

運行管理者の方向け

運転者に対する指導及び監督

～事業用自動車の構造上の特性～

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://wwwtb.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)
- 7～9月期講演資料 (テーマ：点呼)
- 10～12月期講演資料 (テーマ：アルコール依存症への対応)

(今回公開) 1～3月期講演資料 (テーマ：事業用自動車の構造上の特性)

The screenshot shows the 'Mission 1st' website interface. At the top, there's a navigation bar with '中部運輸局' (Chubu Transport Bureau) and various menu items like '中部運輸局について', '報道・広報', '自動車の検査・登録', '試験・免許', '統計情報', and '申請・手続・お問い合わせ'. Below this, the 'Mission 1st' logo is prominent, followed by the text '中部ブロック事業用自動車安全対策会議'. The main content area features a report titled '右折時の死傷事故を減らす' (Reducing fatal and injury accidents during right turns). It includes a section for '最近の右折死傷事故事例' (Recent right-turn fatal and injury accident cases), specifically '事例6 相手：歩行者、進行方向：同方向(トラック)' (Case 6: Opponent: Pedestrian, Direction of travel: Same direction (Truck)). A bar chart shows the '昼夜別 自転車・歩行者進行方向比率 (平成19～23年)' (Day and night ratio of bicycle and pedestrian travel direction (Heisei 19-23)). The chart compares '対向' (Opposite) and '同方向' (Same direction) for both '四輪対自転車' (4-wheeled vs bicycle) and '四輪対歩行者' (4-wheeled vs pedestrian). The data shows a significant increase in same-direction accidents at night, particularly for pedestrians. A diagram illustrates the accident scenario where a truck turns right into the path of a pedestrian or cyclist moving in the same direction. Text notes that at night, the lack of headlights makes it difficult to recognize the surrounding environment, leading to more accidents, especially during the period of 'しっかり確認、ゆっくり進行' (thoroughly check, slow down).

運転者に対する指導監督の概要（一般的な指導及び監督）

関係法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得することを目的とし、運行管理者は、運転者に対する適切な指導及び監督を行わなければいけません。

【共通事項】

- ・ 事業用自動車を運転する場合の心構えを理解させる。
- ・ 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項を理解させる。
- ・ **事業用自動車の構造上の特性を理解させる。**
- ・ 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法を理解させる。
- ・ 運転者の運転適性に応じた安全運転を指導する。
- ・ 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法を指導する。
- ・ 健康管理の重要性を理解させる。
- ・ 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法を理解させる。

【旅客のみ】

- ・ 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項を理解させる。
- ・ 旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項を理解させる。
- ・ 主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況を把握させ、留意すべき事項を指導する。

（旅客のうち、貸切のみ）

- ・ ドライブレコーダーの記録を利用した運転者の運転特性に応じた安全運転を指導する。
- ・ ドライブレコーダーの記録を活用したヒヤリ・ハット体験等を自社内で共有する。

【貨物のみ】

- ・ 貨物の正しい積載方法を習得させる。
- ・ 過積載の危険性を理解させる。
- ・ 危険物を運搬する場合に留意すべき事項を指導する。
- ・ 適切な運行の経路の通行及び当該経路における道路及び交通の状況の把握を指導する。

旅客（バス） …… スライド5へ

旅客（タクシー） …… スライド8へ

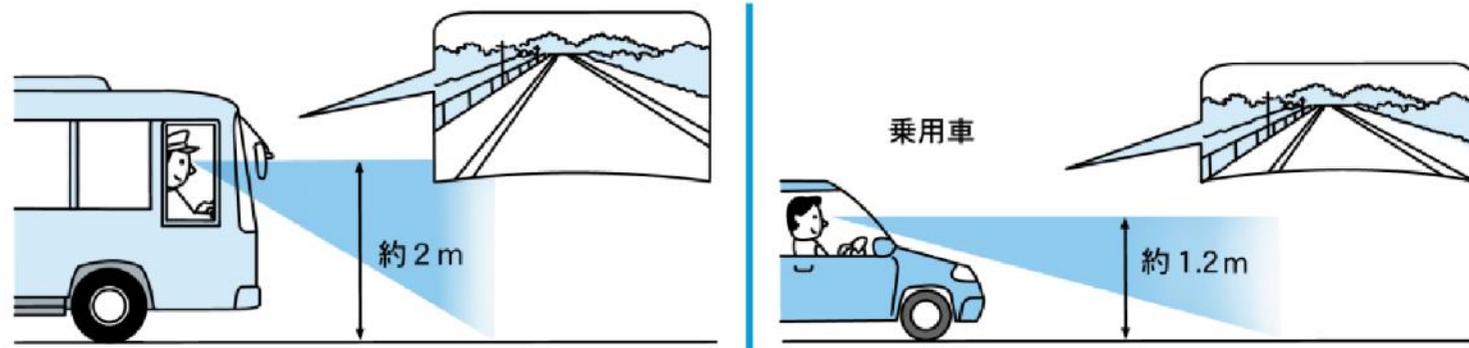
貨物（トラック） …… スライド12へ

バスの特性に合わせた運転

(1) 車高の高さに配慮した運転

「車高が高い」という特徴は、車高感覚、前方距離感覚に注意した運転が必要であることを認識させましょう。

運転席の高さと視界との関係



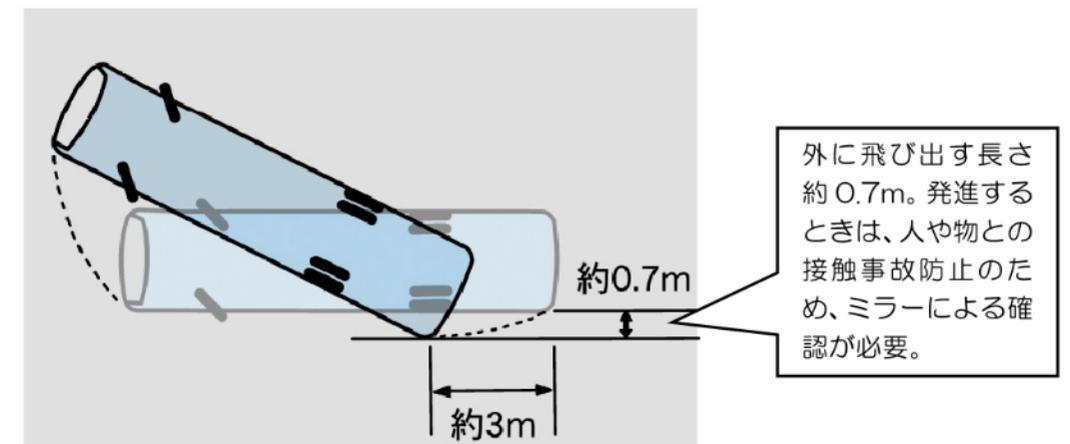
- 視点が高く、手前の路面もよく見えるが、前方距離が長い感覚を持ち、知らず知らずのうちに車間距離をつめてしまい、追突事故の要因となる。
- 重心も高いため、不安定で横転する確率も高い。
- 車高の高さによる事故として、看板などへの接触や衝突を起こすことが多い。

(2) 車長の長さに配慮した運転

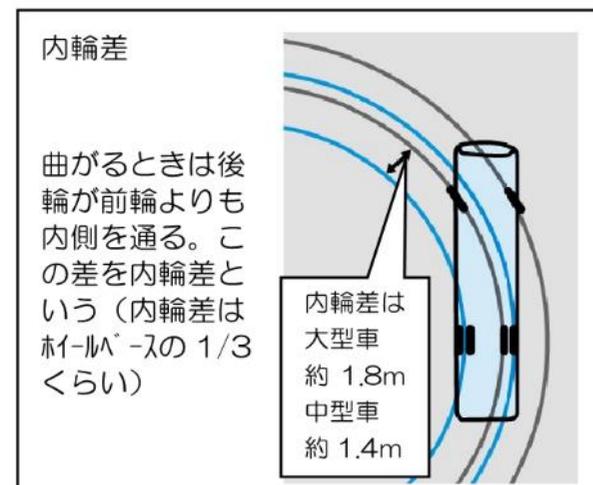
「車長が長い」ことから、内輪差が大きい、オーバーハング部がはみ出すなどの特徴があり、この特徴に注意した運転が必要であることを認識させましょう。



- 内輪差が大きく、左折時に左側方のバイクや歩行者を巻き込んでしまう危険があります。



- 右折時に車体後部のオーバーハング部がはみ出すため、車体後部が後続車に接触することがあり、事故の要因となります。



- 狭い道路への左折時には、内輪差が大きいため、車体がふくらみ、センターラインをはみ出して左折するケースが多く危険です。

バスの特性に合わせた運転

旅客（バス）

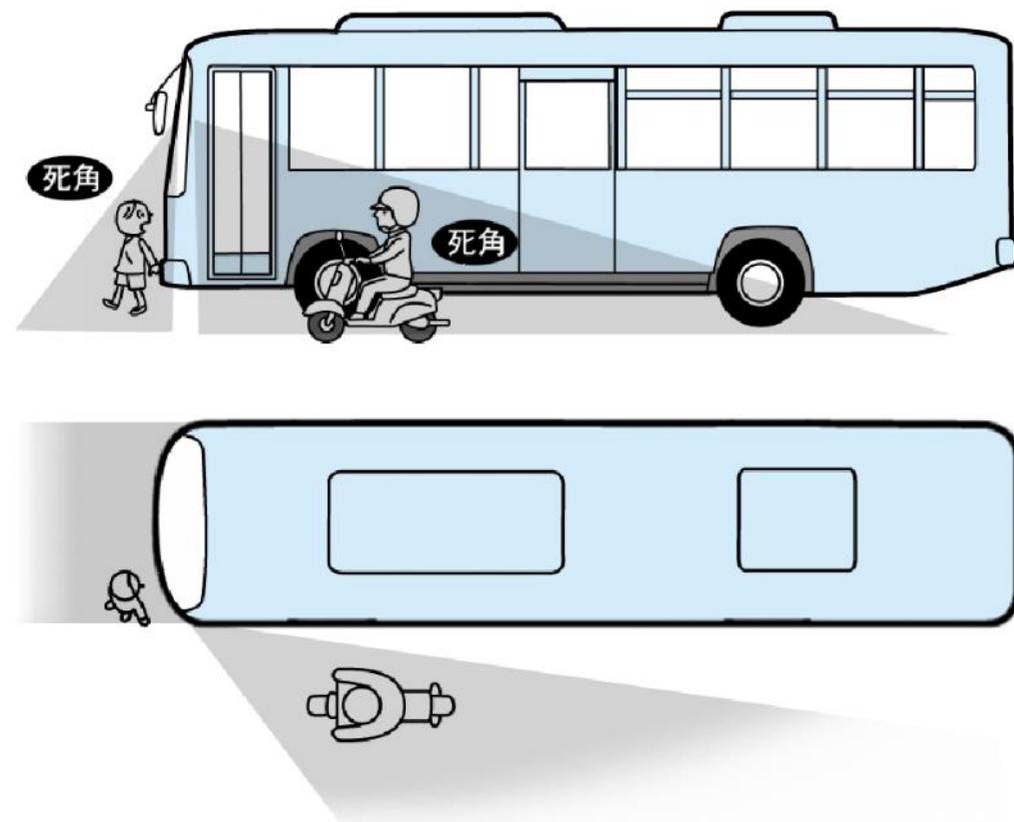
(3) 車幅の広さに配慮した運転

「車幅が広い」ことから、接触やはみだしの危険性があるなどの特徴があり、この特徴に注意した運転が必要であることを認識させましょう。

- 狭い道路ですれ違う際には、広い車幅が接触事故を招きかねません。
- カーブで道路幅が狭い際には、車幅の広いバスはセンターラインをはみ出してしまうおそれがあり、対向車との衝突事故にもつながりかねません。

(4) 死角の大きさに配慮した運転

「車幅が広い」ことから、接触やはみだしの危険性があるなどの特徴があり、この特徴に注意した運転が必要であることを認識させましょう。



- 左側後方の死角が大きく、特に、左側方から左後方にかけてはミラーに写る範囲以外はほとんど死角となっています。どこが見えないかを確認し、補助ミラーの活用、目視などにより、安全を確認することが必要です。
- 後方はほとんど死角となって見えないバス車両もあり、後退時の事故の要因となっているため、車掌が乗務している場合は必ず誘導させ、ワンマンの場合は、一旦下車して後方の安全を確認することが必要です。
- バス車両は、車両の直前にも死角があり、子ども、高齢者、降車した乗客などが通行しているのを見落とすことがあります。発車時にはアンダーミラーによる車両直前の確認等、基本動作を励行するため、指差し呼称及び安全呼称を行うことが必要です。また、車両直前の視界を広くするため、シートの座面高を高くしましょう。

バスの特性に合わせた運転

旅客（バス）

(5) スピードの特性に配慮した運転

「車幅が広い」ことから、接触やはみだしの危険性があるなどの特徴があり、この特徴に注意した運転が必要であることを認識させましょう。

① スピードが運転に与える影響

- 衝撃力はスピードに比例して大きくなりますが、車体重量の大きいバスは、衝撃力がさらに大きくなり、重大事故につながります。
- バスは、車体重量が重たく、カーブでは遠心力が強く働くこととなり、横転やオーバーハングによる尻ふりの危険性が高いといえます。
- 制動距離はスピードに比例して長くなりますが、車体重量が大きいバスは、停止距離が長くなり、追突の危険性が高くなります。
- 雨天時には、ハンドルもブレーキも効かないハイドロプレーニング現象などを生じるため、危険性がさらに増します。

② スピードをコントロールした運転

- 安全な運行のためには、道路交通法に定められている最高速度の遵守が基本です。また、会社で規定されている速度がある場合には、それを遵守しましょう。
- スピードの出やすい下り坂、スピードの低下しやすい上り坂では、ブレーキ操作などに注意し、スピードをコントロールすることが必要です。
- **長い下り坂においてフットブレーキを使い過ぎると、ブレーキライニング等が過熱しブレーキが効かなくなる危険性があるため、エンジンブレーキや排気ブレーキを併用する等の適切な運転操作の必要があります。**
- バスは乗客の安全を確保するための速度で走っていることから、周りの車の流れに合わせてスピードを出す必要はありません。
- 状況に応じた安全な速度、十分な車間距離を保つことが重要です。

(ハイドロプレーニング現象)

自動車などが水の溜まった路面などを走行中に、タイヤと路面の間に水が入り込み、摩擦力が失われる現象のこと。

(フェード現象)

下り坂などでフットブレーキを使いすぎるとブレーキパッドが非常に高熱になり、摩擦材の熱分解で発生したガス膜がブレーキローターの間にはさまることで摩擦力が減り、ブレーキの効きが悪くなる現象のこと。

(ベーパーロック現象)

ブレーキ時の摩擦熱により「気泡」が生じ、それが原因でブレーキが効きにくくなる現象のこと。

下り坂の走行

- 下り坂ではスピードが出やすくコントロールが重要



- フットブレーキを多用すると、フェード現象やベーパー・ロック現象が生じ、ブレーキが効かなくなる恐れがある



- できるだけエンジンブレーキや排気ブレーキを活用し、道路の勾配や周囲の状況に応じた走行をこころがける

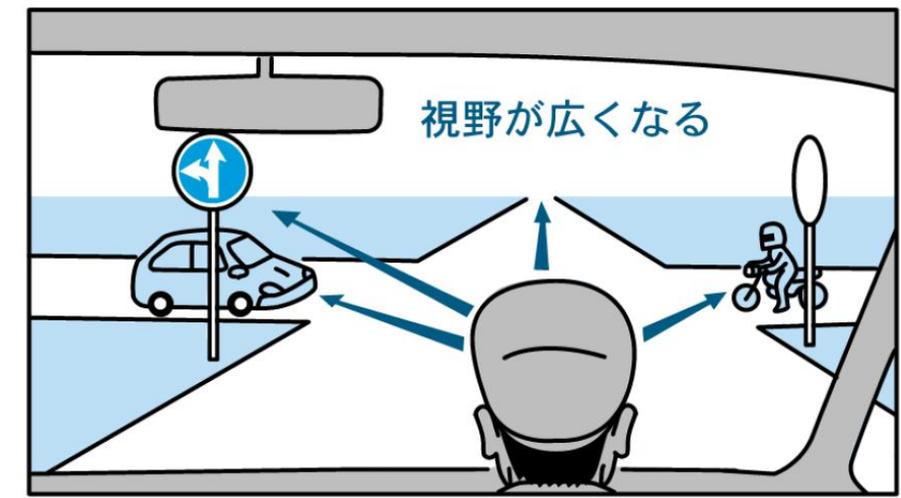


タクシーの特性に合わせた運転

旅客（タクシー）

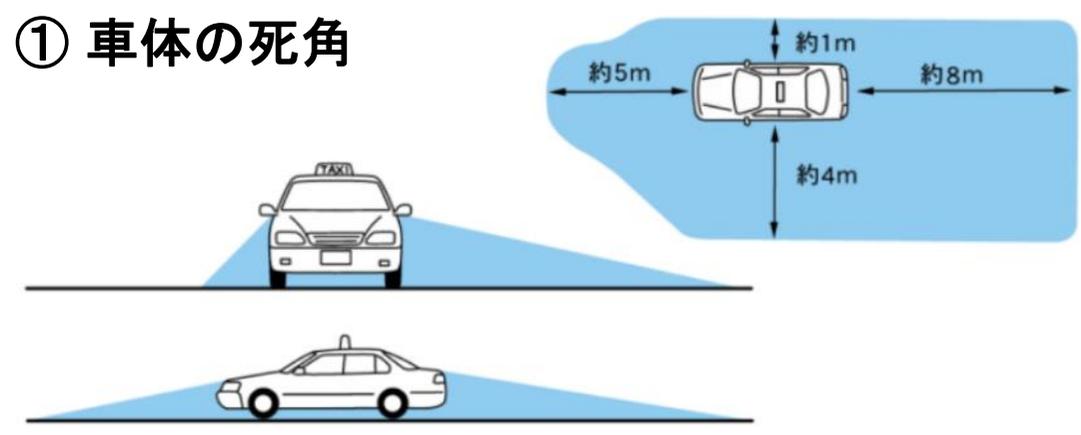
(1) 視点のとり方

視点を高くし、遠くや近くを積極的に見ようとする
ことで、視野が広がります。
運転中は正しい姿勢で、視点を高くする必要が
あることを認識させましょう

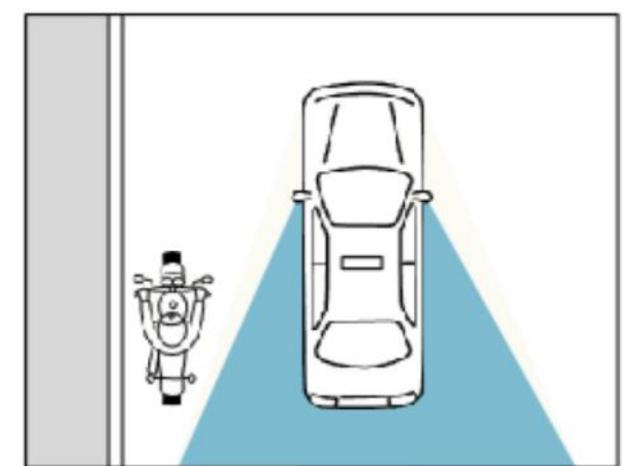


(2) 死角の確認

① 車体の死角



ボディの死角（2,000ccの例）



ミラーの死角



ピラーの死角

●ボディの死角は、前後左右に広がり、特に前後の直近下は全く見えません。子どもなどがしゃがんでいたりしたら全く見えず、危険であることを理解させましょう。

●ミラーで確認できる範囲も限られています。できるだけ死角を作らない角度にあわせるとともに、目視による確認が重要であることを理解させましょう。

●ピラーの死角は、歩行者1人くらいは簡単に隠れてしまいます。少し頭を動かすと隠れていた歩行者などを確認できることを認識させましょう。

タクシーの特性に合わせた運転

旅客（タクシー）

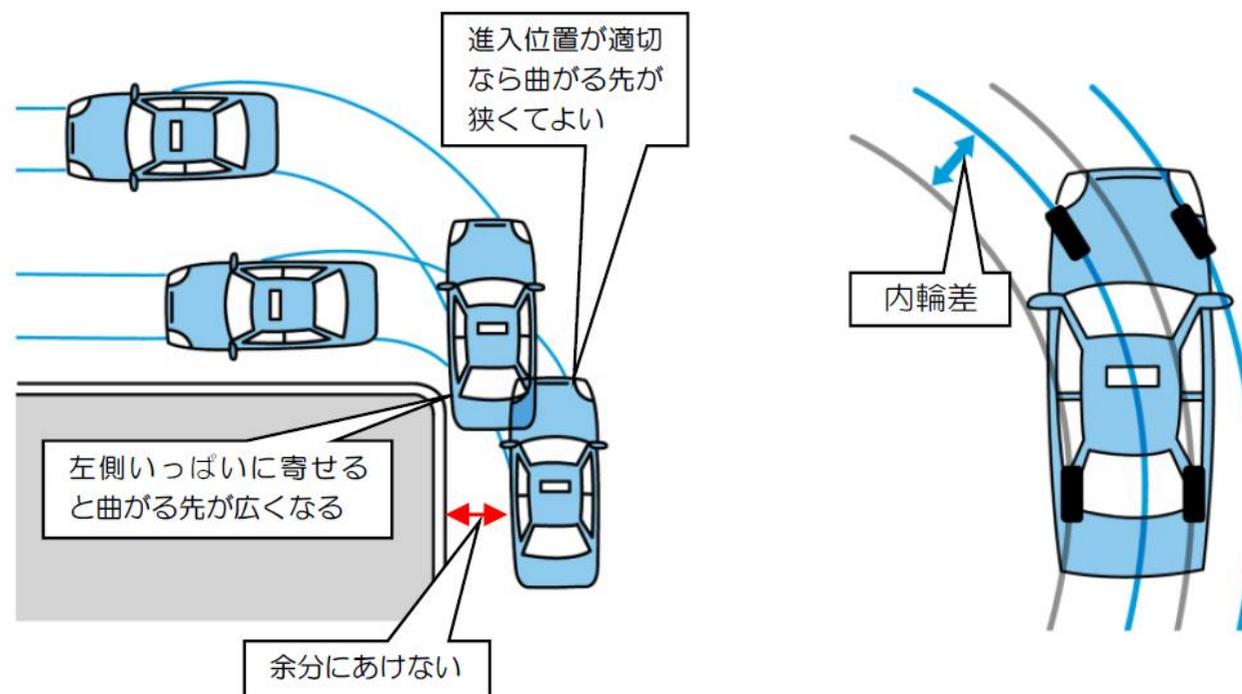
(2) 死角の確認

② タクシー運転者が特に注意しなければならない死角

タクシーは、発進・停止・進路変更などを頻繁に繰り返すことが多いため、通常走行している場合と比べると車の周りに死角ができやすくなります。

特に、ドアの開閉時に左側をすり抜けようとする自転車や二輪車・原付等には注意が必要であることを認識させましょう。

(3) 内輪差を意識した左折



左折時には、内輪差により、左方に走行している自転車や二輪車・原付を巻き込む危険があります。内輪差を意識した走行位置をとることが重要であることを理解させましょう。

- 内輪差は、ホイールベースの1/3くらい生じます。
- 適切に左折進入ができるよう、内輪差を意識した 走行位置をとることが重要であることを理解させましょう。

タクシーの特性に合わせた運転

旅客（タクシー）

(4) 停止距離の認識



車の停止には、ブレーキを踏み込む間(空走距離)とブレーキが効くまでの間(制動距離)を足した距離が必要であり、速度を上げれば停止距離は速度の2乗に比例して長くなることを理解させましょう。

- 運転者が疲れているときは、危険認知に時間がかかり、空走距離が長くなります。
- 雨天時には、ハンドルもブレーキも効かないハイドロプレーニング現象等を生じ、危険性がさらに増すことを理解させましょう。
- ABSを装着していない車は急ブレーキによりタイヤのロックを生じ危険です。
- スピードの出やすい下り坂、スピードの低下しやすい上り坂では、ブレーキ操作などに注意し、スピードをコントロールすることが必要です。長い下り坂においてフットブレーキを使い過ぎると、ブレーキパッド等が過熱しブレーキが効かなくなる危険性があるため、エンジンブレーキを併用する等の適切な運転操作の必要があります。

(ハイドロプレーニング現象)

自動車などが水の溜まった路面などを走行中に、タイヤと路面の間に水が入り込み、摩擦力が失われる現象のこと。

(フェード現象)

下り坂などでフットブレーキを使いすぎるとブレーキパッドが非常に高熱になり、摩擦材の熱分解で発生したガス膜がブレーキローターの間にはさまることで摩擦力が減り、ブレーキの効きが悪くなる現象のこと。

(ベーパーロック現象)

ブレーキ時の摩擦熱により「気泡」が生じ、それが原因でブレーキが効きにくくなる現象のこと。

下り坂の走行

- 下り坂ではスピードが出やすくコントロールが重要



- フットブレーキを多用すると、フェード現象やベーパー・ロック現象が生じ、ブレーキが効かなくなる恐れがある



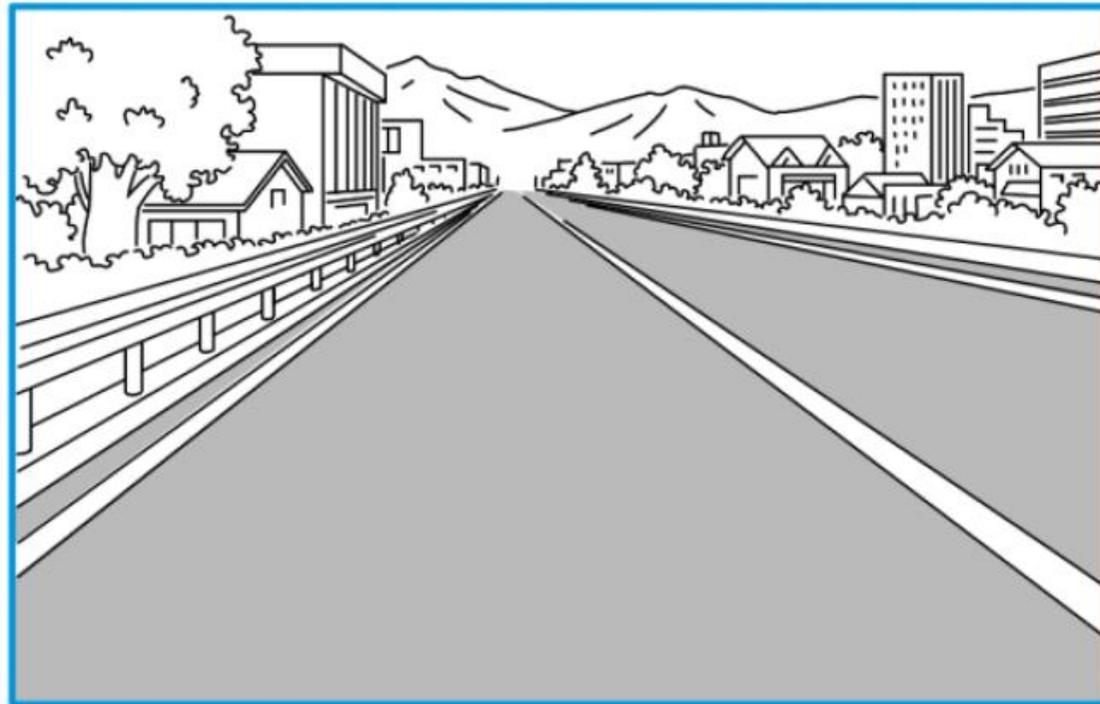
- できるだけエンジンブレーキや排気ブレーキを活用し、道路の勾配や周囲の状況に応じた走行をこころがける

タクシーの特性に合わせた運転

旅客（タクシー）

(5) スピードと視野

車の速度が速いほど、周辺の景色は速い速度で視界から消えるため、危険要因の発見が遅れます。速度を出しすぎず、側方や前車の動きに十分注意させましょう。



低速走行の視野



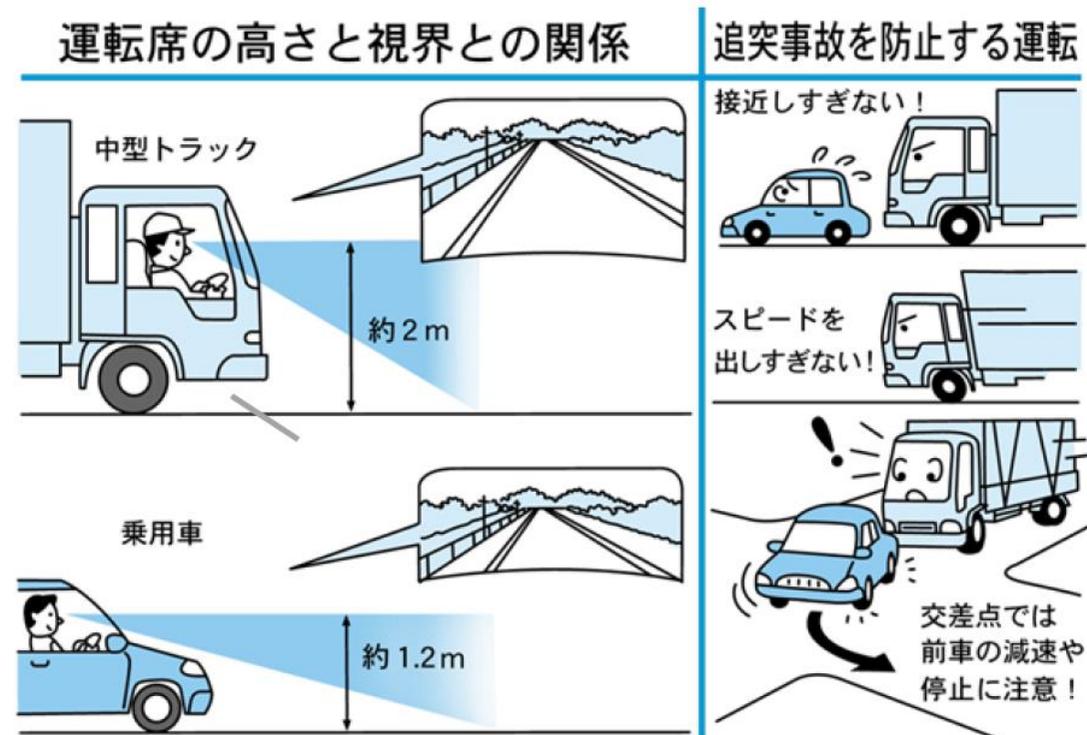
高速走行の視野

- 運転者の目は、「周辺視」で障害物に反応し、「中心視」で障害物を正確に確認する作業をしています。車の速度が速いほど、周辺の景色は速い速度で視界から消えるため、周辺視で物の形を捉えることができず、危険要因の発見が遅れることを理解させましょう。
- 速度を出しすぎると視野を狭めることとなりますから、速度を出しすぎず、側方や前車の動きを捉え、注意することが必要であることを理解させましょう。

トラックの特性に合わせた運転

貨物（トラック）

(1) トラックの「車高」に合わせた運転



① トラックの車高の特徴

- 視点が高く、手前の路面もよく見えるが、車間距離が長く感じ、知らず知らずのうちに車間距離をつめてしまい、追突事故の要因となる。
- 重心も高いため、不安定で横転する確率も高い。
- 車高の高さによる事故として、看板などへの接触や衝突を起こすことが多い。



② 車高の違い

運転者は、空車の場合と実車の場合の車高の違いを把握する必要があります。

●積載物が車高を上回る場合

積載物を含めた車高を意識しないまま、誤って高所に衝突する可能性があるとの注意を呼び掛けましょう。

●積載物が車高を上回らない場合（車体が沈む）

積載時には車体が沈み 通り抜けられた場合でも、空車になった場合には、通り抜けられるとは限らず、十分に注意を呼び掛ける必要があります。

③ 高重心の貨物積載時の横転リスク

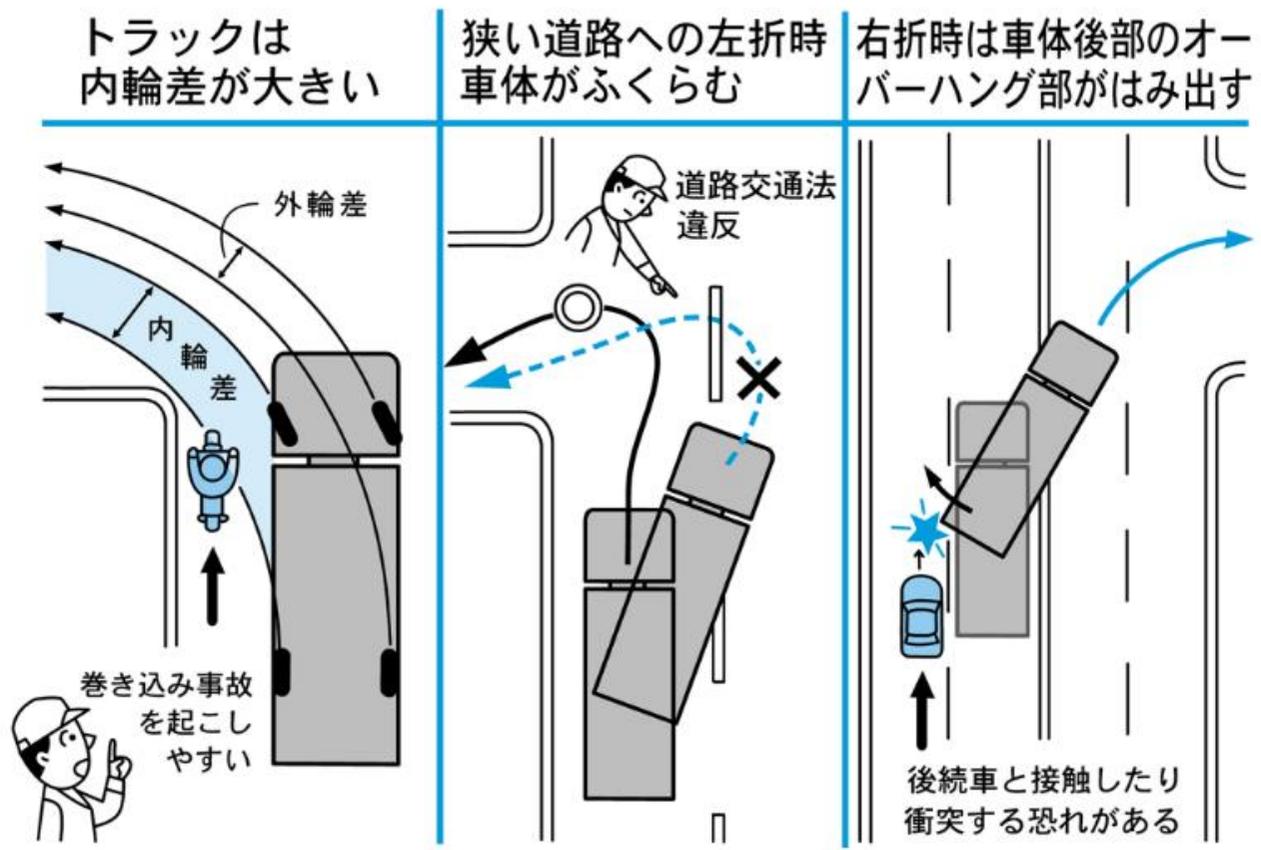
トラックは車高が高いため、重心も高くなっています。さらに、フル積載時や工作機械等の運搬時には、通常より重心が高くなることもあります。

そのようなトラックは、車両重量も増加し、カーブ走行時等はより強い遠心力が働き、かつ、重心が高いことによって走行が不安定となることから、横転する危険性が高くなります。よって、十分に減速した上でカーブに進入する、積載物による車両の運動性能を考慮したブレーキ・ハンドル操作を行う等、特性を認識した運転が必要であることを運転者に指導しましょう。

貨物（トラック）

トラックの特性に合わせた運転

(2) トラックの「車長」に合わせた運転



- 内輪差が大きく、左折時に左側方の二輪車等や歩行者を巻き込んでしまう危険があります。
- 狭い道路への左折時には、内輪差が大きいため、車体がふくらみ、センターラインをはみ出して左折するケースが多く危険です。
- 右折時に車体後部のオーバーハング部がはみ出すため、車体後部が後続車に接触することがあり、事故の要因となります。

(3) トラックの「車幅」に合わせた運転

- 狭い道路ですれ違う際には、広い車幅が接触事故を招きかねません。
- カーブで道路幅が狭い際には、車幅の広いトラックはセンターラインをはみ出してしまうおそれがあり、対向車との衝突事故にもつながりかねません。

狭い道路での対向車とのすれ違い カーブ等での対向車線へのはみ出し



トラックの特性に合わせた運転

貨物 (トラック)

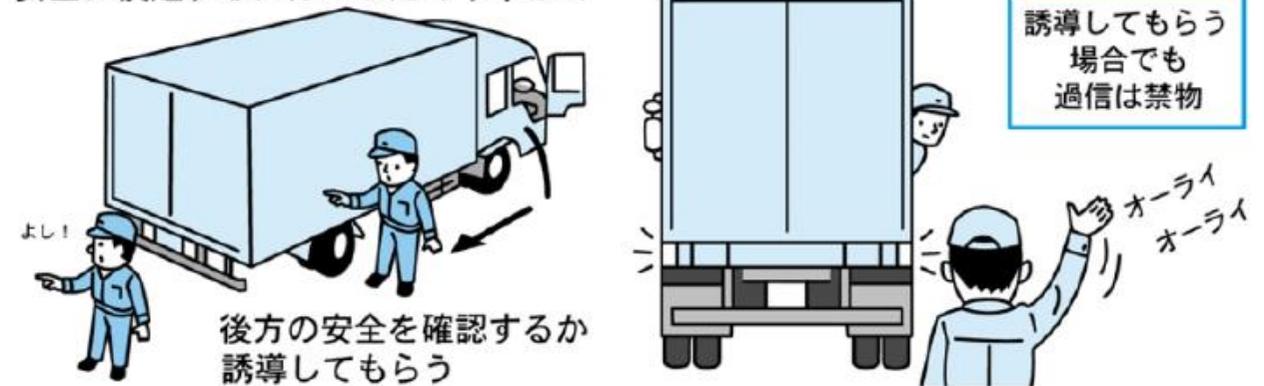
(4) トラックの「死角」

トラックは、車体の大きさ、バンボディなどの車両特性から、死角が大きいという特徴があることを解説しましょう。



- 左側後方の死角が大きく、特に、左側方から左後方にかけてはミラーに写る範囲以外はほとんど死角となっています。

安全に後退するにはいったん下車して



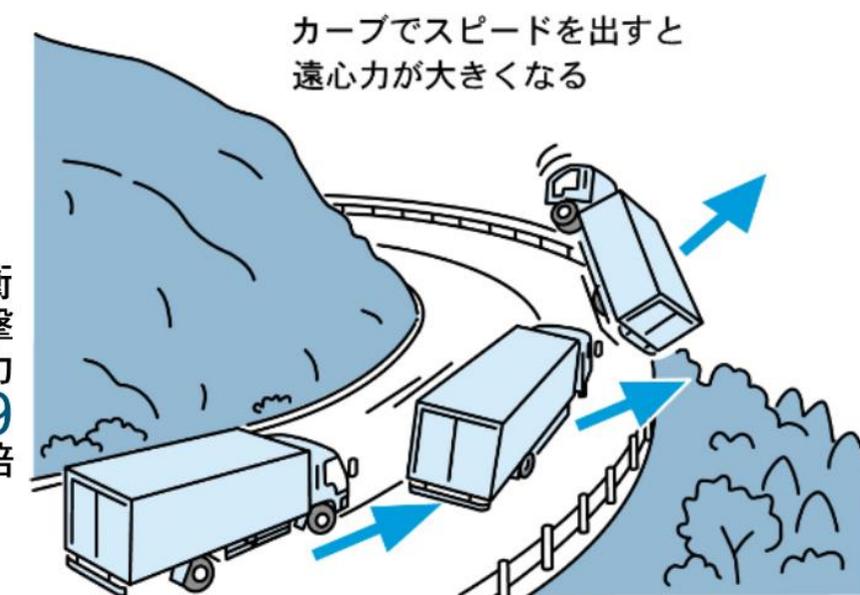
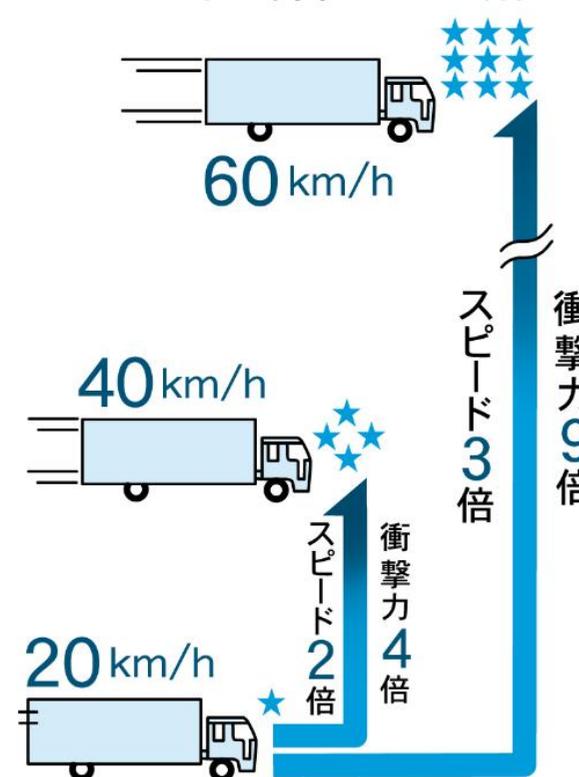
- バンボディのトラックなどは、後方はほとんど死角となっていて見えない状態となっており、後退時の事故の要因となっているため、一旦下車して後方の安全を確認するか、誘導してもらうことが必要です。

(5) トラックのスピードの特性

①スピードが運転に与える影響

- 衝撃力はスピードに比例して大きくなりますが、車両重量の大きいトラックは、衝撃力はさらに大きくなり、重大事故につながります。
- トラックは、車体重量が重たい、積荷によっては重心が高い場合もあり、カーブでは遠心力が強くと働き、横転などの危険性が高いといえます。
- 制動距離はスピードに比例して長くなり、追突の危険性が高くなります。
- 雨天時には、ハンドルもブレーキも効かないハイドロプレーニング現象などを生じるため、危険性がさらに増します。

スピードと衝撃力との関係



トラックの特性に合わせた運転

貨物 (トラック)

②スピードをコントロールした運転

- 安全な運行のためには、道路交通法に定められている最高速度の遵守が基本です。
- スピードの出やすい下り坂ではブレーキ操作などに注意し、また、スピードの低下しやすい上り坂ではスピードメーターをチェックするなど、スピードをコントロールすることが必要です。
- 状況に応じた安全な速度、十分な車間距離を保つことが重要です。
- 荷物を積載した状態で下り坂を走行すると、通常よりもスピードが速くなるため、減速しようとする通常より大きなブレーキ力が必要になります。停止するためにフットブレーキを使い過ぎると、ブレーキライニングが過熱しブレーキが効かなくなる危険性があるため、エンジnbrakeを併用する等の適切な運転操作の必要性があります。
- 上り坂においてはスピードが低下しがちであるため、後続車がいる場合は、道を譲る、登坂車線がある道路では登坂車線を利用することも必要です。

下り坂の走行

- 下り坂ではスピードが出やすくコントロールが重要
- フットブレーキを多用すると、フェード現象やペーパー・ロック現象が生じ、ブレーキが効かなくなる恐れがある
- できるだけエンジnbrakeや排気ブレーキを活用し、道路の勾配や周囲の状況に応じた走行をこころがける

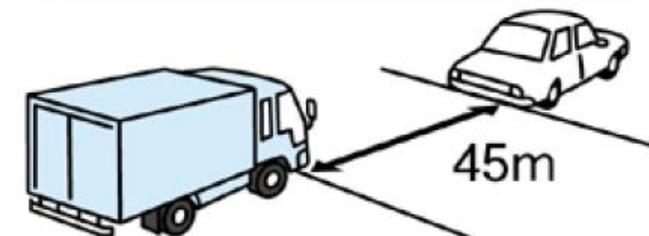
上り坂の走行

- 上り坂ではスピードが低下しがち
- 登坂車線のある道路では登坂車線を利用する
- 上り坂ではスピードメーターのチェックを確実に行う

安全な速度と車間距離

速度60km/h以下の場合、走行速度の数字から15を引いた距離

例 速度60km/hの場合：60-15=45m



速度60km/hを超える場合は、走行速度の数字と同じ距離

例 速度80km/hの場合=80m
速度100km/hの場合=100m



指導及び監督するうえで配慮すべき事項

- 運転者が指導及び監督の意義について理解しているか。
- 継続的かつ計画的に実施するための基本的な計画を作成しているか。
- 運転者に理解させるため、創意工夫がなされているか。
- 常に運転者の習得の程度を把握し、実施しているか。
- 教育する者の育成、資質の向上を図っているか。

風通しのよい社内環境の構築が重要

- 管理者と運転者との情報伝達が確実に行える仕組み
- 運転者とのコミュニケーションを確保
- 運転者が管理者に話しやすい社内の環境づくり

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

令和4年12月4日、高速乗合バス運転者が運行中に体調不良が生じているにもかかわらず、運行管理者に報告することなくそのまま運行を継続し、前方車両に追突し乗客等9名が負傷する事故が発生。



国土交通省は、輸送の安全を確保し、同種の事故の再発防止に努めるため、通達を发出

運転者が体調不良等を生じた場合における適切な運行管理の徹底について (令和4年12月8日付国自安第114号)

1. 運転者は、運行中に体調不良等を生じた場合には、周囲の安全に配慮しつつ直ちに車両を安全な場所に停車し、運行管理者に報告し、指示を受けること。
2. 運行管理者は、運転者の日常の健康状態の確認を行うことはもとより、運転者から体調不良等の報告があった場合には、速やかに状況把握を行い、運転者に対し適切な指示を行うとともに、交替運転者を手配する等運行管理を適切に行うこと。
3. 自動車運送事業者は、定期健康診断の実施はもとより、国土交通省の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」※等も活用して運転者の健康状態の把握に努めるとともに、日頃からコミュニケーションを図ることにより、運転者が、自身の健康状態等について、運行中も含め気軽に相談・申告できる職場環境づくりに努めること。

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



○健康管理関係マニュアル

- [事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル](#)
- [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](#)
- [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](#)
- [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](#)
- [自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル](#)

自動車技術安全部保安・環境課からのお知らせ **旅客（バス）**

令和4年8月22日

愛知県的高速道路において乗合バスが横転・炎上し、2名が死亡、7名が負傷する事故が発生。

令和4年10月13日

静岡県小山町の県道において観光バスが横転し、1名が死亡、28名が負傷する事故が発生。

 **国土交通省は、あらためてバスの安全対策及び事故防止の徹底が図られるよう、通達を発出**

高速乗合バスの安全確保の徹底について（令和4年8月22日付国自安第70号）

観光バスの安全確保の徹底について（令和4年10月13日付国自安第94号）

1. 運行管理業務を再確認し、安全確保の原点に立った確実な運行管理を実施すること。特に次に掲げる事項を適切に実施すること。
 - (1) 確実に点呼を実施すること
 - (2) 乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握に努めること
 - (3) 適切な運行計画を作成し、確実に指示すること
 - (4) 適切な運転操作等運行の安全を確保するために遵守すべき事項について指導すること
2. 乗車中のシートベルトの使用等、乗客の安全確保を図るための周知事項を再徹底すること。
3. 運行にあたっては、車両の点検整備を確実に実施するとともに、乗務員に対して制限速度の遵守をはじめとした道路交通法等の法令順守の徹底を図るなど、安全の確保を最優先するよう関係者に徹底すること。

観光バスのブレーキに関する取扱いの徹底について

（令和4年10月13日付国自安第95号国自整第159号国自審第1638号）

1. 整備管理業務を再確認し、特に、ブレーキは安全上極めて重要な装置であり、その点検整備を徹底すること。
2. 長い下り坂で、フットブレーキを頻繁に使い過ぎると、急にブレーキが効かなくなることがあるため、低速のギアを用いて、エンジブレーキを活用するよう運転者に指導すること。
3. ブレーキ関係のみならず、リコールの対象となっている車両については、早期に改修すること。

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

「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。
(令和4年3月29日)

- 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すとして、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

視野障害の早期発見・治療の継続が重要

<視野障害の原因疾患>
2018年、18才以上の視覚障害者手帳

その他	31.7%
糖尿病網膜	4.9%
黄斑変性	8.0%
糖尿病網膜症	12.8%

社内の眼科健診の受診・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。

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、眼圧検査・眼位検査等の追加検査(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

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

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。

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

「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

(令和4年3月25日)

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】

<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）

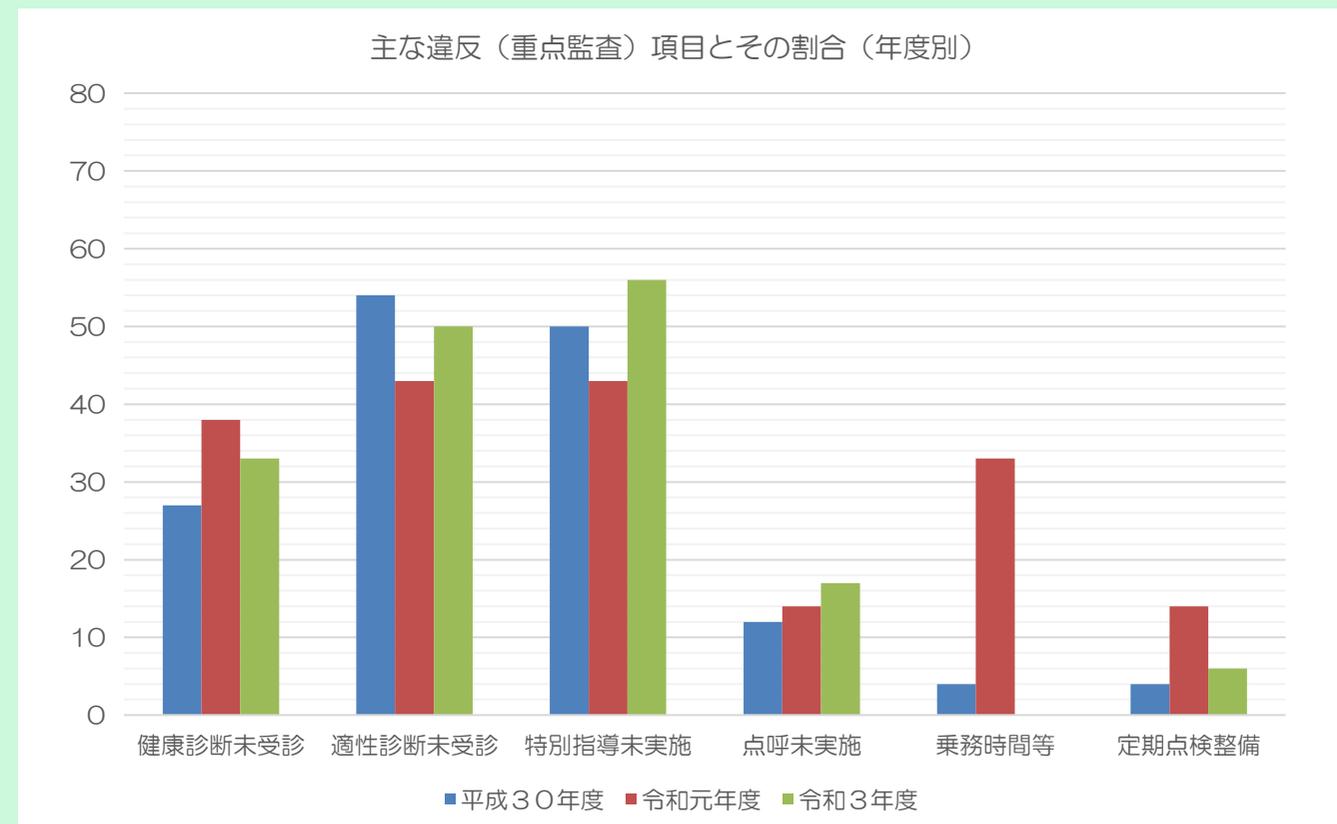
令和4年1月に実施したタクシー事業者に対する集中監査月間の結果、中部運輸局管内407事業者（令和3年3月31日現在）のうち24事業者に対して監査を実施し、18事業者について法令違反を確認しました。

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、狭い道路は回避する等、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】

法令等の改正、お知らせ

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

「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施しています（令和4年度）

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。

「お・ち・な・い」の徹底で防ごう、大型車の車輪脱落事故

Mr. 整備くん

“ち” エック
タイヤ交換時の
錆・汚れの除去や給脂忘れが、車輪脱落を引き起こしています。

こんな時は、ナットを交換！

正しい点検方法や連結式ナット回転指示インジケーターの使用方法を動画でチェック！

お・ち・な・い

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の手段です。

ちんと清掃、ちゃんと給脂！
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。スムーズに回転するなど入念に点検。

ット締め、トルクレンチを必ず使用！
適正なトルクレンチによる規定トルクの締め付け、タイヤ交換後の増し締めの実施。

ちにち一回、緩みの点検！
運行前に特に脱落が多い左後輪を中心に、ボルト、ナットを目視、直接触って点検します。

【大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン】

●重点項目

大型車のホイール・ナットの緊急点検の実施

適切なタイヤ脱着作業の動画やチラシを活用した、大型車のユーザーやタイヤ脱着作業関係者への啓発等

●実施期間

令和4年10月1日～令和5年2月28日

今年度は、車齢4年以上の大型車の個々のユーザーにダイレクトメールを郵送し、ホイール・ナットの適切な保守管理について緊急点検を行います。

なお、緊急点検の結果、劣化したホイール・ナットの交換が必要な場合は、大型自動車メーカー（4社）より左側後輪分の新品のホイール・ナットが無償提供されます。



新品のホイール・ナット



劣化したホイール・ナット

法令等の改正、お知らせ

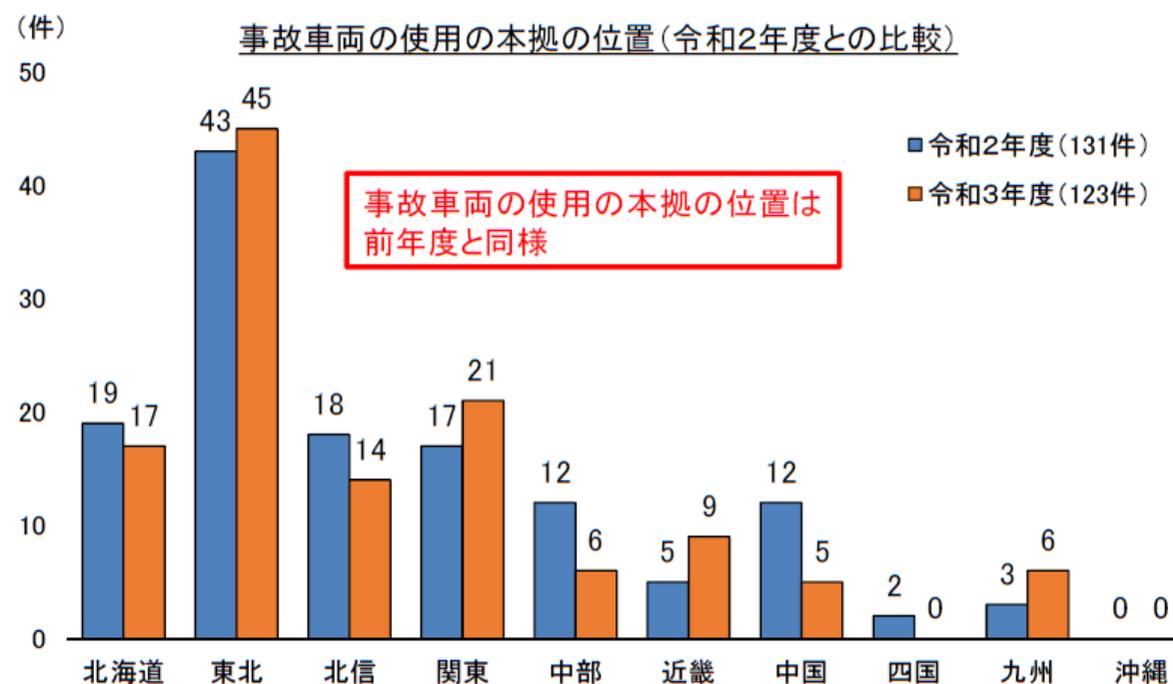
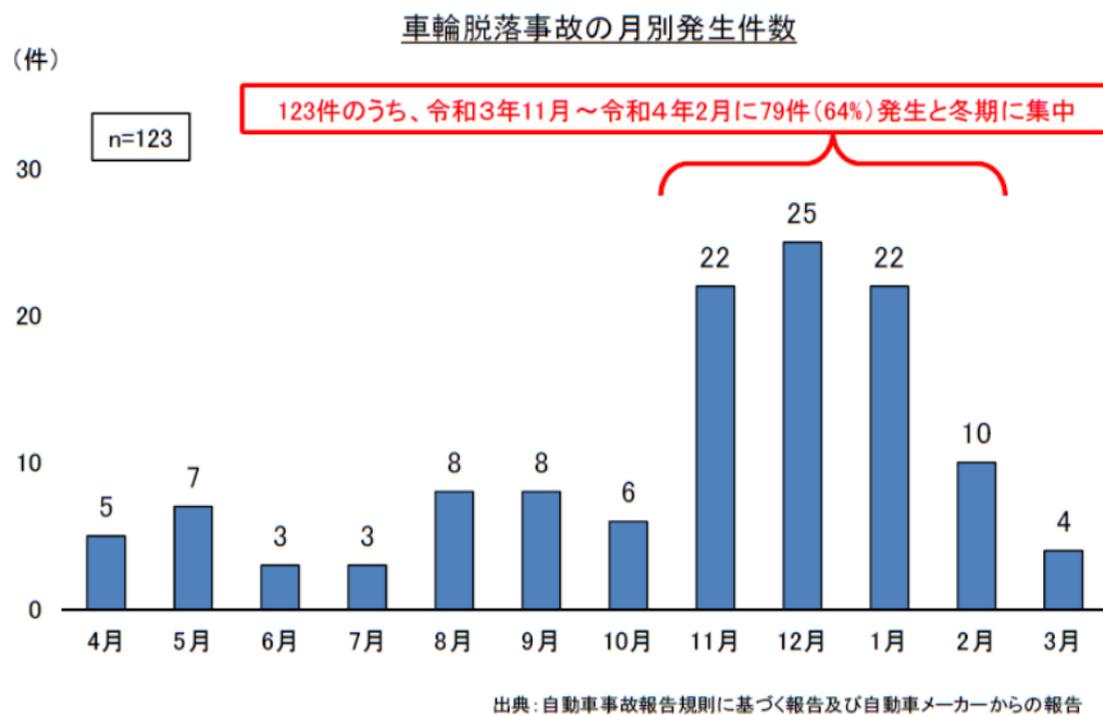
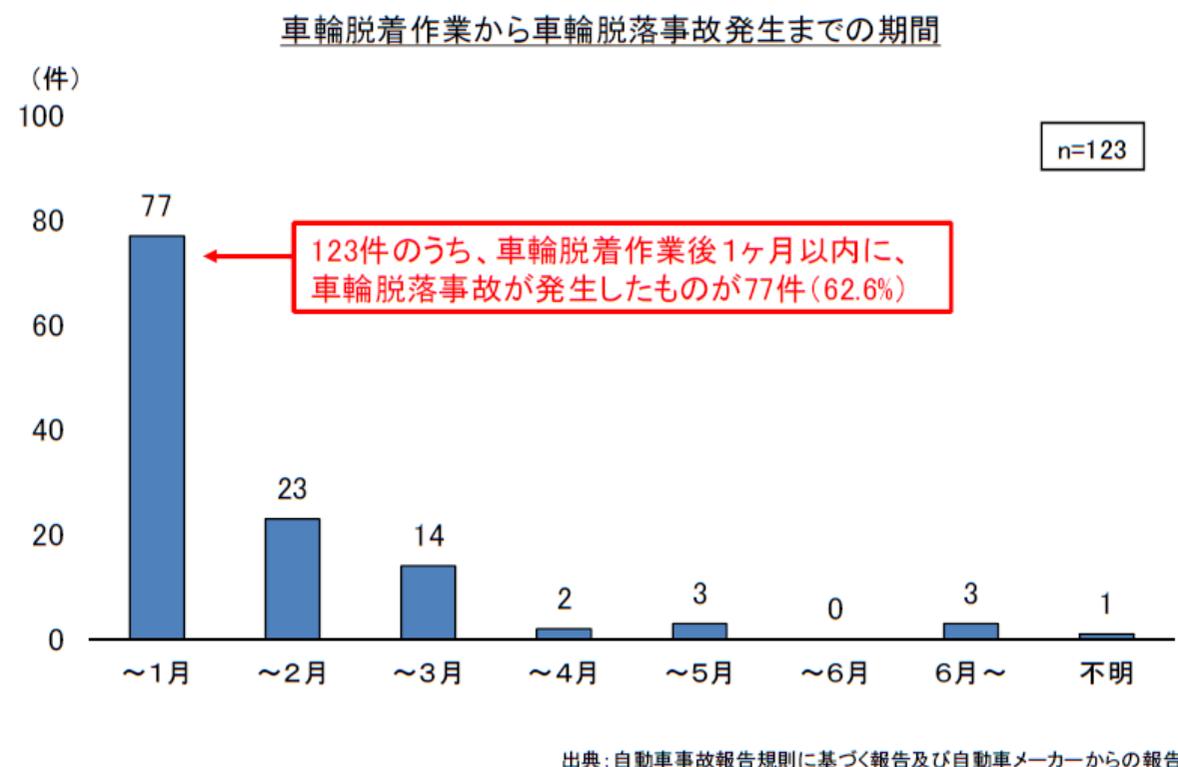
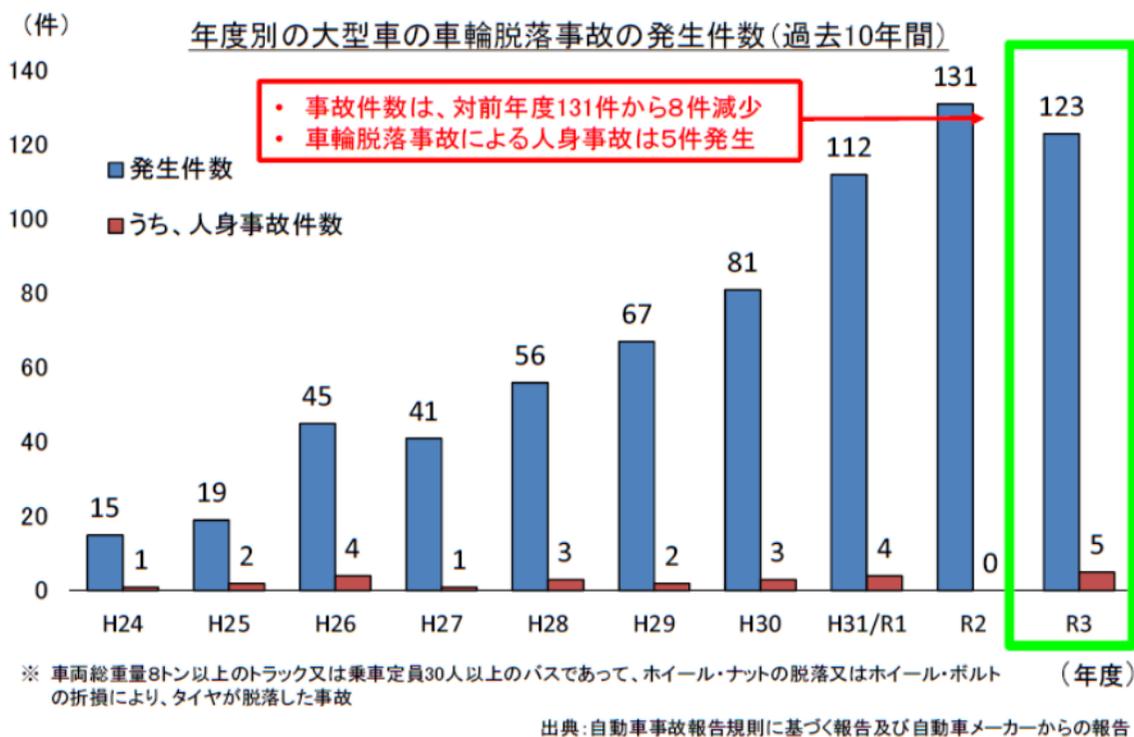
タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意

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3年度）



法令等の改正、お知らせ

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

大型車の適切なタイヤ脱着・保守管理作業解説動画を公開！

車輪脱落事故車両の調査等を行ったところ、事故を起こした車両では、劣化したホイール・ナットが使用されていたり、タイヤ脱着時にホイール・ナットの清掃や潤滑剤の塗布等が適切に行われていなかったりする状況が明らかになりました。このような状況を踏まえ、大型車ユーザー等のタイヤ脱着作業者が、いつでも適切なタイヤ脱着作業手順や保守管理作業手順を確認できるよう、作業手順動画を作成し公開しました。

【タイヤ脱着作業時のポイント】

ホイール・ナットへ潤滑剤の塗布



ホイール・ナットとワッシャのすき間に、
潤滑剤を塗布してください

増し締めの実施



タイヤ脱着後、50km～100km 走行後を目安に、
ホイール・ナットを既定のトルクで再度締め付けます



👉 啓発動画の本編はこちらのQRコード

または国土交通省 YouTube チャンネルからご覧下さい

https://www.youtube.com/watch?v=Szz2ZF7Gd_4&list=PL2RgY_hjimJRll2zJVaaYbwEEKAmD5YVi

法令等の改正、お知らせ

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。

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）

事業用自動車に係る事故・事件発生時の速報について

旅客

●どんな時に速報するの？ (対象となる事案の例)

発生から24時間以内に運輸支局へ速報願います

根拠：平成21年11月20日国自総第319号、国自安第101号、国自環第178号「自動車運送事業者等用緊急対応マニュアル」の一部改正について(国土交通省自動車交通局長通達)に基づく速報(平成21年12月1日施行)等

《事故》

- 1名以上の死者
- 5名以上の重傷者(乗客の場合は1名以上)
- 10名以上の負傷者
- 転覆、転落又は火災事故
- 鉄道車両(軌道車両を含む)と衝突・接触
- 酒気帯び運転(バス)、酒気帯びを伴う事故(タクシー)
- 自然災害に起因する可能性がある事故
- 報道等で取り上げられるなど社会的影響の大きい事故
- 脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に起因すると思われる事故

《事件》

- バスジャック、その他テロ等の発生(犯行予告も含む)
- 乗客又は乗員に死者が出た事件
- 乗員による業務中の暴行事件
- 報道等で取り上げられるなどの社会的影響が大きい事件
- タクシー強盗が発生し、乗員に死傷者が出た事件

●何を速報するの？

- ・事業者名
- ・登録番号
- ・事業形態
- ・発生日時
- ・事故、事件の概要
- ・負傷者の有無、人数及び負傷の程度
- ・発生場所
- ・乗客・乗員の人数及び負傷の程度
- ・乗客の国籍
- ・ツアーを企画した旅行会社(貸切のみ)
- ・負傷者の搬送先
- ・その他、判明している事項

●どこへ速報するの？

警察(110)・消防(119)へ通報



営業所が所在する県の 運輸支局へご連絡ください

運輸支局 連絡先	連絡先の勤務時間内 (祝祭日を除く月曜～金曜の 8:30～17:15)		連絡先の勤務 時間外 (土・日及び祝 祭日含む)
	直通電話	FAX	
愛知 運輸支局	052- 351-5382	052- 369-2997	090- 1980-3186
静岡 運輸支局	054- 261-7622	054-262- 4345	090- 1980-2482
岐阜 運輸支局	058- 279-3715	058-270- 1065	080- 4123-1106
三重 運輸支局	059- 234-8411	059-238- 1281	090- 2187-9847
福井 運輸支局	0776- 34-1603	0776-34- 2221	090- 2138-1132

バスジャック発生時は090-3251-6775
(中部運輸局保安・環境課公用携帯)へ至急ご連絡願います

電話番号のおかけ間違いにご注意願います

事業用自動車に係る事故・事件発生時の速報について 貨物

●どんな時に速報するの？ (対象となる事案の例) 発生から24時間以内に運輸支局へ速報願います

根拠：平成21年11月20日国自総第319号、国自安第101号、国自環第178号「自動車運送事業者等用緊急対応マニュアル」の一部改正について(国土交通省自動車交通局長通達)に基づく速報（平成21年12月1日施行）等

<p>《事故》</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 2名以上の死者 ➢ 5名以上の重傷者 ➢ 10名以上の負傷者 ➢ 酒気帯び運転を伴う事故 ➢ 自然災害に起因する可能性がある事故 ➢ 報道等に取り上げられるなど社会的影響の大きい事故 ➢ 脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に起因すると思われる事故 ➢ 事故による積載物※の飛散・漏洩 <p>※危険物、高圧ガス、毒物又は劇物、火薬類、可燃物、放射線汚染物、核汚染物</p>	<p>《事件》</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ テロ等の発生（犯行予告も含む） ➢ 報道等に取り上げられるなど社会的影響が大きい事件
--	--

●何を速報するの？

- ・事業者名
- ・登録番号
- ・事業形態
- ・事故、事件の概要
- ・発生日時
- ・負傷者の有無、人数及び負傷の程度
- ・発生場所
- ・積載物品名、数量及び漏洩した数量
- ※危険物、高圧ガス、毒物又は劇物、火薬類、可燃物、放射線汚染物、核汚染物
- ・その他、判明している事項

●どこへ速報するの？

警察(110)・消防(119)へ通報



営業所が所在する県の 運輸支局へご連絡ください

運輸支局 連絡先	連絡先の勤務時間内 (祝祭日を除く月曜～金曜の 8:30～17:15)		連絡先の勤務 時間外 (土・日及び祝 祭日含む)
	直通電話	FAX	
愛知 運輸支局	052- 351-5382	052- 369-2997	090- 1980-3186
静岡 運輸支局	054- 261-7622	054-262- 4345	090- 1980-2482
岐阜 運輸支局	058- 279-3715	058-270- 1065	080- 4123-1106
三重 運輸支局	059- 234-8411	059-238- 1281	090- 2187-9847
福井 運輸支局	0776- 34-1603	0776-34- 2221	090- 2138-1132

電話番号のおかけ間違いにご注意願います