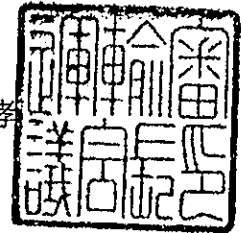


国 運 審 第 9 号
平成17年8月30日

国土交通大臣 北 側 一 雄 殿

運輸審議会会長 小 野

孝



答 申 書

一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定について

平17第5001号

平成17年8月4日付け国自旅第100号をもって諮問された上記の事案については、平成17年8月22日沖縄県において参考人の意見聴取を行ったほか、諮問された上記の事案について審議した結果、次のとおり答申する。

運輸審議会

主 文

道路運送法第8条第1項の規定に基づき、沖縄本島営業区域を平成17年9月1日から平成18年3月31日までの間、一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域に指定することについてはやむを得ないものとして認める。

理 由

- 1 国土交通大臣は、平成14年8月30日付け国土交通省告示第772号により、沖縄本島営業区域（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき沖縄総合事務局長が定める営業区域の「沖縄本島」をいう。以下同じ。）について、平成14年9月1日から平成15年8月31日までの間、緊急調整地域（道路運送法（以下「法」という。）第8条第1項の一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域をいう。以下同じ。）として指定した。また、平成15年8月29日付け国土交通省告示第1253号により、引き続き同営業区域を平成15年9月1日から平成16年8月31日までの間、緊急調整地域として指定した。さらに、平成16年8月31日付け国土交通省告示第1043号により、引き続き同営業区域を平成16年9月1日から平成17年8月31日までの間、緊急調整地域として指定した。

国土交通大臣は、同営業区域について一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対して著しく過剰となっており、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認め、引き続き同営業区域を平成17年9月1日から平成18年3月31日までの間、緊急調整地域として指定することを予定している。

- 2 当審議会に所管局から提出された資料、所管局から聴取した説明は、以下のとおりである。

- (1) 国土交通省は、緊急調整地域の指定要件について、実車率及び1日1車当たり営業収入のいずれもが、前年度から減少し、かつ、当該年度の前5年間の当該地域の平均値を15%以上下回っている（前5年間の全国平均を20%以上下回っている場合を含む。）場合であって、かつ、一定の安全関係の法令違反

及び利用者からの苦情の件数が2年連続、前々年度と比較して増加している場合等に該当することを基準として定めている。

(2) 国土交通省によると、沖縄本島営業区域における上記要件の各指標の実績は次のとおりである。

- ① 平成16年度の実車率は、30.4%であり、前年度の30.3%より0.1%増加し、数値基準には合致していない。前5年間の全国平均の実車率42.3%との乖離率は28.1%であり、20%以上下回っている。
- ② 平成16年度の1日1車当たり営業収入は、22,931円であり、前年度の22,981円より50円減少し、数値基準を満たしている。前5年間の全国平均の1日1車当たり営業収入30,701円との乖離率は25.3%であり、20%以上下回っている。
- ③ 安全関係の法令違反件数は、平成15年度129件、平成16年度52件であり、いずれも平成14年度25件と比較して2年連続で増加しており、数値基準を満たしている。
- ④ 利用者からの苦情件数は、平成15年度38件、平成16年度30件であり、平成14年度45件と比較して2年連続で減少しており、数値基準には合致していない。

(3) 国土交通省は、各指標の数値基準は、現在利用可能なデータを用いて合理的かつ妥当と考えられるものを採用しているが、数値基準にはおのずと一定の限界があるため、既に緊急調整地域として指定されている地域について指定の有無を判断するに当たっては、数値基準のみで判断することはせず、それを補完するような他のデータと併せて法第8条の指定要件に実質的に該当するか否かを総合的に判断する必要があるとして以下の説明を行っている。

- ① 実車率は、微増にとどまっており、依然として全国平均を28.1%下回る低い水準となっている。平成15年8月の沖縄本島でのモノレール開業により平成15年度のタクシー需要が大幅に落ち込み、平成16年度はその数字を若干盛り返したという特殊事情もある。1日1車当たり営業収入は、前5年間の全国平均に比べ、25.3%低く、指定の数値基準を満たしている。
- ② 実車率及び1日1車当たり営業収入の数値基準の限界を補うため、実車キロのほか輸送人員や営業収入といったその他の需要動向を示す指標の動向を見る必要があるが、これらの指標はすべて引き続き減少している。

③ 安全関係法令違反件数は、現行の数値基準を満たしている。この法令違反件数は、特別監視地域を含めて全国で最も多い。また、タクシー運転手が第一当事者である事故であって利用者が死傷した事故件数は、平成15年度に急増し、平成16年度も引き続き増加している。

④ 苦情件数は、ここ数年の数値を見ると減少傾向にあり数値基準には合致しないものの、特別監視地域でも30件以上の苦情がある地域はなく、他の地域と比べると苦情件数は依然として多い。また、苦情に対する行政処分の内容について、沖縄本島では他の地域には見られない相当重い処分をした例もあった。

(4) 以上を踏まえた国土交通省の継続指定についての見解は、次のとおりである。

① 沖縄本島については、一部の数値が若干改善しているものの、過去3年間全国で唯一の緊急調整地域として継続的に指定されてきた地域である。数値基準にはおのずと限界があるため、沖縄本島の指定の継続の有無については、実態を踏まえて総合的に判断する必要がある。

② そこで、通達で規定する数値基準の限界を補完するような他のデータと併せて、沖縄本島について法第8条の指定要件に実質的に該当するか否かを検討した結果、継続して指定を行う必要があるとの結論に至ったものである。

③ ただし、一部の指標に若干明るい兆しが見えつつあることから、指定期間については1年間とせず、暦年の輸送実績等の動向を精査するために必要最小限の期間として、平成18年3月31日までの7箇月間とすることとした。

3 当審議会が参考人として平成17年8月22日に沖縄県所管部局より聴取した意見の要旨は、次のとおりである。

沖縄本島地域が3年連続して全国で唯一、タクシー事業に係る緊急調整地域に指定されていることは、本来好ましくない。タクシー事業者自らが需給バランスの回復並びに安全・労働関係法令の遵守や輸送サービスの改善・向上を図る努力をする必要がある。現在タクシー業界においては、本年4月に沖縄県の法人タクシー5団体が統合・合併され、観光タクシーや介護タクシーの導入など輸送サービスの改善・向上に向けて取り組んでいるところであるが、いまだ経営改善に結びつくまでには至っていない状況であり、もうしばらく指定を継続して改善状況

を見極める必要がある。

4 当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明、参考人より聴取した意見等に基づいて検討した結果は、次のとおりである。なお、本件について公聴会開催の申請はなかった。

(1) 沖縄本島では、鉄軌道系の輸送手段が少なく、県民の足としてタクシーへの依存度が極めて高く、また、タクシー事業者についても平成14年の多数の駆け込み増車届出の例もあることから、緊急調整地域の指定の解除に当たっては慎重な検討が必要である。

(2) 国土交通省の緊急調整地域の指定の要件に関し、平成16年度は実車率と苦情件数が改善し数値基準を満たしていないが、実車率の増加は微増にとどまる一方、利用者からの苦情については他の地域と比べて苦情件数と内容の両面で依然一層の改善が必要であると言わざるを得ない。さらに、同基準は主として新規の指定を前提としたものでありその数値のみをもって継続指定の可否についての結論を出すことは適当でなく、他の補完するデータ及び沖縄地域の実態も踏まえた上で総合的に判断することが必要である。

(3) 一方、本件に関連して地元の沖縄県議会は、平成17年7月14日付けで地方自治法第99条の規定により「タクシー事業等の「緊急調整地域」の継続指定に関する意見書」を提出し、当面の継続指定に向けた特段の配慮を要請している。また、当審議会が参考人意見聴取として行った沖縄県所管部局によると、輸送サービスの改善・向上に向けた取り組みの効果が現れるまでもうしばらく指定を継続し改善状況を見極める必要があるとしている。

(4) 当審議会としては、数値基準、他の補完するデータ及び地元の関係者の意見等を総合的に判断した結果、沖縄本島営業区域について改善の兆しは認められるものの、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対して依然として著しく過剰となっており、今般解除した場合に輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれが生ずる懸念がないとまでは言い切れない。よって、指定の解除に向けた沖縄本島地域の状況を見極めるため、沖縄本島営業区域を平成17年9月1日から平成18年3月31日までの間に限り、一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域に指定することについて

はやむを得ないものとして認める。

(5) これらに対して田島優子委員は、次の反対意見を述べた。

緊急調整地域の指定を行うには、憲法の保障する営業の自由を制限することが許されるだけの合理性が必要であるが、国土交通省が自動車交通局長通達に定める4つの数値基準は、これを満たす場合であっても指定の合理性を欠くことがあり得る。当審議会は、その厳格化の見直しを行うよう、過去3回にわたる指定の都度、要望してきた。しかしながら、国土交通省はその見直しをしていないばかりか、今回は、その数値基準すら2つの点において満たしていないにもかかわらず、総合的判断などというあいまいな理由で指定を行おうとしている。

これは、法の定める輸送の安全及び旅客の利便の確保に資する指定とは認められないので、本指定は行うべきでない（詳細別紙）。

5 国土交通大臣に対する要望

当審議会は、国土交通大臣が次の事項について万全の措置を講ずるべきことを要望する。

(1) 沖縄本島営業区域の早期の指定解除に向けた改善努力

- ① 今回の緊急調整地域の指定が4回目になることにかんがみ、これまでの経緯、指定する理由、今後の取組等を利用者である沖縄県民に十分に説明して理解を求めるべきである。
- ② 今般の指定が過去3回にわたり継続して指定された後の指定であることに十分留意し、沖縄本島営業区域に係る緊急調整地域の指定が繰り返されることのないよう、早急により実効性の高い措置を検討されたい。
- ③ 緊急調整措置の指定を行う法の趣旨を十分にタクシー業界・事業者に認識させるとともに、指定の解除に向けて利用者サービスの改善、安全・労働関係法令の遵守等についてタクシー業界・事業者への指導・監督を徹底されたい。
- ④ タクシー事業の需給バランスの回復のために、地元自治体を始めとする関係行政機関や交通機関等の協力も得つつ、沖縄への観光客等を積極的に取り込むなど需要の拡大につながる実効性のある措置の策定と実施にタクシー業界・事業者が一体となって真剣な努力をするよう指導・監督を徹底された

い。

(2) 緊急調整地域の指定基準の見直し

緊急調整地域の指定基準について、制度実施後の状況を踏まえた要件の厳格化、指標の適正化が必要である。具体的には、指定の根拠が明確になるよう透明性の高い要件を定めるとともに、輸送の安全及び旅客の利便の確保に係る指標を改善し、また、新規の指定と継続的な指定とを区別した新たな指定基準を年内に定めるべきである。

(別紙)

田島優子委員の反対意見の詳細

道路運送法は、一般乗用旅客自動車運送事業を需給調整のない許可制とし、一定の基準に適合しているものについては許可を与えることが原則となっている。

しかしながら、著しい供給過剰となり、そのまま放置すれば、更に供給が増すことにより、輸送の安全及び旅客の利便の確保が困難となるおそれがある場合は、当該特定の地域に限り、期間を定めて緊急調整地域の指定を行い、新たな許可及び既に許可を得ている者の増車を認めないこととしている。

これを受けて、国土交通省の自動車交通局長通達は、緊急調整地域の指定要件を、「前年度において特別監視地域又は緊急調整地域の指定を受けている地域であって、以下の場合等に該当するもの。

- ① 実車率及び1日1車当たり営業収入のいずれもが、前年度から減少し、かつ、当該年度の前5年間の当該地域の平均値を15%以上下回っている（前5年間の全国平均を20%以上下回っている場合を含む。）場合であって、かつ、一定の安全関係の法令違反及び利用者からの苦情の件数が2年連続、前々年度と比較して増加している場合。ただし、車庫待ち、駅待ち等以外の流し営業の比率が著しく少ない地域における実車率の基準は、別に定めるところによる。
- ② 前年度と比較して供給輸送力が急激に増加した結果、①の要件を満たすことが確実と見られる場合（前年度において特別監視地域の指定を受けている地域に限る。）。
- ③ ①又は②の要件を満たす場合については、改正道路運送法第88条の2第1号に基づき運輸審議会に諮るものとする。」

と定めている。

過去3回にわたる沖縄本島地域に対する緊急調整地域の指定は、本通達の①の場合に該当するものとして行われてきており、いずれも①に定める4つの数値基準に当てはまる場合として、その点のみを調査して行われた指定であった。

しかしながら、この数値基準のうち、特に法が重視する輸送の安全及び旅客の利便の確保に結び付く指標である、法令違反件数及び苦情件数については、この減少により指定が外れることによって競争に巻き込まれ、不利益を被る既得権者の改善努力を阻害する性格のものであって、指定の継続を望む者が、法令違反を犯し、苦

情の原因となる悪質な行為を働くことが、指定につながる結果となる不合理性もあるため、これを指標としている基準の早期見直しを行い、いたずらに指定が継続しないよう、基準の厳格化・適正化を図ることを、当審議会が毎回国土交通大臣に対して強く要望してきたものである。

ところが国土交通省はこの要望を無視し、これまで4つの数値基準の見直しは全く行われていない。

他方、平成16年の指標にかかわる数値が確定した本年春以降は、3回に及ぶ指定により、沖縄県、沖縄総合事務局及び沖縄本島地域の事業者らの改善努力が奏功し、ようやく数値基準を満たさず指定の継続を避けられる状況になったとの報告が、国土交通省から当審議会になされ、国会においても、本年は新たな指定を要しないと答弁されていたものである。

ところが国土交通省は、本年7月になり、沖縄本島地域の事業者団体及び県議会からの更なる指定の強い要望が出されると、同月末には突然方針を転換し、4度目の指定を行うこととして、8月4日に国土交通大臣から当審議会に対する指定の諮問がなされるに至った。

国土交通省は、指定の根拠をこれまで唯一の基準として重用してきた4つの指標に限定せず、「それを補完するような他のデータと併せて法第8条の指定要件に実質的に該当するか否かを総合的に判断する」ものとしている。

その理由は、平成16年度の数値によれば、4つの指標のうち、実車率及び苦情件数については基準を満たさず、これによる指定が行えないためである。

国土交通省は、4つの数値基準のみに基づく判断を行わず、総合的判断を行い得る重要な根拠として、通達に定める指定要件本文の、「以下の場合「等」に該当するもの。」の「等」を引用している。

しかしながら、この「等」は、「以下の場合」に当たる①から③までの外に④以降として並ぶものを指す「等」であり、①の要件に総合的判断を加えることを許すものではない。仮に①の要件に総合的判断を加えることとしたい場合は、①の本文中にそれを表す文言を書き加えることになるのであって、「以下の場合」の後に「等」が書かれることはない。

しかも、この「等」は、内容に全く限定のない白地の「等」であり、何を指すものであるか不明であって、その意味では存在意義がなく、どのようにも解釈し得る「等」を指定要件に取り入れることは、この場合考えられない。

さらに、通達の指定要件の記載内容を詳細に検討すると、③は手続要件にすぎず、①及び②と並列する記載の仕方は明らかに誤っている。

これらの通達表記上の問題点は、昨年、通達の一部改正が行われた際に生じたものと推察されるが、過去3回にわたる指定の都度、当審議会が早急に合理性の疑われる指定基準の見直しを行うよう求めてきたにもかかわらず、それを行わなかった国土交通省が、このような通達中の意味不明の「等」を根拠に、通達の定める基準を広げ、総合的判断などというあいまいな理由で、憲法が保障する営業の自由を制限する本指定を行うことが許されるものとは考えられない。

国土交通省の突然の方針転換が、旅客の要請に基づくものである資料はなく、また、通達に定める指定基準の指標を離れて総合的判断を行うとする検討内容を見ても、指定を容易にする観点からの検討のみを行い、例えば1日1車当たり営業収入について、沖縄県が全国一低い450円の初乗り運賃を採用する地域であって、それは地域別最低賃金額も最少であることに現れているように、物価の低さを物語るため、供給過剰か否かを見る際に、この違いを無視して単純に数字を全国平均と比較することには疑問があるといった、指定を困難にする観点からの検討を行っていないことから見ても、初めに指定の結論ありきの姿勢が垣間見えるのであって、輸送の安全及び旅客の利便の確保のために、今回、緊急調整地域の指定を行う合理的根拠があるとは認められない。

よって、沖縄本島地域について、4回目の緊急調整地域の指定を行う合理的理由があるとは認められず、指定は不相当と考える。

東京都特別区・武三地区における大口割引の実施状況

【 割引適用時間：午後10時～翌午前5時 】

事業協同組合・事業者	事業者数	台数	割引率	実施日
東京無線	65 者	5,526 台	100万円以上 10% 500万円以上 12%	H17.9.1
チェッカーキャブ	55 者	5,421 台	100万円以上 12%	H17.9.1
中央無線	32 者	2,508 台	"	H17.9.1
共同無線	16 者	1,455 台	"	H17.9.1
イーエム無線	14 者	1,034 台	"	H17.9.1
グリーンキャブ	2 者	1,216 台	"	H17.7.11
江東乗用自動車共同組合	12 者	605 台	"	H17.9.1
日の丸交通G	3 者	1,050 台	"	H17.9.5
帝都自動車交通	2 者	630 台	500万円以上 12%	H17.11.6

※東京都で大口割引を実施している車両(19,445台)は、東京都全体(法人)の車両(33,228台)の58.5%を占めている。

規制緩和の見直しに関する決議

改正道路運送法が施行され3年半以上が経過した。

この間、輸送需要の低迷する中で車両数が1万5,000台以上増加し、各地で供給過剰状況が進展し、事業者は厳しい事業経営を余儀なくされている。

また、一部地域での極端な運賃の多様化は、適正な運賃に対する信頼と運賃の分かり易さを損なう等の問題があり、際限のない値下げ合戦が危惧される。

まだ景気の本格的な回復には至っていない現状における、深刻な供給過剰やコストを無視した値下げ合戦は、事業経営の悪化、労働条件の著しい低下、さらには道路交通の阻害及び環境の悪化をもたらしており、輸送の安全の確保や利用者保護に悪影響を及ぼす恐れがある。

このため、政府においては、全乗連の「規制緩和の見直しに関する要望」を踏まえ、改正道路運送法施行後の状況を検証の上、速やかに法改正も視野に入れた的確な対策を講じられるよう強く要望する。

右 決議する

平成17年10月27日

第45回全国ハイヤー・タクシー事業者大会

労働力の確保、労働条件の維持・改善に関する決議

ハイヤー・タクシー事業にとって、良質な労働力の確保は事業推進の根幹であり、労基法、改善基準告示等の完全遵守を通じ、賃金等労働条件の維持、改善を図っていかねばならない。

また、若年労働力の確保が一層困難となる今後においては、女性、高年齢者等の活用が重要な課題となる。このため、これらの労働者の働く環境を整備するとともに、高年齢者雇用安定法、労働者派遣法等就業に関する法制度の改正や社会構造の変化に伴う就業形態、勤務形態の多様化に柔軟に対応していく必要がある。

しかしながら、ハイヤー・タクシー労働者の賃金水準は、引き続き運賃収入の低下と供給過剰状況の進展等により他産業労働者の水準より一段と低下している現状にある。

関係当局におかれては、これらの状況に対処するため、運転者の確保、養成に対する援助措置、労働・社会保険分野における負担の軽減等、企業経営の安定化、健全化のための施策を充実されるよう要望する。

また、良質な運転者確保及び慢性的な運転者不足の解消を図るため、二種免許取得年齢の引き下げ等第二種運転免許の取得機会の拡大について、併せて要望する。

右決議する。

平成17年10月27日

第45回全国ハイヤー・タクシー事業者大会

○衆議院国土交通委員会（平成17年10月18日）議事録（抄）

○金田委員 規制緩和の失敗は、特に運輸の各業界に集中的にあらわれているということは御理解いただいたと思います。タクシーの問題はその象徴とも言える、こう思います。直ちに可能な対策をとることが必要でございます。その上で、通常国会に向けてしかるべき法改正などを準備いただいて、そのときには大臣の所信としても明確に示していただきたい、このことを申し上げた上で、以下、具体的な質問に入らせていただきます。

まず、タクシーにおける規制緩和政策が引き起こした問題点について大臣に質問をいたします。

先週十四日に国交省からいただいた「法人タクシーにおける輸送実績等の推移」というペーパーがございます。平成元年から十六年度までの数字が出ております。このいただいたペーパーは法人に限った資料でございます、個人を含めればさらに深刻な数字になるのではないかと、こう思っております。

これによれば、輸送人員は、平成元年の二十九億二千五百万人から平成十六年の十九億一千万人と、何と十億一千五百万人も減少をして、六五%まで下がったということでございます。運送収入は、平成元年の二兆三千十億円から同じく十六年の一兆九千百億円と、三千九百十億円減少して、こちらは八三%まで下がった。

これに対して車両数、これは、平成元年の二十万三千二百二十七両から平成十五年の二十一万九千二百二十両、一万五千八百九十三両増加をいたしまして、一〇八%、こっちはふえたわけですが。特に規制緩和以後の増加は三年間で一万四千七百七十三両、こうなっております。一方、事故件数は、平成元年に千七百三十九件であったものが平成十六年には二千四百三十九件、一・四倍という事故の増加でございます。

以上の数字から、次のことが言えると思います。

タクシー事業については、以前から輸送人員、運送収入ともに減少を続けていたところ、平成十四年二月からの大幅な規制緩和によって車両数が急激に増加をした。しかし、車両数は増加しても、輸送人員、運送収入は減少を続け、必然的に日車営収、一台当たりの収入は激減するところとなった。

こうした状況に対処するためには、経営者の立場からすれば、車両数をふやすことによって運送収入を総額として確保せざるを得なくなるわけであり、そのことによって企業間の競争はいよいよ激しくなり、今度はそれに勝ち抜くための料金の値下げ競争が必然的に発生するという悪循環が生まれるわけでございます。

かくて、規制緩和の結果として、増車競争と値下げ競争が引き起こされ、日車営収はいよいよ低下して、歩合給を基本とするタクシー運転者の給与は生活が成り立たないレベルまで低下をし、場合によっては最低賃金を割り込む事態となったわけであり、これをカバーするためにサービス残業が日常化し、事故も急増している。

以上が、規制緩和政策が引き起こした基本的な問題点と考えておりますが、こうした認識を大臣は共有できるのかどうか、これについて御所見を賜りたいと思います。

○北側国務大臣 規制緩和をどう考えていくかということでございますけれども、経済的な規制については、これはやはり不断の見直しが必要だと思っております。経済的規制については、これはそのときの社会経済情勢の変化に対応して、また、国民生活の質の向上、また、地域経済の活性化を図るという観点からは、これはやはり不断の見直しをしていく必要がある。

しかし、安全面だとか環境面、これについてはきちんと維持をされていかないといけないのは当然でございます、国として、必要な社会的規制は設けていかなきゃならないというふうに考えているところでございます。今後とも、こういう安全面やまた環境面に必要な社会的規制については、厳格な運用を図ってまいりたいというふうに考えているところでございます。

<問い合わせ先>

国土交通省自動車交通局

総務課安全対策室 中谷、中野

電話 03-5253-8111 (内線 41172、41173)

直通 03-5253-8566

国土交通省自動車交通局プレスリリース

平成17年10月31日

第5回「自動車運送事業に係る 交通事故要因分析検討会」の概要について

1. 概要

・10月31日(月)14時より、国土交通省4階特別会議室において、第5回「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」が開催された。

・本検討会においては、自動車運送事業における安全を巡る情勢や状況の変化、事業用自動車の安全対策について議論され、報告書「自動車運送事業における安全対策の新たな展開」がとりまとめられた。報告書の概要は、別紙のとおりです。

※ 報告書「自動車運送事業における安全対策の新たな展開」については、整理終了後の公開とさせていただきます。

2. 検討会の構成

参考1のとおり。

3. 検討の経緯

参考2のとおり。

(注)「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」

事業用自動車及び車両に係る事故情報の収集・分析体制を充実させ、これらの分野に係る安全対策の充実を図ることを目的に、自動車交通局長の私的懇談会として「自動車交通安全対策に係る検討会」を平成11年7月に設置。平成14年7月、「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」に改称。

(参考1)

「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」委員名簿

座長	堀野 定雄	神奈川大学工学部助教授
委員	酒井 一博	(財)労働科学研究所常務理事
〃	小野 古志郎	(財)日本自動車研究所主席研究員 兼(財)交通事故総合分析センター主任研究員
〃	小沼 清敬	(財)日弁連交通事故相談センター常務理事
〃	山ノ井 利美	(社)日本自動車工業会安全部会長
〃	柳生 宜秀	(社)日本自動車整備振興会連合会常務理事
〃	安藤 弘一	(社)全日本トラック協会交通対策委員会委員代理
〃	田島 康夫	(社)日本バス協会安全輸送委員会委員
〃	榎元 紀二郎	(社)全国乗用自動車連合会交通事故防止委員会委員
〃	中西 光彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長
〃	伊藤 恒篤	損害保険料率算出機構損害調査部長
〃	大野 祐司	(独法)自動車事故対策機構企画部長
アドバイザー	杉浦 秀明	(社)日本自動車工業会大型車部会長

(参考2)

「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」における検討の経緯

7月14日 第1回検討会

- ・「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の検討状況の報告

9月 8日 第2回検討会

- ・「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の中間とりまとめの報告
- ・各業態の安全対策の取組状況プレゼンテーション
- ・とりまとめ骨子（案）の審議

9月29日 第3回検討会

- ・とりまとめ（案）の審議

10月17日 第4回検討会

- ・とりまとめ（案）の審議

10月31日 第5回検討会

- ・とりまとめ

自動車運送事業における安全対策の新たな展開(概要)

(平成17年10月 自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会)

<別紙>
(1/2)

I 自動車運送事業における安全対策の新たな展開

安全を巡る情勢

<社会情勢の変化>

- ・規制緩和の競争激化による就労条件の悪化
- ・到着時刻指定など運送条件の厳しさ
- ・高齢化社会の到来
- ・経営トップ、運転者等の意識の変化>
- ・景気低迷による採算悪化のため「利益重視」の経営トップの考え
- ・賃金カット等による労働意欲減退、モラル低下

<事故の概況>

- ・事業用自動車による事故は増加・高止まり
- ・走行キロ口当たり事故件数も近年増加

<自動車運送事業の特徴>

- ・運転者1人で運行されており、運行中の安全は運転者が全責任を負う。
- ・自家用車等と混在して走行するため、運転者に特に高い安全意識・能力が必要
- ・小規模事業者が圧倒的に多く、経営トップの安全意識に左右

安全を巡る状況の変化

<状況の変化>

- 交通事故死者数についての新たな政府目標「10年間で5000人以下を目指す。」(H16.1)
- 「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の指摘(H17.8)
 - ・現場主義的な静態的定点点チェック中心であった
 - ・行政手法の転換を図る必要 等

安全対策の総点検

- ・自動車運送事業においては、運行管理者・整備管理者制度を軸に安全を確保
- ・現行の安全対策は概ね有効に機能しているが、改善すべき点もある。

現行の安全対策の不徹底

- ・営業優先で利益を重視する経営トップが運行管理者の意見を尊重しない。
- ・自覚の足りない運行管理者が業務を適切に実施しない。

現行の安全対策の限界

- ・安全対策の水準は経営トップの安全意識に大きく左右される。
- ・安全対策を運行管理者任せとし、企業全体での安全確保体制が弱体化
- ・運行管理者から運転者への上意下達の指導監督が主たる内容

安全対策の充実・強化

運行管理が徹底されていないことに起因する事故等について、安全対策の充実強化を図る。

- ・効率的な監査となるよう監査手法の見直し
- ・処分基準の厳格化、運行管理者資格者証の返納命令の機動的発令
- ・運行管理者制度の所要の見直し

安全マネジメントの導入

現行の安全対策ではカバーできない部分を補填し、弱い部分を強化することにより、事業者全体として安全を確保するため、安全マネジメントを導入する。

- ・経営トップが主導して安全確保に当たる取組みを行うことにより、企業全体に安全意識が浸透し、より高い水準での安全を確保
- ・PDCAサイクルを活用した計画的・継続的な対策により、企業全体の安全のスパイラルアップ
- ・参加意識、納得が得られるような研修を実施することにより、個々の運転者の能力が向上し、企業全体の安全水準を向上

自動車運送事業における安全対策の新たな展開(概要)

(2/2)

(平成17年10月 自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会)

II 安全マネジメントの導入

<安全マネジメントの内容>

- ・経営トップは、事業規模にかかわらず安全確保最優先の基本理念、目標の設定
- ・目標達成のため、対策の策定、対策の継続的、循環的見直しにより、安全のスパイラルアップ
- ・一定規模以上の事業者は、「安全総括管理者(仮称)」の選任及び「安全管理規程(仮称)」の策定

<安全マネジメント実施上の配慮点>

- ・安全のスパイラルアップを実現するため、計画—実施—検証—見直しのPDCAサイクルを活用
- ・従来の上意下達式の指導に加え、双方向型の研修・ヒヤリハット研修の導入

<安全マネジメントを実施する上での中小企業に対する支援・配慮>

- ・中小・零細企業では、経営トップの意識及び管理が行き届きやすいメリットがある反面、事業者単独で安全対策を進めるには施設や指導者などに限界があるため、国や公的機関等の支援・配慮が不可欠

<行政の関与>

- ・各事業者に対し、安全確保の責務を法令レベルで明定
- ・「安全マネジメント」に係るガイドラインを作成・公表
- ・各事業者の「安全マネジメント」の適切性について、客観的にチェック(中小零細事業者に対しては、監査と同時にチェック)

III 運転者対策等の実施

- ・教育・研修などの活動を担い、安全や健康問題に精通した指導者を養成
- ・勤務条件の確保と安全管理体制の充実
- ・運転者の高齢化に伴う生活習慣病の予防、健康管理体制の充実・強化と活用
- ・SAS(睡眠時無呼吸症候群)についても、経営トップ主導で予防的健康管理を推進

IV 安全情報に基づいた運行管理の充実強化

- ・4M(運転者面、車両面、走行環境面、管理面)視点での事故の複合原因分析に基づく運行管理上の対策が必要
- ・運行管理者や運転者の理解と協力を得て、ヒヤリハット情報に基づきリスクアセスメントとリスクを小さくするための対策が重要

V 車両安全等に関する新技術の活用

- ・先進安全自動車(ASV)技術の開発・普及を推進
- ・運行管理業務の支援システムとして、デジタルタコグラフ、映像記録型ドライブレコーダ等の活用

おわりに

- ・事故分析は、事故の再発防止のために今後とも一層の充実が必要
- ・家用自動車に「安全マネジメント」を普及させることも課題。