

旅客運送事業の安全・利便の確保に関する 行政評価・監視の結果

平成 24 年 8 月 27 日
総務省 中部管区行政評価局

総務省の管区行政評価局及び行政評価事務所は、各地域における各行政機関の業務の実施状況を調査し、その結果に基づいて、現地における関係行政の改善のため、関係行政機関に対し所見表示（改善の通知）を行っています。

本件は、中部管区行政評価局（局長：高野修一）が、平成 24 年 4 月から 8 月にかけて調査（注）した結果に基づき、中部運輸局に対して平成 24 年 8 月 27 日に通知したものです。

（注）この調査は、中部管区行政評価局及び三重行政評価事務所で実施。このほか、管内の富山行政評価事務所の実施分は、別途取りまとめ

〔照会先〕

総務省 中部管区行政評価局

第二部第 1 評価監視官室

評価監視官 星川 公司

電話：052-957-2960

背景事情

平成17年に、JR西日本福知山線における脱線事故、近鉄バスの転覆事故など、旅客運送において多数の死者を伴う事故、トラブル等が相次いで発生



国土交通省は、平成18年10月、「運輸安全マネジメント制度」を導入

(注) 運輸事業者自らが、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、組織内部における安全意識の浸透、安全風土の醸成を図ることが目的。事業者が行う運輸安全マネジメントに対し、運輸局等が運輸安全マネジメント評価を実施

しかし、

平成23年に、中部地域では、以下の重大事案が発生

- ① 川下り遊覧船が天竜川で転覆し、5人が死亡する事故（8月）
- ② 名古屋市営バスにおいて、多年にわたる事故の隠ぺい、報告書のねつ造等が発覚（8月）

さらに、24年4月、関越自動車道走行中の高速ツアーバスが道路側壁に衝突し、乗客7人が死亡するなど多数の死傷者を伴う事故が発生



安全確保対策の一層の徹底が重要

中部管区行政評価局及び三重行政評価事務所は、旅客運送事業の安全確保を図る観点から、調査を実施

【調査項目】

- 1 運輸局・運輸支局の事業者に対する指導状況
- 2 事業者における安全管理の実施状況
- 3 運輸安全マネジメントの取組状況

[調査等対象機関] 中部運輸局、愛知運輸支局、三重運輸支局、バス事業者(16)、旅客船事業者(9)等

[調査実施期間] 平成24年4月～8月

1 事故の的確な把握

制度の仕組み

報告書 P2, 4~5

【バス事業者】

死者又は重傷者（14日以上入院等）が生じた事故、故障により運行できなくなった等の事故について、事故日から30日以内に運輸支局に事故報告書を提出
さらに、死者や車両火災等の事故については、できる限り速やかにその概要を運輸支局に速報の義務

【旅客船事業者】

運航中の衝突、浸水、重大な機関故障等の事故について、運輸局等に報告

調査結果

報告書 P2~3, 5~7

【調査対象16バス事業者の状況】

- ① 事故発生から2年7か月後に事故報告書が提出されているなど、事故報告を行っている10事業者中3事業者（21~23年度の計315件中122件（39%））で報告期限が守られていない。
- ② 3事業者の事故報告315件の中には、車両火災など速報すべき事故を速報していないもの11件あり
- ③ このほか、2事業者では、21~23年度の事故計9件を全く報告していない。

【調査対象9旅客船事業者の状況】

機関故障のため運航を中止して乗客を下船させた事故（乗客10人は代船で約30分後目的地に到着）を未報告（1事業者）

所見

報告書 P3

- ① バス事業者に対し、事故報告書の提出及び速報に該当する事故の基準を改めて周知徹底し、事故報告及び速報に該当する事故について期限を遵守して提出するよう指導を徹底すること。また、その際、事故報告及び速報の趣旨に鑑み、状況の確認に時間を要して報告の期限を過ぎることのないよう、暫定的であっても期限を守って報告するよう徹底すること。
- ② 旅客船事業者に対し、発生した事故を適切に報告するよう指導すること。

2 安全確保対策の徹底

(1) バス事業者

ア 監査の実効性の確保

制度の仕組み

報告書 P8~9, 11~12

- 運輸局等の監査は、事故を引き起こし、又は法令違反を犯す前の予防的なものとなるよう努める必要あり
- 新規許可事業者に対する監査は、漏れなく早期に実施する必要あり
- 事故について実施する監査は、早期に実施し、再発防止を図ることが肝要
- 行政処分等を受けた事業者については、行政処分等の日から原則として3か月以内に呼出監査を実施し、改善状況を確認

調査結果

報告書 P9~10, 13~14

【愛知・三重運輸支局による監査の実施状況】

- 21~23年度に運輸開始した新規許可事業者 19事業者のうち、巡回監査を実施済みなのは 16事業者。監査の実施までに要した期間は、①6か月以内が6事業者、②6~12か月が8事業者、③12か月超えが2事業者
また、監査未実施の3事業者のうち、1事業者については12か月以上が経過
→ 監査未実施の2事業者では、運転者の連続運転時間が制限時間を超過、規則で定められた書類に記載漏れが生じているなどの状況あり
- 事故発生を受けて21~23年度に実施した9件の巡回監査の実施までに要した期間は、事故から、①3か月以内が4件、②3~6か月が2件、③6か月以上が3件（バス火災についての監査が約10か月後、人身事故について約7か月後等）
- 事故が続いている事業者に対し、行政処分から2か月以降に改善の具体的措置を確認する呼出監査を実施すると通告していたが、実際に監査を行ったのは処分の1年4か月後

所見

報告書 P10



- ① 新規許可事業者及び営業区域拡大の認可を受けた事業者に対し、呼出監査を活用するなどにより漏れなく早期に監査を実施することを徹底すること。
- ② 重大な車両故障や人身事故等については、監査を実施するまでの期間を定め、的確な監査を実施すること。また、監査により改善を指示した事項については、3か月以内に呼出監査等を実施し改善措置状況を的確に確認すること。

イ 法令遵守の徹底

制度の仕組み

報告書 P15~23

バス事業者は、道路運送法、旅客自動車運送事業運輸規則等により、安全確保のため次のような義務付け

- 運転者の連続運転時間は4時間が限度など、勤務時間及び乗務時間に係る基準を遵守
- 死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした運転者や新規雇入れ運転者等に対して適性診断を実施
- 運転者に対する点呼、運行指示書（経路、到着予定時刻等運行の基本的な事項を記載）の作成、乗務員台帳の作成
- 営業所ごとに運行管理者を選任して、15日以内に届出
- 運行車両について、1日1回運行開始前に日常点検整備を実施

調査結果

報告書 P15~20, 22~24

【調査対象 16 バス事業者における法令遵守の状況】

- 連続運転時間が4時間を超過しているものが7事業者（調査対象とした事業者の4割）、延べ18件（最長連続運転時間は5時間15分）
- 負傷者が生じた事故を引き起こした運転者を、適性診断を受診させないまま運転に復帰させ、事故後1年4か月後に適性診断を実施しているもの（1事業者）
- 運行指示書に経路、主な経由地における発車及び到着の日時等基本的な記載事項が記載されていないもの（2事業者）
- 運行管理者の選任届が遅延（2事業者、最長13日の遅れ）
- 運行前点検表に日常点検整備の記録が一部記載されていないが、整備管理者の確認印が押印されているもの（1事業者）

所 見

報告書 P18

バス事業者における安全確保を徹底するため、監査や運行管理者講習を通じて、

- ① 運転者の勤務時間、運転者に対する適切な運行指示等、法令に定めるバス運行に係る基本的な安全確保措置を徹底させること。
- ② 整備管理者の選任・変更の届出及び車両の点検、整備の記録の励行等、道路運送車両法、保安基準等に定めるバス整備に係る基本的な安全確保措置を徹底させること。

(2) 旅客船事業者

ア 法令、安全管理規程遵守の徹底

制度の仕組み

報告書 P25～27, 29～33

旅客船事業者は、海上運送法、小型船舶安全規則、自ら策定した安全管理規程等により、次の事項を遵守する必要あり

- 救命胴衣を「容易かつ迅速に」取り出すことができるように旅客船に備え付け、備え付けた場所を明瞭に表示
- 川下り事業者については、小児の体格に合わせた救命胴衣（体重 40 kg以上、15 kg以上 40 kg未満、15 kg未満）を必要数準備
- 救命浮環には、船名又は船舶番号及び船籍港又は定係港を見やすい場所に明瞭かつ耐久的な文字で表示
- 小型船舶に搭載する消火器は、一定の要件を満たす必要があり、消火器製造業者によれば要件を満たす期間は8年
- 船舶の旅客定員を超えて旅客を乗船させてはならない。
- 全社的体制で処理する規模の事故を想定した実践的な事故処理訓練を年1回以上実施

調査結果

報告書 P25～27, 29～30, 32～33

【調査対象9旅客船事業者における規程遵守の状況】

- 救命胴衣庫の前に荷物収納用のコンテナが設置されており、救命胴衣を容易かつ迅速に取り出せる状態になっていないもの（1事業者）
- 川下り事業者の中で15 kg未満の小児用救命胴衣を備え付けていないもの（1事業者）
- 船名等が表示されていない又は判読できない浮環を船舶に搭載しているもの（3事業者）
- 製造から24年を経過して下部が腐食した消火器など耐用年数を超えた消火器を搭載しているもの（3事業者）
- 運航記録簿上、旅客定員を超過して運航しているもの（1事業者）
- 平成23年度に事故処理に関する訓練を実施していないもの（5事業者：過半数）

所見

報告書 P27～28

監査や安全総点検を通じて、旅客船事業者に次の事項の指導を徹底すること。

- ① 法令に基づき、救命設備及び消防設備の整備を適切に行うとともに、緊急時に直ちにこれらの設備が使用できる状態にしておくこと。
- ② 旅客定員を遵守すること。
- ③ 事故処理に関する訓練を年1回以上実施すること。

イ 地震・津波対策の推進

制度の仕組み

報告書 P34, 36~37

- 旅客船事業者は、安全管理規程に基づき、「地震防災対策基準」を策定
＜地震防災対策基準＞
地震防災対策を迅速かつ的確に実施し、人命の安全確保と被害の軽減を図ることが目的
地震の発生、津波警報等発令の場合に実施する措置や地震に係る防災訓練等に関する事項を定める。
- 地震防災対策基準には、関係市町村と協議し、航路としている港ごとに、旅客を避難させる必要が生じたときの避難場所、避難経路を示した避難要領についても規定

調査結果

報告書 P34~37

- 【調査対象9旅客船事業者における対策の状況】
- 航路である複数の港の一つについて、地震防災対策基準に避難要領（避難場所及び避難経路）を明記していないもの（1事業者）
 - 関係市町村が設定した津波発生の際に取りあえず避難する場所を避難要領に盛り込んでいないもの（2事業者）
 - 旅客を迅速かつ円滑に避難させるには、到着港の避難場所、避難経路等を示した図面を船舶内に掲示し、周知することが求められるが、図面を船舶内に掲示していないもの（1事業者）
 - 21年度以降、地震防災に関する訓練を実施していないもの（5事業者：過半数）
 - 一方、3事業者では、地震発生時に旅客を迅速、的確に避難させるため、従業員の具体的な行動手順等を策定又は検討中

所見

報告書 P35

- ① 地震防災対策基準において、東海・東南海・南海地震に伴う大津波の襲来に備えた避難場所及び避難経路を設定するとともに、避難場所及び避難経路を示した図面を船舶内に掲示し、旅客に周知するよう旅客船事業者を指導すること。
- ② 関係機関や他の事業者とも連携を取りつつ、可能な限り地震・津波の発生時における行動手順を含めて地震・津波防災に関する訓練を計画的に実施するよう旅客船事業者を指導すること。

3 運輸安全マネジメントの取組推進

制度の仕組み

報告書 P38～49

【運輸安全マネジメント制度とは】

輸送の安全の確保の意識を経営トップから現場まで浸透させ、安全に関する計画の作成、実行、チェック及び改善のサイクルにより、輸送の安全確保・向上を継続的に行うもの

【具体的な取組事項】

- バス事業者については 200 車両以上の事業者、旅客船事業者は全事業者に安全管理規程（安全マネジメントの実施体制、方法等）の策定義務あり
- 全事業者に輸送の安全に関する基本的な方針（安全方針）、安全目標等の策定と、それらの輸送の安全にかかわる情報の公表を義務付け
- ヒヤリ・ハット情報（注）の収集や内部監査及び経営トップによるマネジメントレビューに取り組む。
（注）事故には至らなかったものの、一歩間違えれば事故になる可能性が高かった出来事（インシデント）のこと。

調査結果

報告書 P39～42, 45～46, 48～50

【調査対象 25 事業者（バス 16、旅客船 9）の状況】

- 安全方針、安全目標等を策定していないもの（5 事業者）
- 安全方針等の輸送の安全にかかわる情報をインターネットで公表していないもの（16 事業者）
- ヒヤリ・ハット情報を収集していないもの（11 事業者）
※ 未収集の理由：運転者間の情報交換に任せている、情報収集の必要性をあまり感じない
- 内部監査やマネジメントレビューを実施していないもの（12 事業者）
※ 未実施の理由：内部監査を行うだけの体制がない、どのように実施してよいか分からない
- やり方が分からないとする事業者のほとんどが、大企業のグループに属さない小規模な事業者又は個人事業者

所 見

報告書 P42

- ① 法令で定められている安全方針、安全目標及び安全重点施策の策定並びにこれら輸送の安全にかかわる情報のインターネット等による公表を監査等を通じて事業者に徹底するとともに、事業者による公表状況を確認すること。
- ② 中部運輸局及び管下の運輸支局が行う運輸安全マネジメント評価等の機会を通じて、事業規模など事業者の実態を踏まえつつ、事業者自らが運輸安全マネジメントに取り組む上で有益かつ具体的な情報の提供及び的確な助言に努めること。