

貸切バスの輸送の安全確保の 徹底について

国土交通省 関東運輸局

自動車技術安全部 保安・環境課
自動車監査指導部 旅客担当

1. 最近の関係法令の改正

2. 貸切バスの運行時における輸送の安全確保の徹底

3. 最近の事故事例と再発防止策

4. 関東地域事業用自動車安全施策

5. 最近の監査・行政処分等について

1. 最近の関係法令の改正

(1) 貸切バス事業者の安全対策の強化(概要)

- 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日に旅客自動車運送事業運輸規則を改正し、「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」等が令和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※)

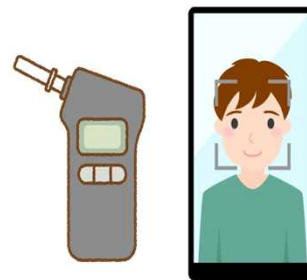
※一部の適用は令和7年4月1日

制度改正後

運行記録計
デジタル式のみ
+
電磁的方法で3年間保存



アルコール検知器
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
90日間保存



点呼記録
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



これまで

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

1. 最近の関係法令の改正

(1)貸切バス事業者の安全対策の強化①

点呼

点呼の様子を動画保存



保存期間 90日間

1日の乗務の前後等に実施している点呼では、運転者の方の酒気帯びの有無や、疲労・睡眠不足の状況などを確認していますが、その様子の一部始終を動画で撮影・保存してください。



運転者の識別が可能



後方から運転者を撮影しており、識別が困難

点呼実施者・
運転者の映像&
音声両方必要

音声は点呼時の指示
事項等のやり取りが
分かるように

💡 天井に備え付けの監視カメラ、スマートフォン、パソコン内蔵のWebカメラで保存する等、機器は問いません
※映像と音声の両方記録できること、運転者を識別できることが必須

💡 電話点呼の場合は、点呼実施者・運転者双方のやり取りの録音のみでOKです。
スマートフォンの録音アプリ、通信事業者が提供する通話録音サービス、電話のスピーカーフォンとボイスレコーダーで保存する等、録音方法は問いません。

💡 機器が故障した場合は、故障内容及び日時を記録して電磁的方法で90日間保存し、機器を速やかに修理、交換してください

撮影日が分かるよう、ファイル整理をお願いします
(ファイル名や保存日など)



点呼の様子を動画保存

○保存期間 90日間

○1日の乗務の前後等に実施している点呼では、運転者の方の酒気帯びの有無や、疲労・睡眠不足の状況などを確認していますが、その様子の一部始終を動画で撮影・保存してください。

○映像と音声の両方記録できること、運転者を識別できることが必須です。

○電話点呼の場合は、点呼実施者・運転者双方のやり取りの録音のみでOKです。

1. 最近の関係法令の改正

(1) 貸切バス事業者の安全対策の強化②

アルコール
チェック

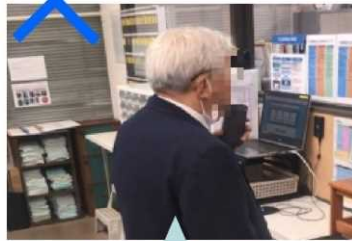
アルコールチェックの様子を撮影保存

保存期間 90日間

酒気帯びの有無の確認時に行うアルコールチェックの際に、検知器による呼気の検査中の顔写真を撮影・保存してください。



検査中の運転者の顔が容易に確認できる



検査中の運転者の顔が容易に確認できない



点呼の動画内で、アルコールチェック時の運転者の顔が容易に識別できる場合は、改めての写真撮影は不要です



電話点呼の場合、顔写真を撮影・保存することが必須ですが、ドライブレコーダーによるアルコールチェック時の映像で代えることも可能です



点呼を実施した日を1日目とし、そこから90日間の保存をお願いします

正しいアルコール数値を計測するために、メーカーが指定する測定方法を守りましょう



アルコールチェックの様子を撮影保存

○保存期間 90日間

○点呼の動画内で、アルコールチェック時の運転者の顔が容易に識別できる場合は、改めての写真撮影は不要です。

○正しいアルコール数値を計測するために、メーカーが指定する測定方法を守りましょう。

○検査中の運転者の顔が容易に確認できない電話点呼の場合、顔写真を撮影・保存することが必須ですが、ドライブレコーダーによるアルコールチェック時の映像で代えることも可能です。

1. 最近の関係法令の改正

(1)貸切バス事業者の安全対策の強化③

記
録
の
保
存

保存期間を3年に延長

運送引受書


手数料の額を記載した書類


業務記録

運行指示書

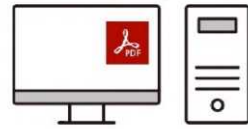
点呼の記録(電子ファイル必須!)
※いずれも令和6年4月1日分～


運送引受書、手数料の額を記載した書類、業務記録、運行指示書の保存は、紙でも電子ファイルでもどちらでも可ですが、保管場所を考えると電子ファイルがオススメです。
ただし、点呼の記録は電子ファイル保存が必須です。





スキャンでもOK!
ただし改ざんが容易でない方法(PDF等)で保存
(点呼日から1週間以内にPC等に保存)



 電子ファイルで保存した場合は、紙での保存は不要です
必要なデータが容易に確認できるように整理しましょう

Q 複数年度にまたがるなど、継続した契約に関する書類は、どの日から起算して3年間保存すればよいのですか？

A 契約終了日を1日目とし、3年間の保存をお願いします。なお、運賃や諸条件が3年以上前の引受書(契約書)でしか確認できない場合は、その原契約も保存をお願いします。

Q 点呼の記録を電子ファイルとして保存するために、新たに点呼記録システムを導入しなければならないのですか？

A システムの導入は必須ではなく、紙媒体に記録したものをスキャンして保存する、表計算ソフトで作成したものをPDF等のデータで保存するなどの対応でも問題ありません。

保存期間を3年に延長

○保存期間 3年

○運送引受書、手数料額を記載した書類、業務記録、運行指示書、点呼の記録は **令和6年4月1日分以降は保存期間が延長**されます。

○**点呼の記録**に関しては、**電子ファイル保存が必須**となっております。

○システムの導入は必須ではなく、紙媒体に記録したものをスキャンして保存する、表計算ソフトで作成したものをPDF等のデータで保存するなどの対応でも問題ありません。

1. 最近の関係法令の改正

(1) 貸切バス事業者の安全対策の強化④

運行記録計

デジタコの使用と 運行記録の3年間記録保存

デジタル式運行記録計（デジタコ）の使用が必須になります。



デジタコの管理ソフトの中には、運行管理や労務管理、ドライバーの運転ぶりを把握できたり、燃費改善に役立つ機能がついているものもあります。ドライバーの指導監督にご活用ください。



Q A 全ての貸切バスが令和6年4月からデジタコ必須となるのですか？
 新車（令和6年4月1日以降に新規登録を受けたもの）は令和6年4月1日から、
 既販車は令和7年4月1日から必須となります。

Q A 学校の送迎など特定旅客に近い形態で運行を行っていますが、義務付けの対象になりますか？
 運行形態が貸切契約の場合は、その運行の実態や車両の形状に関わらず、
 デジタル式運行記録計の使用が義務となります。

Q A デジタコを装着できないバスを運行しているのですが…
 ボンネットバスのように、年式が非常に古く、デジタコを装着できない車両は義務付けの対象外です。その場合、複数の運行記録計のメーカーから、デジタル式運行記録計の装着が困難である旨の回答文書（書面やメール等）をもらい、その回答について車両を保有しなくなるまで保存してください。

★国土交通省の補助金もご活用ください（事故防止対策支援推進事業、～令和6年1月末まで）
 ※予算上限に到達すると、その時点で受付が早期終了となる場合があります
 ※「自動車運送事業の安全総合対策事業」の予算消化率をご確認いただけます
 （公財）日本自動車輸送技術協会 <https://jata-shinsei.my.site.com/portal/>



■対象：中小企業のバス事業者等
 ・運行管理の高度化支援
 ・過労運転防止の先導組支援
 ※補助上限額や対象機器などの詳細は左のQRコードよりご確認ください。
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/jikoboushi.html>

デジタコの使用と運行記録の3年間記録保存

○保存期間 3年

○デジタル式運行記録計（デジタコ）の使用が必須になります。

○**新車**（令和6年4月1日以降に新規登録を受けたもの）は**令和6年4月1日から**、**既販車は令和7年4月1日から**必須となります。

○運行形態が貸切契約の場合は、その運行の実態や車両の形状に関わらず、デジタル式運行記録計の使用が義務となります。

○年式が非常に古く、デジタコを装着できない車両は義務付けの対象外です。

1. 最近の関係法令の改正


(1)貸切バス事業者の安全対策の強化⑤

情報公開

公表すべき内容の追加

各社がインターネット等で公表すべき安全に係る取組の内容として、初任運転者に対して行う「安全運転の実技指導」を追加します。
(令和6年4月1日以降に報告を行うものから適用されます)

初任運転者に対して行う、20時間の実技指導(添乗付き)について、実施ルートや時期、車種区分、指導の具体内容、添乗者の指導歴等をホームページに掲載ください。



Q 実技指導時の写真や動画を掲載する必要はありますか？

A 写真や動画を掲載することは必須ではありませんが、安全性のPRなどの観点から掲載いただいても問題ありません。

Q 実技指導の具体例を教えてください。

A 国土交通省では、初任運転者等に対する指導監督指針の内容をご案内しております。詳細は下記のお役立ちリンクのQRコードよりご確認ください。

お役立ちリンク



○改正された省令・通達等の全文
(令和5年10月10日公布)

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000152.html



○運転者に対する指導監督指針の内容

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

公表すべき内容の追加

○各社がインターネット等で公表すべき安全に係る取組の内容として、初任運転者に対して行う「安全運転の実技指導」を追加します。(令和6年4月1日以降に報告を行うものから適用されます)

○初任運転者に対して行う、20時間の実技指導(添乗付き)について、実施ルートや時期、車種区分、指導の具体内容、添乗者の指導歴等をホームページに掲載ください。

1. 最近の関係法令の改正

(1) 貸切バス事業者の安全対策の強化⑥

制度の概要についてはパンフレットや動画解説によって周知を図っております。以下のお役立ちリンクのQRコードからアクセス可能です。

お問い合わせはお近くの運輸局または運輸支局までお願いします。

運輸局・運輸支局連絡先

関東運輸局 自動車技術安全部 保安・環境課	TEL:045-211-7256
東京運輸支局 検査・整備・保安担当	TEL:03-3458-9231 (音声ガイダンス番号 3)
神奈川運輸支局 検査・整備・保安担当	TEL:045-939-6800 (音声ガイダンス番号 3)
埼玉運輸支局 検査・整備・保安担当	TEL:048-624-1835 (音声ガイダンス番号 3)
群馬運輸支局 検査・整備・保安担当	TEL:027-263-4440 (音声ガイダンス番号 3)
千葉運輸支局 検査・整備・保安担当	TEL:043-242-7336 (音声ガイダンス番号 1)
茨城運輸支局 検査・整備・保安担当	TEL:029-247-5348 (音声ガイダンス番号 3)
栃木運輸支局 検査・整備・保安担当	TEL:028-658-6123
山梨運輸支局 検査・整備・保安担当	TEL:055-261-0882



国土交通省 関東運輸局
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

お役立ちリンク



貸切バス事業者のみなさま



貸切バス事業者様向けの解説動画
(国土交通省YouTubeチャンネルへ遷移します)



改正された省令・通達等の全文



運転者に対する指導監督指針の内容

1. 最近の関係法令の改正

(2)改善基準告示の改正

【自動車運転者の労働時間等の改善のための基準】

厚生労働省において令和4年12月23日に改正され、令和6年4月1日から適用

令和6年4月~適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年単位) 原則: 3,380 時間 最大: 3,484 時間	改正前(月単位) 原則: 281 時間 最大: 309 時間	改正前 継続 8 時間
改正後 原則: 3,300 時間 最大: 3,400 時間	改正後 原則: 281 時間 最大: 294 時間	改正後 継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間

※4週平均1週の拘束時間は変更あり

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	①定のいずれかを選択
	<p>1か月(1年)の基準</p> <p>1年: 3,300時間以内 1か月: 281時間以内</p> <p>2か月の基準</p> <p>52週: 3,300時間以内 4週平均1週: 65時間以内</p>
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)
1日の休息期間	継続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
運転時間	2日平均1日: 9時間以内 4週平均1週: 40時間以内
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上)
予期し得ない事象	<p>予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる</p> <p>※2: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転中に発生している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗客のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(管線凍結等)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと <p>※3: 運転日報上の記録に加え、客観的な記録(女性の乗降のHP画像等)が必要。</p>
特例	<p>分割休息(連続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・分割休息は1回4時間以上 ・2分割のみ(3分割以上は不可) ・一定期間(1か月)における全勤務日数の2分の1が限度
	<p>2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)</p> <p>※4: 身体を伴って休息できるリクライニング方式のバス運転者の乗用座席が1度以上あること</p> <p>【例外】①定のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 車両内ベッドが設けられている場合 ② ※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合
休日労働	<p>休日労働(業務の必要上やむを得ない場合)</p> <p>2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間</p> <p>【例外】 飲酒後翌日(夜間)4時間以上の睡眠を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間以内まで)</p> <p>2週間の拘束時間は120時間(21時間×6勤務)を超えることができない</p> <p>フェリー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(乗降後の休息期間)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される

(2)改善基準告示の改正

バス運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要①

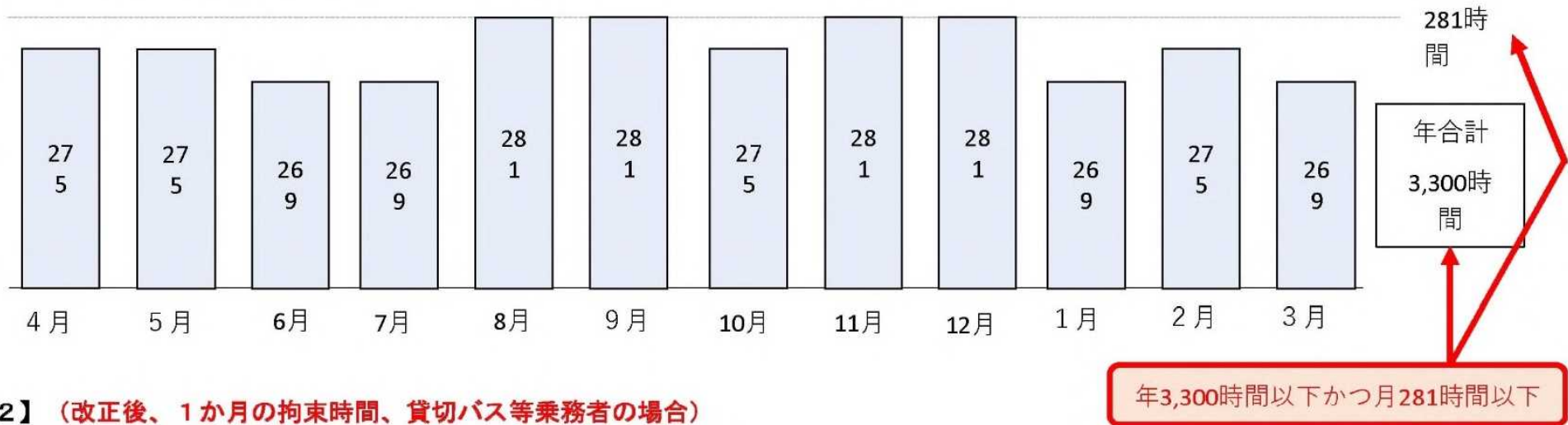
		現行	改正後（令和6年4月1日～）
1年・1か月、 52週・4週平均1週 の拘束時間	1年・1か月		1年 3,300 時間以内 1か月 281 時間以内 【例外】 貸切バス等乗務者（左記①②③の者+乗合バス乗務者（一時的 需要に応じて運行されるもの））の場合、労使協定により、次 のとおり延長可 1年 3,400 時間以内 1か月 294 時間以内（年6か月まで） →281時間超は連続4か月まで
	52週・4週平均1週	4週平均1週 65 時間以内 【例外】 ①貸切バスを運行する営業所において運転の業 務に従事する者、②貸切バスに乗務する者及び ③高速バスに乗務する者の場合、労使協定によ り、次のとおり延長可 4週平均1週 71.5 時間以内 （52週のうち16週ま で）	52週 3,300 時間以内 4週平均1週 65 時間以内 【例外】 貸切バス等乗務者の場合、労使協定により、次のとおり延長可 52週 3,400 時間以内 4週平均1週 68 時間以内（52週のうち24週まで） →65時間超は連続16週まで
1日の 拘束時間		原則 13 時間以内 （上限 16 時間、 15 時間超は週2回まで）	原則 13 時間以内 （上限 15 時間、 14 時間超は週3回までが 目安）
1日の 休息期間		継続 8 時間以上	継続 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

1. 最近の関係法令の改正

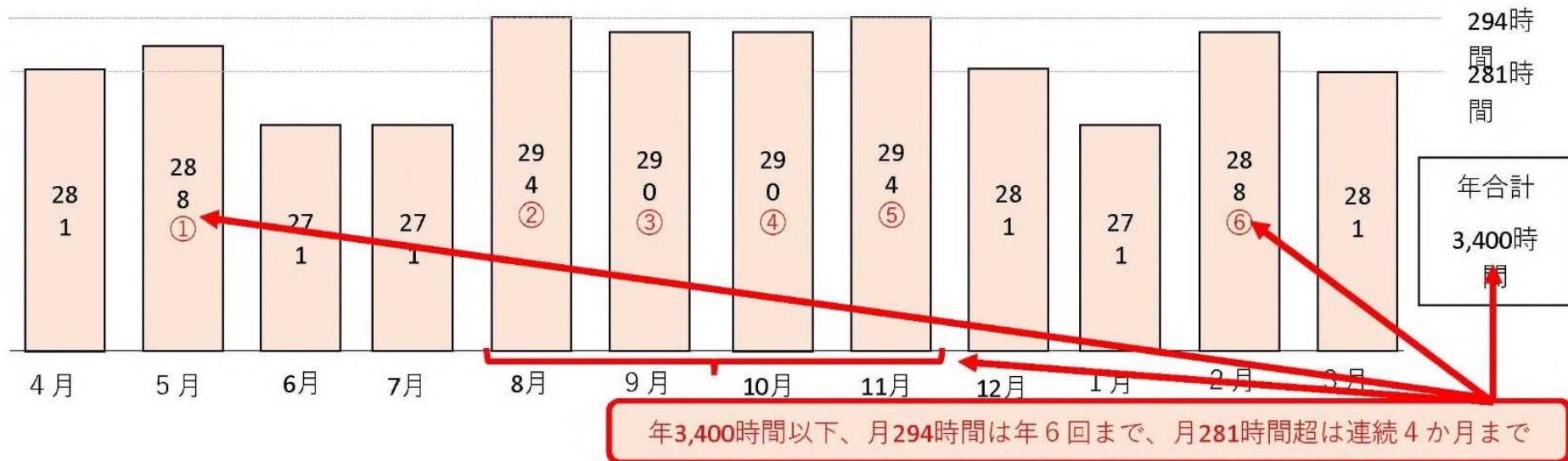
(2)改善基準告示の改正

バス運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要①
 (1年及び1か月の拘束時間)

【例1】 (改正後、1か月の拘束時間)



【例2】 (改正後、1か月の拘束時間、貸切バス等乗務者の場合)



1. 最近の関係法令の改正

(2)改善基準告示の改正

バス運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要②

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
運転時間	2日平均1日当たり <u>9</u> 時間以内 4週平均1週当たり <u>40</u> 時間以内 【例外】 貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者の場合、労使協定により、次のとおり延長可 52週 <u>2,080</u> 時間以内 4週平均1週当たり <u>44</u> 時間以内 （52週のうち16週まで）	現行どおり 【例外】 貸切バス等乗務者の場合、労使協定により、現行どおり延長可
連続運転時間	<u>4</u> 時間以内 （運転の中断は、1回連続 <u>10</u> 分以上、合計 <u>30</u> 分以上）	現行どおり 高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね <u>2</u> 時間までとするよう努める 【例外】 緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる
予期し得ない事象		予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間から除くことができる（※1、2） 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える ※1 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※2 運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。

(2)改善基準告示の改正

軽微な移動の考え方

▽ 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画上予定していた位置で駐車又は停車しているときに軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、一の連続運転時間当たり30分を限度として連続運転時間から除くことができることとする。

※「連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。」（改善基準告示第4条第1項第5号、第5条第1項第5号）

(図)軽微な移動を行う必要が生じた場合



※ 10分未満の場合は、連続運転時間規制における「運転の中断」にカウントされません。

考え方

- いったん駐車又は停車した状態から移動を開始する場合に限る。
- 軽微な移動のために運転した一回当たりの下限時間はない。
- 一の連続運転時間につき、軽微な移動のために運転した時間が合計30分を超えた場合は、超過分の時間(上図の運転C)は通常通り連続運転として合算される。
- 軽微な移動のために運転した時間は、連続運転時間からは除くことができるが、労働時間には該当し、拘束時間や運転時間からは除くことはできません。
- 合計30分以上の運転の中断により一の連続運転時間が終了した場合は、軽微な移動も新たにカウントが開始されることとなる。

(2)改善基準告示の改正

予期し得ない事象の考え方

- ▶ 事故、故障、災害等通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規定の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。

（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞したこと
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと

(例) 運転中に事故の発生に伴い、道路が渋滞した場合



- 拘束時間 **18時間** ⇒ **18時間** - **3時間** = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）
（ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間 - 休憩時間）
- 運転時間 **12時間** ⇒ **12時間** - **3時間** = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 **7時間** ⇒ **7時間** - **3時間** = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

考え方

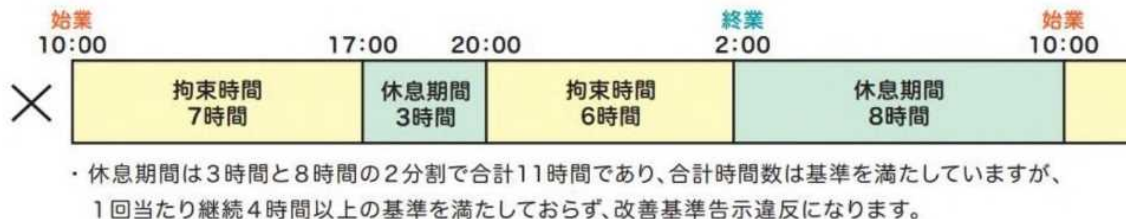
- ▶ 予期し得ない事象に対応した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。
- ▶ 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与える必要がある。

(2)改善基準告示の改正

バス運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要③

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
分割休息特例	継続 <u>8</u> 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合 ・分割休息は1回 <u>4</u> 時間以上 ・休息期間の合計は、 <u>10</u> 時間以上 ・3分割も可 ・一定期間（ <u>2か月程度</u> ）における勤務回数のおける勤務回数の <u>2分の1</u> が限度	継続 <u>9</u> 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合 ・分割休息は1回 <u>4</u> 時間以上 ・休息期間の合計は、 <u>11</u> 時間以上 ・ <u>2分割のみ</u> （3分割以上は不可） ・一定期間（ <u>1か月</u> ）における勤務回数のおける勤務回数の <u>2分の1</u> が限度

【例】（改正後）



(2)改善基準告示の改正

バス運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要③

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
2人乗務特例	<p>車両内に身体を伸ばして休息できる設備（※）がある場合、拘束時間を 20 時間まで延長し、休息期間を 4 時間まで短縮可</p> <p>※身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも1席以上確保されていれば、これに該当する。</p>	<p>車両内に身体を伸ばして休息できる設備（※）がある場合、拘束時間を 19 時間まで延長し、休息期間を 5 時間まで短縮可</p> <p>※身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも1席以上確保されていれば、これに該当する。</p> <p>【例外】 ①②のいずれかの場合、拘束時間を 20 時間まで延長し、休息期間を 4 時間まで短縮可</p> <p>①車両内ベッドが設けられている場合 ②※を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合</p>

【例】 **（改正後）** (図)【原則】拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮する場合



(図)【例外】拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮する場合



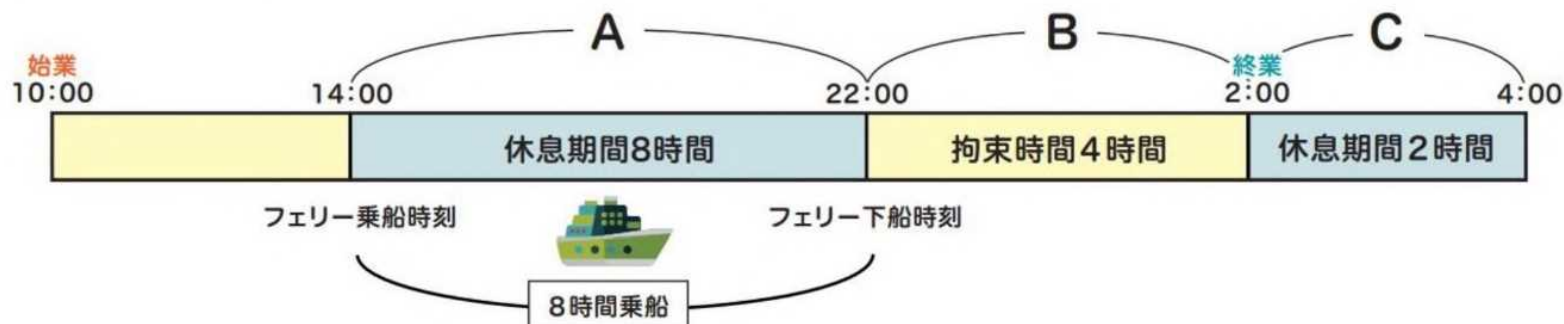
(2)改善基準告示の改正

バス運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要③

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
フェリー特例	<ul style="list-style-type: none"> フェリー乗船時間のうち2時間は拘束時間、その他の時間は休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない。） フェリー乗船時間が10時間を超え8時間の休息期間が与えられた場合、フェリー下船時刻から次の勤務が開始される。 	<ul style="list-style-type: none"> フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない。） フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される。

【例】（改正後）

(図)減算後の休息期間の計算方法



- フェリーに乗船している時間(A)=8時間は、休息期間として取り扱います。
- 与えるべき休息期間=9時間から(A)を減算することができるので、減算後の休息期間(C)は、 $9-8=1$ 時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
- また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)=4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません、上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

1. 最近の関係法令の改正

(3)車輪脱落事故防止対策①

<整備管理者制度の運用の改正>

【背景】

依然として多発している大型車の車輪脱落事故に係る発生要因の調査・分析とさらなる事故防止対策を検討するため、「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会（令和4年2月設置）」において検討を行い、整備管理者権限の明確化や整備管理者に対する指導強化が提言されました。

この提言を受けて「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年自動車交通局長通達（国自整第216号））等、所用の改正を行いました。

<改正の概要>

①整備管理者の業務及び役割に以下を明記

- (ア) 大型車※1を保有する場合の、タイヤ脱着作業や増し締め等の保守管理を実施すること、又は整備工場等を実施させること。
- (イ) 点検整備記録簿、タイヤ脱着時の作業管理表、その他の記録簿を管理すること。

※1：車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車

②整備管理規定にタイヤ交換等の自家整備作業要領を具体的に記載する事を明記

③大型車のホイールボルト折損等による車輪脱落事故を惹起した運送事業者に対し、行政処分を実施※2（道路運送車両法第47条第1項関係）

- ・初違反 20日車、再違反 40日車

④一定期間に複数回の上記事故を惹起した整備管理者に対し、解任命令を発令※2

- ・運送事業者にあつては③による再違反の処分となる場合

※2：事業者には責任が認められない場合を除く

(3)車輪脱落事故防止対策②

<タイヤ脱着作業管理表の様式例>

タイヤ脱着作業管理表			
登録番号又は車番	整備管理者確認欄		
作業実施者名	実施日 令和 年 月 日		
実施箇所	確認・作業内容	結果 (実検・変更)	
清掃の実施	ディスク・ホイール取付面の錆や泥、ゴミなどを取り除く		
	○ ハブのはめ合い部（インロー部）の錆やゴミ、泥などを取り除く		
	ホイール・ナットの当たり面、ハブ取付面の錆やゴミ、泥などを取り除く		
点検の実施	ディスク・ホイール	ディスク・ホイール取付面に著しい摩耗や損傷がないかを確認 ボルト穴や締り穴のまわりに亀裂や損傷がないかを確認 ホイール・ナットの当たり面に亀裂や損傷、摩耗がないかを確認 冷接面に亀裂や損傷がないかを確認 ハブへの取付面とディスク・ホイール合わせ面に摩耗や損傷がないかを確認	
	ホイール・ボルト、ナット	ホイール・ボルト、ナットの錆やゴミ、泥などを取り除く ホイールの伸び、著しい錆がないかを確認 ねじ部につぶれ、やせ、かじりなどがないかを確認	
	ホイール・ボルト	○ ナットの座金（ワッシャ）が、スムーズに回転するかを確認	
		※ ナットの座面部（球面座）に錆や腐、ゴミがないかを確認	
	ホイール・ナット	☆ ねじ部にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する。	
		☆ ねじ部にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
	油脂類塗布の実施	※ 座面部（球面座）にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する。	
		○ 座金（ワッシャ）とのすき間にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布する	
	ハブ	○ ハブのはめ合い部（インロー部）に規定のグリスを薄く塗布する	
	取付	■ タイヤ脱着作業時の締め付けトルク値 △	N・m
保守	ホイール・ナットの増し締め	■ タイヤ脱着後、50km～100km 走行後の増し締めを実施する。	

※ JIS方式が対象。
○ ISO方式が対象。ハブのディスク・ホイール取付面、ホイール合わせ面、ホイールと座金（ワッシャ）との当たり面には、塗装、エンジンオイルなどの油脂類の塗布を行わないよう注意すること。
■ 規定の締め付けトルク値は、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近くに表示されています。
△ 対象線幅に2～3回に分けて締め付けること（最終的な締め付けは、トルクレンチで規定トルクで締め付ける）。
☆ 二酸化モリブデン入りオイル等は使用しない。また、トレーラの車種によっては潤滑剤の塗布が不要な箇所もあることに留意すること。
注 この内容に沿ったものであれば、自社の様式を使用してもよい。

<日常点検表の様式例>

日常点検表				
登録番号又は車番	運行管理者（補助者）確認欄			
点検実施者（運転者）名	整備管理者（補助者）確認欄			
実施日 令和 年 月 日				
点検箇所	点検項目	点検結果 (○・×)		
運転席での点検	ブレーキ・ペダル	踏みしろ、ブレーキのきき	踏みしろ ブレーキのきき	
	駐車ブレーキ・レバー (パーキング・ブレーキ・レバー)	引きしろ（踏みしろ）		
	原動機（エンジン）	※ かかり具合、異音	かかり具合 異音	
		※ 低速、加速の状態		
	ウィンド・ウォッシャー	※ 噴射状態		
	ワイパー	※ 拭き取りの状態		
	○ 空気圧力計	空気圧力の上がり具合		
	○ ブレーキ・バルブ	排気音		
	エンジンルームの点検	ウィンド・ウォッシャー・タンク	※ 液量	
		ブレーキのリザーバ・タンク	液量	
バッテリー		※ 液量		
ラジエーターなどの冷却装置		※ リザーバ・タンク内の液量		
潤滑装置		※ エンジン・オイルの量		
ファン・ベルト	※ 張り具合、損傷	張り具合 損傷		
車の周りからの点検	灯火装置（前照灯・車幅灯・尾灯・制動灯・後退灯・番号灯・側方灯・反射器）、方向指示器	点灯・点滅具合、汚れ、損傷	点灯・点滅具合 汚れ 損傷	
	タイヤ	空気圧		
		□ ディスク・ホイールの取付状態	ナット緩み・脱落 ボルト付近さび汁 ボルト突出不備、折損	
		亀裂、損傷	亀裂 損傷	
		異状な摩耗		
		※ 溝の深さ		
	○ エア・タンク	タンク内の凝水		
	○ ブレーキ・ペダル	※ ブレーキ・チャンバのロッドのストローク		
		※ ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間		
	前日・前回の運行において異状が認められた箇所			

※印の点検は、当該自動車の走行距離・運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。
○印の項目はエア・ブレーキを用いた自動車の点検項目を示す。
□印の点検は、車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上に該当する車両の場合には必ず実施すること。
注 ディスク・ホイールの取付状態の点検項目が細分化された内容が点検されるようになっていれば、自社の様式を使用してもよい。

【大型車の車輪脱落事故に関する情報】

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t2/t2-1/>



1. 最近の関係法令の改正

(3)車輪脱落事故防止対策③

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。

危ない!

防ごう

大型車の車輪脱落事故

おとさなさい

動画をチェック!

正しい点検方法や連結式ナット回転指示インジケータの使用方法をご案内しています。

おとさめための点検整備

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。

トルクレンチで適正締付

適正なトルクレンチによる規定トルクの締め付け、タイヤ交換後の再締めの実施。

さびたナットは清掃・交換

ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブの取付面、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、追加塗装などを取り除きます。

ナット・ワッシャー隙間に給脂

ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑油を薄く塗布し、回転させて油をなじませてください。

いちにち一度は緩みの点検

運行中に特に気温が高い定路線を中心に、ボルト、ナットを目で見て手で触って点検します。

「おとさなさい」を徹底しよう!

Mr. 整備くん

タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取り扱いによる
車輪脱落事故が発生しています!

タイヤ交換作業にあたっては、[車載の「取扱説明書」]や[本紙表面に記載の「車輪脱落を防ぐ5つのポイント」]、[下記の「その他、ホイールナット締め付け時の注意点」]などを参照の上、正しい取り扱い(交換作業)をお願いします。

※ホイールナットの締め付けは、必ず「規定の締め付けトルク」で行ってください。
※ホイール取付方法には、JIS方式とISO方式の2種類があります。それぞれ正しい取り扱ひの方法をご確認ください。適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。

注意 ホイールナットの締め付け不足、アルミホイール、スチールホイールの取り扱ひミス(誤組み付け、部品の誤組み)

その他、ホイールナット締め付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの潤滑について ISO方式

ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布し、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。ナットの座面(ディスクホイールとの当たり面)には塗布しないでください。

ナットとワッシャーとの隙間への注油も忘れずに!

ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について

ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面(ISO方式では、ハブのはめ合い部も)、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。

ホイールナット締め付け時の注意点だよ!

ホイール締め付け方式

ホイールの締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と、平面座で締め付けるISO方式があります。また「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

ISO方式(8穴、10穴)			
ホイールサイズとボルト本数(PCD)	19.5インチ: 8本(PCD275mm) 22.5インチ: 10本(PCD335mm)	ホイールのセンタリング	ハブインロー
ボルトサイズ	M22	アルミホイールの緩み替え	ボルト交換
ホイールナット使用ソケット	平面座(ワッシャー付き): 1種類 33mm(従来ISO方式の一部は32mm)	後輪ダブルタイヤの締め付け構造	ホイールボルト 平油盤 ホイールナット (潤滑剤) (潤滑剤)
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め		

一般社団法人日本自動車工業会「防ごう！大型車の車輪脱落事故」特設ページURL

https://www.jama.or.jp/operation/truck-bus/wheel_fall_off/index.html



(4)ICTの活用による運行管理業務の(点呼)高度化

- 事業用自動車の**安全輸送の根幹を担う運行管理**について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理等を行っているが、**運行管理者不足や長時間労働等の課題**が顕在化しており、その対応が急務。
- このため、ICTを活用した高度な機器を用いて遠隔の営業所間で点呼を行うことや、運行管理を集約して運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を行うこと等、**安全性を確保しつつ運行管理者不足等への対応にも資する制度の創設**に係る検討を実施。

点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。

運行管理者

運転者



対面点呼の様子

ICTの活用による高度化

遠隔点呼

カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器を介して、**遠隔**で点呼を実施

<主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

令和3年度：機器要件等のとりまとめ、制度化
令和4年7月～：運用開始

運行管理者



運転者

遠隔点呼のイメージ

自動点呼

点呼支援機器（ロボット等）に点呼時の確認、指示項目の一部又は全部を代替させて点呼を実施

<主な効果>

- **人的ミスの減少**による点呼の**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

令和3年度：機器要件等のとりまとめ
令和5年1月～：業務後自動点呼制度運用開始
(令和5年度より業務前自動点呼の実証実験、要件検討も実施)

点呼支援機器

運転者

自動



点呼

+



運行管理者

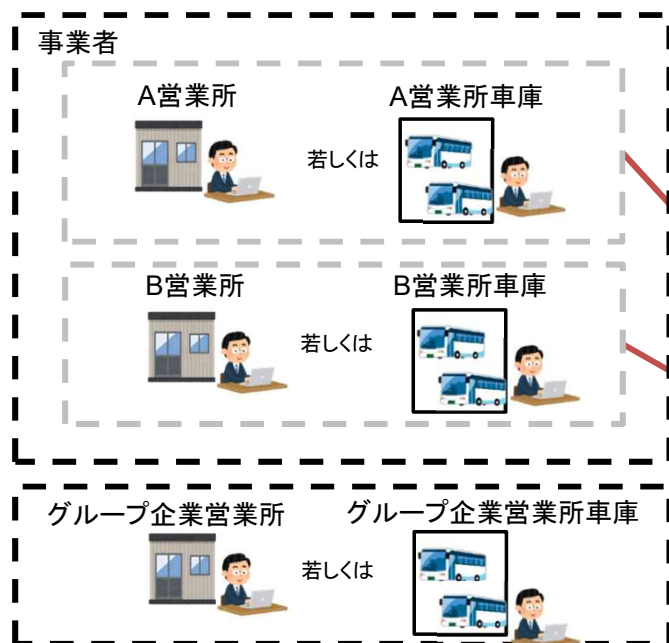
自動点呼のイメージ

➡ ICTを活用した上記の遠隔点呼等につき、今般、実施場所拡大に係る所要の改正を実施（概要は次頁）

(5)遠隔点呼及び業務後自動点呼の実施場所の拡大について

遠隔点呼の実施場所	業務後自動点呼の実施場所
① 営業所内 「営業所と車庫間」又は「車庫と車庫間」	「営業所」又は「当該営業所の車庫」
② 営業所等間 「営業所と営業所間」、「営業所と他の営業所の車庫間」 若しくは「営業所の車庫と他の営業所の車庫間」 (グループ企業の営業所又は車庫を含む)	
追加 ③ 営業所、車庫以外 営業所又は車庫と宿泊地・待合所・車内等間 (グループ企業の営業所又は車庫を含む)	営業所、車庫以外 車庫、宿泊地、待合所等

<点呼実施側>



<点呼被実施側>

A営業所の運転者の宿泊地・待合所・車内等



今般の告示改正内容

- 上述のとおり、遠隔点呼及び業務後自動点呼の実施場所を拡大。
- これに伴い、遠隔地での業務途中点呼も遠隔点呼で実施可能に。
- 点呼実施場所に設置する監視カメラにつき、監視カメラ以外の動画撮影可能な機器による撮影も可能に。

(6)届出関係(遠隔点呼)

届出	提出先	提出期限	届出書	添付書類
遠隔点呼の実施	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 ※※すでに実施している営業所において、被実施営業所等が追加される場合は、実施営業所は被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	実施予定日の原則10日前に提出	旅客(別紙3) 貨物(別紙7)	①③※
遠隔点呼の変更(届出書の記載内容)	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	旅客(別紙4) 貨物(別紙8)	②③※
遠隔点呼の終了	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	終了しようとするとき、遅滞なく提出	旅客(別紙5) 貨物(別紙9)	不要

【添付書類】

- ① 点呼機器・システムのパンフレット等(性能及び機能が確認できる書類)
- ② 追加、変更される点呼機器・システムのパンフレット等、性能及び機能が確認できる書類

※完全子会社等との間で遠隔点呼を行う場合のみ

- ③ 完全子会社等であることを示す書類(事業概況報告書等)

旅客:「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(令和6年3月29日付 国自安第179号 国自旅第429号 国自整第280号)」第24条

貨物:「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について(令和6年3月29日付 国自貨第278号 国自安第180号 国自整第281号)」第7条

【参考】運行管理高度化ワーキンググループ・遠隔点呼、業務後自動点呼の実施に関する情報(各届出様式の掲載場所)

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



1. 最近の関係法令の改正

(7)届出関係(業務後自動点呼)

届出	提出先	提出期限	届出書	添付書類
業務後自動点呼の実施	実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等	実施予定日の原則10日前に提出	旅客(別紙6) 貨物(別紙10)	①②③
業務後自動点呼の変更(届出書の記載内容)	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	旅客(別紙7) 貨物(別紙11)	④⑤⑥
業務後自動点呼の終了	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	旅客(別紙8) 貨物(別紙12)	なし

【添付書類】

- ① 非常時に対面点呼又は実施が認められている点呼を行うことができる体制が分かる書類
- ② 自動点呼機器の設置場所及び設置の状況が分かる書類
- ③ 監視カメラの設置場所が分かる書類

- ④ 変更後の体制が分かる書類
- ⑤ 自動点呼機器の変更後の設置場所及び設置の状況が分かる書類
- ⑥ 変更後の監視カメラの設置場所が分かる書類

旅客:「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(令和6年3月29日付 国自安第179号 国自旅第429号 国自整第280号)」第24条

貨物:「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について(令和6年3月29日付 国自貨第278号 国自安第180号 国自整第281号)」第7条

【参考】運行管理高度化ワーキンググループ・遠隔点呼、業務後自動点呼の実施に関する情報(各届出様式の掲載場所)

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



(8) 運行管理業務の一元化の概要

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進めて、これら個々の制度を組み合わせることにより、同一事業者内における運行管理業務の一元化のための要件が取りまとめられ、集約営業所の運行管理者から被集約営業所の運転者に対する運行指示等をはじめと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取組を実施。

これまでの運行管理

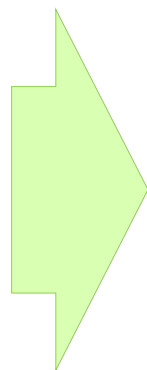
【点呼】

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



運行管理業務の一元化 (同一事業者内)



〈実施要領〉

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001738936.pdf>



1. 最近の関係法令の改正
- 2. 貸切バスの運行時における輸送の安全確保の徹底**
3. 最近の事故事例と再発防止策
4. 関東地域事業用自動車安全施策
5. 最近の監査・行政処分等について

2. 貸切バスの運行時における輸送の安全確保の徹底

(1) 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みについて

- 貸切バスを用いた旅行需要が本格的に回復したことに伴い、貸切バス事業者のみならず、国、バス業界及び旅行業界全体として、改めて安全・安心の確保に向けた意識の向上と、更なる取組みの実施が必要となっている。
- 令和3年10月に、バス事業者・バス協会、旅行事業者・旅行業協会へのヒアリング等を通じ、官民が連携して取り組む4つの安全確保対策を取りまとめたところ、引き続き実施し安全・安心な貸切バスの運行を実現する。

安全・安心な貸切バスの運行に向けて官民が連携して取り組む安全確保対策（令和3年10月公表、令和4年11月再周知）

1. 適切な安全投資を確保するための取組み	3. 輸送の安全をチェックする取組み
<p><u>国による監査等を通じて、バス事業者の適切な安全投資を確保する（運賃下限割れを防ぐ）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 下限割れなどについて国の監査による徹底取締り ● 本年秋～冬にかけて国の集中監査を実施 ● 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導等の実施 ● 下限割れ運賃通報窓口の再周知 ● 貸切バスツアー適正取引推進委員会通報窓口のホームページリニューアルと再周知 ● 旅行者に対する監査の実施 	<p><u>事業者自らが輸送の安全を確認する</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、バス事業者・旅行者による自己点検の実施と再周知 ● 旅行業協会・バス協会間で定期的な意見交換会の開催 ● 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、国が休止事業者・休車の再開時を捉えてバス協未加入事業者に自己点検を呼びかけ ● 運輸安全マネジメント評価において、バス事業者に対して法令遵守の注意喚起、安全投資の必要性に係る理解度を確認
2. バス事業者への安全対策徹底の指導	4. 関係者への再徹底
<p><u>国及び適正化機関がバス事業者に安全対策の徹底を図る</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 全国での貸切バス事業者に対する安全講習会 ● 全国での貸切バスに対する街頭指導 ● 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導 ● 全国の貸切バス事業者の安全統括管理者に対する要請 	<p><u>バス事業者、旅行者、バス利用者等の関係者に必要な情報を再周知する</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 旅行者への運賃・料金制度の周知 ● 更新許可、休止事業者の再開、休車再開時のパンフレット等を活用した周知・啓発 ● 貸切バス事業者安全性評価認定制度のバス事業者はもとよりバス利用者への周知と事業者の申請促進 ● 教育委員会等の発注者への運賃・料金制度の周知

【参考：令和3年10月 国土交通省プレスリリース】

安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みを推進します ～貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、官民が連携して対策を実施～

URL : https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000472.html



2. 貸切バスの運行時における輸送の安全確保の徹底

(2) 貸切バスの安全確保の徹底について(周知)

- 貸切バスにおいて、輸送の安全を確保することは、事業者にとって最大の使命。
- 静岡観光バス横転事故の事故原因については調査中であるが、全国の貸切バス事業者に対して、適切な運転操作やブレーキに関する取扱いの徹底等、安全確保の徹底について改めての周知を事故当日に実施。
- 事故の原因等を踏まえ、引き続き対策を検討。

貸切バスの安全確保の徹底 国自安第94号 令和4年10月13日

1. 確実な運行管理の実施

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。

- (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. 乗客の安全確保を図るための周知事項を再徹底

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. 安全の確保を最優先するよう関係者に徹底

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。

貸切バスのブレーキの取扱いの徹底 国自安第95号 令和4年10月13日

1. 整備管理業務の再確認やブレーキの点検整備を徹底

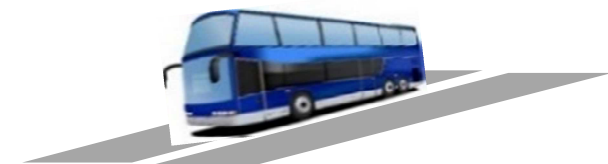
整備管理業務を再確認し、特に、ブレーキは安全上極めて重要な装置であり、その点検整備を徹底すること。

2. 下り坂でエンジンブレーキを活用するように運転者へ指導

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、エンジンブレーキを活用するよう運転者に指導すること。

3. リコール対象車両については早期に改修

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。



(3) 運転業務から離れていた運転者に対して行う指導監督

- 運転業務から離れていたバスの運転者等は、バスの構造上の特性や道路状況に応じた運転技量の低下が懸念される。
- 運転者の指導及び監督は、計画的に実施することになっているが、運転業務から離れていた**運転者が運行を再開する場合には、運転者に対して実技等により指導及び監督を実施**することが求められている。

指導・監督の実施内容

- バスを運転させ、添乗により運転者に対して安全運転の指導を実施(安全運転の実技)
- ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正
- 適性診断の結果を活用した個々の運転者に対する指導
- 健康管理の重要性 等

(4) 必要な点検整備の実施

- 自動車は走行距離や時間の経過とともに劣化・摩耗する部品等が多く使用されているため、その性能や耐久性は走行距離や時間の経過とともに低下する。
- 適切な点検整備が行わなければ、走行中の故障や車両火災等、事故を引き起こす可能性が高くなり、輸送の安全確保が懸念される。
- バスの運行にあたっては、必要な点検整備を実施するとともに、運行開始後においてもオイル類の漏れや故障の有無の確認等適切な点検整備を実施すること。

点検整備の実施内容

- 休車期間を満了した際の3ヶ月、12ヶ月点検及び必要な整備の実施 等

(5) 初任運転者に対する特別な指導

- 運転者として新たに雇い入れた者、他の種類の事業用自動車の運転者として選任された事がある者であって貸切バスの運転者として初めて選任される者に対し、指導を実施する。
- 実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により、習得の程度を把握し、必要に応じて指導を行う。

指導内容		指導時間
①	事業用自動車の安全な運行に関する基本的事項	①から⑥まで合計10時間以上
②	事業用自動車の構造上の特性と日常点検の方法	
③	運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項	

(5) 初任運転者に対する特別な指導

指導内容		指導時間
④ 危険の予測及び回避	道路、交通及び旅客の状況の中に含まれる交通事故につながる恐れのある主な危険を理解させるとともに、それを回避するための運転方法等を指導する。また、当該運転者が 実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。	①から⑥まで合計10時間以上
⑤ 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法	安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車を運行する場合においては、 当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となる恐れがあること について説明すること等により、 当該事業用自動車の適切な運転方法を理解させる。	
⑥ ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正	⑦の 安全運転の実技を実施した時のドライブレコーダーの記録 により運転者に自身の運転特性を把握させた上で、必要に応じ是正のために必要な指導を行う。	
⑦ 安全運転の実技	実際に運行する可能性のある経路(高速道路、坂道、隘路、市街地等)において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、 当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗により指導する。	20時間以上

(6) 準初任運転者に対する特別な指導

- 直近1年間に運転の経験のある貸切バスより大型の車種区分の貸切バスに乗務しようとする運転者や、1年以上運転業務から離れている運転者に対し、乗務する前に指導を実施する。
- 実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により、習得の程度を把握し、必要に応じて指導を行う。

指導内容		指導時間
①	危険の予測及び回避 (初任④の一部)	同様の内容を初任運転者に対して実施する時間と同程度以上
②	ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正 (初任⑥と同じ)	
③	安全運転の実技 (初任⑦と同じ)	20時間以上

(7) 運転者に対する一般的な指導監督マニュアル


法令に定められてる運転者教育を確実に実施していただくため、国土交通省は指導及び監督の実施マニュアルを策定（最終改正：令和6年3月29日）

旅客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指導及び監督の指針
平成13年12月3日国土交通省告示第1676号）

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2編 本編：一般的な指導及び監督指針の解説》



バス事業者編

 国土交通省



本章では、運転者がバス運行及び乗客の安全を確保するために守るべき交通ルールや安全確認の方法などについて整理しています。

指導においては、バス運転者が守るべきルール等について理解させるとともに、これから逸脱した運転方法による交通事故の実例を説明し、危険な運転を確認させることが重要です。

➡【指針第1章2(1)―②】

1. バス運行に係る法令

指導のねらい

バスの運行を行うには、遵守すべき法令があります。運転者にとっても、遵守すべき事項が規定されていますので、法令について理解させるとともに、遵守すべき事項を認識させましょう。

(1) 旅客自動車運送事業に係る法令 法

CHECK! ポイント

旅客自動車運送事業に係る法令としては、「道路運送法」などの法令がありますが、これらの法令の概要、運転者が遵守すべきポイントを確認させましょう。

○法令としては、「道路運送法」「旅客自動車運送事業運輸規則」などがあります。

○運転者は、日常点検の実施・確認、運行前後の点呼を受けるなどが規定され、これを遵守する必要があります。

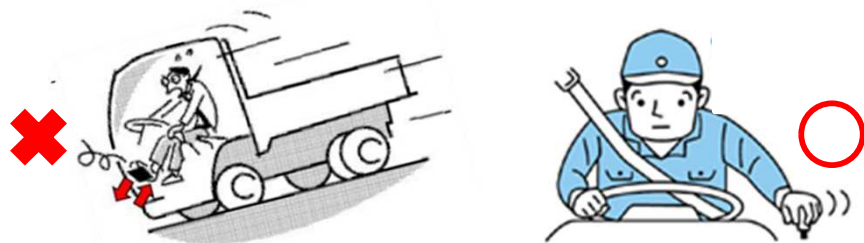


(8)一般的な指導監督マニュアルの改正概要(令和5年1月6日改正)

■ 令和4年8月に名古屋市の高速道路において乗合バスが、10月には静岡県の県道において観光バスがそれぞれ横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したことを踏まえ、同様の事故を防止するため、「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」の一部を改正。

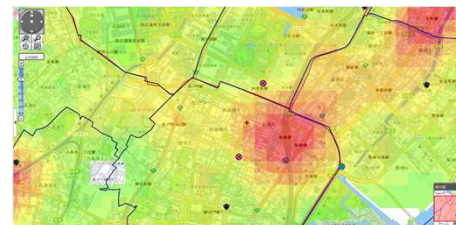
① 坂道での適切な運転操作(バス、タクシー、トラック)

- 長い下り坂においてフットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが効かなくなる可能性があるため、エンジンブレーキや排気ブレーキを使用すること。



② 危険箇所の情報を踏まえた運転指導(バス、タクシー、トラック)

- 都道府県警が公表している「交通事故発生マップ」等の活用等により、事故の危険性が高い箇所を把握し、当該箇所における適切な運転操作をするよう指導すること。



警視庁HPより

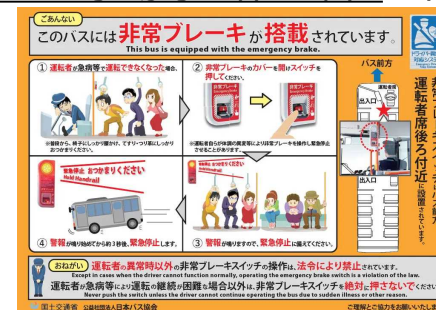
③ 乗客のシートベルト着用の目視での確認(貸切バス)

- 乗客がシートベルトを着用していることを、発車前に運転者又は添乗員が目視で確認すること。



④ 非常口や非常停止ボタンの使い方の周知(バス)

- 事故時等の非常時に備え、乗客に対し、非常口や非常停止ボタンの設置位置や使い方・非常停止時のバスの挙動等に係る案内を行うこと。



(9)事故防止のための啓発

令和4年10月に発生したふじあざみラインでの貸切バス横転事故を受け、街頭監査に保安担当が同行し、運転者にパンフレットを配布するなどして安全運転の啓発を実施

運転者に配布したパンフレット

バス運転者の皆様へ

～ 夏季行楽シーズンにおける安全運行の徹底をお願いします ～

1. 坂道での適切な運転操作

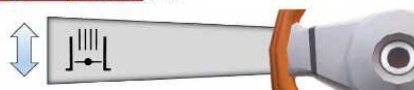
- 坂道においては、スピードをコントロールした運転が必要です。
- 特に、長い下り坂では、フットブレーキを使い過ぎるとフェード現象等によりブレーキが効かなくなる危険性があるため、エンジンブレーキや排気ブレーキ等の補助ブレーキを併用する等の適切な運転操作を行い、低速で走行する必要があります。
- また、エンジンブレーキで十分な制動力を得るために適切なギアを選択が必要ですが、ギア抜け等が発生した場合には、十分に減速等を行ったうえで再度ギアを入れ直す必要があります。

◆ 運転操作のポイント

① 下り坂は**低速で走行**する



② フットブレーキに**頼りすぎず**、エンジンブレーキや排気ブレーキ等の**補助ブレーキを併用**する



③ エンジンブレーキで十分な制動力を得るために**適切なギアを選択**する



※ 各装置の操作方法は機種ごとの取扱説明書等によりご確認ください。

2. シートベルト着用の確認

発車前には、乗客が**シートベルトを着用**していることを**運転者（又は添乗員）**が**目視で確認**しましょう。



啓発活動の様子



富士スバルライン五合目坂
下バス駐車場
(R5.7.12)

都庁大型バス専用駐車場
(R6.1.12)

(10)自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル(令和6年3月策定)

事業用自動車における飲酒運転防止マニュアルの策定

国土交通省では、アルコール依存症の疑いを早期に発見可能なスクリーニング検査手法等の調査を踏まえ、飲酒運転ワーキンググループの中でスクリーニング検査の効果的な運用方法を検討し、事業者自らがアルコール依存症の疑いのある運転者を発見し、適切な対応が実施できるよう事業用自動車における飲酒運転防止マニュアルを策定。



【構成】

- ・飲酒運転防止対策の必要性
- ・事業者による運転者のアルコール依存症の把握
- ・スクリーニング検査
- ・アルコール依存症検査における事業者の対応

2) アルコール依存症の症状

現時点で離脱症状がなくても、多量飲酒を続けていると耐性が上がり、アルコール依存症を発症する危険があります。

<p>1. 渴望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仕事中でも酒の事ばかり考えている ・仕事中でも飲んでしまう ・仕事が終わったら1人でも必ず飲みに行く ・酔れてでも飲んでしまう ・お酒が手元がないと不安 ・お酒のためなら面倒くさがらずに出かけられる 	<p>2. 飲酒行動のコントロール不能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いつも泥酔するまで飲んでしまう ・休肝日と決めても飲んでしまう ・飲み始めたら止まらない ・前もって決めていた量以上に飲んでしまうことがしばしばある(たとえば2杯までと決めていたのに3、4杯飲んでしまう)
<p>3. 離脱症状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イライラする ・吐き物をもよおす ・震動が走る ・手がふるふる ・手がふるふる ・寝つきが悪くなる ・寝つきが悪い ・顔が赤くなる ・頭を痛める ・吐き酒をする ・喉が乾く 	<p>4. 酒量のエスカレート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飲む量が増えていく* ・たくさん飲まないといけなくなってきた <p><small>※習慣的に飲酒するようになってから、飲酒量が純アルコール量で女性40g、男性60g、かつ50%以上増加</small></p>



(国土交通省HP)

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

2. 貸切バスの運行時における輸送の安全確保の徹底

(11) 事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組

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
ごとに調査を実施

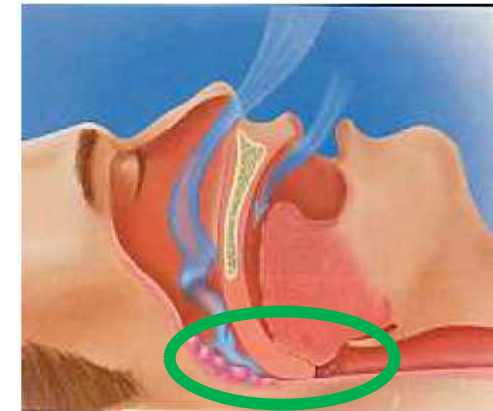
(国土交通省HP)
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/health.html>



(12)睡眠時無呼吸症候群(SAS)が疑われる事故報告について

<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

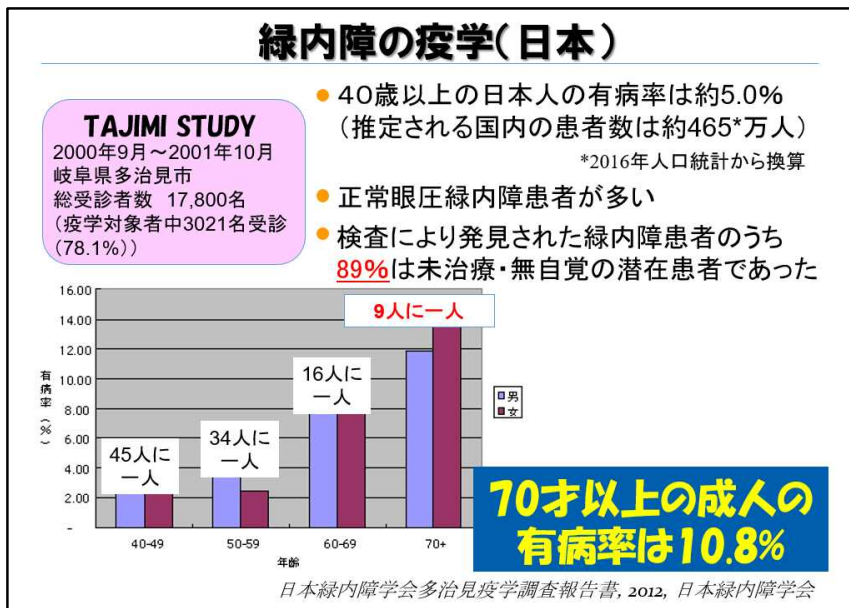
11 運転者の健康状態に起因する事故

(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。

(13) 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**事業者が理解**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**こと等が必要。



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を運転中、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、車を停めて後方をみたら、ヒトが倒れていた。」
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **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「運転はもちろん労働も難しい」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。東山正明裁判長は「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。東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、視野の中で感度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。

40歳以上のドライバー 専門医眼科の検査を

酒酔い運転の場合に匹敵
死と事故 旭川地裁が賠償命令
視野障害一審も過失認定
旭川の死亡事故 控訴棄却
旭川市で発生した死亡事故。運転者(41歳)の視力が0.3と判明。専門医による検査が必要と指摘。

【緑内障患者の見え方の例】



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

(14)自動車運送事業に係る視野障害対策に向けた検討

事業用自動車総合安全プラン2025(令和3年3月策定)

- 事業用自動車の安全対策に関する中長期計画における講ずべき施策として「視野障害に関する運転リスクの周知、及びスクリーニング検査や眼科での視野検査受診の推奨」を明記。



自動車運送事業に係る視野障害対策ワーキンググループ(令和3年12月～)

- 事業用自動車の運転者の視野障害によって発生しうる交通事故の抑止に向け、専門的見地から**視野障害を早期に発見し治療を促すための検査の普及方策に係る検討**を行うため、本ワーキンググループを設置。

ワーキンググループ委員：岩瀬委員(たじみ岩瀬眼科 院長) 國松委員(西葛西・井上眼科病院 副院長) 松本委員(近畿大学医学部眼科学教室 教授)
(50音順) 各事業者団体関係者(トラック、バス、タクシー)



視野障害対策マニュアル策定(令和4年3月)



- 自動車運送事業者に対し運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて**事業者が取り組むべき内容をまとめたマニュアル**を令和4年3月に策定。

協力: 日本視野画像学会

眼科検診普及に向けたモデル事業(令和3年度～7年度)

- モニター事業者の運転者が眼科検診を受診し、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. 最近の関係法令の改正
2. 貸切バスの運行時における輸送の安全確保の徹底
- 3. 最近の事故事例と再発防止策**
4. 関東地域事業用自動車安全施策
5. 最近の監査・行政処分等について

3. 最近の事故事例と再発防止策

(1) 大型トラックと貸切バスの追突事故

事故概要

- 発生時刻・場所
 - ・令和5年5月16日（火）午後8時頃 宮城県栗原市東北自動車道下り線にて発生
- 事故状況
 - ・仙台市から岩手県一関市に向けて乗客・乗員41名を乗せた貸切バスが車両故障のため路肩に停車していたところ、大型トラックが追突。
 - ・車外にいた貸切バスの乗客・バス運転者の計3名が死亡、大型トラックの運転者1名が重傷。

●事故の状況



出典：産経新聞

- 行政処分等の概要
 - 処分日：令和5年7月28日（金）
 - 処分内容：60日車



3. 最近の事故事例と再発防止策

「貸切バスにおける安全確保の徹底について」 通達を発出

国自安第20号
令和5年5月17日

公益社団法人日本バス協会会長 殿

国土交通省自動車局長

貸切バスにおける安全確保の徹底について

5月16日(火)午後8時15分頃、宮城県栗原市の東北自動車道下り線において、岩手県一関市に向けて乗客乗員40名程度を乗せた貸切バスが車両故障のため路肩に停車していたところ、大型トラックが追突し、3名が死亡、1名が重傷を負うという誠に痛ましい事故が発生した(5月17日(水)9時現在)。

事業用自動車における輸送の安全確保は、自動車運送事業者の最大の使命であり、事故を起こさず、国民の生命、身体及び財産をしっかりと守ることこそが、運送事業の社会的信頼を維持するために最も必要なことである。

ついては、貸切バスの安全確保の徹底を図るため、食会傘下会員に対し安全対策及び事故防止の徹底が図られるよう下記事項について改めて周知徹底を図りたい。

記

1. 「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」(以下「指導監督マニュアル」という。)に基づき、緊急時における適切な対応について運転者への指導を徹底すること。特に交通事故・車両故障発生時においては、次に掲げる事項について改めて実施を徹底すること。

(1) 高速道路上においては停止表示器材を設置し、他の自動車に事故の発生を知らせる等、道路における危険防止措置を実施すること

(2) 状況に応じ、乗客を車両から退避させ、万が一停止車両への追突事故が発生した際に乗客が巻き込まれないようにする等、乗客の安全の確保に係る措置を実施すること

指導監督マニュアル バス事業者編 概要編

https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/bus_gaiyohen.pdf

指導監督マニュアル バス事業者編 本編

https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/bus_honpen.pdf

2. 運行にあたっては、車両の点検整備を確実に実施するよう関係者に徹底すること。

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

●道路における危険の防止

・交通事故や車両故障を起こしたら、交通事故の続発を防ぐため、事故車両を安全な場所に移動させ、他の自動車に事故の発生を知らせる等、道路における危険防止の措置を運転者はとらなければなりません。

・ハザードランプを点灯・発炎筒を着火・停止表示器材を設置(高速道路等)



3. 最近の事故事例と再発防止策

(2)貸切バスの横転事故

事故概要

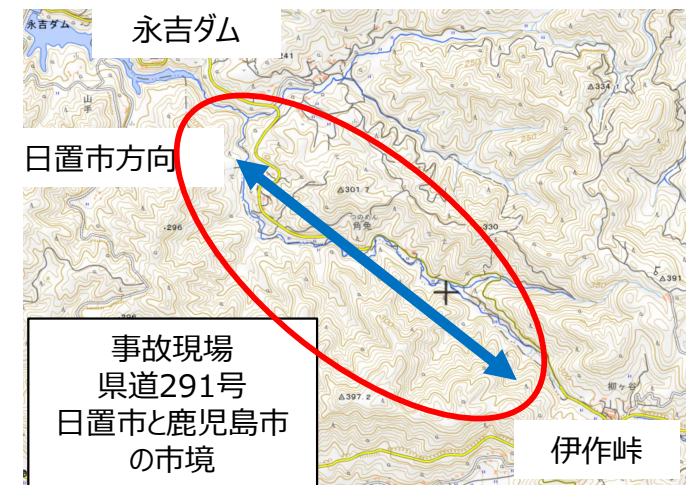
- 発生時刻・場所
 - ・令和5年8月19日(土) 午前8時30分頃
 - ・鹿児島県鹿児島市春山町の県道291号線にて発生
- 事故状況
 - ・乗客乗員31名を乗せた貸切バスが左折する交差点を間違えて走行し、道幅が狭くなりカーブを曲がりきれず路肩に乗り横転。
 - ・乗客9名が軽傷、1名が骨折

事故車両



出典：FNNニュース

●事故発生場所



○行政処分等の概要

処分日：令和6年2月9日(金)

処分内容：文書警告(処分日車数10日車のため、一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準 46 3.(6)による)

1. 最近の関係法令の改正
2. 貸切バスの運行時における輸送の安全確保の徹底
3. 最近の事故事例と再発防止策
- 4. 関東地域事業用自動車安全施策**
5. 最近の監査・行政処分等について

4. 関東地域事業用自動車安全施策

(1) 関東地域事業用自動車交通事故削減目標及び安全施策

関東地域事業用自動車交通事故削減目標及び安全施策の策定（計画期間：2021～25年度）

- 事業用自動車総合安全プラン2025を踏まえ、関東地域における事業用自動車交通事故の「削減目標」及び年度毎に「安全施策」を策定。
- 各年度毎の安全施策は、プラン2025に掲げられた「当面講ずべき施策」を踏まえ、関係事業者団体及び関係行政機関と協議により策定。

関東地域事業用自動車交通事故削減目標及び業態別の状況

・※1:直ちに削減すべき目標 ※2:令和7年までに削減すべき目標
 ・()内は2022年の実績

《全体目標》

①24時間死者数※2⇒**55人以下(82)** ②重傷者数※2⇒**600人以下(621)** ③人身事故件数※2⇒**6,340件以下(9,492)** ④※1飲酒運転⇒**ゼロ(10)**

《各業態の個別目標》

【バス】

- 乗客死者数※1⇒**ゼロ(1)**
- 24時間死者数※2⇒**0人(2)**
- 重傷者数※2⇒**45人以下(50)**
- 人身事故件数※2⇒**280件以下(421)**
- 飲酒運転※1⇒**ゼロ(0)**
- 車内事故件数※2:乗合バス⇒**20件以下(86)**
- 負傷事故件数※2:貸切バス⇒**5件以下(4)**

【タクシー】

- 乗客死者数※1⇒**ゼロ(0)**
- 24時間死者数※2⇒**5人以下(6)**
- 重傷者数※2⇒**175人以下(143)**
- 人身事故件数※2⇒**2,700件以下(3,469)**
- 飲酒運転※1⇒**ゼロ(0)**
- 出会い頭衝突事故件数※2⇒**330件以下(553)**

【トラック】

- 24時間死者数※2⇒**50人以下(74)**
- 重傷者数※2⇒**380人以下(428)**
- 人身事故件数※2⇒**3,360件以下(5,602)**
- 飲酒運転※1⇒**ゼロ(10)**
- 追突事故件数※2⇒**1,135件以下(2,160)**

関東地域事業用自動車安全施策2023

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附随作業の増加への対応
- ・人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進
- ・激甚化・頻発化する災害への対応
- ・オリパラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応

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

- 重点** ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・「ながら運転」の増加への対応
 - ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進
- ・自動車の先進安全技術の更なる普及
- ・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

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

- 重点** ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故への対応
 - ・高齢歩行者の死傷事故への対応
 - ・高齢運転者事故への対応

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

- 重点** ・健康に起因する事故の増加への対応
- 重点** ・大型車の点検整備の実施の推進
- ・各業態の特徴的な事故への対応
 - ・監査のあり方
 - ・初任、経験不足運転者への適切な指導監督
 - ・運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化

6. 道路交通環境の改善

- ・道路交通環境の整備

4. 関東地域事業用自動車安全施策

(2) 関東地域事業用自動車安全施策2023の取組について

前年の事故発生状況等を踏まえた施策のフォローアップを行い、「関東地域事業用自動車安全施策2023」を策定するとともに、喫緊の課題として対策すべき「飲酒運転」、「乗合バス車内事故」、「健康起因事故」及び「車輪脱落事故」については、重点課題として位置付け、削減のための取り組みを重点的に実施することとした。

飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応

- 各種講習会や交通安全運動期間等において、アルコール依存症に関する記載が拡充された一般的な指導及び監督の実施マニュアル及び適正な点呼の実施について周知徹底を図るとともに、飲酒傾向の自覚を促す指導について周知を図る。
- 飲酒運転等による事故事例を定期的に公表し、各事業者における事故防止の取組への活用及び安全意識の醸成を図る。
- アルコールインターロックについて、自動車事故対策費補助金事業による支援について周知を行う。
- 関東トラック協会と合同で作成した「飲酒運転の防止について」を、各種研修会等で周知し、飲酒運転撲滅のための管理体制の強化、指導・啓発活動の推進を図る。

依然として多発する乗合バスの車内事故への対応

- 関東地区バス保安対策協議会と合同で開催している「バス事故防止対策検討ワーキンググループ(以下「ワーキンググループ」という。)」において、啓発等の取り組みを実施する。
- 運転者教育資料「乗合バス車内事故削減に向けて」を、運行管理者を対象とする講習会等において周知する。さらに、それらを運転者に対する指導監督に活用するよう、事業者等に求めていく。
- 車内事故事例を定期的に公表し、各運送事業者における事故防止の取組への活用及び安全意識の醸成を図る。

健康に起因する事故の増加への対応

- 各種講習会等において、「事業用自動車の運転者に関する健康管理に係るマニュアル」や「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」等を周知し、運転者の健康状態の把握や乗務判断等の確実な実施を図る。
- 令和4年3月に国土交通省がまとめた「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」により、視野障害に関連する運転リスクや眼科検診や治療の必要性等について周知を図る。
- 健康起因による事故事例を定期的に公表し、各運送事業者における事故防止の取組への活用及び安全意識の醸成を図る。
- 事業者が実施している健康起因事故防止対策等の効果的な事例について、具体的な取り組み状況を共有するための方法を検討する。
- 健康診断結果に基づく指導方法や国土交通省が推奨するスクリーニング検査について周知を図る。

大型車の点検整備の実施の推進(車輪脱落事故防止)

- 車輪脱落事故防止について、自動車点検整備推進運動や街頭検査など、あらゆる機会を捉えて啓発活動を継続する。また、冬タイヤへの履き替え時期の街頭検査において自動車整備振興会と協力し、大型車の運転者に対してトルクレンチを活用した確実な締め付け等の徹底を呼びかける。
- 車輪脱落にかかる事故報告書の提出があった事業者について、チラシや連結式ナット回転指示インジケーターを配布し、個々の事業者に直接周知・啓発を行う。
- 令和4年度に公表された「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」での事故要因の調査・分析等結果の中間とりまとめで示された、タイヤ脱着時の作業の適切な実施の重要性について整備管理者研修等で周知する。
- 運輸支局窓口の待合所等において、国土交通省が作成した車輪脱落事故防止の動画を放映して啓発を行う。
- タイヤ脱着時の作業管理表(大型車)等の管理を含む整備管理者の業務など、本年10月に施行が予定されている整備管理者制度の運用の改正について、各講習会等において周知を図る。

4. 関東地域事業用自動車安全施策

(3) 貸切バス運転者に対する実技指導の解説動画

- 国土交通省では、貸切バスの安全性向上のための取組の一環として、貸切バス運転者に対する実技指導の具体的事例の動画を作成。
- 本動画では、長い下り坂のある道路(いろは坂やふじあざみライン)、高速道路、隘路、市街地など、それぞれの場所の特性に応じた運転の指導方法を解説。
- 作成した動画は令和6年4月4日から国土交通省YouTubeチャンネルで公開中です。

解説動画(国土交通省YouTube)

<https://www.youtube.com/watch?v=GHzqd6U4xGE>



<例>

①夜間・繁華街

②長い下り坂

③高速道路

④ヒヤリハット事例

4. 関東地域事業用自動車安全施策

(4)実技指導活用動画

「いろは坂」・「ふじあざみライン」下りにおける実技指導の例

貸切バス運転者に対して、「いろは坂」・「ふじあざみライン」下り坂を走行する前の指導時に活用していただくことを目的とした動画を制作しました。本動画につきましては、関東運輸局のホームページに掲載しておりますので、貸切バス事業者等の皆様は運転者指導の際に、必要な追加コメントを加えるなどしてご活用ください。

○ 主なポイント

- ・ 排気ブレーキ及びリターダを使用し、フットブレーキを踏み過ぎないように注意する
- ・ エンジンの回転数が合っていないとギヤが入らないことがあるため注意する
- ・ 乗客がいる場合は、その重量が加わることでブレーキが効きづらくなるため注意する
- ・ カーブ手前で減速し、なるべく外側を走行する
- ・ 過回転に注意し、さらに加速するような場合にはフットブレーキを使用する
- ・ 上りと同じギヤもしくは一段低いギヤを使用し、上りよりも高いギヤは使用しない
- ・ フットブレーキを使用する際には、ブレーキの過熱に注意する

貸切バスの実技指導の例

(いろは坂下り)



「いろは坂下りにおける実技指導の例」の主なポイント

- ・ 上りと同じギヤもしくは一段低いギヤを使用し、上りよりも高いギヤは使用しない
- ・ カーブでは、ガードレールに沿ってなるべく外側を走るようにする。また、カーブの内側は勾配がきつく車両が地面に接地する恐れがあるため注意する
- ・ 後続車が連なっている場合であっても決して焦らずに、マイペースを保ち安全な速度で下ること
- ・ カーブ手前で排気ブレーキ、リターダ等を活用してしっかり減速する
- ・ 下り坂では、直線で速度が出やすいので早めに減速する
- ・ 排気ブレーキ→リターダ→フットブレーキの順に操作しフットブレーキはなるべく使用しない
- ・ カーブがきつい場合はオーバーハングが発生するため端に寄せすぎないこと
- ・ 42(L)、43(乗)は、カーブがかなりきついため注意する
- ・ 下りきるまで、気を緩めないこと



関東運輸局YouTube「貸切バスの実技指導の例（いろは坂下り）」
https://youtu.be/Js3c_Gw8EWk

貸切バスの実技指導の例

(ふじあざみライン下り)



「ふじあざみライン下りにおける実技指導の例」の主なポイント

- ・ 排気ブレーキ及びリターダを使用し、フットブレーキを踏み過ぎないように注意する
- ・ 乗客がいる場合は、その重量が加わることでブレーキが効きづらくなるため注意する
- ・ 過回転に注意し、さらに加速するような場合にはフットブレーキを使用する
- ・ フットブレーキを使用する際には、ブレーキの過熱に注意する
- ・ エンジンの回転数が合っていないとギヤが入らないことがあるため注意する
- ・ カーブでは手前で減速し、なるべく外側を走行する
- ・ 上りと同じギヤもしくは一段低いギヤを使用し、上りよりも高いギヤは使用しない
- ・ 後続車が連なっている場合であっても決して焦らずに、マイペースを保ち安全な速度で下ること
- ・ 急勾配が過ぎた後でも気を緩めずに、下りきるまでは上りと同じギヤで走行する



関東運輸局YouTube「貸切バスの実技指導の例（ふじあざみライン下り）」
https://youtu.be/R9BT_rMjX2A

5. 最近の監査・行政処分等について

関東運輸局自動車監査指導部

- **監査等の実施状況**
- 行政処分等の状況
- 処分基準等の改正

監査等の実施状況

貸切バス事業者に対する監査実施状況（関東運輸局管内）

➤ 監査実施件数の推移

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度(速報値)
監査件数	349	53	235	279	282

➤ 監査の選定理由

年 度		R元	R 2	R 3	R 4	R 5 (速報値)
違反事項	重大事故（第1当）	2	1	0	0	0
	悪質違反 (飲酒・ひき逃げ・無車検等)	0	0	0	0	0
	公安委員会通報	0	0	0	0	0
	労働局通報	4	2	1	0	1
	参入許可・営業区域拡大・増車	39	8	7	6	3
	苦情・法令違反の疑義等	141	21	167	160	163
	長期未監査	0	0	0	0	0
	改善未実施	0	0	0	2	1
	フォローアップ	163	21	60	111	114
	合 計	349	53	235	279	282

(件)

貸切バス事業者を対象とした街頭監査等の実施について

令和5年度における街頭監査等実施状況

実施場所の状況

	実施日	実施主体 運輸局・支局	実施場所	実施結果	
				監査 車両数	指摘 車両数
1	R5 4/21	茨城運輸支局	国営ひたち海浜公園 海浜口駐車場	13	0
2	4/27	神奈川運輸支局	横浜赤レンガ(新港地区7街区臨時駐車場)	6	0
3	4/28	群馬運輸支局	桐生が岡公園遊園地 第一駐車場	6	0
4	4/28	千葉運輸支局	ふなばしアンデルセン公園 北駐車場	14	0
5	4/28	東京運輸支局	上野恩賜公園 第一駐車場	20	0
6	5/17	栃木運輸支局	華厳の滝 第1・2駐車場	10	0
7	5/22	埼玉運輸支局	首都圏外郭放水路 龍Q館駐車場	3	0
8	6/23	千葉運輸支局	マザー牧場 山の上駐車場	18	0
9	7/21	山梨運輸支局	富士山五合目 駐車場	17	0
10	7/21	東京運輸支局	羽田空港 第3ターミナルバス乗り場	15	0
11	9/20	群馬運輸支局	群馬県庁北駐車場	3	0
12	11/2	東京運輸支局	東京タワー地上バス駐車場	50	0
13	11/15	神奈川運輸支局	由比ガ浜地下駐車場	2	0
14	11/16	埼玉運輸支局	埼玉県子ども動物自然公園駐車場	14	0
15	11/17	千葉運輸支局	東京ドイツ村駐車場	9	0
16	11/20	栃木運輸支局	東武ワールドスクエア駐車場	4	0
17	R6 1/12	東京運輸支局	都庁大型バス専用駐車場入り口付近	5	0
18	2/22	山梨運輸支局	河口湖船津浜駐車場	1	0
19	3/5	茨城運輸支局	千波湖西駐車場	5	0
	合計			215	0



◆ 過去の実施状況(軽井沢スキーバス事故以降)

H29年度:10回 H30年度:7回 R元年度:9回 R2年度:2回 R3年度:15回 R4年度:20回
113台 130台 149台 9台 173台 200台

監査等の実施状況（街頭監査等）

別紙

出庫時に最低限確認すべき事項（貸切バス）

確認事項		チェック欄		
運行指示書	運行指示書を作成しているか	適	否	
	運行指示書を運転者に携行させているか	適	否	
	記載事項の確認	・ 運行の開始及び終了の地点及びその日時	適	否
		・ 乗務員の氏名	適	否
		・ 運行の経路、主な経由地における発車・到着の日時	適	否
		・ 旅客が乗車する区間	適	否
		・ 運行に際して注意を要する箇所の位置	適	否
		・ 乗務員の休憩地点及び休憩時間	適	否
		・ 乗務員の運転又は業務の交替の地点（交替がある場合）	適	否
		・ 睡眠に必要な施設の名称・位置	適	否
表示の確認	車内	・ 事業者の氏名又は名称	適	否
		・ 運転者その他乗務員の氏名	適	否
		・ 自動車登録番号（ナンバー）	適	否
	車体	・ 使用者の氏名・名称又は記号	適	否
		・ 「貸切」表示	適	否
アルコール検知器を携行させているか（泊まり運行の場合）		適	否	
自動車検査証（車検証）が車両に備え付けられているか		適	否	
運転者の運転免許証を確認しているか		適	否	

・過去の街頭監査において確認された違反の多い事項として、運行指示書の記載不備等の違反がある。

・出庫時には、運行管理者等が最終確認を行うなどの対応も有効。

《参考》

「貸切バスの安全確保の再徹底について」（別紙）
 一出庫時に最低限確認すべき事項（貸切バス）

<国土交通省 HP掲載>

URL <https://www.mlit.go.jp/common/001118207.pdf>

確認者（運行管理者・補助者） 氏名 _____

④

- 監査等の実施状況
- 行政処分等の状況
- 処分基準等の改正

貸切バス事業者に対する行政処分等件数

- ・令和5年度の貸切バス運送事業者における行政処分状況は、稼働状況等も踏まえ、監査件数が増え、行政処分全体の件数も増加している。
- ・なお、処分内容については、車両使用停止1件当たりの日車数が増加している。これは、アフターコロナにおける運行数が増加してきた影響が考えられる。

		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度 (速報値)
処 分 内 容	許可の取消	0	0	0	0	0
	事業停止	3	1	2	0	0
	車両使用停止 (延使用停止日車数)	94 (14625)	33 (5839)	16 (2110)	29 (3270)	43 (5425)
	車両停止1件当たりの日車数	155.6	176.9	131.9	112.8	126.2
	文書警告	82	17	23	68	66
	文書勧告等	0	0	0	1	0
行政処分件数		179	51	41	98	109

貸切バス事業者に対する行政処分における違反事項別件数（輸送の安全確保関係）

- ・輸送の安全確保関係の違反については、運転者の指導監督が最も多くなっている。
- ・令和5年度については、運転者の過労防止等や点呼の実施等の違反が増加している。
- ・これらの割合は、コロナウィルス感染拡大前の違反事項の割合と同程度となってきている。

	違反事項	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度 (速報値)
輸送の安全確保関係	指導監督	224	66	33	47	97
	点呼	113	34	16	29	45
	過労防止等	103	34	15	20	49
	乗務記録	44	23	4	11	20
	運行指示書による指示等	50	22	11	17	20
	整備管理	46	14	16	19	21
	運行記録計による記録	27	14	4	6	8
	運行管理	53	10	16	12	19
	その他	14	9	4	12	12
	合計	674	226	119	173	291

行政処分等の状況

貸切バス事業者に対する行政処分における違反事項別件数（利用者の利便確保関係等）

- ・利用者の利便確保等に関する違反件数については、運賃・料金の收受違反、運送引受書の交付義務違反が上位を占めている。
- ・運送引受書の交付義務違反については、アフターコロナで需要回復したこともあり、適正に交付されていないケースが見受けられる。
- ・運送引受書の交付は、運送契約において重要になりますので、法令遵守を徹底する必要がある。

利許認可等及び利用者の関係	違反事項	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度 (暫定値)
	運賃・料金	54	22	13	24	17
	運送引受書	44	18	16	26	27
	区域外輸送	19	9	1	0	6
	事業計画	31	6	9	5	17
	その他	38	11	6	17	17
合計	186	66	45	72	84	

- 監査等の実施状況
- 行政処分等の状況
- 処分基準等の改正

処分基準等の改正

特定自動運行保安員の追加等

- 特定自動運行事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行う**特定自動運行保安員**について、**適切な数を選任されていないもの**
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- 特定自動運行旅客運送及び特定自動運行貨物運送に**必要な装置を備えていない車両**に特定自動運行保安員が**乗務せず**に運行したのもの
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- 特定自動運行旅客運送及び特定自動運行貨物運送を行う場合の**体制を整備していなかったもの**
 - **初違反 10日車、再違反 20日車**
- 特定自動運行旅客運送の運行中、**事故発生時**等において**死傷者に対し**すみやかに応急手当等の**必要な措置を講じなかったもの**
 - **初違反 60日車、再違反 120日車**
- 特定自動運行旅客運送を行う特定自動運行保安員が、運行時刻前に**発車**したもの
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- 特定自動運行旅客運送を行う特定自動運行保安員が、**発車の直前**に安全の確認ができた場合を除き、**警音器を吹鳴させなかったもの**
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- 特定自動運行旅客運送を行う特定自動運行保安員が、運送の引受けをすることができない場合には、**回送板を掲出**させなかったもの、またはそれ以外の場合に回送板を掲出したもの
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- 特定自動運行保安員に対し、特定自動運行事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について**適切な指導監督を怠ったもの**
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- その他改正に際し、**頂ずれ**、**変更された用語**等について**修正** 等

貸切バス及びタクシーの運転者証の車内掲示等の見直し

- 車内**禁煙表示**を怠った運送事業者
 - **初違反 勧告、再違反 警告**
- 車内表示が義務化されている運転者名の表示を削除
 - **改正後) 事業用自動車内の表示義務違反** 改正前) 事業用自動車内の**運転者氏名等掲示義務違反**

車輪脱落事故を惹起した運送事業者及び整備管理者に対する行政処分の追加

- 車輪脱落事故を惹起した運送事業者（※適切な整備管理が行われていなかった場合に限る）
 - **初違反 20日車、再違反 40日車**
- 一定期間に複数回の車輪脱落事故を惹起した運送事業者の整備管理者（※行政処分基準ではなく、整備管理者制度の運用に基づき処分）
 - **解任命令**

処分基準等の改正

貸切バスの安全対策の強化及び処分基準改正

- 重大事故を起こした事業者の大半は、点呼の未実施など運行管理が不十分。
- 貸切バス事業者において、改ざん・不正防止を含む確実な運行管理の実施を図るため、「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月以降、順次実施。

点呼の記録義務違反

- 記録なし又は記録の保存なし
 - **初違反 40日車、再違反 80日車**
- 記録事項の不備
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- 記録の改ざん・不実記載
 - **初違反 60日車、再違反 120日車**

点呼状況の録音及び録画記録義務違反

- 記録なし又は記録の保存なし
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- 記録事項の不備
 - **初違反 警告、再違反 10日車**
- 記録の改ざん・不実記載
 - **初違反 60日車、再違反 120日車**

運行記録計による記録義務違反(注)

- 記録なし又は記録の保存なし
 - **初違反 30日車、再違反 60日車**
- 記録の改ざん・不実記載
 - **初違反 60日車、再違反 120日車**

令和6年4月1日より施行

