

「事業用自動車総合安全プラン2025」達成に向けた国土交通本省の主な取組状況

令和4年度 第1回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」

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

ポイント

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

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

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

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

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

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

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

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

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

6. 道路交通環境の改善

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

【事故削減目標】

<全体目標>

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

<各業態の個別目標>

- 【乗合バス】 **車内事故件数85件以下**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**

安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みについて

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

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

1. 適切な安全投資を確保するための取組み

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

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

2. バス事業者への安全対策徹底の指導

国及び適正化機関がバス事業者に安全対策の徹底を図る

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

3. 輸送の安全をチェックする取組み

事業者自らが輸送の安全を確認する

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

4. 関係者への再徹底

バス事業者、旅行者、バス利用者等の関係者に必要な情報を再周知する

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

ICTの活用による運行管理の高度化

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

3. ICT、自動運転等新技术の開発・普及推進

- 事業用自動車の**安全輸送の根幹を担う運行管理**について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理等を行っているが、**運行管理者不足や長時間労働等の課題**が顕在化しており、その対応が急務。
- このため、ICTを活用した高度な機器を用いて遠隔の営業所間で点呼を行うことや、運行管理を集約して運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を行うこと等、**安全性を確保しつつ運行管理者不足等への対応にも資する制度の創設**に係る検討を実施。

点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。

運行管理者

運転者



対面点呼の様子

ICTの活用による高度化

遠隔点呼

カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器を介して、**遠隔**で点呼を実施

<主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

令和3年度：機器要件等のとりまとめ、制度化
令和4年度：運用開始

運行管理者



運転者

遠隔点呼のイメージ

自動点呼

点呼支援機器（ロボット等）に点呼時の確認、指示項目の一部又は全部を代替させて点呼を実施

<主な効果>

- **人的ミスの減少**による点呼の**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

令和3年度：機器要件等のとりまとめ
令和4年度：制度化、運用開始予定

点呼支援機器

運転者

自動



点呼



運行管理者

自動点呼のイメージ

運行管理の一元化



高度な機器を使用し、運行中の**他営業所の運転者**に対する**運行指示**を実施

<主な効果> 運行管理集約による、**運行管理者不足の解消**

確認結果

- 申請のあった延べ100事業者 106実施営業所等(運行管理者側) 187被実施営業所等(運転者側)について要件「適」と判断(6月末締切分、8月末締切分の合計)

確認「適」内訳

	トラック	バス	タクシー
延べ事業者数	66	23	11
実施営業所数	58	37	11
被実施営業所数	113	61	13

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

令和3年6月に発生した自家用トラックによる飲酒運転事故を踏まえ、事業用自動車においても飲酒運転根絶に向けた取組を強化するため、事業者に対して飲酒運転対策に強力に取り組むよう要請するとともに、飲酒運転対策の優良事例について調査・情報共有や、運転者の指導・監督時の実施マニュアルへのアルコール依存症に関する記載の拡充等を実施。

国自安第32号
令和3年6月29日

公益社団法人日本バス協会長 殿
一般社団法人公営交通事業協会長 殿
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会長 殿
一般社団法人全国個人タクシー協会長 殿
一般財団法人全国福祉輸送サービス協会長 殿
公益社団法人全日本トラック協会長 殿
一般社団法人全国壺柁自動車協会長 殿

国土交通省自動車局長

事業用自動車の運転者に対する飲酒運転の防止の徹底について

本年6月28日に、千葉県八街市において、飲酒した運転者の自家用トラックが小学校児童の列に突っ込み、死傷者が出る痛ましい事故が発生いたしました。

事業用自動車の運転者に対する飲酒運転の防止については、これまで数次にわたり、傘下会員事業者への周知徹底を要請してきました。また、本年3月に決定した「事業用自動車総合安全プラン2025」においては、「事業用自動車における飲酒運転ゼロ」を目標に掲げる等、様々な取組を実施してきたところです。

しかし、事業用自動車における飲酒運転事故は減少傾向にあるものの、未だ根絶には至っておりません。

つきましては、傘下会員企業に対して改めて飲酒運転防止を周知徹底いただき、飲酒運転根絶に向けて強力に取り組んでいただきますようお願いいたします。

通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策（令和3年8月4日交通安全対策に関する関係閣僚会議決定）（一部抜粋）

2. 飲酒運転の根絶

（4）運送事業用自動車での飲酒運転根絶に向けた取組強化

～（略）～令和2年中の運送事業用自動車の飲酒運転による交通死亡事故件数は4件と、全体に占める割合は小さいものの、引き続き、国や適正化事業実施機関による監査等を通じ、運行管理者の適切な業務実施等を確保していく。運送事業者による飲酒運転対策の優良事例について、他の運送事業者でも実施できるように詳細な調査を行い、その結果を情報共有することにより、運送事業者による更なる飲酒運転対策を促す。

また、運転者の指導・監督時の実施マニュアルにアルコール依存症関係の記載について拡充する～（略）～

「事業用自動車の運転者に対する飲酒運転の防止の徹底について」
（令和3年6月29日）

飲酒運転対策の強化(①優良取組事例の横展開)

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- 事業者による優良取組事例を**運送業界内に横展開**することで、他事業者でも**取組を実施する際の参考**とされるよう、点呼時に酒気帯びの反応があった運転者に対する**指導内容**やその他**独自の取組**、取組を実施する際の**工夫点・留意点**等について調査。

事例① 専門医受診等による依存症の確認

点呼時にアルコールの反応が見られた運転者に対し、所属長が面談した上で、あらかじめ会社側で**指定した病院において専門医**を受診させる。

医師によるヒアリングや採血の後、14日間の禁酒が指示される。14日後の再度の採血で指示を守れなかったことが確認された場合は、アルコール依存症の治療を受ける。



【工夫点・留意点】

- インターネット等で発見したアルコールの『依存症専門医療機関』『依存症治療拠点機関』から治療実績等により病院を選定。
- 事前に病院側に取組の趣旨を説明。

事例③ 家族への協力文書の発出

毎月の給与明細に**同封する「社長通信」を従業員**の家族に読んでもらうことを通じて、家族に会社の考え方や方針を発信し、協力してもらう。

入社時に、**飲酒運転**に関する内容が記載された**誓約書に、家族（配偶者等）から署名**してもらう。



【工夫点・留意点】

- 署名を求めるだけでなく、処分内容や給料等への影響を記載した書面を発出。

事例② 独自マニュアルの作成・活用

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

【工夫点・留意点】

- イラストや表を活用することで、文字量を削減しつつ、わかりやすさを追求。
- 10分程度の地元役者が方言で演じるDVDを作成し、伝わりやすさを追求。
- 討議やクイズ等、運転者自身が考える形式で指導。



事例④ テキストやビデオを活用した安全教育

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

【工夫点・留意点】

- 実際の事例を交えながら、自社のケースに置き換えて指導。
- 文字ばかりにならないよう、教材を選択。
- 機器を用いて酔っている状態を体験することで、飲酒運転の危険性を再認識。



※ これらの他、定期的なヒアリングにより運転者を分類し点呼時に個別に声がけを行う例や社内レクリエーションを通じて個人の飲酒習慣や量を把握する例があった。

- 運転者の指導・監督時の実施マニュアルへのアルコール依存症に関する記載を拡充し、**事業者・運行管理者がアルコール依存症に関する理解を深め**、飲酒傾向の強い運転者に対する適切な指導・監督の実施につなげる。

【記載を拡充するポイントと狙い】

■ アルコール依存症に関する基礎知識

- ・ アルコール依存症の症状等をイラスト付きで細かく解説し、理解促進。
- ・ スクリーニングテストの内容を掲載し、自己判定を可能に。

■ 飲酒傾向の強い者に対する対応方法の例

- ・ 周囲の適切なサポートが必要な旨を明記し、具体的内容の例を記載。
- ・ 専門機関の相談窓口がある旨を事業者へ情報提供。

■ 治療法等の医学的知見

- ・ アルコール依存症の治療方法を情報提供し、治療法が存在するという事実を共有することで、飲酒についての意識変革を促進。

■ 事業者独自の取組事例

- ・ 他事業者での取組の参考となるよう、調査した事業者独自の取組事例の詳細を情報提供し、業界全体の自主的な取組を促進。



【各業態の指導・監督マニュアルにそれぞれ追記】

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/instruction.html#press20120410>

飲酒運転対策強化(③飲酒運転防止リーフレットの配布)

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- 飲酒運転防止に係る法令上の遵守事項や飲酒運転事例等について、平易な表現やイラスト等を用いたリーフレットの作成・配布を通じ、**飲酒運転防止に対する意識の向上**を図るとともに、**事業者、運行管理者及び運転者が協力して取り組むことを促す。**

適切な点呼で飲酒運転ゼロ!!

点呼は、自動車運送事業の安全性確保の根幹に関わります。飲酒運転など悪質な違反の根絶には、正しい理解と適切な実施が重要です!

例えば、2泊3日の運行での点呼のタイミングは…

1日目	2日目	3日目
乗務前 乗務後 休憩	乗務前 中間 乗務後 休憩	乗務前 乗務後
乗務前点呼	中間点呼(トラックのみ)	乗務後点呼
乗務しようとする運転者に対面を実施します。やむを得ない場合は電話等で実施できます。	乗務前点呼、乗務後点呼がいずれも対面で行えない場合に電話等で実施します。	乗務を終了した運転者に対面を実施します。やむを得ない場合は電話等で実施できます。

※ 距離において100kmを超える運行を行う貨物「バス」に準ずる運送車に対しては、「乗務中」の呼が必要ですが、

「やむを得ない場合」に該当する例

遠隔地で乗務が開始・終了するため点呼が営業所で対面を実施できない場合

「やむを得ない場合」に該当しない例

車庫と営業所が離れている場合/早朝・深夜等で点呼執行者が出勤していない場合

参考ホームページ [乗務中の乗務者の安全確保に関するページ](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzai/03safety/construction.html) [乗務員の健康管理に関するページ](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzai/03safety/personnelmanagement.html)

1つの運行でも複数の乗務前点呼・乗務後点呼が発生することに注意!

飲酒運転事例

仮眠前の寝酒で飲むケース

寝れば酒が抜けるだろう…

食事休憩で飲むケース

食後に少し休憩すれば大丈夫だろう

荷下り後、帰社前に飲むケース

あと1杯だけ飲めば大丈夫だろう

プロとしての自覚ある行動を!

飲酒運転防止のためには…

事業者、運行管理者、運転者が力を合わせて全体で取り組むことが重要です。

運行管理者

安全運転の要として、点呼等を通じて日々の確認をしっかりと実施します!

運転者

プロドライバーとしての誇りと自覚を持ち、荷物やお客様を降ろした後も、乗務後点呼を受けるまで飲酒しません!

事業者

法令遵守を徹底し、社内の意識向上に努めます!

アルコール依存症は、周囲の理解と適切なサポートが必要と言われています。専門機関へ相談することのメリットとして、公的機関によるプログラムの受講、同じような悩みを持つ方との情報共有や専門機関による治療が考えられます。

アルコールが体内から抜ける時間

アルコールが体内で分解・処理する時間の目安として、「1単位で約4時間」という考え方があり、アルコール20gを含む酒類が「1単位」とされています。個人差はありますが、乗務前日は酒量は控えましょう。

アルコールの1単位	
ビール	日本酒
500ml アルコール度 5%	180ml アルコール度 15%
ウイスキー	ワイン
60ml アルコール度 43%	200ml アルコール度 12%
チューハイ	焼酎
350ml アルコール度 7%	100ml アルコール度 25%

国土交通省

検討会の目的

今般の道路交通法の改正により、レベル4に相当する運転者がいない状態での自動運転(特定自動運行)を行うことが可能となることを踏まえ、旅客/貨物自動車運送事業者が、従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、自動運転車を用いた事業を行うことを可能とするために具体的に講ずべき事項等について検討。

検討会の進め方

第1回
(6月8日)

- ・ 自動運転の実現に向けた動向等の確認
- ・ 本検討会における検討対象の確認
- ・ 輸送の安全確保等に関する基本的な考え方の整理

7月～

- ・ 自動車運送事業者、自動車メーカー等へのヒアリング

第2回
(秋頃)

- ・ ヒアリングを踏まえた論点整理
- ・ 自動車運送事業者が具体的に講ずべき事項等に係るとりまとめ骨子

第3回
(冬頃)

- ・ 論点整理
- ・ とりまとめ

無人自動運転移動/配送事業のイメージ



出典:Cruise HP



出典:Nuro HP

委員

今井 猛嘉	法政大学大学院法務研究科 教授	(公社) 日本バス協会	◎ 座長 (敬称略、順不同)
◎寺田 一薫	東京海洋大学大学院流通情報工学部門 教授	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会	
中野 公彦	東京大学生産技術研究所 教授	(公社) 全日本トラック協会	
森山 みずほ	自動車ジャーナリスト	(独) 自動車技術総合機構交通安全環境研究所	

車内事故対策に係る優良取組事例の横展開

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

- 事業者による優良取組事例を運送業界内に横展開することで、他事業者でも取組を実施する際の参考とされるよう、運転者に対する指導やバス利用者や一般ドライバーに対する働きかけの内容、運転者をサポートする機器について調査。
- 今後、国土交通省ホームページ内に専用ページを作成する予定。

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

事例① 運転者に対する指導

高齢の利用者がいる場合には特に運転操作に気をつけること等の運転時の留意点の伝達や高齢者を疑似的に体験できるグッズを用いた指導を実施。

車内事故を防止するための留意点をまとめたポスターを掲示して運転者に注意を促す。



掲示しているポスターの例
(提供：関越交通株式会社)

事例② バス利用者に対する働きかけ

業界団体や国土交通省（地方運輸局）が作成したポスターをバス車内に掲示。



業界団体が作成したポスターの例
(提供：公益社団法人 日本バス協会)



中部運輸局が作成したポスターの例

事例③ 一般ドライバー等への働きかけ

周辺自動車の無理な割り込みや飛び出し等によるバスの急ブレーキを防止するため、事業者が作成したステッカーをバス車外後方に掲示。

車内事故に繋がる一般ドライバー等の行動をまとめた動画を業界団体が連携して作成。事業者のホームページやバス車内において動画を放映。



車外後方に掲示しているステッカーの例
(左写真) 提供：阪東自動車株式会社
(右写真) 提供：関東バス株式会社

事例④ 運転者をサポートする機器 (実証中)

AIを活用して検知した乗客の着席状況を運転席付近に表示することで、運転者の目視による確認をサポート。



乗客の着席状況を表示している例
(提供：山梨交通株式会社)

路線バスでの車内事故対策についての周知動画

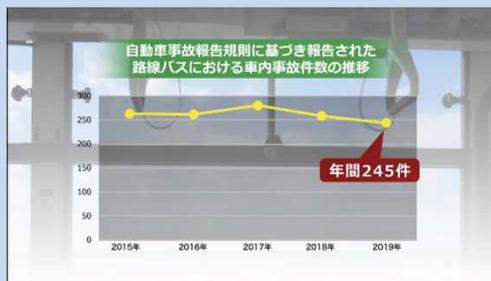
4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

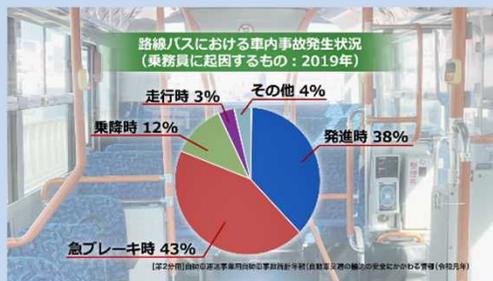
- 路線バスでの車内事故件数を低減するため、テレビ番組において車内事故の傾向や原因を解説し、事故防止のポイントを紹介。
- 動画内では、バス運転者や利用者に対する呼びかけに加え、一般ドライバーに対する呼びかけを実施。

※令和3年10月22日に政府広報（BS朝日）で放送。掲載URL: <https://www.gov-online.go.jp/pr/media/tv/kasumigaseki/movie/20211022.html>

① 路線バスでの車内事故の傾向



② バス運転者・利用者への呼びかけ



バス利用者が気をつけること

- 走行中は席を立たない
 - 手すり・つり革を持つ
 - バスが完全に停車するまでは移動しない
- 車内アナウンスをよく聞いてほしい**
- 車いすの固定には時間がかかるため

路線バスでの車内事故件数

高齢者の方の転倒が多く発生

車いす使用者に関連した事故も発生している

近年の傾向として、**発生件数が横ばい**傾向であること、そのうち**高齢者の転倒**が多いことや**車いす使用者に関連する事故**が発生していること、を解説。

事故の発生時のバスの動きを、データを用いて解説。バスの運転者や利用者が、**事故を防止するためにそれぞれ気をつけること**を紹介。
また、車いすの不十分な固定が事故の原因になっている例があることを解説し、**車いすの十分な固定に対する他の利用者の協力**を呼びかけ。

③ 一般ドライバーへの呼びかけ

その他の事故の発生原因

路線バス付近での一般車両の急ブレーキや強引な割り込み

その他の事故の発生原因

停留所付近での違法駐車などが

バス周辺の一般ドライバーの動きによっても車内事故が発生する例を紹介し、**バスの走行に対する一般ドライバーの協力**を呼びかけ。

④ 事故を防ぐ3つのポイント

聞いてナッ停!ポイント
路線バスでの車内事故を起こさないためには

1. 走行中は席を立たない
手すり・つり革をつかむなど心がけて!
2. 誰もが安心して利用できる環境をつくる!
3. 一般車両のドライバーは交通ルールを守りバスの走行を邪魔しない!

事故を防ぐための**ポイントを3つ**に絞って紹介。

路線バスでの車いす固定法等についての周知動画

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

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団と連携し、車いすの種類と特徴、固定のポイント、対応の一連の流れについて解説した動画を作成。
- 運転士が知識や理解を深め円滑に対応できるよう、バス事業者における研修等での活用を想定。

※交通エコロジー・モビリティ財団の「交通サポートマネージャー研修サイト」にて公開中。国交省HP(自動車総合安全情報サイト)にも掲載。

【主な内容】

① 様々な種類の車いすとその特徴



様々な車いすとその特徴について、実演映像と音声を用いて解説。

② 車いすの固定のポイント



車いすを固定する際に配慮すべき点や注意すべき点を文章で記載し、紹介。
また、固定装置の正しい使い方を実演映像と音声を用いて解説。

③ 対応の一連の流れ



車いす利用者への対応について、声かけや配慮のポイントを文章で記載し、紹介。
また、対応の一連の流れについて、実演映像と音声を用いて解説。

事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組

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

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

従来からの法令上の義務

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

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

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

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自動車局に設置

視野障害対策マニュアルの策定

- 自動車運送事業者に対し、視野障害に関する運転リスク及び眼科健診の受診や治療継続の必要性について周知するため、運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて事業者が取り組むべき内容をまとめたマニュアルを令和4年3月に策定した。

自動車運送事業者における
視野障害対策マニュアル
(最終案)

令和4年3月〇日
国土交通省自動車局

<目次>

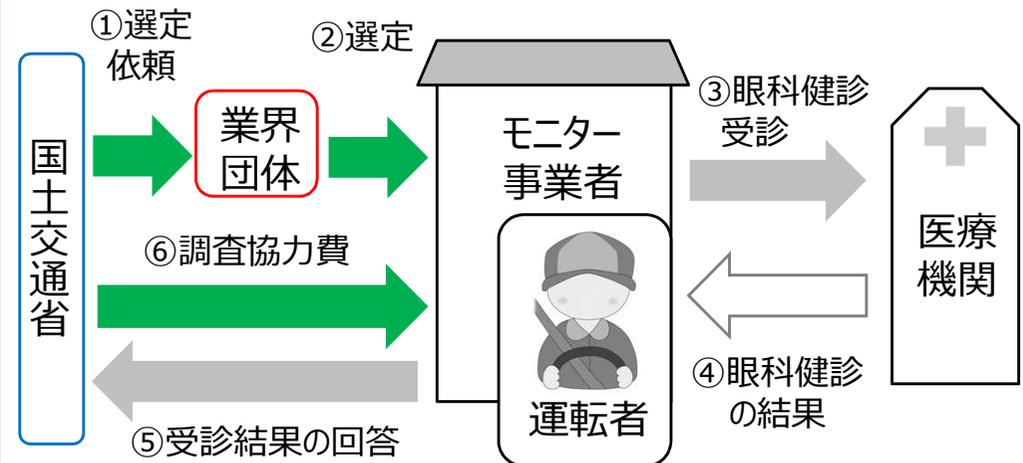
はじめに.....	2
本マニュアルにおける用語について.....	3
本マニュアルのポイント.....	4
本書	
1章 視野障害対策の必要性	5
1. 視野障害と交通事故.....	5
2. 交通事故につながる視野障害.....	6
3. (参考) 発生原因事故を防止するための関係法令.....	12
2章 事業者による運転者の運転状態の把握	13
1. 運転者への理解促進.....	13
2. 眼科健診の受診と対応.....	16
3. 視野障害に関する注意すべき症状の把握.....	18
3章 眼科精密検査と治療	20
1. 眼科精密検査の検査項目と検査内容.....	20
2. 眼科精密検査の進め方.....	21
3. 治療の概要.....	22
4章 眼科健診・眼科精密検査における事業者の対応	23
1. 視野障害対策の促進に向けた事業者の役割.....	23
2. 眼科健診・眼科精密検査の流れ.....	24
3. 眼科健診・眼科精密検査の準備.....	25
4. 診断結果や治療状況の把握.....	27
5. 就業上の措置.....	28
参考情報.....	29
参考資料	30
視野障害対策啓発用紙の様式(サンプル).....	30
チェックシート(サンプル).....	32
視野障害対策チェックリストの様式(サンプル).....	33
疾患解説編	
1. 緑内障.....	35
2. 網膜色素変性症.....	37
3. 加齢黄斑変性.....	38
4. 脳疾患に起因する視野障害.....	39
5. 糖尿病網膜症.....	40

【掲載先】視野対策マニュアル
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/health.html>

眼科健診普及に向けたモデル事業の実施

- 眼科健診に積極的に取り組みたいと考えている事業者の中からモニター事業者を選定。
- モニター事業者の運転者が眼科健診を受診し、視野障害の発症や治療の有無、勤務状況、事故発生の有無等について調査し、眼科健診を活用した健康確保の取組の手法を検討し、事業者への周知・普及を図る。
- 令和4年、5年においてもモニター事業者を募集し、モデル事業を実施予定。

【1年目】



【2・3年目】

眼科健診受診運転者に係るその後の視野障害の発症や治療の有無、勤務状況、事故発生の有無等について調査

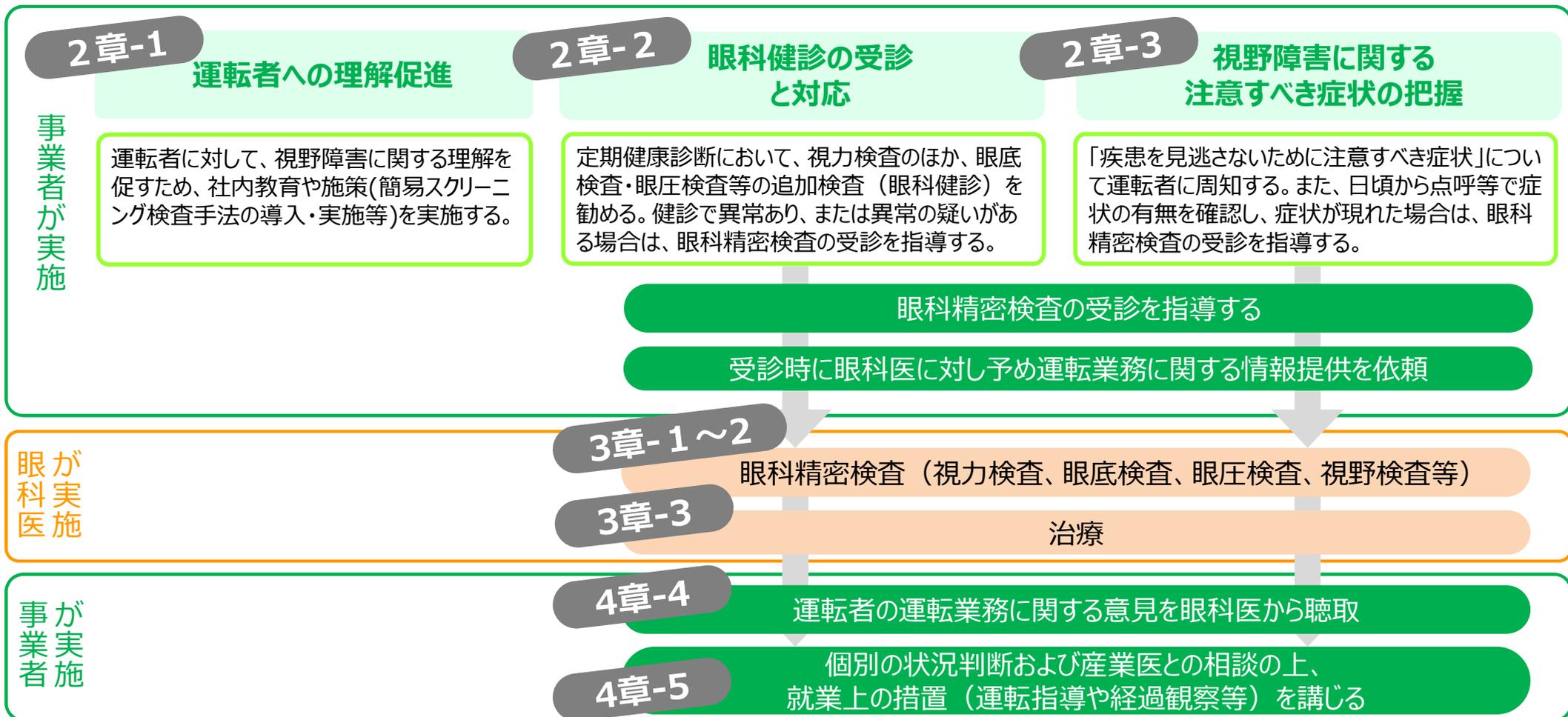
知識

1章

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

実践

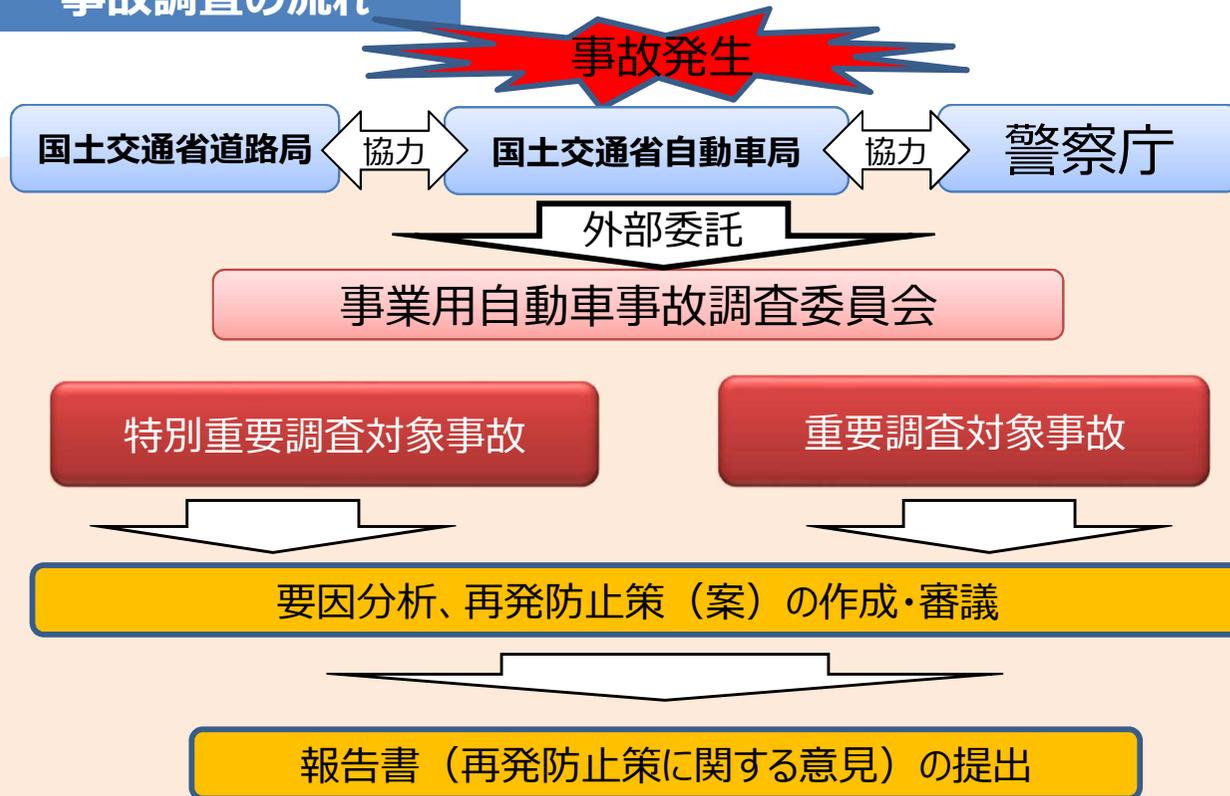
視野障害の早期発見と運転寿命を延伸するための実施事項



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・構造的問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。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 主管研究員
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 医学部医学科公衆衛生学分野 講師
春日 伸予	芝浦工業大学工学部電気工学科 教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 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

大型トラックの踏切事故（横浜市神奈川区） 令和3年12月24日公表

【事故概要】

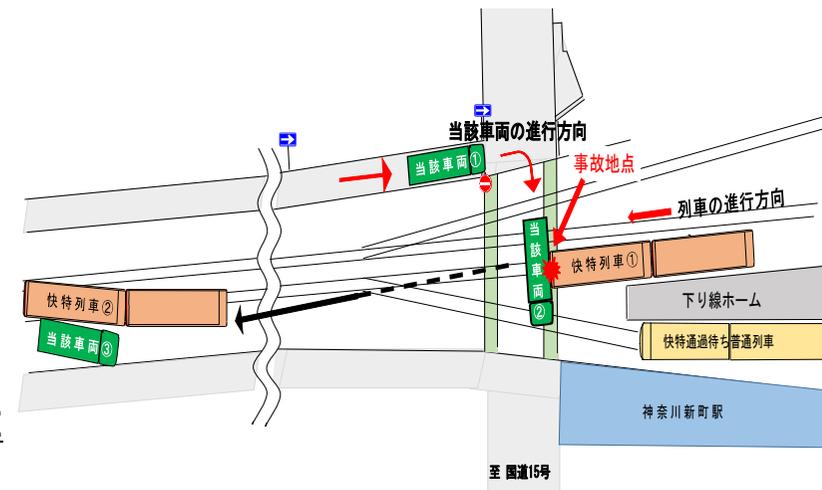
- ・日時：令和元年9月5日 午前11時43分頃
- ・概要：大型トラックが、踏切遮断機が下りている踏切道を通過中、列車と衝突し、大型トラックが大破（一部焼損）、列車の一部が脱線。
この事故により、大型トラックの運転者が死亡、列車の乗客15名が重傷、列車の運転士、車掌及び乗客60名が軽傷を負った。

【原因】

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

【再発防止策】

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



大型トラックの衝突事故（滋賀県高島市） 令和3年12月24日公表

【事故概要】

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



相手乗用車 当該大型トラック

【原因】

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



【再発防止策】

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



中型トラックの追突事故（堺市西区） 令和3年12月24日公表

【事故概要】

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

【原因】

○前方不注意

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

○不適切な運行管理

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

○不十分な指導監督

- ・指導教育の年間計画及び指導記録なし、指導教育の形骸化。

【再発防止策】

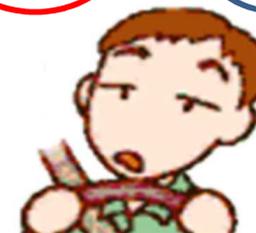
- 運転者が悩みなどを相談しやすい職場環境を醸成。
- 運行管理者が確実に点呼を実施するなど、適切な運行管理体制を構築。
- 指導教育の年間計画を作成するなど、指導監督指針（※）に基づき、運転者が指導内容を理解できているか確認し、実効性のある指導教育の実施。
- 始業点呼時に道路情報等を踏まえた安全な運行経路を指示するなど、点呼を確実に実施。

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



通り慣れた道路

悩み



名古屋高速道路におけるバス事故の概要等

事故概要

- 発生時刻・場所
令和4年8月22日（月）午前10時頃 愛知県名古屋市北区
名古屋高速11号小牧線豊山南出口付近にて発生
- 事故状況
 - ・名古屋市北区の名古屋高速道路において、名古屋市街から県営名古屋空港に向かっていた乗合バス（乗客7名、乗員1名）が横転、炎上。
 - ・乗客とバス運転者の計2名が死亡、当該バスの乗客6名と後続の乗用車の運転者の計7名が負傷。
- 事業者概要
 - ・事業者：あおい交通(株)（愛知県小牧市新町三丁目430番地）
 - ・代表者：松浦 秀則

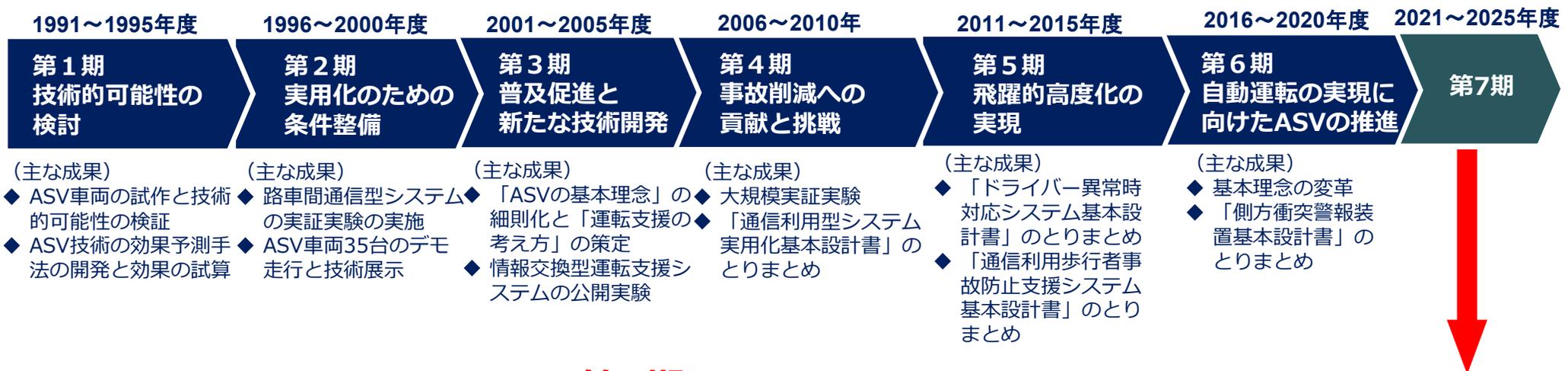


事故現場写真

事故発生後の国土交通省の対応

- 8月22日午前11時50分、事故対策本部を設置
- 同時刻から、被害者等に対しコンタクトカード（支援室相談先を紹介するカード）の配布等の被害者支援を実施
- 22日、事故を起こしたあおい交通（株）に対して、中部運輸局が特別監査を実施
- 22日、事業用自動車事故調査委員会への事故調査要請、事故調査の開始
- 22日、全国のバス事業者に対して、運転者の過労運転の防止等、安全確保の徹底を求める通達を发出
- 24日、あおい交通（株）に対して、中部運輸局が2回目の特別監査を実施
- 9月8日、愛知県警による事故車両検分に事業用自動車事故調査委員会とともに立会い

引き続き、事故原因の究明に向けた調査分析や被害者支援等を実施

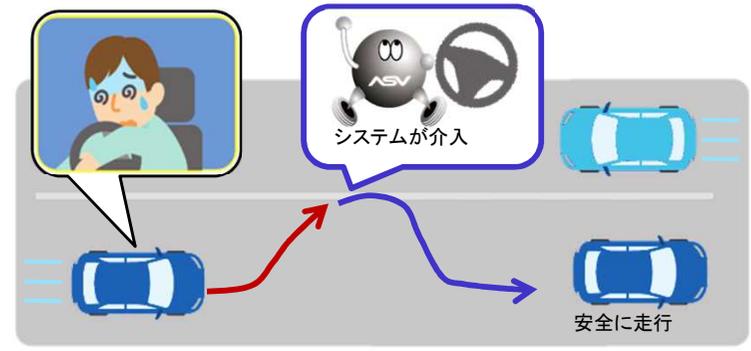


第7期 (2021～2025年度)

「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」

(主な検討項目)

- 誰もが使用する技術となったASVの正しい理解・利用の徹底と効果的な普及戦略
- ドライバーの操作に対してシステムの操作を優先させる安全技術のあり方の検討
- 通信・地図を活用した安全技術の実用化と普及に向けた共通仕様の検討
- 自動運転車が備えるべき安全の範囲・水準の探索のための考察



実用化された主なASV技術

車両横滑り時制動力・駆動力制御装置 (ESC)

日野自動車 (株) ホームページ

定速走行・車間距離制御装置 (ACC)

日産自動車 (株) ホームページ

車線維持支援制御装置 (LKAS)

本田技研工業 (株) ホームページ

衝突被害軽減ブレーキ (AEBS)

富士重工業 (株) ホームページ

ASV技術の普及促進策(補助制度、税制特例、保安基準)

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- 事故時の加害性が高い大型車(トラック、バス)を中心に、ASV技術の普及を促進するため、導入補助(平成19年～)、税制特例(平成24年～)、保安基準による義務付けを実施

○保安基準による義務付け

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	側方衝突警報装置
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～	(新型)令和4年5月～ (継続)令和6年5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～	(新型)令和4年5月～ (継続)令和6年5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～	(新型)令和4年5月～ (継続)令和6年5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超のトラクタ ※1	(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～	(新型)令和4年5月～ (継続)令和6年5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 ※2	(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～	

※1:側方衝突警報装置については、車両総重量8t超のトラクタより対象
 ※2:車両総重量5t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4年度

(自動車事故対策費補助金8.79億円の内数)

	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(歩行者検知機能付き) ※歩行者検知機能付きのものに限り補助対象	・3.5トン超のトラック ・バス	1/2	100,000円
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 ※車線逸脱警報装置はタクシーのみ対象	・トラック ・バス ・タクシー		50,000円
③	ドライバー異常時対応システム	・トラック ・バス ・タクシー		100,000円
④	先進ライト	・3.5トン超のトラック ・バス		100,000円
⑤	側方衝突警報装置	・3.5トン超のトラック ・バス		50,000円
⑥	統合制御型可変式速度超過抑制装置	・バス		100,000円
⑦	アルコール・インターロック	・トラック ・バス ・タクシー		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車両あたり上限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:①67,000円②33,000円③67,000円④67,000円⑤33,000円⑥67,000円⑦67,000円

○税制特例 ※令和3年度税制改正

特例の内容		自動車重量税	自動車税(環境性能割)
1装置装着	側方衝突警報装置(BSIS)	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(AEBS)	50%軽減	取得価額から350万円控除
	車線逸脱警報装置(LDWS)		
3装置装着(AEBS+EVSC+LDWS)			
4装置装着(AEBS, EVSC, LDWS, BSIS)		75%軽減	取得価額から525万円控除

対象自動車		対象期間	
車種	車両総重量	自動車重量税	自動車税(環境性能割)
トラック	3.5トン超	令和3年5月1日～	令和3年4月1日～
バス	12トン以下	令和6年4月30日	令和5年3月31日

※各種車種・重量区分毎に対象期間、税率等が異なる。

**衝突被害軽減ブレーキ
(歩行者検知機能付き)**

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

アルコール・インターロック

背景・経緯等

- ✓ 国内においては、平成28年3月に**ドライバー異常時対応システム**「車線内停止方式」のガイドラインを策定。さらに令和元年8月には「路肩退避型（一般道路版）」のガイドラインへ発展。
- ✓ 令和3年6月の「国際連合自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）」において、**リスク軽減機能**として性能要件を規定した国連規則（第79号）の改正案に合意。同国連規則には日本国内のガイドラインの内容を反映。
- ✓ 令和4年1月、同規則に基づき、当該機能を備える自動車を対象とした国内基準改正を公布。

作動イメージ・要件例



<作動例【要件例】>

- ① 運転者をモニタリングして運転者の状態を検知【手動作動開始も可】
- ② 運転者に警報を発報【少なくとも作動開始5秒前】
- ③ 運転者の介入がない場合車両を減速し停止【減速度 = 4 m/s^2 以下】
～～車線変更機能付き～～
- ④ 車線変更先の車線の安全が確認された場合車線変更【周辺検知機能装備】
- ⑤ 車線変更完了後、道路脇に停止【方向指示器とハザードの切り替え】

バス車両の追加要件

- ・リスク軽減機能を手動で作動させる手段を装備している場合、乗員に当該機能が作動していることを表示すること。
- ・作動開始前に乗員に対し聴覚及び視覚により警報すること。

運転者用非常停止ボタン



乗客用非常停止ボタンと警報イメージ



いすゞHPより

対象車・適用日

リスク軽減機能を備える自動車（二輪車及び側車付二輪車を除く）

新型車	継続生産車
令和5年（2023年） 9月1日～	令和7年（2025年） 9月1日～

基準改正の経緯等

- トラック、バス等の大型車の衝突被害軽減ブレーキシステムについては、メーカー各社の努力、2013年に成立した国連規則 (UNR131) を踏まえた義務付け等により広く普及し、大型車による交通事故削減に繋がっている。
- また、この国連規則については、成立以降の技術開発の進展、乗用車の衝突被害軽減ブレーキシステムに関する国連規則 (UNR152) の成立を踏まえ、日本とドイツを共同議長とする国連WP.29 (自動車基準調和世界フォーラム) の専門家会議において改正作業を進め、2022年6月の国連WP.29にて合意された。
- 今般の国連WP.29における合意を踏まえ、2023年1月頃の発効にあわせ同国連規則の国内導入を予定。

主要要件案

- 車両、歩行者に対して試験を行い、所定の制動要件を満たすこと (右図参照)
- 60km/h以下で走行している場合には、40km/h以上減速又は停止すること
- 10km/hから最高速度の範囲 (対歩行者の場合20~60km/h) において、空積載でも満積載状態でも作動すること (バスの場合、空車でも全席乗車状態でも)
- 緊急制動の開始0.8秒前までに警報すること (対歩行者の場合、緊急制動開始前)

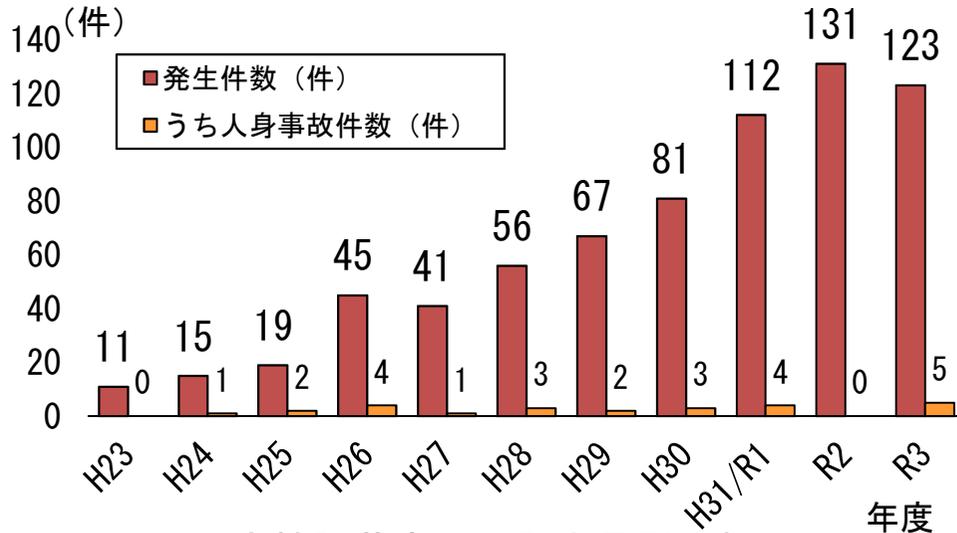


大型車の車輪脱落事故防止対策

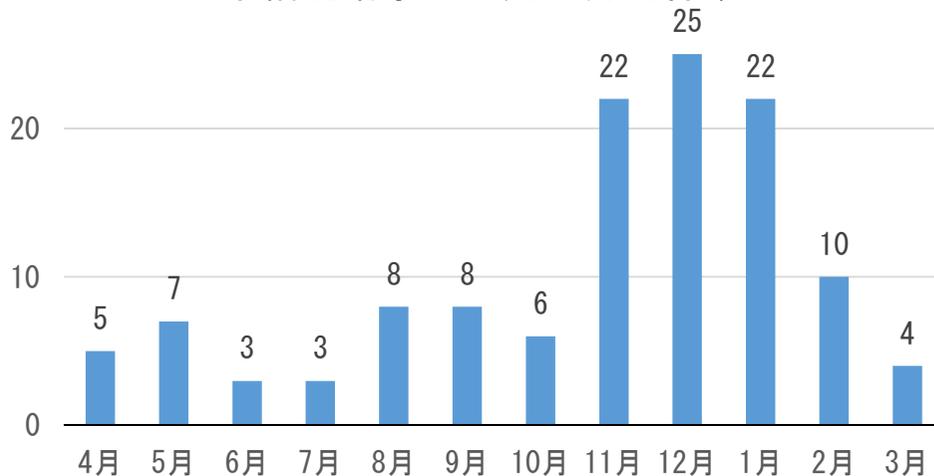
5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- 大型車のタイヤ脱落事故は依然増加傾向にあり、令和3年度は123件（前年比8件減）発生。
- 令和4年2月に新たな検討会を設置し、さらなる事故防止対策を検討中。

大型車の車輪脱落事故の発生件数



車輪脱落事故の発生月別件数



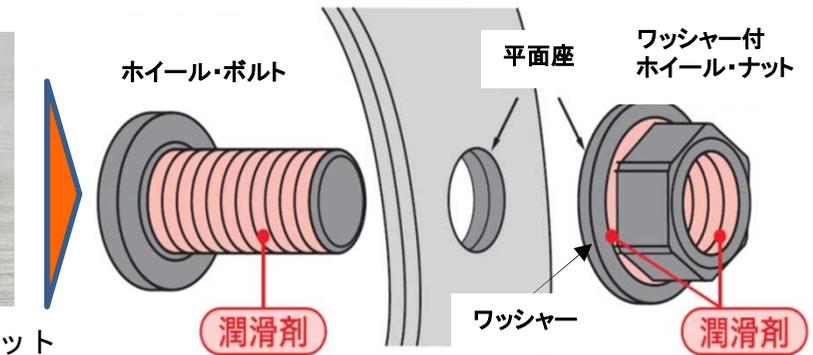
※令和3年度の大型車の車輪脱落事故発生傾向は、昨年度と変わらない。

直近の車輪脱落事故防止対策

- 適切な点検・整備方法の周知・啓発
(タイヤ脱着時のホイール・ナットの適切な点検・整備)



劣化したホイール・ナット



- 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会
＜議論事項＞

- ① 大型車の車輪脱落事故の調査、分析
- ② 大型車のタイヤ交換作業等の実態調査
- ③ 海外における大型車の車輪脱落事故の発生状況調査
- ④ 大型車の車輪脱落防止対策の検討

＜スケジュール＞

令和4年中に4回程度の検討会を開催し、事故防止対策をとりまとめる予定。