

第2回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 説明資料

平成28年2月9日

1. 今回の事故を踏まえた検討事項について	2
2. 現行の監査・処分制度の概要について	4
3. 監査の見直しについて	6
4. 行政処分の見直しについて	13
5. 参考資料	19

1. 今回の事故を踏まえた検討事項について

今回の事故を踏まえた検討事項について

<今回の事故に関し現時点で明らかになっている事柄>

事故発生前に実施した監査や処分では是正を指示していたにもかかわらず、事故発生後、安全管理上の問題を確認

長年大型バスの乗務経験が乏しい運転者が乗務

届出運賃の下限を割った運賃による運行

ドライブレコーダーや衝突被害軽減ブレーキ等が搭載されていない車両による運行

<今回の事故を踏まえた検討事項>

事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

事業参入後の安全確保についてのチェックの強化
(監査の実効性の向上)

運転者の運転技術のチェックの強化

旅行業者を含めた安全確保のための対策の強化

ハード面での安全対策の強化

2. 現行の監査・処分制度の概要について

現行の監査・処分制度の概要

監査端緒

- ・死亡事故を引き起こした場合
- ・悪質違反(酒気帯び、過労運転等)があった場合
- ・整備不良に起因すると認められる死傷事故があった場合
- ・労働局から長時間労働等の通報があった場合
- ・新規事業者
- ・道路交通法違反(速度違反等)の通知があった場合 等

- ・監査対象事業者のほか、指導が必要と認められる場合

- ・多客期等、バス等の運行実態を確認する必要がある場合

無通告で営業所立ち入り

支局に呼び出し

バスの発着場等
街頭において実施

特別監査

《全般を確認する監査》

一般監査

《重点事項を定めて行う監査》

呼出指導

《法令遵守に関する指導》

街頭監査(※)

《運行実態を確認する監査》

違反あり

違反なし

改善指示書の交付
聴聞・弁明の機会の付与

行政処分

フォローアップ(FU)
監査
(改善状況確認)

改善否の場合
は特別監査

※違反が見つかった場合には、指導事項通知書を交付等

監査から処分・FU監査
まで1年程度

3. 監査の見直しについて

○道路運送法(昭和26年法律第183号) (抄)

第九十四条(報告、検査及び調査)

- 1 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、道路運送事業者、自家用有償旅客運送者その他自動車を所有し、若しくは使用する者又はこれらの者の組織する団体に、国土交通省令で定める手続に従い、事業、自家用有償旅客運送の業務又は自動車の所有若しくは使用に関し、報告をさせることができる。
- 4 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員をして自動車、自動車の所在する場所又は道路運送事業者、自家用有償旅客運送者その他自動車を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体の事務所その他の事業場(道路運送事業、自家用有償旅客運送の業務又は自動車の管理に係るものに限る。)に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。
- 6 国土交通大臣は、自動車による輸送の実情の調査を行うため特に必要があると認めるときは、その職員をして、当該調査のため必要な限度において、道路を通行する自動車の運転者に対し一時当該自動車を停止することを求め、及び運転者又はその補助者に輸送の経路、貨物の種類その他の事項を質問させることができる。

監査における確認事項

○自動車運送事業の監査方針について(平成25年9月17日 自動車局長通達)

監査における確認事項

1. 事業計画の遵守状況	(例) 営業区域、営業所、自動車車庫、事業用自動車の数
2. 運賃・料金の收受状況	(例) 下限割れ・上限超え運賃
3. 損害賠償責任保険(共済)の加入状況	
4. 自家用自動車の利用、名義貸し行為の有無	
5. 社会保険等の加入状況	(例) 厚生年金、健康保険、雇用保険、労災保険
6. 賃金の支払い状況	
7. 運送引受書(写しを含む。)の作成・交付・保存状況(貸切のみ)	
8. 運行管理の実施状況	(例) 運行管理体制の整備(運行管理者の選任) 運転者の健康状態の把握、疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止等 点呼の実施、運行指示書による指示・保存、運行記録計による記録・記録の保存 運転者の指導監督(事故惹起者・初任者・高齢者の特別指導・適性診断の受診)
9. 整備管理の実施状況	(例) 定期点検の実施等
(前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況)	

「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」報告書概要

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、学識経験者の委員で構成される「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を同年8月に設置し、見直しの方向性について報告書を取りまとめた。(平成25年4月2日)

運送事業者に対する監査体制が不十分で、効果的な行政処分も十分にできていないこと等から、

- ▶ 国による法令遵守の指導が十分に行われていない。
- ▶ 悪質な事業者を把握しきれていない。
- ▶ 処分を受けても違反を繰り返す事業者が存在する。

といった問題点が存在。

1. 効率的・効果的な監査の実施

(1) 悪質な事業者に対する監査の優先的实施

重要な法令違反(※)を定義したうえ、関係機関等からの通報や違反歴など各種端緒情報を総合的に分析し、当該違反が疑われる事業者をリストアップし、優先的に監査を実施 (※)点呼を全く実施していない 等

(2) バス発着場など街頭における監査の導入

(3) 第三者機関の活用

事業者団体の自主的な取組みとして、巡回指導を実施
重要な法令違反等の情報を行政の監査に活用

(4) 事業者による自己点検・報告の活用

事業者が自己点検を実施し、行政に報告。報告内容を踏まえた指導を実施。未報告等には厳格に対処。

(5) 監査業務等の充実・強化に伴い必要な業務の効率化

重要な法令違反の優先確認等により効率的に実施

(6) 優良事業者の評価・認定制度等の活用

自己点検・報告の免除等

2. 実効性のある行政処分等の実施

- (1) 重要な法令違反は事業停止、それらを繰り返す場合は許可取消とするなど悪質な事業者への処分基準を強化する一方、軽微な違反への対応を効率化
- (2) 街頭監査で安全性に直接関わる法令等の違反が確認された場合の現場での迅速な是正措置
- (3) 行政処分情報を一層活用し、事業者への注意喚起及び利用者等への情報提供を拡充
- (4) 処分逃れ対策等については、今後実施される対策などを検証しつつ引き続き検討

3. 監査に関する環境整備等

- (1) 監査に係る体制の充実
監査要員の増員、研修の充実 等
- (2) 事業者側の受け入れ環境の整備
車両運行中の管理体制の明確化、デジタル機器の導入促進等

バス・タクシー・トラック事業者に対する効果的・効率的な監査、実効性のある処分の実施

平成25年9月通達改正

監査方針

平成25年
10月1日施行

- (1) 悪質な事業者に対する集中的な監査実施
 - ・ 監査端緒の充実を図りつつ、違反歴等の当該事業者に関する情報等を適切に把握し、**重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施**
 - ・ このため、各種通報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者及び**継続的に監視していく事業者のリストを整備**
- (2) 街頭監査を新設
 - ・ バス分野を念頭に**街頭監査を新設**
 - ・ 利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バスの発着場などにおいて、交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の**運行実態を点検**

行政処分等の基準

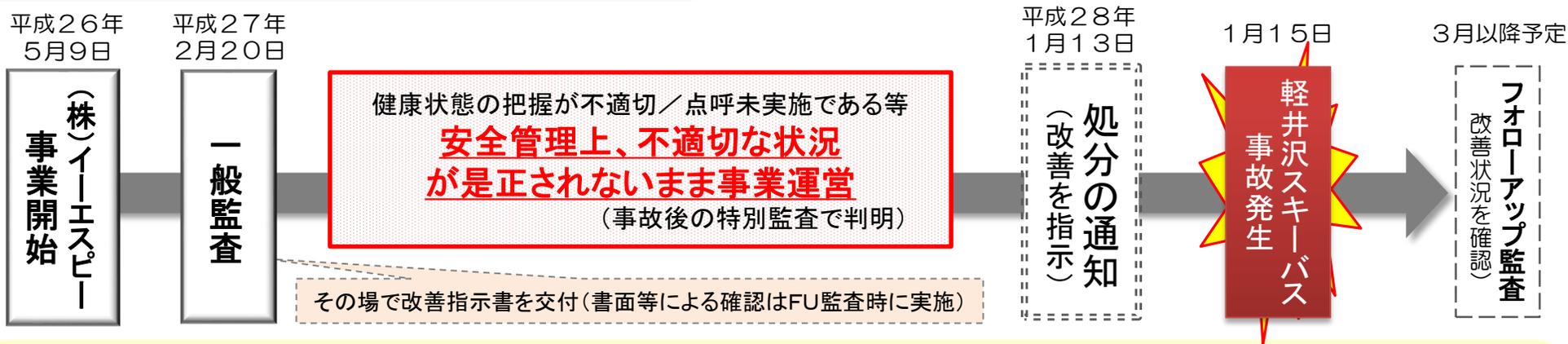
平成25年
11月1日施行

- ・ **悪質・重大な法令違反の処分を厳格化→事業停止（30日間）**
※処分厳格化により新たに追加された事業停止（30日間）については、平成26年1月1日から適用
 - ・ 運行管理者の未選任（旧基準：40日車）
 - ・ 整備管理者の未選任（旧基準：40日車）
 - ・ 全運転者に対して点呼未実施（旧基準：点呼未実施率50%以上、40日車）
 - ・ 監査拒否、虚偽の陳述（旧基準：60日車）
 - ・ 名義貸し、事業の貸渡し（旧基準：60日車×違反車両数）
 - ・ 乗務時間の基準に著しく違反（旧基準：120日車）
 - ・ 全ての車両の定期点検整備が未実施（旧基準：20日車×違反車両数）
- ・ 事業停止後も引き続き法令違反の改善なし→**許可取消**
- ・ **処分量定の引き上げ**
 - ・ 記録類の改ざん（旧基準：10日車→新基準：30日車）
 - ・ 交替運転者の配置違反（旧基準：警告→新基準：10日車）
 - ・ 日雇い運転者の選任等（旧基準：警告→新基準：10日車）

- ・ **軽微な法令違反の対象を拡大→文書警告**
記録の記載不備については、違反件数の多寡によらず文書警告（行政指導）

監査制度の見直しの方向性について

軽井沢スキーバス事故の経緯



- 課題**
- 監査後の改善指示が履行されず、輸送の安全が確保されていない法令違反の状態のままに運行が継続されていた。
 - 監査開始から処分まで時間がかかっている。

<見直しの方向性>

- ① 監査で判明した法令違反の状態を迅速に事業者には是正・改善させるための仕組みの導入。
- ② 特に輸送の安全に直結する事項について、継続的に改善状況をチェックし、法令違反の状態を放置しないための仕組みの導入。
- ③ 監査開始から処分まで時間の短縮。
- ④ ①から③を実現し、監査の実効性の向上を図るため、民間団体等の活用による監査事務を補完する仕組みの導入

監査から処分までの期間の短縮(帳簿の備付け)

課題

- 監査に必要な保存書類が社内に散在しており、その在処を事業者自身、正確に把握できておらず、全ての書類が提出されるまでに必要以上に時間がかかる場合がある。
- その結果、監査から処分、フォローアップ監査までに必要以上に期間を要している。

<見直しの方向性>

- ① 監査に係る所要時間の短縮化を図るため、事業者に「監査必要書類リスト」を作成させ、リストに掲載された書類について、営業所ごとに常に一定の場所に備え付けさせる。

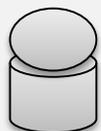
(例) ・自動車運転代行業者や建設業者等による営業所ごとの帳簿の備付け 等

- ② 上記に加え、ICTの活用など監査事務の効率化を図るための方策について検討を進める。

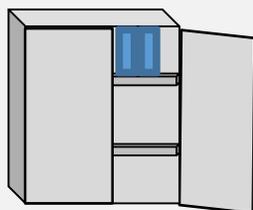
(例) ・監査事務のICT化 ・帳簿等の様式の統一化 等

①のイメージ

監査官



監査業務の効率化



所定の書類を
一定の場所に備付けさせる



監査必要書類リスト
の作成

監査必要書類リスト

- ・就業規則、労使協定
- ・36協定、給与規定
- ・社会保険関係書類
- ・乗務員台帳
- ・運行管理規程、整備管理規程
- ・苦情処理簿、処理要領
- ・任意保険証券等加入証明書
- ・指導教育計画、教育記録
- ・事故記録簿
- ・適性診断受診表……

※イメージ

4. 行政処分の見直しについて

○道路運送法(昭和26年法律第183号) (抄)

第四十条(許可の取消等)

国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。
- 二・三 (略)

○一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(平成25年9月17日 自動車局長通達) (抄)

1. 通則

- (1) 行政処分の種類は、軽微なものから順に、自動車その他の輸送施設の使用の停止処分(以下「自動車等の使用停止処分」という。)、事業の停止処分及び許可の取消処分とする。また、これに至らないものは、軽微なものから順に、勸告、警告とし、行政処分とこれらを合わせたものを「行政処分等」という。
- (2) 行政処分等を行う場合において、違反を確認した日から過去3年以内に同一営業所において同一の違反による行政処分等がない場合における当該違反を「初違反」といい、違反を確認した日から過去3年以内に同一営業所において同一の違反による行政処分等を1度受けている場合の当該違反を「再違反」といい、違反を確認した日から過去3年以内に同一営業所において同一の違反による行政処分等を2度以上受けている場合の当該違反を「累違反」という。
- (5) 事業者に対する行政処分等は、この通達の本文及び事業の種類ごとに別表第1及び別表第2に定める違反事項ごとの行政処分等の量定(以下「基準日車等」という。)に基づき行うものとする。なお、事業者が複数の種類の旅客自動車運送事業の許可を有している場合は、違反に係る事業の種類ごとに行政処分等を行うものとする。
- (10) 行政処分等を行う場合は、原則として事業者を運輸支局(運輸監理部を含む。以下同じ。)又は地方運輸局に呼び出して事業の改善について指導するとともに、その状況について、行政処分等を行った日から3月以内に報告を行うよう措置するものとする。

現行の行政処分制度の概要

1. 処分日車数の決定

あらかじめ、行政処分等の基準により、法令の条項ごとの処分量を、車両の使用停止期間(日車)として定めている。監査等により違反が確認された場合、違反したすべての条項の日車を合計して、処分日車数を決定し、違反点数として管理。
(10日車=1点。違反点数の累積期間は3年)

2. 行政処分を受ける要件

○許可の取消

- ▷ 違反点数の累計が81点以上(処分日車数10日車まで=1点)
- ▷ 事業停止処分等の命令に違反(法第40条、第41条)
- ▷ 運行管理者が全く不在等の理由により、事業停止処分を受けた後、3年以内に同一の違反
- ▷ 事業改善命令等に従わず行政処分を受けた後、3年以内に同じ命令を受け命令に違反
- ▷ 欠格事由に該当(法第7条第1号、第3号又は第4号)

○事業の停止

- ▷ 違反点数の累計が51点以上(処分日車数10日車まで=1点)
- ▷ 運行管理者が全く不在(法第23条)
- ▷ 「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」が著しく遵守されていない(運輸規則第21条)
- ▷ 全運転者に対して点呼を全く行っていない(運輸規則第24条)
- ▷ 定期点検整備を全く実施していない(車両法第48条)
- ▷ 整備管理者が全く不在(車両法第50条)
- ▷ 検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して虚偽の陳述(法第94条)
- ▷ 運転者の酒酔い、酒気帯び、薬物等運転の下命容認(運輸規則第21条)
- ▷ 運転者の過労、無免許運転又は、速度違反の下命容認(運輸規則第21条、第38条)
- ▷ 酒酔い、酒気帯び、薬物等運転、ひき逃げ、速度違反運転者への指導監督(運輸規則第38条)

○輸送施設の使用停止(主なもの)

(再違反の場合は原則として処分が2倍)
(累違反の場合は原則として処分が4倍)

- ▷ 運賃料金届出違反(法第9条の2) 20日車(再違反40日車)
- ▷ 健康状態の把握義務違反(運輸規則第21条)
 - ・把握不適切50%未満 警告(再違反10日車)
 - ・把握不適切50%以上 10日車(再違反20日車)
- ▷ 点呼の実施義務違反(運輸規則第24条)
(点呼が必要な回数100回に対して)
 - ・未実施19件以下 警告(再違反10日車)
 - ・未実施20件以上49件以下 10日車(再違反20日車)
 - ・未実施50件以上 20日車(再違反40日車)
- ▷ 点呼の記録義務違反(運輸規則24条)
 - ・記録の改ざん・不実記載 30日車(再違反60日車)
- ▷ 運行指示書の作成・指示・携行義務違反(運輸規則第28条)
(作成等が必要な30運行に対して)
 - ・5件以下 警告(再違反10日車)
 - ・6件以上15件以下 10日車(再違反20日車)
 - ・16件以上 20日車(再違反40日車)

「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」報告書概要

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、学識経験者の委員で構成される「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を同年8月に設置し、見直しの方向性について報告書を取りまとめた。(平成25年4月2日)

報告書の概要

現行監査の問題点

運送事業者に対する監査体制が不十分で、効果的な行政処分も十分にできていないこと等から、

- ▶ 国による法令遵守の指導が十分に行われていない。
- ▶ 悪質な事業者を把握しきれていない。
- ▶ 処分を受けても違反を繰り返す事業者が存在する。

といった問題点が存在。

見直しの方向性

1. 効率的・効果的な監査の実施

(1) 悪質な事業者に対する監査の優先的实施

重要な法令違反(※)を定義したうえ、関係機関等からの通報や違反歴など各種端緒情報を総合的に分析し、当該違反が疑われる事業者をリストアップし、優先的に監査を実施 (※)点呼を全く実施していない 等

(2) バス発着場など街頭における監査の導入

(3) 第三者機関の活用

事業者団体の自主的な取組みとして、巡回指導を実施
重要な法令違反等の情報を行政の監査に活用

(4) 事業者による自己点検・報告の活用

事業者が自己点検を実施し、行政に報告。報告内容を踏まえた指導を実施。未報告等には厳格に対処。

(5) 監査業務等の充実・強化に伴い必要な業務の効率化

重要な法令違反の優先確認等により効率的に実施

(6) 優良事業者の評価・認定制度等の活用

自己点検・報告の免除等

2. 実効性のある行政処分等の実施

- (1) 重要な法令違反は事業停止、それらを繰り返す場合は許可取消とするなど悪質な事業者への処分基準を強化する一方、軽微な違反への対応を効率化
- (2) 街頭監査で安全性に直接関わる法令等の違反が確認された場合の現場での迅速な是正措置
- (3) 行政処分情報を一層活用し、事業者への注意喚起及び利用者等への情報提供を拡充
- (4) 処分逃れ対策等については、今後実施される対策などを検証しつつ引き続き検討

3. 監査に関する環境整備等

- (1) 監査に係る体制の充実
監査要員の増員、研修の充実 等
- (2) 事業者側の受け入れ環境の整備
車両運行中の管理体制の明確化、デジタル機器の導入促進等

バス・タクシー・トラック事業者に対する効果的・効率的な監査、実効性のある処分の実施

平成25年9月通達改正

監査方針

平成25年
10月1日施行

- (1) 悪質な事業者に対する集中的な監査実施
 - ・ 監査端緒の充実を図りつつ、違反歴等の当該事業者に関する情報等を適切に把握し、重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施
 - ・ このため、各種通報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者及び継続的に監視していく事業者のリストを整備
- (2) 街頭監査を新設
 - ・ バス分野を念頭に街頭監査を新設
 - ・ 利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バスの発着場などにおいて、交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の運行実態を点検

行政処分等の基準

平成25年
11月1日施行

- ・ 悪質・重大な法令違反の**処分を厳格化→事業停止（30日間）**
 - ※処分厳格化により新たに追加された事業停止（30日間）については、平成26年1月1日から適用
 - ・ 運行管理者の未選任（旧基準：40日車）
 - ・ 整備管理者の未選任（旧基準：40日車）
 - ・ 全運転者に対して点呼未実施（旧基準：点呼未実施率50%以上、40日車）
 - ・ 監査拒否、虚偽の陳述（旧基準：60日車）
 - ・ 名義貸し、事業の貸渡し（旧基準：60日車×違反車両数）
 - ・ 乗務時間の基準に著しく違反（旧基準：120日車）
 - ・ 全ての車両の定期点検整備が未実施（旧基準：20日車×違反車両数）
- ・ 事業停止後も引き続き法令違反の改善なし→**許可取消**
- ・ **処分量定の引き上げ**
 - ・ 記録類の改ざん（旧基準：10日車→新基準：30日車）
 - ・ 交替運転者の配置違反（旧基準：警告→新基準：10日車）
 - ・ 日雇い運転者の選任等（旧基準：警告→新基準：10日車）

- ・ **軽微な法令違反の対象を拡大→文書警告**
記録の記載不備については、違反件数の多寡によらず文書警告（行政指導）

処分制度の見直しの方向性について

現行の処分制度の課題

- 現行の一部車両の使用停止処分では、輸送の安全の確保に関する法令違反の状態の運行を十分に抑止できない。
- 社会的に重大な影響のある事案を引き起こした事業者に対しても、違反点数の積上げにより処分を行うこととされている。

<見直しの方向性>

- ① 事業停止、事業許可取消対象となる範囲の拡大
 - 複数回にわたり法令違反の状態を是正・改善しない事業者
 - 死亡事故等、社会的に重大な影響のある事案を引き起こした事業者
- ② 上記の場合も含め、処分量定について見直すとともに、使用停止対象車両数を増加させ、処分の実効性を高める。

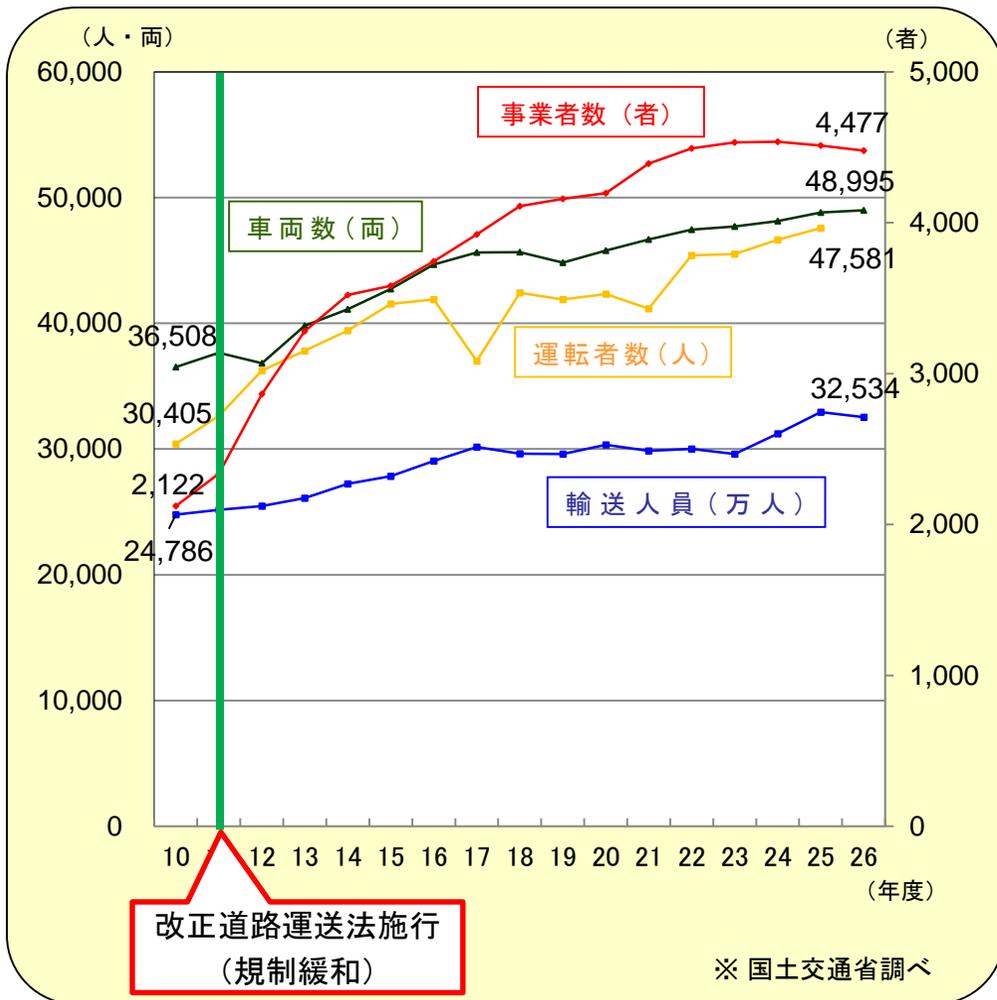
5. 参考資料

貸切バス事業者の大幅な増加

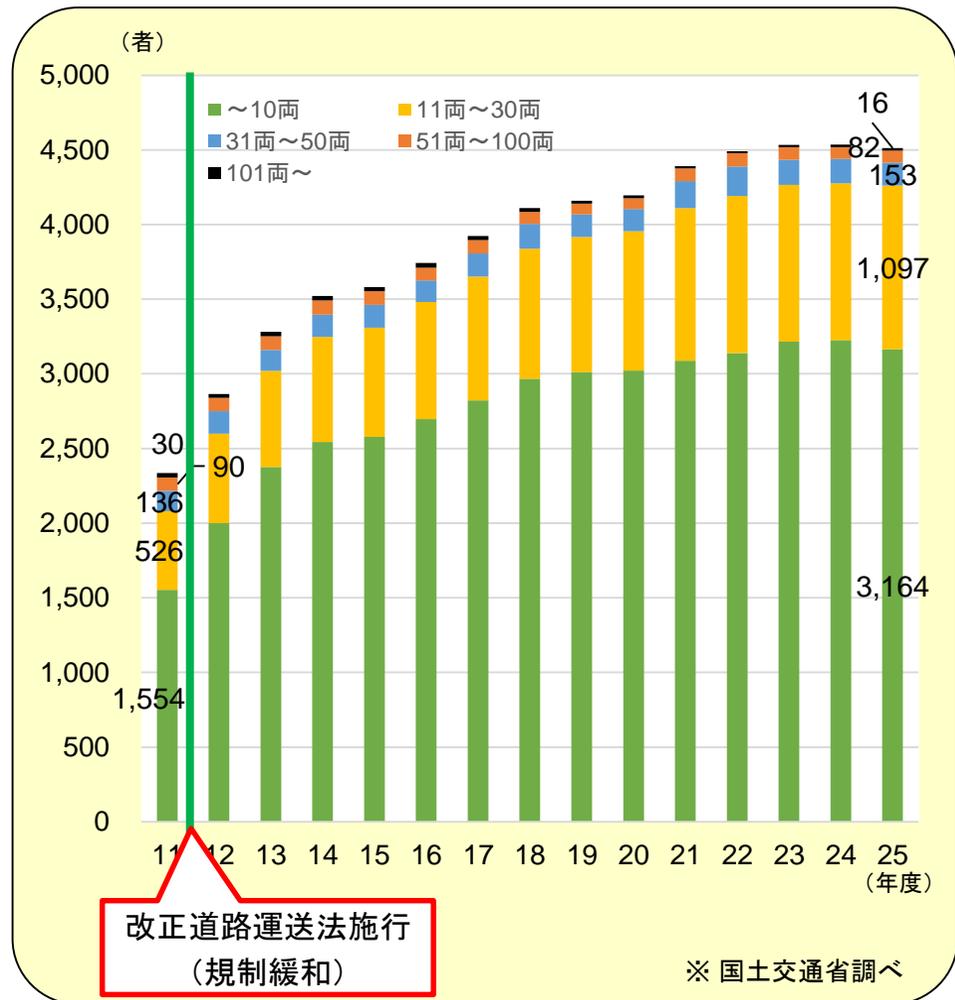
○貸切バスの事業者数については、平成12年の道路運送法の改正により規制緩和を行って以降、およそ倍増している。

○車両保有台数が10両以下の事業者が全体の約7割を占める。

■貸切バス事業者数の推移



■車両保有台数別の貸切バス事業者数の推移

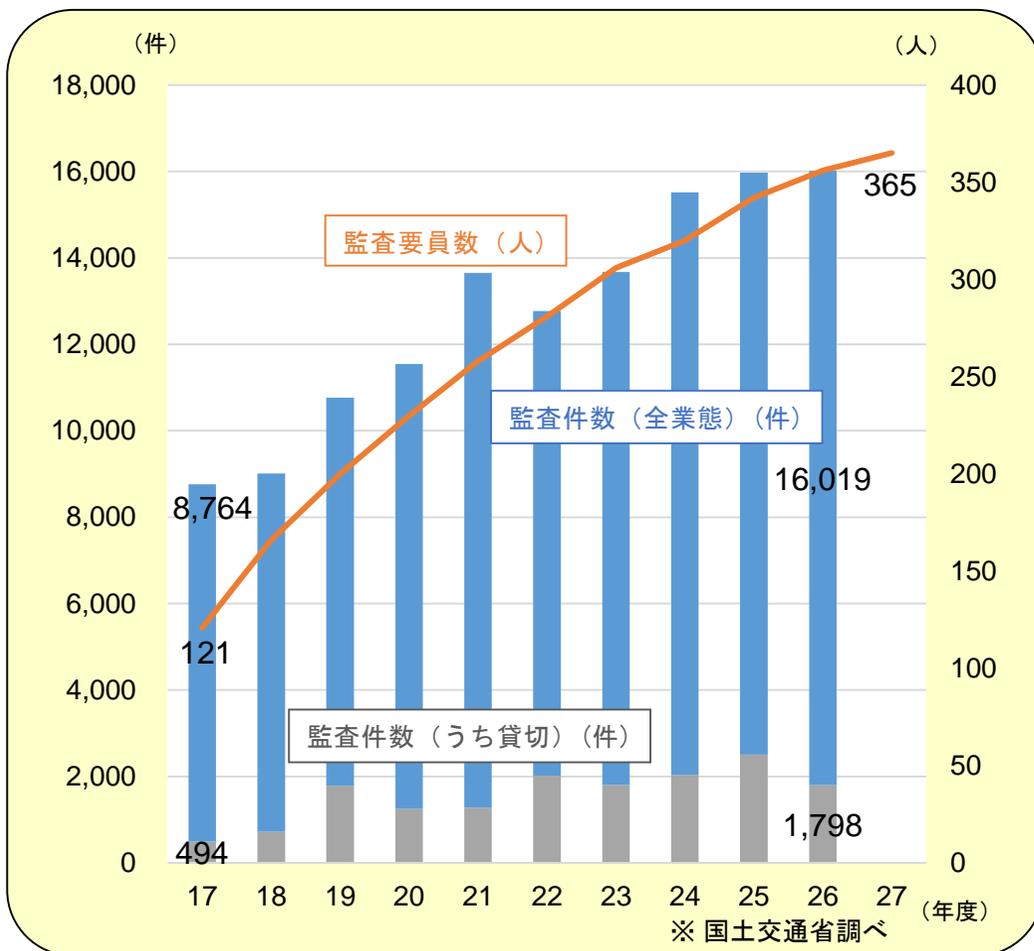


監査要員数と監査件数

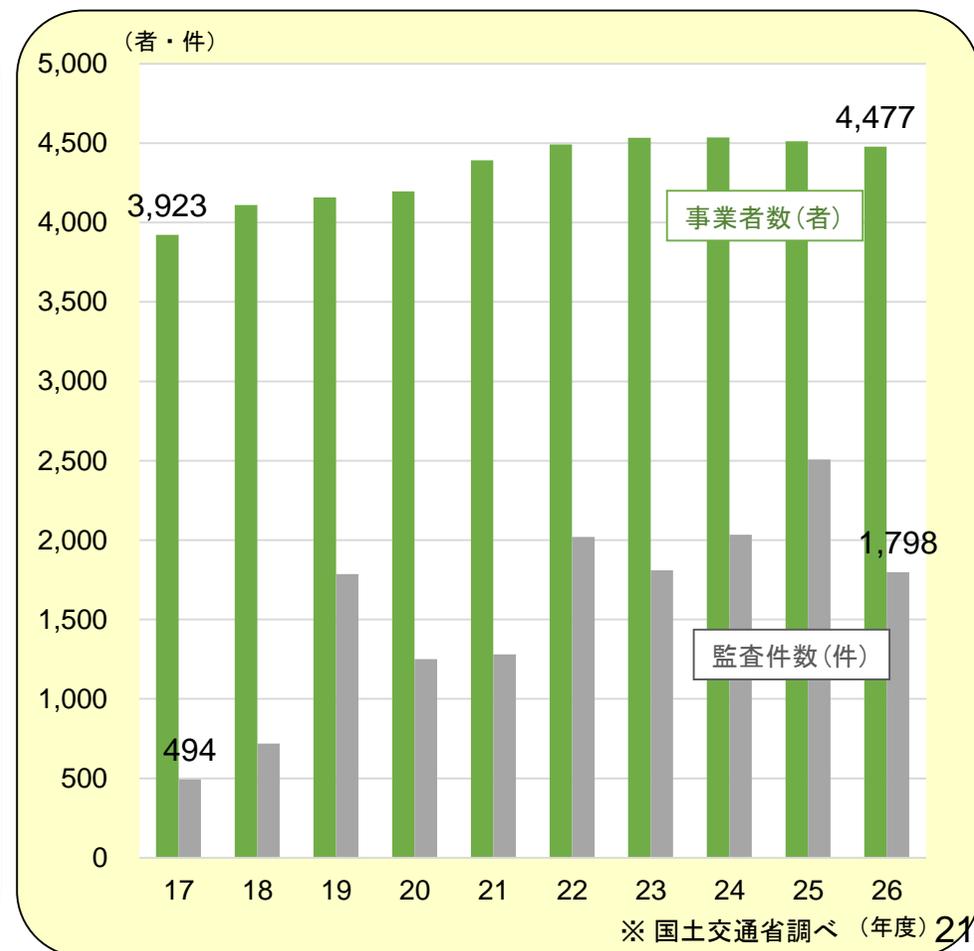
○自動車運送事業の全業態(およそ12万事業者)に対する監査件数は16,019件で、ここ10年で約2倍に増加している。

○このうち、貸切バス事業者(4,477事業者)に対する監査件数は1,798件で、ここ10年で約3.5倍に増加している。

■監査要員数と監査件数の推移



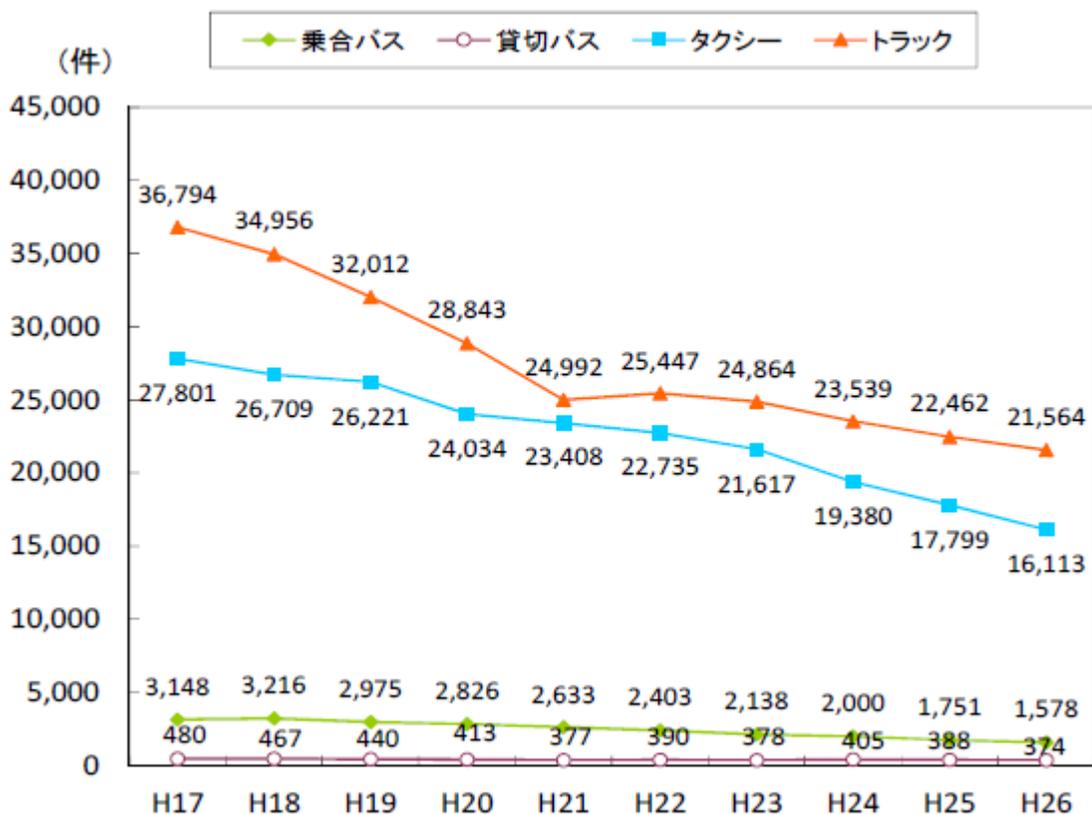
■事業者数と監査件数の推移(貸切バス)



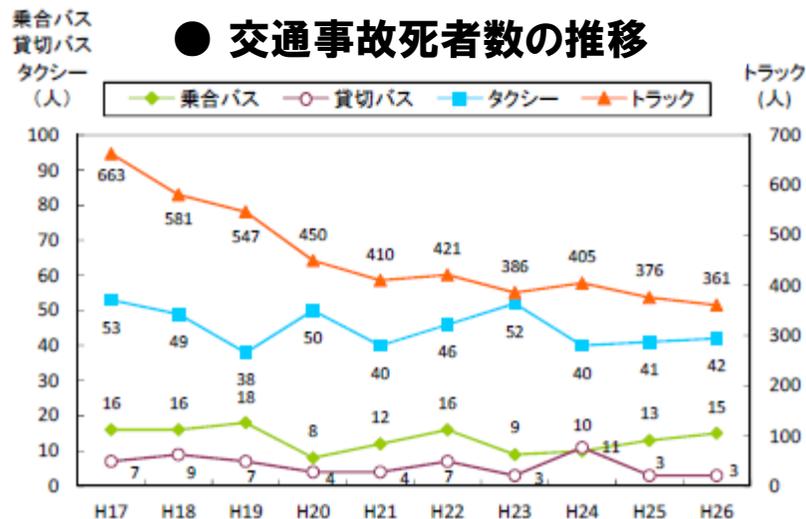
交通事故の発生状況

- 貸切バス事業者による交通事故件数は減少傾向にあり、平成26年には374件であった。
- 交通死亡事故の発生件数は横ばい傾向で、平成26年には3件(死者数3名)であった。

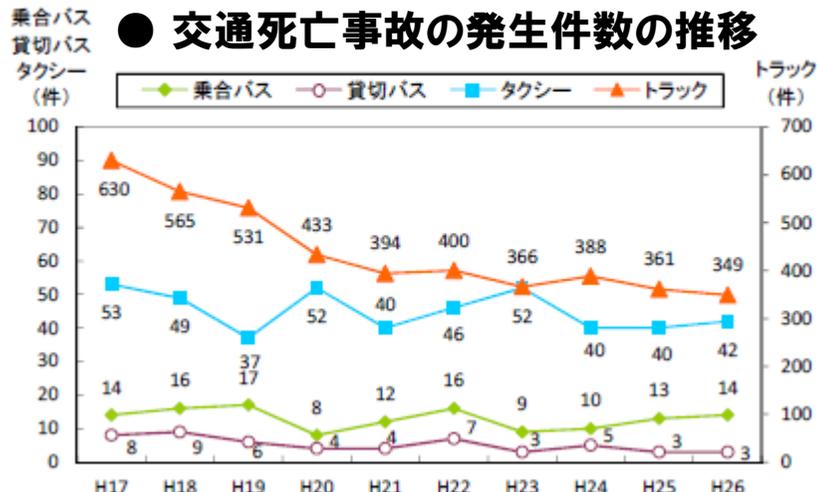
● 交通事故件数の推移



● 交通事故死者数の推移

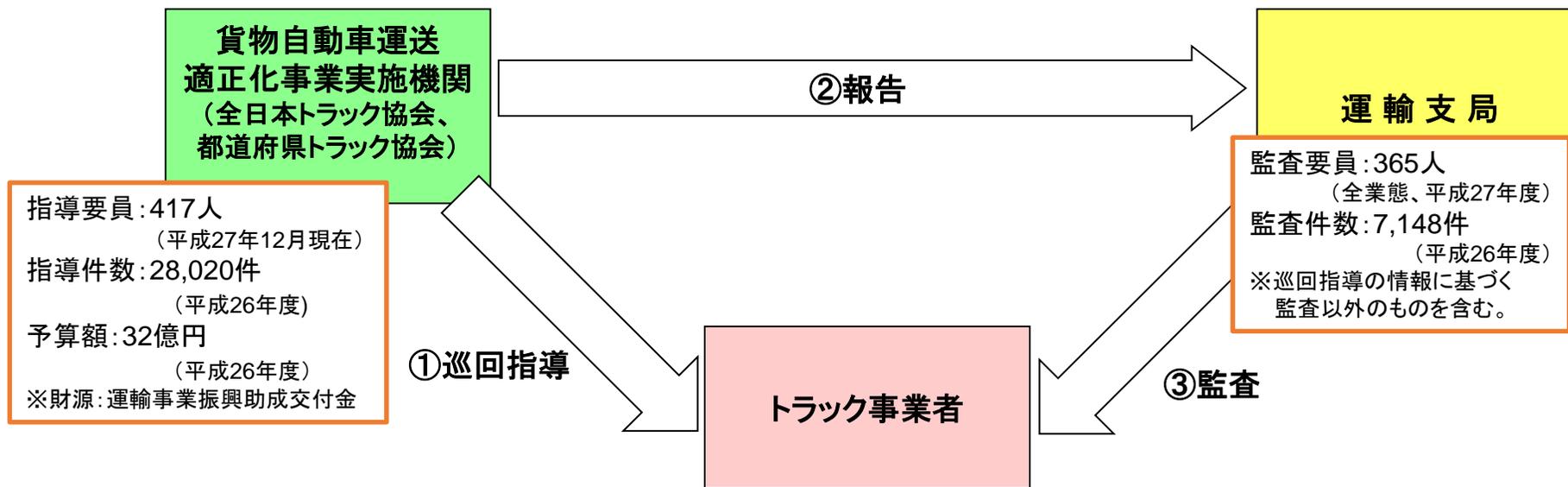


● 交通死亡事故の発生件数の推移



民間団体等を活用したトラック事業者への指導

- トラック事業者に対して、国土交通大臣の指定する適正化事業実施機関が巡回指導を実施（平成2年に全日本トラック協会・都道府県トラック協会を適正化事業実施機関として指定）。
- 適正化事業実施機関の巡回指導による改善効果を検証するため、適正化事業実施機関は巡回指導の結果について運輸支局に対し報告することとなっている。



<指導等の流れ>

- ① 適正化事業実施機関の指導員（約400名）が全事業所（約83,000）を2年から3年に一回の頻度で巡回指導（法令の遵守状況をチェックし、違反があれば改善を指導）
- ② 巡回指導の結果、悪質な法令違反がある場合は運輸支局へ速報、改善指導に従わない場合は運輸支局へ定期報告
- ③ 運輸支局は、適正化事業実施機関からの通報を監査の端緒として活用

○安全・安心回復プランに基づき、自主的事業として平成25年度から適正化コンサルティング事業を開始。

バス協会の適正化コンサルティング事業

貸切バス事業者（会員のみ）に対する訪問指導を実施。（25年度～順次地域を拡大）

実施地域

23都道府県 {

- ・25年度～ 宮城、千葉、東京、静岡
- ・26年度～ 北海道、青森、秋田、栃木、山梨、埼玉、愛知、滋賀、広島、岡山
- ・27年度～ 福島、山形、茨城、群馬、神奈川、新潟、大阪、兵庫、鳥取

対象事業者数

会員2,178事業者（貸切バス全事業者数4,512者）

巡回指導の実施件数

117事業者（25年度） / 277事業者（26年度） / 321事業者（27年度）

巡回指導員

兼務34名、専従2名（N A S V A等の職員に同行を依頼する場合あり）

予算

17百万円（26年度）

内訳：運輸事業振興助成交付金（12百万円）及び協会員の会費（5百万円）