

事業用自動車総合安全プラン2020

～目標達成に向けた自動車局の取組～

(安全政策課、技術・環境政策課、旅客課、貨物課、安全・環境基準課、整備課)

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において平成28年6月にまとめられた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施する必要がある。

- ▶ 貸切バス事業者「(株)イーエスピー」に特別監査を実施 (H28/1/15, 16, 17, 29)
- ▶ 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会開催 (H28/1/29からR1/7/3まで14回開催)
- ▶ 貸切バス事業者「(株)イーエスピー」に事業許可取消処分を実施 (H28/2/19)
- ▶ 改正道路運送法公布 (H28/12/16)、施行 (H28/12/20) (許可更新制H29/4/1施行)
- ▶ 事業用自動車事故調査委員会調査報告書公表 (H29/7/5)

軽井沢スキーバス事故の概要

発生日:平成28年1月15日
 ・乗客乗員15名死亡、乗客26名重軽傷
 ・死者10名以上のバス事故は31年ぶり
 事業者:(株)イーエスピー
 <今回判明した主な違反>
 始業点呼の未実施、運行指示書の記載不備、運転者の健康診断の未受診、運賃の下限割れ等



「総合的な対策」における実施項目 (全85項目)

(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

- ・ドライブレコーダーによる映像を活用した運転者への指導・教育の義務付け
- ・運行管理者の必要選任数引上げ(40両未満の営業所の場合、1名→2名に)
- ・運行管理者の資格要件の強化(実務経験に加えて試験合格を必須に) 等

(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等

- ・法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施
- ・事業許可の更新制(5年ごと)の導入 等

(3) 監査等の実効性の向上

- ・適正化機関の活用による監査の重点化 等

(4) 旅行業者、利用者等との関係強化

- ・下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置
- ・ランドオペレーターに対する規制の新設(登録制度) 等

(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

- ・ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進 等

安全性向上目標

「総合的な対策」に掲げた各施策の着実な実施を通じ、「安全性向上目標」の実現を目指す。

i 同乗者の死亡事故件数
 (貸切バス事業者第一当事故に限る)

**ゼロ件を
継続**

H25~27
ゼロ件

H28
1件

H29
ゼロ件

H30
ゼロ件

ii 同乗者の負傷事故件数
 (貸切バス事業者第一当事故に限る)

H27から
**H37までに
半減**

H27
43件

H28
26件

H29
38件

H30
30件

事業用自動車事故調査委員会について

経緯

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 平成26年6月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

これまでの事故調査について

平成26年6月から令和元年7月までに本委員会で議決された37件の事故について、類型化すると以下のとおり。

類型	件数
I 過労運転による居眠り事故	11
II 体調急変や体調不良による事故	4
III 前方不注意(脇見運転)による事故	6
IV 速度超過状態で走行するセミトレーラの横転事故	4
V 運転状況に適切な対応ができなかったため発生した事故	10
その他(車両故障、飲酒運転による事故)	2

委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 研究主幹
安部 誠治	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 講師
春日 伸予	芝浦工業大学工学部共通学群 教授
久保田 尚	埼玉大学工学部建設工学科 教授
水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科 教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長

(概要)

平成29年11月25日13時02分頃、乗合バスが乗客16名を乗せて見通しの良い直線道路を走行中、バスを安全に進行させるためのハンドル操作、ブレーキ操作をすることなく、道路左側の歩道に乗り上げ、ガードパイプをなぎ倒し、その先の電柱に衝突。



(背景)

○運転者は以前、睡眠時無呼吸症候群(SAS)診断を受診したところ、「経過観察」との判定。

→しかし、事業者は、そのことを知りながらも、運転者への適切なフォローは未実施。

○事業者は、運転者に対し、乗務中体調不良を感じたら、必ず停車して運行管理者に報告し指示を仰ぐよう指導。

→しかし、実際には、運転者は事故当日、眠気を感じながらも、「運転を中止するほどではない。」と勝手に判断、そのまま運行を継続。



運転者は、SAS診断で「経過観察」と判定

その後、運転者への適切なフォローは行われず



事業者から運転者に対し、走行中に強い眠気を感じたときの適切な対応方法について、十分な指導教育が行われていなかったため、運転者は適切な行動をとることができなかった可能性が考えられる。

(再発防止策)

○事業者は、SAS診断等の受診結果を運転者に十分説明し、必要に応じ治療を受けさせるなど、当該結果を有効活用して健康管理体制を整えましょう。

○事業者は、運転者が体調不良を隠して乗務することのないよう、運行管理者に相談しやすい雰囲気を醸成しましょう。



SAS診断等を活用したきめ細やかな運転者への指導監督

事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組

従来からの法令上の義務

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

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- ◆『健康管理マニュアル』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）
⇒健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理
⇒SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- ◆『睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策マニュアル』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- ◆『脳血管疾患対策ガイドライン』（平成30年2月策定）
- ◆『心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン』（令和元年7月策定）

事業用自動車健康起因事故対策協議会

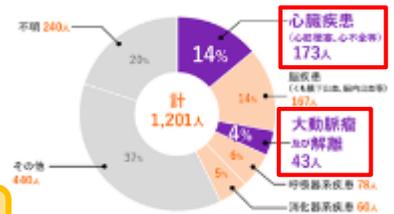
平成27年9月

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

I. 重大事故につながる心臓疾患、大血管疾患

- 心臓疾患（心筋梗塞等）、大血管疾患（大動脈瘤等）の事故防止
 - ⇒ 発症前の「**早期発見・予防**」が重要。
 - ⇒ <予防法>
 - ・生活習慣と勤務環境の改善
 - ・定期健診結果による**事後措置**
 - ・スクリーニング検査の受診
 - ・症状(前兆)の把握

■ 運転者の疾病に起因する事故報告の疾患別内訳(平成25～29年)



II. 事業者による運転者の健康管理

- 事業者と運転者の前兆症状の把握
 - ⇒ 事業者による **運転者への前兆症状** (胸痛、めまい等) の周知
 - ・日頃からの**運転者の健康状態の把握**が重要。
- 定期健康診断の確実な受診
 - ⇒ 早期発見・予防には、
 - ・運転者の**定期健康診断の受診**
 - ・結果を踏まえた**医療機関の受診、精密検査の受診**が重要。
- スクリーニング検査の受診
 - ⇒ 医師の判断に従って、**スクリーニング検査**の受診が必要。

〈心臓疾患、大血管疾患に対する代表的なスクリーニング検査〉

標準12誘導心電図検査	ホルター心電図検査	運動負荷心電図検査	ABI検査
頸動脈超音波検査	心臓超音波検査	胸部単純CT検査 腹部単純CT検査	腹部超音波検査

- ⇒ 前兆無く進行する疾患があるため、メタボリックシンドローム等の運転者には、**自主的なスクリーニング検査の受診**を推奨。
- 高リスク運転者の専門医への確実な受診
 - ⇒ 定期健診、スクリーニング検査に基づき発症リスクが高い運転者の専門医への受診促進。
 - ・専門医からの**就業上の措置に必要な情報の取得**が必要。

III. 精密検査と治療

- 精密検査を踏まえた治療
 - ⇒ 治療が必要な場合、医療機関からの指導をもとに治療を進め、**運転者が治療や服薬を勝手に中断しないように注意**。

IV. 専門医の受診の結果を踏まえた対応

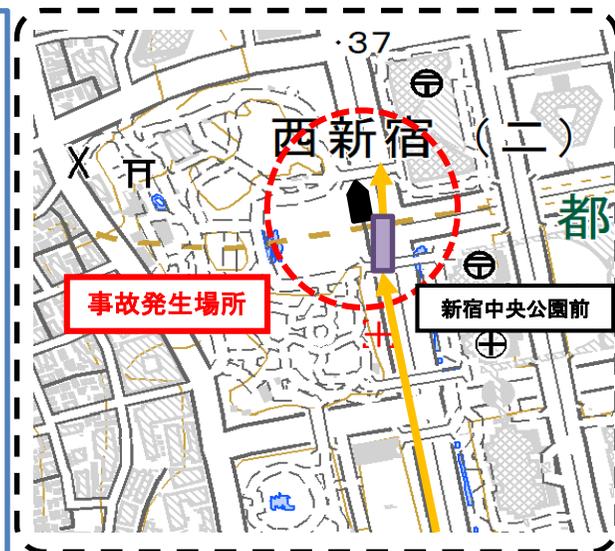
- 就業上の措置
 - ⇒ 事業者は、**医療機関からの情報を踏まえ、就業上の措置**を決定。
 - ⇒ 安全な運転ができない場合、**運転業務に充てないこと**の検討が必要。ただし、**運転者に不当に差別的な扱いをしないように留意**。



V. 生活習慣の改善の促進

- 生活習慣の改善と発症リスクの低減
 - ⇒ 発症予防のため、禁煙をはじめとした**生活習慣の改善**が重要。
- エコノミークラス症候群の予防
 - ⇒ エコノミークラス症候群(静脈血塞栓症)の予防のため、**運転中の水分補給や休憩等**が重要。

- 令和元年12月4日、東京都新宿区の都道において、走行中のバスがハイヤーに追突し、さらに中央分離帯を乗り越え、街路灯に衝突し止まり、ハイヤーの運転者が死亡する事故が発生。
- 事業者によると、事故当日は朝6時台に始業点呼が行われ、夜6時台に事故が発生し、事故後の検査において**インフルエンザに罹患していた**ことが判明。
- 一般的に、インフルエンザウイルスに感染してから1～3日間ほどの潜伏期間の後に、発熱（通常38℃以上の高熱）、頭痛、全身倦怠感、筋肉痛・関節痛などの**症状が突然現われる**とされている。
- 乗務前点呼時において、**運転者の体調が正常であったとしても、運行中に体調が急変し運行に悪影響を及ぼす場合がある。**



運転者の体調急変に係る事故の発生を踏まえた管理の徹底について業界団体を通じて周知（令和元年12月6日）

○自動車運送事業者が徹底すべき事項

以下のことを改めて徹底し、安全に運行をすることができないおそれがある状況での運行を行わないこと。

- ① 運転者に対して運行中に体調の異変を感じた時に、無理に運行を続けると非常に危険であることを理解させ、運行中に体調の異常を少しでも感じた場合、速やかに営業所に連絡する等の指導を徹底すること。
- ② 運行中の運転者の体調変化等による運行中止等の判断・指示を適切に実施するための体制を整備すること。
- ③ 運転者が体調異変等の報告をしやすいような職場環境を整備すること。
- ④ 職場内におけるうがい、手洗い及び消毒用アルコールを使用した手指消毒の徹底すること。

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、過労運転防止のための先進的な機器及びドライブレコーダーなど運行管理の高度化に資する機器の導入等に対する補助を実施。

1. 過労運転防止のための先進的な取組に対する支援

疲労状態を測定する機器やヘルスケア機器、遠隔地でのリアルタイムの運行管理を行う機器等の導入に対し支援



補助率

1 / 2

※上限あり

2. ドライブレコーダー等の導入に対する支援

ドライブレコーダー・デジタル式運行記録計等の導入に対し支援
(平成29年12月1日から義務化された貸切バスの新車導入に伴う場合は対象外)



補助率

1 / 3

※上限あり

3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



補助率

1 / 3

※上限あり

令和2年度においては、法令遵守への意識が高い事業者(過去3年間に行政処分を受けていない自動車運送事業者等)を対象に重点的に支援。

- ◆ 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき、**過労運転等による重大事故の発生につながる運転者の長時間労働是正**に向けて、運送事業者における適切な**運行管理等に役立つICT**を紹介するガイドブックを令和元年6月策定。
- ◆ ガイドブックでは、法令で定められた運送事業者が実施すべき事項を示すとともに、実施すべき事項の適切かつ効率的な実施を手助けし、省エネ運転、顧客サービス向上等の経営に役立つツールを紹介。

表計算ソフトで労務管理

表計算ソフトで、勤務時間や乗務時間の管理を誰でも簡単に行えます。

改善基準告示等管理ソフト

メインメニュー <トラック>

- 労働時間の入力・修正
 - 毎日の始業時刻、終業時刻、運転時間等を入力または修正します。
- 労働時間の出力と参照
 - 入力した労働時間
- ドライバー
 - 登録と修正を行います
 - 作業種別
 - 登録と修正を行います
 - 基本情報

本ソフトを使用する際、過去データ指定した日付以前の業務終了

No.	業務種別	開始時刻	終了時刻	前日時刻	所要時刻
1	始業	01:00	02:00		
2	その他	01:00	02:00	01:00	00:30
3	運転	01:00	02:00	01:14	01:30
4	休息	01:10	01:30		
5	休息	01:10	01:30		
6	休息	01:10	01:30		
7	休息	01:10	01:30		
8	休息	01:10	01:30		
9	休息	01:10	01:30		
10	休息	01:10	01:30		
11	休息	01:10	01:30		
12	休息	01:10	01:30		
13	休息	01:10	01:30		
14	休息	01:10	01:30		
15	休息	01:10	01:30		
16	休息	01:10	01:30		
17	休息	01:10	01:30		
18	休息	01:10	01:30		
19	休息	01:10	01:30		
20	休息	01:10	01:30		

改善基準告示等管理ソフト

トラック

- 拘束時間日計表
- 15時間超過回数一覧表
- 2週平均運転時間一覧表
- 月間拘束時間一覧表(月計算用)
- 月間運転時間一覧表
- 分割休息期間実施表
- 作成不能リスト
- 一の運行実施表
- 休日労働回数一覧表
- 有間拘束時間一覧表
- 月間拘束時間一覧表(一日の限度)
- 月間休息期間等一覧表
- 隔日勤務実施表
- メニューへ戻る

リアルタイムでの動態管理

リアルタイムで車両の運行状況を把握。運行指示や顧客との情報交換に役立ちます。

居眠り事故等の防止

運転中の運転者の眠気を生体情報や車両の挙動等から検知して、危険を察知した場合に運転者に警告を行う。

カメラ

本体

SDカードおよびスピーカーを内蔵。運転者転倒防止等に使用。

- 官民ITSロードマップにおいて、2020年までに限定地域での無人自動運転移動サービス(レベル4)を実現し、2025年目処にそのサービス地域の拡大を目標として掲げているところ。
- 自動車局では、限定地域での無人自動運転移動サービスの安全性及び利便性を確保するために旅客自動車運送事業者が検討していく上で必要となる基本的な考え方を令和元年6月にガイドラインとしてとりまとめ。
- ガイドラインにおいては、レベル4に係る技術の確立・制度の整備に先んじて、遠隔監視・操作者がいる場合(※)も対象。

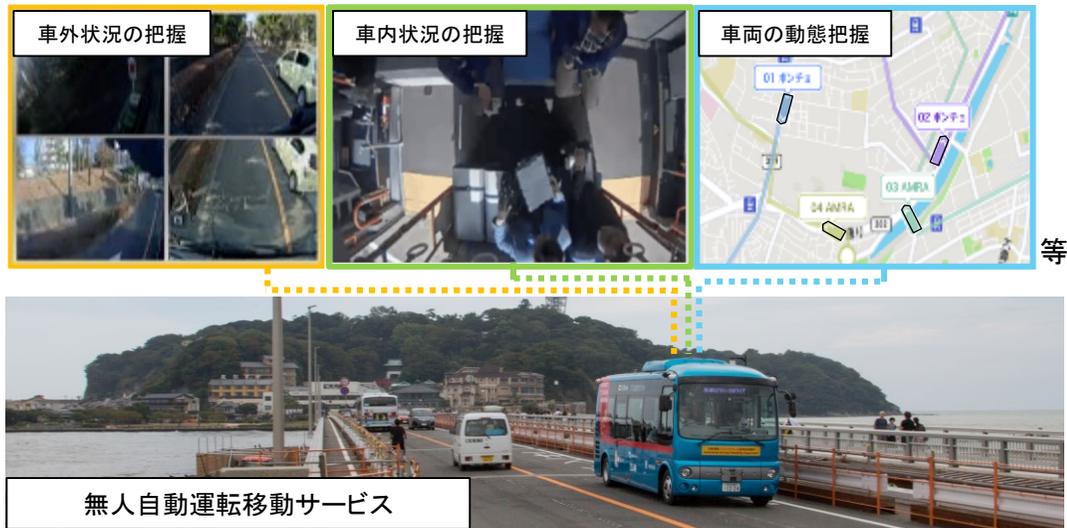
旅客自動車運送事業者の役割

1. 運転者が車内にいる場合と同等の安全性・利便性を確保すること

以下10項目について具体的な対応が図られていることを確認することが必要。

- (1) 交通ルールを遵守した運行の安全の確保
- (2) 旅客の安全の確保
- (3) 点検・整備等による車両の安全の確保
- (4) 運行前の点検の実施の確認
- (5) 非常時等の対応、連絡体制の整備
- (6) 事故の記録
- (7) 運行の記録
- (8) 事故やヒヤリハット事例を踏まえた対応
- (9) 運送実施のための体制整備
- (10) 旅客の利便性の確保

2. 運行状況を適切に把握すること



※遠隔監視・操作者がいる場合のイメージ

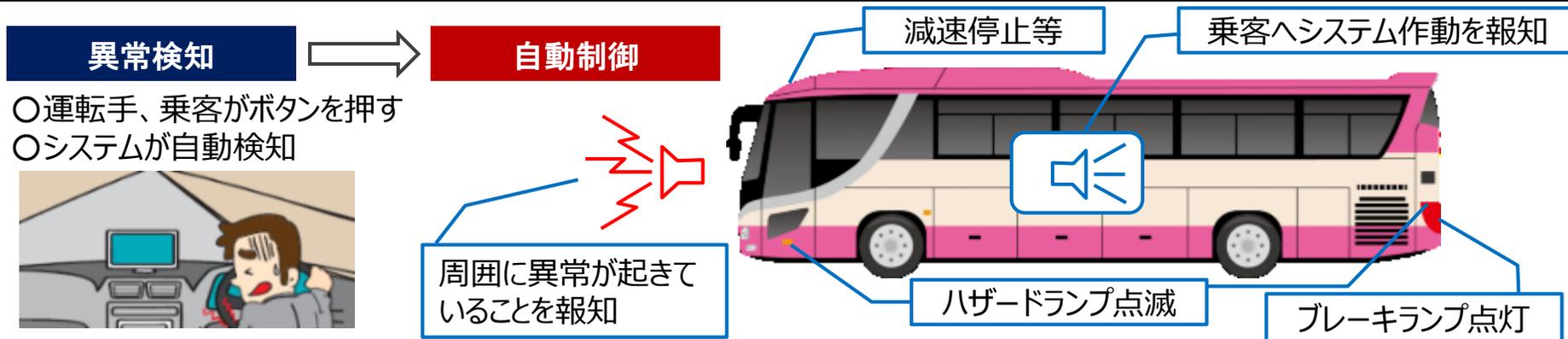


必要に応じて車内に配置



ドライバー異常時対応システムについて

- 交通事故統計上、ドライバーの異常に起因する事故が年間200~300件発生している
- ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合にドライバーの異常を自動検知し又は乗員や乗客が非常停止ボタンを押すことにより、車両を自動的に停止させる「ドライバー異常時対応システム」の開発が進められている
- 国土交通省では、産学官連携により当該システムのガイドラインを策定するなど、先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進している



異常検知

1. 押しボタン方式

- 運転者による押しボタン
- 乗客による押しボタン



日野自動車HPより

2. 自動検知方式

- システムがドライバーの姿勢崩れ、閉眼状態、ハンドル操作の有無等を監視し、異常を検知



日野自動車HPより

自動制御

1. 単純停止方式

徐々に減速して停止(操舵なし)

2. 車線内停止方式

車線を維持しながら徐々に減速し、車線内で停止
(操舵は車線維持のみ)

3. 路肩等退避方式

車線を維持しながら徐々に減速し、可能な場合、車線変更しつつ、路肩等に寄せて停止

基本型のガイドライン策定(2016年3月)

発展型(路肩等退避型)の高速道路版のガイドライン策定(2018年3月)

停止回避場所を避ける機能を追加した発展型(路肩等退避型)の一般道路版のガイドライン策定(2019年8月)

- 大型車は事故発生時の被害が大きくなる可能性が高いため、トラック・バスに対して、平成26年11月より順次衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)及び車両安定性制御装置(EVSC)を、平成29年11月より順次車線逸脱警報装置(LDWS)を装備義務付け。
- これらのASV装置を搭載した車両に対し、平成19年度より事業用自動車の購入補助を、平成24年度より税制特例措置を実施。

○基準策定

対象	衝突被害軽減ブレーキ・車両安定性制御装置	車線逸脱警報装置
車両総重量 22t超のトラック	(新型)平成26年11月～ (継続)平成29年9月～	(新型)平成29年11月～ (継続)令和元年11月～
車両総重量 20t超22t以下のトラック	(新型)平成28年11月～ (継続)平成30年11月～	(新型)平成30年11月～ (継続)令和2年11月～
車両総重量 8t超20t以下のトラック	(新型)平成30年11月～ (継続)令和3年11月～	(新型)平成30年11月～ (継続)令和3年11月～
車両総重量 3.5t超8t以下のトラック	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～
車両総重量 13t超のトラック	(新型)平成26年11月～ (継続)平成30年9月～	(新型)平成30年11月～ (継続)令和2年11月～
車両総重量 12t超のバス	(新型)平成26年11月～ (継続)平成29年9月～	(新型)平成29年11月～ (継続)令和元年11月～
車両総重量 5t超12t以下のバス	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～
車両総重量 5t以下のバス ※	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～	(新型)令和元年11月～ (継続)令和3年11月～

※車両総重量5トン以下のバスに係る車両安定性制御装置は、(新型)平成27年9月～、(継続)平成29年2月～

○補助制度

※令和2年度予定

(自動車事故対策費補助金8.7億円の内数)

補助対象装置	補助対象車種	補助率	補助上限額
① 衝突被害軽減ブレーキ	・3.5トン超20トン以下のトラック ・12トン以下のバス	1/2	トラック 100,000円 バス 150,000円
② 衝突被害軽減ブレーキ ・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	・3.5トン超22トン以下のトラック (13t超トラック含む) ・12トン以下のバス ・タクシー		50,000円
③ 車両安定性制御装置	・3.5トン超20トン以下のトラック ・5トン超12トン以下のバス		100,000円
④ ドライバー異常時対応システム	・バス		100,000円
⑤ 先進ライト	・3.5トン超のトラック (13t超トラック含む)		100,000円
⑥ 側方衝突警報装置	・3.5トン超のトラック ・バス		50,000円
⑦ 統合制御型可変式速度超過抑制装置	・バス		100,000円

※補助対象車種のトン数表記は、車両総重量を示す。

※1車両あたり複数の装置を装着する場合にあっては、1車両当たり上限150,000円(バスは300,000円)

※中小企業者に限る。但し、貸切りバス事業者に限り大企業も対象。その場合の補助率、補助上限額は次の通り

補助率:1/3 補助上限額:①100,000円②33,000円③67,000円④67,000円⑤33,000円⑥7,600円⑦67,000円

○税制特例

※令和2年度の例

特例の内容	自動車重量税	自動車税
1装置装着 車線逸脱警報装置	25%軽減	取得価格から175万円控除
2装置装着 衝突被害軽減ブレーキ 車線逸脱警報装置	50%軽減	取得価額から350万円控除
3装置装着 (AEBS, EVSC, LDWS)		

対象自動車		対象期間	
車種	車両総重量	自動車重量税	自動車取得税・自動車税
トラック	3.5トン超22トン以下	平成30年5月1日～ 令和3年4月30日	令和元年4月1日～ 令和3年3月31日
バス	12トン以下		

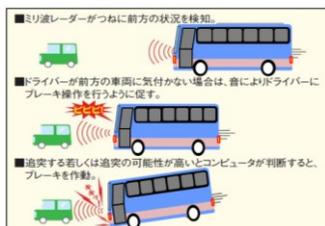
※各種重量区分毎に対象期間、税率等が異なる

※自動車取得税廃止後のR.1.10以降は自動車税の環境性能割の特例として措置

衝突被害軽減ブレーキ

車両安定性制御装置

車線逸脱警報装置

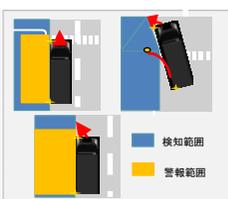


ドライバー異常時対応システム

先進ライト

側方衝突警報装置

統合制御型可変式速度超過抑制装置

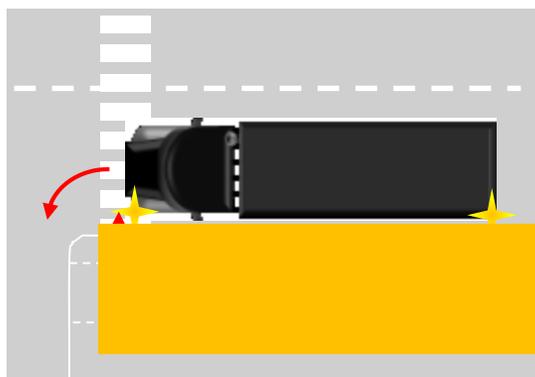


側方衝突警報装置の保安基準(概要)

- 側方衝突警報装置(Blind Spot Information System)とは、左側方の自転車を検知し、左折時の衝突の可能性がある場合に視覚及び音により運転手に警報し、左折時の巻き込み事故を予防するための装置。
- 国際基準成立後、当該事故が多い車両総重量8t以上の貨物自動車に対して段階的に義務付けをする保安基準改正を実施(2019年10月15日公布)。

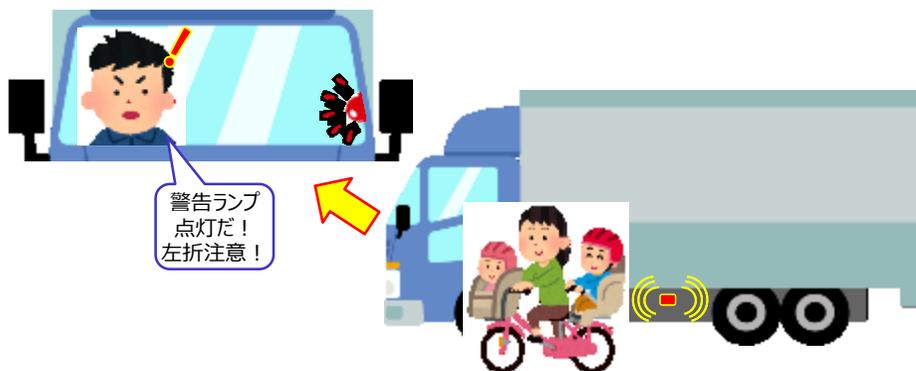
側方衝突警報装置の概要

1. 車体左側に設置のレーダー等で走行中の自転車を検知



接近してくる
自転車を認識

2. ドライバーに警報



警告ランプ
点灯だ!
左折注意!

三菱ふそうトラック・バス(株)提供資料より国土交通省作成

保安基準の概要

○対象となる車両

- 車両総重量8トン以上の貨物自動車

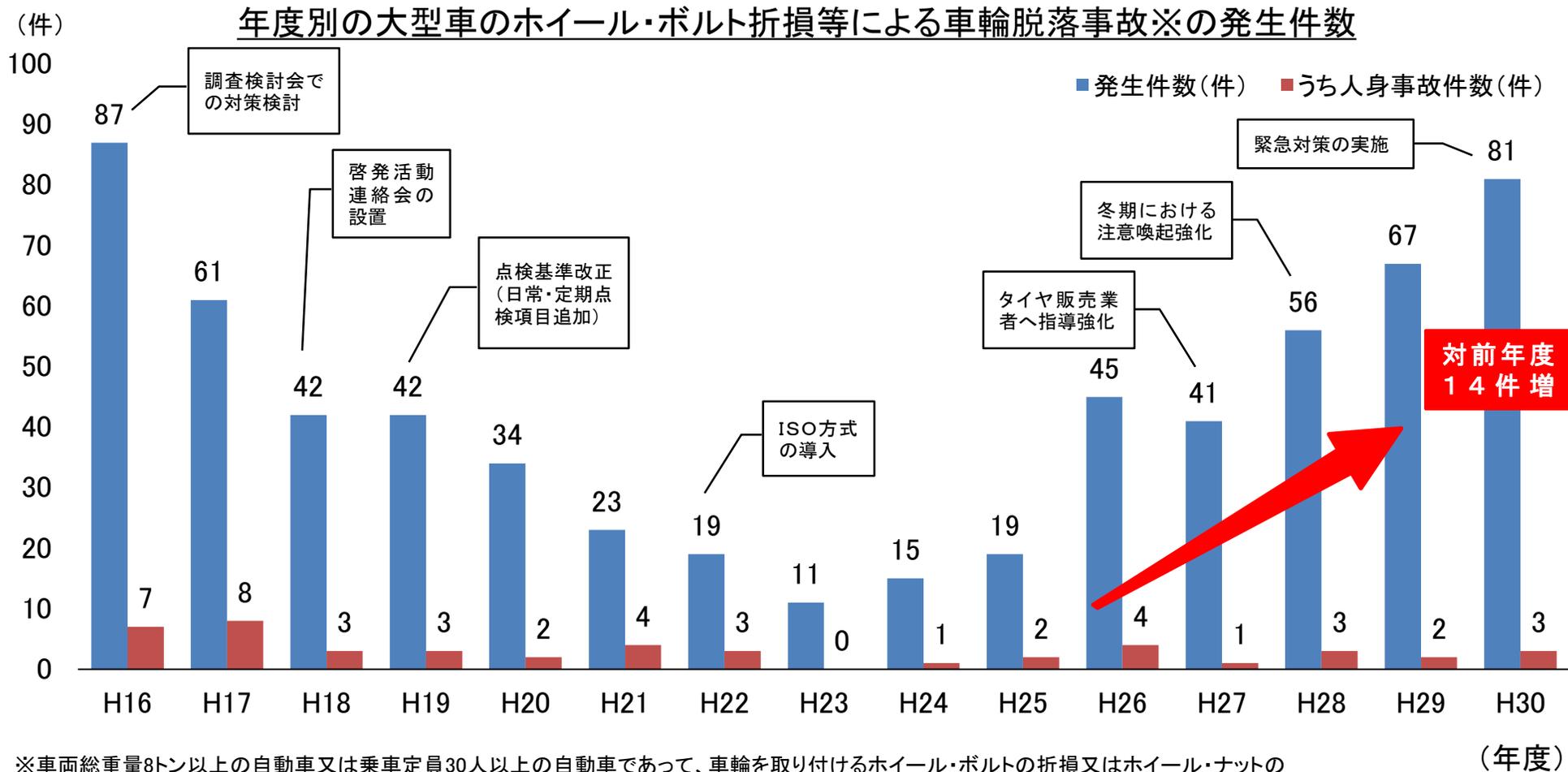
○主要要件

- 時速30km/h以下で走行中、左側方を走行中の自転車を検知できること。
- 検知範囲は自動車の左側面0.9m~4.25mの範囲。
- 運転者が左折しようとした際に自転車と衝突する可能性がある場合に警報しなければならない。
- 警報は視覚及び音による警報とする。
- 交通標識、生垣、駐車中の車両など静止している物体の誤検知を最小限にしなければならない。

○適用時期

- 新 型 車：令和4年5月
- 継続生産車：令和6年5月

車輪脱落事故防止について(事故発生状況)



※車両総重量8トン以上の自動車又は乗車定員30人以上の自動車であって、車輪を取り付けるホイール・ボルトの折損又はホイール・ナットの脱落により車輪が自動車から脱落した事故

出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

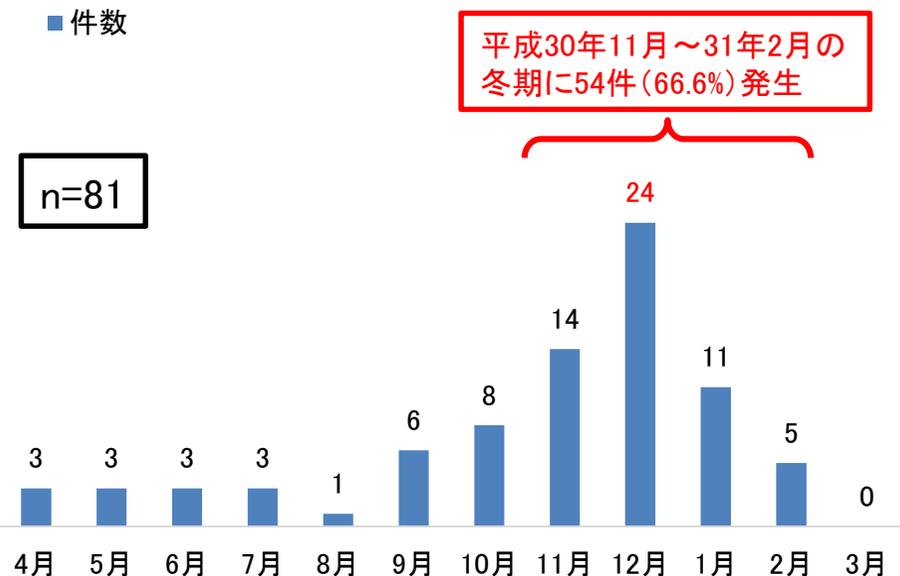
●平成30年度発生件数の内訳

・トラック 自家用 2件【H29年度 2件】、事業用 76件【H29年度 64件】 バス 事業用 3件【H29年度 1件】

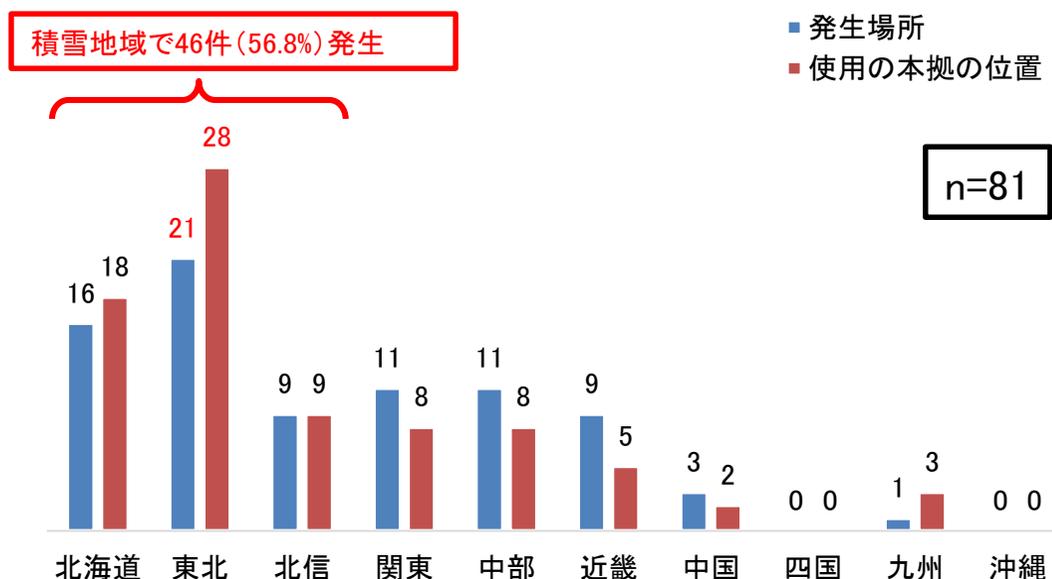
●平成30年度人身事故件数の詳細

・人身事故3件は、軽傷5名

車輪脱落事故発生月別



事故発生場所、事故車両の使用の本拠の位置



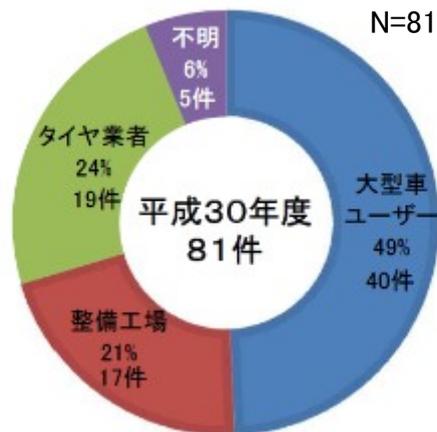
●発生月別件数の傾向

- 冬期に多く発生する傾向に変わりはないが、冬期に発生する割合は対前年度17ポイント減
- 反面、冬期以外(4月～10月)の発生割合は、対前年度17ポイント増
- 特に、12月に集中した傾向が鮮明となっているのが特徴

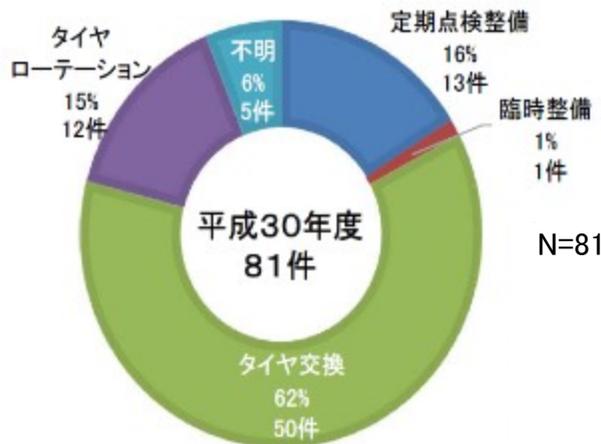
●発生場所の傾向

- 積雪地域に多く発生する傾向に変わりはなく、対前年度1.6ポイント増
- 事故発生者も積雪地域で多い傾向に変わりはないが、対前年度0.7ポイント減
- 反面、事故発生者は、関東、中部の事業者が微増

タイヤ脱着作業実施者別

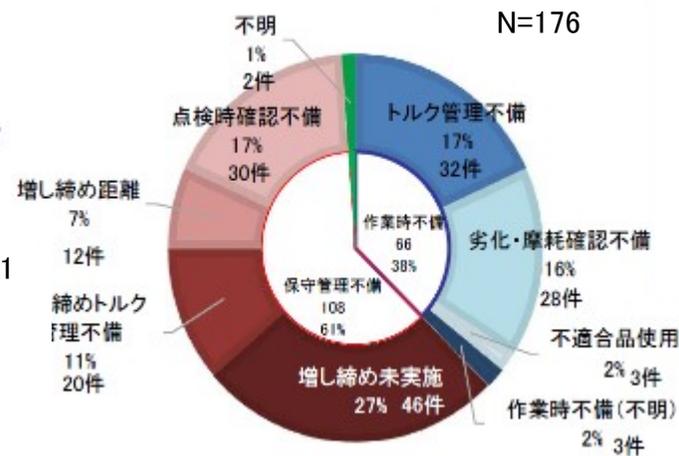


タイヤ脱着作業内容別



- タイヤ交換
 - ・通常タイヤから冬用タイヤへの交換
 - ・摩耗したタイヤの交換 など
- タイヤローテーション
 - ・タイヤの摩耗が偏ることを防止するため、前後・左右のタイヤを入れ替える

発生推定原因



●タイヤ脱着作業実施者別の傾向

- ・ 大型車ユーザーの交換が大半を占める傾向に変化なく、対前年度3ポイント増
- ・ 前年度は、大型車ユーザーでも運転者による交換が大半であったが、整備管理者と運転者、整備管理者立ち会いでの交換作業が目立ち、交換作業に整備管理者が関わっている傾向が見れる。

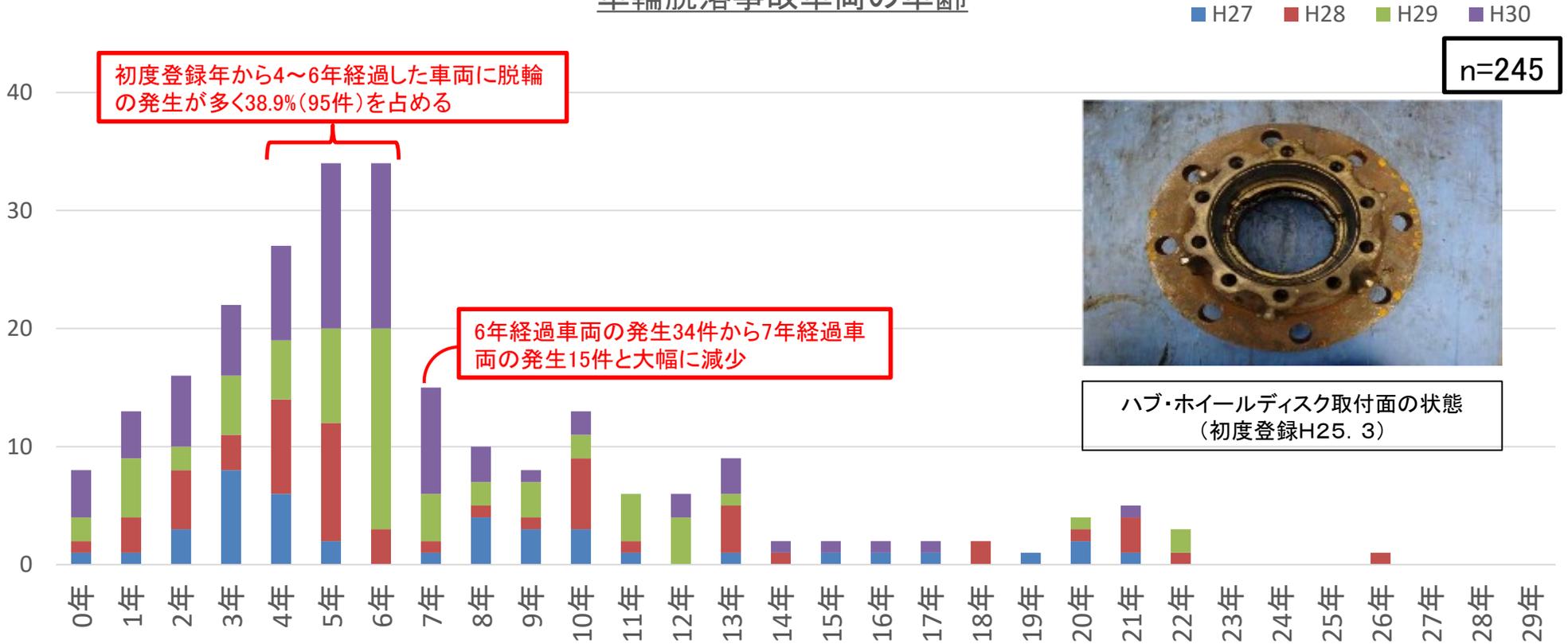
●タイヤ脱着作業内容別の傾向

- ・ タイヤ交換が全体の半数以上を占める傾向は、対前年度と変わらない。

●発生推定原因

- ・ 不適切なタイヤ交換作業、交換後の保守管理の不備が主な要因となっている傾向には変わりはない状況。
- ・ 事業者からのヒアリングから、ボルトの錆、ハブとホイールとの合わせ面の錆の状況を確認不十分のまま、タイヤ交換作業が行われている可能性がある。
- ・ 約8割の事業者で事故防止のポイントが十分認識されていないことが確認された。

車輪脱落事故車両の車齢



出典:自動車事故報告規則に基づく報告及び自動車メーカーからの報告

●車歴4~6年の車両にタイヤ脱輪の割合が高い推定原因

- ・ タイヤの交換時は、ボルト、ナット、ホイールの錆、ゴミ、泥などの異物を除去して組み付けなければ、必要な締付け力が得られず、ナットの緩みによる脱落が生じやすくなる。
- ・ 平成30年度の発生状況の中で、車齢4~6年経過した車両は36件で、交換時にボルト、ホイールに錆が発生していたと事業者から申告があったもの、メーカーの調査時にハブの摩耗が確認できたのは36件中15件(41.7%)となっている。
- ・ これらのことから、積雪地域で使用される車両は、ボルト、ホイール、ハブの錆の進行が速く、また、その確認が不十分のままタイヤ交換が行われている可能性が考えられる。

- 令和元年10月、「大型車の車輪脱落防止対策に係る連絡会」において、平成30年度の緊急対策の取組内容に平成30年度事故発生の傾向対策を追加した「令和元年度 緊急対策」を取りまとめ、連絡会構成団体は速やかに取り組みを実施。(以下の内容を追加)

団体名	実施事項
(公社)全日本トラック協会 (公社)日本バス協会 (一社)全国自家用自動車協会	<ul style="list-style-type: none"> ・タイヤの交換作業は、正しい知識を有した者に実施させるよう周知。 ・著しく錆びたホイール・ボルト、ナット、ディスクホイールでは、適正な締付力が得られないため、点検・清掃を行っても錆が著しいディスクホイール、スムーズに回らないボルト、ナットは使用せず、<u>交換する</u>よう周知。特に、初度登録年から4～6年経過する車両は、重点的に確認するよう啓発。 ・増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法やその際の締付トルクの確認は、必ず帰庫後に<u>トルクレンチを使用して確認する</u>よう周知。
(一社)日本自動車整備振興会連合会 全国タイヤ商工協同組合連合会 (一社)日本自動車タイヤ協会 日本自動車車体整備協同組合連合会 (一社)日本自動車販売協会連合会 全国石油商業組合連合会	<ul style="list-style-type: none"> ・入庫する大型車のユーザーに対して、車輪脱落事故防止のための4つのポイントについて周知。特に、<u>増し締めの必要性</u>や脱落の多い左後輪のタイヤについては徹底的に実施するよう啓発。 ・特にタイヤメーカーにおいては、自社製品の流通経路を活用し、タイヤ販売事業者に対してホイール・ナットの<u>規定トルクでの締付け</u>及びホイールに適合したボルト及びナットの使用について周知。特に、<u>増し締めの必要性</u>や脱落の多い左後軸のタイヤについては重点的に点検を実施するよう啓発。 ・タイヤの交換作業の際、著しく錆びたホイール・ボルト、ナット、ディスクホイールでは、適正な締付力が得られないため、点検・清掃を行っても、錆が著しいディスクホイール、スムーズに回らないボルト、<u>ナットは交換が必要</u>であることを啓発。
(一社)日本自動車工業会 (一社)日本自動車車体工業会 日本自動車輸入組合	<ul style="list-style-type: none"> ・タイヤの交換作業の際、著しく錆びたホイール・ボルト、ナット、ディスクホイールでは、適正な締付力が得られないため、点検・清掃を行っても、錆が著しいディスクホイール、スムーズに回らないボルト、<u>ナットは交換が必要</u>であることを啓発。
(一社)日本自動車機械工具協会 (一社)日本自動車機械器具工業会 (一社)自動車用品小売業協会	<ul style="list-style-type: none"> ・タイヤ脱着作業に使用する器具等を販売する際、その<u>正しい使用方法</u>やトルクレンチは定期的な校正が必要であることを購入者に説明。

国土交通省の今年度の取組

- 平成30年度の大型車の車輪脱落事故発生状況を報道発表。今回は、左後輪に脱輪が集中することに加え、ボルトの錆の除去が不十分のおそれがある傾向を公表し、マスコミの取材に積極的に対応することにより、大型車ユーザーにタイヤ交換時の適切な作業やタイヤ交換後の保守管理の徹底をPR。
(令和元年度は、日経(2)、朝日、地方紙等に掲載、担当官によるラジオ出演)
- 事故が多発している地域の街頭検査において、ホイール・ナットの緩み点検を実施
- 地方運輸局が行う整備管理者研修等において、自工会製作の教育ツールを積極的に活用



令和2年1月14日
日経新聞朝夕刊12面

国土交通省の新たな取り組み

- 連絡会の下に「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討WG」を設置し、事故発生原因の徹底究明と制度の見直しを含めた抜本的な対策を検討。

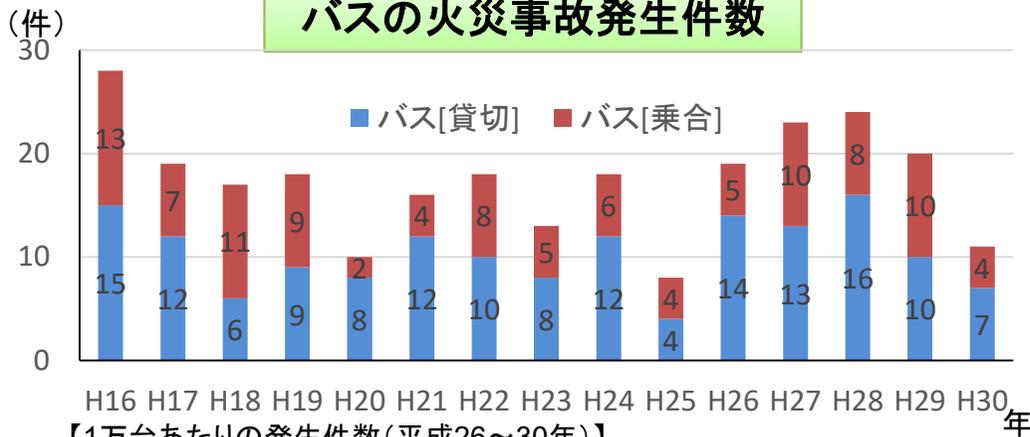
【調査検討WG検討事項】

- 運送事業者へのアンケート調査、実車等による実証試験を実施し、効果的な広報啓発活動や実態にあった点検整備方法を検討
- 検討結果を踏まえ、中間報告(案)の取りまとめ

バス火災事故件数と使用年数との関係

- ・バス火災の件数は、年によってばらつきがあるが、平均年は15件程度(8~28件)で推移。
- ・トラックの火災事故件数と比して件数は少ないが、1万台あたりの件数は、1.67件とトラックより多い。
- ・乗合車(バス)の平均使用年数はおよそ20年以上であり、年々延びている。
- ・平均使用年数を超えると、1万台あたりの火災事故の件数が増加する傾向にある。

バスの火災事故発生件数



H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 年

【1万台あたりの発生件数(平成26~30年)】

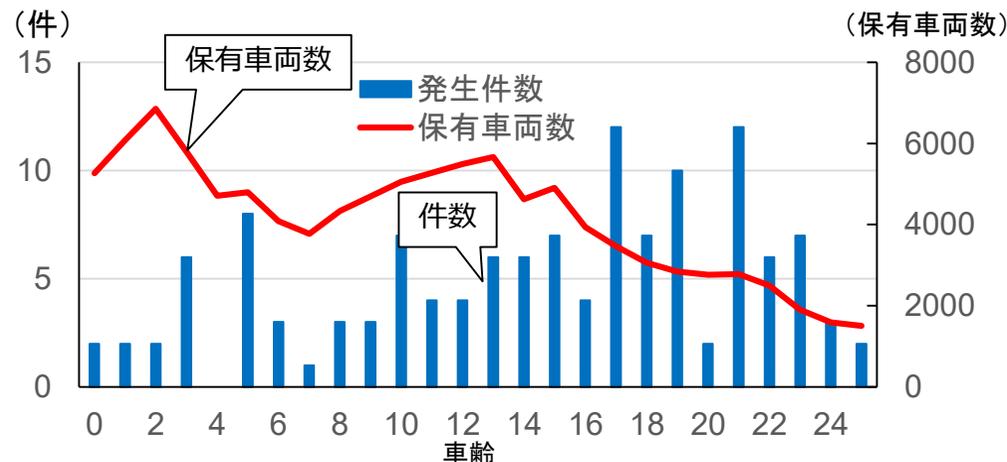
○バス(貸切・乗合含む): 1.67件(保有車両数約11.6万台)

○トラック: 1.14件(発生件数802件、保有車両数約140.4万台)

○タクシー等: 0.386件(発生件数44件、保有車両数約22.8万台)

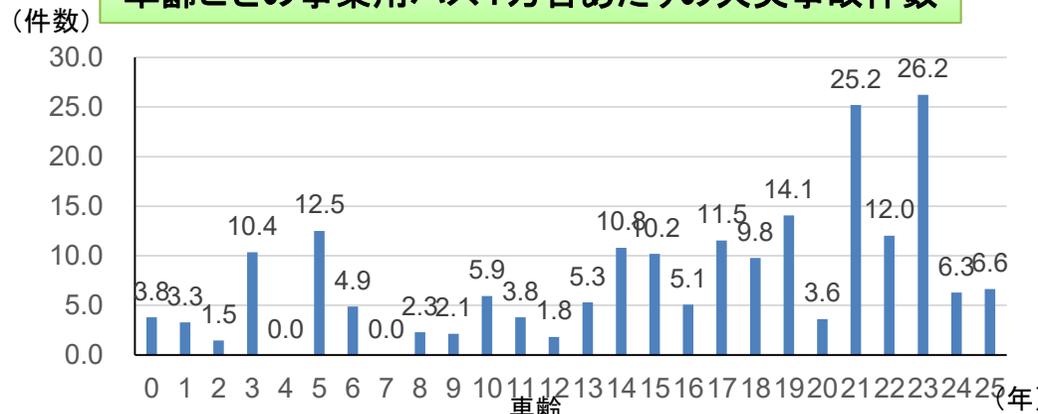
※平成31年3月の車齢別保有車両数を使用

事業用バス火災事故件数と車齢別保有車両数



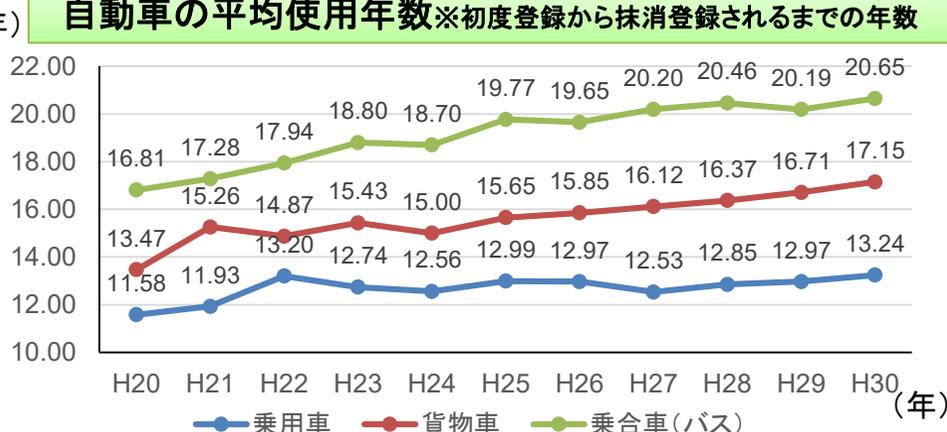
※平成23年~平成30年の火災事故件数と平成31年3月の車齢別保有車両数を使用

車齢ごとの事業用バス1万台あたりの火災事故件数



※平成23年~平成30年の火災事故件数と平成31年3月の車齢別保有車両数を使用

自動車の平均使用年数※初度登録から抹消登録されるまでの年数

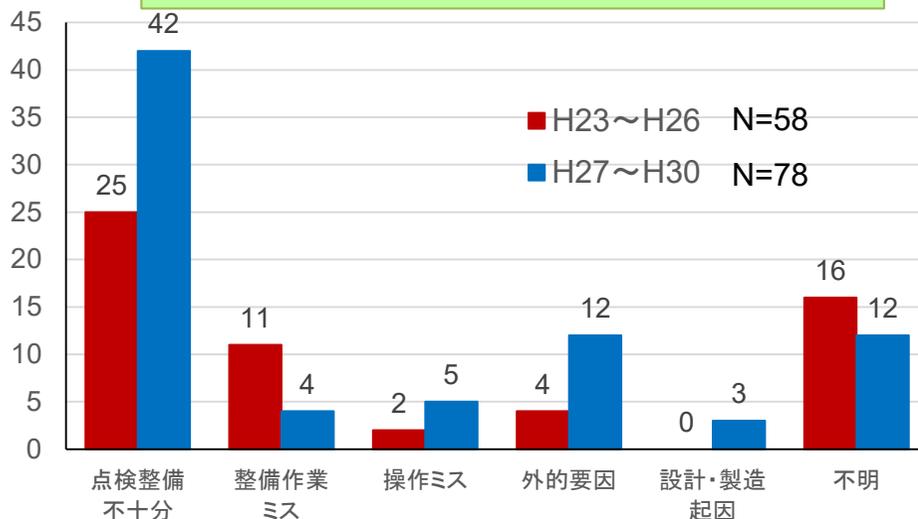


バス火災事故と出火原因との関係

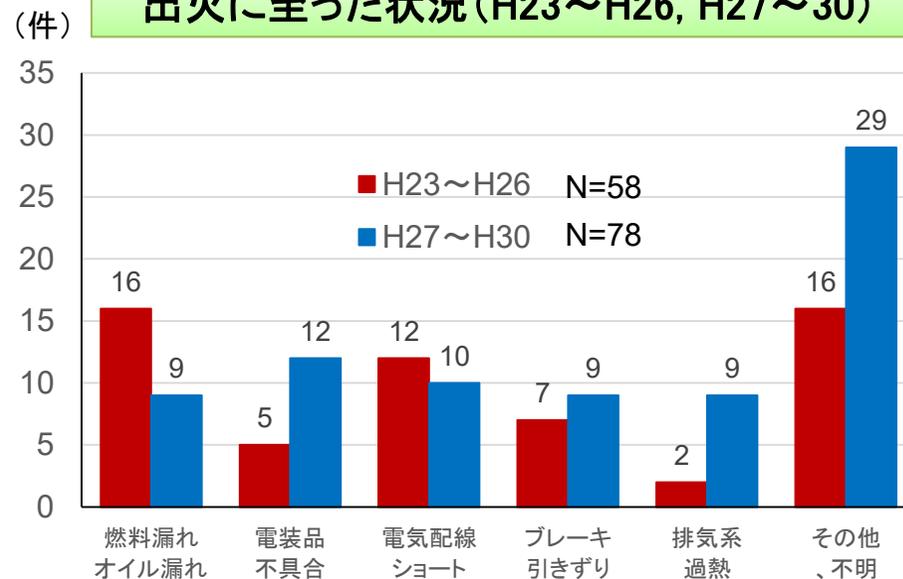
- ・ H27～H30、H23～H26ともに、点検整備不十分が原因で出火したケースが半分近くを占める。
- ・ 外的要因が原因の事故では、H27～H30はH23～H26と比べて3倍になっている。
- ・ 出火に至る状況では、燃料・オイル漏れ、電装品不具合、電気配線の不具合によるものの割合は減っているが、件数自体はあまり変わらない。

バスの火災事故防止のため、確実な点検整備の実施が必要

バスの火災事故発生原因
(H23～H26, H27～30) ※推定原因を含む



出火に至った状況 (H23～H26, H27～30)



(参考) 「点検整備不十分」及び「整備作業ミス」の事例

(1) 点検整備不十分

「点検整備不十分」として分類したものは、長時間の整備の未実施、定期交換部品の交換未実施など。

(2) 整備作業ミス

「整備作業ミス」として分類したものは、部品の取付が不十分であったもの、取り付ける方法を間違えたもの。

平成28年4月、バス事業者向けにバス火災事故防止点検マニュアルを作成し、全てのバス事業者へ公益社団法人日本バス協会、各地方運輸局等を通じて通知。

○車両火災事故防止に向けた確実な点検整備の実施について

(平成28年4月22日付国自整第16号、国自安第6号)



バス火災事故防止のための 点検整備のポイント



国土交通省
一般社団法人 日本自動車工業会
いすゞ自動車株式会社/日野自動車株式会社/三菱ふそうトラック・バス株式会社/UDTトラックス株式会社
一般社団法人 日本自動車車体工業会 バス部会
公益社団法人 日本バス協会

■点検整備のポイント

1. 原動機(エンジン)

(1) 燃料系統

項目(項目)	点検のポイント(見方・交換目安)	点検のし方(点検時のポイント)
燃料フィルタ	燃料管やフレンプラグなどから燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	新品の劣化や燃料量不足から、燃料が漏れ、排気管など燃焼室部に燃れて火災を起します。
燃料ホース	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	
燃料パイプ	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	

(2) 潤滑系統

項目(項目)	点検のポイント(見方・交換目安)	点検のし方(点検時のポイント)
エンジンオイル	フレンプラグなどから燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	潤滑不良からエンジン焼き付き、部品が劣化する事象などにより、オイルが漏れ、排気管など燃焼室部に燃れて火災を起します。
オイルフィルタ	燃料管やフレンプラグなどから燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	
オイルホース	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	
オイルパイプ	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	

(3) 特設系統

項目(項目)	点検のポイント(見方・交換目安)	点検のし方(点検時のポイント)
エアホース/エアコード	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	割れた部品が燃え入り、ゴム部品や樹脂部品、木材などに燃れて火災、火災を起します。
排気管、マフラー	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	
排気ガス浄化装置(排気ガス浄化装置)	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	
各種配線	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	

(4) 冷却系統の物

項目(項目)	点検のポイント(見方・交換目安)	点検のし方(点検時のポイント)
冷却水	冷却水タンクからの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	オーバーヒートからエンジンが焼き付き、割れたオイルが、排気管など燃焼室部に燃れるなどして、火災を起します。また、割れたオイルが、エンジンを痛め、割れたオイルで火災を起します。
冷却水ホース	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	
ラジエーターホース	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	
パワーステアリングホース	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	
ブレーキホース	燃料管からの燃料漏れを確認し、必要に応じて交換しているか。	

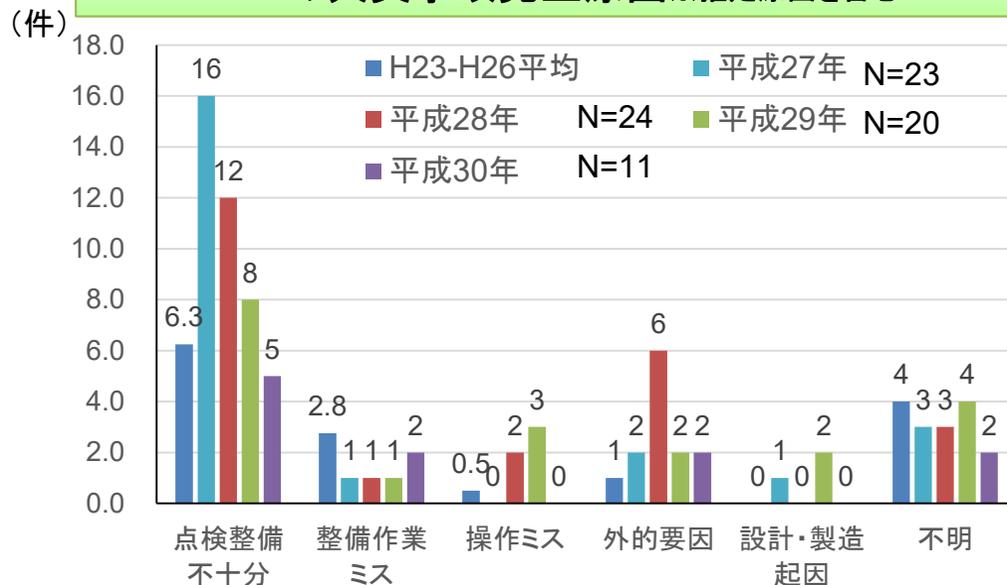
【留意点】
 ※ 本マニュアルはあくまで「点検」の目安であり、必ずしも「点検」で火災を防止できるものではありません。
 ※ エンジンオイルは必ず規定の粘度と種類を使用し、オイルの劣化や燃料漏れを確認し、必要に応じて交換してください。

- [内容]
- バス火災事故の状況
 - バス火災事故の分析
 - 点検整備のポイント
 - 運転操作ミスや整備作業ミスなどの防止のためのポイント
 - バス火災事故の前兆、予兆
 - バス火災発生時の対処

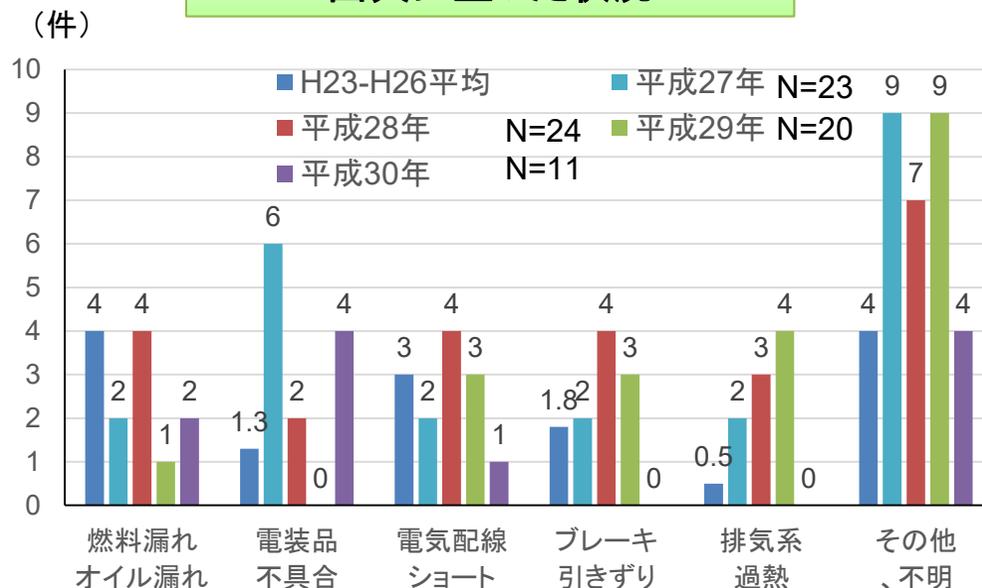
最近のバス火災事故推定原因の推移と今後の課題

- 発生原因に占める割合で見ると点検整備不十分に起因するものが全体の4割以上という傾向は変わっていないが、平成30年時は、平成27年時の半分以下に収まっており、平成23～26年の値よりも低く成果が表れている。
- 出火に至った状況では、排気系過熱が近年増加傾向であったが、平成30年は一件も発生していない。
- 平成29年時は0件であった電装品不具合が平成30年に再度発生しており、点検が不十分な状態や、適切な整備がされていない状態での運行など、点検整備に起因する事案も見られた。

バスの火災事故発生原因※推定原因を含む



出火に至った状況



- 「バス火災事故防止のための点検整備のポイント」の発出(H28.4)以降、点検整備不十分が原因とみられる火災事故は減少したが、依然として全体の4割以上を占めるなど、その発生割合は高い。
- バス運送事業者に対して点検整備マニュアル等を活用し、運転手、整備管理者に対してそれぞれの役割の周知を徹底する必要がある。

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して收受
= 「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※ 「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例: 過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

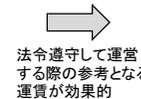
荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を收受しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

規制の適正化・事業者が遵守すべき事項の明確関係(令和元年11月1日施行)

→改正法を踏まえ、関係省令・通達について所要の改正を実施。

【主な改正事項】

1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲を明確化【省令・通達】

【例】「許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有する者」等

2. 新規参入の許可時の審査事項を拡充【通達】

【例】申請前の行政処分歴を確認する期間を、従来の倍程度に延長する。(例:3ヶ月→6ヶ月等) 等

3. 事業計画の変更の際の審査を拡充【省令・通達】

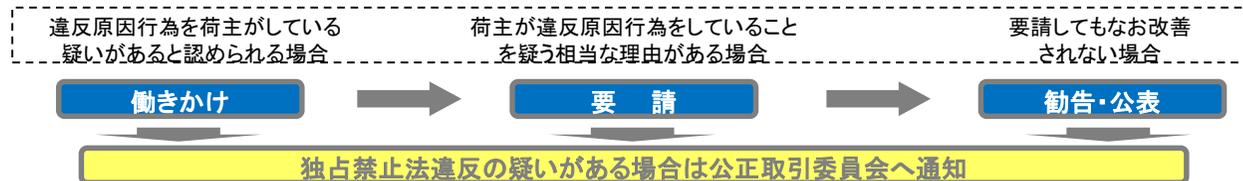
【例】増減車の届出のうち、一定規模以上の増車を行う場合等、認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。 等

荷主対策の深度化関係(令和元年7月1日施行)

- 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【例】・荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為(過労運転を招くおそれ)
・異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為(輸送の安全確保義務違反を招くおそれ)

- 国交省HPにおいて**意見等の募集窓口を設置**。荷主の行為について、関係行政機関とも情報共有しつつ、幅広く収集。今後、収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**していく。



荷主への働きかけのフロー

国土交通省

輸送・荷待ち・荷役に関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主動告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関する認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響する輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](https://yusou-jittai.mlit.go.jp/)へ情報をお寄せください。

(参考)

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主動告制度について
- 業務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について

<https://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

Copyright© 2008 MLIT Japan. All Rights Reserved.

国交省HP:意見等の募集窓口

- ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、「標準的な運賃の告示制度」が創設。
- 標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に、②適正な利潤を加えたものを基準。原価の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンスを確保できることを前提。

1. 運賃表の設計方針

○運賃表の基本

⇒ 貸切(チャーター)を前提として、(1)距離制、(2)時間制の双方の運賃表を策定。また、上限・下限の幅は設けず統一的な運賃を設定。

○車種等の違い

⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)について設定。 ・ ドライバン型のトラックを基準として算出。 ※冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定

○地域差 ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定。

2. 運賃と料金の考え方

⇒ 料金(待機時間料、高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等)については、運賃表とは別に項目を規定。
※待機時間料は、30分を超える場合の1時間当たりの標準的な料金を設定(30分以内の待機時間に係る費用は固定費に算入)。

3. 「適正な原価」の考え方

○元請け・下請けの関係

⇒ 実運送事業にかかる原価等を基準に運賃を算出。

○減価償却費(車両)

⇒ 法定耐用年数とリース期間・融資期間等の実態を加味し、5年での償却を前提に算出。

○人件費

⇒ 全産業平均の時間当たりの単価を基準。

○間接費(一般管理費等)

⇒ トラック運送事業の平均値を使用。

○借入金利息

⇒ 営業外費用として、適正な原価に算入。

○帰り荷の取扱い

⇒ 実車率50%の前提で算出。

4. 「適正な利潤」の考え方

⇒ 経常利益(営業外収入を除く。)として一定水準確保できるよう、自己資本に対する適正な利潤額を算定。

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、2月28日付けで通達を発出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
- ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。
- 通達案についてパブリックコメントを実施（令和2年1月6日～同月17日）。

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30 mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50 mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロブレーニング現象）	輸送を中止することも検討すべき
	50 mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15 m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20 m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30 m/s	通常で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30 m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断すべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じず輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月9日付け国自安第73号、国自貨第7号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

<異常気象時に輸送する際の目安>

雨の強さと降り方

風の強さと吹き方

<気象庁作成の資料>

- ・国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- ・本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主催告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

<https://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

〈参考〉

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主催告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について



このページのQRコード

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送について、ご意見・事例を収集して実態把握し、今後の施策に活用したいと考えております。

実際に輸送業務が行われている中で、たまたまではなく、それなりに頻度が多く発生する上記のような輸送がございましたら、ご自由にご入力ください。

※意見・事例収集が目的です。ご本人以外の内容について、ご本人、会社や商社に問い合わせなどを要するものではありません。

(意見等を記入されたご本人が、ご自分に連絡を差し上げても差し支えない旨及びご連絡先を記録されていた場合にはご本人に問い合わせさせていただきます。)

・次の質問にお答えください。

Q1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。[必須]

- 1. 運送違反を無視するおそれがある非合理的な荷待時間の指定等
 - 2. やむを得ない運送に対するペナルティ等
 - 3. 積込み前倒しに貨物量を増やすような急な依頼等
 - 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
 - 5. 依頼と異なる積込み作業等
 - 6. 依頼にはなかったラベル貼り・梱包などの附帯作業等
 - 7. 運送料金など費用の自己負担等
 - 8. 過度な貨物取扱(つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど)への対応等
 - 9. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの
- (内容:)

※複数該当するものがある場合には、複数回複数回に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】

・トラック	記入例1 「10トンクウイング」 記入例2 「4トンバン」
・いつ	記入例1 「2019年2月」ごろの「積込み時」 記入例2 「2018年12月」ごろの「荷卸し時」