

運行管理者の方向け

点呼

～点呼は安全輸送の要～

公開している講演資料一覧

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

- 1～3月期講演資料 (テーマ：健康管理)
- 4～6月期講演資料 (テーマ：適性診断・管理者講習)

(今回公開) 7～9月期講演資料 (テーマ：点呼)

The screenshot shows the Chubu Transport Bureau website with the 'Mission 1st' page highlighted. Below it, a report titled '右折時の死傷事故を減らす' (Reducing Fatal and Injurious Accidents at Right Turns) is displayed. The report includes a table of accident statistics and a bar chart comparing the ratio of accidents between day and night for different vehicle types.

項目	内容
右折時確認	右折事故におき、対向車に注意が不足している
安全確認省略	先行車に追い越され、対向車との安全確認が不足している
対向四輪車の動きが「漫然と右折して」「先行...交差点横断歩道上	対向車は、対向車との安全確認が不足している

対向	同方向
昼	夜
47%	65%
53%	34%

昼間と比較し、夜間の「同方向」の歩行者・自転車への事故が増加する。周辺が暗いため、ヘッドライトが届きにくく認識しづらくなる。特にこれからの時期「しっかり確認、ゆっくり進行」で。

旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（点呼等）

第二十四条 旅客自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。次項において同じ。）により点呼を行い、次の各号に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。ただし、輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、旅客自動車運送事業者が点呼を行う場合にあつては、当該旅客自動車運送事業者は、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。

- 一 道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十七条の二第一項及び第二項の規定による点検の実施又はその確認
- 二 酒気帯びの有無
- 三 疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無

2～4 （略）

5 旅客自動車運送事業者は、第一項から第三項までの規定により点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示をしたときは、運転者ごとに点呼を行つた旨、報告、確認及び指示の内容並びに次に掲げる事項を記録し、かつ、その記録を一年間保存しなければならない。

- 一 点呼を行つた者及び点呼を受けた運転者の氏名
- 二 点呼を受けた運転者が乗務する事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
- 三 点呼の日時
- 四 点呼の方法
- 五 その他必要な事項

貨物自動車運送事業輸送安全規則（抜粋）

（点呼等）

第七条 貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。次項において同じ。）により点呼を行い、次に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、貨物自動車運送事業者が点呼を行う場合にあつては、当該貨物自動車運送事業者は、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。

- 一 酒気帯びの有無
- 二 疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
- 三 道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十七条の二第一項及び第二項の規定による点検の実施又はその確認

2～4 （略）

5 貨物自動車運送事業者は、第一項から第三項までの規定により点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示をしたときは、運転者ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容並びに次に掲げる事項を記録し、かつ、その記録を一年間保存しなければならない。

- 一 点呼を行った者及び点呼を受けた運転者の氏名
- 二 点呼を受けた運転者が乗務する事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
- 三 点呼の日時
- 四 点呼の方法
- 五 その他必要な事項

点呼は安全輸送の要 何で点呼が必要か

① 悪質違反（酒気帯び・薬物等）を防ぐ

酒気帯び・飲酒事案の殆どが「点呼していなかった」「運転者に任せていた」

アルコール検知器の有効保持義務違反も発生

薬物は完全検知不可「日頃の変化を見逃さない」

② 健康起因事故を防ぐ

疲労、疾病、睡眠の状態を確認

持病等の把握、服薬の状況「薬はちゃんと持った？」

③ 車両故障事故を防ぐ

故障による運行中断は事故報告対象

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）

車輪脱落も多数発生（令和2年度は131件、令和3年度は令和4年1月末までに107件（速報値））

④ 同種の事故（ヒヤリ・ハット）を防ぐ

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報告

必要に応じて、他の運転者へ展開

点呼を活かして過労運転を防止

点呼では、顔つきなどの変化をよく観察することにより、運転者の前日の状況や疲労・健康状態などについて細かくチェックすることが大切です。

- 運転者の健康状態、疲労の度合、飲酒の有無、薬の服用状況、異常な感情の高ぶり、睡眠不足などについて確認します。
- 運転者の歩き方、服装、顔色、口臭、目の動き、態度、言葉遣いの変化などをよく観察し、異常が感じられれば質問する。前日の状態と比較し、また質問に対する反応時間なども観察することが必要です。
- 直前の睡眠時間、疾病の有無(持病のある場合においては現在の状態と通院の確認等)など、運転者の身体的な健康状態を把握するとともに、精神的な面においても悩みがないかなども把握することが必要です。

コミュニケーションが輸送の安全すべてにつながる

運転者の変化に気付くためにも、日ごろから運転者と運行管理者の間のコミュニケーションをよくしておくことが必要です。

- 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
- 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？」
- 運転者が出先から気軽に連絡できる体制作り
- 乗務後（乗務途中）点呼でヒヤリハット経験がなかったかを確認。
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
- 乗務後点呼では、「お疲れ様」という心からのねぎらいが、運転者の励みや疲労解消になる。

点呼は安全輸送の要 点呼をする意味を考える

運転者とのコミュニケーションを確保する

コミュニケーションは輸送の安全すべてにつながる

何気ない会話から、不具合を読み取る

普段の指導教育の内容をおさらいする（理解度の把握）

機会があるごとに声掛けしましょう

- ☑ お互いに（管理者からも）挨拶している
- ☑ 運転者の話にしっかりと耳を傾けている
- ☑ 休憩など合間の時間も声掛けしている 等

話しやすい環境づくりでより風通しのよい会社へ

3. 法令等の改正・お知らせ

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ

全業態

通達「自動車事故報告書等の取扱要領」の一部が改正されました

事故の直接的推定原因が「**居眠り**」または「**漫然運転**」で、
かつ

- 事故以前から睡眠時無呼吸症候群を発症しており、事故当時も治療を継続
- 事故前の症状等から、睡眠時無呼吸症候群を発症していたと推定
- 事故後の診察により事故当時睡眠時無呼吸症候群を発症していたとの診断結果

等、当該運転者が事故当時、睡眠時無呼吸症候群を発症または発症の疑いがもたれた場合、自動車事故報告書とともに当該通達の**別表2「運転者の健康状態に起因する事故の調査事項」**の提出が必要となりました。

自動車事故報告書等の取扱要領

別表2 運転者の健康状態に起因する事故の調査事項

1. 事業者

- (1) 氏名又は名称及び住所
- (2) 営業所の名称及び住所
- (3) 事業の種類
- (4) 営業所の運転者数及び車両数

2. 事故等の概要

- (1) 発生年月日
- (2) 発生場所
- (3) 道路の状況 ①道路名 ②幅員 ③勾配 ④道路の形態等
- (4) 車両 ①登録番号 ②車名 ③型式 ④年式
- (5) 運転者 ①氏名 ②年齢 ③経験年数 ④採用年月日 ⑤選任年月日
- (6) 事故等の状況(当日の運行状況及び車両停止に至った状況を含む)
- (7) 損害
- (8) 推定原因
- (9) 事故処理の状況

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

～SAS対策の必要性と活用～

(平成27年8月25日国土交通省自動車交通局)

もご活用ください。

<https://www.mlit.go.jp/common/001101506.pdf>

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ

全業態

自動車運送事業者向けのマニュアルが策定及び改正されました

① 「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」が策定されました

- 事業用自動車の運転者が疾病により運転を継続できなくなる事案は依然として多く発生しています。その中で高度の視野障害を有する運転者が、自身の疾患に気付かずに運転を継続している場合、信号や標識を見落とすなどにより、重大事故を引き起こす可能性が高まります。
- 運転者の視野障害が原因となる事故を防ぐために自動車運送事業者が知っておくべき内容や取り組む際の手順等を具体的に示した「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」が策定されました。

自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル【概要版】

本マニュアルの狙い

- 運転者の視野障害が運転リスクとなることを周知し、交通事故を防ぐために事業者が取り組むべき内容について理解を促す。
- 眼科健診・眼科精密検査と治療、そして受診前の準備から受診後の対応までの一連の流れを具体的に示し、視野障害の早期発見・治療継続を促進する。

視野障害を自覚しないまま運転を続けていると・・・

信号や歩行者等を見落とし、重大事故を引き起こす原因になりかねません！！

視野(見える範囲)が狭くなったり、一部が欠けたりする視野障害は、症状が進行するまで自覚しにくいという特徴があります。

部分的な視野欠損 視野狭窄

信号が見えていない 歩行者や自転車が見えていない

本マニュアルのポイント

知識

1章 ★視野が狭くなったり一部欠けたりする視野障害を自覚せずに運転を続けることで重大事故を起こす可能性がある。
★視野障害の早期発見と治療の継続により、運転者の運転寿命を延伸できる。

実践

視野障害の早期発見と運転寿命を延伸するための実施事項

2章-1 運転者への理解促進
2章-2 眼科健診の受診と対応
2章-3 視野障害に関する注意すべき症状の把握

事業者が実施

運転者に対して、視野障害に関する理解を促すため、社内教育や施策(簡易スクリーニング検査手法の導入・実施等)を実施する。

定期健康診断において、視力検査のほか、眼底検査・眼圧検査等の追加検査(眼科健診)を勧める。健診で異常あり、または異常の疑いがある場合は、眼科精密検査の受診を指導する。

「疾患を見逃さないために注意すべき症状」について運転者に周知する。また、日頃から点呼等で症状の有無を確認し、症状が現れた場合は、眼科精密検査の受診を指導する。

眼科精密検査の受診を指導する



https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000491.html
または「自動車運送事業者における視野障害対策」で検索願います。

社内での眼科健診の受診・眼科精密検査の受診を検討し、運転者が健康で安全に業務ができる職場環境にしましょう。

4章-5 個別の状況判断および産業医との相談の上、就業上の措置(運転指導や経過観察等)を講じる

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ

全業態

自動車運送事業者向けのマニュアルが策定及び改正されました

② 「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の一部が改訂されました

1. 背景・必要性

事業用自動車による飲酒運転の根絶に向けて、「事業用自動車総合安全プラン」に飲酒運転ゼロを掲げて各種取組を実施してきたところであるが、未だ根絶に至っていません。

また、令和3年6月に発生した飲酒した運転者による自家用トラックの事故を受けて取りまとめられた「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」(令和3年8月4日「第2回交通安全対策に関する関係閣僚会議」決定)において、「運転者の指導・監督時の実施マニュアルにアルコール依存症関係の記載について拡充すること」とされているところです。

これらの状況を踏まえると、飲酒傾向の強い運転者に対する適切な指導監督の実施に参考となる情報を記載することが必要であることから、アルコール依存症に関する基礎知識の記載を拡充するとともに、対応方法の例、治療法等の医学的知見や運送事業者の取組事例を新たに記載することとしました。

2. 改訂内容

アルコール依存症に関する基礎知識【記載拡充】

対応方法の例【新規記載】

治療法等の医学的知見【新規記載】

運送事業者の取組事例【新規記載】

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う
一般的な指導及び監督の実施マニュアル
《第1編 概要編》



トラック事業者編

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/instruction.html>

または

「指導監督実施マニュアル」で検索願います。

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ **旅客（バス）**

貸切バスの運行を再開する際の安全確保の徹底について 令和4年4月22日

新型コロナウイルス感染症の影響拡大により著しく需要が減少している中、運転者がバスの運転業務から離れていることによる運転技能の低下や、車両の定期点検の未実施等、輸送の安全が確保されているかが懸念されます。つきましては、下記について徹底をお願いいたします。

- 1. 事業者は、運行管理者に対して確実な点呼の実施、乗務員の健康状態の把握等運行管理業務を適切に実施するよう徹底すること。
- 2. 運行管理者は、一定期間運転業務から離れている運転者が運転業務を行う前には、運転者に対して実技等による指導及び監督を実施した上で運転業務を再開させること。
- 3. 事業者は、車両の点検整備を確実に実施すること。

乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止の徹底について

令和4年5月6日

令和4年4月28日、高速乗合バス運転者が運転中にスマートフォンを操作し、乗客より注意を受けるといふ事案が発生。

事業用自動車の運転者、特に多数の旅客の命を預かるバス事業者においてこのような安全を軽視する行為を行ったことは極めて遺憾であります。

改めて乗務中のスマートフォンの操作の禁止について徹底するとともに、同種事案の再発防止に努めていただくよう徹底をお願いいたします。

自動車交通部自動車監査官からのお知らせ

旅客（タクシー）

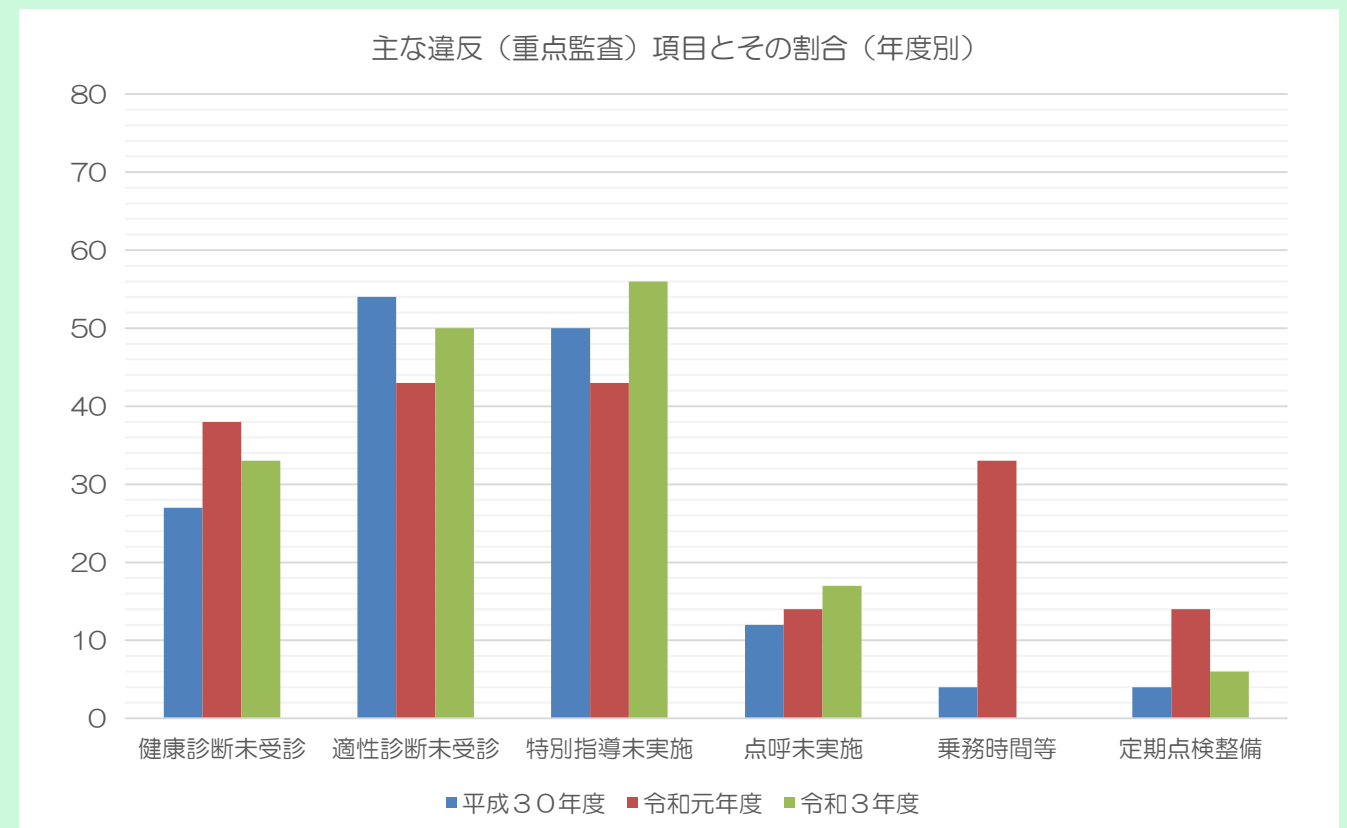
令和4年1月に実施したタクシー事業者に対する集中監査月間の結果、中部運輸局管内407事業者（令和3年3月31日現在）のうち24事業者に対して監査を実施し、18事業者について法令違反を確認しました。

特に「健康診断未受診」、「適性診断未受診」、「適性診断結果に基づく特別指導の未実施」について、多くの違反を確認しました。

引き続き**適性診断**や**健康診断**の受診及び診断結果に基づく**指導の徹底**をお願いします。

法令違反の状況

管轄支局	監査事業者数	違反事業者数	重点監査項目に係る違反状況					
			健康診断未受診	適性診断未受診	特別指導未実施	点呼未実施	乗務時間等	定期点検未実施
愛知	8	7	2	5	5	2	—	1
静岡	4	4	2	3	3	—	—	—
岐阜	6	3	2	1	1	—	—	—
三重	3	2	—	—	—	—	—	—
福井	3	2	—	—	1	1	—	—
計	24	18	6	9	10	3	—	1
令和元年度計	34	21	8	9	9	3	7	3



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～)

○乗合・貸切共通:旅客自動車運送事業者報告情報管理・集計システムに関する案内

対応ブラウザにかかるシステム改修が行われ、現在はMicrosoft EdgeとGoogle Chromeで利用可能となっております。 ※Internet Explorerサポート終了のため

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

【別添氏】

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、乗客の有無を確認しないまま、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 一般バス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

- 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://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) 問合せ先については、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/>

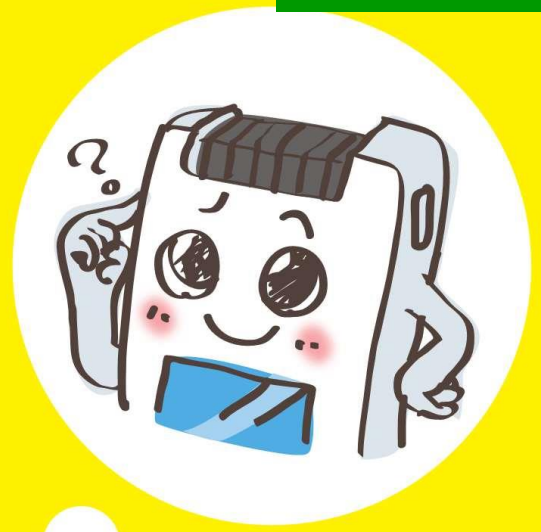
全業態

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。



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://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。

毎月〇〇日は
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

4. 参考資料

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）

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
[2020_anpurajikotoukei.pdf \(mlit.go.jp\)](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/gian/mission1st.html)

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。