

# 貸切バスの輸送の安全確保の 徹底について

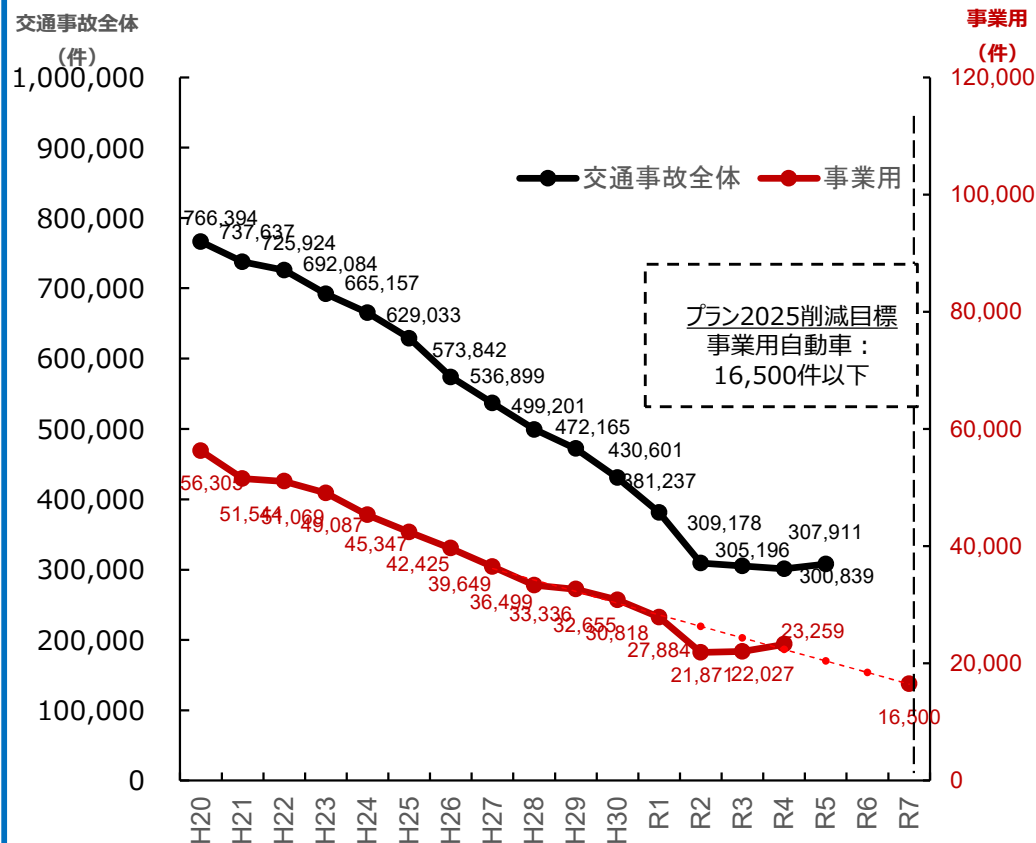
---

国土交通省 東北運輸局

- 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況**
2. 事業用自動車の安全対策
3. 最近の事故事例と再発防止の徹底
4. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底
5. 最近の関係法令の改正
6. 最近の監査及び行政処分

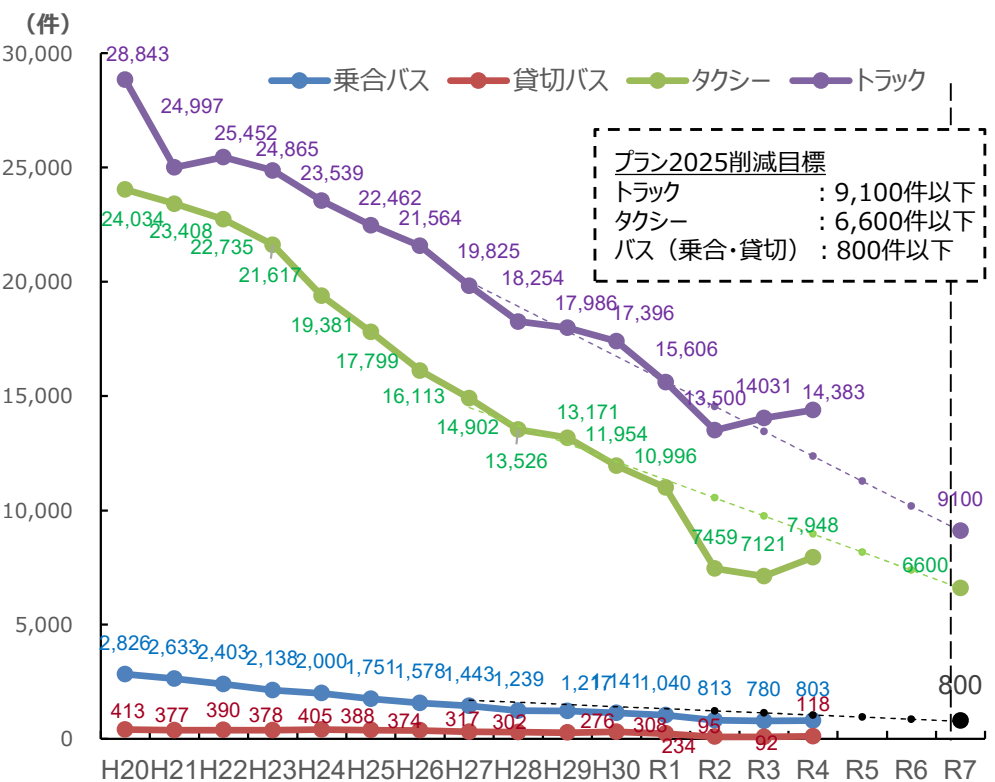
- 令和4年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は300,839件発生、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は23,259件となり、過去約10年間で半減している。
  - 各モードの交通事故件数は、すべてのモードで減少傾向を示しているが、令和3年との比較では全モード増加に転じている。
  - 貸切バスの事故件数は118件発生しており、前年度92件から1.2倍に増加している。
- ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

## 交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典：警察庁「令和4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」

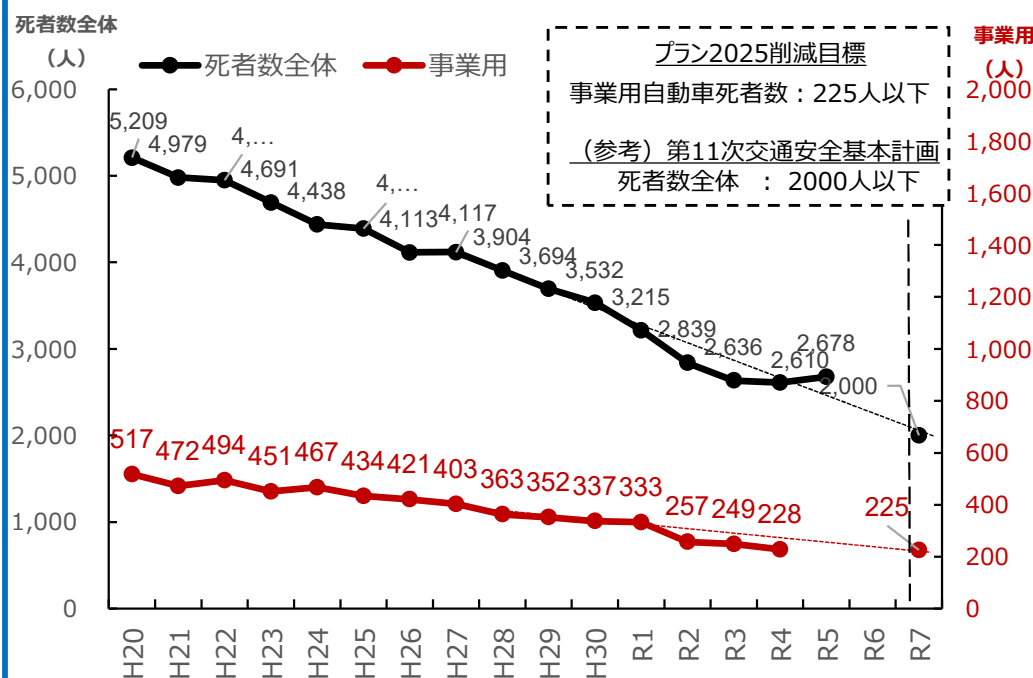
## 各モードの交通事故の推移



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」

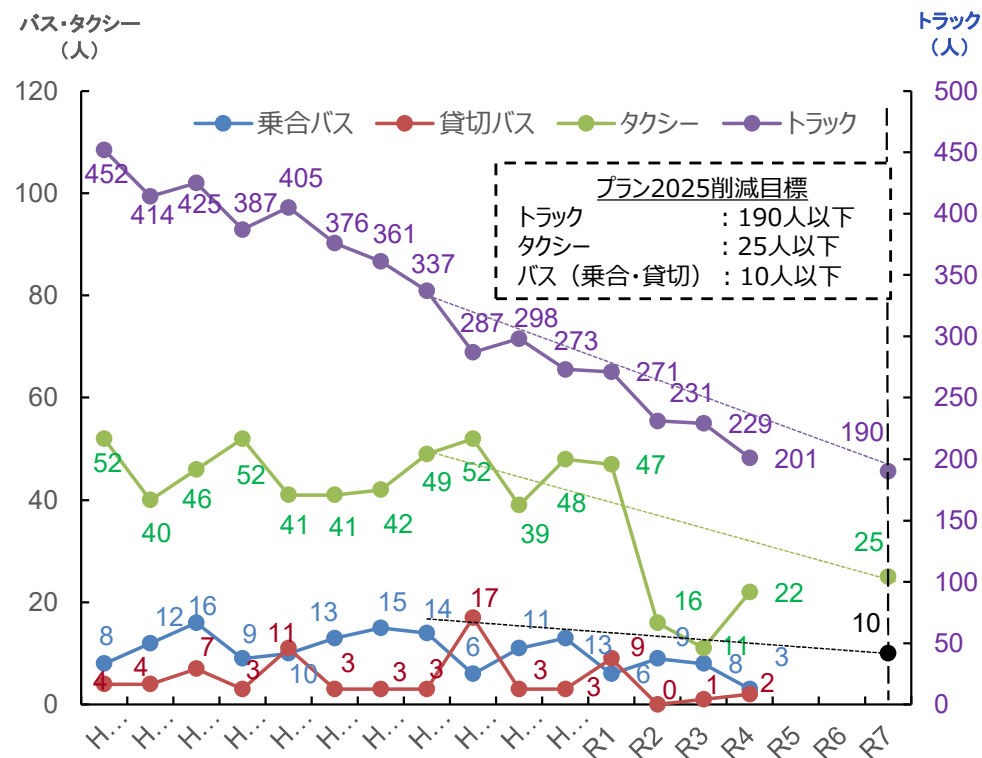
- 令和4年中に発生した交通事故全体の死者数は2,610人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は228人（前年比21人減）であった。
- 各モードの交通事故死者数については、令和4年中貸切バスの事故により2名が亡くなった。

## 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4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

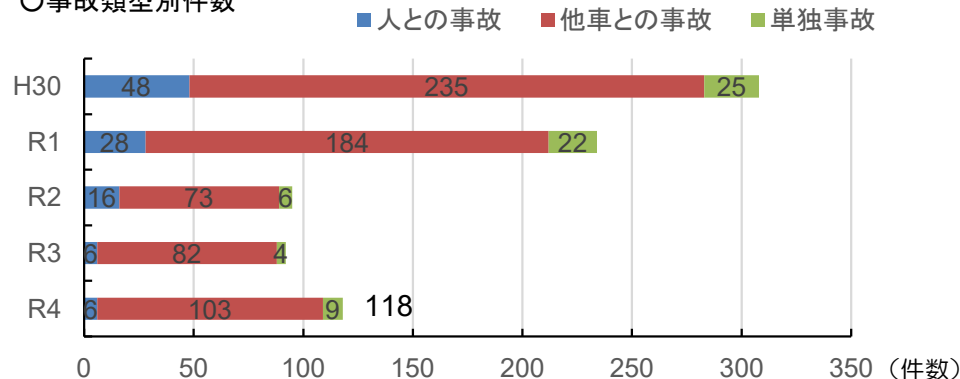


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

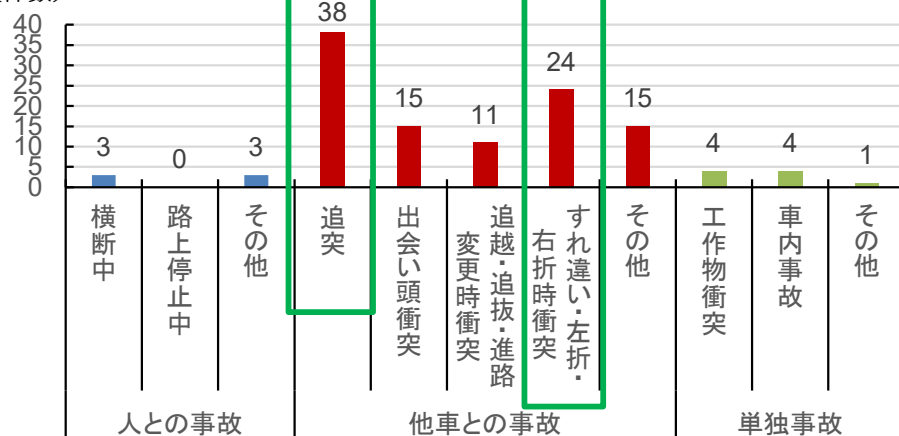
- 交通事故全体の件数は近年横ばい傾向を示していたが、令和4年は118件と増加した。事故累計としては、「追突事故」の他、「右左折時等の衝突事故」が多かった。
- 死亡事故の件数は近年1桁台で推移しており、令和4年は2件であり、出会い頭衝突と工作物衝突により発生したもの。

## 貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

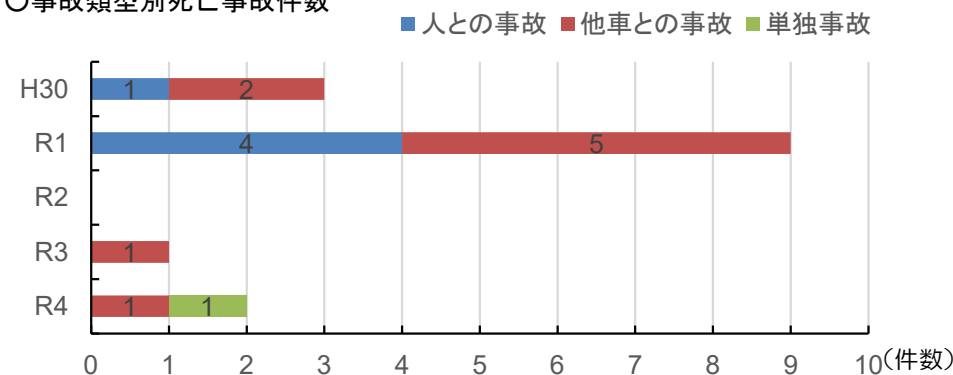


○令和4年事故類型別事故件数の内訳  
(件数)



## 貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和4年事故類型別死亡事故件数の内訳

※令和4年の2件は、出会い頭衝突と、工作物衝突により発生したもの。

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
- 2. 事業用自動車の安全対策**
  - (1) 事業用自動車総合安全プラン2025**
  - (2) 事業用自動車総合安全プラン 主な取組
3. 最近の事故事例と再発防止の徹底
4. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底
5. 最近の関係法令の改正
6. 最近の監査及び行政処分

- 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】

- ・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

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

### ポイント

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

### 【重点施策】

#### 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

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

#### 2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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

#### 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

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

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

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

#### 5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

#### 6. 道路交通環境の改善

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

### 【事故削減目標】

#### <全体目標>

- ① 24時間**死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- ④ **飲酒運転ゼロ**

#### <各業態の個別目標>

【乗合バス】**車内事故件数85件以下**

【貸切バス】**乗客負傷事故件数20件以下**

【タクシー】**出会い頭衝突事故件数950件以下**

【トラック】**追突事故件数3,350件以下**

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策

(1) 事業用自動車総合安全プラン2025

(2) 事業用自動車総合安全プラン 主な取組

(ア) ICTの活用による運行管理の高度化

(イ) 運転者の健康管理

3. 最近の事故事例と再発防止の徹底

4. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

5. 最近の関係法令の改正

6. 最近の監査及び行政処分

- 対面での実施が原則であった点呼業務について、確実性を高めることで安全性を向上させるとともに労働生産性の向上を図るため、ICTを活用可能とする制度の策定の検討に令和3年から着手。

## 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
- 運転者の疾病、疲労、睡眠不足の状況の平常時との比較

令和4年4月～ 遠隔点呼 運用開始

運行管理者



運転者

遠隔点呼のイメージ

### 業務後自動点呼

点呼支援機器（ロボット等）に点  
呼時の確認、指示項目を代替させ  
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
- 運転者の疾病、疲労、睡眠不足の状況の適切な把握

令和5年1月～ 業務後自動点呼 運用開始

点呼支援機器

自動

運転者



点呼



運行管理者

自動点呼のイメージ

実際に始めるには・・

遠隔点呼・業務後自動点呼の要件を満たした機器を準備し、施設環境要件を満たしたうえで、**営業所を管轄する運輸支局へ届出**することで実施可能

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000082.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html)

## 2. 関係書類一覧、チェックリスト、参考情報

### (1) 運送事業者向け提出資料

### 運輸支局への提出様式

| 名称               | 提出先                                                                                                                                                              | 提出期限                | 様式                                                      |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------|
| 遠隔点呼の実施に係る届出書    | 当該点呼を実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等<br>※実施側、被実施側双方の管轄運輸支局等に提出してください<br>※※すでに実施している営業所において、非実施営業所等が追加される場合は、<br>実施営業所は非実施側営業所等を追加する旨を「変更届出書」に記載して、実施側管轄営業所へ変更届出書を提出してください | 当該点呼実施予定日の原則10日前に提出 | ■ <a href="#">旅客(別紙3)</a><br>■ <a href="#">貨物(別紙7)</a>  |
| 遠隔点呼の変更に係る届出書    | 遠隔点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等                                                                                                                                        | 変更の実施に先立ち提出         | ■ <a href="#">旅客(別紙4)</a><br>■ <a href="#">貨物(別紙8)</a>  |
| 遠隔点呼の終了に係る届出書    | 当該点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等<br>※実施側、被実施側双方の管轄運輸支局等に提出してください                                                                                                        | 終了しようとするとき、遅滞なく提出   | ■ <a href="#">旅客(別紙5)</a><br>■ <a href="#">貨物(別紙9)</a>  |
| 業務後自動点呼の実施に係る届出書 | 当該点呼を実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等                                                                                                                                      | 当該点呼実施予定日の原則10日前に提出 | ■ <a href="#">旅客(別紙6)</a><br>■ <a href="#">貨物(別紙10)</a> |
| 業務後自動点呼の変更に係る届出書 | 業務後自動点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等                                                                                                                                     | 変更の実施に先立ち提出         | ■ <a href="#">旅客(別紙7)</a><br>■ <a href="#">貨物(別紙11)</a> |
| 業務後自動点呼の終了に係る届出書 | 当該点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等                                                                                                                                        | 終了しようとするとき、遅滞なく提出   | ■ <a href="#">旅客(別紙8)</a><br>■ <a href="#">貨物(別紙12)</a> |

### (2) 運送事業者向けチェックリスト、参考情報

| 点呼方法    | 参考様式                                                                                                                                                |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 遠隔点呼    | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <a href="#">運用上の遵守事項</a></li> <li>■ <a href="#">機器システムの要件</a></li> <li>■ <a href="#">施設環境要件</a></li> </ul> |
| 業務後自動点呼 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <a href="#">運用上の遵守事項</a></li> <li>■ <a href="#">機器システムの要件</a></li> <li>■ <a href="#">施設環境要件</a></li> </ul> |

遠隔点呼の要件チェック！  
令和4年度に申請のあった機器構成例

#### 【遠隔点呼参考情報】

- [令和4年度申請のあった遠隔点呼機器構成例](#)

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車の安全対策

(1) 事業用自動車総合安全プラン2025

**(2) 事業用自動車総合安全プラン 主な取組**

(ア) ICTの活用による運行管理の高度化

**(イ) 運転者の健康管理**

3. 最近の事故事例と再発防止の徹底

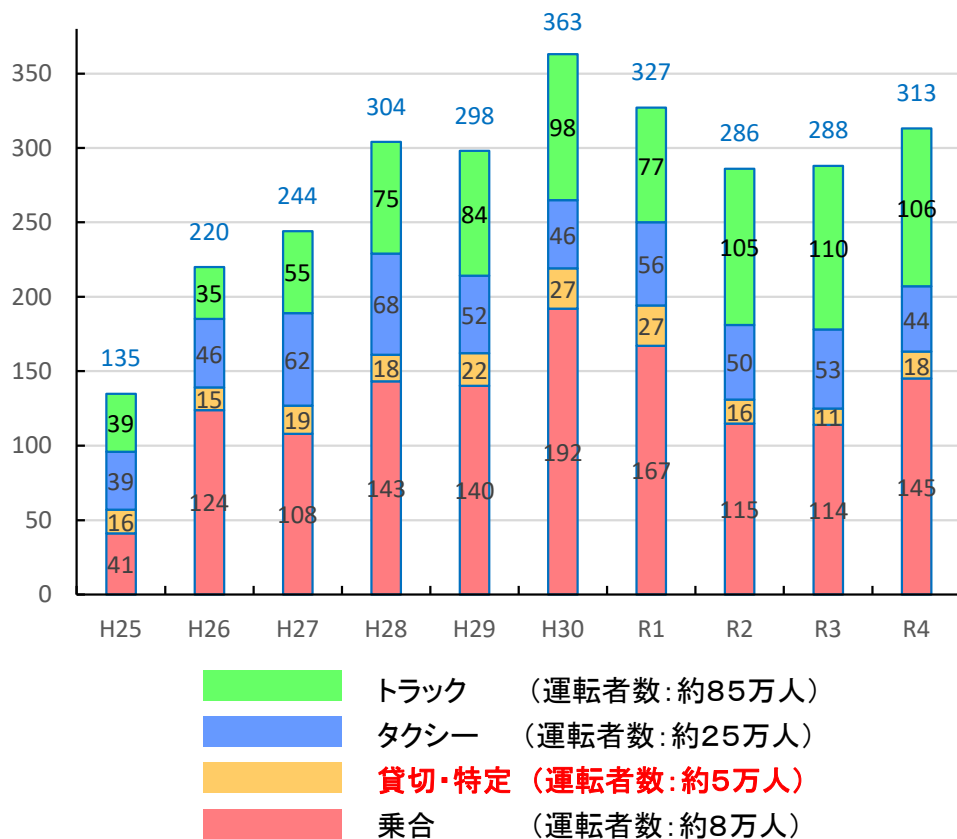
4. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底

5. 最近の関係法令の改正

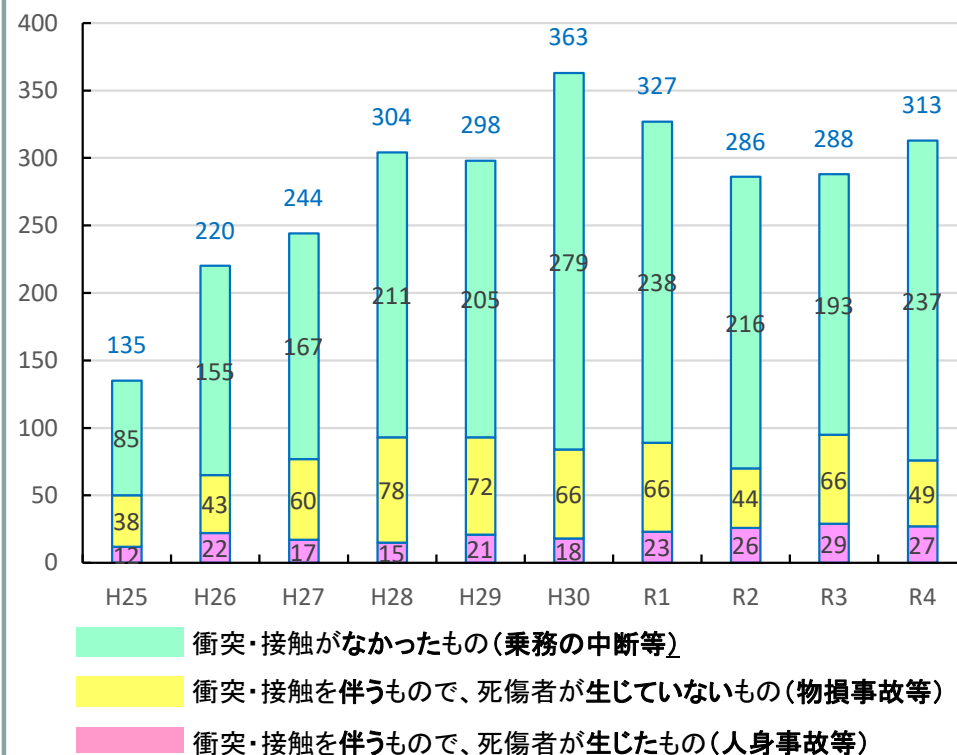
6. 最近の監査及び行政処分

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、高止まりの状況。
- 令和4年は事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況

## 健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

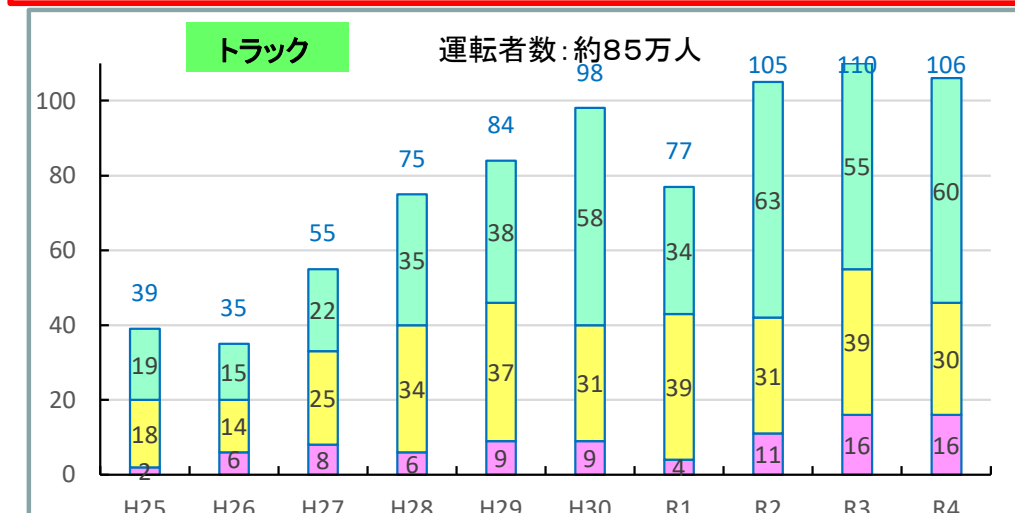
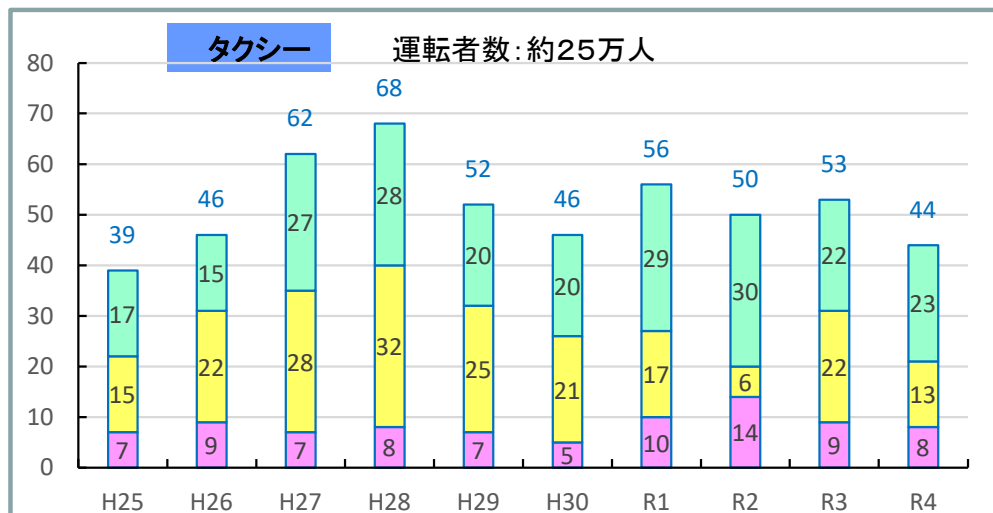
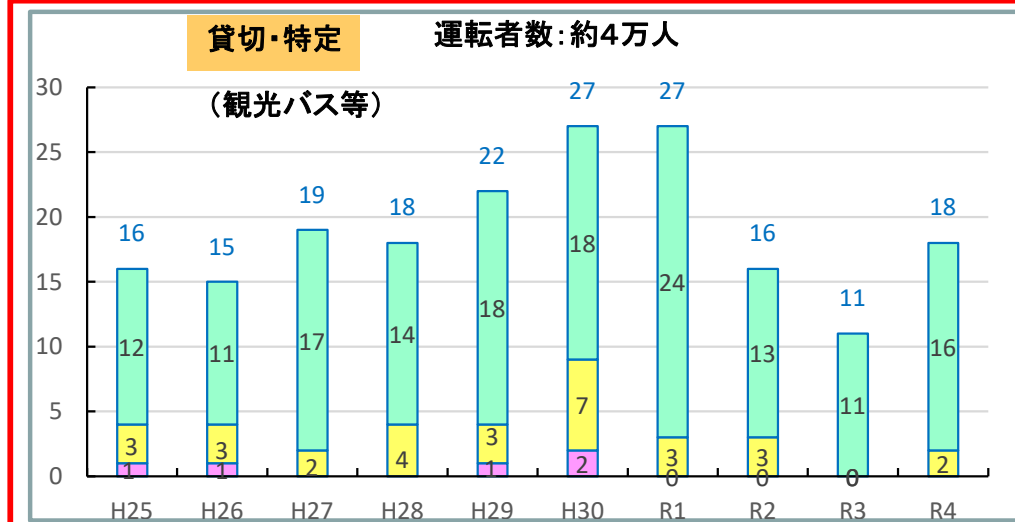
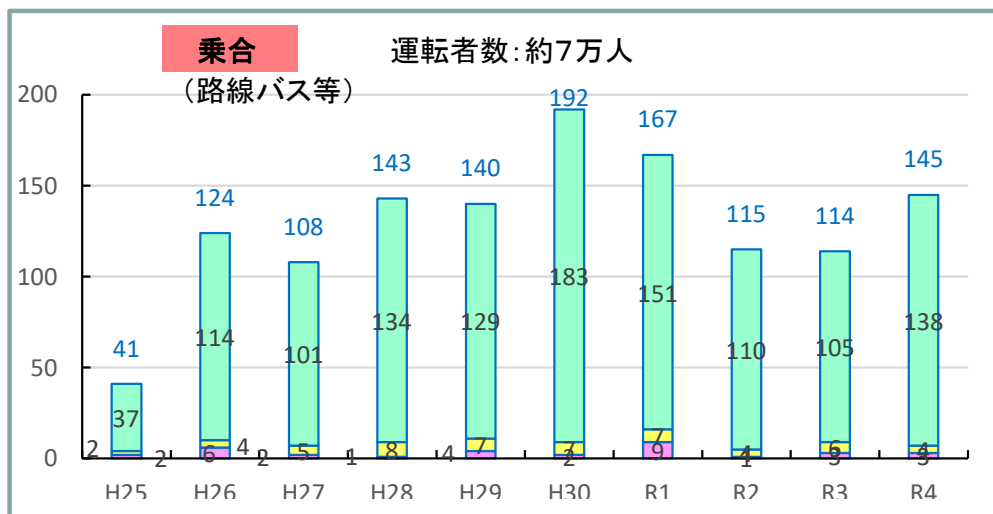


## 健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



# 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高止まりの状況。
- 貸切・特定（バス）の多くは物損・人身事故に至る前に**乗務の中断**となっている。

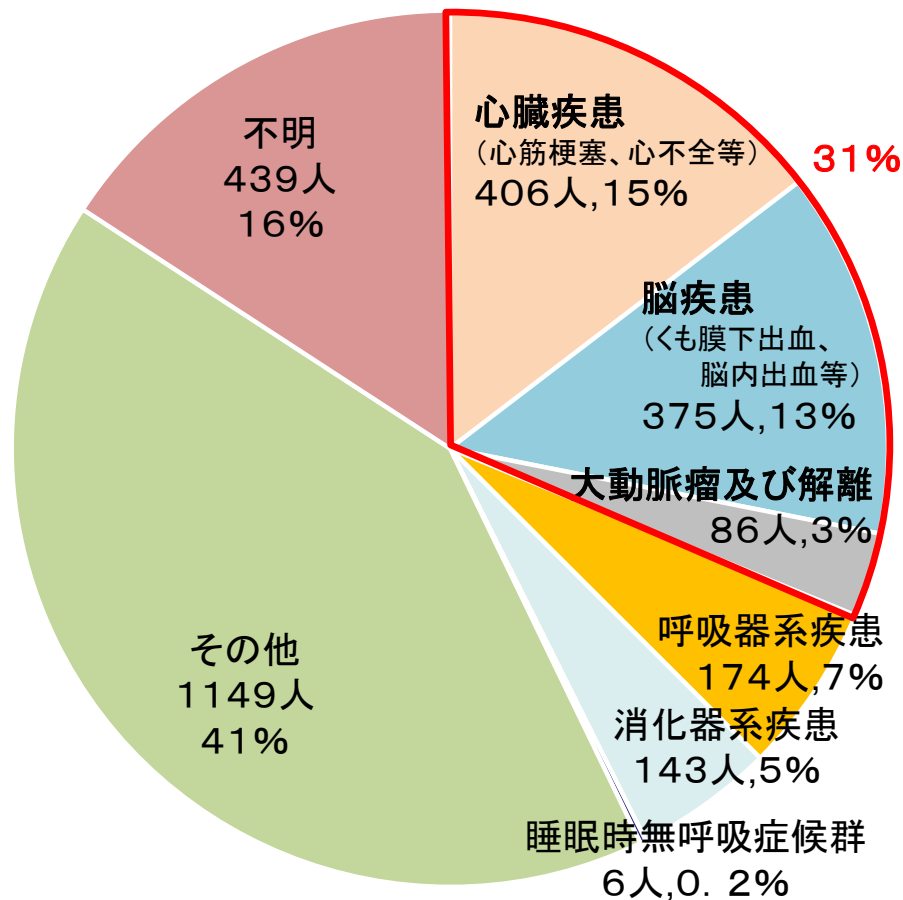


- 衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

○過去10年間で健康起因事故を起こした運転者2,778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470人の疾病別内訳は、心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が78%を占める。

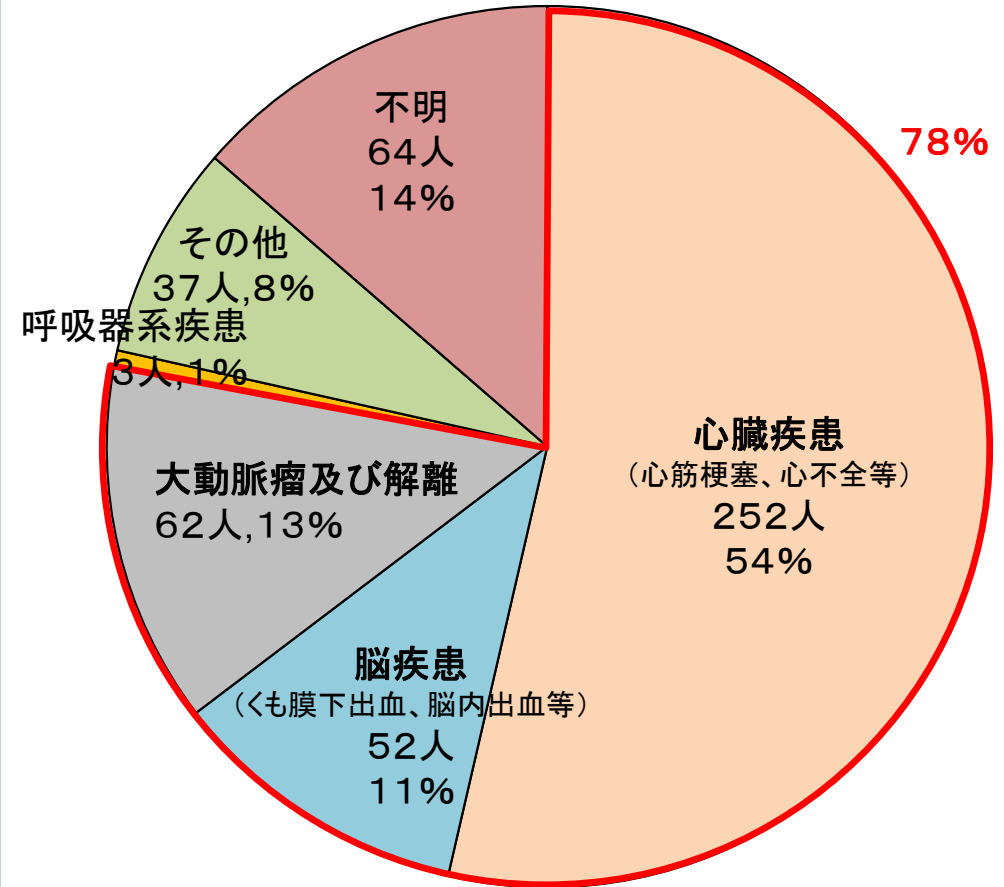
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳  
(平成25年～令和4年)

2,778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4年)

計470人



## 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）



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  
ごとに調査を実施

## ＜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)

### 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。

○高齢者における発症率が高い緑内障等の視野障害では、見えている範囲が狭くなったり、部分的に見えなくなる症状が現れるが、視力は維持されているため、**自覚症状が無いまま**運転を続けることで重大事故に繋がるおそれがある。

○視野障害に関する運転リスクを事業者に周知するとともに、スクリーニング検査や眼科での視野検査の受診による**早期発見**、事業者による受診結果の把握及び治療を促すこと等の推奨が必要。

## 緑内障の疫学(日本)

### TAJIMI STUDY

2000年9月～2001年10月  
岐阜県多治見市  
総受診者数 17,800名  
(疫学対象者中3021名受診  
(78.1%))

- 40歳以上の日本人の有病率は約5.0%  
(推定される国内の患者数は約465\*万人)  
\*2016年人口統計から換算
- 正常眼圧緑内障患者が多い
- 検査により発見された緑内障患者のうち  
**89%**は未治療・無自覚の潜在患者であった



日本緑内障学会多治見疫学調査報告書, 2012, 日本緑内障学会

## 視野障害と自動車事故・最近の裁判事例

- 自動車過失致死事件(刑事裁判)
- 被告人(42歳男性)が軽四輪貨物自動車を運転中、信号のない横断歩道を横断中の76歳男性に衝突、死亡させる。「正面を見て運転した、衝撃があったので、車を停めて後方を見たら、ヒトが倒れていた。」
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故後に網膜色素変性と判明**
- 一審は無罪判決(2012.7)→控訴審も無罪(2014.3)
- 損害賠償(民事裁判)
- 被告人(41歳男性)がY字交差点で信号待ち、青信号で発進した直後、横断歩道を右から自転車で渡ってきた59歳女性をひね、死亡させる。
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故前に網膜色素変性と診断され、身障者手帳2級を取得、医師は「運転はもちろん労働も難しい」と本人に伝えていた。**
- 一審(2018.11)、控訴審(2019.3)とも「**重過失**」を認める。

### 目の難病認め二審も無罪 大阪高裁、交通死亡事故で運転者の男性に判決

2014.3.26 11:19

奈良市で平成23年、歩行者の男性(69)を車ではねて死亡させたとして、自動車運転過失致死罪に問われた男性被告(45)の控訴審判決が26日、大阪高裁で開かれた。米山正明裁判長は「目の難病で視野が欠け、被害者を見つけているのは困難だった」と述べ、無罪(東京控訴1年8月)とした1審奈良地裁判決を支持、検察側の控訴を棄却した。

検察側は「前方の安全に注意する義務を怠った」と主張していた。米山裁判長は判決理由で、男性が視野の欠ける「網膜色素変性症」だったと指摘。「衝突直前に、視野の中で感度が高い部分に被害者が入り、発見できなかった可能性がある」と退けた。

視野障害一審も過失認定 旭川の死亡事故控訴棄却  
旭川市で発生した死亡事故で、運転者の男性(45)が、被害者(69)をひねり死亡させたとして、一審で過失致死罪に問われた。控訴審で、検察側の控訴は棄却された。

40歳以上のドライバー 専門医「眼科の検診を」  
酒酔い運転の場合に危険 死亡事故旭川地裁が賠償命令  
旭川市で発生した死亡事故で、運転者の男性(45)が、被害者(69)をひねり死亡させたとして、一審で過失致死罪に問われた。控訴審で、検察側の控訴は棄却された。

## 【緑内障患者の見え方の例】



令和2年度第2回自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた  
更なる交通事故対策W/G  
西葛西・井上眼科病院 國松副院長 ご講演資料より

## 事業用自動車総合安全プラン2025(令和3年3月策定)

- 事業用自動車の安全対策に関する中長期計画における講ずべき施策として「視野障害に関する運転リスクの周知、及びスクリーニング検査や眼科での視野検査受診の推奨」を明記。



## 自動車運送事業に係る視野障害対策ワーキンググループ(令和3年12月～)

- 事業用自動車の運転者の視野障害によって発生しうる交通事故の抑止に向け、専門的見地から視野障害を早期に発見し治療を促すための検査の普及方策に係る検討を行うため、本ワーキンググループを設置。

ワーキンググループ委員：岩瀬委員(たじみ岩瀬眼科 院長) 國松委員(西葛西・井上眼科病院 副院長) 松本委員(近畿大学医学部眼科学教室 教授)  
(50音順) 各事業者団体関係者(トラック、バス、タクシー)



## 視野障害対策マニュアル策定(令和4年3月)



- 自動車運送事業者に対し運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて事業者が取り組むべき内容をまとめたマニュアルを令和4年3月に策定。

協力：日本視野画像学会

## 眼科検診普及に向けたモデル事業 (令和3年度～7年度)

- モニター事業者の運転者が眼科検診を受診し、視野障害の発症や治療の有無、勤務状況、事故発生の有無等について調査し、眼科検診を活用した健康確保の取組の手法を検討し、事業者への周知・普及を図る。

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し増加傾向
- 令和2年12月及び令和3年1月、運転者の健康起因による死亡事故が相次いで発生

## 事故事例

### 事例①

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



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

### 事例②

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



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

## < 処分基準強化内容（朱書き箇所を追加） >

### 行政処分基準（全モード）

運輸規則第21条第5項及び安全規則第3条第6項

#### 1 疾病、疲労等のおそれのある乗務

- |            |            |
|------------|------------|
| ① 未受診者1名   | 警告（10日車）   |
| ② 未受診者2名   | 20日車（40日車） |
| ③ 未受診者3名以上 | 40日車（80日車） |

#### 2 未受診者による健康起因事故が発生したもの 40日車（80日車）

#### 3 疾病、疲労等による乗務 80日車（160日車）

#### 4 薬物等使用乗務 100日車（200日車）

（再違反）

### < 適用方法 >

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

※令和3年5月28日 改正 令和3年6月1日施行

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車の安全対策
- 3. 最近の事故事例と再発防止の徹底**
4. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底
5. 最近の関係法令の改正
6. 最近の監査及び行政処分

## (1) 大型トラックと貸切バスの衝突事故

### 事故概要

- 発生時刻・場所
  - ・令和5年5月16日（火）午後8時頃 宮城県栗原市東北自動車道下り線にて発生
- 事故状況
  - ・仙台市から岩手県一関市に向けて乗客・乗員41名を乗せた貸切バスが車両故障のため第一通行帯の路肩寄りに停車していたところ、大型トラックが追突。
  - ・車外にいた貸切バスの乗客・バス運転者の計3名が死亡、大型トラックの運転者1名が重傷。

### ●事故の状況



出典：産経新聞

### ○行政処分等の概要

処分日：令和5年7月28日（金）

処分内容：60日車



## 「貸切バスにおける安全確保の徹底について」 通達を发出

国自安第20号  
令和5年5月17日

公益社団法人日本バス協会会長 殿

国土交通省自動車局長

#### 貸切バスにおける安全確保の徹底について

5月16日（火）午後8時15分頃、宮城県栗原市の東北自動車道下り線において、岩手県一関市に向けて乗客乗員40名程度を乗せた貸切バスが車両故障のため路肩に停車していたところ、大型トラックが追突し、3名が死亡、1名が重傷を負うという誠に痛ましい事故が発生した（5月17日（水）9時現在）。

事業用自動車における輸送の安全確保は、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。

ついては、貸切バスの安全確保の徹底を図るため、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改めて周知徹底を図りたい。

#### 記

1. 「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。）に基づき、緊急時における適切な対応について運転者への指導を徹底すること。特に交通事故・車両故障発生時においては、次に掲げる事項について改めて実施を徹底すること。

- （1）高速道路上においては停止表示器材を設置し、他の自動車に事故の発生を知らせる等、道路における危険防止措置を実施すること
- （2）状況に応じ、乗客を車両から退避させ、万が一停止車両への追突事故が発生した際に乗客が巻き込まれないようにする等、乗客の安全の確保に係る措置を実施すること

指導監督マニュアル バス事業者編 概要編

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/bus\\_gaiyohen.pdf](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/bus_gaiyohen.pdf)

指導監督マニュアル バス事業者編 本編

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/bus\\_honpen.pdf](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/bus_honpen.pdf)

2. 運行にあたっては、車両の点検整備を確実に実施するよう関係者に徹底すること。

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

#### ●道路における危険の防止

- ・交通事故や車両故障を起こしたら、交通事故の続発を防ぐため、事故車両を安全な場所に移動させ、他の自動車に事故の発生を知らせる等、道路における危険防止の措置を運転者はとらなければなりません。
- ・ハザードランプを点灯・発炎筒を着火・停止表示器材を設置（高速道路等）



## (2)貸切バスの横転事故

### 事故概要

- 発生時刻・場所
  - ・令和5年8月19日（土）午前8時30分頃
  - ・鹿児島県鹿児島市春山町の県道291号線にて発生
- 事故状況
  - ・乗客乗員31名を乗せた貸切バスが左折する交差点を間違えて走行し、道幅が狭くなりカーブを曲がりきれず路肩に乗り横転。
  - ・乗客**9名が軽傷**、**1名が骨折**

### 事故車両



### ○行政処分等の概要

処分日：令和6年2月9日（金）

処分内容：文書警告（処分日車数10日車のため、一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準3.(6)による）

### ●事故発生場所



### (3) スクールバスの転落事故

#### 事故概要

##### ○発生時刻・場所

- ・令和6年4月18日（木）午前7時35分頃  
岩手県下閉伊郡岩泉町の林道にて発生

##### ○事故状況

- ・小学生2名を乗せたスクールバスが、林道にて方向転換のためハンドルを切って前進しUターンしていたところ、前方のくぼ地に転落。
- ・乗車していた小学生2名が**軽傷**。
- ・運転者、小学生2名はシートベルトを着用していた。

##### ○備考

- ・車両は通勤用車。
- ・元々当該地点で方向転換する運行ルートとなっていた。

##### ○事故の原因

- ・前方のくぼ地までの距離の判断を誤ったもの。

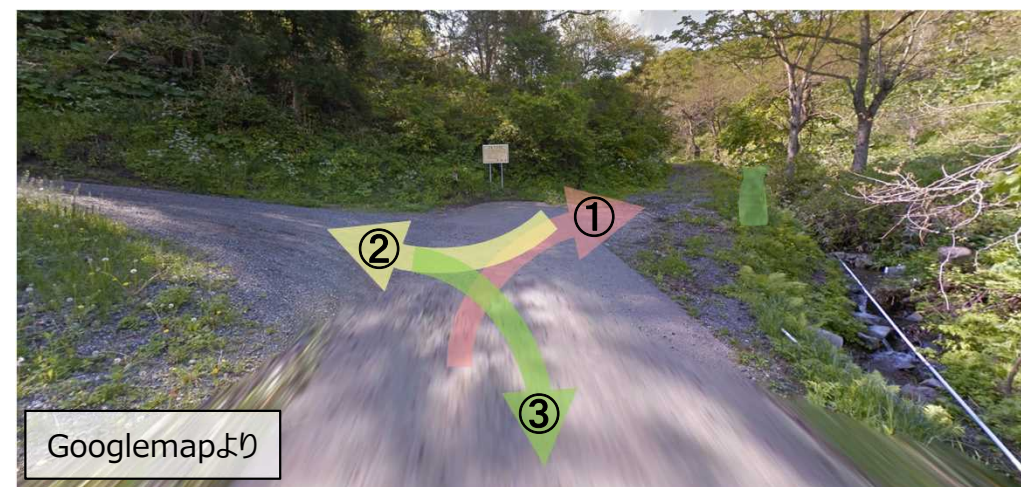
##### ○再発防止策

- ・全ルートについて、危険箇所の確認。
- ・より安全な経路について、委託元の町と協議。

#### ●事故の状況



#### ◇通常のUターン方法



①一度Y字路を右前方に進み

②バックして左への分岐路に車両後方を入れてから

③来た道へ戻る

### (4)高速バス同士の追突事故

#### 事故概要

- 発生時刻・場所
  - ・令和6年4月30日（火）午前2時50分頃
  - 栃木県那須塩原市 東北自動車道下り線黒磯PA付近にて発生
- 事故状況
  - ・東京から宮城県仙台市に向けて乗客・乗員38名を乗せた高速乗合バスが車両故障のため路肩に停車していた別の高速乗合バスに追突。
  - ・追突したバスの乗客1名と追突されたバスの乗客1名の計2名が重傷を負い、両車両の乗客計13名が軽傷。

#### ●事故の状況



## 事故概要

### ○発生時刻・場所

- ・令和6年6月17日（月）午前7時45分頃  
山形県上山市 ホテル前の市道にて発生

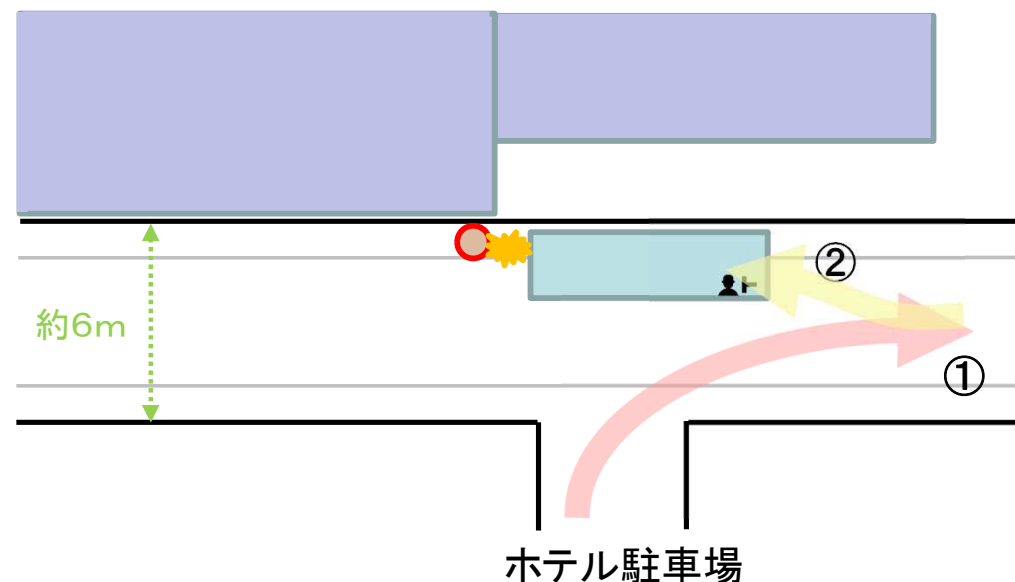
### ○事故状況

- ・ホテル宿泊客の出発に備え、観光バスが市道に面したホテルの玄関口に横付けしようとして後退していたところ、誘導していたバスガイドが、ホテルの前に立っていた電柱とバス後面に挟まれた。
- ・バスガイドは脳破裂により**死亡**。

### ○車両概要

- ・長さ 8.99m、幅 2.49m、定員 29名
- ・バックモニター、後方の集音マイクが備えられていた。  
（接近警報装置は無し）

## ●当時の状況



## 事象概要

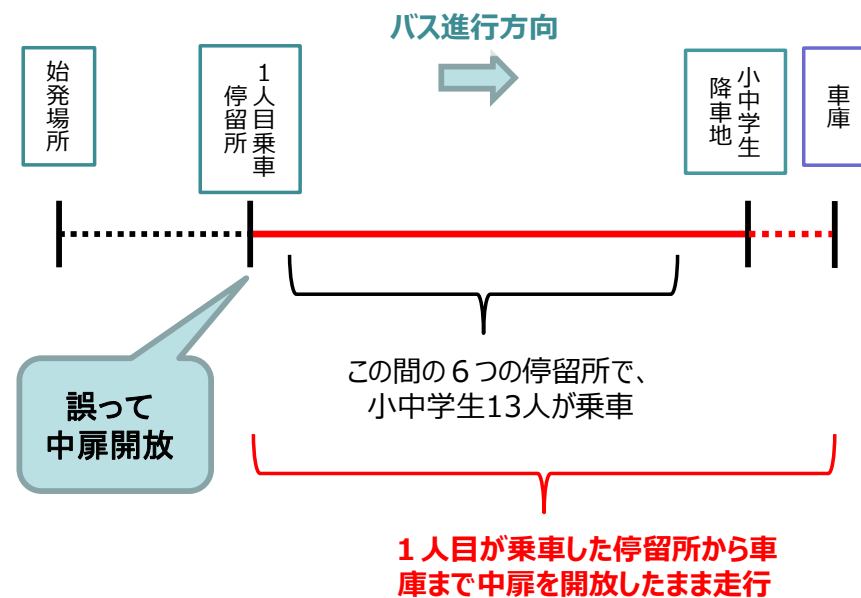
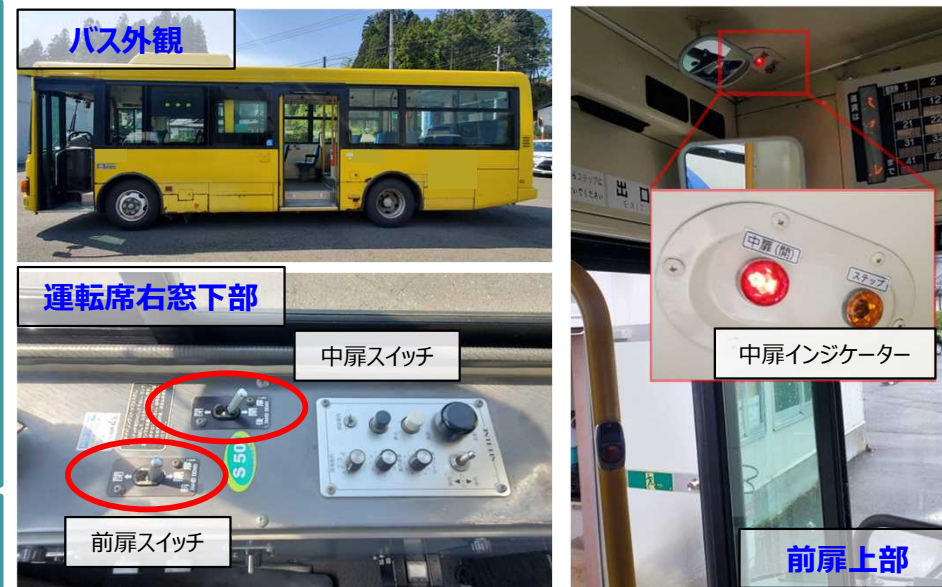
- ・スクールバスが停留所で前扉から小学生 1 名を乗車させたが、前扉を閉める際、運転者は普段使用していない中扉を誤って開放し気づかず発車。
- ・その後 6 箇所の停留所で 13 名の小中学生が乗車したが、運転者は中扉が開放していることに気づかず運行を継続。
- ・送り先の小学校と中学校近くでそれぞれ児童を降車させ、会社に帰庫した際、他の乗務員により事象が確認された。
- ・中扉を開放したまま走行したのは、最初の小学生を乗せてから車庫に戻るまでの区間で約30分、走行距離にして13.8 km ほど。
- ・ベンチシートを除き児童はシートベルトを装着しており、転落や受傷は無し。

## 原因

- ・運転者が前扉を閉める際、誤って中扉のスイッチを操作したもの。その後、発車しようとしたところ前扉が開いたままであることに気づき、改めて前扉を閉めて発車したが、中扉が開いていることに気づかなかった。
- ・当該車両は、中扉が開く際ブザーが鳴り、また、中扉開放中は前扉上部のランプが点灯するが、運転者はそのことを認知していなかった。
- ・当該車両は自家用であるものの、中扉を開放したまま走行した場合、アクセルペダルが重くなるが、運転者はペダルが重くなった際、ペダル付近を確認したが異常が見られなかったことから、登校時間に遅れないようにと運行を継続した。
- ・会社へは停留所に来ていた父兄から連絡がきていたが、運転者は走行中で携帯が繋がらなかった。

## 背景等

- ・当該路線では、普段前扉のみの車両を運行させていたが、当日は車両点検のため予備車両である路線バスタイプの車両を使用していた。
- ・当該事業者では、普段前扉から乗降させており、また、中扉からの乗降では安全確認が難しいことから、路線バスタイプの車両を運行させる場合でも中扉は使用せず、前扉からのみ乗降させることとしていた。
- ・当該運転者は、以前はトラックの運転者をしてしたが、バスの乗務経験は1年ほどであり、路線バスタイプの運行はさらに少なかった。

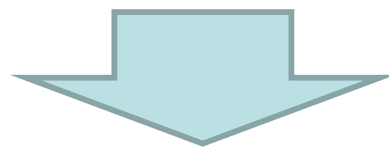


※実線が児童乗車区間  
破線は空車区間

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車の安全対策
3. 最近の事故事例と再発防止の徹底
- 4. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底**
5. 最近の関係法令の改正
6. 最近の監査及び行政処分

### (1) 運行再開時における輸送の安全確保の徹底

- 長期間運転業務から離れている運転者は、運転技量の低下が懸念される。また、バス車両は、休車により必要な3月又は12月の定期点検を実施していない場合がある。
- 今後、観光需要の回復とともに貸切バスの運行を再開する際は、以上の点に留意して、輸送の安全確保を確認することが必要。



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

### (2) 運転者に対して行う指導監督

- 運転業務から離れたバスの運転者は、バスの構造上の特性や道路状況に応じた運転技量の低下が懸念される。
- 運転者の指導及び監督は、計画的に実施することになっているが、**運転者が運行を再開する前には、運転者に対して実技等により指導及び監督を実施すること。**

#### 指導・監督の実施内容

- バスを運転させ、添乗により運転者に対して安全運転の指導を実施（安全運転の実技）
- ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正
- 適性診断の結果を活用した個々の運転者に対する指導
- 健康管理の重要性      等

### (3) 必要な点検整備の実施

- 自動車は走行距離や時間の経過とともに劣化・摩耗する部品等が多く使用されているため、その性能や耐久性は走行距離や時間の経過とともに低下する。
- 適切な点検整備が行わなければ、走行中の故障や車両火災等、事故を引き起こす可能性が高くなり、輸送の安全確保が懸念される。
- バスの運行を再開する前には、必要な点検整備を実施するとともに、運行開始後においてもオイル類の漏れや故障の有無の確認等適切な点検整備を実施すること。

#### 点検整備の実施内容

- 休車期間を満了した際の3ヶ月、12ヶ月点検及び必要な整備の実施 等

### (4) 初任運転者に対する特別な指導

- 運転者として新たに雇い入れた者、他の種類の事業用自動車の運転者として選任された事がある者であって貸切バスの運転者として初めて選任される者に対し、指導を実施する。
- 実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により、習得の程度を把握し、必要に応じて指導を行う。

| 指導内容 |                             |                                                                                                                        | 指導時間           |
|------|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| ①    | 事業用自動車の安全な運行に関する基本的事項       | 道路運送法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項及び交通ルール等（運行指示書の遵守を含む。）を理解させるとともに、事業用自動車を安全に運転するための基本的な心構えを取得させる。                             | ①から⑥まで合計10時間以上 |
| ②    | 事業用自動車の構造上の特性と日常点検の方法       | 事業用自動車の基本的な構造及び装置の概要及び車高、視野、死角及び内輪差等の他の車両との差異を理解させるとともに、日常点検の方法を指導する。この場合において、当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて指導する。 |                |
| ③    | 運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項 | 旅客自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況に応じて、シートベルトの着用を徹底させることでその他の事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。                         |                |

### (4) 初任運転者に対する特別な指導

| 指導内容 |                                |                                                                                                                                           | 指導時間           |
|------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| ④    | 危険の予測及び回避                      | 道路、交通及び旅客の状況の中に含まれる交通事故につながる恐れのある主な危険を理解させるとともに、それを回避するための運転方法等を指導する。また、当該運転者が <b>実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、制動装置の急な操作の方法について指導する。</b> | ①から⑥まで合計10時間以上 |
| ⑤    | 安全性の向上を図るための装置を備える貸切バスの適切な運転方法 | 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車を運行する場合においては、 <b>当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となる恐れがあること</b> について説明すること等により、 <b>当該事業用自動車の適切な運転方法を理解させる。</b>        |                |
| ⑥    | ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正    | ⑦の <b>安全運転の実技を実施した時のドライブレコーダーの記録</b> により運転者に自身の運転特性を把握させた上で、必要に応じ是正のために必要な指導を行う。                                                          |                |
| ⑦    | 安全運転の実技                        | 実際に運行する可能性のある経路(高速道路、坂道、隘路、市街地等)において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、 <b>当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ、安全な運転方法を添乗により指導する。</b>               | 20時間以上         |

### (5) 準初任運転者に対する特別な指導

- 直近1年間に運転の経験のある貸切バスより大型の車種区分の貸切バスに乗務しようとする運転者に対し、乗務する前に指導を実施する。
- 実施後、速やかに、ドライブレコーダーの記録又は添乗その他の適切な方法により、習得の程度を把握し、必要に応じて指導を行う。

| 指導内容 |                                         |                                                                                                                                       | 指導時間                        |
|------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| ①    | 危険の予測及び回避<br>(初任④の一部)                   | 当該運転者が実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を用いて、 <b>制動装置の急な操作の方法</b> について指導する                                                                     | 同様の内容を初任運転者に対して実施する時間と同程度以上 |
| ②    | ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正<br>(初任⑥と同じ) | <b>③の安全運転の実技を実施した時のドライブレコーダーの記録</b> により運転者に自身の運転特性を把握させた上で、必要に応じて是正のために必要な指導を行う。                                                      |                             |
| ③    | 安全運転の実技<br>(初任⑦と同じ)                     | 実際に運行する可能性のある経路(高速道路、坂道、隘路、市街地等)において、道路、交通及び旅客の状況並びに時間帯を踏まえ、当該運転者が <b>実際に運転する事業用自動車と同一の車種区分の自動車を運転させ</b> 、安全な運転方法を <b>添乗により</b> 指導する。 | 20時間以上                      |

- 貸切バスにおいて、輸送の安全を確保することは、事業者にとって最大の使命。
- 静岡での観光バス横転事故の原因については調査中であるが、全国の貸切バス事業者に対して、適切な運転操作やブレーキに関する取扱いの徹底等、安全確保の徹底について改めての周知を事故当日に実施。
- 事故の原因等を踏まえ、引き続き対策を検討。

貸切バスの安全確保の徹底  
国自安第94号 令和4年10月13日

## 1. 確実な運行管理の実施

安全確保の原点に立った確実な運行管理を実施すること。

- (1) 確実に点呼を実施すること
- (2) 乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握に努めること
- (3) 適切な運行計画を作成し、確実に指示すること
- (4) 適切な運転操作等運行の安全を確保するために遵守すべき事項について指導すること

## 2. 乗客の安全確保を図るための周知事項を再徹底

乗車中のシートベルトの使用等、乗客の安全確保を図るための周知事項を再徹底すること。

## 3. 安全の確保を最優先するよう関係者に徹底

運行にあたっては、車両の点検整備を確実に実施するとともに、乗務員に対して制限速度の遵守をはじめとした道路交通法等の法令順守の徹底を図るなど、安全の確保を最優先するよう関係者に徹底すること。

貸切バスのブレーキの取扱いの徹底  
国自安第95号 令和4年10月13日

## 1. 整備管理業務の再確認やブレーキの点検整備を徹底

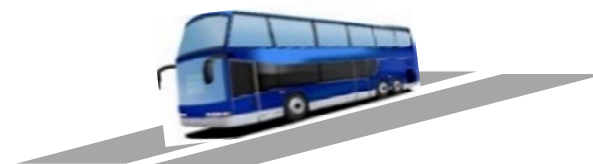
整備管理業務を再確認し、特に、ブレーキは安全上極めて重要な装置であり、その点検整備を徹底すること。

## 2. 下り坂でエンジンブレーキを活用するように運転者へ指導

長い下り坂で、フットブレーキを頻繁に使い過ぎると、急にブレーキが効かなくなることがあるため、低速のギアを用いて、エンジンブレーキを活用するよう運転者に指導すること。

## 3. リコール対象車両については早期に改修

ブレーキ関係のみならず、リコールの対象となっている車両については、早期に改修すること。



法令に定められてる運転者教育を確実に実施していただくため、国土交通省は指導及び監督の実施マニュアルを策定。

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12月3日国土交通省告示第1676号)

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  
《第2編 本編：一般的な指導及び監督指針の解説》



## バス事業者編

### Ⅱ バスの運行の安全、乗客の安全を確保するために遵守すべきこと

本章では、運転者がバス運行及び乗客の安全を確保するために守るべき交通ルールや安全確認の方法などについて整理しています。

指導においては、バス運転者が守るべきルール等について理解させるとともに、これから逸脱した運転方法による交通事故の実例を説明し、危険な運転を確認させることが重要です。

—【指針第1章2(1)―②】

## 1. バス運行に係る法令

### 指導のねらい

バスの運行を行うには、遵守すべき法令があります。運転者にとっても、遵守すべき事項が規定されていますので、法令について理解させるとともに、遵守すべき事項を認識させましょう。

### (1) 旅客自動車運送事業に係る法令

法

### CHECK! ポイント

旅客自動車運送事業に係る法令としては、「道路運送法」などの法令がありますが、これらの法令の概要、運転者が遵守すべきポイントを確認させましょう。

○法令としては、「道路運送法」「旅客自動車運送事業運輸規則」などがあります。

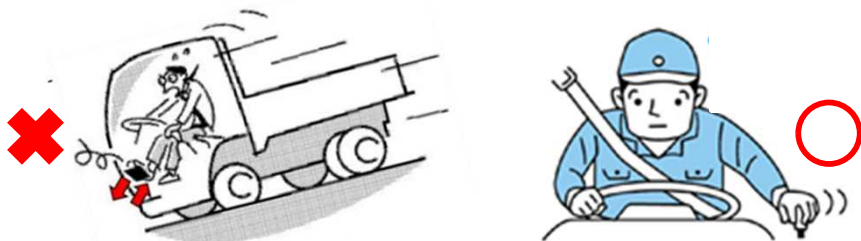
○運転者は、日常点検の実施・確認、運行前後の点呼を受けるなどが規定され、これを守ることが必要です。

## 38

- 令和4年8月に名古屋市の高速道路において乗合バスが、10月には静岡県の県道において観光バスがそれぞれ横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したことを踏まえ、同様の事故を防止するため、「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の一部を改正。

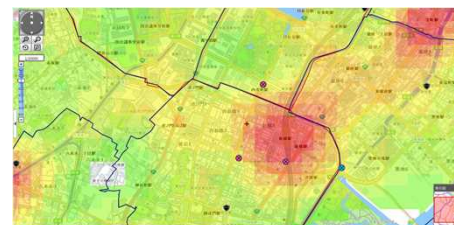
## ① 坂道での適切な運転操作(バス、タクシー、トラック)

- 長い下り坂においてフットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが効かなくなる可能性があるため、エンジンブレーキや排気ブレーキを使用すること。



## ② 危険箇所の情報を踏まえた運転指導(バス、タクシー、トラック)

- 都道府県警が公表している「交通事故発生マップ」等の活用等により、事故の危険性が高い箇所を把握し、当該箇所における適切な運転操作をするよう指導すること。



警視庁HPより

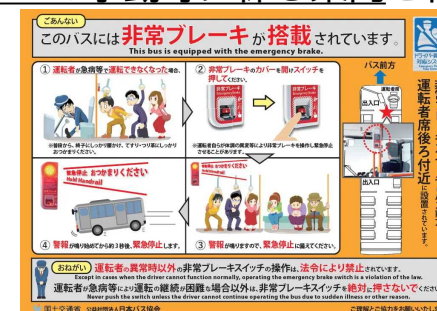
## ③ 乗客のシートベルト着用の目視での確認(貸切バス)

- 乗客がシートベルトを着用していることを、発車前に運転者又は添乗員が目視で確認すること。



## ④ 非常口や非常停止ボタンの使い方の周知(バス)

- 事故時等の非常時に備え、乗客に対し、非常口や非常停止ボタンの設置位置や使い方・非常停止時のバスの挙動等に係る案内を行うこと。



- 貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、貸切バス事業者のみならず、国、バス業界及び旅行業界全体として、改めて安全・安心の確保に向けた意識の向上と、更なる取組みの実施が必要となっている。
- このため、バス事業者・バス協会、旅行事業者・旅行業協会へのヒアリング等を通じ、官民が連携して取り組む4つの安全確保対策を取りまとめたところ、順次実施することにより、安全・安心な貸切バスの運行を実現する。

安全・安心な貸切バスの運行に向けて官民が連携して取り組む安全確保対策（令和3年10月公表、令和4年11月再周知）

## 1. 適切な安全投資を確保するための取組み

国による監査等を通じて、バス事業者の適切な安全投資を確保する（運賃下限割れを防ぐ）

- 下限割れなどについて国の監査による徹底取締り
- 本年秋～冬にかけて国の集中監査を実施
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導等の実施
- 下限割れ運賃通報窓口の再周知
- 貸切バスツアー適正取引推進委員会通報窓口のホームページリニューアルと再周知
- 旅行者に対する監査の実施

## 3. 輸送の安全をチェックする取組み

事業者自らが輸送の安全を確認する

- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、バス事業者・旅行者による自己点検の実施と再周知
- 旅行業協会・バス協会間で定期的な意見交換会の開催
- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、国が休止事業者・休車の再開時を捉えてバス協未加入事業者に自己点検を呼びかけ
- 運輸安全マネジメント評価において、バス事業者に対して法令遵守の注意喚起、安全投資の必要性に係る理解度を確認

## 2. バス事業者への安全対策徹底の指導

国及び適正化機関がバス事業者に安全対策の徹底を図る

- 全国での貸切バス事業者に対する安全講習会
- 全国での貸切バスに対する街頭指導
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導
- 全国の貸切バス事業者の安全統括管理者に対する要請

## 4. 関係者への再徹底

バス事業者、旅行者、バス利用者等の関係者に必要な情報を再周知する

- 旅行者への運賃・料金制度の周知
- 更新許可、休止事業者の再開、休車再開時のパンフレット等を活用した周知・啓発
- 貸切バス事業者安全性評価認定制度のバス事業者はもとよりバス利用者への周知と事業者の申請促進
- 教育委員会等の発注者への運賃・料金制度の周知

【参考：令和3年10月 国土交通省プレスリリース】

安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みを推進します ～貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、官民が連携して対策を実施～

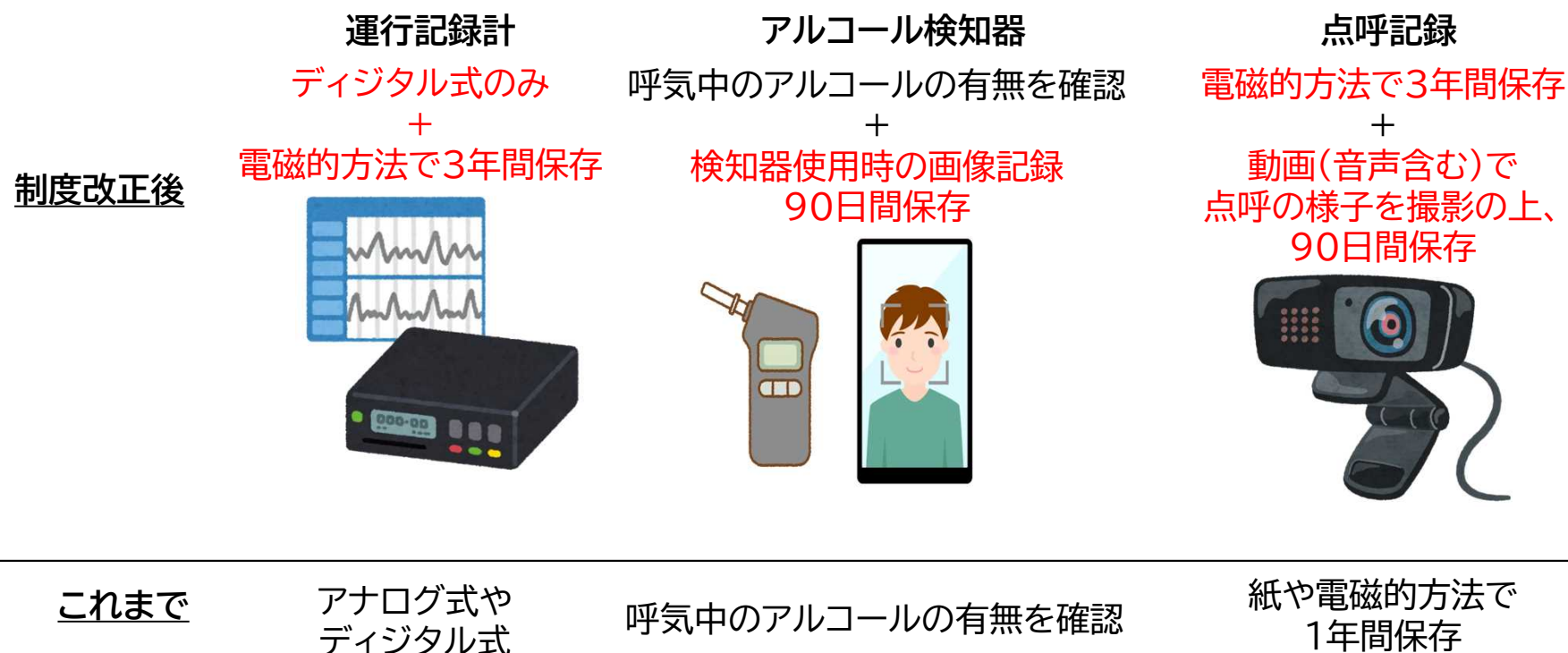
URL : [https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000472.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000472.html)

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車の安全対策
3. 最近の事故事例と再発防止の徹底
4. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底
- 5. 最近の関係法令の改正**
6. 最近の監査及び行政処分

- 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日に旅客自動車運送事業運輸規則を改正し、「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」等が令和6年4月より順次実施。

## 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



## 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



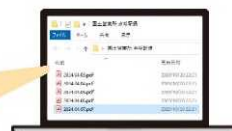
後方から運転者を撮影  
しており、識別が困難

💡 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。

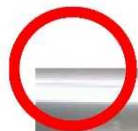
○電話点呼の場合は、点呼実施者・運転者双方のやり取りの録音のみでOKです。

## 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

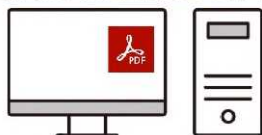
運行指示書

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が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  
 ・過労運転防止の先進取組支援  
 ※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/jidosha/anzen/subcontents/iikoboushi.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。

○**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。

○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  
(パンフレット)



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

【静岡県で発生した貸切バス横転事故を受けた対策について】  
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000152.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000152.html)



運転者に対する指導監督指針の内容

【運転者に対する教育】  
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/instruction.html>

- 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

## 概要

- 運行管理者は自動車運送事業において輸送の安全を確保するために重要な役割を果たす国家資格であり、資格取得後も、最新の法令知識を習得するため、2年ごとに講習受講が義務付けられている。
- 受講を容易にする観点から遠隔講習の実施を目指しているが、本人確認に係る要件等のハードルが高く、完全な形での実施ができていない。
- 上記の点等も踏まえつつ、運行管理者講習の完全オンライン化を進めている。
- 令和6年3月、運行管理者手帳による証明を必須とせず、電磁的記録による修了証明書の発行による証明も可能とする旨の改正を実施。



講習の課題

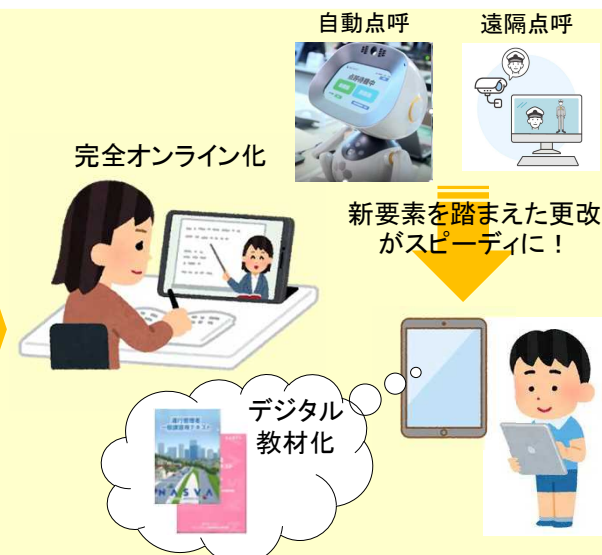


対面講習しか  
できず、不便

紙媒体では自  
動運転等の新  
要素の反映に  
時間がかかる

運行管理者講習の受講

講習等のデジタル化を実現



完全オンライン講習、運行管理者に求められる新たな要件をおさえた講習の実現を目指す

### (1) 貸切バスの中間点呼における遠隔点呼等の導入

一般貸切旅客自動車運送事業者は、夜間において長距離の運行を行う事業用自動車の運行の業務に従事する運転者等に対し、当該業務の途中において少なくとも一回電話その他の方法により点呼を行うこととされているところ、遠隔点呼等も可能とする改正を行った。

### (2) 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の一部改正

運輸規則第24条第1項及び第2項並びに輸送安全規則第7条第1項及び第2項の規定に基づく標記告示について、以下の改正を行った。

- ① 遠隔点呼等を実施することが可能な場所として、運転者等が従事する運行の業務に係る自動車の車内、宿泊施設や待合所等を認める。
- ② なりすまし防止の措置として、遠隔点呼実施地点に設置した監視カメラにより遠隔点呼時の動画を撮影することを求めているところ、監視カメラ以外の動画撮影可能な機器による撮影も認める。

### (3) 運行管理業務の一元化実施要領の制定

運行管理業務を同一事業者内の他の営業所に集約して行う場合の実施要領が定められた。運行管理業務の一元化を実施する場合は、当該要領に基づいて行うとともに、事前に運輸支局長への届出が必要となる。

## 【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(年基準)<br>原則: 3,380時間<br>最大: 3,484時間 | 改正前(月基準)<br>原則: 281時間<br>最大: 309時間 | 改正前<br>継続8時間                                   |
| 改正後<br>原則: 3,300時間<br>最大: 3,400時間      | 改正後<br>原則: 281時間<br>最大: 294時間      | 改正後<br>継続11時間を基本とし、継続9時間を基本とし、継続9時間を基本とし、継続9時間 |

※4週平均1週の拘束時間は要配慮

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



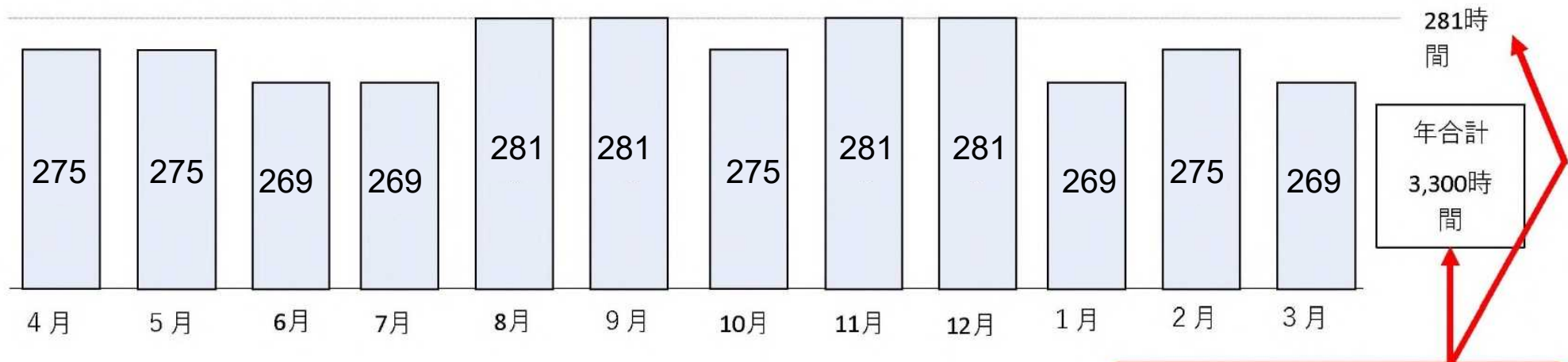
**バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。**

令和6年4月より適用予定です。

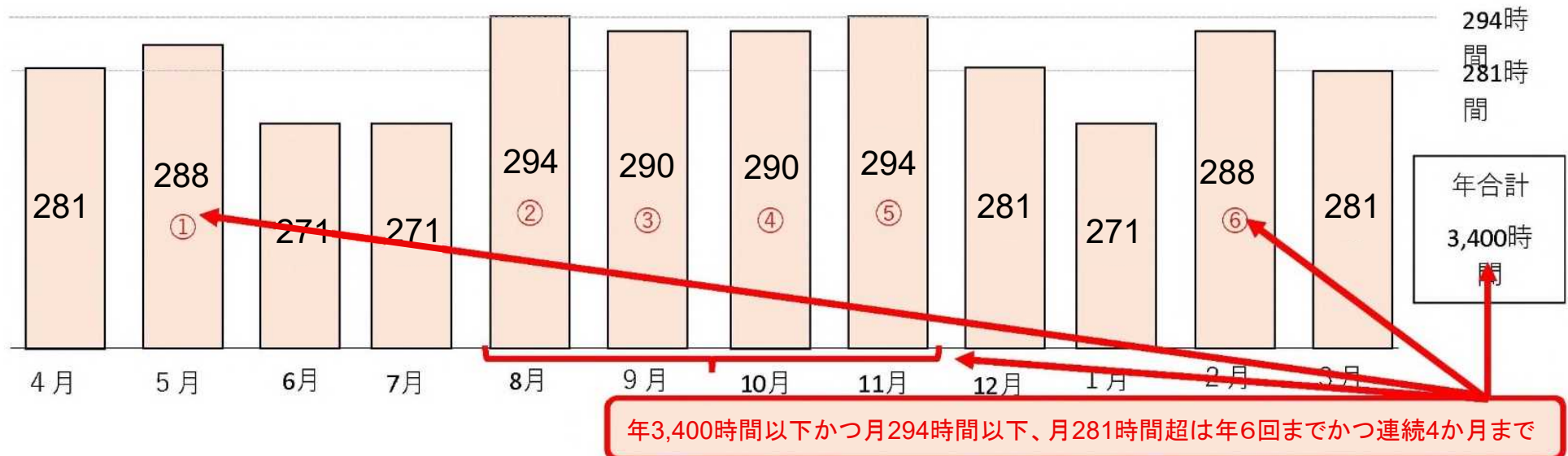
| 1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間                                                                                                               | 1日の拘束時間                       | 1日の休息期間                           | 運転時間                                                                                                   | 連続運転時間                                                                                                                                                                             | 予期し得ない事象                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 特例                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 休日労働                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <b>①2のいずれかを選択</b><br><b>①1か月(1年)の基準</b><br>1年: 3,300時間以内<br>1か月: 281時間以内<br><b>②4週平均1週(52週)の基準</b><br>52週: 3,300時間以内<br>4週平均1週: 65時間以内 | 13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安) | 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 | 2日平均1日: 9時間以内 4週平均1週: 40時間以内<br><small>【例外(貸切バス等乗客者への場合)】 労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)</small> | 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)<br><small>高速バス・貸切バスの高速道路の東海・北陸・近畿・中国・四国・九州の各道県を走行する場合は、おおむね2時間までとするよう努める</small><br><small>【例外】 緊急運行車両の通行等に伴う前記の移動時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる</small> | 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<br><small>※1: 勤務終了後、過剰な労働時間の発生を防止するため、9時間を下回らないことを要する</small><br><b>※2: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。</b><br>・運転中に乗客が乗降しなかったこと<br>・運転中に乗客が乗降する予定のフェリーが欠航したこと<br>・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと<br>・異常気象(警報発令時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと<br><b>※3: 運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のGPS記録等)が必要。</b> | <b>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)</b><br>・分割休息は1回4時間以上<br>・2分割のみ(3分割以上は不可)<br>・一定期間(1か月)における全勤務日数の2分の1が限度<br><b>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)</b><br>※4の要件を満たす場合、拘束時間を12時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可<br>※4: 身体を伴って休息できるライティング方式のバス運転者の乗務時間が1度以上あること<br><b>【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</b><br>① 車両内ベッドが設けられている場合<br>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<br><b>隔日勤務(乗務の必要上やむを得ない場合)</b><br>2週間の拘束時間は21時間、休息期間は20時間<br><b>【例外】 ①②③のいずれかの場合、拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで)</b><br>2週間の拘束時間は12時間(21時間×6勤務)を超えることができない<br><b>フェリー</b><br>・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(乗務後の休息期間)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない<br>・フェリー乗船時間が2時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される | 休日労働<br>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 |

|                                                      |                            | 現行                                                                                                                                                                                | 改正後（令和6年4月1日～）                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1年・1か月、<br>52週・4週平均1週<br>の拘束時間<br><br>※いずれか一方を<br>選択 | 1年・<br>1か月                 |                                                                                                                                                                                   | 1年 <u>3,300</u> 時間以内<br>1か月 <u>281</u> 時間以内<br><br><b>【例外】</b><br>貸切バス等乗務者（左記①②③の者＋乗合バス乗務者（一時的<br>需要に応じて運行されるもの））の場合、労使協定により、次<br>のとおり延長可<br>1年 <u>3,400</u> 時間以内<br>1か月 <u>294</u> 時間以内（年6か月まで）<br>→281時間超は連続4か月まで |
|                                                      | 52<br>週・<br>4週<br>平均<br>1週 | 4週平均1週 <u>65</u> 時間以内<br><br><b>【例外】</b><br>①貸切バスを運行する営業所において運転の業<br>務に従事する者、②貸切バスに乗務する者及び<br>③高速バスに乗務する者の場合、労使協定によ<br>り、次のとおり延長可<br>4週平均1週 <u>71.5</u> 時間以内<br>（52週のうち16週ま<br>で） | 52週 <u>3,300</u> 時間以内<br>4週平均1週 <u>65</u> 時間以内<br><br><b>【例外】</b><br>貸切バス等乗務者の場合、労使協定により、次のとおり延長可<br>52週 <u>3,400</u> 時間以内<br>4週平均1週 <u>68</u> 時間以内（52週のうち24週まで）<br>→65時間超は連続16週まで                                  |
| 1日の<br>拘束時間                                          |                            | 原則 <u>13</u> 時間以内<br>（上限 <u>16</u> 時間、<br><u>15</u> 時間超は <u>週2回</u> まで）                                                                                                           | 原則 <u>13</u> 時間以内<br>（上限 <u>15</u> 時間、 <u>14</u> 時間超は <u>週3回</u> までが<br>目安）                                                                                                                                         |
| 1日の<br>休息期間                                          |                            | 継続 <u>8</u> 時間以上                                                                                                                                                                  | 継続 <u>11</u> 時間以上与えるよう努めることを基<br>本とし、<br><u>9</u> 時間を下回らない                                                                                                                                                          |

## 【例1】 【原則】改正後、1年及び1ヵ月の拘束時間



## 【例2】 【例外】改正後、1年及び1ヵ月の拘束時間（労使協定で定めた場合）



|          | 現行                                                                                                                                                                                                                      | 改正後（令和6年4月1日～）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運転時間     | <p>2日平均1日当たり <u>9</u>時間以内<br/>4週平均1週当たり <u>40</u>時間以内</p> <p>【例外】<br/>貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者の場合、労使協定により、次のとおり延長可<br/>52週 <u>2,080</u>時間以内<br/>4週平均1週当たり <u>44</u>時間以内<br/>(52週のうち16週まで)</p> | <p>現行どおり</p> <p>【例外】<br/>貸切バス等乗務者の場合、労使協定により、現行どおり延長可</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 連続運転時間   | <p><u>4</u>時間以内<br/>(運転の中断は、<br/>1回連続<u>10</u>分以上、合計<u>30</u>分以上)</p>                                                                                                                                                   | <p>現行どおり<br/>高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね<u>2</u>時間までとするよう努める</p> <p>【例外】<br/>緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる</p>                                                                                                                                                                                                               |
| 予期し得ない事象 |                                                                                                                                                                                                                         | <p>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）及び連続運転時間から除くことができる(※1、2)<br/>勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える</p> <p>※1<br/>予期し得ない事象とは、次の事象をいう。<br/>・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと<br/>・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと<br/>・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと<br/>・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと</p> <p>※2<br/>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。</p> |

- ▽ 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画上予定していた位置で駐車又は停車しているときに軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、一の連続運転時間当たり30分を限度として連続運転時間から除くことができることとする。

※「連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。」（改善基準告示第4条第1項第5号、第5条第1項第5号）

(図) 軽微な移動を行う必要が生じた場合



※ 10分未満の場合は、連続運転時間規制における「運転の中断」にカウントされません。

## 考え方

- いったん駐車又は停車した状態から移動を開始する場合に限る。
- 軽微な移動のために運転した一回当たりの下限時間はない。
- 一の連続運転時間につき、軽微な移動のために運転した時間が合計30分を超えた場合は、超過分の時間(上図の運転C)は通常通り連続運転として合算される。
- 軽微な移動のために運転した時間は、連続運転時間からは除くことができるが、労働時間には該当し、拘束時間や運転時間からは除くことはできません。
- 合計30分以上の運転の中断により一の連続運転時間が終了した場合は、軽微な移動も新たにカウントが開始されることとなる。

- ▶ 事故、故障、災害等通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規定の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。

（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞したこと
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと

（例） 運転中に事故の発生に伴い、道路が渋滞した場合



- 拘束時間 18時間 ⇒ 18時間 - 3時間 = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）  
（ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間－休憩時間）
- 運転時間 12時間 ⇒ 12時間 - 3時間 = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 7時間 ⇒ 7時間 - 3時間 = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

## 考え方

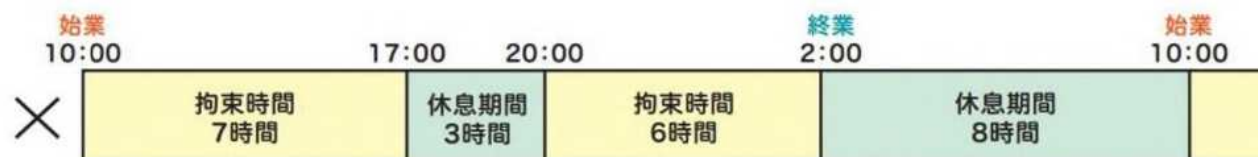
- ▶ 予期し得ない事象に対応した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。
- ▶ 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与える必要がある。

|            | 現行                                                                                                                                                                                                                 | 改正後（令和6年4月1日～）                                                                                                                                                                                                                    |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 分割休息<br>特例 | <p>継続<u>8</u>時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・分割休息は1回<u>4</u>時間以上</li> <li>・休息期間の合計は、<u>10</u>時間以上</li> <li>・3分割も可</li> <li>・一定期間（<u>2</u>か月程度）における勤務回数の<u>2分の1</u>が限度</li> </ul> | <p>継続<u>9</u>時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・分割休息は1回<u>4</u>時間以上</li> <li>・休息期間の合計は、<u>11</u>時間以上</li> <li>・<u>2</u>分割のみ（3分割以上は不可）</li> <li>・一定期間（<u>1</u>か月）における勤務回数の<u>2分の1</u>が限度</li> </ul> |

## 【例】（改正後）



・休息期間は4時間と7時間の2分割で合計11時間であるので、基準を満たしています。



・休息期間は3時間と8時間の2分割で合計11時間であり、合計時間数は基準を満たしていますが、1回当たり継続4時間以上の基準を満たしておらず、改善基準告示違反になります。



・休息期間が4時間、4時間、4時間の3分割であり、2分割を超えているため、改善基準告示違反になります。

|        | 現行                                                                                                                                                     | 改正後（令和6年4月1日～）                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2人乗務特例 | <p>車両内に身体を伸ばして休息できる設備（※）がある場合、拘束時間を<u>20</u>時間まで延長し、休息期間を<u>4</u>時間まで短縮可</p> <p>※身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも1席以上確保されていれば、これに該当する。</p> | <p>車両内に身体を伸ばして休息できる設備（※）がある場合、拘束時間を<u>19</u>時間まで延長し、休息期間を<u>5</u>時間まで短縮可</p> <p>※身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも1席以上確保されていれば、これに該当する。</p> <p><b>【例外】</b>①②のいずれかの場合、拘束時間を<u>20</u>時間まで延長し、休息期間を<u>4</u>時間まで短縮可</p> <p>①車両内ベッドが設けられている場合<br/>②※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</p> |

【例】（改正後）（図）【原則】拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮する場合



・拘束時間を始業の13:00から終業の8:00までの19時間に延長し、休息期間を終業の8:00から翌始業の13:00までの5時間に短縮しています。

（図）【例外】拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮する場合

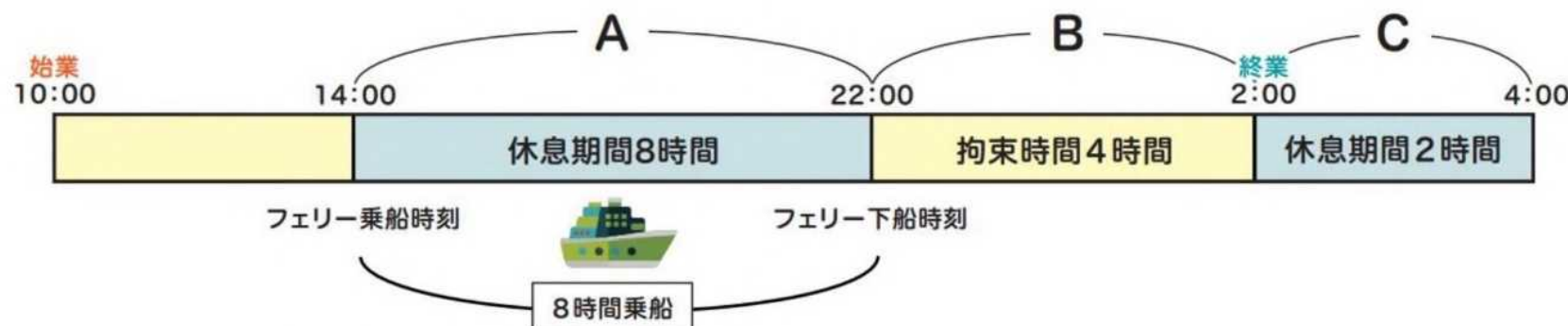


・車両内ベッド等があり、拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の9:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

|            | 現行                                                                                                                                                                                                                               | 改正後（令和6年4月1日～）                                                                                                                                                                                |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| フェリー<br>特例 | <ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー乗船時間のうち<u>2</u>時間は拘束時間、その他の時間は休息期間（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<u>2分の1</u>を下回ってはならない。）</li> <li>フェリー乗船時間が<u>10</u>時間を超え<u>8</u>時間の休息期間が与えられた場合、フェリー下船時刻から次の勤務が開始される。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>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<u>2分の1</u>を下回ってはならない。）</li> <li>フェリー乗船時間が<u>9</u>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。</li> </ul> |

## 【例】（改正後）

（図）減算後の休息期間の計算方法



- フェリーに乗船している時間(A)＝8時間は、休息期間として取り扱います。
- 与えるべき休息期間＝9時間から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、 $9 - 8 = 1$ 時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
- また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)＝4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりませんが、上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

- 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6年3月29日に第753号を配信）

## 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。国土交省HPから配信登録をお願いします。

国土交省 検索

- ① 国土交省HPから「自動車」を選択します。



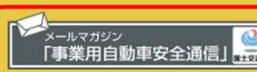
- ② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



- 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。



※ 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753号(R6.3.29)◆◆◆

＝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＝2件(3月22日～3月28日分)

(1) 乗合バスの車内事故

(2) 乗合バスの車内事故

2.トピック

(1) 車内事故防止啓発動画を公開

(配信日：R6.3.15)

(2) プロドライバーの飲酒運転防止、健康管理・労務管理の向上による事故防止セミナーの資料と動画を公開

(配信日：R6.3.1)

(3) (通達発出)バスの安全運行の徹底について

(配信日：R6.2.22)

(4) (通達発出)タクシーの安全運行の徹底について

(配信日：R6.2.22)

(5) 貸切バスの安全性向上のための制度改正の解説動画を作成しました。

(配信日：R6.1.26)

(6) 冬用タイヤ交換時には確実な作業の実施をお願いします。

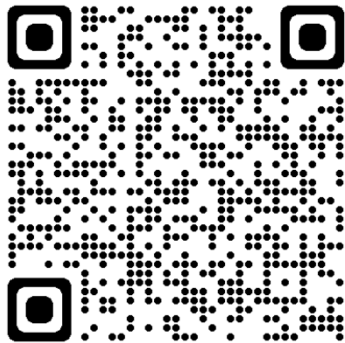
(配信日：R5.10.6)

(7) (近畿運輸局発) 近畿運輸局 第15回自動車事故防止セミナーの様をyoutubeにアップしました

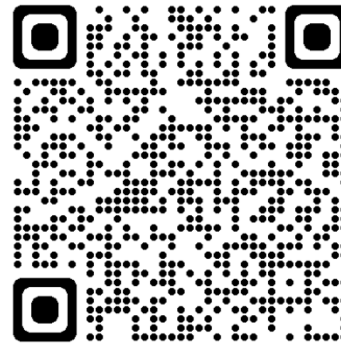
(配信日：R6.2.2)

【メールマガジンURL】 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/mailmagazine.html>

## ガイドライン・マニュアル

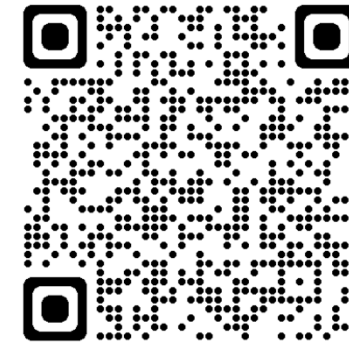


指導監督



健康管理

## メールマガジン



【運転者に対する教育】

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

【運転者の健康管理】

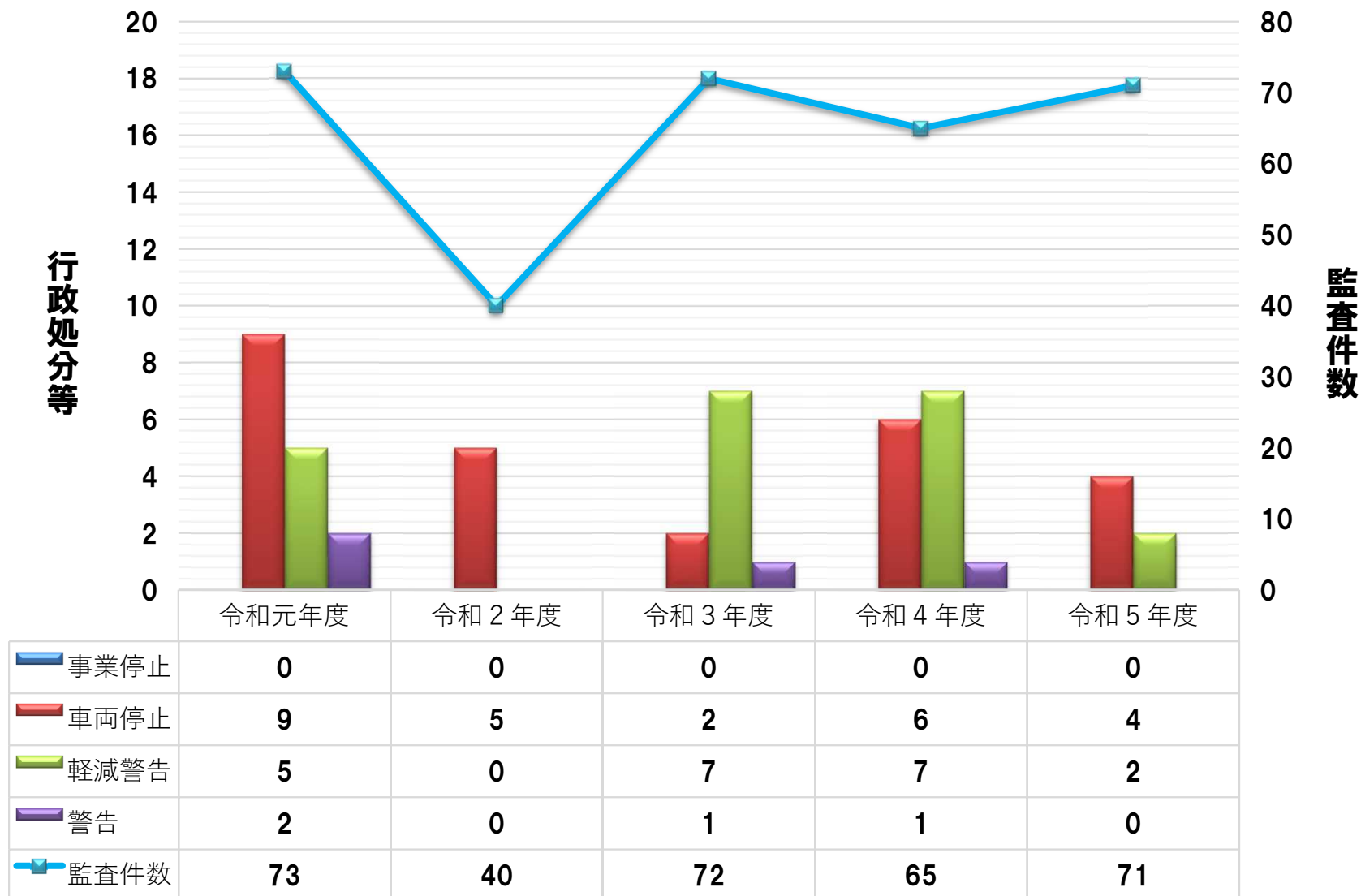
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/health.html>

【メールマガジン】

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/mailmagazine.html>

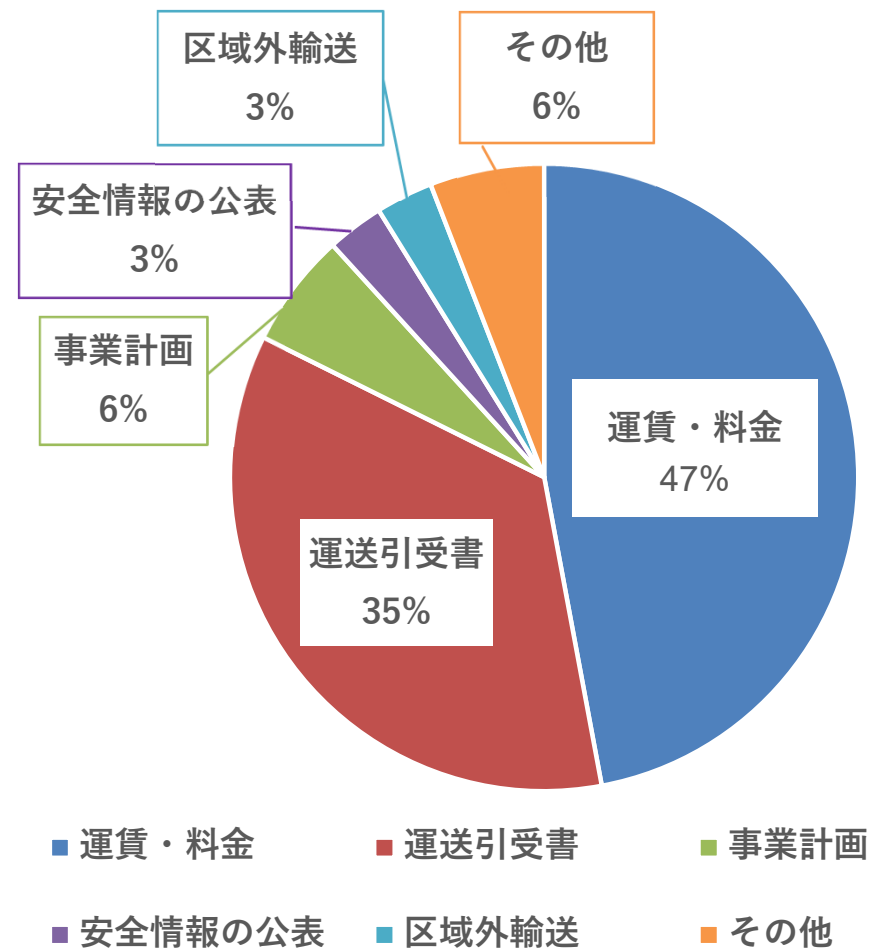
1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車の安全対策
3. 最近の事故事例と再発防止の徹底
4. 貸切バスの運行再開時における輸送の安全確保の徹底
5. 最近の関係法令の改正
- 6. 最近の監査及び行政処分**

## 監査・行政処分等の推移 [令和元年度～令和5年度]



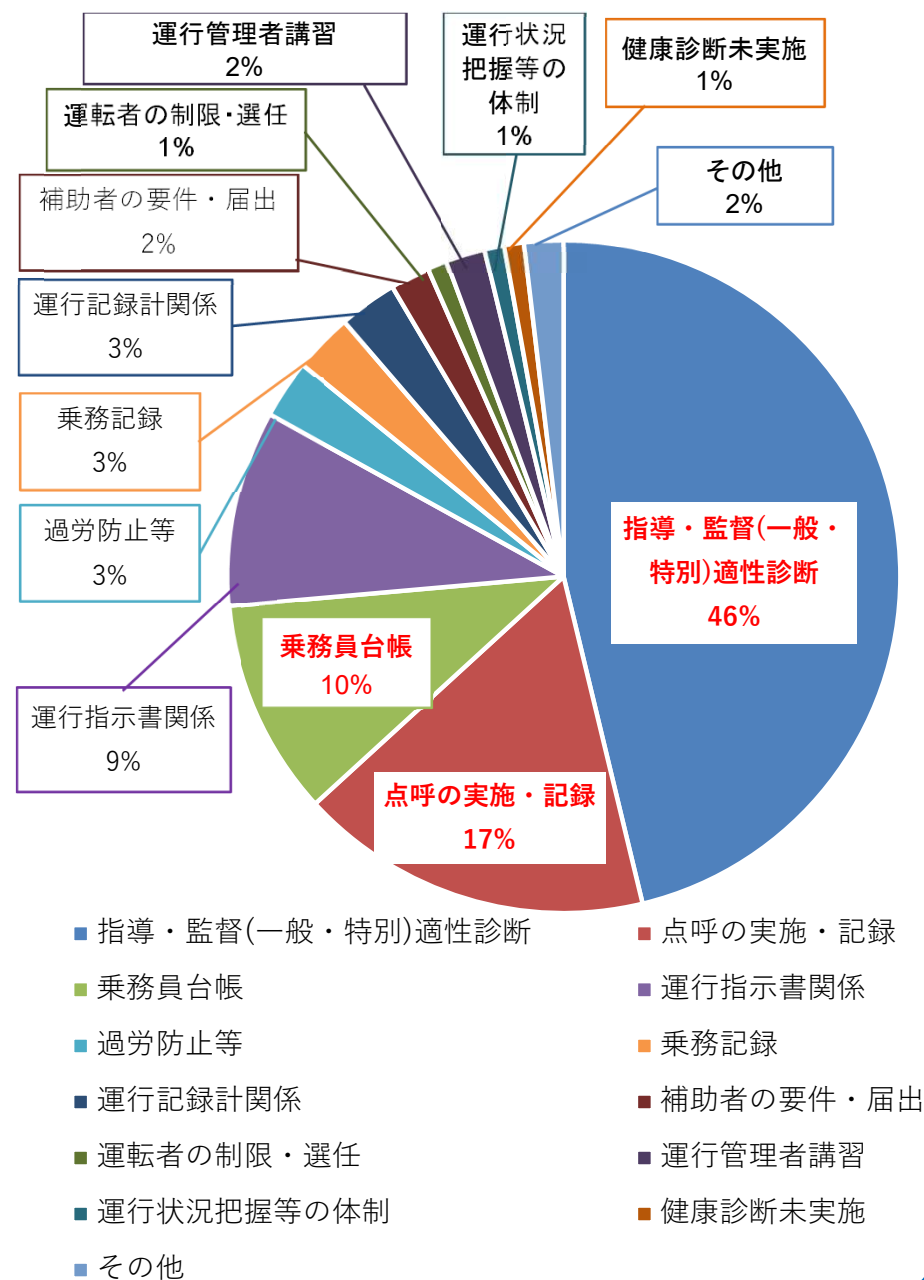
## 行政処分等に係る違反事項① 《利用者の利便確保・業務関係》

| 違反事項 \ 年度 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 |
|-----------|----|----|----|----|----|
| 運賃・料金     | 7  | 4  | 1  | 2  | 2  |
| 運送引受書     | 6  | 2  | 2  | 1  | 1  |
| 事業計画      | 1  | 1  |    |    |    |
| 安全情報の公表   | 1  |    |    |    |    |
| 区域外輸送     | 1  |    |    |    |    |
| その他       | 2  |    |    |    |    |



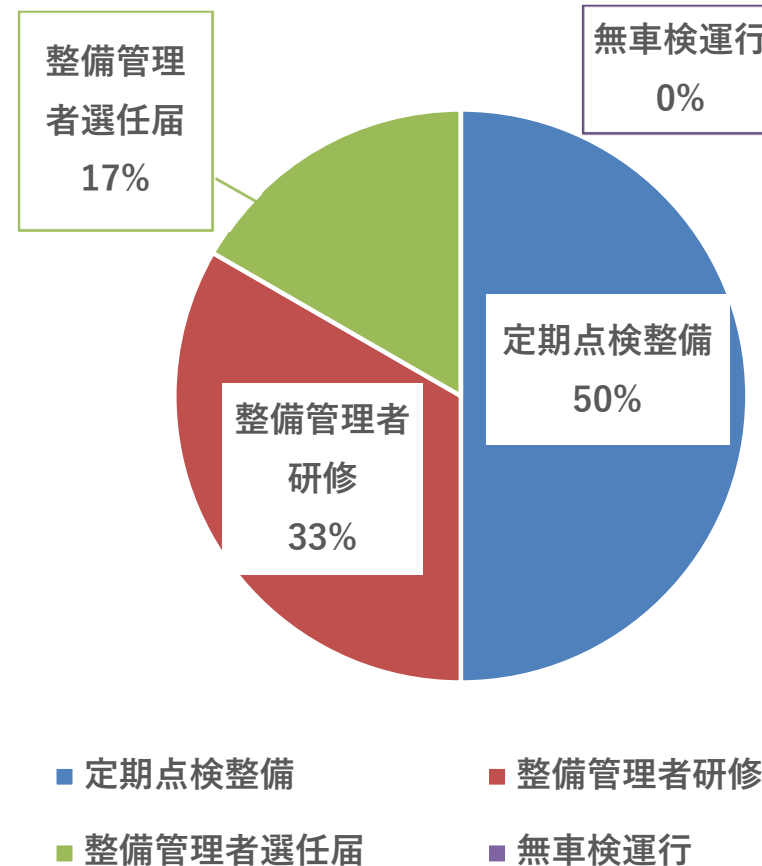
## 行政処分等に係る違反事項② 《輸送の安全確保・運行管理関係》

| 違反事項 / 年度        | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | R 5 |
|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 指導・監督（一般・特別）適性診断 | 14  | 3   | 16  | 13  | 3   |
| 点呼の実施・記録         | 8   | 5   | 1   | 2   | 2   |
| 乗務員等台帳           | 4   | 3   |     | 3   | 3   |
| 過労防止等            | 3   |     |     |     |     |
| 健康診断未実施          |     |     | 1   |     |     |
| 運行指示書関係          | 8   |     |     | 1   | 1   |
| 業務記録             | 1   | 1   |     |     |     |
| 運行記録計関係          | 1   | 1   |     | 1   | 1   |
| 補助者の要件・届出        | 1   |     |     | 1   | 1   |
| 運転者の制限・選任        | 1   |     |     |     |     |
| 運行管理者講習          | 1   |     |     | 1   | 1   |
| 運行状況把握の体制        | 1   |     |     |     |     |
| その他              | 1   |     |     | 1   | 1   |

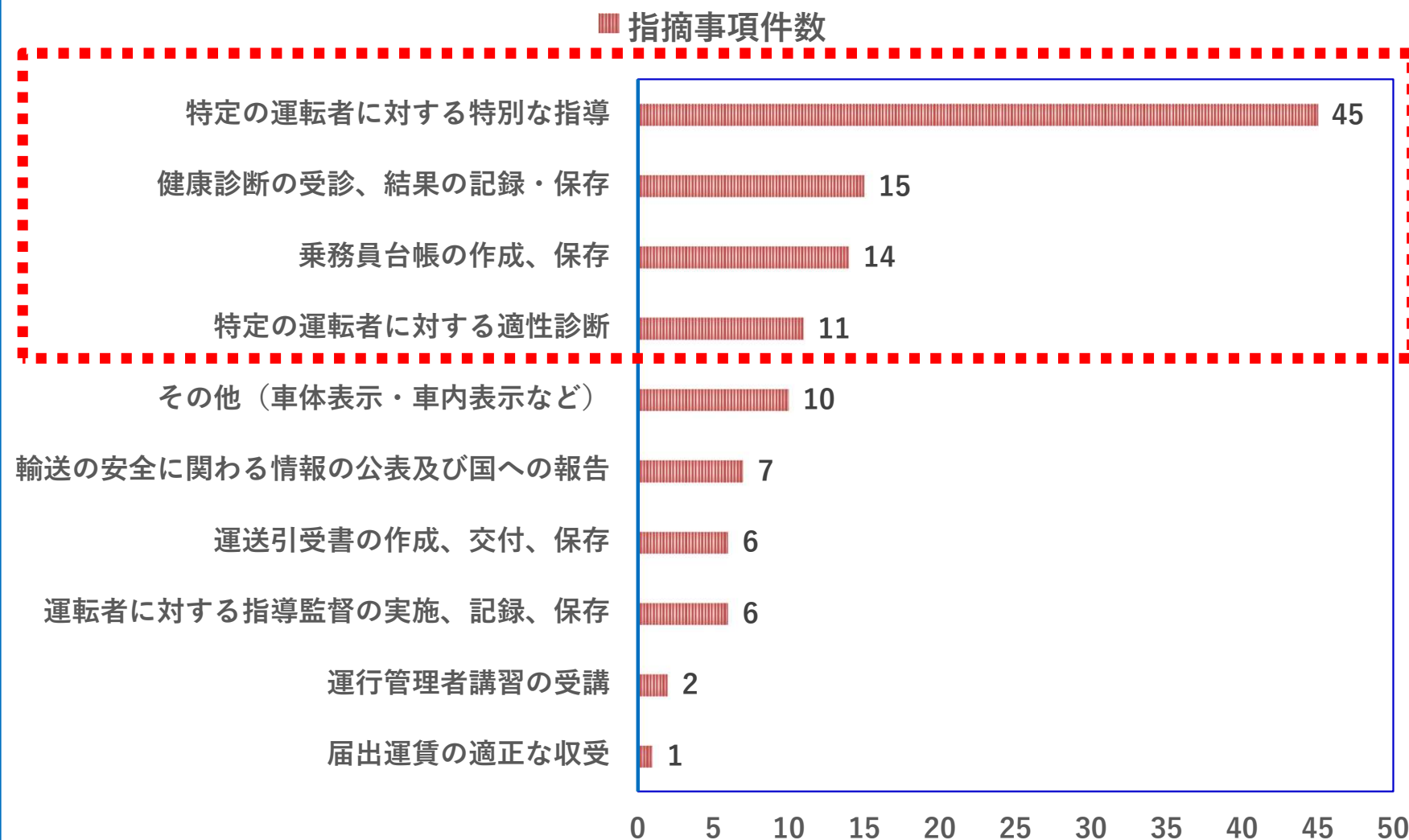


## 行政処分等に係る違反事項③ 《整備管理関係》

| 年度<br>違反事項 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | R 5 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 定期点検整備     | 1   | 1   |     |     | 1   |
| 整備管理者研修    | 1   |     |     | 1   |     |
| 整備管理者選任届   |     |     |     | 1   |     |



## 巡回指導における指摘事項 [令和5年度]



## 原因

- ・受診等の計画表を作成しておらず該当者を把握していなかった
- ・適性診断(指導)の受診(実施)で区切りがついたと安堵し、指導(受診)の実施を失念してしまった
- ・必要性は理解していたが、運転業務を優先してしまい未受診(未実施)となってしまった

→受診の把握、指導監督を実施する管理体制の不備

## 対策

- ・受診・指導すべき項目の整理、時期(計画表)の作成、確認
- ・作成した受診・指導計画表の営業所内への掲示
- ・先を見据えた運行スケジュールの管理  
※予備日も念頭におく

→1人ではなく事務補助者等含め複数人で管理体制を整える

ご静聴ありがとうございました。