

健康起因事故発生状況と健康起因事故 防止のための取組について

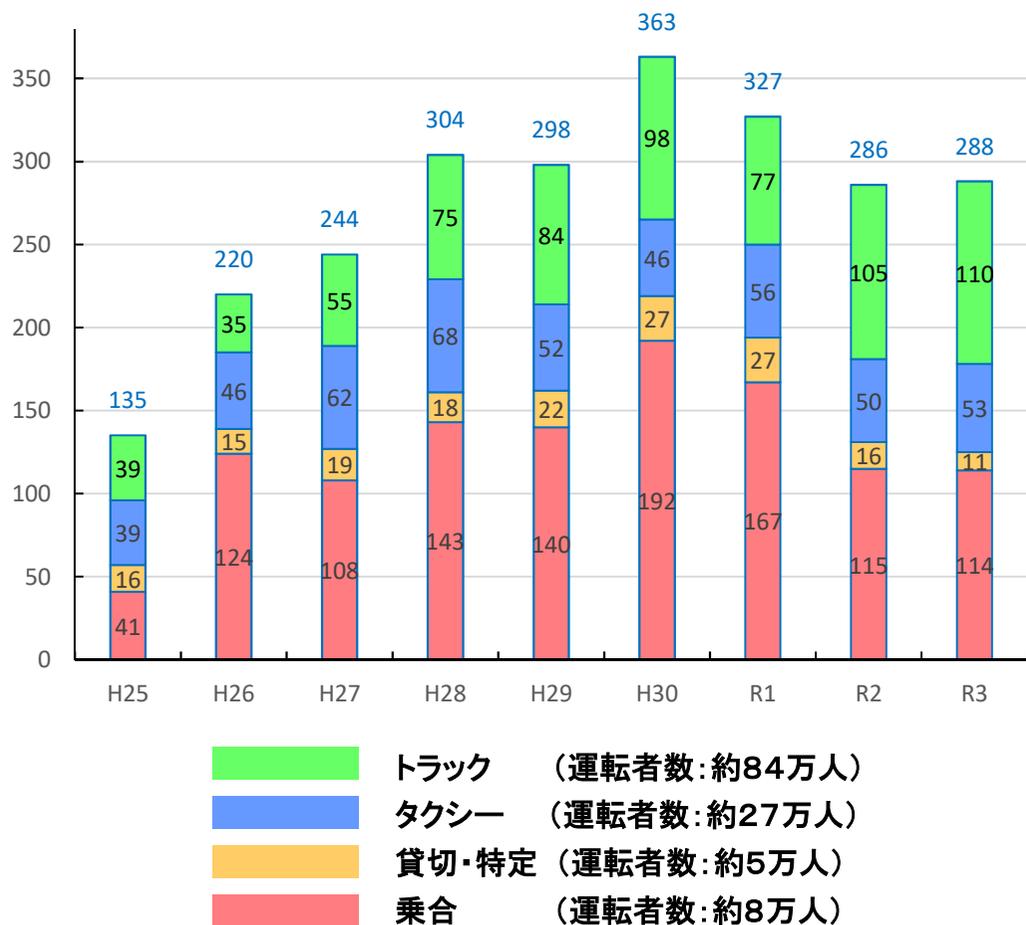
令和4年度 事業用自動車健康起因事故対策協議会

運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

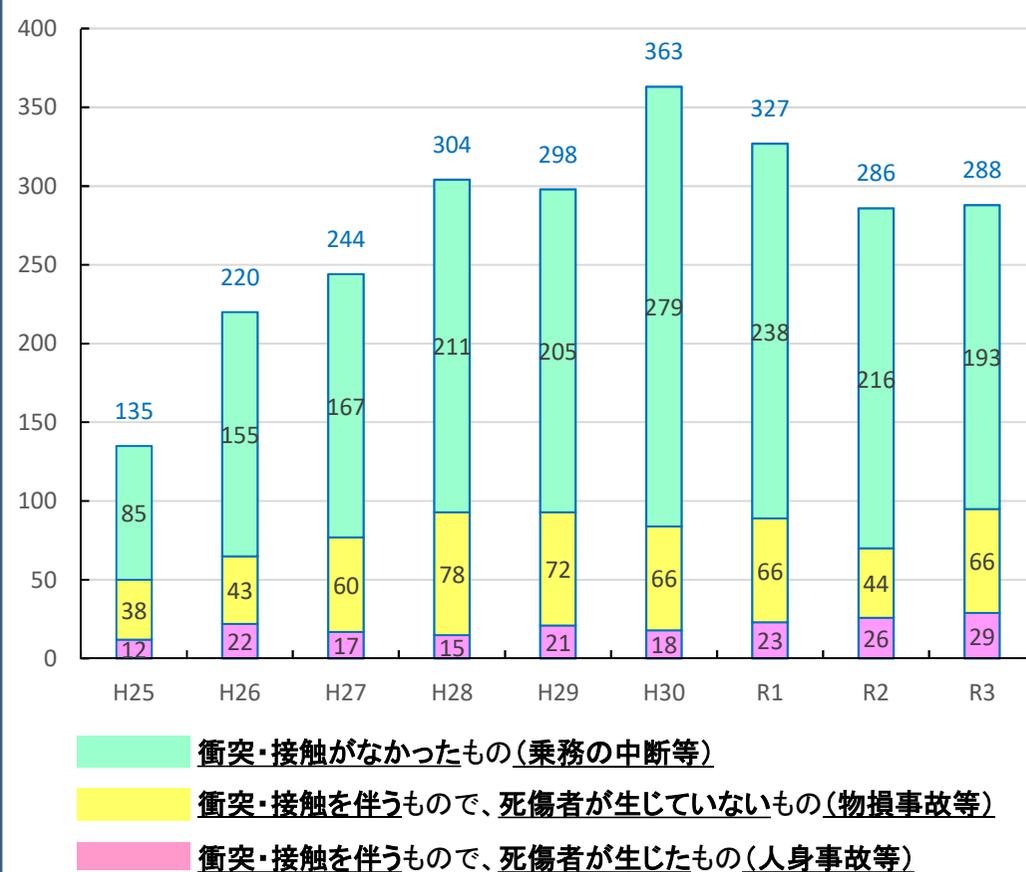
○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は高止まりの状況。

○令和3年は健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況。

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

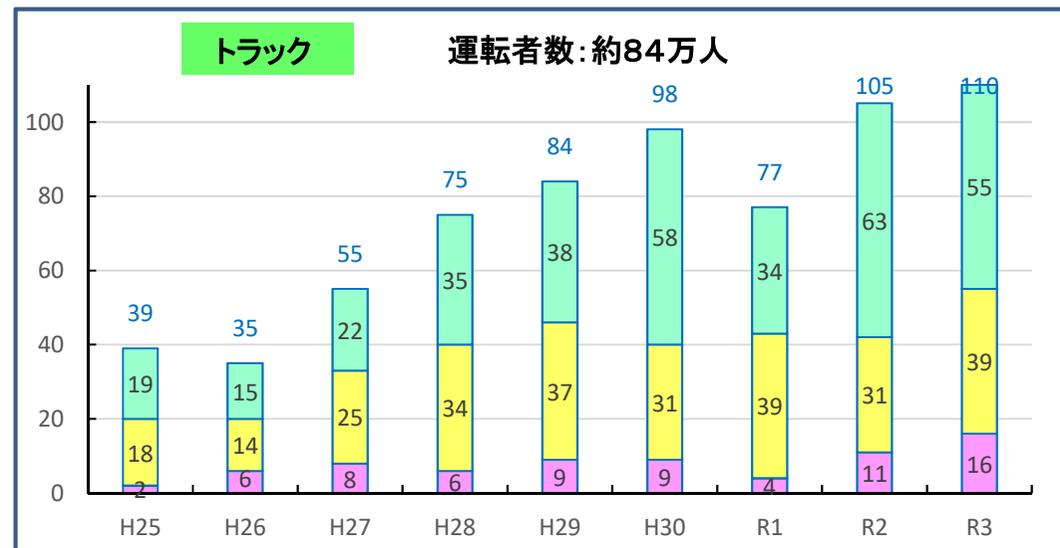
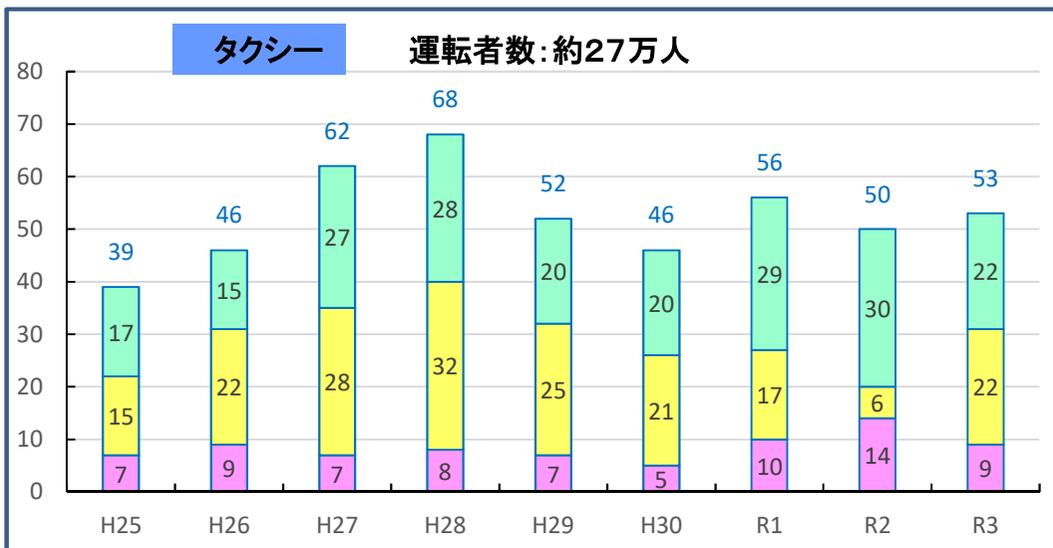
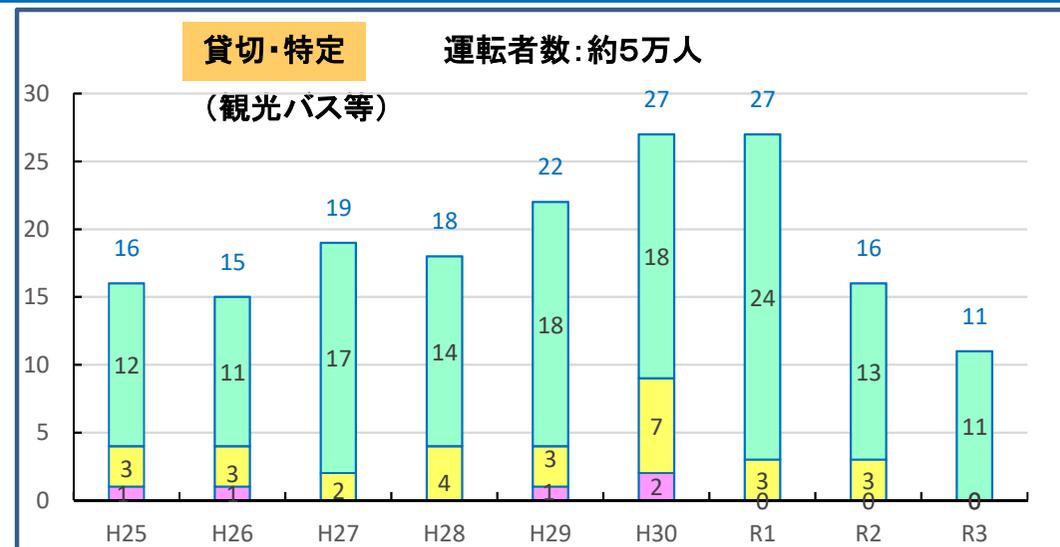
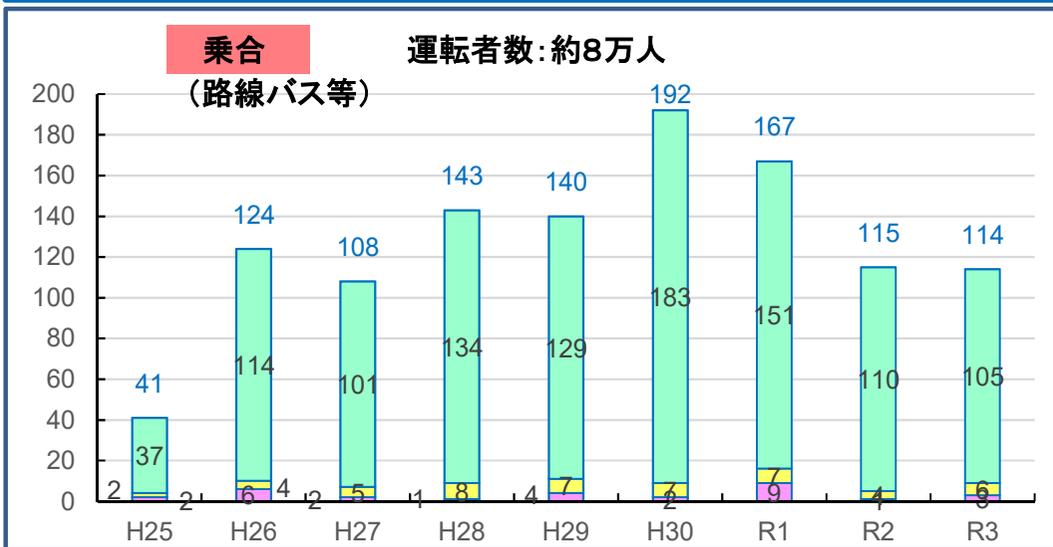


健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

○乗合バス、貸切・特定バス、タクシーにおける健康起因事故報告件数は、高止まりの状況。トラックは増加傾向。
 ○バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。



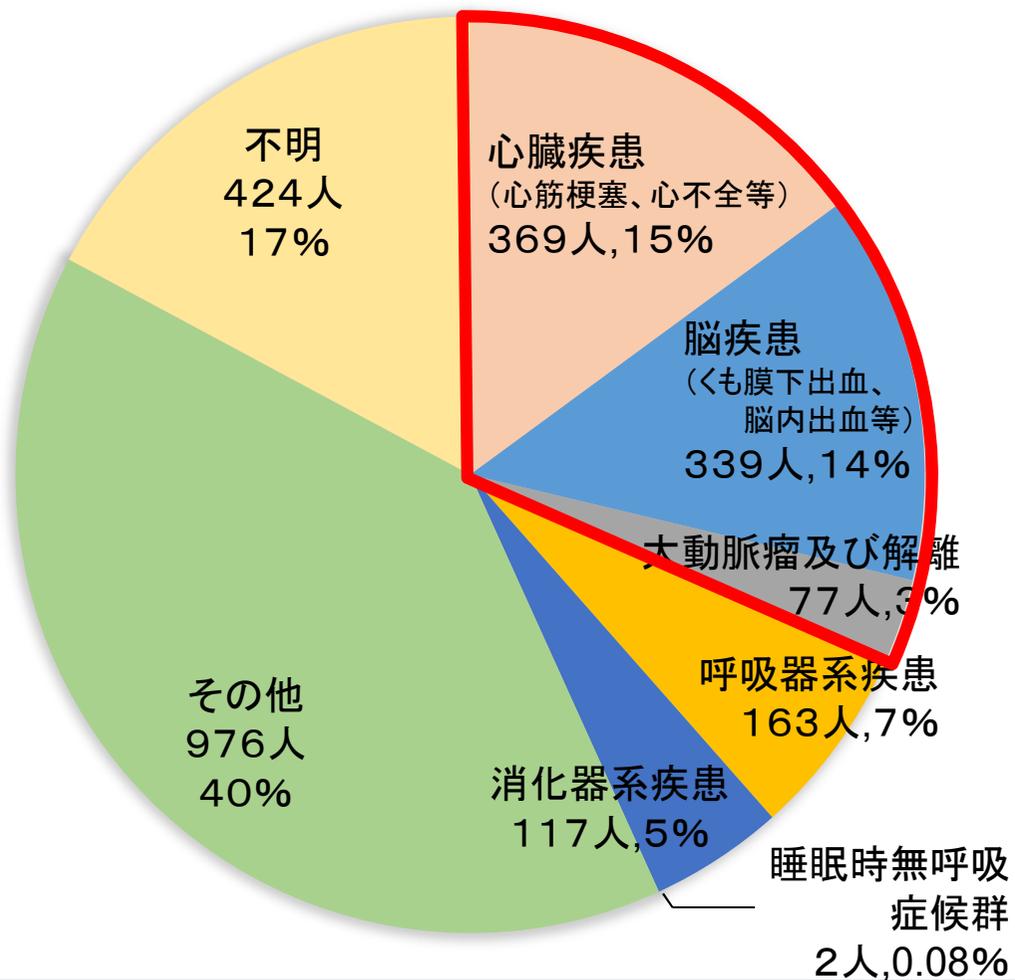
- 衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)
- 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

健康起因事故の疾病別の内訳(平成25年～令和3年)

○過去9年間で健康起因事故を起こした運転者2,465人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が32%を占める。
 ○うち、死亡した運転者426人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が12%、大動脈瘤及び解離が12%を占める。

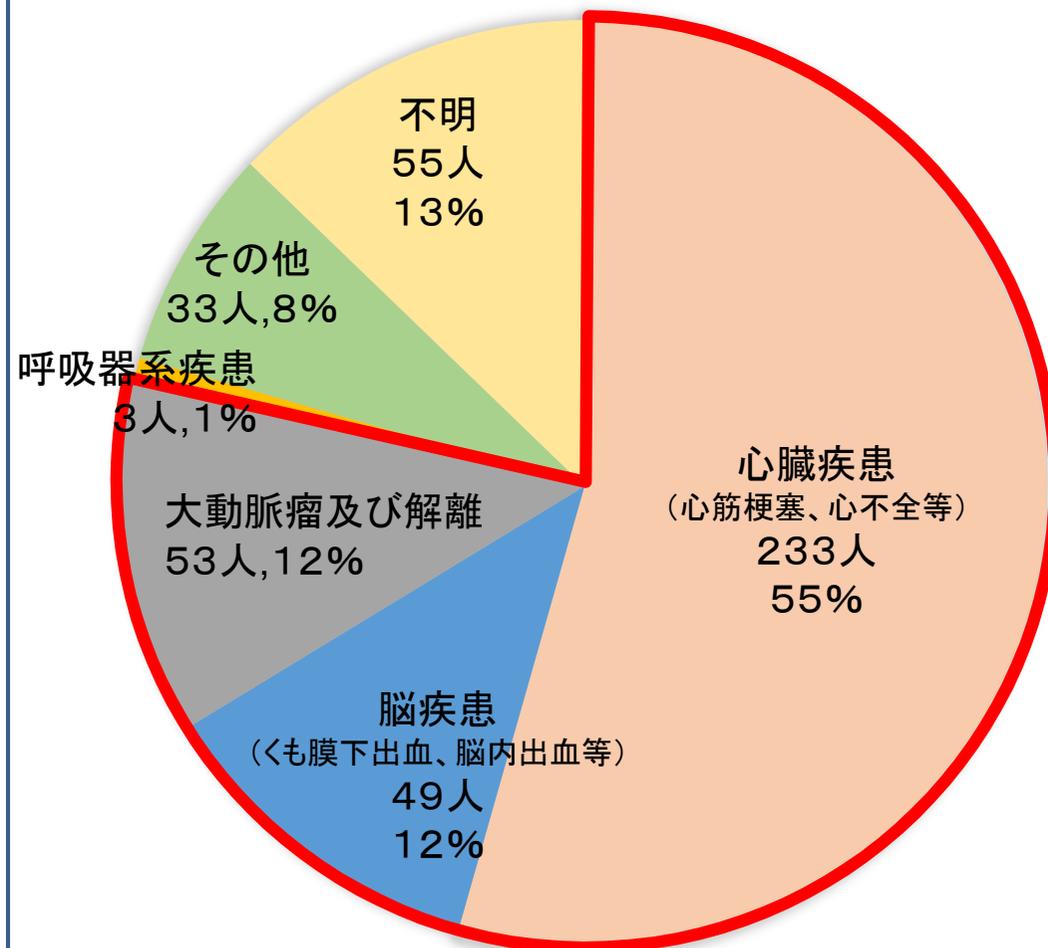
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計2,465人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計426人



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）

自動車事故報告書等の取扱要領の一部改正（令和4年3月）

SASが関わる事故の発生状況を把握するため自動車事故報告規則等の取扱い要領を一部改正

【周知・普及活動】

スクリーニング検査普及状況調査 ⇒ 資料2

- スクリーニング検査を普及させるための方策や検討に必要となる、事業者における同検査の普及状況やその導入に向けた課題等を把握するため、アンケート調査を実施

スクリーニング検査普及に向けたモデル事業 ⇒ 資料3

- 健康起因事故防止のため、主要疾病の早期発見に有効とされるスクリーニング検査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
- ガイドラインに沿って、モニター事業者の運転者が実際にスクリーニング検査を受診
- その結果やその後の発症状況や治療の有無、勤務制限状況などについて調査し、業界全体への普及拡大に向けた方策の検討に活用

健康管理に関するセミナー等の開催 ⇒ 次頁

- 国土交通省で行っている健康起因事故防止対策、事業者によるスクリーニング検査の受診に関する取組等について、有識者、関係企業、国土交通省等が紹介する形式のセミナーを事業者を対象として開催

国土交通省の主催するセミナーの他、他団体が主催する事業者向けセミナーやシンポジウムの場などを通じて、健康起因事故防止の取組について周知を図っている。

【令和4年度の活動】

- | | |
|---------------------|----|
| ○ 国土交通省主催セミナー | 7回 |
| ○ 他団体主催セミナー・シンポジウム等 | 6回 |
| ○ 出前講座 | 1回 |

【令和4年度の主な講演(国土交通省主催以外)】

7月7日 TDBC Forum 2022 @Web配信 (主催:運輸デジタルビジネス協議会)

- ・国土交通省からの施策説明
- ・協議会参加事業者より、乗務員の健康増進に関する検討状況について報告

8月27日 出前講座 (トラック事業者) @Web配信

- ・国土交通省から健康起因事故の発生実態と視野障害対策について説明

11月2日 OCHISセミナー (主催:NPOヘルスケアネットワーク(OCHIS))

- ・国土交通省からの施策説明
- ・(公財)大原記念労働科学研究所 酒井主管研究員より、様々な問題を合わせ技として対策していく重要性について講演
- ・OCHIS 作本副理事長より、情報の一元化による事故予兆への取組について講演

自動車運送事業等における安全対策の推進

拡充

予算額:1,334百万円

■ 過労運転防止に資する機器等や先進安全自動車(ASV)の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して対象機器の補助を行う。

○過労運転防止のための先進機器の導入支援

【補助率】 導入費用の1/2

- 【対象機器】
- ・遠隔点呼機器、自動点呼機器
 - ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器
 - ・休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器



遠隔点呼機器



自動点呼機器



運転者の睡眠状態を測定する機器



ドライバーの居眠り感知・警報装置

運転者の運転時間や体調を把握し、過労運転による事故の防止を図る

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

【補助率】 導入費用の1/3

- 【対象機器】
- ・デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー（一体型を含む）



デジタル式運行記録計



ドライブレコーダー



通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー 一体型



専用の解析ソフトで分析



各車両の運行状況や事故発生時の映像データを記録し、運転者への指導教育に活用することにより、事故防止を図る

○社内安全教育の実施支援

【補助率】 実施費用の1/3

- 【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育



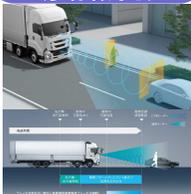
専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る

○先進安全自動車(ASV)導入支援

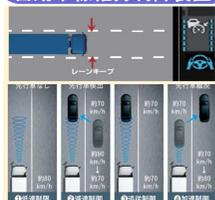
【補助率】導入費用の1/2

- 【対象装置】衝突被害軽減ブレーキ(歩行者対応)、自動車間距離維持+自動車線維持制御装置、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、アルコール・インターロック、事故自動通報システム

衝突被害軽減ブレーキ (歩行者対応)



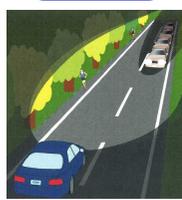
自動車間距離維持+自動車線維持制御装置



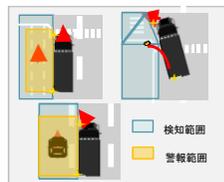
ドライバー異常時対応システム



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



アルコール・インターロック



事故自動通報システム



ICTの活用による運行管理業務の高度化

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

点呼（対面点呼の原則）

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

運行管理者 運転者

対面点呼の様子

ICTの活用による高度化

遠隔点呼

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

<主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による確実性の向上
- 運転者・運行管理者の長時間労働の是正
- **運転者の疾病、疲労、睡眠不足の状況の平常時との比較**

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
- **運転者の疾病、疲労、睡眠不足の状況の適切な把握**

点呼支援機器 運転者

自動

点呼

運行管理者

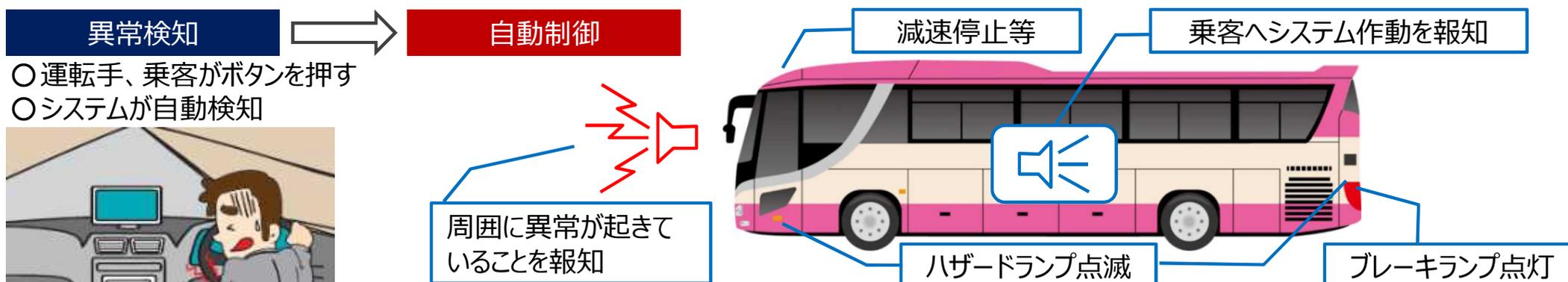
自動点呼のイメージ

令和3年度：機器要件等のとりまとめ、制度化
令和4年4月～ 運用開始

令和3年度：機器要件等のとりまとめ
 令和5年1月～ 乗務後自動点呼 運用開始

ドライバー異常時対応システムについて

- ドライバーの異常に起因する事故が年間300～400件発生。
- 国土交通省では、ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合に異常を検知し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・実用化・普及を促進するため、産学官連携により当該システムの設計における指針を示すガイドラインを策定（基本型、発展型（高速道路版）、発展型（一般道路版））。
- なお、2018年7月には、運転手や乗客が非常停止ボタンを押す方式、2019年7月にはシステムが自動で異常を検知する方式で、異常時に車両を減速して停止させるシステムを搭載した大型観光バスの販売が開始。
- 2021年に国内メーカーが販売するバスの9割以上（自動検知式は1割程度）にドライバー異常時対応システムが標準搭載。



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）、2018年7月搭載車販売開始

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）、技術開発段階（搭載例なし）

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）

健康起因事故防止に対する他運輸モードの状況について

鉄道

- 運転免許取得時、**疾病及び身体機能障害がない事の確認**（動力車操縦者運転免許に関する省令 第3条第3項及び第8条の2）
（**心臓疾患**、神経及び精神の疾患、眼疾患、運動機能の障害、言語機能の障害その他の動力車の操縦に支障を及ぼすと認められる疾病又は身体機能の障害）
- 列車等の運転に直接関係する作業を行う係員に対し、**必要な適性、知識及び技能を保有していることを確認**
（鉄道に関する技術上の基準を定める省令 第10条第2項）
- SASについては、自動車局作成の**睡眠時無呼吸症候群マニュアルを事業者へ周知**（平成19年、令和元年）

海事

- 国土交通大臣が指定する医師が船内労働に適することを証明した**健康証明書を持たない者の船舶への乗り組みの禁止**（船員法 第83条第1項）
（健康証明書の合格標準（一部抜粋）：各種結核性疾患、新生物、糖尿病、**心臓病**、**脳出血**、**脳梗塞**、肺炎、胃潰瘍、十二指腸潰瘍、肝硬変、慢性肝炎、じん臓炎、急性ひ尿生殖器疾患、てんかん、重症ぜんそくその他の疾患にかかっている者で船内において治療の見込みがなく、かつ、船内労働に適さないと認められる者は不合格）
（健康証明書の有効期間：1年 色覚検査は6年 結核は6月に短縮する場合あり）

航空

- 航空機に乗り組んでその運航を行うものへの**航空身体検査証明の義務付け**（航空法 第31条第1項）
（航空身体検査マニュアルに、**睡眠時無呼吸・低呼吸症候群**や**心筋症**又はその疑いのあるもの、**動脈瘤**又はその治療歴のあるものなど、不適合状態が定義されている。）
- 身体検査基準に適合しない者の**航空業務の禁止**（航空法 第71条第1項）
（身体検査基準に適合しなくなった場合は、有効期間内であっても、航空業務を行ってはならない。）