

事業用自動車に係る総合的安全対策の課題及び
それに対する具体的な対応

1. 事故削減目標の設定

政府目標

内閣総理大臣談話要旨(平成21年1月2日)

- ・今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をした。
- ・飲酒運転の根絶に力を入れる。

内閣府特命大臣発言要旨(平成21年1月5日 初閣議)

- ・今後10年間を目途に、平成20年の交通事故死者数から半減させ、2,500人以下とするという新たな政府目標を掲げる。



国土交通省における目標の設定(事業用自動車を通じた目標)

1. 事故削減目標の設定

- ①今後10年間に事業用自動車の事故死者数を半減させる。(平成20年 ○○人から平成30年 ○○人)
- ②また、事業用自動車の事故件数を○割(又は○○件)削減する(←これまでの事故死者数と事故件数との割合を基に推計して算出)。

2. 飲酒運転根絶目標の設定

事業用自動車の飲酒運転をゼロとする。

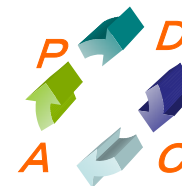


各協会等における目標の設定(バス、タクシー、トラック毎の目標)

- ・事業用自動車を通じた目標を踏まえ、各協会等において、バス、タクシー、トラック毎に事故削減及び飲酒運転根絶に関する目標を設定。

PDCAサイクルによる
安全対策の推進

(例)毎年、関係者によるフォローアップ会議を開催し、進捗状況をチェックする



事業用自動車の事故件数削減目標の設定の考え方(案)

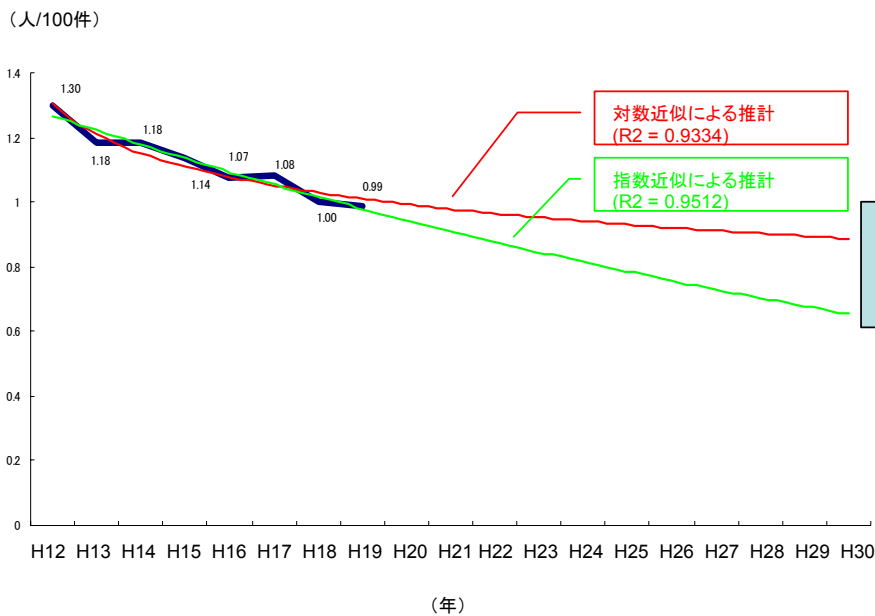
①事業用自動車の事故件数に対する死者数の割合を基に推計する。

(過去にソフト・ハード両面からの事業用自動車の安全対策を取りまとめた運輸技術審議会答申(平成11年6月)後の平成12年から直近の平成19年までのデータを用いる。)

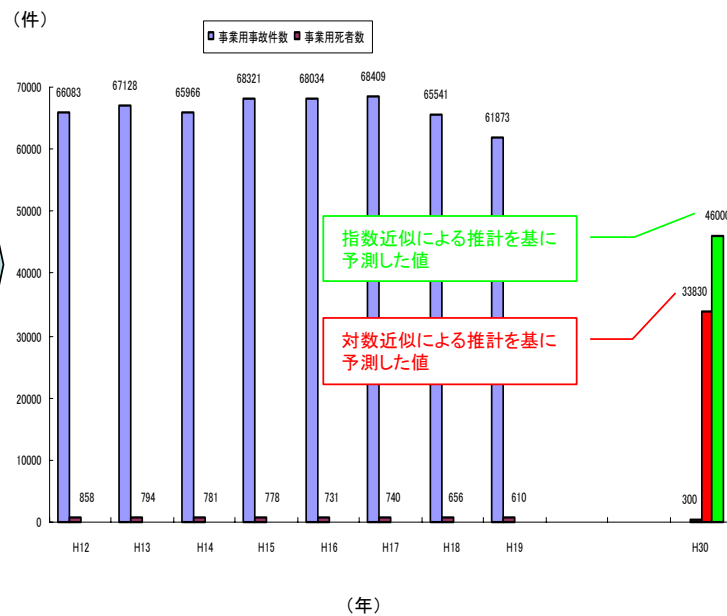
②推計した割合を基に、事業用自動車の事故死者数を半減させるために必要な平成30年時点での事業用自動車の事故件数を算出する。

③②で算出した事故件数を基に、事故件数の削減目標を設定する。

事業用自動車の事故件数に対する死者数の割合推計



事故削減件数目標の設定



2. 安全マネジメントに関する課題－1

課題

自動車運送事業者においては、一部の大規模事業者を除き、安全マネジメントの理念が浸透しているとはいえない状況にあるため、安全マネジメント評価の対象を中小規模事業者に拡大する等の措置を講じる必要がある。

現状

安全管理規程等届出事業者に対し、安全管理体構築等について国が評価を実施している。

安全管理規程等届出対象事業者

- ・バス事業者：200両以上
- ・タクシー事業者：300両以上
- ・トラック事業者：300両以上

評価実績（平成20年7月末現在）

実施	バス事業者	タクシー事業者	トラック事業者	計
官房単独	29	9	17	55
官房+運輸局合同	14	6	13	33
運輸局単独	24	20	51	95
計	67	35	81	183



対応案

- ① 評価の対象を中小事業者も含め全事業者に拡大する。
なお、評価は、公共性の高い事業者及び社会的に影響の大きい事故を惹起する等の安全性のレベルが低い事業者について優先的に行う。
例えば、
 - ・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バス事業者（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
- ② 事故を惹起した事業者の評価にあっては、フォローアップ（呼出）監査時にあわせて評価を行うなど効率的な実施方法を検討する。
- ③ 国の行う評価のみでは処理能力に限界があることから、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）を活用する（希望する事業者の申請により実施する）

（参考）NASVAによる安全マネジメントに関する取組み
安全マネジメント講習会実績
安全マネジメント
コンサル

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
実施回数	7	108	48
受講者数	713	7,646	2,398

平成20年9月末契約

27事業者

※平成20年度は上半期実績

2. 安全マネジメントに関する課題－2

課題

関係業界団体においても、自らの活動の一環として、安全マネジメント制度を定着させる取組みをより積極的に行うよう促進する必要がある。

現状

関係業界団体等における安全マネジメント制度の周知状況

- ・バス・タクシー・トラック協会
各協会主催の事故防止委員会等を活用し周知
- ・NASVA
安全マネジメント講習の実施及び安全マネジメントコンサルにより周知

運輸安全マネジメントの周知状況（平成19年4月～平成20年1月）

周知方法	実施回数	参加人数
バス・タクシー・トラック協会主催の事故防止委員会等及び全業態対象のNASVA安全マネジメント講習	バス29 タクシー36 トラック69 NASVA48 計 182	15,581

※参加人数は、概数

(参考)

NASVAの実施している安全マネジメント講習について、バス・トラック協会は、助成を行っている。

平成19年度の助成状況

- バス協会 : 7県において助成を行っている。
- トラック協会 : 13県において助成を行っている。

対応案

- ① バス・タクシー・トラック協会、高速ツアーバス連絡協議会において、安全マネジメントに関する実践的な取組みを浸透させるための講習会を、定期的（半期毎等）に実施する。
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各協会からの助成を拡充する。
- ② 中小規模事業者も安全マネジメントが容易に取り組めるよう、各協会において、安全マネジメントの取組みが容易に行えるような手引き等（業態ごと、規模ごとの雛型）を作成する。
- ③ 上記のような安全マネジメント普及のための活動の核となるバス・タクシー・トラック協会職員及び貨物自動車運送適正化事業実施機関の指導員についても安全マネジメントの知識に関するレベルアップを図るため、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する。

2. 安全マネジメントに関する課題－3

課題

トラック運送事業においては、下請事業者に対する安全管理状況も含め、安全マネジメントを徹底する必要がある。

現状

- ① 安全マネジメント制度は、基本的には企業毎に安全管理体制を構築することを求めるもの。
このため、国が行う評価にあたっては、企業毎に評価を実施しているところ。
- ② 一方、国交省通達「安全マネジメントの実施に当たっての手引き」（中小規模事業者用を除く。）及び「モデル安全管理規程」には、下請を利用する場合にあっては、
 - ・下請事業者の輸送の安全の確保を阻害するような行為を行わない。
 - ・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、可能な範囲において、下請事業者の輸送の安全性の向上に協力するよう努める。と記載し、下請事業者の安全性の確保に配慮することを求めている。
- ③ しかしながら、現在の評価においては、基本的には企業毎の評価にとどまっているのが現状。

対応案

- ① 「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」の中に、
 - ・下請事業者の輸送の安全の確保を阻害するような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。等を追加する。
- ② 今後の評価においては、当該企業が下請事業者に関する上記手引き等に沿った取り組みを行っているかを評価の対象に加える。



2. 安全マネジメントに関する課題－4

課題

安全意識があまり高くない事業者は、安全マネジメント体制構築を整えるメリットを感じておらず、安全マネジメントの取組を進めるためのインセンティブについて検討が必要である。

現状

① Gマーク制度におけるインセンティブ

貨物自動車運送適正化実施機関が実施するGマーク認定において安全マネジメントの構築は認定要件の一部とされているものの、選択制となっており、必ずしもGマーク認定の必須とはなっていない。

(参考) Gマーク認定要件等概要

評価項目(100点)の評価点数の合計が80点以上であり、下記の項目を選択し、基準点数を満たしていること。

- ・安全性に対する取組の積極性 3点以上(20点満点)
- ・安全マネジメント取組 12点以上(20点満点)

② 公表制度の現状

原則、安全マネジメント評価を実施した事業者名のみを公表



対応案

① 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、監査周期を延長する。

② 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、重点的な配点を行う。

(参考)

Gマークの他、以下の評価制度構築について検討。

- ・貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度(平成20年度～)
- ・タクシー事業者のランク評価制度(平成21年度～)

③ 将来的には、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結果に基づく評価優良事業者認定制度を導入し、優良な事業者に対し、優良評価事業者名の公表及び行政手続き上の優遇措置等を講ずることを検討する。

(行政手続き上の優遇措置の例)

- ・行政処分終了の日から一定期間の間は事業規模拡大を認めないこととされているが、優良評価事業者に対してはこの期間を短縮する等。

3. 運行管理制度に関する課題－1 ①

課題

運転者に対する指導・監督について、各事業者の取組みや意識にばらつきがあり、監査における指摘件数も多い。運行管理者が行う指導・監督のレベルを一定水準以上に向上させる仕組みが必要である。

現状

- 運転者に対する指導・監督は、国土交通省が告示（以下「指導・監督指針」という。）で定めるところにより行わなければならない。

【指導・監督指針】

- ・ 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（平成13年12月3日国土交通省告示第1676号）
- ・ 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（平成13年8月20日国土交通省告示第1366号）

- ① 指導・監督指針の内容が抽象的な表現であるものがあり、運行管理者が具体的に何を指導・監督すべきか理解しにくい。

【例】

- ・ 事業用自動車を運転する場合の心構え
旅客自動車運送事業は公共的な輸送事業であり、旅客を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故が社会に与える影響の大きさ及び事業用自動車の運転者の運転が他の運転者の運転に与える影響の大きさ等を理解させ、事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するとともに他の運転者の模範となることが使命であることを理解させる。

- ② 運行管理者が指導・監督の実施状況、運転者の習熟度合い等を把握するための実施の記録及び当該記録の保存が義務づけられていない。

対応案

- ① 運行管理者が指導・監督指針を理解し、実効性のある指導・監督を行えるようマニュアルの作成等により明確化を図る。

- ② 運行管理者が指導・監督の実施状況、運転者の習熟度合い等を把握しやすいよう指導・監督の実施の記録及び当該記録の保存を義務づける。



3. 運行管理制度に関する課題－1 ②

課題

運転者に対する指導・監督について、各事業者の取組みや意識にばらつきがあり、監査における指摘件数も多い。運行管理者が行う指導・監督のレベルを一定水準以上に向上させる仕組みが必要である。（再掲）

現状

- 運行管理者が受講しなければならない講習（以下「義務講習」という。）は、下記のものがある。
【義務講習】
 - ・ 一般講習（既に運行管理者として選任されている者等を対象）
 - ・ 特別講習（重大事故又は法令違反による行政処分について相当の責任を有する運行管理者を対象）

- ③ 最近の法令改正、事故の発生状況等を中心に基本的知識を身につけるための義務講習は実施しているが、さらなる運行管理能力の向上を目指したい者にとっては十分な内容となっていない。



対応案

- ③ 運行管理者のさらなるスキルアップのため、義務講習とは別に、映像記録型ドライブレコーダやデジタル式運行記録計等最新技術の運行管理への活用等をカリキュラムとした実践的な運行管理者講習（上級講習（仮称））の実施を検討する。

3. 運行管理制度に関する課題－2

課題

指導・監督能力について相当の水準を求める観点から、運行管理者試験について、出題問題に実務的な内容を加える必要がある。

現状

○運行管理者試験の試験方法(出題問題の範囲)については、「旅客自動車運送事業運輸規則第48条の10」及び「貨物自動車運送事業輸送安全規則第29条」において、下記のとおり定められている。

試験は、次に掲げる事項について筆記の方法で行う。

1. 次に掲げる法令についての専門的知識

- イ 道路運送法(貨物自動車運送事業法)
- ロ 道路運送車両法
- ハ 道路交通法
- ニ 労働基準法
- ホ イからニまでに掲げる法律に基づく命令

2. 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

なお、現在の出題問題の状況を見ると、下記のとおりである。

1. 専門的知識 <23問>

- ・ 道路運送法(貨物自動車運送事業法) (8問)
- ・ 道路運送車両法 (4問)
- ・ 道路交通法 (5問)
- ・ 労働基準法 (6問)

2. 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 <7問>

(例)

- ・ 交通事故統計に関すること。・交通公害等に関すること。
- ・ 交通事故の防止対策等に関すること。・指示マーク
- ・ 諸現象等に関すること。・計算問題 2問(車間距離等)

対応案

○運行管理者の業務に関し必要な実務上の知識及び能力を問う問題として、次の事項の内容を出題する。

(例)

- ・ 倫理・心構え等に関すること。
- ・ 運行管理者の実務に関すること。
- ・ 事故が発生した場合の対処に関すること。等

○出題問題における各事項の出題配分について検討を行う。



3. 運行管理制度に関する課題－3

課題

運行管理者の補助者の責任、権限、役割分担等が明確化されておらず、補助者が点呼した場合に、酒気帯び運転事案等が頻発している。

現状

○「補助者」については、現在、以下のとおり規定されているのみである。

<旅客自動車運送事業運輸規則第47条の9第3項>

<貨物自動車運送事業輸送安全規則第18条第3項>

・「自動車運送事業者は、国土交通大臣が認定する講習(基礎講習)を修了した者のうちから、運行管理者の業務を補助させるための者を選任することができる。」

<解釈運用通達>

・「補助者は、運行管理者の履行補助を行う者であって、代理業務を行える者ではない。」

・「補助者は、点呼の3分の2まで行うことができる。」

・「補助者を選任する場合には、補助者の職務及び選任方法等について明記しておくよう指導すること。」

これだけでは、補助者の責任、権限、役割分担等が不明確であり、また、このような状況のもと酒気帯び運転事案等が頻発しており、各事業者において、運行管理業務が適切に遂行されていない状況が見受けられる。

対応案

○「補助者」が行う業務については、運行管理者の指揮命令のもと行われるものであり、責任については、「運行管理者」にあることを通達上において明記する。

○「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いだうえ、運転者に対し指示をすべきことを明確にする。

○「補助者」が行った業務において、法令違反等が確認された場合には、当該営業所において選任されている「運行管理者」が運行管理者資格者証の返納処分の対象となることを明確化する。



3. 運行管理制度に関する課題－4

課題

運行管理において、酒気帯びの有無の確認が確実にできておらず、事業用自動車の乗務員による飲酒運転事案が多発している。

現状

○「自動車運送事業者の乗務員は事業用自動車の乗務について、酒気を帯びて乗務してはならない。」と規定されている。

＜旅客自動車運送事業運輸規則第49条第2項第2号＞

＜貨物自動車運送事業輸送安全規則第16条第1号＞

○また、「運行管理者は、点呼の際、乗務員に対し、飲酒の有無等について報告を求め、必要な指示をしなければならない。」と規定されている。

＜旅客自動車運送事業運輸規則第24条第1項第2号＞

＜貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条第1項第1号＞

○アルコールチェッカー等機器を活用した点呼の実施については、義務付け規定はない。

○乗務員に対する飲酒の有無の確認については、運行管理者等が、点呼の際、乗務員からの報告又は顔色等から判断することで足りるとされている。

また、対面点呼ができない出先における乗務員については、電話等により聴取を行い確認すれば足りることとされている。

(参考)

アルコール検知器の実態調査結果について

(平成19年4月 国土交通省総合政策局総務課交通安全対策室の調査結果より)

・全ての営業所等にアルコール検知器を設置していると回答した事業者

○バス 95% ○タクシー 85% ○トラック 72%

対応案

○実施まで一定期間の猶予を設けたうえ、下記の措置を講ずることとする。

・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)にあたっては、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なければならないことを明確化する。

・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を明確化する。

・出先等で対面点呼が行えない場合には、必ず、乗務員にアルコールチェッカーを携行させる。



※バス・タクシー・トラックの各400名程度の回答を集計したもの

3. 運行管理制度に関する課題－5

課題

○過労防止の観点等から運行記録計の義務付け拡大の必要がある。

現状

○運行記録計の義務付けについては下記のとおり
(運行記録計とは、瞬間速度、走行距離、時間が記録できるもの)

- ・乗合バス 100km超の運行系統
- ・貸切バス 全車義務付け
- ・タクシー 地方運輸局長が指定する以下の地域
 - (1)最高乗務距離が定められている地域
 - (2)人口概ね10万以上の都市部を含み、流し営業の割合が比較的高く、日車走行キロ数が相対的に長い地域(平成18年に制度改正で追加)
 ※指定は営業区域単位、個タク・ハイヤーを除く。

- ・トラック
長距離運転が常態化しやすいものとして以下の自動車
 - (1)最大積載量5トン以上又は車両総重量8トン以上の自動車
 - (2)特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する自動車(運行車)

対応案

○運行記録計の義務付けの拡大について検討

- ・タクシー
平成18年の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、さらなる区域の拡大について検討する。
- ・トラック
現在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について、義務付けの拡大を検討する。
(例えば、車両総重量7トン以上8トン未満クラスのトラックの半数以上には、運転席後方に休息用のベッドが備え付けられており、長距離運転が常態化しやすいものと考えられる。また、このクラスの車両については、車両総重量8トン以上のトラックと同程度に事故率が高い状況にある。)

車両総重量	事故件数	車両台数	事故率
8t以上	7,950	597,994	1.33%
7~8t未満	9,782	771,070	1.27%
3.5~7t未満	15,558	2,049,715	0.76%

- 将来的には、過労防止以外の観点(安全対策・環境対策等)から運行記録計の必要性、活用方策について検討し、これを踏まえ義務付け範囲の拡大について検討する。

3. 運行管理制度に関する課題－6

課題

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、経営の効率化など、運行管理の高度化を一体的に進める必要がある。

現状

○現在の普及状況は以下のとおりであり、未だ十分に普及が進んでいない状況にある。

- ・映像記録型ドライブレコーダ（平成19年度末の出荷台数をもとにした推計）
乗合バス：8.6%
タクシー：49.0%
トラック：5.6%
- ・デジタル式運行記録計（メーカーヒアリングより）
事業用自動車全体の2割弱
- ・GPS-AVM（（社）全国自動車無線連合会調べ（H18年度末現在））
タクシー車両台数の49.5%に導入済み

※これらのIT機器の導入については、一部、国、自治体、協会等による助成制度がある。

○これらのIT機器の導入については、事故防止に効果的との評価がある一方で、一部の事業者からは、収集したデータの実践的な活用方法がわからない、持続的に効果を発揮させる手法が見出せない、負担が大きい、効果が見えづらい等の意見があり、普及が十分に進まない要因になっていると考えられる。

対応案

○これらのIT機器を活用し、安全対策・環境対策の推進、経営の効率化など、運行管理の高度化を一体的に進めるため、IT機器の導入・活用に関して新たに顕在化した諸問題の解決や更なる普及方策について、必要な検討を行う。

（検討事項例）

- ・導入効果に関する具体的な分析（安全面、経済面等）
- ・映像記録型ドライブレコーダやデジタル式運行記録計に求められる標準的な仕様
- ・事故防止等に持続的に効果を発揮させるための方策
- ・映像記録型ドライブレコーダやデジタル式運行記録計等の活用等をカリキュラムとした実践的な運行管理者講習（上級講習（仮称））の実施（再掲）
- ・事業者における導入負担の軽減方策 等



3. 運行管理制度に関する課題－7

課 題

技術の進歩に応じた効率的な運行管理を図るため、IT点呼について安全の支障のない範囲で、要件の拡大を推進する必要がある。

現 状

○IT点呼の概要(別紙)

トラック運送事業者において、運行管理者と運転者が対面にて行っている点呼を、カメラ等のIT機器を用いて行うもの。

○IT点呼を実施するための要件

現在の実施要件は以下のとおり

- ・安全性優良事業所であること
(Gマーク認定営業所)
- ・IT点呼を行える時間帯は、深夜・早朝等の閑散時間帯であること
- ・大臣が定めた機器により行うこと
(営業所に設置されたカメラにより運転者の状況が随時確認でき、飲酒状況の測定結果を自動的に記録できるもの)

○導入状況

平成19年度末現在 9件

○新たなIT点呼実施方法の検証(別紙)

現行の範囲を拡大した新たなIT点呼の実施について、本年度、以下の概要で実証実験を行っている。

- ・営業所と車庫が離れている場合においても、カメラ付き携帯電話を用いて営業所と車庫間の点呼について検証する。
- ・カメラ付き携帯電話には、位置確認のためのGPS、アルコールチェッカー、血圧・脈拍・体温の各測定器が備えられている。

対応案

○実施要件の検討

点呼は、対面で行うことが望ましいが、IT機器等の活用により運行管理の効率化も期待されることから、今年度実施している新たな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の検討を行う。



4. 事後チェック機能の強化に関する課題－1

課 題

悪質事業者の排除のためには、行政による事後チェックが不可欠であり、近年監査体制の強化を進めてきたが、現時点において必ずしも十分な体制が確立されているとは言えない状況にある。

現 状

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

対応案

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、監査体制の強化を進める。



4. 事後チェック機能の強化に関する課題－2

課題

限られた監査要員のため十分な監査ができていない。また、監査端緒の把握が充分でない。

現状

- ① 臨店監査においては、原則として関係法令のすべての項目を監査の対象としている。
- ② 次のように民間団体と連携して、監査を行っている。
 - ・大阪タクシーセンターからの街頭指導等の結果、事業者の累積点数が基準点に達した場合、監査を実施している。
 - ・貨物自動車運送適正化事業実施機関の巡回指導の結果、事業者の評価が基準以下で、かつ、改善が図られない場合、巡回監査を行うこととしている。



対応案

- ① 監査端緒に基づく臨店監査（特別監査を除く。）の実施にあたっては、監査端緒ごとに重点項目を定め、監査の効率化を図る（例えば、労働局通報に基づく監査においては、運行管理関係に限定して監査を実施する等）。
- ② 大阪タクシーセンターと同様に、東京地域においても、東京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する。
また、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も同様とする。
- ③ 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、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する。

4. 事後チェック機能の強化に関する課題－3

課題

労働関係・社会保険関係の法令違反による労働条件の悪化が安全の確保に悪影響を及ぼしていることから、関係省庁間の連携、行政処分対象の拡大等を図ることが必要。

現状

- ① 運輸局と労働局との合同監査・監督
 - ・タクシー 平成18年度から実施
 - ・バス、トラック 平成20年度から実施
- ② 運輸局と労働局との労働条件改善のための相互通報制度
 - ・労働時間等違反 昭和45年から実施
 - ・最低賃金法違反 平成18年度から実施
- ③ 運輸局から社会保険事務局への社会保険等未加入事業者通報制度
 - ・トラック 平成16年から実施
 - ・バス・タクシー 平成18年度から実施
- ④ 運輸局が社会保険等未加入事業者に対し、道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づく行政処分を実施する制度
 - ・トラック、タクシー
平成20年7月から実施

※ただし、タクシーについては、特定地域における新規許可事業者のみ適用



対応案

- ① 労働局との合同監査・監督の充実を図るため、両者間での監査方針の統一を図る。
- ② 旅客、貨物両事業について、最低賃金法違反事業者を確認した場合、道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象とする。
- ③ 全旅客事業について、社会保険等未加入事業者を確認した場合、道路運送法に基づく行政処分の対象とする。
- ④ 特に、社会保険等未加入の可能性が高いと考えられる貨物事業許可基準（5両）未満の事業者に対しては、優先的、集中的に監査を実施する。

4. 事後チェック機能の強化に関する課題－4

課題

依然として事業用自動車による飲酒運転が発生している等、事後チェック機能が十分働いていない例が見られる。

現状

- 飲酒運転（酒気帯び運転、薬物等使用運転を含む。）の行政処分基準は、他の悪質違反（過労運転、無免許運転、無資格運転、過積載運行、最高速度違反、救護措置違反）と同様、次のとおりとなっている。

- ・ 運転者に対する下命又は容認
事業停止7日間
- ・ 重大事故が発生した場合で、運転者に対する飲酒運転禁止に関する指導監督が不十分
事業停止3日間
- ・ 安全関係の法令違反
再違反の処分量定を適用

(参考)

「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」(抄)

基礎点数の引き上げ

酒酔い運転等 6～25点→13～35点

⇨過積載運行 1～6点

⇨速度超過 1～12点

- 社会保険等未加入事業者に対する処分基準

	初回違反	再違反
一部未加入	警告	20日車
すべて未加入	20日車	60日車

対応案

- 事業用自動車に係る飲酒運転を根絶するため処分基準を改正し、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こととする。
- 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の強化を検討する。



4. 事後チェック機能の強化に関する課題－5

課題

監査を受けた事業者が、行政処分前に配置車両を処分対象営業所から他の営業所又はグループ会社等へ移動して行政処分を回避するケース（いわゆる「処分逃れ」）が発生している。また、遊休車両を多く抱える事業者に対する車両停止処分では、遊休車両を停止する結果となり、行政処分の効果が不十分なものとなっている。

現状

- ① 現行の行政処分基準では、行政処分は営業所単位としていることから、他の営業所や他社に車両が移動した場合、行政処分はできないこととなっている
- ② 現行の処分基準では、遊休車両の有無に係わらず、法令違反の内容に応じて、保有車両数を基準として一律に行政処分を課している。



対応案

- ① 処分逃れ対策として、次のとおり処分基準の改正等を行う。
 - ・ 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する。
 - ・ 処分対象事業者が、配置車両数の全部又は相当数をグループ会社、休眠会社等に移動し、車両、運転者及び荷主(トラックの場合)等が一体として同時に移っている場合等においては、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する。
 - ・ 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行うこととする。
- ② 行政処分を実施する際、法令違反に基づく処分量定に、遊休車両数に応じた使用停止処分を加算することにより処分の実効性を確保する。
(遊休車両により行政処分の実効性が薄いと指摘されているタクシー事業について適用する。)