

2023年4月28日

貸切バスの輸送の安全確保の 徹底について

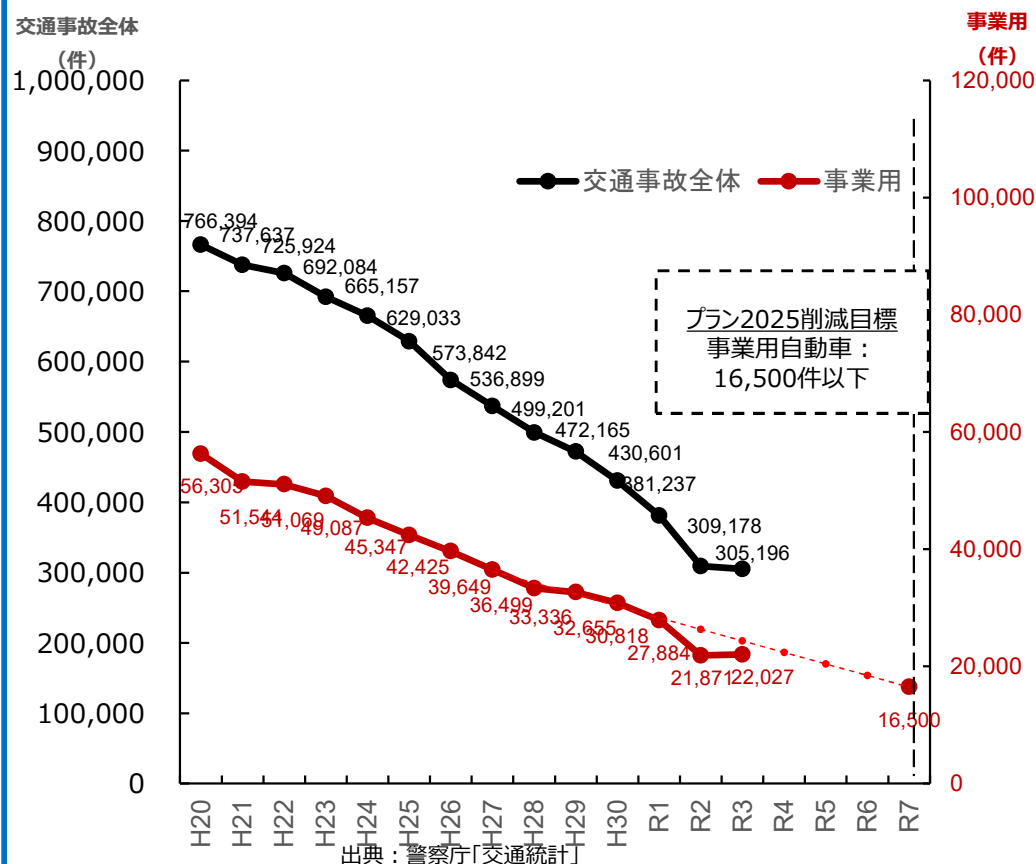
国土交通省 近畿運輸局
保安・環境課

- 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
6. 最近の監査及び行政処分
7. 改善基準告示の改正

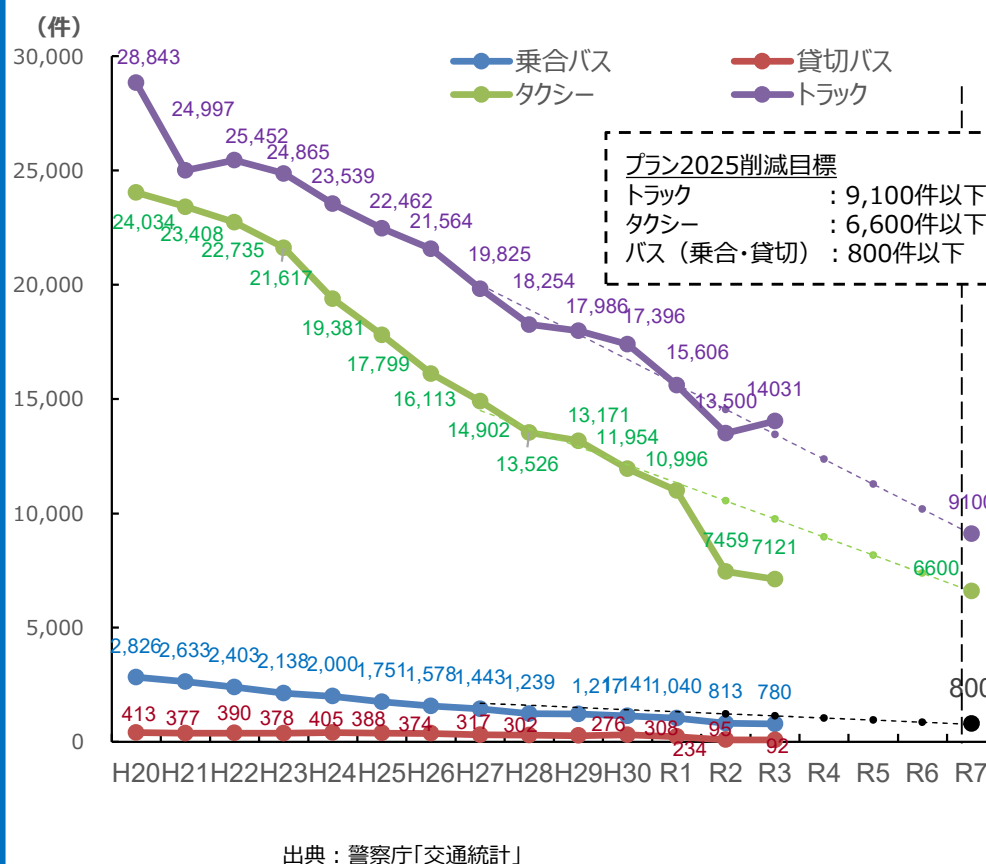
- 令和3年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は305,196件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は22,027件となり、過去8年間で半減。
- 各モードの交通事故件数は、すべてのモードで減少傾向を示しているが、トラックは前年に比べ増加。
- トラックの事故件数が増加している主な要因は、軽貨物の事故件数の増加にある。

※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



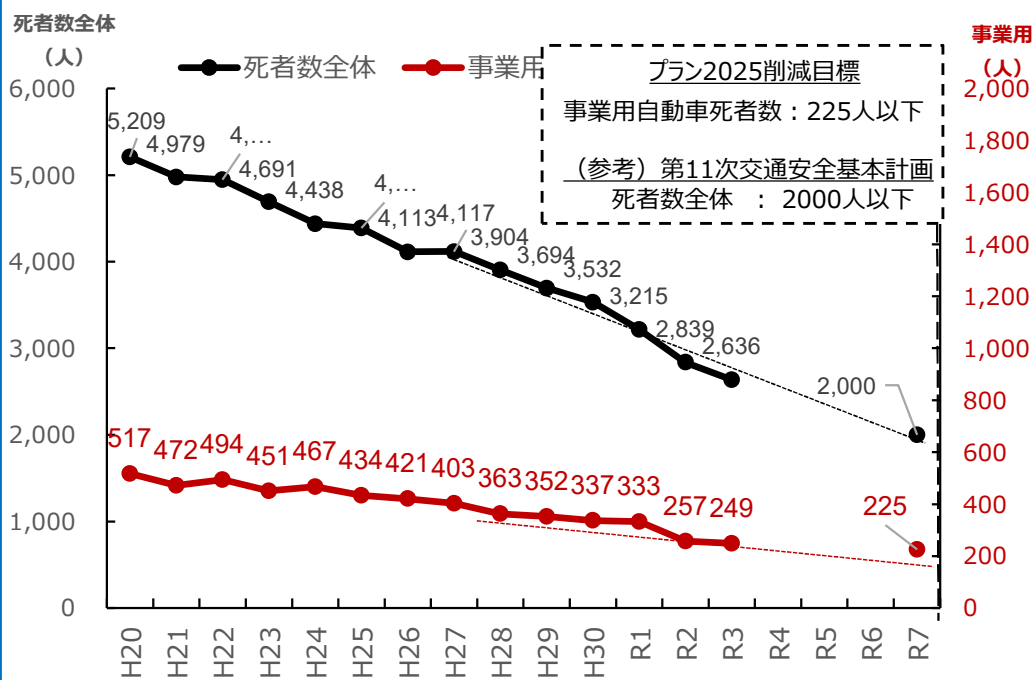
各モードの交通事故の推移



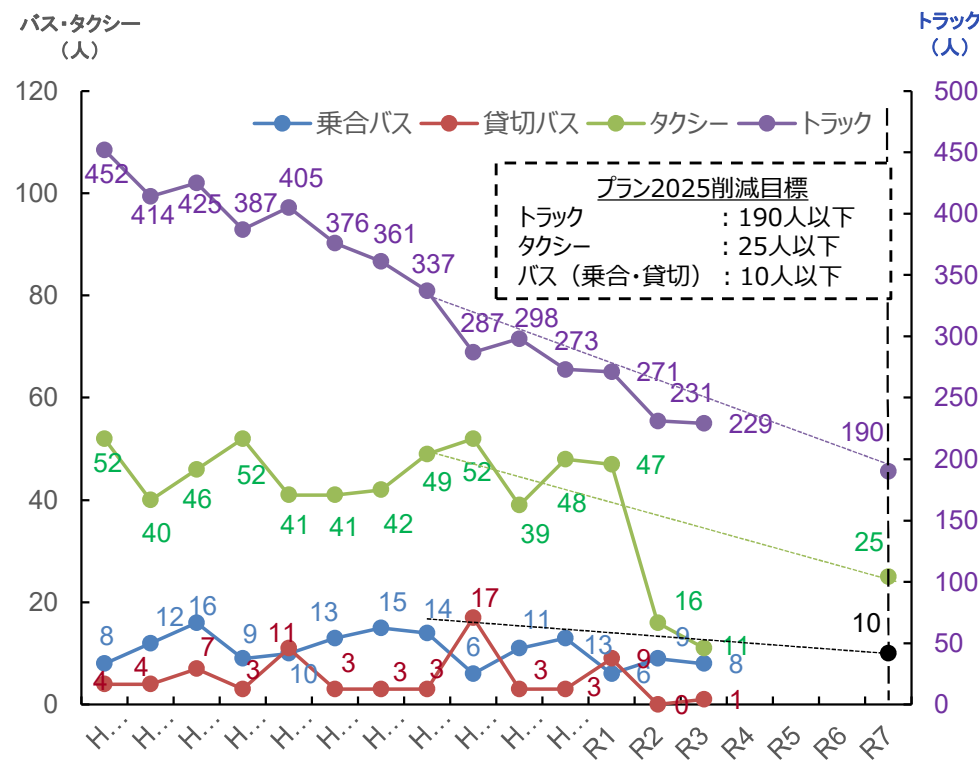
プラン2025削減目標
 トラック : 9,100件以下
 タクシー : 6,600件以下
 バス(乗合・貸切) : 800件以下

- 令和3年中に発生した交通事故全体の死者数は2,636人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は249人(前年比8人減)であった。
- 令和3年の各モードの交通事故死者数は、タクシーは減少、トラック・乗合バス・貸切バスは前年と同水準である。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



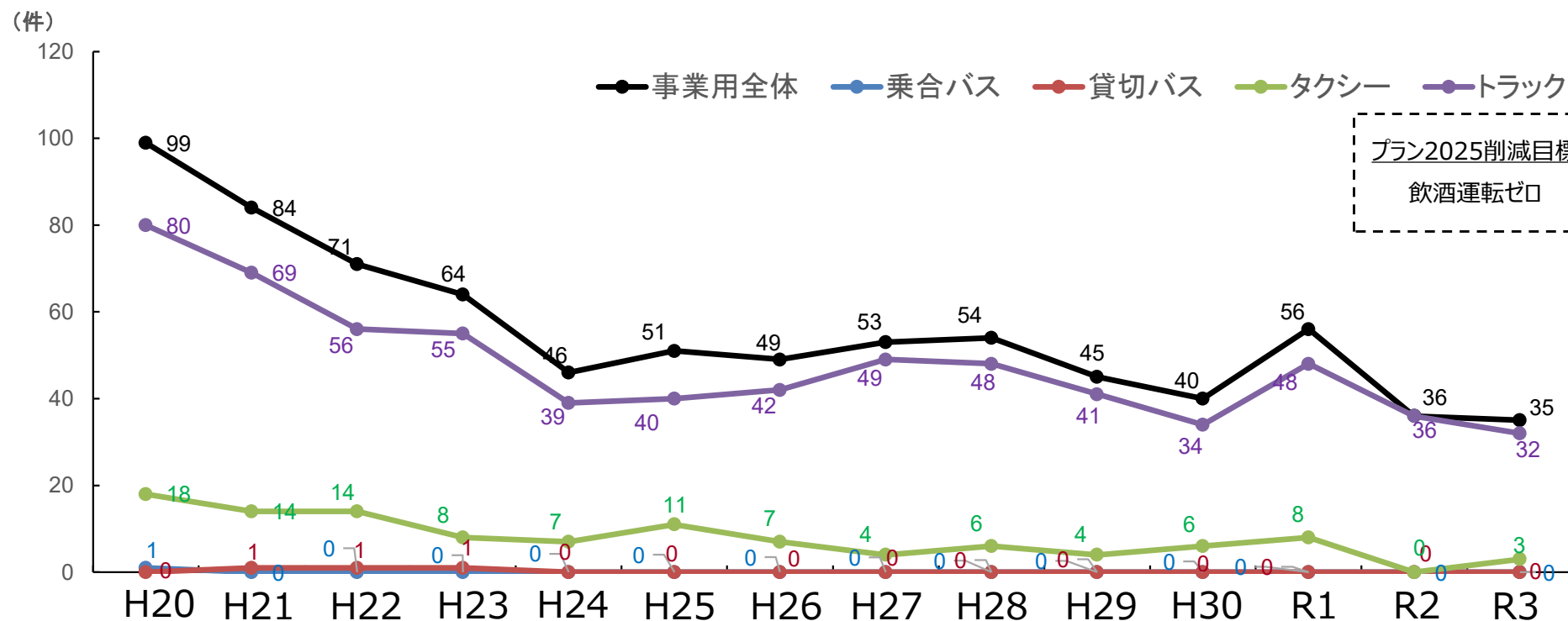
各モードの交通事故死者数の推移



【飲酒運転による事業用自動車事故の推移】

- 事業用自動車による飲酒運転事故件数は、平成24年以降横ばいの状況が続いている。
- 飲酒運転の根絶に向け、引き続き飲酒運転を未然に防止するためのルール作り等の取組が必要。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



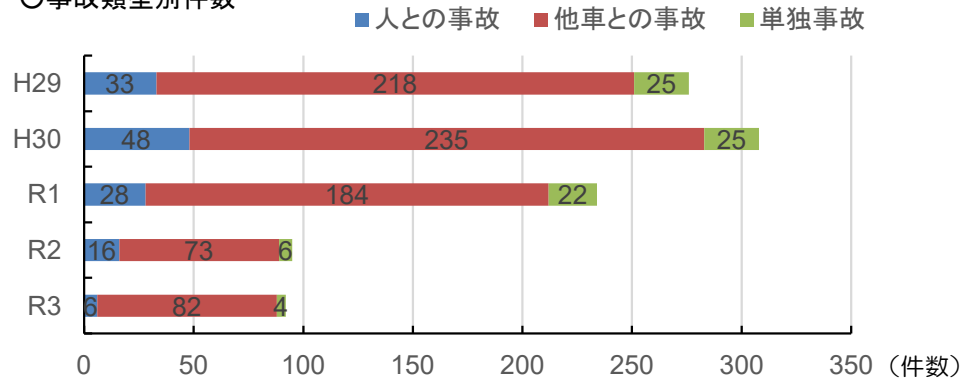
出典：警察庁「交通統計」
 (公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

貸切バスの特徴的な事故

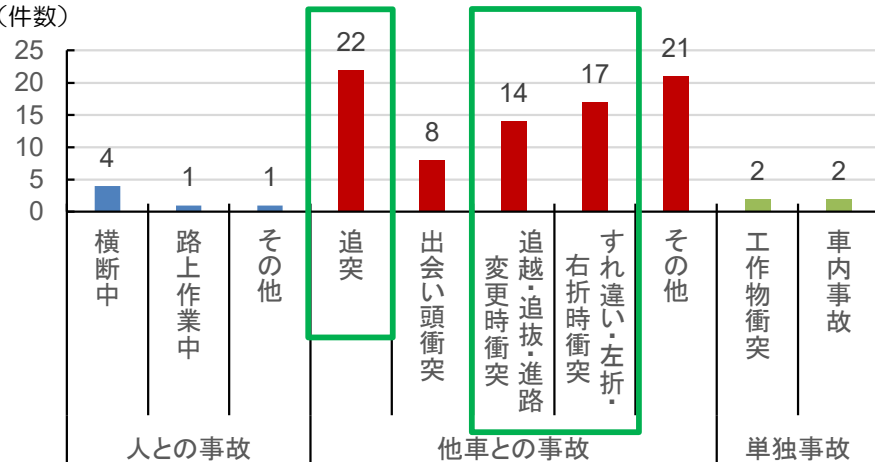
- 交通事故全体の件数は減少傾向を示しており、令和3年は92件(過去最少)であった。事故類型としては、「追突事故」の他、右左折時や進路変更時等の衝突事故が多い。
- 死亡事故の件数は近年1ケタ台で推移しており、令和3年は1件であり、右折時における他車との衝突事故により発生したものの。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

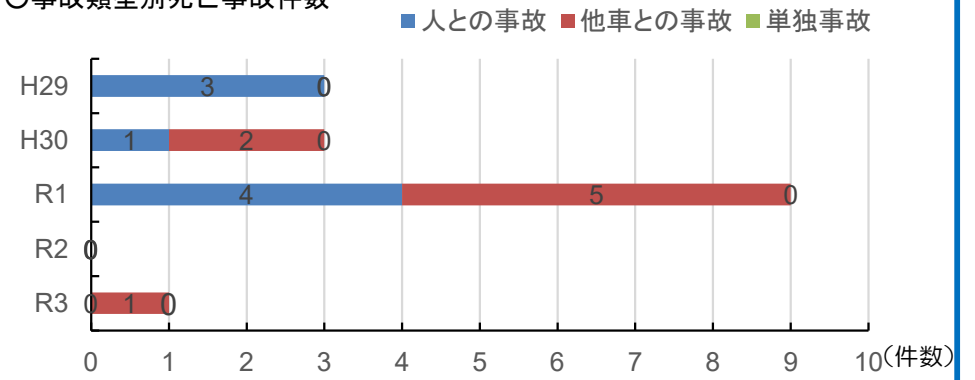


○令和3年事故類型別事故件数の内訳 (件数)



貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和3年事故類型別死亡事故件数の内訳

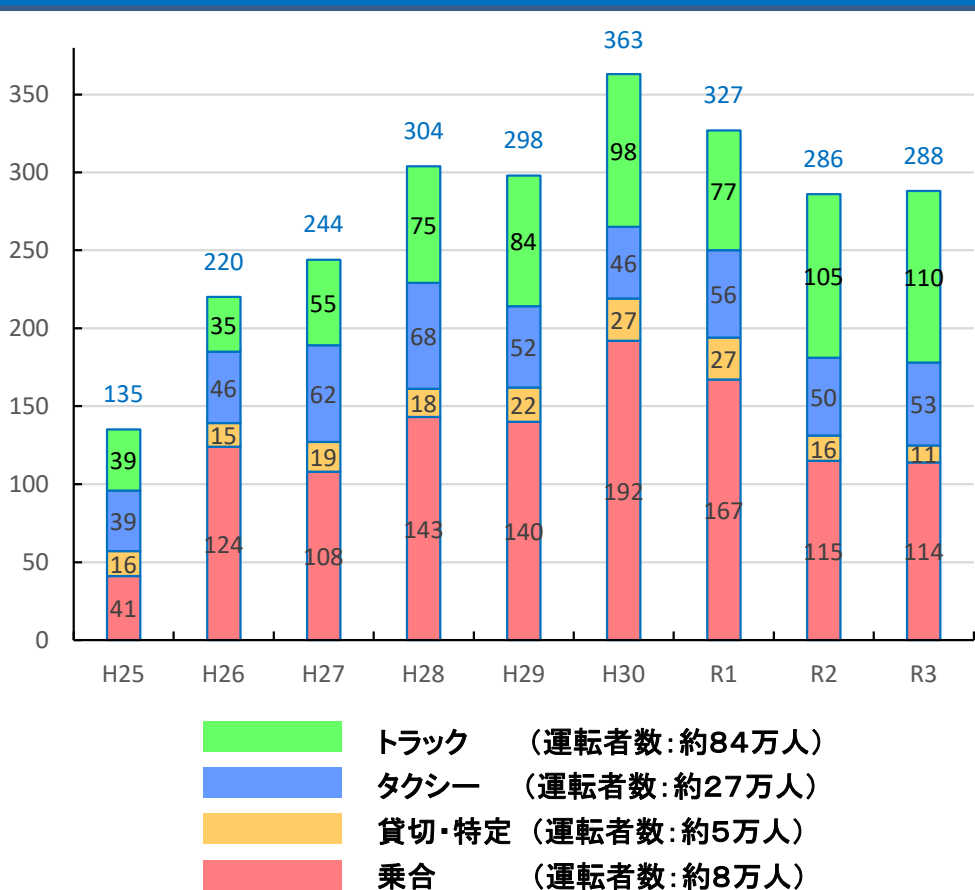
※令和3年の1件は、右折時における他車との衝突事故により発生したものの。

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」

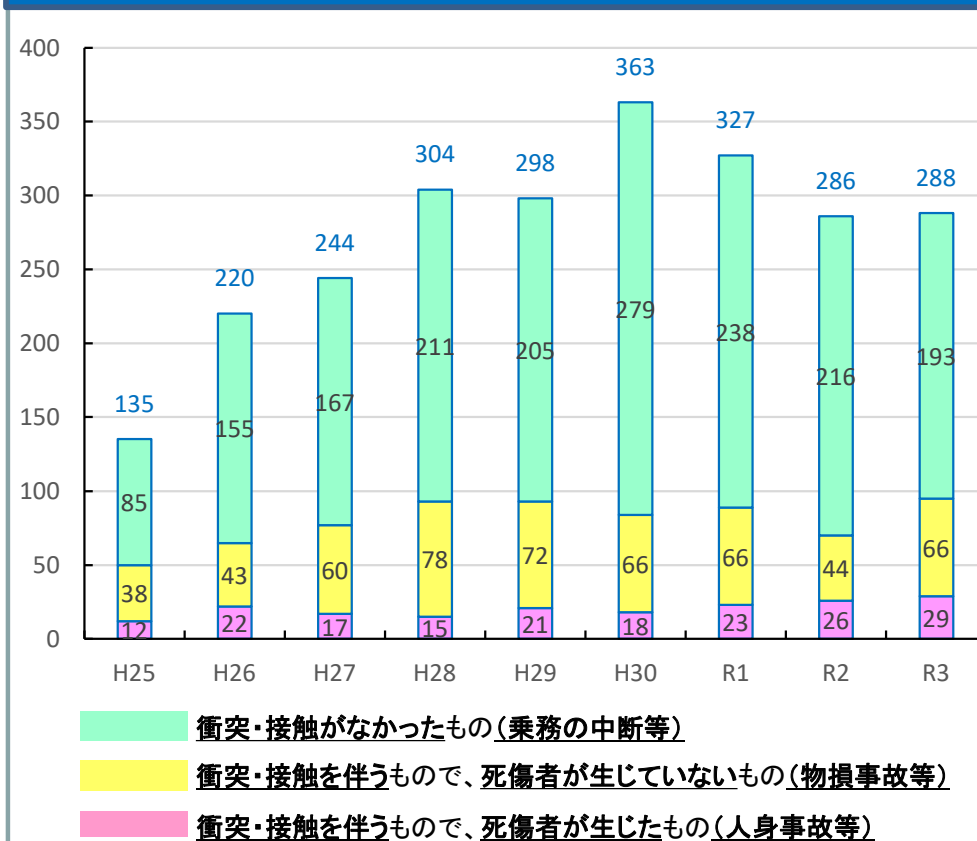
○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は高止まりの状況。

○令和3年は健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況。

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)



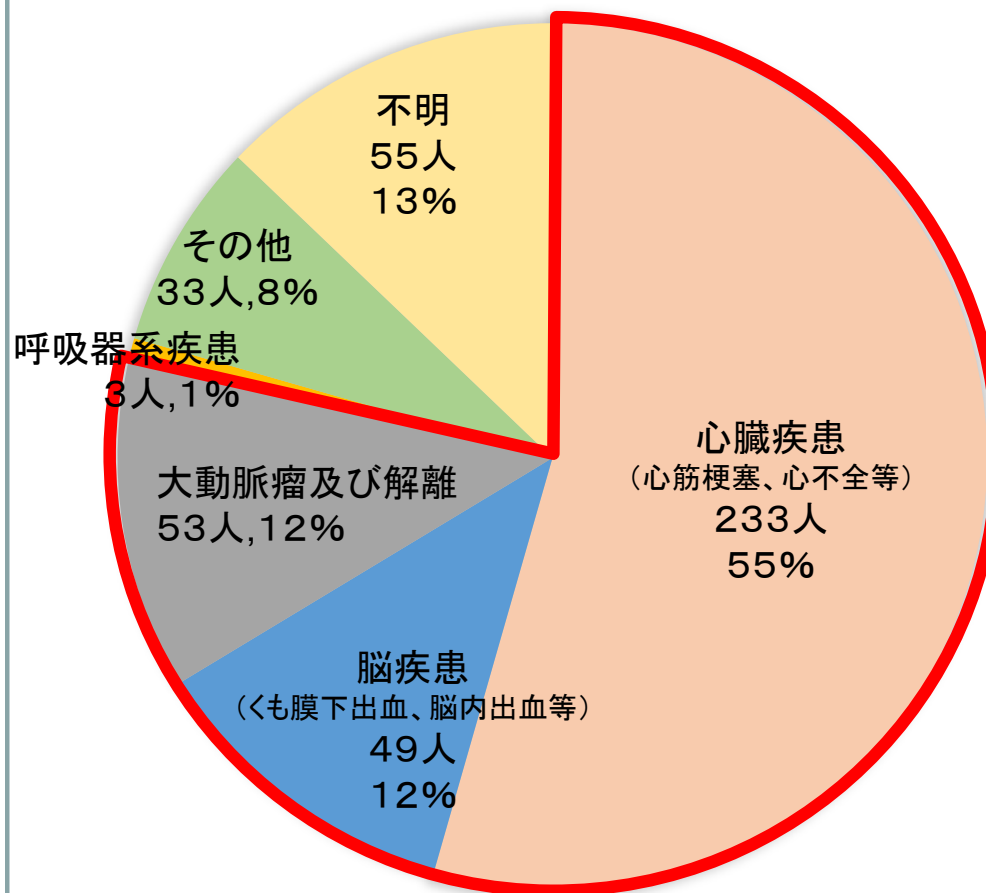
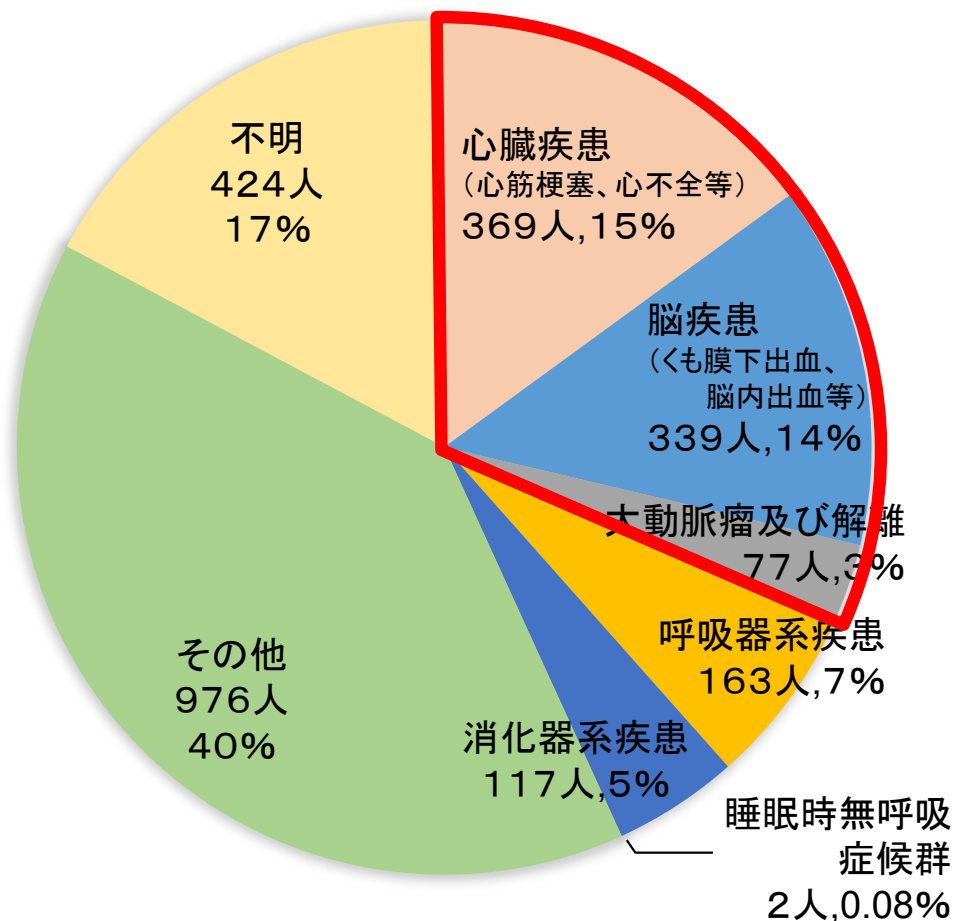
○過去9年間で健康起因事故を起こした運転者2,465人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が32%を占める。
 ○うち、死亡した運転者426人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が12%、大動脈瘤及び解離が12%を占める。

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3年)

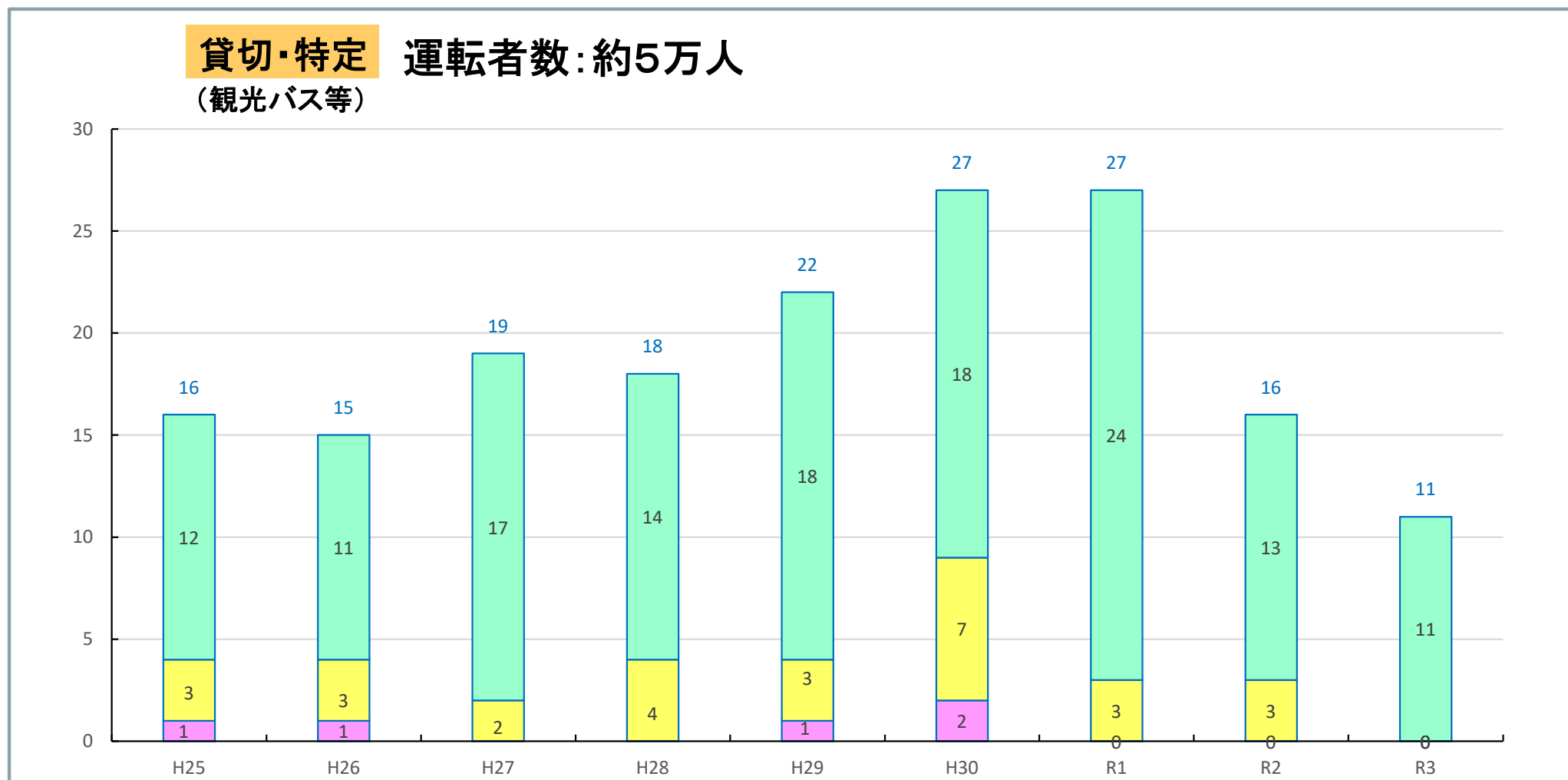
健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計2,465人

計426人



【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】



- 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) 事業用自動車総合安全プラン 主な取組
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
6. 最近の監査及び行政処分
7. 改善基準告示の改正

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
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

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

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

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

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス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>

- ① 24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**

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) 事業用自動車総合安全プラン 主な取組

(ア) ICTの活用による運行管理の高度化

(イ) 運転者の健康管理

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

6. 最近の監査及び行政処分

7. 改善基準告示の改正

- 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、運転者の業務前後において、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

※ これまでの議事要旨や資料については、国土交通省ホームページに公表済み。

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

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

点呼支援機器

自動



運転者



点呼

+



運行管理者

自動点呼のイメージ

運行管理の一元化



高度な機器を使用し、運行中の**他営業所の運転者**に対する**運行指示**を実施

<主な効果> 運行管理集約による、**運行管理者不足の解消**

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) 事業用自動車総合安全プラン 主な取組**
 - (ア) ICTの活用による運行管理の高度化
 - (イ) 運転者の健康管理**
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
6. 最近の監査及び行政処分
7. 改善基準告示の改正

従来からの法令上の義務

- 「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**」
⇒ 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

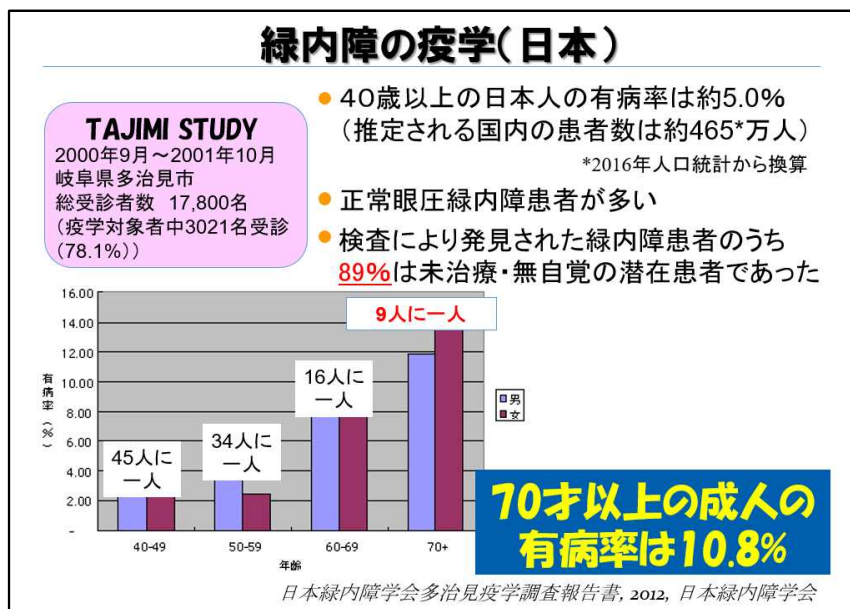
健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『**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）
- 『**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）

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自動車局に設置

- 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**に周知するとともに、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**等の推奨が必要。



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、車を停めて後方を見たら、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(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。米山正明裁判長は「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。米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。「衝突直前に、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「眼科の検診を」
視野障害 二審も過失認定
旭川の死亡事故 控訴審棄却
「重過失」を認める
死亡事故 旭川地裁が賠償命令
酒酔い運転の場合に匹敵
「重過失」を認める
「重過失」を認める
「重過失」を認める

【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

視野障害対策マニュアルの策定

- 自動車運送事業者に対し、視野障害に関する運転リスク及び眼科健診の受診や治療継続の必要性について周知するため、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月に策定した。

自動車運送事業者における
視野障害対策マニュアル
(最終案)

令和4年3月〇日
国土交通省自動車局

<目次>

はじめに	2
マニュアルにおける用語について	5
マニュアルのポイント	4
本編	
1章. 視野障害対策の必要性	6
1. 視野障害と交通事故	6
2. 交通事故につながる視野障害	9
3. (参考) 発生原因を抑制するための関係法令	12
2章. 事業者による運転者の視野状態の把握	13
1. 運転者への啓発促進	16
2. 眼科健診の受診と対応	16
3. 視野障害に関する注意すべき症状の把握	18
3章. 眼科精密検査と治療	20
1. 眼科精密検査の検査項目と検査内容	20
2. 眼科精密検査の進め方	21
3. 治療の概要	22
4章. 眼科健診・眼科精密検査における事業者の対応	23
1. 視野障害対策の促進に向けた事業者の役割	23
2. 眼科健診・眼科精密検査の流れ	24
3. 眼科健診・眼科精密検査の準備	25
4. 診断結果や治療状況の把握	27
5. 就業上の措置	28
参考情報	29
参考資料	30
視野障害対策取組の模範(サンプル)	30
チェックシート(サンプル)	32
視野障害対策チェックリストの模範(サンプル)	33
疾患解説編	
1. 緑内障	35
2. 網膜色素変性症	37
3. 加齢黄斑変性	38
4. 眼疾患に起因する視野障害	39
5. 糖尿病網膜症	40

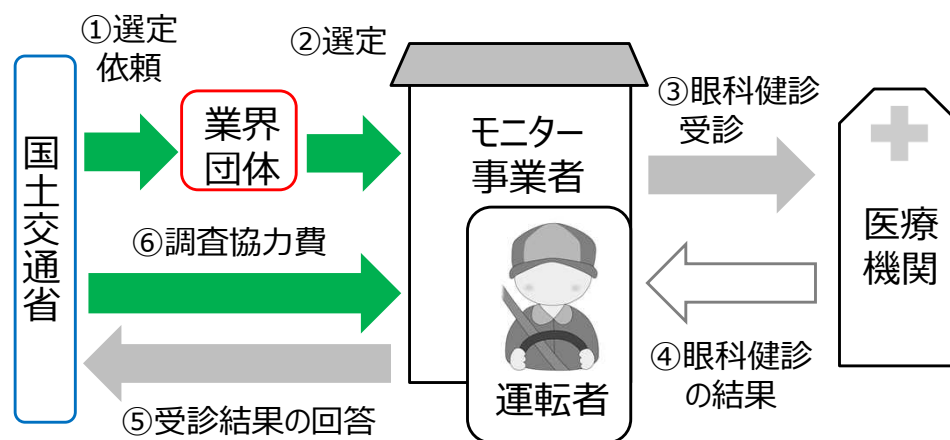
【掲載先】視野対策マニュアル

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

眼科健診普及に向けたモデル事業の実施

- 眼科健診に積極的に取り組みたいと考えている事業者の中からモニター事業者を選定。
- モニター事業者の運転者が眼科健診を受診し、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、眼科健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。
- 令和4年、5年においてもモニター事業者を募集し、モデル事業を実施予定。

【1年目】



【2・3年目】

眼科健診受診運転者に係るその後の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

- 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
- 令和2年12月及び令和3年1月、運転者の健康起因による死亡事故が相次いで発生

事故事例

事例①

令和2年12月17日北九州市内発生
 事業者：法人タクシー
 運転者：74歳男性（運転経験30年）
 事故概要



乗客3名を乗せ運行中、道路右側電柱に衝突
 この事故により、運転者及び乗客（72歳）が死亡、他2名は負傷
 事故原因は、報道によると心不全
 ※直近1年健康診断未受診。運転者は10年前に医師から心疾患の診断を受け投薬を続けていたが、事業者は把握していなかった。

事例②

令和3年1月4日渋谷区笹塚（甲州街道）内発生
 事業者：法人タクシー
 運転者：73歳男性（運転経験34年）
 事故概要



乗客1名を乗せ運行中、横断歩道を渡っていた歩行者6名をはねた
 この事故により、歩行者1名が死亡、他の歩行者5名が重軽傷
 事故原因は、くも膜下出血により意識を失った疑い（後日死亡）
 ※健康診断は、昨年12月8日に受診。高血圧、脂質異常症について治療中だが、産業医から要注意者として指摘なし。

< 処分基準強化内容（朱書き箇所を追加） >

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）

- | | |
|----------------------|--------------|
| <u>3 疾病、疲労等による乗務</u> | 80日車（160日車） |
| <u>4 薬物等使用乗務</u> | 100日車（200日車） |

（再違反）

< 適用方法 >

- ・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。）が生じた重大事故等をいう。
 - ・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。

※令和3年5月28日 改正 令和3年6月1日施行

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
6. 最近の監査及び行政処分
7. 改善基準告示の改正

(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。

(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)
- 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

(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

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
6. 最近の監査及び行政処分
7. 改善基準告示の改正

(1) 乗合バスの横転事故

事故概要

- 発生時刻・場所
令和4年8月22日（月）午前10時頃 愛知県名古屋市北区
名古屋高速1号小牧線豊山南出口付近にて発生
- 事故状況
 - ・名古屋市北区の名古屋高速道路において、名古屋市街から県営名古屋空港に向かっていた乗合バス（乗客7名、乗員1名）が横転、炎上。
 - ・乗客とバス運転者の計2名が死亡、当該バスの乗客6名と後続の乗用車の運転者の計7名が負傷（令和4年8月22日時点）。

事故車両（前面）



事故車両（後面）



●車両の運行経路



国自安第70号
令和4年8月22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

高速乗合バスの安全確保の徹底について

8月22日（月）午前10時頃、愛知県名古屋市北区の名古屋高速道路において、高速乗合バスが乗客を乗せ運行中、横転・炎上し、2名が死亡、7名が負傷するという誠に痛ましい事故が発生した（同日午後4時現在）。

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。

このため、高速乗合バスの安全確保の徹底を図り、利用者の信頼回復に万全を期すため、貴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周知徹底を図りたい。

記

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

○行政処分等の概要

処分日：令和4年12月27日（火）40日車

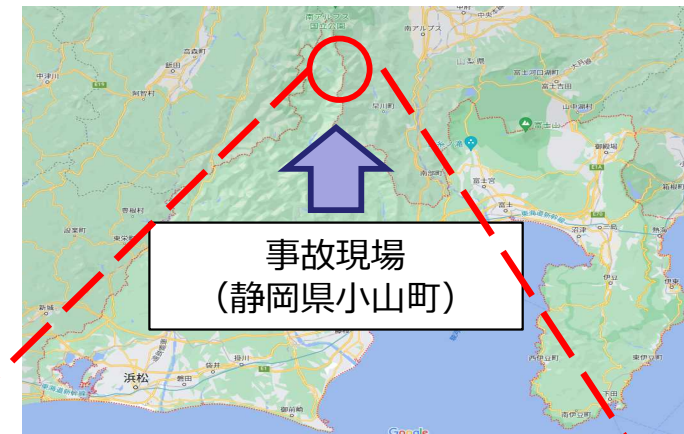
処分内容：事業用自動車の車両使用停止

(2)貸切バスの横転事故

事故概要

- 発生時刻・場所
 - ・ 令和4年10月13日（木）午前11時50分頃
 - ・ 静岡県駿東郡小山町の県道ふじあざみラインにて発生
- 事故状況
 - ・ 乗客乗員36名を乗せた貸切バスが運行中、横転
 - ・ 貸切バスに乗車していた**1名が死亡**、**10名が重傷**、**18名が軽傷**

●事故発生場所



事故車両



○行政処分等の概要

処分日：令和5年3月28日（火）440日車

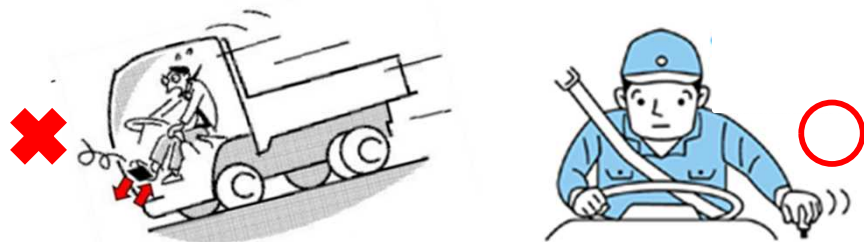
処分内容：事業用自動車の車両使用停止

* 運転者は在宅起訴となった

- 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。

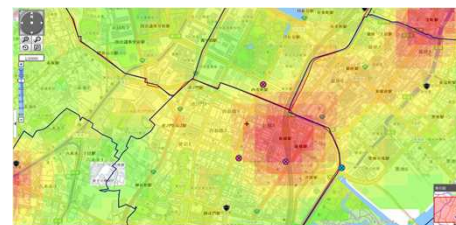
① 坂道での適切な運転操作(バス、タクシー、トラック)

- 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。



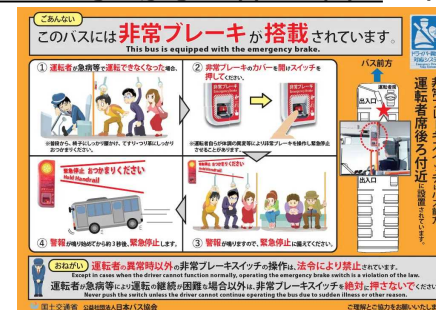
③ 乗客のシートベルト着用の目視での確認(貸切バス)

- 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。



- 新型コロナウイルス感染状況の改善に伴う貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、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。
- このため、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、順次実施することにより、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）

<p>1. 適切な安全投資を確保するための取組み</p> <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>3. 輸送の安全をチェックする取組み</p> <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
<p>2. バス事業者への安全対策徹底の指導</p> <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>4. 関係者への再徹底</p> <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

- 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

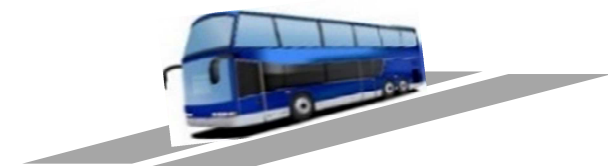
整備管理業務を再確認し、特に、ブレーキは安全上極めて重要な装置であり、その点検整備を徹底すること。

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)貸切バスの衝突事故

大型貸切バスの衝突事故（千葉市美浜区）

【事故概要】

- ・日時：令和2年6月8日 午後1時50分頃
- ・概要：貸切バスが、乗客9名を乗せて運行中、交差点前方の中央分離帯の縁石に乗り上げ、縁石内に設置されていた信号機の支柱に衝突し停止。
この事故により、乗客3名が重傷、6名が軽傷。



【原因】

○運行中の眠気・意識低下

- ・運行中、眠気を感じていたにもかかわらず、そのまま運転を継続。

○一方的な指導教育

- ・指導教育は実施しているものの、眠気等の体調異変を生じた場合の対処方法、連絡体制等についての意思疎通・理解が不十分。

眠いけどまだ行ける。
車両を止めると、乗客や会社等に迷惑がかかる。



【再発防止策】

- 居眠り運転や体調異変による事故の具体的な事例を用いつつ、指導内容の理解も確認するなど、実効性のある指導教育の実施。
- 乗務前の点呼時に、運転者に対し健康状態について報告させ、疑念がある場合には乗務を中止させるなど、適切な運行管理体制の構築。
- 運転者が乗務中に眠気等の体調異変を生じた場合に運行管理者に申告しやすい職場環境等の整備。

○体調異変を生じた場合の対処方法

- ・直ちに運転を中止。
- ・車両を安全な場所に停車。



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**
6. 最近の監査及び行政処分
7. 改善基準告示の改正

【マスク着用(3月13日から)についてのポスター】

新型コロナウイルス感染症対策

これまで屋外では原則不要、屋内では原則着用としていましたが

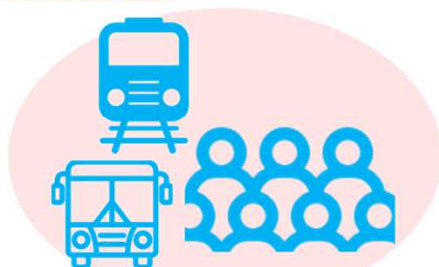
令和5年3月13日から
個人の判断が基本となります

ただし、以下のような場面には注意しましょう

周囲の方に、感染を広げないために
マスクを着用しましょう

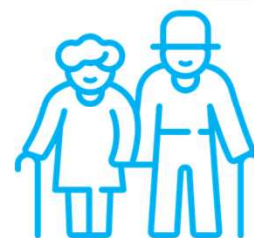


受診時や医療機関・高齢者
施設などを訪問する時



通勤ラッシュ時など混雑した
電車・バスに乗車する時

ご自身を感染から守るために
マスク着用が効果的です



高齢者



慢性肝臓病
がん
心血管疾患 など

基礎疾患を有する方



妊婦

重症化リスクの高い方が感染拡大時に混雑した場所に行く時

本人の意思に反してマスクの着脱を強いることがないよう、
個人の主体的な判断が尊重されるよう、ご配慮をお願いします

※事業者の判断でマスク着用を求められる場合や従業員がマスクを着用している場合があります



【業種別ガイドラインの見直し(3月1日改訂、3月13日実施)】

【主な改訂内容】

1. バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン 【対象:バス事業全般(乗合・貸切等)】

これまでの制限 【屋内では基本的にマスクの着用を推奨】	見直しのポイント 【マスクの着用は個人の判断に委ねる】
<ul style="list-style-type: none"> マスク着用の呼び掛け 	→ 削除
	<ul style="list-style-type: none"> (当面の取扱)通勤ラッシュ時等混雑したバス* 乗車時には、マスク着用を推奨 (*概ね全員の着席が可能である高速バス、貸切バス等を除く)

2. 貸切バスにおける新型コロナウイルス対応ガイドライン 【対象:貸切バス事業】

これまでの制限 【屋内では基本的にマスクの着用を推奨】	見直しのポイント 【マスクの着用は個人の判断に委ねる】
<ul style="list-style-type: none"> マスク着用の呼びかけ 	→ 削除
<ul style="list-style-type: none"> カラオケの利用に当たっては、マスク着用など、感染リスクをできるだけ下げる措置を講じる。 	→ 削除

6. 最近の監査及び行政処分

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
- 6. 最近の監査及び行政処分**
7. 改善基準告示の改正

最近の監査及び行政処分情報

近畿運輸局自動車監査指導部

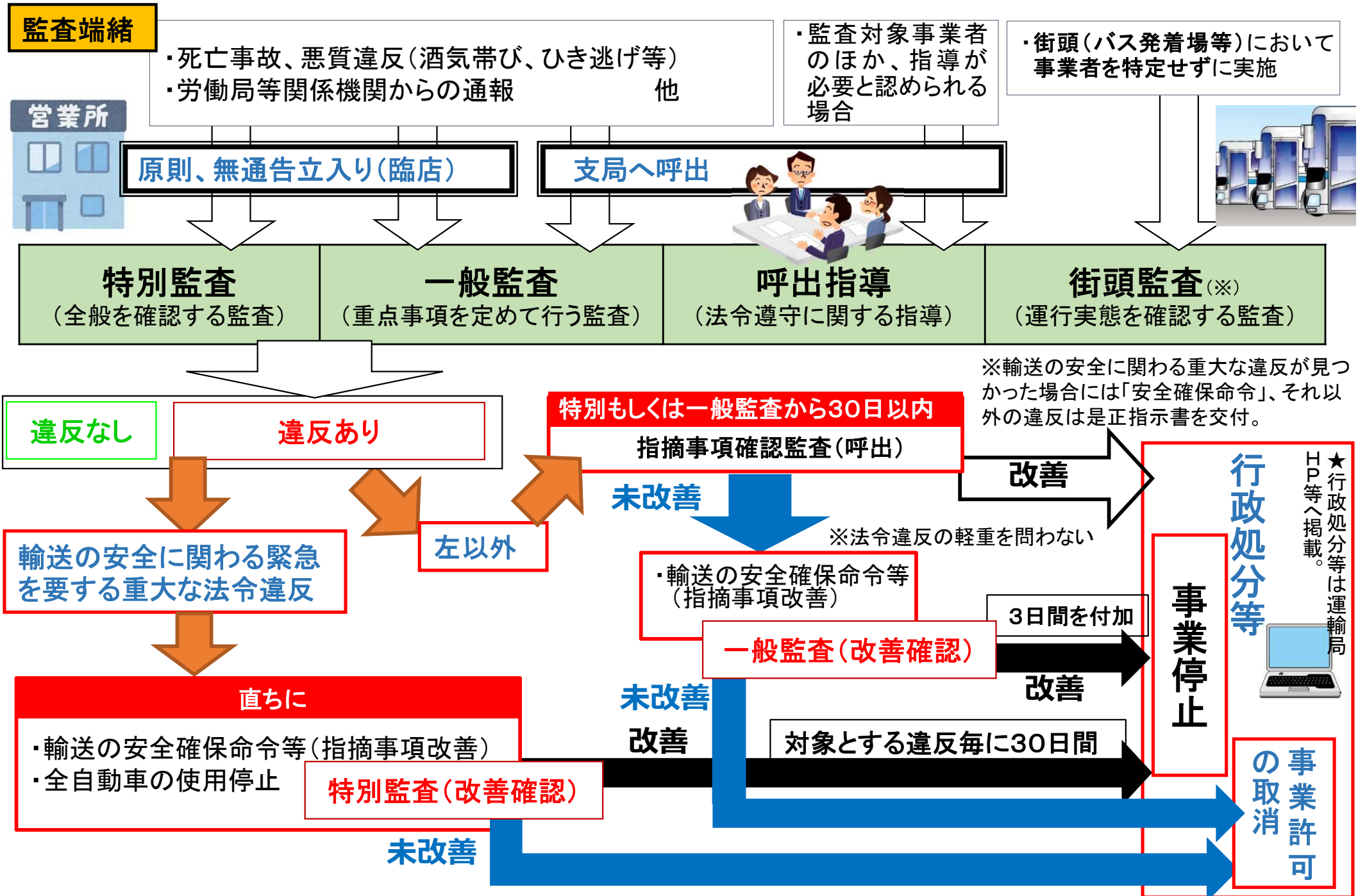
貸切バス業界は、新型コロナウイルスの感染拡大により旅行需要が大きく減少し影響を受けていたところですが、同ウイルスの感染法上の位置づけが5類に移行することに伴い行動制限等が適用されなくなります。

こういった情勢のなか、今後はゴールデンウィーク、更に夏期に向けて観光需要が回復していくことが想定されます。

需要が回復しようとするなか、安全を軽視せずに改めて「**自動車による旅客の運送において、安全・安心の確保が最重要の課題・使命**」と認識していただき、輸送の安全確保の徹底を図っていただくため、今回の配信をいたします。

また貸切バス事業の健全な発展のためには、**法令遵守の徹底が不可欠であり**、貸切バス事業者のコンプライアンス（法令遵守）体制の強化が安全・安心に繋がるという考えから、最近の行政処分情報を本日はお伝えし、各社の安全管理体制の維持向上に寄与することができればと考えています。

2. 一般貸切旅客自動車運送事業の監査と処分の流れ



監査方針 より

- ①適正化事業実施機関や利用者等からの情報、街頭監査や事業用自動車への添乗調査(事業用自動車に添乗(乗車)して運行状況等を確認する調査をいう。)の結果等により、法令違反の疑いがある事業者
- ②事業用自動車の運転者が悪質違反(救護義務違反(ひき逃げ)、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、無免許運転、酒気帯び運転、過労運転、無資格運転、無車検運行及び無保険運行をいう。)を引き起こした又は引き起こしたと疑われる事業者
- ③都道府県公安委員会、都道府県労働局、道路管理者、観光庁等からの通知又は通報により、法令違反の疑いがある事業者

監査方針 より

- ④労働関係行政機関又は日本年金機構から、労働者災害補償保険、雇用保険、健康保険又は厚生年金保険に加入していない旨の通報があった事業者
- ⑤新規許可又は事業の譲受の認可を受けた事業者(一般貸切旅客自動車運送事業を既に経営している事業者を除くことができる。)
- ⑥事業計画の変更により、事業規模の拡大(営業区域の拡大、増車)を行った事業者(3年以内に法令違反がない事業者を除くことができる。)
- ⑦過去に重大な事故を引き起こしたことや、重大な事故に結びつく法令違反が疑われること等により、継続的な監視が必要な事業者

監査方針 より

- ⑧道路運送法第27条第4項の規定による**輸送の安全確保を命じられた事業者**
- ⑨道路運送法第35条第1項の規定による**管理の受委託の許可を受けた事業者であって、受託者に法令違反の疑いがある委託者たる事業者**
- ⑩**呼出指導の対象となったにもかかわらず、正当な理由なくこれに応じない事業者**
- ⑪**その他事故、法令違反、事件、苦情等の状況を勘案し、監査を行うことが必要と認められる事業者**

4. 最近の行政処分等情報①(貸切事業の違反内容)

令和2年度 処分件数 18件
 令和3年度 処分件数 33件

	令和2年度	令和3年度
事業計画・掲示等	9	3
名義貸し	0	0
運送引受書	7	11
雇用関係	0	0
乗務時間等	2	6
健康管理	1	2
点呼	17	6
乗務記録等	7	11
運行指示書	4	8
乗務員台帳	5	3
指導教育	5	7
適性診断	0	3
運行管理者(届出・講習等)	5	9
点検整備関係	4	5
整備管理者(届出・研修)	7	5
その他	2	2
合計	75	81

街頭監査
 令和2年度
 管内で30回実施し、260台(件)。
 アルコール検知器不携帯事案あり。

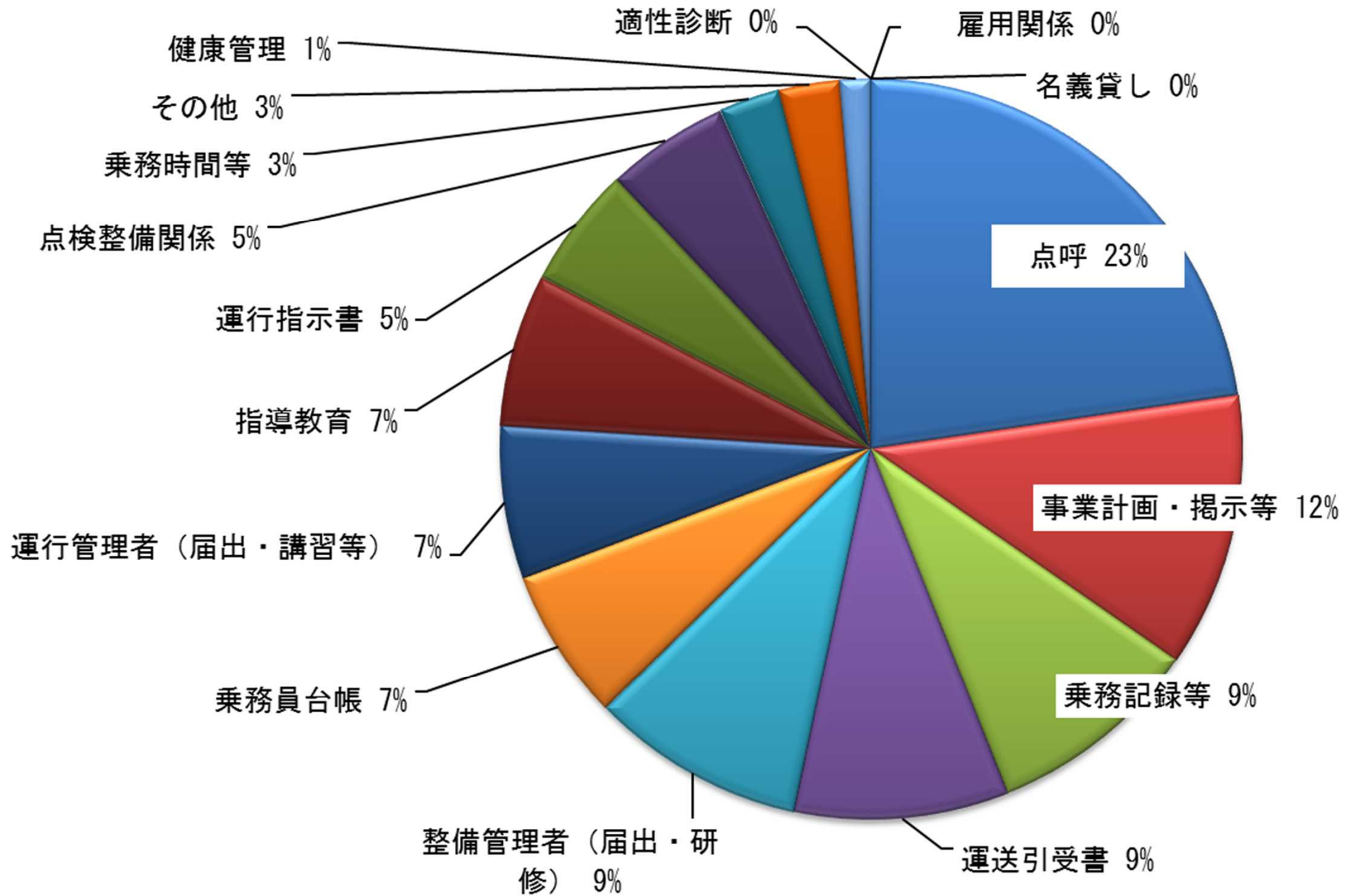
 令和3年度
 管内で34回実施し、447台(件)。
 (法令違反は確認できず)

<参考：貸切バス監査件数>

令和2年度 一般監査(臨店) 27件
 令和3年度 一般監査(臨店) 51件、一般監査(呼出) 73件

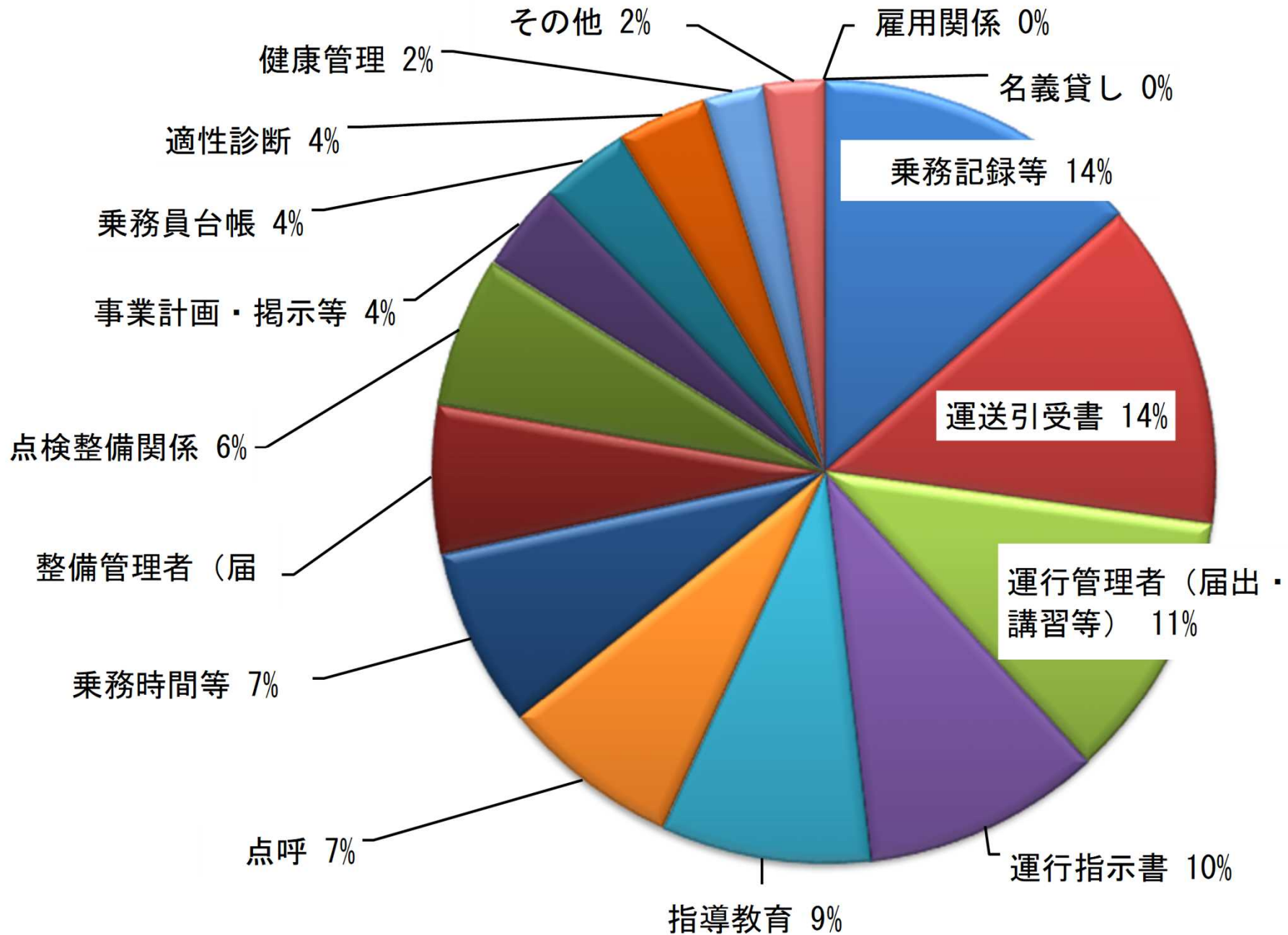
4. 最近の行政処分等情報②(令和2年度)

令和2年度 行政処分等にかかる主な違反内容



4. 最近の行政処分等情報③(令和3年度)

令和3年度 行政処分等にかかる主な違反内容



5. 法定書類の根拠

- ・ 運送引受書や運行指示書の作成

➡ 過労防止を十分に考慮した適正な乗務割の作成

- ・ 点呼の実施、乗務記録や運行記録計

➡ 運行の安全確保の中核となるもの。
運行状況の把握を目的。

- ・ 書類の作成がゴール(目的)ではない。

- ・ 法令を遵守することが、安全対策を推進することになり、安全・安心な貸切バスの運行の実現に繋がる。

➡ 運転者や車両の適切な管理体制を構築するため、書類作成が求められている。

6. スマートフォン操作

昨年5月にはバス運転者が運転中にスマートフォンを操作し、乗客より注意を受けるといふ事案が発生いたしました。

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

輸送の安全の確保は、自動車運送事業者の最大の使命であり、これまでも「事業用自動車総合安全プラン2025」をはじめとして、様々な場面でお伝えしてきたところです。

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

最初にお伝えしたように、「**自動車による旅客の運送において、安全・安心の確保が最重要の課題・使命**」を認識していただきますよう御願いします。

その上で、

- ・ **適切な運行管理の実施**
 - ・ **車両の点検整備の確実な実施**
 - ・ **運転者への指導監督及び健康管理の徹底**
- を行い、事故防止に努めて頂きますよう御願いします。

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
6. 最近の監査及び行政処分
- 7. 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

乗客の安全と安心のために

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週の拘束時間は基準を超えてはならない

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	①2のいずれかを選択
	<p>3.1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>【例外(貸切バス事業者以外)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(年を6か月まで) 281時間超は連続4か月まで</p> <p>※1: 貸切バス事業者、乗合バス事業者(一部例外を除く)のバス事業者 ※2: 貸切バス事業者(一部例外を除く)のバス事業者</p> <p>3.2.4週平均1週(52週)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> <p>【例外(貸切バス事業者以外)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10週まで</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 【例外(貸切バス事業者以外)の場合】労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)
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・貸切バスの高速道路の東海東海地区の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急運行車両の通行等に伴う特別な移動の時間を、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)、連続運転時間から除くことができる ※2: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗客が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が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 ・気象状況(警報発令時)に連動し、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(女性の乗客のHP情報等)が必要。
特例	分割休息(連続9時間の休息期間を有することが困難な場合) ・分割休息は1回4時間以上、休息期間の合計は11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
	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) ※4の要件を満たす場合、拘束時間を12時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ※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 【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 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	乗務(乗務の必要上やむを得ない場合) 2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】旅客施設で夜間(4時間以上の休憩を有する)場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に1回まで) 2週間の拘束時間は120時間(21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(乗客後の休息期間)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2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



ご清聴ありがとうございました。