

## 地域住民の交通手段の利便性及び安全確保対策に関する行政評価・監視結果 に基づく所見表示

### 1 交通手段の利便性確保対策の推進

#### (1) 地域公共交通会議及び福祉有償運送運営協議会の適切な運営

##### ア 交通会議の開催の促進、同会議及び議事概要の公開

###### 【制度の概要】

地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づき、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な旅客自動車運送事業及び市町村運営有償運送に関する協議を行うこととされている。

このため、国土交通省では、交通会議の運用の参考として、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年9月15日付け国自旅第161号（最終改正：平成27年4月1日付け国自旅第370号）国土交通省自動車交通局長通達）の別紙「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」（以下「交通会議ガイドライン」という。）を定めて市町村等に示している。

なお、交通会議においては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条に基づく協議会（以下「法定協議会」という。）としての役割を含めて運営することも認められており、今回、調査対象とした愛知県内及び岐阜県内においても、交通会議及び法定協議会を併せた合同会議として運営している例が多くみられる。

道路運送法や交通会議ガイドラインにおいては、交通会議の開催回数については特段の定めはないものの、中部運輸局が平成24年3月に公表した「中部管内における今後の地域公共交通施策のあり方に関する調査報告書」において、「協議組織を設置していない、設置していても開催していない、協議会以外の取組を行っていない市町村がある」ことを踏まえ、「地域公共交通を確保維持改善するためには、住民・利用者ニーズを反映できるような協議会運営の充実が必要不可欠」としている。

これを踏まえ、愛知運輸支局及び愛知県では、「地域住民の生活に必要な旅客運送確保を図るとの交通会議の設置趣旨からみて、地域の公共交通課題等の検討のため、少なくとも年1回程度の開催が適当である。」旨説明している。

また、交通会議ガイドラインでは、原則として交通会議は公開（ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。）することとされている。

###### 【調査結果】

今回、愛知県内及び岐阜県内における交通会議の開催、会議及び議事概要の公開状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

##### (7) 交通会議の設置状況

愛知県内では54市町村中42市町村で、また、岐阜県内では42市町村中36市町村で交通会議が設置（平成26年度末現在）されている。

このうち、今回、実地調査した7市町（愛知県内の3市及び岐阜県内の4市町）においては、6市町で交通会議が設置されている。

##### (4) 交通会議の開催状況

愛知県内の交通会議設置市町村における、平成24年度から26年度までの交通会議の開催状況をみると、毎年度、ほとんどの市町村で1回以上開催されている一方で、協議すべき案件がないとの理由により、未開催の市町村が24年度と25年度は2市、26年度は4市みられた。

また、岐阜県内においても、同様の理由により、交通会議未開催の市町村が少なくとも平成24年度は4町、25年度は3町、26年度は6市町みられた。

なお、会議において有益な議論が行われるためには、議案の持ち回り等により意見の聴取

及び議決を行ういわゆる書面開催ではなく、構成員が一堂に会しての開催が望ましいと考えられる。

#### (ウ) 交通会議の未開催の市町の状況

##### ① 愛知県内の状況

愛知運輸支局及び愛知県では、市町村で開催されるほとんどの交通会議に出席し、必要な助言等を行っているとしているが、愛知県内では、市内でコミュニティバスが運行されているにもかかわらず、平成 24 年度から 26 年度までの間において、交通会議の開催（書面開催を除く。以下同じ。）実績がない年度のある市が 4 市ある。

また、愛知運輸支局では、これら 4 市も含めた管内市町村を対象に、公共交通関係法令や交通会議の運営についての理解を深める目的で、平成 25 年度から地域公共交通セミナー（研修）を開催している。

一方、交通会議未開催の 4 市における当該セミナーへの出席状況をみると、欠席している年度のある市がある。

さらに、愛知運輸支局及び中部運輸局では、当該支局発行による「愛知運輸支局メールマガジン」（県内全市町村宛て）及び当該運輸局発行による「創ろう！地域公共交通メールマガジン」（管内全市町村宛て）により、地域公共交通関係の施策や支援制度、運輸局や運輸支局の取組、交通会議について今後の開催予定、実施済みの会議の開催内容等の情報提供を行っている。

##### ② 岐阜県内の状況

岐阜県内において交通会議を設置している 36 市町村における会議の最終の開催状況（平成 27 年 7 月末現在）をみると、平成 26 年度及び 27 年度（4 月～7 月末）に開催した市町村が 8 割（30 市町村）を占める状況となっている一方、20 年度に開催して以降、開催していない市町村が 1 市町、21 年度が 1 市町、24 年度が 1 市町、25 年度が 3 市町みられる。

これら市町のうち、今回、実地調査した 1 町においても、平成 24 年 11 月に開催して以降、27 年 9 月まで会議を開催していない状況がみられたため、その理由を聴取したところ、運行中のコミュニティバスの再編計画案を作成したが住民の了解が得られておらず、会議を開催するまでに至っていなかったためと説明している。

#### (イ) 対象市町における交通会議の公開及び議事概要の公開状況

交通会議が設置されている実地調査対象 6 市町のうち、5 市においては、平成 26 年度末現在、いずれも会議が公開されているものの、1 町では、交通会議ガイドラインの規定に対する認識不足から、設置要綱において公開について規定しておらず、実際上も会議を公開しておらず、また、議事概要の公開も行っていない状況がみられた。

### イ 運営協議会の公開及び議事録の公表

#### 【制度の概要】

福祉有償運送運営協議会（以下「運営協議会」という。）の会議の公開については、道路運送法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議（平成 18 年 5 月 11 日参議院国土交通委員会）において、「設置及び運営状況についての情報が地域住民等に積極的に公開されるよう努めること」とされている。

国土交通省は、この附帯決議を踏まえて作成した「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（平成 18 年 9 月 15 日付け国自旅第 145 号（一部改正：平成 25 年 4 月 10 日付け国自旅第 633 号）国土交通省自動車交通局長通達）の別紙「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」（以下「運営協議会ガイドライン」という。）において、①「運営協議会を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表する」、②「運営協議会の開催は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる」としている。

また、国土交通省は、道路運送法改正法の施行後（平成 18 年 10 月施行）、市町村等において、福祉有償運送制度の趣旨等が理解されていない点があることを踏まえ、市町村担当者及び運営協

議会構成員に対する同制度の趣旨等の理解向上に向けた取組として、「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」（平成 23 年 6 月 30 日付け国自旅第 89 号国土交通省自動車交通局旅客課長通達。以下「平成 23 年通達」という。）において、運輸支局が「地域住民が傍聴に出席できない場合を考慮し、開催日時及び開催場所、議題、議事を記載した議事録について、主宰市町村に対して作成、公表を働きかけること」としている。

## 【調査結果】

今回、実地調査した愛知県内の 3 市（豊橋市、豊田市及び犬山市）及び岐阜県内の 2 市（瑞穂市及び飛騨市）における運営協議会の公開及び議事録の公表状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

### (7) 愛知県内の 3 市（豊橋市、豊田市及び犬山市）の状況

#### ① 豊橋市の状況

豊橋市では、豊橋市福祉有償運送運営協議会運営要綱（平成 18 年 3 月 1 日施行）において「会議の議事及び会議録は、原則として公開」としている。

しかし、豊橋市では、平成 24 年度から 26 年度までの間に運営協議会を 2 回開催しているが、i) 会議資料に個人情報を含む内容がある、ii) 会議内容が特定の事業者の業務内容に関する内容であり、事業者の不利益につながる意見等が出てくる可能性があるとして、いずれも会議や議事録を公開・公表していない。

#### ② 豊田市の状況

豊田市では、豊田市福祉有償運送運営協議会設置要綱（平成 17 年 10 月 12 日施行）において「協議会は公開とする。ただし、個人情報の取扱いについては十分配慮し、必要に応じて非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。」とし、平成 17 年の運営協議会の設置当初から、会議を公開するとともに、議事録をホームページで公表しており、会議の公開等について、事業者からの反対もないとしている。

なお、豊田市では、平成 24 年度から 26 年度までの間に運営協議会を 4 回開催している。

#### ③ 犬山市の状況

犬山市では、犬山市福祉有償運送運営協議会の設置等に関する要綱（平成 22 年 7 月 8 日施行）において「会議は、原則として公開とする。ただし、個人情報の取扱いについては十分配慮し、必要に応じて非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。」としている。

犬山市では、第 1 回運営協議会を平成 22 年 2 月 18 日に設置要綱等に関する規則を制定する目的で開催し、これ以後は案件がないため、開催していない。

なお、第 1 回の運営協議会については、運営協議会の開催日等を、ホームページで周知し、傍聴者を募集し会議を公開しているが、議事録の公表までは行っていない。

このことについて、犬山市では、「平成 22 年 2 月 18 日開催の運営協議会は、事務局側の運営協議会設置の説明が中心で、申請案件等の協議ではなかったため、議事録を公表しなかった。」と説明している。

#### ④ 愛知運輸支局の指導・助言状況

愛知運輸支局では、運営協議会の公開及び議事録の公表を行うことについて、「市町村の運営協議会への出席時において周知している。」と説明している。

### (4) 岐阜県内の 2 市（瑞穂市及び飛騨市）の状況

#### ① 瑞穂市の状況

瑞穂市では、瑞穂市審議会等の設置、運営等に関する要綱（平成 26 年 5 月 1 日施行）において「審議会等の会議は、原則として公開とする。」としており、会議を公開しているが、議事録は公表していない。

なお、瑞穂市では、平成 24 年度から 26 年度までの間に運営協議会を 3 回開催している。

#### ② 飛騨市の状況

飛騨市では、飛騨市有償運送運営協議会設置要綱（平成 19 年 2 月 20 日施行）において「会議は、原則として公開する。」としている。

しかし、飛騨市では、平成 24 年度から 26 年度までの間に運営協議会を 2 回開催しているが、会議や議事録を公開・公表していない。

これについて、飛騨市は、従前から運営協議会を公開していなかったとしており、会議の公開に関して、個人情報への配慮は必要であるものの、設置要綱どおり、原則として公開することについての支障はないとしている。

### ③ 岐阜運輸支局の指導・助言状況

岐阜運輸支局では、運営協議会の公開及び議事録の公表を行うことについて、運営協議会ガイドラインを各市町村に送付しているほか、同支局が毎年開催している地域公共交通セミナー（初級編）において配布して説明・周知している。

しかし、岐阜運輸支局は、県内に設置されている協議会の構成員として参加しているものの、県内における協議会の公開及び議事録の公表状況を全て把握しているものではない。

## ウ 運営協議会における旅客の範囲の確実な把握

### 【制度の概要】

福祉有償運送とは、身体障害者や要介護者など、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者（以下「移動制約者」という。）に対して、NPO法人や社会福祉法人等（以下、これらを「運送者」という。）が、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して、旅客名簿に記載された会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別有償運送サービスである。

また、福祉有償運送運営協議会は、運営協議会ガイドラインにおいて、福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価、旅客の範囲その他の福祉有償運送を行うために必要となる事項について、地域の関係者が集まり協議を行う組織であり、移動制約者に必要な輸送を確保し、地域福祉の向上に寄与するよう運送者に対し、必要な指導・助言を行うよう努めることとされている。

運送しようとする旅客の範囲については、運営協議会ガイドラインにより、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 49 条第 3 号に規定する、「他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、単独では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護者、要支援者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者であって、申請者の団体において会員登録を受けた者又は受ける予定の者であることを要する」とされている。

このため、申請者に対しては、当該会員（会員となる予定の者を含む。）の障害等の態様を記載した書類の提出を求め、特に道路運送法施行規則第 49 条第 3 号イからニに列挙する者のうち、ハの「要支援認定を受けている者」及びニの「その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者」に該当する者が「運送を利用する会員となっている場合には、運営協議会において、当該会員の移動制約の状況を踏まえ、運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うこと」とされている。

### 【調査結果】

今回、実地調査した運営協議会を主宰する愛知県内の 3 市（豊橋市、豊田市及び犬山市）及び岐阜県内の 2 市（瑞穂市及び飛騨市）における福祉有償運送の旅客名簿登載者の適否の確認状況について調査した結果、次のような状況がみられた。

#### (7) 福祉有償運送の旅客名簿登載者の適否の確認状況

1 市（飛騨市）では、平成 26 年度において、旅客名簿登載者の適否の確認の必要性を十分に理解していないため、福祉有償運送を予定している NPO 法人から、個人情報を秘匿するために墨塗りした旅客名簿の提出を受けているのみで、旅客名簿登載者の個人情報を入手しておらず、その適否を確認していない状況がみられた。

#### (4) 岐阜運輸支局の指導状況

岐阜運輸支局は、運営協議会ガイドライン及び福祉有償運送の登録に関する審査基準について（平成 18 年 9 月 28 日付け岐阜支局公示第 9 号）の通達等を各市町村に送付しているほか、同支局が毎年開催している地域公共交通セミナー（初級編）において配布して説明している。

しかし、岐阜運輸支局は、県内に設置されている各協議会に構成員として参加しているもの

の、協議会における旅客名簿登載者の適否については、協議会事務局において確認すべき事項であることとしているため、飛騨市の旅客名簿登載者の適否の確認状況については、特に把握していない状況である。

## 【所見】

したがって、中部運輸局は、交通会議及び運営協議会の適切な運営を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 未開催年度がある市町村の交通会議について、地域の公共交通の現状把握や課題検討のほか、輸送の安全確保措置の定期的な周知のため、少なくとも年1回程度は開催するよう、当該市町村に助言すること。
- ② 交通会議を公開していない市町村に対し、その実態を把握した上で、交通会議ガイドラインに沿って公開するよう助言すること。
- ③ 運営協議会の公開及び議事録の公表をしていない市町村に対し、その実態を把握した上で、運営協議会ガイドライン及び平成23年通達に沿って公開・公表するよう助言すること。
- ④ 運営協議会において、福祉有償運送の旅客の範囲について、確認が行われていない場合、当該協議会を主宰する市町村に対し、確認するよう助言すること。

## (2) その他

### ○ コミュニティバスのバス停通過による不適正な運行

#### 【制度の概要】

道路運送法第16条では、一般乗合旅客自動車運送事業者は、天災その他やむを得ない事由がある場合のほか、運行系統、運行回数などを規定した運行計画等に定めるところに従い、その業務を行わなければならない旨を規定しており、運行計画等で定められたバス停に乗降客がいる場合には、当該バス停に停車する必要がある。

#### 【調査結果】

今回、実地調査した愛知県内の3市（豊橋市、豊田市及び犬山市）及び岐阜県内の1町（揖斐川町）からコミュニティバスの運行を委託されている旅客自動車運送事業者6社の苦情処理簿（注）を基に、コミュニティバスの運行状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

（注）旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第3条第2項では、旅客自動車運送事業者は、旅客に対する取扱いその他運輸に関する苦情の申し出を受けた場合には、苦情の内容、原因究明の結果、改善措置等を営業所ごとに記録し、その記録を一年間保存しなければならないとされている。

## ア バス停通過の事案

A社及びB社では、平成24年度から26年度までの過去3年間において、バス停通過（注）に関する苦情が毎年1件以上あった。

（注）バス停通過（バス停飛ばし）とは、乗降客がいるにもかかわらず、バス停に停車しないことをいう。

この原因について、A社及びB社では、これらの事案は全て運転者の故意によるものではなく、①普段は乗降客がいないバス停であるため乗車しようとする客を十分に確認しなかった、②夜間であるため乗車しようとする客の姿が視認できなかった等ヒューマンエラーによるものであり、日頃からそのようなことがないように運転者に対し指導を行っていることを説明している。

しかし、B社では、①運転者は、乗客に対するアナウンスの実施、停車時・発車時のバス周辺の安全確認、料金の授受等をバス停で停車するたびに行うため、路線によってはそれを数十回行い、また、その路線を何往復もする場合もあることから、運転者の疲労が相当なものになること、②交通事情等により運行に遅れが生じ、それによって運転者に精神的な余裕がなくなりバス停における確認が不十分になること等の理由から、バス停通過について、口頭や書面に

よる指導だけでは限界があると説明している。

また、今回、バス停通過に関する苦情は確認できなかったC社では、バス停通過対策及びバスの早発（バスがバス停を定刻より早く出発してしまうこと）対策として、乗降客がいないバス停でも必ず停車するよう運転者に指導しており、それを実現するためにも、コミュニティバスの運行の委託元である市に対し、時間に余裕がある運行ダイヤを組むよう要請していると説明している。

## イ 愛知運輸支局による指導状況

愛知運輸支局では、管内で発生したバス停通過等運行ミス事案を把握した場合、地域公共交通会議等に出席した際や地域公共交通セミナー開催の際に、運行ミスの事案を紹介し、注意喚起を行っている」と説明している。

### 【所見】

したがって、中部運輸局は、運行ミス事案の再発防止を図るため、交通会議や地域公共交通セミナー等において、コミュニティバスを運行している市町村及び旅客自動車運送事業者に対し、なお一層、注意喚起を行う必要がある。

## 2 輸送の安全確保対策の推進

### (1) 自家用有償旅客運送者に対する安全確保措置の徹底

#### 【制度の概要】

自家用有償旅客運送者（以下「運送者」という。）は、旅客の運送に当たり、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「規則」という。）等関係法令に基づき、①安全な運転のための確認の実施及び内容の記録・保存（規則第51条の18）、②運転者台帳の作成（規則第51条の19）、③運転者証の作成・掲示（規則第51条の19第3項）、④自家用有償旅客運送自動車に関する表示等（規則第51条の23）、⑤車両への登録証の写しの備付け（規則第51条の23第3項）、⑥日常点検整備の実施（道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という。）第47条の2）、⑦定期点検整備の実施（法第48条）、⑧健康診断の実施（労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）第66条第1項及び労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号）第44条第1項）、⑨重大事故発生時の速報の実施（自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号。以下「事故報告規則」という。）第4条）、⑩輸送実績報告書の提出（旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）第2条の2）等を行うこととされている。

#### 【調査結果】

今回、愛知県内及び岐阜県内において調査対象とした運送者6団体の平成24年度から26年度までの輸送の安全確保措置の遵守状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

#### ア 福祉有償運送者の輸送の安全確保措置の実施状況

- (7) 安全な運転のための確認が不適切なもの（2団体）
  - ① 運行管理の責任者及びその代行者が同時に外出することがある等の理由により、運転者に対し安全な運転のための確認を実施していないもの（1団体）
  - ② 安全な運転のための確認は実施しているとしているが、その記録を作成していないため、実施しているかどうかの確認はできないもの（1団体）
- (4) 運転者台帳の記載事項に不備があるもの（5団体）
  - ① i) 運転免許証の番号及び有効期限、ii) 運転免許の条件、iii) 運転者の健康状態を運転者台帳に記載していないもの（1団体）
  - ② i) 運転免許の条件、ii) 運転者の要件に係る事項、iii) 事故を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の概要を運転者台帳に記載していないもの（1団体）

- ③ 運転者の健康状態を運転者台帳に記載していないもの（3団体）
- (ウ) 運転者証に運送者の名称及び運転者の氏名の記載はあるものの、作成番号、作成年月日及び運転免許証の有効期限の記載がないもの（1団体）
- (エ) 福祉有償運送自動車に関する表示が不適切なもの（2団体）
  - ① 福祉有償運送に使用する車両に、福祉有償運送者の登録番号を表示していないもの（1団体）
  - ② 誤った登録番号を車両に表示しているもの（1団体）
- (オ) 車両に登録証の写しを備えていないもの（1団体）
- (カ) 車両の日常点検整備を一度も実施していないもの（1団体）
- (キ) 種別、用途等により定められた時期の車両の定期点検整備を実施していないもの（2団体）
- (ク) 運転者の健康状態の把握を行っていないもの（1団体）

岐阜運輸支局は、常時雇用しない労働者の健康状態の把握方法について、常時雇用しない労働者は労働安全衛生法等による定期健康診断の義務付けがないことから、運送者自ら定める適宜の方法又は運営協議会で取決めがある場合にはその把握方法によるとしているが、当該団体は、常時雇用しない運転者の健康状態の把握方法として、「住民健診・適性診断等で確認」するとしているものの、その確認を実施していない。

- (ケ) 平成 26 年 3 月に、事故報告規則第 4 条で規定する速報が義務付けられている重大事故（注）を起こしているが、運輸支局への速報を実施していないもの（1団体）

（注）重大事故とは、事故報告規則第 2 条で規定される、自動車が転覆した事故や死者又は重傷者が生じた事故等をいい、本件事故は、車内において、停車した際に利用者が座席からずり落ち、負傷したものである。

なお、同団体では、自動車事故報告書を平成 26 年 4 月 20 日に運輸支局に提出しているが、この提出に関しては、同年 3 月末に開催された同団体の理事会の場で、会議に出席した理事から、車内事故であっても本件を運輸支局に報告すべきではないかとの指摘を受けて、報告を行ったものである。

- (コ) 輸送実績報告書を平成 18 年の輸送開始以降、現在に至るまで、一度も運輸支局へ提出していないもの（1団体）

なお、同団体では、本報告書について、これまで運輸支局から一度も提出の督促を受けたことはないと説明している。

- (ク) 輸送実績報告書で報告すべき交通事故を報告していないもの（1団体）

当該団体では、平成 25 年 11 月に発生した他者所有の自動車との接触事故について、相手方に全面的に過失があり、また、利用者の降車後に発生した物損事故であったことから、輸送実績報告書で報告する交通事故の対象外と判断し、同年度分の輸送実績報告書における交通事故件数として計上していない。

なお、本交通事故について、岐阜運輸支局は、利用者の乗車の有無にかかわらず、報告すべき交通事故であることから輸送実績報告書に交通事故として計上する必要があったとしている。

## イ 愛知運輸支局による監査等の実施状況

愛知運輸支局では、毎年度、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者計約 500 社を対象に監査を行っているが、運送者（福祉有償運送者）に対しては、平成 18 年の制度の開始以降、一度も監査を実施したことはない。

この理由について、愛知運輸支局では、①運送者に対する監査は、「自家用有償旅客運送者に対する行政処分等の基準、自家用有償旅客運送の監査方針、及び自家用有償旅客運送者の法令違反に対する行政処分の公表の基準について（平成 18 年 9 月 27 日付け愛運支局公示第 2 号中部運輸局愛知運輸支局長公示）」のⅡの 3 に規定する監査を実施する端緒に該当す

る者がいる場合に実施することとしており、現在まで、これに該当する者がいなかったこと、②運送者は、旅客・貨物運送事業者と比較して事業者数、保有台数等が少なく、限られた体制の下で、社会的な影響や費用対効果を考慮すると運送者への監査の優先度は低いことによると説明している。

## ウ 運輸支局による指導状況

愛知運輸支局は、新規に登録された運送者に対し、自家用有償旅客運送者登録証の交付と併せて、「福祉有償運送の登録に関する審査基準について」（平成18年9月29日付け愛知運輸支局公示第7号中部運輸局愛知運輸支局長公示）等で規定する安全な運転のための確認表等の参考様式を交付し、書類の作成・保存について指導を行っている。

また、岐阜運輸支局も愛知運輸支局と同様に、運送者に対し、「福祉有償運送の登録に関する審査基準について」（平成18年9月28日付け岐阜運輸支局公示第9号中部運輸局岐阜運輸支局長公示）等により参考様式の例示を行うとともに、福祉有償運送ガイドブック（平成20年3月国土交通省自動車交通局旅客課作成）（<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/jikayouyushoryokaku/GB-honbun.pdf>）等を配布し、運送者への制度の周知を行っている。

さらに、愛知運輸支局及び岐阜運輸支局は、各市町村が開催する福祉有償運送運営協議会への参加を通じて、自家用有償旅客運送に係る制度や法令の遵守事項について、愛知県内及び岐阜県内の市町村や運送者に注意喚起を行っている」と説明している。

## エ 運輸安全マネジメントの実施状況

平成18年10月に、輸送の安全性向上を目的とした運輸安全マネジメント制度が創設され、自動車運送事業者による輸送の安全に関する指針の策定・公表、事故に関する統計の作成・公表等の取組が進められているが、運送者についてはこの制度の対象とされていない。

このことについて、中部運輸局は、運輸安全マネジメント制度における安全管理規程の作成や安全統括管理者の選任を義務付け、評価の対象となる事業者（以下「安全管理規程作成等義務付け事業者」という。）が、保有車両数200両以上の乗合バス事業者や保有車両数300両以上のタクシー事業者、貸切バス事業者等とされているのは、事故時の被害の大きさから社会的影響が大きいと考えられる事業者に絞り込み、限られた行政資源の中で、輸送の安全を確保するためには効率的・効果的であり、結果として現在、運輸安全マネジメント評価は営利を目的とした自動車運送事業者を対象としていることに加え、同制度の趣旨は、自動車運送事業者の経営者が営利の追求のみに走らず、安全確保を第一とした経営方針を形骸化させることなく、安全に関する取組を確実に実践させることである旨説明している。

一方、中部運輸局では、運輸安全マネジメント制度が旅客運送の安全確保に効果的であるとの観点から、運送者に対しても、運輸安全マネジメントセミナーを通じて、運輸安全マネジメントの普及啓発を行っている」と説明をしているが、今回調査を行った6運送者はいずれも同制度を了知していなかった。

## 【所見】

したがって、中部運輸局は、運送者に対し、自家用有償旅客運送制度に係る法令等の規定について改めて周知するとともに、輸送の安全を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 運転者に対する安全な運転のための確認を適切に行っていない運送者に対し、当該確認を実施するよう指導すること。
- ② 運転者台帳の記載事項に不備がある運送者に対し、当該台帳の記載事項に係る法令等の規定を遵守するよう指導すること。
- ③ 運転者証の記載事項に不備がある運送者に対し、当該運転者証の記載事項に係る法令等の



規定を遵守するよう指導すること。

- ④ 車両の標章の表示を適切に行っていない運送者に対し、当該表示を行うよう指導すること。
- ⑤ 車両に登録証の写しを備えていない運送者に対し、車両に当該登録証を備えるよう指導すること。
- ⑥ 車両の日常点検整備又は定期点検整備を適切に行っていない運送者に対し、当該整備を行うよう指導すること。
- ⑦ 運転者の健康状態を把握していない運送者に対し、運転者の健康状態の把握を行うよう指導すること。
- ⑧ 重大事故発生時に自動車事故の速報を実施していない運送者に対し、当該速報を実施するよう指導すること。
- ⑨ 輸送実績報告書を提出していない運送者に対し、当該報告書を提出するよう指導すること。
- ⑩ 輸送実績報告書で報告すべき交通事故を報告していない運送者に対し、報告すべき交通事故の定義等について具体的な説明を行うとともに、交通事故件数を正確に報告するよう指導すること。

また、中部運輸局は、運送者に対し、輸送の安全性向上を図る観点から、運輸安全マネジメント制度の活用について、なお一層、周知を図る必要がある。

## (2) その他

### ○ 事業者による輸送の安全にかかわる情報（内部監査の結果等）の公表

#### 【制度の概要】

旅客自動車運送事業者（以下「事業者」という。）は、道路運送法第 29 条の 3、旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 7 第 1 項及び「旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 7 第 1 項の規定に基づき事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項」（平成 18 年 9 月 19 日付け国土交通省告示第 1089 号）に基づき、輸送の安全に係る内部監査の結果及びそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置（以下「監査結果等」という。）をインターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならないとされている。

また、「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」（平成 21 年 10 月 16 日付け国官運安第 156 号・国自安第 88 号・国自旅第 163 号・国自貨第 95 号（一部改正：平成 26 年 1 月 24 日付け国官運安第 286 号・国自安第 242 号・国自旅第 398 号・国自貨第 115 号）国土交通大臣官房運輸安全監理官・自動車交通局安全政策課長・自動車交通局旅客課長・自動車交通局貨物課長通達）において、監査結果等の公表方法について、可能な限り多くの利用者等が情報を知り得るよう、自社の実状に応じた方法で公表するものとしている。

#### 【調査結果】

今回、愛知県内及び岐阜県内において、調査対象とした事業者 6 社の道路運送法に基づく内部監査結果等の公表状況を調査した結果、1 社（D 社）では、社内監査規程に基づき本社が全営業所を対象に内部監査を実施しているが、その監査結果等を公表（平成 27 年 9 月末現在）しておらず、また、D 社 E 営業所では、監査結果等の連絡を受けているものの、本社からの指示が徹底しておらず、営業所でも公表に対する意識が薄かったことから、営業所内への掲示等を行っていない状況がみられた。

このことについて、岐阜運輸支局は、D 社 E 営業所において監査結果等が公表されているかどうかまでは、知らなかったとしている。

#### 【所見】

したがって、中部運輸局は、輸送の安全を確保する観点から、事業者における内部監査の結果等の公表について、事業者自らが定めた公表方法とその履行状況を確認することを周知徹底するよう、事業者に対し指導する必要がある。