

2025年5月

貸切バスの輸送の安全確保の徹底について

国土交通省 九州運輸局
自動車技術安全部
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. 最近の事故事例
3. 事業用自動車の安全対策
4. 最近の監査及び行政処分
5. 最近の関係法令の改正

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

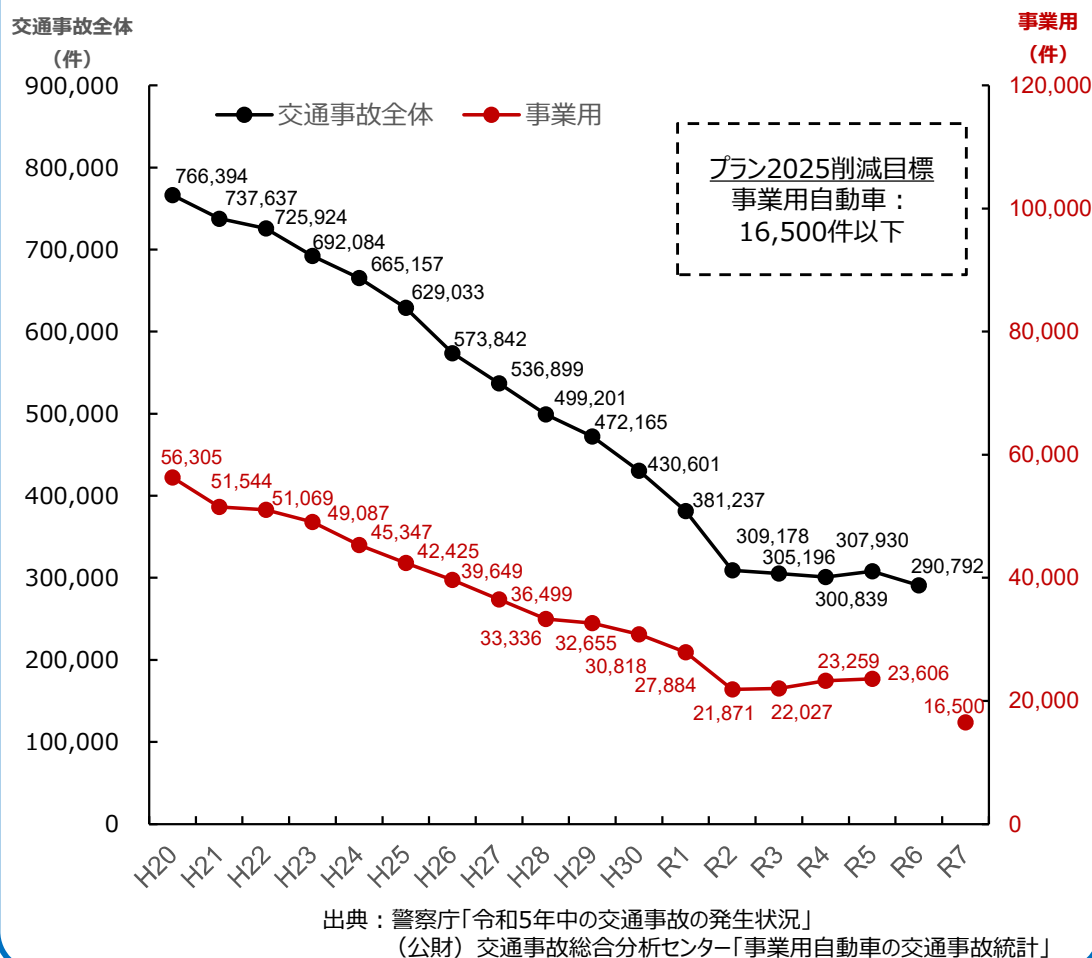
4. 最近の監査及び行政処分

5. 最近の関係法令の改正

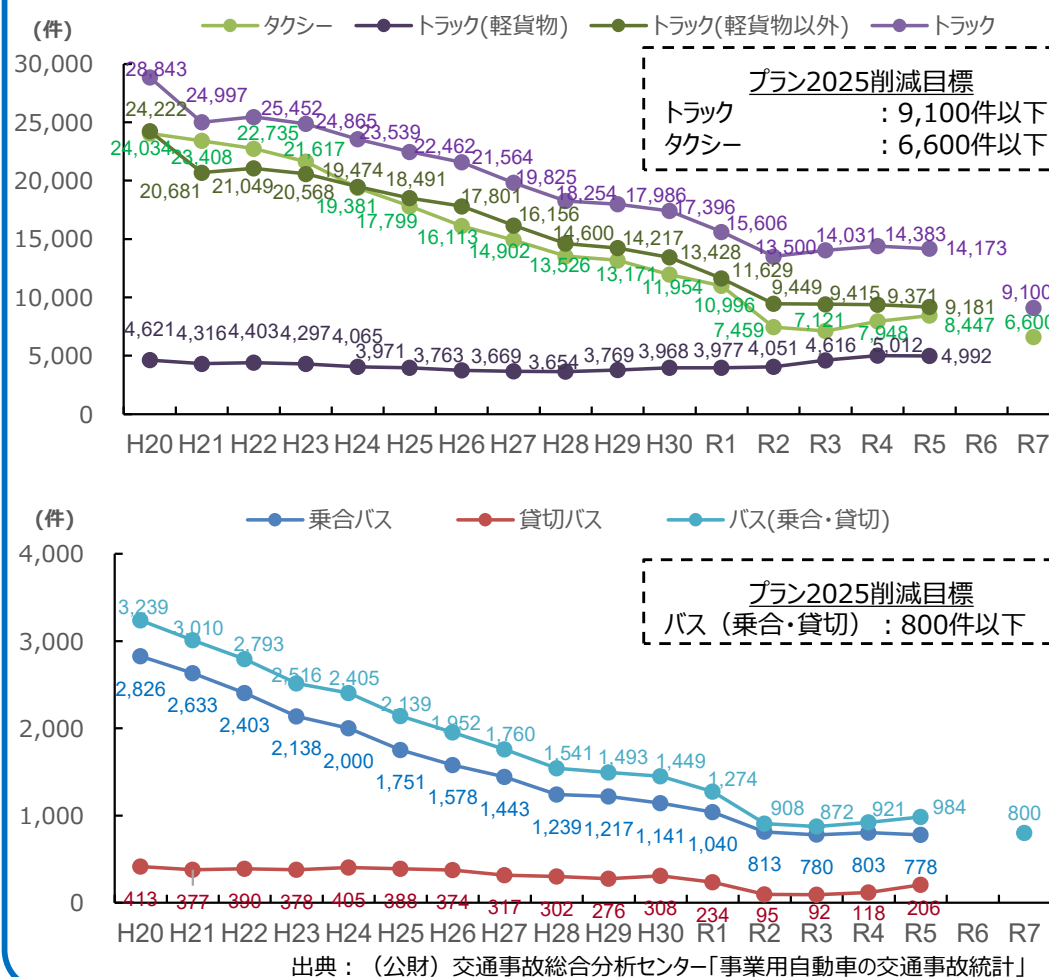
事業用自動車による交通事故件数の推移

- 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



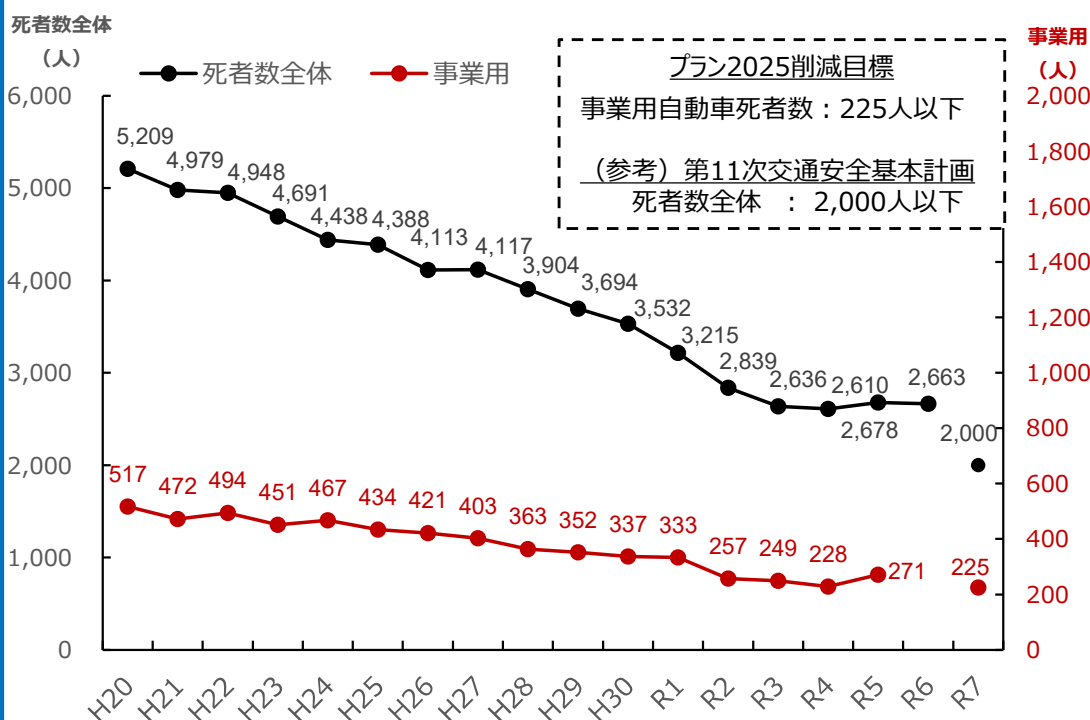
各モードの交通事故の推移



事業用自動車による交通事故死者数の推移

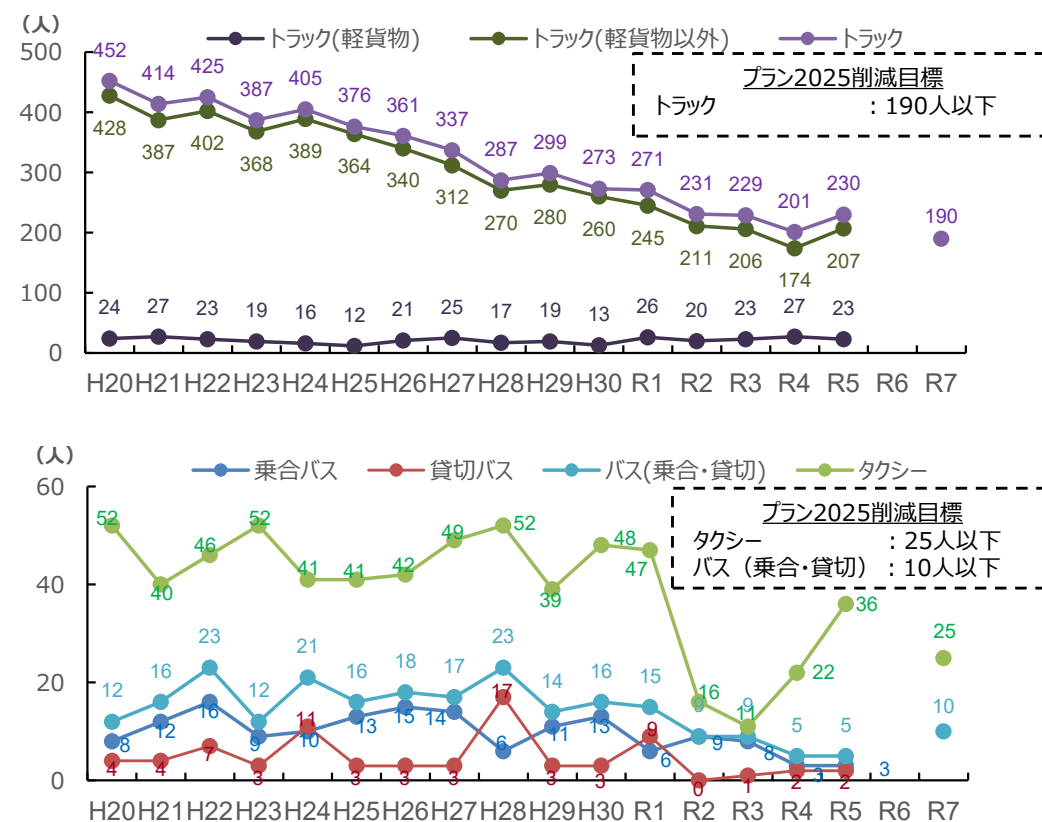
- 令和5年中に発生した交通事故全体の死者数は2,678人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は271人(前年比43人増)であった。
- 令和5年の各モードの交通事故死者数は、令和4年と比較してタクシー・トラックは増加、乗合バス・貸切バスは横ばい。

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



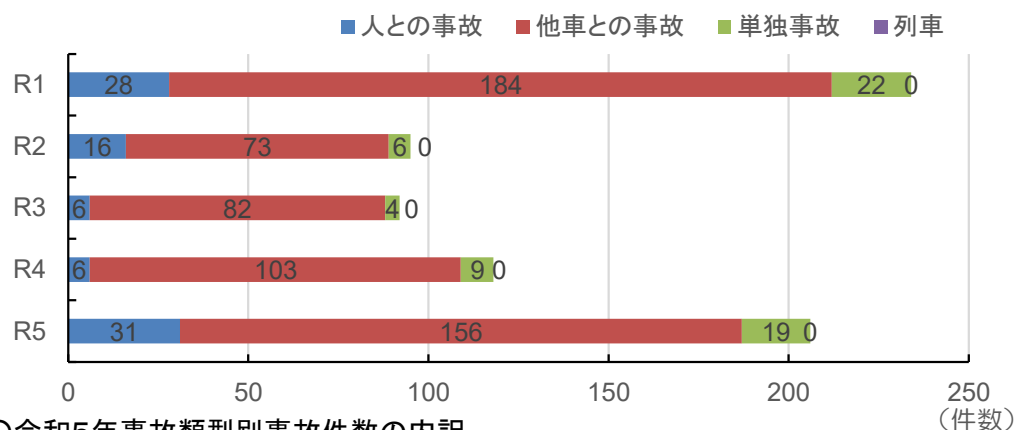
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(貸切バス)

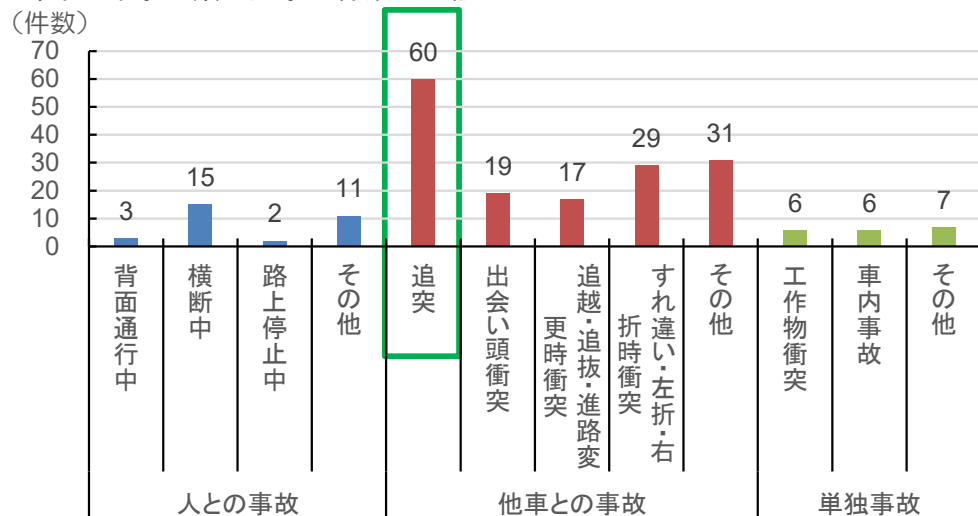
- 貸切バスの事故類型としては、「**追突**」が全体の約3割にあたる60件発生しており、最多。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、「**背面通行中**」及び「**横断中**」の人との事故であった。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

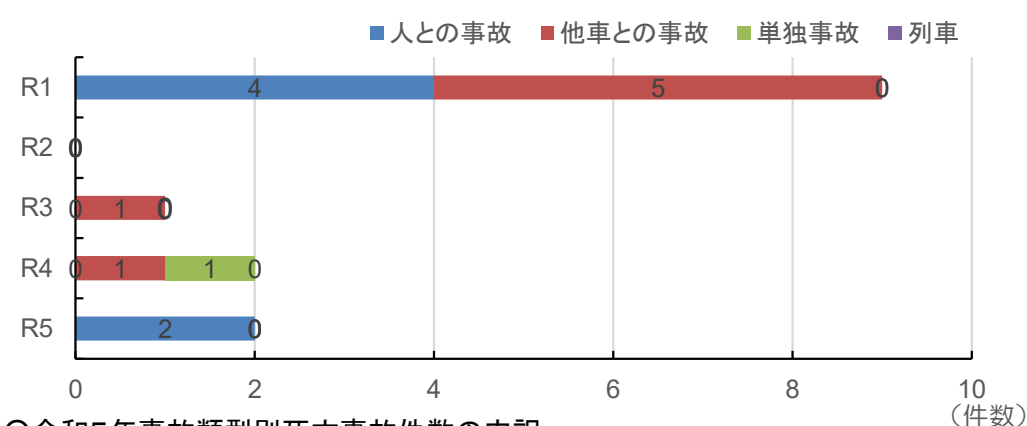


○令和5年事故類型別事故件数の内訳



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. 最近の監査及び行政処分

5. 最近の関係法令の改正

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^{まにわしひるぜんかみとくやま}上徳山付近

○ 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. 最近の監査及び行政処分
5. 最近の関係法令の改正

- 事故の発生状況やその背景・傾向を調査・分析するとともに、社会情勢の変化や技術の進展を踏まえながら、有識者の議論を踏まえた事故防止対策である『事業用自動車総合安全プラン』を策定。
- 定期的に取り組み状況やその効果をフォローアップし、有識者から評価・助言をいただきつつ取組を改善。

事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年度～平成30年度）

【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

軽井沢スキーバス事故の発生、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

事業用自動車総合安全プラン2020（平成29年度～令和2年度）

【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

新型コロナウイルス感染症、災害の激甚化・頻発化、先進技術の開発・普及、健康起因事故等の依然とした発生 等

事業用自動車総合安全プラン2025（令和3年度～令和7年度）

【目標】 ※1～3番目までは令和7年までの達成目標

- ・24時間死者数**225人**以下、バスタクシーの乗客死者数**ゼロ**
- ・重傷者数**2,120人**以下
- ・人身事故件数**16,500件**以下
- ・飲酒運転**ゼロ**

【重点施策】

- ・「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現
- ・飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 ・道路交通環境の改善
- ・新技術の開発・普及促進 ・超高齢社会における事故防止対策
- ・事故分析に基づく対策立案と関係者の連携による安全体質の強化

事業用自動車総合安全プラン2025 [~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~]

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**

- 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年度：業務前自動点呼の制度制度化

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

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

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

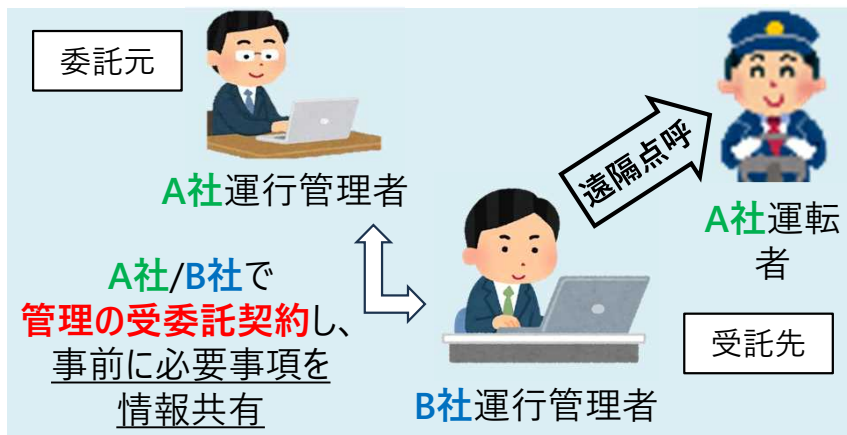
事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼の制度化に向け、告示※¹を令和7年4月末で改正。
改正内容は、運行管理高度化WGのWEBサイトを参照※²。

※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

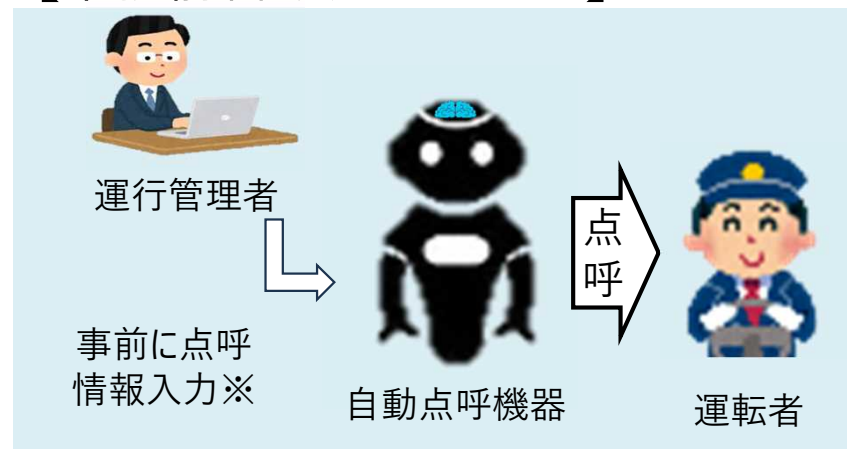


【事業者間遠隔点呼イメージ】(A社、B社は資本関係が100%未満もしくは資本関係なしでも可能)



- ・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

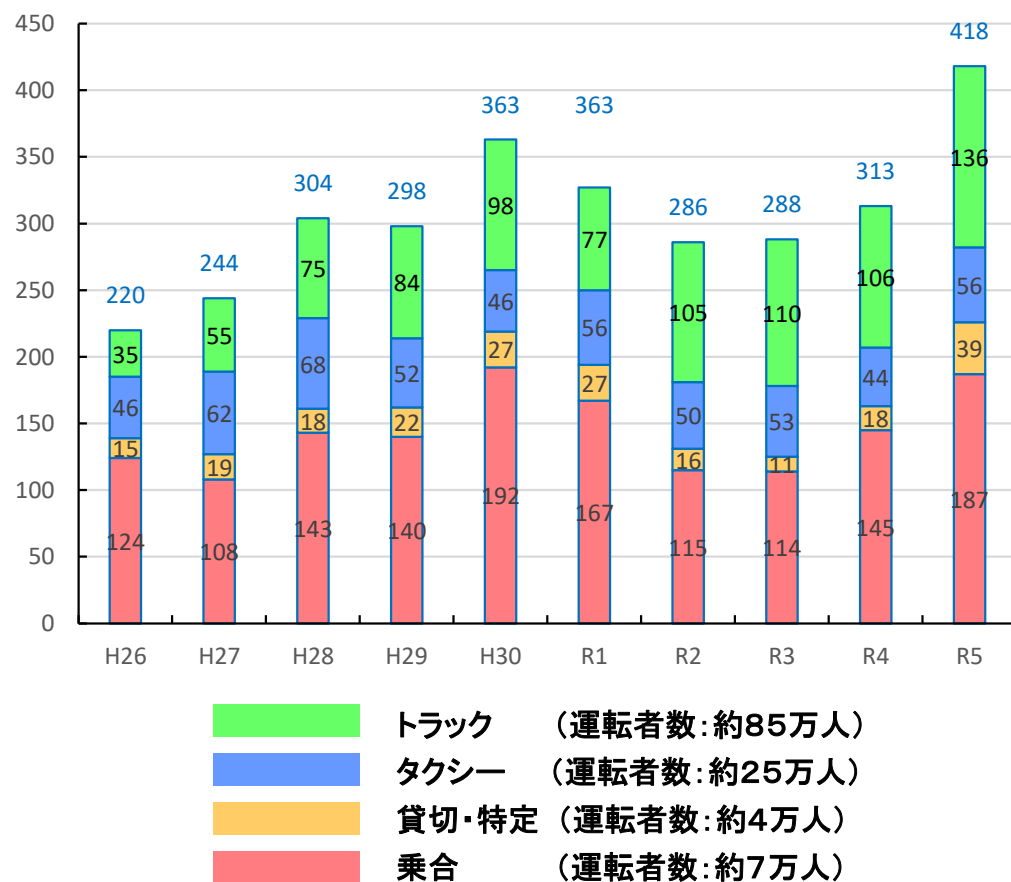
他検討会やWGとも連携しながら、点呼制度・運行管理業務の一元化等についての議論を適宜WG形式で開催させていただく

運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

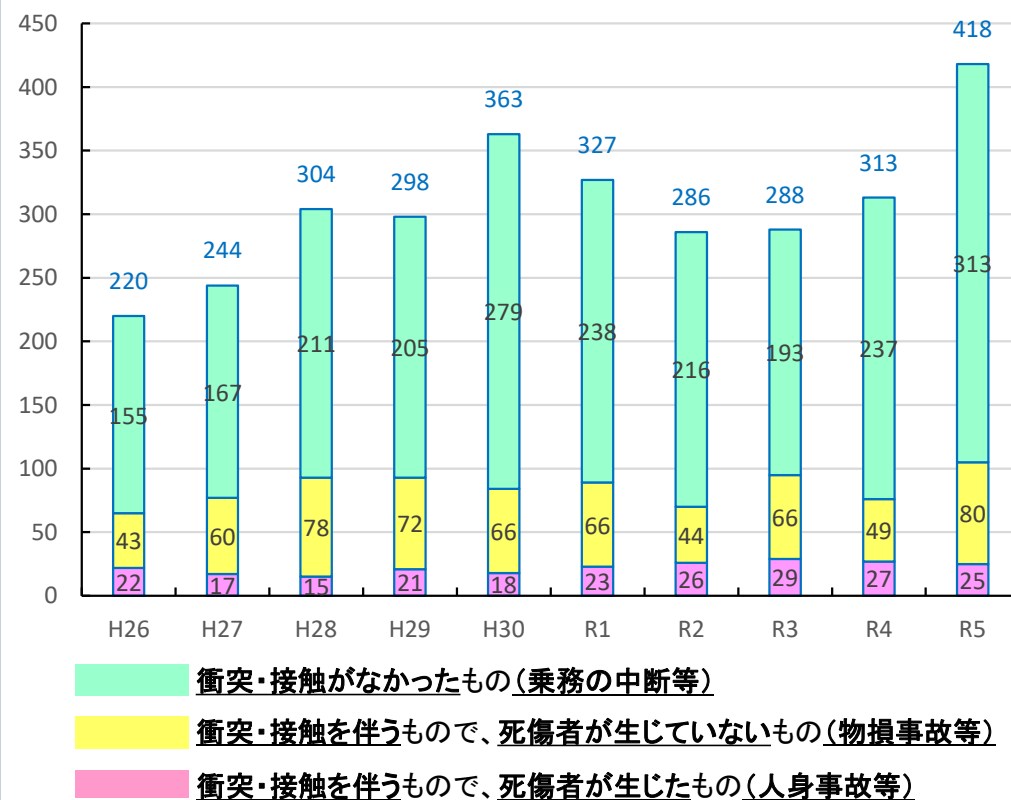
○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、増加傾向に転じている

○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)

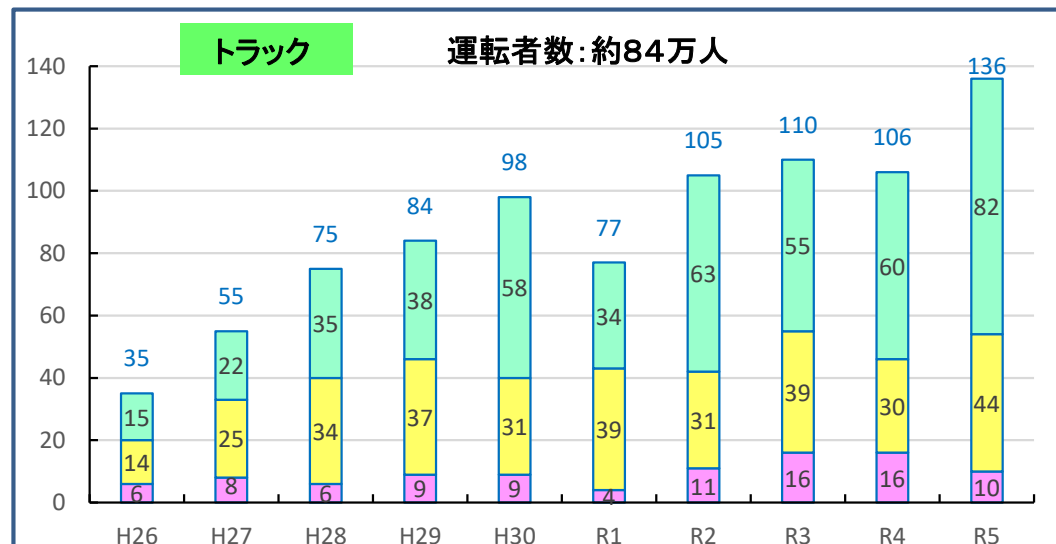
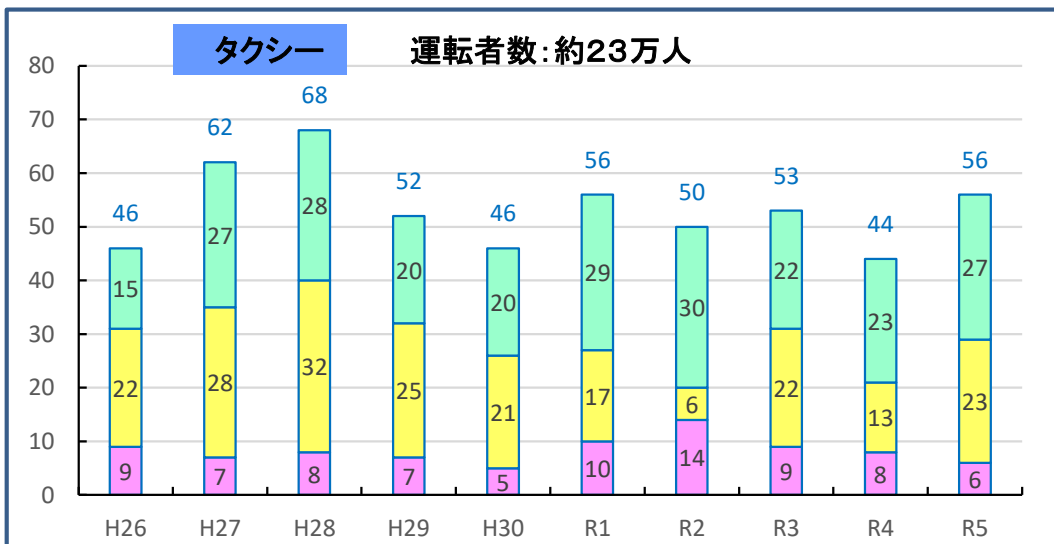
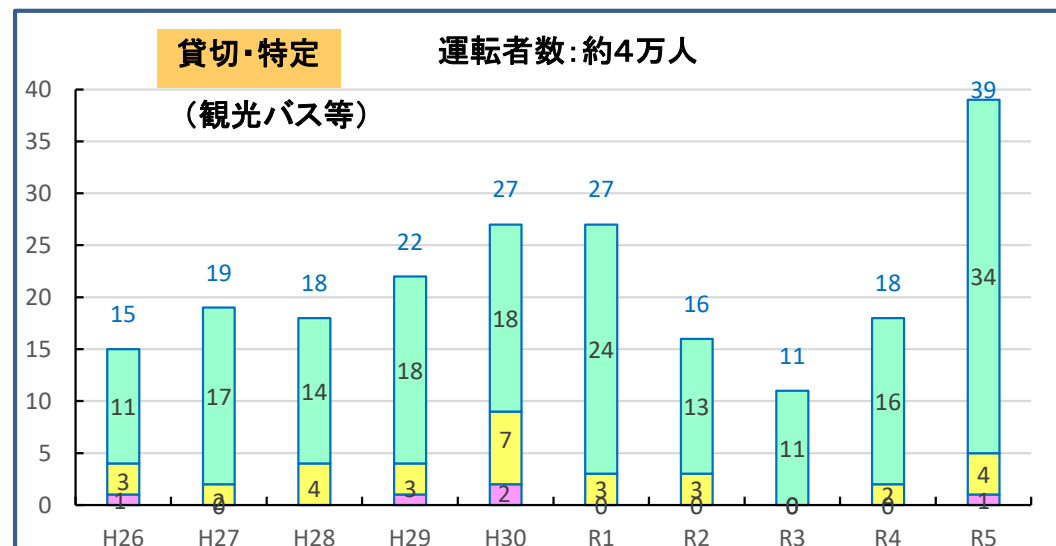
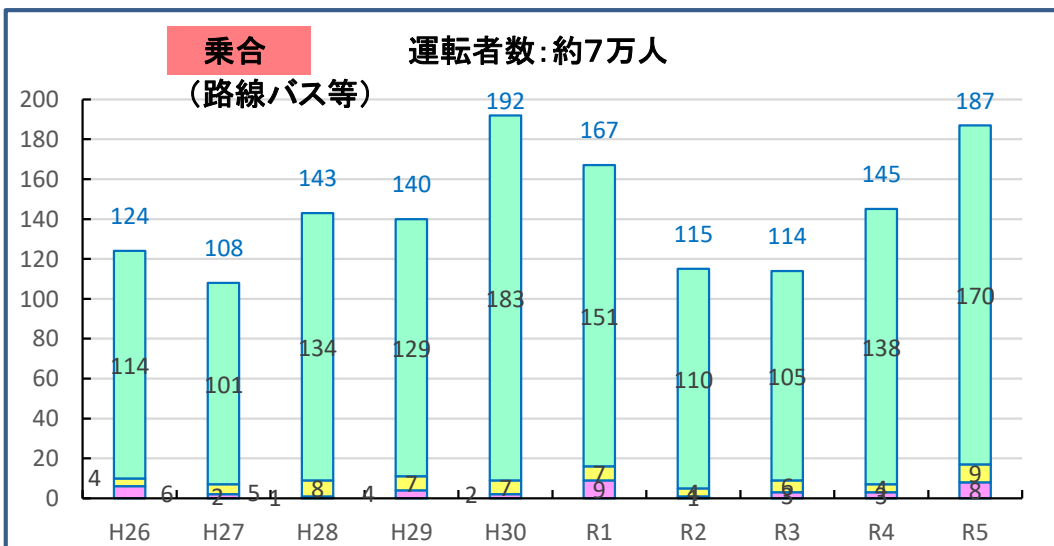


健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



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)

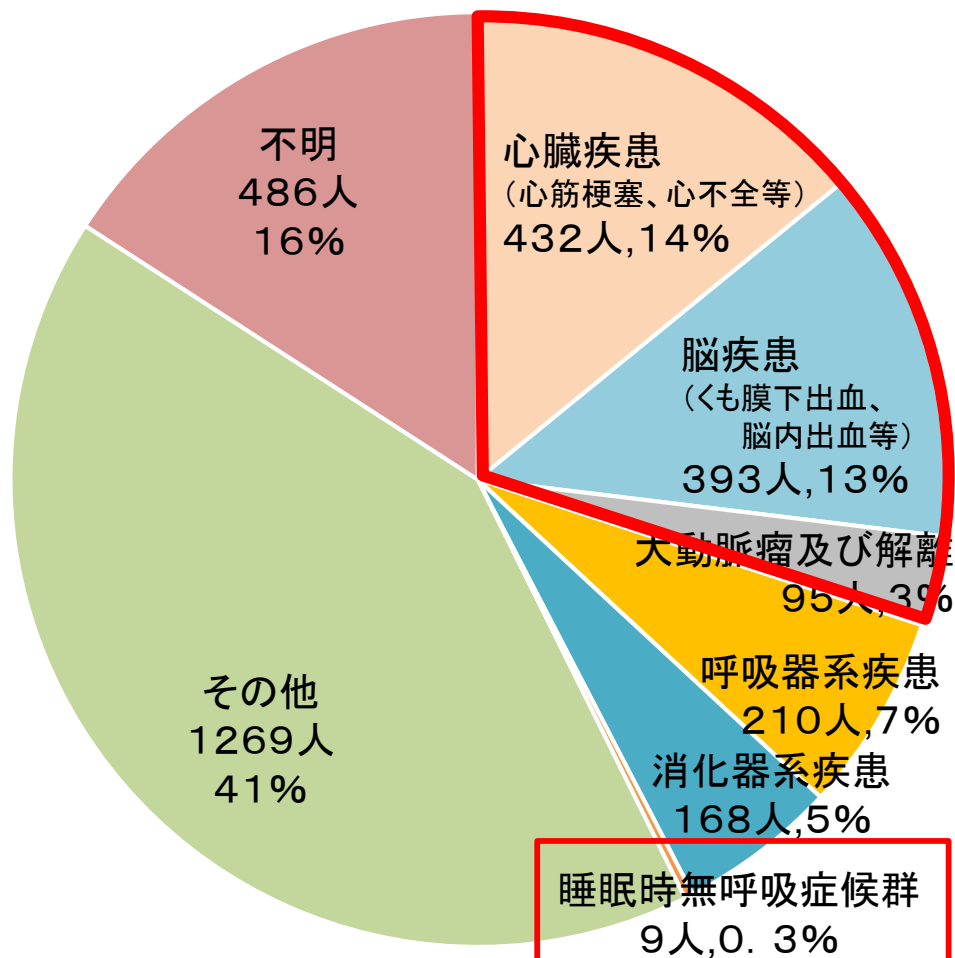
衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

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。

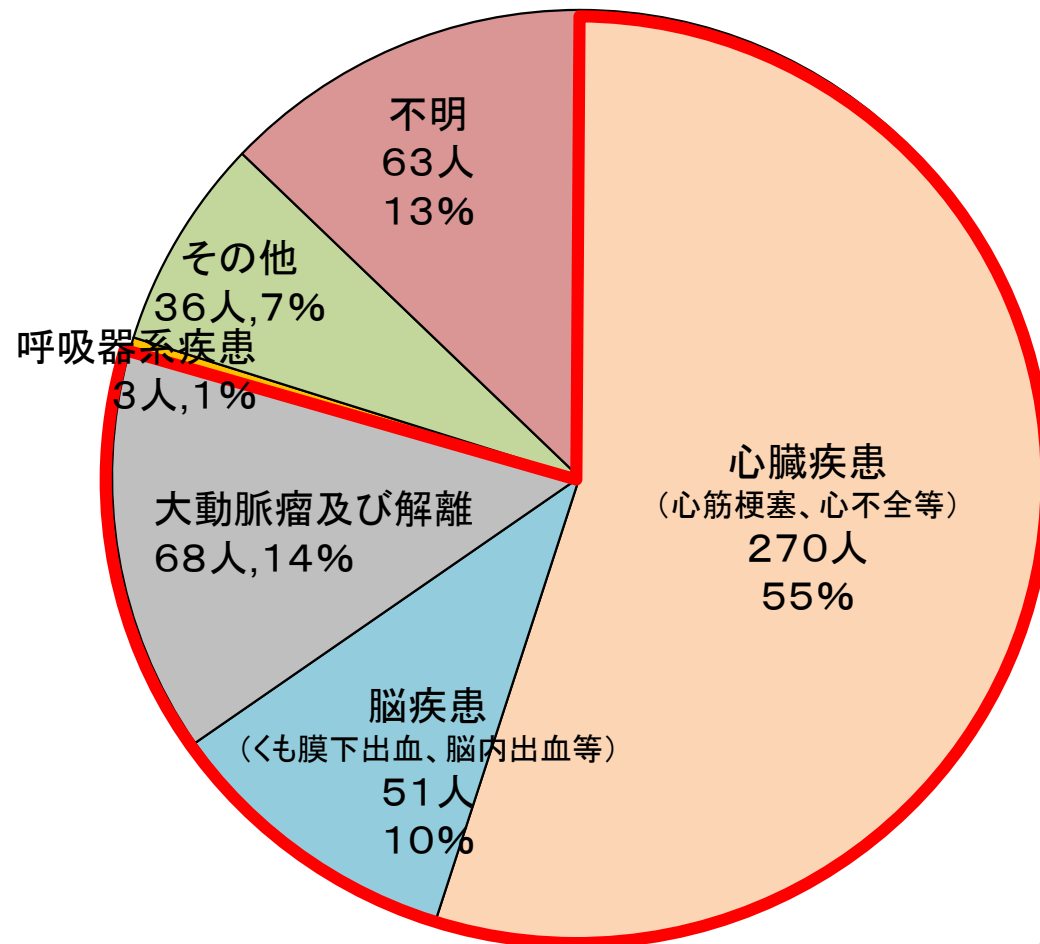
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

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



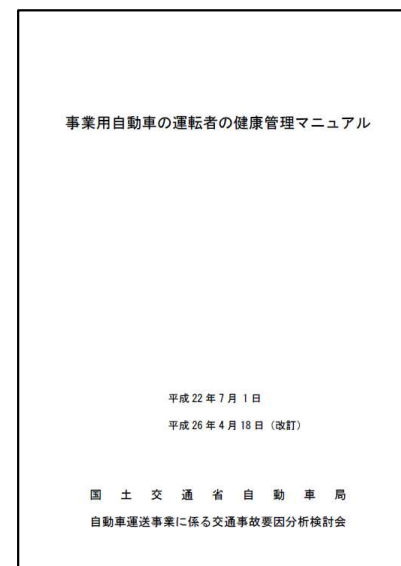
スクリーニングモデル事業の実施

- 『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～）

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

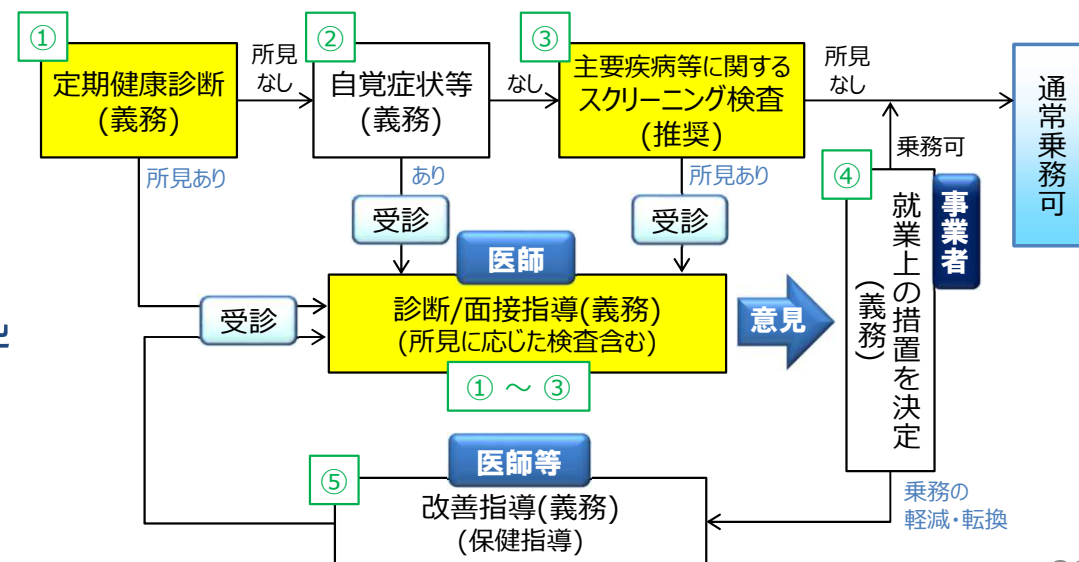
平成22年7月策定
平成26年4月改訂

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

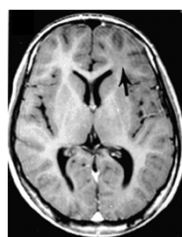


脳健診

- ◆ 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



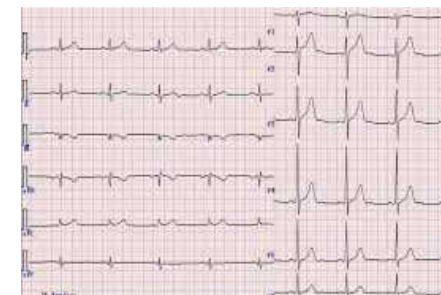
パルスオキシメトリ検査



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。

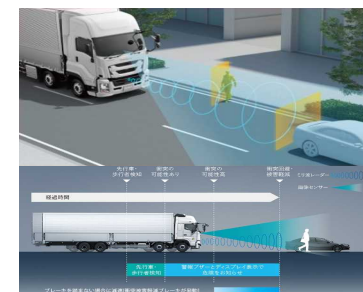
○先進安全自動車（ASV）の導入支援

- 【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
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。

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

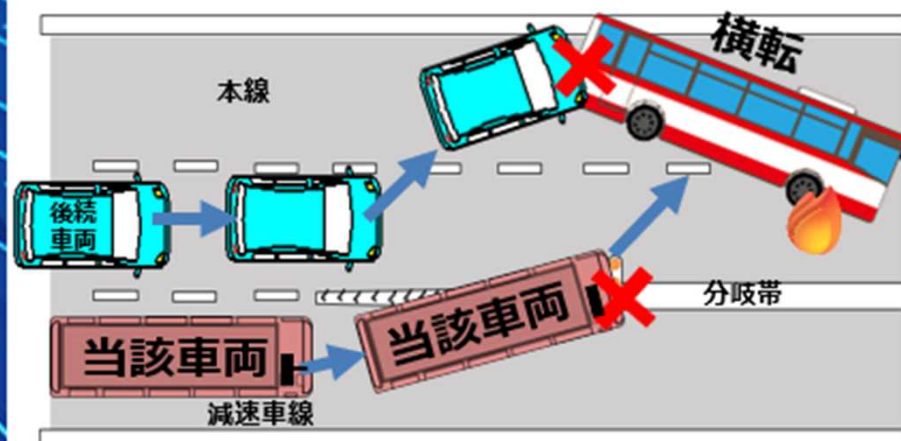
事故概要

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。

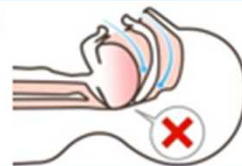


※NPO法人ヘルスケアネットワークのHPから引用

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。

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. 最近の監査及び行政処分**
5. 最近の関係法令の改正

5. 最近の監査及び行政処分

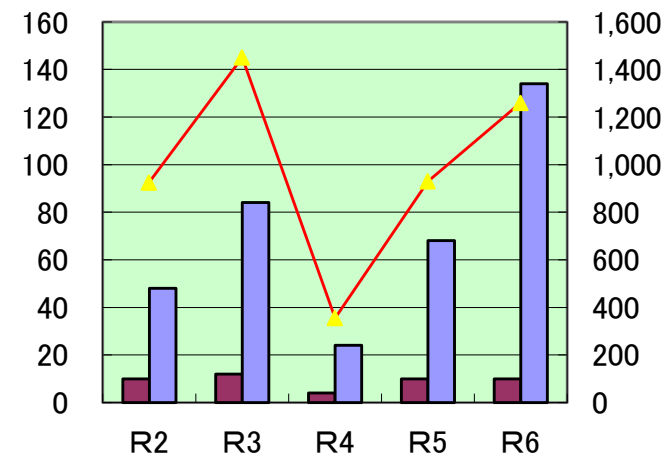
自動車運送事業者行政処分件数等推移

令和7年3月末現在

		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
バス	件数(件)	10	12	4	10	10
	車両数(両)	48	84	24	68	134
	延停止日車数	925	1,450	355	930	1,260

※1) 件数には、許可の取消を含む。 ※2) 延停止日車数＝停止日数×停止車両数
 ※3) 車両数・停止日車数には、悪質違反の下命容認等で事業停止を加重したものは含まない。

バス



自動車運送事業者行政処分件数(県別)

令和6年度

		福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	合計
バス	件数(件)	1	1	2	0	2	1	3	10
	車両数(両)	12	24	16	0	15	9	58	134
	延停止日車数	130	60	400	0	270	140	260	1,260

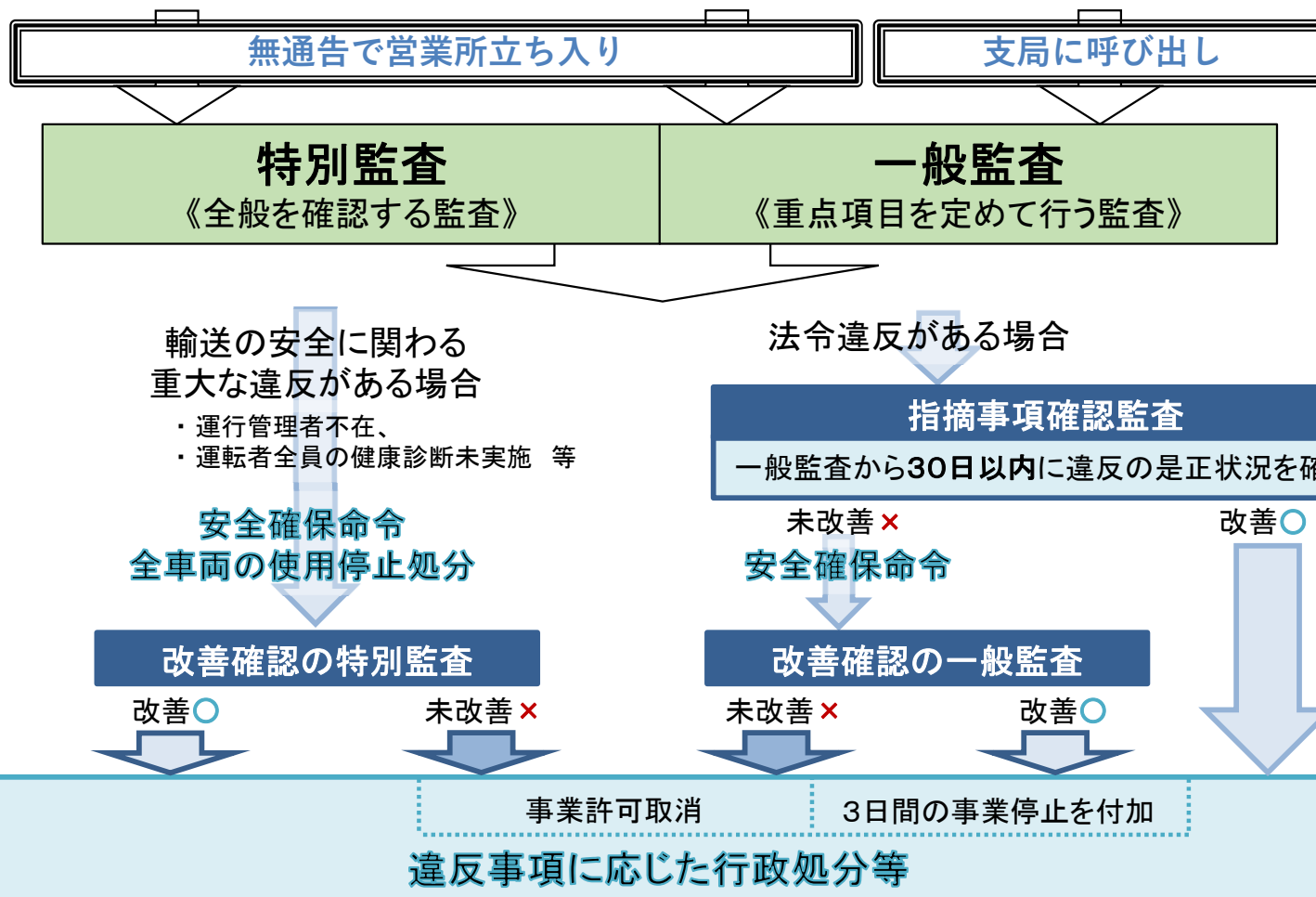
※1) 件数には、許可の取消を含む。 ※2) 延停止日車数＝停止日数×停止車両数
 ※3) 車両数・停止日車数には、悪質違反の下命容認等で事業停止を加重したものは含まない。

5. 最近の監査及び行政処分

監査・処分制度の概要(貸切バス)

監査端緒

- ・死亡事故、社会的影響の大きい事故を引き起こした場合
- ・悪質違反（酒気帯び、過労運転等）があった場合
- ・公安委員会、労働局等からの通報があった場合
- ・新規事業者
- ・適正化機関から法令違反の疑いの通報があった場合 等



5. 最近の監査及び行政処分

健康起因事故を踏まえた行政処分の強化

- 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

<処分基準強化内容>

行政処分基準（一般貸切）

運輸規則第21条第5項

1 疾病、疲労等のおそれのある運行の業務

- | | |
|------------|----------------------|
| 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 | 15日車×未受診者(30日車×未受診者) |

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、疲労等による運行の業務 80日車(160日車)

4 薬物等使用運行の業務 100日車(200日車)

※令和7年3月17日 改正 令和7年4月1日施行

運輸規則第24条第1項、第2項、第3項
点呼の実施義務違反

4 飲酒運転防止に係る点呼実施義務違反 100日車(200日車)

運輸規則第38条第1項

「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う
指導及び監督の指針」による運転者に対する指導監督義務違反

2 飲酒運転防止(アルコール検知器使用)に係る指導監督義務違反
60日車(120日車)

3 飲酒運転防止に係る指導監督義務違反 100日車(200日車)

※令和6年9月26日 改正 令和6年10月1日施行

健康管理に関するマニュアルの活用

- 『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）
- 『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
- 『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）
- 『視野障害対策マニュアル』（令和4年3月策定）
- 『飲酒運転防止マニュアル』（令和6年3月策定）



国土交通省 健康管理マニュアル

検索

5. 最近の監査及び行政処分

行政処分を受けた事業者の更新許可について

行政処分を受けた事業者は、平成14年1月30日付け九運公福第65号「一般貸切旅客自動車運送事業の申請に関する審査基準について」に基づき、次回更新許可申請時までの間に「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について(平成21年10月16日国官運安第156号・国自安第88号・国自貨第95号)」における、認定された実施機関による運輸安全マネジメント評価を受ける必要があります。

【認定された実施機関】(国土交通省HPより)

(独)自動車事故対策機構 SOMPOリスクマネジメント(株) (一財)日本品質保証機構
MS&ADインターリスク総研(株) 東京海上ディーアール(株) (一財)日本海事検定協会
(URL) <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03management/thirdparty.html>

ただし、前回の更新許可時(前回の有効期間の満了日の翌日から起算)から次回更新申請時までの間に毎年連続して、「道路運送法」、「貨物自動車運送事業法」、「タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」等の違反による輸送施設の使用停止処分以上又は使用制限(禁止)の処分を受けている場合、許可の更新をすることができません。

(参考)

一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び認可等の申請に関する審査基準(平成14年1月30日付け九運公福第65号)(抄)

2. 事業許可の更新(法第8条)

(1)～(2)(略)

(3)(1)に定めるところによるほか、以下のいずれかに該当しないこと。(略)

(イ)～(ハ)(略)

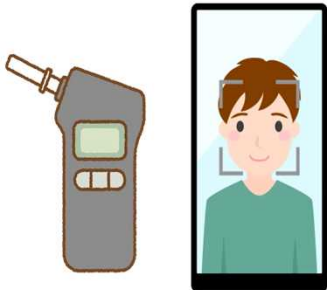
(二)前回許可時から更新申請時までの間に、法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反による輸送施設の使用停止処分以上の処分を受けた場合であって、更新許可申請時までに「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について(平成21年10月16日国官運安第156号・国自安第88号・国自貨第95号)」に基づき認定された事業者による運輸安全マネジメント評価を受けていない場合

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

- 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



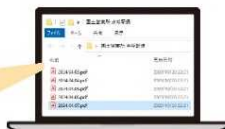
後方から運転者を撮影
しており、識別が困難

💡 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。

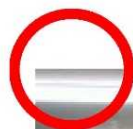
○電話点呼の場合は、点呼実施者・運転者双方のやり取りの録音のみでOKです。

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

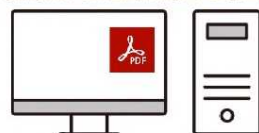
点呼の記録(電子ファイル必須!) ※いずれも令和6年4月1日分～

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。

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
・過労運転防止の先取組支援

※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。

貸切バス事業者のみなさま

令和6年4月1日スタート

安全な貸切バスを利用者の方に安心してご利用いただくため、デジタルも活用した新たな安全ルールがスタートします。概要はこちらのパンフレットをご確認ください。



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。

運輸局連絡先

北海道運輸局	自動車技術安全部	保安・環境調整官	Tel:011-290-2754
東北運輸局	自動車技術安全部	保安・環境調整官	Tel:022-791-7534
関東運輸局	自動車技術安全部	保安・環境課	Tel:045-211-7256
北陸信越運輸局	自動車技術安全部	保安・環境調整官	Tel:025-285-9155
中部運輸局	自動車技術安全部	保安・環境課	Tel:052-952-8044
近畿運輸局	自動車技術安全部	保安・環境課	Tel:06-6949-6454
中国運輸局	自動車技術安全部	保安・環境調整官	Tel:082-228-9144
四国運輸局	自動車技術安全部	保安・環境調整官	Tel:087-802-6786
九州運輸局	自動車技術安全部	保安・環境課	Tel:092-472-2546
沖縄総合事務局	運輸部	監査指導課	Tel:098-866-1837

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

貸切バス運転者に対する実技指導の解説動画

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



解説動画
国土交通省YouTube

<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

○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。

貸切バス事業者のみなさま

令和6年4月1日スタート

安全な貸切バスを利用者の方に安心してご利用いただくため、デジタルも活用した新たな安全ルールがスタートします。概要はこちらのパンフレットをご確認ください。



お問い合わせはお近くの運輸局または運輸支局までお願いします。

運輸局連絡先

北海道運輸局	自動車技術安全部 保安・環境調整官	TEL:011-290-2754
東北運輸局	自動車技術安全部 保安・環境調整官	TEL:022-791-7534
関東運輸局	自動車技術安全部 保安・環境課	TEL:045-211-7256
北陸信越運輸局	自動車技術安全部 保安・環境調整官	TEL:025-285-9155
中部運輸局	自動車技術安全部 保安・環境課	TEL:052-952-8044
近畿運輸局	自動車技術安全部 保安・環境課	TEL:06-6949-6454
中国運輸局	自動車技術安全部 保安・環境調整官	TEL:082-228-9144
四国運輸局	自動車技術安全部 保安・環境調整官	TEL:087-802-6786
九州運輸局	自動車技術安全部 保安・環境課	TEL:092-472-2546
沖縄総合事務局	運輸部 監査指導課	TEL:098-866-1837



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・運転者の映像と音声両方必要

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、機密は問いません。※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）





一般的なビデオカメラ、スマートフォン等による撮影も可能で、画素数等の機能要件の指定はありません。



やむをえず、電話による点呼や中間点呼については映像は不要で、音声のみの録音保存でOKです。

パンフレット（一部抜粋）

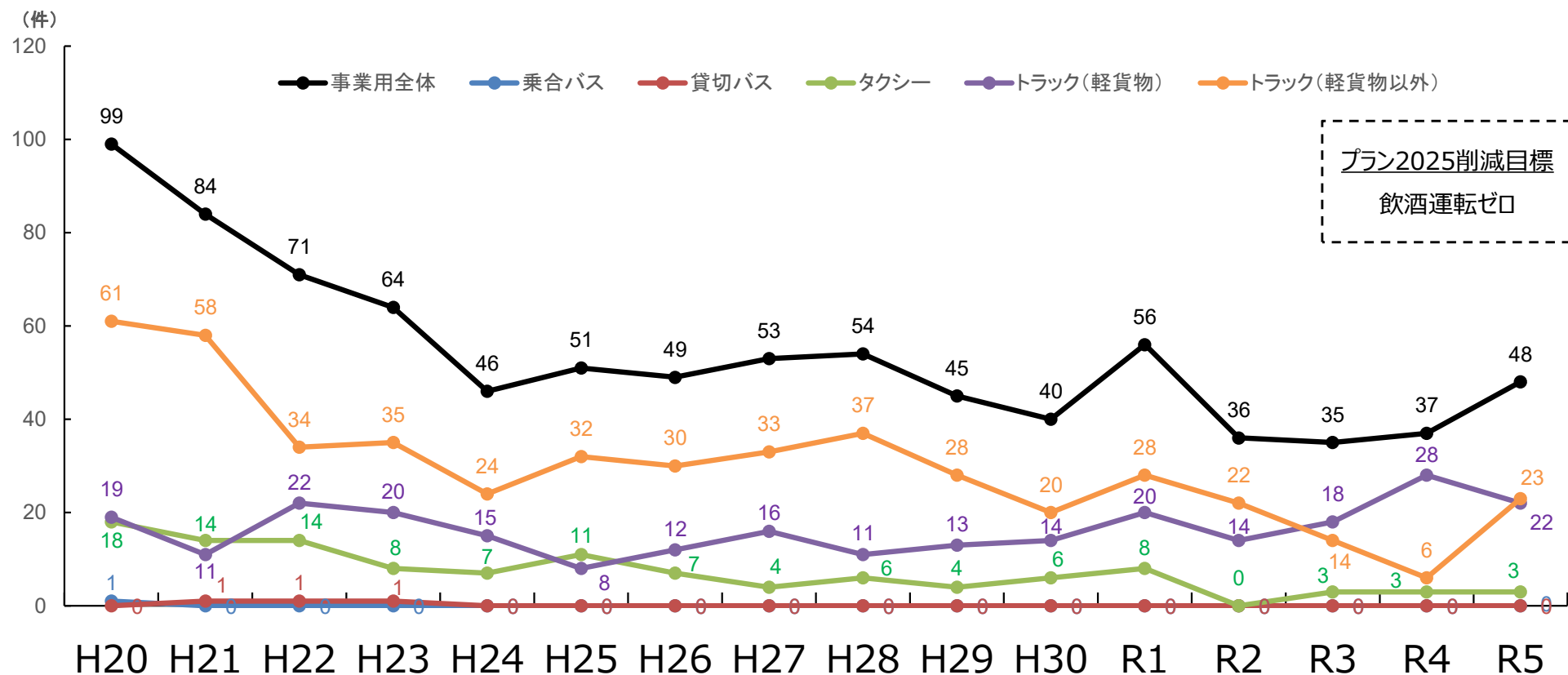


解説動画



○ 事業用自動車による令和5年の飲酒運転事故件数は48件で、令和4年と比較して11件増加。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



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」

自動車運送事業者における飲酒運転防止対策

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。

※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。

改正後自動車事故報告書裏面(抜粋)

氏名			
生年	月	日	
性別	年齢	年	月
勤務・臨時の別	1 本籍	2 臨時	
自動車運転の経験年数	自動車事故以前1ヶ月間に 出動しなかった日数		
自動車運転の経験年数	自動車事故発生から事故発生までの 乗務時間及び乗務距離		
自動車運転の経験年数	乗務日数		
自動車運転の経験年数	乗務距離		
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	(交替後の乗務時間及び乗務距離)		
☆ 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	2 無	
☆ 飲酒の時点及びその飲酒量	(飲酒量)		
☆ 過去3年間の事故の状況	(過去3年間の事故件数)		
☆ 過去3年間の道交法の違反の状況	(過去3年間の違反件数)		
☆ 過去3年間の適性診断の受診状況	1 有	2 無	
☆ 最近の健康診断の受診年月日	(最近の受診年月日)		

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。

■ 酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化

(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。)



(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

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

【自動車運転者の労働時間等の改善のための基準】

厚生労働省において令和4年12月23日に改正され、令和6年4月1日から適用

令和6年4月~適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前 原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	改正前 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

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

 厚生労働省
 国土交通省
●詳しい情報や相談窓口はこちら
厚労省 改善基準告示 検索

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 1か月(1年)の基準 1年: 3,300時間以内 1か月: 281時間以内 52週: 3,300時間以内 4週平均1週: 65時間以内 2か月の基準 2か月: 3,400時間以内 1か月: 294時間以内(年6か月まで) 2か月の基準は連続4か月まで 52週: 3,400時間以内 4週平均1週: 65時間以内(52週のうち24週まで) 65時間超は連続16週まで
1日の拘束時間	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(貸切バス事業者等の場合)】 分使協定により、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運送区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通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 勤務終了後、過労などの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ②: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗客が乗客を乗客に転落させたこと ・運転中に予期せず乗客のフェリが欠陥したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が閉鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・高気圧(雷電発生時)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 ・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1回 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19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ④: 身体を伸ばし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 毎日勤務(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】貨物搬送で夜間(4時間以上)の勤務を有する場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間以内) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される 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

ご視聴ありがとうございました。

※協会へ加盟のされている貸切バス事業者の方は、加盟されている各協会へご報告をお願いいたします。

協会へ加盟されていない方は、kbt-qst0000000009@mlit.go.jp こちらまでご報告をお願いいたします。

報告期限は **令和7年7月31日(木)まで**となっております。