

事業用自動車に係る総合的安全対策の課題及び
それに対する具体的な対応(参考資料)

1. 事故削減目標の設定 ①

内閣総理大臣談話（平成21年1月2日）

交通事故死者数が第8次交通安全基本計画の目標を下回ったことに関する内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話

昨年1年間の交通事故死者数は、5,155人でした。平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする「第8次交通安全基本計画」の目標を、2年前倒して達成しました。

近年の交通事故死者数の減少は、シートベルトの着用者率の向上や、飲酒運転の根絶等に向けた取組を始めとする政府、地方自治体、関係民間団体、地域の方々の努力の成果であります。この間、交通事故防止に御尽力いただいた方々に感謝いたします。

また、平成15年からの10年間で、交通事故死者数を半減し、5,000人以下にするという政府目標を掲げております。その実現も、間近となりました。

しかしながら、いまだに多くの方が、交通事故で亡くなっていることは、憂慮すべきことです。

新たな年を迎え、私は、今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をいたしました。

この目標の実現は容易ではありませんが、政府、関係団体、国民を挙げて力を結集し、世界一安全な道路交通の実現を目指してまいります。

そのためには、高齢化が更に進むことを考えると、高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません。また、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に力をいれます。

国民の皆様の、御理解と御支援を、お願いいたします。

内閣府特命担当大臣発言要旨（平成21年1月5日（月）初閣議）

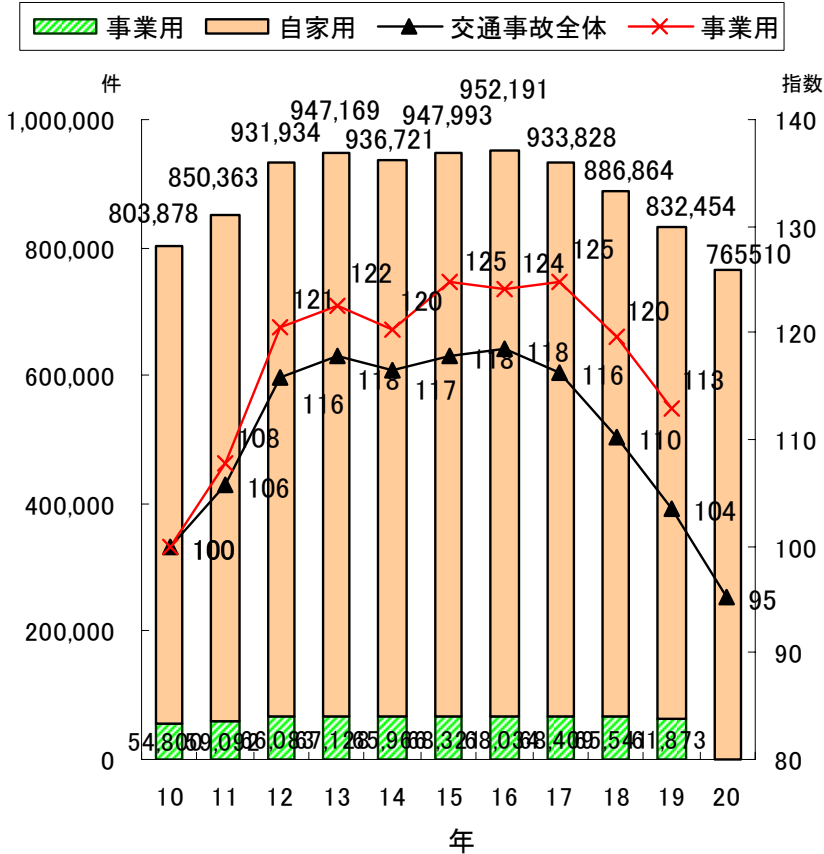
交通事故防止対策の推進について

- 一 平成二十年中の交通事故による死者数は、五千百五十五人でした。平成二十二年までに交通事故死者数を五千五百人以下とする「第八次交通安全基本計画」の目標を、二年前倒して実現しました。
- 二 また、平成十五年からの十年間で、交通事故死者数を半減し、五千人以下とするという政府目標が掲げられましたが、六年目にし、その実現も間近となりました。しかしながら、未だに多くの方が、交通事故で亡くなっております。
- 三 本年一月二日の麻生総理の談話において示された方針に基づき、今後十年間を目途に、過去の交通事故死者数から半減させ、二千五百人以下とするという新たな政府目標を掲げ、世界一安全な道路交通の実現を目指します。そのためには、高齢者に対する施策に重点的に取り組むとともに、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に全力で取り組んでまいります。
- 四 閣僚各位におかれましては、これまでの交通事故防止対策への御協力に感謝するとともに、今後の取組につきまして一層の御協力をお願い申し上げます。

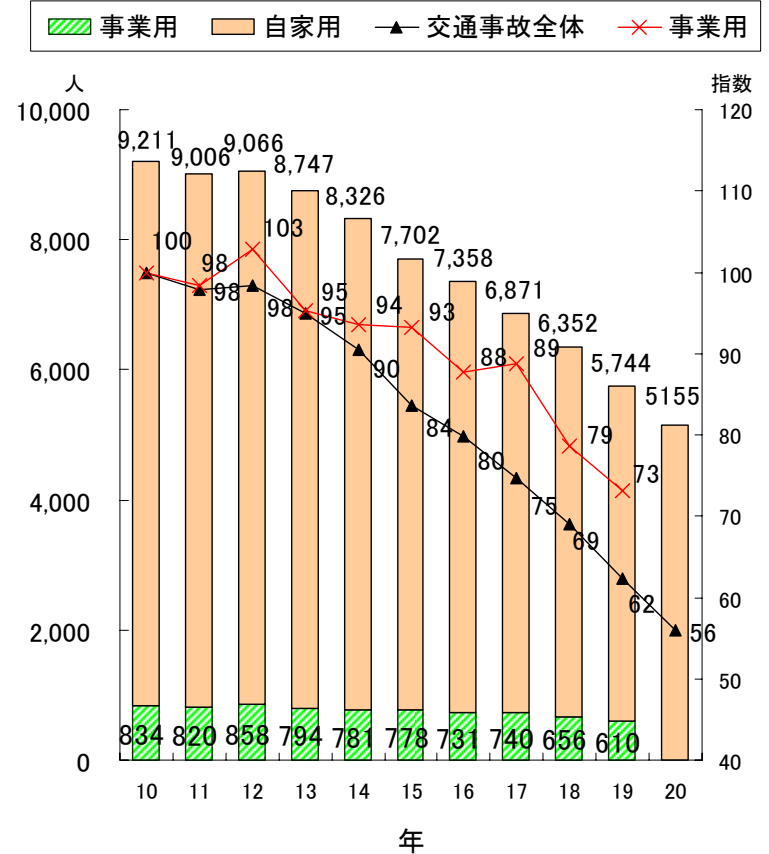
1. 事故削減目標の設定 ②

事故件数及び死者数の推移

事故件数



死者数



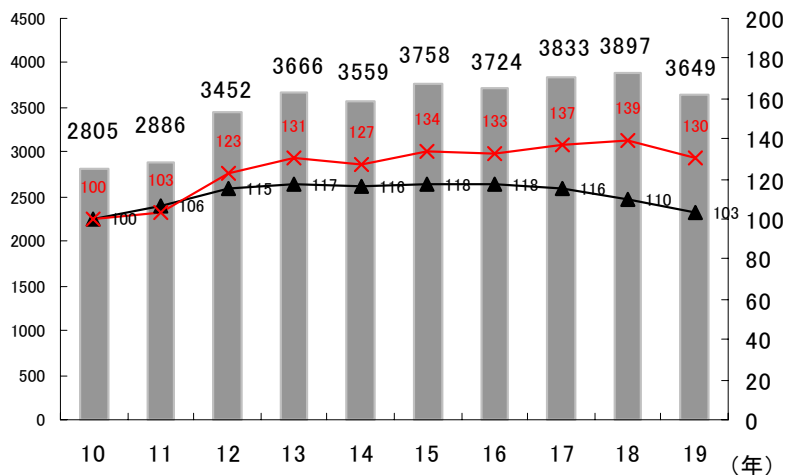
出典:「交通統計」(警察庁)

※事業用の値は、内数を示す。

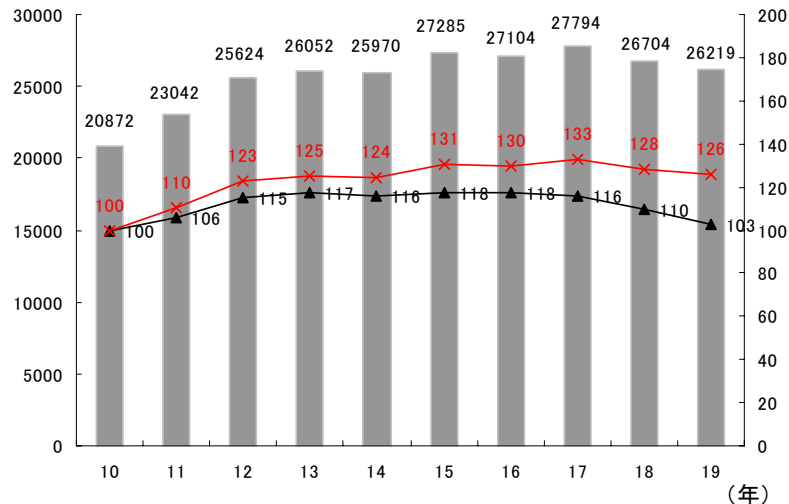
1. 事故削減目標の設定 ③

業態別事故件数

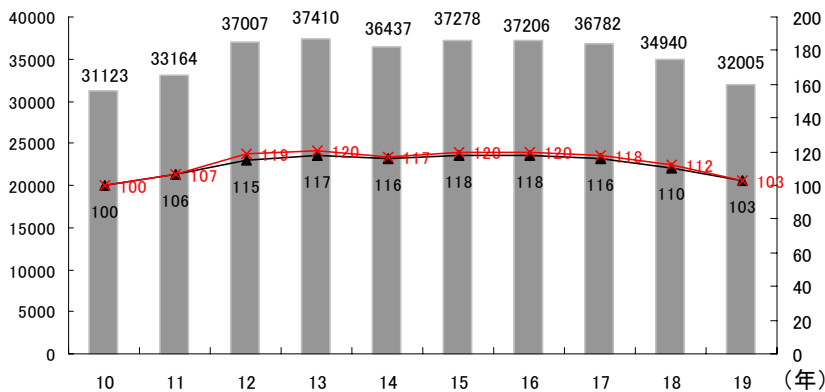
(件) **バス** ■ バス ▲ 指数(全自動車事故) × 指数(バス)



(件) **タクシー** ■ タクシー ▲ 指数(全自動車事故) × 指数(タクシー)

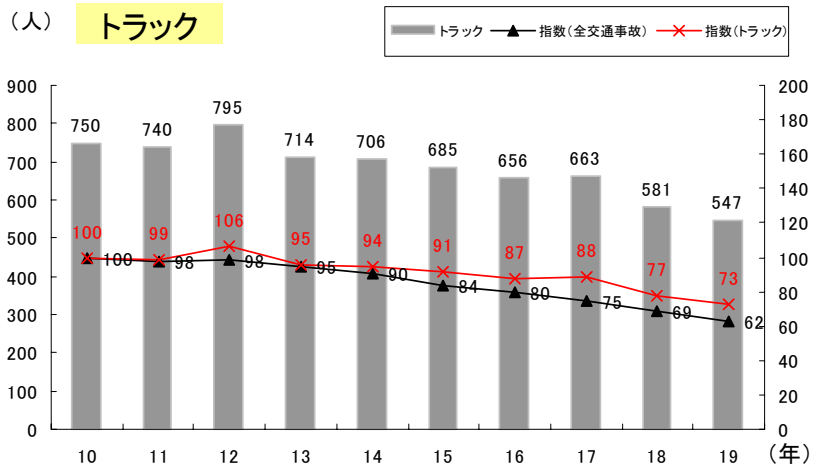
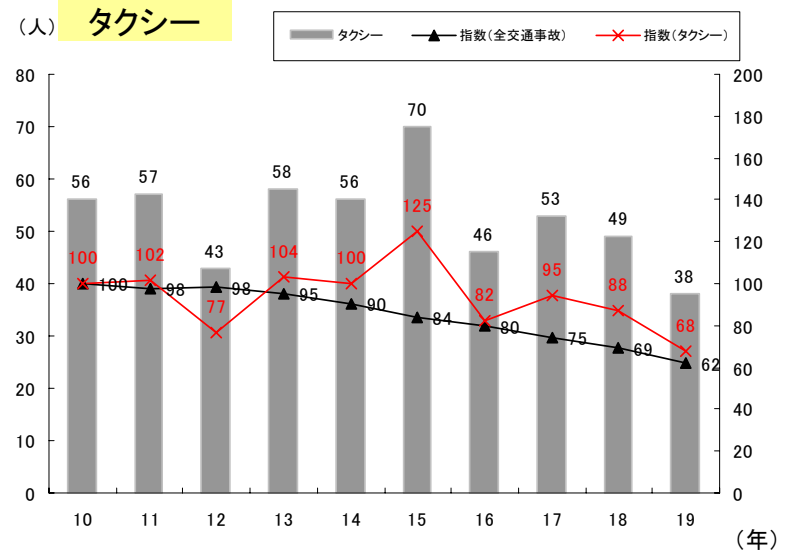
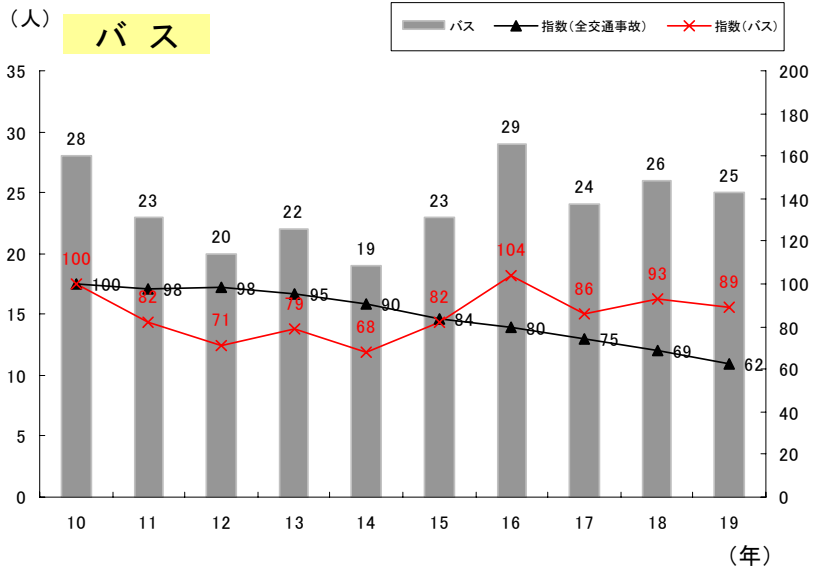


(件) **トラック** ■ トラック ▲ 指数(全自動車事故) × 指数(トラック)



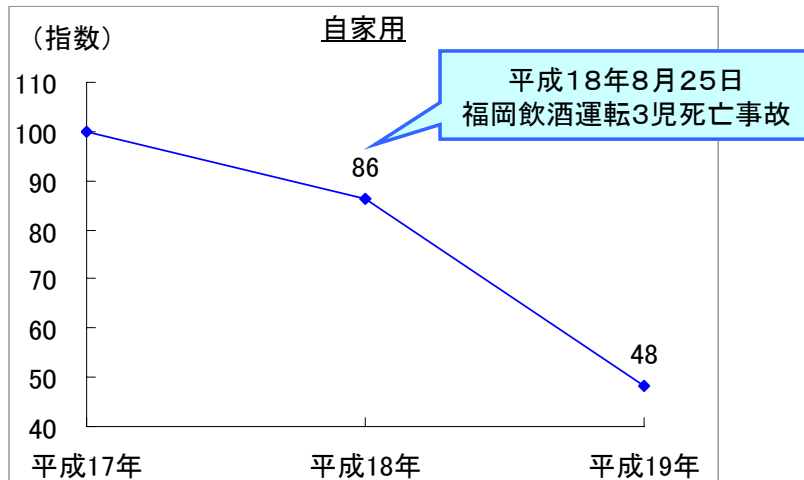
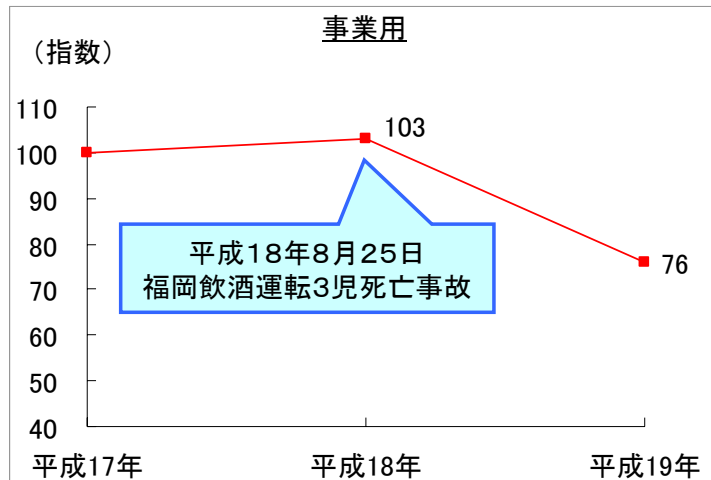
1. 事故削減目標の設定 ④

業態別事故死者数



1. 事故削減目標の設定 ⑤

飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数



		平成17年				平成18年				平成19年			
		バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計
酒酔い	自家用	-	828	116	944	-	716	103	819	-	528	66	594
	事業用	-	4	6	10	-	4	5	9	-	3	4	7
	計	0	832	122	954	0	720	108	828	0	531	70	601
酒気帯び	自家用	8	75879	7684	83571	10	65068	6902	71980	12	35816	4224	40052
	事業用	3	55	395	453	1	62	405	468	0	45	300	345
	計	11	75934	8079	84024	11	65130	7307	72448	12	35861	4524	40397
酒酔い・酒気帯び	自家用	(8)	76707	7800	84515	(10)	65784	7005	72799	(12)	36344	4290	40646
	事業用	3※	59	401	463	1※	66	410	477	0※	48	304	352
	計	11	76766	8201	84978	11	65850	7415	73276	12	36392	4594	40998

※ バスについては自家用、事業用の別が集計されていないため、国土交通省で把握している件数を記載した。

出典：「交通統計」(警察庁)、国土交通省資料

2. 安全マネジメントに関する課題－1

安全マネジメント

安全管理規程の作成届出
安全統括管理者の選任届出
義務

安全マネジメントの実施
努力義務

安全情報の公表
義務

200両以上の
バス事業者
・104事業者

300両以上の
タクシー事業者
・57事業者

300両以上の
トラック事業者
・168事業者

合計329事業者

安全管理規程の内容

- 輸送の安全を確保するための事業の運営方針
- 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制
- 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法
- 安全統括管理者の選任及び解任に関する事項

安全マネジメントに関する指針

- 経営の責任者の責務
- 社内組織
- 輸送の安全に関する基本的な方針
- 輸送の安全に関する目標、計画
- 安全マネジメントの適確な実施
- 輸送の安全に関する費用支出
- 輸送の安全に関する情報の共有及び伝達
- 事故及び災害に関する報告連絡体制
- 輸送の安全に関する研修等、チェック、業務の改善、記録の管理

A

- 輸送の安全に関する基本的な方針、目標及びその達成状況
- 事故に関する統計
- 行政処分後の改善状況等

+

B

- 安全管理規程
- 輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置
- 輸送の安全に関する情報の伝達体制その他の組織体制
- 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況
- 輸送の安全に係る内部監査の結果並びにそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置
- 安全統括管理者に係る情報

車両数が**上記未滿**の自動車運送事業者
(バス)

- ・100両～200両未滿 約170事業者
- ・100両未滿 約4900事業者

(タクシー)

- ・100両～300両未滿 約350事業者
- ・100両未滿 約57300事業者
(うち、個人タクシー 約45500事業者)

(トラック)

- ・100両～300両未滿 約950事業者
- ・100両未滿 約61400事業者
(貨物軽自動車運送事業者を除く)

車両数が300両(バスは200両)未滿
の事業者

A

のみ

2. 安全マネジメントに関する課題－1

安全マネジメント評価対象事業者外で、乗合車両を100両以上保有する事業者数

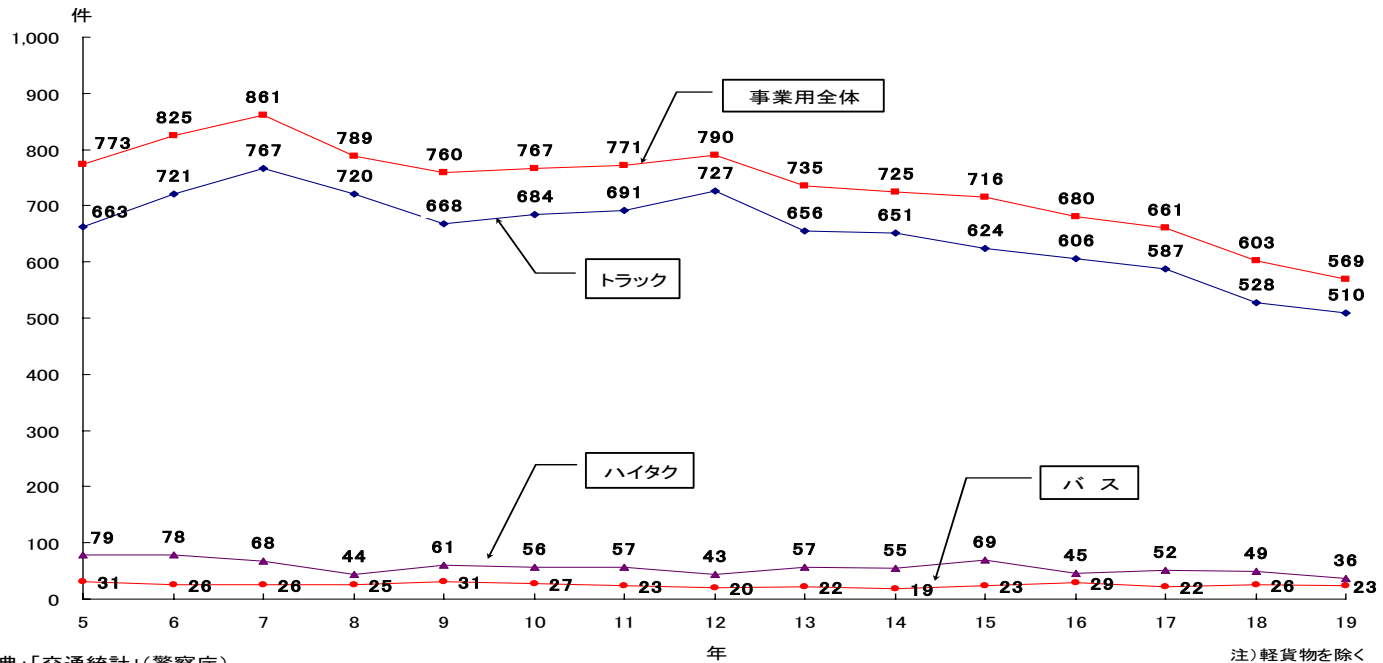
72事業者

乗合車両を100両未満保有する高速バス事業者数及びツアーバス事業者数

・高速バス 135事業者

・ツアーバス 84事業者（平成19年4月の貸切バス重点監査月間の実施結果）

事業用自動車の業態別死亡事故件数の推移



危険物運搬車両の漏えい事故件数

平成19年中の第一当事故件数：4件

2. 安全マネジメントに関する課題－3

国交省通達「安全マネジメントの実施に当たっての手引き」及び「モデル安全管理規程」抜粋

1. 安全マネジメントの実施に当たっての手引き

4. 方針等に関する事項

4-2. 輸送の安全に関する重点施策

- (3) 下請事業者を利用する場合にあっては、下請事業者の輸送の安全の確保を阻害するような行為を行わないこととする。更に、下請事業者と長期契約を結ぶ等の密接な関係にある場合は、可能な範囲において、下請事業者の輸送の安全性の向上に協力するように努める。

2. モデル安全管理規程

(輸送の安全に関する重点施策)

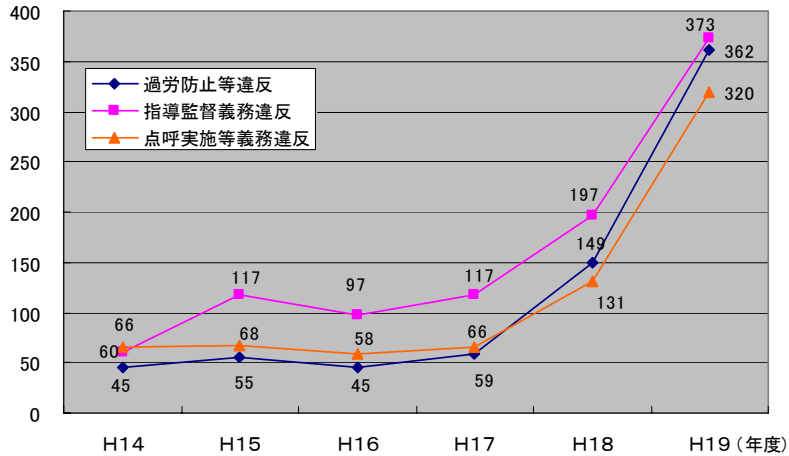
第四条

- 3 下請事業者を利用する場合にあっては、下請事業者の輸送の安全の確保を阻害するような行為を行わない。更に、下請事業者と長期契約を結ぶ等の密接な関係にある場合は、可能な範囲において、下請事業者の輸送の安全の向上に協力するよう努める。

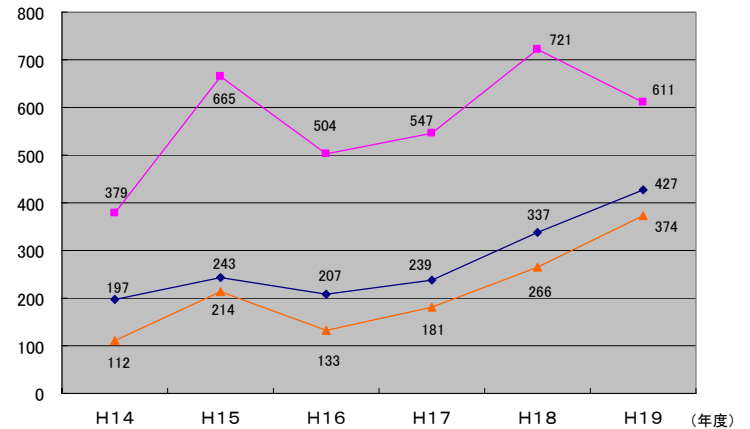
3. 運行管理制度に関する課題－1①

監査における指摘件数（件）

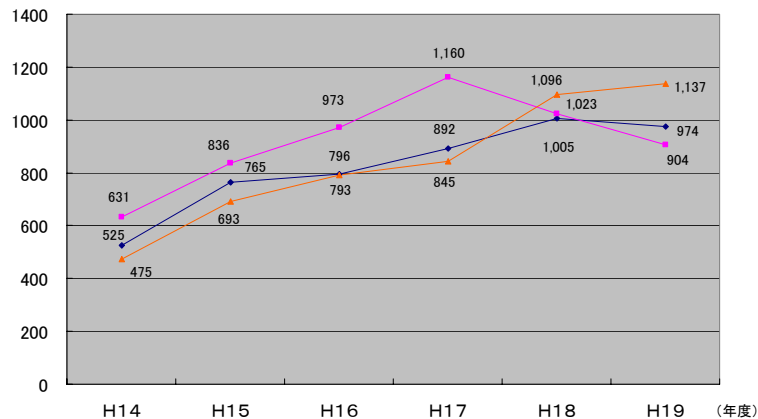
バス



タクシー



トラック



出典：国土交通省資料

3. 運行管理制度に関する課題－1②

指導・監督指針

※旅客、貨物それぞれあり。

○ 一般的な指導・監督

内容	<ul style="list-style-type: none">・事業用自動車又はトラックを運転する場合の心構え・事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項(旅客)・トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項(貨物)・事業用自動車又はトラックの構造上の特性・乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項(旅客)・旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項(旅客)・主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況(旅客)・貨物の正しい積載方法(貨物)・過積載の危険性(貨物)・危険物を運搬する場合に留意すべき事項(貨物)・適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況(貨物)・危険の予測及び回避・運転者の運転適性に応じた安全運転・交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法・健康管理の重要性
配慮すべき事項	<ul style="list-style-type: none">・運転者に対する指導及び監督の意義についての理解・日常的な指導及び監督の実施並びに計画的な指導及び監督の実施・運転者の理解を深める指導及び監督の実施・参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用・社会情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し・指導者の育成及び資質の向上・外部の専門的機関の活用

3. 運行管理制度に関する課題－1③

○ 運行管理者に対する義務講習

名 称	受講対象	講習項目	講習時間	
一般講習	既に運行管理者として選任されている者又は運行管理者の補助者として運行管理業務を行っている者	自動車運送事業に関する法令	5時間以上 (1日)	
		道路交通に関する法令		
		運行管理の業務に関すること		
		自動車事故防止に関すること		
		自動車運転者の指導教育に関すること		
		自動車運転者の適性管理に関すること		
		その他運行管理者として必要な事項		
特別講習	重大事故又は法令違反による行政処分について相当の責任を有する運行管理者	自動車運送事業及び道路交通に関する法令並びに運行管理の業務に関すること	2時間	13時間 (2日)
		自動車事故防止のために特に必要な自動車運転者の指導教育に関すること	2時間	
		自動車事故に係る生理的及び心理的な要因に関すること	2時間	
		事故事例の分析に基づく運行管理上の要因の発見及び事故防止対策の立案に関すること	2時間	
		事故事例の分析に基づく自動車事故防止に関するグループ討議	3時間	
		適性診断結果の運行管理の業務への活用に関すること	2時間	

(注) この表において、講習時間の1時間とは、正味講習時間が50分以上のものをいい、1日の正味講習時間が6時間を超えないものとする。

3. 運行管理制度に関する課題－2

「実務上の知識及び能力」に関する過去の問題

(平成20年度 第1回<貨物>)

問24 交通安全白書(平成19年版)の交通事故の長期的推移や平成18年中の交通事故の状況に関する次の記述のうち、適切でないものはどれか。

1. 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画は、昭和46年度の第1次から始まり、現在は平成18年度から平成22年度までの5年間を計画期間とする第8次交通安全基本計画が実施されている。
2. 第8次交通安全基本計画においては、平成22年までに年間の交通事故死者数を5,000人以下、死傷者数を100万人以下とすることを目標にしている。
3. 交通事故件数を状態別にみると、自転車乗用中の事故件数は、交通事故全体の約2割を占めている。
4. 交通事故死者数を状態別にみると、自動車乗車中が最も多く、次いで歩行中となっており、両者で全体の約7割を占めている。

問25 自動車の交通公害等に関する次の記述のうち、適切でないものはどれか。

1. 「地球温暖化対策の推進に関する法律」においては、地球の温暖化防止のための温室効果ガスとして、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、代替フロン等の6種類が定められている。
2. 我が国の二酸化炭素の排出量については、全体の約2割を運輸部門が占め、このうち約9割が自動車に起因することから、地球温暖化対策の推進のため自動車から排出される二酸化炭素の更なる削減が求められている。
3. ヒートアイランド現象とは、近年、郊外と比較して、都市の中心部における顕著な高温化が都市の環境問題の一つとしてクローズアップされているもので、空調機器等からの人工排熱の増加、緑地・水面の減少、地表面の人工化等が主な原因といわれている。
4. モーダルシフトとは、都市部などの交通渋滞の緩和のため、通勤などに使用されている自動車等を郊外の鉄道駅やバス停に設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて移動する方法のことで、交通渋滞の緩和だけでなく、二酸化炭素などの排出ガスの削減効果も期待できるものである。

問26 自動車の走行時に生じる諸現象と、その主な対策に関する次の記述のうち、適切でないものはどれか。

1. ウェットスキッド現象とは、雨の降りはじめに、路面の油や土砂などの微粒子が雨と混じって滑りやすい膜を形成するため、タイヤと路面との摩擦係数が低下し急ブレーキをかけたときなどにスリップすることをいい、これを防ぐには、雨の降りはじめには速度を落とし、不用意な急ハンドルや急ブレーキを避ける。
2. ハイドロプレーニング現象とは、路面が水でおおわれているときに高速で走行すると、タイヤの排水作用が悪くなり、水上を滑走する状態になって、操縦不能になることをいい、これを防ぐには、スピードを抑えた走行やタイヤの空気圧を高めにする。
3. ペーパーロック現象とは、フット・ブレーキを使い過ぎると、ブレーキ・ドラムやブレーキ・ライニングが摩擦のため過熱することにより、ドラムとライニングの間の摩擦力が減り、ブレーキのききが悪くなることをいい、これを防ぐには、急な下り坂や長い下り坂などでは、エンジン・ブレーキを使用し、フット・ブレーキのみの使用を避ける。
4. スタンディングウェーブ現象とは、タイヤの空気圧不足で高速走行したとき、タイヤに波打ち現象が生じ、セパレーション(剥離)やコード切れが発生することをいい、これを防ぐには、予め高速走行するときには、空気圧を高めにする。

問27 交通事故の防止等に関する次の記述のうち、適切でないものはどれか。

1. いわゆるヒヤリ・ハットとは、運転者が運転中に他の自動車等と衝突又は接触するおそれがあったと認識することをいい、ハインリッヒの法則によると、1件の重大災害(死亡・重傷)が発生する背景には29件の軽傷事故と300件のヒヤリ・ハットがあるとされており、このヒヤリ・ハットを調し減少させていくことが交通事故防止対策に有効な手段となっている。
2. 交通事故の防止対策を効率的かつ効果的に講じていくためには、事故情報を多角的に分析し、事故実態を把握した上で、①低減目標の設定 ②対策の実施 ③効果の評価 ④低減目標の再設定という一連の交通安全対策のサイクルを繰り返すことが必要である。
3. シートベルトの着用は、交通事故にあった場合の被害を大幅に軽減するとともに、衝突時の乗員の車外放出による被害を防止する効果が大きい。また、運転姿勢が正しく保てることにより疲労を軽減するなど交通事故防止上においてもさまざまな効果をもたらすものである。
4. 漫然運転や居眠り運転の原因として、睡眠時無呼吸症候群と呼ばれている病気があるが、この病気は、狭心症や心筋梗塞などの合併症を引き起こすおそれはないが、安全運転を続けていくためには早期の治療が不可欠である。

問28 包装貨物の荷扱い指示マーク(JIS Z 0150:2001)と指示内容について、次のうち正しいものはどれか。

(指示マーク)

(指示内容)

1.



包装貨物を取り扱う際、クランプは図示の側で行ってはならない。

2.



包装貨物をフォークリフトトラックで取り扱ってはならない。

3.



包装貨物をつり上げる際には、図示の位置にスリングをかけねばならない。

4.



包装貨物に衝撃を与えないよう、丁寧に扱うことを示す。

問29 A自動車前方のB自動車とともに時速80キロメートルで50メートルの車間距離を保ちながらB自動車に追従して走行していたところ、突然、前方B自動車が急ブレーキをかけたのを認め、A自動車も急ブレーキをかけ、A自動車、B自動車ともそのまま停止した。

この場合、

- ① 停止時におけるA自動車とB自動車の車間距離
- ② A自動車がB自動車の急ブレーキに気づくのが1秒遅れたとして、A自動車がB自動車との車間距離を3メートル残して停止するための車間距離について、次のうち正しいものはどれか。

ただし、この2台の自動車の時速80キロメートルにおける制動距離は54メートル、停止距離は76メートルとし、空走距離は空走時間を1秒の場合とする。

また、小数点がある場合は小数点以下第1位を四捨五入するものとする。

- | | |
|-----------|--------|
| ① | ② |
| 1. 22メートル | 47メートル |
| 2. 28メートル | 52メートル |
| 3. 28メートル | 47メートル |
| 4. 22メートル | 52メートル |

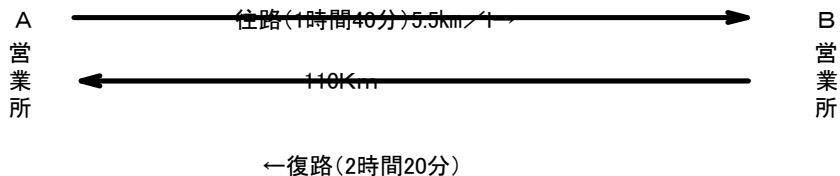
問30 トラックが、下図のようにA営業所とB営業所間の110キロメートルを往復したところ、往路は1時間40分、復路は2時間20分かかり、合わせて45リットルの燃料を消費した。

この場合、当該トラックの

- ① 往復の平均速度
- ② 復路の燃料消費率

について、次のうち正しいものはどれか。

ただし、往路の燃料消費率(燃料1リットル当たりの走行距離)を5.5km/lとする。



- | | |
|------------|----------|
| ① | ② |
| 1. 55 km/h | 4.4 km/l |
| 2. 52 km/h | 4.3 km/l |
| 3. 52 km/h | 4.4 km/l |
| 4. 55 km/h | 4.3 km/l |

3. 運行管理制度に関する課題－3

「補助者」が行った点呼において飲酒運転事案が発生した事例

<事例1:乗合バス>日時:平成18年12月9日 午前6時頃

(事故概要)

運転者が営業所に出勤し、朝、運行管理代務者が飲酒検査を行った際に、呼気から0.166mg/ℓが検出されたので、10分後に再検査を行ったところ0.141mg/ℓが検出された。これは、社内規定(0.10mg/ℓ以下)を上回る数値であったが、当該運転者が栄養ドリンクとうがい薬によるものだと主張したため再検査を行わずに乗務させた。

<事例2:乗合バス>日時:平成20年8月22日 午前9時頃

(事故概要)

運転者は営業所に出社し点呼を受けた際、運行管理者補助者は酒気を感じなかったが、アルコール検知器から0.23mg/ℓが検出された。当該運転者は普段から強い臭いがする香水等を使用しており、それによるアルコール反応ではないかと運転者から申告があったため、当該補助者は自身の香水をアルコール検知器で試験し、0.27mg/ℓを検知したことから、異常値が出るものと判断し、再度アルコールチェックをすることなく乗務を許可し出庫させた。その後、酒気を感じた乗客が下車後110番通報をしたため、終点で待機していた警察官に任意同行を求められアルコール検査を受けたところ、0.20mg/ℓが検出され、検挙された。

<事例3:タクシー>日時:平成19年10月28日 午前11時50分頃

(事故概要)

出勤後、運行管理補助者の乗務前点呼(対面)を受け出庫(運行管理補助者は運転者の顔色等は見た)。実車で走行していたところ、信号のない交差点において、乗用車と出会い頭で衝突した。警察に出頭し呼気測定をしたところ、0.10mg/ℓの酒気帯びが確認された。

<事例4:トラック>日時:平成19年9月19日 午前7時00分頃

(事故概要)

無認可営業所(車庫)に出勤後、運行管理補助者の乗務前点呼(電話)を受け出庫した後、トンネル内で前方を走行していた大型トレーラを追越したところ、対向車線を走行してきた軽ワゴン車を発見し避けようとしたが間に合わず正面衝突した。

その後の調べにより、当該運転者の呼気から0.20mg/ℓのアルコールが検出された。

3. 運行管理制度に関する課題－4 ①

点呼時にアルコールチェッカーを活用しなかったため飲酒運転事案が発生した事例

＜事例1：タクシー＞日時：平成19年5月13日 午前11時20分頃
(事故概要)

出勤後、運行管理者の乗務前点呼を受け、乗務開始。5回目の実車で目的地に向かっている途中、交差点で赤信号に変わったにもかかわらず、右折したところ対向車線にいたパトカーに停止を命じられ事情聴取された。その際、酒の臭いがしたことから呼気測定が実施され、酒気帯びと判明した。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

＜事例2：タクシー＞日時：平成20年4月4日 午前6時45分頃
(事故概要)

出勤後、運行管理者等の点呼を受けずに酒気帯び状態で出庫。空車で運行中、交差点に停車していたトラックに追突した。当該営業所では、日報や運行記録紙(チャート紙)等を入れたケースが営業所内のテーブルに置いてあり、それを乗務員が無断で持ち出して出庫しており、点呼は行われていなかった。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はあるものの、運転者の自主性に任されており、使用されていなかった。

＜事例3：トラック＞日時：平成19年8月29日 午前4時25分頃
(事故概要)

出勤時、運行管理者は営業所内にいたが仮眠中であったため、乗務前点呼を受けずに出庫した後、前方を走行していた農耕トラクタに追突した。

その後、駆けつけた警察官が当該運転者のアルコール検査を行ったところ、酒気帯びが確認された。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はなく、飲酒の有無については確認をしていなかった。

＜事例4：トラック＞日時：平成20年9月10日 午前8時55分頃
(事故概要)

出庫予定時刻に遅れて出勤し、運行管理者と顔を会わすも乗務前点呼を受けずに出庫した後、渋滞のため停車していた軽乗用車に追突し、更に前方に停車していた乗用車2台にも次々に衝突する計4台の玉突き事故となった。

その後の調べにより、当該運転者の酒気帯びが確認された。

当該営業所においては、アルコールチェッカーの装備はあるものの、使用したりしなかったりの状況であり、今回においては未使用であった。

3. 運行管理制度に関する課題－4 ②

アルコールチェッカーの例(現在、市場に出ている代表的なもの)

(例1) 簡易タイプ 金額:3,000円～1万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.00～1.00mg/L
- デジタル表示
- コンパクトで、自由に持ち運びができる



(例2) モバイル携帯タイプ(カメラ付き) 金額:9万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.050～1.00mg/L
 - デジタル表示
 - 携帯電話のカメラを使用し、撮影された画像により運転者の確認、場所の確認等を行うことができる。
- 測定結果は、あらかじめ設定された営業所等のPCに自動的にメール送信される。また、乗務員ごとに測定結果の管理(1年間保存)ができる。



(例3) 営業所設置タイプ 金額:26万円程度

【仕様】

- 測定範囲 0.050～2.000mg/L
 - デジタル表示
 - 設置カメラにて運転者が撮影され、画面にて運転者の確認ができる。(画像の保存もできる)
- 測定結果は、リアルタイムで確認することができ、かつ、測定結果(1年間)が保存できる。また、測定結果を必要に応じ簡単にプリントアウトすることができる。



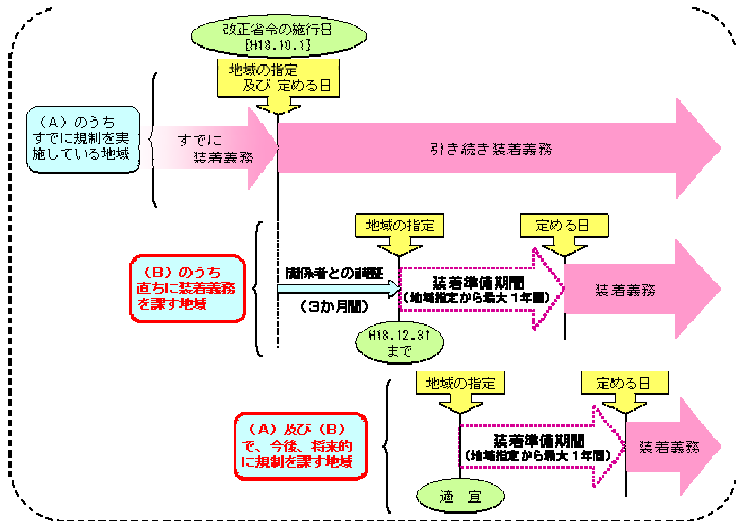
3. 運行管理制度に関する課題－5

タクシーの運行記録計の義務状況

タクシー事業に係る運行記録計による記録について(運規第26条第2項)

	【現 行】	【改 正 後】
運輸規則	最高乗務距離 規制地域 = 運行記録計 装着義務 (個人タクシーを除く)	運行の管理の状況等を考慮して地方運輸局長が指 定する地域
通 達	※ 運送の引き受けがもたら営業所で行 われる「ハイヤー」については、別途通達 により、装着しなくてよいこととしており、 「福祉タクシー」についても、ハイヤーに準 じて同様の取扱いとしているところ。	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">(A) 最高乗務距離 規制地域</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">(B) 人口概ね10万人以上の都市を含む 地域であって、流し営業の割合が比 較的高く、日車走行キロ数が相対 的に長い等、運行記録計による記 録によって、より確実かつ合理的な 運行管理が行われることとなることと認 められる地域</div> </div> <p>〈個人タクシー及び運輸局長が認める場合を除く〉</p> <p>※ 運行記録計による記録の義務づけから除外する「事業 用自動車」の運行の継続等を考慮して地方運輸局長が認 める場合の範囲を「乗務する事業用自動車に福祉タク シー又はハイヤーである場合」とすることを通達で示す。</p>

地域指定から規制開始までの流れ



運行記録計による記録を義務づける地域の指定状況

運輸局	営業区域	指定日	定める日 (実施日)	最高乗務 距離	対象車両 数
北海道	(1)札幌市、江別市、石狩市(ただし、平成17年10月1日に編入された旧厚田村及び旧浜益村の区域を除く。)及び北広島市の区域 (2)小樽市の区域 (3)函館市(ただし、平成16年12月1日に編入された旧南茅部町の区域を除く。)及び北斗市の区域 (4)旭川市の区域 (5)室蘭市の区域 (6)苫小牧市の区域 (7)釧路市(ただし、平成17年10月11日に新設された釧路市における旧釧路市の区域に限る。)及び釧路町の区域 (8)帯広市の区域 (9)北見市(ただし、平成18年3月5日に新設された北見市における旧北見市及び旧端野町の区域に限る。)の区域	H18.12.20	H19.12.20	—	9,378
東北	仙台市	H18.12.22	H19.12.1	—	2,965
北陸信越	新潟交通圏(新潟A(新潟市のうち、平成17年3月21日合併前の新潟市及び平成17年3月21日に編入された旧豊栄市、旧蒲原郡亀田町の区域)、北蒲原郡聖籠町の区域)	H20.4.25	H21.4.1	—	1,389
関東	特別区・武三交通圏、京浜交通圏	H18.9.27	H18.10.1	365km	41,445
	東京:北多摩交通圏、南多摩交通圏、西多摩交通圏 神奈川:県央交通圏、湘南交通圏 千葉:京葉交通圏 埼玉:県南西部交通圏(東松山市、坂戸市、鶴ヶ島市、入間郡越生町、比企郡滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、川島町、吉見町、鳩山町及び秩父郡東秩父村の区域を除く。)	H18.12.28	H19.12.27	—	9,959
中部	名古屋交通圏	H18.12.25	H19.12.1	—	6,986
近畿	大阪:大阪市、豊中市、吹田市、守口市、門真市、東大阪市、八尾市、堺市(平成17年2月1日に編入された旧南河内郡美原町の区域を除く。) 京都:京都市(平成17年4月1日に編入された旧北桑田郡京北町の区域を除く。) 兵庫:神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市、明石市	H18.10.1	H18.10.1	350km	29,639
	大阪:池田市、箕面市、茨木市、高槻市、摂津市、三島郡、松原市、藤井寺市、柏原市、羽曳野市、伊丹市、宝塚市、川西市、川辺郡	H18.12.28	H19.12.28	—	—
	大阪:枚方市、寝屋川市、交野市、四条畷市、大東市	H20.5.1	H21.4.30	—	844
中国	広島交通圏(広島市(平成17年4月25日編入の旧佐伯郡湯来町の区域を除く。)、廿日市市(平成15年3月1日編入の旧佐伯郡佐伯町、吉和村及び平成17年11月3日編入の佐伯郡大野町、宮島町の区域を除く。)、安芸郡府中町、海田町、熊野町、坂町)	H18.12.4	H19.12.1	—	3,471
九州	福岡交通圏	H18.9.29	H18.10.1	360km	5,057

対象車両数計 111,133

3. 運行管理制度に関する課題－6

IT機器に関する補助制度の概要

IT機器に係る助成例(平成20年度)

エコドライブ(EMS)導入支援制度	NEDO(独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)、国土交通省	対象経費(対象機器の購入費用及び取付費用)の1/3
デジタル式GPS-AVMの普及事業	NEDO	GPS-AVMの基地局関連機器導入価格の1/3
東京都映像記録型エコドライブ支援機器導入支援事業	東京都	映像記録型エコドライブ支援機器の本体、解析ソフト等の本体の1/2
ドライブレコーダー導入助成事業	(社)日本バス協会	ドライブレコーダー車載器について定額(1万円)
EMS(エコドライブ管理システム)・ドライブレコーダー機器導入促進助成事業	(社)全日本トラック協会	ドライブレコーダーの車載器について定額(1万円)
安全装置(映像記録型ドライブレコーダー)装着に関する助成	(社)東京都トラック協会	車載器、解析ソフトそれぞれに定額(5万円)を上限に助成
事故防止機器助成	全国トラック交通共済共同組合連合会	ドライブレコーダー、デジタコ等について各共済組合の予算内で助成

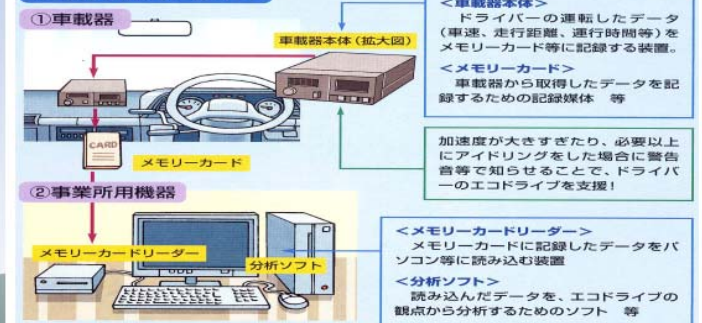
エコドライブ管理システム(EMS)導入支援制度

トラック・バス・タクシー事業者などのEMS関連機器導入費用の一部を補助

国土交通省では、自動車運送事業者等のエコドライブを推進するため、経済産業省と連携してエコドライブ管理システム(EMS)用機器の導入に対する支援を実施します。具体的には、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)のエネルギー使用合理化事業者支援事業を活用します。

自動車運送事業者の皆さんは、EMS用機器について、リースによる導入を希望する場合、EMS普及事業者((財)運輸低公害車普及機構等)に参加申込みを行っていただき、EMS普及事業者とEMS用機器のリース契約を締結して、エコドライブ実施データを定期的にEMS普及事業者に報告することとなります。

EMS用機器の概要



デジタル式GPS-AVMシステムの普及事業について

デジタル式GPS-AVMシステムの導入により、タクシー事業者の省エネ対策を推進

概要

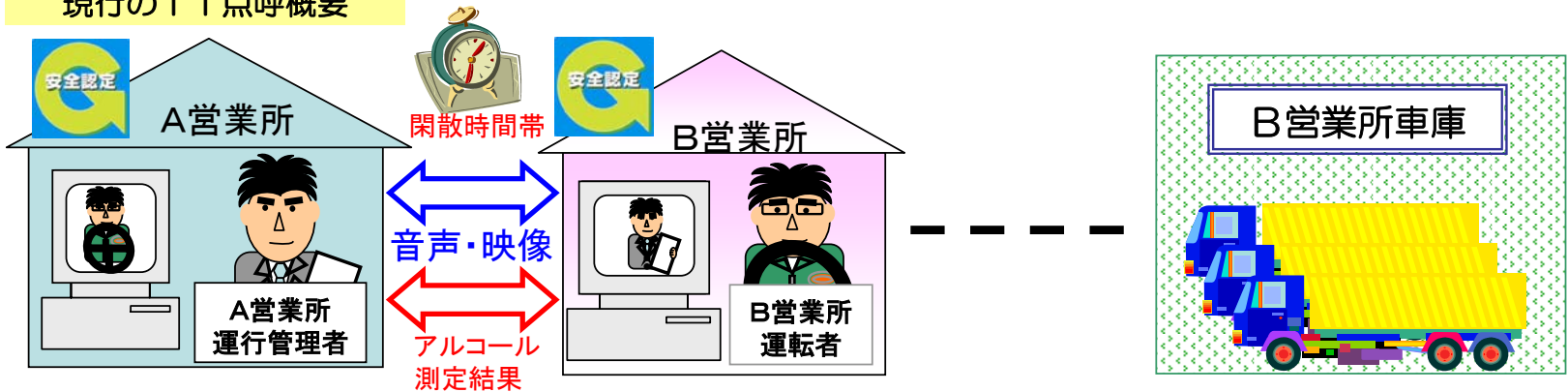
客の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーを強制配車することを可能とするデジタル式GPS-AVMシステムを普及させるため、システム関連機器導入費用の一部を補助し、タクシーの効率的配車による空車走行の削減を図る。

<デジタル式GPS-AVMシステム>



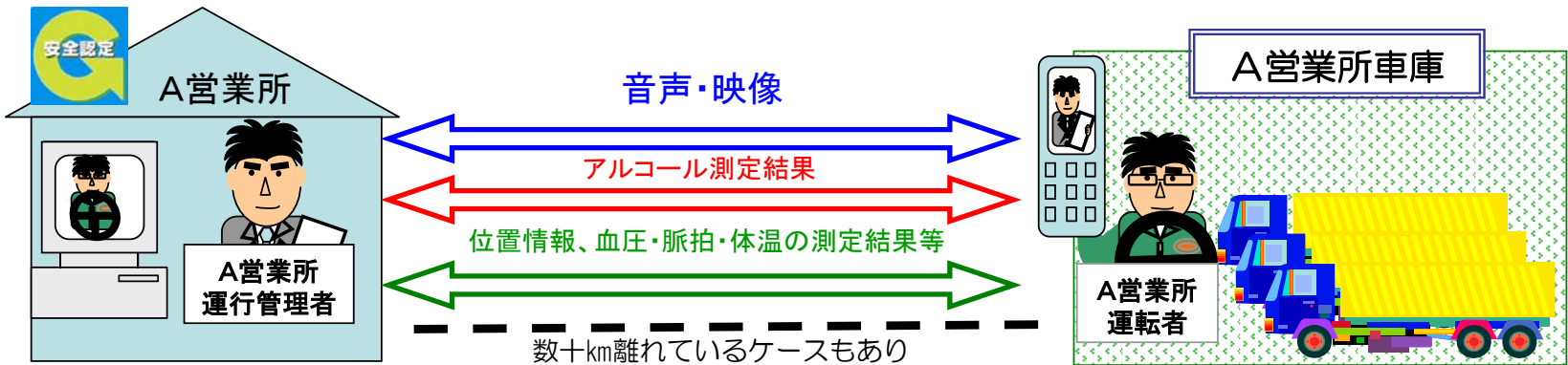
3. 運行管理制度に関する課題－7

現行のIT点呼概要



運転者の疾病、疲労、飲酒等の状況が確認でき、かつ、飲酒状況に関する測定結果が自動的に記録・保存できる機器を使用し、点呼を実施するもの。なお、機器は営業所に設置されたものでなければならない。

実証実験でのIT点呼概要



実証実験では、カメラ付き携帯電話を使用し、これまでの固定機器に代わり **移動端末** でのIT点呼を検証している。また、実施場所についても営業所に限らず、**車庫** における点呼を検証している。

4. 事後チェック機能の強化に関する課題－2

監査における主な確認事項

1. 事業計画の遵守状況

営業区域、営業所、事業用自動車車庫、事業用自動車の数

2. 社会保険等の適正加入状況

トラック事業、タクシー(特定特別監視地域の新規事業者)事業に限る。

3. 運行管理の実施状況

- ・ 運行管理体制の整備(運行管理者の選任・指導監督、運行管理規程に係る規制の遵守)
- ・ 過労運転等の防止(勤務時間・乗務時間等に係る基準の遵守、運転者の健康状態の把握、**疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止等**)
- ・ 点呼の実施、点呼の記録・記録の保存、乗務の記録・記録の保存、運行記録計による記録・記録の保存
- ・ 運転者の選任に係る規制の遵守(特に日雇い等)
- ・ 運転者の指導監督(事故惹起者・初任者・高齢者の特別指導・適性診断の受診及びタクシーにおける新任者の10日間の指導)
- ・ 事故の記録・保存、自動車事故報告規則に基づく事故の報告、事故防止対策の実施
- ・ 運行管理者に対する研修の受講(死亡・重傷事故又は違反を惹起した営業所の責任ある運行管理者に対する特別講習を含む。)

4. 車両管理の実施状況

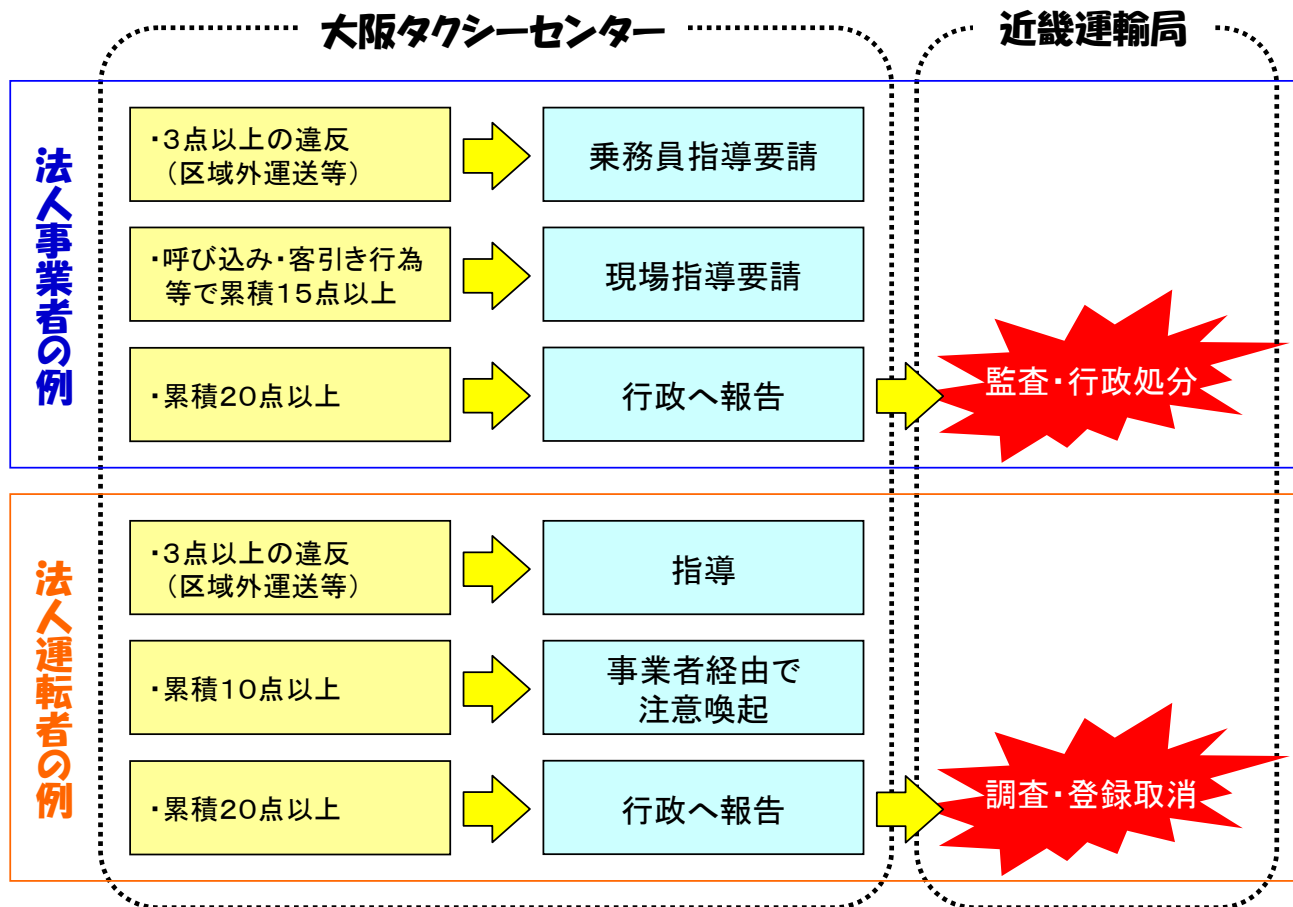
- ・ 定期点検の実施等
- ・ 車両管理体制の整備(整備管理者の選任等)
- ・ 整備管理者に対する研修の受講 等

5. 前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況

4. 事後チェック機能の強化に関する課題－2

大阪タクシーセンターにおける違法行為に対する措置

大阪タクシーセンターにおいて、道路運送法等関係法令に違反する行為の防止及び是正を図るための指導業務を効果的に推進するため、街頭指導及び苦情処理において現認又は確認した違法行為に点数制度を導入するなどの取扱いについて、「タクシー乗務員等の違法行為に対する措置要綱」として近畿運輸局が平成18年8月に制定し、同年10月から適用開始。



街頭指導の状況



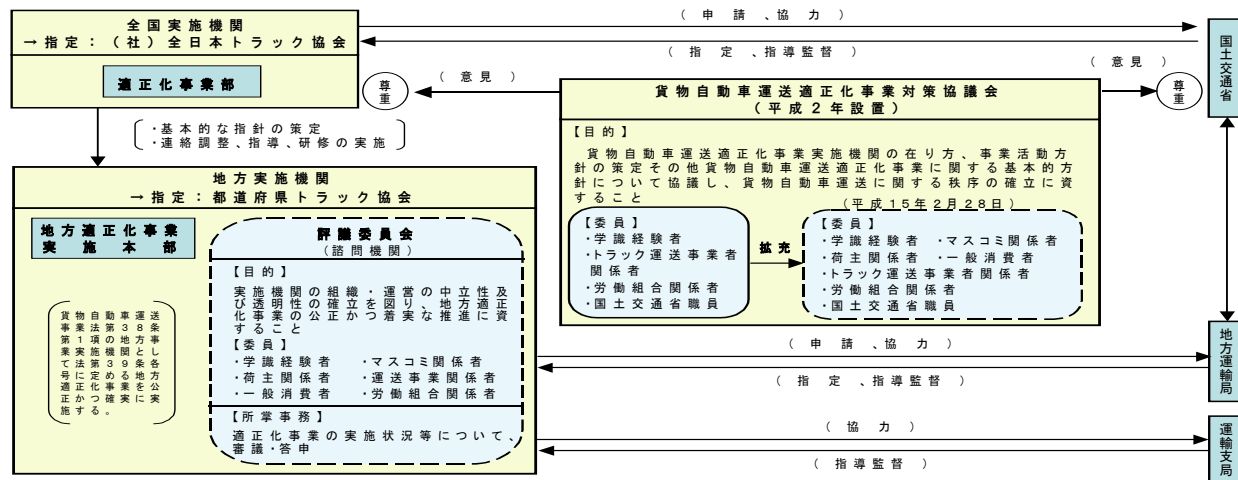
電照式サインカーによる
夜間街頭指導の状況

4. 事後チェック機能の強化に関する課題－2

トラックに係る運送適正化実施機関の概要

全国実施機関(社団法人全日本トラック協会)は、全国適正化事業として、地方適正化事業の円滑な実施を図るための基本的な指針の策定、連絡調整、指導、適正化事業指導員に対する研修、広報・啓発活動を行っている。

地方実施機関(各都道府県トラック協会)は、地方適正化事業として、トラック運送事業者に対する指導、広報・啓発活動、苦情処理、地方運輸局等に対する協力等の活動を行っている。



地方実施機関の巡回指導件数

	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
全国計	22,995	24,319	27,261	30,549	31,174

※巡回指導の結果、事業者評価がD(調査項目に占める「適」の割合が60%~70%未満)又はE(60%未満)であって改善が図られない場合は、巡回監査の対象となる。

4. 事後チェック機能の強化に関する課題－3

<厚生労働省との連携>

○地方運輸局と労働基準監督機関との合同監査・監督

地方運輸局と労働基準監督機関が連携し、事業の適正な運営を確保し、過労運転防止等の輸送の安全を図るためのより効果的な指導を行う観点から、合同監査を実施

(タクシー事業については平成18年4月から、自動車運送事業全体について平成20年4月から実施)

自動車運送事業の合同監査・監督の実施状況(平成20年度上半期(4月～9月))

貸切バス 29件	タクシー 48件	トラック 28件	計 105件
----------	----------	----------	--------

○社会保険等の未加入状況等の通報制度

自動車運送事業者の社会保険及び労働保険への未加入状況について、地方運輸局が地方社会保険事務局又は都道府県労働局への通報を実施 (トラック事業は平成16年度、バス・タクシー事業は平成18年度から実施)

自動車運送事業者の社会保険等の未加入通報件数 (件)

	社会保険	労働保険	合計
平成16年度	2,075	412	2,487
平成17年度	1,853	504	2,357
平成18年度	2,130	472	2,602
平成19年度	2,345	632	2,977

○社会保険等の未加入事業者対策の運用状況(トラック事業)

監査において確認された未加入事業者に対する関係機関への照会件数(平成20年7月～9月末)

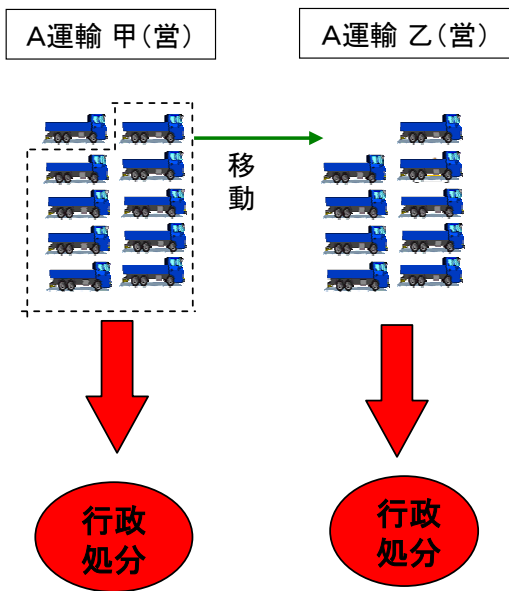
社会保険照会件数 47件	労働保険照会件数 33件
--------------	--------------

4. 事後チェック機能の強化に関する課題－5

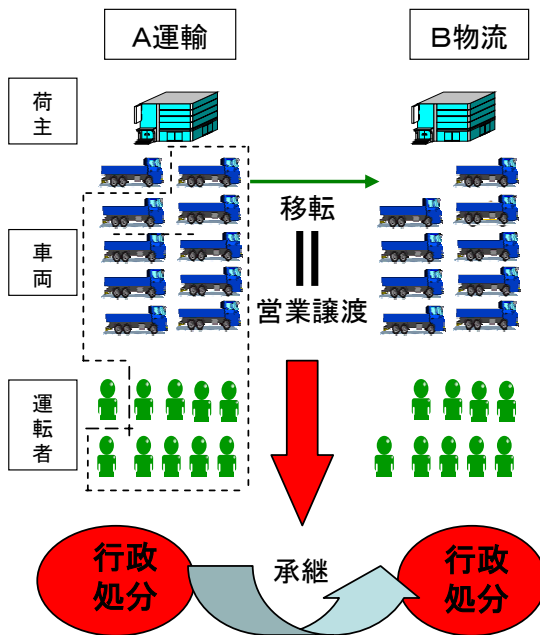
処分逃れ対策

パターン1

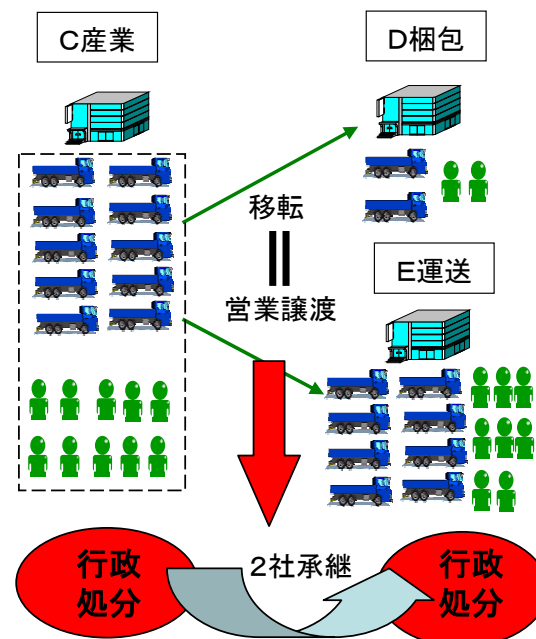
(同一事業者の他営業所への移動の場合)



パターン2



パターン3



4. 事後チェック機能の強化に関する課題－5

現行における処分基準

- 一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
 - 2. 法令違反に係る点数制度
 - (5) 一般乗合旅客自動車運送事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般乗合旅客自動車運送事業を承継した法人は、分割前の法人の違反点数をそれぞれ承継するものとする。
 - (6) 一般乗合旅客自動車運送事業の一部の譲渡があったときは、譲渡人及び譲受人のそれぞれが譲渡人の違反点数を承継するものとする。
- 一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
 - 2. 法令違反に係る点数制度
 - (5) 一般乗用旅客自動車運送事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般乗用旅客自動車運送事業を承継した法人は、分割前の法人の違反点数をそれぞれ承継するものとする。
 - (6) 一般乗用旅客自動車運送事業の一部の譲渡があったときは、譲渡人及び譲受人のそれぞれが譲渡人の違反点数を承継するものとする。
- 貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(抜粋)
 - 3 違反点数制度
 - (5) 事業者たる法人の合併があったときは、合併後の法人は、合併前のそれぞれの法人の営業所に付されていた違反点数をすべて承継するものとする。
 - (6) 事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を承継した法人は、承継した営業所の所在する管轄区域内の分割前の法人の営業所に付されていた違反点数をそれぞれ承継するものとする。
 - (7) 上記(5)及び(6)の規定は、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の譲渡し、譲受け及び相続の場合に準用する。

参考：建設業における処分逃れ対策

○「建築業者の不正行為等に対する監督処分の基準（通達）」（抄）

7. 不正行為等を行った企業に合併等があったときの監督処分

不正行為等を行った建設業者（以下「行為者」という。）に不正行為等の後、合併、会社分割又は営業譲渡があった場合で、行為者の営業を承継した建設業者（以下「承継者」という。）の建設業の営業が、行為者の建設業の営業と継続性及び同一性を有すると認められるとき。

①行為者が当該建設業を廃業している場合には、承継者に対して監督処分を行う。

②行為者及び承継者がともに当該建設業を営んでいる場合には、両社に対して監督処分を行う。