

## 旅客運送事業の安全・利便の確保に関する行政評価・監視結果に基づく所見表示

### 1 事故の的確な把握

旅客運送事業の安全確保を図る上で、発生した事故を的確に把握し、再発防止等の措置を速やかに講ずることが極めて重要である。

このため、道路運送法（昭和26年法律第183号）第29条は、一般旅客自動車運送事業者に対し、その事業用自動車転覆し、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ることを義務付けている。死者又は重傷者（14日以上入院等）が生じたもの、操縦装置等の不適切な操作により旅客に傷害（11日以上治療）が生じたもの、故障により運行できなくなったもの等については、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条及び第3条第1項により、事故があった日から30日以内に運輸支局長等を経由して国土交通大臣に自動車事故報告書（以下「事故報告書」という。）を提出しなければならない。さらに、死者や火災が生じるなどの事故については、同報告規則第4条第1項により、電話、ファクシミリ装置その他適当な方法により、24時間以内においてできる限り速やかに、その事故の概要を運輸支局長等に速報しなければならないとされている。

また、一般旅客定期航路事業者及び旅客不定期航路事業者（以下「旅客船事業者」という。）は、海上運送法（昭和24年法律第187号）第10条の3第1項及び同法施行規則（昭和24年運輸省令第49号）により、輸送の安全を確保するため、事故、災害等が発生した場合の対応に関する事項等遵守すべき事項を安全管理規程に定めて国土交通大臣に届け出なければならない。各旅客船事業者は、それぞれの安全管理規程において、衝突、浸水、漂流、重大な機関故障等の事故の発生を知ったときは、地方運輸局等に報告し助言を求める旨を定めている。

今回、愛知県内及び三重県内の一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者（以下「バス事業者」という。）を計16事業者並びに同じく両県内の旅客船事業者を計9事業者それぞれ抽出し、事故報告の提出状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

#### (1) バス事業者

- ① 調査対象とした16事業者のうち、平成21年度から23年度の間には報告対象の事故を引き起こしている10事業者の事故報告書をみると、3事業者において提出期限が遵守されていない。これら3事業者の全報告件数315件のうち122件（39%）が提出期限を超えて提出されている。この中には、負傷した乗客の治療日数等の確認が遅れたために事故発生から2年7か月後に提出されているものや、車両事故の原因確認に時間を要したとして事故発生から4か月後に提出されているもの等がある。
- ② 上記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でありながら速報していないものが11件ある。
- ③ 故障のため運行を継続できなくなった事故について、事業者の認識不足等により事故報告書を提出していないものが3事業者11件ある。このうち2事業者は、当局が調査対象と

した平成 21 年度から 23 年度の間、故障のため運行不能となった事故 9 件について全く事故報告書を提出していない。

## (2) 旅客船事業者

調査対象とした 9 事業者の中には、発航後、機関故障のため運航を中止して航路途中の乗降場で乗客を下船させた事故（乗客 10 人は代船により 30 分程度遅延して目的地に到着）を報告していない事例（1 事業者）がみられる。

### 【所見】

したがって、中部運輸局は、事故の把握遅延や把握漏れを防ぎ、速やかに再発防止等の安全確保を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- 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は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をさせ、未確定である項目については後日記入又は訂正をするように指導を徹底すること。
- ② 旅客船事業者に対し、安全管理規程に基づき、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

国土交通省は、道路運送法第94条第3項により、道路運送事業者等に対し立入検査（監査）ができる。実際には、国土交通大臣から委任を受けた地方運輸局長及び運輸支局長が「旅客自動車運送事業の監査方針について」（平成21年9月29日付け国自安第56号・国自旅第124号・国自整第50号。以下「監査方針」という。）に基づき、引き起こした事故や法令違反の疑い等を勘案して選定した事業者に対し、法令遵守状況等を確認する特別監査、巡回監査、呼出監査又は呼出指導を実施している。

#### (7) 新規許可事業者等に対する監査の実施

国土交通省は、旅客自動車運送事業者に対する監査を「輸送の安全確保が最も重要であるという基本的認識」の下に行うこととし、「新規許可事業者に対する早期の監査等、過去の監査、行政処分等の状況、利用者等からの苦情等を踏まえ、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」こと、「法令違反の疑いのある事業者に対する行政処分等を視野に入れた監査」を引き続き実施することとしている（監査方針の1「基本方針」）。

なお、新規許可事業者に対する監査については、従来、巡回監査の対象とされていたものが、「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて」（平成21年9月29日付け国自安第57号・国自旅第125号・国自整第51号。以下「監査方針の細部取扱い」という。）により、巡回監査のほか呼出監査の対象とされた。

平成20年8月から22年9月にかけて総務省が行った「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」の結果に基づき、22年9月10日に総務大臣から国土交通大臣に対して行った勧告（以下「貸切バスの安全確保対策勧告」という。）では、新規許可事業者に対して6か月以内に監査を実施していないものが6割程度みられること等から、新規許可事業者に対する監査を漏れなく早期に実施することを求めている。この勧告を受けて、国土交通省は、新規許可事業者に対する監査を遺漏なく実施するよう地方運輸局等に指示している。

#### (4) 監査指摘事項の改善状況の確認

国土交通省は、監査方針の細部取扱いにより、巡回監査の結果、行政処分等を受けて事業の改善の状況の報告を命じられた事業者については、呼出監査を実施してその改善状況を確認することとしている。

これを受け、中部運輸局は、「旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準、旅客自動車運送事業の監査方針及び旅客自動車運送事業者の法令違反に対する行政処分等の公表基準について」（平成21年中部運輸局公示第73号）により、監査の結果、行政処分等を受けて事業の改善状況の報告を命じられた事業者については、行政処分等を行った日から原則として3か月以内に改善報告書及び関係帳票類を持参させて呼出監査を実施するものとしている。

#### (ウ) 行政処分についての公表

旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号。以下「運輸規則」という。)第47条の7第2項により、旅客自動車運送事業者は、道路運送法第40条等の規定による行政処分を受けたときは、遅滞なく、当該処分の内容並びに当該処分にに基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

また、国土交通省は、「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」(平成21年10月16日付け国官運安第156号・国自安第88号・国自旅第163号・国自貨第95号)により、行政処分を受けたときの公表の期間を「当該行政処分を受けた日から3年間を経過する日まで」としている。さらに、公表方法については、「可能な限り多くの利用者等が情報を知り得るよう、自社の実状に応じた方法で公表する」ものとし、「自社ホームページへの掲載」等を例示している。

総務省は、貸切バスの安全確保対策勧告において、行政処分の公表状況の確認を徹底するよう国土交通省に勧告しており、これを受け国土交通省は、監査実施後の改善指導時等に公表状況を確認し、公表していない場合は必要な措置を講じるよう地方運輸局等に指示している。

今回、愛知運輸支局及び三重運輸支局におけるバス事業者に対する監査の実施状況等を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① 平成21年度から23年度の間、新規に事業の許可を受け運輸開始した19事業者のうち、平成24年6月末現在、16事業者に対して巡回監査が実施されている。運輸開始からこれらの監査の実施までに要した期間をみると、6か月以内が6事業者、6か月から12か月の間が8事業者、12か月を超えているものが2事業者となっている。また、監査が未実施となっている3事業者のうち、運輸開始から12か月以上を経過しているものが1事業者ある(残る2事業者は6か月未満)。

なお、今回調査の対象とした16事業者のうち、平成21年度以降に新規に事業の許可を得たが監査が未実施となっている2事業者についてみると、運転者の連続運転時間が制限時間を超過しているもの、運輸規則で定められた書類に記載漏れが生じているもの等指導を要すると認められる事項がみられる。

- ② 平成21年度から23年度の間、営業区域拡大の認可を受けた7事業者のうち、平成24年6月末現在、5事業者に対して巡回監査が実施されている。認可からこれらの監査の実施までに要した期間をみると、6か月以内が2事業者、6か月から12か月の間が2事業者、12か月を超えているものが1事業者となっている。また、監査が未実施となっている2事業者のうち、認可後12か月以上を経過しているものが1事業者ある(残る1事業者は6か月未満)。

なお、両運輸支局とも、平成21年度から23年度の間、新規許可事業者又は営業区域の拡大の認可を受けた事業者に対しては巡回監査を実施しており、呼出監査は実施していない。

- ③ 両運輸支局では、平成21年度から23年度の間、事故発生を受けて9件の巡回監査を実施している。事故発生からこれらの監査の実施までに要した期間をみると、3か月

以内が4件、3か月から6か月の間が2件、6か月を超えるものが3件（バス火災事故について約10か月後及び約8か月後、人身事故について約7か月後）となっている。

このうちバス火災事故についての監査の実施が事故の10か月後となった原因には、事業者から事故報告書が提出されたのが事故発生から4か月後であったこともあるが、監査の結果は「おおむね良好」とされており、事故報告が遅れたことについて指摘はない。

- ④ 事故が続いている事業者に対して巡回監査を実施した結果に基づいて行政処分及び警告書の発出を行い、処分から2か月経過日以降違反に対する改善の具体的措置を確認するための呼出監査を行う旨を処分の命令書で事業者に通告していた事案がある。しかし、当該事業者に対して呼出監査を実施して改善報告書を提出させ、関係書類を確認したのは行政処分から1年4か月経過後になっている。これに関して、当該運輸支局では、行政処分後に発生した別の事故について同事業者を監査した際、改善状況の一部については確認した旨の説明をしている。
- ⑤ 平成21年度から23年度の間中部運輸局からバスの使用停止等の行政処分を受けた愛知県内及び三重県内のバス事業者は18事業者である。このうち14事業者は自社のホームページを開設しているが、その約9割に当たる13事業者は行政処分の内容及び改善措置をホームページで公表していない。

#### 【所見】

したがって、中部運輸局は、バス事業者における法令遵守を確保する観点から、次の措置を講ずるよう運輸支局を指導する必要がある。

- 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。
- ③ バスの使用停止等の行政処分を行う際、処分内容、改善措置等を多くの利用者等が知り得るようホームページ等で公表することを事業者に対し指導するとともに、行政処分後に行う呼出監査等において公表状況を確認すること。

#### イ 法令遵守の徹底

バス事業者は、道路運送法、運輸規則等の関係法令により、運転者の労働時間等に係る基準の遵守、運転者の健康状態の把握、乗務記録等の正確な記録を行うこと等の安全確保のための措置が義務付けられている。

また、総務省は、貸切バスの安全確保対策勧告において、「貸切バス事業者に対し、関係法令を遵守し、安全運行を徹底するよう指導すること」を国土交通省に勧告している。

平成24年4月29日、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人が死亡し、同38人が重軽傷を負う事故が発生した。その後の国土交通省が実施した特別監査により、28項目の法令違反が確認され、同年6月22日事業認可の取消処分が行われている。このように、法令遵守の徹底は極めて重要である。

今回、愛知県内及び三重県内のバス事業者を 16 事業者抽出し、旅客運送の安全確保に資する適切な運行管理や車両整備に係る法令の遵守状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

#### (7) 運転者の勤務時間等に係る基準の遵守

バス事業者は、運輸規則第 21 条第 1 項により、運転者の過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、運転者にこれらを遵守させなければならない。

これを受け、国土交通大臣は、平成 13 年国土交通省告示第 1675 号（注）により、運転者の労働時間等の改善が過労運転の防止にも資することに鑑み、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号。以下「改善基準告示」という。）を運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準とすると定めている。

改善基準告示においては、① 4 週間を平均した 1 週間当たりの運転者の拘束時間は最長 71.5 時間が限度（第 5 条第 1 項第 1 号）、② 運転者の 1 日の拘束時間は 16 時間が限度（同項第 2 号）、③ 1 日 15 時間を超える拘束時間の回数は 1 週間について 2 回以内（同）、④ 連続運転時間は 4 時間が限度（同項第 5 号）などとされている。

しかし、今回調査対象とした 16 事業者から計 80 人の運転者を抽出して、平成 23 年度の特定の 1 か月におけるその勤務時間等の実態をみると、次のような状況となっている。中でも連続運転時間の超過が事業者数で 4 割を超えるなど目立っている。

- ① 4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間が 71.5 時間を超えているもの 3 事業者 8 人（調査対象運転者 80 人の 10%。最も拘束時間が長い例は 83.0 時間）
- ② 1 日の拘束時間が 16 時間を超えているもの 4 事業者 12 人（同 15%、延べ 21 件。最も拘束時間が長い例は 18 時間 30 分）
- ③ 1 日の拘束時間が 15 時間を超える回数が 1 週間当たり 2 回を超えているもの 5 事業者 10 人（同 13%、延べ 14 件。最も超過回数が多い例は週 4 回）
- ④ 連続運転時間が 4 時間を超過して運転しているもの 7 事業者 17 人（同 21%、延べ 18 件。最も連続運転時間が長い例は 5 時間 15 分）

（注）「旅客自動車運送事業運輸規則第 21 条第 1 項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」

#### (イ) 運転者に対する適性診断及び特別な指導の実施

バス事業者は、運輸規則第 38 条第 2 項により、死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした運転者、新たに雇い入れた運転者（以下「初任運転者」という。）及び 65 歳以上の運転者（以下「高齢運転者」という。）について、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、安全な運転に資するため、自らの性格特性や反射行動の度合いを自覚するための適性診断を受診させなければならない。これを受けて、平成 13 年国土交通省告示第 1676 号（注）は、対象となる運転者の種別ごとにそれぞれ必要となる特別な指導と適性診断の内容とその実施時期等を次のように定めている。

- i) 事故を引き起こした運転者には、事故後運転業務に復帰する前に特別な指導を行い

適性診断を受診させること（適性診断についてはやむを得ない場合は復帰後1か月以内）。

- ii) 初任運転者には、運転者としての選任前に特別な指導を行い適性診断を受診させること。
- iii) 高齢運転者についての特別な指導は、適性診断の結果を踏まえ、結果の判明後1か月以内に実施すること。

しかし、今回調査対象とした16事業者における運転者に対する適性診断等の実施状況を見ると、次のような事例がみられる。

- ① 負傷者が生じた事故を引き起こしたにもかかわらず、必要な適性診断を受診させないまま運転業務に復帰させ、事故後1年4か月経過後に受診させているもの 1事業者（運転者1人）
  - ② 初任運転者のための適性診断を実施していないもの 1事業者（運転者1人）
  - ③ 高齢運転者のための適性診断を実施していないもの 1事業者（運転者1人）
- この事業者においては、適性診断の結果を踏まえて行う高齢運転者に対する特別な指導も実施されていない。

（注）「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」

#### （ウ）点呼、運行指示等の記録の整備

バス事業者は、運輸規則により、①運転者に対する点呼の実施、報告及び指示の内容等の記録保存（第24条第1項、第2項及び第4項）、②運行指示書の作成（第28条の2第1項）、③乗務員台帳の作成（第37条第1項）等が義務付けられている。

このうち、点呼は、運転者ごとに、車両の日常点検の実施、運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労等の状況を確認し、必要な指示を行うものである。点呼については、運転者ごとに点呼を行った旨及び点呼における報告、確認と指示の内容を、点呼者と運転者の氏名、点呼の日時と方法等とともに、記録することとされている（保存期間は1年間）。

運行指示書は、運転の始点、終点と経路や到着予定時刻等、運行の基本的な事項を記載するものである（保存期間は1年間）。

乗務員台帳は、運転者ごとに、その氏名、生年月日、住所及び写真とともに、運転免許証の種類や有効期限等、事故歴・処分歴の概要、運転者の健康状態、特別な指導の実施及び適性診断の受診の状況等を一定の様式に記載し、台帳として営業所に備え置けるものである（保存期間は運転者の離任後3年間）。運用通達は、その目的を、要件を満たさない者を運転者として選任することを防止することと、「個々の運転者の状況を適確に把握する」ことにあるとしている。

しかし、今回調査対象とした16事業者の点呼、運行指示書及び乗務員台帳の記録を見ると、次のような事例がみられる。

- ① 点呼記録の一部に記載漏れがあったり、営業所で点呼を行ったと記録されている者が当該点呼の実施日時には不在であり記録に疑義があるもの 3事業者
- ② 運行指示書に運行経路及び主な経由地における発車及び到着の日時、乗務員の休憩地点や休憩時間等の基本的な記載事項が記載されていないもの 2事業者
- ③ 乗務員台帳に必要な記載事項が記載されていないもの 8事業者（このうち6事業

者は適性診断の実績及び高齢運転者等に対する特別な指導の実績を記載しておらず、2事業者は運転免許証の更新記録を記載していない。）

これらの事業者の実数は重複を除き9事業者である。このうち4事業者に対しては、平成21年度以降に運輸支局が巡回監査を行っているが、本件の各事項に関する指摘はみられない。

#### (イ) 運行管理者の選任及び運輸支局への届出

バス事業者は、道路運送法第23条第1項により、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、営業所ごとに運行管理者を選任しなければならない。運行管理者の業務は、i) 過労運転の防止を考慮した適正な乗務割を作成して、運転者を乗務させること、ii) 運転者に対して点呼を行い、飲酒の有無、疲労、健康状態の確認を行い、運行の可否を決定すること、iii) 運転者に必要な適性診断を受診させるとともに、関係法令に基づき適切な指導及び監督を行うこと等とされている(運輸規則第48条第1項各号)。

運輸規則第68条第2項により、バス事業者は、運行管理者を選任し、又は解任したときは、15日以内に運輸支局に届け出なければならないとされている。

しかし、今回調査対象とした16事業者のうち、2事業者において運行管理者の選任の届出が遅延している事例(最長13日の遅れ)がみられる。

#### (ロ) 車両の点検、整備の実施

バス事業者は、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第50条により、自動車の点検及び整備等に関する事項を処理させるため、車両の使用の本拠ごとに整備管理者を選任しなければならない。また、同法第52条により、整備管理者を選任又は変更したときは、その日から15日以内に地方運輸局長に届け出なければならないとされている。

同法第41条により、消火器その他の各種装置について国土交通省令で定める保安上等の技術基準に適合する自動車でなければ、運行の用に供してはならない。この一環として、「道路運送車両の保安基準」(昭和26年運輸省令第67号。以下「保安基準」という。)第47条第1項第7号により、「乗車定員11人以上の自動車」には、消火器を備え付けることが義務付けられている。

また、同法第47条により、自動車の使用者は、自動車を点検し、必要に応じ整備することにより、自動車を保安基準に適合するように維持しなければならない。このため、同法第47条の2第2項により、車両については、1日1回その運行の開始前において、ライトやブレーキの作動等について日常点検整備を実施することが義務付けられている。

しかし、今回調査対象とした16事業者における車両の点検、整備の実施状況をみると、次のような事例がみられる。

- ① 整備管理者の変更届の提出が遅延しているもの 3事業者(最長で13日間の遅れ。このうち1事業者は、整備管理者の変更届を提出しないまま次の変更届を提出している。)
- ② 運行前点検表(日常点検整備の記録)にチェックがないまま、整備管理者の確認印が押印されているもの 1事業者

- ③ 耐用年数である 8 年を過ぎそれぞれ製造後 10 年及び 12 年を経過した消火器を搭載した車両を運行しているもの 1 事業者 2 車両

#### 【所見】

したがって、中部運輸局は、バス事業者におけるより一層の安全意識の向上を図るとともに、バス運行の安全確保を徹底する観点から、監査時の指導、運行管理者講習等において、バス事業者に対し、次の事項について指導する必要がある。

- ① 運転者の勤務時間、運転者に対する適切な運行指示等、改善基準告示、運輸規則等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

旅客船事業者は、海上運送法、船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）、小型船舶安全規則（昭和 49 年運輸省令第 36 号）、船舶救命設備規則（昭和 40 年運輸省令第 36 号）等により、救命設備の整備等が義務付けられている。また、海上運送法第 10 条の 3 に基づき旅客船事業者が作成し、国土交通大臣に届け出る安全管理規程において、事故処理に関する訓練の実施や飲酒後の当直の禁止等の遵守事項が規定されている。

平成 23 年 8 月 17 日、静岡県浜松市の天竜川で川下り遊覧船が転覆し、幼児 1 人を含む 5 人の乗客等が死亡する事故が発生した。その後の国土交通省の特別監査により、安全管理規程に定めた事項が履行されていなかったこと等が確認され、代表取締役社長の主体的関与等社内の安全管理体制を構築すること等 4 項目の改善措置命令が発出されている。このように、法令及び安全管理規程を遵守させることは極めて重要である。

国土交通省は、旅客船事業者における法令、安全管理規程の遵守状況を確認するため、海上運送法第 25 条等に基づき、運航管理監査や夏季・年末年始の繁忙期に安全総点検（立入点検）等を実施している。

今回、愛知県内及び三重県内の旅客船事業者を 9 事業者抽出し、海上運送法等の法令及び安全管理規程の遵守状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

#### (7) 救命設備の整備

##### （救命胴衣の積付け等）

船舶安全法第 2 条により、船舶には救命設備を備える必要があり、船舶救命設備規則第 93 条及び小型船舶安全規則第 61 条により、旅客船事業者は、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積み付けなければならないこと、積み付けた場所を明瞭に表示しなければならないとされている。

しかし、今回調査対象とした 9 事業者における救命胴衣の積付けの状況をみると、1 事業者 1 船舶について次のような事例がみられる。

- ① 甲板後部に設置している救命胴衣庫（61 人分収納）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。

- ② 船室内の座席の下に救命胴衣が設置されており、その旨が船室の前面中央部と左後方部の2か所に表示されているものの、その表示が小さいため分かりにくい。また、救命胴衣の設置場所について乗客に案内放送等もされていない。

この事業者に対しては、平成23年12月に中部運輸局による安全総点検（立入点検）が行われているが、本件に関する指摘はみられない。

#### **(15 kg未満の小児用救命胴衣の備付け)**

平成23年8月17日に発生した天竜川の川下り船における転覆事故を受け、国土交通省は、翌日、全国の川下り船事業者に対し、年齢を問わず乗客への救命胴衣の着用を徹底すること、搭載する小児の数に応じて、適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、着用を徹底すること等を指導している。

これを受け、中部運輸局では、平成23年8月23日、河川航路等運航事業者に対し「川下り船の安全運航の徹底について」を発出し、「小児への救命胴衣の使用にあたっては、小児の体格に合わせたもの（体重40kg以上/15kg以上40kg未満/15kg未満）を使用しないと浮力が不足したり、緊急時に救命胴衣が脱げる恐れがあるため、それぞれの種類の救命胴衣を必要数準備すること」等を指導している。

しかし、今回調査対象とした9事業者のうち川下り船を営む旅客船事業者における小児用救命胴衣の備付け状況をみると、1事業者において体重別3区分のうち15kg未満の小児用救命胴衣が備え付けられていない。

#### **(救命浮環への船名等の表示)**

小型船舶に搭載する救命浮環は、小型船舶安全規則第64条により、万一の捜索時に分かるように、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しなければならないとされている。

しかし、今回調査対象とした9事業者のうち、3事業者の船舶に搭載されている救命浮環には船名等が表示されていないか又は判読ができない。

これら3事業者のうち1事業者に対しては、平成23年7月に中部運輸局による安全総点検（立入点検）が行われているが、本件に関する指摘はみられない。

### **(イ) 消火器の設置**

船舶安全法第2条により、船舶には消火設備を備える必要があり、小型船舶安全規則第70条第2項により、総トン数20トン未満の船舶であって航行区域が平水区域の場合、消火器は2個必要とされている。

また、小型船舶に搭載する粉末消火器は、「小型船舶の基準を定める告示」（平成14年国土交通省告示第517号）第3条により、外気に接触する部分は水・潮風・湿気等により、さび・変質その他の障害を生じさせないものであること、有効放射距離が3メートル以上であること等とされており、消火器製造業者は、これらの要件を満たす期間を8年としている。

しかし、今回調査対象とした9事業者のうち、3事業者の船舶では搭載している粉末消火器が耐用年数を大幅に超過している。

- ① 製造から24年を経過して下部が腐食した消火器1器を搭載しているもの 1事業

者（他の消火器は機関室に備え付けられた自動拡散型消火器）

- ② 搭載している消火器 2 器とも製造から 17 年を経過しているもの 1 事業者
- ③ 搭載している消火器 2 器のうち 1 器が製造から 12 年を経過しているもの 1 事業者

これら 3 事業者のうち 2 事業者に対しては、平成 23 年 7 月に中部運輸局による安全総点検（立入点検）が行われているが、本件に関する指摘はみられない。

#### (ウ) 旅客定員の遵守

船舶安全法第 18 条第 1 項第 4 号により、船舶所有者又は船長は、船舶の旅客定員を超えて旅客を乗船させてはならないとされている。

しかし、今回調査対象とした 9 事業者の中には、運航記録簿上、旅客定員を超過して運航している事例（1 事業者）がみられる。

#### (I) 事故処理に関する訓練の実施

今回調査対象とした 9 事業者が策定した安全管理規程をみると、いずれの事業者とも、①安全統括管理者及び運航管理者は、経営トップの支援を得て事故処理に関する訓練を計画し、年 1 回以上これを実施しなければならない、②訓練は全社的体制で処理する規模の事故を想定した実践的なものとするなどと規定している。

しかし、9 事業者の平成 23 年度における事故処理に関する訓練の実施状況をみると、訓練を実施していない事業者が過半数（5 事業者）となっている。

なお、これら 5 事業者のうち 1 事業者は、平成 23 年度に津波・地震防災訓練を実施している。

#### (オ) 呼気検査の実施

今回調査対象とした 9 事業者が策定した安全管理規程をみると、いずれの事業者も、飲酒等の後、正常な当直業務ができるようになるまでの間及びいかなる場合も呼気 1 リットル中のアルコール濃度が 0.15 mg 以上である間、当直をさせてはならない旨規定している。

このため、各事業者においては、運航開始前にアルコール濃度が 0.15 mg 以上でないことを確認した上で、当直させることが求められる。

しかし、9 事業者のうち 4 事業者がアルコール検知器を備え付けて運航開始前に呼気検査を実施しており、このうち 3 事業者はその結果も記録している一方で、過半数の事業者（5 事業者）は、乗組員の表情を確認しているなどとして、アルコール検知器による呼気検査を実施していない。

#### (カ) 緊急連絡先の適正な記載

今回調査対象とした 9 事業者が策定した安全管理規程中の事故処理基準をみると、いずれの事業者も、事故等の発生に備え、緊急連絡先を作成している。

緊急連絡先は、事故等の緊急時に関係機関に対し速やかに連絡する際に必要なものであるから、常に現状に適合した最新の内容となっている必要がある。

しかし、9事業者の中には、3年前に廃止された海上保安署が緊急連絡先に記載されたままになっている一方、新たに設置された海上保安署が記載されておらず、また、別の海上保安署の電話番号が変わっているのに訂正されていない事例（1事業者）がみられる。

#### 【所見】

したがって、中部運輸局は、旅客船事業者におけるより一層の安全意識の向上を図るとともに、旅客船の安全かつ適切な運航を確保する観点から、運航管理監査、安全総点検等において、旅客船事業者に対し、次の事項について指導を徹底する必要がある。

- 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。
- ④ 運航開始前に呼気検査を実施してその結果を記録するなど、酒気帯び状態での乗船を確実に排除するための措置を講ずること。
- ⑤ 緊急連絡先を常に最新のものとして整備すること。

#### イ 地震・津波対策の推進

今回調査対象とした9事業者では、いずれも安全管理規程に基づき、地震防災対策基準を策定している。地震防災対策基準は、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を目的として、地震が発生した場合又は津波警報等が発せられた場合に実施する措置並びに地震に係る防災訓練、地震防災上必要な教育及び広報に関する事項等を定めるものである。旅客船事業者は、地震防災対策基準で、避難場所、避難経路等の避難の要領を明らかにし、当該基準を遵守して、地震・津波がいつ発生しても迅速かつ的確に対応できるよう備えておくこととなっている。

平成23年3月11日に発生した東日本大震災に伴う津波により、宮城県及び岩手県を中心に未曾有の被害が発生している。また、かなりの確率で発生すると言われている南海トラフを震源域とする東海・東南海・南海地震に伴い、愛知県や三重県等の沿岸部には20メートル級の津波が短時間で襲来すると予想され、市町村の中には避難場所の見直しを行っているところもみられる。

これまでの想定を超える地震や津波の発生に的確に対応するためには、旅客船事業者において、関係縣市町村における防災計画の見直し等の動きを踏まえながら、適切な避難場所や避難経路の設定を行うとともに、災害発生時における従業員の具体的な行動手順等についてもあらかじめ検討し、訓練を通じて実践する取組が重要になる。

中部運輸局は、旅客船事業者に対し、地震防災対策基準の策定に当たっては、関係市町村と協議し、航路としている港ごとに、旅客の避難が必要とされるときに避難場所、避難経路を示した避難要領を同対策基準において定めること等を指導している。

今回、愛知県内及び三重県内の旅客船事業者を9事業者抽出し、地震・津波防災対策の実施状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

#### (7) 地震防災対策基準における避難要領の策定と津波への対応等

① 今回調査対象とした9事業者が策定した地震防災対策基準をみると、航路としている複数の港のうち一つの港について、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）がみられる。

② 9事業者が定めた地震防災対策基準中の避難要領をみると、関係市町村が津波発生の際に取りあえず避難する場所を具体的に設定しているにもかかわらず、その場所を避難要領に盛り込んでいないもの（2事業者）がみられる。

なお、9事業者の中には、東日本大震災の発生を受け、大津波を想定した避難場所を設定することが不可欠と判断し、津波からの避難場所を自ら歩いて探した上で津波避難経路図を作成している事業者もある。

③ 地震が発生した場合に旅客を迅速かつ円滑に避難場所に誘導するためには、避難場所、避難経路等を示した図面を船舶内に掲示し、あらかじめ旅客に周知しておくことが求められる。

しかし、9事業者の中には、避難場所、避難経路等を示した図面を船舶内に掲示していないもの（1事業者1船舶）がみられる。

④ 9事業者の中には、地震防災対策基準において、地震発生時に地震防災対策組織を設置する旨やその要員と職務に加え、これまでの想定を超える地震や津波が発生した際に迅速かつ的確に行動するため、地震発生時における従業員の具体的な行動手順等にまで踏み込んだ内容を策定しているか又は検討しているものが3事業者ある。

この中には、東日本大震災の発生を受け、従来作成していた地震防災対策基準を見直し、東海・東南海・南海地震が発生した場合をも想定した上で、営業所員の行動基準や船舶の行動基準等を盛り込んだ新たな「地震・津波防災対策基準」を策定している事業者もある。

#### (4) 地震・津波防災に関する訓練の実施

今回調査対象とした9事業者が策定した地震防災対策基準をみると、いずれの事業者とも、地震防災に関する訓練を計画的に実施することを明記している。

しかし、9事業者の平成21年度以降における地震防災に関する訓練の実施状況をみると、4事業者は地震防災に関する訓練（津波防災訓練を含む。）を実施しているが、訓練を実施していない事業者が過半数（5事業者）となっている。

#### 【所見】

したがって、中部運輸局は、地震・津波が発生した場合における旅客の安全確保と被害の軽減を図る観点から、次の事項について旅客船事業者を指導する必要がある。

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こと。

### 3 運輸安全マネジメントの取組推進

国土交通省は、平成 17 年にヒューマンエラーを共通因子とする鉄道・バス等の事故・トラブルが続発したことを契機に、運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成 18 年法律第 19 号）により関係法律を改正し、18 年 10 月、運輸事業者の組織内部における安全意識の浸透と安全風土の醸成を図ることを目的とする運輸安全マネジメント制度を導入した。同制度は、事業者において輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を経営トップから現場まで浸透させるとともに、事業者自らが安全管理体制を構築し、輸送の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を通じて、輸送の安全確保・向上に継続的に取り組むことを促すものである。

同制度の導入に伴い、運輸事業者は、安全マネジメントの実施体制、方法等を盛り込んだ安全管理規程を定めること等により運輸安全マネジメントに取り組むこととされた。バス事業者については、道路運送法第 22 条の 2 及び運輸規則第 47 条の 2 により 200 両以上の車両を保有する事業者が、また、旅客船事業者については、海上運送法第 10 条の 3 により事業規模にかかわらず、それぞれ安全管理規程を定めることとされている。

国土交通省は、同制度の普及に資するため、事業規模に応じたガイドラインや手引き等を作成、公表するとともに、運輸安全マネジメント制度の浸透、定着を図るため、事業規模の大きな事業者等から順次、運輸安全マネジメント評価を実施している。同評価は、従来の監査とは異なり、経営トップを始めとする経営管理部門へのインタビューや、文書・記録の確認等を通じて、事業者自らが構築した安全管理体制がシステムとして適切に機能しているかについて確認を行い、必要に応じ、講評・助言等を行うものである。

国土交通省では、この助言は、事業者の安全管理体制の構築、改善についてサポートするという性質のものであり、運輸安全マネジメント評価の際に法令遵守等の問題を認知した場合には、評価者から指導監督を担当する担当課に連絡し、連絡を受けた担当課において事業者に対する指導を別途行うことになるものと説明している。

#### (1) 安全に関する基本的な方針等の策定

バス事業者は、運輸規則第 38 条第 5 項及び平成 18 年国土交通省告示第 1088 号（注）により、①旅客自動車運送事業の運営において輸送の安全が最も重要であるという意識を徹底させるため、輸送の安全に関する基本的な方針（以下「安全方針」という。）を定め、全従業員に対して周知を図ること、②安全方針に基づき、事故件数、輸送の安全に資する機械器具の導入状況その他の輸送の安全に関する具体的な目標（以下「安全目標」という。）を設定し、当該目標の達成に向けて適切に措置を講じること等とされている。

また、国土交通省は、運輸事業者に対し、「安全管理規程に係るガイドライン」等により、①事業者の輸送の安全の確保に関する基本理念として、経営トップは、安全管理にかかわる事業者の全体的な意図及び方向性を明確に示した安全方針を設定し、事業者内部へ周知すること、②安全方針に沿って、具体的な施策を実施するため、安全重点施策を策定し、実施すること等を示している。

（注）「旅客自動車運送事業運輸規則第 38 条第 8 項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が従業員に対して指導及び監督を行うために講じるべき措置」

今回、調査対象としたバス事業者 16 事業者及び旅客船事業者 9 事業者における安全方針、安全目標等の策定状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

#### ア バス事業者

今回調査対象とした 16 事業者のうち、15 事業者は安全方針及び安全目標を策定しているが、1 事業者は、安全方針、安全目標とも策定していない。

なお、安全方針及び安全目標を設定している事業者であっても、エンジンの始動不良が経年的に多発していること等を踏まえて、車両故障の 5% 減少を安全目標等に掲げていたところ、車両故障の実績が 1.7 倍に増加（うち半数がエンジン始動不良）し、その中には運転者の初歩的ミスによるバッテリー上がりも発生しているなど、運転者に安全目標等が十分浸透しているとは言い難い例（1 事業者）がみられる。

#### イ 旅客船事業者

今回調査対象とした 9 事業者のうち、5 事業者では安全方針及び安全重点施策を策定しているが、3 事業者は、安全方針、安全重点施策とも策定しておらず、1 事業者は、安全方針は策定しているものの安全重点施策を策定していない。

### (2) ヒヤリ・ハット情報の収集、活用

ヒヤリ・ハットとは、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）のことである。

平成 18 年国土交通省告示第 1088 号により、バス事業者は、自社の運転者が「運転中に他の自動車若しくは歩行者等と衝突し、又は接触するおそれがあったと認識した実例」（ヒヤリ・ハット体験）、事故の防止を図る上で効果的な事例その他の指導及び監督に資する情報の伝達が適切に行われるよう措置を講じなければならないとされている。

また、国土交通省が作成した「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」では、ヒヤリ・ハット情報を収集し、潜在的な危険から発生し得る事故の未然防止対策を検討する取組の実施を事業者に求めている。

今回、調査対象としたバス事業者 16 事業者及び旅客船事業者 9 事業者におけるヒヤリ・ハット情報の収集、活用状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

#### ア バス事業者

今回調査対象とした 16 事業者の中には、昭和 50 年代からヒヤリ・ハット情報を収集し、ヒヤリ・ハット情報の多い場所を地図に表示し、営業所に掲示したり、ドライブレコーダーで記録したヒヤリ・ハットの画像を運転者全員に視聴させるといった取組を行うなど、ヒヤリ・ハット情報の収集と活用に取り組んでいるものが 11 事業者ある。

その一方で、大企業のグループに属さない独立系の事業者又は小規模な事業者等計 5 事業者では、運転者間の情報交換に任せているなどとしてヒヤリ・ハット情報を収集していないか、又は収集していても当該情報を活用していない。

## イ 旅客船事業者

今回調査対象とした9事業者の中には、平成24年度の安全重点施策の一つとしてヒヤリ・ハットの発生状況の報告を掲げ、運航管理者が船長からヒヤリ・ハット情報を聴取し、「ヒヤリ・ハット報告書」を作成するとともに、自社の安全対策に関する会議において当該情報を周知する取組を行っている事業者など、ヒヤリ・ハット情報の収集、活用に取り組んでいるものが3事業者ある。

その一方で、個人事業者又は小規模な事業者計6事業者が、ヒヤリ・ハット情報の収集の必要性をあまり感じていない、乗組員間の情報交換に任せているなどとして、ヒヤリ・ハット情報の収集を行っていない。

### (3) 内部監査とマネジメントレビューの実施

「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」等により、事業者は、安全管理体制が適切に運営され、有効に機能しているかなどを確認するため、少なくとも1年ごとに内部監査を実施すること、経営トップが主体的に関与して少なくとも年に1回、事業者全体の安全管理体制の構築・改善の状況を振り返り、必要に応じて見直し・改善を行うこと（マネジメントレビュー）を求められている。

また、運輸規則、海上運送法施行規則等により、各事業者が作成する安全管理規程には、内部監査の実施に関する事項等を規定することとされている。

今回、調査対象としたバス事業者16事業者及び旅客船事業者9事業者における内部監査とマネジメントレビューの実施状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

## ア バス事業者

今回調査対象とした16事業者のうち、安全管理規程の作成が義務付けられている3事業者では、いずれも内部監査とマネジメントレビューを実施している。

また、安全管理規程の作成が義務付けられていない13事業者のうち、12事業者が自主的に安全管理規程を作成している。このうち7事業者が内部監査とマネジメントレビューを実施している一方、大企業のグループに属さない独立系の事業者又は小規模な事業者計5事業者では、内部監査を実施する体制がない、どのように実施すればよいか分からないなどとして内部監査やマネジメントレビューを実施していない。

## イ 旅客船事業者

今回調査対象とした9事業者の中には、運輸安全マネジメント内部監査手順書を策定し、内部監査に取り組んでいる事業者など内部監査、マネジメントレビューに取り組んでいる事業者が2事業者ある。

その一方で、個人事業者又は小規模な事業者計6事業者を含む7事業者が、内部監査を行うだけの体制がない、マネジメントレビューをどのように実施したらよいか分からないなどとして、内部監査、マネジメントレビューを実施していない。

#### (4) 輸送の安全に関する情報の公表

バス事業者は、道路運送法第 29 条の 3、運輸規則第 47 条の 7 第 1 項及び平成 18 年国土交通省告示第 1089 号（注）により、①安全方針、②安全目標及びその達成状況、③重大事故に関する統計を毎事業年度の経過後 100 日以内に、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならないとされている。

また、旅客船事業者は、海上運送法第 19 条の 2 の 3 及び同法施行規則第 19 条の 2 の 2 により、その業務の実施に当たり、①安全方針、②輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する基本的な事項、③輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する基本的な事項を公表しなければならないとされている。国土交通省では、「運輸安全マネジメント導入に係るよくある質問事項（海事版）」において、安全管理規程、安全方針及び安全重点施策をホームページへの掲載や船内・待合所等へ掲示等の方法により公表するよう求めている。

（注）「旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 7 第 1 項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項」

今回、調査対象としたバス事業者 16 事業者及び旅客船事業者 9 事業者における輸送の安全にかかわる情報の公表状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

##### ア バス事業者

今回調査対象とした 16 事業者のうち、自社のホームページを開設している 14 事業者について、輸送の安全にかかわる情報のホームページへの掲載状況をみると、安全方針、安全目標等の公表すべき事項を全て公表している事業者が 5 事業者ある。

一方、これら情報について、公表しなければならないことを認識していなかったなどとして、全ての事項を掲載していないものが 6 事業者、一部の事項を掲載していないものが 3 事業者ある。

##### イ 旅客船事業者

今回調査対象とした 9 事業者のうち、自社のホームページを開設している 8 事業者について、輸送の安全にかかわる情報のホームページへの掲載状況をみると、①安全方針、②輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する基本的な事項等公表すべき事項を全て公表している事業者が 1 事業者ある。

一方、これら情報について、公表しなければならないことを認識していなかったなどとして、全ての事項を掲載していないものが 6 事業者、一部の事項を掲載していないものが 1 事業者ある。

#### (5) 運輸安全マネジメント評価に基づく助言への事業者の取組

地方運輸局及び運輸支局は、運輸安全マネジメント評価を実施した事業者に対して、安全管理を図る上で取組を充実させることが望ましい事項等について、助言を行っている。

今回調査対象とした計 25 事業者（バス 16 事業者、旅客船 9 事業者）のうち、これまでに

運輸安全マネジメント評価を受けている 12 事業者（バス 4 事業者、旅客船 8 事業者）に対する助言の内容をみると、内部監査の仕組みの構築及び実施、同業他社の事故情報やヒヤリ・ハット情報の収集等となっている。これら助言に対する取組状況をみると、内部監査をどのように実施したらよいのか、助言内容をどう具体化したらよいのか分からないなどとして、助言に対する取組を実施していないものが 6 事業者ある。これらの事業者は、いずれも個人事業者又は小規模な事業者である。

#### 【所見】

したがって、中部運輸局は、運輸安全マネジメント制度の事業者への浸透及び事業者による取組を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- 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。