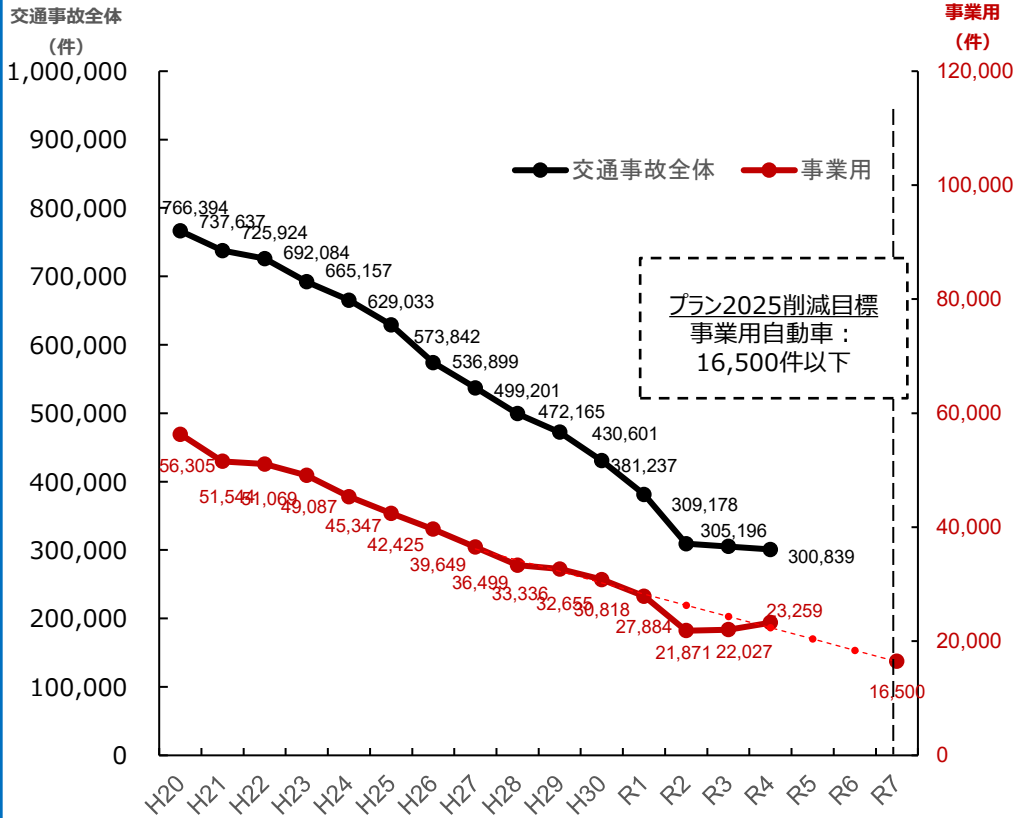
1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況
について
 - (1) 運行管理高度化について
 - (2) 健康起因事故防止の取組み
4. その他

事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和4年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は300,839件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は23,259件となり、過去約10年間で半減。
- 各モードの交通事故件数は、すべてのモードで減少傾向を示しているが、令和3年との比較では全モード増加。

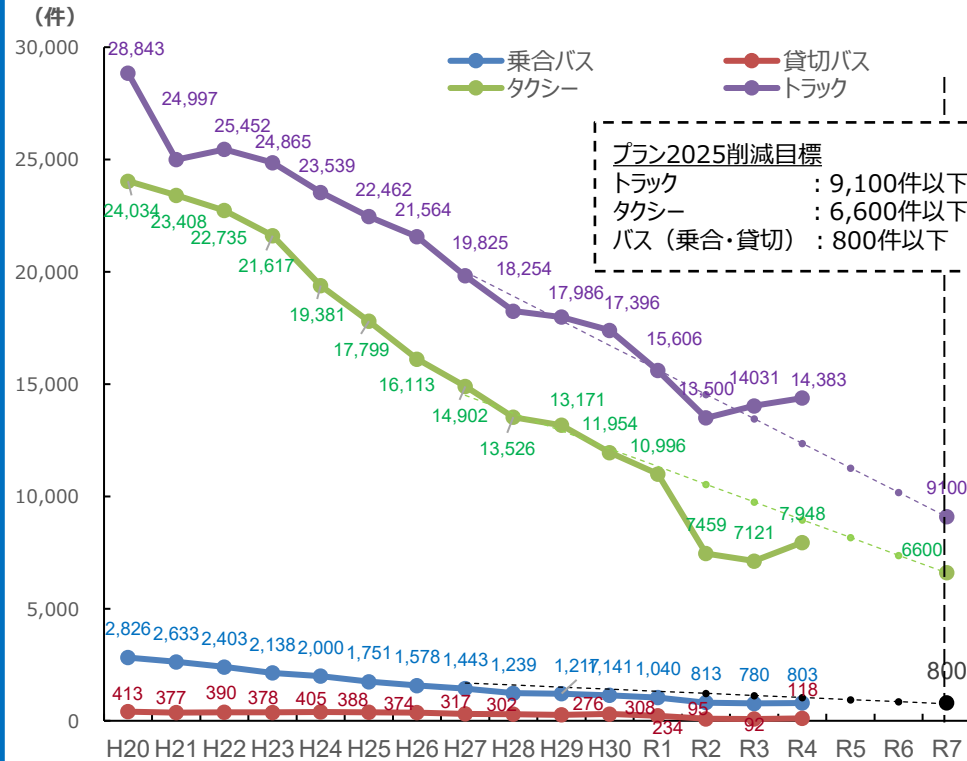
※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典：警察庁「令和4年中の交通事故の発生状況」
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

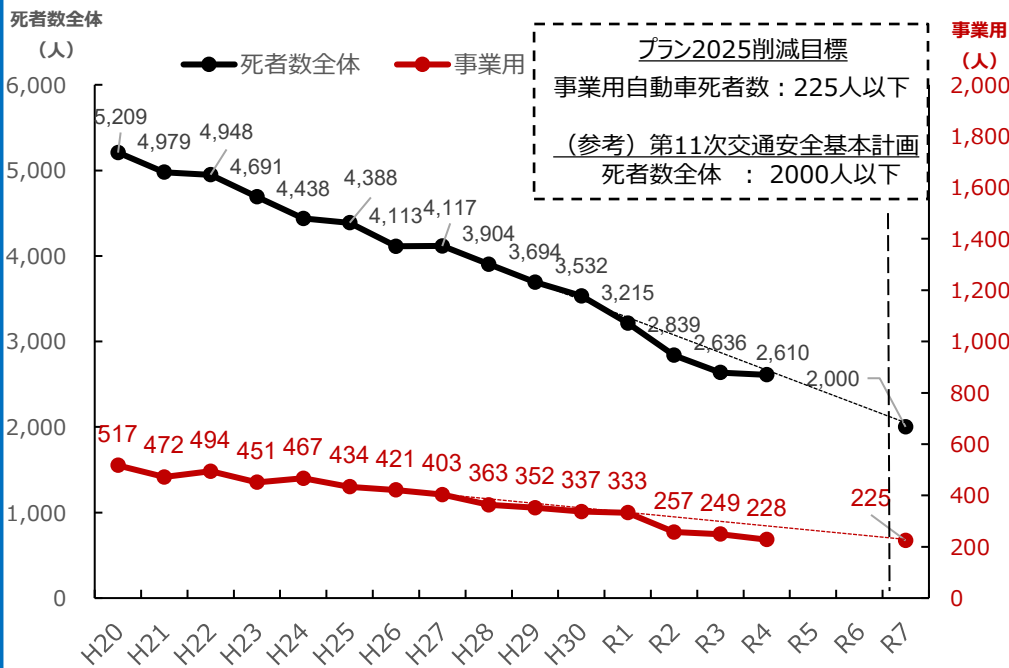
各モードの交通事故の推移



出典(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

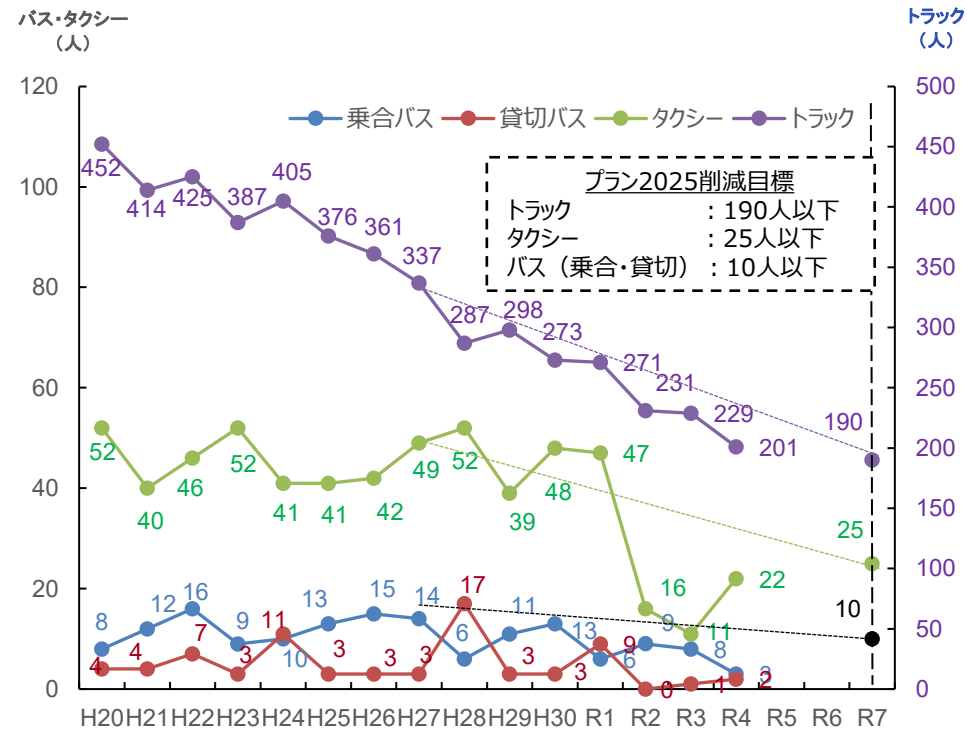
- 令和4年中に発生した交通事故全体の死者数は2,610人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は228人(前年比21人減)であった。
- 令和4年の各モードの交通事故死者数は、タクシー・貸切バスは増加、トラック・乗合バスは前年より減少。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典：警察庁「令和4年中の交通事故の発生状況」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故死者数の推移



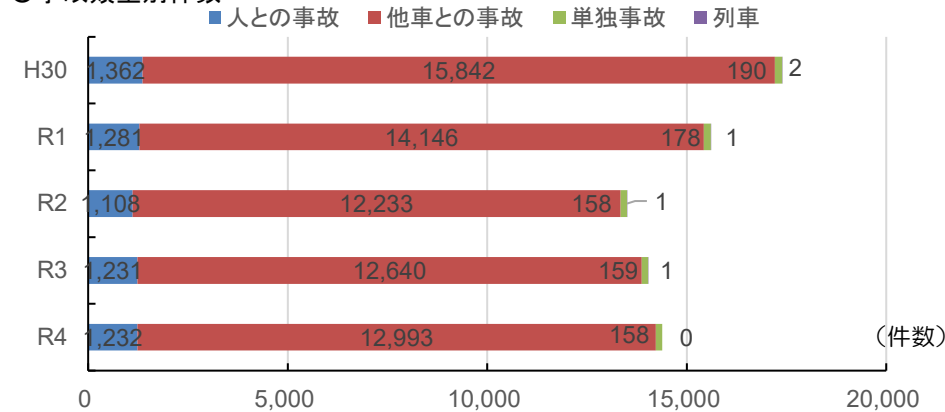
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(トラック)

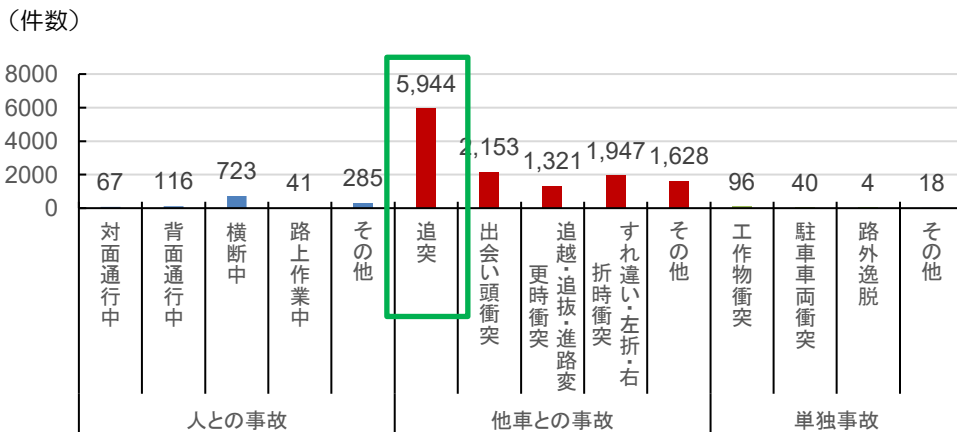
- トラックによる交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は14,383件であった。事故類型は、「追突事故」が全体の約4割にあたる5,944件発生しており、**最多**。
- 死亡事故の件数は減少傾向を示しており、令和4年は196件(過去最少)であった。事故類型は、「横断中の歩行者との事故」が全体の約2割強にあたる48件発生しており、**最多**。

トラックの事故類型

○事故類型別件数

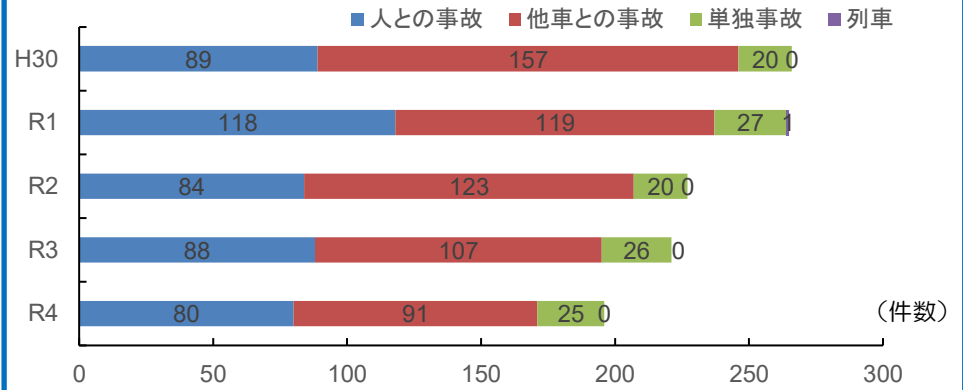


○令和4年事故類型別事故件数の内訳

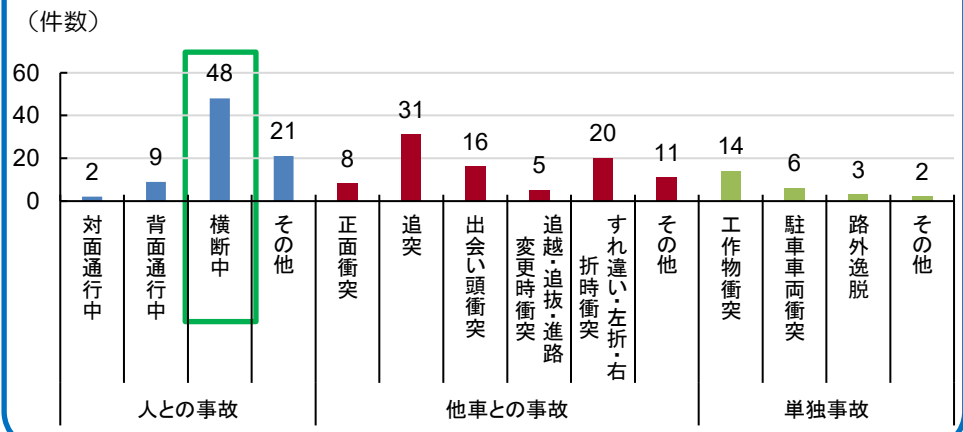


トラックの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



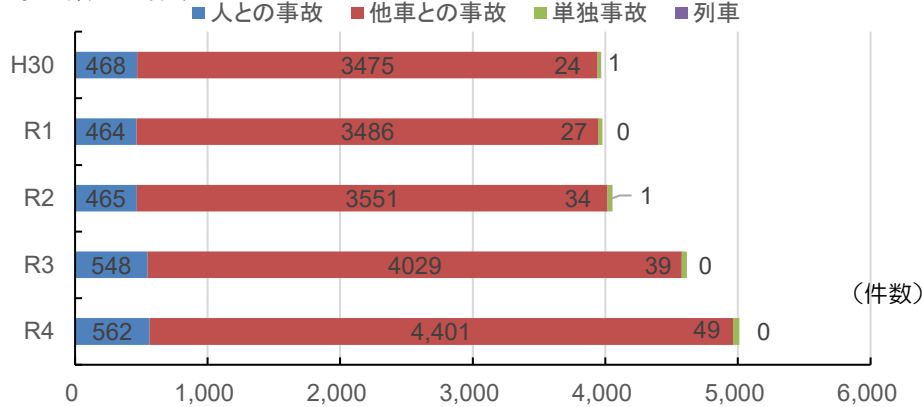
○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳



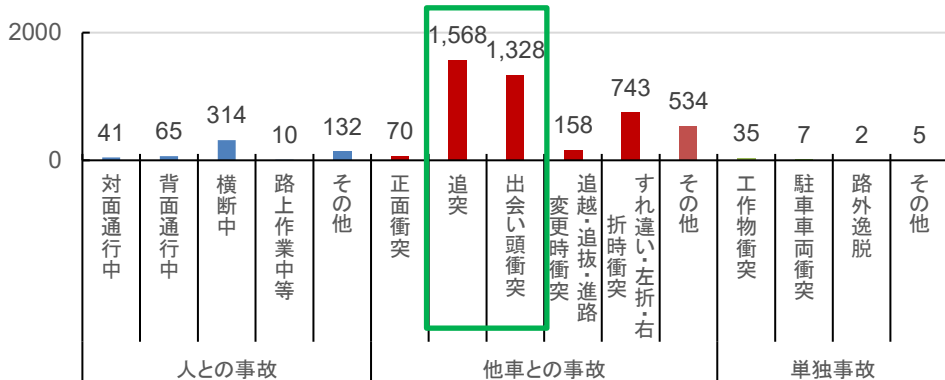
○ 軽貨物自動車による交通事故全体の件数は増加傾向を示しており、令和4年は5,012件であった。事故類型は、「追突事故」が最も多い。

軽貨物の事故類型

○事故類型別件数

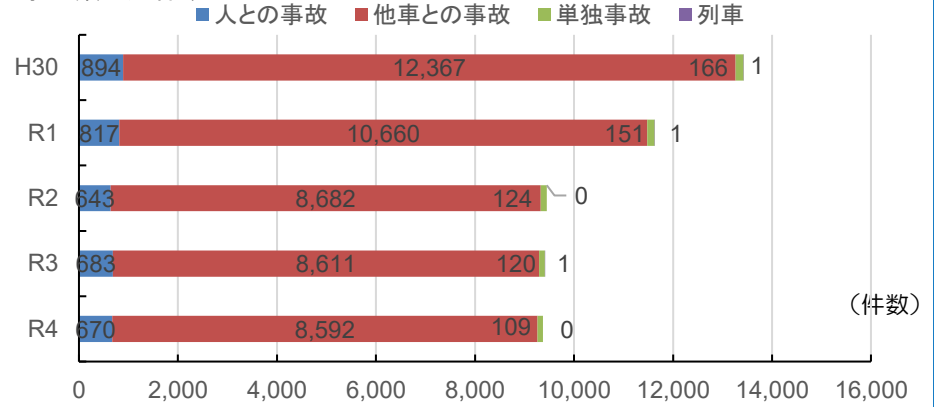


○令和4年事故類型別事故件数の内訳 (件数)

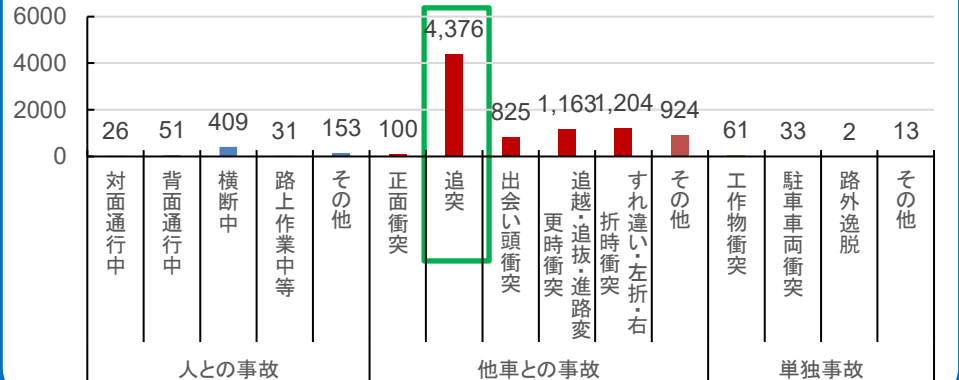


軽貨物以外のトラックの事故類型

○事故類型別件数



○令和4年事故類型別事故件数の内訳 (件数)



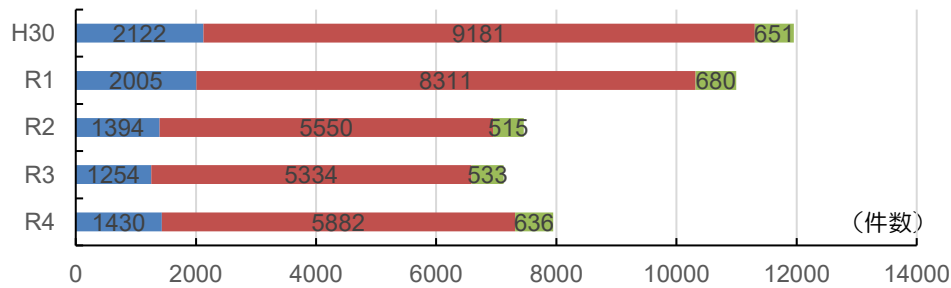
業態別の特徴的な事故(タクシー)

- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は7,948件であった。事故類型は、「出会い頭衝突事故」、「追突」、「右左折時等の衝突」が多い。
- 死亡事故の件数も近年横ばい傾向を示しており、令和4年は22件であった。事故類型は「路上横臥中」の人の接触が最も多い。

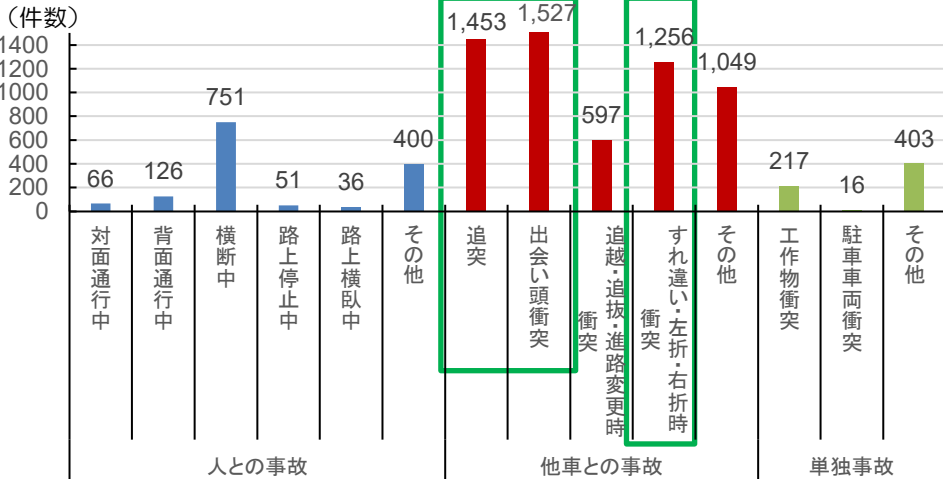
タクシーの事故類型

○事故類型別件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故



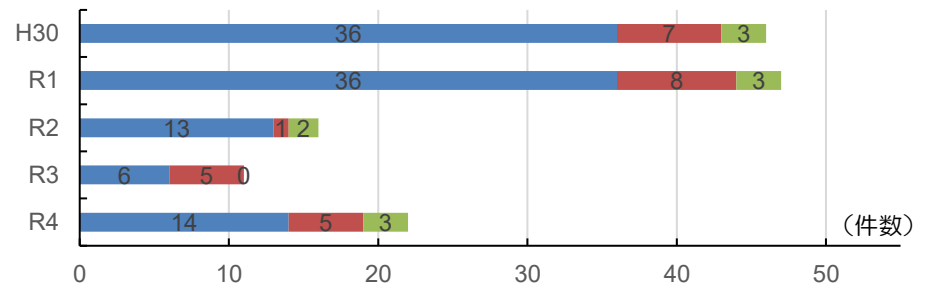
○令和4年事故類型別事故件数の内訳



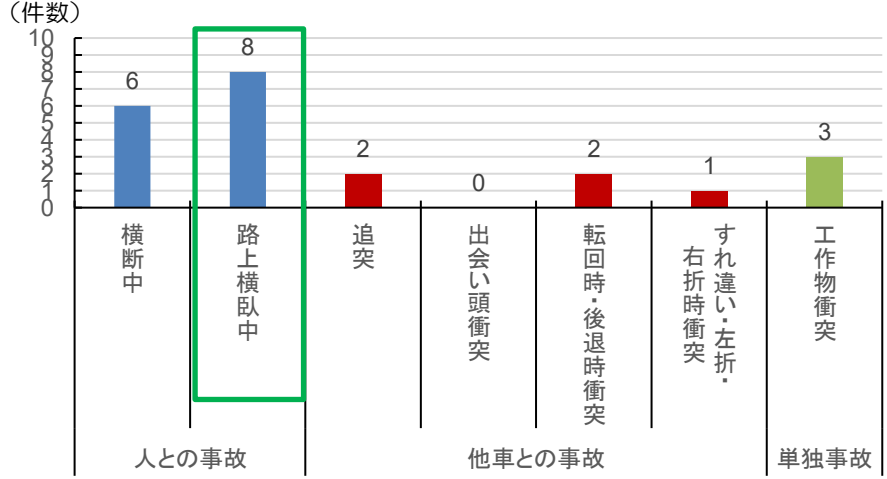
タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故



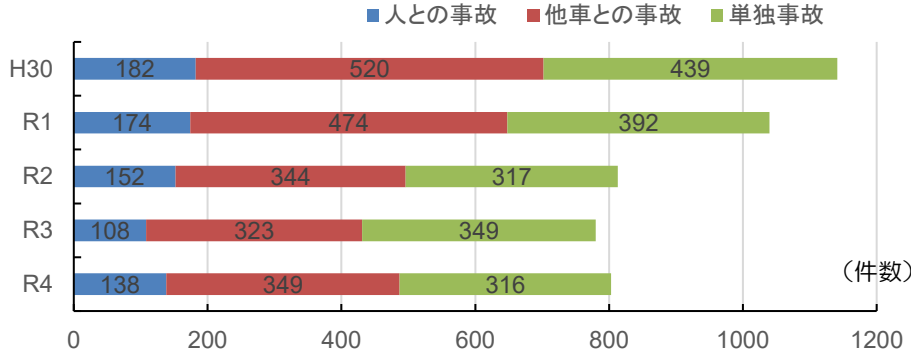
○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳



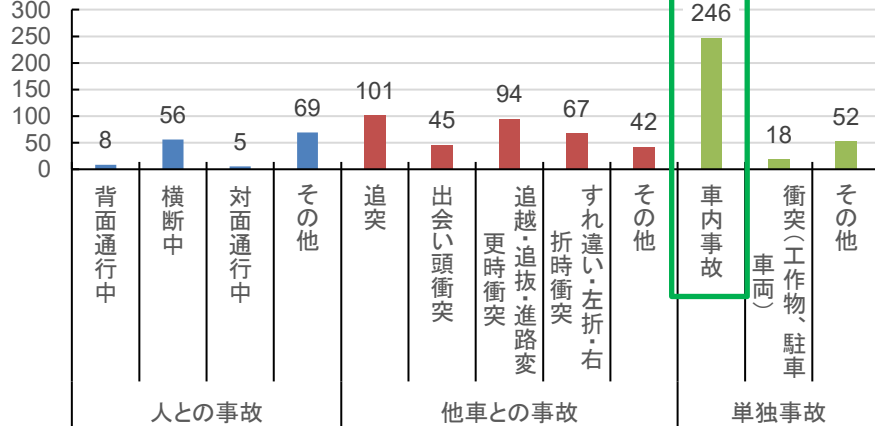
- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は803件であった。事故類型としては、「車内事故」が全体の約3割にあたる246件発生しており、最多。
- 死亡事故の件数は減少傾向を示しており、令和4年は2件であった。事故を類型化すると、「横断中の歩行者との事故」及び「工作物との衝突」であった。

乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

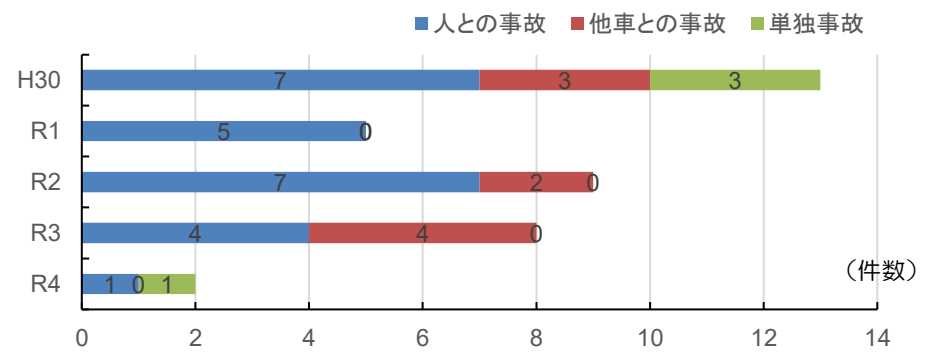


○令和4年事故類型別事故件数の内訳
(件数)

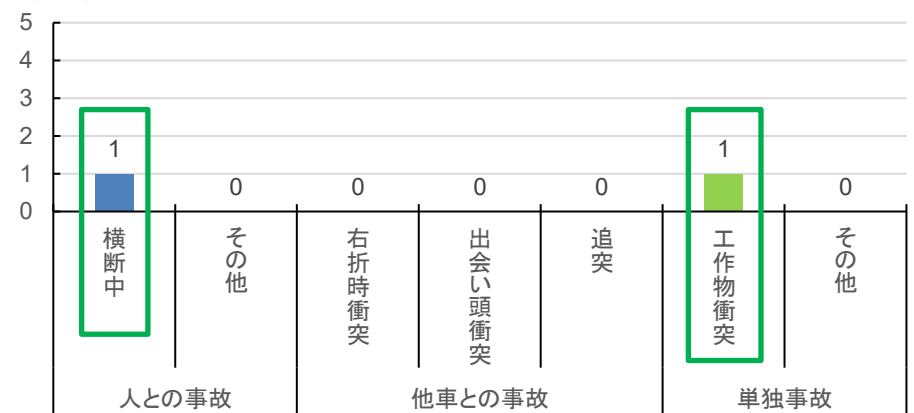


乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



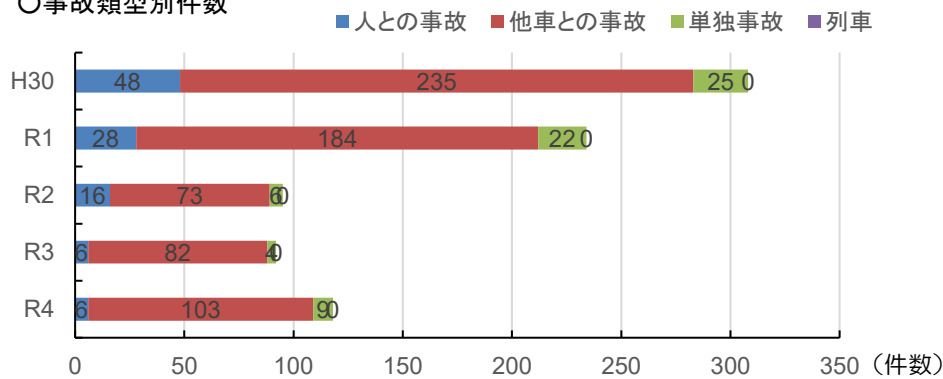
○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳
(件数)



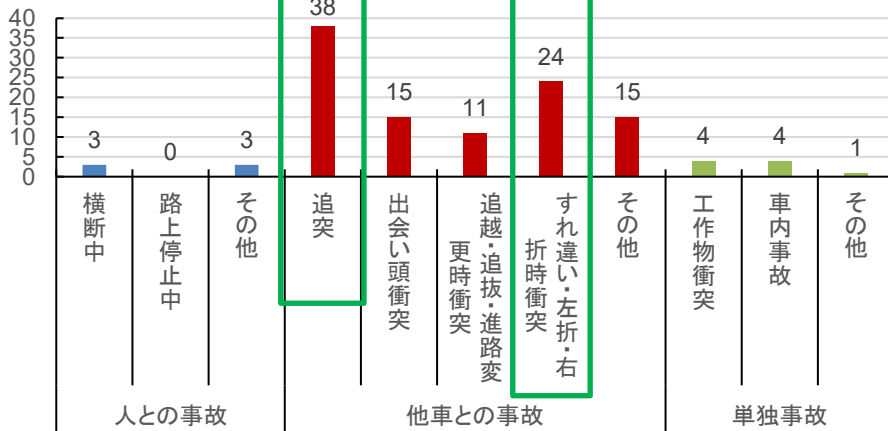
- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示しており、令和4年は118件であった。事故類型としては、「追突事故」の他、右左折時等の衝突事故が多い。
- 死亡事故の件数は近年1ケタ台で推移しており、令和4年は2件であり、出会い頭衝突と工作物衝突により発生したもの。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

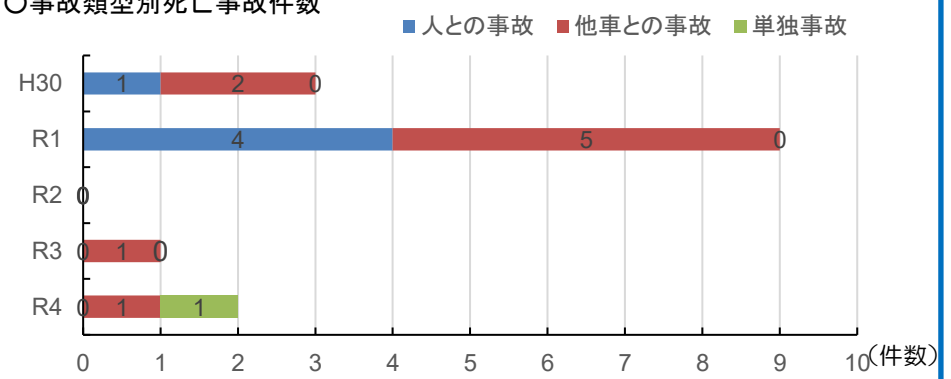


○令和4年事故類型別事故件数の内訳 (件数)



貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



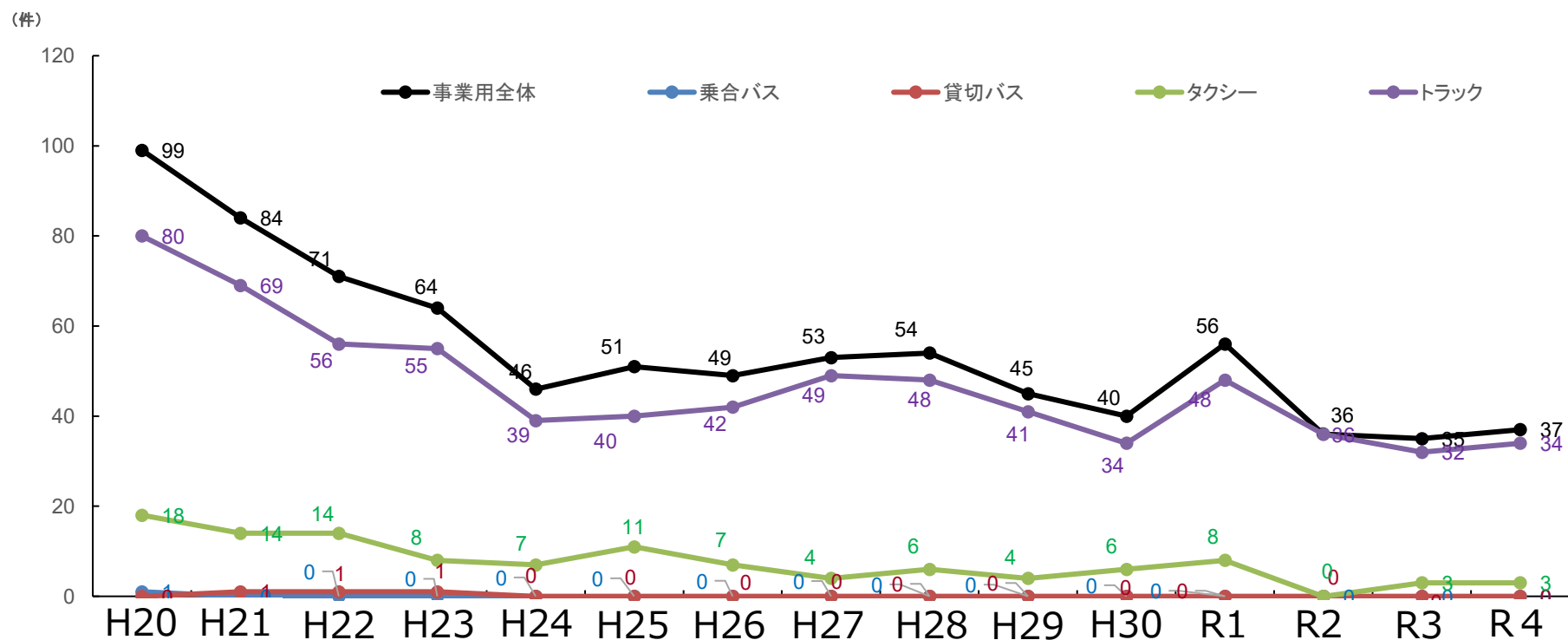
○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳

※令和4年の2件は、出会い頭衝突と、工作物衝突により発生したもの。

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

- 飲酒運転による事業用自動車の事故件数は、平成24年以降横ばいの状況が続いている。
- 飲酒運転の根絶に向け、引き続き飲酒運転を未然に防止するためのルール作り等の取組が必要。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況
について
 - (1) 運行管理高度化について
 - (2) 健康起因事故防止の取組み
4. その他

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連携強化**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連携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】

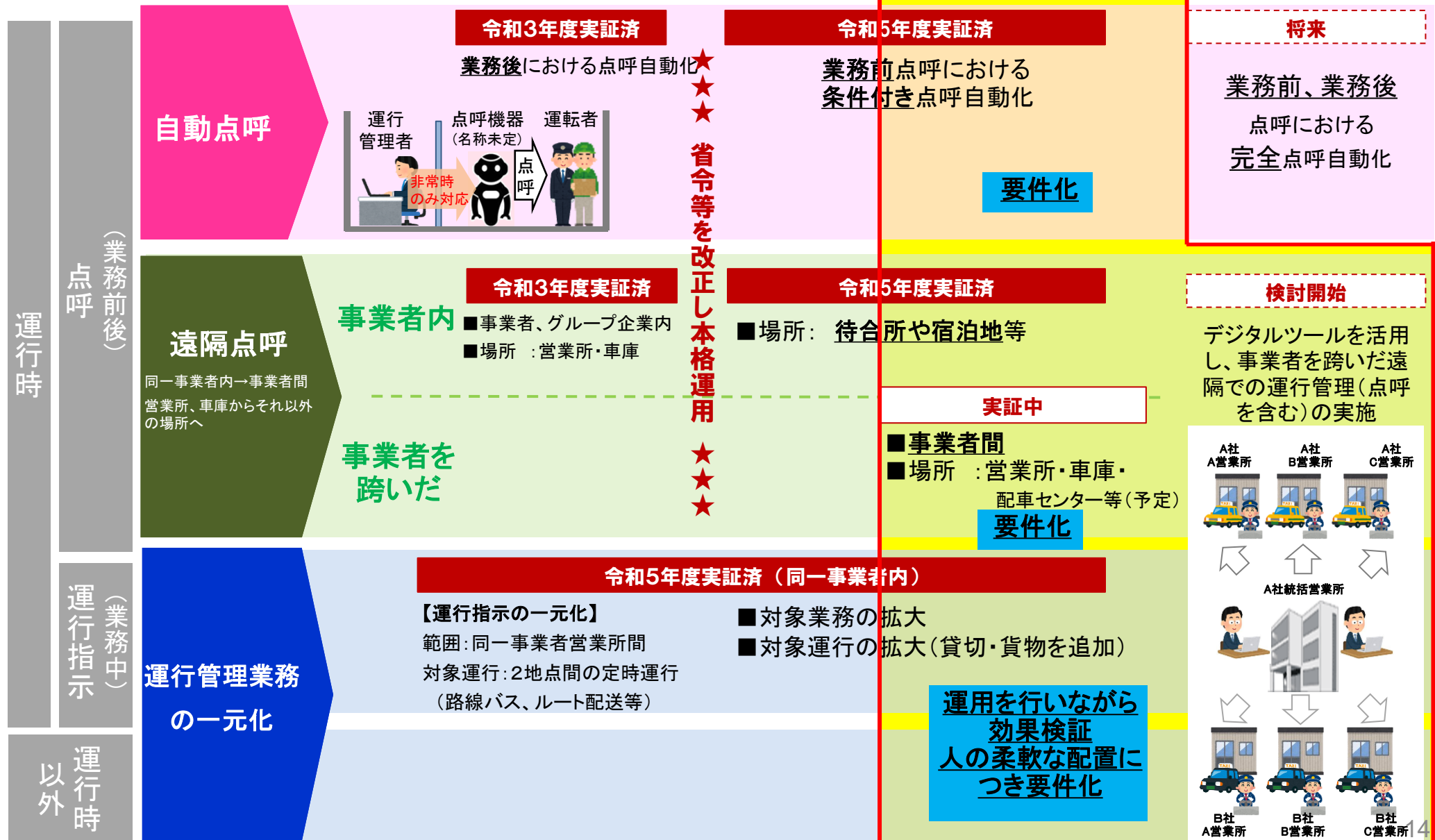
<全体目標>

- 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**

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況
について
 - (1) 運行管理高度化について
 - (2) 健康起因事故防止の取組み
4. その他



★
★
★
省令等を改正し本格運用
★
★
★

- 運行管理者や補助者の立会いを必要としない**自動点呼**については、**業務後**に限り、一定の要件を満たすことで**令和5年4月から法令に基づき実施が可能**となった。ただし、アルコール検知時や機器故障時には運行管理者による対応が必要。
- 業務前の自動点呼についても実施できるよう、実証実験を実施中。

業務後自動点呼の認定機器一覧（令和5年1月30日現在）

認定番号	申請者・製作者	自動点呼機器の名称（製品番号）	認定日
JG22-001	株式会社ナブアシスト	点呼+ロボット版 unibo (NRTAP200U)	2022年12月23日
JG23-001	株式会社NPシステム開発	AI 点呼システム (TNK-NASYS / TNK-DASYS)	2023年1月24日
JG23-002	株式会社ナブアシスト	点呼+デスクトップ版 (NDKAP200J)	2023年2月7日
JG23-003	株式会社アネストシステム	BusinessSupportSystem(BSS) : 自動点呼機能	2023年3月23日
JG23-004	株式会社ウイズ	タブレット自動点呼 「kenco(ケンコ)」	2023年3月23日
JG23-005	株式会社ナブアシスト	点呼+ロボット版 Kebbi (NRTAP200K)	2023年6月20日
JG23-006	東海電子株式会社	e点呼セルフ Typeロボケービー	2023年6月20日
JG23-007	中央矢崎サービス株式会社	自動点呼システム「SAN点呼」TH-01	2023年8月24日
JG24-008	株式会社コア関西カンパニー	Cagou IT 点呼	2024年1月17日

目的

- 実証実験を通じて、**業務前**の自動点呼に係る機器の性能要件案及び性能評価方法案をとりまとめる

使用機器

- 点呼支援機器として、ナブアシスト社のTenko de Unibo(※)を使用。

(※)様々なデバイスとの連携により、本人確認、酒気帯びの確認、予め設定した指示事項の表示、報告事項の音声入力等が可能。乗務後自動点呼の実証実験においても使用実績あり。

キーボックス
アルコール検知器
免許証リーダー



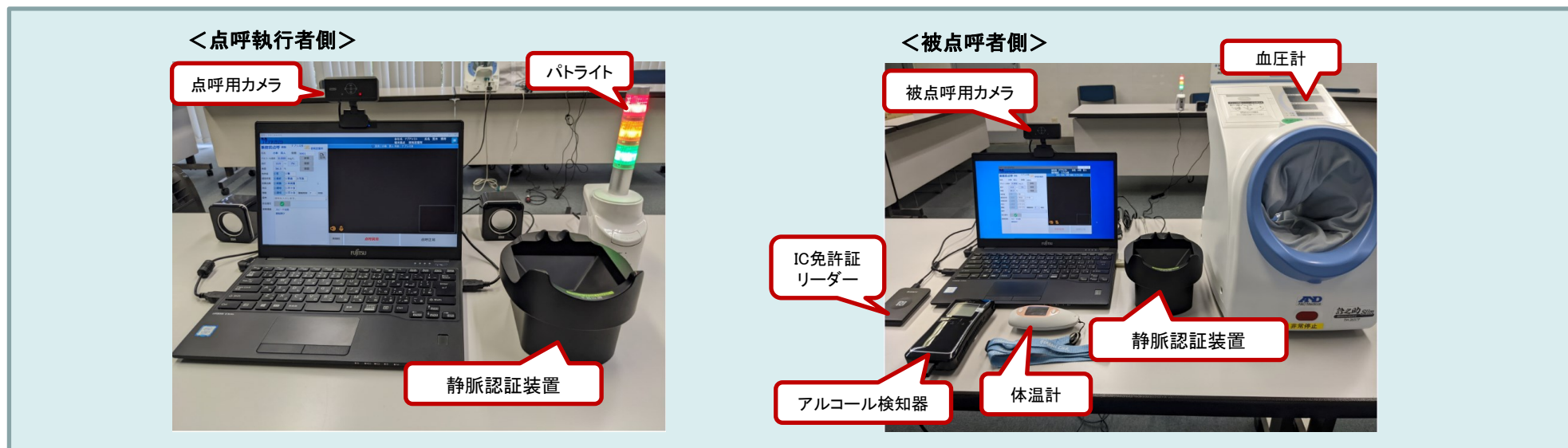
進め方

①業務前点呼における報告・確認・記録項目 (要件の検討が必要な項目を抜粋) ※★は法令上求めていないがニーズが高い項目		②ユニボにおける具体的な方法	③想定される機器要件 (案)
報告・確認項目	酒気帯びの報告・確認	連動したアルコールチェッカーで判断	<div style="border: 2px solid blue; border-radius: 15px; padding: 10px; width: fit-content; margin: auto;"> <h3>検討・精査</h3> </div>
	健康状態の報告・確認	連動したバイタルチェック機器(体温、血圧)で判断	
	日常点検結果の報告・確認	タッチパネルや連動したモバイル機器で入力及び報告	
	運転者への指示事項	運行管理者等が事前に入力し指示	
	乗務可否判断	異常時や項目不足時に点呼を完了させず、運行管理者等へ通知	
	★勤務確認	改善基準告示に遵守した管理(オプション機能)	
記録項目	点呼時の確認事項等	点呼記録簿の自動作成・保存	遠隔点呼と同じ要件で設定済

➡ Uniboの確認方法を基準に、点呼項目ごとに、より厳しくすべき性能、緩めてよい性能等を明確化し、「③想定される機器要件案」を精査していく。

- **運転者が所属する営業所以外**の運行管理者や補助者が一定の要件を満たした機器を使用して遠隔から点呼を行うことができる**遠隔点呼**については、同一事業者内（100%資本のグループ企業含む）において**令和5年4月から法令に基づき実施が可能**となった。
- 現状は営業所、車庫においてのみ可能であるが、宿泊地や休憩地など**営業所、車庫以外でも遠隔点呼が実施可能となる**よう要件の最終とりまとめを令和5年8月に実施済み。

遠隔点呼機器の構成例



※体温計、血圧計は事業者により選択可能

- 令和4年7～9月の間に遠隔点呼を導入した事業者に対し、遠隔点呼制度の活用によって、
 - ・運行管理者の負担軽減につながったか
 - ・負担軽減につながった場合、その分どのような業務に注力できるようになったか等の意見を聴取し、遠隔点呼制度のさらなる改善につなげていくための**実態調査を実施**した。
- 実態調査に**回答いただいた16者のうち、15者が「点呼に係る運行管理者の負担が減った」と回答**。そのうち、**安全対策に費やせる時間が増えた**と回答した事業者も存在。

運行管理者負担軽減に関する具体的回答（代表的なものを抜粋）

- 早朝の勤務がなくなった
- 宿泊勤務が無くなりその他の業務に要することが出来た
- 対面点呼を実施する負担が減少した。実施対象の点呼数が少ないため、大幅な業務効率化はまだ実現できていない。
- 点呼にかかる時間が減り、その分**運転者への運転指導など、安全運行に関する時間を増やすことができた。**
- 深夜勤務がなくなり体への負担がなくなった。また、運行に係る業務時間、**乗務員への安全指導等の時間を増やすことができた。**
- 点呼執行の為の時間が軽減された為、時間外労働時間が減少した。
- 点呼を行う際に行っていた、押印、記録する回数が減ったことにより、1人当たりの点呼がスムーズに行うことができ、削減できた時間を、運転日報等を精査する時間に充てることができるようになった。

実際に始めるには・・・

遠隔点呼・業務後自動点呼の要件を満たした機器を準備し、施設環境要件を満たしたうえで、**営業所を管轄する運輸支局へ届出**することで実施可能

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html

2. 関係書類一覧、チェックリスト、参考情報

(1) 運送事業者向け提出資料

運輸支局への提出様式

名称	提出先	提出期限	様式
遠隔点呼の実施に係る届出書	当該点呼を実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等 ※実施側、被実施側双方の管轄運輸支局等に提出してください ※すでに実施している営業所において、非実施営業所等が追加される場合は、実施営業所は非実施側営業所等を追加する旨を「変更届出書」に記載して、実施側管轄営業所へ変更届出書を提出してください	当該点呼実施予定日の原則10日前に提出	<ul style="list-style-type: none"> ■旅客(別紙3) ■貨物(別紙7)
遠隔点呼の変更に係る届出書	遠隔点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等	変更の実施に先立ち提出	<ul style="list-style-type: none"> ■旅客(別紙4) ■貨物(別紙8)
遠隔点呼の終了に係る届出書	当該点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等 ※実施側、被実施側双方の管轄運輸支局等に提出してください	終了しようとするとき、遅滞なく提出	<ul style="list-style-type: none"> ■旅客(別紙5) ■貨物(別紙9)
業務後自動点呼の実施に係る届出書	当該点呼を実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等	当該点呼実施予定日の原則10日前に提出	<ul style="list-style-type: none"> ■旅客(別紙6) ■貨物(別紙10)
業務後自動点呼の変更に係る届出書	業務後自動点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等	変更の実施に先立ち提出	<ul style="list-style-type: none"> ■旅客(別紙7) ■貨物(別紙11)
業務後自動点呼の終了に係る届出書	当該点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等	終了しようとするとき、遅滞なく提出	<ul style="list-style-type: none"> ■旅客(別紙8) ■貨物(別紙12)

(2) 運送事業者向けチェックリスト、参考情報

点呼方法	参考様式
遠隔点呼	<ul style="list-style-type: none"> ■運用上の遵守事項 ■機器システムの要件 ■施設環境要件
業務後自動点呼	<ul style="list-style-type: none"> ■運用上の遵守事項 ■機器システムの要件 ■施設環境要件



遠隔点呼の要件チェック！
令和4年度に申請のあった機器構成例

【遠隔点呼参考情報】

■[令和4年度申請のあった遠隔点呼機器構成例](#)

○ 令和5年4月1日～9月30日までの届出受理数

	トラック	バス	タクシー
遠隔点呼	495	59	26
業務後自動点呼	389	29	8

○ 遠隔点呼の今後の取組

<実施対象の拡大>

- ✓ 持ち株比率100%以下の資本関係、もしくは資本関係のない **事業者間での遠隔点呼**
- ✓ 宿泊地等においてモバイル機器を使用した遠隔点呼 等

○ 自動点呼の今後の取組

<業務前への拡大>

- ✓ 業務前自動点呼の実証実験結果(令和5年6月～10月実施)を踏まえた要件の検討

遠隔点呼・自動点呼を活用し、従前と同等の安全性を確保しながら、運転者・運行管理者の働き方改革を促進し、人手不足などの課題解決を図る

事業者間遠隔点呼に対するニーズ調査について

- 遠隔点呼については、100%資本関係のあるグループ企業を含めた同一事業者間での運用につき、令和4年4月より開始し、令和5年度第1回運行管理高度化WGにて、被実施場所の拡大として、遠隔地における遠隔点呼の要件についてとりまとめを行ったところ。
- 昨今の人手不足等の課題は、同一事業者だけでは解決できない事例も多く、事業者を跨いだ遠隔点呼を希望する声も多数あり、具体のニーズを確認するため、令和5年9月にトラック、バス、タクシー事業者に対してアンケート調査を実施した。

【事業者内遠隔点呼】

同一事業者内における遠隔点呼の実施



【事業者間遠隔点呼】

事業者間における遠隔点呼の実施



事業者間遠隔点呼に関するアンケート調査結果について

具体のニーズを確認するため、令和5年9月にトラック、バス、タクシー事業者に対してアンケート調査を実施。アンケートに回答のあった487者のうち、**286者**から事業者間遠隔点呼実施を希望する意見が寄せられた。

事業者が希望する遠隔点呼の実施形態（代表的なもの）

- ✓ 同一エリア内に存する中小事業者等が、**夜間・早朝**等稼働の少ない時間帯の点呼の実施を共通化
- ✓ 共同配車や共同組合の仕組みを用いた**共同点呼の実施**（主にタクシー）
- ✓ 同一グループ間や大規模事業者-中小事業者間で、点呼を集中的に実施する「**点呼センター**」を新規に設置
- ✓ 配車センターにおいて配車と運行管理の両立を図り、**配車センター**での遠隔点呼を実施する。
（主にタクシー：運行管理者を配車センターに配置）
- ✓ **同一代表者**による資本関係のない事業者間（現行制度の対象外）で点呼を実施

期待する効果

安全管理体制の強化

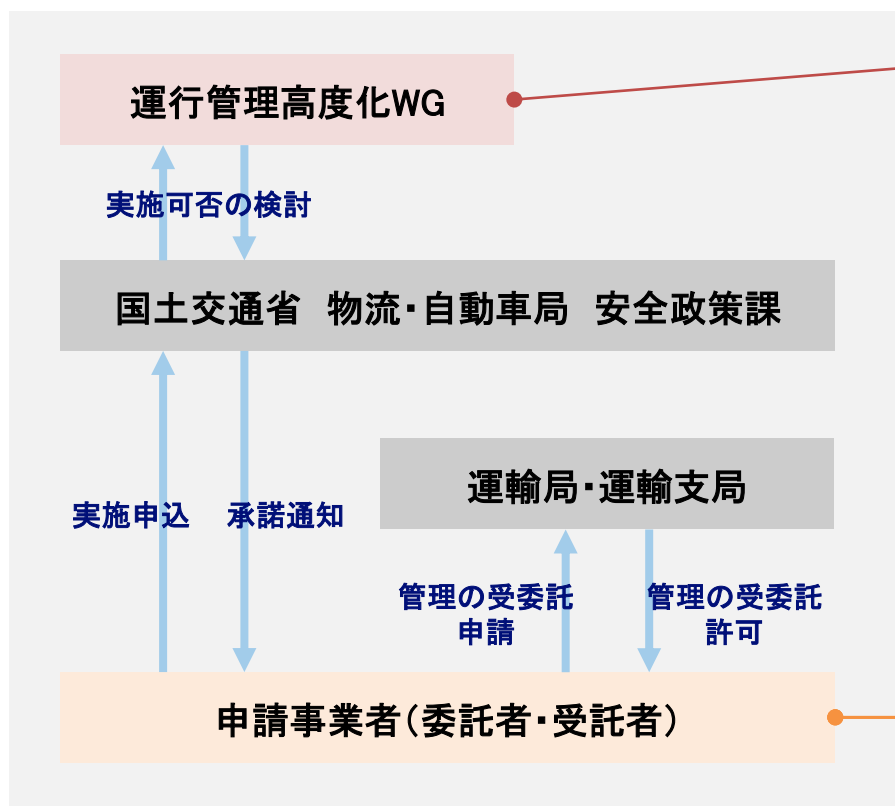
運行管理者の負担軽減

運転者・運行管理者の
担い手不足への対応

事業者間遠隔点呼に対する対応方針について

- 昨今の運送事業者の人手不足に迅速に対応するため、具体的なニーズや現状の遠隔点呼機器等の普及も踏まえ、従前と同等の輸送の安全を確保しながら、事業者を跨いだ遠隔点呼が早期に実施可能となるよう「**事業者間遠隔点呼の先行実施要領**」を発出。希望する事業者を募集中。
- 事業者からの申請に基づき、安全政策課が事務局を務める「運行管理高度化WG」にて、その実施可否を検討。実施可となった事業者は、道路運送法第35条もしくは貨物自動車運送事業法第29条に基づく**管理の受委託**の申請・許可を受け、事業者間遠隔点呼を実施。

実施申請の流れ



個人情報の取扱いや実施形態などについて、実施する上での注意事項を検討・助言

申請事業者が実施申請にあたっての主なポイント

運行管理者等の個人情報の取扱いに関して、双方で合意を得たうえで、関係者以外が閲覧できないなどの策を講じること

※モデル契約書での記載:

甲及び乙は、受委託点呼を受ける甲営業所の運転者に係る個人情報について厳格に管理を行わなければならない、また、受委託業務に必要な範囲を超えて、これを使用、提供等してはならない。

機器・システムの不具合や停電等、本実証の実施が困難な場合を想定した体制を確保すること

※モデル契約書での記載:

受委託に係る点呼(以下「受委託点呼」という。)を受けた甲営業所の運転者が交通事故を起こした場合、当該交通事故の対応は、被害者間の損害賠償も含めて、甲が行う。

事業者間で、事故発生時の責任を明確化した契約を締結すること

遠隔点呼機器導入に際し、多くのシステムにおいて月額費用の負担がかかることを鑑み、以下の日程にて申請を受け付け、都度WGの委員へご意見を伺う。

第1期: 令和5年11月15日 ~ 令和5年11月30日

第2期: 令和5年12月1日 ~ 令和5年12月15日

第3期: 令和5年12月16日 ~ 令和5年12月28日

第4期: 令和6年1月4日 ~ 令和6年1月15日

第5期: 令和6年1月16日 ~ 令和6年1月31日

第6期: 令和6年2月1日 ~ 令和6年2月15日

第7期: 令和6年2月16日 ~ 令和6年2月29日

先行実施要領: https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html

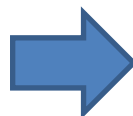
(ページの最下部をご確認ください)



○ 双葉運輸グループ

運行管理者側

新十和運輸(広島県廿日市市)



運転者側

大竹双葉運輸(広島県大竹市)



※写真は双葉運輸グループのワコー物流(株)にて撮影

<事業者間遠隔点呼への期待>

- ✓ 深夜・早朝の点呼のため、出勤を余儀なくされているが、点呼を集約することで負担軽減を図る
- ✓ 点呼システムの導入により、指示事項の偏りや伝達不足を防止する
- ✓ 指示事項のエビデンスを電子化し保存することが可能

概要

- 安全性を確保した上で遠隔から点呼や運行指示を実施するための個々の制度や機器の要件等について、実証実験等を通じて制度化に向けた検討を実施
- これら個々の制度を組み合わせることにより、**ICT機器を活用した運行管理業務の一元化を実現し、運行管理の強化及び輸送の安全性向上に向けた検討を進める**

従来

【点呼】

運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に対し、乗務前後に原則対面で点呼を実施



【運行指示、労務管理等】

運行管理者が同じ営業所に所属する運転者に対し、運行指示等を実施



現段階

【遠隔点呼の実施】

運用中

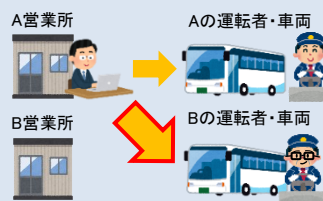
ICTを活用し、カメラ・モニターを通じて運行管理者が遠隔から点呼を実施できるようにする



【運行指示者の一元化】

実証実験中

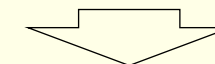
運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行指示等を実施できるようにする



今後

運行管理業務の一元化 (同一事業者内)

実証実験中



統括営業所



運行管理業務の一元化の実証実験について

<実証実験 バス (R5.1~)>

事業者	運行形態	内容	選定の背景
1 JRバス関東	高速乗合バス	水戸支店、土浦支店、いわき支店が運行する常磐自動車道を経由する <u>すべての高速路線バスの運行管理業務</u> を段階的に土浦支店に集約する。 水戸支店－土浦支店集約 R5.2～ いわき支店－土浦支店集約 R5.4～	一元化によって、運行管理者が <u>運行管理業務以外の業務に従事できる</u> ことや運行管理者の夜勤減少による <u>労働環境の改善</u> を狙う
2 会津乗合自動車 (みちのりグループ)	乗合・貸切バス	山口営業所が運行する乗合・貸切バス路線のうち、 <u>一部の路線に係る運行管理業務の一部</u> を田島営業所に集約する。 中国運輸局管内で2事業者が実証中	山口営業所の高齢化が顕著。 <u>70歳超の運行管理者が多く、将来的な人数確保の観点で集約</u> を行
3 広島電鉄 (広電グループ)	乗合・貸切バス	廿日市営業所が運行する <u>すべての路線の運行管理業務の一部</u> を広島南営業所に集約する。	新型コロナウイルスの影響で乗客数が減少したことが取組の直接的なきっかけ。 <u>業務効率化のため、対面や実物がないとできない業務以外は、本社等に集約することを想定している。</u>
4 芸陽バス (広電グループ)	乗合・貸切バス	豊栄営業所が運行する <u>すべての路線の運行管理業務の一部</u> を西条営業所に集約する。 <u>集約は平日の14:15以降及び土日祝日の全時間帯</u> とする。	<u>午前と午後でそれぞれ運行管理者を配置し続けることが困難。</u> 田舎の営業所であり、夜間の利用人数が減る。 <u>他営業所のロールモデル</u> になり得ると考える。

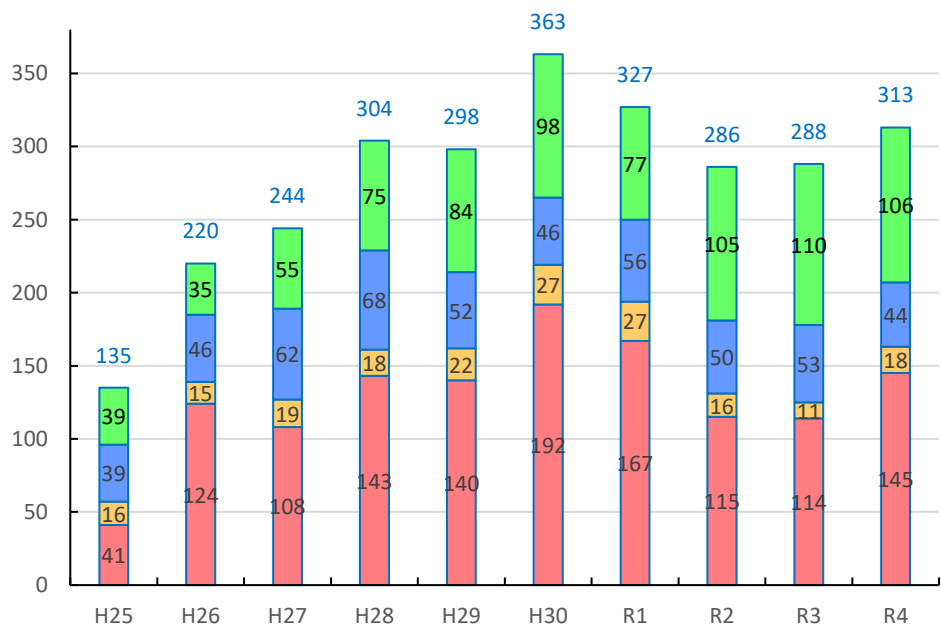
1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況
について
 - (1) 運行管理高度化について
 - (2) 健康起因事故防止の取組み
4. その他

運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、高止まりの状況。

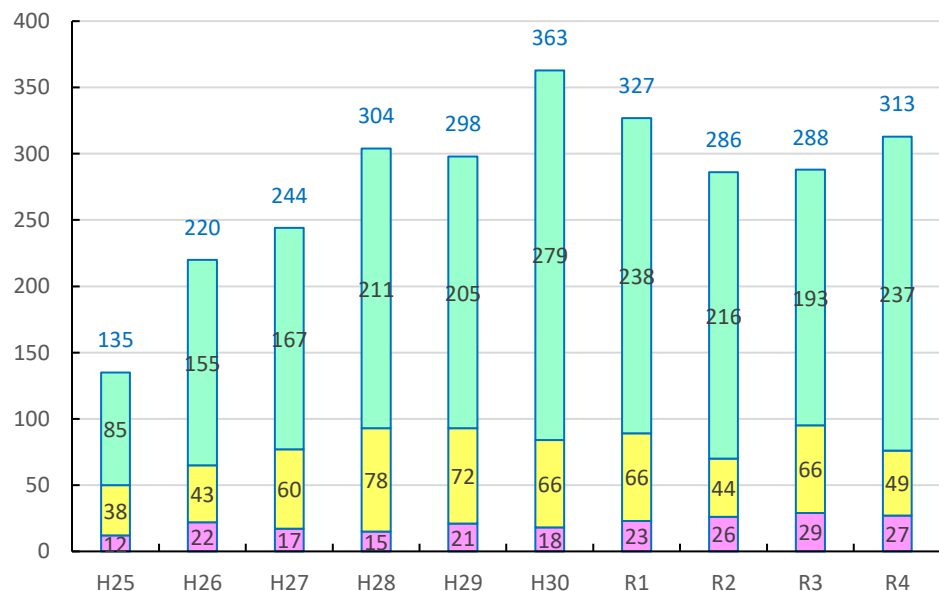
○令和4年は健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)



- トラック** (運転者数:約85万人)
- タクシー** (運転者数:約25万人)
- 貸切・特定** (運転者数:約5万人)
- 乗合** (運転者数:約8万人)

健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)

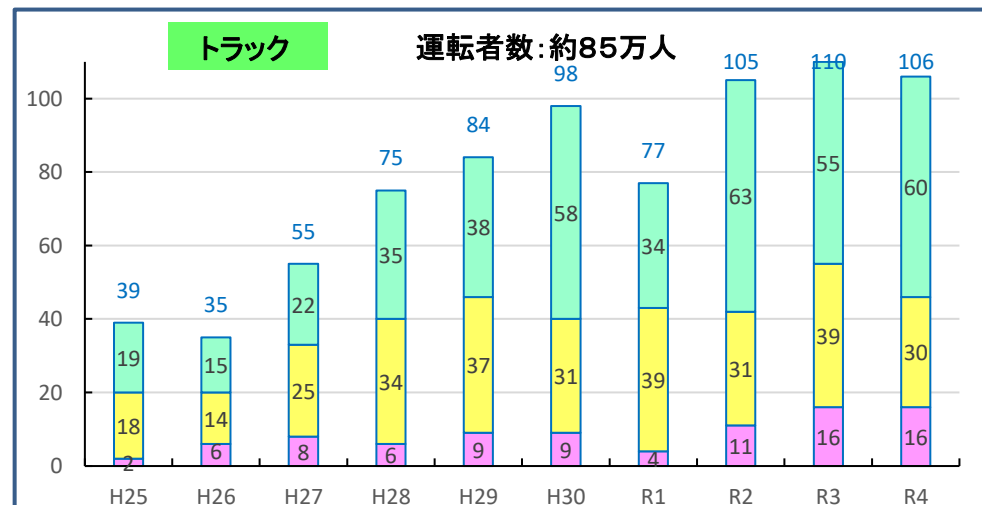
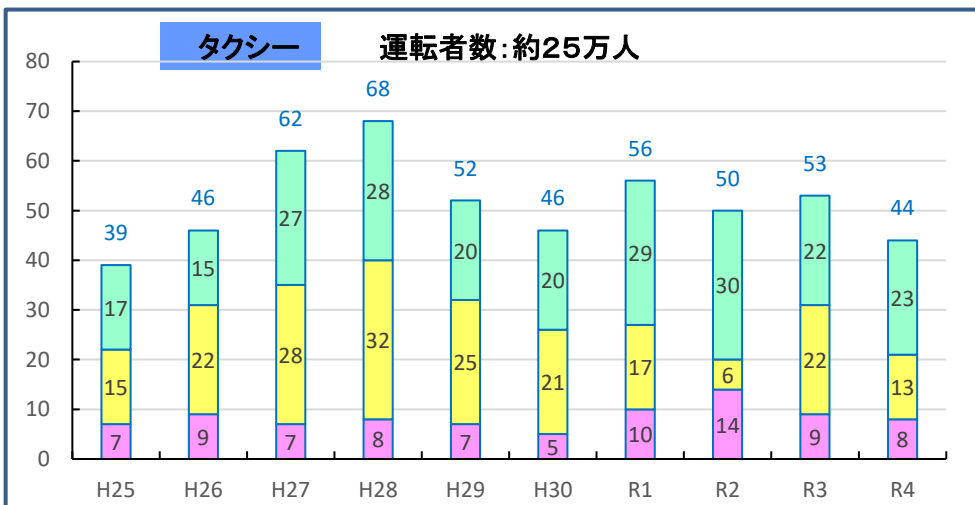
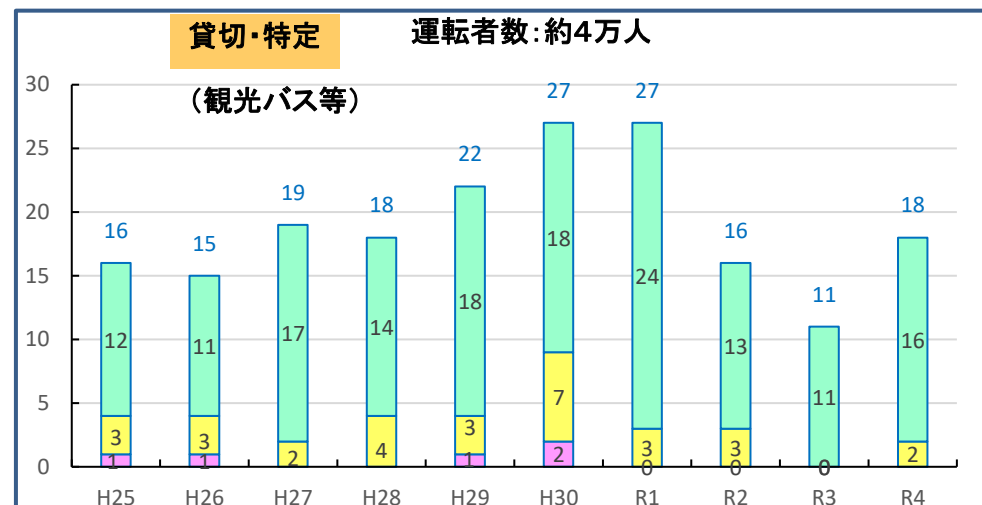
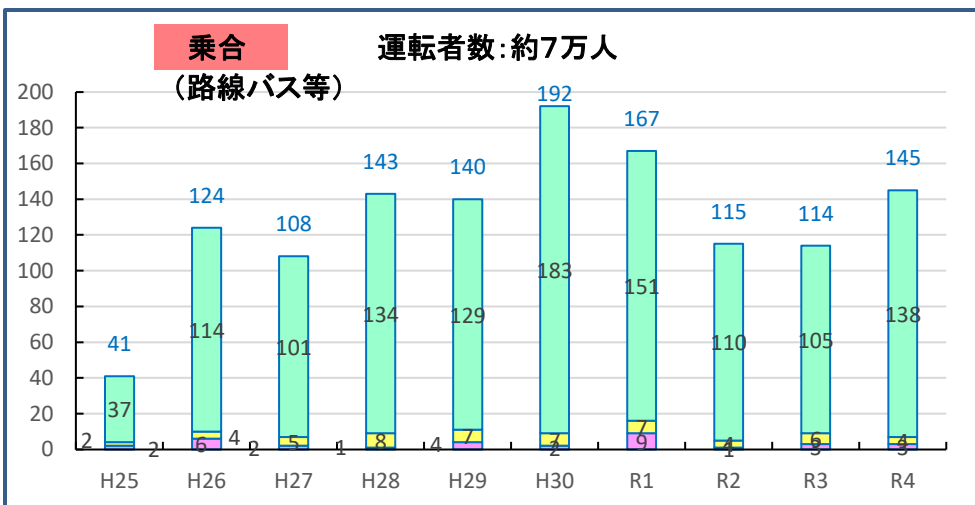


- 衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)**
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)**
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)**

業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

○各モードにおいても健康起因事故の報告件数は高止まりの状況。

○バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。



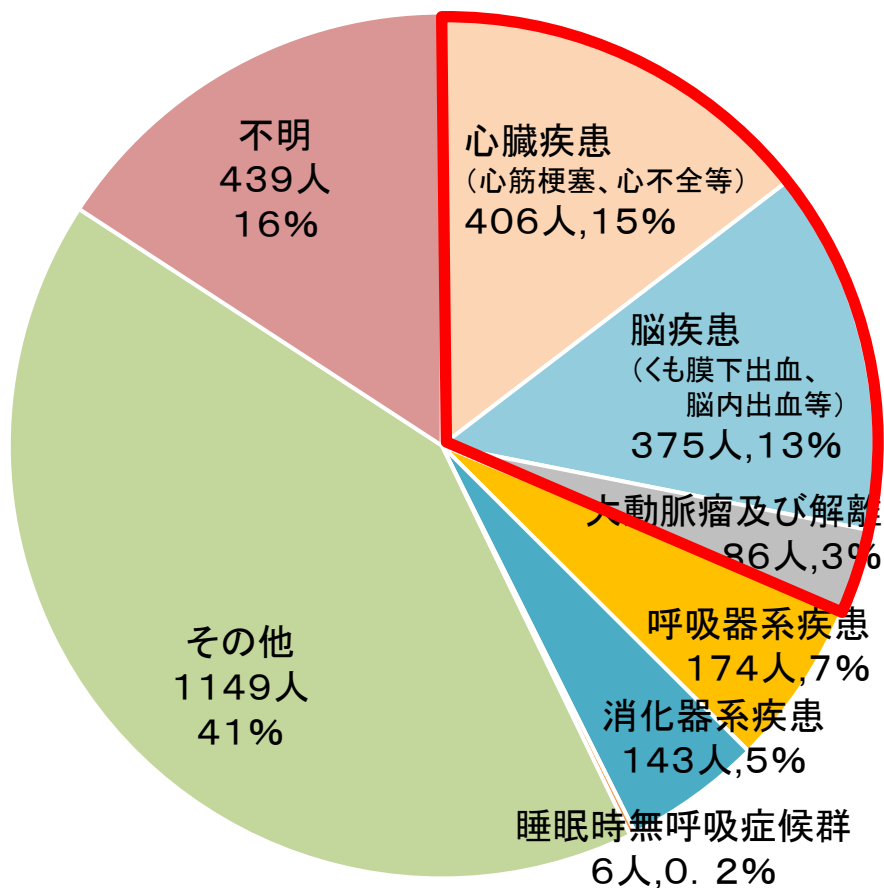
- 衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

健康起因事故の疾病別の内訳(平成25年～令和4年)

○過去10年間で健康起因事故を起こした運転者2,778人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が31%を占める。
 ○うち、死亡した運転者470人の疾病別内訳は、心臓疾患が54%、脳疾患が11%、大動脈瘤及び解離が13%を占める。

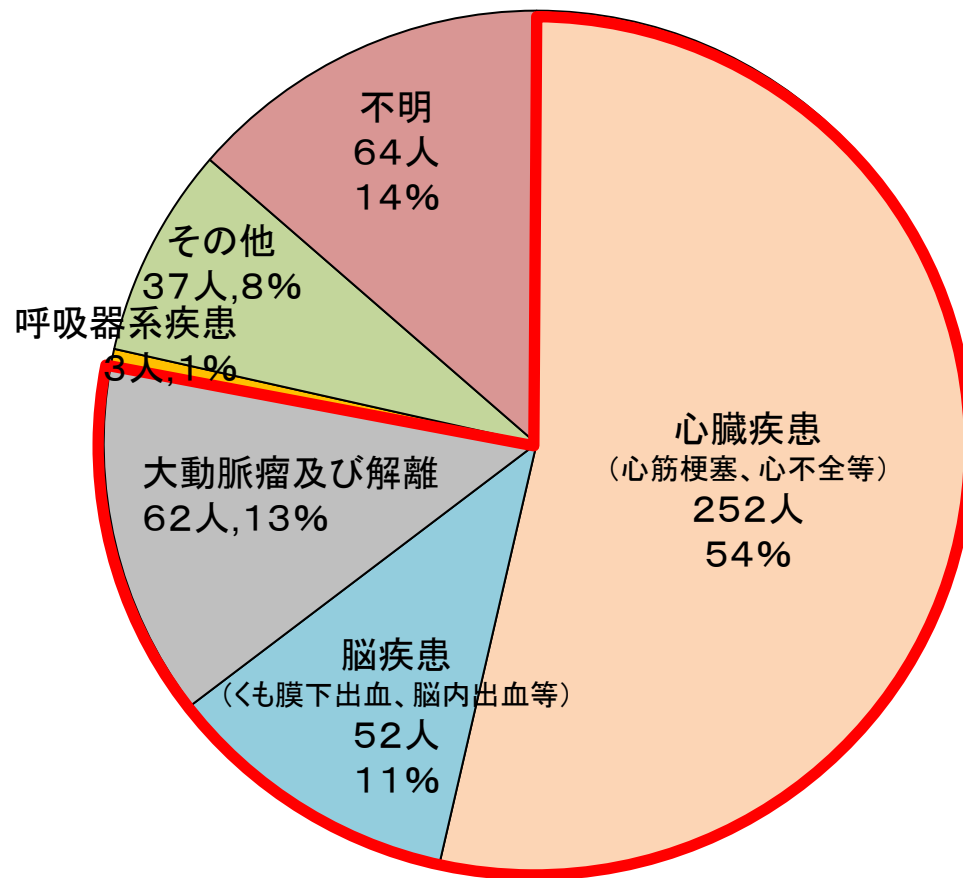
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和4年)

計2,778人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和4年)

計470人



従来からの法令上の義務

- 「乗務員等の**健康状態の把握**」「**疾病等により安全な運転ができないおそれのある乗務員等の運行の業務禁止**」
⇒ 雇い入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け
- 「運行管理者による**点呼時の確認**」
⇒ 業務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『**健康管理マニュアル**』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『**睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル**』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- 『**脳血管疾患対策ガイドライン**』（平成30年2月策定）
- 『**心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン**』（令和元年7月策定）
- 『**自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル**』（令和4年3月策定）

各マニュアルの周知状況やスクリーニング検査の受診状況につき各モードごとに調査実施

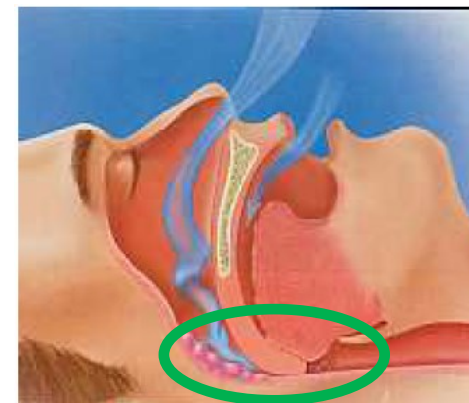


スクリーニングモデル事業の実施

- 『**自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業**』の実施（平成30年度～令和4年度）
- 『**眼科検診普及に向けたモデル事業**』の実施（令和3年度～）

<SASと事故リスク>

- 既存の研究において、以下が明らかになっている
SASの有無により、**自動車の事故率は2.4倍の差**
- 日本の男性トラック運転者の**約7~10%**、女性の**約3%**が中等度以上の睡眠呼吸障害であることが示されている。



睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより
気道が塞がれ、睡眠中に頻回に呼吸がとまる状態

<自動車事故報告書等の取扱要領の一部改正>

SASが関わる事故の発生状況を把握するため、**SASが疑われる居眠り運転、漫然運転による事故**を健康起因事故として報告することを明示するように、**通達改正**
(令和4年3月)

自動車事故報告書等の取扱要領

11 運転者の健康状態に起因する事故

(略)

睡眠時無呼吸症候群が疑われる居眠り運転、漫然運転を伴う事故においては、規則第2条第9号に該当する事故として報告させるよう事業者等を指導すること。「睡眠時無呼吸症候群が疑われる」とは、過去に同疾病と診断されたことがあり治っていないもの、又は「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」(平成27年8月国土交通省自動車局)に記載のSASの症状があるものをいう。

睡眠時無呼吸症候群(SAS)の事例について

OSASが関わる事故の発生状況を把握するため、**SASが疑われる居眠り運転、漫然運転による事故**を健康起因事故として報告することを明示するように、**通達改正(令和4年3月)**。

○令和4年3月以降、4件の報告事例あり。

(代表例)

【バス】

運転者年齢:39歳 被害:軽傷

当該運転者は、運行開始から約5時間後、バスを運転中に運転操作を誤り自車が左に進行し、左方にある電柱を回避しようと右ハンドル操作したが間に合わず、自車左前部が電柱に衝突した。この事故によりお客様2名が軽傷を負った。**事故発生後**、念のためSASの精密検査を受診したところ**受診結果に基づきCPAPを開始した**。

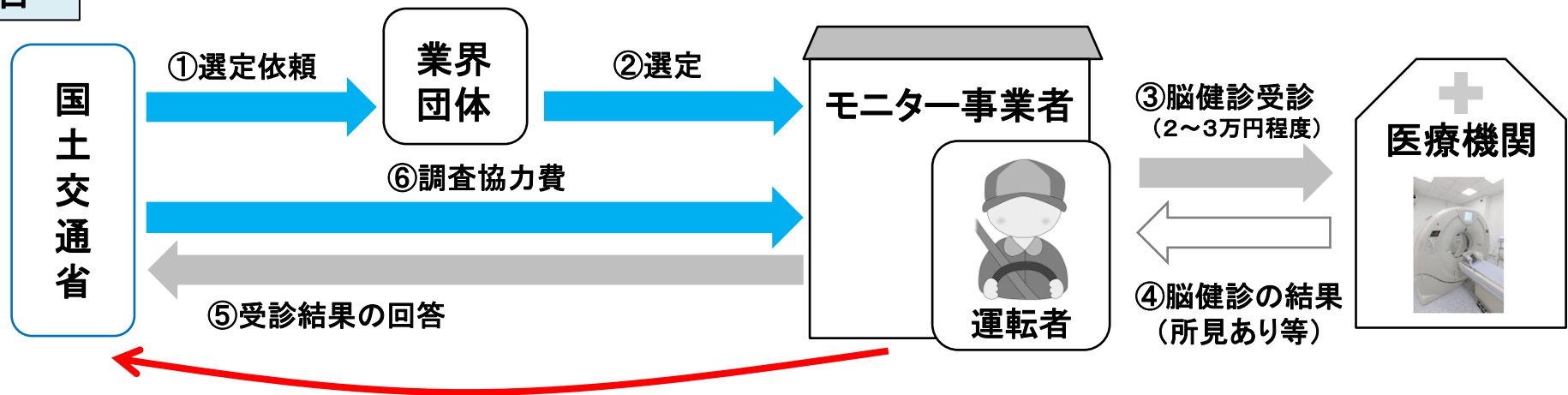
【トラック】

運転者年齢:46歳 被害:軽傷

当該運転者は、点呼実施後1件目の納品先に向かう途中、ウトウト運転により路肩に停車中の車両に衝突した。この事故により相手方の運転手が軽傷を負った。**事故発生後**、SASスクリーニング検査を実施したところ、**睡眠障害があることが判明**した。

- 健康起因事故防止のため、脳疾患の早期発見に有効とされるスクリーニング検査に積極的に取り組みたいと考えている事業者の中からモニター事業者を選定。
- 脳血管疾患対策ガイドラインに沿って、モニター事業者の運転者がスクリーニング検査を受診（H30:1,209名、R1:4,068名、R2:4,484名）。
- 脳健診の受診結果やその後の脳血管疾患の発症や治療の有無、勤務制限状況などについて調査（3年間）を実施。

1年目

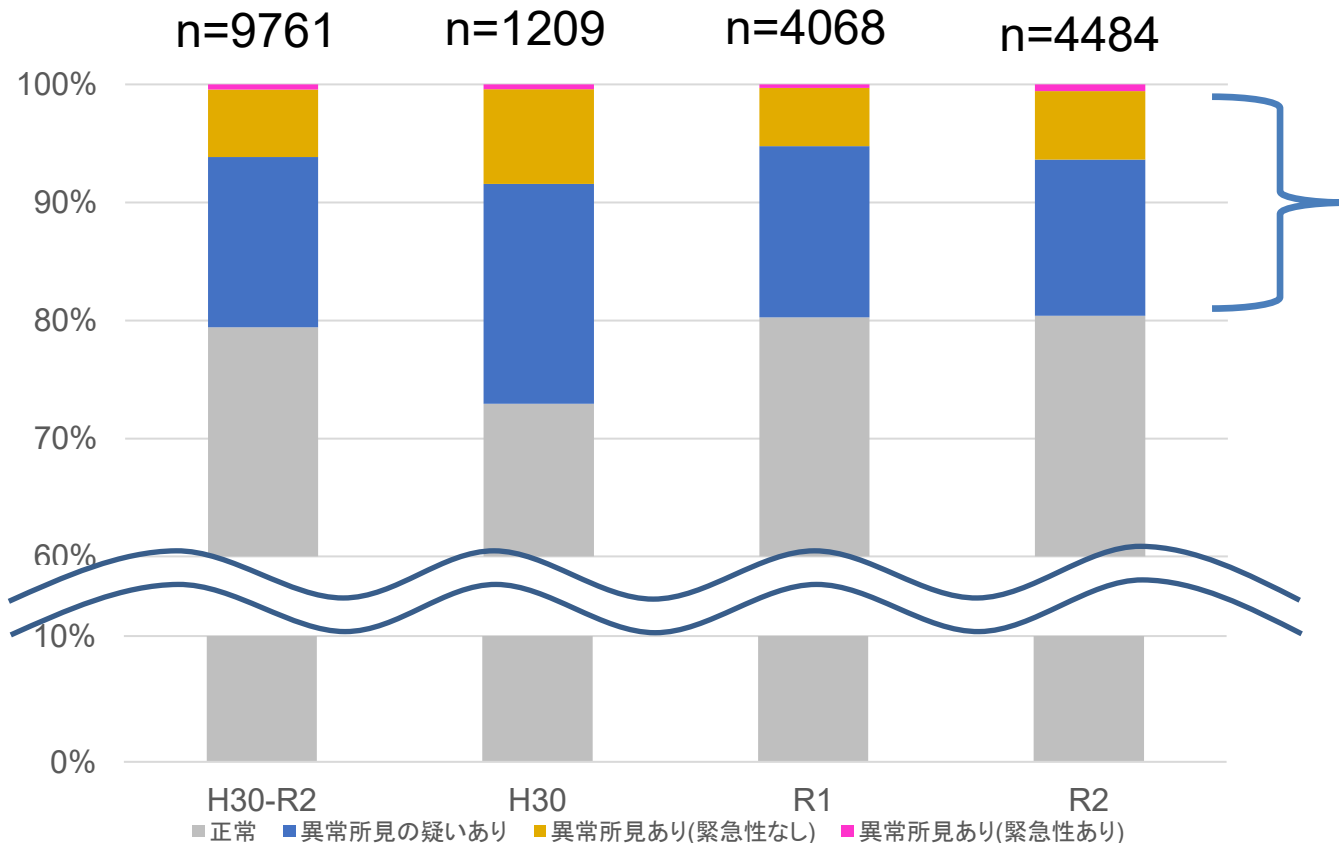


2・3年目

【追跡調査】

事業者から国交省に対し、(1)脳健診受診運転者(所見あり)に係るその後の脳血管疾患の発症や治療の有無、(2)当該運転者の勤務制限状況、(3)各事業者の取組意識の変化、を回答。

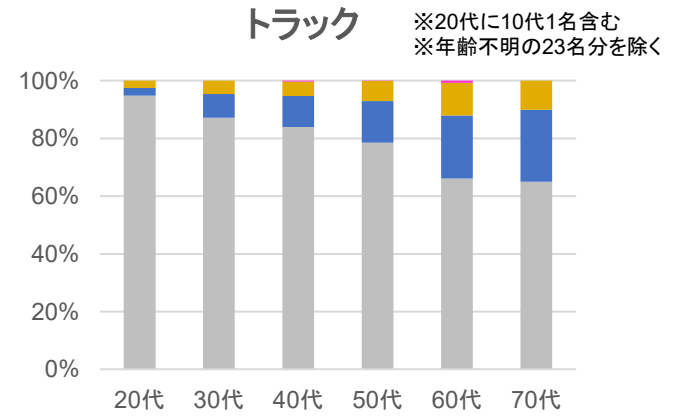
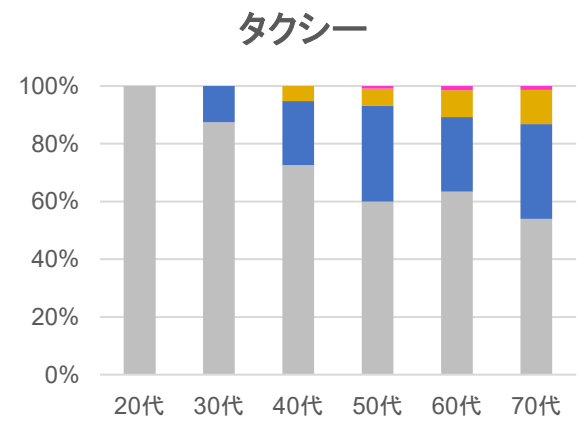
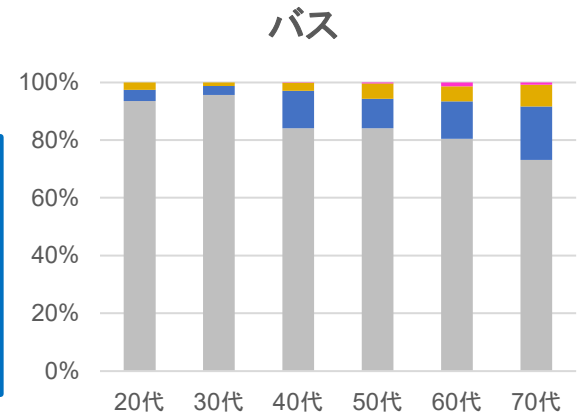
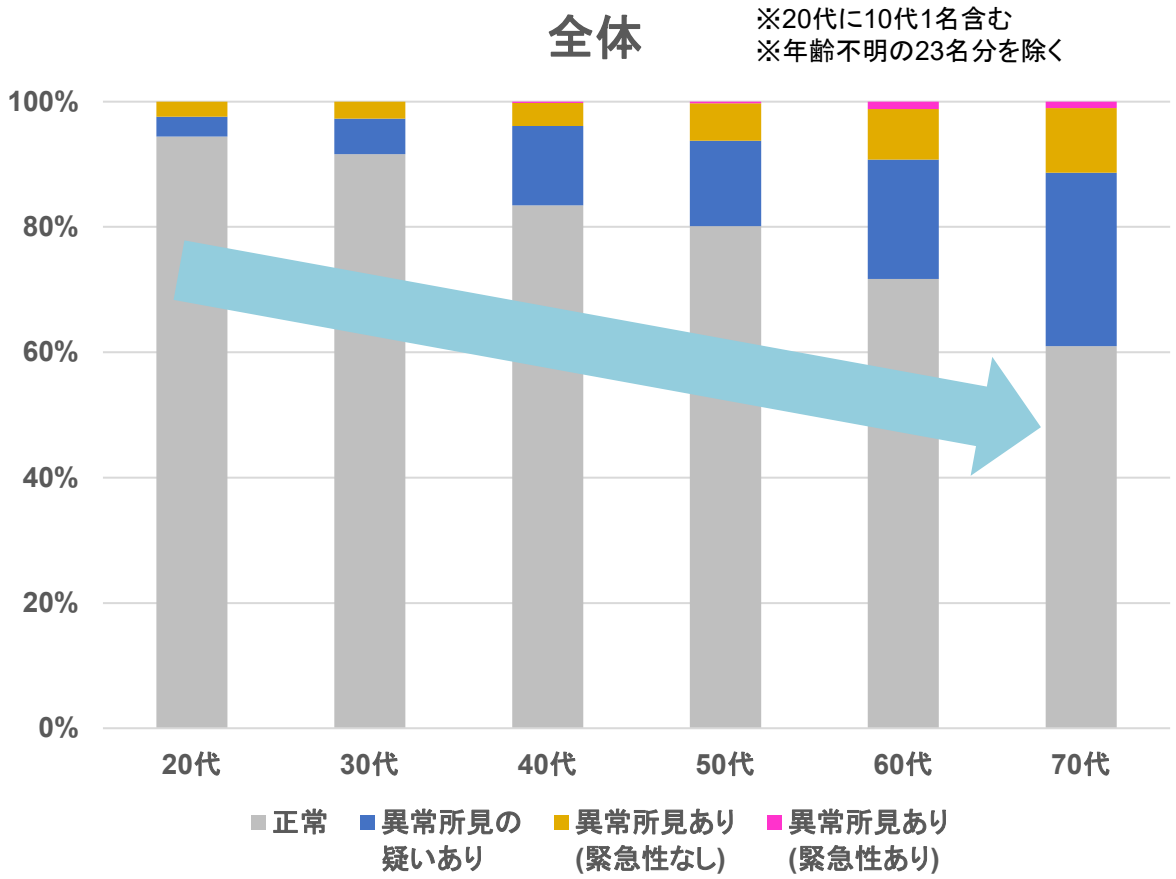
- (1) 全受診者のうち「**異常所見あり(緊急性あり)**」と診断された運転者は、計44名(0.5%)
- (2) 全受診者のうち「**異常所見あり(緊急性なし)**」と診断された運転者は、計557名(5.7%)
- (3) 全受診者のうち「**異常所見の疑いあり**」と診断された運転者は、計1,408名(14.4%)
- (4) 全受診者のうち「**正常**」と診断された運転者は、計7,752名(79.4%)



おおよそ2割の方が
何らかの異常(疑い)
ありと診断

【受診結果(業態×年齢)】

年齢が上がるほど、「異常所見あり(緊急性あり)」、「異常所見あり(緊急性なし)」、「異常所見の疑いあり」と診断された運転者が増加する傾向があった



【事業者の対応】

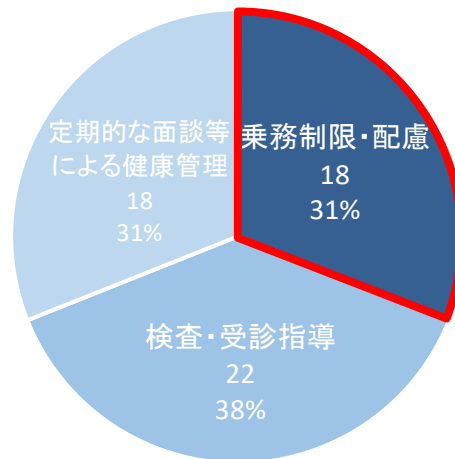
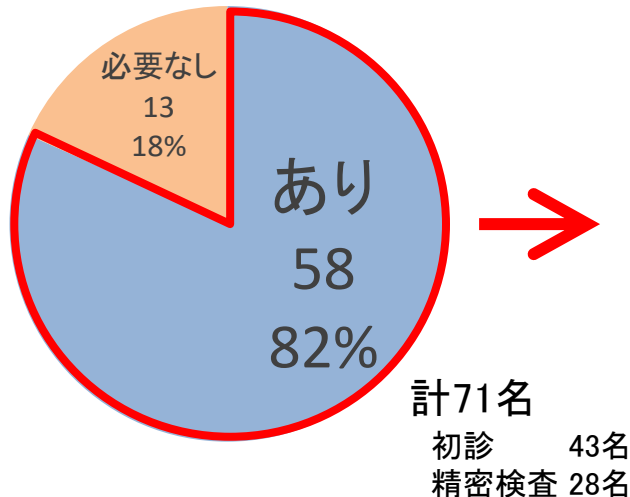
初診または精密検査にて「異常所見あり(緊急性あり)」と診断された運転者
 計71名（平成30年度7名、令和元年度27名、令和2年度37名）

- 「異常所見あり(緊急性あり)」と診断された運転者に対して、受診からおよそ半年までの間に乗務に対する対応をしたと回答した事業者は全体の82%
- 「異常所見あり(緊急性あり)」と診断された運転者に対する事業者の対応として『乗務制限・配慮』を行った後に、勤務制限をした運転者が通常勤務に復帰した割合は55%

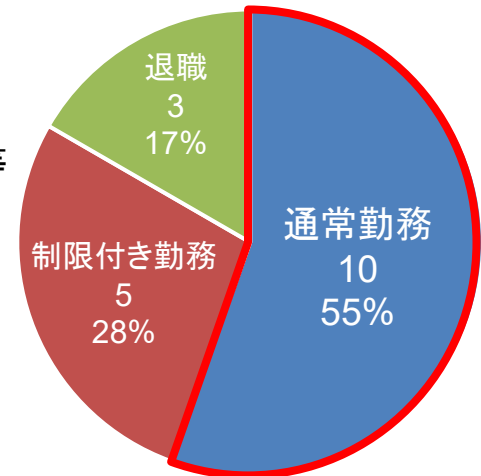
運転者の乗務に対する事業者の対応有無

事業者の対応内容

乗務制限・配慮者の調査2年目の状況



手術・通院等



【事業者の対応】

(1)-① 事業者にて「乗務制限・配慮」をしたケース（抜粋）

	年度	業態	性別	年齢	追跡調査(1年目)		追跡調査(2年目)		現在の状況
					治療状況	事業者の対応	治療状況	事業者の対応	
1	H 30	バス	男	60代	手術	[乗務制限・配慮] 所定外労働の制限 ⇒乗務禁止 ⇒復職	定期的に通院	[乗務制限・配慮] 復職後に所定外労働の制限 ⇒非常勤運転者に変更(健康面関係なし) 週1回血圧測定し、基準値を超えた場合は乗務制限	[通常乗務] 但し血圧基準値を超えた際は乗務制限 定期的に通院
2	H 30	トラック	男	40代	カテーテル手術によるコイル塞栓術、6ヶ月ごとの経過観察	[乗務制限・配慮] 約2週間の入院と自宅療養の後、本人及び医師からの就業について意見確認し、復帰	6ヶ月ごとの経過観察	[乗務制限・配慮] 通常乗務ではあるが、過重労働にならないよう配慮	[通常乗務] 6ヶ月ごと経過観察
3	R1	バス	女	50代	腫瘍の摘出手術⇒療養中	[乗務制限・配慮] 自宅療養としているが、本人から復帰の意思表示があれば主治医及び産業医の意見を踏まえ対応決定	療養後は事務員として復帰	[乗務制限・配慮] 事務員復帰後1か月は様子見し、その後、通常乗務へ復帰している	[通常乗務] 配置転換後に通常乗務復帰
4	R1	バス	女	40代	手術	[乗務制限・配慮] 手術にあたっての休暇調整、復帰に向けた研修実施	-	[乗務制限・配慮] 手術後は、休暇調整や研修を経て復帰。復帰後は、点呼時に健康状況の確認をしている。	[通常乗務]
5	R1	バス	男	50代	カテーテル手術⇒定期的に通院	[乗務制限・配慮] 所属長でもあるため、現在は乗務禁止としている 定期的に受診させ、結果を報告させる	引き続き経過観察	[特になし] 特別な対応なし	[通常勤務]

【脳健診普及に向けたモデル事業の実施によって確認できた事項】

- 疾病の早期発見、早期治療ができた事例を多数確認することができたこと
- 運転寿命の延伸につながっている事例を確認できたことにより、運送業界における人手不足の解消や人材活用につながること
- スクリーニング検査後に事業者が取り組む方策に関して、具体的な好事例が確認できたこと

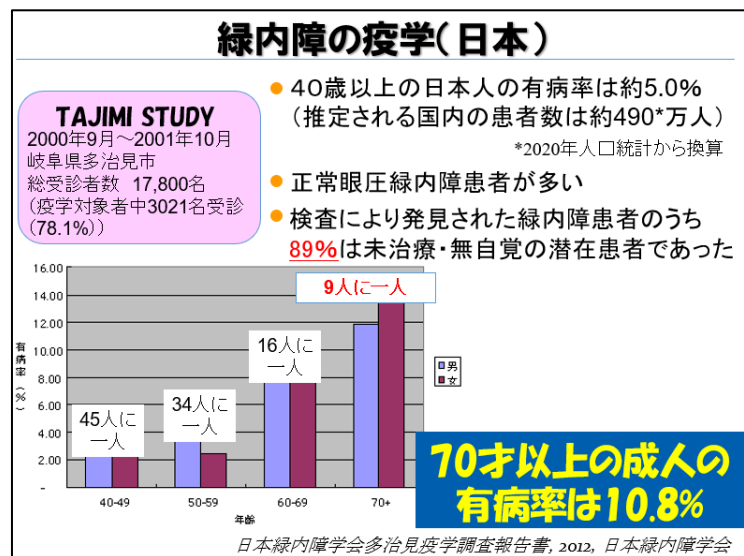


今後の実施事項

- 『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』へモデル事業の実施により確認できたことなどを記載し、スクリーニング検査の普及促進に向けて、本事業の結果とマニュアルの更なる周知を図ることとする。

視野障害と自動車事故の関係について

- 高齢者における発症率が高い緑内障等の**視野障害**では、見えている範囲が狭くなったり、部分的に見えなくなる症状が現れるが、視力は維持されているため、**自覚症状が無いまま**運転を続けることで重大事故に繋がるおそれがある。
- 視野障害に関する運転リスクを**事業者に周知**するとともに、スクリーニング検査や眼科での視野検査の受診による**早期発見**、事業者による受診結果の把握及び**治療を促すこと**等の推奨が必要。



「日本緑内障学会多治見疫学調査報告書, 2012, 日本緑内障学会」より改変

【緑内障患者の見え方の例】



視野障害と自動車事故・最近の裁判事例

- 自動車過失致死事件(刑事裁判)
- 被告人(42歳男性)が軽四輪貨物自動車運転中、信号のない横断歩道を横断中の76歳男性に衝突、死亡させる。「正面を見て運転た、衝撃があったので、車を停めて後方を見たら、ヒトが倒れていた。」
- 矯正視力 右(1.0) 左(1.0)
- **事故後に網膜色素変性と判明**
- 一審は無罪判決(2012.7)→控訴審も無罪(2014.3)
- 損害賠償(民事裁判)
- 被告人(41歳男性)がY字交差点で信号待ち、青信号で発進した直後、横断歩道を右から自転車で渡ってきた59歳女性をはね、死亡させる。
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故前に網膜色素変性症と診断され、身障者手帳2級を取得、医師は「運転はもろろん労働も難しい」と本人に伝えていた。**
- 一審(2018.11)、控訴審(2019.3)とも「**重過失**」を認める。

目の難病認め二審も無罪 大阪高裁、交通死亡事故で運転者の男性に判決

2014.3.26 11:19
奈良市で平成23年、歩行者の男性＝当時(69)＝を車ではねて死亡させたとして、自動車運転過失致死罪に問われた男性被告(45)の控訴審判決が26日、大阪高裁で開かれた。米山正明裁判長は「目の難病で視野が欠け、被害者を見つけるのは困難だった」と述べ、無罪(求刑禁錮1年8月)とした。1審奈良地裁判決を支持、検察側の控訴を棄却した。

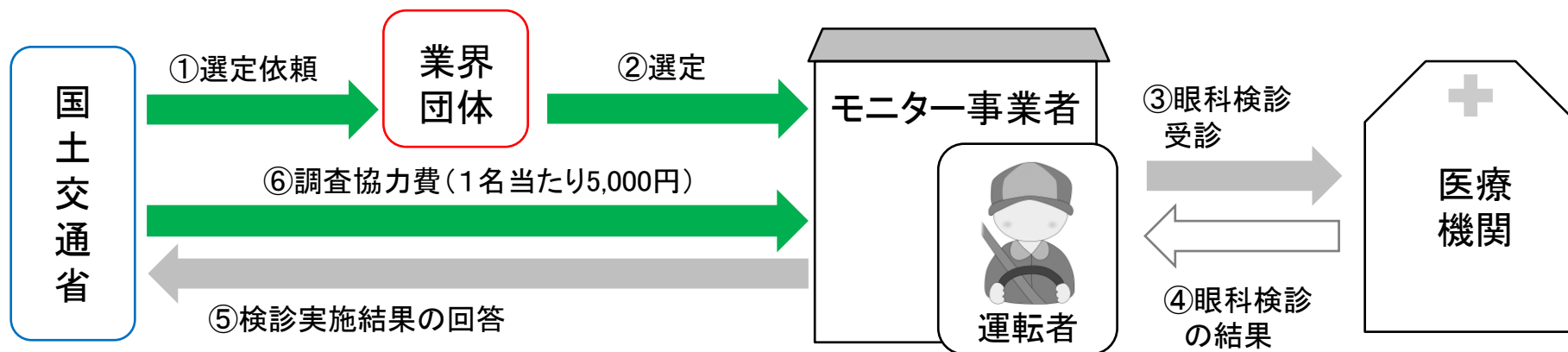
検察側は「前方の安全に注意する義務を怠った」と主張していた。米山裁判長は判決理由で、男性が視野の欠ける「網膜色素変性症」だったと指摘。「衝突直前に、視野の中で感覚が悪い部分に被害者が入り、発見できなかった可能性がある」と述べた。



令和2年度第2回自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた
更なる交通事故対策W/G
西葛西・井上眼科病院 國松副院長 ご講演資料より


- 運転者の視野障害が原因となる事故の抑止のため、眼科検診に積極的に取り組みたいと考えている事業者の中からモニター事業者を選定。
- モニター事業者の運転者が、視野障害対策マニュアルにて推奨を検討している眼科検診を実施。
(R3:671人、R4:633人、R5:約1,700人予定)
- 眼科検診の実施結果やその後の視野障害の発症や治療の有無、勤務制限状況などについて調査(3年間)し、眼科検診を活用した健康確保の取組の手法を検討し、事業者への周知・普及を図る。

【1年目】



【2・3年目】 <追跡調査>

事業者から国交省に対し、眼科検診実施運転者に係るその後の視野障害の発症や治療の有無、勤務状況、事故発生の有無等について調査



調査結果を踏まえ、眼科検診を活用した更なる健康管理方策を検討

【視野障害】モデル事業での受診検査

モデル事業では、以下のうち、「視力検査、眼圧検査、無散瞳眼底検査」を必須で実施。

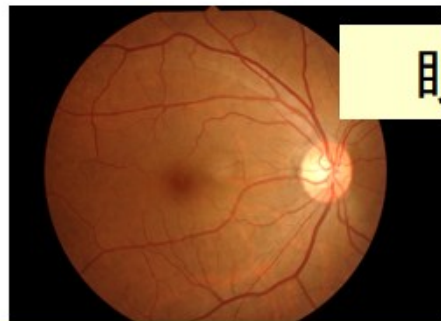


視力検査



眼圧検査

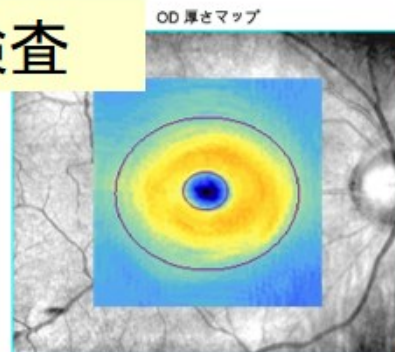
眼球の硬さを測定する検査です。



眼底検査

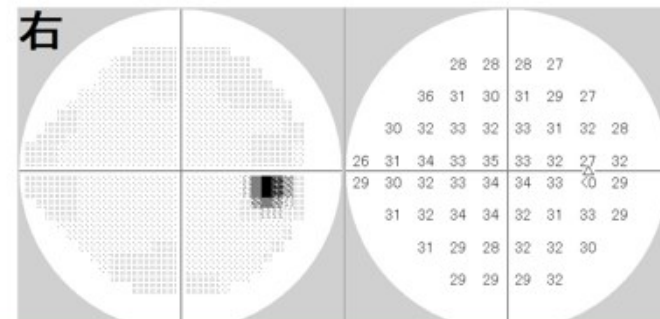
眼底写真

眼の奥にある網膜や視神経、血管などの状態を知るための検査です。



OCT検査

光干渉断層計を使用して、網膜の断層画像を撮影する検査です。

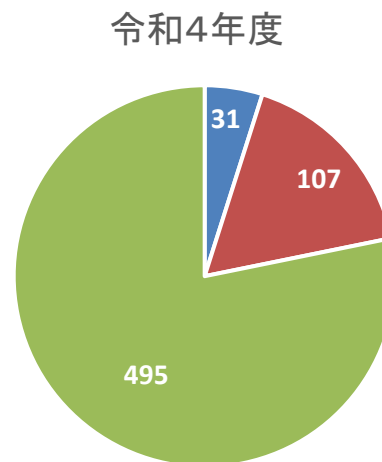
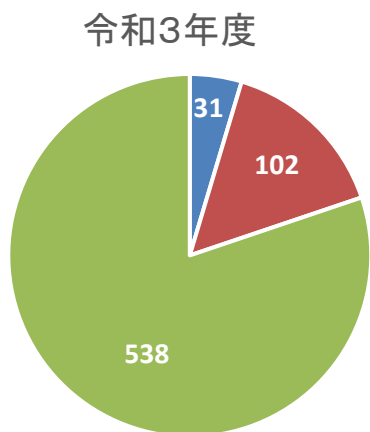


視野検査

見える範囲と網膜の感度を調べる検査です。

※散瞳薬を使用しない無散瞳眼底検査では検査後の運転などへの影響はありません。

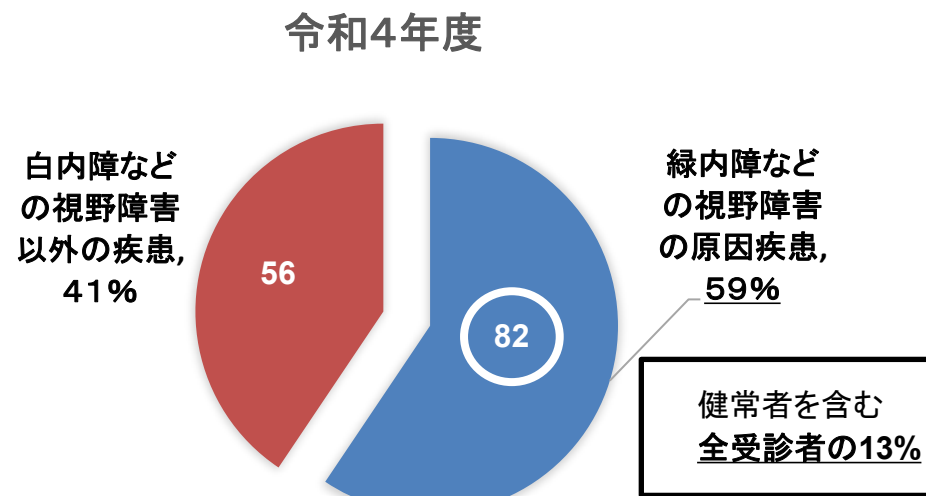
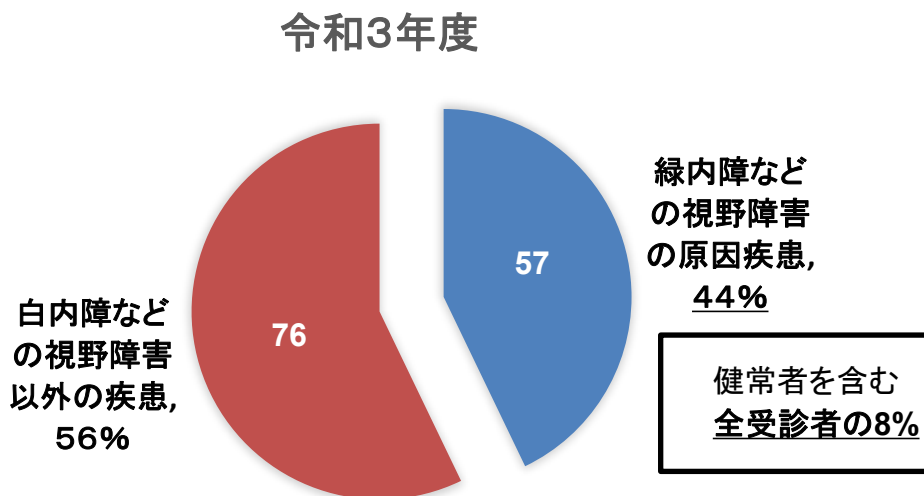
【異常所見の有無】



令和3年度・令和4年度の
有所見率はともに20%程度

■ 異常所見あり ■ 異常所見の疑いあり ■ 異常なし

【視野障害の原因になり得る疾患(疑い含む)】



【検診の中で見つかった症例】

（視野障害の原因疾患）

全検診者のうち、視野障害の原因疾患（疑い含む）と判断された運転者は計82名（13%）

症例	人数	30代	40代	50代	60代	70代以上
緑内障	5名	0名	0名	1名	2名	2名
緑内障疑い	52名	3名	8名	19名	10名	12名
網膜疾患	25名	0名	1名	5名	10名	9名

※一部は精密検査を実施している場合もあり

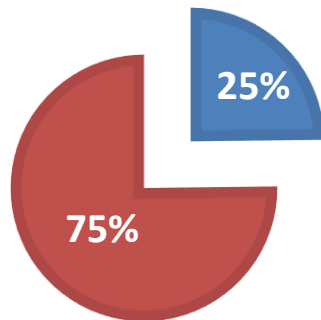
（視野障害以外の疾患）

- ・白内障

【有所見者の精密検査受診率】

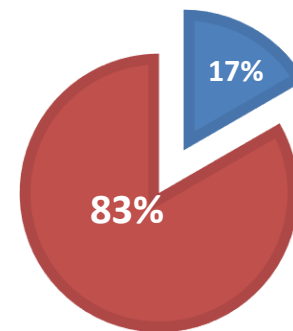
令和3年度(受診後1年以内)

■ 精密検査受診 ■ 精密検査未受診



令和4年度(受診後3か月以内)

■ 精密検査受診 ■ 精密検査未受診



- ✓ スクリーニング検査受診後の精密検査受診率は約2割程度であり、課題と認識
- ✓ 精密検査受診率を向上させる取組みが必要


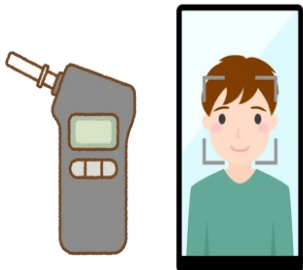

- 視野障害マニュアルに記載した「視力検査」「眼圧検査」「無散瞳眼底検査」の3つの検査から視野障害の原因になり得る疾患の疑いと判断されたケースは令和3年度で全受診者の8%、令和4年度で13%に上る。
- 「早期発見」「早期治療」を行う事で、運転寿命の延伸に繋がるケースも期待されることから、有所見者に対しては積極的に精密検査受診に進んで頂くよう継続的に訴求する。
- 今後は運転者の乗務状況などの追跡を行う事で、交通事故の有無などの相関を調査する。

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況
について
 - (1) 運行管理高度化について
 - (2) 健康起因事故防止の取組み
4. その他

- 重大事故を起こした事業者の大半は、運転者への指導監督が不適切、点呼が未実施であるなど運行管理が不十分。
- 令和5年1月に、運転者に対する指導・監督マニュアルを改正し、「坂道での適切な運転操作」や「非常口や非常停止ボタンの使い方の周知」等を徹底。
- 加えて、令和5年10月10日に省令を改正し、「デジタル式運行記録計の使用の義務化」、「アルコール検知器使用時の画像記録保存の義務化」、「点呼記録の動画保存の義務化」等を令和6年4月より順次実施。

貸切バスの安全規制強化内容(令和5年10月10日省令改正、令和6年4月1日施行※)

※一部の適用は令和7年4月1日

	運行記録計	アルコール検知器	点呼記録
現状	アナログ式やデジタル式	呼気中のアルコールの有無を確認	紙や電磁的方法で1年間保存
制度改正後	デジタル式のみ	呼気中のアルコールの有無を確認 + 検知器使用時の画像記録	電磁的方法で3年間保存 + 動画(音声含む)で点呼の様子を撮影の上、90日間保存
			 監査や巡回指導において、確実に点呼が行われているか確認

令和5年6月にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」を踏まえ、軽貨物事業者の安全対策の強化、監査体制の強化及びデジタル式運行記録計の装着義務化も含む普及促進等、貨物自動車の安全対策の強化を図る。

軽貨物事業者の安全対策の強化

(物流政策パッケージ抜粋)

- 軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。

軽貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



トラック事業者の安全対策の強化

(物流政策パッケージ抜粋)

- トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。
- トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る他、DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現に向けた調整を加速する。

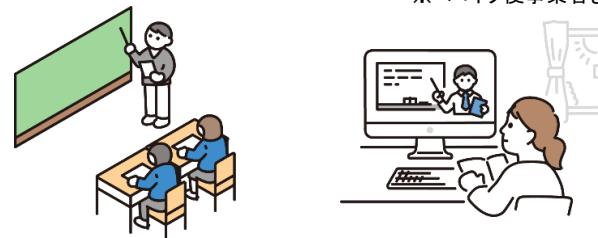
➡ トラック事業に係る安全対策の強化について検討を進め、貨物自動車の更なる安全性の向上を図る

貨物軽自動車安全管理者(仮称)の選任と講習の受講の義務付け

営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者(仮称)」を選任し、以下2つの講習受講を義務付ける※。

※ バイク便事業者を除く

- 管理者講習**(仮称)
管理者の選任にあたり受講
- 管理者定期講習**(仮称)
2年ごとに受講



国土交通大臣への事故報告の義務付け

死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局及び運輸局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用(事故の報告の対象など詳細については今後検討)

国土交通大臣による輸送の安全情報の公表

事業者に対して発出した輸送の確保命令や行政処分の情報等を国土交通省HPにて公表する。

一般貨物事業者等に対して実施している事項の準用



運転者への適性診断の受診を義務付け

一般貨物等の運転者に義務付けている適性診断を軽貨物の運転者にも義務付ける※。
一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用。現在適性診断を実施している認定機関は全国で約130。

※ バイク便事業者を除く

- 初任診断（業務開始にあたり受診）
- 適齢診断（65歳以上の運転者が3年ごとに受診）
- 特定診断（事故を起こした場合に受診）



独立行政法人自動車事故対策機構 ホームページより

業務記録及び事故記録の保存義務付け

- 毎日の業務開始・終了地点や業務に従事した距離等を記録した業務記録を作成し、1年間の保存を義務付ける。
- 事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策を記録し、3年間の保存を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用

スケジュール

次期通常国会への法案提出も含め検討中。

貨物軽自動車運送事業と一般貨物自動車運送事業の制度の主な比較

		貨物軽自動車運送事業	(参考)一般貨物自動車運送事業
事業の開始		届出制	許可制
運行管理	運行管理者の選任	義務なし ※	義務あり
	事故の報告	義務なし ※	義務あり
	運行記録計による記録	義務なし	義務あり <small>※総重量7tまたは最大積載量4t以上の車両</small>
	乗務等の記録	義務なし ※	義務あり
	適性診断の受診、初任運転者等に対する特別な指導	義務なし ※	義務あり
	点呼	義務あり	
	従業員に対する指導及び監督	義務あり	
	運転者が遵守すべき事項	酒気を帯びて乗務しないこと等遵守義務あり	
	運転者の勤務時間等の遵守	義務あり	
	異常気象時等における措置	義務あり	
点検整備		義務あり	
監査		監査対象	

※ 新たな安全対策として検討中の事項

軽貨物事業者向けの指導・監督マニュアルについては、軽貨物事業者が実施すべきことが分かる簡易マニュアルを年度内に公表予定。

改善基準告示改正概要

- 全ての労働者の労働時間の上限は労働基準法で定められているが、自動車運転業務については、荷待ち、客待ち時間等一般労働者とは異なる労働環境にあることから、特例規則である厚生労働省告示(改善基準告示)が設けられている。
- 「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(平成30年7月公布)において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、時間外労働年960時間(=月平均80時間)の上限規制を適用することとなった。
- 改正改善基準告示の内容は、令和4年9月の厚生労働省の専門委員会において以下のようにとりまとめられ、令和4年末頃の公布を経て、令和6年4月1日から施行される予定。

	区分	現在	改正後(令和6年4月～)	
バス	1か月の拘束時間	(新設)	281時間を超えないこと	
	1日の休息期間	8時間以上与えること	11時間以上与えるよう努めることを基本とし、 9時間を下回らないものとする	
	1日の拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	原則13時間以下、最長15時間	
タクシ	日勤	1か月の拘束時間	299時間を超えないこと	
		休息期間	8時間以上与えること	
		拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	
	隔勤	1か月の拘束時間	262時間を超えないこと	(現行どおり)
		休息期間	20時間以上与えること	24時間以上与えるよう努めることを基本とし、 22時間を下回らないものとする
		拘束時間	21時間以下	22時間以下
トラック	1か月の拘束時間	293時間を超えないこと	284時間を超えないこと	
	1日の休息期間	8時間以上与えること	11時間以上与えるよう努めることを基本とし、 9時間を下回らないものとする	
	1日の拘束時間	原則13時間以下、最長16時間	原則13時間以下、最長15時間	

※各項目には適用回数等の細目ルールが定められている。

※その他の項目(最大運転時間、連続運転時間、特例等)についても改正案がとりまとめ済。

【厚生労働省HP】 https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126973_00001.htm

- 国土交通省で収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものを情報提供することで、事故防止の取組への活用を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始し、**毎週金曜日に定期配信**。(令和5年12月22日に第739号を配信)
- **購読者数は**運送事業者や運行管理者等をはじめとして**2万人を突破**。

メールマガジンの登録方法

メールマガジン「事業用自動車安全通信」は、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として毎週金曜日に配信しています。国土交通省HPから配信登録をお願いします。

[国土交通省](#) [検索](#)

① 国土交通省HPから「自動車」を選択します。



② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



③ 「自動車総合安全情報はこちら」を選択します。



◆自動車総合安全情報はこちら

④ 「事業用自動車安全通信」を選択し、配信登録をお願いします。



メールマガジン「事業用自動車安全通信」

※ 携帯電話、スマートフォンからの登録はこちら →



◆◆◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」第739号(R5.12.22)◆◆◆

=はじめに=

このメールマガジンは、国土交通省において収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものについて、皆様に情報提供することにより、その内容を他山の石として各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として配信しています。

また、自動車運送事業等における安全・安心確保に関する最近の情報等についてもトピックとして提供していますので、ご活用ください。

=目次=

1.重大事故等情報=1件(12月15日~12月21日分)

(1)乗合バスの車内事故

2.トピック

(1)貸切バスの安全性向上のための制度改正の概要パンフレットを作成しました。

(※新着情報)

(2)冬用タイヤ交換時には確実な作業の実施をお願いします!

(配信日:R5.10.6)

ご清聴ありがとうございました。