

# 事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況

国土交通省 自動車局  
安全政策課 課長補佐(総括)  
衣本 啓介



## 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 最新の取組状況

（1）ICTの活用による運行管理の高度化

（2）飲酒運転対策

（3）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 最新の取組状況

(1) ICTの活用による運行管理の高度化

(2) 飲酒運転対策

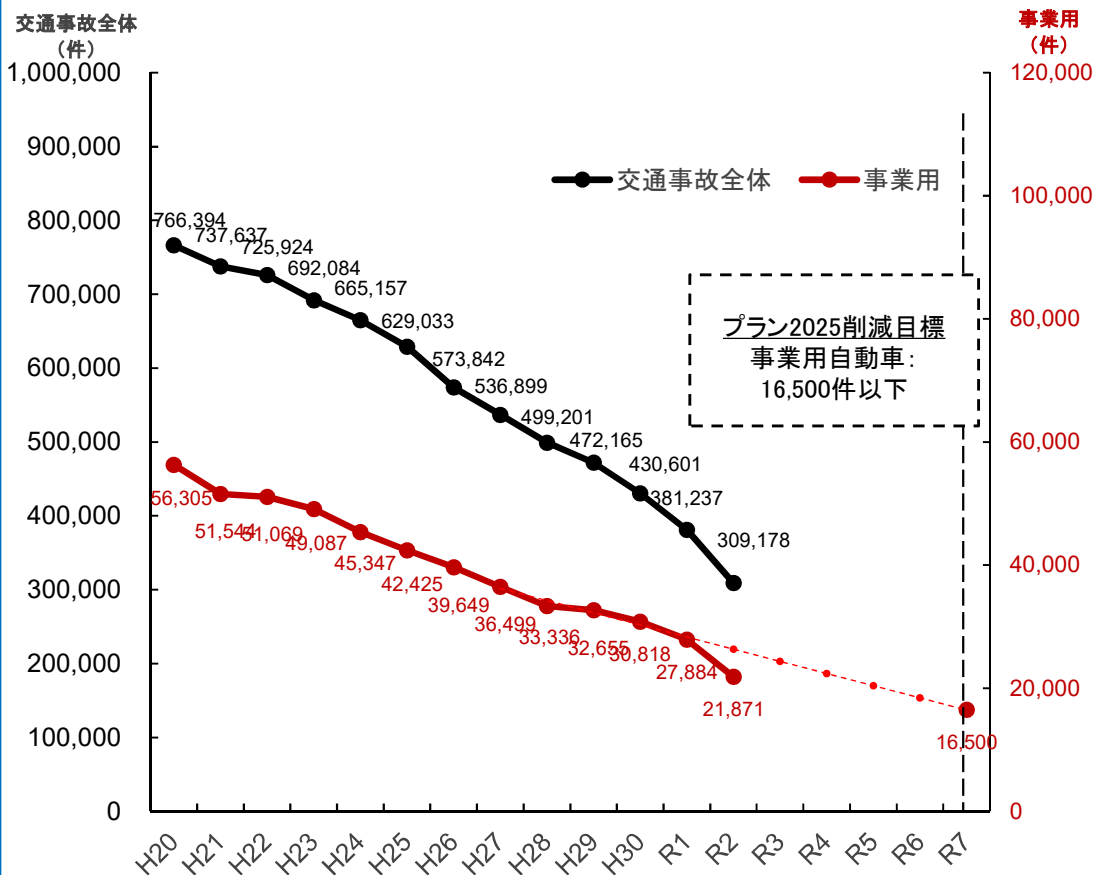
(3) 原因分析に基づく事故防止対策

# 交通事故件数の推移

○令和2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

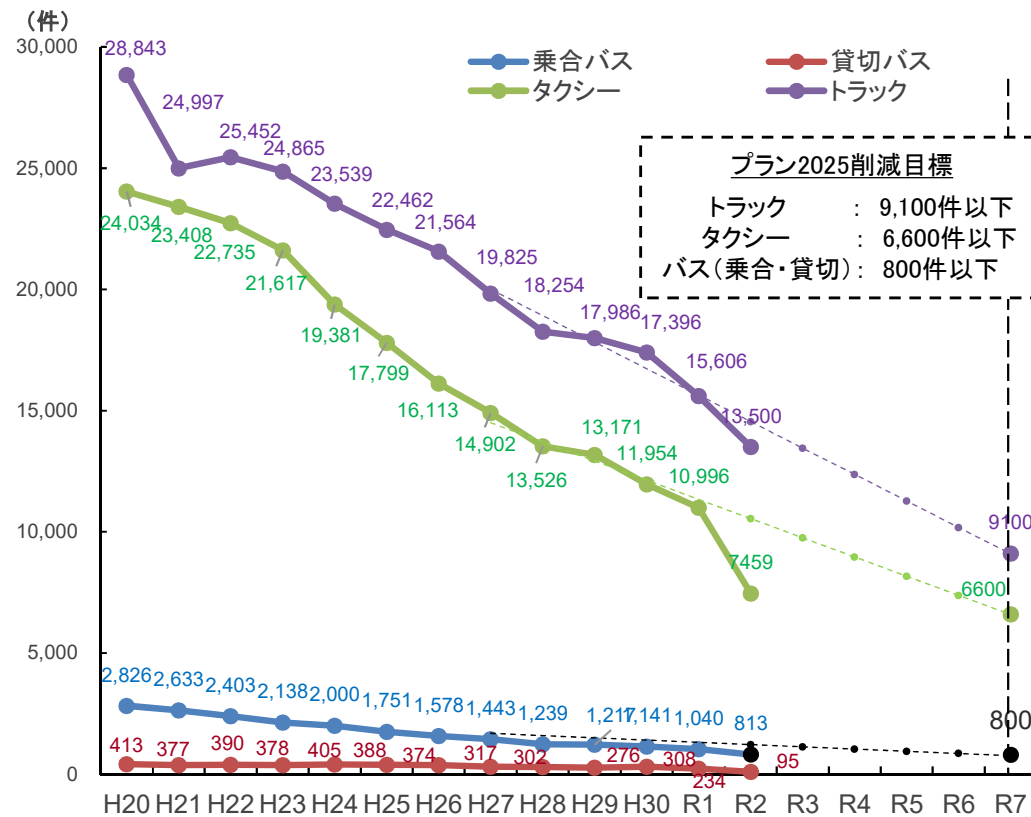
○各モードの交通事故件数は、全てのモードにおいて前年に比べ減少している。

## 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

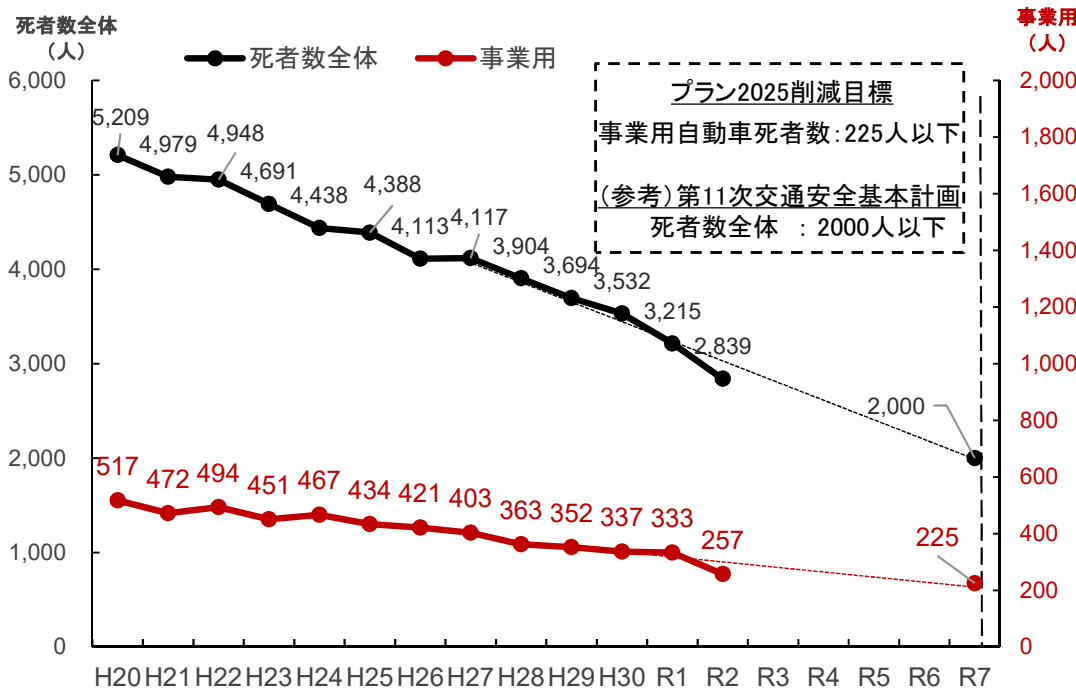


出典:警察庁「交通統計」  
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 交通事故死者数の推移

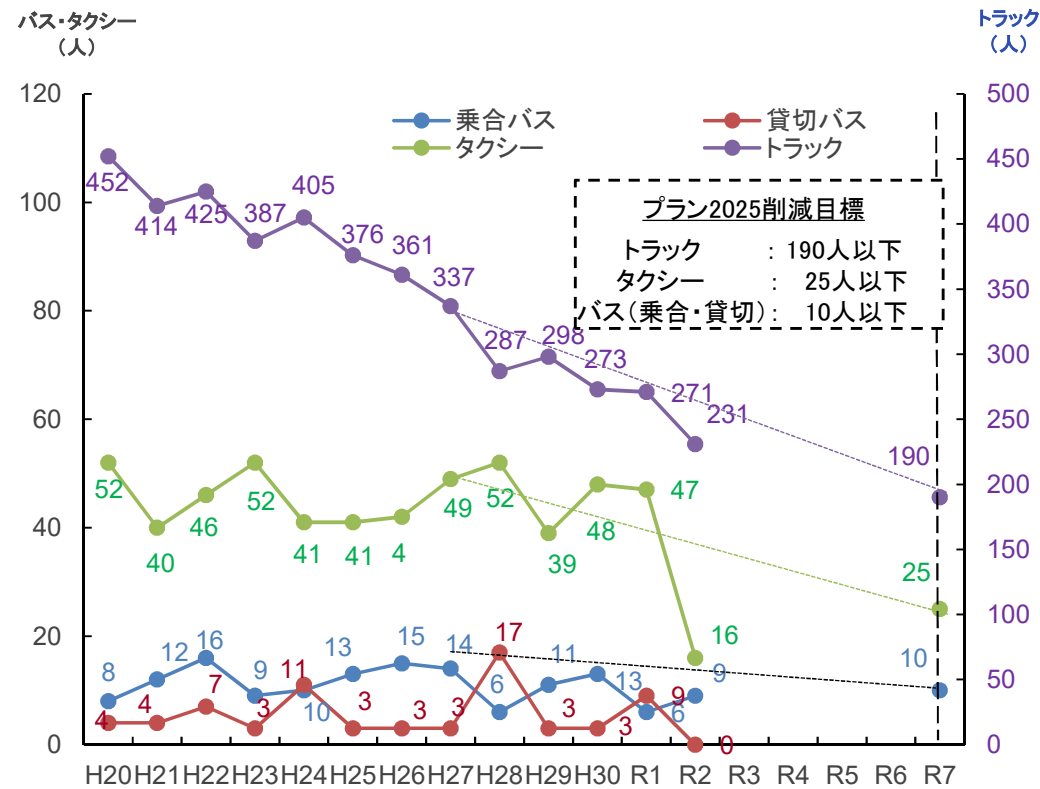
- 令和2年中に発生した交通事故全体の死者数は**2,839**人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は**257**人(前年比76人減)となっている。
- 令和2年の各モードの交通事故死者数は、トラック・タクシーは減少、乗合バスは前年と同水準であり、貸切バスによる交通事故死者数はゼロであった。

## 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



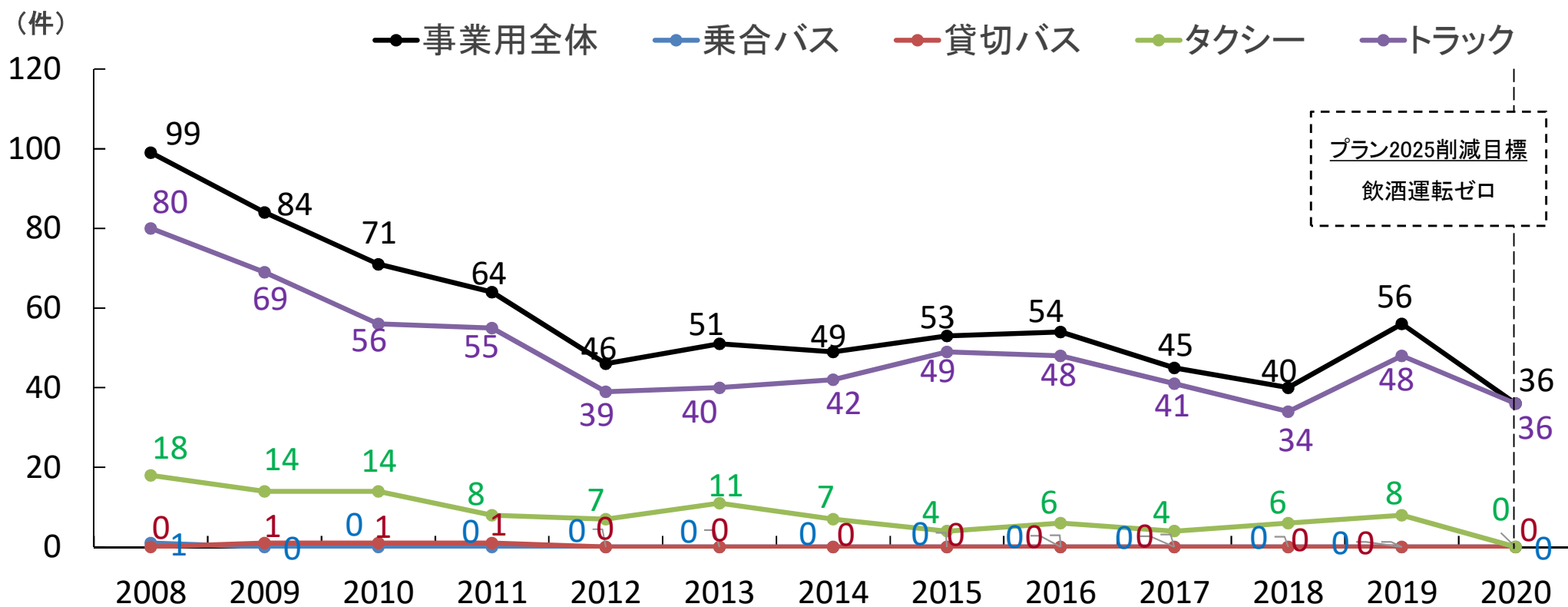
出典:警察庁「交通統計」  
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 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、令和2年は**36件**(前年比**20件減**)発生した。

○令和2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、飲酒運転の根絶に向け、引き続きトラックドライバーに対する飲酒運転対策の取組の強化が必要。

## 飲酒運転による事業用自動車の交通事故



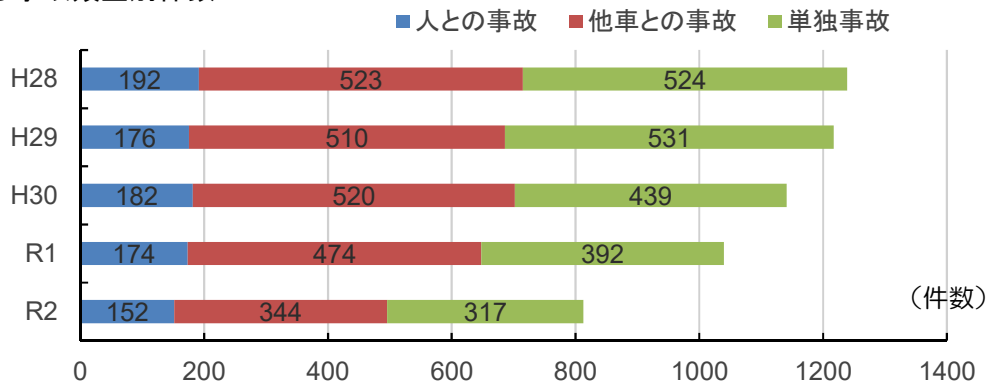
出典: 警察庁「交通統計」  
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 乗合バスの特徴的な事故

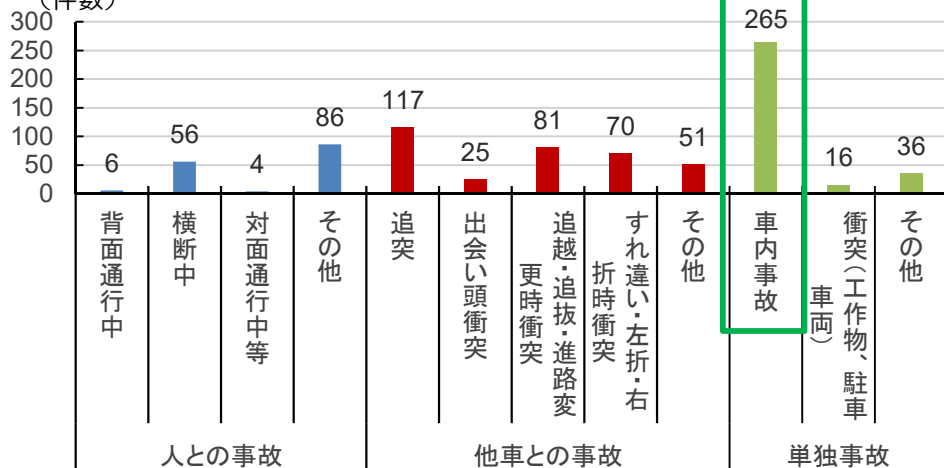
- 交通事故件数は前年に比べ減少しており、直近5年間で最少となっている。
- 令和2年は事故類型のうち、車内事故が**265件**発生し、乗合バス事故全体の約3割を占めている。
- 令和2年の死亡事故については、歩行者との事故が**6件**発生している。

## 乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

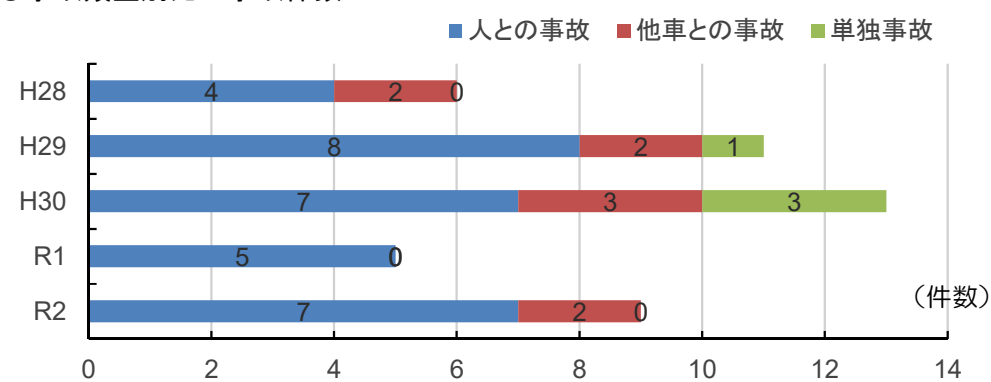


○令和2年事故類型別事故件数の内訳 (件数)

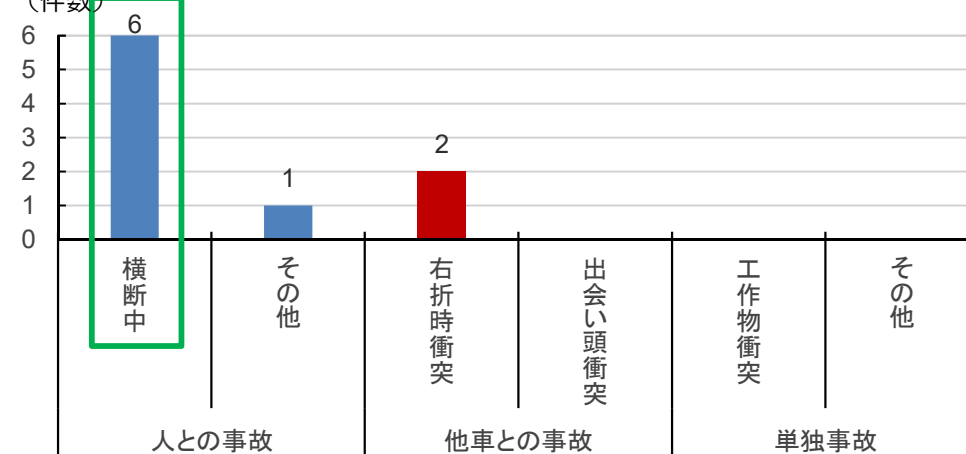


## 乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和2年事故類型別死亡事故件数の内訳 (件数)

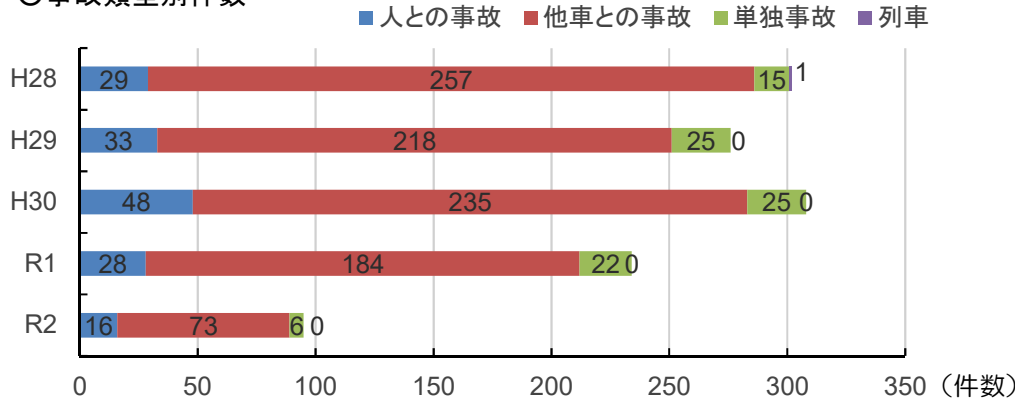


# 貸切バスの特徴的な事故

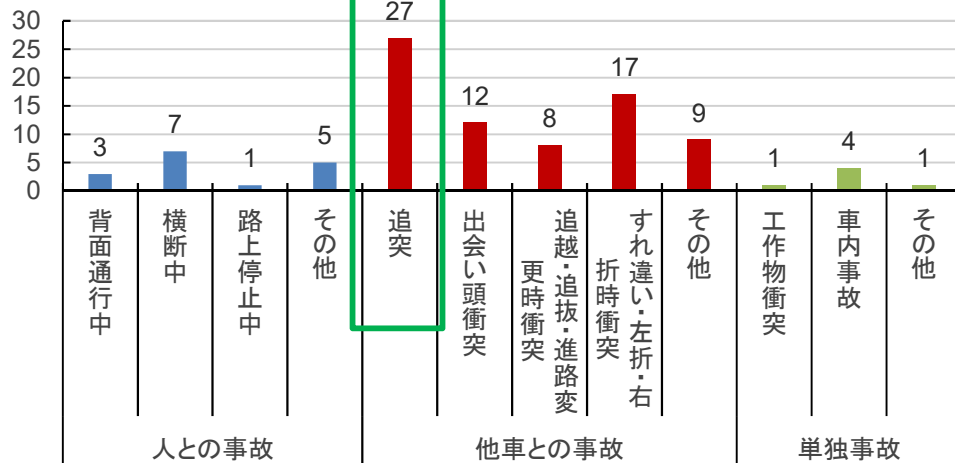
- 交通事故件数は前年に比べ減少しており、直近5年間で最少となっている。
- 令和2年は事故類型のうち、追突事故が最多で27件発生しており、貸切バス事故全体の約3割を占めている。
- 令和2年の死亡事故については0件であった。

## 貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

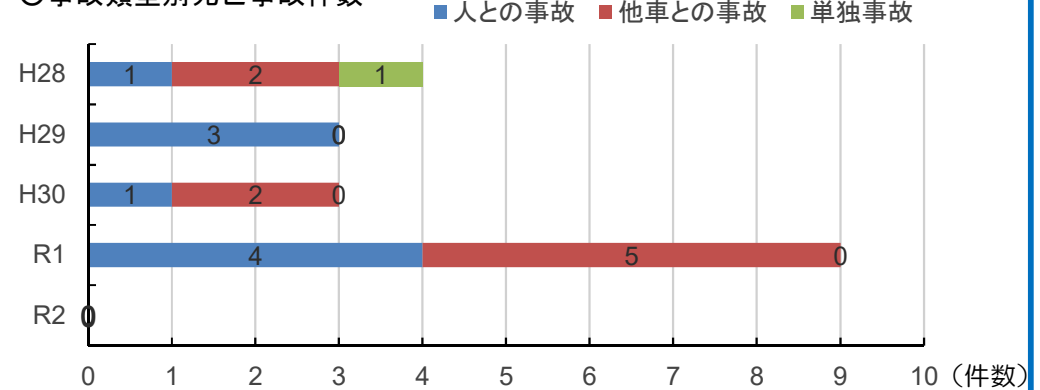


○令和2年事故類型別事故件数の内訳 (件数)



## 貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



出典：(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」



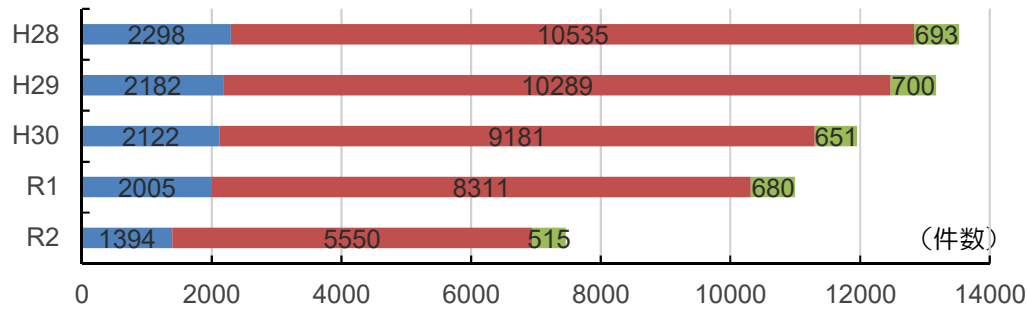
# タクシーの特徴的な事故

- 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2年は事故類型のうち、出会い頭衝突が最多で1,505件発生しており、全体の約2割を占めている。
- 令和2年の死亡事故については**16**件であり、路上横臥中の者との事故が全体の3割に当たる**5**件発生しており最多であった。

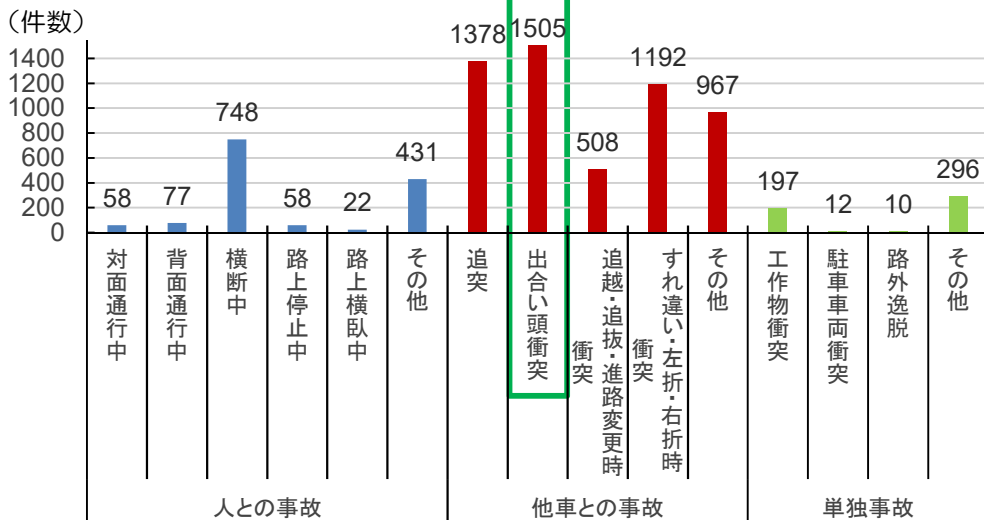
## タクシーの事故類型

○事故類型別件数

■ 人との事故 ■ 他車との事故 ■ 単独事故



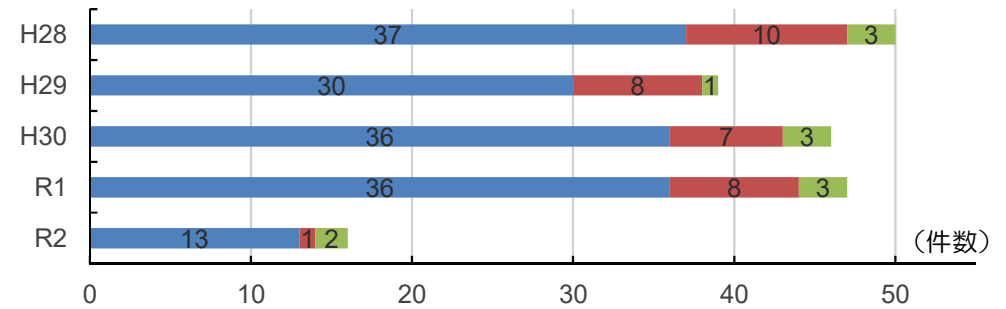
○令和元年事故類型別事故件数の内訳



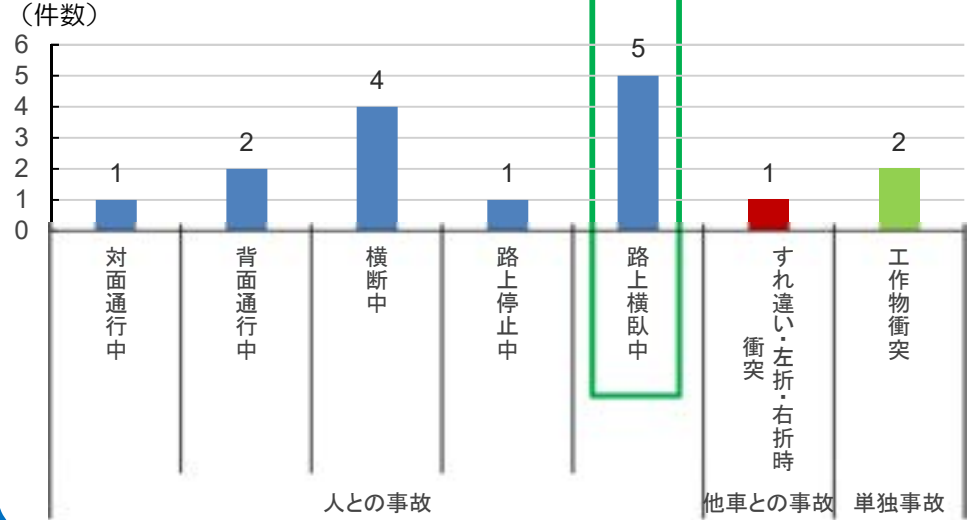
## タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

■ 人との事故 ■ 他車との事故 ■ 単独事故



○令和元年事故類型別死亡事故件数の内訳

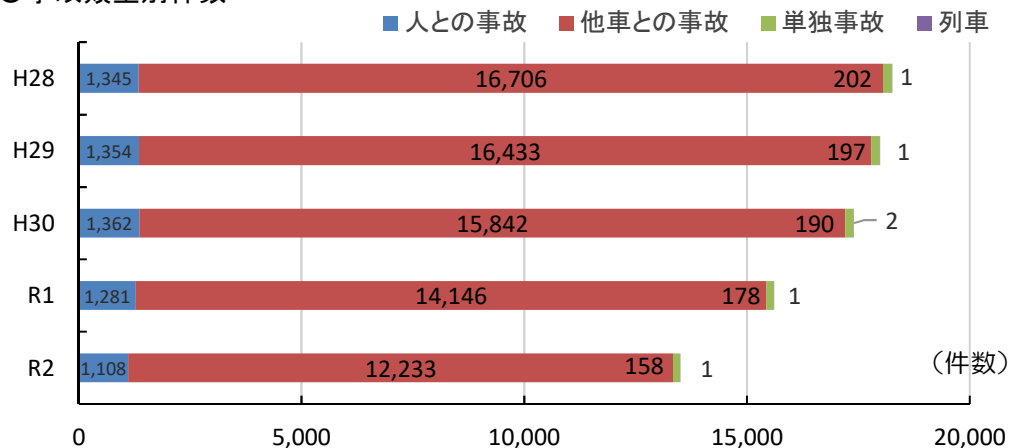


# トラックの特徴的な事故

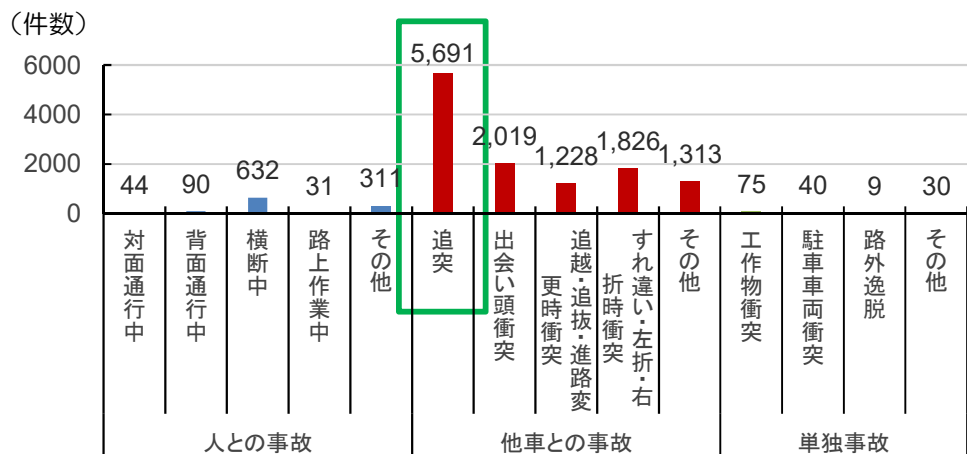
- 交通事故件数は減少傾向を示しており、直近5年間で最少となっている。
- 令和2年に発生したトラックによる事故のうち、追突事故が最多で**5,691**件発生しており、事故全体の約**4割**を占めている。
- 死亡事故件数も減少傾向であり、令和2年は**227**件発生した。事故類型としては**横断中の歩行者との事故(46件)**が最も多い。

## トラックの事故類型

○事故類型別件数

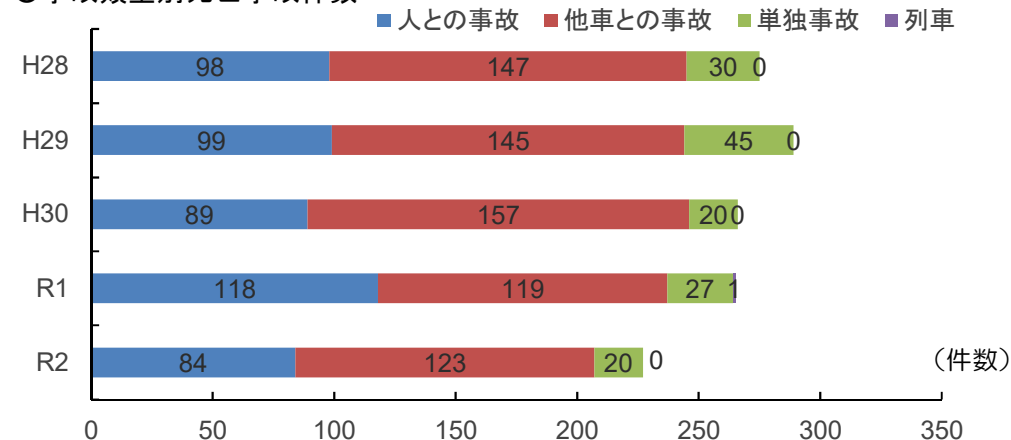


○令和2年事故類型別事故件数の内訳

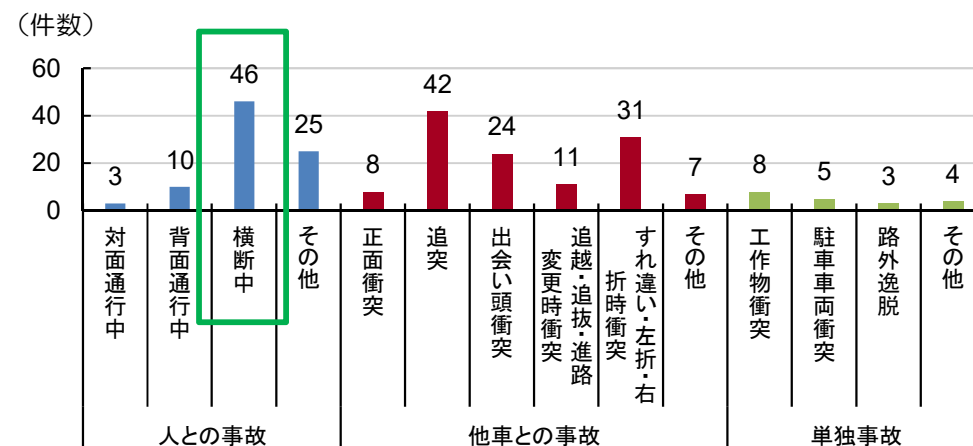


## トラックの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和2年事故類型別死亡事故件数の内訳

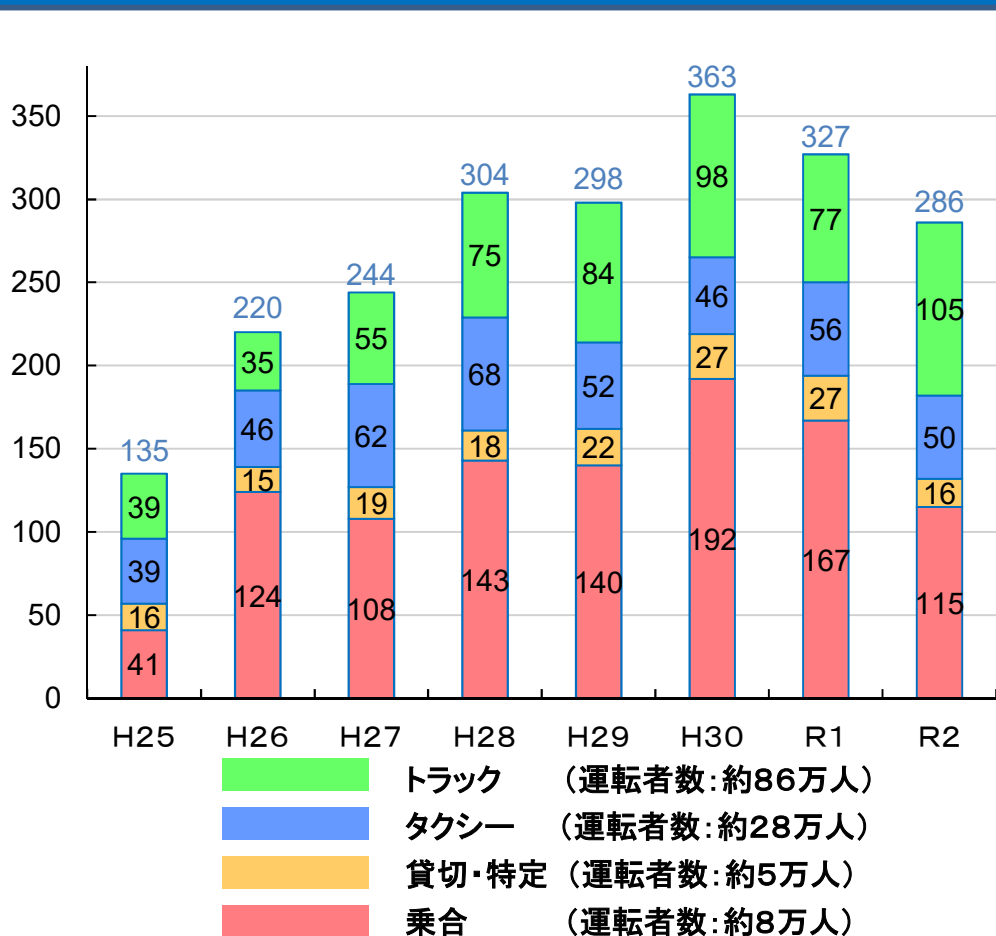


# 運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

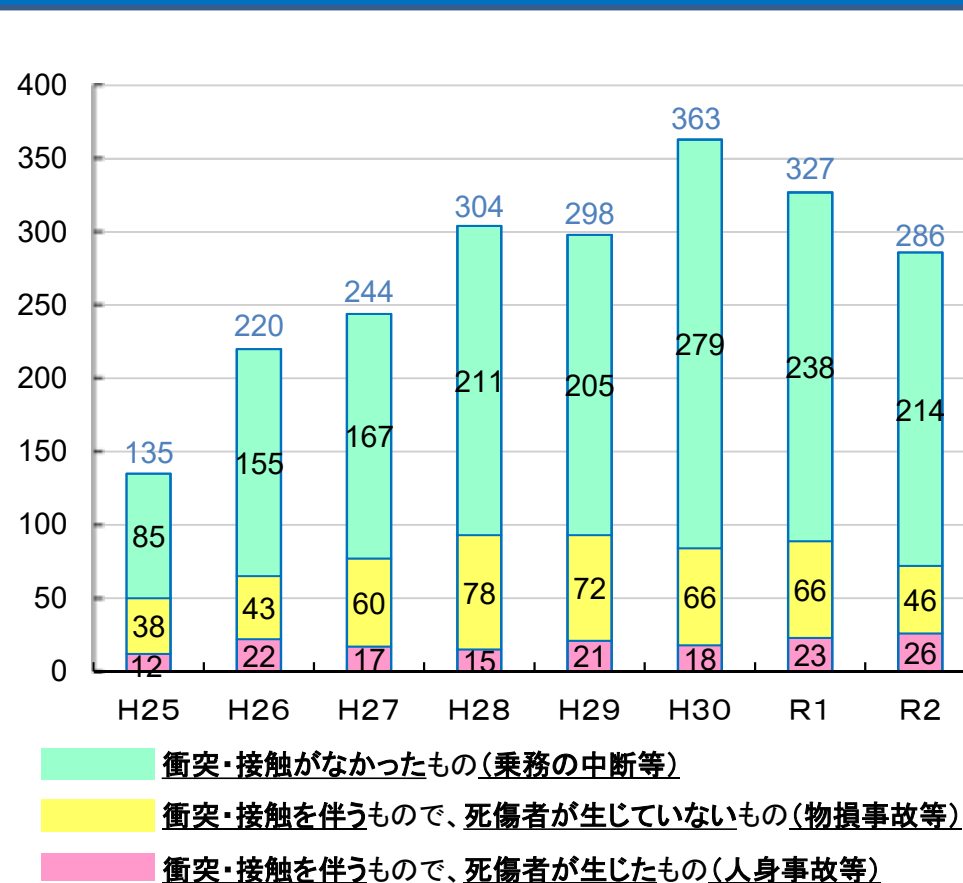
○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、平成30年をピークに減少傾向に転じている。

○令和2年は運行の中断等、衝突・接触を伴わなかったものが約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)

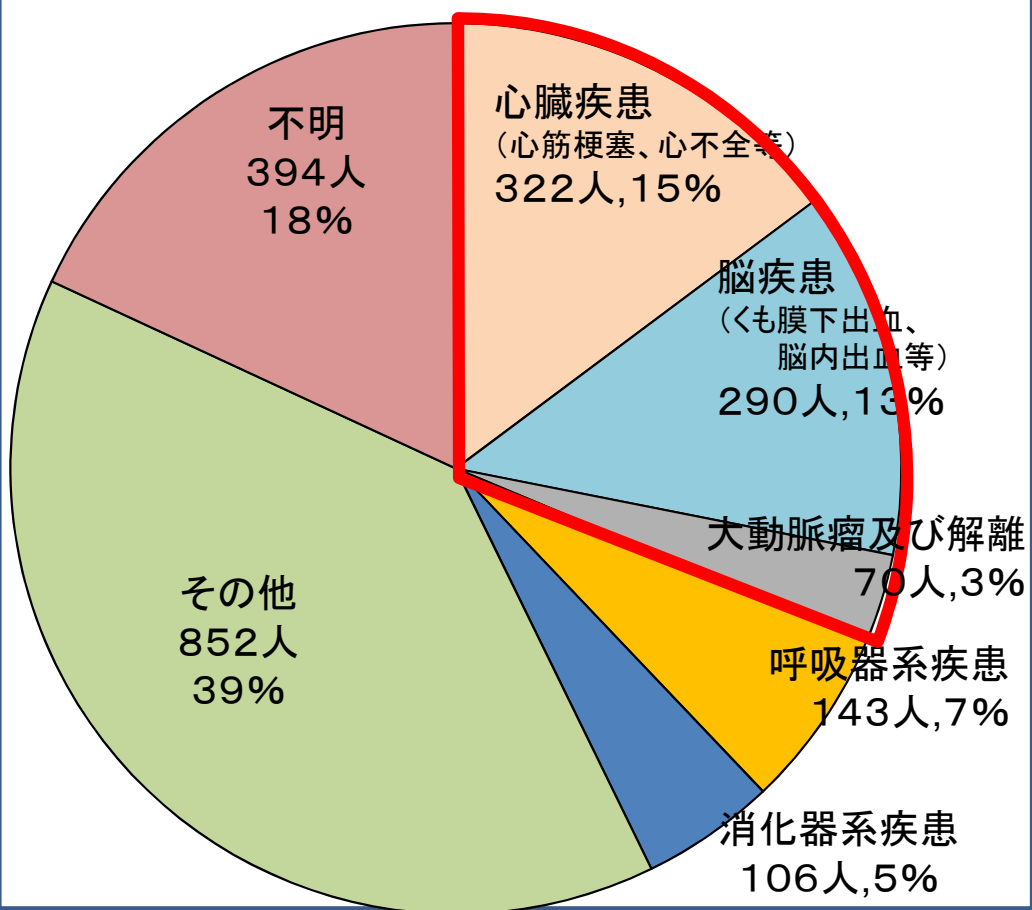


# 健康起因事故の疾病別の内訳(平成25年～令和2年)

○過去8年間で健康起因事故を起こした運転者2,177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374人の疾病別内訳は、心臓疾患が54%、脳疾患が11%、大動脈瘤及び解離が13%を占める。

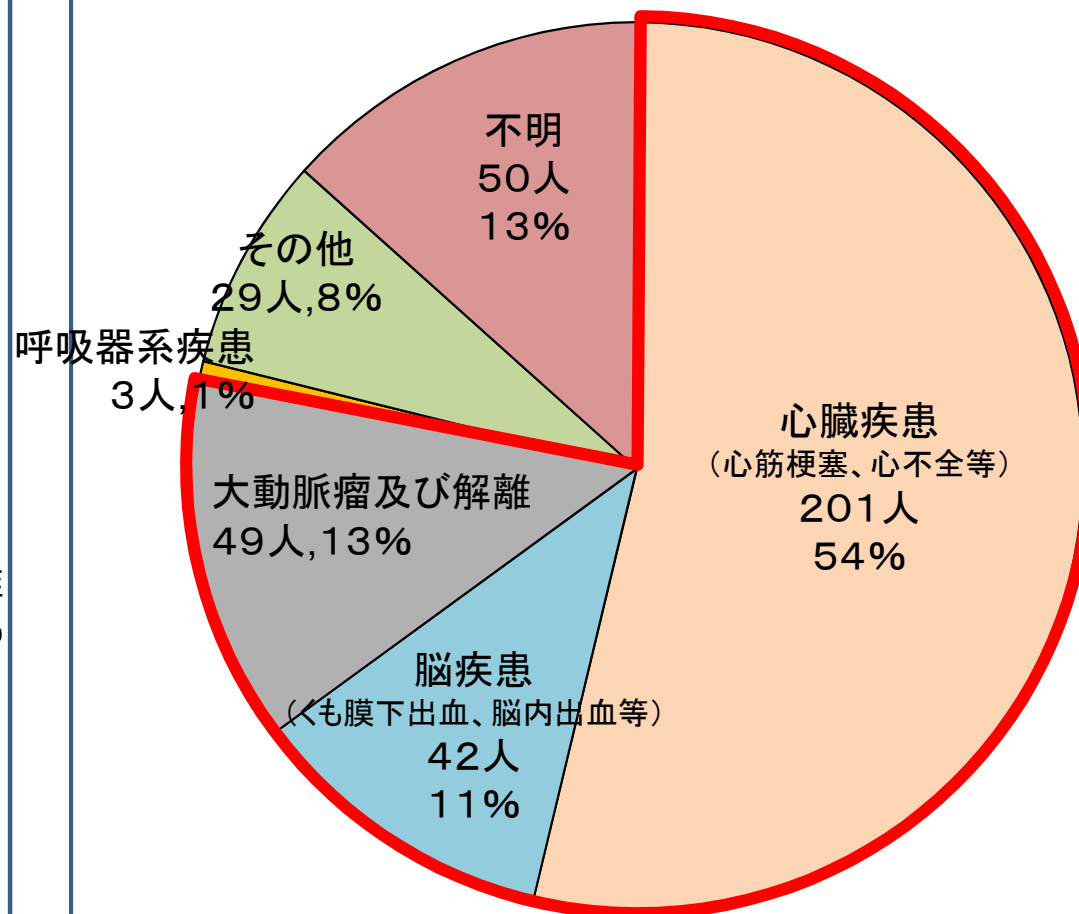
## 健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和2年)

計2,177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2年)

計374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 最新の取組状況

（1）ICTの活用による運行管理の高度化

（2）飲酒運転対策

（3）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

- 事故の**発生状況やその背景・傾向を調査・分析**するとともに、**社会情勢の変化や技術の進展を踏まえ**ながら、有識者の議論を踏まえた事故防止対策である『**事業用自動車総合安全プラン**』を策定。
- **定期的に取り組み状況やその効果をフォローアップ**し、有識者から評価・助言をいただきつつ取組を改善。

## 事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年度～平成30年度）

### 【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

軽井沢スキーバス事故の発生、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

## 事業用自動車総合安全プラン2020（平成29年度～令和2年度）

### 【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

新型コロナウイルス感染症、**災害の激甚化・頻発化**、先進技術の開発・普及、**健康起因事故**等の依然とした発生 等

## 事業用自動車総合安全プラン2025（令和3年度～令和7年度）

### 【目標】 ※1～3番目までは令和7年までの達成目標

- ・24時間死者数**225人**以下、バスタクシーの乗客死者数**ゼロ**
- ・重傷者数**2,120人**以下
- ・人身事故件数**16,500件**以下
- ・飲酒運転**ゼロ**

### 【重点施策】

- ・「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現
- ・飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 ・道路交通環境の改善
- ・新技術の開発・普及促進 ・超高齢社会における事故防止対策
- ・事故分析に基づく対策立案と関係者の連携による安全体質の強化

# 事業用自動車総合安全プラン2025 [計画期間:令和3~7年度]

## ～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～

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、一瞬にして命に対して多大な精神的、経済的被害は、社会的制約や生活での苦痛、害にこのことを引き起こさなければならぬ。我が国の自動車に係る交通事故は、768人と過去最悪であり、215人と5分の1以下に削減で最少となった。しかし、なるほど交通事故が減少したは重要である。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29020」として見直し、対応を早けて取り進んできたところ32年（令和2年）までにあり、根絶を掲げた飲酒事業用自動車の社会的責任教育、車両の整備管理等、等、初めて得られる。事業に認識するとともに、それぞれ、行政は、事故防止に資するに、その遵守の状況を監視等、事業者を排除する必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、エッショナルとしての強い

#### 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、服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生した際には、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、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ぶ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交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は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	○	○	
③ 社会的関心の高まる「あおり運転」への対応	【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、事故発着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促進		○	○
	【トラック業界】			
	○各車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		○	
	【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 最新の取組状況**

（1）ICTの活用による運行管理の高度化

（2）飲酒運転対策

（3）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

### 遠隔点呼の導入

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**を認めることを検討。



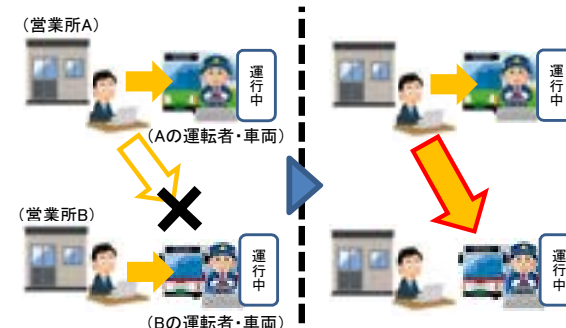
### 自動点呼の導入

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。

## 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

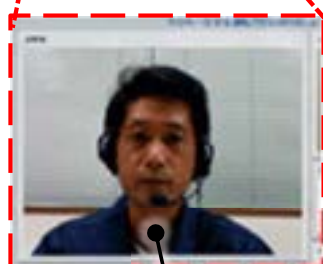
対面点呼の様子

## ICT技術の活用による高度化

### 遠隔点呼

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確実性の向上

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

**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确实性の向上

点呼支援機器

運転者

自動



+



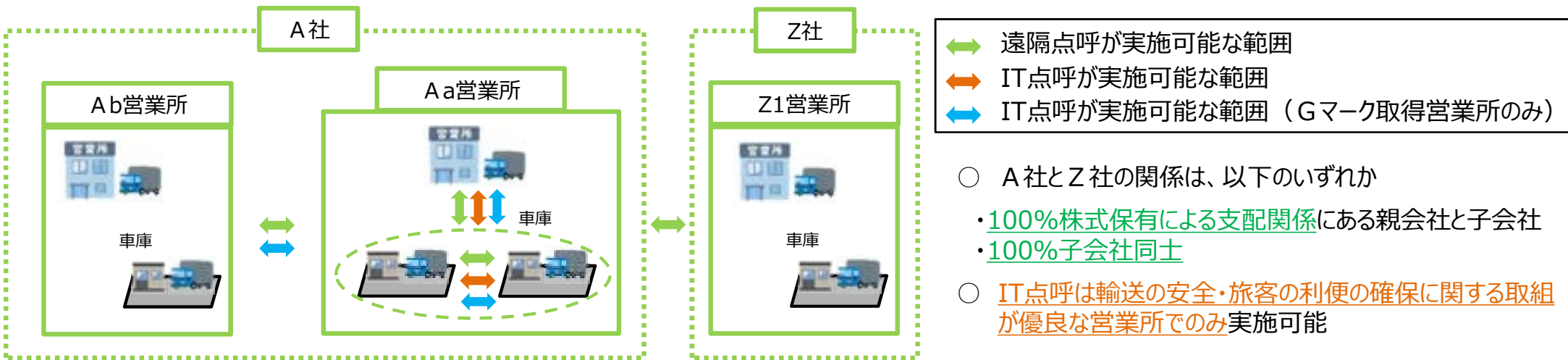
運行管理者

自動点呼のイメージ

# ICTの活用による点呼の高度化(遠隔点呼)

- **高度な点呼機器**を使用することで全ての事業者が営業所等をまたいで点呼を実施できる**遠隔点呼制度**が令和4年4月から開始。
- 優良な営業所でのみ実施可能だった従来の**IT点呼も引き続き存続**させることで、**運送事業者が各自の状況に応じた点呼を選択**できる環境を確保。

## 【Aa営業所】と【Aa営業所が管轄する車庫】が実施可能な点呼の範囲



## 遠隔点呼の実施要件

- 遠隔点呼を実施するためには、以下の**3つの要件**を満たすことが必要
  - ・ 使用する**機器・システム**が満たすべき要件
  - ・ 実施する場所が満たすべき**施設・環境**要件
  - ・ **運用上の遵守事項**



リーフレット

※ 詳細は、実施要領本文やリーフレットを要参照

【掲載先】実施要領本文、リーフレット

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000082.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html)

## 遠隔点呼を実施するための手続

- 必要書類に遠隔点呼の**要件に適合すること等を記載し**、以下の提出期限までに**営業所を管轄する運輸支局長等に提出**  
 ※支局等の確認が別途あります。

開始予定月	提出期限
令和4年7月～9月	令和4年5月31日
令和4年10月～12月	令和4年8月31日
令和5年1月～3月	令和4年11月30日

# 遠隔点呼のスケジュールと現在の状況

遠隔点呼開始予定月	申請書提出期限
令和4年7月～9月	<del>令和4年5月31日</del> 済
令和4年10月～令和4年12月	令和4年8月31日
令和5年1月～令和5年3月	令和4年11月30日

**23事業者** 31実施営業所(運行管理者側) 45被実施営業所(運転者側)を皮切りに開始

	トラック	バス	タクシー
事業者数	13	8	2
実施営業所等数	13	14	4
被実施営業所等数	14	27	4

# ICTの活用による点呼の高度化(自動点呼)

## 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



+



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確実性の向上

自動点呼のイメージ

# ICTの活用による運行管理業務の高度化(乗務後自動点呼)

- 運行管理者に代わり機器が点呼業務を実施できる自動点呼の実現に向け、まずは令和3年度末に**乗務後自動点呼**の要件をとりまとめた。**令和4年中に実施が可能**となるよう、機器を認定する制度の構築に向けた検討を進める。
- 引き続き乗務前自動点呼の実現に向けた検討を令和4年度に実施する予定。

## ■ 点呼自動化の段階

名称	概要	点呼の安全性に係る対応主体	機器と運行管理者の関わり方イメージ
【従来】 点呼自動化なし (対面点呼)	運行管理者等が点呼における全ての確認・判断を実施。	運行管理者等	
【現段階】 条件付き 点呼自動化	機器が点呼における全ての確認、指示、判断、記録を実施。点呼全体の最終判断も機器が実施。 <b>点呼実施継続が困難な場合は、機器の要求等に運行管理者等が適切に対応。</b>	機器 ( <b>点呼実施継続が困難な場合は運行管理者等</b> )	
【未来】 完全 点呼自動化	あらゆる状況において、機器が点呼における全ての確認、指示、判断、記録を実施。点呼全体の最終判断も機器が実施。	機器	

## ■ 乗務後自動点呼の実施要件

- 乗務後自動点呼を実施するためには、以下の**3つの要件**を満たすことが必要
  - ・ 使用する**機器・システム**が満たすべき要件
  - ・ 実施する場所が満たすべき**施設・環境**要件
  - ・ **運用上の遵守事項**

## ■ 今後のスケジュール

- 乗務後自動点呼の要件を満たす**機器を認定する制度を構築**し、令和4年中メドで実施可能となるよう環境を整備
- 乗務前自動点呼の実現に向け、令和4年度中に検討を開始

【掲載先】乗務後自動点呼の要件

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000082.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html)



# 運行指示者の一元化

## 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。

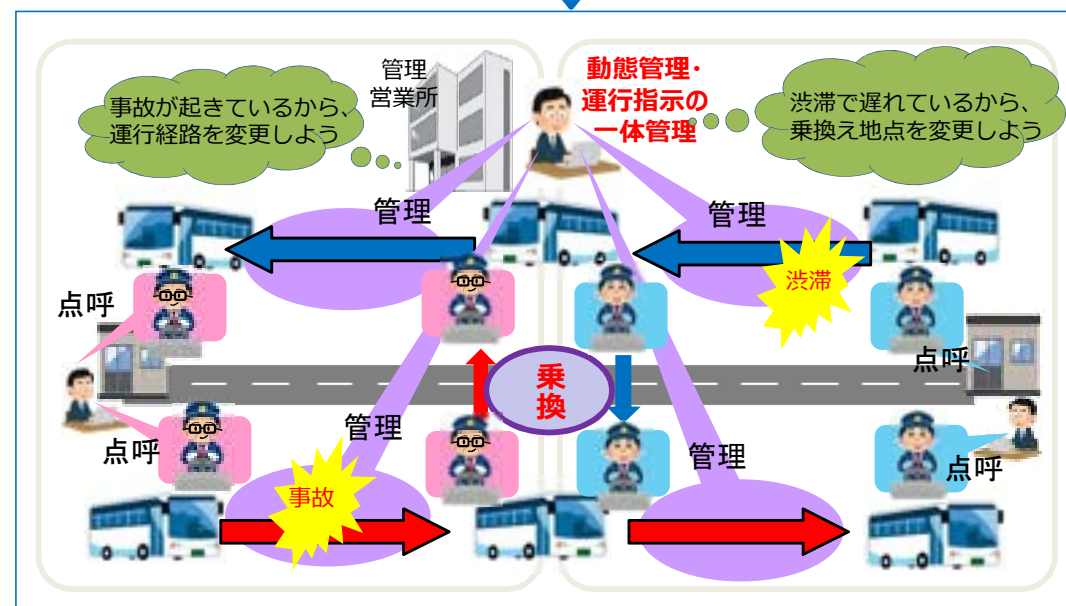
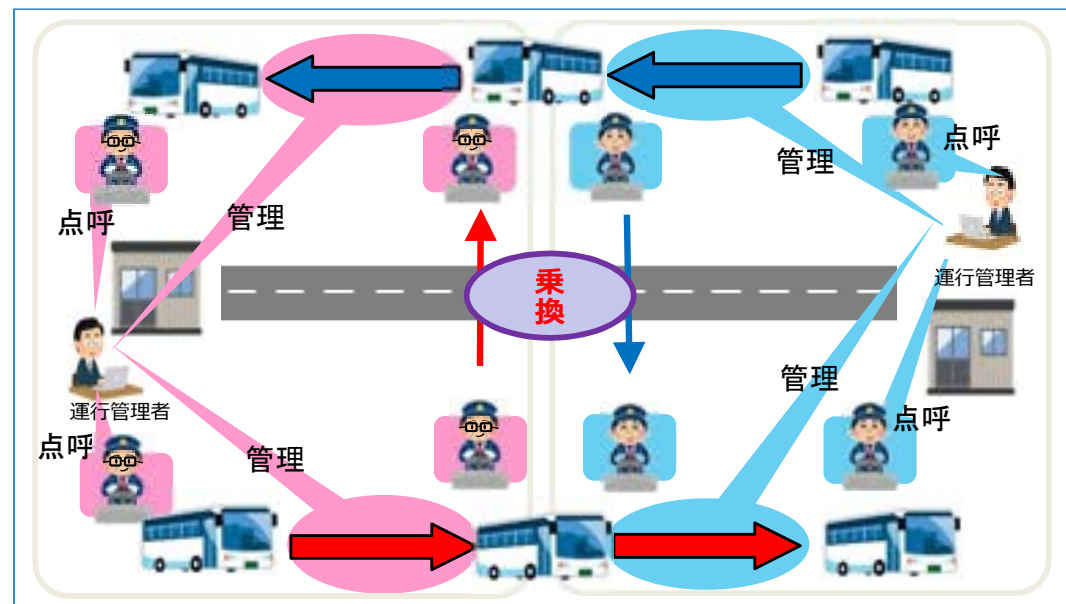
※乗換え型運行…上り便と下り便の運転者が途中でバスを乗り換える形態での運行



- 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

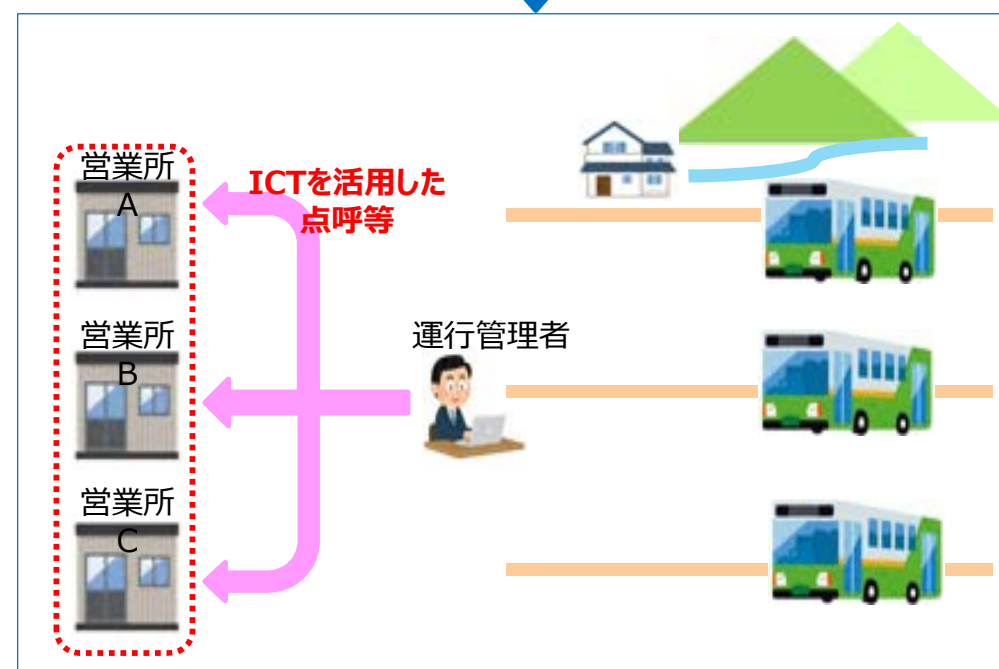
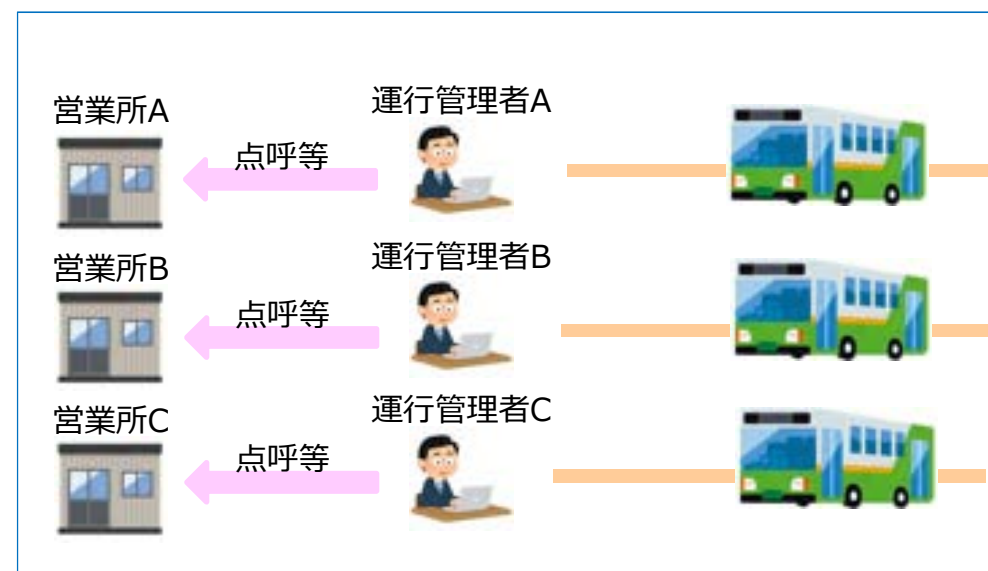


## 運行管理業務の一元化

- 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

- 学識有識者・業界団体による検討会を設置し、**産学官の連携で運行管理業務の高度化について検討**を実施。
- 必要に応じて**検討会の監督下において実証実験**を行い、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。
- 令和3年3月に第1回検討会を開催して以降は、年4回のペースで開催。

## 検討会における委員等

### <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

※ これまでの議事要旨や資料については、国交省ホームページに公表済み。

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000082.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html)

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 最新の取組状況**

（1）ICTの活用による運行管理の高度化

**（2）飲酒運転対策**

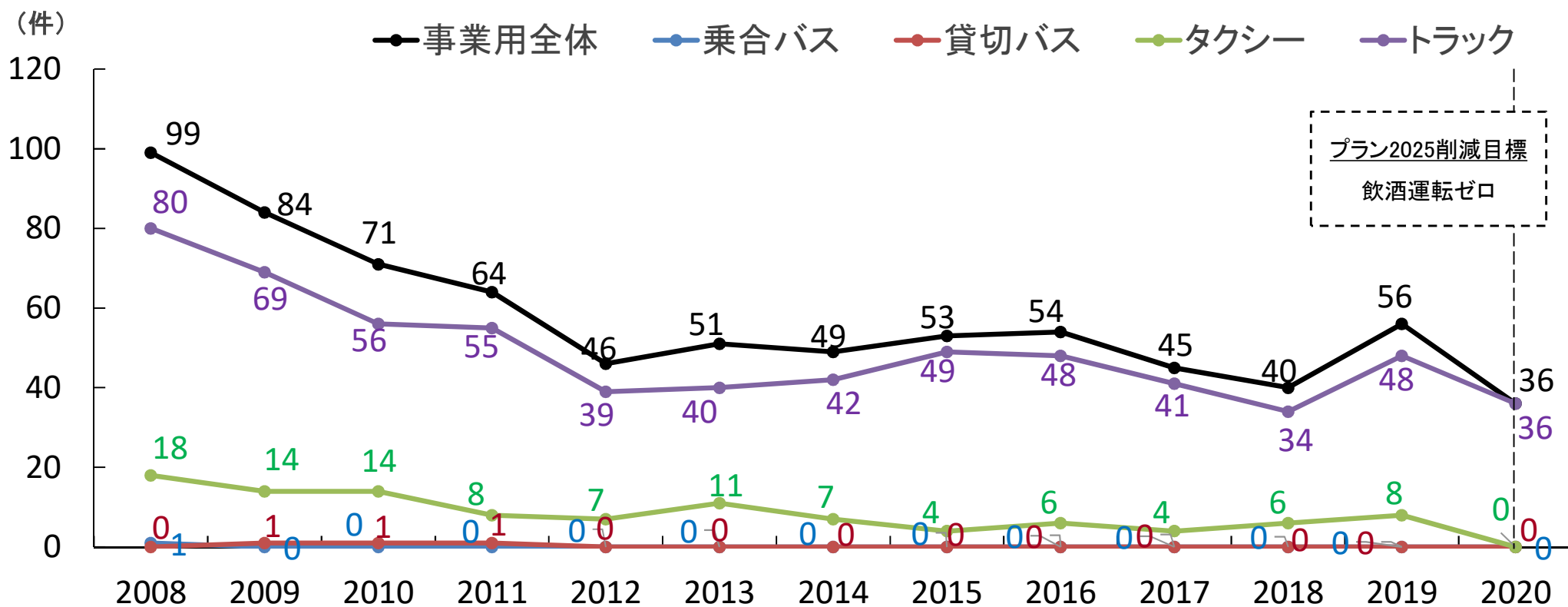
（3）原因分析に基づく事故防止対策

# 飲酒運転による事業用自動車事故の推移(再掲)

○飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、令和2年は**36件**(前年比**20件減**)発生した。

○令和2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、飲酒運転の根絶に向け、引き続きトラックドライバーに対する飲酒運転対策の取組の強化が必要。

## 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」

# 事業用自動車による過去の飲酒運転事例の傾向

- 平成30年～令和2年に国交省に報告された飲酒運転事例※のうち、運行管理者による**点呼前に飲酒していたものの点呼が実施されなかった事例が約4割、点呼後に運転者が飲酒した事例が約5割**を占めている。
- 平成30年～令和2年の3年間の事例は以下の①～③に分類され、特に傾向の変化は見受けられない。各事例の発生防止対策を講じることを通じて、事業用自動車による飲酒運転の根絶を図っていく。

## ① 点呼前に飲酒していたものの点呼が実施されなかった事例

- **運行管理者がいない時間に運転者が出社**すること等により、自身で計測も行わず**点呼を受けないまま出庫**し、その後事故発生。
- **運行管理者が不在中に運転者が自身で計測**後に**点呼を受けないまま出庫**し、その後事故発生。
- **休息期間を含む（宿泊を伴う等の）運行**において、**乗務前点呼が必要であったタイミングでも実施せず乗務を開始**し、事故発生。 等

## ② 点呼前に飲酒しており点呼が実施されたものの酒気帯び状態が見逃された事例

- 運転者が**アルコール検知器に自身の息が吹きかからないように吹き方を工夫**してアルコールチェックを逃れたものの、その後事故発生。
- **電話点呼の際に運転者が『異常なし』と虚偽の申告**を行い、アルコールチェックを逃れたものの、その後事故発生。 等

## ③ 点呼後に運転者が飲酒した事例

- 乗務中に**自宅に立ち寄り飲酒**した後に、事故発生。
- **車内に持ち込んだアルコール飲料**を客待ち時に飲み、ブレーキを緩めたことで車が発進し、事故発生。
- **アルコールインターロック**が装備されていたものの、**飲食店で休憩時の飲酒中もエンジンをかけたまま**にしておき、駐車場から出る際に事故発生。
- 日中、**乗務中の休憩時にコンビニに立ち寄り**アルコール飲料を購入し、その場で**飲んだ後そのまま走行を再開**し、事故発生。
- 食事と一緒にアルコール飲料を購入し、**車内での食事の際に飲んだ後に仮眠をとり**、その後**走行を再開**し、事故発生。
- **荷下ろし後の帰庫途中にコンビニに立ち寄り**アルコール飲料を購入し、その場で**飲んだ後そのまま走行を再開**し、事故発生。 等

# 飲酒運転対策に係る事業者独自の優良事例の調査

- 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。

# アルコール依存症への理解促進

- 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>



# 飲酒運転に対する意識の向上

- 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
<p><b>乗務前点呼</b></p> <p>乗務しようとする運転者に対して実施します。やむを得ない場合は電話等で実施できます。</p>	<p><b>中継点呼(トラックのみ)</b></p> <p>乗務前点呼、乗務後点呼がいずれも対応できない場合に電話等で実施します。</p>	<p><b>乗務後点呼</b></p> <p>乗務を終了した運転者に対して実施します。やむを得ない場合は電話等で実施できます。</p>

「やむを得ない場合」に該当する例  
 運送地で乗務が開始・終了するため点呼が営業所で対応できない場合

「やむを得ない場合」に該当しない例  
 乗務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

**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

<p>仮眠前の酒場で飲むケース</p> <p>「飲酒運転防止のためには、飲酒を控えることが重要です。」</p>	<p>食事休憩で飲むケース</p> <p>「飲酒運転防止のためには、飲酒を控えることが重要です。」</p>	<p>荷下りした後、荷社前に飲むケース</p> <p>「飲酒運転防止のためには、飲酒を控えることが重要です。」</p>
---	---	---

**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、荷物やお客様を降した後も、乗務後の呼を受けら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!

**アルコールが体内から抜ける時間**

アルコールが体内で分解される時間の目安として、「1時間あたり20g」という考え方があり、アルコール20g含有の濃度が「1単位」とされています。個人差はありますが、乗務前には飲酒は控えましょう。

**アルコールの1単位**

ビール	日本酒	ウイスキー	ワイン	芋焼酎	焼酎
500ml アルコール濃度 5%	180ml アルコール濃度 11%	60ml アルコール濃度 43%	200ml アルコール濃度 12%	350ml アルコール濃度 7%	100ml アルコール濃度 25%

国土交通省

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 最新の取組状況**

（1）ICTの活用による運行管理の高度化

（2）飲酒運転対策

**（3）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

## 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

# 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



## 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

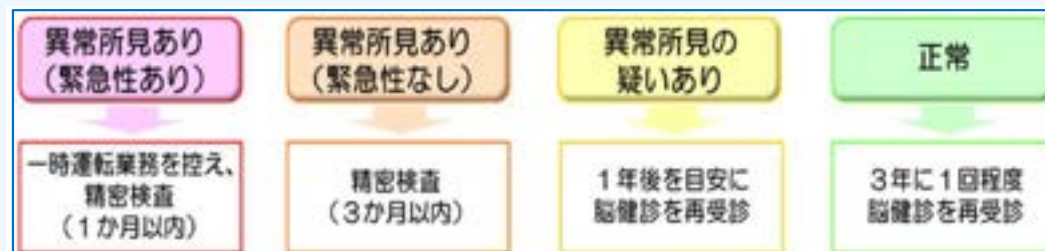
- ⇒ 全員の受診が難しく対象者を限定する場合、**リスクの高い人から優先して受診させる**
- ⇒ **中・高齢者**がリスクが高い他、**脳血管疾患の家族歴**や**高血圧**などの危険因子がある



## 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



## 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》

聴診器による心電図検査	ホルター心電図検査	運動負荷心電図検査	ABI検査
超音波超音波検査	心臓超音波検査	胸部単純CT検査	腹部超音波検査
		胸部単純CT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

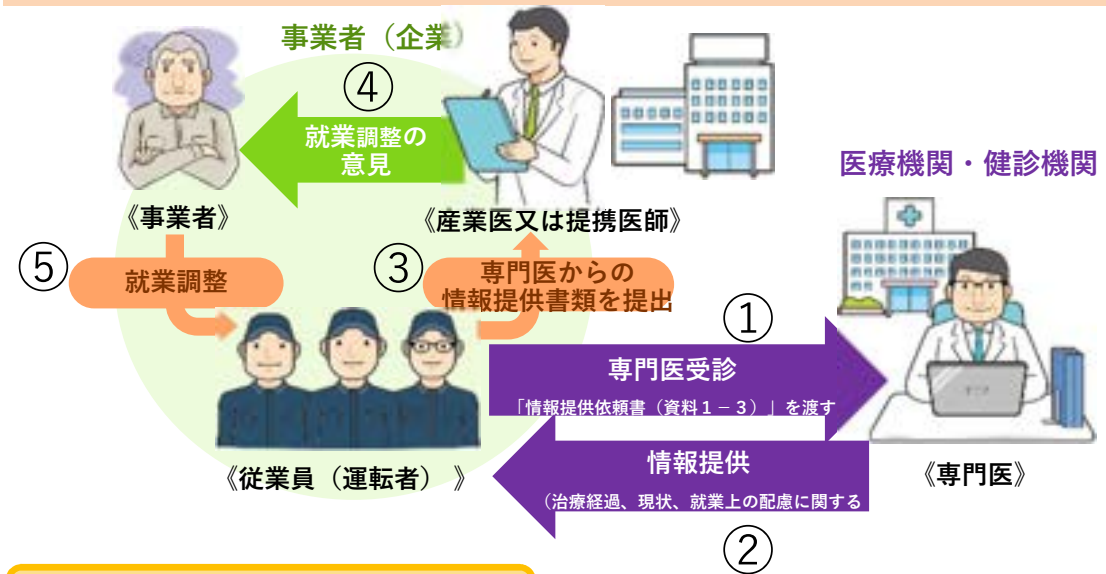
### ●精密検査を踏まえた治療

- ⇒ 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

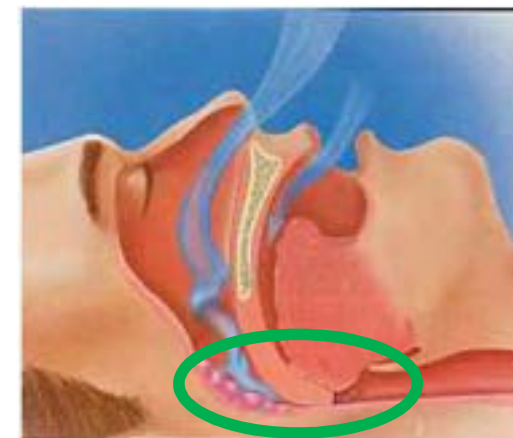
- ⇒ 発症予防のため、禁煙をはじめとした**生活習慣の改善**が重要。

### ●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。

## 〈SASと事故リスク〉

- 既存の研究において、以下が明らかになっている  
SASの有無により、**自動車の事故率は2.4倍の差**
- 日本の男性トラック運転者の**約7~10%**、女性の**約3%**が中等度以上の睡眠呼吸障害であることが示されている。



睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより  
気道が塞がれ、睡眠中に頻回に呼吸がとまる状態

## 〈自動車事故報告書等の取扱要領の一部改正〉

SASが関わる事故の発生状況を把握するため、**SASが疑われる居眠り運転、漫然運転による事故**を健康起因事故として報告することを明示するように、**通達改正(令和4年3月)**

### 自動車事故報告書等の取扱要領

11 運転者の健康状態に起因する事故  
(略)

睡眠時無呼吸症候群が疑われる居眠り運転、漫然運転を伴う事故においては、規則第2条第9号に該当する事故として報告させるよう事業者等を指導すること。「睡眠時無呼吸症候群が疑われる」とは、過去に同疾病と診断されたことがあり治っていないもの、又は「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」(平成27年8月国土交通省自動車局)に記載のSASの症状があるものをいう。

## 【調査目的】

主要疾病の早期発見に有効と考えられるスクリーニング検査の普及を検討するため、事業者における普及状況や課題等を把握する。

## 【調査内容】

1. 調査対象事業者概要
2. 国土交通省のマニュアル・ガイドラインの認知度について
3. SAS(睡眠時無呼吸症候群)スクリーニング検査について
4. 脳血管疾患スクリーニング検査(脳健診)について
5. 心臓疾患・大血管疾患スクリーニング検査について

## 【回答事業者】

自動車運送事業者(バス・タクシー・トラック)を対象とし、各業界団体に協力を依頼し、会員事業者に対してWebアンケート調査を実施。

※Web形式での調査は令和2年度から



○各マニュアル・ガイドラインの認知度は、全業態とも8割を超えている。

## ●健康管理マニュアルの認知度

※平成22年7月策定(平成26年4月改訂)



## ●SAS対策マニュアルの認知度

※平成15年3月策定(平成27年8月改訂)



## ●脳血管疾患対策ガイドラインの認知度

※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の認知度

※令和元年7月策定



# スクリーニング検査 (SAS、脳疾患、心疾患) に関するアンケート結果

○スクリーニング検査が認知され、必要性の認識も全業態で十分に高まってきている。

## ●スクリーニング検査を受診させている

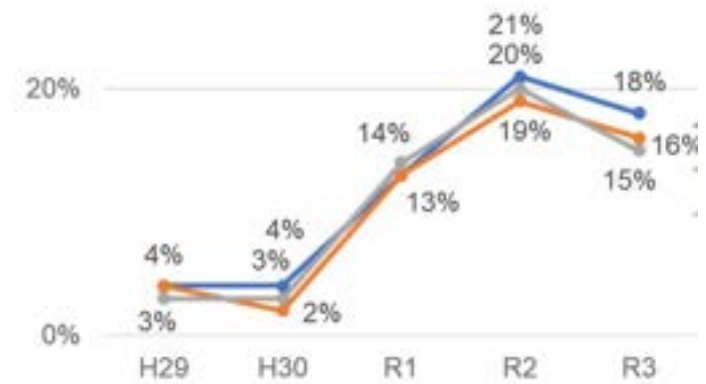
バス   タクシー   トラック



【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)】



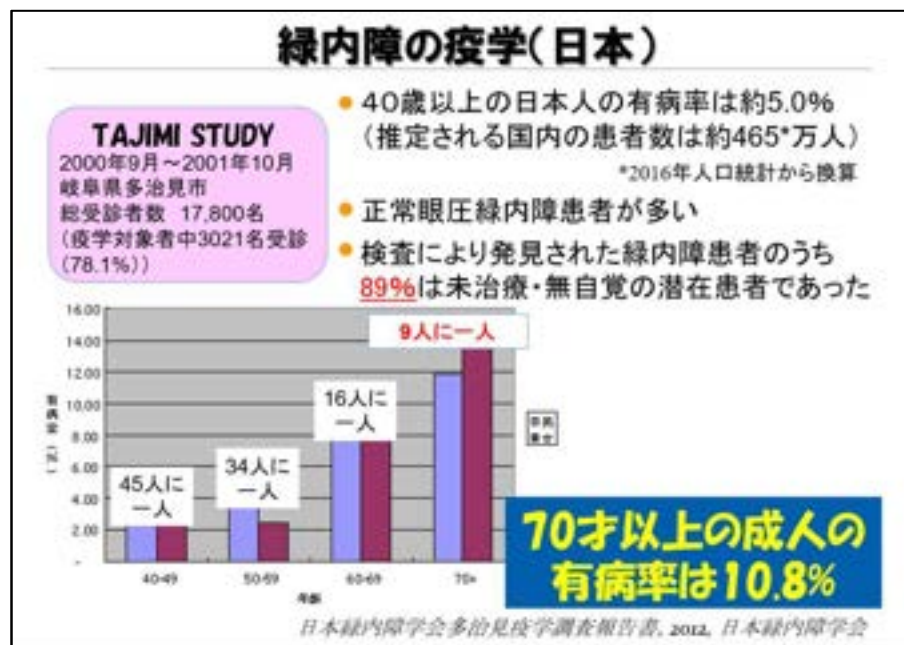
【脳血管疾患】



【心臓疾患・大血管疾患】

# 視野障害と自動車事故の関係について

- 高齢者における発症率が高い緑内障等の視野障害では、見えている範囲が狭くなったり、部分的に見えなくなる症状が現れるが、視力は維持されているため、自覚症状が無いまま運転を続けることで重大事故に繋がるおそれがある。
- 視野障害に関する運転リスクを事業者に周知するとともに、スクリーニング検査や眼科での視野検査の受診による早期発見、事業者による受診結果の把握及び治療を促すこと等の推奨が必要。



### 視野障害と自動車事故・最近の裁判事例

- 自動車過失致死事件(刑事裁判)
- 被告人(42歳男性)が軽四輪貨物自動車運転中、信号のない横断歩道を横断中の76歳男性に衝突、死亡させる。「正面を見て運転した。衝撃があったので、車を停めて後方をみたら、ヒトが倒れていた。」
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故後に網膜色素変性と判明**
- 一審は無罪判決(2012.7)→控訴審も無罪(2014.3)

- 損害賠償(民事裁判)
- 被告人(41歳男性)がY字交差点で信号待ち、青信号で発進した直後、横断歩道を右から自転車で走ってきた59歳女性をはね、死亡させる。
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故前に網膜色素変性症と診断され、身障者手帳2級を取得。医師は「運転はもちろん労働も難しい」と本人に伝えていた。**
- 一審(2018.11)、控訴審(2019.3)とも「重過失」を認める。

## 【緑内障患者の見え方の例】



令和2年度第2回自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた  
更なる交通事故対策W/G  
西葛西・井上眼科病院 國松副院長 ご講演資料より

## 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。



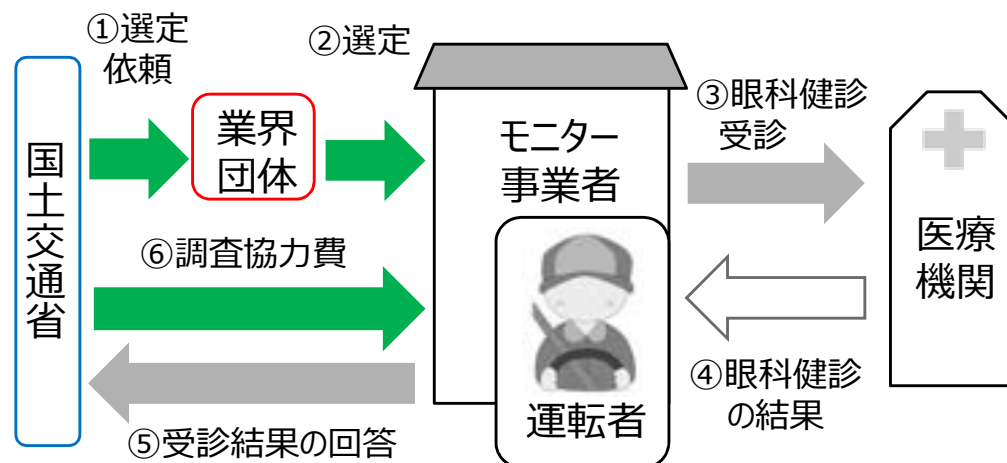
目次	1
1. 目的	2
2. 対象	3
3. 運用	4
4. 関係機関	5
5. 用語	6
6. 実施方法	7
7. 効果測定	8
8. 関係機関	9
9. 関係機関	10
10. 関係機関	11
11. 関係機関	12
12. 関係機関	13
13. 関係機関	14
14. 関係機関	15
15. 関係機関	16
16. 関係機関	17
17. 関係機関	18
18. 関係機関	19
19. 関係機関	20
20. 関係機関	21
21. 関係機関	22
22. 関係機関	23
23. 関係機関	24
24. 関係機関	25
25. 関係機関	26
26. 関係機関	27
27. 関係機関	28
28. 関係機関	29
29. 関係機関	30
30. 関係機関	31
31. 関係機関	32
32. 関係機関	33
33. 関係機関	34
34. 関係機関	35
35. 関係機関	36
36. 関係機関	37
37. 関係機関	38
38. 関係機関	39
39. 関係機関	40
40. 関係機関	41
41. 関係機関	42
42. 関係機関	43
43. 関係機関	44
44. 関係機関	45
45. 関係機関	46
46. 関係機関	47
47. 関係機関	48
48. 関係機関	49
49. 関係機関	50
50. 関係機関	51
51. 関係機関	52
52. 関係機関	53
53. 関係機関	54
54. 関係機関	55
55. 関係機関	56
56. 関係機関	57
57. 関係機関	58
58. 関係機関	59
59. 関係機関	60
60. 関係機関	61
61. 関係機関	62
62. 関係機関	63
63. 関係機関	64
64. 関係機関	65
65. 関係機関	66
66. 関係機関	67
67. 関係機関	68
68. 関係機関	69
69. 関係機関	70
70. 関係機関	71
71. 関係機関	72
72. 関係機関	73
73. 関係機関	74
74. 関係機関	75
75. 関係機関	76
76. 関係機関	77
77. 関係機関	78
78. 関係機関	79
79. 関係機関	80
80. 関係機関	81
81. 関係機関	82
82. 関係機関	83
83. 関係機関	84
84. 関係機関	85
85. 関係機関	86
86. 関係機関	87
87. 関係機関	88
88. 関係機関	89
89. 関係機関	90
90. 関係機関	91
91. 関係機関	92
92. 関係機関	93
93. 関係機関	94
94. 関係機関	95
95. 関係機関	96
96. 関係機関	97
97. 関係機関	98
98. 関係機関	99
99. 関係機関	100

【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

# 視野障害対策マニュアルのポイント

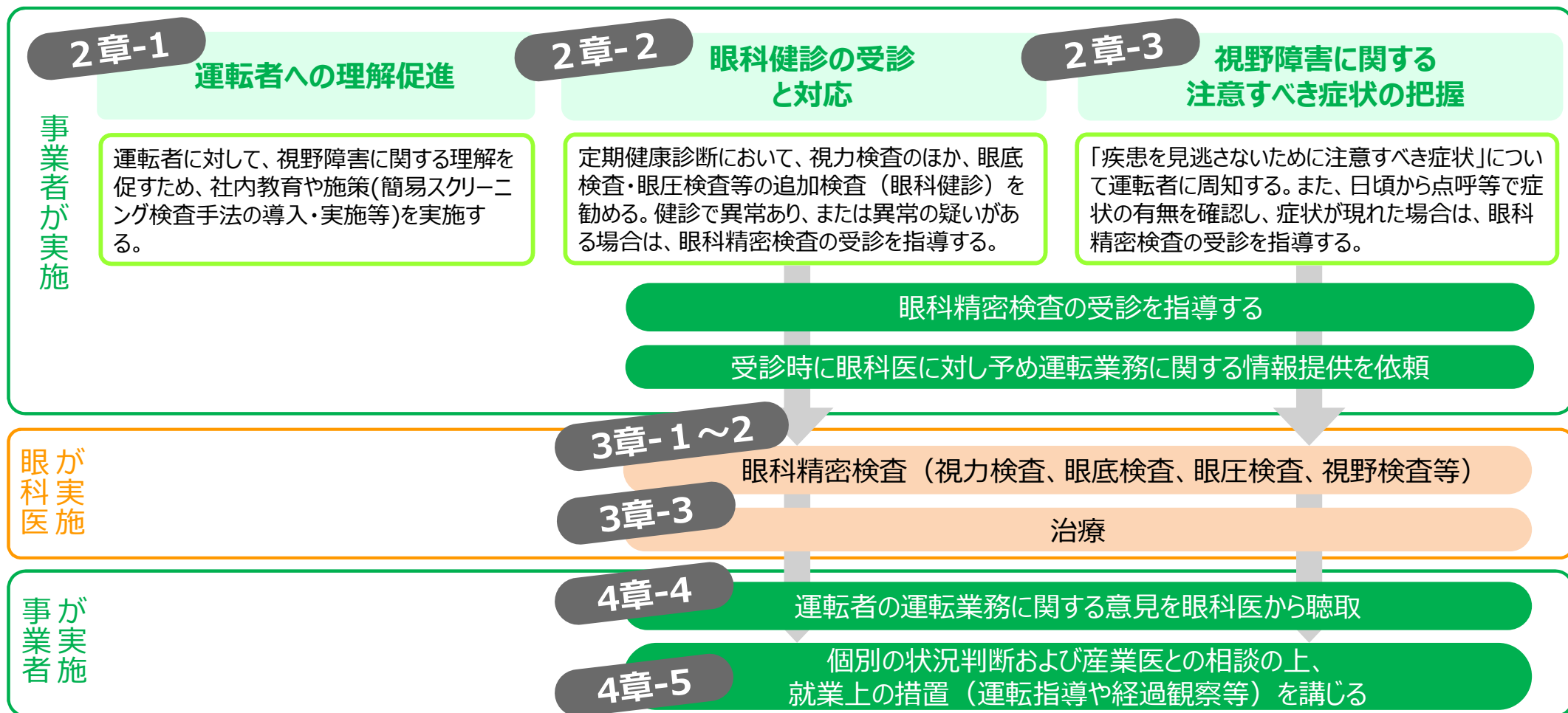
## 知識

### 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





ご清聴ありがとうございました。