

第3回 自動車運送事業に係る安全対策検討委員会

平成18年5月24日

13:00～15:00

於：海難審判庁審判業務室

議 事 次 第

1. 開会
2. 審議事項 : 現行の安全対策の課題について
3. 報告事項 : 処分基準の厳格化について
4. その他
5. 閉会

《配布資料》

資料1「現行の安全対策の課題と対処の方向性（案）」

資料2「自動車運送事業の悪質違反に対する処分基準の厳格化について」

現行の安全対策の課題と対処の方向性（案）

現行の安全対策の課題と対処の方向性（案）

現行の安全対策の課題	課題への対処の方向性
1. 現行の安全対策を補う仕組み	○ 国土交通省では、自動車運送事業の安全性の向上の観点から、「安全マネジメントの導入」「運行管理制度の徹底」「監査の強化」を三位一体で進めることとしている。特に安全マネジメントについては、その浸透を図ることにより、安全の確保を継続的に向上させることができるものと考えている。
	(2) 安全性の向上に取り組んでいる事業者を評価できる制度を作れないか。 ① 貨物自動車運送事業者については、荷主企業や一般消費者が、より安全性の高いトラック運送事業者を選び易くするとともに、事業所全体の安全性向上に対する意識を高めるため、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が事業所の安全性を正当に評価し、認定し、公表する貨物自動車運送事業安全性評価制度（Gマーク）を実施している。 ② 安全マネジメントの導入に取り組んでおり、一定の評価が得られればインセンティブを与える制度について検討する。
	(3) 事業者は、輸送の安全にかかわる情報の提供を積極的に行うべきではないか。 ○ 国土交通省では、事業者に対し輸送の安全に関する基本方針、行政処分後の改善状況等の安全にかかわる情報の公表を義務付けることとしており、これにより、利用者が安全な事業者を容易に選択できること等を通じて、利用者による事業者に対する監視を高め、事業者の輸送の安全の確保に対する意識が高まるものと考えている。
	(4) 事業者は、厳しい経営状況においても、安全対策への投資を積極的に行うべきではないか。 ○ 国土交通省では、安全マネジメントの浸透を通じて、経営トップの安全最優先での経営の取り組みが促進されることにより、事業者による安全対策への投資が積極的に行われるものと考えている。
	(5) 安全確保について、荷主（貸切バスにおいては、顧客）の責任を明確にすべきではないか。 【荷主や顧客との関係】 ① 事業者が責任を持って安全確保に努めることは重要であるが、荷主や顧客も事業者の法令遵守に配慮する等の協力が不可欠であるため、協力が得られやすくなるよう環境整備等に努める。 【運送依頼主からの無理な運送依頼への対応】 ② 乗客が食事や買い物等を行う場合には、余裕のあるスケジュールを組むなど旅行代理店に対し事業者が助言を行ったり、あるいは相談に乗るなどして、契約当日に混乱を起こさないよう

		事前に理解し合意しておくことが重要と考える。 なお、運賃・料金については、適正な金額を請求できることとなっており、具体的には、時間制運賃を適用している場合、旅客が降車するまでの時間について請求を行うことが可能であり、距離制運賃を適用している場合には、旅客側の責により車両を待機させた時間を待機料金として合わせて請求を行うことが可能と考える。 【荷主の都合による無理な到着時間指定への対応】 ③ 貨物自動車運送事業法第64条により貨物運送事業者が行った法令違反行為が荷主の指示に基づき行われた場合等にあつては、国土交通大臣は、当該荷主に対しても当該違反行為の再発防止を図るために適切な措置を執るべきことを勧告することができる。 ④ 現在、貨物運送事業者と荷主が協働して安全運行を推進するための安全パートナーシップ・ガイドライン作成に係る検討を行っているところである。 【荷主と事故の関係性の調査】 ⑤ 事業用自動車の事故報告書に、荷主及び元請け事業者を記入する欄を設けるなどして、事故発生頻度の高い荷主など、事故との関係性を調査する。
2. 運行管理制度	(1) 運行管理者がその責務を十分果たせる体制・環境にあるか。また、運行管理者が行うべき職務が十分に浸透していないのではないかな。	【代務者制度の明確化】 ① 運行管理者の責務は点呼、労務管理、指導監督に大別できるこのうち点呼については、健康状態の把握、車両の日常点検の実施状況の把握、運行経路、運行上の注意事項等の指示に関しては運行管理者の指示のもとに一定の範囲内で代務者が行うことは、業務の特性上容認できると思われるが、労務管理、指導監督については、運行管理者が自ら行わなければならないものとする。このような基本方針のもと、国土交通省は、代務者を省令上位置付け、その業務の範囲を明確化する方向で検討する。 ② また、代務者の資格要件については、運行管理者基礎講習を受講することを要件とする方向で検討する。 【運行管理者への教育の充実】 ③ 運行管理者が行うべき職務について、国土交通省が明確にしたうえで、自動車事故対策機構が行っている基礎講習(運行管理者になるための講習)において、運行管理者の理解を深めることとする。

(2) 運行管理者の能力や資質を向上させる施策が必要ではないか。	【運行管理者講習の改善】 ① 運行管理者講習について、模擬点呼の実施、事例紹介の充実等より実技面を重視した内容とする方向で自動車事故対策機構において検討する。 【表彰制度及び新たな資格の創設】 ② 国土交通省は、無事故無違反の運行管理者に対する表彰制度を検討する。 ③ 上位の資格の創設については、その必要性について慎重に検討を行う。
(3) 運行管理者に十分な権限が与えられるよう事業者の意識改革が必要ではないか。	○ 安全マネジメントの浸透により、経営トップが安全最優先で経営に取り組むようになることで、運行管理者の意見を尊重して安全対策を講じるようになるなど、運行管理者に十分な権限が与えられると考える。
(4) 特に深夜時間帯等、対面点呼の実施率が低いとの実情があるが、点呼を確実に実施するための方策を検討すべきではないか。	【安全マネジメントの浸透】 ① 安全マネジメントの浸透を通じて経営トップの安全最優先での経営の取組を促進する。 【ＩＴ機器を用いた間接点呼】 ② また、深夜時間帯などに運行管理者が所属する営業所の運行管理を行うなど一定の条件が満たされる場合には、例外的にＩＴ機器を用いた間接点呼を認めることとし、このための要件について検討する。 【他営業所での対面点呼】 ③ 運行管理については、責任の所在を不明確にすることなく確実な運行管理を行うため、運行管理者が所属する営業所の運転者の全運行行程を管理することを原則としている。このため、広域輸送を行う貨物自動車運送事業において、同一事業者の着地側の他営業所に宿泊する場合であっても、責任の所在が不明確にならないよう所属営業所の運行管理者による電話点呼を義務付けているところ。しかしながら、着地営業所の運行管理者による対面点呼を受けた方がより確実な管理が可能となることから、２地点間を定時で運行するなど定型的な業務形態にあつては、一定の条件が満たされる場合には、責任の帰属を不明確にすることなく、適切な運行管理を行い得る状況も考えられるため、国土交通省は、当該要件について検討する。 【点呼における指示】 ④ 点呼において行うべき指示については、国土交通省が明確に

		したうえで、自動車事故対策機構が行っている基礎講習において運行管理者の理解を深めることとする。
	(5) 事業の広域化が更に進み、また、分社化等経営の多様化が進む中で、運行管理制度の仕組みに問題はないか。	【長距離運行における運転者の交替】 ① 過労防止の観点から、長距離運行の場合に運行途中で他営業所の運転者と交替することについては、運行管理者を所属営業所毎の保有車両数に応じて選任することとしているなどからも明らかなように、安全確保を着実に行うためには、所属営業所において運行管理を行うことが大原則である。しかしながら、2地点間を定時で運行するなど定型的な業務形態にあっては、一定の条件が満たされる場合には、責任の帰属を不明確にすることなく、適切な運行管理を行い得る状況も考えられるため、国土交通省は、当該要件について検討する。 【貨物自動車運送事業における管理の受委託】 ② 輸送の安全を確保するため、営業活動を行う主体が運行管理を行うことを基本とする。しかしながら、同一敷地内において、深夜早朝等の閑散時間帯に限定するなど一定の要件が満たされ安全の確保が損なわれないと思料される例外的な場合には、国土交通省は、他事業者の運行管理者による点呼の可能性について検討する。 【車庫が営業所から離れている場合の対応】 ③ 国土交通省及び適正化実施機関は、車庫が離れている営業所に係る監査や巡回指導の際に、運行管理が適正に行われているかについて、点呼の実施方法等を重点的に確認を行う方向で検討する。
3. 運転者対策	(1) 過労運転の防止等のために、運転者の適切な労働環境を確保すべきではないか。	【運転者の賃金等の改善】 ① タクシー事業の適正な運営と輸送の安全を確保する上で、タクシー運転者の適切な労働環境を確保することが重要であるとの認識に基づき、国土交通省は、本年4月より実施している厚生労働省との合同監査・監督や最低賃金法違反等についての相互通報制度等により対処していく。 ② 従来から運送事業者に対し過労運転の防止等を指導しているところである。「安全マネジメントの導入」「運行管理制度の徹底」「監査の強化」を三位一体で進めることにより、適切な労働環境が確保されるよう今後とも努力する。 ③ また、国土交通省は、厚生労働省との通報制度の状況等を踏まえつつ、更なる対策の必要性について引きつづき検討する。

	【社会保険の未加入対策】 ④ 社会保険等の未加入事業者は、公正な競争条件の確保がなされておらず、安全を阻害しているとの指摘があるが、この問題を改善させるため、国土交通省は、平成18年2月から社会保険等に参加しない事業者に対しては呼出し監査を行うこととした。 ⑤ また、国土交通省は、社会保険庁への通報制度の状況等を踏まえつつ、更なる対策の必要性について引きつづき検討する。
(2) 運転者の全体的な質の向上を図るべきではないか。	【指導監督の強化・充実】 ① 現行の指導監督は、運行管理者が運転者に対して行う指導監督として捉えられているため、経営トップが全社的な安全性を継続的に向上させる活動について、「安全教育(仮称)」として、新たに基準を定めるものとする。 ② 国土交通省は、運転者の質の向上について、自動車事故対策機構が実施する「適性診断活用講座」等の受講を奨励し、適性診断の活用を事業者に定着するよう努力する。 【安全教育を専門的に行う施設等の情報提供】 ③ 国土交通省は、自動車事故対策機構等における運行管理者講習を充実するとともに、運行管理者を指導できる能力を有する機関や専門家のリストを作成し、運転者に対する安全教育のための専門的な施設等の情報の共有化を図ることを検討する。 【大型二種免許の更新時講習の充実】 ④ 採用後も運転者の質を向上させることについては、事業者において創意工夫を凝らした教育を行うことに加えて、大型二種免許の更新時講習内容を強化する等、免許行政との連携を図る必要があるため、国土交通省は、更新時講習の充実について警察庁に検討を要請する。
(3) 問題の多い運転者を排除する方策を検討すべきではないか。	① 現在、東京・大阪のタクシーセンターで行われている、タクシー運転者の登録制度について、その実施地域の拡大を検討する。 ② また、事業者が新たに運転者を雇用する場合には、事故の履歴を取得し運転者指導に活用するよう奨励する。
(4) ドライブレコーダ等を活用した、効果的な指導方法を普及すべきではないか。	① 国土交通省は、安全確保についての高い有効性が見込まれる装置について、その普及に関し所要の予算要求について検討する。 ② また、自動車事故対策機構が行っている運行管理者講習において、ドライブレコーダ等のIT機器を活用した効果的な運転

	(5) 個別、具体的な安全運動の実践、他の運転者への安全教育の実施等の安全活動を促進すべきではないか。また、プロドライバーとしての誇りや、他者への思いやりを持たせる方策を検討すべきである。	者指導の方法について、普及促進を図る。 ① 事業者ごとの安全に対する効果的な取り組みについては、トラック、バス、タクシー協会において具体事例を収集し広く周知することで、自らにあった方策を実施してもらう。 ② 現在、無事故無違反等の優良運転者について表彰を行っているが、この運転者表彰制度等を見直すことにより、運転者のプロドライバーとしての意識高揚を図ることで検討する。
4. 車両	(1) 日常点検・定期点検を確実に実施させるような方策が必要ではないか。 (2) 外部の整備工場等に整備管理を委託する場合に、整備管理者と整備責任者は、点検、整備の確保に十分な責務を果たすよう検討すべきではないか。 (3) より安全な車両や、安全を確保するための装置等の普及を図るべきではないか。	○ 国土交通省は、整備不良の場合の処分点数の引き上げ、日常点検整備・定期点検整備の未実施の場合の処分点数の引き上げなど、処分基準を強化する方向で検討する。 【自企業内での整備管理者の選任】 ① 整備管理者は自企業内で選任するのを原則とし、例外的に整備管理者の外部委託を認める場合には、整備責任者の研修の受講を条件とすることを検討する。 ② 二年を経過した整備責任者は、選任前研修を受講して整備管理者へ移行することができるため、なるべく自企業内で整備管理者を選任するよう指導する。 【外部整備管理者の処分】 ③ 適切な整備管理業務を行わない場合における整備管理者の解任命令について、これまでほとんど実績がないが、その発動について検討する。 【安全対策のための機器類への補助金】 ① 国土交通省は、安全確保についての高い有効性が見込まれる装置について、その普及に関し所要の予算要求について検討する。 【車両火災の防止対策と被害拡大抑止対策】 ② 車両火災の防止のために、前述の4.(1)により確実な点検整備の励行を促進する。 ③ 車両構造対策としても、内装材の難燃性化、各種警報装置の設置等の対策を進めてきたところであるが、国土交通省は、その他の方策を含め、自動車交通局内に設置された事故分析部会及び安全基準検討会の検討結果や事故実態等を踏まえ、引き続き検討を進める。 【安全で低コストな車両の量産化】 ④ 車両の安全確保に必要な十分な装置等の義務付けについては、

		自動車交通局内に設置された事故分析部会及び安全基準検討会の検討結果や事故実態等を踏まえ、継続的に検討しているところであり、国土交通省は、今後も事故実態等を踏まえ適切に検討する。 【高速道路などにおけるスピードリミッター解除などの取締まり】 ⑥ 国土交通省は、スピードリミッター解除等の不正改造車に対しては、整備命令を発するほか、不正改造を行った事業者（運送事業者、整備工場）については、事業者処分を行うこと等により排除に努める。 ⑦ 国土交通省は、警察庁に対し、速度違反の取締りの際に、スピードリミッター解除についても摘発するよう協力を求める。
5. 施設	(1) 共用の研修施設での運転講習は、効果的であるが、費用面での補助制度を拡充できないか。また、さらに安価で身近な施設を創設できないか。 (2) 駐車違反取締りが厳しくなる状況で、事業活動に伴う駐車が適法に行われるような方策を検討すべきである。	○ 国土交通省は、トラック、バス、タクシーの各協会において、研修に対する助成、その拡充や施設の整備について検討を依頼する。 【都市内における公共駐車場の充実】 ① 国土交通省は、事業者のニーズ、道路や駐車場の整備状況等を勘案して、国、自治体等の関係機関が連携して各都市計画の策定に合わせ公共駐車場の整備が適切に検討されるよう、省内の各局が連携して努力する。 【届け先での敷地内待機】 ② 国土交通省は、貨物運送事業者と荷主が協働して安全運行を推進するための安全パートナーシップの方策の中で検討を行っており、本件についてもこの中で検討する。
6. 参入時及び事後チェック	(1) 安全確保をないがしろにするような事業者に対しては、事業からの撤退を含む厳しい対応が必要ではないか。	【運送事業許可の更新制】 ① 中長期的な経営の見通しを可能にすることや、監査による事後チェックで悪質事業者を是正させることなどから、運送事業の許可を直ちに更新制にする必要はないと考える。 ② 自動車運送事業においては、「安全マネジメントの導入」「運行管理制度の徹底」「事後チェック機能としての監査の強化」を推進するため三位一体の施策を導入、浸透させ、自動車運送事業の安全確保の水準が維持向上されるよう努力する。 【飲酒運転等悪質違反への有効な対策】 ③ 国土交通省は、安全マネジメントの浸透を通じて経営トップの法令遵守の取組みを確実なものとする。しかしながら、飲酒運転等安全確保をないがしろにするような悪質違反を行ってい

(2) 監査処分の実効性を向上させるべきではないか。	る事業者に対しては、処分の厳格化を行う方向で検討する。 【監査実施後の速やかな改善促進】 ① 監査実施後、事業者が改善報告を行うまでの間、違反行為が継続している可能性があるとの指摘があることから、違反を確認した際に早急に改善させるために、国土交通省は、監査終了時に早急に改善すべき事項について「改善指示書」を交付し早期改善を促すとともに、1ヶ月後に事業者を呼び出して改善状況の確認を行うことを検討する。 【NO_x・PM法逃れのための車庫飛ばしへの対応】 ② NO_x・PM法を逃れるための車庫飛ばしの取締りを徹底するため、営業所が事業計画上対策地域外にあるものの、実質的には対策地域内に営業所があると認められる場合、使用の実態に合わせ、変更登録等所要の手続きをとるよう指導する。また、対策地域外の営業所に営業所としての機能を持たせる場合、当該営業所における運行管理を徹底するよう指導する。いずれの場合においてもその後の監査等により改善状況を確認し、改善されていない場合には行政処分を行う。 【定期点検整備記録簿の保管】 ③ 定期点検整備記録簿は、車載義務があるため、監査の際に確認できないことがあるため、国土交通省は、事業用自動車について、定期点検整備の実施に関する記録を営業所にも保管させる方向で検討する。 【処分逃れへの対応】 ④ 監査実施後に車両の大部分を別の営業所に移してしまうなどのいわゆる「処分逃れ」行為に対しては、どのような対策が有効か、その法的根拠の必要性も含め検討する。 【処分後の増車制限(いわゆる「喪」)】 ⑤ 処分後の増車制限(いわゆる「喪」)のあり方について検討する。
(3) 拘束時間の違反が1件でもあれば、車両停止処分の対象になるが、このような対応は「重箱の隅をつつく」との批判を招いている。	○ 国土交通省は、このような問題に対処する観点から、平成18年2月から実施した監査行政処分の見直しにより、30日車未満の点数について車両停止ではなく、「警告」処分とすることで再発防止を行うこととしたところである。なお、処分基準については、これからも処分にメリハリをつけるという観点で適宜見直しを行う。

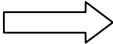
自動車運送事業の悪質違反に対する処分基準の厳格化について

1. 目的

昨今、過労運転や飲酒運転等の悪質な違反行為を事業者として命令又は容認したようなケースや、悪質な違反行為により重大事故を引き起こしたケースといった極めて悪質性の高い事案が発生している状況を踏まえ、悪質違反の防止、悪質事業者の改善、更には悪質事業者の市場からの排除が行えるよう、三位一体対策の1つでもある監査について、以下のとおり処分基準の厳格化を行うこととする。

2. 現状

監査に入り処分点数の積上げにより処分を決定

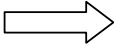
例)  特に悪質である場合を除いて、一般的には直ちに事業停止に至らない場合が多い

重大事故発生 + 過労運転(事業者による下命又は容認) → 車両停止(240日)のみ

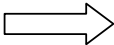
重大事故発生 + 酒気帯び運転(指導監督不十分) → 車両停止(180日)のみ

3. 改正案

(1) 事業者ぐるみで悪質違反(※1)を命じ又は容認した場合や悪質違反の結果、重大事故(※2)があり、事業者が運行管理者を通じ運転者に対し十分な指導監督を行っていなかった場合など

 一定期間の事業停止を加算

(2) 重大事故には結びつかないものの、悪質違反を犯した場合

 重大事故を起こした場合と同様に処分日車数を加重

※1: 悪質違反……酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無資格運転、過積載運行、最高速度違反

※2: 重大事故……死者又は重傷者を生じた事故

4. スケジュール

5月中 改正通達の発出

8月1日 処分基準の厳格化を実施

自動車運送事業における安全対策

事業用自動車による事故は増加・高止まり、走行キロ当たり事故件数も近年増加

自動車運送事業の特性

- ・運転者1人で運行 → 運行中の安全は運転者に全責任
- ・自家用車等と混在して走行 → 運行中の安全は運転者に全責任
- ・99%以上が中小企業 → 経営者の安全意識に左右されやすい

運行管理制度による安全の確保

現行の安全対策の不徹底

- ・運行管理者の意見が尊重されない。
- ・自覚の足りない運行管理者が業務を適切に実施しない。

現行の安全対策の限界

- ・安全対策の水準は経営者の安全意識に大きく左右される。
- ・安全対策を運行管理者任せとし、企業全体での安全確保体制が弱体化
- ・運行管理者から運転者への上意下達の指導監督が主たる内容
- ・SASの状況、休日の過労状態等、勤務時間外にまで踏み込んだ管理が必要

監査の強化

運行管理制度の徹底

安全マネジメント等の導入

安全を最優先とする事業運営を行わせるための仕組みの構築(道路運送法及び貨物自動車運送事業法の改正)

三位一体で推進

2月 ○事業者の潜在的リスクを
チェックする監査機能を強化

〔事故の予防的な観点からの監査
へ重点化〕

- ・原則無通告
- ・新規事業者に対する早期監査
- ・再違反の場合の厳罰化

○事業者の安全確保の改善に
対する指導を、実際に改善が
行われるまでフォローアップ

4月 ○厚生労働省との合同監査・
監督の実施

○最低賃金法違反の疑いがある
場合等を含む相互
通報制度の拡充 等

検討中 ○悪質な違反について事業
停止処分等の導入

事業者の法令遵守を徹底し、
事故の防止を図る。

○自動車運送事業
の安全確保の
基礎となっている
運行管理制度につ
いて、制度全般を
再点検し、以下の
項目について必要
な改善策を実施

- ・点呼、運行管理
- ・運転者
- ・車両
- ・参入時及び事後
チェック
等

運行管理制度を
一層充実させ、その
徹底を図る。

1. 全事業者に安全マネジメントを導入

- ・国が監査でチェック(監査項目に組込む)
- ・遵守すべきガイドラインを国が策定

- 経営トップが全社的な安全性向上の取組
みを主導し、企業全体に安全意識を浸透
- 現場の声を安全性向上策に継続的に反映さ
せる等、企業全体の安全性を計画的に向上
- 参加型研修・指導等の実施により
運転者の能力向上

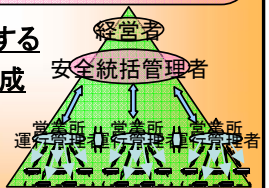
2. 大規模な企業に対する

①安全管理規程の作成

②安全統括管理者の 義務づけ

3. 安全情報の公表

- ①国からの事故発生状況、処分等の公表
- ②事業者からの安全に関する取組状況等の公表



安全・安心な輸送サービスの
提供の実現

経営トップから現場まで一丸となって
安全性の向上を図る。