

事業用自動車総合安全プラン2025(案)に対する皆様からのご意見と国土交通省の回答

	皆様からのご意見	国土交通省の回答
重点施策1「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現について	○事業者の取組みとして代替輸送や緊急物資輸送等を通じた、災害時の円滑な輸送に向けた取組みを図る必要性について記載されており、「安全運行上支障がないことを前提に、円滑な輸送に向けた取組みを図る」という文言を記載してほしい。	「自身の安全を確保した上で、災害時の円滑な輸送に向けた取組を図る」と記載しておりますが、主旨を明確にするため、「運行の安全を確保しつつ」という記載にさせていただきます。
	○大型台風や豪雨、降雪など前もって予測ができる災害については、国や行政から災害に対する備えについて情報を発信するようお願いしたい。	大雪に対する緊急発表を踏まえ、事業者団体に対する通達の発出等を行っているところです。今後も必要に応じて対応させていただきます。
	○乗務員不足を補うため外国人雇用について規制緩和などをお願いしたい。就労活動に制限のない在留資格4種(永住者、日本人の配偶者等、永住者の配偶者等、定住者)を所持する者以外に、技能実習生の就労業種拡大、在留資格の緩和も進めて頂きたい。	バス業界における乗務員不足の課題について、国土交通省では2018年5月に策定した「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき、労働生産性の向上や多様な人材の確保等について取り組んでいるところですが、業界においても労働力確保対策の一環として、外国人材の受け入れについて議論を深めていくと聞いており、今後も、業界内での検討状況を注視しつつ、業界団体と必要な意見交換を図ってまいります。
	○事故防止対策支援推進事業に「教育支援機器」への補助を加えて頂きたい。	ご意見ありがとうございます。 ご要望として承らせて頂きます。
	○運行管理者講習のリモート方式の推進に関して、要	昨年7月から、従来の講師が対面で講義を行う方式

	件の緩和等は検討されているか。現状は別室に講師が控える必要があり、完全なリモートまではできない状況なので、講師が遠隔地で実施するなど完全なリモート化まではできていない状況と思います。	に加え、遠隔会議システム等ICT機器を活用し、講師のいない教室に講義内容を動画配信する方式を追加しています。今後も必要に応じて改善を進めてまいります。
重点施策2 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶について	○旅客運送事業者に対しては、運転中の携帯電話使用等、ながら運転が発覚した場合には監査が行われるが、貨物運送事業者も全件監査するべきではないか。	貨物運送事業者と旅客運送事業者に対する取組みの違いはございません。
	○飲酒違反件数の減少率について、職業ドライバーと一般ドライバーで比較が必要ではないか。	ご意見ありがとうございます。 一般運転者との比較について、必要に応じて検討させていただきます。
	○『不適切な点呼実施(アルコール検知器の使用抜け)』『アルコール検知器の備え義務違反』『アルコール検知器の有効性保持義務違反』に対して、当該違反指摘数を把握すべきでないか。	「点呼の正しいタイミングの周知や、アルコール検知器の要件追加による、点呼時のアルコールチェックの強化」の施策を推進する上で、必要に応じて調査を進めて参ります。
	○アルコールチェックについて、航空、鉄道の規制とも歩調を合わせるべきではないか。	「点呼の正しいタイミングの周知や、アルコール検知器の要件追加による、点呼時のアルコールチェックの強化」の施策を推進する上で、必要に応じて、他運輸モードの状況について把握しながら、検討を進めて参ります。
	○AUDIT等アルコール依存症のスクリーニングテストを義務づけるべきと考える。	「事業者の優良取組事例やアルコール依存症に係る周知」の施策を推進する上で、必要に応じて、AUDIT等スクリーニングテストの活用等について、検討を進めて参ります。
	○「初任運転者に対する、飲酒傾向の確認や重点的な	「初任運転者に対する、飲酒傾向の確認や重点的な

	<p>アルコールチェックによる、飲酒運転の習慣化の防止」について、目標が「ゼロ」であることを考えると、初任運転者に絞るのは限定的すぎるのではないか。</p>	<p>アルコールチェックによる、飲酒運転の習慣化の防止」は飲酒運転対策の施策の1つであり、その他の施策を含めて飲酒運転対策を行って参ります。</p>
	<p>○「精度が保証されているアルコールインターロック等の用品設定の検討(“等”には単独検知器を含む)を行う。」について、意味が伝わりにくいと思います。</p>	<p>ご意見を踏まえまして、「飲酒運転を抑制するアルコール検知器(インターロックを含む)の用品設定の検討」という記載にさせていただきます。</p>
<p>重点施策3 ICT、自動運転等新技術の開発・普及促進について</p>	<p>○急速にICT技術が発達し普及してきていることから「ICTを活用した高度な運行管理の実現」を是非とも行ってもらいたい。</p>	<p>賛成のご意見として承りました。</p>
	<p>○IT点呼の対象事業者について、資格要件の緩和を望みたい(有責事故で取り消しにならないように、開設3年未満の営業所でも対象となるように)。</p>	<p>現行のIT点呼は、法令遵守の意識の高い優良な営業所(行政処分・重大事故が無い、Gマークを保有している等)に限って実施することを認めています。昨今の技術の進化を考慮すると、今後、AI等の高度な点呼機器を使用することで点呼の確実性を担保することが可能になると考えられるところ、高度な点呼機器の使用をIT点呼の実施要件に加える検討を進めています。高度な点呼機器を使用した点呼の実証調査を実施した上で、実証調査の結果から機器性能等の要件を検討し、高度な点呼機器を使用したIT点呼の実現を図ることとしています。</p>
	<p>○旅客運送事業における営業所間でのIT点呼の実施許可を要望する。</p>	
	<p>○資本関係のあるグループ企業間での共同点呼の実施許可を要望する。</p>	
	<p>○ICTを活用した高度な点呼機器について対象を拡大する目的を明確にしてもらいたい。</p>	<p>ICTを活用した高度な点呼機器について対象を拡大する目的については、非対面での運行管理を実現する他、運行管理の質の向上による安全性の向上、労働生産性の向上等、と記載させて頂いております。実証調査を通じて実現に取り組んで参ります。</p>

	<p>○「点呼支援機器」の性能基準の公表から選定までは、最低限の開発期間を考慮したものであることを希望します。</p>	<p>令和3年度より、高度な点呼機器を使用した点呼の実証調査を行いつつ、有識者の意見等を踏まえながら、点呼支援機器に係る認定制度の検討を進めて参ります。</p>
	<p>○現行法令で運行・安全管理は営業所単位で行うこととなっているが、事業者が一元的に行えるよう運輸規則を見直してもらいたい。</p>	<p>IT点呼と同様に、点呼以外の運行管理についても検討して参ります。</p>
	<p>○IT点呼の対象事業者拡大とともに、営業所と車庫の位置関係(自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第一条第一項【運輸省告示第340号】のただし書きにある「営業所と当該車庫が常時密接な連絡ができる設備及び運行管理をはじめとする管理が十分実施できる体制を有しているとともにその実施方法が明確に定められていることにより運行管理等が確実に行われていること」)を見直し頂きたい。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 ご要望として承らせて頂きます。</p>
	<p>○わき見やスピード違反等を自動検知し、管理者に通知する機能がある高性能なドライブレコーダーを活用する方策を検討してほしい。</p>	<p>国土交通省では、事業用自動車の運行に係る情報を活用して、事業者が運転者への安全指導を行うためのドライブレコーダー等の機器の導入支援を平成22年度から毎年実施してきており、令和3年度においても実施いたします。また、DXの推進により、さらに先進的な運行管理の取組を進めて参ります。</p>
	<p>○デジタルタコグラフの装着義務化に踏み切るべきではないか。点呼データに関しても、電子データ保存を義務とする等、「デジタコと点呼」は、両輪でデジタル化するべき。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。 「ICTを活用した高度な運行管理の実現」の施策を推進する上で、参考とさせていただきます。</p>

	<p>○過去に「ICTを活用した監査」なる予算が計上されていたことがあるが、その内容如何。</p>	<p>監査結果の作成、確認等の業務を効率化するため、電子機器の導入を図ることとしております。</p>
	<p>○運行管理者業務の高度化において、以下を検討していただけないか。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運行管理者の選任届のオンライン化 2. 整備管理者の選任届のオンライン化 3. IT 点呼報告書の提出オンライン化 4. 遠隔地 IT 点呼報告書の提出オンライン化 5. 貨物と旅客の運行管理者の統一 	<p>デジタル社会に対応した行政サービスの提供を目指し、行政手続きにおける書面規制・押印、対面規制の抜本的な見直しを含めて、手続きのオンライン化や添付書類の省略等に取り組んでいるところです。引き続き、利用者目線に立った行政サービスのデジタル化を積極的に推進して参ります。貨物と旅客の運行管理者はそれぞれ必要となる知識等が異なるため、区別されております。いただきましたご意見については、今後の運行管理者制度の検討の参考にさせていただきます。</p>
	<p>○以下のデータの公表を希望する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. IT点呼の実施営業所、非実施営業所の数 2. 遠隔地IT点呼の実施営業所、非実施営業所の数 3. 受委託点呼の実施営業所、非実施営業所の数 4. 運行管理者の総数(運輸支局ごと×全国) 5. 選任ドライバーの総数(運輸支局ごと×全国) 6. 事故防止対策支援推進事業における、補助金申請機器の内訳 7. トラック事業者の安全情報(デジタルタコグラフやドライブレコーダー等安全装備の装着状況) 	<p>「高度な点呼機器の活用によるIT点呼(遠隔点呼)の対象拡大を検討」「先進技術の活用による点呼以外の運行管理業務の一元化を検討」の施策を進める中で、必要に応じて調査を行った上で、検討させていただきます。</p>
	<p>○点呼規則の全面緩和を行い、全事業者がテクノロジーを活用し、その上で、事故データや点呼実施率で安全性を証明させるほうが合理的ではないか。</p>	<p>運行の安全確保の基本である点呼は必要であるところ、点呼の実施方法については、実証調査を通して、検討を進めて参ります。</p>

重点施策4 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策について	○「路線バス車内における車いす事故の撲滅に向けて、関係者が一体となり、当該検討会でとりまとめた対策を推進する必要がある。」を一步進めて「当該検討会でとりまとめた対策を推進する。」としては如何か。	ご意見頂きました通り、「推進する」とさせて頂きま す。
	○乗合バスの車内事故について、安全確認支援装置の導入促進や車内で転倒した場合でも、限りなく被害を軽減できる車両仕様の検討(ハード面)もお願いしたい。	安全確認支援装置の導入促進については、先進的な車内監視機器の活用等の優良取組事例の周知に取り組んでいくとともに、乗合バスの車内事故に対するハード面の対策については、令和3年度予算において調査費を確保しているところ、車内事故実態等を調査・分析の上、必要な対策を検討して参ります。
	○乗合バスの車内事故について、高齢者の行動特性を踏まえ、バス利用時のルール徹底など高齢者に向けた理解度向上やサポート体制の構築(ソフト面)が必要と考える。	乗合バスの車内事故に対する施策として、乗客に走行中の着席を促すために、車内事故の危険性について、周知を図ることとしております。周知方法につきましては、いただきましたご意見も踏まえまして、検討させて頂きま す。
重点施策5 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化について	○適正化指導員の指摘事項が国の見解と異なる場合があるため、適正化指導員の監査技能や知識の向上をお願いしたい。また、適正化指導員とともに事業者に向けた監査技能の向上策を合わせて推進していただきたい。	国土交通省においては、適正化事業指導員が全国均一の適確な指導を行えるよう、巡回指導マニュアルを作成したり、国の監査官に対する研修に指導員を参加させたりするなどの取組を行っているところであり、引き続き、このような取組を通じて、指導員の育成やスキルアップを図ってまいります。
	○現在継続監視リストは貸切バス事業で行われていますが、今後は乗合やトラック、タクシーにも適用すべきではないか。	乗合バス、タクシー、トラック事業者に対しても、法令違反の状況等を踏まえて継続的に監視すべき事業者を適切に把握したうえで、輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのある重要な法令違反の疑いがある

		事業者等から優先的に監査を実施しています。
	○各業態の特徴的な事故への対応の【バス業界】の施策として「発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者の確認の徹底」を加えていただきたい。	「○発進時におけるアンダーミラーによる直前横断者の確認の徹底」を追記させていただきます。
その他	○職業ドライバーと一般ドライバー、それぞれの違反率や事故率を定量化してはじめて、「高度に安全性が求められる」の指標や目標を定量化できると思慮します。	ご意見ありがとうございます。 参考ご意見として承ります。

ほか、当該プラン(案)とは関係のない意見が3件ありました