

参考資料

国土交通省 大臣官房
危機管理・運輸安全政策審議官
平成29年3月6日

●道路運送法の一部を改正する法律案

最近の貸切バス事業における事故を踏まえ、事業許可に係る更新制の導入、事業者等の欠格事由の拡充、監査機能の強化と自主的改善の促進に向けて民間指定機関が巡回指導等を行うための負担金制度の創設等の措置を講ずる。

背景

本年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において6月3日に「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」をとりまとめ、再発防止策を明示

- (1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化
- (2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等
- (3) 監査等の実効性の向上
- (4) 旅行業者、利用者等との関係強化
- (5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

早期に法律上の措置が必要な(2)・(3)の事項について、以下のとおり対応

軽井沢スキーバス事故の概要



発生日:平成28年1月15日

- ・乗客乗員15名死亡、乗客26名重軽傷
- ・死者10名以上のバス事故は31年ぶり

事業者:(株)イーエスピー

<今回判明した主な違反>

始業点呼の未実施、運行指示書の記載不備、運転者の健康診断の未受診、運賃の下限割れ等

改正案の概要

① 事業許可の更新制の導入

- 貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するかどうか5年ごとにチェック

② 不適格者の安易な再参入・処分逃れの阻止

旅客自動車運送事業に関し、

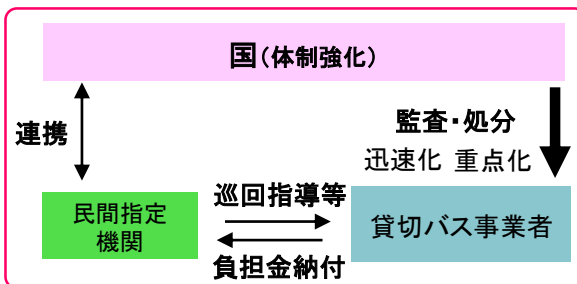
- 事業の許可について、
 - ・ 欠格期間の延長(現行:2年⇒改正後:5年)
 - ・ 許可取消を受けた会社の子会社等、処分逃れを目的として監査後に廃業した者等の参入を制限
 - 運行管理者(※)の資格者証の交付について、
 - ・ 欠格期間の延長(現行:2年⇒改正後:5年)
- (※)乗務員の労務管理や車両の日常点検等の運行管理の責任を担う者
- 休廃業を30日前の事前届出へ(現行:事後届出制)

③ 監査機能の補完・自主的改善の促進

- 貸切バス事業者に対して民間指定機関による巡回指導等を行うため、当該機関による貸切バス事業者からの負担金徴収の制度を創設

④ 罰則の強化

- 輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する法定刑の強化、法人重科の創設
(現行:100万円以下の罰金(違反者・法人)⇒改正後:懲役1年・150万円以下の罰金(違反者)、1億円以下の罰金(法人))



不適格者の排除等により、安全・安心な貸切バスの運行を実現

【目標・効果】

貸切バス事業者が原因となる事故について、乗客の死亡事故をゼロとすることを目指すとともに、乗客の負傷事故を10年以内に半減することを目指す。

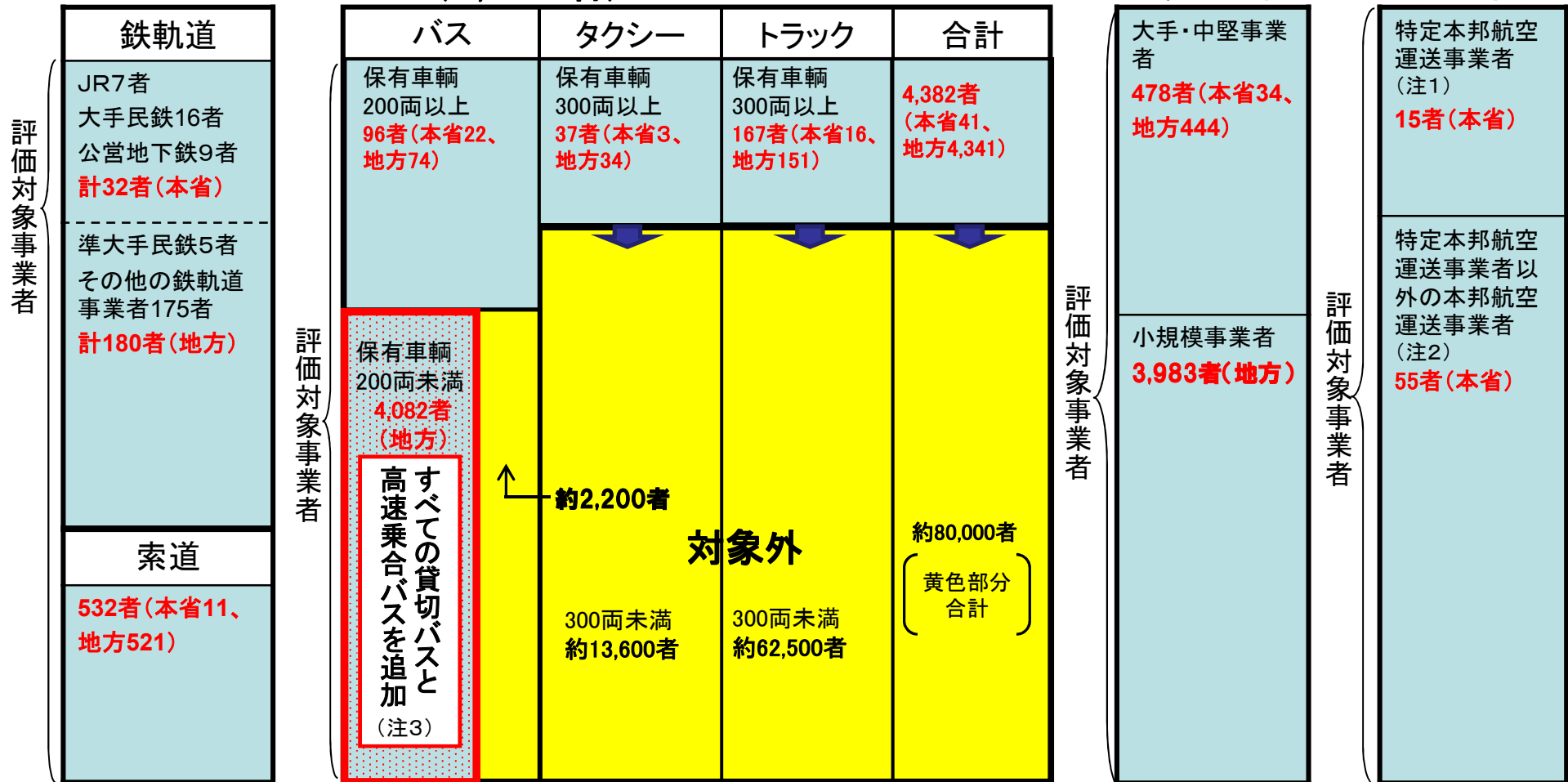
各モード合計
(9,657者)

鉄道モード
(744者)

自動車モード
(4,382者)

海運モード
(4,461者)

航空モード
(70者)



(注1) 運航する航空機の客席数が100席以上又は最大離陸重量50,000キログラム以上である事業者。

(注2) 運航する航空機の客席数が30席未満かつ最大離陸重量15,000キログラム未満の事業者については、平成23年4月1日より評価対象。

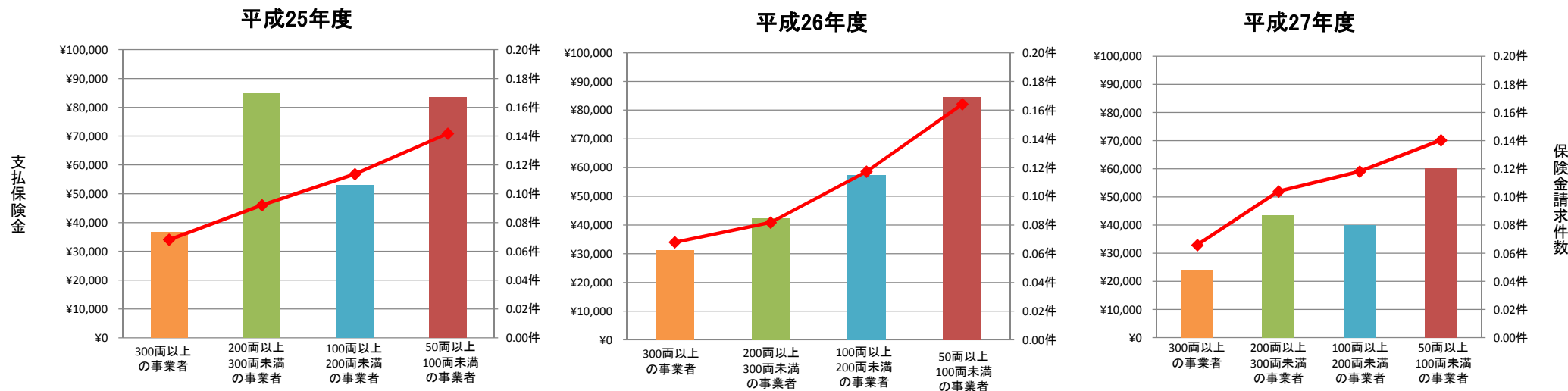
(注3) 貸切バス事業者については、関越道高速ツアーバス事故を踏まえ、平成25年10月1日より評価対象。保有車両台数50両未満の上位1,900者への効率的評価を今年度から本格実施。下位1,900者への評価については現在検討中。

(事業者数は平成28年4月1日時点)

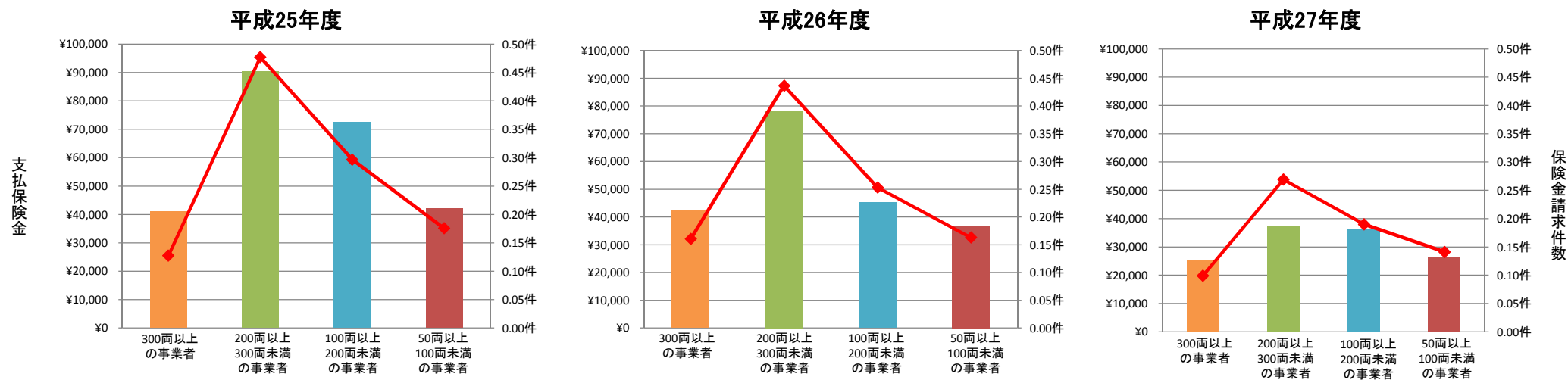
(注4) 個人タクシー及び軽貨物運送事業者は、組織によって事業を実施しておらず、事業者数から除いている。

○トラック事業者、タクシー事業者ともに、運輸安全マネジメント制度の対象事業者(300両以上の事業者)が最も低い値となっている。

【トラック】自動車保険の支払保険金及び保険金請求件数(事業規模別、1台当たり)



【タクシー】自動車保険の支払保険金及び保険金請求件数(事業規模別、1台当たり)



※保険会社3者の協力により、自動車保険(任意)契約を締結している事業者データを基に作成。

考え方

- 運輸安全マネジメント制度については、運輸事業者の安全管理体制の構築が目的であることから、本来全ての事業者において取組が実施されることが望ましい。
- 当面は、貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価に重点を置くことを踏まえ、優先度を考慮しつつ、取組を促進。
- 概ね5年経過後、取組の実施状況を踏まえて見直しを検討。

(1) インセンティブの付与による運輸安全マネジメント制度への自発的参加

- 制度のさらなる活用促進に向けたインセンティブと連動して、運輸安全マネジメント評価を希望する事業者に対し、自発的に安全管理規程の制定及び安全統括管理者の選任を行うことを奨励。
(インセンティブの例) 表彰制度の創設、業界団体による優良事業者認定制度との連携、損害保険会社との連携強化等

(2) 一定以上の行政処分を受けた事業者における運輸安全マネジメント

- 一定以上の行政処分を受けた事業者に安全管理規程の制定・安全統括管理者の選任を求める。
- 国土交通省は、当該事業者に運輸安全マネジメント評価を行う。

インセンティブ

努力義務
事業者

トラック 約62,500者
タクシー 約13,600者

行政
処分

対象
範囲
拡大

(3) 制度対象事業者の範囲の拡大

- 現場まで目が届きにくい大規模な企業を対象事業者とする旨の考え方は踏襲。
- これまでは3営業所を有する企業を念頭に、バス事業者200両以上、トラック事業者・タクシー事業者300両以上と整理。
- 今後、この考え方を更に進める必要。

【再掲】 企業における取組の深化を促すための方策

1. 社会環境の変化に応じた見直し・改善

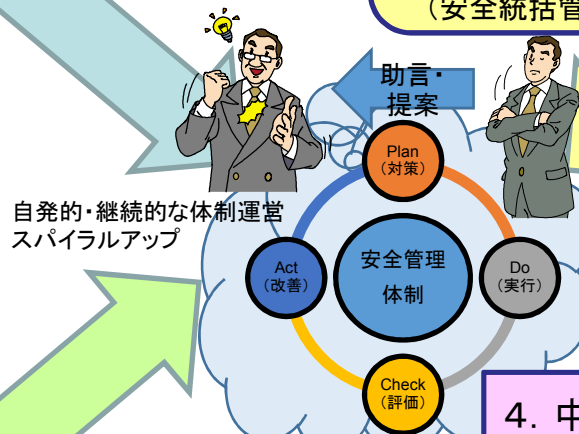
○ ガイドラインの見直し

- ・顕在化している課題への対応
(例: 運転手の確保困難・高齢化、車両・施設の老朽化)
- ・新たなリスクと考えられる分野への対応
(例: 災害や感染症、テロ等発生時の対応)
- ・10年間の制度運用、評価結果に基づく見直し
(例: ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、内部監査)

2. 安全統括管理者の活動支援

安全統括管理者の社内でのプレゼンス向上のため、

- 行政と安全統括管理者との密接な連携
 - ・評価の必要性・優先順位の判断のため、安全統括管理者との密接なコミュニケーション
- 同業種・異業種の安全統括管理者間の情報共有・意見交換のためのプラットフォームの創設
 - ・安全統括管理者ネットワークの形成
(安全統括管理者会議の創設(全国レベル・地域レベル))



3. インセンティブの付与

対象事業者の取組の深化と非対象事業者(努力義務事業者)の自発的な取組の促進のため、

- 各業界団体による優良事業者認定制度との連携
(例: 全日本トラック協会Gマーク制度、日本バス協会セーフティーバス制度)
- 安マネの普及促進に功績のあった者に対する表彰
(例: グループ、系列事業者一体となった安マネの促進)
- 損害保険の活用
(例: 安マネと連携した保険特約商品の検討)

4. 中小規模事業者への対応

- 非対象事業者(一定規模以下のトラック、タクシー等)への適用拡大の考え方
- 「中小規模事業者向けガイドライン」や「組織として評価することが難しい事業者向けガイドライン」の策定
- 民間リスクマネジメント会社等の活用
 - ・ヒヤリ・ハット情報等のデータ集積・分析、内部監査等の支援サービスの実施等
- グループ、系列事業者、協力会社間の安マネの連携促進による底上げ

【再掲】 社会環境の変化に応じた安マネ評価の見直し・改善

○ ガイドラインの見直しの方向性

○ガイドライン14項目

検討項目

1. 顕在化しているリスクへの対応
(例: 運転手の確保困難・高齢化、車両・施設の老朽化)
2. 新たなリスクと考えられる分野への対応
(例: 災害や感染症、テロ等発生時の対応)
3. 10年間の制度運用、評価結果に基づく見直し(例: ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、内部監査)

○「運輸事業者の安全管理の進め方に関するガイドライン」の取組事例集

検討項目

事例の追加・最新化

○鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方
○小規模海運事業者における安全管理の進め方

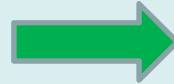
検討項目

1. 「中小規模自動車運送事業者向けガイドライン(仮称)」の策定(追加)
2. 「零細規模自動車運送事業者向けガイドライン(仮称)」の策定(追加検討)
3. 「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」の改正
4. 「小規模海運事業者における安全管理の進め方」の改正

【再掲】 社会環境の変化に応じた安マネ評価の見直し・改善

○ ガイドラインの見直しの方向性

1. 顕在化しているリスクへの対応
 (例: 運転手の確保困難・高齢化、車両・施設の老朽化)



ガイドライン5. (1)「経営トップの責務」に
 「社会情勢の変化により起こる安全上の課題
 (人材確保・高齢化、車両・施設の老朽化、災
 害・感染症、テロ等発生時の対応等)」に対し
 て的確に対応する主旨を記載

2. 新たなリスクと考えられる分野への対応
 (例: 災害や感染症、テロ等発生時の対応)



ガイドライン5. (8)「重大事故等の対応」に
 「災害・感染症、テロ等発生時の対応等」に対
 して的確に対応する主旨を記載

【再掲】 社会環境の変化に応じた安マネ評価の見直し・改善

○ ガイドラインの見直しの方向性

3. 10年間の制度運用、評価結果に基づく見直し(例:ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、内部監査)



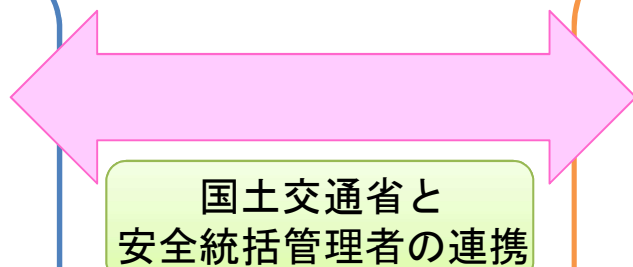
○ 主な検討項目

- ① 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用(5. (7))
 - ・報告者に不利益が生じない仕組みの確立と意識の醸成を強調
 - ・収集・活用について外部の活用
- ② 内部監査(5. (11))
 - ・手法の追加(安全会議を活用した内部監査等)
 - ・被監査部署に対する改善提案の実施
 - ・監査要員の専門性補完(被監査部署の要員を監査要員に参加)
 - ・グループ会社、民間リスクマネジメント会社等を活用した監査
- ③ 利用者、関係者に対する安全啓発の促進
- ④ 報告することの重要性を強調(隠す事案への対応)
- ⑤ 必要に応じて中長期的な目標を設定
- ⑥ 安全重点施策の策定に先立ち、自社の課題把握
- ⑦ 現業実施部門の管理者の役割と育成
- ⑧ その他(理解しやすい記載、平仄、字句の統一)

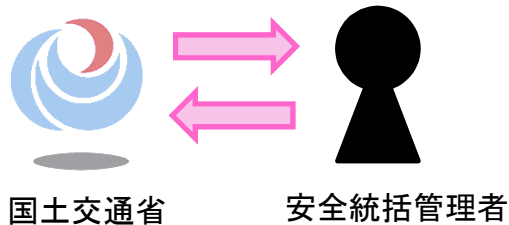
安全統括管理者への支援

CSMO (Chief Safety Management Officer) フォーラム

- 国土交通省と安全統括管理者及び安全統括管理者間の連携を日ごろから密に図っていくことが有効。
- これらの連携を深めるためのプラットフォームとして「CSMO (Chief Safety Management Officer) フォーラム」を創設。



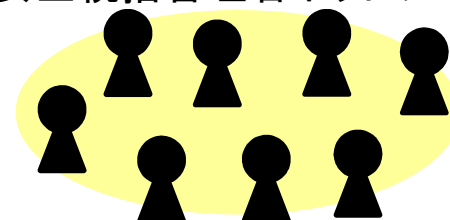
■安全統括管理者ヒアリング



■ITを活用したオンライン相談



■全国単位・地方ブロックごとの安全統括管理者ネットワーク



【再掲】 中小規模事業者への対応

○ 「中小規模事業者向けガイドライン」の策定について

【策定の背景】

- 平成25年10月より、全ての貸切バス事業者が運輸安全マネジメント評価の対象となり、新たに約4,000者の事業者が加わった。
- 新たに加わった貸切バス事業者に対し、早急に運輸安全マネジメント評価を実施し、安全管理体制の向上を図ることが喫緊の課題である。

【目的・趣旨】

- 平成25年10月より評価対象となった貸切バス事業者のうち、保有車両数50両未満の中小規模事業者は、大手事業者に比べると組織体制、人材及び経営資源等に制約があること、また、そもそも運輸安全マネジメントに対する理解が進んでいない事業者等が多く、現行のガイドラインをそのまま参考にして、安全管理体制の構築・改善に取り組むことが必ずしも適当ではない状況にある。
- このため、中小規模事業者が今後、より効果的に安全管理体制の構築・改善に取り組むことができるよう、現行ガイドラインをベースにわかりやすい内容とする中小規模事業者向けガイドラインを策定する。

【主な内容とコンセプト】 ※別添「中小規模事業者向けガイドライン」(イメージ)参照

- 現行ガイドラインは14項目あるところ、以下の6項目に集約する。
 1. 経営トップの責務等
 2. 安全管理の考えと計画
 3. コミュニケーションの確保
 4. 事故情報等の収集・活用
 5. 安全管理体制における取組
 6. 見直しと改善
- 上記6項目の中で現行ガイドライン14項目の取組内容全般について整理し、それぞれPDCAサイクルを機能させることを明記した上で、平易な文章表現とする。
- 経営トップの責務は最も重要な事項であることから、最初に掲げ、その必要性を強調する。
- 安全方針、安全重点施策の取組は「安全管理の考えと計画」として、全体のP(計画)として整理する。
- 全体のD(実行)として、「コミュニケーションの確保」、「事故情報等の収集・活用」及び重大事故への対応、教育・訓練等の取組について「安全管理体制における取組」として整理する。
- 内部監査及びマネジメントレビューなどの取組を「見直しと改善」とし、全体のC(評価)及びA(改善)として整理する。また、内部監査手法の一つとして安全統括管理者が自己チェックリストを使用して安全管理の取組状況を確認する取組を明記する。
- リスク管理、内部監査など個社では取組が困難なものについては、グループ会社、外部(民間リスクマネジメント会社等)の活用が可能である旨、明記する。
- 文書及び記録等については、法定以外のものは必要最小限とし、事業者が現有している文書等を可能な限り活用できるものとする。

【再掲】 中小規模事業者への対応

○ 現行ガイドライン14項目と「中小規模事業者向けガイドライン」(イメージ)

現行ガイドライン 14項目	中小規模事業者向けガイドラインの項目と主な内容
①経営トップの責務	①経営トップの責務等 ・安全最優先の原則の内部徹底、安全方針・安全重点施策の策定、見直しと改善等に関する主体的関与 ・安全統括管理者の取組
②安全方針	
③安全重点施策	②安全管理の考えと計画 ・安全方針の策定・周知 ・安全重点施策(目標等)の策定・実施
④安全統括管理者の責務	
⑤要員の責任・権限	③コミュニケーションの確保 ・経営トップと現場とのコミュニケーション ・社内における横断的な情報共有 ・利用者に対する安全啓発 等
⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保	
⑦事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用	④事故情報等の収集・活用 ・事故情報の収集及び再発防止策の実施 ・ヒヤリ・ハット情報の収集・活用 等
⑧重大な事故等への対応	
⑨関係法令等の遵守の確保	⑤安全管理体制における取組 ・重大事故に対する対応手順の策定 ・関係法令等の遵守の確保 ・経営管理部門、技能要員に対する教育・訓練
⑩安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等	
⑪内部監査	⑥見直しと改善 ・内部監査 ・目標等安全管理の取組状況に関する振り返りとその結果に基づく見直し・改善 ・現場における継続的改善
⑫マネジメントレビューと継続的改善	
⑬文書の作成及び管理	
⑭記録の作成及び維持	

【PDCAサイクル】

①経営トップの責務等



- 経営トップは、人員・設備の状況や現場の課題等を把握し、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与する
- 安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、安全統括管理者等に対して、確実に指示等を行う

②安全管理の考えと計画

安全方針の策定・周知、事故目標の設定、安全重点施策の策定・実施、



③コミュニケーションの確保

現場との情報伝達やボトムアップ・横断的な情報共有、安全啓発等の取組

④事故情報等の収集・活用

事故の再発防止の取組、ヒヤリ・ハット情報の収集及び活用

⑤安全管理体制における取組

重大事故等への対応、関係法令等の遵守、安全管理要員・技能要員に対する教育・訓練等

⑥見直しと改善

内部監査、安全管理の取組状況の確認と見直し、現場の課題・問題に対する継続的改善



【再掲】 効果的な評価を行うための体制の強化策

企業毎の安全管理体制に応じた効果的な評価の実現

1. 評価職員の能力向上

- 特定職員※、評価職員OBの指導的人材としての積極的活用
- 合同評価の拡充による地方局評価の質の向上
- 評価職員に対する研修の充実
 - ・運輸安全監理官室内部に、研修担当のセクションの設置
- 評価職員の増員

※地方局において評価員に評価実務の教育指導を行う職員

2. 評価の質の向上のための民間の人材・スキルの活用

- 会社の経営状況を通じて評価・助言できる民間人材の評価職員としての登用
(例: 中小企業診断士、公認会計士)
- 国の職員がスキルを身につけるための上記のような民間人材による研修の実施

3. 効果的な評価の基盤となるデータ分析力・提案力の強化

- データ収集・分析担当の強化と事業者への情報発信の強化
 - ・運輸安全監理官室内部に、データバンク機能、安全統括管理者ネットワークの構築・管理機能を持つセクションの設置
 - ・評価の改善・見直しのためのデータ収集・分析の強化
- 企業カルテの作成
 - ・10年間の評価データの分析により、経年的に個別企業の取組を把握



- IoTの進化により、運行(航)の現場における日々の記録が自動収集、データベース化され、安全対策に活用。
- 運輸安全マネジメントの知見を類型化、デジタル化して蓄積することにより、効果的な評価、オンライン相談、安統管NWに活用。

