

# 事業用自動車総合安全プラン2025

国土交通省 自動車局 安全政策課  
安原 幸生



## 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車総合安全プラン2025

## 3. 事業用自動車総合安全プラン2025 主な取組

（1）新たな日常における安全・安心

（2）飲酒運転、迷惑運転対策

（3）ICTの活用による運行管理の高度化

（4）ユニバーサルサービス連携強化を踏まえた対策

（5）原因分析に基づく事故防止対策

## 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車総合安全プラン2025

## 3. 事業用自動車総合安全プラン2025 主な取組

（1）新たな日常における安全・安心

（2）飲酒運転、迷惑運転対策

（3）ICTの活用による運行管理の高度化

（4）ユニバーサルサービス連携強化を踏まえた対策

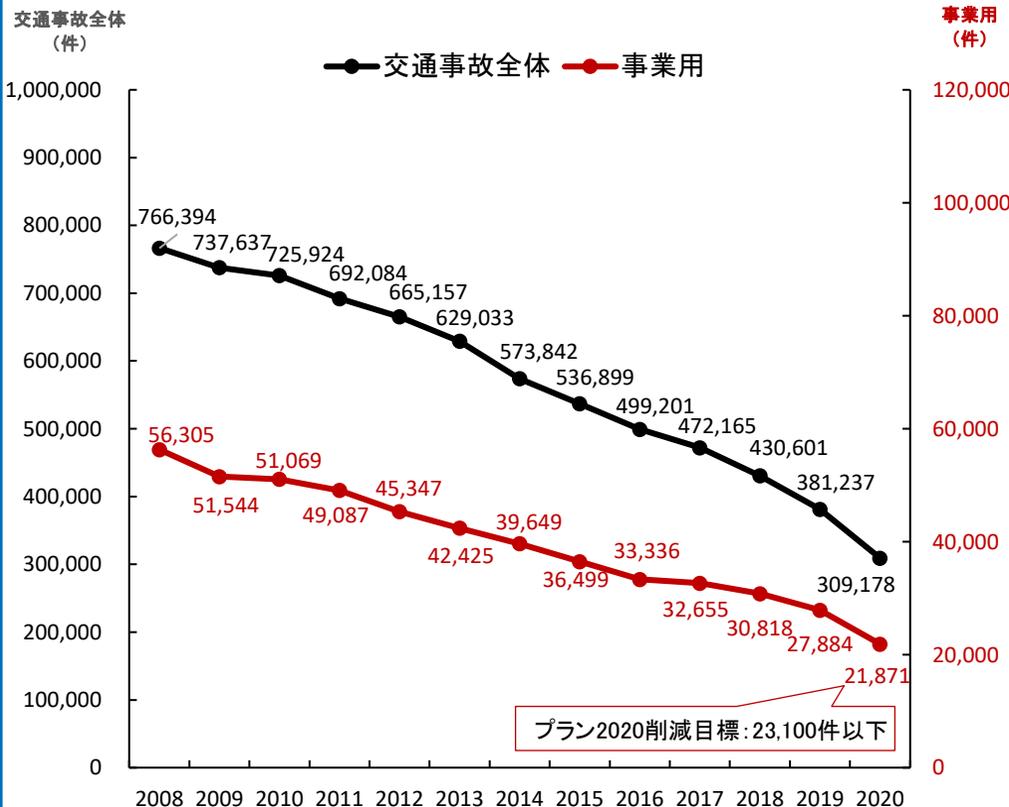
（5）原因分析に基づく事故防止対策

# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 【交通事故件数の推移】

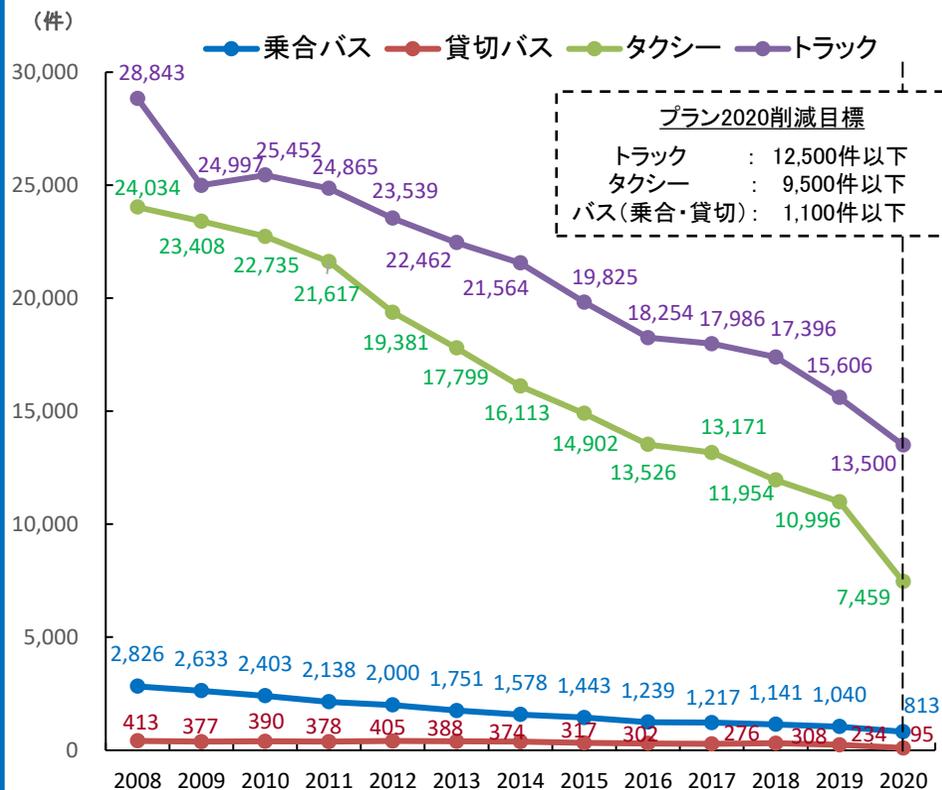
○2020年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は**309,178**件であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数(※)は**21,871**件となった。 ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数  
 ○各モードの交通事故件数は、全てのモードにおいて前年に比べ減少している。

### 交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典:警察庁「交通統計」  
 (公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

### 各モードの交通事故の推移



出典:警察庁「交通統計」  
 (公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

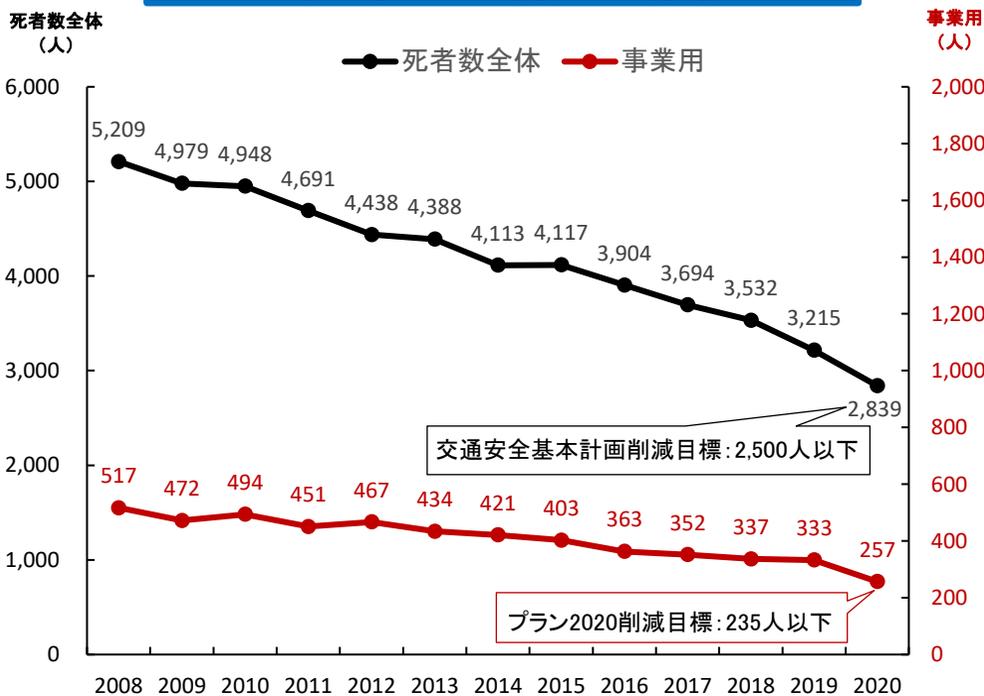
## 【交通事故死者数の推移】

○2020年中に発生した交通事故全体の死者数は**2,839**人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は**257**人(前年比76人減)となっている。

○2020年の各モードの交通事故死者数は、**トラック・タクシーは減少、乗合バスは前年と同水準であり、貸切バスによる交通事故死者数はゼロであった。**

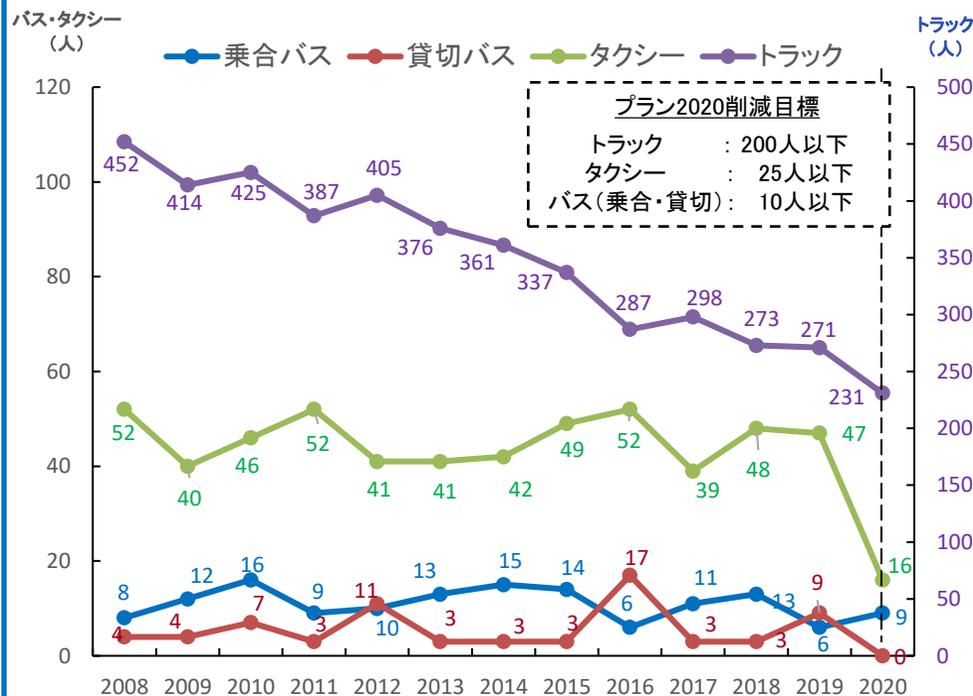
※貸切バスは2012年、2016年の数値が、それぞれ、関越道高速ツアーバス事故、軽井沢スキーバス事故により大きくなっている。

### 交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典: 警察庁「交通統計」  
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

### 各モードの交通事故死者数の推移



出典: 警察庁「交通統計」  
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

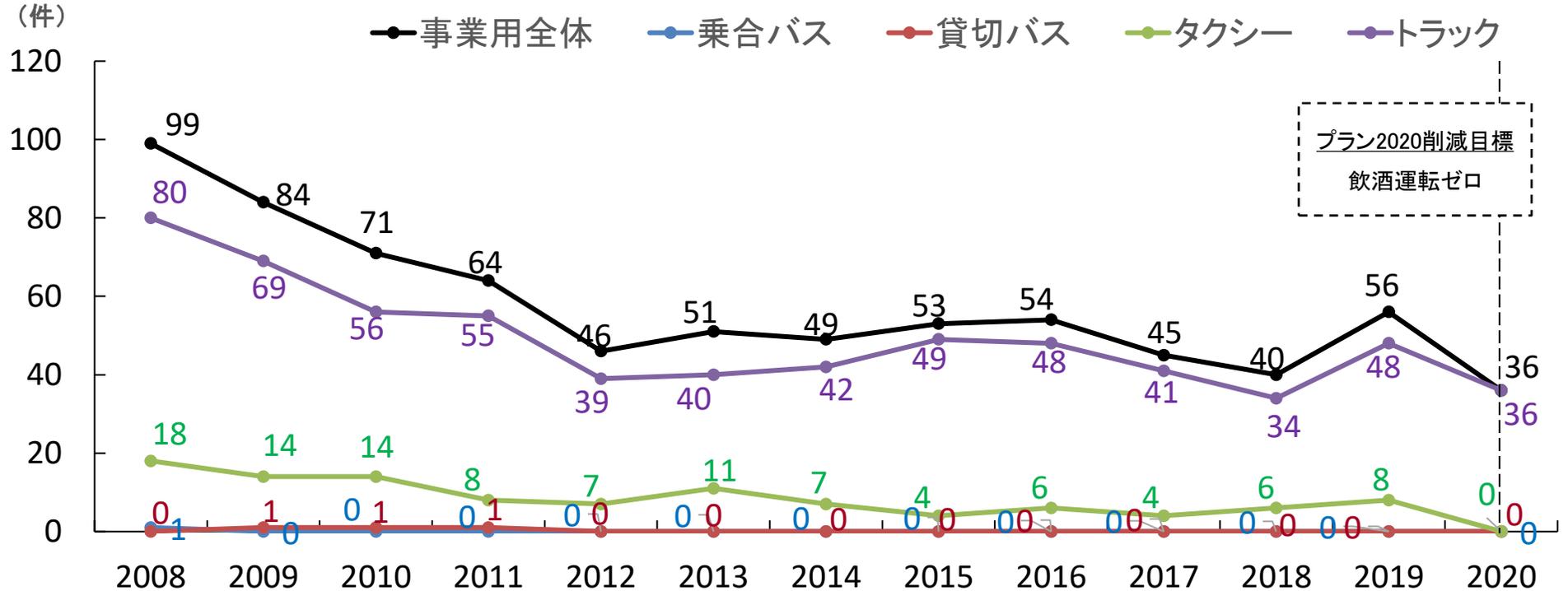
# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 【飲酒運転による事業用自動車事故の推移】

○飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、2020年は**36**件（前年比20件減）発生した。

○2020年に発生した飲酒運転事故は、全てトラックによるものであり、乗合バス、貸切バス、タクシーによる飲酒事故は発生しなかった。

### 飲酒運転による事業用自動車の交通事故



出典：警察庁「交通統計」

(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

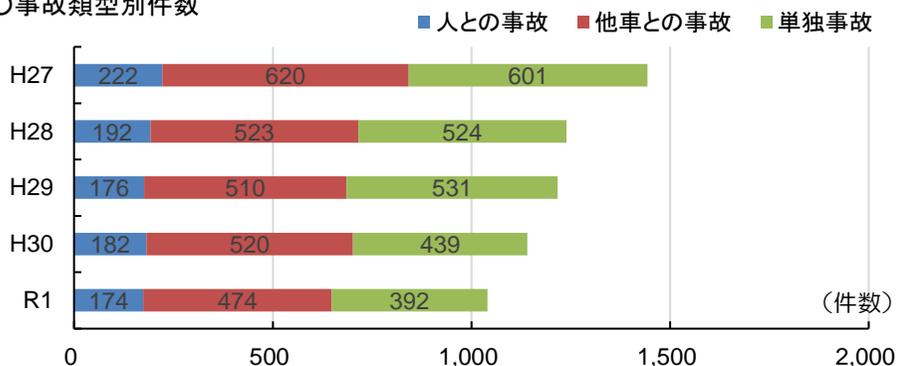
# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 【乗合バスの特徴的な事故】

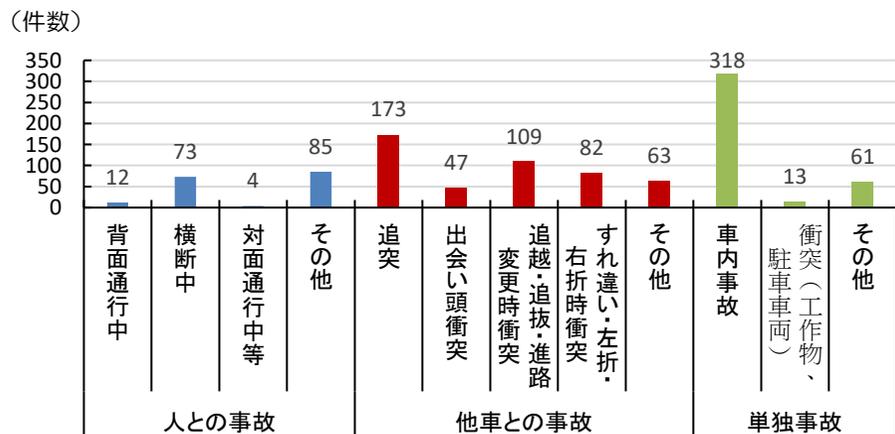
- 交通事故件数は前年に比べ減少しており、直近5年間で最少となっている。
- 令和元年は事故類型のうち、車内事故が318件発生し、乗合バス事故全体の約3割を占めている。
- 令和元年の死亡事故については、歩行者との事故が5件発生している。

### 乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

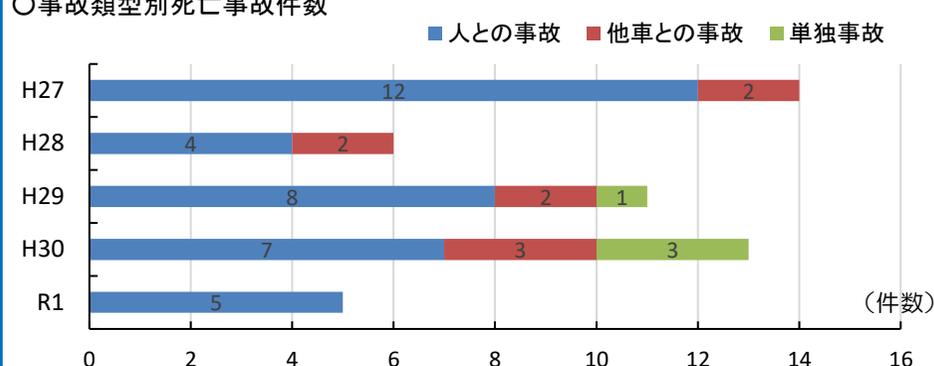


○令和元年事故類型別事故件数の内訳

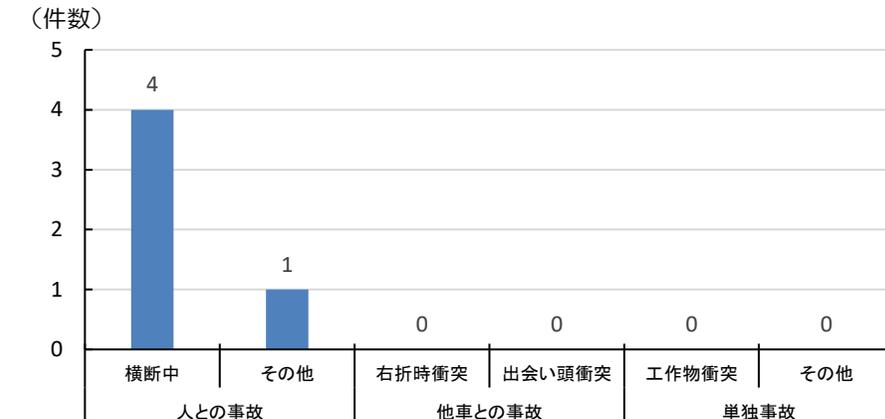


### 乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和元年事故類型別死亡事故件数の内訳



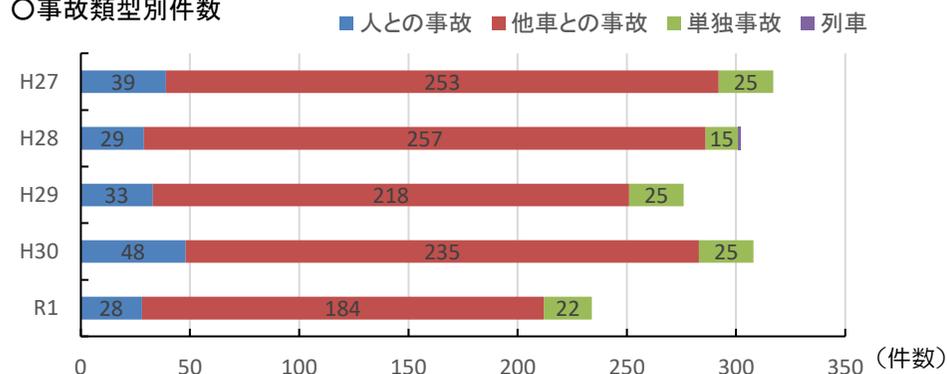
# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 【貸切バスの特徴的な事故】

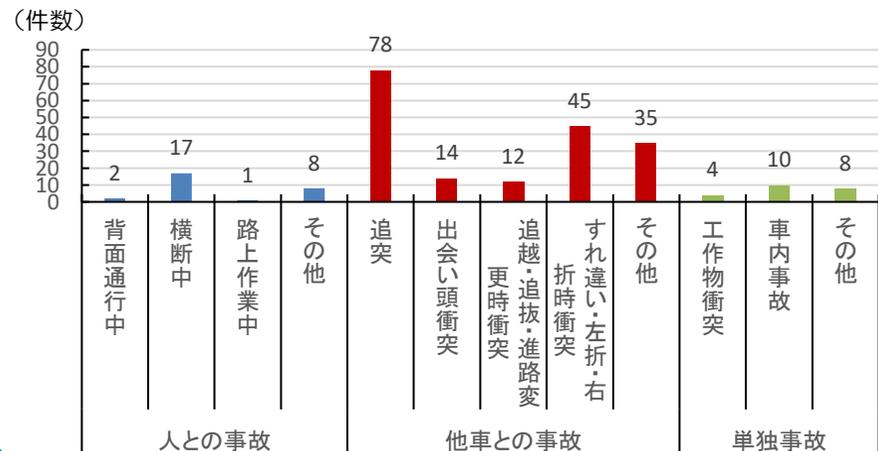
- 交通事故件数は前年に比べ減少しており、直近5年間で最少となっている。
- 令和元年は事故類型のうち、追突事故が最多で78件発生しており、貸切バス事故全体の約3割を占めている。
- 令和元年の死亡事故については、死亡事故は9件と近年の水準を大きく上回ったが、乗客の死亡事故は発生しなかった。

### 貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

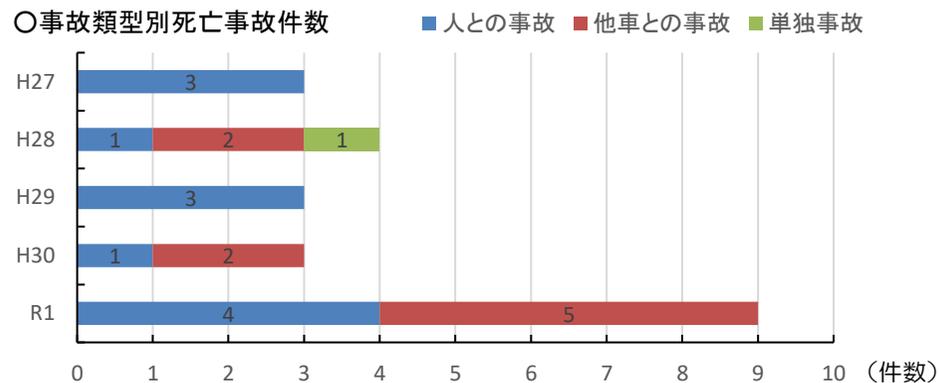


○令和元年事故類型別事故件数の内訳

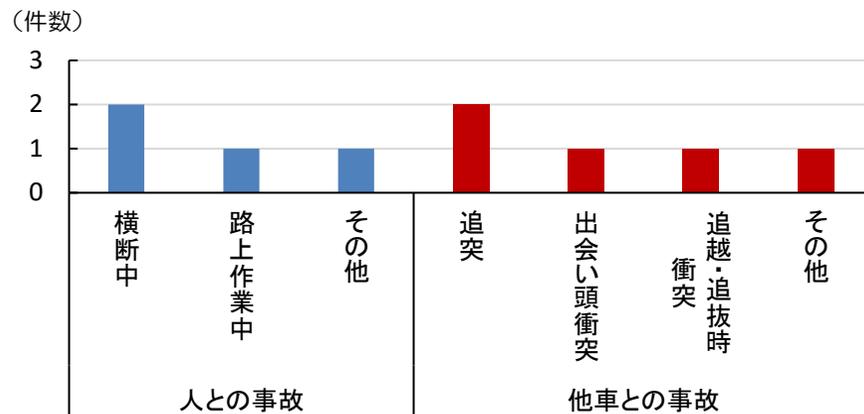


### 貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和元年事故類型別死亡事故件数の内訳

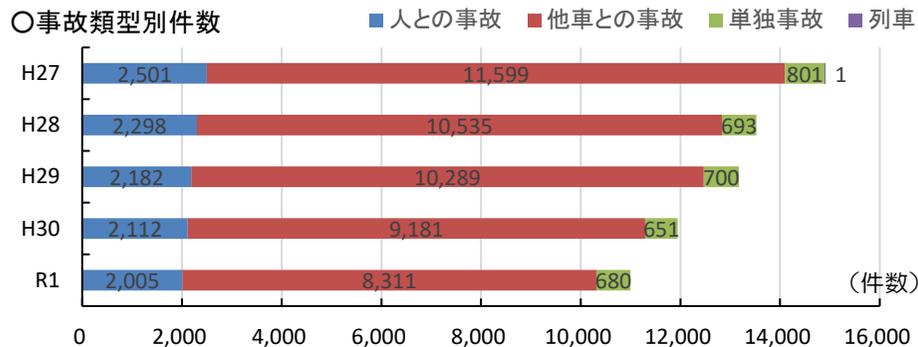


# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

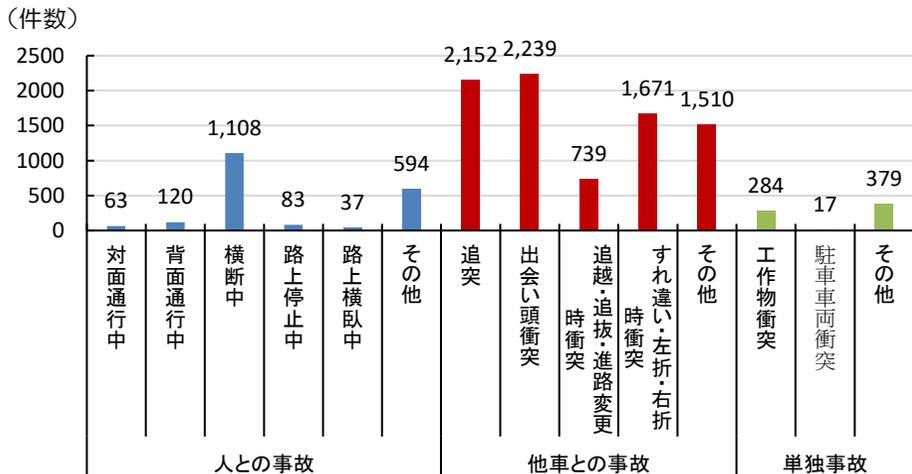
## 【タクシーの特徴的な事故】

- 交通事故件数は前年に比べ減少しており、直近5年間で最少となっている。
- 令和元年は事故類型のうち、出会い頭衝突事故が最多で2,239件、次いで追突事故が2,152件発生しており、それぞれタクシー事故全体の約2割を占めている。
- 令和元年の死亡事故については、発生した47件のうち、歩行者との事故が36件発生した。

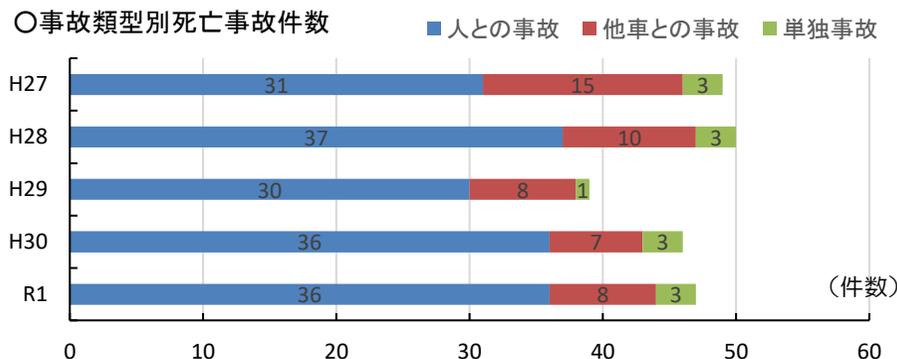
### タクシーの事故類型



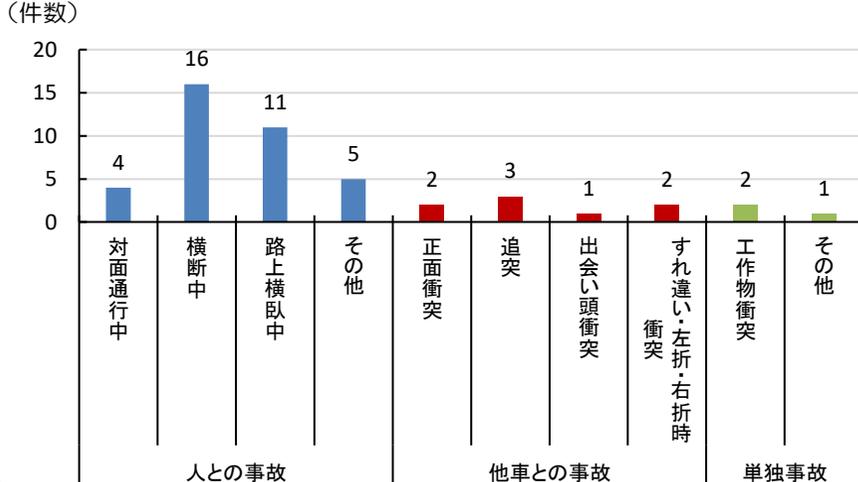
#### ○令和元年事故類型別事故件数の内訳



### タクシーの死亡事故類型



#### ○令和元年事故類型別死亡事故件数の内訳



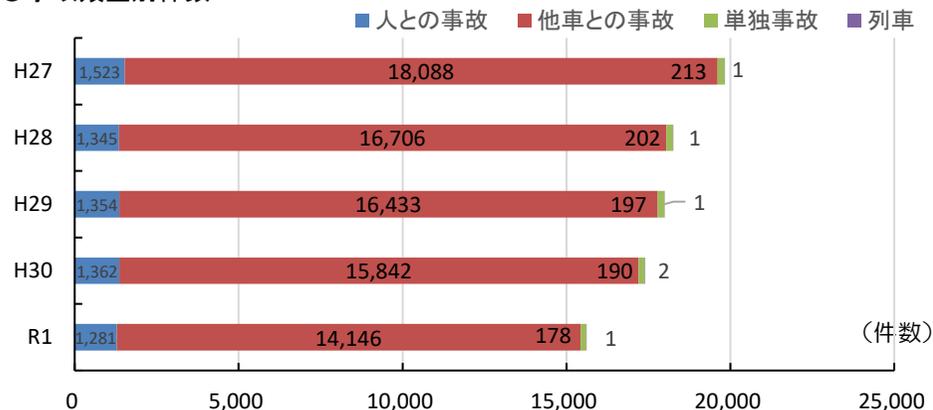
# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 【トラックの特徴的な事故】

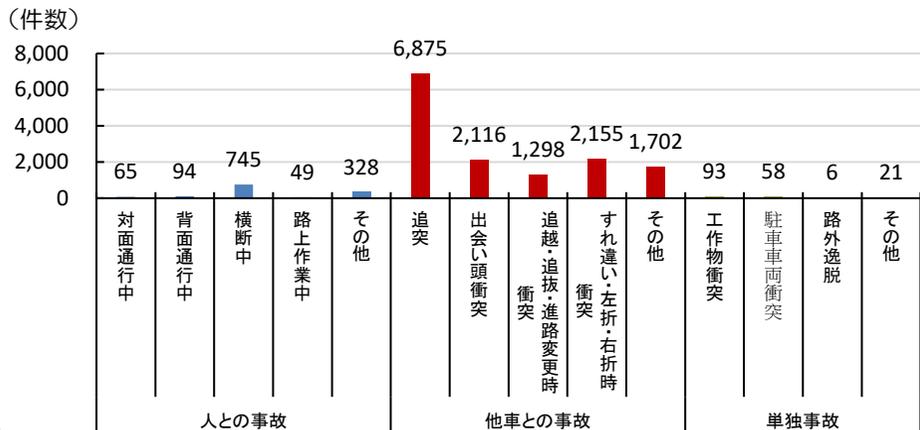
- 交通事故件数は前年に比べ減少しており、直近5年間で最少となっている。
- 令和元年は事故類型のうち、追突事故が最多で6,875件発生しており、トラック事故全体の約4割を占めている。
- 令和元年の死亡事故については265件発生した。他車との事故が減少している。

### トラックの事故類型

○事故類型別件数

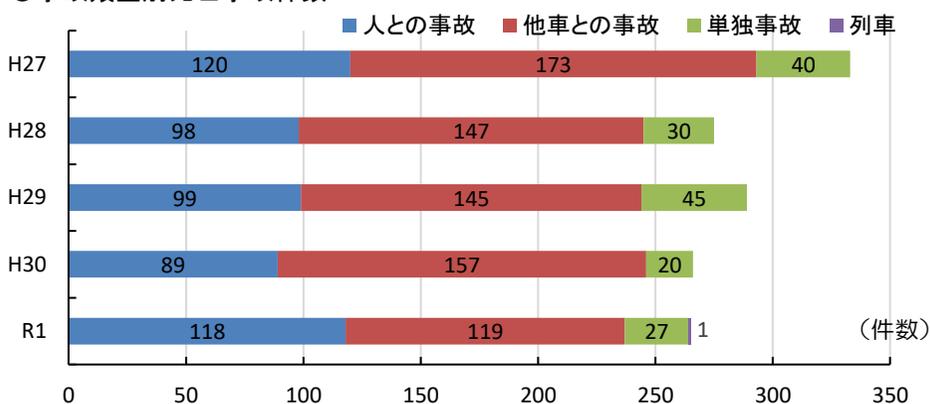


○令和元年事故類型別事故件数の内訳

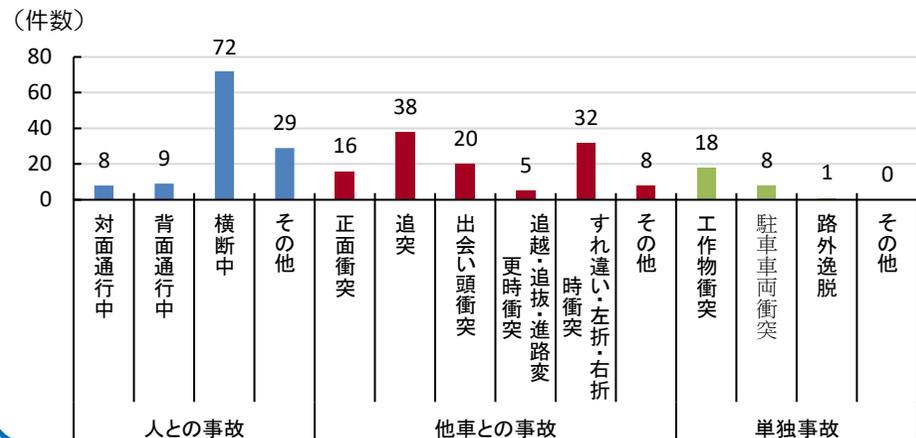


### トラックの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和元年事故類型別死亡事故件数の内訳

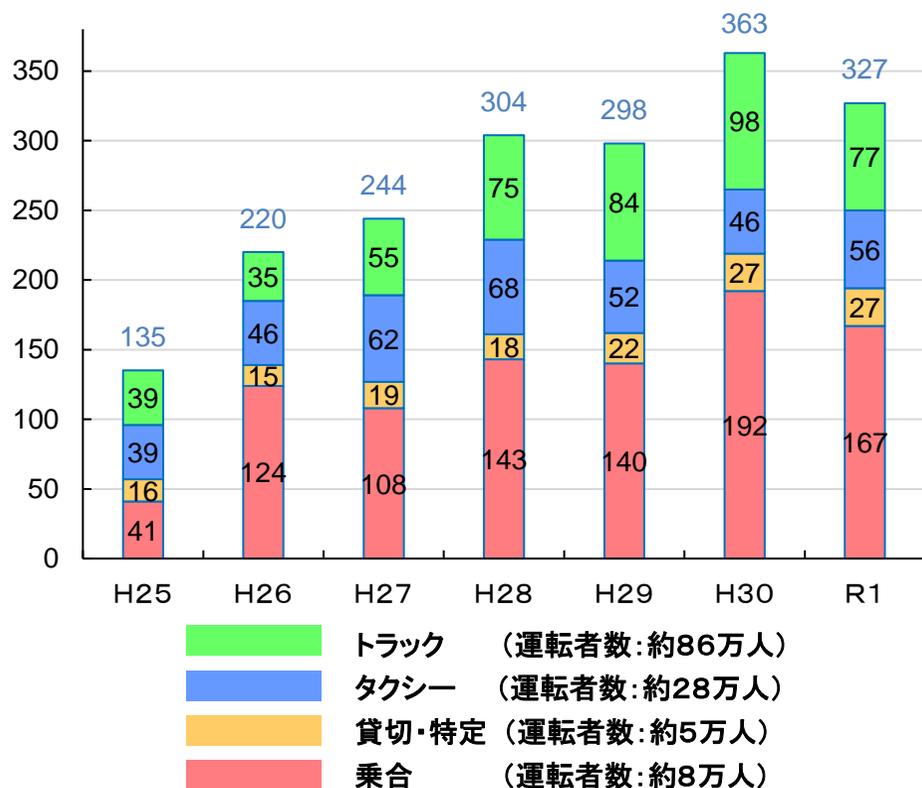


# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

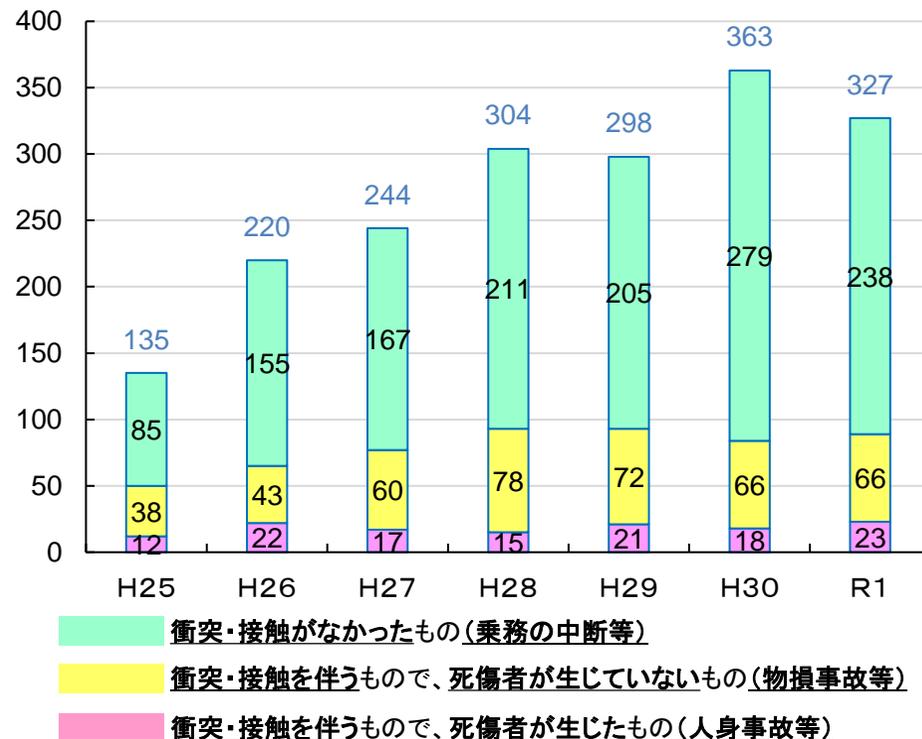
## 【運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移】

- 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、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し増加傾向にある。(報告件数は引き続き、乗合バスが最も多い)
- 令和元年は運行の中断等、交通事故に至らなかったものが約7割と大半を占める。

### 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)



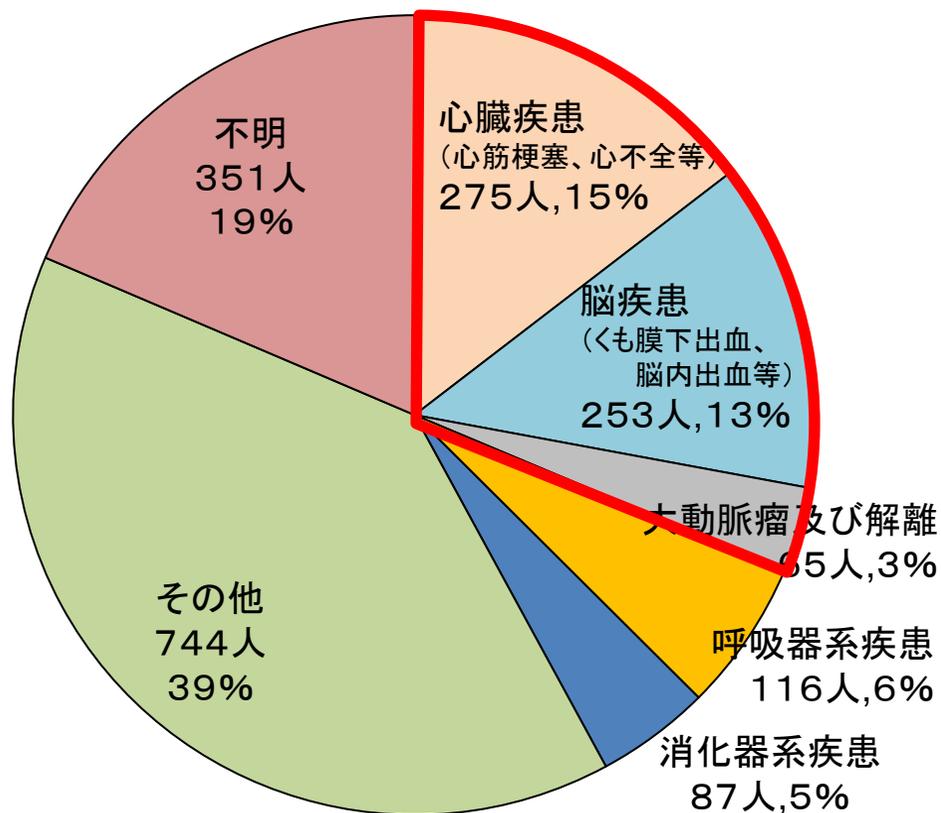
# 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 【健康起因事故の疾病別の内訳（平成25年～令和元年）】

- 過去7年間で健康起因事故を起こした運転者1,891人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が31%を占める。
- うち、死亡した運転者327人の疾病別内訳は、心臓疾患が53%、脳疾患が12%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

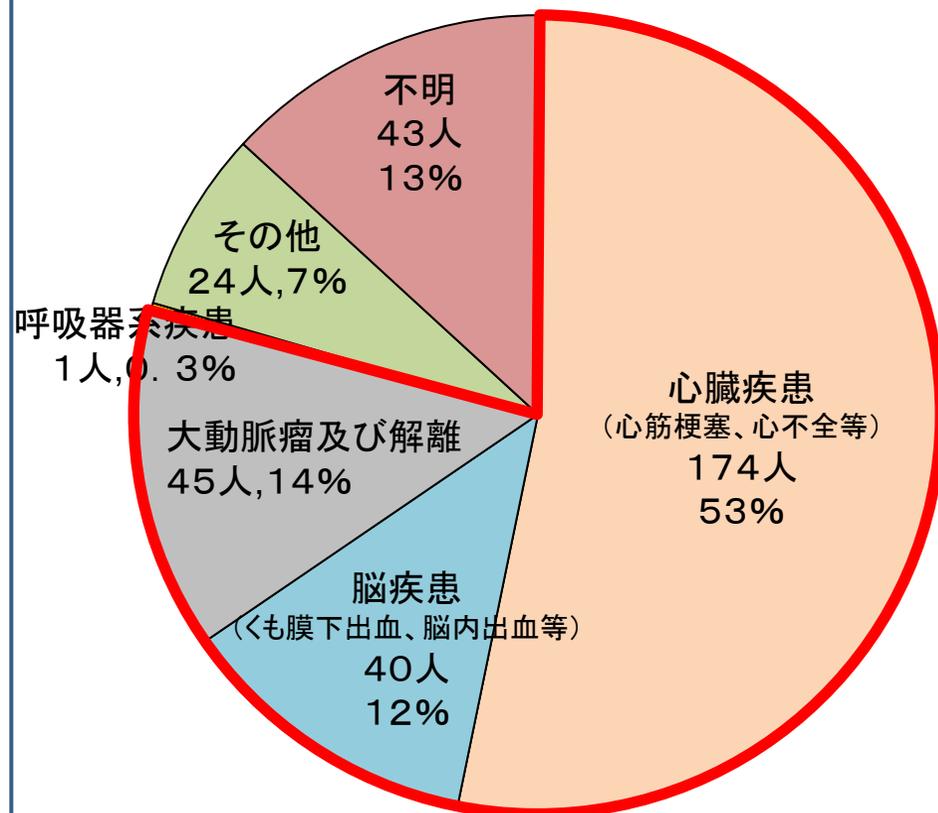
### 健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 （平成25年～令和元年）

計1,891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～令和元年）

計327人



1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

**2. 事業用自動車総合安全プラン2025**

3. 事業用自動車総合安全プラン2025 主な取組

（1）新たな日常における安全・安心

（2）飲酒運転、迷惑運転対策

（3）ICTの活用による運行管理の高度化

（4）ユニバーサルサービス連携強化を踏まえた対策

（5）原因分析に基づく事故防止対策

# 事業用自動車総合安全プランの経緯

## 事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年度～平成30年度）

### 【背景】

- ・自家用を含めた交通事故全体については、平成16年をピークに事故件数が年々減少し、死者数についても着実に減少。一方、事業用自動車については、**事故件数・死者数ともに、減少の歩みが鈍い状況**。
- ・以後10年間で「**事故削減のための集中期間**」と位置づけ、PDCAサイクルに沿った、総合的な安全プランを策定。

### 【目標】

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

### 【重点施策】

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

## 事業用自動車総合安全プラン2020（平成29年度～令和2年度）

### 【背景】

- ・プラン2009策定時からの交通事故実態や社会情勢の変化等を踏まえ、事故削減目標、重点施策を見直し。
  - **軽井沢スキーバス事故**(H28.1)を受けた新たな安全対策の策定
  - **人口減少や高齢化**の進展
  - 自動車の**先進安全技術の普及** 等
- ・第10次交通安全基本計画の最終年に目標年を一致。

### 【目標】

- ・平成32年(令和2年)までに死者数**235人**以下
- ・平成32年(令和2年)までに人身事故件数**23,100万件**以下
- ・飲酒運転**ゼロ**

### 【重点施策】

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

## 事業用自動車総合安全プラン2025（令和3年度～令和7年度）

プラン2020の計画期間の最終年を迎えるにあたり、プラン2020策定時からの環境変化を踏まえ、新たな事故削減目標の設定や、重点施策の見直しを実施し、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた総合安全プランを策定。

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**

### プラン本文

#### 事業用自動車総合安全プラン2025

～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

#### 1. はじめに

交通事故は、一瞬にして発生し、被害者側は、社会的制裁や償還などの負担を背負わなければならない。我が国の自動車に係る交通事故は、765人と過去最悪である215人と5分の1以下に減少し、被害者も減少した。しかし、なるほど交通事故は決してゼロにはならない。事業用自動車については、自家用自動車以上に高度な安全（2009年）に「事業用状況変化を踏まえ、平成29（2017）年」として見直し、抑止を挙げて取り組んできたところ（令和2年）までにあり、根絶を掲げた飲酒運転。事業用自動車の社会的信用教育、車両の整備管理等、専ら、初めて得られる。事業用認識するとともに、それぞれされる。

行政は、事故防止に資するために、その遵守の状況を監視すると、悪質事業者を排除すると継続的な改善を支援すること。事業者は、ルールを遵守し、経営者から現場の運転者エッセンシャルとしての強い

#### 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

##### ① 飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応

飲酒運転はその行為自体が反社会的であり、事業用自動車の運転以前の問題として、厳に行ってはならないものである。しかしながら、事業用自動車の飲酒運転による交通事故の発生件数は、平成20年の99件から平成24年の46件までは年々減少傾向にあったが、それ以降は横ばい状態が続いており、令和元年時点においては56件発生しており、その内訳は、トラックが48件、タクシーが8件となっている。バスについては、平成24年以降、0件を継続している。飲酒運転は悪質かつ危険な違反行為であり、重大な事故につながる可能性が高く、このような行為が発覚した際には、運転者個人の責任にとどまらず、会社及び業界全体の信用失墜につながることを事業者は肝に銘ずるべきである。事業者は、運転者がこのような行為に及ばないように継続的かつ反復的に指導監督を行うとともに、行政は、未然に防止するためのルール作りや違反に対する厳格な処分を行う必要がある。

飲酒運転対策については、これまでも、点呼時におけるアルコール検知器使用の義務付け等の施策により、一定の効果が確認されているが、それ以降も、点呼前に飲酒していたにもかかわらず点呼時に適切なアルコールチェックが行われなかった事例や、点呼後の乗務中に飲酒に及び事例が確認されており、確実に飲酒運転を防止する対策を実施する必要がある。

加えて、飲酒運転の背景には、アルコール依存症等との関連も想定されることから、事業者は、運転者に対して、運転者自身の飲酒傾向の自覚を促すような指導監督を行う必要がある。

##### ② 「ながら運転」の増加への対応

近年、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転をする「ながら運転」による事故が増加傾向にあり、自家用車等も含めた件数は、10年前に1,380件であったが、令和元年では2,645件と約2倍になっている。事業用自動車の運転者が起こした事故として、平成28年にはながら運転をしたトラックが小学生をはねた死亡事故が起きている。また、平成29年にはトラックの運転者が30分以上携帯電話での通話に集中し、その後、地図アプリを操作し前方不注意のまま運転を継続した結果、道路工事のため駐車していた工事車両に衝突する大事故も発生している。

このような事態に対し、令和元年12月には、ながら運転を厳罰化した改正道路交通法が施行されている。事業者においては、運転中の携帯電話使用等の危険性について指導教育が行われているものの、形式的なものになっているケースも考えられるところ、ながら運転撲滅に向けて対策を実施する必要がある。

### [別表] 当面講ずべき施策

関係者による  
相互的な取組

取り組むべき課題	施策	行政	事業者	利用者
<b>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</b>				
② 「ながら運転」の増加への対応	【国土交通省】【各業界】			
	○講習・セミナー等において、運転中の携帯電話等の使用禁止の啓発	○	○	
	○事業用自動車の運転者が運転中に携帯電話等を操作した全ての事案について、監査を実施	○		
	【バス業界】			
	○ドライブレコーダーの映像等を活用し運転中の携帯電話、スマートフォンの使用の禁止の指導を徹底するとともに、事故起り者に対する指導内容と再発防止策を展開		○	
	【タクシー業界】			
	○「ながらスマホ禁止」のステッカーの車両貼付による、運転者や旅客等に対する注意喚起の推進		○	○
	【トラック業界】			
	○各年の交通安全運動等の機会をとらえ、運転中のスマートフォン等の画像の注視や、携帯電話等を用いて通話する行為は関係法令違反であり、かつ極めて危険であることを広報・周知		○	
	【メーカー】			
	○DMS <sup>1)</sup> による監視の研究を検討		○	
③ 社会的関心の高まる「あおり運転」への対応	【国土交通省】【各業界】			
	○講習・セミナー等において、あおり運転の悪質性・危険性について啓発	○	○	
	【バス業界】			
	○「あおり運転」の悪質性・危険性について、各種運動等の機会をとらえた広報・啓発を実施		○	

行政、  
各業界、  
メーカー  
による施策

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2025

3. 事業用自動車総合安全プラン2025 主な取組

（1）新たな日常における安全・安心

（2）飲酒運転、迷惑運転対策

（3）ICTの活用による運行管理の高度化

（4）ユニバーサルサービス連携強化を踏まえた対策

（5）原因分析に基づく事故防止対策

1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 主な取組
  - (1) 新たな日常における安全・安心**
  - (2) 飲酒運転、迷惑運転対策
  - (3) ICTの活用による運行管理の高度化
  - (4) ユニバーサルサービス連携強化を踏まえた対策
  - (5) 原因分析に基づく事故防止対策

## 【自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策】

- バス・タクシー・トラックは、国民生活や経済活動等を支える重要なインフラであり、緊急事態下においても必要な機能を維持するためには、感染防止対策の徹底が必要。
- 国交省より各事業者に対し、感染防止対策の徹底を要請。これを受け、各業界団体において、ガイドラインが策定されている。

### 事業者における感染防止対策

- 朝夕2回の検温等による運転者の健康管理
- 運転者のマスクの着用、手洗いの励行
- 外気導入による車内換気の徹底  
(観光バスは5分、路線バスは3分で車内の空気は入れ替わる)
- 運転席と乗客席との間の防護シートの設置
- 座席等のこまめな消毒



貸切バスにおける  
車内消毒



タクシー車内への  
防護シート、消毒液の設置

### 利用者に対する感染防止のための協力

- 車内でのマスクの着用への協力依頼
- 観光バス車内での食事、カラオケ等の禁止への協力依頼
- バスターミナルにおける感染防止対策や時差出勤の呼び掛け



路線バス車内へのポスター掲載



新しい旅のエチケット

## 【バス業界の新型コロナウイルス対応ガイドラインについて】

### 1. 概要

- (1) 策定主体は、(公社)日本バス協会 ※国は指導・助言を行う立場
- (2) 事業者団体が、感染症専門家(医学部教授等)に助言をうけながら作成し、5月14日に「第1版」を公表。以後、内容を一部改訂。 ※今後も、最新の状況・知見等に対応して随時見直し

### 2. 具体的内容

#### ① 感染予防のための基本的な考え方

- ・運行形態等を十分に踏まえ、事業所内・車内等において、従業員等の感染を防止するよう努めること

#### ② 健康管理

- ・従業員に対して、可能な限り朝夕2回の体温測定を行った上で、測定結果や症状の有無を報告させ、症状がある者に対しては自宅待機させること
- ・従業員に対して、毎日十分な睡眠をとり、休日は休養に努めるよう求めること 等

#### ③ 車両・設備・器具

- ・車内の座席やつり革など、乗務員や利用者が頻繁に触れる箇所をこまめに消毒すること
- ・運転に支障がない場合に、運転席及び運転席と後部座席の間に防護スクリーンを設置すること等により、飛沫感染を防止するよう努めること 等

#### ④ 運転者に対する点呼

- ・対面により点呼を行う際に、適切な距離の保持、換気の徹底等により、「三つの密」を避けるための取組を行うこと
- ・体温測定結果の報告等により、健康状態を確実に把握し、発熱等の症状がある場合には、自宅待機させること 等

#### ⑤ 運行中

- ・乗務員がマスクを着用すること
- ・エアコンによる外気導入や窓開け等の車内換気を行うこと
- ・運転者に対し、乗務中に体調不良を認めた時は運行管理者に連絡することを徹底し、乗務を中止させること 等

#### ⑥ 利用者に対する協力のお願い

- ・バス待合所やバスターミナル、バス車内において、アナウンスや掲示により、感染予防対策の徹底、時差通勤等の推進などを呼び掛けるよう努めること
- ・屋内のバス停留所においてバス待ち列を作る際には、出来る限りのフィジカル・ディスタンスをとるよう協力を求めるとともに、可能であれば換気を行うこと 等

## 【観光バス及び路線バスの車内換気能力】

大型車メーカー等の協力のもと、主な観光バス及び路線バスの車内換気能力についてまとめ、「自動車総合安全情報」に掲載しています。

自動車総合安全情報： <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/index.html>

掲載URL： [https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/top/data/covid19\\_info\\_shyanaikanki.pdf](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/top/data/covid19_info_shyanaikanki.pdf)



### 観光バスの車内換気能力

窓閉めで **約 5 分** ※ エアコンを外気導入モードで使用。なお、車両は停止状態  
8 割以上の車両で、窓開けによる換気も可能

### 路線バスの車内換気能力

大型車から小型車までの  
全タイプで **約 3 分** ※ 換気扇 2 機 (大型・中型) 又は 1 機 (小型) を使用  
なお、外気導入のための一部窓開け、デフロスター作動等が必要

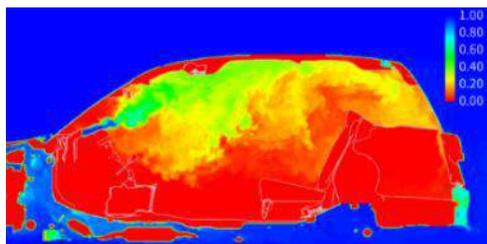
## 【スパコンを活用したタクシーの車内換気シミュレーション】

内閣官房コロナ室、理化学研究所に国交省・トヨタ自動車協力して、ジャパントクシーの換気性能、飛沫拡散の状況について、スーパーコンピューター富岳によるシミュレーションを実施（11月26日公表）

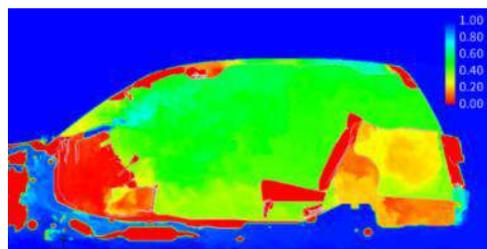
### ① タクシーの換気性能は高い

エアコン「外気導入モード」で、風量を通常レベル以上とすることにより、十分な換気性能を発揮（窓を閉めていても約1.5分で新鮮な空気に入れ換わる）

開始直後：換気前の空気（赤色）が残存



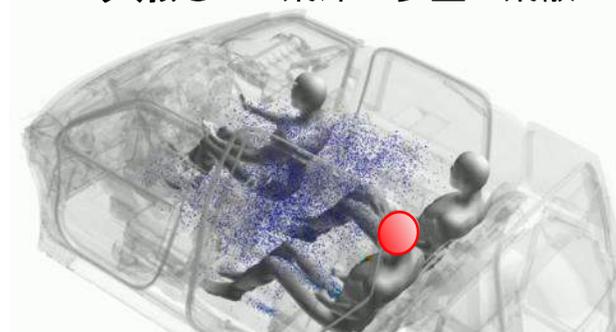
40秒後：大部分が新鮮な空気（緑色）に入れ換わり



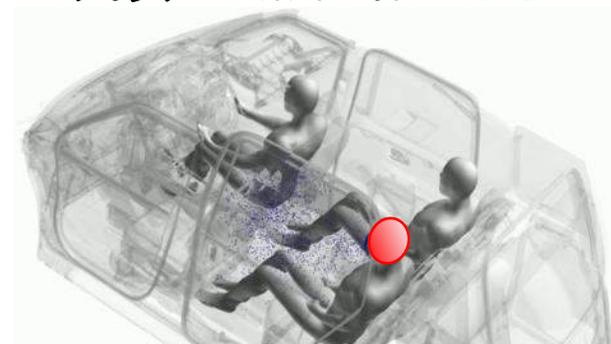
### ② 運転者・乗客のマスク着用の効果は極めて大きい

● 赤丸の乗客が咳をする例

マスク無し ⇒ 飛沫が多量に飛散



マスクあり ⇒ 飛沫が抑えられる



## 【スパコンを活用した路線バスの車内換気シミュレーション】

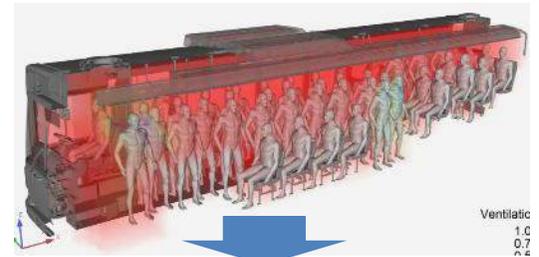
理化学研究所に国交省、いすゞ自動車が協力して、路線バスの換気性能、飛沫拡散の状況について、スーパーコンピューターによるシミュレーションを実施（3月4日公表）

※観光バスのシミュレーションについては、理化学研究所にて現在実施中

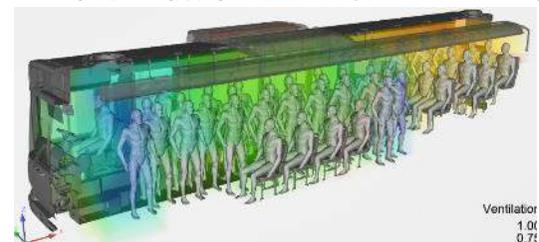
### ① 路線バスの換気性能は高い

- 「換気扇から排気」することで十分な換気性能を発揮  
(完全に窓を閉めていても約3.5分で換気)
- 全ての窓を5cm開けると約2.5分で換気
- ⇒ エアコンフィルタの能力向上により、窓開けしなくても約2分で換気
- ※いすゞ製エアロゾルフィルタが4月26日から発売中

開始直後：換気前の空気(赤色)が残存



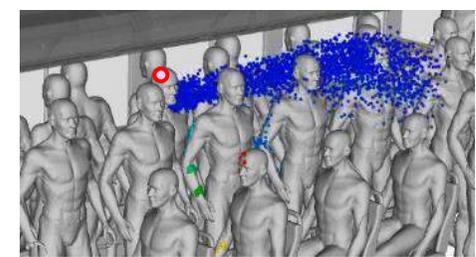
3分後：大部分が新鮮な空気(緑色)に入れ換わり



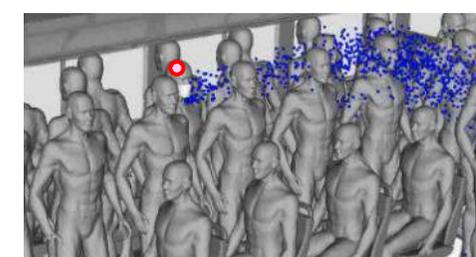
### ② 運転者・乗客のマスク着用の効果は極めて大きい

○赤丸の乗客が咳をする例

マスク無し ⇒ 飛沫が多量に飛散



マスクあり ⇒ 飛沫が抑えられる



1. 事業用自動車による交通事故の発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2025
3. 事業用自動車総合安全プラン2025 主な取組
  - (1) 新たな日常における安全・安心
  - (2) 飲酒運転、迷惑運転対策
  - (3) ICTの活用による運行管理の高度化**
  - (4) ユニバーサルサービス連携強化を踏まえた対策
  - (5) 原因分析に基づく事故防止対策

### 運行管理者の業務

#### <一回の運行に係る業務>

運行計画の作成

始業時点呼

運行状況に応じた運行指示

終業時点呼

乗務記録

運行中

#### <上記以外の業務>

- ・ 運転者に対する運転方法等の指導監督
- ・ 運転者に適性診断の受診させること
- ・ 運転者の労務管理
- ・ 運転者の健康管理

### 営業所の枠を超えた実施に向けた検討

#### 遠隔点呼(IT点呼)の対象拡大

点呼に必要な運転者の情報の提供が可能な高度な点呼機器を使用することを条件に、他営業所の運転者に対する遠隔点呼(IT点呼)を認めることを検討。



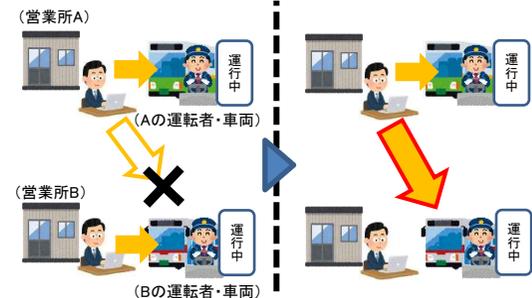
#### 自動点呼の導入

点呼支援機器が点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替できるように、機器の要件を検討。



#### 運行指示者の一元化

運行中の他営業所の運転者・車両に対する運行指示を行えるよう、営業所や運行管理者が満たすべき条件を検討。



#### 運行時以外の運行管理業務の一元化

運行管理者業務の全てを他営業所で行うことができるよう、営業所や運行管理者が満たすべき条件を検討。

## 【ICTの活用による点呼の高度化】

### 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技術の活用による高度化

### 遠隔点呼(IT点呼)

カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器(IT点呼機器)を介して、運行管理者が運転者に対して**遠隔**で点呼を行うこと。

運行管理者



運転者

IT点呼の様子

#### <主な効果>

- 運転者・運行管理者の長時間労働の是正
- 新型コロナウイルス等感染症の予防

### 自動点呼(名称は現在検討中)

点呼支援機器(ロボット等)に点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替させて、点呼を行うこと。

#### <主な効果>

- 運転者・運行管理者の長時間労働の是正
- 新型コロナウイルス等感染症の予防
- 人的ミスの減少による点呼の確実性の向上

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

## 【ICTの活用による点呼の高度化】

### 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技術の活用による高度化

#### 遠隔点呼(IT点呼)

**カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器(IT点呼機器)**を介して、運行管理者が運転者に対して**遠隔**で点呼を行うこと。

運行管理者



運転者

IT点呼の様子

#### <主な効果>

- 運転者・運行管理者の長時間労働の是正
- 新型コロナウイルス等感染症の予防

#### 自動点呼(名称は現在検討中)

**点呼支援機器(ロボット等)**に点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替させて、点呼を行うこと。

点呼支援機器

運転者

自動



点呼



+



運行管理者

#### <主な効果>

- 運転者・運行管理者の長時間労働の是正
- 新型コロナウイルス等感染症の予防
- 人的ミスの減少による点呼の确实性の向上

自動点呼のイメージ

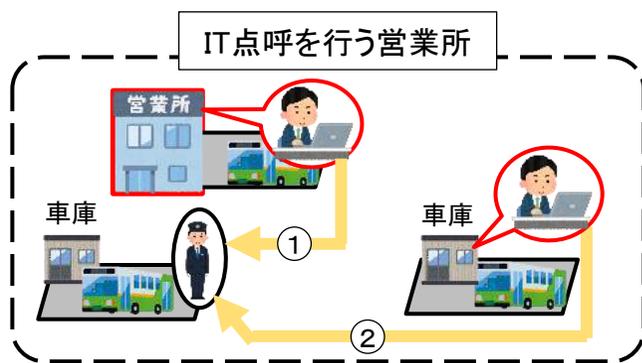
## 【遠隔点呼(IT点呼)の現行制度の概要】

輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、対面点呼と同等の効果を有するものとして、IT点呼(中継機器を介した遠隔での点呼)が認められる。

IT点呼が可能な範囲について(現行)

 : 営業所、 : 車庫、 : 運行管理者、 : 運転者]

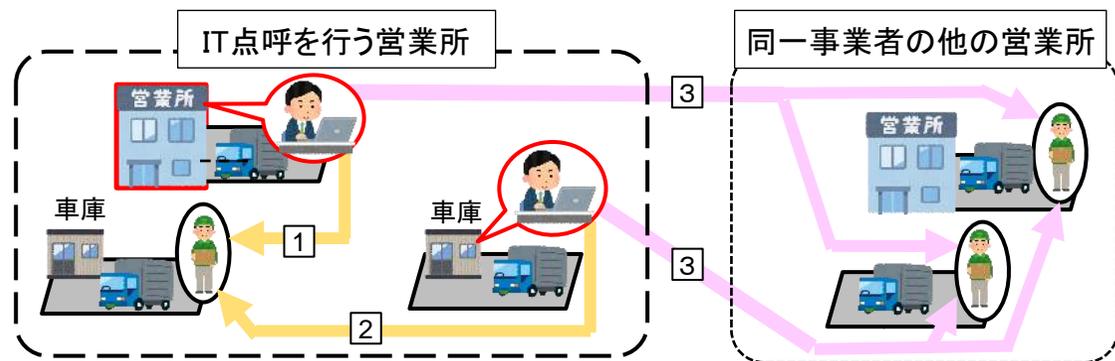
【旅客自動車運送事業(バス・タクシー)】 (→ : 実施可能)



＜同一営業所でのIT点呼＞ (①② : 常時実施可能)

- ① 【営業所】及び【その営業所が管轄する車庫】間の点呼
- ② 同一の営業所が管轄する【車庫同士】間の点呼

【貨物自動車運送事業(トラック)】 (→ : 実施可能、→ : Gマーク取得済の営業所間で実施可)



＜同一営業所でのIT点呼＞ (①② : 常時実施可能)

- ① 【営業所】及び【その営業所が管轄する車庫】間の点呼
- ② 同一の営業所が管轄する【車庫同士】間の点呼

＜他の営業所でのIT点呼＞ (③ : 連続16時間実施可能)

- ③ 【営業所(又はその管轄する車庫)】及び【他の営業所(又はその管轄する車庫)】間の点呼

## 【遠隔点呼(IT点呼)の現行制度の概要】

### IT点呼が実施可能となる営業所の要件(現行)

#### 【旅客自動車運送事業(バス・タクシー)】

##### ■ ①② を実施可能とするための営業所の要件

- ・ 開設してから3年を経過していること
- ・ 過去3年間自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと
- ・ 過去3年間行政処分又は警告を受けていないこと

#### 【貨物自動車運送事業(トラック事業)】

##### ■ ①②③ を実施可能とするための営業所の要件

- ・ Gマークを取得していること ※③を行うためには、IT点呼を受ける営業所もGマークを取得していることが必要

##### ■ ①② を実施可能とするための営業所の要件

- ・ 開設してから3年を経過していること
- ・ 過去3年間自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと
- ・ 過去3年間点呼違反に係る行政処分又は警告を受けていないこと
- ・ 適正化機関による直近の巡回指導において、点呼に係る項目が「適」判定(「否」であっても3ヶ月以内で「適」に改善)であって、総合評価がA~C(D,Eであっても3ヶ月以内でA~Cに改善)であること

### Gマーク制度(貨物自動車運送事業における「安全性優良事業所」の認定制度)について

- ・ 利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、貨物事業者の交通安全対策などへの取組を評価し、一定基準をクリアした事業者を事業所(営業所)ごとに評価・公表する制度
- ・ 2019年12月末現在、安全性優良事業所数:26,192事業所(全事業所数の約31%)



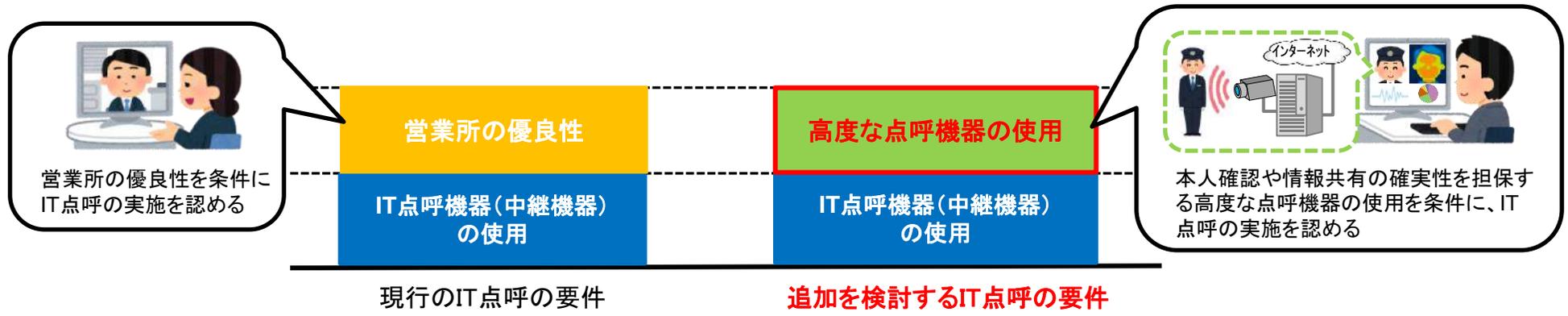
## 【遠隔点呼(IT点呼)の対象拡大の方向性】

現行のIT点呼は、**中継機器**を介しても運転者の本人確認等が確実に行われること、他営業所の運転者に対する点呼であったとしても、**点呼時に必要な情報が営業所間で共有され、適切な点呼が行われること**等を担保する観点から、**法令遵守の意識が高い優良な営業所**(行政処分・重大事故が無い、Gマークを保有している等)に限って実施することが認められている。



昨今の技術の進化を考慮すると、今後、**高度な点呼機器**を使用することで点呼の確実性を担保することが可能になると考えられるところ、**高度な点呼機器の使用**をIT点呼の実施要件に加える。

### <IT点呼における確実性を担保するための要件>



## 【ICTの活用による点呼の高度化】

### 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技術の活用による高度化

#### 遠隔点呼(IT点呼)

カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器(IT点呼機器)を介して、運行管理者が運転者に対して**遠隔**で点呼を行うこと。

運行管理者



運転者

IT点呼の様子

#### <主な効果>

- 運転者・運行管理者の長時間労働の是正
- 新型コロナウイルス等感染症の予防

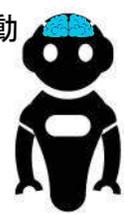
#### 自動点呼(名称は現在検討中)

点呼支援機器(ロボット等)に点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替させて、点呼を行うこと。

点呼支援機器

運転者

自動



点呼



+



運行管理者

#### <主な効果>

- 運転者・運行管理者の長時間労働の是正
- 新型コロナウイルス等感染症の予防
- 人的ミスの減少による点呼の确实性の向上

自動点呼のイメージ

【確実な点呼に資する機器事例】

酒気帯びの確認

酒気の有無だけでなく、呼気濃度まで検知し、検知結果を自動的に保存。



本人確認

携行品確認

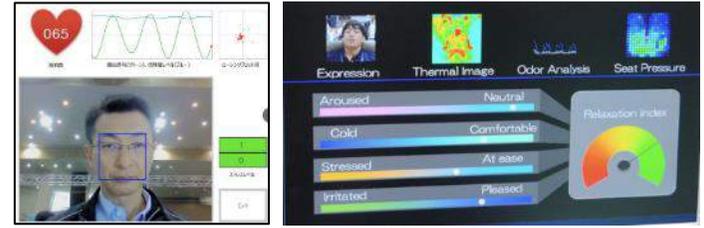
携行品回収

顔認証による本人確認や、免許証のICリーダーやキーボックスのIoT化による携行品の管理。



健康状態等の確認

カメラ映像から、体温や脈拍の他、睡眠状態やストレス状態等の健康状態を把握。



点検報告

異常有無確認

道路状況報告

苦情等確認

将来的な点呼支援機器

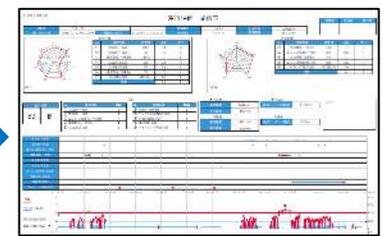


得られた情報から、運行実施の可否について総合的に判断。

点呼内容記録

運転者特性の注意

運行記録計の記録データからソフトウェアが運転者の運転特性を自動的に分析。



安全確保のための必要な指示

運行中の車両位置を一元的に管理し、運行状況を正確に把握することで、道路の混雑状況、気象状態等から危険性を予測。



勤務確認

運行データからソフトウェアが運転者の労働時間を計算・管理し、法定労働時間内となっているかを判定。



【ICTの活用による点呼の高度化の展望】

各点呼項目における確認・指示の確実性の向上

**点呼項目**

(始業時・終業時共通)  
 本人確認  
 酒気帯び確認  
 点呼簿の作成

(始業時)  
 携行品確認  
 健康状態の確認  
 日常点検報告の確認  
 運行指示  
 運転特性に係る注意 等

(終業時)  
 携行品回収  
 異常の有無の確認  
 勤務の確認 等

上記項目に係る情報から、  
 運行実施の可否について  
 総合的に判断。

<p><b>センシング技術の進化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ アルコール検知器による呼気濃度の可視化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>★ 画像認識技術による顔認証</li> <li>★ 生体情報に基づく健康・疲労状態の可視化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 必要な技術検討</li> <li>● 必要な技術検討</li> </ul>
<p><b>情報通信・分析技術の進化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ テレビ電話による映像配信</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>★ 各種機器のインターネット接続(IoT技術)による携行品管理</li> <li>★ デジタコデータの解析による運転特性の分析</li> <li>★ 車両位置等の運行状況の一元的な管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 必要な技術検討</li> <li>● 必要な技術検討</li> </ul>
<p><b>AI 技術の進化</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 必要な技術検討</li> <li>● 必要な技術検討</li> </ul> <p>多角的な情報から              ★ 乗務可否について総合的に判断できるシステム</p>

**終業時点呼における自動点呼の導入**

(運行管理者) (運転者) (点呼支援機器) (運転者)

点呼支援機器(ロボット等)に終業時点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替

**始業時点呼における自動点呼の導入**

**点呼支援機器に係る認定制度の策定**

- ① 点呼における運行管理者の判断を、より確度の高い機器によるものに代替できるよう、点呼項目ごとに機器に求める性能要件を検討する。
- ② 市場の点呼支援機器が、点呼項目のうち、どの項目の性能要件を満たしているかを明確に証するために、認定制度を策定する。

**点呼機器に関する状況変化**

- ① 点呼を支援する各種技術の進化
- ② 点呼を支援する機能と性能の多様化

**アルコール検知器使用の義務化 (2009年度～)**

検知器の使用による、酒気帯びの確認における明確な基準を設定。

**優良事業者による遠隔点呼(IT点呼)の導入 [2007年度～]**

中継機器を用いた遠隔地の運転者への点呼が優良事業者において可能になる。

**高度な点呼機器の使用による遠隔点呼(IT点呼)の対象拡大**

点呼に必要な運転者の情報の提供が可能である高度な点呼機器を使用することを条件に、IT点呼(遠隔点呼)を認める。

**対面点呼の義務**

運行管理者は運転者の乗務前後に点呼項目に沿った確認を対面で実施。

現在

## 運行指示者の一元化

- 現在、長距離バスにおいては、乗換え型運行(※)が行われているが、この場合、運行中の動態管理・運行指示は運転者の所属する営業所の運行管理者が行うため、上り便と下り便の双方の運行管理が包括的に行われていない。

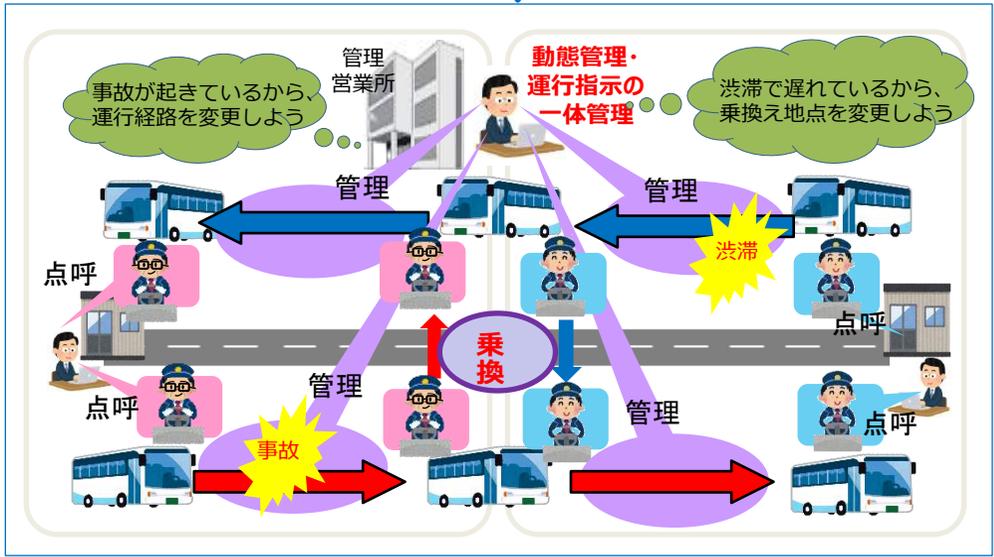
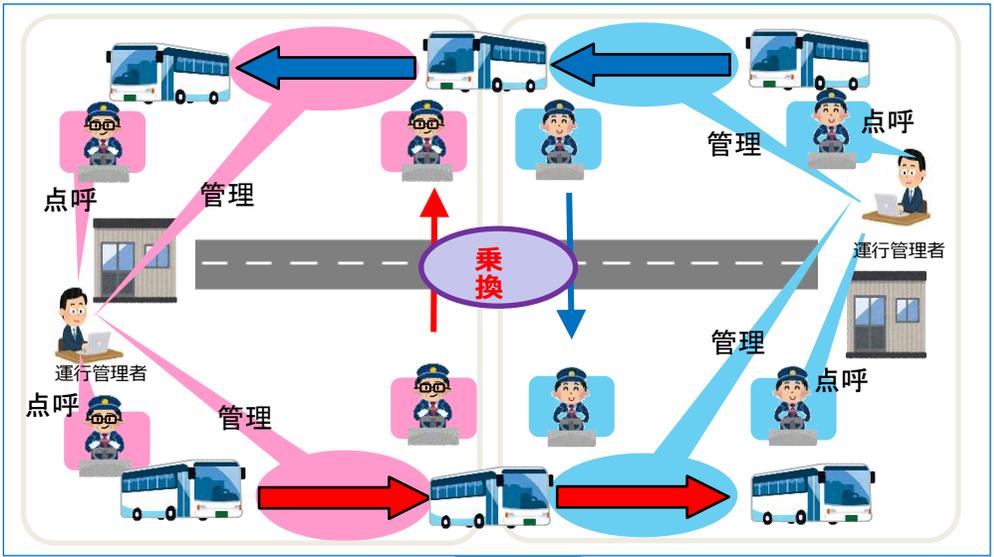
※乗換え型運行…上り便と下り便の運転者が途中でバスを乗り換える形態での運行



- 1つの営業所の運行管理者が、複数営業所の運転者に対する運行中の動態管理、運行指示を一元的に行う、運行指示者の一元化により、下記の効果が見込まれる。

### <主な効果>

- 運行管理者の業務効率化
- 乗換え型運行の導入が促進されることにより、長距離バス運行においても、運転者の日帰り勤務が可能となり、運転者の勤務環境が改善される

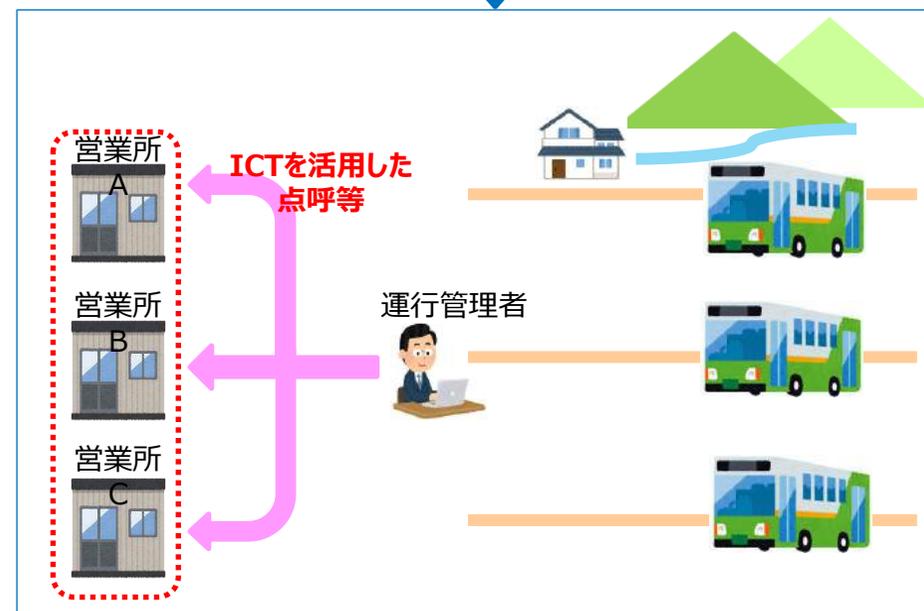
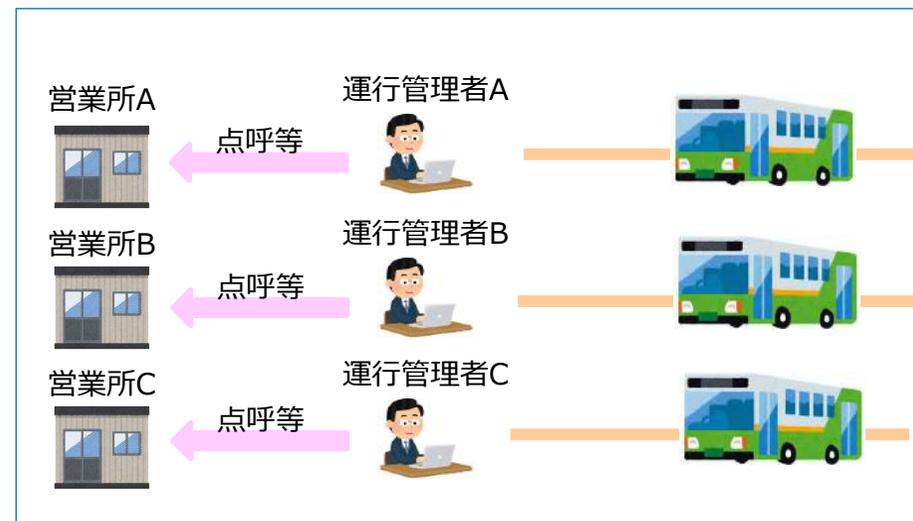


## 運行管理業務の一元化

- 過疎地等における路線数や運行本数が少ない営業所においても、最低1人の運行管理者の選任を義務付けており、また、運行管理者は複数営業所の運行管理者を兼務することができない。
  - このため、人材確保の面で特に過疎地等の事業者の大きな負担となっている。
- ▼
- 一人の運行管理者が複数の営業所の運行管理を行う、運行管理の集約化・合理化により、下記の効果が見込まれる。

### <主な効果>

- ✓ 運行管理者の業務の効率化
- ✓ 過疎地における人手不足の解消
- ✓ 人件費の削減による地域公共交通の維持



## 【運行管理業務の高度化に関する検討会について】

### 検討会の設置について

- 実証実験の参加事業者は、検討会の監督の下、他営業所の運転者に対する遠隔点呼や自動点呼（運行管理者の業務を点呼機器が代替）等を行い、課題を整理。
- 実証実験の結果から、遠隔点呼における機器の性能要件や、自動点呼における点呼支援機器の認定制度等、**制度設計に関する具体的な検討**を実施。
- 3月24日に第1回を開催済。以降、年4回のペースで開催予定。

### 検討会における委員について

#### <学識有識者>

(交通政策(バス・タクシー))  
東京海洋大学  
① **寺田** 教授

(人流のICT利活用)  
東京大学生産技術研究所  
② **伊藤** 特任講師

(物流のICT利活用、自動点呼)  
運輸・物流研究室  
③ **小野** 取締役フェロー

(労務管理関係)  
大原記念労働科学研究所  
④ **酒井** 研究主幹

(健康管理関係)  
東京医科大学  
⑤ **小田切** 講師

(法的責任関係)  
法政大学  
⑥ **今井** 教授(弁護士)

#### <業界団体>

- ⑦ 日本バス協会
- ⑧ 全国ハイヤー・タクシー連合会
- ⑨ 全日本トラック協会
- ⑩ 日本自動車輸送技術協会

#### (オブザーバー)

日本貨物運送協同組合連合会

## 【遠隔点呼(IT点呼)の実証実験について】

### 概要

- 高度な点呼機器を使用した遠隔点呼を試験的に実施し、制度化に向けて機器要件等を検討。
- 業界団体からの推薦のもと、参加事業者は、高度な点呼機器を使用した遠隔点呼の方法を提案。
- 令和2年度検討会(R3.3.25)にて、遠隔点呼時において想定される課題、及び当該課題に対する事業者の取組内容が適当なものであるかを議論した上で、R3.4から実証実験開始。

＜実証事件への参加事業者(業界団体からの推薦による)＞

事業者		業態	提案内容
1-1	JRバス関東	高速バス	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
1-2	JRバス関東	高速バス	営業所⇔待機場所の遠隔点呼 (実験開始準備遅れのため第2弾のタイミングから正式开始)
2	広島電鉄	乗合バス	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
3	東都観光バス	観光バス	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
4	日本交通	タクシー	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
5	北九州第一交通	タクシー	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
6	ボルテックスセイゲン	トラック	営業所⇔グループ企業の遠隔点呼
7	三菱電機ロジスティクス	トラック	営業所⇔グループ企業の遠隔点呼

## 1. 事業用自動車による交通事故の発生状況

## 2. 事業用自動車総合安全プラン2025

## 3. 事業用自動車総合安全プラン2025 主な取組

（1）新たな日常における安全・安心

（2）飲酒運転、迷惑運転対策

（3）ICTの活用による運行管理の高度化

（4）ユニバーサルサービス連携強化を踏まえた対策

（5）**原因分析に基づく事故防止対策**

## 【事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組(制度・体制構築)】

### 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）

### 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

## 【健康管理マニュアルにおいて推奨しているスクリーニング検査】

- 事業用自動車の運転者の「健康管理マニュアル」(平成22年7月策定、平成26年4月改訂)において、脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等の主要疾病に関するスクリーニング検査について受診を推奨。
- また、業界団体においても、脳血管疾患や心臓疾患、睡眠時無呼吸症候群(SAS)などの主要疾病のスクリーニング検査の受診に対する補助を実施。

### 人間ドック

- ◆ 生活習慣病の予防や疾病の早期把握などを目的とした総合的な健康診断

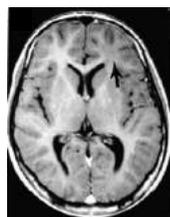


### 脳健診

- ◆ MRIやMRA、CTなどの画像検査により、無症候又は未発達の脳血管疾患を発見
- ◆ MRIとMRAの2項目だけを行う簡易検査もある



MRI検査



脳MRI画像



脳MRA画像

### SASに関する検査

- ◆ 睡眠時の血中酸素量や呼吸数をモニタリングし、SASの早期発見に寄与する



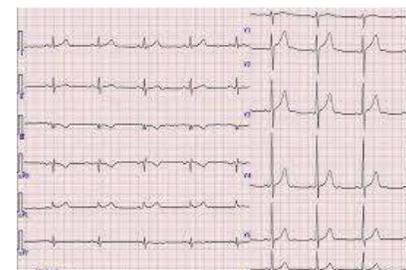
パルスオキシメトリ検査



フローセンサ検査

### 心臓疾患に関する検査

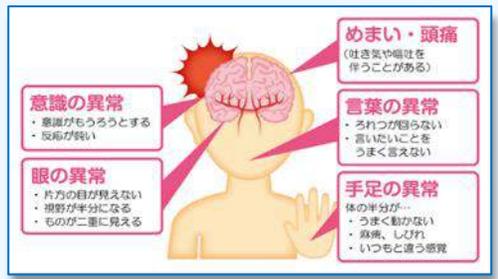
- ◆ ホルター心電図検査等を含む必要な心電図検査の受診を推奨



## 「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」の主な内容

### I. 脳血管疾患対策の必要性、正しい理解

- 脳血管疾患と交通事故**
  - ⇒ 運転者の脳血管疾患による事案が発生している
  - ⇒ 運転中に発症すると**重大事故の原因**となる
- 脳血管疾患の種類と概要**
  - ⇒ 脳血管疾患には、「**脳梗塞**」「**脳出血**」「**くも膜下出血**」がある
  - ⇒ 意識の異常、眼の異常などの症状がある
- 脳血管疾患の原因と予防法**
  - ⇒ 原因は高血圧などの**生活習慣に起因する脳動脈硬化や、脳動脈瘤の破裂**
  - ⇒ **脳健診で異常を発見することでしか予防ができないものもある**



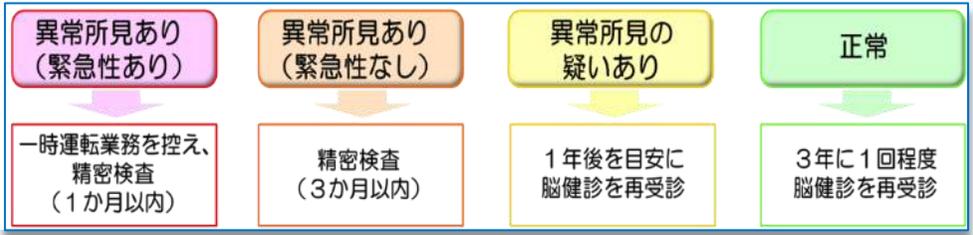
### II. 脳血管疾患早期発見のための脳健診の活用

- 脳健診の検査項目**
  - ⇒ 脳健診には、「**脳ドック**」「**脳MRI健診**」がある
  - ⇒ 「**脳MRI健診**」は頭部MRI・MRAのみ
  - ⇒ 「**脳ドック**」はその他の検査を組み合わせ実施
- 頭部MRI・MRA検査とは?**
  - ⇒ 磁気を用いて脳全体や脳の血管を撮影
- 脳健診受診の進め方**
  - ⇒ 全員の受診が難しく対象者を限定する場合、**リスクの高い人から優先**して受診させる
  - ⇒ **中・高齢者**がリスクが高い他、**脳血管疾患の家族歴**や**高血圧**などの危険因子がある



### III. 脳健診の結果による専門医の受診

- 精密検査及び治療**
  - ⇒ 脳健診の判定結果に従って、**必要な業務への配慮、期限内の確実な受診**が必要
  - ⇒ 精密検査の結果治療が必要となった場合、病態に応じ手術治療や内服治療などが決定



### IV. 脳健診・専門医の受診の結果を踏まえた対応と発症者への対応等

- 脳健診・専門医の受診の結果を踏まえた対応**
  - ⇒ 医師から「**業務上の留意点**」「**適切な勤務体系**」等を聴取すべき
  - ⇒ 医師の指示に従い、勤務時間の変更や配置転換など就業における配慮を適切に行うべき
- 発症者への対応等**
  - ⇒ 日々の点呼等での確認や従業員への指導により、脳血管疾患が疑われる者に対し**適切に速やかな対応ができるような職場環境作り**を行うことが重要



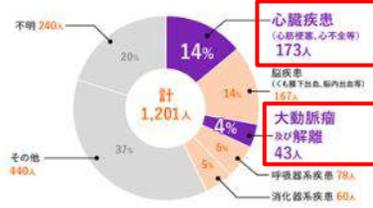
## 【「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」の主な内容】

### 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。

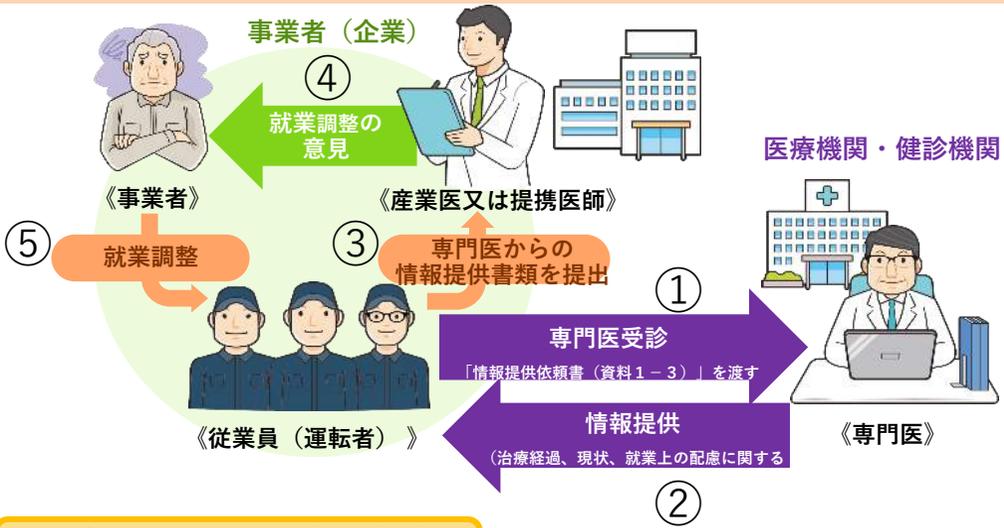
- 高リスク運転者の専門医への確実な受診
  - ⇒ 定期健診、スクリーニング検査に基づき発症リスクが高い運転者の専門医への受診促進
  - ・専門医からの**就業上の措置に必要な情報の取得**が必要。

### 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**。

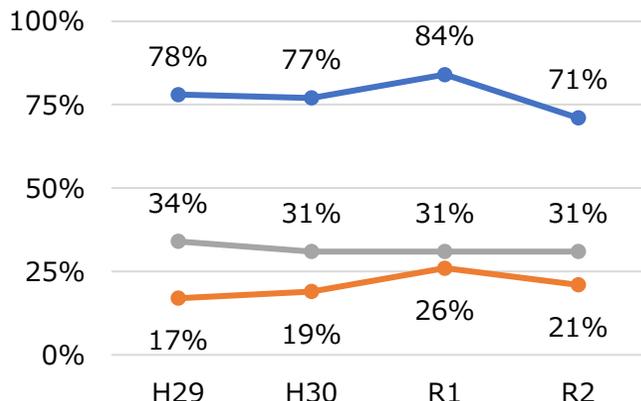


### V. 生活習慣の改善の促進

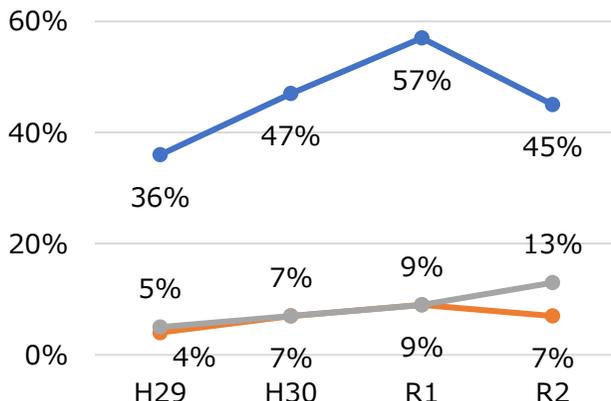
- 生活習慣の改善と発症リスクの低減
  - ⇒ 発症予防のため、禁煙をはじめとした**生活習慣の改善**が重要。
- エコノミークラス症候群の予防
  - ⇒ エコノミークラス症候群(静脈血塞栓症)の予防のため、**運転中の水分補給や休憩等**が重要。

## 【スクリーニング検査(SAS、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患)に関するアンケート調査結果】

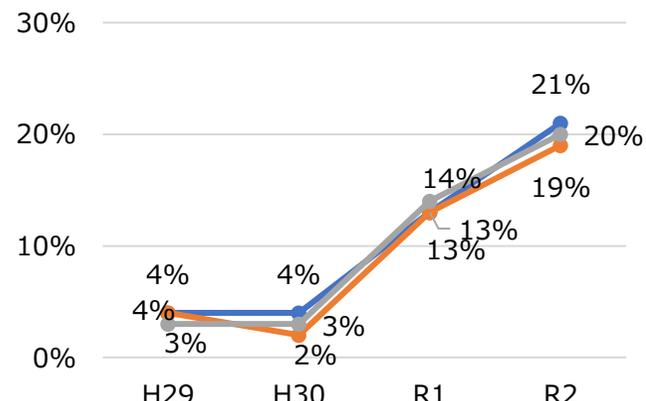
### ●スクリーニング検査を受診させている



【SAS(睡眠時無呼吸症候群)】



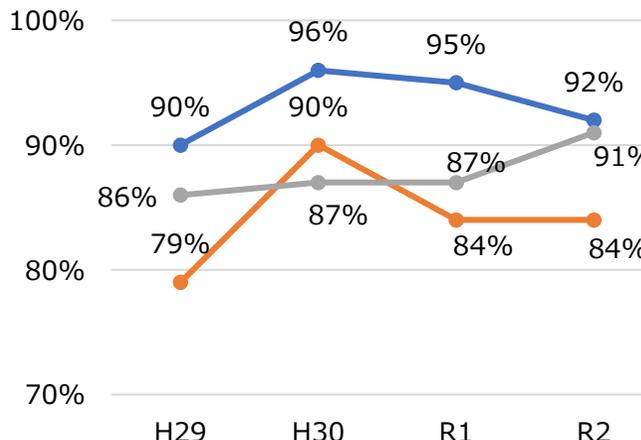
【脳血管疾患】



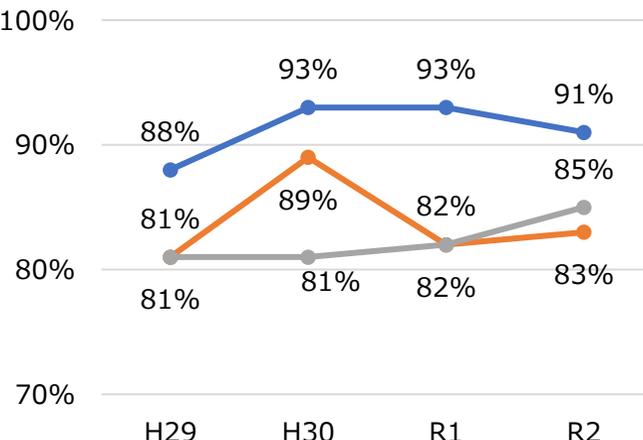
【心臓疾患・大血管疾患】

(スクリーニング検査を受診させていない場合)

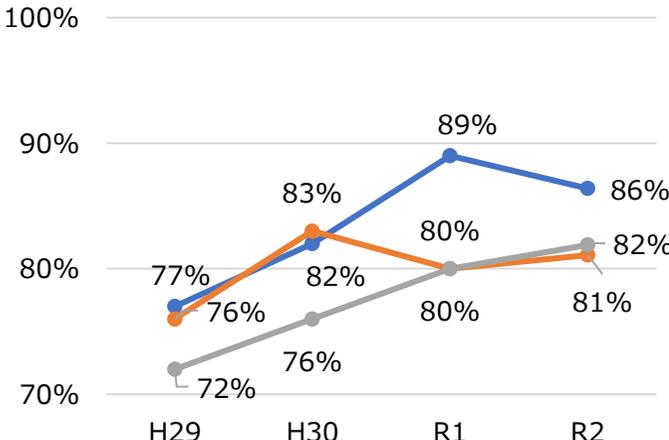
### ●スクリーニング検査の必要性を感じている



【SAS(睡眠時無呼吸症候群)】



【脳血管疾患】



【心臓疾患・大血管疾患】

#### 【スクリーニング検査に関するアンケート調査結果のまとめ】

##### ＜マニュアル・ガイドラインについて＞

○各マニュアル・ガイドラインの認知度は、8割を超えている。

##### ＜SAS＞

○受診率は、バスで7割に達している。

○必要性の認識も全モードで十分に高まっている。

##### ＜脳血管疾患＞

○受診率は、バスで約5割に達している。

○必要性の認識も全モードで十分に高まっている。

##### ＜心臓疾患・大血管疾患＞

○受診率は、年々増加している。

○必要性の認識も全モードで十分に高まっている。

## 【健康起因事故を踏まえた行政処分の強化】

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、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し増加傾向。

### 事件事例(事業用自動車事故調査委員会による報告書より)

#### (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。



### 【処分基準強化(案)】

行政処分基準(全モード)

運輸規則第21条第5項及び安全規則第3条第6項

- |                               |                     |
|-------------------------------|---------------------|
| 1 疾病、疲労等のおそれのある乗務             |                     |
| ① 未受診者1名                      | 警告(10日車)            |
| ② 未受診者2名                      | 20日車(40日車)          |
| ③ 未受診者3名以上                    | 40日車(80日車)          |
| <b>2 未受診者による健康起因事故が発生したもの</b> | <b>40日車(80日車)</b>   |
| <b>3 疾病、疲労等による乗務</b>          | <b>80日車(160日車)</b>  |
| <b>4 薬物等使用乗務</b>              | <b>100日車(200日車)</b> |

※令和3年6月1日 施行

#### <適用方法(案)>

- ・健康起因事故とは、当該運転者が、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失を発症し、負傷者(当該運転者を除く。)が生じた重大事故をいう。
- ・事業者が、当該運転者の事故発生日から過去1年以内に法定の健康診断を受診させずに乗務させていた場合、または、健康診断受診結果に基づき、脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に関連する疾病を疑い、要再検査や要精密検査、要治療の所見があるにもかかわらず、再検査を受診させずに乗務させていた場合のいずれかに該当した場合に適用する。  
なお、「2」を適用した運転者は、「1」の調査対象から除く。

ご清聴ありがとうございました。