

地方運輸局について

(参考資料)

地方運輸局の組織・体制

本局等（10カ所）

（北海道、東北、関東、北陸信越、中部、近畿、神戸、中国、四国、九州）

【業務内容】

- 広域的・基本的な公共交通計画の策定、国際観光・広域観光施策の企画立案（企画観光部、交通環境部）
- 地域における公共交通、事業振興等の施策の企画立案（企画観光部、交通環境部）
- 鉄道の安全確保に関する業務（鉄道部）
 - ・ 鉄道事業に係る許認可、事業者に対する保安監査、運輸安全マネジメントの実施、鉄道施設の検査等
- 自動車の安全確保に関する業務（自動車交通部、自動車技術安全部）
 - ・ 事業（バス・タクシー・トラック、整備）に係る許認可、監査計画の策定、運輸安全マネジメントの実施等
- 海事関係の安全確保に関する業務（海事振興部、海上安全環境部）
 - ・ 事業（旅客船、貨物船、港運等）の許認可、監査計画の策定、運輸安全マネジメントの実施等
 - ・ 管内（本局の所在する都道府県内）における船舶検査等海事関係の現場業務

【組織概要】

総務部、企画観光部、交通環境部、鉄道部、自動車交通部、自動車技術安全部、海事振興部、海上安全環境部 等

運輸支局等（52カ所）

【業務内容】

- 地域における公共交通、事業振興等の施策の実施（関係者との連絡調整等）
- 自動車の安全確保に関する現場業務
 - ・ 監査の実施
 - ・ 自動車の検査（街頭検査を含む）・登録
- 海事関係の安全確保に関する現場業務
 - ・ 船舶の検査・登録測度
 - ・ 運航労務監査の実施
 - ・ 海技資格・船員労務に係る諸手続

【組織概要】

- 地方運輸支局 51カ所（北海道7カ所、各都府県（兵庫県、沖縄県を除く）1カ所）
- 兵庫陸運部 1カ所

自動車検査登録事務所（36カ所）

【業務内容】

自動車の検査・登録業務へのニーズが特に大きい地域での現場業務の実施。

【組織概要】

首席運輸企画専門官 等

海事事務所（19カ所）

【業務内容】

主要港湾所在地、造船所集積地等海事行政へのニーズが特に大きい地域での現場業務の実施。

【組織概要】

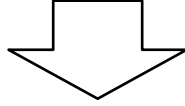
首席運輸企画専門官、首席海事技術専門官 等

地方運輸局の沿革

昭和24年6月

運輸省が設置。その地方支分部局として、

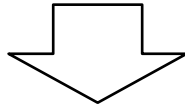
- ・海運局（10局：北海道、東北、新潟、関東、東海、近畿、神戸、中国、四国、九州）
 - ・陸運局（9局：札幌、仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、広島、高松、福岡）
- が設置。



昭和59年7月

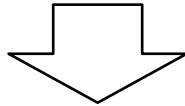
海運局及び陸運局が統合。

- ・地方運輸局（9局：北海道、東北、新潟、関東、中部、近畿、中国、四国、九州）
 - ・海運監理部（1監理部：神戸）
- が設置。海運局の支局は海運支局に名称変更。



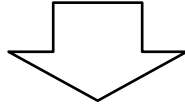
昭和60年4月

地方事務官制度が改正。各都道府県の陸運事務所及び各支所が地方運輸局の陸運支局及び自動車検査登録事務所として移管。



平成13年1月

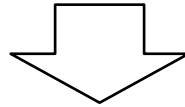
国土交通省が設置。



平成14年7月

組織改正により、

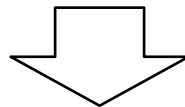
- ・地方運輸局本局に企画2部（企画振興部、交通環境部）が設置。（併せて海事関係の3部が再編成。）
 - ・海運支局及び陸運支局が統合され、運輸支局が設置。
- 地方運輸局の自動車検査部門が自動車検査独立行政法人に移行。



平成18年7月

組織改正により、

- ・鉄道・自動車関係の監査体制が強化。
- ・海事関係の業務執行体制が強化。
- ・運輸支局等へのスタッフ制度が導入。

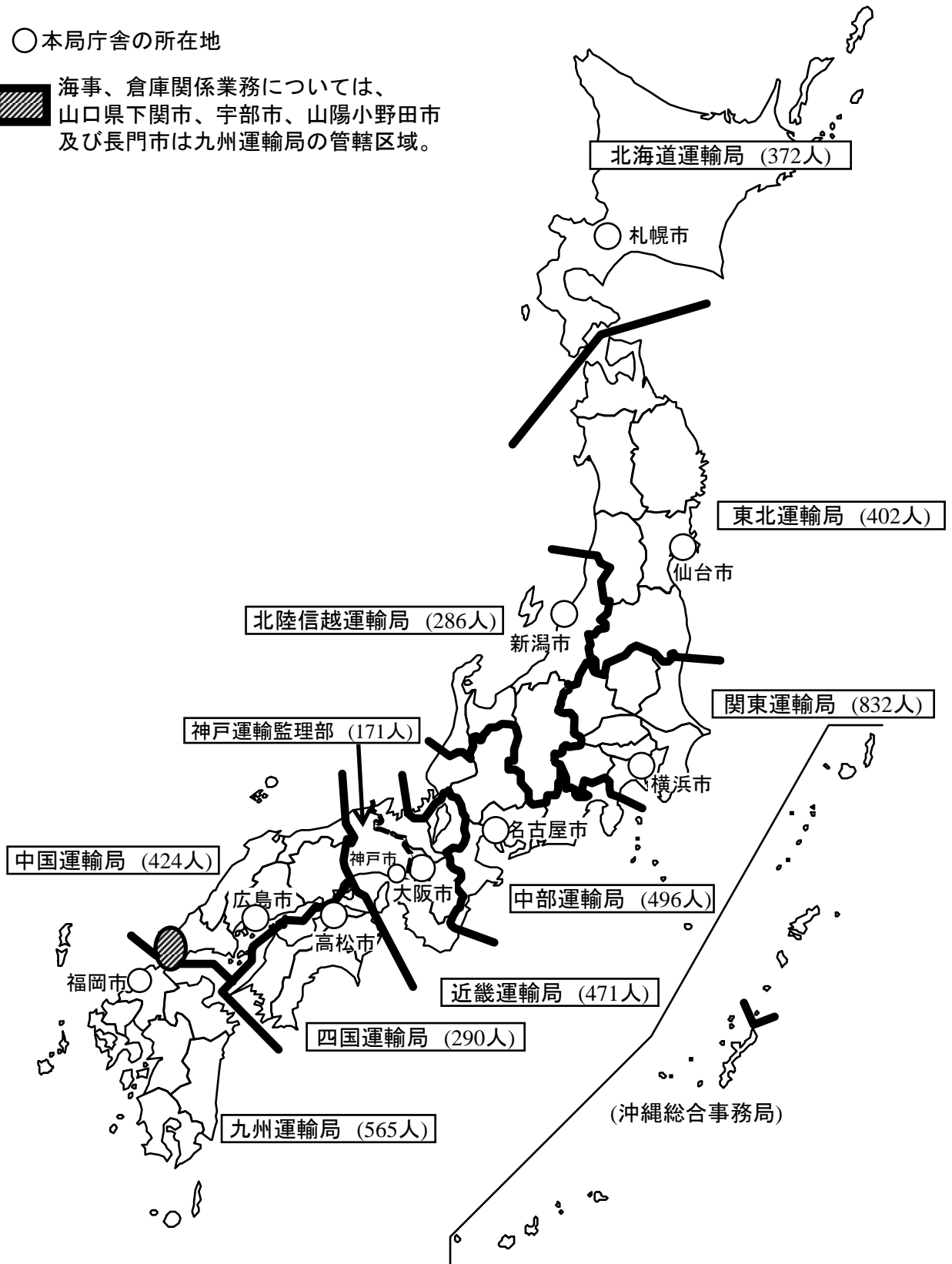


現在

地方運輸局の管轄区域 (定員数 4,309人)

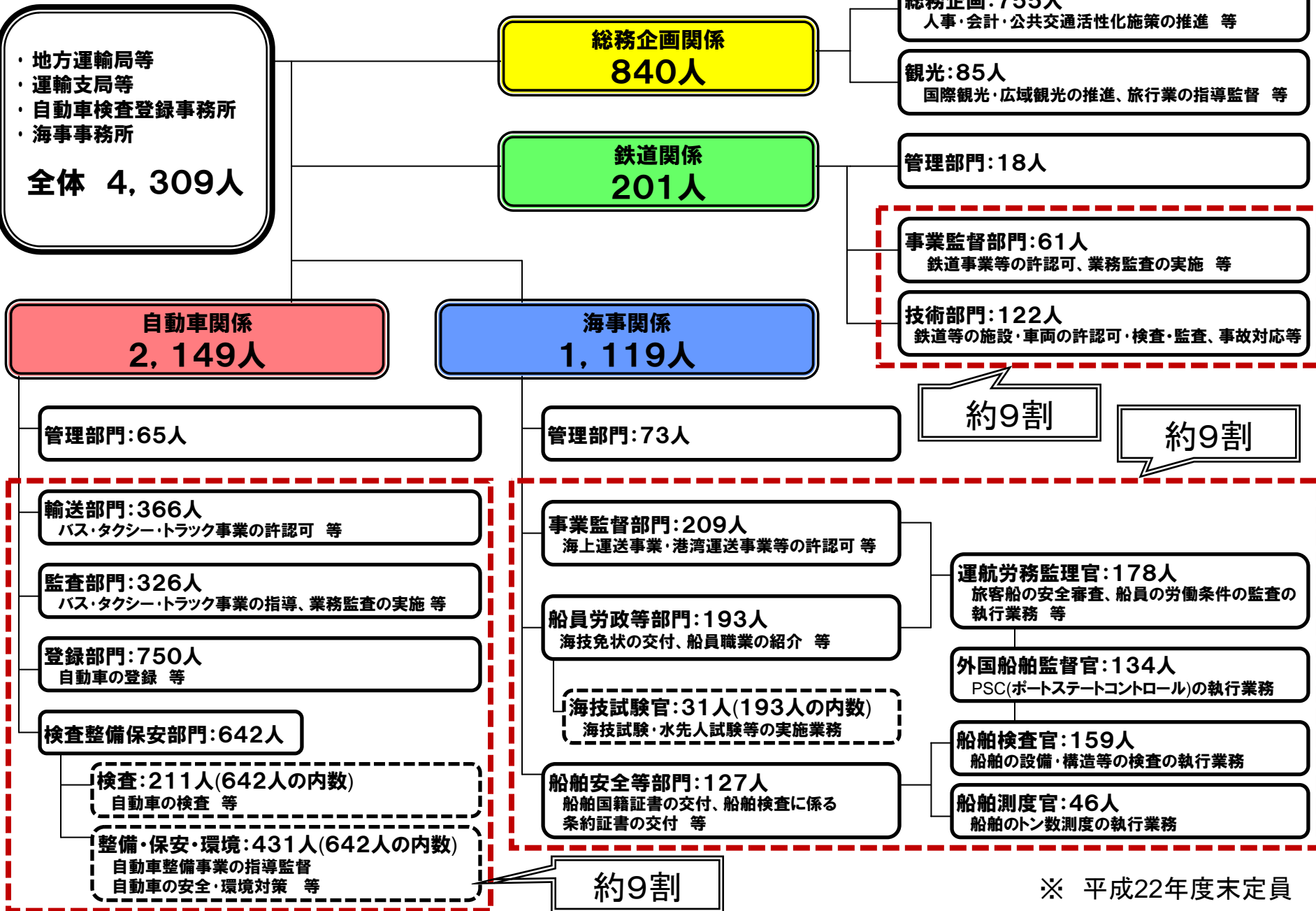
○ 本局庁舎の所在地

■ 海事、倉庫関係業務については、山口県下関市、宇部市、山陽小野田市及び長門市は九州運輸局の管轄区域。



※括弧内は平成22年度末定員

地方運輸局部門別定員構成



※ 平成22年度末定員

地方運輸局について(交通運輸の安全確保等)

検査・登録等

<鉄道関係>

車両の確認	446件 (H20年)
鉄道施設の 工事認可	1,199件 (H20年)
鉄道施設の 工事の完成検査	141件 (H20年度)

鉄道部技術系職員:122人の内数
(平成22年度末)

<自動車関係>

登録車両数	約5,000万台 (H20年度末現在)
登録等年間処理件数	約1,900万件 (H20年度)
検査年間処理件数	約2,700万件 (H20年度)
整備事業者数 (うち 民間車検場数)	約9.1万工場 (H20年度末現在) 約2.9万工場 (H20年度末現在)

自動車登録関係職員:750人
自動車検査・整備関係職員:642人
(平成22年度末)

<海事関係>

登録船舶数	8,367隻 (H20年度末現在)
船舶検査件数	12,452件 (H20年度)
PSC立入検査件数	5,047件 (H20年)

船舶検査官:159人
外国船舶監督官:134人
(平成22年度末)



駅施設完成検査



自動車検査



自動車登録窓口



外国船舶への立入検査

運輸事業の許認可、監督等

事業者数・監査実施件数等

<鉄道関係>

鉄軌道事業者数 (平成21年7月1日時点)	205
鉄軌道保安監査 (平成21年度)	65
索道営業基数 (平成20年度)	2,525
索道保安監査 (平成21年度)	307
運転事故件数 (平成20年度)	849
死傷者数 (うち死亡者数) (平成20年度)	707 (315)
輸送障害件数 (平成20年度)	4,191

監査関係職員: 約60人(平成22年度末)

<自動車関係>

	路線バス	貸切バス	タクシー	トラック	合計
事業者数 (平成20年度末時点)	1,347	4,196	12,786	62,892	81,221
監査件数 (平成20年度)	316	1,250	4,449	5,531	11,546
行政処分等 (平成20年度)	1,522			1,685	3,207
事故件数 (平成20年)	2,825	413	24,030	28,838	56,106

※タクシー事業者数は、法人タクシー事業者数。(個人タクシー事業者数 44,269)

監査関係職員: 約310人(平成22年度末)

<海事関係>

海運事業者数 (旅客・貨物) (平成20年度末時点)	5,175
運航労務監査件数 (平成20年)	8,632

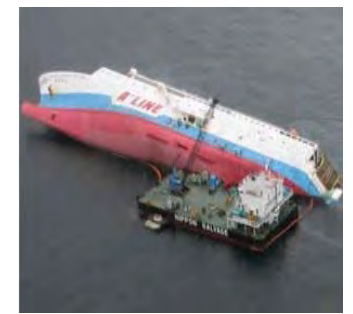
運航労務監理官: 178人(平成22年度末)

運輸安全マネジメント評価実施状況

鉄道	自動車	海事	合計
333	263	1,033	1,629

※平成18年10月～平成21年12月末において地方運輸局等で実施した事業者数

※複数モード・業態を運営している事業者については、重複計上



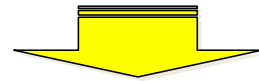
事故を起こした交通事業者への対応

安全基準の全国一律性

- 運輸の安全基準は、**国として国民の生命・身体を守るために必要な水準**。
 - ※ 「安全基準」は、国民の生命・身体を守れるかどうかを基準に定める性質のもの。

- 運輸の安全基準について、**地域差はない**。
 - ※ 車両や船舶は、全国で販売・流通し、道路や港があればどこでも移動可能、という性質のもの。
 - ※ 運輸事業は、広域的に事業展開する可能性。(人の移動、物流では、広域的なネットワークが形成されている実態。)
 - ※ 個人ユーザーにとっても、地域ごとに異なる基準が設定された場合、対応が煩雑になり、社会経済活動にも大きく悪影響。(例えば、県境を越えた途端に、車両の整備不良を指摘され、運転できなくなるおそれ)

- 運輸の特性上、安全基準について、**国際的に定められているものが多い**。
 - ※ 国際条約を締結した場合は、条約に定められた安全基準を遵守する義務を負う。
 - ※ 現場で蓄積された経験や知見を活かして、我が国が国際基準の策定をリード。
 - (例) 国際海事機関(IMO)が定めた国際条約(MARPOL条約、STCW条約、SOLAS条約など)
 - 国連(UN/ECE)が定めた自動車基準に関する国際協定(1958/1998協定)



全国一律の安全基準が必要

民主党分権革命ビジョン中間報告

平成18年3月29日 民主党分権調査会

中央政府の役割の1つに、「**国民の生存に関わる最低水準の確保**」が挙げられるとともに、**中央政府の権限及び事務の1つとして、「生命に関する安全水準を確保する仕事」**(医療技術水準確保、食品安全性確保、航空安全確保、**鉄道安全確保**、**海上交通安全確保**など)が例示されている。

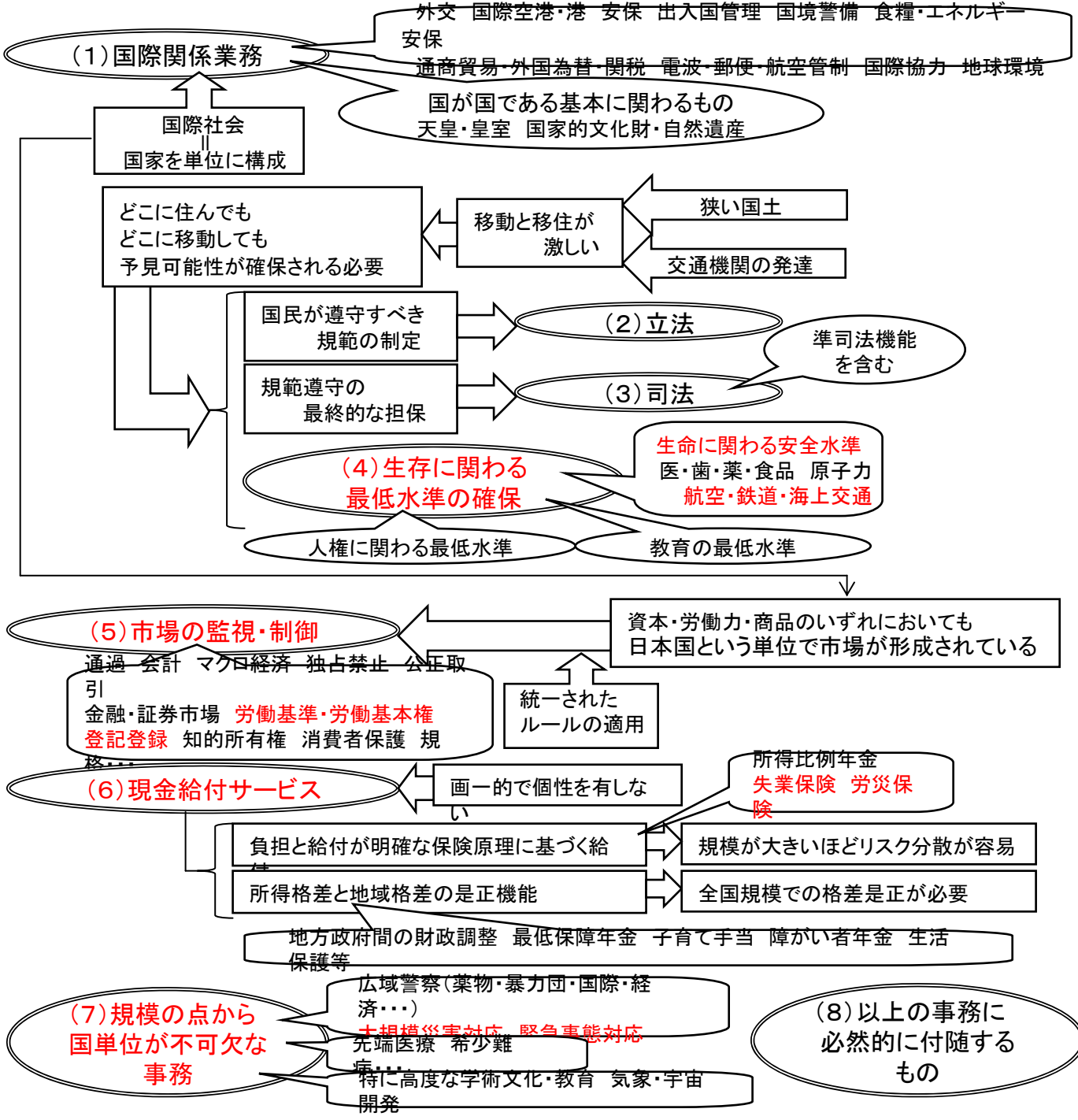
原口地域主権改革担当大臣のご発言

武内則男議員に対する答弁

…人間の尊厳に関わるどころ、医療や労働、**命に関わるどころ、それは中央政府が保証しなければなりません**。…人間の尊厳、一人一人の命を守るという立場から、どのような出先機関から、何を地方に移し、何は中央政府を強化する方が**いいか**。…仕分けをやっていきたいと思っております。…

○民主党 分権革命ビジョン 中間報告(抄) (民主党分権調査会 2006年3月29日)

二 国と地方の役割分担 2 中央政府の役割



○霞が関の解体・再編と地域主権の確立(案)(抄) (民主党分権調査会2009年4月22日)

II. 当面目指すべき国のかたち 1. 霞が関の解体と再編(新たな中央政府の樹立)

【国の役割】

- ・外交・防衛
- ・危機管理、治安、食料・エネルギーを含む
総合的な安全保障
- ・立法・司法
- ・国民の生存に関わる最低水準の確保
- ・通過、市場経済ルール確立
- ・教育・社会保障の最終責任及び主な現金給付サービス
- ・国家的大規模プロジェクト
- ・規模の観点から国が行うことが不可欠な事務事業

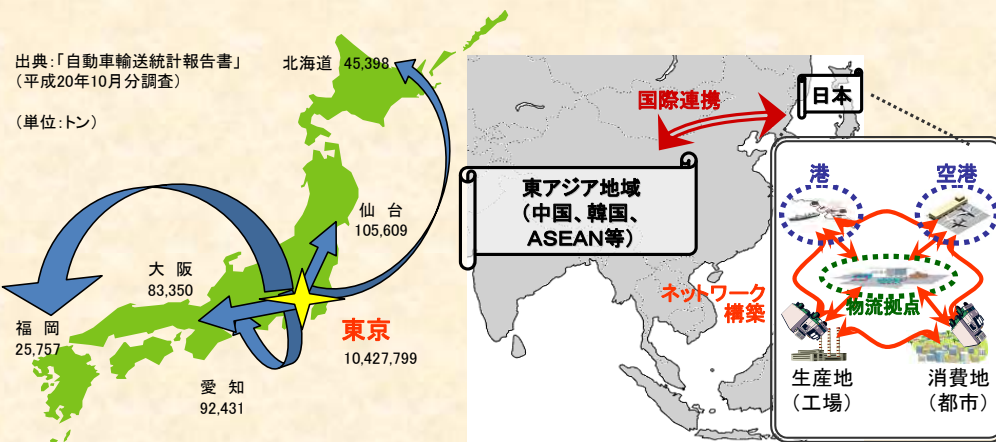
など

広域性

- 運輸事業は、地方公共団体の区域を越えて、広域にまたがって輸送ネットワークが形成されているものが多く、最近では事業者間の連携が活発になり、さらに事業が広域化。特に、物流については、海外または日本全国各地を発着地として、内際一貫、海陸一貫の輸送ネットワークを有し、**国際競争力の強化**の観点も踏まえることが必要。
- 運輸事業の安全対策は、事故等の被害拡大・再発防止の観点から、重大事故や悪質事案等に係る情報や類似事案の防止対策を全国的に即時展開することが必要。一の地方公共団体の区域内で対応可能な事案は僅少。
➡ 安全等に関する基準や対応について**地域差を設けることは、安全確保上も、経済活動上も、大きなデメリット**を与えるおそれ。

物流

- トラック、船舶及び鉄道による貨物流動は、全国規模で展開。また、外航海運と一貫した国際物流システムの基盤を形成。



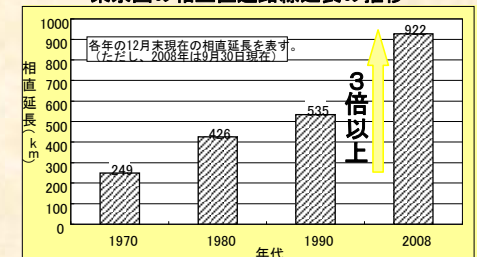
- 元請・下請の多層構造の中で、中小の各事業者も全国的に輸送活動を展開。
- 荷主企業は全国に点在し、荷主と事業者の適正取引の確保は、広域的な政策課題。

人の移動(鉄道事業を例に)

鉄道は、広域に跨ってネットワークを形成している。

- 鉄道施設自体が、他県に跨って存在する場合もある。
- 複数の鉄道事業者による、他県に跨った営業路線が拡大している。
- 相互直通や駅の乗り継ぎの改善とともに、PASMO・Suicaは、1都11県の鉄道事業者(全32事業者)、1都6県のバス事業者(全77事業者)で使用可能(2010年4月1日現在)。

東京圏の相互直通路線延長の推移



出典:国土交通省鉄道局資料

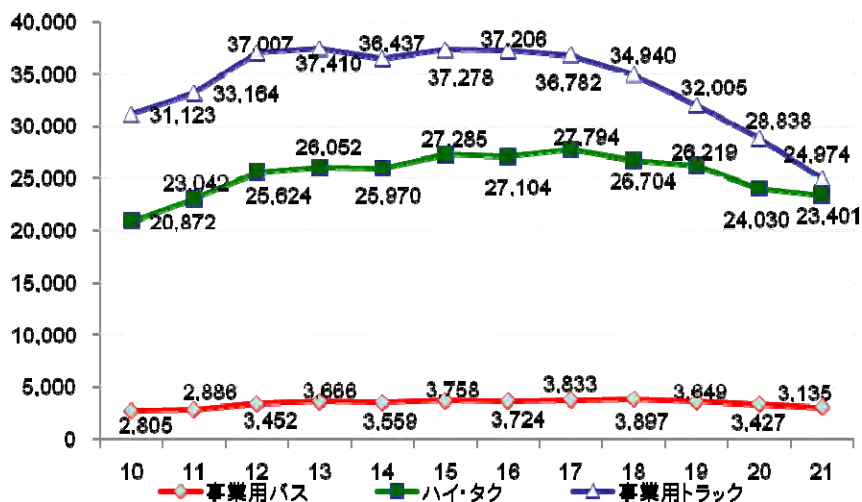
- 相互乗り入れやネットワークの拡大による輸送障害等の早期回復や異なる事業者の施設・車両の安全・サービス内容の確保などの政策課題が増加。

事故への迅速な対応(自動車運送事業を例に)

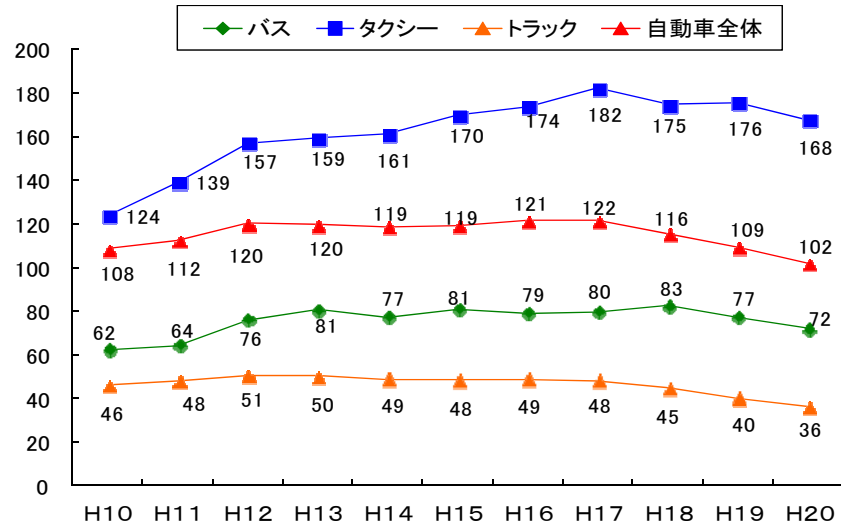
○ 全国同一基準の運輸の安全確保には、一元的な指揮命令の下、全国レベルでの迅速・効率的な対応が不可欠。

- ・ 事故等が発生した場合には、関係情報を全国で即時共有し、類似事案の発生防止対策(全国の運輸局・支局による一斉監査等)を直ちに全国展開。

○事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



○事業用自動車の業態別交通事故件数の推移(走行距離1億キロあたり)



○あずみ野観光バスのスキーバス事故

日時 :平成19年2月18日
 営業所:長野県松川村
 発生場所:大阪府吹田市
 被害状況:死亡者1名
 負傷者26名



- ・事故が起きた近畿運輸局との連携の下に本社のある北陸信越運輸局において速やかに監査を実施
- ・過労運転の防止の観点から乗務距離に基づく交替運転者の配置指針を本省において策定し、各運輸局に発出

○ネオプラン社製バス車両の火災事故

日時 :平成21年3月16日及び
 9月20日
 営業所:東京都江東区
 大阪府八尾市
 発生場所:両事故とも静岡県
 牧之原市(東名高速)
 被害状況:死傷者なし



- ・両事故発生直後、本省より点検整備の徹底に関する通達を発出
- ・事故の発生場所を管轄する中部運輸局、営業所所在地を管轄する関東運輸局、近畿運輸局の本局・支局の連携の下、情報収集、指導を実施

○熊本市における国際海上コンテナトレーラーの横転事故

日時 :平成21年8月22日
 営業所:福岡県太宰府市
 発生場所:熊本県熊本市
 被害状況:負傷者5名



- ※コンテナが対向車線の乗用車の上に落下、その後コンテナに数台の乗用車が衝突
- ・九州運輸局管内の本局、支局間での連携の下、速やかに監査を実施
- ・コンテナロックの徹底等を内容とする新法案を今国会に提出

運輸局が行う監査結果等を踏まえて根本的な対策を検討し、安全基準、制度等を迅速かつ的確に見直し。

国際基準の適合性

- 国際的に決められた運輸の安全等に関する基準を遵守するために、**国による一元的な指揮命令システムを活かして、地域差を設けることなく、全国一律の対応を図る必要**。
地方運輸局は、執行機関として、情報源として、必要な存在。
- 我が国が提案する基準を、国際スタンダード化するために、**現場で蓄積された経験や知見を活かす必要**。

～船舶航行の安全及び海洋環境の保全に係る国際的枠組み～

船舶事故の発生

人命や海洋環境等の甚大な被害、油流出等による広範囲の影響等

ナホトカ号事故(1997)



- ・島根県隠岐島沖
- ・重油約6,240kl流出 (10府県の海岸に漂着)
- ・漁業被害 約18億円
- ・除去費用 約209億円

国際海事機関(IMO)が定めた主な国際条約

- 船舶の安全面・環境面の確保
 → 海上人命安全条約(SOLAS条約)、海洋汚染防止条約(MARPOL条約)
- 船員の資格の適正性確保
 → 船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(STCW条約)
- テロ防止対策 → 海上人命安全条約(SOLAS条約)

我が国は積極的な提案を行い、国際基準の改訂をリード。(世界一の提案数)

諸外国においても、国が責任を持って実施

締約国間の連携の下、国際条約に基づく業務を各地方運輸局において実施

- 条約締結国は**遵守義務**を負い、国際ルールに沿って対応
 → 船舶検査、運航労務監査等のハード面・ソフト面一体の現場執行業務を通じ、日本船舶の国際基準への適合性を確保
- 我が国に入港する外国船舶に対して、寄港国の権利として**ポートステートコントロール(PSC)を実施**(立入検査)
 → 外国船舶の**サブスタンダード船(基準不適合船)**を排除、国際基準への適合性を確保

- 日本船舶と外国船舶に対する検査の内容が類似
- 国際条約上、PSC業務には日本船舶に対する検査の経験が必要

検査の実施 職員の人材育成 } の観点で、国が一体的に実施すべき

～国際約束に基づく自動車の安全・環境基準～

自動車基準に関する国際協定(1958/1998年協定)

- ～各国政府・ISO(国際規格協会)等の非政府機関が参加～
- 自動車の安全・環境基準の国際的な調和
- 政府による自動車の認証の国際的な相互承認の推進
- 我が国の基準を国際スタンダード化

国際的枠組に合わせ我が国の基準を策定

業務の知見を**国際基準の策定にフィードバック**

自動車の安全・環境対策を本省・地方運輸局が一体となって実施

- 自動車整備事業の指導・監督
- 自動車検査
- 新型自動車の型式認証
- リコール対策

我が国の自動車安全・環境対策は、国際約束に基づき策定された基準に基づき実施しており、**全国一律に確実に実施しなければ、貿易障壁等の国際問題に発展する可能性**がある業務である

運輸の安全確保に必要な専門知識(鉄道为例に)

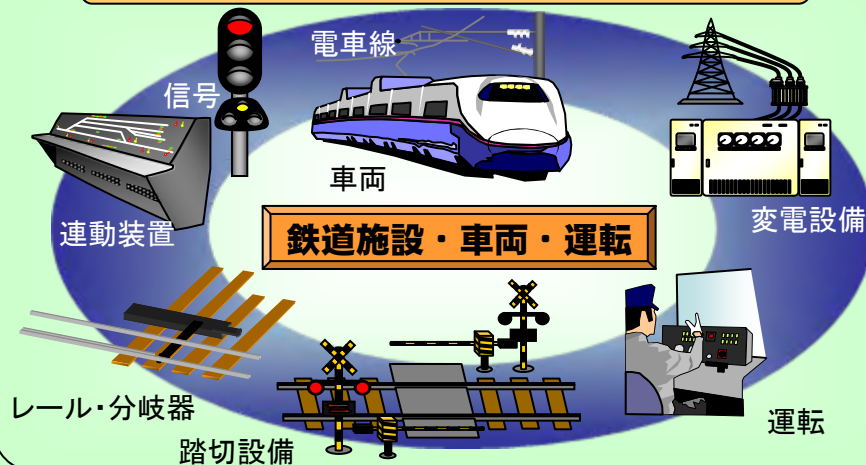
- 運輸の安全確保に関する企画立案業務と許認可、監査、事故対応等業務の双方を経験させる国独自のキャリアパスにより、専門知識を有する職員の効率的・効果的な育成を実現。都道府県単位では対応は困難。

専門知識とは

鉄道は、様々なハードとソフトが一体となった総合的なシステムであるため、職員には以下の専門知識が必要とされる

- ・レール・分岐器等の**土木施設**、踏切・信号等の**電気施設**、機関車・旅客車等の**車両**など、鉄道特有の施設の**仕組み、構造**に関する知識
- ・**駅構内線路配線図**、**信号結線図**及び**車両のブレーキ配管図**等を理解する知識
- ・列車の運転速度、ブレーキ力、線路の閉鎖、信号・合図・標識等の**鉄道の運転取扱い**に関する知識
- ・過去の**鉄道事故・インシデント等の原因や再発防止策**等に関する知識
- ・線路線形、踏切保安設備、車両の構造等について定められた**鉄道に関する技術上の基準**に関する知識
- ・技術基準適合性の判断等、**各施設の検査**を行うために必要な知識
- ・各施設・車両の整備状況や運転取扱いに関する細則の遵守状況等を的確に監査し、**危険因子の抽出**を行うことができる能力

鉄道は特有で多種多様な施設と運転取扱いで構成



専門知識がないことによる支障

安全確保のための業務に支障

- ・鉄道特有の施設・車両
- ・運転取扱いに関する知識

専門知識がないと...

安全確保に必要な業務ができない!

- ・許認可の審査
- ・施設の完成検査
- ・保安監査

衝突、脱線事故の発生

リスクマネジメントに支障

- ・事故
- ・インシデントに関する知識

経験による知識の積み重ねがないと...

リスクマネジメントができない!

- ・原因分析
- ・再発防止対策の検討及び指導

専門知識の習得

・鉄道特有の施設・車両や運転取扱いに関する研修、OJTによる専門知識の習得

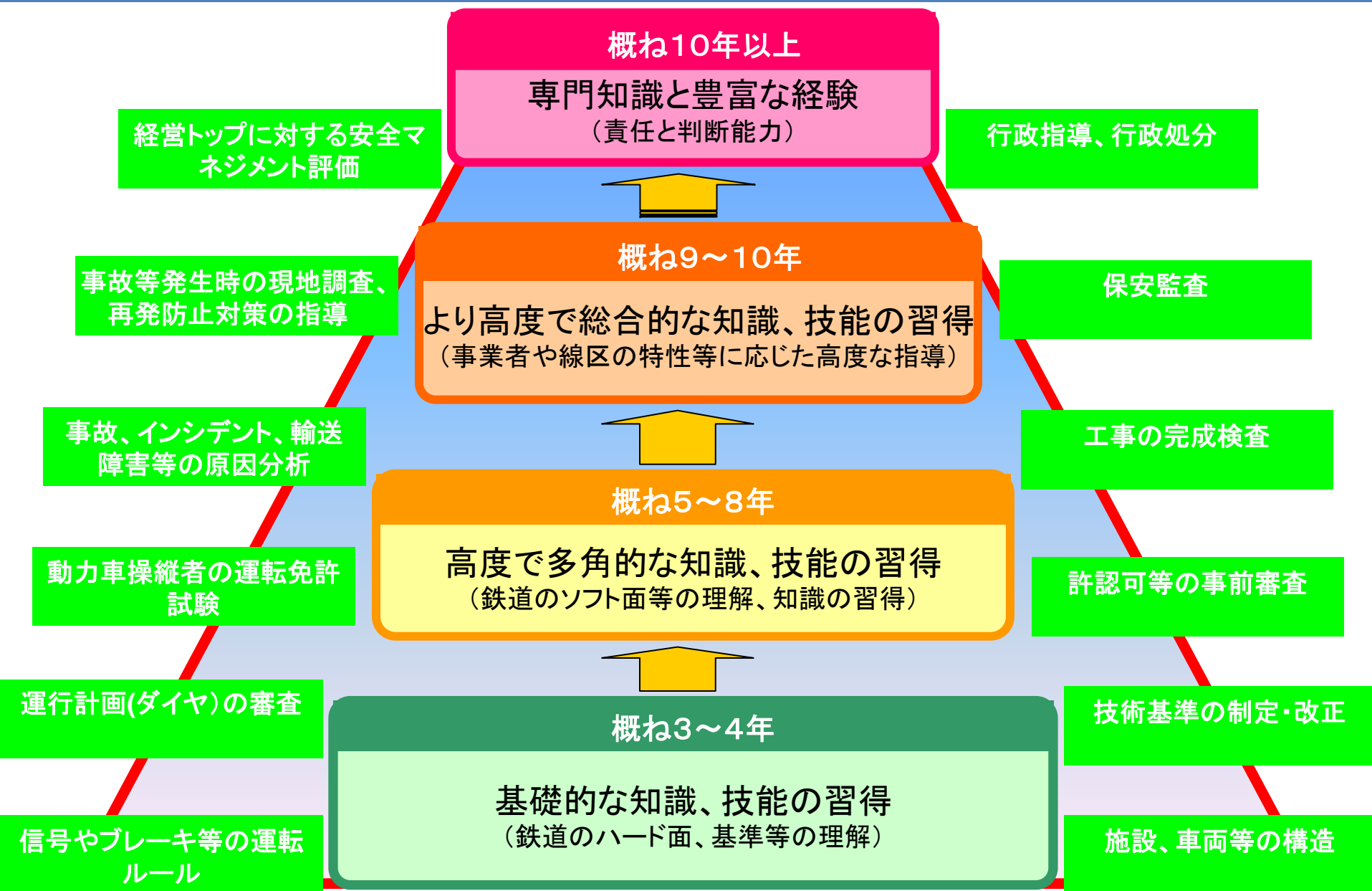
十分な知識、経験を有する職員の存在が不可欠!!

・事故・インシデントに関する専門知識の習得
経験の積み重ねが不可欠!!

・鉄道の安全確保のための専門知識の習得
広範囲 特殊性が強い

10年程度の経験が必要

運輸の安全確保に必要な専門知識(鉄道为例に)



※本省・地方運輸局・官民交流・運輸機構等で、さまざまな知識・経験の積み重ね

九州運輸局 (定員数 565人)

※平成22年度末定員

安全に関わる業務

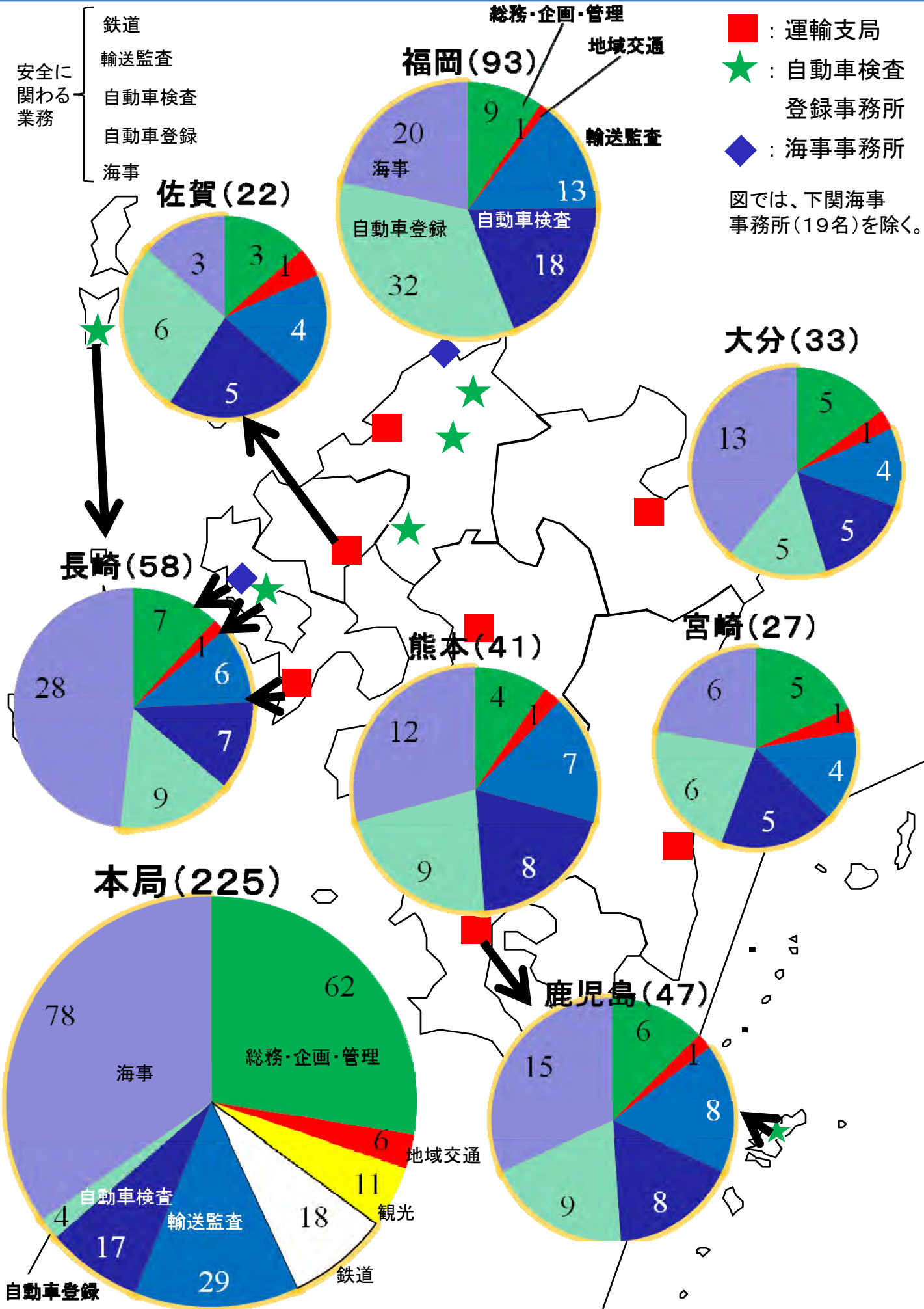
- 鉄道
- 輸送監査
- 自動車検査
- 自動車登録
- 海事

総務・企画・管理

地域交通

- : 運輸支局
- ★ : 自動車検査登録事務所
- ◆ : 海事事務所

図では、下関海事事務所(19名)を除く。



地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定

1. 計画の作成・実施

協議会(市町村が設置)

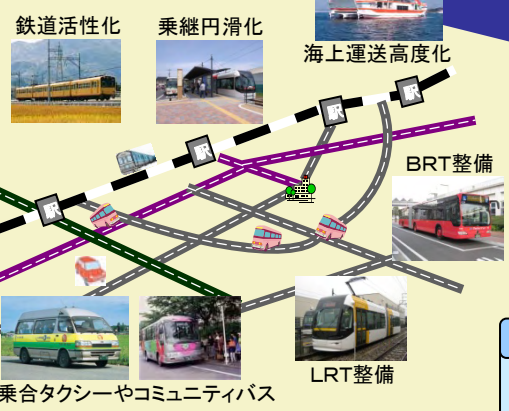
市町村 公共交通事業者 道路管理者 港湾管理者 公安委員会 住民 等

助言

国(地方運輸局)・都道府県

地域公共交通総合連携計画 (市町村が作成)

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



送付

予算等

- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮
- ・情報、ノウハウの提供
- ・人材育成 等

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する上下分離制度の導入
- ・LRT・BRTの車両購入費、施設整備事業等に係る一部起債対象化
- ・鉄道事業の廃止予定日の延期
- ・鉄道事業の「公有民営」方式の上下分離の導入
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再構築※、再生

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV(デュアルモードビークル)

・軌道と道路の両方の走行が可能な車両

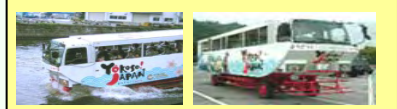


IMTS(インテリジェントマルチモードトランジット)

・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車



等