

運輸安全マネジメント評価に関する調査・研究

令和6年度報告書

一般社団法人 日本海事検定協会
(検定サービスセンター 審査評価チーム)

目次

I. 目的	3 ページ
1. 当会評価員の教育訓練、評価・認定セミナーの実施状況	3 ページ
2. 貸切バス事業に対する事業規制及び安全規制の背景と事業の現状	4 ページ
3. 「運輸安全マネジメント制度」の解説	6 ページ
4. 当会による評価についての解説	8 ページ
5. 貸切バス事業者の運輸安全マネジメントへの取組状況	9 ページ
II. まとめ	11 ページ

I. 目的

一般社団法人日本海事検定協会（以下「当会」という。）は、令和6年度報告書の「運輸安全マネジメント評価に関する調査・研究」について、以下の事項を取り纏めることにより、本報告書が運輸事業者及び関連機関が新たな課題（リスク）に対して、効果的な安全管理体制を構築・維持するための対策を検討する際の参考資料として活用されることを目的として作成した。

1. 当会評価員の教育訓練、評価・認定セミナーの実施状況
2. 貸切バス事業に対する事業規制及び安全規制の背景と事業の現状
3. 「運輸安全マネジメント制度」の解説
4. 当会による評価についての解説
5. 貸切バス事業者の運輸安全マネジメントへの取組状況

1. 当会評価員の教育訓練、評価・認定セミナーの実施状況

(1) 令和6年度の活動実績

当会は、令和5年度に引き続き、担当者を国土交通省主催の運輸安全マネジメント評価研修、第三者評価認定機関向け貸切バス事業者運輸安全マネジメント評価研修に参加させ、運輸安全マネジメント制度に関する知見の収集活動を実施した。さらに、当会独自に運輸安全マネジメント制度に関する知見を収集するための勉強会等を適宜実施した。

【実績】2024年度活動概要（研修名等）	参加人数
① 第13回運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会	2名参加済
② 「運輸安全マネジメント評価（初級）研修」（国土交通省主催）	2名受講済
③ 運行管理者基礎講習3日間（独立行政法人自動車事故対策機構実施）	1名受講済 他1名予定
④ 第三者評価認定機関向け貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価研修（指導的立場にある者向け）（事業者見学及び講話含む）（国土交通省主催）	2名予定
⑤ 国交省が実施する評価現場の見学（評価の立会）	1-2名予定
⑥ 運輸安全マネジメントガイドラインセミナー開催	1回開催済
⑦ 具体的な事業者の事例を教材として、リスク分析に関する外部専門家による指導	6事業者 各2名参加済
⑧ 運輸安全マネジメント評価の実施	6事業者 各2名参加済

(2) 令和7年度の活動計画

令和6年度の取組の効果を踏まえ、来年度も運輸安全マネジメント制度に関する知見の集積活動として、国土交通省主催の運輸安全マネジメント評価研修、ワーキンググループ、シンポジウム等に担当者を参加させる方針とする。また、下記の計画に加え、必要と判断した収集活動を適宜実施していくこととする。

2025年度活動計画(研修名等)	参加人数
① 第14回運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会	2名
② 「運輸安全マネジメント評価(中級)研修」(国土交通省主催)	1名
③ 第三者評価認定機関向け貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価研修(指導的立場にある者向け)(国土交通省主催)	2名
④ 運転者適性診断 カウンセリング付き一般診断(独立行政法人自動車事故対策機構実施)	2名
⑤ 「運輸安全マネジメントシンポジウム2025」	3名
⑥ 国交省が実施する評価現場の見学(評価の立会)	1~2名
⑦ 運輸安全マネジメント 認定セミナー開催(ガイドライン、内部監査)	2回
⑧ 具体的な事業者の事例を教材として、リスク分析に関する外部専門家による指導	2事業者
⑨ 運輸安全マネジメント評価の実施	2事業者

2. 貸切バス事業に対する事業規制及び安全規制の背景と事業の現状(出典:国土交通省、公益社団法人日本バス協会資料を編集)

(1) 社会環境の変化・事故による規制の変遷

交通運輸分野では、市場原理及び自己責任原則の導入を図ることによる事業規制の緩和・廃止が実施され、大事故を契機に安全規制が強化されている。特に貸切バス事業の分野では、2012年の関越自動車道高速ツアーバス事故、2016年の軽井沢スキーツアーバス事故を契機に安全規制が強化されている。

1. 需給調整の撤廃(道路運送法の一部改正)

貸切バス事業は、1999(H11)年5月、道路運送法の一部を改正する法律が2000(H12)年12月に施行したことに伴い、従前からの需給調整規制による免許制度(概ね年1回の申請事案審査が実施)により需給調整が図られていたが、改正後は免許制度から許可制度に申請受理は常時行われ、許可基準は需給バランスとは無関係に公示され、基準に適合していれば許可されることになった。

2. 法改正の影響

改正により貸切バスの事業者数は、1999（H11）年の2,366者から2012（H24）年の4,536者までの概ね13年間で倍増したが、車両保有台数が10両以下の事業者が全体の約7割を占める状況となっている。

3. 関越自動車道高速ツアーバス事故

2012年（H24）年4月29日（日）、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近において*高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、当該道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡し、乗客38名が重軽傷を負うという事故が発生した。

*高速ツアーバス：旅行業者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。

4. 運輸安全マネジメント対象事業者が貸切バス事業者へ拡大

2013（H25）年4月に策定された「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき各種安全規制が強化されたが、特に従来200両以上のバス車両を有する事業者のみに義務付けられていた運輸安全マネジメントに係る安全管理規程の届出、安全統括管理者の選任届出等が、以下の事業者にも義務付けられた。

事業の種別	義務付け対象事業者
貸切バス事業	<u>全ての事業者（対象拡大）</u>
乗合バス事業者（貸切委託運行の許可を得ているもの）	<u>全ての事業者（対象拡大）</u>
乗合バス事業（上記を除くもの）	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を合計200両以上所有している事業者
特定旅客事業	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を合計200両以上所有している事業者

5. 2016（H28）年1月15日、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客41名）が反対車線を越えて、道路右側に転落、乗員乗客15名（乗客13名・乗員2名）が死亡、乗客26名が重軽傷（骨折等の重傷17名・軽傷9名）を事故が発生した。

6. 事故後の総合的な対策

国土交通省では、事故直後より国土交通大臣を本部長とする対策本部を設置し、特別監査の実施など、緊急に対応するとともに、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、2016（H28）年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」をとりまとめた。

7. 5年毎の事業許可の更新制度の導入

総合的な対策は主要5項目で構成されており、第2項目に「(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等」が記載され、具体的には、「貸切バスの事業許可について5年ごとの更新制を導入し不適格者を排除する。」という事業許可更新制度が導入された。

8. 第三者評価認定機関の活用

貸切バス事業者には、許可の更新に当たって、前回許可時から事業許可更新申請時までの間に、関連する事業法（路線バス、貸切バス、トラック、タクシー）における行政処分を受けた場合は、当該更新許可申請時までに認定機関による評価を受ける制度が導入された。

(2) 貸切バス事業の現状（事業者数、輸送人員）

貸切バスの事業者数は、需給調整が撤廃された1999年度（H11）年から増加を続け、関越自動車道事故が発生した2012（H24）年度の4,536者をピークに減少に転じており、2022（R04）年度には3,556者となっている。

また、輸送人員はコロナ禍前まで長期的には増加傾向であったが、コロナ禍の影響を受けた2020（R02）年度は大幅な減少がみられた。その後、2022（R04）年度は1億9,769万人（前年1億5,840万人）と対前年24.8%増となっている。

年度	事業者数	輸送人員	備考
1999（H11）	2,386者	251,614千人	需給調整の撤廃
2000（H12）	2,864者	254,714千人	
2012（H24）	4,536者	312,256千人	関越自動車道事故
2016（H28）	4,524者	294,437千人	軽井沢スキーツアーバス事故
2020（R02）	3,789者	141,291千人	緊急事態宣言（新型コロナウイルス）
2022（R04）	3,556者	197,679千人	

3. 「運輸安全マネジメント制度」の解説（国土交通省公表資料を編集）

(1) 制度の契機、内容

運輸安全マネジメント制度は、2005（H17）年に鉄道・自動車・海事・航空の4モードで連続して発生したヒューマンエラーに起因すると考えられる事故・トラブルが発生している。

これを契機として、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」の施行により、輸送の安全確保に関し従来からの各交通モードの事業法に基づく保安監査に加え、運輸事業者（以下「事業者」という。）自らが経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした運輸安全マネジメント制度が2006（H18）10月に導入されている。

各事業法改正の主な項目は、以下の3項目になる。

- ① 法目的に「輸送の安全の確保」を規定
- ② 安全管理規程の作成届出義務付け
- ③ 安全統括管理者の選任届出の義務付け

今般の法改正の特色は、ヒューマンエラーに起因する事故・トラブルについて、最終的に事故・トラブルを発生させた者のみに原因があるのではなく、経営管理部門における体制、方針、施策、取組、会社文化に背景要因が存在することに注目しており、「経営管理部門の安全管理体制のあり方」に言及している点にある。

(2) ガイドライン、評価制度

国土交通省は、「経営管理部門の安全管理のあり方」についての指針である「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を2006（H18）年に公表し、2023（R05）年6月に4回目の改訂が実施されている。

また、事業者の管理状況を確認するため、法令に基づく立入検査権限に基づく保安監査の一環として「運輸安全マネジメント評価」制度を導入している。

運輸安全マネジメント評価は、運輸安全調査官による事業者の経営トップ、安全統括管理者その他経営管理部の要員へのインタビュー等を通じて、安全管理の状況を評価して「運輸安全マネジメント評価報告書」を手交して、安全管理体制の維持向上に寄与することを目的としている。

(3) 第三者認定機関によるセミナー・評価

① 第三者認定機関によるセミナー

第三者認定機関によるセミナーは、国土交通省が2013（H25）年に民間機関等の活力とノウハウを活用して中小自動車運送事業者に対する運輸安全マネジメントのさらなる浸透・定着を図るため、民間機関等が実施するセミナーを認定する仕組み（認定セミナー制度）を構築・開始しており、2024（R06）6月時点で延べ開催回数3,643回、延べ受講人数86,935人となっている。

② 第三者認定機関による評価

第三者評価認定機関による運輸安全マネジメント評価は、国土交通省が2009（H21）年に運輸安全マネジメント制度の効果的・効率的な浸透・定着を図るため第三者機関による評価を認定し実施している。

また、2017（H29）年からは、貸切バス事業の事業更新制度について、2022年度以降の事業許可更新までの間に行政処分を受けた場合、更新申請時には第三者認定機関による運輸安全マネジメント評価を受けることが要件として定められている。

4. 当会による評価についての解説

2020 から 2023 年度までの 4 箇年度に実施した貸切バス事業者に対する評価 24 件の事実関係と解説を以下に記載する。

(1) 経年変化

評価件数の増加に伴い TL の経験値が向上、評価手順の標準化が進行して報告書作成の支援システムが機能し始めていることから、報告書作成時間は減少（28H⇒16.33H）している。

【年度推移：評価実施件数、評価 1 件当たりのインタビュー対象事業者の平均人数・インタビュー平均時間・報告書作成の平均時間】

	評価実施件数	インタビュー対象者の平均人数	インタビューの平均時間	報告書作成平均時間
2020 年度	3 件	2.3 人	360 分	28H
2021 年度	4 件	3.3 人	473 分	21H
2022 年度	8 件	2.3 人	488 分	18.25H
2023 年度	9 件	2.3 人	481 分	16.33H

(2) インタビュー対象者

インタビュー対象者は 1～5 名。1 名でトップ・安全統括管理者・統括運行管理者を兼職している事例が 9 例あり、同事例の事業規模は 9～23 両であり、事業規模の大小に応じて職務が分担されているという一般原則が当て嵌まらない。これは、事業者との打ち合わせ等から、経営トップ以外に管理者に相応しい人材が乏しいという実態が推測される。

(3) インタビュー時間

インタビューの合計時間は 500 分弱で落ち着き始めている。国土交通省運輸安全調査官が実施する評価の場合は、270 分～300 分であり、インタビュー時間を 200 分程度積み増して実施しているが、事業者からの事前資料の内容が極めて薄いため、インタビュー時間を増やして事実関係の把握に努めていることが主な要因である。

(4) 報告書作成時間

報告書の作成時間は減少傾向にあり、2023 年度は 16 時間程度に落ち着いた。背景には TL の評価経験回数の積み上げによる学習効果が寄与していると思われる。

(5) 課題

TL の経験値の向上は評価業務に良い影響を与えている。一方、人事異動に応じて組織としての対応力が下がることが懸念される。人事異動は良い面もあるので、人事

異動発生に応じた新任者の教育訓練プログラムを検討する。

5. 貸切バス事業者の運輸安全マネジメントへの取組状況

協会が評価を実施した貸切バス事業者の業態は、(1) 地域密着の貸切専門小規模事業者、(2) インバウンド、(3) ロケバス、(4) *貸切バス以外に主たる事業を持つ事業者の概ね4種類に分類される。

*貸切バス事業規模が小さく、乗合バス・タクシー・自動車整備・ホテル等を兼業し、当該事業の規模が大きい業態

運輸安全マネジメントに対する取組状況は、自社の課題(リスク)把握が不十分な段階の事業者が多い。リスク把握が不十分な場合はPDCAサイクルのPLANが立案し難いため、その後続くDO(実行)、CHECK(見直し)、ACT(改善)に至る関連付けが乏しい。個別の状況については、以下の(1)(2)に記載した。

【主な評価事項】

全体的には、本社と営業所が一体化した規模が小さい事業者であるためコミュニケーションが秀でていること、経営トップの経験年数が長いことから自社の業務全般に精通していることが主な評価事項となっている。

【主な助言事項】

一方、日々の業務は定型化して実施しているものの、引いた視点で自社の安全上の課題(リスク)を把握することが不得意であり、経営層として捉えるべきリスク(例示：人手不足、高齢化、受注時の安全性確認体制の不備、教育訓練システムの未整備等)が事故の背景要因になるという意識が乏しいことが主な助言事項となっている。

(1) 運輸安全マネジメントにおける課題と対応の方向性

業種	課題と対応の方向性
地域密着の貸切専門小規模事業者	【課題1. : 自社の安全上の課題(リスク)を未把握】 リスクは、ドライバーの注意力にあると限定して捉えている。経営層として捉えるべきリスク(人手不足、高齢化、受注時の安全性確認体制の不備、教育訓練システムの未整備)が理解できていない。
	【対応の方向性1.】 1. 運輸安全マネジメントセミナーの受講による知見の蓄積 2. 自社での気づきに限界ある場合、同業他社・行政書士等の活用
	【課題2. : 経営トップの高齢化】 経営トップが高齢化しており、定常業務は処理できるが法令改正その他新たな分野への対応力が低下している。
	【対応の方向性2.】 1. 社内における次世代の育成 2. 社内の人材育成に課題ある場合、外部人材の登用を検討
インバウンド	【課題1. : 人手不足】

	<p>1. インバウンドは、2019年の新型コロナウイルスの影響により運行業務が激減したため、ドライバーの多くが離職し、その後の採用が不調であるため人手不足が常態化</p> <p>【対応の方向性 1.】</p> <p>1. 受注量を労働力の範囲に収める計画性の強化</p> <p>2. 処遇改善・福利厚生充実による採用強化</p>
ロケバス	<p>【傾向】</p> <p>1. 発注者が特定される傾向</p> <p>2. 撮影関係者のタイムスケジュールが緻密なため、事前のロケ地下見等により、トラブルが生じないよう周到な準備</p> <p>3. ドライバーは、安全運転・運行のみではなく、ロケスタッフの一員としての気遣いも期待されるため、好処遇・教育訓練が比較的充実（ドライバー指名制度が存在）</p> <p>4. ドライバーの力量が業績に影響するため、経営層によるドライバーへの関心度合いが高い。</p>
貸切バス以外に主たる事業を持つ事業者	<p>【課題 1. : 経営トップの他業種兼職】</p> <p>1. 経営トップが他事業を兼職するため、貸切バス事業への関与が不足。また、経営トップが安全統括管理者を兼職</p> <p>【対応の方向性 1. : 安全統括管理者の計画的育成】</p> <p>1. 貸切バス事業への関与を高めることが可能であれば対応</p> <p>2. 上記 1. が困難であれば、安全統括管理者を選任</p> <p>3. 実際には早期の対応が困難であり、安全統括管理者の計画的育成が望まれる。</p>
全業種（路線バス事業者除く）	<p>【課題 1. : 課題（リスク）と安全重点施策のミスマッチ】</p> <p>自社の安全上の課題と安全重点施策を関連付けて考える認識が乏しく、同業他社等の安全重点施策を引用</p> <p>【対応の方向性 1.】</p> <p>1. 評価での指摘で気づくケースが多く、経営層の学びの機会が必要。実務的な細かい取組は実施しているが、自社の安全上の課題と体系的に関連付ける認識が不足</p> <p>2. 同業他社・行政書士も学びの機会として有効</p> <p>3. 安全性評価認定事業に係る申請時には、安全重点施策の策定が必要であり、我が身のこととして議論することも有効</p> <p>【課題 2. 事故報告書が未作成】</p> <p>1. 保険金請求に必要な事故報告書以外には、事故報告書が未作成であり、事故の内容、原因、対策が調査・立案が未実施</p> <p>2. 事故原因を「不注意」として処理する傾向</p>

	<p>3. 背景には、事故原因がドライバーの不注意に起因するとの認識が強く、再発防止の取組に事故を活用するという意識が希薄</p> <p>4. 事故報告書を記録として保管する考えが不足</p> <p>【対応の方向性 2.】</p> <p>1. 評価での指摘で気づくケースが多く、経営層の学びの機会が必要。</p> <p>2. 小規模事業者の場合は、事故件数が少なく、事故の傾向を把握することが困難なことから事業用自動車事故調査委員会の報告書を参考に事故予防対策の検討も有効</p>
--	--

(2) 運輸防災マネジメントにおける課題と対応の方向性

業種	課題と対応の方向性
上記 5. (1) (2) (3) (4) の全業種（路線バス事業者除く）	<p>【課題 1.】 本社、営業所の耐震基準・ハザードマップによる自然災害リスクが未把握の傾向</p>
	<p>【傾向と対応の方向性 1.】</p> <p>1. 自然災害リスクの認識は一定程度あるが、自然災害経験者を除いて身近なリスクとの認識は希薄</p> <p>2. インタビューにてハザードマップを示して自然災害リスクを説明するとリスクを改めて認識する傾向</p> <p>3. 自社の自然災害リスクを把握することが対応の第一歩</p>
	<p>【課題 2.】 多くの事業者は台風、降雪、地震等の発生時における対応手順が未整備</p>
	<p>【対応の方向性 2.】</p> <p>1. 異常気象時における営業所運行管理者との電話連絡手順を整備</p> <p>2. 定型的運行ルートに洪水浸水区域があるとの認識ある場合はソフト（迂回ルート・避難場所のシミュレーション）、ハード（IP 無線機の導入）を取組む。</p>

II. まとめ

当会は、創立以来蓄積された知見と経験をもとに、公益目的支出計画の実施事業を通じて広く公益の増進を図っている。

運輸安全マネジメント評価については、2013（H25）年に認定セミナーを開始し、2020（R02）年に貸切バス事業者への評価を開始しており、運輸事業者に義務付けられた「輸送の安全の確保」についての取組が向上することを通じて社会貢献に寄与することを目的に活動している。

2024（R06）年度は、貸切バス事業に対する事業規制の変遷と運輸安全マネジメント制度の概要解説及び当会の評価から「貸切バス事業者の運輸安全マネジメントへの取組

状況」に関する調査研究を報告した。

本調査研究は、評価の蓄積を踏まえて次年度以降も調査研究に反映することとしており、本報告書が貸切バス事業者の皆様にとって有意義な参考資料となることを祈念している。