

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. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 最近の事故事例

3. 事業用自動車の安全対策

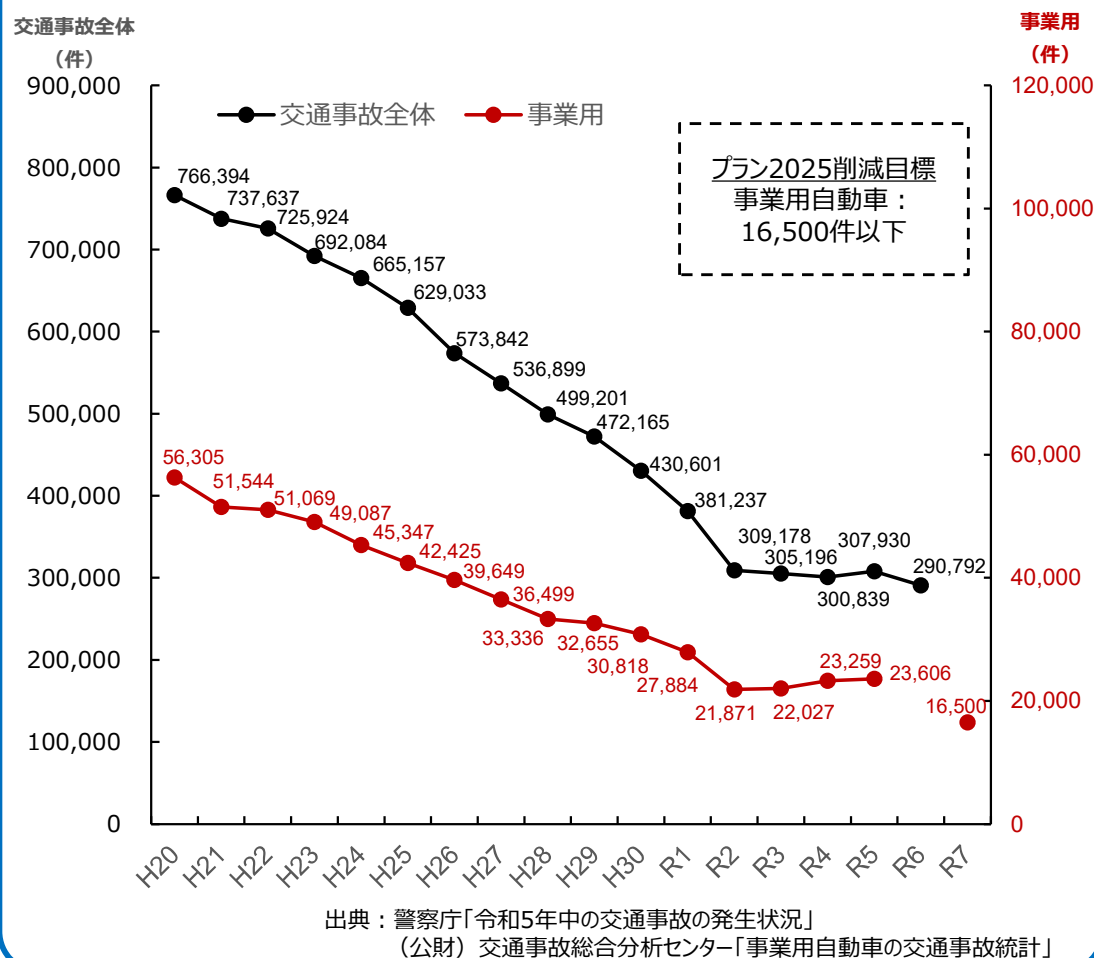
4. 最近の関係法令の改正

5. 最近の監査及び行政処分

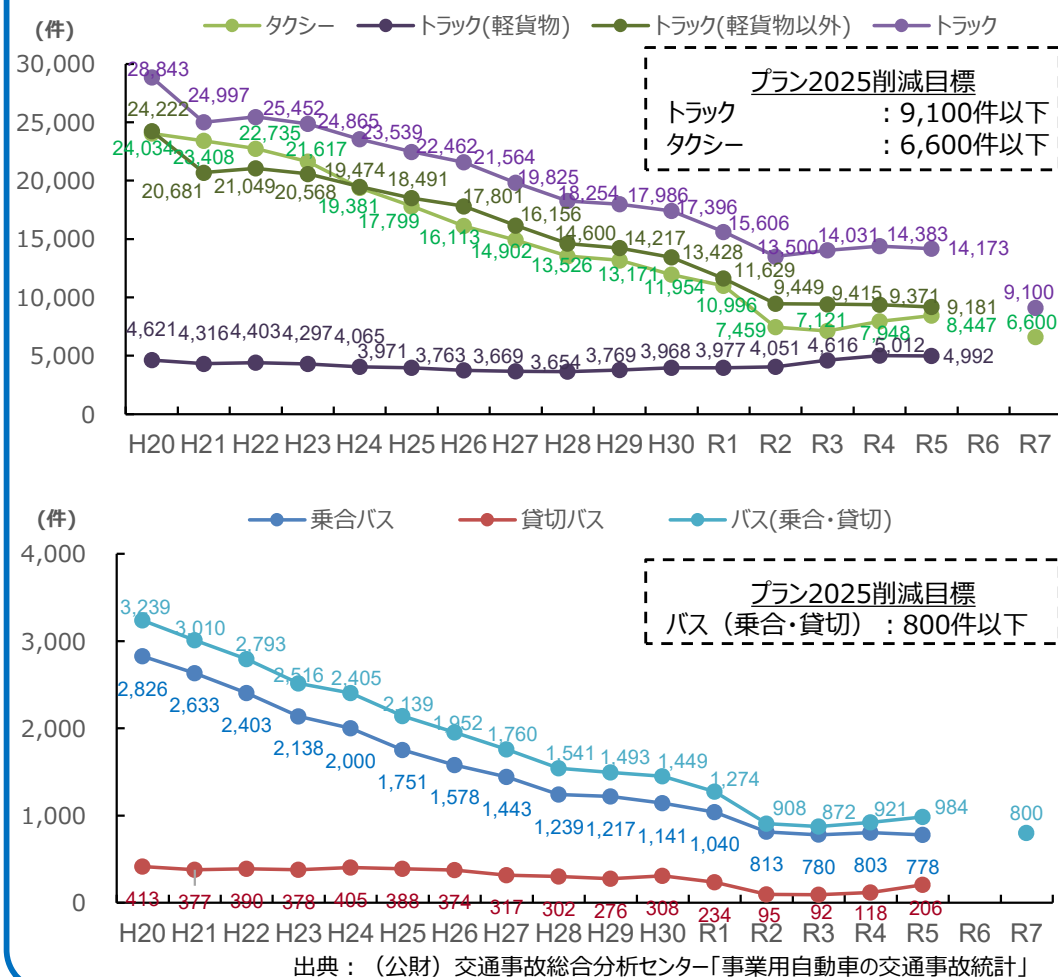
事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和5年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は307,930件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は23,606件となり、過去10年間で約半減しているものの、直近数年間は横ばいから微増傾向。 ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数
- 令和5年の各モードの交通事故件数は、令和4年と比較してタクシー・貸切バスは増加、乗合バス・トラックは減少。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



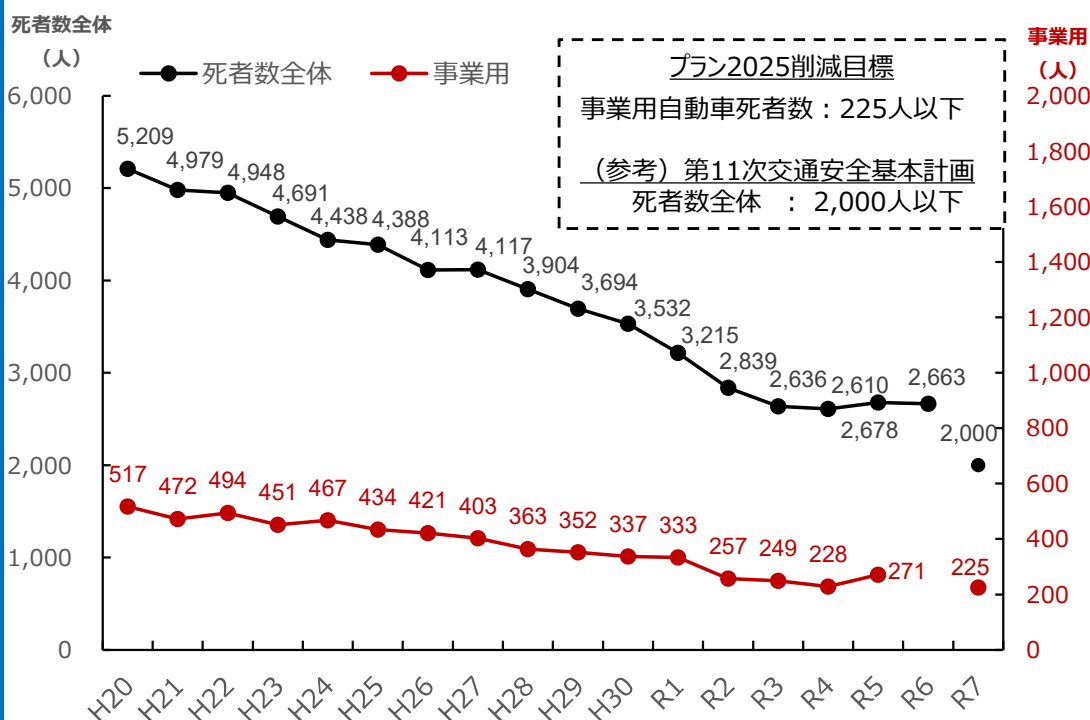
各モードの交通事故の推移



事業用自動車による交通事故死者数の推移

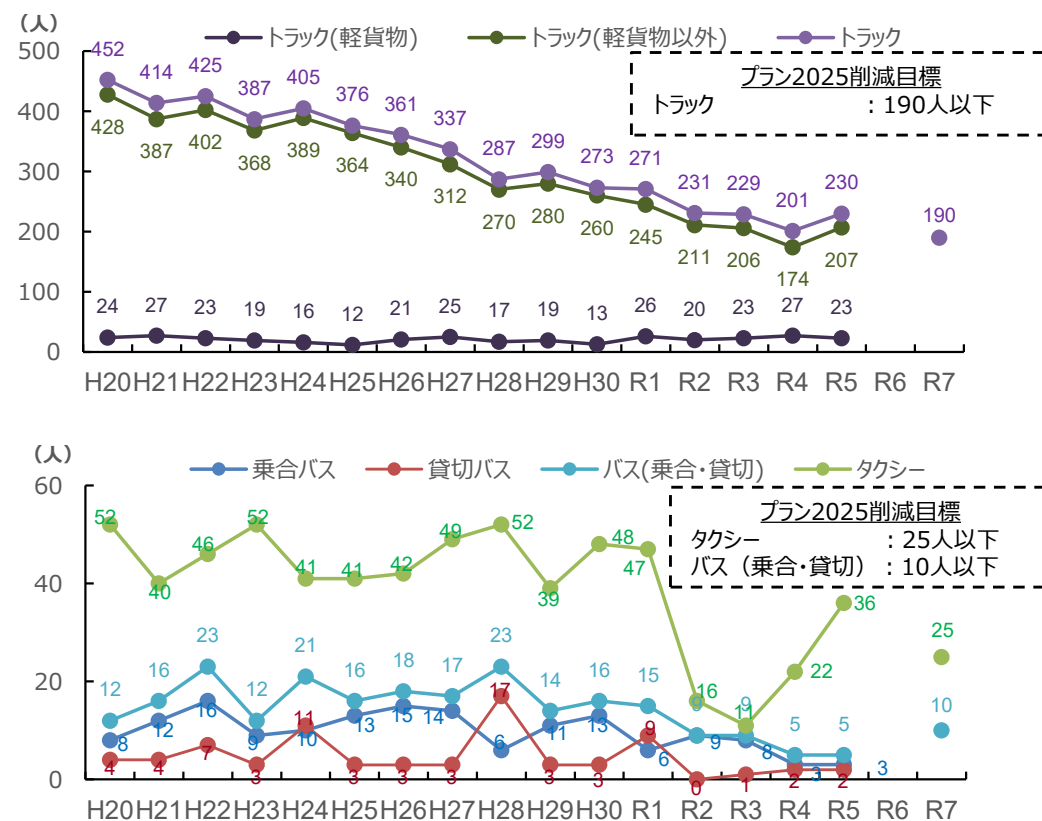
- 令和5年中に発生した交通事故全体の死者数は2,678人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は271人(前年比43人増)であった。
- 令和5年の各モードの交通事故死者数は、令和4年と比較してタクシー・トラックは増加、乗合バス・貸切バスは横ばい。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典：警察庁「令和5年中の交通事故の発生状況」
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故死者数の推移



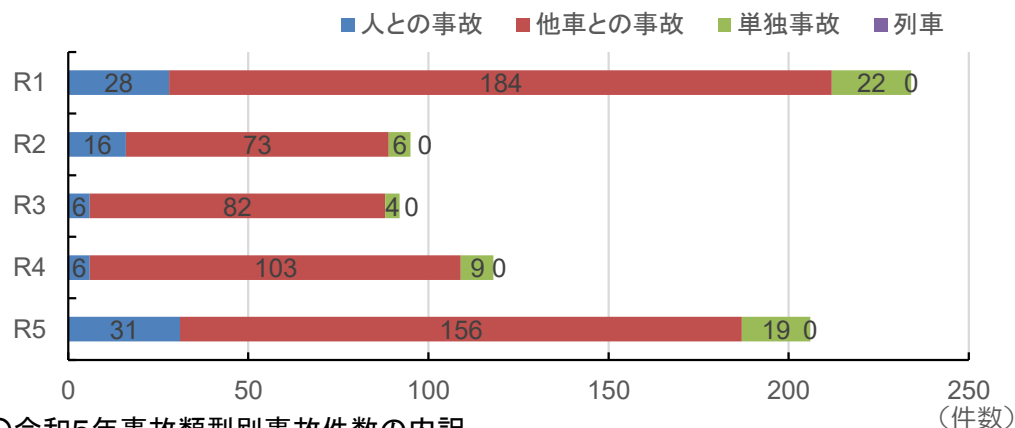
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(貸切バス)

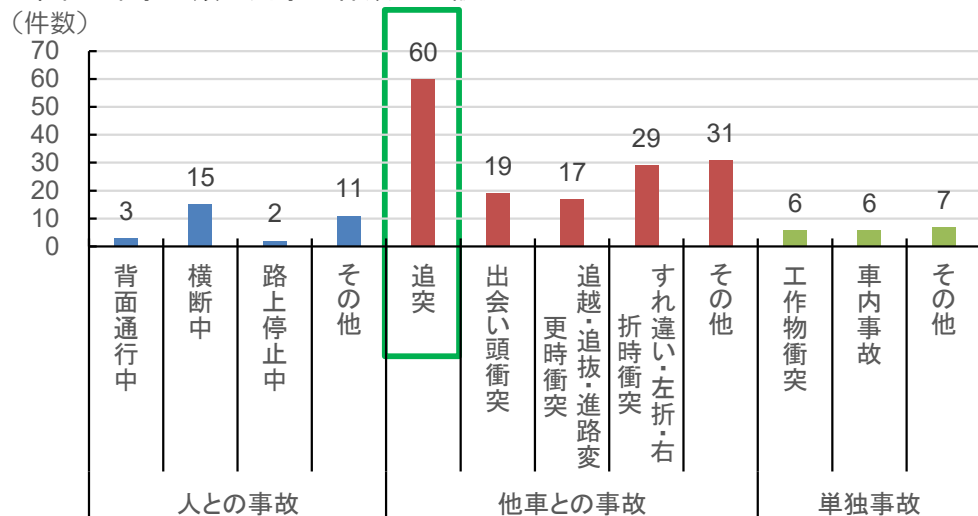
- 貸切バスの事故類型としては、「**追突**」が全体の約3割にあたる60件発生しており、最多。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、「**背面通行中**」及び「**横断中**」の人との事故であった。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

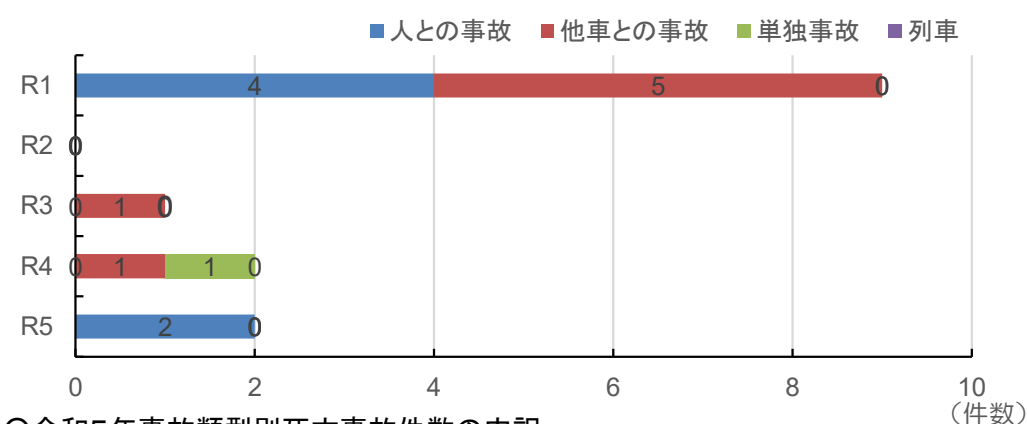


○令和5年事故類型別事故件数の内訳



貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和5年事故類型別死亡事故件数の内訳

※令和5年の2件は、「背面通行中」「横断中」の人との事故。

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 最近の事故事例

3. 事業用自動車の安全対策

4. 最近の関係法令の改正

5. 最近の監査及び行政処分

岡山県真庭市 貸切バスの横転事故の概要について

事故概要

○ 発生時刻・場所

令和6年12月9日（月）午前9時43分頃、岡山県真庭市蒜山上徳山付近
まにわしひるぜんかみとくやま

○ 事故状況

貸切バスが乗客43名、添乗員1名を乗せ運行中、雪でスリップしたため停車したところ、左前輪の停止位置が道路左側の法面にかかったため、進行方向左側面を下にして横転した。この事故により、乗客2名が重傷、9名が軽傷を負った。

現場は、道路に積雪があるものの降雪しておらず轍部は路面が見えている状態であった。事業者からの情報によると、当該貸切バスは岡山県の湯郷温泉から島根県の足立美術館に向かって運行しており、途中米子自動車道が通行止めであったため一般道に迂回したものの、運転者が経路を誤って事故現場付近を運行していたもの。なお、当該車両はスタッドレスタイヤは装着していた。（チェーンは未装着。）

●事故の状況



出典：岡山放送ニュース

事故概要

○発生時刻・場所

- ・ 令和6年12月9日（月）午後2時頃、北海道中富良野町の国道

○事故状況

- ・ 乗客33名を乗せた貸切バスがガタンとした音を確認したと同時に停車、左後輪2本が脱落した。
- ・ 事故はホイールナットの緩みにより発生。
- ・ 日常点検は運転者が点検ハンマーを使用して実施。事故発生までの当日の走行距離は7～80km。
- ・ 10月末頃に自社でタイヤ交換していたが、トルクレンチは使用せずインパクトで作業実施。
- ・ ホイールボルトのねじ部及びナット部の点検・清掃は未実施で、脱着後の増し締めも未実施。
- ・ 脱着後の走行距離は約3,000km。

●事故の状況



出典：NHK北海道

「バスの安全運行の徹底について」 通達を发出

国自安第 127 号
令和 6 年 12 月 11 日

公益社団法人日本バス協会会長 殿

国土交通省
物流・自動車局 安全政策課長
(公印省略)

バスの安全運行の徹底について

令和 6 年 12 月 9 日(月) 午前 9 時 43 分頃、岡山県真庭市の市道において、乗客 43 名、運転者 1 名及び添乗員 1 名を乗せた貸切バスが、雪道でスリップし道路左側の路外に逸脱し横転したことにより、乗客 2 名が重傷、9 名が軽傷となる事故が発生しました。

事故原因は調査中ですが、当該事故は、運行経路であった高速道路が通行止めとなり、運転者は、運行管理者の指示を受けることなく自らの判断で運行経路を変更したことに加え、道を間違えたことで積雪がある狭隘路に入ってしまったことにより、発生したものです。

また、令和 6 年 12 月 9 日(月) 午後 2 時 00 分ごろ、北海道富良野市の国道において、乗客 33 名、運転者 1 名を乗せた貸切バスの左後輪タイヤ 2 本が脱落する事故が発生しました。

事故原因は調査中ですが、自社において実施したスタッドレスタイヤへの交換作業時にトルクレンチを使用していないこと、一定距離走行後の増し締めを行っていないこと等、不適切な作業が原因であった可能性が考えられます。

年末年始の多客期及び降雪期を迎えるに当たり、下記について、会員事業者へ周知徹底するとともに、輸送の安全確保に努めて頂くようよろしくお願いします。

記

- (1) 運行指示書と異なる運行を行う場合には、運行管理者の指示に基づいて行うよう指導すること。
- (2) 運行経路の気象情報及び道路規制情報を踏まえ、輸送の安全を確保するための運行可否の決定や運行経路の変更を行うこと。
- (3) スタッドレスタイヤの装着やタイヤチェーンの携行等、冬道走行への備えを万全にすること。
- (4) タイヤの脱落を防止するため、スタッドレスタイヤへ交換する際には、適切な脱着作業及び保守管理を確実にすること。
- (5) 乗客にシートベルトの着用を促すとともに、着用状況を確認すること。
- (6) 令和 6 年 10 月 1 日付け「令和 6 年度 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画(自動車交通関係)」に基づき、安全総点検を実施すること。

年末年始の輸送等に関する安全総点検

年末年始の輸送等

安全総点検

令和 6 年 12 月 10 日(火) ~ 令和 7 年 1 月 10 日(金)

重点点検事項

- ☒ 安全管理の実施状況
- ☒ 災害時等の通報・連絡・指示体制
- ☒ テロ対策
- ☒ 感染症対策












1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 最近の事故事例
- 3. 事業用自動車の安全対策**
4. 最近の関係法令の改正
5. 最近の監査及び行政処分

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:直ちに削減するべき目標 ※2:令和7年までに削減するべき目標
・()内は2023年の実績

《全体目標》

①24時間死者数※2⇒**55人以下(88)** ②重傷者数※2⇒**600人以下(726)** ③人身事故件数※2⇒**6,340件以下(9,669)** 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(0)** [前年比:-1]
- 24時間死者数※2⇒**0人(2)** [前年比:±0]
- 重傷者数※2⇒**45人以下(43)** [前年比:-7]
- 人身事故件数※2⇒**280件以下(402)** [前年比:-19]
- 飲酒運転※1⇒**ゼロ(0)** [前年比:±0]
- 車内事故件数※2:乗合バス⇒**20件以下(86)** [前年比:±0]
- 乗客負傷事故件数※2:貸切バス⇒**5件以下(4)** [前年比:±0]

【タクシー】

- 乗客死者数※1⇒**ゼロ(0)** [前年比:±0]
- 24時間死者数※2⇒**5人以下(12)** [前年比:+6]
- 重傷者数※2⇒**175人以下(209)** [前年比:+66]
- 人身事故件数※2⇒**2,700件以下(3,693)** [前年比:+224]
- 飲酒運転※1⇒**ゼロ(0)** [前年比:±0]
- 出会い頭衝突事故件数※2⇒**330件以下(600)** [前年比:+47]

【トラック】

- 24時間死者数※2⇒**50人以下(74)** [前年比:±0]
- 重傷者数※2⇒**380人以下(474)** [前年比:+46]
- 人身事故件数※2⇒**3,360件以下(5,574)** [前年比:-28]
- 飲酒運転※1⇒**ゼロ(10)** [前年比:±0]
- 追突事故件数※2⇒**1,135件以下(2,066)** [前年比:-94]

関東地域事業用自動車安全施策2024

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

6. 道路交通環境の改善

- ・道路交通環境の整備

- 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
令和7年4月～：事業者間遠隔点呼 追加

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4年12月～：業務後自動点呼制度運用開始
令和7年4月～：業務前自動点呼の制度化

点呼支援機器

運転者

自動

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

点呼

遠隔点呼・自動点呼の被実施場所の拡大(主なポイント)

**告示・通達※¹を令和6年3月末で改正し、遠隔点呼・自動点呼が実施可能な場所を拡大。
改正内容は、運行管理高度化WGのWEBサイトを参照※²。**

※¹ 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る方法を定める告示(令和5年国土交通省告示第266号)及び旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(平成14年1月30日付け国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号)

※² 令和5年第3回運行管理高度化WG 参考資料1及び2 https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000629.html

車内や運転者の自宅で遠隔点呼や自動点呼を実施できるようになるのですか。

- 改正後の告示第4条第3号及び第8条第2号に基づき、遠隔点呼や自動点呼の要件を満たすことで、自動車の車内や待合所、宿泊施設その他これらに類する場所(運転者の自宅も含む。)として、実施が可能になります。

遠隔点呼を実施したいのですが、どのような機器を購入すれば良いのでしょうか。

- 各事業者様で告示第5条の条件を満たすことを確認し、機器を選定ください。遠隔点呼はパソコンやアルコール検知器等のベーシックな機器の組み合わせでも実施できることから、特段機器認定を行っておりません。

遠隔点呼機器を設置する施設・環境要件として、監視カメラの天井への設置など、なりすまし防止対策を求めてきましたが、今回の改正で何が変わったのですか。(第6条第2号関係)。

- これまでどおり、アルコールチェック時のなりすましがいないか運行管理者等が確認することは変わりませんが、遠隔点呼実施場所への監視カメラの設置を必須としていた施設要件について、今般の改正により、監視カメラを設置せずとも、「アルコール検知機使用時の」運転者や周囲の様子が確認できれば、スマートフォンやクラウド型ドライブレコーダー等のカメラを使用することが可能になります。

上記以外のポイントも別紙にまとめているので、ご参照ください。



事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼について

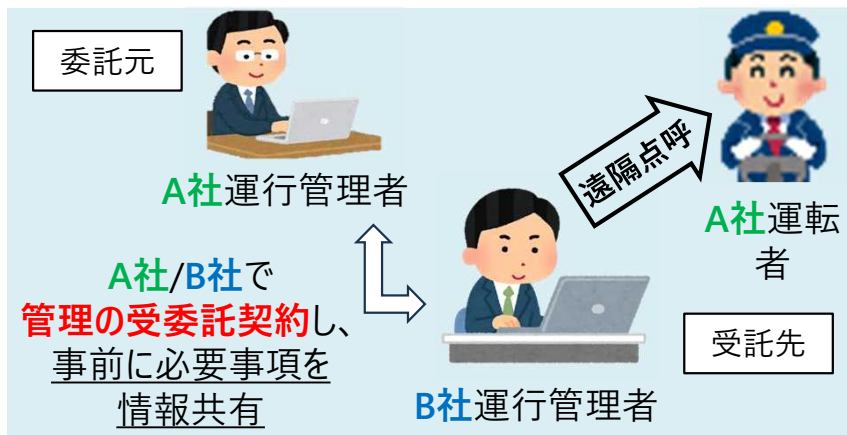
事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼の制度化に向け、告示※¹を令和7年4月末で改正。
改正内容は、運行管理高度化WGのWEBサイトを参照※²。

※¹ 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る方法を定める告示(令和7年国土交通省告示第347号)

※² 令和6年第3回運行管理高度化WG 参考資料1及び2 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html

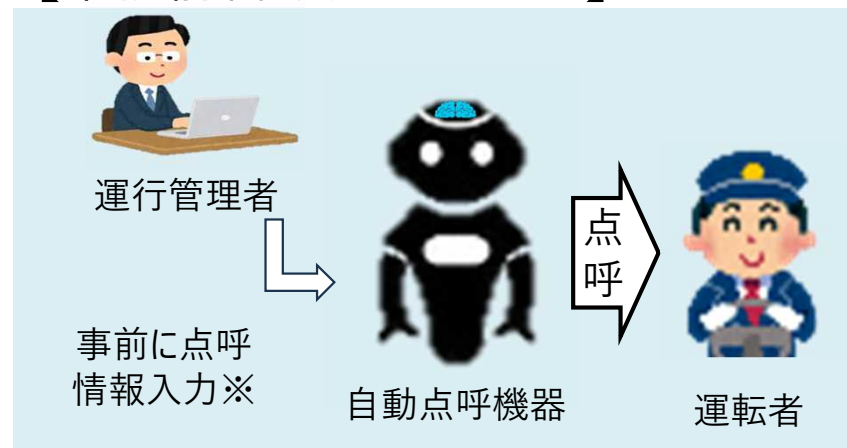


【事業者間遠隔点呼イメージ】(A社、B社は資本関係が100%未満もしくは資本関係なしでも可能)



- ・管理の受委託契約を締結し、事前に事業者間遠隔点呼の実施に当たり必要となる事項の情報共有を行うこと
- ・事前に管理の受委託申請を行い、地方運輸局長から許可を得ること
- ・事前に管轄の運輸支局へ事業者間遠隔点呼の実施届出を行うこと
- ・異常が生じた場合は委託元に連絡し、運転者等が属する運行管理者が適切な措置を講じること

【業務前自動点呼イメージ】



- ・国土交通省の認定を受けた機器を使用すること
- ・事前に管轄の運輸支局へ業務前自動点呼の実施届出を行うこと
- ・運行管理者等は事前に業務前自動点呼の実施予定を機器に入力すること
- ・異常が見られた場合は自動点呼を中止又は中断し、運行管理者が適切な措置を講じること

※ 申請や届出における具体の要件については関係通達を発出予定

令和7年度 運行管理高度化の取組項目案

● ICTを活用した点呼制度の活用促進に係る周知・啓発

- ・現制度の意義や理解向上を図るための情報の整備、リーフレットの作成等
- ・現制度をうまく活用している導入優良事例の調査



(参考)遠隔点呼制度化時作成のリーフレット

→調査で得られた現行制度の困りごとや課題についてもニーズを踏まえながら随時対応していく

● 運行管理業務の一元化のさらなる検討

- ・運行管理業務の一元化における運行管理者選任数に係る実証

→ニーズを踏まえながら業態を拡大しながら検討

- ・事業者を跨いだ運行管理業務の一元化のニーズ調査

● 運行中の動態管理による安全向上策についての検討

- ・現在の動向把握
- ・動態管理が可能な次世代運行管理システムの普及に向けた標準化の検討

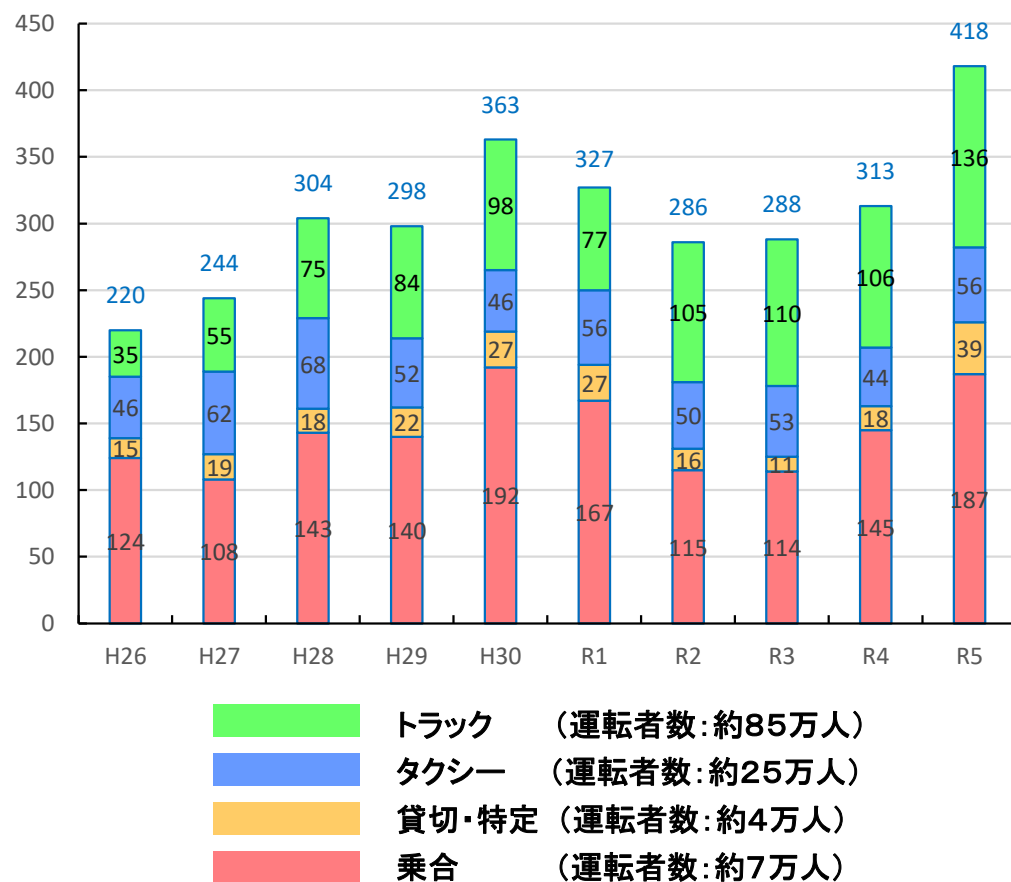
他検討会やWGとも連携しながら、点呼制度・運行管理業務の一元化等についての議論を適宜WG形式で開催させていただく

運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

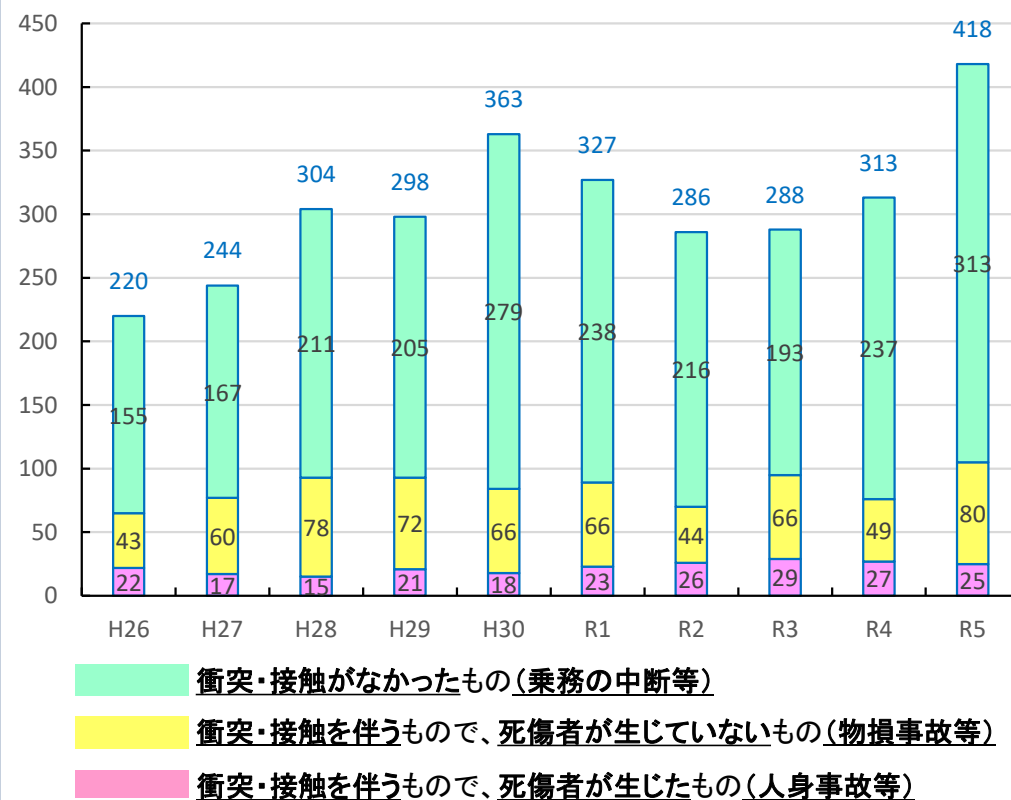
○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、増加傾向に転じている

○令和5年は健康起因事故報告件数のうち約25%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

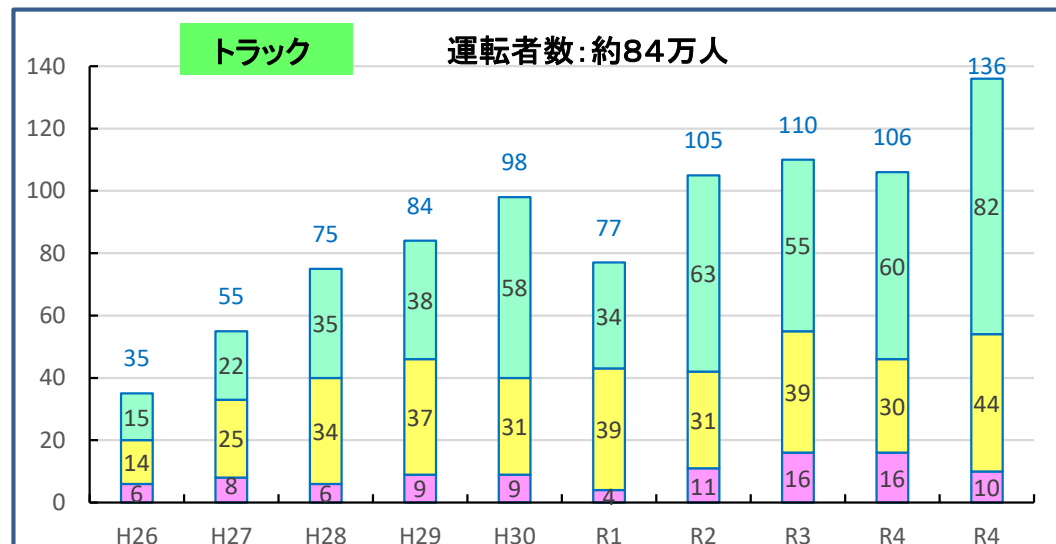
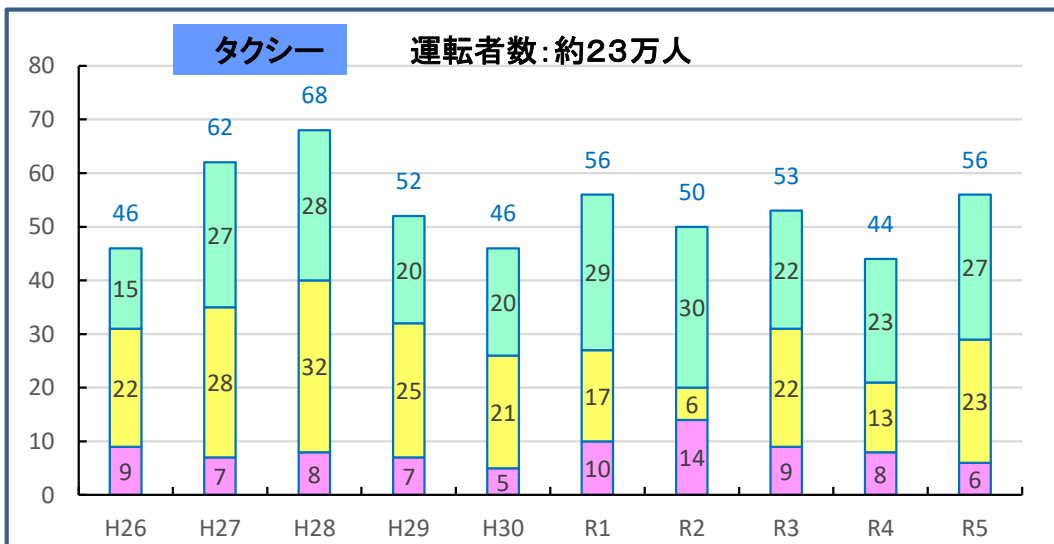
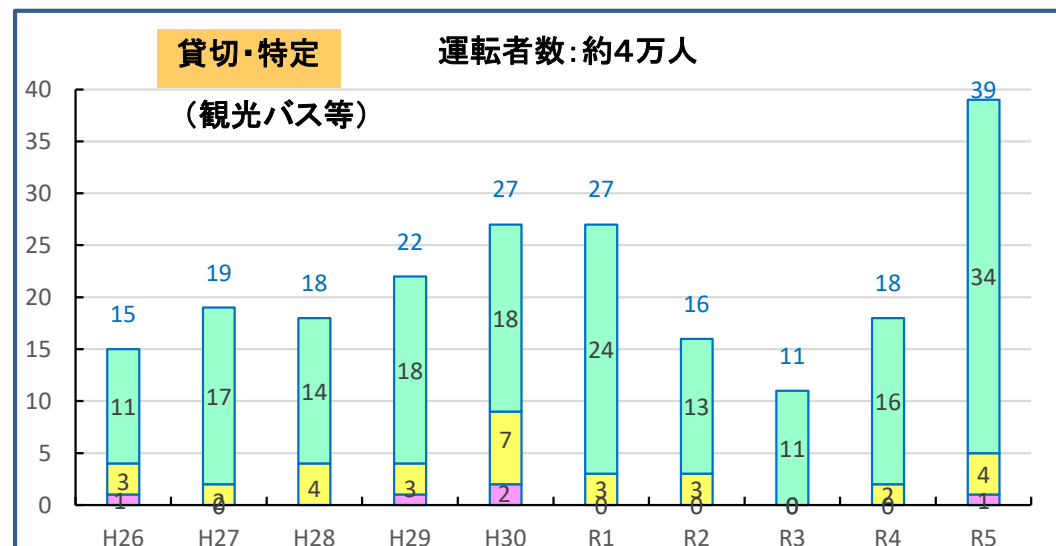
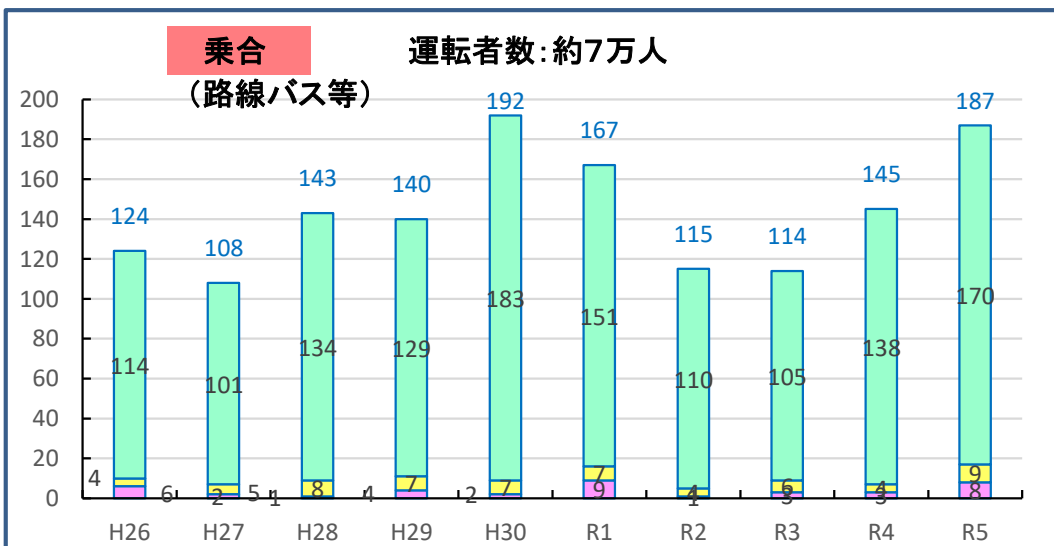


健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 各モードにおいても健康起因事故の報告件数は令和4年比で増加している。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。
- 各モードにおいて、運行の中断等、交通事故に至らなかった事案が令和4年比で増加している。



衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)

衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)

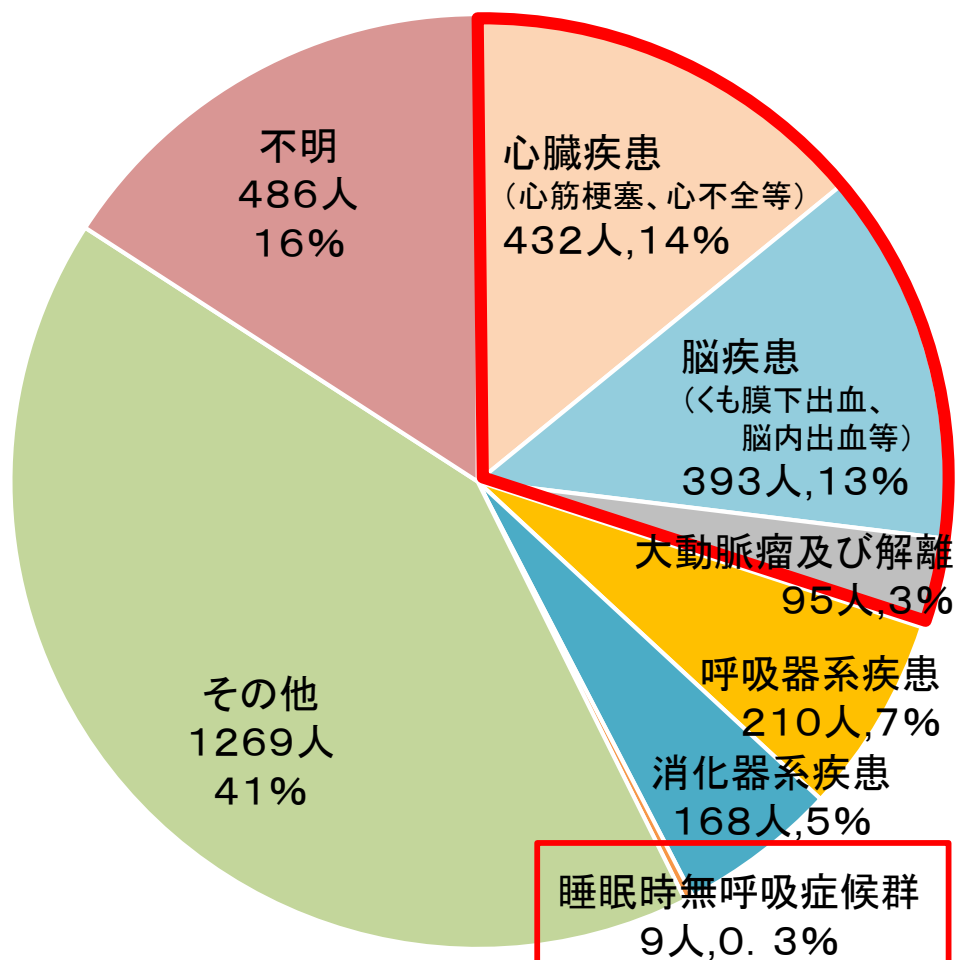
衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

健康起因事故の疾病別の内訳(平成26年～令和5年)

○過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,062人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が30%を占める。
○うち、死亡した運転者491人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が10%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

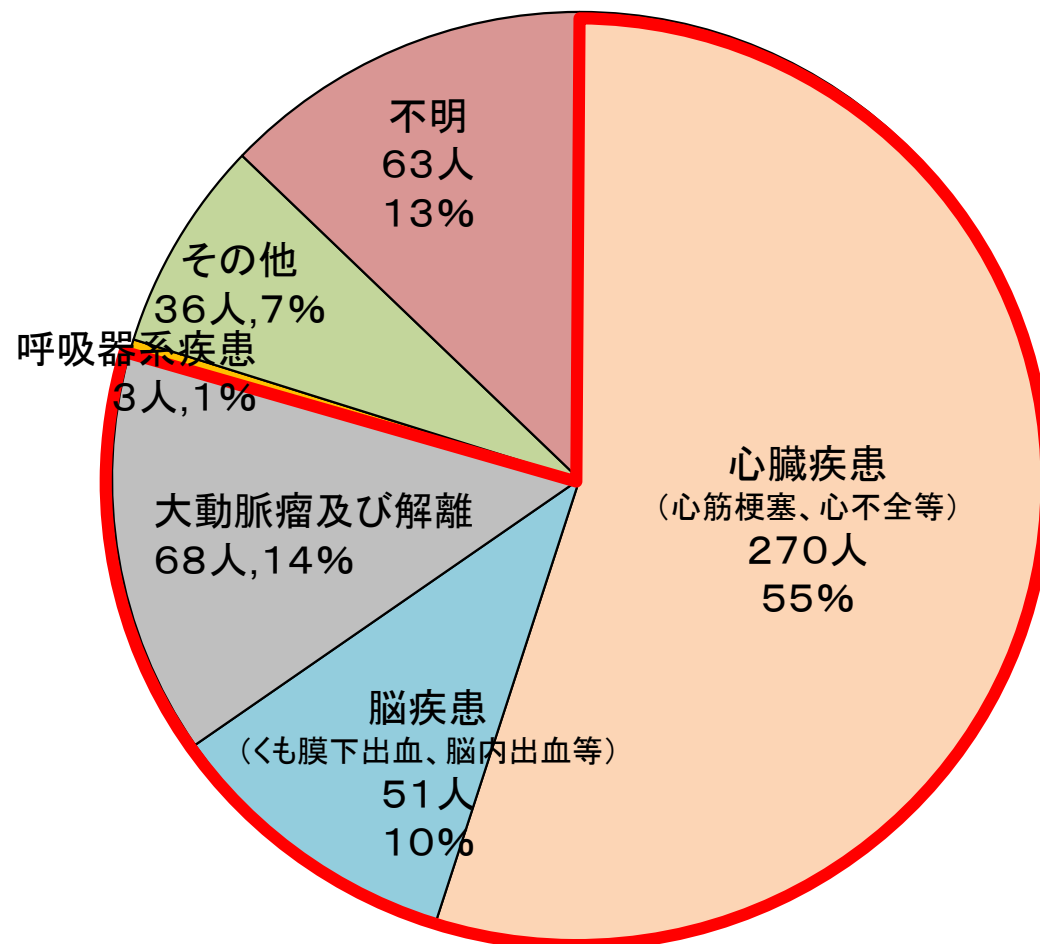
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

計3,062人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

計491人



従来からの法令上の義務

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

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

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

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



スクリーニングモデル事業の実施

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

自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアルの作成



飲酒運転防止を目的とし、

- 1章：飲酒運転防止対策の必要性
- 2章：事業者による運転者へのアルコール依存症の把握
- 3章：スクリーニング検査※
- 4章：アルコール依存症検査※における事業者の対応

について記載し、事業者自らが飲酒傾向の強い運転者に対するための具体的な方法について記載。
国交省HPにて公開中。業界団体を通じて周知。

改正後自動車事故報告書裏面（抜粋）

☆ 氏名			
☆ 年齢	年	月	日
☆ 性別	男	女	
☆ 本務・臨時の別	1 本務	2 臨時	
☆ 自動車運送事業に就く日数	自動車事故以前1ヶ月間に 出勤しなかった日数		
☆ 業務開始から事故発生までの 乗務時間及び乗務距離	時間	分	km
☆ 最近出勤しなかった 日から事故日までの 乗務日数及び乗務距離 の合計	乗務日数	乗務距離	km
☆ 損害の程度	1 死亡	2 重傷	3 軽傷
☆ シートベルトの着用状況	1 着用	2 非着用	3 非着用
☆ 交替運転者の配	1 有 (交替後の乗務時間及び乗務距離)	2 無	
☆ アルコール依存症の スクリーニング検査の受診状況	1 有 (最近の受診年月日)	2 無 (最近の受診年月日)	
☆ 飲酒の時点及び その飲酒量	1 運行前 (飲酒量)	2 運行中	
☆ 過去3年間の 事故の状況	(過去3年間の事故件数) (最近の事故年月日) 年 月 日 件		
☆ 過去3年間の道交 法違反の状況	(過去3年間の違反件数) (最近の違反年月日) 年 月 日 件		
☆ 過去3年間の 適性診断の受診状況	1 有 (最近の受診年月日) (適性診断受診場所)	2 無	
☆ 最近の健康診断 の受診年月日	(最近の受診年月日) 年 月 日		

※令和6年10月自動車事故報告規則を改正し、検査の実施状況の報告を求める。

自動車運送事業者を対象とした飲酒運転防止セミナーの開催



令和7年2月17日(月)にプロドライバーの健康管理・労務管理の向上、飲酒運転防止による事故防止に関するセミナーを対面・WEB方式にて開催。

国土交通省から健康起因事故及び飲酒運転の防止に係る国土交通省の取組について説明したのちに、

・「厚生労働省の「飲酒ガイドライン」と国土交通省の「飲酒運転防止マニュアル」を有効活用する！」

・「飲酒運転防止の取組 ～現場の創意工夫と地道な継続で広げる飲酒運転防止意識～」

について、有識者お二人にご講演頂いた。

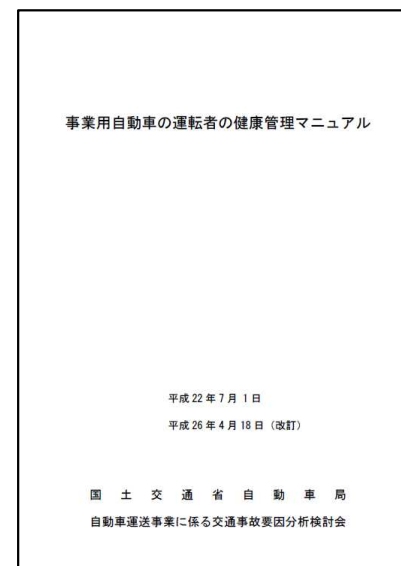
令和6年度のアンケートでは9割を超える参加者から「よく理解できた」と回答があり、業務への活用についても「大いに活用できる」「一部活用できる」の回答が9割超を占めた。

令和7年度も開催予定。

1. 運転者の健康状態の把握

- ① **定期健康診断**による疾病の把握（義務）
- ② **一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状等**による疾病の把握（義務）
- ③ **脳疾患・心臓疾患や睡眠時無呼吸症候群等の主要疾病に関するスクリーニング検査**（推奨）

※ ① ～ ③ において異常所見等がある場合には、
医師の診断や面接指導、必要に応じて所見に応じた検査
を受診させ、医師の意見を聴取（義務）



事業用自動車の運転者の
健康管理マニュアル

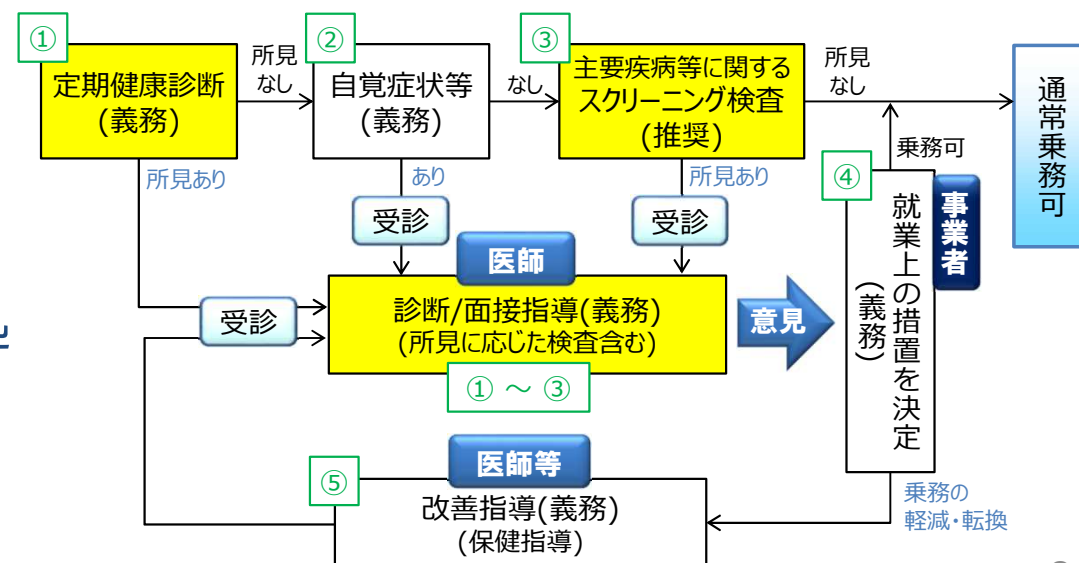
平成22年7月策定
平成26年4月改訂

2. 就業上の措置の決定

- ④ **医師の意見を踏まえ就業上の措置の決定**（義務）
- ⑤ **医師等による改善指導**（義務）

3. 判断目安に基づく乗務前・中の判断・対処（義務）

就業上における判断と対処の流れ



- 事業用自動車の運転者の「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)において、脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等の主要疾病に関するスクリーニング検査について受診を推奨。
- また、業界団体においても、脳血管疾患や心臓疾患、睡眠時無呼吸症候群(SAS)などの主要疾病のスクリーニング検査の受診に対する補助を実施。

人間ドック

- ◆ 生活習慣病の予防や疾病の早期把握などを目的とした総合的な健康診断

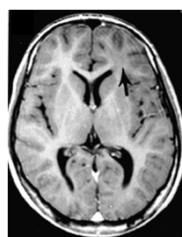


脳健診

- ◆ MRIやMRA、CTなどの画像検査により、無症候又は未発達の脳血管疾患を発見
- ◆ MRIとMRAの2項目だけを行う簡易検査もある



MRI検査



脳MRI画像



脳MRA画像

SASに関する検査

- ◆ 睡眠時の血中酸素量や呼吸数をモニタリングし、SASの早期発見に寄与する



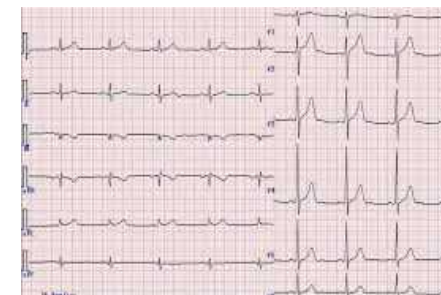
パルスオキシメトリ検査



フローセンサ検査

心臓疾患に関する検査

- ◆ ホルター心電図検査等を含む必要な心電図検査の受診を推奨



概要

- 先進安全自動車（ASV）、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行う。

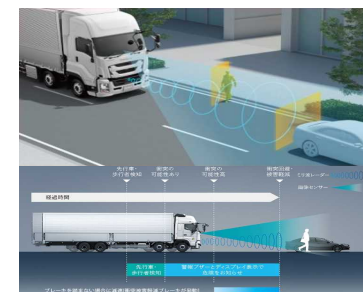
○先進安全自動車（ASV）の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2
- 【対象機器】
- ・衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）
 - ・ドライバー異常時対応システム
 - ・後側方接近車両注意喚起装置
 - ・統合制御型可変式速度超過抑制装置
 - ・事故自動通報システム
 - ・アルコール・インターロック
 - ・車輪脱落防止検知システム
 - ・道路標識注意喚起装置 等

車輪脱落防止検知システム



衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

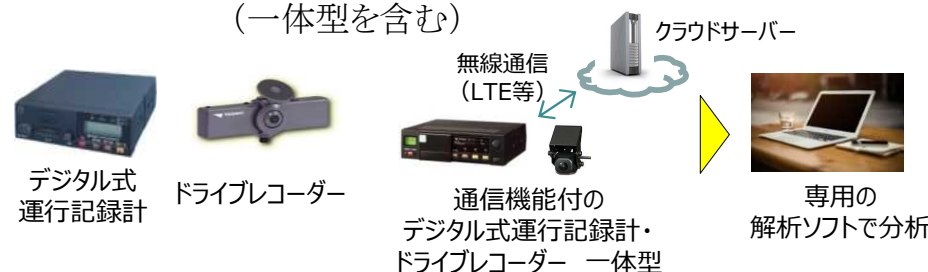
- 【補助率】 導入費用の1/2
- 【対象機器】
- ・遠隔点呼機器、自動点呼機器
 - ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器等



ドライバーの
居眠り感知・警報装置

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2、1/3
- 【対象機器】 デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー（一体型を含む）



○社内安全教育の実施支援

- 【補助率】 実施費用の1/2、1/3
- 【対象メニュー】
- ・ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育
 - ・**バスドライバーの実地型教育 等**

専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る。

○健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援

- 【補助率】 実施費用の1/2
- 【対象検査】 SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査

主要疾患を未病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る。

＜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）**

発生した事故とSASの因果関係を把握するため、事故前後のSASスクリーニング検査の受診状況を報告することを明示するように、**通達改正（令和6年10月※）**

※施行は令和7年4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。

事業用自動車事故調査委員会

経緯

- 平成 11 年運輸技術審議会・答申を受け、平成13年度から有識者による「交通事故要因分析検討会」を設置。
- 平成 20 年の運輸安全委員会設置法改正時の附帯決議等において、「法施行 5 年後において、業務範囲に自動車事故を加えるなど、運輸安全委員会の在り方について検討する」とこととされた。
- 平成 26 年 6 月より、事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析と再発防止対策の提言を目的に、「交通事故総合分析センター」を事務局とした各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置。
- 軽井沢スキーバス事故をはじめ 63 件の事業用自動車の重大事故について、調査報告書を公表済み。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人大原記念労働科学研究所 主管研究員
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士
小田切 優子	東京医科大学 医学部医学科公衆衛生学分野 講師
春日 伸予	芝浦工業大学 名誉教授
久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 名誉教授、 日本大学 客員教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長
吉田 裕	関西大学社会安全学部 教授
廣瀬 敏也	芝浦工業大学工学部 教授

事業用自動車事故調査委員会

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>

大型乗合バスの横転事故

睡眠時無呼吸症候群 (SAS) の疑い 分岐帯に衝突・横転

名古屋市北区
令和4年8月22日
10時12分頃

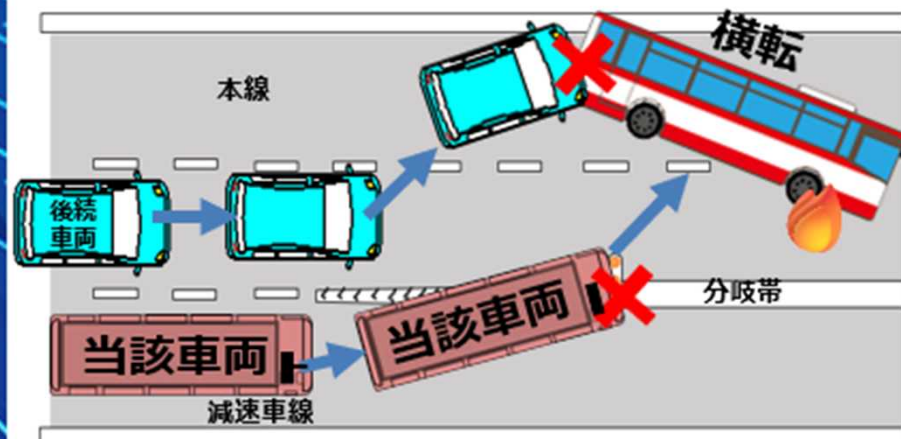
事故概要

事故の状況

乗客7名を乗せた大型乗合バスが名古屋高速道路高速11号小牧線（下り）の豊山南料金所の減速車線を走行中、左方に斜走して**分岐帯に衝突、本線内に進入し、横転・停止**した。当該車両は衝突後すぐに**車両前部から出火**、後続の小型乗用車が避けきれず、炎上した当該車両の後部に衝突し、両車両とも全焼した。
この事故により、当該ドライバーと乗客1名が死亡し、乗客1名が重傷を負い、乗客5名と小型乗用車のドライバーが軽傷を負った。



状況図



原因

①睡眠時無呼吸症候群（推定原因）

- 睡眠時無呼吸症候群（SAS）のおそれを自覚しているにもかかわらず、事業者に相談したり、検査を受けることをしなかった。
- 意識レベルが低下したにもかかわらず、運行を継続した。
- 乗客にシートベルト着用を徹底させることが不十分であった。



②事業者による不適切な対応

- 適性診断（一般）で「SASのおそれが非常に高い」と指摘されていることを見逃し、スクリーニング検査や治療を受けさせることがなかった。
- 運行基準図において、現場の速度規制を超えるものが複数あり、速度規制を超える速度による運転が誘発された可能性があった。

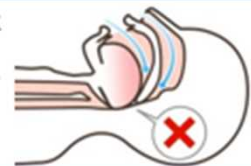


※NPO法人ヘルスケアネットワークのHPから引用

参考

睡眠時無呼吸症候群（SAS）患者の交通事故リスク

SASは、睡眠中に呼吸が繰り返して止まってしまう病気。わが国には約300万人もの患者が存在すると言われています。重度のSAS患者は、**短期間に複数回の事故を引き起こすことが多い**と言われており、SASでない人に比べ**交通事故のリスクが2.4倍になる**との研究結果も報告されています。



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対策の必要性和活用～
https://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/03manual/data/sas_manual.pdf

再発防止策

★ SASへの適切な対応

- 適性診断においてSASのおそれを指摘されたドライバーの把握に努め、SASのおそれについて指摘を受けたドライバーに対しては、積極的にスクリーニング検査を受診させること。

★ 適切な運行管理

- 始業点呼におけるドライバーの健康状態及び睡眠状態の確認を徹底すること。
- 定期健康診断において、「要検査」等の所見が付されたドライバーに対する健康管理を徹底すること。
- 運行基準図の作成にあたっては、速度規制を守ること。
- 乗客にシートベルトの着用を促すとともに着用確認を行うよう、ドライバーに指導すること。

大型貸切バスの横転事故

フェード現象でブレーキが効かず 法面に衝突・横転

静岡県駿東郡小山町
令和4年10月13日
11時50分頃

事故概要

大型貸切バスが「ふじあざみライン」つづら折りの急勾配の道路を走行中、フェード現象が発生し、制動力を失いカーブを曲がりきれず横転。

事故の状況

乗客34名を乗せた大型貸切バスが、富士山須走口五合目から小山町須走地区へ至る「ふじあざみライン」の、つづら折りの下り急勾配の道路を走行中に事故が発生。
エンジンブレーキの効きにくい高い変速段でフットブレーキを多用したことにより、フェード現象が発生して制動力を失ったことが原因となり、約93km/hまで加速し事故地点のカーブを曲がり切れず、道路左側の法面に衝突・横転した。この事故により、乗客1名が死亡、9名が重傷、18名が軽傷を負った。



事故車両

状況図



原因

①運転者の誤認識

乗客に乗り心地が良いと思ってもらえる運転を心がけて、**フットブレーキによるスムーズな減速を選択**した。大型貸切バスの運転経験年数が短い運転者にとって、過去に経験のない急カーブと急勾配の連続した道であった。フェード現象に関する知識はあるが他人事で、フットブレーキを踏み続けても止まるといった誤認識があった。フェード現象については教習所でも習っていて、先輩運転者からフットブレーキを使い過ぎると効かなくなるという話は聞いていたが、**自分がそうなるとは全く思っていなかった。**



②事業者・運行管理者の潜在的な危険性指導不足

フットブレーキを多用するなど、運転者に係る自己流の危険な運転特性を把握していないこと、初めての運行経路に不安を感じた運転者に、潜む危険性を理解させる適切な指示をしていなかったことが原因。**フェード現象など、経験しないと理解できない運転上の危険性を理解させる指導が行われていなかったことも一因である。**

参考

「自己流の運転」同様の事故が過去にも発生

平成27年(2015年)6月29日、神奈川県足柄下郡の箱根新道において、トラクタ・コンテナセミトレーラがコンテナを積載して走行中、長い下り坂の先のカーブを曲がり切れずにガードレールを突き破り転落。この事故により運転者が死亡した。**フットブレーキの多用でフェード現象が発生し、制動力を失ったことが原因と考えられる。**運転者一人一人の「自分には無関係」という認識の払拭と、事業者による下り坂における運転方法についての指導教育の徹底が求められる。

再発防止策

★適切な指導監督

- 初任運転者に係る自己流の危険な運転を防止するための、継続的な指導監督を実施すること。
- 同僚運転者を含む事業者全体で初任運転者を真のプロドライバーに育てる職場環境を作ること。
- 実車運転指導では、令和6年(2024年)国土交通省作成の「貸切バスの実技指導の例」(<https://www.youtube.com/watch?v=4uVEFeARSBA>)を参考にすること。



★適切な運行管理

- 点呼は、運行管理者が原則対面で確実に実施し、運転者が安全に運行できるための必要な指示を行い、運行後はその結果を確認すること。
- 経験のない経路を運行することが多い貸切バスでは、運転者の過去の運転経験を踏まえ、運行経路に潜む危険を理解させる適切な運行前指示を実施すること。

「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
- ・ 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

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(シ)、43(系)は、カーブがかなりきついので注意する
- ・ 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

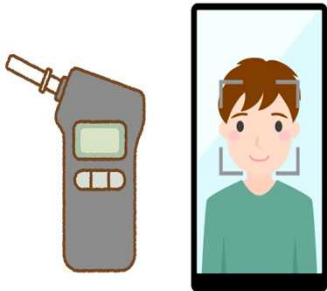
1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 最近の事故事例
3. 事業用自動車の安全対策
- 4. 最近の関係法令の改正**
5. 最近の監査及び行政処分

貸切バス事業者の安全対策の強化

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

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

※一部の適用は令和7年4月1日

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

点呼

点呼の様子を動画保存



保存期間 90日間

1日の乗務の前後等を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

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



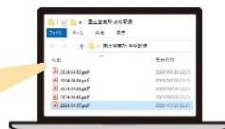
後方から運転者を撮影
しており、識別が困難

💡 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日の乗務の前後等を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。

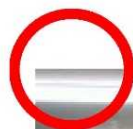
○電話点呼の場合は、点呼実施者・運転者双方のやり取りの録音のみでOKです。

アルコール チェック

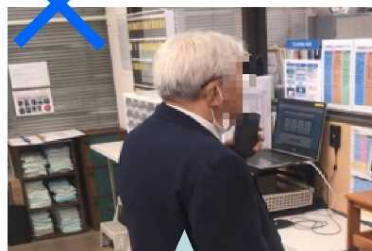
アルコールチェックの様子を撮影保存

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。

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

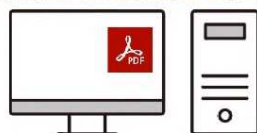
運行指示書

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



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？

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。



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？

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。

貸切バス事業者の安全対策の強化

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 すべ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？
A 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 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？
A 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 デジタコを装着できないバスを運行しているのですが…
A 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/iidosha/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。

○**令和7年4月1日以降は**全車両必須となります。

○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（ボンネットバス等）は義務付けの対象外です。

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 A 実技指導時の写真や動画を掲載する必要はありますか？

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 A 実技指導の具体例を教えてください。

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)



○運転者に対する指導監督指針の内容

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。

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ので、以下お役立ちリンクのQRコードからアクセス可能です。

お問合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

○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=4uVEFeARSBA>



<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

貸切バス事業者の安全対策の強化

○令和5年10月10日に改正された、貸切バスの安全性向上のための制度改正内容の周知のため、貸切バス事業者の方々において必要となる対応について、パンフレット及び動画を作成し、国土交通省HP、国土交通省YouTubeチャンネルにて公開。

お問合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



点呼

点呼の様子を動画保存

保存期間 90日間

1日の乗務の前後等を実施している点呼では、運転者の方の酒気帯ひの有無や、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。



点呼実施者・運転者の映像と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、運転者を識別することが必須

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）



パンフレット（一部抜粋）



解説動画



【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

路線・仕向地などにより適用範囲が拡大される

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

改正前(労働時間)

原則:**3,380**時間
最大:**3,484**時間

▼

改正後

原則:**3,300**時間
最大:**3,400**時間

1か月の拘束時間

改正前(労働時間)

原則:**281**時間
最大:**309**時間

▼

改正後

原則:**281**時間
最大:**294**時間

1日の休息期間

改正前

継続**8**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週の前実時間は勤務時間

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日(1年)の拘束時間 1日の休息期間 運転時間 連続運転時間 予期し得ない事象	① ②のいずれかを選択 11か月(1年)の基準 1年：3,300時間以内 1か月：281時間以内 24週平均1週(52週)の基準 52週：3,300時間以内 4週平均1週：65時間以内 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 【例外(貸切バス事業者等への場合)】労務協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16日まで) 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) 高速バス・貸切バスの高遠路の東海運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間以内とするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に準ずる特別な移動の例を除き、30分まで連続運転時間から除くことができる 予期し得ない事象への対応措置を、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^{※2} 勤務終了後、週末および日の休息期間(継続11時間以上)を基本、9時間を下回らない^{※3}を与える ※2 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に発生している車両が予期せず高負荷したとき ・ 運転中に予期せず緊急車両のフリーが欠損したとき ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、運転が中断されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 高気圧(雷害発生時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ・ ③：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHFP情報等)が必要。
	2人乗車(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗車する場合) ③ 4の要件を満たす場合、拘束時間を15時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ④ 身体を保持して1時間できるリクライニング方式のバス運転者の乗車座席が1度以上あること 【例外】① ②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 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 乗務勤務(乗務の必要とやむを得ない場合) 2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で仮眠4時間以上の仮眠を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間以上3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(12時間×6勤務)を超えないことができる フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間(就業後の休息期間)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
	休日労働 休日労働は2週間に1回を超えない。休日労働によって拘束時間の上限を超えない

メールマガジンの配信

- 国土交通省で収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものを情報提供することで、事故防止の取組への活用を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始し、**毎週金曜日に定期配信**。（令和7年3月7日に第801号を配信）
- **購読者数は**運送事業者や運行管理者等をはじめとして**2万人を突破**。

メールマガジンの登録方法

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

国土交通省 検索

① 国土交通省HPから「自動車」を選択します。



② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



③ 「自動車総合安全情報はこちら」を選択します。

◆自動車総合安全情報はこちら

④ 「事業用自動車安全通信」を選択し、配信登録をお願いします。

メールマガジン
「事業用自動車安全通信」

※ 携帯電話、スマートフォンからの登録はこちら ➡



◆◆◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」第801号（R7.3.7）◆◆◆

=はじめに=

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

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

=目次=

1.重大事故等情報＝1件（2月28日～3月6日分）

(1) 法人タクシーの死傷事故

2.トピック

(1) （通達発出）自動車運送事業者に対する行政処分基準の改正について

（※新着情報）

(2) 「プロドライバーの健康管理・労務管理の向上、飲酒運転防止による事故防止に関するセミナー」の動画を公開します！

（配信日：R7.2.21）

(3) 近畿運輸局第16回自動車事故防止セミナーの様態をyoutubeで公開しました。【近畿

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 最近の事故事例
3. 事業用自動車の安全対策
4. 最近の関係法令の改正
- 5. 最近の監査及び行政処分**

最近の監査及び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

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度（速報値）
監査件数	53	235	279	282	292

➤ 監査の選定理由

		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度（速報値）
違反事項	重大事故（第1当）	1	0	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	2	1	0	1	4
	参入許可・営業区域拡大・増車	8	7	6	3	7
	苦情・法令違反の疑義等	21	167	160	163	159
	長期未監査	0	0	0	0	0
	改善未実施	0	0	2	1	0
	フォローアップ	21	60	111	114	122
	合 計	53	235	279	282	292

（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6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	R6 4/26	神奈川運輸支局	箱根湯本観光バス駐車場	6	0
2	4/26	千葉運輸支局	ふなばしアンデルセン公園 北駐車場	0	0
3	4/26	茨城運輸支局	国営ひたち海浜公園 海浜口駐車場	14	0
4	5/10	東京運輸支局	羽田空港 第3ターミナル団体バス乗り場	12	0
5	5/22	埼玉運輸支局	首都圏外郭放水路 龍Q館駐車場	1	0
6	6/6	群馬運輸支局	群馬県庁北駐車場	5	0
7	6/7	千葉運輸支局	マザー牧場 山の上駐車場	11	0
8	6/14	栃木運輸支局	華厳の滝 第1・第2駐車場	7	0
9	7/12	山梨運輸支局	富士山五合目 駐車場	5	0
10	10/30	埼玉運輸支局	熊谷スポーツ文化公園	12	0
11	R7 1/17	東京運輸支局	都庁大型バス専用駐車場入り口付近道路	6	0
12	3/7	茨城運輸支局	千波湖西駐車場	7	0
	合計			86	0



◆ 過去の実施状況(軽井沢スキーバス事故以降)

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 R5年度:19回

130台 149台 9台 173台 200台 215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
		・ 運送契約の相手方の氏名又は名称	適	否
		・ その他必要な事項（該当がある場合）	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）
－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

㊞

- 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6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。
- ・処分内容については、重大な違反等による事業停止処分が増加した一方、違反が少数であることにより、警告にとどまるケースも増えており、二極化する傾向が見受けられる。

		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 (速報値)
処分内容	許可の取消	0	0	0	0	0
	事業停止	1	2	0	0	2
	車両使用停止 (延使用停止日車数)	33 (5839)	16 (2110)	29 (3270)	43 (5425)	34 (3640)
	車両停止1件あたりの日車数	176.9	131.9	112.8	126.2	107.1
	文書警告	17	23	68	66	93
	文書勧告等	0	0	1	0	2
行政処分件数		51	41	98	109	131

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6年度については、点呼の実施等や運転者の過労防止等の違反が減少している。
- ・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た。

輸送の安全確保関係	違反事項	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 (速報値)
	指導監督	66	33	47	97	41
	点呼	34	16	29	45	29
	過労防止等	34	15	20	49	33
	乗務記録	23	4	11	20	13
	運行指示書による指示等	22	11	17	20	10
	整備管理	14	16	19	21	11
	運行記録計による記録	14	4	6	8	7
	運行管理	10	16	12	19	15
	その他	9	4	12	12	4
	合 計	226	119	173	291	163

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例年、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、令和6年度は事業計画違反が増えている。
- ・事業計画違反については、アフターコロナによる急激な需要増加による、貸切バスの事前変更届出違反（無届け増減車）による違反件数が増加している。
- ・運送引受書の交付は、運送契約において重要であるため、法令遵守を徹底する必要がある。

利 許 便 認 可 等 確 及 び 保 関 用 者 係 の	違反事項	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 （速報値）
	運賃・料金	22	13	24	17	15
	運送引受書	18	16	26	27	10
	区域外輸送	9	1	0	6	5
	事業計画	6	9	5	17	24
	その他	11	6	17	17	27
	合 計	66	45	72	84	81

- 監査等の実施状況
- 行政処分等の状況
- 処分基準等の改正

■ 酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化

令和6年10月施行

(新設)

● 飲酒運転防止に係る指導監督義務 初違反 100日車 再違反 200日車

(酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合。ただし、当該運転者に係る飲酒運転防止に関する指導について、明らかに実施されていることを指導記録により事業者が証明した場合を除く。)



併科

(従前)

● 処分日車数による行政処分に加え、7日間の事業の停止処分を付加 (①、②に該当する場合)

- ① 救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、酒気帯び運転を伴う重大事故を引き起こしたとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合
- ② ①の違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合

● 処分日車数による行政処分に加え、3日間の事業の停止処分を付加 (①、②に該当する場合)

- ① 救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、酒気帯び運転を行ったとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合
- ② ①の違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合

※ 上記指導監督違反に加えて、酒酔い・酒気帯び運行の際に点呼未実施についても、違反行為として新設

(新設)

● 飲酒運転防止に係る点呼実施義務 初違反 100日車 再違反 200日車

(酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合。ただし、当該運転者に係る点呼について、明らかに実施されていることを点呼記録により事業者が証明した場合を除く。)

■ 疾病、疲労等のおそれのある運行の業務(健康診断未受診者)に係る行政処分基準の強化

令和7年4月施行

未受診者数	初 違 反		再 違 反	
1名	警 告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
2名	20日車	(変更なし)	40日車	(変更なし)
3名以上	現 行 40日車	改正後 15日車 / 未受診者1名	現 行 80日車	改正後 30日車 / 未受診者1名

ご視聴ありがとうございました。
今後とも、適切な運行管理、整備管理を実施し、安全な運行をお願いします！

受講報告書の提出をお忘れなく！