

4 貸切バス事業者に対する監査の効果的かつ効率的な実施

勸告	説明図表番号
<p>(1) 自動車事故報告書の監査への活用</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 監査の対象及び内容</p> <p>自動車運送事業者に対する監査は、道路運送法第94条に規定されている。国土交通省は、貸切バス事業に続き、乗合バス事業やタクシー事業においても、平成14年に需給調整規制が廃止されたことに伴い、貸切バス事業を含む旅客自動車運送事業に関する監査について、それまで各地方運輸局等がそれぞれ定めていた監査の方針を統一し、その後、17年12月には、前述第3-1-(1)-イ(15ページ)のとおり、監査方針を定めた。</p> <p>さらに、前述第3-1-(1)-イ(15ページ)のとおり、監査方針の細部取扱いにおいて、監査方針で示した特別監査、巡回監査、呼出監査及び呼出指導について、それぞれの内容及び具体的な対象を地方運輸局等に対し通知している。</p> <p>また、平成21年9月には、従来の監査方針を廃止し、監査については、過去の監査、行政処分等の状況、利用者等からの苦情等も踏まえることとし、また、監査の端緒となる事業者の対象を拡大している。</p> <p>イ 自動車事故報告書の監査への活用</p> <p>国土交通省は、事故を端緒とした事業者の監査について、監査方針の細部取扱いにおいて、特別監査、巡回監査等を実施することとしている。特別監査の対象は、運転者が明らかに第一当事者¹と推定される死亡事故及び悪質違反²を起こした事業者等としており、巡回監査の対象は、原因及び区分が同一の事故を3年間に3回以上繰り返し引き起した事業者等としている。また、国土交通省は、提出された自動車事故報告書において、法令違反が疑われる場合は、原則として監査を実施することとしている。</p> <p>【調査結果】</p> <p>ア 自動車事故報告書の監査への活用状況</p> <p>当省が調査を行った9運輸支局等に対して、平成17年1月から20年6月までの間に提出された貸切バス事業者が当事者（当事者が複数の場合は第一当事者）としてかかわった61件の自動車事故報告書（車両故障事故を除く。）について、監査の実施状況を確認したところ、3件については特別監査が、10件については巡回監査が、2件については呼出監査が行われており、残る46件については、いずれも監査方針及び監査方針の細部取扱いは監査対象とならないとして、監査及び指導は実施されていない。</p> <p>しかし、これら46件について、当省が自動車事故報告書の記載内容や添付書類から運転者の勤務状況等について法令違反がないか確認したとこ</p>	<p>表Ⅱ-1-(1)-③ 旧細部取扱い(再掲)</p> <p>事例Ⅱ-4-(1)-① 自動車事故報告書に法令違反がみられるにもかかわらず、監査が実施されていない例 事例Ⅱ-4-(1)-② 貸切バス事業者が第一当事者としてかかわった事故を契機にした監査の実施状況</p>

ろ、①休日が確保されていない例が4件、②長時間の拘束時間がみられる例が1件、③適性診断を受診させていない例が1件と、労働基準法又は運輸規則に違反しているものが計6件みられた。

(ア) 運転者の休日が確保されていないもの

休日については、労働基準法第35条において、使用者は4週間を通じ4日以上の日を与える場合を除き、労働者に対して、毎週少なくとも1回の休日を与えなければならないとされている。

しかし、事故日以前1か月間に労働基準法に定める休日が確保されていないにもかかわらず、監査の対象とされていない例が4件みられた。

なお、休日の確保については、運転者アンケート調査の結果においても、運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況として「休日を入れない連続勤務時」を挙げた運転者が134人中93人(69.4%)となっている。また、運転中にヒヤリ・ハット体験をしやすい勤務状況として「休日を入れない連続勤務時」を挙げた運転者が72人(53.7%)となっており、休日の不足は、単に労働基準法違反であるのみならず、重大な事故を引き起こすおそれがある。

(運転者の休日が確保されていない例)

【事例1】貸切バス事業者 Bf (香川運輸支局)

走行中にバスから出火し、走行できなくなったもの。このバスの39歳の運転者の事故発生日以前1か月間の休日は2日であった(労働基準法第35条違反)。

【事例2】貸切バス事業者 Ep (愛知運輸支局)

E T Cバーが開かなかったため、急停止をした際に、運転者が乗客の動向を把握していなかったため、乗客1名が転倒し、軽傷を受けたもの。このバスの39歳の運転者の事故発生日以前1か月間の休日は3日であった(労働基準法第35条違反)。

【事例3】貸切バス事業者 Cv (東京運輸支局)

バスターミナルから出る際の運転者の確認不足のため、直進してきた車両と衝突し、重傷者2名及び軽傷者3名となったもの。このバスの33歳の運転者の事故発生日以前1か月間の休日は3日であった(労働基準法第35条違反)。

【事例4】貸切バス事業者 Bd (東京運輸支局)

車間距離不足及び運転者の漫然とした運転のため、交差点近くにおいて、徐行運転をせず、急ブレーキを掛け、乗客1名が転倒し軽傷を受けたもの。このバスの59歳の運転者の事故発生日以前1か月間の休日は3日であった(労働基準法第35条違反)。

(イ) 長時間の拘束時間

運輸規則第21条第1項の規定に基づき貸切バス事業者は、過労の防止

表Ⅱ-4-(1)-①
運転者の休日に関する法律

表Ⅱ-4-(1)-②
運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況
表Ⅱ-4-(1)-③
運転中にヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況

<p>を十分考慮して、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定めなければならない。</p> <p>また、運転者の勤務時間及び乗務時間については、改善基準告示第5条第1項において、運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)についての拘束時間³は、13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても最大拘束時間を16時間とすることとされている(ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度)。</p> <p>しかし、以下のとおり、事故日以前1週間に、貸切バス運転者の拘束時間が16時間を超えている日があるにもかかわらず、事業者を監査の対象としていないものが1件みられた。</p> <p>なお、拘束時間については、運転者アンケート調査の結果においても、「最大拘束時間16時間いっぱいを基本に勤務スケジュールが組み込まれているので、常に睡眠不足の状態である。」といった回答がみられる等、長時間の拘束時間が睡眠時間等の不足や運転者の過労につながっているとの意見がみられる。</p> <p>(運転者に長時間の拘束時間がみられる例)</p> <p>【事例】貸切バス事業者 Db (愛知運輸支局)</p> <p>運転中、高血圧により運転不能となった61歳の運転者の事故日以前1週間の拘束時間に、改善基準告示で定められた16時間を超える17時間の日が見られた(運輸規則第21条第1項違反)。</p> <p>また、改善基準告示においては、運転者の4週間を平均した1週間当たりの拘束時間の限度は、原則として65時間とされているが、この例では、事故日以前の4週間を平均した1週間当たりの平均拘束時間は70時間30分となっており、85時間を超える週もみられた。さらに、事故日以前1か月間には9日間連続で勤務している。</p>	<p>事例Ⅱ-4-(1)-③ 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えているにもかかわらず、監査が実施されていない例</p> <p>事例Ⅱ-4-(1)-④ 運転者が運転中、体調に異常を来し、運転不能になった事故日前1か月間の拘束時間等</p>
<p>(ウ) 適性診断の未受診</p> <p>運輸規則第38条第2項の規定に基づき貸切バス事業者は、死傷又は負傷者が生じた事故を引き起こした者、運転者として新たに雇い入れた者、65歳以上の高齢者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、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。</p> <p>また、高齢者に対する適性診断については、「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年国土交通省告示第1676号)に基づき、貸切バス事業者は、65歳に達した運転者に対して、65歳に達した日以後1年以内に1回適性診断を受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させることとされている。高齢者に対する適性診断は、加齢による身体機能の変化の運転行動への影響を把握し、交通事故の防止のために必要な運転行動等のアドバイスをするものであ</p>	<p>表Ⅱ-4-(1)-④ 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</p>

り、事故防止の観点から重要なものである。

しかし、事故を引き起こした 65 歳以上の運転者に、65 歳に達した日以後 1 年以内に 1 回受診することとされている適性診断を受診させていないことが明らかであるにもかかわらず、当該事業者を監査の対象としていないものが 1 件みられた。

(必要な適性診断を受診させていない例)

【事例】貸切バス事業者 Eh (福岡運輸支局)

前方不注意のため、停止した前方の車両に追突し、軽傷者 25 名の事故となったもの。このバスの運転者は 67 歳であるが、65 歳に達した日以後 1 年以内に 1 回受診することとされている適性診断を受診していない (運輸規則第 38 条第 2 項違反)。

国土交通省は、自動車事故報告書に法令違反の記載がある事業者について監査を実施しなかった理由として、自動車事故報告書を受領する安全対策担当部門と監査を実施する監査担当部門の連携が取られていなかったためと説明している。

イ 自動車事故報告書の早期提出

道路運送法第 29 条及び自動車事故報告規則第 3 条の規定により、貸切バス事業者は、同規則で定める死亡事故等の重大事故を引き起こした場合、事故の再発防止や原因分析の観点から、事故後 30 日以内に自動車事故報告書を国土交通大臣に提出しなければならない。期限を超えての自動車事故報告書の提出は、事故の原因分析及び監査の遅延につながる事となる。

しかしながら、平成 19 年に提出された貸切バス事業者に係る自動車事故報告書 295 件について、事故発生日から提出日 (提出日の記載がない場合は受付日) までの期間を調査したところ、1 か月を超えるものが 42 件 (14.2%) みられ、その中には提出までの期間が事故後 3 か月以上経過しているものも 5 件あった。この 5 件の中には、労働基準法に違反して、運転者の事故日以前 1 か月間の休日が 2 日とするものが 1 件みられた。

【所見】

したがって、国土交通省は、貸切バス事業者に対する監査の効率的かつ効果的な実施を徹底する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 事故を起こした事業者に対する監査を徹底するため、事故の軽重にかかわらず、自動車事故報告書から事故の発生原因、運転者の勤務状況等を分析し、法令違反の疑いがある場合は監査対象として選定することとし、その旨を監査方針及び監査方針の細部取扱いに規定し、地方運輸局等に徹底させること。
- ② 事故の原因分析の早期化及び監査の遅延防止を徹底するため、事故を

表 II-4-(1)-⑤

自動車事故報告書に関する法令

表 II-4-(1)-⑥

当省が入手した平成 19 年に提出された自動車事故報告書における事故から提出までの期間

事例 II-4-(1)-⑤

提出までの期間が事故後 3 か月以上経過している自動車事故報告書の中に、運転者の休日が十分確保されていない記載がみられる例

起こした事業者に対して自動車事故報告書の期限内の提出を励行させること。	
-------------------------------------	--

- ¹ 最初に事故に関与した車両等の運転者のうち、当該事故における過失が最も重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損害程度が軽い者をいう。
- ² 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、無車検運行及び救護義務違反をいう。
- ³ 始業時刻から終業時刻までの時間をいう。拘束時間は、運転時間のほかに、観光地の駐車場で客待ち等をする時間やパーキングエリアでの休憩時間も含むものである。これらの時間は、改善基準告示上、使用者に拘束されている時間であり、運転者にとって自由な時間ではない。

事例Ⅱ－４－(1)－① 自動車事故報告書に法令違反がみられるにもかかわらず、監査が実施されていない例

事例の種類	事例番号	法令違反とみられる内容	事故発生年月	運輸支局	事業者	事故概要	運転者年齢	連続運転日数
運転者の休日が確保されていないもの(労働基準法第35条違反)	1	1か月間の休日2日	平成17年3月	香川	Bf	走行中にバスから出火し、走行できなくなったもの	39歳	5日
	2	1か月間の休日3日	平成17年9月	愛知	Ep	E T Cバーが開かなかったため、急停止をした際に、乗客の動向を把握していなかったため、乗客1名が転倒し、軽傷を受けたもの(軽傷1名)	39歳	4日
	3	1か月間の休日3日	平成18年10月	東京	Cv	バスターミナルから出る際の運転者の確認不足のため、直進してきた車両と衝突したものの(重傷2名、軽傷3名)	33歳	3日
	4	1か月間の休日3日	平成19年10月	東京	Bd	車間距離不足及び漫然運転のため、交差点近くにおいて、徐行運転をせず、急ブレーキを掛け、乗客1名が転倒し軽傷を受けたもの(軽傷1名)	59歳	5日
長時間の拘束時間(運輸規則第21条第1項違反)	5	1日の拘束時間17時間	平成17年6月	愛知	Db	持病の高血圧により、走行不能となったもの	61歳	7日
適性診断の未受診(運輸規則35条第2項違反)	6	65歳に達した日以後1年以内の適性診断の受診経験なし	平成17年11月	福岡	Eh	前車の停車にブレーキが間に合わず、追突した事故(軽傷25名)	67歳	7日

- (注) 1 自動車事故報告書に基づき、当省が作成した。
 2 「事故概要」における()内は、人数を示す。

事例Ⅱ－４－(1)－② 貸切バス事業者が第一当事者としてかかわった事故を契機にした監査の実施状況

監査種別	No.	年度	事業者	事故発生年月日	事故概要	1か月の休日数	運転者年齢	適性診断受診経験	運輸支局
特別監査	1	20	Dn	H20.01.04	凍結したカーブにおいて減速が遅れ、ガードレールを突き破り転落した事故（死亡1、重傷2、軽傷20）	7日	57歳	あり	東京
	2	17	Dd	H17.05.16	居眠り運転により衝突した事故（重傷1、軽傷7）	4日	42歳	あり	沖縄
	3	20	Ba	H20.05.03	渋滞中の車両へ追突し、乗用車4台を巻き込む玉突き事故（軽傷6）	6日	68歳	なし	広島
巡回監査	4	18	Af	H18.07.15	前車が急ブレーキを掛けたので、追突をさけるためブレーキを踏んだが間に合わず、対向車線にはみ出し乗用車と衝突した事故（死亡1）	6日	58歳	なし	宮城
	5	17	Ai	H17.07.15	脇見運転による追突事故（死亡1、軽傷11）	0日	26歳	あり	東京
	6	18	Cm	H18.06.16	脇見運転により信号機に衝突した事故。事故後、運転者の酒気帯び運転が発覚	9日	55歳	あり	東京
	7	17	Au	H17.10.13	倒れ込んだ歩行者を通過した事故（死亡1）	6日	39歳	あり	愛知
	8	18	Dy	H18.09.27	運転者が脳内出血で意識が無くなりガードレール及び電柱に衝突した事故	10日	55歳	なし	愛知
	9	18	Aq	H18.05.19	車道を横断しようとした歩行者に気付かず車体に巻き込んだ事故（死亡1）	11日	57歳	なし	大阪
	10	18	Cp	H18.06.21	後方確認に気をとられ、前車に衝突した事故（軽傷23）	5日	56歳	あり	大阪
	11	17	Ef	H17.04.10	道路のうねりによりバスがバウンド、その後、乗客が腰痛のため入院した事故（重傷1）	7日	54歳	なし	沖縄
	12	17	Ef	H17.11.03	回送中、対向車両が中央線を越えたため衝突した事故（重傷3、軽傷8）	3日	53歳	なし	沖縄
	13	18	Dr	H18.09.29	道路を横断中の歩行者をはねた事故（死亡1）	0日	39歳	なし	札幌
呼出監査	14	17	Dx	H17.10.19	前方を不意に横切った歩行者に気付かずはねた事故（死亡1、重傷1）	5日	28歳	あり	東京
	15	18	El	H18.11.29	無理な右折により対向車と衝突した事故（軽傷15）	8日	37歳	あり	愛知
監査未実施	16	18	Cv	H18.10.06	左折しようとしたところ、直進してきた車両と衝突した事故（重傷2、軽傷3）	3日	33歳	あり	東京
	17	19	Bd	H19.10.16	前車が急ブレーキを掛けたため、衝突を避けるため、急ブレーキを掛けたところ、乗客が転倒した事故（軽傷1）	3日	59歳	あり	東京
	18 (注3)	17	Db	H17.06.09	持病の高血圧により走行不能になった事故 運転者の事故日以前1週間の拘束時間に、改善基準告示で定められた16時間を超える17時間の日がみられた	5日	61歳	あり	愛知
	19	17	Ep	H17.09.10	ETCゲートが開かなかったため、急ブレーキを掛けたところ、立っていた乗客が転倒した事故（軽傷1）	3日	39歳	あり	愛知
	20	17	Bf	H17.03.11	走行中異音がしたため停車後に確認したところ、右側後部より出火した事故	2日	39歳	なし	香川
	21	17	Eh	H17.11.28	前車の停車にブレーキが間に合わず、追突した事故（軽傷25） 運転者は65歳に達した日以後1年以内に受診することとされている適性診断を受診していなかった	6日	67歳	なし	福岡

監 査 対 象 外	22	18	Cf	H18.08.09	脇見して路肩ガードレールに衝突した事故(軽傷7)	5日	55歳	なし	宮城
	23	18	Bi	H18.10.13	駐車場で段差にて車内後部がバウンドしたため、乗客が負傷した事故(重傷1、軽傷2)	13日	62歳	あり	宮城
	24	19	Di	H19.10.31	高速道路進入の際、ETCバーが上がり急ブレーキを踏んだところ、反動で乗客が負傷した事故(軽傷1)	4日	46歳	なし	宮城
	25	17	Cd	H17.04.01	急ブレーキにより乗務員がフロントガラスに衝突した事故(軽傷1)	10日	43歳	あり	東京
	26	17	Cy	H17.04.24	Uターンの際、バイクがミラーに接触し、横転した事故(重傷1)	5日	51歳	あり	東京
	27	17	Ay	H17.12.26	前方車両の停止に気づかず衝突した事故(軽傷17)	8日	40歳	あり	東京
	28	18	At	H18.02.19	信号を見落とし進出したため、右折してきた車両に衝突した事故(重傷2、軽傷2)	6日	35歳	あり	東京
	29	18	Cy	H18.06.22	信号無視のため、左から来たバイクと衝突した事故(重傷1)	7日	36歳	あり	東京
	30	18	Dp	H18.06.30	左側を走行していた自転車がよろけ車両の後部に接触し、転倒した事故(重傷1)	5日	47歳	あり	東京
	31	18	Ea	H18.09.29	左折しようとハンドルを切ったところ、バイクと衝突した事故(重傷1)	9日	53歳	なし	東京
	32	18	At	H18.10.28	座席から立ち上がった乗客が転倒した事故(軽傷1)	4日	33歳	あり	東京
	33	19	Bp	H19.03.07	信号無視の自転車を避けようとして急ブレーキを掛けたところ、乗客が転倒した事故(軽傷16)	5日	40歳	あり	東京
	34	19	At	H19.05.24	脇見により前方の車両に衝突した事故(軽傷5)	4日	43歳	あり	東京
	35	19	Bd	H19.05.28	渋滞に気がつかず、ハンドル及び急ブレーキで避けようとして中央分離帯に衝突した事故(軽傷3)	12日	64歳	あり	東京
	36	20	Ay	H20.03.11	交差点を右折する際、停止したバイクに気付かず衝突した事故(重傷1)	7日	49歳	あり	東京
	37	20	Cw	H20.06.21	Uターンの際、別車線からきたオートバイと接触した事故(重傷1)	7日	36歳	あり	東京
	38	17	Eo	H17.04.21	段差で車両がバウンドしたため、乗客が負傷した事故(重傷1)	4日	56歳	あり	愛知
	39	17	Bs	H17.10.23	前車の停止に気付かず、追突した事故(重傷1、軽傷6)	10日	36歳	あり	愛知
	40	18	Eo	H18.11.03	急ブレーキの前車に追突した事故(軽傷10)	4日	35歳	なし	愛知
	41	19	En	H19.11.16	右折中の前方車に追突した事故(重傷1、軽傷8)	4日	39歳	あり	愛知
	42	18	Ap	H18.08.06	急ブレーキで停車した前車に衝突した事故(軽傷29)	5日	64歳	なし	大阪
	43	18	Dt	H18.12.16	路肩のガードレールに車体左前部を接触した衝撃で、車掌及び乗客が負傷した事故(軽傷9)	6日	47歳	あり	大阪
	44	19	Ax	H19.02.10	車庫から出庫しようとしたところ、走行中の車両の側面に衝突した事故(重傷1)	4日	53歳	あり	大阪
	45	19	De	H19.04.17	走行中、前方の車両が青信号にもかかわらず急停車したため、追突した事故(軽傷6)	4日	37歳	あり	大阪
	46	20	Am	H20.02.17	停車していた車両に気付くのが遅れ追突した事故(軽傷3)	9日	42歳	あり	大阪
	47	17	Ag	H17.08.01	交差点手前で、急ブレーキを踏んだ際、車内の乗客が転倒した事故(重傷1)	16日	42歳	不明	広島
	48	18	Cn	H18.02.04	乗車しようとしている客に気付かず車両を移動させたため、客が転倒した事故(重傷1)	8日	48歳	あり	広島
	49	18	Ag	H18.12.18	サイドブレーキを掛け、車両から離れたところ、バスが坂道を後退し、法面に転覆した事故	7日	55歳	あり	広島

50	19	Dz	H19.03.28	道路外から道路内へ入ってきた自転車と接触した事故（重傷1）	19日	36歳	あり	広島
51	20	Cs	H20.02.06	交差点を左折時、横断中の歩行者と接触した事故（重傷1）	5日	60歳	なし	広島
52	20	Aa	H20.06.01	乗客が降車後、バスの後方より白煙が発生した事故	10日	38歳	あり	広島
53	17	Av	H17.03.06	交差点を左折時、横断歩道上で歩行者を巻き込み負傷させた事故（重傷1）	6日	57歳	なし	福岡
54	17	Dg	H17.06.19	道路の起伏によるバウンドの衝撃により、乗客を負傷させた事故（重傷2、軽傷3）	10日	29歳	あり	福岡
55	17	Av	H17.11.16	帰社中、交差点において歩行者に接触した事故（重傷1）	4日	62歳	あり	福岡
56	18	Ez	H18.03.02	脇見運転により前車に追突した事故（軽傷23）	17日	53歳	あり	福岡
57	18	Dw	H18.07.01	車止めを解除したまま乗客の出迎えをしていたところ、バスが動き出し、建造物に衝突した事故（重傷1、軽傷1）	4日	56歳	あり	福岡
58	18	Br	H18.10.17	駐車場から発車の際に歩行者を巻き込んだ事故（重傷1、軽傷1）	7日	31歳	あり	福岡
59	19	Dh	H19.10.23	窪地を通過したところ、タイヤがバウンドし、車内の乗客が座席から跳ね上げられた事故（重傷1）	4日	60歳	あり	福岡
60	18	Ef	H18.10.10	レンタカーの急な進入により、側面に衝突した事故（重傷1、軽傷11）	13日	52歳	なし	沖縄
61	19	Ar	H19.10.14	左側に駐車中の車の陰から子供が飛び出したため、バスと衝突した事故（重傷1）	5日	55歳	あり	沖縄

- (注) 1 9運輸支局等の管轄内で、平成17年1月から20年6月までに自動車事故報告書が提出された事故（車両故障事故を除く。）に係る自動車事故報告書に基づき、当省が作成した。
- 2 「監査未実施」欄の網掛けは、法令違反を表す。
- 3 No.18の事例は、提出された自動車事故報告書の添付書類において改善基準告示違反がみられたもの。
- 4 事故概要における（ ）内は、人数を示す。

表Ⅱ－４－(1)－① 運転者の休日に関する法律

<p>○ 労働基準法（昭和22年法律第49号）（抜粋）</p> <p>（休日）</p> <p>第35条 使用者は、労働者に対して、毎週少なくとも1回の休日を与えなければならない。</p> <p>2 前項の規定は、4週間を通じ4日以上の日を与える使用者については適用しない。</p>
--

表Ⅱ－４－(1)－② 運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況

(単位：人、%)

運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況	調査数 (割合)	ある	どちらともいえない	ない	無回答
休日を入れない連続勤務時	134 (100)	93 (69.4)	22 (16.4)	6 (4.5)	13 (9.7)

- (注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。
 2 ()内は、構成比である。

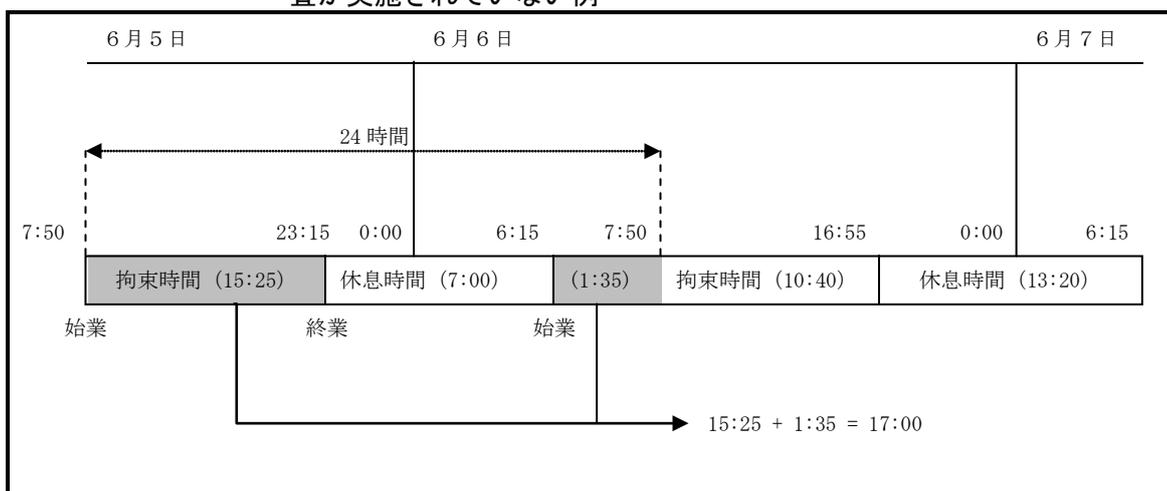
表Ⅱ－４－(1)－③ 運転中にヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況

(単位：人、%)

運転中にヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況	調査数 (割合)	ある	どちらともいえない	ない	無回答
休日を入れない連続勤務時	134 (100)	72 (53.7)	32 (23.9)	5 (3.7)	25 (18.7)

- (注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。
 2 ()内は、構成比である。

事例Ⅱ－４－(1)－③ 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えているにもかかわらず、監査が実施されていない例



- (注) 1 自動車事故報告書の添付書類に基づき、当省が作成した。
 2 1日の拘束時間とは、始業時刻から起算して24時間の拘束時間の合計をいう。
 3 網掛け部分が6月5日の拘束時間となり、17時間となっている。

事例Ⅱ－４－(1)－④ 運転者が運転中、体調に異常を来し、運転不能になった事故日前1か月間の拘束時間等

日時	始業時間	終業時間	拘束時間 (終業時間－始業時間)
5月10日			
5月11日～19日 (9日間連続勤務) 拘束時間 108時間35分	6:15	17:45	11時間30分
	5:30	17:05	11時間35分
	7:45	19:15	11時間30分
	5:55	17:35	11時間40分
	4:50	17:25	12時間35分
	6:20	16:45	10時間25分
	5:50	17:15	11時間25分
	6:35	21:15	14時間40分
	7:00	20:15	13時間15分
5月20日			
5月21日～28日 (8日間連続勤務) 拘束時間 92時間30分	6:35	18:45	12時間10分
	6:50	16:55	10時間05分
	8:25	21:25	13時間00分
	7:00	16:25	9時間25分
	6:30	18:20	11時間50分
	6:50	20:05	13時間15分
	6:45	17:05	10時間20分
	8:00	20:25	12時間25分
5月29日			
5月30日	7:00	18:00	11時間00分
5月31日	7:50	16:25	9時間35分
6月1日			
6月2日			
6月3日～9日 (7日間連続勤務) 拘束時間 73時間45分	7:05	15:55	8時間50分
	8:30	19:55	11時間25分
	7:50	23:15	15時間25分
	6:15	16:55	10時間40分
	6:15	19:55	13時間40分
	6:00	17:50	11時間50分
	7:05	9:00	1時間55分
事故日以前4週間(5月12日～6月8日)の拘束時間の合計			282時間00分
1週間当たりの拘束時間			70時間30分

1週間の
拘束時間
85時間30分

(注) 1 自動車事故報告書の添付書類に基づき、当省が作成した。
2 網掛けは休日を示す。6月9日が事故日である。

表Ⅱ－４－(1)－④ 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

○ 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年国土交通省告示第1676号）（抜粋）

4 適性診断の受診

(3) 高齢運転者

- 1) 平成14年2月1日において現に65才以上75才未満である運転者（個人タクシー事業者を除く。以下この1)及び2)において同じ。）に対しては、平成17年1月31日までの間に1回、また、平成14年2月2日以後65才に達した運転者に対しては、65才に達した日以後1年以内に1回高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診させ、その後75才に達するまでは3年以内ごとに1回受診させる。
- 2) 平成14年2月1日において現に75才以上である運転者に対しては、平成15年1月31日までの間に1回、また、平成14年2月2日以後75才に達した運転者に対しては、75才に達した日以後1年以内に1回高齢者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させる。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－４－(1)－⑤ 自動車事故報告書に関する法令

○ 道路運送法（抜粋）

（事故の報告）

第29条 一般旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

○ 自動車事故報告規則（抜粋）

（定義）

第2条 この省令で「事故」とは、次の各号のいずれかに該当する自動車の事故をいう。

- 一 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。以下同じ。）を起こし、又は鉄道車両（軌道車両を含む。以下同じ。）と衝突し、若しくは接触したもの
- 二 10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
- 三 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和30年政令第286号）第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。）を生じたもの
- 四 10人以上の負傷者を生じたもの
- 五 自動車に積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの
（略）
- 六 自動車に積載されたコンテナが落下したもの
- 七 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第5条第4号に掲げる傷害が生じたもの
- 八 酒気帯び運転（道路交通法（昭和35年法律第105号）第65条第1項の規定に違反する行為をいう。以下同じ。）、無免許運転（同法第64条の規定に違反する行為をいう。）、大型自動車等無資格運転（同法第85条第5項から第9項までの規定に違反する行為をいう。）又は麻薬等運転（同法第117条の2第3号の罪に当たる行為をいう。）を伴うもの
- 九 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなつたもの
- 十 救護義務違反（道路交通法第117条の罪に当たる行為をいう。以下同じ。）があつたもの
- 十一 自動車の装置（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第41条各号に掲げる装置をいう。）の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなつたもの
- 十二 車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの（故障によるものに限る。）
- 十三 橋脚、架線その他の鉄道施設（鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第8条第1項に規定する鉄道施設をいい、軌道法（大正10年法律第76号）による軌道施設を含む。）を損傷し、三時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの
- 十四 高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）において、3時間以上自動車の通行を禁止させたもの
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

（報告書の提出）

第3条 旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者（貨物軽自動車運送事業者を除く。以下同じ。）、特定第二種貨物利用運送事業者及び自家用有償旅客運送者並びに道路運送車両法第50条に規定する整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者（以下「事業者等」という。）は、その使用する自動車（自家用自動車（自家用有償旅客運送の用に供するものを除く。）にあつては、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。）について前条各号の事故があつた場合には、当該事故があつた日（前条第10号に掲げる事故にあつては事業者等が当該救護義務違反があつたことを知つた日、同条第15号に掲げる事故にあつては当該指示があつた日）から30日以内に、当該事故ごとに自動車事故報告書（別記様式による。以下「報告書」という。）3通を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長（以下「運輸監理部長又は運輸支局長」という。）を經由して、国土交通大臣に提出しなければならない。

2・3（略）

（注）下線は、当省が付した。

表Ⅱ－４－(1)－⑥ 当省が入手した平成19年に提出された自動車事故報告書における事故から提出までの期間

運輸局等	自動車事故報告書数	事故から提出まで1か月を超えるもの	うち、提出まで3か月を超えるもの
北海道	23	6	1
東北	35	2	0
関東	81	10	3
北陸	33	5	0
中部	33	8	0
近畿	37	0	0
中国	22	2	0
四国	4	1	0
九州	26	8	1
沖縄	1	0	0
計	295	42	5

(注) 1 当省の調査結果による。

2 事故発生から報告書提出までの期間は31日を1か月として算出した。

事例Ⅱ－４－(1)－⑤ 提出までの期間が事故後3か月以上経過している自動車事故報告書の中に、運転者の休日が十分確保されていない記載がみられる例

事故発生年月日	報告書提出年月日	事故発生から報告書提出までの期間	運輸支局	事業者	事故等の概要・原因	運転者の事故日以前1か月間に出勤しなかった日数
平成19年2月24日	平成19年6月12日	3か月12日	鹿児島	Ds	待機中の点検の結果、燃料漏れがあり、運行不能となったもの。	2日

(注) 1 自動車事故報告書に基づき、当省が作成した。

2 事故発生から報告書提出までの期間は31日を1か月として算出した。