

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

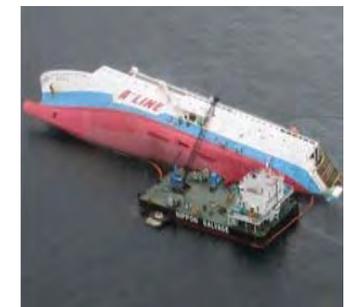
運航労務監理官: 178人(平成22年度末)

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。

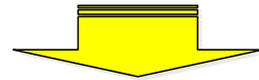
- 運輸の安全基準について、**地域差はない**。

- ※ 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。

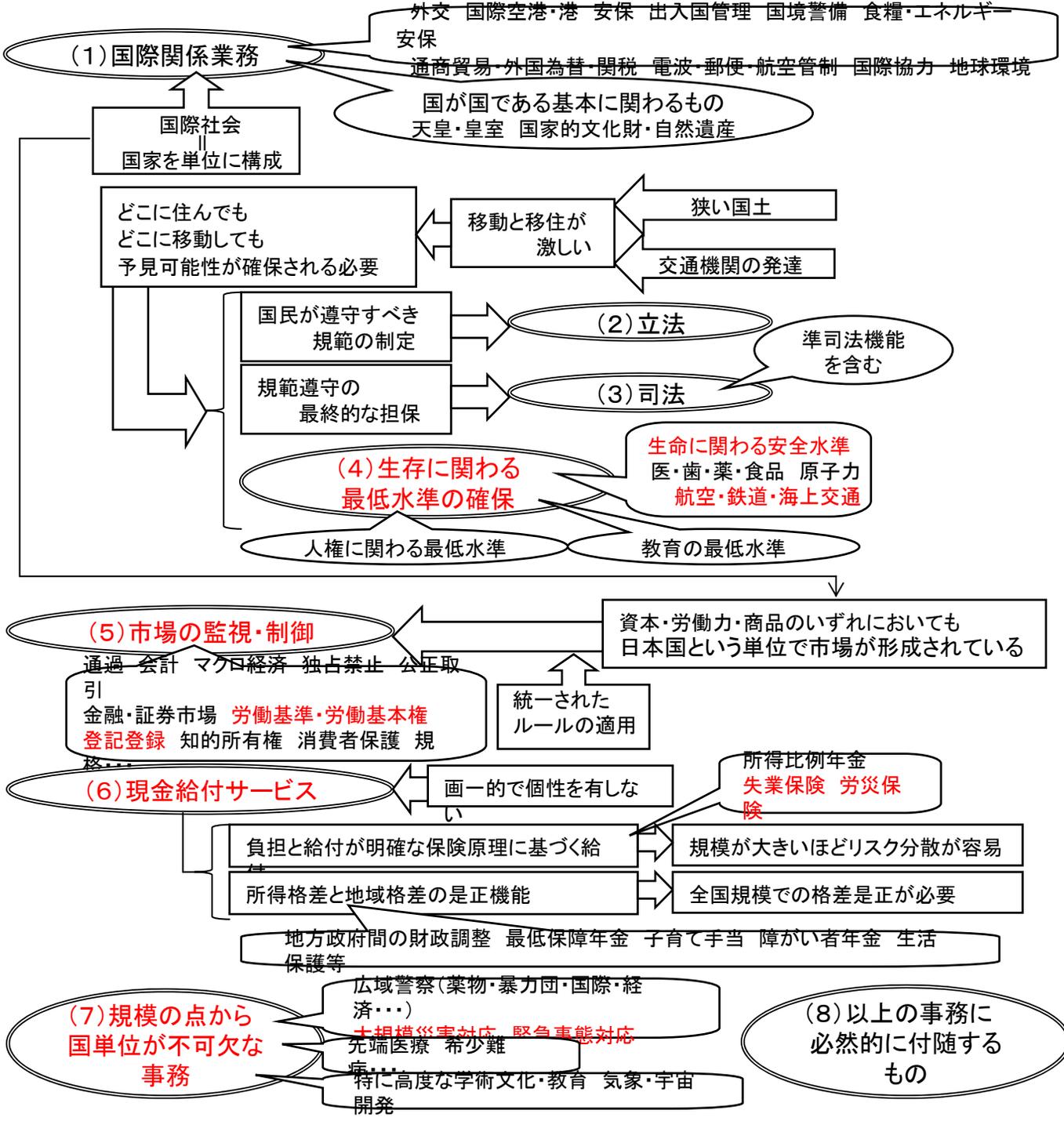
原口地域主権改革担当大臣のご発言

武内則男議員に対する答弁

…人間の尊厳に関わる場所、医療や労働、**命に関わる場所、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

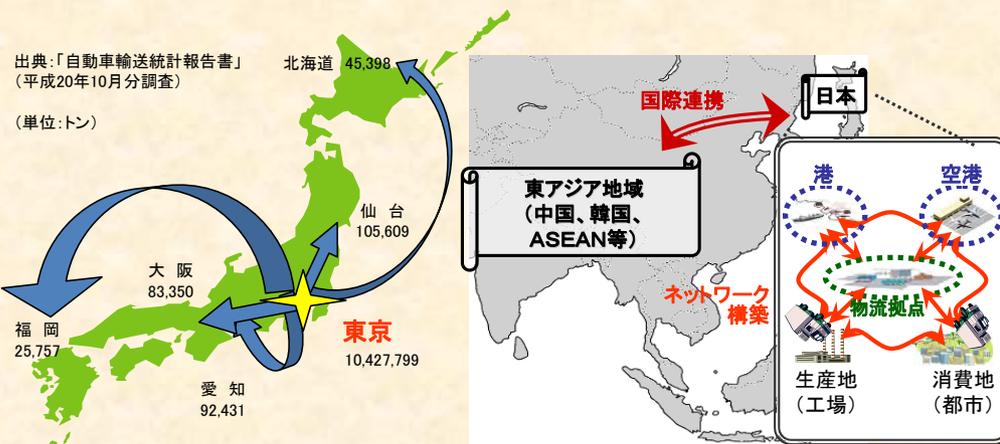
など

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。



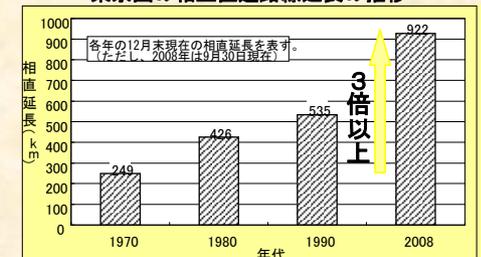
- 元請・下請の多層構造の中で、中小の各事業者も全国的に輸送活動を展開。
- 荷主企業は全国に点在し、荷主と事業者の適正取引の確保は、広域的な政策課題。

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。