

# 事業用自動車総合安全プラン2009

---

～講ずべき施策の進捗状況～

(参考資料)

平成22年4月28日  
自動車交通局

旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令並びに関係通達の改正について

国土交通省では、事業用自動車における事故削減を図るため、事業用自動車に係る総合的安全対策委員会によりまとめられた『事業用自動車総合安全プラン2009』（平成21年3月）を踏まえ、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）及び貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）並びに関係通達の一部を改正しましたのでお知らせします。

## 1. 趣旨

「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、事業用自動車の飲酒運転ゼロの目標を達成するため、点呼時にアルコール検知器の使用を義務づける等の改正を行います。

## 2. 概要

### (1) 公布即施行

- ・酒気を帯びた乗務員を乗務させてはならないことを明確化します（旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正）。
- ・運行管理者の補助者となることができる要件として、運行管理者資格者証の交付を受けている者を追加します（旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正）。
- ・上記の補助者が、運行管理者の指示を仰がずに、又は指示に反して不適切な業務を行った場合には、運行管理者資格者証の返納を命じることができることとします（関係通達の一部改正）。

### (2) 来年4月1日から施行

- ・事業者は、点呼時に酒気帯びの有無を確認する場合には、目視等で確認するほか、アルコール検知器を用いてしなければならないこととします（旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正）。
- ・事業者は、営業所ごとにアルコール検知器を備え、常時有効に保持しなければならないこととします（旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正）。
- ・このため、事業者は、アルコール検知器の故障の有無を定期的を確認しなければならないこととします（関係通達の一部改正）。
- ・電話点呼の場合には、運転者にアルコール検知器を携行させ、検知結果を報告させる等により行うこととします（関係通達の一部改正）。



3. 公布日及び施行日

- 2. (1) 公布 平成22年4月28日  
施行 平成22年4月28日
- 2. (2) 公布 平成22年4月28日  
施行 平成23年4月1日

【問い合わせ先】

国土交通省自動車交通局安全政策課 大森、森高、松井  
電話 03-5253-8111（内線41622、41623、41624）  
電話 03-5253-8566（直通）

## 点呼の際のアルコール検知器の使用等が義務化されました

事業用自動車の運転者の飲酒運転を根絶するため、平成23年5月1日より、運送事業者が運転者に対して実施することとされている点呼において、運転者の酒気帯びの有無を確認する際にアルコール検知器を使用すること等が義務化されました。

概要は以下のとおりです。

### ◇対象となる事業者◇

- 一般旅客自動車運送事業者
- 特定旅客自動車運送事業者
- 一般貨物自動車運送事業者
- 特定貨物自動車運送事業者
- 貨物軽自動車運送事業者

※ これらの他、貨物自動車運送事業法第三十七条第三項の特定第二種貨物利用運送事業者も対象となります。

### ◇アルコール検知器の備え付け◇

- 営業所ごとにアルコール検知器を備える。
- 遠隔地で乗務を終了または開始する場合は、運転者に携帯型のアルコール検知器を携行させる。

### ◇点呼時の運転者の酒気帯びの有無の確認の際のアルコール検知器の使用◇

- 乗務の開始前、終了後等において実施することとされている点呼の際に、運転者の顔色、呼気の臭い、応答の声の調子を目視等で確認することに加え、アルコール検知器を使用することにより、運転者の酒気帯びの有無を確認する。

## ◇アルコール検知器の保守◇

運行管理者はアルコール検知器を故障がない状態で保持しておくために、アルコール検知器の製作者が定めた取扱説明書に基づき、適切に使用し、管理し、及び保守するとともに、次の事項を実施しなければいけません。

### ○毎日確認(※)

- ・電源が確実に入ること。
- ・損傷がないこと。

※ [ 遠隔地で乗務を終了または開始する場合等、アルコール検知器を運転者に携行させ、又は自動車に設置されているアルコール検知器を使用させる場合にあっては、運転者が所属営業所を出発する前に実施すること。 ]

### ○少なくとも週1回以上確認

- ・酒気を帯びていない者がアルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知しないこと。
- ・アルコールを含有する液体又はこれを希釈したものを、口内に噴霧した上でアルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知すること。

※アルコール検知器メーカーから販売されているキットを使用することもできます。

※なお、アルコール検知器義務化の詳細については、下記URLをご覧ください。

○平成22年4月28日公布分

([http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000038.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000038.html))

○平成23年3月31日公布分(震災による義務化の延期)

([http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000051.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000051.html))

## アルコール検知器義務化に関してよくある質問

よくある質問に対する回答を掲載しましたのでご覧下さい。  
これら以外については、国土交通省自動車交通局安全政策課 TEL:03-5253-8111  
(内線41624)までお問い合わせ下さい。

Q1 自家用有償旅客運送者も、アルコール検知器の使用義務の対象となりますか。

A:自家用有償旅客運送者は対象となりません。

Q2 個人タクシーや貨物軽自動車運送事業者も、アルコール検知器の使用義務の対象となりますか。

A:個人タクシーや貨物軽自動車運送事業者も対象となります。

Q3 アルコール検知器について、国土交通省が推奨する検知器はありますか。

A:アルコール検知器について、国土交通省の推奨は行っておりません。

Q4 アルコールの数値ではなく、赤、黄、緑などのランプで表示するものでも問題ありませんか。

A:問題ありません。

Q5 アルコール検知器の取扱説明書に0.05未満は0と表示しますと記載されていますが、このアルコール検知器を使用しても問題ありませんか。

A:問題ありません。

Q6 アルコールの測定結果が自動で記録紙に印字できなければいけませんか。

A:自動での記録は必要ありません。(点呼簿への記載はアルコール検知器使用の「有・無」、酒気帯びの「有・無」、の記載で差し支えありません。)

Q7 アルコール検知器に、自動車に備えられたアルコール検知器(アルコールインターロック装置)は含まれますか。

A: アルコールインターロック装置も含まれます。

Q8 車庫に駐車してあるアルコールインターロック装着車両を用いて、酒気帯びの確認をする場合、点呼はどのように行えばよいですか。

A: 運行管理者が車庫に出向き点呼を実施する必要があります。

Q9 アルコール検知器について、他の事業者、又は他の営業所のものを使用しても問題ありませんか。

A: 点呼時に酒気帯びの有無を確認するために使用するアルコール検知器は点呼を受ける運転者が所属する営業所のものに限りします。

Q10 泊まりを伴う運行の場合、電話点呼をしなければなりません、その際のアルコール検知器の使用はどのようにすれば良いのですか。

A: 電話点呼の際には、携帯型のアルコール検知器を携行し、点呼時に使用する必要があります。

Q11 電話点呼の際、運転者はアルコール検知器の測定結果をどのような方法で運行管理者に伝えればよいですか。

A: 電話点呼の際、アルコール検知器使用の「有・無」、酒気帯びの「有・無」、について、運転者が運行管理者に口頭で伝えてください。

Q12 アルコール検知器の測定数値を、点呼簿に記載する必要がありますか。

A: 測定数値を記載する必要はありません。

Q13

アルコール検知器の毎日の点検及び毎週の点検について、実施状況を記録しておく必要がありますか。

A: 記録する必要はありません。

Q14

食べたもの等にアルコール検知器が反応してしまう場合どのようにしたらよいですか。

A: 飲食物(ガム、発酵食品等)、たばこ等の影響によりアルコール検知器が反応することがあります。

この場合には、運転者にうがいをさせる、少し時間をおいてから再度測定する等により、対応してください。

しかしながら、アフターシェーブローション、入れ歯安定剤など、体に付けるものでアルコールを含むものに反応することもあるので、運転者は、これらについてもアルコールを含まないものを使用するなど注意しましょう。

Q15

飲食していないにもかかわらずアルコール検知器が反応してしまいますがどうしたらよいでしょうか。

A: 飲食していなくても、Q14で回答したように、口の中に飲食物が残っていたりする場合があるので、運転者にうがいをさせる、少し時間をおく、アルコールを含まないものを使用するなどの対応を行ったうえで、再度測定してください。

それでも反応する場合は、アルコールが体内に残っている可能性がありますので乗務させないようにしましょう。

しかしながら、アルコール検知器によっては、疾病により体内から発生するアルコール以外の物質(糖尿病患者の体内で産生されるケトン体、体内で発生した発酵ガス)に反応することがあるとされているものがありますので、明らかに酒気を帯びてないと考えられる場合は、医師に相談しましょう。

医師の検査、診断等により、疾病により体内からアルコール以外で検知器が反応する物質が発生している可能性があるとした運転者については、当該疾病の状況が安全運転に悪影響を及ぼさないことを確認した上で、点呼時の酒気帯びの有無の確認においては、アルコール検知器の検知結果にかかわらず、運転者の顔色、声の調子、酒の臭い等から総合的に判断し運行の可否を決定する必要があります。



# デジタル式運行記録計 / ドライブレコーダー 導入のための補助制度が開始されます

5月9日(月)～20日(金)

国土交通省では、事業用車両の安全な運行を推進するため、下記の要件を満たす機器購入に対し、購入額の一部を補助する制度を実施いたします。

## 対象機器と補助額

1社あたり80万円を限度額に、下記補助額にて交付を行います。

(注意) 補助金の受付が予算を超えた場合、1社あたり上限金額が下がることがあります。

対象機器		対象経費	補助率 ※括弧内は1台あたりの補助上限
デジタル式 運行記録 計	車載器	車載器本体、記録媒体(メモリーカード等)、	1/3 (7万円)
	事業所用機器	読取装置(メモリーカードリーダー等)、 分析ソフト	1/3 (13万円)
映像記録 型ドライ ブレコーダー	車載器	車載器本体、記録媒体(メモリーカード等)	1/3 (3万円)
	事務所用機器	読取装置(メモリーカードリーダー等)、 分析ソフト	1/3 (5万円)

※デジタル式運行記録計と映像記録型ドライブレコーダーを同時に購入する場合、1台あたりの上限は車載器10万円、事業所用機器18万円

## 対象機器の主な基準

### ◎デジタル式運行記録計◎

- ・国土交通大臣による型式指定(第II編又は第III編)を受けていること。

### ◎映像記録型ドライブレコーダー◎

- ・急ブレーキ等で強い加速等が発生した場合にその前後一定時間の画面撮影ができること。
- ・撮影情報等を記録、出力することができること。
- ・上記に規定するデジタル式運行記録計のソフトウェアにおいて当該ドライブレコーダーにより記録された情報を活用できる機能を有すること。
- ・(乗合バス事業者のみ)常時記録機能と、車内撮影機能(オプションの車内カメラ等)を有すること。

## 申請期間と申請方法

●申請期間:2011年5月9日(月) - 5月20日(金) 9:00-16:00

**注意** 申請が補助金総額に達した場合、受付を途中で打ち切ることがあります

●申請先:最寄りの地方運輸局、運輸支局(沖縄は沖縄総合事務局)へ書類をご提出ください。

**注意** 郵送は認められませんのでご注意ください。

●申請書類:国土交通省ホームページよりダウンロードください。

原本1通とコピー2通、合わせて3通ご提出ください。

## 申請の流れと申請書類

### ① 交付申請

各運輸局等へ申請書類提出。提出後、国土交通省からの交付決定連絡が運輸局経由で届きます。提出書類はHPよりご確認ください。

### ② 取下げ、変更、廃止の申請

補助対象事業の申請内容に変更等が出てきた場合は、速やかに該当する申請書に記載の上、運輸局などに提出しなければならない。

- ・**取下げ**:①で受けた交付決定に不服がある場合は20日以内に取下げ申請書を提出。
- ・**計画変更**:事業の内容や金額について変更がある場合で軽微な変更以外ものは、変更申請書を提出する。(※軽微な変更:補助金の金額の変更が20%以内のもの)
- ・**中止又は廃止**:交付決定20日を過ぎたのち、対象事業の中止又は廃止をするとき、申請書類を提出。

### ③ 実績報告

補助対象事業が完了した日から1カ月以内又は翌年の3月31日のいずれか早い日までに、実績報告書を運輸局等に提出。提出後、国土交通省より額の確定通知が運輸局経由で届きます。

### ④ 補助金振込

平成23年9月29日  
自動車局

平成23年度事故防止対策支援推進事業（運行管理の高度化に対する支援）の第2次募集を行います。

国土交通省では、自動車運送事業者における交通事故防止のための取り組みを支援する観点から平成23年度事故防止対策支援推進事業(運行管理の高度化に対する支援)の第2次募集を以下の通り実施いたします。

### 1. 実施する補助事業

#### ● 運行管理の高度化に対する支援

自動車運送事業者（東日本大震災の影響の大きかった地域(東北運輸局管内、茨城県及び千葉県)の営業所に所属する車両に限る。）に対し、デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの取得に係る経費に対し補助を行います。

※補助対象地域等が平成23年5月の募集(以下「第1次募集」という)と異なりますのでご注意ください。詳細につきましては国土交通省ホームページを参照願います。

### 2. 申請の受付場所、受付期間

#### ● 申請受付場所：最寄りの各地方運輸局、運輸支局等

#### ● 申請受付時間：平成23年10月31日(月)～11月11日(金) 9時～16時

※受付終了時刻の直前は混雑が予想されますのでご注意ください。

※申請期間中に申請総額が予算額に達した場合には、申請期間中であっても申請受付を終了いたします。

#### ● 申請受付方法：申請受付場所への申請書類持ち込み（郵送不可）

### 3. 留意点

●1事業者あたりの申請額の上限を80万としていますが、申請状況により上限の引き下げ等を行う場合があります。

●機器の購入は、上記申請後に地方運輸局長から通知される交付決定の受領後に行ってください。既に購入済みの機器は補助対象となりません。

●第1次募集で交付決定を受けた事業者は、第2次募集での申請はできません。

#### 【問い合わせ先】

国土交通省自動車局安全政策課 能勢、小柳  
電話 03-5253-8111（内線41623）

平成23年3月31日

自動車交通局

## 安全性優良事業所(Gマーク認定事業所)に対するインセンティブの拡大について

国土交通省では、事業用自動車における事故削減を図るために、事業用自動車に係る総合的安全対策委員会において取りまとめられた『事業用自動車総合安全プラン2009』（平成21年3月）において、「IT点呼実施に係る要件拡大を検討する」旨の方向性が示されたことから、運送事業者に対して実施した現地調査及びヒヤリング調査の結果等を踏まえ、「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」（平成15年3月10日付国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号）の一部を改正し、Gマーク認定事業所に対するインセンティブとしてのIT点呼の実施に係る要件を拡大することとしましたので、お知らせします。

## 1. 趣旨

「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、輸送の安全を確保した上で、運行管理の効率化を図るため、IT点呼に係る要件に関し以下の内容等について改正を行います。

## 2. 主な改正概要

	改正前	改正後
点呼場所	「営業所」においてのみ実施可能。	「営業所」に加え、「 <u>車庫</u> 」においても実施可能となります。
点呼機器	「設置型端末」のみ使用可能。	「設置型端末」に加え、「 <u>携帯型端末</u> 」についても使用可能となります。 ※営業所には設置型端末の設置が必要になります。
点呼時間	「閑散時間帯（連続する8時間以内であって、原則、深夜、早朝）」に限定。	<u>「連続する16時間以内」</u> まで実施可能となります。 ※営業所と当該営業所の車庫との間でIT点呼を行う場合には、実施時間の制限は適用されません。

## 3. 施行日

平成23年4月1日

## 【問い合わせ先】

国土交通省自動車交通局

安全政策課 野沢(内線41624)

貨物課 遠藤(内線41353)

電話:03-5253-8111

## 自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書(平成22年度)

### [概要]

**[第1分冊] 事業用自動車の交通事故の傾向分析**

**[第2分冊] 乗合バスの車内事故を防止するための安全対策の  
充実に係る検討**

**[第3分冊] 社会的影響の大きい重大事故の要因分析**

平成23年6月

国土交通省自動車交通局

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

### 背景

交通事故の多くは、見かけ上運転者の運転操作ミスや交通違反等の人的要因によって発生しているため、第一義的には、運転者の教育・指導が肝要であるとされている。

しかし、事故の直接の原因が運転者であったとしても、その背景に運転操作を誤ったり、交通違反をせざるを得なかったりすることに繋がる要因・背景が潜んでいることが少なくない。特に、自動車運送事業用自動車（以下「事業用自動車」という）にあつては、運行を管理しているのは、運転者自身でなく、雇い主等であり、何らかの制約の中で運転業務を行っているのが通常であるため、事業者が運輸安全マネジメントにより事故を防止する取組みを推進するために、事故の原因を追及し改善策を検討する必要がある。

平成11年6月の運輸技術審議会の答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」には、「安全対策を効果的に実施するため、必要な分野について、特に詳細な分析、いわば事故の『解剖』を行うとともに、具体的なプログラムに沿って全国的な情報収集ネットワークを構築することが必要である。」と述べられており、具体的な手法として、運輸支局又は地方運輸局（以下「運輸支局等」という）が自ら事故事例を収集し、詳細な調査を実施するとともに、自動車交通及び安全解析に携わる関係専門家により、運輸支局等が収集した事故情報を詳細に分析し、再発防止を意図した交通安全対策に活かしていく必要があるとされている。

これらのことから、事業用自動車の事故について、事故の経過、運転者の状況、運行管理の状況、車両の状況等の情報を収集し、さらに、収集した事故情報を効果的に再発防止対策の立案に反映させるために、事故発生の要因及び背景を主に4つの要素（運転者面（Man）、車両面（Machine）、走行環境面（Media）、管理面（Management））の4M側面に整理し、科学的な究明・分析を行うことを目的として、平成11年度から一部の地域でモデル的に開始した「自動車事故対策パイロット事業」を足がかりに、平成13年度から「自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業」として実施しているところである。

# 1. 事業用自動車の交通事故の傾向分析

## (1) 交通事故件数全体の推移

平成 22 年中に全国で発生した交通事故の件数は 725,773 件であり、そのうち、事業用自動車は 51,061 件となっている。

事業用自動車については、「事業用自動車総合安全プラン 2009（平成 21 年 3 月）」において、平成 30 年までの 10 年間で人身事故件数を半減（3 万件/年）、中間年である平成 25 年には 4 万 3 千件とする目標値が示されている。

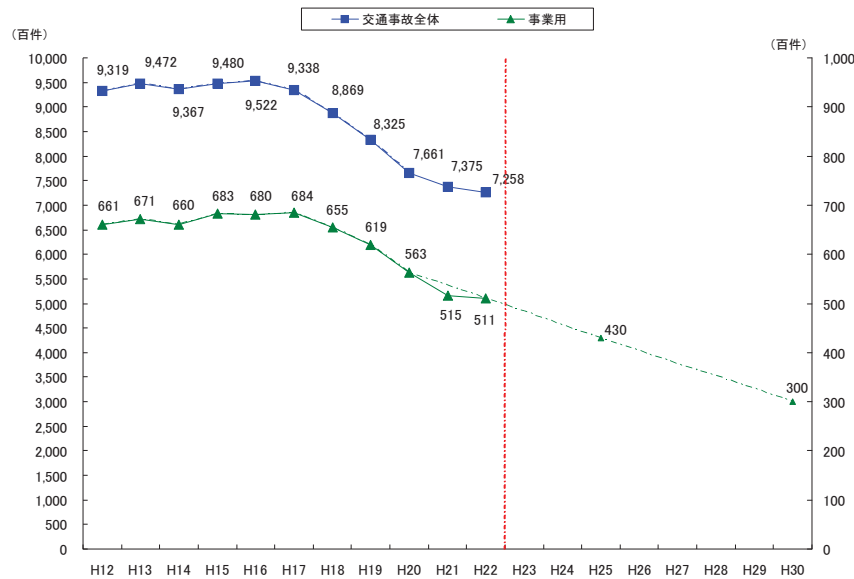


図 1 交通事故発生状況の推移

出典：警察庁「交通統計」  
 (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」

## (2) 交通事故における死者数の推移

平成 21 年中に全国で発生した交通事故の死者数は 4,914 人であり、そのうち、事業用自動車は 468 人となっている。

平成 21 年 1 月に政府が掲げた、平成 20 年から平成 30 年の 10 年間に交通事故死者数を半減させ、2,500 人以下とする目標値を受けて、「事業用自動車総合安全プラン 2009」においても、同 10 年間で事業用自動車の死者数を半減させ、平成 30 年には 250 人/年とする目標値が示されている。

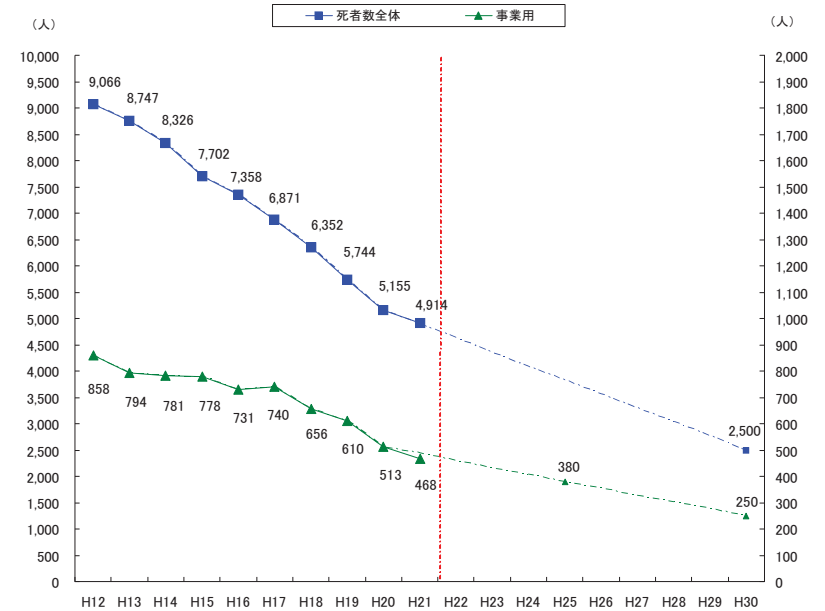


図 2 死者数の推移

出典：警察庁「交通統計」  
 (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」

(3) 走行距離1億キロあたり業態別交通事故件数の推移

トラックは自動車全体よりも走行距離あたりの死亡事故件数が多いが、その差は年々小さくなり、平成21年はほぼ同じとなっている。

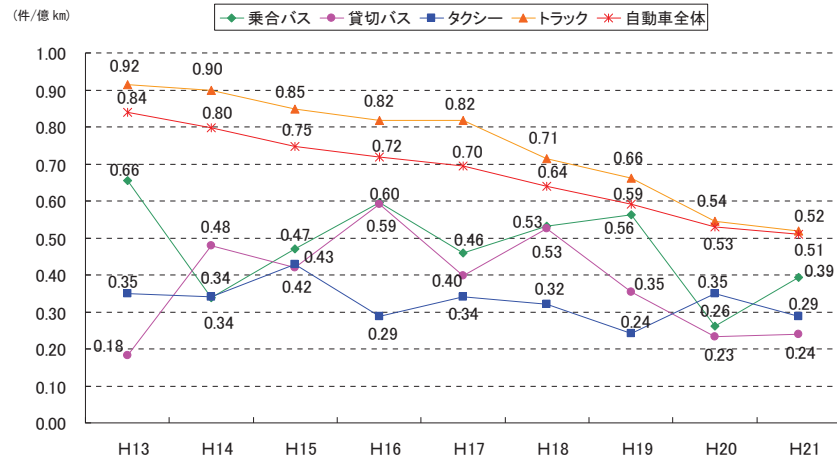


図3 事業用自動車の業態別死亡事故件数の推移(走行距離1億キロあたり)

出典：(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」  
警察庁「交通統計」(自動車全体は各年11月末までの死亡事故数を使用)

2. 乗合バスの車内事故を防止するための安全対策の充実に係る検討

乗合バスの車内事故発生件数は、平成18年度に本検討会がとりまとめた「バスの車内事故を防止するための安全対策の提言」(以下、「提言」という。))及び(社)日本バス協会の「バスの車内事故防止キャンペーン」を踏まえて行われた各バス事業者の取組みにより、平成18年までの増加傾向から一転して、平成19年以降は減少傾向にあります。しかしながら、依然として重傷事故の件数は多く(平成21年の車内事故の重傷者数は93人、また、発進時の事故をみると、平成21年は平成19年とほぼ同じ事故件数にとどまっている等、さらなる取組みが必要となっています。

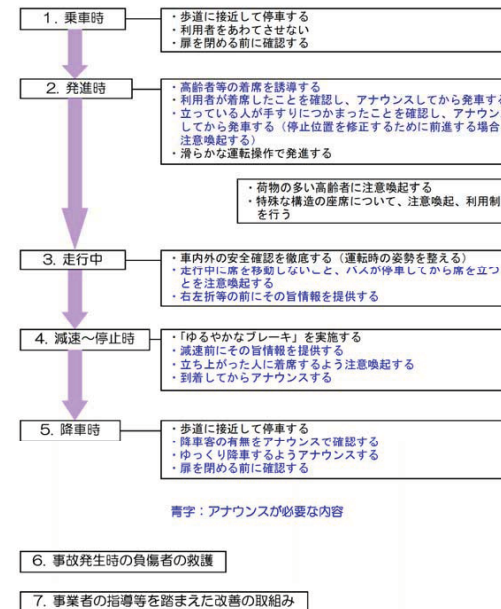
このため、本検討会が「提言」を発表してから3年以上経過したこともあり、乗合バス事業者における提言の実施状況等を把握し、これまでの安全対策について検証することにより、「提言」をさらに充実するために更なる安全対策を検討しました。

(1) バス事業者による車内事故防止の取組み

「乗合バスの車内事故を防止するための安全対策の充実に係る検討」と、安全対策の要点を簡潔にとりまとめることによりバス事業者が手元で利用しやすくした「安全対策実施マニュアル(運転者用及び事業者用)」を別冊として作成しました。

「安全対策実施マニュアル(運転者用)」の構成

運転者は、乗合バスの車内事故を防止するため、以下の手順により安全確認、車内アナウンス、運転操作などを実施することが必要です。



「同、事業者用」の構成

- 車内事故削減目標の設定
- ゆとりある運行の実施
- 車両構造の改善
  - 車内ミラーの大型化 等
- 利用者が不安定になる動作の削減
  - ICカード、高齢者優待乗車証を普及させる
  - 利用者の現金支払い時の負担を軽減する
- 運転者の指導
  - 高齢者の特性に関する指導
  - 指導内容の充実
    - 注意喚起に効果的なアナウンスを訓練する
    - 運転者の安全確認等を個人指導する 等
- 高齢者等への啓発
  - 車内事故防止対策の必要性を周知する 等
- 車いす使用者等の安全確保
  - 車いす使用者への対応
  - 視覚障害者への対応

## (2) 高齢者等への啓発活動

利用者向けパンフレットを製作し、自動車交通局のホームページから自由にダウンロードできるようにしました。

**なくそう! バス車内での転倒**

- バスの発進時に手すりにしっかりとつかまっていなかった。
- 次のバス停で降車するため、バスの走行中に出口に向かって移動していた。

などにより、バス車内で転倒する事故が多発しています。

転倒を防止するため、バスの発進を含め、バスの走行中は、

- ◎着席しましょう。
- ◎立っている場合は、手すりなどにしっかりとつかまりましょう。

特に高齢者の方は、転倒しやすく、また、転倒すると骨折しやすいため、環たきりの生活になる危険があります。このため、

- ◎高齢者の方などは、転倒の危険性を認識して、着席等を心掛けましょう。
- ◎周りの人達は、高齢者の方などに座やつかまりやすい場所を譲りましょう。

国土交通省

1. 乗合バスの車内での転倒事故により、多くの高齢者が重傷を負っています

- 平成21年の乗合バスの車内事故による重傷者数：93名
- そのうち65歳以上の者が占める割合：52.8%
- 転倒して重傷を負った高齢者の多くは、手足が不自由になったり、環たきりの生活になっていたりしています。

2. バスの走行中に席を立とうとしたり、手すりなどにしっかりとつかまらずに立っていると、転倒の危険性が高まります

- バス運転者が急を付けて運転していても、ゆをを握りしめるブレーキを掛ける場合もあるため、このような場合に対応できるようにする必要があります。
- 高齢者の方などは、バスに乗車したら、必ず、着席するか、手すりなどにしっかりとつかまっで、転倒しないようにしましょう。
- 周りの人達は、高齢者の方などに座やつかまりやすい場所を譲りましょう。

3. 転倒しないためには、安定した履き物や、手が空くショルダーバッグなどの使用を心掛けることも重要です

- バス車内で、しっかりと立てるより、また、よろけた場合でも立ちぬれるような履き物を使用しましょう。
- 勝手に荷物を持っていると、手すりなどにしっかりとつかまることができなくなりますので、荷物はショルダーバッグなどを使用して、手すりなどにしっかりとつかまられるようにしましょう。

発行：国土交通省自動車交通局安全政策課  
〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2-1-3 TEL03-5253-8111

## (3) 車内事故防止の環境づくり

高齢者等の着席を必要としている人に、周囲が席をゆずりやすくする「おもいやりマーク」をつくりました。席を必要とする人がこのマークを身につけることにより、バス車内等での席のゆずり合いを促し、転倒事故を防止する一助となることを願います。



「おもいやりマーク」

「おもいやりマーク」は、国土交通省のホームページからダウンロードする等により、個人、自治体、民間団体、バス事業者、鉄道事業者等の方々が自由に使用できますので、積極的にご活用下さい。

## 3. 社会的影響の大きい重大事故の要因分析

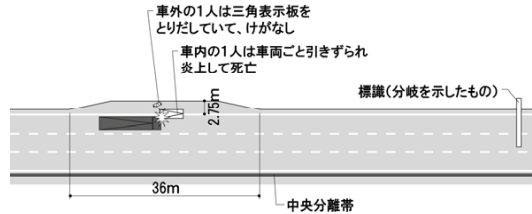
事業用自動車の事故の要因を調査・分析し、同種事故の再発防止を図るため、社会的影響の大きい重大事故のうち、運送事業者の事故防止の取組みにおいて参考になると考えられる10事例について、要因分析と再発防止策を以下のとおりまとめました。

① コンテナセミトレーラをけん引したトラクタが交差点で横転した事故【貨物】	
<p>(事故概要)</p> <p>コンテナセミトレーラをけん引したトラクタが、約 68 km/h の速度で走行中、車線が右方向にカーブしている交差点を通過しようとしたところ、対向してきた車両が当該トラクタの直前を右折して横切ったため、当該トラクタは約 58 km/h まで減速したが、横転し、信号機及びガードレールに接触した。この事故により、当該トラクタの運転者は軽傷を負った。</p>	
要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者は通り慣れた道路を走行していたにもかかわらず、横転する可能性が高い速度で走行していたことから、運転に集中せずに漫然運転を行っていた可能性が考えられる。</li> <li>・運転者は、事故日前1ヶ月間の勤務において、改善基準告示違反の就労をしている、事故日前日も十分な休息期間をとっていないことにより、過労状態であった可能性が考えられる。</li> <li>・事業者においては、社長が運行管理者として選任されていたが、運行管理者又は補助者の資格のない者が点呼を実施していた。</li> <li>・当該運行に関する指示は、荷積み及び荷卸しの場所と時間だけであり、危険箇所に関する指示はなかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者は、制限速度を遵守し、コンテナセミトレーラの構造上の特性を理解した上で、走行環境に応じた速度で走行する。</li> <li>・運転者は、過労が運転に及ぼす危険性を認識し、疲労を感じた時は休憩などの対応を行う。</li> <li>・運行管理者は、自動車運転者の労働時間等改善のための基準に関する違反とならないよう乗務割を作成し、これに従って、運転者に対する運行指示を行う。</li> <li>・点呼は、運行管理者又は補助者が実施する。特に、運行経路については、注意が必要な箇所の地図などを作成して示すなどにより、運転者に対して注意喚起を行う。</li> </ul>



**② 高速道路でタンクローリーが非常駐車帯に駐車していた乗用車に追突した事故【貨物】**

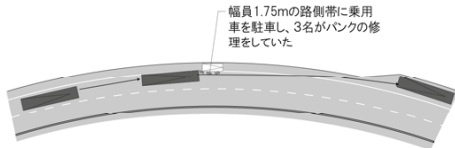
(事故概要)  
 タンクローリーが高速道路を走行中、前方左側の非常駐車帯に駐車していた乗用車に追突した後、当該乗用車を約 110m 引きずった後に当該乗用車とともに炎上した。  
 乗用車に乗車していた運転者 1 名が死亡した。



要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は、前方の道路案内標識を見ていて、非常駐車帯に駐車していた乗用車に気付くのが遅れた。</li> <li>運転者は、事故日前 1 ヶ月間の勤務において、改善基準告示違反の就労をしており、事故後に疲労のあったことを証言している。</li> <li>事業者は、「改善基準告示」における「連続運転」について誤って理解していた。</li> <li>当該営業所では、年間計画による指導に運転者が必ずしも参加する必要がなかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は、運転中は運転に集中し、前方に注意して走行する。</li> <li>運転者は、疲労の蓄積や動体視力の衰えが運転に及ぼす危険性を認識し、疲労を感じた時は、休憩する等の対応を行う。</li> <li>運行管理者は、「自動車運転者の労働時間等改善のための基準」を遵守するため、基準の内容を正しく理解するとともに、これに基づく乗務割を作成し、運転者に対する運行指示を行う。</li> <li>運行管理者は、年間計画に基づいて、全ての運転者に対して網羅的に指導・監督を行う。</li> </ul>

**③ 高速道路で大型トラックが故障車両から降りていた乗員を撥ねた事故【貨物】**

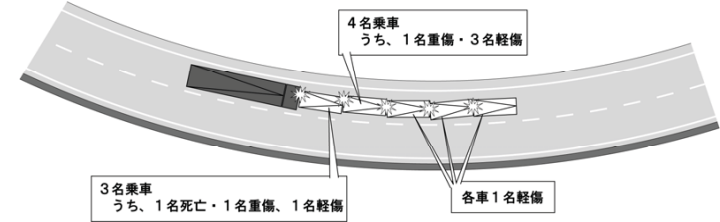
(事故概要)  
 大型トラックが高速道路を走行中、路側帯で乗用車のパンク修理をしていた 3 名をはね、死亡させた。



要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者が前方の景色に見入り注意力を欠いた漫然運転状態であったため、路上にいた 3 名に気付くのが遅れたことにより事故が発生した可能性が考えられる。</li> <li>運転者は、事故日前 1 ヶ月間の勤務において、改善基準告示違反の就労をしている、事故日前日も十分な休息期間をとっていないことにより、過労状態であった可能性が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は、運転中は運転に集中し、前方に注意して走行する。</li> <li>運転者は、過労が運転に及ぼす危険性を認識し、疲労を感じた時は、休憩する等の対応を行う。</li> <li>運行管理者は、「自動車運転者の労働時間等改善のための基準」に違反しないよう乗務割を作成し、これに従って運転者に対して運行指示を行う。</li> </ul>

**④ 高速道路で大型トラックが渋滞中の車列に追突した事故【貨物】**

(事故概要)  
 大型トラックが高速道路を運行中、当該トラックの運転者が運転席後方の自分の荷物をとろうとして、わき見運転となり、他の事故により発生していた前方の渋滞に気付くのが遅れ、この渋滞の最後尾の乗用車に追突し、5 台を巻き込む多重事故となった。  
 この事故により、追突された乗用車の乗員のうち 1 名が死亡、2 名が重傷、7 名が軽傷を負った。



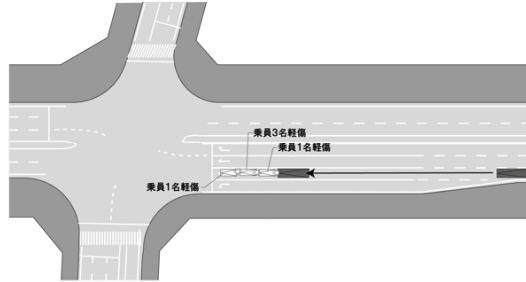
要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は、座席後部のベッドに置いていたカバンから財布を取り出そうとして、わき見運転をした。</li> <li>運転者は、渋滞情報を確認していたが、事故現場地点まで渋滞が及んでいるとは思っていなかった。</li> <li>運転者はあらかじめ予定されていた時間より早く出勤し、運行管理者が不在であったため、運行管理者による電話点呼を受けた後、出庫した。</li> <li>当該事業所では、高速道路におけるわき見運転の危険性、渋滞への注意等が指導されていなかった可能性が考えられる。</li> <li>運転者は、わき見運転をしていたため、前方で渋滞により停車中の車両に気付かず発生したと認められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は、運転中の車両が、1 秒間に移動する距離を知るなど、わき見運転の危険性を理解し、運転中は、運転に集中してわき見運転をしない。</li> <li>高速道路では、情報に基づいて、前方をよく注意し、渋滞後尾が確認できるようにしておく。</li> <li>運行管理者は、点呼を必ず対面で行い、必要な指示を行うとともに、運行時の安全確保に必要な指導・監督を実施する。</li> <li>運転者の安全運転を支援するとともに、事故時の被害の軽減を図るため、ASV 技術の一つである衝突被害軽減ブレーキを装備した車両の導入を促進する。</li> </ul>

⑤ 酒気帯び運転の大型トラックが赤信号で停車中の乗用車に追突した事故【貨物】

(事故概要)

大型トラックの運転者が、赤信号で停車していた3台の車列に気付くのが遅れ、急制動をしながらハンドルを右に切ったが、間に合わずに車列の最後尾に追突した。

この事故により、追突された3台の乗用車の乗員5名が軽傷を負った。



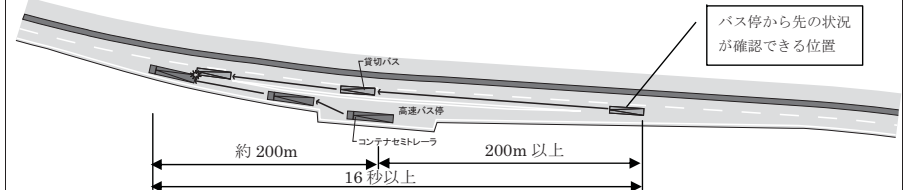
要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>事故当時、当該運転者は、酒気帯び状態での運転を行っていた。</li> <li>運転者は、わき見運転をし、前方の交差点で車両が停止しているのに気付くのが遅れた可能性が考えられる。</li> <li>運転者は、事故日前1ヶ月間の勤務において、改善基準告示違反に関する違反がかなり見られたことから、慢性的な過労状態であった可能性が考えられる。</li> <li>当該事業者では、夜間や早朝、祝日等には電話で点呼を行っていた。点呼実施率は49%。運転者の初任時の適性診断、健康診断は未実施であった。</li> <li>当該運転者だけでなく、当該事業者に属する全ての運転者が過労状態であった可能性が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は、飲酒による運転の危険性を十分に認識するとともに、アルコールが体外に排出されるまでの時間などを理解し、運行予定を考慮して飲酒する。</li> <li>運転者は運転に集中し、わき見運転をしない。</li> <li>運転者は、疲労を感じた時は休憩する等の対応を行う。</li> <li>事業者は、対面による点呼の確実な実施、酒気帯びの有無の確認、適性診断結果を踏まえた指導・監督、健康診断の実施等の運行管理業務を適切に実施する。点呼の際には、目視等による確認に加え、アルコール検知器を使用する。</li> <li>運行管理者は、「自動車運転者の労働時間等改善のための基準」に違反しないよう、乗務割を作成し、運転者に対して運行指示を行う。</li> </ul>

⑥ 高速道路で貸切バスがバス停から合流してきた大型トレーラに追突した事故【貸切、貨物】

(事故概要)

貸切バスが高速道路を走行中、バス停から本線に合流してきたトラックがけん引するコンテナセミトレーラに追突した。

貸切バスの運転者と乗客7名が重傷を負ったほか、19名の乗客が軽傷であった。



要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナセミトレーラ運転者の証言によると、自車が渋滞の原因となっていたため、バス停に退避して、停車していた。</li> <li>ドライブレコーダーの記録によると、貸切バス運転者は、バス停が確認できる位置から衝突した位置まで走行する16秒の間、衝突したコンテナセミトレーラを認識していなかったことから、漫然運転していたと考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路においては、故障等のやむを得ない場合を除いて、停車しない。特に重量車は加速に時間がかかり、本線に合流する際の危険性が高いことを認識する必要がある。</li> <li>運転者は、合流部がある区間においては、特に前方を注意し、合流してくる車両を確認した場合には減速、又は、追い越し車線に移動する。</li> </ul>

⑦ 高速道路で貸切バスにおいて発生した火災事故【貸切】

(事故概要)

貸切バスが高速道路を走行中、パーキングエリアの約500m手前で爆発音がした。当該運転者がミラーで確認したところ、右後のタイヤ付近から煙が出ていたため、パーキングエリアに車両を止め、乗客を避難させた。乗客を避難させた後、乗客の荷物を降ろしていたところ、右後タイヤから出火し、バスは全焼した。発火の原因は、右後輪ブレーキの引きずりにより、ブレーキが過熱したものであった。

この事故による死傷者はなかった。



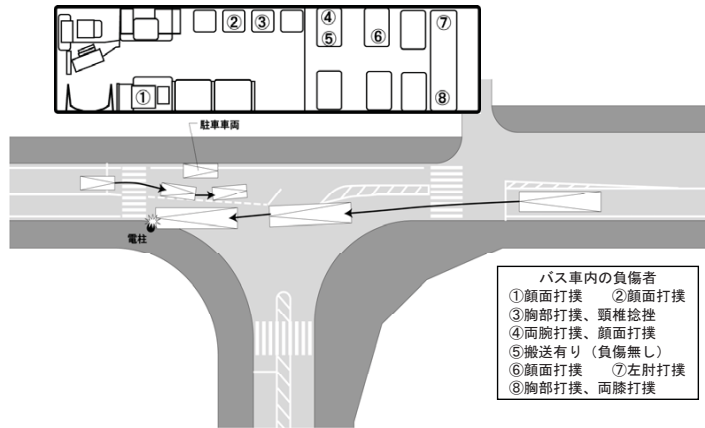
要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は、マニュアルの内容に対する認識が不足していた可能性が考えられる。</li> <li>当該事業所では、定期点検記録簿に記載漏れ見られるなど日常点検及び定期点検が適切に実施されていなかった可能性が考えられる。</li> <li>ブレーキ関係のゴム部品は、一年毎の定期交換部品になっていたが、当該事業者は、定期点検整備の際に、交換していなかったことが認められ、これらの部品の劣化が原因でブレーキが引き摺り状態となり、ブレーキが過熱し火災事故に至ったと考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「バス火災マニュアル」等を活用し、緊急時における対応を運転者に徹底させる。</li> <li>車両事故を防ぐためには、法令に基づく日常点検及び定期点検を確実に実施する。</li> <li>整備管理者は、定期点検整備の際に、定期交換部品の交換を含め、点検整備を確実に実施する。</li> </ul>

### ⑧ 乗合バスが交差点で歩道の電柱に衝突した事故【乗合】

#### (事故概要)

乗客 14 名を乗せて運行中の乗合バスが、丁字路の交差点を青信号で通過しようとしたところ、対向車が路肩に駐車中の車両を避けて当該バス寄りを進行してきたため、当該バスの運転者がこれを避けたところ、歩道上の電柱に衝突した。

この事故により、歩行者及び当該バスの乗客 8 名と運転者が軽傷を負い、当該バスの車両左前部が大破し、電柱が倒壊した。

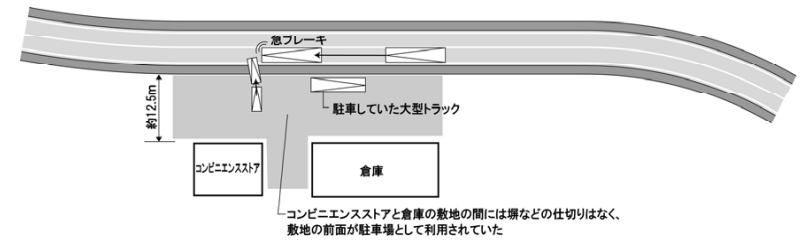


要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者は、入社から 9 年のうちに 12 回の事故を惹起している。添乗指導において、「右肘をかけたの運転」、「片手ハンドル」、「座席の調節の低さ」などが指摘されている。事故後の研修でも反省の色が見えていなかったことが認められた。</li> <li>・事業者は、事故惹起者、安全性についての認識の甘い運転者に対する特別な指導・監督が不足していた可能性が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者は、事故の社会的影響の重大さについての認識を深めるとともに、安全確保を最優先にした運行を行う。</li> <li>・運転者は、運転時の姿勢を良くすることにより、視界の確保及び運転操作の誤りを防ぐ。</li> <li>・事業者は、事故を複数惹起している運転者に対しては、特別な指導・監督を徹底して実施する。</li> </ul>

### ⑨ 乗合バスの急ブレーキにより乗客が転倒した事故【乗合】

#### (事故概要)

乗合バスが乗客 1 名を乗せて運行中、当該バスの前方左側のコンビニエンスストアから乗用車が道路に出てきたため、当該バスの運転者が急ブレーキをかけたところ、当該バスに乗りしていた乗客が車内で転倒し、転倒した乗客は、背中と腰を強打し、重傷を負った。



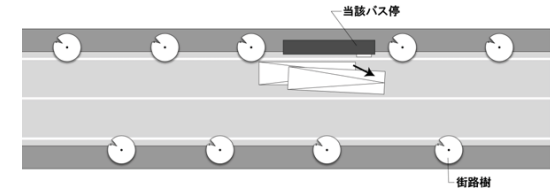
要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者が急ブレーキを踏んだ場合には、転倒する恐れがあったが、運転者はその旨を車内アナウンス等で注意喚起をしていなかった。</li> <li>・運転者は、車内の乗客に対する安全配慮及び予測運転が不足しており、安全運行に関する指導・監督が徹底されていなかった可能性が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者は、乗客が不安定な状態で着席しているなど、安全が確保されていない状態を確認した場合には、車内アナウンス等で注意喚起する。</li> <li>・運行管理者は、乗客の安全及び周囲の死角を考慮した運転について、運転者に対する指導を徹底して実施する。</li> </ul>

### ⑩ 乗合バスにおいて乗客が転倒した事故【乗合】

#### (事故概要)

乗合バスが乗客 6 名を乗せて運行中、停留所において男性乗客 1 名（80 歳代）を乗車させた後、発車したところ、当該乗客が転倒した。

この事故により、転倒した乗客は車両後部の床面の段差に後頭部を打ち、軽傷を負った。事故当時、当該運転者は、乗客の着席を確認せず、また、発車の前に発車する旨のアナウンスをしていなかった。



要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該運転者は、停留所で乗車した乗客が着席したかどうかの確認を怠って発車したため、当該事故を惹起したと考えられる。</li> <li>・当該運転者は、発車の前に、発車する旨のアナウンスをしていなかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者は、発車の際には、車内の安全を指差し呼称等により確認する。</li> <li>・運転者は、発車する際には、乗客が着席又は手すりにつかまったことを確認した後に発車する。</li> <li>・運転者は、発車の際には、乗客に注意喚起を促すために、発車のアナウンスを必ず行う。</li> </ul>

事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル [別冊 1]

運行管理者の手元利用版



平成 22 年 7 月 1 日

国土交通省自動車交通局  
自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

<目次>

1. 注意すべき疾病と健康起因事故のメカニズム.....2

2. 定期健康診断などの結果に基づく健康管理.....3

    (1) 定期健康診断などの実施.....3

    (2) 健康診断結果に応じた対処.....4

    (3) 地域産業保健センター事業の活用方法.....6

    (4) 医師の意見に応じた対処.....7

3. 点呼時における注意事項.....9

4. 健康管理ノート作成のすすめ.....11

はじめに

運行管理者は、自動車の安全運行を確保するうえで重要な役割を果たしていますが、点呼などの機会を通じて運転者の健康管理を行うことも、たいせつな役目です。このマニュアルを常時参照して、運転者の健康管理に役立ててください。

健康管理を効果的に行うためには、営業所内に運転者の健康状態を気遣う雰囲気醸成することも大切です。

また、健康管理は、運転中の事故を防ぐだけでなく、運転者の快適な日常生活にもつながります。このことを運転者に伝え、運転者と協力して健康管理を行いましょ。

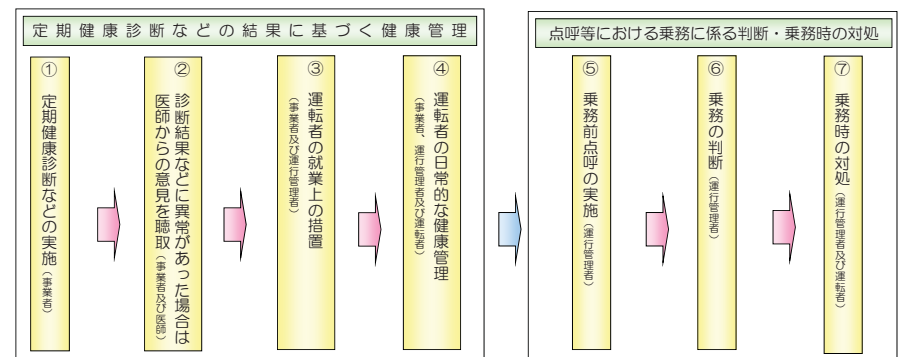


図 1. 健康管理の流れ

1. 注意すべき疾病と健康起因事故のメカニズム

	本編頁数
Q. 健康起因事故が多発しているとのことですが、具体的にはどのような疾病に注意すればよいのでしょうか。	
A. 国土交通省に報告された健康起因事故のうち、脳血管系疾患、心血管系疾患による事故が約3分の2を占めています。したがって、運転者の健康管理に当たっては、特にこれらの疾患に注意する必要があります。	25～26
Q. 健康管理を行っていても、運転者が運転中に体調が悪くなる可能性もありますね。そのような場合はどうすればよいのでしょうか。	
A. 運転者が運転中に体調が悪くなった場合に備え、「運転中に体調に異常を感じた場合どうすればよいのか」をあらかじめ運転者に伝えたり、運転中に体調が悪くなった時の対応マニュアルをあらかじめ準備しておき、運転中に体調が悪くなった場合には決して無理して運転を続けてはいけなことを運転者に周知しておくようにしましょう。	16, 17

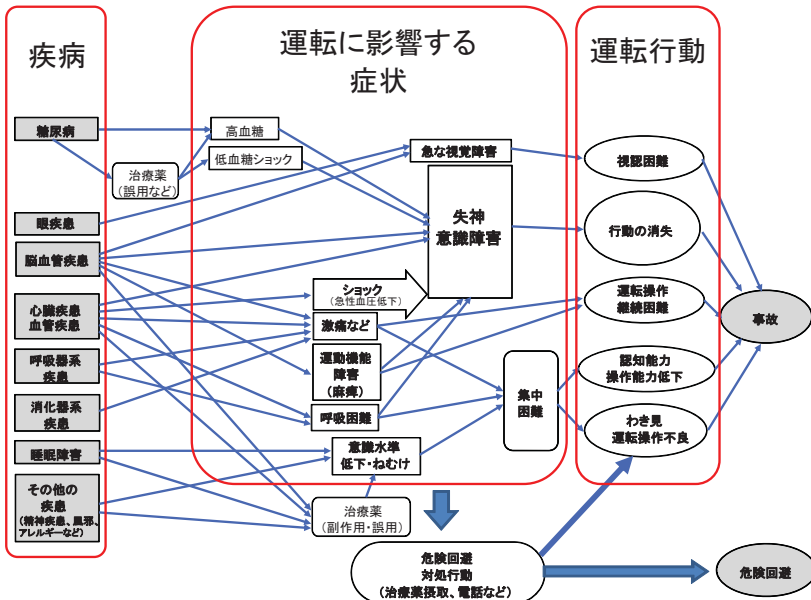


図2. 健康起因事故のメカニズム

2. 定期健康診断などの結果に基づく健康管理

(1) 定期健康診断などの実施

	本編頁数
Q. 運転者の健康管理を行うために、まず行うべきことは何ですか。	
A. 運転者には健康診断を必ず受診させることが必要です。法令によって義務付けられている健康診断は、①雇入時の健康診断、②雇用後の定期健康診断、③特定業務従事者（深夜業に従事する者等）の健康診断、の3つです。 深夜業に従事する場合には、6か月以内毎に1回以上定められた健康診断を行わなければなりません。	3



<健康診断の法定検査項目>

- 一 既往歴及び業務歴の調査
- 二 自覚症状及び他覚症状の有無の検査
- 三 身長、体重、腹囲、視力及び聴力の検査
- 四 胸部エックス線検査
- 五 血圧の測定
- 六 貧血検査
- 七 肝機能検査
- 八 血中脂質検査
- 九 血糖検査
- 十 尿検査
- 十一 心電図検査

(2) 健康診断結果に応じた対処

	本編頁数
<p>Q. 健康診断の結果に「異常の所見」がありました。どのように対処すればよいのでしょうか。</p> <p>A. 健康診断の結果に「異常の所見」があった場合には、次のような対応をとってください。</p> <p>①事業者は、医師に対し、その運転者の乗務の可否、乗務させる場合の配慮事項等について意見を求めなければなりません。</p> <p>②その際、その意見は、その運転者の健康診断個人票の「医師の意見」欄に記入してもらうようにしましょう。</p> <p>③健康上の問題点をはっきりさせるために、必要に応じて、さらに精密検査等を受けるよう運転者を指導することが望めます。</p> <p>なお、医師から適切な意見を得るためには、次の事項を医師に伝えることをお勧めします。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>①運転者は職業ドライバーであること                  ②運転者が業務として実施することが想定される運行スケジュール                  ③運行前の点呼で運転者の体調確認がおこなわれること</p> </div> <p>Q. 健康診断で、脳血管疾患、心臓疾患に関連する一定の項目に異常の所見があった運転者については、どのように対処すればよいのでしょうか。</p> <p>A. このような運転者には、必ず二次健康診断を受けさせましょう。二次健康診断についても、やはり医師から、乗務の可否、乗務の際の配慮事項等についての意見を聞きましょう。</p> <p>Q. 運転者が持病をもっており自分で医師にかかっています。運行管理者としては病状を把握した方がよいと思いますがいかがでしょう。</p> <p>A. 運転者が疾病のために医師の治療を受けている場合、病状と乗務に与える影響については、運行管理者としても把握しておきたいところです。したがって、運転者に、健康管理のために限って利用することを説明し、同意を得たうえで、次のような方法で情報を入手することが考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転者が医師から聴いて書きとめたメモをもらう</li> <li>・ 運転者が医師からもらった診断書（有料）を入手する</li> </ul>	<p>3~5</p> <p>5~6 10</p> <p>6</p> <p>7~8</p>

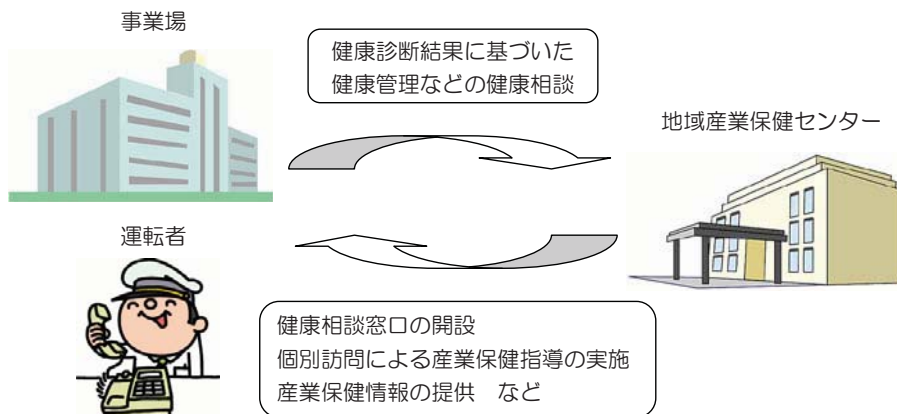


- ・ 産業医等の事業者と契約している医師が、運転者の診断・治療をした医師から入手した意見書や診療情報提供書（有料）を入手する
- ・ 運行管理者が運転者の受診に同行する

なお、健康に関する情報は個人情報ですから、健康管理の目的以外に利用したり第三者に提供したりせず、取扱いや保管には十分に配慮してください。また、医学用語等の難しい言葉は、勝手に解釈せずに、医師、保健師、看護師等にたずねてください。

(3) 地域産業保健センター事業の活用方法

	本編頁数
<p>Q. 当社は営業所が1箇所、労働者が50人未満であるため、産業医を選任していません。健康診断の結果、運転者に異常の所見があったとしても、相談すべき医師がいません。このような場合、どうしたらよいですか。</p> <p>A. 産業医の選任が義務付けられておらず、相談すべき医師がわからない事業者については、地域産業保健センター事業を有効に活用するのがよいでしょう。健康診断の結果において異常の所見が見られた運転者に対する措置などに関する意見をもらうことができます。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p><b>&lt;地域産業保健センター事業&gt;</b> 労働者が50人未満の産業医の選任義務のない事業者や労働者を対象として、各種の健康保健サービスを無料で提供している事業 <a href="http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/dl/080123-2a.pdf">http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/dl/080123-2a.pdf</a></p> </div> <p>地域産業保健センターは、平成22年3月現在、全国に347箇所あります。各地にある地域産業保健センターが、厚生労働省の都道府県労働局のホームページで公開されているので、活用を検討する場合はご覧ください。</p>	4




(4) 医師の意見に応じた対処

	本編頁数
<p>Q. 医師からの意見で、「乗務させる際には配慮が必要」と言われました。どのようにしたらよいでしょうか。</p> <p>A. 医師からこのような意見があった場合には、事業者は、その運転者について、業務転換、乗務時間の短縮、夜間乗務の回数の削減等の適切な措置（「就業上の措置」と言います）を決める必要があります。</p> <p>これらの措置を最終的に決めるのは、医師ではなく事業者です。しかしながら、医師が「乗務させない方がよい」という意見であるときには、乗務させるべきではありません。また、運転者の健康状態が回復した場合には、運転業務に戻す決定をする時に、必ず医師に相談しましょう。</p> <p>また、糖尿病の運転者に対して、「食事の時間、内容や投薬の時間を指示されたとおりにし、血糖値をコントロールすること」という意見があった場合など、日常生活に対する保健指導を受けている運転者については、点呼の機会などに注意を払うようにしてください。</p> <p>Q. 運転者の数が多いので、運転者ひとりひとりの健康状態に十分に目が届きません。効率的に管理する良い方法はありませんか。</p> <p>A. まず運転者の健康情報をきちんと記録しましょう。例えば、次のような事項は、乗務員台帳（旅客）・運転者台帳（貨物）に記録して整理する必要があります。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>ア 運転者の健康状態（疾病等、治療、服薬等） イ 点呼時に確認すべき事項 ウ 乗務中に注意すべき事項及び乗務中に健康状態が悪化した場合の対処方法</p> </div> <p>点呼記録簿に印をつけておくのも良い方法です。健康診断の結果で異常の所見があった運転者や就業上の措置を講じた運転者の氏名の横に、疾病に応じて決めたマーク（*、△等）を付けておくのです。こうすると、点呼を行う時に見落とすことなく、適切な注意喚起ができます。</p> <p>なお、健康情報は個人のプライバシーを含むので、その取扱いには十分に注意してください。</p>	10~11  13  10





<p>Q. そのほか、運転者の健康管理に関して、運行管理者として注意すべきことはありますか。</p>	
<p>A. 乗務割を作成する際は、運転者の服薬の時間、体調のリズム、通院する時間等に配慮するなどして、運転者自身が健康管理しやすい環境を作るように気をつけましょう。</p> <p>また、ふだんから、運転者に対して、病気などで医師にかかる際には、次のことに注意するよう徹底しておく方が良いと思います。</p>	10～11
<p><b>【運転者が医師にかかる時の注意事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運転者自身が職業ドライバーであることを医師に伝える。</li> <li>○ 処方薬に、運転に支障を及ぼす副作用（眠気などの症状）が出現する可能性があるか、医師に確認する。</li> <li>○ 運転者の勤務時間が不規則であることを伝え、服薬のタイミング等について、医師から指導を受ける。</li> </ul>	
	

### 3. 点呼時における注意事項

	本編頁数
<p>Q. 法令では、運行管理者は、点呼時に、運転者の疾病などによる安全運転への影響などについて確認することとされています。具体的にはどのようにすればよいでしょうか。</p>	
<p>A. 乗務前の点呼では、次のようにして運転者の健康状態を確認します。</p> <p>(1) 乗務前点呼のやり方</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 運転者の立ち位置を足型等で明示し至近距離で点呼する。</li> <li>② 必ず運転者の顔を見ながら行い、運転者に声を出させる。 ※ 健康状態が悪いと声に兆候が現れやすいため必ず運転者に声を出させる</li> </ul> </div> <p>(2) 次の事項について運転者に確認する</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 熱はないか</li> <li>○ 疲れを感じないか</li> <li>○ 気分が悪くないか</li> <li>○ おなかをこわしていないか</li> <li>○ 眠気を感じないか</li> <li>○ 怪我などで痛みを我慢していないか</li> <li>○ 運転に悪影響を及ぼす薬を服用していないか</li> <li>○ その他健康状態に関して何か気になることはないか 等</li> </ul> </div>	12～13
<p>(3) 乗務員台帳又は運転者台帳、点呼記録簿などを参照しつつ、疾病等を治療中の運転者に対しては、次の事項を確認する</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 疾病を治療するために定期的に通院しているか</li> <li>○ 医師に処方された薬をしっかりと飲んでいるか</li> <li>○ 医師に指示された事項を守っているか 等</li> </ul> </div>	13～14
<p>(4) 疾病に応じて次の事項も確認する。</p> <p><b>&lt;高血圧症&gt;</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ めまいはないか</li> <li>○ 頭が重い、あるいは痛くないか</li> <li>○ 動悸がしないか</li> <li>○ 脈が乱れることがないか</li> </ul> </div>	

### <心血管系疾患>

- 動悸がしないか
- 脈が乱れたり、極端におそくなることはないか
- 息切れはしないか
- めまいはないか
- 胸痛はないか
- 気分はどうか

### <糖尿病>

- のどが異常にかわくことがないか
- だるさ、疲れがひどくなっていないか
- 目だって痩せてきていないか
- 頻尿・多尿ではないか
- 冷や汗が出る感じがしないか（低血糖のおそれあり）
- めまいがしたり、著しい倦怠感があることはないか
- 頭が重い、あるいは痛くないか
- 動悸がしないか
- 脈が乱れたり、極端におそくなることはないか
- 息切れはしないか
- 気分はどうか
- 胸痛はないか

Q. 点呼時に、体調が悪そうな運転者がいた場合にはどうすればよいですか。

A. 運行管理者は、運転者が安全に乗務できる健康状態かどうかを判断し、乗務の可否を決定します。運転者の体調が優れない場合は、乗務させてはいけません。



なお、点呼の結果乗務できなくなった場合に代わりの運転者をどうするかは、あらかじめ決めておく必要があります。

具体的には、代わりの運転者をすぐ手配できる手続きを決めておく、他の運送事業者に運送を依頼できるようにしておく等が考えられます。

代わりの手段がないために体調が悪い運転者が無理をして乗務するようなことがあってはなりません。

14

## 4. 健康管理ノート作成のすすめ

Q. 事業者として運転者の健康管理をきちんと行いたいと思いますが、運転者自身もしっかり自己管理を行わないと安全の確保はむずかしそうですね。運転者の健康管理をサポートする良い方法はありませんか。

A. 運転者の健康管理の支援ツールとして、「健康管理ノート」を活用することをお勧めします。下の①～⑤を印刷したうえ、運転者自身の健康情報⑥を書き込めるようにしたノートを作って運転者ひとりひとりに配るので

ページ

17

- ① 生活習慣の改善の重要性
- ② 運転に支障を及ぼすおそれのある疾病に係る基礎知識
- ③ 定期健康診断の活用方法
- ④ 運転者が事業者に対して報告すべき事項
- ⑤ 運転中に身体の異常を感じた場合の処置
- ⑥ 運転者自身の健康状態の記入欄
  - ・健康診断結果
  - ・就業上配慮すべき事項
  - ・医師のコメント等



事業用自動車の運転者の健康管理に係るマニュアル [別冊 2]

運転者の手元利用版



平成 22 年 7 月 1 日

国土交通省自動車交通局  
自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

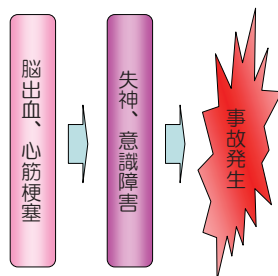
## 1. 健康管理の重要性を認識しましょう。

近年、運転者の意識が運転中にもうろうになることによる事故（健康起因事故）が多発しています。

そのうち脳出血、心筋梗塞などの脳血管疾患、心血管疾患による事故だけで全体の約3分の2を占めています。

これらの疾病の多くは、生活習慣が深く関わっており、健康起因事故を未然に防ぐためには、生活習慣の改善を含め、自らの健康状態を管理することが重要です。

また、健康管理を行うことは、運転時の事故を防ぐだけでなく、日常生活を快適に過ごすことにもつながります。



## 2. 診断結果で要医療と出たらすぐに医師に相談しましょう。

健康管理を行うために最も重要なのは、事業者が1年に1回（深夜業に従事する場合は6カ月以内ごとに1回）行う定期健康診断を必ず受診し、結果に基づいて自ら健康管理を行うことです。

定期健康診断で「要観察」と指摘された場合は、生活習慣を改めたり医師に相談する、「要医療」と指摘された場合は、医師に相談のうえ治療を受けるなどの対応を必ず行うようにしてください。



## 3. 医師に相談する際には運転業務の要点を伝えましょう。

まず、持病がある場合は、必ず医師に相談し、運転者として乗務する場合の健康状態に関する助言を受けましょう。

助言を受ける際には、医師に、

- ① 職業ドライバーであること
- ② 想定される運行スケジュール
- ③ 運行前の点呼で体調確認が行われること

を伝えるようにしましょう。

また、医師に相談した結果については、運転者の健康管理について責任がある運行管理者に伝えるようにしてください。（持病がなくても、健康診断時に「要医療」と指摘された場合も同様です。）

### <医師からの助言の受け方の例>

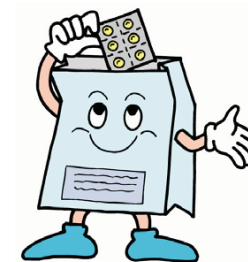
- ① 運転者が口頭で聞き、書き留めるなどにより忘れないようにする。
- ② 診断書等の書面で回答を得る。
- ③ 診断を受ける際に運行管理者が運転者に同伴する。

## 4. 薬を服用する場合には運転への影響がないか確かめましょう。

医師にかかったりすると、薬が処方されることがあります。

その場合、眠くなるなど、運転上影響を及ぼす薬は処方してもらわないようお願いしましょう。止むを得ず、運転上悪影響を及ぼす薬を処方された場合は必ずその旨を伝えてもらい、これを服用した場合は運転してはいけません。

また、自らの判断で医薬品を購入する際にも、医薬品に記載された「使用上の注意」の解説を、購入した薬局などで聞き、運転上悪影響を及ぼさないものであることを確認しましょう。



さらに、糖尿病などの処方薬については、服薬のタイミングが非常に重要です。そのため、服薬のタイミングを必ず守って下さい。なお、服薬状況については、必ず運行管理者に伝えておきましょう。

### 5. あなたは睡眠時無呼吸症候群（SAS）ではありませんか。確かめましょう。

睡眠時無呼吸症候群（SAS）とは、睡眠中に舌根がのどの奥に沈下することにより気道（空気の通り道）が塞がれるため、大きないびきをかき、睡眠中に呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態が断続的に繰り返される病気です。

SAS 患者は、睡眠が浅くなると同時に、脳への酸素の供給も悪くなるため、質の良い睡眠がとれず、日中強い眠気を感じたり居眠りがちになったりして、集中力が欠けるなどの症状が生じます。そのため、運転者が SAS の場合は居眠り運転により、重大な事故を引き起こすおそれがあり、適切な治療が求められます。

肥満気味であったり、家族に大きないびきなどを指摘されたことがある方は、一度検査をしてみた方がよいでしょう。詳しくは、国土交通省などのホームページに掲載されているので、参考してみてください。

(<http://www.mlit.go.jp/idosha/anzen/O3safety/health.html>)

### 6. 点呼時に乗務前の最終確認をしましょう。

点呼時には、以下の3点を遵守することが重要です。

- ① 体調不良などの自覚症状があったら隠さずに運行管理者に伝える。
- ② 服薬などの報告すべき事項は運行管理者に伝える。
- ③ 必ず運行管理者の指示に従う。

体調が悪いと感じた場合、必ず、運行管理者に申し出ましょう。「自分が乗務できないと迷惑がかかる」と考えて無理に乗務することは避けましょう。

体調が悪化した結果、突然意識を失ったり、自分自身では正常な判断が出来なくなったりすることにより、重大な事故を引き起こすおそれがあることを肝に銘じておきましょう。

また、医師に処方されている薬をしっかり飲んだかなど、薬の摂取状況についても運行管理者に伝えましょう。

運行管理者に「体調が悪そうなので乗務を控えた方がよいのではないか」と言われた場合、無理に乗務しようとするのはやめましょう。

自覚症状がなかったとしても、他の人から見たら体調が明らかに悪く見える場合もありますので、このような場合は、運行管理者の指示に従ってください。



### 7. 運転中に体調の異常を感じたらこのように対応しましょう。

生活習慣に十分に注意していても運転中に体調が悪くなる可能性もあります。

万が一運転中に体調が悪くなった場合は、無理に運転を続けようとせず、必ず自動車を停車させ、運行管理者に携帯電話、無線などで報告してください。

また、就業規則やマニュアルなどで、運転者が運転中に体調の異常を感じた場合の措置などが記載されている場合、予めその内容を読んでおきましょう。



### 8. 普段から健康状態を確認しましょう。

以下のセルフチェック項目により、常日頃から自分自身の健康状態を確認しておきましょう。

#### <常日頃から確認しておくべき項目>

- 熱はないか
- 眠気を感じないか
- 疲れを感じないか
- 怪我などで痛みを我慢していないか
- 気分が悪くないか
- その他健康状態に関して何か気になる
- おなかをこわしていないか
- ことはないか

#### <疾病などを治療している時に確認しておくべき項目>

- 疾病を治療するために定期的に通院しているか
- 医師に処方された薬をしっかり飲んでいるか
- 医師に指示された事項を守っているか など

#### <具体的な疾病に対して確認しておくべき事項>

##### 【高血圧症】

- めまいはないか
- 頭が重い、あるいは痛くないか
- 動悸がないか
- 脈が乱れることがないか

##### 【心血管系疾患】

- 動悸がないか
- めまいはないか
- 脈が乱れたり、極端におそくなることはないか
- 気分はどうか
- 胸痛はないか
- 息切れはしないか

##### 【糖尿病】

- のどが異常にかわくことがないか
- めまいがしたり、著しい倦怠感があることはないか
- 息切れはしないか
- だるさ、疲れがひどくならないか
- 気分はどうか
- 目だって痩せてきていないか
- 頭が重い、あるいは痛くないか
- 胸痛はないか
- 頻尿・多尿ではないか
- 動悸がないか
- 冷や汗が出る感じがなく（低血糖のおそれあり）
- 脈が乱れたり、極端におそくなることはないか

事務連絡  
平成23年3月31日

各地方運輸局自動車交通部貨物課長  
各地方運輸局自動車交通部首席自動車監査官  
関東・近畿運輸局自動車監査指導部首席自動車監査官 殿  
沖縄総合事務局運輸部陸上交通課長  
沖縄総合事務局運輸部監査指導課長

自動車交通局安全政策課  
事故防止対策推進官  
首席自動車安全監査官  
自動車交通局貨物課  
トラック事業適正化対策室長

貨物自動車運送事業者における重大事故の発生等に関与が認められる  
発注者名等の公表について

先般取りまとめられた「事業用自動車総合安全プラン2009」において、「自動車運送事業者が惹起した重大事故及び法令違反に関して発注者の関与が認められた場合には、当該発注者の名称等を公表する」旨の方向性が示されたことから、今後、下記のとおり貨物自動車運送事業者における重大事故の発生等に発注者の関与が認められた場合には、当該発注者の名称等を公表することとしたので、適切に対応願います。

なお、下記に基づく場合のほか、「消費者による選択・監視～事業者のネガティブ情報の公開～」(平成19年、国土交通省ネガティブ情報等公開検討連絡委員会)に該当する場合には、当該基準に基づき、適切に対応する必要があることに留意願います。

## 記

### 1 公表対象事案

重大事故又は法令違反を惹起した貨物自動車運送事業者（以下「貨物事業者」という。）に対して行政処分または文書警告（以下「行政処分等」という。）を行った事案で、次の何れかに該当するもの。

- (1) 当該事故又は違反に関し、管轄する警察署長から発注者に対し、道路交通法第58条の5第2項の規定に基づく過積載の再発防止に係る命令がなされた事案

(2) 当該事故又は違反に関し、発注者が、道路交通法違反の教唆等により、管轄する警察署等に検挙され、検察庁に送致された事案

## 2 公表の方法

警察の公表に基づく報道等により公表の対象となる事案を認知した場合、当該命令又は送致事実について、命令等を行った警察署等に対して確認を行った上で、当該事案における発注者名、処分事実等について、本省ホームページの自動車総合安全情報の行政処分情報中、当該貨物事業者の「違反行為の概要」欄に付記するとともに、報道機関等へ提供する資料、局報、地方運輸局ホームページにおいても、必要に応じ、当該貨物事業者の「違反行為の概要」欄に付記する（別紙参照）。

## 3 留意事項

情報収集を円滑に行い、効果的に本取組みを推進するため、引き続き、都道府県警察との連携を図ること。

また、行政処分等の不利益情報は、公表による影響が大きいことから、国土交通省所管の事業者については、「消費者による選択・監視～事業者のネガティブ情報の公開～」等に基づき適切に取扱うとともに、国土交通省が所管していない事業者に対してもこれに準じた取扱いを行うこと。

## 4 報告

発注者名等の公表に当たっては、事前に、当該公表内容について、自動車交通局安全政策課及び貨物課宛に報告すること。

## 5 公表の実施

本取組みに基づく発注者名等の公表は、貨物事業者による公表対象事案の基となる重大事故又は法令違反が、平成23年4月1日以降に惹起されたものについて適用する。

## 発注者に関する公表情報の記載例

### 《事例1》

A社は、B社（発注者）から最高速度違反を前提とした運送の依頼を受けた。同依頼に基づき制限速度を超過して走行中のA社のトラックが、高速道路上で渋滞中の車両に衝突。死傷者多数を生じる交通事故となった。この事故によりA社運転者が自動車運転過失致死傷及び最高速度違反で〇〇県警察署に逮捕、検察庁に身柄送致されるとともに、A社及びB社も、最高速度違反の教唆(間接教唆)容疑で検挙、検察庁に書類送致された。

#### 〈記載例〉

A社に関するネガティブ情報

違反行為の概要	速度超過による交通死傷事故の発生があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成〇年〇月〇日に特別監査を実施したところ、運転者に対する指導及び監督義務違反、他〇件の違反が判明したもの。 <u>なお、本件事故に関し、B社（発注者）が、道路交通法違反（最高速度違反）の間接教唆容疑により、同年〇月〇日付けで書類送検された。</u>
---------	---

### 《事例2》

C社は、D社（発注者）からの依頼に基づき、トラックに最大積載量を超える荷物を積載して運送を行ったところ、過積載違反として運転者が、また過積載の下命容疑で、C社及び同社の経営者が〇〇県警察署に検挙され、検察庁に送検された。更に、D社も、過積載運行となることを知りながら継続的にC社に対し積み荷を依頼していたとして、〇〇県〇〇警察署長から、道路交通法に基づく再発防止命令を受けた。

#### 〈記載例〉

C社に関するネガティブ情報

違反行為の概要	過積載運転の下命・容認があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成〇年〇月〇日に監査を実施したところ、運転者に対する指導及び監督義務違反、他〇件の違反が判明したもの。 <u>なお、本件過積載の下命違反に関し、同年〇月〇日付けで、〇〇警察署長より、D社（発注者）に対し、道路交通法に基づく再発防止命令が出された。</u>
---------	---



## 事後チェック機能の充実・強化

### ○自動車運送事業の監査体制の強化(監査要員の推移)

・平成23年度 **25人** 増員

	監査担当職員数の推移		(人)
	地方運輸局	運輸支局	合計
平成14年7月	45	63	108
平成15年度末	45	63	108
平成16年度末	45	65	110
平成17年度末	45	76	121
平成18年度末	60	106	166
平成19年度末	67	133	200
平成20年度末	67	163	230
平成21年度末	67	191	258
平成22年度末	67	214	281
平成23年度末(予定)	<b>73</b>	<b>233</b>	<b>306</b>

## 事業用自動車の

# ASV装置装着車の購入 に対し 補助金を交付します

国土交通省では下記の装置を搭載した事業用の車両を購入する場合、平成23年4月1日より下記の補助金額を上限として**ASV装置の購入に係る費用の2分の1**を補助する制度を実施しております。

**補助申請の受付は平成24年1月31日まで**となっておりますので早めに申請してください。詳細は裏面の各地方運輸局自動車技術安全部もしくは運輸支局にお問い合わせ下さい。

なお、補助金総額に達した場合、受付期間内であっても補助金の不交付及び交付申請を受け付けないことがあります。

## 補助対象装置

## 補助金額

## 補助対象車種

1	衝突被害軽減ブレーキ	150,000円※	・車両総重量8トン以上のトラック ・バス
2	・ふらつき注意喚起装置 ・車線逸脱警報装置 ・車線維持支援制御装置	50,000円※	・車両総重量8トン以上のトラック ・バス ・タクシー
3	車両横滑り時制動力・駆動力制御装置	100,000円※	・車両総重量8トン以上のトラック ・バス

※上限額です(値引き等により減額があります)



### 補助金申請に関する主な注意点

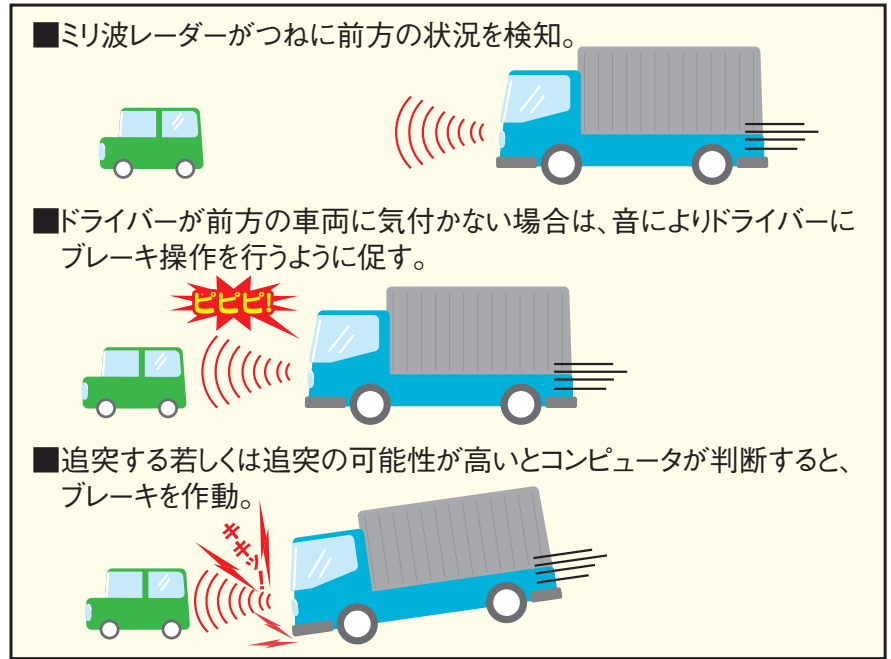
- ・本補助金の申請は、車両の契約や登録の1ヶ月前までに行ってください。
- ・車両購入の際の支払い方法は、振込、現金又は小切手によるものを原則とします。(ローンなどによる支払いの場合は補助金の交付はされません。)
- ・①、②、③の装置を複数取り付ける場合は、それぞれの装置に対して補助を実施します。  
ただし、「ふらつき注意喚起装置」と「車線逸脱警報装置」のように②の中での重複に対しては補助は受けられません。

### その他

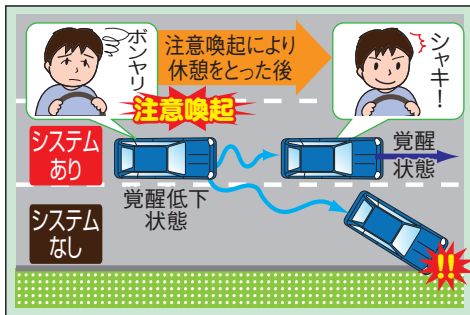
全日本トラック協会及び地方トラック協会ではASV装置装着車の購入に対し補助金の交付を予定しており、国土交通省の補助金とあわせて利用することが可能です。(詳細については都道府県トラック協会にお問い合わせ下さい。)

## 衝突被害軽減ブレーキ

レーダーにより先行車との距離を常に検出し、危険な状況にあるかどうかを監視をします。追突の危険性が高まったら、まずは音などにより警報し、ドライバーにブレーキ操作を促します。それでもブレーキ操作をせず、追突する若しくは追突の可能性が高いと車両が判断した場合、システムにより自動的にブレーキをかけ、衝突時の速度を低く抑えるようにします。

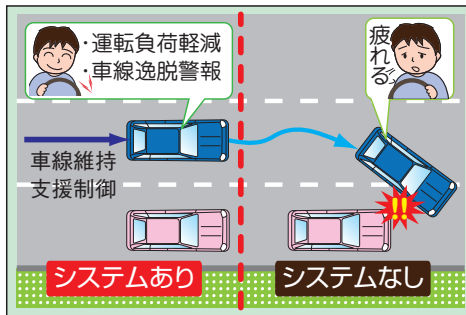


## ふらつき注意喚起装置



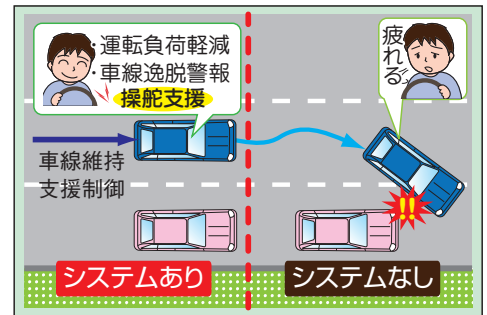
運転者の低覚醒状態や低覚醒状態に起因する挙動を検知し、運転者に注意を喚起するようにします。

## 車線逸脱警報装置



走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報します。

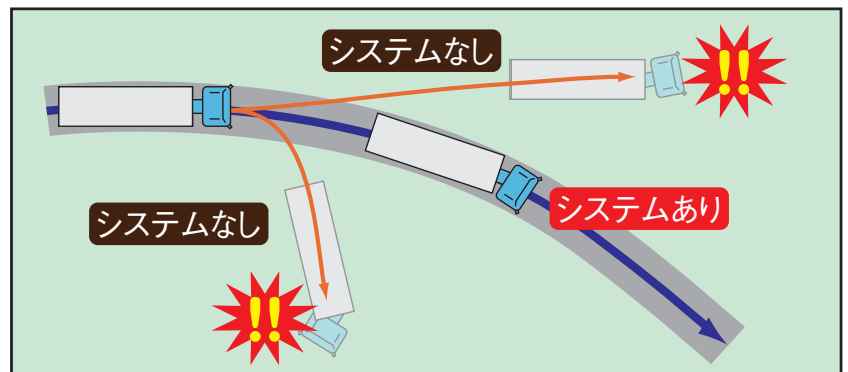
## 車線維持支援制御装置



走行車線を認識し、車線維持に必要な運転者の操舵力を軽減します。何らかの理由で車線から逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報します。

## 車両横滑り時制動力・駆動力制御装置

急激なハンドル操作などにより車両に不安定挙動が発生した場合、不安定挙動を抑制するようエンジン出力や制動力を制御します。



### 問い合わせ先

北海道運輸局 自動車技術安全部 技術課  
 東北運輸局 自動車技術安全部 技術課  
 北陸信越運輸局 自動車技術安全部 整備・保安課  
 関東運輸局 自動車技術安全部 保安・環境課  
 中部運輸局 自動車技術安全部 保安・環境課  
 近畿運輸局 自動車技術安全部 技術課  
 中国運輸局 自動車技術安全部 整備・保安課  
 四国運輸局 自動車技術安全部 技術課  
 九州運輸局 自動車技術安全部 保安・環境課  
 沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課

札幌市中央区大通西10丁目 札幌第2合同庁舎  
 仙台市宮城野区鉄砲町1 仙台第4合同庁舎  
 新潟市中央区万代2-2-1  
 横浜市中区北仲通5-57 横浜第二合同庁舎  
 名古屋市中区三の丸2-2-1名古屋合同庁舎第1号館  
 大阪市中央区大手前4-1-76大阪合同庁舎第4号館  
 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎4号館  
 高松市松島町1-17-33 高松第2地方合同庁舎  
 福岡市博多区博多駅東2-11-1  
 那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館

☎011-290-2753  
 ☎022-791-7535  
 ☎025-244-6114  
 ☎045-211-7256  
 ☎052-952-8044  
 ☎06-6949-6452  
 ☎082-228-9141  
 ☎087-835-6370  
 ☎092-472-2546  
 ☎098-866-1836

なお、下記のホームページアドレスにも、ASV装置装着車の購入に対する補助金について掲載されております。あわせてご覧ください。

[http://www.mlit.go.jp/jidosh/a/zen/01asv/esc\\_23.html](http://www.mlit.go.jp/jidosh/a/zen/01asv/esc_23.html)

平成23年1月14日  
自動車交通局平成22年中の大型車のホイール・ボルト折損による  
車輪脱落事故は24件 <速報>日常点検の  
実施を！前年比11件増加！  
2, 3月に多発！  
積雪地域の発生率が高い！

今般、平成22年中の大型車（車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上のトラック、バス等）のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故の発生状況（速報）がまとまりましたので公表します。（別紙1参照）

## &lt;発生状況&gt;

車輪脱落事故は近年減少傾向にありましたが、平成22年に発生した事故は24件あり、平成21年に比べ11件増加しています。

平成11年から平成22年までに発生した事故は341件であり、月別の発生状況を見ると2月に59件、3月に51件と特に2, 3月の冬から初春の時期に発生が集中しています。

また、地域別の発生状況を見ると積雪地域の発生率が高い傾向が見られます。

大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故については、一度発生するとその影響は甚大なものとなります。

そのため、大型車の使用者は、日常点検においてホイール・ナットの脱落・緩みやホイール・ボルトの折損等の異常の有無を重点的に点検してください。（詳しい点検整備の実施方法は別紙2をご覧ください。）

※ ホイール・ボルト折損の主な原因は、①ホイール・ボルトの締付力不足、②ホイール・ボルトの誤組（スチールホイールにアルミホイール用のボルトを使用する等）、③ホイール・ボルトの過締めと推定されています。

2, 3月に発生が多くなる原因の1つとして、例年10月から12月にかけて夏用タイヤから冬用タイヤに交換する際に締結不良（締付力不足、誤組、過締め等）があり、ボルトの疲労破壊が進行して数ヶ月後に集中的に折損し、車輪の脱落が発生することが考えられます。

## &lt;問い合わせ先&gt;

国土交通省 自動車交通局 技術安全部

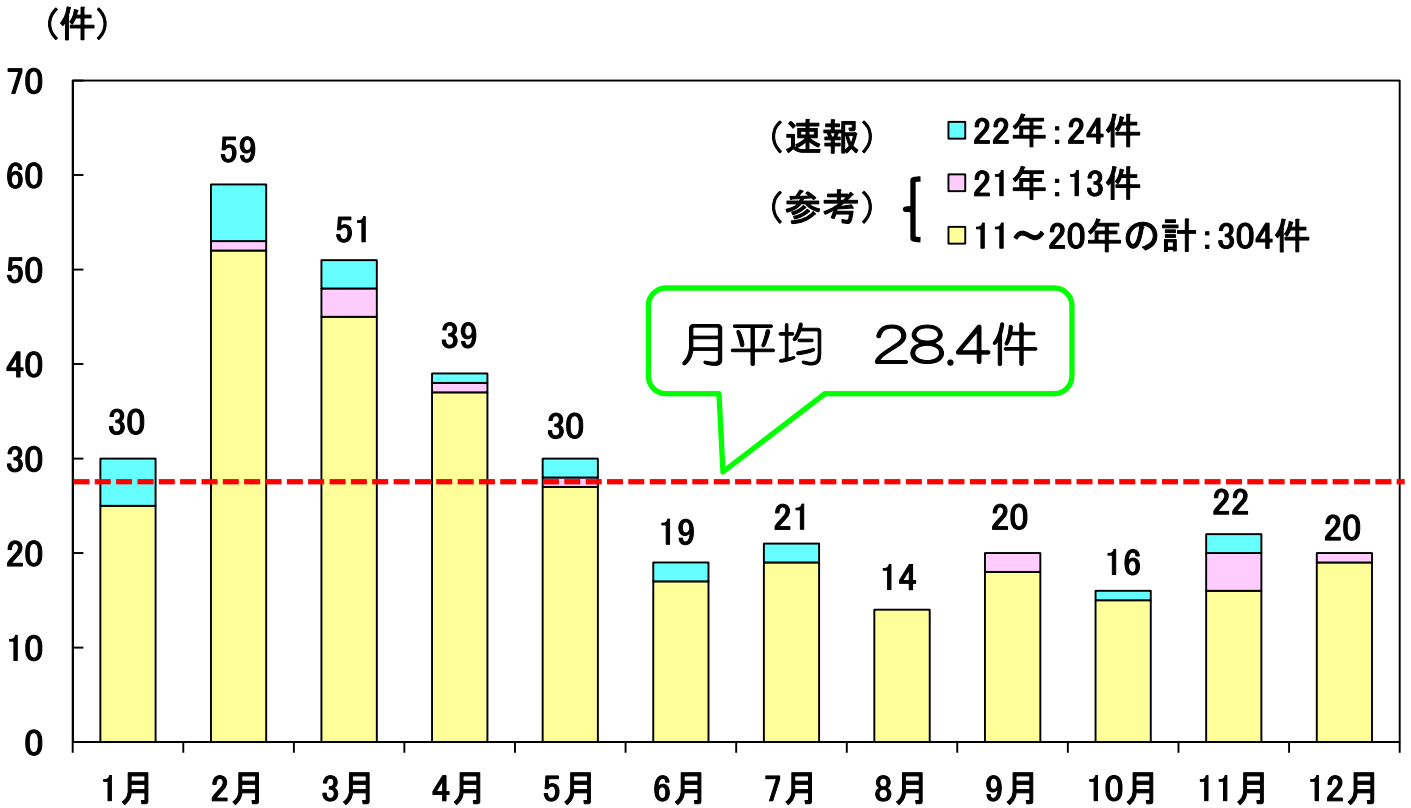
整備課 岩田、奥

TEL：03-5253-8111（内線：42412）

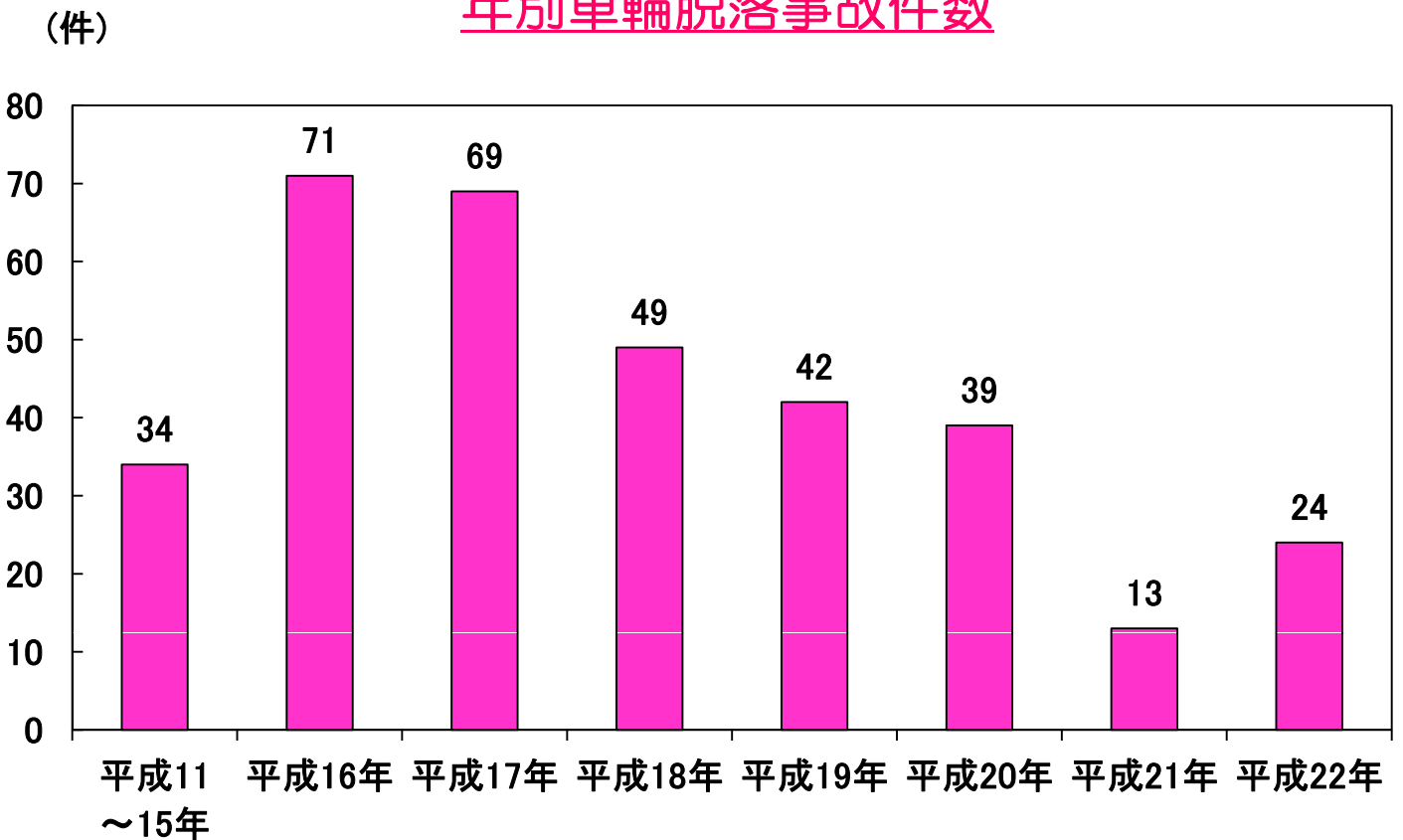
03-5253-8600（直通）

# 車輪脱落事故発生状況

## 月別車輪脱落事故

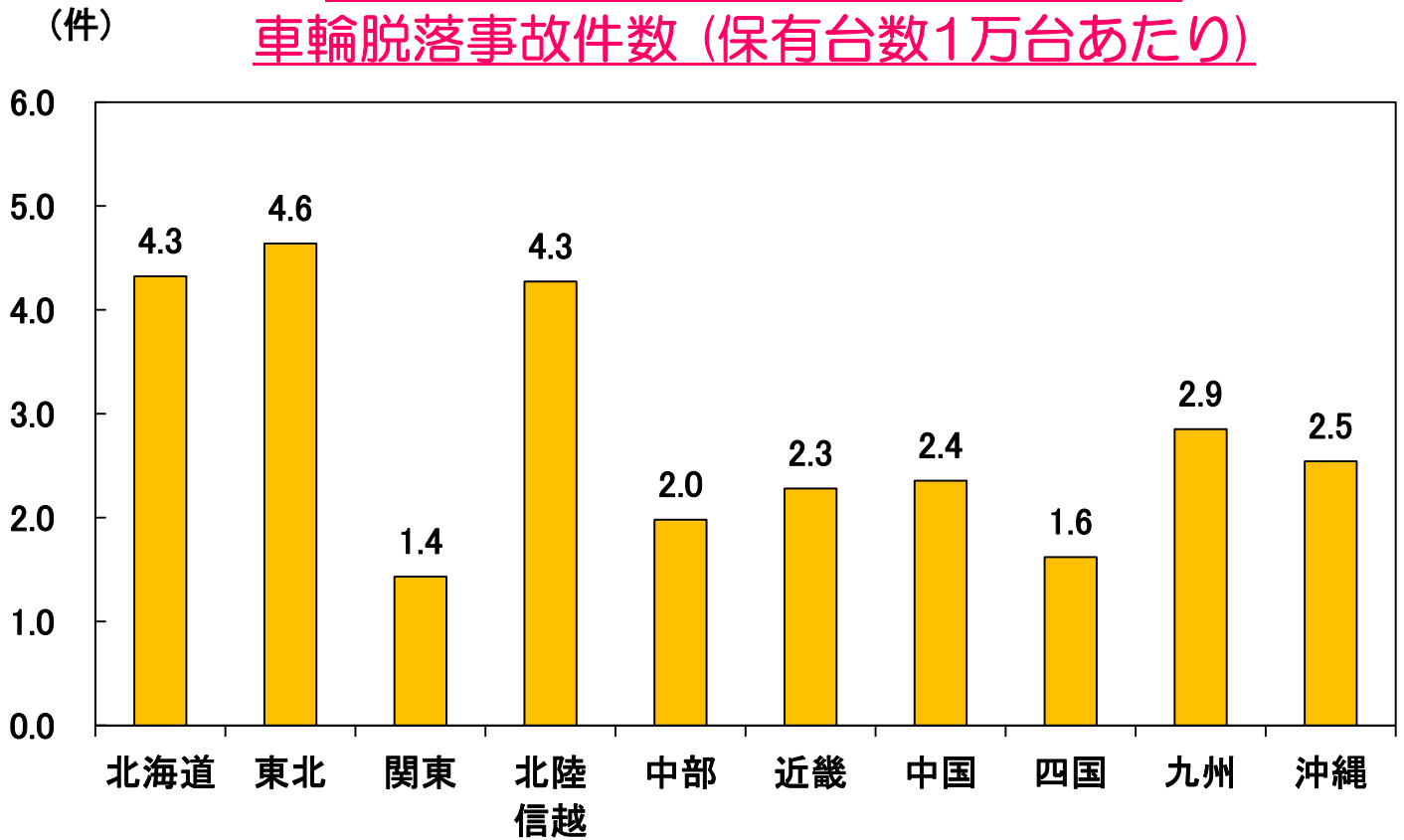


## 年別車輪脱落事故件数

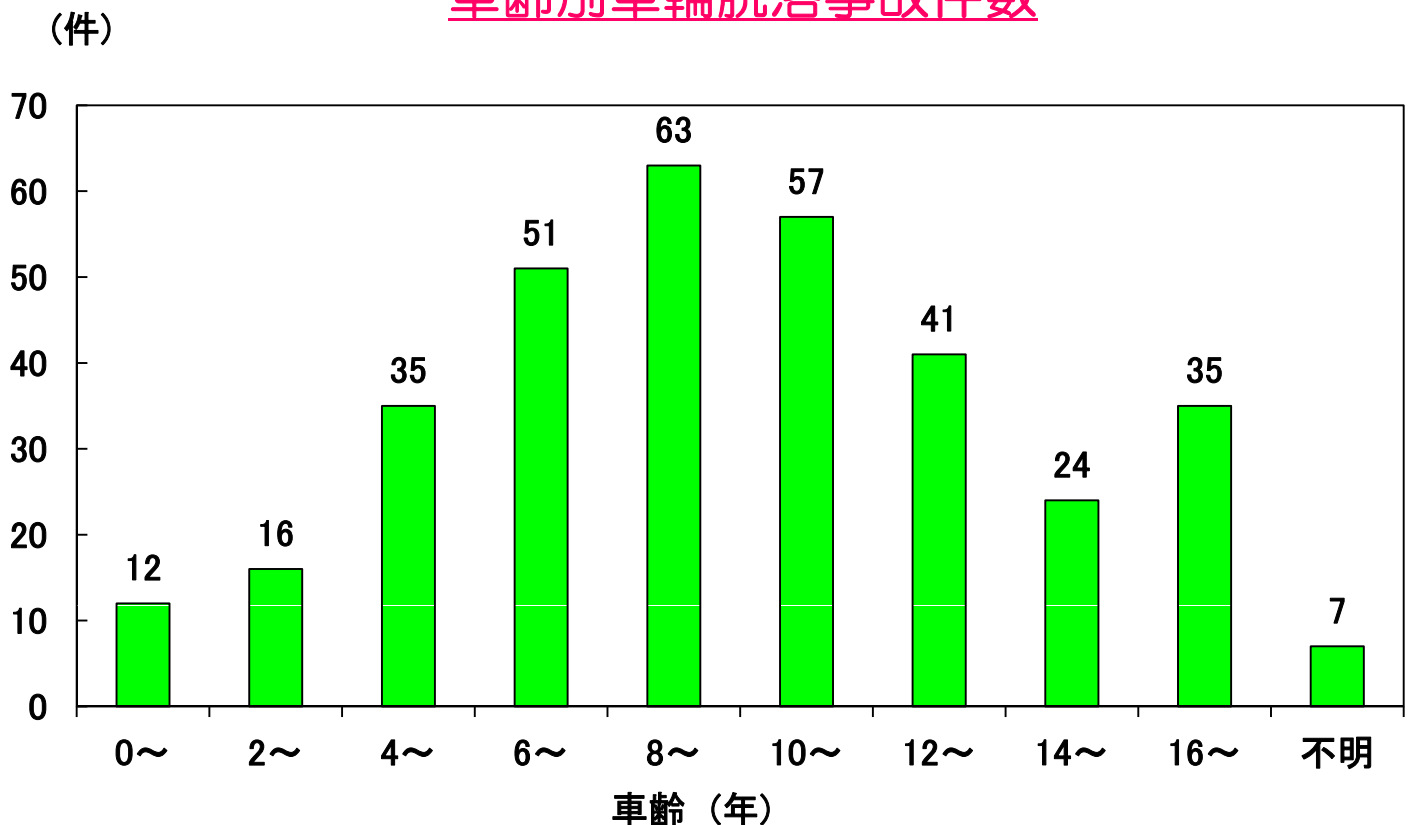


# 車輪脱落事故発生状況

使用の本拠の位置別 (地方運輸局別)  
車輪脱落事故件数 (保有台数1万台あたり)



車齢別車輪脱落事故件数



# 追加された大型車のホイール・ボルト関係の点検内容



大型車：車両総重量8トン以上のトラック又は乗車定員30人以上のバス



## 日常点検



## 1 目視での点検

- ホイール・ナットの脱落やホイール・ボルトの折損はないか。
- ホイール・ボルトのまわりにさび汁がでた痕跡はないか。
- ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの長さの不揃いはないか。

## 2 点検ハンマなどを用いての点検

- ホイール・ボルトの折損やホイール・ナットの緩みがないか、ホイール・ナットの下側に指を添えて点検ハンマでホイール・ナットを叩いたときに、指に伝わる振動が他のホイール・ナットと異なったり、濁った音がしないか。

## 3月点検

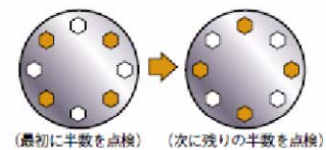
### 1 JIS方式のシングル・タイヤ及びISO方式のタイヤの場合

- トルク・レンチを用いるなどによりホイール・ナットを規定トルクで締め付けます。

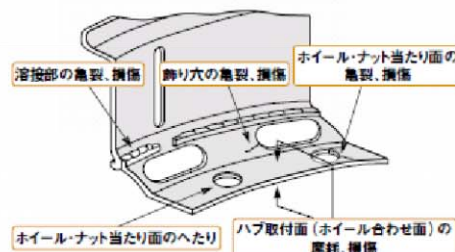
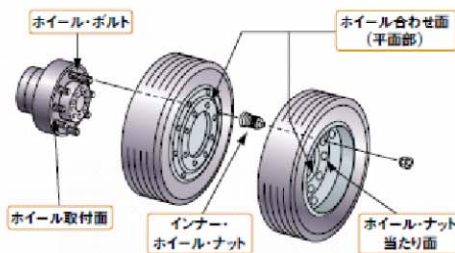
### 2 JIS方式のダブル・タイヤの場合

- ホイール・ボルトの半数(1個おき)のアウトター・ナットを緩めて、インナー・ナットをトルク・レンチを用いるなどにより規定トルクで締め付けます。
- 次に、緩めたアウトター・ナットをトルク・レンチを用いるなどにより規定トルクで締め付けます。
- その後、ホイール・ボルトの残りの半数のアウトター・ナット及びインナー・ナットについても同様の措置を講じます。

▶ダブル・タイヤの締付点検手順(右側タイヤの場合)



## 12月点検



## 1 ディスク・ホイールを取りはずして行う点検

目視などにより次の点検を行います。

- ホイール・ボルト及びホイール・ナットに亀裂や損傷がないか。
- ホイール・ボルトに伸びはないか。
- ホイール・ボルト及びホイール・ナットにさびの発生はないか。
- ホイール・ボルト及びホイール・ナットのねじ部につぶれ、やせ、かじり等の異状はないか。
- ディスク・ホイールのボルト穴、飾り穴のまわり及び溶接部に亀裂及び損傷がないか、ホイール・ナットの当たり面に亀裂、損傷及びへたりのないか。
- ディスク・ホイールのハブへの取付面、ディスク・ホイールの合わせ面に摩耗や損傷がないか。

## 2 ディスク・ホイールを取り付ける際に行う点検

- ディスク・ホイールのハブへの取付面、ディスク・ホイールの合わせ面、ホイール・ボルト及びホイール・ナットのねじ部等を清掃し、さび、ゴミ、泥、追加塗装等の異物を取り除きます。
- ホイール・ボルト及びホイール・ナットの潤滑
  - JIS方式: ホイール・ボルト及びホイール・ナットのねじ部並びにホイール・ナットの当たり面に規定の油類を塗布します。
  - ISO方式: ホイール・ナットねじ部及びホイール・ナットとワッシャとの間のみ規定の油類を塗布します。
- ホイール・ナットの締め付けは、対角線順に2～3回に分けて行い、最後にトルク・レンチを用いるなどにより規定トルクで締め付けます。
- インパクト・レンチで締め付ける場合は、締付時間、圧縮空気圧力等に留意し、締めすぎないように十分注意を払い、最終的な締め付けは、トルク・レンチを用いるなどにより規定トルクで締め付けます。

## 3 注意事項

- JIS方式のダブル・タイヤの場合は、インナー・ナットについて、[1] ディスク・ホイールを取りはずして行う点検及び [2] ディスク・ホイールを取り付ける際に行う点検を行った後、アウトター・ナットについてインナー・ナットと同様に点検を行います。
- ディスク・ホイールの取り付け後、ディスク・ホイールの取付状態に過度な馴染みが生じる走行後(一般的に50～100km走行後が最も望ましいとされています。)、3月点検に示す方法でホイール・ナットを締め付けます。
- 誤組防止のため、ディスク・ホイールの種類(スチール製、アルミ製)に合ったホイール・ボルト及びホイール・ナットを使用してください。

# 大型車の車輪脱落事故防止

# 花田 藤夫 お願ひ

プロのアスリートだから知るメンテナンズの大切さ

### 車も体も日頃のケアが重要

**事故教訓に開始**  
梅本 大型車の脱落事故は、大昔から発生してしまってきた。平成16年11月に、三菱重工業が製造した大型トラックのホイールが脱落し、乗車していた乗客が死亡した。それからというもの、このような悲惨な事故が頻りに発生している。これは、大型トラックの車輪脱落事故の発生頻度が年々増加していること、また、大型トラックの車輪脱落事故の発生場所が、一般的に人口密集地や住宅地などであること、さらに、大型トラックの車輪脱落事故の発生時刻が、朝の通勤時間帯や夕方以降の帰宅時間帯であることなどが要因として挙げられる。このような事故を防止するためには、車輪の点検と整備が非常に重要である。特に、大型トラックの車輪の点検と整備には、専用の工具や設備が必要であるため、専門の技術者が行う必要がある。また、運転者自身も、車輪の状態を確認できるような目視での点検方法や、簡単な点検キットを使用することが有効である。



## 点検・整備の徹底で 脱落事故のゼロを目指して



大型車は私たちの生活に欠かせない存在

万にもあるかもしれませんが、事故は予期せず発生することがあります。事故の発生は、必ずしも運転者の不注意によるものではありません。むしろ、多くの場合、点検と整備が不十分であったことが原因とされています。特に、大型トラックの車輪の点検と整備には、専門の技術者が行う必要があるため、定期的な点検と整備を行うことが非常に重要です。

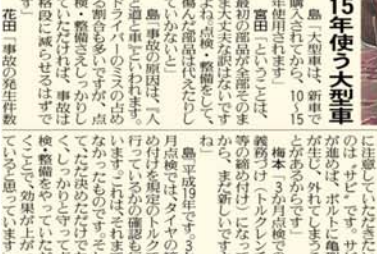
**15年使う大型車**  
梅本 大型トラックは、15年以上の使用期間がある車両も少なくありません。このような老朽化した車両は、各部品の劣化が進んでいるため、点検と整備の頻度を増やす必要があります。特に、車輪の点検と整備には、専用の工具や設備が必要であるため、専門の技術者が行うことが重要です。また、運転者自身も、車輪の状態を確認できるような目視での点検方法や、簡単な点検キットを使用することが有効です。

**スポンジと共通**  
梅本 大型トラックの車輪の点検と整備には、スポンジと共通の注意点があります。例えば、タイヤの空気圧を適切に保つことは、乗車中の揺れを軽減し、燃費を改善するために非常に重要です。また、タイヤの摩耗状態を確認することも、安全運転のために必要です。さらに、タイヤのバランス調整や、ホイールアライメントの調整なども、定期的に行う必要があります。

**プロファイル**  
梅本 大型トラックの車輪の点検と整備には、プロファイルと呼ばれる点検方法があります。これは、車輪の形状を精密に測定し、点検と整備の目安とする方法です。特に、大型トラックの車輪には、荷重がかかりやすいため、プロファイルを用いた点検と整備が非常に重要です。



▲▲(右から)梅本久義さん、島崎之志さん、花田藤夫さん、宮田佳代子さん



## ★日常の点検方法★



### 1. タイヤ空気圧の点検

① タイヤの亀裂や損傷、異常な摩耗がないこと、タイヤの溝の深さが十分であることを点検するとともに、空気圧が規定の範囲内であることを点検する。  
② 特に、ダブルタイヤや偏平ラジアルタイヤの場合は、空気圧が低下していても目視では分からないため、エアゲージを使用して点検する。タイヤの空気圧が不適切のまま、走行を続けると、パンクやバーストを招きやすくなる。空気圧が低いまま走り続けると、パンクしたまま走り続けるとホイール・ボルトに無理な力が加わり、ボルト損傷の原因となる。



### 2. 目視での点検

① ナットに緩みはないか。② ナットは付いているか。③ サビは付いていないか。④ ボルトの出っ張りには不足がないか。⑤ ホイールにひび割れはないか。⑥ ボルトが折れていないか。



### 3. 点検ハンマや小型ハンマを使用しての点検

① ホイール・ナットの緩みや脱落、ホイール・ナットに損傷などの異常がないことを点検すること。  
② ホイール・ナットの下面に指を添え、点検ハンマや小型ハンマでホイール・ナットの上面をたたいた時に指に伝わる振動が他のナットと違ったり、腐った音がしないか点検する。異常がある場合は、ナットの緩みやボルトが損傷している恐れがある。

### ★自動車点検基準のポイント★

(3か月定期点検)  
ホイール・ナットが規定のトルクで取り付けられていることを、トルクレンチなどを用いて点検することを規定。  
(12か月定期点検)  
ホイールを車から取り外してディスク・ホイールやホイール・ボルトやナット、ハブなどの関連部品を細かく点検すること、取付ける際には規定トルクでホイール・ナットを締め付けることを規定。  
その他、タイヤ交換時の注意として走行後一度増し締めすること、正しい組み合わせのボルト・ナットを使用することを規定。  
なお、平成22年より採用された新・ISO方式ホイールは、左車輪も右ねじなので、締め方の方向を確認の上作業する。※ねじ方向(右ねじ)の識別は、ボルトに「R」の表示あり。

### 重量のあるトラックは点検も10倍

梅本 トラックは、荷重がかかるため、点検と整備の頻度を増やす必要があります。特に、大型トラックの車輪の点検と整備には、専用の工具や設備が必要であるため、専門の技術者が行うことが重要です。また、運転者自身も、車輪の状態を確認できるような目視での点検方法や、簡単な点検キットを使用することが有効です。

### プロファイル

梅本 大型トラックの車輪の点検と整備には、プロファイルと呼ばれる点検方法があります。これは、車輪の形状を精密に測定し、点検と整備の目安とする方法です。特に、大型トラックの車輪には、荷重がかかりやすいため、プロファイルを用いた点検と整備が非常に重要です。

詳しい点検・整備の方法は、日本自動車工業会HP  
J-ISO方式ホイール(または従来のISO方式ホイール)車 [http://www.jama.or.jp/userfall\\_off\\_wheel/index.html](http://www.jama.or.jp/userfall_off_wheel/index.html)  
新・ISO方式ホイール車 [http://www.jama.or.jp/user/iso\\_wheel/index.html](http://www.jama.or.jp/user/iso_wheel/index.html)



平成22年6月30日  
自動車交通局**バス火災事故調査報告書がとりまとめられました！**

平成21年3月16日及び同年9月20日、東名高速道路の静岡県牧之原市で発生した同一構造のエンジンを搭載したバス火災事故について、「東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社及び株式会社ローレル観光バスのバス火災事故に関する調査小委員会」（以下「調査小委員会」という。）において、事故の原因究明とその再発防止策の検討が行われてきました。この度、調査小委員会の第6回会合が開催され、調査結果が報告書としてとりまとめられましたのでお知らせします。

なお、この報告書の内容は国土交通省のホームページで確認できます。

**1. バス火災事故の概要**

別添資料のとおり

**2. 調査結果（概要）**

- ・ 火災の原因は、ターボチャージャー（以下「ターボ」という。）の破損による。
- ・ 火災の発生メカニズムは、推定次のとおり。

**< JRバス関東 >**

ターボの軸受部が潤滑不良となり、又は何らかの原因により急激に、コンプレッサ側が破損して全体がアンバランスになったため、シャフト等が破損し、ターボ破損部からのオイルが排気系にかかり出火、延焼。火災発生後もエンジンを止めなかったため火災が拡大。

**< ローレル観光バス >**

ターボの軸受部が液状シーリング材と推定される異物により潤滑不良となり、コンプレッサ側又はタービン側のホイール（羽根車）が破損して全体がアンバランスになったため、シャフト等が破損し、ターボの破損部からのオイルが排気系にかかり出火、延焼。

2つの事故のターボの破損状況は異なり、また破損に至った過程は異なると推定される。いずれもターボの部品に潤滑不良の痕跡が認められたが、JRバス関東の原因はターボの関連部品が火災の影響により溶損したため特定できず（なお、ターボの軸受部には異物は認められなかった）、ローレル観光バスの原因はターボ軸受部に液状シーリング材と推定される異物が混入したことによるものと推定される。

### 3. 再発防止策（調査小委員会の提言）

#### （１）ターボチャージャーに係る点検整備の実施

- ・ バス輸入・販売事業者及びバス製作者は、ターボの定期的な点検の指定等又はターボの定期交換時期を明確化することが必要。
- ・ 国土交通省は、バス輸入・販売事業者又はバス製作者が指定等したターボの定期点検について、バス事業者に対し点検の励行を周知することが必要。

#### （２）エンジンオイルへの異物の混入防止

国土交通省は、ターボ潤滑系の配管部品類の整備を行う場合には、液状シーリング材を用いないよう、整備事業者に対し注意喚起することが必要。

#### （３）火災発生時における緊急時対応マニュアル等による適切な行動

バス事業者は、運転者に対し、「車両火災発生等緊急時における統一対応マニュアル」に応じて行動するよう教育を徹底することが必要。

#### （４）車両火災防止対策等の検討

国土交通省は、国連の自動車基準調和世界フォーラム（※）において検討されている材料の燃焼性質等に係る規則の強化について、国内導入に向けて検討することが必要。

（※）自動車基準調和世界フォーラム（WP29）とは、国連欧州経済委員会（UN/ECE）の下に設けられている組織であり、1つの運営委員会と6つの専門分科会を有している。自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することにより安全・環境性能の高い自動車を国際的に普及させることなどを目的としている。

### 4. 調査小委員会の開催経緯

第1回	平成21年	4月14日	調査小委員会設置
第2回	同年	8月5日	
第3回	同年11月	17日	調査対象にローレル観光バスを追加
第4回	平成22年	3月30日	
第5回	同年	6月7日	
第6回	同年	6月29日	取りまとめ

### 5. 調査小委員会委員（敬称略、五十音順）

委員長	森沢 正旭（東京都市大学名誉教授）
委員	相川 春雄（社団法人日本バス協会）
委員	佐々木 均（社団法人日本自動車整備振興会連合会）
委員	須川 修身（諏訪東京理科大学システム工学部教授）
委員	谷口 哲夫（独立行政法人交通安全環境研究所）
委員	田村 裕之（消防庁消防大学校消防研究センター）

#### 問い合わせ先

国土交通省自動車交通局

安全政策課 大森、松井

TEL：(03)5253-8111（内線41622, 41624）

技術安全部整備課 橋本、奥

TEL：(03)5253-8111（内線42426, 42415）

## ジェイアールバス関東株式会社のバス火災事故の概要について

### 1. 発生日時

平成21年3月16日（月） 午前4時20分頃

### 2. 発生場所

静岡県牧之原市 東名高速道路・上り線 牧之原サービスエリア内

### 3. 事故状況

東名高速道路・上り線を大阪駅発東京駅行き的高速バスが上り坂を走行中、当該バスの後部から煙が出ていたため危険を感じ、その先の牧之原サービスエリアに停車し、乗客を避難させた直後出火し、当該バスが全焼したものの。

なお、バスの乗員乗客78名（うち乗客77名）は避難したため、死傷者はなかった。

### 4. 被害の状況

死傷者なし、高速バス全焼

### 5. バス事業者の概要

事業者名：ジェイアールバス関東株式会社

事業者住所：東京都渋谷区代々木2丁目2-2号

営業所：東京支店営業所

車両数：466両（うち当該営業所：168両）

### 6. 当該車両の概要

車 名：ネオプラン<ドイツ製>

車体形状：リヤーエンジン

原動機：OM502LA型<ダイムラー社製>

乗車定員：86人

初度登録年月：平成15年5月



## 株式会社ローレル観光バスのバス火災事故の概要について

### 1. 発生日時

平成21年9月20日（日） 午前2時55分頃

### 2. 発生場所

静岡県牧之原市 東名高速道路・上り線 196.7キロポスト付近

### 3. 事故状況

東名高速道路・上り線相良牧之原インターチェンジ約1キロ手前において、貸切バスが走行中にスピードが下がったため、貸切バスの運転者がバックミラーを見たところ、車両後部のエンジンルーム付近から出火していることを発見したため、車両を路肩に停車させ、乗客を避難させた。バスはその後炎上し、後部を焼損した。

事故当時、バスには乗客乗員59名が乗車していたが、全員避難したため死傷者はなかった。

### 4. 被害の状況

死傷者なし、貸切バス後部及び2階席焼損

### 5. バス事業者の概要

事業者名：株式会社ローレル観光バス

（中央交通株式会社（当該車両の輸入販売者）の子会社）

事業者住所：大阪府大阪市浪速区敷津東2丁目4番4号

営業所：八尾営業所

車両数：42両（当該営業所のみ）

### 6. 当該車両の概要

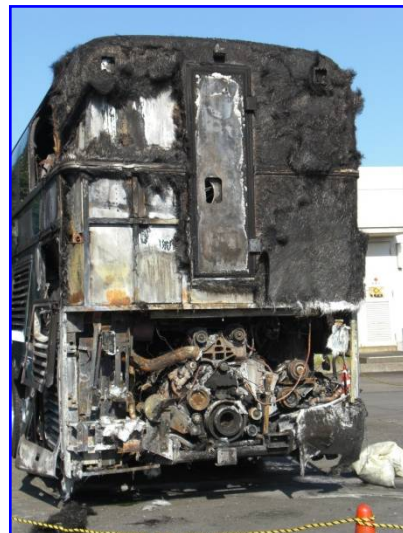
車名：ネオプラン<ドイツ製>

車体形状：リヤーエンジン

原動機：OM502LA型<ダイムラー社製>

乗車定員：70人

初度登録年月：平成15年2月



<問い合わせ先>  
 (財) 東京タクシーセンター  
 担当：広 報 課 武藤  
 施設管理課 増田  
 電話：03-3648-5131

## 優良タクシー専用の乗り場「優良タクシー乗り場」を上野駅と 渋谷駅に新設

今般、平成23年2月1日(火)より「JR上野駅正面口タクシー乗り場」、  
 「JR渋谷駅西口前タクシー乗り場」を優良タクシー乗り場として新設し、運  
 用することになりましたのでお知らせします。

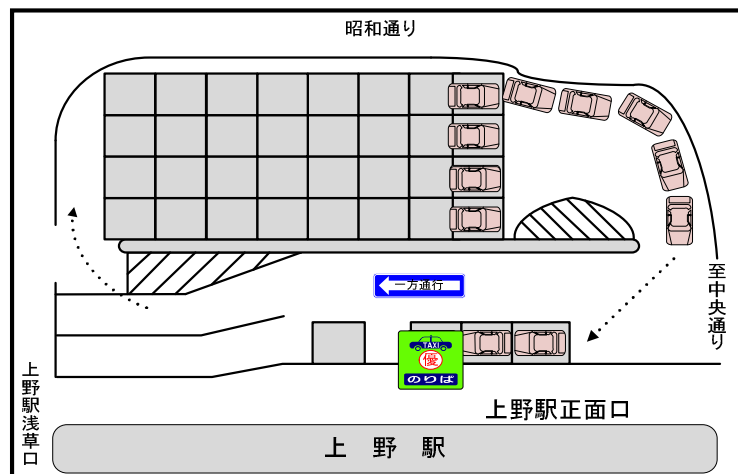
優良タクシー乗り場は、安全・サービスの両面において一定の基準・評価を  
 受けた運転者・個人事業者のみが入構することができるタクシー乗り場です。

東京タクシーセンターでは、平成20年3月6日よりJR新橋駅東口に優良タ  
 クシー乗り場を設置・運用しており、その後も関東運輸局をはじめ関係行政機  
 関及び関係団体(法人・個人)等と連携を図りつつ、より一層利用者利便を確  
 保するため、利用者が選択可能なタクシー乗り場の増設について検討を進め設  
 置を行い、現在計5地区・8箇所の乗り場が優良タクシー乗り場として運用され  
 ています。

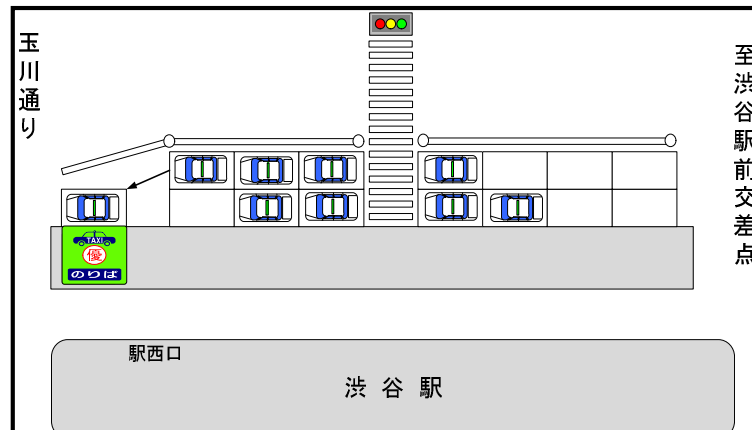
当センターでは、今後も引き続き利用者の目線に立ったタクシー乗り場の  
 運用等、利用者利便の向上を図って参ります。

### 記

1. 実施日時  
 平成23年2月1日(火) 午前10時から
2. 設置場所  
 (1)【JR上野駅正面口タクシー乗り場】



(2) 【JR渋谷駅西口前タクシー乗り場】



3. 入構可能車両

優良タクシー乗り場への入構が認められるのは、東京タクシーセンターの優良運転者表彰を受けた運転者の車両、事業者ランク制度で優良評価（AA・A）を受けた事業者に所属し東京タクシーセンターが承認した運転者の車両、並びに個人タクシーの最高位「マスター（みつ星）」の車両となります。

優良タクシー乗り場へ入構できる車両は、次の3つのいずれかを条件としています。

<p>① タクシーセンターの優良運転者表彰を受賞した運転者で、優良運転者章を表示する法人タクシー・個人タクシー車両。</p>	<p>② 優良ランク（AA、Aランク）事業者に所属する運転者であり、且つ、タクシーセンターから承認を得た運転者で、入構証を掲出し、ランクステッカーを貼付した車両。</p>	<p>③ 優良個人タクシー事業者認定制度の最高位「マスター（みつ星）」であることを表示する個人タクシー車両。</p>
	<p>(入構証)(ランクステッカー)</p>	

平成23年8月22日  
自動車局安全政策課  
自動車局旅客課

## 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」に基づく 貸切バス事業者の認定について

公益社団法人日本バス協会において実施している「貸切バス事業者安全性評価認定制度」に基づき、今般、安全確保への取組状況が優良な貸切バス事業者について、初めての認定が行われましたので、お知らせいたします。

### 1. 認定の概要

本年8月19日に開催された貸切バス事業者安全性評価認定委員会において平成23年度第1回目の認定が行われました。

- 平成23年度第1回目認定事業者 21事業者  
(認定事業者の概要等、詳細につきましては添付資料のとおりです。)
- 平成23年度は236事業者から申請があり、今後、審査の進捗状況にあわせて順次認定が行われる予定です。

### 2. 貸切バス事業者安全性評価認定制度について

- (1) 貸切バス事業者安全性評価認定制度は、貸切バスの利用者や旅行会社にとっては、利用しようとする個々の貸切バス事業者が安全性の確保のための取り組みを適切に行っているか否かを判断することは難しいことから、公益社団法人である日本バス協会において、貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表するものです。これにより、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的としています。
- (2) 評価認定の方法は、具体的には、①安全性に対する取組状況、②事故及び行政処分  
の状況、③運輸安全マネジメントの取組状況について、日本バス協会において書面及び訪問審査を行い、日本バス協会に設置された学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成される貸切バス事業者安全性評価認定委員会において、評価認定が行われます。
- (3) 同制度については、国土交通省において事業用自動車の事故の削減を目的として平成21年3月にまとめた「事業用自動車総合安全プラン2009」に位置付けるとと

もに、「平成23年度国土交通省交通安全業務計画」においても道路交通の安全に関する施策としてその普及を図ることとされております。さらに、本年6月に取りまとめられた「バス事業のあり方検討会中間報告」においても、同制度が広く関係者及び一般利用者に普及するよう、適切に取り組んでいくことが必要とされ、国は、同制度の普及促進に向けた取り組みを積極的に支援するべきとされております。

### 3. 「SAFETY BUS」シンボルマークについて

認定を受けた貸切バス事業者（以下「認定事業者」という。）については、ホームページにおいて公表するとともに、運行するバスの車体に認定事業者の証である「SAFETY BUS」マークを貼付することによって、認定事業者であることを外観から知ることができます。

#### 【連絡先】

自動車局旅客課新輸送サービス対策室 曾根、鈴木

TEL：03-5253-8111（内線41263）

03-5253-8573（直通）



## 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」に基づく貸切バス事業者の認定について

平素より当協会の運営に関して格別なご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

日本バス協会では本年度より「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の運用を開始しており、このたび、安全確保への取組状況が優良な貸切バス事業者について、初めての認定を行いましたので、お知らせいたします。（現時点において236社から申請があり、現在、順次審査・認定を行っているところです。）

なお、本制度の主な概要及び認定の方法については下記のとおりです。また制度詳細については日本バス協会ホームページ（<http://www.bus.or.jp/about/nintei.html>）をご覧ください。

当協会と致しましては、旅行会社や学校関係者、自治体等の皆様や利用者である国民の皆様に同制度について是非お知り頂くとともに、より安全性の高い貸切バス事業者をお選び頂く際の指標として頂きたいと考えております。

### 記

#### 1：制度の名称

貸切バス事業者安全性評価認定制度

#### 2：制度の目的

貸切バスの利用者にとって、どの貸切バス事業者が安全性に対する取組みを適切に行っているか分かりにくい状況にあることから、貸切バス事業者の安全性に対する取組状況、事故や行政処分状況等の評価し、認定・公表することで、利用者に対して事業者の安全性を「見える」ものとすることにより、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択する際の指標となり、貸切バス事業者の安全性向上に資するとともに、貸切バスの健全な発展を図ることを目的としています。

#### 3：評価認定の対象

一般貸切旅客自動車運送事業者（貸切バス事業者。バス協会の会員でなくとも認定の対象となります。）

#### 4：評価認定の方法

評価認定は、貸切バス事業者からの申請に基づき、申請事業者の安全性に対する取組状況等についての認定基準（別添2参照）への適合性について、日本バス協会において書面及び訪問審査を行い、学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成される「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」において決定されます。

#### 5：平成23年度第1回目認定の概要

平成23年度第1回目の評価認定は平成23年8月19日に「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」を開催し、認定基準に適合した貸切バス事業者の認定を行いました。

① 平成23年度第1回目認定事業者：21事業者（別添1参照）

② 今後、審査の進捗状況にあわせて順次認定を行う予定です。

6：シンボルマークについて

認定を受けた貸切バス事業者に対しては、バス車両貼付用の「SAFETY BUS」シンボルマーク（下図参照）のステッカーを交付します。



【お問い合わせ】

公益社団法人 日本バス協会

業務部 担当：川合・北村

TEL：03-3216-4014

FAX：03-3216-4016

会社名	郵便番号	住 所	TEL	車両数
北海道中央バス株式会社	047-8601	北海道小樽市色内1-8-6	011-221-7634	30
札幌第一観光バス株式会社	062-0051	北海道札幌市豊平区月寒東一条19-3-50	011-850-5500	17
空知中央バス株式会社	073-0033	北海道滝川市新町3-2-1	0125-24-8855	25
ニセコバス株式会社	048-1512	北海道虻田郡ニセコ町中央通56	0136-44-2001	34
宮城交通株式会社	981-3201	宮城県仙台市泉区泉ヶ丘3-13-20	022-771-5313	47
松山観光バス株式会社	999-6861	山形県酒田市山田23-5	0234-62-2929	16
関鉄観光バス株式会社	300-0051	茨城県土浦市真鍋1-10-8	029-822-3737	70
永井運輸株式会社	371-0805	群馬県前橋市南町3-21-8	027-221-4435	21
イーグルバス株式会社	350-0042	埼玉県川越市中原町2-8-2	049-226-0111	31
株式会社はとバス	143-0006	東京都大田区平和島5-4-1	03-3761-1284	108
神奈中観光株式会社	254-0811	神奈川県平塚市八重咲町6-18	042-788-2635	75
東洋観光株式会社	238-0007	神奈川県横須賀市若松町2-7	046-837-3900	70
泉観光バス株式会社	959-1821	新潟県五泉市赤海873-1	0250-41-0888	25
長野交通株式会社	389-2413	長野県飯山市照里1302-2	0269-65-3106	12
富士急静岡バス株式会社	419-0201	静岡県富士市厚原771-1	0545-71-2495	30
株式会社アクト	410-0865	静岡県沼津市東間門144	055-961-0001	21
千里山バス株式会社	566-0042	大阪府摂津市東別府3-8-32	06-6340-1177	57
播州交通株式会社	675-0064	兵庫県加古川市加古川町溝之口507	0795-42-5066	19
有限会社スサノオ観光	693-0511	島根県出雲市佐田町八幡原618-1	0853-73-7272	26
広交観光株式会社	733-8514	広島県広島市西区三篠町3-14-17	082-843-7799	50
伊予鉄道株式会社	790-0012	愛媛県松山市湊町4-4-1	089-948-3111	32
21社				816

会社名	郵便番号	住 所	TEL	車両数
伊予鉄道株式会社	790-0012	愛媛県松山市湊町4-4-1	089-948-3111	32
千里山バス株式会社	566-0042	大阪府摂津市東別府3-8-32	06-6340-1177	57
泉観光バス株式会社	959-1821	新潟県五泉市赤海873-1	0250-41-0888	25
株式会社アクト	410-0865	静岡県沼津市東間門144	055-961-0001	21
松山観光バス株式会社	999-6861	山形県酒田市山田23-5	0234-62-2929	16
長野交通株式会社	389-2413	長野県飯山市照里1302-2	0269-65-3106	12
有限会社スサノオ観光バス	693-0511	島根県出雲市佐田町八幡原618-1	0853-73-7272	26
広交観光株式会社	733-8514	広島県広島市西区三篠町3-14-17	082-843-7799	50
東洋観光株式会社	238-0007	神奈川県横須賀市若松町2-7	046-837-3900	70
株式会社はとバス	143-0006	東京都大田区平和島5-4-1	03-3761-1284	108
札幌第一観光バス株式会社	062-0051	北海道札幌市豊平区月寒東一条19-3-50	011-850-5500	17
空知中央バス株式会社	073-0033	北海道滝川市新町3-2-1	0125-24-8855	25
ニセコバス株式会社	048-1512	北海道虻田郡ニセコ町中央通56	0136-44-2001	34
北海道中央バス株式会社	047-8601	北海道小樽市色内1-8-6	011-221-7634	30
イーグルバス株式会社	350-0042	埼玉県川越市中原町2-8-2	049-226-0111	31
播州交通株式会社	675-0064	兵庫県加古川市加古川町溝之口507	0795-42-5066	19
富士急静岡バス株式会社	419-0201	静岡県富士市厚原771-1	0545-71-2495	30
永井運輸株式会社	371-0805	群馬県前橋市南町3-21-8	027-221-4435	21
宮城交通株式会社	981-3201	宮城県仙台市泉区泉ヶ丘3-13-20	022-771-5313	47
神奈中観光株式会社	254-0811	神奈川県平塚市八重咲町6-18	042-788-2635	75
関鉄観光バス株式会社	300-0051	茨城県土浦市真鍋1-10-8	029-822-3737	70
21社				816

# 認定基準

---

## ○評価・認定対象

評価・認定を希望する一般貸切旅客自動車運送事業の事業者（貸切バス事業者）

## ○申請条件

評価・認定を希望する貸切バス事業者は、以下の条件を全て満たしていること。

- ① 事業許可取得後 3 年以上経過していること。
- ② 安全性に対する取組状況における法令遵守事項に関する違反がないこと。
- ③ 過去 2 年間に、有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第 2 条第 3 号に規定する事故（以下「死傷事故」という。）が発生していないこと。
- ④ 過去 1 年間に、有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第 2 条第 1 号に規定する事故（以下「転覆等の事故」という。）又は悪質な法令違反による事故（以下「悪質違反による事故」という。）が発生していないこと。
- ⑤ 過去 1 年間に、安全の確保に関する法令違反を含む違反により、30 日車の車両停止以上の行政処分が発生していないこと。

注 「悪質違反による事故」とは、飲酒、酒気帯び、無免許、無資格、覚せい剤等薬物の乱用、居眠りにより生じた事故をいう。

注 申請条件①～⑤は全て貸切バス事業に係るものを対象とする。

## ○認定事業者の決定

- ① 申請条件を満たしていること。
- ② 評価点数の合計が 60 点以上であること。
- ③ 各評価項目が下記の基準点以上であること。

大項目	法令遵守事項 (20 点)		評価項目 (I. については上位事項) (80 点)	
	配点	基準点	配点	基準点
I. 安全性に対する取組状況	20 点	20 点	40 点	10 点
II. 事故及び行政処分の状況			20 点 ( 事故 10 点 行政処分 10 点 )	事故のみ 10 点
III. 運輸安全管理取組状況			20 点	10 点

注 基準点とは、各評価項目において最低限必要となる点数である。

注 行政処分の点数は、配点－累積点数（配点を超える場合には 0 点）であるため、基準点は設定しない。

## ○有効期間

2 年間

## ○本制度の更新申請（予定）

認定種別については以下のように運用する予定です。

- ア 認定種別は一ツ星、二ツ星、三ツ星の三種類とする。
- イ 初申請の事業者が 60 点以上の場合、一ツ星事業者となる。（59 点以下は認定しない。）
- ウ 更新時に一ツ星事業者が 60 点以上 79 点以下の場合、一ツ星事業者となり、80 点以上の場合、二ツ星事業者となる。（59 点以下の事業者は剥奪される。）
- エ 更新時に二ツ星事業者が 60 点以上 79 点以下の場合、一ツ星事業者となり、80 点以上の場合、三ツ星事業者となる。（59 点以下の事業者は剥奪される。）

