

自動車運送事業における事故防止対策 に関する行政評価・監視結果報告書

平成16年 5 月

総務省行政評価局

前 書 き

バス、タクシー等は通勤、通学等国民の日常生活を支える公共輸送機関として、また、トラックは各種物資の基幹的な輸送機関として、国民生活及び経済活動において必要不可欠な存在である。

これら事業用自動車の交通事故件数をみると、平成5年の約4万6,000件から14年の約6万6,000件へと増加しており、また、14年における自動車1,000台当たりの交通事故件数をみると、事業用自動車を除く自動車が10.1件であるのに対し、事業用自動車はその4倍以上の45.2件となっている。

事業用自動車には大型車が多く、その乗用人員も多いこと等から、いったん事故が発生した場合の被害や社会的な影響は大きなものとなるが、事業用自動車の運転者による酒気帯び運転及び過労運転による事故が後を絶たないほか、高齢者のバス利用の増加に伴い、バスの発進時又は停車時における乗客の車内転倒事故等も増加している。

国土交通省は、バス、タクシー等を対象とする旅客自動車運送事業及びトラックを対象とする貨物自動車運送事業について、道路運送法（昭和26年法律第183号）、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）等に基づき、運行管理制度等の運用や監査等を通じた指導・監督により事故防止等安全対策を講じてきており、平成13年度には旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）等を改正し、運行管理の充実及び運転者に対する安全対策の強化等を図ってきている。

この行政評価・監視は、このような状況を踏まえ、自動車運送事業における安全の確保及び事故防止の徹底を図る観点から、自動車運送事業者における運行管理及び車両の整備管理の実施状況、地方運輸局等の自動車運送事業者に対する指導・監督の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するため、実施したものである。

目 次

第 1	行政評価・監視の目的等.....	1
第 2	行政評価・監視結果	
1	同一事業者における同一原因・同一内容の事故の再発防止対策の徹底等...	2
2	運行管理及び車両整備管理の徹底並びに監査及びこれに基づく行政処分の 厳正な実施.....	56
3	運転者に対する特別指導、適性診断等の的確化.....	131
4	地方運輸局等と労働局との相互通報に基づく措置の徹底.....	151

図表目次

1 同一事業者における同一原因・同一内容の事故の再発防止対策の徹底等

表 1 - (1) -	事業者数と車両数の推移	7
表 1 - (1) -	事業用自動車と事業用自動車を除く自動車との交通事故件数の推移の比較	8
表 1 - (1) -	事業用自動車と事業用自動車を除く自動車との自動車1,000台当たり交通事故件数の推移の比較	8
表 1 - (1) -	事業用自動車と事業用自動車を除く自動車との死亡事故件数の推移の比較	9
表 1 - (1) -	事業用自動車と事業用自動車を除く自動車との自動車1,000台当たり死亡事故件数の推移の比較	9
表 1 - (1) -	業種別交通事故件数の推移	10
表 1 - (1) -	業種別自動車1,000台当たり交通事故件数の推移	10
表 1 - (1) -	業種別死亡事故件数の推移	11
表 1 - (1) -	業種別自動車1,000台当たり死亡事故件数の推移	11
表 1 - (1) -	業種別重大事故発生件数の推移	12
表 1 - (1) -	業種別自動車1,000台当たり重大事故発生件数の推移	12
表 1 - (1) -	交通事故死傷者数の推移	13
表 1 - (1) -	業種別重大事故死傷者数の推移	13
表 1 - (1) -	業種別自動車1,000台当たり重大事故死傷者数の推移	14
表 1 - (1) -	重大事故の発生原因別件数の推移	14
表 1 - (1) -	自動車事故報告制度の概要	15
表 1 - (1) -	自動車事故報告制度の沿革	15
表 1 - (1) -	事故報告の流れ(フローチャート)	16
表 1 - (1) -	自動車運送事業用自動車事故情報分析システムの概要	16
表 1 - (1) -	調査対象15運輸支局管内に所在する自動車運送事業者数(平成14年3月末現在)	17
表 1 - (1) - 21	調査対象事業者のうち、有責重大事故を引き起こしている事業者	18
表 1 - (1) - 22	調査対象事業者の引き起こしている有責重大事故による死傷者数	19
表 1 - (1) - 23	152種類の事故原因区分による原因が同一の事故を3回以上引き起こしている14事業者と、このうち、同一原因・同一内容の事故を3回以上引き起こしているにもかかわらず、事故発生の都度、従前と同じ形式的な社内指導を繰り返すなどにとどまり、再発を防止する上で有効と認められる方策を講じていない8事業者の状況	20
事例 1 - (1) -	.....	22
事例 1 - (1) -	.....	29
事例 1 - (1) -	.....	33

事例 1 - (1) -	.....	35
事例 1 - (1) -	.....	37
事例 1 - (1) -	.....	39
事例 1 - (1) -	.....	41
事例 1 - (1) -	.....	43
表 1 - (2) -	調査対象15運輸支局における事故報告書受理件数.....	46
表 1 - (2) -	事故報告書の提出期限の遵守状況（平成13年5月1日から14年9月 月末まで）.....	46
表 1 - (2) -	実地調査対象事業者における事故報告書の提出期限の遵守状況 （平成13年5月1日から14年9月末まで）.....	47
事例 1 - (2) -	事故報告書の提出期限を遵守していない事例が多数みられた事 業者の例（その1）.....	50
事例 1 - (2) -	事故報告書の提出期限を遵守していない事例が多数みられた事 業者の例（その2）.....	51
事例 1 - (2) -	事故報告を行うべき事故について事故報告書を提出していない 事業者の例（その1）.....	52
事例 1 - (2) -	事故報告を行うべき事故について事故報告書を提出していない 事業者の例（その2）.....	53
事例 1 - (2) -	事故報告を行うべき事故について事故報告書を提出していない 事業者の例（その3）.....	54
事例 1 - (2) -	事故報告を行うべき事故について事故報告書を提出していない 事業者の例（その4）.....	55
2 運行管理及び車両整備管理の徹底並びに監査及びこれに基づく行政処分の厳正な実施		
表 2 - (1) -	自動車運送事業の安全確保対策の概要.....	63
表 2 - (1) -	自動車運送事業に係る主な法制定・改正等の経緯.....	64
表 2 - (1) -	自動車運送事業者に対する監査に関する規定.....	65
表 2 - (1) -	監査方針の主な内容.....	66
表 2 - (1) -	監査の種別及び内容.....	69
表 2 - (1) -	自動車運送事業者に対する行政処分等に関する規定.....	73
表 2 - (1) -	改善状況の報告に関する制度の概要.....	74
表 2 - (2) -	運行管理者の選任に関する規定.....	75
表 2 - (2) -	運行管理者の代務者の選任・配置についての指導方針.....	76
表 2 - (2) -	運行管理者・代務者の選任等状況.....	77
事例 2 - (2) -	運行管理者を選任していないもの、運行管理者としての勤務実 態のない者を選任しているもの、運行管理上必要な代務者を選任 していないもの等の例.....	77
表 2 - (2) -	運行管理規程の策定に関する規定等.....	78
表 2 - (2) -	運行管理規程の策定状況.....	79

事例 2 - (2) -	運行管理規程に、統括運行管理者に関する事項、特別指導及び適性診断に関する事項等必要事項を規定していないものの例	79
表 2 - (2) -	乗務割の作成及び運転者の勤務時間に関する制度の概要	80
表 2 - (2) -	安全運行継続不能な場合に備えての交替要員の配置	81
表 2 - (2) -	労働時間の改善基準の遵守状況	81
事例 2 - (2) -	運転者の拘束時間、休息期間等が労働時間の改善基準で定められた基準を遵守していないもの等の例	81
表 2 - (2) -	乗務員の点呼及び点呼簿の記録に関する規定	86
表 2 - (2) -	点呼の実施状況	88
事例 2 - (2) -	対面による点呼を実施していないもの、運行管理者又は代務者ではない者が点呼を実施している等点呼の実施方法が不適切なものの、点呼記録を適切に実施していない例	88
表 2 - (2) -	乗務記録作成の指示の概要	92
表 2 - (2) -	乗務記録の作成状況	92
事例 2 - (2) -	運転を交替した地点等の必要事項を運転者に記録させていないもの等の例	93
表 2 - (2) -	運行記録計の管理及び運転者に対する指導の概要	94
表 2 - (2) -	運行記録計に基づく運行管理、制限速度超過者に対する指導の実施状況	95
事例 2 - (2) -	制限速度違反を繰り返し行っている運転者に対する指導が徹底していないもの、車両に運行記録計を設置していないもの等の例	95
表 2 - (2) -	乗務員台帳の作成に関する省令（抜粋）	97
表 2 - (2) -	乗務員台帳の作成状況	97
事例 2 - (2) -	乗務員台帳を作成していないもの、記載すべき事項を記載していないもの等の例	98
表 2 - (2) -	運転者の健康状態の把握の概要	99
表 2 - (2) -	運転者の健康状態の把握状況	100
事例 2 - (2) -	運転者に対する定期健康診断を実施していないもの、健康診断結果を運行管理者が把握していないもの等の例	100
表 2 - (3) -	整備管理者の選任に関する車両法の改正状況	103
表 2 - (3) -	整備管理者の兼職に関する指示内容	104
表 2 - (3) -	整備管理者の補助者（代務者）の選任・配置に関する指示内容	106
表 2 - (3) -	整備管理者・代務者等の選任・配置状況	106
事例 2 - (3) -	整備管理者を選任していないもの、整備管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、日常点検結果の確認及び運行可否の決定に必要な時間帯に整備管理者を配置していないもの等の例	107
表 2 - (3) -	日常点検、定期点検の実施（車両法からの抜粋）	108
表 2 - (3) -	整備管理者の業務内容（道路運送車両法施行規則第32条）	109

表 2 - (3) -	日常点検の実施状況	109
事例 2 - (3) -	日常点検の励行が不十分なもの等の例	109
表 2 - (3) -	定期点検の実施状況	110
事例 2 - (3) -	1年間にわたって定期点検を全く実施していないもの、1年間に2回しか定期点検を実施していないもの等の例	110
表 2 - (4) -	実地調査対象事業者における不適切事例と監査の実施状況	112
表 2 - (4) -	実地調査を行った貨物自動車運送事業者における不適切事例数と監査の実施状況	112
表 2 - (4) -	実地調査を行った貨物自動車運送事業者における有責重大事故の発生回数と監査の実施状況	112
表 2 - (4) -	実地調査を行った貨物自動車運送事業者における有責重大事故の発生回数、当省の実地調査において把握した不適切事例の数及び監査の実施状況	113
表 2 - (4) -	監査対象事業者の選定に当たって、事業者における有責重大事故の発生回数について監査要領等への明定状況	113
表 2 - (4) -	当省の実地調査において把握した不適切事例がみられる旅客自動車運送事業者68事業者のうち、平成14年2月から同年9月末までの間に、死者又は重傷者を生じた有責重大事故を2回以上引き起こしている営業所に対する監査の実施状況	114
表 2 - (4) -	監査の実施等について不適切な事例のある地方運輸局及び運輸支局の状況	115
事例 2 - (4) -	監査方針等において、第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした場合には特別監査を実施することとされているにもかかわらず、特別監査を実施していないものの例	115
事例 2 - (4) -	一年間に複数回連続して事故を引き起こしているにもかかわらず、監査及び行政処分を実施していない例	120
表 2 - (4) -	当省調査により把握した不適切事例数の内訳	123
表 2 - (4) -	当省の把握した不適切事例とそれ以前に実施された運輸局(支局)監査での指摘事項の比較(項目別)	124
事例 2 - (4) -	監査で不適切事項として指摘されているにもかかわらず、当省の調査時まで改善が図られていないものの事例(11事業者、14事例)	125
事例 2 - (4) -	行政処分を実施した際、改善を命じた事項の改善状況の確認のために、事業者に対し期限を付して提出を求めたにもかかわらず改善報告書を徴収していないものの例(3運輸支局、35件)	129

3 運転者に対する特別指導、適性診断等の的確化

表 3 -	運転者に対する特別指導の概要	133
表 3 -	運転者に対する適性診断の実施	135

表 3 -	運行管理者に対する研修制度	137
表 3 -	整備管理者に対する研修制度	140
表 3 -	運転者に対する特別指導が適切に行われていない事業者数	142
事例 3 -	事故惹起運転者に対する特別指導が適切に実施されていない例	142
事例 3 -	初任運転者に対する特別指導が適切に行われていない例	144
事例 3 -	高齢運転者に対する特別指導が適切に行われていない例	144
表 3 -	運転者に対する適性診断が適切に行われていない事業者	145
事例 3 -	特定診断の対象者に対し未受診のまま乗務復帰させているもの等の例	145
事例 3 -	初任運転者に対する初任診断が適切に行われていない例	147
事例 3 -	高齢運転者に対する適齢診断が適切に行われていない例	147
事例 3 -	事業者における未受講者の把握を十分行っておらず、未受講者のいる事業者に対する指導、督促、処分等が適切に行われていない例(3運輸支局)	148
事例 3 -	整備管理者研修未受講者のいる事業者に対して、督促、適切な指導等を行っていないもの(1運輸支局)	150

4 地方運輸局等と労働局との相互通報に基づく措置の徹底

表 4 -	自動車運転者の労働条件改善のための相互通報についての覚書	153
表 4 -	覚書に基づく相互通報制度の実施に関する通達	153
表 4 -	運輸局(支局)と労働局との間の相互通報件数(全国)	154
表 4 -	調査対象都道府県における運輸局(支局)と労働局との間の相互通報件数(平成11年4月から14年9月末まで)	155
事例 4 -	運輸支局において、通報を受理しながら、措置を講じていない例(5運輸支局、70件)	156
事例 4 -	労働局において、通報を受理しながら措置を講じていない例(5労働局、10件)	157
事例 4 -	労働局からの通報により、監査を実施する等の処理を行っているにもかかわらず、処理結果を労働局に回報していない例(1地方運輸局及び1運輸支局、6件)	157
事例 4 -	運輸局(支局)からの通報により、監督を実施し是正勧告を行う等の処理を行っているにもかかわらず、処理結果を運輸局(支局)に回報していない例(5労働局、31件)	158

第1 行政評価・監視の目的等

1 目的

この行政評価・監視は、自動車運送事業における安全の確保及び事故防止の徹底を図る観点から、自動車運送事業者における運行管理及び車両の整備管理の実施状況、地方運輸局等の自動車運送事業者に対する指導・監督の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するため、実施したものである。

2 対象機関

(1) 行政評価・監視対象機関

国家公安委員会（警察庁）、厚生労働省、国土交通省

(2) 関連調査対象機関

関係団体、事業者 等

3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局 全局（北海道、東北、関東、中部、近畿、中国四国、九州）

四国行政評価支局

行政評価事務所 7事務所（福島、東京、神奈川、長野、静岡、兵庫、長崎）

4 実施時期

平成14年12月～16年5月

第2 行政評価・監視結果

1 同一事業者における同一原因・同一内容の事故の再発防止対策の徹底等

勸告	説明図表番号
<p>道路運送法(昭和26年法律第183号)に基づく一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業並びに貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)に基づく貨物自動車運送事業の事業用自動車に係る交通事故件数は、平成5年の約4万6,000件から14年の約6万6,000件へと増加している。</p>	表1-(1) - ~
<p>道路運送法又は貨物自動車運送事業法に基づく自動車運送事業を営む事業者(以下「事業者」という。)は、自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号。以下「報告規則」という。)で定める自動車の転覆・転落・火災を起こした事故や、死者又は重傷者を生じた事故等の重大な事故(以下「重大事故」という。)を引き起こした場合には、道路運送法第22条、貨物自動車運送事業法第24条及び報告規則第3条の規定において、事故の発生日時、発生場所、事故の種類、事故の原因等を記載した事故報告書を国土交通省の地方支分部局である運輸支局又は運輸監理部(以下「運輸支局」という。)から地方運輸局を經由して国土交通大臣に提出することとされている。</p>	表1-(1) - ~
<p>国土交通省では、事故報告を基に、事故の再発防止対策の企画立案に活用すること等を目的として、事業種類別・事故種類別・事故原因別の重大事故発生件数等について、自動車運送事業用自動車事故情報分析システム(事故報告書をデータベース化し、事故に係る検索統計処理等を行うシステム。以下「事故情報分析システム」という。)により集計している。この事故情報分析システムへの入力に当たり、事業者から事故報告を受けた運輸支局及び地方運輸局は、事故の原因を「運転操作不良」、「車両故障」、「健康状態に起因」及び「その他」の4種類に大別し、さらに「発車時の安全確認の不良又は不履行」、「乗降口扉の開閉不適切(ワンマン)」、「停留所における停車方法の不適切」等152種類に区分することとしている。</p>	表1-(1) -
<p>なお、平成15年1月に報告規則の一部改正(15年4月1日から施行)が行われ、運輸支局及び地方運輸局が記載する事故の原因欄は事故報告書の様式からは削除されているが、事故原因について事故情報分析システムへの入力は従来どおりの区分で実施されている。</p>	
<p>また、国土交通省は、平成15年2月以降、事業者の運転者が第一当事者(当該交通事故に関係した者のうち、過失が最も重い者をいい、過失の程度が同程度の場合は、被害が最も軽い者をいう。以下同じ。)となる死傷事故に係る都道府県公安委員会等からの通知や情報提供により、第一当事者となる死傷事故に係る事故情報のすべての把握が可能となったことから、地方運輸局及び運輸支局に対し、これらの通知された又は提供を受けた情報に基づき、当該事故が死者又は重傷者を生じた事故であった場合には事業者が事故報告書を確実に提出させるよう指導している。事業者が事故報告書を提出しない場合は、道路運送法第40条又は貨物自動車運送事業法第33条の規定において、自動車等の使用停止処分等の行政処分を行うことができることとされており、この行政処分を行うに当たっては、道路運送法第94条又は貨物自動車運送事業法第60条に基づく監査により、法令違反の事実を確認したうえで処分を行うこととしている。</p>	
<p>今回、15都道府県において自動車運送事業を営む約7万2,000事業者から136事業者(一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者(以下「バス事</p>	表1-(1) -

勸告	説明図表番号
<p>業者」という。)44、一般乗用旅客自動車運送事業者(以下「タクシー・ハイヤー事業者」という。)32、貨物自動車運送事業者(以下「トラック事業者」という。)60)を抽出(注)し、平成11年1月から14年9月末までの間における有責重大事故(乗務員の運転操作不良等に起因して発生した事故及び車両故障に起因して発生した事故で、これら事故の責任が事業者側にあると判断される事故)の発生状況、再発防止対策の実施状況、事故報告書の提出状況等を調査するとともに、15都道府県を管轄する8地方運輸局及び15運輸支局における再発防止対策の実施状況等を調査した結果は、次のとおりである。</p> <p>(注) 各運輸支局管内で、おおむね9事業者(バス事業者3、タクシー・ハイヤー事業者2、トラック事業者4)を選定。選定に当たっては、調査対象事業者数のおおむね3分の2(バス事業者2、タクシー・ハイヤー事業者1、トラック事業者3)は、平成11年4月から14年9月末までの期間において、有責重大事故を複数回引き起こしている事業者を選定、また、残りのおおむね3分の1(バス事業者1、タクシー・ハイヤー事業者1、トラック事業者1)は有責重大事故を引き起こしていない事業者を選定。</p> <p>なお、調査対象事業者のうち、大規模トラック事業者等で地方広域ブロックごとに支社を設置し、自動車運送事業を営んでいる事業者については、各支社を各々1事業者として取り扱った。</p> <p>同一事業者における同一事故の再発防止対策</p> <p>実地調査対象とした136事業者のうち、平成11年4月から14年9月末までの間に、有責重大事故について事故報告書を提出している事業者は97事業者(バス事業者34、タクシー・ハイヤー事業者18、トラック事業者45)で、有責重大事故の件数は494件であり、この事故による死者は61人、重軽傷者は568人となっている。このうち、有責重大事故を複数回引き起こしている事業者は87事業者(バス事業者28、タクシー・ハイヤー事業者17、トラック事業者42)で、有責重大事故の件数は484件となっており、中には、同一事業者で67回も有責重大事故を引き起こし、死者が1人、重軽傷者が69人に及んでいるものもみられる。</p> <p>上記87事業者の中には、152種類の事故原因区分による原因が同一の事故を3回以上引き起こしているものが14事業者(バス事業者8、タクシー・ハイヤー事業者3、トラック事業者3)みられ、これによる死者は3人、重軽傷者は143人に及んでいる。</p> <p>また、当該14事業者の中には、152種類の事故原因区分による原因が同一で、かつ、同一形態の事故内容(以下「同一原因・同一内容の事故」という。)を3回以上引き起こしているにもかかわらず、事故発生の都度、従前と同じ形式的な社内指導を繰り返すなどにとどまり、再発を防止する上で有効と認められる方策を講じていないものが8事業者(8バス事業者)みられ、事故の態様別に見ると、次のとおりである。</p> <p>ア 乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷する事故</p> <p>当該事故を3回以上引き起こしている事業者は、事故発生後、事故担当係長又は指導係長が事故を引き起こした営業所に出向き、再発防止対策として「発進時の車内状況をよく確認し着座するまで発進しないこと」等を指示し、その内容を記載したものを営業所内に掲示するよう指示する等形式的な社内指導を行うにとどまっており、次のような事故の再発を防止する上で有効と認められる方策を講じておらず、同一原因・同一内容の事故を再発している(8事業者中8事業者)。</p> <p>)発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載を行っていない(1事業者)。</p>	<p>表1 - (1) - 21 ~ 23</p> <p>事例1 - (1) - ~</p>

勸告	説明図表番号
<p>) 発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない(7事業者)。) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認を行っていない(2事業者)。) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していない(6事業者)。 </p> <p> イ 乗客の乗降時に乗客を見落とし開閉操作をしたため乗客が負傷する事故 当該事故を3回以上引き起こしている事業者は、事故発生後、営業所において事故防止研究会を開催している場合があるものの、総じて「事故担当係長又は指導係長が事故を引き起こした営業所に出向き、再発防止対策として扉の開閉操作をするときは、乗降客について再度確認することの指示及び再発防止対策を記載した文書を営業所内に掲示するよう指示」する等形式的な社内指導を行うにとどまっており、次のような事故の再発を防止する上で有効と認められる方策を講じておらず、同一原因・同一内容の事故を再発している(8事業者中1事業者)。) ドアの開閉操作をするに当たって、ドア付近に乗客がいないことを確認した上での開閉操作を徹底することについて、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない。) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していない。 </p> <p> ウ 停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷した事故 当該事故を3回以上引き起こしている事業者は、事故発生後、事故減少を目的として外部講師を招いての研修会を開催している場合があるものの、総じて各営業所に対して事故報告書を送付し、停車時における車内客の動向に対する注意喚起を行う等形式的な社内指導を行うにとどまっており、次のような事故の再発を防止する上で有効と認められる方策を講じておらず、同一原因・同一内容の事故を再発している(8事業者中2事業者)。) 停留所に停車する直前において、車内アナウンスにより、完全にバスが停車するまで席を立たないよう乗客に注意を喚起することについて、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない(2事業者)。) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認を行っていない(1事業者)。) 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していない(1事業者)。 </p> <p> このように同一事業者が同一原因・同一内容の有責重大事故を繰り返し引き起こし </p>	

勸告	説明図表番号
<p>ている一方で、運輸支局は、事故情報分析システムにより、同一事業者が繰り返し引き起こしている事故のうち、事故原因の種類が同一の事故について検索を行うことが可能で、かつ、この検索を行った事故に係る事故報告書に基づき、同一内容の事故を特定することが可能であるにもかかわらず、同一事業者による同一原因・同一内容の事故の発生状況を把握していない。</p> <p>また、事業者は、事故報告書の中で「再発防止対策」を運輸支局に報告することとされているが、運輸支局では、このような同一原因・同一内容の事故について、事業者が講じている再発防止対策の内容の把握とその対策の有効性の検証を行っていない。</p> <p>さらに、運輸支局では、同一原因・同一内容の事故を再発し、その都度、従前と同じ形式的な社内指導を繰り返している事業者に対し、再発を防止する上で有効と認められる方策の提示、その方策の実施についての指導及び励行状況の確認を行っていない。</p> <p>自動車事故報告制度の運用</p> <p>15都道府県において、報告規則の改正が行われた平成13年5月1日から14年9月末までの間に事故報告書が提出されている有責重大事故の中から1,080件を抽出し、事故報告書の提出の時期について調査したところ、事故発生から30日以内に提出することとされている期限を遵守せずに当該期限を超えて提出しているものが277件(25.6%(パーセント))みられる。</p> <p>実地調査対象とした136事業者においては、平成13年5月1日から14年9月末までの間に有責重大事故に係る事故報告書を提出している事業者は86事業者みられ、その事故報告書の提出件数は246件となっている。このうち、期限を遵守していないものが30事業者で47件(19.1%)みられ、事故発生から報告まで90日以上経過しているものが11件みられ、最長は192日となっている。</p> <p>この86事業者のうち、事故報告書を複数回提出している事業者は43事業者で、提出件数の合計は203件である。このうち、期限を遵守していないものが18事業者で35件(17.2%)みられ、その中には、期限を超えて提出した回数が5回以上のものが2事業者、2回のもものが4事業者と、繰り返し期限を超えて提出している事業者がみられる。</p> <p>また、事故報告書の提出の有無について調査したところ、136事業者の中には、平成11年4月から14年9月末までの間に、報告すべき事故を引き起こしているにもかかわらず、事故報告書を提出していないものが4事業者で7件みられる。このうち、事故報告書を提出している事故を引き起こす以前に、報告すべき事故を引き起こしているにもかかわらず、事故報告書を提出していないものが3事業者で5件みられる。</p> <p>このように事業者が事故報告書の提出期限を遵守していない原因又は事故報告書を提出していない原因としては、運輸支局が、報告遅延事業者に対し督促を徹底していないこと、報告が繰り返し遅延している事業者に対して監査等による指導を行っていないこと等が挙げられる。</p> <p>したがって、国土交通省は、同一事業者が繰り返し引き起こしている同一原因・同一内容の事故の再発防止や重大事故の正確な状況分析等に必要不可欠な事故報告書の提出の徹底を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p>	<p>表1 - (2) - ~</p> <p>事例1 - (2) - ~</p> <p>事例1 - (2) - ~</p>

勸告	説明図表番号
<p>同一事業者による同一原因・同一内容の事故の発生状況を把握するために、事故情報分析システムにより、同一事業者が繰り返し引き起こしている事故のうち原因の種類が同一の事故の検索を行った上で、この検索を行った事故に係る事故報告書に基づき、同一内容の事故を特定すること。</p> <p>また、同一原因・同一内容の事故を再発し、その都度従前と同じ形式的な社内指導を繰り返すなどにとどまっている事業者に対し、再発を防止する上で有効と認められる方策を提示するとともに、その方策の実施について指導し、その励行状況の確認を行うこと。</p> <p>事故報告については、事業者に対し、期限内の提出の励行を指導するとともに、報告が遅延している事業者に対しては督促を徹底すること。また、報告が繰り返し遅延している事業者及び報告を提出していない事業者に対しては、監査を実施し、指示に従わないものについては、厳正な処分を行うこと。</p>	

表1 - (1) - 事業者数と車両数の推移

(単位：事業者、台)

年度 区分		平成5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		バス	事業者数	1,799 (100)	1,861 (103)	1,941 (108)	2,067 (115)	2,311 (128)	2,536 (141)	2,766 (154)	3,308 (184)	3,732 (207)	4,006 (223)
車両数	96,200 (100)		95,762 (100)	95,218 (99)	94,975 (99)	95,681 (99)	95,934 (100)	96,350 (100)	95,163 (99)	98,079 (102)	99,916 (104)
タクシ ー・ハ イヤー	事業者数	54,051 (100)	53,657 (99)	53,407 (99)	53,147 (98)	53,872 (100)	53,764 (99)	53,700 (99)	53,285 (99)	53,163 (98)	53,705 (99)
	車両数	258,786 (100)	256,875 (99)	255,984 (99)	256,403 (99)	258,475 (100)	257,780 (100)	257,088 (99)	256,343 (99)	259,033 (100)	263,282 (102)
トラッ ク	事業者数	43,450 (100)	45,015 (104)	46,638 (107)	48,629 (112)	50,481 (116)	52,119 (120)	54,019 (124)	55,427 (128)	56,871 (131)	58,146 (134)
	車両数	974,513 (100)	1,011,410 (104)	1,047,272 (107)	1,078,098 (111)	1,094,365 (112)	1,087,740 (112)	1,091,259 (112)	1,105,336 (113)	1,101,591 (113)	1,095,317 (112)
計	事業者数	99,300 (100)	100,533 (101)	101,986 (103)	103,843 (105)	106,664 (107)	108,419 (109)	110,485 (111)	112,020 (113)	113,766 (115)	115,847 (117)
	車両数	1,329,499 (100)	1,364,047 (103)	1,398,474 (105)	1,429,476 (108)	1,448,520 (109)	1,441,454 (108)	1,444,697 (109)	1,456,842 (110)	1,458,703 (110)	1,458,515 (110)

(注) 1 「数字で見る自動車2004」(国土交通省自動車交通局監修)による。

2 各年度末現在の数値である。

3 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

4 トラックの車両数は、特種(殊)車、軽自動車を除く。

表 1 - (1) - 事業用自動車と事業用自動車を除く自動車との交通事故件数の推移の比較

(単位：件)

区分 年	事業用自動車の交通事故 件数	事業用自動車を除く自動 車の交通事故件数	計
平成 5	45,840 (100)	578,897 (100)	624,737 (100)
6	49,041 (107)	583,604 (101)	632,645 (101)
7	51,837 (113)	613,335 (106)	665,172 (106)
8	52,247 (114)	625,528 (108)	677,775 (108)
9	53,980 (118)	634,707 (110)	688,687 (110)
10	54,800 (120)	659,035 (114)	713,835 (114)
11	59,092 (129)	698,383 (121)	757,475 (121)
12	66,083 (144)	756,653 (131)	822,736 (132)
13	67,128 (146)	771,625 (133)	838,753 (134)
14	65,966 (144)	760,510 (131)	826,476 (132)

(注) 1 「交通事故統計年報」(警察庁交通局)による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 事業用自動車と事業用自動車を除く自動車との自動車 1,000 台当たり交通事故件数の推移の比較

(単位：件/1,000台)

区分 年	事業用自動車の交通事故件 数	事業用自動車を除く自動 車の交通事故件数	計
平成 5	34.5 (100)	9.0 (100)	9.5 (100)
6	36.3 (105)	8.8 (98)	9.4 (99)
7	37.3 (108)	9.0 (100)	9.6 (101)
8	36.8 (107)	9.0 (100)	9.5 (100)
9	37.3 (108)	8.9 (99)	9.5 (100)
10	38.0 (110)	9.2 (102)	9.7 (102)
11	41.0 (119)	9.6 (107)	10.2 (107)
12	45.3 (131)	10.3 (114)	10.9 (115)
13	46.0 (133)	10.4 (115)	11.1 (116)
14	45.2 (131)	10.1 (113)	10.8 (114)

(注) 1 交通事故件数は「交通事故統計年報」(警察庁交通局)により、自動車台数は、国土交通省の資料による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 事業用自動車と事業用自動車を除く自動車との死亡事故件数の推移の比較

(単位：件)

区分 年	事業用自動車の死亡事故 件数	事業用自動車を除く自動 車の死亡事故件数	計
平成 5	792 (100)	7,019 (100)	7,811 (100)
6	846 (107)	6,725 (96)	7,571 (97)
7	879 (111)	6,896 (98)	7,775 (100)
8	815 (103)	6,524 (93)	7,339 (94)
9	785 (99)	6,479 (92)	7,264 (93)
10	789 (100)	6,181 (88)	6,970 (89)
11	795 (100)	6,115 (87)	6,910 (88)
12	822 (104)	6,113 (87)	6,935 (89)
13	759 (96)	5,877 (84)	6,636 (85)
14	745 (94)	5,559 (79)	6,304 (81)

(注) 1 「交通事故統計年報」(警察庁交通局)による。

2 ()内は、平成 5 年を 100 とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 事業用自動車と事業用自動車を除く自動車との自動車 1,000 台当たり死亡事故件数の推移の比較

(単位：件 / 1,000 台)

区分 年	事業用自動車の死亡事故 件数	事業用自動車を除く自動 車の死亡事故件数	計
平成 5	0.60 (100)	0.11 (100)	0.12 (100)
6	0.63 (105)	0.10 (93)	0.11 (94)
7	0.63 (106)	0.10 (93)	0.11 (94)
8	0.57 (96)	0.09 (86)	0.10 (87)
9	0.54 (91)	0.09 (84)	0.10 (84)
10	0.55 (92)	0.09 (79)	0.09 (80)
11	0.55 (92)	0.08 (77)	0.09 (78)
12	0.56 (95)	0.08 (76)	0.09 (78)
13	0.52 (87)	0.08 (72)	0.09 (74)
14	0.51 (86)	0.07 (68)	0.08 (69)

(注) 1 死亡事故件数は「交通事故統計年報」(警察庁交通局)により、自動車台数は、国土交通省の資料による。

2 ()内は、平成 5 年を 100 とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 業種別交通事故件数の推移

(単位：件)

年 \ 区分	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
平成 5	2,593 (100.0)	16,881 (100.0)	26,366 (100.0)	45,840 (100.0)
6	2,735 (105.5)	17,931 (106.2)	28,375 (107.6)	49,041 (107.0)
7	2,689 (103.7)	18,756 (111.1)	30,392 (115.3)	51,837 (113.1)
8	2,717 (104.8)	18,763 (111.1)	30,767 (116.7)	52,247 (114.0)
9	2,724 (105.1)	19,776 (117.1)	31,480 (119.4)	53,980 (117.8)
10	2,805 (108.2)	20,872 (123.6)	31,123 (118.0)	54,800 (119.5)
11	2,886 (111.3)	23,042 (136.5)	33,164 (125.8)	59,092 (128.9)
12	3,452 (133.1)	25,624 (151.8)	37,007 (140.4)	66,083 (144.2)
13	3,666 (141.4)	26,052 (154.3)	37,410 (141.9)	67,128 (146.4)
14	3,559 (137.3)	25,970 (153.8)	36,437 (138.2)	65,966 (143.9)

(注) 1 「交通事故統計年報」(警察庁交通局)による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 業種別自動車1,000台当たり交通事故件数の推移

(単位：件/1,000台)

年 \ 区分	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
平成 5	27.0 (100)	65.1 (100)	27.1 (100)	34.5 (100)
6	28.5 (106)	69.5 (107)	28.4 (105)	36.3 (105)
7	28.2 (105)	73.2 (112)	29.2 (108)	37.3 (108)
8	28.6 (106)	73.1 (112)	28.8 (106)	36.8 (107)
9	28.6 (106)	76.7 (118)	28.8 (106)	37.3 (108)
10	29.3 (109)	80.9 (124)	28.6 (105)	38.0 (110)
11	30.1 (112)	89.6 (138)	30.5 (112)	41.0 (119)
12	35.3 (131)	99.9 (153)	33.6 (124)	45.3 (131)
13	36.6 (136)	101.7 (156)	33.9 (125)	46.0 (133)
14	35.0 (130)	99.3 (152)	33.3 (123)	45.2 (131)

(注) 1 交通事故件数は「交通事故統計年報」(警察庁交通局)により、自動車台数は、国土交通省の資料による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 業種別死亡事故件数の推移

(単位：件)

年 \ 区分	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
平成 5	31 (100.0)	79 (100.0)	682 (100.0)	792 (100.0)
6	26 (83.9)	78 (98.7)	742 (108.8)	846 (106.8)
7	26 (83.9)	68 (86.1)	785 (115.1)	879 (111.0)
8	25 (80.6)	44 (55.7)	746 (109.4)	815 (102.9)
9	31 (100.0)	61 (77.2)	693 (101.6)	785 (99.1)
10	27 (87.1)	56 (70.9)	706 (103.5)	789 (99.6)
11	23 (74.2)	57 (72.2)	715 (104.8)	795 (100.4)
12	20 (64.5)	43 (54.4)	759 (111.3)	822 (103.8)
13	22 (71.0)	57 (72.2)	680 (99.7)	759 (95.8)
14	19 (61.3)	55 (69.6)	671 (98.4)	745 (94.1)

(注) 1 「交通事故統計年報」(警察庁交通局)による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 業種別自動車1,000台当たり死亡事故件数の推移

(単位：件/1,000台)

年 \ 区分	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
平成 5	0.32 (100)	0.30 (100)	0.70 (100)	0.60 (100)
6	0.27 (84)	0.30 (99)	0.74 (106)	0.63 (105)
7	0.27 (85)	0.27 (87)	0.76 (108)	0.63 (106)
8	0.26 (82)	0.17 (56)	0.70 (100)	0.57 (96)
9	0.33 (101)	0.24 (78)	0.63 (90)	0.54 (91)
10	0.28 (87)	0.22 (71)	0.65 (92)	0.55 (92)
11	0.24 (74)	0.22 (73)	0.66 (94)	0.55 (92)
12	0.20 (63)	0.17 (55)	0.69 (98)	0.56 (95)
13	0.22 (68)	0.22 (73)	0.62 (88)	0.52 (87)
14	0.19 (58)	0.21 (69)	0.61 (87)	0.51 (86)

(注) 1 死亡事故件数は「交通事故統計年報」(警察庁交通局)により、自動車台数は、国土交通省の資料による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表1 - (1) - 業種別重大事故発生件数の推移

(単位：件)

年 \ 区分	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
平成5	494 (100.0)	1,017 (100.0)	3,065 (100.0)	4,576 (100.0)
6	460 (93.1)	954 (93.8)	2,976 (97.1)	4,390 (95.9)
7	492 (99.6)	914 (89.9)	3,035 (99.0)	4,441 (97.0)
8	419 (84.8)	789 (77.6)	3,046 (99.4)	4,254 (93.0)
9	467 (94.5)	760 (74.7)	2,860 (93.3)	4,087 (89.3)
10	420 (85.0)	716 (70.4)	2,710 (88.4)	3,846 (84.0)
11	395 (80.0)	692 (68.0)	2,760 (90.0)	3,847 (84.1)
12	436 (88.3)	661 (65.0)	2,612 (85.2)	3,709 (81.1)
13	530 (107.3)	618 (60.8)	2,189 (71.4)	3,337 (72.9)
14	560 (113.4)	729 (71.7)	2,093 (68.3)	3,382 (73.9)

(注) 1 「自動車運送事業用自動車事故統計年報」(国土交通省自動車交通局)による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

3 「重大事故」とは、次のものをいう。

- ・ 自動車の転覆・転落・火災。踏切における鉄道車両との衝突・接触
- ・ 死者・重傷者を生じたもの
- ・ 積載された危険物、火薬類、高圧ガス、核燃料物質、放射性同位元素、毒物・劇物、可燃物等の飛散、漏えい
- ・ 操縦装置、乗降口の扉の不適切操作により旅客に傷害が生じたもの
- ・ 運転者の疾病により、運転継続不能となったもの
- ・ かじ取装置、制動装置、車枠、車軸、車輪(タイヤを除く。)等の破損又は脱落により、運行できなくなったもの
- ・ 国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

表1 - (1) - 業種別自動車1,000台当たり重大事故発生件数の推移

(単位：件/1,000台)

年 \ 区分	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
平成5	5.1 (100.0)	3.9 (100.0)	3.2 (100.0)	3.4 (100.0)
6	4.8 (94.1)	3.7 (94.9)	3.0 (93.8)	3.2 (94.1)
7	5.2 (102.0)	3.6 (92.3)	2.9 (90.6)	3.2 (94.1)
8	4.4 (86.3)	3.1 (79.5)	2.9 (90.6)	3.0 (88.2)
9	4.9 (96.1)	2.9 (74.4)	2.6 (81.3)	2.8 (82.4)
10	4.4 (86.3)	2.8 (71.8)	2.5 (78.1)	2.7 (79.4)
11	4.1 (80.4)	2.7 (69.2)	2.5 (78.1)	2.7 (79.4)
12	4.5 (88.2)	2.6 (66.7)	2.4 (75.0)	2.5 (73.5)
13	5.3 (103.9)	2.4 (61.5)	2.0 (62.5)	2.3 (67.6)
14	5.5 (107.8)	2.8 (71.8)	1.9 (59.4)	2.3 (67.6)

(注) 1 「自動車運送事業用自動車事故統計年報」(国土交通省自動車交通局)による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 交通事故死傷者数の推移

(単位：人)

年	区分	死者数	負傷者数	死傷者数(計)
平成 5		10,942 (100)	878,633 (100)	889,575 (100)
6		10,649 (97)	881,723 (100)	892,372 (100)
7		10,679 (98)	922,677 (105)	933,356 (105)
8		9,942 (91)	942,203 (107)	952,145 (107)
9		9,640 (88)	958,925 (109)	968,565 (109)
10		9,211 (84)	990,675 (113)	999,886 (112)
11		9,006 (82)	1,050,397 (120)	1,059,403 (119)
12		9,066 (83)	1,155,697 (132)	1,164,763 (131)
13		8,747 (80)	1,180,955 (134)	1,189,702 (134)
14		8,326 (76)	1,167,855 (133)	1,176,181 (132)
平成 5		7,702 (70)	1,181,431 (134)	1,189,133 (134)

(注) 1 「交通事故統計年報」(警察庁交通局)による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 業種別重大事故死傷者数の推移

(単位：人)

年	バス		タクシー・ハイヤー		トラック		計	
	死傷者数	うち死者数	死傷者数	うち死者数	死傷者数	うち死者数	死傷者数	うち死者数
平成 5	1,419 (100)	111 (100)	1,463 (100)	182 (100)	4,478 (100)	1,502 (100)	7,360 (100)	1,795 (100)
6	1,309 (92)	105 (95)	1,432 (98)	164 (90)	4,396 (98)	1,418 (94)	7,137 (97)	1,687 (94)
7	1,518 (107)	99 (89)	1,261 (86)	166 (91)	4,660 (104)	1,489 (99)	7,439 (101)	1,754 (98)
8	1,207 (85)	86 (77)	1,072 (73)	113 (62)	4,507 (101)	1,478 (98)	6,786 (92)	1,677 (93)
9	1,367 (96)	99 (89)	1,070 (73)	131 (72)	4,421 (99)	1,305 (87)	6,858 (93)	1,535 (86)
10	1,227 (86)	97 (87)	1,005 (69)	129 (71)	4,058 (91)	1,333 (89)	6,290 (85)	1,559 (87)
11	986 (69)	82 (74)	990 (68)	137 (75)	4,143 (93)	1,318 (88)	6,119 (83)	1,537 (86)
12	1,581 (111)	77 (69)	916 (63)	115 (63)	4,027 (90)	1,301 (87)	6,524 (89)	1,493 (83)
13	1,219 (86)	70 (63)	843 (58)	106 (58)	3,365 (75)	1,177 (78)	5,427 (74)	1,353 (75)
14	1,273 (90)	79 (71)	947 (65)	112 (62)	3,104 (69)	1,132 (75)	5,324 (72)	1,323 (74)

(注) 1 「自動車運送事業用自動車事故統計年報」(国土交通省自動車交通局)による。

2 ()内は、平成5年を100とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 業種別自動車 1,000 台当たり重大事故死傷者数の推移

(単位：人/1,000 台)

区分 年	バス		タクシー・ハイヤー		トラック		計	
	死傷者数	うち死者数	死傷者数	うち死者数	死傷者数	うち死者数	死傷者数	うち死者数
平成 5	14.7 (100)	1.15 (100)	5.6 (100)	0.70 (100)	4.3 (100)	1.44 (100)	5.3 (100)	1.29 (100)
6	13.6 (92)	1.09 (95)	5.5 (99)	0.63 (91)	4.2 (97)	1.34 (93)	5.1 (96)	1.20 (93)
7	15.9 (108)	1.03 (90)	4.9 (87)	0.65 (92)	4.2 (98)	1.35 (94)	5.1 (97)	1.21 (94)
8	12.7 (86)	0.90 (78)	4.2 (74)	0.44 (63)	4.0 (92)	1.30 (90)	4.6 (87)	1.13 (88)
9	14.4 (98)	1.04 (91)	4.2 (74)	0.51 (73)	3.8 (88)	1.12 (77)	4.5 (86)	1.01 (78)
10	12.8 (87)	1.01 (88)	3.9 (69)	0.50 (71)	3.4 (79)	1.12 (78)	4.1 (78)	1.01 (79)
11	10.3 (70)	0.85 (74)	3.8 (68)	0.53 (76)	3.5 (81)	1.10 (76)	4.0 (75)	0.99 (77)
12	16.3 (111)	0.79 (69)	3.6 (63)	0.45 (64)	3.6 (84)	1.08 (75)	4.4 (83)	0.96 (75)
13	12.3 (84)	0.71 (61)	3.3 (59)	0.41 (59)	2.8 (64)	0.96 (67)	3.4 (65)	0.86 (67)
14	12.6 (86)	0.78 (68)	3.6 (65)	0.43 (62)	2.6 (59)	0.93 (64)	3.4 (64)	0.84 (65)

(注) 1 「自動車運送事業用自動車事故統計年報」(国土交通省自動車交通局)による。

2 () 内は、平成 5 年を 100 とした場合の指数である。

表 1 - (1) - 重大事故の発生原因別件数の推移

(単位：件、%)

原因 年	乗務員に起因するもの					相手側に起 因するもの	車両故障	その他	計
	運転操作不 良	乗務員の状 態	健康状態	積載物等	小 計				
平成 5	2,367 (51.7)	64 (1.4)	- (-)	2 (0.0)	2,433 (53.2)	2,075 (45.3)	16 (0.3)	52 (1.1)	4,576 (100)
6	2,302 (52.4)	57 (1.3)	- (-)	1 (0.0)	2,360 (53.8)	1,938 (44.1)	36 (0.8)	56 (1.3)	4,390 (100)
7	2,399 (54.0)	52 (1.2)	- (-)	1 (0.0)	2,452 (55.2)	1,897 (42.7)	34 (0.8)	58 (1.3)	4,441 (100)
8	2,252 (52.9)	53 (1.2)	- (-)	2 (0.0)	2,307 (54.2)	1,858 (43.7)	40 (0.9)	49 (1.2)	4,254 (100)
9	2,227 (54.5)	51 (1.2)	15 (0.4)	13 (0.3)	2,306 (56.4)	1,714 (41.9)	38 (0.9)	29 (0.7)	4,087 (100)
10	2,073 (53.9)	57 (1.5)	11 (0.3)	19 (0.5)	2,160 (56.2)	1,614 (42.0)	43 (1.1)	29 (0.8)	3,846 (100)
11	2,083 (54.1)	50 (1.3)	14 (0.4)	18 (0.5)	2,165 (56.3)	1,617 (42.0)	38 (1.0)	27 (0.7)	3,847 (100)
12	1,981 (53.4)	54 (1.5)	17 (0.5)	18 (0.5)	2,070 (55.8)	1,543 (41.6)	61 (1.6)	35 (0.9)	3,709 (100)
13	1,701 (51.0)	66 (2.0)	21 (0.6)	13 (0.4)	1,801 (54.0)	1,422 (42.6)	51 (1.5)	63 (1.9)	3,337 (100)
14	1,726 (51.0)	94 (2.8)	46 (1.4)	11 (0.3)	1,877 (55.5)	1,363 (40.3)	79 (2.3)	63 (1.9)	3,382 (100)

(注) 1 「自動車運送事業用自動車事故統計年報」(国土交通省自動車交通局)による。

2 () 内は計に対する構成比である。

表 1 - (1) - 自動車事故報告制度の概要

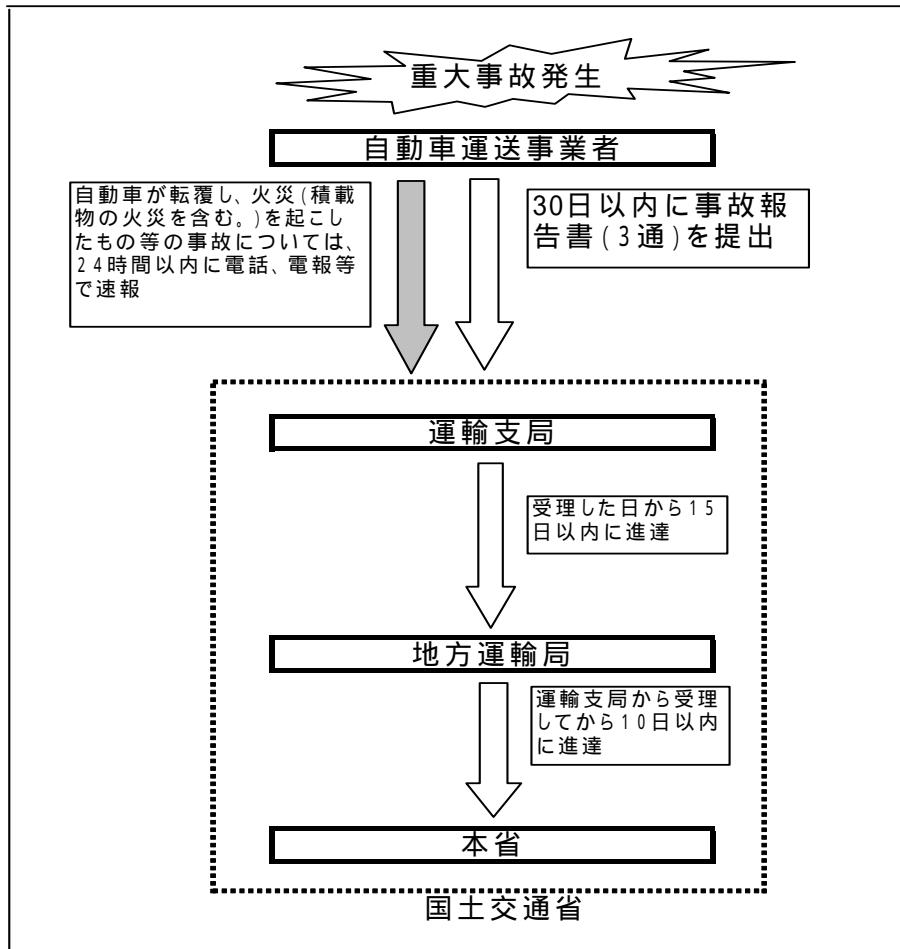
区分 項目	報告規則改正前 (平成 13 年 4 月 30 日まで)	報告規則改正後 (平成 13 年 5 月 1 日以降)
報告期限	事故発生から 10 日以内	事故発生から 30 日以内
報告対象となる重大事故	<p>自動車が転覆し、転落し、火災(積載物品の火災を含む)を起こし、又は踏切において鉄道車両と衝突し、若しくは接触したもの</p> <p>死者又は重傷者(自動車損害賠償保障法施行令第 5 条第 2 号又は 3 号に掲げる傷害を受けた者をいう)を生じたもの</p> <p>当該自動車、積載貨物、家屋その他の物件に与えた損害の総額が 200 万円を超えるもの</p> <p>かじ取装置、制動装置、車枠、車軸、車輪(タイヤを除く)又はシャシばねの破損又は脱落により、自動車が運行できなくなったもの</p>	<p>自動車(積載物品の火災を含む)を起こし、又は踏切において鉄道車両と衝突し、若しくは接触したものの</p> <p>死者又は重傷者(自動車損害賠償保障法施行令第 5 条第 2 号又は 3 号に掲げる傷害を受けた者をいう)を生じたもの</p> <p>自動車に積載された次に掲げるものの全部又は一部が飛散し、又は漏えいしたもの</p> <p>危険物、火薬類、高圧ガス、核燃料物質等、放射性同位元素等、毒物又は劇物、可燃物</p> <p>操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第 5 条第 4 号に掲げる傷害(11 日以上医師の治療を要する傷害)が生じたもの</p> <p>運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの</p> <p>かじ取装置、制動装置、車枠、車軸、車輪(タイヤを除く)又はシャシばねの破損又は脱落により、自動車が運行できなくなったもの</p> <p>国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの</p> <p>20 人以上の軽傷者を生じたもの</p> <p>鉄道の橋脚、架線等を損傷し、鉄道の運行を 3 時間以上停止させたもの</p> <p>高速自動車国道又は指定自動車専用道路を 3 時間以上通行止めにしたもの</p> <p>10 台以上の多重衝突を生じたもの</p> <p>飲酒、酒気帯び、無免許、無資格、覚せい剤等薬物の乱用、居眠等悪質な法令違反により事故を生じたもの</p>

- (注) 1 本表は、自動車事故報告規則及び「自動車事故報告書等の取扱要領」(平成元年 3 月 29 日付け地車第 44 号・地備第 57 号各地域交通局長通達、以下「取扱要領」という。)に基づき作成した。
- 2 本表の報告規則の改正は、平成 13 年 4 月 20 日国土交通省令第 88 号によるものである。

表 1 - (1) - 自動車事故報告制度の沿革

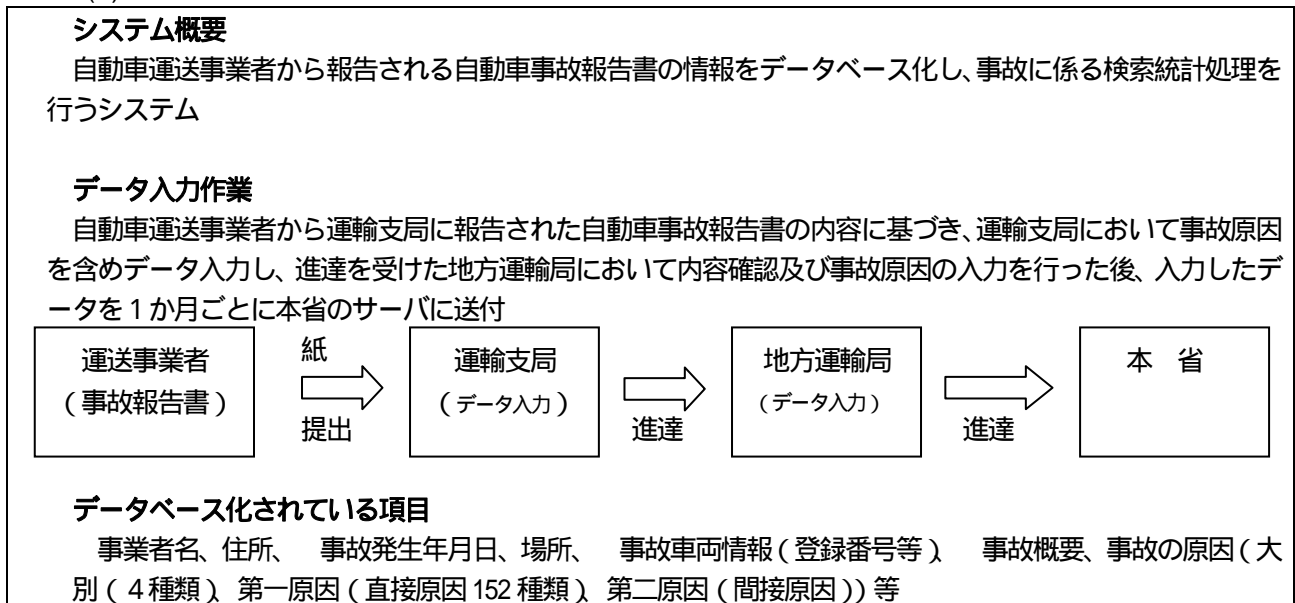
<p>1 創設</p> <p>事故報告制度は、昭和 26 年に、重大事故の正確な状況分析と背後的要因との関係を把握することにより重大事故の発生の防止に資するため創設されたもの</p> <p>2 再発防止対策</p> <p>当初、事故報告書に事業者自らが講ずべき再発防止対策を記載することとはされていなかったことから、総務省は、平成 7 年 12 月の「旅客自動車運送事業に関する行政監察」結果に基づき、国土交通省(当時運輸省)に対し、運行の安全確保と事故の未然防止を図る観点から、事故報告の中で事故再発防止対策まで含めて報告させる措置を講じるとともに、事業者に対し当該対策の徹底を図るよう指摘しており、これに対して国土交通省は、事故報告書提出の際、具体的な再発防止対策の内容が報告されるよう、8 年 11 月 5 日に報告規則を一部改正(9 年 1 月から施行)</p> <p>3 報告期限の延長</p> <p>平成 11 年 6 月に運輸技術審議会は、安全対策を一層充実させるために、事故報告の報告対象事故及び報告内容について見直すことが必要である旨答申しており、国土交通省は、この答申を受け、報告規則について、報告対象事故に社会的影響が大きいと考えられる事故を追加するとともに、事故が報告対象かどうかの判断期間が必要であるとし、従前 10 日以内とされていた報告期限を 30 日以内に延長する改正を行い、13 年 5 月からこれを施行</p>

表 1 - (1) - 事故報告の流れ (フローチャート)



(注) 本表は、自動車事故報告規則、「自動車事故報告書等の取扱いについて」(平成元年3月29日付け地車第44号・地備第57号各地方運輸局長・沖縄総合事務局長あて地域交通局長通達)に基づき当省が作成した。

表 1 - (1) - 自動車運送事業用自動車事故情報分析システムの概要



(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

表1 - (1) - 調査対象15運輸支局管内に所在する自動車運送事業者数(平成14年3月末現在)

(単位:事業者)

区分 支局名	バス		タクシー・ハイヤー		トラック		計	
		うち調査 対象事業 者		うち調査 対象事業 者		うち調査 対象事業 者		うち調査 対象事業 者
札幌	77	3	1,147	2	1,509	4	2,733	9
宮城	94	3	865	2	1,206	4	2,165	9
福島	69	3	217	2	938	4	1,224	9
埼玉	235	3	343	4	2,972	4	3,550	11
東京	221	3	19,549	2	5,669	4	25,439	9
神奈川	85	3	2,876	2	2,634	4	5,595	9
長野	114	3	249	2	640	4	1,003	9
愛知	78	3	1,575	2	2,838	4	4,491	9
静岡	108	3	440	2	1,637	4	2,185	9
大阪	104	3	5,030	2	4,224	4	9,358	9
兵庫	161	3	1,771	2	1,946	4	3,878	9
広島	147	2	1,591	2	1,600	4	3,338	8
香川	46	3	245	2	598	4	889	9
福岡	79	3	2,745	2	1,892	4	4,716	9
長崎	50	3	612	2	558	4	1,220	9
計	1,668	44	39,255	32	30,861	60	71,784	136

(注) 国土交通省の資料による。

表1 - (1) - 21 調査対象事業者のうち、有責重大事故を引き起こしている事業者

(単位：事業者、件)

区分 支局名	業態区分	調査対象 事業者数	うち有責重大事故を 引き起こしている事 業者		うち有責重大事故を 複数回引き起こして いる事業者		うち有責重大事故を 3回以上引き起こし ている事業者	
			事業者数	有責重大 事故件数	事業者数	有責重大 事故件数	事業者数	有責重大 事故件数
			札幌	バス	3	3	30	2	29	2	29
	タクシー・ハイヤー	2	1	2	1	2	0	0
	トラック	4	3	6	3	6	0	0
	計	9	7	38	6	37	2	29
宮城	バス	3	2	5	2	5	1	3
	タクシー・ハイヤー	2	1	3	1	3	1	3
	トラック	4	3	9	3	9	2	7
	計	9	6	17	6	17	4	13
福島	バス	3	2	8	2	8	2	8
	タクシー・ハイヤー	2	1	1	0	0	0	0
	トラック	4	3	5	2	4	0	0
	計	9	6	14	4	12	2	8
埼玉	バス	3	2	2	0	0	0	0
	タクシー・ハイヤー	4	3	7	3	7	1	3
	トラック	4	3	11	3	11	3	11
	計	11	8	20	6	18	4	14
東京	バス	3	2	18	2	18	2	18
	タクシー・ハイヤー	2	1	12	1	12	1	12
	トラック	4	3	14	2	13	2	13
	計	9	6	44	5	43	5	43
神奈川	バス	3	3	19	2	18	2	18
	タクシー・ハイヤー	2	1	3	1	3	1	3
	トラック	4	3	6	3	6	0	0
	計	9	7	28	6	27	3	21
長野	バス	3	2	3	1	2	0	0
	タクシー・ハイヤー	2	1	2	1	2	0	0
	トラック	4	3	14	3	14	3	14
	計	9	6	19	5	18	3	14
愛知	バス	3	3	72	3	72	2	70
	タクシー・ハイヤー	2	1	2	1	2	0	0
	トラック	4	3	8	3	8	2	6
	計	9	7	82	7	82	4	76
静岡	バス	3	3	9	3	9	2	7
	タクシー・ハイヤー	2	1	2	1	2	0	0
	トラック	4	3	6	3	6	0	0
	計	9	7	17	7	17	2	7
大阪	バス	3	2	33	2	33	2	33
	タクシー・ハイヤー	2	1	15	1	15	1	15
	トラック	4	3	22	3	22	3	22
	計	9	6	70	6	70	6	70

兵庫	バス	3	3	51	3	51	2	49
	タクシー・ハイヤー	2	2	9	2	9	1	7
	トラック	4	3	9	3	9	3	9
	計	9	8	69	8	69	6	65
広島	バス	2	1	3	1	3	1	3
	タクシー・ハイヤー	2	1	2	1	2	0	0
	トラック	4	3	10	2	9	2	9
	計	8	5	15	4	14	3	12
香川	バス	3	2	3	1	2	0	0
	タクシー・ハイヤー	2	1	3	1	3	1	3
	トラック	4	3	9	3	9	2	7
	計	9	6	15	5	14	3	10
福岡	バス	3	2	10	2	10	1	8
	タクシー・ハイヤー	2	1	4	1	4	1	4
	トラック	4	3	8	3	8	1	4
	計	9	6	22	6	22	3	16
長崎	バス	3	2	12	2	12	1	10
	タクシー・ハイヤー	2	1	5	1	5	1	5
	トラック	4	3	7	3	7	1	3
	計	9	6	24	6	24	3	18
計	バス	44	34	278	28	272	20	256
	タクシー・ハイヤー	32	18	72	17	71	9	55
	トラック	60	45	144	42	141	24	105
	計	136	97	494	87	484	53	416

(注) 当省の調査結果による。

表1 - (1) - 22 調査対象事業者の引き起こしている有責重大事故による死傷者数

(単位：人)

死傷者別 等区分	有責重大事故による死傷者数			うち有責重大事故を複数回 引き起こしている事業者に 係る死傷者数			うち有責重大事故を3回以上 引き起こしている事業者 に係る死傷者数		
	死者数	重軽傷 者数	計	死者数	重軽傷 者数	計	死者数	重軽傷 者数	計
バス	13	316	329	12	307	319	12	289	301
タクシー・ハイヤー	4	91	95	4	90	94	2	68	70
トラック	44	161	205	43	157	200	26	125	151
計	61	568	629	59	554	613	40	482	522

(注) 当省の調査結果による。

表1 - (1) - 23 152種類の事故原因区分による原因が同一の事故を3回以上引き起こしている14事業者と、このうち、同一原因・同一内容の事故を3回以上引き起こしているにもかかわらず、事故発生の都度、従前と同じ形式的な社内指導を繰り返すなどにとどまり、再発を防止する上で有効と認められる方策を講じていない8事業者の状況

(単位：件)

支局名	事業者名	業態区分	有責重大事故の件数	左欄の有責重大事故件数のうち、152種類の原因区分による原因が同一のもので、3回以上発生している事故の原因区分と発生件数		左欄のうち、同一原因・同一内容の事故を3回以上引き起こしているにもかかわらず、事故発生の都度、従前と同じ形式的な社内指導を繰り返すなどにとどまり、再発を防止する上で有効と認められる方策を講じていない事故の原因・内容と発生件数		
				原因区分	件数	事故の原因・内容	件数	事例番号
愛知	H01	バス	67	発車時の安全確認の不良又は不履行	29	乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの	21	1 - (1) -
				乗降口扉の開閉不適切(ワンマン)	10	乗客の乗降時に乗客を見落とし開閉操作をしたため乗客が負傷したもの	10	1 - (1) -
				制動加操作不適切	10			
				停留所における停車方法の不適切	3	停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷したもの	3	1 - (1) -
				歩行者に対する不注意	3			
				運転操作粗暴	3			
兵庫	K01	バス	44	発車時の安全確認の不良又は不履行	9	乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの	6	1 - (1) -
				停留所における停車方法の不適切	3	停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷したもの	3	1 - (1) -
大阪	J01	バス	22	発車時の安全確認の不良又は不履行	9	乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの	6	1 - (1) -
				制動加操作不適切	3			
札幌	A01	バス	18	発車時の安全確認の不良又は不履行	5	乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの	5	1 - (1) -
大阪	J06	トラック	16	左折、右折不適切	7			
				歩行者に対する不注意	3			
大阪	J04	タクシー・ハイヤー	15	安全速度の不履行	4			
				歩行者に対する不注意	3			

神奈川	F 0 1	バス	13	発車時の安全確認の不良又は不履行	5	乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの	3	1 - (1) -
東京	E 0 4	タクシー・ハイヤー	12	歩行者に対する不注意	3			
札幌	A 0 2	バス	11	発車時の安全確認の不良又は不履行	6	乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの	6	1 - (1) -
東京	E 0 7	トラック	10	左折、右折不適切	3			
長崎	O 0 1	バス	10	発車時の安全確認の不良又は不履行	7	乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの	7	1 - (1) -
東京	E 0 1	バス	8	発車時の安全確認の不良又は不履行	3	乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの	3	1 - (1) -
香川	M 0 4	タクシー・ハイヤー	4	左折、右折不適切	3			
宮城	B 0 6	トラック	3	脇見運転	3			

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「有責重大事故の件数」欄の件数は、事業者が平成11年4月から14年9月末までに事故報告書を提出した有責重大事故の総件数である。

3 「左欄のうち、同一原因・同一内容の事故を3回以上引き起こしているにもかかわらず、事故発生の都度、従前と同じ形式的な社内指導を繰り返すなどにとどまり、再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない事故の原因・内容と発生件数」欄の「事例番号」欄の番号は、後述の事例番号である。

事例1 - (1) -

事業所名：H01（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：愛知運輸支局

1 事故の概要

同事業者（平成14年3月末現在12営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、67件の有責重大事故を引き起こしており、これに伴う死者は1人、重軽傷者は69人に及んでいる。

事故原因（大別）は、事故報告に基づく中部運輸局（愛知運輸支局経由）の推定によれば、「運転操作不良」が66件、「車両故障」が1件となっている。この「運転操作不良」の66件の、152種類の事故原因区分別の件数は、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が29件、「乗降口扉の開閉不適切（ワンマン）」、「制動操作不適切」が各10件、「停留所における停車方法の不適切」、「歩行者に対する不注意」、「運転操作粗暴」が各3件、「車間距離不適切」が2件、「左折、右折不適切」、「漫然運転」、「悪路における運転操作不適切」が各1件、「その他」が3件となっている。

このうち、「発車時の安全確認の不良又は不履行」、「乗降口扉の開閉不適切（ワンマン）」及び「停留所における停車方法の不適切」が原因と推定されている事故の中には、形式的な社内指導を繰り返すにとどまり、再発防止のために有効な方策が効果的に講じられていないことから、同一原因・同一内容の事故を再発しているものがみられた。

2 事業者の再発防止対策

(1) 「発車時の安全確認の不良又は不履行」29件

この29件の原因・内容別の件数は、「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内容の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」が21件、「発車直後に事故を回避するため急ブレーキをかけ乗客が転倒したもの」が5件、「車外にいる乗客又は歩行者を見落とし発進したため接触等により乗客が負傷したもの」が3件となっている。

このうち、「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内容の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」21件の事故は、次表のとおり、平成11年度に4件発生した後、12年度に4件、13年度に7件、14年度は9月末までの半年間で6件発生している。また、事業所別にみると、Ha、Hb、Hdの3営業所でそれぞれ3回、Hc、Hf、Hg、Hh、Hiの5営業所でそれぞれ2回繰り返し発生している。

表 21件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
Ha	2		1		3
Hb	1		1	1	3
Hc	1	1			2
Hd		1		2	3
He		1			1
Hf		1	1		2
Hg			1	1	2
Hh			2		2
Hi			1	1	2
Hj				1	1
(10営業所)	4	4	7	6	21

この21件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、事故発生後、本局の事故担当係長又は指導係長が事故を引き起こした営業所に出向き、再発防止対策として「発進時の車内状況をよく確認し着座するまで発進しないこと」又は「老人への配慮及び車内状況をよく確認し着座するまで発進しない事」等を指示し、その内容を記載したものを営業所内に掲示するよう指示する等形式的な社内指導を行うにとどまり、()発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、()覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していないなど、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 21件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生 年月日	被害 概要	指導内容 の運輸支 局への報 告年月日 (事故報 告書提出 年月日)	指 導 内 容
11. 8 .25	重傷1人	11. 9 .22	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策(車内客の行動把握に努めること)の指示及び掲示の掲出を指示した。
11. 9 .27	重傷1人	11.10. 7	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策(基本に戻り車内客の安全確認の徹底に努めること)徹底及び掲示の掲出を指示した。
12. 2 . 3	重傷1人	12. 2 . 8	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策(発進する際は、乗車客、降車客については再度確認すること)の指示及び掲示を指示した。
12. 3 .15	重傷1人	12. 3 .24	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策(発進時には、特に車内客に対する注意を怠らないようにその徹底を図る事)の指示及び掲示を指示した。
12. 5 .20	重傷1人	12. 5 .26	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し着座するまで発進しない事)及び掲示を指示した。
12. 8 . 9	重傷1人	12. 8 .16	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し乗車客が着座するまで発進しない事)及び掲示を指示した。
12. 8 .12	重傷1人	12. 8 .16	同上
12. 8 .31	重傷1人	12. 9 . 6	同上
13. 8 . 7	軽傷1人	13. 8 .21	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し乗車客が着席するまで発進しない事)及び掲示を指示した。

13.9.3	軽傷1人	13.9.19	た。 指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し車内客への安全確認をする事)及び掲示を指示した。
13.10.11	軽傷1人	13.11.6	同上
13.10.15	軽傷1人	13.11.13	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し着座するまで発進しない事)及び掲示を指示した。
13.12.11	軽傷1人	13.12.21	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(車内状況をよく確認し車内客への安全確認をする事)及び掲示を指示した。
13.12.16	軽傷1人	13.12.26	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し、乗車客が着席するまで発進しない事)及び掲示を指示した。
14.2.20	重傷1人	14.4.1	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(車内状況をよく確認し車内客への安全確認をする事)及び掲示を指示した。
14.3.15	軽傷1人	14.4.1	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し発進すること)の掲示を指示した。
14.4.11	重傷1人	14.5.1	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(車内状況をよく確認し車内客への安全確認をする事)及び掲示を指示した。
14.4.19	重傷1人	14.5.16	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し発進すること)及び掲示を指示した。
14.4.30	軽傷1人	14.5.16	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策(車内状況をよく確認し車内客への安全確認をする事)及び掲示を指示した。
14.5.30	軽傷1人	14.6.21	同上
14.8.23	軽傷1人	14.9.18	再発防止策として発進するときは(車内状況をよく確認し車内客への安全確認をする事)の点呼指示及び掲示を指示した。

(2) 「乗降口扉の開閉不適切(ワンマン)」10件

この10件の原因・内容は、いずれも「乗客の乗降時に乗客を見落とし開閉操作をしたため乗客が負傷したもの」であり、次表のとおり、平成12年度に3件発生した後、13年度に5件、14年度は9月末までの半年間で2件発生しており、営業所別にみると、Hg営業所では3回繰り返し発生している。

表 10件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	計
Ha		1			1
Hd		1			1
Hk		1	1		2
He			1		1
Hf			1		1
Hg			2	1	3
Hl				1	1
(7営業所)	0	3	5	2	10

この10件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、事故発生後、営業所において事故防止研究会を開催している場合（平成13年6月の事故、同年9月の事故を契機としてそれぞれ開催）があるものの、総じて、どの事故についても、事故発生後、本局の事故係長又は指導係長が事故を引き起こした営業所に出向き、再発防止対策として「扉の開閉操作をするときは、乗降客について再度確認すること」等を指示し、その内容を記載した文書を営業所内に掲示するよう指示する等形式的な社内指導を行うにとどまり、（ ）ドアの開閉操作をするに当たって、ドア付近に乗客がいないことを確認した上での開閉操作を徹底することについての運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、（ ）覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していないなど、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 10件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生 年月日	被害 概要	指導内容 の運輸支 局への報 告年月日 (事故報 告書提出 年月日)	指 導 内 容
12.4.9	重傷1人	12.4.14	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策（扉の開閉操作をする時は、乗車客、降車客については再度確認し操作する事）の指示及び掲示を指示した。
13.1.2	重傷1人	12.1.10	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策（老人への配慮及び降車客が完全に降り、バスから離れるまで開閉操作、発進をしない事）及び掲示を指示した。
13.2.23	重傷1人	13.3.2	事故係長が当該営業所に出向き、再発防止対策（扉の開閉操作をするときは、乗車客、降車客の有無を再度確認すること）及び掲示を指示

13.5.25	重傷1人	13.6.8	した。
13.6.18	軽傷1人	13.7.6	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策（発車する際は乗車客、降車客の安全を再度確認発進すること）及び掲示を指示した。
13.8.20	軽傷1人	13.8.29	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策（扉の開閉操作をするときは、乗車客、降車客の有無を再度確認すること）の指示及び事故防止研究会を開き事故防止に努めた。
13.9.14	軽傷1人	13.10.5	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策（扉の開閉操作をするときは乗車客、降車客については再度確認し操作すること）の指示及び掲示を指示した。
13.11.8	重傷1人	13.11.21	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策（老人への配慮及び降車客が完全に降り、バスから離れるまで閉扉操作、発進をしないこと）及び掲示を指示した。
14.6.4	重傷1人	14.6.4	指導係長が当該営業所に出向き再発防止策（乗降客が完全に降り、バスから約1メートル離れるまで閉扉操作、発進をしないこと）及び掲示を指示した。
14.8.24	軽傷1人	14.9.18	再発防止策として「扉の開閉操作をする時は、乗車客・降車客については再度確認し操作する事」の点呼指示及び所内掲示を行い周知徹底した。

(3) 「停留所における停車方法の不適切」3件

この3件の原因・内容は、いずれも、「停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷したもの」であり、次表のとおり、平成11年度、12年度、14年度は9月末までの半年間でそれぞれ1件発生している。

表 3件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
Hg	1				1
He		1			1
Hb				1	1
(3営業所)	1	1		1	3

この3件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、平成11年度の事故については、本局の事故係長が事故を引き起こした営業所に出向き「高齢者に対する安全確認の徹底に努めること」、12年度の事故については、11年度同様に本局の事故係長が事故を引き起こした営業所に出向き「老人への配慮及び車内状況をよく確認し、完全にバスが停車するまで席を立たないよう注意を促すこと」の指示及び再発防止対策を記載した文書を営業所内に掲示するよう指示するにとどまり、また、14年度の事故については、事故の発生後、事故の内容と再発防止対策として「車内状況をよく確認し、車内客の安全確認をすること」及び事故事例を営業所に掲示する等形式的な社内指導を行うにとどまり、() 停留所に停車する直前において、車内アナウンスにより、完全にバスが停車するまで席を立たないよう乗客に注意を喚起することについての運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、() 覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していないなど、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 3件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日(事故報告書提出年月日)	指導内容
11.10.14	重傷1人	11.10.22	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策(高齢者に対する安全確認の徹底に努める事)の指示及び掲示の掲出を指示した。
12.11.21	重傷1人	12.12.8	事故係長が当該営業所に出向き再発防止策(老人への配慮及び車内状況をよく確認し、完全にバスが停車するまで席を立たないよう注意を促すこと)及び掲示を指示した。
14.5.10	重傷1人	14.6.3	再発防止対策として、車内状況をよく確認し車内客の安全確認をする事及び事故事例を営業所に掲示し周知徹底を図った。

3 運輸支局の再発防止対策

- (1) 「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」21件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば「個別指導」2件、「その他」10件となっており、これ以外の9件のうち、当省の調査結果により事故報告受理日に支局窓口で口頭指導を行っていることが判明したものが6件、その他の3件は不明であり、指導が行われているものは8件にとどまっている。また、これら21件に対しては、監査は全く行われておらず、処分も行われていない。
- (2) 「乗客の乗降時に乗客を見落とし開閉操作をしたため乗客が負傷したもの」10件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば「その他」5件となっており、これ以外の5件のうち、当省の調査結果により事故報告受理日に支局窓口で口頭指導を行っていることが判明したものが4件、その他の1件は不明であり、指導が行われているものは4件にとどまっている。また、これら10件に対しては、監査は全く行われておらず、処分も行われていない。
- (3) 「停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷したも

の」3件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば「その他」2件となっており、残り1件は不明である。また、これら3件に対しては、監査は全く行われておらず、処分も行われていない。

表 運輸支局の再発防止対策

事故の種類	運輸支局の再発防止対策	監査	処分
「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」 21件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「個別指導」2件（平成11年度1件、12年度1件） 「その他」10件（平成12年度2件、13年度3件、14年度5件） 当省の調査結果により判明した再発防止対策 「事故報告受理日に支局窓口で口頭指導」6件 （平成12年度1件、13年度4件、14年度1件） 不明 3件（平成11年度3件）	未実施	該当なし
「乗客の乗降時に乗客を見落とし開閉操作をしたため乗客が負傷したもの」10件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「その他」5件（平成12年度1件、13年度3件、14年度1件） 当省の調査結果により判明した再発防止対策 「事故報告受理日に支局窓口で口頭指導」4件 （平成12年度1件、13年度2件、14年度1件） 不明 1件（平成12年度1件）	未実施	該当なし
「停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷したもの」3件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「その他」2件（平成12年度1件、14年度1件） 不明 1件（平成11年度1件）	未実施	該当なし

(注) 当省の調査結果による。

事例1 - (1) -

事業所名：K 0 1（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：兵庫陸運部

1 事故の概要

同事業者（平成14年3月末現在12営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、44件の有責重大事故を引き起こしており、これに伴う死者は2人、重軽傷者は42人に及んでいる。

事故原因（大別）は、事故報告に基づく神戸運輸監理部（兵庫陸運部）の推定によれば、「運転操作不良」が43件、「その他」が1件となっている。この「運転操作不良」43件の、152種類の事故原因区分別の件数は、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が9件、「停留所における停車方法の不適切」が3件、「制動操作不適切」、「乗降口扉の開閉不適切（ワンマン）」、「漫然運転」が各2件、「飲酒時の運転」、「脇見運転」、「乗務時の通告不履行又は確認不良」、「歩行者に対する不注意」、「他車の直前直後横断」、「一時停止又は徐行不履行」、「行違い不適切」、「運転操作粗暴」が各1件、「その他」が17件となっている。

このうち、「発車時の安全確認の不良又は不履行」及び「停留所における停車方法の不適切」が原因と推定されている事故の中には、形式的な社内指導を繰り返すにとどまり、再発防止のために有効な方策が効果的に講じられていないことから、同一原因・同一内容の事故を再発しているものがみられた。

2 事業者の再発防止対策

(1) 「発車時の安全確認の不良又は不履行」9件

この9件の原因・内容別の件数は、「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」が6件、「乗車しようとした老人の杖を扉で挟んだまま発車したため車外でこの老人が転倒負傷したもの」、「発進するバスに驚いて転倒した単車の運転者が負傷したもの」、「発進直後に事故を回避するための制動操作により乗客が転倒負傷したもの」が各1件となっている。

このうち、「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内状況の確認をせずに発進したため、乗客が転倒負傷したもの」6件の事故は、次表のとおり、平成11年度に3件発生した後、13年度に2件、14年度は9月末までの半年間で1件発生している。また、事業所別にみると、K a、K bの2営業所でそれぞれ2回繰り返し発生している。

表 6件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
K a	2				2
K b	1		1		2
K c			1		1
K d				1	1
(4営業所)	3	0	2	1	6

この6件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、事故発生後、平成11年度には自動車部長から各営業所長に対し同様の事故の再発防止についての指導を行うと共に、営業所長より事故防止の指導を行っている。また、平成13年度及び14年度には、事故発生後、各営業所に対し、事故報告書を送付するとともに「高齢者が乗車した直後の動静には細心の注意等をし発進する」こと、「満員の車内客時にはマイク等で車内客に注意を喚起する」こと等について形式的な社内指導を行うにとどま

り、)発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、)覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認を行っていない(注)など、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

(注) 同事業者は、平成14年9月から覆面チェック機能も一部含めた添乗調査を実施している。

表 6件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日 (事故報告書提出年月日)	指導内容
11.3.26	重傷1人	11.4.5	自動車部長から各営業所長に対し同様の事故の再発防止についての指導を行うと共に、営業所長より事故防止の指導をする。
11.8.7	重傷1人	11.8.31	同上
11.10.18	重傷1人	11.10.26	同上
13.12.1	重傷1人	13.12.11	各営業所に対し、事故報告書を送付し今後高齢者が乗車した直後の動静には細心の注意等をし発進するよう注意喚起するとともに、事故防止連絡会においても徹底した指導をする。
13.12.14	重傷1人	13.12.18	各営業所に対し、事故報告書を送付し今後満員の車内客時にはマイク等で車内客に注意を促し発進するよう注意喚起するとともに、参与名で各営業所に重大事故警報を掲出し事故防止連絡会においても徹底した指導をする。
14.3.25	軽傷1人	14.4.15	各営業所に対し、事故報告書を送付し今後発進に際し、お年寄りが乗車している際の発進時等にはマイク等で発車しますの一声をかけるよう細心の注意をするよう注意喚起するとともに次回の快適なバス推進運動連絡会において徹底した指導をする。

(2) 「停留所における停車方法の不適切」3件

この3件の原因・内容は、いずれも「停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷したもの」であり、次表のとおり、平成12年度に1件発生した後、13年度に2件発生している。

表 3件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
Ke		1			1
Kf			1		1
Kg			1		1
(3営業所)		1	2		3

この3件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、事故発生後、各営業所に対し事故報告書を送付し、車内客の動静に十分注意すること等について注意喚起するとともに、平成13年度には事故発生後、外部講師による研修会の開催又は事業者内での事故防止連絡会において指導を行うこととしている場合があるものの、()停留所に停車する直前において、車内アナウンスにより、完全にバスが停車するまで席を立たないよう乗客に注意を喚起することについての運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、()覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認を行っていない(注)など、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

(注) 同事業者は、平成14年9月から覆面チェック機能も一部含めた添乗調査を実施している。

表 3件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日 (事故報告書提出年月日)	指導内容
13. 1 .25	重傷1人	13. 1 .30	各営業所に対し、事故報告書を送付し車内客の動静に十分注意するよう注意喚起した。
13. 7 .25	軽傷1人	13. 8 .10	各営業所に対し、事故報告書を送付し今後停車措置には十分注意するよう注意喚起するとともに、特に車内事故を減少するため8月7日より当該営業所はもとより全営業所を対象に外部講師を招き「事故を少なくする研修会」を開催する。
14. 1 .12	重傷1人	14. 1 .18	各営業所に対し、事故報告書を送付し今後下り坂の停留所着車に際しては細心の注意をするよう注意喚起するとともに、事故防止連絡会の席上においても徹底した指導をする。

3 運輸局の再発防止対策

- (1) 「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」6件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄に記載がなく指導等の有無及びその内容は不明である。また、これら6件に対しては、

監査は全く行われておらず、処分も行われていない。

- (2) 「停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷したもの」3件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄に記載がなく指導等の有無及びその内容は不明である。なお、平成12年度に事故を引き起こした1営業所に対して、13年5月に監査を実施し、この監査結果に基づき点呼記録不備、指導監督義務違反について文書警告を行っているものの、この警告が12年度の事故に対するものであるか否かは不明である。また、この監査・警告以外には、監査・処分は行われていない。

表 運輸支局の再発防止対策

	運輸支局の再発防止対策	監査	処分
「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」6件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 記載なし 6件	未実施	該当なし
「停留所に停車する際、車内客の動向に対する注意が不十分であったため、乗客が車内で転倒負傷したもの」3件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 記載なし 3件	平成12年度に当該事故を引き起こした1営業所に対し、13年5月に計画監査を実施	左の1営業所に対し文書警告（点呼記録不備、指導監督義務違反）

(注) 当省の調査結果による。

事例1 - (1) -

事業所名：J01（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：大阪運輸支局

1 事故の概要

同社（平成14年3月末現在11営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの期間中、22件の有責重大事故を引き起こしており、これに伴う重軽傷者は21人に及んでいる。

事故の発生原因（大別）は、事故報告書に基づく近畿運輸局（大阪運輸支局経由）の推計によれば、22件すべてが「運転操作不良」で、この22件の、152種類の事故原因区分別の件数は、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が9件、「制動操作不適切」が3件、「乗降口扉の開閉不適切（ワンマン）」が2件、「停留所における停車方法の不適切」、「漫然運転」、「運転操作粗暴」、「悪路における停車方法の不適切」、「無理な割り込み」、「左折、右折不適切」、「一時停止又は徐行不履行」、「その他」が各1件となっている。

このうち、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が原因と推定されている事故の中には、形式的な社内指導を繰り返すにとどまり、再発防止のために有効な方策が効果的に講じられていないことから、同一原因・同一内容の事故を再発しているものがみられた。

2 事業者の再発防止対策

「発車時の安全確認の不良又は不履行」9件

この9件の原因・内容別の件数は、「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」が6件、「発車後に、降車客に気付かず接触したもの」1件、「発車し車線変更した際、単車に接触したもの」が1件、「停留所を過ぎてから遅れて降車しようとして立席した際、乗客が転倒したもの」が1件となっている。

このうち、「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認が不良又は不履行により、乗客が転倒負傷したもの」6件の事故は、次表のとおり、平成11年度に3件発生した後、12年度に2件、13年度に1件発生しており、また、営業所別にみると、Jc営業所で2回繰り返し発生している。

表 6件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
J a	1				1
J b	1				1
J c	1		1		2
J d		1			1
J e		1			1
(5営業所)	3	2	1	0	6

この6件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、「発進に際しては、車内客の動静に細心の注意をするとともに、特に高齢者の場合は着席を確認する等の配慮が必要である」ことや、「高齢者や身体の不自由な乗客のいる時は、発進時には特に注意しなければならない」こと等の形式的な社内指導を行うにとどまり、)発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、)覆盖面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していないなど、事故

の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 6件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日（事故報告書提出年月日）	指導内容
11.10.28	重傷1人	11.12.1	「発進に際しては、車内客の動静に細心の注意をするとともに、特に高齢者の場合は着席を確認する等の配慮が必要である。」ことを指導する。 「発進に際しては、車内客の動静に細心の注意をするとともに、特に高齢者には発進案内する等着席を確認し事故防止に努めなければならない。」ことを指導する。 「発進時には、車内客の動静に細心の注意をはらい、着席（安全）を確認し、車内事故防止に努めなければならない。」ことを指導する。 「走行中は座席移動をしないよう注意を喚起しているにもかかわらず、不用意に移動する車内客もいるので、発進時には車内客の動静に細心の注意をはらい、車内事故防止に努めなければならない。」ことを指導する。 「乗車客（特に高齢者）が着席するのを確認し細心の注意を払い、スムーズな発進で事故防止に努めなければならない。」ことを指導する。 「高齢者や身体の不自由な乗車客のいる時は、発進時には特に注意しなければならない。」ことを指導する。
11.12.30	重傷1人	12.1.30	
12.3.15	重傷1人	12.3.29	
12.9.21	重傷1人	12.10.26	
13.2.6	重傷1人	13.2.21	
13.4.21	重傷1人	13.5.9	

3 運輸支局の再発防止対策

「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」6件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば、「個別指導」1件、「その他」5件となっており、指導が行われているものは1件にとどまっている。

また、これら6件に対しては、監査は全く行われておらず、処分も行われていない。

表 運輸支局の再発防止対策

事故の類型	運輸支局の再発防止対策	監査	処分
「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」6件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「個別指導」1件（平成11年度1件） 「その他」5件（平成11年度2件、12年度2件、13年度1件）	未実施	該当なし

（注） 当省の調査結果による。

事例1 - (1) -

事業所名：A01（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：札幌運輸支局

1 事故の概要

同事業者（平成14年3月末現在17営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、18件の有責重大事故を引き起こしており、これに伴う死者は2人、重軽傷者は48人に及んでいる。

事故原因（大別）は、事故報告に基づく北海道運輸局（札幌運輸支局経由）の推定によれば、「運転操作不良」が16件、「運転者の健康状態」が2件となっている。この「運転操作不良」16件の、152種類の事故原因区分別の件数は、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が5件、「歩行者に対する不注意」、「安全速度の不履行」、「制動操作不適切」が各2件、「運行中の事故発生可能時の運行中止不履行」、「車間距離不適切」、「停留所における停車方法の不適切」、「追越不適切」、「左折、右折不適切」が各1件となっている。

このうち、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が原因と推定されている事故の中には、効果に疑問のある社内指導を繰り返すにとどまり、再発防止のために有効な方策が効果的に講じられていないことから、同一原因・同一内容の事故を再発している。

2 事業者の再発防止対策

「発車時の安全確認の不良又は不履行」5件

この5件の原因・内容は、すべて「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」であり、次表のとおり、平成12年度に1件発生した後、13年度に1件、14年度は9月末までの半年間で3件発生している。また、事業所別にみると、Aa営業所では平成12年度から毎年度1回、計3回繰り返し発生している。

表 5件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
A a		1	1	1	3
A b				1	1
A c				1	1
(3営業所)		1	1	3	5

この5件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、平成12年9月、13年5月の事故については、事故情報及び車内人身事故防止の保安部長通知を各営業所に配布したとすることとどまり、また、14年の3件については、発進時の車内確認、「発車します」の声かけ等を実施する等形式的な社内指導を行うにとどまり、)発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、)覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していないなど、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 5件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日 (事故報告書提出年月日)	指導内容
12.9.7	重傷1人	12.10.4	同種の車内転倒事故、特に高齢者の事故が多発する傾向にあるため、事故情報及び車内人身事故防止の保安部長通知を各営業所に配布し、事故原因の究明、再発防止対策について具体的に指導するよう徹底を図った。 同種の車内転倒事故、特に高齢者の事故が多発する傾向にあるため、伝達簿に事故事例や防止策を記載し全員に周知徹底させ、点呼でも防止策について繰り返し指導を行った。 発進時の車内確認を再度徹底する。老人等が乗車しているときは、特に動静に注意する。 乗客が着席したことの確認と、「発車します」の声をかけて発進するよう再度徹底する。 「発車します」「おつかまりください」の声かけと、更なる慎重な発進に心掛ける。
13.5.18	重傷1人	13.9.27	
14.5.15	軽傷1人	14.9.19	
14.5.15	軽傷1人	14.9.19	
14.6.27	軽傷1人	14.9.9	

3 運輸局の再発防止対策

「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」5件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば、「個別指導」5件となっており、これら5件に対しては、監査は全く行われず、処分も行われていない。

表 運輸支局の再発防止対策

事故の類型	運輸支局の再発防止対策	監査	処分
「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」5件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「個別指導」5件（平成12年度1件、13年度1件、14年度3件）	未実施	該当なし

(注) 当省の調査結果による。

事例1 - (1) -

事業所名：F 0 1（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：神奈川運輸支局

1 事故の概要

同事業者（平成14年3月末現在13営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの期間中、13件の有責重大事故を引き起こしており、これに伴う死亡者は3人、重軽傷者は11人に及んでいる。

事故の原因（大別）は、事故報告に基づく関東運輸局（神奈川運輸支局経由）の推定によれば、すべて「運転操作不良」で、この13件の、152種類の事故原因区分別の件数は、「発車時の安全確認の不良又は不履行」5件、「歩行者に対する不注意」2件、「左折、右折不適切」2件、「乗降口扉の開閉不適切（ワンマン）」、「運転操作粗暴」、「その他」が各1件となっている。

このうち、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が原因と推定されている事故の中には、形式的な社内指導を繰り返すにとどまり、再発防止のために有効な方策が効果的に講じられていないことから、同一原因・同一内容の事故を再発しているものがみられた。

2 事業者の再発防止対策

「発車時の安全確認の不良又は不履行」5件

この5件の原因・内容別の件数は、「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内容の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」が3件、「発車後にギアを3速に繋いだところ、つり革につかまっていた乗客が車内で転倒したもの」、「発車直後に交差点内で歩行者を轢いたもの」が各1件となっている。

「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内容の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」3件の事故は、次表のとおり、平成13年度に3件発生しており、F a、F b、F cの各営業所で発生している。

表 3件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
F a			1		1
F b			1		1
F c			1		1
(3営業所)			3		3

この3件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、車内放送及び着座確認等を行うことや、所内に事故内容・図面等を掲示し、従業員に周知すること等形式的な社内指導を行うにとどまっております。発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していないなど、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 3件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日（事故報告書提出年月日）	指導内容
13.5.4	軽傷1人	13.6.7	老人保護に徹し、車内放送及び着座確認を指導する。 所内に事故内容・図面等掲示し、従業員全員に再発防止の徹底を図る。 老人客に対する安全確認とマイク指導を行う。 所内に事故内容・図面等掲示し、従業員全員に再発防止の徹底を図る。 全従業員に対し老人客、身体の不自由な方の着席確認について教育、徹底を図る。 所内に事故内容・図面等掲示し、従業員全員に再発防止の徹底を図る。
13.6.5	重傷1人	13.7.10	
14.1.11	重傷1人	14.2.4	

3 運輸支局の再発防止対策

「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」3件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば、3件とも「個別指導」となっており、これら3件に対しては、監査は全く行われておらず、処分も行われていない。

表 運輸支局の再発防止対策

事故の類型	運輸支局の再発防止対策	監査	処分
「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」3件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「個別指導」3件（平成13年度3件）	未実施	該当なし

（注） 当省の調査結果による。

事例1 - (1) -

事業所名：A02（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：札幌運輸支局

1 事故の概要

同事業者（平成14年3月末現在4営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、11件の有責重大事故を引き起こしており、これに伴う重軽傷者は12人に及んでいる。

事故原因（大別）は、事故報告に基づく北海道運輸局（札幌運輸支局経由）の推定によれば、いずれも「運転操作不良」となっており、この11件の、152種類の事故原因区分別の件数は、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が6件、「歩行者に対する不注意」、「制動操作不適切」が各2件、「車間距離不適切」が1件となっている。

このうち、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が原因と推定されている事故の中には、効果に疑問のある社内指導を繰り返すにとどまり、再発防止のために有効な方策が効果的に講じられていないことから、同一原因・同一内容の事故を再発しているものがみられた。

2 事業者の再発防止対策

「発車時の安全確認の不良又は不履行」6件

この6件の原因・内容は、いずれも「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」であり、次表のとおり、平成11年度に2件発生した後、13年度に3件、14年度は9月末までの半年間で1件発生している。また、事業所別にみると、A×営業所、A y営業所の2営業所でそれぞれ2回繰り返し発生している。

表 6件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
A w	1				1
A x	1			1	2
A y			2		2
A z			1		1
(4営業所)	2		3	1	6

この6件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、事故後に、事故速報を掲出することや、職場研修における指導等形式的な社内指導を行うにとどまり、発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載を行っていない、覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していないなど、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 6件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日 (事故報告書提出年月日)	指導内容
11.6.11	重傷1人	11.6.18	事故速報を掲出すると共に伝達で掲示し周知徹底を図る。また、平成11年6月下旬、3ヵ月後の局内研修(1人1日4h)で再周知する。
11.8.10	重傷1人	11.8.24	事故後、掲示伝達で事故内容を周知するとともに点呼時に乗務員へ安全運行に徹するよう指導した。
13.4.10	重傷1人	13.5.22	当該運転者に指導する。 職場研修(年4回)で指導する。 所内に同種事故防止について伝達掲示を行う。
13.10.6	重傷1人	13.10.23	常に乗客の動向に注意を払い、安全な輸送を心がけるように指導した。
14.1.29	重傷1人	14.2.6	慎重な運転を心がけ、発車の際には「発車します」と声を掛けるよう指導するとともに、他の乗務員に対しても掲示、伝達を行い周知徹底を図った。
14.9.8	軽傷1人	14.9.11	当務者には車内客の動向を把握し、特に高齢者の乗車時には注意すること、車内案内を適宜行うよう指導するとともに、他の乗務員に対しても、掲示、伝達を行い周知を図った。

3 運輸支局の再発防止対策

「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」6件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば、6件とも「個別指導」となっており、これら6件に対しては、監査は全く行われておらず、処分も行われていない。

表 運輸支局の再発防止対策

事故の類型	運輸支局の再発防止対策	監査	処分
「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」 6件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「個別指導」6件(平成11年度2件、13年度3件、14年度1件)	未実施	該当なし

(注) 当省の調査結果による。

事例1 - (1) -

事業所名：001（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：長崎運輸支局

1 事故の概要

同事業者（平成14年3月末現在11営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの期間中、10件の有責重大事故を件引き起こしており、これに伴う死亡者は1人、重軽傷者は14人に及んでいる。

事故の原因（大別）は、事故報告に基づく九州運輸局（長崎運輸支局経由）の推定によれば、「運転操作不良」が10件で、この10件の、152種類の事故原因区分別の件数は、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が7件、「車間距離不足及び前方不注意」、「運転者の前方不注意」、「後扉を閉める際の乗車客確認不良」が各1件となっている。

このうち、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が原因と推定されている事故の中には、効果に疑問のある社内指導を繰り返すにとどまり、再発防止のために有効な方策が効果的に講じられていないことから、同一原因・同一内容の事故を再発しているものがみられた。

2 事業者の再発防止対策

「発車時の安全確認の不良又は不履行」7件

この7件の原因・内容は、いずれも「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内容の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」であり、次表のとおり、平成11年度に5件発生した後、12年度、13年度に各1件発生しており、また、営業所別にみると、O b、O e各営業所でそれぞれ2回繰り返し発生している。

表 7件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
O a	1				1
O b	1	1			2
O c	1				1
O d	1				1
O e	1		1		2
(5営業所)	5	1	1		7

この7件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、「運行中は車内容の動向に充分注意を払う」、「停留所が近づいてきたら立客には特に注意する。」、「発車時は「発車します。おつかりください。」の案内を励行する」等について運転者に指導する等形式的な社内指導を行うにとどまり、)発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、)覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認は行っているものの、この確認結果に基づく運転者への指導を徹底していないなど、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 7件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日 (事故報告書提出年月日)	指導内容
11.8.23	重傷1人	11.8.31	運行中は社内客の動向に充分注意を払う、停留所が近づいてきたら立客には特に注意する、発車時は「発車します。おつかまりください。」の案内を励行する、の3項目について指導する。
11.9.25	重傷1人	11.10.10	渋滞時、信号発進時、停留所発進時においては発車直前に車内安全確認を確実に実施するように本人を指導。又点呼時全所員に対し発車直前に車内安全確認の励行を指示した。
11.10.28	重傷1人	11.12.6	発進時は、車内の安全確認を行うとともに「他にお降りの方はいらっしゃいませんか」の案内を確実に励行するよう本人へ指導し、全所員へも点呼時同様の指導をした。
12.2.29	重傷1人	12.3.7	同上
12.3.2	重傷1人	12.3.7	同上
12.5.22	重傷1人	12.5.25	同上
13.8.10	重傷1人	13.8.2	発進時には車内客の安全を十分確認する、年配者の動向には充分注意する、停留所では「他にお降りの方はいらっしゃいませんか」と案内後発車する、の2項目について指導した。

3 運輸支局の再発防止対策

「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」7件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば、7件とも「個別指導」となっており、これら7件に対しては、監査は全く行われておらず、処分も行われていない。

表 運輸支局の再発防止対策

事故の類型	運輸支局の再発防止対策	監査	処分
「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」7件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「個別指導」7件(平成11年度5件、12年度1件、13年度1件)	未実施	該当なし

(注) 当省の調査結果による。

事例1 - (1) -

事業所名：E01（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：東京運輸支局

1 事故の概要

同事業者（平成14年3月末現在5営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、8件の有責重大事故を引き起こしており、これに伴う死者は1人、重傷者は7人に及んでいる。

事故原因（大別）は、事故報告に基づく関東運輸局（東京運輸支局経由）の推定によれば、いずれも「運転操作不良」であり、この8件の、152種類の事故原因区分別の件数は、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が3件、「脇見運転」「歩行者に対する不注意」、「左折、右折不適切」、「制動操作不適切」、「その他」が各1件となっている。

このうち、「発車時の安全確認の不良又は不履行」が原因と推定されている事故の中には、効果に疑問のある社内指導を繰り返すにとどまり、再発防止のために有効な方策が効果的に講じられていないことから、同一原因・同一内容の事故を再発しているものがみられた。

2 事業者の再発防止対策

「発車時の安全確認の不良又は不履行」3件

この3件の原因・内容は、すべて「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内容の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」であり、平成12年度に1件発生した後、13年度に2件発生している。

表 3件の事故の営業所別発生件数

(単位：件)

営業所名	件数				計
	平成11年度	12年度	13年度	14年度 (9月末まで)	
E a		1			1
E b			1		1
E c			1		1
(3営業所)		1	2		3

この3件の事故の発生状況と再発防止のための社内指導の実施状況は、次表のとおりであり、事故発生後、管内営業所で緊急事故防止研修会を実施する等形式的な社内指導を行うにとどまり、発進時における、運転者による車内アナウンスの実施と乗客の着座等の確認との徹底について、運転操作マニュアルへの掲載は行っているものの、同マニュアルに基づく安全運転の励行について、点呼、研修会等を通じた運転者に対する周知を徹底していない、覆面チェックによる運転者の安全運転の励行状況の確認を行っていないなど、事故の再発を防止する上で有効と認められる方策が効果的に講じられていない。このため、その後も同一原因・同一内容の事故を再発している。

表 3件の事故の発生時期と被害の概要、この事故に対する社内指導の内容

発生年月日	被害概要	指導内容の運輸支局への報告年月日 (事故報告書提出年月日)	指導内容
12.11.24	重傷1人	12.11.27	管内営業所で緊急事故防止研修会を開催し、事故防止対策を運転者に徹底した。このうち、事故が発生したE a営業所では、平成12年12月5日に、10時30分から12時まで及び14時30分から16時までの2回に分けて緊急事故防止研修会を実施し、車内事故防止ビデオによる事故防止指導を行うとともに、運転手に対し、発車の車内放送後に、車内の安全確認を徹底するよう指導した。同営業所の研修会には、所属運転者148人のうち69人が受講しており、残り79人の運転者に対しては、個別教育が実施されている。
13.5.17	重傷1人	13.5.23	各営業所で緊急事故防止研修会を開催し、事故防止対策を運転者に徹底した。 このうち、事故が発生したE c営業所では、平成13年5月28日の10時30分から12時まで及び14時30分から16時までの2回に分けて緊急事故防止対策研修会を開催し、重大事故防止4項目の実施、発進する際の車内安全確認、扉を閉閉する際の呼称による乗客の安全確認、老人に対する安全確認を徹底するよう運転者に指導している。同営業所の研修会には、所属運転者202人のうち101人が受講し、長期欠勤者1人及び退職休暇者2人を除く未受講者98人に対し、個別に教育を実施している。
13.5.21	重傷1人	13.5.28	E b営業所では、平成13年5月31日の10時30分から12時まで及び14時30分から16時までの2回に分けて緊急事故防止対策研修会を開催し、車内事故防止のため、発進時の安全確認・着席確認、マイクによる注意喚起を徹底するよう運転者に指導している。同営業所の研修会には、所属運転者125人のうち85人が受講し、未受講の40人に対しては個人指導が実施された。

3 運輸局の再発防止対策

「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内客の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」3件に対する運輸支局の再発防止対策は、事故報告書の地方運輸局、運輸支局による「再発防止対策」欄の記載によれば、「個別指導」3件となっている。

平成12年度に事故を引き起こした営業所に対して、関東運輸局は13年3月に計画監査を実施しているものの、処分は行われておらず、この監査が12年度の事故に対するものであるかは不明である。

なお、この監査を除き、他に監査・処分は行われていない。

表 運輸支局の再発防止対策

事故の種類	運輸支局の再発防止対策	監査	処分
「乗客が着座するのを確認せずに発進する等車内容の動静に対する安全確認の不良又は不履行により乗客が転倒負傷したもの」 3件	事故報告書の地方運輸局、運輸支局による再発防止対策の記載状況 「個別指導」3件(平成12年度1件、13年度2件)	平成12年度に当該事故を起こした1営業所に対し、13年3月に計画監査を実施	なし

(注) 当省の調査結果による。

表1 - (2) - 調査対象15運輸支局における事故報告書受理件数

(単位：件)

区分 支局名	平成11年		12		13		14(9月末現在)		計	
		うち有責 重大事故		うち有責 重大事故		うち有責 重大事故		うち有責 重大事故		うち有責 重大事故
札幌	131	63	122	56	118	61	83	54	454	234
宮城	97	64	127	74	93	49	66	37	383	224
福島	85	38	99	55	78	38	61	24	323	155
埼玉	180	118	164	105	135	85	87	53	566	361
東京	307	186	330	184	337	191	218	145	1,192	706
神奈川	102	61	112	67	139	79	117	43	470	250
長野	91	50	84	46	63	42	45	23	283	161
愛知	128	82	146	100	117	66	86	57	477	305
静岡	82	42	93	51	78	39	75	43	328	175
大阪	240	144	204	116	168	90	140	84	752	434
兵庫	125	90	123	84	125	94	101	74	474	342
広島	104	55	100	66	107	64	54	28	365	213
香川	32	22	71	37	66	34	37	18	206	111
福岡	183	111	167	93	144	81	106	60	600	345
長崎	61	40	69	45	53	24	49	34	232	143
計	1,948	1,166	2,011	1,179	1,821	1,037	1,325	777	7,105	4,159

(注) 当省の調査結果による。

表1 - (2) - 事故報告書の提出期限の遵守状況(平成13年5月1日から14年9月末まで)

(単位：件、%)

区分 支局	抽出調査件数	事故報告書の提出期限の遵守状況	
		事故発生から30日以内に提出しており、 期限を遵守しているもの	事故発生から30日を超えて提出し ており、期限を遵守していないもの
札幌	79	61 (77.2)	18 (22.8)
宮城	54	34 (63.0)	20 (37.0)
福島	44	35 (79.5)	9 (20.5)
埼玉	104	71 (68.3)	33 (31.7)
東京	286	219 (76.6)	67 (23.4)
神奈川	104	77 (74.0)	27 (26.0)
長野	49	38 (77.6)	11 (22.4)
愛知	54	51 (94.4)	3 (5.6)
静岡	38	27 (71.1)	11 (28.9)
大阪	32	23 (71.9)	9 (28.1)
兵庫	47	39 (83.0)	8 (17.0)
広島	43	34 (79.1)	9 (20.9)
香川	41	21 (51.2)	20 (48.8)
福岡	53	36 (67.9)	17 (32.1)
長崎	52	37 (71.2)	15 (28.8)
計	1,080	803 (74.4)	277 (25.6)

(注) 当省の調査結果による。

表1 - (2) - 実地調査対象事業者における事故報告書の提出期限の遵守状況（平成13年5月1日から14年9月末まで）

（単位：件、%、日）

支局名	事業者名	業態区分	事故報告書提出件数	事故報告書の提出期限の遵守状況			
				事故発生から30日以内に提出しており、期限を遵守しているもの	事故発生から30日を超えて提出しており、期限を遵守していないもの	うち90日以上経過しているもの	うち最長のものの日数
札幌	A01	バス	13	3	10 (76.9)	7	185日
	A02	バス	5	5	0 (0.0)		
	A04	タクシー	2	2	0 (0.0)		
	A07	トラック	2	0	2 (100.0)		
	A06	トラック	1	1	0 (0.0)		
	A08	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		24	12	12 (50.0)		
宮城	B01	バス	1	1	0 (0.0)		
	B02	バス	1	1	0 (0.0)		
	B04	タクシー	1	1	0 (0.0)		
	B06	トラック	2	1	1 (50.0)		
	B08	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		6	5	1 (16.7)		
福島	C01	バス	2	2	0 (0.0)		
	C02	バス	2	2	0 (0.0)		
	C04	タクシー	1	1	0 (0.0)		
	C08	トラック	2	2	0 (0.0)		
	C07	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		8	8	0 (0.0)		
埼玉	D02	バス	1	1	0 (0.0)		
	D05	タクシー	2	2	0 (0.0)		
	D04	タクシー	1	1	0 (0.0)		
	D06	タクシー	1	1	0 (0.0)		
	D08	トラック	1	1	0 (0.0)		
	D10	トラック	1	0	1 (100.0)	1	192日
	D11	トラック	1	0	1 (100.0)		
計		8	6	2 (25.0)			
東京	E01	バス	3	3	0 (0.0)		
	E02	バス	8	7	1 (12.5)		
	E04	タクシー	5	5	0 (0.0)		
	E07	トラック	3	3	0 (0.0)		
	E08	トラック	3	2	1 (33.3)		
	E06	トラック	1	0	1 (100.0)		
	計		23	20	3 (13.0)		
神奈川	F01	バス	11	6	5 (45.5)		
	F02	バス	3	3	0 (0.0)		
	F03	バス	1	1	0 (0.0)		
	F04	タクシー	3	2	1 (33.3)		
	F07	トラック	2	2	0 (0.0)		

支局名	事業者名	業態区分	事故報告書提出件数	事故報告書の提出期限の遵守状況			
				事故発生から30日以内に提出しており、期限を遵守しているもの	事故発生から30日を超えて提出しており、期限を遵守していないもの	うち90日以上経過しているもの	うち最長のものの日数
	F08	トラック	1	0	1 (100.0)		
	計		21	14	7 (33.3)		
長野	G02	バス	1	1	0 (0.0)		
	G01	バス	1	1	0 (0.0)		
	G04	タクシー	1	0	1 (100.0)		
	G06	トラック	3	3	0 (0.0)		
	G08	トラック	2	2	0 (0.0)		
	G07	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		9	8	1 (11.1)		
愛知	H01	バス	39	38	1 (2.6)		
	H02	バス	2	2	0 (0.0)		
	H03	バス	1	1	0 (0.0)		
	H04	タクシー	1	1	0 (0.0)		
	H06	トラック	1	1	0 (0.0)		
	H08	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		45	44	1 (2.2)		
静岡	I01	バス	2	2	0 (0.0)		
	I02	バス	2	2	0 (0.0)		
	I03	バス	2	2	0 (0.0)		
	I04	タクシー	2	2	0 (0.0)		
	I07	トラック	2	2	0 (0.0)		
	I06	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		11	11	0 (0.0)		
大阪	J01	バス	7	6	1 (14.3)		
	J02	バス	4	2	2 (50.0)		
	J04	タクシー	3	2	1 (33.3)		
	J06	トラック	4	3	1 (25.0)		
	J08	トラック	2	1	1 (50.0)		
	J07	トラック	1	0	1 (100.0)	1	96日
	計		21	14	7 (33.3)		
兵庫	K01	バス	25	25	0 (0.0)		
	K02	バス	4	3	1 (25.0)		
	K03	バス	1	0	1 (100.0)		
	K04	タクシー	5	5	0 (0.0)		
	K05	タクシー	1	0	1 (100.0)		
	K06	トラック	1	0	1 (100.0)		
	K08	トラック	1	0	1 (100.0)	1	159日
	計		38	33	5 (13.2)		
広島	L01	バス	2	2	0 (0.0)		
	L03	タクシー	1	1	0 (0.0)		
	L05	トラック	3	3	0 (0.0)		
	L07	トラック	1	0	1 (100.0)	1	126日
	L06	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		8	7	1 (12.5)		

支局名	事業者名	業態区分	事故報告書提出件数	事故報告書の提出期限の遵守状況			
				事故発生から30日以内に提出しており、期限を遵守しているもの	事故発生から30日を超えて提出しており、期限を遵守していないもの	うち90日以上経過しているもの	うち最長のものの日数
香川	M03	バス	1	1	0 (0.0)		
	M01	バス	1	1	0 (0.0)		
	M08	トラック	2	0	2 (100.0)		
	M06	トラック	1	0	1 (100.0)		
	M07	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		6	3	3 (50.0)		
福岡	N01	バス	5	4	1 (20.0)		
	N02	バス	1	1	0 (0.0)		
	N04	タクシー	2	2	0 (0.0)		
	N06	トラック	2	1	1 (50.0)		
	N07	トラック	2	0	2 (100.0)		
	N08	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		13	9	4 (30.8)		
長崎	O01	バス	1	1	0 (0.0)		
	O04	タクシー	2	2	0 (0.0)		
	O06	トラック	1	1	0 (0.0)		
	O07	トラック	1	1	0 (0.0)		
	計		5	5	0 (0.0)		
合計			246 (86事業者)	199	47 (19.1) (30事業者)	11 (5事業者)	192日
うち複数回事故を引き起こしている事業者			203 (43事業者)	168	35 (17.2) (18事業者)	7 (1事業者)	185日

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「事故発生から30日を超えて提出しており、期限を遵守していないもの」欄の()内は、事故報告書提出件数に占める比率である。

3 網掛けをした欄は、複数回事故を引き起こしている事業者であることを示す。

事例 1 - (2) - 事故報告書の提出期限を遵守していない事例が多数みられた事業者の例（その 1）

事業者名：A 0 1（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：札幌運輸支局

（事例の概要）

同事業者（平成14年3月末現在17営業所）は、平成13年5月から14年9月末までの間、13件の有責重大事故を引き起こしたとして運輸支局に事故報告書を提出している。

13件に係る事故報告書の提出状況を見ると、3件は30日以内に提出されていたが、次の10件は30日を超えて提出されており、事故報告書の提出の遅れが常態化している。10件の中には、最長のもので185日を要しているものがみられた。

また、札幌運輸支局の同事業者に対する監査等の実施状況を見ると、提出期限を超えたものに対し督促を行っていないほか、監査等を実施しておらず、行政処分も行っていない。

表 30日を超えて提出があったものの内訳

事故発生年月日 (a)	営業所名	被害概要	事故報告書の 提出年月日 (b)	所要日数 b-a	事故発生後の監査の実施状況	
					監査の有無、監査 を実施している 場合の実施年月 日	事故報告書の遅延 に関する指摘の有 無、指摘している 場合の内容
H13.5.18	A a	重傷 1 人	H13.9.27	132	無	
H13.5.24	A a	重傷 1 人	H13.7.17	54	無	
H13.7.12	A d	重傷 1 人	H13.8.20	39	無	
H13.7.18	A e	軽傷 1 人	H13.10.17	91	無	
H14.2.27	A f	軽傷 2 人	H14.8.20	174	無	
H14.3.8	A c	軽傷 3 人	H14.9.9	185	無	
H14.5.8	A g	軽傷 1 人	H14.8.20	104	無	
H14.5.15	A a	軽傷 1 人	H14.9.19	127	無	
H14.5.15	A b	軽傷 1 人	H14.9.19	127	無	
H14.6.27	A c	軽傷 1 人	H14.9.9	74	無	

（注） 当省の調査結果による。

事例 1 - (2) - 事故報告書の提出期限を遵守していない事例が多数みられた事業者の例（その 2）

事業者名：F 0 1（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：神奈川運輸支局

（事例の概要）

同事業者（平成14年3月末現在13営業所）は、平成13年5月から14年9月末までの間、11件の有責重大事故を引き起こしたとして運輸支局に事故報告書を提出している。

11件に係る事故報告書の提出状況を見ると、6件は30日以内に提出されていたが、次の5件は30日を超えて提出されており、事故報告書の提出の遅れが常態化している。5件の中には、最長のもので62日を要しているものがみられた。

また、神奈川運輸支局の同事業者に対する監査等の実施状況を見ると、提出期限を超えたものに対し督促を行っていないほか、監査等を実施しておらず、行政処分も行っていない。

表 30日を超えて提出があったものの内訳

事故発生年月日 (a)	営業所名	被害概要	事故報告書の 提出年月日 (b)	所要日数 b-a	事故発生後の監査の実施状況	
					監査の有無、監査 を実施している 場合の実施年月 日	事故報告書の遅延 に関する指摘の有 無、指摘している 場合の内容
H13.5.4	F a	軽傷 1 人	H13.6.7	34	無	
H13.5.7	F a	軽傷 1 人	H13.6.7	31	無	
H13.6.5	F b	重傷 1 人	H13.7.10	35	無	
H13.6.22	F a	重傷 2 人	H13.8.23	62	無	
H13.9.7	F c	重傷 1 人	H13.11.8	62	無	

（注） 当省の調査結果による。

事例 1 - (2) - 事故報告を行うべき事故について事故報告書を提出していない事業者の例（その 1）

事業者名：H04（業態区分：タクシー・ハイヤー）

管轄運輸支局名：愛知

（事例の概要）

同事業者（平成14年3月末現在6営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、12年3月7日及び14年1月5日に各々1件、計2件の有責重大事故を引き起こしたとして運輸支局に事故報告書を提出している。

しかし、当省の調査の結果、重傷者を生じた事故を引き起こし、この事故が事故報告規則第2条第2項（死者又は重傷者を生じたもの）で規定する運輸支局に報告すべき事故に該当するにもかかわらず報告されていなかったものが、次のとおり、平成12年10月15日、13年4月18日及び14年3月18日に引き起こした事故3件（3件とも営業所はh営業基地）についてみられた。

この3件のうち、平成12年10月15日及び13年4月18日に引き起こした事故については、事故報告書を提出している14年1月5日の事故を引き起こす以前の事故であるにもかかわらず、事故報告書を提出していない。

未報告であった事故の概要

事故発生日	事故の概要	被害の状況	未報告の理由
H12.10.15	運転手Tは交差点を右折する際、自転車で横断中のY氏に気がつかず衝突。	自転車運転者Y氏は、右脛骨骨折で入院が106日、通院実日数17日。治療費全額と慰謝料等を支払って示談成立。	事業者では、損害保険会社を通じて相手方との示談交渉で処理済みであり、報告のタイミングを逸したとしている。
13.4.18	運転手Mは東進中、左折の際、左後方の安全確認を怠ったため左のバイクと接触、U氏は転倒し、骨折。病院に搬送。	バイク運転者U氏は、通院実日数73日。治療費全額と慰謝料等を支払って示談成立。	同上
14.3.18	運転手Kは信号手前で黄色であったのでそのまま交差点に進入（通過時は赤）北進してきた自転車K氏は転倒して右足を骨折。	自転車運転者K氏は、入院106日、通院実日数64日。治療費全額と慰謝料等を支払って示談成立。	同上

未報告の理由について、事業者では、3件とも報告のタイミングを逸したためとしている。

なお、愛知運輸支局では、当該未報告事例については、3件とも把握していない。

（注） 当省の調査結果による。

事例 1 - (2) - 事故報告を行うべき事故について事故報告書を提出していない事業者の例（その 2）

事業者名：J02（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：大阪

（事例の概要）

同事業者（平成14年3月末現在9営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、11年5月18日、8月25日、10月5日、12年4月22日、4月25日、6月19日、8月14日、13年9月20日、9月22日、11月16日及び14年1月28日に各々1件、計11件の有責重大事故を引き起こしたとして運輸支局に事故報告書を提出している。

しかし、当省の調査の結果、重傷者を生じた事故を引き起こし、この事故が事故報告規則第2条第2項で規定する運輸支局に報告すべき事故に該当するとみられるにもかかわらず報告されていなかったものが、次のとおり、平成12年12月4日及び同年12月25日に引き起こした事故2件についてみられた。

この2件の事故については、事故報告書を提出している平成13年9月20日の事故を引き起こす以前の事故であるにもかかわらず、事故報告書を提出していない。

未報告であった事故の概要

事故発生年月日	事故の概要	被害の状況	未報告の理由
H12.12.4	バス運転者は、乗客14名を乗せ30km/hで走行中、アクセルが全開状態でハンドブレーキを握っていたが耐えきれず手を離れたミニバイクが急発進してバスの前方に飛び出してきたもので、急停止したが及ばずバスの正面と衝突し路上に転倒負傷するとともに双方の車両が損傷したものの。	医師の診断書では、「ミニバイク運転者は、外傷性くも膜下出血、頭蓋骨骨折、右鎖骨遠位端骨折、右手、右下腿打撲擦過傷、受診日（12.12.4）より、約3週間の入院加療を必要とする見込み。」とされている。	同事業者は、警察に届け出たところ軽傷との見解であったこと、損害賠償については話し合い済みであったことから、報告を逸してしまったためと説明。
12.12.25	バス運転者は、乗客2名を乗せ信号に従い約10km/hで左折したところ、横断歩道を横断していた自転車（女子7歳）の確認を怠り、バスの前部バンパ-に接触転倒させ、約8m押した状態で停止した。	医師の診断書では、「自転車運転者は、右大腿皮膚欠損、陰部裂創、骨盤骨折（左恥骨骨折）受診日（12.12.25）より、約4週間の入院及び通院加療を必要とする見込み。」とされている。	同事業者は、年末で当時の報告期限は10日以内と短く、14日以上病院に入院することを要する傷害に該当するか迷っているうちに報告のタイミングを逸したためと説明。

未報告の理由について、事業者では、2件とも報告のタイミングを逸したためとしている。

なお、大阪運輸支局では、当該未報告事例については、2件とも把握していない。

（注） 当省の調査結果による。

事例 1 - (2) - 事故報告を行うべき事故について事故報告書を提出していない事業者の例（その 3）

事業者名：H09（業態区分：トラック）

管轄運輸支局名：愛知

（事例の概要）

同事業者（平成14年3月末現在13営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、運輸支局に事故報告書は全く提出していない。

しかし、当省の調査の結果、重傷者を生じた事故を引き起こし、この事故が事故報告規則第2条第2項で規定する運輸支局に報告すべき事故に該当するにもかかわらず報告されていなかったものが、次のとおり、平成13年8月5日に引き起こした事故1件についてみられた。

未報告であった事故の概要

事故発生年月日	事故の概要	被害の状況	未報告の理由
H13.8.5	高速道路出口の一般合流地点付近で信号待ちしていた3台の車両に追突し、多重事故を引き起こす。	人身事故：相手方7人。左手首骨折等あり。入院2日、通院実日数14日等。相手方の乗用車等3台全損・大破。人身、物損面で全面的に補償し、示談成立。	事業者は、損害保険会社を通じて相手方との示談交渉で処理済みであり、報告のタイミングを逸したとしている。

未報告の理由について、事業者では、報告のタイミングを逸したためとしている。

なお、愛知運輸支局では、当該未報告事例については、把握していない。

（注） 当省の調査結果による。

事例1 - (2) - 事故報告を行うべき事故について事故報告書を提出していない事業者の例（その4）

事業者名：001（業態区分：バス）

管轄運輸支局名：長崎

（事例の概要）

同事業者（平成14年3月末現在11営業所）は、平成11年4月から14年9月末までの間、平成11年4月9日、8月23日、9月25日、11月28日、12年2月29日、3月2日、5月22日、6月29日、13年8月10日及び14年6月24日に各々1件、計10件の有責重大事故を引き起こしたとして運輸支局に事故報告書を提出している。

しかし、当省の調査の結果、重傷者を生じた事故を引き起こし、この事故が事故報告規則第2条第4項（操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第5条第4号に掲げる傷害が生じたもの（11日以上医師の治療を要する傷害））で規定する運輸支局に報告すべき事故に該当するにもかかわらず報告されていなかったものが、次のとおり、平成14年1月21日に引き起こした事故1件についてみられた。

この事故については、事故報告書を提出している平成14年6月24日の事故を引き起こす以前の事故であるにもかかわらず、事故報告書を提出していない。

未報告であった事故の概要

事故発生年月日	事故の概要	被害の状況	未報告の理由
H14.1.21	O e 営業所のバス運転者は、In 22時10分発T n行を運転中、S i バス停に停車する前に、運転者は乗車待ち客を1人確認していた。バス停近くの歩道脇建物の陰から出てきて乗車しようとした客(34歳、女性、以下「S.D」という。)がいたが、運転者は乗客は停車前に視認した1人だけと判断していた。このため、1人乗った時点でドアを閉め、ステップに足をかけていたS.Dは道路にとっさに飛び降り、衝撃で腰部等を捻挫したものである。	被害者は、長崎市民病院で2週間の加療が必要と診断されている。	実地調査したO e 営業所の運行管理者は、当該事故を車外事故として本社自動車運転部に事故報告書を提出しており、本社自動車運転部では、車外事故であれば、自動車事故報告規則第2条第2項の規定に基づき、14日以上入院が対象となるが、本件は入院を要する事故ではないため、事故報告に該当しないと判断し、報告しなかったとしている。

未報告の理由は、事業者が当該事故を車外事故と判断し、被害者の診断結果からみて事故報告に該当しないと判断したことによるものである。

なお、長崎運輸支局では、当該未報告事例については把握していない。

また、本件については、ドアステップに足をかけており飛び降りたところでの負傷であれば自動車事故報告規則第2条第4項で定める操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作による事故であり、自動車事故報告書を提出しなければならない事故であると思われるとした上で、乗降口の扉の開閉による事故の場合は、11日以上医師の治療を要する場合は報告対象となるため、当該事故の負傷者については、長崎市民病院での初期診断で2週間の加療を要するとされているものの、実際に11日以上通院したかが不明であるため、報告が必要だったかどうかは断定できないとしている。

（注） 当省の調査結果による。

2 運行管理及び車両整備管理の徹底並びに監査及びこれに基づく行政処分の厳正な実施

勸 告	説明図表番号
<p>事業者は、道路運送法第23条又は貨物自動車運送事業法第18条の規定において、事業用自動車の運行の安全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を選任しなければならないこととされている。運行管理者は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号。以下「運輸規則」という。）第48条の規定又は貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号。以下「安全規則」という。）第20条の規定において、適正な乗務割の作成とこれに従った運転者に対する乗務指示、運転者の健康状態の把握、運転者に対する点呼等の業務を行うこととされている。</p>	<p>表2 - (1) - ~</p>
<p>また、事業者は、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50条第1項の規定において、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、国土交通省令で定める自動車の使用の本拠ごとに整備管理者を選任しなければならないとされている。この整備管理者は、道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号。以下「車両法施行規則」という。）第32条の規定において、日常点検の実施方法を定めること、日常点検の結果に基づき運行の可否を決定すること、定期点検の業務を行うこととされている。</p>	
<p>一方、国土交通省は、道路運送法第94条、貨物自動車運送事業法第60条及び車両法第100条の規定において、事業者に対し監査を実施することができることとされており、国土交通大臣から委任を受けた地方運輸局長及び運輸支局長は、（ ）第一当事者と推定される死亡事故や酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う特別監査、（ ）事故の情報、苦情の申出又は都道府県公安委員会等の通報等から判断して、法令違反が多いと疑いのある事業者等に対し、重点事項を定めて行う重点監査、（ ）及び（ ）以外において、監査が必要であると認められる事業者を呼び出して行う呼出し監査を実施することとされている。</p>	<p>表2 - (1) - ~</p>
<p>これらの監査の結果、国土交通大臣は、法令違反の事実が確認された場合には、道路運送法第40条又は貨物自動車運送事業法第33条の規定において、違反の態様により、許可の取消しや自動車の使用停止等の行政処分を行うことができることとされており、また、国土交通大臣は、道路運送法第94条第1項又は貨物自動車運送事業法第60条第1項の規定において、法律の施行に必要な限度において、事業者に対し改善状況等の報告をさせることができることとされている。</p>	<p>表2 - (1) - ~</p>
<p>なお、国土交通省は、平成15年2月以降、第一当事者となる死傷事故及び飲酒運転等の悪質違反に係る都道府県公安委員会等からの通知や情報提供により、第一当事者となる死傷事故に係る事故情報のすべての把握が可能となったことから、地方運輸局及び運輸支局に対し、これらの通知された又は提供を受けた情報に基づき、死亡事故又は悪質違反の惹起者に対しては、特別監査、重点監査又は呼出し監査により、全件について監査を実施するよう指導している。</p>	
<p>今回、15都道府県における136事業者を抽出し、平成11年4月から15年3月までの間の運行管理業務及び車両整備管理業務の実施状況並びに15都道府県を管轄する8地方運輸局及び15運輸支局における自動車運送事業者に対する監査・行政処分の実施状況を調査した結果は、次のとおりである。</p>	

勸告	説明図表番号
<p>運行管理業務</p> <p>ア 運行管理者及び代務者の選任</p> <p>事業者は、道路運送法第23条又は貨物自動車運送事業法第18条の規定において、国土交通省令で定める営業所ごとに、運行管理者を選任すること、選任又は解任したときは遅滞なくその旨を運輸支局長に届け出なければならないこととされている。</p> <p>また、国土交通省は、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成14年1月30日付け自動車交通局総務課安全対策室長等通知。以下「旅客運用通達」という。）又は「貨物自動車運送事業輸送安全規則の細部取扱について」（平成2年9月20日付け貨物流通局技術課長通知。以下「貨物運用通達」という。）により、事業者において運行管理者が不在等のため業務を行うことができない場合には、代務者をあらかじめ選任する等により、運行管理業務の完全な実施を図るよう指導している。</p> <p>しかし、事業者の中には、運行管理者を選任していないもの、運行管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、運行管理上必要な代務者を選任していないもの等がみられる（12事業者）。</p> <p>イ 運行管理規程の策定</p> <p>事業者は、運輸規則第48条の2第1項又は安全規則第21条第1項の規定において、運行管理者の職務、権限及び複数の運行管理者を選任する営業所にあつては統括運行管理者並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の実行に係る基準に関する規程（運行管理規程）を定めなければならないとされている。</p> <p>しかし、事業者の中には、運行管理規程に、統括運行管理者に関する事項、特別指導及び適性診断に関する事項等必要事項を規定していないものがみられる（64事業者）。</p> <p>ウ 過労運転の防止措置等</p> <p>）過労運転の防止措置</p> <p>事業者は、運輸規則第21条第1項又は安全規則第3条第4項の規定において、「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」（平成13年12月3日国土交通省告示第1675号）又は「貨物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」（平成13年8月20日国土交通省告示第1367号）（以下、これらの基準を「労働時間の改善基準」という。）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なければならないとされている。この労働時間の改善基準には、運転者の1日の拘束時間は13時間を超えないこと、勤務終了後継続8時間以上の休息期間を与えること等が規定されており、運行管理者は、定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を事業用自動車に乗務させること等とされている。</p> <p>しかし、事業者の中には、運転者の拘束時間や休息期間等が労働時間の改善基準で定められた基準を遵守していないもの等がみられる（65事業者）。</p>	<p>表2 - (2) - ~</p> <p>表2 - (2) - 事例2 - (2) -</p> <p>表2 - (2) -</p> <p>表2 - (2) - 事例2 - (2) -</p> <p>表2 - (2) - ~</p> <p>表2 - (2) - 事例2 - (2) -</p>

勸 告	説明図表番号
<p>) 運転者に対する点呼の徹底</p> <p>事業者は、運輸規則第24条又は安全規則第7条の規定において、乗務しようとする運転者に点呼を行い、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無等について報告を求め、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならないとされており、また、乗務を終了した運転者に対しても点呼を行い、道路運行状況等について報告を求めなければならないとされている。また、点呼の実施に関しては、旅客運用通達又は貨物運用通達により、原則として営業所において対面で行うこととされており、乗務の開始地又は終了地が営業所以外の地であるため営業所において対面で行えない場合に限って、電話その他の方法により行うことができるとされているほか、運行管理者は、運輸規則第24条第3項又は安全規則第7条第4項の規定において、運転者ごとに点呼を行った旨並びに報告、指示の内容を記録し、1年間保存しなければならないとされている。</p>	表2 - (2) -
<p>しかし、事業者の中には、対面による点呼を実施していないもの、運行管理者又は代務者ではない者が点呼を実施している等点呼の実施方法が不適切なもの、点呼記録を適切に実施していないものがみられる(64事業者)。</p>	表2 - (2) - 事例2 - (2) -
<p>) 乗務記録の徹底</p> <p>事業者は、運輸規則第25条又は安全規則第8条の規定において、事業用自動車の運転者が乗務したときは、運転者名、乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点、運転を交代した場合にはその地点及び日時、休憩又は仮眠をした場合はその地点及び日時等を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を1年間保存しなければならないこととされている。</p>	表2 - (2) -
<p>しかし、事業者の中には、運転を交替した地点等の必要事項を運転者に記録させていないものがみられる(11事業者)。</p>	表2 - (2) - 事例2 - (2) -
<p>) 制限速度超過者に対する指導等</p> <p>事業者は、運輸規則第26条又は安全規則第9条の規定において、事業用自動車のうち、乗合バスにあっては、起点から終点までの距離が100kmを超える運行システムを運行するもの等これら規則で必要とされた自動車について、当該自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならないこととされている。また、事業者は、運輸規則第38条第1項又は安全規則第10条第1項の規定において、事業用自動車の運転者に対し、制限速度の遵守等道路交通法等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ととされており、国土交通省は、自動車の運行記録については、運行管理面での活用を図るよう指導している。</p>	表2 - (2) -
<p>しかし、事業者の中には、制限速度違反を繰り返し行っている運転者に対する指導を徹底していないもの、車両に運行記録計を設置していないもの等がみられる(24事業者)。</p>	表2 - (2) - 事例2 - (2) -
<p>) 乗務員台帳の整備の徹底</p> <p>事業者は、運輸規則第37条又は安全規則第9条の4の規定において、事業用自動車の運転者ごとに、氏名、生年月日、道路交通法に規定する運転免許に関する事項、事故を引き起こした場合等はその概要、健康状態等必要事項を記載し、写真をはり付けた乗務員台帳を作成して、これを当該運転者の所属する営業所に備</p>	表2 - (2) -

勸 告	説明図表番号
<p>えておかなければならないこととされている。</p> <p>しかし、事業者の中には運転者の状態を的確に把握するための乗務員台帳を作成していないもの、記載すべき事項を記載していないもの等がみられる（60事業者）。</p>	<p>表2 - (2) - 事例2 - (2) -</p>
<p>エ 運転者の健康状態の把握</p> <p>事業者は、運輸規則第21条第3項又は安全規則第3条第5項の規定において、乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、飲酒等の理由により安全に運転することができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならないこととされている。</p> <p>また、旅客運用通達又は貨物運用通達において、健康状態の把握とは、労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）に基づく健康診断を実施することであるとされており、この健康診断について、事業者は、労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号）第44条及び第45条の規定において、運転者等の従業員に対して年1回以上（深夜業務を行う従業員には年2回以上）受診させることとされている。さらに、事業者は、運輸規則第37条第1項第7号又は安全規則第9条の4の規定において、運転者の健康状態を乗務員台帳に記載して、運転者の健康状態を常時把握することとされている。</p> <p>しかし、事業者の中には、運転者に対する定期健康診断を実施していないもの、健康診断結果を運行管理者が把握していないもの等がみられる（60事業者）。</p>	<p>表2 - (2) -</p> <p>表2 - (2) - 事例2 - (2) -</p>
<p>車両整備管理業務</p> <p>ア 整備管理者及び補助者の選任・配置の徹底</p> <p>事業者は、車両法第50条の規定において、国土交通省令で定める自動車の使用の本拠ごとに整備管理者を選任し、車両法第52条の規定において、選任又は解任したときは、15日以内に地方運輸局長にその旨を届け出なければならないこととされている。</p> <p>また、国土交通省は、「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年3月18日付け国自整第216号自動車交通局長通達）により、1人の整備管理者では車両管理することが困難であるほど多くの自動車を使用している使用者に対しては、整備管理者の他に適当な補助者を任命させ、整備管理者の責任のもとに車両管理業務の補助をさせるよう指導することとしている。</p> <p>しかし、事業者の中には、整備管理者を選任していないもの、整備管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、日常点検結果の確認及び運行可否の決定に必要な時間帯に整備管理者を配置していないもの等がみられる（39事業者）。</p>	<p>表2 - (3) - ~</p> <p>表2 - (3) - 事例2 - (3) -</p>
<p>イ 日常点検の励行</p> <p>事業者は、車両法第47条の2の規定において、日常点検を行うこととされている。また、整備管理者は、車両法施行規則第32条の規定において、日常点検の実施方法を定めること及びその点検結果に基づき運行の可否を決定すること並びに点検の結果必要な整備を実施することとされている。</p>	<p>表2 - (3) - ~</p>

勸 告	説明図表番号
<p>しかし、事業者の中には、整備管理者が日常点検の実施方法を定めていないこと等から、日常点検の励行が不十分なもの等がみられる（4事業者）。</p>	<p>表2 - (3) - 事例2 - (3) -</p>
<p>ウ 定期点検の励行</p> <p>事業者は、車両法第48条の規定において、自動車運送事業の用に供する自動車については、3か月に1回定期点検を実施することとされている。また、整備管理者は、車両法施行規則第32条の規定において、点検及び整備の実施計画を定めるとされている。</p> <p>しかし、事業者の中には、整備管理者が定期点検実施計画を策定していないこと等から、1年間にわたって定期点検を全く実施していないもの、1年間に2回しか定期点検を実施していないもの等がみられる（12事業者）。</p>	<p>表2 - (3) -</p> <p>事例2 - (3) -</p>
<p>監査及びこれに基づく行政処分</p>	
<p>ア 運行管理及び車両整備管理に関する監査</p>	
<p>前述 及び の不適切事例がみられる126事業者（トラック事業者58、バス及びタクシー・ハイヤー事業者68）のうち、監査を受けているものは27事業者（トラック事業者17、バス及びタクシー・ハイヤー事業者10）であり、当該126事業者に対する監査の実施状況は次のとおりである。</p>	<p>表2 - (4) -</p>
<p>）トラック事業者</p>	
<p>不適切事例がみられる58事業者に対する監査の実施状況は次のとおりであり、監査対象の選定は適切に行われていない。</p>	
<p>a 不適切事例が1事業者当たり3事例以上みられるものは42事業者であり、このうち、監査を実施しているものは13事業者にとどまっている。</p>	<p>表2 - (4) -</p>
<p>b 平成11年4月から14年9月末までの間に有責重大事故を3回以上引き起こしているものは24事業者であり、このうち、監査を実施しているものは11事業者にとどまっている。</p>	<p>表2 - (4) -</p>
<p>c 平成11年4月から14年9月末までの間に有責重大事故を3回以上引き起こし、かつ、不適切事例が3事例以上みられるものは17事業者であり、このうち、監査を実施しているものは8事業者にとどまっている。</p>	<p>表2 - (4) -</p>
<p>このように、監査を確実に実施するに当たって監査対象の選定が適切に行われていない原因としては、トラック事業者に対する監査については、平成2年11月、13年3月及び15年2月の改正を経た監査方針において、都道府県公安委員会からの通報等があった場合に、監査が必要と認められる事業者に対して監査を実施することとされているが、事故の発生回数の多い事業者を重点的な監査対象として選定することは、具体的に定められていないことによるものである。</p>	
<p>）バス及びタクシー・ハイヤー事業者</p>	
<p>バス及びタクシー・ハイヤー事業者に対する監査については、従来、事故の発生回数による監査対象の選定方針は示されていなかったが、平成14年1月（平成15年3月一部改正）の監査方針及び監査方針の細部取扱い等（以下「監査方針等」という。）により、事故が多いと認められる事業者を重点監査の対象とすることとされた。なお、国土交通省は、地方運輸局等からの照会に対し、「事故の多い</p>	

勸告	説明図表番号
<p>事業者」について、「同一営業所で第一当事者の重大事故を一定期間に複数回引き起こした事業者」と回答している。また、調査対象とした8地方運輸局のうち、近畿運輸局では、管内状況をも踏まえ、自局の監査要領に監査対象の事業者について、「同一営業所で特別監査の対象外の第一当事者の重大事故を直近の1年間に2回以上引き起こした事業者」と明記している。</p> <p>しかしながら、事故を複数回引き起こしている事業者に対する監査は必ずしも徹底していない状況がみられる。</p>	<p>表2 - (4) -</p> <p>表2 - (4) -</p>
<p>イ 死亡事故等発生後の監査・行政処分</p> <p>監査方針等において、第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした場合には特別監査を実施することとされているにもかかわらず、調査対象とした地方運輸局及び運輸支局の中には、特別監査を実施していないものがみられる(1地方運輸局及び8運輸支局、115事例)。</p> <p>また、1年間に複数回連続して事故を引き起こしているにもかかわらず、監査及び行政処分を実施していないものがみられる(1地方運輸局及び4運輸支局、7事例)。</p>	<p>表2 - (4) -</p> <p>事例2 - (4) -</p> <p>~</p>
<p>ウ 監査・処分に係る改善状況の確認</p> <p>上述の監査が行われている27事業者の中には、監査で不適切事項として指摘されているにもかかわらず、当省の調査時まで改善が図られていないものがみられる(11事業者、14事例)。</p> <p>また、調査対象とした運輸支局の中には、行政処分を実施した際、改善を命じた事項の改善状況の確認のために、事業者に対し期限を付して改善報告書の提出を求めたにもかかわらず、これを徴収していないものがみられる(3運輸支局、35件)。</p>	<p>表2 - (4) -</p> <p>~</p> <p>事例2 - (4) -</p> <p>~</p>
<p>したがって、国土交通省は、事業者における運行管理、車両整備管理の徹底並びに監査及びこれに基づく行政処分の厳正な実施を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>事業者に対し、道路運送法、貨物自動車運送事業法、運輸規則及び安全規則、労働時間の改善基準等にのっとり、運行管理を徹底するよう指導すること。</p> <p>事業者に対し、車両法等にのっとり、車両整備管理を徹底するよう指導すること。</p> <p>監査及びこれに基づく行政処分については、次の措置を講ずること。</p> <p>）トラック事業者に対する監査については、事業者における運行管理及び車両整備管理の徹底を目的とする監査を効果的かつ効率的に実施するために、過去に事故を引き起こした回数等から法令違反等が多いとみられる事業者を重点的に監査対象として選定するよう、監査方針等に明定するとともに、これに基づく監査を確実に実施すること。</p> <p>また、バス及びタクシー・ハイヤー事業者に対する監査については、監査方針等に基づき、事故の多いと認められる事業者に対する監査を徹底すること。</p> <p>）第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした事業者及び事故を連続して引き起こしている事業者に対する監査を徹底すること。</p> <p>）監査で指摘した不適切事項については、その後の監査時等に改善状況の確認を励</p>	

勸告	説明図表番号
<p>行すること、また、行政処分の際に提出を求めた改善報告書については、その提出を徹底させること。</p> <p>）監査に基づく指導及び行政処分に従わない事業者に対しては、法令違反の内容に即して、道路運送法第 40 条又は貨物自動車運送事業法第 33 条の規定により、許可の取り消しを行うなど、厳正な処分を行うこと。</p>	

表2 - (1) - 自動車運送事業の安全確保対策の概要



(注) 1 「運送法」は道路運送法、「貨物法」は貨物自動車運送事業法、「車両法」は道路運送車両法の略である。
2 「運輸規則」は旅客自動車運送事業運輸規則、「安全規則」は貨物自動車運送事業輸送安全規則、「車両規則」は道路運送車両法施行規則の略である。

表2 - (1) - 自動車運送事業に係る主な法制定・改正等の経緯

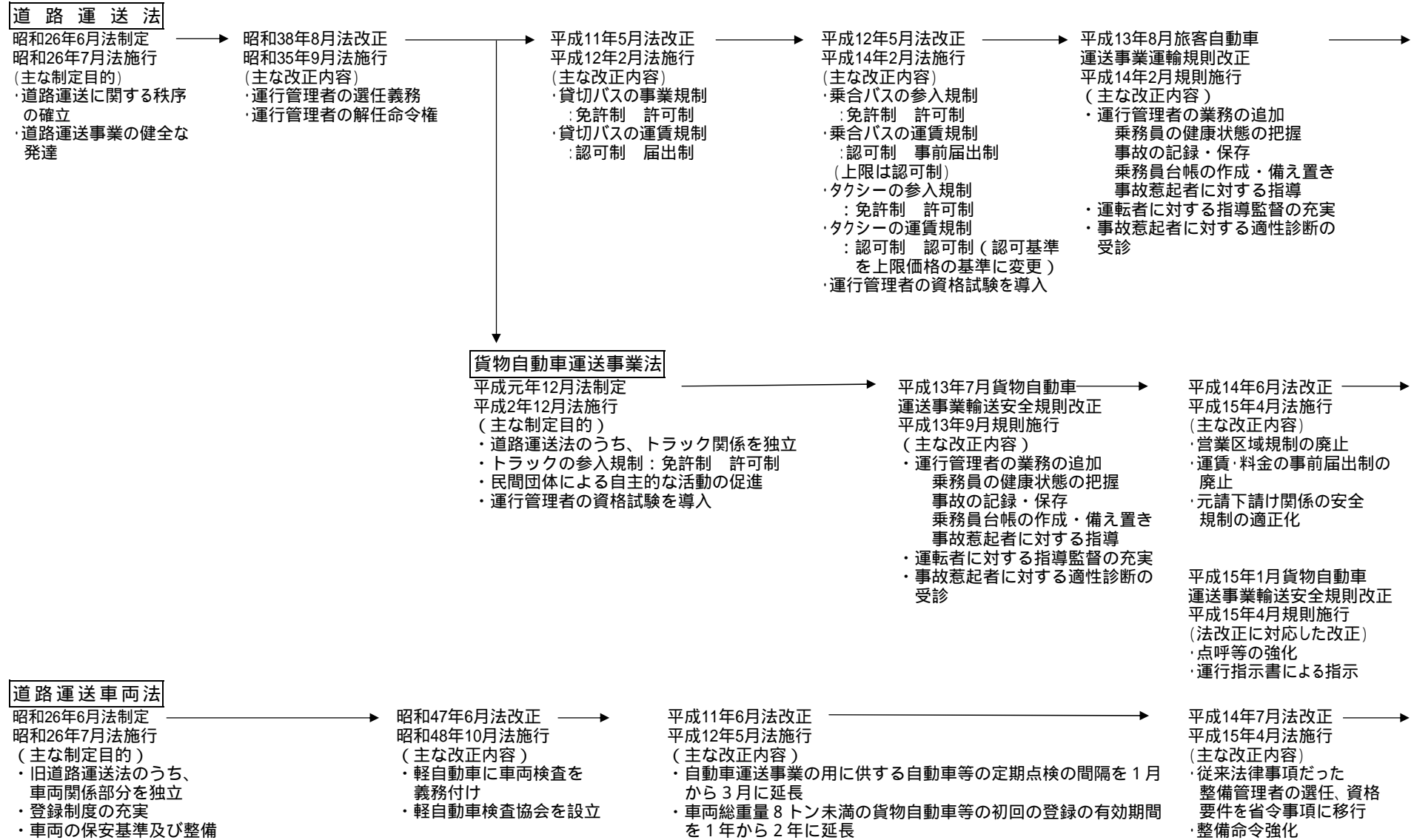


表2 - (1) - 自動車運送事業者に対する監査に関する規定

法令	監査に関する規定（抜粋）
道路運送法	<p>（報告、検査及び調査）</p> <p>第94条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、道路運送事業者その他自動車を所有し、若しくは使用する者又はこれらの者の組織する団体に、国土交通省令で定める手続に従い、事業又は自動車の所有若しくは使用に関し、報告をさせることができる。</p> <p>2（略）</p> <p>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。</p> <p>4～7（略）</p>
貨物自動車運送事業法	<p>（報告の徴収及び立入検査）</p> <p>第60条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、貨物自動車運送事業者に対し、その事業に関し報告をさせることができる。</p> <p>2～3（略）</p> <p>4 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、貨物自動車運送事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、業務若しくは経理の状況若しくは事業の用に供する施設、帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができる。</p> <p>6～7（略）</p>
道路運送車両法	<p>（報告の徴収及び立入検査）</p> <p>第100条 当該行政庁は、第1条の目的を達成するため必要があると認めるときは、次に掲げる者に、道路運送車両の所有者若しくは使用又は事業若しくは業務に関し報告をさせることができる。</p> <p>一 道路運送車両の所有者又は使用者</p> <p>二～十一（略）</p> <p>2 当該職員は、第1条の目的を達成するため特に必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者の事務所その他の事業場又は道路運送車両の所在すると認める場所に立ち入り、道路運送車両、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問することができる。</p> <p>3～4（略）</p>
自動車運送事業等監査規則（昭和30年運輸省令第7号）	<p>（この省令の適用）</p> <p>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ってしなければならない。</p> <p>（監査の目的）</p> <p>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。</p> <p>（監査事項）</p> <p>第3条 監査は、次の各号について行う。</p> <p>一 免許、許可、認可、認証及び届出に係る事項の実施状況</p> <p>二 路線及び運行の状況</p> <p>三 車両管理及び施設の状況</p> <p>四 財務の状況</p> <p>五 労務の状況</p> <p>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</p>

（注） 本表は、道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づき当省が作成した。

表2 - (1) - 監査方針の主な内容

区分	旅客		貨物		
通達名・発 出年月 日	「旅客自動車運送事業の監査方針について」(平成14年1月17日付け国自総第416号、国自旅第141号、国自整第139号自動車交通局長通知)	同 左 (平成15年3月7日付け一部改正)	「貨物自動車運送事業の監査方針について」(平成2年11月19日付け地備第288号、貨経第37号、貨技第111号、貨陸第116号地域交通局長、貨物物流局長通知)	「貨物自動車運送事業の監査方針について」(平成13年3月29日付け国自総第102号、国自貨第37号、国自整第44号自動車交通局長通知)	「貨物自動車運送事業の監査方針について」(平成15年2月14日付け国自総第457号、国自貨第92号、国自整第180号自動車交通局長通知)
施行年月日	平成14年2月1日	平成15年4月1日	平成2年12月1日	平成13年4月1日	平成15年4月1日
主な内容	<p>1. 監査等の種類</p> <p>(1) 特別監査 第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う監査</p> <p>(2) 重点監査 事故、苦情又は法令違反の多いと認められる事業者等に対し、重点事項を定めて行う監査 (省略)</p> <p>2 監査の実施</p> <p>(1) 監査の実施に当たっては、各地方運輸局の自動車(第一)部、整備部及び各陸運支局が連携して効率的・効果的な実施を図るものとする。</p> <p>(以下省略)</p>	<p>1. 監査等の種類</p> <p>(1) 特別監査 第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故又は悪質違反を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う監査</p> <p>(2) 重点監査 事故、苦情又は都道府県公安委員会等からの通報等により、法令違反の多いと疑いがある事業者等に対し、重点事項を定めて行う監査</p> <p>(3) 呼び出し監査 上記(1)、(2)以外において、都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性がある</p>	<p>1 基本方針 貨物自動車運送事業者に対する監査については、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関(以下「地方実施機関」という。)の有効活用を図るとともに、呼び出しによる監査等を含め計画的かつ着実に監査を行うものとする。</p> <p>2 実施方法 監査は、事業者を新規事業者と既存事業者に区分して、次の方法で選定を行い実施するものとする。</p> <p>(1) 新規事業者 監査(新規事業者を対象) 事業の運輸の開始後又は事業の譲渡譲受等の終了後1年以上経過し、3年未満の事業者のうち、地方実施機関(注)による調査報告により、違法性が著しいも</p>	<p>1 基本方針 貨物自動車運送事業者に対する監査については、監査回数増加、監査内容の充実等を図るために、監査員の担務の効率化を行うとともに、地方実施機関との連携の強化に努めるものとする。</p> <p>2 実施方法 監査は次の方法で実施するものとする。</p> <p>(1) 一般監査 地方実施機関による調査報告及び都道府県労働局、道路管理者からの通報、並びに利用者等からの苦情等を勘案し、違法性が著しい事業者からあらかじめ順次選定し、監査するもの。なお、いわゆる臨店監査が困難な場合は、呼び出して行うことができるものとする。</p>	<p>1 基本方針 貨物自動車運送事業者に対する監査については、法令違反事業者等(事故又は違反を惹起した事業者に対し輸送の安全の確保を阻害する行為の関与が認められる元請事業者を含む。以下「事業者等」という。)に対する行政処分等を視野に入れた臨機応変な監査に努めるとともに、地方実施機関との連携の強化を推進し、効果的、効率的な運用を図るものとする。</p> <p>2 監査等の種類</p> <p>(1) 特別監査 第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故又は悪質違反を引き起こした事業者等で</p>

区分	旅客		貨物		
		<p>り、監査を必要とする場合に事業者を呼び出して行う監査</p> <p>(4) 呼び出し指導 法令違反のみられない事業者について呼び出し方式で行う法令遵守に関する指導</p> <p>2 監査の実施 (1) 監査の実施に当たっては、各地方運輸局の自動車交通（自動車業務監査指導）部、自動車技術安全部及び各運輸支局（運輸監理部を含む）が連携して効率的・効果的な実施を図るものとする。</p> <p>（以下省略）</p>	<p>のから順次選定し、監査するもの。</p> <p>(2) 計画監査（既存事業者を対象） 事業の運輸の開始後又は事業の譲渡譲受等の終了後3年以上経過した事業者及び前回の監査（「新規事業者監査」を含む。）実施後3年以上経過した事業者のうち、地方実施機関による調査報告により、違法性が著しいものから順次選定し、監査するもの。</p> <p>(3) 特別監査（新規事業者及び既存事業者を対象） 過去の監査、行政処分等の状況、重大事故の発生又は自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度による通報等を踏まえ、随時、特別に監査するもの。</p> <p>(4) 呼出し監査（既存事業者を対象） 新規事業者監査、計画監査、特別監査</p>	<p>(2) 特別監査 過去の監査、行政処分等の状況、重大事故の発生及び都道府県の公安委員会、都道府県労働局、道路管理者からの通報等を勘案し、必要と認められる事業者に対して随時、特別に監査するもの。</p> <p>(3) 呼び出し指導 上記(1)、(2)の監査を受けていない事業者であって、指導を行うことが必要と認められる事業者を対象とし、自主点検表を提出させ指導を行うもの。 なお、この場合、必要に応じ集団指導を行うことができるものとする。</p>	<p>あって、過去の監査、行政処分等の状況、事故の発生状況及び都道府県公安委員会からの通報等を勘案し、随時、監査が必要であると認められる事業者等に対して、全般的な法令遵守状況について特別に行う監査。</p> <p>(2) 重点監査 過去の監査、行政処分等の状況、事故の発生状況及び地方実施機関による調査報告並びに都道府県公安委員会等からの通報等及び利用者等からの苦情等により、著しい違法性の疑いがあり、監査が必要であると認められる事業者等に対して、重点事項を定めて行う監査。</p> <p>(3) 呼出し監査 上記(1)、(2)以外において、都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査が必要であると認められる事業者に対して、事業者を呼び出し</p>

区分	旅客		貨物		
			<p>(いわゆる臨店監査)を受けていない事業者に対して帳票類等を提出させて行うもの。</p> <p>ただし、地方実施機関による調査報告により違法性が少ない事業者は除くものとする。</p>		<p>て行う監査</p> <p>(4) 呼出し指導 上記(1)から(3)の監査を受けていない事業者であって、指導を行うことが必要と認められる事業者に対して、自主点検表を提出させて行う指導</p> <p>3 監査の実施 (1) (略)</p> <p>(2) 監査の重点事項については、事業計画の遵守状況、運行管理及び車両管理の実施状況を核として行うものとする。</p>

- (注) 1 本表は、国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
- 2 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関とは、貨物自動車運送事業法第38条に基づき、国土交通大臣が指定する機関で、同法第39条に基づき、輸送の安全を阻害する行為の防止等に関しトラック事業者に対する指導等を行うこととされている。

表2 - (1) - 監査の種別及び内容

監査等の種類	内 容			
	旅 客		貨 物 (平成15年4月1日以降の方針)	
	監査方針に基づく内容	監査の細部取扱いに基づく内容	監査方針に基づく内容	監査の細部取扱いに基づく内容
特別監査	<p>第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きな事故又は悪質違反を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う監査</p>	<p>明らかに第一当事者（最初に事故を関与した車両等の運転者のうち、当該事故における過失が最も重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損害が軽い者をいう。）と推定される死亡事故及び悪質違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）をいう。以下同じ。）を伴う事故などで社会的に影響の大きな事故又は悪質違反を引き起こした事業者</p> <p>過去1年間に1営業区域において計100日車以上の自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けた事業者であって処分期間終了後に当該営業区域において増車を行った一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者</p> <p>違反点数の累計が20点超の事業者のうち、出頭を拒否した、又は改善報告を行わない事業者</p> <p>上記改善報告を行ったものの、その後1年間にさらに違反を繰り返す事業者</p> <p>特別監視地域指定後に参入許可若しくは営業区域拡大の認可（譲渡譲受の認可を含む。）を受け、又は増車の届出を行った一般乗用旅客自動車運送事業者のうち特別監査が必要と認められる事業者</p>	<p>第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きな事故又は悪質違反を引き起こした事業者等であって、過去の監査、行政処分等の状況、事故の発生状況及び都道府県公安委員会からの通報等を勘案し、随時、監査が必要であると認められる事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について特別に行う監査</p>	<p>明らかに第一当事者として推定される死亡事故及び悪質違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無資格運転及び無車検（無保険）運行並びに救護義務違反（ひき逃げ）をいう。以下同じ。）を伴う事故などで社会的影響の大きな事故又は悪質違反を引き起こした貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）</p> <p>上記に掲げる事故又は悪質違反が輸送の安全確保（貨物自動車運送事業法第17条1項から第3項まで、第18条第1項、第22条第2項及び第3項に規定する輸送の安全を確保するために遵守すべき事項をいう。以下同じ。）違反に係るものであって、当該輸送の安全確保違反への関与が認められる元請事業者</p> <p>なお、元請事業者とは、一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者（下請事業者）の行う実運送を利用して運送を行う一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者をいい、下請け事業者の実運送を直接利用して行う者の他、元請事業者を利用して行う者を含む。（以下同じ。）</p> <p>輸送の安全確保について、元請事業者に対する下請事業者等からの苦情等により、特別監査を行うことが必要と認められる元請事業者及び下請事業者</p> <p>違反点数の累積点数が20点超えの事業者のうち、運輸支局（運輸監理部を含む。）又は地方運輸局等（沖縄総合事務局を含む。以下「運輸支局又は地方運輸局等」を「運輸支局等」という。）への出頭拒否又は改善報告を行わない事業者</p> <p>上記の改善報告は行っているものの、その後1年間に法令違反を繰り返している事業者</p> <p>その他事故や違反等の状況を勘案し、特に特別監査を行うことが必</p>

監査等の種類	内 容			
	旅 客		貨 物 (平成15年4月1日以降の方針)	
	監査方針に基づく内容	監査の細部取扱いに基づく内容	監査方針に基づく内容	監査の細部取扱いに基づく内容
				要と認められる事業者
重点監査	<p>事故、苦情又は都道府県公安委員会等からの通報等により法令違反の多いと認められる事業者等に対し、重点事項を定めて行う監査</p>	<p>特別監視地域指定後に参入許可若しくは営業区域拡大の認可（譲渡譲受の認可を含む。）を受け、又は増車の届出を行った一般乗用旅客自動車運送事業者のうち重点監査が必要と認められる事業者</p> <p>最近において、参入許可若しくは営業区域拡大の認可（譲渡譲受の認可を含む。）を受け、又は増車の届出を行った事業者のうち重点監査が必要と認められる事業者</p> <p>「一般貸切旅客自動車運送事業の緊急輸送安全確保措置」（平成12年1月28日付け自旅第14号、自環第14号）に基づき監査の対象となった一般貸切旅客自動車運送事業者</p> <p>事故、苦情又は法令違反の多いと認められる事業者</p> <p>特別監視地域、緊急調整地域内又は他の営業区域と比して重大な法令違反が著しく多い営業区域の一般乗用旅客自動車運送事業者で、最近において自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けた事業者のうち、重点監査が必要と認められる事業者</p> <p>労働基準当局、都道府県公安委員会等からの通報等により重点監査の対象とすることが必要と認められる事業者</p> <p>その他特に必要と認められる事業者</p>	<p>過去の監査、行政処分等の状況、事故の発生状況及び地方実施機関による調査報告並びに都道府県公安委員会等からの通報等及び利用者等からの苦情等により、著しい違法性の疑いがあり、監査が必要であると認められる事業者等に対し、重点事項を定めて行う監査</p>	<p>地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（以下「地方実施機関」という。）が行う事業の開始後6月以内の巡回指導を拒否した事業者又は地方実施機関による調査報告により、著しい違法性があると認められる事業者</p> <p>都道府県公安委員会、都道府県労働局、道路管理者等（以下「公安委員会等」という。）からの通報等により、重点監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>上記及びに掲げる報告、通報等により、当該法令等違反が輸送の安全確保に係る違反であって、当該違反への関与が認められる元請事業者</p> <p>荷物の滅失、き損、遅延及び交通事故の処理等について、利用者等からの苦情が多く、重点監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>違反点数の累積点数が20点超えの事業者のうち、運輸支局等への出頭拒否又は改善報告を行わない事業者であって、重点監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>呼出し監査又は呼出し指導に応じない事業者</p> <p>その他事故や違反等の状況を勘案し、特に重点監査を行うことが必要と認められる事業者</p>
呼び出し監査	<p>特別監査、重点監査以外において都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査を必要とする場合に事業者を呼び出</p>	<p>都道府県公安委員会からの道路交通法（昭和35年法律第105号）第108条の34の規定による第一当事者となった死亡事故又は悪質違反に係る違反事実の通知があった事業者（特別監査、重点監査に掲げる対象事業者を除く。）</p> <p>その他特に必要と認められる事業者</p>	<p>特別監査、重点監査以外において、都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査が必要であると認められる事業</p>	<p>都道府県公安委員会からの道路交通法第108条の34の規定による第一当事者となった死亡事故又は悪質違反に係る違反事実の通知があった事業者（上記に掲げる対象事業者を除く。）</p> <p>その他利用者等からの苦情、事故や違反等の状況を勘案し、特に呼出し監査を行うことが必要と認められる事業者</p>

監査等の種類	内 容			
	旅 客		貨 物 (平成15年4月1日以降の方針)	
	監査方針に基づく内容	監査の細部取扱いに基づく内容	監査方針に基づく内容	監査の細部取扱いに基づく内容
	して行う監査		者に対して、事業者を呼び出して行う監査	
呼び出し指導	法令違反のみられない事業者について呼び出し方式で行う法令遵守に関する指導	直近の5年間に自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けていない事業者であって呼び出し指導が必要と認められる事業者	特別監査、重点監査、呼び出し監査を受けていない事業者であって、指導を行うことが必要と認められる事業者に対して、自主点検表を提出させて行う指導	新規許可事業者に対する許可書交付時等の指導講習未受講事業者 社会保険等の未加入事業者で呼び出し指導を行うことが必要と認められる事業者 その他特に呼び出し指導を行うことが必要と認められる事業者

(注) 本表は、旅客については「旅客自動車運送事業の監査方針について」(平成14年1月17日付け、15年3月7日付け一部改正、国自総第416号、国自旅第141号、国自整第139号、自動車交通局長通知)、「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14年1月17日付け、15年3月7日付け一部改正、国自総第423号、国自旅第148号、国自整第136号、自動車交通局総務課安全対策室長、同局旅客課長、同局技術安全部整備課長通知)、貨物については、「貨物自動車運送事業の監査方針について」(平成15年2月14日付け国自総第457号、国自貨第92号、国自整第180号、自動車交通局長通達)、「貨物自動車運送事業に係る監査の細部取扱いについて」(平成15年2月14日付け国自総第458号、国自貨第93号、国自整第181号、自動車交通局総務課安全対策室長、同局貨物課長、同局技術安全部整備課長通知)に基づき、当省が作成したものである。

なお、実地調査対象期間中(平成14年12月から15年3月)に適用されていた貨物に係る通達は、「貨物自動車運送事業の監査方針について」(平成13年3月29日付け国自総第102号、国自貨第37号、国自整第44号、自動車交通局長通知)、「貨物自動車運送事業に係る監査の細部取扱いについて」(平成9年2月25日付け自貨第24号、自動車交通局貨物課長通知)があり、特別監査の対象要件の変遷は、以下のとおりである。

貨物自動車に係る特別監査の対象要件の変遷		
平成13年3月31日まで適用されたもの	平成13年4月1日以降15年3月31日まで適用されたもの	平成15年4月1日以降適用されているもの
「監査方針」(平成2年11月19日局長通知)での規定 過去の監査、行政処分の状況、重大事故の発生又は自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度による通報等を踏まえ、随時、特別に監査するもの	「監査方針」(平成13年3月29日局長通知)での規定 過去の監査、行政処分の状況、重大事故の発生及び都道府県公安委員会、都道府県労働局、道路管理者からの通報等を勘案し、必要と認められる事業者に対して、随時、特別に監査するもの	「監査方針」(平成15年2月14日局長通知)での規定 第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故又は悪質違反を引き起こした事業者等であって、過去の監査、行政処分等の状況、事故の発生状況及び都道府県公安委員会等からの通報等を勘案し、随時、監査が必要であると認められる事業者等に対して、全般的な法令遵守状況について特別に行う監査
「細部取扱い」(平成9年2月25日課長通知)での規定	「細部取扱い」(平成13年3月29日改正課長通知)での規定 死亡重大事故発生事業者(第1当事者として推定されたもの)及び社会的影響の大	「細部取扱い」(平成15年2月14日付け課長通知)での規定 明らかに第1当事者として推定される死亡事故及び悪質違反(酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、

貨物自動車に係る特別監査の対象要件の変遷		
平成13年3月31日まで適用されたもの	平成13年4月1日以降15年3月31日まで適用されたもの	平成15年4月1日以降適用されているもの
<p>荷物の滅失、き損、遅延及び交通事故の処理等について、利用者からの苦情が多く、特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>点数制度において、累積点数が20点超の事業者のうち、陸運支局等への出頭拒否又は定期的な改善報告をしない者であって、特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>前項の改善報告は行っているものの、法令違反を繰り返している事業者又は累積点数が20点を超えないものの、特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>首都高速道路公団等からの軸重違反車両の通報において、「悪質反復違反車両使用者リスト」及び「常習的反復違反者リスト」等に記載された者のうち、特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p>	<p>きい事故等発生事業者</p> <p>荷物の滅失、き損、遅延及び交通事故の処理等について、利用者からの苦情が多く、特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>点数制度において、累積点数が20点超の事業者のうち、陸運支局等への出頭拒否又は定期的な改善報告をしない者であって、特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>前項の改善報告は行っているものの、法令違反を繰り返している事業者又は累積点数が20点を超えないものの、特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p> <p>首都高速道路公団等からの軸重違反車両の通報において、「悪質反復違反車両使用者リスト」、「常習的反復違反者リスト」等に記載された者のうち、特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p>	<p>無資格運転及び無車検（無保険）運行並びに救護義務違反（ひき逃げ）をいう。以下同じ。）を伴う事故などで社会的影響の大きい事故又は悪質違反を引き起こした貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）</p> <p>上記に掲げる事故又は悪質違反が輸送の安全確保（貨物自動車運送事業法第17条1項から第3項まで、第18条第1項、第22条第2項及び第3項に規定する輸送の安全を確保するために遵守すべき事項をいう。以下同じ。）違反に係るものであって、当該輸送の安全確保違反への関与が認められる元請事業者</p> <p>なお、元請事業者とは、一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者（下請事業者）の行う実運送を利用して運送を行う一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者をいい、下請事業者の実運送を直接利用して行う者の他、元請事業者を利用して行う者を含む。（以下同じ。）</p> <p>輸送の安全確保について、元請事業者に対する下請事業者等からの苦情等により、特別監査を行うことが必要と認められる元請事業者及び下請け事業者</p> <p>違反点数の累積点数が20点超の事業者のうち、運輸支局（運輸監理部を含む。）又は地方運輸局等（沖縄総合事務局を含む。以下「運輸支局又は地方運輸局等」という。）への出頭拒否又は改善報告を行わない事業者</p> <p>上記の改善報告は行っているものの、その後1年間に法令違反を繰り返している事業者</p> <p>その他事故や違反等の状況を勘案し、特に特別監査を行うことが必要と認められる事業者</p>

表2 - (1) - 自動車運送事業者に対する行政処分等に関する規定

法令等	行政処分に関する規定（抜粋）
<p>道路運送法</p>	<p>（許可の取消し等）</p> <p>第40条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、6月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。</p> <p>一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に附した条件に違反したとき。</p> <p>二 正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。</p> <p>三 第7条第1号、第3号又は第4号に該当することとなったとき。</p>
<p>貨物自動車運送事業法</p>	<p>（許可の取消し等）</p> <p>第33条 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、6月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は第3条の許可を取り消すことができる。</p> <p>一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分若しくは道路運送法第83条若しくは第95条の規定若しくは同法第84条第1項の規定による処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。</p> <p>二 第5条各号のいずれかに該当するに至ったとき。</p>
<p>道路運送車両法</p>	<p>（整備命令等）</p> <p>第54条 地方運輸局長は、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、当該自動車の使用者に対し、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必要な整備を命ずることができる。</p> <p>2 地方運輸局長は、自動車の使用者が前項の規定による命令に従わない場合において、当該自動車が保安基準に適合しない状態にあるときは、当該自動車の使用を停止し、又は当該自動車の使用の方法若しくは経路を制限することができる。</p> <p>第54条の2 地方運輸局長は、自動車（小型特殊自動車を除く。）が保安基準に適合しない状態にあり、かつ、その原因が自動車又はその部分の改造、装置の取付け又は取り外しその他これらに類する行為に起因するものと認められるときは、当該自動車の使用者に対し、保安基準に適合させるために必要な整備を行うべきことを命ずることができる。この場合において、地方運輸局長は、当該自動車の使用者に対し、当該自動車が保安基準に適合するに至るまでの間の運行に関し、当該自動車の使用の方法又は経路の制限その他の保安上又は公害防止その他の環境保全上必要な指示をすることができる。</p> <p>2 地方運輸局長は、前項の規定により整備を命じたときは、当該自動車の前面の見やすい箇所に、国土交通省令で定めるところにより、整備命令標章をはり付けなければならない。</p> <p>3 何人も、前項の規定によりはり付けられた整備命令標章を破損し、又は汚損してはならず、また、第五項の規定により第一項の規定による命令を取り消された後でなければこれを取り除いてはならない。</p> <p>4 第1項の規定による命令を受けた自動車の使用者は、当該命令を受けた日から15日以内に、地方運輸局長に対し、保安基準に適合させるために必要な整備を行った当該自動車及び当該自動車に係る自動車検査証を提示しなければならない。</p> <p>5 地方運輸局長は、前項の提示に係る自動車が保安基準に適合するに至ったときは、直ちに第1項の規定による命令を取り消さなければならない。</p> <p>6 地方運輸局長は、自動車の使用者が第1項の規定による命令若しくは指示に従わないとき又は第3項若しくは第4項の規定に違反したときは、6月以内の期間を定めて、当該自動車の使用を停止することができる。</p> <p>7 前項の処分に係る自動車の使用者は、同項の規定による自動車の使用の停止の期間の満了の日までに当該自動車が保安基準に適合するに至らないときは、当該期間の満了後も当該自動車が保安基準に適合するに至るまでの間は、これを運行の用に供してはならない。</p>

表 2 - (1) - 改善状況の報告に関する制度の概要

区分	旅客	貨物
法律	<p>道路運送法第94条第1項</p> <p>国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、道路運送事業者その他自動車を所有し、若しくは使用する者又はこれらの者の組織する団体に、国土交通省令で定める手続に従い、事業又は自動車の所有若しくは使用に関し、報告をさせることができる。</p>	<p>貨物自動車運送事業法第60条第1項</p> <p>国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、貨物自動車運送事業者に対し、その事業に関し報告をさせることができる。</p>
省令	<p>旅客自動車運送事業等報告規則(昭和39年3月31日運輸省令第21号)から抜粋</p> <p>第3条(臨時の報告)</p> <p>旅客自動車運送事業者その他自動車を所有し、若しくは使用する者又はこれらの者の組織する団体は、前条に定める報告書のほか、国土交通大臣、地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長から、その事業又は自動車の所有若しくは使用に関し、報告を求められたときは、報告書を提出しなければならない。</p>	<p>貨物自動車運送事業報告規則(平成2年11月29日運輸省令第33号)から抜粋</p> <p>第3条(臨時の報告)</p> <p>貨物自動車運送事業者又は特定第二種貨物利用運送事業者は、前二条に定める報告書又は届出書のほか、国土交通大臣、地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長から、その事業に関し報告を求められたときは、報告書を提出しなければならない。</p>
局長通知	<p>「一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」(平成14年1月17日付け自動車交通局長通知)から抜粋</p> <p>(5) 営業所単位で自動車等の使用停止処分をしようとする場合であって、違反点数の累計が20点を超えたときは、事業者を地方運輸局等に呼び出して事業の改善について指導するとともに、その改善状況について、処分の日から3月以内に報告を行うよう措置するものとする。</p>	<p>(平成15年4月以降の取扱い)</p> <p>「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」(平成15年2月14日付け自動車交通局長通知)から抜粋</p> <p>(5) 営業所単位で自動車等の使用停止処分をしようとする場合であって、違反点数の累計が20点を超えたときは、事業者を運輸支局(運輸監理部を含む。)又は地方運輸局等に呼び出して、事業の改善について指導するとともに、その改善状況について、処分の日から3月以内に報告を行うよう措置するものとする。</p> <p>(平成15年3月までの取扱い)</p> <p>「貨物自動車運送事業者の法令違反に対する点数制度及び行政処分等の基準の改正に伴う運用の取扱いについて」(平成9年2月25日付け事務連絡)から抜粋</p> <p>陸運支局等は、累積点数が20点を超えることとなる事業者に対し、別紙3の「行政処分累積点数通知書」を発出するとともに、当該事業者の行政処分履歴を指摘し、別紙4の「改善報告書」を提出させ所要の指導を行うこととする。</p> <p>(中略)</p> <p>なお、正当な理由がないにもかかわらず、陸運支局等への出頭拒否又は報告拒否をした場合は、法第60条第1項違反(報告義務違反)として処分するとともに、できる限り臨店監査を実施すること。</p>

(注) 国土交通省の資料等に基づき当省が作成した。

表2 - (2) - 運行管理者の選任に関する規定

区分	内 容																						
運行管理者の選任	<p>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。</p> <p>自動車運送事業者は、運行管理者を選任又は解任したときは、遅滞なくその旨を届け出なければならない。</p> <p>(道路運送法第23条、貨物自動車運送事業法第18条)</p>																						
営業所ごとに選任すべき運行管理者の数	<p>【旅客自動車運送事業】(運輸規則第47条の3)</p> <table border="1" data-bbox="520 495 1434 1249"> <thead> <tr> <th data-bbox="520 495 687 566">事業の種類</th> <th data-bbox="694 495 1007 566">運行管理者の選任が必要な営業所</th> <th data-bbox="1013 495 1434 566">選任すべき運行管理者の数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="520 575 687 719">乗合バス</td> <td data-bbox="694 575 1007 719">事業用自動車の運行を管理する営業所</td> <td data-bbox="1013 575 1434 719">当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数</td> </tr> <tr> <td data-bbox="520 728 687 871">貸切バス</td> <td data-bbox="694 728 1007 871">事業用自動車の運行を管理する営業所</td> <td data-bbox="1013 728 1434 871">当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を30で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数</td> </tr> <tr> <td data-bbox="520 880 687 1023">タクシー・ハイヤー</td> <td data-bbox="694 880 1007 1023">事業用自動車5両以上の運行を管理する営業所</td> <td data-bbox="1013 880 1434 1023">当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数</td> </tr> <tr> <td data-bbox="520 1032 687 1249">特定旅客自動車</td> <td data-bbox="694 1032 1007 1249">乗車定員11人以上の事業用自動車の運行を管理する営業所及び乗用定員10人以下の事業用自動車5両以上の運行を管理する営業所</td> <td data-bbox="1013 1032 1434 1249">当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数</td> </tr> </tbody> </table> <p>【貨物自動車運送事業】(安全規則第18条)</p> <table border="1" data-bbox="520 1375 1434 1749"> <thead> <tr> <th data-bbox="520 1375 1007 1413">運行管理者の選任が必要な営業所</th> <th data-bbox="1013 1375 1434 1413">選任すべき運行管理者の数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="520 1422 1007 1565">30両未満の運行車の運行を管理する営業所又は5両以上30両未満の事業用自動車(運行車及び被けん引自動車を除く)の運行を管理する営業所</td> <td data-bbox="1013 1422 1434 1565">1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="520 1574 1007 1749">30両以上の事業用自動車(被けん引自動車を除く)の運行を管理する営業所</td> <td data-bbox="1013 1574 1434 1749">当該営業所が運行を管理する事業用自動車(被けん引自動車を除く)の数を30で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数</td> </tr> </tbody> </table>		事業の種類	運行管理者の選任が必要な営業所	選任すべき運行管理者の数	乗合バス	事業用自動車の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数	貸切バス	事業用自動車の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を30で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数	タクシー・ハイヤー	事業用自動車5両以上の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数	特定旅客自動車	乗車定員11人以上の事業用自動車の運行を管理する営業所及び乗用定員10人以下の事業用自動車5両以上の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数	運行管理者の選任が必要な営業所	選任すべき運行管理者の数	30両未満の運行車の運行を管理する営業所又は5両以上30両未満の事業用自動車(運行車及び被けん引自動車を除く)の運行を管理する営業所	1	30両以上の事業用自動車(被けん引自動車を除く)の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車(被けん引自動車を除く)の数を30で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数
事業の種類	運行管理者の選任が必要な営業所	選任すべき運行管理者の数																					
乗合バス	事業用自動車の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数																					
貸切バス	事業用自動車の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を30で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数																					
タクシー・ハイヤー	事業用自動車5両以上の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数																					
特定旅客自動車	乗車定員11人以上の事業用自動車の運行を管理する営業所及び乗用定員10人以下の事業用自動車5両以上の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を40で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数																					
運行管理者の選任が必要な営業所	選任すべき運行管理者の数																						
30両未満の運行車の運行を管理する営業所又は5両以上30両未満の事業用自動車(運行車及び被けん引自動車を除く)の運行を管理する営業所	1																						
30両以上の事業用自動車(被けん引自動車を除く)の運行を管理する営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車(被けん引自動車を除く)の数を30で除して得た数(1未満の端数があるときはゼロ)に1を加算して得た数																						

区分	内 容						
国土交通省の指導事項	<p>同一事業者の同一営業所で複数の種類の事業の事業用自動車の運行を管理する場合には、それぞれの事業の種類に応じた種類の資格者証を併せて有する運行管理者に限り、当該複数の種類の事業の運行管理者を兼務することができる。この場合は、当該営業所で運行を管理する事業用自動車の総数に応じて、当該複数の種類の事業のうちより多くの数の運行管理者を必要とする種類の事業における選任数の定めに従って運行管理者を選任するよう指導すること。</p> <p>(例)</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>一般乗合旅客自動車運送事業用自動車</td> <td style="text-align: right;">28 両</td> </tr> <tr> <td>一般貸切旅客自動車運送事業用自動車</td> <td style="text-align: right;">5 両</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">複数事業の事業用自動車計</td> <td style="border-top: 1px solid black; text-align: right;">33 両</td> </tr> </table> <p>一般乗合旅客自動車運送事業と一般貸切旅客自動車運送事業を比較した場合、一般貸切旅客自動車運送事業の方がより多くの運行管理者を必要とするので、この場合は、一般貸切旅客自動車運送事業における選任数の定めに従って運行管理者を選任することとなる。</p> $\text{運行管理者の選任数の最低限度} = \frac{33}{30} + 1 = 2$	一般乗合旅客自動車運送事業用自動車	28 両	一般貸切旅客自動車運送事業用自動車	5 両	複数事業の事業用自動車計	33 両
一般乗合旅客自動車運送事業用自動車	28 両						
一般貸切旅客自動車運送事業用自動車	5 両						
複数事業の事業用自動車計	33 両						

(注) 1 本表は、道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づき、当省が作成した。

2 「運行管理者は運行管理者資格者証の交付を受けている者の中から選任しなければならない。」という規定は、道路運送法附則(平成12年5月26日法律第86号、以下「附則」という。)第6条及び第8条の規定により、旅客自動車運送事業者のうち平成12年の道路運送法改正前に免許又は許可を受けた事業者については、施行日から3年間(平成14年2月1日～17年1月31日まで)は、新道路運送法第23条第1項の規定にかかわらず、旧道路運送法第23条第1項の規定により運行管理者を選任することができるとの経過措置が設けられており、この3年間の猶予期間内であれば、運行管理者資格者証の交付を受けていない者の中からでも運行管理者の選任は可能となっている。

3 「選任すべき運行管理者の数」については、前記2の附則第6条の規定により、乗合バス、タクシー・ハイヤー事業者のうち、旧法での免許又は許可を受けた事業者は、経過措置が適用され、平成14年2月1日から17年1月31日までの3年間は、旧法での配置基準である営業所に1名配置されていけばよいとされている。

表2 - (2) - 運行管理者の代務者の選任・配置についての指導方針

区分	内 容
代務者の選任について	運行管理者が不在等のため業務を行うことができない場合には、あらかじめ代務者を定める等により、運行管理の完全実施を図るよう指導すること。
代務者の職務及び選任方法について	運行管理者の代務者を選任する必要がある場合には、運行管理規定に代務者の職務及び選任方法等について明記しておくよう指導すること。

(注) 本表は、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(抜粋)」(平成14年1月30日付け国自第446号、国自旅第161号、国自整第149号、以下「旅客運用通達」という。)、「安全規則第18条及び貨物自動車運送事業輸送安全規則の運用について」(平成2年9月11日付け貨技第87号、最終改正平成15年3月10日付け国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号、以下「貨物運用通達」という。)に基づき当省が作成したものである。

表 2 - (2) - 運行管理者・代務者の選任等状況

事項	区分	事業者数			
		バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
運行管理者を選任していないもの、運行管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、運行管理上必要な代務者を選任していないもの等		2	1	9	12
運行管理者を選任していないもの		1	0	1	2
運行管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの		0	0	2	2
運行管理上必要な代務者を選任していないもの		1	1	4	6
運行管理者の選任届・解任届が未提出なもの		0	1	2	3
調査対象事業者数		44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例 2 - (2) - 運行管理者を選任していないもの、運行管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、運行管理上必要な代務者を選任していないもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要						
長野	G02 - t 営業所 (バス)	<p>(運行管理者を選任していない)</p> <p>同営業所では、一般乗合旅客自動車運送事業用の配置車両数52台及び一般貸切旅客自動車運送事業用の配置車両数11台併せて63台を配置しており、この場合、選任が必要とされる運行管理者数は3人(*)となるが、調査時点において2人しか選任していない。</p> <p>* 乗合バスと貸切バスを比較すると、より多くの数の運行管理者を必要とする種類の事業は、貸切バスであり、同事業者の場合、配置車両総数63台を貸切バスに適用される30台を除数として算出すると、$(63台 \div 30台) + 1$が必要とされる運行管理者数</p>						
大阪	J08 - m 営業所 (トラック)	<p>(運行管理者を選任していない)</p> <p>同営業所では、前運行管理者の退職後、現運行管理者が選任されるまでの約1年6月間は運行管理者が不在であった。</p> <p>なお、その間にパートタイム勤務運転手による重大事故が発生している。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">前運行管理者</th> <th style="width: 40%;">重大事故の発生</th> <th style="width: 30%;">現運行管理者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N M 平成12年8月31日退職により解任</td> <td>平成13年9月23日 重傷1人 交差点右折時に、直進してきた自転車と接触し自転車運転者に重傷を負わせたもの</td> <td>N T 平成14年2月22日選任</td> </tr> </tbody> </table>	前運行管理者	重大事故の発生	現運行管理者	N M 平成12年8月31日退職により解任	平成13年9月23日 重傷1人 交差点右折時に、直進してきた自転車と接触し自転車運転者に重傷を負わせたもの	N T 平成14年2月22日選任
前運行管理者	重大事故の発生	現運行管理者						
N M 平成12年8月31日退職により解任	平成13年9月23日 重傷1人 交差点右折時に、直進してきた自転車と接触し自転車運転者に重傷を負わせたもの	N T 平成14年2月22日選任						
福岡	N - 08 (トラック)	<p>(運行管理者としての勤務実態のない者を選任)</p> <p>同事業者の福岡県内5営業所のうち、F支店(車両数49台)には2名以上の運行管理者を選任・配置する必要があるが、平成14年11月6日付けで運行管理者を2名届け出ている。</p>						

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
		<p>しかし、当省が本社及び同F支店を調査した結果、選任届出書に記載されている2名のうち1名は、F支店での勤務実態のない本社の取締役であった。</p> <p>これは、同事業者では、平成14年7月まで2名の運行管理者がいたが、そのうちの1名が退職し、その後の補充が難しかったことから、当面、資格を有している本社の取締役を名目上当てることとして選任届出を提出しているものである。</p>
静岡	I 0 1 - s 営業所 (バス)	<p>(運行管理上必要な代務者を選任していない)</p> <p>同営業所では、統括運行管理者の昼休みの時間帯(12時~13時05分)に、代務者を選任されていない業務主任に運行管理業務を行わせている状況がみられた(調査した平成14年4月の1か月間(事故発生月)に7日間従事)。</p> <p>この業務主任は、日常は運行管理者と同じ営業所内において事務関係の業務に従事しており、平成15年1月30日に基礎講習を受講しているものの、当所が調査した時点(平成15年2月6日)においても代務者としては選任されていない。</p>
埼玉	D 0 9 - h 営業所 (トラック)	<p>(運行管理者の選任届が未提出)</p> <p>同営業所では、平成14年4月1日に同営業所の運行管理者が異動したため、運行管理者4名のうち3名を新たに選任しているが、この3名の選任届けが提出されていない。</p>

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (2) - 運行管理規程の策定に関する規定等

区分	内 容
運行管理規程の策定に関する省令の規定	<p>自動車運送事業者は、運行管理者の職務、権限及び複数の運行管理者を選任する営業所にあつては統括運行管理者並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の実行に係る基準に関する規程(運行管理規程)を定めなければならない。</p> <p>(運輸規則第48条の2第1項、安全規則第21条第1項)</p>
運行管理規程に定めるべき事項に関する省令の規定	<p>運行管理規程に定める運行管理者の権限は、少なくとも、旅客自動車運送事業においては運輸規則第48条、貨物自動車運送事業においては安全規則第20条の各号に掲げる業務を行うに足りるものでなければならない。</p> <p>(運輸規則第48条の2第2項、安全規則第21条第2項)</p>
国土交通省の指導方針	<p>複数の運行管理者を選任する営業所を有する事業者にあつては、統括運行管理者に係る組織及び選任方法等に関する規程を設ける必要があることから、その旨事業者を指導すること。なお、省令改正の施行日において、現に複数の運行管理者を選任する営業所を有する事業者にあつては、施行後遅滞なく運行管理規程を改正し、これらの規定を加える必要があることから、その旨事業者を指導すること。</p> <p>運行管理者の代務者を選任する必要がある場合には、代務者の職務及び選任方法等に明記しておくよう指導すること。</p> <p>(旅客運用通達、貨物運用通達から引用)</p>

(注) 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成したものである。

表2 - (2) - 運行管理規程の策定状況

事項	事業者数			
	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
運行管理規程に、統括運行管理者に関する事項、特別指導及び適性診断に関する事項等必要事項を規定していないもの	23	12	29	64
統括運行管理者に関する規定を盛り込んでいないもの	10	5	19	34
特別指導及び適性診断に関する規定を盛り込んでいないもの	13	8	15	36
その他運行管理規程に規定すべき事項を盛り込んでいないもの	12	3	9	24
調査対象事業者数	44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例2 - (2) - 運行管理規程に、統括運行管理者に関する事項、特別指導及び適性診断に関する事項等必要事項を規定していないものの例

運輸支局名	調査結果
埼玉	調査対象とした11事業者のうち、運輸規則等で運行管理規程に定めることとされている運行管理者の業務のうち、特別指導・適性診断の実施に関して未規定のものが7事業者についてみられた。
神奈川	調査対象とした9事業者のうち、運輸規則等で運行管理規程に定めることとされている運行管理者の業務の一部について未規定のものが、6事業者についてみられ、不備の態様は次のとおりである。 統括運行管理者に係る組織、職務及び選任方法等に関する条項が設けられていないもの (4事業者) 休憩施設等の適切な管理に関する条項が設けられていないもの (1事業者) 事故の記録内容及び記録の保存期限に関する条項が設けられていないもの (4事業者) 乗務員台帳の作成に関する条項が設けられていないもの (1事業者) 適性診断の受診に関する条項が設けられていないもの (5事業者)
兵庫	調査対象とした9事業者のうち、複数の運行管理者を選任する営業所で統括運行管理者に関する規定がないものが3事業者みられた。
香川	調査対象とした9事業者のうち、複数の運行管理者を選任する営業所で統括運行管理者に関する規定がないものが4事業者みられた。
長崎	調査対象とした9事業者のうち、タクシー2事業者を除く7事業者の運行管理規程には、事故惹起者等の特別指導及び適性診断の受診に関することが規定されていない。

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (2) - 乗務割の作成及び運転者の勤務時間に関する制度の概要

区 分	内 容		
乗務割の作成に関する省令の規定	<ul style="list-style-type: none"> 自動車運送事業者は、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なければならない。 (運輸規則第21条第1項、安全規則第3条第4項) 運行管理者は、旅客自動車にあつては運輸規則第21条第1項の規定、貨物自動車にあつては安全規則第3条第4項により定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者事業用自動車に乗務させること。 (運輸規則第48条第3項、安全規則第20条第3項) 		
国土交通大臣が告示で定める基準	「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」の主な内容		
	項目	業態区分	改善基準の概要
	拘束時間	バス	<ul style="list-style-type: none"> 1日の拘束時間は13時間を超えない(1日の最大拘束時間は16時間以内、ただし、15時間超えは1週間に2回以内) 4週間を平均し、1週間当たり65時間(貸切バス等に乗務する者は、労使協定により52週間のうち16週間までは、4週平均で1週間当たり71.5時間まで延長可)を超えない。
		タクシー・ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> (日勤務) 基本は1日13時間、最大1日16時間(16時間超えは1か月7回以内) 1か月299時間(車庫待ち等で、労使協定がある場合は322時間)を超えない。 (隔日勤務) 1勤務(2暦日)21時間を超えない 1か月262時間(労使協定がある場合は、1年のうち6か月までは270時間まで延長可)を超えない。
		トラック	<ul style="list-style-type: none"> 1日の拘束時間は13時間を超えない(1日の最大拘束時間は16時間以内、ただし、15時間超えは1週間に2回以内)。 1か月293時間(年間3,516時間を超えない労使協定がある場合、1年のうち6か月までは、320時間まで延長可)を超えない。
	休息期間	バス、トラック	<ul style="list-style-type: none"> 1日継続8時間以上
		タクシー・ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> (日勤務) 勤務と次の勤務との間に連続して8時間以上 (隔日勤務) 勤務と次の勤務との間に連続して20時間以上
	運転時間	バス	<ul style="list-style-type: none"> 2日を平均し1日当たり9時間を超えない。 4週間を平均し1週間当たり40時間(貸切バス等に乗務する者は、労使協定により、52週に2,080時間を超えない範囲で、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時間まで延長可。)を超えない。
		トラック	<ul style="list-style-type: none"> 2日を平均し1日当たり9時間を超えない。 2週間を平均し1週間当たり44時間を超えない。
	連続運転時間	バス、トラック	<ul style="list-style-type: none"> 4時間を超えない。
<p>(注)「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」(平成13年12月3日国土交通省告示第1675号)、「貨物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」(平成13年8月20日付け国土交通省告示第1367号)に基づき作成。</p>			

(注) 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表 2 - (2) - 安全運行継続不能な場合に備えての交替要員の配置

区 分	内 容
交替要員の配置に関する省令の規定	自動車運送事業者は、運転者が長距離又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運行を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならない。 (運輸規則第21条第4項、安全規則第3条第6項)
運用通達による指導事項	「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、勤務時間等基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合は、これに該当する。 具体的には、次のような場合が該当する。 イ 拘束時間が16時間を超える場合 ロ 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合 ハ 連続運転時間が4時間を超える場合 「交替するための運転者を配置」とは、交替運転者を当該事業用自動車に添乗させ、又は交替箇所に予め待機させることをいう。 (旅客運用通達、貨物運用通達から引用)

(注) 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表 2 - (2) - 労働時間の改善基準の遵守状況

区 分	事業者数			
	バス	タクシ-・ハイヤー	トラック	計
運転者の拘束時間、休息期間等が労働時間の改善基準で定められた基準を遵守していないもの	11	17	37	65
拘束時間に係る基準を遵守していないもの	10	17	32	59
休息期間に係る基準を遵守していないもの	1	4	8	13
運転時間に係る基準を遵守していないもの	3	0	7	10
連続運転時間に係る基準を遵守していないもの	2	0	21	23
交替運転者の配置が行われていないもの	0	0	2	2
調査対象事業者数	44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例 2 - (2) - 運転者の拘束時間、休息期間等が労働時間の改善基準で定められた基準を遵守していないもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
札幌	A 0 7 - h 営業所 (トラック)	(拘束時間、休息期間、連続運転時間が不適切) (交替運転者の配置が行われていない) 同営業所の運転者は、平成14年3月に運転操作不良(安全速度不履行)により停車中の車両に衝突するという有責重大事故(重軽傷者3人)を引き起こしているが、この14年3月について、5人の運転者を抽出し、その勤務状況を調査したところ、) 1日の拘束時間が限度である16時間を超える勤務となって

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要																								
		<p>いるものが、5人合計の勤務日116日のうち10日、)勤務終了から次の勤務までの休息期間が基準である8時間未満のものが、1人の運転者について3日、)連続運転時間が限度である4時間を超えて運転を行っているものが、3人の運転者で延べ9回みられた。</p> <p>また、拘束時間が16時間を超える勤務でいずれも深夜、長距離の走行である場合又は連続運転時間が4時間を超える場合に該当し、交替運転者を配置する必要があるにもかかわらず、未配置となっているものが抽出した5人の運転者で合計14回(日)みられた。</p>																								
宮城	B05-i 営業所 (タクシー・ハイヤー)	<p>(拘束時間が不適切)</p> <p>平成14年3月について、11人の運転者(日勤)を抽出し、その勤務状況を調査した結果、11人すべてが、1日の拘束時間の限度である16時間を超過する日があり、うち3人(下記のうち下線を附したものは勤務した日(12日勤務)の全てが16時間超となっている。</p> <table border="1" data-bbox="571 748 1353 1211"> <thead> <tr> <th>運転者名</th> <th>1日の拘束時間の限度(16時間)を超過した回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>K・J</td><td>15勤務日数中7回</td></tr> <tr><td>S・M</td><td>16勤務日数中8回</td></tr> <tr><td>O・N</td><td>17勤務日数中7回</td></tr> <tr><td>N・S</td><td>18勤務日数中7回</td></tr> <tr><td>Y・K</td><td>12勤務日数中11回</td></tr> <tr><td><u>M・H</u></td><td><u>12勤務日数中12回</u></td></tr> <tr><td>A・T</td><td>14勤務日数中12回</td></tr> <tr><td><u>F・I</u></td><td><u>12勤務日数中12回</u></td></tr> <tr><td>H・M</td><td>14勤務日数中12回</td></tr> <tr><td>K・N</td><td>15勤務日数中12回</td></tr> <tr><td>E・T</td><td><u>12勤務日数中12回</u></td></tr> </tbody> </table>	運転者名	1日の拘束時間の限度(16時間)を超過した回数	K・J	15勤務日数中7回	S・M	16勤務日数中8回	O・N	17勤務日数中7回	N・S	18勤務日数中7回	Y・K	12勤務日数中11回	<u>M・H</u>	<u>12勤務日数中12回</u>	A・T	14勤務日数中12回	<u>F・I</u>	<u>12勤務日数中12回</u>	H・M	14勤務日数中12回	K・N	15勤務日数中12回	E・T	<u>12勤務日数中12回</u>
運転者名	1日の拘束時間の限度(16時間)を超過した回数																									
K・J	15勤務日数中7回																									
S・M	16勤務日数中8回																									
O・N	17勤務日数中7回																									
N・S	18勤務日数中7回																									
Y・K	12勤務日数中11回																									
<u>M・H</u>	<u>12勤務日数中12回</u>																									
A・T	14勤務日数中12回																									
<u>F・I</u>	<u>12勤務日数中12回</u>																									
H・M	14勤務日数中12回																									
K・N	15勤務日数中12回																									
E・T	<u>12勤務日数中12回</u>																									
埼玉	D03 (バス)	<p>(拘束時間が不適切、運転時間が不適切)</p> <p>同事業者は、時間外労働及び休日労働に関する協定書を結んでおり、それによると1日8時間の勤務時間について5時間の延長を認めている。</p> <p>平成14年3月について、運転者5人を抽出し、勤務状況を調査した結果、)1日当たりの拘束時間が13時間を超えているもの5人(1人当たりの超過日数が最も多い者は、22勤務日のうち17勤務日超過していたもの)、)運転時間について4週間を平均し、1週間当たり40時間を超えないこととされているが超過しているもの1人(約43時間)みられた。</p>																								
東京	E04-s 営業所 (タクシー・ハイヤー)	<p>(拘束時間が不適切)</p> <p>平成14年3月について、乗務員5人を抽出し調査した結果、5人全員が「2暦日の拘束時間は21時間以内」の基準を超えていた。</p> <table border="1" data-bbox="555 1720 1230 1984"> <thead> <tr> <th>運転者名</th> <th>2暦日の拘束時間超過回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Y・I</td><td>7勤務回数中4回</td></tr> <tr><td>H・N</td><td>12勤務回数中6回</td></tr> <tr><td>H・M</td><td>12勤務回数中9回</td></tr> <tr><td>K・M</td><td>12勤務回数中6回</td></tr> <tr><td>O・S</td><td>11勤務回数中3回</td></tr> </tbody> </table>	運転者名	2暦日の拘束時間超過回数	Y・I	7勤務回数中4回	H・N	12勤務回数中6回	H・M	12勤務回数中9回	K・M	12勤務回数中6回	O・S	11勤務回数中3回												
運転者名	2暦日の拘束時間超過回数																									
Y・I	7勤務回数中4回																									
H・N	12勤務回数中6回																									
H・M	12勤務回数中9回																									
K・M	12勤務回数中6回																									
O・S	11勤務回数中3回																									

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
神奈川	F04 - k 営業所 (タクシー・ハイヤー)	<p>(拘束時間が不適切)</p> <p>同営業所の運転者は、平成14年8月に運転者の健康状態(心神喪失)が原因で停車中の車両に衝突するという有責重大事故(軽傷1人)を引き起こしており、また、この他にも11年4月から14年9月までの期間中運転者の健康状態を原因とする有責の死亡事故を1件(平成13年8月)引き起こしている。このため、同営業所において、任意に抽出した5人の隔日勤務乗務員について、直近の事故前月の7月21日又は22日から1か月間(28日間)の拘束時間等をみたところ、1人が1か月の拘束時間270時間を超えて勤務しており(306時間40分)、かつ、2暦日における拘束時間(21時間)を超える日が12回に及んでいる。</p> <p>さらに、残り4人のうち3人については2暦日における拘束時間(21時間)を超える日がそれぞれ6回、5回、5回となっている。</p> <p>同営業所は、平成13年7月25日に神奈川陸運支局(当時)の定期監査を受け、同年8月23日に拘束時間超過乗務等について文書警告を受けている。これを受けて同事業者は平成13年9月14日に改善報告書を神奈川陸運支局に提出している。</p> <p>上述の5人とは別に、監査時に所定の拘束時間を超えて勤務していた13人の隔日勤務乗務員について、平成14年7月22日又は23日から1か月間(28日間)の拘束時間等をみたところ、2人が1か月の拘束時間270時間を超えて勤務している(276時間5分、313時間25分)。</p> <p>加えて、この2人については2暦日における拘束時間(21時間)を超える日がそれぞれ8回、13回に及んでいる。</p> <p>さらに、残り11人のうち4人については2暦日における拘束時間(21時間)を超える日がそれぞれ2回、8回、2回、2回となっている。</p> <p>当省の調査を契機として、同事業者は、平成15年3月21日より、「乗務員管理表」を作成し、乗務記録及びチャート紙を基本にして拘束時間、休憩時間、走行キロ等の管理を行っている、今後、コンピュータにより乗務員ごとに月間「個人別成績表(隔勤・日勤)」を作成して月間拘束時間の集計を行うことを予定しているが、プログラム作成に時間を要するため、当面は乗務記録及びチャート紙から月間拘束時間超過者を調べて指導を行っており、今後は拘束時間超過等が生じないよう業務を改善していきたいと説明している。</p>
愛知	H07 - n 営業所 (トラック)	<p>(拘束時間、休憩期間が不適切)</p> <p>同営業所の運転者Aは、平成12年8月28日に居眠りか脇見運転による有責重大事故(停止していたトラックに追突、重傷3人、軽傷1人)を引き起こしているが、事故を引き起こした前月7月25日から8月24日までの1か月の勤務状況について、事故惹起運転者Aを含め、運転者5人を抽出し、勤務状況を調査したところ、次のような状況がみられた。(2人が基準違反)</p> <p>1か月の拘束時間の限度(320時間)を超えているもの 2人(A:334時間35分、B:356時間25分)</p> <p>1日当たりの最大拘束時間(16時間)を超えているもの 2人(A:24日勤務のうち14日、B:24日勤務のうち11日)</p> <p>1日についての拘束時間が15時間を超える回数は1週間2回以内とされているがこれを超えるもの 2人(A:3週、C:2週)</p> <p>勤務と勤務の間に連続して8時間以上の休息が必要であるにもかかわらずこの条件を満たしていないもの 2人(A:7回、B:8回)</p> <p>さらに、同事業者n営業所の運転者(20人)の平成14年4月から12月までの9か月を調査した結果、293時間超の勤務時間に該当する人数は次のとおり延べ</p>

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要																																													
		<p>39人みられ、これらの人数は、改善基準及び同事業者の労使協定に抵触している。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年月</th> <th>H14.4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>11</th> <th>12</th> <th>延べ人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>293 時間超の人数</td> <td>5人</td> <td>0</td> <td>8人</td> <td>3人</td> <td>1人</td> <td>4人</td> <td>2人</td> <td>10人</td> <td>6人</td> <td>39人</td> </tr> <tr> <td>上記の最高拘束時間</td> <td>298時間</td> <td></td> <td>300時間</td> <td>300.5時間</td> <td>299時間</td> <td>297時間</td> <td>299.5時間</td> <td>316時間</td> <td>299.5時間</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	年月	H14.4	5	6	7	8	9	10	11	12	延べ人数	293 時間超の人数	5人	0	8人	3人	1人	4人	2人	10人	6人	39人	上記の最高拘束時間	298時間		300時間	300.5時間	299時間	297時間	299.5時間	316時間	299.5時間													
年月	H14.4	5	6	7	8	9	10	11	12	延べ人数																																					
293 時間超の人数	5人	0	8人	3人	1人	4人	2人	10人	6人	39人																																					
上記の最高拘束時間	298時間		300時間	300.5時間	299時間	297時間	299.5時間	316時間	299.5時間																																						
静岡	I 0 7 - h 営業所 (トラック)	<p>(拘束時間、休息期間、連続運転時間が不適切)</p> <p>同営業所では、平成14年3月8日と、同年3月18日において、同一月に2回連続して有責重大事故(いずれも、運転操作不良(脇見運転)により大型車両に追突し、運転者が死亡したもの)を引き起こしている。</p> <p>事故惹起者(2人)を含む5人を抽出して事故が発生した平成14年3月の1か月の勤務状況を調査した結果、労働時間の改善基準に違反しているものがみられた。</p> <ul style="list-style-type: none">) 1日最大16時間の拘束時間に違反している者：事故惹起者2人を含む4人(延べ4日)) 継続8時間以上の休息期間に違反している者(1回4時間計10時間以上の分割取得も未充足)：事故惹起者2人を含む3人(延べ5日)) 4時間以上継続運転している者：事故惹起者2人を含む5人全員(延べ11日)。 																																													
香川	M 0 7 (トラック)	<p>(拘束時間、連続運転時間が不適切)</p> <p>同事業者では、運行車両台数の決定は運行日の前日であるとして、乗務割は作成しておらず、運転者の勤務時間管理も行っていない。</p> <p>同事業者の乗務員55人のうち5人を抽出して、平成14年11月1日～11月30日(1か月)の労働時間を調査したところ、次表のとおり、改善基準で定められている1か月の拘束時間(293時間以内)を超えている乗務員が1人みられた。</p> <p>また、改善基準で定められている1日最大拘束時間(16時間以内)及び連続運転時間(4時間以内)を遵守していない者が各4人みられた。</p> <p style="text-align: center;">平成14年11月1日～11月30日(1か月)における拘束時間</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">運転者名</th> <th colspan="3">1か月の拘束時間</th> <th rowspan="2">運行日数</th> <th rowspan="2">1日最大拘束時間(16時間)を超えた日数</th> <th rowspan="2">4時間以上連続運転を行った日数</th> </tr> <tr> <th>実績(A)</th> <th>基準(B)</th> <th>(A-B)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M</td> <td>297時間45分</td> <td>293時間</td> <td>4時間45分</td> <td>30</td> <td>8</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Y</td> <td>260時間05分</td> <td>293時間</td> <td>32時間55分</td> <td>27</td> <td>4</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>K</td> <td>259時間15分</td> <td>293時間</td> <td>33時間45分</td> <td>30</td> <td>1</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>267時間50分</td> <td>293時間</td> <td>25時間10分</td> <td>29</td> <td>5</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td>201時間30分</td> <td>293時間</td> <td>91時間30分</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 同事業者は、拘束時間延長に関する労使協定を締結していない。</p>	運転者名	1か月の拘束時間			運行日数	1日最大拘束時間(16時間)を超えた日数	4時間以上連続運転を行った日数	実績(A)	基準(B)	(A-B)	M	297時間45分	293時間	4時間45分	30	8	6	Y	260時間05分	293時間	32時間55分	27	4	12	K	259時間15分	293時間	33時間45分	30	1	4	I	267時間50分	293時間	25時間10分	29	5	3	N	201時間30分	293時間	91時間30分	20	0	0
運転者名	1か月の拘束時間			運行日数	1日最大拘束時間(16時間)を超えた日数	4時間以上連続運転を行った日数																																									
	実績(A)	基準(B)	(A-B)																																												
M	297時間45分	293時間	4時間45分	30	8	6																																									
Y	260時間05分	293時間	32時間55分	27	4	12																																									
K	259時間15分	293時間	33時間45分	30	1	4																																									
I	267時間50分	293時間	25時間10分	29	5	3																																									
N	201時間30分	293時間	91時間30分	20	0	0																																									

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要																		
福岡	N06 - h 営業所 (トラック)	<p>(拘束時間が不適切)</p> <p>同営業所の運転者は、平成14年3月23日に運転操作不良(脇見運転)による有責重大事故(自社運転者重傷)を引き起こしている。この事故を引き起こしたQ乗務員について、事故惹起前の乗務記録を確認した結果は、同乗務員が提出している2月21日から3月20日までの1か月間の運転日報を、改善基準に照らしてみると、1か月間の拘束時間の合計は331時間5分で、基準(293時間)を38時間5分超過している、1日の拘束時間(13時間)を超える日が16日あり、このうち11日は最大拘束時間(16時間)を超えるとともに1週間当たり3回以上15時間を超えている週が3週間みられた。</p>																		
長崎	007 (トラック)	<p>(連続運転時間が不適切)</p> <p>同事業者の運転者は、平成14年8月に運転操作不良(速度超過、漫然運転)により横転するという有責重大事故(自社運転者重傷)を引き起こしている。</p> <p>運転者3人を抽出して調査した結果、平成14年8月12日に有責重大事故を惹起した者については、同年7月12日以降8月12日までに27日間乗務実績のある日がみられるが、次のとおり、労働時間改善基準第4条第1項第5号で示される連続運転の基準(4時間)を超えて運行した日が5日みられる。</p> <p>この理由について、同事業者の運行管理者は、荷降ろしの作業が遅れたり、荷主から搬入時間を指定された場合は、連続運転して到着しなければならない場合があるためとしている。</p> <table border="1" data-bbox="486 1010 1430 1335"> <thead> <tr> <th data-bbox="486 1010 624 1059">運転者名</th> <th data-bbox="624 1010 890 1059">年月日</th> <th data-bbox="890 1010 1430 1059">連続運転の状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="486 1059 624 1133">Y.H</td> <td data-bbox="624 1059 890 1133">平成14年 7月11日</td> <td data-bbox="890 1059 1430 1133">14時40分から19時40分(5時間)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="486 1133 624 1182"></td> <td data-bbox="624 1133 890 1182">7月12日</td> <td data-bbox="890 1133 1430 1182">8時50分から15時30分(6時間40分)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="486 1182 624 1232"></td> <td data-bbox="624 1182 890 1232">7月19日</td> <td data-bbox="890 1182 1430 1232">14時30分から21時(6時間30分)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="486 1232 624 1281"></td> <td data-bbox="624 1232 890 1281">7月29日から30日</td> <td data-bbox="890 1232 1430 1281">29日23時40分から30日4時30分(4時間50分)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="486 1281 624 1330"></td> <td data-bbox="624 1281 890 1330">8月5日</td> <td data-bbox="890 1281 1430 1330">14時50分から20時15分(5時間25分)</td> </tr> </tbody> </table>	運転者名	年月日	連続運転の状況	Y.H	平成14年 7月11日	14時40分から19時40分(5時間)		7月12日	8時50分から15時30分(6時間40分)		7月19日	14時30分から21時(6時間30分)		7月29日から30日	29日23時40分から30日4時30分(4時間50分)		8月5日	14時50分から20時15分(5時間25分)
運転者名	年月日	連続運転の状況																		
Y.H	平成14年 7月11日	14時40分から19時40分(5時間)																		
	7月12日	8時50分から15時30分(6時間40分)																		
	7月19日	14時30分から21時(6時間30分)																		
	7月29日から30日	29日23時40分から30日4時30分(4時間50分)																		
	8月5日	14時50分から20時15分(5時間25分)																		

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (2) - 乗務員の点呼及び点呼簿の記録に関する規定

区分	内 容	
	平成14年度まで	平成15年度以降
点呼等に関する省令の規定	<p>1 自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して点呼を行い、次の各号に掲げる事項について報告を求め、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。</p> <p>一 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第47条の2第1項および第2項の規定による日常点検の実施又はその確認</p> <p>二 疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無</p> <p>2 自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対して点呼等を行い、当該の事業用自動車、道路及び運行状況について報告を求めなければならない。この場合において、当該運転者が他の運転者と交替した場合にあつては、当該運転者が交替した運転者に対して行った通告についても報告を求めなければならない。</p> <p>3 自動車運送事業者は、前2項の規定により点呼を行い、報告を求め、指示したときは、運転者ごとに点呼を行った旨並びに報告及び指示の内容を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。（運輸規則第24条、安全規則第7条）</p>	<p>1 自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、次の各号に掲げる事項について報告を求め、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。</p> <p>一 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第47条の2第1項及び第2項の規定による日常点検の実施又はその確認</p> <p>二 疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無</p> <p>2 自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対して対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、当該の事業用自動車、道路及び運行状況について報告を求めなければならない。この場合において、当該運転者が他の運転者と交替した場合にあつては、当該運転者が交替した運転者に対して行った第50条第1項第8号の規定による通告についても報告を求めなければならない。</p> <p>3 貨物自動車運送事業者は、前2項に規定する点呼のいずれも対面で行うことができない乗務を行う運転者に対し、当該点呼のほか、当該乗務の途中において少なくとも1回電話その他の方法により点呼を行い、第1項第1号に掲げる事項について報告を求め、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。</p> <p>4 旅客自動車運送事業者は前記1及び2の規定、貨物自動車運送事業者は前記1、2及び3の規定により、点呼を行い、報告を求め、指示をしたときは、運転者ごとに点呼を行った旨並びに報告及び指示の内容を記録し、かつ、その記録を一年間保存しなければならない。（運輸規則第24条、安全規則第7条）</p>
運用通達による指導事項	<p>(1) 乗務前及び乗務後の点呼の実施 事業用自動車の運行の安全を確保するうえでの点呼等の重要性を考慮して次の要領により点呼等を行うよう指導すること。</p> <p>次に例示するような勤務の場合には、当日の乗務開始前に乗務前の点呼、報告及び指示を、当日の乗務終了後に乗務後の点呼及び報告を営業所（事業所内部において定めのある場合には、所属営業所以外の当該事業者の営業所を含む。において同じ）の定められた場合で運転者との対面により行うこと。</p>	<p>「運行上やむを得ない場合」とは、遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼が当該運転者が所属する営業所において対面で実施できない場合等をいい、車庫と営業所が離れている場合、早朝・深夜等において点呼執行者が営業所に出勤していない場合等は「運行上やむを得ない場合」には該当しない。</p> <p>ただし、一般乗合旅客自動車運送事業について事業用自動車の車庫が営業所から「自動車の保管場所の確保に関する法律施行令第1条第1号の規定に基づき運輸大臣が定める地域及び運輸大臣が定める距離」（平成3年運輸省告示第</p>

区 分	内 容	
	平成14年度まで	平成15年度以降
	<p>(代表的例)</p> <p>イ．日勤で所属営業所において出勤及び退入を行う場合</p> <p>ロ．乗務の終了地又は開始地が、所属営業所以外の当該事業者の営業所である場合</p> <p>ハ．乗務が継続して翌日にまたがっても宿泊せずに所属営業所に戻る場合</p> <p>次に例示するように、当日の乗務の開始地又は終了地が営業所以外の地であるため、当日の乗務前又は乗務後の点呼、報告及び指示を営業所で対面により行えない場合に限っては、電話その他の方法により行うこと。</p> <p>(代表的例)</p> <p>イ．行先地から所属営業所に戻る場合</p> <p>ロ．所属営業所から出発し行先地に宿泊する場合</p> <p>ハ．行先地からそのまま再び他の行先地へ移動する場合</p> <p>(2) 乗務前及び乗務後の点呼等の記録等</p> <p>点呼の確実な励行を図るため、点呼を行った旨及び報告又は指示の内容を記録し、かつ、その記録の保存を1年間義務付けたものであるが、点呼等の際には、次の事項について記録しておくこと。</p> <p>乗務前点呼</p> <p>イ．点呼執行者名</p> <p>ロ．点呼日時</p> <p>ハ．点呼方法（対面、電話等の別）</p> <p>ニ．運転者名</p> <p>ハ．点呼方法（対面、電話等の別）</p> <p>ホ．運転者の疾病、疲労、飲酒等の状況</p> <p>ヘ．乗務する事業用自動車の自動車登録番号又は識別できる記号、番号等</p> <p>ト．日常点検の状況</p> <p>チ．指示事項</p> <p>リ．その他必要な事項</p> <p>乗務後点呼</p> <p>イ．点呼執行者名</p> <p>ロ．点呼日時</p> <p>ハ．点呼方法（対面、電話等の別）</p> <p>ニ．自動車、道路及び運行の状況</p> <p>ホ．交替運転者に対する通告</p> <p>ヘ．その他必要な事項</p> <p>(旅客運用通達、貨物運用通達から引用)</p>	<p>340号)第1項第1号の表の上欄に掲げる地域ごとと同表の下欄中ただし書きに掲げる距離にある場合であって、乗務員が営業所以外の地で乗務を開始又は終了することとなることにより、乗務前点呼又は乗務後点呼を所属する営業所において対面で実施できない場合は、「運行上やむを得ない場合」として取り扱って差し支えないが、運行の安全を確保するうえで、対面による点呼が重要であることから、代務者等を派遣するなどできる限り対面で実施するよう指導すること。</p> <p>貨物自動車運送事業について当該運転者が所属する営業所以外の当該事業者の営業所で業務を開始し又は終了する場合には、より一層の安全を確保する観点から、当該営業所において当該運転者の疾病、疲労、飲酒等の状況を可能な限り対面で確認するよう指導すること。</p> <p>「その他の方法」とは、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるものでなければならず、電子メール、FAX等一方的な連絡方法は該当しない。</p> <p>また、電話その他の方法による点呼を運転中に行ってはならない。</p> <p>(旅客運用通達、貨物運用通達から引用)</p>

(注) 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表 2 - (2) - 点呼の実施状況

事項	区分	事業者数			
		バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
対面による点呼を実施していないもの、運行管理者又は代務者ではない者が点呼を実施している等点呼の実施方法が不適切なもの、点呼記録を適切に実施していないもの		14	13	37	64
対面点呼を実施していないもの		1	1	17	19
運行管理者又は代務者ではない者が点呼を実施している等点呼の実施方法が不適切なもの		4	1	11	16
点呼記録を適切に実施していないもの		9	13	20	42
調査対象事業者数		44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例 2 - (2) - 対面による点呼を実施していないもの、運行管理者又は代務者ではない者が点呼を実施している等点呼の実施方法が不適切なもの、点呼記録を適切に実施していない例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
札幌	A 0 7 - h 営業所 (トラック)	(対面点呼未実施) 同営業所の運転者は、平成14年3月に運転操作不良(安全速度の不履行)により停車中の車両に衝突するという有責重大事故(重軽傷者3人)を引き起こしているが、同年3月について、5人の運転者を抽出し、点呼の実施状況を調査したところ、 運行管理者の公休日(日曜日)に乗務している運転者が、計5日間(日曜日)で延べ32人いるが、これらはいずれも前日に運行管理者から運行の指示を受けるだけで、当日(日曜日)の点呼は行われていない。 所属する営業所から出発又は営業所に到着する場合、出発又は帰着が早朝又は深夜であるため、通常の勤務の運行管理者は不在であり、抽出した5人の運転者の中で、対面での点呼が実施されていない例が、始業点呼で29回(5人合計)、終業点呼で15回(同)みられた。
宮城	B 0 8 (トラック)	(対面点呼未実施) 今回当省が、運転者2人を抽出し、平成14年3月の運行状況を調査した結果、到着時間の都合等から、非営業日である休日の夜間に出発する運転者に対しては、運行管理者又は代務者も勤務していないため、点呼を実施していなかった。
福島	C 0 6 - f 営業所 (トラック)	(対面点呼未実施) 平成14年8月における点呼の実施状況を調査した結果、同営業所では、管理者又は事務担当職員がおおむね6時から20時の間を交代で勤務しており、6時以前に乗務を開始した運転者に対する点呼は、6時以降に電話で行われており、対面点呼は実施されていない。 なお、同営業所の運転手A(内臓疾患により14年7月に入院し同年8月23日に退院)は、退院後の乗務2回目(8月31日)に、新潟への運行途中(乗務開始から6時間後)で有責重大事故を引き起こしている(高速道路の非常電話台に衝突して横転)。この事故発生日における乗務前の点呼は、運行管理者(係

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
		<p>長)が公休日ということもあり、事務職員が当該運転者の乗務開始(4時30分)から2時間後(6時30分)に電話で執行されていた。</p> <p>(点呼の実施方法不適切)</p> <p>平成14年8月における点呼の実施状況を調査した結果、運転者66人中8人に対する点呼については、運行管理者ではない本社の職員(1人)が、本社の近くに所在する荷積・卸先を点呼場所として、31日中日曜日を除く運行日である全27日間、点呼を執行している。</p> <p>これについて、同事業者では、)当該職員は、現在、管理者の資格取得に向けて勉強中である、)当該荷積・卸先には車両を配置していないが、今後、営業所とする方向で検討中としている。</p> <p>また、残りの58人の運転者に対する点呼については、運行管理者の公休日(6日間)において、運行管理者・代務者ではない運転者が点呼を実施していたもの(6日間で2日間)や、同じく運行管理者や代務者ではない事務職員等が実施していたもの(6日間で6日)がみられた。</p>
埼玉	D03 (バス)	<p>(点呼記録の不備)</p> <p>平成14年3月の点呼の実施状況を調査した結果、同事業者では、始業点呼については、運行管理者又は代務者が実施し記録しているが、終業点呼については、点呼記録に記録欄を設けていないため、終業点呼を誰が実施しているのか不明となっている。</p>
東京	E09-h 営業所 (トラック)	<p>(点呼記録の不備)</p> <p>平成14年4月について、運転者5人を抽出して1か月分の点呼記録を基に、乗務員に対する始業及び終業点呼の状況を調査した結果、平成14年4月19日のすべての乗務員の「点呼記録」に始業及び終業の点呼時刻の記載がなされていない、M乗務員に係る「点呼記録」の23日勤務中3日勤務において、点呼の状況の記載が全くなされていなかった。</p>
神奈川	F09 (トラック)	<p>(点呼の実施方法不適切)</p> <p>同事業者の平成14年3月1日から31日までの1か月間における点呼の実施状況を調査した結果、運行管理者又は代務者以外の者が点呼を実施している日が5日間あった。また、1か月間の始業点呼総回数708回のうち47回(6.6%)、終業点呼総回数708回のうち32回(4.5%)を運行管理者又は代務者以外の者が実施している。これらは日曜日又は土曜日であり、日曜日等においては運行管理者等以外の者による点呼が常態化している状況がみられる。</p>
長野	G04-h 営業所 (タクシー・ハイヤー)	<p>(点呼記録の不備)</p> <p>同営業所の運転者は、平成14年3月に安全不確認により、交差点左折時に歩行者と衝突するという有責重大事故(重傷1人)を引き起こしているが、発生日直前の1か月の点呼の実施状況を調査した結果、同営業所の点呼記録の様式は、運転者ごとの点呼執行者欄が設けられていないため、点呼執行者が不明となっている。</p>
愛知	H07-n 営業所 (トラック)	<p>(点呼記録の不備)</p> <p>平成15年3月の1か月について、点呼の実施状況を調査した結果、同営業所では、日勤体制(午前8時から午後6時)を採っていることから、関東など遠隔地へ走行する運転者には対面による早朝の始業点検及び深夜の終業点呼ができないため、これらの運転者に対し、営業所の勤務時間帯に走行途中の地点から携帯電話で報告させているとしているが、点呼記録には運転者からの報告場</p>

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
		所が明記されていない。
静岡	I 0 7 - h 営業所 (トラック)	<p>(対面点呼未実施、点呼記録の不備)</p> <p>同営業所では、平成14年3月8日と、同年3月18日において、同一月に2回連続して有責重大事故(いずれも運転操作不良(脇見運転)により大型車両に追突し、運転者が死亡するというもの)を引き起こしているが、14年3月の1か月について、点呼の実施状況を調査した結果、同事業者(運行管理者:輸送課長、代務者:専務取締役の計2人)では、始業・終業の時間帯が運行管理者等が不在となる夜間等になる場合(運行開始時間は点呼簿に記載がないため不明)、運行後点呼時に翌日の運行前点呼事項も併せて指示しており、現地到着時に電話連絡を入れた時間を運行前点呼時刻として点呼簿に記載している。</p> <p>また、点呼簿の運転者ごとの点呼執行者欄には同一の運行管理者がすべて押印しており、運行管理者(1人)と代務者(1人)のどちらが執行したか不明となっている。</p>
大阪	J 0 8 - m 営業所 (トラック)	<p>(点呼の実施方法不適切)</p> <p>同営業所の運転者は、平成14年6月に安全速度不履行等により歩行者に衝突するという有責重大事故(重傷1人)を引き起こしているが、14年6月分の点呼簿を調査した結果、運行管理者、代務者のいずれでもない本社営業部長又は主任運転者が点呼を行っている例、運行管理者でもある運転者が乗務する前に自らを点呼している例がみられた。</p>
兵庫	K 0 6 - h 営業所 (トラック)	<p>(点呼の実施方法不適切)</p> <p>同営業所における運行前・運行後点呼の実施状況について、点呼記録(平成15年1月分)を調査したところ、点呼実施の権限を有しないプラットホーム作業を行う内勤者(荷受場における荷物管理業務を主として行っている者)による点呼が日常化している状況がみられた。</p>
広島	L 0 8 - h 営業所 (トラック)	<p>(対面点呼未実施)</p> <p>同営業所は、運行管理規程では、運行前点呼について、管理者は、車両の乗務を開始しようとする運転者に対し、安全運行を確保するため、原則として個人別に行う、出発時15分前までに行う、営業所の定められた場所で行う等と規定(第17条)している。</p> <p>しかし、平成14年3月における同営業所の点呼の実施方法を調査した結果、深夜に出発する場合(午前3時頃等深夜に空荷で営業所を出発し、遠方まで出かけ、行先で荷物を積み込むとき)、運行管理者の張り付けが困難として対面点呼は実施しておらず、荷物を先方で積み込む段階で電話点呼を実施していた。</p> <p>(点呼記録の不備)</p> <p>平成14年3月1日から同年3月31日までの点呼記録(乗務員点呼簿)を調査した結果、点呼執行者欄に2名の記載があるときは、左側の者が始業点呼、右側の者が終業点呼を実施者として記録しているとしているが、個別の運転者に対する点呼執行者が必ずしも明確とはなっていない。</p>
香川	M 0 8 - t 営業所 (トラック)	<p>(対面点呼未実施)</p> <p>同営業所では、代務者1人が点呼を行っているが、代務者の勤務時間は午前10時から午後7時となっており、この時間帯以外は点呼者を配置していない。</p> <p>同営業所が管理している運転者34人のうち5人を抽出して平成14年10月1日～31日の乗務開始及び終了時間を調査したところ、代務者の勤務時間帯以外の時間に乗務開始又は乗務終了する回数が158回中76回(48.1%)みられるが、こ</p>

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
		<p>の時間帯には点呼が行われていない。</p> <p>(点呼記録の不備) 点呼記録の記載状況を見ると、始業点呼欄には、点呼執行者名(欄なし)、点呼方法(欄なし)、終業点呼欄には、点呼執行者名(欄なし)、点呼方法の項目の記載がなかった。</p>
福岡	N07-h 営業所 (トラック)	<p>(対面点呼未実施) 同営業所における平成14年4月における点呼の実施状況を調査した結果、同営業所では、運行管理者1人が配置されているが代務者が配置されていないため、日曜日や早朝の時間帯(5時以前)は運行管理者が不在となっており、その間に乗務する運転者に対する点呼は、乗務開始後に、運行管理者が電話で運転者に事後確認しているのみで、乗務前の対面による点呼が実施されていない。</p>
長崎	003 (バス)	<p>(対面点呼未実施) 同事業者では、乗合バスについて効率的な運行を行うため、管轄のs営業所から約34km(キロメートル)離れた位置にk車庫、同23km離れた位置にu車庫、同18km離れた位置にa車庫を設置し、車両を配置するとともに運転者を配置している。 今回、当省がこの3車庫に係る点呼の実施状況について、平成14年3月分を対象として調査したところ、u車庫(平成15年2月5日現在、車両数4台、運転者6名)、a車庫(同、5台、6名)については、点呼を実施していない上、点呼簿には発車時刻の10分前に点呼を行ったような処理をしている状況がみられた。</p>

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (2) - 乗務記録作成の指示の概要

区 分	内 容																											
<p>乗務記録に関する省令の規定（抜粋）</p>	<p>1 自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が乗務したときは、次に掲げる事項を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。</p> <table border="1" data-bbox="528 369 1391 1111"> <thead> <tr> <th data-bbox="528 369 1230 407">事 項</th> <th data-bbox="1230 369 1310 407">旅客</th> <th data-bbox="1310 369 1391 407">貨物</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="528 407 1230 454">運転者名</td> <td data-bbox="1230 407 1310 454"></td> <td data-bbox="1310 407 1391 454"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 454 1230 539">乗務した事業用自動車の自動車登録番号等当該自動車を識別できる記号、番号その他の表示</td> <td data-bbox="1230 454 1310 539"></td> <td data-bbox="1310 454 1391 539"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 539 1230 627">乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離</td> <td data-bbox="1230 539 1310 627"></td> <td data-bbox="1310 539 1391 627"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 627 1230 674">運転を交替した場合は、その地点及び日時</td> <td data-bbox="1230 627 1310 674"></td> <td data-bbox="1310 627 1391 674"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 674 1230 721">休憩又は仮眠をした場合は、その地点及び日時</td> <td data-bbox="1230 674 1310 721"></td> <td data-bbox="1310 674 1391 721"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 721 1230 891">道路交通法第72条第1項に規定する交通事故若しくは事故報告規則第2条に規定する事故又は著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合にあっては、その概要及び原因</td> <td data-bbox="1230 721 1310 891"></td> <td data-bbox="1310 721 1391 891"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 891 1230 978">乗務した事業用自動車（乗車定員11人以上のものに限る。）に車掌が乗務した場合は、その車掌名</td> <td data-bbox="1230 891 1310 978"></td> <td data-bbox="1310 891 1391 978">-</td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 978 1230 1111">車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車に乗務した場合にあっては、貨物の積載状況</td> <td data-bbox="1230 978 1310 1111">-</td> <td data-bbox="1310 978 1391 1111"></td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="523 1115 1391 1189">（注）「旅客」欄、「貨物」欄の - は適用となるもの、- は適用とならないものである。</p> <p data-bbox="493 1200 895 1234">2 乗務記録の保存に関する規定</p> <p data-bbox="539 1245 628 1279">〔旅客〕</p> <p data-bbox="513 1290 1436 1491">一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が乗務したときは、前項に掲げる事項のほか、乗務した事業用自動車の走行距離に表示されている乗務の開始時及び終了時における走行距離の積算キロ数を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を事業用自動車ごとに整理して1年間保存しなければならない。</p> <p data-bbox="539 1503 628 1536">〔貨物〕</p> <p data-bbox="513 1547 1436 1671">一般貨物自動車運送事業者等は、前項の規定により記録すべき事項について、運転者ごとに記録させることに代え、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）により記録することができる。</p> <p data-bbox="513 1682 1436 1805">この場合において、当該一般貨物自動車運送事業者等は、当該記録すべき事項のうち運行記録計により記録された事項以外の事項を運転者ごとに運行記録計による記録に付記させなければならない。</p> <p data-bbox="513 1816 954 1850">（運輸規則第25条、安全規則第8条）</p>	事 項	旅客	貨物	運転者名			乗務した事業用自動車の自動車登録番号等当該自動車を識別できる記号、番号その他の表示			乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離			運転を交替した場合は、その地点及び日時			休憩又は仮眠をした場合は、その地点及び日時			道路交通法第72条第1項に規定する交通事故若しくは事故報告規則第2条に規定する事故又は著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合にあっては、その概要及び原因			乗務した事業用自動車（乗車定員11人以上のものに限る。）に車掌が乗務した場合は、その車掌名		-	車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車に乗務した場合にあっては、貨物の積載状況	-	
事 項	旅客	貨物																										
運転者名																												
乗務した事業用自動車の自動車登録番号等当該自動車を識別できる記号、番号その他の表示																												
乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離																												
運転を交替した場合は、その地点及び日時																												
休憩又は仮眠をした場合は、その地点及び日時																												
道路交通法第72条第1項に規定する交通事故若しくは事故報告規則第2条に規定する事故又は著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合にあっては、その概要及び原因																												
乗務した事業用自動車（乗車定員11人以上のものに限る。）に車掌が乗務した場合は、その車掌名		-																										
車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車に乗務した場合にあっては、貨物の積載状況	-																											
<p>運用通達による指導事項</p>	<p>本条（運輸規則第25条、安全規則第8条）は、乗務員の実態を把握することを目的とするものであることから、次の要領により乗務の記録を行い、過労の防止等乗務の適正化の資料として十分活用するよう指導すること。（略）</p>																											

（注）本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表 2 - (2) - 乗務記録の作成状況

事項	区 分	事業者数			
		バス	タクシ ー・ハイ ヤー	トラック	計
運転を交替した地点等の必要事項を運転者に記録させていないもの等		5	2	4	11
調査対象事業者数		44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例 2 - (2) - 運転を交替した地点等の必要事項を運転者に記録させていないもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
福島	C 0 1 f 支社 (バス)	平成 14 年 6 月について、乗務記録の作成状況を調査した結果、貸切バスの運行については、交替運転者を配置（添乗）した場合に交替した地点、日時を運転者に記録させていなかった。ちなみに 15 年 2 月においても同様の状況であった。
埼玉	D 0 3 (バス)	平成 14 年 3 月について、運転者 5 人を抽出し、乗務記録の作成状況を調査した結果、5 人のうち 4 人は休憩時間、乗務の開始時間等が未記載であった。
東京	E 0 8 - h 営業所 (トラック)	平成 14 年 3 月について、乗務員 5 名を抽出して、乗務記録の作成状況を調査した結果、出発・帰着時刻、休憩場所、休憩時間帯が未記載のあるものが 5 人全員の勤務日すべて（5 人の延べ日数は 75 日）についてみられた。
広島	L 0 6 - h 営業所 (トラック)	同営業所の運転者は、平成 14 年 2 月に交差点での安全確認不十分により対向車と衝突するという有責重大事故（重傷 1 人）を引き起こしているが、平成 14 年 2 月に 14 年 1 月 28 日から 2 月 27 日までの 1 か月間について、5 人の運転者（事故惹起者 1 人を含む）を任意に抽出して乗務記録の状況を調査したところ、5 人のうち 1 人は乗務の開始及び終了の日時について記録があるものの、残る 4 人（事故惹起者を含む）については乗務の開始及び終了の時刻の記録が行われていなかった。 また、個別のチャート紙には運行記録計による記録（スピード等）はあるものの、日付、車番、運転者名の記載がなく、記録としては不十分なものとなっていた。

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (2) - 運行記録計の管理及び運転者に対する指導の概要

区 分	内 容
<p>運行記録計の管理に関する省令の規定</p>	<p>乗合バス、貸切バス 乗合バス、貸切バスの自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が乗務した場合(乗合バスにあっては、起点から終点までの距離が100kmを超える運行系統を運行するときに限る。)は、当該自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。(運輸規則第26条第1項)</p> <p>タクシー・ハイヤー 交通の状況を考慮して地方運輸局長が運輸規則第22条第1項で指定する地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者(個人タクシー事業者は除く。)は、地域の指定があった日から6か月を経過した日以後においては、指定地域内にある営業所に属する事業用自動車の運転者が乗務した場合は、当該自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を運転者ごとに整理して1年間保存しなければならない。(運輸規則第26条第2項)</p> <p>トラック 一般貸切貨物自動車運送事業者等は、次に掲げる事業用自動車に係る運転者の業務について、当該事業用自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。 車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車 前号の事業用自動車に該当する被けん引自動車をけん引するけん引自動車である事業用自動車 前二号に掲げる事業用自動車のほか、特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する事業用自動車 (安全規則第9条)</p>
<p>運用通達による指導事項</p>	<p>本条は、運行管理の適正化を図るため、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乗務距離の最高限度を定める指定地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者(個人タクシー事業者を除く。)に対し、当該営業所に属する運転者の乗務(一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車にあっては、起点から終点までの距離が100kmを超える運行系統を運行するときに限る。)につき、運行記録計による記録を義務付けるとともに、記録の整理方法を定めたものである。従って、この趣旨に則り、記録の解析と運行管理面への活用について、十分指導すること。</p> <p>運行記録計による記録の整理方法は、「運転者ごと」としているが、これは、運行管理面での活用を図る上から運転者ごとに整理するのが適当であると考えられることによるものである。なお、記録の整理保存については、記録紙等に年月日、自動車登録番号等、運転者名を必ず記入等させるとともに、走行キロ、運行時間等に関する総括的記載事項についてもなるべく記入等させるよう指導することが望ましい。</p> <p>(旅客運用通達から引用)</p>

乗務員の監督に関する省令の規定	<p>自動車運送事業者は、その事業用自動車運転者に対し、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。</p> <p>(安全規則では、下線部分は、「当該貨物自動車運送事業に係る主な道路の状況その他の事業用自動車の運行に関する状況、その状況の基において事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な」と規定)</p> <p>(運輸規則第48条第1項、安全規則第10条第1項)</p>
-----------------	--

(注) 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表2 - (2) - 運行記録計に基づく運行管理、制限速度超過者に対する指導の実施状況

事項	事業者数			
	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
制限速度違反を繰り返し行っている運転者に対する指導が徹底していないもの、車両に運行記録計を設置していないもの等	6	2	16	24
制限速度超過者に対する指導が徹底していないもの	6	2	14	22
運行記録計が未設置のもの等運行記録計の管理が不適切なもの	0	0	3	3
調査対象事業者数	44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例2 - (2) - 制限速度違反を繰り返し行っている運転者に対する指導が徹底していないもの、車両に運行記録計を設置していないもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
宮城	B09 - s 営業所 (トラック)	(運行記録計の管理不適切) 平成14年3月について、抽出した運転者5人に係る状況を調査したところ、運行記録計の設置が必要な大型車(5台)に設置せずに運行させていた。
埼玉	D11 - t 営業所 (トラック)	(制限速度超過者に対する指導不徹底) 同営業所の運転者は、平成14年3月に脇見運転により、対向車と衝突する有責重大事故(重傷者1人)を引き起こしているが、この14年3月について、運転者2人を抽出し、運行状況を調査した結果、1名の運転者については、同年3月における16運行日中13運行日において早朝の4時~6時頃にかけて高速道路を連続的に100km以上の速度違反を度々行っており、うち8運行日においては120kmを超える連続走行もみられた。
東京	E08 - h 営業所 (トラック)	(制限速度超過者に対する指導不徹底) 乗務員5名を抽出して、運行記録紙の内容を調査した結果、高速道路において法定速度超過(時速80km以上を10分以上連続)を起こしている乗務員がみられる。 H乗務員については、時速80km(10分以上連続)を超過しているのは、14

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
		<p>勤務中9勤務 N乗務員については、時速80km(10分以上連続)を超過しているのは、16 勤務中7勤務 A乗務員については、時速80km(10分以上連続)を超過しているのは、19 勤務中14勤務 R乗務員については、時速80km(10分以上連続)を超過しているのは、12 勤務中7勤務 K乗務員については、時速80km(10分以上連続)を超過しているのは、14 勤務中12勤務</p>
長野	G07-t 営業所 (トラック)	<p>(制限速度超過者に対する指導不徹底) 同営業所の運転者は、平成14年8月に、運転者の漫然運転により前方車両に衝突するという有責重大事故(重傷者1人)を引き起こしているが、事故発生日直前の1か月について、乗務日数が多い者から運転者5人を抽出して調査した結果、法定速度(時速80km)を平均20km程度超過して走行している事実が認められた日数が運転者Aについては10運行中10回、運転者Bについては13運行中6回、運転者Cについては12運行中5回と、速度超過傾向にある状況がみられた。さらに運転者Aにおいては、法定速度を平均で時速40km以上超過して20分程走行している状況もみられた。</p>
大阪	J04 (タクシー・ハイヤー)	<p>(速度超過者に対する指導不徹底) 平成15年1月について、運転者10人を抽出し、同事業者の電子メータによる最高速度等の運行記録をもとに調査した結果、自動車専用道路(新御堂筋線、阪神高速道路)で60km区間で最高速度が90km以上の速度超過があったものが7人11件みられるが、同事業者では日々運行記録のプリントアウトを行っておらず、速度超過者に対する指導を十分に行っていない状況が見られた。</p>
兵庫	K06 (トラック)	<p>(制限速度超過者に対する指導不徹底) 同事業者の運転者の中から6運転者を抽出し、平成14年12月21日から15年1月20日の運行記録計を調査したところ、道路交通法の制限最高速度(一般道:時速60km、自動車専用道:時速80km、高速自動車道:時速100km)に違反して、時速120kmを超えて運転をしている例が2運転者、合計4運行についてみられ、運転に関して遵守すべき事項について、運行管理者による指導が徹底されていない状況となっている。</p>

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (2) - 乗務員台帳の作成に関する省令（抜粋）

自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者ごとに、第一号から第八号までに掲げる事項を記載し、かつ第九号に掲げる写真をはり付けた一定の様式の乗務員台帳を作成し、これを当該運転者の所属する営業所に備えて置かなければならない。

- 一 作成番号及び作成年月日
- 二 事業者の氏名又は名称
- 三 運転者の氏名、生年月日及び住所
- 四 雇入れの年月日及び運転者に選任された年月日
- 五 道路交通法に規定する運転免許に関する次の事項
 - イ 運転免許証の番号及び有効期限
 - ロ 運転免許の年月日及び種類
 - ハ 運転免許に条件が付されている場合は、当該条件
- 六 事故を引き起こした場合又は道路交通法第108条の34の規定による通知を受けた場合は、その概要
- 七 運転者の健康状態
- 八 乗務員、運転者に対する指導の実施及び適性診断の受診の状況
- 九 乗務員台帳の作成前6月以内に撮影した単独、上三分身、無帽、正面、無背景の写真（略）

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

（運輸規則第37条、安全規則第9条の4）

（注） 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表2 - (2) - 乗務員台帳の作成状況

事項	区分	事業者数			
		バス	タクシ ー・ハイ ヤー	トラック	計
乗務員台帳を作成していないもの、記載すべき事項を記載していないもの等		17	15	28	60
乗務員台帳を作成していないもの		4	0	6	10
乗務員台帳に設けるべき記載欄が設けられていない等乗務員台帳の様式に不備があるもの		6	7	9	22
乗務員台帳に記載すべき事項が記載されていないもの等不備がみられたもの		7	8	13	28
調査対象事業者数		44	32	60	136

（注） 当省の調査結果による。

事例2 - (2) - 乗務員台帳を作成していないもの、記載すべき事項を記載していないもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
東京	E06 - h 営業所 (トラック)	(乗務員台帳未作成) 同営業所では、乗務員台帳を作成しておらず、代わりに労働者名簿なるものを作成しているが、「写真」、「免許の有効期限」、「事故記録」、「適性診断結果」、「健康診断結果」の記載がない。
愛知	H09 (トラック)	(乗務員台帳未作成) 同事業者では、乗務員台帳を作成していない。
静岡	I01 (バス)	(乗務員台帳未作成) 同事業者では、乗務員台帳を作成していない。 同事業者では、台帳の記載項目(経歴簿(人事記録)、健康診断・適性診断結果、事故記録等)はそれぞれ別ファイルとして統括運行管理者近くのロッカーにまとめて保管している。
大阪	J03 (バス)	(台帳への記載等が不適切) 同事業者では、乗務員台帳に乗務員の定期健康診断等の結果について記載しておらず、定期健康診断結果の添付も行われていない。
兵庫	K05 (タクシー・ハイヤー)	(台帳の様式が不備) 同事業者の乗務員台帳には「健康状態」の記載欄が設けられておらず、健康診断の受診結果が記載できるものとはなっていない。また、健康診断結果の写しも添付されていない。
広島	L06 - h 営業所 (トラック)	(乗務員台帳未作成) 同営業所では、従業員名簿、免許証の写しの綴り、履歴書の綴りは作成しているものの、乗務員台帳は未整備である。
香川	M03 (バス)	(台帳の様式が不備) 同事業者の乗務員台帳には、次の記載欄が設けられていない。 ・作成番号、年月日欄 ・事故記録欄 ・健康状態欄(健康診断結果の写しの添付なし) ・適性診断結果欄
福岡	N05 - h 営業所 (タクシー・ハイヤー)	(乗務員台帳への記載等が不適切) 同営業所の運転者台帳には「健康状態」欄が設けられているが、健康診断結果について記載はしておらず、また、健康診断結果の添付は行われていない。

(注) 当省の調査結果による。

表 2 - (2) - 運転者の健康状態の把握の概要

区 分	内 容
<p>運転者の健康状態の把握に関する省令上の規定</p>	<p>○ 自動車運送事業者は、乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。 (運輸規則第 21 条第 3 項、安全規則第 3 条第 5 項)</p> <p>○ 自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者ごとに、第 1 号から第 8 号に掲げる事項を記載し、かつ第 9 号に掲げる写真をはり付けた一定の様式の乗務員台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かなければならない。 一～六(省略) 七 運転者の健康状態 (運輸規則第 37 条第 1 項、安全規則第 9 条の 3 第 1 項)</p>
<p>運用通達による指導事項</p>	<p>「健康状態の把握」とは、労働安全衛生法(昭和 47 年法律第 57 号)第 66 条第 1 項に基づく健康診断、同条第 4 項の指示を受けて行うべき健康診断、同条第 5 項ただし書きの場合において運転者が受診する健康診断を行うことをいう。 「その他の理由」とは、覚せい剤の服用、異常な感情の高ぶり、睡眠不足等をいう。 「運転者の健康状態」については、労働安全衛生規則(昭和 47 年労働省令第 32 号)第 51 条の規定に基づいて作成された健康診断個人票又は同令第 51 条の 4 に基づく健康診断の結果の写しを添付することで足りる。 (旅客運用通達、貨物運用通達)</p>
<p>健康診断の実施に関する労働安全衛生規則の規定</p>	<p>(定期健康診断) 事業者は、常時使用する労働者(第 45 条第 1 項に規定する労働者を除く。)に対し、一年以内ごとに一回、定期に、次の項目について医師による健康診断を行わなければならない。 一 既往歴及び業務歴の調査 二 自覚症状及び他覚症状の有無の検査 三 身長、体重、視力及び聴力の検査 四 胸部エックス線検査及び喀痰検査 五 血圧の測定 六 貧血検査 七 肝機能検査 八 血中脂質検査 九 血糖検査 十 尿検査 十一 心電図検査 (労働安全衛生規則第 44 条第 1 項)</p> <p>(特定業務従事者の健康診断) 健康診断について、事業者は、労働安全衛生規則第 13 条第 1 項第 2 号に掲げる業務(深夜業に従事する労働者等)に常時従事する労働者に対し、当該業務への配置替えの際及び六月以内ごとに一回、定期に、同規則第 44 条第 1 項各号に掲げる項目について医師による健康診断を行わなければならない。この場合において、同項第 4 号の項目(胸部エックス線検査及び喀痰検査)については、一年以内ごとに一回、定期に、行えば足りるものとする。 (労働安全衛生規則第 45 条を要約)</p>

(注) 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表2 - (2) - 運転者の健康状態の把握状況

事 項	区 分	事業者数			
		バス	タクシ ー・ハイ ヤー	トラック	計
運転者に対する定期健康診断を実施していないもの、健康診断結果を運行管理者が把握していないもの等		16	15	29	60
定期健康診断を事業所として実施していないもの		0	0	3	3
定期健康診断の受診率が低調なもの		3	2	7	12
従業員に対する受診率が50%以上80%未満のもの		1	0	2	3
従業員に対する受診率が50%未満のもの		2	2	5	9
深夜業に従事する労働者に対する定期健康診断の実施回数が不足しているもの		4	2	6	12
運行管理者による運転者の健康状態の把握方法が不適切なもの		14	14	18	46
調査対象事業者数		44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例2 - (2) - 運転者に対する定期健康診断を実施していないもの、健康診断結果を運行管理者が把握していないもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
宮城	B07 (トラック)	(定期健康診断未実施) 同事業者では、平成14年3月末で10人の運転者を雇用しているが、運転者に対する定期健康診断は実施していない。
兵庫	K08 (トラック)	(定期健康診断未実施) 同事業者では、平成14年3月末で77人の運転者を雇用しているが、従来から事業所として定期健康診断を実施しておらず、運転手である乗務員の自主的な受診を勧奨するにとどまっている。 本件については、平成14年3月の(社)兵庫県トラック協会による監査時にも指摘されているが、その後も現在に至るまで改善されていない状況となっている。 (運転者の健康状態の把握方法不適切) 同事業者の運転者台帳には「健康状態」の記載欄が設けられておらず、運行管理者による運転者の健康状態の把握が困難な状況となっている。
長崎	O07 (トラック)	(定期健康診断未実施) 同事業者では、平成14年3月末で55人の運転者を雇用しているが、運転者は数日間かけて長崎県外に長距離輸送に出る場合が多く営業所に不在がちであり、定期健康診断の日程調整が困難であるとして、運転者に対する健康診断は実施していない。
埼玉	D01 (バス)	(定期健康診断の受診率が低調) 平成11年度から13年度までの健康診断の受診率は、11年度の60%から13

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要																
		<p>年度の33.3%に低下している。</p> <p>運転者に対する定期健康診断の実施状況</p> <table border="1" data-bbox="544 324 1166 548"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>運転者数 (人)</th> <th>受診者数 (人)</th> <th>受診率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 11</td> <td>15</td> <td>9</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>15</td> <td>7</td> <td>46.6</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>21</td> <td>7</td> <td>33.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>(運転者の健康状態の把握方法不適切) 同事業者は、運転者が健康診断を受診したか否かのみ承知するにとどまっているため、運行管理者が運転者の健康状態を把握できるものとなっていない。</p>	年度	運転者数 (人)	受診者数 (人)	受診率 (%)	平成 11	15	9	60	12	15	7	46.6	13	21	7	33.3
年度	運転者数 (人)	受診者数 (人)	受診率 (%)															
平成 11	15	9	60															
12	15	7	46.6															
13	21	7	33.3															
長野	G02 - t 営業所 (バス)	<p>(定期健康診断の受診率が低調) 同事業所では、営業所内で未受診者を把握するシステムはなく、特に督促も行われていないため、運転者を対象とした定期健康診断の受診率は、平成11年度41.2%、12年度60.5%、13年度55.8%と低調(3か年平均:52.2%)</p> <p>(深夜業に従事する労働者に対する定期健康診断の実施回数が不十分) 同事業者には、労働安全衛生規則第45条に定める深夜業に該当する高速バス運転者がいるにもかかわらず、年1回の実施にとどまっており、運転者の健康状態を的確に把握できるものとなっていない。</p> <p>(運転者の健康状態の把握方法不適切) 同事業者では、定期健康診断結果を本社労務担当が保管しており、同担当から各運転者に関する診断結果について同営業所の運行管理者に情報提供を行っていないため、運行管理者が運転者の健康状態を把握できるものとなっていない。</p>																
香川	M09 (トラック)	<p>(定期健康診断の受診率が低調) 同事業者では、健康診断未受診者に対する受診督促を行っていないため、平成13年度の受診率が17.6%と低調になっている。</p> <p>(深夜業に従事する労働者に対する定期健康診断の実施回数が不十分) 同事業者では、日勤乗務以外に深夜乗務の運行も行っているが、年2回の健康診断受診義務を承知していなかったとして、対象となる運転者に対して年1回しか健康診断を実施していない。</p> <p>(運転者の健康状態の把握方法不適切) 同事業者では、病院から個人ごとの検診記録を受領しているが、一件綴りにして保管しているのみで、検診結果の乗務員(運転者)台帳への検診記録の写し添付を行っておらず、運行管理者が運転者毎の健康状態を把握できるようになっていない。</p>																
神奈川	F06 (トラック)	<p>(深夜業に従事する労働者に対する定期健康診断の実施回数が不十分) 同事業者は、パン、惣菜等を神奈川県内、東京都内及び静岡県内を配送する</p>																

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
		<p>トラック事業者であり、出勤が23時等の深夜業に従事する乗務員を有する(平成15年2月28日現在の配送コース別出勤時間一覧表をみると、76配送コースのうち22時以降5時までの間に出勤しなければならない配送コースが61コースある。)</p> <p>しかしながら、同事業者は、平成11年度から14年度までの4年間、いずれも年1回の健康診断しか実施していない。</p>
東京	E04-s 営業所 (タクシー・ハイヤー)	<p>(運転者の健康状態の把握方法不適切)</p> <p>同事業者の乗務員台帳には、健康管理に関する欄(受診の日付等)は設けられておらず、また、同事業者では、別綴りの「健康診断受診者一覧表」、「個人記録簿」を保管しているが、乗務員台帳への添付は行っていないため、運行管理者が営業所において運転者の健康状態を把握できるものとなっていない。</p>
広島	L05-h 営業所 (トラック)	<p>(運転者の健康状態の把握方法不適切)</p> <p>同営業所では、乗務員台帳に乗務員の健康診断結果について記載しておらず、また、健康診断結果の添付も行われていないため、運行管理者が営業所において運転者の健康状態を把握できる状態となっていない。</p>
福岡	N04 (タクシー・ハイヤー)	<p>(運転者の健康状態の把握方法不適切)</p> <p>同事業者は、定期健康診断結果を乗務員台帳に記載又は添付しておらず、健康診断結果は運行管理者が所属している部署とは別の本社が一括保管しており、運行管理者が常時、運転者の健康状態を把握できる状況になっていない。</p>

(注) 当省の調査結果による。

表 2 - (3) - 整備管理者の選任に関する車両法の改正状況

区分	整備管理者の選任に関する法令の改正前後の内容	
	改正前（平成15年3月31日まで）	改正後（平成15年4月1日以降）
整備管理者の選任	<p>法第50条</p> <p>乗車定員11人以上の自動車の使用者は、自動車の使用の本拠ごとに、乗車定員10人以下の自動車を使用する自動車運送事業者又は乗車定員10人以下で車両総重量8トン以上の自家用自動車の使用者は、5両以上の自動車の使用の本拠ごとに、その他の自動車の使用者は、10両以上の自動車の使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、整備管理者を選任しなければならない。</p> <p>2 前項の規定により整備管理者を選任しなければならない者（以下「大型自動車使用者等」という。）は、整備管理者に対し、その職務の執行に必要な権限を与えなければならない。</p>	<p>法第50条</p> <p>自動車の使用者は、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、自動車の点検及び整備に関し特に専門的知識を必要とすると認められる車両総重量8トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であって国土交通省令で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、整備管理者を選任しなければならない。</p> <p>2 前項の規定により整備管理者を選任しなければならない者（以下「大型自動車使用者等」という。）は、整備管理者に対し、その職務の執行に必要な権限を与えなければならない。</p>
	<p>（従前規定なし）</p>	<p>施行規則第31条の3</p> <p>法第50条第1項の国土交通省令で定める自動車は、次の各号に掲げるものとし、同項の国土交通省令で定める台数は、当該各号に定める台数とする。</p> <p>一 乗車定員11人以上の自動車（次号に掲げる自動車を除く。） 1両</p> <p>二 乗車定員11人以上29人以下の自家用自動車（道路運送法第80条第2項の規定に基づく貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡しの許可に係るものを除く。） 2両</p> <p>三 乗車定員10人以下で車両総重量8トン以上の自家用自動車及び乗車定員10人以下の自動車運送事業の用に供する自動車 5両</p> <p>四 貨物軽自動車運送事業の用に供する自動車及び乗車定員10人以下で車両総重量8トン未満の自家用自動車であって、第2号の許可に係るもの 10両</p>

区分	整備管理者の選任に関する法令の改正前後の内容	
	改正前（平成15年3月31日まで）	改正後（平成15年4月1日以降）
整備管理者の資格	<p>第51条</p> <p>次の各号のいずれかに該当する者でなければ、前条の整備管理者となることができない。</p> <p>（略）</p>	<p>第51条</p> <p>削除</p>
	<p>（従前規定なし）</p>	<p>施行規則第31条の4</p> <p>法第50条第1項の自動車の点検及び整備に関する実務経験その他について国土交通省令で定める一定の要件は、次の各号のいずれかに該当し、かつ法第53条に規定する命令により解任され、解任の日から2年を経過しない者でないこととする。</p> <p>（略）</p>
選任届	<p>第52条</p> <p>大型自動車使用者等は、整備管理者を選任したときは、その日から15日以内に、地方運輸局長にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも同様である。</p>	<p>第52条</p> <p>（同左）</p>
解任命令	<p>第53条</p> <p>地方運輸局長は、整備管理者がこの法律若しくはこの法律に基く命令又はこれらに基く処分に違反したときは、大型自動車使用者等に対し、整備管理者の解任を命ずることができる。</p>	<p>第53条</p> <p>（同左）</p>

（注） 車両法及び道路運送車両法施行規則に基づき当省が作成した。

表2 - (3) - 整備管理者の兼職に関する指示内容

法改正前の指示内容	法改正後の指示内容
<p>整備管理者選任の取り扱いについて</p> <p>標記については、平成11年12月13日付け自旅第128号、自環第241号をもって示された「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可に関する処理方針」1.(7).において、原則として「常勤」であることが必要であるが、一定の要件を充足する場合には外部委託をも認めることとしたところである。</p> <p>前記処理方針における外部委託を認める場合の「運行可否の決定等整備管理に関する業務が確実に</p>	<p>整備管理者は、自企業所属の職員であることを原則とするが、管理体制が以下(1)～(4)の全ての条件に適合し、当該事業場の整備管理者の業務に支障がないと判断するときには、整備管理者が他の企業又は自企業内の他の事業場における業務を兼ねることを認めて差し支えない。なお、この条件については、自家用、事業用を問わない。</p> <p>(1) 兼職する業務内容が整備管理規程等により明確であり、かつ、兼職することについて雇用者又は事業場責任者が承認していること。</p>

法改正前の指示内容	法改正後の指示内容
<p>実施される体制が確立されていること」とは、以下の要件に適合し、かつ、当該事業場の整備管理の業務に支障がないと判断するときに、整備管理者が他の企業又は自企業内の他の事業場における職務を兼ねることを認めて差し支えないので、遺漏なきよう取り計らわれない。</p> <p>なお、本件取り扱いに係る考え方は、一般旅客自動車運送事業に限るものではなく、他の自動車運送事業においても同様であるので、念のため申し添える。</p> <p>1 整備管理者が自企業内の他の事業場における職務を兼ねる場合</p> <p>(1) 兼務する職務内容が整備管理規程等により明確であり、かつ、兼務することについて雇用者又は事業責任者が承認していること。</p> <p>(2) 兼務に関わる事業場間の距離が、それぞれの職務を行うに支障とならないこと。</p> <p>2 整備管理者が他の企業における職務を兼ねる場合</p> <p>整備管理者の身分が他の企業に所属する場合にあつては、上記1 (1)及び(2)の要件を満たす他、道路運送車両法施行規則第32条に定める権限のうち運行可否の決定、点検整備実施計画の策定、点検整備記録簿等の管理、自動車車庫の管理並びに運転者等に対する指導監督について整備管理者を補助し、連帯して整備管理を行うため自企業の所属職員による整備責任者を設けていること。</p> <p>(注) 平成12年3月6日付け業務連絡第00-06号自動車交通局技術安全部整備課通知から抜粋</p>	<p>(2) 兼職に関わる事業場間の距離が、それぞれの業務を行うに支障とならないこと。</p> <p>(3) 整備管理者が外部委託されている場合には、規則第32条に定める業務のうち運行可否の決定、定期点検整備実施の計画の策定、定期点検整備記録簿等の管理、自動車車庫の管理並びに運転者等に対する指導監督について整備管理者を補助し、連帯して車両管理を行う、自企業の所属職員による整備責任者を設けていること。</p> <p>(4) 整備管理者が外部委託されている場合には、委託先の事業主との間に取り交わされた業務委託の内容、責任等の内容が整備管理規程に明文化されていること。</p> <p>整備管理者が兼職をする場合、その兼務している業務の内容(地位、権限)及び業務量が、整備管理者としての業務遂行上、大きな影響を及ぼすので、兼職する場合には、整備管理者としての業務が適正に遂行できるかどうかを判断することとし、必要に応じて行政指導が行えるように規定している規則第33条第1項の規定に基づく記載事項を確認すること。</p> <p>(注) 「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」(平成15年3月18日付け国自整第216号自動車交通局長通達)から抜粋</p>

(注) 本表は、国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

表2 - (3) - 整備管理者の補助者（代務者）の選任・配置に関する指示内容

法改正前の指示内容	法改正後の指示内容
<p>1人の整備管理者を以ってしては直接十分な管理が行えないような車両数の多い自動車の使用の本拠においては、整備管理者の下に適当な補助者を任命させ整備管理者の責任のもとに管理業務を実施させるよう指導すること。但し、この際整備管理者を本社の重役が兼務し、実務はすべて補助者にまかせる等のような抽象的な存在となることは不可である。整備管理者はあくまで各「使用の本拠ごと」に1人づつ選任することが原則でなければならない。</p> <p>(注) 「自整第94号の通達に基く整備管理者制度の指導方針について」(昭和28年12月7日付け自整第95号)</p>	<p>5 - 1 多くの自動車を使用している使用者に対する指導について</p> <p>1人の整備管理者では車両管理することが困難であるほど多くの自動車を使用している使用者に対しては、整備管理者の他に適当な補助者を任命させ、整備管理者の責任のもとに車両管理業務の補助をさせるよう指導すること。ただし、この際、整備管理者を本社等の役員が兼職し、整備管理者の業務を全て補助者に任せることなどのないような抽象的な存在となることは適当でない。</p> <p>あくまでも整備管理者は、各「使用の本拠ごと」に選任することが原則である。</p> <p>なお、「使用の本拠の位置」とは、自動車検査証に記載されている使用の本拠の位置である。</p> <p>(注) 「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」(平成15年3月18日付け国自整第216号自動車交通局長通達)から抜粋</p>

(注) 本表は、国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

表2 - (3) - 整備管理者・代務者等の選任・配置状況

事項	事業者数			
	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
整備管理者を選任していないもの、整備管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、日常点検結果の確認及び運行可否の決定に必要な時間帯に整備管理者を配置していないもの等	10	6	23	39
整備管理者を選任していないもの	1	0	3	4
整備管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの	0	0	3	3
整備責任者として好ましくない別会社の社員を整備責任者として選任しているもの	1	0	0	1
日常点検結果の確認及び運行可否の決定に必要な時間帯に整備管理者を配置していないもの	2	1	4	7
整備管理者等の不在時に代務権限が付与されていない者が運行可否の決定を実施しているもの	5	4	9	18
整備管理者等の選任届が未提出又は届出内容が不適切なもの	1	1	5	7
調査対象事業者数	44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例2 - (3) - 整備管理者を選任していないもの、整備管理者としての勤務実態のない者を選任しているもの、日常点検結果の確認及び運行可否の決定に必要な時間帯に整備管理者を配置していないもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
埼玉	D11 - t 営業所 (トラック)	(整備管理者を選任していない) 同営業所では、従前選任・配置されていた整備管理者が平成13年4月に本社に異動したことから、後任の整備管理者を選任する必要があったにもかかわらず、新たに整備管理者を選任していないため、同年4月以降整備管理者が不在となっている。
兵庫	K08 (トラック)	(整備管理者を選任していない) 同事業者は、3営業所を設置しており、h及びnの両営業所については整備管理者を選任している(外部の自動車整備事業者に委託)が、k営業所(配置車両24両)については、当省の調査時点(平成15年3月)において、整備管理者を選任していない。 (整備管理者の届出内容が不適切) n営業所においては、誤って整備管理者ではない代表取締役社長を整備管理者として届け出していた。
福岡	N07 - h 営業所 (トラック)	(整備管理者を選任していない) 平成5年2月19日に整備管理者(T.T)が選任され(同日届出)、その後同者が11年4月10日付けで退職しているが、後任の整備管理者が選任されていない。
広島	L07 (トラック)	(整備管理者としての勤務実態のない者を選任) 同事業者では、平成3年8月の会社設立時に事業用自動車購入先のディーラーの整備士資格のある社員の了承を得て同人を整備管理者とする選任届を提出、現在にいたっているが、ディーラーと同事業者との間に整備管理業務の委託契約は存在せず、届出の整備管理者は整備管理者業務を全く行っていない。 また、実際の整備管理者の業務は運行管理者が行っているとしているが、日常点検の記録もなく、3か月の定期点検も実施していない。 これについて同事業者は、「車両の修理点検を日ごろからお願いしている地元の整備工場に整備管理者業務を引き受けてもらうことで対応したい。」(取締役社長室長)と述べている。
香川	M07 (トラック)	(整備管理者としての勤務実態のない者を選任) 同事業者では、当省の調査時点において、専属の貨物運転者(1人)を整備管理者として選任しているが、整備管理業務を行える勤務形態(平成15年1月10日の例では、配送・運転業務に午前4時38分～午後5時半まで従事)となっていない。補助者も配置されていないため、運行の可否の決定、定期点検記録簿の管理などの関係業務はすべて権限のない者(運行管理者である総務部長)が実施している。
神奈川	F09 - h 営業所 (トラック)	(日常点検結果の確認及び運行可否の決定に必要な時間帯に整備管理者を配置していない) 同営業所における平成14年3月1か月間における日常点検結果に基づく運行可否の決定状況について調査したところ、この間、同営業所は整備管理者1名のみを選任となっており、勤務時間は日によってばらつきはみられるが最も長時間の勤務で午前6時から午後9時とされている。しかし、車両は同営業所を概ね午前3時から午後9時の間に出庫しており、また整備管理者が休暇時にも車両は運行されている。当該期間内において、整備管理者等が不在時に日常点検結果に基づく運行可否の決定がなされている車両は延べ709両中658両(92.8%)となっている。

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
長崎	002 (バス)	(整備管理者等の不在時に代務権限が付与されていない者が運行可否を決定) 平成14年10月について調査した結果、同事業者の整備管理者等は日勤(午前9時から)のため、代務者等の出勤時間以前に出庫する車両の運行可否の決定は、整備管理者の代務者には選任されていない運行管理者(代務者)が実施している例がみられた。
大阪	J07 (トラック)	(整備管理者等の不在時に代務権限が付与されていない者が運行可否を決定) 同事業者の車両状況の確認及び運行可否の決定は、調査時点(平成15年3月)において、運行管理者が行い記録簿に押印しており、整備管理者(他社に委託)は全く実施していない。
愛知	H08-h 営業所 (トラック)	(整備管理者の選任届が未提出) 同営業所の整備管理者Aは、平成9年5月1日に選任され14年2月5日に急死している。同事業者は、その後、後任の整備管理者Bを平成15年2月19日付けで選任しているが、前任者の急死から後任者の選任届出までの約1年間、実際には整備管理者の業務を実施させていたが、新たな整備管理者の選任届出の処理を行っていなかった。

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (3) - 日常点検、定期点検の実施(車両法からの抜粋)

<p>(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2 自動車の使用者は、自動車の走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に、国土交通省令で定める技術上の基準により、灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならない。</p> <p>2 次条第1項第1号及び第2号に掲げる自動車の使用者又はこれらの自動車を運行する者は、前項の規定にかかわらず、1日1回、その運行の開始前において、同項の規定による点検をしなければならない。</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1項及び第54条第4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国土交通省令で定める自家用自動車 三月</p> <p>二 前号及び次号に掲げる自動車以外の自動車 六月</p> <p>三 (略)</p> <p>2 (略)</p>

(点検整備記録簿)

第49条 自動車の使用者は、点検整備記録簿を当該自動車に備え置き、当該自動車について前条の規定により点検又は整備をしたときは、遅滞なく、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- 一 点検の年月日
 - 二 点検の結果
 - 三 整備の概要
 - 四 整備を完了した年月日
 - 五 その他国土交通省令で定める事項
- (以下略)

表2 - (3) - 整備管理者の業務内容 (道路運送車両法施行規則第32条)

法第47条の2第1項及び第2項に規定する日常点検の実施方法を定めること。
 前号の点検の結果に基づき、運行の可否を決定すること。
 法第48条第1項に規定する定期点検を実施すること。
 第1号及び前号の点検のほか、随時必要な点検を実施すること。
 第1号、第3号又は前号の点検の結果必要な整備を実施すること。
 第3号の点検及び前号の整備の実施計画を定めること。
 法第49条第1項の点検整備記録簿その他の点検及び整備に関する記録簿を管理すること。
 自動車車庫を管理すること。
 前各号に掲げる事項を処理するため、運転者、整備員その他の者を指導し、又は監督すること。

表2 - (3) - 日常点検の実施状況

事項	区分	事業者数			
		バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
日常点検の励行が不十分なもの等		0	2	2	4
調査対象事業者数		44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例2 - (3) - 日常点検の励行が不十分なもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
宮城	B07 (トラック)	(日常点検が適切に行われていないとみられるもの) 同事業者では、日常点検の実施要領は定めておらず、また、日常点検の結果をみると、平成14年1月10日から17日のうち、6日間にわたり、日常点検を実施した運転手が車両不良(ギアが重い、ワイパー交換)報告しているにもかかわらず、事業者は車のクセなどであるとして対応していない例がみられた。
大阪	J04 (タクシー・ハイヤー)	(整備管理者が確認していないものを整備管理者が確認したとして記録していたもの) 平成14年12月の日常点検の実施状況を調査した結果、同事業者の乗務記録(運転日報)の裏面にある日常点検(運行前点検表)のチェック及び運行可否の決

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
		定は、整備管理者(運行管理者が兼務)が1名のため、休みの場合、代務者(14名、2名の運行管理者及び12名の運行管理者の代務者が兼務)が行っているにもかかわらず、後日整備管理者が実施したこととして押印している。
広島	L05 (トラック)	(日常点検の励行が不十分なもの) 平成14年3月について、最も導入年度が古い車両1台(初度登録平成6年6月)を抽出して日常点検表を確認したところ運転者は3日ないし4日の運行日程のうち、初日のみ点検を実施しており、毎日、点検は実施していない。

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (3) - 定期点検の実施状況

事項	区分	事業者数			
		バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
1年間にわたって定期点検を全く実施していないもの、1年間に2回しか定期点検を実施していないもの等		0	0	12	12
営業所等が保有するすべての車両について定期点検を実施していなかったもの		0	0	2	2
営業所等が保有する車両のうち、4割を超える車両について定期点検が行われていなかったもの		0	0	3	3
抽出した車両について、定期点検を実施していなかったもの		0	0	2	2
抽出した車両について、定められた頻度で定期点検を実施していないなど定期点検の励行が不十分であったもの		0	0	4	4
抽出した車両について調査した結果、定期点検で必要な点検項目のすべてを実施しておらず、点検項目に漏れがみられたもの		0	0	1	1
調査対象事業者数		44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例2 - (3) - 1年間にわたって定期点検を全く実施していないもの、1年間に2回しか定期点検を実施していないもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
宮城	B07 (トラック)	(保有する全車両について定期点検未実施) 同事業者(車両12台)では、経営が苦しいとして、少なくとも平成14年2月以降当省の調査時点までの1年間は3か月点検を実施していない。
兵庫	K09 - a 営業所 (トラック)	(保有する全車両について定期点検未実施) 同事業者は、点検費用に要する費用が負担になるとして、法定点検である3か月点検を同営業所配置車両(16両)に対して実施していない。

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要																				
札幌	A08 (トラック)	(保有車両のうち約9割の車両について定期点検未実施) 同事業者では、予備車両を確保できず車両の手配が困難なため計画的に点検を実施できないとして、平成14年度中は、所有する57台のうち、1車両を除く56台について、法定3か月点検を実施していない。																				
広島	L07 (トラック)	(抽出した車両について定期点検未実施) 導入時期が最も古い車両1台(初度登録平成2年2月)を抽出して定期点検の実施状況を確認したところ、3か月定期点検は実施されていなかった。 なお、同事業者では、定期点検の実施計画は定めていない。																				
埼玉	D11 (トラック)	(抽出した車両について定期点検の励行不十分) 導入時期が最も古い車両に係る平成13年度の法定点検の実施状況を調査した結果、同事業者では整備管理者が不在ということもあり、平成13年度は12か月点検が1回のみ、14年度(9月まで)は、5月11日の3か月点検1回のみと法定定期点検が断続的にしか実施されていない。 なお、同事業者では定期点検の整備計画は策定していない。																				
愛知	H06 - m 営業所 (トラック)	(抽出した車両について定期点検の励行不十分) 同営業所の保有車両1両(導入時期が最も古い車両)を抽出調査した結果、平成13年度は4回実施すべきところを2回(13.6.5(12か月点検を兼ねる)及び14.1.8の2回)しか行っていない。																				
香川	M07 (トラック)	(抽出した車両について定期点検の点検項目のうち漏れがあるもの) 定期点検は適時実施されているものの、車両整備等に知識のない運行管理者が整備管理業務を行っていることもあり、点検項目に漏れがある。 表 M07における定期点検の実施状況 <table border="1"> <thead> <tr> <th>自動車の種別等</th> <th colspan="4">普通 事業用貨物 バン</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>定期点検実施年月日</td> <td>H13.10.4 (12か月)</td> <td>H14.1.12 (3か月)</td> <td>H14.4.19 (3か月)</td> <td>H14.7.27 (3か月)</td> </tr> <tr> <td>点検漏れ項目</td> <td>「センタブレーキ・ドラムとライニングとのすき間」、「クランチ作用」等計6項目(箇所)について点検漏れ。</td> <td>エンジンの「低速、加速の状態」、「排気ガスの状態」等計4項目について点検漏れ。</td> <td>「エア・コンプレッサ、エア・タンクの凝水」等計3項目について点検漏れ。</td> <td>「パーキング・ブレーキのきき具合」、「ブレーキ液の量」等計8項目について点検漏れ。</td> </tr> <tr> <td>備考 (点検時点での走行キロ)</td> <td>552,133 km</td> <td>579,244 km</td> <td>603,028 km</td> <td>644,231 km</td> </tr> </tbody> </table> <p>なお、同事業者では、定期点検の整備計画は策定していない。</p>	自動車の種別等	普通 事業用貨物 バン				定期点検実施年月日	H13.10.4 (12か月)	H14.1.12 (3か月)	H14.4.19 (3か月)	H14.7.27 (3か月)	点検漏れ項目	「センタブレーキ・ドラムとライニングとのすき間」、「クランチ作用」等計6項目(箇所)について点検漏れ。	エンジンの「低速、加速の状態」、「排気ガスの状態」等計4項目について点検漏れ。	「エア・コンプレッサ、エア・タンクの凝水」等計3項目について点検漏れ。	「パーキング・ブレーキのきき具合」、「ブレーキ液の量」等計8項目について点検漏れ。	備考 (点検時点での走行キロ)	552,133 km	579,244 km	603,028 km	644,231 km
自動車の種別等	普通 事業用貨物 バン																					
定期点検実施年月日	H13.10.4 (12か月)	H14.1.12 (3か月)	H14.4.19 (3か月)	H14.7.27 (3か月)																		
点検漏れ項目	「センタブレーキ・ドラムとライニングとのすき間」、「クランチ作用」等計6項目(箇所)について点検漏れ。	エンジンの「低速、加速の状態」、「排気ガスの状態」等計4項目について点検漏れ。	「エア・コンプレッサ、エア・タンクの凝水」等計3項目について点検漏れ。	「パーキング・ブレーキのきき具合」、「ブレーキ液の量」等計8項目について点検漏れ。																		
備考 (点検時点での走行キロ)	552,133 km	579,244 km	603,028 km	644,231 km																		

(注) 当省の調査結果による。

表 2 - (4) - 実地調査対象事業者における不適切事例と監査の実施状況

(単位：事業者)

当省の 実地調査結果	区 分	事業者数	うち平成 11 年 4 月から 当省の実地調査時点ま でに地方運輸局又は運 輸支局が監査を実施し ている事業者	
トラック事 業者	不適切事例がみられた事業者	58	17	
	不適切事例がみられなかった事業者	2	0	
	計	60	17	
バス及びタ クシー・ハ イヤー事業 者	不適切事例がみられた事業者	68	10	
	不適切事例がみられなかった事業者	8	3	
	計	76	13	
計	不適切事例がみられた事業者	126	27	
	不適切事例がみられなかった事業者	10	3	
	計	136	30	

(注) 当省の調査結果による。

表 2 - (4) - 実地調査を行った貨物自動車運送事業者における不適切事例数と監査の実施状況

(単位：事業者、%)

監査の実施状況	区分	実地調査対 象事業者数	今回の当省調査による不適切事例数		
			1 事例以上	2 事例以上	3 事例以上
監査実績があるもの (構成比)		17 (100)	17 (100.0)	16 (94.1)	13 (76.5)
監査実績がないもの (構成比)		43 (100)	41 (95.3)	35 (81.4)	29 (67.4)
計 (構成比)		60 (100)	58 (96.7)	51 (85.0)	42 (70.0)

(注) 当省の調査結果による。

表 2 - (4) - 実地調査を行った貨物自動車運送事業者における有責重大事故の発生回数と監査の実施状況

(単位：事業者、%)

監査の実施状況	区分	実地調査対 象事業者数	有責重大事故の発生回数			
			なし	1 回以上	2 回以上	3 回以上
監査実績があるもの (構成比)		17 (100)	0 (0.0)	17 (100)	16 (94.1)	11 (64.7)
監査実績がないもの (構成比)		43 (100)	15 (34.9)	28 (65.1)	26 (60.5)	13 (30.2)
計 (構成比)		60 (100)	15 (25.0)	45 (75.0)	42 (70.0)	24 (40.0)

(注) 当省の調査結果による。

表 2 - (4) - 実地調査を行った貨物自動車運送事業者における有責重大事故の発生回数、当省の実地調査において把握した不適切事例の数及び監査の実施状況

(単位：事業者、%)

監査の実施状況	区分 実地調査対象事業者数	有責重大事故を引き起こしていないが不適切事例があるもの			有責重大事故を引き起こし、かつ不適切事例があるもの		
		不適切事例 1 事例以上	不適切事例 2 事例以上	不適切事例 3 事例以上	事故 1 回以上、不適切事例 1 事例以上	事故 2 回以上、不適切事例 2 事例以上	事故 3 回以上、不適切事例 3 事例以上
監査実績があるもの (構成比)	17 (100)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	17 (100)	15 (88.2)	8 (47.1)
監査実績がないもの (構成比)	43 (100)	15 (34.3)	14 (31.3)	11 (27.3)	26 (60.5)	20 (46.5)	9 (20.9)
計 (構成比)	60 (100)	15 (25.0)	14 (23.3)	11 (18.3)	43 (71.7)	35 (58.3)	17 (28.3)

(注) 当省の調査結果による。

表 2 - (4) - 監査対象事業者の選定に当たって、事業者における有責重大事故の発生回数について監査要領等への明定状況

区分 運輸局各	旅客		貨物	
	改正前	改正後	改正前	改正後
北海道	・過去において法令違反等(自動車事故の発生を含む。)のあった事業者で、その後、監査等を実施していない事業者	・事故、苦情又は法令違反の多いと認められる事業者	規定なし	規定なし
東北	・規定なし	・事故、苦情又は法令違反の多いと認められる事業者	規定なし	規定なし
関東	・バス 規定なし ・タクシー・ハイヤー 重大事故を引き起こしたものの、その他事故を多発しているもの	・バス 特別監査の対象外の第一当事者と推定される重大事故であって、監査を行うことが必要と認められる事業者 ・タクシー・ハイヤー 事故、苦情又は法令違反の多いと認められる事業者	規定なし	規定なし
中部	・過去 1 年間に於いて事故、利用者の苦情、その他法令違反が多いと認められる事業者	・事故、苦情又は法令違反の多いと認められる事業者	規定なし	規定なし

区分 運輸局名	旅客		貨物	
	改正前	改正後	改正前	改正後
近畿	・過去1年間の事故多発事業者又は苦情申告の多い事業者	・事故(同一営業所で特別監査の対象外の第一当事者の重大事故を直近の1年間に2回以上引き起こした事業者)、苦情又は法令違反の多い事業者	規定なし	規定なし
中国	・規定なし	・規定なし	規定なし	規定なし
四国	・規定なし	・規定なし	規定なし	規定なし
九州	・規定なし	・規定なし	規定なし	規定なし

- (注) 1 調査対象地方運輸局が策定している監査要領等に基づき、当省が作成した。
2 旅客の改正前とは平成14年1月以前、貨物の改正前とは13年3月以前の要領をいう。

表2 - (4) - 当省の実地調査において把握した不適切事例がみられる旅客自動車運送事業者 68事業者のうち、平成14年2月から同年9月末までの間に、死者又は重傷者を生じた有責重大事故を2回以上引き起こしている営業所に対する監査の実施状況

(単位：事業者、営業所、%)

平成14年2月から同年9月末までの間に、死者又は重傷者を生じた有責重大事故を2回以上引き起こしている事業者数と営業所数	左の営業所に対する監査の実施状況				
	左の事故発生後、当省の実地調査時点までに、地方運輸局又は運輸支局が監査を実施しているもの		左の事故発生後、当省の実地調査時点までに、地方運輸局又は運輸支局が監査を実施していないもの		
事業者数	営業所数	事業者数	営業所数	事業者数	営業所数
2	3 (100)	2	2 (66.7)	1	1 (33.3)

(注) 当省の調査結果による。

表 2 - (4) - 監査の実施等について不適切な事例のある地方運輸局及び運輸支局の状況

事 項	区 分	地方運輸局、運輸支局等数	
		内 訳	
監査方針等において、第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした場合には特別監査を実施することとされているにもかかわらず、特別監査を実施していないもの	9	札幌運輸支局（6事例） 宮城運輸支局（2事例） 関東運輸局・東京運輸支局（38事例） 愛知運輸支局（4事例） 静岡運輸支局（9事例） 大阪運輸支局（21事例） 広島運輸支局（11事例） 香川運輸支局（24事例）	計 115 事例（1 地方運輸局、8 運輸支局）
一年間に複数回連続して事故を引き起こしているにもかかわらず、監査及び行政処分を実施していないもの	5	東京運輸支局（3事例） 静岡運輸支局（1事例） 近畿運輸局（1事例） 広島運輸支局（1事例） 香川運輸支局（1事例）	計 7 事例（1 地方運輸局、4 運輸支局）

（注） 当省の調査結果による。

事例 2 - (4) - 監査方針等において、第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした場合には特別監査を実施することとされているにもかかわらず、特別監査を実施していないものの例

運輸局 (支局)名	事例の内容																																							
札幌運輸支局	<p>北海道運輸局では、トラックについては、平成 13 年度以降、死亡重大事故発生事業者（第一当事者と推定されたもの）及び社会的影響の大きい事故発生事業者については特別監査を実施することとしている。</p> <p>平成 13 年度から 14 年 9 月末までの期間中支局管内で発生した有責重大事故から 84 件を抽出調査した結果、運転者本人の死亡のため特別監査の対象から除外しているものが、次のとおり、6 件の死亡事故についてみられた。</p> <p>表 特別監査の対象から除外しているものの例</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業者名 (業態区分)</th> <th>事故発生日</th> <th>事故の概要</th> <th>事故の原因</th> <th>人的被害の状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>73 (トラック)</td> <td>14. 2 .26</td> <td>信号待ちしていた車両 2 台に衝突</td> <td>脇見運転</td> <td>死亡 1 人 (運転者本人)</td> </tr> <tr> <td>79 (トラック)</td> <td>14. 8 . 3</td> <td>直線道路でセンターラインをはみ出し、対向車両と正面衝突</td> <td>通行区分帯の通行不履行</td> <td>死亡 1 人 (運転者本人)</td> </tr> <tr> <td>81 (トラック)</td> <td>14. 7 .27</td> <td>走行中に道路左側路肩部に接触し、工事現場の足場と高架橋の橋脚に接触横転</td> <td>漫然運転</td> <td>死亡 1 人 (運転者本人)</td> </tr> <tr> <td>85 (トラック)</td> <td>14. 6 .21</td> <td>雨天走行中にスリップし、路肩に乗り上げ電柱に衝突</td> <td>安全速度の不履行</td> <td>死亡 1 人 (運転者本人)</td> </tr> <tr> <td>86 (トラック)</td> <td>14. 6 .13</td> <td>走行中センターラインをはみ出し、対向車両と正面衝突</td> <td>その他</td> <td>死亡 1 人 (運転者本人)</td> </tr> <tr> <td>98 (トラック)</td> <td>13.10.25</td> <td>カーブを曲がり切れず歩道に乗り上げ電柱に衝突</td> <td>安全速度の不履行、最高速度制限の不履行</td> <td>死亡 1 人 (運転者本人)</td> </tr> </tbody> </table> <p>（注） 事業者名 86 は、運転者が 48 時間経過後に死亡している。</p>					事業者名 (業態区分)	事故発生日	事故の概要	事故の原因	人的被害の状況	73 (トラック)	14. 2 .26	信号待ちしていた車両 2 台に衝突	脇見運転	死亡 1 人 (運転者本人)	79 (トラック)	14. 8 . 3	直線道路でセンターラインをはみ出し、対向車両と正面衝突	通行区分帯の通行不履行	死亡 1 人 (運転者本人)	81 (トラック)	14. 7 .27	走行中に道路左側路肩部に接触し、工事現場の足場と高架橋の橋脚に接触横転	漫然運転	死亡 1 人 (運転者本人)	85 (トラック)	14. 6 .21	雨天走行中にスリップし、路肩に乗り上げ電柱に衝突	安全速度の不履行	死亡 1 人 (運転者本人)	86 (トラック)	14. 6 .13	走行中センターラインをはみ出し、対向車両と正面衝突	その他	死亡 1 人 (運転者本人)	98 (トラック)	13.10.25	カーブを曲がり切れず歩道に乗り上げ電柱に衝突	安全速度の不履行、最高速度制限の不履行	死亡 1 人 (運転者本人)
事業者名 (業態区分)	事故発生日	事故の概要	事故の原因	人的被害の状況																																				
73 (トラック)	14. 2 .26	信号待ちしていた車両 2 台に衝突	脇見運転	死亡 1 人 (運転者本人)																																				
79 (トラック)	14. 8 . 3	直線道路でセンターラインをはみ出し、対向車両と正面衝突	通行区分帯の通行不履行	死亡 1 人 (運転者本人)																																				
81 (トラック)	14. 7 .27	走行中に道路左側路肩部に接触し、工事現場の足場と高架橋の橋脚に接触横転	漫然運転	死亡 1 人 (運転者本人)																																				
85 (トラック)	14. 6 .21	雨天走行中にスリップし、路肩に乗り上げ電柱に衝突	安全速度の不履行	死亡 1 人 (運転者本人)																																				
86 (トラック)	14. 6 .13	走行中センターラインをはみ出し、対向車両と正面衝突	その他	死亡 1 人 (運転者本人)																																				
98 (トラック)	13.10.25	カーブを曲がり切れず歩道に乗り上げ電柱に衝突	安全速度の不履行、最高速度制限の不履行	死亡 1 人 (運転者本人)																																				

運輸局 (支局)名	事例の内容															
	<p>これは、北海道運輸局では、すべての死亡事故を対象として特別監査を実施することが体制上困難であることを理由に、昭和 61 年 3 月から、「相手方(乗客を含む。)を死亡させたもの」に限定する内部運用規程を策定しており、運転手、バスの車掌及びトラックの同乗者の死亡事故については、特別監査の対象から除外している(旅客事業に限っては、平成 14 年 1 月をもってこの運用規程を廃止しているが、運用は踏襲されている。)ことによるものである。</p> <p>しかし、この 6 件の事故内容は、脇見運転、漫然運転、安全速度の不履行等運転者本人(当該事業者側)に過失があると推定される事故であり、これらの事故を特別監査の対象から除外する合理的理由は認められない。</p>															
関東運輸局・東京運輸支局	<p>関東運輸局及び東京運輸支局が行う特別監査の対象事業者については、関東運輸局が策定した「自動車運送事業等保安監査実施要領」(平成 4 年 3 月 25 日付け関東整事公第 99 号)により、事業用自動車の転覆等による有責死亡・重傷事故を起こした事業者、事業用自動車の運行に当たり飲酒運転、居眠り運転、ひき逃げ等の違反行為を行った事業者、公安委員会から道路交通法違反について道路交通法第 108 条の 34 に基づき通知があった事業者等とされている。その後、国土交通省の監査方針の策定・改定に伴い、事業者が第一当事者となる死亡事故(以下「有責死亡事故」という。)等についても、トラック事業者の場合は平成 13 年 4 月から、バス・タクシー事業者の場合は平成 14 年 7 月から、特別監査の対象とされている。</p> <p>この特別監査のうち、乗合バスに関するものは関東運輸局が、貸切バス、ハイヤー・タクシー及びトラックに関するものは、平成 14 年 6 月まで東京運輸支局が、運輸局・運輸支局の組織改変後の 14 年 7 月以降は関東運輸局が担当となっている。</p> <p>今回、東京運輸支局管内のトラック事業者が平成 13 年 4 月から 14 年 9 月末までに引き起こした有責死亡事故について、特別監査の実施状況を調査した結果、13 年 4 月から 14 年 6 月末までに有責死亡事故は 34 件発生しているが、このうち東京運輸支局が特別監査を実施したものは 2 件であり、32 件については特別監査を実施していない。また、平成 14 年 7 月から 9 月末までに有責死亡事故は 7 件発生しているが、このうち、関東運輸局が特別監査を実施したものは 1 件であり、6 件については特別監査を実施していない。</p> <p>有責死亡事故を引き起こしたトラック事業者に対し、特別監査を実施していない理由について、東京運輸支局は、特別監査で中心的な役割を果たす整備課が、運行管理者・整備管理者の届出、研修等の事務と平行して特別監査を実施しているため、悪質性がより高い事業者等(酒酔い運転・無免許運転で運転者が逮捕された事業者、多数の死傷者を生じた有責重大事故を起こした事業者等)及び労働局から自動車労働者の労働条件の改善のための相互通報があったトラック事業者を優先的に特別監査の対象にしたことによるとしている。また、関東運輸局では、警察からの道路交通法第 108 条に基づく、過積載、速度違反等の通報が年間数百件あり、これら通報に基づく事業者に対する事実確認調査等の対応に追われており、有責死亡事故すべてを対象に監査を実施することは困難であるためとしている。</p> <p style="text-align: center;">表 特別監査が実施されていない例</p> <table border="1" data-bbox="352 1756 1420 2051"> <thead> <tr> <th>事業者名</th> <th>事故発生年月日</th> <th>事故の概要</th> <th>事故の原因</th> <th>人的被害</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T120</td> <td>13. 5 .14</td> <td>高速道路上で、反対方向を向いて無灯火、ハザード等なしで止まっていた乗用車に接触</td> <td>最高速度制限の不履行</td> <td>死亡 1 人</td> </tr> <tr> <td>T168</td> <td>13. 6 .4</td> <td>高速道路上で、自損事故で停車中の乗用車に追突</td> <td>安全速度の不履行</td> <td>死亡 1 人</td> </tr> </tbody> </table>	事業者名	事故発生年月日	事故の概要	事故の原因	人的被害	T120	13. 5 .14	高速道路上で、反対方向を向いて無灯火、ハザード等なしで止まっていた乗用車に接触	最高速度制限の不履行	死亡 1 人	T168	13. 6 .4	高速道路上で、自損事故で停車中の乗用車に追突	安全速度の不履行	死亡 1 人
事業者名	事故発生年月日	事故の概要	事故の原因	人的被害												
T120	13. 5 .14	高速道路上で、反対方向を向いて無灯火、ハザード等なしで止まっていた乗用車に接触	最高速度制限の不履行	死亡 1 人												
T168	13. 6 .4	高速道路上で、自損事故で停車中の乗用車に追突	安全速度の不履行	死亡 1 人												

運輸局 (支局)名	事例の内容				
	T171	13. 6 .25	交差点右折時に、進路を譲ってくれた対向車両の横から飛び出したオートバイに接触	左折、右折不適切	死亡1人、軽傷1人
	T172	13. 6 .26	高速道路上で渋滞の車列最後尾に追突	漫然運転	死亡1人(自社運転者)軽傷3人
	T173	13. 7 . 4	右折時に、前方車両に気を取られ横断歩道上の歩行者をはねる	歩行者に対する不注意	死亡1人
	T175	13. 7 .11	高速道路上で中央分離帯に激突し車線を塞いで停止したトラックに他車接触のため避けきれず追突	最高速度制限の不履行	死亡1人(自社運転者)
	T180	13. 8 .21	右折時に、前方車両に気を取られ横断歩道上の歩行者をはねる	歩行者に対する不注意	死亡1人
	T184	13. 9 .12	交差点での発進時に、赤信号停車中に前方に回り込んだ原付自転車に追突	発車時の安全確認の不良又は不履行	死亡1人
	T57	13. 9 .29	高速道路合流時に自動二輪車に接触	無理な割り込み	死亡1人
	T190	13.10. 1	路側帯が狭いため車道上を並んで歩いていた歩行者をはねる	安全速度の不履行	死亡2人
	T192	13.10.11	停車車両の追越に気を取られ右折のため横断中の原付に衝突	追越不適切	死亡1人
	T196	13.10.19	交差点左折時に自転車を巻き込む	左折、右折不適切	死亡1人
	T198	13.10.25	スクーター追越時に追突	安全速度の不履行	死亡1人
	T59	13.10.27	高速道路上で故障停車中の車両に追突	安全速度の不履行	死亡1人、重傷1人
	T203	13.12. 3	渋滞の車列最後尾に追突	(運転操作)その他	死亡1人(自社運転者)
	T200	13.12.10	追い越し時に前方車両に追突	車間距離不適切	死亡2人(うち自社運転者1人)
	T41	13.12.20	交差点右折時に横断歩道上の歩行者をはねる	左折、右折不適切	死亡1人
	T172	13.12.27	赤信号停車中の車両に追突(死亡した当該運転手に外傷がなく死因不明)	(運転者の健康状態)その他	死亡1人、軽傷3人
	T207	14. 1 .17	信号のない交差点で自転車と出合頭衝突	安全速度の不履行	死亡1人
	T208	14. 1 .19	狭い交差点での右折時に歩行者をはねる	左折、右折不適切	死亡1人

運輸局 (支局)名	事例の内容				
	T214	14. 2 .27	道路横断中の歩行者をはねる	歩行者に対する不注意	死亡1人
	T215	14. 3 .12	交差点で一時停止しなかった自転車と出頭衝突	一時停止又は徐行不履行	死亡1人
	T216	14. 3 .20	高速道路上で、野焼きの煙による視界不良状況下での多重衝突	車間距離不適切	死亡4人(うち自社運転者1人)、重傷2人、軽傷8人
	T217	同上	同上	車間距離不適切	死亡4人、重傷2人、軽傷8人
	T218	14. 4 . 1	2人乗りの原付自転車に追突	最高速度制限の不履行	死亡1人、重傷1人
	T219	14. 4 . 1	駐車中車両に追突	居眠運転	死亡1人、重傷1人、軽傷2人
	T220	14. 4 . 2	交差点左折時に横断歩道上の歩行者をはねる	左折、右折不適切	死亡1人
	T221	14. 4 .10	交差点右折時に斜め横断の歩行者をはねる	歩行者に対する不注意	死亡1人
	T12	14. 5 .11	交差点左折時に横断歩道上の歩行者をはねる	歩行者に対する不注意	死亡1人
	T223	14. 5 .15	交差点左折時に横断歩道上の歩行者をはねる	左折、右折不適切	死亡1人
	T4	14. 5 .15	渋滞のため交差点内で停止、青信号での発進時に横断歩道上の歩行者に接触	歩行者に対する不注意	死亡1人
	T241	14. 5 .31	青信号での交差点進入時、原付と出頭衝突	最高速度制限の不履行	死亡1人
	T242	14. 7 . 7	高速道路上で停車車両及び降車中の運転者に衝突	最高速度制限の不履行	死亡1人、重傷1人
	T231	14. 7 .17	Uターン時に後方から来た二輪車と接触	転回不適切	死亡1人
	T233	14. 7 .19	カーブでハンドル操作を誤り道路側壁(石垣)に接触、横転	悪路における運転操作不適切	死亡1人(自社運転者)
	T183	14. 8 . 9	高速道路で渋滞車列の最後尾に追突(多重事故)	脇見運転	死亡1人、重傷1人、軽傷9人
	T235	14. 8 .10	高速道路で走行中の車両に追突、相手方車両は側壁に衝突	漫然運転	死亡1人
	T237	14.9.12	走行中、横断中の歩行者をはねる	最高速度制限の不履行	死亡1人

運輸局 (支局)名	事例の内容			
大阪運輸支局	<p>近畿運輸局では、特別監査は、監査実施要領等において、旅客運送事業者については有責死亡事故又は社会的に影響の大きな事故を引き起こした事業者に対して、貨物運送事業者についても死亡事故等の有責重大事故を惹起した事業者に対して実施すると定めている。しかし、大阪運輸支局管内のトラック事業者で、有責死亡事故が発生しているにもかかわらず特別監査を実施していないものが、平成13年度及び14年度では、次の21件みられる。</p>			
特別監査が実施されていない死亡事故の例				
事業者名	事故発生日	事故の概要	事故の原因	人的被害
T121	13.4.20	交差点を青信号で発進する際車道上の歩行者をひく	乗務時の通告不履行又は確認不良	死亡1人
T123	13.5.14	高速道路(路肩)で故障車の修理中の者をはねる	脇見運転	死亡1人
T11	13.5.14	高速道路で、事故により停車中の車両に衝突	車間距離不適切	死亡1人
T129	13.7.17	右折時に横断歩道上の自転車をひく	左折、右折不適切	死亡1人
T130	13.7.24	事故で停車中の車両に追突	脇見運転	死亡1人、重傷2人
T133	13.9.6	道路横断中の自転車、反対車線のトラックに接触	脇見運転	死亡1人
T8	13.9.10	センターラインを越え対向車と正面衝突	安全速度の不履行	死亡2人(自社運転者1人)
T136	13.10.9	信号のない交差点で横断しようとした歩行者をはねる	一時停止又は徐行不履行	死亡1人
T138	13.11.3	左折時に自転車を巻き込む	左折、右折不適切	死亡1人
T141	13.12.11	信号待ちで停車しようとして減速した車両に追突	脇見運転	死亡1人(自社運転者)
T147	14.2.3	赤信号で交差点に進入しバイクと出頭衝突	信号無視	死亡1人
T152	14.3.16	右折してわき道に進入時に道路横断中の自転車をはねる	左折、右折不適切	死亡1人
T26	14.3.29	高速道路で前車に追突	脇見運転	死亡1人、重傷2人、軽傷1人
T23	14.4.21	追突事故で停車した車両をよけ切れず横転	最高速度制限の不履行	死亡1人、重傷2人、軽傷2人
T159	14.5.16	走行中に追突、相手方車両が弾かれて反対車線で多重衝突	脇見運転	死亡1人

運輸局 (支局)名	事例の内容				
	T162	14.5.18	横断歩道上でUターンした自転車をはねる	最高速度制限の不 履行	死亡1人
	T163	14.6.5	バックして敷地に入る際、歩道上の自転車を巻き込む	後退方法不適切	死亡1人
	T164	14.6.8	信号待ちの車両に追突	居眠運転	死亡1人、軽傷2人
	T168	14.8.10	ブレーキを踏み違い追突	(運転操作)その他	死亡1人、軽傷5人
	T26	14.9.14	車道上を歩いていた歩行者をはねる	安全速度の不履行	死亡1人
	T170	14.9.20	事故で停止中の車両2台に追突	安全速度の不履行	死亡2人、軽傷2人

(注) 当省の調査結果による。

事例2 - (4) - 一年間に複数回連続して事故を引き起こしているにもかかわらず、監査及び行政処分を実施していない例

運輸局 (支局)名	事例の内容
東京運輸支局	<p>同運輸支局では、有責死亡事故の発生後に同一事業者が再度有責重大事故を引き起こしておりながら、監査及び行政処分を実施していないものが、次のとおり3事例みられる。</p> <p>事例1 S b社 S b社の運転者は、平成14年4月29日、直進中、前方の歩行者への注意が不十分であったため、左方からの酒酔いの歩行者を避けきれず、はねて死亡させる事故を起こしている。</p> <p>しかし、東京運輸支局は、当該事故について特別監査を実施していない。その後、同社は、平成14年9月28日、直進中に飛び出してきた猫をよけるために急ハンドルを切ったため、トラックが横転し、運転者が重傷を負う有責重大事故を起こしているが、当該事故についても監査は実施してない。</p> <p>事例2 E 0 8 E 0 8は、平成13年6月26日、直進中に、漫然運転のため前方の渋滞に気付くのが遅れたため、4台の玉突き衝突となり、運転者1人が死亡し、前方自動車の運転者3人が軽傷を負う有責死亡事故を起こしている。</p> <p>しかし、東京運輸支局は、当該事故について特別監査を実施していない。</p> <p>その後、同社は、以下の2件の有責重大事故を起こしているが、2件とも監査を実施していない。</p> <p>）平成13年8月29日、交差点を右折する際、右方を十分確認していなかったため、横断中の歩行者をはね、重傷を負わせている。</p> <p>）平成13年12月27日、直進中に、運転者が意識を失って交差点で停止していた前3台の自動車に玉突き衝突し、運転者1人が死亡し、3人に軽傷を負わず有責重大事故を起こしている。</p> <p>なお、この事故の原因を把握するため、当省が、当該運転者の直前の健康診断結果及び健康診断結果に基づく運行管理者の措置状況を調査したところ、平成13年9月3日に定期健康診断を受け、高血圧及び心電図に異常があり、要精密検査の結果が出たにもかかわらず、同社の運行管理者が精密検査受診のフォローを十分行っていなかったため、同運転者が精密検査を受けていない状況がみられた。</p>

運輸局 (支局)名	事例の内容																					
	<p>事例3 SS社</p> <p>SS社は、平成13年12月3日、直進中に渋滞のため停止していた乗用車に追突し、中央分離帯を超えて防音壁に衝突し、運転者が死亡する事故を起こしている。</p> <p>しかし、東京運輸支局は、当該事故について特別監査を実施していない。</p> <p>その後、同社は、平成14年3月21日に、トラックが右折する際、双方の信号無視により、対向車線のバイクと衝突し、バイク運転者に重傷を負わせる有責重大事故を起こしているが、東京運輸支局はこれについても監査を実施していない。</p>																					
静岡運輸支局	<p>同運輸支局管内で、1か月以内に2件の死亡事故を引き起こしているが、監査及び行政処分が実施されていないものが、次の事例のとおりみられる。</p> <p>連続して事故を引き起こしながら、監査・行政処分が実施されていない事業者(A15)の例</p> <table border="1" data-bbox="327 712 1391 943"> <thead> <tr> <th>事故の発生</th> <th>事故発生年月日</th> <th>事故の概要</th> <th>事故の原因</th> <th>人的被害</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1回目</td> <td>11.6.23</td> <td>自社運転者が所定の路線を大きく逸脱し、壁に激突</td> <td>その他(不明)</td> <td>死亡1人</td> </tr> <tr> <td>2回目</td> <td>11.7.10</td> <td>不適切な追い越しにより相手車両と接触</td> <td>追越不適切</td> <td>死亡1人</td> </tr> </tbody> </table>	事故の発生	事故発生年月日	事故の概要	事故の原因	人的被害	1回目	11.6.23	自社運転者が所定の路線を大きく逸脱し、壁に激突	その他(不明)	死亡1人	2回目	11.7.10	不適切な追い越しにより相手車両と接触	追越不適切	死亡1人						
事故の発生	事故発生年月日	事故の概要	事故の原因	人的被害																		
1回目	11.6.23	自社運転者が所定の路線を大きく逸脱し、壁に激突	その他(不明)	死亡1人																		
2回目	11.7.10	不適切な追い越しにより相手車両と接触	追越不適切	死亡1人																		
近畿運輸局	<p>トラック事業者であるJ08は、平成11年4月から14年3月末にかけて、次表のとおり事故を引き起こしている。</p> <p>J08における事故の発生状況(平成11年4月～14年3月末)</p> <table border="1" data-bbox="327 1122 1375 1240"> <thead> <tr> <th>事故発生年月日</th> <th>営業所名</th> <th>被害の概要</th> <th>事故原因</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成11年5月20日</td> <td>i営業所</td> <td>重傷1人</td> <td>信号無視</td> </tr> <tr> <td>平成13年9月23日</td> <td>m営業所</td> <td>重傷1人</td> <td>右左折不適切</td> </tr> </tbody> </table> <p>このうち、平成13年9月の事故は、事業者の配達便(21:00～翌日1:00)に主に乗務する勤務形態(以下「夜間パートタイム勤務」という。)で雇用の運転手が引き起こしたものである。</p> <p>近畿運輸局は、この事業者に対し、平成14年5月17日に一般監査を実施し、この監査に基づき、14年8月27日に次のとおりの行政処分及び口頭指導を行っている。</p> <p>表 近畿運輸局の監査に基づく行政処分等の状況</p> <table border="1" data-bbox="327 1538 1428 1951"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>処分内容</th> <th>処分理由・指摘事項</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政処分</td> <td>車両停止 44日車</td> <td>点呼が確実に実施されていなかった。 乗務員に対する指導監督がなされていなかった。 初任運転者に対する適性診断を受診させていなかった。</td> </tr> <tr> <td>口頭指導</td> <td>-</td> <td>第1号便をパートタイム勤務運転手で賄っているが、安全指導も十分で不十分である。 運転者台帳に、保険証番号、血液型、履歴の記載欄がなく、写真が貼付されていない。 健康診断結果がファイルされておらず保管が不十分である。 3カ月法定点検の整備記録が本社に保管されていない。(整備会社及び車両には保管していた。)</td> </tr> </tbody> </table> <p>しかし、同事業者は、前述の監査実施の1か月後に、次のとおり、夜間パートタイムの勤務の別の運転手による事故を引き起こしている。</p>	事故発生年月日	営業所名	被害の概要	事故原因	平成11年5月20日	i営業所	重傷1人	信号無視	平成13年9月23日	m営業所	重傷1人	右左折不適切	区分	処分内容	処分理由・指摘事項	行政処分	車両停止 44日車	点呼が確実に実施されていなかった。 乗務員に対する指導監督がなされていなかった。 初任運転者に対する適性診断を受診させていなかった。	口頭指導	-	第1号便をパートタイム勤務運転手で賄っているが、安全指導も十分で不十分である。 運転者台帳に、保険証番号、血液型、履歴の記載欄がなく、写真が貼付されていない。 健康診断結果がファイルされておらず保管が不十分である。 3カ月法定点検の整備記録が本社に保管されていない。(整備会社及び車両には保管していた。)
事故発生年月日	営業所名	被害の概要	事故原因																			
平成11年5月20日	i営業所	重傷1人	信号無視																			
平成13年9月23日	m営業所	重傷1人	右左折不適切																			
区分	処分内容	処分理由・指摘事項																				
行政処分	車両停止 44日車	点呼が確実に実施されていなかった。 乗務員に対する指導監督がなされていなかった。 初任運転者に対する適性診断を受診させていなかった。																				
口頭指導	-	第1号便をパートタイム勤務運転手で賄っているが、安全指導も十分で不十分である。 運転者台帳に、保険証番号、血液型、履歴の記載欄がなく、写真が貼付されていない。 健康診断結果がファイルされておらず保管が不十分である。 3カ月法定点検の整備記録が本社に保管されていない。(整備会社及び車両には保管していた。)																				

運輸局 (支局)名	事例の内容																									
	<p style="text-align: center;">J 0 8 における事故の発生状況 (平成 14 年 4 月 ~ 14 年 9 月末)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <th>事故発生年月日</th> <th>営業所名</th> <th>被害の概要</th> <th>事故原因</th> </tr> <tr> <td>平成 14 年 6 月 16 日</td> <td>m 営業所</td> <td>重傷 1 人</td> <td>安全速度不履行</td> </tr> </table> <p>このように、連続して事故を引き起こした事業者に対しては、監査を再度行うことが必要と認められるにもかかわらず、監査を行っておらず、処分も行われていない。</p>	事故発生年月日	営業所名	被害の概要	事故原因	平成 14 年 6 月 16 日	m 営業所	重傷 1 人	安全速度不履行																	
事故発生年月日	営業所名	被害の概要	事故原因																							
平成 14 年 6 月 16 日	m 営業所	重傷 1 人	安全速度不履行																							
<p>広島運輸支局</p>	<p>同運輸支局管内で、同一事業者が平成 11 年 4 月から 14 年 9 月末までの間に、4 件の死亡事故を引き起こし、1 回目と 2 回目の事故の間隔が 2 か月半、3 回目と 4 回目の事故の間隔が 5 か月と短期間でありながら、監査及び行政処分が実施されていないものが、次のとおりみられる。</p> <p style="text-align: center;">連続して事故を引き起こしながら、監査・行政処分が実施されていない事業者 (L 0 5・トラック) の例</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>事故の発生</th> <th>事故発生年月日</th> <th>事故の概要</th> <th>事故の原因</th> <th>人的被害</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 回目</td> <td>12. 2 . 3</td> <td>発進直後に歩行者をはねる</td> <td>発車時の安全確認の不良又は不履行</td> <td>死亡 1 人</td> </tr> <tr> <td>2 回目</td> <td>12. 4 .28</td> <td>走行中、バイクと衝突</td> <td>漫然運転</td> <td>死亡 1 人、重傷 1 人</td> </tr> <tr> <td>3 回目</td> <td>13. 9 . 6</td> <td>走行中、前車に近づき過ぎたため追突を回避しようとして対向車線にはみ出し大型トラックと衝突</td> <td>脇見運転</td> <td>死亡 1 人 (自社運転者)</td> </tr> <tr> <td>4 回目</td> <td>14. 2 .13</td> <td>道路を横断中の歩行者をはねる</td> <td>安全速度の不履行</td> <td>死亡 1 人</td> </tr> </tbody> </table>	事故の発生	事故発生年月日	事故の概要	事故の原因	人的被害	1 回目	12. 2 . 3	発進直後に歩行者をはねる	発車時の安全確認の不良又は不履行	死亡 1 人	2 回目	12. 4 .28	走行中、バイクと衝突	漫然運転	死亡 1 人、重傷 1 人	3 回目	13. 9 . 6	走行中、前車に近づき過ぎたため追突を回避しようとして対向車線にはみ出し大型トラックと衝突	脇見運転	死亡 1 人 (自社運転者)	4 回目	14. 2 .13	道路を横断中の歩行者をはねる	安全速度の不履行	死亡 1 人
事故の発生	事故発生年月日	事故の概要	事故の原因	人的被害																						
1 回目	12. 2 . 3	発進直後に歩行者をはねる	発車時の安全確認の不良又は不履行	死亡 1 人																						
2 回目	12. 4 .28	走行中、バイクと衝突	漫然運転	死亡 1 人、重傷 1 人																						
3 回目	13. 9 . 6	走行中、前車に近づき過ぎたため追突を回避しようとして対向車線にはみ出し大型トラックと衝突	脇見運転	死亡 1 人 (自社運転者)																						
4 回目	14. 2 .13	道路を横断中の歩行者をはねる	安全速度の不履行	死亡 1 人																						
<p>香川運輸支局</p>	<p>M 0 8 社は、平成 12 年 7 月 9 日、高速道路で前方不注意により前の車に追突し、死亡させるという有責重大事故 (死者 1 人、重傷者 2 人、軽傷者 8 人) を引き起こしている。これに対し、香川運輸支局は、平成 12 年 12 月 15 日に特別監査を実施し、過労運転防止措置違反等がみられたことから 13 年 4 月 2 日に車両使用停止 (54 日車) の行政処分を行っており、指摘事項に対し、事業者からの改善報告は 13 年 6 月 5 日に行われている。しかし、同社は、平成 13 年 7 月 18 日に交差点を右折中、直進車と衝突する事故 (自社運転者負傷)、14 年 2 月 22 日には、交差点でバイクと衝突する事故 (バイク搭乗者死亡) を引き起こしているが、これに対する監査は行われていない。</p>																									

(注) 当省の調査結果による。

表2 - (4) - 当省調査により把握した不適切事例数の内訳

当省調査により把握した不適切事例数	業 態 区 分	該当事業者数	平成11年度以降、		うち、監査で指摘しているにもかかわらず、今回当省が調査した結果、指摘事項が十分改善されていないもの	うち、監査で指摘がなかった事項について、今回当省が調査した結果、改善すべき事項があったもの	うち、監査での指摘事項と今回当省が調査した結果の比較ができないもの
			当省の調査以前に監査を実施していないもの	当省の調査以前に監査を実施しているもの			
8	バス	0 (100)	0	0	0	0	0
	タクシー・ハイヤー	0 (100)	0	0	0	0	0
	トラック	1 (100)	1 (100.0)	0 (0.0)	0	0	0
	計	1 (100)	1 (100.0)	0 (0.0)	0	0	0
7	バス	0 (100)	0	0	0	0	0
	タクシー・ハイヤー	0 (100)	0	0	0	0	0
	トラック	2 (100)	1 (50.0)	1 (50.0)	1(E08)	0	0
	計	2 (100)	1 (50.0)	1 (50.0)	1	0	0
6	バス	3 (100)	2 (66.7)	1 (33.3)	0	1	0
	タクシー・ハイヤー	0 (100)	0	0	0	0	0
	トラック	9 (100)	7 (77.8)	2 (22.2)	1(M07)	1	0
	計	12 (100)	9 (75.0)	3 (25.0)	1	2	0
5	バス	3 (100)	3 (100.0)	0 (0.0)	0	0	0
	タクシー・ハイヤー	3 (100)	3 (100.0)	0 (0.0)	0	0	0
	トラック	10 (100)	6 (60.0)	4 (40.0)	3(G07、H07、J08)	2	0
	計	16 (100)	12 (75.0)	4 (25.0)	3	2	0
4	バス	7 (100)	7 (100.0)	0 (0.0)	0	0	0
	タクシー・ハイヤー	7 (100)	6 (85.7)	1 (14.3)	1(E04)	0	0
	トラック	12 (100)	7 (58.3)	5 (41.7)	2(B08、M08)	2	0
	計	26 (100)	20 (76.9)	6 (23.1)	3	2	0
3	バス	2 (100)	2 (100.0)	0 (0.0)	0	0	0
	タクシー・ハイヤー	10 (100)	9 (90.0)	1 (10.0)	1(D04)	0	0
	トラック	9 (100)	8 (88.9)	1 (11.1)	0	0	1
	計	21 (100)	19 (90.5)	2 (9.5)	1	0	1
2	バス	12 (100)	11 (91.7)	1 (8.3)	0	1	0
	タクシー・ハイヤー	6 (100)	4 (66.7)	2 (33.3)	1(F04)	1	0
	トラック	8 (100)	5 (62.5)	3 (37.5)	0	2	1
	計	26 (100)	20 (76.9)	6 (23.1)	2	4	1
1	バス	12 (100)	10 (83.3)	2 (16.7)	0	2	0
	タクシー・ハイヤー	3 (100)	1 (33.3)	2 (66.7)	1(H04)	0	1
	トラック	7 (100)	6 (85.7)	1 (14.3)	0	1	0
	計	22 (100)	17 (77.3)	5 (22.7)	1	3	1
0	バス	5 (100)	3 (60.0)	2 (40.0)			
	タクシー・ハイヤー	3 (100)	2 (66.7)	1 (33.3)			
	トラック	2 (100)	2 (100.0)	0 (0.0)			
	計	10 (100)	7 (70.0)	3 (30.0)			
合計	バス	44 (100)	38 (86.4)	6 (13.6)	0	4	0
	タクシー・ハイヤー	32 (100)	25 (78.1)	7 (21.9)	4	1	1
	トラック	60 (100)	43 (71.7)	17 (28.3)	7	8	2
	計	136 (100)	106 (77.9)	30 (22.1)	11	13	3

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「うち、監査での指摘事項と今回当省が調査した結果の比較ができないもの」欄には、監査結果の処理が終了しておらず指摘内容が不明なもの及び監査で確認した時期が当省の調査で確認した時期以降となっているものを計上した。

表2 - (4) - 当省の把握した不適切事例とそれ以前に実施された運輸局(支局)監査での指摘事項の比較(項目別)

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	指摘事項 区分	運行管 理者の 選任等	運行管 理規程 の規定	国土交 通大臣 告示等 (勤務 時間乗 務時間) の遵守	点呼の 実施点 呼記録	乗務記 録の記 録義務	運行記 録計の 記録義 務乗務 員に対 する制 限速度 指導	乗務員 台帳の 作成・備 付・保存	健康状 態の把 握義務	整備管 理者の 選任等	日常点 検整備 の実施 記録	定期点 検の実 施記録	事例 数計
香川	M07 (トラック)	支局特別監査での指摘事項 (12.11.28実施)												1
		当省の把握した不適切事例												
東京	E08 (トラック)	運輸局一般監査での指摘事項 (14.2.12実施)												1
		当省の把握した不適切事例												
宮城	B08 (トラック)	運輸局(支局)監査での指摘事項 (13.12.7実施)												2
		当省の把握した不適切事例												
愛知	H07 (トラック)	支局特別監査での指摘事項 (12.1.18実施)												2
		当省の把握した不適切事例												
香川	M08 (トラック)	運輸局(支局)監査での指摘事項 (12.12.15実施)												3
		当省の把握した不適切事例												
大阪	J08 (トラック)	支局一般監査での指摘事項 (14.5.17実施)												1
		当省の把握した不適切事例												
長野	G07 (トラック)	支局一般監査での指摘事項 (14.9.13実施)												1
		当省の把握した不適切事例												
埼玉	D04 (タクシー・ ハイヤー)	支局計画監査での指摘事項 (14.1.23実施)												2
		当省の把握した不適切事例												
東京	E04 (タクシー・ ハイヤー)	運輸局計画監査での指摘事項 (11.8.4実施)												2
		当省の把握した不適切事例												
神奈川	F04 (タクシー・ ハイヤー)	支局一般監査での指摘事項 (13.7.25実施)												3
		当省の把握した不適切事例												
愛知	H04 (タクシー・ ハイヤー)	支局特別監査での指摘事項 (14.1.17実施)												1
		当省の把握した不適切事例												

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「当省の調査結果」欄の「 」は、運輸局(支局)監査で指摘しているにもかかわらず、今回当省が調査した結果、指摘事項が十分改善されていないことを示す。

事例2 - (4) - 監査で不適切事項として指摘されているにもかかわらず、当省の調査時まで改善が図られていないものの事例（11事業者、14事例）

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
香川	M07 (トラック)	<p>同事業者の運転手は、平成12年4月6日に赤信号無視で交差点に入り、車両と衝突し、相手方同乗者を死亡させる有責重大事故を引き起こしており、このため、香川運輸支局は、同年11月28日に特別監査を実施しており、監査の結果、役員又は社員に変更があった場合の変更届未届（貨物自動車運送事業法施行規則第44条第6項違反） 過労運転防止義務違反（安全規則第3条第4項） 乗務員に対する指導監督義務違反（安全規則第10条第1項）があったため、平成13年4月2日に40日車の車両停止処分を行っている。</p> <p>これに対し、同事業者では、平成13年6月5日に改善報告書を運輸支局に提出している。</p> <p>しかし、今回、当省が同事業者の乗務員55人のうち5人を抽出して平成14年11月1か月間の労働時間を調査した結果、改善基準で定められている1か月の拘束時間を超えている乗務員が1人、1日の最大拘束時間（16時間以内）及び連続運転時間（4時間以内）を遵守していない者が4人おり、監査で指摘された項目について未改善であった。</p>
東京	E08 (トラック)	<p>関東運輸局は、平成14年2月12日、同事業者に対し一般監査を実施し、運行管理者の勤務する時間外に勤務を終了する運転手に対する終業点呼を行っておらず、点呼の実施及び実施結果の記録が一部不適切（貨物自動車運送事業法第17条第3項、安全規則第7条） 認可を受けないで事業計画の変更（自動車庫の廃止）を行っている（貨物自動車運送事業法第9条第1項）として、同年4月1日に文書警告を行っている。</p> <p>しかし、今回、当省が平成14年3月について、運転者5人を抽出して1か月分の点呼記録を基に、乗務員に対する始業及び終業点呼の状況を調査した結果、点呼記録簿に点呼執行者欄がなく、誰が点呼したか不明となっている。</p>
宮城	B08 (トラック)	<p>同事業者は、平成13年5月7日に有責重大事故（死亡1人）を引き起したため、宮城運輸支局では、13年12月7日に特別監査を実施しており、監査の結果、運転者に対し業務の点呼を適切に実施していなかった（安全規則第7条第1項第2項違反） 点呼の記録を確実に行っていなかった（安全規則第7条3項違反） 運転者の乗務については、休憩・仮眠をした地点、積載状況を確実に記録させていなかった（安全規則第8条違反）ことから、翌12月8日に同事業者に対し警告を行っている。</p> <p>これに対し、同事業者は、運輸支局に対し、平成14年3月20日に、早朝・深夜に出発する運転手に対しては、確実に面談で点呼を実施する、点呼を実施した際には、その内容を確実に記録する、運転手に対し、確実に運転日報を記載するよう指導したとの改善報告を行った。</p> <p>しかし、今回、当省が、運転者5人を抽出し平成14年3月の運行状況を調査した結果、次のとおり改善報告内容が遵守されていない状況がみられた。</p> <p>5人中3人は、点呼簿、乗務記録の整備・保存をしておらず、残り2人についても一部を整備するにとどまっていた。</p> <p>運転者の中には、到着時間の都合等から、当社の非営業日である休日の夜間に出発する者もいるが、これら運転者に対しては、運行管理者又は代務者も不在であり、点呼をとっていなかった（平成14年3月のうち2人について延べ2日間について点呼記録なし）</p>
愛知	H07 (トラック)	<p>同事業者では、平成11年10月21日に有責重大事故（死亡1人、重傷1人）を引き起こしているため、支局は、12年1月18日に特別監査を実施し、次の事項を口頭で指摘している。</p>

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要																																	
		<p>点呼において指示及び注意事項が的確にされていない。 (安全規則第7条第3項違反)</p> <p>「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が遵守されていない。 (安全規則第3条第4項違反)</p> <p>しかし、今回、当省が、平成15年3月5日に同社を調査した結果、次のような問題がみられ、依然として改善が図られていない状況がみられた。</p> <p>) 点呼の方法、点呼記録簿の記載内容等 同社 n 営業所では、日勤体制(午前8時から午後6時)を採っていることから、関東など遠隔地へ走行する運転者には対面による早朝の始業点検及び深夜の終業点呼ができないため、これらの運転者に対し、営業所の勤務時間帯に走行途中の地点から携帯電話で報告させているとしているが、点呼記録簿には運転者からの報告場所が明記されていない。 また、点呼記録簿の様式及び記録状況をみると、始業及び終業点呼執行者印が押印されておらず、また、日々の点呼事項が空欄となっているもの(t 営業所)がみられ、適正な取扱いが行われていない。</p> <p>) 運転者の労働時間(拘束時間) 同社 n 営業所の運転者(20人)の平成14年4月から同年12月までの9か月で293時間超の勤務時間に該当する人数は次のとおり延べ39人であり、これらの人数は、厚生労働省の基準及び同社の労使協定に抵触している。</p> <table border="1" data-bbox="459 1010 1426 1312"> <thead> <tr> <th>年月</th> <th>H14.4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>11</th> <th>12</th> <th>延べ人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>293 時間超の人数</td> <td>5人</td> <td>0</td> <td>8人</td> <td>3人</td> <td>1人</td> <td>4人</td> <td>2人</td> <td>10人</td> <td>6人</td> <td>39人</td> </tr> <tr> <td>上記の最高拘束時間</td> <td>298時間</td> <td></td> <td>300時間</td> <td>300.5時間</td> <td>299時間</td> <td>297時間</td> <td>299.5時間</td> <td>316時間</td> <td>299.5時間</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	年月	H14.4	5	6	7	8	9	10	11	12	延べ人数	293 時間超の人数	5人	0	8人	3人	1人	4人	2人	10人	6人	39人	上記の最高拘束時間	298時間		300時間	300.5時間	299時間	297時間	299.5時間	316時間	299.5時間	
年月	H14.4	5	6	7	8	9	10	11	12	延べ人数																									
293 時間超の人数	5人	0	8人	3人	1人	4人	2人	10人	6人	39人																									
上記の最高拘束時間	298時間		300時間	300.5時間	299時間	297時間	299.5時間	316時間	299.5時間																										
香川	M08 (トラック)	<p>同事業者の運転手は、平成12年7月9日に高速道路を走行中、前方車両に追突し、その後、後続車両が相次いで追突し、死亡者1人、重傷者2人を発生させる事故を引き起こしており、このため、香川運輸支局は、12年12月15日に特別監査を実施しており、監査の結果、過労運転防止措置違反(安全規則第3条第4項)、点呼記録、保存義務違反(安全規則第7条第3項違反)、車両の定期点検義務違反(安全規則第13条第1項)があったため、13年4月2日に車両使用停止54日車の行政処分を行った。</p> <p>これに対し、同事業者では、平成13年6月5日に改善報告書を運輸支局に提出した。</p> <p>しかし、今回、同事業者の乗務員27人のうち5人を抽出して、平成14年10月1日から31日の労働時間の改善基準の遵守状況と、点呼の実施状況等を調査した結果、次のとおり、監査で指摘された項目のうち、過労運転防止措置違反、点呼記録、保存義務違反の2項目について、未改善であった。</p> <p>労働時間の改善基準で定められている1か月の拘束時間(293時間以内)を超えている乗務員が1人、改善基準で定められている1日の最大拘束時間(16時間以内)及び連続運転時間(4時間以内)を遵守していない者が各4人みられた。</p> <p>平成14年10月1日から31日の乗務開始及び終了時間と点呼の実施状況を見ると、延べ158回の点呼が必要とされる回数のうち、代務者の勤務時間帯以外の時</p>																																	

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
		<p>間に乗務開始又は乗務終了している回数が76回(48.1%)あるがこの時間帯に点呼は行われていない。</p> <p>また、点呼記録簿の記載状況を見ると、始業点呼欄には、点呼執行者名、点呼方法の欄を設けておらず、終業点呼欄には、点呼執行者名欄が設けておらず、点呼方法欄には、記載がないなど、点呼記録が適切に行われていなかった。</p>
大阪	J08 (トラック)	<p>大阪運輸支局は、m営業所に対して平成14年5月17日一般監査を実施しており、監査の結果、点呼が確実に実施されていない、乗務員に対する指導監督不適切、適性診断の未受診(3つとも貨物自動車運送事業法第17条3項等違反)を指摘している。</p> <p>しかし、同営業所の運転手は、監査直後の平成14年6月に安全速度不履行等により歩行者に衝突するという有責重大事故(重傷1人)を引き起こしており、今回、当省が、平成14年6月分の点呼簿を調査した結果、運行管理者及び代務者でもない本社営業部長及び主任運転手が点呼を行っていた例、運行管理者が自ら点呼を実施している例がみられた。</p> <p>なお、運輸支局が同事業者に対し、監査結果に基づき、44日車の車両使用停止の行政処分を実施したのは、監査から約3か月後の平成14年8月7日であり、同営業所が、運輸支局に対し、点呼の徹底、安全研修会を開催する、適性診断を実施するとの改善報告書を提出しているのは、同年9月17日であった。</p>
長野	G07 (トラック)	<p>長野運輸支局は、平成14年9月13日、同事業者に対し、一般監査を実施し、監査の結果、事業計画の変更届未届(貨物自動車運送事業法第9条第3項前段・貨物自動車運送事業法施行規則第6条第1項第1号)乗務前後の点呼について、一部記録がなされていなかった(貨物自動車運送事業法第17条第3項、安全規則第7条第3項)として、同年10月10日に同事業者に対し支局長文書警告を行った。</p> <p>これを受けた同事業者は、平成14年11月19日に、長野運輸支局に対し、事業計画変更届出を実施したこと、点呼の記入内容を見直すことを内容とする改善報告書を提出した。</p> <p>しかし、今回、当省が平成15年2月18日から同24日までの1週間の点呼記録表を確認した結果、終業点呼執行者印がないもの、中間点呼(発又は着)が実施されていないもの、終業点呼の時刻の記載がないものがみられた。</p>
埼玉	D04 (タクシー・ハイヤー)	<p>埼玉運輸支局は、同事業者に対し、平成14年1月23日、計画監査を実施し、運行管理規程の未作成(運輸規則第33条違反)過労運転防止措置違反(運輸規則第21条)等があったため、平成14年3月5日文書警告を行っている。</p> <p>しかし、今回、当省が、同事業者を調査した結果、平成15年3月時点で、同社の運行管理規程には、盛り込むべき事項とされている「特別指導・適性診断の実施に関する事項」が規定されておらず、監査による指導が徹底していない。</p>
東京	E04 (タクシー・ハイヤー)	<p>関東運輸局は、s営業所に対し、平成11年8月4日、計画監査を実施し、過労運転防止措置違反(道路運送法第28条第1項、運輸規則第21条、22条)速度違反に対し運転者に対する指導監督義務違反(道路運送法第28条第1項、運輸規則第38条)事故報告未提出(道路運送法第22条、運輸規則第3条)があったことから、同年11月1日に文書警告を行っている。</p> <p>これに対し、同事業者は、平成11年11月24日に関東運輸局に対し、事業改善報告書を提出した。</p> <p>しかし、今回、当省が平成14年3月について、同営業所の乗務員5人を抽出し、労働基準の改善基準の遵守状況を調査した結果、5人全員が、「2暦日の拘束時間は21時間」の基準を超えており、過労運転の防止措置が未改善となっていたほか、同5人を対象に14年3月について運行記録紙の内容を調査した結果、4人について速度違反がみられ、うち1人は繰り返し速度違反を引き起こしており、速度違反に対し運転者に対する指導監督が未改善となっている。</p>

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要																
神奈川	F04 (タクシー・ハイヤー)	<p>神奈川運輸支局は、平成13年7月25日、k営業所に対して、一般監査を実施した結果、運転者の拘束時間に係る基準を遵守していないものがあつた(道路運送法第28条第1項、運輸規則21条第1項違反) 乗務記録に不実記録があつた(運輸規則25条違反) 乗務員台帳の運転者でなくなつた年月日、理由未記載(運輸規則第規則37条違反)があつたため、同年8月23日に文書警告を行っている。</p> <p>これを受けて、同事業者は、同年9月14日に、運行管理者・乗務員に対して再度指導教育を行い再発防止措置を講じたとの改善報告書を運輸支局に提出している。</p> <p>しかし、今回、当省が、運輸支局の監査時に所定の拘束時間を超えて勤務していたとされた13人の隔日勤務乗務員について、平成14年7月22日又は23日から1か月間(28日間)の拘束時間等をみたところ、</p> <p>このうち2人が1か月の拘束時間270時間を超えて勤務している(276時間5分、313時間25分)。加えて、この2人については2暦日における拘束時間(21時間)を超える日がそれぞれ8回、13回に及んでいる。</p> <p>残り11人のうち4人については2暦日における拘束時間(21時間)を超える日がそれぞれ2回、8回、2回、2回となっている。</p> <p>事実が判明し、監査で指摘された事項が未改善となつていた。</p> <p>なお、当省の調査を契機として、同事業者は、平成15年3月21日より、「乗務員管理表」を作成し、乗務記録及びチャート紙を基本にして拘束時間、休憩時間、走行キロ等の管理を行っている、今後、コンピュータにより乗務員ごとに月間「個人別成績表(隔勤・日勤)」を作成して月間拘束時間の集計を行うことを予定しているが、プログラム作成に時間を要するため、当面は乗務記録及びチャート紙から月間拘束時間超過者を調べて指導を行っており、今後は拘束時間超過等が生じないよう業務を改善していきたいと説明している。</p>																
愛知	H04 (タクシー・ハイヤー)	<p>同事業者h営業所は、平成14年1月5日に有責重大事故(死亡2人)を引き起こしたため、愛知運輸支局では平成14年1月17日に特別監査を実施し、次のとおり法令違反を指摘している。</p> <p>運行の安全確保のための法令及び事故防止等、乗務員に対する指導及び監督が不十分である。</p> <p>(道路運送法28条1項、旅客運輸規則38条3項違反)</p> <p>自動車運転者の労働時間等の改善のための基準が遵守されていない。</p> <p>(道路運送法28条1項、旅客運輸規則21条3項違反)</p> <p>これに対し、事業者は、運輸支局に対し、平成14年3月16日付けで上記の2事項を改善する旨の報告を行っている。</p> <p>しかし、今回、当局が同営業所の3人の運転者を抽出し、平成15年1月分(1日から31日まで)の勤務状況を調査した結果、次のとおり、労働時間の改善基準で定められた、1か月の拘束時間の限度(299時間)1日当たりの最大拘束時間(16時間) 休息期間(継続8時間以上)の基準を遵守していない状況がみられた。(平成15年1月1日から31日までの勤務状況調べ)</p> <table border="1" data-bbox="459 1715 1422 1933"> <thead> <tr> <th>運転者名</th> <th>拘束時間(1か月)</th> <th>16時間超の勤務回数(1日当たり)</th> <th>休息期間が8時間以内の回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>K.Y</td> <td>353時間12分</td> <td>18回</td> <td>8回</td> </tr> <tr> <td>S.H</td> <td>321時間13分</td> <td>13回</td> <td>9回</td> </tr> <tr> <td>I.N</td> <td>345時間06分</td> <td>14回</td> <td>6回</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注)1 事業者の資料に基づき、当省が作成。 2 上表の運転者S.Hは、支局の監査でも基準違反の指摘を受けている。</p>	運転者名	拘束時間(1か月)	16時間超の勤務回数(1日当たり)	休息期間が8時間以内の回数	K.Y	353時間12分	18回	8回	S.H	321時間13分	13回	9回	I.N	345時間06分	14回	6回
運転者名	拘束時間(1か月)	16時間超の勤務回数(1日当たり)	休息期間が8時間以内の回数															
K.Y	353時間12分	18回	8回															
S.H	321時間13分	13回	9回															
I.N	345時間06分	14回	6回															

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要																										
		<p>なお、同社の勤務の起算日は、労働基準監督署に届出した労使協定（36協定）では、毎月16日からとされているが、抽出した運転者3人の平成15年1月16日から31日の16日間の勤務状況をみただけでも、次のとおり、1日当たりの勤務時間が16時間超の回数が3人とも8回以上となっている。</p> <p>(平成15年1月16日から31日までの16日間の勤務状況調べ)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">運転者名</th> <th rowspan="2">勤務日数</th> <th rowspan="2">16時間超の勤務回数 (1日当たり)</th> <th rowspan="2">休息期間が8時間以内の回数</th> <th colspan="2">36協定に基づく延長時間との比較</th> </tr> <tr> <th>1.5時間以上延長勤務の回数</th> <th>16日間の延長勤務時間の合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>K・Y</td> <td>10日</td> <td>10回</td> <td>4回</td> <td>10回</td> <td>70.2時間</td> </tr> <tr> <td>S・H</td> <td>12日</td> <td>8回</td> <td>6回</td> <td>10回</td> <td>37.8時間</td> </tr> <tr> <td>I・N</td> <td>11日</td> <td>9回</td> <td>4回</td> <td>9回</td> <td>55.1時間</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 事業者の資料に基づき、当省が作成。</p>	運転者名	勤務日数	16時間超の勤務回数 (1日当たり)	休息期間が8時間以内の回数	36協定に基づく延長時間との比較		1.5時間以上延長勤務の回数	16日間の延長勤務時間の合計	K・Y	10日	10回	4回	10回	70.2時間	S・H	12日	8回	6回	10回	37.8時間	I・N	11日	9回	4回	9回	55.1時間
運転者名	勤務日数	16時間超の勤務回数 (1日当たり)					休息期間が8時間以内の回数	36協定に基づく延長時間との比較																				
			1.5時間以上延長勤務の回数	16日間の延長勤務時間の合計																								
K・Y	10日	10回	4回	10回	70.2時間																							
S・H	12日	8回	6回	10回	37.8時間																							
I・N	11日	9回	4回	9回	55.1時間																							

(注) 当省の調査結果による。

事例2 - (4) - 行政処分を実施した際、改善を命じた事項の改善状況の確認のために、事業者に対し期限を付して提出を求めたにもかかわらず改善報告書を徴収していないものの例（3運輸支局、35件）

運輸局 (支局)名	事例の内容																				
東京運輸支局	<p>同運輸支局において、平成15年3月11日現在、勧告・警告又は行政処分を受けた後、事業改善報告書の提出期限が来ているものが85件あるが、このうち、事業者が事業改善報告書を東京運輸支局に提出していないものが17件（20.0%）みられる。</p> <p>このように事業改善報告書を東京運輸支局に提出しない事業者がいる原因は、東京運輸支局が、監査の結果、文書警告・行政処分を受けた事業者に対する事業改善報告書の提出督促について、督促日及び事業者の対応状況を記録する等の進行管理を行っていないことによる。</p> <p>また、事業改善報告書未提出等の17事業者のうち1事業者は、車両使用停止の行政処分を受けた後に有責重大事故を引き起こしている。</p> <p>表 事業改善報告書の提出状況 (単位：件・%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>監査結果に基づく処分等により平成15年3月11日までに事業改善報告書の提出が必要な件数</th> <th>事業改善報告書の未提出件数</th> <th>未提出の割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>タクシー・ハイヤー</td> <td>32</td> <td>0</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>トラック</td> <td>52</td> <td>17</td> <td>32.7</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>85</td> <td>17</td> <td>20.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 当省の調査結果による。</p>	項目	監査結果に基づく処分等により平成15年3月11日までに事業改善報告書の提出が必要な件数	事業改善報告書の未提出件数	未提出の割合	バス	1	0	100	タクシー・ハイヤー	32	0	100	トラック	52	17	32.7	合計	85	17	20.0
項目	監査結果に基づく処分等により平成15年3月11日までに事業改善報告書の提出が必要な件数	事業改善報告書の未提出件数	未提出の割合																		
バス	1	0	100																		
タクシー・ハイヤー	32	0	100																		
トラック	52	17	32.7																		
合計	85	17	20.0																		

運輸局 (支局)名	事例の内容
	<p>(車両使用停止の行政処分を受けた後に有責重大事故を引き起こしている例)</p> <p>T社は、平成12年3月15日に、海上コンテナを輸送する際に道路標識に衝突し、トラックが横転したことにより海上コンテナが落下し、左車線を走行していた小型トラック運転席を押しつぶす有責重大事故を引き起こした。このため、同社は、平成12年3月22日に東京運輸支局の特別監査を受け、12年7月12日、関東運輸局から5台の車両を30日間使用停止する車両停止処分を受けている。</p> <p>しかし、同社は、事業改善報告書を提出していない。</p> <p>その後、同社は、平成13年2月7日に、直進中、脇見運転等のため、左側ガードレールに接触した後に対向車線に飛び出して対向車線のトラックと衝突し、当方の運転者が死亡し、相手方1人が重傷を負う有責重大事故を引き起こしている。</p>
四国運輸局	<p>平成12年度及び13年度に実施した貨物自動車運送事業に係る重点監査20件について、行政処分後の改善措置の確認状況を見ると、このうち、9件については、調査日現在、事業者から改善報告が提出されていないが、四国運輸局では、業務が多忙であることから、これらの事業者に対して提出指導及び改善確認を行っていない。</p>
長崎運輸支局	<p>平成11年1月から14年9月までに長崎運輸支局が実施した監査のうち、支局長警告以上の行政処分又は行政指導を実施した44件(乗車拒否に基づく運送引受義務違反のみを指摘した場合を除く。)について改善報告書の提出状況を調査したところ、35件(79.5%)の提出となっており、9件は改善報告書が提出されていなかった。</p> <p>長崎運輸支局は、改善報告書の提出をしない事業者に対しては、半年に1回程度まとめて督促しているほか、事業計画書を持参した事業者等に対して、改善報告書について随時提出するよう指導するにとどまっている。</p>

(注) 当省の調査結果による。

3 運転者に対する特別指導、適性診断等の的確化

勸 告	説明図表番号
<p>事業者は、運輸規則第38条第2項又は安全規則第10条第2項の規定において、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2号、第3号又は第4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運転者（以下「事故惹起運転者」という。）、運転者として新たに雇い入れられた運転者（以下「初任運転者」という。）及び65歳以上の運転者（以下「高齢運転者」という。）に対して、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（以下「特別指導」という。）を行い、かつ、国土交通大臣の認定を受けた適性診断（適性診断は、独立行政法人自動車事故対策機構（平成15年9月30日までは認可法人自動車事故対策センター。以下「事故対策機構」という。）が実施）を受けさせなければならないとされている。特別指導及び適性診断の実施方法については、「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12月3日国土交通省告示第1676号）又は「貨物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8月20日国土交通省告示第1366号）により定められている。適性診断については、事故惹起運転者が受診する「特定診断」、初任運転者が受診する「初任診断」、高齢運転者が受診する「適齢診断」及び任意の申し込みにより運転者が受診する「一般診断」に区分されている。</p> <p>一方、事業者は、運行管理者については運輸規則第48条の4又は安全規則第23条の規定において、整備管理者については運輸規則第46条又は安全規則第15条の規定において、それぞれ研修を受けさせなければならないこととされている。</p> <p>運行管理者に対する研修については、初めて選任された運行管理者を対象として実施する基礎講習、既に運行管理者として選任されている者等を対象として実施する一般講習、死者又は重傷者を生じた事故を引き起こした運転者が所属する営業所の運行管理者を対象とした特別講習があり、運輸支局長が研修対象者の選定とその対象者に対する受講通知を行い、運輸支局長の指定を受けた事故対策機構が講習を行うこととされている。また、整備管理者に対する研修については、地方運輸局長が行うこととされており、研修内容等は各地方運輸局長の判断に委ねられている。</p> <p>なお、運転者に対する特別指導及び適性診断の実施並びに運行管理者に対する特別講習の受講は、自動車運送事業の安全対策の強化を図るため、運輸規則又は安全規則により義務付けられたものであり、貨物自動車運送事業については平成13年9月から、旅客自動車運送事業については14年2月から施行されている。</p> <p>また、国土交通省は、平成15年2月以降、都道府県公安委員会等との第一当事者となる死傷事故に係る通知や情報提供により、第一当事者となる死傷事故に係る事故情報のすべての把握が可能となったことから、地方運輸局及び運輸支局に対し、これらの通知された又は提供を受けた情報に基づき、受講漏れの発生防止を図るよう指導している。</p> <p>今回、15都道府県における136事業者を抽出し、貨物自動車運送事業者については平成13年9月から14年9月末までの間の、旅客自動車運送事業者については14年2月から同年9月末までの間の、運転者に対する特別指導及び適性診断の実施状況、15都道府県を管轄する8地方運輸局及び15運輸支局における運行管理者及び整備管理者に対する研修の実施状況を調査した結果は、次のとおりである。</p>	<p>表3 - ~</p> <p>表3 - ~</p>

勸告	説明図表番号
<p>特別指導及び適性診断</p> <p>特別指導については、事故惹起運転者に対して実施しないまま乗務復帰させているものが7事業者、初任運転者に対して実施していないものが6事業者及び高齢運転者に対して実施していないものが3事業者みられる。また、特別指導の内容及び時間数が告示で定められた内容及び時間数を充足していないものが、事故惹起運転者に対する特別指導で6事業者及び初任運転者に対する特別指導で8事業者みられる。</p> <p>適性診断については、特定診断の対象者に対して受診させないまま乗務に復帰させているものが6事業者、乗務復帰後1か月以内に特定診断を受診させていないものが6事業者、特定診断の対象者に対し一般診断を受診させていたものが1事業者、初任診断の対象者に対し受診させていないものが16事業者、初任診断の対象者に対し一般診断を受診させていたものが18事業者及び適齢診断の対象者に対し受診させていないものが2事業者みられる。</p> <p>運行管理者及び整備管理者に対する研修</p> <p>運輸支局が実施する運行管理者に対する研修については、対象者に受講させていないものが、東京運輸支局管内で2事業者、愛知運輸支局管内で3事業者及び大阪運輸支局管内で6事業者みられる。地方運輸局が実施する整備管理者に対する研修については受講対象者に受講させていないものが、大阪運輸支局管内で3事業者みられる。</p> <p>これは、地方運輸局又は運輸支局が受講対象者の受講の有無の把握を十分に行っておらず、未受講者のいる事業者に対する受講の督促を行っていないことによるものである。</p> <p>したがって、国土交通省は、事業用自動車の運転者、運行管理者及び整備管理者に対する研修の適切な実施を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>事業者に対し、特別指導及び適性診断の制度について周知徹底を図り、その対象者に確実に受講・受診させること。</p> <p>運行管理者及び整備管理者に対する研修の受講の有無を把握するとともに、未受講者のいる事業者に対し、受講の督促を徹底すること。</p>	<p>表3 - 事例3 - ~</p> <p>表3 - 事例3 - ~</p> <p>事例3 - ~</p>

表3 - 運転者に対する特別指導の概要

区 分	内 容
<p>特別指導等に関する省令の規定</p>	<p>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、国土交通大臣が認定する適性診断を受けさせなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 死者又は負傷者（自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号、第3号又は第4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 運転者として新たに雇い入れた者 三 高齢者（65歳以上のものをいう。） <p>（運輸規則第38条第2項、安全規則第10条第2項）</p>
<p>国土交通大臣の告示</p>	<p>（目的）</p> <p>自動車運送事業者は、交通事故を引き起こした事業用自動車の運転者についてその再発防止を図り、また、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を十分に習得していない新たに雇い入れられた運転者及び加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢者である運転者について交通事故の未然防止を図るためには、これら特定の運転者に対し、よりきめ細かな指導を実施する必要がある。そこで、特定の運転者に対して行う特別な指導は、個々の運転者の状況に応じ、適切な時期に十分な時間を確保して事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な事項を確認させることを目的とする。</p> <p>（特別指導の対象者）</p> <p>事故惹起運転者</p> <p>死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。）を生じた事故を引き起こした運転者及び軽傷者（同条第4号に掲げる傷害を受けた者をいう。）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運転者</p> <p>初任運転者</p> <p>雇い入れの日又は選任された日の前3年間に、他の自動車運送事業者において、同一の種類の事業の事業用自動車の運転者として選任されたことがない者</p> <p>高齢運転者</p> <p>高齢者（満65歳以上）である運転者</p>

区 分	内 容		
	(指導の内容及び時間)		
	対象区分	内 容	時間
	事故惹起者	運行等の安全確保に関する法令等	から までについては、合計6時間以上実施すること。については可能な限り実施することが望ましい。
		交通事故の実例の分析に基づく再発防止対策	
		交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法	
		交通事故を防止するために留意すべき事項	
		危険の予測及び回避	
		安全運転の実技	
	初任運転者	安全な運転に関する基本的事項	から までについては、合計6時間以上実施すること。については可能な限り実施することが望ましい。
		事業用自動車構造上の特性と日常点検の方法	
		事故を防止するために留意すべき事項	
		危険の予測及び回避	
		安全運転の実技	
	高齢者	適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた指導	規定なし
	(特別な指導の実施時期)		
	<p style="text-align: center;">事故惹起運転者</p> <p style="text-align: center;">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、この限りではない。</p> <p style="text-align: center;">初任運転者</p> <p style="text-align: center;">当該旅客自動車運送事業者において初めて当該事業の事業用自動車の運転者に選任される前に実施する。</p> <p style="text-align: center;">高齢運転者</p> <p style="text-align: center;">高齢者に対する適性診断の結果が判明した後1か月以内に実施する。</p>		

(注) 本表は、運輸規則、安全規則及び下記告示に基づき、当省が作成した。

- ・「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」(国土交通省告示第1676号)
- ・「安全規則第10条第2項に規定する国土交通大臣が認定する適性診断」(平成13年国土交通省告示第1403号)
- ・「運輸規則第38条第2項に規定する国土交通大臣が認定する適性診断」(平成14年国土交通省告示第45号)
- ・「貨物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8月国土交通省告示第1366号)
- ・「自動車事故対策センターが実施する適性診断の内容」(平成13年9月国土交通省告示1403号)

表3 - 運転者に対する適性診断の実施

区分	内容
<p>適性診断に関する省令の規定</p>	<p>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、国土交通大臣が認定する適性診断を受けさせなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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2号、第3号又は第4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 運転者として新たに雇い入れた者 三 高齢者（65歳以上の者をいう。） <p>（運輸規則第38条第2項、安全規則第10条第2項）</p>
<p>国土交通大臣の告示</p>	<p>（対象者）</p> <p>(1) 事故惹起運転者</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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 <p>(2) 運転者として新たに雇い入れた者であって雇い入れの日前3年間に当該適性診断を受診したことがない者（旅客では、個人タクシー事業を除く。）について、当該自動車運送事業者において、事業用自動車の運転者として選任する前に初任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。</p> <p>(3) 高齢運転者</p> <p>【旅客】</p> <p>平成14年2月1日において現に65歳以上75歳未満である運転者（個人タクシー事業者を除く。以下及びにおいて同じ。）に対しては、平成17年1月31日までの間に1回、また、平成14年2月2日以後65歳に達した運転者に対しては、65歳に達した日以後1年以内に1回高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診させ、その後75歳に達するまでは3年以内ごとに1回受診させる。</p> <p>平成14年2月1日において現に75歳以上である運転者に対しては、平成15年1月31日までの間に1回、また、平成14年2月2日以後75歳に達した運転者に対しては、75歳に達した日以後1年以内に1回高齢者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させる。</p> <p>【貨物】</p> <p>平成13年9月1日において現に65歳以上である運転者に対しては、平成14年8月31日までの間に1回、また、平成13年9月1日以後65歳に達した運転者に対しては、65歳に達した日以後1年以内に1回高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させる。</p>

区分	内容			
	適性診断の名称、対象、内容			
	名称	対象	内容	
			共通事項	個別事項
	特定診断	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	心理テストによる診断 <ul style="list-style-type: none"> 性格、運転態度及び危険感受性に関する基本的診断 認知、判断及び動作のタイミング、動作の正確さ、動作の円滑さ 視覚機能の診断	受診者から交通事故を引き起こしたときの状況について聞き取りを行い、左欄の診断の結果を踏まえ、交通事故を引き起こすに至った当該受診者の運転特性上の要因を認識させるとともに、交通事故を引き起こしていない優良な運転者の運転特性等を参考として、交通事故の再発防止のために必要な運転行動の改善に関する助言及び指導を行う。
	特定診断	<ul style="list-style-type: none"> 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 		受診者から交通事故を引き起こしたときの状況のみならず生活習慣、健康状態及び運転に関する過去の経歴等についても聞き取りを行い、左欄の診断の結果を踏まえ、心理学的手法を用いて、交通事故を引き起こすに至った当該受診者の運転特性及びその背景となった生活習慣等に係る要因を認識させるとともに、交通事故の再発防止のために必要な運転行動及び生活習慣等の改善に関する助言及び指導を行う。
	初任診断	<ul style="list-style-type: none"> 運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者（雇い入れる前の3年間に当該適性診断を受診したことがある者を除く。） 		受診者から日常の運転の状況について聞き取りを行い、左欄の診断の結果を踏まえ、事業用自動車の運転者として交通事故の未然防止のために運転行動について留意すべき点に関する助言及び指導を行う。
	適齢診断	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者（65歳以上の者をいう。） 		受診者から日常の運転の状況について聞き取りを行い、左欄の診断の結果を踏まえ、当該受診者の加齢による身体機能の変化の運転行動への影響を認識させるとともに、交通事故の未然防止のために身体機能の変化に応じた運転行動について留意すべき点に関する助言及び指導を行う。

(注) 本表は、運輸規則、安全規則及び下記告示に基づき、当省が作成した。

- ・「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）
- ・「貨物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8月国土交通省告示第1366号）
- ・「運輸規則第38条第2項に規定する国土交通大臣が認定する適性診断」（平成14年国土交通省告示第45号）
- ・「安全規則第10条第2項に規定する国土交通大臣が認定する適性診断」（平成13年国土交通省告示第1403号）

表3 - 運行管理者に対する研修制度

区分	内 容			
運行管理者に対する研修制度に関する省令の規定	1 自動車運送事業者は、運輸支局長から運行管理者について研修を行う旨の通知を受けたときは、運行管理者に当該研修を受けさせなければならない。 2 前項に規定する研修は、国土交通大臣が認定する講習をもって代えることができる。 (運輸規則第48条の4、安全規則第23条)			
国土交通大臣が認定する認定講習	1 講習を実施する者の名称 自動車事故対策機構 2 講習の名称、対象及び内容			
	名称	対象	内 容	
			講習項目	時間
	基礎講習	運行管理を行うために必要な法令及び業務等に関する基礎的な知識の習得を目的とするもの	自動車運送事業に関する法令	2時間
			道路交通に関する法令	2時間
			運行管理の業務に関すること	4時間
			自動車事故防止に関すること	2時間
			自動車運転者の指導教育に関すること	2時間
			自動車運転者の適性管理に関すること	3時間
			その他運行管理者として必要な事項	1時間
一般講習	既に運行管理者として選任されている者又は運行管理者の補助者として運行管理の業務を行っている者	自動車運送事業に関する法令	5時間以上	
		道路交通に関する法令		
		運行管理の業務に関すること		
		自動車事故防止に関すること		
		自動車運転者の指導教育に関すること		
		自動車運転者の適性管理に関すること		
特別講習	次のいずれかに掲げる場合において、当該事故又は違反について相当の責任を有する運行管理者 1 自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号)第2条第2号に掲げる事故を引き起こした場合 2 道路運送法(昭和26年法律第183号)若しくはこれに基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反した場合 * 貨物の場合は、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)が対象	自動車運送事業及び道路交通に関する法令並びに運行管理の業務に関すること	2時間	
		自動車事故防止のために特に必要な自動車運転者の指導教育に関すること	2時間	
		自動車事故に係る生理的及び心理的な要因に関すること	2時間	
		事件事例の分析に基づく運行管理上の要因の発見及び事故防止対策の立案に関すること	2時間	
		事件事例の分析に基づく自動車事故防止に関するグループ討議	3時間	
		適性診断結果の運行管理の業務への活用に関すること	2時間	
		その他運行管理者として必要な事項		
運行管理者の研修に関する国土交通省の指示事項	【旅客】 (1) 運輸規則48条の4第1項に基づいて運輸支局長(運輸監理部長及び陸運事務所長を含む)が行う研修については、(3)の場合を除き、第2項に基づいて国土交通大臣が認定した「運行管理を行うために必要な法令及び業務等に関する基礎的な知識の修得を目的と			

区 分	内 容
	<p>する者を対象とした講習」（以下「基礎講習」という。）又は「既に運行管理者として選任されている者又は運行管理者の補助者として運行管理業務を行っている者を対象とした講習」（以下「一般講習」という。）を選任している運行管理者が漏れることなく、2年毎に1回受講させること。</p> <p>(2) 初めて選任された運行管理者については、選任届を受け付けた年度に研修の通知を行うこと。</p> <p>また、当該運行管理者のうち、基礎講習を受講していない者については、当該講習を受講させるよう、併せて指導すること。</p> <p>(3) 死者又は重傷者を生じた事故（事故報告規則第2条第2号に掲げる事故をいう。）を惹起した営業所の運行管理者及び法の規定のうち輸送の安全確保に係るものに違反して行政処分を受けた営業所の運行管理者については、(1)にかかわらず、その事由が発生した年度及び翌年度に一般講習等に係る研修の通知を行うとともに、当該事故又は当該行政処分について相当の責任を有していると認められる運行管理者及び統括運行管理者については、その事由が発生した年度に、第2項に基づいて当該事故又は当該行政処分について相当の責任を有する運行管理者を対象とした講習として国土交通大臣が認定した講習（以下「特別講習」という。）に係る研修の通知を併せて行うこと。</p> <p>なお、当該事由の発生を確認した時点において、当該年度に予定されている一般講習等又は特別講習が全て終了している場合等には、一般講習等については、翌年度及び翌々年度に、特別講習については、翌年度に研修の通知を行うこと。</p> <p>また、特別講習の対象となった運行管理者又は統括運行管理者が当該事業者の当該営業所以外の営業所の運行管理者又は統括運行管理者の選任された場合であっても研修の通知を行うこと。</p> <p>(4) 特別講習の趣旨は、死者又は重傷者を生じた事故を惹起した営業所の運行管理者又は法の規定のうち輸送の安全確保に係るものに違反をして行政処分を受けた営業所の運行管理者のうち当該事故又は当該行政処分について最も責任がある運行管理者を特定し、当該運行管理者に制裁を課すことではなく、当該営業所の統括運行管理者及び当該事故又は当該行政処分について相当の責任を有していると認められる運行管理者に当該営業所の運行管理者を代表して講習を受けさせ、当該営業所における運行管理の水準の向上を図り、一層の安全を確保することにあることから、事業者に対し、その旨を徹底すること。</p> <p>特別講習に係る研修の通知の対象者については、次のとおりとする。</p> <p>死者又は重傷者を生じた事故を惹起した営業所については、事故報告規則に基づく当該事故の報告の際に、同規則別記様式の運行管理者の欄に当該運転者の点呼又は指導監督を行った運行管理者及び統括運行管理者（選任されている場合に限る）の氏名を当該事業者に記載させ、当該運行管理者について通知を行うこと。</p> <p>なお、道路交通法第108条の34の規定に基づいて死者又は重傷者を生じた事故で事業用自動車の運転者が第1当事者となったものとして通知があった事故及び国土交通省自動車交通局総務課安全対策室が把握した事業用自動車の運転者による事故に関する情報のうち死者又は重傷者を生じたものについては、当該事故の報告を確実に任せ、特別講習の対象となる運行管理者及び統括運行管理者を把握し、通知を行うこと。</p> <p>法の規定のうち輸送の安全確保に係るものに違反をして行政処分を受けた営業所については、当該行政処分に先立つ監査において、規則第48条各号の規定に対する違反</p>

区 分	内 容
	<p>が判明した運行管理者及び統括運行管理者に対して通知を行うこと。 (旅客運用通達から引用)</p> <p>【貨物】</p> <p>1 運輸支局長（運輸監理部長及び陸運事務所長を含む。以下同じ。）が行う研修については、4 . の場合を除き、第2項に基づいて運行管理を行うために必要な法令及び業務等に関する基礎的な知識の修得を目的とする者を対象とした講習として国土交通大臣が認定した講習（以下「基礎講習」という。）又は既に運行管理者として選任されている者又は運行管理者の補助者として運行管理業務を行っている者を対象とした講習として認定した講習（以下「一般講習」という。）を選任している運行管理者に漏れることなく、2年毎に1回受講させること。</p> <p>2 初めて選任届出された運行管理者については、選任届出を受け付けた年度に研修の通知を行うこと。 なお、選任届出を受け付けた時点において、当該年度に予定されている基礎講習又は一般講習（以下「一般講習等」という。）がすべて終了している場合には、翌年度に研修の通知を行うこと。 また、当該運行管理者のうち、自動車事故対策センターが行う基礎講習を受講していない者に対しては、当該講習を受講するよう、併せて事業者を指導すること。</p> <p>3 死者又は重傷者が生じた事故（事故報告規則第2条第2号に掲げる事故をいう。）を惹起した営業所の運行管理者又は法の規定のうち輸送の安全に係るものに違反をして行政処分を受けた営業所の運行管理者については、1にかかわらず、その事由が発生した年度及び翌年度に一般講習等に係る研修の通知を行うとともに、当該事故の発生及び当該行政処分について相当の責任を有していると認められる運行管理者及び統括運行管理者については、その事由が発生した年度に第2項に基づいて当該事故又は当該行政処分について相当の責任を有する運行管理者を対象とした講習として国土交通大臣が認定した講習（以下「特別講習」という。）に係る研修の通知を併せて行うこと。 なお、当該事由の発生を確認した時点において、当該年度に予定されている一般講習等又は特別講習が全て終了している場合等には、一般講習等については、翌年度及び翌々年度に、特別講習については、翌年度に研修の通知を行うこと。 また、特別講習の対象となった運行管理者又は統括運行管理者が当該事業者の当該営業所以外の営業所の運行管理者又は統括運行管理者に選任された場合であっても、研修の通知を行うこと。</p> <p>4 特別講習の趣旨は、死者又は重傷者を生じた事故を惹起した営業所の運行管理者又は法の規定のうち輸送の安全確保に係るものに違反をして行政処分を受けた営業所の運行管理者のうち当該事故又は当該行政処分について最も責任がある運行管理者を特定し、当該運行管理者に制裁を課すことではなく、当該営業所の統括運行管理者及び当該事故又は当該行政処分について相当の責任を有していると認められる運行管理者に当該営業所の運行管理者を代表して講習を受けさせ、当該営業所における運行管理の水準の向上を図り、一層の安全を確保することにあるから、事業者に対し、その旨を徹底すること。 特別講習に係る研修の通知の対象者については、次のとおりとする。 (1) 死者又は重傷者を生じた事故を惹起した営業所については、事故報告規則に基づく当該事故の報告の際に、同規則別記様式の運行管理者の欄に当該運転者の点呼又は指</p>

区 分	内 容
	<p>導監督を行った運行管理者及び統括運行管理者（選任されている場合に限る）の氏名を当該事業者に記載させ、当該運行管理者について通知を行うこと。</p> <p>なお、道路交通法第108条の34の規定に基づいて死者又は重傷者を生じた事故で事業用自動車の運転者が第1当事者となったものとして通知があった事故及び国土交通省自動車交通局総務課安全対策室が把握した事業用自動車の運転者による事故に関する情報のうち死者又は重傷者を生じたものについては、当該事故の報告を確実に行わせ、特別講習の対象となる運行管理者及び統括運行管理者を把握し、通知を行うこと。</p> <p>(2) 法の規定のうち輸送の安全確保に係るものに違反をして行政処分を受けた営業所については、当該行政処分に先立つ監査において、規則第48条各号の規定に対する違反が判明した運行管理者及び統括運行管理者に対して通知を行うこと。</p> <p>(貨物運用通達から引用)</p>

(注) 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表3 - 整備管理者に対する研修制度

区 分	内 容
整備管理者に対する研修制度に関する省令の規定	<p>自動車運送事業者は、地方運輸局長から道路運送車両法第50条の規定により選任した整備管理者について研修を行う旨の通知を受けたときは、整備管理者に当該研修を受けさせなければならない。</p> <p>(運輸規則第46条、安全規則第15条)</p>
整備管理者の研修に関する国土交通省の指示事項	<p>従来、国土交通省は、整備管理者の研修に関して、本省からの取扱通達は発出しておらず、地方運輸局に対しては、会議等で、運行管理者の研修に準じて実施するよう指導した経緯はあるが、運用は地方運輸局に委ねていたとしている。</p> <p>しかし、平成14年6月の法改正に伴い、国土交通省は、「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年3月18日付け国自整第216号自動車交通局長通達）に基づき、整備管理者の研修については、次の内容の指示を行っている。</p> <p>- 通達からの抜粋 - < 選任後研修 > *</p> <p><u>8 - 1 選任後研修の役割・必要性について</u></p> <p>選任後研修は、運送事業者が選任している整備管理者に対し、選任後、自動車技術の進歩や保安基準及び法定点検項目の改正等の法令改正その他の自動車を取り巻く環境の変化を周知することにより、整備管理者の知識・能力を維持・向上させるために行っているところである。</p> <p>仮に、当該研修が適切に行われなかったり、整備管理者が選任後研修を受けないまま車両管理業務を行った場合には、整備管理者が法令改正に伴う点検項目の改正を知らずに車両管理を行い必要な点検・整備を行わないまま自動車を運行させたり、新しい自動車技術に十分対応できないことから、適切な点検・整備を行わずに自動車を運行させるなど、自動車の安全確保、環境保全が図られなくおそれがある。</p> <p>このようなことからわかるように、選任後研修は整備管理者の管理能力を維持・向上させるため、また、適切な点検・整備を行わせるために、非常に重要であるといえる。</p>

区 分	内 容																					
	<p>また、近年の自動車技術の進歩や自動車を取り巻く環境の変化は、過去に例がないほど急速なものになっていること等から、それに対応した車両管理を行わせるために、研修の重要性はますます高まっているところである。</p> <p>8 - 2 選任後研修のカリキュラム</p> <p>選任後研修においては、従来より運送事業者が選任している整備管理者に対して行っていったものを充実させ、かつ、車両管理の手法や自動車を取り巻く環境の変化等の情報提供を中心とした項目である</p> <p style="padding-left: 2em;">近年の事故事例 法令改正等 自動車技術の進歩、使用実態の変化に伴う車両管理の手法</p> <p>等についての内容を中心として行うこととする。</p> <p>選任後研修のカリキュラムの詳細については、各地方運輸局長等の判断に任せるが、可能な限り全国統一を図るため、以下のカリキュラムを参考にしつつ、実施すること。</p> <p>また、選任後研修は、従来どおり運送事業者が選任している整備管理者が対象であり、自家用自動車の使用者が選任している整備管理者は対象ではないので留意されたい。</p> <p>(カリキュラムの概要)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">科 目 名</th> <th style="text-align: center;">時間 (分)</th> <th style="text-align: center;">備 考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車の点検整備(日常点検・定期点検)の内容</td> <td style="text-align: center;">30</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な限り、ビデオや実車などを用いること ・ 可能な限り実例を用いて説明すること </td> </tr> <tr> <td>路上車両故障等の発生状況とその防止対策</td> <td style="text-align: center;">45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両管理上必要な関係法令</td> <td style="text-align: center;">15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両管理の内容</td> <td style="text-align: center;">15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>運転者等に対する指導教育 (方法と実務)</td> <td style="text-align: center;">45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>整備に関する行政情報、整備に関連する業界情報、車両技術に関するメーカー情報の提供</td> <td style="text-align: center;">30</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>* 平成14年6月の法改正では、資格要件の見直しが行われ、点検若しくは整備又は整備の管理に関する実務経験を有する者に対しては、選任前研修の修了を要件として追加され、運輸規則第46条、安全規則第15条に基づく研修は、「選任後研修」という名称で位置付けられた。</p>	科 目 名	時間 (分)	備 考	自動車の点検整備(日常点検・定期点検)の内容	30	<ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な限り、ビデオや実車などを用いること ・ 可能な限り実例を用いて説明すること 	路上車両故障等の発生状況とその防止対策	45		車両管理上必要な関係法令	15		車両管理の内容	15		運転者等に対する指導教育 (方法と実務)	45		整備に関する行政情報、整備に関連する業界情報、車両技術に関するメーカー情報の提供	30	
科 目 名	時間 (分)	備 考																				
自動車の点検整備(日常点検・定期点検)の内容	30	<ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な限り、ビデオや実車などを用いること ・ 可能な限り実例を用いて説明すること 																				
路上車両故障等の発生状況とその防止対策	45																					
車両管理上必要な関係法令	15																					
車両管理の内容	15																					
運転者等に対する指導教育 (方法と実務)	45																					
整備に関する行政情報、整備に関連する業界情報、車両技術に関するメーカー情報の提供	30																					

(注) 本表は、運輸規則、安全規則等に基づき当省が作成した。

表3 - 運転者に対する特別指導が適切に行われていない事業者数

(単位：事業者)

適切に行われていない事項	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
事故惹起運転者に対して特別指導を実施しないまま乗務復帰させていたもの	2	1	4	7
事故惹起運転者に対する特別指導が、告示で定められた内容、時間数を充足していないもの	3	3	0	6
初任運転者に対して特別指導を実施していないもの	0	1	5	6
初任運転者に対する特別指導が、告示で定められた内容、時間数を充足していないもの	2	1	5	8
高齢運転者に対する特別指導を実施していないもの	0	2	1	3
調査対象事業者数	44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例3 - 事故惹起運転者に対する特別指導が適切に実施されていない例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要										
愛知	H06 (トラック)	<p>(対象者に対する特別指導未実施のまま乗務復帰)</p> <p>m営業所の運転者Aは、平成14年5月13日に有責重大事故(横断中の歩行者をはね重傷を負わせる事故、運転者の速度超過、前方不注意、歩行者が酩酊して横断したことなどが原因)を引き起しており、この運転者に対する特別指導の実施状況を調査したところ、営業所長が約2時間の添乗指導を実施しているだけで、同年5月20日には運転業務に復帰させている。</p> <p>事業者の実施した指導は、告示で定めている特別指導の要件を満たしておらず、特別指導未実施の理由について、同営業所長は、運転者の責任は小さいと考え、特別指導に該当する事故とは認識しなかったためとしている。</p>										
大阪	J01 (バス)	<p>(対象者に対する特別指導未実施のまま乗務復帰)</p> <p>同事業者では、平成14年2月1日以降、特別指導の対象となる事故を2件引き起こしているが、次表の1件については、特別指導を実施しないまま乗務を継続させている。</p> <p>事業者は、現在、特別指導を計画中としている。なお、特定診断は11月に実施済</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>事故発生日</th> <th>内 容</th> <th>営業所名</th> <th>特別指導</th> <th>特定診断</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成14年 7月11日</td> <td>一時停止又は徐行不履行により、交差点で自転車で衝突 重傷1人</td> <td>i 営業所</td> <td>未実施</td> <td>(平成14年 11月27日)</td> </tr> </tbody> </table>	事故発生日	内 容	営業所名	特別指導	特定診断	平成14年 7月11日	一時停止又は徐行不履行により、交差点で自転車で衝突 重傷1人	i 営業所	未実施	(平成14年 11月27日)
事故発生日	内 容	営業所名	特別指導	特定診断								
平成14年 7月11日	一時停止又は徐行不履行により、交差点で自転車で衝突 重傷1人	i 営業所	未実施	(平成14年 11月27日)								

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要			
香川	M04 (タクシー・ハイヤー)	<p>(対象者に対する特別指導未実施のまま乗務復帰) 同事業者の運転者は、平成15年1月に特別指導の対象となる事故を引き起こしているが、事業者は、特別指導未実施のまま再乗務させている。</p>			
		事故発生 年月日	事故の内容及び原因	事業者の対応等	備考
		平成15年 1月14日 (金) AM5:38	運転者の前方不注意により、JR駅構内ロータリー路上の清掃作業員に接触。膝関節骨折(全治2か月)のけがを負わせる。	事故直後、本人から状況報告を受け口頭注意。1月17日、同社内に設置されている「事故審査委員会」で査問し「戒告」処分。当該乗務員には1月21日、特定診断を受診させているが、特別指導制度は承知していなかったため、同指導は未実施。	当該運転手は、事故の翌日には再乗務。
埼玉	D05 (タクシー・ハイヤー)	<p>(特別指導の時間数、内容が不十分) 同事業者が、重大事故惹起者(事故発生年月日:平成14年3月1日、損害の程度:重傷1人)に対して実施した特別指導の内容、指導時間についてみると、指導時間は2時間であり、「指導及び監督の指針」で定めている6時間には満たず、内容もプロとしてのマナー、安全運行に欠かせない要件を資料に基づいて実施するにとどまっておらず、「運行等の安全確保に関する法令等」及び「交通事故の実例に基づく再発防止対策」については指導を行っていない。</p>			

(注) 当省の調査結果による。

事例3 - 初任運転者に対する特別指導が適切に行われていない例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
東京	E08 (トラック)	(初任運転者に対する特別指導未実施) 同事業者の初任運転者に対する指導は、ベテラン運転者が添乗しての運転指導が中心であり、告示等を踏まえた講義(6時間以上)は行われていない。 (平成13年度に3人、14年度(9月まで)に3人に、初任運転者に対する指導を実施)
長野	G06 (トラック)	(初任運転者に対する特別指導の内容、時間が不十分) 同事業者は、初任運転者に対する特別指導について、指導内容等を定めたカリキュラム等を定めておらず、指導内容は同乗指導等が中心で貨物告示に定められた指導内容になっていない。 同事業者の初任運転者に対する指導の概要 ・4月新入社員(事務、内勤、運転手等)の中で交通事故事例等に関する講義(2時間) ・同乗指導(経験者は約1~2週間、未経験者は1~1か月半)
香川	M06 (トラック)	(初任運転者に対する特別指導未実施) 同事業者では、1週間程度、ベテラン運転者とのペア勤務を指示しているのみで、平成13年度以降に採用した計35人の対象者に対して告示等を踏まえた特別指導は実施していない

(注) 当省の調査結果による。

事例3 - 高齢運転者に対する特別指導が適切に行われていない例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
東京	E05 (タクシー・ハイヤー)	適齢診断を受診した者は、平成14年度(9月まで)10人みられるが、同事業者は、これら運転者について、健康診断を受けており、法令違反を犯しているなどの状況はみられないとして、特別指導は行っていない。
香川	M04 (タクシー・ハイヤー)	平成9年2月15日から勤務しているUM運転者(昭和12年2月2日生まれ)は、制度適用後(平成14年2月1日)65歳に達しており、15年2月2日までに適齢診断を受診させ、同診断結果を踏まえて特別指導を実施する必要があるが、同制度を承知していなかったため、同診断及び指導ともに未実施となっている。

(注) 当省の調査結果による。

表3 - 運転者に対する適性診断が適切に行われていない事業者

(単位：事業者)

区分	バス	タクシー・ハイヤー	トラック	計
適切に行われていない事項				
特定診断の対象者に対し未受診のまま乗務復帰させているもの	2	1	3	6
特定診断を乗務復帰後1か月を超えて受診させていたもの	3	1	2	6
特定診断の対象者に一般診断を受診させていたもの	0	0	1	1
初任診断の対象者に受診させていないもの	0	2	14	16
初任診断の対象者に一般診断を受診させていたもの	8	4	6	18
適齢診断の対象者に受診させていないもの	0	1	1	2
調査対象事業者数	44	32	60	136

(注) 当省の調査結果による。

事例3 - 特定診断の対象者に対し未受診のまま乗務復帰させているもの等の例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
静岡	I03 (バス)	(特定診断対象者に対し未受診のまま乗務復帰) 同事業者では、平成14年3月9日及び5月4日にそれぞれ重傷者1人を生じる事故を惹起した2人の運転者に対して、特定診断を受診させることなく、乗務に復帰させていた。 (3月9日に事故を引き起こした運転者Aは、同月15日から乗務復帰、5月4日に事故を引き起こした運転者Bは5月10日から乗務復帰)
大阪	J06 (トラック)	(特定診断の対象者に対して特定診断ではなく、一般診断を受診させていたもの) 同事業者の平成13年9月1日以降の事故惹起者4名に対する特定診断の受診状況を見ると、うち1名については、一般診断を受診させて乗務を再開している。(事故日：平成13年11月14日、一般診断受診日：14年1月18日、乗務開始日：15年2月1日)
福岡	N02 (バス)	(特定診断対象者に対し未受診のまま乗務復帰) 同事業者は、平成14年8月に重傷者1人を生じた事故を惹起した運転者に特定診断を受診させないまま乗務に復帰させている。 平成14年8月20日事故発生 追突事故の相手が自ら自分の車を運転して最寄りの病院に行くなど軽傷(全治1週間)であったため、事故を惹起した運転者は事故発生後もそのまま乗務を続けている。 同事業者では、事故時点では重大事故と思われなかったとしている。しかし、意外に入院が長引いたこと(1か月以上)から、その後重大事故として遅れて福岡運輸支局へ報告している。
長崎	O04 (タクシー・ハイヤー)	(特定診断対象者に対し未受診のまま乗務復帰) 同事業者は、平成14年9月21日有責重大事故(転回禁止区域で転回、後方バイクと衝突し、バイク運転者は重傷)を引き起こしているが、当該運転者に対

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要				
		する特定診断は受診させないまま、14年9月23日には乗務復帰させている。				
埼玉	D08 (トラック)	<p>(特定診断の受診が乗務復帰後1か月を超えていたもの)</p> <p>同事業者は、平成14年6月18日、有責重大事故(交差点でバイクと衝突、重傷者1人、運輸支局では、事故の原因として「歩行者に対する不注意、関係法令の遵守の監督、教育の不良又は不履行」があったと分析)を引き起こしているが、同事業者は、同運転者に対して特定診断を受診させないまま同年6月21日に乗務に復帰させており、特定診断を受診させたのは、事故発生から7か月を経過した15年1月30日と遅れている。</p>				
大阪	J01 (バス)	<p>(特定診断の受診が乗務復帰後1か月を超えていたもの)</p> <p>適性診断の受診時期は、事故後に再度乗務する前、ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を再開後1か月以内とされているが、同事業者の事故惹起者2名に対する特定診断の受診状況をみると、いずれも事故後約4月半となっている。</p>				
		事故発生日	内容	営業所名	乗務復帰日	特定診断実施日
		平成14年7月11日	一時停止又は徐行不履行により、交差点で自転車に衝突重傷1人	i	乗務継続させているため平成14年7月12日から	平成14年11月27日
		平成14年7月18日	乗降扉の開閉不適切の車内事故、重傷1人	h	平成14年7月22日	平成14年11月28日

(注) 当省の調査結果による。

事例3 - 初任運転者に対する初任診断が適切に行われていない例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
福島	C08 (トラック)	(初任診断の対象者に受診させていないもの) 同事業者では、平成14年8月に採用した2人について、初任診断を受診させていない。 同事業者では、初任診断が必要なことは承知していたが、怠ってしまったとしている。
埼玉	D11 (トラック)	(初任診断の対象者に受診させていないもの) 同事業者は、平成13年に9人、14年に10人の運転者を新たに雇い入れているが、初任運転者は職場に定着するまで時間がかかるとして、適性診断は受診させていない。
長野	G05 (タクシー・ハイヤー)	(初任診断の対象者に対して一般診断を受診させていたもの) 同事業者では、初任診断の対象となる運転者に対して、初任診断ではなく、一般診断を受診させていた。 (平成14年2月から9月までの期間で対象者13人)
兵庫	K06 (トラック)	(初任診断の対象者に受診させていないもの) 同事業者における初任診断の受診状況についてみると、平成13年度が17人中16人が受診しておらず、同14年度については14人中全員が受診していない。
福岡	N03 (バス)	(初任診断の対象者に対して一般診断を受診させていたもの) 同事業者では、初任診断の対象となる運転者に対して、初任診断ではなく、一般診断を受診させていた。 (平成14年は同年9月末までで19人が対象)
長崎	O02 (バス)	(初任診断の対象者に対して一般診断を受診させていたもの) 平成14年2月1日から9月末までの間における初任診断の受診状況を調査した結果、同期間内での初任診断受診対象者は13人いるが、同事業者では、従来から新しく雇入れる運転者に対して、採用時に必要な提出書類として適性診断の一般診断の診断書を求めており、同事業者では、同年2月1日から、初任運転者については、初任診断を受診させなければならなくなったことを認識していなかったとしている。

(注) 当省の調査結果による。

事例3 - 高齢運転者に対する適齢診断が適切に行われていない例

運輸支局名	事業者名 (業態区分)	事例の概要
東京	E08 (トラック)	適齢診断の対象となる65歳以上の乗務員が平成13年度に5人、14年度(9月まで)に1人在籍しているが、適齢診断は受診させていない。
香川	M04 (タクシー・ハイヤー)	平成9年2月15日から勤務しているUM運転者(昭和12年2月2日生まれ)は、14年2月1日の制度適用後65歳に達しており、15年2月2日までに適齢診断を受診させ、同診断結果を踏まえて特別指導を実施する必要があるが、同制度を承知していなかったため、同診断及び指導ともに未実施となっている。

(注) 当省の調査結果による。

事例3 - 事業者における未受講者の把握を十分行っておらず、未受講者のいる事業者に対する指導、督促、処分等が適切に行われていない例（3運輸支局）

運輸局（支局）名	事例の内容
東京	<p>東京運輸支局が特別講習の受講通知した運行管理者27人に係る講習受講状況等を調査した結果、次のような状況がみられた。</p> <p>特別講習の受講対象となった運行管理者27人のうち、トラック事業者2事業者の運行管理者2人（7.4%）は、平成15年3月20日現在、受講していない（14年度分の特別講習の日程は既に終了）。</p> <p>なお、東京運輸支局では、特別講習を実施する事故対策機構東京主管支所から特別講習の受講者名簿の送付を受け、未受講者の有無を確認できるにもかかわらず、これら2人の受講の督促は行っていない。</p>
愛知	<p>調査対象のトラック事業者の中には、一般講習の受講率が平成11年度は52.0%、12年度は44.4%、13年度は42.3%と極めて低く、しかも営業所の5人の運行管理者全員が10年度から12年度まで3年連続して一般講習を受講していないもの（H09）、営業所の運行管理者1人が11年度から14年度まで4年連続して一般講習を受講していないもの（H07）、運行管理者2人が3年連続して一般講習を受講していないもの（H06）などがみられるが、これらの未受講者に対する支局の処分は行われていない。</p>
大阪	<p>大阪運輸支局は、毎年度、事故対策機構を通じて、大阪府内の全自動車運送事業者約4,800社に対して、運行管理者に一般講習等を受講させるよう求める通知を送付しているが、その受講状況については、事故対策機構から報告を受ける受講総数のみの把握にとどまっており、未受講者のいる事業者に対する受講の督促・指導等は全く実施していない。</p> <p>また、事故対策機構大阪主管支所は、大阪運輸支局から提供を受けた事業者リストに基づいて受講の案内を実施しているのみのため、受講者数は集計して大阪運輸支局に報告しているものの、各事業者ごとに何人の運行管理者がおり未受講者がいるのか否かについては承知しておらず、したがって、未受講者のいる事業者に対する受講の督促等は全く実施していない。</p> <p>自動車運送事業者9社において、各1営業所を選定して、現在選任届出されている運行管理者について、平成11年度から14年度までの一般講習等の受講状況を確認したところ、6社の営業所において、例えば、無免許運転によるバスの運転が発覚して近畿運輸局から行政処分を受けたため2年連続して一般講習等を受講しなければならなくなったにもかかわらず、これを受講していないなど、必要な一般講習等を受講させていない事例がみられた。</p>

運輸局(支局)名	事例の内容		
	表 調査対象事業者における運行管理者の一般講習等の受講状況		
	事業者名	営業所名	未受講の状況
	J01	t 営業所 (未受講者 3 人)	同営業所では平成14年 1 月に輸送の安全確保違反による行政処分を受けていることから、運行管理者全員が14年度の一般講習等を受講する義務があったにもかかわらず、3人全員がこれを受講していない。
	J02	s 営業所 (未受講者 1 人)	平成13年12月に初めて運行管理者として選任された者であり、13年度又は14年度の一般講習等を受講する必要があるにもかかわらず、両年度とも一般講習等を受講していない。
	J05	k 営業所 (未受講者 1 人)	平成14年 3 月に初めて運行管理者として選任された者であり、選任届出時点において、13年度の一般講習等がすべて終了していたことから、翌14年度の一般講習等を受講する必要があるにもかかわらず、受講していない。
	J09	i 営業所 (未受講者 1 人)	当時は毎年 1 回の受講が義務づけられていたにもかかわらず、平成12年度の一般講習等を受講していない。
	J06	o 営業所 (未受講者 2 人)	同営業所では平成14年 3 月に重傷事故を惹起していることから、運行管理者全員が14年度の一般講習等を受講する義務があったにもかかわらず、20人中 2 人がこれを受講していない。
	J08	t 営業所 (未受講者 2 人)	当時は毎年 1 回の受講が義務づけられていたにもかかわらず、平成11年度の一般講習等を受講していない者と、12年度の一般講習等を受講していない者がみられる。
	合計 6 事業者	未受講者 10人	
(注) 当省の調査結果による。			

(注) 当省の調査結果による。

事例3 - 整備管理者研修未受講者のいる事業者に対して、督促、適切な指導等を行っていないもの
(1運輸支局)

運輸局 (支局)名	事例の内容												
大阪	<p>大阪運輸支局、〇バス協会及び自動車運送事業者9社を調査した結果、次の問題点が認められた。</p> <p>大阪運輸支局は、各事業者への研修の案内及び受講の申込み受理を〇バス協会等の関係団体に委ねており、研修の受講状況については、各関係団体から報告を受ける各団体別の受講者総数しか把握していない。このため、未受講者がいても該当事業者等を特定することができないので、事業者に対する受講の督促・指導等は全く実施していない。</p> <p>また、〇バス協会等の関係団体は、各事業者ごとの整備管理者数や選任届出されている整備管理者名を大阪運輸支局から知らされていないので、受講者数は集計して大阪運輸支局に報告しているものの、各事業者ごとに何人の未受講者がいるのか未受講者は誰か等については把握することができず、したがって、未受講者のいる事業者に対する受講の督促等は全く実施していない。</p> <p>自動車運送事業者9社において、現在選任届出されている整備管理者について、平成11年度から14年度までの整備管理者研修の受講状況を確認したところ、3社の営業所において、例えば、車両整備を委託している整備会社の整備士を整備管理者に選任しているが、事業者が受けた研修の案内を同整備会社に連絡していなかったために研修未受講となったと考えられるものなど、必要な研修を受講させていない事例がみられた。</p> <p>表 調査対象事業者における整備管理者研修の受講状況</p> <table border="1" data-bbox="311 1086 1444 1881"> <thead> <tr> <th data-bbox="311 1086 502 1164">事業者名 (業態区分)</th> <th data-bbox="502 1086 694 1164">調査営業所数</th> <th data-bbox="694 1086 1444 1164">未受講の状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="311 1164 502 1422">J09 (トラック)</td> <td data-bbox="502 1164 694 1422">大阪府内の 4営業所</td> <td data-bbox="694 1164 1444 1422">車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、平成12年度の研修を受講していない(1営業所1人) 自社社員を選任しているが、平成11年度の研修を受講していない(1営業所1人) 自社社員を選任しているが、平成11年度及び12年度の研修を受講していない(1営業所1人)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="311 1422 502 1624">J07 (トラック)</td> <td data-bbox="502 1422 694 1624">大阪府内の 12営業所</td> <td data-bbox="694 1422 1444 1624">車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、複数の営業所を兼務して選任しているため、整備管理者は実質4人。4人とも平成11、12年度の研修を受講していない。(12営業所4人) なお、平成14年度は当局調査を契機として急遽^{きよ}受講。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="311 1624 502 1881">J08 (トラック)</td> <td data-bbox="502 1624 694 1881">大阪府内の 3営業所</td> <td data-bbox="694 1624 1444 1881">車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、1人は2営業所を兼務して選任しているため、整備管理者は実質2人。2人とも平成12年度の研修を受講していない。(3営業所2人) なお、平成14年度は当局調査を契機として受講済み。</td> </tr> </tbody> </table>	事業者名 (業態区分)	調査営業所数	未受講の状況	J09 (トラック)	大阪府内の 4営業所	車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、平成12年度の研修を受講していない(1営業所1人) 自社社員を選任しているが、平成11年度の研修を受講していない(1営業所1人) 自社社員を選任しているが、平成11年度及び12年度の研修を受講していない(1営業所1人)	J07 (トラック)	大阪府内の 12営業所	車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、複数の営業所を兼務して選任しているため、整備管理者は実質4人。4人とも平成11、12年度の研修を受講していない。(12営業所4人) なお、平成14年度は当局調査を契機として急遽 ^{きよ} 受講。	J08 (トラック)	大阪府内の 3営業所	車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、1人は2営業所を兼務して選任しているため、整備管理者は実質2人。2人とも平成12年度の研修を受講していない。(3営業所2人) なお、平成14年度は当局調査を契機として受講済み。
事業者名 (業態区分)	調査営業所数	未受講の状況											
J09 (トラック)	大阪府内の 4営業所	車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、平成12年度の研修を受講していない(1営業所1人) 自社社員を選任しているが、平成11年度の研修を受講していない(1営業所1人) 自社社員を選任しているが、平成11年度及び12年度の研修を受講していない(1営業所1人)											
J07 (トラック)	大阪府内の 12営業所	車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、複数の営業所を兼務して選任しているため、整備管理者は実質4人。4人とも平成11、12年度の研修を受講していない。(12営業所4人) なお、平成14年度は当局調査を契機として急遽 ^{きよ} 受講。											
J08 (トラック)	大阪府内の 3営業所	車両整備委託先の整備士を整備管理者に選任しているが、1人は2営業所を兼務して選任しているため、整備管理者は実質2人。2人とも平成12年度の研修を受講していない。(3営業所2人) なお、平成14年度は当局調査を契機として受講済み。											

(注) 当省の調査結果による。

4 地方運輸局等と労働局との相互通報に基づく措置の徹底

勸 告	図表等番号
<p>国土交通省（旧運輸省）と厚生労働省（旧労働省）は、「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報について」（平成元年3月27日運輸省地域交通局長及び貨物流通局長と労働省労働基準局長との覚書）を締結し、自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図るため、陸運関係機関と労働基準監督機関は監査又は監督の結果を相互に通報し、これに基づき所要の措置を講ずる等相互の連絡協力を一層緊密に行うこととした。</p>	表4 -
<p>この覚書において、陸運関係機関（地方運輸局及び運輸支局）は、監査の結果、自動車運送事業者について、労働基準法（昭和22年法律第49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「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」（平成元年3月1日付け基発第93号）記の第3の「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る場合には、労働基準監督機関にその旨を通報すること、労働基準監督機関は、臨検監督の結果、自動車運送事業について道路運送法の運行管理に関する規定に重大な違反の疑いがあると認める場合には、陸運関係機関にその旨を通報すること、通報を受けた陸運関係機関又は労働基準監督機関は、それぞれ監査又は監督等所要の措置を講じ、その結果を速やかに当該通報機関に回報することとされている。</p>	
<p>また、この覚書に基づき、国土交通省は、過労運転による事故の発生防止を図るため「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」（平成元年3月29日付け地総第143号貨政第105号地域交通局長、貨物流通局長通達）を、厚生労働省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため「自動車運転者の労働条件改善のための陸運関係機関との相互通報制度について」（平成元年3月27日付け基発第145号労働基準局長通達）を、それぞれ発出し、両者の地方支分部局に対し、この覚書の趣旨を徹底するよう通知している。</p>	表4 - ~
<p>今回、15都道府県を管轄する地方運輸局及び運輸支局と労働局との相互通報制度について、平成11年4月から15年6月末までの実施状況を調査した結果は、次のとおりである。</p>	表4 -
<p>運輸支局の中には、平成14年9月末までに労働局からの通報を受理しているにもかかわらず、15年3月末時点においてもこれに基づく監査等の措置を講じていないものがみられる（5運輸支局、70件）。</p>	事例4 -
<p>一方、労働局の中には、平成14年9月末までに地方運輸局又は運輸支局からの通報を受理しているにもかかわらず、15年3月末時点においてもこれに基づく監督措置を講じていないものがみられる（5労働局、10件）。</p>	事例4 -
<p>地方運輸局又は運輸支局の中には、労働局からの通報に基づく措置結果を労働局に回報していないものがあり、通報した労働局が通報による効果を確認できないものがみられる（1地方運輸局及び1運輸支局、6件）。</p>	事例4 -
<p>一方、労働局の中には、地方運輸局又は運輸支局からの通報に基づく措置結果を地方運輸局又は運輸支局に回報していないものがあり、通報した地方運輸局又は運輸支局が通報による効果を確認できないものがみられる（5労働局、31件）。</p>	事例4 -

勸告	図表等番号
<p>したがって、国土交通省及び厚生労働省は、相互通報制度を通じた過労運転による事故の発生防止及び自動車運転者の労働条件の改善を図るため、それぞれ、地方運輸局及び運輸支局並びに労働局に対し、次の措置を講ずるよう指示する必要がある。</p> <p>通報を受理した案件については、監査・臨検監督等の措置に速やかに着手すること。</p> <p>通報を受けて処理した案件については、処理後速やかに回報すること。</p>	

表4 - 自動車運転者の労働条件改善のための相互通報についての覚書

<p>自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、運輸省の陸運関係機関と労働省の労働基準監督機関は、下記により監査又は監督の結果を相互に通報し、これに基づき所要の措置を講ずる等相互の連絡協力を一層緊密に行うものとする。</p>	
<p>記</p>	
1	<p>陸運関係機関は、監査の結果、自動車運送事業者について、労働基準法、「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」記の第3の「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る場合には、労働基準監督機関にその旨を通報することとする。</p>
2	<p>労働基準監督機関は、臨検監督の結果、自動車運送事業者について道路運送法の運行管理に関する規定に重大な違反の疑いがあると認める場合には、陸運関係機関にその旨を通報することとする。</p> <p>上記の通報を受けた陸運関係機関又は労働基準監督機関は、それぞれ所要の措置を講じ、その結果を速やかに回報することとする。</p>

(注) 本表は、平成元年3月27日に、当時の運輸省(地域交通局長、貨物流通局長)と労働省(労働基準局長)との間で交換された覚書の内容である。

表4 - 覚書に基づく相互通報制度の実施に関する通達

区分		国土交通省	厚生労働省
事項			
通達名		「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」(平成元年3月29日付け地総第143号、貨政第105号地域交通局長、貨物流通局長通達)	「自動車運転者の労働条件改善のための陸運関係機関との相互通報制度について」(平成元年3月27日付け基発第145号労働基準局長通達)
通達の主な内容	実施時期	本制度は平成元年4月1日から実施すること。	本通達に基づく通報制度は、平成元年4月1日から実施すること。
	通報の方法	地方運輸局長(沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。)は、別紙2の様式により、当該事案を管轄する陸運支局長(沖縄総合事務局長陸運事務所長を含む。以下同じ。)を經由して、関係都道府県労働基準局長あて通報すること。 なお、労働基準局長からは、関係都道府県労働基準局長より当該事業を管轄する陸運支局長を經由して、地方運輸局長あて通報がある。	都道府県労働基準局長は、管下の労働基準監督署長からの監督結果等の報告を取りまとめ、当該都道府県労働基準局長の所在地を管轄する陸運支局を經由して、関係地方運輸局長(沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。)あて通報すること。 なお、陸運関係機関からは、関係地方運輸局長より当該事業を管轄する陸運支局を經由して、都道府県労働基準局長あて通報されることになっていること。

区分 事項	国土交通省	厚生労働省
通報すべき案件	労働基準法（昭和22年法律第49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」記の第3の「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。	労働基準監督機関から陸運関係機関への通報事案 臨検監督の結果、自動車運送事業者について道路運送法の運行管理に関する規定に重大な違反があると認められたもの。 陸運関係機関から労働基準監督機関への通報事案 監査の結果、自動車運送事業について労働基準法、改善基準及び平成元年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」記の第3の「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たもの。
通報事案の処理	都道府県労働基準局長から通報された事案については、必要に応じ監査を実施し、処分を行なった場合には、その結果を別紙3の様式により回報すること。 地方運輸局長から関係都道府県労働基準局長へ通報した事案のうち、所轄労働基準局において労働基準法の規定に基づく処分が行なわれたものについては、その結果について回報がある。	地方運輸局長から通報を受けた事案については、原則としてすべての事業場に対し監督指導等所要の措置を講じ、その結果を回報すること。 都道府県労働基準局から陸運関係機関へ通報した事案のうち、地方運輸局（沖縄総合事務局を含む。）において道路運送法の規定に基づく処分等が行われたものについては、その結果が回報されること。

（注） 本表は、厚生労働省及び国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

表4 - 運輸局（支局）と労働局との間の相互通報件数（全国）

（単位：件）

区分 年度	運輸支局から労働局に対する通報件数	労働局から運輸支局に対する通報件数
平成11	1 1 8	2 0 9
12	1 7 6	2 2 8
13	1 8 7	2 9 0

（注） 国土交通省の資料による。

表4 - 調査対象都道府県における運輸局(支局)と労働局との間の相互通報件数(平成11年4月から14年9月末まで)

(単位:件)

区分 都道府県	調査対象機関		相互通報件数	
	運輸支局	労働局	運輸支局から労働局に対する通報件数	労働局から運輸支局に対する通報件数
北海道	札幌	北海道	1	40
宮城県	宮城	宮城	0	16
福島県	福島	福島	0	17
埼玉県	埼玉	埼玉	46	16
東京都	東京	東京	99	18
神奈川県	神奈川	神奈川	54	62
長野県	長野	長野	1	3
愛知県	愛知	愛知	2	22
静岡県	静岡	静岡	17	14
大阪府	大阪	大阪	40	14
兵庫県	兵庫	兵庫	40	30
広島県	広島	広島	0	28
香川県	香川	香川	0	12
福岡県	福岡	福岡	0	102
長崎県	長崎	長崎	14	12
計			314	406

(注) 1 当省の調査結果による。なお、通報件数は国土交通省の資料に基づく。

2 労働局から運輸支局に対する通報件数のうち、北海道労働局から札幌運輸支局に対する通報件数の40件は、札幌運輸支局管内事業者分である。

事例4 - 運輸支局において、通報を受理していながら、措置を講じていない例（5運輸支局、70件）

運輸局（支局）名	事例の内容
札幌運輸支局	<p>調査対象期間中(平成11年4月から14年9月末まで。以下同じ。)、同支局では北海道労働局から40件の通報を受理しているが、このうち、監査を実施したのは3件で、37件は、死亡事故及び悪質運転の発生に関する措置を最優先に実施しているためという理由から、監査等の対応措置を講じていない。</p>
福島運輸支局	<p>調査対象期間中、同支局では福島労働局から17件の通報を受理しているが、このうち、監査を実施したのは13件で、4件は、通報を受理してから平成15年3月末まで特に監査等の対応措置は講じていない。</p> <p>なお、この4件について、福島運輸支局では監査実施予定（事業者に厚生労働省から指摘のあった事項を改善するための猶予を与えており、通報を受理してから期間において監査を行っているため）と説明しているが、通報を受理してから平成15年3月末までの期間をみると、4件とも3か月を超えている（最長8か月、最短4か月）。</p>
神奈川運輸支局	<p>調査対象期間中、同支局では神奈川労働局から62件の通報を受理しているが、このうち、監査を実施したのは43件で、19件は、通報を受理してから平成15年3月末まで対応措置は講じていない。</p> <p>この19件について、神奈川運輸支局ではすべて監査実施予定としているが、19件の内訳は、平成11年度受理1件、12年度受理1件、13年度受理10件、14年9月末までに受理したもの7件となっている。</p>
神戸運輸監理部	<p>調査対象期間中、同監理部では兵庫労働局から30件の通報を受理しているが、このうち、監査を実施したのは21件で、残りの9件は平成15年3月末まで対応措置を講じていない。このうち、4件は労働局から通報を受ける前に計画監査を実施していたため、重ねての監査は必要ないと判断したというもの、2件は今後の監査予定としているもの、3件はその他理由のものである。</p> <p>なお、通報を受ける前に計画監査を実施していたため、重ねての監査は必要ないと判断したというもの4件について、運輸支局が以前実施した計画監査から労働局通報までの期間をみると、6か月、4か月、11か月、2年9か月と4か月以上要しており、重ねての監査の必要がないとする根拠に乏しい。</p>
香川運輸支局	<p>調査対象期間中、同支局では香川労働局から12件の通報を受理しているが、このうち、監査等を実施したのは11件で、平成13年3月23日に受理した1件については、事業者と日程調整中として当省の調査時点までの約2年間対応措置は講じてない。</p>

（注） 当省の調査結果による。

事例4 - 労働局において、通報を受理していながら措置を講じていない例（5労働局、10件）

労働局名	事例の内容
埼玉労働局	調査対象期間中、同労働局では埼玉運輸支局から46件の通報を受理しているが、このうち、平成13年度内に受理した3件及び14年10月7日に受理した1件の合わせて4件については、15年3月末の時点で、監督予定としながら監督等の措置に着手していない。
東京労働局	調査対象期間中、同労働局では東京運輸支局から99件の通報を受理しているが、このうち、平成11年度内に受理した1件及び12年度内に受理した1件の合わせて2件については、15年3月末の時点で、監督予定としながら監督等の措置に着手していない。
神奈川労働局	調査対象期間中、同労働局では神奈川運輸支局から54件の通報を受理しているが、このうち、平成12年度内に受理した2件については、15年3月末の時点で、監督予定としながら監督等の措置に着手していない。
大阪労働局	調査対象期間中、同労働局では大阪運輸支局から40件の通報を受理しているが、このうち、平成12年度内に受理した1件については、15年3月末の時点で、監督予定としながら監督等の措置に着手していない。
兵庫労働局	調査対象期間中、同労働局では神戸運輸監理部から40件の通報を受理しているが、このうち、平成13年度内に受理した1件については、15年3月末の時点で、監督予定としながら監督等の措置に着手していない。

（注） 当省の調査結果による。

事例4 - 労働局からの通報により、監査を実施する等の処理を行っているにもかかわらず、処理結果を労働局に回報していない例（1地方運輸局及び1運輸支局、6件）

運輸局（支局）名	事例の内容
北海道運輸局	調査対象期間中、同運輸局では、北海道労働局から40件の通報を受理しているが、このうち、通報に基づいて監査等を実施し処分等を行っているにもかかわらず、その結果を労働局に回報していないものが平成13年度に処理した2件についてみられた。
大阪運輸支局	調査対象期間中、同支局では、大阪労働局から14件の通報を受理しているが、このうち、通報に基づいて監査等を実施し処分を行っているにもかかわらず、その結果を労働局に回報していないものが平成11年度中に処理した1件、13年度中に処理した2件、14年度（9月末まで）に処理した1件の計4件についてみられた。

（注） 当省の調査結果による。

事例4 - 運輸局（支局）からの通報により、監督を実施し是正勧告を行う等の処理を行っているにもかかわらず、処理結果を運輸局（支局）に回報していない例（5労働局、31件）

労働局名	事例の内容
東京労働局	平成11年度から14年9月末までに東京労働局が東京運輸支局からの通報を受理した案件は99件あり、このうち東京労働局では15年3月末までに97件について監督を実施し是正勧告等の処理を行っているが、これら処理済み案件のうち、15年6月末までに東京運輸支局に対し結果を回報していなかったものが6件みられた。
神奈川労働局	平成11年度から14年9月末までに神奈川労働局が神奈川運輸支局からの通報を受理した案件は54件あり、このうち神奈川労働局では15年3月末までに52件について監督を実施し是正勧告等の処理を行っているが、これら処理済み案件のうち、15年6月末までに神奈川運輸支局に対し結果を回報していなかったものが4件みられた。
大阪労働局	平成11年度から14年9月末までに大阪労働局が大阪運輸支局からの通報を受理した案件は40件あり、このうち大阪労働局では15年3月末までに39件について監督を実施し是正勧告等の処理を行っているが、これら処理済み案件のうち、15年6月末までに大阪運輸支局に対し結果を回報していなかったものが14件みられた。
兵庫労働局	平成11年度から14年9月末までに兵庫労働局が神戸運輸監理部からの通報を受理した案件は40件あり、このうち兵庫労働局では15年3月末までに39件について監督を実施し是正勧告等の処理を行っているが、これら処理済み案件のうち、15年6月末までに神戸運輸監理部に対し結果を回報していなかったものが6件みられた。
長崎労働局	平成11年度から14年9月末までに長崎労働局が長崎運輸支局からの通報を受理した案件は14件あり、このうち長崎労働局では15年3月末までに14件について監督を実施し是正勧告等の処理を行っているが、これら処理済み案件のうち、15年6月末までに長崎運輸支局に対し結果を回報していなかったものが1件みられた。

（注） 当省の調査結果による。