

(案)

「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」
等の一部改正等について

平成 19 年 6 月
整 備 課

1. 改正の背景・目的

事業用自動車については、自家用自動車と比べ走行距離が長く使用条件が過酷であることに加え、年々平均車齢が高くなる傾向にあり、整備管理が不十分であることによる事故が少なからず発生しているところです。これらの車両について輸送の安全を確保するため、適切な点検整備の重要性が益々高まっており、点検整備を計画・管理する整備管理者の役割がより一層重要なものとなっています。これら、自動車運送事業における固有の特徴を踏まえ、輸送の安全性の更なる向上を図るため、①現行の運行管理制度の徹底、②監査の強化、③安全マネジメントの導入が不可欠であるとの観点から、国土交通省では、平成 18 年4月に「自動車運送事業に係る安全対策検討委員会」を発足させ、自動車運送事業の安全性の総合的な向上を目指した検討を行いました。

検討委員会における現行制度全般の再点検、問題点の洗い出し、及び問題点に対する改善策の検討等を踏まえた報告書が、同年6月にまとめられたことから、今般、当該検討結果を踏まえ、整備管理者制度の運用を改め、更なる事故の防止・減少を図るため「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」等関係通達の一部を下記の通り改正することを予定しています。

2. 改正の概要

(1) 「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」(平成 15 年3月 18 日付国自整第 216 号)の一部改正

① 整備管理者の外部委託の禁止

現在、一定の要件下において、整備管理者を他企業に外部委託することが認められているところですが、整備管理に係る責任を内部化し、自動車運送事業者(一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、特定旅客自動車運送事業者、一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、貨物軽自動車運送事業者及び特定第二種貨物利用運送事業者をいう。)の責任のもとに適切な整備管理を行うことができる体制を整備するため、整備管理者の外部委託を禁止することとします。ただし、グループ企業の場合は、別紙のとおり取り扱うこととし、自家用自動車の整備管理者については、外部委託を禁止せず、従来どおりの扱いとします。

なお、施行日時点において現に整備管理者を外部委託している事業者については、施行後2年間に限って外部委託を認める等の経過措置を設けることとします。

(注) 「外部委託の禁止」とは、定期点検整備等の整備「作業」を、外部の整備工場に委託して実施することをも禁止するものではありません。

② 整備管理者の資格要件の見直し

現在、整備管理者の資格要件の一つである「整備の管理を行おうとする自動車と同種類の…2年間の実務経験」(道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第31条の4第1号)については、「同種類」の扱いを自動車点検基準(昭和26年運輸省令第70号)の別表ごとと
しているところですが、本年4月に自動車点検基準が改正され、被牽引自動車用の別表が新設されたことに伴い、全面的に見直しを行った結果、別表によることなく、「二輪自動車以外の自動車」及び「二輪自動車」の2種類に区分することとします。

③ 整備管理者の解任命令の効果的な発動

現在の解任命令の発動基準に該当しないものの、適切な整備管理が行われておらず、解任命令の発動が適当であると考えられる場合が存在することから、解任命令を発令すべき場合について下表の通り見直しを行います。

見直し案	現 行
1. 整備不良が <u>主な要因</u> となる事故 ^(※) が発生した場合であって、その調査の結果、当該自動車について日常点検整備、定期点検整備等が適切に行われていなかったことが判明した場合	1. 整備不良が <u>第一原因</u> である事故が発生した場合であって、その調査の結果、当該自動車について日常点検、定期点検整備等が適切に行われていなかったことが判明した場合
2. 整備不良が <u>主な要因</u> となる事故 ^(※) が発生した場合であって、その調査の結果、整備管理者が日常点検の実施方法を定めていなかったり、運行可否の決定をしていなかったりする等、整備管理規程に基づく業務を適切に行っていなかったことが判明した場合	2. 整備不良が <u>第一原因</u> である事故が発生した場合であって、その調査の結果、整備管理者が日常点検の実施方法を定めていなかったり、運行可否の決定をしていなかった等整備管理規程に基づく業務を適切に行っていなかったことが判明した場合
3. 整備管理者が <u>自ら不正改造を行っていた場合、不正改造の実施を指示・容認した場合又は不正改造車の使用を指示・容認した場合</u>	3. 整備管理者が不正改造を行っていたことが判明した場合
4. 選任届の内容に虚偽があり、実際には資格要件を満たしていなかったことが判明した場合又は選任時は資格要件を満たしていたものの、その後資格要件を満たさなくなった場合	4. 選任届の内容に虚偽があり、実際には資格要件を満たしていなかったことが判明した場合
5. <u>日常点検結果に基づく運行の可否決定を全く行わない、複数の車両について1年以上定期点検を行わない、整備管理規程の内容が実際の業務に即していない等、整備管理者としての業務の遂行状態が著しく不適切な場合</u>	(新設)

※ どのような場合に「主な要因」と判断するかについて、参考として事例を添付します。

なお、この場合の「事故」とは、自動車事故報告規則第2条第1号、第2号及び第6号に掲げるものをいいます。

④ 整備管理者の補助者(以下、単に「補助者」という。)制度の明確化

補助者制度のより適切な運用を図るため、補助者を置く場合の扱い等を下記の通り明確化する

こととします。これにより、貨物自動車運送事業者においてIT点呼の実施等により他営業所において運行可否の決定を行う場合や整備管理者が不在の場合等の取扱いが明確になります。

- ・ 整備管理者は、道路運送車両法第50条に基づき、同法施行規則（以下「規則」という。）第32条第1項各号に掲げる業務を、原則として自ら執行する。
- ・ ただし、整備管理者が自ら業務を行うことができない場合は、規則第32条第2項に基づき、業務の執行にかかる基準を定め、これに基づき、予め選任された補助者を通じて業務を執行することができる（運行可否の決定及び日常点検の実施の指導等、日常点検に係る業務に限る。）。
- ・ 業務の執行に係る基準は、次の条件を満足するものであり、かつ、条件を満足していることが整備管理規程により担保されていることが必要である。
 - i) 補助者は、①整備管理者の資格要件を満足する者又は②整備管理者が研修等を実施して十分な教育を行った者から選任すること。
 - ii) 補助者の氏名等及び補助する業務の範囲が明確であること。
 - iii) 整備管理者が、補助者に対して下表に基づいて研修等の教育を行うこと。

教育をしなければならないとき	教育の内容
1. 補助者を選任するとき	・ 整備管理規程の内容 ・ 整備管理者選任前研修の内容（整備管理者の資格要件を満足する者に対しては実施しなくてもよい。）
2. 整備管理者選任後研修を受講したとき	・ 整備管理者選任後研修の内容（他の営業所において整備管理者として選任されている者に対しては実施しなくてもよい。）
3. 整備管理規程を改正したとき	・ 改正後の整備管理規程の内容
4. 行政から情報提供を受けたときその他必要なとき	・ 行政から提供された情報等必要な内容

- iv) 整備管理者が、業務の執行に必要な情報を、補助者にあらかじめ伝達しておくこと。
 - v) 整備管理者が、業務の執行結果について、補助者から報告を受け、また必要に応じて結果を記録・保存すること。
- ・ 上記の基準を適切に定めなかったり、これに違反した場合は、整備管理者の解任命令の対象となりうる。また、その結果、適切な整備管理が行われず、定期点検が未実施であった場合等には、自動車運送事業者も、処分基準に基づいた処分を受けることとなる。

(2) 定期点検整備に係る記録の営業所への保管に関する事項

- ・ 点検整備記録簿については、自動車に備え置き、定期点検整備等を実施したときに記載することが義務付けられていますが、整備管理者が適切に整備管理を行うためには、営業所において記録の参照ができることが望ましいため、定期点検整備に関する記録の保存に関し、整備管理者は、次に掲げる事項を実施するよう努めるものとします。
 - i) 定期点検整備の実実施計画について、点検整備を実施した旨をその年月日等の情報とともに記載し、営業所において保存すること
 - ii) 点検整備記録簿の写し又はこれと同等と認められるものを営業所において保存すること
- ・ 監査の際に前掲の情報を活用するものとします。具体的には、点検整備記録簿を確認すること

ができない場合、その写し等を確認することで、定期点検の実施及び記録簿の記載・保存の確認をすることもできることとします。

(3) その他所要の改正

整備管理者の外部委託の禁止に伴い、各自動車運送事業ごとの事業許可等の申請に対する処理の方針を定めた基準についても所要の改正を行います。

3. 今後のスケジュール(予定)

通達発出：平成19年7月

施行：平成19年7月（整備管理者の資格要件の見直し関係）
平成19年9月（上記以外）

（経過措置として、施行時点で外部委託を行っている事業者については施行日以降2年間、施行日以前に自動車運送事業の許可申請をした者については、その申請による輸送の開始の日から2年間、外部委託を継続することを可能とする。）

（参考：外部委託の禁止に係る経過措置）

		外部委託	経過措置
既存事業者 (通達発出日現在 で事業の許可を受 けている事業者)	通達発出日現在で運輸を開始している事業者	<u>施行日</u> 以降 原則禁止	・施行日現在で外部委託を行っている場合、以後2年間は外部委託を継続可能
	通達発出日現在で運輸を開始していない事業者	<u>運輸開始日</u> 以降 原則禁止	・運輸開始日現在で外部委託を行っている場合、以後2年間は外部委託を継続可能
新規事業者 (通達発出日現在 で事業の許可を受 けていない者)	通達発出日現在で事業の許可を申請中の者	<u>運輸開始日</u> 以降 原則禁止	・運輸開始日現在で外部委託を行っている場合、以後2年間は外部委託を継続可能
	施行日までに事業の許可を申請する者	<u>運輸開始日</u> 以降 原則禁止	・運輸開始日現在で外部委託を行っている場合、以後2年間は外部委託を継続可能
	施行日以降に事業の許可を申請する者	<u>施行日</u> 以降禁止	・なし

グループ企業における外部委託について

1. 背景

整備管理に係る責任を内部化し、自動車運送事業者の責任のもとに適切な整備管理を行うことができる体制を整備するため、整備管理者の外部委託を禁止することとしますが、グループ企業内での外部委託については、自企業内で整備管理者を選任する場合と同等の整備管理を行うことができる場合も存在することから、事業者における分社化の取組への経緯等も考慮し、一定の条件を満たすグループ企業については、特例として外部委託を認めることとします。

2. 特例措置の内容

(1) 例外的に外部委託を認める条件

次の条件を全て満足する場合には、例外として外部委託を認めることとします。

- ① グループ企業(会社法(平成17年法律第86号)第2条第3号及び第4号に定める子会社及び親会社の関係にある企業又は同一の親会社をもつ子会社)内であること。
- ② グループ企業が一体となって輸送の安全確保に取り組む体制を確保するため、安全管理規程及び整備管理規程その他必要な規定類について、次の条件を満たしていること。
 - ア) グループ企業が共同で作成していること。
 - イ) 親会社と子会社の関係のみならず、子会社同士の関係においても、親会社を介して判断基準を統一することを目的として、親会社が子会社に対し指揮、命令及び教育を行う旨が明記されていること。
 - ウ) 整備管理者が委託者に対し財政面を含めた意見具申を直接行うことを目的として、定期(3月に1回以上)に会議等を開催する旨が明記されていること。
- ③ 整備管理の適切な実施を担保するため、次の条件を満たしていること。
 - ア) 外部委託をすることについて、受託者及び受託者の雇用者又は事業場責任者が同意・承認していること。
 - イ) 整備管理者が他の業務又は役職を兼ねている場合、その兼職内容及び兼職に関わる事業所間の距離が、整備管理者の業務を行うに支障とならないこと。

(2) 条件の確認方法

整備管理者の選任届出時に、グループ企業であることを証する書類(登記簿、営業報告書等)、安全管理規程、整備管理規程、組織図並びに整備管理者の所属場所及び使用の本拠が分かる資料その他必要な資料を確認することで行います。また、選任後は監査時等の機会を利用し、条件に合致しているかどうかを確認することとします。

(3) 違反した場合の取扱い

外部委託を行っている間に(1)の条件に違反していることが判明した場合、正規の整備管理者は存在しないこととなるため、整備管理者の選任義務(車両法第50条、罰則:同法第10条第1項第1号)に違反となり、行政処分等の対象となります。

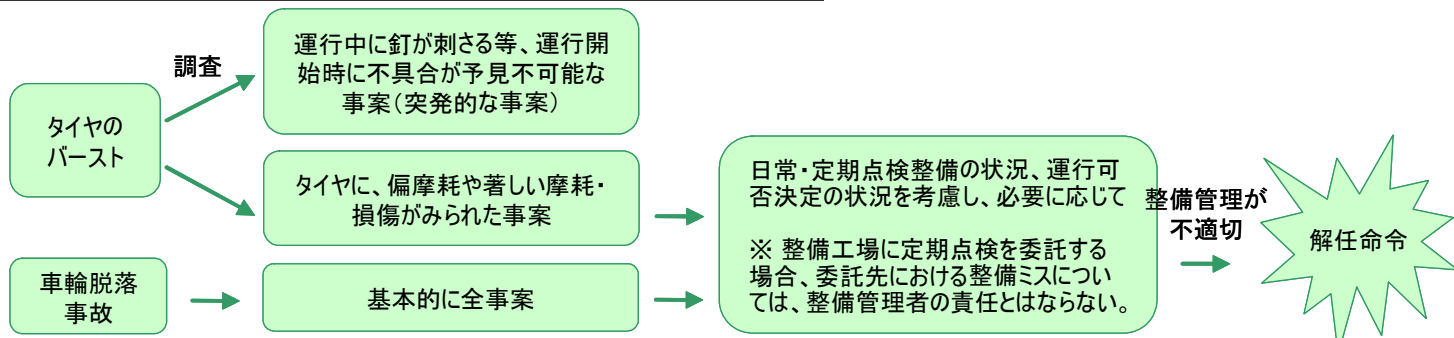
(4) 欠格事由

(1)の条件に違反し、整備管理者の選任義務違反とされてから、2年を経過しない場合には、他の事情にかかわらず整備管理者の外部委託を認めないものとします。

整備管理者解任命令例示集

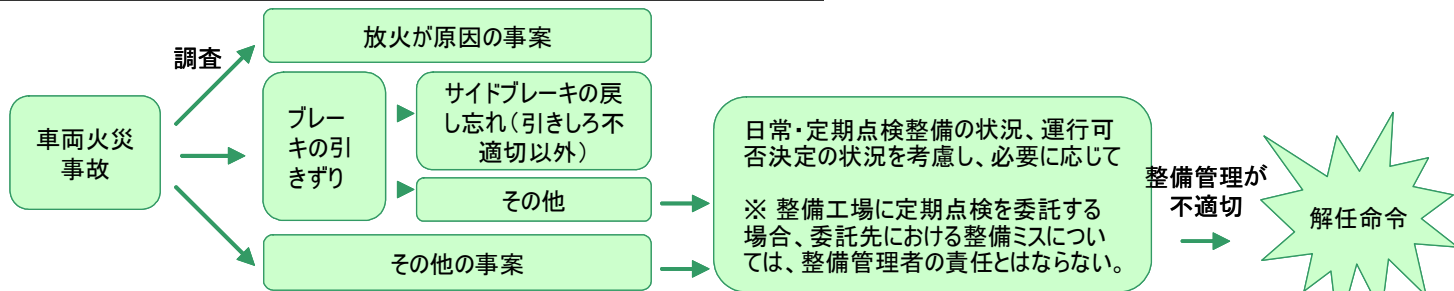
※ここに掲げたものは一例であり、これ以外の事案でも、解任命令の発令対象となることがあります。

例示1. タイヤ・車輪関係



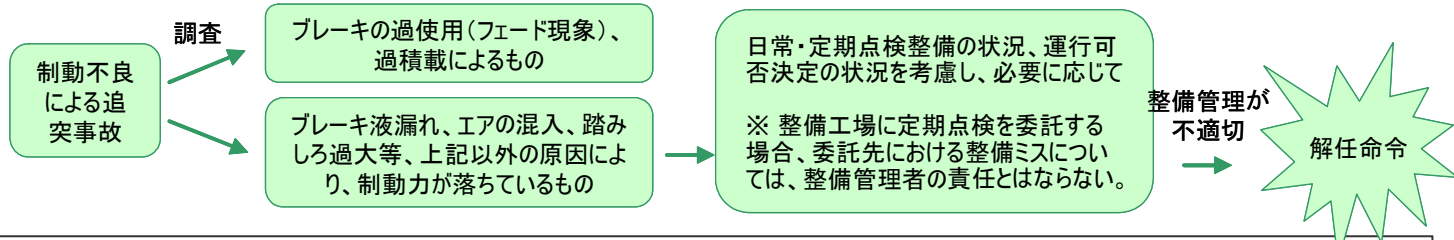
具体的事例1: 運転者が日常点検を行い、タイヤの激しい摩耗に気づいていたが、整備管理者が運行可否の決定を行わず、運転者の判断で運行を行ったため、タイヤのバーストが起こった。→ 解任命令発令基準2. に該当

例示2. 車両火災関係



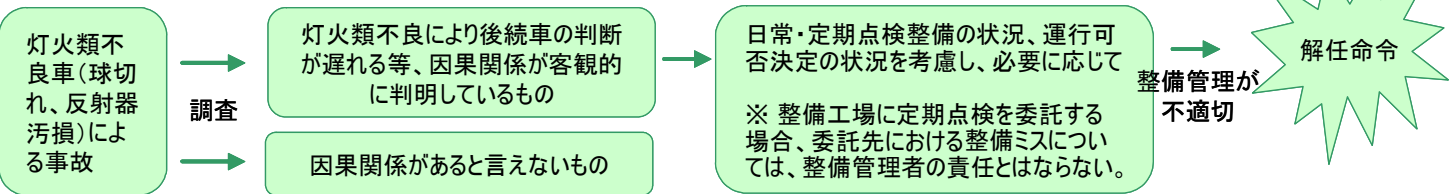
具体的事例2: 燃料漏れによる車両火災事故。定期点検については確実に作業依頼していたが、整備作業委託先の工場において作業ミスがあり、その部分から燃料が漏れた。→ 解任命令発令対象とはならない(定期点検の実施を依頼しているため)

例示3. 制動装置関係



具体的事例3: ブレーキを踏んで停止しようとしたところ、効きが悪く信号待ちの車列に追突。調査を行った結果、日常点検を実施していないことが判明。また、ブレーキの踏みしろが大きかったことが、制動力低下の原因となっていた。→ 解任命令発令基準1. に該当

例示4. 灯火類関係



具体的事例4: 制動灯の球切れにより、後続車に自車の状態が伝わらず追突されたもの。当日、運行前に日常点検を実施し、制動灯の点灯を確認していた。→ 解任命令発令対象とはならない(日常点検を実施し、点灯を確認しているため)