

旅客運送事業の安全・利便の
確保に関する行政評価・監視

結果報告書

平成24年8月

中部管区行政評価局

前 書 き

安全確保は、旅客運送事業の根幹となるものである。国土交通省は、従前から、各業法に基づく監査等を通じて運輸事業者に対し輸送の安全確保等について指導監督を実施しているが、平成 17 年に運輸事業者におけるヒューマンエラーを共通因子とした事故・トラブルが続発したことを契機として、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することにより、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を目的とした運輸安全マネジメント制度を平成 18 年 10 月に導入した。

同制度では、事業者が構築した安全管理体制の向上に寄与するため、国土交通省が事業者の安全管理の実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行うこととされている。これにより、改善の余地のある事項について同省が事業者に対して助言を行うことにより、従来の監査と合わせて運輸事業者の輸送の安全の確保・向上を目指すこととしている。

しかし、中部地域では、平成 23 年に、①天竜川において川下り遊覧船が転覆し、救命具を着用していなかった乗客等 5 人が死亡、②名古屋市営バスにおいて事故の隠蔽や報告書のねつ造などの不適正処理が発覚など、重大な事故・事件が発生している。

さらに、平成 24 年 4 月には、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、同 38 人が重軽傷を負う事故が発生したことに伴い、国土交通省が特別監査を実施した結果、多数の法令違反が確認され、運輸事業者の安全確保対策の徹底が必要となっている。

この行政評価・監視は、このような状況を踏まえ、旅客運送事業の安全確保を図る観点から、事業者に対する運輸局及び運輸支局の指導状況、事業者における安全管理の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

目 次

第1	行政評価・監視の目的等	1
第2	行政評価・監視結果	
1	事故の的確な把握	2
2	安全確保対策の徹底	8
(1)	バス事業者	8
ア	監査の実効性の確保 〔新規許可事業者等に対する監査の実施、監査指摘事項の改善状況の確認、行政処分につ いての公表〕	
イ	法令遵守の徹底 〔運転者の勤務時間等に係る基準の遵守、運転者に対する適性診断及び特別な指導の実施、 点呼、運行指示等の記録の整備、運行管理者の選任及び運輸支局への届出、車両の点検、 整備の実施〕	15
(2)	旅客船事業者	25
ア	法令、安全管理規程遵守の徹底 〔救命設備の整備、消火器の設置、旅客定員の遵守、事故処理に関する訓練の実施、呼気 検査の実施、緊急連絡先の適正な記載〕	25
イ	地震・津波対策の推進 〔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、地震・津波防災に関する 訓練の実施〕	34
3	運輸安全マネジメントの取組推進	38
(1)	安全に関する基本的な方針等の策定	38
(2)	ヒヤリ・ハット情報の収集、活用	39
(3)	内部監査とマネジメントレビューの実施	40
(4)	輸送の安全に関する情報の公表	41
(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	42

図表目次

1 事故の的確な把握

表1-①	事故の報告に関する規定（バス事業者）	4
表1-②	事故の報告に関する規定（旅客船事業者）	5
表1-③	事故報告件数（バス事業者）	5
表1-④	事故報告件数（旅客船事業者）	6
表1-⑤	提出が遅れている自動車事故報告書件数（バス事業者）	6
表1-⑥	自動車事故報告書の提出が遅れているものの例（バス事業者）	6
表1-⑦	速報していないものの件数（バス事業者）	6
事例1-①	速報を提出していないものの例（バス事業者）	6
事例1-②	故障により運行不能となったが、自動車事故報告をしていないものの例（バス事業者）	7
事例1-③	事故報告を提出していない事故の内容（旅客船事業者）	7

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

表2-(1)-ア-①	監査方針	1 1
表2-(1)-ア-②	新規許可事業者、営業区域の拡大認可事業者に対する監査の取扱い	1 1
表2-(1)-ア-③	総務省行政評価局の「新規許可事業者に対する指導・監査の徹底」に係る勧告	1 1
表2-(1)-ア-④	行政処分等を受け、改善の状況の報告を命じられた事業者に対する呼出監査	1 1
表2-(1)-ア-⑤	行政処分を受けたときの公表	1 2
表2-(1)-ア-⑥	行政処分を受けたときの公表の期間、方法等	1 2
表2-(1)-ア-⑦	バス事業者に対する監査実施件数	1 3
表2-(1)-ア-⑧	新規許可事業者における運輸開始から巡回監査までの期間	1 3
事例2-(1)-ア-①	監査未実施の新規許可事業者（2件）に係る当局の調査結果の概要	1 3
表2-(1)-ア-⑨	営業区域拡大の認可を受けた事業者に対する巡回監査実施までの期間	1 3
表2-(1)-ア-⑩	事故発生から巡回監査実施までの期間	1 3
事例2-(1)-ア-②	事故から監査までに長期を要している事例(1)	1 4
事例2-(1)-ア-③	事故から監査までに長期を要している事例(2)	1 4
事例2-(1)-ア-④	監査指摘事項の改善確認が遅延している事例	1 4
表2-(1)-ア-⑪	行政処分に関する自社ホームページでの公表状況	1 4

イ 法令遵守の徹底

表 2-(1)-イ-①	総務省行政評価局の「法令等遵守の徹底」に係る勧告	19
表 2-(1)-イ-②	改善基準告示	19
事例 2-(1)-イ-①	改善基準告示に違反している事例	19
表 2-(1)-イ-③	適性診断及び特別な指導に係る規定	20
表 2-(1)-イ-④	適性診断及び特別な指導が未実施となっている事業者の状況	20
表 2-(1)-イ-⑤	運輸規則に定められた実施事項及び記録等	21
事例 2-(1)-イ-②	各種記録が不適切な事業者数と主な事例	22
表 2-(1)-イ-⑥	運行管理者の選任等及び届出に係る規定	22
事例 2-(1)-イ-③	運行管理者及び整備管理者の選任等に係る届出の遅延等の状況	23
表 2-(1)-イ-⑦	自動車点検・整備に係る規定	23
事例 2-(1)-イ-④	日常点検整備の記録がなされていない事例	24
事例 2-(1)-イ-⑤	耐用年数の経過した消火器を搭載している事例	24

(2) 旅客船事業者

ア 法令、安全管理規程遵守の徹底

表 2-(2)-ア-①	旅客船に搭載される救命胴衣の積付けに関する規定	29
事例 2-(2)-ア-①	救命設備等に不備がみられる事例	29
表 2-(2)-ア-②	川下り船の安全運航の徹底について（平成 23 年 8 月 18 日付 け国土交通省海事局報道資料）	29
表 2-(2)-ア-③	川下り船の安全運航の徹底について（平成 23 年 8 月 23 日付 け中部運輸局海上安全環境部長通知）（抜粋）	30
表 2-(2)-ア-④	15 kg 未満の小児胴衣を備え付けていない事業者の理由	30
表 2-(2)-ア-⑤	旅客船に搭載される浮環に関する規定	31
表 2-(2)-ア-⑥	旅客船に搭載される消火器に関する規定	31
表 2-(2)-ア-⑦	定員遵守に関する規定	31
事例 2-(2)-ア-②	運航記録簿上、旅客定員を超過して運航している事例	32
表 2-(2)-ア-⑧	事故処理訓練に関する規定	32
表 2-(2)-ア-⑨	事故処理訓練の実施状況（平成 23 年度）	32
表 2-(2)-ア-⑩	飲酒対策に関する規定	33
表 2-(2)-ア-⑪	呼気検査の実施状況	33
事例 2-(2)-ア-③	緊急連絡先が誤っている事例	33

イ 地震・津波対策の推進

表 2-(2)-イ-①	避難要領に関する規定	36
事例 2-(2)-イ-①	事業者の避難要領に市町村が設定した避難場所が盛り込まれ ていない事例	36
表 2-(2)-イ-②	地震防災対策組織に関する規定	36
表 2-(2)-イ-③	地震防災訓練に関する規定	37
表 2-(2)-イ-④	地震防災訓練の実施状況（平成 21 年度～23 年度）	37

3 運輸安全マネジメントの取組推進

(1) 安全に関する基本的な方針等の策定

表3-(1)-①	運輸安全マネジメントに関する規定	43
表3-(1)-②	旅客自動車運送事業運輸規則(抜粋)	44
表3-(1)-③	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(平成18年国土交通省告示第1088号)(抜粋)	44
表3-(1)-④	安全方針、安全重点施策に関する規定	44
表3-(1)-⑤	バス事業者及び旅客船事業者における安全方針、安全重点施策等 の策定状況	45
事例3-(1)-①	従業員への安全目標の周知徹底が不十分な例	45

(2) ヒヤリ・ハット情報の収集、活用

表3-(2)-①	ヒヤリ・ハット情報の収集、活用に関する規定	45
表3-(2)-②	調査対象事業者におけるヒヤリ・ハット情報の収集、活用状況	46
事例3-(2)-①	ヒヤリ・ハット情報を収集している事例	46

(3) 内部監査とマネジメントレビューの実施

表3-(3)-①	内部監査、マネジメントレビューに関する規定	46
表3-(3)-②	調査対象事業者における内部監査、マネジメントレビューの実施 状況	48
事例3-(3)-①	内部監査、マネジメントレビューを実施している事例	48

(4) 輸送の安全に関する情報の公表

表3-(4)-①	安全情報の公表に関する規定	48
表3-(4)-②	調査対象事業者における安全情報の公表状況	49

(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

表3-(5)-①	運輸安全マネジメント評価実施件数	49
表3-(5)-②	運輸安全マネジメント評価を受けた調査対象事業者における同評 価に基づく助言事項に対する改善状況	50

第 1 行政評価・監視の目的等

1 目的

この行政評価・監視は、旅客運送事業の安全確保を図る観点から、運輸局及び運輸支局の事業者に対する指導状況、事業者における安全管理の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するものである。

2 対象機関

(1) 調査対象機関

中部運輸局（愛知運輸支局、三重運輸支局）

(2) 関連調査等対象機関

バス事業者、旅客船事業者等

3 担当部局

中部管区行政評価局 第二部第 1 評価監視官

三重行政評価事務所 第 1 評価監視官

4 実施時期

平成 24 年 4 月～同年 8 月

第 2 行政評価・監視結果

1 事故の的確な把握

通 知	説明図表番号
<p>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。</p> <p>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、その事業用自動車に転覆し、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 日以上の入院等）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 日以上の治療）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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 1－①</p> <p>表 1－②</p>
<p>(1) バス事業者</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 1－③、④、⑤、⑥、⑦</p> <p>事例 1－①</p>

<p>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。</p>	<p>事例1-②</p>
<p>(2) 旅客船事業者</p> <p>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。</p> <p>【所見】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>事例1-③</p>

表1-① 事故の報告に関する規定（バス事業者）

○ 道路運送法（昭和26年法律第183号）（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（略）が転覆し、火災を起し、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（昭和26年運輸省令第104号）（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。（当局注1））を生じたもの
- 四 10人以上の負傷者を生じたもの
- 五、六 （略）
- 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五条第四号に掲げる傷害（当局注2）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。（当局注3））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。）

（以下略）

（報告書の提出）

第3条 旅客自動車運送事業者、（略）は、その使用する自動車（略）について前条各号の事故があつた場合には、当該事故のあつた日（略）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。）を経由して、国土交通大臣に提出しなければならない。

2、3 （略）

（速報）

第4条 事業者等は、その使用する自動車（略）について、次の各号のいずれかに該当する事故があつたとき又は国土交通大臣の指示があつたときは、前条第一項の規定によるほか、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監理部長又は運輸支局長に速報しなければならない。

- 一 第2条第1号に該当する事故（旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者（以下「旅客自動車運送事業者等」という。）が使用する自動車が引き起こしたものに限る。）
- 二 第2条第3号に該当する事故であつて次に掲げるもの
 - イ 2人（旅客自動車運送事業者等が使用する自動車が引き起こした事故にあつては、1人）以上の死者を生じたもの
 - ロ 5人以上の重傷者を生じたもの
 - ハ 旅客に1人以上の重傷者を生じたもの
- 三 第2条第4号に該当する事故
- 四 （略）
- 五 第2条第8号に該当する事故（酒気帯び運転があつたものに限る。）

2 （略）

（当局注）1 14日以上病院に入院することを要する傷害等

2 11日以上医師の治療を要する傷害等

3 原動機及び動力伝達装置、車輪・車軸・その他の走行装置、操縦装置、制動装置、燃料装置及び電気装置、車枠及び車体等

表 1-② 事故の報告に関する規定（旅客船事業者）

<p>○ 海上運送法施行規則（昭和 24 年運輸省令第 49 号）（抜粋）</p> <p>（安全管理規程の内容）</p> <p>第 7 条の 2 一般旅客定期航路事業者（対外旅客定期航路事業を営む者を除く。以下この条から第 7 条の 2 の 3 までにおいて同じ。）の設定する安全管理規程に定めるべき内容は、次のとおりとする。</p> <p>三 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次に掲げる事項</p> <p>ニ 事故、災害等が発生した場合の対応に関する事項</p> <p>○ 「安全管理規程（雛形）旅客船：一般航路事業」（国土交通省海事局運航労務課）（抜粋）</p> <p>（運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準）</p> <p>第 3 条 この規程の実施を図るため、運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準を定める。</p> <p>4 事故発生時の非常連絡の方法、事故処理組織、その他事故の処理に必要な事項については、この規程及び事故処理基準に定めるところによる。</p> <p>（関係者への報告）</p> <p>第 49 条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「運輸局等」という。）及び海上保安官署にその概要及び事故処理の状況を報告し助言を求めなければならない。</p> <p>○ 「事故処理基準（雛形）旅客船：一般航路事業」（国土交通省海事局運航労務課）（抜粋）</p> <p>（目的）</p> <p>第 1 条 この基準は、安全管理規程に基づき、当社の運航中の船舶に係る事故等の処理に関し、安全管理規程の運用上の基準を明確にすることにより、事故等処理を迅速かつ適切に実施し、人命の安全の確保と損害の局限を図るとともに、事故等の原因等を究明し、将来の船舶の運航の安全に資することを目的とする。</p> <p>（事故等の範囲）</p> <p>第 2 条 この基準において、「事故」とは当社の運航中の船舶に係る (1) ～ (4) に掲げる事象をいい、「事故等」とは事故及び (5) の事態（以下「インシデント」という。）をいう。</p> <p>(1) 旅客、乗組員又はその他の乗船者の死亡、行方不明、負傷若しくは疾病又はその他の人身事故（以下「人身事故」という。）</p> <p>(2) 衝突、乗揚げ、火災、浸水、漂流、行方不明、機関停止等重大な機関故障又はその他の救助を必要とする船舶の海難事故</p> <p>(3) 航路の障害、港湾施設の損傷又は荒天等による運航の阻害</p> <p>(4) 強取（乗っ取り）、殺人、傷害又は暴行・脅迫等の不法行為による運航の阻害</p> <p>(5) 前記 (1) ～ (3) の事象に至るおそれの大きかった事態</p> <p>（非常連絡）</p> <p>第 4 条 船長は、事故の状況を運航管理者に報告する場合は速報を旨とし、判明したものから逐次追報することにより次条の項目を網羅するよう心がけなければならない。</p> <p>2 船長の海上保安官署等への連絡は、初動時は「118 番」による。以後、別表「官公署連絡表」により最寄りの海上保安官署等に行うものとする。</p> <p>3 運航管理者は事故が発生したときは、速やかに、事故の状況について判明したものから逐次電話（FAX を含む）又は口頭で運輸局等に報告するものとする。インシデントが発生したときは、被害発生に及ばないことを見極めた上、後日資料化するものとするが、同種事案が再発する可能性が高い場合は、遅滞なく、その状況を運輸局等に報告するものとする。非常連絡事項を記載した報告様式（FAX 用紙）を船舶及び事務所に備え置くものとする。</p> <p>4 非常連絡は、原則として、次表によるものとする。ただし、事故の内容によっては、運航管理者の判断で、運輸局等及び海上保安部等を除き連絡すべき範囲を限定することができる。</p>

表 1-③ 事故報告件数（バス事業者）

（単位：件）

運輸支局	平成 21 年度	22 年度	23 年度	合計
愛知	119	94	151	364
三重	7	15	10	32

（注）中部運輸局調査により当局が作成した。

表 1-④ 事故報告件数（旅客船事業者）

（単位：件）

区 分	平成 21 年度	22 年度	23 年度	合計
運輸局計	14	9	18	41
うち愛知県・岐阜県・三重県分	12	9	17	38

（注）当局の調査結果による。

表 1-⑤ 提出が遅れている自動車事故報告書件数（バス事業者）

（単位：件、％）

区 分	平成 21 年度	22 年度	23 年度	合計
報告件数計	106	81	128	315
うち報告期限を超えている件数	52 (49.1)	39 (48.1)	31 (24.2)	122 (38.7)

（注）1 当局の調査結果による。

2 調査対象としたバス事業者のうち、自動車事故報告書の提出遅延事例がある 3 事業者の合計件数である。

表 1-⑥ 自動車事故報告書の提出が遅れているものの例（バス事業者）

No.	事故から報告までの期間	遅延理由等
1	2 年 7 か月	事故直後の初診時の負傷の状況から自動車事故報告書に該当する事故ではないと考え提出しなかった。しかし、その後報告漏れがないかを遡って点検し、負傷者の治療日数を確認した結果、報告すべき事故であったことが分かり、提出が遅延した。
2	3 か月	車両故障の原因をメーカーに照会するなど原因把握に時間を要したため提出が遅延した。
3	4 か月	車両故障によるバスの火災が発生。本事故は、バス火災であるため速報すべき事故に当たるが、速報も提出されていない。運輸支局が火災事故の発生を道路管理者から情報により把握し、自動車事故報告書の提出を当該事業者に督促した結果、遅延して提出された。 なお、当該事業者は、本事故について火災ではなく、車両故障ではないかと考えたと述べており、当時、同事業者は車両故障で運行不能となった事故について自動車事故報告を提出していなかった。

（注）当局の調査結果による。

表 1-⑦ 速報していないものの件数（バス事業者）

（単位：件）

区 分	平成 21 年度	22 年度	23 年度	合計
報告件数計（再掲）	106	81	128	315
うち速報が必要なものの件数	4	4	5	13
うち速報していない件数	3	4	4	11

（注）1 当局の調査結果による。

2 調査対象としたバス事業者のうち、自動車事故報告書の提出遅延事例がある 3 事業者の合計件数である。

事例 1-① 速報を提出していないものの例（バス事業者）

No.	速報を提出しなかった状況等
1	不適切な運転操作により発生した車内事故の負傷者について、当初、軽傷と判断し速報を提出しなかった。その後、治療が延びることにより速報すべき重傷者に該当することとなったが、その時点で速報を提出しなかった。

2	10人以上の負傷者を生じた事故は、速報が必要な事故であるが、衝突事故で合計12人の負傷者を生じたものの、車内の負傷者が3人のみであったため、誤って速報を提出していなかった。
3	車両故障による火災事故について、事業者の認識不足により速報を提出していなかった。なお、道路管理者からの情報提供により、運輸支局は事故を把握

(注) 当局の調査結果による。

事例1-② 故障により運行不能となったが、自動車事故報告をしていないものの例（バス事業者）

区分	故障の状況等	乗客	備考
乗合バス	一般道走行中、チェンジレバーが入らなくなり運行不能。チェンジロッド固定ボルトの不良	乗客6人（手配した代車に移り、35分間遅れて運行）	当該事業者には左の例を含めて計4件
	一般道走行中、運行不能。コンプレッサーアウトレットパイプのつまり	乗客2人（手配した代車に移り、40分間遅れて運行）	
貸切バス	一般道を登坂中、エンジン出力が低下し停止。再始動できず運行不能。燃料噴射ポンプの不具合	乗客28人（当日の宿泊先の送迎バスに乗り換えて宿泊所に移動。翌日は、手配した同社の代車を使用）	当該事業者には左の例を含めて計5件
	経由地の駐車場でギアチェンジレバーが3速に入ったまま、ギアチェンジできなくなり、運行不能。チェンジコントロールレバーが腐食し折損	乗客43人（故障後、鉄道及び手配した自社の代車を使用）	
貸切バス	前日からパワーステアリングオイル漏れが生じ、オイルを補充しながら走行していたところ、当日になって異音とともにオイル漏れが増加し、運行不能。パワーステアリング故障（パワーステアリングオイル漏れ）	乗客は、タクシー2台に分乗し、同日の観光先及び宿泊ホテルに移動。翌日、手配した同社の代車で帰途	計2件
	一般道走行中、燃料漏れにより運行不能。エンジン燃料噴射ポンプに接続された金属継手の亀裂箇所から燃料漏れ	乗客は、他社の代車を手配し、同日の宿泊先ホテルに移動。翌日は同社の代車により移動	

(注) 当局の調査結果による。

事例1-③ 事故報告を提出していない事故の内容（旅客船事業者）

<p>旅客船が発航後、右舷エンジンが過回転を起こしたため、エンジンを緊急停止して確認したところ、右舷エンジンが使用困難と判断し、左舷エンジンのみで最寄りの港まで航行し、同港で乗客（10人）を下船させた。別の旅客船を下船させた乗客の迎えに急遽向かわせ、乗客を同港で乗船させ、目的港まで運航した。</p> <p>この事故により、目的港への到着が予定より30分程度遅延した。</p>

(注) 当局の調査結果による。

2 安全確保対策の徹底

(1) バス事業者

通 知	説明図表番号
<p>ア 監査の実効性の確保</p> <p>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。</p>	表 2-(1)-ア-①
<p>(7) 新規許可事業者等に対する監査の実施</p> <p>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」）。</p>	表 2-(1)-ア-②
<p>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。</p>	表 2-(1)-ア-③
<p>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。</p>	表 2-(1)-ア-④
<p>(イ) 監査指摘事項の改善状況の確認</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	表 2-(1)-ア-④

<p>(ウ) 行政処分についての公表</p>	<p>表2-(1)-ア-⑤</p>
<p>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。</p>	<p>表2-(1)-ア-⑥</p>
<p>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。</p>	<p>表2-(1)-ア-⑦</p>
<p>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。</p>	<p>表2-(1)-ア-⑧</p>
<p>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。</p>	<p>事例2-(1)-ア-①</p>
<p>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）。</p>	<p>事例2-(1)-ア-①</p>
<p>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。</p>	<p>表2-(1)-ア-⑨</p>
<p>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）。</p>	<p>表2-(1)-ア-⑩</p>
<p>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。</p>	<p>表2-(1)-ア-⑩</p>
<p>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</p>	<p>表2-(1)-ア-⑩</p>

<p>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。</p> <p>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の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。</p>	<p>事例2-(1)-ア-②、③</p>
<p>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。</p>	<p>事例2-(1)-ア-④</p>
<p>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。</p>	<p>表2-(1)-ア-⑩</p>
<p>【所見】</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	

表2-(1)-ア-① 監査方針

○ 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）（抜粋）

1. 基本方針

旅客自動車運送事業者（以下「事業者」という。）に対する監査については、輸送の安全の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ものとする。

なお、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については、引き続き実施する。

（注）下線は、当局が付した。

表2-(1)-ア-② 新規許可事業者、営業区域の拡大認可事業者に対する監査の取扱い

○ 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）（抜粋）

1. 監査等の種類及び対象者

(2) 巡回監査

① 事業用自動車の運転者が第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした事業者（(1)①の事業者を除く。）

② 新規許可事業者又は営業区域拡大、譲渡譲受（営業区域拡大に係るものに限る。）若しくは増車の認可を受け、若しくは増車の届出を行った事業者（(3)②の事業者を除く。）

（以下略）

(3) 呼出監査

① 公安委員会等からの通報等があった事業者のうち、通報等の内容を勘案して呼出監査を行うことが適当と認められる事業者

② 新規許可事業者又は営業区域拡大、譲渡譲受（営業区域拡大に係るものに限る。）若しくは増車の認可を受け、若しくは増車の届出を行った事業者のうち、呼出監査を行うことが適当と認められる事業者

（以下略）

（注）下線は、当局が付した。

表2-(1)-ア-③ 総務省行政評価局の「新規許可事業者に対する指導・監査の徹底」に係る勧告

○ 貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の結果に基づく勧告（平成22年9月）（抜粋）

第3 行政評価・監視結果

1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

(1) 新規許可事業者に対する指導・監査の徹底

【所見】

したがって、国土交通省は、新規許可事業者における法令遵守を確保する観点から、地方運輸局等に対し、次の措置を講ずるよう指示する必要がある。

② 新規許可事業者に対する監査については、漏れなく早期に実施すること。

表2-(1)-ア-④ 行政処分等を受け、改善の状況の報告を命じられた事業者に対する呼出監査

○ 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年中運局公示第73号）（抜粋）

II 監査方針について

2. 監査の実施

(4) 呼出監査は、監査実施機関に呼び出して3に定める重点事項について行うものとする。

なお、1(3)⑤の事業者（当局注：行政処分等を受け、事業の改善の状況の報告を命じられた事業者）に対する呼出監査は、行政処分等を行った日から原則として3月以内に改善報告書及び関係帳票類を持参させて行うものとする。

（以下略）

（注）下線は、当局が付した。

表2-(1)-ア-⑤ 行政処分を受けたときの公表

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）（抜粋）

（旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表）

第47条の7 （略）

2 旅客自動車運送事業者は、法第27条第2項（法第43条第5項において準用する場合を含む。）、法第31条又は第40条（法第43条第5項において準用する場合を含む。）の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。）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。

（参考）

道路運送法（昭和26年法律第183号）（抜粋）

第27条第2項 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が、第22条の2第1項、第4項若しくは第6項、第23条第1項、第23条の5第2項若しくは第3項若しくは前項の規定又は安全管理規程を遵守していないため輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、運行管理者に対する必要な権限の付与、必要な員数の運転者の確保、施設又は運行の管理若しくは運転者等の指導監督の方法の改善、旅客に対する適切な情報の提供、当該安全管理規程の遵守その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

第40条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、6月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。

二 正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。

（注）下線は、当局が付した。

表2-(1)-ア-⑥ 行政処分を受けたときの公表の期間、方法等

○ 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）（抜粋）

II 事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表

3. 事業者の行政処分情報の公表について

旅客自動車運送事業者は、道路運送法第27条第2項（同法第43条第5項において準用する場合を含む。）、第31条又は第40条（同法第43条第5項において準用する場合を含む。）の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。）（略）を受けたときは、次に掲げる内容を遅滞なく公表し、その期間は、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する。

①当該処分の内容

（輸送の安全確保命令、事業改善命令、自動車その他の輸送施設の使用停止処分、事業停止処分）

②当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容

（改善報告書等）

4. 公表方法について

事業者は、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、具体的な方法として次のような方法が考えられる。

（1）場所

① 1及び2の情報は、本社及び全営業所

② 3の情報は、本社及び当該行政処分を受けた営業所

（2）手段

① 自社ホームページへの掲載

② 報道機関へのプレス発表

③ 自社広報誌等への掲載

④ 営業所等利用者が出入りする自社施設における掲示

⑤ 旅客自動車運送事業者の場合は、事業用車両内における掲示 等

（注）下線は、当局が付した。

表 2-(1)-ア-⑦ バス事業者に対する監査実施件数

(単位：件)

運輸支局	平成21年度	22年度	23年度
愛知	36	58	46
三重	5	22	12

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(1)-ア-⑧ 新規許可事業者における運輸開始から巡回監査までの期間

(単位：事業者)

運輸支局	新規許可事業者数	監査実施済み				監査未実施			
		件数	6か月以内	6か月超12か月以内	12か月超え	件数	6か月以内	6か月超12か月以内	12か月超え
愛知	16	13	6	5	2	3	2	0	1
三重	3	3	0	3	0	0	0	0	0
計	19	16	6	8	2	3	2	0	1

(注) 1 当局の調査結果による。

2 平成21年度から23年度の間には新規許可を得、運輸開始している事業者を対象としたが、既に事業廃止している事業者等は除外した。

事例 2-(1)-ア-① 監査未実施の新規許可事業者（2件）に係る当局の調査結果の概要

運輸開始からの営業期間	調査結果の概要
<ul style="list-style-type: none"> ・ 12か月超え ・ 6か月以内 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続運転時間が4時間を超過して運転している。 ・ 運転者に受診させなければならない適性診断を受診させていない。 ・ 乗務員台帳の記載に不備がある。 ・ ヒヤリ・ハット情報が収集・活用されていない。 ・ 輸送の安全に関する情報が公表されていない。 等

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(1)-ア-⑨ 営業区域拡大の認可を受けた事業者に対する巡回監査実施までの期間

(単位：事業者)

運輸支局	営業区域拡大許可事業者数	監査実施済み				監査未実施			
		件数	6か月以内	6か月超え12か月以内	12か月超え	件数	6か月以内	6か月超え12か月以内	12か月超え
愛知	4	2	1	1	0	2	1	0	1
三重	3	3	1	1	1	0	0	0	0
計	7	5	2	2	1	2	1	0	1

(注) 1 当局の調査結果による。

2 平成21年度から23年度の間には営業区域拡大の認可を受けた事業者を対象とした。

表 2-(1)-ア-⑩ 事故発生から巡回監査実施までの期間

(単位：件)

運輸支局	事故発生件数	1か月以内	1か月超え3か月以内	3か月超え6か月以内	6か月超え
愛知	6	1	0	2	3
三重	3	1	2	0	0
計	9	2	2	2	3

(注) 1 当局の調査結果による。

2 自動車事故報告が提出された事故を端緒に実施した巡回監査の状況である。

事例 2-(1)-ア-② 事故から監査までに長期を要している事例(1)

事故の状況	車両故障によるバス火災（負傷者等無し）
監査の実施状況	巡回監査を事故の約10か月後に実施。 この事故についての自動車事故報告書は、事故の約4か月後に提出されており、これも監査が遅れた一因と考えられるが、自動車事故報告書の受理から監査までに更に6か月が経過している。なお、自動車事故報告書は、道路管理者からの情報を得た運輸支局の督促により提出されたもの。
監査結果の状況	監査結果記録によれば、事業者の同型車両4台について、対策済みであること等を確認し、監査結果は「おおむね良好」とされている。自動車事故報告書の提出が遅れたことに対する指摘無し。

(注) 当局の調査結果による。

事例 2-(1)-ア-③ 事故から監査までに長期を要している事例(2)

事故の状況	バスが右折しようとした際、前方から直進してきたミニバイクと衝突
監査の実施状況	巡回監査を事故の約7か月後に実施
監査結果の状況	運行する路線の状態やこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について、運転者に対する指導監督が不適切であったこと等により、行政処分（60日車の車両停止）

(注) 当局の調査結果による。

事例 2-(1)-ア-④ 監査指摘事項の改善確認が遅延している事例

監査の実施状況	事故が連続していることから巡回監査を実施
監査結果の状況	①乗務等の記録について記載事項が不適切として「車両停止処分10日車」 ②運転者に対する指導監督が不適切として「警告」 なお、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通告
呼出監査の状況等	処分の1年4か月後に実施し、改善報告書を提出させ、関係書類を確認。 なお、事業者は、運輸局からの指摘事項については、処分後、速やかに改善を図った。運輸支局からもっと早い時期に呼出しがあったとしても、それに応じることが可能であったとしている。 また、運輸支局は、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確認したとしている。

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(1)-ア-⑪ 行政処分に関する自社ホームページでの公表状況

(単位：事業者)

運輸支局	行政処分を受けた事業者数	左の事業者のうち自社のホームページがある事業者数	ホームページによる公表状況	
			掲載あり	掲載なし
愛知	16	13	1	12
三重	2	1	0	1
計	18	14	1	13

(注) 当局の調査結果による。

通 知	説明図表番号
<p>イ 法令遵守の徹底</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(7) 運転者の勤務時間等に係る基準の遵守</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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）</p> <p>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）</p>	<p>表 2-(1)-イ-①</p> <p>表 2-(1)-イ-②</p> <p>事例 2-(1)-イ-①</p>

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
施状況をみると、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。

表2-(1)-イ-③

表2-(1)-イ-④

表2-(1)-イ-⑤

<p>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）。</p> <p>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）。</p> <p>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。</p> <p>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みると、次のような事例がみられる。</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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。）</p> <p>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。</p>	<p>事例 2-(1)-イ-②</p>
<p>(イ) 運行管理者の選任及び運輸支局への届出</p> <p>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）。</p> <p>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。</p>	<p>表 2-(1)-イ-⑥</p>
<p>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。</p>	<p>事例 2-(1)-イ-③</p>
<p>(オ) 車両の点検、整備の実施</p> <p>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</p>	<p>表 2-(1)-イ-⑦</p>

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、整備の実施状況を見ると、次のような事例がみられる。</p> <p>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。)</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>【所見】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>事例 2-(1)-イ-③</p> <p>事例 2-(1)-イ-④</p> <p>事例 2-(1)-イ-⑤</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------

表2-(1)-イ-① 総務省行政評価局の「法令等遵守の徹底」に係る勧告

○ 貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の結果に基づく勧告（平成22年9月）（抜粋）

第3 行政評価・監視結果

1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

(2) 法令等遵守の徹底

【所見】

したがって、国土交通省は、貸切バス事業者における法令遵守を徹底させる観点から、監査後の指導時、運行管理者講習時等において、具体的な違反事例を紹介するなど、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必要がある。

表2-(1)-イ-② 改善基準告示

○ 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）（抜粋）

（一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第5条 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者（略）であって、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの（以下この条において「バス運転者等」という。）の拘束時間、休息期間及び運転時間については、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、4週間を平均し1週間当たり65時間を超えないものとする。ただし、貸切バス（中略）を運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者（中略）については、労使協定があるときは、52週間のうち16週間までは、4週間を平均し1週間当たり71.5時間まで延長することができる。

二 1日についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、16時間とすること。この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とすること。

三、四 （略）

五 連続運転時間は、4時間を超えないものとする。

事例2-(1)-イ-① 改善基準告示に違反している事例

○ 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

（単位：事業者、人）

1週間当たりの拘束時間	事業者数	該当運転者数
71.5時間～75時間未満	3	4
75時間～80時間未満	1	3
80時間以上	1	1
計	3	8

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「事業者数の計」欄は、実事業者数である。

○ 1日当たりの拘束時間が16時間を超えているもの

（単位：事業者、人、件）

1日当たりの拘束時間	事業者数	運転者数	件数
16時間～17時間未満	4	11	18
17時間～18時間未満	2	2	2
18時間以上	1	1	1
計	4	12	21

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「事業者数の計」欄及び「運転者数の計」欄は、それぞれ実事業者数、実運転者数である。

○ 1日15時間を超える拘束時間の回数が1週間当たり2回を超えているもの

(単位：事業者、人、件)

1週間当たりの回数	事業者数	運転者数	件数
3回	3	8	12
4回	2	2	2
計	5	10	14

(注) 当局の調査結果による。

○ 連続運転時間が4時間を超えているもの

(単位：事業者、人、件)

連続運転時間	事業者数	運転者数	件数
4時間～4.5時間未満	4	6	6
4.5時間～5時間未満	5	8	8
5時間以上	3	4	4
計	7	17	18

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「事業者数の計」欄及び「運転者数の計」欄は、それぞれ実事業者数、実運転者数である。

(注) 当局の調査結果による。

表2-(1)-イ-③ 適性診断及び特別な指導に係る規定

○ 旅客自動車運送事業運輸規則(抜粋)

(従業員に対する指導監督)

第38条 1 (略)

2 旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運転者に対して、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、国土交通大臣が告示で定める適性診断であつて第41条の2及び第41条の3の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。

- 一 死者又は負傷者(略)が生じた事故を引き起こした者
- 二 運転者として新たに雇い入れた者
- 三 高齢者(65才以上の者をいう。)

○ 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12月3日国土交通省告示第1676号)(抜粋)

第2章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

2 指導の内容及び時間

(1)及び(2) (略)

(3) 高齢者である運転者(以下「高齢運転者」という。)

4の(3)の適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。

表2-(1)-イ-④ 適性診断及び特別な指導が未実施となっている事業者の状況

(単位：延べ事業者)

未実施項目	事故を引き起こした運転者	初任運転者	高齢運転者	合計
適性診断	1	1	2	4
特別な指導	0	0	2	2

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「適性診断」に重複者があるため、実事業者数は3である。

表2-(1)-イ-⑤ 運輸規則に定められた実施事項及び記録等

<p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）</p> <p>（点呼等）</p> <p>第24条 旅客自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。次項において同じ。）により点呼を行い、次の各号に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。</p> <p>一 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第47条の2第1項及び第2項の規定による点検の実施又はその確認</p> <p>二 酒気帯びの有無</p> <p>三 疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無</p> <p>2 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対して対面により点呼を行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行状況について報告を求め、並びに酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。この場合において、当該運転者が他の運転者と交替した場合にあつては、当該運転者が交替した運転者に対して行った第50条第1項第8号の規定による通告についても報告を求めなければならない。</p> <p>4 旅客自動車運送事業者は、第1項及び第2項の規定により点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示をしたときは、運転者ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容並びに次に掲げる事項を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。</p> <p>一 点呼を行った者及び点呼を受けた運転者の氏名</p> <p>二 点呼を受けた運転者が乗務する事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示</p> <p>三 点呼の日時</p> <p>四 点呼の方法</p> <p>五 その他必要な事項</p> <p>（運行指示書による指示等）</p> <p>第28条の2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運行ごとに次の各号に掲げる事項を記載した運行指示書を作成し、かつ、これにより事業用自動車の運転者に対し適切な指示を行うとともに、これを当該運転者に携行させなければならない。ただし、法第21条第2号の規定による許可を受けて乗合旅客を運送する場合にあつては、この限りでない。</p> <p>一 運行の開始及び終了の地点及び日時</p> <p>二 乗務員の氏名</p> <p>三 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時</p> <p>四 旅客が乗車する区間</p> <p>五 運行に際して注意を要する箇所的位置</p> <p>六 乗務員の休憩地点及び休憩時間（休憩がある場合に限る。）</p> <p>七 乗務員の運転又は業務の交替の地点（運転又は業務の交替がある場合に限る。）</p> <p>八 第21条第3項の睡眠に必要な施設の名称及び位置</p> <p>九 運送契約の相手方の氏名又は名称</p> <p>十 その他運行の安全を確保するために必要な事項</p> <p>2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、前項の規定による運行指示書を運行の終了の日から1年間保存しなければならない。</p> <p>（乗務員台帳及び乗務員証）</p> <p>第37条 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者ごとに、第1号から第8号までに掲げる事項を記載し、かつ、第9号に掲げる写真をはり付けた一定の様式の乗務員台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かなければならない。</p> <p>一 作成番号及び作成年月日</p> <p>二 事業者の氏名又は名称</p> <p>三 運転者の氏名、生年月日及び住所</p> <p>四 雇入れの年月日及び運転者に選任された年月日</p> <p>五 道路交通法に規定する運転免許に関する次の事項</p> <p>イ 運転免許証の番号及び有効期限</p> <p>ロ 運転免許の年月日及び種類</p> <p>ハ 運転免許に条件が付されている場合は、当該条件</p> <p>六 事故を引き起こした場合又は道路交通法第108条の34の規定による通知を受けた場合は、その概要</p> <p>七 運転者の健康状態</p> <p>八 次条第2項の規定に基づく指導の実施及び適性診断の受診の状況</p>

九 乗務員台帳の作成前6月以内に撮影した単独、上三分身、無帽、正面、無背景の写真（略）

2 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が転任、退職その他の理由により運転者でなくなった場合には、直ちに、当該運転者に係る前項の乗務員台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、これを3年間保存しなければならない。
（以下略）

事例2-(1)-イ-② 各種記録が不適切な事業者数と主な事例

（単位：事業者）

項目	該当事業者数	主な内容
点呼記録	3	<ul style="list-style-type: none"> 点呼時刻の未記載 点呼者記録の未記載
運行指示書	2	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員の休憩地点及び休憩時間の未記載 運行経路・主な経由地における発車、到着日時の未記載
乗務員台帳	8	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許証の更新記録の未記載 高齢者等に対する特別な指導記録の未記載 事故惹起者に係る適性診断受診記録の未記載

（注）当局の調査結果による。

表2-(1)-イ-⑥ 運行管理者の選任等及び届出に係る規定

○ 道路運送法（抜粋）

（運行管理者）

第23条 一般旅客自動車運送事業者は、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、国土交通省令で定める営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならない。

2 前項の運行管理者の業務の範囲及び運行管理者の選任に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

3 一般旅客自動車運送事業者は、第1項の規定により運行管理者を選任したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを解任したときも同様とする。

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（届出）

第68条 旅客自動車運送事業者は、次の表の上欄に掲げる場合に該当することとなったときは、同表下欄に掲げる事項を営業所の所在地を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長に届け出なければならない。

届出を行う場合	届出事項
1 法第23条第3項の規定により、運行管理者を選任し、又は解任した場合	1 届出者の氏名又は名称及び住所 2 事業の種類 3 営業所の名称及び位置 4 選任又は解任の年月日 5 選任の場合にあつては、運行管理者の氏名及び生年月日 6 資格者証の番号及び交付年月日 7 選任の場合にあつては、運行管理者の兼職の有無 （兼職が有る場合は、その職名及び職務内容）
2 前号の届出に係る運行管理者が、転任、退職その他の理由により、当該営業所の運行管理者でなくなった場合	運行管理者でなくなった旨及びその理由
3、4 （略）	

2 前項の規定による届出は、当該届出事由の発生した日から15日以内に行うものとする。

事例 2-(1)-イ-③ 運行管理者及び整備管理者の選任等に係る届出の遅延等の状況

項目	事業者数	遅延日数
運行管理者	2 事業者	3 日・13 日
整備管理者	2 事業者	3 日・7 日・13 日

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(1)-イ-⑦ 自動車点検・整備に係る規定

○ 道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）（抜粋）

（日常点検整備）

第 47 条の 2 自動車の使用者は、自動車の走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に、国土交通省令で定める技術上の基準により、灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならない。

2 次条第 1 項第 1 号（当局注：自動車運送事業の用に供する自動車等）及び第 2 号に掲げる自動車の使用者又はこれらの自動車を運行する者は、前項の規定にかかわらず、1 日 1 回、その運行の開始前において、同項の規定による点検をしなければならない。

3 自動車の使用者は、前 2 項の規定による点検の結果、当該自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために当該自動車について必要な整備をしなければならない。

（点検整備記録簿）

第 49 条 自動車の使用者は、点検整備記録簿を当該自動車に備え置き（以下略）

3 点検整備記録簿の保存期間は、国土交通省令で定める。

（整備管理者）

第 50 条 自動車の使用者は、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、自動車の点検及び整備に関し特に専門的知識を必要とすると認められる車両総重量 8 トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であつて国土交通省令で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、整備管理者を選任しなければならない。

2 前項の規定により整備管理者を選任しなければならない者（以下「大型自動車使用者等」という。）は、整備管理者に対し、その職務の執行に必要な権限を与えなければならない。

（選任届）

第 52 条 大型自動車使用者等は、整備管理者を選任したときは、その日から 15 日以内に、地方運輸局長にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも同様である。

○ 自動車点検基準（昭和 26 年運輸省令第 70 号）（抜粋）

（点検整備記録簿の記載事項等）

第 4 条

2 点検整備記録簿の保存期間は、その記載の日から、第 2 条第 1 号（当局注：自動車運送事業の用に供する自動車等）から第 3 号までに掲げる自動車にあつては 1 年間、（略）とする。

○ 道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）

（消火器）

第 47 条 次の各号に掲げる自動車には、消火器を備えなければならない。

一～六 （略）

七 乗車定員 11 人以上の自動車

八 乗車定員 11 人以上の自動車を牽引する牽引自動車

九 （略）

事例 2-(1)-イ-④ 日常点検整備の記録がなされていない事例

車両No.	点検整備記録のない年月日	確認の状況
1号車	平成23年12月23日	整備管理者及び運行管理者の確認印が押印されている
2号車	平成24年3月21日	

(注) 当局の調査結果による。

事例 2-(1)-イ-⑤ 耐用年数の経過した消火器を搭載している事例

車両No.	製造年月日	耐用年数	使用期限	超過年数
1号車	2002年(平成14年)	8年	2010年(平成22年)	2年
2号車	2000年(平成12年)	8年	2008年(平成20年)	4年

(注) 当局の調査結果による。

(2) 旅客船事業者

通 知	説明図表番号
<p>ア 法令、安全管理規程遵守の徹底</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(7) 救命設備の整備</p> <p>(救命胴衣の積付け等)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(15kg未満の小児用救命胴衣の備付け)</p> <p>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</p>	<p></p> <p>表2-(2)-ア-①</p> <p>事例2-(2)-ア-①</p> <p>表2-(2)-ア-②</p>

<p>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。</p>	表 2-(2)-ア-③
<p>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」を發出し、「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。</p>	表 2-(2)-ア-④
<p>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。</p> <p>(救命浮環への船名等の表示)</p> <p>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。</p>	表 2-(2)-ア-⑤
<p>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。</p> <p>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。</p>	事例 2-(2)-ア-①
<p>(イ) 消火器の設置</p>	表 2-(2)-ア-⑥
<p>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。</p>	表 2-(2)-ア-⑥
<p>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。</p>	事例 2-(2)-ア-①
<p>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。</p>	事例 2-(2)-ア-①
<p>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）</p> <p>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</p> <p>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</p>	事例 2-(2)-ア-①
<p>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。</p>	事例 2-(2)-ア-①
<p>(ウ) 旅客定員の遵守</p>	表 2-(2)-ア-⑦
<p>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</p>	表 2-(2)-ア-⑦

<p>員を超えて旅客を乗船させてはならないとされている。</p> <p>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。</p>	<p>事例2-(2)-ア-②</p>
<p>(エ) 事故処理に関する訓練の実施</p> <p>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。</p> <p>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見ると、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。</p> <p>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。</p>	<p>表2-(2)-ア-⑧</p> <p>表2-(2)-ア-⑨</p>
<p>(オ) 呼気検査の実施</p> <p>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0.15mg以上である間、当直をさせてはならない旨規定している。</p> <p>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0.15mg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。</p> <p>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。</p>	<p>表2-(2)-ア-⑩</p> <p>表2-(2)-ア-⑪</p>
<p>(カ) 緊急連絡先の適正な記載</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>事例2-(2)-ア-③</p>
<p>【所見】</p> <p>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。</p>	

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none">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。 | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

表 2-(2)-ア-① 旅客船に搭載される救命胴衣の積付けに関する規定

○ 船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）（抜粋）

第 2 条 船舶ハ左ニ掲グル事項ニ付国土交通省令（漁船ノミニ関スルモノニ付テハ国土交通省令・農林水産省令）ノ定ムル所ニ依リ施設スルコトヲ要ス
六 救命及消防ノ設備

○ 船舶救命設備規則（昭和 40 年運輸省令第 36 号）（抜粋）

（救命胴衣）

第 93 条 第 54 条第 4 項若しくは第 5 項又は第 60 条第 1 項ただし書若しくは第 4 項の規定により備え付ける救命胴衣は、乗船者の目につきやすい場所又は招集場所（第 54 条第 5 項又は第 60 条第 4 項の規定により備え付ける救命胴衣にあつては、招集場所）に、容易かつ迅速に取り出すことができるように分散して積み付けなければならない。

2 前項の救命胴衣以外の救命胴衣は、容易かつ迅速に取り出すことができるように旅客室、船員室その他適当な場所に積み付けなければならない。

○ 小型船舶安全規則（昭和 49 年運輸省令第 36 号）（抜粋）

（小型船舶用救命胴衣及び小型船舶用浮力補助具）

第 61 条 小型船舶用救命胴衣及び小型船舶用浮力補助具は、容易かつ迅速に取り出すことができるように船内の適当な場所に積み付けなければならない。

2 小型船舶用救命胴衣及び小型船舶用浮力補助具を積み付けた場所にはその旨を明りように表示し、かつ、着用方法の説明書を船内の見やすい場所に掲示しなければならない。ただし、小型船舶用救命胴衣及び小型船舶用浮力補助具を積み付けた場所が明らかに視認できると検査機関が認める場合は、これを積み付けた旨を表示することを要しない。

事例 2-(2)-ア-① 救命設備等に不備がみられる事例

（単位：事業者）

区分	説明	事業者数
救命胴衣に関するもの	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。	1
	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。	1
救命浮環に関するもの	救命浮環に船名等が表示されていない又は判読ができない。	3
消火器に関するもの	粉末消火器の製造年月から長期間経過しているものを設置している。	3
	製造年月から 24 年を経過しているもの	1
	製造年月から 17 年を経過しているもの	1
	製造年月から 12 年を経過しているもの	1

（注）当局の調査結果による。

表 2-(2)-ア-② 川下り船の安全運航の徹底について（平成 23 年 8 月 18 日付け国土交通省海事局報道資料）

平成 23 年 8 月 17 日、天竜川の川下り船において転覆事故が発生し、死傷者・行方不明者が発生しました。現在、事実関係の確認及び事故原因調査が進められている状況ですが、事故の重大性に鑑み、国土交通省海事局では、本日付で、全国の川下り船事業者に対し、早急に以下の措置を講じるよう指導することとしました。

- (1) 転覆事故等を防止するため、慎重な操船の実施を徹底すること
- (2) 年齢を問わず乗客への救命胴衣の着用を徹底すること（救命クッションを備える船舶にあつては、転落等の際に救命クッションが体から離れることを防止する措置（例えば救命クッションと乗客の体をつなぐひもを設ける等）を講じるとともに使用方法の徹底を図ること）
- (3) 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
- (4) 安全管理規程の届出義務がある事業者においては、上記(2)、(3)の措置の実施を安全管理規程において明記すること

表2-(2)-ア-③ 川下り船の安全運航の徹底について（平成23年8月23日付け中部運輸局海上安全環境部長通知）（抜粋）

平成23年8月17日、天竜川の川下り船において転覆事故が発生し、死傷者が発生しました。現在、事実関係の確認及び事故原因調査が進められている状況であります。事故の重大性に鑑み、管内の川下り船事業者（海上運送法の適用対象外事業者を含む）の皆様には、早急に以下の措置を講じるなど、事故防止に万全を期すようよろしくお願い申し上げます。

※適用対象

(1) 対象となる川下り船の範囲

- ・ 河川において旅客を運送する川下り船又はそれに類似する事業であつて、揺れなどで乗船者が水中に転落するおそれがあるもの（以下「川下り船」という。）について、海上運送法の適用の有無を問わず、旅客の安全を担保することを目的としています。
- ・ 今般の安全対策を迅速に実施する観点から、上記に該当しない屋形船・鶴飼観覧船・花火見学船・渡し船については、当面の周知・指導の対象には含めないこととします。
- ・ 対象船は、小型船舶（総トン数20トン未満）であつて、船室以外の場所にも旅客が乗船するものを想定しています。

※事故防止措置事項

(1) 転覆事故等を防止するため、慎重な操船の実施を徹底すること

(2) 年齢を問わず乗客への救命胴衣の着用を徹底すること（救命クッションを備える船舶にあつては、転落等の際に救命クッションが体から離れることを防止する措置（例えば救命クッションと乗客の体をつなぐひもを設ける等）を講じるとともに使用方法の徹底を図ること）

【救命クッションの使用に関する注意事項】

- 救命クッションに結びつけるひもは、転落や転覆などの際に救命クッションを容易に手繰り寄せるためのものであること。
- ひもが長すぎると、容易に手繰り寄せられない恐れや体の他の部分に絡まる可能性があるため、ひもの長さは1m未満を目安とし、長すぎることがないようにすること。
- ひもを結びつける場所は、手首や腰など急に水中に投げ出された際にクッションを容易に手繰り寄せることが可能な場所に結びつけるよう指示すること。
- いざという時にクッション・ひもが船体などに引っかかることがないように、体のそばにクッションを置くよう指示すること。
- 乗船時には、救命クッションに標示された正しい使い方（例：使用時はクッションに着いている両方の輪に腕を通しクッションを抱えるようにして使用すること、浮遊する際は仰向けに浮かぶようにすることなど）を周知すること。

(3) 乗船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

【小児への救命胴衣の使用に関する注意事項】

- 小児（1歳以上12歳未満のものをいう）が乗船する際には、適切な小型船舶用救命胴衣の着用を指示すること
- 小児への救命胴衣の使用にあつては、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。
- 小児用の救命胴衣は、船舶に常に搭載する必要はなく、陸上の営業所等で管理を行い、小児が乗船する場合に着用させることとしてよい。
- 準備しなればならない小児用の救命胴衣の最少数の規定は設けていないことから、対象船舶の旅客定員やこれまでの小児の乗船状況（多客期や団体客乗船時の際の小児の乗船数など）を踏まえて、必要と思われる数の小児用の救命胴衣を準備すること
- 小児用の救命胴衣が不足する場合については、安全性が確保できないことから、乗船させないこと。

(4) 安全管理規程の届出義務がある事業者においては、上記(2)、(3)の措置の実施を安全管理規程において明記すること

- (注) 1 調査対象事業者提出資料に基づき当局が作成した。
2 下線は、当局が付した。

表2-(2)-ア-④ 15kg未満の小児胴衣を備え付けていない事業者の理由

天竜川の川下り船における転覆事故に伴い、15kg未満の小児用救命胴衣を購入しようと考えたが、その時点では小型船舶安全規則の性能要件に適合したものの在庫が無く、入手困難であったため、やむを得ず15kg以上40kg未満の中でサイズが小さめのものを50着購入した。

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(2)-ア-⑤ 旅客船に搭載される浮環に関する規定

○ 小型船舶安全規則（抜粋）

（表示）

第 64 条 次の表の上欄に掲げる救命設備には、それぞれ同表の下欄に掲げる事項を、見やすい場所に、明りようかつ耐久的な文字で表示しなければならない。

救命設備の種類	表示する事項
小型船舶用救命浮環及び小型船舶用救命浮輪	搭載する小型船舶の船名又は船舶番号及び船籍港又は定係港

表 2-(2)-ア-⑥ 旅客船に搭載される消火器に関する規定

○ 船舶安全法（抜粋）

第 2 条 船舶ハ左ニ掲グル事項ニ付国土交通省令（漁船ノミニ関スルモノニ付テハ国土交通省令・農林水産省令）ノ定ムル所ニ依リ施設スルコトヲ要ス
六 救命及消防ノ設備

○ 小型船舶安全規則（抜粋）

（消防設備の備付け）

第 70 条

2 沿海以下の航行区域を有する旅客船には、次表の上欄に掲げる航行区域に応じ、それぞれ同表の中欄及び下欄に掲げる数の小型船舶用液体消火器又は小型船舶用粉末消火器及び外面が赤色の消防用バケツ又は手おけ（以下「赤バケツ等」という。）を消火上有効な場所に備え付けなければならない。

航行区域	消火器の数	赤バケツ等の数
沿海区域	四個（沿岸小型船舶等にあつては、三個）	二個（沿岸小型船舶等にあつては、一個）
平水区域	二個	一個

○ 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）（抜粋）

（小型船舶用液体消火器）

第 2 条 小型船舶用液体消火器（自動拡散型のものを除く。）に係る規則第 65 条の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- 一 容易かつ確実に機能を発揮することができること。
- 二 有効継続放射時間は、20 秒以上であること。
- 三 有効放射距離は、3 メートル以上であること。
- 五 材料は、次に掲げる要件に適合するものであること。
 - ハ 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ないものであること。

（小型船舶用粉末消火器）

第 3 条 小型船舶用粉末消火器（自動拡散型のものを除く。）に係る規則第 65 条の告示で定める要件は次のとおりとする。

- 一 有効継続放射時間は、7 秒以上であること。
- 三 前条第 1 項第 1 号、第 3 号、第 5 号（ロ及びハに係るものに限る。）、第 6 号から第 9 号まで及び第 12 号に掲げる要件

表 2-(2)-ア-⑦ 定員遵守に関する規定

○ 船舶安全法（抜粋）

第 18 条 船舶所有者又ハ船長左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ 1 年以下ノ懲役又ハ 50 万円以下ノ罰金ニ処ス
四 最大搭範人員ヲ超エテ旅客其ノ他ノ者ヲ搭載シタルトキ

事例 2-(2)-ア-② 運航記録簿上、旅客定員を超過して運航している事例

運航年月	平成 22 年 9 月
超過の内容	旅客定員に対し、乗船人数が 1 人超過
事業者の意見	定員を超過して乗船させることはないと考えているが、乗せていない確証もなく、今となっては不明としか言えない。

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(2)-ア-⑧ 事故処理訓練に関する規定

<p>○ 海上運送法施行規則（抜粋）</p> <p>(安全管理規程の内容)</p> <p>第 7 条の 2 一般旅客定期航路事業者（対外旅客定期航路事業を営む者を除く。以下この条から第 7 条の 2 の 3 までにおいて同じ。）の設定する安全管理規程に定めるべき内容は、次のとおりとする。</p> <p>三 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次に掲げる事項</p> <p>ハ 事故等の防止対策の検討及び実施に関する事項</p> <p>○ 「安全管理規程（雛形）旅客船：一般航路事業」（抜粋）</p> <p>(訓練)</p> <p>第 53 条 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。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。この場合、前条の操練は当該訓練に併せて実施することができる。</p> <p>2 訓練の前後には打合せを行い、特記事項があれば経営トップへ意見具申する。</p> <p>(記録)</p> <p>第 54 条 運航管理者は、前 3 条の教育等を実施したときは、その概要を記録簿に記録しておくものとする。</p>

表 2-(2)-ア-⑨ 事故処理訓練の実施状況（平成 23 年度）

(単位：事業者)

区 分	実施済み	未実施	計
事業者数	4	5	9

(注) 当局の調査結果による。

表2-(2)-ア-⑩ 飲酒対策に関する規定

○ 海上交通における飲酒対策について（平成18年9月29日国土交通省海事局）

本年10月から安全マネジメント制度がスタートするが、この制度を活かしつつ海上交通の一層の安全確保を図るためには、飲酒対策を強化していく必要がある。道路交通においても飲酒運転の防止が大きな課題となっている。このため、安全マネジメント制度のスタートを機に以下の対策を講じる。

①安全管理規程に基づき呼気1リットル中のアルコール濃度0.15mg以上の状態における当直を禁止し、その違反は処分対象

②船員法に基づく酒気帯び状態での当直禁止の違反について上記に準じて処分基準を策定

③小型船舶についても酒酔い操縦の判定基準の一部を強化

具体的な対策については以下のとおりである。

1. 一般船舶に対する対策について
 - (1) 安全マネジメント制度に基づく対策

海上運送法及び内航海運業法に基づき、本年10月から安全マネジメント制度がスタートし、安全管理規程が運航事業者から届出られることとなっている。これに合わせ、当該規程において、呼気1リットル中のアルコール濃度0.15mg以上の状態における当直の禁止を明示するように指導を強化するとともに、その違反については安全確保命令の対象とする。
 - (2) 船員法に基づく対策

船員法に基づく航海当直基準においては、現在においても酒気帯び状態での当直は禁止されているところであるが、対策の推進のため、呼気1リットル中のアルコール濃度0.15mg以上の違反については上記安全管理規程の基準と合わせて船員法の戒告の対象とする。
2. 小型船舶に対する対策について

酒酔い操縦の判定基準の一環である数値基準について、船舶がふくそうする水域（港則法及び海上交通安全法上の航路）又は遊泳者等の付近を航行する場合は、呼気1リットル中0.5mg以上から0.15mg以上に引き上げる。
3. 対策の周知徹底について

上記措置については、国土交通省海事局から関係業界へ周知徹底するとともに、現場レベルにおいても、地方運輸局が港湾管理者及び管区海上保安本部と連携して関係者へ周知徹底を図る。

○ 「安全管理規程（雛形）旅客船：一般航路事業」（抜粋）

（飲酒等の禁止）

- 第39条 乗組員は、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0.15mg以上である間、当直を実施してはならない。
- 2 船長は、乗組員が飲酒等の後、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0.15mg以上である間、当直を実施させてはならない。

表2-(2)-ア-⑪ 呼気検査の実施状況

（単位：事業者）

区分	アルコール検知器による検査実施	アルコール検知器による検査未実施（表情を確認）	計
事業者数	4	5	9

（注） 当局の調査結果による。

事例2-(2)-ア-③ 緊急連絡先が誤っている事例

記載されている連絡先		誤りの内容
名称	電話番号	
蒲郡海上保安署	0533-68-4999	<ul style="list-style-type: none"> ・左の蒲郡海上保安署は、平成21年10月1日、三河海上保安署の設置に伴い、廃止 ・左の電話番号に掛けると、現在、使われていないので、番号を確かめてかけ直すよう音声案内される。
四日市海上保安部 警備救難課	0593-51-3161	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の電話番号は、059-357-0118に変更されている。 ・左の電話番号に掛けると、現在、使われていないので、番号を確かめてかけ直すよう音声案内される。

（注） 当局の調査結果による。

通 知	説明図表番号
<p>イ 地震・津波対策の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表2-(2)-イ-①</p> <p>事例2-(2)-イ-①</p>

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表2-(2)-1-②</p>
<p>(イ) 地震・津波防災に関する訓練の実施</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表2-(2)-1-③</p> <p>表2-(2)-1-④</p>
<p>【所見】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	

表 2-(2)-イ-① 避難要領に関する規定

○「安全管理規程（雛形）旅客船：一般航路事業」（抜粋）

（運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準）

第 3 条 この規程の実施を図るため、運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準を定める。

5 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は、地震防災対策基準に定めるところにより、地震防災対策を実施するものとする。

○「地震防災対策基準（雛形）旅客船」（国土交通省海事局運航労務課）（抜粋）

（目的）

第 1 条 この基準は、安全管理規程第 3 条に基づき、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並びに地震防災上必要な教育及び広報に関する事項を定め、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する。

（運航中止後の旅客の取扱い）

第 12 条 運航を中止し、旅客を下船させた場合又は乗船させない場合であって、当該港について市町村長等の居住者等に対する避難の指示又は勧告がなされている等旅客の避難が必要とされるときは、別紙に定めるところによる。

（地震防災に関する広報）

第 19 条 総務部長は、地震発生時等の場合の運航及び避難に関する計画、下船した旅客の避難場所、避難経路等を示す図面等をあらかじめ乗船待合所に掲示しておくとともに、これらを記載したパンフレットを船内その他の場所に備え付けておくものとする。

（作成要領）

※ 第 12 条関係

旅客の避難要領については、あらかじめ関係市町村と協議し、その内容を別紙として本基準に添付する。

事例 2-(2)-イ-① 事業者の避難要領に市町村が設定した避難場所が盛り込まれていない事例

事業者が航路として利用している港の所在する市町村では、津波が発生した際に取りあえず避難する場所（一次避難場所）を設定しているが、事業者が策定している地震防災対策基準の避難要領には、その場所が盛り込まれていない。

この事業者が港ごとに設定している避難場所の中には、海拔 3 m 程度に位置しているものがあるが、その付近には東海・東南海・南海地震に伴い 10m 以上の津波が襲来すると予想されている。

（注）当局の調査結果による。

表 2-(2)-イ-② 地震防災対策組織に関する規定

○「安全管理規程（雛形）旅客船：一般航路事業」（抜粋）

（運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準）

第 3 条 この規程の実施を図るため、運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準を定める。

5 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は、地震防災対策基準に定めるところにより、地震防災対策を実施するものとする。

○「地震防災対策基準（雛形）旅客船」（抜粋）

（目的）

第 1 条 この基準は、安全管理規程第 3 条に基づき、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並びに地震防災上必要な教育及び広報に関する事項を定め、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する。

（地震防災対策組織の設置）

第 4 条 地震が発生した場合（小さな揺れで、運航等に支障がないと判断できる場合を除く。）又は津波警報等が発せられた場合（以下「地震発生時等の場合」という。）には、地震防災対策組織（以下「対策組織」という。）を設置するものとし、その組織及び編成を別図 1 のとおりとする。

（職務及び権限の委任）

第 5 条 対策組織の要員の職務は、別図 2 のとおりとする。

（別図 2：地震防災対策組織の要員の職務（例））

2 対策本部の要員は、地震発生時等の場合には、ラジオ又はテレビ等によりこれを確認するとともに、速やかに本社又は支店に集合するものとする。

3 本社本部長又は支店本部長が不在又は連絡不能であってその職務を遂行できない場合には、第 4 条の「地震防災対策本部編成表」に明示する権限委任の順位に従い、業務に従事することができる者のうち、上位の者が、その職務を代行する。

表 2-(2)-イ-③ 地震防災訓練に関する規定

<p>○「安全管理規程（雑形）旅客船：一般航路事業」（抜粋） （運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準） 第 3 条 この規程の実施を図るため、運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準を定める。 5 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は、地震防災対策基準に定めるところにより、地震防災対策を実施するものとする。</p> <p>○「地震防災対策基準（雑形）旅客船」（抜粋） （目的） 第 1 条 この基準は、安全管理規程第 3 条に基づき、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並びに地震防災上必要な教育及び広報に関する事項を定め、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する。 （地震防災に関する教育及び訓練） 第 18 条 運航管理者は、〇〇部と協力して、当社単独に又は関係機関若しくは関係事業者と共同して地震防災に関する教育及び訓練を計画的に実施するものとする。 2 地震防災に関する教育については、特に次に掲げる事項に重点をおいて実施するものとする。 (1) 地震に伴い発生すると予想される地震動及び津波に関する知識 (2) 地震及び津波に関する一般的な知識 (3) 地震が発生した場合に具体的に取るべき行動に関する知識 (4) 職員等が果たすべき役割 (5) 地震防災対策として現在講じられている対策に関する知識 (6) 今後地震対策として取り組む必要がある課題 3 地震防災に関する訓練の計画は、特に次の事項に重点をおいて実施するものとする。 (1) 地震等に関する情報の収集、伝達 (2) 従業員、旅客等の避難に関する事項 (3) 旅客に対する広報 (4) 資機材等の点検</p>

表 2-(2)-イ-④ 地震防災訓練の実施状況（平成 21 年度～23 年度）

(単位:事業者)

区 分	実施済み	未実施	計
事業者数	4	5	9

(注) 当局の調査結果による。

3 運輸安全マネジメントの取組推進

通 知	説明図表番号
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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であると説明している。</p>	<p>表 3-(1)-①</p> <p>表 3-(1)-①、 ②</p>
<p>(1) 安全に関する基本的な方針等の策定</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 3-(1)-③</p> <p>表 3-(1)-④</p>

<p>(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」</p> <p>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。</p> <p>ア バス事業者</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>イ 旅客船事業者</p> <p>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。</p> <p>(2) ヒヤリ・ハット情報の収集、活用</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>ア バス事業者</p> <p>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</p>	<p>表 3-(1)-⑤</p> <p>事例 3-(1)-①</p> <p>表 3-(1)-⑤</p> <p>表 3-(2)-①</p> <p>表 3-(2)-①</p> <p>表 3-(2)-②</p> <p>事例 3-(2)-①</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>11 事業者ある。</p> <p>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。</p>	
<p>イ 旅客船事業者</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 3-(2)-② 事例 3-(2)-①</p>
<p>(3) 内部監査とマネジメントレビューの実施</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 3-(3)-①</p>
<p>ア バス事業者</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 3-(3)-② 事例 3-(3)-①</p>
<p>イ 旅客船事業者</p> <p>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</p>	<p>表 3-(3)-② 事例 3-(3)-①</p>

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。

表3-(4)-①

表3-(4)-①

表3-(4)-②

表3-(4)-②

<p>(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</p> <p>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。</p>	<p>表 3-(5)-①</p>
<p>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見ると、内部監査をどのように実施したらよいか、助言内容をどう具体化したらよい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。</p> <p>【所見】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 3-(5)-②</p>

表3-(1)-① 運輸安全マネジメントに関する規定

○ 道路運送法（抜粋）

（輸送の安全性の向上）

第22条 一般旅客自動車運送事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

（安全管理規程等）

第22条の2 一般旅客自動車運送事業者（その事業の規模が国土交通省令で定める規模未満であるものを除く。以下この条において同じ。（当局注））は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般旅客自動車運送事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。

- 一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項
- 二 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事項
- 三 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事項
- 四 安全統括管理者（一般旅客自動車運送事業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、一般旅客自動車運送事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

3 国土交通大臣は、安全管理規程が前項の規定に適合しないと認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

4 一般旅客自動車運送事業者は、安全統括管理者を選任しなければならない。

5 一般旅客自動車運送事業者は、安全統括管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

6 一般旅客自動車運送事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。

7 国土交通大臣は、安全統括管理者がその職務を怠つた場合であつて、当該安全統括管理者が引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、一般旅客自動車運送事業者に対し、当該安全統括管理者を解任すべきことを命ずることができる。

（当局注）旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第47条の2により規定。表3-(1)-②参照

○ 海上運送法（昭和24年法律第187号）（抜粋）

（輸送の安全性の向上）

第10条の2 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

（安全管理規程等）

第10条の3 一般旅客定期航路事業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般旅客定期航路事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。

- 一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項
- 二 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事項
- 三 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事項
- 四 安全統括管理者（一般旅客定期航路事業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

五 運航管理者（一般旅客定期航路事業者が、第二号及び第三号に掲げる事項に関する業務のうち、船舶の運航の管理に係るものを行わせるため、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

3 国土交通大臣は、安全管理規程が前項の規定に適合しないと認めるときは、当該一般旅客定期航路事業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

4 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者及び運航管理者を選任しなければならない。

5 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者又は運航管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

- 6 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。
- 7 国土交通大臣は、安全統括管理者又は運航管理者がその職務を怠つた場合であつて、当該安全統括管理者又は運航管理者が引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、一般旅客定期航路事業者に対し、当該安全統括管理者又は運航管理者を解任すべきことを命ずることができる。

表3-(1)-② 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（従業員に対する指導監督）

第38条第5項 旅客自動車運送事業者は、従業員に対し、効果的かつ適切に指導監督を行うため、輸送の安全に関する基本的な方針の策定その他の国土交通大臣が告示で定める措置を講じなければならない。

（安全管理規程を定める旅客自動車運送事業者の事業の規模）

第47条の2 法第22条の2第1項の国土交通省令で定める規模は、次の表の上欄に掲げる事業の種別に応じ、同表中欄に掲げる事業用自動車の数が、同表下欄に掲げる数であることとする。

事業の種別	事業用自動車	事業用自動車の数
一般乗合旅客自動車運送事業又は一般貸切旅客自動車運送事業	旅客自動車運送事業（一般乗用旅客自動車運送事業を除く。）の用に供する事業用自動車	200両
一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車	300両

表3-(1)-③ 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（平成18年国土交通省告示第1088号）（抜粋）

旅客自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第38条第8項の規定に基づき、1に掲げる目的を達成するため、2に掲げる内容について、3に掲げる事項に配慮しつつ、旅客自動車運送事業の従業員に対して指導及び監督を行うための措置を講じるものとする。

1 目的

この指針は、旅客自動車運送事業者（以下「事業者」という。）が、運転者に対する指導及び監督その他の輸送の安全の確保に係る措置を一層確実に行うため、全従業員に対して、組織的に、効果的かつ適切な指導及び監督を実施することを目的とする。

2 効果的かつ適切な指導及び監督の実施に必要な措置

- (1) 事業者は、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「基本的な方針」という。）を定め、全従業員に対して周知を図らなければならない。
- (2) 事業者は、基本的な方針に基づき、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を設定し、当該目標の達成に向けて適切に措置を講じなければならない。

（注）下線は、当局が付した。

表3-(1)-④ 安全方針、安全重点施策に関する規定

○ 安全管理規程に係るガイドライン（平成18年4月28日運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会）（抜粋）

5 安全管理規程の記載事項

(3) 安全方針等

1) 安全方針

- 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。
- ② 安全方針には輸送の安全の確保を的確に図るために、少なくとも次に掲げる事項を明記する。
- (イ) 関係法令等の遵守と安全最優先の原則
- (ロ) 安全マネジメント態勢の継続的改善等の実施
- ③ 安全方針は、その内容について効果的・具体的な実現を図るため、経営トップの率先垂範により、周知を容易かつ効果的に行う。
- また、要員にその内容を理解させ、認知させるように、できるだけ簡明なものとするよう配慮する。
- ④ 安全方針は、必要に応じて見直しを行う。

2) 安全重点施策

- ① 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。
- ② 安全重点施策は、それを必要とする部門や組織の階層グループごとに策定し、その達成度が把握できるような実践的かつ具体的なものとする。
- ③ 安全重点施策は、安全重点施策を実施するための責任者、手段、日程等を含むものとする。
- ④ 安全重点施策を、少なくとも1年毎に、進捗状況を把握するなどして見直しを行う。

表3-(1)-⑤ バス事業者及び旅客船事業者における安全方針、安全重点施策等の策定状況

(単位：事業者)

区分	安全方針・安全重点施策・安全目標策定	安全方針・安全重点施策・安全目標未策定	安全重点施策・安全目標のみ未策定	計
バス事業者	15	1	0	16
旅客船事業者	5	3	1	9

(注) 当局の調査結果による。

事例3-(1)-① 従業員への安全目標の周知徹底が不十分な例

- ・ 事業者は、安全管理規程に基づき、毎年「輸送の安全に関する目標」を定めており、この目標の一つとして、平成23年度の車両故障の目標件数を前年度5%減の34件としていたが、実績は前年度の1.7倍の60件となった。
- ・ この目標達成のため、特に経年的に多発しているエンジンの始動不良に係る故障件数の縮減を重点項目としていたが、23年度に発生した車両故障60件の中には、乗務員がヒーター等を入れたまま待機、休憩していたためバッテリーが上がり、故障につながった案件が立て続けに2件発生している。

(注) 当局の調査結果による。

表3-(2)-① ヒヤリ・ハット情報の収集、活用に関する規定

○ 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（抜粋）

2 効果的かつ適切な指導及び監督の実施に必要な措置

- (4) 事業者は、事故、災害等に関する報告、自社の事業用自動車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事例（いわゆる「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。

○ 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～輸送の安全性の更なる向上に向けて～（平成22年3月国土交通省大臣官房運輸安全監理官）（抜粋）

5. 運輸事業者における安全管理の取組

(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用

- 1) 事業者は、輸送の安全を確保するため、事故、ヒヤリ・ハット情報等の定義及び収集手順を定め、それらの情報を収集する。収集した情報のうち、事業者が輸送の安全確保のため特に重要と定めた情報については、適時、適切に経営トップまで報告する。
- 2) 事業者は、輸送の安全を確保するため、以下の手順により1)で収集した情報の活用に取り組む。
 - ① 1)で収集した情報を分類・整理する。
 - ② ①の分類・整理の結果、根本的な原因の分析を行う必要がある事象を抽出し、当該事象が発生した根本的な原因を究明するための多角的な分析を行い、当該原因を究明する。
 - ③ ①または②の結果を踏まえ、対策をたてるべき原因を絞り込む。
 - ④ ③の結果を踏まえ、事故等の再発防止・未然防止のための対策を検討し、実施する。
 - ⑤ ④で実施した対策の効果を把握し、必要に応じ、対策の見直しを行う。
 - ⑥ 必要に応じ、①で分類・整理した情報等を参考に、潜在的な危険（日常業務に潜在する輸送の安全に関する危険）を洗い出し、潜在的な危険が生じる可能性と事故につながる可能性、事故につながった場合の影響の大きさの評価を行い、対策を立てるべき潜在的な危険を選定する。
 - ⑦ ⑥で選定した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し、実施するとともに、実施した当該対策の効果を把握し、必要に応じ、見直しを行う。
- 3) 事業者は、必要に応じ、1)及び2)の取組の円滑かつ有効な実施に向けた業務環境の整備を図る。
- 4) 事業者は、事故等の再発防止・未然防止の観点から他の事業者や他のモードにおける事故等の事例を的確に活用する。

表3-(2)-② 調査対象事業者におけるヒヤリ・ハット情報の収集、活用状況

(単位：事業者)

区 分	ヒヤリ・ハット情報を 収集、活用	ヒヤリ・ハット情報を 未収集、未活用	計
バス事業者	11	5	16
旅客船事業者	3	6	9

(注) 当局の調査結果による。

事例3-(2)-① ヒヤリ・ハット情報を収集している事例

○バス事業者

昭和50年代からヒヤリ・ハット情報を収集し、多い年には年間1,500件以上の情報を収集している。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ている。

○旅客船事業者

運航管理者が船長からヒヤリ・ハット情報を毎月聴取し、「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ヒヤリ・ハット情報を従業員に周知している。

(注) 当局の調査結果による。

表3-(3)-① 内部監査、マネジメントレビューに関する規定

○ 旅客自動車運送事業運輸規則(抜粋)

(安全管理規程の内容)

第47条の4 法第22条の2第2項(法第43条第5項において準用する場合を含む。)の国土交通省令で定める安全管理規程の内容は、次のとおりとする。

三 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次に掲げる事項

ホ 内部監査その他の事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項

○ 海上運送法施行規則(抜粋)

(安全管理規程の内容)

第7条の2 一般旅客定期航路事業者(対外旅客定期航路事業を営む者を除く。以下この条から第7条の2の3までにおいて同じ。)の設定する安全管理規程に定めるべき内容は、次のとおりとする。

三 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次に掲げる事項

ホ 内部監査その他の事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項

○ 旅客自動車運送事業に係る安全マネジメントに関する指針(平成18年国土交通省告示第1087号)(抜粋)

第3条 事業者は、次に掲げる輸送の安全に関する経営の責任者の責務を定めるものとする。

(1) 輸送の安全に関する最終的な責任を有すること。

(2) 輸送の安全の確保のための予算の確保、体制の構築その他の必要な措置を講じること。

(3) 輸送の安全の確保のための業務の実施及び管理の状況が適切か否かを絶えず確認し、必要な改善を行うこと。

第13条 事業者は、少なくとも一年に一回以上、適切な時期を定めて輸送の安全に関するチェックを行うものとする。ただし、重大な事故、災害等が発生した場合又は同種の事故、災害等が繰り返し発生した場合その他特に必要と認められる場合には、速やかに、輸送の安全に関するチェックを行うものとする。

第14条 事業者は、輸送の安全に関するチェックの結果、改善すべき事項があった場合又は輸送の安全のために必要と認める場合には、輸送の安全に関する業務の改善のために必要な方策を検討し、その結果を踏まえ、是正措置又は予防措置を講じるものとする。

2 事業者は、悪質な法令違反等により重大な事故を引き起こした場合には、直ちに、輸送の安全に関するチェックを行うとともに、その結果を踏まえ、必要な事項について現在よりも高度な輸送の安全のための措置を講じるものとする。

○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(抜粋)

4.用語の定義

(9) マネジメントレビュー：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、総括し、それら安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて見直し・改善を行う活動

5. 運輸事業者に期待される安全管理の取組

(11) 内部監査

- 1) 事業者は、安全管理体制の構築・改善の取組に関する次の事項を確認するために内部監査を実施する。なお、内部監査の範囲は、安全管理体制全般とし、経営トップ、安全統括管理者等及び必要に応じ現業実施部門に対して行う。また、事業者は、必要に応じ、社外の人材を活用し、内部監査を実施することができる。
 - ① 安全管理体制の構築・改善の取組が、安全管理規程、その他事業者が決めた安全管理体制に関する規程・手順に適合しているか。
 - ② 安全管理体制が適切に運営され、有効に機能しているか。
- 2) 内部監査の一般的な手順等は、以下のとおりである。
 - ① 事業者は、監査対象となる取組状況、過去の監査結果等を考慮して、監査方針、重点確認事項等を含めた監査計画を策定する。
 - ② 事業者は、監査の範囲、頻度及び方法を定めて、経営トップ及び安全統括管理者等に対しては、少なくとも1年毎に内部監査を実施する。さらに、重大事故等が発生した際は適宜必要な内部監査を実施する。
 - ③ 事業者は、内部監査の実施にあたっては、内部監査を受ける部門の業務に従事していない者が監査を実施するなど、監査の客観性を確保する。
 - ④ 事業者は、内部監査を効果的に実施するため、内部監査を担当する者（以下「内部監査要員」という。）には、内部監査の方法等について、必要な教育・訓練を実施する。
 - ⑤ 内部監査要員は、監査終了後、速やかに監査結果を取りまとめ、経営トップ及び安全統括管理者に報告するとともに、被監査部門関係者に監査結果を説明・伝達する。
 - ⑥ 被監査部門の責任者は、監査で指摘を受けた問題点の原因を遅滞なく除去するために、必要な是正措置・予防措置を実施する。
 - ⑦ 事業者は、取られた措置内容の検証を行い、検証内容をマネジメントレビューで報告する。
- 3) 内部監査の実施にあたっては、必要に応じ、経営トップ等がその重要性を事業者内部へ周知徹底する等の支援を行う。
- 4) 事業者は、安全管理体制の構築・改善のために有効な内部監査の取組を推進するため、内部監査の取組状況や内部監査要員の力量を定期的に把握・検証し、内部監査の方法や内部監査要員に対する教育・訓練などの見直し・改善を図る。

(12) マネジメントレビューと継続的改善

1) マネジメントレビュー

- ① 経営トップは、事業者の安全管理体制が適切に運営され、有効に機能していることを確認するために、安全管理体制の機能全般に関し、少なくとも1年毎にマネジメントレビューを行う。さらに、重大事故等が発生した際は適宜実施する。
- ② 経営トップは、マネジメントレビューの際に、例えば以下に示す安全管理体制に関する情報を確認し、安全管理体制の改善の必要性和実施時期、必要となる資源等について検討を行う。
 - ・従業員への安全方針の浸透・定着の状況
 - ・安全重点施策の進捗・達成状況
 - ・情報伝達及びコミュニケーションの確保の状況
 - ・事故等の発生状況
 - ・是正措置及び予防措置の実施状況
 - ・安全管理体制の実施状況及び改善の必要性の有無
 - ・内部監査の結果
 - ・改善提案
 - ・過去のマネジメントレビューの結果に対する対応状況
 - ・外部からの安全に関する要望、苦情
 - ・国の保安監査や運輸安全マネジメント評価の結果
 - ・その他必要と判断した情報 など
- ③ マネジメントレビューの具体的な実施体制、方法は、事業者の安全管理の実態に見合ったものとする。
- ④ 経営トップは、マネジメントレビューの結果として、例えば以下に示す事項を決定する。
 - ・今後の安全管理体制の構築・改善に関する取組目標と計画（次年度の安全重点施策を含む。）
 - ・輸送の安全に関する取組の手順・方法の見直し・改善
 - ・輸送の安全に関する組織・人員体制の見直し・改善
 - ・輸送の安全に関する投資計画の見直し・改善 など

2) 継続的改善（是正措置及び予防措置）

事業者は、日々の輸送活動で発生する輸送の安全に関するトラブルや不具合に対的確に対処するため、輸送の安全に関する明らかとなった課題等については、その原因を除去するための是正措置を、

また、輸送の安全に関する潜在的な課題等については、その原因を除去するための予防措置を適時、適切に講じる。是正措置及び予防措置を実施する際には、以下に定める手順で行う。

- ① 明らかとなった課題等及び潜在的な課題等の内容確認
- ② 課題等の原因の特定
- ③ 是正措置及び予防措置を実施する必要性の検討
- ④ 必要となる是正措置及び予防措置の検討・実施
- ⑤ 実施した是正措置及び予防措置の事後の有効性の評価

表3-(3)-② 調査対象事業者における内部監査、マネジメントレビューの実施状況

(単位：事業者)

区 分	内部監査、マネジメントレビュー実施	内部監査、マネジメントレビュー未実施	計
バス事業者	10	5	15
旅客船事業者	2	7	9

(注) 1 当局の調査結果による。

2 当局が調査対象とした16バス事業者中、安全管理規程の作成が義務付けられていないものが13事業者あり、このうち1事業者は安全管理規程を作成していないので、本表には計上していない。

事例3-(3)-① 内部監査、マネジメントレビューを実施している事例

○バス事業者

内部監査を事業者の所属する企業グループ全体で取り組み、グループ内の他社の職員が相互に監査を行っている。また、その結果についても、総評・要改善事項等として分かりやすく安全統括管理者等に通知し、業務の改善につなげている。

○旅客船事業者

運輸安全マネジメント内部監査手順書を策定し、毎月内部監査を実施している。その結果については、自社の安全対策に関する会議において報告するとともに、見直しについて検討している。

(注) 当局の調査結果による。

表3-(4)-① 安全情報の公表に関する規定

○ 道路運送法（抜粋）

(一般旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表)

第29条の3 一般旅客自動車運送事業者は、国土交通省令で定めるところにより、輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を公表しなければならない。

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

(旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表)

第47条の7 旅客自動車運送事業者は、毎事業年度の経過後百日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全に係る情報であつて国土交通大臣が告示で定める事項について、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。

○ 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（平成18年国土交通省告示第1089号）

1 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）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は、次のとおりとする。

- (1) 輸送の安全に関する基本的な方針
- (2) 輸送の安全に関する目標及びその達成状況
- (3) 自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条に規定する事故に関する統計

2 道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第22条の2第1項の国土交通省令で定める規模以上の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は、前項に掲げるもののほか、次のとおりとする。

- (1) 法第22条の2第1項に規定する安全管理規程

- (2) 輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置
- (3) 輸送の安全に係る情報の伝達体制その他の組織体制
- (4) 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況
- (5) 輸送の安全に係る内部監査の結果並びにそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置
- (6) 法第 22 条の 2 第 2 項第 4 号に規定する安全統括管理者に係る情報

○ 海上運送法（抜粋）

（一般旅客定期航路事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表）

第 19 条の 2 の 3 一般旅客定期航路事業者は、国土交通省令で定めるところにより、輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を公表しなければならない。

○ 海上運送法施行規則（抜粋）

（輸送の安全にかかわる情報の公表）

第 19 条の 2 の 2 一般旅客定期航路事業者は、その業務の実施に当たり、次に掲げる事項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。

- 一 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針
- 二 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
- 三 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

○ 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）（平成 18 年 9 月 26 日国土交通省海事局運輸労務課）（抜粋）

問 14 安全情報とは何をどのように公表すればよいのですか。また、いつ、どのように公表すればよいのでしょうか。

答 14 海上運送法に基づき安全管理規程の作成等を義務付けられている船舶運航事業者は、安全管理規程の作成・届出後遅滞なく、以下の内容を公表してください。公表の手段は、ホームページへの掲載や船内・待合所等への掲示等の適切な方法によって行ってください。なお、このうち、企業情報及び個人情報等については、除外していただいて構いません。また、安全管理規程については、適宜、概要版に代えても結構です。

- ・安全管理規程
- ・安全方針
- ・安全重点施策

（以下略）

表 3-(4)-② 調査対象事業者における安全情報の公表状況

（単位：事業者）

区 分	ホームページ開設			ホームページ 未開設	計
	全て公表	一部公表	全て未公表		
バス事業者	14	5	3	6	16
旅客船事業者	8	1	1	6	9

（注） 当局の調査結果による。

表 3-(5)-① 運輸安全マネジメント評価実施件数

（単位：件）

区 分	平成 21 年度	22 年度	23 年度	計
バス事業者	6	4	2	12
旅客船事業者	23	13	10	46

（注） 1 中部運輸局提出資料に基づき作成した。

2 「バス事業者」欄は、愛知県及び三重県内のバス事業者に対する実施件数を、「旅客船事業者」欄は、愛知県、岐阜県及び三重県内の旅客船事業者に対する実施件数を計上した（国土交通省本省が実施したものを含む。）。

表 3-(5)-② 運輸安全マネジメント評価を受けた調査対象事業者における同評価に基づく助言事項に対する改善状況

(単位：事業者)

助言事項を改善した事業者	助言事項を改善していない事業者		計
		未改善事項の主な内容	
6	6	安全方針の策定及び周知 ヒヤリ・ハット情報の収集 重大事故等を想定した訓練の実施 内部監査の仕組みの構築 点検簿等の記録の整備	12

(注) 中部運輸局提出資料及び当局の調査結果による。