

2026年7月

貸切バスの輸送の安全確保の徹底について

国土交通省 東北運輸局
福島運輸支局
検査・整備・保安部門

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

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 最近の事故事例

3. 事業用自動車の安全対策

4. 最近の監査及び行政処分

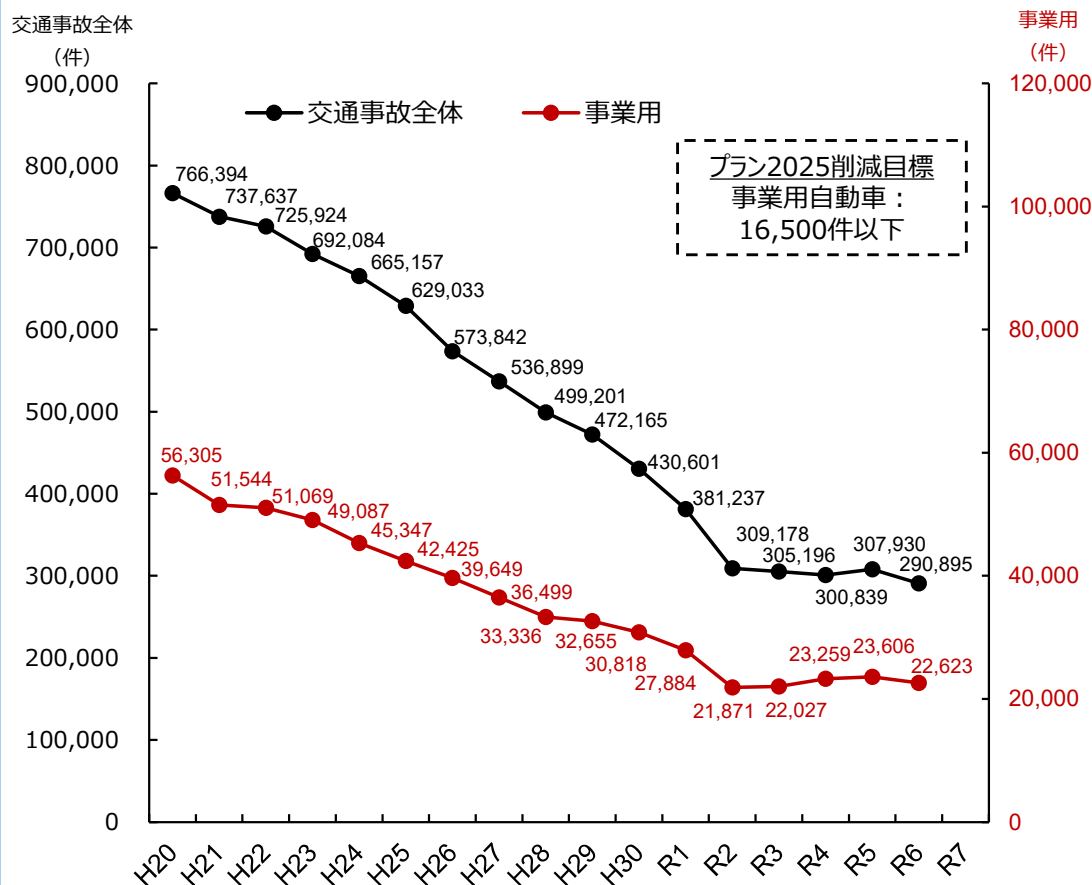
5. 最近の関係法令の改正

事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和6年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は290,895件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※¹は22,623件であった。 ※¹ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数
- 令和元年※²と比較して令和6年の交通事故件数は軽貨物以外の全モードにおいて減少している。

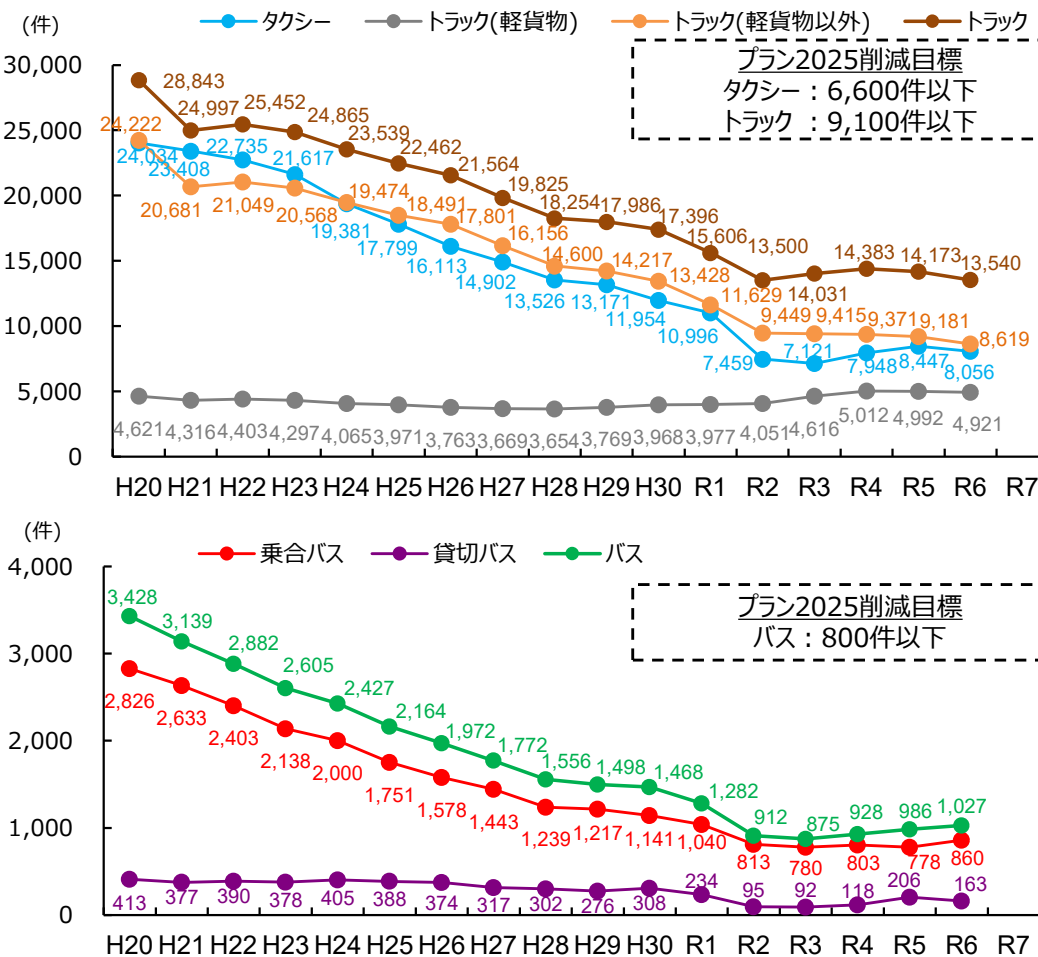
※² プラン2025より前の年であって、コロナ禍の影響がなかった直近の年

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6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

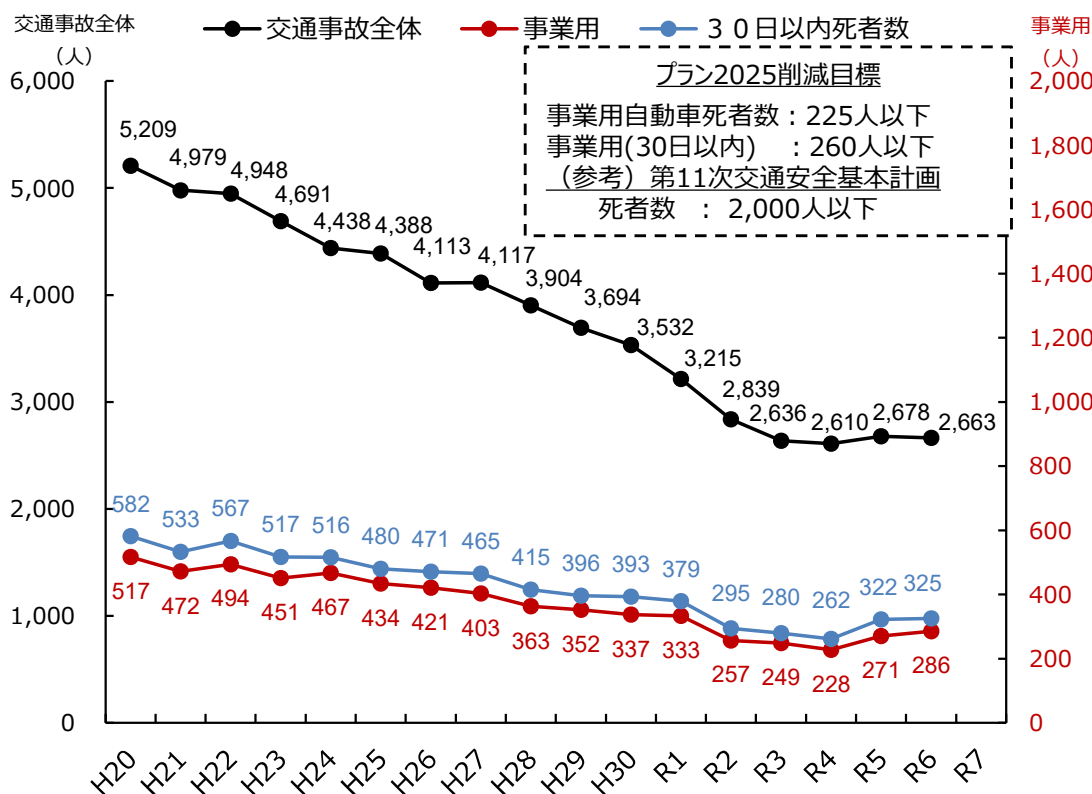


出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

事業用自動車による交通事故死者数の推移

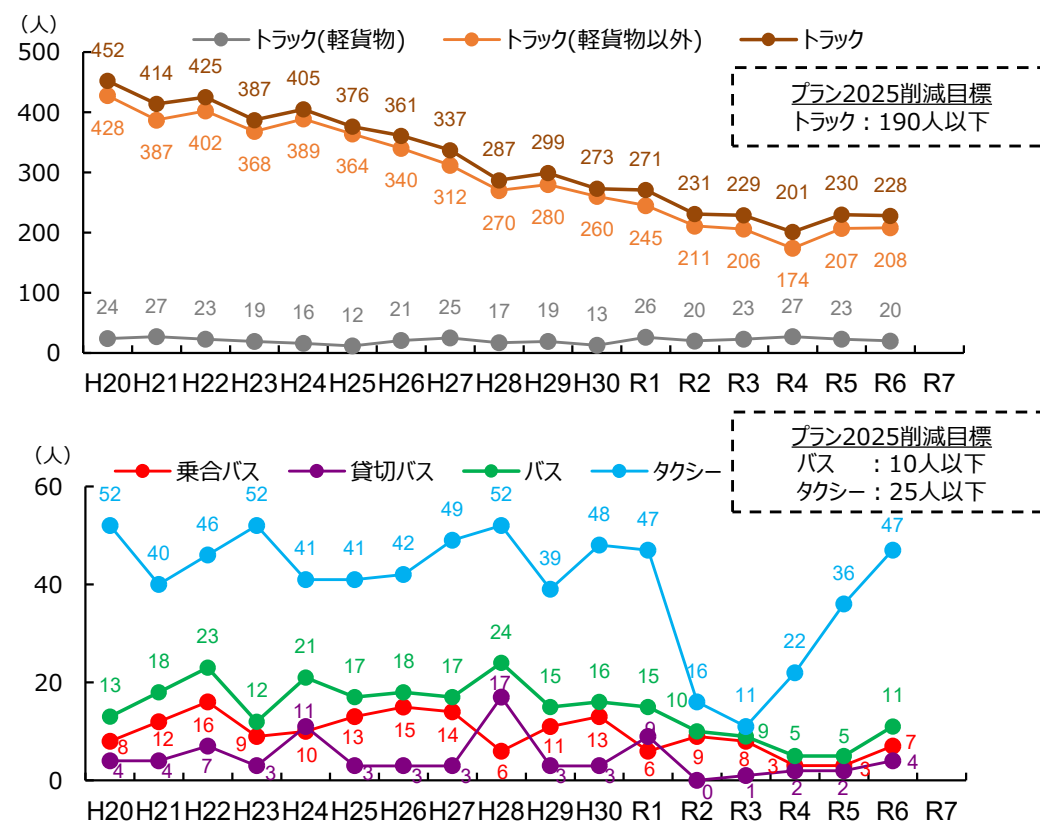
- 令和6年中に発生した交通事故全体の死者数は2,663人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は286人(前年比15人増)であった。
- 令和元年と比較して令和6年の交通事故死者数は、乗合バスにおいて増加、タクシーにおいては同数となっている。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典：警察庁「令和6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」

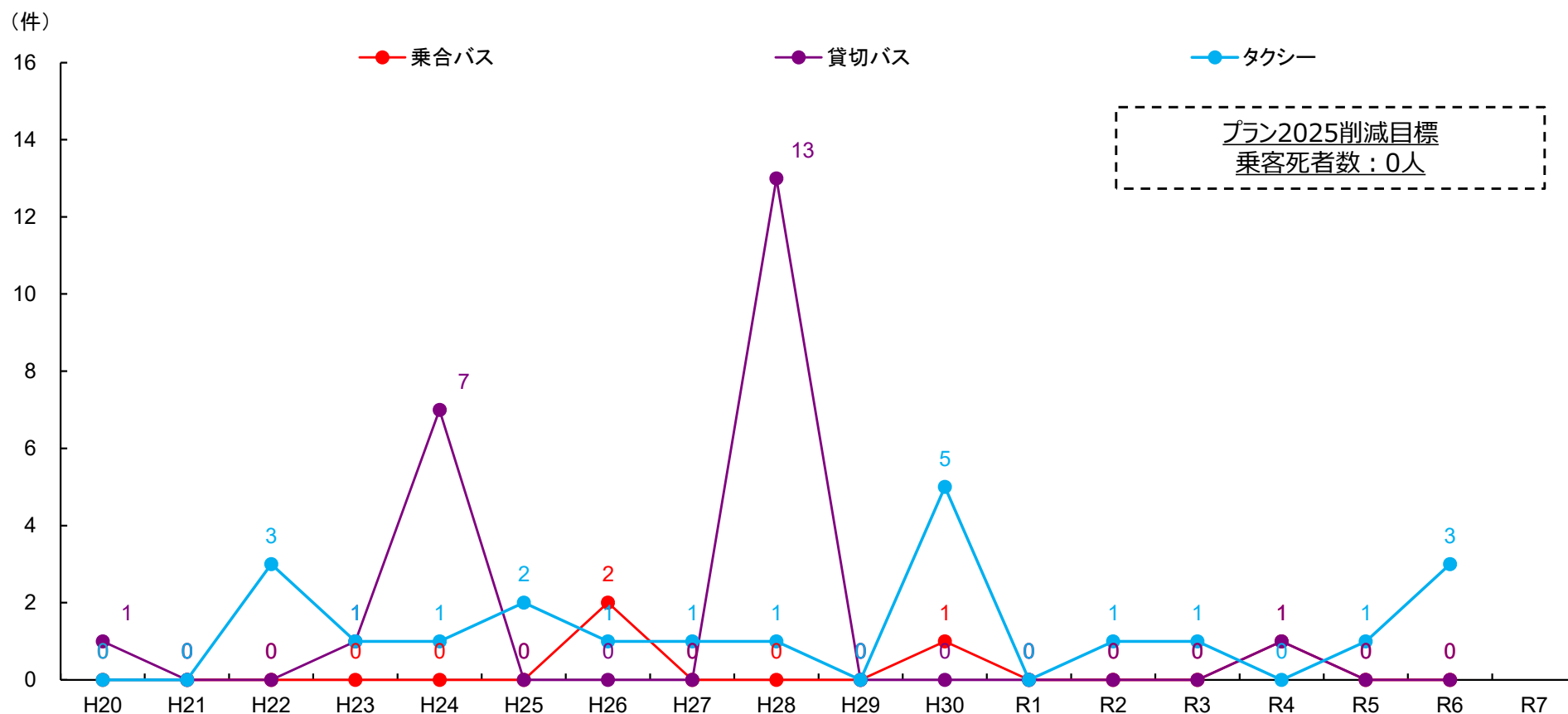
各モードの交通事故死者数の推移



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」

- 令和6年のバスによる乗客死者数は0人、タクシーによる乗客死者数は3人であった。
- バス、タクシーともに年によって乗客死者数が0人となっている。

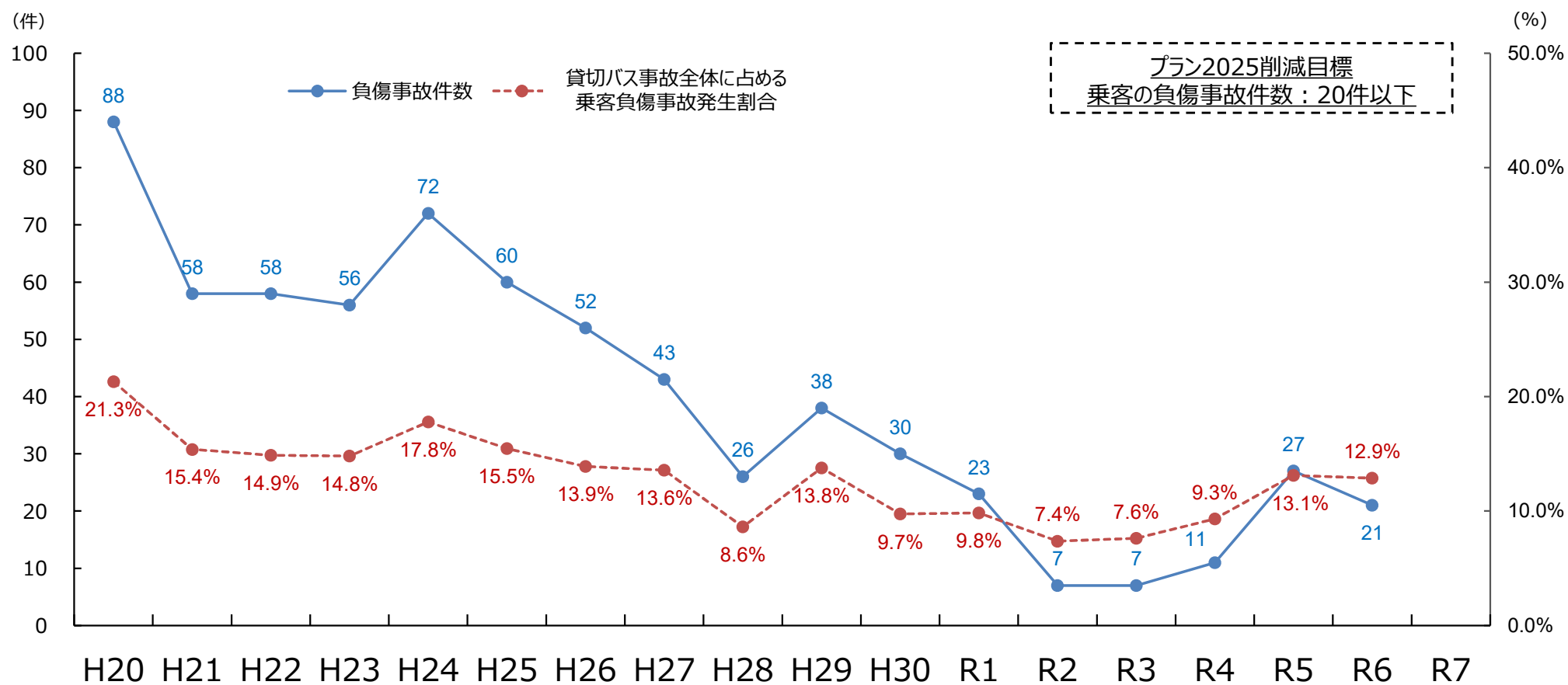
バス、タクシーによる乗客死者数の推移



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」

- 貸切バスによる令和6年の乗客負傷事故件数は21件で、令和元年と比較して2件減であった。
- 貸切バス事故全体に占める乗客負傷事故件数の令和6年の発生割合は12.9%で、令和元年と比較して3.1pt増であった。

貸切バスによる乗客負傷事故件数と発生割合



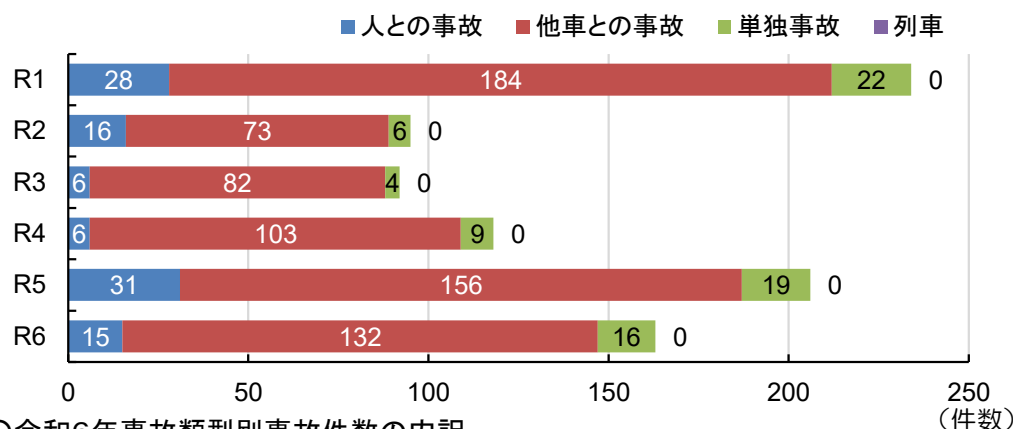
出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(貸切バス)

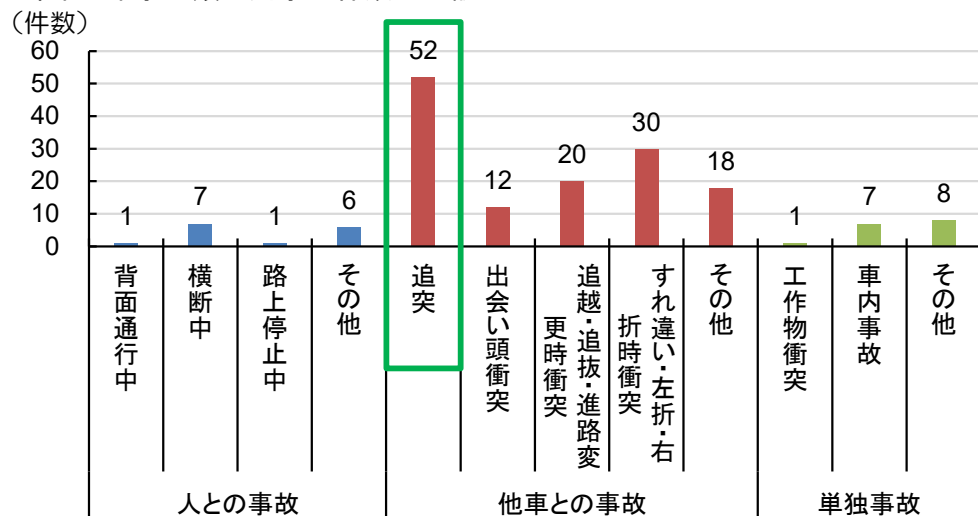
- 貸切バスの事故類型としては、「追突」が全体の約3割にあたる52件発生しており、最多。ただし、追突による死亡事故は発生していない。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、人との事故が多い。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

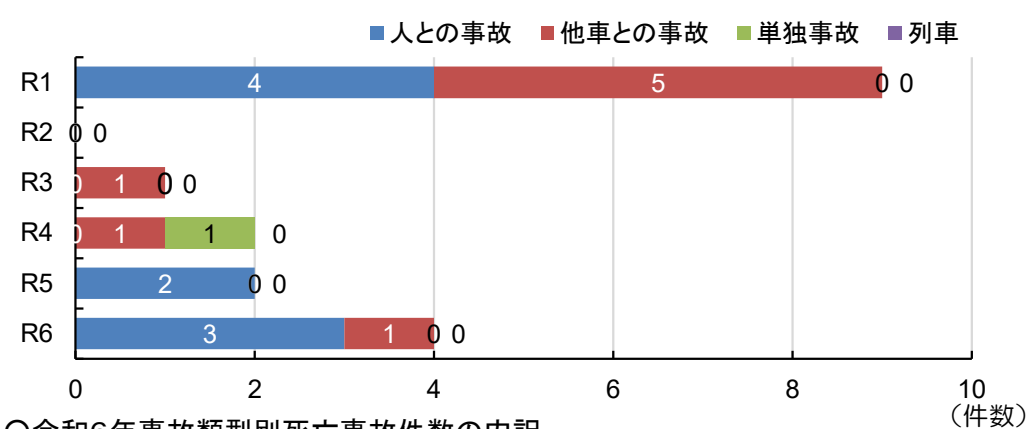


○令和6年事故類型別事故件数の内訳

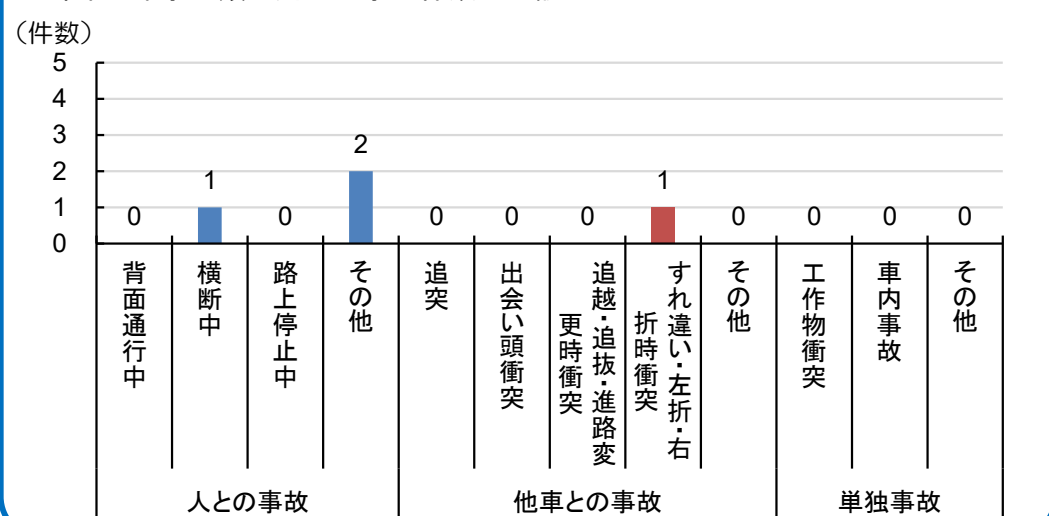


貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和6年事故類型別死亡事故件数の内訳



1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 最近の事故事例

3. 事業用自動車の安全対策

4. 最近の監査及び行政処分

5. 最近の関係法令の改正

岡山県真庭市 貸切バスの横転事故の概要について

事故概要

○ 発生時刻・場所

令和6年12月9日（月）午前9時43分頃、岡山県真庭市蒜山上徳山付近
まにわしひるぜんかみとくやま

○ 事故状況

貸切バスが乗客43名、添乗員1名を乗せ運行中、雪でスリップしたため停車したところ、左前輪の停止位置が道路左側の法面にかかったため、進行方向左側面を下にして横転した。この事故により、乗客2名が重傷、9名が軽傷を負った。

現場は、道路に積雪があるものの降雪しておらず轍部は路面が見えている状態であった。事業者からの情報によると、当該貸切バスは岡山県の湯郷温泉から島根県の足立美術館に向かって運行しており、途中米子自動車道が通行止めであったため一般道に迂回したものの、運転者が経路を誤って事故現場付近を運行していたもの。なお、当該車両はスタッドレスタイヤは装着していた。（チェーンは未装着。）

●事故の状況



出典：岡山放送ニュース

事故概要

○発生時刻・場所

- ・ 令和6年12月9日（月）午後2時頃、北海道中富良野町の国道

○事故状況

- ・ 乗客33名を乗せた貸切バスがガタンとした音を確認したと同時に停車、左後輪2本が脱落した。
- ・ 事故はホイールナットの緩みにより発生。
- ・ 日常点検は運転者が点検ハンマーを使用して実施。事故発生までの当日の走行距離は7～80km。
- ・ 10月末頃に自社でタイヤ交換していたが、トルクレンチは使用せずインパクトで作業実施。
- ・ ホイールボルトのねじ部及びナット部の点検・清掃は未実施で、脱着後の増し締めも未実施。
- ・ 脱着後の走行距離は約3,000km。

●事故の状況



出典：NHK北海道

「バスの安全運行の徹底について」 通達を发出

年末年始の輸送等に関する安全総点検

国自安第 127 号
令和 6 年 12 月 11 日

公益社団法人日本バス協会会長 殿

国土交通省
物流・自動車局 安全政策課長
(公印省略)

バスの安全運行の徹底について

令和 6 年 12 月 9 日（月）午前 9 時 43 分頃、岡山県真庭市の市道において、乗客 43 名、運転者 1 名及び添乗員 1 名を乗せた貸切バスが、雪道でスリップし道路左側の路外に逸脱し横転したことにより、乗客 2 名が重傷、9 名が軽傷となる事故が発生しました。

事故原因は調査中ですが、当該事故は、運行経路であった高速道路が通行止めとなり、運転者は、運行管理者の指示を受けることなく自らの判断で運行経路を変更したことに加え、道を間違えたことで積雪がある狭隘路に入ってしまったことにより、発生したものです。

また、令和 6 年 12 月 9 日（月）午後 2 時 00 分ごろ、北海道富良野市の国道において、乗客 33 名、運転者 1 名を乗せた貸切バスの左後輪タイヤ 2 本が脱落する事故が発生しました。

事故原因は調査中ですが、自社において実施したスタッドレスタイヤへの交換作業時にトルクレンチを使用していないこと、一定距離走行後の増し締めを行っていないこと等、不適切な作業が原因であった可能性が考えられます。

年末年始の多客期及び降雪期を迎えるに当たり、下記について、会員事業者等に周知徹底するとともに、輸送の安全確保に努めて頂くようよろしくお願いします。

記

- (1) 運行指示書と異なる運行を行う場合には、運行管理者の指示に基づいて行うよう指導すること。
- (2) 運行経路の気象情報及び道路規制情報を踏まえ、輸送の安全を確保するための運行可否の決定や運行経路の変更を行うこと。
- (3) スタッドレスタイヤの装着やタイヤチェーンの携行等、冬道走行への備えを万全にすること。
- (4) タイヤの脱落を防止するため、スタッドレスタイヤへ交換する際には、適切な脱着作業及び保守管理を確実にすること。
- (5) 乗客にシートベルトの着用を促すとともに、着用状況を確認すること。
- (6) 令和 6 年 10 月 1 日付け「令和 6 年度 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画（自動車交通関係）」に基づき、安全総点検を実施すること。

年末年始の輸送等

安全総点検

令和 6 年 12 月 10 日（火）～ 令和 7 年 1 月 10 日（金）

重点点検事項

- ☒ 安全管理の実施状況
- ☒ 災害時等の通報・連絡・指示体制
- ☒ テロ対策
- ☒ 感染症対策












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

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

事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年度～平成30年度）

【目標】

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

【重点施策】

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

軽井沢スキーバス事故の発生、人口減少や高齢化の進展、自動車の先進安全技術の普及 等

事業用自動車総合安全プラン2020（平成29年度～令和2年度）

【目標】

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

【重点施策】

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

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

事業用自動車総合安全プラン2025（令和3年度～令和7年度）

【目標】 ※1～3番目までは令和7年までの達成目標

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

【重点施策】

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

- 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
- 策定にあたっては、**より深刻化する自動車運送事業の人手不足等**、事業環境の変化を考慮

ポイント

- **運転者の高齢化等に伴う人手不足**への対応として、**健康に起因する事故対策・経験が未熟な運転者への安全対策等**を推進。
また、**運行管理の高度化を更に推進**し、従前と同等以上の安全性を確保しながら効率的な輸送を実現
- 近年増加している**軽貨物の事故削減**に向け、**新たに軽貨物の目標をトラック(軽除く)と分けて設定**
- 施策効果を適切に評価できるよう、外部要因による事故件数等の変動影響を抑えた**総走行距離あたりの目標指標**も併記

【重点施策】

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

- ・運行管理者・運転者等の行動変容
- ・利用者等の行動変容 等

2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発
- ・監査体制等の強化 ・貨物軽事業者に対する安全対策の強化 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・運行中も含めた運行管理の高度化
- ・先進安全技術の更なる性能向上・普及促進
- ・自動運転車両等の普及促進 等

4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進

- ・健康起因事故対策の推進
- ・経験が未熟な運転者への安全対策の徹底 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化

- ・各業態、各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討
- ・貨物軽事業の事故の実態把握 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**(0.31人/億km以下)
バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数1,740人以下**(2.39人/億km以下)
- ③ **人身事故件数16,500件以下**(22.68件/億km以下)
- ④ **飲酒運転ゼロ**

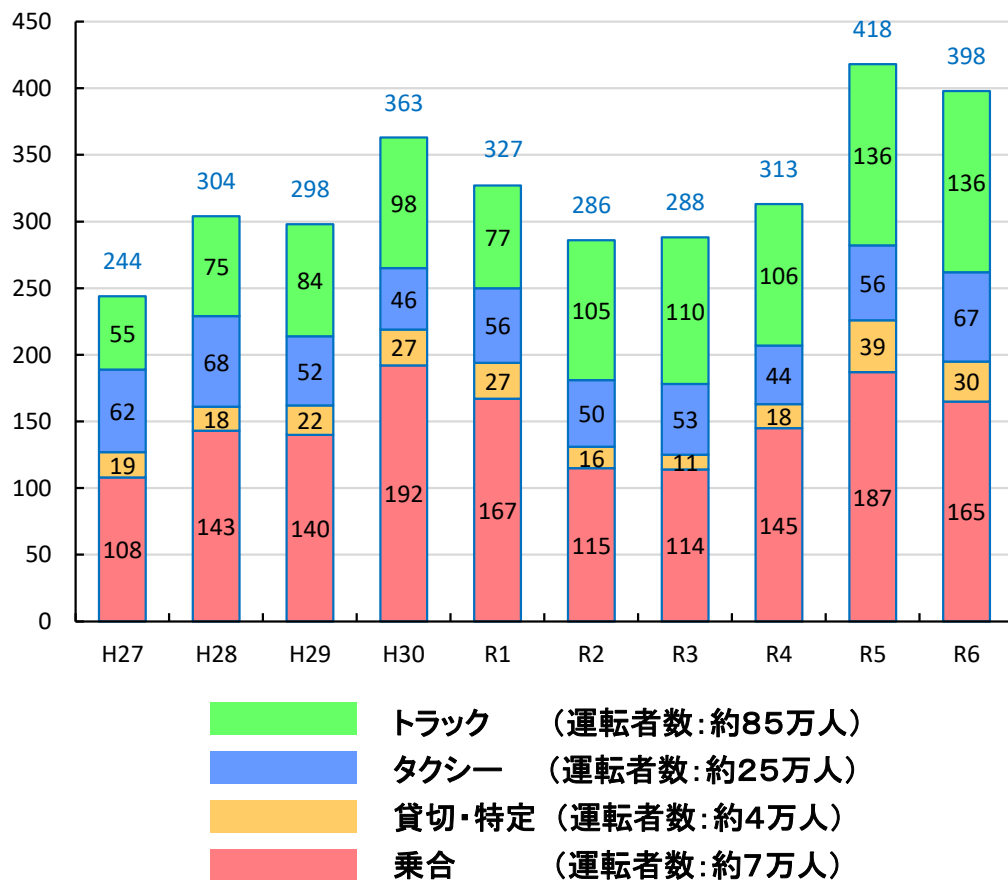
＜各業態の個別目標＞

- | | |
|-------------|--|
| 【乗合バス】 | 車内事故件数85件以下 (3.23件/億km以下) |
| 【貸切バス】 | 乗客負傷事故件数20件以下 (2.16件/億km以下) |
| 【タクシー】 | 出会い頭衝突事故件数950件以下 (17.21件/億km以下) |
| 【トラック(軽除く)】 | 追突事故件数2,380件以下 (4.12件/億km以下) |
| 【軽貨物】 | 追突事故件数970件以下 (16.52件/億km以下) |

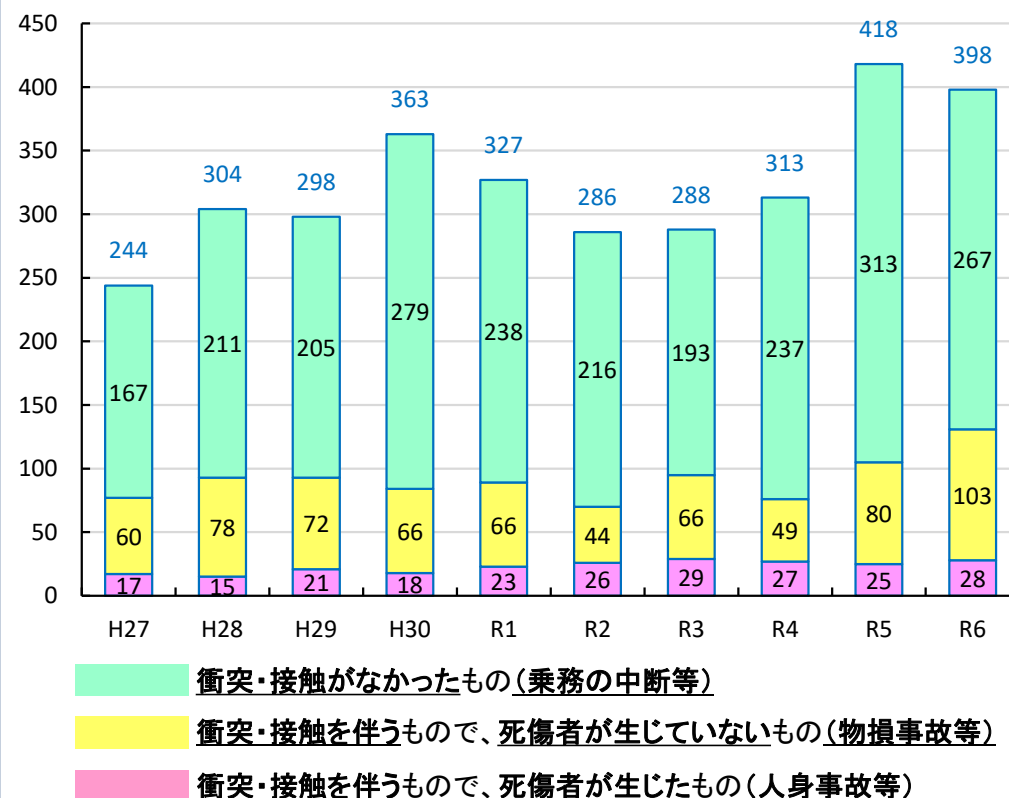
運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 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昨年より減少
- 令和6年は健康起因事故報告件数のうち約33%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

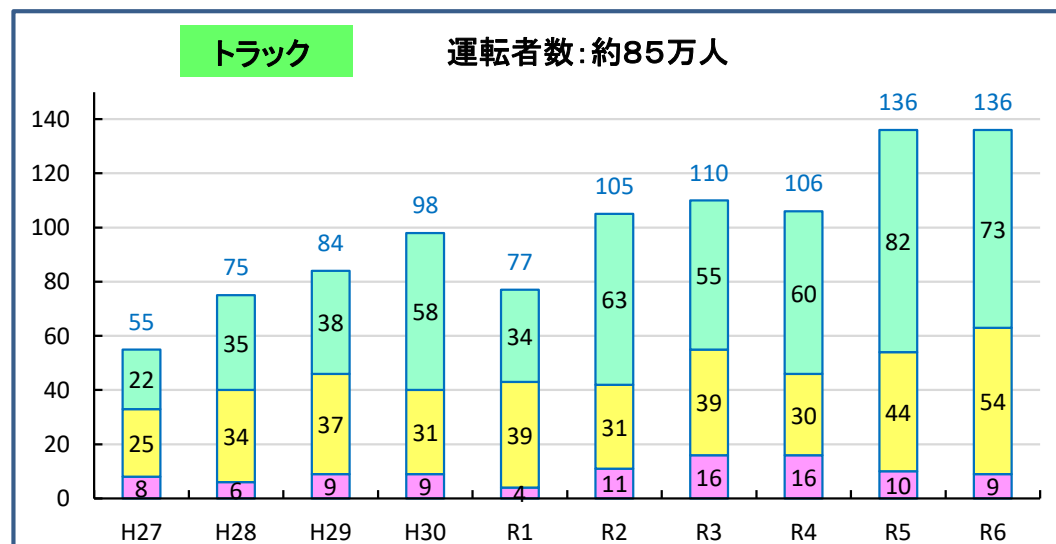
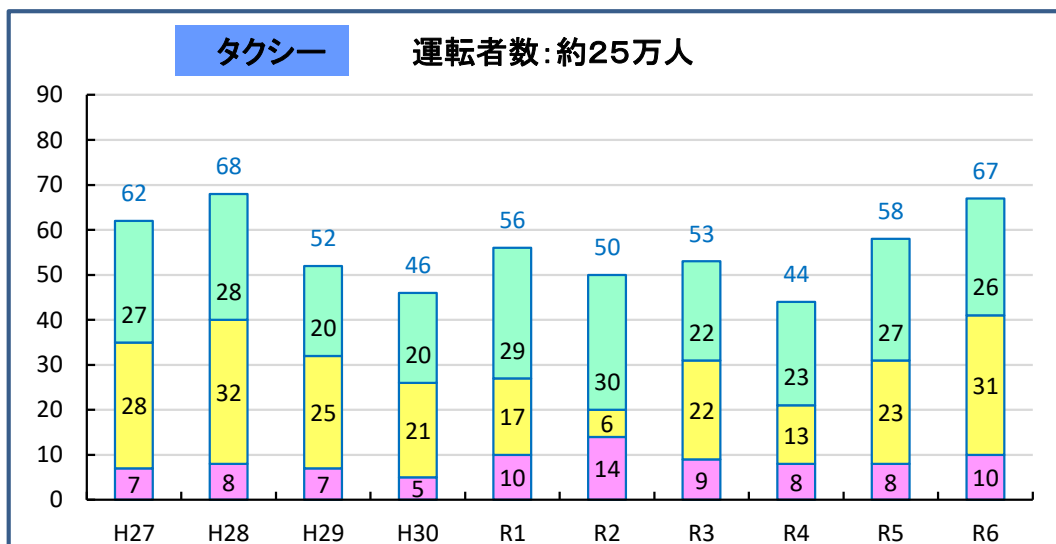
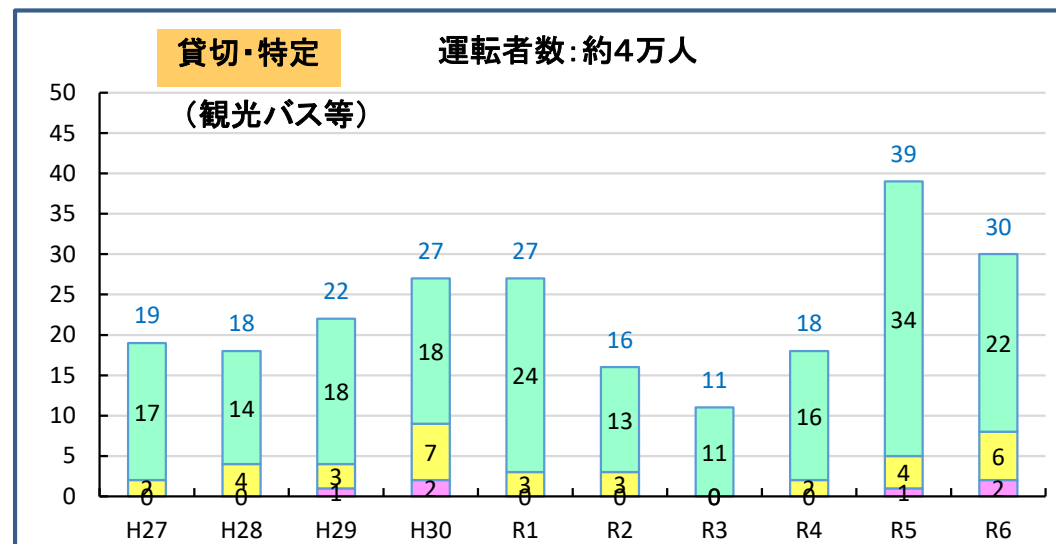
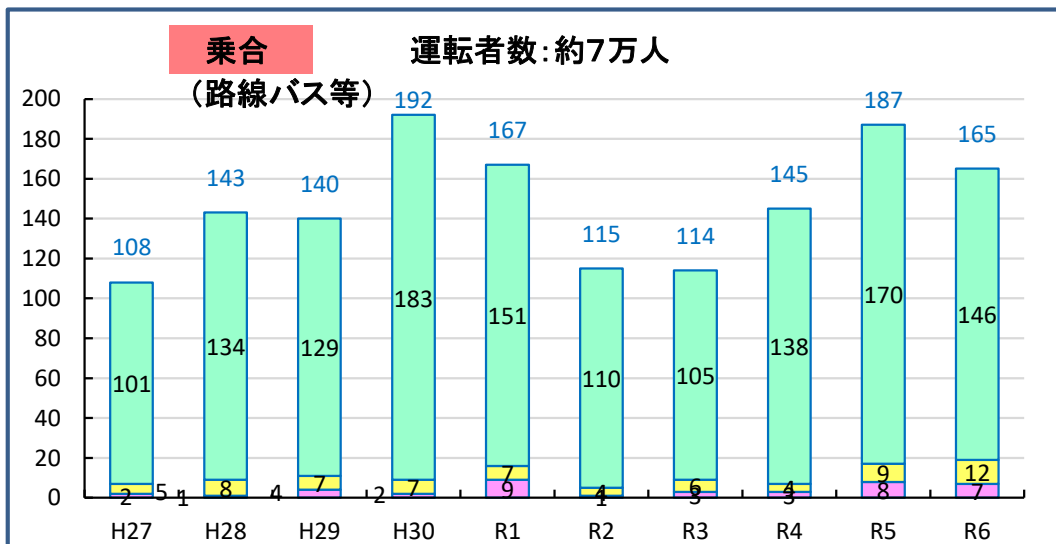


健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 各モードにおいても健康起因事故の報告件数は令和5年比で乗合と貸切等は減少、ハイ・タクは増加、トラックは同数であった。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。
- 全ての業体で、交通事故に至った事案が令和5年比で増加している。



衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)

衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)

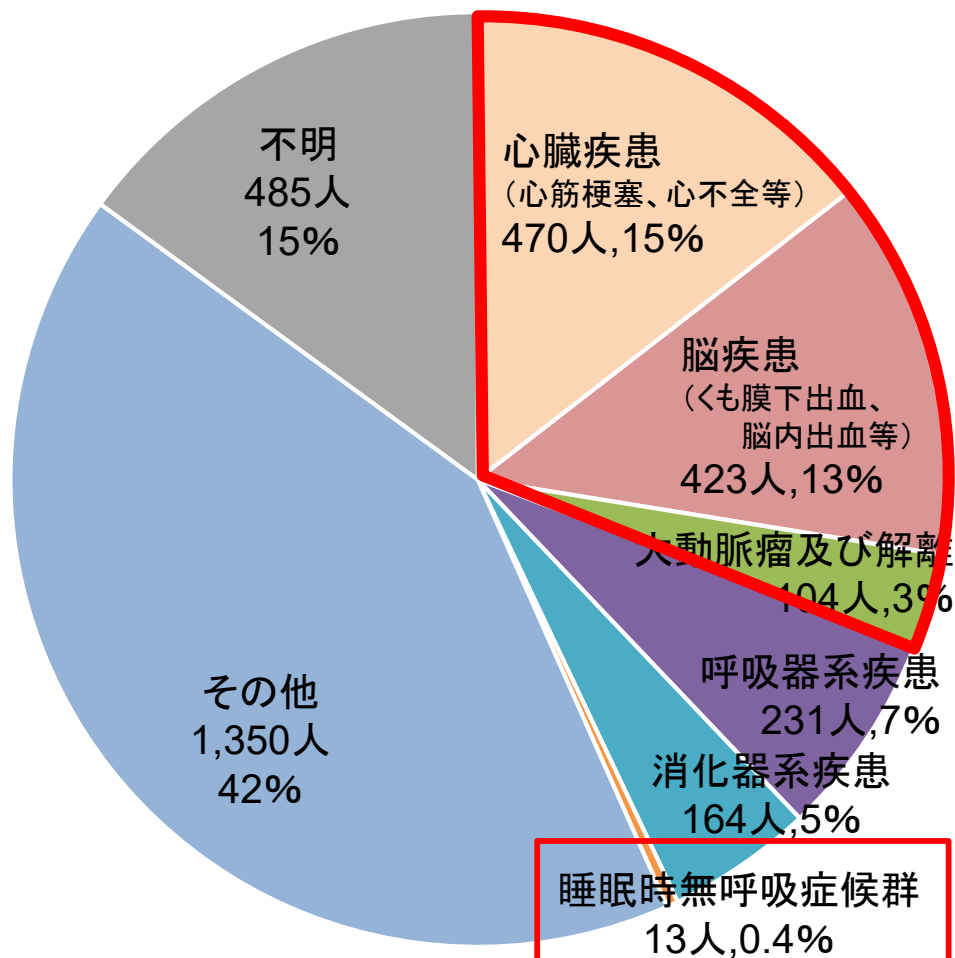
衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

健康起因事故の疾病別の内訳(平成27年～令和6年)

- 過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,240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523人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が11%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

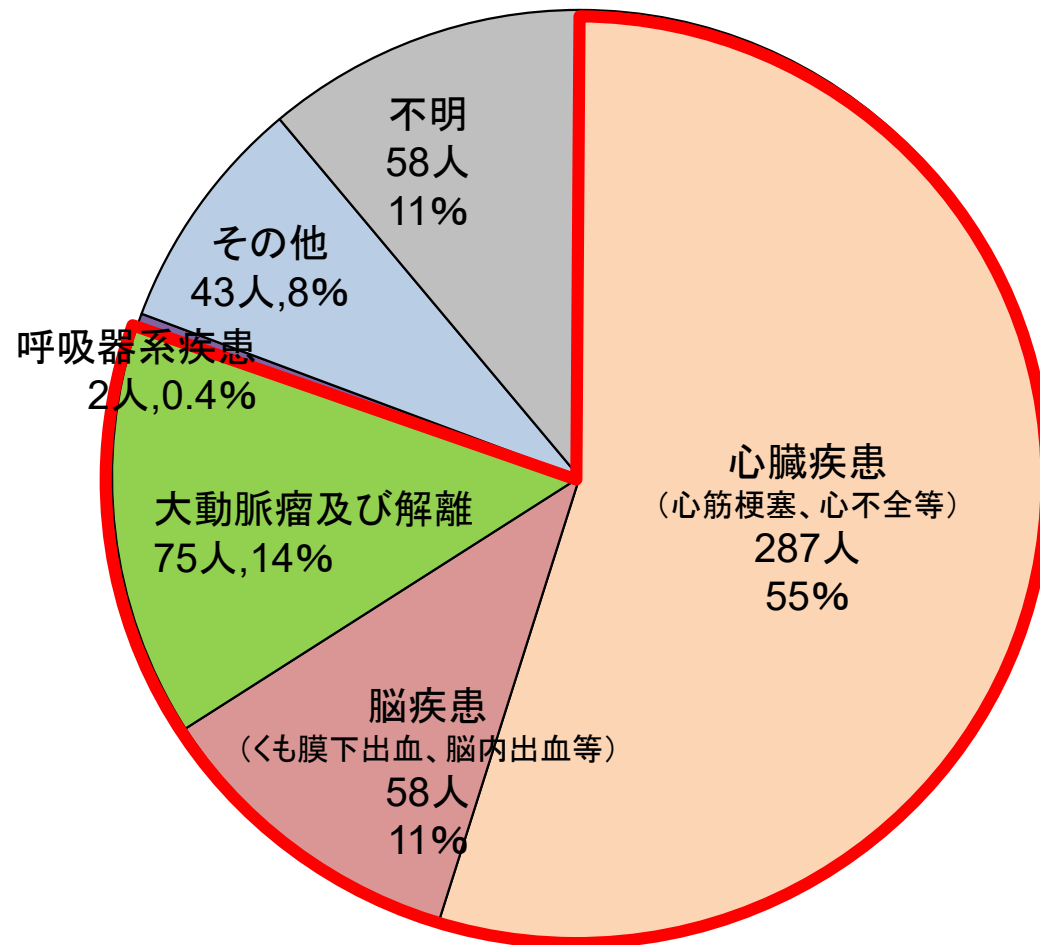
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成27年～令和6年)

計3,240人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成27年～令和6年)

計523人



従来からの法令上の義務

- 「乗務員等の健康状態の把握」「疾病等により安全な運転ができないおそれのある乗務員等の運行の業務禁止」
⇒ 雇い入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け
- 「運行管理者による点呼時の確認」
⇒ 業務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『健康管理マニュアル』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル』（平成15年6月策定 平成19年6月、平成27年8月、令和7年7月一部見直し）
- 『脳血管疾患対策ガイドライン』（平成30年2月策定）
- 『心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン』（令和元年7月策定）
- 『自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル』（令和4年3月策定）
- 『自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル』（令和6年3月策定）



各種マニュアルへのリンク

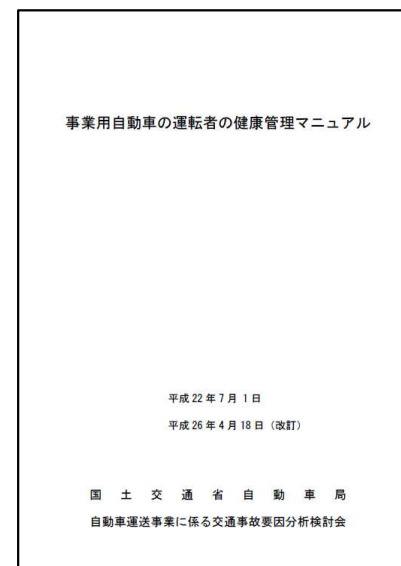
スクリーニングモデル事業の実施

- 『自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業』の実施（平成30年度～令和4年度）
- 『眼科検診普及に向けたモデル事業』の実施（令和3年度～令和7年度）

1. 運転者の健康状態の把握

- ① **定期健康診断**による疾病の把握（義務）
- ② **一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状等**による疾病の把握（義務）
- ③ **脳疾患・心臓疾患や睡眠時無呼吸症候群等の主要疾病に関するスクリーニング検査**（推奨）

※ ① ～ ③ において異常所見等がある場合には、
医師の診断や面接指導、必要に応じて所見に応じた検査
を受診させ、医師の意見を聴取（義務）



事業用自動車の運転者の
健康管理マニュアル

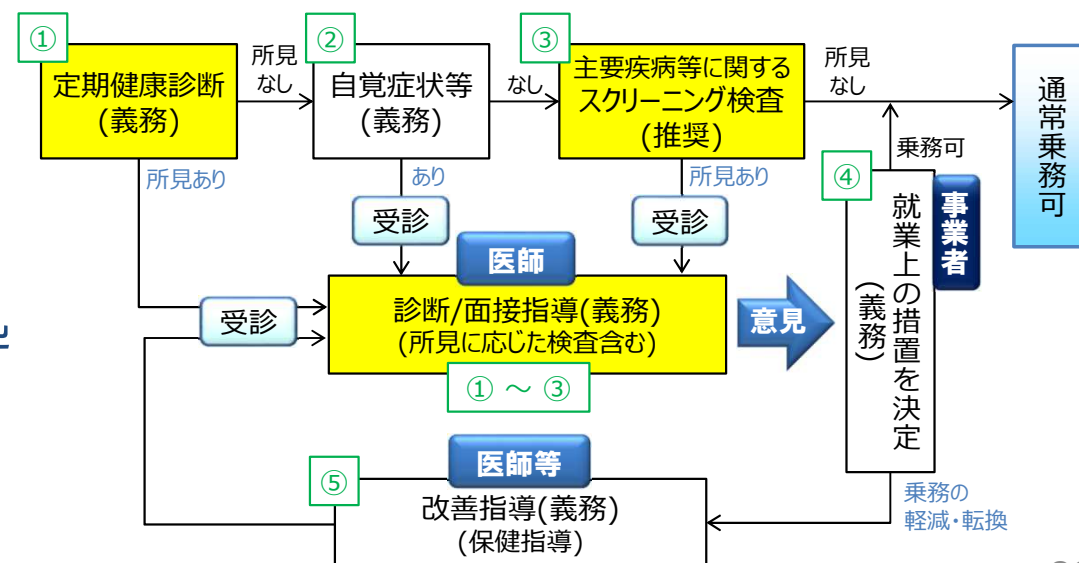
平成22年7月策定
平成26年4月改訂

2. 就業上の措置の決定

- ④ **医師の意見を踏まえ就業上の措置の決定**（義務）
- ⑤ **医師等による改善指導**（義務）

3. 判断目安に基づく乗務前・中の判断・対処（義務）

就業上における判断と対処の流れ



- 事業用自動車の運転者の「健康管理マニュアル」(平成22年7月策定、平成26年4月改訂)において、脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等の主要疾病に関するスクリーニング検査について受診を推奨。
- 国土交通省(令和7年度より)、業界団体において、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

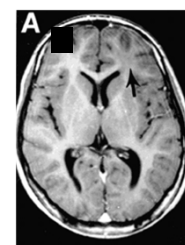


脳健診

- ◆ 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



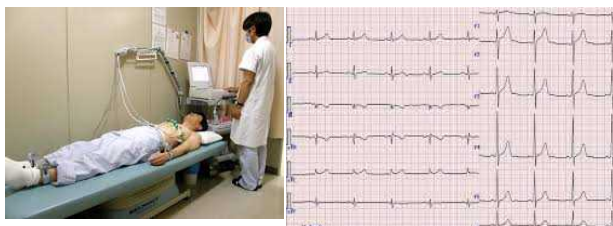
脳MRI画像



脳MRA画像

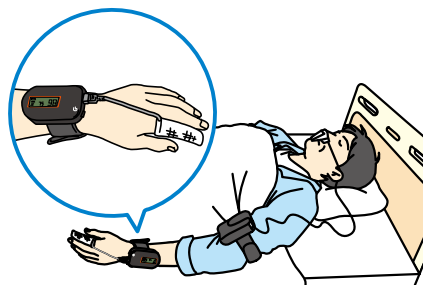
心臓疾患に関する検査

- ◆ 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



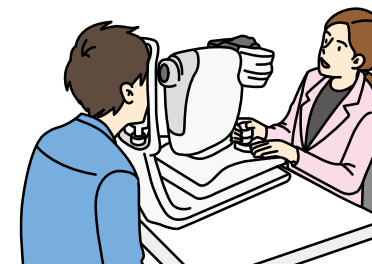
SASに関する検査

- ◆ 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



視野障害に関する検査

- ◆ 眼科検診により、視野障害の原因疾患となる緑内障等の早期発見に寄与する



SASスクリーニング検査に対する補助制度

- 国交省が受診を推奨する主要疾患に対するスクリーニング検査について、**受診を促すために補助事業を令和7年度より開始**
- 令和8年度についても、補助制度を継続

○スクリーニング検査に対する補助制度

→ 主要疾患を未病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る。

【補助対象】 中小のバス・タクシー・トラック事業者

【補助率】 実施費用の1 / 2

【対象検査】 SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害のスクリーニング検査



被害者保護増進等事業費補助金HP

<https://hogo-zoushin.jp/>



被害者保護 増進補助金

資料はこちら

よくある質問

お問い合わせ

新規登録

マイページログイン

ホーム > 健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援

健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援



SAS（睡眠時無呼吸症候群）スクリーニング検査、脳MRI検診、頸動脈超音波検査、視野障害検査等に要する経費

自動車運送事業の運転者が睡眠時無呼吸症候群(SAS)、脳血管疾患、心疾患、視野障害等の主要疾患を未病段階で発見し、治療に繋げ、これらの主要疾患に係るスクリーニング検査を受ける場合の費用支援を行う事業を実施することにより、健康起因による事故を防ぐことを目的とする

補助対象事業者 自動車運送事業者

— 詳細は公募要領をご確認ください —

交付申請受付期間

令和7年8月29日(金)10:00 ~ 令和8年1月30日(金)17:00

(先着順※) ※予算がなくなり次第終了

補助率

1/2

※【参考】令和7年度における補助金募集の状況

- より多くの自動車運送事業者に睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策についてご理解いただくため、**ポイントを絞った簡易版SASマニュアルを作成**（令和7年7月公表）
- あわせて、**SASマニュアルについて、時点の更新を行うとともに、記載内容の改善・追加を実施**（令和7年7月一部見直し）
- 業界団体やセミナー等を通じて周知を実施していく

自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策マニュアル【簡易版】

睡眠時無呼吸症候群(SAS)への対策を講じないと…

- 事故のリスク**
 - SASでない人に比べて、SAS患者の交通事故のリスクは約2.4倍といわれています
 - 重度のSAS患者は、短期間に複数回の事故を引き起こすことが多いといわれています
- 事故の報告**
 - ＜自動車事故報告書の取扱要領＞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**するように通達改正（令和4年4月施行）
 - 発生した事故とSASとの関係性を把握するため、**事故前後のSASスクリーニング検査の受診状況を報告**するように通達改正（令和7年4月施行）
- 受診状況の報告**

睡眠時無呼吸症候群(SAS)が疑われる事故報告について…

SASの「早期発見・早期治療」のためにスクリーニング検査を！

SASとは？

SASとは睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより気道が塞がり、睡眠中に頻りに呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態（睡眠呼吸障害）のために質のよい睡眠が取れず、日中の強い眠気や疲労等の自覚症状をともなう病気のことです。

＜代表的な症状＞

- 大きないびきをかく
- 睡眠中に呼吸が苦しそう、息が止まっていると指摘される
- 息が苦しくて目が覚める
- 朝起きた時に頭痛・頭重感がある
- 昼間に強い眠気を感じる

【睡眠時に閉塞している上気道】

SASと疾病との関連性について

SASは、高血圧、脳・心臓疾患に起因する突然死や、健康起因事故を誘発します。また全身に影響を与える疾患であるため、糖尿病や、認知症等の合併症も指摘されています。

SASの放置は健康起因事故の主原因に

SASにより脳への酸素供給が不足すると、頭痛や、集中力・記憶力等に影響が出て、勤務意欲を下げるなど、日常生活上のパフォーマンス低下を引き起こします。

SASスクリーニング検査とは

SASスクリーニング検査はSASの早期発見を目的に、確定診断のための精密検査が必要かどうかを判断するために行う簡易な検査です。

- 医療機関に行かなくてもよい
- 会社で検査機器を受け取れる
- 検査機器をつけて寝るだけの簡単検査

代表的なスクリーニング検査手法【HLSオキシメータ法】

SASスクリーニング検査の進め方

- 運転者にはSASを正しく理解していただき、**検査の必要性を伝えましょう。**
- SASは**適切な治療をすれば、運転業務が可能であることを周知**しましょう。
- 検査を始める前に**社内規定を作成して、ルールを決めておきましょう。**

社内規定の作成についてはマニュアルの「社内規定サンプル」を参考にしてください。

【検査対象者について】
基本的に運転者全員を対象としますが、下記のようなリスクの高い人から優先的に受診させることも有効です。

- ・事故が多い ・ヒヤリハットが多い ・集中力が欠如している ・不規則勤務である
- ・長距離走行がある ・夜間勤務がある ・肥満である ・健診結果の異常所見が多い 等

【検査頻度について】
2～3年に1回が目安ですが、経過観察の人や体重が増えた人は毎年受診することが推奨されます。

SASスクリーニング検査の結果が出たら

判定結果と説明（※：NPO法人ヘルスケアネットワークで実施しているハルスオキシメータ検査の場合）

A判定	異常なし
B判定	身体に異常のないレベルの酸素飽和度の若干変動
C判定	身体に異常のないレベルの酸素飽和度の若干変動 強い眠気の場合は精密検査を
D判定	要精密検査（※Dは重症の疑い）

※判定結果は大きく4段階ですが、検査機関により重症疑いのD+を表示している場合もあります。

必ず医療機関を受診し、確定診断を受けましょう

事業者は、運転者がスクリーニング検査で精密検査が必要と判定された場合、運転者が確定診断を受診できるよう業務上の配慮を行いましょう。

① 外来診察

事前に電話・WEB等で予約を入れ、受診当日は健康保険証（マイナ保険証）
・SASスクリーニング検査結果表・直近の定期健康診断の結果・紹介状などを持参しましょう。

② 精密検査 終夜睡眠ポリグラフ検査 PSG (polysomnography)

精密検査は1泊の検査入院で、脳波、心電図、ハルスオキシメータ、体位センサー、気流センサー等を取り付けて呼吸の状態を調べます。

※検査費用（3割負担）で約20,000円 自費部分が増える医療機関もあります。
※自宅で実施できる簡易PSG検査もあります。

項目	検査
睡眠の浅さ	睡眠の浅さ
呼吸の回数	呼吸の回数
呼吸の深度	呼吸の深度
呼吸の安定性	呼吸の安定性
呼吸の持続性	呼吸の持続性
呼吸の再開	呼吸の再開
呼吸の再開	呼吸の再開
呼吸の再開	呼吸の再開
呼吸の再開	呼吸の再開

③ 確定診断

精密検査後、1時間あたりの低呼吸と無呼吸の回数である「無呼吸低呼吸指数(AHI)」が判明し、SASの重症度と治療方針が決まります。

AHI	重症度
5未満	正常範囲
5以上～15未満	軽症
15以上～30未満	中等症
30以上	重症

④ 治療

SASの治療について

重症～中等症のほとんどは、CPAP（シーパップ）治療法 ※症状に合わせた空気を圧を調節し、無呼吸を防ぎます

中等症・軽症では、歯科医にてマウスピースを作成

原因が口腔内等の場合は、口腔外科、耳鼻咽喉科等で手術の機会もあります

治療以外に経過観察や生活指導を受ける場合もあります

SASはメタボリックシンドロームと深い関係がありますので、治療中であっても、適正体重を心がけるとともに、食事、運動、アルコール、タバコなどの生活習慣の見直しを行いましょう。

SASと診断された運転者への対応

SASと判定され、CPAPの治療を行っている運転者に対しては、AHIのチェックとCPAP治療が適切に行われているかどうかを継続的に確認してください。治療が適切に行われていれば運転業務は可能です。

また、CPAP治療の必要がない運転者の場合でも睡眠状況の確認や定期的な医療機関の受診を指導しましょう。

※業務可否の判断等については「**事業者用自動車の運転者の健康管理マニュアル**」に記載されていますので合わせてご活用下さい。

＜点呼時の対応＞

- ・睡眠時間の確認
- ・CPAP装着者の指示を受けている運転者には、装着の有無や適切な健康管理がなされているかの確認

運転者への健康・安全教育

周知と教育

健康管理の重要性 良質な睡眠確保の重要性

職業運転者にとって安全運行への生命線

本資料は、『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SAS対策の必要性と活用』の概要をまとめたものです。詳しくはガイドラインの本文をご確認ください。

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

国土交通省・自動車総合安全情報ウェブサイト
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/index.html>

国土交通省物流・自動車課 令和7年7月

事業用自動車事故調査委員会

経緯

- 平成 11 年運輸技術審議会・答申を受け、平成13年度から有識者による「交通事故要因分析検討会」を設置。
- 平成 20 年の運輸安全委員会設置法改正時の附帯決議等において、「法施行 5 年後において、業務範囲に自動車事故を加えるなど、運輸安全委員会の在り方について検討する」とこととされた。
- 平成 26 年 6 月より、事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析と再発防止対策の提言を目的に、「交通事故総合分析センター」を事務局とした各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置。
- 軽井沢スキーバス事故をはじめ 67 件の事業用自動車の重大事故について、調査報告書を公表済み。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

吉田 裕	関西大学社会安全学部 教授
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士
小田切 優子	東京医科大学 医学部医学科公衆衛生学分野 講師
久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 名誉教授、日本大学 客員教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長
廣瀬 敏也	芝浦工業大学工学部 教授
小川 和久	東北工業大学 総合教育センター 教授
余村 朋樹	公益財団法人大原記念労働科学研究所 主任研究員

事業用自動車事故調査委員会

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

大型貸切バスの横転事故

フェード現象でブレーキが効かず 法面に衝突・横転

静岡県駿東郡小山町
令和4年10月13日
11時50分頃

事故概要

大型貸切バスが「ふじあざみライン」つづら折りの急勾配の道路を走行中、フェード現象が発生し、制動力を失いカーブを曲がりきれず横転。

事故の状況

乗客34名を乗せた大型貸切バスが、富士山須走口五合目から小山町須走地区へ至る「ふじあざみライン」の、つづら折りの下り急勾配の道路を走行中に事故が発生。

エンジンブレーキの効きにくい高い変速段でフットブレーキを多用したことにより、フェード現象が発生して制動力を失ったことが原因となり、約93km/hまで加速し事故地点のカーブを曲がり切れず、道路左側の法面に衝突・横転した。この事故により、乗客1名が死亡、9名が重傷、18名が軽傷を負った。



事故車両

状況図



原因

①運転者の誤認識

乗客に乗り心地が良いと思ってもらえる運転を心がけて、**フットブレーキによるスムーズな減速を選択**した。大型貸切バスの運転経験年数が短い運転者にとって、過去に経験のない急カーブと急勾配の連続した道であった。フェード現象に関する知識はあるが他人事で、フットブレーキを踏み続けても止まるといった誤認識があった。フェード現象については教習所でも習っていて、先輩運転者からフットブレーキを使い過ぎると効かなくなるという話は聞いていたが、**自分がそうなるとは全く思っていなかった。**



②事業者・運行管理者の潜在的な危険性指導不足

フットブレーキを多用するなど、運転者に係る自己流の危険な運転特性を把握していないこと、初めての運行経路に不安を感じた運転者に、潜む危険性を理解させる適切な指示をしていなかったことが原因。**フェード現象など、経験しないと理解できない運転上の危険性を理解させる指導が行われていなかったことも一因である。**

参考

「自己流の運転」同様の事故が過去にも発生

平成27年(2015年)6月29日、神奈川県足柄下郡の箱根新道において、トラクタ・コンテナセミトレーラがコンテナを積載して走行中、長い下り坂の先のカーブを曲がり切れずにガードレールを突き破り転落。この事故により運転者が死亡した。**フットブレーキの多用でフェード現象が発生し、制動力を失ったことが原因と考えられる。**運転者一人一人の「自分には無関係」という認識の払拭と、事業者による下り坂における運転方法についての指導教育の徹底が求められる。

再発防止策

★適切な指導監督

- 初任運転者に係る自己流の危険な運転を防止するための、継続的な指導監督を実施すること。
- 同僚運転者を含む事業者全体で初任運転者を真のプロドライバーに育てる職場環境を作ること。
- 実車運転指導では、令和6年(2024年)国土交通省作成の「貸切バスの実技指導の例」(<https://www.youtube.com/watch?v=4uVEFeARSBA>)を参考にすること。



★適切な運行管理

- 点呼は、運行管理者が原則対面で確実に実施し、運転者が安全に運行できるための必要な指示を行い、運行後はその結果を確認すること。
- 経験のない経路を運行することが多い貸切バスでは、運転者の過去の運転経験を踏まえ、運行経路に潜む危険を理解させる適切な運行前指示を実施すること。

大型乗合バスの横転事故

睡眠時無呼吸症候群 (SAS) の疑い 分岐帯に衝突・横転

名古屋市北区
令和4年8月22日
10時12分頃

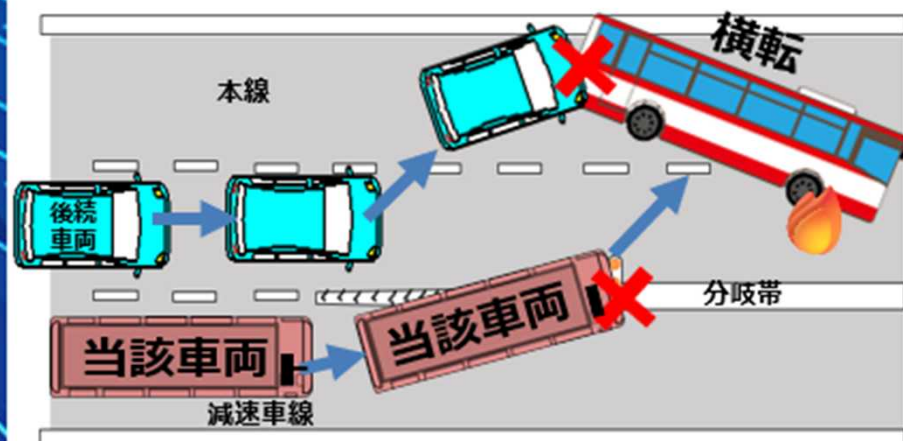
事故概要

事故の状況

乗客7名を乗せた大型乗合バスが名古屋高速道路高速11号小牧線（下り）の豊山南料金所の減速車線を走行中、左方に斜走して**分岐帯に衝突、本線内に進入し、横転・停止**した。当該車両は衝突後すぐに**車両前部から出火**、後続の小型乗用車が避けきれず、炎上した当該車両の後部に衝突し、両車両とも全焼した。
この事故により、当該ドライバーと乗客1名が死亡し、乗客1名が重傷を負い、乗客5名と小型乗用車のドライバーが軽傷を負った。



状況図



原因

①睡眠時無呼吸症候群（推定原因）

- 睡眠時無呼吸症候群（SAS）のおそれを自覚しているにもかかわらず、事業者相談したり、検査を受けることをしなかった。
- 意識レベルが低下したにもかかわらず、運行を継続した。
- 乗客にシートベルト着用を徹底させることが不十分であった。



②事業者による不適切な対応

- 適性診断（一般）で「SASのおそれが非常に高い」と指摘されていることを見逃し、スクリーニング検査や治療を受けさせることがなかった。
- 運行基準図において、現場の速度規制を超えるものが複数あり、速度規制を超える速度による運転が誘発された可能性があった。



※NPO法人ヘルスケアネットワークのHPから引用

参考

睡眠時無呼吸症候群（SAS）患者の交通事故リスク

SASは、睡眠中に呼吸が繰り返して止まってしまう病気。わが国には約300万人の患者が存在すると言われています。重度のSAS患者は、**短期間に複数回の事故を引き起こすことが多い**と言われており、SASでない人に比べ**交通事故のリスクが2.4倍になる**との研究結果も報告されています。



自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル～SAS対策の必要性和活用～
https://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/03manual/data/sas_manual.pdf

再発防止策

★ SASへの適切な対応

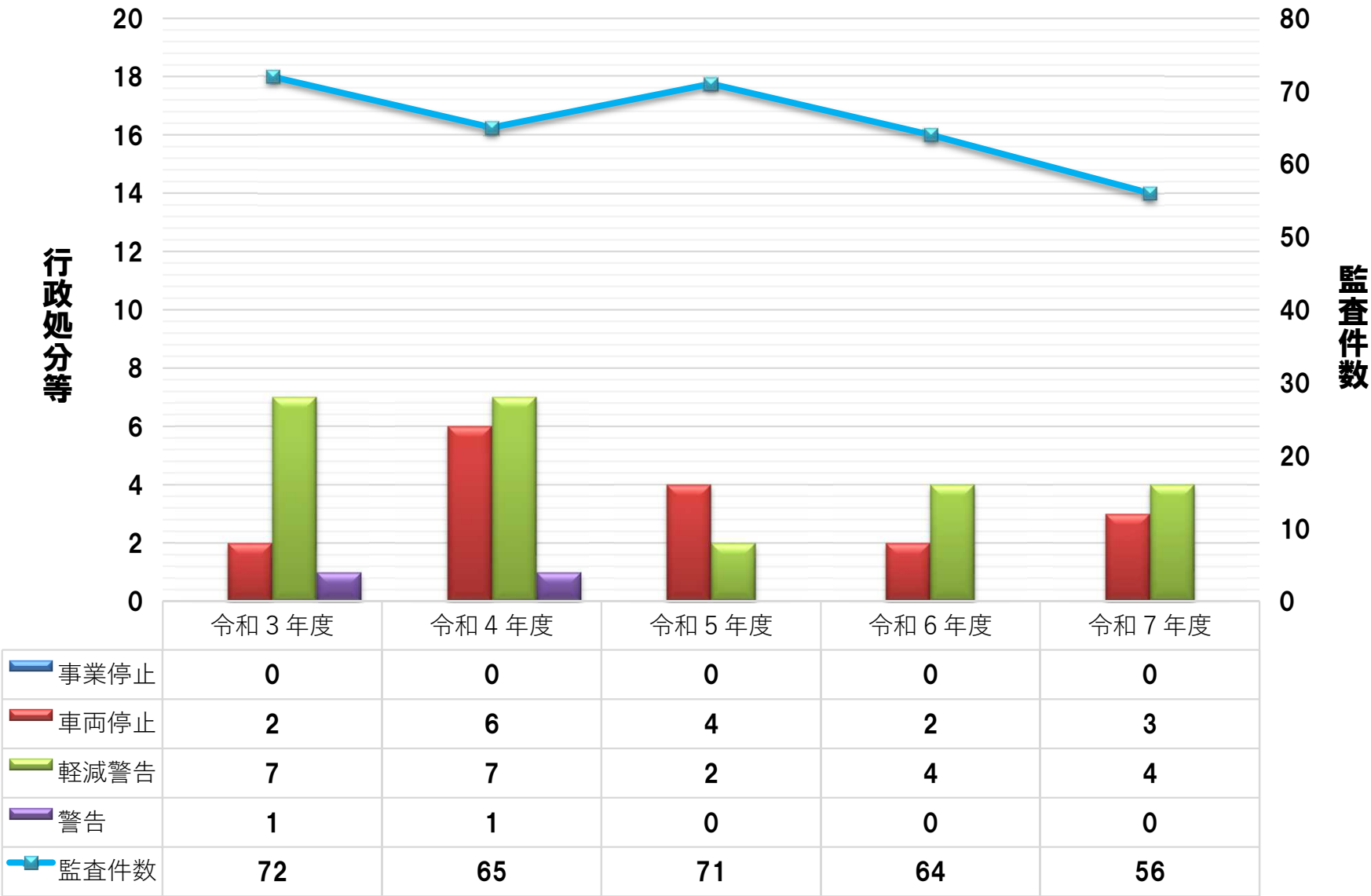
- 適性診断においてSASのおそれを指摘されたドライバーの把握に努め、SASのおそれについて指摘を受けたドライバーに対しては、積極的にスクリーニング検査を受診させること。

★ 適切な運行管理

- 始業点呼におけるドライバーの健康状態及び睡眠状態の確認を徹底すること。
- 定期健康診断において、「要検査」等の所見が付されたドライバーに対する健康管理を徹底すること。
- 運行基準図の作成にあたっては、速度規制を守ること。
- 乗客にシートベルトの着用を促すとともに着用確認を行うよう、ドライバーに指導すること。

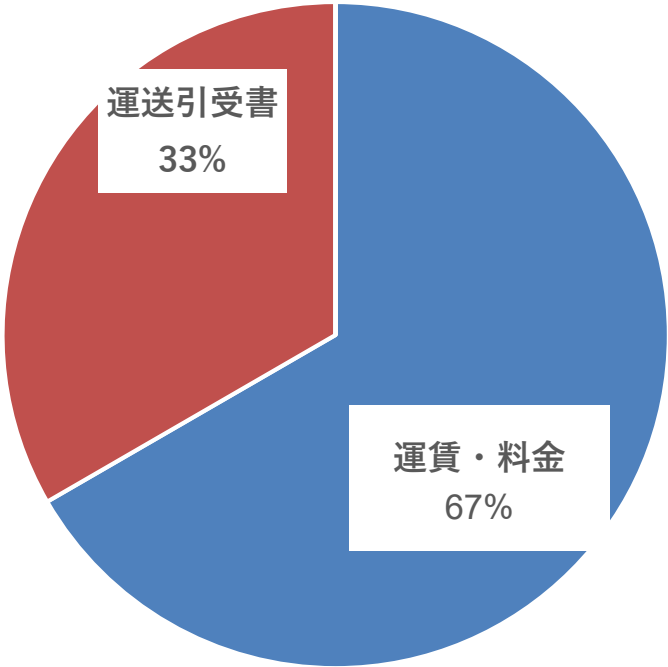
1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 最近の事故事例
3. 事業用自動車の安全対策
- 4. 最近の監査及び行政処分**
5. 最近の関係法令の改正

監査・行政処分等の推移 [令和3年度～令和7年度]



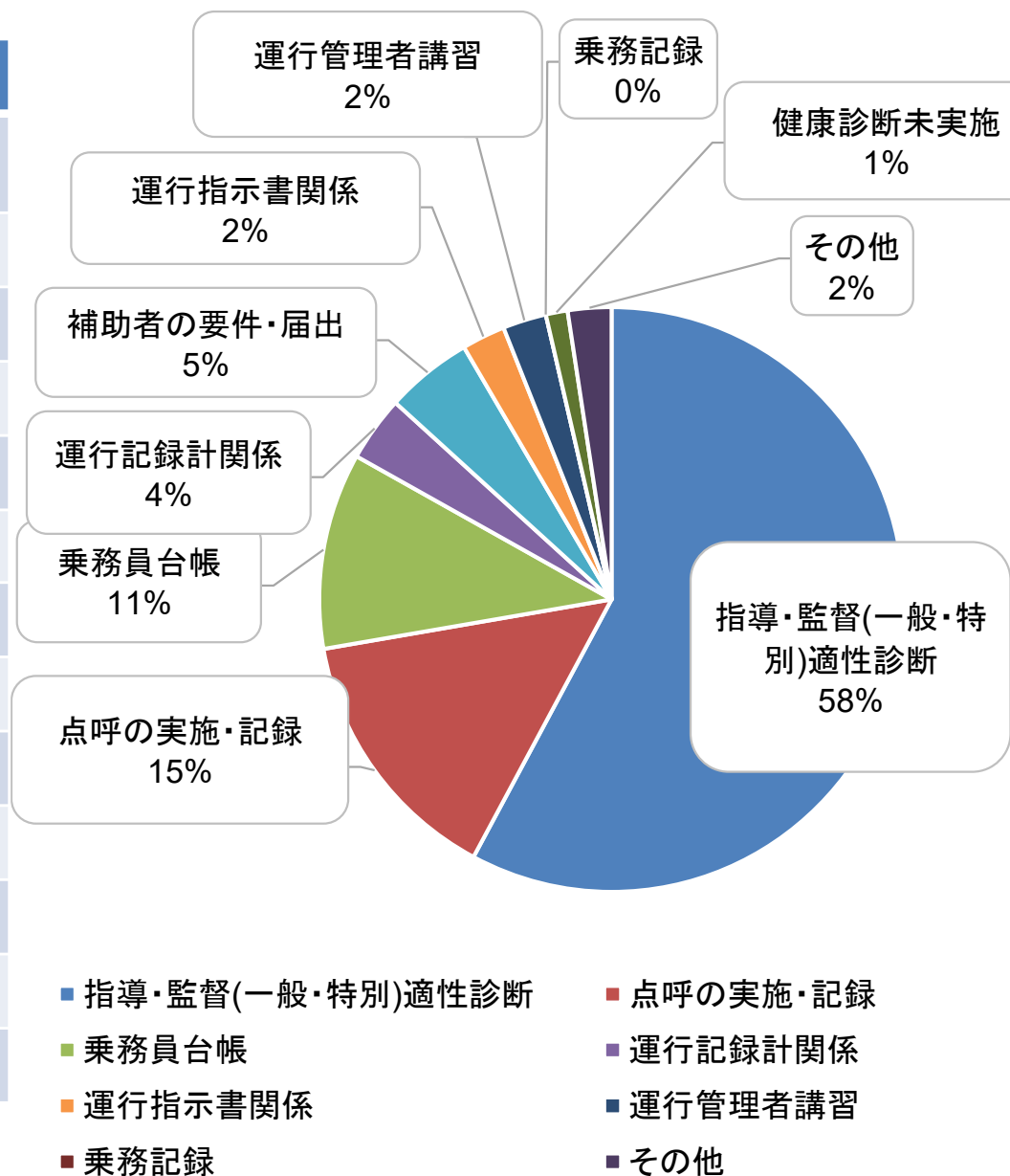
行政処分等に係る違反事項① 《利用者の利便確保・業務関係》

年度 違反事項	R3	R4	R5	R6	R7
運賃・料金	1	2	2	1	2
運送引受書	2	1	1	0	0
事業計画					
安全情報の公表					
区域外輸送					
その他					



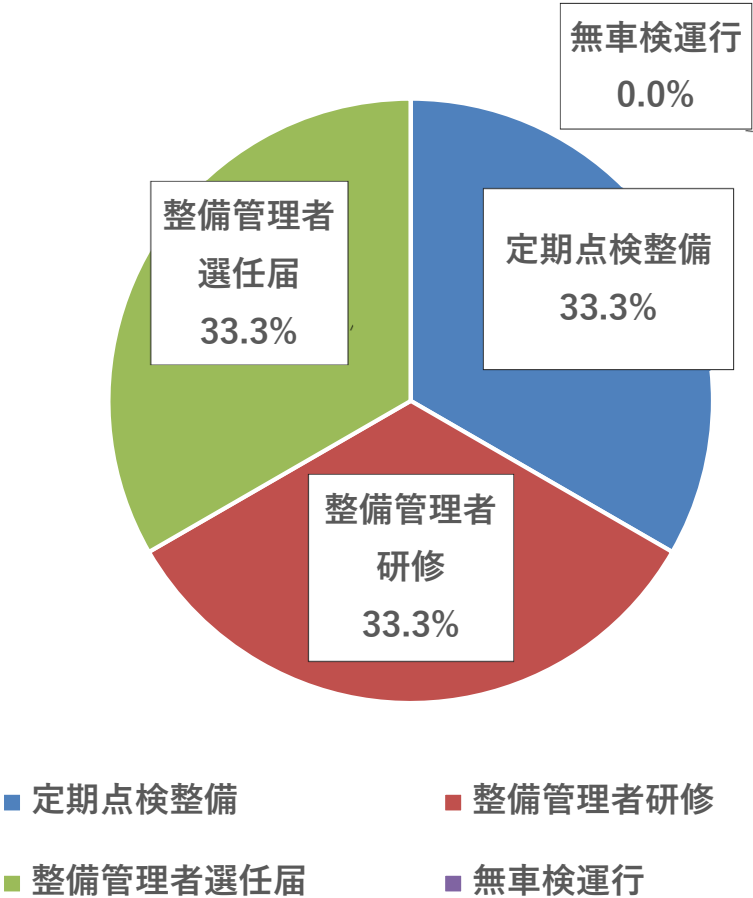
行政処分等に係る違反事項② 《輸送の安全確保・運行管理関係》

違反事項	R3	R4	R5	R6	R7
指導・監督（一般・特別）適性診断	16	13	3	5	11
点呼の実施・記録	1	2	2	2	5
乗務員等台帳		3	3	1	2
過労防止等					
健康診断未実施	1				1
運行指示書関係		1	1		
業務記録					
運行記録計関係		1	1		1
補助者の要件・届出		1	1	1	1
運転者の制限・選任					
運行管理者講習		1	1		
運行状況把握の体制					
その他		1	1		

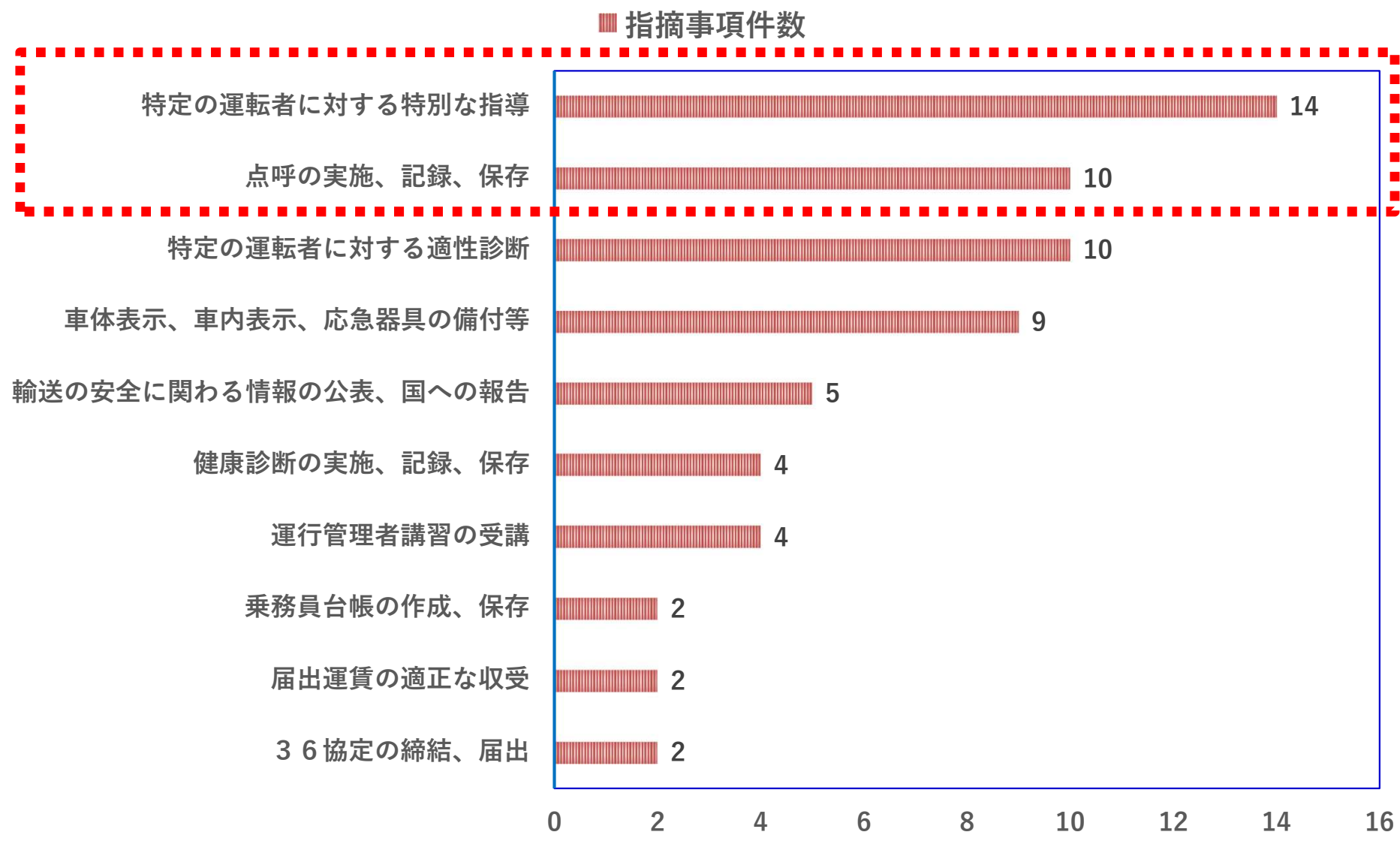


行政処分等に係る違反事項③ 《整備管理関係》

年度 違反事項	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
定期点検整備	0	0	1	0	0
整備管理者研修	0	1	0	0	0
整備管理者選任届	0	1	0	0	0



巡回指導における主な指摘事項 [令和7年度]



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

- 重大事故を起こした事業者の大半は、運転者への指導監督が不適切、点呼が未実施であるなど運行管理が不十分。
- 令和5年1月に、運転者に対する指導・監督マニュアルを改正し、「坂道での適切な運転操作」や「非常口や非常停止ボタンの使い方の周知」等を徹底。
- 加えて、令和5年10月10日に省令を改正し、「デジタル式運行記録計の使用の義務化」、「アルコール検知器使用時の画像記録保存の義務化」、「点呼記録の動画保存の義務化」等を順次実施。

貸切バスの安全規制強化内容(令和5年10月10日省令改正、令和6年4月1日施行※)

※一部の適用は令和7年4月1日

	運行記録計	アルコール検知器	点呼記録
現状	アナログ式やデジタル式	呼気中のアルコールの有無を確認	紙や電磁的方法で1年間保存
制度改正後	デジタル式のみ 	呼気中のアルコールの有無を確認 + 検知器使用時の画像記録 	電磁的方法で3年間保存 + 動画(音声含む)で点呼の様子を撮影の上、90日間保存  監査や巡回指導において、確実に点呼が行われているか確認

点呼

点呼の様子を動画保存



保存期間 90日間

1日の乗務の前後等を実施している点呼では、運転者の方の酒気帯びの有無や、疲労・睡眠不足の状況などを確認していますが、その様子の一部始終を動画で撮影・保存してください。



運転者の識別が可能

点呼実施者・
運転者の映像&
音声両方必要

音声は点呼時の指示
事項等のやり取りが
分かるように



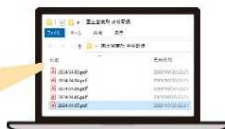
後方から運転者を撮影
しており、識別が困難

💡 天井に備え付けの監視カメラ、スマートフォン、パソコン内蔵のWebカメラで保存する等、機器は問いません
※映像と音声の両方記録できること、運転者を識別できることが必須

💡 電話点呼の場合は、点呼実施者・運転者双方のやり取りの録音のみでOKです。
スマートフォンの録音アプリ、通信事業者が提供する通話録音サービス、電話のスピーカーフォンとボイスレコーダーで保存する等、録音方法は問いません。

💡 機器が故障した場合は、故障内容及び日時を記録して電磁的方法で90日間保存し、機器を速やかに修理、交換してください

撮影日が分かるよう、ファイル整理をお願いします
(ファイル名や保存日など)



点呼の様子を動画保存

○保存期間 90日間

○1日の乗務の前後等を実施している点呼では、運転者の方の酒気帯びの有無や、疲労・睡眠不足の状況などを確認していますが、その様子の一部始終を動画で撮影・保存してください。

○映像と音声の両方記録できること、運転者を識別できることが必須です。

○電話点呼の場合は、点呼実施者・運転者双方のやり取りの録音のみでOKです。

アルコール チェック

アルコールチェックの様子を撮影保存

保存期間 90日間

酒気帯びの有無の確認時に行うアルコールチェックの際に、検知器による呼気の検査中の顔写真を撮影・保存してください。



検査中の運転者の顔が容易に確認できる



検査中の運転者の顔が容易に確認できない

💡 点呼の動画内で、アルコールチェック時の運転者の顔が容易に識別できる場合は、改めての写真撮影は不要です

💡 電話点呼の場合、顔写真を撮影・保存することが必須ですが、ドライブレコーダーによるアルコールチェック時の映像で代えることも可能です

💡 点呼を実施した日を1日目とし、そこから90日間の保存をお願いします

正しいアルコール数値を計測するために、メーカーが指定する測定方法を守りましょう



アルコールチェックの様子を撮影保存

○保存期間 90日間

○点呼の動画内で、アルコールチェック時の運転者の顔が容易に識別できる場合は、改めての写真撮影は不要です。

○正しいアルコール数値を計測するために、メーカーが指定する測定方法を守りましょう。

○検査中の運転者の顔が容易に確認できない電話点呼の場合、顔写真を撮影・保存することが必須ですが、ドライブレコーダーによるアルコールチェック時の映像で代えることも可能です。

記録の 保存

保存期間を3年に延長

運送引受書

手数料の額を記載した書類

業務記録

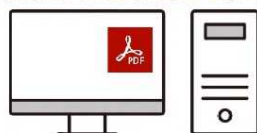
運行指示書

点呼の記録(電子ファイル必須!) ※いずれも令和6年4月1日分～

運送引受書、手数料の額を記載した書類、業務記録、運行指示書の保存は、紙でも電子ファイルでもどちらでも可ですが、保管場所を考えると電子ファイルがオススメです。ただし、**点呼の記録は電子ファイル保存が必須**です。



スキャンでもOK!
ただし改ざんが容易でない方法(PDF等)で保存
(点呼日から1週間以内にPC等に保存)



電子ファイルで保存した場合は、紙での保存は不要です
必要なデータが容易に確認できるように整理しましょう



複数年度にまたがるなど、継続した契約に関する書類は、どの日から起算して3年間保存すればよいのですか？

契約終了日を1日目とし、3年間の保存をお願いします。なお、運賃や諸条件が3年以上前の引受書(契約書)でしか確認できない場合は、その原契約も保存をお願いします。



点呼の記録を電子ファイルとして保存するために、新たに点呼記録システムを導入しなければならないのですか？

システムの導入は必須ではなく、紙媒体に記録したものをスキャンして保存する、表計算ソフトで作成したものをPDF等のデータで保存するなどの対応でも問題ありません。

保存期間を3年に延長

○保存期間 3年

○運送引受書、手数料額を記載した書類、業務記録、運行指示書、点呼の記録は**令和6年4月1日分以降は保存期間が延長**されます。

○**点呼の記録**に関しては、**電子ファイル保存が必須**となっております。

○システムの導入は必須ではなく、紙媒体に記録したものをスキャンして保存する、表計算ソフトで作成したものをPDF等のデータで保存するなどの対応でも問題ありません。

運行記録計

デジタコの使用と 運行記録の3年間記録保存

デジタル式運行記録計（デジタコ）の使用が必須になります。



デジタコの管理ソフトの中には、運行管理や労務管理、ドライバーの運転ぶりを把握できたり、燃費改善に役立つ機能がついているものもあります。ドライバーの指導監督にご活用ください。



Q すべての貸切バスが令和6年4月からデジタコ必須となるのですか？
A 新車（令和6年4月1日以降に新規登録を受けたもの）は令和6年4月1日から、既販車は令和7年4月1日から必須となります。

Q 学校の送迎など特定旅客に近い形態で運行を行っていますが、義務付けの対象になりますか？
A 運行形態が貸切契約の場合は、その運行の実態や車両の形状に関わらず、デジタル式運行記録計の使用が義務となります。

Q デジタコを装着できないバスを運行しているのですが…
A ボンネットバスのように、年式が非常に古く、デジタコを装着できない車両は義務付けの対象外です。その場合、複数の運行記録計のメーカーから、デジタル式運行記録計の装着が困難である旨の回答文書（書面やメール等）をもらい、その回答について車両を保有しなくなるまで保存してください。

★国土交通省の補助金もご活用ください（事故防止対策支援推進事業、～令和6年1月末まで）
※予算上限に到達すると、その時点で受付が早期終了となる場合があります
※「自動車運送事業の安全総合対策事業」の予算消化率をご確認いただけます
（公財）日本自動車輸送技術協会 <https://jata-shinsei.my.site.com/portal/>



■対象：中小企業のバス事業者等
・運行管理の高度化支援
・過労運転防止の先導組支援

※補助上限額や対象機器などの詳細は左のQRコードよりご確認ください。

<https://www.mlit.go.jp/iidosha/anzen/subcontents/jikoboushi.html>

デジタコの使用と運行記録の3年間 記録保存

○保存期間 3年

○デジタル式運行記録計（デジタコ）の使用が必須になります。

○令和7年4月1日以降は全車両必須となります。

○運行形態が貸切契約の場合は、その運行の実態や車両の形状に関わらず、デジタル式運行記録計の使用が義務となります。

○年式が非常に古く、デジタコを装着できない車両（ボンネットバス等）は義務付けの対象外です。

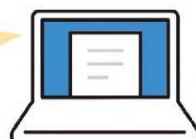
貸切バス事業者の安全対策の強化

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 実技指導時の写真や動画を掲載する必要はありますか？

A 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 実技指導の具体例を教えてください。

A 国土交通省では、初任運転者等に対する指導監督指針の内容をご案内しております。詳細は下記のお役立ちリンクのQRコードよりご確認ください。

お役立ちリンク



○改正された省令・通達等の全文
(令和5年10月10日公布)



○運転者に対する指導監督指針の内容

公表すべき内容の追加

○各社がインターネット等で公表すべき安全に係る取組の内容として、初任運転者に対して行う「安全運転の実技指導」を追加します。(令和6年4月1日以降に報告を行うものから適用されます)

○初任運転者に対して行う、20時間の実技指導(添乗付き)について、実施ルートや時期、車種区分、指導の具体内容、添乗者の指導歴等をホームページに掲載ください。

制度の概要についてはパンフレットや動画解説によって周知を図っておりますので、以下お役立ちリンクのQRコードからアクセス可能です。

貸切バス事業者のみなさま

令和6年4月1日スタート

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



お問合せはお近くの運輸局または運輸支局までお願いします。

運輸局連絡先

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

お役立ちリンク



貸切バス事業者のみなさま



貸切バス事業者様向けの解説動画
(国土交通省YouTubeチャンネルへ遷移します)



改正された省令・通達等の全文



運転者に対する指導監督指針の内容

貸切バス運転者に対する実技指導の解説動画

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



解説動画
国土交通省YouTube

<例>

- ①夜間・繁華街
- ②長い下り坂
- ③高速道路
- ④ヒヤリハット事例

貸切バス事業者の安全対策の強化

○令和5年10月10日に改正された、貸切バスの安全性向上のための制度改正内容の周知のため、貸切バス事業者の方々において必要となる対応について、パンフレット及び動画を作成し、国土交通省HP、国土交通省YouTubeチャンネルにて公開。

貸切バス事業者のみなさま

令和6年4月1日スタート

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



お問い合わせはお近くの運輸局または運輸支局までお願いします。

運輸局連絡先

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

 国土交通省

点呼 点呼の様子を動画保存

保存期間 90日間

1日の乗務の前後等を実施している点呼では、運転者の方の酒気帯びの有無や、疲労・睡眠不足の状況などを確認しますが、その様子の一部始終を動画で撮影・保存してください。



点呼実施者・運転者の映像と音声の両方が必要



後方から運転者を撮影しており、識別が困難

- 天井に備え付けの監視カメラ、スマートフォン、パソコン内蔵のWebカメラで保存する等、機密は問いません。※映像と音声の両方記録できること、運転者を識別できることが必須
- 電話点呼の場合は、点呼実施者・運転者双方のやり取りの録音のみでOKです。スマートフォンの録音アプリ、通信事業者が提供する通話録音サービス、電話のスピーカーフォンとボイスレコーダーで保存する等、録音方法は問いません。
- 機器が故障した場合は、故障内容及び日時を記録して電磁的方法で90日間保存し、機器を速やかに修理、交換してください

撮影日が分かるよう、ファイル整理をお願いします（ファイル名や保存日など）



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



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

パンフレット（一部抜粋）

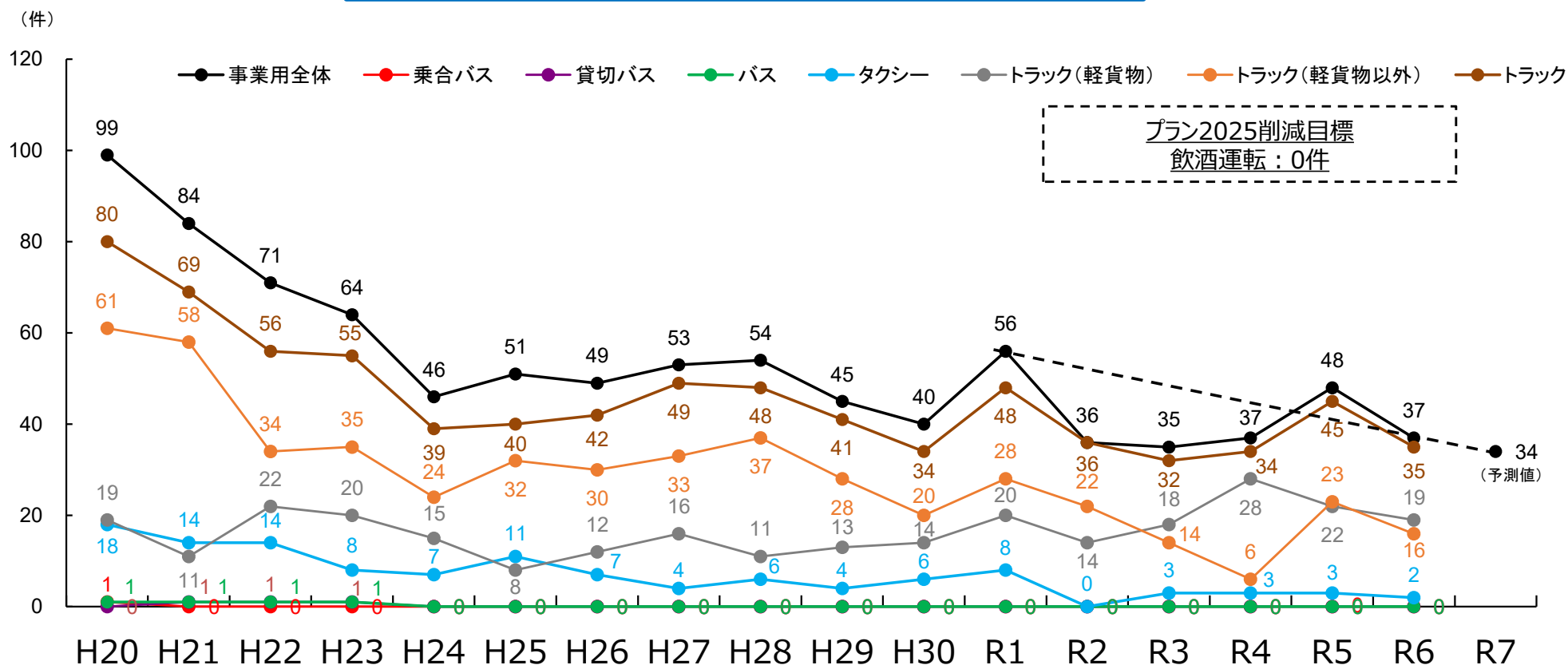


解説動画



- 事業用自動車による令和6年の飲酒運転事故件数は37件で、その内35件がトラックにおける事故。
- 令和元年と比較して令和6年の飲酒運転事故件数は、全モードにおいて減少している。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」



飲酒運転防止を目的とし、

- 1章: 飲酒運転防止対策の必要性
- 2章: 事業者による運転者へのアルコール依存症の把握
- 3章: スクリーニング検査※
- 4章: アルコール依存症検査※における事業者の対応

について記載。飲酒傾向の強い運転者への対処についても具体的な方法を掲載。

国交省HPにて公開中のほか、業界団体を通じて周知。

改正後自動車事故報告書裏面(抜粋)

氏名	性別	年齢	年	月	日
本務・臨時の別	1 本務	2 臨時			
自動車運送事業に就く者として勤務している者	☆ 事故発生日以前1ヶ月間に出勤しなかった日数				
☆ 業務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離					
☆ 最近出勤しなかった日から事故日までの乗務日数及び乗務距離の合計					
損害の程度	1 死亡	2 重傷	3 軽傷		
シートベルトの着用状況	1 着用	2 非着用	3 非着用		
☆ 交替運転者の配	1 有	2 無			
☆ アルコール依存症のスクリーニング検査の受診状況	1 有	2 無			
☆ 飲酒の時点及びその飲酒量	1 運行前	2 運行中			
☆ 過去3年間の事故の状況					
☆ 過去3年間の道路交通法の違反の状況					
☆ 過去3年間の適性診断の受診状況	1 有	2 無			
☆ 最近の健康診断の受診年月日					

※自動車事故報告規則を令和6年10月に改正し、検査の実施状況の報告を求める。
(令和7年4月1日より施行)

(2) アルコール依存症の症状

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。

1. 渴望



- ✓ 仕事中でも酒の事ばかり考えている
- ✓ 仕事中でも飲んでしまう
- ✓ 仕事が終わったら1人でも必ず飲みに行く
- ✓ 隠れてでも飲んでしまう
- ✓ お酒が手元ないと不安
- ✓ お酒のためなら面倒くさがらずに出かけられる

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)

アルコール依存症が疑われる症状を紹介！

(3) 事業者として気を付けておくべきこと

アルコール依存症になると、飲酒をコントロールできなくなるため、運行途中の休息期間中でも、飲みたい気持ちを抑えられず、飲酒をしてしまうことが考えられます。

事業者としては、以下のようなケースについても気を配る必要があります。

仮眠前の寝酒で飲むケース



食事休憩で飲むケース



荷卸し後、帰社前に飲むケース



事業者として気を付けるべきこと、
飲酒問題への不適切な対応例についても解説！

■ 酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化

(新設)

● 飲酒運転防止に係る指導監督義務 初違反 100日車 再違反 200日車

(酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合。ただし、当該運転者に係る飲酒運転防止に関する指導について、明らかに実施されていることを指導記録により事業者が証明した場合を除く。)



(従前)

● 処分日車数による行政処分に加え、7日間の事業の停止処分を付加 (①、②に該当する場合)

① 救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、酒気帯び運転を伴う重大事故を引き起こしたとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合

② ①の違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合

● 処分日車数による行政処分に加え、3日間の事業の停止処分を付加 (①、②に該当する場合)

① 救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、酒気帯び運転を行ったとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合

② ①の違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合

※ 上記指導監督違反に加えて、酒酔い・酒気帯び運行の際に点呼未実施についても、違反行為として新設

(新設)

● 飲酒運転防止に係る点呼実施義務 初違反 100日車 再違反 200日車

(酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合。ただし、当該運転者に係る点呼について、明らかに実施されていることを点呼記録により事業者が証明した場合を除く。)

■ 疾病、疲労等のおそれのある運行の業務(健康診断未受診者)に係る行政処分基準の強化

未受診者数	初 違 反		再 違 反	
	警 告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
1名	警 告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
2名	20日車	(変更なし)	40日車	(変更なし)
3名以上	現 行40日車	改正後15日車／未受診者1名	現 行80日車	改正後30日車／未受診者1名

【自動車運転者の労働時間等の改善のための基準】

厚生労働省において令和4年12月23日に改正され、令和6年4月1日から適用

令和
6年4月~
適用

バス運転者の

労働時間等の
改善基準の
ポイント

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)は、バスなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めています。

令和6年4月1日から、自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準も改められています。このパンフレットでは、バス運転者に適用される基準のポイントを説明します。

バス運転者の改善基準告示

令和6年4月~適用

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	①②のいずれかを選択
	①1か月(1年)の基準 1年：3,300時間以内 1か月：281時間以内 ②4週平均1週(52週)の基準 52週：3,300時間以内 4週平均1週：65時間以内
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
運転時間	2日平均1日：9時間以内 4週平均1週：40時間以内 【例外(貸切バス等乗務者^(注1))の場合】 労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上) 高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に伴う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
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる^(注2、注3) 勤務終了後、通常通りの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗客予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(雪警発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・分割休息は1回4時間以上 ・休息期間の合計は11時間以上 ・2分割のみ(3分割以上は不可) ・一定期間(1か月)における全勤務回数(2日の1)が限度
	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) ※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ※4：身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1度以上あること
	【例外】①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 ①車両内ベッドが設けられている場合 ②※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合
	隔日勤務(乗務の必要上やむを得ない場合) 2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない
休日労働	フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成19年労働省令第7号)をいう。
(注2)本告示は、令和4年厚生労働省令第37号による改正の改善基準告示の施行期日(令和6年4月1日)から適用されている。
(注3)本告示は、令和4年厚生労働省令第37号による改正の改善基準告示の施行期日(令和6年4月1日)から適用されている。

2024.12

メールマガジンの配信

- 国土交通省で収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものを情報提供することで、事故防止の取組への活用を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始し、**毎週金曜日に定期配信**。（令和8年3月27日に第855号を配信）
- **購読者数は**運送事業者や運行管理者等をはじめとして**2万人を突破**。

メールマガジンの登録方法

メールマガジン「事業用自動車安全通信」は、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として毎週金曜日に配信しています。
国土交通省HPから配信登録をお願いします。

国土交通省 検索

① 国土交通省HPから「自動車」を選択します。



② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



③ 「自動車総合安全情報はこちら」を選択します。

◆自動車総合安全情報はこちら

④ 「事業用自動車安全通信」を選択し、配信登録をお願いします。

メールマガジン
「事業用自動車安全通信」

※ 携帯電話、スマートフォンからの登録はこちら ➡



◆◆◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」第855号（R8.3.27）◆◆◆

＝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19日～3月26日分）

- (1) 法人タクシーの転覆事故
- (2) 大型トラックの衝突事故

2. トピック

- (1) トラックの安全運行の徹底について
（※新着情報）
- (2) 「運転者交替による疲労の蓄積の防止」及び「事故後の対応」の重要性
～高速乗合バスの追突事故から得た教訓～
事業用自動車事故調査報告書を公表します
（※新着情報）

ご視聴ありがとうございました。