

# 事業用自動車総合安全プラン2009

～講ずべき施策の進捗状況～

(参考資料)

## 自動車運送事業に係る運輸安全マネジメント実施要領の改正について

### 1. 改正の概要

#### (1) 安全マネジメントの評価対象の拡大

国は、従来行っていた、安全管理規程等義務づけ事業者（バス 200 両以上、トラック、タクシー 300 両以上）に加え、次の事業者について安全マネジメント評価を行うこととする。

- ・乗合バス 100 両以上
- ・都市間を結ぶ高速バス及び高速ツアーバスの事業者
- ・第 1 当事者の死亡事故を引き起こした事業者
- ・危険物の大量漏洩事故を引き起こした事業者

#### (2) 第三者機関による安全マネジメント評価の実施

第三者機関（安全マネジメントについての知識経験を有する職員が相当数いる等の要件に該当する者）も安全マネジメント評価をすることができることとし、その場合には、国が行った評価と同等に扱う。

※ この措置は、試行的に行うものであり、その実施状況や効果等を検証した上で、自動車以外のモードについても導入することを検討する。

#### (3) 事業者向け安全マネジメント手引の改訂

- ①わかりやすく、具体的な取組例を入れて改訂。
- ②トラックの元請事業者に対し、継続的關係のある下請事業者に安全管理体制の構築・改善を要請・指導するよう求める（安全マネジメント評価の対象にする）。

### 2. 施行時期

平成 21 年 10 月 16 日から施行

## 旅客自動車運送事業運輸規則等の一部を改正する省令について

### I. 改正の概要

1. 旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者が、運転者に対する指導監督を実施した際には、その内容を記録し、その記録を営業所において3年間保存しなければならないこととする。

### II. 公布日及び施行日

- ・ 公 布 平成21年9月28日
- ・ 施 行 平成21年10月1日

旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針並びに貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針の一部を改正する告示について

### I. 改正の概要

1. 旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、新たに運転者を雇い入れた場合、当該運転者の過去の事故歴を把握することとする。その際、新たに雇い入れた運転者が事故惹起運転者に該当するにもかかわらず、特別な指導を受けていない場合には、特別な指導を行うこととする。また同様に、新たに雇い入れた運転者が事故惹起運転者に該当するにもかかわらず、適性診断を受診していない場合には、適性診断を受診させることとする。

### II. 公布日及び施行日

- ・ 公 布 平成21年9月28日
- ・ 施 行 平成21年10月1日

## 運行管理者試験の合格基準及び出題方法の変更について

### I. 合格基準について

今年度までの合格基準は、総得点が満点の60%以上（配点が1問1点で問題数が全体で30問あるため、30点満点で18点以上）であること及び出題分野毎にそれぞれ1問以上の正解が必要でありましたが、次年度以降は出題分野における「その他運行管理者の業務に関し必要な実務上の知識及び能力（以下「実務上の知識及び能力」という。）」については、正解が2問以上に変更されます。

#### 【参 考】

2010年度以降の出題分野及び出題分野毎に必要なとされる正解数

出題分野は次の5分野で、出題数は合計30問となります。

1. 試験の種類のうち「貨物」は貨物自動車運送事業法関係（正解1問以上）  
試験の種類のうち「旅客」は道路運送法関係（正解1問以上）
2. 道路運送車両法関係（同上）
3. 道路交通法関係（同上）
4. 労働基準法関係（同上）
5. 実務上の知識及び能力（正解2問以上）

### II. 出題方法について

従来の出題方法は4つの選択肢の中から1つを選ぶ方法でしたが、今後はこれに加えて、問題の一部について、多くの選択肢から2つ以上を選ぶ方法、数値を選択してマークする方法等も出題します。

以下にその出題方法例を示しますが、これらについては順次導入していく予定です。

出題方法例（略）

旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則  
の一部を改正する省令案並びに関係通達の改正案について

平成 22 年 1 月  
国 土 交 通 省

## I. 趣旨

自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則第 21 条及び第 24 条並びに貨物自動車運送事業輸送安全規則第 3 条及び第 7 条の規定に基づき、飲酒により安全な運転ができないおそれのある運転者を乗務させてはならないとされており、点呼時において、運転者から飲酒により安全な運転をすることができないおそれの有無について報告を求めているところですが、事業用自動車の飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数は、平成 20 年に 287 件発生するなど、依然として憂慮すべき状況となっています。

このような状況の解決を図るためには、点呼時における酒気帯びの確認が非常に重要となりますが、現行においては、運転者からの酒気帯びの有無についての報告により、点呼を行う者（以下、点呼者という。）が判断しているため、酒気を帯びた運転者の乗務を止められなかった事案が発生しています。

こうした事案が発生していることを踏まえ、平成 21 年 3 月に、事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会によりとりまとめられた『事業用自動車総合安全プラン 2009』（以下「安全プラン」という。）において飲酒運転ゼロを目標とするのに併せ、点呼を受ける運転者の酒気帯びの有無を客観的に確認できるアルコールチェッカーの使用義務付けが今後取り組むべき課題として掲げられました。

また、自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 及び貨物自動車運送事業輸送安全規則第 18 条の規定に基づき運行管理者の業務を補助させる者（補助者）を選任することができることになっていますが、補助者の権限が曖昧であることから、安全プランにおいて補助者の権限の明確化が盛り込まれたところです。

このため、自動車運送事業の安全のさらなる向上を図る観点から、旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則並びに道路運送法に基づく運行管理者資格者証の返納命令発令基準等について及び貨物自動車運送事業法に基づく運行管理者資格者証の返納命令発令基準等の一部を以下のように改正することとします。

## II. 改正等の概要

【旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）及び貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成 2 年運輸省令第 22 号）の一部改正】

1. 旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、出庫、帰庫時の点呼において、運転者に対して酒気帯びの有無について、運転者から報告を行わせることに加え、点呼者の目視やアルコール検知器の使用等により確認を行い、その内容を記録しなければならないこととします。
2. 旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、対面以外の方法で点呼を行う場合においては、運転者にアルコール検知器を携帯させ、点呼時に運転者に対し酒気帯びの有無についてアルコール検知器を用いて確認を行い、その内容を記録しなければならないこととします。
3. 旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、営業所ごとにアルコール検知器を備え、常時有効に保持しなければならないこととします。
4. 旅客自動車運送事業者及び一般貨物自動車運送事業者等は、国土交通大臣が認定する講習を修了した者の他に、道路運送法第23条の2及び貨物自動車運送事業法19条に定める運行管理者資格者証の交付を受けている者から運行管理者の業務を補助させる者（補助者）を選任できることとします。

【道路運送法に基づく運行管理者資格者証の返納命令発令基準等について及び貨物自動車運送事業法に基づく運行管理者資格者証の返納命令発令基準等についての一部改正】

5. 運行管理者資格者証の交付を受けている補助者による点呼を受けた運転者が当該業務において酒気帯び運転等を行い、かつ当該補助者が点呼時に運転者の異常を発見したが、運行管理者への報告を行わずに又は運行管理者の指導監督に従わずに酒気帯び運転等を運転者に命じた場合は、当該補助者の運行管理者資格者証の返納を命じるものとします。
6. その他所要の改正を行います。

### Ⅲ. 今後のスケジュール（予定）

- |     |     |         |
|-----|-----|---------|
| 1～3 | 公 布 | 平成22年3月 |
|     | 施 行 | 平成23年3月 |
| 4～6 | 公 布 | 平成22年3月 |
|     | 施 行 | 平成22年3月 |

以 上

平成21年10月30日

自動車交通局安全政策課

**映像記録型ドライブレコーダ活用手順書の策定について**

国土交通省では、運送事業者における乗務員のリスク情報の報告や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に、かつ、効率的・効果的に実施するための映像記録型ドライブレコーダの活用手順書を策定しましたのでお知らせします。

本手順書は、映像記録型ドライブレコーダについて、運送事業者における活用が難しく十分に活用されていないといった状況を踏まえ、平成20年度に実施された運送事業者が効率的・効果的に乗務員のリスク情報の把握や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を実施するための映像記録型ドライブレコーダ活用モデル事業調査を基に策定したものです。

今後、本手順書の利用による映像記録型ドライブレコーダの活用をより一層推進します。

活用手順書（略）

&lt;問い合わせ先&gt;

国土交通省自動車交通局安全政策課

電話 03-5253-8111(内線 41622、41625)大森、河合

# 事故防止対策支援推進事業

予算額：6.8億円

## 1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

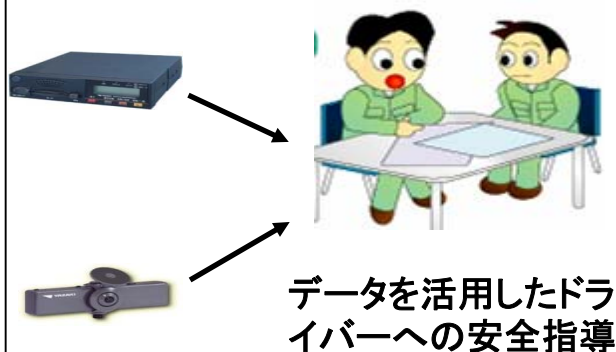
- ・衝突被害軽減ブレーキの補助対象となる事業用自動車について、従前のトラック(8トン以上)に加え、バスを追加。
- ・補助対象となる衝突被害軽減ブレーキに加え、ふらつき警報、車線逸脱警報、車線維持支援制御装置及び車両横滑り時制御力・駆動力制御装置を追加。

### ●先行車両に近づく場合



## 2. 運行管理の高度化に対する支援

映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計の運行管理の高度化に資する機器の導入等に対し支援



## 3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援







# メールマガジンの発信等による事故情報の共有（２）

## メールマガジン発信例（続き）

### 【２．「重大事故情報」のその後】

＊以前にこのメルマガで紹介した重大事故情報のその後の情報をお知らせします。



### （２）トラック運転者酒気帯び運転の疑い逮捕（６月２４日）

＝事故概要＝

６月２４日午前５時４０分頃、京都府でトラックが信号待ちをしていた軽乗用車に追突し、更に衝突の弾みで前方車両が次々に衝突し、計６台が関係する事故となった。

この事故で、軽乗用車運転者が重傷を負い、ほか３名が軽傷を負った。

事故後、当該運転者を調べていたところ、呼気１リットル当たり０．１５ミリグラム以上のアルコール分が検出されたため、当該運転者は、道交法違反（酒気帯び運転）の疑いで、逮捕されたもの。

報道によると、当該運転者は、「前夜、発泡酒と焼酎、ウイスキーをそれぞれ数杯ずつ飲んで寝た。」と供述している模様であった。

＝その後の情報＝

その後の調査によれば、事業者は、２４時間対面による点呼を実施する体制を取っておらず、午前６時から対面による点呼を実施していた。また、アルコールチェッカーを導入していたが、事故当日の午前４時半頃、電話による点呼を実施し出庫していたことから、アルコールチェッカーを使用した飲酒の有無を行っていないことが分かった。

～運転者に対して、夜間であっても出発時、帰庫時には、必ず対面による点呼の実施を徹底してください。～



### 【メールマガジン「事業用自動車安全通信」】

発行 国土交通省自動車交通局安全政策課

＊このメルマガについてのご意見は、<jiko-antai@mlit.go.jp>までお寄せください。

よくある質問（ <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/anzenplan2009/faq.html> ）

自動車交通局ホームページ（ <http://www.mlit.go.jp/jidosha/index.html> ）



## 平成 20 年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」

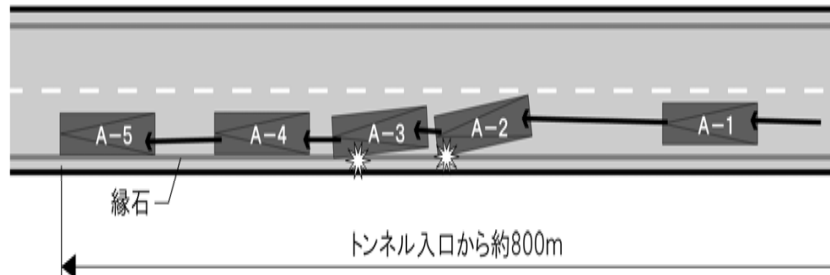
## ●「社会的影響の大きい重大事故」の要因分析実施一覧

	事故事例	発生 年月日	死傷状況			事故の概要
			死	重	軽	
①	雪道における貸切バスの転落事故【貸切】	20.1	1	1	21	貸切バスが乗客 34 名を乗せ、雪道の国道を約 35km/h で走行中、山間部の緩い下り坂の右カーブにおいて、カーブを曲がり切れずに路外に逸脱した。
②	運転中の高速バス運転者が意識朦朧となったことによる事故【乗合】	20.1	0	0	0	高速路線バスが乗客 26 名を乗せ、国道を走行中、トンネル内において運転者の意識が朦朧となり、道路左側の縁石に 2 度ほど接触した。これに気付いた乗客が運転席に駆け寄ってハンドル操作を行い、タイヤを縁石に接触させながらバスを停止させた。
③	トレーラーの信号無視による乗合バスとの衝突事故【貨物(乗合)】	20.2	1	2	11	交差点において、トレーラーが赤信号を無視して交差点に進入し、右側から交差点に進入してきた乗合バスと衝突した。衝突の弾みで、乗合バス運転者は車外に放り出された。乗合バスは、運転者不在のまま走り、沿道の鉄柱にぶつかり停止した。
④	大型トラックのセンターラインオーバーによる対向車との正面衝突事故【貨物】	20.4	1	1	0	大型トラックが国道を走行中、下りの緩やかな右カーブにおいて、センターラインをオーバーして反対車線に出たため、対向してきた大型トラックと正面衝突した。
⑤	貸切バスの高速道路における追突による玉突き事故【貸切】	20.4	0	0	11	貸切バスが乗客 34 名を乗せ、高速道路を走行中、料金所の約 500m 手前において、料金所渋滞で停車中のトラックに追突し、当該車両を含む 4 台の玉突き事故となった。
⑥	タクシーが路上に横臥していた人を轢過した事故【乗用】	20.7	1	0	0	タクシーが空車にて片側 2 車線の道路を走行中、道路右手で大声がしたため、そちらに目を向けたところ、前方の道路の上に倒れていた人に気付かず、轢過した。
⑦	乗合バスの駅ロータリーにおける歩行者との衝突事故【乗合】	20.7	1	0	0	駅前停留所に到着した路線バスが、発車時に車両の直前にいた歩行者に接触し、転倒した同歩行者をフロント下部に巻き込んだ。
⑧	首都高速道路におけるタンクトレーラーの横転火災事故【貨物】	20.8	0	1	0	20 キロリットルの燃料を積んだタンクトレーラーが首都高速道路の右カーブを走行中、バランスを崩して車体が左側に横転し、そのまま側壁に衝突した。タンクから燃料が漏れ出してこれに引火し、火災となった。
⑨	貸切バスが高速道路で中央分離帯を突き破った事故【貸切】	20.8	0	0	2	貸切バスが乗客 32 名を乗せ、高速道路を走行中、高速道路の中央分離帯を突き破り、対向車線に出て停車した。
⑩	トラックの山間部における横転火災事故【貨物】	20.9	0	0	1	中型トラックが、上り下りの続く山間部の道路を走行し、交差点を右折したところ、左側に横転し火災となった。
⑪	乗合バスの停留所における死傷事故【乗合】	20.9	1	0	0	乗合バスが停留所において、客扱い後バスを発車させたところ、バスに乗車しようとしていた乗客が転倒し、その両足を当該車両の左後輪で轢いた。

※これらの事故は、平成 20 年に事故報告のあった重大事故から、本検討会において要因を分析すべきものとして選定したものである。

# 社会的影響の大きい重大事故の要因分析事例（概要）

## ① 運転中の高速バス運転者が意識朦朧となったことによる事故【乗合】

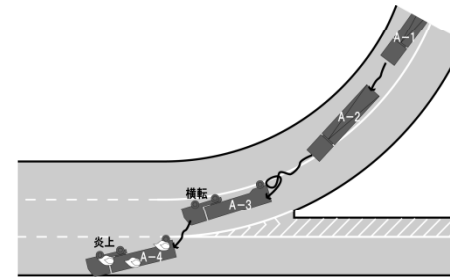


(事故概要)

高速路線バスが乗客26名を乗せ、国道を走行中、トンネル内において運転者の意識が朦朧となり、道路左側の縁石に2度ほど接触した。これに気付いた乗客が運転席に駆け寄ってハンドル操作を行い、タイヤを縁石に接触させながらバスを停止させた。（死傷者なし）

要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者がインフルエンザに罹患していた。</li> <li>・運転者は、乗務前に風邪薬を服用していたが、運行管理者等に申告していなかったと認められる。</li> <li>・インフルエンザの患者に風邪薬を使用すると、意識障害起こる可能性が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・点呼において、運転者の「薬の服用の有無」等を確認する。</li> <li>・運転者から体調不良、薬の服用等の申告があった場合は、乗務の交替を指示する。</li> </ul>

## ② 首都高速道路におけるタンクトレーラーの横転火災事故【貨物】



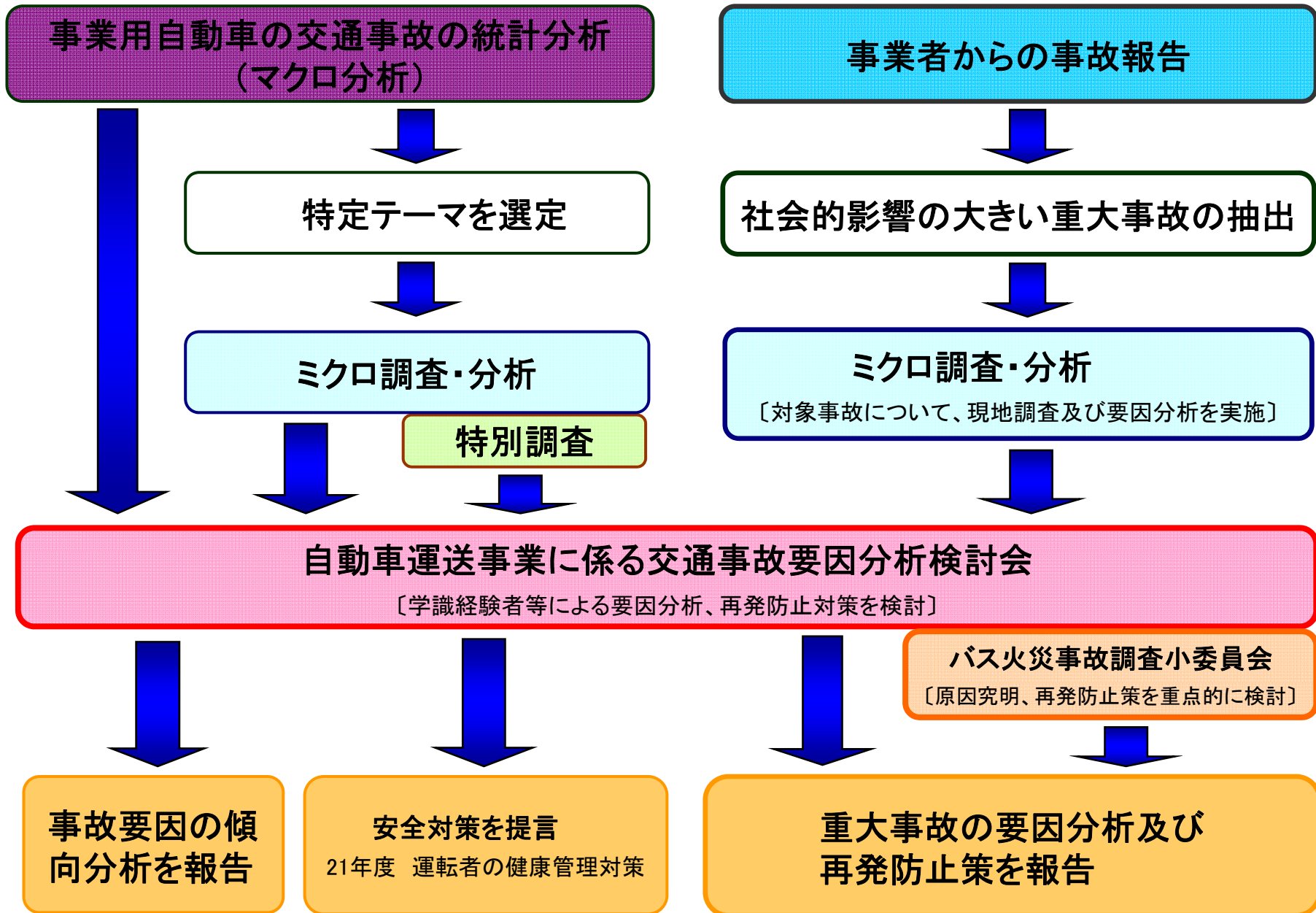
(事故概要)



20キロリットルの燃料を積んだタンクトレーラーが首都高速道路の右カーブを走行中、バランスを崩して車体が左側に横転し、そのまま側壁に衝突した。タンクから燃料が漏れ出してこれに引火し、火災となった。（タンクローリー運転者1名重傷）

要 因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事故当時の速度を力学計算で推察すると、タンクトレーラーが制限速度を上回っていた可能性が考えられる。</li> <li>・運転者の拘束時間等が改善基準告示に違反する勤務であり、過労状態による漫然運転で速度超過となった可能性が考えられる。</li> <li>・横転しやすい車両特性を十分理解していなかった可能性が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者に改善基準告示に違反する乗務を行わせず、余裕のある運行計画とする。</li> <li>・運転者は、運転中に疲労や眠気等を感じたときは運転を中止し、休憩するか、又は睡眠をとる。</li> <li>・運転者は、遵守するとともに、急カーブでは十分に減速する。</li> <li>・運転者は、横転のメカニズムを理解し、それを考慮した防衛運転をする。</li> </ul>

## 自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業



平成21年4月10日  
自動車交通局

平成21年3月16日東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社の  
バス火災事故に関する調査小委員会の設置について

平成21年3月16日に静岡県牧之原市の東名高速道路牧之原サービスエリアにおいて発生したバスの車両火災事故について、その重大性にかんがみ、専門的な観点から、事故の原因究明、その結果を踏まえた同種事故の再発防止策について検討することとし、今般、自動車交通局に設置されている「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」に、学識経験者等で構成される「平成21年3月16日東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社のバス火災事故に関する調査小委員会」を設置いたします。

○ 第1回小委員会

1. 日時 平成21年4月14日（火） 13：30～15：30
2. 場所 経済産業省各省庁共用会議室（経済産業省別館10F 1031号会議室）
3. 委員 別紙（裏面）のとおり（略）
4. 主な議題
  - （1）委員会の設置について
  - （2）事故の概要について
  - （3）これまでの調査について
  - （4）今後の進め方について

5. その他

本委員会は傍聴不可、頭撮り可です。会議終了後、議事概要を作成次第公表します。

【問い合わせ先】

自動車交通局安全政策課 山崎（孝）、松井  
TEL:03-5253-8111（内線41622、41624）  
TEL:03-5253-8566（直通）



平成21年11月16日  
自動車交通局

「平成21年3月16日東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社のバス火災事故に関する調査小委員会」における調査対象事故の追加について

国土交通省は、「平成21年3月16日東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社のバス火災事故に関する調査小委員会」における調査対象事故に、本年9月に東名高速道路で発生した株式会社ローレル観光バスのバス火災事故を追加（これに伴い、同小委員会の名称を「東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社及び株式会社ローレル観光バスのバス火災事故に関する調査小委員会」に改めます。）することとし、当該事故の原因究明を開始します。

平成21年9月20日、静岡県の東名高速道路相良牧之原インターチェンジ手前において、株式会社ローレル観光バスのバス火災事故が発生したところ、当該車両は、先般、「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」の下に設置した「平成21年3月16日東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社のバス火災事故に関する調査小委員会」で火災事故の原因究明が進められている車両と同一構造のエンジンを有するとともに、火災の発生状況について類似点があることから、今般、第3回小委員会において、同小委員会の名称を「東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社及び株式会社ローレル観光バスのバス火災事故に関する調査小委員会」に変更し、同小委員会において新たに株式会社ローレル観光バスのバス火災事故についても原因究明に向けた検討を開始します。

なお、第3回小委員会の開催概要は別紙のとおりです。

別紙（略）

【 問い合わせ先 】

国土交通省自動車交通局安全政策課 大森、松井

電話 03-5253-8111（内線 41622, 41624）

電話 03-5253-8566（直通）

## 自動車事故報告規則の一部改正及び自動車運送事業者等が引き起こした社会的影響が大きい事故の速報に関する告示の制定について

### I. 改正の概要

事業用自動車の事故について報告対象及び速報対象等を以下のとおり見直しました。

- ① 事故報告の対象について、従来通達で報告を指示していたものを省令で明確化等しました。
  - ・ 10 台以上の多重衝突を生じたもの
  - ・ 10 人以上の負傷者を生じたもの
  - ・ 自動車に積載されたコンテナが落下したものの
  - ・ 酒気帯び運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転、麻薬等運転を伴うもの
  - ・ 救護義務違反があったもの
  - ・ 車輪の脱落、被牽引自動車の分離の故障を生じたもの
  - ・ 鉄道施設を損傷し、3 時間以上列車の運転を休止させたもの
  - ・ 高速自動車国道又は自動車専用道路を、3 時間以上通行止めにしたもの
- ② 事故速報の対象とする自動車事故を見直しました。
  - ・ 転覆、転落、火災を起こし、又は鉄道車両等と衝突若しくは接触したものの（旅客自動車運送事業者等に限る。）
  - ・ 2 人（旅客自動車運送事業者等においては 1 人）以上の死者を生じたもの
  - ・ 5 人（乗客にあっては 1 人）以上の重傷者を生じたもの
  - ・ 10 人以上の負傷者を生じたもの
  - ・ 自動車に積載された危険物が大量漏洩したもの（自動車が転覆、転落、火災を起こし、又は鉄道車両、自動車その他の物件と衝突し、若しくは接触したことにより生じたものに限る。）
  - ・ 酒気帯び運転を伴うもの
  - ・ 社会的影響が大きなもの
- ③ 速報についてはできる限り速やかに行うこととしました。

### II. 公布日及び施行日

公布 平成 21 年 11 月 20 日

施行 平成 21 年 12 月 1 日



# 消費者による選択・監視 ～事業者のネガティブ情報の公開～

(国土交通省が保有するネガティブ情報等の公開のあり方に関する報告書)

平成 1 9 年 4 月 1 8 日  
国土交通省ネガティブ情報等  
公開検討連絡委員会

「消費者による選択・監視～事業者のネガティブ情報の公開～」  
(国土交通省が保有するネガティブ情報等の公開のあり方に関する報告書)

目次

1. はじめに一検討の目的	1
2. 公開対象	2
(1) 公開対象の基本的な考え方	
(2) 公開対象	
(3) 一般消費者等からのクレーム情報や従業員からの内部告発の取扱いについて	
(4) 事業者の業務改善の状況の公開の検討について	
(5) 都道府県が保有するネガティブ情報の公開の検討について	
3. 公開方法	5
(1) 「国土交通省ネガティブ情報等ポータルサイト」(仮称)の開設	
(2) 事業者名による検索、事業者ごとの集計	
(3) わかりやすい記述	
(4) ポータルサイトの利用促進等	
4. 公開期間	6
5. 最後に	7

# 「消費者による選択・監視～事業者のネガティブ情報の公開～」 (国土交通省が保有するネガティブ情報等の公開のあり方に関する報告書)

平成19年4月18日  
国土交通省ネガティブ情報等  
公開検討連絡委員会

## 1. はじめに一検討の目的

昨今の構造計算書偽装問題や数多くの公共交通機関のトラブル等により、住宅・建築物や公共交通に対する国民の信頼は大きく揺らいだ。国民生活の基盤である住宅・建築物や公共交通機関の安全性への不安は国民生活に大きな影を落としており、その一刻も早い解消は喫緊の課題となっている。また、談合事件が頻発する中で、公正で自由な競争を通じた受注者や価格の決定に対する国民の信頼が揺らいでいる状況にある。

近年、企業の社会的責任を重視する考え方を背景に、コンプライアンス違反等の不祥事を犯した企業の収益や株価が落ち込むなど、一般消費者や投資家（「一般消費者等」）が市場メカニズムを通じて企業に与える影響がますます大きなものとなっている。そのような中で、従来の行政の監督に加えて市場による選択・監視を活用することは、事業者の適正な事業運営の確保のみならず、それを通じて安全・安心の確保、公正で自由な競争の確保といった行政目的を達成するためにも有効である。

市場による選択・監視の力をより一層活用するためには、事業者の情報開示による透明性の確保が不可欠である。しかし、過去の処分歴など、事業者にとって有利に働かない情報（ネガティブ情報）の公開は、事業者自身に任せるのではなく、行政からも業務を遂行する中で保有した情報を公開していくことが必要である。

一方、このようなネガティブ情報を公開することは、その取り扱い方によっては、この取り組みの目的を越えた大きな影響を事業者に与えてしまうおそれもある。

このような状況を踏まえ、国土交通省で所管する事業者・分野のうち、以下のものについて、学識経験者と関係部局担当者からなる「ネガティブ情報等公開検討連絡委員会」を設け検討を進めてきた。（別紙参照）

○建設業者

- 宅地建物取引業者（不動産業者）
- マンション管理業者
- 建築確認、建築物の設計・工事監理関係
  - ・指定確認検査機関（建築確認・検査業務を行う民間機関）
  - ・建築基準適合判定資格者（建築確認・検査業務を行う資格を有する者）
  - ・一級建築士
- 鉄道事業者（鉄道会社）
- 船舶運航事業者（旅客船会社）
- 航空運送事業者（航空会社）
- 自動車運送事業者（バス、タクシー、トラック事業者）
- 自動車整備事業者（自動車整備工場）
- 自動車製作者等（自動車メーカー、自動車販売会社等）〔道路運送車両法関係〕

この報告書は本委員会における、ネガティブ情報等の公開のあり方に関する横断的な検討の成果をまとめたものである。

## 2. 公開対象

### （1）公開対象の基本的な考え方

行政自らの監督に加えて、市場による選択・監視をより一層有効に活用することにより事業者の適正な事業運営等を確保していくためには、一般消費者等の一人ひとりが的確に事業者を評価することが前提となる。

そのためには、一般消費者等が真に必要とする正確な情報ができるだけ豊富に提供されることが求められる。同時に、国土交通省が公開するものは、行政として責任を持てるものでなければならない。

### （2）公開対象

上述の基本的な考え方に基づき、行政処分等を受けた者の名称、行政処分等が行われた年月日、行政処分等の内容などについて、国土交通省が保有するネガティブ情報を公開していく。

#### ①行政処分・行政指導

・行政処分

行政処分は、事業者の作為不作為に関して、行政機関が監督権者としての責任において、法律に基づき事業者に対して義務を負わせるなど法律上の効果を生じさせる行為であることから、全てを公開対象とする。

・行政指導

行政指導は、行政機関がその任務又は所掌事務の範囲内で特定の者に一定の作為不作為を求める、法令上の強制力を伴わない行為であり、事業者はこれに従う法律上の義務を負うわけではないものの、行政機関が行政目的の実現のためにその責任において行う行為である。

しかし、行政指導には、例えば帳簿の記載ミスなど、違反内容が軽微であり一般消費者等に具体的な損害をもたらすおそれがなく、その行政指導に係るネガティブ情報を公開しなくても事業者による自主的な対応が十分に見込まれるものも多い。

従って、行政指導については、以下のような、一般消費者等に具体的な損害や被害をもたらしたか、またはもたらすおそれがあるなど、社会的影響の大きいものを公開対象とする。なお、行政指導が違反内容の軽微なもののみに対して行われ、社会的影響が大きいものは行政処分に対応することとされている分野（指定確認検査機関、建築基準適合判定資格者、一級建築士、自動車整備事業者）については、行政指導は公開の対象外とする。

◇ 公開対象とする社会的影響の大きい行政指導の例

〔建設業者〕 談合事件に係る勧告

〔宅地建物取引業者〕 構造計算書偽装問題での売主の瑕疵担保責任に係る指導

〔マンション管理業者〕 管理組合に対する賠償責任等が発生した場合の指導

〔鉄道事業者〕 輸送の安全に係る行政指導等

〔船舶運航事業者〕 事故防止の徹底等に関する行政指導等

〔航空運送事業者〕 航空事故等を惹起した悪質な事案に対する厳重注意等

〔自動車運送事業者〕 乗合バス事業に係る文書警告

②自動車製作者等の道路運送車両法違反に係る刑事告発

国土交通省では、自動車製作者等による虚偽報告や組織的隠蔽など悪質な道路運送車両法違反が判明した場合、刑事訴訟法の規定に基づき刑事告発を行っている。これは、自動車製作者等の作為不作為に対し、道路運送車両の安全確保を所管する行政機関として「犯罪があると思料」（刑事訴訟法239条）して行うものであることから、ネガティブ情報の一つとして、公開対象とする。

### ③国土交通省直轄公共工事の指名停止措置

指名停止措置（公共工事の請負契約の相手方として不適当な有資格者を一定期間入札に参加させないこと）は、発注者の自主的な判断による措置であり、行政処分や行政指導とは異なるものである。しかし、公共工事の請負契約の相手方として不適切な事業者（建設業者）であると判断した場合に、その事業者を排除するために行われるものであり、国による公共工事の大宗を発注している国土交通省の立場を勘案し、公開対象とする。

## （３）一般消費者等からのクレーム情報や従業員からの内部告発の取扱いについて

一般消費者等からのクレーム情報や従業員からの内部告発のように、行政として事実関係の確認や内容の判断をしていないものについては、それ自体を国土交通省が行うネガティブ情報公開の対象とはしない。

ただし、クレーム情報や内部告発を端緒として行政処分等が行われた場合には、通報者が特定され、その結果不利益な扱いを受けるおそれがあると判断されるケースを除いて、端緒であったことが分かるように記述する。

クレーム情報や内部告発が行政処分等に結びついていることを明らかにすれば、一般消費者等の積極的な選択・監視を促すインセンティブとなり得る。さらに、事業者が一般消費者等の目にさらされている（クレーム情報等を端緒として行政処分等に及ぶことがありうる）ことを意識すれば、事業者の適正な事業運営の確保を図るという本取り組みの目的にも合致するためである。

## （４）事業者による業務改善の状況の公開の検討について

行政処分等を受けた事業者が業務改善等の措置を講じた場合には、その状況を含めて情報公開すれば、事業者が業務改善措置等を講じることを促すとともに、市場においてもより総合的に事業者を評価しうるため、市場の選択・監視を通じた事業者の適正な業務活動への復帰を一層促進する効果があると考えられる。そこで、当面、建設業者、宅地建物取引業者及びマンション管理業者について、行政処分等のネガティブ情報に加え、業務改善に関する情報の公開についても検討する。

## （５）都道府県が保有するネガティブ情報の公開の検討について

都道府県が保有するネガティブ情報は、本来その情報を保有する都道府県においてその取扱いが判断されるべきものであるが、一般消費者等による事業者の的確な評価に資するため、国土交通省が保有するネガティブ情報等に加え、都道府県が保有する下記の事業者に関するネガティブ情報の公開についても検討する。

- ・ 宅地建物取引業者（知事免許業者）
- ・ 二級建築士及び木造建築士
- ・ 建築士事務所

### 3. 公開方法

ネガティブ情報等の公開の目的は、市場の選択・監視を活用して、事業者が適正な事業運営をすることにある。公開するネガティブ情報等は一般消費者等に理解されてはじめてその目的を達成できるものである。従って、その公開に当たっては、一般消費者等が目指す情報に簡単にアクセスでき、かつ理解しやすい方法となるよう十分な配慮が必要である。

#### （１）「国土交通省ネガティブ情報等ポータルサイト」（仮称）の開設

一般消費者等がチェックしたいネガティブ情報等に迷うことなくアクセスできる環境を整備することが必要である。このため、国土交通本省ホームページ及び地方支分部局ホームページにまたがって各所に点在するネガティブ情報等を一元的に集約した「国土交通省ネガティブ情報等ポータルサイト」（仮称）を、平成19年10月を目途に開設する。

#### （２）事業者名による検索、事業者ごとの集計

一般消費者等にとって、事業者の選択・監視をしやすい形で情報が提供されることが必要である。

このため、今般開設するポータルサイトにおいては、「選択・監視の対象」である事業者の名称による検索可能なシステムを構築したり、事業者ごとに集計した情報を一覧的に提供したりするなどの公開方法を導入する。

### (3) 分かりやすい記述

行政処分等は法令に根拠を置くことから、法律用語が多用されていたり、事業者を対象としたものであるため一定の基礎知識を前提として簡素な記述にとどまっていたりするなど、一般消費者等にとっては難解な場合が多い。

従って、上記(2)と同様の観点から、行政処分等の内容や理由等の記載を平易な言葉で、できるだけ詳細なものとしたり、専門的な法律用語に解説を加えたりするなど、閲覧者にとって分かりやすく公開するよう努める。

### (4) ポータルサイトの利用促進等

ポータルサイトの開設や運用については、多くの一般消費者等に利用していただき本取り組みの目的が十分に達成されるよう、開設に当たっては過去の情報にさかのぼって公開するよう努める。マスコミ等を通じた本ポータルサイトの周知や、関係業界団体等のホームページへのリンク張りの協力依頼などに努め、そのPRに積極的に取り組む。このほか、ポータルサイト開設後においては、利用者からのご意見などをもとに公開対象、公開方法、公開期間などについてさらなる改善をする。

また、自宅などにパソコンをお持ちでないなどインターネットを通じて本ポータルサイトを利用することができない方々に対しても、国土交通省本省や地方支分部局の担当窓口などにおいてネガティブ情報等の提供に努め、その利便を図る。

## 4. 公開期間

市場が的確な判断をするには、同じ事業者が何度も行政処分を受けた場合などの処分情報が履歴の形で閲覧できることが有効であるため、適切な公開期間を確保する必要がある。重い行政処分である許可取消等を受けた場合の許可等の再取得までの期間(「欠格期間」)が2年となっているものが多いことも踏まえ、公開期間は最短2年とする。

ただし、建設業者、宅地建物取引業者、自動車運送事業者については、監督処分簿の保存期間、欠格期間、従来の取扱いを踏まえ、以下のとおり2年より長期の期間を設定するとともに、指定確認検査機関等については、建築基準法等の一部を改正する法律(平成18年法律第92号)による欠格期間延長(平成19年6月施行)を踏まえ検討を加える。



〔建設業者、宅地建物取引業者〕

5年

〔自動車運送事業者〕

3年

〔指定確認検査機関、建築基準適合判定資格者、一級建築士〕

欠格期間延長を踏まえ、5年とすることを検討

なお、上記の公開期間を過ぎた情報であっても、行政文書の保存期間内であれば、行政機関の保有する情報の公開に関する法律の規定に従って開示請求を行うことは可能である。

## 5. 最後に

ネガティブ情報の公開は、事業者に対し追加的なペナルティを科すために行うのではなく、冒頭にも述べたとおり、事業者の適正な事業運営の確保を目的とするものであり、ひいては、国民の安全・安心の確保、公正で自由な競争の確保などのために有効なものである。しかし、その取り扱いを誤ると、このような取り組みの目的を越えた大きな影響を事業者に与えてしまうおそれがある。本委員会においては、この点を踏まえつつ、ネガティブ情報の公開対象、公開方法、公開期間について慎重に検討を行ってきた。

ネガティブ情報等の公開の取り組み自体はまだ緒に付いたばかりである。本取り組みの目的が達成されるよう、今後のポータルサイトの開設や運用に当たってはネガティブ情報等の取り扱いに十分留意するとともに、不断の見直しが必要である。

## 事後チェック機能の充実・強化

### ○自動車運送事業の監査体制の強化(監査要員の推移)

・平成22年度 **23人** 増員

	監査担当職員数の推移		(人)
	地方運輸局	運輸支局	合計
平成14年7月	45	63	108
平成15年度末	45	63	108
平成16年度末	45	65	110
平成17年度末	45	76	121
平成18年度末	60	106	166
平成19年度末	67	133	200
平成20年度末	67	163	230
平成21年度末	67	191	258
平成22年度末(予定)	<b>67</b>	<b>214</b>	<b>281</b>

事務連絡  
平成21年12月22日

各地方運輸局自動車交通部首席自動車監査官 殿  
関東・近畿自動車監査指導部首席自動車監査官 殿  
沖縄総合事務局運輸部監査指導課長 殿

自動車交通局安全政策課  
首席自動車安全監査官

自動車交通局旅客課  
旅客運送適正化推進室長

自動車交通局貨物課  
トラック事業適正化対策室長

自動車運送事業者に対する労働基準監督機関との合同監査・監督の  
実施にあたって留意すべき事項について

標記合同監査・監督の実施については、「自動車運送事業者に対する労働基準監督  
機関との合同監査・監督の実施について」（平成20年3月19日付け国自安第70  
号、国自旅第304号、国自貨第207号、国自整第148号。以下「合同監査通達」  
という。）により通達しているところでありますが、事業用自動車に係る総合的安全  
対策検討会でとりまとめられた「事業用自動車総合安全プラン2009」を踏まえ、  
労働局との合同監査・監督の充実を図るため、下記のとおり取り扱うこととしたので、  
遺漏のないよう取り計られるとともに、関係各課及び管内支局等に周知徹底されたい。  
なお、本件については、厚生労働本省と確認済みであることを申し添える。

## 記

### 1. 関係労働基準監督機関との連携

地方運輸局（沖縄総合事務局を含む。）又は運輸支局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局陸運事務所を含む。）は、労働基準監督機関との連絡調整会議を開催する等、合同監査・監督の実施に向けて緊密に連携を図るにあたり、別紙1の様式により実施計画、実施結果を管理すること。

### 2. 実施方法に関する調整

合同監督・監査を効率的に行うため、合同監査通達に定めるもののほか、次の事項を参考として監査実施前に労働基準監督機関と調整すること。

- (1) 実施する職員数
- (2) 開始時刻及び終了時刻
- (3) 営業所等に到着した際に、事業主に対して来訪の目的を告げる担当
- (4) 事業者のうち聴取を行う対象者の選定
- (5) 事業者からの聴取順序・項目・役割分担
- (6) 調査する書類及び施設等並びにその順序
- (7) 乗務記録、運行記録計（タコグラフ）等、双方が調査の対象とする書類の取扱い
- (8) 共通の調査事項である、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づき、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年国土交通省告示第1675号）及び貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年国土交通省告示第1365号）に基づく、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準」という。）の調査に関する役割分担
- (9) 事業者に対し改善を求める内容の確認方法（監査官等と事業者の間で、違反事項の共通認識を得るための確認書と労働基準監督機関が交付する是正勧告書等の内容について整合性を図る方法）
- (10) 事業者から預かり持ち帰って調査する資料の取扱い
- (11) その他合同監査・監督の的確な実施のために必要な事項

### 3. 監査・監督の実施

合同監査・監督に係る事前調整において、2.(8)について労働基準監督機関が調査を行うこととなった場合には、労働基準監督機関が把握した情報のうち、必要な情報が得られるよう十分協議すること。

この場合には、延べ30日分の運行状況（複数の運転者について調査した場合、当該複数運転者の運行日数を合算して30日分）を調査し、この調査範囲内において改善基準の各条文に関する違反が延べ何回行われているのかを集計するために必要な情報の提供が行われるよう労働基準監督機関に別紙2を提示するなどにより協力を求めること。

### 4. 監査の実施状況等の結果について

監査の実施状況等の結果については、別紙3の様式により四半期ごとに集計を行い、翌月20日までに自動車交通局安全政策課あてに報告願います。

別紙1、別紙2、別紙3（略）

## 自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正について

### 1. 改正の概要

#### <監査方針>

- ① 巡回監査の端緒として、次の者を追加。
- ・ 第1当死亡事故を引き起こした事業者（特別監査を行うものを除く。）
  - ・ 行政処分逃れのための事業譲渡の有無等を判断するため、監査を行うことが必要と認められる事業者
  - ・ 自動認可運賃の下限を下回る運賃により事業を営んでいる一般乗用旅客事業者であって、定期的な報告の提出を行わない、又は当該報告内容により法令違反の疑いがある事業者
  - ・ 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の特定地域において増車認可申請をした一般乗用旅客自動車運送事業者 など
- ② 巡回監査及び呼出監査の端緒として、次の者を追加。
- ・ 関係行政機関から、最低賃金法に違反している旨の通報があった事業者
  - ・ 事業用自動車の車両火災事故（旅客自動車に限る。）又はホイール・ボルトの折損による車輪脱落事故を引き起こした事業者
  - ・ 整備不良に起因する死傷事故を引き起こした事業者 など

#### <行政処分基準等>

- ① 飲酒運転等に対する処分基準を強化（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。
- ・ 処分日車数の強化 初違反80日車→100日車  
再違反240日車→300日車
  - ・ 飲酒運転等を下命容認した場合の即時事業停止期間の延長 7日→14日
  - ・ 飲酒運転等+重大事故に係る指導監督義務違反の場合の即時事業停止期間の延長 3日→7日
  - ・ 飲酒運転等に係る指導監督義務違反の場合、即時事業停止処分（3日）を創設
- ② 社会保険等未加入（事業の健全な発達を阻害する競争行為）に対する処分基準を強化。
- ・ （旅客自動車運送事業）処分基準の創設
    - 一部未加入 初違反10日車 再違反30日車
    - 全部未加入 初違反30日車 再違反90日車
  - ・ （貨物自動車運送事業）処分基準の強化
    - 一部未加入 初違反警告→10日車 再違反20日車→30日車
    - 全部未加入 初違反20日車→30日車 再違反60日車→90日車

③ 最低賃金法違反（事業の健全な発達を阻害する競争行為）に対する処分基準を創設（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

一部の支払い 初違反10日車 再違反30日車  
全てへの支払い 初違反30日車 再違反90日車

④ 運転者に対する指導監督に係る記録の作成保存義務違反に対する処分基準を創設（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

記録義務違反 初違反警告～20日車 再違反20日車～60日車  
保存義務違反 初違反警告～20日車 再違反20日車～60日車

⑤ 点検整備未実施に対する処分基準を強化（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）。

・ 日常点検の未実施

初違反勧告～3日×違反台数 → 警告～5日×違反台数  
再違反3日～9日×違反台数 → 5日～15日×違反台数

・ 定期点検整備の未実施

初違反警告～5日×違反台数 → 警告～10日×違反台数  
再違反5日～15日×違反台数 → 5日～30日×違反台数

・ 点検整備記録の改ざん

初違反3日～5日×違反台数 → 5日～10日×違反台数  
再違反9日～15日×違反台数 → 15日～30日×違反台数 など

⑥ 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の施行関係（一般乗用旅客自動車運送事業）

特定地域内の営業所における一定の違反についての処分日車数を加重。

イ 特別監視地域の指定後に新規許可等を受けた者による違反は3.5倍

ロ 監査時車両数（監査等により違反事実を確認した時点における営業区域ごとの一般乗用旅客自動車運送事業者の一般車両の合計数）を基準車両数よりも増加させている者による違反（イの場合を除く。）は3.5倍

ハ 監査時車両数を基準車両数の5%以上減少させていない者による違反（イ及びロの場合を除く。）は2倍

ニ 監査時車両数を基準車両数の5%以上減少させている者による違反（イの場合を除く。）は1倍

ホ ニのうち、特定地域に指定された後に減少させている者による違反は1.5倍  
など

⑦ その他の処分基準の強化

・ （貨物自動車運送事業）コンテナの落下防止措置未実施

初違反警告→20日車 再違反20日車→60日車

・ （旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）

30日車未満は自動的に警告とする軽減措置→廃止 など

- ⑧ 処分の実効性の確保1（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業）
- ・ 違反営業所から処分前に他の営業所に車両を移動した場合  
→当該他の営業所にも行政処分を行う。
  - ・ 違反事業者が処分前、処分後に会社分割又は他社への事業譲渡（認可を要する場合のみならず、車両等の譲渡による実質的な事業譲渡を含む。）を行った場合  
→承継事業者、譲渡先事業者にも行政処分を実施。  
承継事業者、譲渡先事業者にも違反点数を承継。 など
- ⑨ 処分の実効性の確保2（一般乗用旅客自動車運送事業）  
自動車等の使用停止処分において、遊休車両分について付加的に使用停止処分を行う。
- ⑩ その他所要の改正を実施。

## 2. 施行時期

平成21年10月1日から施行。

平成21年8月19日  
自動車交通局

## トラック運送事業者の許可基準（5両）割れ事業者 に対する重点監査の実施結果について

本年6月に実施したトラック運送事業者の許可基準（5両）割れ事業者に対する重点監査の実施結果について下記のとおりとりまとめましたのでお知らせします。

### 記

#### 1. 監査実施事業者数

本年6月の1ヶ月間において、1018者に対し、監査を実施しました。

#### 2. 監査結果

監査を実施した1018者中、741者（72.8%）に法令違反が確認されました。

なお、詳細については、別紙のとおりです。

#### 3. 今後の対応

法令違反が認められた事業者に対しては、直ちに改善を指示するとともに、行政手続法に基づく所要の手続きを経て行政処分を行います。今回の重点監査の対象とならなかった許可基準割れ事業者に対しては、順次呼出監査を実施いたします。

#### 【問合せ先】

自動車交通局安全政策課（監査関係）三輪田、倉持

TEL：03-5253-8111（内線41602、41632）

TEL：03-5253-8566（直通）

自動車交通局貨物課（許可関係）小堤、伊藤

TEL：03-5253-8111（内線41353）

TEL：03-5253-8576（直通）



## 法令違反状況

## (1) 法令違反事業者数

監査を実施した1018事業者のうち、72.8%の741者において法令違反が認められました。

監査事業者数	法令違反事業者数	
1018	741	(72.8%)

( )内は、監査事業者に占める比率

## (2) 乗務時間等告示の遵守違反及び健康状態の把握違反事業者数

監査を実施した1018事業者のうち、30.1%の306者において乗務時間等告示の遵守違反及び健康状態の把握違反が認められました。

また、乗務時間等告示の事項別違反件数をみると、拘束時間違反及び連続運転時間違反が多く認められました。更に、健康状態の把握違反についても多く認められました。

監査事業者数	乗務時間等告示の遵守違反及び健康状態の把握違反事業者数	乗務時間等告示の事項別違反件数	乗務時間等告示の事項別違反件数				健康状態の把握違反件数	計
			拘束時間	休息期間	連続運転時間	長期連続勤務他		
1018	306	(30.1%)	108	59	108	13	139	427

( )内は、監査事業者に占める比率

## (3) 点呼関係違反事業者数

監査を実施した1018事業者のうち、43.1%の439者において点呼の実施、記録、改ざん、保存違反が認められました。

また、点呼関係事項別違反件数をみると、実施及び記録の違反が多く認められました。

監査事業者数	点呼関係違反事業者数	点呼関係事項別違反件数				計	
		実施	記録	改ざん	保存		
1018	439	(43.1%)	249	388	1	132	770

( )内は、監査事業者に占める比率

## (4) 乗務等の記録違反事業者数

監査を実施した1018事業者のうち、27.6%の281者において乗務等の記録、記載、改ざん、保存違反が認められました。

また、乗務等の記録関係事項別違反件数をみると、記載の違反が多く認められました。

監査事業者数	乗務等の記録違反事業者数	乗務等の記録関係事項別違反件数				計	
		記録	記載	改ざん	保存		
1018	281	(27.6%)	43	256	0	27	326

( )内は、監査事業者に占める比率

## (5) 指導監督関係違反事業者数

監査を実施した1018事業者のうち、38.8%の395者において指導監督関係違反が認められました。

監査事業者数	指導監督関係違反事業者数	
1018	395	(38.8%)

( )内は、監査事業者に占める比率

## (6) 社会保険等の未加入事業者数

監査を実施した1018事業者のうち、29.3%の298者において社会保険等の未加入が認められました。

監査事業者数	社会保険等の未加入事業者数	社会保険等関係の事項別未加入件数				計	
		雇用保険	労災保険	健康保険	厚生年金保険		
1018	298	(29.3%)	155	126	253	257	791

( )内は、監査事業者に占める比率

## 国内における新技術開発の現状

### 1. 呼気吹きかけ式によるアルコール検出技術の開発（トヨタ自動車（株））

車室内に設置したアルコールセンサー（図1、図2）に呼気を吹きかけることにより、肺の奥の空気中に含まれるアルコール濃度を推定する技術を開発しており、早期実用化に向けた検討を実施。（実証実験を実施）



図1



図2

### 2. 飲酒運転検出技術の開発

アルコールの検出に、ハンドルのふらつき、ドライバー表情のモニタリングといった複数の検出方法を組み合わせて飲酒運転の可能性を判断する技術を開発中。

#### （1）臭気センサー等によるアルコール検出

シフトレバーに組み込んだアルコール検知センサー（図3）により、シフトレバーに触れた手の平の汗に含まれるアルコールを検出する方式や、運転者席周辺等の車室内に配置したアルコール臭気センサー（図4）により、アルコール臭気を検知する技術について開発が進められている。



図3

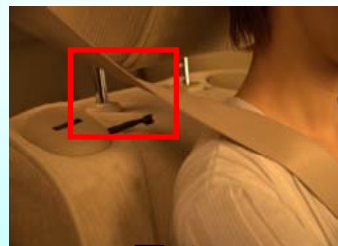


図4

#### （2）車両挙動によるドライバー状態の検出

ハンドルのふらつきから、通常運転時と異なるふらつきパターンを検出し、警告する。

#### （3）顔画像によるドライバー状態の検出（図5）

居眠り状態をドライバーの目の閉眼率から検出し、警告する。



図5

事務連絡  
平成22年3月19日

各地方運輸局自動車技術安全部整備（整備・保安）課長 殿  
沖縄総合事務局運輸部車両安全課長 殿

自動車交通局技術安全部整備課  
点検整備推進対策官

「新・ISO方式ホイール取扱いガイド」の送付について

大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故防止については、これまで自動車点検基準及び自動車の点検及び整備に関する手引に点検整備の方法等について規定するとともに、自動車点検整備推進運動等において啓発を行っていただいているところです。

大型車のホイール取付方式はJIS方式とISO方式の2種類の方式があり、これまで大半はJIS方式となっているところ、今後、国際的規格統一の観点から、排出ガス規制について、ポスト新長期規制適合車以降の大型車のホイール取付方式についてはISO方式が採用されることとなり、JIS方式とISO方式が混在することから、それぞれの方法により適切な点検整備を行うことを徹底する必要があります。

今般、社団法人日本自動車工業会より別添のリーフレット「新・ISO方式ホイール取扱いガイド」が3月23日以降に送付されることとなりましたので、各種講習会等の機会に大型自動車等の使用者に対し配付いただくなど、適切な点検整備の啓発に活用いただくようお願いします。

排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車

## 大型トラック・バスに、新・ISO方式ホイール採用

※ おおよそ、車両総重量 12 トン以上の 19.5 インチ、22.5 インチホイール装着車に全面採用

新・ISO方式ホイール  
取扱いガイド

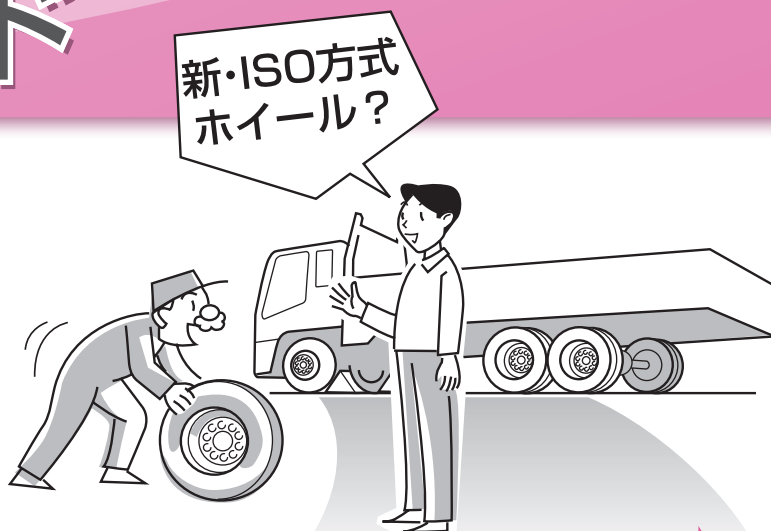
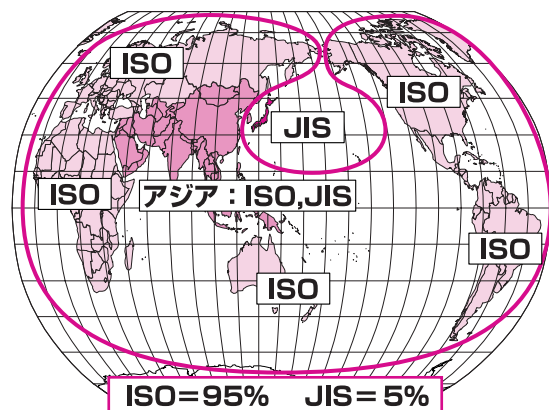
## ISO方式の特徴

- シンプルな構造でタイヤ交換や日常点検などの点検・整備が容易。
- 単純な締付け方法で、長く使ってもホイールやホイールボルト、ナットの傷みが少ない。
- 部品の種類が少なく、部品管理が容易で誤組のリスクも小さい。

## ISO方式とは

- 世界中の大型トラック・バスの95%に採用されている国際標準のホイール取付け方式です。

※ ISOとは International Organization for Standardization (国際標準化機構)の略称で、一般的には国際規格を示します。



車輪は「走る・曲がる・止まる」を支える大切なもの！  
正しい取扱いをお願いします。

- 日常点検
- 3か月定期点検
- 12か月定期点検
- ホイール取付け作業
- タイヤ交換などホイールを取外して行う整備時の注意
- アルミホイール、スチールホイールの履き替え
- その他の注意
- ISO方式の構造

タイヤ交換時などの不適切な取扱いは、車輪脱落につながり重大な事故を引き起こすことがあります。

《必ず、ホイールやホイールボルト、ナットは、正しく取扱ってください。》

- 車輪の脱落は、路上故障や他の交通の妨げとなるばかりでなく、人の命に係るなど、場合によっては重大な事故を引き起こし、社会的信頼を損うことにもなりかねません。安全確保のために、日頃から、正しい点検・整備の実施をお願いします。
- 車輪が脱落するまでには、必ず予兆があります。日常点検や定期点検をしっかり行えば、車輪脱落事故は防止できます。

社団法人 日本自動車工業会

いすゞ自動車(株) / 日野自動車(株) / 三菱ふそうトラック・バス(株) / UDトラックス(株)

# 日常点検

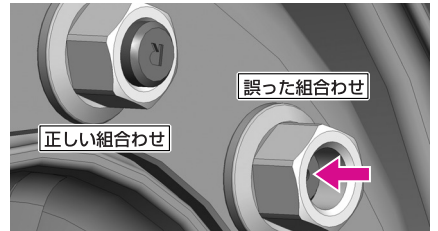
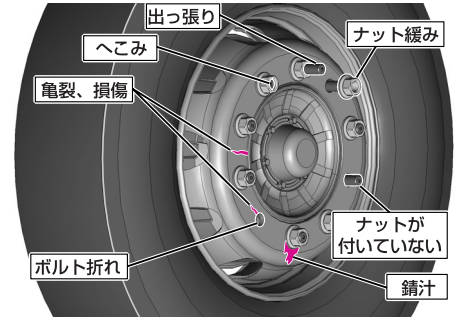
1日1回、運行の前に点検してください。

## 1 目視での点検

- ホイールボルトおよびナットがすべて付いているか点検します。
- ディスクホイールやホイールボルトまたはナットから錆汁が出ていないか、ホイールに亀裂や損傷がないか点検します。
- ホイールナットからのホイールボルトの引っ張り量を点検します。引っ張り量に不揃いはないか、車輪によって引っ張り量が異なっていないか点検します。

### ポイント

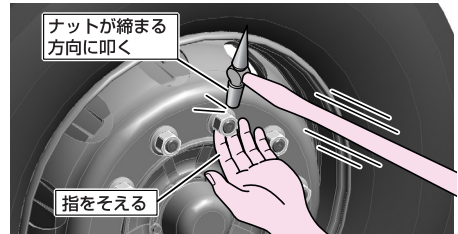
- ホイールナットからボルトが出ていない場合は、ナットが緩んでいたり、誤ったボルトやナットを使用<sup>(\*)</sup>している可能性があります。必ず、ホイールを外して点検・整備を行ってください。
  - ※：アルミホイールにスチール用のホイールボルトを使用、前輪用のホイールボルトを後輪に使用など。
  - ※：ホイールボルトには、前輪用、後輪用、スチールホイール用、アルミホイール用があります。



## 2 点検ハンマや小型ハンマを使用しての点検

- ホイールナットの下側に指をそえて、点検ハンマや小型ハンマでホイールナットの上側面を叩いたときに、指に伝わる振動が他のナットと違ったり、濁った音がしないか点検します。

異常がある場合は、ナットが緩んでいたり、ボルトが折損しているおそれがあります。

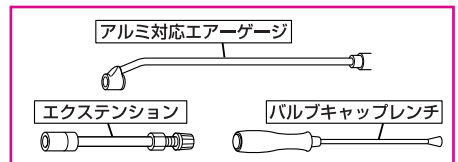
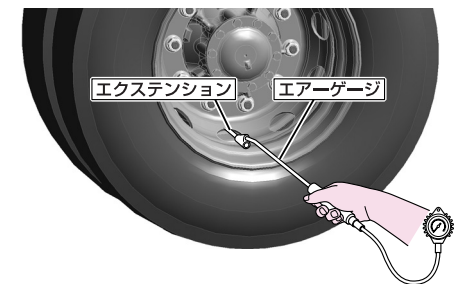


## 3 タイヤ空気圧の点検

- タイヤに亀裂や損傷、異常な摩耗がないこと、タイヤの溝深さが十分あることを点検するとともに、空気圧が規定の範囲内にあるかを点検します。特に、ダブルタイヤや偏平ラジアルタイヤの場合は、空気圧が低下していても目視では分かりにくいので、エアゲージを使用して点検してください。

※ 新・ISO方式ホイールの一部では、エアバルブの位置やかざり穴の形状が、従来ホイールと異なります。ダブルタイヤの場合、特にアルミホイールでは、内側タイヤのバルブにエクステンションを取付けるか、適合するバルブキャップレンチやエアゲージを使用すると点検が容易に行えます。

タイヤ空気圧が不適切なまま走行を続けると、パンクやバーストを招きやすくなります。空気圧が低いまま走行したり、パンクしたまま走行すると、ナットが緩んで脱落したり、ボルトが折損するなど、車輪脱落事故の原因となります。



# 3か月定期点検

日常点検に加えて、次の要領でホイールナットの緩みを点検してください。

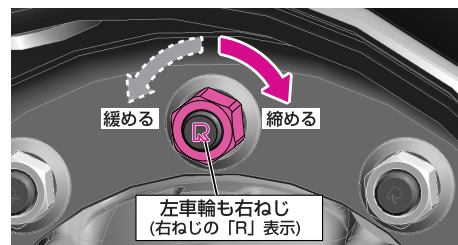
## 1 ホイールナットの緩み点検

- ホイールナットが規定のトルクで締付けられていることを、トルクレンチなどを使用して点検します。
- ホイールナットを締め方向（右回り）に、トルクレンチなどを使用して規定のトルクで締付けます。
  - ※ 勢いをつけないよう、ゆっくり徐々に締付けます。

### ポイント

- 新・ISO方式のホイールは、左車輪も右ねじです。ホイールボルトに表示されているねじの方向を必ず確認してください。万一緩めてしまった場合は、再度トルクレンチなどを使用して、規定のトルクで締付けます。

締付けを行った後も、ナットがたびたび緩むなどの異常がある場合は、必ず、ホイールを外して点検・整備を実施してください。ディスクホイールやハブなどに異常がある可能性があります。



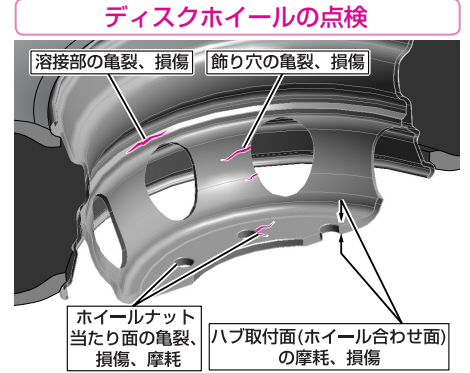
締付けトルク：550～600N・m  
{55～60kgf・m}

# 12か月定期点検

ディスクホイールの点検は、ホイールを取外して行います。併せて、ホイールボルトやナットおよびハブなどの関連部品に異常がないか点検してください。

## 1 ディスクホイールの点検

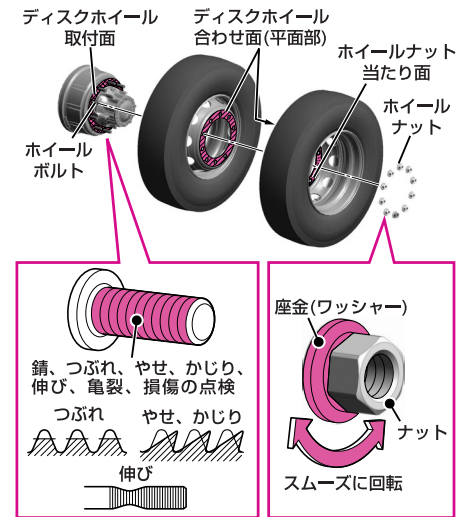
- ボルト穴や飾り穴のまわりに亀裂や損傷がないか点検します。
  - ホイールナットの当たり面に亀裂や損傷、摩耗がないか点検します。
  - 溶接部に亀裂や損傷がないか点検します。
  - ハブへの取付面とホイール合わせ面に摩耗や損傷がないか点検します。
- ※ 下記「ポイント」を参照して、点検してください。



## 2 ホイールボルト、ナットの点検

- 亀裂や損傷がないか点検します。
  - ボルトが伸びていないか、著しい錆の発生がないか点検します。
  - ねじ部につぶれや、やせ、かじりがないか点検します。
  - ナットの座金（ワッシャー）が、スムーズに回転するか点検します。
- ※ 錆や汚れを落とし、ねじ部にエンジンオイルなどを薄く塗布してナットをボルトの奥まで回転させたとき、スムーズに回転しない場合は、ねじ部に異常があります。異常がある場合は、ボルト、ナットをセットで交換してください。また、ボルトが折損していた場合は、その車輪すべてのホイールボルト、ナットを交換してください。
- ※ ボルトやナットを交換する際には、必ず、整備のマニュアルやパーツリストなどを参照して、それぞれ、適合する正しい部品を使用してください。

### ホイール、ハブ、ボルト、ナットの点検箇所



## 3 ハブの点検

- ディスクホイールの取付面に著しい摩耗や損傷がないか点検します。
- ディスクホイールの破損や、ホイールナットの緩みによる脱落、ホイールボルトの折損など、車輪脱落事故の原因となります。

### ポイント

- ホイールナットの当たり面やハブへの取付面に、経年使用に伴う著しい段付き摩耗がある場合は、ナットの緩みの原因となります。必ず、ディスクホイールを交換してください。
- ※ ディスクホイールのハブ取付面、ハブのホイール取付面は、走行に伴い摩耗します。



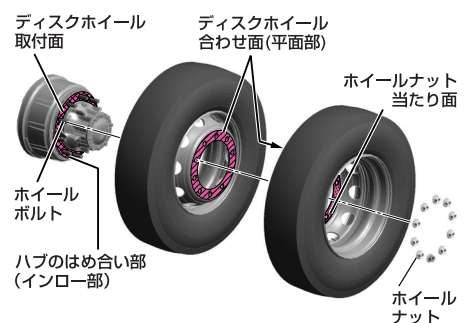
# ホイール取付け作業

ISO方式ホイール装着車には、必ずISO方式のディスクホイールを使用してください。

## 1 ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃

- ディスクホイール取付面、ホイールナットの当たり面、ハブ取付面、ハブのはめ合い部（インロー部）、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥などを取り除きます。
- ※ ディスクホイール取付面やホイールナットの当たり面、ハブ取付面への追加塗装は行わないでください。厚い塗膜は、ナットの緩みによる脱落や、ボルト折損の原因となります。

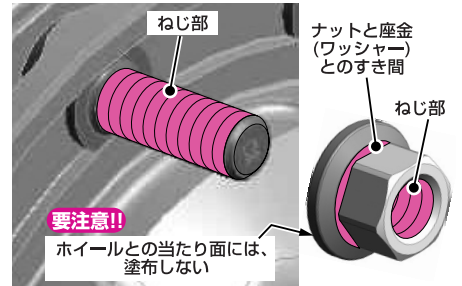
### ホイール、ハブ、ボルト、ナットの清掃箇所



## 2 ホイールボルト、ナットのねじ部の潤滑

- ホイールボルトとナットのねじ部、ホイールナットと座金(ワッシャー)とのすき間にエンジンオイルなどの潤滑剤を薄く塗布します。
  - ※ ホイールと座金(ワッシャー)との当たり面には、エンジンオイルなどの潤滑剤を塗布しないでください。ホイールのナット当たり面の摩耗や緩みの原因となります。
  - ※ 潤滑剤は、お車の取扱説明書に記載されている油脂を使用してください。二硫化モリブデン入りのオイルやグリースなど記載以外の潤滑剤は、使用しないでください。過大な締付けとなり、ボルトが伸びたり、折損するなどの原因となります。

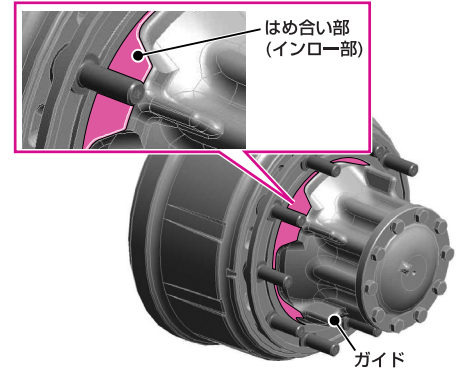
### エンジンオイルなどの塗布部位



## 3 ハブのホイールはめ合い部(インロー部)へのグリース塗布

- ディスクホイールをハブに取付ける際に、ホイールのハブへの固着を防止するため、ハブのはめ合い部(インロー部)に、グリースを薄く塗布します。
  - ※ 特に、冬季間の走行後は、ディスクホイールがハブに固着して、ホイールが取外しにくくなる場合があります。

### ハブのはめ合い部グリース塗布位置



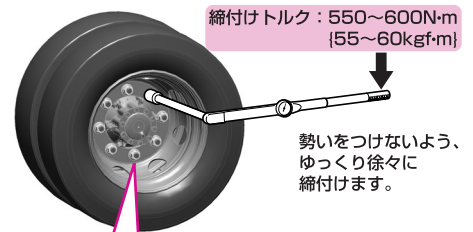
## 4 ホイールの取付け

- ホイールボルトのねじ部を傷つけないよう注意し、ハブのはめ合い部(インロー部)のガイドにそって、ハブの奥まで押し込みます。
  - ※ ダブルタイヤも1つのナットで締付けます。内側ホイール挿入後、外れに注意し、続いて外側ホイールを取付けます。

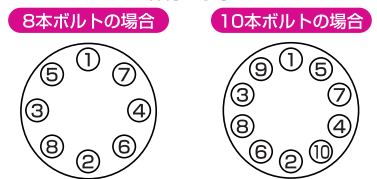
## 5 ホイールナットの締付け

- ホイールナットの締付けは、対角線順に、2~3回に分けて行い、最後にトルクレンチなどを使用して規定のトルクで締付けます。
  - ※ インパクトレンチで締付ける場合は、エア圧レギュレータの調整や締付け時間に十分注意して、締め過ぎないようにしてください。最後にトルクレンチなどを使用して規定のトルクで締付けます。
  - ※ 勢いをつけて締めるなどすると過締付けとなり、ボルトが伸びたり、ホイールのナット当たり面を傷めたりします。必ず、トルクレンチなどを用いて、規定のトルクで締付けてください。
  - ※ 締付けトルクは、「タイヤ空気圧ラベル」の近くに表示しています。

### ホイールナット締付け要領



### 締付け順序



(ラベル表示例)

ホイールナット締付けトルク	
ディスクホイール取付け方式	N·m {kgf·m}
ISO方式(平面座) (左右輪・右ねじ)	550~600 {55~60}

※ねじ部及びナットとワッシャーのすき間に、エンジンオイル塗布のこと

## 6 ホイールナットの増し締め

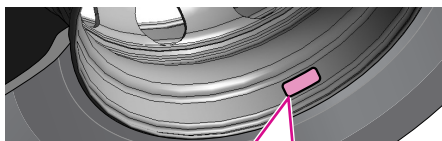
- ホイール取付後の走行による初期なじみにより、ホイールの締付け力が低下します。取付後、50~100km 走行を目安に、ホイールナットの増し締めを行ってください。増し締めは、「3か月定期点検①ホイールナットの緩み点検」の要領で行います。

増し締めを行ってもナットがたがたび緩むなどの異常がある場合は、必ず、ホイールを取外して点検・整備を実施してください。ディスクホイールやハブなどに異常がある可能性があります。

### ポイント

- ISO方式のディスクホイールを、必ず、使用してください。ISO方式用のホイールには、ISO方式を示す識別表示がありますので確認してください。誤ってJIS方式ホイールを装着すると、十分な締付け力が得られず、ホイール亀裂や車輪脱落事故の原因となります。

### ホイール識別表示例《青色ラベル》



<スチールホイールの場合>

ISO方式(平面座)ホイール  
Hub Piloted Mounting Wheel  
追加塗装禁止  
DO NOT apply additional paint

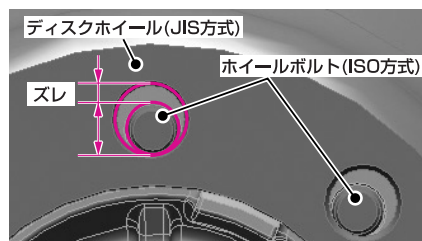
<アルミホイールの場合>

ISO方式(平面座)ホイール  
Hub Piloted Mounting Wheel  
アルミ用ボルト使用(AL)  
Only use Stud for Aluminum Wheel

※新・ISO方式ホイール装着車から。

### ホイール誤組の例

《ISO方式にJIS方式8穴ホイールを誤組した例》



### 要注意!!

ボルトに対してホイール穴が合わず、ホイールナットで適切に締付けることができません。

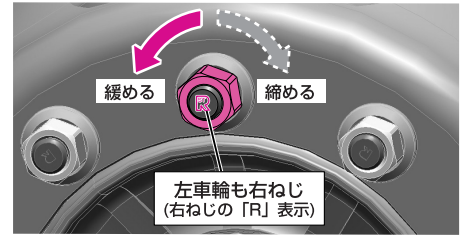
※ISO方式8穴のホイールにはPCD275mmを示す「275」の刻印があります。PCD:最終ページに説明

# タイヤ交換などホイールを取外して行う整備時の注意

- 左車輪も右ねじです。ホイールナットを緩める際には、ねじの緩める方向を確かめてから作業してください。ねじの方向は、ボルトに表示されています。

※ 誤って、緩めるつもりで締付けてしまうと、ホイールボルトが伸びてしまうことがあります。インパクトレンチなどを使って作業する場合には、十分注意してください。

- ダブルタイヤも一つのナットでの共締めです。ナットを緩めると、外側も含め、内側のホイールもハブから外れます。外側タイヤのみを交換するなどナットを緩める場合でも、必ず、車両をジャッキアップするなど安全を確保してください。
- タイヤローテーションやパンク修理などで、ディスクホイールを取外した際には、「12か月定期点検」に準じて、ホイールボルトやナット、ディスクホイール、ハブなど関連部品に異常がないか点検するようにしてください。
- 左車輪に異常があった場合は、右車輪も入念に点検を行うなど、異常が発見された際には、その他の車輪の点検も確実に行ってください。
- また、ホイールの取付けに当たっては、前述の「ホイール取付け作業」の要領に従うとともに、50～100km 走行を目安に、増し締めを実施してください。



## アルミホイール、スチールホイールの履き替え

- スチールホイール、アルミホイールは、それぞれ専用のホイールボルトが必要です。スチールホイールからアルミホイールに履き替える場合は、アルミホイール用のボルトに交換してください。

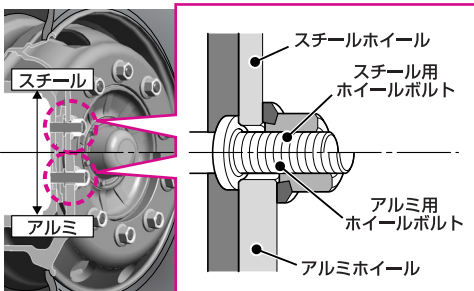
※ ホイールボルトの交換など、分解を伴う作業は、お近くの整備工場で行ってください。

スチールホイール用ホイールボルトのままアルミホイールを装着すると、ねじのはめ合い長さ不足によって、ホイールボルトやナットのねじ山が破損するなどし、締付け力が十分得られず、車輪脱落事故の原因となります。また、スチールホイールとアルミホイールの混用は行わないでください。

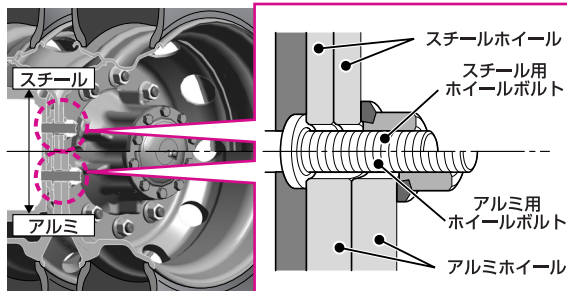
ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え	アルミ用に一時的にスチールを使用
ホイールボルト	ボルトをアルミ用に交換 (ナットは共用品)	ボルトをスチール用に交換 (ナットは共用品)	そのままアルミ用ボルトにスチールホイールを装着 (ナットは共用品) (*)

※：ホイールボルトのねじ部がナットから通常より出っ張ります。出っ張った部分にグリスを塗るなどして、ねじ部の防錆を行ってください。

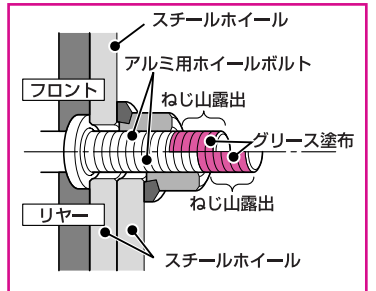
### フロントの例



### リヤ (ダブルタイヤ) の例



### アルミ用に一時的にスチールを使用

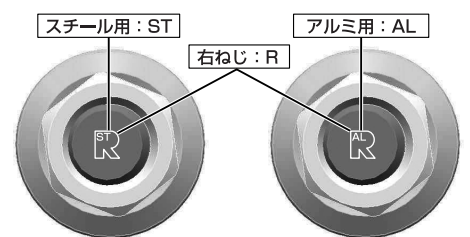


※この図は正しい組み合わせを断面図で示したものです。

### ポイント

- ホイールボルトには、スチール用、アルミ用の識別表示があります。ホイール交換や日常点検の際には、適用するホイール、ホイールボルトであることを確認します。
  - 冬季など、アルミ用ホイールボルトにスチールホイールを一時的に装着する場合は、ボルトの出っ張った部分 (ねじ山露出部) にグリスを塗るなどして、ねじ部の防錆を行ってください。この場合、ボルトの識別表示 (AL) と、ホイールの種類 (スチール) が、一致しくなくなります。日常点検の際などに注意が必要です。
  - 再びアルミホイールを履く場合には、ねじ部が錆びたまま再締付けしないようにします。
- ※ホイールナットは、スチールホイール、アルミホイールともに共通のため、ナットに識別表示はありません。

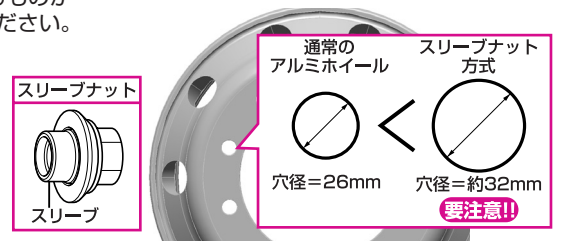
### ホイールボルトの識別表示



### 留意点

- アルミホイールの一部には、専用のホイールナット (スリーブナット方式) を用いるものがあります。(\*)この場合は、ホイールに添付されている取扱説明書に従って交換してください。誤った使用は、十分な締付け力が得られず車輪脱落事故の原因となります。
- ※：主に、欧州車などで採用されており、ホイールのボルト穴径が、通常のホイール (26 mm) より、大きくなっています。
- この方式のホイールを、通常のホイールナットやアルミ用のホイールボルトを用いて使用すると、十分な締付け力が得られず、ナットの緩みによる脱落やホイールの亀裂、ボルトの折損など、車輪脱落事故の原因となります。

### スリーブナット方式用アルミホイール





# その他の注意

## 1 タイヤパンク時の注意

- 走行中にタイヤの異常を感じた場合は、直ちに安全な場所に停車してください。パンクしたまま走行すると、ホイールナットが緩んで脱落したり、ホイールボルトが折損するなど車輪脱落事故の原因となります。

## 2 過積載の禁止

- 過積載での走行は、ホイールボルトに無理な力がかかり、ボルト折損による車輪脱落事故などの原因となります。適切な積載を遵守して運行してください。

# ISO方式の構造

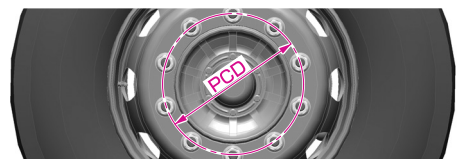
### 新・ISO方式とJIS方式の比較

項目	新・ISO方式	JIS方式
ボルト本数 22.5インチホイール 19.5インチホイール	10本 8本	8本 8本
ボルトサイズ ねじの方向	M22 左右輪：右ねじ（※2）	前輪 M24 後輪 M20、M30 右輪：右ねじ 左輪：左ねじ
PCD（※1） 22.5インチホイール 19.5インチホイール	335mm 275mm	285mm 285mm
ホイールナット （使用ソケット）	平面座 座金（ワッシャー）付きツープieces・1種類 （33mm）	球面座 ワンピース・6種類 （41mm / 21mm）
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め	インナー、アウターナットそれぞれで締付け
ホイールのセンタリング	ハブインロー	ホイール球面座
アルミホイール履き替え	ボルト交換	ボルトおよびナット交換
締付けトルク	550～600N・m（55～60kgf・m）（※3）	550～600N・m（55～60kgf・m）
断面図（例）		
後輪ダブルタイヤの取付け構造		

※1：PCDとは、Pitch Circle Diameterの略で、ボルト穴の中心を結んでできた円の直径のことです。（右図）

※2：従来のISO方式車の一部は、左車輪に左ねじを使用します。

※3：輸入車やトレーラー、従来のISO方式車などは、車種によって締付けトルクなどが異なります。取扱説明書や整備のマニュアルなどで確認してください。



### 留意点

- ISO方式ホイールの点検・整備には、33mmサイズのソケットなど新たな工具が必要になる他、ナットランナーの反力受けなど、JIS方式用の工具の一部に変更が必要となる場合があります。

#### ホイールからタイヤを脱着する場合の注意点

- エアバルブの取出し位置とバルブの形状が従来ホイールと異なりますので、適切なエアバルブを使用してください。
- リムのバルブ位置に、ハンブ（出っ張り）があります。また、19.5インチのスチールホイールでは、リムからタイヤを脱着する方向が従来と反対になりますので注意してください。

# 利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会報告書(概要)

## I 趣 旨

- タクシーは公共交通機関として地域社会においてその機能を十分に発揮できるよう、その事業の適正化・活性化を図っていくことが必要。
- 平成20年12月の交通政策審議会答申においては、タクシー事業の構造的要因として、利用者の選択性の低さを指摘。
- このため、本委員会において、利用者の選択性の向上を通じたサービスの向上を促進するため、以下について検討を行い、報告書にとりまとめ。
  - ・タクシー事業者の評価制度と利用者による評価制度の活用可能性を高める方策
  - ・利用者の多様なニーズに対応したサービスの普及

## II タクシー事業者の評価制度とその活用可能性を高める方策

### 1. タクシー事業者の評価制度の基本設計

- タクシー業界の全体のサービス水準の確保が主たる目的。
- 事業者単位の評価とし、既に評価制度が存在する東京都特別区・武三交通圏以外の法人事業者が対象(個人タクシーは対象外)。
- 「法令遵守」、「安全実績」、「行政処分の状況」に問題がないことが評価の前提。
- 「安全管理体制」、「待遇」、「各種実績」において、ある程度の努力により評価されるレベルを「A」、より高いレベルの基準を満たした場合を「AA」と評価(東京特別区・武三と表示を統一)。
- 審査に当たっては、申請時に書類の提出を求め、書類審査を実施。
- 概ね人口150万人以上の都市を含む交通圏で試行的に実施し、その結果を踏まえて拡大。
- 第三者機関を評価実施機関とし、当該機関において詳細設計を今後実施。

### 2. 利用者の選択可能性を高めるための方策

評価制度の利用者からの活用可能性を高めるため、乗車形態別に周知策を例示。

#### ①制度の認知度

- ・HP等の情報発信媒体による周知及び評価結果の公表
- ・事業者による評価結果のPR
- ・乗務員への周知
- ・マスメディアによる広告
- ・乗り場設置者等への周知

#### ②電話による配車依頼

- ・入電時の優良タクシーの案内や専用予約番号の創設

#### ③タクシー乗り場

- ・優良乗り場、選択乗り場の設置
- ・乗り場設置者等が契約条件として評価結果を活用

#### ④流しのタクシー

- ・屋上灯・側面・前方グリルへのステッカーの貼付
- ・表示灯の優良表示の検討
- ・車体の色の塗り分け



優良・空車

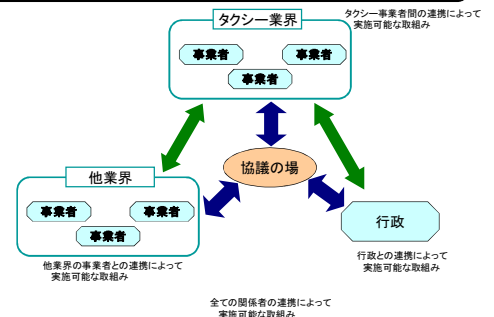


## III 利用者の多様なニーズに対応したサービスの普及について

○選択性の向上と事業者の収益拡大のため、地域の他のタクシー事業者や他業界、行政と連携した取組みについて、右記の分析モデルを用いて紹介。

(紹介事例)

- ・観光タクシー
- ・コンベンションタクシー
- ・福祉タクシー
- ・防犯タクシー
- ・救急タクシー
- ・育児支援タクシー
- ・乗合タクシー
- ・プレミアムタクシー



平成 21 月 11 月 12 日

## &lt;問い合わせ先&gt;



関東運輸局自動車交通部旅客第2課

担当：星野、木部、福浪

電話：045-211-7246

配布先：国土交通記者会、横浜海事記者クラブ

神奈川県政記者クラブ

関東運輸局記者会（ハイタク等専門紙）

## 銀座乗禁地区内タクシー乗り場の見直し及び優良タクシー乗り場の設置について

銀座地区におけるタクシー乗車禁止規制は、昭和45年12月に指定され以来38年が経過しております。当時の指定の趣旨を踏まえ、現状においても一定の成果を上げタクシー利用者の利便向上に寄与しているところです。

一方で、銀座地区周辺におけるタクシーの不適正客待ち等の問題については、従来から東京タクシーセンター等による街頭指導を実施し、是正を図ってきたところですが、昨年、不適正客待ち待機タクシーが交通渋滞を発生させ、一般公道を占拠し、他の交通を阻害した結果、警察当局による重点取締りが行われ、その状況がマスコミ等でも報じられました。

そのような状況に対して当局においても、警視庁、東京タクシーセンター、タクシー業界と改善対策を講じるための協議を行うとともに、地元関係者への説明・協議を行い、利用者の利便に配慮した銀座乗禁地区内タクシー乗り場の見直しを下記のとおり行うこととなりました。

また、銀座乗禁地区内タクシー乗り場の内2箇所を「優良タクシー乗り場」として指定し、JR新橋駅東口、JR東京駅丸の内北口、JR新宿駅西口地下と合わせて都内の優良タクシー乗り場は5箇所で開催することとなります。

なお、見直しを図ったタクシー乗り場については、当分の間、東京タクシーセンターが指導員を配置して輸送の安全等の秩序の維持に努めて参ります。

# 記

## 1. 実施日時

平成21年11月30日（月） 午後10時から

\*実施日時以降、乗車禁止地区内タクシー乗り場の規制時間帯である土曜・日曜・祝日及び振り替え休日以外で午後10時から翌日午前1時までの間、「タクシー乗り場」及び「優良タクシー乗り場」として運用することとなります。

## 2. 銀座乗禁地区内タクシー乗り場の見直し概要

### ・ 現行 総乗り場数20カ所

一般タクシー乗り場9カ所、無線タクシー乗り場6カ所、ハイヤー乗り場5カ所

### ・ 変更 総乗り場数20カ所

一般タクシー乗り場11カ所（新設2カ所⑤・⑪、内2カ所優良タクシー乗り場④・⑪）

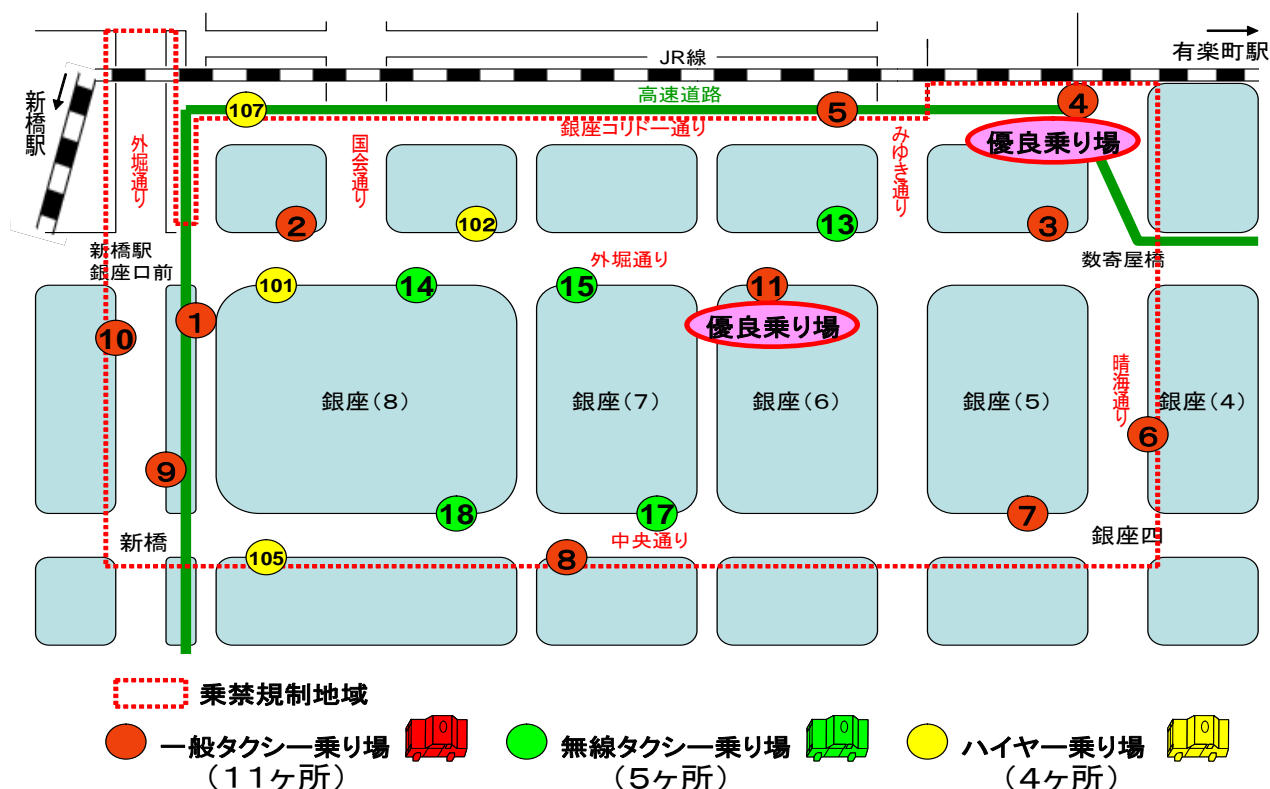
無線タクシー乗り場5カ所（廃止1カ所、位置変更1カ所）

ハイヤー乗り場4カ所（廃止1カ所、位置変更1カ所）

## 3. 見直し後の銀座乗禁地区内タクシー乗り場

### 【変更後のタクシー乗り場の概要】

#### 銀座乗禁地区内タクシー乗り場



## 【参考】

### 「タクシー乗車禁止規制」について

銀座地区のように、輸送需要が集中的に発生することによって乗車拒否等の違反行為が頻繁に行われる可能性のある地区及び時間について、タクシー乗り場を指定して、旅客のタクシーへの乗車の秩序を確立させるとともにタクシーへの乗車を禁止する地区を指定することにより、タクシーによる運送の引き受けの適正化及び利用者利便の確保を図ることを目的とした規制です。

### 「優良タクシー乗り場」について

優良タクシー乗り場とは、安全・サービスの両面において一定の基準・評価を受けた運転者・事業者のみが入構することができるタクシー乗り場です。

優良タクシー乗り場への入構が認められるのは、(財)東京タクシーセンターの優良運転者表彰を受けた運転者、事業者ランク制度で優良評価(AA、A)を受けた事業者に所属し(財)東京タクシーセンターが承認した運転者、並びに個人タクシーの最高位「マスター(みつ星)」となります。



#### 優良運転者表彰

(財)東京タクシーセンターの優良運転者表彰は、東京指定地域内(特別区、武蔵野市、三鷹市)のタクシー運転者で、道路運送法等に違反がなく接客態度良好で他の模範となる運転者を表彰するものです。



#### 事業者ランク制度

(財)東京タクシーセンターの取り扱う指導事案及び苦情事案に加えて、利用者の求める情報として接客サービスに関する情報や安全に関する情報を評価対象項目とし、これらを「法令遵守面」「旅客接遇面」「安全管理面」の3面から法人事業者を評価するものです。



#### マスター(みつ星)

道路交通法等に違反がなく、高品位のサービスを提供する個人タクシーの最高ブランドとして、有識者により構成されたマスター認定委員会が認定した個人タクシーです。

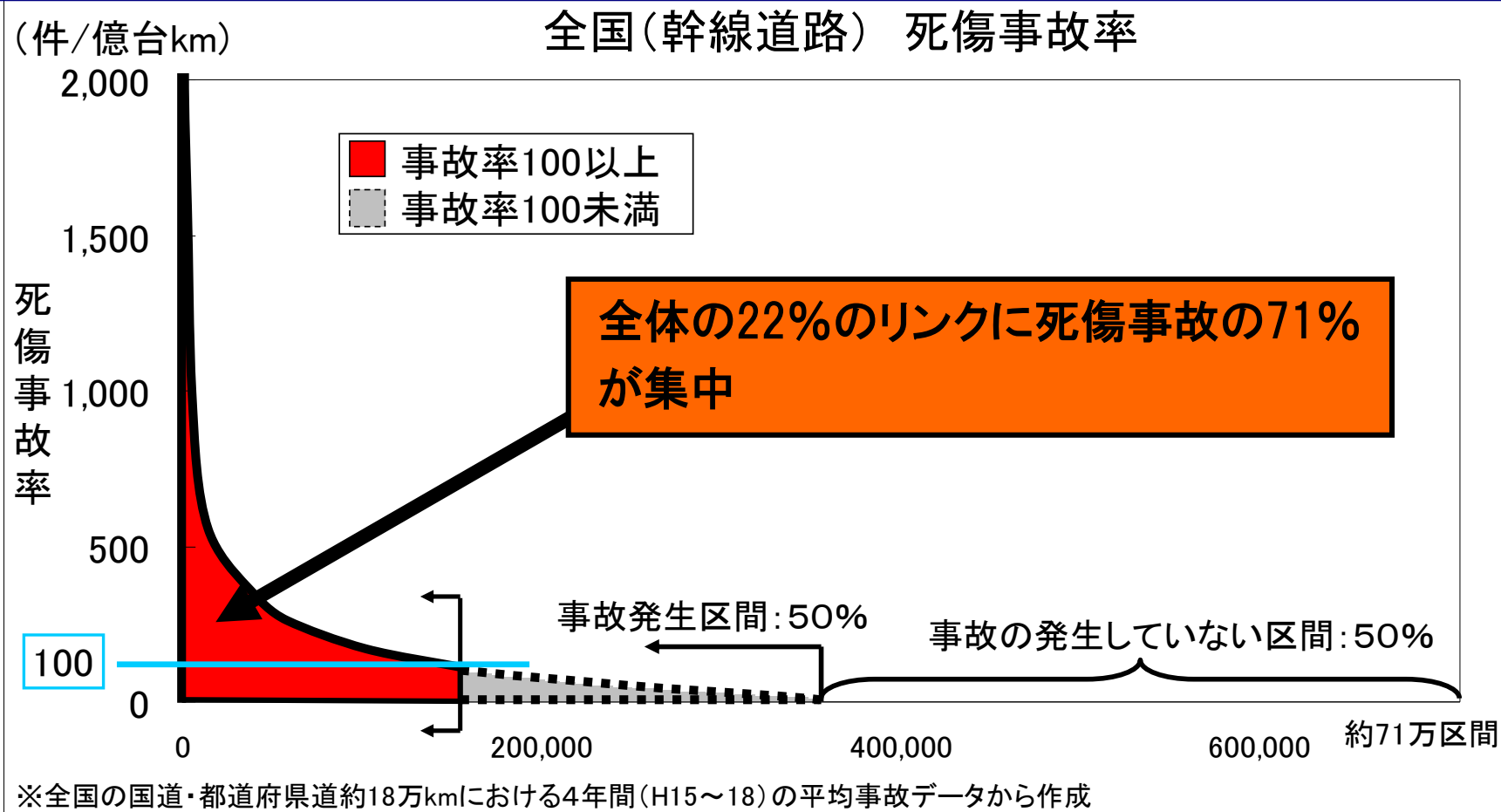


# 道路交通環境の改善

平成22年3月30日  
国土交通省 道路局  
地方道・環境課

# 事故危険箇所における事故対策の推進

◆全国の幹線道路18万キロを71万の区間(リンク)に分割し、死傷事故率の高い順に並べたところ、全体の22%の区間に死傷事故全体の71%が集中。



幹線道路の事故は特定の箇所に集中していることから、集中的な対策を実施することが効果的・効率的

# 事故危険箇所における事故対策の推進

- ◆特に事故の発生割合の高い3,396箇所(平成21年3月)
- ◆信号機の高度化、交差点改良等を実施
- ◆対策実施箇所における死傷事故件数を、対策前に対し約3割抑止することが目標

## 【事故危険箇所の整備イメージ(交差点部)】





# あんしん歩行エリアによる生活道路対策の推進

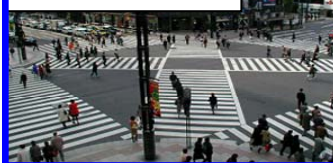
- ◆歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い住居系又は商業系の582地区を指定(平成21年3月)
- ◆経路対策、ゾーン対策、幹線道路対策等を実施
- ◆対策実施エリアにおける歩行者・自転車死傷事故件数を、対策前に対し約2割抑止することを目標

## 【あんしん歩行エリアの整備イメージ】

### 【幹線道路対策】



交差点の立体化  
歩車分離式信号



多様な利用者が集中する幹線道路では歩行者、自転車の安全性を確保するための通行空間を確保

歩道や信号機の整備などにより、通学路などの経路の安全性を高める

### 【経路対策】

歩道整備



押ボタン信号機



### 【ゾーン対策】

ハンプの設置



最高速度規制



住宅地内の速度規制や、車両速度を抑制する道路構造を採用するなどの対策を面的に実施し、歩行者や自転車優先のゾーンを形成

<凡 例>

対策名 : 道路管理者の対策

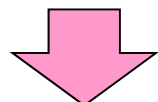
対策名 : 公安委員会の対策

- ◆多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路において歩道を整備。
- ◆歩道の整備が困難な地域では、防護柵の設置やカラー舗装などの簡易な方法による安全・安心な歩行空間を創出。

【歩道の整備例】



<整備前>



<整備後>

【簡易な方法による歩行空間の整備例】

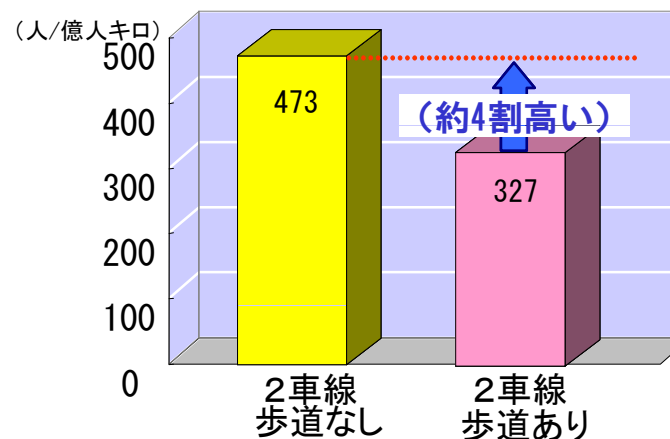


<路側帯カラー化>



<防護柵の設置>

【歩道の有無の比較による歩道設置効果】



人対車両事故・交通量1万台/日以上・市街地を対象