

運行管理制度について

■運行管理制度の概要

自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全を確保するため、営業所ごとに、国家資格者である運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、一定人数以上の運行管理者を選任しなければならない。

■運行管理者の主な業務

(1) 運転者の勤務時間等の適正管理

乗務記録、運行記録計により乗務時間を把握し、運転者の適切な勤務時間、乗務時間の設定や必要に応じて交替運転者を配置する等、乗務員の適正な勤務体制を確立する。

(2) 点呼による運転者の健康状態の把握等

運転者に対して、乗務前、乗務後に点呼を実施し、運転者の疲労、健康状態の確認を行い運行継続可否の決定を行うとともに、悪天候時の運行経路の変更など安全な走行を確保するため具体的な指示を行う。

(3) 運転者に対する指導監督

運行の安全を確保するため、運転者に対して常日頃から指導監督を行い、安全関係法令等を遵守の徹底を図る。

■運行管理者の資格要件(国家資格)

次のいずれかに該当する者に対し、運行管理者資格者証を交付

- (1) 運行管理者試験に合格した者
- (2) 事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務について一定の実務の経験その他の要件を備える者

■運行管理者に対する定期的な講習受講の義務付け

職務の遂行に必要な知識や能力の向上を図るため、2年に1度の定期講習（一般講習）を義務付けている。

■事故を引き起こした運行管理者への措置

- (1) 講習受講の義務付け
重大事故や法令違反のあった営業所の運行管理者に対し、特別講習の受講を義務付け
- (2) 運行管理者資格者証の返納
悪質な法令違反のあった運行管理者に対しては、運行管理者資格者証の返納を命令する

■ 運行管理者の資格要件及び配置基準(トラック関係)

貨物自動車運送事業者の運行管理者については、平成2年12月から運行管理者試験制度が導入された。

また、配置基準が強化され、保有車両数に応じて一定人数以上選任しなければならないこととされた。

	平成2年11月まで	平成2年12月以降
運行管理者の資格要件	<ul style="list-style-type: none"> ・1年以上の実務経験又は3年以上の事業用自動車の運転経験、かつ、所定の講習を受講 ・3年以上の実務経験 ・7年以上の事業用自動車の運転経験 	<ul style="list-style-type: none"> ・5年以上の実務経験、かつ、所定の講習5回以上受講 ・運行管理者試験に合格 なお受験資格として、1年以上の実務経験又は基礎講習受講が必要
営業所毎の配置基準	<ul style="list-style-type: none"> ・1名以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・保有車両29両まで1名 以降30両ごとに1名追加

■ 運行管理者の資格要件及び配置基準(バス・タクシー関係)

旅客自動車運送事業者の運行管理者については、平成14年2月から運行管理者試験制度が導入された。

また、配置基準が強化され、平成12年2月(貸切)及び平成14年2月(乗合、乗用)から、保有車両数に応じて一定人数以上選任しなければならないこととされた。

	平成12年1月まで(貸切) 平成14年1月まで(乗合、乗用)	平成12年2月以降(貸切) 平成14年2月以降(乗合、乗用)
運行管理者の 資格要件	<ul style="list-style-type: none"> ・1年以上の実務経験又は3年以上の事業用自動車の運転経験、かつ、所定の講習を受講 ・3年以上の実務経験 ・7年以上の事業用自動車の運転経験 	<ul style="list-style-type: none"> ・5年以上の実務経験、かつ、所定の講習5回以上受講 ・運行管理者試験に合格 なお受験資格として1年以上の実務経験又は基礎講習受講が必要
営業所毎の 配置基準	・1名以上	貸切 保有車両29両まで1名 以降30両ごとに1名追加 乗合、乗用 保有車両39両まで1名 以降40両ごとに1名追加

■ 運行管理者講習の概要

自動車運送事業者は、選任する運行管理者について、運行管理者講習を受講させなければならない。

運行管理者講習においては、「運行管理の実務や関係法令、安全の確保に必要な管理手法など」の講習を行っている。

貨物自動車運送事業は平成13年から、旅客自動車運送事業は平成14年から、事故を惹起した運行管理者を対象に特別講習が新設された。

■ 運行管理者講習の種類・変遷

従来、毎年受講しなければならなかったが、平成13年から、2年に1回受講すればよいことに変更

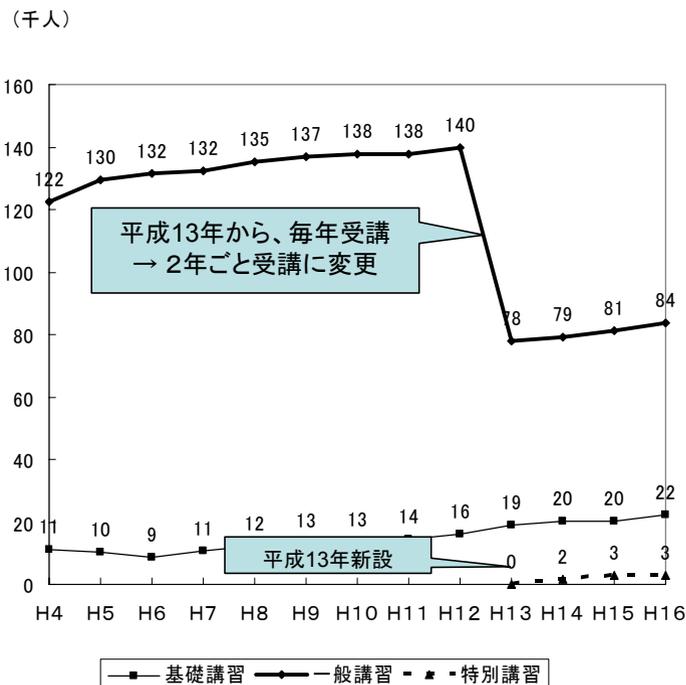
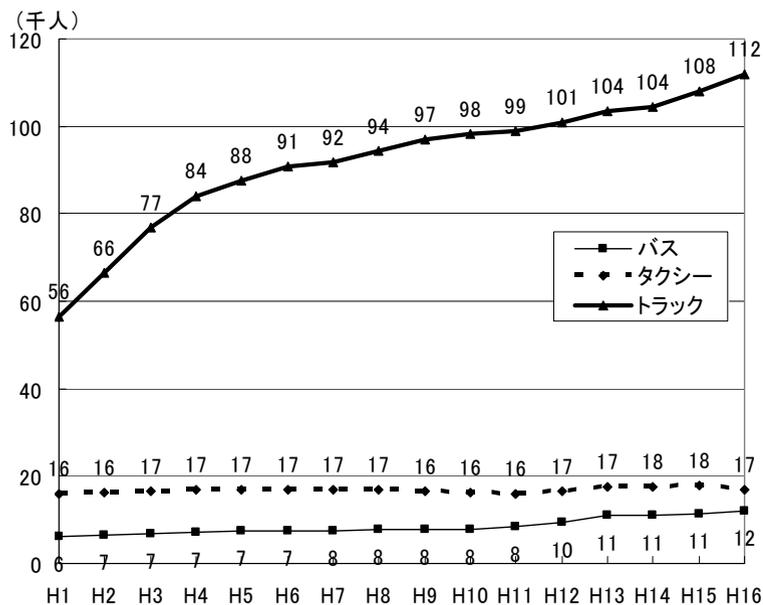
貨物：平成13年新設
旅客：平成14年新設

種類	対象者	講習時間	内容
基礎講習	運行管理者になろうとする者	16時間	運行管理を行うために必要な法令及び業務等に関する必要な基礎知識の習得を目的とする講習
一般講習	運行管理者	5時間	運行管理を行うために必要な法令及び業務等に関する知識の習得を目的とする講習
特別講習	事故を惹起した運行管理者	13時間	事故の再発防止を図るための知識の習得を目的とする講習

■ 運行管理者数及び運行管理者講習の受講者実績

選任された運行管理者数は、バス・トラックの場合は平成元年以降増加傾向にある。一方、タクシーの場合は横ばい傾向にある。

各講習とも、受講者は増加傾向にある。



■運行管理者代務者制度について

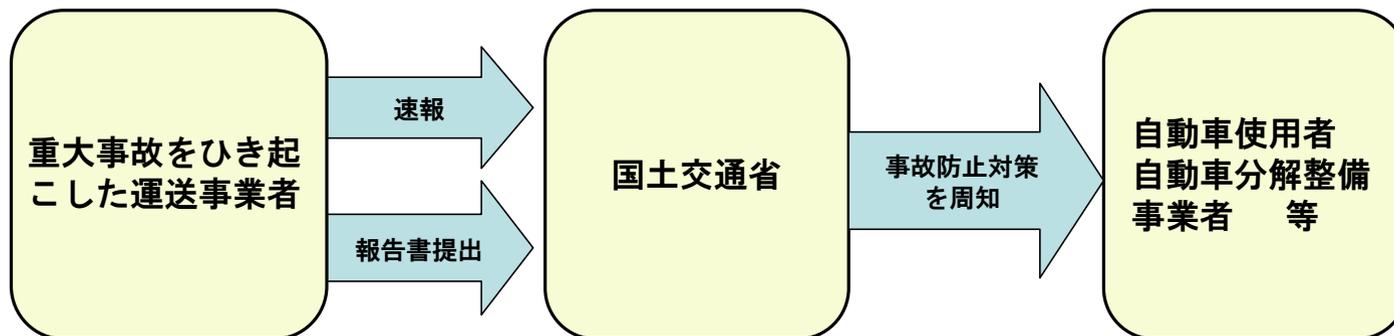
- 運行管理制度では、運行管理者が一時的に不在のため業務を行うことができない場合には、運行管理者の業務の一部を限定して代行させる「代務者」を予め選任し、運行管理を確実に実施させることとしている。
- 代務者を選任する場合にあっては、その選任方法、職務内容、権限等について、運行管理規程に明記することとしている。

■重大事故報告制度の概要

重大事故をひき起こした運送事業者は、24時間以内に事故の概要を運輸監理部長又は運輸支局長に速報し、30日以内に報告書を提出することが求められている。

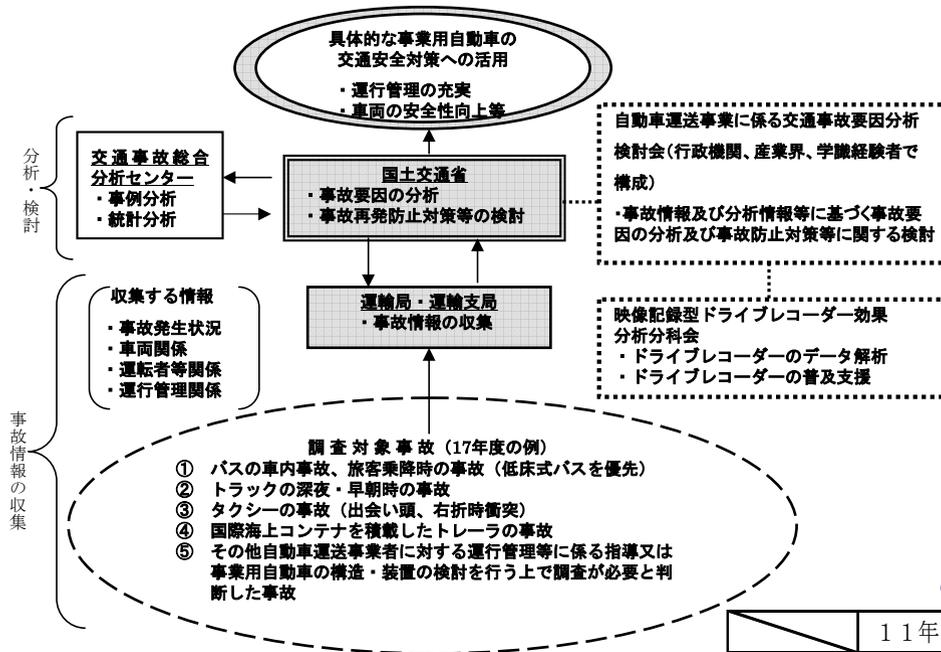
国土交通大臣又は地方運輸局長は、必要に応じ事故防止対策を定め、自動車使用者、自動車分解整備事業者その他の関係者にこれを周知させることとなっている。

■重大事故報告制度の流れ



■自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業について

○年間6万件を超える事業用自動車の事故について、事故の状況、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、科学的な究明・分析等の調査を行うことを目的として、平成11年から実施。



調査結果の活用

調査により得られた事故防止のために必要な情報については、自動車運送事業者、各地方運輸局及び自動車事故対策機構において、講習会等の説明資料や講習用テキスト等に活用され、交通事故の再発防止に資する。

これまでの事故調査件数の推移

	11年	12年	13年	14年	15年	16年	合計
バス	29	70	87	85	94	42	407
タクシー	15	20	29	3	4	9	80
トラック	112	129	104	68	54	33	500
合計	156	219	220	156	152	84	987

■運転者の過労防止

- 自動車運送事業者は、運転者の過労運転を防止するため、労働時間に係る基準に従い勤務時間及び乗務時間を定めなければならない。
 また、運行管理者は、定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を乗務させなければならない。

■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

	拘束時間	休息期間	運転時間	連続運転時間
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・4週間を平均し、1週間当たり65時間を超えない。(貸切バス等は52週間のうち16週間までは、4週平均で1週間当たり71.5時間まで延長可) ・1日の拘束時間は13時間(16時間まで延長可、ただし、15時間超えは1週間に2回以内)を超えない。 	1日継続8時間以上	<ul style="list-style-type: none"> ・2日を平均し1日当たり9時間を超えない。 ・4週間を平均し1週間当たり40時間を超えない。(貸切バス等は、52週に2,080時間を超えない範囲で、52週間のうち16週間までは4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長可) 	4時間を超えない。
タクシー	<p>(日勤務)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1ヶ月299時間を超えない。(車庫待ちは322時間まで延長可) ・1日の拘束時間は13時間(16時間まで延長可)を超えない。 <p>(隔日勤務)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1ヶ月262時間を超えない。(1年のうち6ヶ月までは270時間まで延長可) ・1勤務(2暦日)21時間を超えない。 	<p>(日勤務)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・勤務と次勤務との間に連続して8時間以上 <p>(隔日勤務)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・勤務と次の勤務との間に連続して20時間以上 		
トラック	<ul style="list-style-type: none"> ・1ヶ月293時間を超えない。 (年間3,516時間(293時間×12ヶ月)を超えない範囲で1ヶ月320時間まで延長可) ・1日の拘束時間は13時間(16時間まで延長可、ただし、15時間超えは1週間に2回以内)を超えない。 	1日継続8時間以上	<ul style="list-style-type: none"> ・2日を平均し1日当たり9時間を超えない。 ・2週間を平均し1週間当たり44時間を超えない。 	4時間を超えない。

運転者に対する安全対策について

■運転者に対する安全対策の概要

自動車運送事業者は、運行の安全を確保するため、運転者に対し、

- ・乗務前後の点呼による、健康状態の把握
- ・法令遵守など指導監督の実施、適性診断の受診
- ・健康診断の受診

等を行わなければならない。

■運転者の主な遵守事項

運転者は次の事項を遵守しなければならない。

- ・事業用自動車の日常点検等の実施。
- ・点呼における必要事項の報告。
- ・疾病、疲労、飲酒等により安全な運転をすることができない場合の申し出。
- ・運行中に自動車の重大な故障を発見したとき、重大な事故が発生するおそれの場合の運行中止の措置。
- ・乗務を終了時における交替する運転者に対する乗務中の当該の自動車、道路及び運行状況についての通告。
- ・乗務記録の作成。
- ・必要な適性診断の受診。
- ・その他、事業者が運転者に対して行う指導及び監督指針に基づく事項の遵守。

■運転者に対する点呼の概要

運行管理者は、乗務しようとする運転者・乗務を終了した運転者 に対して、対面により点呼を行い、報告を求め、運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。

	点呼内容	
乗務前点呼	報告を求める事項	・疾病、疲労、飲酒等の状況 ・日常点検の実施状況 ・携行品等の状況 ・積載の状況及び固縛の状況
	指示事項	・運行経路 ・運行時間 ・運行上の注意 ・運行経路の道路状況及び気象状況
	記録事項	・点呼執行者名 ・点呼日時 ・点呼方法(対面でない場合は具体的方法) ・運転者名 ・疾病、疲労、飲酒等の状況 ・乗務する車両の登録番号 ・日常点検の状況 ・その他必要な事項
乗務後点呼	報告を求める事項	・運転者の疲労等の状況 ・車両の状況 ・事故又は異常の有無 ・運行した経路の道路、交通、気象の状況 ・乗務記録、チャート紙、携行品等の提出
	指示事項	・運転者の運行状況(乗務記録、チャート紙)に対する指導 ・翌日の運行予定
	記録事項	・点呼執行者名 ・点呼日時 ・点呼方法(対面でない場合は具体的方法) ・自動車、道路及び運行の状況 ・交替運転者に対する通告 ・その他必要な事項
中間点呼 (乗務前、乗務後のいずれも対面で行わない場合)	報告を求める事項	・疾病、疲労、飲酒等の状況 ・車両の状況 ・事故又は異常の有無 ・運行した経路の道路、交通、気象の状況
	指示事項	・運行経路 ・運行時間 ・運行上の注意 ・運行経路の道路状況及び気象状況
	記録事項	・点呼執行者名 ・点呼日時 ・疾病、疲労、飲酒等の状況 ・その他必要な事項

■ 運転者に対する指導監督の概要

関係法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得することを目的とし、運行管理者は、運転者に対する適切な指導及び監督を行わなければならない。

■ 運転者に対する指導監督指針の内容

分類	対象者	内容
一般的な指導及び監督	全運転者	<p>【共通事項】</p> <ul style="list-style-type: none">・事業用自動車を運転する場合の心構えを理解させる。・事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項を理解させる。・事業用自動車の構造上の特性を理解させる。・危険の予測及び回避するための技能を習得させる。・運転者の運転適性に応じた安全運転を指導する。・交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法を指導する。・健康管理の重要性を理解させる。 <p>【旅客のみ】</p> <ul style="list-style-type: none">・乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項を理解させる。・旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項を理解させる。・主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の状況を把握させ、留意すべき事項を指導する。 <p>【貨物のみ】</p> <ul style="list-style-type: none">・貨物の正しい積載方法を習得させる。・過積載の危険性を理解させる。・危険物を運搬する場合に留意すべき事項を指導する。・適切な運行の経路の通行及び当該経路における道路及び交通の状況の把握を指導する。

分類	対象者	内容
特定の 運転者 に対する特別 な指導	事故惹 起運転 者	<ul style="list-style-type: none"> • 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全の確保に関する法令等に基づき運転者が遵守すべき事項を再確認させる。 • 交通事故の実例の分析に基づく再発防止対策を理解させる。 • 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法を指導する。 • 交通事故を防止するために留意すべき事項を指導する。 • 危険の予測及び回避を指導する。 • 安全運転の実技を指導する。
	初任運 転者	<ul style="list-style-type: none"> • 事業用自動車の安全な運転に関する基本的事項を理解させる。 • 事業用自動車の構造上の特性と日常点検の方法を理解させる。 • 交通事故を防止するために留意すべき事項を指導する。 • 危険の予測及び回避を指導する。 • 安全運転の実技を指導する。
	高齢運 転者	<ul style="list-style-type: none"> • 適性診断結果より運転者が安全な運転方法を自ら考えるよう指導する。

■適性診断の概要

自動車運送事業者は、事故惹起運転者、初任運転者、高齢運転者に対し、国土交通大臣が認定する適性診断を受けさせなければならない。また、運行管理者は、適性診断の結果に基づき、個々の運転者の運転特性を踏まえた適切な指導を行わなければならない。

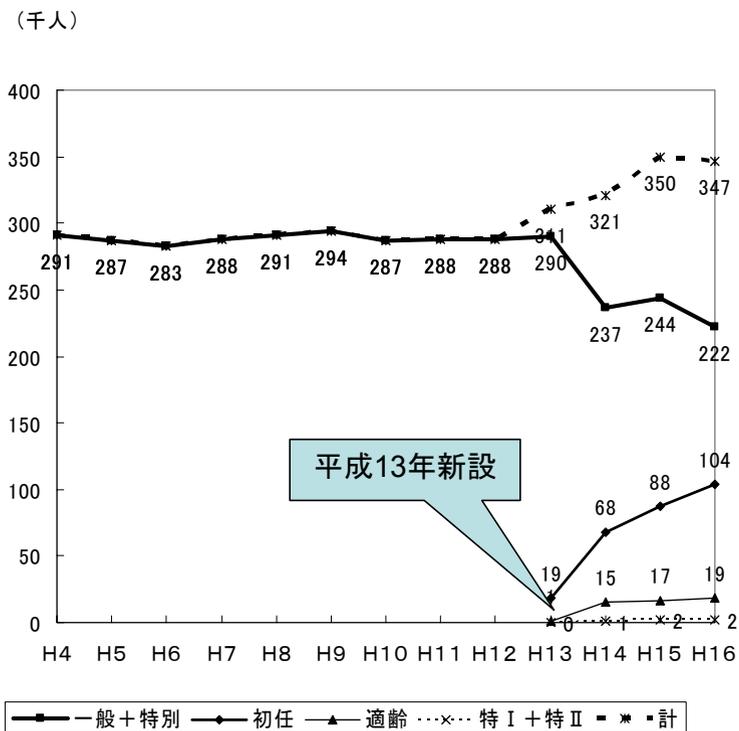
■適性診断の種類

種類	対象者	受診時期	診断時間	内容
一般診断	任意	任意	約2時間	運転者の運転特性を明らかにするため、安全運転にとって必要なドライバーの心理・生理の特性を、科学的に測定し、結果について助言・指導を行う。
初任診断	新たに採用された運転者	当該自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として選任する前	約2時間20分	診断の結果を基にプロドライバーとしての自覚、事故の未然防止のための運転行動等及び安全運転のための留意点等について助言・指導を行う。
適齢診断	65歳以上	65歳以上、75歳未満の運転者：3年に1回 75歳以上：1年に1回	約2時間20分	診断の結果を基に加齢による身体機能の変化の運転行動への影響を認識してもらい、事故の未然防止のための身体機能の変化に応じた運転行動について助言・指導を行う。
特定診断 I	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故1年間前に事故を起こしたことがない者 軽傷事故を起こし、かつ、当該事故3年間前に事故を起こしたことがある者	当該事故を起こした後、再度事業用自動車に乗務する前	約2時間40分	交通事故を引き起こすに至った状況等について聞き取りを行い、運転経歴等を参考に、交通事故の再発防止に必要な運転行動等について助言・指導を行う。
特定診断 II	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故1年間前に事故を起こした者		約5時間	受診者の運転性向の基本要因に係る諸特性を明らかにするとともに、交通事故を引き起こすに至った運転特性及びその背景となった要因などを参考に、交通事故の再発防止に必要な運転行動等について助言・指導を行う。

平成13年度新設

■適性診断の受診者実績

平成12年まで、横ばいで推移している。13年以降、初任・適齢・特Ⅰ・特Ⅱ診断が追加され、全体の受診者数は増加傾向にある。



車両に関する安全対策について

■効果的な車両安全対策の実施

車両の安全性向上のため、基準（規制）とASV、自動車アセスメントといった誘導的施策の連携を図る。

■ 先進安全自動車計画(ASV)

・最新のエレクトロニクス技術による、車両の安全性・利便性の飛躍的向上



■ 自動車アセスメント

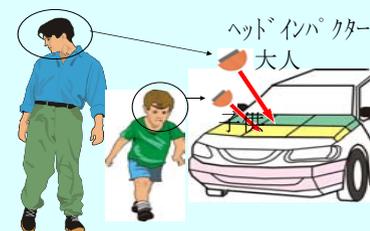
・車種毎の衝突安全性能等に関する評価結果の公表

試験自動車名	衝突安全性能試験 フルフラップ オフセット 側面	歩行者頭部保護性能試験 2003年度から実施	ブレーキ性能試験 停止距離 (m)
発売2004年11月～ トヨタ マークX 試験車 マークX 2500 試験車中心重量: 2,499kg (2004年度実車)	★★★★★ UNSEL UNSEL UNSEL	レベル 4 ★★★★★	35 42.0 45.7 m
発売2004年10月～ 日産 フェガ 試験車 フェガ 2500V 試験車中心重量: 2,499kg (2004年度実車)	★★★★★ UNSEL UNSEL UNSEL	レベル 3 ★★★★★	41.5 50.5

■ 安全基準の拡充・強化

【最近のもの】

- ・衝突安全性等乗員保護対策基準の強化（2003年には年間死者数が約1,000人低減と試算（対1999年））
- ・大型トラックの速度抑制装置
- ・前面ガラス等への装飾板の禁止
- ・シートベルト非着用警報の強化（音による再警報）
- ・歩行者頭部保護基準の導入
- ・デジタル式運行記録計の基準改定



■事業用自動車の点検整備についての概要

- ・使用者は、自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならない。
- ・使用者には点検及び整備の義務があり、日常点検整備及び定期点検整備が定められている。

●日常点検整備

- ・事業用自動車については、1日1回その運行の開始前において日常点検をしなければならない。

ブレーキ	ペダルの踏みしろが適当、ききが十分であること。液量が適当。等
タイヤ	空気圧が適当、亀裂、損傷がないこと、異常な磨耗がないこと。等
バッテリー	液量が適当であること。
原動機	冷却水、エンジンオイルの量、ファンベルトの張り具合が適当。等
灯火装置及び方向指示器に損傷がない	
ウインド・ウォッシャ液量、ワイパー払拭が良好等	
エアタンクに凝水がないこと	
運行において異常が認められた箇所	

●定期点検整備

- ・事業用自動車については、3月ごとに定期点検しなければならない。

かじ取り装置	パワー・ステアリングベルトの緩み及び損傷 等
制動装置	ブレーキ・ペダル、及び駐車ブレーキのきき具合 等
走行装置	ホイール・ナット及び同ボルトの緩み等
緩衝装置	サスペンション(スプリングの損傷)等
動力伝達装置(クラッチ等)	
電気装置	点火プラグの状態、点火時期 等
原動機	低速及び加速の状態、排気の状態等
ばい煙、悪臭のあるガス等の発散防止装置	
その他(マフラ、車枠及び車体 等)	

■整備管理者制度の概要

整備管理者制度は、事業場における点検・整備を徹底することにより事故の防止、環境の保全を図ることを目的とした制度

■整備管理者の選任

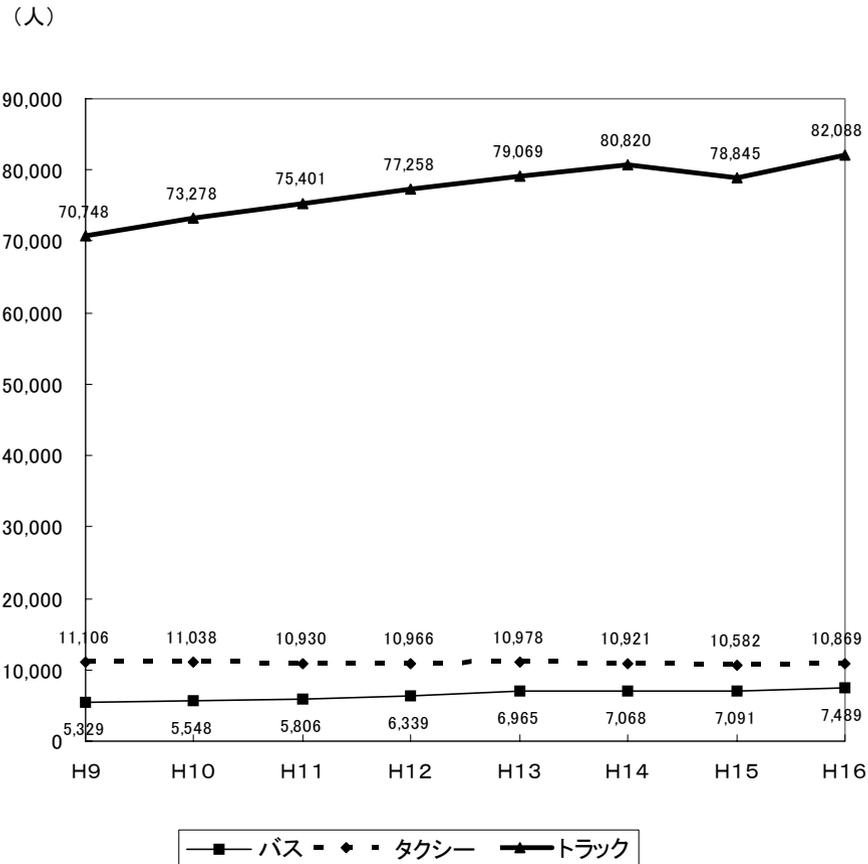
- ・バスにあつては営業所ごとに、トラック及びタクシーにあつては5台以上の営業所ごとに、整備管理者を選任
- ・自動車の点検及び整備に関する実務の経験等の要件を備える者のうちから選任
- ・整備管理者を選任したときは、15日以内に地方運輸局長に届出

■整備管理者の主な権限

- ・日常点検の実施方法を定める
- ・日常点検の結果に基づき、運行の可否を決定する
- ・定期点検を実施する
- ・随時必要な点検を実施する
- ・点検の結果必要な整備を実施する
- ・定期点検と整備の実施計画を定める
- ・点検及び整備に関する記録簿を管理する
- ・自動車車庫を管理する
- ・点検及び整備等に関し、運転者、整備員等を指導・監督

■整備管理者数の推移

バス・トラックの整備管理者数は、平成9年以降増加傾向にある。



安全性確保のための施設について

■事業者が整備確保すべき休憩仮眠施設・車庫等について

- 自動車運送事業者は、乗務員が有効に利用できる休憩施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合又は乗務員が勤務時間中に仮眠する機会がある場合は、睡眠又は仮眠施設を整備し、これらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。
- 自動車運送事業者は、配置する事業用車両の全てが収容され、運行管理等が十分実施できる範囲内の車庫を確保するとともに、事業用自動車の点検、清掃のための施設を設けなければならない。

■運転者のための共用休憩仮眠施設について

トラックステーションとサービスエリアにトラックドライバー用の共用休憩仮眠施設が整備されている。

種類	位置	整備主体	施設概要
トラックステーション内の休憩仮眠施設	主要国道沿い40ヶ所 (大和市の東神TS 等)	全日本トラック協会	・休憩、仮眠、入浴、食事の施設 ・業務連絡を取り合う運行管理センター
高速道路サービスエリア併設の休憩仮眠施設	2ヶ所(東名・足柄、 名神・多賀)	旧日本道路公団	・バス・トイレ付客室 ・サウナルーム付き浴場、休憩室、リラクゼーションコーナー

(出典) 社団法人全日本トラック協会資料 等

■運転者のための研修施設について

各地に共用研修施設が整備されている。

■運転者のための共用研修施設の現状

名称	整備主体	対象	所在地	研修用設備、機材
安全運転中央研修所	自動車安全運転センター	全事業者	茨城県	ドライビングシミュレータ、スキッドコース(滑りやすい路面)、高速周回路(高速道路と同等の規格)、模擬市街地
埼玉県トラック総合教育センター	埼玉県トラック協会	トラック事業者	埼玉県	ドライビングシミュレータ、スキッドコース(滑りやすい路面)
中部トラック総合研修センター	財団法人中部トラック総合研修センター	トラック事業者	愛知県	スキッドコース(滑りやすい路面)
クレフィール湖東	センコー(株)	バス・トラック事業者	滋賀県	スキッドコース(滑りやすい路面)、高速周回路(高速道路と同等の規格)、特殊路(長波形、ツイストデッジ、逆カント)
おんが自動車学校総合交通教育センター	おんが自動車学校(株)	全事業者	福岡県	ドライビングシミュレータ、スキッドコース(滑りやすい路面)
トヨタ交通安全センター「モビリティ」	トヨタ自動車(株)	全事業者	静岡県	10万㎡のフラットコース、35度バンクや低ミュー路(滑りやすい路面)をもつ専用コース。 企業・団体向け安全運転講習会。

参入時のチェックについて

■事業許可制度上における安全対策について

事業許可時に、最低車両数、教育・報告・緊急時連絡体制等の安全性確保を要件としている。

■ 事業許可時の安全性確保要件

○安全運行上適切な事業計画

- 一営業所ごとに、最低車両数を配置すること
- 車両と自動車車庫の境界及び車両相互間の間隔が50センチメートル以上確保され、かつ、営業所に配置する事業用自動車の全てを収容できるものであること
- 車庫に自動車の点検、整備のための施設が設けられていること
- 運行管理に関する指揮命令系統が明確であること
- 事故防止等についての教育及び指導体制、報告等の責任体制その他緊急時の連絡体制及び協力体制について明確に整備されていること

○運行管理者、整備管理者の必要人数の選任

- 営業所ごとに、運行管理者の員数を確保する管理計画があること
- 整備管理者の選任計画があること

○事業計画を遂行するに足る員数の有資格の運転者を常時選任する計画があること

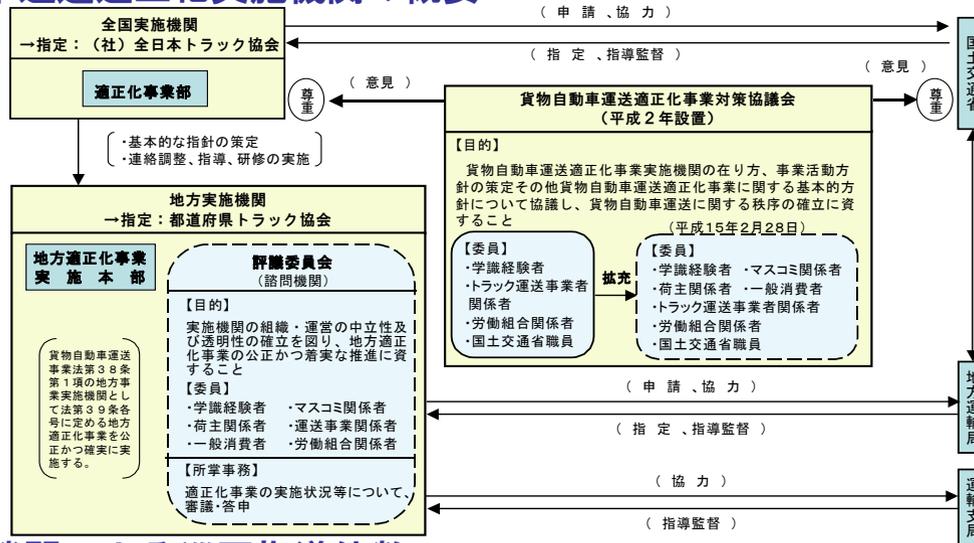
国が指定する機関による安全対策

■適正化実施機関の概要

全国実施機関(社団法人全日本トラック協会)は、全国適正化事業として、地方適正化事業の円滑な実施を図るための基本的な指針の策定、連絡調整、指導、適正化事業指導員に対する研修、広報・啓発活動を行っている。

地方実施機関(各都道府県トラック協会)は、地方適正化事業として、トラック運送事業者に対する指導、広報・啓発活動、苦情処理、地方運輸局等に対する協力等の活動を行っている。

■貨物自動車運送適正化実施機関の概要



■地方実施機関による巡回指導件数

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
全国計	22,378	21,711	21,920	22,995	24,319

■貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)の概要

利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表する。

□ 安全性評価事業の開始時期及び認定事業所数等

平成15年度から実施。

安全性優良事業所認定状況等

平成16年度	2,632事業所
平成17年度	4,054事業所
平成17年12月末現在	6,683事業所

注1：平成16年度及び17年度の事業所数の合計と平成17年12月末のものとは異なるのは、交通事故等による認定取消し等による。

注2：事業者数は61,040者（平成16年度）、事業所数は83,423所（平成16年10月末現在）

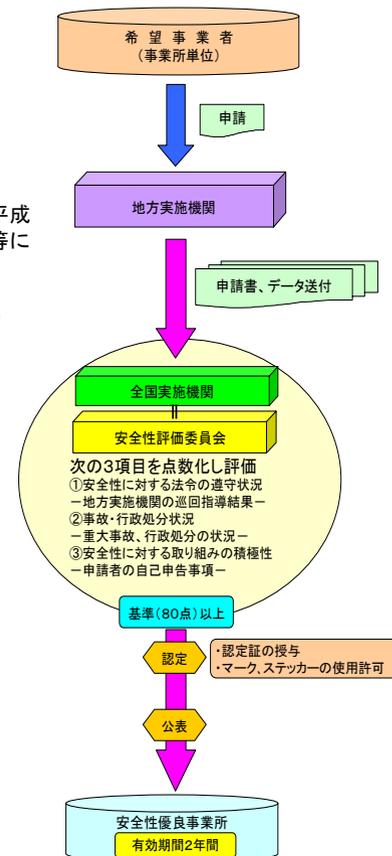
□ 認定等手続き及び認定の有効期間

- ・ 事業所からの申請に基づき、認定等の手続により評価及び認定等を行う(下図「認定等手続きの概要」及び下左図「認定マーク」参照)。
- ・ 認定の有効期間は、2年間。



認定マーク（通称「Gマーク」）

認定等手続きの概要



■トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進 (安全運行パートナーシップの実現)

トラック輸送に係る安全対策を一層推進するため、荷主や運送事業者による個別の安全施策のみならず、荷主から荷受人に至る物流を一体と捉えた安全輸送を実施するうえでの問題点を調査分析し、改善方を検討する。

■【トラックを取り巻く環境】

●事業用トラック事業者数の増加

平成15年度 59,529社 (平成2年度比49%増)

●運賃・営業収益とも低下傾向

平成15年度 運賃指数値94.57(平成6年度100)
営業収益231百万円(-2%超減少傾向・1社平均)

●事業用トラックの交通事故発生件数の増加

平成15年 32,490件 (平成2年比35%増)

貨物輸送の安全の確保が必要

【事故・違反の原因】

・最高速度制限違反 ・過労運転 ・飲酒時の運転
・過積載 ・その他の運転者の操作ミス・不注意 等

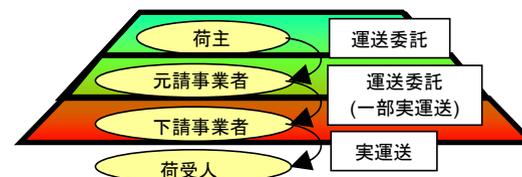
【トラック事業者における安全対策】

・運行管理者等による安全確保措置強化
・スピードリミッター装着義務付け
・行政処分の強化 ・安全性優良事業所認定制度
・道路交通法改正 ・運転者の労働時間に関する告示等

【荷主における安全対策】

・日本経団連による指針策定
・独禁法特殊指定・改正下請法
・輸送の安全確保阻害行為禁止

【荷主から荷受人までの物流の構図】



個別の対策のみでなく、パートナーシップ構築により事故防止対策を推進

荷主、トラック事業者の関係団体や行政機関により議論するパートナーシップ検討会を開き、荷主（メーカー等）、元請事業者、下請事業者等のパートナーシップを醸成する下記の5要素について問題点等を調査分析し、具体的内容を検討する。

①荷主と事業者の現実的に協働可能な取組みの実施

②荷主と事業者による先進的な取組みの検討・実施

③安全運行に努める荷主のインセンティブ方策の検討

④安全運行に関する広報・普及

⑤荷主を含めた総合的な安全評価システムの構築に向けた検討

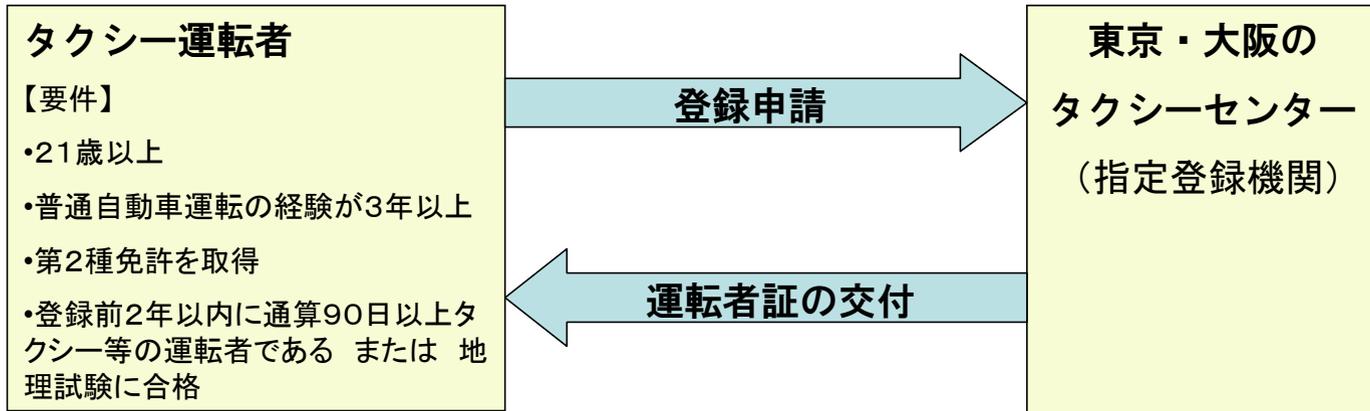
■ タクシー運転者の安全対策

■ タクシー運転者登録制度の概要

政令で定めた「指定地域」(東京都の一部及び大阪府の一部)内の営業所に配置するタクシーについては、国土交通大臣の行う登録を受けた運転者の乗務を義務付けている。

国が行うこととされている運転者の登録事務等は、(財)東京タクシーセンター、(財)大阪タクシーセンターが指定登録機関として実施している。

■ タクシー運転者登録の流れ



■ タクシーセンターの概要

- タクシー業務適正化特別措置法に基づいて、運転者の登録と適正化事業の実施機関及び地理試験事務代行機関として国土交通大臣の指定を受け、タクシー業務の適正化とタクシー利用者の利便確保を目的として業務を推進している。

■ 主な業務

- 登録事務 ・運転者の登録・運転者証(法人)
・事業者乗務証(個人)の交付 等

- 適正化事業
- ・運転者の関係法令違反の防止・是正のための指導
 - ・運転者に対する研修
 - ・苦情・要望・遺失物の受付・処理
 - ・タクシー乗場等の設置・運営
 - ・優良運転者表彰 等

研修の種類

新任研修 (3日間)	運輸規則第36条に基づくもので、新任運転者が対象。
自主研修 (1、2日間)	事業者が受講を必要と認めた者が対象。
命令研修	関東運輸局長から研修命令のあった運転者が対象。
適正化研修	違法行為審査会決定により研修を要すると認めた運転者が対象。

- 地理試験事務 ・新任運転者等に対する地理試験
(新任研修受験と一般受験があり、試験の合格の効力は、試験に合格した日から2年間)

※タクシーランキング(東京タクシーセンターが実施)

- ・法人タクシー事業者のサービス等に関するランク評価を実施し、優良な法人事業者を公表

■独立行政法人自動車事故対策機構の概要

設立年月日	平成15年10月1日 独立行政法人自動車事故対策機構法(平成14年法律第183号)に基づき設立
設立目的	自動車の運行の安全の確保に関する事項を処理する者に対する指導、自動車事故による被害者に対しその身体的又は財産的被害の回復に資する支援等を行うことにより、自動車事故の発生の防止に資するとともに、自動車損害賠償保障法による損害賠償の保障制度と相まって被害者の保護を増進する。
組 織	本部、主管支所:9カ所、支所:41カ所、療護センター:4カ所
役職員数	合計342名(役員6名、職員336名:17年4月現在)
事業概要	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自動車事故の防止対策 <ol style="list-style-type: none"> (1) 運行管理者等の指導講習 安全の確保に必要な管理手法の習得 (2) 運転者の適性診断 運転の特性を診断し、安全運転に役立つきめ細かなアドバイス (3) 自動車の安全情報の提供 中立公正な立場での自動車アセスメント情報の積極的な公表 2. 自動車事故による被害者の保護対策 <ol style="list-style-type: none"> (1) 交通遺児等に対する貸付け 育成資金の無利子貸付や友の会の運営・家庭相談による交通遺児等への援護 (2) 介護料の支給 自動車事故による被害者の方の援護のために、介護料の支給 (3) 療護センターの設置及び運営 医療施設の設置・運営による重度後遺障害者への援護

関係行政機関との連携

■ 警察からの通報制度

① 道路交通法第108条の34に基づく通知

- 平成15年4月から警察との連携を一層強化し、警察が認知した事業用自動車に係る道路交通法違反の運輸支局等に対する道路交通法第108条の34に基づく通知が強化された。

■ 通知強化事項

○ 重大事故、酒気帯び運転、過労運転等の道路交通法違反者の通報制度

- ・酒酔い運転、麻薬など運転
- ・無免許運転、酒気帯び運転、過労運転等
- ・大型自動車等無資格運転
- ・無車検運行
- ・無保険運行
- ・救護義務違反
- ・上記以外の道路交通法違反で、死亡事故(事業用自動車の運転者が第一当事者であるものに限る)に係るもの

■ 都道府県公安委員会からの通知への対応方針

個々の事案について監査、処分を行う



処分1件ごとに公安委員会へ通知

※道路交通法第75条第1項に違反している疑いのある場合も都道府県公安委員会へ連絡

② 車両構造に起因する事故情報の通報制度

- 平成16年9月から、リコールの迅速、確実な実施のため、情報収集の強化を図ることとし、警察庁から、リコール等の疑いのある交通事故、車両火災に関する事故情報の提供がなされることとなった。

■ 厚生労働省との相互通報制度等

- 平成18年4月から事業の適切な運営を確保し輸送の安全を図るための効果的な指導を行うべく、厚生労働省との相互通報制度の拡充等を行った。

■ タクシー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

これまで、地方運輸局等と労働基準監督機関がそれぞれ実施していた監査、監督について、必要と認められる事業者に対し、合同監査・監督を実施することとした。

■ 最低賃金法違反等の場合の相互通報制度の拡充

■ 労働時間改善基準告示の準用

これまで、監査等を通じて労働基準法及び改善基準等について重大な違反の疑いがあると認められた場合に行っていた都道府県労働局への通報への通報について、最低賃金法違反の疑いがあると認められた場合にも通報するよう相互通報制度を拡充した。

■ 旅客自動車運送事業者の社会保険等の未加入状況等の通報制度

旅客自動車運送事業従事者の適切な労働環境及び公平な競争条件を確保するため、事業者の社会保険及び労働保険への適切な加入が必要不可欠であることから、社会保険等への加入状況等について、地方保険事務局又は都道府県労働局への通報制度を創設した。

事後チェックについて

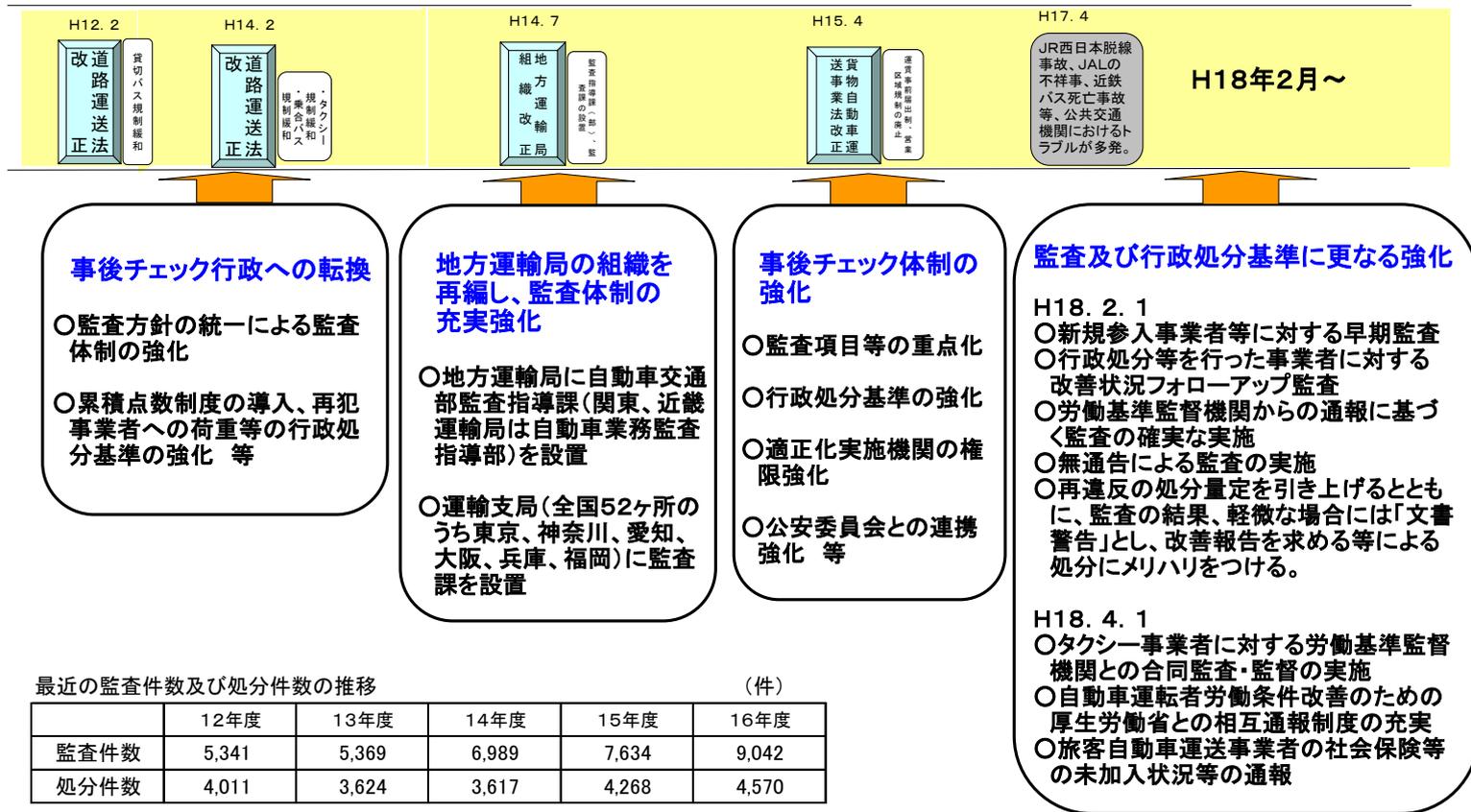
■事後チェック体制の概要

○自動車運送事業者の法令遵守を徹底させる観点から、道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づき、全国9運輸局及び52運輸支局が事業者へ立ち入り、統一の方針により事業者監査を実施している。

■監査における確認事項

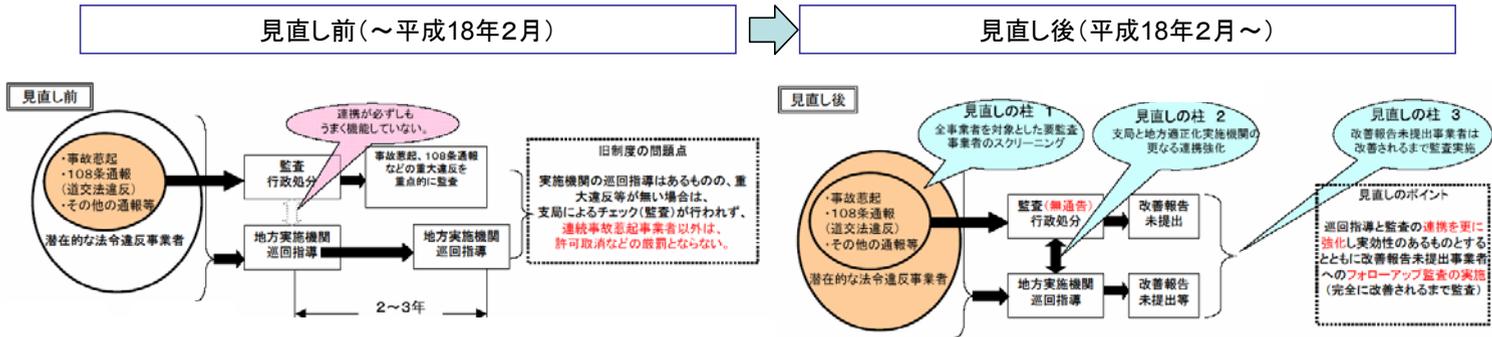
- 運行管理の実施状況
 - ・運行管理体制の整備状況
 - ・点呼の実施状況
 - ・労働時間に係る基準の遵守状況
 - ・運転者の選任状況
 - ・運転者の指導監督状況
 - ・事故の記録・保存状況 等
- 事業計画の遵守状況
- 運賃・料金の収受状況その他の財務状況
- 損害賠償責任保険の加入状況
- 点検整備の実施状況等
- 前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況

■ 監査体制及び処分基準の強化について



■平成18年2月の監査強化の概要

平成18年2月からは、予防的監査に重点を置く、原則無通告で監査を行う、再違反の処分量定を引き上げる、等の点が改められた。



■平成18年2月から強化された点

- ①事故の予防的な観点からの監査へ重点化
 - ・新規参入事業者に対する早期監査の実施
 - ・行政処分等を行った事業者に対する改善状況フォローアップ監査の実施
 - ・労働基準監督機関からの通報に基づく監査の確実な実施
- ②原則無通告による監査の実施
- ③再違反の処分量定を引き上げるとともに、監査の結果、軽微な場合には「文書警告」とし、改善報告を求める等による処分にメリハリをつける。