

目次

I. 交通事故の現状について

- 1. 全国の交通事故発生状況 1
- 2. 東北運輸局管内の交通事故発生状況 2

II. 東北運輸局管内の事業用自動車の重大事故について

- 1. 重大事故の発生状況 3
- 2. 重大事故の種類別件数と死傷者数の推移 7
- 3. 重大事故の県別、業務別、事故種類別発生状況 10
- 4. 月別、曜日別、時刻別、重大事故発生状況 13
- 5. 重大事故の原因別発生状況 16
- 6. 事業用自動車の乗務員に起因する重大事故発生状況 18
- 7. 乗務員に起因する重大事故惹起運転者の状況 20

III. 「事業用自動車事故調査報告書を活用した同種事故の再発防止について

. 23

IV. 令和3年度自動車運送事業監査結果等について

- 1. 監査件数等 31
- 2. 監査結果等 33

V. 最近の主な運行管理者の業務等に関する改正

- 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 36
- 健康状態に起因する事故報告件数の推移 36
- 事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組等 38
- 新型コロナウイルスの感染防止対策 42
- 国土交通省ホームページ 45
- ドライブレコーダーは真実を語る目撃者です！ 47

VI. 最近発出された事故防止のための通達

乗合バスによる死傷事故の発生を踏まえた安全確保の徹底について	4 8
信号機のない横断歩道における死傷事故の再発防止について	4 9
アルコール依存症スクリーニングテストシートの活用について	5 1
自動車事故報告書等の取扱要領	5 4
「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」の一部改訂について	5 8
「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」について	6 4
運転者に対する適性診断の適切な受診の徹底について	6 9
高速乗合バスの安全確保の徹底について	7 1

VII. その他

事故発生時における速報フロー	7 2
事件発生時における報告フロー	7 3

I 交通事故の現状について

(各データは警察発表の事故統計資料による)

1. 全国の交通事故発生状況

平成29年以降の全国の交通事故発生件数、死者数及び負傷者数は[表1-1]のとおりである。
令和3年は前年と比較すると、発生件数は約1.3%の減少、死者数は約7.2%の減少、負傷者数は約2.0%の減少となった。

[表1-1] 発生件数等の推移

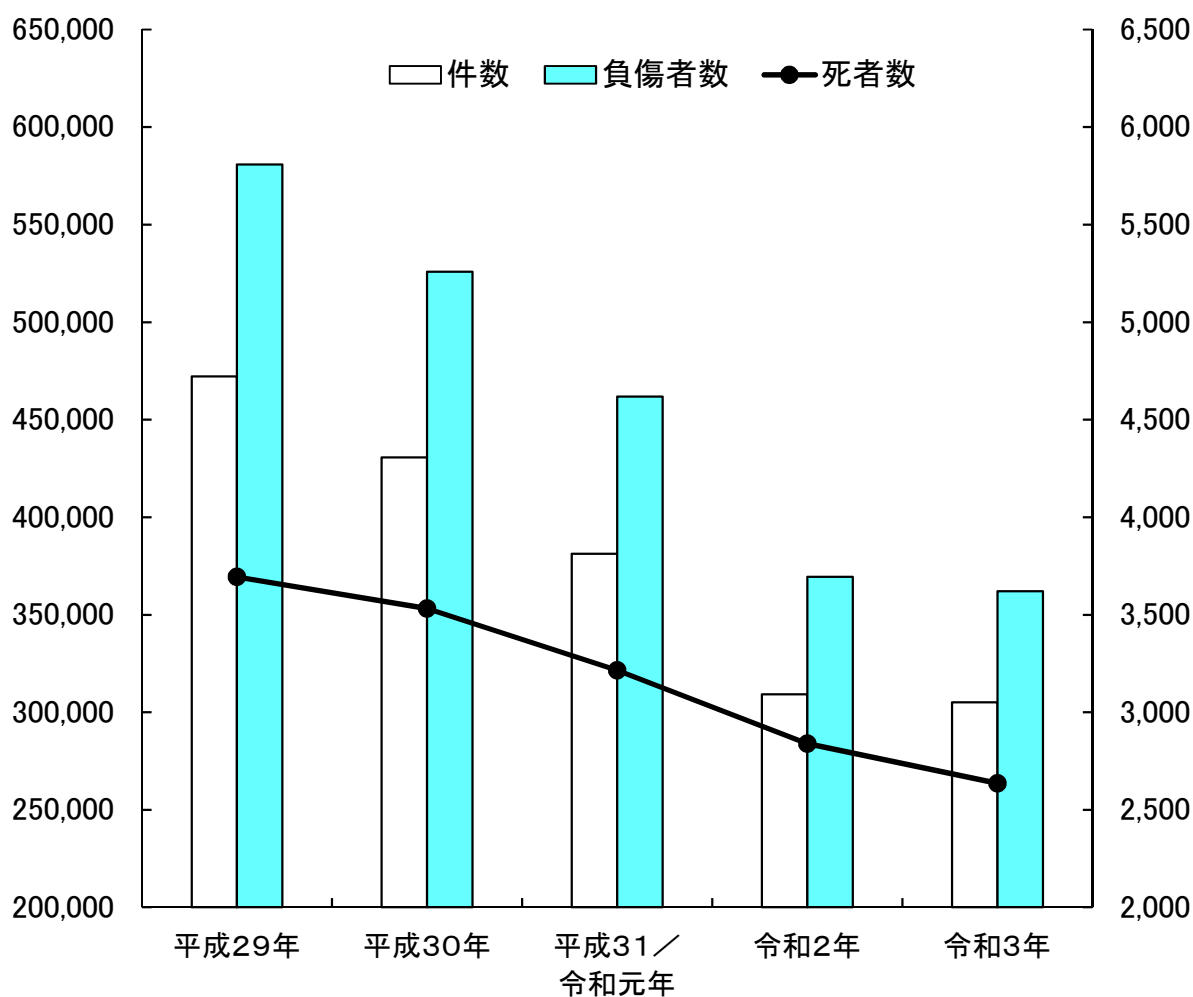
項目 \ 年別	平成29年	平成30年	平成31／令和元年	令和2年	令和3年	対前年比	
件数	472,165	430,601	381,237	309,178	305,196	-3982	-1.3%
死者数	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636	-203	-7.2%
負傷者数	580,850	525,846	461,775	369,476	362,131	-7345	-2.0%

注：警察庁HP資料による。

[図1-1] 発生件数等の推移

(件数・負傷者数)

(死者数)



2. 東北運輸局管内の交通事故発生状況

平成28年以降の東北運輸局管内の県別交通事故発生件数、死者数及び負傷者数は[表2-1]のとおりである。

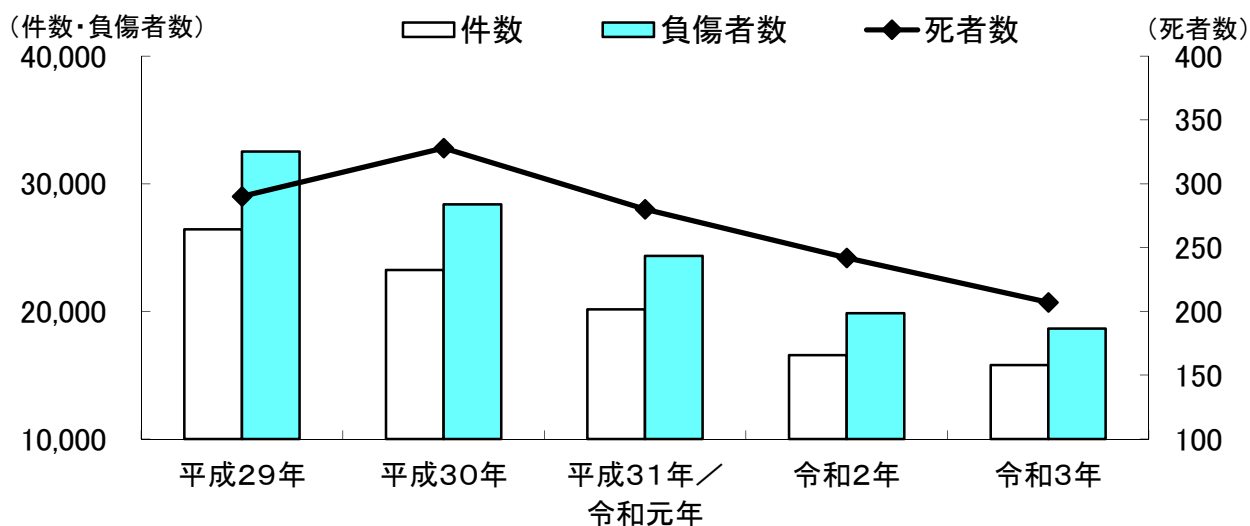
令和2年は前年と比較すると、発生件数は約17.9%の減少、死者数は約13.6%の減少、負傷者数は約18.4%の減少となった。

[表2-1] 県別の発生件数等の推移

		平成29年	平成30年	平成31年／令和元年	令和2年	令和3年
青森	件数	3,258	2,966	2,791	2,436	2,458
	死者数	42	45	37	28	29
	負傷者数	4,022	3,649	3,378	2,939	2,919
岩手	件数	2,231	1,982	1,970	1,659	1,566
	死者数	61	59	45	46	35
	負傷者数	2,730	2,412	2,382	1,954	1,829
宮城	件数	7,491	6,815	5,675	4,487	4,286
	死者数	51	56	65	44	42
	負傷者数	9,353	8,509	6,942	5,483	5,182
秋田	件数	2,034	1,784	1,514	1,377	1,299
	死者数	30	42	40	37	28
	負傷者数	2,468	2,144	1,830	1,654	1,511
山形	件数	5,816	5,097	4,294	3,328	3,185
	死者数	38	51	32	30	24
	負傷者数	7,244	6,199	5,132	3,972	3,761
福島	件数	5,588	4,592	3,919	3,266	2,997
	死者数	68	75	61	57	49
	負傷者数	6,710	5,482	4,683	3,857	3,446
管内	件数	26,418	23,236	20,163	16,553	15,791
	死者数	290	328	280	242	207
	負傷者数	32,527	28,395	24,347	19,859	18,648

注：東北管区警察局統計資料による。

[図2-1] 管内の発生件数等の推移



Ⅱ 東北運輸局管内の事業用自動車の重大事故について

(各データは自動車事故報告規則に基づき届出された事故報告書の集計結果による)

1. 重大事故の発生状況

(1) 発生件数等の推移

平成29年以降の東北運輸局管内の事業用自動車の重大事故発生件数、死者数及び負傷者数は[表1-1]のとおりである。

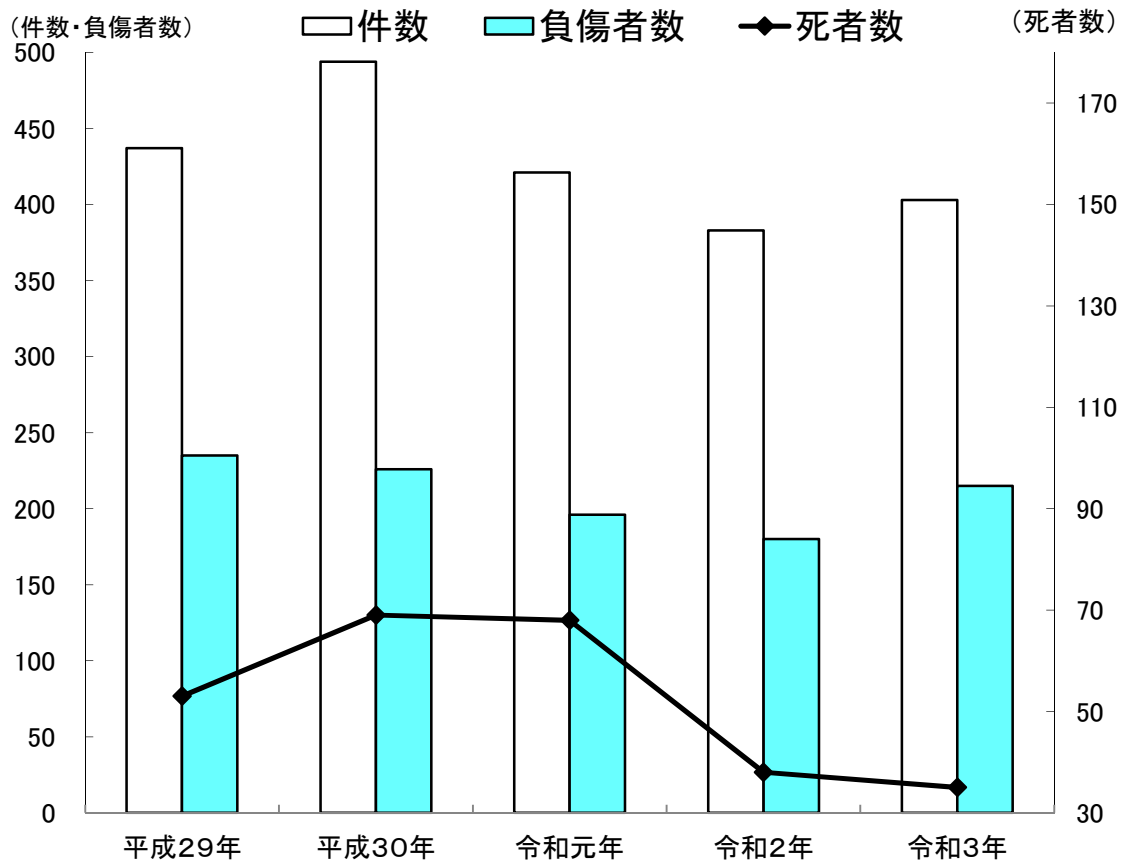
令和3年は前年と比較すると、事故件数は約5.2%の増加、死者数については約7.9%の減少、負傷者数については約19.4%の増加となった。

[表1-1] 発生件数等の推移

項目 \ 年別	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	対前年比	
重大事故件数	437	494	421	383	403	+20	+5.2%
死者数	53	69	68	38	35	-3	-7.9%
負傷者数	235	226	196	180	215	+35	+19.4%
事業用自動車台数	129,851	130,991	131,712	131,253	130,662	-591	-0.5%

注：車両数は、各年12月末現在の保有台数

[図1-1] 発生件数等の推移



(2)業態別発生件数等

令和3年における業態別発生件数等は、[表1-2]のとおりである。

発生件数の業態別割合[図1-2]は、トラックが約57.8%を占め、次いでバスが約37.5%、ハイタクが約4.7%を占めている。

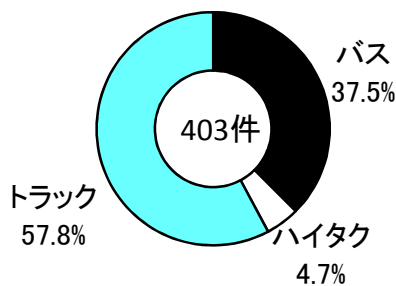
一方、車両故障を除いた発生件数の業態別割合[図1-3]は、トラックが約72.6%を占め、次いでバスが約23.7%、ハイタクが約8.8%を占めている。

[表1-2]業態別発生件数等

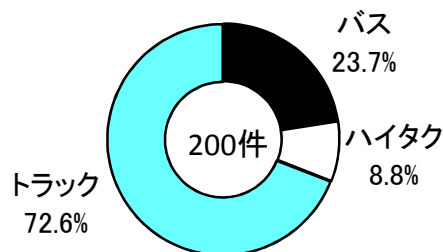
項目 \ 業態	バス		ハイタク		トラック		合計	
		故障除く		故障除く		故障除く		故障除く
事故件数	151	25	19	19	233	156	403	200
死者数	1	1	1	1	33	33	35	35
負傷者数	51	51	19	19	145	145	215	215
事業用自動車台数	9,237		13,284		108,141		130,662	

注：車両数は、令和元年12月末現在の保有台数

[図1-2]業態別発生件数



[図1-3]業態別発生件数(車両故障除く)



(3)事業種類別発生件数

令和3年における事業種類別発生件数は、[表1-3]のとおりである。

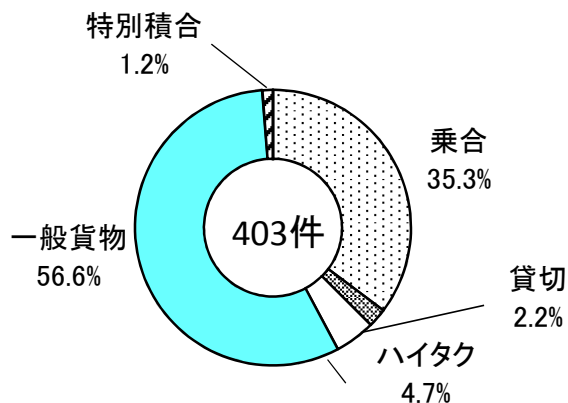
発生件数の事業種類別割合[図1-4]は、一般貨物が約56.6%を占め、次いで乗合バスが約35.3%、ハイタクが約4.7%、貸切バスが約2.2%を占めている。

一方で、車両故障を除いた発生件数の事業種類別割合[図1-5]は、一般貨物が約75.5%を占め、次いでハイタクが約9.5%、乗合バスが約12.0%を占めている。

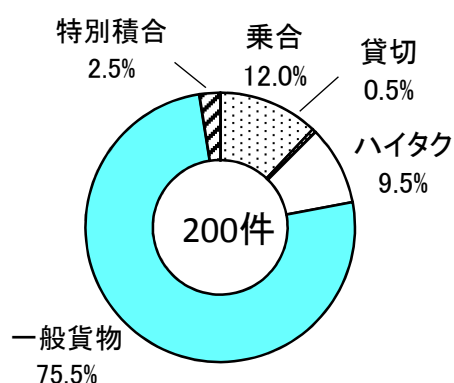
[表1-3]事業種類別発生件数(車両故障含む)

事業種類 \ 件数	バス			ハイタク	トラック			合計
	乗合	貸切	特定旅客		一般貨物	特別積合	特定貨物	
事故件数	142	9	0	19	228	5	0	403
故障除く	24	1	0	19	151	5	0	200

[図1-4]事業種類別発生割合



[図1-5]事業種類別発生割合(車両故障除く)



(4) 業態別事業用自動車1,000台当たりの重大事故件数の推移

平成29年以降の業態別事業用自動車1,000台当たりの重大事故件数の推移は、[表1-4]のとおりである。

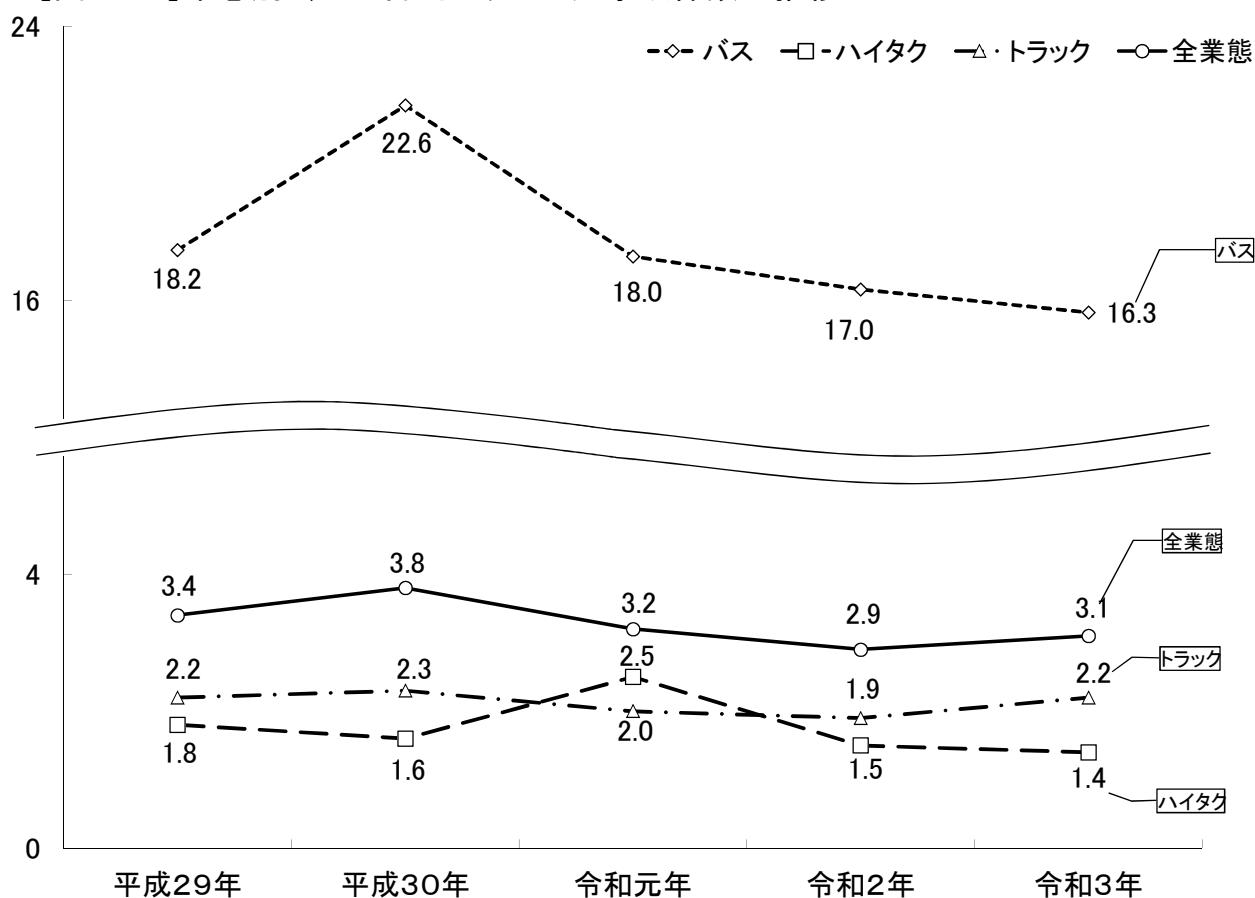
令和3年は前年と比較すると、バスについては17.0件から16.3件に減少、ハイタクについては1.5件から1.4件に減少、トラックについては1.9件から2.2件に増加した。[図1-6]

[表1-4] 業態別1,000台当たりの重大事故件数の推移

業態	平成29年			平成30年			令和元年			令和2年			令和3年		
	発生件数	車両数	千台当件数	発生件数	車両数	千台当件数	発生件数	車両数	千台当件数	発生件数	車両数	千台当件数	発生件数	車両数	千台当件数
バス	184	10,135	18.2	224	9,917	22.6	175	9,705	18.0	161	9,485	17.0	151	9,237	16.3
ハイタク	27	14,670	1.8	23	14,387	1.6	35	14,050	2.5	21	13,564	1.5	19	13,284	1.4
トラック	226	105,046	2.2	247	106,687	2.3	211	107,957	2.0	201	108,204	1.9	233	108,141	2.2
計	437	129,851	3.4	494	130,991	3.8	421	131,712	3.2	383	131,253	2.9	403	130,662	3.1

注：車両数は、各年12月末現在の保有台数

[図1-6] 業態別1,000台当たりの重大事故件数の推移



(5)業態別事業用自動車1,000台当たりの重大事故件数の推移(車両故障除く)

平成29年以降の車両故障を除いた業態別事業用自動車1,000台当たりの重大事故件数の推移は、[表1-5]のとおりである。

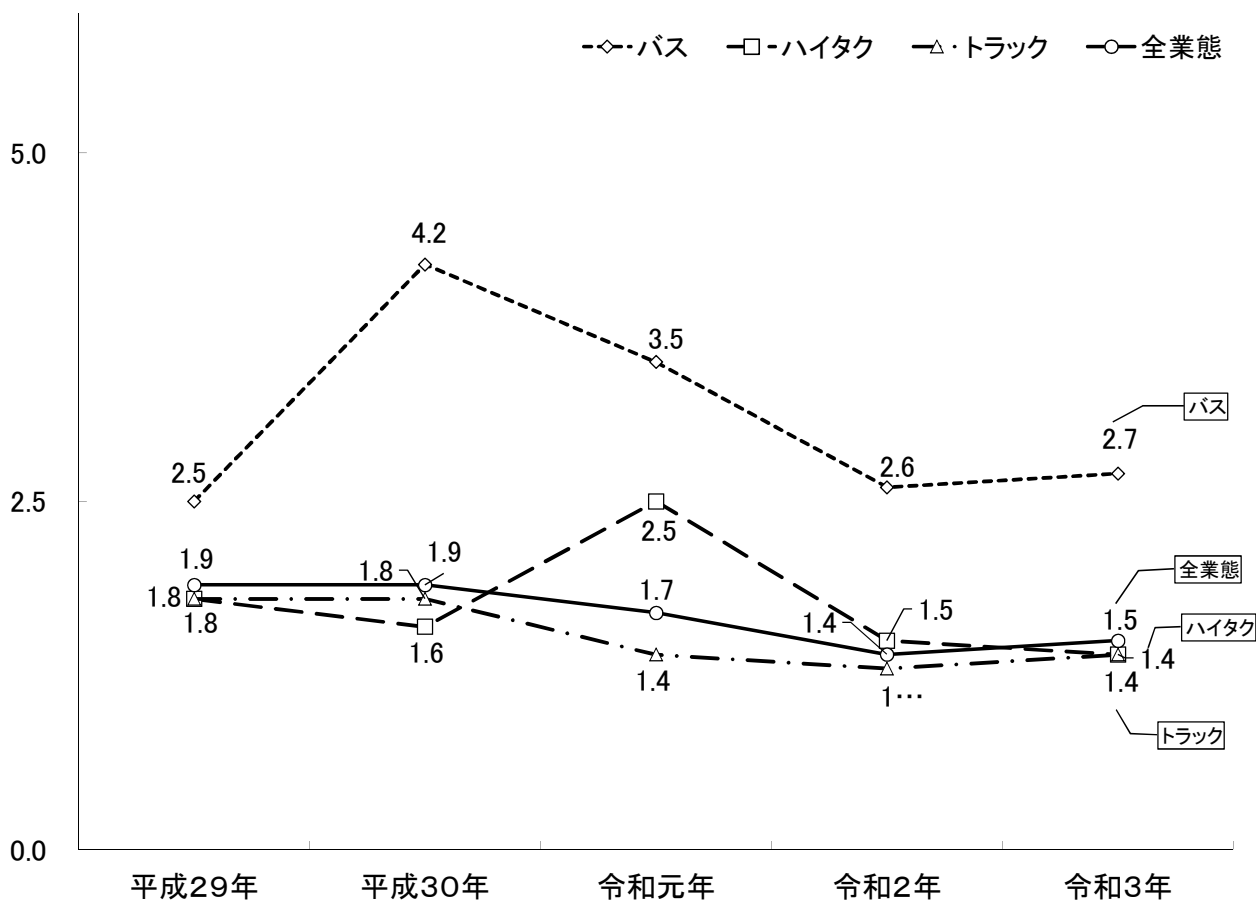
令和3年は前年と比較すると、バスについては2.6件から2.7件に増加、ハイタクについては1.5件から1.4件に減少、トラックについては1.3件から1.4件に増加した。[図1-7]

[表1-5]業態別1,000台当たりの重大事故件数の推移(車両故障除く)

業態	平成29年			平成30年			令和元年			令和2年			令和3年		
	発生件数	車両数	千台当件数	発生件数	車両数	千台当件数	発生件数	車両数	千台当件数	発生件数	車両数	千台当件数	発生件数	車両数	千台当件数
バス	25	10,135	2.5	42	9,917	4.2	34	9,705	3.5	25	9,485	2.6	25	9,237	2.7
ハイタク	27	14,670	1.8	23	14,387	1.6	35	14,050	2.5	21	13,564	1.5	19	13,284	1.4
トラック	189	105,046	1.8	188	106,687	1.8	150	107,957	1.4	138	108,204	1.3	156	108,141	1.4
計	241	129,851	1.9	253	130,991	1.9	219	131,712	1.7	184	131,253	1.4	200	130,662	1.5

注:車両数は、各年12月末現在の保有台数

[図1-7]業態別1,000台当たりの重大事故件数の推移(車両故障除く)



2. 重大事故の種類別件数と死傷者数の推移

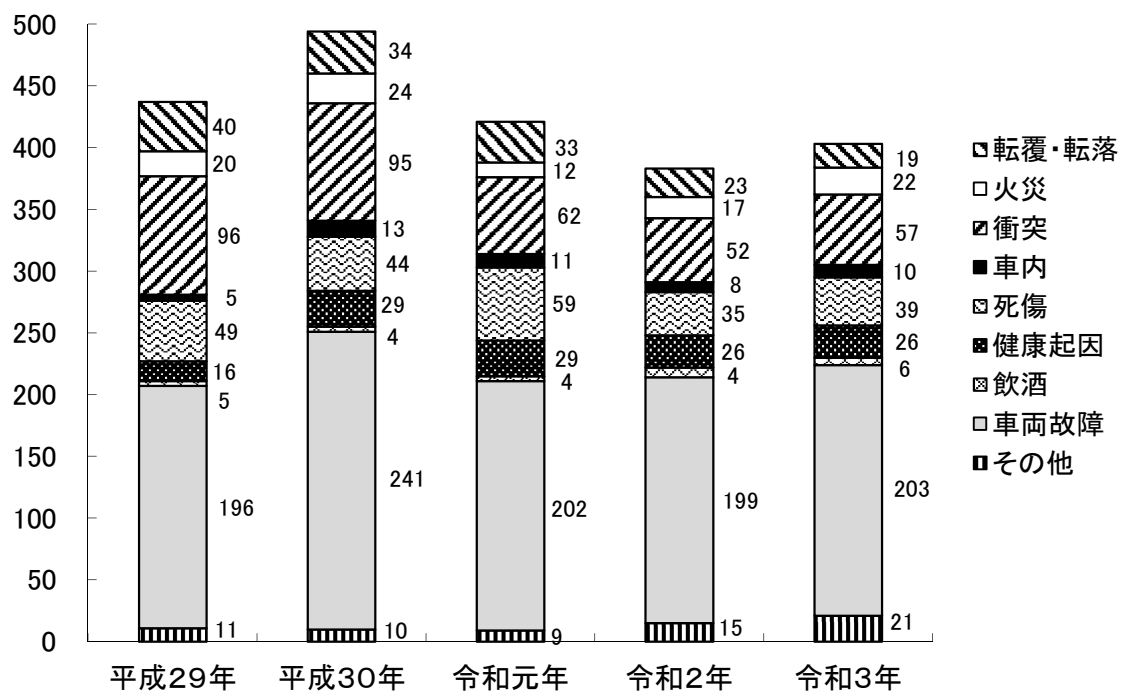
(1) 事故種類別件数と死傷者数の推移

平成29年以降の事故種類別件数と死傷者数の推移は[表2－1]のとおりである。

[表2－1]事故種類別件数等の推移

年別	平成29年			平成30年			令和元年			令和2年			令和3年		
区分 事故種類	件数	死者数	傷者数	件数	死者数	傷者数	件数	死者数	傷者数	件数	死者数	傷者数	件数	死者数	傷者数
転覆	27	2	18	22		6	19	1	10	14	1	6	10		7
転落	13		7	12		7	14	1	14	9		3	9	1	3
火災	20		7	24		2	12			17		1	22		5
衝突	96	36	138	95	46	144	62	29	108	52	14	103	57	14	129
車内	5		7	13		23	11		11	8		18	10		10
死傷	49	10	40	44	17	28	59	25	36	35	17	21	39	16	24
健康起因	16	5	5	29	6	7	29	12	8	26	6	12	26	4	17
飲酒	4		1	4		2	4		2	8		1	6		4
車両故障	196			241		2	202			199			203		
その他	11		12	10		5	9		7	15		15	21		16
計	437	53	235	494	69	226	421	68	196	383	38	180	403	35	215

[図2－1]事故種類別件数の推移



(2) 県別、業態別発生件数の推移

平成29年以降の県別、業態別の発生件数の推移は[表2-2]のとおりである。

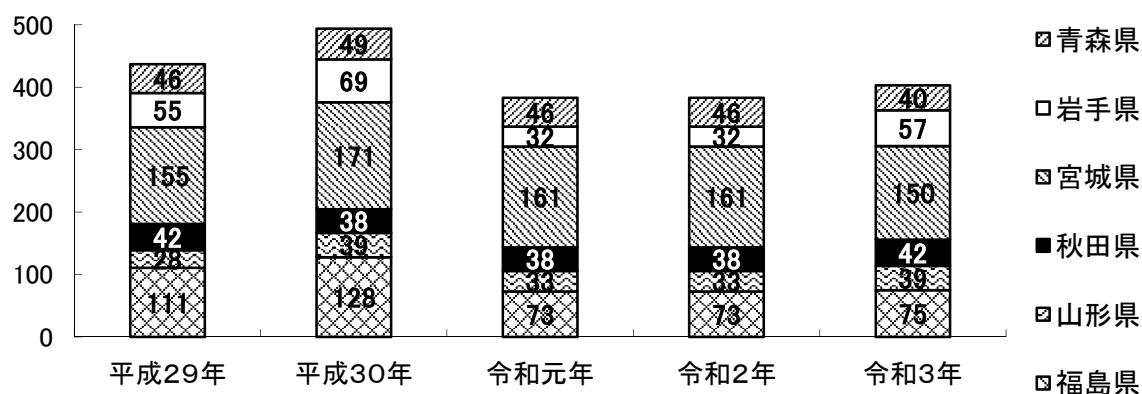
令和3年の県別の事故件数を前年と比較すると、岩手県においては事故件数が大きく増加したが、3年1月に発生したホワイトアウトによる多重事故も増加しているひとつの要因。

業態別では、トラックで増加した。

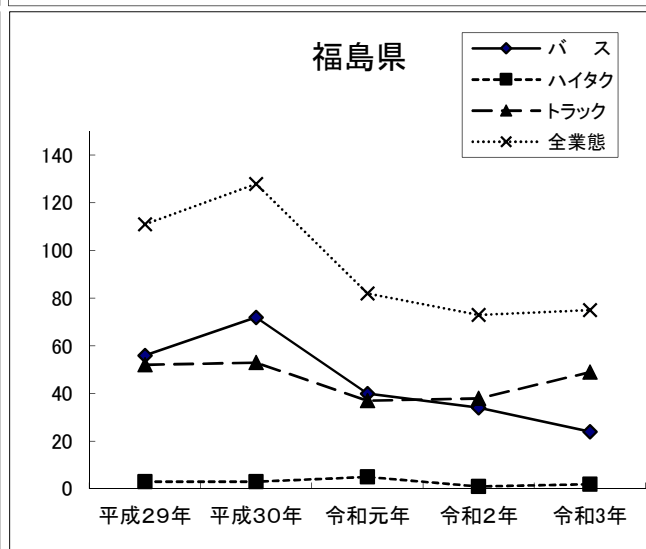
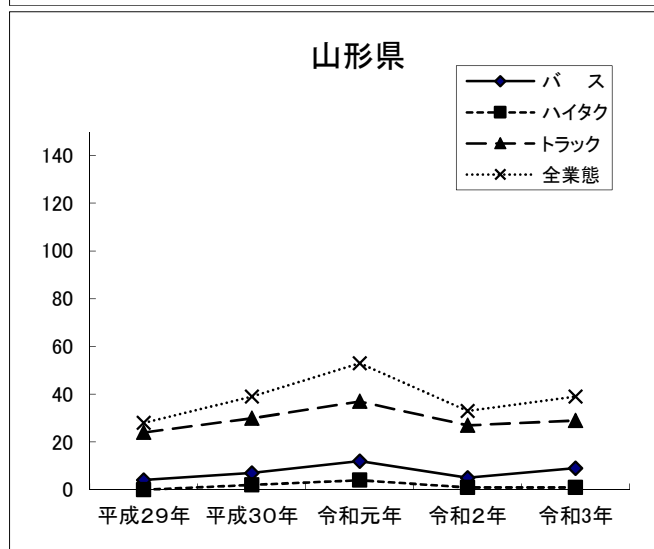
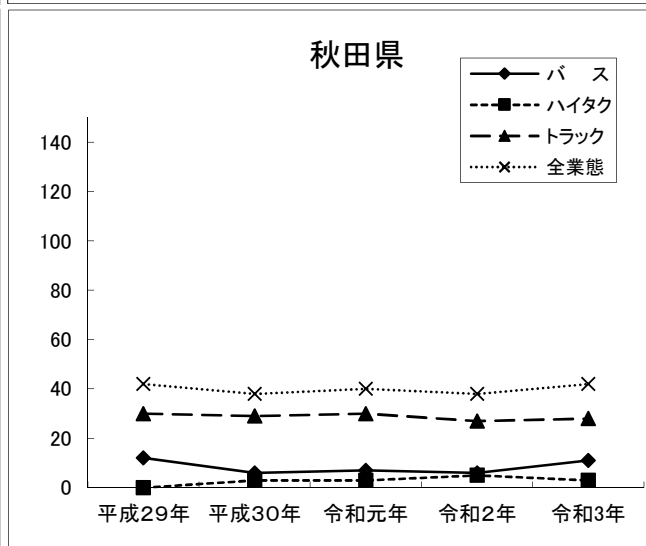
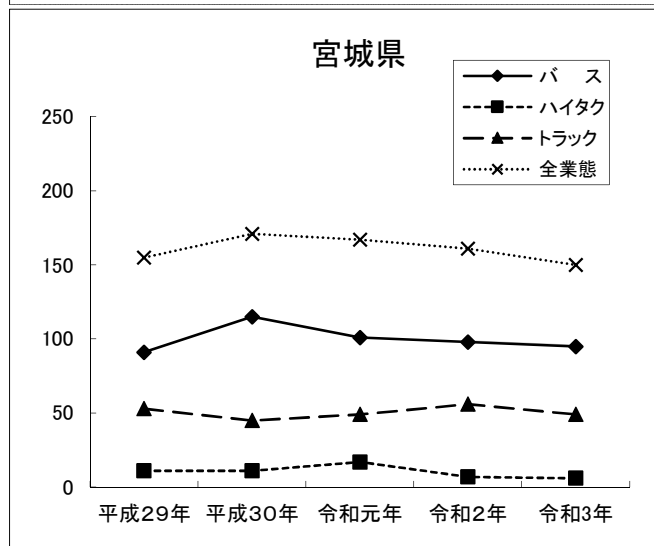
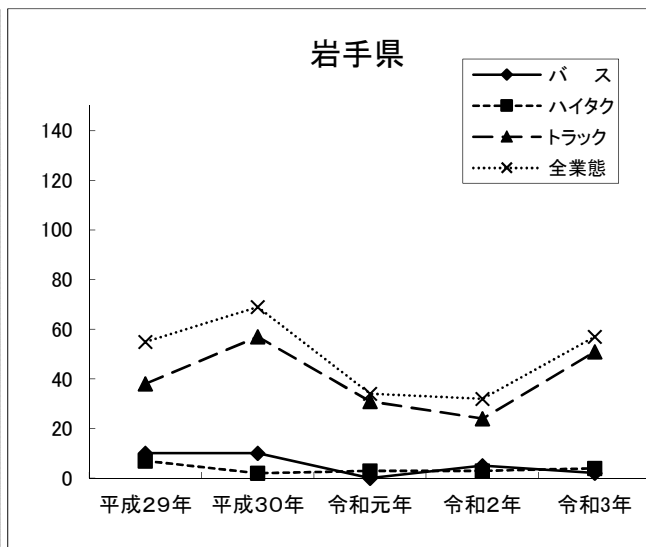
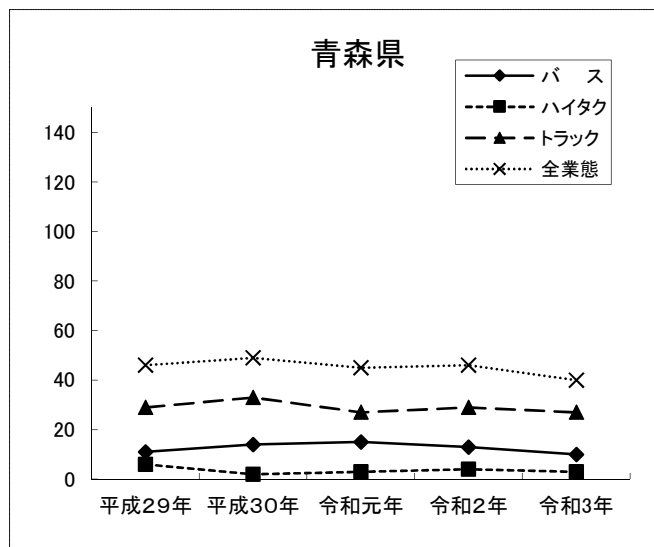
[表2-2] 県別、業態別発生件数の推移

県	業態	年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
青森	バス		11	14	15	13	10
	ハイタク		6	2	3	4	3
	トラック		29	33	27	29	27
	計		46	49	45	46	40
岩手	バス		10	10	0	5	2
	ハイタク		7	2	3	3	4
	トラック		38	57	31	24	51
	計		55	69	34	32	57
宮城	バス		91	115	101	98	95
	ハイタク		11	11	17	7	6
	トラック		53	45	49	56	49
	計		155	171	167	161	150
秋田	バス		12	6	7	6	11
	ハイタク		0	3	3	5	3
	トラック		30	29	30	27	28
	計		42	38	40	38	42
山形	バス		4	7	12	5	9
	ハイタク		0	2	4	1	1
	トラック		24	30	37	27	29
	計		28	39	53	33	39
福島	バス		56	72	40	34	24
	ハイタク		3	3	5	1	2
	トラック		52	53	37	38	49
	計		111	128	82	73	75
局計	バス		184	224	175	161	151
	ハイタク		27	23	35	21	19
	トラック		226	247	211	201	233
	計		437	494	421	383	403

[図2-2] 県別、業態別発生件数の推移



[図2-3] 県別、業態別発生件数の推移



3. 重大事故の県別、業態別、事故種別発生状況

(1) 県別、業態別、事故種別発生状況

令和3年の県別、業態別、事故種別発生状況は[表3-1]のとおりである。

[表3-1] 県別、業態別、事故種別発生状況

事故種類	県 業態 区分	青 森				岩 手				宮 城				秋 田				山 形				福 島				局 計				
		バ	ハ	ト	計	バ	ハ	ト	計	バ	ハ	ト	計	バ	ハ	ト	計	バ	ハ	ト	計	バ	ハ	ト	計	バ	ハ	ト	計	
		ス	イ	タ		ク	ス	イ		タ	ク	ス		イ	タ	ク		ス	イ	タ		ク	ス	イ		タ	ク	ス		イ
転 覆	件数			3	3							2	2							1	1			4	4			10	10	
	死者																													
	傷者			1	1							2	2											4	4			7	7	
転 落	件数							2	2			1	1			1	1							5	5			9	9	
	死者							1	1																		1	1		
	傷者															1	1							2	2			3	3	
火 災	件数			3	3			5	5			3	3			1	1			4	4			6	6			22	22	
	死者																													
	傷者																			2	2			3	3			5	5	
衝 突	件数		1	6	7		1	7	8	3	1	11	15	2	1	2	5	1		4	5			17	17	6	4	47	57	
	死者											5	5			2	2			1	1			6	6			14	14	
	傷者		2	6	8		1	13	14	32	1	20	53	4	2	7	13	4		10	14			27	27	40	6	83	129	
車 内	件数	2			2					2	1		3	4			4					1			1	9	1		10	
	死者																													
	傷者	2			2					2	1		3	4			4					1			1	9	1		10	
死 傷	件数		2	5	7		3	9	12		2	3	5	1	2	4	7		1	3	4		2	2	4	1	12	26	39	
	死者			3	3			5	5			3	3	1		2	3		1	1	2					1	1	14	16	
	傷者		2	2	4		3	4	7		2		2	1	2	2	5			2	2		2	2	4	1	11	12	24	
健康 起因	件数	1		2	3			5	5	4	1	3	8			1	1	3		3	6			3	3	8	1	17	26	
	死者			1	1															2	2			1	1			4	4	
	傷者			2	2			2	2			2	2					1		7	8			3	3	1		16	17	
飲 酒	件数			2	2							1	1			1	1			1	1			1	1			6	6	
	死者																													
	傷者			1	1							2	2							1	1							4	4	
車両 故障	件数	7		4	11	2		16	18	86		17	103	3		16	19	5		13	18	23		11	34	126		77	203	
	死者																													
	傷者																													
そ の 他	件数			2	2			7	7		1	8	9	1		2	3										1	1	19	21
	死者																													
	傷者							2	2		1	7	8			6	6										1	15	16	
合 計	件数	10	3	27	40	2	4	51	57	95	6	49	150	11	3	28	42	9	1	29	39	24	2	49	75	151	19	233	403	
	死者			4	4			6	6			8	8	1		4	5		1	4	5			7	7	1	1	33	35	
	傷者	2	4	12	18		4	21	25	34	5	33	72	9	4	16	29	5		22	27	1	2	41	44	51	19	145	215	

(2) 火災事故発生状況

令和2年及び令和3年の事業用自動車の火災事故の原因別発生状況は[表3-2]のとおりである。

業態別にみると、令和2年はバスとトラックで発生し、令和3年はトラックのみで発生している。

また、車両の故障に起因するものが全体に占める割合が高く、令和3年は前年と同様で特に制動装置の故障に起因するものが多く発生している。

[表3-2] 火災事故原因別発生状況

原因 \ 業態		バス		ハイタク		トラック		合計	
		令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
車両の故障	原動機						2		2
	動力伝達装置								
	車輪					2	2	2	2
	タイヤ						3		3
	車軸					2		2	
	操縦装置								
	制動装置					4	8	4	8
	緩衝装置								
	燃料装置								
	電気装置	2				1	4	3	4
	騒音防止装置								
	ばい煙等防止装置						1		1
	内圧容器								
	その他					1		1	
衝突						1	2	1	2
その他						4		4	
計		2				15		17	22

(3) 車輪脱落事故発生状況

令和2年及び令和3年の事業用自動車の車輪脱落事故の故障部位別発生状況は[表3-3]のとおりである。

業態別にみると、令和2年及び令和3年はともにトラックのみで発生しており、バスとハイタクでの車輪脱落事故はなかった。

また、故障部位別にみると、車輪脱落事故のうちハブボルト・ナットに起因するものが、令和2年及び令和3年はともに100%を占めている。

ハブボルト・ナットに起因する車輪脱落事故のうち、日常点検不備等により事故に至ったと判断されるものが、令和2年年においては約93.8%を占め、令和3年においては約92.1%を占めている。

[表3-3] 車輪脱落事故故障部位別発生状況

故障部位 \ 業態		バス		ハイタク		トラック		合計	
		令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
ハブボルト・ナット						32	38	32	38
(日常点検不備等によるもの)						(30)	(35)	(30)	(35)
その他の部品									
(日常点検不備等によるもの)									
合計						32	38	32	38
(日常点検不備等によるもの)						(30)	(35)	(30)	(35)

カッコ内は内数

(4) 車両故障発生状況

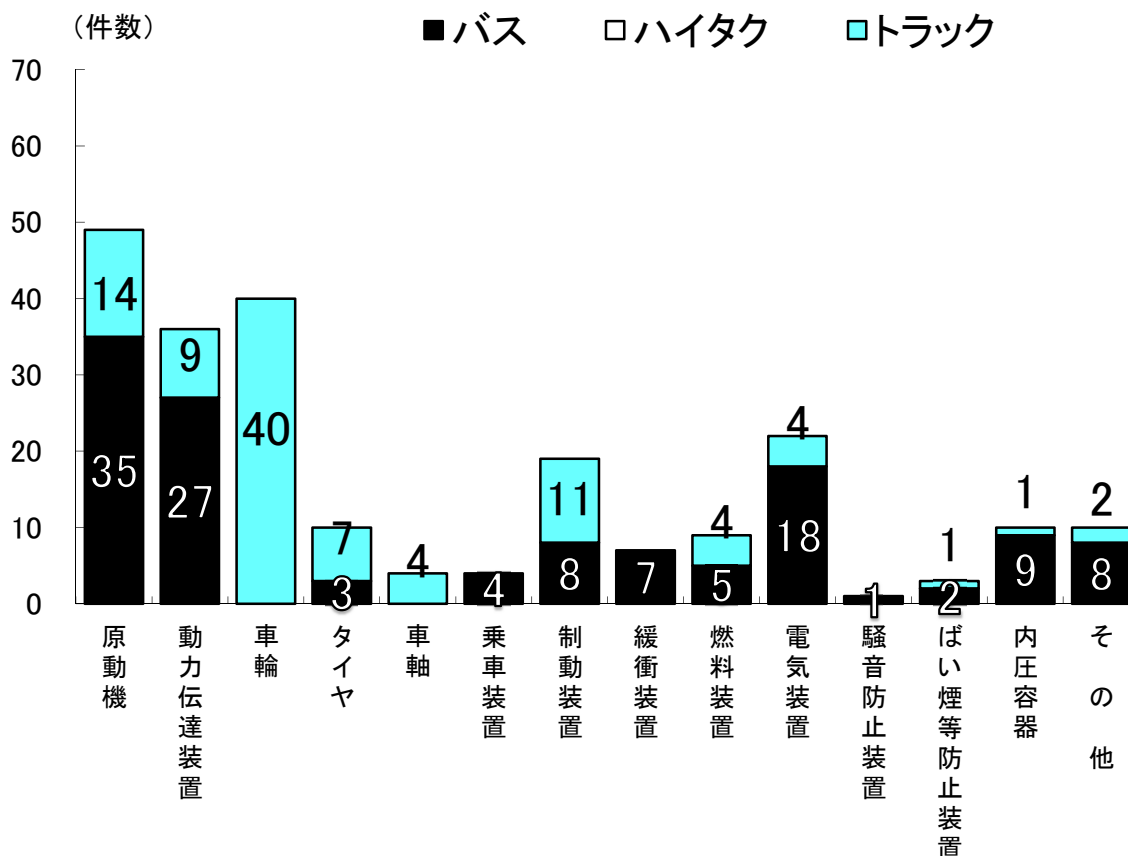
令和2年、令和3年の事業用自動車の車両故障発生状況(火災に至ったものを含む)は[表3-4]のとおりである。

令和3年における件数は前年と比較すると増加しており、バスが全体の約56.5%を占めている。また、故障部位別でみると、原動機が約22.0%、車輪が約17.9%、動力伝達装置が約16.1%、電気装置が約9.9%、制動装置が約8.5%を占めている。

[表3-4] 車両故障発生状況

業態 故障部位	バス		ハイタク		トラック		合計	
	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
原動機	25	35			9	14	34	49
動力伝達装置	18	27			2	9	20	36
車輪	2				34	40	36	40
タイヤ	6	3			1	7	7	10
車軸	1				3	4	4	4
乗車装置	5	4					5	4
制動装置	10	8			5	11	15	19
緩衝装置	2	7					2	7
燃料装置	15	5			8	4	23	9
電気装置	19	18			4	4	23	22
騒音防止装置	1						1	
ばい煙等防止装置	5	2			1	1	6	3
内圧容器	17	9			1	1	18	10
その他	12	8			5	2	17	10
計	138	126			73	97	211	223

[図3-1] 車両故障発生状況(令和3年)



4. 月別、曜日別、時刻別、重大事故発生状況

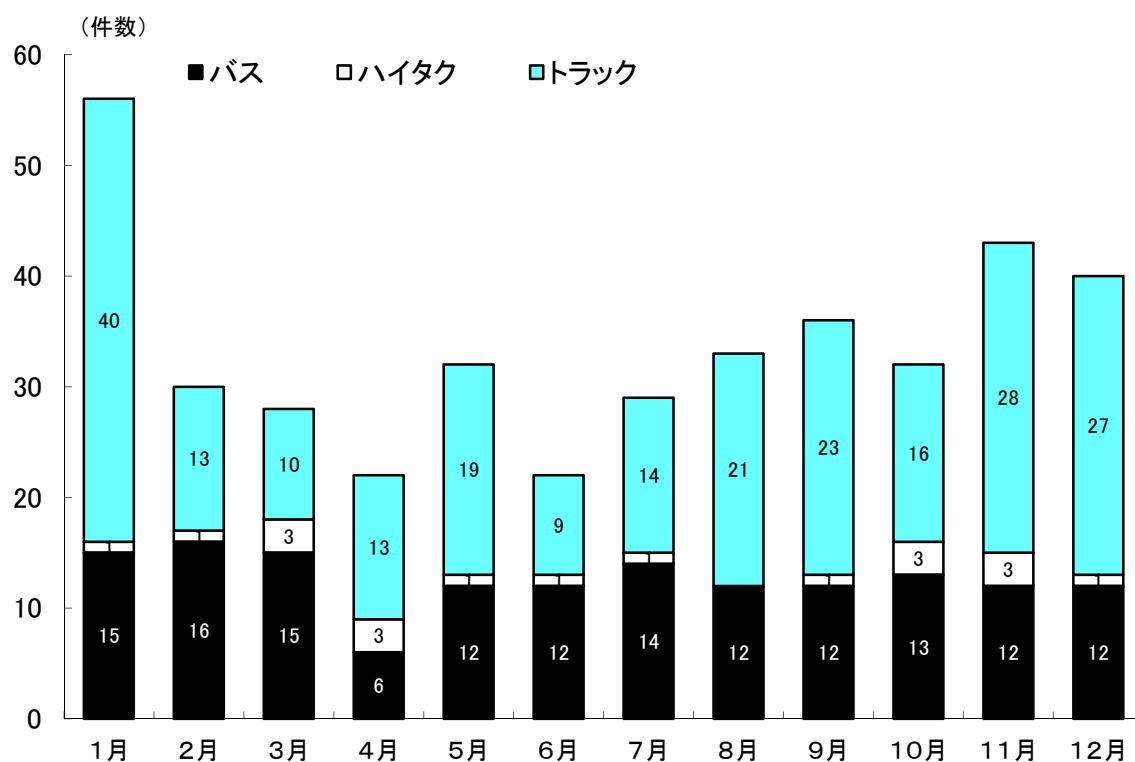
(1) 月別、業態別、事故種別発生状況

令和3年の月別の事故発生状況は[表4－1]のとおりであり、1月の発生が多く、次いで11月、12月の発生が多い。

[表4－1] 月別、業態別、事故種別発生状況

	業 態				事 故 種 類									
	バス	ハイタク	トラック	計	転覆	転落	火災	衝突	車内	死傷	健康起因	車両故障	その他	
1月	15	1	40	56	3	1	1	11	0	5	0	21	14	
2月	16	1	13	30	0	0	0	5	2	2	3	18	0	
3月	15	3	10	28	0	1	1	4	2	3	0	17	0	
4月	6	3	13	22	0	0	2	4	0	6	0	6	4	
5月	12	1	19	32	0	0	3	2	0	2	1	21	3	
6月	12	1	9	22	1	0	2	0	1	3	1	14	0	
7月	14	1	14	29	0	2	2	5	0	1	3	15	1	
8月	12	0	21	33	2	1	1	5	0	2	4	18	0	
9月	12	1	23	36	3	3	2	6	0	1	3	17	1	
10月	13	3	16	32	0	0	1	6	2	7	4	12	0	
11月	12	3	28	43	1	0	2	6	3	4	1	25	1	
12月	12	1	27	40	0	1	5	8	0	3	1	19	3	
計	151	19	233	403	10	9	22	62	10	39	21	203	27	

[図4－1] 月別発生状況



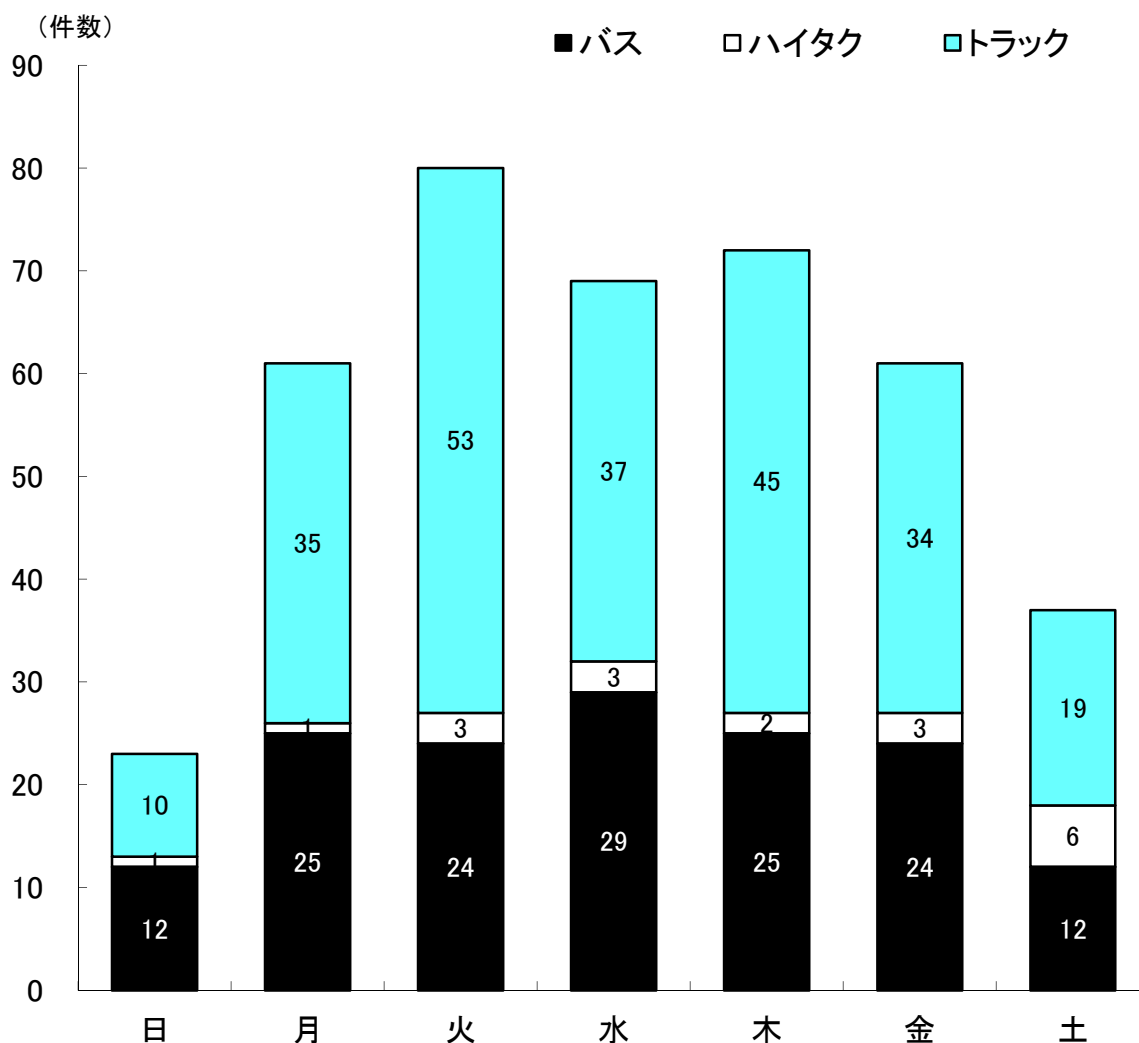
(2) 曜日別、業態別発生状況

令和2年及び令和3年の曜日別の事故発生状況は[表4-2]のとおりであり、日曜日の発生が少ない。

[表4-2] 曜日別、業態別発生状況

	バス		ハイタク		トラック		計	
	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
日	17	12	3	1	13	10	33	23
月	16	25	3	1	31	35	50	61
火	22	24	3	3	40	53	65	80
水	32	29		3	33	37	65	69
木	31	25	4	2	36	45	71	72
金	28	24	4	3	33	34	65	61
土	15	12	4	6	15	19	34	37
計	161	151	21	19	201	233	383	403

[図4-2] 曜日別、業態別発生状況(令和3年)



(3)時刻別、業態別状況

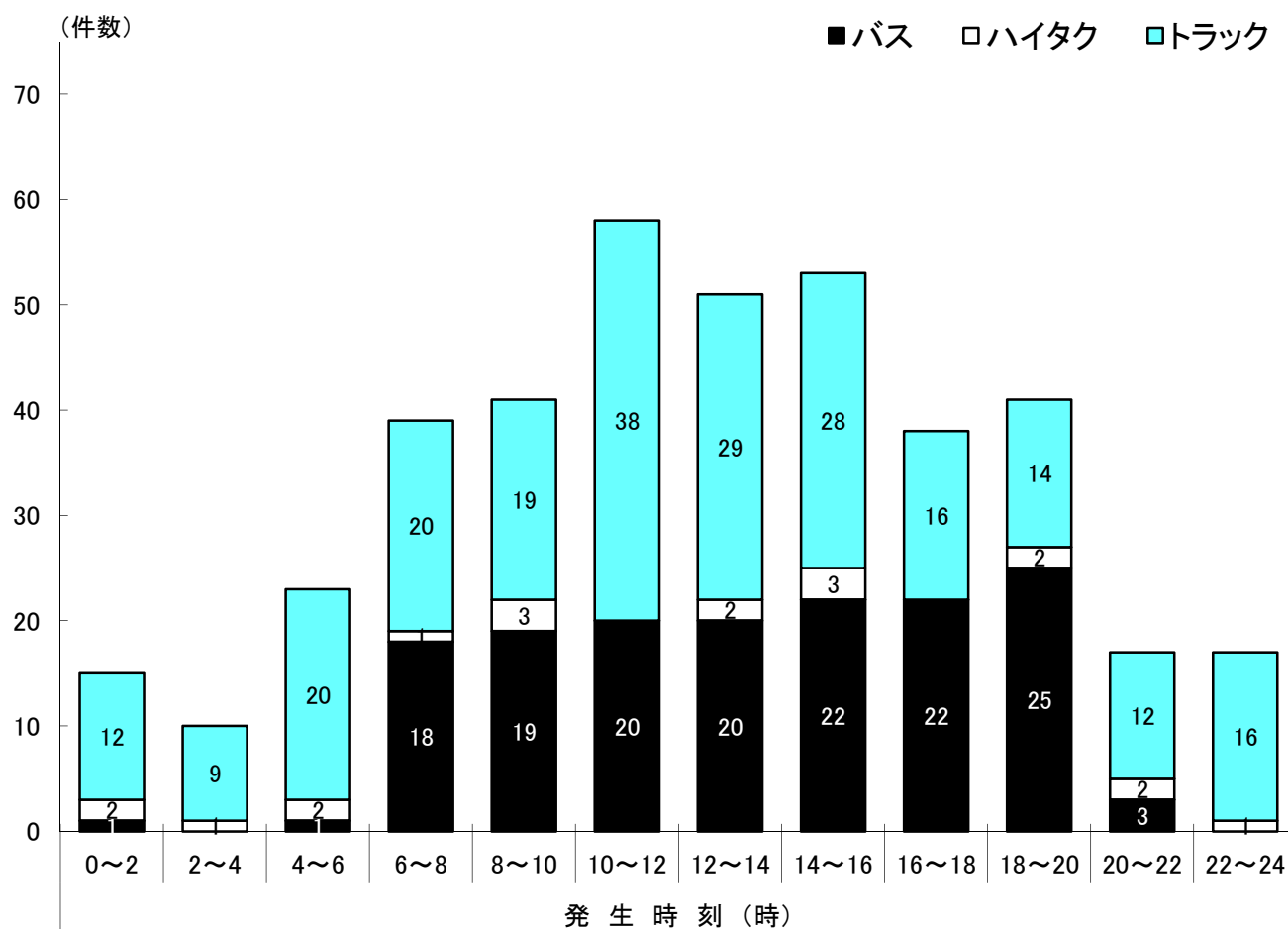
令和3年の時刻別の事故発生状況は[表4-3]のとおりである。

業態別にみると、バスは6時から20時にかけて日中から夕方にかけて多く発生しており、ハイタクは時間帯に関係なく発生し、トラックは4～18時の朝方から夕方にかけて多く発生している。全体としては日中から夕方にかけて多く発生しており、その中でも特に10～16時が多く発生している。

[表4-3]時刻別、業態別発生状況

	発 生 時 刻 (時)												合計
	0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	
バス	1		1	18	19	20	20	22	22	25	3		151
ハイタク	2	1	2	1	3		2	3		2	2	1	19
トラック	12	9	20	20	19	38	29	28	16	14	12	16	233
計	15	10	23	39	41	58	51	53	38	41	17	17	403

[図4-3]時刻別、業態別発生状況



5. 重大事故の原因別発生状況

(1) 業態別、原因別発生状況

令和2年、令和3年の業態別、原因別発生状況は[表5－1]のとおりである。

[表5－1]業態別、原因別発生状況

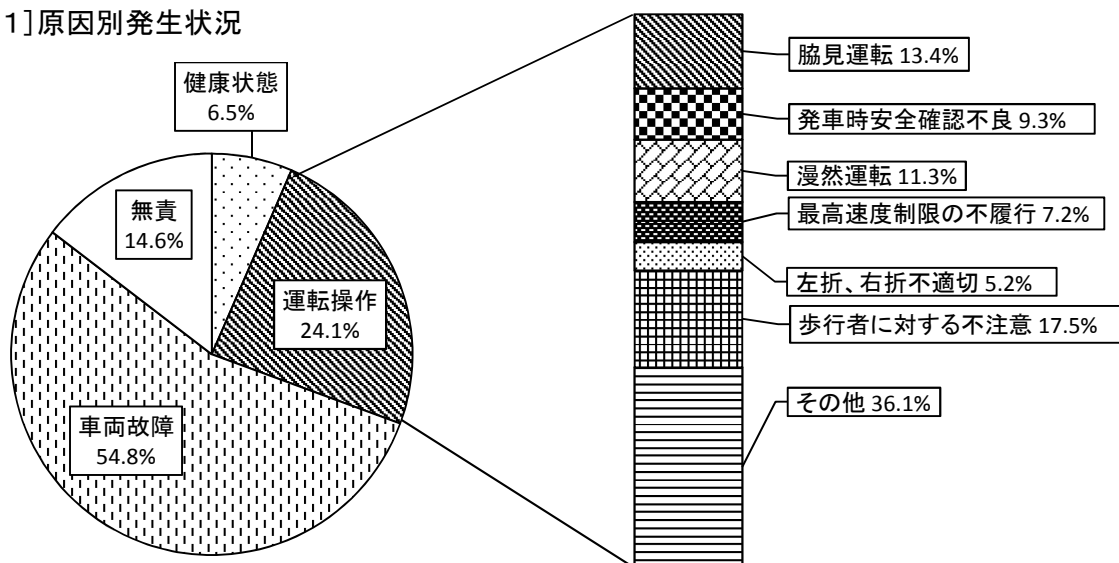
原因分類				バス		ハイタク		トラック		計		構成率	
				令和 2年	令和 3年	令和 2年	令和 3年	令和 2年	令和 3年	令和 2年	令和 3年	令和 2年	令和 3年
有責	乗務員起因	運転操作等	喫煙運転									25.3%	24.1%
			脇見運転				2	9	11	9	13		
			歩行者に対する不注意		1	8	8	9	8	17	17		
			左折、右折不適切			2	1	5	4	7	5		
			安全速度の不履行				1	2	7	2	8		
			最高速度制限の不履行		1	1		8	6	9	7		
			漫然運転	1		2		6	11	9	11		
			発車時の安全確認の不良又は不履行	3	8		1			3	9		
			悪路における運転操作不適切	1				11	3	12	3		
			追越不適切						3		3		
			制動操作不適切	2						2			
			信号無視	1	1		1	3		4	2		
			後退方法不適切					2	1	2	1		
			退避不適切		1			1	1	1	2		
			車間距離の不適切						1		1		
			一時停止又は徐行不履行					1		1			
			右側通行										
			乗務中の雑談										
			携帯電話の操作										
			居眠り運転						1		1		
			飲酒時の運転			1		7	6	8	6		
			その他	1		1	1	9	7	11	8		
			小 計	9	12	15	15	73	70	97	97		
	健康状態	脳疾患		1	2		3	6	5	7	7.0%	6.5%	
		心臓疾患			1		2	3	3	3			
		その他	6	7	1	1	12	8	19	16			
		小 計	6	8	4	1	17	17	27	26			
	車両故障	日常点検の不履行又は不適切	13	1			26	30	39	31	55.9%	54.8%	
		定期点検整備の不履行又は不適切	8	2			3	4	11	6			
		臨時整備の不適切	4	3			3	7	7	10			
		その他	113	120			44	54	157	174			
		小 計	138	126			76	95	214	221			
無責	相手方起因	歩行者等	信号等無視			1				1	0.5%	1.0%	
			車の直前直後横断										
			車道通行					1		1			
			酩酊徘徊中										
			飛び出し				2	2	2	2			
			その他										
			小 計			1	2	3	2	4			
		その他	踏切警手の不適切									9.7%	13.6%
			他の車両の不注意	8	4	1	2	28	37	37	43		
			その他		1				11		12		
			小 計	8	5	1	2	28	48	37	55		
		その他					1		5		1		0.3%
合 計				161	151	21	19	201	233	383	403	99%	100%

(2)原因割合

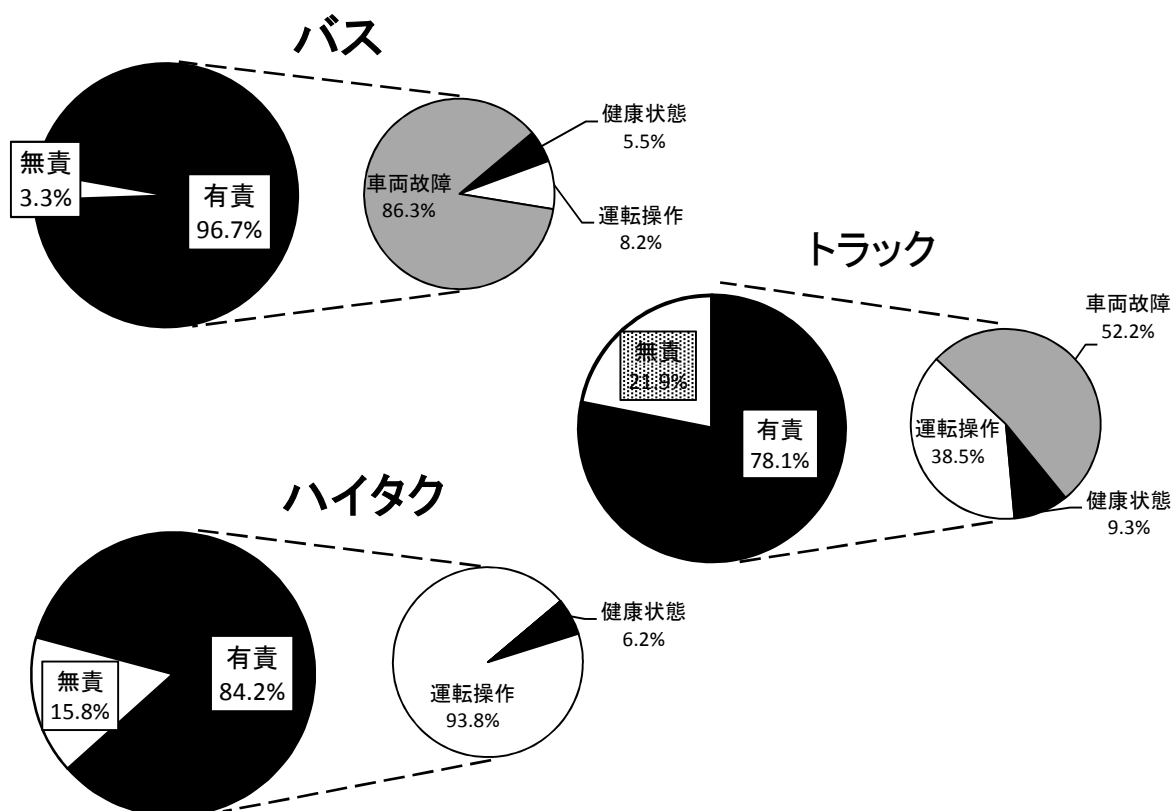
令和3年の原因別発生状況[図5-1]をみると、全件数403件中、事業者が有責となる事故は344件発生し、全体の約85.3%を占めており、その多くが運転操作不良及び車両故障に起因するものである。さらに運転操作に起因する事故の内訳をみると、脇見運転が約13.4%、歩行者に対する不注意が約17.5%、左折、右折時の安全確認が不適切だったものが約5.2%、最高速度制限の不履行だったものが約7.2%、発車時安全確認不良が9.3%を占めている。

令和3年の業態別、責任別発生状況[図5-2]をみると、バスにおいては約96.7%が有責であり、有責のうち車両故障に起因するものが約86.3%を占め、健康状態に起因するものが約5.5%を占めている。ハイタクにおいては約84.2%が有責であり、有責のうち運転操作に起因するものが約93.8%を占め、健康状態に起因するものが約6.2%を占めている。トラックにおいては約78.1%が有責であり、有責のうち運転操作に起因するものが約38.5%を占め、車両故障に起因するものが約52.2%を占めている。

[図5-1]原因別発生状況



[図5-2]業態別、責任別発生状況



6. 事業用自動車の乗務員に起因する重大事故発生状況

(1) 乗務員に起因する重大事故の発生状況

令和2年及び令和3年の乗務員に起因する重大事故の発生状況は[表6-1]のとおりである。
令和3年の事故の種類別をみると、バスにおいては健康起因事故と車内事故が約40.0%、ハイタクにおいては死傷事故が約68.8%を占めている。トラックにおいては衝突事故と死傷事故が約23.0%、健康起因事故が約13.8%を占めている。

[表6-1] 乗務員に起因する事故発生状況

業態 種類	バス		ハイタク		トラック		計	
	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
転覆					12	8	12	8
転落	2				7	9	9	9
火災			2		3	1	5	1
衝突		2		2	16	20	16	19
車内	6	8	1	1			7	9
死傷	1	1	12	11	20	20	33	32
健康起因	6	8	4	1	16	12	26	26
その他		1	1	1	18	17	19	19
計	15	20	20	16	92	87	127	123

(2) 衝突事故発生状況

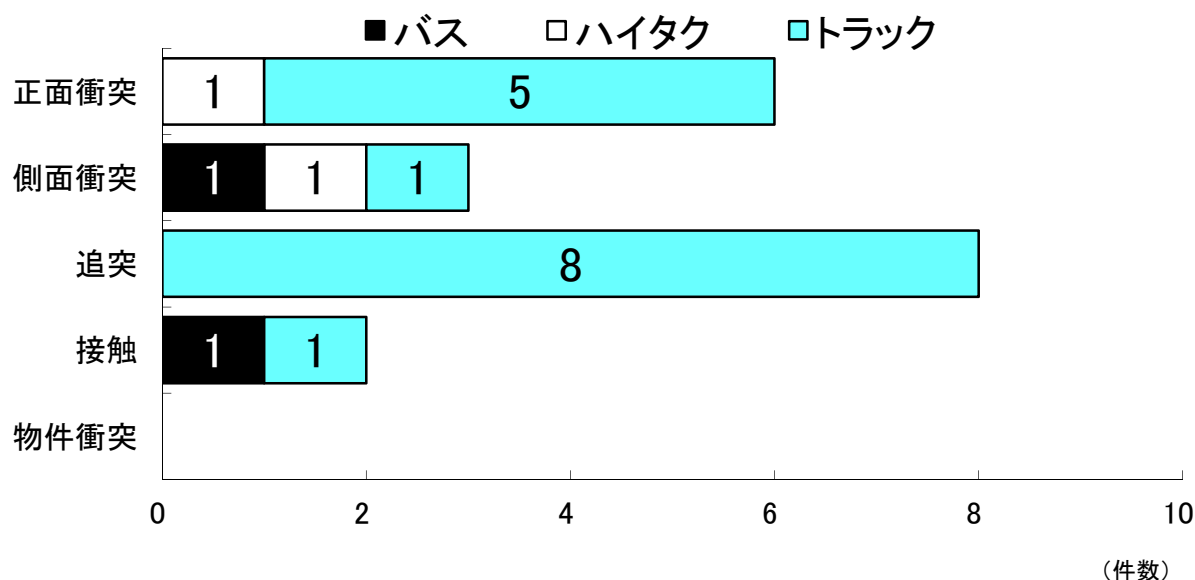
[表6-1]の令和2年の衝突事故16件と令和3年の衝突事故24件を衝突状態別に分けると[表6-2]のとおりである。

令和2年はトラックのみだったが、令和3年は全業態で発生しており、正面衝突と追突が多く発生している。

[表6-2] 乗務員に起因する衝突事故発生状況

業態 状態	バス		ハイタク		トラック		計	
	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
正面衝突				1	1	5	1	6
側面衝突		1		1	4	1	4	3
追突					8	8	8	8
接触		1			1	1	1	2
物件衝突					2		2	
計		2		2	16	15	16	19

[図6-1] 状態別衝突事故発生状況(令和3年)



(3)死傷事故発生状況

[表6－1]の令和2年の死傷事故33件と令和3年の死傷事故32件を、事故発生時における死傷者の状態別に分けると[表6－3]のとおりである。

令和3年は前年と比較すると、自転車運転時の事故が半数の5件に減少しており、横断歩道歩行に対して13件が発生しており、9件増加している。

[表6－3]乗務員に起因する死傷事故発生状況

業態 歩行者等の状態	バス		ハイタク		トラック		計	
	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
左側通行								
右側通行								
信号無視								
車道通行			2		4	4	6	4
歩道通行								
横断歩道歩行	1	1	2	4	1	8	4	13
車の直前横断			3			2	3	2
斜横断				1	1	1	1	2
飛び出し				1				1
酩酊								
路上作業					2	1	2	1
路上遊戯								
自転車運転			3	1	7	4	10	5
乗降中								
安全地帯								
その他			2	3	5	1	7	4
計	1	1	12	10	20	21	33	32

7. 乗務員に起因する重大事故惹起運転者の状況

(1) 年齢層別発生状況

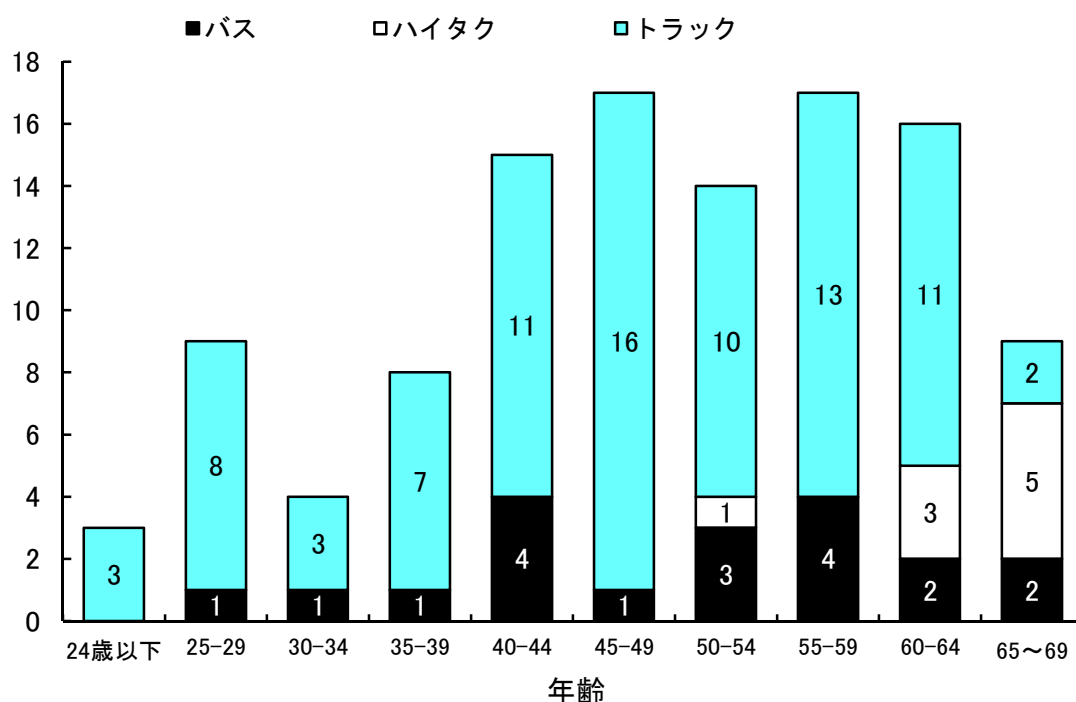
令和3年の乗務員に起因する重大事故発生件数を、運転者の年齢層別にみると[表7-1]のとおりである。

各業態毎の事故惹起運転者の年齢層の割合をみると、最も割合の多い年齢層はバスにおいては40～44歳・55～59歳でそれぞれ約20.0%を占めており、ハイタクにおいては65～69歳で約31.3%を占めており、トラックにおいては45～49歳で約18.4%を占めており、全体的にみると40代と50代で約51.2%と半数以上を占めていた。

[表7-1] 年齢層別発生状況

業態 年齢(歳)	バス	ハイタク	トラック	計
24歳以下			3	3
25～29	1		8	9
30～34	1		3	4
35～39	1		7	8
40～44	4		11	15
45～49	1		16	17
50～54	3	1	10	14
55～59	4		13	17
60～64	2	3	11	16
65～69	2	5	2	9
70～74	1	4	3	8
75～79		3		3
計	20	16	87	123

[図7-1] 年齢層別発生状況



(2) 経験年数別発生状況

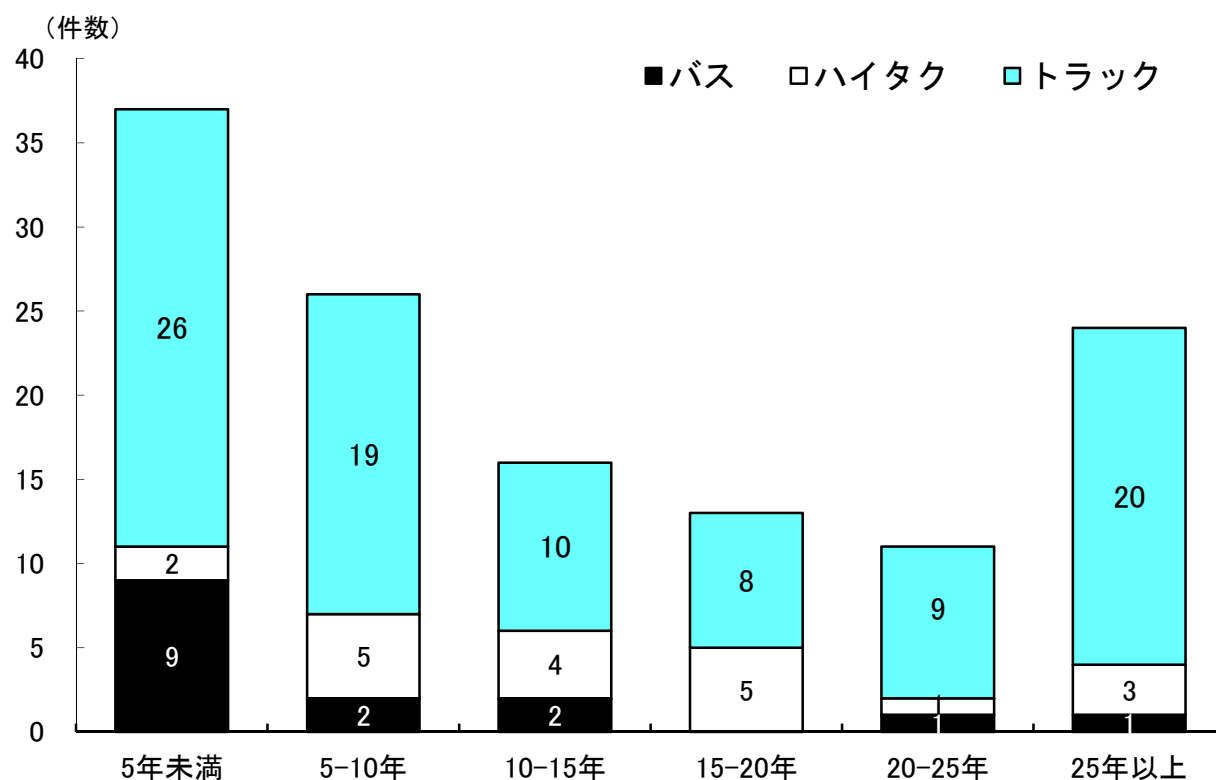
令和2年及び令和3年の乗務員に起因する重大事故を運転者の経験年数別にみると[表7-2]のとおりである。

令和2年、令和3年ともに経験年数5年未満の運転者による事故が最も多く発生しており、令和3年においては約24.4%を占めていたが、経験年数25年以上の運転者も約20.3%と多い割合を占めていた。

[表7-2] 経験年数別発生状況

業態 経験年数(年)		バス		ハイタク		トラック		計	
		令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
5年未満 内訳	1年未満	2	1	1	3	7	9	10	13
	1～2未満	2	1			6	6	8	7
	2～3未満	1				5	5	6	5
	3～4未満	2		1		4	3	7	3
	4～5未満	2				4	2	6	2
5年未満小計		9	2	2	3	26	25	37	30
5～10未満		2	7	5		19	14	26	21
10～15未満		2	1	4	4	10	15	16	20
15～20未満			5	5	3	8	6	13	14
20～25未満		1	1	1	2	9	10	11	13
25年以上		1	4	3	4	20	17	24	25
計		15	20	20	16	92	87	127	123

[図7-2] 経験年数別発生状況(令和3年)



(3)乗務開始から事故発生までの乗務距離

令和2年及び令和3年の乗務員に起因する事故の事故当日の乗務開始から事故発生までの乗務距離は[表7-3]のとおりである。

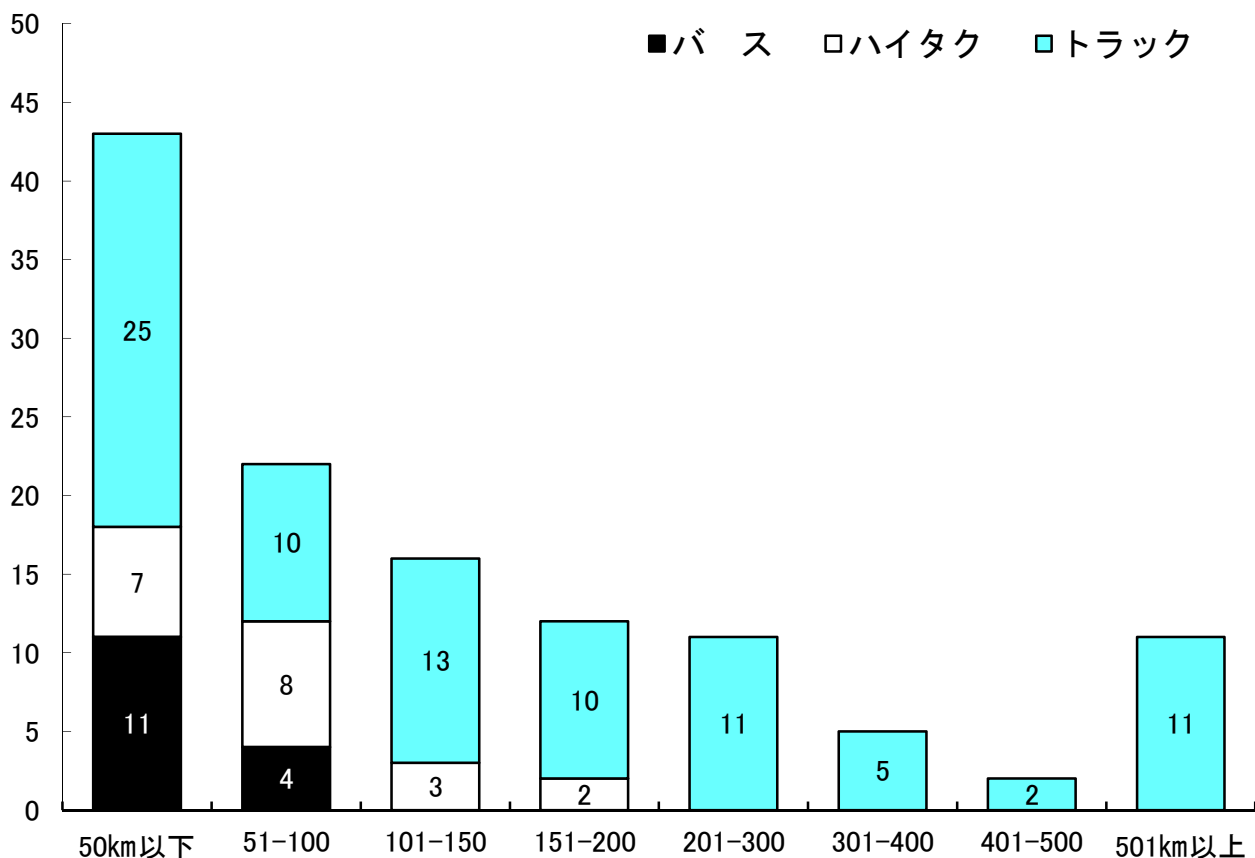
令和2年、令和3年ともに全体で乗務距離が100km以下において事故が多く発生している。

[表7-3]乗務開始から事故発生までの乗務距離

業態 乗務 距離(Km)	バ ス		ハイタク		トラック		計	
	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年	令和2年	令和3年
0～ 50	11	10	7	12	14	25	32	47
51～100	4	6	8	3	22	10	34	19
101～150		2	3	1	10	13	13	16
151～200		2	2		13	10	15	12
201～300					12	11	12	11
301～400					8	5	8	5
401～500					3	2	3	2
501以上					10	11	10	11
計	15	20	20	16	92	87	127	123

[図7-3]乗務開始から事故発生までの乗務距離(令和3年)

(件数)



Ⅲ 「事業用自動車事故調査報告書」を活用した 同種事故の再発防止について

平成26年6月、（公財）交通事故総合分析センターを事務局として、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」が設置され、以後国土交通省の委託に基づき重大事故の事故要因の調査分析を行っています。

また、調査を行った重大事故については「事業用自動車事故調査報告書」に取りまとめ、順次公表しています。

なお、令和4年8月現在における調査案件は別表のとおりで、50件について「事業用自動車事故調査報告書」が公表され、原因の調査・分析結果に基づく再発防止策が提言されておりますので、同提言などを元に同種事故の防止に向けて積極的に取り組んでいただきたいと思います。（今回、令和2年8月以降に公表された事故調査報告書の概要版を掲載しております。）

《事業用自動車事故調査報告書・概要版》

- 別紙1．大型乗合バスの衝突事故（神奈川県横浜市）
- 別紙2．大型乗合バスの衝突事故（兵庫県神戸市）
- 別紙3．大型トラクタ・セミトレーラの追突事故（石川県かほく市）
- 別紙4．大型トラックの衝突事故（岐阜県多治見市）
- 別紙5．大型タンク車の追突事故（北海道石狩郡当別町）
- 別紙6．タクシーの衝突事故（兵庫県神戸市）
- 別紙7．大型トラックの追突事故（滋賀県蒲生郡竜王町）
- 別紙8．大型トラックの踏切事故（神奈川県横浜市）
- 別紙9．中型トラックの追突事故（大阪府堺市）
- 別紙10．大型トラックの衝突事故（滋賀県高島市）

※詳細は以下の国土交通省HPに掲載されておりますので、ご覧下さい。

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

事業用自動車事故調査委員会の調査案件

(令和4年8月現在、計61件の事故を調査し、そのうち50件について報告書を公表)

特別重要調査対象

事案番号	発生年月日	事故の種類	発生場所	事故の状況	進捗状況
1	平成26年9月26日	貸切バスの追突事故	神奈川県平塚市	貸切バスが、路肩側に停車していた高所作業車に追突した事故。 重傷2名、軽傷14名。	平成27年11月11日公表
2	平成27年1月9日	乗合バスの衝突事故	東京都大田区	乗合バスが、信号機の柱に衝突した事故。 重傷1名、軽傷18名。	平成28年5月27日公表
3	平成27年7月14日	貸切バスの追突事故	三重県四日市市	貸切バスが、ダンブカーに追突し転落した事故。 重傷3名、軽傷22名。	平成29年2月28日公表
4	平成28年1月7日	乗合バスの衝突事故	東京都小金井市	乗合バスが、信号機等をなぎ倒しアパートに衝突した事故。 軽傷1名。	平成29年5月23日公表
5	平成28年1月15日	貸切バスの転落事故	長野県北佐久郡軽井沢町	貸切バスが、対向車線をはみ出して崖下に転落した事故。 死亡15名、重傷22名、軽傷4名。	平成29年7月5日公表
6	平成28年3月17日	中型トラックの追突事故	広島県東広島市	中型トラックが、トンネル内で渋滞の車列に追突し火災が発生した事故。 死亡2名、軽傷4名。	平成29年12月6日公表
7	平成29年8月25日	大型トラックの衝突事故	徳島県鳴門市大津町	大型トラックが、故障で停車していたマイクロバスに追突した事故。 死亡2名、重傷2名、軽傷12名。	平成31年1月25日公表
8	平成29年11月22日	大型トラクタ・バンセミトラの衝突事故	大阪府大阪市平野区	大型トラクタが車線変更をした際、横を走っていたタクシーに衝突した事故。 死亡1名、重傷2名。	令和元年8月2日公表
9	平成30年2月15日	大型トラックの追突事故	愛知県岡崎市	大型トラックが赤信号で停止していた別のトラックに追突し、更にその前方の軽自動車など合計6台が関係する多重事故。 死亡1名、重傷1名、軽傷3名。	令和2年1月31日公表
10	平成30年10月28日	乗合バスの多重追突事故	神奈川県横浜市	乗合バスが、信号待ちで停止していた乗用車に追突し、更に前方の別の乗合バスが関係する多重事故。 死亡1名、重傷3名、軽傷3名。	令和3年1月29日公表
11	平成31年4月21日	乗合バスの対歩行者事故	兵庫県神戸市	乗合バスが、横断歩道に赤信号で進入し、横断歩道を横断していた歩行者をはねた事故。 死亡2名、重傷1名、軽傷3名。	令和3年5月28日公表
12	令和元年9月5日	大型トラックと鉄道車両の衝突事故	神奈川県横浜市神奈川区	大型トラックが、踏切において、電車と衝突した事故。 死亡1名、重傷15名、軽傷62名。	令和3年12月24日公表
13	令和2年4月19日	乗合バスの対歩行者事故	東京都新宿区	乗合バスが交差点を右折する際に、横断歩道を横断していた歩行者をはねた事故。 死亡1名。	調査中
14	令和2年7月24日	乗合バスの対自転車事故	神奈川県横浜市都筑区	乗合バスが交差点を右折する際に、横断歩道を横断していた自転車利用者をはねた事故。 死亡1名。	調査中
15	令和3年8月28日	乗合バスの対自転車事故	福岡県北九州市小倉北区	乗合バスが、道路左側を走行していた自転車利用者ををはねた事故。 死亡1名。	調査中
16	令和3年12月16日	大型トラクタの対歩行者事故	徳島県小松島市	大型トラクタが、交差点を左折する際に、横断歩道を横断していた歩行者をはねた事故。 死亡1名。	調査中
17	令和4年8月22日	乗合バスの横転・火災事故	愛知県名古屋市中区	高速乗合バスが、乗客を乗せ運行中に横転し、炎上した事故。 死亡2名、軽傷7名。	調査中

本資料
別紙1

本資料
別紙2

本資料
別紙8

重要調査対象

事案番号	発生年月日	事故の種類	発生場所	事故の状況	進捗状況
1	平成26年7月2日	大型トラクタの追突事故	石川県かほく市	大型トラクタが道路作業中のトラックに追突した事故。 死亡2名、軽傷2名。	令和2年8月28日公表
2	平成26年7月15日	トラクタ・コンテナセミトラの横転事故	新潟県小千谷市	国際海上コンテナトラクタが、対向車線の防護柵に衝突、横転した事故。 死亡1名。	平成27年4月15日公表
3	平成26年8月4日	貸切バスの追突事故	東京都江東区	首都高速9号線で貸切バスが乗合バスに追突した事故。 軽傷10名。	平成27年7月29日公表
4	平成26年8月7日	トラックの積載物(劇物)落下漏洩事故	大分県臼杵市	過酸化水素水入りのポリタンクを積んだトラックが、荷崩れを起こし路面へ落下させた事故。 けが人等はなし。	平成27年4月15日公表
5	平成26年8月25日	貸切バスの追突事故	静岡県富士市	貸切バスが前方を走行していたトラックに追突した事故。 重傷2名、軽傷25名。	平成27年11月11日公表
6	平成26年8月23日	トラクタの積載物(食用油)漏洩事故	大阪府及び和歌山県	国際海上コンテナトラクタに積載された約23キロリットルの食用油のうち約7キロリットルを流出させ路上に漏えいした事故。	平成27年11月11日公表
7	平成26年10月22日	大型トラックの追突事故	静岡県浜松市	大型トラックに後続の大型トラックが追突し、追突された大型トラックがタンク車と貸切バスに玉突き追突した多重事故。 重傷1名、軽傷2名。	平成28年2月17日公表
8	平成26年11月8日	貸切バスの衝突事故	東京都板橋区	オートバイとの衝突をきっかけに発生した貸切バス3台の玉突き事故。 軽傷57名。	平成28年5月27日公表
9	平成26年11月27日	タンク車の追突事故	愛知県犬山市	信号待ちをしていた車両にタンク車が追突した9台が絡む多重事故。 軽傷9名。タンク車より危険物6キロリットルが漏洩した。	平成28年2月17日公表
10	平成26年12月23日	トラクタ・コンテナセミトラの横転事故	東京都葛飾区	国際海上コンテナを積載したトラクタの横転事故。 死亡1名、軽傷1名。	平成28年8月2日公表
11	平成27年1月14日	乗合バスの衝突事故	千葉県白井市	乗合バスが、道路左側のガードレールに衝突した後に住宅のフェンスに衝突した事故。 重傷3名、軽傷5名。	平成28年5月27日公表
12	平成27年1月20日	乗合バスの衝突事故	北海道小樽市	乗合バスが圧雪凍結の道路で前の車両への追突回避のためハンドルを操作したところ、スリップして道路左側施設の石垣に衝突した事故。 軽傷10名。	平成28年5月27日公表

本資料
別紙3

13	平成27年1月30日	乗合バスの追突事故	北海道中川郡	乗合バスがトレーラに追突し、その弾みで道路標識に衝突した事故。 重傷2名、軽傷3名。	平成28年5月27日公表	
14	平成27年4月17日	トレーラの積載物(危険物)漏洩事故	静岡県富士宮市	タンクセミトレーラが横転し、道路外に転落した事故。灯油等危険物を漏洩した。 死亡1名。	平成28年12月13日公表	
15	平成27年4月22日	貸切バスの衝突事故	熊本県南小国町	貸切バスが道路脇の街路樹に衝突した事故。 重傷2名、軽傷19名。	平成28年8月2日公表	
16	平成27年4月27日	貸切バスの追突事故	静岡県浜松市	貸切バスが赤信号で停止していた別の貸切バスに追突した事故。 軽傷28名。	平成29年2月28日公表	
17	平成27年6月29日	トラクタ・コンテナセミトレーラの転落事故	神奈川県足柄下郡箱根町	可燃物を積載したコンテナセミトレーラが転落し炎上した事故。 死亡1名。	平成28年12月13日公表	
18	平成27年7月4日	貸切バスの横転事故	大分県別府市	貸切バスが雨でスリップし横転した事故。 重傷4名、軽傷9名。	平成29年12月6日公表	
19	平成27年12月23日	トラクタ・コンテナセミトレーラの衝突事故	東京都江戸川区	国際海上コンテナを積載したトレーラの衝突事故。 死傷者なし。	平成29年12月6日公表	
20	平成28年5月30日	タクシーの衝突事故	東京都江戸川区	法人タクシーが、側道との分岐部に衝突した事故。 死亡1名、軽傷1名。	平成29年12月6日公表	
21	平成28年5月3日	中型トラックの追突事故	山口県下松市	中型トラックが、渋滞中の車列に追突した事故。 死亡3名、重傷2名、軽傷6名。	平成30年6月8日公表	
22	平成28年6月4日	トラクタ・車両運搬セミトレーラの対歩行者事故	大阪府大阪市住之江区	車両運搬セミトレーラが、横断歩道を横断中の歩行者をはねた事故。 死亡1名、重傷1名。	平成30年6月8日公表	
23	平成28年8月28日	大型トラックの追突事故	静岡県焼津市	トラックが故障で停車していたトレーラに追突し、トラックに積んでいたドラム缶が路上に散乱、ドラム缶に入っていた工業用油の一部が漏えいた事故。軽傷1名。	平成30年6月8日公表	
24	平成28年10月2日	大型トラックの衝突事故	愛知県岡崎市	トラックが故障で停車していた高速乗合バスに追突した事故。 死亡2名、重傷1名、軽傷4名。	令和元年8月2日公表	
25	平成28年10月8日	トラクタ・バンセミトレーラの追突事故	香川県観音寺市	バンセミトレーラが祭りの列に追突した事故。 死亡1名、重傷4名、軽傷33名。	平成30年6月8日公表	
26	平成29年1月17日	大型トラックの衝突事故	長崎県佐世保市	大型トラックがオートバイを追い越した際、道路右側の民家の門柱に衝突し、積載していたコンテナが落下。コンテナに入っていた塩酸及び希硫酸が漏洩した事故。 重傷1名、軽傷1名。	令和元年8月2日公表	
27	平成29年2月26日	貸切バスの衝突事故	長野県佐久市	貸切バスがトンネルの側壁に衝突した事故。 重傷2名、軽傷10名。	平成31年1月25日公表	
28	平成29年7月13日	貸切バスの転落事故	福井県あわら市	貸切バスが単独で道路左側の路肩に車体の左側を下にして横転した事故。 重傷2名、軽傷1名。	平成31年1月25日公表	
29	平成29年8月18日	貸切バスの転落事故	北海道上川郡清水町	貸切バスが単独で道路左側の草むらに転落した事故。 重傷11名、軽傷32名。	平成31年1月25日公表	
30	平成29年8月30日	大型トラックの追突事故	岐阜県多治見市	大型トラックが、工事規制区間の工事現場に停車していた工事用車両に追突した事故。 死亡1名、重軽傷9名。	令和2年8月28日公表	本資料別紙4
31	平成29年11月17日	大型乗合バスの衝突事故	兵庫県神戸市中央区	高速乗合バスが車線変更した際、二輪車に気付かず接触した事故。 死亡1名。	令和元年8月2日公表	
32	平成29年11月25日	乗合バス(中型)衝突事故	東京都世田谷区	乗合バスが道路左側のガードレールを押し倒しながら進行し、電柱に衝突した事故。 軽傷13名。	令和2年1月31日公表	
33	平成30年2月13日	タンク車の追突事故	北海道石狩郡当別町	タンクローリーが信号待ちの軽乗用車に追突し、その弾みで軽乗用車が更に前方の別のトラックに追突した事故。 死亡2名、軽傷1名。	令和3年1月29日公表	本資料別紙5
34	平成30年5月14日	法人タクシーの衝突事故	兵庫県神戸市中央区	法人タクシーがセンターラインを超えて対向車の大型トレーラと衝突した事故。 死亡1名、重傷1名、軽傷1名。	令和2年8月28日公表	本資料別紙6
35	平成30年6月19日	タクシーの衝突事故	長崎県平戸市	法人タクシーが乗客1名を乗せ運行中、センターラインを超えて対向車の乗用車と衝突した事故。 重傷1名、軽傷3名。	令和2年1月31日公表	
36	令和元年5月8日	トラックの多重追突事故	大阪府堺市	トラックが、渋滞のため停止していた別のトラックに追突し、さらに前方の乗用車2台の計4台が絡む多重事故。 死亡1名、重傷2名、軽傷8名。	令和3年12月24日公表	本資料別紙9
37	令和元年6月13日	大型トラックの多重追突事故	滋賀県蒲生郡竜王町	大型トラックが乗用車に追突し、その弾みで乗用車が更に前方の別のトラックに追突した事故。 死亡3名、軽傷2名。	令和3年5月28日公表	本資料別紙7
38	令和元年10月27日	大型トラックの衝突事故	滋賀県高島市	大型トラックが、センターラインを超えて対向の乗用車と衝突した事故。 死亡1名、重傷1名。	令和3年12月24日公表	本資料別紙10
39	令和元年12月11日	大型トラックの死傷事故	千葉県千葉市	大型トラックが、道路工事現場の交通整理員や作業員をはね、さらに工事関係車両4台に衝突した事故。 死亡2名、重傷2名、軽傷3名。	調査中	
40	令和2年6月8日	貸切バスの衝突事故	千葉県千葉市	貸切バスが、交差点の中央分離帯に設置された信号機の支柱に衝突した事故。 重傷1名、軽傷8名。	調査中	
41	令和2年12月17日	法人タクシーの衝突事故	福岡県北九州市	法人タクシーが乗客3名を乗せ運行中、道路右側の電柱に衝突した事故。 死亡2名、重傷1名、軽傷1名。	調査中	
42	令和3年1月4日	法人タクシーの死傷事故	東京都渋谷区	法人タクシーが乗客1名を乗せ運行中、横断歩道を横断中の歩行者をはねた事故。 死亡1名、重傷5名、軽傷1名。	調査中	
43	令和3年7月14日	大型トラックの衝突事故	山梨県甲府市	大型トラックが渋滞のため停車していた乗用車に追突し、その弾みで、乗用車が更に前方の車両に追突するなど計5台が絡む多重事故。 死亡2名、重傷1名、軽傷2名。	調査中	
44	令和3年10月18日	中型トラックの衝突事故	山形県東根市	中型トラックがバス停にて乗車扱いのため停車していた乗合バスに追突し、更に、左側の歩道に乗り上げ、乗合バスに乗り込もうとしていた利用者を撥ねるなどした事故。 重傷2名、軽傷2名。	調査中	

注) 負傷者数は、令和4年2月現在で把握しているものです。

大型乗合バスの衝突事故（横浜市西区）

【別紙 1】

【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。

【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。



大型乗合バスの衝突事故（神戸市中央区）

【別紙 2】

【概 要】

平成31年4月21日14時頃、乗合バスが、乗客が降車した後に、前方の赤信号手前の停止線まで進行し停止するべきところ、**運転者がブレーキペダルとアクセルペダルを踏み間違えたため、赤信号で停止せず進行し、横断歩道を通行中の複数の歩行者に衝突**。



【背 景】

- 運転者 ・停留所で全ての利用者が降車した後に、道を尋ねるため前扉から乗車してきた外国人に対して道案内を行った。
- ・**道案内直後の運転操作は、普段の手順と異なり**、発進後に、車両前後・側方の安全確認を行い、前扉を閉める操作となっていた。
- ・また、**通常の着座位置・着座姿勢に座り直すことなく発進**したため、確実なペダル操作を行うことができず踏み間違いを誘発した可能性がある。
- 事業者 ・教育計画の内容作成と実施は各営業所に委ねられ、かつ、運行管理統括部門は各営業所の状況を確認せず、**営業所に運転者教育が任せられた状態**となっていた。
- このため、**運転者教育が適正に実施されていなかった**。

【再発防止策】

- 事業者 ・駅周辺の道案内をやむを得ず運転者が対応することが予想される場合には、**案内チラシの配布等による簡便な道案内方法を検討**しましょう。
- ・ペダル類の踏み間違いや直前横断者の見落とし等を防止するため、**発進時の安全確認・運転操作手順を検討し、運行の安全を確保するよう指導**しましょう。
- ・運転者教育については、**指導監督指針に基づき、年間計画を策定し、計画に従った運転者教育を実施**しましょう。



大型トラクタ・セミトレーラの追突事故（石川県かほく市）【別紙3】

【概要】

平成26年7月2日10時31分頃、大型トラクタ・セミトレーラが前方を十分注視せず、進路の安全確認不十分のまま、車線境界線塗り替え作業に従事していた普通トラック（道路維持作業用自動車）に追突。



【背景】

- 運転者 ・前方を注視せず、安全確認不十分のまま漫然と進行したため、普通トラックに気付くのが遅れ、咄嗟にブレーキを踏んだが間に合わず追突。
- 事業者 ・夜間から早朝にかけて出庫又は帰庫する運転者に対して点呼を実施しておらず、酒気帯びの有無、疾病・疲労の確認等、安全運行に必要な事項の確認や運転者に対する指示が不十分。
 - ・1日の拘束時間や連続運転時間の超過及び休息期間の不足など改善基準告示違反が多数確認。



【再発防止策】

- 事業者 ・運行管理者が不在となるなど不適切な運行管理体制を是正しましょう。
- ・運行管理者に対し、点呼を確実に実施し、運転者の疲労や健康管理等を確認するとともに、安全運行のために必要な指示を行うよう指導しましょう。
- ・運行管理者に対し、運転者の勤務状況や拘束時間を把握し、適正な乗務管理を行うよう指導しましょう。

大型トラックの衝突事故（岐阜県多治見市）【別紙4】

【概要】

平成29年8月30日13時46分頃、大型トラックが高速道路を走行中、道路工事のため駐車していた工事用車両に気付くのが遅れて衝突。事故の衝撃で積み荷の一部が高架下の国道に落下。



【背景】

- 運転者 ・事故の30分以上前から、携帯電話での通話に意識が集中し、車線逸脱や道路工事による速度規制及び車線規制への注意が疎かなまま、高速度で運転を継続。
- ・運転経路を確認するために携帯電話の地図アプリを操作し、前方不注視の状態で運転を継続。
- 事業者 ・運転中の携帯電話使用の危険性についての教育は行われていたが、結果として徹底が不十分。
- ・運行開始後に電話にて始業点呼を行う等対面による点呼が行われず運行の安全を確保するために必要な確認や指示が適切に行われていない場合があるなど、運行管理の実施体制が一部不適切。



【再発防止策】

- 事業者 ・運行管理者に対し、運転者に対する指導教育が形式的なものにならないよう、常に運転者の習得の程度を把握しながら進めるよう指導しましょう。
- ・運転者に対する点呼や必要な指示等が確実に実施できるよう、運行管理の実施体制を整えましょう。

大型タンク車の追突事故（北海道石狩郡当別町）

【別紙 5】

【概要】

平成30年2月13日10時36分頃、空積載の大型タンク車が、片側2車線の直線道路の第1通行帯を走行中、前方に対する注意を怠り、信号待ちで停止していた軽乗用車に追突して前に押し出し、結果3台の車両が関係する多重追突。



事故車両

【背景】

- 運転者 ・通り慣れた、距離が長い直線道路のため、遠くの山並みに注意が移り、脇見運転等になった可能性。
- 事業者 ・通り慣れた長い直線道路では単調な運転が続き、注意力が散漫になりがちになることを認識させる指導が不十分。
・適性診断の結果(交通状況をよく見ようとする積極的な姿勢の不足等)を運転者が理解し、運転に反映されているかの確認が不十分。



【再発防止策】

- 運転者 ・貨物を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを意識しましょう。
- 事業者 ・注意力が欠如した状態での運転に重大な危険性があることを理解させ、長く単調な運転が続く場合には休憩を取るよう運転者に指導しましょう。
・適性診断結果を伝達するだけでなく、運転の改善に努めるよう継続的に指導しましょう。



タクシーの衝突事故（神戸市中央区）

【別紙 6】

【概要】

平成30年5月14日14時48分頃、タクシーが乗客1名を乗せて運行中、追い越しのためのはみ出し禁止区間であるにもかかわらず、前方車両を追い越すため対向車線側に入り、大型トラクタ・セミトレーラと正面衝突。



事故車両

【背景】

- 運転者 ・追い越しのためのはみ出し禁止区間で対向車線に速度超過で進入するなど他にも交通法令を無視した危険な運転行為が常態化。
- ・乗客へのシートベルト着用が不徹底。
- 事業者 ・運行記録計の記録をみると速度超過が顕著であるにもかかわらず、運転者に注意喚起を怠っていた。
・健康診断の結果、視力の低下がみられ、「要精密検査」の診断を受けていたが、受診状況を確認していなかった。
・適性診断の結果、「先を急ぐ傾向が強い」など指摘されていたが、運転者自らに運転特性を自覚させるための指導教育が不十分。



【再発防止策】

- 運転者 ・乗客の安全・安心がすべてに優先する運転行動を徹底しましょう。
- ・乗客にシートベルトの着用を徹底しましょう。
- 事業者 ・運転者が危険運転をしていないか、定期的に運行記録やドライブレコーダーの映像をチェックして、それを活かした指導教育に取り組みましょう。
・運転者の健康診断結果、適性診断結果等を参考に乗務管理を適切に行いましょう。



大型トラックの追突事故（滋賀県蒲生郡竜王町）

【別紙 7】

【概 要】

令和元年6月13日13時10分頃、名神高速道路において、居眠り運転の大型トラックが渋滞中の車列最後尾でほぼ停止状態にあった乗用車に追突、3台が絡む多重衝突事故。



【背 景】

- 運転者・眠気を感じたまま運転を継続したことにより居眠り運転となり、前方車両に気付くのが遅れた。
- ・一ヶ月間の運行で休息場所は車中が約半数、かつ、休息期間が不足し、睡眠により疲労回復が十分に図られていなかった。
- 事業者・運行指示書を作成せず、運転者に休息や休憩場所を決めさせていた等運転者に必要な指示を行っていなかった。
- ・電話による点呼を行う際は、運転者から電話がない限り点呼が行われず、健康状態の確認を含めて必要な運行管理を行っていなかった。

【再発防止策】

- 運転者・乗務中に眠気が生じた場合、運転を継続せず直ちに車両を安全な場所に停止させましょう。
- 事業者・改善基準告示に則した乗務管理を行うとともに、疲労回復のため車中以外の休息場所の確保にも配慮しましょう。
- ・運転者に対し、2泊以上となる運行を行わせる場合、運行指示書を必ず作成し、休憩地点、休憩時間を指定するなど適切な運行指示を行いましょう。
- ・点呼を運転者任せにせず、点呼において運転者の疲労の程度や健康状態等を確認し、安全運行のための必要な指示を行いましょう。

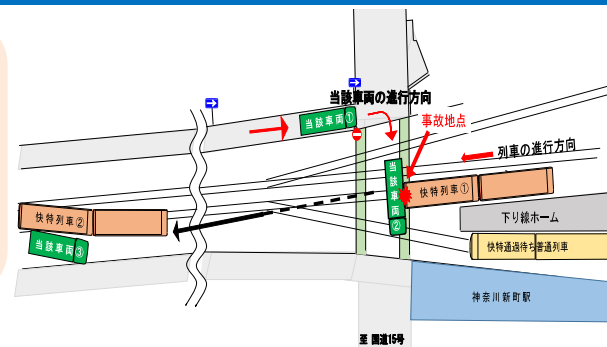


大型トラックの踏切事故（横浜市神奈川区）

【別紙 8】

【事故概要】

- ・日時：令和元年9月5日 午前11時43分頃
 - ・概要：大型トラックが、踏切遮断機が下りている踏切道を通過中、列車と衝突し、大型トラックが大破（一部焼損）、列車の一部が脱線。
- この事故により、大型トラックの運転者が死亡、列車の乗客15名が重傷、列車の運転士、車掌及び乗客60名が軽傷を負った。



【原因】

- ・予定していた運行経路を急遽変更し、狭あい道路に迷い込んだにも拘わらず、運行管理者等に連絡・相談することなく、また、道幅が狭くなると認識できる状況であったにも拘わらず道路状況を確認しないまま直進し、踏切道に進入。
- ・運行管理者による運転者の指導教育、運行経路の指示・確認等が適切に実施されていなかった。（運行管理者が病気治療のため不在。）

【再発防止策】

- ・必要な数の運行管理者等の選任を行い、いかなる運行の状況にも対応できる運行管理体制を構築。
- ・道に迷ってしまったとき等は、運行管理者等へ連絡・相談するなど、緊急時対応の教育を行う。
- ・運転者の運転経験、技量、運行する車両等を考慮した、安全な運行が確保できる運行経路の作成。
また、定期的に運行経路の道路状況等を確認し、安全な運行が困難な場合には運行経路の見直し。
- ・始業点呼時に道路情報等を踏まえた安全な運行経路を指示するなど、点呼を確実に実施。
- ・踏切道通過中に踏切警報機及び踏切遮断機が作動した場合には、速やかに踏切から退出。
また、運行不能となった場合には、列車に対する適切な防護措置を実施。



中型トラックの追突事故（堺市西区）

【別紙 9】

【事故概要】

- ・日時：令和元年 5 月 8 日 午前 7 時 17 分頃
- ・概要：中型トラックが、阪神高速 4 号湾岸線を走行中、前方不注意により、渋滞で停車中の車列の最後尾の小型トラックに追突。計 4 台が絡む多重追突事故。
この事故により、1 名が死亡し、2 名が重傷、8 名が軽傷を負った。



事故車両

【原因】

○前方不注意

- ・通り慣れた道路で、交通渋滞が発生するところではないとの思い込み。
- ・考え事をしながら運転。

○不適切な運行管理

- ・対面点呼の一部未実施、無資格者における点呼の実施。
- ・始業点呼時に安全運行のために必要な指示なし。

○不十分な指導監督

- ・指導教育の年間計画及び指導記録なし、指導教育の形骸化。

通り慣れた道路

悩み



【再発防止策】

- 運転者が悩みなどを相談しやすい職場環境を醸成。
- 運行管理者が確実に点呼を実施するなど、適切な運行管理体制を構築。
- 指導教育の年間計画を作成するなど、指導監督指針（※）に基づき、運転者が指導内容を理解できているか確認し、実効性のある指導教育の実施。
- 始業点呼時に道路情報等を踏まえた安全な運行経路を指示するなど、点呼を確実に実施。

※「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成 13 年 8 月 20 日、国土交通省告示第 1366 号）



大型トラックの衝突事故（滋賀県高島市）

【別紙 10】

【事故概要】

- ・日時：令和元年 10 月 27 日 午後 6 時 48 分頃
- ・概要：大型トラックが、片側 1 車線の緩やかな左カーブを走行中、道路左側の縁石や街路樹等に接触した後、対向車線に進入し、当該車線を走行してきた乗用車と正面衝突。
この事故により、乗用車の運転者が死亡し、同乗者が重傷を負った。



相手乗用車

当該大型トラック

【原因】

- ・途中のコンビニで缶酎ハイを購入し飲酒。強い眠気を催すも運転を継続。
- ・点呼の大部分未実施、宿泊を伴う運行にアルコール検知器を持たせないなど、極めて不適切な運行管理体制。
- ・当該運転者を雇用する際、健康状態の把握や指導・教育が不十分。
- ・飲酒運転に対する甘い企業体質が、当該運転者のモラルの低下を助長。

【再発防止策】

- ・会社全体で飲酒運転根絶意識を向上させ、飲酒運転を許さない強固な企業風土を構築。
- ・運転者を雇用する際は、健康診断や運転記録証明書等により健康状態や酒気帯び運転等の交通違反歴を確実に把握し、慎重に検討。
- ・雇用後においては、運転者の飲酒傾向、酒気帯び運転等の交通違反歴を継続的に把握、また、アルコールが運転に及ぼす影響や危険性について、継続的に指導。問題がある運転者に対しては、直ちに乗務を停止するとともに、専門医によるカウンセリングや治療を受けさせる。
- ・アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認を徹底し、点呼を確実に実施。



はい。アルコール問題なし。

昨夜は飲酒しませんでした。



アルコール検知器によるアルコールチェック

Ⅳ 令和3年度自動車運送事業監査結果等について

1. 監査件数等

(1) 監査実施件数

令和3年度の監査件数は全業態合計で189件となっており、前年度を25件上回った。

平成26年度より、街頭において事業者を特定せずに貸切バスの運行実態等を確認するための街頭監査を実施している。

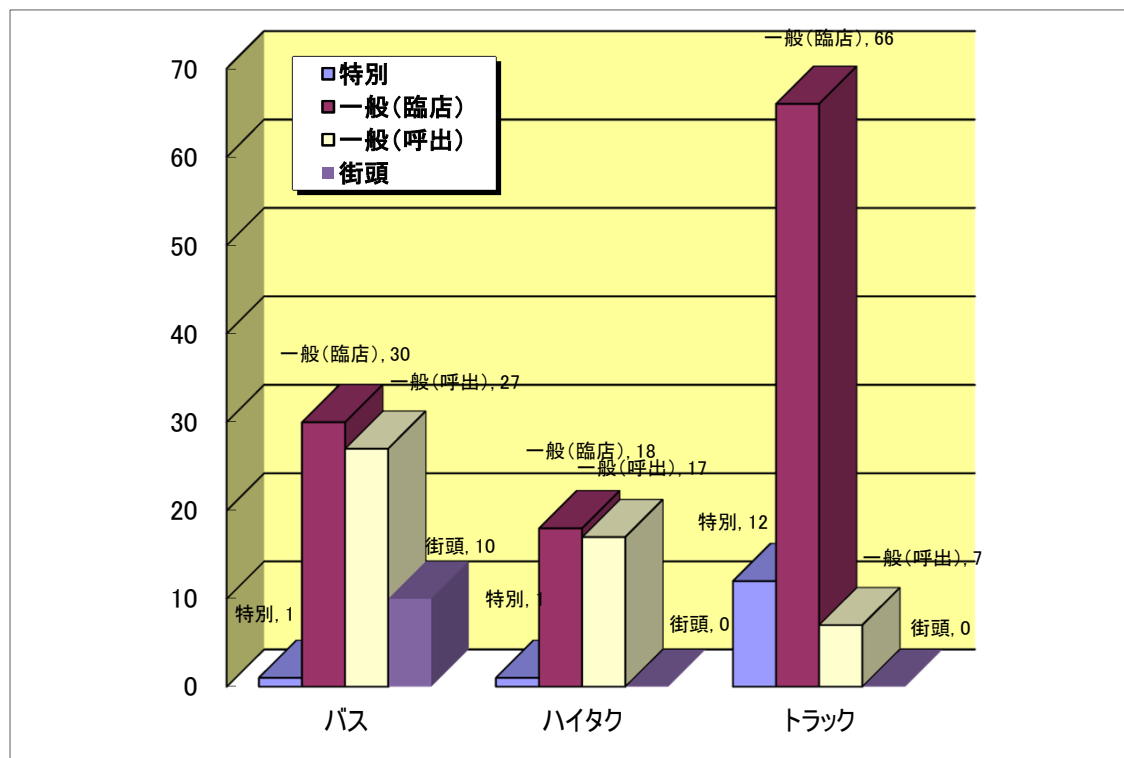
〔表1〕監査件数

業態 監査種別	バ ス		ハ イ タ ク		ト ラ ッ ク		計	
	2年度	3年度	2年度	3年度	2年度	3年度	2年度	3年度
特 別 監 査		1	2	1	14	12	16	14
一 般 監 査（臨 店）	22	30	8	18	52	66	82	114
一 般 監 査（呼 出）	16	27	43	17	6	7	65	51
街 頭 監 査	1 (2)	10 (11)					1 (2)	10 (11)
計	39	68	53	36	72	85	164	189

注) 監査件数は東北運輸局管内における実施件数であり、運輸局・支局の合計件数である。
街頭監査の()は監査実施台数である。

〔参考〕

業態 監査種別	バ ス		ハ イ タ ク		ト ラ ッ ク		計	
	2年度	3年度	2年度	3年度	2年度	3年度	2年度	3年度
一般監査(改善呼出)	6	11	41	32	45	76	92	119



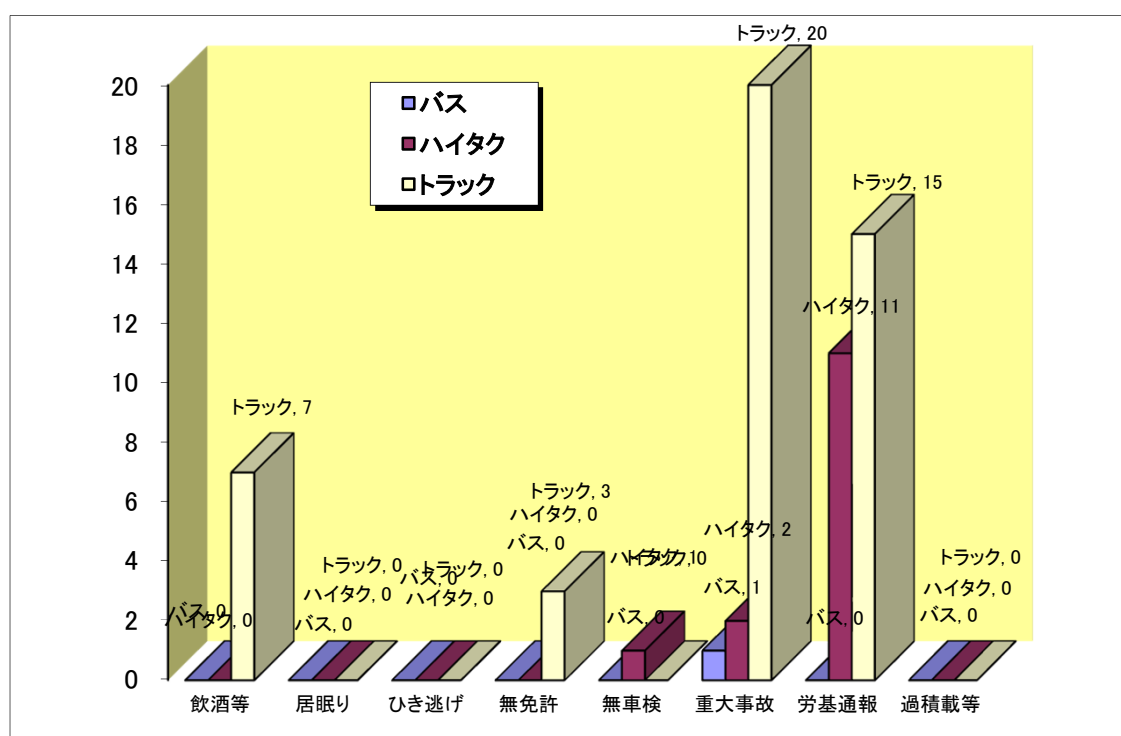
(2) 監査の理由等

監査の理由について、飲酒・酒気帯び運転、居眠り運転、救護義務違反(ひき逃げ)、無免許運転、無車検運行等の悪質違反が11件、重大事故が23件で、監査全体の18.0%となっている。前年度と比較すると、トラックの重大事故によるものが増加した。

〔表2〕監査理由

業態 理由	バ ス		ハ イ タ ク		ト ラ ッ ク		計	
	2年度	3年度	2年度	3年度	2年度	3年度	2年度	3年度
飲酒・酒気帯び運転			1		8	7	9	7
居眠り運転								
ひき逃げ			1		1		2	
無免許運転					2	3	2	3
無車検運行				1				1
重大事故		1		2	10	20	10	23
労基通報			3	11	12	15	15	26
過積載運行	－	－	－	－				
その他	39	67	48	22	39	40	126	129
計	39	68	53	36	72	85	164	189

注) 飲酒・酒気帯び運転、居眠り運転、救護義務違反(ひき逃げ)、無免許運転(条件違反含む)の悪質違反があり、かつ、重大事故を惹起したものについては、飲酒・酒気帯び運転、居眠り運転、ひき逃げ、無免許運転の悪質違反として計上している。



2. 監査結果等

(1) 行政処分等

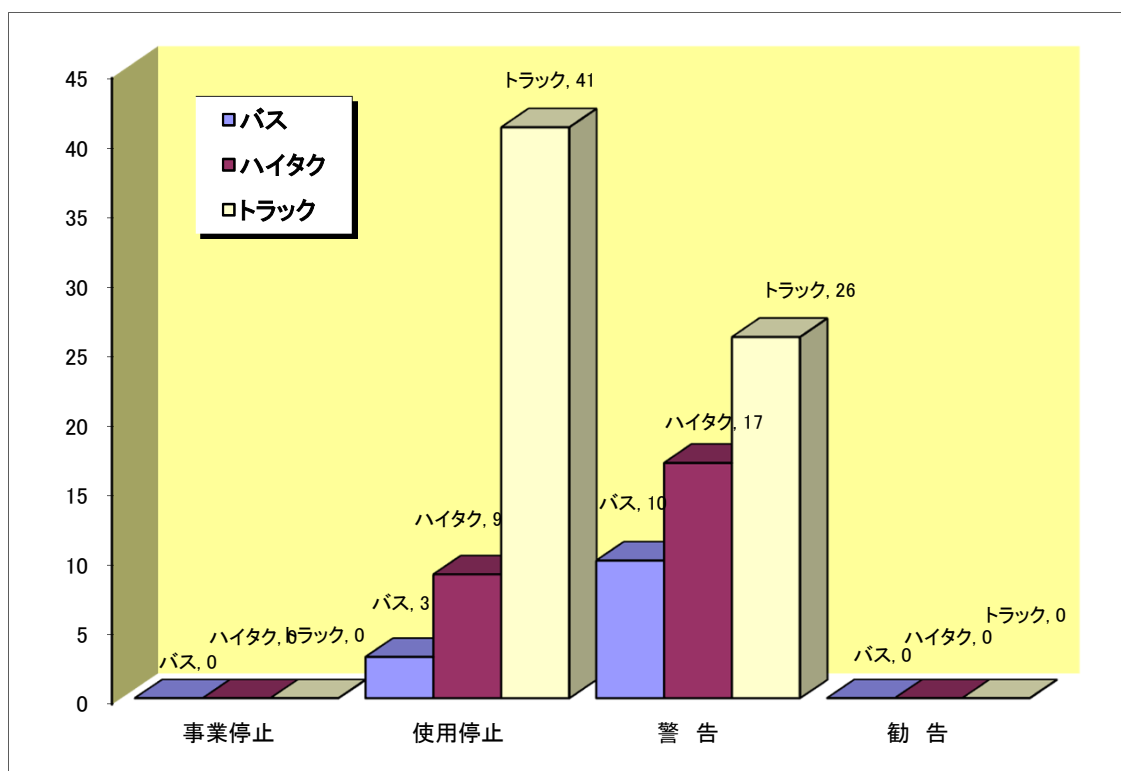
監査を実施した結果、道路運送法、旅客自動車運送事業運輸規則、貨物自動車運送事業法、貨物自動車運送事業輸送安全規則等の関係法令違反で、令和3年度に行政処分等を行った件数(令和3年度以前に実施した監査を含む。)は全業態で106件で、前年度比109.2%と増加しており、内訳は〔表3〕のとおりとなっている。

なお、「輸送施設の使用停止」処分の各県の内訳は、青森13件、岩手10件、宮城11件、秋田6件、山形4件、福島9件となっている。

〔表3〕行政処分等件数

業態 処分種別	バ ス		ハ イ タ ク		ト ラ ッ ク		計	
	2年度	3年度	2年度	3年度	2年度	3年度	2年度	3年度
事業の停止					3			
輸送施設の使用停止	5	3	7	9	30	41	42	53
警 告	2	10	37	17	16	26	55	53
勸 告								
計	7	13	44	26	49	67	97	106

注) 処分等件数は東北運輸局管内における件数であり、運輸支局長警告も含む。



(2)安全管理関係違反事項

令和3年度に行政処分を行った事案の運行管理関係に係る違反事項は〔表4〕、車両管理関係に係る違反事項は〔表5〕のとおりである。

①運行管理関係の違反事項においては、点呼の未実施等が48件(15.5%)、乗務員の指導・監督等が152件(49.2%)、連続運転時間、最大拘束時間等超過が37件(12.0%)となっており、これらの3項目で全体の76.7%を占めている。

なお、令和2年度は、点呼未実施等が50件(20.2%)、乗務員の指導・監督が108件(43.7%)、連続運転、最大拘束時間等超過が34件(13.8%)となっており、3項目の占める割合が全体の77.7%である。

〔表4〕運行管理関係違反事項

【令和3年度】

業態 違反事項		バス	ハイタク	トラック	計
運行管理 体制等	運行管理規程の制定、内容等				
	運行管理者の選任・解任届出、要件等		2		2
	運行管理者に対する指導・監督、講習			2	2
	そ の 他				
	小 計		2	2	4
運行管理 業務の 実施状 況	点呼の実施、記録、内容等	1	3	44	48
	乗務等の記録、保存等		2	13	15
	乗務員台帳、乗務員証の作成、備え付け、保存等		2	11	13
	運行記録計による記録、保存等		1	14	15
	運行指示書による指示等			16	16
	そ の 他				
	小 計	1	8	98	107
乗務員 事故防 止教育 対策等	一般的な指導監督の実施、記録等	14	29	70	113
	特別な指導及び適性診断の受診等 (事故惹起、初任、高齢運転者)	5	10	24	39
	そ の 他				
	小 計	19	39	94	152
労務管理 状況	運転者不足、選任要件				
	連続運転、最大拘束時間等超過			37	37
	健康状態の把握等	2	2	5	9
	そ の 他				
	小 計	2	2	42	46
合 計		22	51	236	309

②車両管理関係の違反事項においては、整備管理者の選任等が2件、定期点検整備の未実施等が6件である。

なお、令和2年度は、定期点検整備の未実施等が3件である。

〔表5〕車両管理関係違反事項

【令和3年度】

業態 違反事項		バス	ハイタク	トラック	計
車 両 の 管 実 施 業 状 務 況	整備管理者の選任、解任、変更等			2	2
	日常点検、不良箇所の処置、定期点検の計画、実施、記録簿備え付け			6	6
	無車検・保安基準不適合車両の使用				
	そ の 他				
合 計				8	8

(3) 貸切バスの運送に係る公正な取引及び利便確保関係

令和3年度、東北管内において貸切バス事業における運賃・料金に係る違反は1件あった。また、運送引受書の交付に係る違反は2件あった。

※ 運送引受書については、平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス等を受け、旅行業者・貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、貸切バス事業において、平成24年7月にその交付・保存が義務付けられている。

さらに、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、下限割れ運賃による取引の防止を徹底するため、平成28年11月に運送引受書の記載事項に運賃の上限額及び下限額を追加し、手数料等の額(率)に関する取引書面の取り交わしを義務付け、令和元年8月から運送引受書の記載事項に手数料等の額が新たに追加となった。

V 最近の主な運行管理者に関する業務等

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会

「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」概要

○「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。すべての事業者巡回指導又は監査を年1回実施 等

(4) 旅行者、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

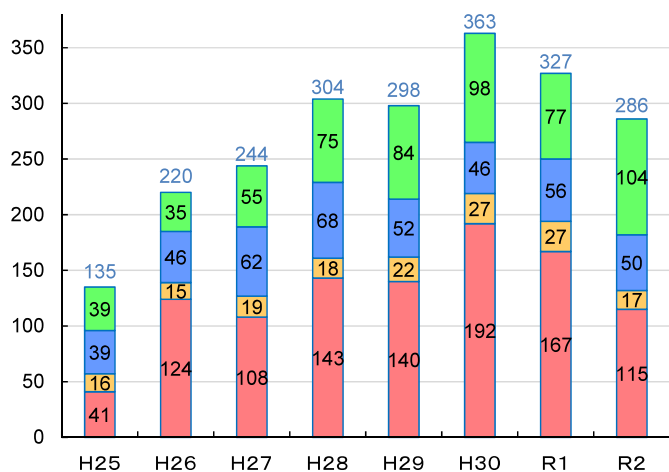
(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

- ・ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進 等

運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

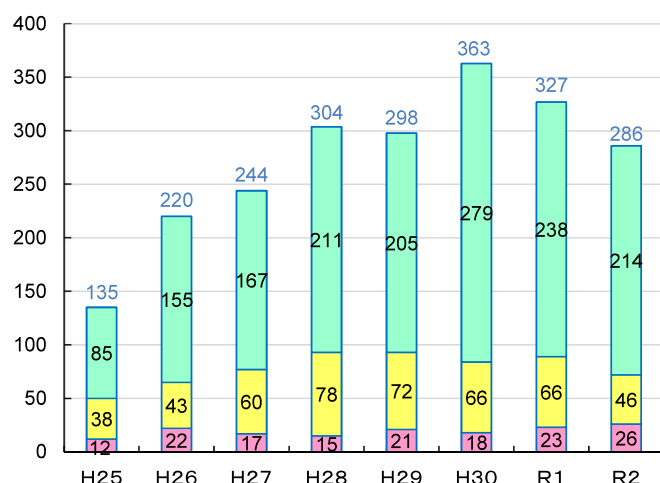
○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、平成30年をピークに減少傾向に転じている。(報告件数は引き続き、乗合バスが最も多い)
○令和2年は運行の中断等、交通事故に至らなかったものが約7割と大半を占める。

健康状態に起因する事故報告件数
(業態毎の件数)



■ トラック (運転者数: 約86万人)
■ タクシー (運転者数: 約28万人)
■ 貸切・特定 (運転者数: 約5万人)
■ 乗合 (運転者数: 約8万人)

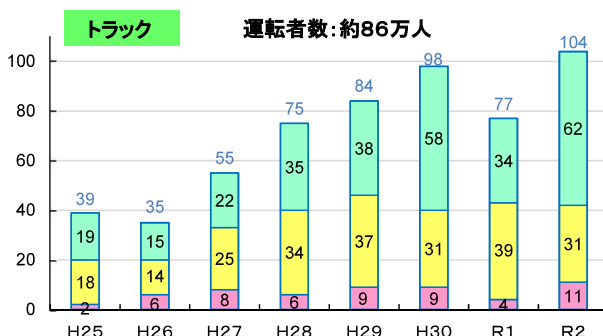
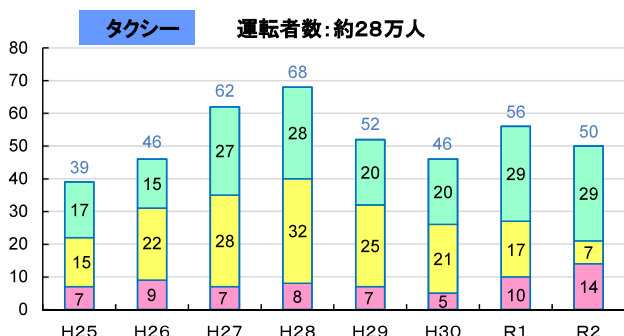
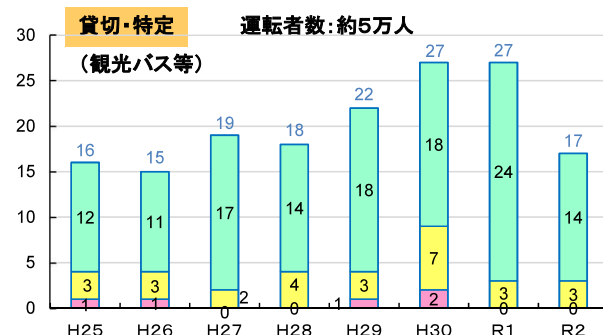
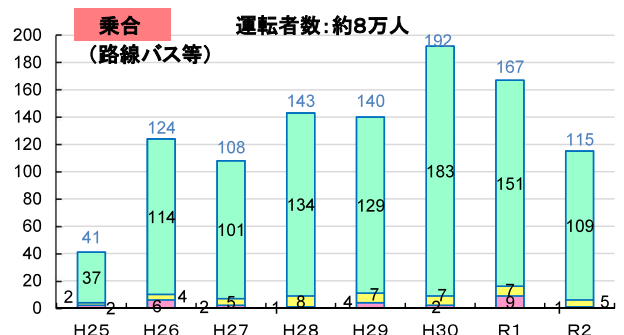
健康状態に起因する事故報告件数
(報告内容毎の件数)



■ 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)

業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

○乗合バス、貸切・特定バス、タクシーにおける令和2年の健康起因事故報告件数は、前年に対して減少している。
○トラックは令和元年に健康起因事故報告件数が減少していたが、令和2年は再び増加している。



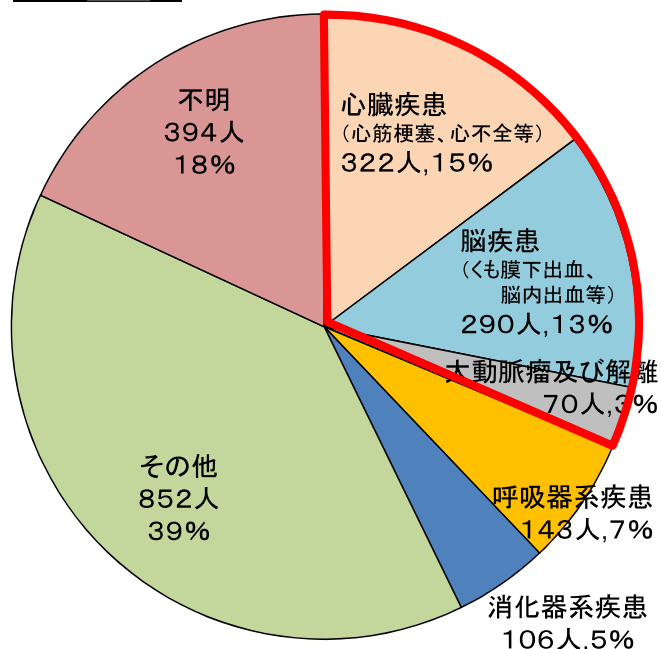
衝突・接触がなかったもの(業務の中断等)
衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)
衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

健康起因事故の疾病別の内訳(平成25年～令和2年)

○過去8年間で健康起因事故を起こした運転者2,177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。
○うち、死亡した運転者374人の疾病別内訳は、心臓疾患が54%、脳疾患が11%、大動脈瘤及び解離が13%を占める。

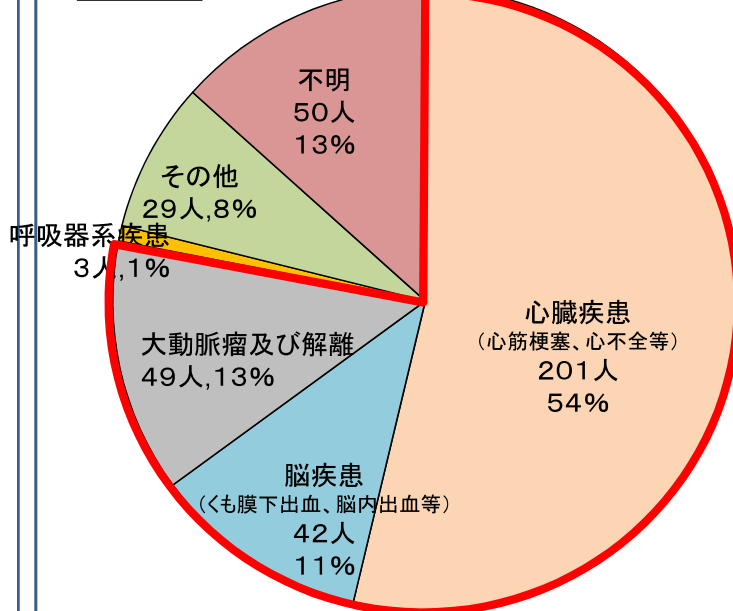
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳
(平成25年～令和2年)

計2,177人



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2年)

計374人



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

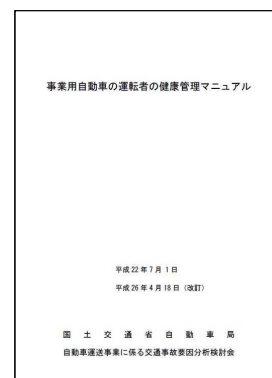
スクリーニング検査の効果的な普及方策について審議するため、産学官の関係者からなる協議会を国土交通省自動車局に設置

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の概要

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

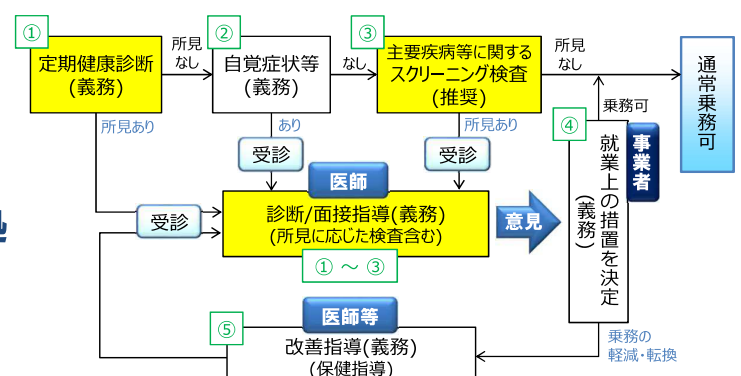
平成22年7月策定
平成26年4月改訂

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

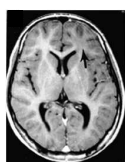


脳健診

- ◆ 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



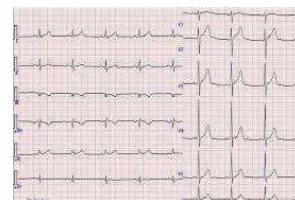
パルスオキシメトリ検査



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



「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」の主な内容

I. 脳血管疾患対策の必要性、正しい理解

●脳血管疾患と交通事故

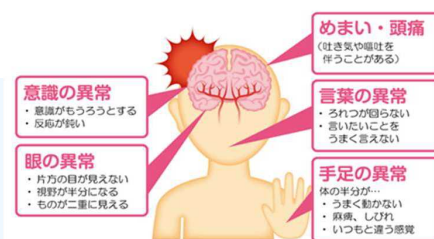
- ⇒ 運転者の脳血管疾患による事案が発生している
- ⇒ 運転中に発症すると重大事故の原因となる

●脳血管疾患の種類と概要

- ⇒ 脳血管疾患には、「脳梗塞」「脳出血」「くも膜下出血」がある
- ⇒ 意識の異常、視野が半分になるなどの眼の異常などの症状がある

●脳血管疾患の原因と予防法

- ⇒ 原因は高血圧などの生活習慣に起因する脳動脈硬化や、脳動脈瘤の破裂
- ⇒ 脳健診で異常を発見することでしか予防ができないものもある



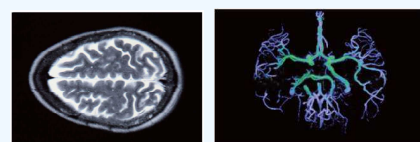
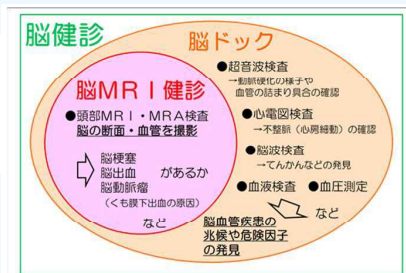
II. 脳血管疾患早期発見のための脳健診の活用

●脳健診の検査項目

- ⇒ 脳健診には、「脳ドック」「脳MRI健診」がある
- ⇒ 「脳MRI健診」は頭部MRI・MRAのみ
- ⇒ 「脳ドック」はその他の検査を組み合わせ実施

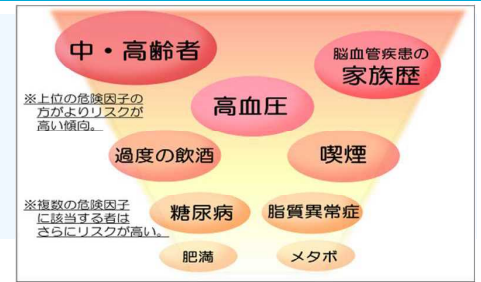
●頭部MRI・MRA検査とは？

- ⇒ 磁気を用いて脳全体や脳の血管を撮影



●脳健診受診の進め方

- ⇒ 全員の受診が難しく対象者を限定する場合、**リスクの高い人から優先**して受診させる
- ⇒ **中・高齢者**がリスクが高い他、**脳血管疾患の家族歴**や**高血圧**などの危険因子がある



Ⅲ. 脳健診の結果による専門医の受診

●精密検査及び治療

- ⇒ 脳健診の判定結果に従って、**必要な業務への配慮、期限以内の確実な受診**が必要
- ⇒ 精密検査の結果治療が必要となった場合、病態に応じ手術治療や内服治療などが決定



Ⅳ. 脳健診・専門医の受診の結果を踏まえた対応と発症者への対応等

●脳健診・専門医の受診の結果を踏まえた対応

- ⇒ 医師から「**業務上の留意点**」「**適切な勤務体系**」等を聴取すべき
- ⇒ 医師の指示に従い、勤務時間の変更や配置転換など就業における配慮を適切に行うべき

●発症者への対応等

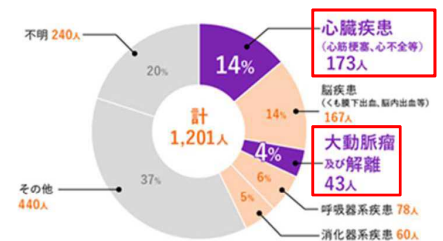
- ⇒ 日々の点呼等での確認や従業員への指導により、脳血管疾患が疑われる者に対し**適切に速やかな対応**ができるような**職場環境作り**を行うことが重要



Ⅰ. 重大事故につながる心臓疾患、大血管疾患

●心臓疾患（心筋梗塞等）、大血管疾患（大動脈瘤等）の事故防止

- ⇒ 発症前の「**早期発見・予防**」が重要。
- ⇒ <予防法>
 - ・生活習慣と勤務環境の改善
 - ・定期健診結果による**事後措置**
 - ・スクリーニング検査の受診
 - ・症状（前兆）の把握



■ 運転者の疾病に起因する事故報の疾患別内訳（平成25～29年）

Ⅱ. 事業者による運転者の健康管理

●事業者と運転者の前兆症状の把握

- ⇒ 事業者による
 - ・**運転者への前兆症状**（胸痛、めまい等）の**周知**
 - ・日頃からの**運転者の健康状態の把握**が重要。

●定期健康診断の確実な受診

- ⇒ 早期発見・予防には、
 - ・運転者の**定期健康診断の受診**
 - ・結果を踏まえた**医療機関の受診、精密検査の受診**が重要。

●スクリーニング検査の受診

- ⇒ 医師の判断に従って、**スクリーニング検査**の受診が必要。
- ⇒ 前兆無く進行する疾患があるため、メタボリックシンドローム等の運転者には、**自主的なスクリーニング検査の受診**を推奨。

●高リスク運転者の専門医への確実な受診

- ⇒ 定期健診、スクリーニング検査に基づき発症リスクが高い運転者の専門医への受診促進
- ・専門医からの**就業上の措置に必要な情報の取得**

が必要。



- 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

※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

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

② 未受診者2名

③ 未受診者3名以上

2 未受診者による健康起因事故が発生したもの

3 疾病、疲労等による乗務

4 薬物等使用乗務

警告（10日車）

20日車（40日車）

40日車（80日車）

40日車（80日車）

80日車（160日車）

100日車（200日車）

※令和3年6月1日施行

＜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。

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

- 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スクリーンの設置
- 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

利用者に対する協力依頼

- 車内でのマスクの着用
- 観光バス車内での飲食の手控え、カラオケ等の禁止
- バスターミナルにおける感染防止対策、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

【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

- 策定主体は、(公社)日本バス協会 ※国は指導・助言を行う立場
- 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。
直近は、変異株による感染状況及び最新のエビデンスを踏まえ改訂

※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・社用車内等において、デルタ株等の変異株の拡大に鑑み、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
- ・職場における検査の活用・徹底を図ること 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、常時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

- ・乗務員はマスクの着用を徹底すること
- ・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をお願い

- ・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
- ・車内における飲食をできる限り控える
※やむを得ない場合には、会話をしない黙食を条件 等

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

【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
- 直近は、変異株による感染状況及び最新のエビデンスを踏まえ改訂

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

(3) ガイドの対応

- ・アナウンス時も含めてマスク着用の徹底
- ・アナウンスについて、可能な限り前方を向いて行う 等

(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

(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
※やむを得ない場合には、会話をしない黙食を条件
- ・飲酒や大声での会話、カラオケの利用の原則禁止
- ・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、手指消毒の実施、飲酒の禁止、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

【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

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

【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。

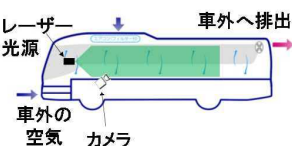
※エアコンを外気導入モードで使用。また、8割以上の車両では、窓開けによる換気も可能

- 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）

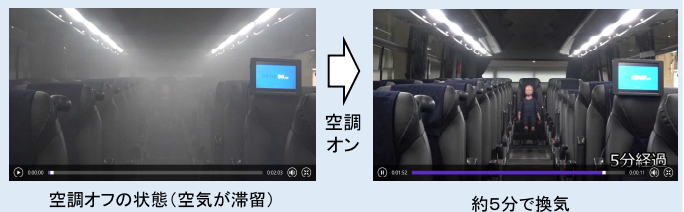
【実験概要】



【NHKでの報道】



実験① 車内の換気状況



実験② 外気の導入及び車外への排気の状態

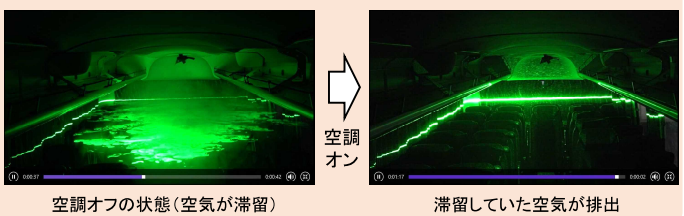


屋根上のエアコンユニットから、車外のフレッシュな空気が大量に流入



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



改正された各規則の解釈及び運用については、国土交通省のホームページにて確認出来ます。

【国土交通省ホームページ（自動車総合安全情報）】

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/index.html>

（自動車総合安全情報のページから「事業用自動車の安全対策」→「事業者が取り組む安全対策」の順に選択）

The screenshot shows the MLIT website's 'Automotive Comprehensive Safety Information' page. The navigation bar includes 'Commercial Vehicle Safety Measures' (事業用自動車の安全対策), which is highlighted with a red circle. Below this, the 'Safety Measures Taken by Business Operators' (事業者が取り組む安全対策) link is also highlighted with a red circle. The page content includes sections on COVID-19, good practices, and safety information for commercial vehicles.

（事業用自動車の安全対策のページから「関係法令の解釈及び運用規定」を選択）

The screenshot shows the MLIT website's 'Commercial Vehicle Safety Measures' page. The navigation bar includes 'Safety Measures Taken by Business Operators' (事業者が取り組む安全対策), which is highlighted with a red circle. Below this, the 'Interpretation and Application of Related Laws and Regulations' (関係法令の解釈及び運用規定) link is also highlighted with a red circle. The page content includes sections on safety measures, good practices, and safety information for commercial vehicles.

また、国土交通省で定めた安全教育や事故防止に関するマニュアル、健康管理に関するマニュアルについても、国土交通省のホームページにて確認出来ます。

（事業用自動車の安全対策のページから「安全教育・事故防止マニュアルを活用しよう！」を選択）

自動車総合安全情報
～自動車の安全な交通を目指して～

国土交通省
文字サイズ **A** **A** **A**

車両・交通システムの先進テクノロジー | 安全な自動車に乗ろう！ | **事業用自動車の安全対策** | 自賠責保険ポータルサイト

ホーム > 事業用自動車の安全対策

事業用自動車の安全対策

事業者が取り組む安全対策
事業用自動車は、無事毎に特有の安全上の課題点を有しているとともに、一旦事故が発生すると大きな社会的影響が生じることが多いため、これらに適切に対応するための安全対策を講じています。
詳細

運輸安全マネジメントとは？
運送事業者は、経営トップから現場の運転者に至るまで輸送の安全が最も重要であることを自覚し、運輸安全マネジメントにより絶えず輸送の安全性の向上に努めなければなりません。
詳細

グッドプラクティス！
事故防止のために、実効性のある安全対策を講じている事業者の取り組みを紹介します。
詳細

行政処分情報(ネガティブ情報の公開)
行政処分を受けた事業者の情報を検索することが出来ます。
行政処分情報
詳細

貸切バス事業者の安全情報(ポジティブ・ネガティブ情報の公開)
貸切バス事業者の安全性に関する情報を検索することが出来ます。
詳細

事業用自動車の交通事故対策事業
事業用自動車の交通事故対策事業のご紹介と、危険予知学習に関する情報です。
詳細

映像記録型ドライブレコーダー・デジタル式運行記録計を活用しよう
映像記録型ドライブレコーダー・デジタル式運行記録計のデータを、事故防止のために活用しましょう。
詳細

安全教育・事故防止マニュアルを活用しよう！
国土交通省で作成したマニュアルを集めました。
詳細



令和 2 年 12 月 18 日

自動車局技術・環境政策課

ドライブレコーダーは真実を語る目撃者です！

～ドライブレコーダーの普及啓発ビデオを公表しました～

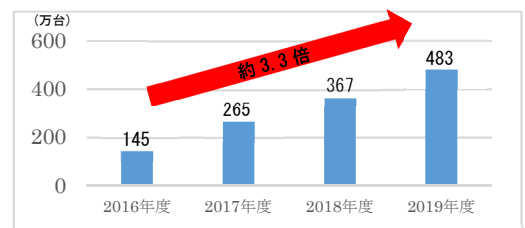
近年、あおり運転や事故の記録・証拠としてドライブレコーダーの記録映像が活用されるなど、ドライブレコーダーの普及が急激に進んでいます。

国土交通省では、ドライブレコーダーの普及啓発を目的として、ドライブレコーダー搭載のメリットや使用上の注意点等をまとめた啓発ビデオを作成・公開しました。

1. ドライブレコーダーの普及状況

ドライブレコーダーは悪質なあおり運転や事故の記録・証拠として活用されるなど急激に普及が進み、2019 年度は約 483 万台が出荷されています。

ドライブレコーダーの国内出荷台数



出典：一般社団法人ドライブレコーダー協議会

2. ドライブレコーダー搭載のメリット

ドライブレコーダーは様々な場面でのメリットが見込まれます。

- 搭載車であることを外部に明示することにより、あおり運転の抑止に
- 正確な記録・証拠として、事故後の様々な手続きをスムーズに
- 運転のくせを客観的に確認・見直し、安全運転の意識向上に
- 免許を取り立ての子供や高齢の親の運転の見守りに
- 記録映像を利用して、運転者や乗務員の安全教育への活用に



3. 使用上の注意点

- SDカードには寿命があります。事故時に映像を記録できないこともありますので、各メーカーに問い合わせるとともに、映像を定期的に確認しましょう。
- ドライブレコーダーは、運転者の視界を妨げないよう保安基準で定められた位置※に取付けましょう。 ※フロントガラス上部から 20% 以内の範囲など



啓発ビデオの動画はこちら！

https://youtu.be/7w1pHc8k2_A

※動画の転載は自由です。



【お問い合わせ先】

自動車局 技術・環境政策課 河野・奈良

代表：03-5253-8111（内線 42253）

直通：03-5253-8592 FAX：03-5253-1639

VI 最近発出された事故防止のための通達

東自旅一第 6 8 号
東自旅二第 7 4 号
東自貨第 2 4 号
東自監第 1 8 号
東自保第 1 3 号
令和 3 年 4 月 2 1 日

東北運輸局管内運輸支局長 殿

自動車交通部長
(公 印 省 略)
自動車技術安全部長
(公 印 省 略)

乗合バスによる死傷事故の発生を踏まえた安全確保の徹底について

4 月 1 9 日 (月) 午後 6 時 2 5 分頃、秋田県由利本荘市の国道 7 号線において、乗合バスが走行中、横断歩道を横断中の歩行者 (1 3 歳の女子中学生) をはね、死亡させるという痛ましい事故が発生しました。

事故の原因等については現在調査中ですが、横断歩道を横断中の歩行者をはねるとい、基本的な安全確認不足によるものと思われる事故であり、自動車運送事業そのものの社会的信頼を大きく失墜させるものであります。

つきましては、事業用自動車の安全運行の確保に万全を期すため、運転者に対する指導・監督、点呼等を通じて、改めて輸送の安全確保を徹底するよう、貴支局管内の自動車運送事業者に対し周知をお願い致します。

東自旅一第 7 9 号
東自旅二第 8 4 号
東自貨第 2 7 号
東自監第 2 0 号
東自保第 1 6 号
令和 3 年 4 月 2 7 日

東北運輸局管内運輸支局長 殿

自動車交通部長
(公 印 省 略)
自動車技術安全部長
(公 印 省 略)

信号機のない横断歩道における死傷事故の再発防止について

4 月 1 9 日、秋田県の国道において、乗合バスが走行中に横断歩道上で歩行者をはね死亡させる事故が発生したことを受け、事故防止通達「乗合バスによる死傷事故の発生を踏まえた安全確保の徹底について」(令和 3 年 4 月 2 1 日付け、東自旅一第 6 8 号、東自旅二第 7 4 号、東自貨第 2 4 号、東自監第 1 8 号、東自保第 1 3 号)を発出し、輸送の安全確保の徹底をお願いしているところです。

事故の原因については現在調査中ですが、事故発生現場は、信号機のない横断歩道であり、道路右側から横断してきた歩行者をバスがはねたという状況が明らかになりました。

つきましては、同種事故の再発防止を図るため、改めて道路交通法第 3 8 条を遵守し横断歩行者等の保護に万全を期すよう、貴支局管内の自動車運送事業者に対し周知をお願い致します。

昭和三十五年法律第五号

道路交通法（抜粋）

第三章 車両及び路面電車の交通方法

第六節の二 横断歩行者等の保護のための通行方法

（横断歩道等における歩行者等の優先）

第三十八条 車両等は、横断歩道又は自転車横断帯（以下この条において「横断歩道等」という。）に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車（以下この条において「歩行者等」という。）がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

2 車両等は、横断歩道等（当該車両等が通過する際に信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等により当該横断歩道等による歩行者等の横断が禁止されているものを除く。次項において同じ。）又はその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。

3 車両等は、横断歩道等及びその手前の側端から前に三十メートル以内の道路の部分においては、第三十条第三号の規定に該当する場合のほか、その前方を進行している他の車両等（軽車両を除く。）の側方を通過してその前方に出てはならない。

（罰則 第百十九条第一項第二号、同条第二項）

（横断歩道のない交差点における歩行者の優先）

第三十八条の二 車両等は、交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない。

（罰則 第百十九条第一項第二号の二）

東 自 監 第 5 8 号
東 自 保 第 4 1 号
令 和 3 年 7 月 1 日

東北運輸局管内運輸支局長 殿

自 動 車 交 通 部 長
(公 印 省 略)
自 動 車 技 術 安 全 部 長
(公 印 省 略)

アルコール依存症スクリーニングテストシートの活用について

事業用自動車の運転者に対する飲酒運転の防止については、飲酒運転防止通達「事業用自動車の運転者による飲酒運転の防止の徹底について」(令和3年6月11日付け、東自監第44号、東自保第33号)を発出し、徹底を図っているところです。

そのような中、本年6月27日、岩手県内の貨物自動車運送事業者の運転者が、乗務途中で缶チューハイ等を大量※に飲み、福島県内の国道においてふらつきながら走行しているところを警察に逮捕されるという事案が発生しました。

※飲酒量は現在調査中であるが、500 ml缶を6本飲酒しており、内訳はアルコール度数9%の缶が3本、7%の缶等が3本と推定される。

また、6月28日には、千葉県八街市において、飲酒した運転者の自家用トラックが小学校教育の列に突っ込み、死傷者が出る痛ましい事故が発生しています。

つきましては、改めて貴支局管内の自動車運送事業者に対し飲酒運転防止通達について周知徹底をお願いします。加えて、飲酒習慣がある運転者に別紙「アルコール依存症スクリーニングテストシート」を活用しアルコール依存症の疑い、または依存傾向があることを運転者自身が気づけるよう、適切な指導及び監督等を行うことについて指示し、再発防止の徹底をお願いします。

	最近6カ月の間に、以下のようなことがありましたか。	回答	点数
1	食事は1日3回、ほぼ規則的にとっている	はい いいえ	0 1
2	糖尿病、肝臓病、または心臓病と診断され、その治療を受けたことがある	はい いいえ	1 0
3	酒を飲まないで寝付けないことが多い	はい いいえ	1 0
4	二日酔いで仕事を休んだり、大事な約束を守らなかったりしたことが時々ある	はい いいえ	1 0
5	酒をやめる必要性を感じたことがある	はい いいえ	1 0
6	酒を飲まなければいい人だとよく言われる	はい いいえ	1 0
7	家族に隠すようにして酒を飲むことがある	はい いいえ	1 0
8	酒がきれたときに、汗が出たり、手が震えたり、いらいらや不眠など苦しいことがある	はい いいえ	1 0
9	朝酒や昼酒の経験が何度かある	はい いいえ	1 0
10	飲まないほうがよい生活を送れそうだと思う	はい いいえ	1 0
合計点が4点以上: アルコール依存症の疑い群 合計点が1～3点: 要注意群(質問項目1番による1点のみの場合は正常群。) 合計点が0点: 正常群		合計	

	最近6カ月の間に、以下のようなことがありましたか。	回答	点数
1	酒を飲まないで寝付けないことが多い	はい いいえ	1 0
2	医師からアルコールを控えるようにと言われたことがある	はい いいえ	1 0
3	せめて今日だけは酒を飲むまいと思っても、つい飲んでしまうことが多い	はい いいえ	1 0
4	酒の量を減らそうとしたり、酒を止めようと試みたことがある	はい いいえ	1 0
5	飲酒しながら、仕事、家事、育児をすることがある	はい いいえ	1 0
6	私のしていた仕事をまわりのひとがするようになった	はい いいえ	1 0
7	酒を飲まなければいい人だとよく言われる	はい いいえ	1 0
8	自分の飲酒についてうしろめたさを感じたことがある	はい いいえ	1 0
合計点が3点以上: アルコール依存症の疑い群 合計点が1～2点: 要注意群(質問項目6番による1点のみの場合は正常群。) 合計点が0点: 正常群			合計

地車第 4 4 号
地備第 5 7 号
平成元年 3 月 2 9 日

最終改正：国自安第 1 8 1 号
国自整第 2 9 6 号
令和 4 年 3 月 2 3 日

各 地方運輸局長 殿

沖縄総合事務局長 殿

自動車局長

自動車事故報告書等の取扱要領

- 1 自動車事故報告規則（昭和 2 6 年運輸省令第 1 0 4 号。以下「規則」という。）第 2 条第 1 1 号に規定する「自動車の装置の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの」とは、次に掲げるものをいう。
 - イ．装置の不具合により自動車の運行を中止したものであって、運行を再開することができなかったもの
 - ロ．装置の不具合により自動車の運行を中止したものであって、乗務員以外の者の修理等により運行を再開したもの
- 2 規則第 2 条第 1 5 号の「指示」は、地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。）又は運輸支局長（神戸運輸監理部長及び沖縄総合事務局陸運事務所長を含む。以下同じ。）を通じて行うものとする。
- 3 報告書の提出
運輸支局長は、旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者（貨物軽自動車運送事業者を除く。）、特定第二種貨物利用運送事業者及び自家用有償旅客運送者（主として指定都道府県等（道路運送法施行令（昭和二十六年政令第二百五十号）第四条第一項の指定都道府県等をいう。）の区域内において自家用有償旅客運送を行う者を除く。）並びに道路運送車両法（昭和 2 6 年法律第 1 8 5 号）第 5 0 条に規定する整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者（以下「事業者等」という。）に規則第 2 条の事故があった場合は、規則第 3 条の自動車事故報告書（以下「報告書」という。）を事故があった日（同条第 1 0 号に掲げる事故にあっては事業者等が当該救護義務違反があったことを知った日、同条第 1 5 号に掲げる事故にあっては当該指示があった日。以下同じ。）から 3 0 日以内に提出させること。ただし、事故の規模が大きいと判断される場合又は事故の社会的影響が大きいと判断される場合には、当該事故があった日から 3

0日以内であっても報告を督促することができる。

4 報告書の受理

- (1) 運輸支局長は、事業者等より規則第3条の報告書の提出があったときは、当該報告書について記載事項の記入洩れの有無等の確認を行った後、これを受理すること。
- (2) 規則第3条に基づき、整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者に報告書を提出させるのは、整備管理に起因する事故を把握するためであるので、事故の原因その他の欄の記載については、その点に留意して指導すること。

5 報告書の進達

(1) 地方運輸局長への進達

運輸支局長は、報告書を受理した場合、1通を控とし、2通を報告書を受理した日から15日以内に地方運輸局長に進達すること。

ただし、運輸支局長は、規則第2条第9号に規定する事故（脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に限る。）の報告書を受理した場合にあっては、速やかに地方運輸局長に進達すること。

(2) 国土交通大臣への進達

地方運輸局長は、運輸支局長より進達のあった報告書を1通を控とし、1通を報告書を受理した日から10日以内に国土交通大臣に進達すること。

ただし、地方運輸局長は、規則第2条第9号に規定する事故（脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に限る。）の報告書を受理した場合にあっては、速やかに国土交通大臣に進達すること。

なお、地方運輸局長は、必要があると認めた場合は、当該事故に対する意見、当該事故に基づいて実施した又は実施予定の事故防止対策を添えて報告すること。

6 報告書の集計

- (1) 地方運輸局長は、運輸支局長より進達のあった報告書の集計及び報告については、別に定める方法によりこれを実施すること。
- (2) 地方運輸局長は、前項の集計結果を事業者等の関係者への指導、監督等に活用し、事故防止を図ること。

7 報告書の保管

地方運輸局長及び運輸支局長（以下「地方運輸局長等」という。）は、報告書を3年間保管すること。

8 速報

- (1) 規則第4条の「指示」は、地方運輸局長又は運輸支局長を通じて行うものとする。
- (2) 地方運輸局長等は、規則第4条及び「自動車運送事業者等が引き起こした社会的影響が大きい事故の速報に関する告示」（平成21年11月20日国土交通省告示第1224号。以下「告示」という。）の規定に基づく速報（以下「速報」という。）のほか、事故の規模が大きいと判断される場合又は事故の社会的影響が大きいと判断される場合には、当該事故の概要について直ちに国土交通大臣に対し報告すること。

- (3) 地方運輸局長等は、速報の受理、報告その他の取扱いに関する体制を整備し、当該取扱いについて関係職員に対し周知徹底しておくこと。

9 実地調査

地方運輸局長等は、速報又は報告書の提出を受けた事故について、被害が著しく大きい場合、社会的影響が大きいと判断される場合、速報又は報告書の内容に不明確な点がある場合など調査を行う必要があると認めたときは、別表1の事故実地調査要領を参考に実地調査を行うこと。この場合には、実地調査の結果は当該報告書に添付して進達すること。

10 事故警報

地方運輸局長は、類似の事故で被害の著しく大きい事故が発生するおそれがあると判断されるとき、又は地理的、季節的条件等の誘因により事故が頻発するおそれがあると判断されるときは、速やかに、規則第5条の規定により、事故防止対策を定め、事業者等にこれを周知させること。

また、地方運輸局長は、事故警報を発令したときは、速やかにその内容を国土交通大臣に報告するとともに、他の地方運輸局長に通報すること。

11 運転者の健康状態に起因する事故

規則第2条第9号に該当する事故が発生した場合には、別表2に掲げる調査事項を調査のうえ提出させるよう事業者等を指導すること。また、「推定原因」に事故の原因として疑われる疾病名を明記させるように指導すること。

ただし、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に起因すると思われる事故が発生した場合には、規則第4条第1項の規定に準じ、速報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。

12 車両故障に起因する事故

- (1) 運輸支局長は、規則第3条第2項の添付書面（タイヤのパンク、バッテリー不具合及び灯火装置の不点灯（ヒューズ切れを含む。）の場合は添付を要しない。）等は別表3によるよう事業者等を指導すること。また、必要に応じて、事業者等に対し自動車製作者等からの事故原因等調査結果を添付させるよう指導すること。

- (2) 地方運輸局長は、規則第2条第11号又は第12号に該当する事故で、被害が大きい場合又は社会的影響が大きいと判断される場合には、次の事項を直ちに自動車局長に報告すること。また、この場合において、地方運輸局長は類似の事故が発生するおそれがあると認めるときは、事故発生防止対策の迅速化を図るため、自動車局長に報告した事項を他の地方運輸局長に適当な方法により、速やかに通報すること。

① 当該事故の概要及び原因

② 当該自動車の車名、型式、初度登録年又は初度検査年、車体の形状及び自動車

検査証の有効期間

③ 別表 1 中第 4 第 4 項の事項

なお、運輸支局長は、車両故障に起因する事故が発生した場合において、当該報告者から破損又は脱落した部品の提供があった場合には、調査の必要に応じ当該部品を地方運輸局長に送付すること。

地方運輸局長は、当該部品についてさらに調査の必要があると認めた場合には、当該部品を自動車局長に送付すること。

1 3 報告書の提出漏れ及び速報洩れの防止

- (1) 地方運輸局長等は、監査、研修、運行管理者及び整備管理者の選任等の届出の受理の際等、機会あるごとに、規則第 3 条の規定による報告書の提出並びに規則第 4 条及び告示の規定による速報が確実になされるよう事業者等を指導すること。
- (2) 自動車運送事業用自動車死亡事故及び重傷事故を引き起こした場合には、警察庁との協議により、警視総監又は道府県警察本部長から運輸支局長あて次の様式により通報されることとなっているので、報告書の提出漏れ及び速報洩れの防止を図るため相互に密接な情報交換を行うこと。

事業用自動車の死亡、重傷事故			
発生年月日	事業者名（甲）	事業者名（乙）	警察署名

附 則（令和 4 年 3 月 23 日付け国自安第 181 号、国自整第 296 号）
改正後の通達は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

公益社団法人日本バス協会会長 殿
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会会長 殿
一般社団法人全国個人タクシー協会会長 殿
公益社団法人全日本トラック協会会長 殿

国土交通省自動車局安全政策課長

「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」の一部改訂について

自動車運送事業者には、事業用自動車の運転者に対して、輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項に関して適切な指導監督をしなければならないことが義務付けられており、当該指導監督の指針として、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成 13 年国土交通省告示第 1366 号。）及び「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成 13 年国土交通省告示第 1676 号）が定められているところです。また、指導監督指針を具体的に実施する際の手引き書として「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」（以下「指導監督マニュアル」という。）を公表しているところです。

今般、飲酒傾向の強い運転者に対する適切な指導監督の実施に参考となる情報として、指導監督マニュアルにおいて、アルコール依存症に関する基礎知識の記載を拡充するとともに、対応方法の例、治療法等の医学的知見や運送事業者の取組事例を新たに記載しました。

つきましては、貴会傘下会員に対し、指導監督マニュアルを参考にして運転者に対する適切な指導監督を実施することを通じて、飲酒運転防止に向けて取組を推進いただくよう周知をお願いいたします。

なお、指導監督マニュアルは国土交通省のホームページ

(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03safety/instruction.html#press20120410>) に掲載しています。



アルコール検知器

■アルコール検知器として、高精度でアルコール濃度を測定できるほか、カメラによる顔写真の記録、測定内容の記録などができるものなどが販売されています。また、遠隔地で測定できる携帯型のものもあります。

■アルコールが残っているかどうかを本人が自覚できない場合もあるので、アルコール検知器による測定は有効です。

資料提供：東海電子株式会社



アルコール依存症の基礎知識

■アルコール依存症は、多量の飲酒を続けることで脳の機能が変化して、自分では酒の飲み方（飲む量、飲む時間、飲む状況）をコントロールできなくなる病気です。アルコール依存症になると、運転業務がある場合でも、飲みたい気持ちが抑えられなくなり飲酒量が増えるため、体や心に健康問題を引き起こし、飲酒運転事故を発生させてしまう可能性もあります。また、アルコール依存症は、「大切にしていた家族、仕事、趣味などよりも飲酒をはるかに優先させる状態」になります。具体的には、離脱症状（禁酒や減酒による不眠・発汗・手のふるえ・血圧の上昇・不安・いろいろ感など）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症状の例

（「新アルコール・薬物使用障害の診断治療ガイドライン（新興医学出版社）」をもとに一部改変）

1. 渴望



2 飲酒行動のコントロール不能

- ✓ いつも泥酔するまで飲んでしまう
- ✓ 休肝日と決めても飲んでしまう
- ✓ 飲み始めたら止まらない
- ✓ 前もって決めていた量以上に飲んでしまうことがしばしばある（たとえば2杯までと決めていたのに3、4杯飲んでしまう）



3 離脱症状



4. 耐性の増大



- ✓ 飲む量が増えている※
 - ✓ たくさん飲まないと酔えなくなった
- ※ 習慣的に飲酒するようになってから、飲酒量が純アルコール量で女性40g超、男性60g超、かつ50%以上増加

5. 飲酒中心の生活



6. 有害な使用に対する抑制の喪失



■WHO では「ICD-10」診断ガイドラインを定めており、6項目のうち3項目に当てはまれば**依存症と診断**されます。「2」の典型は連続飲酒です。「4」は酩酊効果を得るための量が以前より明らかに増えているか、または、同じ量では効果が明らかに下がっている場合です。「6」では、本人が有害性に気づいているにもかかわらず飲み続けていることを確認します。アルコール依存症(alcohol dependence syndrome)の ICD-10 診断ガイドライン

過去1年間に以下の項目のうち3項目以上が同時に1か月以上続いたか、または繰り返し出現した場合	
1	飲酒したいという強い欲望あるいは脅迫感
2	飲酒の開始、終了、あるいは飲酒量に関して行動をコントロールすることが困難
3	禁酒あるいは減酒したときの離脱症状
4	耐性の増大
5	飲酒にかわる興味を無視し、飲酒せざるをえない時間やその効果からの回復に要する時間が延長
6	明らかに有害な結果が起きているにもかかわらず飲酒

2022 年以降に適用予定の「ICD-11」では診断項目がコンパクトに集約され、下記 3 項目のうち 2 項目が当てはまれば、依存症と診断します。

- コントロール障害
- 飲酒中心の生活
- 離脱症状や耐性など

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

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。このテストは本人が回答して評価するように作成されており、点数配分などで本人の否認傾向も考慮されています。本人にアルコール依存症を気づかせるために、また、家族が本人の飲酒問題の程度を知るために使用するのには目的がかなっています。しかし、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。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（Alcohol Use Disorders Identification Test: AUDIT）などがよく使われています。

新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：男性版（KAST-M）

(http://www.mhlw.go.jp/kokoro/specialty/detail_alcohol_test1.html)

新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：女性版（KAST-F）

(http://www.mhlw.go.jp/kokoro/specialty/detail_alcohol_test2.html)

AUDIT は WHO により作成されたテストで、多くの国々でその妥当性が確認されています。厚生労働省：e-ヘルスネット（AUDIT）

(<https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/dictionary/alcohol/ya-021.html>)

次ページには、新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト（新KAST）が記載されています。

◎新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：男性版（KAST-M）

	最近 6 ヶ月の間に、以下のようなことがありましたか	はい	いいえ
1	食事は 1 日 3 回、ほぼ規則的にとっている	0 点	1 点
2	糖尿病、肝臓病、または心臓病と判断され、その治療を受けたことがある	1 点	0 点
3	酒を飲まないで寝付けないことが多い	1 点	0 点
4	二日酔いで仕事を休んだり、大事な約束を守らなかったりしたことがある	1 点	0 点
5	酒をやめる必要性を感じたことがある	1 点	0 点
6	酒を飲まなければいい人だとよく言われる	1 点	0 点
7	家族に隠すようにして酒を飲むことがある	1 点	0 点
8	酒が切れたときに、汗がでたり、手が震えたり、いらいらや不眠など苦しいことがある	1 点	0 点
9	朝酒や昼酒の経験が何度かある	1 点	0 点
10	飲まないほうがよい生活が送れそうだと思う	1 点	0 点
合計		点	

×合計点が 4 点以上

アルコール依存症の疑い群：アルコール依存症の疑いが高い群です。専門医療の受診をお薦めします。

△合計点が 1～3 点

要注意群：飲酒量を減らしたり、一定期間禁酒をしたりする必要があります。

医療者と相談してください。ただし、質問項目 1 番のみ「いいえ」の場合には、正常群とします。

○合計点が 0 点

正常群

◎新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：女性版（KAST-F）

	最近 6 ヶ月の間に、以下のようなことがありましたか	はい	いいえ
1	酒を飲まないで寝付けないことが多い	1 点	0 点
2	医師からアルコールを控えるように言われたことがある	1 点	0 点
3	せめて今日だけは酒を飲みたいと思っていても、つい飲んでしまうことが多い	1 点	0 点
4	酒の量を減らそうとしたり、酒を止めようと試みたことがある	1 点	0 点
5	飲酒しながら、仕事、家事、育児をすることがある	1 点	0 点
6	酒を飲まなければいい人だとよく言われる	1 点	0 点
7	私のしていた仕事をまわりのひとがするようになった	1 点	0 点
8	自分の飲酒についてうしろめたさを感じたことがある	1 点	0 点
合計		点	

×合計点が 3 点以上

アルコール依存症の疑い群：アルコール依存症の疑いが高い群です。専門医療の受診をお薦めします。

△合計点が 1～2 点

要注意群：飲酒量を減らしたり、一定期間禁酒をしたりする必要があります。

医療者と相談してください。ただし、質問項目 6 番のみ「はい」の場合には、正常群とします。

○合計点が 0 点

正常群



アルコール依存症の対応方法

■アルコール依存症は、本人は自覚がなく気づきにくいいため、本人の意志でコントロールしようとしても度々失敗します。本人が回復の必要性を自覚するまでには時間がかかることから、周囲の人の適切なサポートが必要です。サポート時は以下の情報を参考にしてください。

<職場全体として>

- ✓ 孤立を解消する
- ✓ 叱責しない
- ✓ あまりに世話をやきすぎない
- ✓ 健やかな人間関係を作る
- ✓ たった 1 杯のアルコールでも勧めない

<事業者として>

- ✓ アルコール依存症に関する正しい理解
 - ✓ 飲酒運転違反者に対するプログラムの紹介
 - ・警察庁による、飲酒運転違反者に対する運転免許取消処分者講習カリキュラム内の多量飲酒・依存症に対する介入プログラム
 - ・法務省による、飲酒運転により保護観察下にある者に対する多量飲酒・依存症の教育プログラム
 - ✓ 専門機関への相談
 - ・地域の相談窓口
 - 依存症に関する本人や家族からの相談や悩みを受け付けています。
 - ◆ 全国の保健所・精神保健福祉センター
 - ・民間団体（自助グループ・支援団体）
 - 自助グループでは、本人または家族同士が体験を共有しながら、回復を目指します。支援団体では相談を受け付けています。
 - ◆（公社）全日本断酒連盟【当事者・家族】 03-3863-1600
 - ◆ AA（アルコホーリクス・アノニマス）【当事者】 03-3590-5377
 - ◆ アラノン【家族・友人】 03-5483-3313
 - ◆ 家族の回復ステップ 12【家族・友人】 090-5150-8773
 - ・指定病院での受診
 - 事業者指定の病院を、予め決定しておきます。
- ⇒ 専門機関へ相談することにより、以下のような治療が受けられる可能性があります。
- ・心理社会的治療
 - ◆ 動機づけ面接
 - ◆ 認知行動療法
 - ◆ 自助グループによる体験談の語らい
 - ◆ 入院社会復帰プログラム（ARP）
 - ・薬物治療
 - ◆ 離脱症状の治療
 - ◆ 飲酒行動の改善のための薬物療法
 - ◆ 中枢神経に作用し、飲酒欲求などを抑える薬物治療

※実際の治療では、複数の心理社会的治療や薬物療法を組み合わせで行われることが多いようです。

その他、以下のような飲酒・アルコール依存症に関するウェブサイトがあります。

※政府広報オンラインウェブサイト「暮らしに役立つ情報」より

(<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201803/2.html>)

※厚生労働省ウェブサイト「みんなのメンタルヘルス総合サイト」より

(<http://www.mhlw.go.jp/kokoro/index.html>)

※一般社団法人日本損害保険協会ウェブサイト「飲酒運転防止マニュアル」より

(https://www.sonpo.or.jp/report/publish/bousai/trf_0003.html)

※一般社団法人日本生活習慣病予防協会ウェブサイト「生活習慣病とその予防」より

(<http://www.seikatsusyukanbyo.com/prevention/drinking.php>)

■事業者独自の飲酒運転対策の取組事例（業界団体を通じたアンケート等による）

1. 専門医の受診

点呼時にアルコールの反応が出た運転者に対し、**会社指定の病院で専門医を受診**させる例がありました。医師によるヒアリングや採血の後に、禁酒が指示され、後日の再採血で指示が守られていないことが判明した場合はアルコール依存症の治療を受けることになるようです。

インターネット等で発見した『依存症専門医療機関』『依存症治療拠点機関』から治療実績等により病院を選定し、事前に病院側に事業者の取組の趣旨を説明しているようです。

2. 独自マニュアルの作成

関係省庁や業界団体のホームページ等の情報を参考に、アルコールの分解に要する時間等の**飲酒にあたっての留意点や事故事例、関係法令、飲酒運転が会社や同僚に及ぼす影響をまとめている**例がありました。

例えば、①イラストや表を活用することで文字量を削減してわかりやすさを追求する例、②地元の役者が方言で演じる10分程度のDVDを作成して伝わりやすさを追求している例、③討議やクイズ等、運転者自身が考える形式で指導している例がありました。

3. 家族宛の文書の発出

毎月の給与明細に同封する「**社長通信**」を従業員の家族に読んでもらうことを通じて、家族に会社の考え方や方針を発信し、協力してもらう例がありました。また、入社時に、飲酒運転に関する内容が記載された**誓約書に、家族（配偶者等）から署名**してもらう例がありました。

さらに、署名を求めるだけでなく、処分内容や給料等への影響を記載した書面を発出して
いる例もありました。

4. 既存教材の活用

業界団体が制作した研修テキスト、セミナーで入手したテキスト、『政府インターネットテレビ』の映像等の関係省庁のホームページ、動画共有サイトの映像、DVD等の**既存資料を活用**している例がありました。

始動時には実際の事例を交えながら、**自社のケースに置き換えて指導**している例がありました。また、文字ばかりにならないよう教材を選択したり、酔っている状態を再現できる**体験型の機器を活用**する例もありました。

※これらの内容は令和3年度第1回「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」資料2のP.9で紹介しています。

(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000059.html)

国自安第185号
令和4年3月29日

公益社団法人日本バス協会 会長 殿
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 会長 殿
一般社団法人全国個人タクシー協会 会長 殿
一般社団法人全国福祉輸送サービス協会 会長 殿
公益社団法人全日本トラック協会 会長 殿
一般社団法人全国霊柩自動車協会 会長 殿

国土交通省自動車局長

「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」について

従前より、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」（平成22年策定）において事業用自動車の運転者の健康に起因する事故を防止するために事業者が実施すべき方策を整理し、主要疾病に関するスクリーニング検査の導入を推奨してきたところです。

しかしながら、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る事案は依然として多く発生しており、平成28年12月に道路運送法及び貨物自動車運送事業法が改正され、自動車運送事業者は運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な医学的知見に基づく措置を講じなければならない旨が、法律上明記されました。

今般、産官学の幅広い関係者からご意見を頂きながら、別添1のとおり、運転者の視野障害が原因となる事故を防ぐために、自動車運送事業者が知っておくべき内容や取り組む際の手順等を具体的に示した「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」を策定しました。また、本マニュアルの普及を図るための概要版を別添2のとおり作成しました。

自動車運送事業者における眼科健診の受診や治療継続の必要性についての理解が浸透し、自主的な視野障害対策を促進するために、本マニュアル及び概要版を活用していただくよう、傘下会員事業者に対する周知をお願いいたします。

自動車運送事業者における 視野障害対策マニュアル 【概要版】



本マニュアルの狙い

- 運転者の視野障害が運転リスクとなることを周知し、交通事故を防ぐために事業者が取り組むべき内容について理解を促す。
- 眼科健診・眼科精密検査と治療、そして受診前の準備から受診後の対応までの一連の流れを具体的に示し、視野障害の早期発見・治療継続を促進する。

視野障害 を自覚しないまま運転を継続していると・・・

信号や歩行者等を見落として、
重大事故を引き起こす原因に
なりかねません！！

視野(見える範囲)が狭くなったり、一部が欠けたりする視野障害は、症状が進行するまで自覚しにくいという特徴があります。

部分的な視野欠損



信号が見えていない

視野狭窄

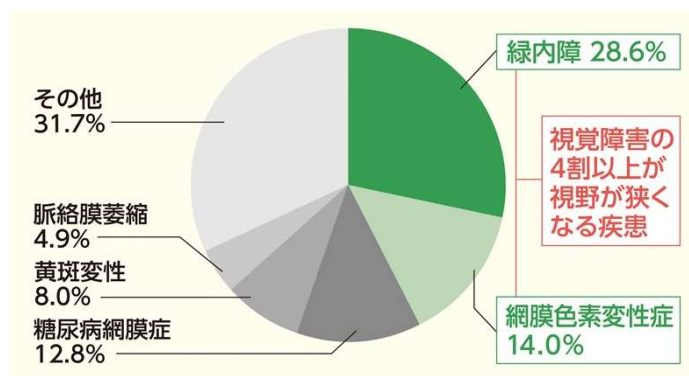


歩行者や自転車が見えていない

視野障害の 早期発見・治療の継続 が重要

＜視野障害の原因疾患＞

2018年、18才以上の視覚障害者手帳取得者 12,505名を調査



Morizane Y et al.: Jpn J Ophthalmol, 2019; 63: 26-33

早期に発見し、治療を継続することで進行を抑制できる疾患もあり、運転寿命の延伸につながります。

社内での **眼科健診の受診・眼科精密検査の受診** を検討し、運転者が健康で安全に業務ができる職場環境にしましょう。

本マニュアルのポイント

知識

1章

- ★視野が狭くなったり一部欠けたりする視野障害を自覚せずに運転を続けることで重大事故を起こす可能性がある。
- ★視野障害の早期発見と治療の継続により、運転者の運転寿命を延伸できる。

実践

視野障害の早期発見と運転寿命を延伸するための実施事項

2章-1

運転者への理解促進

事業者が実施
運転者に対して、視野障害に関する理解を促すため、社内教育や施策（簡易スクリーニング検査手法の導入・実施等）を実施する。

2章-2

眼科健診の受診と対応

定期健康診断において、視力検査のほか、眼底検査・眼圧検査等の追加検査（眼科健診）を勧める。健診で異常あり、または異常の疑いがある場合は、眼科精密検査の受診を指導する。

2章-3

視野障害に関する注意すべき症状の把握

「疾患を見逃さないために注意すべき症状」について運転者に周知する。また、日頃から点呼等で症状の有無を確認し、症状が現れた場合は、眼科精密検査の受診を指導する。

眼科精密検査の受診を指導する

受診時に眼科医に対し予め運転業務に関する情報提供を依頼

眼科医が実施

3章-1～2

眼科精密検査（視力検査、眼底検査、眼圧検査、視野検査等）

3章-3

治療

事業者が実施

4章-4

運転者の運転業務に関する意見を眼科医から聴取

4章-5

個別の状況判断および産業医との相談の上、就業上の措置（運転指導や経過観察等）を講じる

事業者による運転者の視野状態の把握

運転者への理解促進

社内教育や下記の施策例等を活用し、運転者の視野障害に関する理解を促しましょう。

<施策例> 簡易スクリーニング検査手法

クロックチャート



タブレット型視野計



チェックリスト

（最近の運転での出来事）	
1	突然、他の車や歩行者等が目の前に飛び出してきたことがある
2	信号機や標識がわかりづらかったことがある
3	家族や同乗者から危ない運転と指摘されたことがある
4	周囲の車の流れに乗り遅れることがある
（視力、家族歴等）	
5	強度の近視である
6	暗いところでは見えづらい
7	家族に緑内障の人がいる
8	家族に糖尿病の人がいる

眼科健診の受診と対応

定期健康診断で、視力検査のほか、**眼底検査・眼圧検査等（眼科健診）**の追加を推奨。健診で異常あり、異常の疑いがある場合は、**眼科精密検査の受診**を指導してください。

眼底検査	・眼底カメラで眼の奥の構造を撮影します。眼球の奥にある視神経乳頭（神経が集まる場所）、網膜、細い血管の状態を観察します。 ※散瞳薬を使用しない無散瞳眼底検査では検査後の運転などへの影響はありません。
眼圧検査	・眼球に空気を吹き付け、その反射から眼球の圧力（眼圧）を測定します。 ・眼圧測定を行うために、眼球に直接触れて測定する方法を導入している場合もあります。

視野障害に関する注意すべき症状の把握

運転者に対して「**疾患を見逃さないために注意すべき症状**」を周知し、日頃から点呼等で確認します。以下の症状がある場合は、**眼科精密検査の受診**を指導してください。

- 部分的に見えない場所が出現する、見える範囲（視野）が狭くなったと感じる。
- 暗いところで物が見えにくい、物にぶつかりやすい。
- 視力が急激に低下している。
- 視界がかすむようになり、しばしば文字を読み飛ばしてしまう。
- 物が歪んで見える。

下記の「**緊急の対応を要する症状（重大疾患の兆候）**」が認められる場合には、すぐに運転を中止し、大至急、医療機関を受診するなど緊急の対応が必要です。

- 眼痛、頭痛、吐き気などの急激な発作。
- 黒い影やゴミの様なものが見える。
- 視野の半分が欠ける、視野の中心部分がよく見えない、暗くなる。
- 片方の目が見えない。
- 物が2つに見える。

眼科精密検査と治療

基本(一般)的な検査

屈折検査 視力検査
眼底検査 眼圧検査 など

異常が
疑われる
場合



眼底の画像解析検査

(OCT[光干渉断層計]検査)

視野検査

(精密視野検査、量的視野検査)

異常所見がある場合は、診断結果を踏まえて、治療方針が決定されます。
事業者は疾患の症状や原因・治療方法を理解して、運転者を適切にサポートしましょう。

眼科健診・眼科精密検査における事業者の対応

事業者は、専門医の診断結果、指示を踏まえて、勤務時間の変更や業務の配置転換など
就業における配慮を適切に行いましょう。

ただし、就業上の措置については運転者に対し不当に差別的な扱いをしてはいけません。

医師から得るべき情報・指示

業務上の
留意点

適切な
勤務形態

今後の治療等に
関する情報

《事例》

- ◆ 視野障害の内容を踏まえて、運転中にどこに注意するべきか
- ◆ 運転そのものが危険であり、運転を伴わない業務に配置転換する など

※医師の指示を受けるにあたっては、運転者の業務の特殊性について説明し、
医師の理解を十分に得ておく必要があります。

視野障害は早期発見・早期治療が重要です。「病気にかかったら運転できなくなるのでは」と考え、受診控えがないよう、職場環境を整備しましょう。

視野障害のリスクの周知・
社内ルールの整備

眼科健診の
受診を促進

視野障害の状態の把握
と症状の管理



本資料は、『自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル』の概要をまとめたものです。
詳しくはマニュアルの本文をご参照ください。

自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル

検索

国土交通省・自動車総合安全情報ウェブサイト

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/health.html>



東 自 監 第 8 3 号
東 自 保 第 3 6 号
令 和 4 年 8 月 1 7 日

別添記載各協会 会長 殿

東北運輸局自動車交通部長
(公 印 省 略)

東北運輸局自動車技術安全部長
(公 印 省 略)

運転者に対する適性診断の適切な受診の徹底について

平素より国土交通行政にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動車運送事業者には、旅客自動車運送事業運輸規則第 38 条第 2 項及び貨物自動車運送事業輸送安全規則第 10 条第 2 項の規定に基づき、特定の運転者（新たに雇い入れた者、65 歳以上の者及び死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こした者）に対し、それぞれ初任、適齢、特定の各適性診断を受診させることが義務付けられています。

しかし、東北運輸局管内で実施された監査において依然として適性診断未受診の違反が確認されており、令和 3 年度に行政処分等を行った事案において、運行管理関係にかかる違反件数の約 13%を占めることが判明しました。

つきましては、貴会会員事業者に対し、対象となる運転者に確実に適性診断を受診させるよう、改めて周知徹底をお願いいたします。

なお、国土交通大臣の認定を受けた適性診断実施機関は、以下の URL または QR コードよりご確認ください。

【(独)自動車事故対策機構】

https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/list_nasva.html



【他の実施機関】

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



※ 診断の実施時期や受診予約については、各実施機関へお問い合わせください。

【バス】

公益社団法人青森県バス協会
公益社団法人岩手県バス協会
公益社団法人宮城県バス協会
公益社団法人秋田県バス協会
一般社団法人山形県バス協会
公益社団法人福島県バス協会

【ハイタク】

一般社団法人青森県タクシー協会
一般社団法人岩手県タクシー協会
一般社団法人宮城県タクシー協会
一般社団法人秋田県タクシー協会
一般社団法人山形県ハイヤー協会
山形県ハイヤー・タクシー協会
一般社団法人福島県タクシー協会

【トラック】

公益社団法人青森県トラック協会
公益社団法人岩手県トラック協会
公益社団法人宮城県トラック協会
公益社団法人秋田県トラック協会
公益社団法人山形県トラック協会
公益社団法人福島県トラック協会

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と守ることこそが、運送事業の社会的信頼を維持するために最も必要なことである。

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られたい。

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。

事故発生時における速報フロー

死者・重傷者発生等、重大な事故が発生した場合には、電話にて、大至急把握している範囲内で報告してください

■ 事故の種類と連絡先 ■

バス・タクシー・自家用有償	事故の種類
	○1名以上の死者発生 ○5名以上の重傷者発生 ○10名以上の負傷者発生 ○乗客に重傷者発生 ○転覆・転落 ○車両火災 ○鉄道車両と接触・衝突 ○酒気帯び運転(バス・自家用有償) ○酒気帯び事故(タクシー) ○自然災害に起因する事故 ○脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に起因する事故(運行中止を含む) ○社会的に影響の大きい事故(報道機関による報道があったとき又は取材を受けたとき等)

「第1報」は至急、電話で

運輸支局へ

管轄支局	連絡先	
青森	TEL	017-715-3320
	FAX	017-724-0003
	時間外	090-7339-2914
岩手	TEL	019-638-2154 +プッシュ「2」
	FAX	019-639-1033
	時間外	090-8423-4549
宮城	TEL	022-235-2517 +プッシュ「2」
	FAX	022-235-9789
	時間外	090-7078-3653
秋田	TEL	018-863-5811 +プッシュ「2」
	FAX	018-864-0250
	時間外	090-4551-6680
山形	TEL	023-686-4711 +プッシュ「2」
	FAX	023-686-4601
	時間外	090-2798-8778
福島	TEL	024-546-0345 +プッシュ「2」
	FAX	024-546-3756
	時間外	090-2607-0353

トラック	事故の種類
	○2名以上の死者発生 ○5名以上の重傷者発生 ○10名以上の負傷者発生 ○危険物の飛散・漏洩 ○酒気帯び事故 ○自然災害に起因する事故 ○脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に起因する事故(運行中止を含む) ○社会的に影響の大きい事故(報道機関による報道があったとき又は取材を受けたとき等)

「第1報」は至急、電話で

運輸支局へ

■ 報告事項 ■

※休日等で、どうしても各支局の携帯電話に繋がらない場合は東北運輸局の携帯電話(090-7065-7852)までお願いします。

- ① 事故発生日時、場所 (いつ、どこで)
- ② 事故概要 (何が、どうした)
- ③ 死者・重傷者・軽傷者それぞれの人数 (被害状況)
- ④ 道路、信号、路面等の状況 (交通環境等)
- ⑤ 事業者名、営業所名、報告者名、連絡先
- ⑥ 事故車の登録番号
- ⑦ 事故車のドライブレコーダー、衝突被害軽減ブレーキの装着の有無
- ⑧ その他(運転者・被害者の年齢等)

事件発生時における報告フロー(バス・自家用有償用)

「バスジャック」など重大な事件が発生した場合には
電話にて、大至急把握している範囲内で報告してください

■ 事件の種類と連絡先 ■

特定重大事件(未遂含む)
○バスジャック
○施設等への立てこもり
○爆弾等の爆発
○核物質、薬剤等の散布
○その他社会的影響が特に大きい事件(報道等で大きく取り上げられた事件)

「第1報」は至急、電話で

運輸局へ

東北 運輸局	連絡先	
	TEL	022-791-7534
	FAX	022-299-8872
	時間外	090-7065-7852

重大事件(未遂含む)
○乗客、乗員に死者が出た事件
○乗員による暴行事件
○その他社会的影響が大きい事件(報道等で取り上げられた事件)

「第1報」は至急、電話で

運輸支局へ

管轄 支局	連絡先	
青森	TEL	017-715-3320
	FAX	017-724-0003
	時間外	090-7339-2914
岩手	TEL	019-638-2154 +プッシュ「2」
	FAX	019-639-1033
	時間外	090-8423-4549
宮城	TEL	022-235-2517 +プッシュ「2」
	FAX	022-235-9789
	時間外	090-7078-3653
秋田	TEL	018-863-5811 +プッシュ「2」
	FAX	018-864-0250
	時間外	090-4551-6680
山形	TEL	023-686-4711 +プッシュ「2」
	FAX	023-686-4601
	時間外	090-2798-8778
福島	TEL	024-546-0345 +プッシュ「2」
	FAX	024-546-3756
	時間外	090-2607-0353

事件の予告 (電話、インターネット等)
○バスジャック
○施設等への立てこもり
○爆弾等の爆発
○核物質、薬剤等の散布
○乗客、乗員の殺傷
○乗員による暴行
○その他社会的影響が大きい事件(報道等で取り上げられた事件)

「第1報」は至急、電話で

運輸支局へ

※休日等で、どうしても各支局の携帯電話に繋がらない場合は
東北運輸局の携帯電話(090-7065-7852)までお願いします。

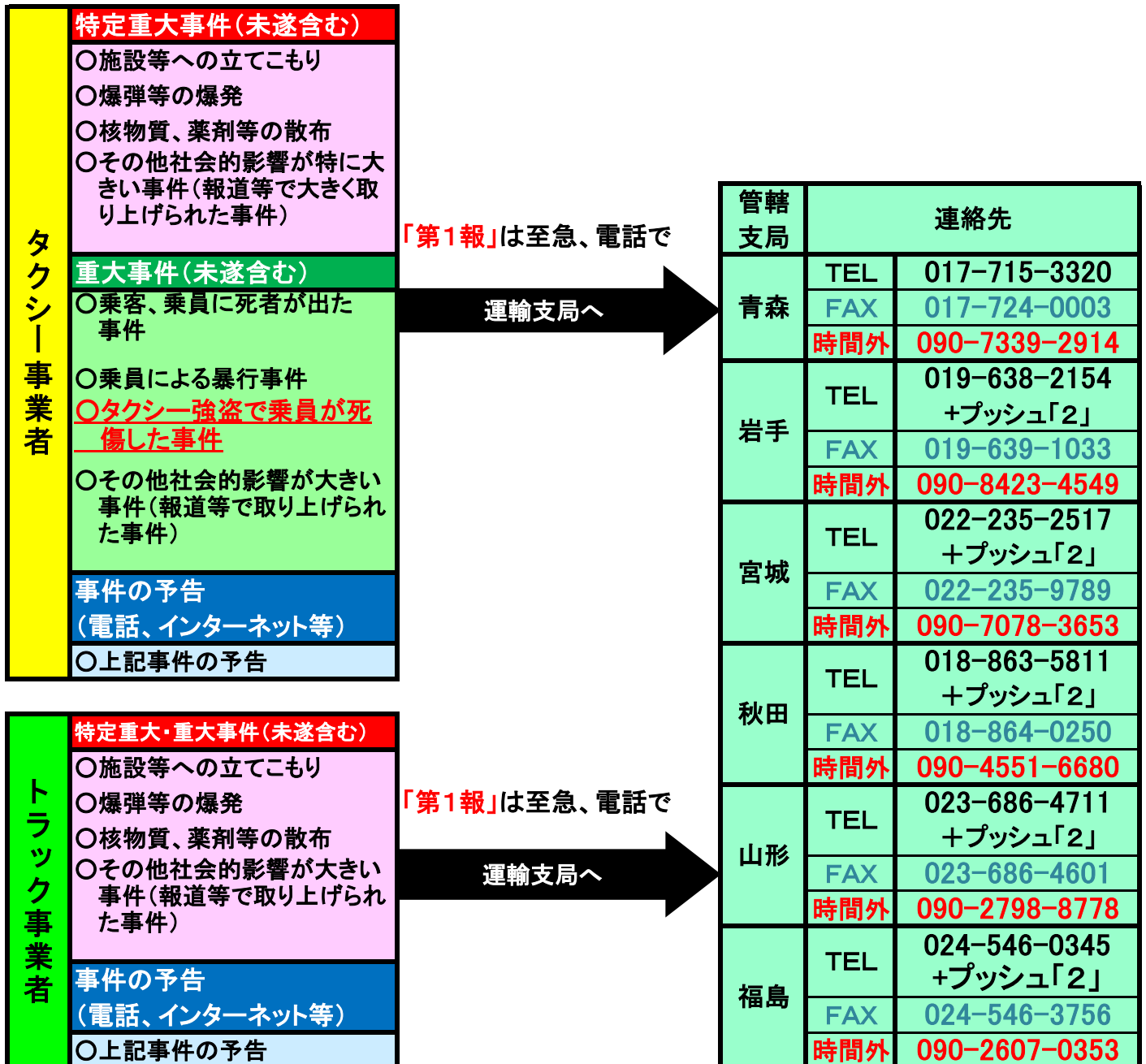
■ 報告事項 ■

(特定重大事件及び重大事件の場合)	(事件予告の場合)
①事業者名	①事業者名
②緊急連絡担当者及び連絡先	②緊急連絡担当者及び連絡先
③発生日時・場所	③予告日時、場所、受信内容
④事件概要	④警察への対応状況等
⑤被害概要	⑤今後の対応
⑥警察の対応状況等	⑥その他把握している事項

事件発生時における報告フロー(タクシー・トラック用)

「立てこもり」や「爆発」などの重大な事件が発生した場合には、電話にて、大至急把握している範囲内で報告してください

■ 事件の種類と連絡先 ■



※休日等で、どうしても各支局の携帯電話に繋がらない場合は東北運輸局の携帯電話(090-7065-7852)までお願いします。

■ 報告事項 ■

(特定重大事件及び重大事件の場合)	(事件予告の場合)
①事業者名 ②緊急連絡担当者及び連絡先 ③発生日時・場所 ④事件概要 ⑤被害概要 ⑥警察の対応状況等	①事業者名 ②緊急連絡担当者及び連絡先 ③予告日時、場所、受信内容 ④警察への対応状況等 ⑤今後の対応 ⑥その他把握している事項