

第4回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 説明資料②

(事業参入後の安全確保についてのチェックの強化について②)

平成28年2月24日

1. 今回の事故を踏まえた検討事項について	2
2. 事業参入後の安全確保についての チェックの強化について②	4
① 監査・行政処分の見直しについて	5
② 貸切バス事業者に対する 運輸安全マネジメント評価の強化について	15

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. 事業参入後の安全確保についての チェック機能の強化について②

①監査・行政処分の見直しについて

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

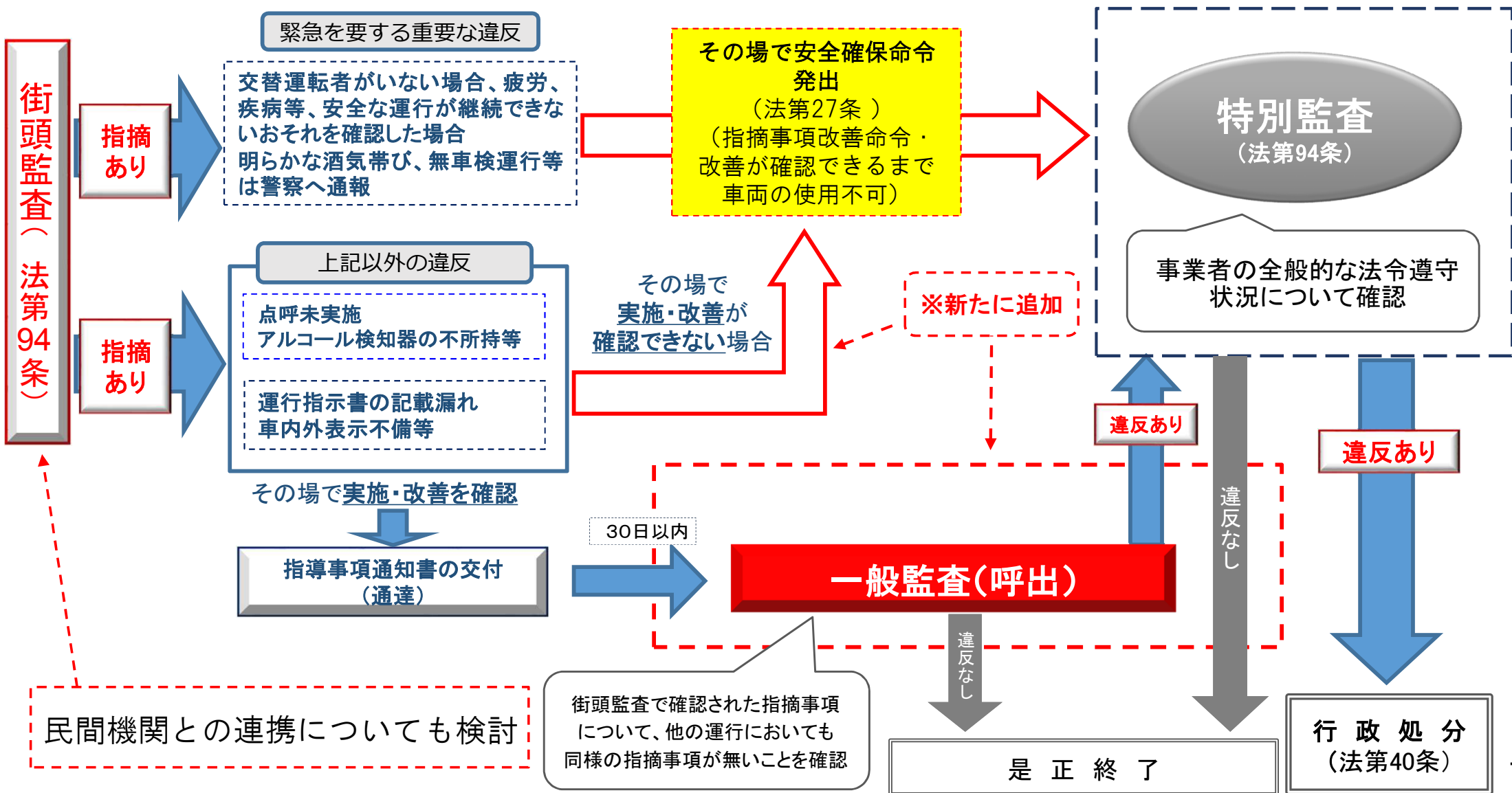
監査から処分・FU監査
まで1年程度

課題

街頭監査において法令違反が多数確認されており、違反を早期にかつ確実に是正させる必要がある。

<見直しの方向性>

運行中止に至らない違反があった場合でも、一般監査(呼出)を実施し、他の運行についても確認。

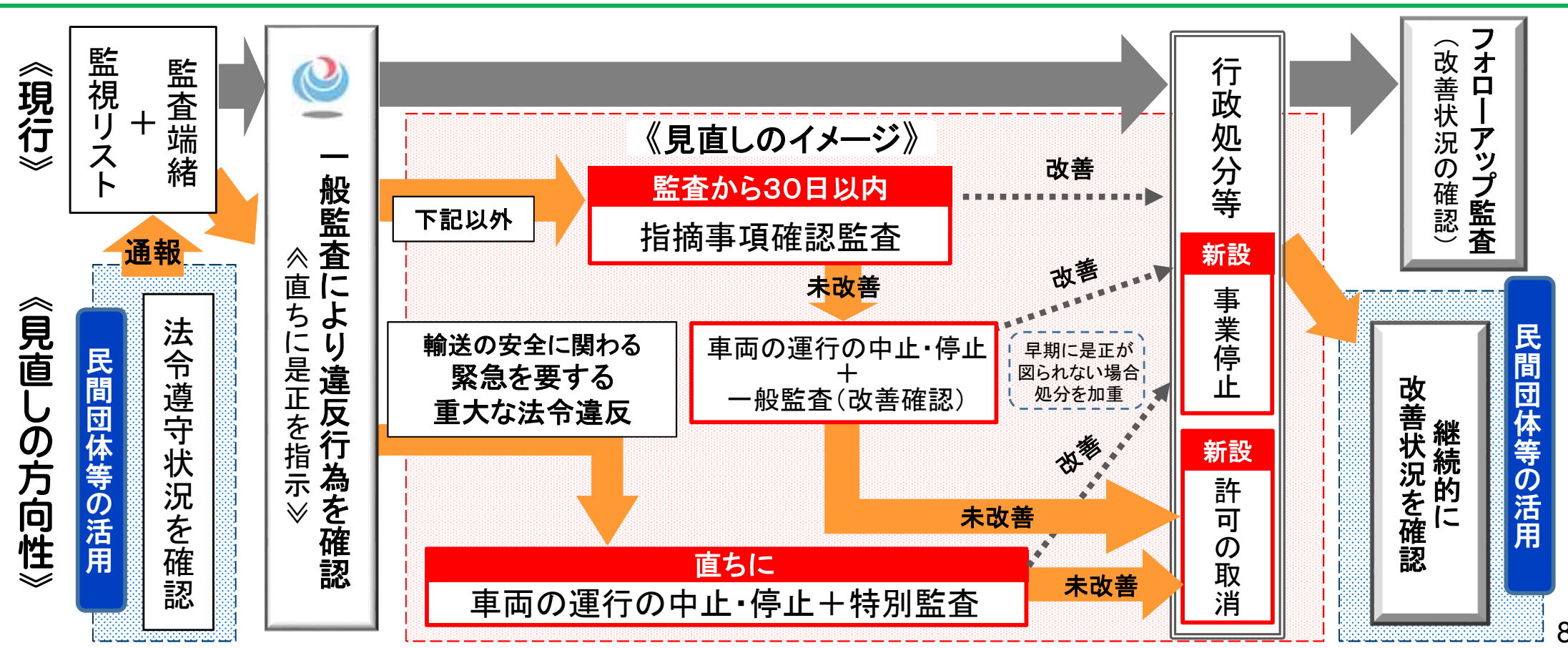


課題

- 指摘事項を是正するため、監査終了時点で改善指示書を交付するものの、行政処分後のフォローアップ監査まで書面等による確認がされていない。
- 監査官の不足により、法令違反を行っている事業者を十分に把握できていない。
- 一時的な改善は見られるものの、その改善が継続せずに再び違反を繰り返す事業者が存在。

見直しの方向性

- 輸送の安全に関わる重大な違反が確認された場合は、直ちに法令違反の是正を求めるとともに、必要に応じ、運行を中止・停止させる。その他の法令違反が確認された場合においても、是正を求めた後、早期に是正状況の確認を行う。
- 民間団体等の活用により、長期監査を未実施の事業者等の中から法令違反を行っている事業者を事前に抽出するとともに、是正後も継続的に法令遵守状況を確認することで、監査機能の強化を図る。



事業停止、事業許可取消対象となる範囲の拡大

課題

○ 事業停止処分、事業許可取消処分は、以下のいずれかの場合に行うことができることとされている。

- ① 違反点数の累計が一定以上の者(事業停止処分は51点以上、事業許可取消処分は81点以上※)
- ② 事業停止処分、事業改善命令等に従わない者
- ③ 輸送の安全確保に関する法令違反の内容が著しい者

※ 違反事実又は違反に伴い引き起こした重大事故等が社会的影響のあるものである場合等は、違反点数を2倍まで加重できることとされている。

● 軽井沢スキーバス事故 (15名死亡・26名重軽傷を負う重大事故)

輸送の安全確保にかかる法令違反が多数判明し、違反に伴い引き起こした重大事故の社会的影響が甚大であるため初めて加重(2倍)を適用


<見直しの方向性>

- 複数回にわたり法令違反の状態を是正・改善しない事業者に対し、事業停止処分や事業許可取消処分を行うことができることとする。
- 違反行為の悪質性や、事故の及ぼす社会的影響の重大性等、個別の情状を十分かつ総合的に勘案して、処分量定を加重(事業の停止又は許可の取消)できることとする。

課題

- 処分日車数における「車両数」及び「期間」の配分方式は、地方運輸局ごとに定めており、全国で統一されていない。
- 使用停止となる車両数は、配置車両数及び処分日車数に応じて決まるが、営業所に配置された全車両数の一定割合を超えない規定になっている。
- 貸切バスの稼働率は約50%（平成26年度）で、台数を絞った日車方式による車両の使用停止処分では、制裁効果が乏しいとの指摘がある。

（表）現行の日車配分方式のイメージ

日車数	配置車両数(台)					
	5	6 10	11 30	31 60	61 100	101
～30日車	1	1	1	1	1	1
31～60	1	1	2	2	2	2
61～100	1	1	3	3	3	3
101～200	1	2	3	4	4	4
201～300	1	2	3	7	7	9
301日車～	1	2	3	9	11	15

<見直しの方向性>

- 貸切バスの稼働率に鑑み、行政処分により使用停止とする車両数の割合を引き上げることで、行政処分の実効性を高める。

行政処分を受ける要件

○輸送施設の使用停止 (主なもののみ抜粋)

(再違反の場合は原則として処分量が2倍)

(累違反の場合は原則として処分量が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)

課題

行政処分の実効性を高め、輸送の安全を確保するため、

○ 輸送の安全に特に関わる事項を含め、処分量定を引き上げる等、見直しが必要である。

○ 違反項目により「違反件数に関わらず一律に処分を課すもの」、「違反件数や違反割合に応じた量定の処分を課すもの」等があるが、監査業務の効率を踏まえつつ、より実効的な処分の算出方法を検討する必要がある。

○ 監査を効果的に実施するため、帳票類の保存が無いものについては処分量定を引き上げる。

<見直しの方向性>

- 輸送の安全に特に関わる事項の違反を中心に、処分量定の引上げを検討する。
- より実効的な処分量定の算出方法について検討する。

運行管理者の行政処分の見直しについて

運行管理者資格者証の返納命令を受ける要件

- ・資格者自身が酒気帯び、薬物等使用、無免許、救護義務違反等の悪質違反による事業用自動車の運転を行った場合
- ・資格者が運行の安全確保に関する違反の事実や挙証を隠滅、改ざんした場合
- ・運行管理者として選任された有資格者が、過労運転、酒気帯び、薬物等使用、無免許、最高速度違反等を下命容認した場合
- ・補助者として選任された有資格者が、過労運転、酒気帯び、薬物等使用、無免許、最高速度違反等のおそれがあることを認めながら運行管理者への報告を行わず、また指示に従わずこれらの違反行為を下命容認した場合
- ・運行管理者の運行の安全確保に関する違反の処分日車数が120日車以上となった場合
- ・名義貸しを行った場合
- ・不正な手段によって資格者証を取得したことが判明した場合



課題

- 不適切な運行管理に伴い重大な事故が発生した場合であっても、運行管理者の業務等にかかる法令違反の日車の総和が、一定以上（現行120日車以上）とならない場合、資格者証の返納命令を受けず運行管理業務が続けられる。

<見直しの方向性>

- 不適切な運行管理に伴う重大な事故が発生した場合、違反の悪質性や事故の及ぼす社会的影響の重大性等、個別の情状を十分かつ総合的に判断して運行管理者資格者証の返納を命ずるものとする。
- システム等により、返納命令を受けた運行管理者をデータ化し、再度運行管理者として選任された際に要監視対象者として注視するとともに、当該運行管理者を選任した事業者を監査対象事業者とし、監査により運行管理の状況を確認する。

監査・事故情報の分析機能の強化について

事業用自動車総合安全情報システムの構築

- 平成28年度中に、自動車運送事業者の重大事故や監査・処分記録等に関する情報について、より精度の高い事故・事業者分析を行うためのシステムの構築を行う。
- 本システムの構築により、効果的な事故防止対策及び質の高い監査を実現し、更なる事故削減を図る。

「行政の保有する事業用自動車に関する情報」

監査総合情報

- ・監査履歴
- ・処分履歴 等

自動車事故情報

- ・重大事故基礎情報
- ・発生の状況 等

自動車検査登録情報

- ・自動車登録番号
- ・所有者 等

適正化事業実施機関

各業界団体

関係行政機関

情報分析機能の強化

(新設)

事業用自動車総合安全情報システム

<概要>

1. 事業用自動車関連情報の集約
2. 分析機能の構築
3. 運送事業者等への情報提供

情報分析機能強化に伴う効果

○ 車両の特徴に応じた事故分析

例)

- ・車両の形状・重量と事故率の分析
- ・走行距離と事故率の分析



○ 事業者の特徴に応じた傾向分析

例)

- ・走行距離と長時間労働の相関
- ・事業規模と処分歴の相関



○ 事故や法令違反を繰り返す運行管理者・運転者の把握

見直し後の監査・処分制度の概要

監査端緒

民間団体等による法令遵守状況の確認調査(継続的に監視すべき事業者以外)

- ・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
- ・民間団体等からの通報

- ・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

行政処分

改善指示書の交付

法令違反状態を早期に是正させるため、30日以内に「呼出し監査」を実施

- ・ 事業停止・許可取消処分対象の拡大(法令違反を繰り返す事業者、事故の及ぼす社会的影響の重大性等)
- ・ 日車処分の実効性の確保
- ・ 輸送の安全に特に関わる事項の違反を含め処分量定の引き上げ

指摘事項を早期に是正させるため、30日以内に「呼出し監査」を実施
【試行的に実施中】

継続的な改善状況の確認
(民間団体等)

「帳簿の備付け」により監査から処分までに要する期間を短縮

②貸切バス事業者に対する 運輸安全マネジメント評価の強化について

運輸安全マネジメント制度の概要

「安全運行の確保」を形骸化させないため平成18年導入
事故発生等の如何によらず、平時より不定期的に事業者を評価



経営トップのリーダーシップの下、現場を含む組織が一丸となってPDCAサイクルを構築しながら、事故の「未然防止」を実現することが究極の目標。

運輸安全マネジメント制度

運輸事業者において、経営トップのリーダーシップの下、
安全管理体制の構築・改善を推進

- | | |
|-----------------|----------------------|
| ① 安全方針の策定・周知 | ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用 |
| ② 安全重点施策の策定、見直し | ⑤ 教育・訓練の実施 |
| ③ コミュニケーションの確保 | ⑥ 内部監査の実施 等 |

国土交通省の運輸安全マネジメント評価

本省・地方運輸局の評価チームが事業者に赴き、
輸送の安全に関する取組状況を確認し、
継続的改善に向けてプラス評価や助言を実施。

評価

運輸安全マネジメント評価

事業者の経営トップ等経営部門に対するインタビュー等を通じた予防安全型の支援制度

【主な特徴】

- 事業者の安全管理体制の構築・改善の状況等を確認し評価・助言(自らのやる気喚起型)
- 経営トップの主体的関与の下での自律的な安全管理体制の構築・改善(スパイラルアップ)を期待
- 自主的な取組の促進を期待(結果に強制力なし)
- 漢方薬のように中長期的に効果が発現することを期待(体質改善)

保安監査

事業者の現場における業務実施状況のチェックを通じた事後監督制度

【主な特徴】

- 事業者の法令、命令事項等に対する遵守状況等を確認し改善命令(是正型)
- 現場における施設や取組内容等の法令等への適合を意図
- 改善命令等による改善を意図
- 外科療法や風邪薬のように短期的に効果が発現することを意図(即効性)

相互補完的に密接に作用

運輸安全マネジメントによるベストプラクティスの例(バス)

■ 神奈川中央交通株式会社

(安マネ実施:平成18、20~23、25、27年度)

【「運転訓練車」の導入】(平成20年度から運用)

- 運転士の視線や車体の動揺等、運転中の状況を記録・確認することができる運転訓練車の導入。
- 運転士本人が気づきにくい、運転中の本人の運転習慣や車体の動きについて客観的に確認することで、運転技術や安全意識の向上を図る。
- 運転訓練後に自らの運転を振り返るとともに、アンケートを実施することで、改善点を見出している。



運転訓練車 外観



運転の確認風景

【取組の効果】

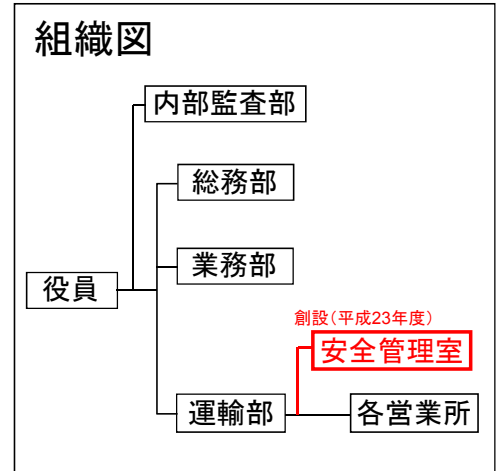
- 事故件数が1/4減少。(平成20年度⇒平成26年度)

■ 阪神バス株式会社

(重点的安マネ実施:平成23、24年度)

【安全組織の充実】

- 「安全管理室」の創設
(平成23年度)
- 安全教育等の充実
(事故惹起率の高い乗務経験の浅い運転士に対する重点的な安全教育)
- 個人面談による管理者側と乗務員のコミュニケーションの充実



【取組の効果】

- 事故件数が1/4減少し、特に勤続3年未満の乗務員の事故件数の割合が減少。

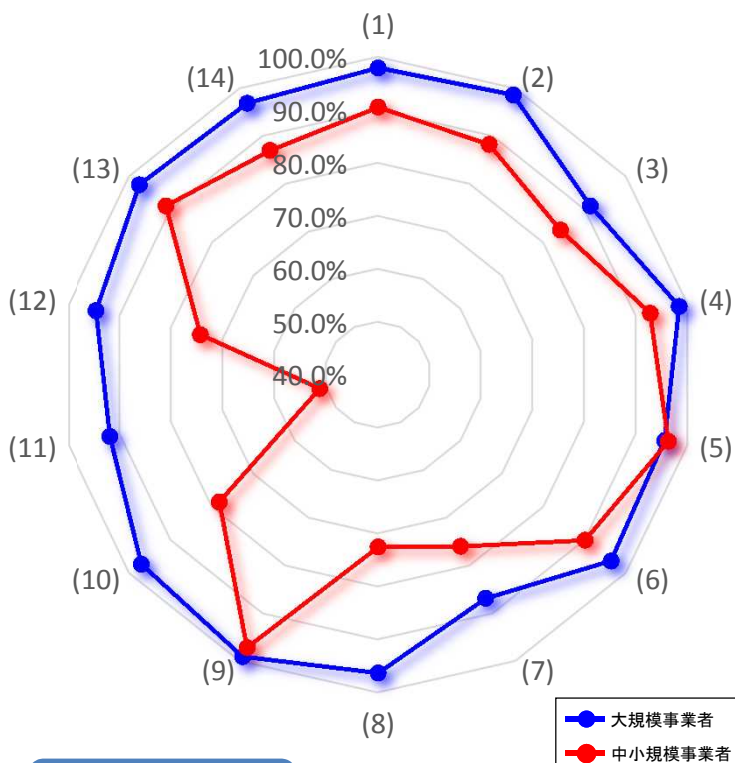
勤続3年未満の乗務員の事故件数の割合:
50%(平成24年度)⇒30%(平成26年度)

【安マネの特長】

- 経営者に対し、安全に対する積極的な取組(組織や教育の充実、先進機器の導入等)を促す。
- 安全第一の意識を形骸化させない法人運営(マネジメント)を目指す。

自動車モードに対する運輸安全マネジメント制度の取組実績

○運輸安全マネジメント評価項目別の取組状況の充足率(自動車モード)(平成26年度)



評価項目

- (1) 経営トップの責務
- (2) 安全方針
- (3) 安全重点施策
- (4) 安全統括管理者の責務
- (5) 要員の責任・権限
- (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
- (7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
- (8) 重大な事故等への対応
- (9) 関係法令等の遵守の確保
- (10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
- (11) 内部監査
- (12) マネジメントレビューと継続的改善
- (13) 文書の作成及び管理
- (14) 記録の作成及び維持

○運輸安全マネジメント評価実績(自動車)

(社)

	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	合計
バス	6	51	58	38	45	33	30	34	75	370
タクシー	3	22	28	17	15	11	14	10	5	125
トラック	5	55	79	55	34	47	49	42	27	393
合計	14	128	165	110	94	91	93	86	107	888

○中小規模貸切バス事業者向け評価手法の開発

【平成25年10月】

○運輸安全マネジメント評価対象事業者を、全ての貸切バス事業者等に拡大。(100社⇒4,000社超)

【平成25年10月～平成26年度末】

○新たに評価対象となったバス事業者に対する、より効果的な評価手法を開発。
(初めて評価を受ける事業者に対しても、運輸安全マネジメント制度の概念が分かりやすく伝わるもの)

- ・評価項目の重点化(安全の取組に関するPDCAのP(計画)、D(実施)に重点化)
- ・評価結果が一目で分かる報告書様式(右図)の作成 など

【平成27年度】

○上記の新たな評価手法を用いて、中小規模貸切バス事業者に対する本格的な評価に着手。

【評価報告書(総評)】

Ref. No. 2015V(B)東京 03	評価日:平成00年00月00日
運輸安全マネジメント評価報告書(第1回)	
事業者名称: 千禧バス株式会社	評価実施場所: 東京都品川区東大井 1-12-17
代表者氏名: 代表取締役社長 国土 太郎	評価チームリーダー: 関東運輸局東京運輸支局 運輸企画専門官 関東 一郎
総評:(詳細項目は別添参照)	
<p>御社における現在の安全管理体制の構築、維持及び改善に関する取組状況(上記5項目)は、自己チェックシート及びインタビューからレーダーチャート(上図)に5段階で記載しました。今後、御社の取組みが優れている項目は充実・強化を図り、取組みに工夫の余地がある項目は見直し・改善を図ることを期待します。</p> <p>また、安全文化の構築と定着を図り、安全性を段階的に向上させるためには安全管理体制の継続的な改善及び不断の取組みが不可欠であることから、引き続き、経営トップが主体的にかつ積極的に関与して頂くことが重要であり、次ページ以降の項目別評価結果一覧を参考にして更なる取組みを講じることを期待します。</p> <p>署名:評価チームリーダー(運輸企画専門官)</p>	

貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価制度の方向性

現状の課題

- 運輸安全マネジメント評価制度は、経営トップのリーダーシップの下、安全管理体制を構築・改善する運輸事業者の取組を行政が支援するもの。(現在、対象事業者数約9,600社。内、貸切バス事業者数4,000社超)
 - 具体的には、経営トップの安全に対する考え方の確認、社内コミュニケーションの状況、ヒヤリハットの活用状況等を詳細に調査する(1社当たり4人日程度以上)とともに、監査や監督業務を担当する運輸局等の職員が兼務していることから、年100社程度(平成27年度の貸切バス事業者評価)の実施となっている。
- ➡ 膨大な数の貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価をいかに迅速・効果的に進めていくかが課題。

今後の方向性

- ① 全貸切バス事業者の安全管理体制の構築状況を効率的に確認。(事業者に対する調査票(自己記入式)の配布・回収を想定)
- ② ①による状況確認の結果等を踏まえた、評価実施の優先順位の設定。
(→ この中で第三者機関等による取組も活用)
- ③ ②の優先順位に基づき、「安全管理体制が不十分」等の貸切バス事業者への迅速・重点的な評価の実施。