

2. 輸送・監査業務関係

(1) 旅客輸送

① 乗合バス事業の概況

令和3年度の輸送人員は2,819万人で、営業収入は約63億円だった（輸送人員：対前年度比132%、営業収入：対前年度比117%）。輸送人員は、昭和43年度に9,821万人でピークを迎え、その後減少傾向となっていたものの、平成25年8月の高速ツアーバスから新高速乗合バスへの移行などを受け、ややもち返した。令和3年度は前年度と比較すると回復傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症の影響によりピーク時の3割程度に留まっており、乗合バス事業者は路線再編成等を通じて経営の合理化・効率化に努めているものの、依然として厳しい経営環境にある。

また、近年は運転手の人手不足が深刻化し、喫緊の課題となっている。

なお、管内各市町においては、地方公共団体・交通事業者及び地域住民等により構成される地域公共交通会議が設置・開催され、地域の公共交通の維持・活性化を目的とした、コミュニティバス（自家用有償旅客運送含む）・デマンドタクシー等を運行するなど地域の交通利便向上を図っている。

・都市部におけるバスの活性化

金沢市では、新金沢市総合交通計画（平成13年～22年）及び新金沢交通戦略（平成19年～27年度）並びに第2次金沢交通戦略（平成28年～34年度）の策定、条例等の制定など、過度にマイカーに依存した社会からの脱却を目指し、歩行者と公共交通を優先するまちづくりに取り組んでいる。

金沢市以外でも、各地でノンステップバスの導入、コミュニティバスの導入等地域に密着したバス交通の活性化方策の検討・取り組みがなされている。

・地方バス路線への支援

地方バス路線は、地域住民にとって、日常生活における移動手段として、重要な役割を果たしているが、人口の減少や少子高齢化等による利用者の減少により、その確保維持は厳しい状況となっている。

国では、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において、地域の特性・実状に最適な交通手段の確保・維持・改善を支援すること等を目的とした「地域公共交通確保維持改善事業費補助制度」を設けており、このうち「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」については、令和3年度は4者8系統を対象とし、合計9,461千円の補助金が交付されている。

② 貸切バス事業の概況

県内の令和3年度末における貸切バス事業者は、49社であり、車両数は502両となっている。令和3年度の輸送人員は約146万人で、新型コロナウイルス感染症に

よる影響を受け、5年前の平成28年度と比べて約49%減少しており、営業収入は約61%減少している。

貸切バスについては、平成22年総務省から出された「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」を受け、国土交通省では「バス事業のあり方検討会」を立ち上げ、近年の乗合バス、貸切バスを巡る状況を踏まえて、バス規制の見直しの方向性の検討を行うこととし、平成24年に高速ツアーバスと高速乗合バスは安全面の要件を厳格化した新たな高速乗合バスに制度の一本化を図ることとして最終報告が取りまとめられた。平成25年には、許可を受けて高速乗合バス事業者が貸切バス事業者に事業管理を委託できる制度が整備されるとともに、需要動向に対応した運行計画・運賃設定に対応した新高速乗合バス制度に移行した。

また、平成24年度に貸切バス関係者で構成される「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」が設置され、合理的で実効性のある運賃・料金制度の構築に向け検討が進められ、平成26年3月にとりまとめが行われた。これを受け、平成26年4月から安全コストを踏まえた適正な原価水準の計算に基づく「時間・キロ併用制運賃方式」を基本とする新運賃・料金制度が導入されている。

さらに、平成28年1月、長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を踏まえ設置された「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」により再発防止策が検討され、同様の悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもとに、「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」が取りまとめられた。これを受け、許可更新制の導入や運行管理者の必要人数引き上げなどをはじめとした、安全に関する様々な対策が導入されている。

なお、平成31年3月には、旅行業者、旅行業者代理業者及び旅行サービス手配業者との運送の引受けに際して発生する手数料等について、過大な手数料等を取引した場合、本来収受すべき運賃・料金が実質的に収受できず、安全を確保するための経費を阻害することとなる恐れがあることから、道路運送法上の取扱いを明確化した。

③タクシー事業の概況

・タクシー事業の傾向

県内のタクシー事業者は、法人(県外に主たる事務所を有する事業者を含む。)67社、個人211者で車両数は1,924両となっている。このうち、約76%の1,478両を金沢交通圏の事業者が占めている。

輸送人員、運送収入については、平成27年3月に北陸新幹線金沢～長野間が延伸開業したことにより上昇するも、翌年以降は減少に転じた。令和3年度においては、前年度に引き続き新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、令和元年度の約5割ほどまでに減少している。

輸送サービスの面では、先進的な配車システムの導入等により利用者ニーズへの対応や業務の効率化に努めている。また、障害者や高齢者の需要に応えるためユニバーサルデザインタクシーの導入、子育て支援タクシーの導入など新たな需要喚起にも取り組んでいる。

・タクシー特措法について

「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（以下、「タクシー特措法」という。）が平成21年10月施行され、同法に基づき、金沢交通圏と南加賀交通圏が特定地域に指定された。

その後平成26年1月に「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に改正施行され、同法に基づき金沢交通圏と南加賀交通圏が準特定地域に指定され、平成26年2月、両交通圏合同での協議会を開催した。この協議により、規制緩和以降続いていた、新規参入事業者の下減割れ運賃との過当競争は全ての事業者が公定幅運賃内に収まり解消したところである。

平成27年8月1日に金沢交通圏が特定地域に指定された。平成29年3月28日に第2回金沢交通圏特定地域協議会において、金沢交通圏特定地域計画案の了承となり、その後申請を受けて平成29年6月22日に特定地域計画が認可となった。計画の主な内容としては供給輸送力の削減として車両数の55両削減や、活性化措置としてタクシー車内での忘れ物の問い合わせ先の一本化等が実施されることになった。

その後、特定地域の指定基準に該当しない状況となったため、平成31年4月1日をもって準特定地域に移行された。

(2) 貨物輸送

①トラック事業の概況

令和3年度末現在、県内に主たる事務所を置くトラック事業者数は771者であり、県内の営業車両数は14,090両である。このほか、貨物軽自動車運送事業者は1,573者（2,670両）となっている。

トラック事業は、労働時間短縮の問題に加え、軽油価格の上昇、NO_x対策・CO₂排出量削減等地球環境問題への対応など社会的コスト負担が増大する一方、社会的な輸送コスト削減の要請が強く、景気低迷による需要減などにより厳しい経営環境にある。事業規模別では、小規模事業者が県内のトラック事業者の多くを占めている。

②トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

従前の石川県トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を引き継ぎ、運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するため、平成27年8

月7日、石川労働局及び石川県トラック協会と連携し、トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会を設置した。

石川県地方協議会の主な取り組み

- 平成27年度 トラック輸送における長時間労働の実態調査
- 平成28年度 パイロット事業を実施。荷主側における手待ち時間の改善。
- 平成29年度 パイロット事業を実施。荷主側における手待ち時間の改善。
- 平成30年度 荷主事業者及びトラック運送事業者を対象とした取引環境改善に関するアンケート実態調査
- 平成31年度 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナーの開催
- 令和2年度 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けた説明会の開催
- 令和3年度 トラック運送事業者に対する労働時間等説明会の開催、荷主団体に対する標準的な運賃及び異常気象時の対応についての要請行動、テレビCMの放送による取引環境及び労働条件の改善を目的とした荷主企業に対する周知

(3) レンタカー

① レンタカー事業の概況

県内の令和3年度末におけるレンタカー事業者は280者であり、車両数（軽自動車、軽二輪車を除く）は6,847両となっている。

レンタカー事業については、国民の余暇志向の高まりや自動車の保有・利用形態の多様化が進む中で、順調に市場規模を拡大してきた。令和3年度は、新型コロナウイルス感染症対策による行動制限等も緩和され、観光需要の回復が見られた。今後、観光施策等による観光需要のさらなる回復が予想されることから、レンタカーへの需要は引き続き拡大が続いていくものと考えられる。

(4) 輸送の安全

① 運輸安全マネジメント

平成17年当時、バス車両の転覆事故、トラック車両の踏切での衝突事故等ヒューマンエラーが原因と見られるトラブルが全国的に多発したことから、「ヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の提言を受け、安全管理体制の構築、全社内の安全意識の浸透、安全最優先の風土の定着を図ることを目的に、かつその安全管理体制を国が評価する「運輸安全マネジメント制度」が平成18年10月から導入された。

平成21年10月には、「事業用自動車総合安全プラン2009」を踏まえ、安全マネ

ジメントの評価対象の拡大など、実施要領が改正された。

また、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、平成25年10月より全ての貸切バス事業者及び高速乗合バス事業者（貸切バス事業者への管理の委託許可を受けている事業者に限る。）に対して、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出が義務付けられた。

更に、近年は自然災害が頻発化・激甚化・広域化する中、輸送の安全を確保するため、国民生活や社会経済活動の維持に大きな役割を担う運輸事業者の災害対応力の向上が急務となっている。平成29年7月には「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」の改訂に際し、対応すべき課題として自然災害が明記された。そして、運輸防災マネジメントの取組により、運輸事業者の自然災害対応への取組（防災＋事業継続）を促進させるため、令和2年7月に「運輸防災マネジメント指針」が策定された。それに伴い、令和3年3月に実施要領の新たな改正が行われている。

②輸送の安全確保

平成元年の貨物自動車運送事業法制定、平成14年の道路運送法改正、平成15年の貨物自動車運送事業法の改正により、旅客・貨物自動車運送事業とも参入規制の緩和、運賃及び料金規制の見直し等が順次行われ、弾力的な事業経営が可能になった。

一方で、自動車運送事業の基本となる輸送の安全確保については、規制を強化することとし、飲酒運転等の悪質違反に係る指導監督義務違反や過労運転、過積載運行等の輸送の安全を阻害する行為に係る行政処分の基準強化を行うとともに、監査体制の充実・強化を図っている。

平成21年10月には、「事業用自動車総合安全プラン2009」を踏まえた、監査方針の改正及び処分基準の強化等が図られた。さらに、平成22年4月には、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付け等の改正が行われ、平成23年5月から実施された。その後、軽井沢スキーバス事故等の発生、自動車の先進安全技術の急速な発展など、当該プランの見直し時から大きな状況の変化があり、軽井沢スキーバス事故等を受けた安全対策や、各業態（バス、トラック、タクシー）における目標設定を行うこと等を盛り込んだ「事業用自動車総合安全プラン2020」が6月30日に新たに策定され、令和3年3月に終了したが、「令和2年度までに年間死者数235人以下」の目標の達成はならなかった。

そして、令和3年4月より新たに、「①飲酒運転・健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、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防止対策、②新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全

対策、③重傷者数に対する削減目標とともに、各業態（バス、トラック、タクシー）毎に一層の事故削減を図るため、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を設定」といった三つのポイントを踏まえた「事業用自動車総合安全プラン2025」が策定された。また、令和3年6月には、事業用自動車の健康起因事故の増加に対して、運送事業者の健康起因事故の行政処分の強化が行われた。

また、令和2年12月の関越自動車道における大規模な車両滞留は記憶に新しいところであるが、国土交通省では、①車両対策（冬用タイヤの装着やチェーンの携行・装着の徹底）、②運送事業者対策（輸送の安全を確保するために必要な措置の実施、運輸局による指導・監査）、③荷主対策（荷主への周知体制の確立）を3つの柱とする大雪時の立ち往生防止対策を実施している。これに伴い、令和3年3月より、立ち往生の原因となったトラック事業者に対して調査を行い、悪質な事例だと判明した場合は監査を実施し、監査の結果によっては行政処分を行う措置を行っている。

③運行管理者・整備管理者制度

輸送の安全確保を図るためには、運行管理体制の確立とその適正な運営が必要不可欠である。このため、自動車運送事業においては、営業所における車両数に応じて運行管理者及び整備管理者を選任することとされている。運行管理者及び整備管理者については、それぞれ研修の受講が義務付けられている。

また、旅客自動車運送事業者については、平成25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、平成26年4月より、事業用自動車の運行中は、電話等を用いて乗務員に対し、必要な指示等を行える連絡体制を整備しなければならないこととし、さらに、平成27年5月からは、事業用自動車の運行中少なくとも一人の運行管理者は、乗合バス・貸切バスの運転業務に従事せずに、トラブルが発生した場合速やかに運行の中止等の判断・指示等を行える体制を整備しなければならないこととした。

選任しなければならない運行管理者数については、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス転落事故をうけて、平成29年12月に旅客自動車運送事業運輸規則が改正・施行され、一般貸切旅客自動車運送事業においては、営業所ごとの運行管理者の選任数を最低2名以上とし、保有する事業用車両が40台を超える場合は、車両数を20で除した数+1名以上の運行管理者を選任しなければならないこととした。

さらに、平成29年3月の法令改正により、一般貸切旅客自動車運送事業において選任される運行管理者について、運行管理者資格者証の返納命令処分を受けた場合の欠格期間を5年間とした。

整備管理者制度については、本来であれば使用者が自動車の点検・整備並びに車庫の管理等を行うべきところ、使用する自動車の台数が多い場合や、車両管理

について専門的知識を必要とすると認められる自動車を省令で定める台数以上保有する場合などに、使用者に代わって自動車の整備管理を行い自動車の安全確保等を図ることを目的としている。

整備管理者についても、軽井沢スキーバス転落事故をうけ平成28年12月に整備管理者に関する法令が改正され、乗車定員11人以上の自動車の整備管理者が解任命令を受けた場合の欠格期間が5年間に厳罰化された。

また、令和2年度の大雪により、関越道や北陸道において多くの大型車両が路上に滞留する事案が発生したことを踏まえ、令和3年1月に「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」及び「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」が改正され、整備管理者は、雪道を走行する自動車のタイヤについて、溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度よりもすり減っていないことを確認しなければならないこととなった。さらに運行管理者は、雪道を走行する自動車について、点呼の際に同事項が実施されていることを確認することとした。