

2014.3

交通リスク情報<2013 No.2>

自動車運送事業者(トラック・バス・タクシー)を対象とする監査方針・行政処分基準等の改正について

1. はじめに

平成 24 年 4 月 29 日未明に関越自動車道において走行中の高速ツアーバスが道路側壁に激突し、乗客 7 名が死亡、38 名が重軽傷を負う重大事故が発生した。事故を起こしたバスを運行していた事業者は国土交通省の監査の結果、28 項目にわたる法令違反が確認され、監査制度がありながら安全運行を軽視した事業者が存在していたという問題点が浮き彫りとなった。

こうした実態を受けて、国土交通省は対策を検討し、以下の施策を実施することとした。

① 監査方針の改正 (平成 25 年 10 月 1 日施行)

② 行政処分基準等の改正 (平成 25 年 11 月 1 日施行)

悪質・重大な法令違反をした事業者に対する行政処分 (30 日間の事業停止処分) (平成 26 年 1 月 1 日施行)

上記の施策が本年 1 月 1 日で全て施行されたため、本稿では、これら新たな監査方針や行政処分基準等の全体像について、あらためて整理する。

2. 改正の背景・経緯

改正の社会的背景及び経緯について、以下ポイントを記載する。

<社会的背景>

○事故件数が減少していないこと

自動車事故件数は全体的に減少傾向にあるにも関わらず、事業用自動車における事故件数はほぼ横ばいであり、減少幅が小さく、相対的に高い水準であること。

○管理者責任(使用者等の責任)の追及

この数年で社会的に影響の大きい事故が発生している。特に組織として、事故を起こした乗務員の管理者に対して「管理者責任」が厳しく問われていること。

<制度改正のきっかけとなった重大事故>

○関越自動車道高速ツアーバスの重大事故の発生

平成 24 年 4 月 29 日に起こった同事故を受けて国土交通省は学識経験者等委員で構成する「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を平成 24 年 8 月に国土交通省に設置し、平成 25 年 4 月に監査制度や行政処分等のあり方について今後の見直しの方向性を最終報告として取りまとめた。(次頁 表 1 参照)この報告書を受けて、国土交通省では、「高速バス・貸切バスの安全安心回復プラン」の一環として、提言に基づく監査方針や行政処分基準等の改正を順次進めることとした。

報告書の概要は以下の通り。

<旧制度の監査の問題点>

- 1) 国による法令遵守の指導が十分に行われていなかった。
- 2) 悪質な事業者を把握しきれていなかった。
- 3) 処分を受けても違反を繰り返す事業者が存在した。

<見直しの方向性>

- 1) 効率的・効果的な監査の実施(悪質な事業者に対する監査の優先的实施等)
- 2) 実効性のある行政処分等の実施(重要な法令違反者に対する事業停止処分等の処分の強化等)
- 3) 監査に関する環境整備等(事業者側の受け入れ環境の整備等)

【表 1 自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会報告書】

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、学識経験者の委員で構成される「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を同年8月に設置し、今般、見直しの方向性について報告書を取りまとめた。

報告書の概要

現行監査の問題点

運送事業者に対する監査体制が不十分で、効果的な行政処分も十分にできていないこと等から、
 ▶ 国による法令遵守の指導が十分に行われていない。
 ▶ 悪質な事業者を把握しきれていない。
 ▶ 処分を受けても違反を繰り返す事業者が存在する。
 といった問題点が存在。

見直しの方向性

1. 効率的・効果的な監査の実施

- (1) 悪質な事業者に対する監査の優先の実施
重要な法令違反(※)を定義したうえ、関係機関等からの通報や違反歴など各種端緒情報を総合的に分析し、当該違反が疑われる事業者をリストアップし、優先的に監査を実施 (※) 点呼を全く実施していない 等
- (2) バス発着場など街頭における監査の導入
- (3) 第三者機関の活用
事業者団体の自主的な取組みとして、巡回指導を実施
重要な法令違反等の情報を行政の監査に活用
- (4) 事業者による自己点検・報告の活用
事業者が自己点検を実施し、行政に報告。報告内容を踏まえた指導を実施。未報告等には厳格に対処。
- (5) 監査業務等の充実・強化に伴い必要な業務の効率化
重要な法令違反の優先確認等により効率的に実施
- (6) 優良事業者の評価・認定制度等の活用
自己点検・報告の免除等

2. 実効性のある行政処分等の実施

- (1) 重要な法令違反は事業停止、それらを繰り返す場合は許可取消とするなど悪質な事業者への処分基準を強化する一方、軽微な違反への対応を効率化
- (2) 街頭監査で安全性に直接関わる法令等の違反が確認された場合の現場での迅速な是正措置
- (3) 行政処分情報を一層活用し、事業者への注意喚起及び利用者等への情報提供を拡充
- (4) 処分逃れ対策等については、今後実施される対策などを検証しつつ引き続き検討

3. 監査に関する環境整備等

- (1) 監査に係る体制の充実
監査要員の増員、研修の充実 等
- (2) 事業者側の受け入れ環境の整備
車両運行中の管理体制の明確化、デジタル機器の導入促進等

(国土交通省 HP 資料)

3. 監査方針の改正(平成 25 年 10 月 1 日施行)

監査方針の改正のポイントとなる 3 点を以下に記載する。

1) 悪質な事業者に対する集中的な監査実施

- ・違反履歴等の情報を適切に把握し、重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施
- ・各種情報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者および継続的に監視していく事業者のリストを整備

2) 街頭監査の新設

- ・バス事業者を対象として街頭監査を新設
- ・バスの発着場などにおいて、交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の運行実態を点検

3) その他

- ・旅客・貨物で分かれていた監査方針を一本化
- ・監査の種類の変更 (表 2 参照)

【表 2 監査の種類の変更】

	平成 25 年 9 月 30 日以前		変更	平成 25 年 10 月 1 日以降
1	特別監査	➡		特別監査
2	巡回監査		統合	一般監査
3	呼出監査			呼出指導
4	呼出指導		新設	街頭監査
5	—			

4. 行政処分の基準等の改正（平成 25 年 11 月 1 日施行、一部平成 26 年 1 月 1 日施行）

行政処分の基準の改正及び運行管理者資格者証の返納命令の発動基準の制定のポイントを以下に記載する。

- 1)悪質・重大な法令違反の処分を厳格化⇒事業停止（30 日間）（平成 26 年 1 月 1 日施行）
 - ・厳格化の対象となる法令違反：
 - ①運行管理者の未選任（従前 40 日車）
 - ②整備管理者の未選任（従前 40 日車）
 - ③全運転者に対して点呼未実施（従前 点呼未実施率 50%以上、40 日車）
 - ④監査拒否虚偽の陳述（従前 60 日車）
 - ⑤名義貸し、事業の貸渡し（従前 60 日車×違反車両数）
 - ⑥乗務時間の基準に著しく違反（従前 120 日車）
 - ⑦全ての車両の定期点検整備が未実施（従前 20 日車×違反車両数）
 - ・事業停止後も改善なく法令違反⇒許可取消
- 2)処分量定の変更⇒記録類への記載不備等、軽微な違反については、行政指導に留める。（再違反を除く。）
- 3)処分日車数等の算出方法簡素化⇒算出方法を簡素化、わかりやすくするとともに、監査から処分までに要する期間を短縮する。軽微な違反だけの場合の事務処理の効率化を図る。
- 4)運行管理者資格者証返納命令の発動基準⇒行政処分等を行う場合に同時に行う旨の明文化

5. 監査方針・行政処分基準等の改正趣旨並びに事業者への影響

監査方針・改正処分基準等の改正趣旨のポイント及び事業者への影響について以下に記載する。

<改正趣旨>

- ①運行管理の確実な実行：事業者は、運行管理者を選任し、運行管理者は点呼を確実に実施し適切な乗務割を作成する。
- ②車両整備の確実な履行：事業者は、整備管理者を選任し、整備管理者は保有する車両の定期点検を確実に実施し、運行管理者と密接に連携し、車両の安全を維持する。
- ③厳 格 な 法 令 遵 守：事業者は、事業者自身はもちろん社内の従業員に関連する法令を周知し、遵守させることを徹底する。

「事業者（経営トップ）」「運行管理者」「整備管理者」の役割と権限を再度確認することが重要。国は、遵守できない事業者は市場から退出させる方針。

<事業者への影響>

「悪質、重大な法令違反の処分の厳格化」による事業停止「30 日間」について、これまで1つの法令違反で受ける最大の事業停止処分は 14 日間であったため、今回の改正が大変大きなものであることがわかる。

「悪質、重大な法令違反」は具体的に次の通りである。

①運行管理者の未選任
②整備管理者の未選任
③全運転者に対して点呼未実施
④監査拒否虚偽の陳述
⑤名義貸し、事業の貸渡し
⑥乗務時間の基準に著しく違反
⑦全ての車両の定期点検整備が未実施

上記 7 項目のうち一番大きな問題となるのは、乗務時間基準の著しい違反で、特に長距離運行して

いるトラック事業者等にとっては影響が大きいものである。

※参考：乗務時間等の基準に係る通達※において、1か月間で31件以上違反のあった運転者が3名以上確認され、かつ、過半数の運転者について告示に規定する拘束時間の未遵守が確認された場合

(改正前)事業停止3日間 → (改正後)事業停止30日間

※「平成25年9月17日付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に対する行政処分等の基準について」4.(1)②ハ、「平成25年9月17日付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の法令違反に対する関係通達の解釈及び運用について」4.(3)に記載されている。

法令遵守の重要性は事業者には十分認識されているものと考え、乗務時間基準データをドライバー毎に実態を把握し、万が一違反に該当する場合は直ちに適正な乗務時間となるよう是正していく必要がある。

事業者（経営トップ）は、自身はもちろん乗務員・社内従業員に対して、関連する法令を周知し、遵守させることを徹底することが重要である。

6. 終わりに

今回、監査方針、行政処分基準等の改正が行われたが、併せて、運輸安全マネジメント制度の的確な実施のため、評価の制度が見直されるとともに、制度の一層の浸透・定着をはかるため、運輸安全マネジメント「認定セミナー」制度が開始された。このセミナーを受講し、その内容を活用して安全管理体制の構築・強化に取り組んでいることが確認された事業者については、地方運輸局等は長期未監査を理由とする一般監査（旧 巡回監査・呼出監査）の対象から除外することができるとされている。

国による監査・行政処分制度と、事業者自身による運輸安全マネジメントの取り組みを両輪としていく流れが明確になってきている。

インターリスク総研は、国土交通省から運輸安全マネジメント「認定セミナー」の実施機関として認定されており、運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に向けて「認定セミナー」を開催することで、事業者の「輸送の安全の確保」ならびに「輸送の安全性の向上」に貢献して参りたい。

株式会社インターリスク総研
コンサルティング第四部 交通リスク第一グループ 主任コンサルタント 渡辺 光彦

株式会社インターリスク総研は、MS&ADインシュアランスグループに属する、リスクマネジメント専門のコンサルティング会社です。
コンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問い合わせ先、または、お近くのあいおいニッセイ同和損保、三井住友海上の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

(株)インターリスク総研 コンサルティング第四部 交通リスク第一グループ

TEL.03-5296-8916/FAX 03-5296-8942 <http://www.irric.co.jp/>

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。
また、本誌は、読者の方々に対して企業の交通事故防止等に役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製／Copyright 株式会社インターリスク総研 2014