

事業用自動車の運転者の健康管理について

～いつまでも誇りをもって元気に働ける世の中を目指して～

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課 専門官
上田 享



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. 健康起因事故防止について
4. その他

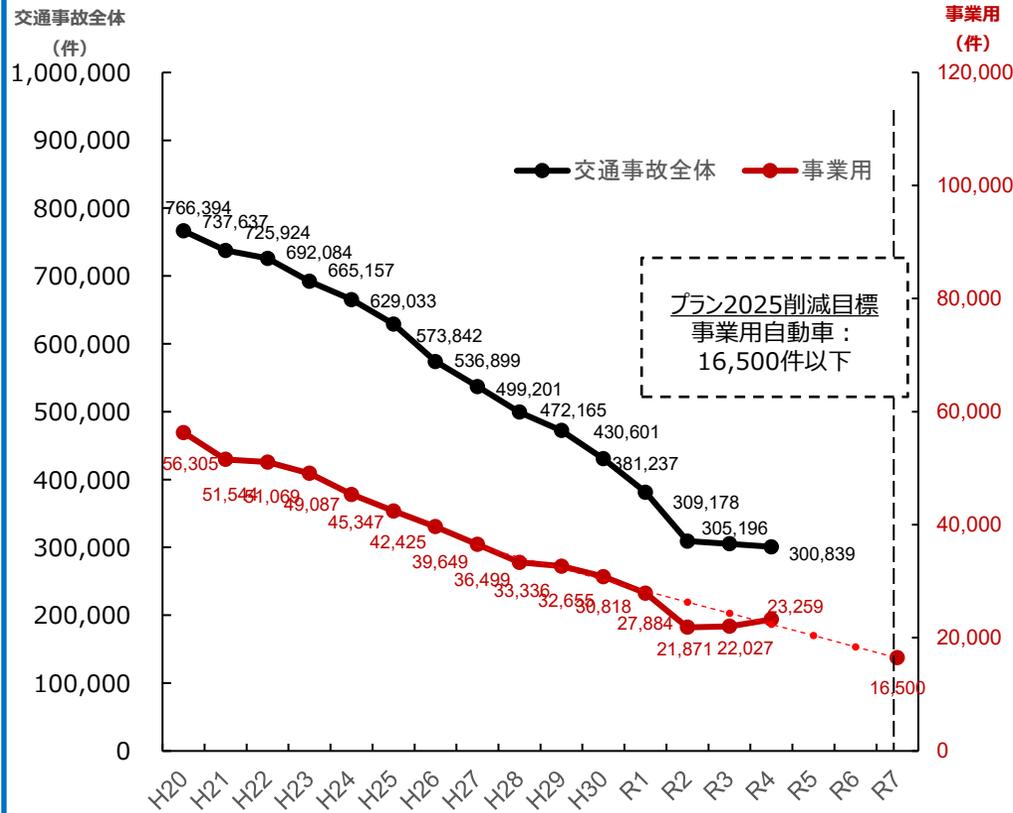
事業用自動車による交通事故件数の推移

○ 令和4年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は300,839件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は23,259件となり、過去約10年間で半減。

※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

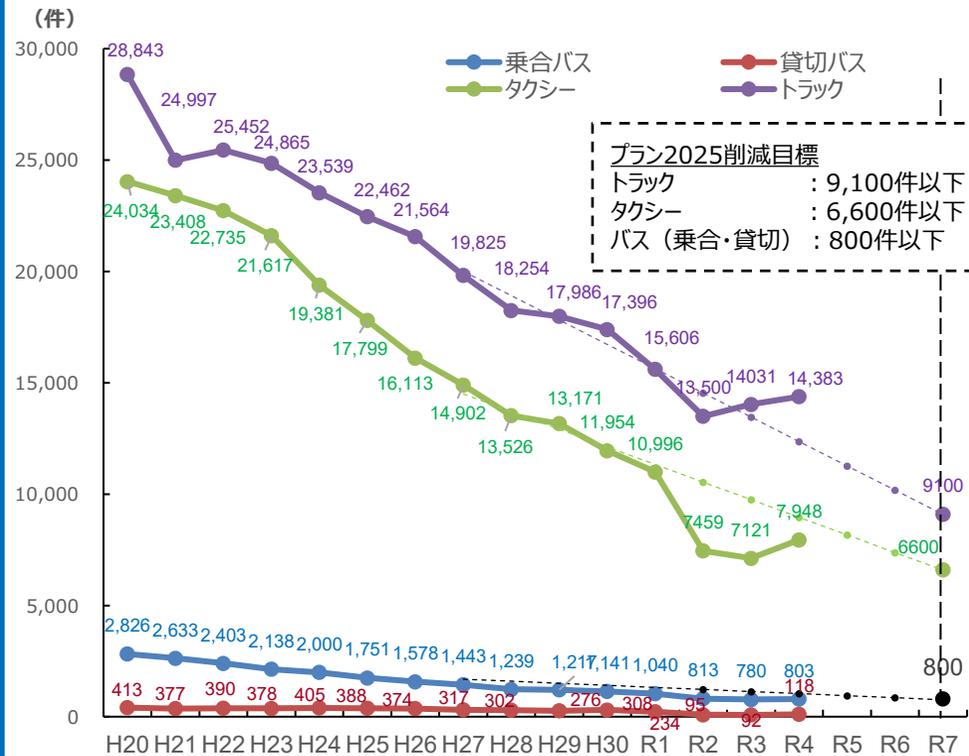
○ 各モードの交通事故件数は、すべてのモードで減少傾向を示しているが、令和3年との比較では全モード増加。

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「令和4年中の交通事故の発生状況」
(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」

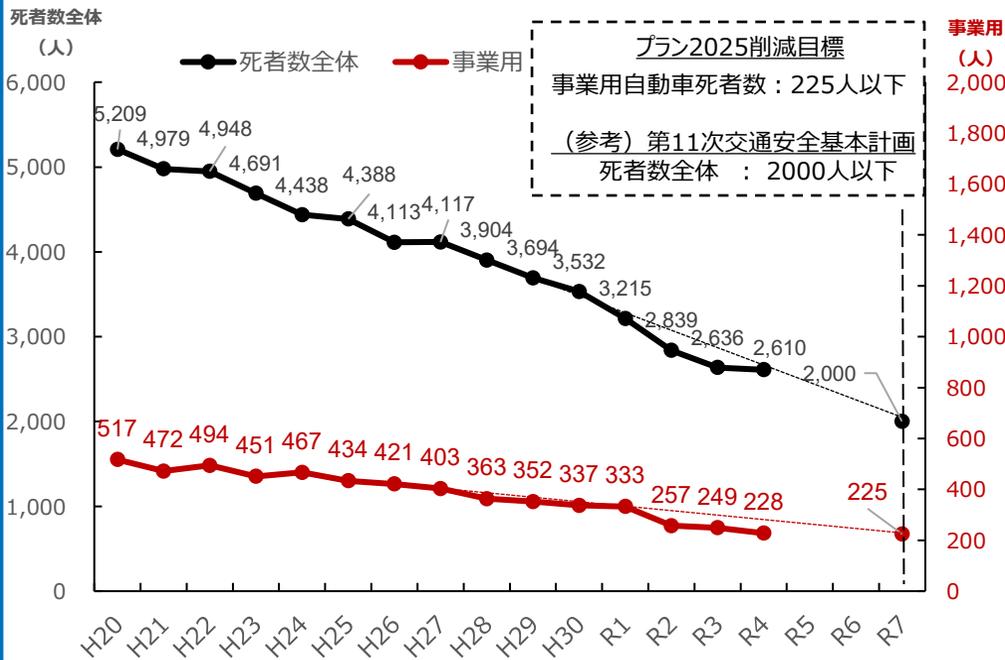
各モードの交通事故の推移



出典◎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」

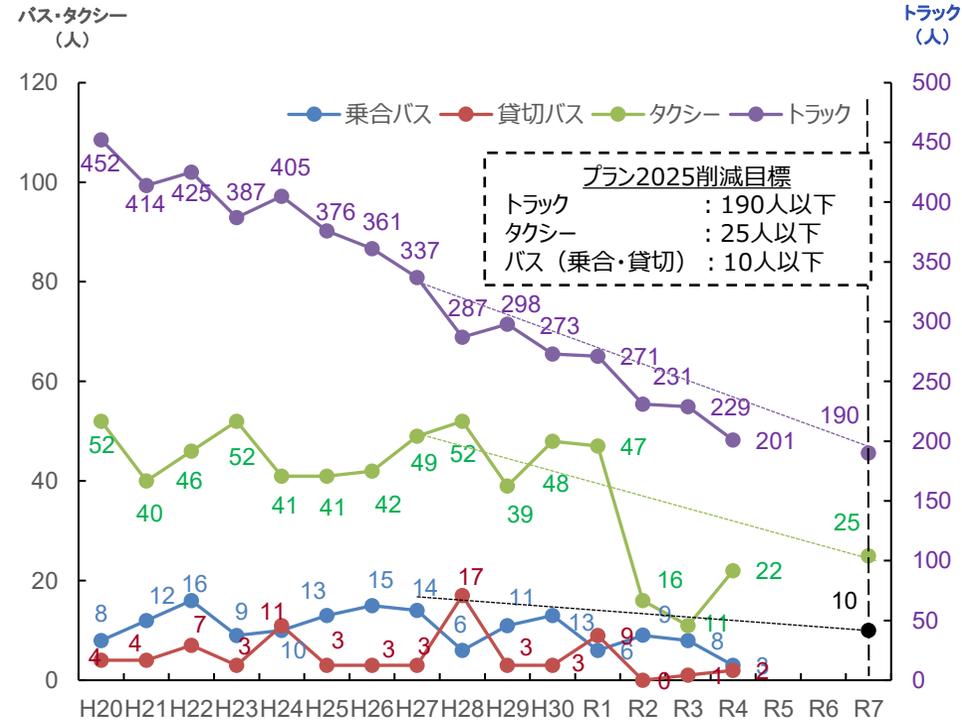
- 令和4年中に発生した交通事故全体の死者数は2,610人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は228人(前年比21人減)であった。
- 令和4年の各モードの交通事故死者数は、タクシー・貸切バスは増加、トラック・乗合バスは前年より減少。

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「令和4年中の交通事故の発生状況」
 (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：(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
- 2. 事業用自動車総合安全プラン2025**
3. 健康起因事故防止について
4. その他

- 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

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>

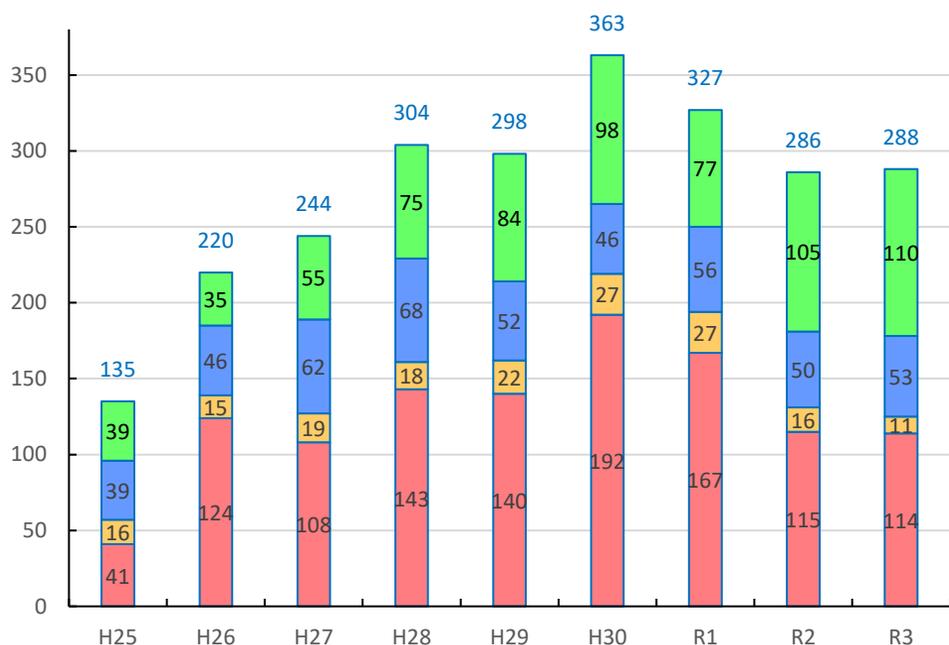
- 【乗合バス】 **車内事故件数85件以下**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**

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. 健康起因事故防止について**
4. その他

○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。

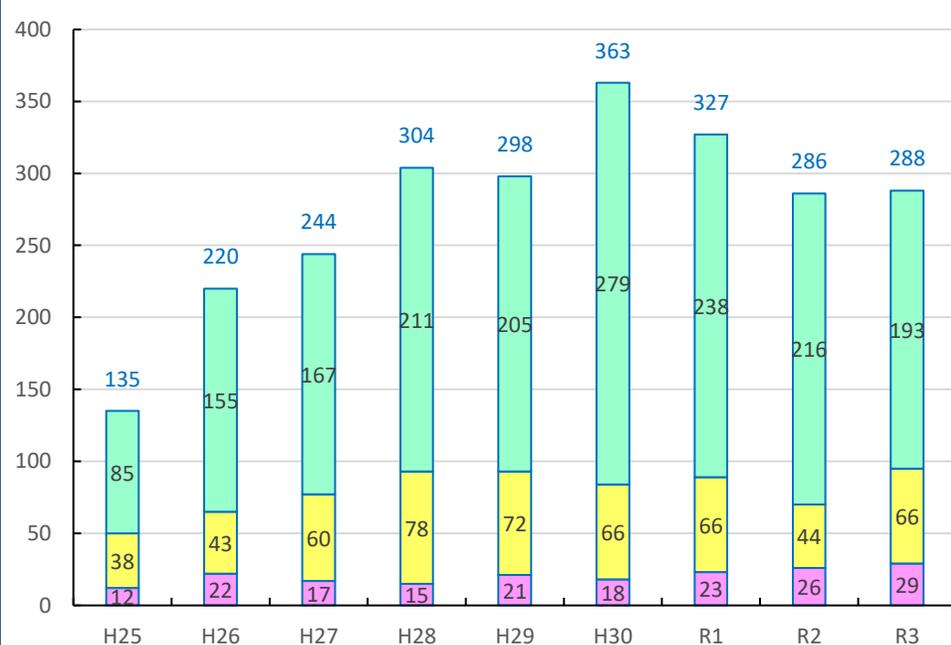
○令和3年は健康起因事故報告件数のうち3割が交通事故に至っており、更なる低減が必要な状況。

健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)



- **トラック** (運転者数: 約84万人)
- **タクシー** (運転者数: 約27万人)
- **貸切・特定** (運転者数: 約5万人)
- **乗合** (運転者数: 約8万人)

健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)

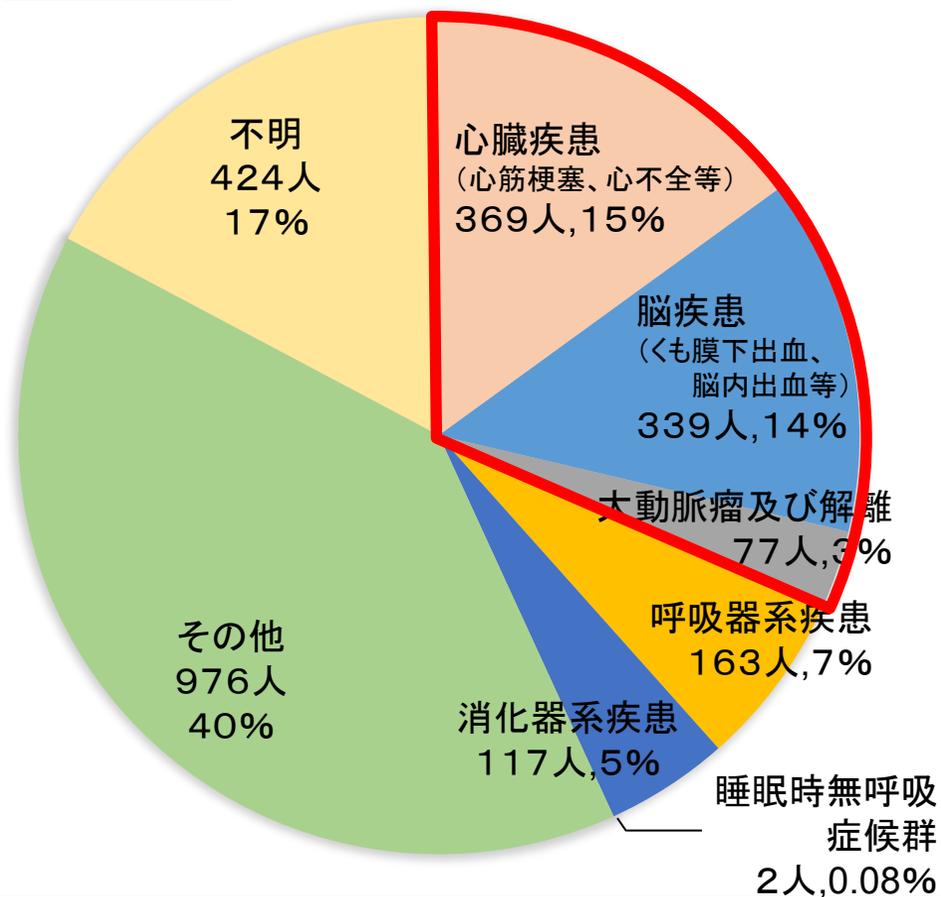


- **衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)**
- **衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)**
- **衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)**

○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。

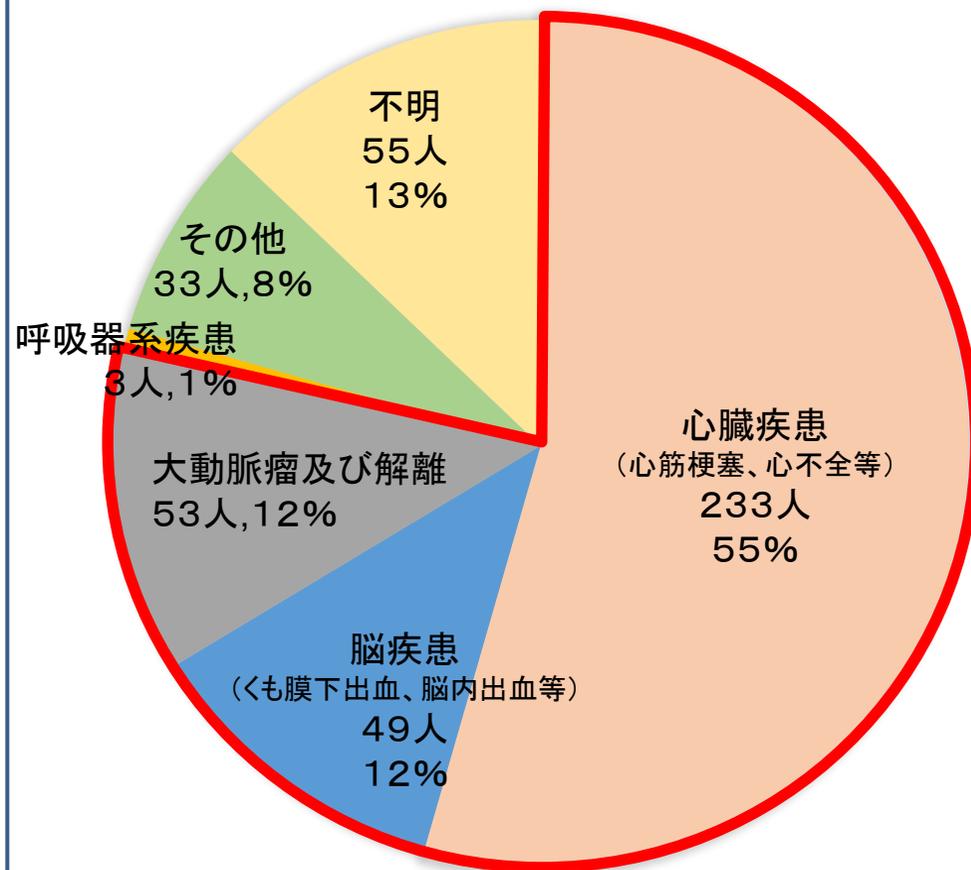
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

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



従来からの法令上の義務

- 「乗務員等の**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等の運行の業務禁止**」
⇒ 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**」
⇒ 業務前点呼により、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）

各マニュアルの周知状況やスクリーニング検査の受診状況につき各モードごとに調査実施



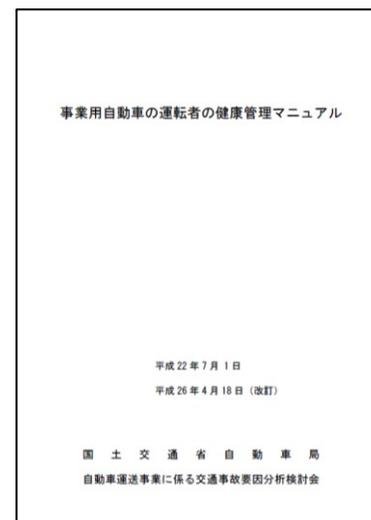
スクリーニングモデル事業の実施

- 『**自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業**』の実施（平成30年度～令和4年度）
- 『**眼科検診普及に向けたモデル事業**』の実施（令和3年度～）

1. 運転者の健康状態の把握

- ① **定期健康診断**による疾病の把握（義務）
- ② **一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状等**による疾病の把握（義務）
- ③ **脳疾患・心臓疾患や睡眠時無呼吸症候群等**の主要疾病に関するスクリーニング検査（推奨）

※ ①～③において異常所見等がある場合には、医師の診断や面接指導、必要に応じて所見に応じた検査を受診させ、医師の意見を聴取（義務）



事業用自動車の運転者の
健康管理マニュアル

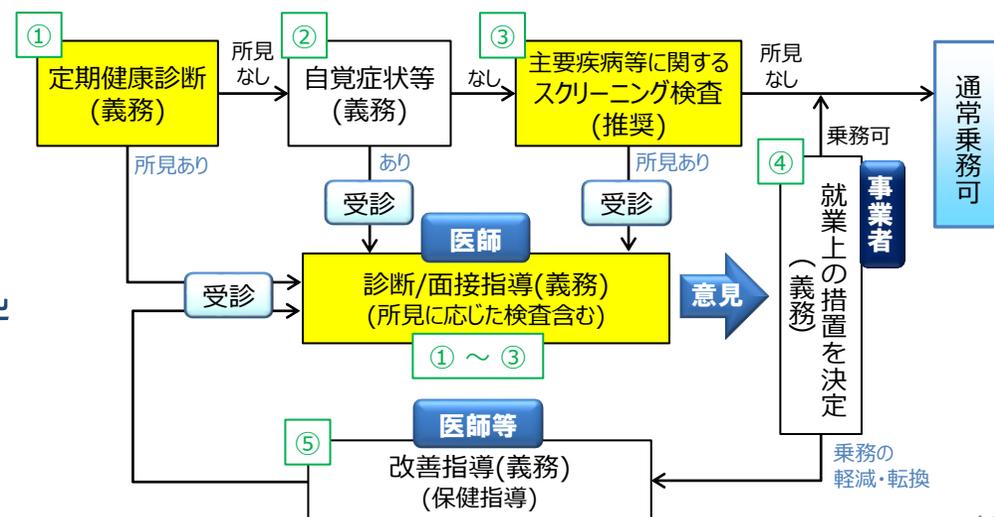
平成22年7月策定
平成26年4月改訂

2. 就業上の措置の決定

- ④ **医師の意見を踏まえ就業上の措置の決定**（義務）
- ⑤ **医師等による改善指導**（義務）

3. 判断目安に基づく乗務前・中の判断・対処（義務）

就業上における判断と対処の流れ



- 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

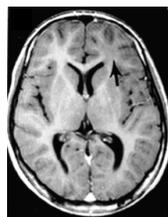


脳健診

- ◆ 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



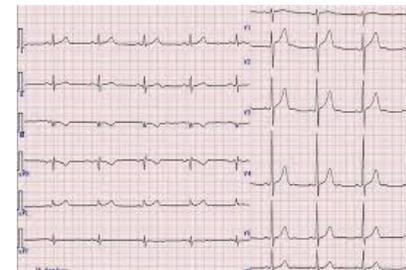
パルスオキシメトリ検査



フローセンサ検査

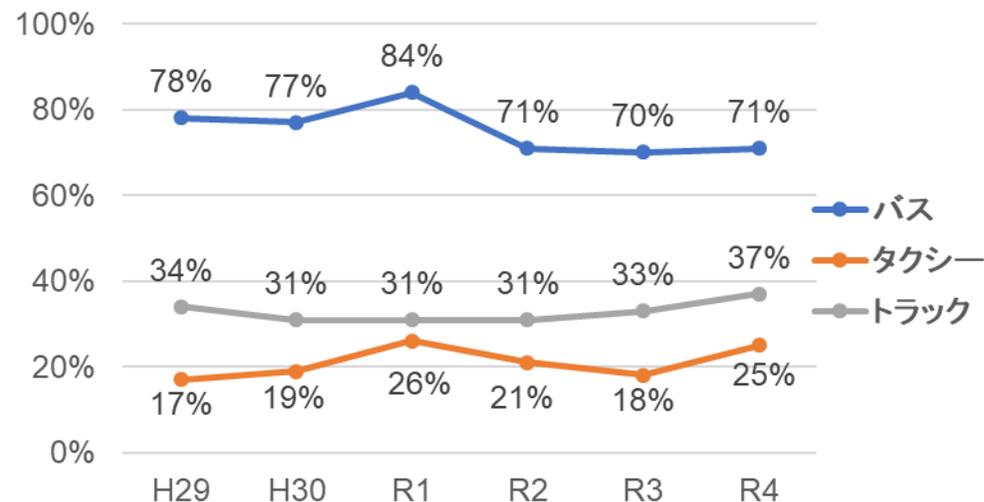
心臓疾患に関する検査

- ◆ 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



●スクリーニング検査を受診させている

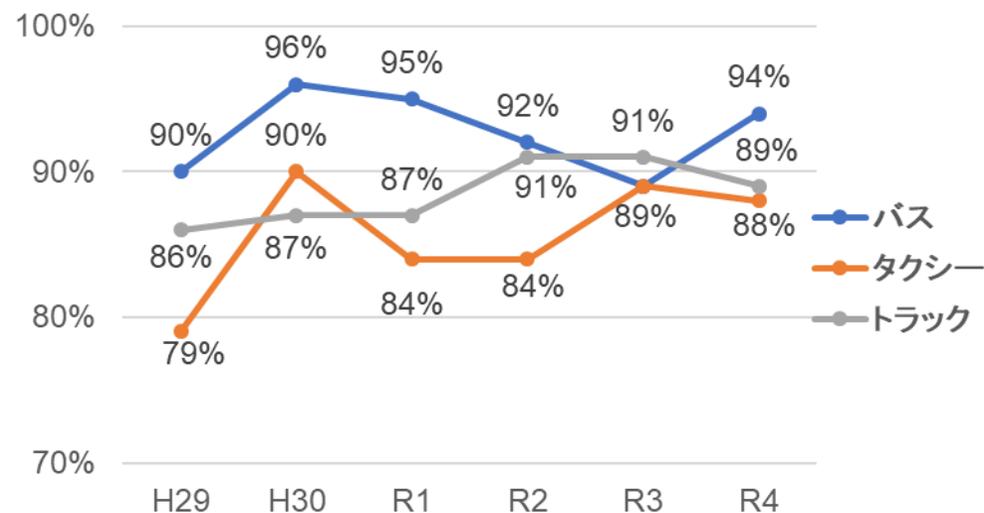
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
バス	78%	77%	84%	71%	70%	71%
タクシー	17%	19%	26%	21%	18%	25%
トラック	34%	31%	31%	31%	33%	37%



(スクリーニング検査を受診させていない場合)

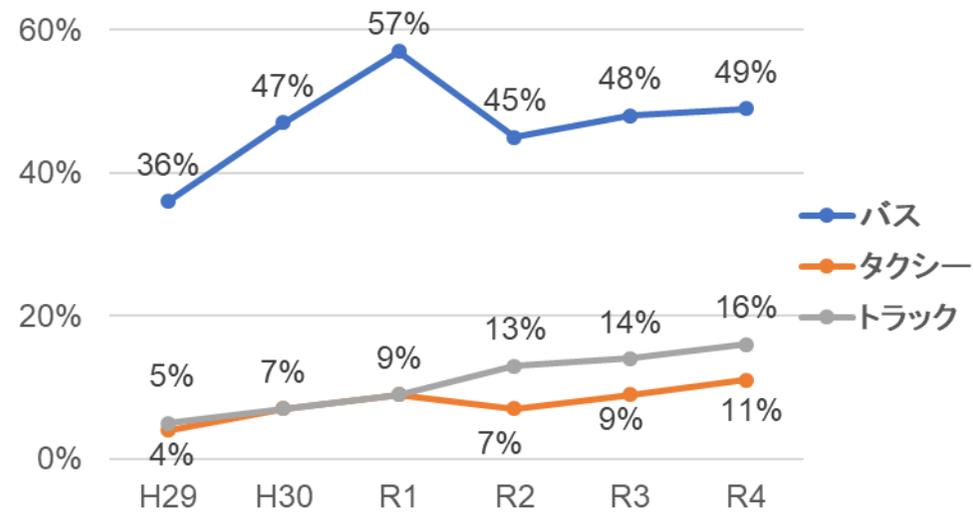
●スクリーニング検査の必要性を感じている

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
バス	90%	96%	95%	92%	89%	94%
タクシー	79%	90%	84%	84%	89%	88%
トラック	86%	87%	87%	91%	91%	89%



●スクリーニング検査を受診させている

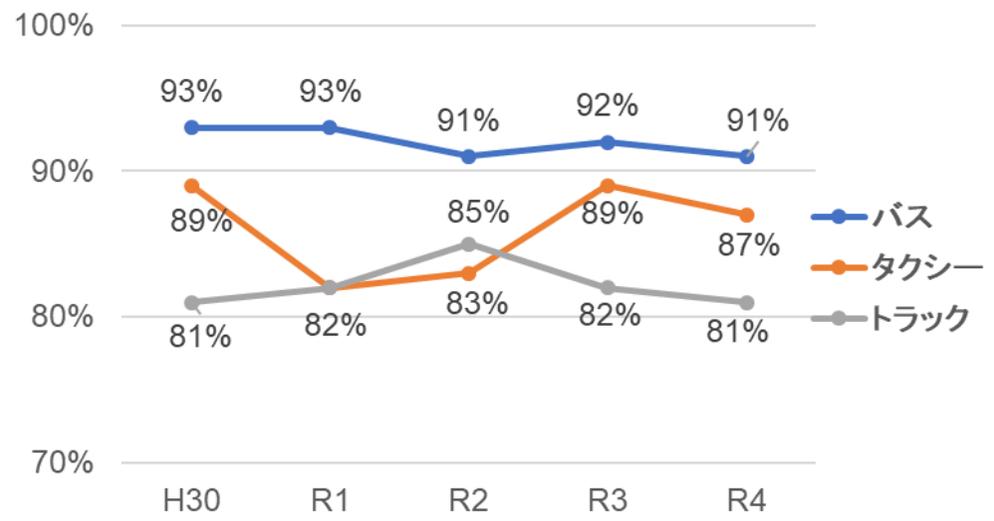
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
バス	36%	47%	57%	45%	48%	49%
タクシー	4%	7%	9%	7%	9%	11%
トラック	5%	7%	9%	13%	14%	16%



(スクリーニング検査を受診させていない場合)

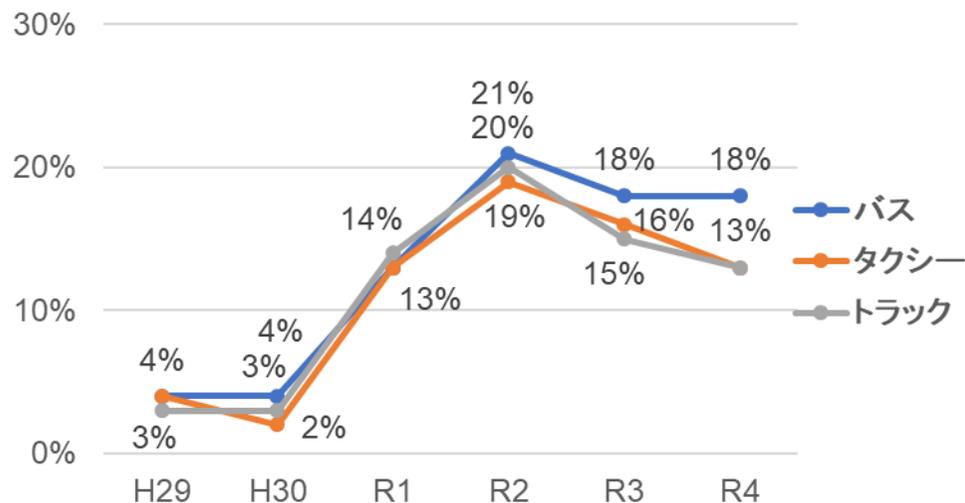
●スクリーニング検査の必要性を感じている

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
バス	88%	93%	93%	91%	92%	91%
タクシー	81%	89%	82%	83%	89%	87%
トラック	81%	81%	82%	85%	82%	81%



●スクリーニング検査を受診させている

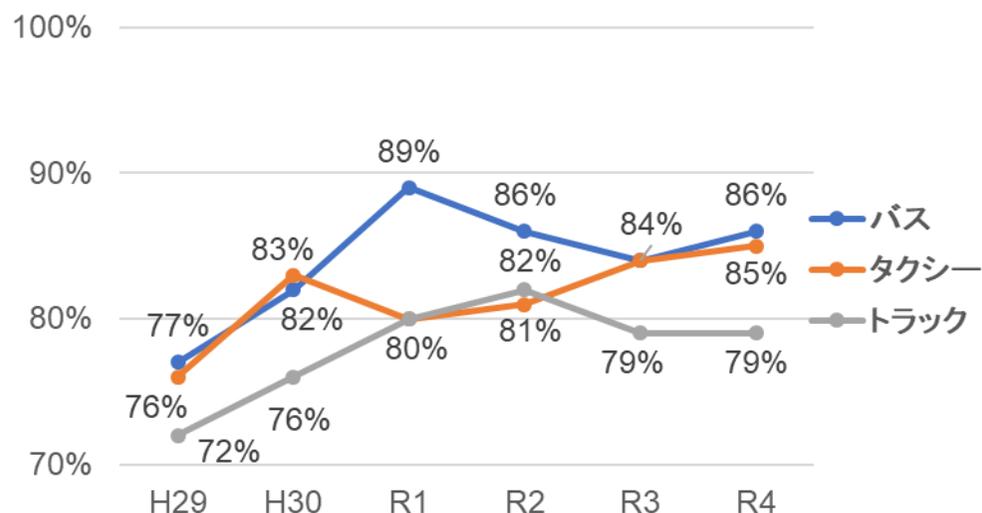
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
バス	4%	4%	13%	21%	18%	18%
タクシー	4%	2%	13%	19%	16%	13%
トラック	3%	3%	14%	20%	15%	13%



(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

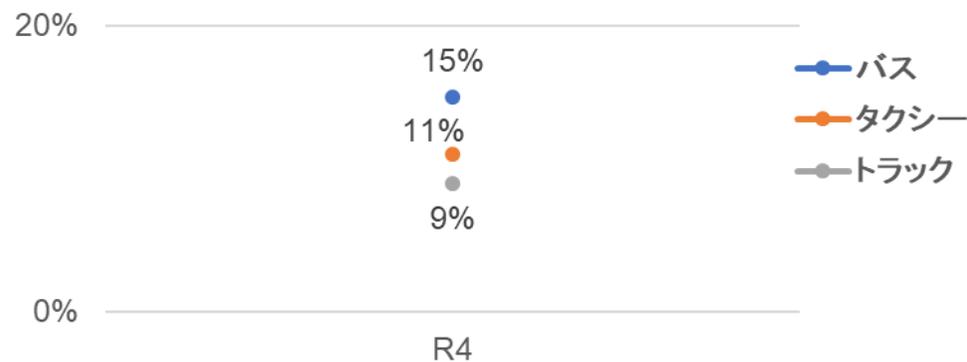
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
バス	77%	82%	89%	86%	84%	86%
タクシー	76%	83%	80%	81%	84%	85%
トラック	72%	76%	80%	82%	79%	79%



●スクリーニング検査を受診させている

※令和4年度より設問を追加

	R4年度
バス	15%
タクシー	11%
トラック	9%

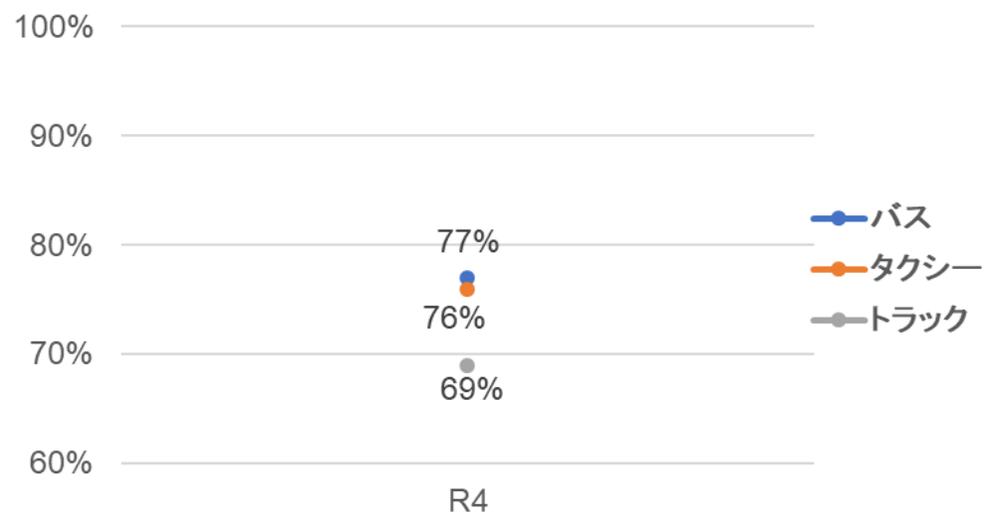


(スクリーニング検査を受診させていない場合)

●スクリーニング検査の必要性を感じている

※令和4年度より設問を追加

	R4年度
バス	77%
タクシー	76%
トラック	69%



種類	バス	タクシー	トラック
SAS スクリーニング検査	1. スクリーニング検査費用が高額 2. 精密検査費用が高額 3. 人員配置上、受診させる 余裕がない		1. 人員配置上、受診させる余裕がない 2. スクリーニング検査費用が高額 3. SAS起因事故が過去にない
脳血管疾患 スクリーニング検査			1. 人員配置上、受診させる余裕がない 2. スクリーニング検査費用が高額 3. 精密検査費用が高額
心疾患 スクリーニング検査	1. スクリーニング検査費用が高額 2. 精密検査費用が高額 3. 導入予定だが、まだ受診に 至っていない	1. スクリーニング検査費用が高額 2. 精密検査費用が高額 3. 人員配置上、受診させる 余裕がない	1. 人員配置上、受診させる余裕がない 2. 精密検査費用が高額 3. スクリーニング検査費用が高額
視野障害 スクリーニング検査	1. 導入予定だが、まだ受診に 至っていない 2. スクリーニング検査費用が高額 3. 精密検査費用が高額		

<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

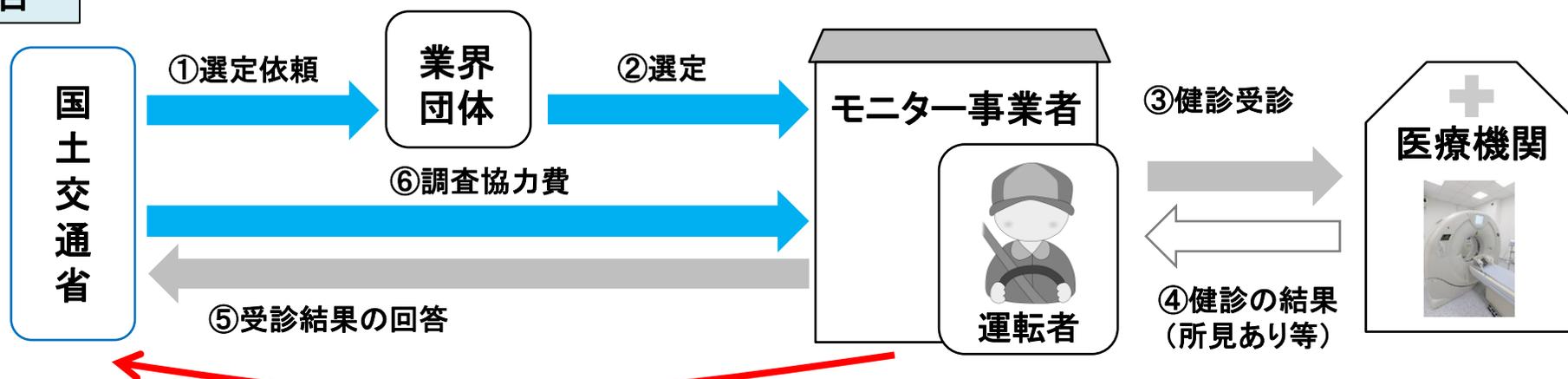
11 運転者の健康状態に起因する事故

(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。

- 健康起因事故防止のため、疾患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。
- モニター事業者の運転者がスクリーニング検査を受診
(脳健診:合計9,761人健診済み 視野障害検診:合計3,000人検診予定)
- 健診の受診結果やその後の発症や治療の有無、勤務制限状況などについて調査(3年間)を実施。

1年目



2・3年目

【追跡調査】

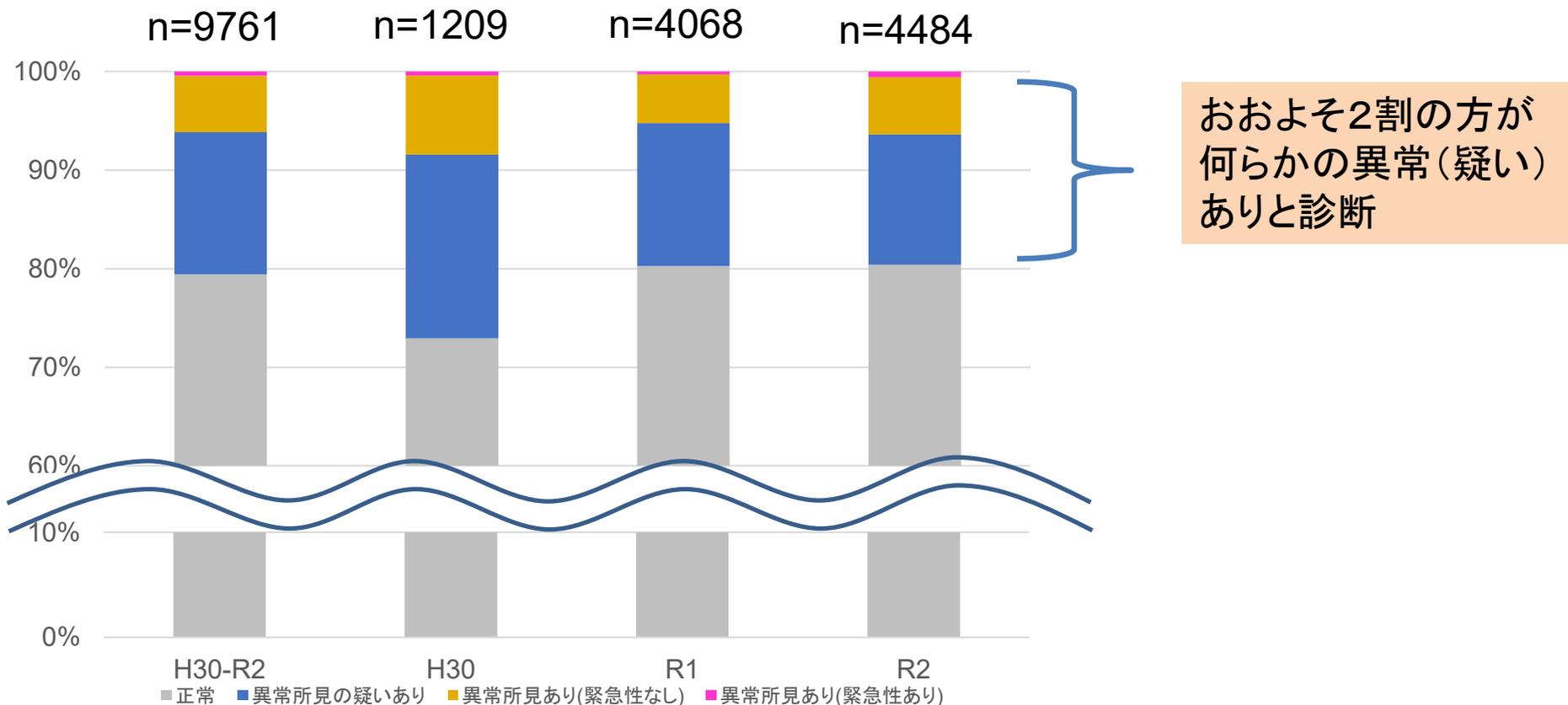
事業者から国交省に対し、(1)健診受診運転者(所見あり)に係るその後の疾患の発症や治療の有無、(2)当該運転者の勤務制限状況、(3)各事業者の取組意識の変化、を回答。

脳健診受診
運転者合計
9,761人

年度	H30	R1	R2	R3	R4
平成30年度 受診 1,209人	● 脳健診受診	◆ 追跡調査 (1年目)	◆ 追跡調査 (2年目)		
令和元年度 受診 4,068人		● 脳健診受診	◆ 追跡調査 (1年目)	◆ 3. 追跡調査 (2年目)	
令和2年度 受診 4,484人			● 1. 脳健診 受診	◆ 2. 追跡調査 (1年目)	◆ 追跡調査 (2年目)

令和4年度で5年間の調査が終了し、総括を実施

- (1) 全受診者のうち「**異常所見あり(緊急性あり)**」と診断された運転者は、計44名(0.5%)
- (2) 全受診者のうち「**異常所見あり(緊急性なし)**」と診断された運転者は、計557名(5.7%)
- (3) 全受診者のうち「**異常所見の疑いあり**」と診断された運転者は、計1,408名(14.4%)
- (4) 全受診者のうち「**正常**」と診断された運転者は、計7,752名(79.4%)

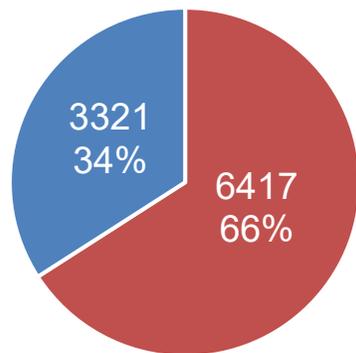


【脳】スクリーニング検査受診者の追跡調査結果

【マニュアルに定義されている危険因子との関係(一部抜粋)】

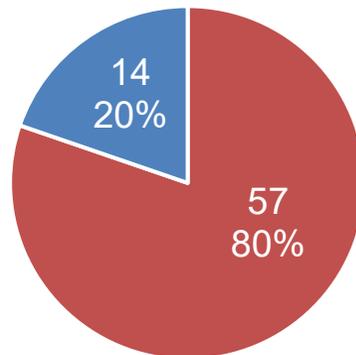
【中高齢者 ※50歳以上】

受診者全体



■ 50歳以上 ■ 50歳未満

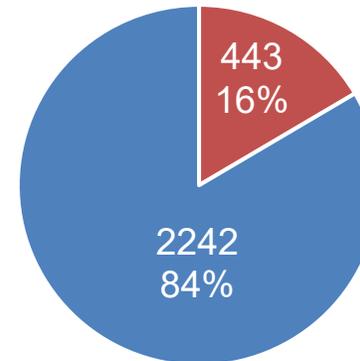
異常所見あり(緊急性あり)



■ 50歳以上 ■ 50歳未満

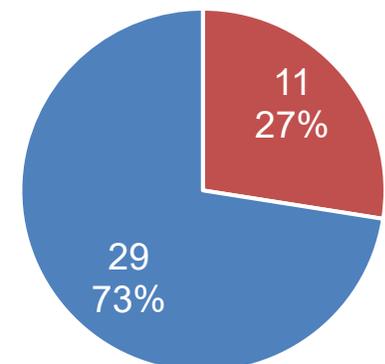
【脳血管疾患の家族歴】

受診者全体



■ あり ■ なし

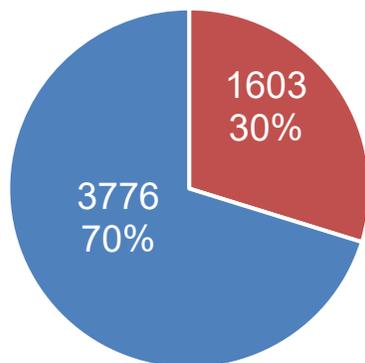
異常所見あり(緊急性あり)



■ あり ■ なし

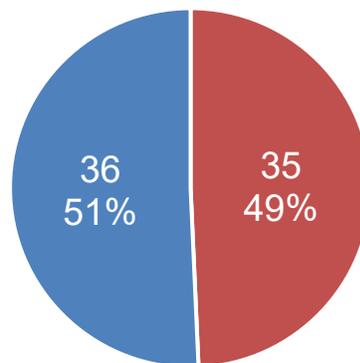
【高血圧】

受診者全体



■ 該当 ■ 非該当

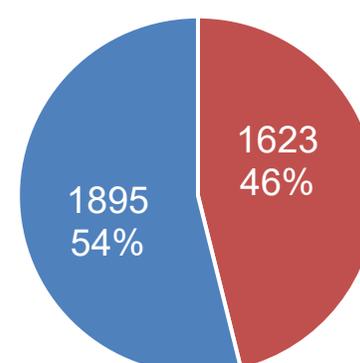
異常所見あり(緊急性あり)



■ 該当 ■ 非該当

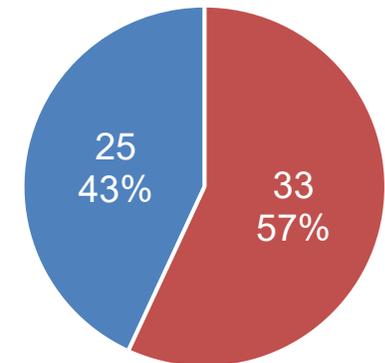
【既往症】

受診者全体



■ あり ■ なし

異常所見あり(緊急性あり)



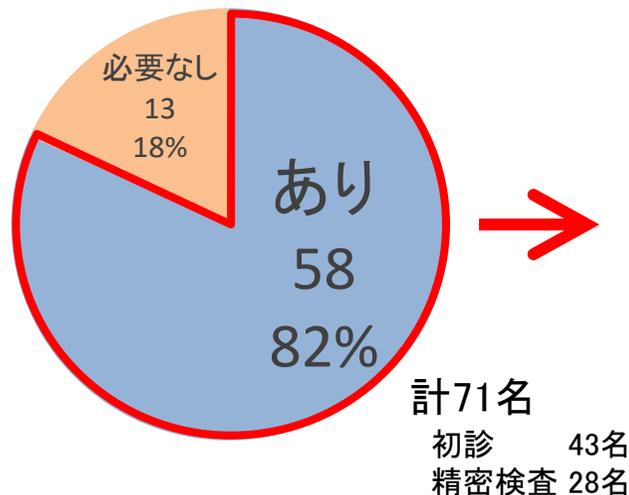
■ あり ■ なし

【事業者の対応】

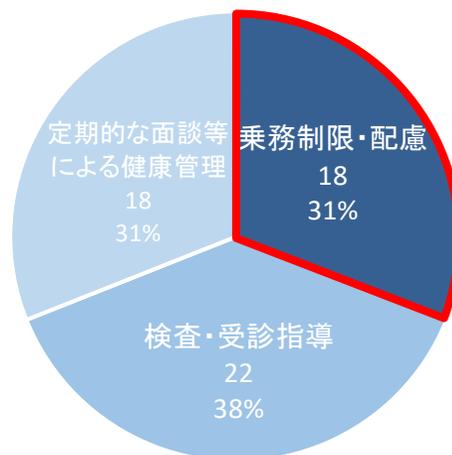
初診または精密検査にて「異常所見あり(緊急性あり)」と診断された運転者
 計71名 (平成30年度7名、令和元年度27名、令和2年度37名)

- 「異常所見あり(緊急性あり)」と診断された運転者に対して、受診からおよそ半年までの間に乗務に対する対応をしたと回答した事業者は全体の82%
- 「異常所見あり(緊急性あり)」と診断された運転者に対する事業者の対応として『乗務制限・配慮』を行った後に、勤務制限をした運転者が通常勤務に復帰した割合は55%

運転者の乗務に対する事業者の対応有無

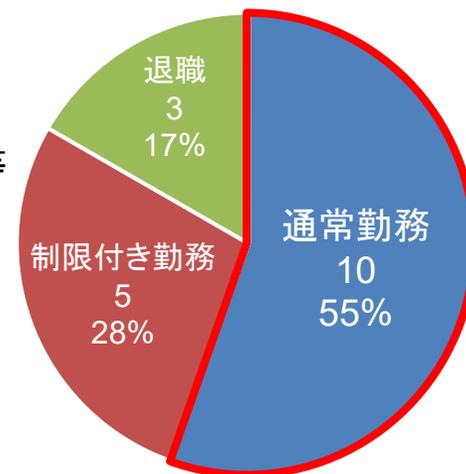


事業者の対応内容



手術・通院等

乗務制限・配慮者の調査2年目の状況



【事業者の対応】

(1)-① 事業者にて「乗務制限・配慮」をしたケース（抜粋）

	年度	業態	性別	年齢	追跡調査(1年目)		追跡調査(2年目)		現在の状況
					治療状況	事業者の対応	治療状況	事業者の対応	
1	H 30	バス	男	60代	手術	[乗務制限・配慮] 所定外労働の制限 ⇒乗務禁止 ⇒復職	定期的に通院	[乗務制限・配慮] 復職後に所定外労働の制限 ⇒非常勤運転者に変更(健康面関係なし) 週1回血圧測定し、基準値を超えた場合は乗務制限	[通常乗務] 但し血圧基準値を超えた際は乗務制限 定期的に通院
2	H 30	トラック	男	40代	カテーテル手術によるコイル塞栓術、6ヶ月ごとの経過観察	[乗務制限・配慮] 約2週間の入院と自宅療養の後、本人及び医師からの就業について意見確認し、復帰	6ヶ月ごとの経過観察	[乗務制限・配慮] 通常乗務ではあるが、過重労働にならないよう配慮	[通常乗務] 6ヶ月ごと経過観察
3	R1	バス	女	50代	腫瘍の摘出手術⇒療養中	[乗務制限・配慮] 自宅療養としているが、本人から復帰の意思表示があれば主治医及び産業医の意見を踏まえ対応決定	療養後は事務員として復帰	[乗務制限・配慮] 事務員復帰後1か月は様子見し、その後、通常乗務へ復帰している	[通常乗務] 配置転換後に通常乗務復帰
4	R1	バス	女	40代	手術	[乗務制限・配慮] 手術にあたっての休暇調整、復帰に向けた研修実施	-	[乗務制限・配慮] 手術後は、休暇調整や研修を経て復帰。復帰後は、点呼時に健康状況の確認をしている。	[通常乗務]
5	R1	バス	男	50代	カテーテル手術⇒定期的に通院	[乗務制限・配慮] 所属長でもあるため、現在は乗務禁止としている 定期的に受診させ、結果を報告させる	引き続き経過観察	[特になし] 特別な対応なし	[通常勤務]

【脳健診普及に向けたモデル事業の実施によって確認できた事項】

- 疾病の早期発見、早期治療ができた事例を多数確認することができたこと
- 運転寿命の延伸につながっている事例を確認できたことにより、運送業界における人手不足の解消や人材活用につながること
- スクリーニング検査後に事業者が取り組む方策に関して、具体的な好事例が確認できたこと

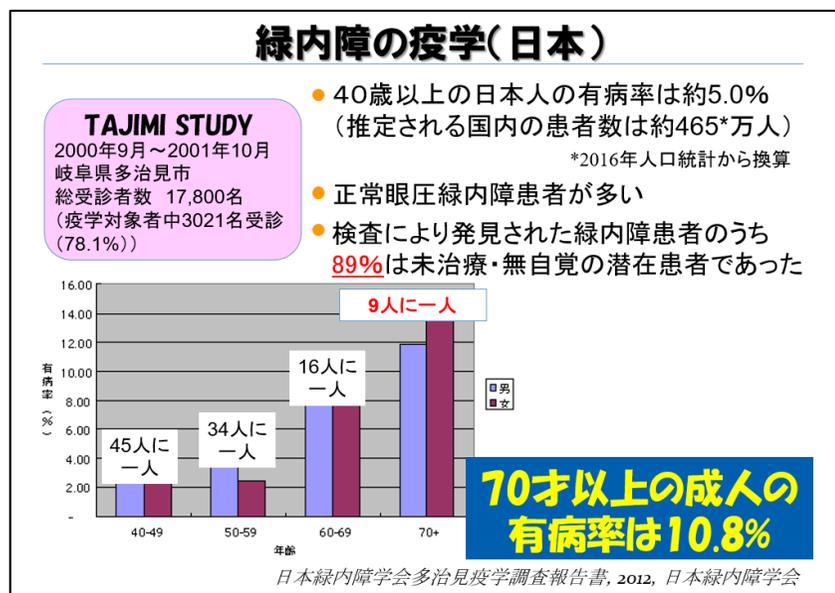


今後の実施事項

- 『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』へモデル事業の実施により確認できたことなどを記載し、スクリーニング検査の普及促進に向けて、本事業の結果とマニュアルの更なる周知を図ることとする。

【視野障害】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を運転中、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。「正面を見て運転た、衝撃があったので、車を停めて後方を見たら、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渡ってきた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。

目の難病認め二審も無罪 大阪高裁、交通死亡事故で運転者の男性に判決
2014.3.26 11:19

奈良市で平成23年、歩行者の男性(69)を車ではねて死亡させたとして、自動車運転過失致死罪に問われた男性被告(45)の控訴審判決公判が26日、大阪高裁で開かれた。東山正明裁判長は「目の難病で視野が欠け、被害者を見つづけるのは困難だった」と述べ、無罪(求刑禁錮1年8月)とした1審奈良地裁判決を支持、検察側の控訴を棄却した。

検察側は「前方の安全に注意する義務を怠った」と主張していた。東山裁判長は判決理由で、男性が視野の欠ける「網膜色素変性症」だったと指摘。「衝突直前に、視野の中で感度が低い部分に被害者が入り、発見できなかった可能性がある」と述べた。

専門医眼科の検査を
10歳以上のドライバー
西府い差込の場合に氏蔵

視野障害、二審も過失認定
旭川の死亡事故 控訴棄却
旭川市で発生した死亡事故で、控訴審判決が26日、大阪高裁で開かれた。東山正明裁判長は「目の難病で視野が欠け、被害者を見つづけるのは困難だった」と述べ、無罪(求刑禁錮1年8月)とした1審奈良地裁判決を支持、検察側の控訴を棄却した。

【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

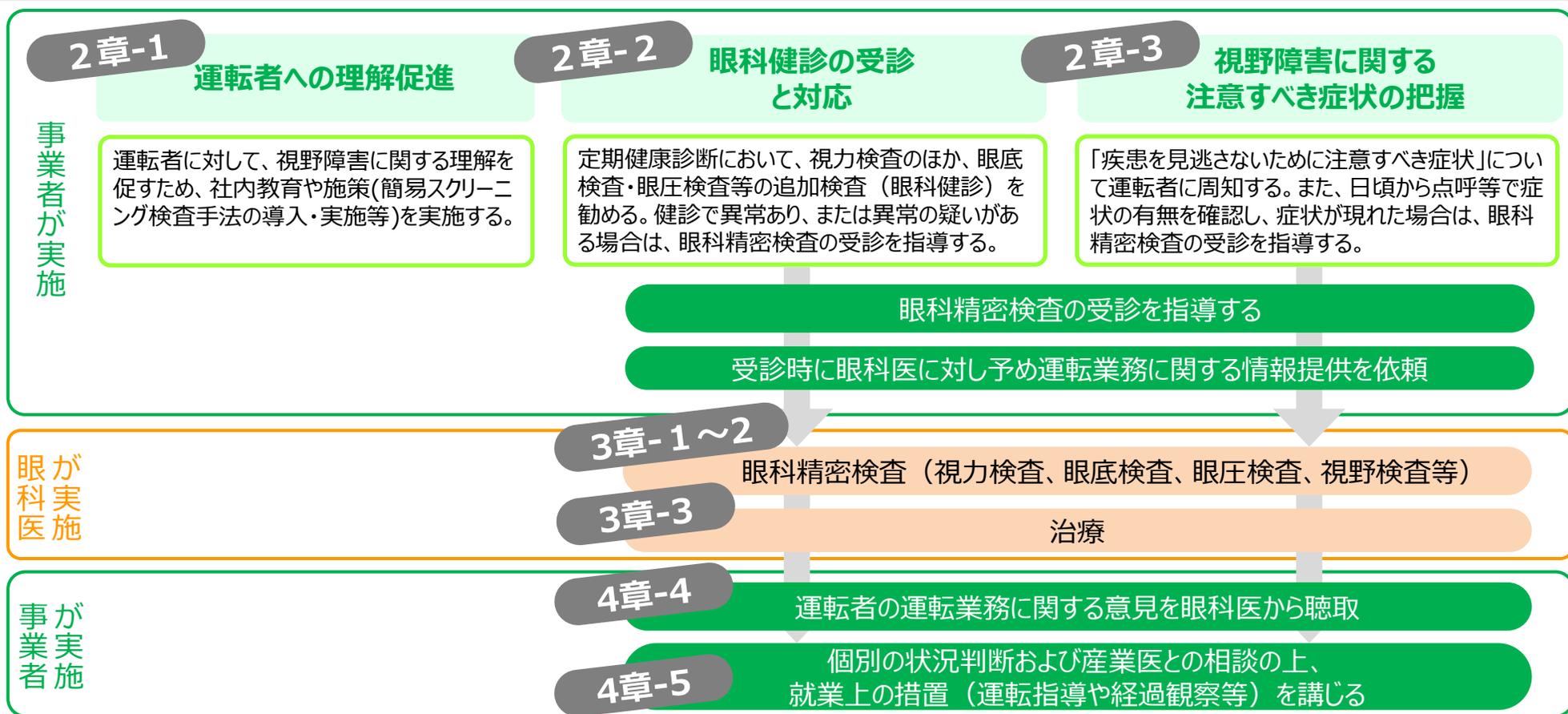
知識

1章

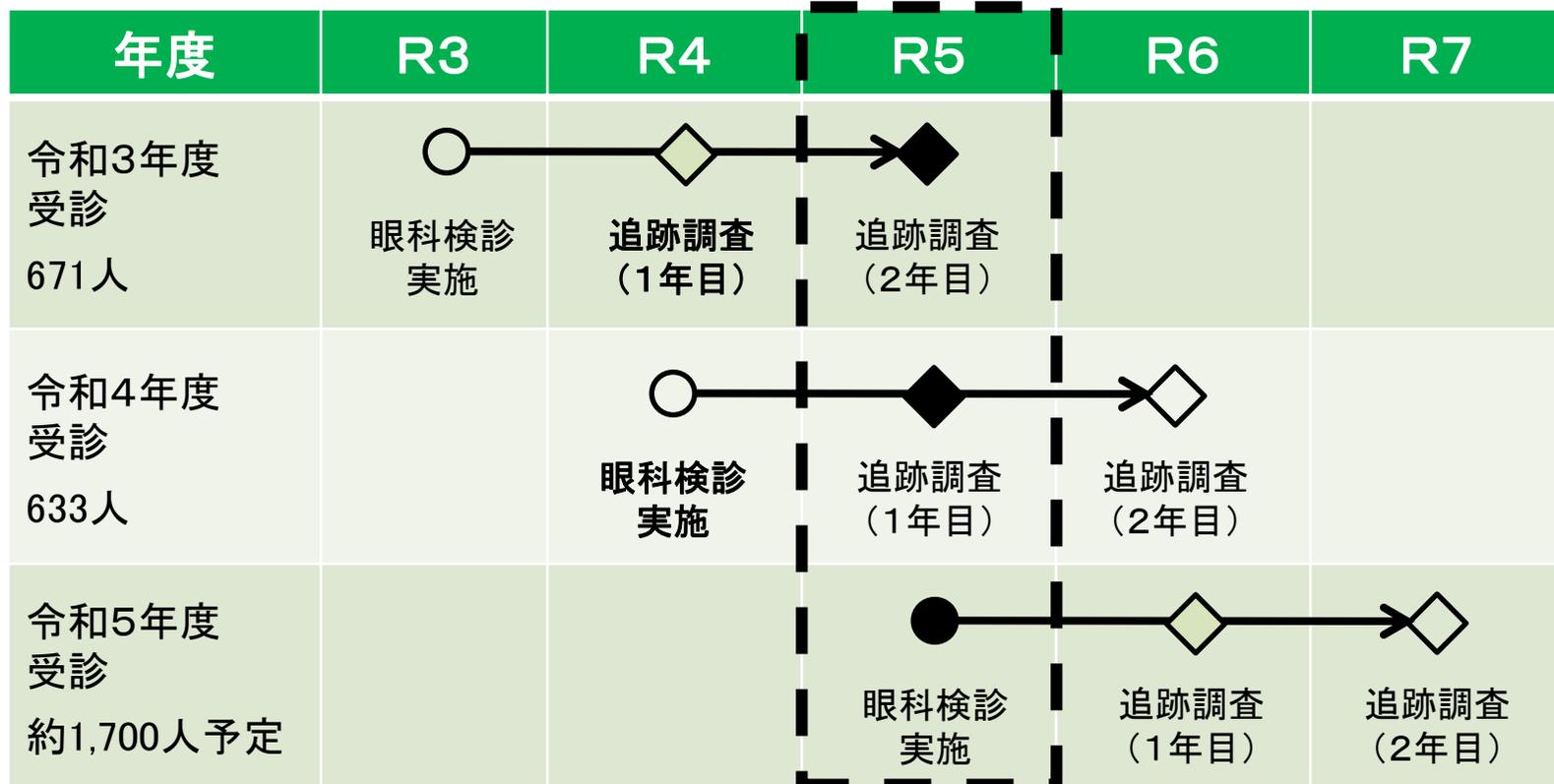
- ★視野が狭くなったり一部欠けたりする視野障害を自覚せずに運転を続けることで重大事故を起こす可能性がある。
- ★視野障害の早期発見と治療の継続により、運転者の運転寿命を延伸できる。

実践

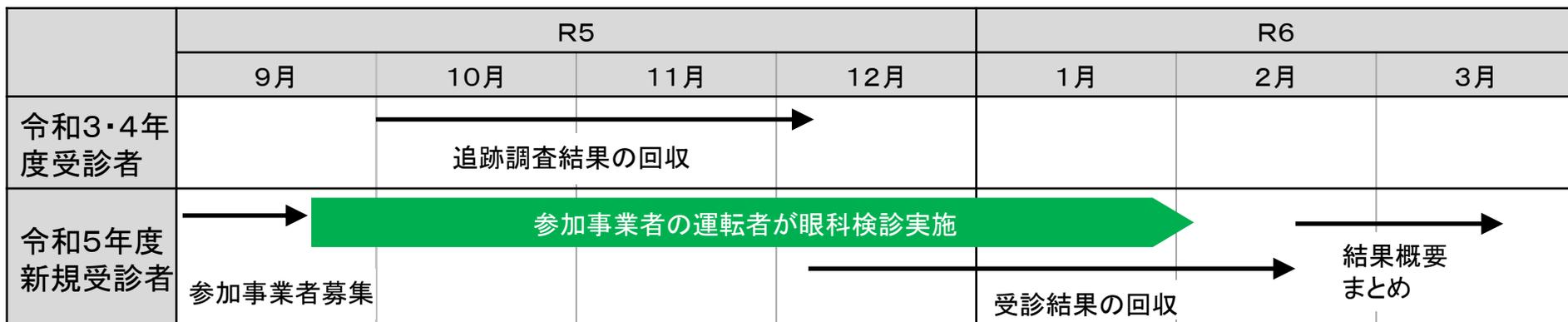
視野障害の早期発見と運転寿命を延伸するための実施事項



眼科検診実施
運転者合計
約3,000人



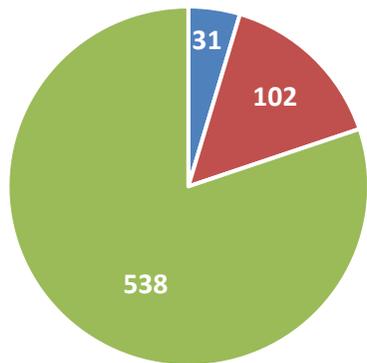
令和5年度スケジュール



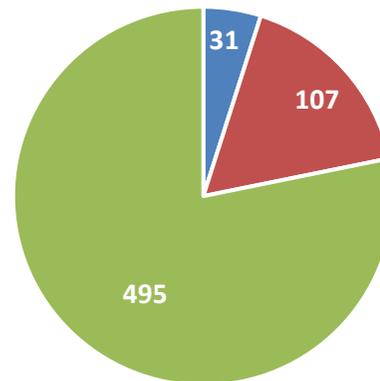
【視野障害】令和3年度・令和4年度のモデル事業結果

【異常所見の有無】

令和3年度



令和4年度

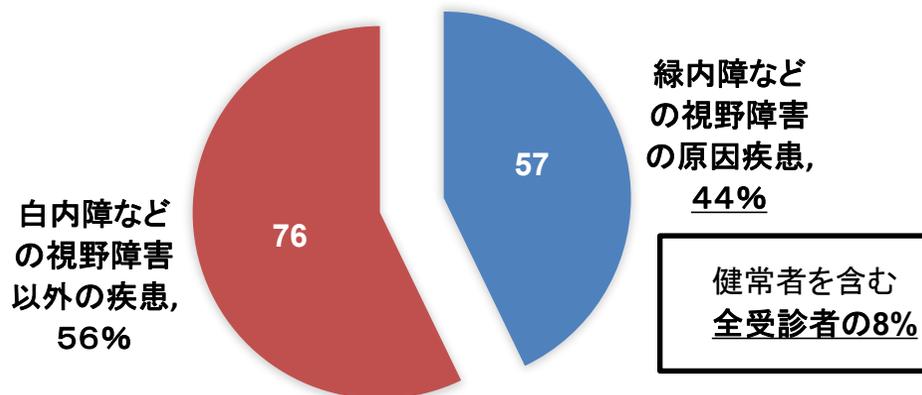


令和3年度・令和4年度の
有所見率はともに20%程度

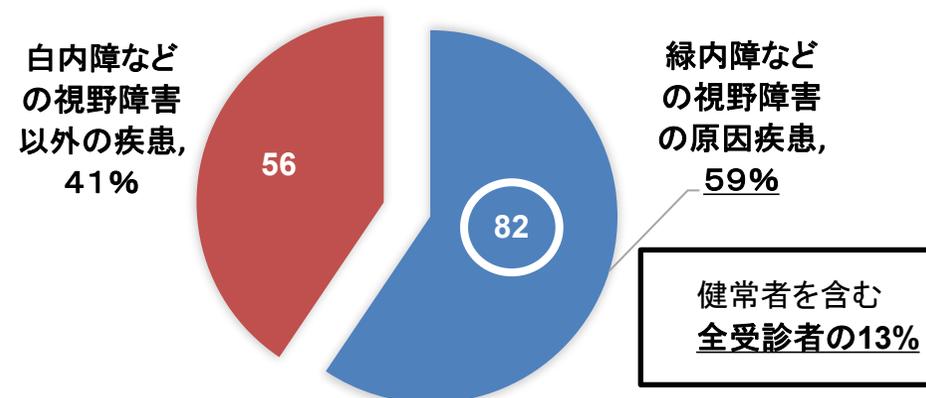
■ 異常所見あり ■ 異常所見の疑いあり ■ 異常なし

【視野障害の原因になり得る疾患(疑い含む)】

令和3年度



令和4年度



【検診の中で見つかった症例】

（視野障害の原因疾患）

全検診者のうち、視野障害の原因疾患（疑い含む）と判断された運転者は計**82名**（13%）

症例	人数	30代	40代	50代	60代	70代以上
緑内障	5名	0名	0名	1名	2名	2名
緑内障疑い	52名	3名	8名	19名	10名	12名
網膜疾患	25名	0名	1名	5名	10名	9名

※一部は精密検査を実施している場合もあり

（視野障害以外の疾患）

- ・白内障

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. 健康起因事故防止について
- 4. その他**

- 国土交通省で収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものを情報提供することで、事故防止の取組への活用を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始し、**毎週金曜日に定期配信**。(令和5年10月13日に第729号を配信)
- **購読者数は**運送事業者や運行管理者等をはじめとして**2万人を突破**。

メールマガジンの登録方法

メールマガジン「事業用自動車安全通信」は、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として毎週金曜日に配信しています。国土交通省HPから配信登録をお願いします。

- ① 国土交通省HPから「自動車」を選択します。



- ② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



- ③ 「自動車総合安全情報はこちら」を選択します。

◆自動車総合安全情報はこちら

- ④ 「事業用自動車安全通信」を選択し、配信登録をお願いします。

メールマガジン「事業用自動車安全通信」

※ 携帯電話、スマートフォンからの登録はこちら



◆◆◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」第729号(R5.10.13)◆◆◆

=はじめに=

このメールマガジンは、国土交通省において収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものについて、皆様に情報提供することにより、その内容を他山の石として各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として配信しています。また、自動車運送事業等における安全・安心確保に関する最近の情報等についてもトピックとして提供していますので、ご活用ください。

=目次=

1.重大事故等情報

- (1) 中型トラックが関係する衝突事故

2.トピック

- (1) 貸切バスの安全性向上に向けた対策のための制度改正を行いました。(※新着情報)
(2) 冬用タイヤ交換時には確実な作業の実施をお願いします！(配信日：R5.10.6)
(3) 事業用自動車事故調査報告書を公表しました。(配信日：R5.9.29)
(4) 事故防止対策支援推進事業に係る補助金の申請を受付中
～バス、タクシー、トラック運送事業者等の交通事故防止のための先進的な取組等を支援～
(配信日：R5.8.18)

ご清聴ありがとうございました。