

現行の運行管理制度の課題及びそれに対する具体的な対処内容

## 現行の運行管理制度の課題及びそれに対する具体的な対処内容

今後取り組むべき課題	具体的対処内容
<b>1. 運行管理者</b> (1) 準則	国土交通省は、多岐に渡る運行管理の業務を明確化するため、準則を作成する。
(2) 運行管理者の補助者制度の明確化	運行管理は運行管理者の責任であるとの原則を徹底したうえで、事業の実態を踏まえた補助者制度を明確化する。
(3) 運行管理者講習の改善	自動車事故対策機構は、自らの行う運行管理者講習について、模擬点呼の実施、事例紹介の充実等により実務面を重視した内容とする等改善を図る。
(4) 運行管理者表彰制度の創設	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創設する。
(5) 効率的な運行管理の実現	① 点呼は対面により所属営業所において行うことが原則であるが、業務の実態に応じて国土交通省は以下のとおり対応する。 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 優良な事業所（Gマーク認定事業所等）であることなどの一定の要件が満たされる場合には、閑散時間帯においてIT機器を活用し、複数の営業所の点呼を一営業所において一括して行うことを認める。</li> <li>2) 2地点間を定時で運行するなど定型的な業務形態にあり、一定の要件が満たされる場合には、同一事業者内の他営業所の運行管理者による対面点呼を認める。</li> <li>3) 2地点間を定時で運行するなど定型的な業務形態にあり、一定の要件が満たされる場合には、運行途中において同一事業者内の他営業所の運転者との交替を認める。</li> <li>4) 同一敷地内において、閑散時間帯に限定するなど一定の要件が満たされる場合には、グループ会社の運行管理者による対面点呼を認める。</li> </ol> ② 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、点呼の実施を含め運行管理が適正に行われているか否かについて重点的に確認を行う。
(6) 運行管理者の責任の明確化	国土交通省は、適切な運行管理業務が行われていない場合の運行管理者資格者証返納命令の効果的な発動のための所要の改正を行う。
<b>2. 運転者対策</b> (1) 指導監督手法の充実	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、国土交通省は、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の一環として、運転者に対する指導監督を「安全教育」と位置付け、新たに指針を定めて徹底を図る。

② 自動車事故対策機構は、ドライブレコーダ等のIT機器を活用した効果的な運転者指導の方法について講習を行う等、運行管理者講習の内容を充実させる。

③ 自動車事故対策機構は、「適性診断活用講座」等の実施体制の整備を図るとともに、国土交通省は、その受講を事業者に奨励し、適性診断の活用の定着を図る。

(2) 運転者の資質の向上

① 国土交通省は、運行管理者を指導できる能力を有する又は、参加・体験・実践型の運転者教育を実施することが可能な機関団体等のリストを作成し、事業者団体等を通じて周知徹底を図る。

② 国土交通省は、タクシー運転者の要件として、普通二種免許の取得だけでなく事故歴等についても要件化するとともに、雇用者側の責任についても明確化する。また、国土交通省は、現在、東京・大阪のみに導入されているタクシー運転者の登録制度について、その制度のあり方を見直した上で、導入地域の拡大を検討（交通政策審議会で審議中）。

③ 特定の死傷事故を引き起こしたにも拘わらず特定診断未受診の運転者を雇用した場合は、事業者は、当該運転者に対し特定診断を確実に受診させることとする。  
また、自動車運送事業者は、当該診断の結果に基づき適切な指導監督を行うこととする。

3. 車両

(1) 日常点検・定期点検の確実な実施

国土交通省は、自動車運送事業者に係る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等、処分基準を強化する。

(2) 整備管理の外部委託の廃止

① 国土交通省は、一定条件下で認めている整備管理者の他企業への外部委託については、今後認めないこととし、自企業内で整備管理者を選任しなければならないこととする。併せて整備管理者の資格要件の見直しを行い、事業者の責任において確実に車両の整備、点検が行われるよう進めていく。

② 国土交通省は、適切な整備管理業務が行われていない場合の整備管理者の解任命令の効果的な発動のための所要の改正を行う。

(3) より安全な車両や、安全を確保するための装置の普及

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（被害軽減ブレーキ等）の普及促進を図る。

② 国土交通省は、車両火災に対する車両構造対策として、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、その他の方策を含め、引き続き検討を進める。

③ 国土交通省は、大型貨物自動車のスピードリミッター解除等の不正改造車に対する整備命令や不正改造を行った事業者（運送事業者、認証整備工場）に対する行政処分を効果的に実

	<p>施する。認証整備工場でない事業者に対しては、改正道路運送車両法により新設された不正改造を行った者に対する立入検査・報告徴収の権限を活用して対応する。また、警察当局と協力し、不正改造を禁止する法令を適用する等により、不正改造の排除を図る。</p>
(4) 運行記録計装着義務付けの拡大	<p>国土交通省は、タクシー事業における確実な運行管理を可能とするため、タクシー車両に対する運行記録計装着義務付け対象地域の拡大を検討（交通政策審議会で審議中）。</p>
<b>4. 施設</b>	
(1) 共用の研修施設の利用拡大	<p>事業者団体は、運輸事業振興助成交付金等を活用し、可能な範囲で研修に対する支援を行うよう努める。</p>
(2) 届け先での敷地内待機	<p>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・ガイドラインに、届け先での敷地内待機の対策を含めることとし、荷主や元請け事業者への周知徹底を図る。</p>
<b>5. 参入時及び事後チェック</b>	
(1) 悪質事業者、悪質違反への的確な対応	<p>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。また、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る事業者に対しては、直ちに事業停止を行う等、処分の厳格化を行う。</p>
(2) 監査実施後の改善促進策	<p>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、国土交通省は、違反を確認した際に早急に改善させるために、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、改善状況の事後の確認を十分に行う。</p>
(3) NOx・PM法逃れの対応	<p>NOx・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、営業所が事業計画に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、国土交通省は、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。</p>
(4) 定期点検整備記録簿の保管	<p>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よう所要の改正を行う。</p>
(5) 処分逃れへの対応	<p>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。</p>
(6) 処分後の増車制限	<p>処分後の増車制限(いわゆる「服喪」)のあり方について検討する。</p>
<b>6. その他の重要課題</b>	
(1) 最低賃金法違反問題の対応	<p>国土交通省は、平成18年4月から実施している最低賃金法違反等についての相互通報制</p>

	度の状況を踏まえつつ、更なる対策の必要性について引き続き検討する。
(2) 社会保険未加入問題の対応	国土交通省は、平成18年2月から実施している社会保険未加入事業者に対する呼出し監査、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続き検討する。
(3) 荷主との関係	荷主と貨物運送事業者、元請事業者と下請事業者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・ガイドラインを作成する。 また、事業用自動車の事故報告書に、荷主及び元請事業者を記入する欄を設ける。
(4) Gマーク制度の見直し	貨物自動車運送事業安全性評価制度（Gマーク）の評価項目等を見直しを行う。