

## 評価・認定基準の試行結果

### 1. 試行の目的

第2回検討委員会までに提示した、貸切バス事業者の安全性等に関する評価項目の確認方法・適否の基準等について、実際に運用した場合に、どのような課題があるかを抽出し、必要な修正を行う。

### 2. 試行対象

貸切バス事業者 3社

### 3. 試行場所

本社及び併設された営業所1ヶ所

### 4. 試行時期

平成20年12月下旬から平成21年1月上旬（各1日）

### 5. 試行の着眼点

#### (1) 適正な評価方法の確保

##### ① 客観的評価

各評価項目の確認方法・適否の基準が、評価者や被評価者（事業者）の主観によらない客観的な評価を可能とするものになっているか。

##### ② 評価項目の確認方法

書類により確認が可能な項目と、ヒアリングや実地調査による確認が必要と考えられる項目は何か。

#### (2) 効率的な評価作業の実施

適正な評価を確保することを前提としつつ、評価作業の実施や事前準備に要する時間や手順が、評価者及び被評価者（事業者）にとって過度な負担とならず、効率的なものとなっているか。

#### (3) 法令遵守レベル以上の先進的な取組の具体的内容の確認

評価項目とした「安全性に対する法令の遵守状況」に関しては、試行に際し、法令で規定される基準を満たしているかどうかだけではなく、先進的な取組内容の把握など、事業者による取組状況の差異の確認に努めた。

## 6. 試行方法

第2回検討委員会で提示した評価・認定項目に従い、試行を実施した。

3社とも、評価・認定項目に従った関係書類（事前準備 別紙参照）を確認の上、書類では十分に判断ができない事項に関しては事業者に対し、ヒアリングを実施する方法で行った。

ただし、日常的に記録・保存が義務付けられている書類（点呼記録簿、乗務記録、運行指示書等）については、被評価者の負担や時間的な制約上の観点から、保存されている書類の一部を抽出して試行を実施した。

この際、A事業者への試行は、提出された書類を事務局のみで確認し、終了後、ヒアリングを行う手法をとったが、効率的な作業遂行に課題が残ったため、B事業者及びC事業者への試行に際しては、確認事項に沿った関係書類を事業者に随時提出していただき、同時に、ヒアリングを行うことにより、試行を実施した。

以上のような抽出調査の手法をとった結果、A事業者では4時間以上、B事業者、C事業者では3時間弱の時間を要した。

## 7. 試行結果

### (1) 客観的評価と評価作業の円滑な実施について

#### (安全性に対する法令の遵守状況)

- ① 各種規程類、運行管理者・整備管理者の選任・教育状況等については、確認書類が少なく、形式も定まったものであるため、客観的評価が容易であり、評価作業の負担は小さい。
- ② 一方で、日常的に記録・保存が義務付けられている書類（点呼記録簿、乗務記録、運行指示書等）は、客観的評価が可能なものが多いが、法令で定められた保存期間の該当書類の一部を抽出して実施した場合でも、評価作業の負担が大きい。
- ③ 運行記録については、書類は存在しても、必ずしも法令を遵守しているかどうか、一目で確認できる形式に整理されているわけではない（例えば乗務員毎の1日当たりの拘束時間や休息时间、4週間を平均した1週間当たりの運転時間の限度等が一目ではわからない）。そのため、確認作業に時間を要する項目（勤務・乗務時間、労働時間）がある。
- ④ 事業計画に従った必要な員数の運転者の確保状況については、具体的な実施状況が整理された書類として存在せず、取り組みの考え方や実施状況について、事業者からの聴取内容によらざるを得ない面がある。

#### (事故や違反の状況)

行政への事故報告、社内の事故記録については、書類は存在しても、事業者の説明内容によらざるを得ず、評価主体による評価作業のみでは、報告、記録された以

外の事故が起こっていたかどうか把握困難である。

#### (運輸安全マネジメント取組状況)

取組みを行っている事業者の中での取組レベルには差異が見られたが、取組みの有無に関しては、評価を行うことが出来た。

#### (2) 評価項目の確認方法について

書類のみの審査ではなく、事業者からの説明聴取や関係施設等の現場確認の手法を取り入れることが有効であることが確認された。

#### (3) 被評価者の負担について

今回の手法による評価に要した時間は半日程度であり、関係書類に関しても既存の書類の確認を前提としたものであったことから、過度な負担はなかったものと考えられる。

ただし、抽出調査でも半日程度の時間を要することに留意する必要がある。

#### (4) 法令遵守レベル以上の先進的な取組みについて

- ① 「安全性に対する法令の遵守状況」の項目については、法令遵守レベル以上の先進的な取組みを項目として設定できるのに対して、各種規程類の整備状況、管理者の選任や各種報告の実施状況等、実施の有無のみが問題となり、先進的な取組みを項目として設定できないものもある。
- ② 先進的な取組みを評価しうる項目にあっては、事業者により取組レベルが異なっている。

#### (例1)

##### 【乗務記録】【運行記録計】

運行管理者が、乗務員が作成する乗務記録とタコグラフの運行記録に違いはないか、手作業で確認している事業者がある一方、乗務記録と運行記録をパソコンに取り込み、システムで自動的に違いがないか確認した上で、運行管理の担当者が最終確認する事業者もある。

#### (例2)

##### 【勤務・乗務時間】

デジタルではないタコグラフを解析した結果をパソコンに入力し、そのデータを用いて改善基準を遵守しているか一目でわかる帳票を自動的に作成するソフトウェアを自社開発し、活用している事業者がある一方、デジタルタコグラフのデータを用いて、同様のソフトウェアを自社開発し、活用している事業者もある。