

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～

講ずべき施策の進捗状況

今後取り組むべき課題	施策	実施の目途	施策の位置付け					※進捗状況(平成25年11月20日現在)※ ※赤字は、平成23年9月29日(前回のフォローアップ会議)以降に実施されたもの。	
			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		
1. 安全マネジメント (1) 評価対象の中小規模事業者への拡大	【国土交通省】 安全マネジメントの評価の対象を(安全統括管理者等の義務付け対象外である)中小規模事業者にも拡大。 この場合、以下のような公共性の高い事業者及び安全性のレベルが低い(社会的に影響の大きい事故を惹起した等)事業者から優先的に実施。 ・乗合事業者で、乗合車両を100両以上保有する事業者 ・専ら都市間の移動を目的とした運行を行う高速バス及びツアーバス事業者 ・第一当死亡事故を惹起した事業者 ・危険物運搬車両による大量漏えい事故を惹起した事業者	年内	◎					【国土交通省】 ○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(平成21年10月16日施行) ・安全マネジメントの評価対象の拡大 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。 ①乗合バス 100両以上 ②都市間を結ぶ高速バス及び高速ツアーバスの事業者 ③第1当事者の死亡事故を引き起こした事業者 ④危険物の大量漏洩事故を引き起こした事業者 ○第一当事者事故惹起等事業者(上記③及び④)に対する運輸安全マネジメント評価実施要領を制定(平成22年3月19日施行)。 ○平成24年4月に関越道で発生した高速ツアーバス事故を踏まえ、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出義務付け対象を全ての貸切バス事業者及び貸切バス委託型管理の受委託の許可を受けている乗合バス事業者に拡大し、運輸安全マネジメントを実施させることとする省令改正及び関連する上記実施要領の改正(平成25年10月1日施行) 【別添1】	1. (1)
(2) NASVA等の活用	【国土交通省、(独)自動車事故対策機構(NASVA)】 安全マネジメント評価に当たって、NASVA等を活用。	年内	○				【国土交通省】 ○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。 ・平成21年10月26日、NASVAを第三者機関として認定。 ・平成22年3月に3法人、同年9月に1法人を第三者機関として追加認定。	(2)	

<p>(3)安全マネジメント講習</p>	<p>【事業者団体】 安全マネジメントを浸透させるための講習会を、定期的(例 半期毎等)に実施。 また、NASVAの実施する安全マネジメント講習等の受講費用に対する助成を拡充。</p>	<p>1～2年以内</p>	<p>◎</p>	<p>(3)</p> <p>【(公社)日本バス協会】 平成21年10月16日発出された「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」を受け、地方バス協会に対し、新たな評価対象事業者及び受講希望事業者等を対象として、運輸局と連携して各地方ブロック(運輸局単位)毎に運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着のための講習を平成21年度中に開催するよう要請し、この結果、各地方ブロックでの講習会については実施済み。 また、平成21年6月に策定した「バス事業における総合安全プラン2009」では、地方バス協会が主催する会員事業者を対象とした講習会を定期的に開催するとした。平成22年4月1日以降の状況は以下のとおり。 ○ 都道府県バス協会主催の安全マネジメント講習会及び安全マネジメント講習を盛り込んだ各種会議を開催した。 ○ NASVAの実施する安全マネジメント講習会への参加費用を助成した。 ○ NASVAの実施する安全マネジメント講習会への積極的な参加を促した。 平成23年度以降も、引き続き安全マネジメントの普及に取り組んでおり、実施状況は以下のとおりである。 ○ 都道府県バス協会において、安全マネジメント講習会(説明会)及び安全マネジメント講習を含む各種会議を開催した。 ○ NASVAの実施する安全マネジメント講習会への参加費用を助成した。 ○ NASVAの実施する安全マネジメント講習会への積極的な参加を促した。</p> <p>【(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会】 平成21年9月に策定した「ハイ・タク事業における総合安全プラン2009」において、1～2年以内に各県協会が事業者を対象に安全マネジメントを浸透させるための講習会を定期的実施することを盛り込み、全国のタクシー協会で講習会を開催している。 各県協会では、NASVAの実施する安全マネジメントセミナー、講習会等の積極的な受講を推進しており、開催情報を会員に周知するとともに、一部の協会では受講費用の助成も行っている。 また、各地方運輸局において開催される運輸安全セミナーの積極的受講について各県協会を通じて傘下会員事業者に促した。 更に、平成22年3月5日に開催をした全タク連交通安全委員会において国土交通省担当官を招聘して運輸安全マネジメントに関する研修を実施した。</p> <p>【(公社)全日本トラック協会】 ○平成21年11月12日付け文書にて「トラック事業における総合安全プラン2009」について各都道府県トラック協会に通知。 ○平成22年3月18日開催の第82回通常総会で上記プランの実施について承認。 ○都道府県トラック協会が実施する「安全マネジメント講習会」について、開催場所、講師の選考方法、使用する教材等実施状況についてアンケート調査を行い、結果をまとめて関係者の参考に供した。 ○平成22年度において、29の地方協会が講習会を開催し、それぞれ年間1～5回程度(多いところは22回)実施している。</p> <p>【国土交通省等】 ○中小事業者に対し、運輸安全マネジメントの一層の普及・啓発を推進するため、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体、国土交通省等が連携した「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を平成24年5月に設立し、普及・啓発の効果的な手法について検討。 ○平成25年7月に第2回協議会を開催し、その効果的な手法として民間機関等が国土交通省の認定を受けて運輸安全マネジメントセミナーを実施する仕組みを導入。平成25年10月30日現在、4事業者が実施する運輸安全マネジメントセミナーを認定。 【別添2】</p>
----------------------	--	---------------	----------	---

(4)中小規模事業者向け手引の作成	<p>【事業者団体】 中小規模事業者が安全マネジメントの取組を容易に行えるよう、業態ごとのわかりやすい手引を作成。</p>	1～2年以内	◎			<p>【(公社)日本バス協会】 日本バス協会会員事業者において安全マネジメントの円滑な取組みができるよう、安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」を作成し、全会員事業者に配布した。(平成21年度、22年度) 平成23年度以降も、必要に応じて安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」を配付するとともに、平成25年10月から安全管理規程等義務付け事業者が全貸切バス事業者に拡大されたことから、当該マニュアルの見直しについて検討している。</p> <p>【(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会】 平成23年11月、10台未満の小規模事業者向け「安全マネジメント実施手引き」(全タク連版)を作成し、全国のタクシー事業者に配布した。</p> <p>【(公社)全日本トラック協会】 中小事業者向けの安全マネジメントの視聴覚教材(DVD)を作成し、地方協会の講習会用に配布し、活用に供した。(平成22年度)</p> <p>【国土交通省】 自動車運送事業に係る運輸安全マネジメント実施通達の改正(平成21年10月16日施行) ○事業者向け安全マネジメント手引の改訂 ・安全管理規程等義務付け事業者、準大規模事業者(車両が概ね100両以上又は営業所が2以上)、中小規模事業者(車両数が概ね100両未満かつ営業所が1)の事業規模別にわかりやすく、具体的な取組例を入れて改訂。 ・貸切バス事業者等への安全管理規程等義務付け事業者の拡大に伴い、安全管理規程等義務付け事業者、準大規模事業者の手引を統合し、安全管理規程等義務付け事業者用と中小規模事業者用の二部構成とすることにより、中小規模事業者である安全管理規程等義務付け事業者が取り組むべき事項を明確化した。(平成25年10月1日施行)</p>	(4)
(5)事業者団体職員等に対する研修	<p>【国土交通省】 事業者団体の職員等に対し、安全マネジメントについて、国土交通大学校における研修、国土交通省職員を派遣しての研修等を実施。</p>	21年度から	○			<p>【国土交通省】 ○平成21年度から国土交通大学校柏研修センターで実施される運輸安全マネジメント評価研修(大臣官房運輸安全監理官室主催)にNASVA職員ほか第三者機関認定法人職員が参加。 ・平成21年度(21名)、平成22年度(21名)、平成23年度(40名)、平成24年度(27名)</p>	(5)
(6)下請事業者と一体となった安全管理体制の構築	<p>【国土交通省】 「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」に以下の内容を追加。 ・下請事業者の輸送の安全の確保を阻害する行為を行わない旨を下請基準等に盛り込むこと。 ・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、下請事業者に対する安全マネジメント体制構築について要請、指導、確認すること。 等</p> <p>【国土交通省】 安全マネジメント評価において、当該企業が下請事業者に対し、上記取組を行えているかを評価の対象に追加。</p>	年内	○			<p>【国土交通省】 自動車運送事業に係る運輸安全マネジメント実施通達の改正(平成21年10月16日施行) ○トラック事業者が下請事業者を利用する場合は、下請事業者の輸送の安全の確保を阻害する行為を行わないこととするを「手引」に明記。 ○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、下請事業者における安全管理体制の構築・改善について要請・指導すべきことを「手引」に明記。 ○委託者(乗合バス事業者)・受託者(貸切バス事業者)が一体となった安全管理体制を構築するため、乗合バス事業者に対する貸切委託運行の許可要件として、委託者・受託者が一体となった運輸安全マネジメントの実施を先行的に義務付け、安全管理体制の強化を実施。(平成24年7月通達改正) ○上記内容について法令上の明確化を図るため、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付けを実施。(平成25年10月1日施行)</p> <p>【国土交通省】 ○貨物自動車運送事業者の評価に当たっては、当該企業が上記取組を行っているかについても、評価の際、確認するものとする。</p>	(6)

<p>(7)安全マネジメント体制の整っている事業者に対するインセンティブの付与</p>	<p>【国土交通省】 安全マネジメント評価の結果、安全マネジメント体制が整っていると認められる自動車運送事業者に対しては、監査周期を延長。</p> <p>【貨物自動車運送適正化事業実施機関】 安全マネジメント体制が整っていることをトラック事業者のGマーク認定の評価項目の中に組み込み、重点的な配点を実施。</p> <p>【国土交通省】 各モードの優良評価制度との整合性を図りつつ、安全マネジメント評価の結果が優良な事業者に対し、事業者名の公表及び行政手続上の優遇措置等を講ずることを検討。</p>	<p>年内</p>	<p>○</p>				<p>【国土交通省】 自動車運送事業に係る運輸安全マネジメント実施通達の改正(平成21年10月16日施行) ○自動車運送事業・運輸安全マネジメントの取組等に対するインセンティブ ・地方運輸局は、国土交通省又は第三者機関のマネジメント評価を受けた事業者については、マネジメント評価の内容に応じて、長期未監査を理由とする巡回監査及び呼出監査の対象としないことができるものとする。</p> <p>【貨物自動車運送適正化事業実施機関】 従来、Gマーク認定において、運輸安全マネジメントの取組については、申請事業所の希望により選択することができる項目(選択項目)。20年度申請事業所の中で運輸安全マネジメントを選択した事業所は約4%)であったところ、平成21年度申請から、評価項目「I 安全性に対する法令の遵守状況」(合計25項目40点満点で32点以上が認定のために必要)における必須項目の一つ(配点は最高点(3点)。過労防止に配慮した運行管理、輸送の安全確保に必要な指導監督といった重要項目と同等の重み付け)として盛り込んだ。</p> <p>【国土交通省】 平成22年4月より、優良な取組事例を事業者名とともに国土交通省ホームページで公表。また、安全マネジメント評価により適切な安全管理体制が構築されていることが確認できた事業者については、安全マネジメント評価の実施間隔を延長する措置を講じた。</p>	<p>(7)</p>
<p>2. 運行管理制度 (1)運転者に対する指導・監督内容の明確化</p>	<p>【国土交通省】 運行管理者が運転者に対して、「指導・監督指針」(告示)に従って実効性のある指導・監督を行えるよう、指導・監督マニュアルを作成。</p>	<p>21年度内</p>	<p>○</p>				<p>【国土交通省】 運行管理者向けの指導監督マニュアルについて、トラック、バス及びタクシーの3業態別に策定を行った。(平成24年4月10日) 【別添3】</p>	<p>2. (1)</p>
<p>(2)指導・監督の実施の記録及び保存の義務付け</p>	<p>【国土交通省】 省令を改正し、運行管理者が運転者に対して行う指導・監督の実施の記録及び当該記録の保存を義務付け。</p>	<p>21年夏</p>	<p>○</p>				<p>【国土交通省】 関係省令及び告示を改正し、運行管理者が運転者に対して行う指導・監督の実施の記録及び当該記録の保存を義務付け(平成21年10月1日施行)。</p>	<p>(2)</p>
<p>(3)上級講習(仮称)</p>	<p>【NASVA等の講習実施機関】 運行管理者の更なるスキルアップのため、以下の内容をカリキュラムとする実践的な運行管理者講習(上級講習(仮称))の実施を検討。 ・映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等の新技術の運行管理への活用。 ・運行管理者が、適性診断に基づき適切な指導を行うための指導方法。 等</p>	<p>1~2年以内</p>	<p>○</p>			<p>○</p>	<p>【NASVA】 ○平成19年度より運行管理者のスキルアップのため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等に特化した「安全マネジメント支援ツール講習」を実施している。 ○平成21年度は、本講習用テキストに、運行管理者自らが危険予知トレーニングシートを作成するためのマニュアルを掲載し、講習を実施した。 ○平成22年度は、本講習テキストに、運行管理者が自ら再発防止対策を策定するために、事故要因分析手法の紹介と事例集を掲載した「事故分析・再発防止対策策定マニュアル」を新たに作成し、各主管支所において当該マニュアルを使用した講習を試行的に実施した。 ○平成23年度は、従来のテキストと新たに作成したマニュアルを統一させ、前年度試行的に実施した講習の結果を踏まえ、新「安全マネジメント支援ツール講習」として全支所において実施している。 ○平成22年度より一般講習及び特別講習用テキストについて、適性診断結果に基づく適切な指導助言方法に関する記述をリニューアルした「運転者の運転適性に応じた安全運転指導」を掲載し、一般講習及び特別講習を実施している。</p>	<p>(3)</p>
<p>(4)運行管理者試験における出題等の見直し</p>	<p>【(財)運行管理者試験センター】 運行管理者試験について、より効果的に実務上の知識及び能力を問うことができるよう、出題及び配点を見直し。</p>	<p>21年度見直し 22年度試験より実施</p>	<p>○</p>				<p>【(公財)運行管理者試験センター】 ○運行管理者試験について、平成22年度の第1回試験(8月)から、運行管理者の業務におけるより実務上の知識及び能力を問う問題を出題するとともに、出題方法も見直し、また、実務上の知識及び能力に係る項目については、責任点を1点から2点へ引き上げて実施している。 今後、より運行管理者の業務に沿った実務上の知識及び能力を問う問題を出題するとともに、試験結果の状況を見極めつつ、出題方法及び合格基準の見直し等試験の効果的な実施に努めることとしている。</p>	<p>(4)</p>

(5)運行管理者の補助者の権限等の明確化	<p>【国土交通省】</p> <p>運行管理者の補助者の権限等に関し、以下の点を明確化するため、関係通達を改正。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助者が行う業務については、運行管理者の指揮命令の下で行われるべきものであり、補助者が点呼を行った際、特異事案が発生した場合には、直ちに運行管理者に報告を行い、運行の可否に関し指示を仰ぐべきこと。 ・補助者が行った業務の責任は運行管理者にあり、法令違反等が確認された場合には、運行管理者が運行管理者資格者証の返納等の処分を受けること。 	21年夏		○			<p>【国土交通省】</p> <p>○パブリックコメントの結果を踏まえ、運行管理者の補助者の責任等について明確化するため、関係省令、関係通達を改正(平成22年4月28日施行)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行管理者の補助者となることができる要件として、運行管理者資格者証の交付を受けている者を追加。 ・補助者が、運行管理者の指示を仰がずに、又は指示に反して不適切な業務を行った場合には、運行管理者資格者証の返納を命じることができることとする。 	(5)
(6)点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け	<p>【国土交通省】</p> <p>飲酒運転の根絶のため、以下のとおり省令・通達を改正。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・点呼(出庫時、帰庫時及び出先等で対面点呼が行えない場合を含むすべての点呼)に当たっては、アルコールチェッカーを用いて、乗務員の酒気帯びの有無を確認し、記録しなければならないこと。 ・アルコールチェッカーが反応した場合は、乗務を禁止しなければならないこと。 ・出先等で対面点呼が行えない場合には、乗務員にアルコールチェッカーを携帯させなければならないこと。 	21年度内に改正 改正1年後施行		◎			<p>【国土交通省】</p> <p>○パブリックコメントの結果を踏まえ、アルコールチェッカーの使用の義務付け等をするための関係省令及び関係通達を改正(平成22年4月28日公布、平成23年5月1日施行)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車運送事業者は、アルコール検知器を営業所ごとに備え、常時有効に保持するとともに、点呼の際に、酒気帯びの有無について確認を行う場合には、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器を用いて行わなければならない。 ○アルコール検査の実効性向上策として、遠隔地において、同一事業者の他の営業所等に備えられたアルコール検知器(一定の性能要件に制限)を使用する方法を認めるなどの制度改正を検討しており、現在実施中のパブリックコメントの結果を踏まえて、所要の通達改正を行う。(平成25年 12月中施行予定) 	(6)
(7)運行管理者講習等におけるアルコールに関する専門的教育	<p>【NASVA等の講習実施機関】</p> <p>運転者に対する飲酒運転防止の指導を充実させるため、関係機関と協力して、アルコールに関する専門的な教育を、運行管理者講習等で実施。</p>	22年度から		○			<p>【NASVA】</p> <p>○指導講習におけるアルコール専門教育を行うために、NPO法人ASKの飲酒運転防止インストラクターとして平成24年度は新たに25名が認定され、これまでに98名(退職者等を除く)が認定されている。平成25年度において、更に31名が飲酒運転防止インストラクター養成講座を受講し、本年度中に認定される見込み。</p> <p>○平成22年度より、基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに、NPO法人ASKが執筆した「今ドライバーに必須のアルコール教育」を掲載。DVD「知って得する！アルコールの基礎知識」(ASK制作)の放映とあわせ、各講習でアルコール専門教育を実施。平成25年度においても引き続き実施している。</p> <p>○点呼時におけるアルコール検知器使用の義務化に伴い、平成23年度より、基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに点呼の実施方法等に関する内容を掲載。DVD「点呼 日々の安全運行のために」(ナスバ制作)の放映とあわせ、各講習で点呼時におけるアルコール検知器の使用義務等の周知を実施。平成25年度においても引き続き実施している。</p>	(7)

<p>(8)運行記録計の義務付けの拡大</p>	<p>【国土交通省】 ・タクシー事業：平成18年の運行記録計の義務付け指定地域拡大後における事故、過労運転等の発生状況等を踏まえつつ、さらなる地域の拡大について検討。 ・トラック事業：現在、運行記録計の義務付けの対象外とされている自動車のうち、長距離運転が常態化しやすいと考えられるもの(例 車両総重量7t以上8t未満のトラック)について、義務付けの拡大を検討。</p>	<p>1～2年以内</p>	<p>◎</p>					<p>【国土交通省】 ○調査・検討の結果、タクシーについては平成18年度と比べ日車走行キロ及び流し比率が増加傾向にあって、かつ、事故率が高い地域はみられなかった等の理由により、現段階では指定地域の拡大は行わないこととした。 ・トラック事業については、業界関係者を含めた検討会を開催し、運行記録計の装着義務付け範囲の拡大の検討を行うための課題を整理した。現在、義務付け拡大について具体的な検討を行っている。 ○第1回検討会：平成23年11月21日 ○第2回検討会：平成24年1月26日 ○第3回検討会：平成24年8月9日 ○第1回勉強会：平成24年12月20日 ○第2回勉強会：平成25年2月14日 ○第3回勉強会：平成25年3月14日</p>	<p>(8)</p>
<p>(9)映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等を活用した運行管理の高度化</p>	<p>【国土交通省】 映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計、GPS-AVMといったIT機器を活用し、安全対策・環境対策の推進、経営の効率化等、運行管理の高度化を一体的に進めるため、機器の仕様の作成、導入インセンティブの付与等更なる普及方策について、必要な検討を実施。</p>	<p>1～2年以内</p>	<p>◎</p>			<p>◎</p>		<p>【国土交通省】 ○自動車運送事業者における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ー活用マニュアルを公表した(平成21年10月30日)。 ○自動車運送事業者による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導入を支援する補助制度を創設し、導入費用の3分の1を補助(平成23、24年度) ○平成23年度補助実績(事故防止対策支援推進事業11.7億円の内数) ドライブレコーダー7, 045台、デジタル式運行記録計3, 502台、デジドラ一体型709台 ○平成24年度補助実績(事故防止対策支援推進事業10.9億円の内数) ドライブレコーダー6, 447台、デジタル式運行記録計2, 247台、デジドラ一体型1, 141台 ○平成25年度補助計画(事故防止対策支援推進事業10.7億円の内数) 募集期間：平成25年9月17日～10月15日 【別添4】</p>	<p>(9)</p>
<p>(10)IT点呼に係る要件の拡大</p>	<p>【国土交通省】 新たなIT点呼実施の実証実験結果を踏まえ、IT点呼実施に係る要件拡大を検討。</p>	<p>1～2年以内</p>				<p>○</p>		<p>【国土交通省】 実証実験の結果等を踏まえ、IT点呼に関し、以下の項目について要件の拡大を実施した。 ・営業所に加え、車庫におけるIT点呼の実施を認める ・設置型端末に加え、携帯型端末の使用を認める ・実施時間を連続する8時間(原則深夜・早朝)から連続する16時間に拡大(営業所と当該営業所の車庫間については制限なし。) (平成23年4月1日施行)</p>	<p>(10)</p>
<p>3. 事故情報の活用充実 (1)業界全体での事故情報の共有</p>	<p>【国土交通省】 業界全体で事故情報を共有化するため、以下の情報を発信するメールマガジン「自動車安全(仮称)」を創設。 ・重大事故の発生状況等(事故速報に基づくもの) ・「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において行う、社会的に影響の大きい重大事故の要因分析結果等</p>	<p>速やかに</p>	<p>◎</p>					<p>【国土交通省】 ○平成21年6月3日からメールマガジン「事業用自動車安全通信」において、重大事故等の発生状況、その原因と考えられる不適切な運行管理等の情報等を発信。 現在(11/8)、第22号を発信しており、登録者数が13, 172人。(前回のフォローアップ会議以降、5, 721人増加) ○「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において、平成20年には11件、平成21年には16件、平成22年には10件、平成23年には10件、平成24年には10件の事業用自動車による社会的影響の大きい重大事故の要因分析を実施し、報告書を取りまとめ公表した(平成25年6月7日、平成24年度報告書公表)。 【別添5】</p>	<p>3. (1)</p>
<p>(2)事故速報の報告範囲及び報告時期の見直し</p>	<p>【国土交通省】 「自動車事故報告規則」(省令)を以下のとおり改正。 ・事故速報の報告範囲の拡大 ・事故速報の報告時期の迅速化</p>	<p>21年夏</p>	<p>○</p>					<p>【国土交通省】 関係省令及び関係通達を改正し、事故速報等の報告範囲の拡大、事故速報の報告時期の迅速化を図った(平成21年12月1日施行)。</p>	<p>(2)</p>

4. 運転者対策の充実・強化 (1) 運転者の健康管理に係る指針の作成	【国土交通省】 運転者に多い疾病、運行管理上の観点から把握すべき症状、それらが運行に及ぼす影響等を医学的な見地から調査・分析。 これに基づき、健康状態に応じた乗務可否の判断の基準等を示した指針(ガイドライン)を作成。 また、当該ガイドラインにおいて、健康診断で異常が認められた乗務員に対し、再検査の受診結果の提示を求めべきこと等を明確化。	21年度内	○				【国土交通省】 ○平成21年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において、「事業用自動車の運転者に係る健康管理マニュアル」を作成し公表した(平成22年7月1日)。 ・定期健康診断結果等に基づく運転者の健康状態の把握 ・運転者の健康状態を踏まえた点呼等における運転者の乗務に係る判断及び対応	4. (1)
	【国土交通省】 事業者団体等を通じて、上記ガイドラインの徹底及びフォローアップを実施。	21年度以降	○					
(2) 事故歴等の把握	【国土交通省】 新規採用運転者の指導・監督に関して、以下のとおり告示・通達を改正。 ・運転者として新たに採用する者については、採用時に運転記録証明書や無事故無違反証明書を確認し、過去の事故及び違反歴を把握した上で、それに応じた指導を徹底すべきこと。 ・自動車運送事業に係る事故歴を把握した場合には、適性診断(特定診断)を確実に受診させること。	21年夏	○	○			【国土交通省】 ○関係告示等を改正し、自動車運送事業者は、新たに運転者を雇い入れた場合には、当該運転者の過去の事故歴を把握することとし、必要となる特別な指導及び適性診断を確実に受けさせるものとした(平成21年10月1日施行)。	(2)
5. 荷主等の発注者への対策	【国土交通省】 自動車運送事業者が惹起した重大事故及び法令違反に関して発注者の関与が認められた場合には、当該発注者の名称等を公表することとするよう、通達改正等により必要な措置を実施。	年内		◎			【国土交通省】 ○貨物自動車運送事業者が惹起した重大事故及び法令違反に関して発注者の関与が認められた場合には、国土交通省のホームページ等におけるネガティブ情報において当該発注者の名称等を公表する措置を講じた(平成23年4月1日施行)。	5.
6. 事後チェック機能の充実・強化 (1) 監査要員の増員	【国土交通省】 平成21年度において、監査要員を28人増員するとともに、引き続き監査要員の増員を図り、監査体制の強化を推進。	継続		◎			【国土交通省】 ○監査要員の増員 ・平成22年度、運輸支局に23人増員。 ・平成23年度、本局に6人、運輸支局に19人増員 ・平成24年度、本局に6人、運輸支局に8人増員 ・平成25年度、本局に8人、運輸支局に14人増員 【別添6】	6. (1)
(2) 効率的な監査の実施	【国土交通省】 監査の効率化を図るため、臨店監査(特別監査を除く。)の実施に当たっての重点項目を監査端緒ごとに明確化。	21年夏		○			【国土交通省】 ○巡回監査、呼出監査において、監査端緒に応じて監査を実施すべき重点事項を例示した通達を5月(平成21年10月22日)。 例)バス火災事故を端緒とする監査にあつては、点検整備の実施状況等 ○悪質な法令違反の疑いがある事業者に対して優先的・集中的に監査を実施することとするほか、バス分野を念頭とした街頭監査の新設を盛り込んだ監査方針通達を5月(平成25年10月1日施行)	(2)
	【国土交通省、タクシーセンター】 タクシー事業について、東京地域においても、タクシーセンターからの街頭指導等の情報に基づく監査を実施。 さらに、東京、大阪地域以外においてタクシー業務適正化事業実施機関が指定された場合には、当該地域においても実施を検討。	1～2年以内		○			【国土交通省・東京タクシーセンター】 ○効率的な監査の実施のためのタクシーセンターとの連携策の検討 ・平成21年7月、本省、関東運輸局、東京タクシーセンターの関係者において、検討会の立ち上げを決定。 ・平成21年10月第1回、平成21年12月第2回、平成22年3月第3回検討会及び作業部会を開催し、連携策の具体的運用について検討。 ・平成22年5月に開催した検討会で、街頭指導による指導事案の活用として、東京タクシーセンターから、毎月、街頭指導件数を関東運輸局へ報告することを決定。 ・平成22年12月、監査方針の細部取扱い通達を改正し、適正化事業実施機関が行う街頭指導等に基づく報告により法令違反の疑いがある事業者を監査対象として明記した。(平成23年4月施行)	

(3) 連携する民間団体職員に対する研修	【国土交通省】 貨物自動車運送適正化事業実施機関等、監査と連携する民間団体の職員の巡回指導等の資質向上のため、当該職員に対し、国土交通大学校における研修、国土交通省職員を派遣しての研修等を実施。	21年度から		○				【国土交通省】 ・平成21年度より、国土交通大学校における自動車監査業務〔基礎〕研修に、貨物自動車運送適正化事業実施機関及びNASVAの職員が参加。 ・平成22年度より、国土交通大学校における自動車監査業務〔基礎〕研修に、上記機関ほかタクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業実施機関（タクシーセンター）の職員が参加。	(3)
(4) 監査における関係省庁間の連携	【国土交通省】 労働局との合同監査・監督の充実を図るため、厚生労働省との間で監査方針を統一。	21年夏		◎				【国土交通省】 ○厚生労働省との打合せ（平成21年11月）を経て、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の通達を发出（平成21年12月22日施行）。	(4)
(5) 行政処分対象の拡大	【国土交通省】 以下の場合について、道路運送法等に基づく行政処分の対象に追加。 ・旅客、貨物両事業について、最低賃金法に違反している場合 ・旅客事業について、社会保険等未加入である場合	年内		◎				【国土交通省】 次のとおり処分基準を改正（平成21年10月1日施行、平成25年11月1日一部改正） ○最低賃金法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） 一部を支払い 初違反10日車 再違反20日車 全てへの支払い 初違反20日車 再違反40日車 ○社会保険等未加入に対する処分基準 ・（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20日車 全部未加入 初違反20日車 再違反40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 ○飲酒運転等に対する処分基準を強化 ・処分日車数の強化 初違反 80日車 → 100日車 ・飲酒運転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 ・飲酒運転等十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 点呼におけるアルコール検知器の使用義務化に伴い、処分基準を創設（平成23年5月1日施行） ・アルコール検知器備えなし 初違反 60日車 再違反120日車 ・アルコール検知器の常時有効保持義務違反 初違反 20日車 再違反 40日車	(5)
(6) 処分基準の強化	【国土交通省】 飲酒運転が行われた場合には、他の悪質違反の場合に比し、より重い行政処分を課することができるよう、処分基準を強化。 【国土交通省】 その他、法令違反等の実態を踏まえ、労働関係・社会保険関係の法令違反を含め処分基準を強化。	年内		◎	◎				(6)

<p>(7) 処分逃れの防止</p>	<p>【国土交通省】 処分逃れ対策として、以下のとおり処分基準の改正等を実施。 ・ 監査対象営業所の配置車両数を他の営業所に移した場合は、移した先の営業所に対しても行政処分を実施。 ・ 処分対象事業者が車両、運転者、荷主(トラックの場合)等を一体としてグループ会社、休眠会社等に移している場合等、処分対象事業者と車両移転先事業者との間に事業の継続性及び同一性が認められるものについて、営業譲渡が行われたものとして、車両移動先事業者に対しても、行政処分を実施、違反点数を承継。 また、必要な場合には、処分逃れをした事業者及びその経営者等を道路運送法等の違反容疑で刑事告発を実施。</p>	<p>年内</p>	<p>◎</p>			<p>【国土交通省】 次のとおり処分基準を改正(平成21年10月1日施行) ○ 処分の実効性の確保1 ・ 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 ○ 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。</p>	<p>(7)</p>
<p>(8) 貨物事業許可基準未滿の事業者に対する集中的な監査</p>	<p>【国土交通省】 貨物事業許可基準(5両)未滿の車両数の事業者に対して、優先的、集中的に監査を実施。</p>	<p>21年度</p>	<p>○</p>			<p>【国土交通省】 貨物事業許可基準(5両)未滿の車両数の事業者に対し、平成21年6月の1ヶ月間を重点監査月間として、優先的、集中的に監査を実施。 なお、監査を実施した1,018社中、741社(72.8%)に法令違反が確認された。 なお、従来、保有車両が5両未滿である場合について、運行管理者の選任が義務付けられていなかったが、安全対策の徹底を図るため、貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、原則として運行管理者の選任を義務付けることとした。(平成25年5月1日施行)</p>	<p>(8)</p>

7. 車両の安全対策 (1) アルコール・インターロック装置の普及	【国土交通省】 内閣府の行う常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究・各種検証の結果を踏まえ、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針(案)を最終化。	22年度中					【国土交通省】 〈呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置〉 平成22年度の「新たな飲酒運転防止装置に関する調査検討会」において、「呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針」の検討を実施。当該技術指針について、平成23年7月にパブリックコメントを実施し、平成24年4月に策定。	7. (1)
	【国土交通省】 呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針に基づき、適合品をユーザーが容易に識別できるよう、装置の認定制度の創設等を行い、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の普及を促進。	22年度から					装置の認定制度の創設等については、メーカーの開発動向及び装置の普及状況を踏まえて検討する。	
	【国土交通省】 手の平の汗に含まれるアルコールを検知し飲酒運転を防止する等の新たな技術開発を促進。	21年度から					【国土交通省】 〈呼気吹き込み式以外のアルコール・インターロック装置〉 ○平成21年度から呼気吹き込み式以外の新たな飲酒運転防止技術(手の平の汗、臭気センサーによる検知等)の実用化のための研究調査等を開始。 ○平成21年9月より3ヶ月間、(株)トヨタ自動車が新たに開発した呼気吹きかけ式アルコール・インターロックを運送事業者のトラックや自動車交通局長車に試験的に装着して実証実験を実施したところ。 ○平成21～22年度にかけて呼気吹き込み式以外の新たな飲酒運転防止技術の動向調査を行った。その結果、アルコール検知の精度が悪く個人差が大きいため今後の技術開発動向を見守る必要がある。	
(2) 衝突被害軽減ブレーキの普及促進	【国土交通省】 以下のとおり、大型車の衝突被害軽減ブレーキの普及を促進。 ・衝突被害軽減ブレーキの補助制度を継続・拡充。 ・新車への装着義務化について検討。 ・税制優遇措置の検討及び任意保険の保険料率への反映に向けた検討を実施。	継続				【国土交通省】 ○平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)において、引き続き衝突被害軽減ブレーキ等のASV技術の購入補助(費用の2分の1)を実施。なお、前回以降の実績は以下の通り。 ・平成23年度実績: (衝突被害軽減ブレーキ2,053台、ふらつき警報装置810台、車線逸脱警報装置116台、EVSC1,446台) ・平成24年度実績: (衝突被害軽減ブレーキ2,646台、ふらつき警報装置453台、車線逸脱警報装置66台、EVSC1,618台) ・平成25年度実績は未確定(受付は9月に終了) ○平成24年4月より、衝突被害軽減ブレーキを装備した大型トラックに対して、自動車重量税及び自動車取得税に係る税制特例措置を実施。平成25年度税制改正において、バスを税制特例対象に追加。 ○大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、平成26年11月より順次装備義務付けを開始。なお、基準策定の経緯は以下の通り。 ・平成24年3月に衝突被害軽減ブレーキの技術基準を策定し、大型トラックに対する装備義務付けを決定。 ・平成25年1月にバスを対象に追加。 ・平成25年11月12日に国連の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)に関する協定規則(第131号)を技術基準に採用。	7. (2)	

(3)新たな予防安全技術の普及促進	【国土交通省】 大型車のEVSC(電子式車両姿勢制御装置)の基準化・義務化のため、事故削減効果等の調査を行い、その普及を促進。	21年度から				◎	【国土交通省】 ○平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)において、引き続きEVSC等の購入補助(費用の2分の1)を実施。前回以降の実績は以下の通り。 ・平成23年度実績:(衝突被害軽減ブレーキ2,053台、ふらつき警報装置810台、車線逸脱警報装置116台、EVSC1,446台) ・平成24年度実績:(衝突被害軽減ブレーキ2,646台、ふらつき警報装置453台、車線逸脱警報装置66台、EVSC1,618台) ・平成25年度実績は未確定(受付は9月に終了) ○大型車のEVSCについて、平成25年8月に保安基準を改正し、平成26年11月より順次装備義務付けを開始。	(3)
	【国土交通省】 先進安全自動車(ASV)推進計画に基づき、産学官連携の下、広報活動等を通して実用化されているASV技術の普及を促進。	継続				◎	【国土交通省】 ○居眠り等のドライバーの状態検知技術を利用したドライバーへの警報支援装置(ふらつき警報装置)を含む実用化されたASV技術について、補助制度等により普及を促進。 ○通信技術を利用したドライバーへの警報支援装置(車々間通信等)については、平成23年3月に実用化システム基本設計書を策定。引き続き実用化に向けた更なる検討を推進。	
	【国土交通省】 居眠り等のドライバーの状態検知技術や通信技術を利用したドライバーへの警報支援装置の開発・実用化を促進。	中長期				◎		
(4)スピードリミッターの不正改造の防止	【国土交通省】 スピードリミッターの不正改造防止のため、以下の対策を実施。 ・警察との連携を強化し、街頭検査、監査等を効率的に実施。 ・不正改造の実態を把握し、事例等を体系的に整理した、不正改造確認のためのマニュアルを作成。 ・上記マニュアルを活用し、不正改造を行ったと思われる改造施工者、自動車運送事業者に対する監査を実施。 ・不正改造等を検査するための施設の整備を検討。	継続				◎	【国土交通省】 ○不正改造が疑われる車両について、確認できる検査機器(大型マルチテスタ)を平成25年度より導入開始。これにより、警察と連携し効果的な不正改造対策を実施可能。	(4)
	【国土交通省】 デジタル式運行記録計やOBD(On-board diagnosis:車載診断装置)を用いて不正改造履歴の記録が行えるよう、技術開発を行い、将来的には義務付ける等の対策を検討。	21年度から					○	

<p>8. 整備の充実・強化</p> <p>(1) 車輪脱落事故等の再発防止</p>	<p>【国土交通省】</p> <p>大型車の車輪脱落事故や車両火災に係る再発防止策を含め、確実な点検整備の実施について、自動車点検整備推進運動、整備管理者研修等により啓発を促進。</p>	<p>年内</p>	<p>○</p>			<p>【国土交通省】</p> <p>○自動車点検整備推進運動の実施要領及び実施細目により、以下の措置を実施。(平成21年7月22日発出)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車点検整備推進運動において、大型車ユーザー及び運送事業者向けに事故事例等を掲載したチラシを作成し配付。 ・大型車の重点点検の実施等。 <p>○整備管理者研修において啓発を実施。</p> <p>○(社)日本自動車工業会が新たに作成したリーフレット「新・ISOホイール取扱いガイド」を活用し、ISO方式ホイールの適切な点検整備等の実施について、大型自動車等の使用者に対し周知を図るよう地方運輸局へ通知(平成22年3月19日)。</p> <p>○大型車の車輪脱落事故の発生状況について公表するとともに、日常点検整備の確実な実施を周知(平成23年1月14日)。</p> <p>○「大型車輪脱落防止キャンペーン」を実施し、「スポーツ報知」の紙面で啓発を実施(平成23年3月4日、平成24年2月29日、平成25年3月1日)。</p> <p>○「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」報告書の提言を受け、①ターボチャージャーに係る点検整備の実施、②エンジンオイルへの異物の混入防止、③火災発生時における緊急時対応マニュアル等による適切な行動について周知。(平成22年6月30日発出)</p> <p>○事業用バス火災事故の発生状況に係る分析結果について公表するとともに、事故防止に向けて必要な対策を講じるよう周知。(平成24年3月30日)</p> <p style="text-align: right;">【別添7】</p> <p>○エンジンオイルの劣化から車両火災に至るメカニズムの分析結果を公表するとともに、車両火災防止に向けた対策を講じるよう周知。(平成24年7月13日)</p> <p style="text-align: right;">【別添8】</p>	<p>8.</p> <p>(1)</p>
	<p>【国土交通省】</p> <p>大型車の車輪脱落事故等、社会的影響の大きな車両故障事故が発生した場合の調査結果の取扱い手順を策定し、自動車運送事業者又は整備事業者に対する監査の実施等の再発防止策について明確化。</p>	<p>年内</p>	<p>○</p>			<p>【国土交通省】</p> <p>○監査方針細部取扱通達を改正(平成21年10月1日施行)し、以下の事業者を監査対象として追加。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	
	<p>【国土交通省】</p> <p>ホイール取り付け方法について、ISO方式への一元化が進められる状況において、混在するJIS方式とISO方式それぞれにおける適切な点検整備の方法等の周知を徹底。</p>	<p>継続</p>	<p>○</p>			<p>【国土交通省】</p> <p>○「自動車の点検及び整備に関する手引」にJIS方式とISO方式それぞれにおける点検整備の方法を記載するとともに、(社)日本自動車工業会が作成したリーフレットやDVDを活用し、自動車点検整備推進運動等において啓発を実施。</p> <p>○今後、大型車のホイール取り付け方法がISO方式に一元化されることから、引き続きJIS方式とISO方式それぞれの点検整備の方法について周知する。</p> <p>○(社)日本自動車工業会が新たに作成したリーフレット「新・ISOホイール取扱いガイド」を活用し、ISO方式ホイールの適切な点検整備等の実施について、大型自動車等の使用者に対し周知を図るよう地方運輸局へ通知(平成22年3月19日)。</p> <p>○大型車の車輪脱落事故の発生状況について公表するとともに、日常点検整備の確実な実施を周知(平成23年1月20日、平成24年2月29日、平成25年3月1日)。</p> <p>○「大型車輪脱落防止キャンペーン」を実施し、「スポーツ報知」の紙面で啓発を実施(平成23年3月4日)。</p>	

(2)整備管理の徹底	<p>【国土交通省】 整備管理者研修等において、平成19年改正の整備管理者に係る新制度の周知徹底を図るとともに、点検整備実施率の向上、整備管理者研修受講率の引き上げ、事故の再発防止策の徹底のため、整備管理者研修を充実。</p>	1～2年以内	○			<p>【国土交通省】 ○整備管理者選任前研修について、関係通達の一部改正を行い、研修の終了後に研修内容の習熟度測定を行うことにより、管理者意識の醸成、基礎的事項の確実な習得を図った。(平成23年3月31日)</p>	(2)
	<p>【国土交通省】 点検整備実施率の向上のため、処分基準を強化。</p>	年内	◎			<p>【国土交通省】 次のとおり処分基準を改正(平成21年10月1日施行、平成25年11月1日一部改正) ○点検整備未実施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)。 ・日常点検の未実施 初違反 警告～3日車×違反台数 → 警告～5日車×違反台数 再違反 3日車～9日車×違反台数 → 5日車～10日車×違反台数 ・定期点検整備の未実施 初違反 警告～5日車×違反台数 → 警告～10日車×違反台数 再違反 5日～15日×違反台数 → 5日～20日車×違反台数 ・点検整備記録の改ざん・不実記載 初違反 3日車～5日車×違反台数 → 30日車 再違反 9日車～15日車×違反台数 → 60日車 ○整備管理者研修未受講に対する行政処分基準の強化(旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業)。 初違反 警告～10日車 → 10日車</p>	

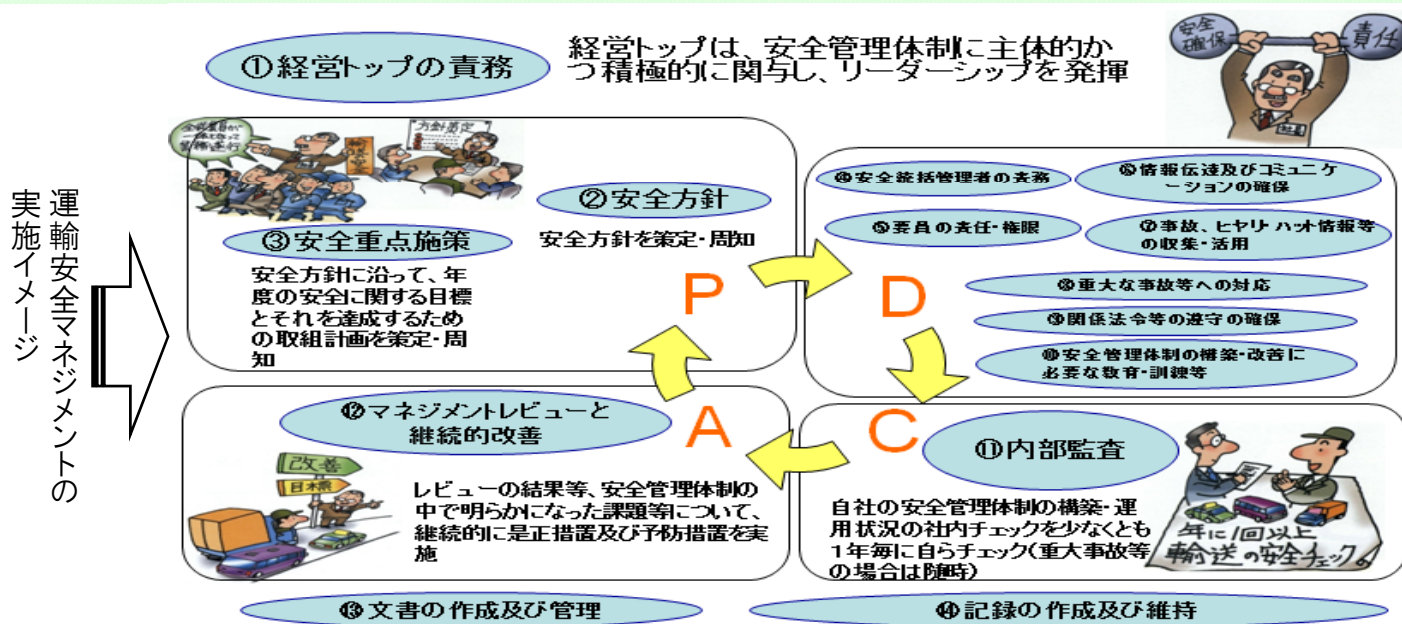
9. 利用者等が安全性の観点から運送サービスを容易に取捨選択できる仕組みの整備	【国土交通省】 事業者や運転者の安全性、サービス水準等に関する評価制度(ランク制度)の導入・改善等、安全性も含めた事業者等の優劣が判別できるような方法について検討。	21年度内	○					【国土交通省】 「利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会」の報告書の内容を踏まえ、各地域の評価実施機関(タクシー協会等)において、評価制度の詳細設計を検討中。 ○「神奈川タクシーセンター」では ・平成22年5～9月 神奈川県における事業者評価制度実施に向けた準備会を3回開催。 ・平成22年10月～平成24年2月 京浜交通圏タクシー事業者の評価制度の導入に関する検討会を9回開催。 ・平成24年5月～平成25年2月 タクシー事業者評価制度委員会を4回開催。 ・平成25年4月より評価の開始。	9. (1)
(1)タクシー事業	【国土交通省、タクシーセンター】 事業者や運転者ごとの事故率などのデータを活用して、安全性に問題のある事業者や運転者について、タクシーセンターで整備している乗り場や駅構内施設等への入構を制限することについて検討。	21年度内	○					【東京タクシーセンター】 ○優良タクシー乗り場の新設 ・平成20年3月の新橋駅東口タクシー乗り場に優良タクシー乗り場を設置以降、利用者利便に配慮したタクシー乗り場の配置を目的とし、適宜、優良タクシー乗り場を設置してきているところ。 (平成23年2月に渋谷駅西口及び上野駅正面口に新設。平成24年11月に東京駅丸の内南口前に新設。) ・平成23年8月～平成25年3月 優良タクシー乗り場の利用状況の検証として「タクシー乗り場管理運営委員会」を4回開催し、「今後の優良タクシー乗り場のあり方」ととりまとめ、「優良タクシー乗り場設置に関するガイドライン」を策定したところ。 ・平成25年9月～10月 増設に関する作業部会を2回開催し、優良乗り場の増設について検討中。	
(2)貸切バス事業	【国土交通省】 「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」の報告(20年度内とりまとめ)を踏まえ、貸切バス事業者に係る評価を公表する制度を整備。	22年度早期	○					【(公社)日本バス協会】 ○貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度における詳細設計検討委員会の最終回(全5回)を平成22年12月21日に開催し、評価・認定基準を策定。 ○平成23年4月1日から申請受付を開始 ○平成23年6月1日に第1回平成23年度貸切バス事業者安全性評価認定委員会を開催。平成23年度は計6回委員会を開催、228事業者を認定。 ○平成24年度は計4回委員会を開催、211事業者を認定。 ○平成25年9月19日に開催した認定委員会において、二ツ星事業者を初めて認定。11月1日現在、総認定事業者は532事業者(うち、二ツ星194事業者)となっている。 【別添9】	(2)
10. 道路交通環境の改善	【国土交通省・警察庁】 事故の発生割合が高い区間における交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号機改良等。 通学路における歩道の整備やカラー舗装、防護柵の設置等。 生活道路への通過交通が多く、事故の発生割合が高い地区において、生活道路への通過交通を抑制するためのクラंकやハンプ等の整備による、歩行者等の安心・安全の確保。 防護柵や道路反射鏡等の交通安全施設の適切な維持・管理を実施。 等	継続					◎	【国土交通省・警察庁】 ○平成25年7月に事故の発生割合が高い3,490箇所を「事故危険箇所」に指定し、交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号機改良等を重点的に実施。 ○平成24年度に実施した通学路の緊急合同点検に基づき、通学路における歩道整備やカラー舗装、防護柵の設置、信号機機の設置等を推進。 ○市街地等における生活道路の安全を確保するため、通過交通の抑制等が必要な地区に対し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を採りつつ、地区の状況に応じて、物理的デバイス等の道路整備等を実施する「ゾーン30」を設定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携した歩行者・自転車利用者の交通安全対策を推進。	10.

(別添資料一覧)

- 別添 1 運輸安全マネジメント義務付け拡大
- 別添 2 民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーの認定
- 別添 3 運行管理者向けの指導監督マニュアル
- 別添 4 事故防止対策支援推進事業
- 別添 5 自動者運送事業に係る交通事故要因分析検討会報告書
- 別添 6 自動車運送事業の管理体制の強化
- 別添 7 事業用バス火災事故の分析と防止に向けた対策
- 別添 8 エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策
- 別添 9 貸切バス事業者安全性評価認定制度

平成25年
10月1日
から

運輸安全マネジメントに係る安全管理規程の届出等の義務付け対象が拡大されます！



1

安全管理規程の届出等の義務付け対象者について

事業の種別	義務付け対象事業者
貸切バス事業	全ての事業者 (対象拡大)
乗合バス事業 (貸切委託運行の許可を得ているもの)	全ての事業者 (対象拡大)
乗合バス事業 (上記を除くもの)	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を合計200両以上所有している事業者
特定旅客事業	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を合計200両以上所有している事業者

※ 同一事業者で複数種類の事業許可を有する場合であっても、上記のいずれか一つに該当するものは、安全管理規程の届出等が義務付けられます。

2

安全管理規程の届出等の実施期限について

- 安全管理規程の届出
- 安全統括管理者選任の届出

平成25年
10月1日から
翌年1月6日まで

※ 平成25年10月1日以降に事業許可を受けて事業を經營しようとする者は、旅客運行を開始する日までに安全管理規程の届出を行うとともに、遅滞なく安全統括管理者選任の届出を行わなければなりません。

上記の期限日を過ぎても、安全管理規程の届出等を確認できなかった場合は、法令に基づき、行政処分等の対象となることがありますので、十分に御注意下さい。

3

その他の注意事項について

安全統括管理者を選任する場合は、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位であって、かつ、運行の安全確保に関する業務、点検・整備の管理に関する業務又はこれらの業務等を管理する業務について、通算して3年以上従事した経験(合算することも可能)を有する者等の要件を満たすことが必要です。

安全管理規程や安全統括管理者選任の届出については、主たる事務所を管轄する運輸支局(輸送担当)に提出して下さい。

※ 従来からの義務付け対象である乗合・貸切バス事業者等で、既に安全管理規程や安全統括管理者選任の届出を行っている者は、今般の制度改正に伴う新たな手続きは不要です。

本件の詳細については、国土交通省(各地方運輸局、沖縄総合事務局)のホームページにも掲載しておりますので御覧下さい。その他、運輸安全マネジメントの実施に関して御不明な点がございましたら、以下の連絡先までお問い合わせ願います。

【問合せ先】

国土交通省自動車局 安全政策課 電話 03-5253-8566
主たる事務所を管轄する各地方運輸局 自動車交通部 旅客第一課
主たる事務所を管轄する各運輸支局(輸送担当)



平成25年10月30日
大臣官房運輸安全監理官室

民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを認定しました！

運輸安全マネジメント制度は、従来の安全規制及び監査に加えて、運輸事業者が経営トップの主体的な関与の下で現場を含む組織が一丸となって安全管理体制の構築・改善に主体的に取り組み、国がその取組を評価・助言することで輸送の安全性を継続的に向上させる制度として、平成18年10月に導入されました。

中小事業者に対しては、運輸安全マネジメントの一層の普及・啓発を推進するため、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体、国土交通省等が連携した「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を平成24年5月に設立し、普及・啓発の効果的な手法について検討を行ってきました。

また、平成25年7月に第2回協議会を開催し、その効果的な手法として民間機関等が国土交通省の認定を受けて運輸安全マネジメントセミナーを実施する仕組みを導入しました（別紙参照）。

この仕組みが導入されて3ヶ月が経ちましたが、以下の4事業者が実施する運輸安全マネジメントセミナーを認定しています（平成25年10月30日現在）。

- ・東京海上日動リスクコンサルティング株式会社
認定したセミナーの種類：ガイドライン（※）
- ・損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社
認定したセミナーの種類：ガイドライン
- ・株式会社インターリスク総研
認定したセミナーの種類：ガイドライン
- ・一般財団法人日本品質保証機構
認定したセミナーの種類：ガイドライン、内部監査（基礎）、リスク管理（基礎）

※ガイドライン：運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン

認定セミナーに関する情報については、国土交通省のホームページからも確認できますのでご覧ください。

<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/certif.html>

<お問い合わせ先>

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室
木下、米田
TEL:03-5253-8111（内線 22074、22053）
03-5253-8797（直通）
FAX:03-5253-1531

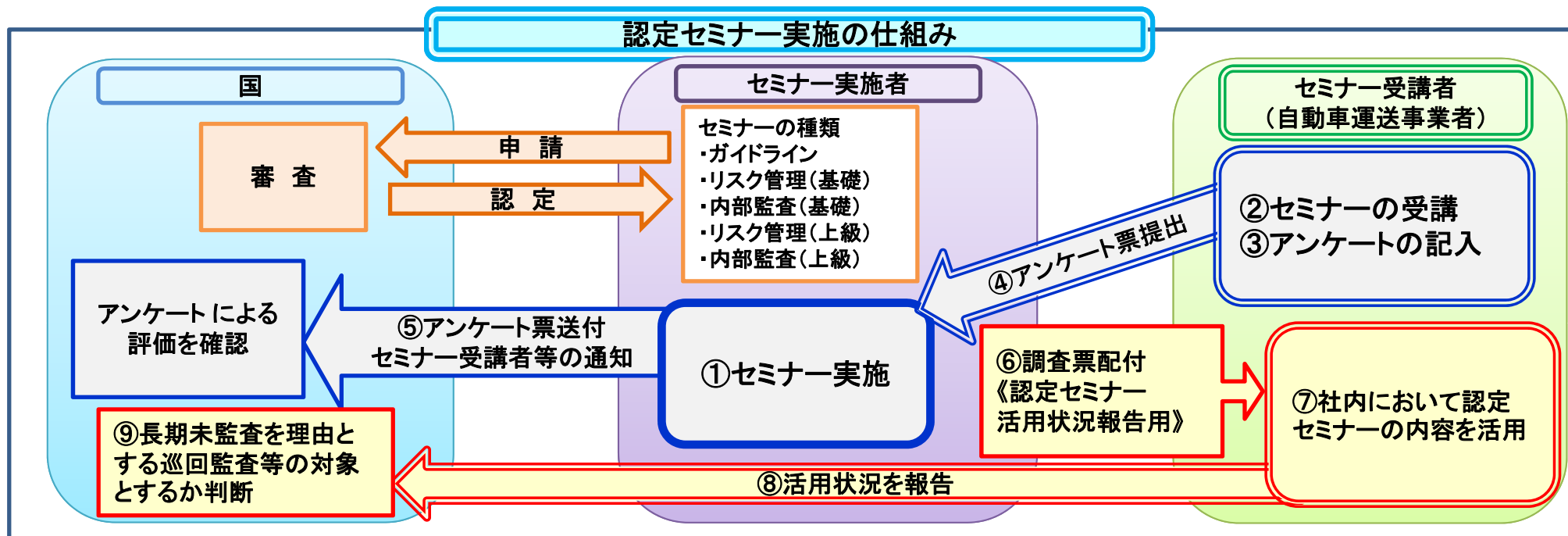
国土交通省が認定する運輸安全マネジメントセミナーについて

民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナー、講習会の認定

1. 国土交通省は、民間機関等の活力とノウハウを活用して中小自動車運送事業者に対する運輸安全マネジメントのさらなる浸透・定着を図るため、民間機関等が実施するセミナーを認定する制度を平成25年7月に構築しました。
2. 10月30日現在、認定を受けた者は、運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会のメンバーである4者です(その他2者が申請中又は申請準備中)。

認定セミナーを受講し、受講内容を活用して、安全管理体制の構築・強化に取り組んでいることが調査票により確認された事業者については、長期未監査を理由とする巡回監査及び呼出監査の対象外となる場合があります。

認定セミナー実施の仕組み



お問い合わせ先(認定を受けた者)

東京海上日動リスクコンサルティング株式会社 自動車リスク事業部 自動車グループ
 損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社 自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部
 株式会社インターリスク総研 コンサルティング第四部交通リスク第一グループ
 一般財団法人 日本品質保証機構 マネジメントシステム部門

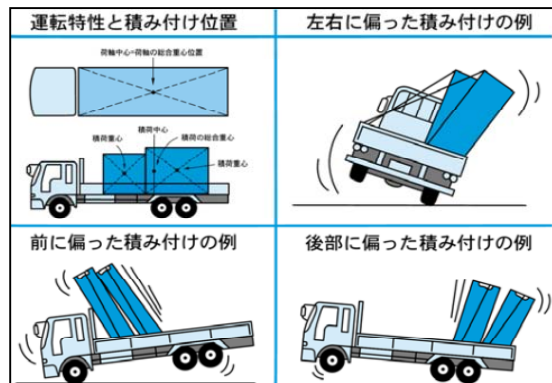
TEL:03-5288-6586 (担当: 芦沢)
 TEL:03-3349-5436 (担当: 落合)
 TEL:03-5296-8916 (担当: 宇都宮)
 TEL:03-4560-5720 (担当: 川音)

トラック、バス、タクシーの各業態別に安全運転のためのわかりやすい教育用マニュアルを策定しました。

例. トラック事業者編

ポイント

偏荷重が発生する要因は、積荷の積み方や固縛が十分でないために生じる場合、運行中の荷崩れによって生じる場合があります。偏荷重により生じる危険性を認識し、偏荷重を防ぐよう心がけさせましょう。

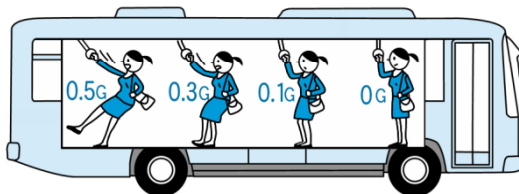


例. バス事業者編

ポイント

路線バスでは、高齢者の車内転倒が多く発生しています。発車前には、乗客が着席又は手摺りにつかまっているかの状況確認をするとともに、走行時には立ち上がったたり、席を移動しないよう、呼びかける必要があります。

◎減速時における立ち姿勢の乗客の状態

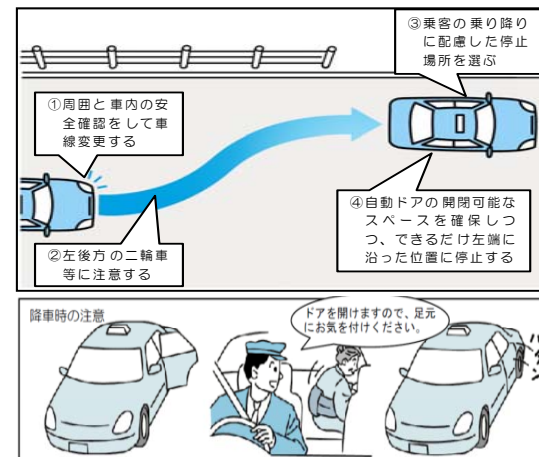


減速度0.5Gを超えて急停止した場合には、車内事故につながる危険が高くなります。

例. タクシー事業者編

ポイント

乗客の乗降時にドアを開閉する際には、左後方から自転車や二輪車・原付などが来ないか、乗客が確実に乗降したのかなど、安全確認が重要であることを認識させましょう。



○「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一般的な指導及び監督の実施マニュアル」 (平成24年4月公表)

→ <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/index.html>

デジタル式運行記録計及び映像記録型ドライブレコーダーの導入に対する支援について 別添4

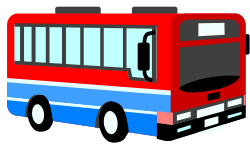
事業の目的

デジタル式運行記録計及び映像記録型ドライブレコーダーから取得したデータを活用して、運行管理者が運転者への安全指導を行うこと等により、安全性向上が図られることから、それらの機器の普及促進を目的として支援を行う。

補助対象機器の概要

■ デジタル式運行記録計 ■

運転速度、時間、走行距離を電子データとして記録。運転傾向の自動分析も可能。



専用の解析ソフトで分析

■ 映像記録型ドライブレコーダー ■

事故やニアミス等で急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像、加速度、ブレーキ、ウinker等の走行データを記録。



ドライブレコーダーで瞬間の映像を記録

急ブレーキ
急発進
急ハンドル



専用の解析ソフトで分析



データを利用して、運転者への安全指導を実施

期待される効果

デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーから得られたデータを用いて、運行管理者が運転者への安全指導を行うこと等により、安全性向上が図られる

補助対象、補助率

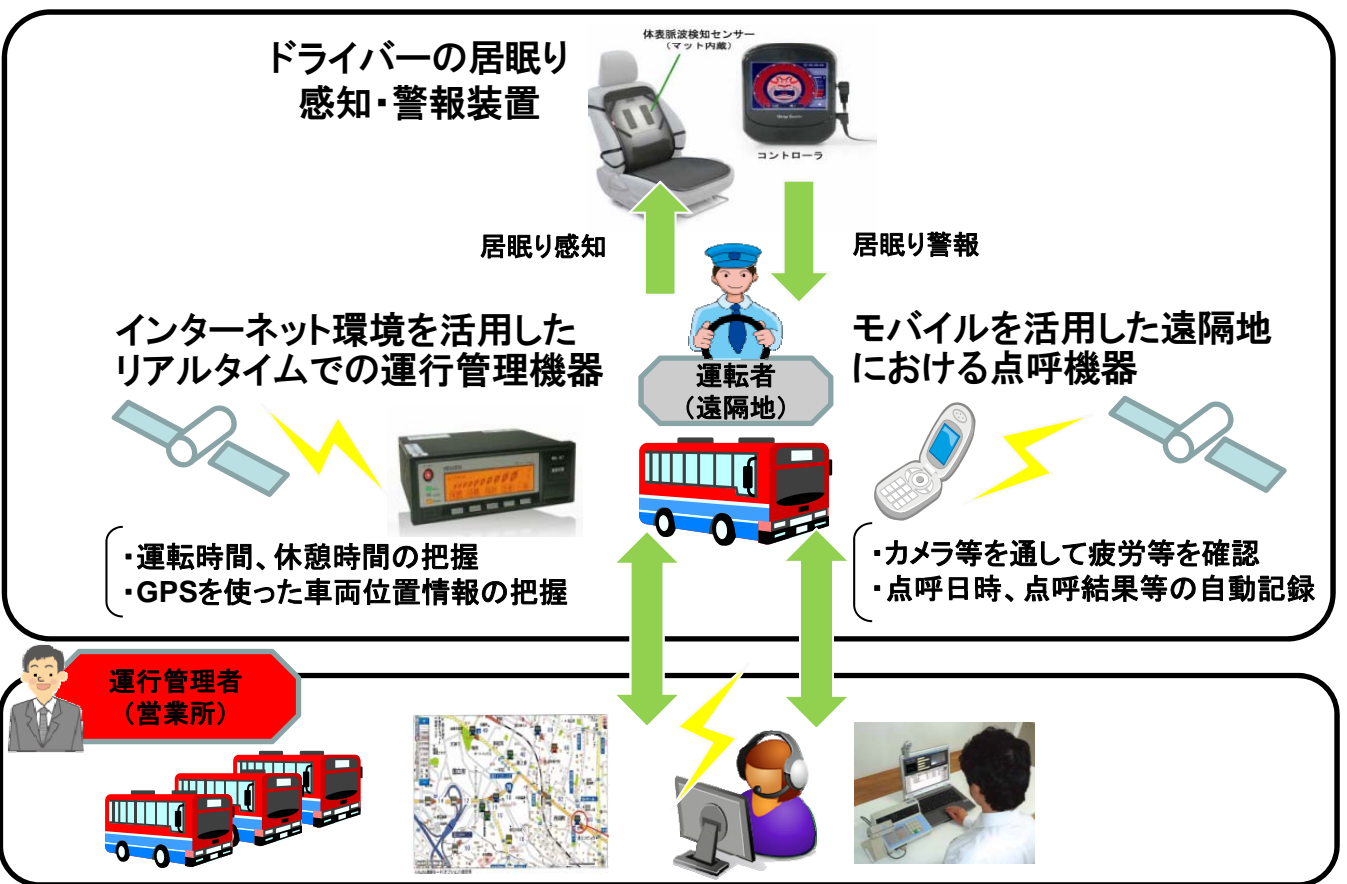
補助対象機器		補助対象者	補助率
ドライブレコーダー	車載器及び事業所用機器	トラック、バス、タクシー事業者	導入経費の1/3
デジタル式運行記録計	車載器及び事業所用機器		

過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援について

事業の目的

今般の高速ツアーバスの事故を踏まえ、貸切バス事業者等における過労運転防止等に係る運行管理の高度化を促進するため、乗務時間や運行記録の把握・分析、営業所を離れたリアルタイムの運転者の体調・疲労の把握等に効果が高い先進的な機器を活用した先進的な取り組みを行っている事業者に対し、必要な機器の導入について支援を行う。

補助対象の取り組みの概要



期待される効果

先進的な機器の導入により、運転者の過労運転を防止し、居眠り運転等を原因とする重大事故を防ぐ。

補助対象、補助率

補助対象	補助対象者	補助率
ITを活用した過労運転防止のための機器	トラック、バス、タクシー事業者	補助対象経費の1/2

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会報告書（平成 24 年度）

[概要]

[第 1 分冊] 事業用自動車の交通事故の傾向分析

[第 2 分冊] 過労運転による事故を防止するための対策（中間整理）

[第 3 分冊] 社会的影響の大きい重大事故の要因分析

平成 25 年 6 月

国 土 交 通 省 自 動 車 局

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

背景

交通事故の多くは、見かけ上運転者の運転操作ミスや交通違反等の人的要因によって発生しているため、第一義的には、運転者の教育・指導が肝要であるとされています。

しかし、事故の直接の原因が運転者であったとしても、その背後には、運転操作を誤ったり、交通違反をせざるを得なかったりすることに繋がる要因・背景が潜んでいることが少なくありません。特に、自動車運送事業用自動車（以下「事業用自動車」という）にあつては、運行を管理しているのは、運転者自身でなく、雇い主である事業者等であり、何らかの制約の中で運転業務を行っているのが通常であるため、事業者が運輸安全マネジメントにより事故を防止する取組みを推進するためにも、事故の原因を追及し改善策を検討する必要があります。

平成 11 年 6 月の運輸技術審議会の答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」では、「安全対策を効果的に実施するため、必要な分野について、特に詳細な分析、いわば事故の『解剖』を行うとともに、具体的なプログラムに沿って全国的な情報収集ネットワークを構築することが必要である。」と記載されており、具体的な手法として、運輸支局又は地方運輸局（以下「運輸支局等」という）が自ら事故事例を収集して、詳細な調査を実施するとともに、自動車交通及び安全解析に携わる専門家が中心となって、運輸支局等が収集した事故情報を詳細に分析し、再発防止を意図した交通安全対策に活かしていく必要があるとされています。

これらのことから、事業用自動車の事故について、事故の経過、運転者の状況、運行管理の状況、車両の状況等の情報を収集し、さらに、収集した事故情報を効果的に再発防止対策の立案に反映させるため、事故発生の要因及び背景を主に 4 つの要因（運転者面（Man）、車両面（Machine）、走行環境面（Media）、管理面（Management））の 4 M 要因に整理し、科学的な究明・分析を行うことを目的として、平成 11 年度から一部の地域でモデル的に開始した「自動車事故対策パイロット事業」を足がかりに、平成 13 年度からは「自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業」として実施しているところです。

1. 事業用自動車の交通事故の傾向分析

(1) 交通事故件数の推移

平成 23 年中に全国で発生した交通事故全体の件数は 691,937 件であり、そのうち、事業用自動車は 49,080 件でした。

なお、事業用自動車については、「事業用自動車総合安全プラン 2009 (平成 21 年 3 月)」において、平成 30 年までの 10 年間で人身事故件数を半減 (3 万件以下) し、中間年である平成 25 年には 4 万 3 千件とする目標値が示されています。

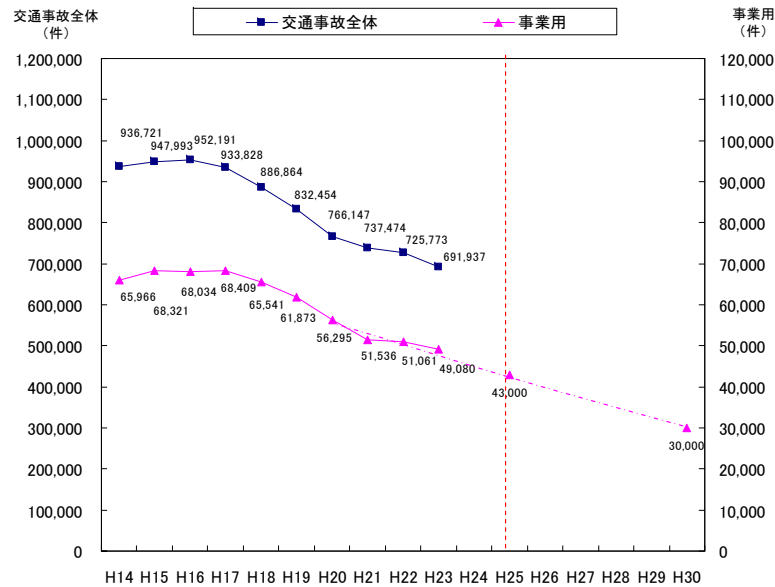


図 1 交通事故件数の推移

出典：警察庁「交通統計」

(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」

(2) 交通事故死者数の推移

平成 23 年中に全国で発生した交通事故全体における死者数は 4,612 人であり、そのうち、事業用自動車での交通事故死者数は 447 人となりました。

なお、平成 21 年 1 月に政府が掲げた「平成 20 年から平成 30 年の 10 年間に交通事故死者数を半減させ、2,500 人以下とする」との目標値を受けて、「事業用自動車総合安全プラン 2009」においても、同 10 年間で事業用自動車での交通事故死者数を半減させ、平成 30 年には 250 人以下とする目標値を示しています。

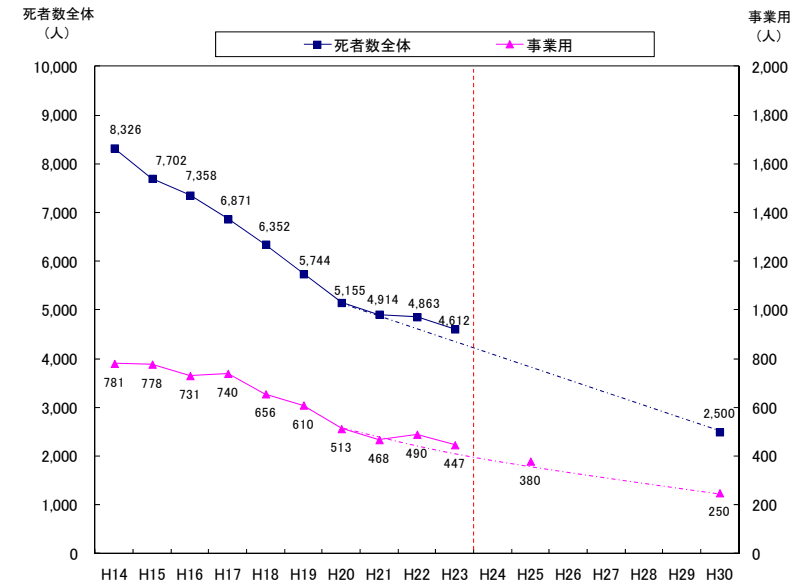


図 2 交通事故死者数の推移

出典：警察庁「交通統計」

(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」

(3) 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移

トラックは他の業態よりも走行距離あたりの死者数が多いものの、その差は年々小さくなっていきます。平成23年はトラック、乗合バス、貸切バスで前年に比べ減少し、タクシーのみ前年に続き増加しました。

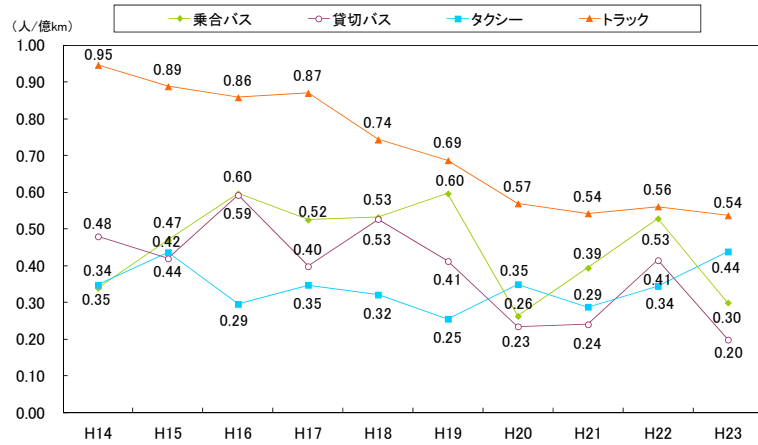


図3 走行距離1億キロあたり事業用自動車の業態別交通事故死者数の推移

出典：警察庁「交通統計」
 (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」
 国土交通省「自動車輸送統計調査」

2. 過労運転による事故を防止するための対策（中間整理）

(1) 本検討の趣旨

①これまでの取組み

国土交通省においては、「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、事業用自動車の死者数及び事故件数を半減するなどの事故削減目標を掲げ、運行管理制度や事故情報の活用の充実などの施策を講じ、事業用自動車に係る事故の削減に取り組んできたところです。

一方、本交通事故要因分析検討会では、これまでも次のテーマで過労運転防止について取り組んできています。

- ・「事業用自動車の運転者に係る過労運転の実態に関する調査」平成18年度
- ・「トラックの過労運転による事故を防止するための安全対策の提言」平成19年度
- ・「トラックの追突事故を防止するための課題整理と対策検討」平成23年度

②自動車運送事業全般に関わる過労運転防止対策の検討の必要性

しかしながら、トラックについては、引き続き過労運転が原因と思われる事故が発生し、高速ツアーバスでも昨年4月に運転者の居眠りが直接的な原因と思われる事故が発生するなど、過労運転防止が引き続き、社会的な問題となっています。

すでに高速ツアーバスについては、国土交通省において、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を昨年5月に設置して検討を進め、交替運転者の配置基準等を策定するなどの取り組みを進めているところです（平成25年4月2日に報告書を公表）。

このような状況を踏まえつつ、自動車運送事業全般にわたる過労運転の防止というテーマについて、改めて本交通事故要因分析検討会においてこれまでに実施してきた検討成果等を活用しつつ、これまでに発生した事故事例について更なる分析を進め、過労運転に対する問題点や課題の整理を行うとともに、先進的な取り組み等について調査を進め、自動車運送事業者等関係者が連携して取り組むことが望ましい実効性のある措置を検討する必要があるとの認識の下、平成24年度に検討を進めてきました。

③平成24、25年度の2カ年での検討について

本検討はバス以外のタクシー、トラックについても過労運転の背景、要因について引き続き多角的に分析するとともに実効性ある対策について検討するため、ワーキングを設置して検討を深度化するなどの作業に取り組んでいるところであり、これらの取り組みを推進するため、平成25年度までの2カ年での検討とします。

今年度はこれまでに検討会で取り上げた事故事例の分析や、事業者における取組みの例等について中間報告として整理を行いました。

(2) 検討の手順

過労運転防止対策の検討について、平成 24 年度は①事故事例に係る分析、②事業者における過労運転、居眠り運転に有効な対応策の例等について調査しました。しかしながら、事故分析は、これまでに検討会で取り上げた事故事例分析（マイクロ分析）の範囲にとどまっております。また、有効な対応策の例は一部の事業者からの情報収集にとどまっています。このため、平成 25 年度により横断的かつ詳細な検討を行うこととします。

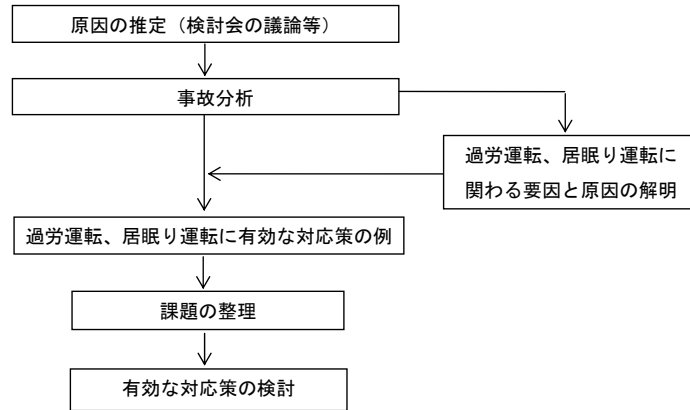


図 4 課題整理、対策検討のフロー

(3) 過労運転が要因と推測される個別の事故の分析

平成 24 年度は、これまでに検討会で取り上げた社会的影響の大きい重大事故事例調査の中から、過労が事故要因として疑われる事例を対象として特定した上で、要因分析を試みに行いました。

具体的には、これまでに検討会で取り上げた社会的影響の大きい重大事故事例調査（平成 18 年から平成 23 年の 79 件）から、過労が事故要因として疑われる重大事故事例（23 事例）を対象として分析を行いました。今後、事例数を増やす、あるいは新たな分析項目の追加を検討する等の分析の充実を図る予定です。

運行管理上の問題点を把握するため、23 事例において指摘の多かった要因について、それぞれの要因に係る事故件数を求めました（次頁）。その結果、以下のことがわかりました。

運転者面では、「居眠り運転（6 件）」、「漫然運転（7 件）」が多かった。

運行管理面では、「無理な運行計画（事故日前 1 週間の拘束時間 65 時間超）の作成（11 件）」、「点呼に問題がうかがわれる（10 件）」等が多かった。

表 1 23 事例で指摘のあった主な要因

	事故要因	指摘のある事故件数
運転者面	過労運転事故の直接の要因 (1 事例につき最も大きい要因ひとつ)	
	・居眠り運転	6 件
	・漫然運転	7 件
	・わき見運転	2 件
	・飲酒運転	1 件
	・意識消失	1 件
	・その他 (疲労、ストレス等の蓄積のみ)	6 件
	事故直前の睡眠時間不足	12 件
	睡眠場所、睡眠環境に問題 ※1	3 件
	運行管理面	無理な運行計画 (改善基準告示違反)
・事故日前 1 週間の拘束時間 65 時間超		11 件
・事故直前休息期間 8 時間未満		7 件
運行が運転者まかせ		7 件
点呼に問題 (未実施等)		10 件
体調、疲労状態未確認		4 件
適性診断に問題		
・適性診断を未受診		7 件
・適性診断結果の未活用 (未受診以外)		7 件
健康管理の不備 (健康診断未受診等)		5 件
運転者への教育未実施	1 件	

※ 1. 睡眠場所、睡眠環境に問題は、主に休息期間を車中のシートで仮眠する等。

※ 2. 件数は、「過労運転、居眠り運転への影響大」「過労運転、居眠り運転への影響が考えられる」を合算。件数は、1 事例で複数の項目に計上。

(4) 分析結果からの事故の要因整理

23 事例の分析結果を踏まえると、過労および居眠り運転に至る背後要因としては 1)~6) が考えられます。現時点においては 23 事例の分析であるため、今後は具体例を増やしていくとともに、事故要因の細分化、各要因の因果関係について分析していくことが必要と思われる。

1) 運転者、運行管理者の居眠り運転の危険の認識不足

2) 運転者の睡眠環境が整っていない

① 運転者は夜間運行して昼間に睡眠を取る勤務が多く、疲れがとれにくい状態であった。

② 運転者の睡眠場所、睡眠環境が良くなかった。

3) 無理な運行計画

- ① 運行管理者が運転者に8時間以上の休息期間を与えていない。拘束時間超え等。
- ② 長時間の運転業務から睡眠不足（車中等での睡眠の分割）での運転。

4) 運転時間、休憩時間、休息期間、運行経路等が運転者まかせとなっていた

5) 運行管理者が点呼の際に運転者の眠気、気力、疲れを十分に確認していなかった

6) 運転者毎の特性の把握が不十分

7) その他の背後要因

また、過労運転による事故の全体像を把握するため、23事例に共通する要因を抽出し、睡眠不足、睡眠障害が事故及びヒューマンエラーに至るまでの要因間の関係を次頁の図5に整理した。

(5) 今後の課題

「過労運転による事故防止」については、今年度、①過労が原因と推測される事故の分析、②過労運転や居眠り運転に関わる要因と原因の解明、③有効な対応策の例、等について検討しました。

平成 25 年度は、今年度に検討できなかった以下の点について、事故実態や関係事業者の実態を踏まえ、その背景や要因を十分に掘り下げた上で多角的な分析・検討を行います。

- ① 過労運転事故の発生の背景・要因に関する基礎データの収集・整理
- ② 海外及び鉄道等の他モードにおける過労運転防止対策の調査
- ③ 過労運転の背景・要因関係図の作成
- ④ 運転者中に眠くなったときの対処法や点呼等から過労を判断する方法の調査
- ⑤ 上記の背景・要因を踏まえた、今後の過労運転対策に関する検討
- ⑥ 検討結果のとりまとめ

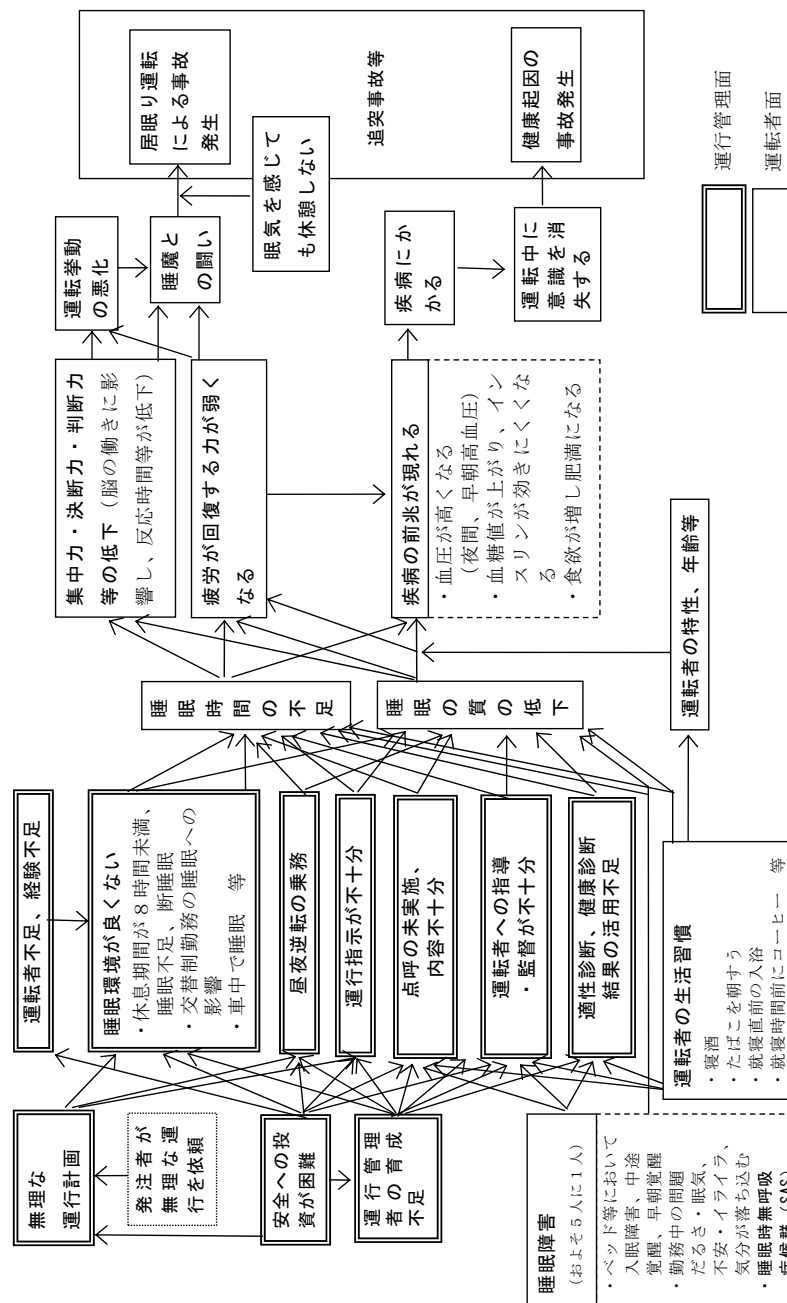
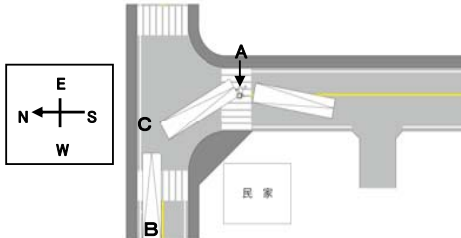
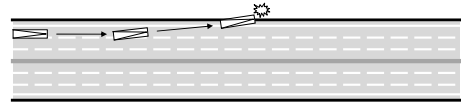


図5 睡眠不足、睡眠障害等が事故及びヒューマンエラーに至る要因の整理（中間整理）

3. 社会的影響の大きい重大事故の要因分析

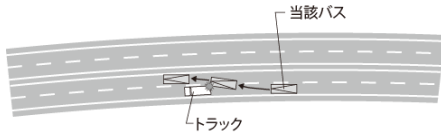
事業用自動車の事故の要因を調査・分析し、同種事故の再発防止を図るため、社会的影響の大きい重大事故のうち、運送事業者の事故防止の取組みにおいて参考になると考えられる10事例について、要因分析と再発防止策を以下のとおりまとめました。

① 乗合バスが交差点右折時に横断中の歩行者を轢過した事故【乗合】	
<p>(事故概要) 乗合バスが運行中、T字交差点を青信号で右折したところ、横断歩道を横断していた歩行者（80歳代女性）に気づかず当該バスの右前部側面と衝突して転倒したところ、右前輪で両足を轢過し、その後右後輪で下半身を轢過したことにより死亡した。</p> 	
要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> ・当該運転者は、当該乗務区間の運行に慣れており、終点まであと2停留所という所であったため、気が緩んでいた可能性があった。当該運転者は、対向車の有無は確認していたが、右折した横断歩道の歩行者は全く認識できていなかった。 ・当該車両構造の特性として、右ピラーに少しの死角が生じていたため、横断の最初から衝突するまでバス右ピラー死角にすっぽり隠れている時間のあった人車相対位置関係が成立する可能性が考えられる。 ・運転者は、あまり減速せずに右折していた。 ・交差点の右折時において、信号が青でも一時停止することについて、運転者への個別の指導・監督の内容が不足していた可能性が考えられる。 ・事故現場の交差点に向かうバスは登り坂で交差点右側は民家が死角になり、交差点手前B点で右折側横断歩道A点を十分確認できなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者は、運転中は運転に集中し、進行方向の歩行者等に注意して走行する。 ・運転者は、危険を予測し、回避できる運転操作を徹底する。 ・バス車体右ピラーが有する潜在リスクを減らす技術的工夫として、ピラーを透明な材料に切り換える（構想はあるが実用化は未だ）。 ・死角の存在を強く認識して運転者が意識的に体動で死角内歩行者発見に努める。 ・運転者は、交差点で右左折をする際には、十分に減速し、一時停止してから、注意して進入する。 ・運行管理者は、交差点では十分な減速を行い、右折時は信号が青でも一時停止すること、歩行者、自転車等の状況に注意して交差点に進入すること等を運転者に対して計画的かつ継続的に指導する。また、運行管理者は、安全運行のために必要な行動については正しくルール化し、全員で共有する。 ・交差点C点にカーブミラーを設置し、道路環境要因としての民家死角及び機械要因としてのピラー死角を同時に補い、横断歩道の見通しを確保する。さらに、見通しの悪い交差点においては、意識的に体動する等、運転者に対する注意喚起を促す。

② 高速ツアーバスが高速道路を走行中、側壁に衝突した事故【貸切】	
<p>本事故は、平成25年3月末までに確認している事実をもとに記載したものであり、引き続き、分析・検討を行うこととしている。</p> <p>(事故概要) 高速ツアーバスが高速道路を走行中、居眠り運転により左側壁に衝突したと推定される（4時台に発生）。乗客7人が死亡、乗客15人が重傷、乗客23人及び運転者が軽傷を負った。</p> 	
要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> ・当該運転者は、当該事故時、居眠りをしていたと推定される。 ・当該事業者では、拘束時間の記録がなく、乗務記録の保管が不適切であった。 ・当該事業者では、当該運行の運行経路の事前調査を怠り、また、運行指示書を作成していなかった。また、旅行会社から送付されたバス配車表を運転者に渡し、集合場所で旅行会社から乗客名簿と座席票をもらい運行していた。 ・当該事業者は、当該運転者に対しての安全教育を実施していなかった。 ・当該事業者では、当該運行において点呼を実施していなかった。 ・当該事業者では、日日雇い入れられる者を事業用自動車の運転者として選任していた。また、当該運転者に対しての安全教育を実施していなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者は、休息期間において十分な睡眠時間を確保する（運行管理者は場所、時間を確保）。運転者は、過労や睡眠不足が運転に及ぼす危険性を認識し、疲労を感じた時は早期にパーキングエリア等において運転を中止する。 ・運行管理者は、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準を正しく理解し、当該基準の違反とならないよう乗務割を作成し、これに従って、運転者に対する運行指示を行う。 ・運行管理者は、当該運行の経由地における発車及び到着の日時、運転者の休憩地点及び休憩時間に関する適切な運行指示を行い、交替運転者の配置基準を遵守する。 ・高速バス等の運転者は、長時間労働となりやすい労働環境に置かれており、睡眠不足等による過労運転は大きな事故につながり、社会的にも影響を及ぼすことを認識させる。また、疲労や眠気を感じた場合は直ちに運転を中止すること、具体的に休憩する場所等を指導し、実施状況を運行管理者に報告させる。 ・事業者は、点呼を確実に実施し、運行管理者が不在の際には補助者を配置する。点呼を実施する際は、運転者が体調不良時、疲労が蓄積している場合には、その旨を申告しやすい職場の雰囲気づくりや体制づくりを行う。 ・運行管理者は、ドライブレコーダの記録映像、運行記録計等のデータを活用し、速度ムラ等の居眠り運転の兆候がみられる場合は、記録されたデータを元に、運行管理者が適切に運転者を指導することや、自動的に車載機から営業所側に通知し、リアルタイムで速度ムラ等の状況を確認できる機器を活用して、運転者に運転の中止を指示すること等が考えられる。

③ 高速ツアーバスが高速道路を走行中、トラックに追突した事故【貸切】

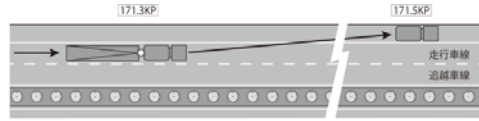
(事故概要)
 高速ツアーバスが高速道路を走行中、仮睡状態によりトラックに追突した後、中央分離帯に衝突して停止した（4時台に発生）。当該高速ツアーバスの乗客26人及びトラックの運転者が軽傷を負った。



要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 当該運転者は、居眠り運転に近い状態であった可能性が考えられる。 当該事業者は当該運行の乗務時間10時間を超えるものの実車距離が400kmを超えないため、交替運転者を配置していなかった。 具体的な休憩場所の指示がなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、休息期間において十分な睡眠時間を確保する（運行管理者は場所、時間を確保）。運転者は、過労や睡眠不足が運転に及ぼす危険性を認識し、疲労を感じた時は早期にパーキングエリア等において運転を中止する。 事業者は、深夜にまたがる運行や配置基準ぎりぎりな運行には、余裕を持って交替運転者を配置する。 運行管理者は、運転者の休憩地点及び休憩時間、休憩場所に関する適切な運行指示を行う。

④ 貸切バスが高速道路を走行中、道路作業車に追突した事故【貸切】

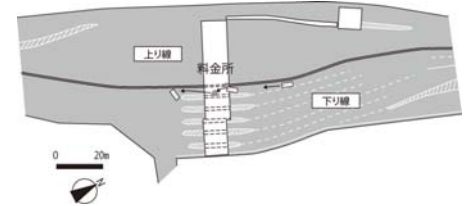
(事故概要)
 貸切バス（通称スキーバス）が高速道路を走行中、前方で融雪材を散布していた道路作業車に追突した（3時台に発生）。当該貸切バスの運転者が重傷、乗客21人が軽傷を負った。



要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 当該運転者は、漫然運転により作業車両の認知が遅れた。 当該運転者は、居眠り運転に近い状態であった可能性が考えられる。 当該運転者は、制限速度50km/hを大幅に超過する、時速90km/hで走行していた。 当該事業者は、当該運行（往復）の拘束時間を17時間で計画しており、交替運転者を配置していなかった。 当該事故は、当該運転者が走行車線を走行中の注意不足により、車線を逸脱して左側壁に衝突したと推定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、運転中は、運転に集中し、前方に注意して走行し、危険を予測し、回避できる運転操作を徹底する。 運転者は、居眠り運転が及ぼす危険性を認識し、注意力が低下した時は、早期にパーキングエリア等において運転を中止する。また、深夜の休憩時に食事をする際は、食べ過ぎないようにする。 運転者は、状況に応じた安全速度を徹底する。 運行管理者は、運行経路の事前調査及び運転者への的確な運行指示を行う。 事業者は、運転者の低覚醒状態（居眠り）、疲労状態を検知して運転者に警告する機器、システムについて導入、活用する。

⑤ 専用道路で個人タクシーが料金所施設に乗り上げ、転覆した事故【乗用】

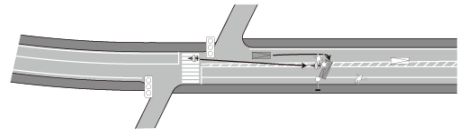
(事故概要)
 個人タクシーが自動車専用道路を実車で運行中、当該タクシーが制限速度20km/hのところを70km/h速度超過のまま料金所のETCレーンに進入し、運転操作を誤り、料金所手前のアイランドに乗り上げ転覆し、料金所施設を破壊しながら滑走し停車した。当該個人タクシーの乗客1名が重傷を負った。



要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 当該運転者は、制限速度20km/hのところを70km/h速度超過してETCレーンに進入した。 当該運転者（60歳代）は、糖尿病であったが、治療と自己管理ができていなかった。 当該事業者（運転者）は、個人タクシー協会に加盟しているが、当該事業者（運転者）に対して指導及び監督は行われていなかった。 後部座席の乗客について、シートベルトの着用が徹底されていなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、プロ運転者として法令を遵守すると共に、安全運転の重要性を再認識し、運転に集中する。 糖尿病等については、健康起因事故を引き起こす可能性があることを理解し、処方薬は、運転に影響がないように、服薬のタイミングを必ず守る。 個人タクシー事業者に対して、定期的な研修制度の義務づけを検討する。 運転者は、乗客のシートベルトの装着を徹底する。後部座席シートベルト非装着時警報装置の装備も有効である。

⑥ タクシーが転回中に右後方からのバイクに衝突した事故【乗用】

(事故概要)
 タクシーが国道を空車で運行中、道路反対側の利用者を乗車させるため、路肩に寄り後方からきた車両を通過させUターンしようとしたところ、さらに後方からきた2人乗り自動二輪車に気づかず衝突した。自動二輪車の運転者1名が死亡、搭乗者1名が重傷を負った。



要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 当該事故は、運転者が空車時に道路反対側の利用者を早く乗車させたいために、一気に転回（Uターン）し、二輪車の発見が遅れて衝突事故に至ったと推定される。 当該事業者は当該運転者に対して、適性診断を平成13年6月から受診させていなかった。 当該事業者では、全運転者に対する集合教育を月1回実施し、道路運送法、道路交通法、接客等に関する事項が口頭で伝えられるのみで、事故及びヒヤリハット事例等は活用しているが指導効果は不十分であった可能性がある。 当該事業者は、高齢運転者への対策を講じていなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、次の交差点まで直進し、右左折して反対車線に移動する。 事業者は、運転者の運転行動の改善を図るため積極的に適性診断を活用し、個々人の運転特性を把握するとともに運転者と話し合いをしつつ、運転者の特性に応じたきめ細かな指導を実施する。 事業者は、反対車線で客拾いする場面の安全手順を全運転者対象に教育する。個人任せにしないで会社の方針を決めて周知徹底する。グループワーク方式でドライブレコーダを活用しながら行うのも一案である。 事業者は、高齢運転者を日勤の乗務に充て、運転者に反応時間の衰え等を理解させる。

⑦ 交差点でタクシーが横断中の自転車に衝突した事故【乗用】

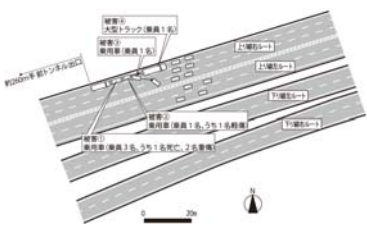
(事故概要)
 タクシーが客扱後に市内へ回送中、押ボタン式点滅信号の交差点で自転車赤信号を無視して横断しており、前方を走行していた車両は急ハンドルにより回避したが、追走中の当該車両は避けきれずに自転車と衝突した。自転車で横断していた1名が死亡し、運転者は被害者の救護中に後続の軽自動車と接触して重傷を負った。



要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 当該運転者は、事故当時、制限速度 50km/h の道路を 75km/h と制限速度を大きく超過して走行していた。加えて、適切な車間距離もとっていなかったと推定される。 当該運転者 (60 歳代) は、適性診断では「動体視力に問題あり」との判定を受けていた。 当該運転者は被害者の救護中にハザードランプを点灯させていたが、周囲の安全確認を怠った可能性が考えられる。 当該運転者は、速度超過が日常的に見られていた。これに対して、運行管理者が運行記録計の記録から速度超過の回数を運行管理システムに入力し、翌日の始業の際に注意喚起を行っていた。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、速度超過や車間距離をとらないことが及ぼす危険性を認識し、自分の運転特性を見直す。 高齢運転者は、視力の衰えの可能性があるため、適性診断等で指摘を受けた場合、事業者は、当該運転者を視力の確保できる昼間勤務に充て、反応時間の衰え等を理解させる。 運転者は、被害者を救護する時は周囲の安全を確認する。運行管理者は、事故発生時において、それ以上被害を拡大しない対処方法について、指導・監督を行う。 事業者は、改善兆候のない運転者をまとめて企業内で特別研修を実施するか、外部の研修機関へ付託する等の措置をとる。効果が無い場合は、配置転換等の措置を検討する。

⑧ 高速道路で普通トラックが渋滞中の車列に追突した事故【貨物】

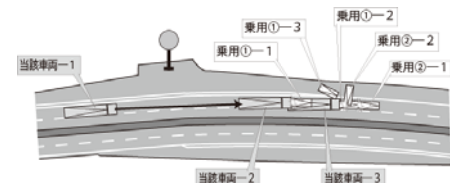
(事故概要)
 普通トラックが高速道路を走行中、運転者が携帯電話を直視していたため、わき見運転となり、渋滞の最後尾の乗用車に追突し、4台を巻き込む多重事故となった。追突された乗用車の乗員のうち1名が死亡、2名が重傷、1名が軽傷を負った。
 当該運転者は、オートクルーズコントロールを使用して約 80km/h で走行していた。



要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 当該運転者は、拘束時間 16 時間超え (13 件 / 月)、休息期間 8 時間以下 (11 件 / 月) とする過密スケジュールにおいて、精神的疲労も蓄積していた可能性が考えられる。 当該運転者は、荷主への到着時間と運行経路を自分で調べて休憩、休息時間および場所を決定しなければならなかった。 運転者は、オートクルーズコントロールを使用している時に携帯電話を使用しており、事故時も携帯電話を注視し、ほぼノーブレーキ状態で追突していた。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、休息期間において質の高い十分な睡眠時間を確保し (運行管理者は時間、場所を確保)、過労や睡眠不足が運転に及ぼす危険性を認識し、疲労を感じた時は早期にパーキングエリア等において運転を中止する。 運行管理者は、効率的な運行経路情報を提供して運転者の労働を支援する体制を敷く。事業者は、車両にカーナビ装置、デジタルタコグラフ等を装着し、運転者の負担軽減を図る。 運転者は、運転中の車両が、1 秒間に移動する距離を知る等、わき見運転の危険性を理解し、わき見運転をしない。また、ACC の限界について事業者から教育を受ける。

⑨ 高速道路で普通トラックが徐行していた乗用車に追突した事故【貨物】

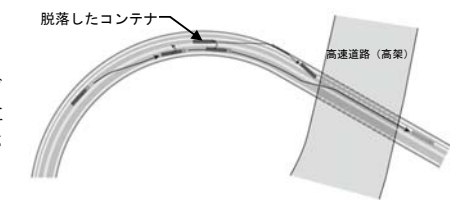
(事故概要)
 紙類を積載した大型トラックが高速道路を走行中、前方で起きた事故のために徐行していた乗用車に追突した。追突された乗用車はさらに前方の乗用車に追突し、死者 1 人、重傷者 2 人、軽傷者 3 人の事故となった。



要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 当該運転者は漫然運転状態であった可能性が考えられる。 運転者は、事故日前 1 ヶ月において 13 件の連続運転時間の違反をしていた。事業者の改善基準告示を遵守した安全な運行についての指導・監督も不足していたと考えられる。 運転者及び運行管理者は、衝突被害軽減ブレーキが運転に対して支援する範囲を超えて使用し、過信していた可能性が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、運転中は、運転に集中し、前方に注意して走行するとともに、危険を予測し、回避できる運転操作を徹底する。 運転者は、運行指示に従い、適正な休憩時間を取り、その重要性を認識する。事業者は、改善基準告示の遵守を徹底するよう、運転者に対して指導・監督を行う。 運転者及び運行管理者は、ASV 技術を装着するにあたっては、その技術が支援する範囲、過信の恐れ等について理解を深めることが必要である。

⑩ コンテナセミトレーラをけん引したトラクタがカーブでコンテナを落下した事故【貨物】

(事故概要)
 コンテナセミトレーラをけん引したトラクタが国道ランプを走行中、ランプ右カーブにさしかかったところで約 55 km/h に減速、カーブに入り右側の追い越し車線 (第 2 通行帯) に車線変更した際に、40 フィート海上コンテナが脱落した。



要因	再発防止策
<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、右急カーブ (R80、下り勾配) において左車線から右車線に車線変更を行い、制限速度を超過して走行していたことによりコンテナが脱落したと考えられる。 事業者の運転者に対する教育は不定期に個別に実施されており、その内容もトラック運転者としての基本的な心構え、トラックの安全運行のために遵守すべき基本的事項、トラックの構造上の特性、交差点での注意等となっていた。 なお、コンテナ緊締装置はすべてロックされており、当該事業者の「海上コンテナシャーシ安全点検表」を使用して緊締後に確認もされていた。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者は、コンテナセミトレーラの構造上の特性を理解した上で、走行環境に応じた速度で走行するとともに、カーブでの無理な追い越しは、慣性力を増大させ、トレーラの横転に繋がることを理解する。 運行管理者は、国際海上コンテナを輸送する際の車両の特性 (トラクタ及びトレーラのサスペンションの特性や車両の傾き方への注意) に関する運転者への指導・監督を強化する。 今後、コンテナのより確実な緊締方法について、検討していく必要がある。

平成24年度「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」委員名簿（順不同・敬称略）

委員	酒井 一博	公益財団法人労働科学研究所 所長
〃	堀野 定雄	神奈川大学 工学研究所 客員教授
〃	小野 古志郎	一般財団法人日本自動車研究所 技監・研究主幹
〃	下光 輝一	東京医科大学 名誉教授
〃	波多野 忠	独立行政法人交通安全環境研究所 自動車安全研究領域 主席研究員
〃	西田 泰	公益財団法人交通事故総合分析センター 研究部研究第1課長
〃	小島 公平	独立行政法人自動車事故対策機構 理事（事故防止担当）
〃	野川 保宏	損害保険料率算出機構自賠責損害調査センター 理事・損害調査部長
〃	栗原 浩	公益財団法人日弁連交通事故相談センター 常務理事
〃	相川 春雄	公益社団法人日本バス協会 安全輸送委員会委員
〃	佐久間 文彦	公益社団法人全日本トラック協会 交通対策委員会委員
〃	榎元 紀二郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 交通安全委員会委員
〃	関 政治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
〃	増井 潤	社団法人日本自動車整備振興会連合会 常務理事
〃	杉浦 秀明	一般社団法人日本自動車工業会 大型車部会長
アドバイザー	山下 博	公益社団法人日本バス協会 技術安全部長
〃	伊藤 勝利	公益社団法人全日本トラック協会 交通環境部長
〃	小菅 孝嗣	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 常務理事
〃	岩崎 克彦	一般社団法人日本自動車工業会安全部会・交通事故分析分科会 副分科会長
〃	篠崎 修也	公益財団法人交通事故総合分析センター 研究部研究第三課長
行政	警察庁交通局交通企画課 厚生労働省労働基準局 国土交通省大臣官房運輸安全監理官室、道路局環境安全課道路交通安全対策室、 運輸安全委員会、自動車局技術政策課、旅客課、貨物課、整備課、 安全政策課保障制度参事官室、安全政策課（事務局）	

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24年度 **14人** 増員

・平成25年度 **22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	67	214	281
平成23年度末	73	233	306
平成24年度末	79	241	320
平成25年度末	87	255	342

平成24年3月30日
自動車局

事業用バス火災事故の分析と防止に向けた対策について

今般、ここ最近の4年間（平成19年～22年）に発生した事業用バスの火災事故61件^(注)について、その内容を分析しました。

その結果、原因では「点検整備不十分」や「整備作業ミス」といった点検整備が関係しているものの割合が多く（25件）、また、出火に至る状況では、「ショート等電気関係」や「ブレーキ・タイヤの過熱」の割合が多かった（25件）ことから、これらの火災事故の防止に向けて、次の対策を講じるよう周知することとしました。（別紙参照）

＜注意すべき事例と必要な対策＞

① ショート等電気関係の不具合から火災事故に至る事例

原因	具体的な原因の内容	必要な対策
整備作業ミス	バッテリー等を交換した際のバッテリーやコネクタの固定不良	バッテリー固定金具やバッテリー端子取り付け用ナットは、工具を使ってしっかりと締め付けて固定することが必要
点検整備不十分	経年劣化による配線の腐食	電気配線に損傷がないか、かつ、クランプに緩みがないか点検することが必要

※ショート等電気関係の不具合から火災事故に至る事例は、車齢にかかわらず発生しています。点検の際のミス（点検後の正しい状態への戻し忘れ）の防止や、メーカーが設定する定期交換部品の確実な交換を心がけるよう注意しましょう。

② ブレーキ・タイヤの過熱から火災事故に至る事例

原因	具体的な原因の内容	必要な対策
点検整備不十分	長期間の整備未実施によるブレーキ部品の作動不良	ブレーキ部品の定期的な点検整備を確実に実施することが必要

※ブレーキ・タイヤの過熱から火災事故に至る事例は、車齢が比較的高い車両において見られます。車齢が高いバスの使用者は、特に注意しましょう。

国土交通省は、これらの結果を踏まえて、（公社）日本バス協会や（社）日本自動車整備振興会連合会等の関係団体に対して、適切かつ確実な点検整備を実施するよう周知するとともに、今後も自動車点検整備推進運動等のあらゆる機会を捉えて、適切かつ確実な点検整備の励行等の取組みを行って参ります。

（注） 自動車事故報告規則（省令）による報告により把握したもの。（放火を除く。）

＜問い合わせ先＞

国土交通省 自動車局 整備課 鈴木、湯原

TEL：03-5253-8111（内線：42426, 42415）

03-5253-8600（直通）

平成24年7月13日
自動車局

エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について ～エンジンオイルは一定の期間又は一定の走行距離ごとに交換が必要です～

国土交通省では、社会的な影響や反響の大きい車両火災等の重大事故について、その発生を防止するため、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」を開催し、ユーザーへの効果的な情報提供等に向けて取り組んでいるところです。

今般、車両火災事故の中では、エンジンから出火しているものが最も多いことから、これに着目して分析したところ、エンジンオイルの劣化によって引き起こされることが確認されたため（別紙参照）、夏の行楽シーズン前に、マイカー等の自動車ユーザーに対して、改めて次の対策を講じるよう周知することとしました。

＜注意すべき事例と必要な対策＞

- エンジンオイルの適切なメンテナンスを怠っていると、エンジンオイルの劣化により潤滑不良に至ることでエンジンが破損し、最悪の場合、火災が発生することがあります。
- エンジンオイルは、自動車を長期間使用する場合だけでなく、エンジンが十分温まらない短時間の使用においても劣化が進行するため、トラックやマイカー等自動車のタイプや使用状況に関わらず、量と汚れについて、日常点検 (<http://www.tenken-seibi.com/tenken/pdf/sassi1.pdf>) を実施しましょう。
- また、エンジンオイルは、一定の期間又は一定の走行距離ごとに交換が必要となりますので、メーカーが車両毎に推奨する交換時期や走行距離を参考に、整備工場等で交換を実施しましょう。



＜エンジンの破損状況＞

※エンジンオイルの劣化から潤滑不良に至り、コンロッドが折れてシリンダブロックを貫通してできた穴の様子



＜発火の状況＞

※シリンダブロックの穴から飛散したオイルが排気管にかかるなどにより発火に至るものと推定

国土交通省は、上記の対策を含め、日本自動車整備振興会連合会や日本自動車連盟等の関係団体に対して、ユーザーに適切かつ確実な点検整備の実施を周知するよう依頼するとともに、今後も自動車点検整備推進運動等のあらゆる機会を捉えて、適切かつ確実な点検整備の励行等の取組みを行って参ります。

＜問い合わせ先＞

国土交通省 自動車局 整備課 中川、鈴木

TEL : 03-5253-8111 (内線: 42412, 42426) 03-5253-8600 (直通) FAX : 03-5253-1639

交通安全環境研究所 自動車安全研究領域 伊藤

TEL : 0422-41-3213

貸切バス事業者安全性評価認定制度について

◆貸切バス事業者安全性評価認定制度の概要

貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施。

認定事業者は、運行する貸切バスの車体や自社のホームページ等に「SAFETY BUS」(セーフティバス)マークを掲示し、認定事業者であることをPRすることが可能。

日本バス協会及び国土交通省のホームページ上で認定事業者の一覧を閲覧可能。認定又は認定取消しの都度更新。

【参考】平成25年11月1日現在の認定事業者

認定事業者数 532者(約 12%)

認定事業者の車両数 15,636両(約32%)

※ ()内は貸切バス事業者数、車両数に対する割合



「SAFETY BUS」(セーフティバス)マーク

◆評価認定の方法

以下の項目について、日本バス協会において書面及び訪問審査を行い、学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成される「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」において評価認定。

ア) 安全性に対する取組状況 (配点60点)

(例)◇法令順守事項について適切に取組まれているか (全てクリアすることが必要。クリアしないものは申請却下)

◇法令順守事項よりも高いレベルでの取組を行っているか

- ・ 記録機能を有するシステム化されたアルコールチェッカーを使用して厳正な点呼を行っているか
- ・ デジタル式運行記録計を活用しているか
- ・ ドライブレコーダーを導入して教育・指導を行っているか 等

イ) 事故及び行政処分状況 (配点20点)

- (例) ・ 過去2年間に有責の死傷事故が発生していないか
- ・ 過去1年間に転覆等の事故が発生していないか
- ・ 行政処分による累積点数を配点から差し引く 等

ウ) 運輸安全マネジメントの取組状況 (配点20点)

- (例) ・ 輸送の安全確保の責任体制
- ・ 安全方針の策定と全従業員への周知徹底
- ・ 安全に対する会社を挙げての取組み 等

◆評価認定制度の更新申請(キャリアアップ)

(有効期間:2年間)

- 認定種別 ⇒ 一ツ星、二ツ星、三ツ星の3種類
- 初申請の事業者の得点が
 - ・ 60点以上 ⇒ 一ツ星取得
 - ・ 59点以下 ⇒ 却下
- 更新時に、一ツ星事業者の得点が
 - ・ 80点以上 ⇒ 二ツ星に昇格
 - ・ 60点以上79点以下 ⇒ 一ツ星のまま
 - ・ 59点以下 ⇒ 認定無効
- 更新時に、二ツ星事業者の得点が
 - ・ 80点以上 ⇒ 三ツ星に昇格
 - ・ 60点以上79点以下 ⇒ 一ツ星へ格下げ
 - ・ 59点以下 ⇒ 認定無効