

各委員からの意見及び対応（案）について

前回委員会後、各委員から出された意見及びその対応（案）について、下記のとおり整理した。

<資料 2 に反映した意見>

1. 自己評価シートについて

- (1) 着地における乗務員の睡眠施設が適切に確保・管理されているかについても、自己評価シートに記載させるべきではないか。

【対応】

営業所で勤務を終了することができない運行を指示する場合等乗務員に睡眠を与える必要がある場合に、着地における睡眠施設の整備・確保が義務化されているため、自己評価シートに記載を求めることとする。

- (2) 自己評価シートに、点呼記録簿の写しに加えて、点呼を実施した者の出勤状況がわかる書類等も添付することも検討すべきではないか。

【対応】

点呼記録簿の写しが虚偽でないことを確認するためには、点呼対象者が実際に出勤した裏づけをとる方が確実であるため、点呼実施者の出勤状況がわかる書類等の添付を求めることとする。

2. 上位事項の評価項目及び適否の基準について

- (1) 「運転者の採用計画」について、2点は高すぎる。1点でよいのではないか。

【対応】

他の重要項目への配点変更を考え、本評価項目の配点を1点とする。

- (2) 上位事項の評価項目として「緊急時のために交替運転者を配置しているか」とされているが、交替運転者の配置が現実的ではないこともあると考えられるので、このような場合の扱いをどうするのか検討すべきではないか。

【対応】

同様の意見が複数寄せられたため、本評価項目を削除する。

- (3)「交替運転者の配置基準指針」については、安全性との関係が非常に深く、配点が1点では低い。3点でもよいのではないか。

【対応】

過労防止の取組は、本検討委員会でも指摘があったように重要であり、重点的な配点が必要だが、他の項目とのバランスも考慮して、本評価項目の配点を2点とする。

- (4)「一目でわかるように運転者ごとに勤務時間、乗務時間等を管理」については、過労運転防止につながる取組であるため、配点を上げるべきではないか。

【対応】

同様の意見が複数寄せられたため、本評価項目の配点を3点とする。

- (5)「苦情処理」について、ISO10002は評価項目としてふさわしくないのではないか。

【対応】

同様の意見が複数寄せられたため、本評価項目を削除する。

- (6) 関係機関との連携について、たとえば、通達等を本省・運輸局HPに掲載した上で、「月に1回以上の頻度でHPを確認しているか」といった基準にすべきではないか。

【対応】

前回提示の「月に1回以上の頻度で運輸支局等に法令・通達及び関連情報の変更がないかを確認している」という適否の基準では、運輸支局に問い合わせが殺到し業務に支障がでる可能性があるため、適否の基準を「月に1回以上の頻度で、国土交通省や運輸局のHP等で法令・通達及び関連情報の変更がないかを確認している」とする。

3. 情報提供方法について

旅行パンフレット等への記載については、旅行会社に保証義務が発生する。認定事業者の利用を確約しないような表現を用いても、利用者にとって紛らわしくなり、問題が生じる。

【対応】

- ・ 「情報提供方法の検討」において、旅行会社に関する項目を削除した。
- ・ 旅行パンフレット等への記載や旅行契約時の説明といった、旅行会社による利用者への情報提供については、本検討委員会で実施した利用者

アンケート調査結果においても、認定事業者の周知方法として最も多かったのが「旅行パンフレットへの記載等、旅行企画の段階で知りたい」(全体の 63.0%)、次に多かったのが「旅行会社への申し込みやネット予約の際に、わかるようにしてほしい」(全体の 56.2%) (資料 2 14 頁参照) であり、運用段階における検討課題とする。

4. その他

貸切バス事業者が他の運送事業も兼業しており、当該事業者が他の運送事業において、事故の惹起や行政処分を受けた場合、本評価制度の認定は取消しとなるのか。

【対応】

本評価・認定制度は、貸切バス事業の安全性を評価・認定する制度であり、制度構築に当たっては評価範囲を明確化する必要があるため、貸切バス事業に係る事故や行政処分のみを対象とする。評価・認定制度の概要の 1. (2) ②注 3 に表記した。

<資料2に反映しなかった意見>

1. 自己評価シートについて

- (1) 「帳簿類の整備、報告等」に、「運送引き受け契約証の保管」という評価項目を追加すべきではないか。(運送引き受け契約が口頭契約ではなく書面で交わすことは、運行ルートや所要時間、運賃等が安全運行に結びつくため。)

【対応】

運送引き受け契約証については、法令等による定めがなく、また安全性の関係は必ずしも明確ではないと考えられるため、追加しない。

2. 上位事項の評価項目及び適否の基準について

- (1) 「アルコールチェッカー」について、配点は1点でもよいのではないか。

【対応】

アルコールチェッカーは、義務化が検討されるほどの重要な事項であるため、前回提示の配点のとおり、2点とする。

- (2) 「対面点呼に準ずるような先進的点呼」について、宿泊先の協力が得られにくく、実際にはほとんど行われていないと考えられるため、適否の基準にはならないのではないか。また、モバイル機器によりアルコールチェックを行っている場合の配点が2点では高いのではないか。

【対応】

宿泊先の署名をもらう等の取組を行っている事業者は現に存在する(昨年実施したヒアリング・試行にて確認済)。また、モバイル機器によるアルコールチェックは安全性との関わりが強いと考えられるため、前回提示の配点のとおり2点とする。

- (3) 適性診断や車両整備に関して、過去の実績のみでなく、将来の計画も基準の対象に追加してはどうか。

【対応】

適性診断や車両整備については、現に実施していることが重要であるため、前回提示の内容のとおり、実績の確認とする。

- (4) 「日常点検」「定期点検」について、2つの上位事項を行っている事業者があるか不明であり、実際に行っているのか実情を知るには労力がかかる。整備資格者が常時いるかどうかを確認の方が時間もかからず、いつでも点検ができるため、評価項目としてふさわしいのではないか。

【対応】

実際に2つの上位事項を行っている事業者は存在する（昨年実施したヒアリング・試行にて確認済）。また、法令以上の点検項目または頻度での実施状況を確認することは、他の審査項目と比較して、それほど大きな労力がかかるとは言えないため、前回提示の内容のとおりとする。

- (5) 「任意保険」について、新規事業者は対人無制限とはしていないことが多いと考えられるため、配点を2点とすべきではないか。

【対応】

他の項目との配点のバランスから、前回提示の内容のとおり、1点とする。

- (6) 有蓋車庫を持つ事業者は、安全性に対する積極的投資とも見ることができ、有蓋車庫の有無を評価項目に入れるべきではないか。

【対応】

有蓋車庫の有無と安全性の関係は必ずしも明確でないと考えられることや、安全性に対する積極投資は、デジタコやドライブレコーダーの導入状況で確認できるため、追加しない。

3. 認定基準について

- (1) 評価項目については、社会的に公表し利用者の判断を仰ぐなら、旅客運送事業者であれば100%満たして当然であるため、一つ星を70点以上、二つ星を85点以上とすべきではないか。

【対応】

検討委員会では、認定を取り易くして欲しいとの意見もあり、制度の普及を鑑みれば、一つ星についてはある程度取り易く、二つ星についてはかなり先進的な取組みを行っていなければ取れないといった基準が適当と考えられるため、前回提示の認定基準のとおり、一つ星を60点以上、二つ星を80点以上とする。