令和３年６月３０日
茨 城 運 輸 支 局

一般貸切旅客自動車運送事業者　各位

貸切バス事業者講習会の資料の掲載のお知らせ

平素は、国土交通行政に多大なご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

６月７日及び８日に開催しました「貸切バス事業者講習会」に使用しました資料を掲載いたします。

社内にて展開していただき、更なる輸送の安全確保を徹底していただきますようお願いいたします。

※ご不明な点につきましては、茨城運輸支局保安担当までお問い合わせください。

国 土 交 通 省 関 東 運 輸 局
茨城運輸支局　保安担当
TEL：０２９－２４７－５３４８
（音声ガイダンス選択「３」）

2021年6月7、8日

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
茨城運輸支局　保安部門

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車の安全対策
3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底
4. 最近の事故事例と再発防止の徹底
5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

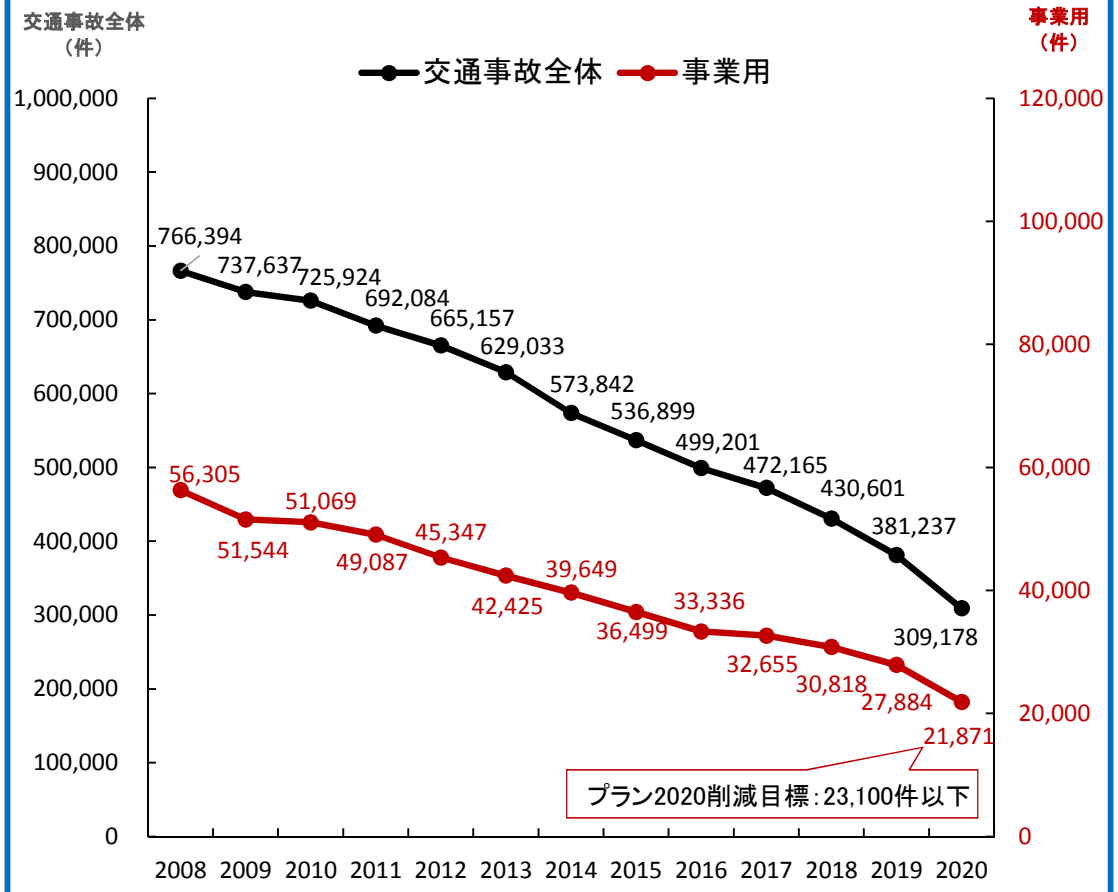
1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

【交通事故件数の推移】

○2020年中に発生した交通事故全体の件数（人身事故件数）は**309,178**件であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数（※）は**21,871**件となった。 ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

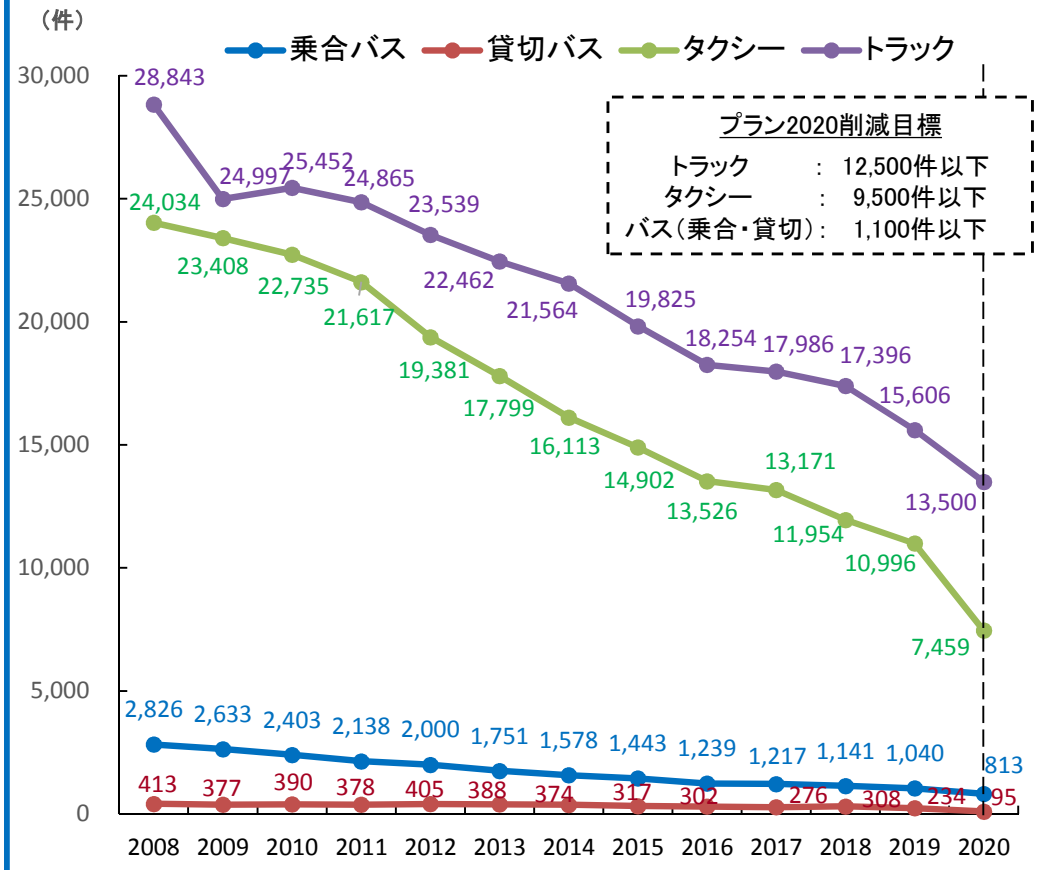
○各モードの交通事故件数は、全てのモードにおいて前年に比べ減少している。

交通事故全体と事業自動車の交通事故の推移



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

各モードの交通事故の推移



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

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

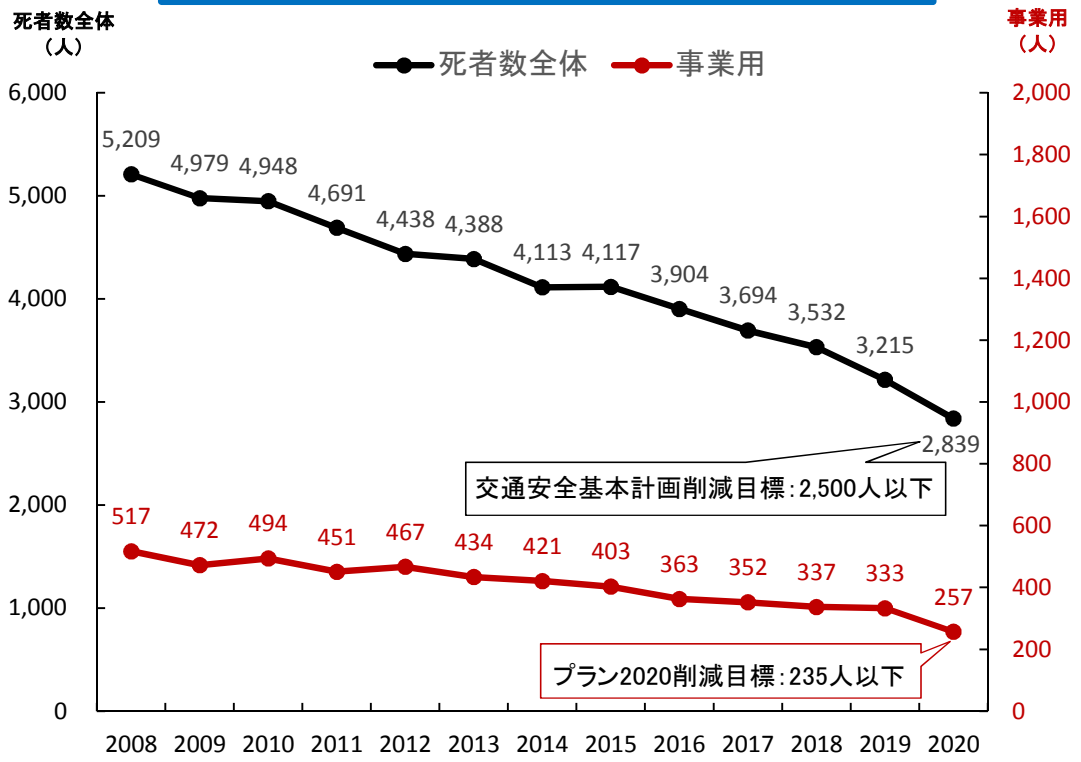
【交通事故死者数の推移】

○2020年中に発生した交通事故全体の死者数は**2,839**人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は**257**人（前年比76人減）となっている。

○2020年の各モードの交通事故死者数は、**トラック・タクシーは減少、乗合バスは前年と同水準であり、貸切バスによる交通事故死者数はゼロであった。**

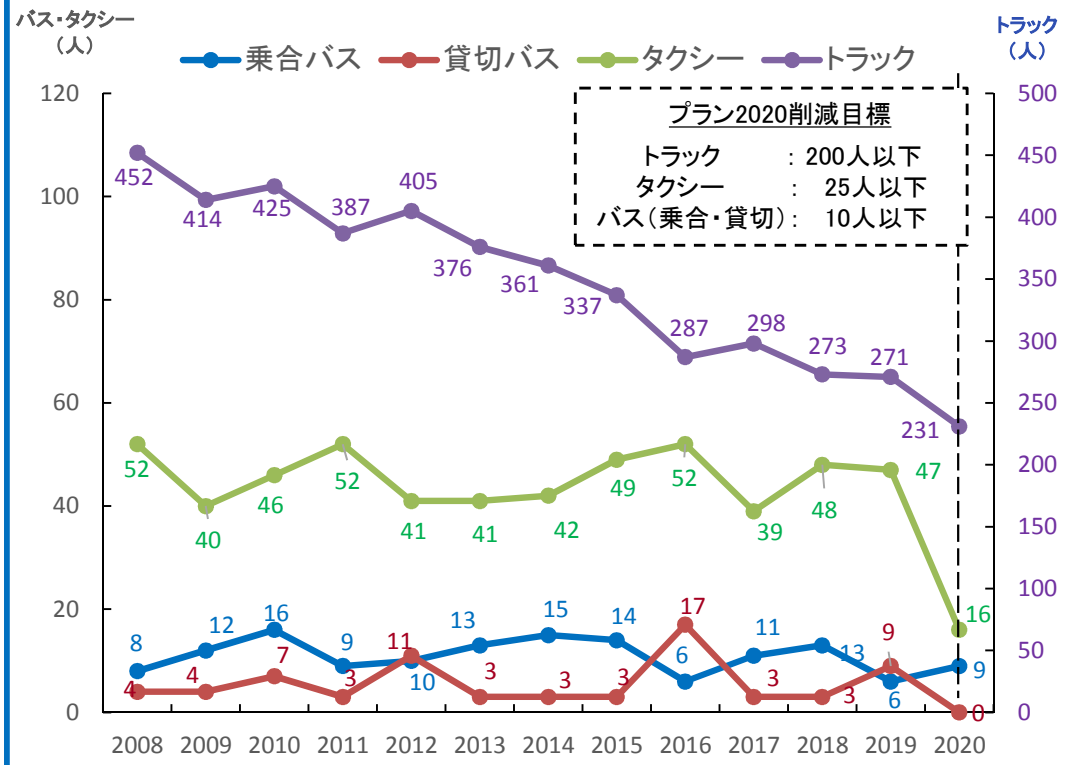
※貸切バスは2012年、2016年の数値が、それぞれ、関越道高速ツアーバス事故、軽井沢スキーバス事故により大きくなっている。

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

各モードの交通事故死者数の推移



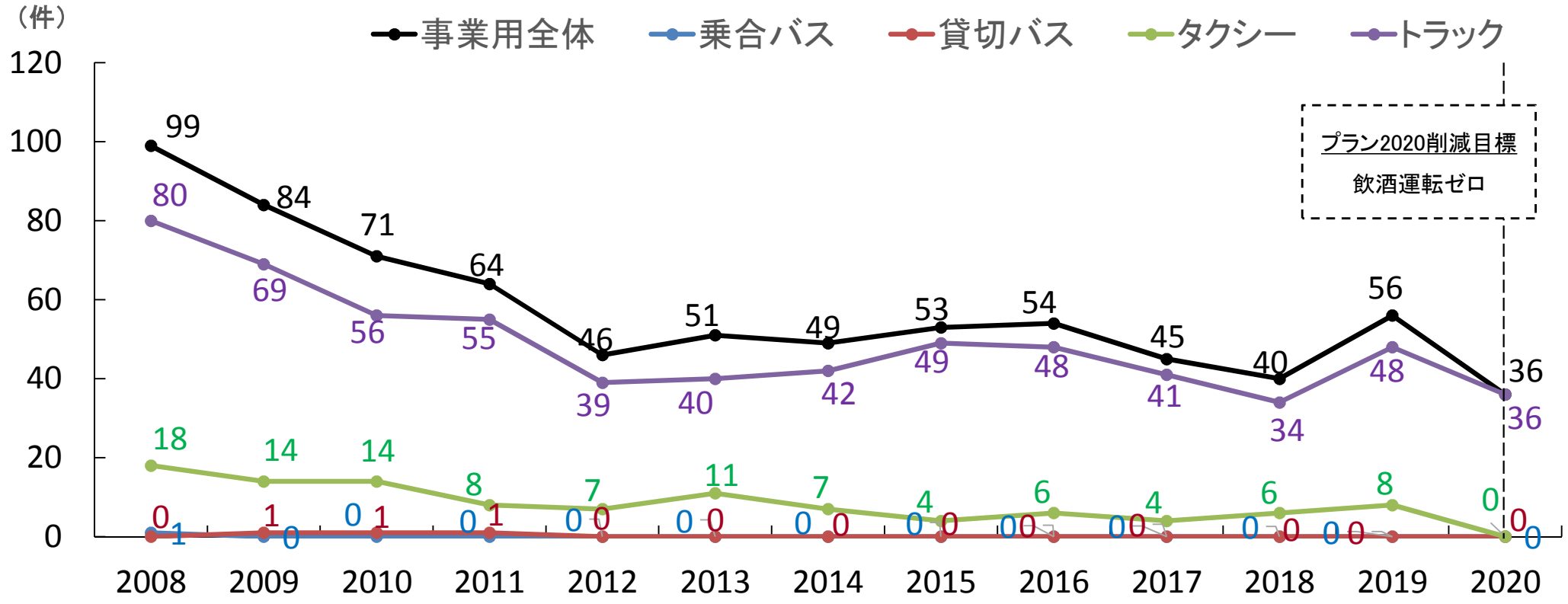
出典：警察庁「交通統計」
（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

国土交通省

【飲酒運転による事業用自動車事故の推移】

○飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、2020年は36件（前年比20件減）発生した。
○2020年に発生した飲酒運転事故は、全てトラックによるものであり、乗合バス、貸切バス、タクシーによる飲酒事故は発生しなかった。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



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

1．事業用自動車による交通事故の発生状況

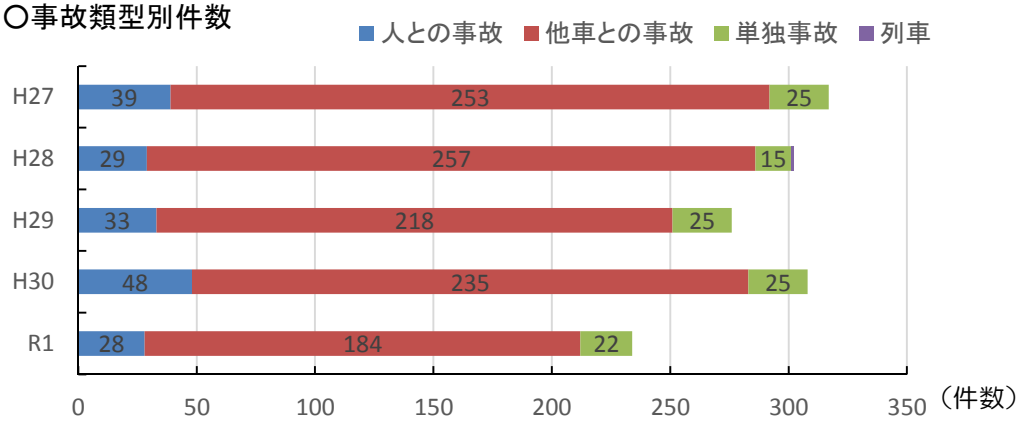
国土交通省

【貸切バスの特徴的な事故】

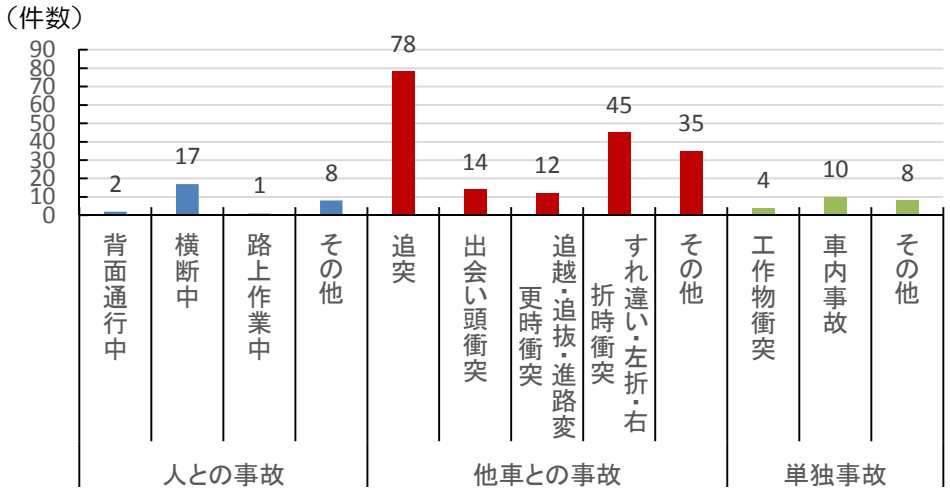
- 交通事故件数は前年に比べ減少しており、直近5年間で最少となっている。
- 令和元年は事故類型のうち、追突事故が最多で78件発生しており、貸切バス事故全体の約3割を占めている。
- 令和元年の死亡事故については、死亡事故は9件と近年の水準を大きく上回ったが、乗客の死亡事故は発生しなかった。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

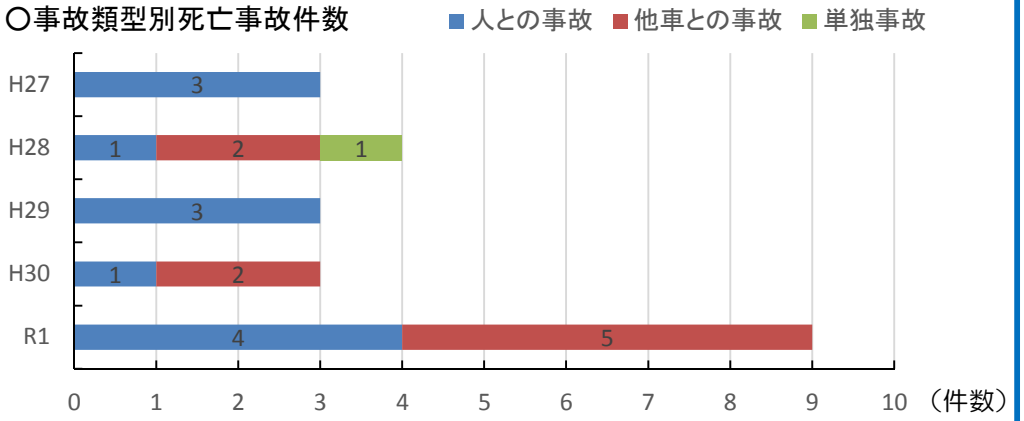


○令和元年事故類型別事故件数の内訳

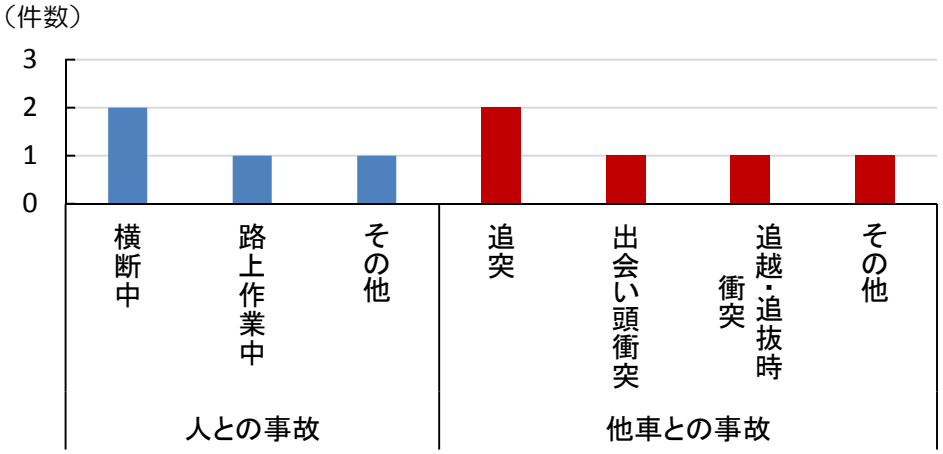


貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和元年事故類型別死亡事故件数の内訳



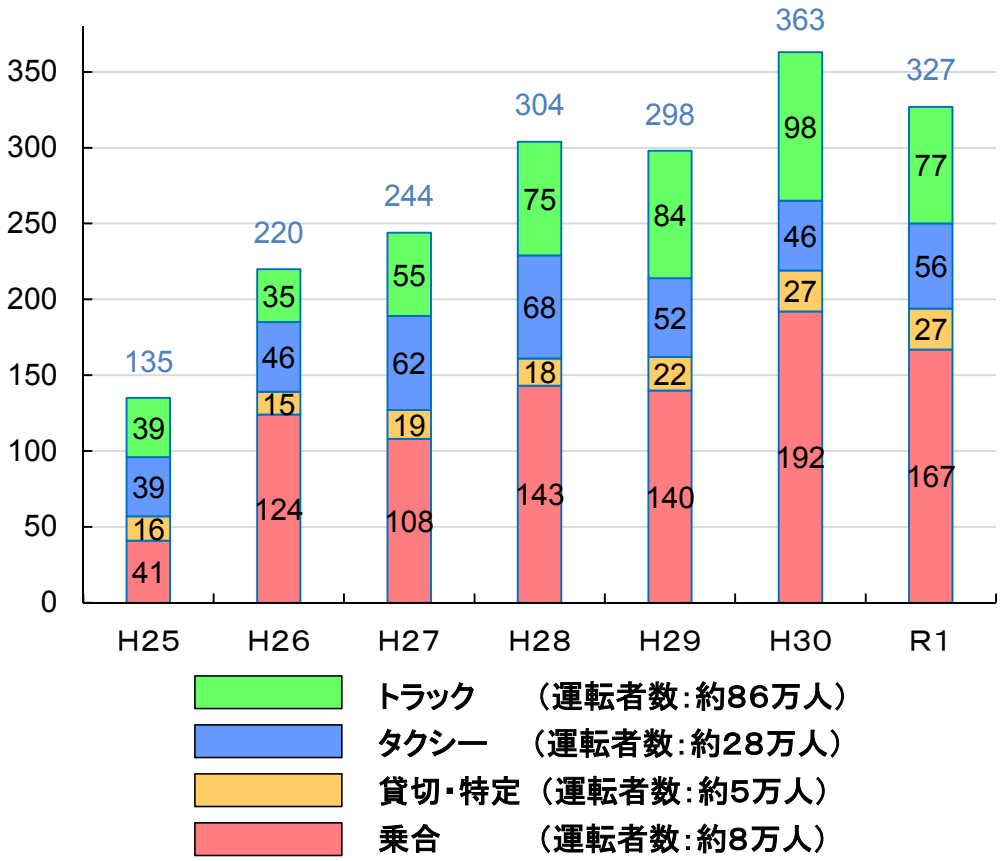
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

国土交通省

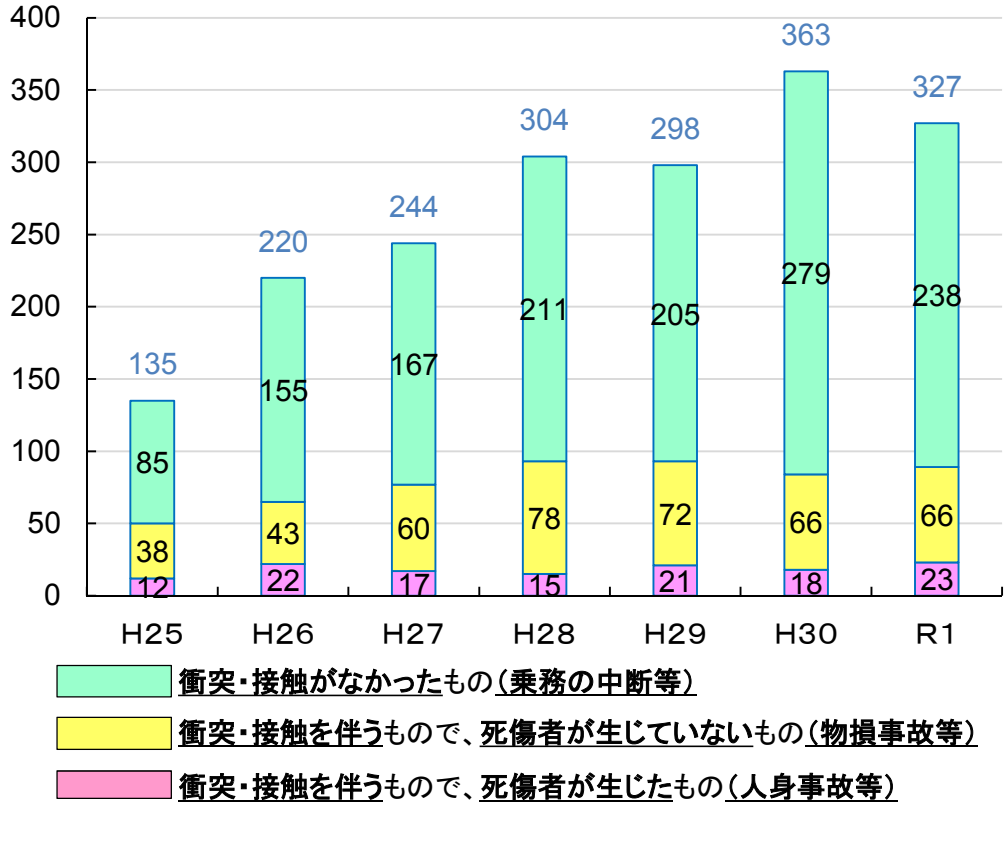
【運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移】

○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、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し増加傾向にある。（報告件数は引き続き、乗合バスが最も多い）
○令和元年は運行の中断等、交通事故に至らなかったものが約7割と大半を占める。
○令和元年は全体の約2．5割が運転中に操作不能となった事案である。

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）

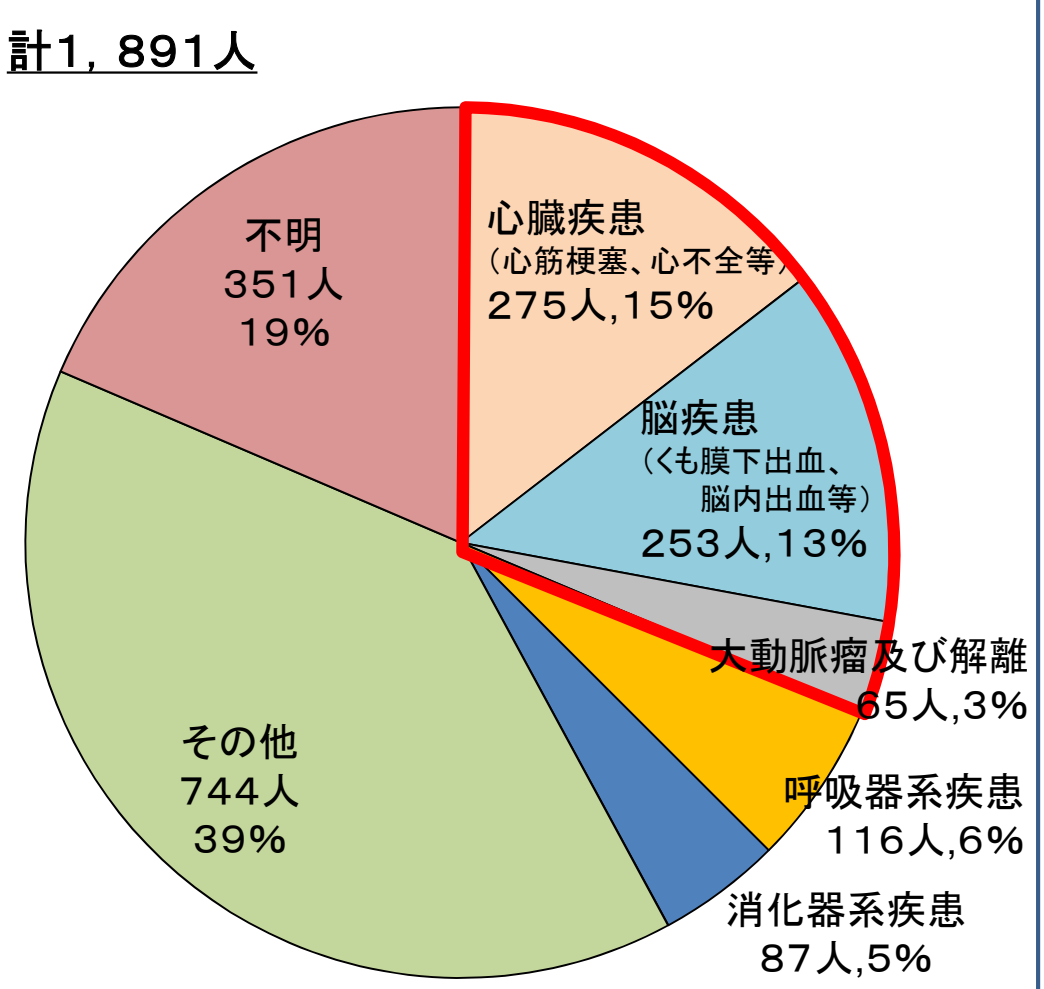


1．事業用自動車による交通事故の発生状況

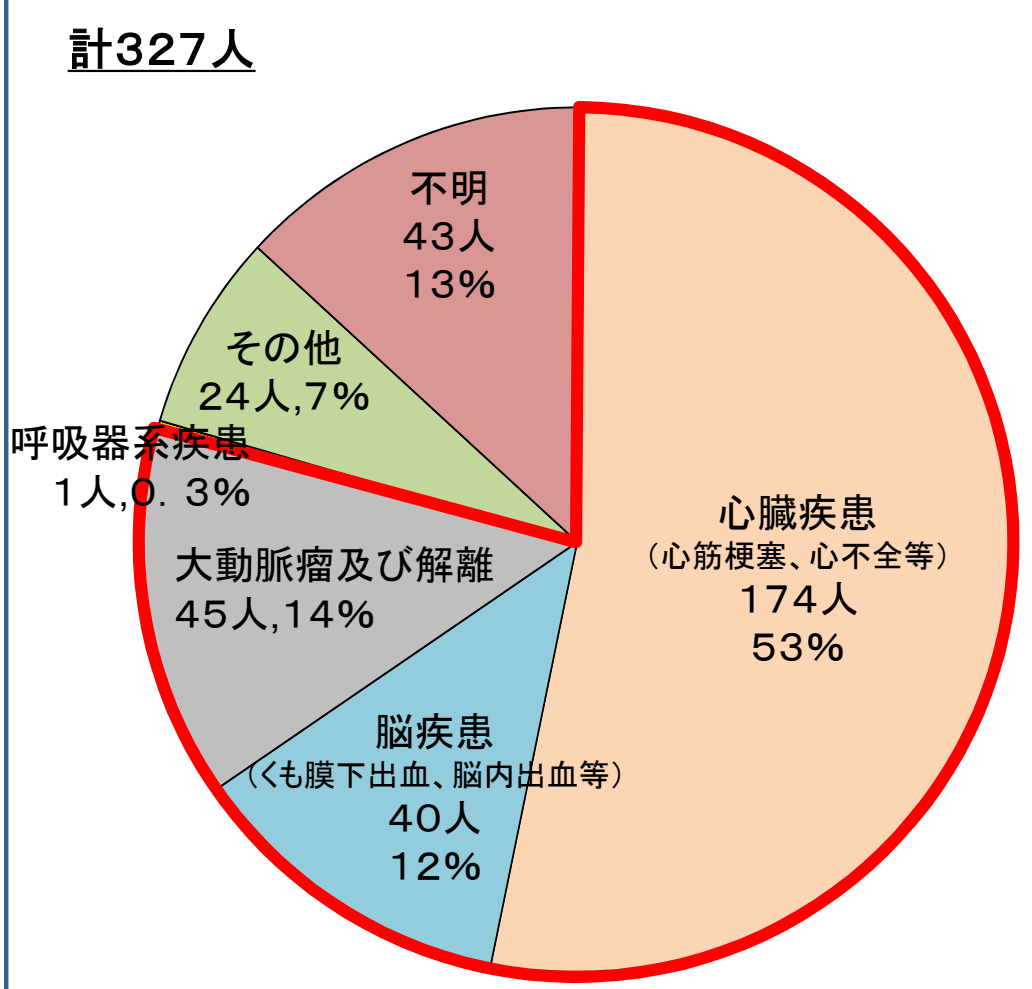
【健康起因事故の疾病別の内訳（平成25年～令和元年）】

〇過去7年間で健康起因事故を起こした運転者1，891人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が31%を占める。
〇うち、死亡した運転者327人の疾病別内訳は、心臓疾患が53%、脳疾患が12%、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25年～令和元年）



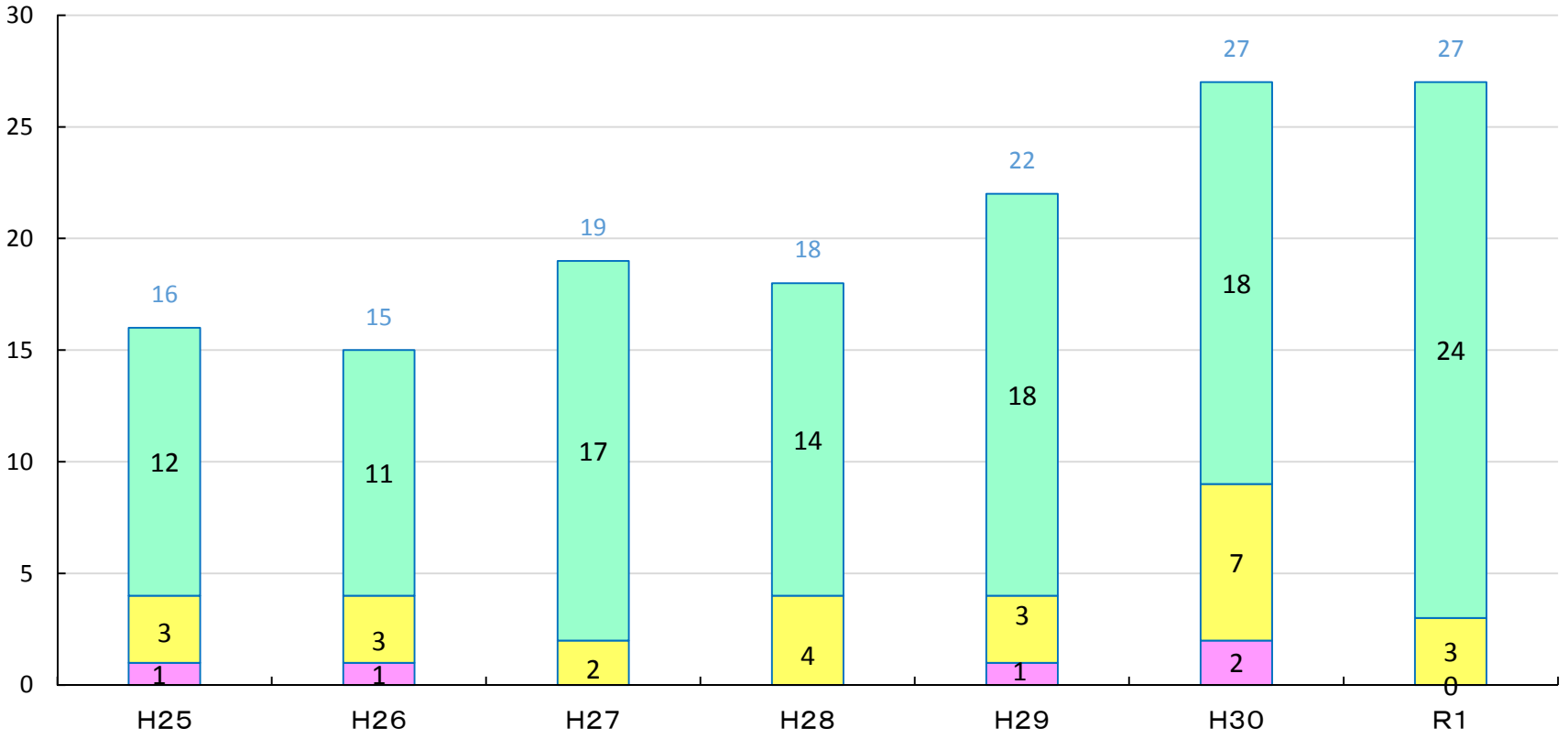
健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳（平成25年～令和元年）



国土交通省

【貸切バスの運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移】

貸切・特定　運転者数：約5万人
（観光バス等）



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）

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車の安全対策

(1) 事業用自動車総合安全プラン2025

(2) 関東地域事業用自動車安全対策会議

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

4. 最近の事故事例と再発防止の徹底

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

事業用自動車総合安全プランの経緯

国土交通省

事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年度～平成30年度）

【背景】

・自家用を含めた交通事故全体については、平成16年をピークに事故件数が年々減少し、死者数についても着実に減少。一方、事業用自動車については、**事故件数・死者数ともに、減少の歩みが鈍い状況**。

・以後10年間を**「事故削減のための集中期間」**と位置づけ、PDCAサイクルに沿った、総合的な安全プランを策定。

【目標】

・10年間で死者数半減（平成30年までに**250人**以下）
・10年間で人身事故件数半減（平成30年までに**3万件**以下）
・飲酒運転**ゼロ**

【重点施策】

・安全体質の確立　・コンプライアンスの徹底　・飲酒運転の根絶
・IT・新技術の活用　・道路交通環境の改善

事業用自動車総合安全プラン2020（平成29年度～令和２年度）

【背景】

・プラン2009策定時からの交通事故実態や社会情勢の変化等を踏まえ、事故削減目標、重点施策を見直し。
- **軽井沢スキーバス事故**(H28.1)を受けた新たな安全対策の策定
- **人口減少や高齢化**の進展
- 自動車の**先進安全技術の普及**　　等

・第10次交通安全基本計画の最終年に目標年を一致。

【目標】

・平成32年(令和2年)までに死者数**235人**以下
・平成32年(令和2年)までに人身事故件数**23,100件**以下
・飲酒運転**ゼロ**

【重点施策】

・関係者(行政、事業者、利用者)連携強化による安全トライアングルの構築
・飲酒運転の根絶　・自動運転、ICTの開発・利用・普及の促進
・高齢者事故の防止対策　・道路交通環境の改善
・事故分析に基づく特徴的な事故等への対応

事業用自動車総合安全プラン2025（令和３年度～令和７年度）

プラン2020の計画期間の最終年を迎えるにあたり、プラン2020策定時からの環境変化を踏まえ、新たな事故削減目標の設定や、重点施策の見直しを実施し、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた総合安全プランを策定。

事業用自動車総合安全プラン2025［計画期間：令和3～7年度］

～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

国土交通省

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の**‘安全トライアングル’**により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

ポイント

- ○ 依然として発生する**飲酒運転**、**健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- ○ 新型コロナウィルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- ○ **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

【重点施策】

1.「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

・新型コロナウィルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
・激甚化・頻発化する災害への対応　　等

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応　　等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

・ICTを活用した高度な運行管理の実現
・無人自動運転サービスに向けた安全確保　　等

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
・高齢運転者事故への対応　　等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

・各業態の特徴的な事故への対応
・健康に起因する事故の増加への対応　　等

6. 道路交通環境の改善

・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する　　等

【事故削減目標】

＜全体目標＞

①24時間**死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
②**重傷者数2,120人以下**
③**人身事故件数16,500件以下**
④**飲酒運転ゼロ**

＜各業態の個別目標＞

【乗合バス】**車内事故件数85件以下**
【貸切バス】**乗客負傷事故件数20件以下**
【タクシー】**出会い頭衝突事故件数950件以下**
【トラック】**追突事故件数3,350件以下**

国土交通省

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車の安全対策

(1) 事業用自動車総合安全プラン2025

(2) 関東地域事業用自動車安全対策会議

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

4. 最近の事故事例と再発防止の徹底

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

関東地域事業用自動車安全対策会議

国土交通省

「関東地域事業用自動車交通事故削減目標」及び「関東地域事業用自動車安全策定2021」

〇事業用自動車総合安全プラン2025に掲げられた削減目標を踏まえ、関東地域事業用自動車交通事故削減目標を設定。
〇関東地域事業用自動車安全施策の策定にあたっては、事業用自動車総合安全プラン2025に掲げられた「取り組むべき課題」及び施策を踏まえこれまで実施してきた安全施策を踏襲し、関東地域事業用自動車安全対策会議において関係事業者団体及び関係行政機関と協議の上策定する。

事業用自動車総合安全プラン2025

《事業用自動車総合安全プラン2025
事故削減目標抜粋》

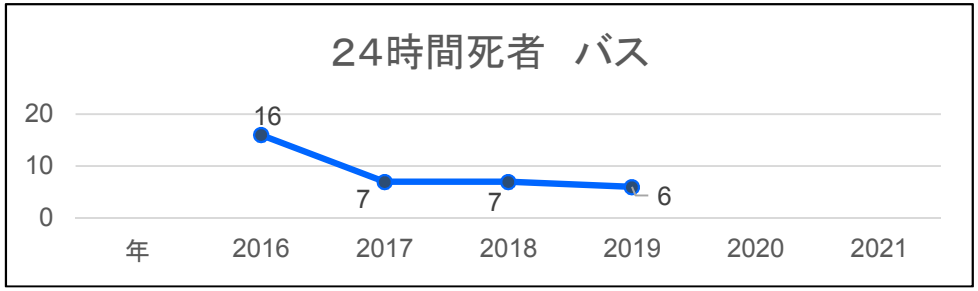
【バス】

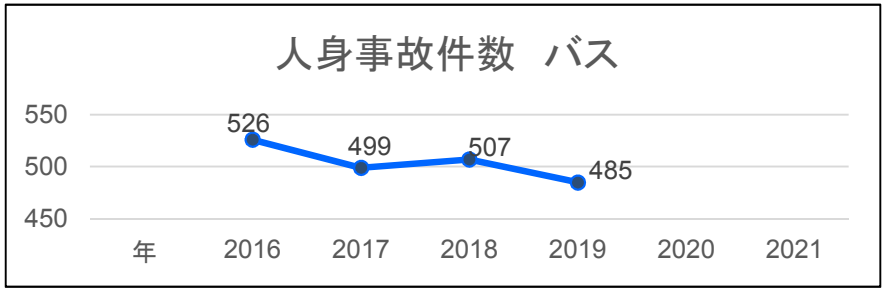
〇乗客死者数⇒**ゼロ**
〇24時間死者数⇒**10人以下**
〇重傷者数⇒**150人以下**
〇人身事故件数⇒**800件以下**
〇飲酒運転⇒**ゼロ**
〇負傷事故件数：貸切バス⇒**20件以下**

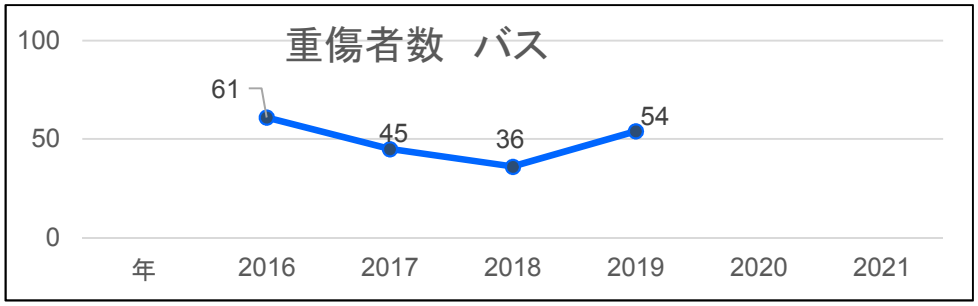
関東地域事業用自動車交通事故削減目標及び施策

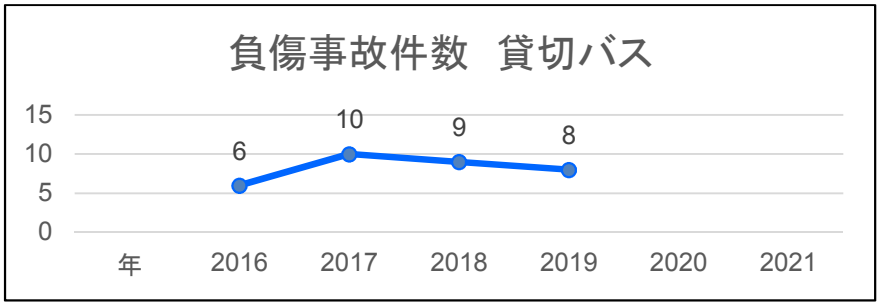
・今年度の「関東地域事業用自動車安全対策会議」については、9月下旬に開催を予定している。
・当該会議により「関東地域事業用自動車交通事故削減目標」及び「関東地域事業用自動車安全施策」の設定を確定する。

関東管内事故統計（2016～2019）









国土交通省

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車の安全対策

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

(1) 運行再開時における輸送の安全確保の徹底

(2) 運転者に対して行う指導監督

(3) 必要な点検整備の実施

4. 最近の事故事例と再発防止の徹底

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

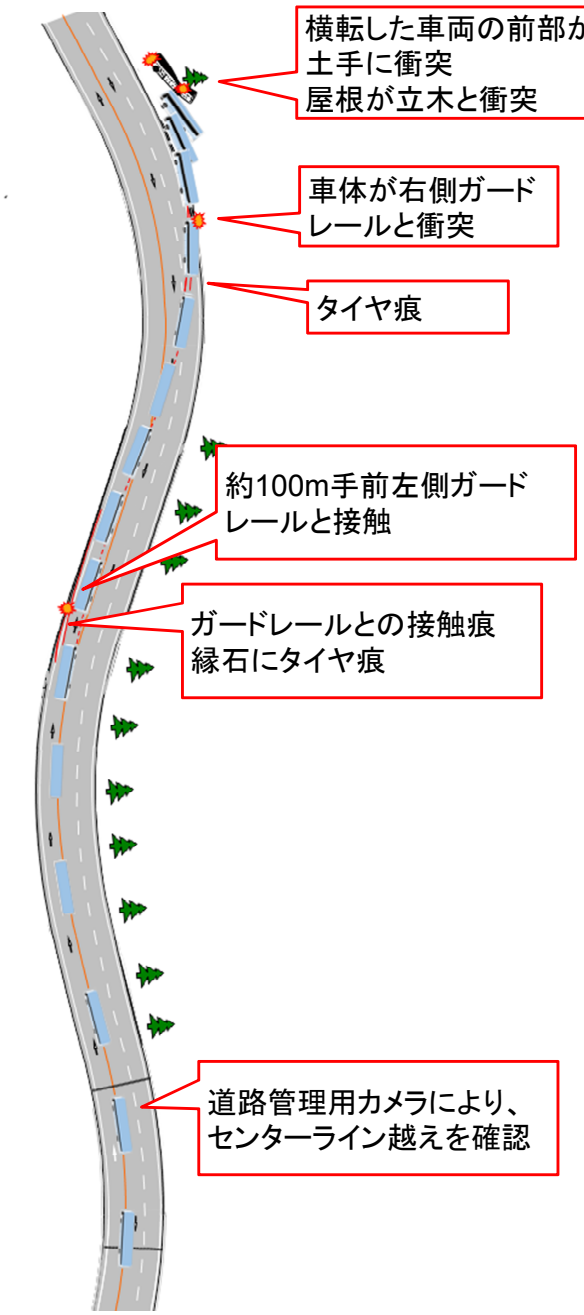
国土交通省

(1)運行再開時における輸送の安全確保の徹底

軽井沢スキーバス事故の概要

- ✓ 平成28年1月15日(金)午前1時52分頃、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号碓氷バイパスにおいて、貸切バスが乗客39名を乗せて走行中、約4m下の崖に転落した。
- ✓ この事故により、乗客13名、運転者及び交替運転者各1名の計15名が死亡し、乗客22名が重傷、乗客4名が軽傷を負った。
- ✓ 事故は、碓氷バイパスの長い上り坂が峠を越え、連続する下り坂を約1km下った地点で発生した。貸切バスは、片側1車線の下り坂の左カーブを走行中、対向車線にはみ出し、そのまま道路右側のガードレールを超え、横転しながら約4m下に転落した。





※事業用自動車事故調査委員会の調査報告概要(H29.7.5公表)に基づき作成

(1)運行再開時における輸送の安全確保の徹底

○　軽井沢スキーバス事故の原因として、運転経験が十分でない運転者に乗務させたことや、始業前点呼の未実施が指摘されている。

事故の原因

【事故の直接的な原因】
　バスが急な下り坂の左カーブを、規制速度（50km/h）を超過する約95km/hで走行したため、カーブを曲がりきれなかったと推定。

【運転者による運転操作】
　バスは入山峠を越えて下り坂の連続カーブを走行していたが、エンジンブレーキ等を用いて安全な速度で運転すべきところ、十分な制動をしないままハンドル操作中心の走行を続けたものと推定。
　このため、車両速度が上昇して車両のコントロールを失った。

【運転者の技能】
　当該運転者は、事故16日前に採用され、大型バスの運転は少なくとも5年程度のブランクがあり、大型バスでの山岳路走行等について運転経験及び運転技能が十分でなかった可能性。
　事業者（イーエスピー）は、当該運転者に十分な指導・教育や運転技能の確認をすることなく運行を任せていた。

【運行管理者の責任】
　運行管理者は、運行経路の調査をしないまま不十分な運行指示書を作成しており、かつ、運行前の始業点呼を実施せず、運行経路や休憩場所の選定が運転者任せになっていた。

【事故の背景事情】
　イーエスピーはインバウンド観光の増加などでツアーバスの需要が大きく伸びた時期にバス事業に参入したため、事業規模の急激な拡大に運転者の確保・育成が追いつかず、安全を軽視した事業運営を行ってきた。

※事業用自動車事故調査委員会の調査報告概要（H29.7.5公表）に基づき作成

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

(1)運行再開時における輸送の安全確保の徹底

○ 「軽井沢スキーバス事故対策委員会」において85項目から成る総合的な対策をとりまとめ、全ての対策について実施済み。

「総合的な対策」における実施項目（全85項目）

（1）貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

- ・ドライブレコーダーによる映像の記録・保存及び指導教育の義務付け
- ・初任運転者等への指導における、20時間以上の実技訓練の義務付け
- ・運行管理者の必要選任数引上げ（40両未満の営業所の場合、1名→2名に）
- ・運行管理者の資格要件の強化（実務経験に加えて試験合格を必須に）　等

（2）法令違反の早期是正、不適格者の排除等

- ・法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施
- ・事業許可の更新制（5年ごと）の導入　等

（3）監査等の実効性の向上

- ・適正化機関を新たに設置。すべての事業者に巡回指導又は監査を年1回実施　等

（4）旅行業者、利用者等との関係強化

- ・下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置
- ・ランドオペレーターに対する規制の新設（登録制度）　等

（5）ハード面の安全対策による事故防止の促進

- ・ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進　等

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

(1)運行再開時における輸送の安全確保の徹底

○　新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、貸切バスの稼働率が低下。

○　長期間運転業務から離れている運転者は、運転技量の低下が懸念される。また、バス車両は、休車により必要な3月又は12月の定期点検を実施していない場合がある。

○　今後、観光需要の回復とともに貸切バスの運行を再開する際は、以上のような点に留意して、輸送の安全確保を確認する必要。

事業者は、貸切バスの運行再開時において、交通事故の発生を防止し、乗客の安全を確保するため、運転者に対して実技により運転技量の確認等の指導及び監督の実施、必要な点検整備の実施に十分注意すること。

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車の安全対策

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

(1) 運行再開時における輸送の安全確保の徹底

(2) 運転者に対して行う指導監督

(3) 必要な点検整備の実施

4. 最近の事故事例と再発防止の徹底

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

(2) 運転者に対して行う指導監督

○ 運転業務から離れたバスの運転者は、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、運転者が運行を再開する前には、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。

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)
- 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

【ドライブレコーダーの活用】

ドライブレコーダーの活用

【指導内容】

◆ 運転後にドライブレコーダーの映像を確認させ、安全な業務手順に沿った運転か・問題点・注意すべき点について指導。

◆ 実技訓練終了後に1人で乗務させる際には、1～2週間後にドライブレコーダーの映像（5カ所程度）を確認し、問題がないか確認。

実技訓練中の指導への活用

【添乗指導】



【映像を用いた事後指導】

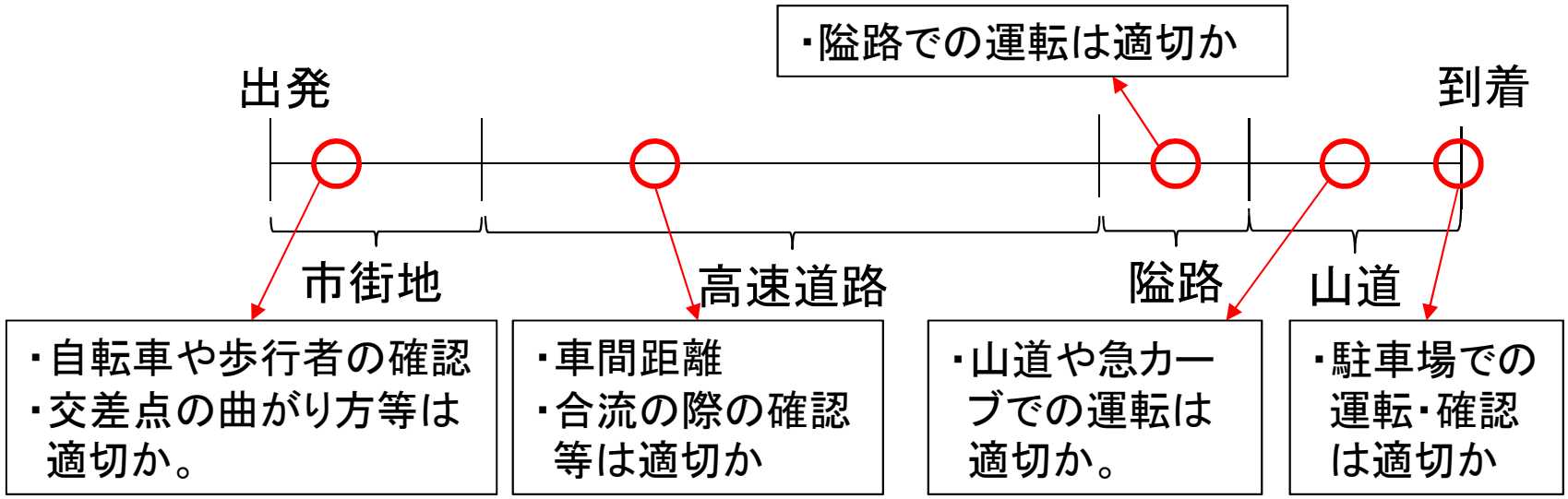


運転中は、運転者も緊張状態にあるので、運転後にも映像を見せつつ指導し、運転者に問題点をしっかりと把握・是正させましょう。

【ドライブレコーダーの活用】

ドライブレコーダーの活用

■実技訓練終了後の確認の例



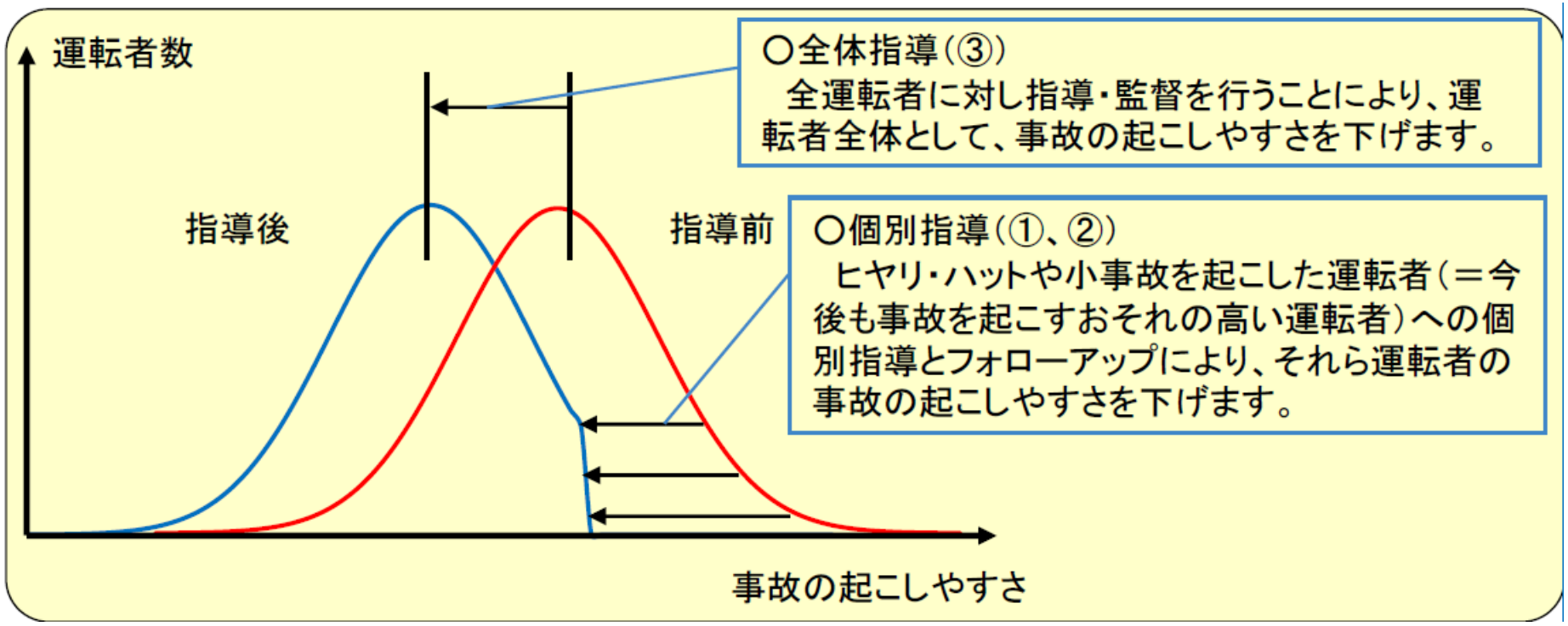
✓ １～２週間後に、自社の事故やヒヤリ・ハットの傾向も踏まえて、ドライブレコーダーの映像から適切な確認ポイントを5カ所程度選び、各１０～１５分程度確認。

（なお、添乗指導などの方法で確認することも効果的です。）

【ドライブレコーダーの活用】

ドライブレコーダーの活用

■ドライブレコーダーを活用した場合の事故削減効果のイメージ



ドライブレコーダーを活用した効果的な指導・監督とフォローアップにより、運転者の技量を維持・向上させ、事故を削減することが可能。

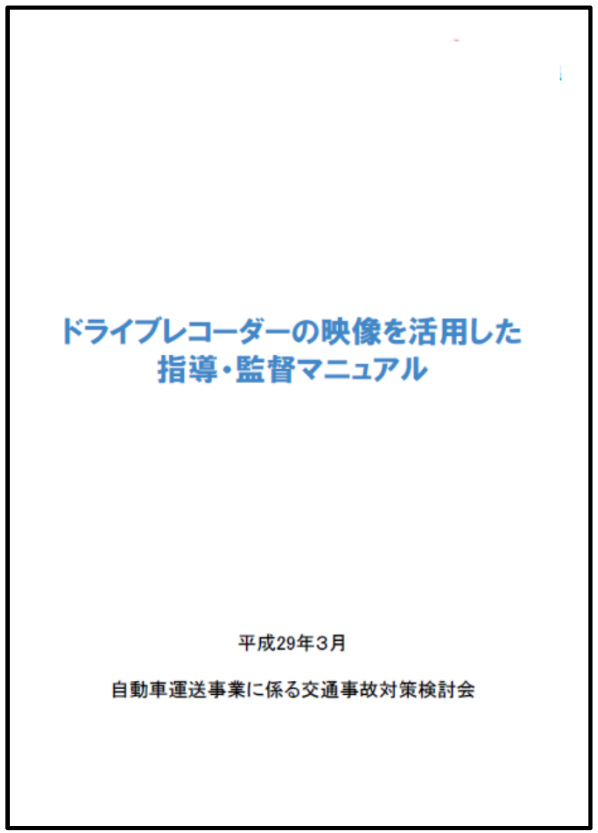
国土交通省

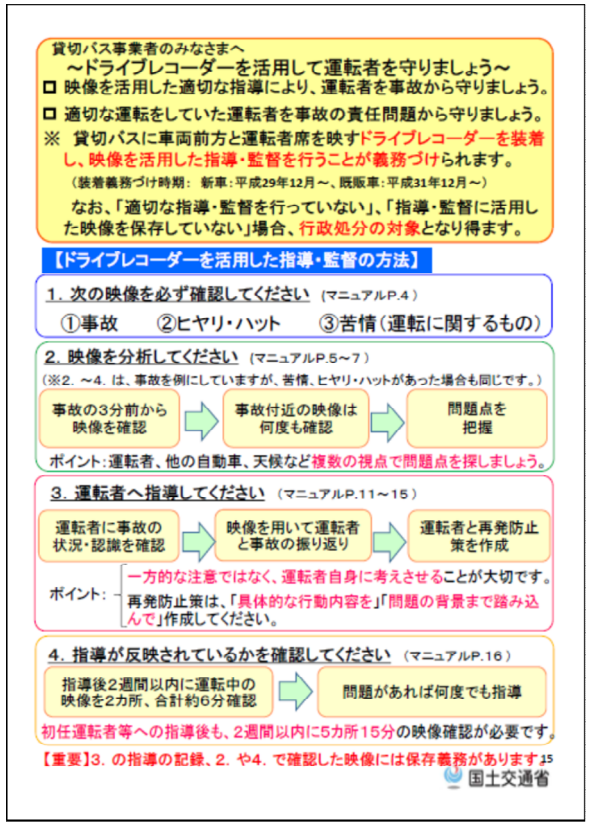
【ドライブレコーダーの活用】

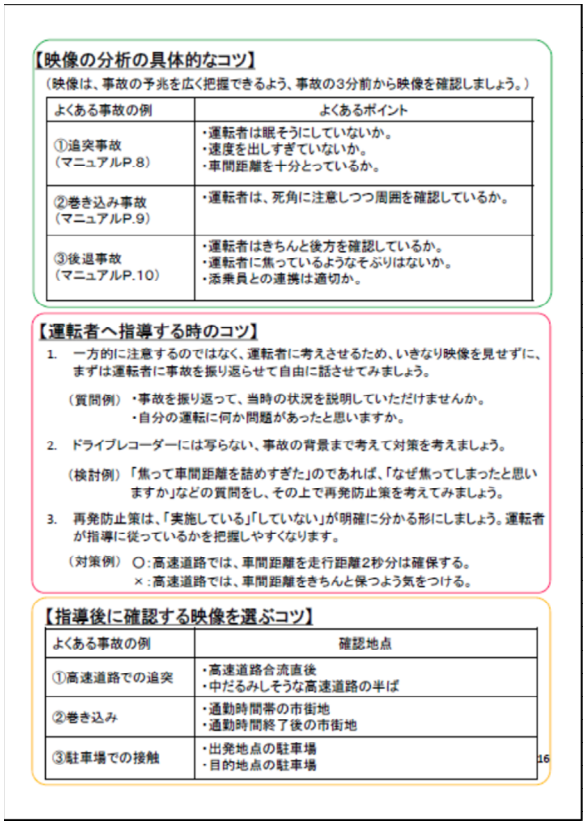
ドライブレコーダーの活用

ドライブレコーダーの映像を活用した指導監督マニュアル

URL<https://www.mlit.go.jp/common/001211423.pdf>







【参加・体験型研修施設、マニュアルの活用】

安全運転の実技

【指導内容】

- 実技は、参加・体験・実践型の指導及び監督の手法や、自動車安全運転センター、自動車教習所等の外部の専門的機関を積極的に活用することや、「指導及び監督の実施マニュアル」を活用し、実効性のある指導・監督を実施。

運転者のための参加・体験型研修施設

- 自動車安全運転センター　安全運転中央研修所
- 埼玉県トラック協会　埼玉県トラック総合教育センター
- 中部トラック総合研修センター
- クレフィール湖東　交通安全研修所
- おんが自動車学校　交通教育センター
- トヨタ交通安全センター　モビリタ
- 日野自動車（株）お客様テクニカルセンター
- 石川県交通安全協会　石川県安全運転研修所
- 総合交通教育センター　ドライビングアカデミー北海道

〇主な設備、機材等
- ドライビングシミュレータ
- スキッドコース（滑りやすい路面）
- 高速周回路　　他

国土交通省

【参加・体験型研修施設、マニュアルの活用】

指導・監督マニュアル

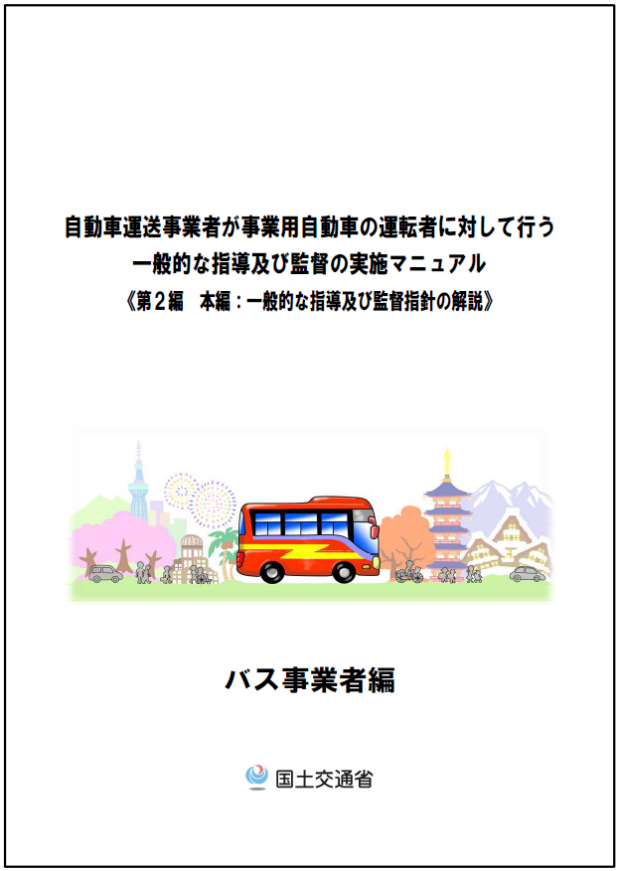
○ 自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル

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

【第１編　概要編】



【第２編 本編：一般的な指導及び監督指針の解説】



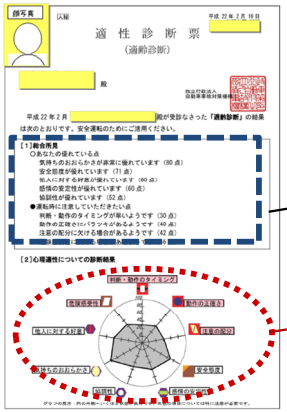
【適性診断の結果の活用】

適性診断の結果の活用

【指導内容】

- 適性診断の結果を活用して、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させ、運転のくせを理解・克服できるよう指導
- 適性診断の結果に、デジタコ・ドライブレコーダーのデータを組み合わせて活用することにより運転者のくせが明確になり、指導に活かすことが可能。
- 適性診断票には、測定結果に基づく安全運転のためのアドバイスが記載されているので、助言・指導を行うに際して、これらの情報も活用して安全運転を指導。

【適性診断票】



【適性診断結果】

総合所見

心理特性
・性格、安全運転態度　等

資料提供：
(独)自動車事故対策機構

【過労運転防止（睡眠不足対策）】

貸切バスの衝突事故（長野県佐久市）

（事業用自動車事故調査報告書H31.1.25公表）

事故概要



◆平成29年２月26日　13時53分頃

◆長野県佐久市
上信越自動車道上り線　八風山トンネル

◆乗客19名を乗せた貸切バスが
片側２車線の第１通行帯を走行中、
同トンネルに設けられた非常駐車帯出口部の**側壁に衝突**した。

◆この事故により、乗客１名及び交替運転者の**計２名が重傷**を負い、
乗客10名が軽傷を負った。

【過労運転防止(睡眠不足対策)】

貸切バスの衝突事故(長野県佐久市)

(事業用自動車事故調査報告書H31.1.25公表)

原因

◆運転者が、高速道路を走行中に眠気を感じたまま運転し、
トンネル内を走行中に**居眠り状態**となったことから発生したものと考えられる。

◆運転者は、トンネルに至る間に**強い眠気**を感じており、
トンネルの直前に運転者交替を行うことが可能なチェーンベースの存在に
気付いていたが、交替予定場所までは遠くなく頑張れば運転を継続できる
と判断し眠気を訴えたり交替を申し出たりすることなく**運転を継続**したことが
居眠り運転につながった。
　同運転者は、大型バスの運転者として経験が浅く運転を継続することが可能である
と安易に考えていた可能性が考えられる。

◆事業者は運転者に、運転中に**眠気が生じた際の**対応について
特段の**指導**はしておらず、新人運転者に対して居眠り運転の重大さと
その防止措置を徹底するという点では十分でなかった可能性が考えられる。

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

【過労運転防止（睡眠不足対策）】

貸切バスの衝突事故（長野県佐久市）

（事業用自動車事故調査報告書H31.1.25公表）

再発防止策

事業者は、居眠り運転等を防止し、輸送の安全を確保するため、
次に掲げた取組を徹底することが重要である。

◎運転者に対し、乗務中に眠気が生じた場合は、安易に大丈夫と考えたり、頑張ろうと気負ったりすることなく、運行管理者に報告して指示を受けるなどの措置について継続的に指導すること。

◎運転者が交替運転者や運行管理者に対して申告しやすいような職場環境を整備すること。特に先輩や職場に気兼ねして申告しにくかったりすることがあることに配慮し、交替運転者等に対して十分指導すること。

◎乗務前の点呼等で運転者が睡眠不足ではないか等について確認するよう運行管理者に指導すること。

◎休息期間における運転者の睡眠状態を測定・記録する機器の導入等を積極的に推進すること。

事業用自動車事故調査報告書より

【過労運転防止（睡眠不足対策）】

睡眠不足に起因する事故の防止対策

【指導内容】

日常生活も運転への影響があります。健康管理を怠らないだけでなく、疲労や悩みを運行に持ち込まないことが必要であること、良い睡眠をとることは事故防止に不可欠であることを認識させてください。

○　毎日同じ時間に睡眠をとるよう心がけ、十分な睡眠（６～７時間の連続した睡眠）をとることが過労防止に有効。点呼において、前日の睡眠時間を確認。
　睡眠時無呼吸症候群（SAS）の治療を受けている運転者に対しては、CPAP（経鼻持続陽圧呼吸療法）の装着等、必要な治療の実施状況も含め確認。

○　就床前の飲酒、喫煙、カフェイン摂取やPC・スマートフォンの使用は、睡眠の質を低下させます。
「健康づくりのための睡眠指針」などを参考に、質の高い睡眠を心掛けさてください。

○運転席での仮眠は疲労回復の効果はあまり期待できません。
　このような仮眠はできるだけ控えさせてください。

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

国土交通省

【飲酒運転防止】

【近年の飲酒運転事故事例
＜大型トラクタ・バンセミトレーラの衝突事故（大阪市平野区）＞】

（事故事例）
平成29年11月22日0時41分頃、大型トラクタ・バンセミトレーラがアルミ鋼材積載して走行中、第１通行帯から第２通行帯へ車線変更した際、第２通行帯を走行していたタクシーに衝突し、さらにタクシーを中央分離帯との間に挟みながら走行を続け、タクシーは中央分離帯の街灯に衝突して停止した。
なお、事故時、大型トラクタ・バンセミトレーラの運転者は、基準値を超えるアルコールを身体に保有していた。





（事故要因の傾向）
○点呼の未実施が認められた。



○フェリーに乗船中の飲酒が常態化しており、教育・指導不足が認められた。



事業者から運転者に対し、飲酒運転防止について、十分な指導教育が行われていなかった。



運転者の間で、フェリー乗船中の飲酒が常態化していた。

（主な再発防止策）
○点呼等の確実な実施
・アルコール検知器を用いた適切な実施
○測定結果をリアルタイムで送信できるアルコール検知器の導入促進
○運転者への教育・指導
・飲酒運転の危険性、事故事例の映像等の活用
・点呼時に酒気帯びが確認された場合の社内規定（解雇等）の周知
○フェリーを利用する事業者においては、抜き打ちでのフェリー乗船時の運転者の状況確認

【飲酒運転防止】

飲酒が体に与える影響

【指導内容】

○体内に入ったアルコールはすぐには消えません。
乗務前日は飲酒、酒量を控えることが必要なことを理解させること。

○ 多量飲酒はアルコール依存症の原因となる可能性があるので、普段から節度ある適度な飲酒を心掛けるよう指導するとともに、多量飲酒の傾向がある運転者に対しては、
その危険性について認識させ、必要に応じスクリーニングテストを実施し、アルコール依存症が疑われる運転者に対しては、早期の治療を指導すること。

アルコール依存症とは

アルコール依存症は、飲酒のコントロールができない、離脱症状がみられる、健康問題等の原因が飲酒とわかっていながら断酒ができない、などの症状が認められます。
アルコール依存症の早期発見のツールとして、スクリーニングテストが使われることがあります。わが国では現在、新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト（新KAST）、アルコール使用障害同定テスト（AUDIT）などがよく使われています。
※あくまでスクリーニングに使用するもので、診断基準ではないことに注意が必要です。

【運転中の携帯電話使用禁止】

携帯電話使用禁止等、道路交通法遵守の徹底

【指導内容】

「道路運送法」など運転に係る法令の遵守について指導を実施。
指導する際は、例えば、
「運転中の携帯電話・スマートフォンの使用などは
運転への注意が著しく逸れることから事故につながる危険行為であること」
等、単にルールを守ることに留まらず、なぜそのルールを守るべき必要があるのかを理解させてください。

○重大事故事例

- 平成28年3月、貸切バスが回送運行中、交差点右折時に、スマートフォンを操作しながらの運転により、青信号で横断中の自転車利用者（小学生）をはね、死亡させる事故が発生。
- 平成29年11月、大型トラック運転者のスマートフォンを操作しながらの運転により、前方車両に追突し、1名を死亡させ、4名に負傷を負わせる事故が発生。

運転者に対しては、運転中の携帯電話等の操作が法令違反であることはもとより、いかに危険な行為であるかを理解させ、使用の禁止を徹底してください。

国土交通省

【安全確保の再徹底】

貸切バスの安全確保の再徹底について

貸切バスの安全確保の再徹底について
（平成28年2月3日）

軽井沢スキーバス事故を受け、国土交通省は、全国の地方運輸局等において、貸切バスの出発時における街頭監査を緊急的に実施しているところである。

1月29日現在、全国17カ所で監査を実施し、監査車両96台のうち45台に、法令違反又は法令違反の疑いが確認されている。これらの多くは、乗務員の過労運転防止のための遵守事項のチェックのために定められている運行指示書の記載不備、あるいは車内表示の不備等、いずれも基本的遵守事項であり、事故の再発防止の取り組みが行われている最中にもかかわらず、社会の信頼を揺るがす事態になっていることは誠に遺憾である。

ついては、これらの法令違反の防止を徹底するため、街頭監査時に確認された違反の多い事項を中心に、事業者が注意すべき事項をとりまとめた。

出庫時には、運行管理者が、別紙を活用した最終確認を必ず行い、法令遵守を確実に履行することにより、輸送の安全確保の徹底に万全を期されたい。

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

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

確認者（運行管理者・補助者） 氏名 ㊞

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

【健康起因事故対策】

法令上の義務

○「乗務員の**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の**乗務禁止**」
⇒ 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**」
⇒ 乗務前点呼により、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）

事業用自動車健康起因事故対策協議会

平成27年9月
スクリーニング検査の効果的な普及方策について審議するため、**産学官の関係者**からなる協議会を国土交通省自動車局に設置

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

国土交通省

【健康起因事故対策】

健康管理マニュアルにおいて推奨しているスクリーニング検査

○ 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



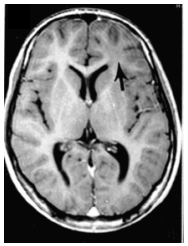
脳健診

◆ 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

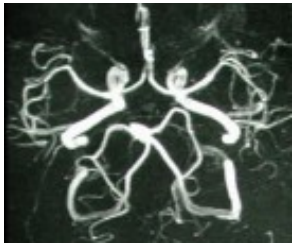
◆ MRIとMRAの２項目だけを行う簡易検査もある



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

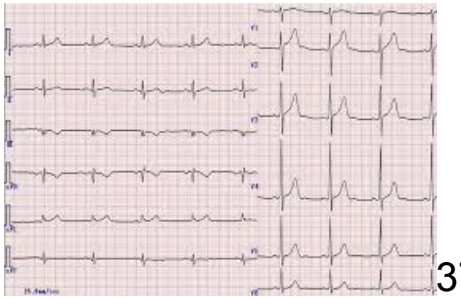


フローセンサ検査

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





【交通事故・自然災害等の緊急時の対応】

交通事故発生時や自然災害等の緊急時における適切な対応

運転者に対して、交通事故や車両故障発生時の適切な対応、自然災害の発生に備えた対応について理解させること。

○交通事故や車両故障が発生した場合は、

①負傷者の救護
②道路における危険の防止
③乗客の安全の確保
④警察への報告
⑤事業者の報告

等を適切に行わなければなりません。



○自然災害への対応においては、**気象情報や交通情報に注意**を払い、これらの情報を活用して、例えば運転者への迂回路への誘導等、**必要な指示や行動を早め**にとること。



○長時間の停滞が発生した場合にも、**連絡、情報収集に努める**など、適切な対応をとること。

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

【シートベルト着用の徹底】

貸切バスのシートベルトの着用徹底について業界団体を通じて周知（平成28年2月3日）

1　乗客の安全を確保するため、次の事項について徹底すること。
(1) シートベルトを座席に埋没させないなど、シートベルトを乗客が常時着用することができる状態にしておくこと
(2) 別添リーフレットの座席ポケットへの備付け等により乗客へのシートベルトの着用の注意喚起を行うこと
(3) 車内放送等により乗客にシートベルトの着用を促すこと
(4) 発車前に乗客のシートベルトの着用状況を目視等により確認すること（交替運転者や添乗員の補助を得ることも可）

2　その他、待合室や営業所への備付け、安全キャンペーンでの街頭配布を始め、あらゆる機会を捉え、別添リーフレットを配布すること等により、シートベルト着用の励行を図ること。

3　乗務員に対し、適正にシートベルトを着用するよう指導すること。

○貸切バスのシートベルトの着用徹底について
<https://www.mlit.go.jp/common/001118205.pdf>

【別添　リーフレット】



国土交通省

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車の安全対策

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

(1) 運行再開時における輸送の安全確保の徹底

(2) 運転者に対して行う指導監督

(3) 必要な点検整備の実施

4. 最近の事故事例と再発防止の徹底

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

(3) 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。

○ バスの運行を再開する前には、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

【バスの点検整備の概要】

点検整備の概要

自動車運送事業者は、自動車の点検をし、及び必要に応じ整備することにより、当該自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならない。（道路運送車両法第47条）

（1）日常点検整備

・1日1回、自動車の運行開始前において、点検をし、必要な整備をしなければならない。

（例：タイヤの空気圧が適当であること、ブレーキの効きが十分であること）

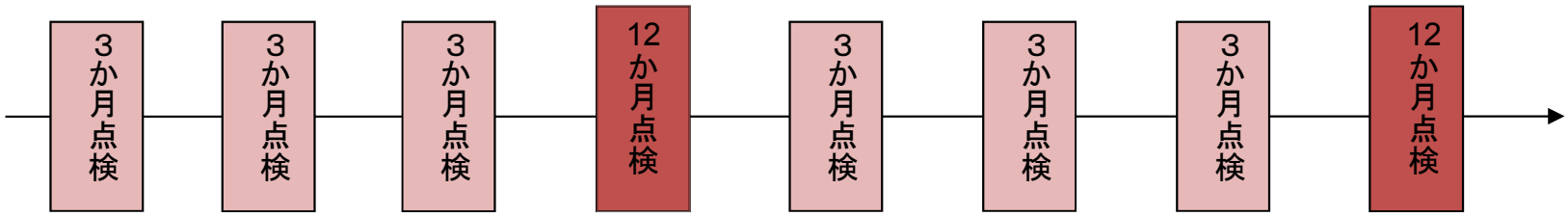
（2）定期点検整備

・定期的に点検をし、必要な整備をしなければならない。

点検時期	点検内容例
3か月ごと（50項目）	原動機の排気の状態、非常口の扉の機能、ブレーキペダルの遊び　等
12か月ごと（99項目）	ハンドルの操作具合、冷却装置の水漏れ、一酸化炭素等発散防止装置の機能・損傷　　等

※　上記の法定点検項目にないような新技術等の保安基準適合性の確認方法は、自動車メーカーから示されている。

《事業用自動車の定期点検の流れ》



【バスの火災事故】

事業用バスの火災事故

○平成23年1月～平成26年12月に発生した事業用バスの火災事故は58件発生

○このうち、貸切バスが39件、乗合バスが19件発生。保有車両あたりの発生件数を見ると貸切バスが乗合バスの約2．4倍多く発生

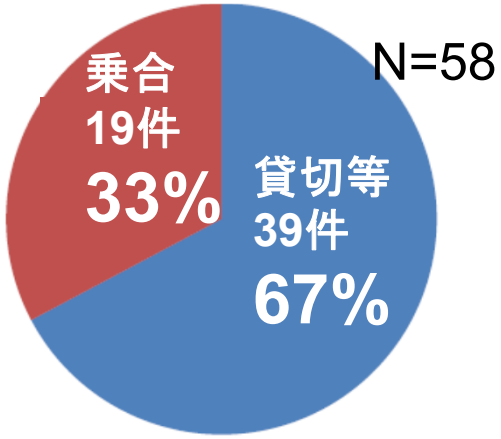
○出火原因の約6割が、「点検整備不十分」（25件）及び「整備ミス」（11件）であり、適切な点検整備の実施が必要

事業用バス火災発生件数

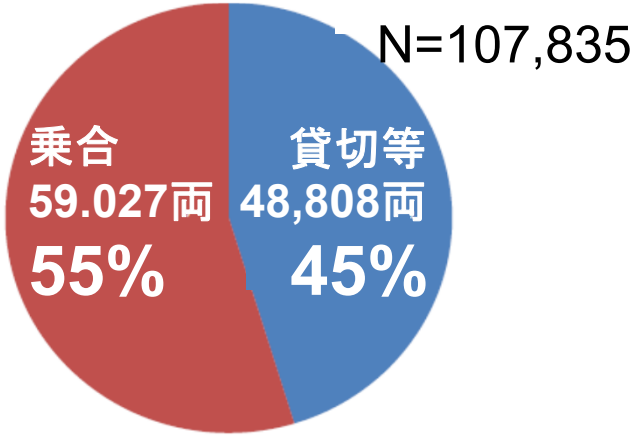
平成23年	13件
平成24年	18件
平成25年	8件
平成26年	19件
合　計	58件

（自動車事故報告規則に基づき事業者から報告があった件数）

事業用バス火災発生件数



事業用バス保有車両数



【バスの火災事故】

事業用バス火災事故データ（平成23年1月～平成26年12月）出火原因等別

運行再開前には必ず日常点検整備及び定期点検整備を確実に実施してください。

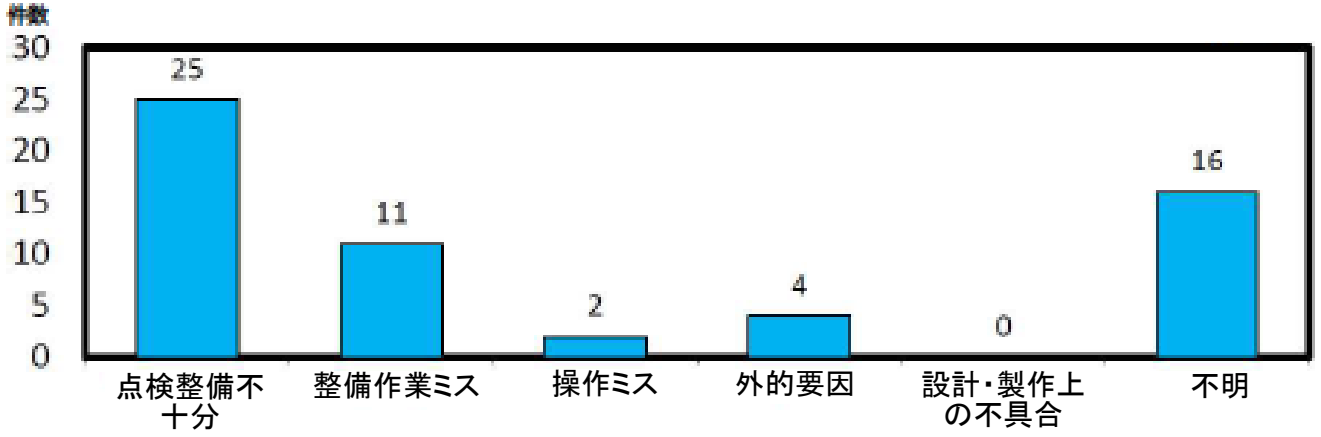


○ バス火災事故防止のための点検整備のポイント
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/images/t2-3/t2-3_bus_point.pdf>

●出火原因

原因としては、点検整備不十分の割合が多く、適切な点検整備をしていれば、免れたと考えられる事故があった

事業用バス火災事故　出火原因別（推定を含む）　　N=58



※国土交通省　バス火災事故分析結果（平成23年1月～26年12月間の事故分析）

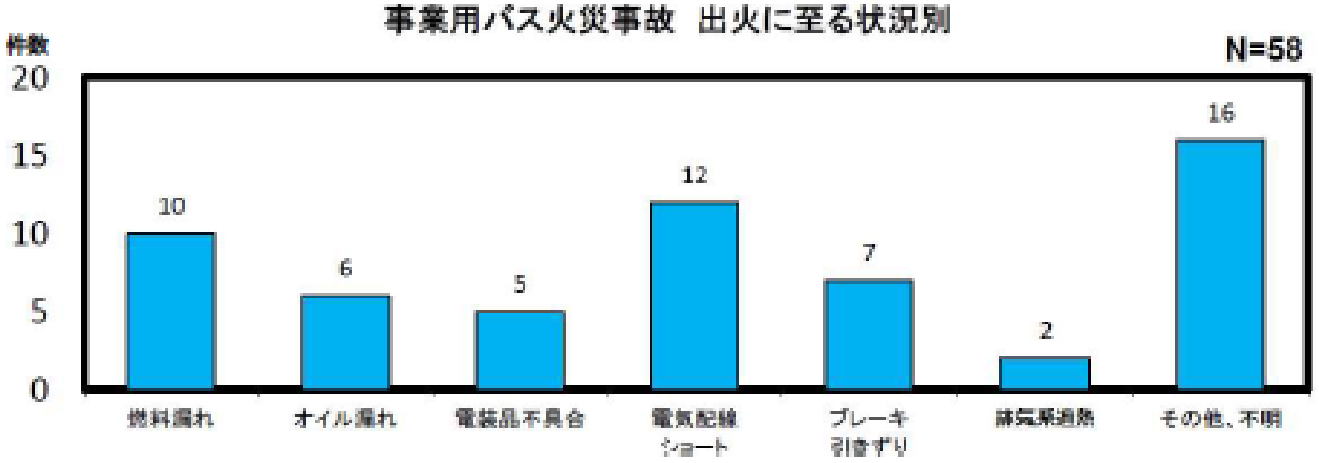
国土交通省

【バスの火災事故】

事業用バス火災事故データ（平成23年1月～平成26年12月）出火原因等別

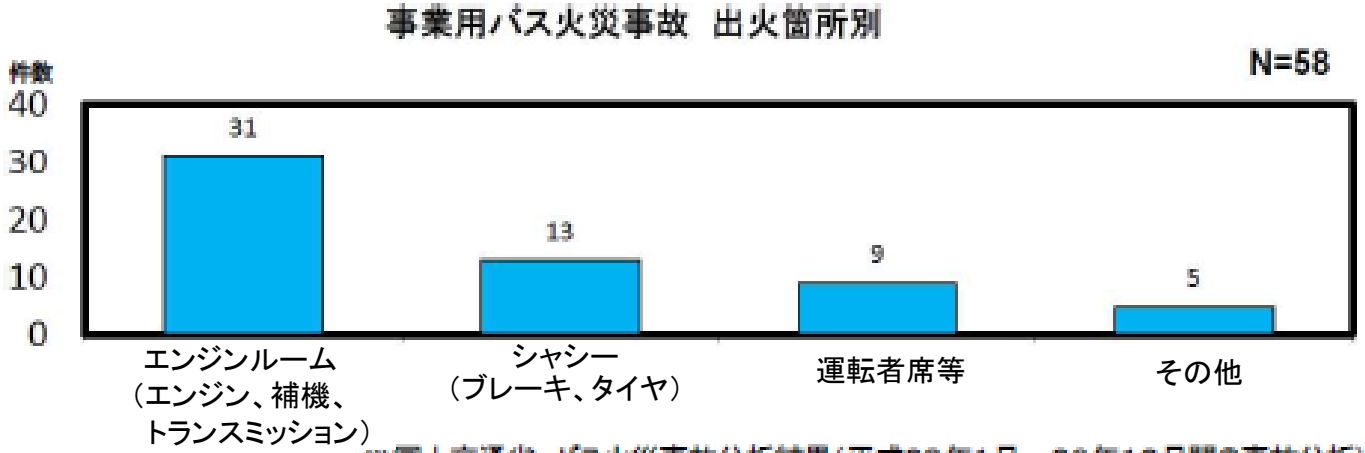
● 出火に至る状況

出火に至る状況では、電気配線ショート、燃料漏れが目立つ



● 出火箇所

出火箇所では、エンジンルーム内の出火が多い。



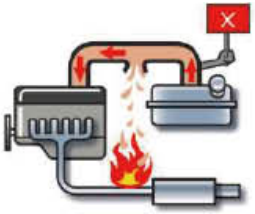
※国土交通省　バス火災事故分析結果（平成23年1月～26年12月間の事故分析）

【バスの火災事故】

事業用バス火災事故データ（平成23年1月～平成26年12月）出火原因等別

火災事故を防ぐためにも以下を含む点検・整備は必ずおこなってください。

（「令和2年度大型自動車ユーザー対象チラシ」より）

部位（装置）	点検のポイント（見方／交換目安）	点検しないと‥（火災発生のメカニズム）
バッテリーのターミナル	○緩みや腐食、外れはないか。	○異常発熱や配線のショートにより発火し、火災を起こします。 
バッテリーハーネス	○固定の緩みや外れ、干渉はないか。 ○被覆のやぶれ、変色、腐食、著しい劣化、ショートの痕などはないか。	
燃料フィルター	○取付部やドレーンプラグなどから燃料漏れやにじみはないか。 ※定期的に交換しているか。	○部品の劣化や摩耗などから燃料が漏れ、排気管などの高温部に触れて火災を起こします。 
燃料ホース	○接続部からの燃料漏れやにじみはないか。 ○亀裂やヒビ割れはないか。 ※定期的に交換しているか。	
燃料パイプ （燃料高圧パイプ）	○接続部からの燃料漏れやにじみはないか。 ○クランプ部の緩みや外れ、クリップ、ゴムの劣化や外れはないか。 ○パイプに擦れや摩耗の跡はないか。	

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車の安全対策

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

4. 最近の事故事例と再発防止の徹底

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

(1)乗合バスの死亡事故

バスの交差点での死亡事故を踏まえた事業用自動車の安全確保の徹底について業界団体を通じて周知(令和2年7月29日)

本年に入り、バス車両が丁字路を右折する際に、交差点の歩道上を車両左手側から横断する子供と衝突し、子供が死亡する事故が立て続けに発生。

また、子供がバス車両前方を横断する際の事故が近年数多く発生しています。

つきましては、貴会傘下会員に対し同種事故の再発を防止するため、運転者に対する指導・監督、点呼等を通じて、下記事項について改めて徹底するようお願い致します。

記

(1) バス車両は、「死角が大きい」ことから、直前、側方、後方など見えない部分に配慮した運転が必要であることを認識させること。特に、丁字路をはじめとした交差点での右折時に車両左手側から進行する歩行者等に気を配ること。

(2) 道路には、歩行者や自転車などが通行しており、それぞれの行動を理解し走行時に配慮することにより、事故を回避できることを認識させること。

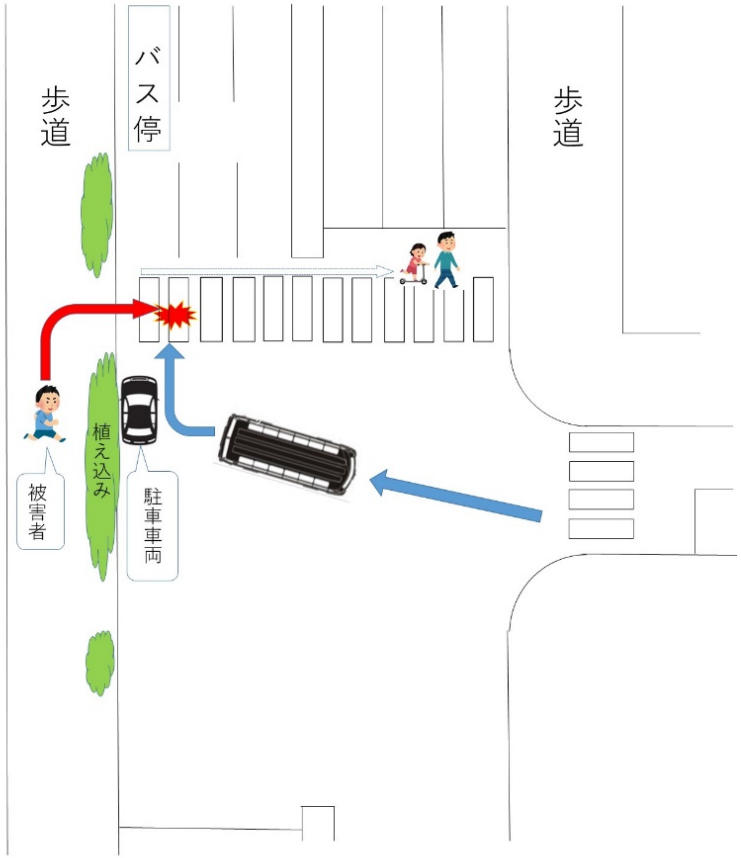
(3) 歩道側の植え込みなどにより見通しの悪い交差点では、歩行者や自転車が飛び出してくる可能性が高いことから、一時停止または徐行し、注意して走行することが必要であることを認識させること。

国土交通省

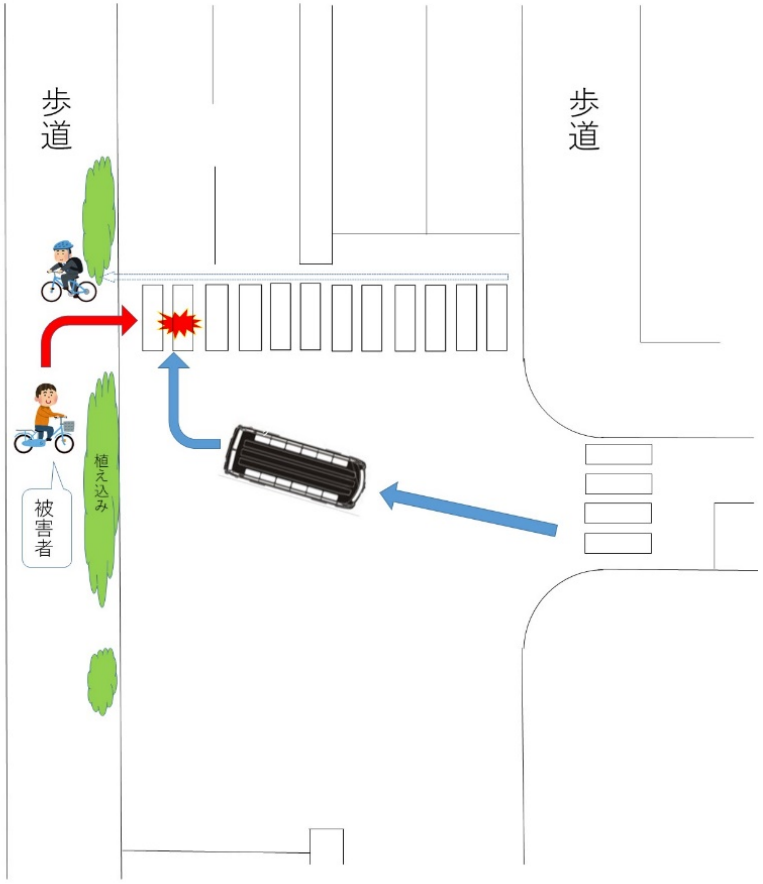
(1)乗合バスの死亡事故

バスの交差点での死亡事故を踏まえた事業用自動車の安全確保の徹底について業界団体を通じて周知（令和2年7月29日）

本年に入り発生したバスの死亡事故現場略図①（参考）



本年に入り発生したバスの死亡事故現場略図②（参考）



国土交通省

(2)乗合バスの衝突事故

大型乗合バスの衝突事故（横浜市西区）

【概　要】

平成30年10月28日21時17分頃、乗客6名の乗合バスが、片側３車線の道路の第１通行帯を走行中、**運転者が意識を消失**し、道路左側の高架橋支柱に衝突後、進路前方で信号待ちにより停止していた乗用車に追突。さらに、当該乗用車が前方に押し出され、信号待ちをしていた別の乗合バスに追突。



事故車両

【背　景】

○運転者　・体調異変を感じた場合には、車両の運行を停止するよう指導を受けていたものの、**体調異変に気づいた後も直ちに運行を中断しなかった**ことにより意識を消失。

・日常生活で複数回の意識消失を経験していたが会社に不申告であり、**意識消失が重大な事故となる認識が薄弱**。



○事業者　・**意識消失の経験や運転に支障を及ぼすおそれのある既往症**の有無などの健康状態の**把握が未実施**。

・意識消失の危険性について、効果的な指導や指導における理解度の確認が未実施。

【再発防止策】

○運転者　・体調異変を感じた場合には、**車両停止が最優先**と認識しましょう。

・**意識消失の経験や運転に支障を及ぼすおそれのある既往症については**、**必ず会社に申告**しましょう。





○事業者　・**意識消失の経験や運転に支障を及ぼすおそれのある既往症を把握**し、検査・治療を促すとともに、運転者自らが行う未病対策の取組についてバックアップしましょう。

・**意識消失や体調異変が重大な事故につながる危険性について繰り返し指導**し、その意識付けを図りましょう。

国土交通省

(3)貸切バスの衝突事故

事故の概要（健康起因事故）

○令和元年12月4日、東京都新宿区の都道において、走行中のバスがハイヤーに追突し、さらに中央分離帯を乗り越え、街路灯に衝突し止まり、ハイヤーの運転者が死亡する事故が発生。

○事業者によると、事故当日は朝６時台に始業点呼が行われ、夜６時台に事故が発生し、事故後の検査において**インフルエンザに罹患していた**ことが判明。

○一般的に、インフルエンザウィルスに感染してから１～３日間ほどの潜伏期間の後に、発熱（通常38℃以上の高熱）、頭痛、全身倦怠感、筋肉痛・関節痛などの**症状が突然現われる**とされている。

○**乗務前点呼時において、運転者の体調が正常であったとしても、運行中に体調が急変し運行に悪影響を及ぼす場合がある**。



運転者の体調急変に係る事故の発生を踏まえた管理の徹底について業界団体を通じて周知（令和元年１２月６日）

○自動車運送事業者が徹底すべき事項

以下のことを改めて徹底し、安全に運行をすることができないおそれがある状況での運行を行わないこと。

① 運転者に対して運行中に体調の異変を感じた時に、無理に運行を続けると非常に危険であることを理解させ、運行中に体調の異常を少しでも感じた場合、速やかに営業所に連絡する等の指導を徹底すること。

② 運行中の運転者の体調変化等による運行中止等の判断・指示を適切に実施するための体制を整備すること。

③ 運転者が体調異変等の報告をしやすいような職場環境を整備すること。

④ 職場内におけるうがい、手洗い及び消毒用アルコールを使用した手指消毒の徹底すること。

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車の安全対策

3. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

4. 最近の事故事例と再発防止の徹底

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

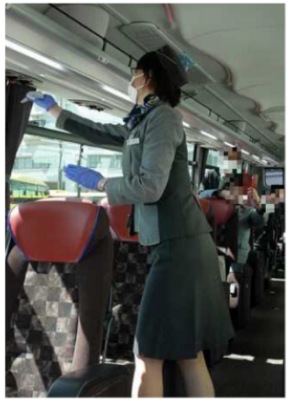
5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

国土交通省

○　バス・タクシー・トラックは、国民生活や経済活動等を支える重要なインフラであり、緊急事態下においても必要な機能を維持するためには、感染防止対策の徹底が必要。
○　国交省より各事業者に対し、感染防止対策の徹底を要請。これを受け、各業界団体において、ガイドラインが策定されている。

事業者における感染防止対策

- 朝夕２回の検温等による運転者の健康管理
- 運転者のマスクの着用、手洗いの励行
- 外気導入による車内換気の徹底
  （観光バスは５分、路線バスは３分で車内の空気は入れ替わる）
- 運転席と乗客席との間の防護シートの設置
- 座席等のこまめな消毒



貸切バスにおける
車内消毒



タクシー車内への
防護シート、消毒液の設置

利用者に対する感染防止のための協力

- 車内でのマスクの着用への協力依頼
- 観光バス車内での食事、カラオケ等の禁止への協力依頼
- バスターミナルにおける感染防止対策や時差出勤の呼び掛け



路線バス車内へのポスター掲載



新しい旅のエチケット

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

国土交通省

【バス業界の新型コロナウイルス対応ガイドラインについて】

1. 概要

（1）策定主体は、（公社）日本バス協会　※国は指導・助言を行う立場

（2）事業者団体が、感染症専門家（医学部教授等）に助言をうけながら作成し、5月14日に「第1版」を公表。以後、内容を一部改訂。　※今後も、最新の状況・知見等に対応して随時見直し

2. 具体的内容

① 感染予防のための基本的な考え方

・運行形態等を十分に踏まえ、事業所内・車内等において、従業員等の感染を防止するよう努めること

② 健康管理

・従業員に対して、可能な限り朝夕2回の体温測定を行った上で、測定結果や症状の有無を報告させ、症状がある者に対しては自宅待機させること
・従業員に対して、毎日十分な睡眠をとり、休日は休養に努めるよう求めること　等

③ 車両・設備・器具

・車内の座席やつり革など、乗務員や利用者が頻繁に触れる箇所をこまめに消毒すること
・運転に支障がない場合に、運転席及び運転席と後部座席の間に防護スクリーンを設置すること等により、飛沫感染を防止するよう努めること　等

④ 運転者に対する点呼

・対面により点呼を行う際に、適切な距離の保持、換気の徹底等により、「三つの密」を避けるための取組を行うこと
・体温測定結果の報告等により、健康状態を確実に把握し、発熱等の症状がある場合には、自宅待機させること　等

⑤ 運行中

・乗務員がマスクを着用すること
・エアコンによる外気導入や窓開け等の車内換気を行うこと
・運転者に対し、乗務中に体調不良を認めた時は運行管理者に連絡することを徹底し、乗務を中止させること　等

⑥利用者に対する協力のお願い

・バス待合所やバスターミナル、バス車内において、アナウンスや掲示により、感染予防対策の徹底、時差通勤等の推進などを呼び掛けるよう努めること
・屋内のバス停留所においてバス待ち列を作る際には、出来る限りのフィジカル・ディスタンスをとるよう協力を求めるとともに、可能であれば換気を行うこと　等

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

国土交通省

【貸切バスの新型コロナウイルス対応ガイドラインについて】

1. 概要

○ 日本バス協会、日本旅行業協会（JATA）、全国旅行業協会（ANTA）が、感染症の専門家の助言を受けて作成
※ 国は指導・助言を行う立場

○ バス業界・旅行業界のガイドライン（5/14策定）を踏まえつつ、貸切バスで旅行する際の利用者の視点を追加

2. 具体的内容

（１）バス会社の取組

・アルコール検知器の除菌
・外気換気モードによるエアコンの使用を基本とし、更に、利用者の協力を得て、現場判断により随時窓の開放をすることによる車内換気の徹底
・車内消毒・清掃（原則1仕業終了ごと。手すり等利用者が頻繁に触れるような場所は、随時実施）
・車内アナウンスにより、利用者に対し、マスク着用、手指消毒等について協力依頼

（２）旅行会社の取組

・出発前の利用者の体調管理（体温、体調チェック）、発熱の疑い等のある利用者に旅行参加を遠慮いただく
・旅行参加者の連絡先情報の1ヶ月保存
・SA、PA等における休憩をできる限り長めに取る
・マスク着用、飲食をできる限り避ける等について利用者への協力依頼

（３）ガイドの対応

・アナウンス時のマスク着用の徹底
・アナウンスについて、可能な限り前方を向いて行う等

（４）利用者への協力依頼

・小グループに分かれての乗車、降車時の順次の離席
・車内における飲食をできる限り避ける
・カラオケの利用や、サロン席での飲食・歓談の原則禁止

（５）利用者への周知

・マスク着用、手指消毒、飲食の手控え等について、リーフレット等を通じて利用者に周知
・バスの換気性能のPR

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

国土交通省

【観光バス及び路線バスの車内換気能力】

大型車メーカー等の協力のもと、主な観光バス及び路線バスの車内換気能力についてまとめ、「自動車総合安全情報」に掲載しています。

自動車総合安全情報： https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/index.html

掲載ＵＲＬ： https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/top/data/covid19_info_shyanaikanki.pdf



観光バスの車内換気能力

窓閉めで **約５分**

※ エアコンを外気導入モードで使用。なお、車両は停止状態

８割以上の車両で、窓開けによる換気も可能

路線バスの車内換気能力

大型車から小型車までの

全タイプで **約３分**

※ 換気扇２機（大型・中型）又は１機（小型）を使用
なお、外気導入のための一部窓開け、デフロスター作動等が必要

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

国土交通省

【観光バスの優れた車内換気能力について】

○ 観光バスは、窓閉めの状態でも約5分で車内換気を行うことが可能。

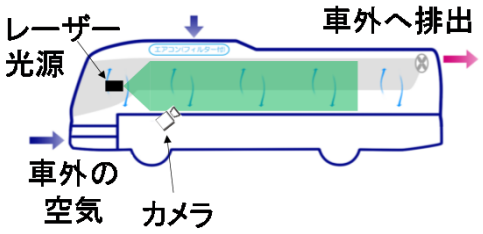
※エアコンを外気導入モードで使用。また、8割以上の車両では、窓開けによる換気も可能

○ 優れた換気能力について確認するため、令和2年9月25日（金）に、公的な研究機関である(独)自動車技術総合機構交通安全環境研究所において、空気流動を可視化する実験を実施。

交通安全環境研究所の実験（令和2年9月25日）

スモークとレーザー光源を用いて、空気流動を可視化。
（実験結果は、当日夕方のNHKニュースで報道）

【実験概要】



【NHKでの報道】

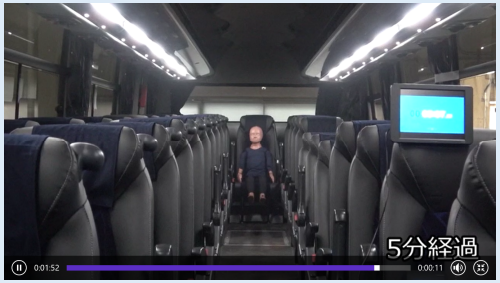


実験① 車内の換気状況



空調オフの状態（空気が滞留）

空調オン



約5分で換気

実験② 外気の導入及び車外への排気の状況

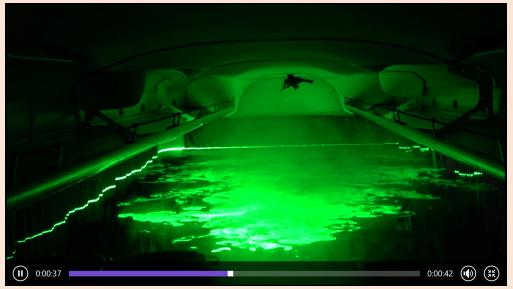


屋根上のエアコンユニットから、車外のフレッシュな空気が大量に流入



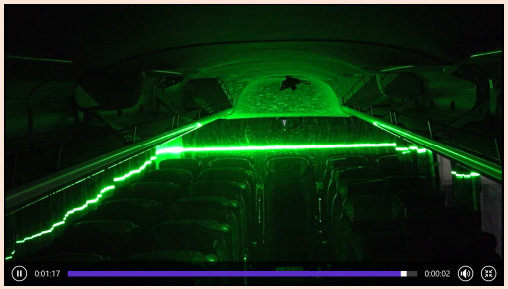
車両後方の換気ファンから、車内の空気を勢いよく排出

実験 ③乗客の顔付近の高さにおける空気流動の状況



空調オフの状態（空気が滞留）

空調オン



滞留していた空気が排出

5. 自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

国土交通省

【コロナ禍におけるアルコール検知器の取り扱いに関する留意点の周知】

概要

- 飲酒運転の防止のため、自動車運送事業者には、運転者の乗務前後に行う点呼において**アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認**が義務づけ。
- 今般の新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、**感染症対策下におけるアルコール検知器の取扱いに関する留意点**について、アルコール検知器協議会の知見を踏まえ、業界団体を通じて周知。（令和2年4月24日）

感染症対策下における アルコール検知器の取扱いに関する留意点

① アルコール検知器の除菌について

アルコール検知器の除菌や、携帯型アルコール検知器の活用等を推奨。

② アルコール検知器の誤検知の防止について

アルコール検知器協議会作成のリーフレットを参考にすること、検知器のアルコール除菌後に一定時間置いてから使用すること等を推奨



（アルコール検知器協議会作成リーフレット）

2021年6月7、8日

貸切バス事業者における
最近の監査・行政処分等について

国土交通省　関東運輸局
茨城運輸支局　監査担当

監査等の実施状況（監査及び巡回指導関係）

国土交通省

貸切バス事業者に対する監査・巡回指導実施状況

国の監査を悪質事業者に重点化するとともに、その他の事業者に対しては、適正化機関が巡回指導を実施することにより、すべての事業者に対する法令順守状況の確認を推進しており、原則として毎年１回全営業所の法令遵守状況を確認することとしている。

運輸支局別　監査・巡回指導件数
（令和２年度　暫定値）

	東京	神奈川	埼玉	群馬	千葉	茨城	栃木	山梨	合　計
営業所数	452	161	252	95	326	233	120	65	1,704
監査件数	5	2	5	6	7	2	2	3	32
巡回指導件数	389	98	215	76	261	188	94	57	1,378
実施率	87.2%	62.1%	87.3%	86.3%	82.2%	81.5%	80.0%	92.3%	82.7%

※R2年度については、新型コロナウイルス感染防止対策徹底のために監査及び巡回指導の実施を延期したことから、当該期間の監査・巡回指導の実施件数は減少。

監査等の実施状況（街頭監査関係）

国土交通省

貸切バスの事故防止を目的として、駅、空港、高速道路SA、行楽地の駐車場等において、運行時の法令遵守状況を確認するため、街頭監査を実施している。

街頭監査における主な確認事項

- ◆ 飲酒・酒気帯びの有無
- ◆ 運転者の健康状態
  （疲労・疾病等の有無、直近の健康診断受診状況等）
- ◆ 運転者に対する指導の状況
- ◆ アルコール検知器の所持（泊まり運行の場合）
- ◆ 運行指示書を携行の有無、記載内容
- ◆ 交替運転者配置の有無（長距離運行の場合）
- ◆ 車検切れ、定期点検実施の状況
- ◆ その他（新型コロナウィルス感染防止対策の状況等）

※ 今年度については、新型コロナウィルス感染拡大の影響等により運行を行っていなかった運転者が、期間を空けて運行を再開するケースが予想されることから、運転者に対する指導等の状況が適切に実施されているか聞き取りによる確認を行っている。

令和3年度における街頭監査実施状況　5月末現在

	実施日	実施場所	実施運輸支局	実施結果		
				監査車両数	違反車両数	備　考
1	4月26日（月）	国営ひたち海浜公園 海浜口駐車場	茨城	7	0	指摘なし
2	5月13日（木）	小瀬スポーツ公園 第3駐車場	山梨	3	0	指摘なし
3	5月25日（火）	マザー牧場 山の上駐車場	千葉	33	0	指摘無し

※過去5年の実施状況
H28年度：6回　H29年度：10回　H30年度：7回　R元年度：9回　R2年度：2回

茨城運輸支局による街頭監査のプレスリリース（4／28）

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和３年４月２８日
関　東　運　輸　局

貸切バスを対象とした街頭監査の実施結果について

関東運輸局管内において、貸切バスの事故防止等を目的として、下記のとおり貸切バスを対象とした街頭監査を実施しましたのでお知らせします。今後とも、バス輸送の安全確保を図るため、随時、街頭監査を実施することとしています。

記

1．実施場所及び実施運輸支局
実施場所：国営ひたち海浜公園 海浜口駐車場
実施運輸支局：関東運輸局 茨城運輸支局

2．実施日時
令和３年４月２６日（月）　１０：００～１１：３０

3．監査実施結果
監査件数：　７件
違反件数：　０件

【実施風景】





【問い合わせ先】
関東運輸局自動車監査指導部（旅客担当）　成松、黒崎
電　話：０４５－２１１－７２７１（直通）　ＦＡＸ：０４５－２０１－８８０４
（配布先）茨城県政記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、横浜海事記者クラブ
関東運輸局記者会〔ハイタク等専門紙〕

監査等の実施状況（街頭監査関係）

国土交通省

山梨運輸支局及び千葉運輸支局による街頭監査のプレスリリース（5／27）

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和３年５月２７日
関 東 運 輸 局

貸切バスを対象とした街頭監査の実施結果について

関東運輸局管内において、貸切バスの事故防止等を目的として、下記のとおり貸切バスを対象とした街頭監査を実施しましたのでお知らせします。今後とも、バス輸送の安全確保を図るため、随時、街頭監査を実施することとしています。

記

１．場所・日時

① 小瀬スポーツ公園　駐車場
令和３年５月１３日（木）１０：３０～１２：００
実施運輸支局：関東運輸局 山梨運輸支局

② 株式会社マザー牧場　駐車場
令和３年５月２５日（火）１０：３０～１２：００
実施運輸支局：関東運輸局 千葉運輸支局
協 力 機 関：千葉県警察本部、千葉県警察 富津警察署

２．監査実施結果

① 監査件数　３件
違反件数　０件

② 監査件数　３３件
違反件数　０件

【問い合わせ先】
関東運輸局自動車監査指導部（旅客担当）　成松、黒﨑
電　話：０４５－２１１－７２７１（直通）　ＦＡＸ：０４５－２０１－８８０４
（配布先）山梨県政記者クラブ、千葉県政記者クラブ、横浜海事記者クラブ
神奈川県政記者クラブ、関東運輸局記者会〔ハイタク等専門紙〕

別　紙

①「小瀬スポーツ公園　駐車場」における監査風景





②「株式会社マザー牧場　駐車場」における監査風景





行政処分等の状況

国土交通省

貸切バス事業者に対する行政処分等件数（平成28～令和2年度）

令和2年度の貸切バス運送事業者における行政処分状況は、新型コロナウィルス感染拡大の影響により、行政処分全体の件数は大きく減少した一方、「車両停止1件あたりの日車数」は増加しており、これらは、国の監査を悪質事業者に対し重点的に実施した結果によるものと考えられる。

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度（暫定値）
処分内容	許可の取消	0	2	0	0	0
	事業停止	1	1	2	3	1
	車両使用停止（延使用停止日車数）	65（4480）	36（4900）	95（16343）	94（14625）	33（5839）
	車両停止1件あたりの日車数	68.9	136.1	172.0	155.6	176.9
	文書警告	41	61	90	82	18
	文書勧告等	0	0	0	0	0
行政処分件数		107	100	187	179	52

行政処分等の状況

国土交通省

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**、**点呼の実施**、運転者の乗務時間遵守及び健康状態の把握等にかかる**過労防止等**の違反事項が**常に大多数**を占めており、いわゆる輸送の安全にかかる3本柱が遵守されていない傾向が続いている。これらを遵守することは、事故防止のために必要不可欠であるため、違反を行う事業者については、厳しい行政処分が科されることとなる。

	違反事項	H２８	H２９	H３０	R元	R２（暫定値）
輸送の安全確保関係	**指導監督**	**161**	**112**	**246**	**224**	**66**
	点呼	**106**	**56**	**113**	**113**	**34**
	過労防止等	**75**	**60**	**118**	**103**	**34**
	乗務記録	26	29	53	44	23
	運行指示書による指示等	35	31	62	50	22
	整備管理	38	26	52	46	14
	運行記録計による記録	12	17	29	27	14
	運行管理	23	18	41	53	10
	乗務員台帳	11	7	6	2	3
	運転者の制限・選任	2	3	3	2	3
	経路の調査	0	1	1	1	2
	運行状況把握の体制整備	16	6	13	3	1
	事故の報告等	2	2	6	3	0
	書類の管理	0	6	7	2	0
	損害賠償措置	0	1	2	1	0
	安全服務規律	0	0	0	0	0
	命令違反			0	0	0
	運行管理者解任届			4		
	合　計	507	375	756	674	226

行政処分等の状況

国土交通省

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事項別件数については、**運賃・料金の収受違反が最も多く**、次いで**運送引受書の交付義務違反**、**区域外輸送**となっている。特に**運賃・料金の収受違反**については、ここ数年、増加傾向となっており、運賃制度創設から時間が経過したことで、法令遵守の意識が薄れ、**安全コストを確保せずに運賃を収受**している状況が見受けられる。これらは、重大な事故につながるおそれのある法令違反であり、国の監査では、引き続き、厳格に行政処分の適用を行っていく。

	違反事項	H２８	H２９	H３０	R元	R２（暫定値）
許認可等及び利用者の利便確保関係	**運賃・料金**	**24**	**14**	**54**	**54**	**22**
	運送引受書	**39**	**30**	**75**	**44**	**18**
	区域外輸送	**20**	**0**	**21**	**19**	**9**
	事業計画	**9**	**14**	**38**	**31**	**6**
	報告義務	**5**	**0**	**19**	**27**	**4**
	届　出	1	0	7	7	1
	許可等の条件	0	0	0	2	0
	自動車に関する表示等	4	0	8	0	0
	苦情処理	1	0	0	0	0
	虚偽陳述	0	5	0	0	0
	領収証	1	0	3	0	0
	社会保険未加入	5	0	0	0	0
	安全管理規程等	0	0	0	0	0
	名義貸し				1	0
	安全情報の公表				1	6
	合　計	109	63	225	186	66

最近の改正等について ①　～健康起因事故を踏まえた行政処分の強化～

国土交通省

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、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し増加傾向。

事故事例（事業用自動車事故調査委員会による報告書より）

（概要）
平成29年11月25日13時02分頃、乗合バスが乗客16名を乗せて見通しの良い直線道路を走行中、バスを安全に進行させるための**ハンドル操作、ブレーキ操作をすることなく、道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプをなぎ倒し、その先の電柱に衝突**。

（背景）
〇運転者は以前、睡眠時無呼吸症候群（**SAS**）**診断を受診したところ、「経過観察」との判定**。
→しかし、事業者は、そのことを知りながらも、**運転者への適切なフォローは未実施**。
〇事業者は、運転者に対し、**乗務中体調不良を感じたら、必ず停車して運行管理者に報告し指示を仰ぐよう指導**。
→しかし、実際には、運転者は事故当日、眠気を感じながらも、**「運転を中止するほどではない。」と勝手に判断、そのまま運行を継続**。



事業者から運転者に対し、走行中に強い眠気を感じたときの適切な対応方法について、十分な指導教育が行われていなかったため、運転者は適切な行動をとることができなかった可能性が考えられる。



【処分基準強化（案）】

行政処分基準（全モード）
運輸規則第21条第5項及び安全規則第3条第6項

1　疾病、疲労等のおそれのある乗務	
①　未受診者1名	警　告（10日車）
②　未受診者2名	20日車（40日車）
③　未受診者3名以上	40日車（80日車）
2　未受診者による健康起因事故が発生したもの	**40日車（80日車）**
3　疾病、疲労等による乗務	80日車（160日車）
4　薬物等使用乗務	100日車（200日車）

※令和3年5月●日　改正　　令和3年6月1日施行

＜適用方法（案）＞
・健康起因事故とは、当該運転者が、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失を発症し、負傷者（当該運転者を除く。）が生じた重大事故をいう。
・事業者が、当該運転者の事故発生日から過去1年以内に法定の健康診断を受診させずに乗務させていた場合、または、健康診断受診結果に基づき、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に関連する疾病を疑い、要再検査や要精密検査、要治療の所見があるにもかかわらず、再検査を受診させずに乗務させていた場合のいずれかに該当した場合に適用する。
なお、「2」を適用した運転者は、「1」の調査対象から除く。

最近の改正等について ②　～妨害運転にかかる行政処分の強化～

国土交通省

道路交通法が改正され、あおり運転などの妨害運転に対する罰則が６月３０日に創設されたことに伴い、自動車運送事業者に対する行政処分、監査方針、運行管理者資格者証の返納命令などに規定する悪質違反に「妨害運転」が追加された。（令和２年１１月２７日施行）

監査方針

○監査の対象となる事業者

【運転者が以下の悪質違反を引き起こした場合】

- ひき逃げ
- 酒酔い・酒気帯び運転
- 薬物等使用運転
- 無免許運転
- 過労運転
- 無資格運転
- 無車検・無保険運行
- **妨害運転　（新たに追加）**

行政処分

○行政処分に事業停止処分（７日間）を付加

【運転者が以下の悪質違反を伴う重大事故を引き起こした場合】

- ひき逃げ
- 酒酔い・酒気帯び運転
- 薬物等使用運転
- **妨害運転　（新たに追加）**

○行政処分に事業停止処分（３日間）を付加

【運転者が以下の悪質違反を引き起こした場合】

- ひき逃げ
- 酒酔い・酒気帯び運転
- 薬物等使用運転
- **妨害運転　（新たに追加）**

運行管理者資格者証の返納命令

○返納命令の対象となる運行管理者資格者

【資格者が事業用自動車を運転して、以下の悪質違反を引き起こした場合】

・ ひき逃げ　・ 酒酔い・酒気帯び運転　・ 薬物等使用運転　・ 無免許運転・ **妨害運転　（新たに追加）**