

公共交通機関の運行安全及び利便
に関する行政評価・監視
—路線バス、路面電車を中心として—

結果報告書

平成24年12月

中国四国管区行政評価局

目 次

	頁
第1 行政評価・監視の目的等	1
第2 行政評価・監視結果	2
1 路線バスの運行安全及び利便確保	2
(1) バス事業者における運行安全の確保状況	2
ア 制限速度の遵守	2
イ 運行時の安全確保	18
ウ 定期点検整備の励行	22
エ 運転者の過労防止	28
オ 従業員に対する指導監督の徹底	41
(ア) 事故惹起運行管理者・乗務員に対する講習等の実施	41
(イ) 的確な運行表の作成	46
カ 事故報告の励行	49
キ 輸送の安全に関わる情報等の公表	52
(2) 利用者の利便確保対策	55
ア 営業所、停留所等における掲示の適正化	55
イ 事業用車両への筆談用具の配備	60
2 路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視フォローアップ	62
(1) 安全確保対策の実施状況	62
ア 安全運行の確保	62
イ 横断歩道における安全確保	65
ウ 電停における安全確保	67
(2) 利便向上対策の実施状況	70
ア 電停における時刻表等の掲示	70
イ 交通弱者に対する配慮	72

説明図表目次

1 路線バスの運行安全及び利便確保

(1) バス事業者における運行安全の確保状況

ア 制限速度の遵守

表番号	件名	頁
表1-(1)-ア-①	車両の最高速度等に関する規定	5
表1-(1)-ア-②-i	高速道路走行時の速度(平成24年8・9月)(総括表)	5
表1-(1)-ア-②-ii~vi	高速道路走行時の速度(平成24年8・9月)(事業者別)	5~7
表1-(1)-ア-③-i	調査対象事業者が運行している高速乗合バスの平均最高速度(事業者別・運行便別)	7
表1-(1)-ア-③-ii	調査対象事業者が運行している高速乗合バスの最高速度(事業者別・運行便別)	7
表1-(1)-ア-③-iii~vii	速度超過が顕著な事例①~⑤	8~12
表1-(1)-ア-④	速度超過状況及び実際の到着時刻等(当局試乗調査結果)	13・14
表1-(1)-ア-⑤	速度超過・乱暴運転に係る苦情(中国運輸局受付分)(平成21年4月から24年9月)	14
表1-(1)-ア-⑥	中国運輸局が受け付けた速度超過・乱暴運転に係る苦情の概要及び措置概要(調査対象事業者分)	14・15
表1-(1)-ア-⑦	速度超過・乱暴運転に係る苦情(調査対象事業者受付分)(平成22年4月から24年9月)	15
表1-(1)-ア-⑧	調査対象事業者が受け付けた速度超過・乱暴運転等に係る苦情の概要及び当該原因車両の走行実態	16
表1-(1)-ア-⑨	旅客自動車運送事業に係る安全マネジメントに関する規定	16
表1-(1)-ア-⑩	輸送の安全に関する基本方針等	17
表1-(1)-ア-⑪	広島県内の高速道路の制限速度	17

イ 運行時の安全確保

表1-(1)-イ-①	運行中の重大な故障等を発見等した場合の運転者の講じる措置に関する規定	20
表1-(1)-イ-②	速度計、動力伝達装置(クラッチ)に関する規定	20
表1-(1)-イ-③	安全運転に関する規定	20
表1-(1)-イ-④	運行中に重大な車両故障が発生したにもかかわらず、乗客を乗せ運行を継続した事例	21
表1-(1)-イ-⑤	走行中、運転者が車両のハンドル等の装置を確実に操作し得ない状況となっている事例	21
表1-(1)-イ-⑥	発車時に運転者が車両の異常を感知していながら運行を開始し、当該異常が原因で路上故障が発生した事例	21

ウ 定期点検整備の励行

表1-(1)-ウ-①	車両の点検、整備に関する規定	23
表1-(1)-ウ-②	自動車事故報告に関する規定	23
表1-(1)-ウ-③	高速乗合バスに係る車両故障事故発生状況	24
表1-(1)-ウ-④	3か月点検未実施の事例	24

表1-(1)-ウ-⑤	主な装置に係る3か月点検項目と5000km走行時無料点検項目との比較	24・25
表1-(1)-ウ-⑥	E事業者の高速乗合バスが受検した5000km走行時無料点検記録簿	25
表1-(1)-ウ-⑦	日常点検が不十分となっている事例	26
表1-(1)-ウ-⑧	非常用信号用具等の装備に関する規定	26
表1-(1)-ウ-⑨	調査対象車両における非常用信号用具等の装備の有無	27
表1-(1)-ウ-⑩	バス車両備え付けの非常用信号用具が有効期限切れとなっている事例	27
表1-(1)-ウ-⑪	バス車両備え付けの消火器の薬剤充填時期等が不明であり、設置場所も不適切なものとなっている事例	27

エ 運転者の過労防止

表1-(1)-エ-①	路線バス運転者の過労防止に関する規定	30
表1-(1)-エ-②	乗務時間等告示の内容	30
表1-(1)-エ-③	改善基準告示の内容	30・31
表1-(1)-エ-④	路線バス事業者に対する国土交通省の立入検査に関する規定	31
表1-(1)-エ-⑤	路線バス事業者等旅客自動車運送事業者に対する監査実績(広島運輸支局管内)	32
表1-(1)-エ-⑥	労働基準監督官の監督権限に係る労働基準法の規定	32
表1-(1)-エ-⑦	定期監督等実績(暦年)(広島労働局)	32
表1-(1)-エ-⑧	自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度に係る規定	33
表1-(1)-エ-⑨	相互通報実績(広島運輸支局管内)	34
表1-(1)-エ-⑩	合同監査・監督に係る規定(国土交通省)	34
表1-(1)-エ-⑪	合同監査・監督に係る規定(厚生労働省)	35
表1-(1)-エ-⑫	合同監査・監督実績(広島運輸支局管内)	35
表1-(1)-エ-⑬	自動車運転者時間管理等指導員規程	36
表1-(1)-エ-⑭	地方労働行政運営方針及び自動車運転者時間管理等指導員の活用に関する方針等	36・37
表1-(1)-エ-⑮	運転者の勤務状況(拘束時間)調査結果総括表	37
表1-(1)-エ-⑯-i・ii	4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間(又は71.5時間)を超えるもの	37
表1-(1)-エ-⑰	1日(始業時刻から起算して24時間)の拘束時間が16時間を超えるもの	38
表1-(1)-エ-⑱	1日の休息期間が8時間未満のもの	38
表1-(1)-エ-⑲-i・ii	1週間における1日の拘束時間延長(15時間超)の回数が3回以上のもの	39
表1-(1)-エ-⑳	運転者の拘束時間が改善基準告示の基準を上回るなどの勤務実態となった理由等(調査対象路線バス事業者の説明)	40

オ 従業員に対する指導監督の徹底

(7) 事故惹起運行管理者・乗務員に対する講習等の実施

表1-(1)-オ-(7)-①	運行管理者(事故惹起運行管理者)に対する特別講習に関する規定	43
表1-(1)-オ-(7)-②	運転者(事故惹起者)に対する特別指導・適性診断に関する規定	43・44
表1-(1)-オ-(7)-③	事故報告案件のうち運行管理者に対する特別講習受講指示が必要	44

	とみられるもの	
表 1 - (1) - オ - (ア) - ④	事故惹起運転者に対する特別指導、特定診断実施状況等	45

(イ) 的確な運行表の作成

表 1 - (1) - オ - (イ) - ①	運行表に関する規定	47
表 1 - (1) - オ - (イ) - ②	早発の禁止等に関する規定	47
表 1 - (1) - オ - (イ) - ③	運行表への停留所名等記載状況(広島→福山、ローズライナー)	47
表 1 - (1) - オ - (イ) - ④	運行表への停留所名等記載状況(福山→広島、ローズライナー)	47
表 1 - (1) - オ - (イ) - ⑤	運行表への停留所名等記載状況(広島→平成大学、リードライナー)	48
表 1 - (1) - オ - (イ) - ⑥	運行表への停留所名等記載状況(平成大学→広島、リードライナー)	48
表 1 - (1) - オ - (イ) - ⑦	運行表に記載されている時刻と公表されている時刻とが一致していない事例	48
表 1 - (1) - オ - (イ) - ⑧	高速乗合バスのバス停通過、早発等に係る苦情	48

カ 事故報告の励行

表 1 - (1) - カ - ①	事故報告に関する規定	50
表 1 - (1) - カ - ②	調査対象事業者の事故報告実績(平成 21～24 年度)	51
表 1 - (1) - カ - ③	事故発生から事故報告までに 31 日以上を要している事例	51
表 1 - (1) - カ - ④	平成 24 年度発生重大事故に係る速報の実施状況	51

キ 輸送の安全に関わる情報等の公表

表 1 - (1) - キ - ①	旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に関わる事項及び公表方法等に関する規定	53
表 1 - (1) - キ - ②	一定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関わる事項に関する規定	53
表 1 - (1) - キ - ③	調査対象事業者における輸送の安全に関する情報等の公表状況	54
表 1 - (1) - キ - ④	輸送の安全に関わる情報の提供が不十分又は実施されていない事例	54

(2) 利用者の利便確保対策

ア 営業所、停留所等における掲示の適正化

表 1 - (2) - ア - ①	営業所の掲示に関する規定	57
表 1 - (2) - ア - ②	停留所の掲示に関する規定	57
表 1 - (2) - ア - ③	事業用自動車内の掲示に関する規定	57
表 1 - (2) - ア - ④	営業所における必要事項の掲示状況	58
表 1 - (2) - ア - ⑤	営業所における必要事項の未掲示理由	58
表 1 - (2) - ア - ⑥	必要事項が掲示されていない停留所	58
表 1 - (2) - ア - ⑦	時刻表、その他の案内が分かりにくい停留所	58
表 1 - (2) - ア - ⑧	事業用自動車(車内)における必要事項の掲示状況	59

イ 事業用車両におけるバリアフリー対策の実施

表 1 - (2) - イ - ①	移動等の円滑化のために必要な車両内の設備に関する規定	61
表 1 - (2) - イ - ②	調査対象 10 車両(5 事業者)における円滑化基準適合状況	61

表1-(2)-イ-③	筆談用具の配備の旨を掲示していないもの	61
------------	---------------------	----

2 路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視フォローアップ

(1) 安全確保対策の実施状況

ア 安全運行の確保

表2-(1)-ア-①	路面電車の最高速度に関する規定	63
表2-(1)-ア-②	速度遵守に係る事業者の措置	63
表2-(1)-ア-③	速度超過のあった電停区間数	63
表2-(1)-ア-④	超過速度別電停区間数	64
表2-(1)-ア-⑤	今回新たに調査した運行区間における速度超過のあった電停区間	64

イ 横断歩道における安全確保

表2-(1)-イ-①	軌道敷内の横断歩道の構造に関する規定	66
表2-(1)-イ-②	軌道敷内横断歩道の凹凸等の改善状況	66
表2-(1)-イ-③	調査対象軌道経営者における軌道敷の維持修繕基準	66

ウ 電停における安全確保

表2-(1)-ウ-①	電停の幅員等に関する規定	68
表2-(1)-ウ-②	ホームの幅員に係る前回調査指摘事項の改善状況	68
表2-(1)-ウ-③	ホーム安全柵に係る前回調査指摘事項の改善状況	69

(2) 利便向上対策の実施状況

ア 電停における時刻表等の掲示

表2-(2)-ア-①	電停における時刻表等の掲示に関する規定	71
表2-(2)-ア-②	電停における時刻表等の掲示に係る指摘事項の改善状況	71

イ 交通弱者に対する配慮

表2-(2)-イ-①	電停スロープ等に関する規定	73
表2-(2)-イ-②	電停におけるスロープの設置等に係る前回調査指摘事項の改善状況	73
表2-(2)-イ-③	スロープに安全柵が設置されている電停における手すりの設置状況	73

第1 行政評価・監視の目的等

1 目的

路線バス(注)、路面電車をはじめとした公共交通機関は、都市部における交通渋滞の解消や環境に対する負荷の軽減等のほか地域住民の通勤、通学等の足として重要な役割を担っており、道路運送法(昭和26年法律第183号)、軌道法(大正10年法律第76号)等の関係法令により、これらを運行する事業者は、利用者の輸送の安全確保等の措置を講じる必要がある。

また、広島県内には、原爆ドーム、厳島神社の二つの世界遺産(文化遺産)を有することもあって、観光客も多く、路線図等の案内表示の充実や乗り継ぎの容易さなど公共交通機関の利便性の向上が求められている。

しかし、広島県内においては、路線バスや路面電車による事故が発生しているほか、路線バスの安全運行に関する苦情や、観光客等から、バスや路面電車の乗り方が分からないといった意見も聴かれる。

一方、路面電車については、当局が平成18年度に実施した「路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視」において指摘した事項の改善が十分行われていないものがみられる。

この行政評価・監視は、広島県内の路線バス、路面電車を運行している事業者における利用者の安全確保対策、利便確保対策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。

(注) 道路運送法第4条に基づき一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けた事業者が運行するバス。都市内を運行する路線バス、高速道路等を経由し都市間を結ぶバス(都市間バス)などのように、運行する時間と経路をあらかじめ定め、不特定多数の旅客を乗り合わせて行うバス事業

2 調査項目

- (1) 路線バスの運行安全状況及び利便確保対策
- (2) 路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視のフォローアップ

3 対象機関

- (1) 調査対象機関 中国運輸局、広島労働局
- (2) 関連調査等対象機関 一般乗合旅客自動車運送事業者、軌道経営者、市町、関係団体等

4 調査実施期間

平成24年8月～12月

第2 行政評価・監視結果

1 路線バスの運行安全及び利便確保

路線バスは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバスで、道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「運送法」という。）上は、一般乗合旅客自動車運送事業とされている。同事業は、路線（バスの走る経路）を定めて定期に運行し、設定された運行システムの起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態であり、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通（地域の需要に応じて、定時定路線型でなく予約等に基づいて運行を行うもの）なども一般乗合旅客自動車運送事業に含まれる。

一般乗合旅客自動車運送事業を営もうとする者は、運送法第4条により、国土交通大臣の許可を受ける必要がある。

平成18年の運送法改正により、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通等の新たな旅客運送形態が一般乗合旅客自動車運送事業に位置づけられるなど、同事業の対象範囲が拡大されたため、広島県内の一般乗合旅客自動車運送事業者（以下「路線バス事業者」という。）数は、18年度末の19事業者から法改正後の19年度末には77事業者に増加し、23年度末には91事業者となっている。

(1) バス事業者における運行安全の確保状況

ア 制限速度の遵守

通知	説明図表番号
<p>運送法第22条により、一般旅客自動車運送事業者（路線バス事業者等）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とされ、また、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「道交法」という。）第22条により、車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度を超える速度で進行してはならないとされている（これら最高速度について、以下「制限速度」という。）。</p> <p>広島県内に本社が所在する路線バス事業者17事業者（平成18年運送法改正以前から同法第4条の許可を受けている路線バス事業者）のうち、高速道路（高速自動車国道法（昭和32年法律第79条）第4条第1項により指定されたものをいう。以下同じ。）を経由する乗合バス（以下「高速乗合バス」という。）を運行している5事業者（以下「調査対象事業者」という。）を抽出し、これら事業者が運行する高速乗合バス27路線について、高速道路走行時の速度を調査したところ、以下のとおり、高速道路において制限速度超過が恒常的となっている状況がみられた。</p>	表1-(1)-ア-①
<p>① 運行回数が比較的多い9路線（ローズライナー、リードライナー、シトラスライナー、空港リムジン（2）、メリーバード、グランドアロー、いさりび、庄原便。全て複数の路線バス事業者による共同運行。）から調査対象事業者ごとに1から3路線を抽出し、平成24年8月及び9月に運行された延べ12路線（計9,290便）のうち、8,011便（86.2%）について、高速乗合バスの運行記録計による記録から各</p>	表1-(1)-ア-② - i ~ vi

<p>便の高速道路における走行速度を確認した結果は、以下のとおりである。</p> <p>i) 各便ごとに、高速道路走行時のほとんどを占める走行速度を把握した上で、ア)80 km/h 以下、イ)81 km/h 以上 90 km/h 以下、ウ)91 km/h 以上 100 km/h 以下、エ)101 km/h 以上の 4 段階に区分し 8,011 便の分布状況をみると、80 km/h 以下で走行しているものは 345 便(4.3%)とわずかで、7 割弱の 5,219 便(65.1%)が 91 km/h 以上 100 km/h 以下の速度であり、特に 5 事業者のうち 2 事業者は、運行便の約 9 割が 91 km/h 以上 100 km/h 以下の速度となっている。</p> <p>ii) 8,011 便(延べ 12 路線)の最高速度を確認し、路線ごとの最高速度の平均値をみると、80 km/h 以下のものはなく、81 km/h 以上 90 km/h 以下のものが 1 路線、91 km/h 以上 100 km/h 以下のものが 9 路線となっており、100 km/h を超えているものは 2 路線(いずれも最高速度は 115 km/h)となっている。</p> <p>② 当局がこれら事業者の運行している高速乗合バスのうち 5 路線 12 便に試乗し、運行記録計の記録から高速道路走行中の速度を確認したところ、いずれも制限速度を 10 から 20 km/h 超過しているほか、50 km/h の工事規制区域を 80 から 90 km/h で走行しているものもみられる。</p> <p>③ 中国運輸局が受け付けた利用者等からの苦情の中には、高速乗合バスの速度超過や乱暴運転で危険を感じたとするものが散見され(調査対象事業者分は平成 21 年度以降 24 年 9 月まで 7 件)、これらの中には、中国運輸局からの確認指示を受け、事業者において点検した結果、当該事業者の高速乗合バス運転者の 3 分の 2 が制限速度を超過した 100 km/h 前後で走行しているものもある。また、調査対象事業者が受け付けた高速乗合バスの速度超過や乱暴運転に係る苦情 25 件(平成 22 年度以降 24 年 9 月まで)のうち、車両が特定できたもの 21 件について当該車両の高速道路走行時の運行記録計の記録を確認したところ、13 件(61.9%)は瞬間最高速度がおおむね 100 km/h 又は 100 km/h 超で、中にはおおむね 115 km/h となっているものもみられる。</p> <p>一方、今回当局が試乗した 5 路線 12 便について、時刻表とバス運行時刻を比較すると、上記②のとおりいずれも高速道路において速度超過となっていながらほぼ定刻通りの運行となっており、高速乗合バスは、高速道路における速度超過を前提とした運行になっている状況がうかがえる。</p> <p>また、調査対象事業者が「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。)第 5 条に基づき策定した安全マネジメントに関する基本的な方針(以下「基本方針」という。)等を確認したところ、いずれも「輸送の安全」については明記されているものの制限速度の遵守については明記されておらず、中には「輸送の安全に関する重点施策」の中で「高速道路での最高速度 95 km の厳守」を掲げているもの(1 事業者)や、運行記録計の記録用紙の中で一般道路については 60 km/h、高速道路については 105 km/h をチェックラインとして記入し、運行実態もほぼこれに沿ったものとなっているもの(1 事業者)もみ</p>	<p>表 1-(1)-ア-③ - i ~vii</p> <p>表 1-(1)-ア-④</p> <p>表 1-(1)-ア-⑤、 ⑥</p> <p>表 1-(1)-ア-⑦、 ⑧</p> <p>表 1-(1)-ア-④</p> <p>表 1-(1)-ア-⑨</p> <p>表 1-(1)-ア-⑩ 表 1-(1)-ア-⑪ 表 1-(1)-ア-③ - iv</p>
--	--

られ、制限速度遵守についての事業者の認識は必ずしも高いものとなっていない。

したがって、中国運輸局は、事故を未然に防止し乗客の安全を確保する観点から、路線バス事業者に対し、以下の措置を講ずるよう指導する必要がある。

- ① 路線バスの運行に当たっては、制限速度の遵守を徹底すること。また、輸送の安全性の確保が図れるよう基本方針を見直すこと。
- ② 運行ダイヤについては、制限速度の遵守を前提として設定すること。

表 1 - (1) - ア - ①

車両の最高速度等に関する規定

○ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（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。
○ 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）（抜粋） （最高速度） 第 22 条 車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。 2 （略）

表 1 - (1) - ア - ② - i

高速道路走行時の速度（平成 24 年 8 ・ 9 月）（総括表）

（単位：便、％）

事業者名	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	計
A	16(3.2)	318(63.7)	165(33.1)	0(0.0)	499(100)
B	14(0.6)	236(9.5)	2,241(90.0)	0(0.0)	2,491(100)
C	301(13.2)	1,337(58.8)	634(27.9)	0(0.0)	2,272(100)
D	14(0.8)	161(9.7)	1,487(89.2)	5(0.3)	1,667(100)
E	0(0.0)	390(36.0)	692(64.0)	0(0.0)	1,082(100)
合 計	345(4.3)	2,442(30.5)	5,219(65.1)	5(0.1)	8,011(100)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 本表は、運行記録計の記録から 8,011 便の走行速度を確認し、長時間又は高速道路走行時にほとんどを占める走行速度を把握し、速度区分（4 区分）に分類したものである（以下、表 1 - (1) - ア - ② - vi まで同じ。）。

3 割合（％）は小数点以下 2 桁を四捨五入したため、事業者の合計が 100％とならない場合がある。

表 1 - (1) - ア - ② - ii

高速道路走行時の速度（平成 24 年 8 ・ 9 月）（A 事業者）

グランドアロー	方 面	広島バスセンター → 松江					松江 → 広島バスセンター				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～ 100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～ 100 km/h	101 km/h～	合 計
	便 数 (割 合)	0 (0.0)	89 (56.3)	69 (43.7)	0 (0.0)	158 (100)	0 (0.0)	85 (54.1)	72 (45.9)	0 (0.0)	157 (100)
いさりび	方 面	広島バスセンター → 浜田					浜田 → 広島バスセンター				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～ 100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～ 100 km/h	101 km/h～	合 計
	便 数 (割 合)	0 (0.0)	25 (69.4)	11 (30.6)	0 (0.0)	36 (100)	0 (0.0)	26 (72.2)	10 (27.8)	0 (0.0)	36 (100)
メリーバード	方 面	広島バスセンター → 米子					米子 → 広島バスセンター				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～ 100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～ 100 km/h	101 km/h～	合 計
	便 数 (割 合)	10 (17.9)	45 (80.4)	1 (1.8)	0 (0.0)	56 (100)	6 (10.7)	48 (85.7)	2 (3.6)	0 (0.0)	56 (100)

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(1)-ア-②-iii 高速道路走行時の速度（平成 24 年 8・9 月）（B 事業者）

リムジン	方 面	広島駅 → 広島空港					広島空港 → 広島駅				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
便 数 (割 合)	0 (0.0)	63 (11.6)	481 (88.4)	0 (0.0)	544 (100)	7 (1.3)	50 (9.2)	484 (89.5)	0 (0.0)	541 (100)	
ローズライナー	方 面	広島バスセンター → 福山駅					福山駅 → 広島バスセンター				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
便 数 (割 合)	0 (0.0)	29 (7.3)	370 (92.7)	0 (0.0)	399 (100)	1 (0.3)	28 (7.0)	371 (92.8)	0 (0.0)	400 (100)	
リードライナー	方 面	広島バスセンター → 福山平成大学					福山平成大学 → 広島バスセンター				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
便 数 (割 合)	1 (0.3)	37 (12.3)	264 (87.4)	0 (0.0)	302 (100)	5 (1.6)	29 (9.5)	271 (88.9)	0 (0.0)	305 (100)	

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(1)-ア-②-iv 高速道路走行時の速度（平成 24 年 8・9 月）（C 事業者）

ローズライナー	方 面	福山駅 → 広島バスセンター(広島駅)					広島バスセンター → 福山駅				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
便 数 (割 合)	33 (4.6)	472 (65.4)	217 (30.1)	0 (0.0)	722 (100)	5 (0.7)	404 (57.8)	290 (41.5)	0 (0.0)	699 (100)	
リードライナー	方 面	福山平成大学 → 広島バスセンター					広島バスセンター → 福山平成大学				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
便 数 (割 合)	26 (12.4)	131 (62.4)	53 (25.2)	0 (0.0)	210 (100)	10 (4.8)	133 (64.3)	64 (30.9)	0 (0.0)	207 (100)	
シトラスライナー	方 面	福山駅前 → 土生港前					土生港前 → 福山駅前				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
便 数 (割 合)	107 (48.9)	107 (48.9)	5 (2.3)	0 (0.0)	219 (100)	120 (55.8)	90 (41.9)	5 (2.3)	0 (0.0)	215 (100)	

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(1)-ア-②-v 高速道路走行時の速度（平成 24 年 8・9 月）（D 事業者）

リムジン	方 面	福山駅 → 広島空港					広島空港 → 福山駅				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
便 数 (割 合)	4 (1.1)	35 (9.7)	322 (89.2)	0 (0.0)	361 (100)	5 (1.4)	39 (10.8)	316 (87.5)	1 (0.3)	361 (100)	
ローズライナー	方 面	福山駅 → 広島バスセンター(広島駅)					広島バスセンター → 福山駅				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
便 数 (割 合)	0 (0.0)	46 (9.7)	426 (89.9)	2 (0.4)	474 (100)	5 (1.1)	41 (8.7)	423 (89.8)	2 (0.4)	471 (100)	

(注) 当局の調査結果による。

表1-(1)-ア-②-vi 高速道路走行時の速度（平成24年8・9月）（E事業者）

庄原便	方 面	東城駅前、庄原 BC 等 → 広島駅・広島 BC					広島駅・広島 BC → 東城駅前、庄原 BC 等				
	高速道路 走行速度	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計	～80 km/h	81～90 km/h	91～100 km/h	101 km/h～	合 計
	便 数 (割合)	0 (0.0)	193 (33.6)	381 (66.4)	0 (0.0)	574 (100)	0 (0.0)	197 (38.8)	311 (61.2)	0 (0.0)	508 (100)

(注) 当局の調査結果による。

表1-(1)-ア-③-i 調査対象事業者が運行している高速乗合バスの平均最高速度(事業者別・運行便別)

(単位: km/h)

事業者名	運行便名	最高速度	備考
A	グランドアロー	90.5	広島～松江
	いさりび	96.3	広島～浜田
	メリーバード	88.0	広島～米子
B	リムジン	97.0	広島駅・BC～広島空港
	ローズライナー	98.9	広島～福山
	リードライナー	98.3	広島～平成大学
C	ローズライナー	93.6	福山～広島
	リードライナー	90.8	平成大学～広島
	シトラスライナー	91.9	福山～因島
D	リムジン	101.2	福山～広島空港
	ローズライナー	101.5	福山～広島
E	庄原便	97.0	庄原・東城～広島

(注) 1 当局の調査結果による。

2 本表は、運行記録計の記録から 8,011 便の最高速度を確認し、事業者別・運行便別に平均最高速度を記載したものである。

表1-(1)-ア-③-ii 調査対象事業者が運行している高速乗合バスの最高速度(事業者別・運行便別) (単位: km/h)

事業者名	運行便名	最高速度	備考	
A	グランドアロー	105	広島～松江	表1-(1)-ア-③-iii 事例①
	いさりび	105	広島～浜田	
	メリーバード	100	広島～米子	
B	リムジン	106	広島駅・BC～広島空港	
	ローズライナー	106	広島～福山	
	リードライナー	108	広島～平成大学	表1-(1)-ア-③-iv 事例②
C	ローズライナー	113	福山～広島	表1-(1)-ア-③-v 事例③
	リードライナー	110	平成大学～広島	
	シトラスライナー	101	福山～因島	
D	リムジン	115	福山～広島空港	
	ローズライナー	115	福山～広島	表1-(1)-ア-③-vi 事例④
E	庄原便	113	庄原・東城～広島	表1-(1)-ア-③-vii 事例⑤

(注) 1 当局の調査結果による。

2 本表は、運行記録計の記録から 8,011 便の最高速度を確認し、事業者別・運行便別に最高速度を記載したものである。

表 1 - (1) - ア - ③ - iii

速度超過が顕著な事例①

事業者名	年月日	路線名等	高速道路走行時における平均運行速度	瞬間最高速度	制限速度
A	平成 24 年 8 月 4 日	松江しんじ湖温泉 発広島BC行き グランドアロー	80~90 km/h	95 km/h	・松江玉造 IC~吉田掛合 IC : 70 km/h
			90~100 km/h	105 km/h	・三次 IC~沼田 PA : 80 km/h ・沼田 PA~広島 IC : 100 km/h

(注) 当局の調査結果による。

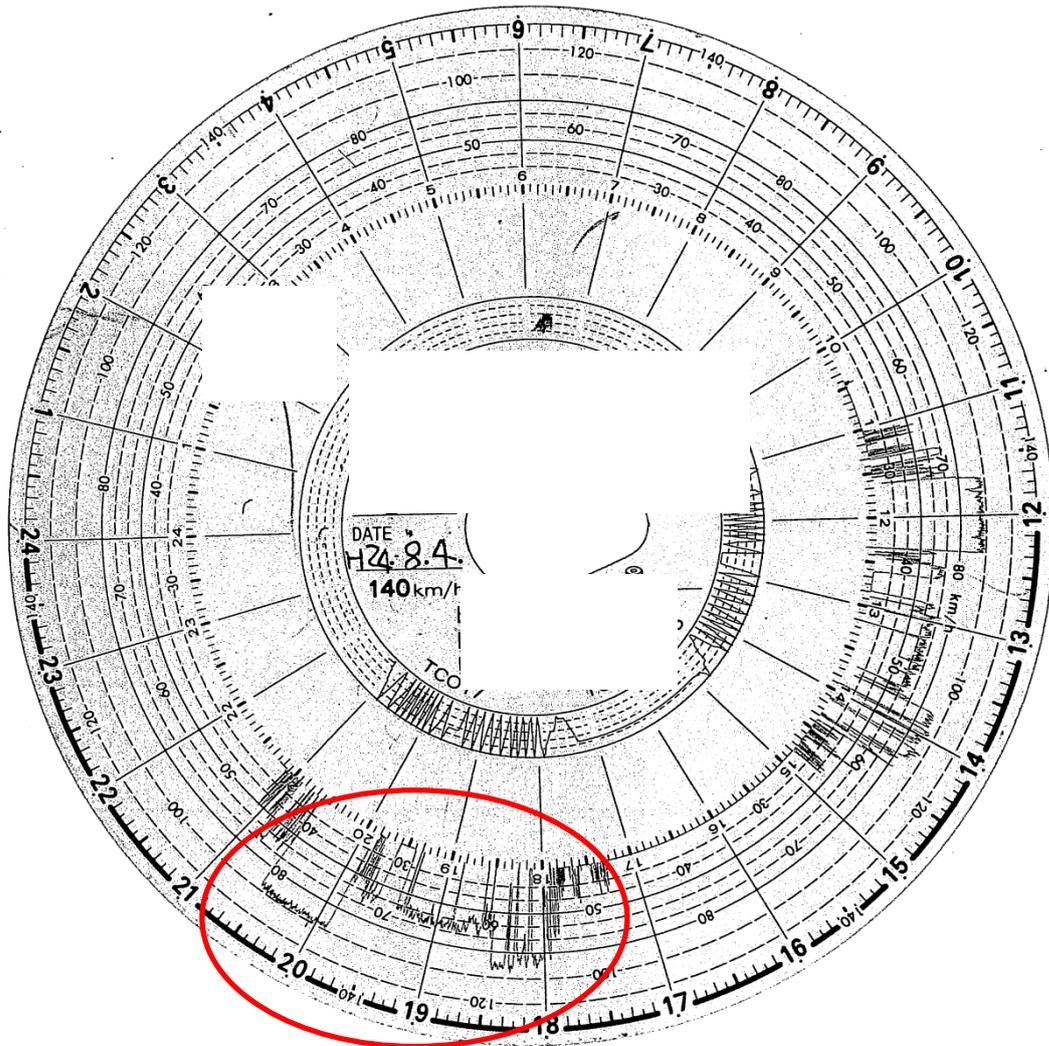
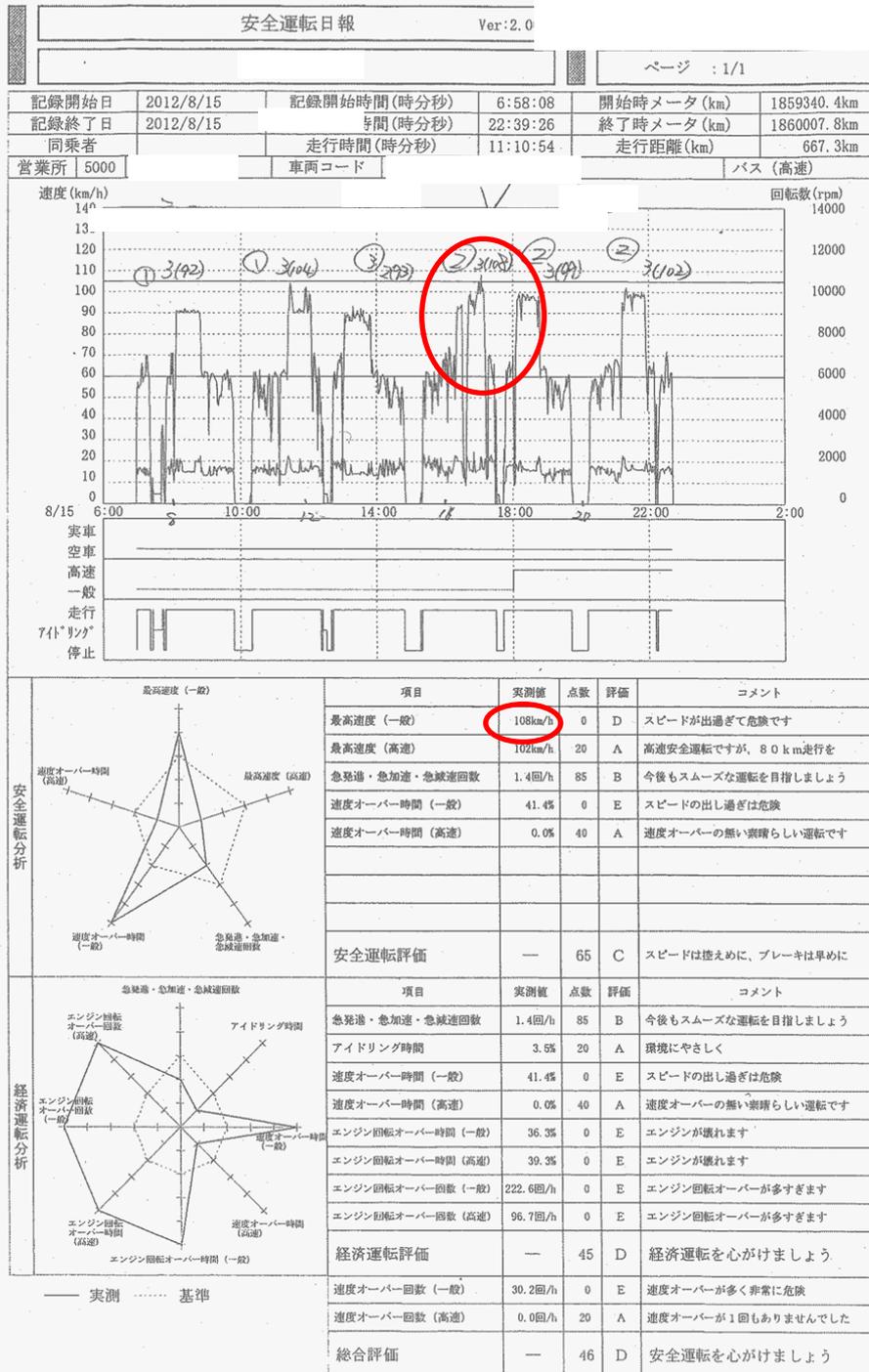


表 1 - (1) - ア - ③ - iv

速度超過が顕著な事例②

事業者名	年月日	路線名等	高速道路走行時における平均運行速度	瞬間最高速度	制限速度
B	平成 24 年 8 月 15 日	福山平成大学発広島 BC 行き リードライナー	90~100 km/h	108 km/h	・三原久井 IC ~広島東 IC: 80km/h ・広島東 IC~広島 IC: 100 km/h

(注) 当局の調査結果による。



(注) 当該事業者は、運行記録計の記録の最高速度について、一般道と高速道の区分を厳格に適用していない。

表 1 - (1) - ア - ③ - v

速度超過が顕著な事例③

事業者名	年月日	路線名等	高速道路走行時における平均運行速度	瞬間最高速度	制限速度
C	平成 24 年 9 月 8 日	福山駅前発広島 B C 行き ローズライナー	90~100 km/h	113 km/h	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福山東 IC~福山西 IC : 100 km/h ・ 福山西 IC~広島東 IC : 80 km/h ・ 広島東 IC~広島 IC : 100km/h

(注) 当局の調査結果による。

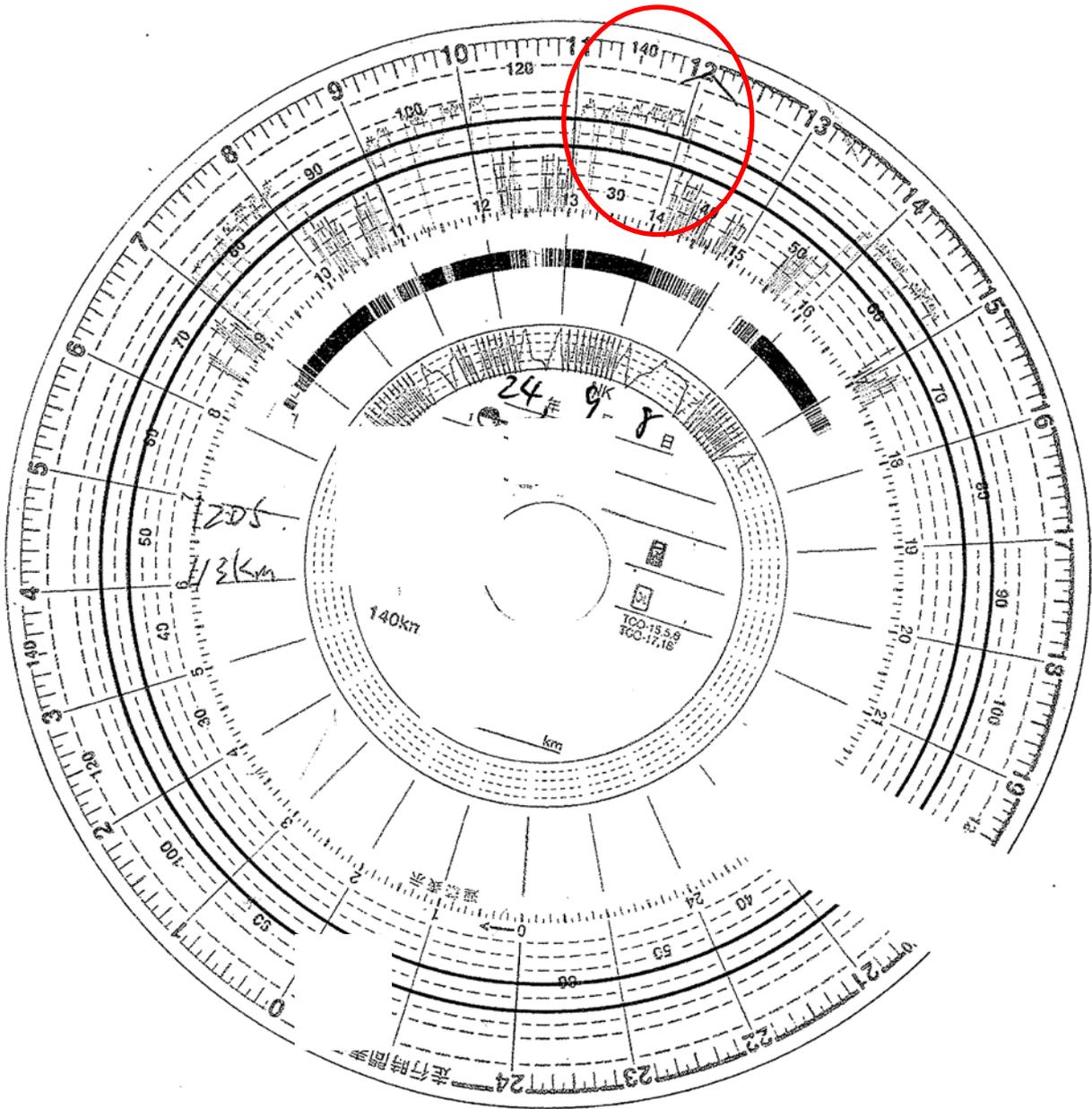


表 1 - (1) - ア - ③ - vi

速度超過が顕著な事例④

事業者名	年月日	路線名等	高速道路走行時における平均運行速度	瞬間最高速度	制限速度
D	平成 24 年 9 月 18 日	広島 B C 発福山駅 前行き ローズライナー	90~100 km/h	115 km/h	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広島 IC~広島東 IC : 100km/h ・ 広島東 IC~福山西 IC : 80 km/h ・ 福山西 IC~福山東 IC : 100 km/h

(注) 当局の調査結果による。

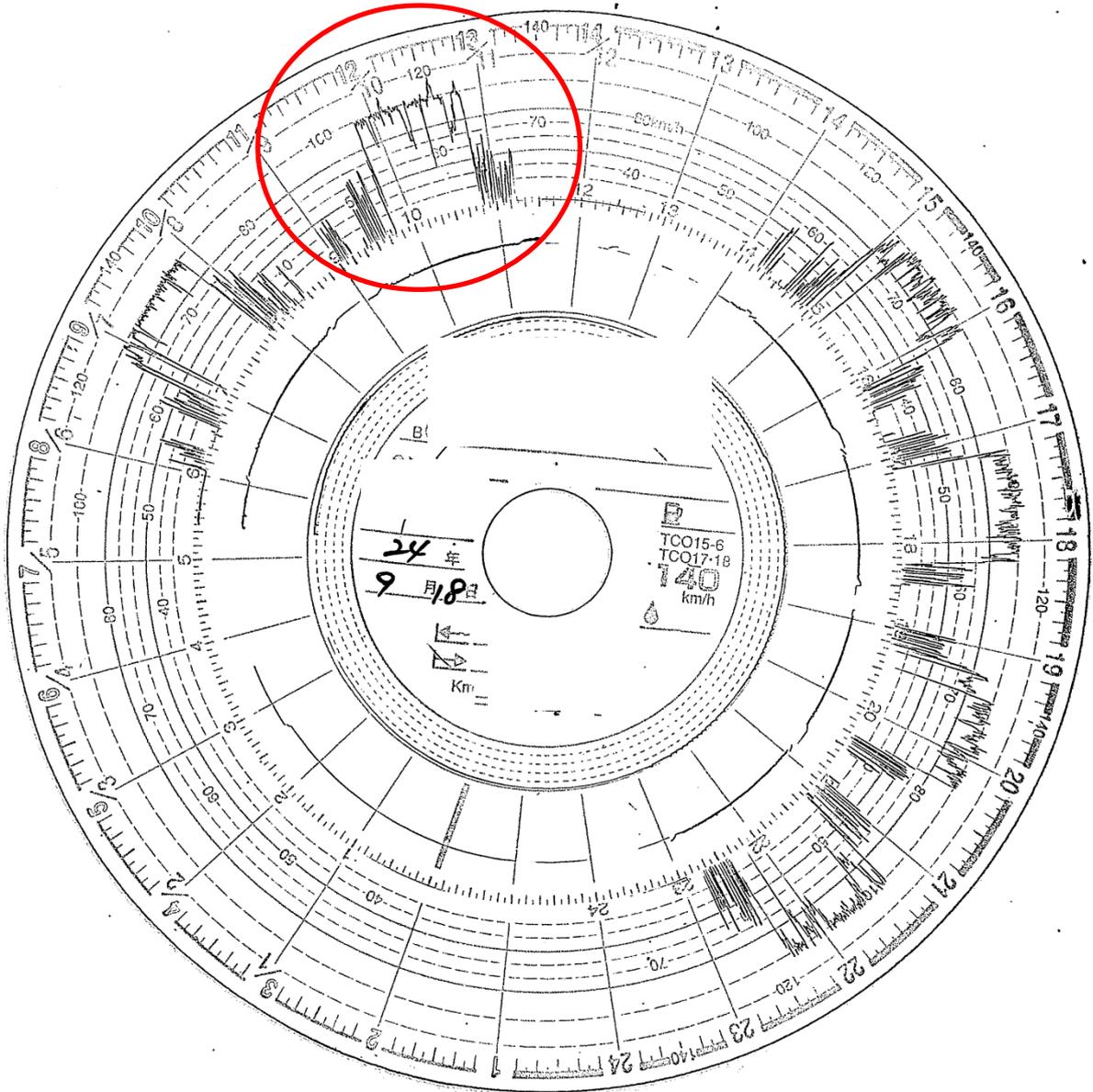


表 1 - (1) - ア - ③ - vii

速度超過が顕著な事例⑤

事業者名	年月日	路線名等	高速道路走行時における平均運行速度	瞬間最高速度	制限速度
E	平成 24 年 9 月 10 日	庄原発広島駅前行き 庄原便	90~100 km/h	102 km/h	・庄原 IC~三次 IC : 80 km/h
			100~110 km/h	112 km/h	・三次 IC~沼田 PA : 80 km/h ・沼田 PA~広島 IC : 100 km/h

(注) 当局の調査結果による。

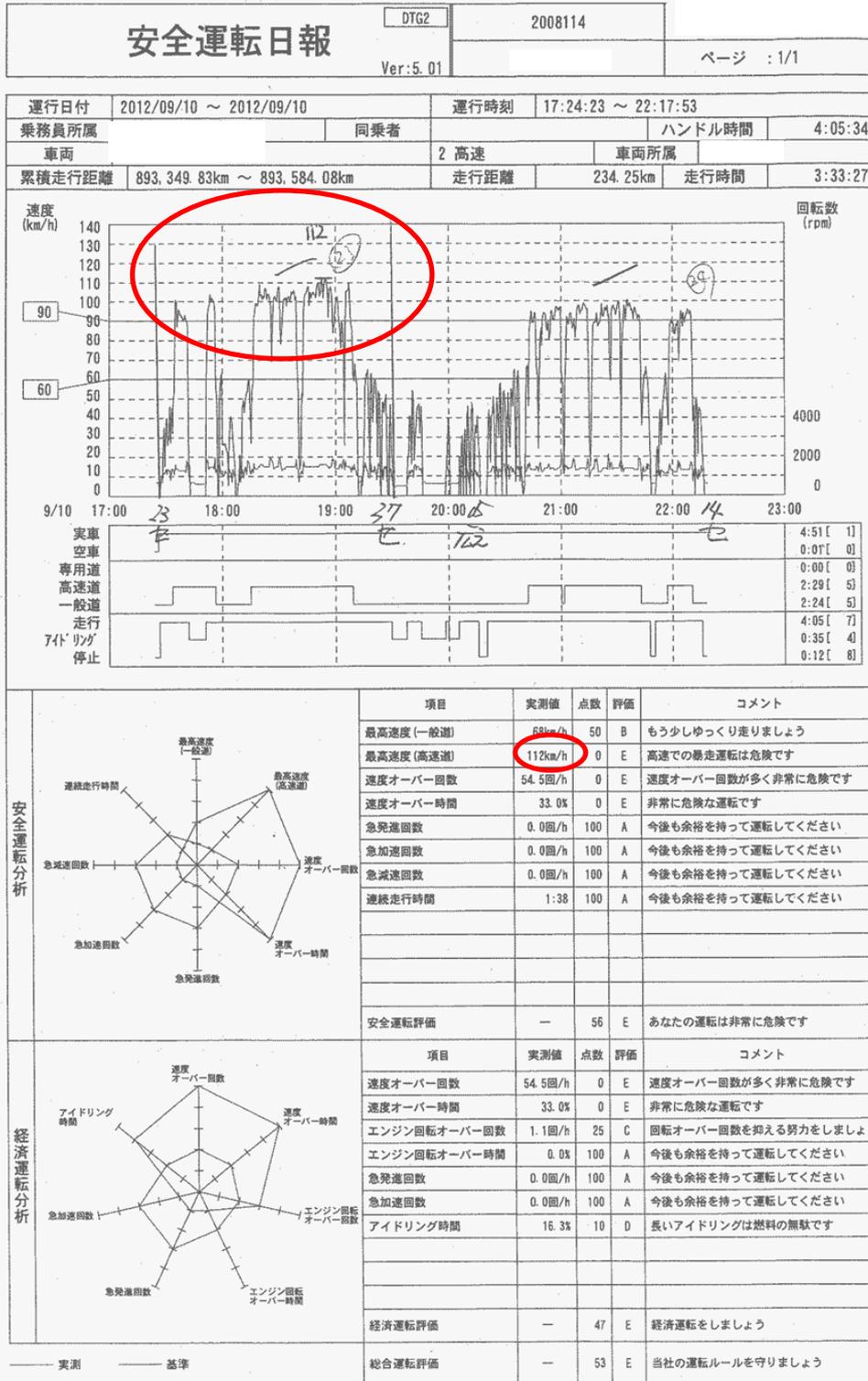


表 1 - (1) - ア - ④ 速度超過状況及び実際の到着時刻等（当局試乗調査結果）

事業者名	試乗調査年月日	路線等名	高速道路走行時における平均運行速度 (瞬間最高速度)	制限速度	備考
C	平成 24 年 8 月 8 日	ローズ ライナー (福山→ 広島)	80～90 km/h (90 km/h)	・福山東 IC～福山西 IC : 100 km/h ・福山西 IC～広島東 IC : 80 km/h ・広島東 IC～広島 IC : 100km/h	定刻の 15 分遅れで 到着（注 3）
E	平成 24 年 9 月 11 日	庄原便 (広島→ 庄原)	80～90 km/h (95 km/h)	・広島 IC～沼田 PA : 100 km/h	時刻表どおり到着
			80～90 km/h (92 km/h)	・沼田 PA～三次 IC : 80 km/h 【途中 50 km/h の工事規制あり】	
E	平成 24 年 9 月 11 日	庄原便 (庄原→ 広島)	80～90 km/h (90 km/h)	・庄原 IC～三次 IC : 80 km/h	時刻表どおり到着
			80～90 km/h (95 km/h)	・三次 IC～沼田 PA : 80 km/h 【途中 50 km/h の工事規制あり】	
E	平成 24 年 10 月 2 日	庄原便 (広島→ 庄原)	90～100 km/h (102 km/h)	・沼田 PA～三次 IC : 80 km/h	定刻の 1 分遅れで 到着
			90～100 km/h (100 km/h)	・三次 IC～庄原 IC : 80 km/h	
E	平成 24 年 10 月 2 日	庄原便 (庄原→ 広島)	80～85 km/h (87 km/h)	・庄原 IC～三次 IC : 80 km/h 【途中 50 km/h の工事規制あり】	定刻の 2 分遅れで出 発・10 分遅れで到着 (所要時間は 8 分オ ーバー)（注 4）
			80～90 km/h (90 km/h)	・三次 IC～沼田 PA : 80 km/h	
A	平成 24 年 10 月 30 日	広島空港 リムジン (広島駅 →広島空 港)	60～70 km/h (73 km/h)	・広島高速 1 号線 : 60 km/h	定刻より 5 分早く 到着
			80～90 km/h (90 km/h)	・広島東 IC～本郷 IC : 80 km/h	
B	平成 24 年 10 月 30 日	リード ライナー (広島 BC →福山平 成大学)	80～90 km/h (97 km/h)	・広島 IC～広島東 IC : 100 km/h ・広島東 IC～三原久井 IC : 80 km/h 【途中 50 km/h の工事規制あり】	定刻の 3 分遅れで 到着
B	平成 24 年 10 月 30 日	リード ライナー (福山平 成大学→ 広島 BC)	80～90 km/h (98 km/h)	・三原久井 IC～広島東 IC : 80 km/h 【入野トンネル 50 km/h 規制】 ・広島東 IC～広島 IC : 100 km/h	定刻の 1 分遅れで 到着

D	平成 24 年 10 月 30 日	広島空港 リムジン (広島空 港→福山 駅前)	90～100 km/h (100 km/h)	・本郷 IC～福山西 IC : 80 km/h ・福山西 IC～福山東 IC : 100 km/h	定刻の 1 分遅れで 到着
D	平成 24 年 10 月 30 日	広島空港 リムジン (福山駅 前→広島 空港)	90～100 km/h (100 km/h) 【14:25～14:29 頃、 50 km/h 制限の工事 区間を 90 km/h で走 行】	・福山東 IC～福山西 IC : 100 km/h ・福山西 IC～本郷 IC : 80 km/h	定刻の 3 分遅れで 到着
C	平成 24 年 11 月 5 日	ローズ ライナー (広島→ 福山)	80～90 km/h (90 km/h)	・広島 IC～広島東 IC : 100 km/h ・広島東 IC～福山西 IC : 80 km/h ・福山西 IC～福山東 IC : 100 km/h	定刻の 2 分遅れで 到着
C	平成 24 年 11 月 5 日	ローズ ライナー (福山→ 広島)	90～100 km/h (100 km/h)	・福山東 IC～福山西 IC : 100 km/h ・福山西 IC～広島東 IC : 80 km/h ・広島東 IC～広島 IC : 100km/h	定刻の 10 分遅れで 到着 (注 5)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 表中の「網かけ」は到着時刻がダイヤのプラスマイナス 5 分以内にあるものである。

3 中筋駅発は 3 分遅れであり高速道路はほぼ定刻通りの運行である (遅れの原因の大半は一般道の渋滞とみられる)。

4 中筋駅発は 8 分遅れである (出発が定刻の 2 分遅れであることから運行上は 6 分遅れ)。

5 中筋駅発は 6 分遅れである (これに一般道の渋滞等が加わって到着時 10 分遅れ)。

表 1 - (1) - ア - ⑤ 速度超過・乱暴運転に係る苦情 (中国運輸局受付分) (平成 21 年 4 月から 24 年 9 月) (単位: 件)

事業者名		速度超過・乱暴運転に係る苦情件数
調 査 対 象	A	—
	B	2
	C	4
	D	1
	E	—
調査対象外の事業者		8

(注) 当局の調査結果による。

表 1 - (1) - ア - ⑥ 中国運輸局が受け付けた速度超過・乱暴運転に係る苦情及び措置概要 (調査対象事業者分)

事業者名	受付年月日 (関係路線)	苦情の概要	措置内容
B	平成 22 年 12 月 22 日 (不明)	昨日、山陽自動車道走行中の B 事業者の高速乗合バスが 120～130 km/h ぐらいのスピードで、工事規制で制限速度が 60 km/h のところもかなりのスピードであった。スピードの出し過ぎで怖かった。	事業者に事実確認を指示したところ、苦情の事実は確認できなかったものの、これを機会に更に乗務員に対する指導を徹底するよう指示。

	平成 21 年 8 月 10 日 (広島→福山、ローズライナー)	8 月 8 日に B 事業者の広島発ローズライナーに乗った。信号無視や高速道でのジグザグ走行、車間距離不保持、トンネル内での車線変更などが行われていた。また、広尾のバス停に定刻より 10 分早く到着した。	事業者に状況確認を指示し、事業者では運行記録計の記録、ドライブレコーダー等の調査や添乗調査を実施したが、苦情の事実は確認できなかった。
C	平成 24 年 5 月 9 日 (尾道・福山～大阪)	C 事業者の高速乗合バスが尾道～福山間のバイパス(60 km/h 制限)を 85～90 km/h で走行しているのを頻繁に目にする。事故が心配なので指導してほしい。	事業者に状況確認を指示。事業者の確認結果では、車両点検時の不具合、バイパスの渋滞等に伴い回復運転のため恒常的に速度超過をしているとのことであったため、法定速度の順守について全乗務員を指導するよう指示。
	平成 23 年 5 月 18 日 (不明)	C 事業者の高速乗合バスが山陽自動車道を 100 km/h 走行している。制限速度は 80 km/h であるが、このような危険な走行は許可されているのか。指導を徹底してほしい。	事業者に対し、法定速度の順守について乗務員全員を指導するよう指示。
	平成 22 年 6 月 23 日 (松江～福山)	米子自動車道を南下中に C 事業者の高速乗合バスにもものすごい勢いであおられた。高速道路を走行していると平然と法定速度を超過している高速バスが多い。速度超過が常態的な走行を続けているにもかかわらず、バス停への到着時刻は定刻というのは疑問。	事業者に対し、運行記録計の記録の提出等を指示。確認したところ、申出の時間帯におけるバスの速度は 70～90 km/h であったことなどから、乗務員への指導教育と安全運行の徹底を指示。
	平成 22 年 4 月 26 日 (不明)	阪神高速北神戸線で、府中発神戸三宮行き C 事業者の高速乗合バスが制限速度を超過して走行していた。私の車の右車線をすごいスピードで通過したため、非常に危険な思いをした。追跡したところ、80 km/h 出ていた。事業者に連絡したが、スピード違反を容認しているような答えだった。	事業者に対し、運行記録計の記録の提出を指示。確認したところ、80 km/h 程度での連続した運行があったため、制限速度順守について乗務員を十分指導するよう指示。
D	平成 23 年 5 月 18 日 (不明)	山陽自動車道の福山西～広島東間は制限速度 80 km/h であるが、D 事業者のローズライナーや空港リムジンは速度超過で運行している。他の会社はゆっくり走っているが、D 事業者のバスは目立つ。指導してほしい。	事業者に対し、運行記録計の記録の確認等を指示。事業者が 1 週間から 10 日分程度の運行記録計の記録を確認したところ、100 km/h くらいの走行が多くみられ、高速乗務員のうち、3 分の 2 程度が該当することから、更に指導を強化するよう指示。

(注) 当局の調査結果による。

表 1 - (1) - ア - ⑦ 速度超過・乱暴運転に係る苦情 (調査対象事業者受付分) (平成 22 年 4 月から 24 年 9 月) (単位: 件)

事業者名	速度超過・乱暴運転に係る苦情件数	左のうち、運行記録計による記録調査実施分
A	4	3 (3)
B	5	5 (3)
C	6	5 (1)
D	7	5 (5)
E	3	3 (1)
計	25	21 (13)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 () 内は、瞬間最高速度がおおむね 100 km/h 又は 100 km/h 超であるもの。

表 1-(1)-ア-⑧ 調査対象事業者が受け付けた速度超過・乱暴運転等に係る苦情の概要及び当該原因車両の走行実態

事業者名	受付年月日	苦情の概要	苦情原因車両の走行速度の実態(注 3)
A	平成 24 年 8 月 9 日	A 事業者の高速乗合バスが国道で自車のすぐ後ろにつけて走行し怖かった。	一般国道では最高速度 70 km/h 前後、高速道路では最高速度 100 km/h 弱、瞬間最高速度はおおむね 100 km/h 超。
	平成 24 年 8 月 3 日	両親が A 事業者の高速乗合バスに乗車した途端、発車した。通路での転倒が心配だった。運転が乱暴である。	高速道路は 80~95 km/h で走行。瞬間最高速度は 100.3 km/h
B	平成 24 年 5 月 7 日	B 事業者の高速乗合バスが一般道(50 km/h 規制)を 70~80 km/h で走行していた。	一般道はおおむね 60~70 km/h で走行。一般道における最高速度は 74 km/h。なお、高速道路はおおむね 95~100 km/h で走行、瞬間最高速度は 106 km/h
	平成 23 年 10 月 14 日	B 事業者の高速乗合バスが高速道路で蛇行運転をして危険であった。	高速道路はおおむね 70~105 km/h で走行。瞬間最高速度はおおむね 106 km/h
C	平成 23 年 10 月 7 日	乗車した C 事業者の高速乗合バスのスピードが速く、恐怖を感じた。	高速道路はおおむね 90~100 km/h で走行。循環最高速度は 96 km/h
	平成 22 年 10 月 23 日	C 事業者の高速乗合バスの運転手が高速道走行中、携帯電話(メールではなくサイト)を見ていて、怖かった。	高速道路はおおむね 90 km/h 前後で走行。瞬間最高速度は 93 km/h
D	平成 23 年 9 月 18 日	D 事業者の高速乗合バスが急に割り込んできた上、運転者に窓を開けて文句を言われた。	高速道路はおおむね 100 km/h で走行。瞬間最高速度はおおむね 110 km/h
	平成 22 年 12 月 12 日	高速道路の追越車線で、D 事業者の高速乗合バスが接近し、パッシングを繰り返したり、あおり行為をされた。	高速道路はおおむね 100 km/h 前後で走行。瞬間最高速度は 115 km/h
E	平成 24 年 2 月 14 日	E 事業者の高速乗合バスに乗車したが、高速道路走行中に運転者が居眠りをしているように見えた。	高速道路はおおむね 90~100 km/h で走行。瞬間最高速度はおおむね 100 km/h 超。
	平成 23 年 10 月 21 日	E 事業者の高速乗合バス乗車時に、前座席の背もたれに頭をぶつけるくらいの急ブレーキや信号無視、無理な進路変更によるジグザグ運転で危険な思いをした。	高速道路はおおむね 80~90 km/h で走行。瞬間最高速度はおおむね 95 km/h

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 各事業者の受け付けた苦情から主なものを各 2 件抽出した。
 3 速度は、当該バス車両の運行記録計の記録による。

表 1-(1)-ア-⑨ 旅客自動車運送事業に係る安全マネジメントに関する規定

<p>○ 旅客自動車運送事業に係る安全マネジメントに関する方針(平成 18 年 9 月 19 日国土交通省告示第 1087 号)(抜粋)</p> <p>(目的)</p> <p>第一条 この指針は、旅客自動車運送事業者(以下「事業者」という。)が、その事業の運営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内部に浸透させ、かつ、組織が一体となって安全マネジメントに関する方針の策定及びその目標の設定並びに輸送の安全に関する計画の作成、実行、評価及び改善という一連の過程を定め、これを実施することにより、輸送の安全性の向上を図るよう努めることを目的とする。</p> <p>(安全マネジメントに関する基本的な方針)</p> <p>第五条 事業者は、安全マネジメントに関する基本的な方針を策定し、それを全従業員に周知するものとする。</p> <p>2 安全マネジメントに関する基本的な方針には、次の事項を含むものとする。</p> <p>一 経営の責任者が、輸送の安全の確保が事業経営の根幹であることを深く認識し、事業において、輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を全従業員に徹底させるとともに、内部において輸送の安全の確保に主導的な役割を果たすこと。</p> <p>二 事業者は、安全マネジメントを確実に実施し、全従業員が一体となって輸送の安全の確保を図るとともに、絶えず輸送の安全性の向上を図ること。</p> <p>三 事業者は、輸送の安全に関する情報について、積極的に公表すること。</p> <p>3 事業者は、必要に応じて、安全マネジメントに関する基本的な方針を見直すものとする。</p>
--

表 1 - (1) - ア - ⑩

輸送の安全に関する基本方針等

事業者名	概要
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ 社長及び役員は、安全第一の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、施設・車両及び社員を総合活用して、輸送の安全を確保します。そのための基本的な方針を「社是」に定めるとともに、社員に対し毎日「無事故の誓い」の全社員唱和を繰り返すことで、輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底してまいります。 ○ 全役職員の安全に関わる行動規範を次のとおりといたします。(※主なもの) <ul style="list-style-type: none"> ・ 協力一致して輸送の安全に努めます。 ・ 輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「輸送の安全確保」が当社の事業経営の根本であることを深く理解し、当社の経営ビジョンである「安心、安全、そして満足。一満足は信頼の証：選ばれる〇〇へー」を追求します。 ○ 当社は、輸送の安全に関する計画の策定、実行、チェック、改善を確実に実施し、安全対策を不断に見直し、全従業員が一丸となって業務を遂行することにより、絶えず輸送の安全性の向上に努めます。また、輸送の安全に関する情報については、積極的に公表いたします。 ○ 輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底し、関係法令および安全管理規定に定められた事項を遵守いたします。
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全運転を第一とし、法令遵守し、基本に忠実に日々業務を遂行すること。 ○ 高速道路安全運転の誓いの復唱（高速乗合・貸切バスに乗務する乗務員には、毎日始業点呼時に次の項目を復唱する様にした。）(※主なもの) <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速インター出口 2 km の看板表示を見たら、走行車線を 80 km 以下の速度で走行します。 ・ 電話は運行中、ハンズフリー機能以外使用しません。 ・ 安全速度と車間距離を守ります。 ○ <u>高速道路での最高速度 95 km の厳守。</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最高速度を一覧表に毎日記入し本人が押印して自分のスピードの認識をさせる。
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業活動に係る事故を最小限にする事は交通事業者に課せられた責務であり、且つ最も合理的な経営手法である。 ○ この為に必要な措置を可能な限り講じる。
E	<ul style="list-style-type: none"> ○ 社長は輸送の安全の確保が事業経営の根幹であることを深く認識し、現場における安全に関する声に真摯に耳を傾け、社員に対し輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底させてまいります。 ○ 輸送の安全に関する計画の「策定、実行、チェック、改善」のサイクルにより安全対策を不断に見直し、全社員が一丸となって事業を遂行することにより、絶えず輸送の安全の向上に努めてまいります。 ○ 関係法令及び安全管理規程に定めた事項の遵守。

(注) 1 当局の調査結果による。

2 本表は、調査対象事業者が運輸安全マネジメントへの取り組みとして各ホームページで公表している資料に基づき作成した。

表 1 - (1) - ア - ⑪

広島県内の高速道路の制限速度

(単位：km/h)

高速道路名	区間	制限速度
山陽自動車道	倉敷 I C - 福山西 I C	100
	福山西 I C - 広島東 I C	80
	広島東 I C - 沼田 P A	100
	沼田 P A - 五日市 I C	
	五日市 I C - 廿日市 J C T	
	廿日市 J C T - 玖珂 I C	80
中国縦貫自動車道	新見 I C - 広島北 J C T	80
	広島北 J C T	50
	広島北 J C T - 下関 I C	80
中国横断自動車道 広島浜田線	広島 J C T - 広島北 J C T	80

(注) 1 当局の調査結果による。

2 本表の高速道路は、高速自動車国道法第 4 条第 1 項により指定されたものである。

イ 運行時の安全確保

通知	説明図表番号
<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 50 条第 1 項第 4 号により、旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、旅客の現存する事業用自動車の運行中当該自動車の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めるときは、直ちに、運行を中止することとされている。</p>	表 1-(1)-イ-①
<p>道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「車両法」という。）第 41 条により、自動車は、自動車の装置が国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ運行の用に供してはならないとされており、同基準は、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。）等で規定されている。</p>	表 1-(1)-イ-②
<p>また、道交法第 70 条により、車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならないとされている。</p>	表 1-(1)-イ-③
<p>調査対象事業者における高速乗合バスの運行時の安全確保状況について調査したところ、次の事例がみられた。</p>	
<p>① 当局が 5 路線 12 便に試乗調査したところ、以下の事例がみられた。</p>	
<p>i) 高速乗合バスにおいて、高速道路走行中、速度計（車両法第 41 条で規定された装置）が故障・停止し、走行速度の計測ができなくなったにもかかわらず、運行中止及び運行管理者への報告等の措置を講ずることなく、終着バス停留所まで運行を継続したもの（1 事業者 1 事例）</p>	表 1-(1)-イ-④
<p>ii) 車内アナウンス用のハンズフリーマイクや運転席備え付けの時計が装備されていないため、走行中に運転者がハンドマイクを使用した際、片手運転となるほか、運転者は自己の腕時計で時間を確認せざるを得ないなど、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作できない状況となっているもの（1 事業者 1 事例）</p>	表 1-(1)-イ-⑤
<p>② 当局が調査対象事業者が運送法第 29 条に基づき平成 21 年度以降 24 年 9 月までに提出した事故報告事例のうち、高速乗合バスに係る 47 件を調査した結果、以下の事例がみられた。</p>	
<p>○ 発車時に運転者はクラッチが重たいと感じたが、運行管理者への報告等の措置を講ずることなく運行を開始し、クラッチ故障が原因で自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号。以下「事故報告規則」という。）第 2 条の重大事故（路上故障）が発生したもの（1 事業者 1 事例）</p>	表 1-(1)-イ-⑥
<p>したがって、中国運輸局は、安全な運行を確保する観点から、路線バス事業者の運転者が運行安全に関する関係法令の趣旨を十分理解し、その遵守が徹底されると</p>	

ともに、運行安全の確保に必要な機器等を早急に装備するよう路線バス事業者を指導する必要がある。	
--	--

表 1-(1)-イ-① 運行中の重大な故障等を発見等した場合の運転者の講じる措置に関する規定

<p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋） （運転者）</p> <p>第 50 条 旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、次に掲げる事項を遵守しなければならない。 一～三の二 （略） 四 旅客の現在する事業用自動車の運行中当該自動車の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めるときは、直ちに、運行を中止すること。 五～十 （略） 2～10 （略）</p>

表 1-(1)-イ-② 速度計、動力伝達装置（クラッチ）に関する規定

<p>○ 道路運送車両法（抜粋） （自動車の装置）</p> <p>第 41 条 自動車は、次に掲げる装置について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。 一 原動機及び動力伝達装置 二～十六 （略） 十七 速度計、走行距離計その他の計器 十八～二十 （略） （使用者の点検及び整備の義務）</p> <p>第 47 条 自動車の使用者は、自動車の点検をし、及び必要に応じ整備をすることにより、当該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。</p>
<p>○ 道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）（抜粋） （原動機及び動力伝達装置）</p> <p>第 8 条 自動車の原動機及び動力伝達装置は、運行に十分耐えうるものとして、構造等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>（速度計等）</p> <p>第 46 条 自動車（最高速度二十キロメートル毎時未満の自動車及び被牽引自動車を除く。）には、運転者が容易に走行時における速度を確認でき、かつ、平坦な舗装路面での走行時において、著しい誤差がないものとして、取付位置、精度等に関し告示で定める基準に適合する速度計を運転者の見やすい箇所に備えなければならない。ただし、最高速度三十五キロメートル毎時未満の大型特殊自動車及び農耕作業用小型特殊自動車にあつては、原動機回転計をもつて速度計に代えることができる。</p> <p>2 （略）</p>
<p>○ 道路運送車両法の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）（抜粋）</p> <p>第 10 条 原動機及び動力伝達装置の構造等に関し、保安基準第 8 条第 1 項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。 一 原動機及び動力伝達装置は、運行に十分耐える構造及び性能を有すること。この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。 イ～ヘ （略） ト クラッチの作動状態が適正でないもの若しくは著しい滑りがあるもの又はレリーズのダストブーツが損傷しているもの チ～ソ （略） 二 （略） 2 （略）</p>

表 1-(1)-イ-③ 安全運転に関する規定

<p>○ 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）（抜粋） （安全運転の義務）</p> <p>第 70 条 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。（罰則 第 119 条第 1 項第九号、同条第 2 項）</p>

表 1-(1)-イ-④ 運行中に重大な車両故障が発生したにもかかわらず、乗客を乗せ運行を継続した事例

事業者名	事例の概要	
C	発生年月日	平成 24 年 11 月 5 日
	運行便	福山駅前発広島バスセンター行きローズライナー
	概要	本件バス車両は、平成 24 年 11 月 5 日 16 時 07 分頃に山陽自動車道福山本郷 B S を通過しているが、通過直後の 16 時 08 分頃、速度計が故障(速度計の針が 0 km を示したまま停止)した。(出発地から故障発生地までの走行距離は約 22.7 km、走行時間は約 38 分)しかしながら、本件バス車両は、上記のとおり走行速度の計測ができなくなっているにもかかわらず、乗客を乗せたまま運行を継続し、終着地の広島バスセンターに到着した。速度計故障から終着地までの走行距離は 101.7 km、走行時間は 73 分である。

(注) 当局の調査結果 (本件バス車両に試乗) による。

表 1-(1)-イ-⑤ 走行中、運転者が車両のハンドル等の装置を確実に操作し得ない状況となっている事例

事業者名	事例の概要	
C	発生年月日	平成 24 年 11 月 5 日
	運行便	福山駅前発広島バスセンター行きローズライナー
	概要	① ハンズフリーのマイク未装備で、運転者はハンドマイクを使用していることから、走行中、マイク使用時には片手運転となる状態が発生している。 ② 運転席に時計が設置されておらず、運転者は時々、自己の腕時計で時間を確認している。

(注) 当局の調査結果による (試乗調査車両)。

表 1-(1)-イ-⑥ 発車時に運転者が車両の異常を感知していながら運行を開始し、当該異常が原因で路上故障が発生した事例

事業者名	事例の概要	
D	発生年月日	平成 22 年 12 月 20 日
	運行便	広島空港発福山駅前行きリムジン
	概要	運転者は、バス発車時に異常(クラッチを踏んだ際、違和感(通常とは異なるクラッチの重さ))を感じたものの、そのまま運行開始した。走行中、下り坂は支障なく運行したが、上り坂ではクラッチが滑りスピードが出ないため運行を中止。乗客に対しては代替車への乗り換えを依頼。 なお、本車両運転者は、発車時にクラッチの異常について、運行管理者への報告等を行っていない。

(注) 1 当局の調査結果による。

2 本表は、D 事業者の平成 22 年 12 月 22 日付け事故報告書に基づき作成した。

ウ 定期点検整備の励行

通知	説明図表番号
<p>車両法第 47 条により、自動車の使用者は、自動車の点検、整備を行うことにより当該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とされており、自動車運送事業の用に供する自動車については、同法第 47 条の 2 第 2 項により 1 日 1 回の日常点検整備（以下「日常点検」という。）が、同法第 48 条により 3 か月ごとの定期点検整備（以下「3 か月点検」という。）等が義務付けられている。</p>	表 1-(1)-ウ-①
<p>調査対象事業者の平成 21 年度から 24 年度（9 月末現在）における報告規則に基づく報告事例のうち高速乗合バスに係る車両故障（報告規則第 2 条第 11 号に該当する事例をいう。以下同じ。）47 件について調査したところ、次の事例がみられた。</p> <p>① 車両故障発生時点で 3 か月点検未実施となっているもの（3 事業者 3 件）</p> <p>② 車両故障発生の原因となった故障個所が日常点検実施箇所であり、日常点検不十分とみられるもの（1 事業者 3 件）</p>	表 1-(1)-ウ-② 表 1-(1)-ウ-③ 表 1-(1)-ウ-④～⑥ 表 1-(1)-ウ-⑦
<p>また、調査対象事業者が運行している高速乗合バス車両のうち、各事業者 2 台計 10 台について抽出調査したところ、次のとおり保安基準で規定された装備が不備となっている事例がみられた。</p> <p>① 高速乗合バスに備付けの非常用信号用具の有効期限が切れているもの（1 事業者 1 台）</p> <p>② 高速乗合バスに備付けの消火器の薬剤充填時期等が不明であり、また、消火器備付場所が不適切なもの（1 事業者 1 台）</p>	表 1-(1)-ウ-⑧ 表 1-(1)-ウ-⑨・⑩ 表 1-(1)-ウ-⑪
<p>高速道路運行中の車両故障は重大な交通事故に至るおそれがあり、また、高速道路上で車両故障が発生してバス停留所以外の場所への停車を余儀なくされた場合、代替車両の手配、乗換え等を行う間に乗客に危険が及ぶおそれもあることなどから、高速乗合バスに係る車両整備には万全を期する必要がある。</p> <p>したがって、中国運輸局は、路線バス事業者に対し、以下の措置を講ずるよう指導する必要がある。</p> <p>① 運行途上での車両故障が生じないよう、車両法に基づく 3 か月点検、日常点検等を確実に実施すること。</p> <p>② 運行途上での車両故障や車両火災事故等が発生した場合に備え、保安基準で定められた非常用信号用具、消火器等の備付けを適切に行うこと。</p>	

表1-(1)-ウ-①

車両の点検、整備に関する規定

<p>○ 道路運送車両法（抜粋） （使用者の点検及び整備の義務）</p> <p>第47条 自動車の使用者は、自動車の点検をし、及び必要に応じ整備をすることにより、当該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。</p> <p>（日常点検整備）</p> <p>第47条の二 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。</p> <p>2 次条第一項第一号及び第二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、一日一回、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。</p> <p>3 自動車の使用者は、前二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。</p> <p>（定期点検整備）</p> <p>第48条 自動車（小型特殊自動車を除く。以下この項、次条第一項及び第五十四条第四項において同じ。）の使用者は、次の各号に掲げる自動車について、それぞれ当該各号に掲げる期間ごとに、点検の時期及び自動車の種別、用途等に応じ国土交通省令で定める技術上の基準により自動車を点検しなければならない。</p> <p>一 自動車運送事業の用に供する自動車及び車両総重量八トン以上の自家用自動車その他の国土交通省令で定める自家用自動車 三月</p> <p>二・三 （略）</p> <p>2 （略）</p>
--

表1-(1)-ウ-②

自動車事故報告に関する規定

<p>○ 自動車事故報告規則（抜粋） （定義）</p> <p>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。</p> <p>一～十 （略）</p> <p>十一 自動車の装置（道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十一条各号に掲げる装置をいう。）の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの</p> <p>十二～十五 （略）</p> <p>○ 道路運送車両法（抜粋） （自動車の装置）</p> <p>第41条 自動車は、次に掲げる装置について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。</p> <p>一 原動機及び動力伝達装置</p> <p>二 車輪及び車軸、そりその他の走行装置</p> <p>三 操縦装置</p> <p>四 制動装置</p> <p>五 ばねその他の緩衝装置</p> <p>六 燃料装置及び電気装置</p> <p>七 車枠及び車体</p> <p>八 連結装置</p> <p>九 乗車装置及び物品積載装置</p> <p>十 前面ガラスその他の窓ガラス</p> <p>十一 消音器その他の騒音防止装置</p> <p>十二 ばい煙、悪臭のあるガス、有毒なガス等の発散防止装置</p> <p>十三 前照灯、番号灯、尾灯、制動灯、車幅灯その他の灯火装置及び反射器</p> <p>十四 警音器その他の警報装置</p> <p>十五 方向指示器その他の指示装置</p> <p>十六 後写鏡、窓ふき器その他の視野を確保する装置</p> <p>十七 速度計、走行距離計その他の計器</p> <p>十八 消火器その他の防火装置</p> <p>十九 内圧容器及びその附属装置</p> <p>二十 その他政令で定める特に必要な自動車の装置</p>

表 1 - (1) - ウ - ③

高速乗合バスに係る車両故障事故発生状況

(単位:件)

事業者名	21年度	22年度	23年度	24年度	計
A	4	5	3	0	12
B	1	0	3	0	4
C	2	0	1	3 【1】	6 【1】
D	0	6 【1】(3)	1	1	8 【1】(3)
E	2	8	4	3 【1】	17 【1】
計	9	19 【1】(3)	12	7 【2】	47 【3】(3)

(注) 1 当局の調査結果による(24年度は9月末現在)。なお、件数は報告書提出時点で集計したもの。

2 【】内は事故発生時点で3か月点検未実施、()内は事故発生原因箇所に係る日常点検不備(詳細は表1-(1)-ウ-④~⑦参照)。

表 1 - (1) - ウ - ④

3か月点検未実施の事例

事業者名	発生日時	概要	本件車両の点検受検状況等
C	平成24年 6月4日 19:05頃	広島BC発因島行きフラワーライナー運行中、3速で徐行後、4速に加速したところ、エンジン回転数が上昇し、クラッチが滑り停止。【原因：クラッチの摩耗焼損】	平成24年3月1日に3か月点検を受検しているが、事故発生時点(24年6月4日)では、3か月点検の期限切れとなっている。
D	平成23年 2月20日 12:30頃	今治発福山駅前行き「しまなみライナー」運行中、エンジンの回転数が上がり速度が低下し緊急停止。【原因：噴射ポンプ故障による燃料供給遮断】	平成22年11月2日に3か月点検を受検しているが、事故発生時点(23年2月20日)では、3か月点検の期限切れとなっている。
E	平成24年 7月3日 18:55頃	庄原BC発広島BC行き高速バス運行中、急にエンジン出力が低下し、アクセルを踏み込んでも速度が上昇しないことから、直近のPAで運行を中止。【原因：インタークーラーのホース外れ】	平成24年1月に新車登録後、同年4月2日に3か月点検として、メーカー実施の5000km走行時無料点検を受検しているが、同点検は法定3か月点検の点検項目を満たしていない。(詳細は表1-(1)-ウ-⑤、⑥参照)

(注) 当局の調査結果による。

表 1 - (1) - ウ - ⑤

主な装置に係る3か月点検項目と5000km走行時無料点検項目との比較

点検箇所		3か月点検	5000km無料点検
かじ取り装置	パワーステアリング装置	ベルトの緩み及び損傷	○
制動装置	ブレーキ・ペダル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間	○
		ブレーキの効き具合	○
	駐車ブレーキ機構	引きしろ	○
		ブレーキの効き具合	○
	ホース及びパイプ	漏れ、損傷及び取付状態	○
	リザーバ・タンク	液量	○
	ブレーキ・チャンバ	ロッドのストローク	○
	ブレーキ・ドラム及びブレーキ・シュー	ドラムとライニングとのすき間	○
ドラムの取付けの緩み		○	
センタ・ブレーキ・ドラム及びライニング	ドラムとライニングとのすき間	○	
走行装置	ホイール	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み	○
緩衝装置	リーフ・サスペンション	スプリングの損傷	×
	エア・サスペンション	エア漏れ	×

動力伝達装置	ショック・アブソーバ	油漏れ及び損傷	×
	クラッチ	ペダルの遊び及び切れたときの床板とのすき間	×
		作用	×
		液量	×
電気装置	点火装置	点火時期	×
	バッテリー	ターミナル部の接続状態	○
	電気配線	接続部の緩み及び損傷	○
原動機	本体	低速及び加速の状態	○
		排気の状態	○
	潤滑装置	油漏れ	○
	燃料装置	燃料漏れ	○
	冷却装置	ファン・ベルトの緩み及び損傷	○

(注) 1 当局の調査結果による。

2 本表に掲げた点検項目は、車両法第 48 条第 1 項に基づく自動車点検基準（昭和 26 年運輸省令第 70 号）第 2 条別表第 3 で規定された事業用自動車に係る 3 か月点検項目のうち主な装置に係る点検項目で、車種等による限定が行われていないものである。

3 「5000 km 無料点検」欄は、E 事業者が平成 24 年 4 月 2 日にメーカーの 5000 km 走行時無料点検で受検した点検項目であり、○印は点検実施したもの、×印は点検実施していないものである。（5000 km 走行時無料点検の点検結果は表 1-(1)-ウ-⑥参照）

表 1-(1)-ウ-⑥ E 事業者の高速乗合バスが受検した 5000 km 走行時無料点検記録簿

大点検 <input checked="" type="checkbox"/> 交換 <input checked="" type="checkbox"/> 補付 <input type="checkbox"/> T 修理 <input type="checkbox"/> 清掃 <input type="checkbox"/> C 分解 <input type="checkbox"/> 調整 A 給油 L (但し、オイル料金は別に申し受けます)		5000km 時点検 備記録 無料 (但し、オイル料金は別に申し受けます)	車名及び型式 [] 自動車登録番号又は車両番号 [] 原動機の型式 [] 初年度登録年又は改造後年 [] 車台番号 []
■ かじ取り装置 <input checked="" type="checkbox"/> ハンドルの遊び、緩み、がた及び操作員合点検 <input checked="" type="checkbox"/> ギヤ・ボックスの油漏れ及び取付けの緩み点検 <input checked="" type="checkbox"/> ロッド及びアーム類の緩み、がた及び損傷点検 <input checked="" type="checkbox"/> パワー・ステアリングの油漏れ、油量及び取付けの緩み点検 <input checked="" type="checkbox"/> パワー・ステアリング・オイル交換	■ 走行装置 <input type="checkbox"/> ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み点検	■ 電気装置 <input checked="" type="checkbox"/> バッテリーの液量点検 <input checked="" type="checkbox"/> バッテリー・ターミナル部の接続状態 <input checked="" type="checkbox"/> 配線接続部の緩み及び損傷点検	■ 灯火装置等 <input checked="" type="checkbox"/> 灯火装置、警告灯、デフロスタ、方向指示器、緊急警報及び緊急減速装置の作用点検 <input checked="" type="checkbox"/> 鈴鐺の作用点検 <input checked="" type="checkbox"/> エキゾースト・パイプ、マフラー取付けの緩み及び損傷点検（避熱板を含む） <input checked="" type="checkbox"/> 非常口扉の機能点検 <input checked="" type="checkbox"/> ドア・ロックの機能点検 <input checked="" type="checkbox"/> ボデー、フレーム各部の緩み、損傷点検 <input type="checkbox"/> シャン各部の給油状態点検
■ 制動装置 <input checked="" type="checkbox"/> リザーバ・タンクの液量点検 <input checked="" type="checkbox"/> ブレーキ・ペダルの遊び及び踏み込んだ時の床板とのすき間点検 <input checked="" type="checkbox"/> ブレーキのきき具合点検 <input checked="" type="checkbox"/> 駐車ブレーキのきき具合及び引きしる点検 <input checked="" type="checkbox"/> 駐車ブレーキ・ケーブル及びロッドの緩み、がた及び損傷点検 <input checked="" type="checkbox"/> ホース及びパイプからの漏れ、損傷及び取付け状態点検 <input checked="" type="checkbox"/> ブレーキ・チャンバ・ロッドのストローク点検 <input checked="" type="checkbox"/> ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間点検 <input checked="" type="checkbox"/> センタ・ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間点検 <input checked="" type="checkbox"/> ブレーキ・ディスクとパッドのすき間点検	■ 緩衝装置 <input type="checkbox"/>	■ 原動機 <input checked="" type="checkbox"/> エンジンのかかり具合及び異常点検 <input checked="" type="checkbox"/> 低速及び加速の状態点検 <input checked="" type="checkbox"/> 排気の状態点検 <input checked="" type="checkbox"/> エア・クリーナ・エレメントの状態点検 <input checked="" type="checkbox"/> 弁すき間点検 <input checked="" type="checkbox"/> エンジンからの油漏れ点検 <input checked="" type="checkbox"/> エンジン・オイルの汚れ及び量点検 <input checked="" type="checkbox"/> 燃料の量点検 <input checked="" type="checkbox"/> 燃料フィルタの詰まり点検 <input checked="" type="checkbox"/> 冷却水の漏れ及び量点検 <input checked="" type="checkbox"/> ラジエータ・キャップの機能点検 <input checked="" type="checkbox"/> ファン・ベルトの緩み及び損傷点検	
記: D/F: T/M オイル交換 OF 右側左右ローテーション調整完了 A-C E/F: オイル交換 AL 右側取付			
事:			

(工場印)

表 1 - (1) - ウ - ⑦

日常点検が不十分となっている事例

事業者名	発生日時	概要	本件車両の点検状況
D	平成 23 年 1 月 9 日 8:55 頃	福山駅前発今治行き「しまなみライナー」運行中、オーバーヒートのブザーが鳴り運行を中止。【原因：ブリーの摩耗とブイベルトの亀裂】	運行日の日常点検において、ファンベルトを点検しているものの、点検が不十分であったとみられる。(事業者説明)
	平成 22 年 10 月 23 日 7:40 頃	福山駅前発広島 B C 行きローズライナー運行中、エンジンコントロールランプが点灯し、その後、警告ブザーが鳴り出したため、運行を中止。【原因：ファンベルト切れによるオーバーヒート】	運行日の日常点検において、ファンベルトを点検しているものの、点検が不十分であったとみられる。(事業者説明)
	平成 22 年 7 月 30 日 9:07 頃	広島空港発福山駅前行きリムジンバス運行中、警告音が鳴り始め、異常を感じたため運行を中止。【原因：ラジエーターファンのベルトの切断(亀裂が生じていた可能性あり)】	運行日の日常点検において、ファンベルトを点検しているものの、点検が不十分であったとみられる。(事業者説明)

(注) 1 当局の調査結果による。

- 2 道路運送車両法第 47 条の 2 第 1 項に基づく自動車点検基準(昭和 26 年運輸省令第 70 号)第 1 条別表第 1 により、事業用自動車に係る日常点検で原動機に関しては「ファン・ベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファン・ベルトに損傷がないこと。」を点検することとされている(乗車定員 30 人以上の自動車等に限り)。

表 1 - (1) - ウ - ⑧

非常用信号用具等の装備に関する規定

<p>○ 道路運送車両の保安基準(抜粋) (非常信号用具)</p> <p>第 43 条の 2 自動車には、非常時に灯光を発することにより他の交通に警告することができ、かつ、安全な運行を妨げないものとして、灯光の色、明るさ、備付け場所等に関し告示で定める基準に適合する非常信号用具を備えなければならない。(以下、略)</p> <p>(消火器)</p> <p>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。</p> <p>一～六 (略)</p> <p>七 乗車定員十一人以上の自動車</p> <p>八・九 (略)</p> <p>2 前項各号に掲げる自動車に備える消火器は、運送物品等の消火に適應することができ、かつ、安全な運行を妨げないものとして、消火剤の種類及び充てん量、構造、取付位置等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>○ 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(抜粋)</p> <p>第 71 条</p> <p>一・二 (略)</p> <p>三 保安基準第 47 条第 1 項の自動車に備える消火器は、前二号の規定によるもののほか、次に掲げる基準に適合しなければならない。</p> <p>イ～ハ (略)</p> <p>ニ 消火器は、次の場所に備えたものであること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) (1)に掲げる自動車以外の自動車にあつては、運転者、運転者助手、車掌、見張人又は取扱人の使用に便利な場所</p> <p>四 (略)</p>
--

表 1-(1)-ウ-⑨ 調査対象車両における非常用信号用具等の装備の有無

事業者名	非常用信号用具	消火器
A	○	○
	○	○
B	○	○
	○	○
C	○	○
	△	○
D	○	○
	○	△
E	○	○
	○	○

(注) 1 当局の調査結果による。

2 表中の「○」は装備されていることを、「△」は装備されているものの、有効期限切れなど不適切な用具が装備されていることを示す。(詳細は表 1-(1)-ウ-⑩、⑪参照)

表 1-(1)-ウ-⑩ バス車両備付けの非常用信号用具が有効期限切れとなっている事例

事業者名	非常用信号用具等の装備状況
C	バス車両に備付けの非常用信号用具(2本)は有効期限がそれぞれ平成 23 年 7 月、23 年 5 月となっており、いずれも有効期限が切れている(製造時期は、それぞれ平成 19 年 8 月、19 年 9 月)。

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(1)-ウ-⑪ バス車両備付けの消火器の薬剤充填時期等が不明であり、設置場所も不適切なものとなっている事例

事業者名	非常用信号用具等の装備状況
D	バス車両に備付けの 2 本の消火器のうち、1 本は製造時期、薬剤充填時期が不明となっている。また、これらは 2 本の消火器は、車両床下の荷物収納スペース内に設置されており、保安基準に基づく告示第 71 条で定められている「使用に便利な場所」に設置されていない。

(注) 当局の調査結果による。

エ 運転者の過労防止

通知	説明図表番号
<p>運輸規則第21条第1項により、路線バス事業者は、輸送の安全のため、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、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、これらを遵守させなければならないとされている。</p>	表1-(1)-エ-①
<p>国土交通大臣が告示で定める運転者の勤務時間及び乗務時間の基準は、「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」（平成13年国土交通省告示第1675号。以下「乗務時間等告示」という。）において、厚生労働省が定めた「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。）とされている。</p>	表1-(1)-エ-②
<p>改善基準告示においては、①4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は原則65時間又は書面による労使協定を締結した場合には最長71.5時間が限度、②運転者の拘束時間は1日（始業時刻から起算して24時間）16時間が限度、③1日15時間を超える拘束時間の回数は1週間当たり2回が限度、④休息期間は1回あたり継続8時間以上が必要、⑤運転時間は1週間当たり最長44時間が限度、⑥連続運転時間は4時間が限度などとされている。</p>	表1-(1)-エ-③
<p>運送法に基づき路線バス事業者に対する指導監督を行う中国運輸局(管内の運輸支局を含む。)及び労働関係法令の所管部局である広島労働局(管内の労働基準監督署を含む。)は、それぞれ、所管法令に基づき監査、監督等を行うほか、相互通報制度や合同監査・監督を活用して路線バス事業者に対する指導監督を行うとともに、路線バス事業者が加入する団体等を通じて、乗務時間等告示及び改善基準告示の周知に努めている。</p>	表1-(1)-エ-④・⑤ 表1-(1)-エ-⑥・⑦ 表1-(1)-エ-⑧・⑨ 表1-(1)-エ-⑩～⑫
<p>また、広島労働局は、厚生労働省の指示に基づき、平成23年度に自動車運転者時間管理等指導員を配置し、使用者等に対する指導、助言等を実施するなど、改善基準告示の内容の理解促進を図るための周知等を重点的に実施している。</p>	表1-(1)-エ-⑬・⑭
<p>調査対象事業者の営業所(各1営業所)に所属する主に高速乗合バスに乗務する運転者10人(1営業所当たり2人を任意抽出)について、平成24年8月(4日から31日の4週間)の勤務状況を調査したところ、次のとおり、運転者の拘束時間が乗務時間等告示及び改善基準告示に定める基準を超えるなどの勤務実態となっている状況が、3事業者の運転者4人について計11事例みられた。</p>	表1-(1)-エ-⑮
<p>① 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間(又は71.5時間)を超えているもの(1事業者2事例)</p>	表1-(1)-エ-⑯-i・ii
<p>② 1日の拘束時間が16時間を超えているもの(3事業者4事例)</p>	表1-(1)-エ-⑰
<p>③ 1日の休息期間が8時間を下回っているもの(2事業者3事例)</p>	表1-(1)-エ-⑱
<p>④ 1日についての拘束時間が15時間を超える回数が、1週間について2回を超えているもの(1事業者2事例)</p>	表1-(1)-エ-⑲-i・ii

<p>これら運転者の拘束時間が乗務時間等告示及び改善基準告示に定める基準を超えている等の勤務実態となっている事業者の中には、「運転者の勤務時間を割り振る事務担当者に、改善基準告示の内容を正確に承知させていなかった」（1事業者）、「運行管理者等が交替勤務に関与せず、乗務員間の勤務交代が可能となっている」（1事業者）としているものがあるなど、改善基準告示の内容が、路線バス事業者に十分徹底されていない状況がうかがえる。</p> <p>したがって、中国運輸局及び広島労働局は、路線バス事業者の輸送の安全の向上を図るため、監査・監督の場や関係団体への指導、自動車運転者時間管理等指導員の事業者への指導の機会を通じ、路線バス事業者に対し、引き続き、乗務時間等告示及び改善基準告示の周知徹底を図る必要がある。</p>	<p>表1-(1)-エ-⑩</p>
---	-------------------

表 1 - (1) - エ - ① 路線バス運転者の過労防止に関する規定

<p>○ 道路運送法（抜粋） （輸送の安全等）</p> <p>第27条 一般旅客自動車運送事業者は、事業計画（路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画）の遂行に必要となる員数の運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他の運行の管理、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員（次項において「運転者等」という。）の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。</p> <p>2・3 （略）</p> <p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋） （過労防止等）</p> <p>第21条 旅客自動車運送事業者は、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つて、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。</p> <p>2～6 （略）</p>

表 1 - (1) - エ - ② 乗務時間等告示の内容

<p>○ 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（平成13年12月3日国土交通省告示第1675号）</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）第21条第1項の規定に基づき、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を次のように定め、平成14年2月1日から施行する。</p> <p>旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準は、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）とする。</p>

表 1 - (1) - エ - ③ 改善基準告示の内容

<p>○ 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2月9日労働省告示第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）</p> <p>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並びに旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であつて、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。</p> <p>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（一般貸切旅客自動車運送事業（道路運送法第3条第一号ロの一般貸切旅客自動車運送事業をいう。）の用に供する自動車をいう。以下この項において同じ。）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及び起点から終点までのキロ程が概ね100キロメートルを超える運行系統を運行する一般乗合旅客自動車運送事業（同号イの一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下この項において同じ。）の用に供する自動車であつて、高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項の高速自動車国道をいう。以下この項において同じ。）及び自動車専用道路（道路法（昭和27年法律第180号）第48条の2の自動車専用道路をいう。以下この項において同じ。）の利用区間のキロ程が50キロメートル以上であり、かつ、当該キロ程が起点から終点までのキロ程の四分の一以上のものに乗務する者（第四号において「特定運転者」という。）については、<u>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。</u></p> <p>二 <u>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、一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。</u></p> <p>三 <u>勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えること。</u></p> <p>四 <u>運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとする。</u>ただし、貸切バス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及び特定運転者については、<u>労使協定があるときは、52週間についての運転時間が2080時間を超えない範囲内において、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44時間まで延長することができる。</u></p> <p>五 <u>連続運転時間は、4時間を超えないものとする。</u></p> <p>2 使用者は、バス運転者等の休息期間については、当該バス運転者等の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。</p> <p>3 第1項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、厚生労働省労働基準局長の定めるところによることができる。</p> <p>一 業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p>

- 二 バス運転者等が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合
- 三 バス運転者等が隔日勤務に就く場合
- 四 バス運転者等がフェリーに乗船する場合
- 4 労使当事者は、時間外労働協定においてバス運転者等に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、2週間及び1箇月以上3箇月以内の一定の期間とするものとする。
- 5 使用者は、バス運転者等に法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は2週間について1回を超えないものとし、当該休日の労働によって第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

表1-(1)-エ-④ 路線バス事業者に対する国土交通省の立入検査に関する規定

- 道路運送法（抜粋）
（報告、検査及び調査）
第94条（略）
2（略）
3 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員をして自動車、自動車の所在する場所又は道路運送事業者、自家用有償旅客運送者その他自動車を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体の事務所その他の事業場（道路運送事業、自家用有償旅客運送の業務又は自動車の管理に係るものに限る。）に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。
4・5（略）
6 前三項の場合には、当該職員は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。
7 第三項から第五項までの権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。
- 道路運送法施行令（昭和26年政令第250号）（抜粋）
（報告、検査及び調査に関する権限の委任）
第6条 法第94条（第2項及び第4項を除く。）に規定する国土交通大臣の権限は、地方運輸局長、運輸監理部長及び運輸支局長も行うことができる。
- 自動車運送事業等監査規則（昭和30年12月24日運輸省令第70号）（抜粋）
（この省令の適用）
第1条 自動車運送事業（貨物軽自動車運送事業を除く。以下同じ。）及び自動車整備事業についての監査並びに自家用自動車の使用についての監査（以下「監査」という。）は、この省令の定めるところによつてしなければならない。
（監査の目的）
第2条 監査は、自動車運送に係る事故防止の徹底を期するとともに、運輸の適正を図ることを目的とする。
（監査事項）
第3条 監査は、次の各号について行う。
 - 一 免許、許可、登録、認可、認定、認証及び届出に係る事項の実施状況
 - 二 路線及び運行の状況
 - 三 車両管理及び施設の状況
 - 四 財務の状況
 - 五 労務の状況
 - 六 その他前条の目的を達成するために必要と認める事項

表1-(1)-エ-⑤ 路線バス事業者等旅客自動車運送事業者に対する監査実績(広島運輸支局管内) (単位:件)

区分 年度	特別監査		巡回監査		呼出監査		呼出指導		計	
	〔うち 路線バス〕		〔うち 路線バス〕		〔うち 路線バス〕		〔うち 路線バス〕		〔うち 路線バス〕	
平成19	18	(0)	102	(6)	96	(7)	304	(3)	520	(16)
20	16	(0)	123	(4)	73	(0)	174	(1)	386	(5)
21	8	(1)	157	(40)	193	(6)	233	(8)	591	(55)
22	2	(0)	166	(7)	130	(13)	182	(5)	480	(25)
23	2	(0)	87	(16)	266	(2)	241	(0)	596	(18)
5年間計	46	(1)	635	(73)	758	(28)	1,134	(17)	2,573	(119)

表1-(1)-エ-⑥ 労働基準監督官の監督権限に係る労働基準法の規定

<p>○ 労働基準法（昭和22年法律第49号）（抜粋） （労働基準監督官の権限） 第101条 労働基準監督官は、事業場、寄宿舍その他の附属建設物に臨検し、帳簿及び書類の提出を求め、又は使用者若しくは労働者に対して尋問を行うことができる。 ② 前項の場合において、労働基準監督官は、その身分を証明する証票を携帯しなければならない。</p>

表1-(1)-エ-⑦ 定期監督等実績(暦年)(広島労働局)

(単位:事業場)

区分 年	全業種	うちバス業
平成21	2,680	7 (2)
22	3,948	4 (0)
23	3,266	3 (3)

- (注)1 当局の調査結果による。
 2 広島県内労働基準監督署(8署)における定期監督等実績である。
 3 「うちバス業」は、路線バス、貸切バス等バス業を営む事業場数を計上した。

表1-(1)-エ-⑧ 自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度に係る規定

○ 自動車運送事業に従事する事業用自動車の運転者の労働条件改善のための指導監督の強化について（平成21年9月29日付け国自安第83号、国自旅第144号、国自貨第89号各地方運輸局長等あて自動車交通局長通知）（抜粋）

自動車運送事業に従事する事業用自動車の運転者の労働条件については、これまで「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について」（平成18年2月13日付け国自総第506号、国自旅第238号、国自貨第105号）により、その指導を推進してきたところである。

今般、自動車運送事業の健全な競争環境の整備を図るため、最低賃金法（昭和34年法律第137号）に基づき国が定めた賃金の最低限度額より低い賃金が支払われている場合については、道路運送法（昭和26年法律第138号。以下「運送法」という。）及び貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）の規定に基づき、行政処分等を実施することとした。

ついで、平成21年10月1日以降、事業用自動車の運転者の労働条件改善のための指導監督については、下記により適切に処理されるとともに、事業用自動車の運転者の労働条件の改善に関し、労働基準監督機関との一層の連携を図り、適正な自動車運送事業の適正な運営が図られるよう取り組まれない。

また、本件については、厚生労働省と協議済みであるので申し添える。

なお、「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について」（平成18年2月13日付け国自総第506号、国自旅第238号、国自貨第105号）は、平成21年9月30日をもって廃止する。

記

1. 自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について

(1) 通報対象となる事案

労働基準法（昭和22年法律第49号）、最低賃金法（昭和34年法律第137号）、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2月9日労働省告示第7号）及び平成元年3月1日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」記第3「労働時間等の取扱い及び賃金制度等に関する基準」について重大な違反の疑いがあると認められるものについて、労働基準監督機関あて通報することとする。

なお、労働監督機関からは、運送法及びトラック法の運行管理に関する規程に重大な違反の疑いがあると認められたものについて、通報がなされることとされている。

(2) 通報の方法

地方運輸局長（神戸運輸監理部長及び沖縄総合事務局を含む。以下同じ。）は、別紙1の様式により、当該事案を管轄する運輸支局長（兵庫陸運部長及び沖縄総合事務局陸運事務所を含む。以下同じ。）を経由して、関係都道府県労働局長あて通報することとされた。

なお、労働基準監督機関からは、関係都道府県労働局長より、当該事案を管轄する運輸支局長を経由し、地方運輸局長あて通報がある。

(3) 通報事案の処理

① 地方運輸局長においては、都道府県労働局長から通報された事案について、必要に応じて巡回監査等を実施し、行政処分等を行った場合には、その結果について、別紙2の様式により関係都道府県労働局長あて回報することとされた。

② 地方運輸局長から関係都道府県労働局長へ通報した事案のうち、所轄労働基準監督機関において労働基準法等の規定に基づく処分等が行われたものについては、その結果について関係都道府県労働局長より、当該事案を管轄する運輸支局長を経由し、地方運輸局長あて回報がある。

2. (略)

3. 関係都道府県労働局との連携

(1) 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下同じ。）及び運輸支局（兵庫陸運部及び沖縄総合事務局陸運事務所を含む。以下同じ。）（「地方運輸支局及び運輸支局」を「地方運輸局等」という。以下同じ。）においては、関係都道府県労働局との連携を密にし、本制度の実効を期するため、次の事項について相互に情報を交換し、必要な措置を講ずることとされた。

① 労働基準監督機関が行う監督の実施結果等自動車運送事業に係る監督の一般的情報

② 労働基準監督機関が行う監督の過程で労働条件と関連し、運送法及びトラック法上問題があると認められた事項

③ 地方運輸局等の自動車運送事業者に対する監査等のうち労働条件に関連のある者の状況

④ その他本制度の実効を高めるための必要な事項

(2) 地方運輸局等は、その所在地の都道府県労働局と協議機関を設置する等により、本制度の円滑な運用が行われるよう連絡調整を図ることとされた。

4. (略)

表1-(1)-エ-⑨

相互通報実績(広島運輸支局管内)

(単位:件)

区分 年度	労働基準監督機関への通報実績		労働基準監督機関からの通報 受理実績	
	うち 路線バス事業者		うち 路線バス事業者	
平成22	1	0	21	0
23	1	0	38	1

(注) 当局の調査結果による

表1-(1)-エ-⑩

合同監査・監督に係る規定(国土交通省)

○ 自動車運送事業者に対する労働基準監督機関との合同監査・監督の実施について(平成20年3月19日(21年9月29日一部改正)付け国自安第70号、国自旅第304号、国自貨第207号、国自整第148号各地方運輸局自動車交通部長等あて自動車交通局安全政策課長、自動車交通局旅客課長等通知)(抜粋)

平成18年4月から一般乗用旅客自動車運送事業者に対しては、「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する労働基準監督機関との合同監査・監督の実施について」(平成18年2月13日付け国自総第505号、国自旅第235号、国自整第124号)に基づき合同監査・監督を実施してきたところであるが、今般、監査対象事業者を自動車運送事業者全般として、労働関係法令の所管官庁である労働基準監督機関と連携し、事業の適正な運営を確保し輸送の安全を図るためのより効果的な指導を行うべく、下記のとおり実施することとしたので、遺漏なきよう取扱われたい。

なお、「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する労働基準監督機関との合同監査・監督の実施について」(平成18年2月13日付け国自総第505号、国自旅第235号、国自整第124号)は、平成20年3月31日限りで廃止する。

また、本件については、厚生労働本省と協議済みであることを申し添える。

記

1. 関係労働基準監督機関との連携

地方運輸局(沖縄総合事務局を含む。)又は運輸支局(神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局陸運事務所を含む。以下「地方運輸局又は運輸支局」を「地方運輸局等」という。)は、労働基準監督機関との連絡調整会議を開催する等、合同監査・監督の実施に向けて緊密に連携を図ること。

2. 監査対象事業者の選定

監査対象事業者については、一般旅客自動車運送事業者又は一般貨物自動車運送事業者の中から労働基準監督機関と調整し、「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)及び「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)又は「貨物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71号、国自貨第75号、国自整第65号)及び「貨物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72号、国自貨第76号、国自整第66号)(以下「監査方針等」という。)に基づき、特に合同監査・監督が必要と認められる事業者を選定するものとする。

3. 監査の実施

監査方針等によるほか、以下のとおりとする。

(1) 監査対象事業者への通知

原則として無通告で行うものとする。

(2) 調査方法

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(以下「改善基準」という。)に関する遵守状況について、労働基準監督機関が調査を実施した場合には、地方運輸局等は労働基準監督機関から監査当日(監査実施中)にその結果の報告を受けるものとする。

なお、地方運輸局等は、労働基準監督機関から改善基準に違反する旨の報告を受けた場合には、当該違反事実の再確認を行い、証拠書類の写しを確保するとともに、原則として確認書を取りつけること。

(3) 調査結果の共有

上記(2)により調査した結果は、地方運輸局等と労働基準監督機関の共通認識とするものとする。

4.、5. (略)

表1-(1)-エ-⑪

合同監督・監査に係る規定（厚生労働省）

○ 自動車運転者の労働条件確保のための地方運輸機関との合同監督・監査の実施について（平成20年3月19日付け基監発第0319001号都道府県労働局労働基準部長あて厚生労働省労働基準局監督課長通知）（抜粋）

一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）に対する地方運輸機関との合同監督・監査については、平成18年2月13日付け基監発第0213001号「タクシー事業場に対する地方運輸機関との合同監督・監査の実施について」により指示しているところであるが、今般、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）以外の一般旅客自動車運送事業（バス）及び一般貨物自動車運送事業（トラック）に対しても合同監督・監査を下記により実施することとしたので、その実施に遺憾なきを期されたい。

なお、本件については、国土交通本省と協議済みであることを申し添える。

おって、平成18年2月13日付け基監発第0213001号「タクシー事業場に対する地方運輸機関との合同監督・監査の実施について」は本通達をもって廃止する。

記

1 合同監督・監査の目的

労働基準監督機関が有する行政指導及び司法処分の権限並びに地方運輸機関が有する行政指導及び行政処分の権限を合同監督・監査を契機として行使することにより、効果的な指導を行い、もって自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図るものであること。

2 合同監督・監査の対象事業場

一般旅客自動車運送事業（タクシー、バス）及び一般貨物自動車運送事業（トラック）のうち長時間労働等自動車運転者の労働条件の確保に問題があると認められる事業場について、都道府県労働局と地方運輸支局が協議の上、決定すること。

3 合同監督・監査の実施時期

実施時期は平成20年4月1日以降、秋の全国交通安全運動実施時期を中心とすること。

4 合同監督・監査の実施方法

合同監督・監査の具体的実施方法については、次に定めるところによるほか、都道府県労働局と地方運輸支局との間で必要な調整を行うこと。

なお、合同監督・監査を行った事業場については、相互通報制度の対象としないこと。

(1) 合同監督・監査は、原則として予告することなく実施すること。

(2) 合同監督・監査において、両機関が確認した事実の共有化を図り、当該事実を基に各々がその所管法令等を適用し、行政処分や行政指導を行うこと。

表1-(1)-エ-⑫

合同監督・監督実績（広島運輸支局管内）

（単位：件）

区 分	年 度				
	平成19	20	21	22	23
合同監督・監督	2	5	3	2	3
うち 路線バス事業者	0	0	0	0	0

表1-(1)-エ-⑬

自動車運転者時間管理等指導員規程

○ 自動車運転者時間管理等指導員規程（平成23年厚生労働省訓第4号）

(設置)

第1条 自動車運転に従事する労働者（以下「自動車運転者」という。）の労働条件および安全衛生の確保及び改善に係る業務の円滑な運営に資するため、都道府県労働局に自動車運転者時間管理等指導員（以下「指導員」という。）を置く。

(委嘱)

第2条 指導員は、社会的信望があり、かつ、労働関係法令又は自動車運転者の労務管理に関する深い知識と経験を有する者であつて、次条に規定する職務を行うために必要な能力を有するものの中から委嘱する。

(職務)

第3条 指導員は、都道府県労働局長の指示を受けて、自動車運転者に係る労働時間等に関し、使用者等に対する指導及び助言その他必要な事務を行う。

(任期等)

第4条 指導員の任期は、1年以内とする。

2 指導員は、非常勤とする。

(秘密を守る義務等)

第5条 指導員及び指導員であつた者は、国家公務員法（昭和22年法律第120号）の定めるところにより、その職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。

2 指導員は、国家公務員法に規定する政治的行為をしてはならない。

(その他の事項)

第6条 この規定に定めるもののほか、指導員に関し必要な事項は、厚生労働省大臣官房地方課長及び厚生労働省労働基準局長が定める。

附 則

1 この訓令は、平成23年4月1日から施行する。

2 自動車労務改善推進員規程（平成13年厚生労働省訓第42号）は、廃止する。

表1-(1)-エ-⑭ 地方労働行政運営方針及び自動車運転者時間管理等指導員の活用に関する方針等

○ 平成23年度地方労働行政運営方針（平成23年5月31日地発0531第1号、基発0531第1号、職発0531第28号、能発0531第2号、雇発0531第2号、政発0531第1号都道府県労働局長あて厚生労働省大臣官房地方課長、厚生労働省労働基準局長等通知）（抜粋）

第4 平成23年度地方労働行政の重点施策

3 労働基準行政の重点施策

(1) 労働条件の確保・改善対策

イ 特定の労働分野における労働条件確保対策の推進

(ウ) 自動車運転者

自動車運転者については、依然として長時間労働の実態が認められることから、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等について、荷主を含む関係業界に周知し、理解の促進を図るとともに、その遵守の徹底を図る。

また、地方運輸機関との合同による監督・監査を実施するとともに、通報制度を適切に運用するなど連携を図る。

○ 平成24年度地方労働行政運営方針（平成24年4月6日地発0406第3号、基発0406第6号、職発0406第9号、能発0406第1号、雇発0406第6号、政発0406第1号都道府県労働局長あて厚生労働省大臣官房地方課長、厚生労働省労働基準局長等通知）（抜粋）

第4 平成24年度地方労働行政の重点施策

3 労働基準行政の重点施策

(1) 労働条件の確保・改善対策

ウ 特定の労働分野における労働条件確保対策の推進

(イ) 自動車運転者

自動車運転者については、依然として長時間労働の実態が認められることから、荷主を含む関係業界に対して、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等について周知することにより、理解の促進を図るとともに、長時間労働等自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保に問題があると認められる事業場に対して的確な監督指導等を実施し、その遵守の徹底を図る。

また、地方運輸機関との合同による監督・監査を実施するとともに、通報制度を適切に運用するなど連携を図る。

○ 監督指導業務の運営に当たって留意すべき事項について（平成23年2月16日基発0216第6号都道府県労働局長あて厚生労働省労働基準局長通知）（抜粋）

平成23年度における監督指導業務の運営に当たっては、従来から指示してきた事項に加え、特に下記に示したところ

に留意の上、実効ある行政の展開に遺憾なきを期されたい。

記

7 特定分野における労働条件確保・改善対策について

(3) 自動車運転者について

自動車運転者の労働時間については、依然として長時間労働の実態にあり、自動車運転者の脳・心臓疾患の労災認定件数はすべての職種の中で最も多くなっている。(中略)また、地方運輸機関との相互通報制度の運用及び合同監督・監査の実施については、引き続き、連携を図りながら、積極的に取り組むこと。

なお、各局に「自動車運転者時間管理等指導員(仮称)」を配置し、事業場に対する個別訪問による指導・助言等を行わせることとしていることから、別途指示するところにより、その積極的な活用を図ること。

(以下略)

表1-(1)-エ-⑮ 運転者の勤務状況(拘束時間)調査結果総括表

事業者名	営業所名	調査対象 運転者	1週間平均		1日の		拘束時間 延長回数 超 過	計
			① 拘束時間 65時間超過	② 拘束時間 16時間超過	③ 休息期間 8時間未満	④		
A	a営業所	運転者(A)、 運転者(B)	—	1人1事例	1人1事例	—	1人2事例	
B	b営業所	運転者(C)、 運転者(D)	—	1人2事例	1人2事例	—	1人4事例	
C	c営業所	運転者(E)、 運転者(F)	2人2事例	1人1事例	—	1人2事例	2人5事例	
D	d営業所	運転者(G)、 運転者(H)	—	—	—	—	—	
E	e営業所	運転者(I)、 運転者(J)	—	—	—	—	—	
計:5社	5営業所	10人	2人2事例	3人4事例	2人3事例	1人2事例	4人11事例	

(注) 当局の調査結果による。

表1-(1)-エ-⑯ i

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が
65時間(又は71.5時間)を超えるもの

事業者名 (営業所名)	C (c営業所)		拘束時間 (始業時刻から 終業時刻まで) (b-a)
運転者名	運転者(E)		
下記期間の拘束時間の上限(1週間当たり)			65時間
年月日(曜)	始業時刻 (a)	終業時刻 (b)	
1 平成24年8月4日(土)	7:35	20:54	13時間19分
2 5日(日)	公休		
3 6日(月)	6:55	22:55	16時間00分
4 7日(火)	8:51	22:50	13時間59分
5 8日(水)	7:41	21:39	13時間58分
6 9日(木)	8:00	22:08	14時間08分
7 10日(金)	7:35	20:38	13時間03分
8 11日(土)	6:19	17:51	11時間32分
9 12日(日)	公休		
10 13日(月)	15:41	0:46	9時間05分
11 14日(火)	19:00	10:30	15時間30分
12 15日(水)	19:00	9:30	14時間30分
13 16日(木)		(9:30)	
14 17日(金)	5:55	20:39	14時間44分
15 18日(土)	6:00	17:00	11時間00分
16 19日(日)	公休		
17 20日(月)	12:25	23:34	11時間09分
18 21日(火)	12:25	23:37	11時間12分
19 22日(水)	9:10	23:05	13時間55分
20 23日(木)	8:00	22:11	14時間11分
21 24日(金)	7:05	22:19	15時間14分
22 25日(土)	7:05	20:39	13時間34分
23 26日(日)	6:11	19:24	13時間13分
24 27日(月)	公休		
25 28日(火)	5:50	20:12	14時間22分
26 29日(水)	5:40	17:10	11時間30分
27 30日(木)	6:55	22:54	15時間59分
28 31日(金)	8:00	22:06	14時間06分
4週間計(c)			309時間13分
1週間平均 (c/4)			77時間18分

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「拘束時間」欄の「始業時刻」は、各事業者が定めた当該乗務員の当該年月日における出勤時刻を計上しまた、同欄の「終業時刻」は、当該乗務員の当該年月日に係る点呼簿から終業点呼時刻を計上した。

表1-(1)-エ-⑯ ii

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が
65時間(又は71.5時間)を超えるもの

事業者名 (営業所名)	C (c営業所)		拘束時間 (始業時刻から 終業時刻まで) (b-a)
運転者名	運転者(F)		
下記期間の拘束時間の上限(1週間当たり)			65時間
年月日(曜)	始業時刻 (a)	終業時刻 (b)	
1 平成24年8月4日(土)	6:33	19:50	13時間17分
2 5日(日)	公休		
3 6日(月)	9:10	23:05	13時間55分
4 7日(火)	12:01	0:16	12時間15分
5 8日(水)	12:01	0:50	12時間49分
6 9日(木)	9:31	22:55	13時間24分
7 10日(金)	7:41	0:13	16時間32分
8 11日(土)	8:13	0:00	15時間47分
9 12日(日)	8:55	19:17	10時間22分
10 13日(月)	公休		
11 14日(火)	6:26	17:21	10時間55分
12 15日(水)	7:11	19:26	12時間15分
13 16日(木)	6:56	19:38	12時間42分
14 17日(金)	6:15	17:56	11時間41分
15 18日(土)	12:01	0:41	12時間40分
16 19日(日)	14:41	23:39	8時間58分
17 20日(月)	8:51	22:39	13時間48分
18 21日(火)	9:31	22:58	13時間27分
19 22日(水)	9:46	23:30	13時間44分
20 23日(木)	8:51	23:30	14時間39分
21 24日(金)	8:00	22:02	14時間02分
22 25日(土)	6:33	20:00	13時間27分
23 26日(日)	公休		
24 27日(月)	6:55	22:46	15時間51分
25 28日(火)	12:01	0:40	12時間39分
26 29日(水)	9:31	22:45	13時間14分
27 30日(木)	7:41	22:04	14時間23分
28 31日(金)	6:56	18:37	11時間41分
4週間計(c)			328時間27分
1週間平均 (c/4)			82時間06分

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「拘束時間」欄の「始業時刻」は、各事業者が定めた当該乗務員の当該年月日における出勤時刻を計上しまた、同欄の「終業時刻」は、当該乗務員の当該年月日に係る点呼簿から終業点呼時刻を計上した。

表1-(1)-エ-⑰

1日(始業時刻から起算して24時間)の拘束時間が16時間を超えるもの

事業者名 (営業所名)	運転者名	年月日(曜)	拘束時間		1日の拘束時間 (始業から 24時間)	備 考
			始業時刻	終業時刻		
A (a営業所)	運転者(A)	H24.8.4(土)	7:12	21:55	16時間03分	・ H24.8.4の7:12から始まる1日(翌8.5の7:12まで)の拘束時間が16時間を超過 【H24.8.4の拘束時間(14時間43分)に翌8.5の始業時刻(5:52)から7:12までの拘束時間(1時間20分)を加えた時間は16時間3分】
		(H24.8.5(日))	5:52	15:34		
B (b営業所)	運転者(C)	H24.8.15(水)	11:19	22:40	16時間54分	・ H24.8.15の11:19から始まる1日(翌8.16の11:19まで)の拘束時間が16時間を超過 【H24.8.15の拘束時間(11時間21分)に翌8.16の始業時刻(5:46)から11:19までの拘束時間(5時間33分)を加えた時間は16時間54分】
		(H24.8.16(木))	5:46	19:28		
		H24.8.27(月)	11:19	22:46	17時間02分	・ H24.8.27の11:19から始まる1日(翌8.28の11:19まで)の拘束時間が16時間を超過 【H24.8.27の拘束時間(11時間27分)に翌8.28の始業時刻(5:44)から11:19までの拘束時間(5時間35分)を加えた時間は17時間2分】
(H24.8.28(火))	5:44	18:11				
C (c営業所)	運転者(E)	H24.8.10(金)	7:41	0:13	16時間32分	・ 終業時刻は、翌日(H24.8.5)の0:13。H24.8.4の7:41から始まる1日の拘束時間は16時間32分。1日の拘束時間が16時間を超過 なお、H24.8.5の始業時刻は8:13(8.4の拘束時間への算入なし。)

- (注)1 当局の調査結果による。
 2 「拘束時間」欄の「始業時刻」は、各事業者が定めた当該乗務員の当該年月日における出勤時刻を計上した。
 また、同欄の「終業時刻」は、当該乗務員の当該年月日に係る点呼簿から終業点呼時刻を計上した。
 3 「年月日(曜)」欄等の下段は、1日の拘束時間の算出に当たって、翌日の始業時刻等を明示する必要があるもののみ計上した。

表1-(1)-エ-⑱

1日の休息期間が8時間未満のもの

事業者名 (営業所名)	運転者名	年月日(曜)	休息期間		1日の休息期間 (始業から 24時間)	備 考
			始業時刻	終業時刻		
A (a営業所)	運転者(A)	H24.8.4(土)	7:12	21:55	7時間57分	・ H24.8.4の7:12から始まる1日(翌8.5の7:12までの24時間)の休息期間が8時間未満 【H24.8.4の終業時刻(21:55)から翌8.5の始業時刻(5:52)までが7時間57分】
		(H24.8.5(日))	5:52	15:34		
B (b営業所)	運転者(C)	H24.8.15(水)	11:19	22:40	7時間06分	・ H24.8.15の11:19から始まる1日(翌8.16の11:19までの24時間)の休息期間が8時間未満 【H24.8.15の終業時刻(22:40)から翌8.16の始業時刻(5:46)までが7時間06分】
		(H24.8.16(木))	5:46	19:28		
		H24.8.27(月)	11:19	22:46	6時間58分	・ H24.8.27の11:19から始まる1日(翌8.28の11:19までの24時間)の休息期間が8時間未満 【H24.8.27の終業時刻(22:46)から翌8.28の始業時刻(5:44)までが6時間58分】
		(H24.8.28(火))	5:44	18:11		

- (注)1 当局の調査結果による。
 2 「拘束時間」欄の「始業時刻」は、各事業者が定めた当該乗務員の当該年月日における出勤時刻を計上した。
 また、同欄の「終業時刻」は、当該乗務員の当該年月日に係る点呼簿から終業点呼時刻を計上した。

表1-(1)-I-⑱-i

1週間における1日の拘束時間延長(15時間超)の回数が3回以上のもの

	事業者名 (営業所名)	C (c営業所)		拘束時間 (始業時刻から24時間)	備考(「拘束時間」欄の説明)
	運転者名	運転者(E)			
	年月日(曜)	始業時刻	終業時刻		
	平成24年8月7日(火)	12:01	0:16	—	—
1	8日(水)	12:01	0:50	15時間19分	H24.8.8の始業時刻(12:01)から始まる1日(翌8.9の12:01まで)の拘束時間を計上
2	9日(木)	9:31	22:55	15時間14分	H24.8.9の始業時刻(9:31)から始まる1日(翌8.10の9:31まで)の拘束時間を計上
3	10日(金)	7:41	0:13	16時間32分	H24.8.10の始業時刻(7:41)から始まる1日(翌8.11の7:41まで)の拘束時間を計上
4	11日(土)	8:13	0:00	15時間47分	H24.8.11の始業時刻(8:13)から始まる1日(翌8.12の8:13まで)の拘束時間を計上
5	12日(日)	8:55	19:17	7時間16分	H24.8.12の始業時刻(8:55)から始まる1日(翌8.13の8:55まで)の拘束時間を計上
6	13日(月)	公休			—
7	14日(火)	6:26	17:21	10時間55分	H24.8.14の始業時刻(6:26)から始まる1日(翌8.15の6:26まで)の拘束時間を計上
	15日(水)	7:11	19:26	—	—

(注)1 当局の調査結果による。

2 「拘束時間」欄の「始業時刻」は、各事業者が定めた当該乗務員の当該年月日における出勤時刻を計上した。

また、同欄の「終業時刻」は、当該乗務員の当該年月日に係る点呼簿から終業点呼時刻を計上した。

表1-(1)-I-⑱-ii

1週間における1日の拘束時間延長(15時間超)の回数が3回以上のもの

	事業者名 (営業所名)	C (c営業所)		拘束時間 (始業時刻から24時間)	備考(「拘束時間」欄の説明)
	乗務員名	運転者(E)			
	年月日(曜)	始業時刻	終業時刻		
	平成24年8月22日(水)	9:46	23:30	—	—
1	23日(木)	8:51	23:30	15時間30分	H24.8.23の始業時刻(8:51)から始まる1日(翌8.24の8:51まで)の拘束時間を計上
2	24日(金)	8:00	22:02	15時間29分	H24.8.24の始業時刻(8:00)から始まる1日(翌8.25の8:00まで)の拘束時間を計上
3	25日(土)	6:33	20:00	11時間09分	H24.8.25の始業時刻(6:33)から始まる1日(翌8.26の6:33まで)の拘束時間を計上
4	26日(日)	公休			—
5	27日(月)	6:55	22:46	15時間51分	H24.8.27の始業時刻(6:55)から始まる1日(翌8.28の6:55まで)の拘束時間を計上
6	28日(火)	12:01	0:40	15時間09分	H24.8.28の始業時刻(12:01)から始まる1日(翌8.29の12:01まで)の拘束時間を計上
7	29日(水)	9:31	22:45	15時間04分	H24.8.29の始業時刻(9:31)から始まる1日(翌8.30の9:31まで)の拘束時間を計上
	30日(木)	7:41	22:04	—	—

(注)1 当局の調査結果による。

2 「拘束時間」欄の「始業時刻」は、各事業者が定めた当該乗務員の当該年月日における出勤時刻を計上した。

また、同欄の「終業時刻」は、当該乗務員の当該年月日に係る点呼簿から終業点呼時刻を計上した。

表 1 - (1) - エ - ⑳ 運転者の拘束時間が改善基準告示の基準を上回るなどの勤務実態となった理由等
(調査対象路線バス事業者の説明)

路線バス事業者名	改善基準告示の基準を上回るなどの勤務実態となった理由等
A	乗務終了後、他の乗務員と雑談等をしていたため、終業点呼時刻が遅れたものである。当該運転者に対し、乗務終了後速やかに点呼を行うよう指導するとともに、運行管理者に対し、点呼時刻を確認するよう指導した。
B	弊社では勤務交代制度があり、乗務員双方の同意（会社は介入しない）の下で勤務交代が可能となっている。改善基準告示の基準を上回るなどの勤務実態となったのは、全て、この制度を用いた勤務交代により発生しているものである。
C	運転者の勤務時間を割り振る事務担当者が、改善基準告示の内容を熟知していなかったことにより、基準を上回るなどの勤務実態となったものと思われる。このため、当社では、社内で改善基準告示の内容の研修を行っているところである。 今後、このような勤務実態とならないよう注意したい。

(注) 当局の調査結果による。

オ 従業員に対する指導監督の徹底

(7) 事故惹起運行管理者・乗務員に対する講習等の実施

通知	説明図表番号
<p>運輸規則第 48 条の 4 により、旅客自動車運送事業者は、「死者若しくは重傷者（自動車損害賠償法施行令（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）が生じた事故を引き起こした事業用自動車の運行を管理する営業所の運行管理者」（以下「事故惹起運行管理者」という。）に対し、告示で定める特別講習を受けさせなければならないとされており、この特別講習については、「旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 第 3 項、第 48 条の 4 第 1 項、第 48 条の 5 第 1 項及び 48 条の 12 第 2 項の運行の管理に関する講習の種類等を定める告示」（平成 24 年国土交通省告示第 454 号）第 5 条により、運輸支局長から該当路線バス事業者に対して受講指示の通知を行うことによって実施することとされている。</p>	<p>表 1 - (1) - オ - (7) - ①</p>
<p>また、運輸規則第 38 条により、旅客自動車運送事業者は、「死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした運転者」（以下「事故惹起運転者」という。）に対し、「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」（以下「特別指導」という。）を行うこととされており、この特別指導の実施時期については、「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成 13 年国土交通省告示第 1676 号）により、指導の実施時期は、当該交通事故を引き起こした後、再度事業用自動車に乗務する前（なお、外部の専門的機関における指導講習を受講する場合はこの限りでない。）とされている。</p> <p>さらに、同指針において、旅客自動車運送事業者は事故惹起運転者に対し、事故後再度事業用自動車に乗務する前（ただし、やむを得ない事情がある場合には乗務を開始した後 1 か月以内）に、国土交通大臣が認定した適性診断（以下「特定診断」という。）を受診させることとされている。</p>	<p>表 1 - (1) - オ - (7) - ②</p>
<p>調査対象事業者が平成 21 年度以降 24 年 9 月までに事故報告規則に基づき提出した事故報告 34 件（車両故障に関する 113 件を除く。）について調査したところ、次の事例がみられた。</p> <p>○ 運行中の路線バス車内において運転手の急ブレーキ等により乗客が転倒し、当初は軽傷とみられたものの、その後、重傷（脊柱の骨折）であることが判明したことから、当該運行管理者は事故惹起運行管理者として特別講習を受講すべきとみられるが、運輸支局長からの特別講習受講通知が行われていないもの（1 事業者 2 事例）</p> <p>また、調査対象事業者の上記事故報告実績のうち、運転者が交通事故惹起者であり運行管理者に対しても運輸支局長からの特別講習受講通知が行われているもの（今後受講通知予定のもの及び受講通知すべきとみられるものを含む。ただし、事故発生後に運転手が退職したものを除く。）が 3 事業者 6 事例あり、これらについて、当該事故惹起運転者の乗務復帰前の特別指導実施状況及び特定診断受診状況を調査</p>	<p>表 1 - (1) - オ - (7) - ③</p> <p>表 1 - (1) - オ -</p>

<p>したところ、次の事例がみられた。</p> <p>① 特別指導及び特定診断とも未実施のまま乗務に復帰しているもの（1事業者1事例）</p> <p>② 乗務復帰後2か月以上経過後に特定診断を受診しているもの（2事業者2事例）</p> <p>③ 乗務復帰後に社内実施の特別指導を行っているもの（1事業者2事例）</p> <p>したがって、中国運輸局は、事故の再発を防止する観点から、以下の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① 運輸支局に対し、路線バス事業者からの事故報告規則に基づく事故報告の分析等を十分に行い、事故惹起運行管理者に係る特別講習の受講指示を的確に行うよう指導すること。</p> <p>② 路線バス事業者に対し、法令等に則り、事故惹起運転者の乗務復帰前の特別指導及び特定診断の受診を的確に実施するよう指導すること。</p>	<p>(ア)－④</p>
---	--------------

○ 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・3（略）

(運行管理者等の義務)

第 23 条の 5 運行管理者は、誠実にその業務を行わなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業者は、運行管理者に対し、第二十三条第二項の国土交通省令で定める業務を行うため必要な権限を与えなければならない。

3 一般旅客自動車運送事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を尊重しなければならないが、事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う指導に従わなければならない。

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

(運行管理者の講習)

第 48 条の 4 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、次に掲げる運行管理者に国土交通大臣が告示で定める講習であつて次項において準用する第四十一条の二及び第四十一条の三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 死者若しくは重傷者（自動車損害賠償保障法施行令第五条第二号又は第三号に掲げる傷害を受けた者をいう。）

が生じた事故を引き起こした事業用自動車の運行を管理する営業所又は法第四十条（法第四十三条第五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。）の原因となつた違反行為が行われた営業所において選任している者

二・三（略）

2（略）

○ 旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 第 3 項、第 48 条の 4 第 1 項、第 48 条の 5 第 1 項及び 48 条の 12 第 2 項の運行の管理に関する講習の種類等を定める告示（平成 24 年国土交通省告示第 454 号）（抜粋）

(特別講習)

第 5 条 旅客自動車運送事業者は、前条第二項各号に掲げる場合には、事故等に係る営業所に属する運行管理者（当該営業所に複数の運行管理者が選任されている場合にあっては、統括運行管理者及び事故等について相当の責任を有する者として運輸監理部長又は運輸支局長が指定した運行管理者）に、事故等があつた日（運輸監理部長又は運輸支局長の指定を受けた運行管理者にあっては、当該指定の日）から 1 年（やむを得ない理由がある場合にあっては、1 年 6 月）以内においてできる限り速やかに特別講習を受講させなければならない。

○ 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 旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及び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適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において三年間保存しなければならない。

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四十一条の二及び第四十一条の三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（自動車損害賠償保障法施行令（昭和 30 年政令第 286 号）第 5 条第二号、第三号又は第四号に掲げる傷害を受けた者をいう。）が生じた事故を引き起こした者

二・三（略）

3～5（略）

○ 旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成 13 年国土交通省告示第 1676 号）（抜粋）

第一章（略）

第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

1・2（略）

3 特別な指導の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 指導の実施時期
1) 事故惹起運転者 当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に実施する。なお、外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合は、この限りでない。
2)・3) (略)
(2)・(3) (略)
4 適性診断の受診
(1) 事故惹起運転者 当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれの区分の運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。
1) 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがある者
2) 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがない者及び軽傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある者
(2)・(3) (略)

表1-(1)-オ-(7)-③ 事故報告案件のうち運行管理者に対する特別講習受講指示が必要とみられるもの

事業者名	事故の状況等	
B	事故発生年月日等	平成24年4月24日発生、24年5月9日事故報告
	事故概要	桐陽台発広島駅行き一般乗合バス運行中、三篠1丁目のバス停で客扱い後、発車した時、前方の信号が赤に変わったのでブレーキをかけたが、左から猫が飛び出してきたので、ブレーキを強く踏みすぎたため、ポールにつかまっていた女性客の手が滑って乗車ステップに転倒。怪我の有無を確認したところ、大丈夫とのことで、同人は八丁堀バス停で下車。その後、受診し負傷が判明。 (注)平成24年5月9日事故報告では軽傷(1人)として報告されており、その後、重傷(第二腰椎圧迫骨折)であることが判明したが、重症判明時点で速報等が行われておらず、運輸支局も重症であるとは認識していない(中国運輸局説明)。なお、事業者は「6月1日に当社の任意保険会社から第二腰椎圧迫骨折との報告があり、この時点で直ちに運輸支局へ速報すべきであったが、報告を怠っていた。」と説明。
	事故原因	バス停から発車時に先の信号の確認の遅れと猫の飛び出しによる反射的な急ブレーキ
	運転者に対する事業者の措置	特別指導、特定診断とも未実施(事故当日乗務復帰)
	事故発生年月日等	平成23年12月1日発生、24年2月3日事故報告
	事故概要	広島駅発大林車庫行き一般乗合バス運行中、落合橋東交差点で信号待ちから発車時に席を移動しようと席を立たれた女性客が通路に転倒。当該乗務員は新入乗務員見習い期間中で指導乗務員も同乗。女性客は前の席が空いていたので、信号待ちで席を立った時、バスが発車したためバランスを崩して転倒した。すぐ声をかけたところ大丈夫とのことであったが、1月26日に家族からのメールで負傷(第12胸椎圧迫骨折)が判明。 (注)平成24年2月3日事故報告で重傷(1人)として報告されているが、第12胸椎圧迫骨折である旨の記載はない。同社は同日、全乗務員あてに事故警報で、「信号待ちから発車する際、席を移動されようとした乗客が通路に転倒し負傷されるという車内人身事故(重大事故)が発生」した旨を通知し、注意喚起を行っている。
事故原因	信号待ちから発車時に車内を一応確認したが、確認できずタイミングが悪く、また、車内マイクによる注意喚起がなされていなかったため	
運転者に対する事業者の措置	平成23年12月2～3日特別指導実施(23年12月3日退職)	

(注)1 当局の調査結果による。

2 本表は、B事業者の平成24年5月9日付け、24年2月3日付け事故報告書等に基づき作成した。

表1-(1)-オ-(7)-④ 事故惹起運転者に対する特別指導、特定診断実施状況等

事業者名	事故種別	事故発生年月日(事故報告年月日)	運転者			運行管理者	備考
			特別指導実施年月日	特定診断受診年月日	乗務復帰	特別講習受講年月日	
A	車内事故	24.6.17 (24.6.25)	24.7.17 (社内実施)	24.8.31	24.6.21	24.11.26～ 27	・運転者は乗務復帰2か月以上経過後に特定診断受診 ・運転者は乗務復帰後に特別指導実施
	車内事故	22.3.6 (22.3.31)	22.4.27 (社内実施)	22.3.17	22.3.13	22.8.26～ 27	・運転者乗務復帰後に特別指導実施
B	衝突事故 (注3)	24.5.30 (24.6.18)	24.5.31、 6.11～15、 8.10～11	24.6.14	24.8.12	24.8.28～ 29	
	車外事故 (注4)	24.4.27 (24.5.23)	24.7.30～ 8.7	24.7.31	24.8.8	24.8.28～ 29	
	車内事故 (注5)	24.4.24 (24.5.9)	無	無	24.4.24	無	・運転者は特別指導、特定診断とも未実施
D	車内事故	24.6.17 (24.7.3)	24.6.20	24.11.13	24.6.24	25.2.25～ 26(受講予定)	・運転者は乗務復帰4か月以上経過後に特定診断受診

(注)1 当局の調査結果による。

2 本表は、各事業者の事故報告書等に基づき作成した。

3 当該事故惹起運転者は、事故発生後、特別指導実施及び特定診断受診後に乗務復帰している。

4 当該事故惹起運転者は、事故発生後、特別指導実施及び特定診断受診後に乗務復帰している(平成24年4月28日から7月27日は休職)。

5 当該事故は重傷事故(第二腰椎圧迫骨折)であることから、運転者(事故惹起運転者)に対する特別指導実施及び特定診断受診並びに運行管理者(事故惹起運行管理者)の特別講習受講を要するものとみられる。(表1-(1)-オ-(7)-③の上段事例参照)

(4) 的確な運行表の作成

通知	説明図表番号
<p>運輸規則第 27 条第 2 項により、路線定期運行を行う路線バス事業者は、主な停留所の名称、当該停留所の発車時刻及び到着時刻その他運行に必要な事項を記載した運行表を作成し、これを事業用自動車の運転者に携行させなければならないとされている。</p>	<p>表 1 - (1) - オ - (イ) - ①</p>
<p>また、同規則第 12 条により、事業者は停留所に掲示した発車時刻前に事業用自動車を発車させてはならないとされ、第 49 条第 3 項においても路線バス事業者の乗務員は運行時刻前に発車することが禁止されており、運行時刻前の発車を予防するため運行表は重要な役割を果たしている。</p>	<p>表 1 - (1) - オ - (イ) - ②</p>
<p>さらに、運行表の時刻は、確実な運行の確保及び利用者利便の確保の観点からも、バス停等の時刻表と一致している必要がある。</p>	
<p>調査対象事業者の 9 路線について、運行表の記載事項、運行表と時刻表との整合性を調査したところ、次の事例がみられた。</p>	
<p>① 共同運行している路線でありながら運行表に記載された停留所名等が事業者によって区々となっており、アストラムラインとの接続地点等で乗降客が多いとみられるバス停（中筋駅、不動院）が運行表に記載されていないもの（2 路線 2 事業者）</p>	<p>表 1 - (1) - オ - (イ) - ③～⑥</p>
<p>② 運行表に安全運転上の注意事項が記載されていないもの（1 路線 2 事業者）、走行距離が記載されていないもの（2 路線 3 事業者）</p>	<p>表 1 - (1) - オ - (イ) - ⑦</p>
<p>③ 運行表に記載されている時刻と時刻表の時刻とが一致していないもの（2 路線 2 事業者）</p>	
<p>調査対象事業者が受理した一般利用者からの苦情の中には、バス停で高速乗合バスを待っていたが停まらず通り過ぎたとするもの（1 事業者 1 件）や早発に関するもの（2 事業者 2 件）など、運行表に関するものもみられる。</p>	<p>表 1 - (1) - オ - (イ) - ⑧</p>
<p>したがって、中国運輸局は、運行時刻前の発車や停車すべきバス停留所の通り過ぎを防止し、路線バスの的確な運行を確保する観点から、路線バス事業者に対し、的確な運行表を作成し、これを運転者に携行させるよう指導する必要がある。</p>	

表 1-(1)-オ-(イ)-①

運行表に関する規定

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）
（運転基準等）

第 27 条

1 （略）

2 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、主な停留所の名称、当該停留所の発車時刻及び到着時刻その他運行に必要な事項を記載した運行表を作成し、かつ、これを事業用自動車の運転者に携行させなければならない。

表 1-(1)-オ-(イ)-②

早発の禁止等に関する規定

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）
（早発の禁止）

第 12 条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第五条第一項第三号及び第二項第三号の規定により営業所及び停留所に掲示した発車時刻又は同条第一項第四号若しくは第五号の規定により営業所に掲示した発車時刻前に、事業用自動車を発車させてはならない。

（乗務員）

第 49 条（略）

2 （略）

3 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者の事業用自動車（乗車定員十一人以上のものに限る。）の乗務員は、前項各号に掲げるもののほか、次に掲げる行為をしてはならない。

一 運行時刻前に発車すること。

二（略）

4（略）

表 1-(1)-オ-(イ)-③

運行表への停留所名等記載状況（広島→福山、ローズライナー）

事業者	停留所の名称及び発車・到着時刻									走行距離	安全運転上の注意事項
	広島 BC	不動院	中筋駅	福山本郷 BS	千田 BS	広尾	千間土手東	入船町	福山駅前		
B	○	×	○	×	○	×	×	×	○	×	○
C	○	○	○	○	○	○	×	×	○	×	×
D	○	×	×	○	○	×	×	×	○	×	×

(注) 1 当局の調査結果による。

2 広島 BC から中筋駅までは乗車のみ。福山本郷 BS から福山駅前降車のみ。

3 表中、「○」は運行表に記載されていることを、「×」は記載されていないことを示す。(以下、表 1-(1)-オ-(イ)-⑥まで同じ。)

表 1-(1)-オ-(イ)-④

運行表への停留所名等記載状況（福山→広島、ローズライナー）

事業者	停留所の名称及び発車・到着時刻									走行距離	安全運転上の注意事項
	福山駅前	入船町	千間土手東	広尾	千田 BS	福山本郷 BS	中筋駅	不動院	広島 BS		
B	○	×	×	×	○	×	○	×	○	×	○
C	○	×	×	○	○	○	○	○	○	×	×
D	○	×	×	×	○	○	×	×	○	×	×

(注) 1 当局の調査結果による。

2 福山駅前から福山本郷 BS までは乗車のみ。中筋駅から広島 BC までは降車のみ。

1-(1)-オ-(イ)-⑤ 運行表への停留所名等記載状況 (広島→平成大学、リードライナー)

事業者	停留所の名称及び発車・到着時刻													走行距離	安全運転上の注意事項
	広島BC	不動院	中筋駅	高坂BS	三原久井	クロスロードみつぎ	府中営業所	府中市役所前	新市大橋	福戸橋	駅家町西	駅家町	平成大学		
B	○	×	○	○	○	○	○	×	○	×	×	○	○	×	○
C	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○

(注) 1 当局の調査結果による。

2 広島BCから高坂BSまでは乗車のみ。三原久井及びクロスロードみつぎは乗降可能。府中営業所から平成大学までは降車のみ。

表1-(1)-オ-(イ)-⑥ 運行表への停留所名等記載状況 (平成大学→広島、リードライナー)

事業者	停留所の名称及び発車・到着時刻													走行距離	安全運転上の注意事項
	平成大学	駅家町	駅家町西	福戸橋	新市大橋	府中市役所前	府中営業所	クロスロードみつぎ	三原久井	高坂BS	中筋駅	不動院	広島BC		
B	○	○	×	×	○	×	○	○	○	○	○	×	○	×	○
C	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○

(注) 1 当局の調査結果による。

2 平成大学から府中営業所までは乗車のみ。クロスロードみつぎ及び三原久井は乗降可能。高坂BSから広島BSまでは降車のみ。

表1-(1)-オ-(イ)-⑦ 運行表に記載されている時刻と公表されている時刻とが一致していない事例

事業者名	運行便	運行表記載時刻	時刻表記載時刻
A	広島駅新幹線口発 有福温泉行き	有福温泉 16:46 着	有福温泉 16:43 着
		19:46 着	19:43 着
E	庄原バスセンター発 広島バスセンター行き	久地BS 8:09 着	久地BS 8:08 着
		中筋駅 18:28 着	中筋駅 18:29 着
		広島バスセンター 18:43 着	広島バスセンター 18:44 着

(注) 当局の調査結果による。

表1-(1)-オ-(イ)-⑧ 高速乗合バスのバス停通過、早発等に関する苦情

事業者名	受付年月日	関係路線等	苦情の内容	苦情原因及び事業者の講じた措置
A	平成24年5月28日	広島→広島空港(リムジン)	A事業者のリムジンに乗ろうとしたが、既に発車していた。早発は違法ではないのか。	定員に達したため定刻前に発車したことが判明。定刻通り運行するよう乗務員全員に対して注意喚起を行った。
B	平成23年6月13日	福山→広島(ローズライナー)	B事業者のローズライナーが千間土手東のバス停に停まらずに通ってしまった。	運転者の見落としとしてであることが判明。当該運転者のほか、乗務員全員に対して注意喚起を行った。(注2)
D	平成22年12月17日	福山→広島空港(リムジン)	D事業者のリムジンが、いつまで待っても来ない。	運転者が運行時刻を間違えて30分以上早く運行していたことが判明。当該運転者には発車前の運行表の再確認の徹底を指導した。

(注) 1 当局の調査結果による(本表の苦情事例は、調査対象事業者が平成22年度以降に受理したもの)。

2 同事業者の時刻表では、当該便は同バス停に停車(乗車可)することとされているが、当該便の運行表には、当該バス停の名称及び発車時刻は記載されていない。

カ 事故報告の励行

通知	説明図表番号
<p>運送法第 29 条により、一般旅客自動車運送事業者は、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なければならないとされている。この届出は、事故報告規則第 3 条により、自動車事故報告書(以下「事故報告書」という。)として、当該事故があった日から 30 日以内に、当該自動車の使用の本拠地を管轄する運輸支局長を経由して提出することとされている。</p> <p>また、同規則第 4 条により、自動車の転覆、転落又は死者・重傷者が生じたものなどの重大事故に関しては、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に速報しなければならないとされている。</p>	<p>表 1-(1)-カー①</p>
<p>調査対象事業者の平成 21 年度以降 24 年 9 月までの事故報告書提出実績は 147 件であり、これらについて事故報告書及び同速報の提出期限遵守状況を調査したところ、次の事例がみられた。</p>	<p>表 1-(1)-カー②</p>
<p>① 事故発生から事故報告書提出までに 31 日以上を要しているもの(4 事業者 7 事例)</p>	<p>表 1-(1)-カー③</p>
<p>② 平成 24 年度に発生した速報を要する 3 事業者 7 件の事故のうち、速報が実施されていないもの(1 事業者 1 件)、速報は実施されているが事故発生後 24 時間以内に実施されていないもの(2 事業者 2 件)</p>	<p>表 1-(1)-カー④</p>
<p>したがって、中国運輸局は、路線バス事業者に対し、法令に則り事故報告及び速報を的確に行うよう指導する必要がある。</p>	

○ 道路運送法（抜粋）

(事故の報告)

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

○ 自動車事故報告規則（抜粋）

(定義)

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

- 一 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。以下同じ。）を起こし、又は鉄道車両（軌道車両を含む。以下同じ。）と衝突し、若しくは接触したもの
- 二 十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（昭和三十年政令第二百八十六号）第五条第二号又は第三号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。）を生じたもの
- 四 十人以上の負傷者を生じたもの
- 五～十 (略)
- 十一 自動車の装置（道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）第四十一条各号に掲げる装置をいう。）の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの
- 十二～十五 (略)

(報告書の提出)

第 3 条 旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者（貨物軽自動車運送事業者を除く。以下同じ。）、特定第二種貨物利用運送事業者及び自家用有償旅客運送者並びに道路運送車両法第五十条に規定する整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者（以下「事業者等」という。）は、その使用する自動車（自家用自動車（自家用有償旅客運送の用に供するものを除く。）にあつては、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。）について前条各号の事故があつた場合には、当該事故があつた日（前条第十号に掲げる事故にあつては事業者等が当該救護義務違反があつたことを知つた日、同条第十五号に掲げる事故にあつては当該指示があつた日）から三十日以内に、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。）三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（自家用自動車（自家用有償旅客運送の用に供するものを除く。）にあつては、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。）について、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、二十四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 第二条第一号に該当する事故（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 第二条第三号に該当する事故であつて次に掲げるもの
 - イ 二人（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一人）以上の死者を生じたもの
 - ロ 五人以上の重傷者を生じたもの
 - ハ 旅客に一人以上の重傷者を生じたもの
- 三 第二条第四号に該当する事故
- 四 第二条第五号に該当する事故（自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両、自動車その他の物件と衝突し、若しくは接触したことにより生じたものに限る。）
- 五 第二条第八号に該当する事故（酒気帯び運転があつたものに限る。）

2 (略)

表 1-(1)-カ-② 調査対象事業者の事故報告実績(平成 21～24 年度) (単位: 件)

事業者名	平成 21 年度	22 年度	23 年度	24 年度(9 月末)	計
A	20	19	17	21	77
B	8	2	9	7	26
C	2	0	1	5	8
D	0	7	2	2	11
E	5	8	6	6	25
合計	35	36	35	41	147

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(1)-カ-③ 事故発生から事故報告までに 31 日以上を要している事例 (単位: 日)

事業者名	事故種別(注 2)	事故発生年月日(a)	事故報告年月日(b)	所要日数(b-a)
A	車両故障	平成 24. 4. 4	24. 5. 7	33
	車両故障	22. 3. 19	22. 4. 20	32
	車両故障	21. 12. 18	22. 1. 18	31
B	車内	23. 12. 1	24. 2. 3	63
D	車外	23. 3. 9	23. 5. 27	79
E	車両故障	22. 5. 2	22. 6. 4	33
	車両故障	22. 1. 31	22. 3. 3	31

(注) 1 当局の調査結果による。

2 事故種別は、事故報告規則第 2 条による。

3 本表に掲げた事例は、調査対象事業者が平成 21～24 年度(9 月末現在)に提出した事故報告実績のうち事故発生から報告までに 31 日以上を要している事例である。

表 1-(1)-カ-④ 平成 24 年度発生重大事故に係る速報の実施状況

事業者名	事故種別 (事故被害の程度)	事故発生 年月日時分	速報 年月日時分	速報までの 所要時間	事故報告年月日
A	車内事故 (腰椎圧迫骨折(注 4))	平 24. 7. 30 09:37	24. 7. 30 19:08	9 時間 31 分	24. 8. 27
	車内事故 (重傷(注 5))	24. 6. 17 11:58	24. 6. 18 16:30	28 時間 32 分	24. 6. 25
B	衝突事故 (重傷(注 5))	24. 5. 30 00:15	24. 5. 30 09:03	8 時間 48 分	24. 6. 18
	車外事故 (重傷(注 5))	24. 4. 27 19:58	24. 4. 28 17:00	21 時間 2 分	24. 5. 23
	車内事故 (腰椎圧迫骨折(注 6))	24. 4. 24 10:45	無	——	24. 5. 9
	運行中の火災発生	24. 4. 23 07:55	24. 4. 23 08:30	35 分	24. 5. 7
D	車内事故 (腰椎圧迫骨折(注 5))	24. 6. 17 08:05	24. 6. 18 10:42	26 時間 37 分	24. 7. 3

(注) 1 当局の調査結果による。

2 表中、網掛けをしたものは、速報が提出されていないもの又は事故発生から速報までに期限の 24 時間を経過したものである。

3 本表に掲げた事例は、調査対象事業者において平成 24 年度(9 月末現在)に発生した事故報告のうち速報を要するとみられる重大事故である。なお、C 事業者及び E 事業者については該当事例がない。

4 本件は、当該バス運転者が当該事故の第一当事者ではなかったため、運輸支局から運行管理者に対する特別講習受講指示は行われていない。

5 運輸支局から運行管理者(事故惹起運行管理者)に対する特別講習受講指示が行われたもの又は今後行われる予定のものである。

6 平成 24 年 5 月 9 日付け事故報告書では軽傷(1 人)として報告されており、その後、重傷(第二腰椎圧迫骨折)であることが判明したが、重症判明時点で速報等が行われていない。この点について、事業者は「6 月 1 日に当社の任意保険会社から第二腰椎圧迫骨折との報告があり、この時点で直ちに運輸支局へ速報すべきであったが、報告を怠っていた。」と説明している。(表 1-(1)-オ-(7)-③参照)

キ 輸送の安全に関わる情報等の公表

通知	説明図表番号
<p>運輸規則第 47 条の 7 第 1 項により、旅客自動車運送事業者は、毎事業年度の経過後 100 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っ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とされている。</p>	<p>表 1 - (1) - キー①</p>
<p>また、公表すべき輸送の安全に係る事項については、「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）により、輸送の安全に関する基本的な方針、輸送の安全に関する目標及びその達成状況及び事故報告規則第 2 条に規定する事故に関する統計とされている。</p>	<p>表 1 - (1) - キー②</p>
<p>調査対象事業者における輸送の安全に係る情報等の公表状況を調査したところ、次の事例がみられた。</p> <p>① 事故報告規則第 2 条に規定する事故に関する統計について、公表された数値に誤りがあるもの（2 事業者）、事故件数は公表しているが事故報告規則に基づく報告件数が不明となっているもの（2 事業者）、事故件数自体を公表していないもの（1 事業者）</p> <p>② ホームページを開設しているものの、ホームページでは輸送の安全に関する情報を公表しておらず、営業所窓口に関係資料を備え付けるにとどまっているもの（1 事業者）</p> <p>したがって、中国運輸局は、法令等に則った輸送の安全に関わる情報の公開が徹底されるよう、路線バス事業者を指導する必要がある。</p>	<p>表 1 - (1) - キー③・④</p>

表 1-(1)-キー① 旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に関わる事項及び公表方法等に関する規定

○ 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。

2 旅客自動車運送事業者は、法第二十七条第二項（法第四十三条第五項において準用する場合を含む。）、法第三十一条又は第四十条（法第四十三条第五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。

○ 旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 7 第一項に基づき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 第一項の規定に基づき、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。

- 一 輸送の安全に関する基本的な方針
- 二 輸送の安全に関する目標及びその達成状況
- 三 自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）第二条に規定する事故に関する統計

2 （略）

表 1-(1)-キー② 一定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関わる事項に関する規定

○ 旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 7 第一項に基づき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 （略）

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。

- 一 法第 22 条の 2 第一項に規定する安全管理規程
- 二 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
- 三 輸送の安全に係る情報の伝達体制その他の組織体制
- 四 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況
- 五 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
- 六 法第 22 条の 2 第 2 項第四号に規定する安全統括管理者に係る情報

○ 道路運送法（抜粋）
 （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。）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。

2～7 （略）

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）
 （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 第一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（一般乗合旅客自動車運送事業を除く。）の用に供する事業用自動車	二百両
（略）	（略）	（略）

2 （略）

表1-(1)-キ-③

調査対象事業者における輸送の安全に関する情報等の公表状況

区分	事項	A事業者	B事業者	C事業者	D事業者	E事業者		
輸送の安全に関する情報	全事業者共通事項	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事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計	△	×	△	×	×	
	保有車両200両以上の事業者(注2)	①安全管理規程	○	—	○	—	—	
		②輸送安全のために講じた措置等	○	—	○	—	—	
		③輸送安全に係る情報伝達体制	○	—	○	—	—	
		④輸送安全に関する教育、研修実施状況	○	—	○	—	—	
		⑤輸送安全に係る内部監査結果	○	—	○	—	—	
		⑥安全統括管理者に係る情報	○	—	○	—	—	
行政処分に関する情報	全事業者共通	行政処分を受けた内容、講じた措置等	—	—	—	—	—	—

(注) 1 当局の調査結果による。

2 該当する事業者は、A及びCの2事業者である。

3 表中、「○」は公表されているもの、「△」は公表されているが内容に誤りがあるもの、「×」は必要な情報が公表されていないものを示す。△及び×の内容については、表1-(1)-キ-④参照。

4 調査対象事業者に関しては、平成21年度以降、行政処分実績はない。

表1-(1)-キ-④

輸送の安全に関わる情報の提供が不十分又は実施されていない事例

事業者名	情報の公表状況
A	同事業者の平成23年度の事故報告規則に基づく事故報告件数のうち車両故障に係る件数は13件であるが、これを12件と公表している。
B	・同事業者はホームページを開設しているものの、輸送の安全に関わる情報は同事業者の営業所に掲示しているのみでホームページでは公表していない。(注2) ・公表されている事故統計では、事故報告規則に基づく事故報告件数は不明となっている。(同社の事故報告規則に基づく事故報告件数は平成21年度8件、22年度2件、23年度9件)
C	同事業者は平成21～23年度の事故報告件数をいずれも0件と公表しているが、事故報告規則に基づく事故報告件数は21年度2件、22年度0件、23年度1件であり、正確な件数を公表していない(これは、同事業者が車両故障に係る事故報告件数を計上していないためとみられる)。
D	同事業者は、事故報告規則に基づく事故に関する統計を公表していない。(毎年度、事故件数を公表しているが、これらの事故件数が事故報告規則に基づくものかどうか不明となっている。(なお、同事業者の事故報告件数は平成21年度0件、22年度7件、23年度2件)
E	同事業者は事故に関する統計として、「1:加害事故・未達成、2:被加害事故・未達成、3:路上故障・未達成」と公表しているのみであり、事故報告規則に基づく事故報告件数を公表していない。(なお、同事業者の事故報告件数は平成21年度5件、22年度8件、23年度6件)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 輸送の安全に関する情報の公表方法については、運輸規則第47条の7第1項で「インターネットの利用その他の適切な方法」とされ、「インターネットの利用」が明記されている。また、同事業者の「輸送の安全に関する基本的な方針」においても、「輸送の安全に関する情報については、積極的に公表いたします。」とされている。(表1-(1)-ア-⑩参照)

(2) 利用者の利便確保対策

調査対象事業者の営業所、利用する停留所等における利用者の利便確保対策の実施状況を調査した結果は、次のとおりである。

ア 営業所、停留所等における掲示の適正化

通知	説明図表番号
<p>一般旅客自動車運送事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者を除く。）は、運送法第12条第1項、第2項及び運輸規則第5条第1項により、運賃及び料金並びに運送約款等を営業所その他の事業所（以下「営業所」という。）において公衆に見やすいように掲示しなければならないとされている。</p>	表1-(2)-ア-①
<p>また、運送法第27条第1項及び運輸規則第5条第2項により、停留所に、①事業者及び当該停留所の名称、②当該停留所に係る運行系統、③運行系統ごとの発車時刻、④一の停留所に係る二以上の乗降場所がある場合又は二以上の停留所が相互に近接している場合であって旅客の利便のため必要があるときは、他方の乗降場所又は停留所に係る運行系統及びその位置等を、公衆に見やすいように掲示しなければならないとされている。</p>	表1-(2)-ア-②
<p>さらに、運輸規則第42条により、事業用自動車内に、当該事業者の氏名又は名称、当該自動車の運転者その他の乗務員の氏名、自動車登録番号、物品の持込制限、禁止行為、禁煙の表示、当該自動車の停車する停留所または乗降地点の名称を旅客に見やすいように掲示しなければならないこととされている。</p> <p>これら法令等に定める掲示事項については、利用者が安心してバスを利用するために必要不可欠なものである。</p>	表1-(2)-ア-③
<p>調査対象事業者の営業所（5か所）、事業者が運行する高速乗合バスの路線の中から抽出した2路線の停留所（45か所）及び試乗調査した2事業者4便の事業用自動車（4台）の掲示事項等について調査したところ、以下の状況がみられた。</p>	
<p>(ア) 営業所における掲示</p> <p>① 運賃及び料金の掲示を行っていないもの（3事業者3事例）</p> <p>② 運送約款の掲示を行っていないもの（1事業者1事例）</p> <p>③ 当該営業所に係る運行系統の掲示を行っていないもの（2事業者2事例）</p> <p>④ 運輸規則第5条第3項に定める運行系統ごとの運行回数、始発、終発の時刻等の掲示を行っていないもの（3事業者3事例）</p>	表1-(2)-ア-④
<p>これら営業所において法及び規則で義務付けられている掲示を行っていない事業者の中には、調査途上において掲示の必要性を認め、全て改善したもの（1事業者）がある一方、「営業所はバスの発着がなく、掲示の必要がない」（1事業者）、「掲示に代わり、冊子（ファイル）を据え置き、又はその都度掲示している」（2事業者）とするものがあり、法令の趣旨が必ずしも徹底されていない状況がみられる。</p>	表1-(2)-ア-⑤
<p>(イ) 停留所における掲示</p>	表1-(2)-ア-⑥

<p>① 事業者の名称</p> <p>i) 停留所に事業者名が掲示されていないもの（1 停留所）</p> <p>ii) 停留所に掲示された時刻表に、事業者名が表示されておらず、運行する事業者名が分からないもの（1 停留所）</p> <p>② 停留所の名称</p> <p>○ 停留所に掲示された停留所名とインターネットや案内所等で配布されている時刻表に記載された停留所名とが異なっているもの（1 停留所）</p> <p>③ 時刻表、その他案内表示</p> <p>i) 多数の運行系統に係る時刻表が掲示されているが、時刻表掲示箇所の破損等により時刻表が重なって掲示されているもの（1 停留所）</p> <p>ii) 改正前の時刻表が撤去されていないことから、同一事業者の同一系統の時刻表が改正前と改正後の2種類掲示されているもの（3 停留所）</p> <p>iii) 対面して設置された同じ名称の停留所の両方で乗車できるにもかかわらず、両方のバス停を利用できる旨の案内表示と、対面するバス停を利用するよう求める案内表示との2種類の案内表示が掲示されているもの（1 停留所）</p> <p>iv) 上り・下り方面や複数のバスが発着する停留所において、各方面行きの時刻表が混在して掲示されているもの（2 停留所）</p> <p>(ウ) 事業用自動車における掲示</p> <p>① 運転者氏名、自動車登録番号の掲示が行われていないもの（1 事業者1 台）</p> <p>② ワンマン運行の車両において、停車する停留所名の掲示が行われておらず、運転者の車内アナウンスのみで停留所名を知らせているもの（2 事業者3 台）</p> <p>したがって、中国運輸局は、路線バス利用者の利便確保のため、路線バス事業者に対し、以下の措置を講じる必要がある。</p> <p>① 営業所、停留所及び事業用自動車車内における掲示状況を点検するとともに、法令に則った掲示を徹底するよう指導すること。</p> <p>② 路線バス事業者が共同利用している停留所であって、分かりづらい表示となっているものについては、改善を図るよう要請すること。</p>	<p>表1-(2)-ア-⑥</p> <p>表1-(2)-ア-⑦</p> <p>表1-(2)-ア-⑧</p>
---	---

表 1 - (2) - ア - ①

営業所の掲示に関する規定

<p>○ 道路運送法（抜粋） （運賃及び料金等の掲示）</p> <p>第 12 条 一般旅客自動車運送事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者を除く。）は、運賃及び料金並びに運送約款を営業所その他の事業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。</p> <p>2 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、前項に掲げるもののほか、国土交通省令で定めるところにより、運行系統、運行回数その他の事項（路線定期運行に係るものに限る。）を営業所その他の場所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。</p> <p>3 （略）</p> <p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋） （掲示事項）</p> <p>第 5 条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号。第四十八条の十第一号イを除き、以下「法」という。）第十二条第一項に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を営業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。</p> <p>一 事業者及び当該営業所の名称</p> <p>二 路線定期運行又は路線不定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、当該営業所に係る運行系統</p> <p>三 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、前号の運行系統ごとの運行回数、始発及び終発の時刻、運行間隔時間並びに他の営業所及び主な停留所への運行所要時間</p> <p>四・五 （略）</p> <p>2 （略）</p>

表 1 - (2) - ア - ②

停留所の掲示に関する規定

<p>○ 道路運送法（抜粋） （輸送の安全等）</p> <p>第 27 条 一般旅客自動車運送事業者は、事業計画（路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画）の遂行に必要となる員数の運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他の運行の管理、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員（次項において「運転者等」という。）の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。</p> <p>2・3 （略）</p> <p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋） （掲示事項）</p> <p>第 5 条 （略）</p> <p>2 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる事項を停留所において、公衆に見やすいように掲示しなければならない。</p> <p>一 事業者及び当該停留所の名称</p> <p>二 当該停留所に係る運行系統</p> <p>三 前号の運行系統ごとの発車時刻（運行回数の頻繁な運行系統にあつては、始発及び終発の時刻並びに運行間隔時間をもつて代えることができる。）</p> <p>四 一の停留所に係る二以上の乗降場所がある場合又は二以上の停留所が相互に近接している場合であつて旅客の利便のため必要があるときは、他方の乗降場所又は停留所に係る運行系統及びその位置</p> <p>五 （略）</p>

表 1 - (2) - ア - ③

事業用自動車内の掲示に関する規定

<p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋） （事業用自動車内の掲示）</p> <p>第 42 条 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車内に、当該事業者の氏名又は名称、当該自動車の運転者その他の乗務員の氏名及び自動車登録番号を旅客に見やすいように掲示しなければならない。</p> <p>2 一般乗合旅客自動車運送事業者は、事業用自動車内に、第 52 条の規定による物品の持込制限に関する事項及び第 53 条の規定による禁止行為に関する事項を旅客に見やすいように掲示しなければならない。</p> <p>3 一般乗合旅客自動車運送事業者は、事業用自動車内に、禁煙の表示を旅客に見やすいように掲示しなければならない。ただし、喫煙設備のある事業用自動車で、座席定員を超えて旅客を運送しないものにあつては、この限りでない。</p> <p>4 路線定期運行又は路線不定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、第 15 条（第一号に係る部分に限る。）の規定により車掌を乗務させないで事業用自動車を旅客の運送の用に供する場合には、当該事業用自動車内に、当該自動車の停車する停留所又は乗降地点の名称を旅客に見やすいように掲示しなければならない。</p>

表 1-(2)-ア-④ 営業所における必要事項の掲示状況

事業者名 (営業所名)	掲示が必要な事項				
	運賃及び料金	運送約款	事業者及び当該営業所の名称	当該営業所に係る運行系統	左の運行系統ごとの運行回数、始発及び終発の時刻、運行間隔時間、他の営業所及び主な停留所への所要運行所要時間
A(a 営業所)	× (注 3)	× (注 3)	○	× (注 3)	× (注 3)
B(b 営業所)	○	○	○	○	○
C(c 営業所)	○	○	○	○	○
D(d 営業所)	×	○	○	○	×
E(e 営業所)	×	○	○	×	×

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 表中、「○」は掲示、「×」は未掲示を示す。
 3 実地調査日(平成 24 年 10 月 4 日)現在未掲示であったが、11 月 1 日に改善済である。

表 1-(2)-ア-⑤ 営業所における必要事項の未掲示理由

事業者名(営業所名)	必要事項の未掲示理由
A(a 営業所)	営業所はバスの発着がなく、運賃・料金、運行系統等の掲示の必要性が低いことによる。
C(c 営業所)	運賃・料金については、客の求めに応じ、その都度必要なファイルを提示しているため、営業所内に掲示を行っていない。
D(d 営業所)	営業所はバスの発着がなく、掲示の必要がないため。
E(e 営業所)	運賃・料金については、掲示に替わり、これらを記載した冊子を据え置いているため。また、運行回数、始発及び終発の時刻等については、営業所に利用客の訪問がないことによる(利用者のある庄原バスセンターに掲示している。)

- (注) 1 事業者の説明による。
 2 A 事業者については、当局の調査途中、掲示の必要性を認め、11 月 1 日に掲示済みである。

表 1-(2)-ア-⑥ 必要事項が掲示されていない停留所

未掲示事項	該当停留所名	備考
事業者名	広域公園テニスコート(広島方面行き)	同停留所には事業者名が掲示されていない。
	三次駅(ターミナル)	複数の事業者がそれぞれ事業者名を記載した複数の時刻表を掲示しているが、一部路線の時刻表(三次中学校行き)には事業者名が記載されていない。
停留所名	中筋駅	本停留所建物には「中筋バスターミナル」と掲示されており、乗降場所等には「中筋駅」の表示は行われていない。なお、インターネットや案内所等で配布されている時刻表には「中筋駅」と表示されている。

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(2)-ア-⑦ 時刻表、その他の案内が分かりにくい停留所

区分	該当停留所名
多数の運行系統に係る時刻表が掲示されているが、時刻表掲示箇所の破損等により時刻表が重なって掲示されているもの	大塚駅(広島方面行き)【1 か所】
改正前の時刻表が撤去されていないことから、同一事業者の同一系統の時刻表が、改正前と改正後の 2 種類掲示されているもの	三次駅(ターミナル)、庄原中学校前(庄原中学校前上屋)、庄原市役所(市役所庁舎側)【計 3 か所】
対面して設置された同じ名称の停留所の両方で乗車できるにもかかわらず、両方のバス停を利用できる旨の案内表示と、対面するバス停を利用するよう求める案内表示との 2 種類の案内表示が掲示されているもの	庄原市役所【1 か所】
上り・下り方面や複数のバスが発着する停留所において、各方面行きの時刻表が混在しているもの	三次駅(ターミナル)、広島北 IC【2 か所】

(注) 当局の調査結果による。

表1-(2)-ア-⑧

事業用自動車（車内）における必要事項の掲示状況

事業者名	便名	車両内に掲示が必要な事項						
		事業者名	運転者氏名	自動車登録番号	持込制限に関する事項	禁止行為に関する事項	禁煙表示	停車する停留所名
B	平成24年10月30日広島BC発平成大学着リードライナー	○	○	○	○	○	○	×
	平成24年10月30日平成大学発広島BC着リードライナー	○	○	○	○	○	○	×
C	平成24年11月5日広島BC発福山着・ローズライナー	○	○	○	○	○	○	×
	平成24年11月5日福山発広島BC着・ローズライナー	○	×	×	○	○	○	×

(注) 1 当局の調査結果による。

2 表中、「○」は掲示、「×」は未掲示を示す。

3 停車する停留所名については、本表の各便とも、車内アナウンスによる案内は行われている。

イ 事業用車両への筆談用具の配備

通知	説明図表番号
<p>高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下「バリアフリー法」という。)第8条第1項により、公共交通事業者等は、旅客施設等を新たに建設、大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等を、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準」(以下「円滑化基準」という。)に適合させなければならないとされ、第3項により、その事業の用に供する旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。</p>	表1-(2)-イ-①
<p>調査対象事業者の5営業所におけるバス車両(10台)について、乗降口の踏み段が容易に識別できるものであること(第37条第1項)、床の表面は滑りにくい仕上げがなされること(第38条第2項)、意思疎通を図るための設備の備付け及びその旨の表示(第42条)の3つの基準への適合状況を調査したところ、以下の状況がみられた。</p> <p>① 筆談用具が配備されていないもの(2事業者3台)</p> <p>② 筆談用具配備の旨の掲示がないもの(5事業者6台)</p> <p>なお、上記事例のうち、①の1事業者(2台)については、乗務員が乗務の際に筆談用具を車内に持参しているとしているが、備え付けられておらず、②の1事業者(1台)については、調査途上において、筆談用具配備の掲示を行い、改善の措置を講じている。</p>	表1-(2)-イ-②
<p>また、調査対象事業者の運行している高速乗合バスのうち2事業者4便について試乗したところ、1事業者(2台)については、筆談用具を配備している旨の掲示がなされていない。</p> <p>上記のとおり、バス車内において、筆談用具が配備されていないなど聴覚障害者への配慮を欠く実態が散見されたが、乗務員と聴覚障害者との意思疎通を図る手段は視覚によるものが大きな役割を果たしていることから、文字による円滑な意思疎通を図る筆談用具を配備し、その旨を表示することは、聴覚障害者の利便確保だけでなく、事故など緊急時における安全確保の面からも重要である。</p> <p>したがって、中国運輸局は、路線バス事業者に対し、バス車両内に筆談用具などの乗務員と聴覚障害者との意思疎通を行う設備を備え付けるとともに、その旨の掲示を励行するよう指導する必要がある。</p>	表1-(2)-イ-③

表 1-(2)-イ-① 移動等の円滑化のために必要な車両内の設備に関する規定

<p>○ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（抜粋） （公共交通事業者等の基準適合義務等）</p> <p>第 8 条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。</p> <p>2 （略）</p> <p>3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。</p> <p>4・5 （略）</p> <p>○ 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 111 号）（抜粋） （乗降口）</p> <p>第 37 条 乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。</p> <p>2 （略） （床面）</p> <p>第 38 条 （略）</p> <p>2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。 （意思疎通を図るための設備）</p> <p>第 42 条 バス車両内には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内に表示するものとする。 （基準の適用除外）</p> <p>第 43 条 地方運輸局長が、その構造により又はその運行の態様によりこの省令の規定により難い特別の事由があると認定したバス車両については、第三十七条から前条まで（<u>第三十七条第一項、第三十八条第二項及び前条を</u>除く。）に掲げる規定のうちから当該地方運輸局長が当該バス車両ごとに指定したものは、適用しない。</p> <p>2・3 （略）</p>

表 1-(2)-イ-② 調査対象 10 車両(5 事業者)における円滑化基準適合状況

事業者名 (営業所名)	乗降口(踏み台を容易に識別)	床面(滑りにくい仕上げ)	意思疎通を図るための設備 (筆談用具配備)	左の設備を保有している旨の表示
A (a 営業所)	○	○	○	×(注 3)
	○	○	○	○
B (b 営業所)	○	○	×(注 4)	○
	○	○	×(注 4)	×
C (c 営業所)	○	○	×	×
	○	○	×	×
D (d 営業所)	○	○	○	×
	○	○	○	○
E (e 営業所)	○	○	×	×
	○	○	○	○

(注) 1 当局の調査結果による。

2 表中、「○」は基準に適合していることを、「×」は適合していないことを示す。

3 A 事業者では、当局の調査(平成 24 年 10 月 4 日)途上、当該車両に筆談用具の配備の旨の掲示を行い改善している。

4 当局調査日(平成 24 年 9 月 27 日)には配備されていなかったが、B 事業者は、「乗務員が乗務の際に筆談用具を車内に持参している。」と説明している。

表 1-(2)-イ-③ 筆談用具の配備の旨を掲示していないもの

事業者名	便名
C	○広島発福山着・ローズライナー ○福山発広島着・ローズライナー

(注) 当局の試乗調査結果による。

2 路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視フォローアップ

(1) 安全確保対策の実施状況

軌道法（大正 10 年法律第 76 号）に基づき運行されている路面電車については、当局が平成 18 年度に「路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視」（以下「前回調査」という。）を実施して、中国運輸局に対し、路面電車利用者の安全確保対策の充実、利便向上対策の推進を求めている。

しかしながら、前回調査において指摘した事項の改善が十分行われていない状況がみられることなどから、そのフォローアップを行ったものである。

ア 安全運行の確保

通知	説明図表番号
<p>路面電車の制限速度については、道交法第 22 条第 2 項により、軌道法第 14 条の規定に基づく命令で定める最高速度を超えない範囲内で道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては当該命令で定める最高速度を超える速度で進行してはならないとされており、この最高速度については、軌道運転規則（昭和 29 年運輸省令第 22 号）第 53 条で毎時 40 km/h 以下とされている。</p> <p>また、路面電車が曲線を通過する場合や車両が下りこう配を通過する場合の制限速度は、軌道経営者が、それぞれ車両の安定度、車両の制動距離に応じて定め、地方運輸局長に届け出ることとされている。</p> <p>軌道経営者は、前回調査の結果を受けて、指導運転士等による添乗指導や研修時における指導の充実などの措置を講じている。</p>	<p>表 2-(1)-ア-①</p> <p>表 2-(1)-ア-②</p>
<p>広島市内の路面電車の制限速度の遵守状況について、当局が試乗調査し、前回調査と比較したところ、以下のとおり、改善は進捗しているものの、制限速度の更なる遵守が必要である状況がみられた。</p> <p>① 乗降客が多く、JR 駅や広島港など異なる交通機関と連絡している 2 路線（広島駅・広島港間及び広島駅・広電西広島間）について、路線内の各電停の区間を単位（2 路線 74 区間）として速度超過のあった電停区間数をみると、前回調査時 65 区間（87.8%）であったものが今回調査では 24 区間（32.4%）と大幅に少なくなっているものの、依然として制限速度を超過している区間がみられる。</p>	<p>表 2-(1)-ア-③</p>
<p>② 制限速度の超過状況をみると、前回調査で速度超過があった 65 区間のうち約半数の 31 区間が 6 から 10 km/h の速度超過で、20 km/h を超えるものが 2 区間みられたが、今回は速度超過のあった 24 区間のうち 19 区間が 5 km/h 以下の超過にとどまっており、最高超過速度も 13 km/h（1 区間）であった。</p>	<p>表 2-(1)-ア-④</p>
<p>③ 新たに 3 路線（27 電停区間）を調査したところ、制限速度を超過しているものが 3 区間（11.1%）みられた。</p> <p>したがって、中国運輸局は、軌道経営者に対し、引き続き運転士教育の徹底を図</p>	<p>表 2-(1)-ア-⑤</p>

るなど電車の運行制限速度の遵守について、指導する必要がある。

表 2-(1)-ア-① 路面電車の最高速度に関する規定

<p>○ 道路交通法 (抜粋) (最高速度) 第 22 条 (略) 2 路面電車又はトロリーバスは、軌道法(大正 10 年法律第 76 号)第 14 条(同法第 31 条において準用する場合を含む。第 62 条において同じ。)の規定に基づく命令で定める最高速度をこえない範囲内で道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては当該命令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。</p> <p>○ 軌道法 (抜粋) 第 14 条 軌道ノ建設、運輸、運転及係員ニ関スル規程ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム</p> <p>○ 軌道運転規則 (抜粋) (細則の制定) 第 4 条 軌道経営者は、施設及び車両の整備並びに運転取扱に関し、この規則に定める事項及び第二条第一項ただし書の規定により許可を受けた事項を実施するために必要な細則を定めなければならない。 2 前項の細則は、国土交通大臣が施設及び車両の整備並びに運転取扱に関し、基準を定めたときは、これに従つて定めなければならない。 (届出) 第 4 条の 2 軌道経営者は、第三条第二項の規定により新設軌道と併用軌道とが交互にある線区における新設軌道の運転及び道路の路面以外に敷設する併用軌道の運転についてこの規則によることとするときにあつては、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に、第 4 条第 1 項の細則を定め、又は変更しようとするときにあつては、あらかじめ、当該細則又は変更しようとする事項及び実施期日を地方運輸局長に、それぞれ届け出なければならない。(車両の最高及び平均速度) (車両の最高及び平均速度) 第 53 条 車両の運転速度は、動力制動機を備えたものにあつては、最高速度は毎時 40 キロメートル以下、平均速度は毎時 30 キロメートル以下とし、その他のものにあつては、最高速度は毎時 25 キロメートル以下、平均速度は毎時 16 キロメートル以下とする。</p>
--

表 2-(1)-ア-② 速度遵守に係る事業者の措置

- ・指導運転士及び管理職による年間 3,000 から 3,500 回にわたる添乗指導の実施
- ・業務研究会、研修時における制限速度厳守の指導

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(1)-ア-③ 速度超過のあった電停区間数

(単位：か所、%)

運行区間	左の電停区間数	速度超過のあった電停区間数		
		前回調査(a)	今回調査(b)	増減(b-a)
広島駅→広島港(紙屋町東経由)	26 (100)	22 (84.6)	11 (42.3)	-11
広島港→広島駅(紙屋町東経由)	26 (100)	22 (84.6)	12 (46.2)	-10
広島駅→広電西広島(紙屋町経由)	11 (100)	11 (100)	1 (9.1)	-10
広電西広島→広島駅(紙屋町経由)	11 (100)	10 (100)	0 (0.0)	-10
合計	74(100)	65(87.8)	24(32.4)	-41

(注) 当局の調査結果による。

表 2 - (1) - ア - ④ 超過速度別電停区間数 (単位：か所、%)

超過速度	1～5 km/h	6～10 km/h	11～15 km/h	16～20 km/h	21～25 km/h	合計
前回調査	22 (33.8)	31 (47.7)	9 (13.8)	1 (1.5)	2 (3.1)	65(100)
今回調査	19 (79.2)	4 (16.7)	1 (4.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	24(100)

(注) 当局の調査結果による。

表 2 - (1) - ア - ⑤ 今回新たに調査した運行区間における速度超過のあった電停区間 (単位：か所、%)

運行区間	左の電停 区間数	速度超過のあった 電停区間数	左の内訳 (区間内最高速度・制限速度・超過速度)
広島駅→広島港(比治山下経由)	6 (100)	1 (16.7)	・段原一丁目→比治山下(30 km/h・25 km/h・5 km/h)
広島港→広島駅(比治山下経由)	6 (100)	0 (0.0)	——
横川駅→十日市町	4 (100)	0 (0.0)	——
江波→横川駅(土橋経由)	11 (100)	2 (18.2)	・舟入南町→舟入川口町(42 km/h・40 km/h・2 km/h) ・十日市町→寺町(45 km/h・40 km/h・5 km/h)
合 計	27(100)	3(11.1)	——

(注) 1 当局の調査結果による。
2 本表の運行区間については、前回調査では調査していない。

イ 横断歩道における安全確保

通 知	説明図表番号
<p>路面電車の軌道敷に設置されている横断歩道の構造については、軌道建設規程（大正 12 年内務省鉄道省令第 1 号）第 11 条により、軌道と道路面との高低差が生じないようにすることが求められている。</p>	<p>表 2-(1)-イ-①</p>
<p>広島市内の路面電車軌道敷の横断歩道の維持修繕状況等を当局が調査し、前回調査と比較したところ、前回指摘した 22 か所については、いずれも改善措置が講じられている。</p>	<p>表 2-(1)-イ-② 表 2-(1)-イ-③</p>

表 2-(1)-イ-① 軌道敷内の横断歩道の構造に関する規定

○ 軌道建設規程（抜粋）
 第 11 条 併用軌道ニ於テハ軌条間ノ全部及左右各六百十耗ハ其ノ軌道ヲ敷設スル道路ノ路面ト同一構造トシ軌条面ト
 道路面ト高低ナカラシムヘシ

表 2-(1)-イ-② 軌道敷内横断歩道の凹凸等の改善状況 (単位：か所、%)

指摘事項 (前回調査)	指摘か所数 (前回調査)	今回調査結果	
		改善済み	未改善
アスファルトの沈下等	10 (100)	10 (100)	0 (0)
敷石の欠け等	4 (100)	4 (100)	0 (0)
インターロッキングの沈下	5 (100)	5 (100)	0 (0)
アスファルトの盛り上がり	2 (100)	2 (100)	0 (0)
敷石の出っ張り	1 (100)	1 (100)	0 (0)
合 計	22 (100)	22 (100)	0 (0)

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(1)-イ-③ 調査対象軌道経営者における軌道敷の維持修繕基準

・歩行者動線上に 2 cm 以上の段差が広範囲に生じ、平坦性の確保ができていない箇所について補修

(注) 当局の調査結果による。

ウ 電停における安全確保

通 知	説明図表番号
<p>軌道建設規程第 18 条の 2 により、路面電車の乗降場の幅については、1.5 メートルの幅員(乗降場の片側を使用するもの)を確保することとされている(本条項については、同規程附則(平成 14 年国土交通省令第 19 号)第 6 条により、省令の施行後最初に行う乗降場についての大規模な改良の工事が竣工するまでの間は、これらの規定によらないことができるとされている。)</p> <p>また、バリアフリー法第 8 条第 1 項により、公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設、大規模な改良を行うときは円滑化基準に適合させなければならないとされ、既存の施設についても第 8 条第 3 項により、上記基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。</p> <p>上記基準第 22 条において準用する第 20 条により、路面電車のプラットホーム(以下「ホーム」という。)の線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するための柵を設けることとされており、この柵については公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン(平成 19 年 7 月。以下「円滑化ガイドライン」という。)において、線路側以外のホーム両端には危険を防止するために高さ 110 センチメートル以上の柵を設けることが望ましいとされている。</p>	表 2-(1)-ウ-①
<p>広島市内の路面電車全電停(61)のホーム 120 か所を当局が調査し、前回調査と比較したところ、以下のとおり、引き続き同基準に適合させるよう推進すべき実態がみられた。</p>	
<p>① 前回調査時にホームの幅員が 1.5 メートルに満たなかったもの 88 か所のうち、バリアフリー対応のための大規模改良工事などで 15 か所が改善されているが、大規模改良工事は予算等の制約もあることなどから実施年度及び実施箇所が限定されており、平成 24 年度以降 4 年間で改良が予定されているものは 8 か所(4 電停)に過ぎないなど、早期の改善は不透明なものとなっている。</p>	表 2-(1)-ウ-②
<p>② 前回調査において確認した、i) ホーム安全柵が未設置となっているもの 6 か所についてはいずれも未改善で、ii) ホームの線路側以外の端部の全てに安全柵が設置されていないもの 51 か所のうち改善されたものは 24 か所(47.1%)、iii) ホーム安全柵の高さが 110 cm 以下のもの 80 か所のうち改善されたものは 31 か所(38.8%)である。</p>	表 2-(1)-ウ-③
<p>したがって、中国運輸局は、路面電車のホームにおける利用者の安全確保を図る観点から、軌道経営者に対し、以下の措置を講ずるよう指導する必要がある。</p> <p>① 法令に基づくホームの幅員の確保について、改善は進みつつあるものの、さらに積極的に推進するよう努めること。</p> <p>② ホーム安全柵については、必要な措置を講じ、円滑化基準に適合するよう努めること。</p>	

表 2-(1)-ウ-①

電停の幅員等に関する規定

○ 軌道建設規程（抜粋）	
第 18 条ノ 2 乗降場ノ幅ハ両側ヲ使用スルモノニ在リテハ二米以上、片側ヲ使用スルモノニ在リテハ一米五〇以上トス	
2 (略)	
附則(平成 14 年国土交通省令第 19 号) (抜粋)	
第 6 条 この省令の施行前に工事に着手し、又は竣工した軌道の乗降場であつて前条の規定による改正後の軌道建設規程第 18 条の 2 及び附則第 4 項の規定により適用される規定に適合しないものについては、この省令の施行後最初に行う乗降場についての大規模な改良の工事が竣工するまでの間は、これらの規定によらないことができる。	
○ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（抜粋）	
(公共交通事業者等の基準適合義務等)	
第 8 条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。	
2 (略)	
3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。	
4・5 (略)	
○ 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（抜粋）	
第三節 鉄道駅	
(プラットフォーム)	
第 20 条 鉄道駅のプラットフォームは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
一～五 (略)	
六 発着するすべての鉄道車両の旅客用乗降口の位置が一定しており、鉄道車両を自動的に一定の位置に停止させることができるプラットフォーム（鋼索鉄道に係るものを除く。）にあつては、ホームドア又は可動式ホームさく（旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがある場合にあつては、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備）が設けられていること。	
七 前号に掲げるプラットフォーム以外のプラットフォームにあつては、ホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備が設けられていること。	
八 プラットホームの線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するためのさくが設けられていること。ただし、当該端部に階段が設置されている場合その他旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。	
九・十 (略)	
2 (略)	
第四節 軌道停留場	
(準用)	
第 22 条 前節の規定は、軌道停留場について準用する。	
○ 公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編））（平成 19 年 7 月 国土交通省）（抜粋）	
1 鉄軌道駅	
② 鉄軌道駅のプラットフォーム	
転落防止柵	○ 線路側以外のプラットフォーム両端には危険を防止するために、建築限界に支障しない範囲で高さ 110cm 以上の柵を設ける。

表 2-(1)-ウ-② ホームの幅員に係る前回調査指摘事項の改善状況

(単位：か所、%)

指摘事項 (前回調査)	指摘か所数 (前回調査)	今回調査結果	
		1.5m を確保済み	1.5m 未満のもの
ホーム幅員が 1.5m 未満のもの	88 (100)	15 (17.0)	73 (83.0) (注 2)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 未改良電停 73 か所のうち、平成 24 年度以降 4 年間にバリアフリー対応のための大規模改良工事により幅員 1.5メートルへの改善が予定されているのは 8 か所（4 電停）である（24 年 10 月 9 日現在）。

表 2 - (1) - ウ - ③ ホーム安全柵に係る前回調査指摘事項の改善状況

(単位：か所、%)

指摘事項 (前回調査)	指摘か所数 (前回調査)	今回調査結果	
		改善済み	未改善
ホーム安全柵が未設置	6 (100) (注2)	0 (0)	6 (100)
ホーム安全柵が端部全てに設置されていないもの	51 (100)	24 (47.1)	27 (52.9)
ホーム安全柵の高さが110cmに満たないもの	80 (100)	31 (38.8)	49 (61.3)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 前回調査結果で「ホーム安全柵が未設置」であった電停は、猿猴橋(上・下)、天満町(上・下)、観音町(上・下)である。

(2) 利便向上対策の実施状況

ア 電停における時刻表等の掲示

通知	説明図表番号
<p>軌道における時刻表、運転系統、運賃表等の掲示については、軌道運輸規程（大正12年鉄道省令第4号）第3条により、見やすい場所に掲示することとされている。</p> <p>また、国土交通省は、軌道経営者に対し、鉄軌道業の情報提供ガイドライン（鉄道事業及び軌道業の情報公開の促進について（平成13年11月30日付け 国鉄都第48号・国鉄業第39号・国鉄技第108号・国鉄施第135号鉄道局長通知別紙）により、運賃・料金、列車時刻等に関する問い合わせ先などの情報を利用者に提供するように指導している。</p>	<p>表2-(2)-ア-①</p>
<p>電停における時刻表等の掲示状況について調査したところ、以下の状況がみられた。</p> <p>① 時刻表が未掲示であった4か所及び電停名が未掲示であった7か所については、いずれも掲示され、改善が図られている。</p> <p>② 調査開始時点(平成24年8月1日)において、i) 運行系統図について指摘した10か所のうち改善されていたものは1か所、ii) 小児運賃について指摘した110か所のうち改善されていたものは27か所、iii) 運賃等の問い合わせ先の掲示に努めるよう指摘した107か所のうち改善されていたものは97か所であったが、今回の当局の調査を契機に全て改善が図られている。</p> <p>したがって、中国運輸局は、軌道経営者に対し、引き続き、法令等に則った適切な掲示が行われるよう指導する必要がある。</p>	<p>表2-(2)-ア-②</p>

表 2 - (2) - ア - ①

電停における時刻表等の掲示に関する規定

○ 軌道運輸規程（抜粋）
第三条 軌道ハ見易キ場所ニ客車ノ運転時刻表又ハ運転系統、運賃表及料金表ヲ掲示スヘシ
○ 鉄道事業及び軌道業の情報公開の促進について（平成 13 年 11 月 30 日付け 国鉄都第 48 号・国鉄業第 39 号・国鉄技第 108 号・国鉄施第 135 号鉄道局長通知）別紙（抜粋）
鉄軌道業の情報提供ガイドライン
I・II（略）
III 一（略）
二 鉄軌道事業者において情報提供するもの
次の項目により情報公開を行うこととし、公開資料の構成及び具体的内容は上記目的の趣旨に鑑み、各事業者毎に創工夫して行うものとする。
（一） 随時情報提供するもの
1) サービスに関する基本的な情報(ダイヤ、遅延等の情報、空席情報、運送約款)
2) サービスの水準
・ 輸送頻度、混雑率、所要時間
(略)
3)・4) (略)
5) 情報へのアクセスについての情報(運賃・料金、列車時刻等に関する問合せ先)
(二) (略)
IV (略)

表 2 - (2) - ア - ② 電停における時刻表等の掲示に係る指摘事項の改善状況

(単位：か所、%)

指摘事項 (前回調査)	指摘か所数 (前回調査)	今回調査結果	
		改善済み	未改善
時刻表未掲示	4 (100)	4 (100.0)	0 (0.0)
電停名未掲示	7 (100)	7 (100.0)	0 (0.0)
運行系統図未掲示	10 (100)	1 (10.0)	9 (90.0) (注 2)
小児運賃未掲示	106 (100)	27 (25.5)	79 (74.5) (注 2)
運賃等の問い合わせ先未掲示	105 (100)	97 (92.4)	8 (7.6) (注 2)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 当局の調査開始(平成 24 年 8 月)時点の状況であり、調査途上において全て改善済みである。

イ 交通弱者に対する配慮

通 知	説明図表番号
<p>バリアフリー法第8条第1項により、公共交通事業者等は、旅客施設等を新たに建設、大規模な改良を行うときは円滑化基準に適合させなければならないとされており、既存施設についても同条第3項により、同基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。</p> <p>また、円滑化基準に基づく施設整備に当たっては、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第111号）及び「円滑化ガイドライン」で、傾斜路の幅（120 cm以上）、勾配（1/20以下）及び手すりの設置などの基準が示されている。</p> <p>前回調査での指摘箇所を中心に、電停スロープの設置状況や勾配等の状況について当局が調査したところ、改善は進んでいるものの、引き続き同基準に適合させるよう推進すべき実態がみられた。</p>	<p>表2-(2)-イ-①</p>
<p>① 前回調査時に電停ホームにスロープが未設置であった2か所については、いずれも未措置のままとなっている。</p>	<p>表2-(2)-イ-②</p>
<p>② 前回調査時にスロープの勾配が1/20を超えていた55か所のうち51か所（92.7%）が未改善である。</p>	<p>表2-(2)-イ-②</p>
<p>③ スロープに安全柵が設置されている48か所のうち9か所（18.8%）は手すりが設置されておらず、このうち2か所は前回調査においても手すりが未設置となっていたものである。</p>	<p>表2-(2)-イ-③</p>
<p>したがって、中国運輸局は、軌道経営者に対し、施設の新設や大規模な改良工事実施時のほか、既存の施設についても、交通弱者に対する一層の配慮を行う観点から、円滑化基準に適合させるため必要な措置を講ずるよう努めることについて指導する必要がある。</p>	

表 2-(2)-イ-① 電停スロープ等に関する規定

<p>○ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（抜粋） （公共交通事業者等の基準適合義務等）</p> <p>第 8 条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。</p> <p>2 （略）</p> <p>3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。</p> <p>4・5 （略）</p>	
<p>○ 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（抜粋） （移動等円滑化された経路）</p> <p>第四条 （略）</p> <p>2～5 （略）</p> <p>6 移動等円滑化された経路を構成する傾斜路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>一 幅は、120センチメートル以上であること。ただし、段に併設する場合は、90センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 勾配は、12分の1以下であること。ただし、傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合は、8分の1以下とすることができる。</p> <p>三 （略）</p>	
<p>○ 公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）） （抜粋）</p> <p>1 移動経路に関するガイドライン</p> <p>⑤ 傾斜路（スロープ）</p>	
幅	○ 幅 120cm 以上とする。
勾配	○ 屋内では 1/12 以下とし、屋外では 1/20 以下とする。
手すり	○ 両側に手すりを設置する。 ○ 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すり（例えば 2 段手すり等）とする。

表 2-(2)-イ-② 電停におけるスロープの設置等に係る前回調査指摘事項の改善状況（単位：か所、%）

指摘事項 (前回調査)	指摘か所数 (前回調査)	今回調査結果	
		改善済み	未改善
スロープ未設置	2 (100)	0 (0.0)	2 (100.0)
スロープの勾配が 1/20 を超えるもの	55 (100)	4 (7.3)	51 (92.7)

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(2)-イ-③ スロープに安全柵が設置されている電停における手すりの設置状況（単位：か所）

指摘事項 (前回調査)	指摘か所数 (前回調査)	今回調査結果	
		改善済み	未改善
スロープに設置された安全柵に手すりが未設置	2 (注 2)	39	9 (注 3)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 前回調査時、「スロープに安全柵が設置されている電停」は 15 か所で、このうち 2 か所は当該安全柵に手すりが未設置であった。

3 前回調査後整備された安全柵(計 33 か所)への手すりの整備状況を調査した結果、7 か所に手すりが未整備となっている。