

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」及び「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」の一部改正に対する意見

団体名等	分類	意見	理由	国交省からの回答記入欄
全日本トラック協会	安全規則関係	1. 旅客自動車運送事業の対象から「乗用旅客」が除外されている理由をご教示下さい。	摩耗した冬用タイヤの雪道での使用抑止と、安全性の確保を図るため。	立ち往生が発生した場合など積雪時の事故において、人的、社会的影響度を踏まえ、トラック及びバスに限定したものです。
		2. 貨物自動車運送事業の用に供する車両はすべて本改正の対象車両となるのでしょうか。ご教示ください。		ご理解のとおりです。
		3. 2. で事業用トラックの車両すべての車両が対象となる場合には、1. の乗用旅客自動車運送事業の用に供する車両との扱いの相違は何でしょうか。ご教示ください。		1. の回答のとおりです。
		4. 国土交通省の「冬用タイヤ装着等の注意点に関するチラシ」(令和3年1月15日付3課連名事務連絡)では、「大型車の冬用タイヤに関する使用上の注意点」として使用限度を確認するよう求めています。大型車以外の使用限度についても周知する必要はないのでしょうか。また、ここでいう「大型車」の定義があればご教示ください。		大型車とは、乗車定員29人以上又は車両総重量8トン以上の車両を言います。なお、今回の立ち往生事案の背景により大型車の使用上の注意点をチラシに掲載しております。
		5. また、大型車以外の冬用タイヤすべてに「使用限度」(プラットホーム)の表示がされているのでしょうか。ご教示ください。		国内メーカーが制作したタイヤ及び、海外メーカーの制作したタイヤの一部にはプラットホームが表示されています。
		6. 概要説明資料で「雪道を走行するシビアコンディションの対応」としていますが、点検及び整備に関する手引き(告示)では、「シビアコンディション」は「定期点検の実施の方法」に規定されています。「日常点検」での冬用タイヤの使用限度は、何を根拠として「シビアコンディション」の文言を使用されているのでしょうか。ご教示ください。		解釈運用通達第3条の2 1.(1)の規定は、車両法外で求める点検整備であり、制作メーカーが求める点検整備の内容によっては、日常的なもの定期的なものが存在しますので、それを踏まえて事業者で規定し、点検整備を行う必要があります。今回の冬用タイヤの溝の深さの点検は、車両法に規定する日常点検において、タイヤの溝の深さの確認を行っているため、合わせて実施することにより、合理的かつ確実な輸送の安全確保が行えるものとして、示しているものですが、これ以外に雪路上における輸送の安全確保が図れる手段があるのであれば、事業者の責任において規定し実施することを妨げるものではありません。
		7. 上記が整理された場合、「日常点検と合わせて点検する」とありますが、冬用タイヤを装着して運行する場合の点検結果の記載は、点検実施者が点検表の「タイヤの溝の深さ」にチェックするのみでよろしいでしょうか。また、この記録にかかる保存期間の定めは特にないと理解でよろしいでしょうか。ご教示ください。		冬用タイヤの溝の深さ(プラットホーム等の確認)の確認結果について、日常点検表を活用することは妨げませんが、点検が確実に実施される体制を事業者で確保する必要があります。また、保存期間については、1.(2)に規定しているとおりです。
	確認項目	冬用タイヤの安全性の確認について、運行管理者の負担が増えるのではないかと。	運行管理者の確認項目が増えるため。	整備管理者に対して、日常点検の結果に基づく運行可否の決定に際して、冬用タイヤの安全性を含めて運行管理者への伝達を求めるものであって、運行管理者の業務負担が増えるものではないと考えます。
	タイヤチェーン	・雪道を走行する際に「タイヤチェーンを装着する前提」であれば、滑り止めの措置が講じられているとして、対象から除外していただきたい。 なお、「タイヤチェーンを装着する前提」の定義として、冬タイヤの装着有無に関わらず、タイヤチェーンを携行し、速やかに装着できる等の条件を付すべきであると考えます。	・冬タイヤを装着している自動車であっても、大雪時には立ち往生することがあり、雪道での走破性を考えるとタイヤチェーンが有効であると考えます。 ・上記から、チェーン規制(チェーン装着車以外通行止め)において、大雪による立ち往生や通行止めが起こった場所を順次追加し、規制強化を行う事も効果的であると考えます。	貴会のご意見のとおり、チェーンを含むものとします。

	タイヤチェーン	<p>・冬タイヤの装着率は地域によって異なり、非降雪エリアや準降雪エリアにおいては、突発的な大雪の際は通常タイヤにタイヤチェーンを装着する運用(主に一般路線バス)が見受けられます。</p> <p>・非降雪エリアや準降雪エリアで突発的な大雪が発生した際、一般車も雪道の走行になれていないため、事故発生のリスクが高まることが想定されます。</p>	<p>・行政処分の対象となる事故等について、事例を教えてください。</p> <p>・非降雪エリアや準降雪エリアで突発的な大雪が発生した際、通常タイヤにタイヤチェーンを装着した状態で事故等を招いた場合は、同様の行政処分が行われるのでしょうか。</p>	行政処分となる違反事項については、処分基準で公示されているとおりです。
	高速バスなど遠隔地での始業前点検について	<p>高速バス中距離路線については、東京→現地(翌日)現地→東京のような運行形態があり、現地のみ積雪している状況が多々ある。</p> <p>その場合、ご提示いただいた『参考資料』を見ると、「乗務前の点呼時に、整備管理者により冬用タイヤの安全性が確認されていることを確認」と記載があります。この文面を顔面通りにとらえると、遠隔地に整備管理者を派遣し、確認しなければならないように思えます。</p> <p>これは『運輸規則の解釈および運用』に記載のように「日常点検の際に整備管理者等によって溝の深さがタイヤ製作者の推奨する冬用タイヤとしての使用限度を超えていないことが確認されていること等、滑り止めの措置が講じられていることの確認」との記載のように、乗務員からの報告をもとに整備管理者ないし整備管理代務者が確認できれば良いという解釈が良いのでしょうか？</p>	遠隔地に整備管理者を派遣する必要があるためおよび配布いただいた資料間で「整備管理者等」「整備管理者」と言葉の違いがあったため、確認させていただきかけたため。	乗務前の日常点検などで、運転者に確認させる又は自ら確認することにより、最終的には整備管理者の責任において冬用タイヤの安全性が確保されることを求めているので、この改正により、遠隔地に必ず整備管理者を派遣して確認しなければならないことにはなりません。
日本バス協会	一般路線バスなど通常タイヤを履き、積雪時はチェーンによる滑り止め措置を講じている場合について	『運輸規則の解釈および運用』に記載のように「日常点検の際に(中略)、滑り止めの措置が講じられていることの確認」とありますが、東京都内などで積雪時はチェーンを履く走行をするにしても、積雪日より数日経過し、運行経路の一部のみ滑るおそれがある道路を走行する場合、道路管理者が塩カルを巻いてあるなど、整備管理者・運行管理者が実施しない滑り止め防止措置でも適用されますか？ また、徐行して走行などソフト的な対応も「滑り止めの措置」に含まれるという解釈でよろしいのでしょうか？	本件は、北陸道の大雪が起点ですが、東京都内の積雪および積雪より数日が経過し、融雪に差がある道路状況の場合で想定に差があると思えたため。	今回の改正条項は、運送事業者側が措置すべき積雪時の輸送の安全確保すべき内容を明示したものです。また、雪路上での輸送の安全確保のため徐行して走行する措置も必要ですが、今回改正はハード面での措置を明確化したものとなります。
	「メーカー推奨の使用限度を超過したことを行政処分の要因とする事について	<p>・オイル、ブッシュ、ベルト等、あらゆる部品にはメーカー推奨の交換サイクルが定められているが、これを要件として行政処分を下した事例はありますか。事例がない場合、タイヤのみを要件とする理由をご教授いただけますでしょうか。</p>	「メーカー推奨の使用限度を超過したことを行政処分の要因とする事について疑問があるため。	個別具体的な処分事例は、お答えできません。また、現行において異常気象時等における措置を事業者に求めているところですが、今回の事案を受け、積雪時の輸送の安全確保すべき内容を明示したものです。
		<p>・今後、メーカーが使用限度を安全方向に変更する可能性もあれば、非安全方向に変更する可能性もあり、それによって変更前には適合していたタイヤが不適合となることもあり得ます。当該変更の正当性はどうか評価するのでしょうか。また、当該変更が事業者に与える影響をどう把握し、どう対応するのでしょうか。</p>		50%を原則とし、推奨限度が確認できる場合には当該値を適用することとします。
	空港連絡バスでの途中または現地での降雪がある場合の運行前点検	改正事項に「雪道を走行するおそれがある場合には……」と明記しているが、事業者の中には空港線を運行(例 都心→成田空港)しており、以前にありましたが、途中あるいは現地に降雪していた状況がありました。このような対応をすればよいか？	常に運行する路線を運行管理者、整備管理者が常に気にする必要があります(業務が増える)。	現行においても天候の状況や道路規制の状況を把握した上で、運行計画を策定し、運転者に対して必要な指示を行うこととなっております。また、突発的な事案に対応するため、チェーンを携行させるなどの回避措置をとることが必要です。
		①スタッドレスタイヤも管理されたタイヤでなければ走行出来ないのではないのでしょうか。②また、タイヤ自体の特性が合わなければ走行は出来ないのではないのでしょうか。③立ち往生するまでの降雪であればタイヤチェーンの装備、装着が有効とされるが異常な降雪であればどんな装備でも走行は出来ない。	①スタッドレスプラットホームまで残りがあっても年月が経ったものはそもそも性能は発揮しない。②凍結、大雪ではそもそも装着しているタイヤの特性で溝があっても走行は出来ないと思われる。③冬用タイヤの安全性だけでなくと思われ。また、タイヤ管理を外注に委託している場合の責任も運行/整備管理者までとなるとどのような判断になるのか。	これまでも雪道等のシビアコンディションの対応は求めておりました。今回の改正はその中で冬用タイヤの溝深さの確認を明確化したものになります。また、外注している場合でも整備計画や規定類等を定め、部分的な委嘱等も含め結果的に遵守させるよう指導することがこれまでも通達に記載されています。
	旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について 第20条(2)	「暴風警報等」との記載があるが、「大雪警報」も追記してはどうか。	今回の改正は、雪道走行時の対応が主であることから関連する気象警報として、「大雪警報」を追記すべきと考えるため。	現行の規定においても「等」に含まれることも踏まえ、現行のままとします。

日本自動車 タイヤ協会	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 第11条	「暴風警報等」との記載があるが、「大雪警報」も追記してはどうか。	今回の改正は、雪道走行時の対応が主であることから関連する気象警報として、「大雪警報」を追記すべきと考えるため。	上記回答に同じ。
	3.参考資料	運行管理者の項目に気象情報及び道路状況(通行規制状況、除雪状況等)の確認を追加してはどうか。	安全走行のためには、冬用タイヤの安全性の確認のみならず、気象情報及び道路状況の確認も重要であり、それを運転手に報告する必要があるのではないかと考えるため。	現行においても運行計画を策定する上で把握することになているため、現行のままとします。