

## 自動車運送事業者に対するヒアリング結果

1. ヒアリング実施年月日：平成20年12月8日～19日

2. ヒアリング実施者：安全政策課長他

3. ヒアリング実施事業者  
(バス3社、タクシー2社、トラック2社)

○バス

東武バスウエスト株式会社

東洋バス株式会社

株式会社新日本観光自動車

○タクシー

帝都自動車交通株式会社

政和自動車株式会社

○トラック

佐川急便株式会社

天野運送株式会社

# 1. 安全マネジメントに関する主な意見

バス

- 安全マネジメント評価は、事業者にとっては非常にプレッシャーを感じるものであり、第三者の目が入るということは非常に重要である。運輸局の評価に備え、書類、体制等のチェック、見直しを懸命に行うこととなる。
- 安全マネジメントの取り組みが優良な事業者に関しては、社名公表したり、事業計画変更に係る服喪期間の軽減等のインセンティブを与えてもらいたい。
- 他社の具体的な取組について、もっと情報がほしい。
- 安全管理規程については、バス協会の雛型を参考に作成した。
- 規模が大きい事業者では、内部監査を行わなくとも、月1回の事故防止委員会の開催で十分ではないか。
- 中小規模事業者にとっては、安全マネジメントに必要な書類の作成等は手間がかかり大変な負担となる。(安全担当者が他の業務も兼務しているため)
- ある程度の規模がないと、現在のやり方で安全マネジメントを実施するのは難しいのでは。
- 規模が小さな会社では、日常、運転者と顔を合わせて安全の呼びかけを行っているので、その方が効果的である。ヒヤリハット情報等、安全の呼びかけを行っている。
- 大規模事業者と中小規模事業者では、組織体制にも差があることを考慮して頂きたい。

タクシー

- 安全マネジメントの取り組みについて、中小規模の事業者は、日常の管理が精一杯で余力もなく難しいと思う。ある程度の規模が必要ではないかと思う。
- 安全マネジメントもマンネリ化してきているのではないか。
- 行政としても大手、準大手事業者を優先しているため、中小事業者においては刺激がない気がする。
- 安全マネジメント評価は、大手事業者だけでなく、中小事業者も取り入れてはどうか。(インセンティブも必要)
- 中小事業者は、安全マネジメントのノウハウ(資料作り等)がない。どのようなことをすればよいのかわかるような資料があれば、便利であり、PDCAサイクルの構築も進むのではないか。
- 協会においても事業者に対し安全マネジメント制度を指導し、刺激を与えて行かなければならないのではないかと考える。
- 協会で「雛型」を作成し、事業者に周知できればと思っている。
- 協会が実施した中小事業者に対するアンケートの結果では、「安全マネジメントについてよくわからない。」という回答が多かった。
- NASVAにおいて行われている安全マネジメントコンサルティングは、有効である。

トラック

- 安全マネジメントの経営トップから運転者まで安全意識を浸透させるとの考え方・内容はすばらしいと考えるが、特に、中小に対しては、その趣旨を理解させるには厳しいものがあると考え。
- 安全マネジメントは企業全体で安全を最優先するものと考え、トラック業界は事故が起きると個人の責任を追及する傾向が強く、導入が厳しいものと考え。また、事業者数も6万社と多く如何にして浸透させるかが課題。
- 現時点では、施行直後なので具体的目標や項目の設定が比較的容易であり問題ないが、今後形骸化することが考えられる。
- 安全マネジメントは、各社が自主的に行うものであるが、例えば東京都では保有車両数20両以下の事業所が72%を占める中小企業であり、継続は非常に困難。よって、行政処分の軽減やGマーク取得の軽減等のインセンティブを付与することが必要。
- 下請には、乗務時間に係る基準(国土交通省告示)遵守で発注しているが、当社の発注した前と後の他の運行までは把握が困難であり、結果的に過労となることも発生している。しかしながら、この部分に介入するには限界があると感じている。
- 下請法との関係で、下請事業者に対する指導には限界がある。着荷時刻の指定はできるが、下請事業者の人の出勤時間を指示したら越権行為と言われたことがある。

## 2. 運行管理制度に関する主な意見

バス

- 運行管理者の水準は、大手事業者と中小事業者とで差がある。
- 補助者の業務は点呼業務が主である。交番表の原案作り等も行うが、運行管理者の責任(決裁)の基に実施している。
- 乗合バス事業者でIT点呼が可能となれば、深夜運行を増便できる等のメリットが考えられる。また、無人車庫における電話点呼については疑問を感じており、IT点呼を導入するべきと考える。しかしながら、対面点呼に勝るものはないと考えており、IT点呼は積極的に推奨すべきものではないのではないか。
- アルコールチェッカーの法令による義務付けは、大賛成である。
- 事故発生時の事業運営への影響は甚大であるため、アルコールチェッカーを使用するなど危機感をもって安全対策を講じている。
- アルコールチェッカーを導入し、アルコール反応があった場合は乗務させていない。また、個々の運転者の飲酒習慣を把握できており、日常的指導教育に活用している。
- 出庫のときアルコールチェッカーを使用しているが、出先ではやっていない。
- ドライブレコーダは、費用面での負担、分析の難しさから、今のところ導入していない。
- アルコールインターロックの導入も進めるべき。
- デジタコを燃費向上のため使用している。

タクシー

- 安全、事故削減は、保険料割引に反映されるなど、経営的に重要な戦略となる。
- 運行管理者に対する講習を積極的に行って頂きたい。事故事例を基に、事故原因を含めた事故の詳細について、説明願いたい。現在の講習は、進化していると思うが、より実務的な内容にして頂きたい。講習の内容については、法令知識よりはむしろ、監査・行政処分の動向に関心がある。
- 運行管理に関する制度は複雑なので、早見表のようなものがあればありがたい。
- 補助者は、社内で定めた点呼執行要領に基づき、点呼業務を行っている。点呼の際に問題があれば、運行管理者に連絡している。
- リスク管理、事故防止という観点から、ドライブレコーダーを全車に装着している。
- ドライブレコーダーをH16年度から全車導入し事故が減ったが、リバウンドしたので、現在、少しでも事故が減るように改善に取り組んでいるところ。
- ドライブレコーダーを装着しているが、教育に役立てることが難しい。(人が少なく、チェックをする時間がない。)
- 運転者指導等に関するドライブレコーダーの活用方法の普及が必要ではないか。
- 飲酒運転による事故等が発生していることから、全事業者にアルコールチェッカーの導入が必要だと思う。
- デジタル式タコグラフ(GPS-AVM)を全車に装着しており、これにより配車効率が上ががり、空車時間が少なくなった。また、速度超過、急加速や急発進についても把握でき、運転者指導にも活用している。

トラック

- 運行管理者は人によってに力量の差が大きい。また、社内処分を厳しくしすぎると事故を隠すことになる。
- 運行管理者と補助者の比率は、ほぼ同数で、補助者の実務は点呼業務。異常時における上司への連絡・報告体制は整備している。
- 以前はドライバーより安全推進担当者の給与が低かったが、最近、見直しを行った。店長にも安全に特化した職務経験を求めており、安全担当者の地位の確立に努めている。
- 運行管理者の国家資格付与により、管理業務は向上したと思われるが、安全マネジメントの充実によって、管理者の自覚や責任及び権限が軽くなることを懸念する。
- 交通事故「0」をめざした小グループ(4~7人)による活動(ZD運動)を行っている。(月単位で各グループごとに目標を定め、達成できると報奨金を支給する)
- ドライブレコーダー5000台に導入し、バック、横揺れG、縦揺れG等を拾い運転者(新入社員、事故惹起運転者)の指導監督に活用している。
- 運行記録計は、全車両(軽含む。)に取り付けている。軽自動車(車両価格70万~80万)に7万の投資をしている。
- デジタコやドラレコ等のITの活用を促進するため、助成制度の拡充が必要。
- ドラレコ、デジタコは全車装着。バックアイカメラやETC車の導入も推進している。
- IT点呼については、携帯電話やパソコンにより、任意の場所からでも可能となるよう希望。また、安価で購入できるよう助成制度の創設をお願いしたい。(例えば、深夜、早朝においては、運行管理者の自宅で点呼が可能となるようにして欲しい。)
- アルコールチェッカーを導入し、値に関係なく検出されたら乗車させない。

### 3. 事故情報の活用等に関する主な意見

3  
業  
態

- 他山の石として再発防止を徹底するため、業界全体での事故情報の共有は必要である。
- 行政、協会からの事故防止通達はかなりの時間が経過してから送付されてくるので、タイムリーな情報提供の方法を検討してもらいたい。
- 他社の事故事例について、新聞記事の掲示を行っているが、このような方法ではインパクトが少ないと感じている。インパクトある情報提供ができないか。
- 情報の迅速化を図るため、メールで各事業者へ情報伝達することとしてはどうか。
- 他社の事故情報がもらえるのであればもらいたい。(教育に活用ができるため、特に事故原因が知りたい。)
- 業界全体での事故情報の共有については、業態ごとに、運転者が身近なものを受け取れる内容とすることが必要。(例えば、宅配事業者には、タンクローリー横転火災事故はピンとこないなど。)
- 保有車両数が多い場合には特に、小さな事故と重大事故との織別や分類が困難。また、ヒヤリハットの分類のために使える情報や、これらを分類するツールが大切と考える。
- バスの死傷事故が発生した場合に、30日以内に報告というのは時間的余裕があり、事業者にとってはありがたいが、現在の社会情勢を考えると遅すぎる。このため、基準を明確にして、マスコミ取材のあった事案(報道の可能性のあるもの)については、報告対象としてもよいのではないか。
- 事故報告について、マスコミで取りあげられる事案は1報を管轄支局に報告しているが、夜間・休日については迷惑ではないかと気をつけてしまう。
- 車内事故は、かすり傷程度でも全治2週間と診断され、事故報告対象となってしまうとの実態がある。

### 4. 運転者に関する主な意見

バ  
ス

- 健康診断を毎年行い、運行管理者が把握に努めている。また、健康診断は、指定の産業医が行い、運転者の相談も受け付けている。
- 健康管理については、運行管理者が毎月1回指導を行っておりほか、年1回の健康診断の際に産業医が指導している。
- 高齢運転者(65歳以上)については、健康診断の結果等を把握し、再検査が必要な運転者に対しては指導を行っている。
- 運転者を採用するときは、必ず運転記録証明を提出させている。また、年1回の「バス安全運転コンクール」の際に運転記録証明をとっている(運転者本人の同意有り)。
- 新規採用時と1年に1回必ず運転記録証明を取っている。(県バス協会が300円を負担し、残りを自社が支払いを行っている。)
- 運転記録証明を活用し、過去の違反歴を把握するには良いことであるが、証明書の発行に時間がかかりすぎるのが難点。
- NASVAにおいて、アルコール依存症の診断・指導を行ってほしい。

タ  
ク  
シ  
ー

- 健康診断の結果、要注意者に対しては、特別点呼執行要領に基づき、通常の点呼と別に特別な点呼も行っている。この特別な点呼では、点呼票に注意事項が記載されており、運行管理者等は、その点呼票を基に投薬確認等を行う。
- 産業医が営業所にて健康相談等の健康管理を行っている。
- 採用の際、運転記録証明、タクシーセンターの接客違反証明の両方を各運転者から取り活用している。
- 運転記録証明は、入社手続きが終わってから取ることとしている。
- 安全風土の意識を各運転者に持たせること、意識をどのように持たせるか、また伝えるかが大切であると考えられる。
- NASVAの講習を聞いて、運転者教育におけるヒヤリハットの事例の活用は有効であると思った。
- 運転者登録制度の活用は有効であり、タクシーセンターの接客違反証明を活用することを義務付けてはどうか。

ト  
ラ  
ック

- 健康診断は全員受診で、診断結果を営業所に備え置き運行管理者(安全推進者)が5年間管理している。診断結果に基づく運行可否の判断は、運行管理者では困難であるので、提携している産業医と相談している。
- 健康診断の結果は、運行管理者が確認している。
- 入社時において運転記録証明を取得しており、その費用負担は会社負担としている。
- 運転者表彰制度を導入しており、年1回運転記録証明の取得を求めている(運転記録証明の費用700円は会社負担。)。マイカーでの違反についても違反者研修対象としている。
- 優秀なドライバーへの認定制度創設の可否について検討すべきでないか。(例えば、ドイツのマイスター制度)

5. 荷主等の発注者に関する主な意見	
3 業 態	<p>○安全運行のためには、荷主に問題があれば公表すべきと考える。ただし、荷主に問題があるとの判断が難しく、過積載の事実があることなど判断基準の明確化が必要。○貸切事業者に対して、自動車事故報告書に依頼した旅行者名の記載を義務づけたことは画期的なことである。</p> <p>○今後は、旅行者名の公表も検討してもらいたい。</p> <p>○旅行者が、無理な行程で運行するよう要求される場合もある。このようなケースは、旅行者にペナルティを与えても良いのではないか。しかしながら、災害時等の場合など、旅行者に責任が問えないケースもある。</p> <p>○乗務距離による交替運転者の配置の指針の発出は、効果があった。旅行者が、気にしている。</p>

6. 事後チェック機能の強化に関する主な意見	
バ ス	<p>○特に、小規模の事業者においては、社会保険未加入の事例がみられるのではないかと。厳しく対処してもらいたい。</p> <p>○乗合バスにおいては、車両停止処分により運休がでるという事態は利用者利便から難しいことであり、課徴金制度、又は安全統括管理者の解任命令等の措置を検討してはどうか。</p> <p>○小規模事業者にとっては、必要書類の雛形があれば助かる。</p>
タ ク シ ー	<p>○事業者数が多いので、計画的な監査は難しいのではないかと。</p> <p>○新規事業者に対しても、監査をきちんと行ってほしい。</p> <p>○監査の結果、優良な事業者に対しては、その旨を評価して頂きたい。</p> <p>○トラック業界は、適正化実施機関の巡回指導があるが、タクシー業界も協会における巡回指導が行えるような知識・権限をもってはどうか。</p> <p>○安全マネジメントをきちんとしている事業者に対しては、軽減措置等があってもいいのではないかと。</p>
ト ラ ッ ク	<p>○大手事業者は平成13年の行政処分基準の公表、平成16年の強化を受け、処分をされないよう管理の徹底を行っているが、中小事業者は比較的認識が薄いのではないかと。</p> <p>○適性診断、健康診断等、事業者がやるべき事をしていない場合には、厳しく処分すべき。</p> <p>○社会保険未加入、過労運転の常態化、運賃ダンピング等の悪質事業者の排除は当然必要。</p> <p>○一方、善良な事業者には処分が厳しすぎる面もあり、事業停止となる前に段階的な処分があってもよいのではないかと。</p>

7. 車両に関する主な意見	
3 業 態	<p>○飲酒運転防止のため、アルコールインターロック装置を大きな事故に繋がる全トラックに全額助成して装着することを検討してはどうか。</p> <p>○アルコールインターロックは、早急に普及させるべきである。</p> <p>○大型車だけに装着している追突被害軽減ブレーキについては、大型車に次いで死亡事故が多い4トン車クラスに全額助成することを前提に装着の可否を検討してはどうか。</p> <p>○バスにおいても電車のように、運転者が運転中に意識を失ったりした場合に停止させる装置(デットマン装置)を検討してはどうか。</p> <p>○死亡事故を減らすため、乗用車のボンネット等を衝撃軽減化したように、トラックにも前面部の衝撃軽減化策を講じるべき。</p> <p>○トラック運転者の生存スペース確保のため、キャビンのチルトヒンジを鋳物製から強度のある鉄の帯板で製作すべき(ほとんど重量が変わらず、費用も数千円程度)。</p>

8. 整備に関する主な意見	
3 業 態	<p>○将来、管理者に国家資格付与の場合、自社車両の車検の資格を与えることを検討して欲しい。</p> <p>○整備管理者(補助者)は、2年に1度研修を受講し、知識ややるべきことを習得する必要があると考える。</p> <p>○ハイブリッド車や燃料電池車を整備するには、低圧電気取扱安全衛生教育講習を受講しなくてはならない等、特殊な技術が必要であり、メカニックへの教育が課題となっている。メカニックを養成していくことは重要と考えているが、経費がかかる。</p>

## 9. 事故削減目標等に関する主な意見

3  
業  
態

- 交通事故削減のためには、言葉でもいいので大きな目標が必要である。
- 個々の事業者の取組むべきこととは別に、業界、行政として目標を設定して取組むことが必要。(ビジット・ジャパン・キャンペーンのように)
- 事故を防止のためには、数値目標を立てるのが一番ではないか。目標をたて、達成すると記念品を贈るといったことが励みになる。
- 平成14年を100とし、事故削減計画(3年間で20%削減:事故総件数)をしている。
- 社内における事故削減データはあるが、色々な削減対策を行った結果であり、一つを取ってこれが効果があるとは言えない。