

第3回 バス事業のあり方検討会

日 時：平成24年12月17日（月）

14：00～16：00

場 所：3号館4階特別会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 各検討会等における検討状況について
3. 貸切バスの安全性向上に向けた対策について
4. その他
5. 閉 会

○ 配布資料

- ・ 資料1 委員名簿
- ・ 資料2 配席図
- ・ 資料3 関越道の事故を踏まえた検討事項と本検討会の進め方
- ・ 資料4 各検討会等における検討状況
- ・ 資料5 貸切バスの安全性向上に向けた対策（案）について

- ・ 参考1 参考資料
- ・ 参考2 第2回議事概要

「バス事業のあり方検討会」委員名簿

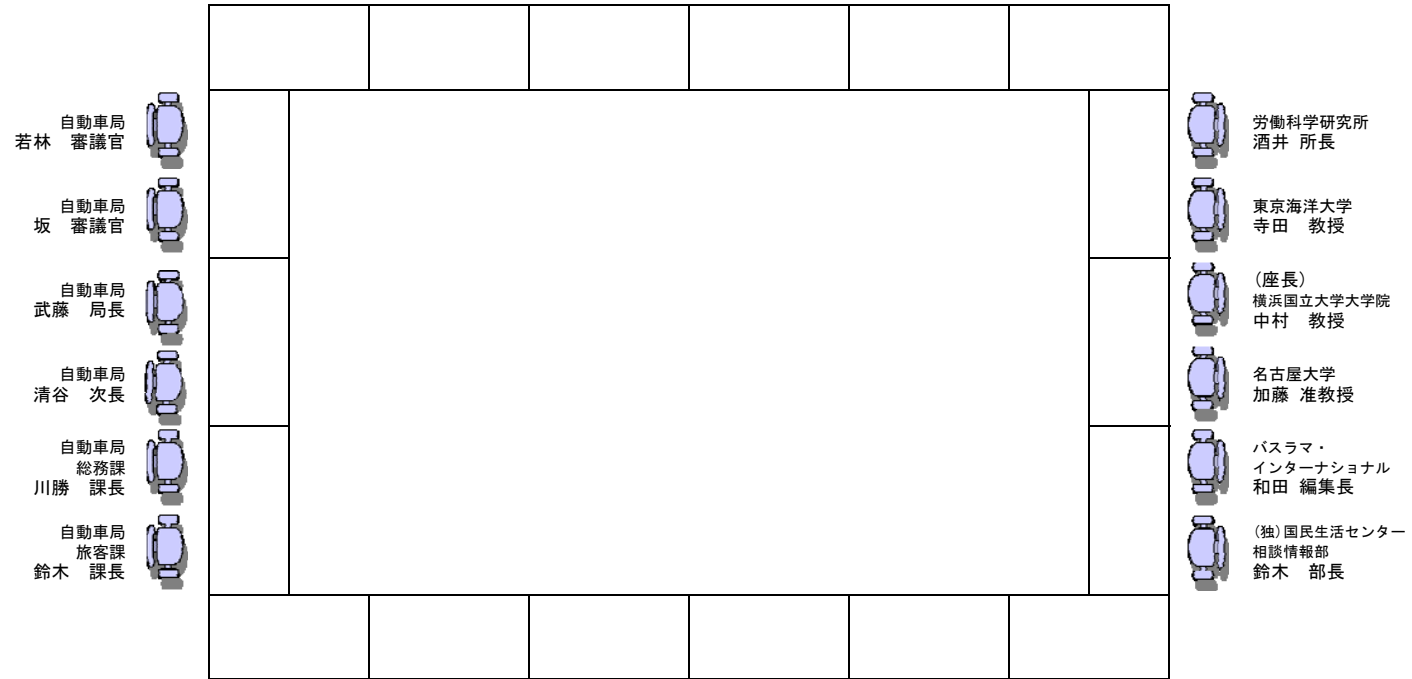
学識経験者	中村 文彦	横浜国立大学大学院教授	
	加藤 博和	名古屋大学大学院准教授	
	酒井 一博	労働科学研究所所長	
	寺田 一薫	東京海洋大学教授	
	若林亜理砂	駒沢大学教授	
有 識 者	秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループ・パートナー&ディレクター	
	和田由貴夫	バスラマ・インターナショナル編集長	
消費者代表	鈴木 基代	(独)国民生活センター相談情報部長	
	小田 征一	京成バス(株)取締役相談役	
業界関係者	富田 浩安	日の丸自動車興業(株)代表取締役社長	
	上杉 雅彦	神姫バス(株)代表取締役社長	
	村瀬 茂高	WILLER TRAVEL(株)代表取締役	
	池田 浩	(株)ジェイティービー執行役員旅行事業本部副本部長	
	梶田 隆弘	クラブツーリズム(株)取締役バス旅行部長	
	楠木泰二郎	新日本ツーリスト(株)代表取締役社長	
	鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合軌道・バス部会事務局長	
	清水 昭男	日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長	
	佃 栄一	日本鉄道労働組合連合会自動車連絡会顧問	
	滝口 明彦	日本労働組合総連合会社会政策局長	
	行政関係者	橋本 清仁	国土交通省大臣政務官
		武藤 浩	国土交通省自動車局長
		清谷 伸吾	国土交通省自動車局次長
		坂 明	国土交通省大臣官房審議官(自動車局)
		若林 陽介	国土交通省大臣官房審議官(国土政策局、自動車局)
川勝 敏弘		国土交通省自動車局総務課長	
鈴木 昭久		国土交通省自動車局旅客課長	
下野 元也		国土交通省自動車局安全政策課長	
寺田 吉道		観光庁観光産業課長	
秋田 未樹		関東運輸局自動車交通部長	
井上 剛志		警察庁交通局交通企画課長	
美濃 芳郎		厚生労働省労働基準局監督課長	
オブザーバー (事務局)		露木 伸宏	国土交通省大臣官房運輸安全監理官
			国土交通省自動車局旅客課

バス事業のあり方検討会（第3回）配席図 < 合同庁舎第3号館（国土交通省） 4階 特別会議室 >

資料2

京成バス(株) 小田 相談役
 日の丸自動車興 業(株) 富田 社長
 神姫バス(株) 上杉 社長
 T R A V E L L E R (株) 村瀬 社長
 クラブツーリズム(株) 梶田 部長
 新日本ツーリス ト(株) 楠木 社長
 関東運輸局 秋田 部長
 自動車交通部 寺田 課長
 観光産業課 寺田 課長

速記者



自動車局 若林 審議官

自動車局 坂 審議官

自動車局 武藤 局長

自動車局 清谷 次長

自動車局 総務課 川勝 課長

自動車局 旅客課 鈴木 課長

労働科学研究所 酒井 所長

東京海洋大学 寺田 教授

(座長)
横浜国立大学大学院 中村 教授

名古屋大学 加藤 准教授

バスラマ・インターナショナル 和田 編集長

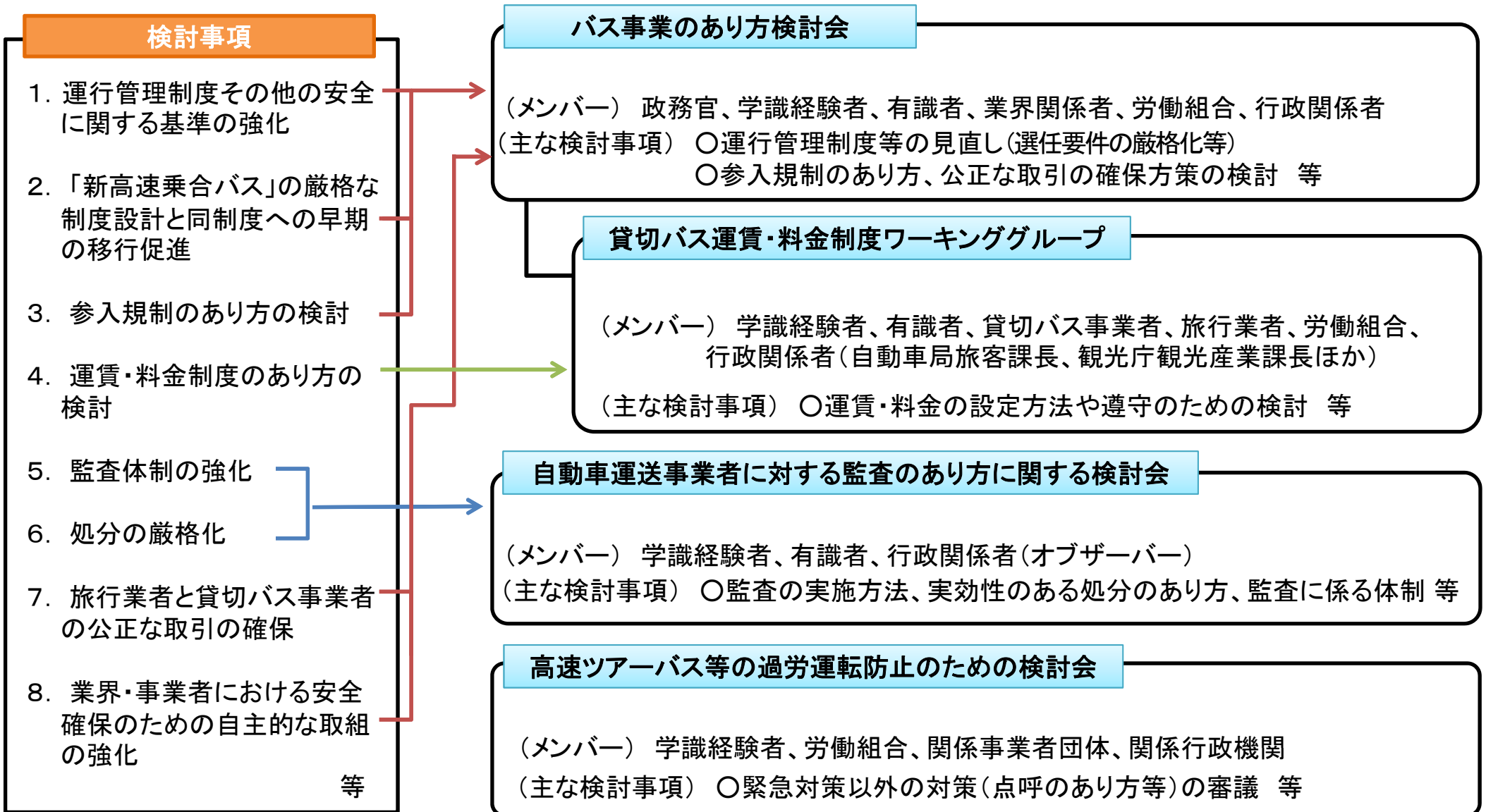
(独)国民生活センター 相談情報部 鈴木 部長

受 付

入口



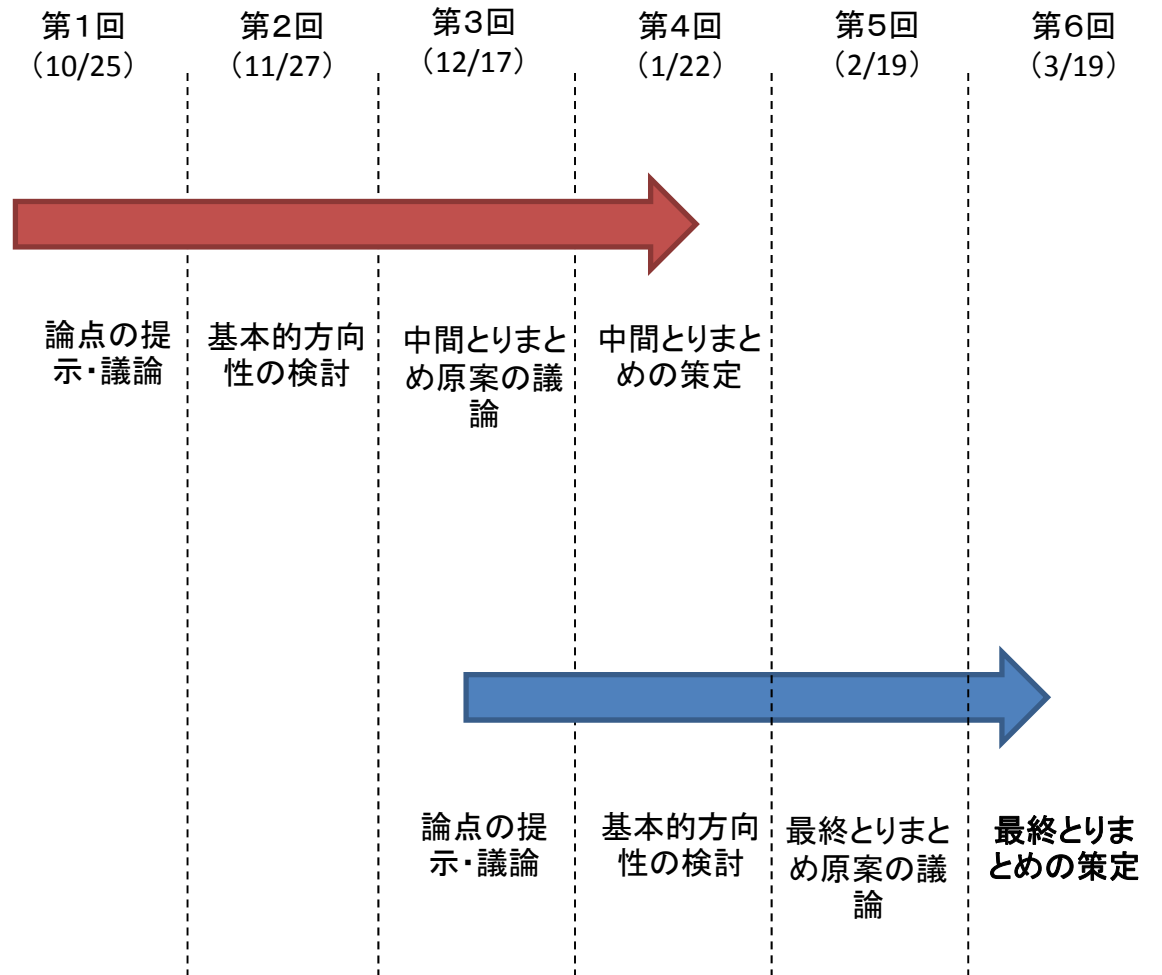
厚生労働省 厚生労働局 滝口 局長
 労働基準局監督課 安里 監督官
 (美濃委員代理)
 警察庁 交通局 交通企画課 井上 課長
 大臣官房 露木 運輸安全監理官 (オブザーバー)
 自動車局 旅客課 小能 調整官
 自動車局 旅客課 武田 企画官
 自動車局 安全政策課 谷川 推進官
 自動車局 安全政策課 下野 課長



検討項目

- ①運行管理制度の強化
- ②過労運転防止のための基準の強化（←過労運転防止検討会）
- ③監査体制の強化（←監査のあり方検討会）
- ④処分の厳格化（←監査のあり方検討会）
- ⑤旅行業者と貸切バス事業者の公正な取引の確保
- ⑥業界・事業者における安全確保のための自主的な取組の強化

- ⑦新高速乗合バスへの早期の移行促進（←事務局からの報告）
- ⑧参入規制のあり方の検討
- ⑨運賃・料金制度のあり方の検討（←貸切運賃・料金制度WG）
- ⑩その他



各検討会等における検討状況

- ・「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要
- ・「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要
- ・「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」(中間報告)
- ・高速ツアーバス等の高速乗合バスへの移行の状況について

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要①

本年7月に学識経験者、貸切バス事業者、労働組合、旅行業者等の関係者から構成される「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」（座長：加藤博和 名古屋大学大学院准教授）において、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて検討を進めてきたところ、今般、運賃・料金制度の見直しの方向性について以下のとおり中間報告を行う。

ワーキンググループ会合の開催状況

- ◆ 第1回（7月25日）…これまでの経緯及び貸切バス運賃・料金制度の現状と課題
- ◆ 第2回（9月24日）…貸切バス、旅行業関係委員からの運賃・料金に係る提案等及び運賃・料金の実態調査結果
- ◆ 第3回（11月1日）…有識者委員、労働組合関係委員からの運賃・料金に係る提案等及び実効性のある貸切バス運賃・料金制度の構築に向けた検討
- ◆ 第4回（12月11日）…中間報告（案）の検討

1. 貸切バスの運賃・料金の現状と課題、及び検討の視点

① 公示運賃・料金制度の現状と課題

- 公示運賃・料金は、平成3年の認可運賃をベースに、当初の原価計算の考え方を基本的に維持したまま、物価水準等や消費税の転嫁、幅運賃の見直しを経て現在に至っているが、近年のデフレ傾向や現在の原価計算の前提条件を適切に反映しているとはいえない。
- 適用方法も複雑で分かりにくい。

② 運賃・料金の收受等の現状と課題

- 需給調整規制の廃止により、新規参入が容易となったことから供給過剰となる一方で、団体旅行の減少や旅行の小口化等による需要減少とインターネットの普及等により価格競争が激化し、公示運賃・料金に基づく届出運賃・料金が守られず、公示運賃・料金の下限を下回った運賃での取引が多く行われている。

（参考）

貸切バス事業者へのアンケート調査の結果

- 全体の7割が届出運賃を收受できていない
 - 法令遵守意識の低下・欠如や、運賃・料金の適用方法の理解不足
 - 需要の季節変動が激しいため、閑散期には運賃を下げざるを得ない
 - 小規模事業者の多くが兼業で行っており、運転手が嘱託・兼業という事業者が多数
 - 小規模事業者ほど運賃・料金を顧客との相談や過去の実績、市場の動向などを参考に設定
- 運賃・料金の決定については、旅行業者等の運送申込者の意向が強く反映されていると指摘されている。
 - 適正な運賃・料金の收受ができないことなどから、営業収入が減少し、人件費の抑制や車両更新時期の延長、車両整備費の抑制といった影響や支障が発生したことにより、安全性や事業持続性を脅かす事態が生じている。

上記を踏まえ以下の視点から検討

① 取引実態を踏まえた制度設計

② 法令遵守や事故防止等、サービス改善等の観点からの制度設計

③ 国民目線・消費者目線の観点からの制度設計

④ 関係者間の取引実務円滑化及び貸切バス事業者による創意工夫・需要喚起を促す観点からの制度設計

⑤ 事後チェックが技術的に容易な制度設計

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要②

2. 合理的で実効性ある貸切バス運賃・料金制度の構築に向けて

公示運賃・料金の水準が現状と乖離しており、届出運賃・料金を下回る額での取引が行われ、この結果、人件費や車両更新等の再投資費用の抑制により、安全・安心を確保することが困難な状態となっていることなどを踏まえ、具体的には次のような取り組みを進めていく必要がある。

① 公示運賃・料金制度の枠組みの見直し

- 貸切バスが具備すべき安全の確保、適切な事業管理体制の構築といった観点を考慮し、さらに、現在の物価水準も加味して標準的な原価水準の計算を行い、その結果を参考に公示運賃・料金を見直すことが必要。
- 運賃・料金の種類の簡素化、基準となる値の決定方法、上下限の幅及びその意義や強制力のあり方、運賃と料金の区分については今後検討。

② 貸切バスの付加価値に見合った運賃・料金の確保

- レベルの高い安全対策（運輸安全マネジメントの導入、貸切バス安全性評価の認定など）や乗務員の質、顧客満足度を高める付加価値により、これに見合った運賃・料金を確保。

③ 貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との適正な取引の確保

- 書面取引の徹底、運送申込書・引受書の記載事項に明細を記すような明瞭化及び領収書発行の徹底、運送申込者の不適切な申込みの防止。
- 「貸切バス選定・利用ガイドライン」を活用し、運賃・料金制度の理解促進。

④ 利用者に対する適切な情報開示

- 貸切バス事業者自ら事業の計画・内容や安全に係る取り組みを積極的に開示。
- 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を活かした上で、高い安全性の確保に取り組む良質な貸切バス事業者について認識を広める。

⑤ 業界団体等による運賃・料金の適正化に向けた取り組み

- 貸切バス及び旅行業の両業界団体による指導や啓発活動を積極的に実施。具体的には、原価計算の普及・浸透に取り組むことが必要。

⑥ 不適正な運賃・料金による取引に対する指導・監査・処分の徹底

- 国や業界団体による指導や監査・処分の徹底、運送申込者による悪質な行為に起因する場合の対策の検討。

「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」中間とりまとめの概要

本年8月に自動車局に設置した、専門家の委員の方々から構成される「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」において、自動車運送事業者に対する監査を見直すための検討を進めてきたところ、今般、監査の見直しの方向性について中間とりまとめを行った。

検討会のスケジュール

第1回会合(8 / 8): 現状報告及び論点整理
第2回会合(9 / 12): 論点の更なる検討
第3回会合(10 / 17): 中間とりまとめ案の検討

来年3月 : 最終とりまとめ(予定)

検討会の中間とりまとめの概要

1. 効率的・効果的な監査の実施

(1) 運送事業者に対する確認・指導

- ① トラックの適正化事業実施機関の例に倣った第三者機関の設置・運用による貸切バス事業者等に対する確認・指導の実施
- ② 第三者機関による確認結果の監査への活用等

(2) 運送事業者自らの安全チェックの強化

運送事業者自らが法令遵守状況の確認を定期的実施し、その結果を国に報告させる仕組みを新たに整備

(3) 悪質な運送事業者に対する重点的な監査の実施

- ① 第三者機関の活用等により、国の監査は「悪質な運送事業者」に重点化
- ② 第三者機関や利用者等からの通報も含め、監査の端緒情報を充実させるとともに、システムで一元的に管理・分析すること等により、悪質な運送事業者を抽出

(4) 街頭における監査の実施

運送事業者の運行時における法令遵守状況の確認を実施

(5) 監査業務の効率化

重要な法令違反の有無を優先確認するなどによる効率的な監査手法を検討

(6) 運送事業者における適切な運行管理体制の整備(監査環境の改善)

(7) 優良運送事業者の認定制度等の活用

2. 実効性のある行政処分等の実施

(1) 安全性に直接関わる法令等の違反が確認された場合の現場での迅速な対応

現場で運送事業者に所要の是正措置を実施させる仕組みを整備

(2) 悪質な運送事業者に対する処分の厳格化

以下のような厳格な対応を行うことにより、悪質な運送事業者を確実に排除

- ① 重要な法令等の違反に対して事業停止とできるよう処分基準を強化
- ② 改善指導に従わない事業者、累犯事業者に対して事業許可取消とするなど、処分を厳格化
- ③ 事業廃止届出を事後届出制から事前届出制に改めるなど、効果的な処分逃れ対策を実施

(3) 運送事業者に対する処分情報の一層の活用

- ① 運送事業者における処分に対する認識の向上
- ② 運送事業者の処分情報の利用者等への情報提供

(4) 金銭的処分導入の可能性

引き続き検討

過労運転防止に係る従来の取組

- H13年12月:運転時間を2日平均で1日9時間とする「基準」の策定
- H19年 2月:「あずみ野観光バス」の事故発生
- H20年 6月:1日あたりの乗務距離を670kmとする交替運転者の配置「指針」の策定
- H22年 9月:総務省勧告

4月の関越道での高速ツアーバス事故の発生を受け、
過労運転防止対策全般を見直すための検討会を設置。

夏の緊急対策(7月20日より適用)

- 第1回～第3回(5～6月):緊急対策の議論・決定
- 第4回～第5回(7～11月):緊急対策レビュー

夜間の高速ツアーバスの「交替運転者の配置基準」の設定

夜間・長距離運行する高速ツアーバス等において、一運行あたり、以下の運行距離又は乗務時間を超える場合、交替運転者を配置する。
運行距離:実車距離が400kmを超える場合
ただし、特別な安全措置を講じている場合は500km
乗務時間:一人の運転者の乗務時間が10時間を超える場合

「交替運転者の配置基準」の実効性確保の措置

・緊急講習 ・自己チェック ・一斉点検 ・SA等での体調報告等

今冬の対策(今年12月1日より適用)

- 第5回(11月5日)～第6回(11月20日)
・夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準の議論・決定

夜間の貸切バスの「交替運転者の配置基準」の設定

夜間・長距離運行する貸切バスは、一運行あたり、実車距離が400kmを超える場合、交替運転者を配置する。
ただし、イ又はロを満たす場合は500kmを超える場合に配置する。
イ 高速ツアーバスの特別な安全措置を講ずる場合
ロ 運転者の休息期間及び休憩時間が以下の(i)～(iii)の条件を全て満たす場合
(i) 運行直前の休息期間が11時間以上
(ii) 連続運転時間を概ね2時間以下とし、概ね2時間ごとに20分以上の休憩を確保
(iii) 実車距離100kmから400kmまでの間に適切な仮眠施設(運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設(車両床下の仮眠施設、リクライニングシート等の座席を含む)をいう。)で仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保

「交替運転者の配置基準」の実効性確保の措置

・一斉点検 ・SA等での体調報告 等

今後の予定 その他の過労運転防止対策(高速乗合〔夜・昼〕/貸切〔昼〕の配置基準、健康状態の把握方法等)については、年度末までにご議論頂く予定。

○ 配置基準・運転時間等についての検討スケジュール

		夜間	昼間
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> ・高速ツアーバス ・会員制高速バス ・新高速乗合バスの貸切バス委託型管理の受委託により運行されるバス 	第3回(6月27日)に夏の緊急対策を決定 (7月18日施行済)	①第7回(来年1月予定)で検討
	<ul style="list-style-type: none"> ・その他の貸切バス 	第6回(11月20日)に今冬の対策を決定 (12月1日施行済)	②第8回(来年3月末予定)で検討
乗合バス	<ul style="list-style-type: none"> ・高速乗合バス 	①第7回(来年1月予定)で検討	
	<ul style="list-style-type: none"> ・その他 	—	—

○ その他の過労運転防止対策については今年度末までに検討

高速ツアーバス等の高速乗合バスへの移行の状況について

基本的な考え方

高速ツアーバスについては、平成24年7月末に新高速乗合バス制度が創設され、平成25年7月までに高速乗合バスに移行することとされた。これを踏まえ、現在移行に向けた取組を官民において進めているところ。

移行に向けた取組状況

平成24年7月末： 新高速乗合バス制度の創設及び移行指導に係る通達の発出等



①新制度の普及促進

高速ツアーバス事業者等に対する新高速乗合バス制度（乗合バス事業の許可、バス停留所の確保、管理の受委託等）の周知徹底（説明会の実施等）

②高速ツアーバス事業者による移行に向けた取組

高速ツアーバス事業者による新高速乗合バスへの移行に向けた準備の実施（許可取得に向けた体制整備・バス停留所の確保等）

【高速ツアーバス事業者による移行に向けた具体的な取組状況（平成24年9月に実施した事業者からのアンケート等による）】

- * 高速ツアーバス事業者（旅行業者約60社）の約8割弱が移行を希望
- * 高速ツアーバスを運行する貸切バス事業者については、約220社が運行中（100社超が既に運行を取りやめ）

【課題】

現在、高速ツアーバス事業者において、乗合バス事業の許可取得に向け、バス停留所の確保に係る調整を実施しているが、東京・大阪等の一部の大都市圏においてはその調整が困難な状況となっている。

このため、「高速ツアーバス等の高速乗合バスへの移行のための高速バス停留所調整ガイドライン」を策定し、協議会におけるバス停留所の確保のための調整を実施し、新高速乗合バスへの移行を促進する必要がある。



③移行に向けた環境の整備

大都市圏のターミナル駅周辺等のバス停留所の確保が困難な地域におけるバス停留所の確保に向けた、ガイドラインを策定（平成24年11月末）

○ 趣旨

高速ツアーバス等(※)については、平成25年7月末までに高速乗合バスに移行することとされているが、高速乗合バスへの移行に際してはバス停留所の確保が必要となる。バス停留所は、第一義的には各事業者が自らその確保に取り組むべきものであるが、高速ツアーバスの発着地点となる大都市圏のターミナル駅周辺等の地域には多数の関係者が存在し、既存のバス停留所の一部時間帯の利用や停留所の新設に係る調整は困難を要する。

このため、当該地域において、高速バス停留所調整ガイドラインを策定し、これに基づき、協議会を設置し、高速乗合バスへの移行に必要な範囲内で、バス停留所の確保に向けた調整を行う。

(※)「高速ツアーバス等」・・・高速ツアーバス及び会員制高速バス

○ バス停留所の確保のための調整の概要

①協議会の設置

地方運輸局は、関係者(道路管理者、警察等)と協議のうえ、バス停留所確保のために調整を行う必要がある地域において協議会を設置。

(主催者): 地方運輸局(東京及びその周辺地域等については、必要に応じて本省自動車局も関与)

(構成員): 高速ツアーバス関係団体・事業者、関係する乗合バス関係団体・事業者、駅前広場・バスターミナルの管理者・地権者、道路管理者、警察、自治体等

②バス停留所の確保

対象地域内の公道上のバス停留所(必要に応じて私有地内のバス停留所)を対象として、現状において使用していない時間帯を、高速ツアーバス事業者に対して配分するためのバス停留所として確保。必要に応じて、バス停留所の新設を検討。

③バス停留所の配分

高速ツアーバス事業者からの申請に基づき、バス停留所を配分。配分方法は、使用希望枠数に応じた比例配分。

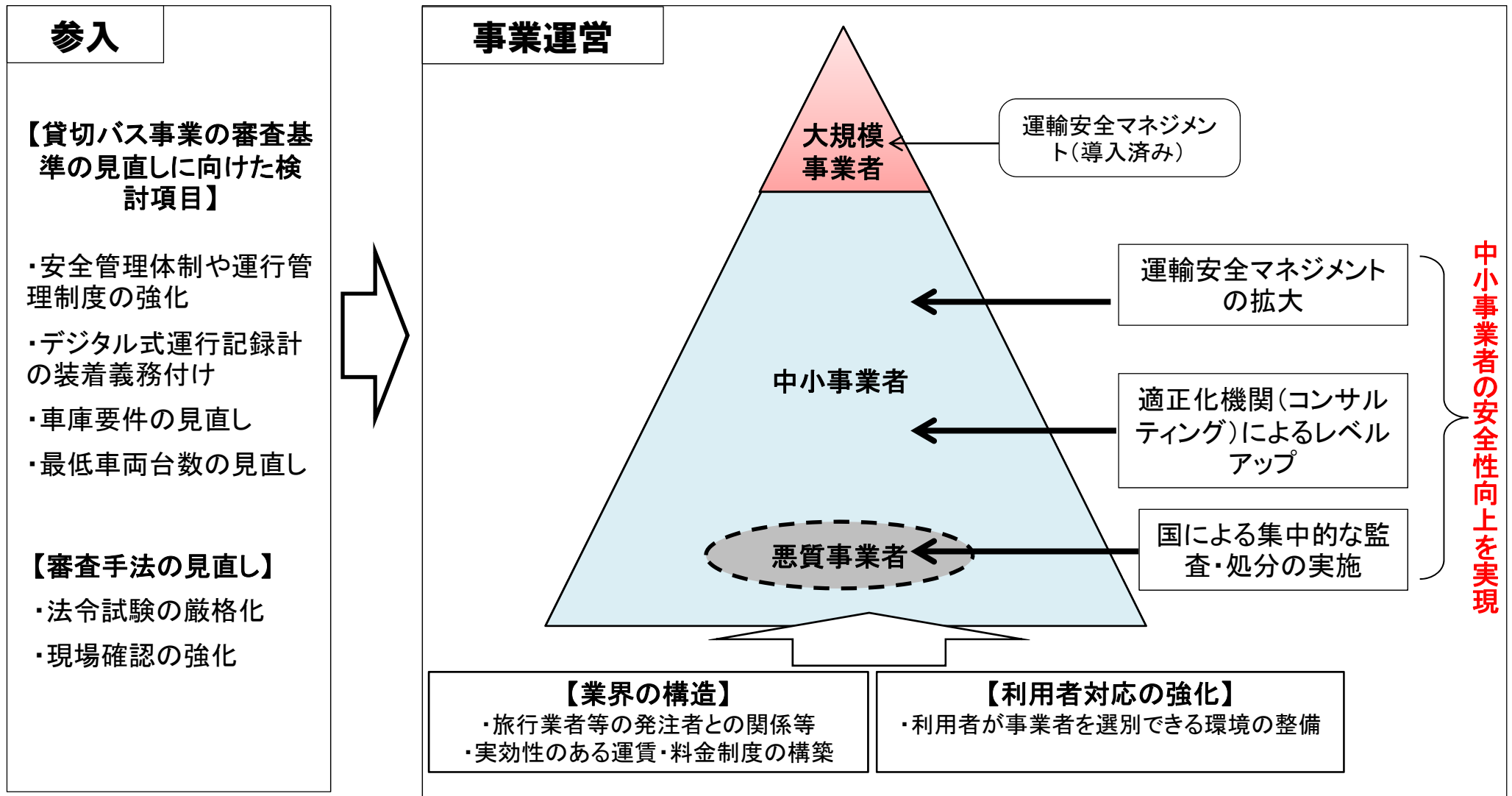
○ スケジュール

平成24年 11月30日:	ガイドラインの策定
12月以降:	各地域での協議会によるバス停留所の調整開始
平成25年 3月:	協議会における調整の終了
4~7月:	高速乗合バスへの移行に向けた許認可等の申請
7月末:	高速乗合バス制度への移行目標期限

貸切バスの安全性向上に向けた対策(案)

貸切バスの安全性向上に向けた対策(案)の全体像

- ・大規模事業者に対しては、既に運輸安全マネジメントを実施
- ・その他の中小事業者に対しては、運輸安全マネジメントや適正化機関(コンサルティング)の導入によるレベルアップを図り、悪質事業者に対しては国が集中的な監査・処分を実施することを目標とする



※ 本資料における個々の検討項目については、本検討会での今後の議論や法制度上の課題を踏まえ、検討が必要

○ 現状

安全管理体制について

運輸安全マネジメント制度については、貸切バスにおいては、200両以上を保有する事業者には義務付けられている。200両未満の事業者においては、安全管理に関し、経営トップが意志決定を行うというスキームが義務付けられていない状態にある。

運行管理制度について

一部の事業者では、運行中における適切な運行管理体制が構築されていないといった問題が所在。



○ 具体的なイメージ(案)

安全管理体制について

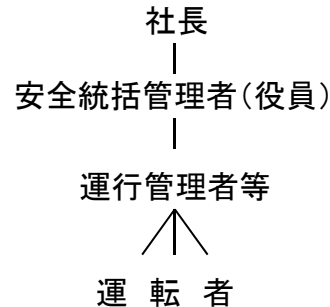
・安全マネジメントを拡大し、中小事業者にも適用する。具体的には、現在努力義務とされている安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任について、中小貸切バス事業者には義務付ける(省令事項等)

運行管理制度について

・運行管理者資格者証の交付を試験合格者に限定
 ・運行管理者選任要件として講習受講を義務付け
 ・運行管理者の義務を明確化(具体的には、事故時等にも適確に対応できる運行管理体制の確保を明記する)
 (夜間・ワンマン運行の場合は運行中の運行管理者の常駐を義務付け)

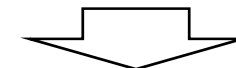
→法律改正後、一定の経過措置を設けて実施

会社全体の安全管理体制



○ 効果と課題

	効果	課題
安全管理体制について	中小企業を含むすべての事業者を対象に経営トップをはじめ企業全体としての安全管理体制を確立	中小企業の事業規模に応じた事業者向けの手引と評価の運用方法を構築する必要
運行管理体制について	中小企業を含むすべての事業者を対象に、運行管理業務を適切に実施する体制を確立	適切に運行管理を実施している既存事業者に対して過度な規制とならないような制度設計にする必要



○ 取組方針

安全管理体制について

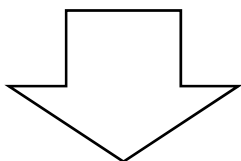
・運輸安全マネジメントの中小貸切バス事業者への導入を図るため、所管部署と調整し、具体的な制度設計を行う。

運行管理制度について

・左の案を前提に、具体的設計を行う。

○ 現状

- ・現在、全ての貸切バスは、デジタル式又はアナログ式いずれかの運行記録計を装着し、瞬間速度、運行距離及び運行時間の3つのデータを記録することが義務付けられている。
- ・アナログ式は、デジタル式と比べ、分析に時間・習熟を要するため、事業者による正確なデータに基づく運転者指導や適切なデータ管理が行われにくいといった問題が所在。



貸切バスに対して、デジタル式の義務付けが必要ではないか。

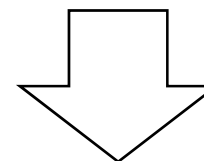
○ 効果と課題

・効果

- ・デジタル式は、瞬間速度等を電子データで記録することにより、詳細な分析・指導・データ管理・統計処理を容易に行うことが可能であり、過労運転防止にも効果がある。
- ・オプション機能により燃費やGPS情報等の把握も可能。
- ・現在、車載器は5万円～と安価になってきている。
- ・なお、地方運輸局等による事業者の運行状況が迅速・詳細に把握可能。

・課題

- ・デジタル式・アナログ式ともに3つのデータを記録できる点では同じであり、既にアナログ式を装着した既存事業者に対する義務付けには配慮が必要。



○ 取組方針

まずは、貸切バス事業への新規参入者のうち、事業計画上、夜間のワンマン運行を行う者の保有車両につき、デジタル式運行記録計の装着を義務付ける。

一方、既存の貸切バス事業者については、影響が大きいことから、普及状況を勘案しながら、デジタル式運行記録計による管理が必要な貸切バスの運行形態や義務付け時期の検討を行う。

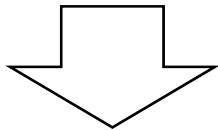
(※参考)H23年度の普及率:27.3% (日本バス協会傘下会員の数字)

○ 現状

貸切バスの事業許可に際しては、道路運送法に基づく審査基準の通達において、車庫を確保することを義務付けている。

車庫は原則、営業所に併設することとされているが、併設できない場合は、2km以内で運行管理が十分可能であることが求められる。

また、屋根の設置等は義務付けられておらず、施設に係る具体的基準は無い。



適正な運行管理・車両整備を実施するため、車庫要件を強化すべきとの意見がある。

○ 効果と課題

・効果

点呼等の運行管理を行う営業所と車両点検を行う車庫が近接することにより、全体としての運行管理がより容易かつ確実に実施され、安全性の向上が実現。

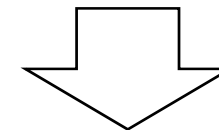
また、車庫の有蓋化により、天候に左右されずに車両点検等を確実かつ適切に実施することが可能となり、安全性の向上が実現。

・課題

都市部では、営業所の確保に比して、併設する車庫スペースの確保が相当困難。

また、都市計画法等により有蓋車庫の建設が制限される地域が存在。

このため、既存事業者には過大な負担となる可能性大。



○ 取組方針

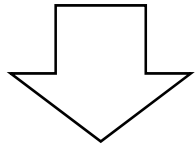
まずは、大型車両5台以上で新規参入する貸切バス事業者に対して、1営業所あたり1台分の有蓋車庫の設置を義務付ける。既存事業者に対しては、過大な負担となりうることを踏まえ、設置状況等の実態を把握し、検討する。

なお、距離については、まず、車庫と営業所とが離れている場合の運行管理体制の確保の方法について、検討を行う。

○ 現状

貸切バスの事業許可に際しては、道路運送法に基づく審査基準の通達において、車両を確保することを義務付けている。

車両台数は、営業区域毎に最低5両(中小型車のみを使用する場合は最低3両)とされている。



貸切バス事業者の適切な安全管理・運行管理を実現するためには、最低車両台数の要件を引き上げることによりバス事業者の経営規模を拡大させるべき、との意見がある。

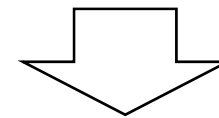
○ 効果と課題

・効果

最低車両台数の引き上げにより、参入事業者の経営規模が拡大し、運行管理等の間接部門に十分な人員の配置が可能となることで、安全性の向上が実現される、との意見がある。

・課題

- ・最低車両台数の引き上げが安全性の向上に繋がるという根拠が必要だが、車両台数の小さい事業者ほど事故発生率が高いわけではないため、現時点では立証が困難。
- ・小規模事業者の中には、十分な安全性を確保しつつ、地域限定的な輸送に従事する事業者も一定程度存在すると思われ、最低車両台数の引き上げの対象事業者の合理性についても、検討が必要

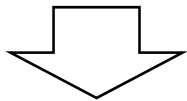


○ 取組方針

安全性の観点から最低車両台数を引き上げる合理的な実証データは現在無く、更なる実態調査が必要。

○ 現状

- ① 運送事業者の営業所数に比して、これらに対処する監査官の数が少なく監査頻度が十分でない。
- ② 種々の監査端緒について、対応の優先度が明確でない。
- ③ 監査において確認する事項が多岐にわたるため時間と手間を多大に要している。
- ④ 処分実施までに時間を要している。
- ⑤ 十分に効果的な処分ができていない。



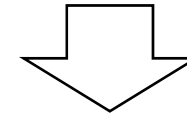
○ 具体的なイメージ(案)

※監査のあり方検討会を踏まえ、以下の対応が必要

- ・悪質事業者への優先的な監査実施、効率的な監査の実施、処分基準の厳格化等を内容とする監査・処分関連の通達を改正(24年度内改正、25年度以降実施)
- ・現場での迅速な是正措置や、欠格事由の見直しその他の処分逃れ対策等を導入
- ・その他地方運輸局等の体制整備、監査情報システムの改修等を実施。

○ 課題

- ・地方運輸局等の体制を考慮しつつ、悪質な事業者の抽出指標・情報収集の方法、法令違反の確認方法、処分基準等について決定する必要。
- ・現場での迅速な是正措置については、現場の担当職員が判断するための明確な基準が必要。
- ・処分基準については、過去の行政処分取消訴訟の論点を踏まえつつ、改正する必要。
- ・法制度に係る改正については、法制上の論点整理が必要。

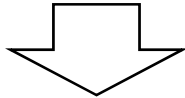


○ 取組方針

- ・地方運輸局等と調整の上、通達改正案を作成中であり、年度内に改正予定(実施時期については、現場の内容習熟、事業者への周知期間について検討中)。
- ・2月中に「監査のあり方検討会」に諮るとともに処分基準についてパブコメを実施できるよう作業を推進
- ・法制度に係る改正については、法制上の論点を整理中。
- ・地方運輸局等の体制整備等については必要な予算要求等のための作業中。

○ 現状

- ・大規模事業者等のみ運輸安全マネジメントを実施中 (96事業者)
- ・一部の優良事業者のみセーフティ・バスの認定 (370事業者)
- ・その他の事業者については、安全管理に関する体制・取組についても、法令遵守状況についても、十分なチェックがなされていない状況。
(残り約4,000事業者)

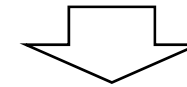


○ 具体的なイメージ(案)

大規模事業者 優良事業者	実施方法については従前どおり (国による安マネ評価 又は バス協会によるセーフティバス認定)
中小事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ◆運輸安全マネジメント評価について、中小事業者に拡大【25年度以降順次拡大】 ◆適正化事業(法令遵守の指導・コンサルティング)実施機関による巡回指導等の導入(法律改正等)【地域・対象を限定してスタート・順次拡大】 ◆法令遵守に係る自主点検結果の国への報告を義務付け(国による報告徴収の実施)【できる限り早期に導入】

○ 効果と課題

	効果	課題
安マネ評価の対象拡大	・事業者による安全管理体制について評価・助言が可能となる	・評価の実施手順及び実施体制 ・第三者機関の活用(NASVA等実績あり)
適正化事業実施機関による巡回指導	・法令遵守の指導やコンサルティングが可能となる。	・国との連携 ・人員、財源等の整備
自主点検・報告	・事業者における法令遵守の徹底に寄与	・点検・報告のチェック方法及び体制



○ 取組方針

- ・運輸安全マネジメントの評価拡大について、その実施手順、第三者機関の活用等について関係部署と調整
- ・適正化事業(自主的なコンサルティング)の実施について、まず既存の高速ツアーバス運行事業者から行うことについて調整し、並行して対象事業者の拡大について関係業界と調整

貸切バスの安全性向上に向けた対策(案)の総括表

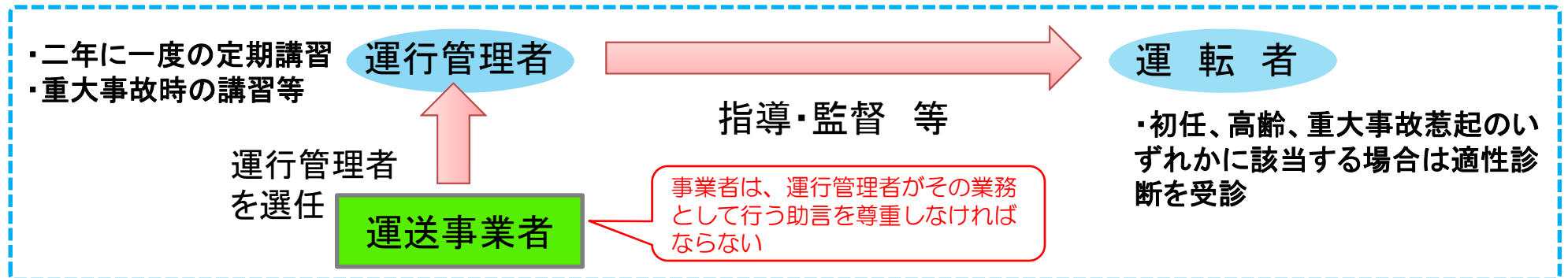
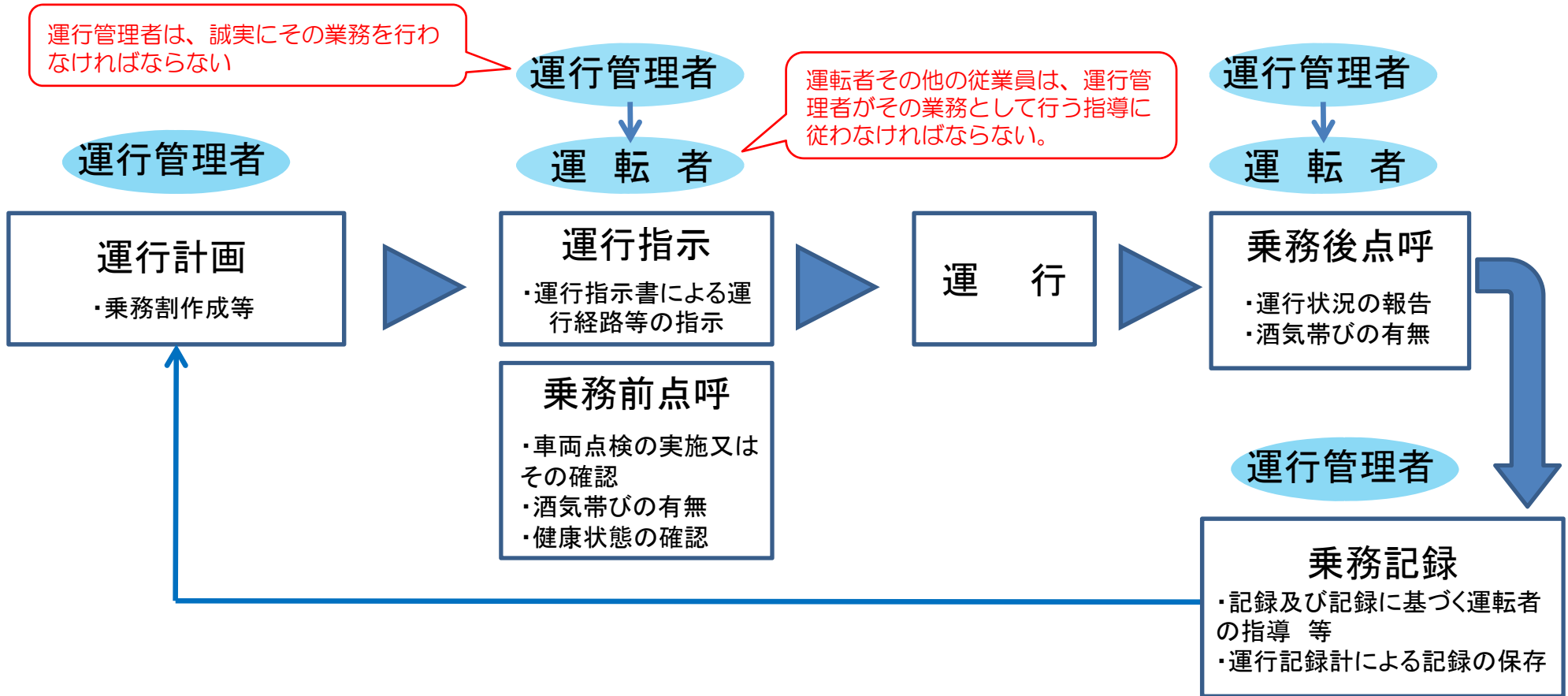
※第2回資料を修正

テーマ	課題	対応状況	対応のイメージ(案)	想定される論点
①参入時のチェック	参入時の許可要件について、どのような見直しを行うべきか？	今夏の緊急対策で、高速ツアーバス運行事業者を対象に緊急重点監査を実施し、事業者情報を公表したほか利用者通報窓口を設置 役員の法令試験の厳格化について、本年3月の報告書における提言に基づき、現在具体的な見直し内容を検討中	(1)安全管理体制や運行管理制度の強化 (2)デジタル式運行記録計の装着義務付け (3)車庫要件の見直し (4)最低車両台数の見直し (5)現場確認の強化	○実態論として、必要性・合理性が十分説明できるか？ ○既存事業者への義務付けはどうか？
②悪質事業者に対する事後チェック強化	法令遵守がされない、悪質事業者に対して、どのように国の監査・処分を強化すべきか？	今夏の緊急対策で、高速ツアーバス運行事業者を対象に緊急重点監査を実施し、事業者情報を公表したほか利用者通報窓口を設置	(1)悪質事業者への優先的監査実施 (2)メリハリのある処分基準による厳正化 (3)処分逃れ事業者対策 (4)街頭などでの迅速な是正措置 (5)事業者の自主的なコンプライアンス向上等の方向性(監査のあり方検討会)。	○どのように目に見える形で具体化すべきか？ ○運輸局等の実施体制をどのように確保するか？
③事業者による自主的な安全管理のレベルアップ	どのように事業者のレベルアップを図るべきか？	運行管理者に対する資格試験や講習を実施、講習内容等について順次見直し 大規模事業者に対して運輸安全マネジメントを義務付けているほか、日本バス協会において、セーフティバス制度等を推進中	(1)安全管理体制や運行管理制度の強化(再掲) (2)運輸安全マネジメント(中小事業者版)の導入 (3)適正化事業(法令遵守の指導・コンサルティング)実施機関による巡回指導等の導入	○適正化事業の主体や予算等の課題をどう克服するか？ ○実態論として、実効性のある具体的な制度変更は何か？
④旅行者等と貸切バス事業者との関係	発注者と受注者との連携をどのように強化すべきか？	今夏の緊急対策で、以下を実施済 (1)書面取引の導入 (2)安全運行協議会の設置 (3)貸切バス選定・利用ガイドライン	(1)書面取引の徹底 (2)運送の申込者による安全阻害行為等への対策の導入 (3)中小企業庁・公正取引委員会等関係省庁との連携	○実態論として、必要性や実効性はあるか？ ○法制度論として、必要性・合理性が十分説明できるか？
⑤利用者対応の強化	利用者に分かりやすい情報提供をどのように推進すべきか？	今夏の緊急対策で、以下を実施済 (1)販売時や車両への安全情報表示 (2)監査・処分情報のリスト化 (3)貸切バス選定・利用ガイドライン	旅行会社・貸切バス事業者のHP等でセーフティバスや平均車齢等を表示し、利用者に分かりやすい情報提供を図る。	○この他に何かアイディアはないか？
⑥運賃・料金制度	合理的で実効性のある運賃・料金制度をどのように構築するか？	貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループにおいて、公示運賃・料金制度のあり方、法令遵守・安全確保のための方策等について検討。	(1)現在の水準に合致した原価計算とわかりやすい運賃・料金制度の構築 (2)法令遵守、安全確保といった観点からの実効性を確保するための方策の導入	○実効性のある制度はどのようなものか？

※ 本資料における個々の検討項目については、本検討会での今後の議論や法制度上の課題を踏まえ、検討が必要

参考資料

①安全管理体制・運行管理制度の見直し	
運行管理制度の概要	2
事業者、運行管理者、運転者の義務	3
運行管理者関係資料	5
②デジタル式運行記録計の装着義務付け	
運行記録計（タコグラフ）の概要	9
デジタル式運行記録計等の普及促進について	10
③最低車両台数の見直し	
貸切バス事業における参入と退出の状況について	11
貸切バスの事業者数と車両数の推移	12
貸切バスの新規許可事業者の保有車両・事業形態	13
貸切バスの事業者規模と事故件数	14
④車庫要件の見直し	
有蓋車庫と無蓋車庫の事例について	15
⑤監査・処分の制度等見直し	
監査・処分制度	16
監査から事業停止に至るまでの経過	17
⑥運輸安全マネジメントの評価体制と適正化機関によるレベルアップ	
運輸安全マネジメントの考え方について	18
運輸安全マネジメント制度の現状	19
「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の概要	20

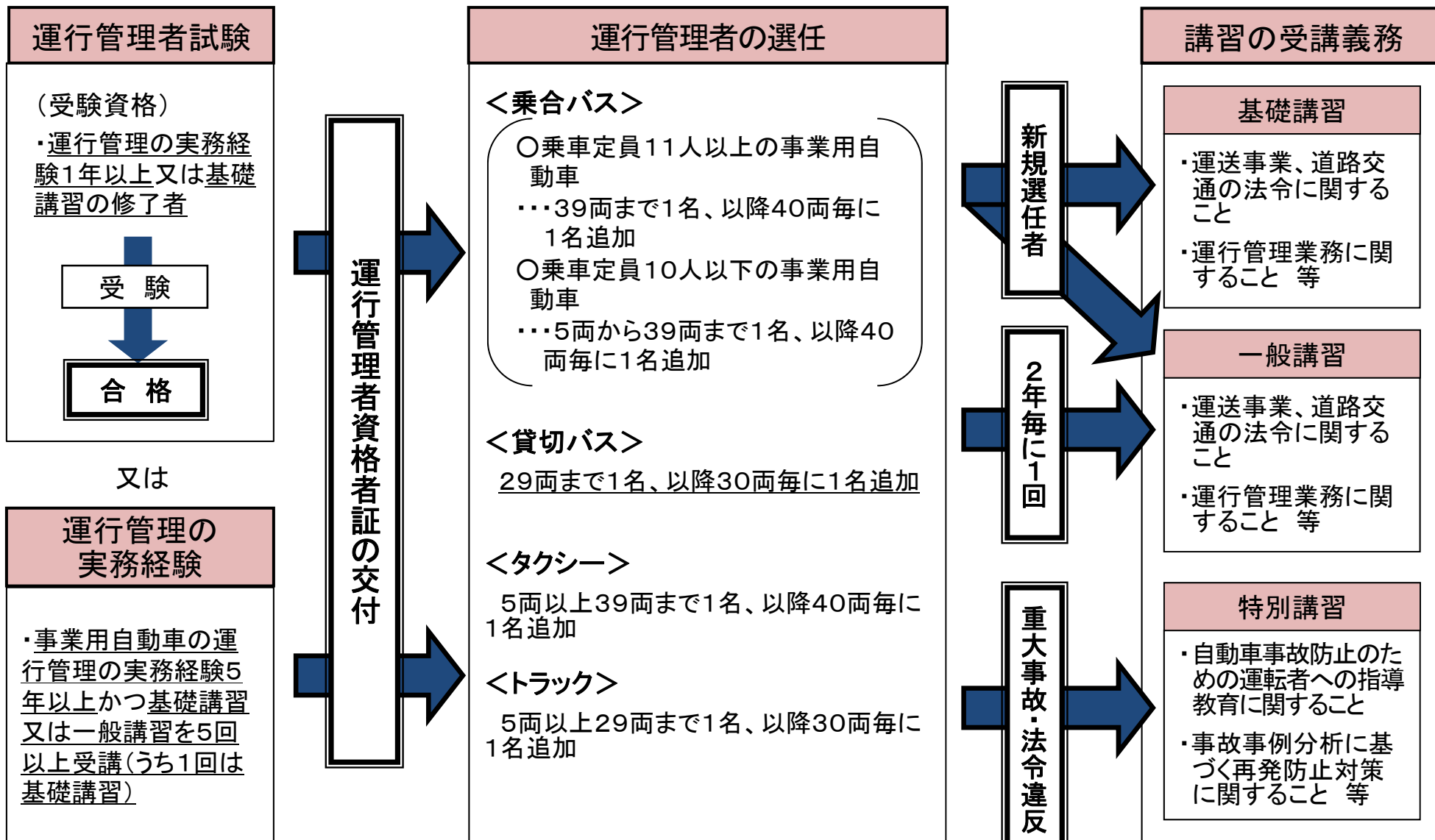


事業者、運行管理者、運転者の義務①

第2回検討会資料

	事業者の義務	運行管理者の義務	運転者の義務
運行管理者	法23条1項	運行管理者を選任しなければならない。	
	法23条の2	国土交通大臣は、試験合格者又は実務経験その他の要件を備える者に対し、運行管理者資格証を交付する。	
	法23条の5・1項	誠実にその業務を行わなければならない。	
	法23条の5・2項	運行管理者に必要な権限を与えなければならない。	
	法23条の5・3項	運行管理者の助言を尊重しなければならない。	
運転者	法25条	年齢、運転の経歴その他政令で定める一定の要件を備える者でなければ、運転をさせてはならない	
	省令48条1項19号	運転者の要件に関する政令の要件を備えない者に事業用自動車を運転させないこと。	
	※政令	21歳以上、運転の経験3年以上、二種免許	
安全基準	法27条1項	事業計画の遂行に必要な員数の運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他の運行の管理、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員(次項において「運転者等」という。)の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。	
	法27条2項	国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が、第22条の2第1項、第4項若しくは第6項、第23条第1項、第23条の5第2項若しくは第3項若しくは前項の規定又は安全管理規程を遵守していないため輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、運行管理者に対する必要な権限の付与、必要な員数の運転者の確保、施設又は運行の管理若しくは運転者等の指導監督の方法の改善、旅客に対する適切な情報の提供、当該安全管理規程の遵守その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。	
	法27条3項	運転者及び運転の補助に従事する従業員は、運行の安全の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。	
過労防止等	省令21条1項	過労の防止を十分考慮して、告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間等を定め、運転者に遵守させなければならない。	
	省令48条1項2号	第21条1項の規定により定められた勤務時間等の範囲内において乗務割を作成し、これに従って運転者を乗務させること。	
	省令21条2項	乗務員が有効に利用できるように、休憩、睡眠又は仮眠施設の整備、管理、保守をしなければならない。	
	省令21条3項	営業所で勤務を終了できないときに、乗務員が有効に利用できるように、睡眠施設の整備、確保、管理、保守をしなければならない。	
	省令48条1項3の2	第21条2項の休憩、睡眠、仮眠施設並びに同条第3項の睡眠施設を適切に管理すること。	
	省令21条4項	酒気帯び乗務禁止	
	省令48条1項4号	第21条4項の乗務員を事業用自動車に乗務させてはならないこと。	
	省令50条1項3号	酒気帯び状態にあるときは、その旨を事業者に申し出ること。	
	省令21条5項	健康状態の把握に努め、疾病、疲労その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を乗務させてはならない。	
	省令48条1項4の2	乗務員の健康状態の把握に努め、第21条第5項の乗務員を乗務させないこと。	
省令50条1項3の2	疲労、疾病等により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、その旨を事業者に申し出ること。		
省令21条6項	バス事業者は長距離又は夜間運転については、交替運転者を配置しなければならない		
省令48条1項5号	第21条第6項の場合において、交替するための運転者を配置すること。		
点呼	省令24条1項	乗務前の運転者に対して対面(やむを得ない場合は電話等)により点呼を行い、点検の実施、酒気帯びの有無、疾病、疲労等により安全な運転ができないおそれの有無について報告を求め、確認し、運行の安全確保に必要な指示を与えなければならない。	
	省令24条2項	乗務後の運転者に対して対面(上記と同様)により点呼を行い、道路及び運行状況について報告を求め、並びに酒気帯びの有無について確認を求めなければならない。	
	省令24条3項	アルコール検知器を備え、保持するとともに、酒気帯び確認を行う場合に、目視等で確認するほか、検知器を用いて行わなければならない。	
	省令24条4項	運転者ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容並びに点呼を行った者の氏名等を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。	
	省令48条1項6号	第24条の点呼を行い、報告を求め、確認を行い、指示を与え、記録し、及びその記録を保存し、並びにアルコール検知器を常時有効に保持すること。	
	省令50条1項1号	第24条第1項第1号の点検をし、又はその確認をすること。	
	省令50条1項2号	乗務前後に第24条の規定により事業者が行う点呼を受け、同条に規定する報告をすること。	
	省令50条1項3号	酒気帯び状態にあるときは、その旨を事業者に申し出ること。	
省令50条1項3の2	疲労、疾病等により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、その旨を事業者に申し出ること。		
省令50条1項8号	乗務を終了したときは、交替する運転者に対し、乗務中の当該の自動車、道路及び運行状況について通告すること。この場合において、乗務する運転者は、当該自動車の制動装置、走行装置その他の重要な部分の機能について点検をすること。		

		事業者の義務	運行管理者の義務	運転者の義務
選 任 者	省令35条	事業計画の遂行に十分な数の運転者を常時選任しておかなければならない。		
	省令36条1項	日々雇入れられる者、2月以内の期間をさだめて使用される者、試みの使用期間中の者、14日未満の期間ごとに賃金の支払いを受ける者等を運転者として選任してはならない。		
	省令48条1項13号	第35条の規定により選任された者その他旅客自動車運送事業者により運転者として選任された者以外の者に事業用自動車を運転させないこと。		
	省令37条1項	運転者ごとに、一定の様式の乗務員台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かなければならない。		
	省令37条2項	運転者が転任、退職その他の理由により運転者でなくなった場合には、直ちに、当該運転者に係る前項の乗務員台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、これを三年間保存しなければならない。		
	省令48条1項13の2	第37条の乗務員台帳を作成し、営業所に備え置くこと。		
運 転 者 指 導 教 育	省令38条1項	運転者に対し、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において三年間保存しなければならない。		
		乗務員に対し、第38条の指導、監督及び特別な指導を行うとともに、同条第1項の記録及び保存を行うこと。		
	省令38条2項	運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、適性診断を受けさせなければならない。		
		運転者に第38条第2項の適性診断を受けさせること。		
	省令38条3項	車掌に対し、第49条及び第51条に規定する事項について適切な指導監督を怠ってはならない。		
省令38条4項	事業用自動車が非常信号用具、非常口又は消火器を備えたものであるときは、当該自動車の乗務員に対し、これらの器具の取扱いについて適切な指導をしなければならない。			
省令38条5項	従業員に対し、効果的かつ適切に指導監督を行うため、輸送の安全に関する基本的な方針の策定その他の措置を講じなければならない。			
そ の 他	省令41条	乗務員が事業用自動車の運行の安全の確保のために遵守すべき事項及び乗務員の服務についての規律を定めなければならない。		
	省令42条1項	事業用自動車内に、当該事業者の氏名又は名称、当該自動車の運転者その他の乗務員の氏名及び自動車登録番号を旅客に見やすいように掲示しなければならない。		
	省令43条1項	事業用自動車に応急修理のために必要な器具及び部品を備えなければ、当該自動車を旅客の運送の用に供してはならない。ただし、運送の途中において当該自動車に故障が発生した場合に、これらの器具及び		
	省令43条2項	事業用自動車が踏切警手の配置されていない踏切を通過することとなる場合は、当該自動車に赤色旗、赤色合図灯等の非常信号用具を備えなければ、旅客の運送の用に供してはならない。		
	省令48条1項3号	第43条第2項の場合において、当該自動車に非常信号用具を備えること。		
	省令44条	事業用自動車を常に清潔に保持しなければならない。		
	省令45条	事業用自動車につき、点検整備、整備管理者の選任及び検査に関する道路運送車両法の規定に従うほか、次に掲げる事項を遵守しなければならない。		
省令46条	地方運輸局長から道路運送車両法第50条の規定により選任した整備管理者について研修を行う旨の通知を受けたときは、整備管理者に当該研修を受けさせなければならない。			
省令47条	事業用自動車の使用の本拠ごとに、自動車の点検及び清掃のための施設を設けなければならない。			



(※旅客自動車運送事業運輸規則 第四十七条の九)

(※旅客自動車運送事業運輸規則 5 第四十八条の四)

指定試験機関

国土交通大臣の指定により、公益財団法人運行管理者試験センターが実施（※道路運送法第四十四条）

試験の実施

各年度2回（8月、3月）、全国各都道府県の試験会場で実施

試験の種類

試験の種類	旅 客	貨 物
受験資格	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用自動車の運行の管理に関し、1年以上の実務の経験を有する者 ・国土交通大臣が認定する講習（基礎講習）を修了された者 	
出題範囲	○以下の出題分野ごとの法令等について筆記試験 (1) 道路運送法 (2) 道路運送車両法 (3) 道路交通法 (4) 労働基準法 (5) その他運行管理者の業務に関し必要な実務上の知識及び能力	○以下の出題分野ごとの法令等について筆記試験 (1) 貨物自動車運送事業法 (2) 道路運送車両法 (3) 道路交通法 (4) 労働基準法 (5) その他運行管理者の業務に関し必要な実務上の知識及び能力
出題数	30問	30問
合格基準	① 原則として、総得点が満点の60%（30問中18問）以上であること。 ② (1)～(4)の各出題分野ごとに正解が1問以上であり、(5)については正解が2問以上であること。	

（※旅客自動車運送事業運輸規則第四十八条の十）

受験手数料

受験手数料：6,000円

合格率

旅客：55.5%、貨物：41.2%（平成24年度第1回試験（8月）の実施結果）

○法令で定められた講習について（基礎講習／一般講習／特別講習）（※旅客自動車運送事業運輸規則第四十八条の四）

講習の種類	対象者	講習時間	内 容
基礎講習	運行管理者になろうとする者	16時間 (3日)	自動車運送事業に関する法令 道路交通に関する法令 運行管理の業務に関すること 自動車事故防止に関すること 自動車運転者の指導及び監督に関すること
一般講習	既選任の 運行管理者	5時間 (1日)	自動車運送事業に関する法令 道路交通に関する法令 運行管理の業務に関すること 自動車事故防止に関すること 自動車運転者の指導及び監督に関すること その他運行管理者として必要な事項
特別講習	事故等の相応の 責任を有する 運行管理者	13時間 (2日)	自動車運送事業に関する法令 道路交通に関する法令 運行管理の業務に関すること 自動車事故防止のために必要な自動車運転者の指導及び監督に関すること 自動車事故に係る生理的及び必理的な要因に関すること 適性診断の結果の運行管理の業務への活用に関すること 事故事例の分析に基づく運行管理上の要因の発見及び事故防止対策の立案に関すること 事故事例の分析に基づく自動車事故防止に関するグループ討議



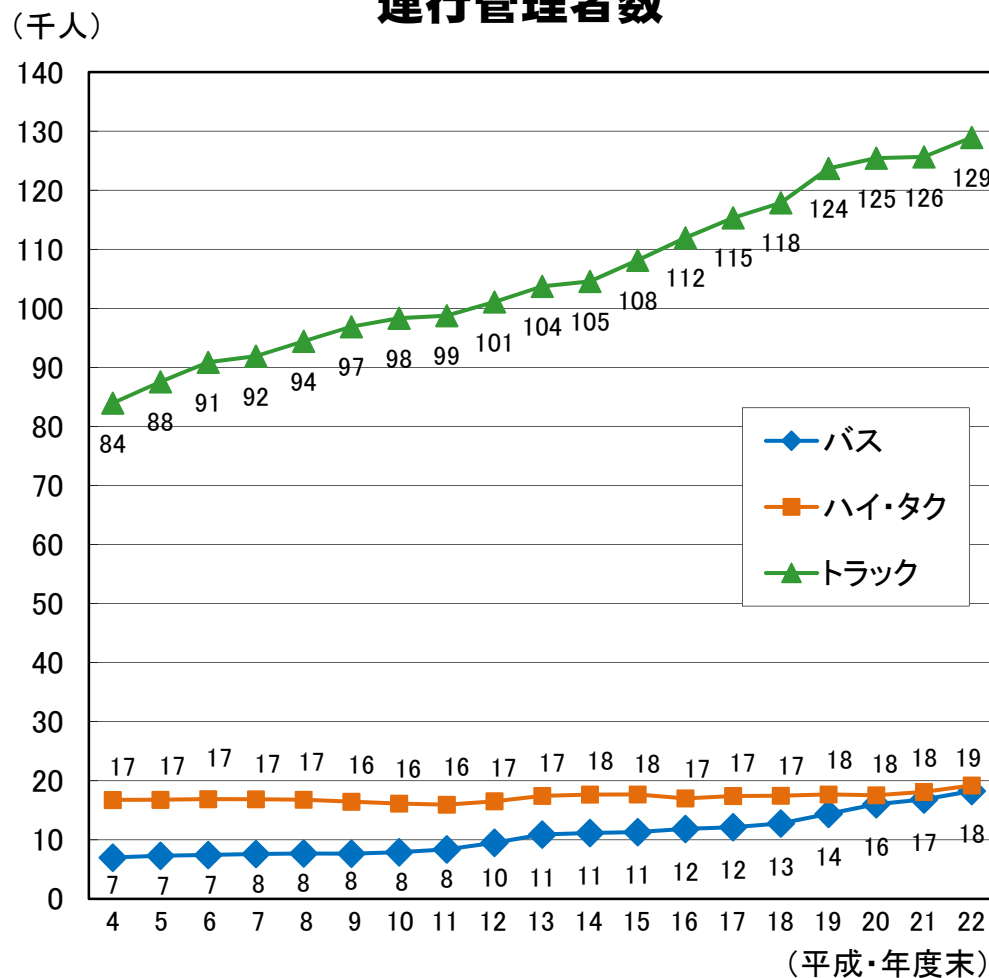
講習の様子



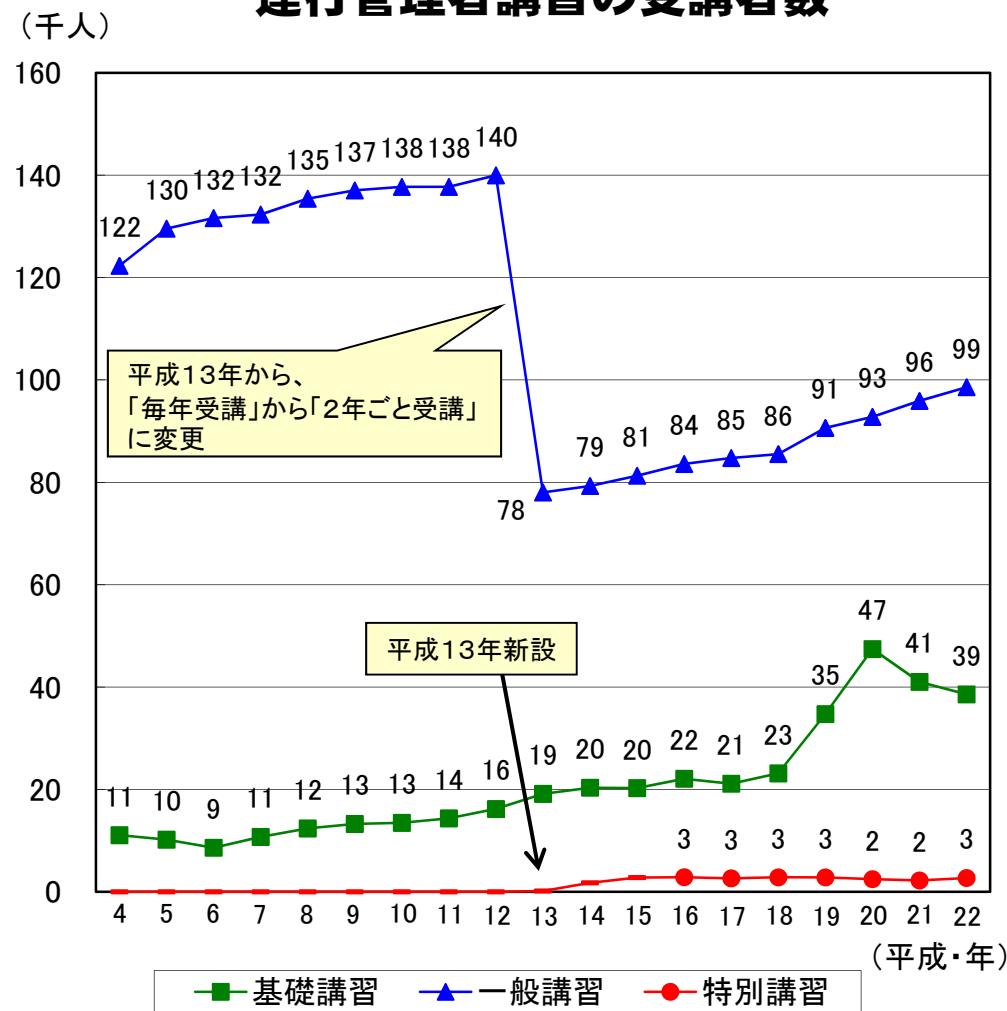
講習用テキスト

（※）国土交通大臣は、独立行政法人自動車事故対策機構が実施する講習を認定している。

運行管理者数



運行管理者講習の受講者数



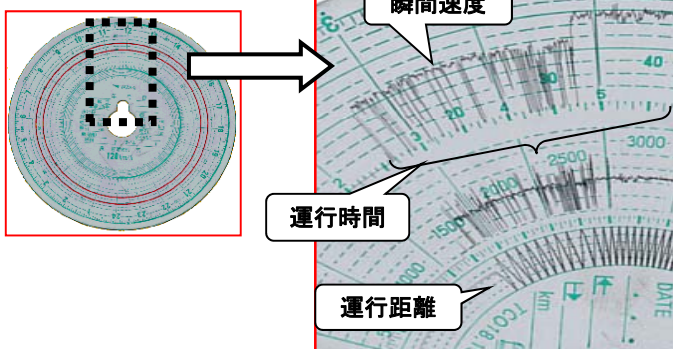
運行記録計(タコグラフ)の概要

瞬間速度、運行距離、運行時間を記録する機器。事業者側が運転者の速度超過運転や長時間運転を把握できる。CDサイズの記録紙に記録する「アナログタコグラフ」、電子データで記録する「デジタルタコグラフ」がある。特に、デジタルタコグラフには以下の特徴がある。

- 電子データで記録することにより、詳細な分析・指導・データ管理・統計処理を容易に行うことが可能であり、過労運転防止にも効果がある。
- 地方運輸局等による事業者の運行状況が迅速・詳細に把握可能。
- オプションとして、燃費、GPSによる位置情報等の把握が可能であることから、高度な運行管理が可能。

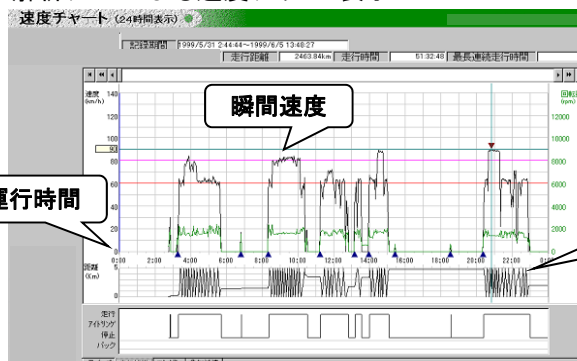
アナログタコグラフ

記録紙



デジタルタコグラフ

解析ソフトによる速度チャート表示



帳票による数値表示

発出日時	発出時刻	作業時間	走行時間	アイドル時間	消費時間	走行距離	積載状況	出社日時
10/10/30	10/06:44:36	0:01:34	2:18:36	1:27:53	3:45:50	100.17		10/06:44:36
10/10/31	10/11:24:15	0:50:58	0:02:57	0:00:00	0:01:17	0.08		10/11:24:15
10/12/31	10/12:56:25	0:22:13	1:05:29	0:00:00	1:09:57	61.66		10/12:56:25
10/13/01	10/13:03:03	0:01:18	0:06:38	0:00:00	0:05:20	0.92		10/13:03:03
10/13/03	10/13:03:55	0:00:36	0:00:05	0:00:00	0:00:16	0.02		10/13:03:55
10/13/57	10/13:57:54	0:00:14	0:02:10	0:00:00	0:02:48	0.19		10/13:57:54
10/13/58	10/14:13:44	0:14:54	0:00:15	0:00:00	0:00:56	0.02		10/14:13:44
10/18/13	10/18:13:56	4:00:12	0:00:00	0:00:00	4:00:12	161.09		10/18:13:56

速度チャート(左)に加え、数値表示(右)が可能。加えて、運転者毎の運行実績等の出力も可能

【長所】

・事務所用機器なしで、車載器のみで導入可能。

【短所】

- ・記録紙に針でなぞった線で判断するので、読み取り誤差が生じやすい。そのため、運行管理者によって主観的な評価がなされやすく、正確なデータに基づく運転者指導が行われにくい。
- ・記録紙に針でなぞった線で判断するので、データ分析に時間・習熟を要し、また運行毎に記録紙の交換・保存が必要なため、運転者毎及び週・月・年毎の適切なデータ管理や統計処理が行われにくい。

【長所】

- ・電子データで記録され、数値も表示されるので、詳細かつ客観的なデータに基づいて、運転状況分析や運転者指導が可能。
- ・電子データで記録されるので、簡便に運転者毎の運行実績(例:週・月・年毎の運転時間等)が出力でき、それにより過労運転等のチェックも容易となるなど、データ管理・統計処理に優れる。
- ・オプション機能により、エコドライブにも資する。

【短所】

・車載器のみならず、事務所にパソコン及び事務所用機器が必要。

現行制度

道路運送法・貨物自動車運送事業法

道路運送車両法

乗合	貸切	タクシー	トラック	保安基準
運輸規則第26条第1項	運輸規則第26条第1項	運輸規則第26条第2項	安全規則第9条	保安基準第48条の2
路線定期及び路線不定期: 系統キロ100キロ以上 区域運行: 運輸局長が認めた場合	すべて	運輸局長が指定した区域内 事業者 (個人タクシー除く)	①車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上 ②①に該当する被けん引自動車をけん引する自動車 ③特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する自動車	①貨物の運送の用に供する普通自動車であって車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上 ②①に該当する被けん引自動車をけん引する自動車

デジタコ等の普及について

国土交通省では、バス車両をはじめとする事業用車両の安全な運行を推進するため、平成22年度より、下記の要件を満たす機器購入に対して、購入額の一部を補助する制度を実施している。

※平成24年度は、1社あたり40万円を限度額に、下記補助額にて交付。

対象機器		対象経費	補助率 ※括弧内は1台あたりの補助上限
デジタル式運行記録計	車載器	車載器本体、記録媒体（メモリーカード等）、	1/3（3万円）
	事業所用機器	読取装置（メモリーカードリーダー等）、分析ソフト	1/3（10万円）
映像記録型ドライブレコーダー	車載器	車載器本体、記録媒体（メモリーカード等）	1/3（2万円）
	事務所用機器	読取装置（メモリーカードリーダー等）、分析ソフト	1/3（3万円）

※デジタル式運行記録計と映像記録型ドライブレコーダーを同時に購入する場合、1台あたりの上限は車載器5万円、事業所用機器13万円

対象機器の主な基準

◎デジタル式運行記録計◎

- 国土交通大臣による型式指定(第Ⅱ編又は第Ⅲ編)を受けていること 等

◎映像記録型ドライブレコーダー◎

- 急ブレーキ等で強い加速等が発生した場合にその前後一定時間の画面撮影ができること
- 撮影情報等を記録、出力することができること
- 上記に規定するデジタル式運行記録計のソフトウェアにおいて当該ドライブレコーダーにより記録された情報を活用できる機能を有すること
- (乗合バス事業者のみ) 常時記録機能と、車内撮影機能(オプションの車内カメラ等)を有すること 等

デジタル式運行記録計 映像記録型ドライブレコーダー



(市場価格)
5~20万円程度

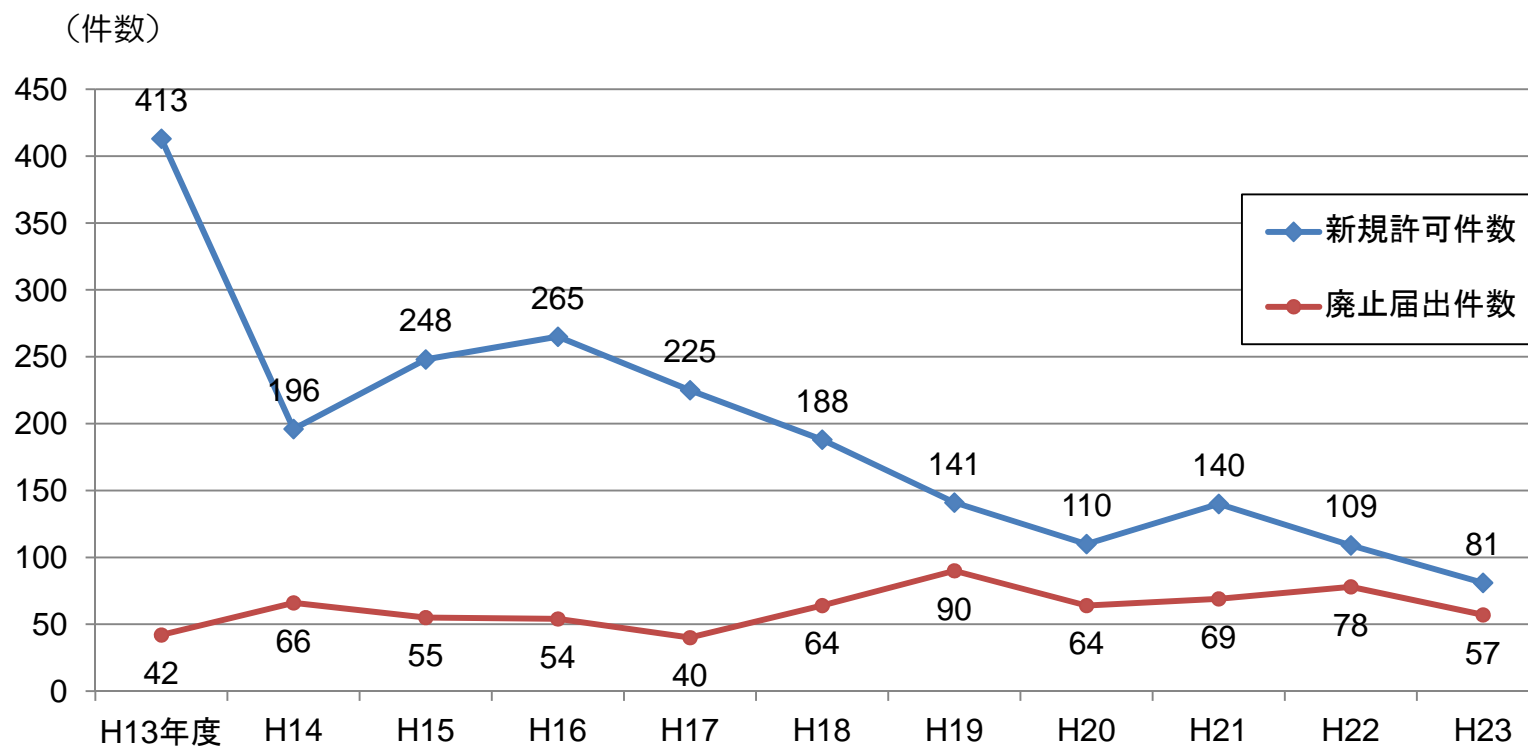


(市場価格)
2.5~10万円程度

<参照条文>

○旅客自動車運送事業運輸規則

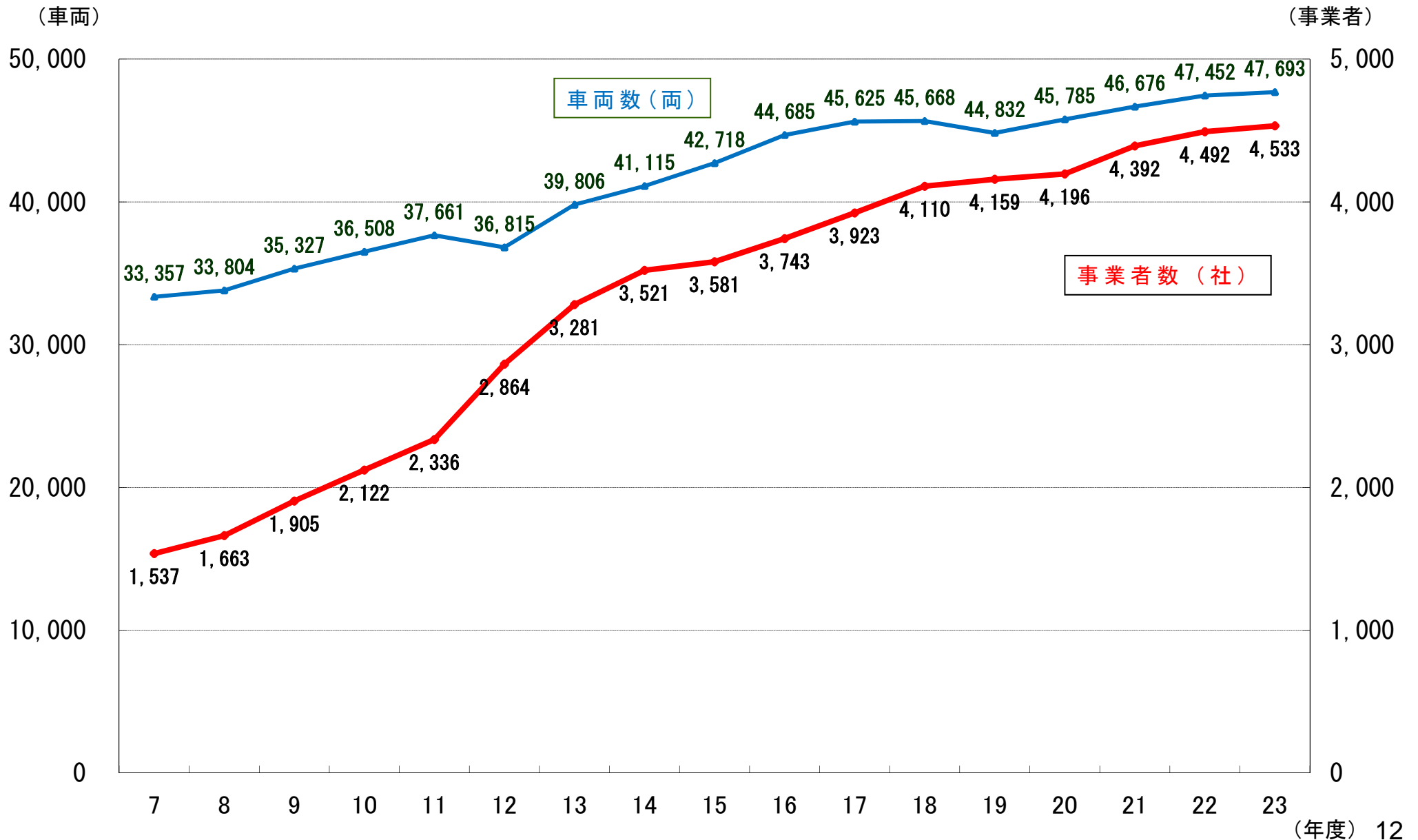
第二十六条 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が乗務した場合（路線定期運行又は路線不定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車にあつては起点から終点までの距離が百キロメートルを超える運行系統を運行する場合、区域運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車にあつてはその運行の態様等を考慮して地方運輸局長が認める場合に限る。）は、当該自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を一年間保存しなければならない。



○ 平成24年4月以降の月別新規許可・廃止事業者数

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	4~10月合計
新規許可件数	3	7	5	11	13	15	8	62
廃止届出件数	10	4	5	4	5	12	4	44

貸切バスの事業者数と車両数の推移



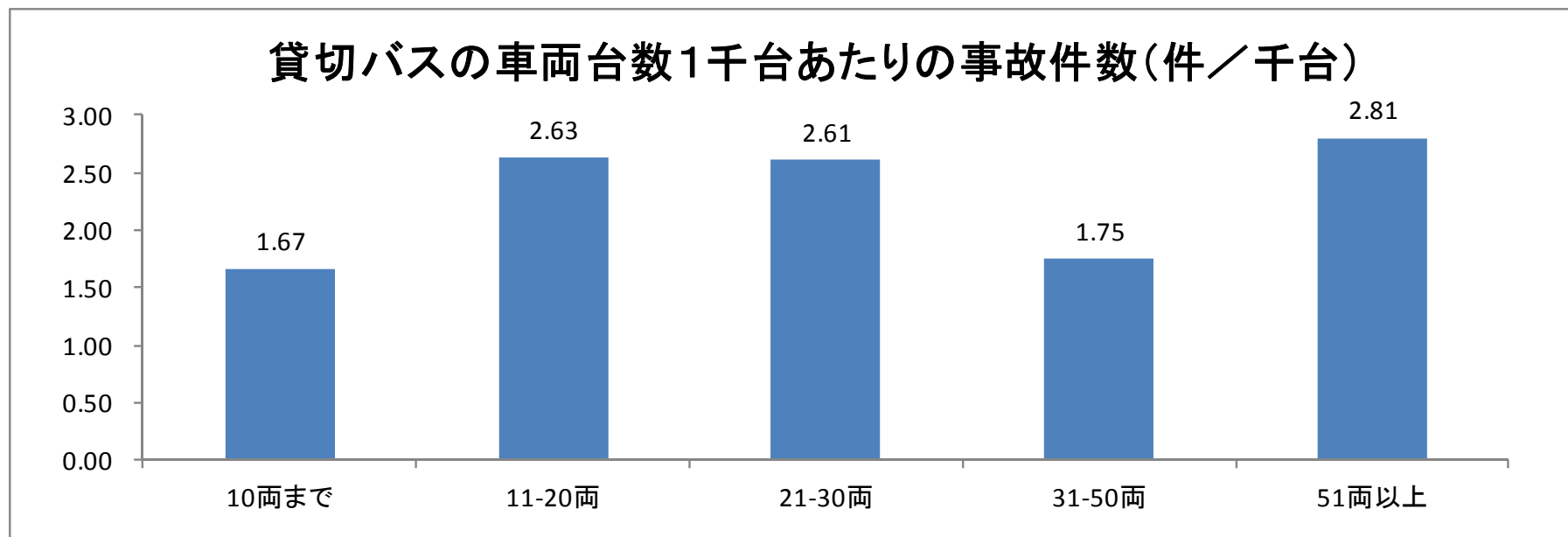
※国土交通省調べによる

関東運輸局管内で平成24年4月～10月に新規に許可を受けた貸切バス事業者23社について、保有車両数、主な事業形態等を確認した結果、

- ・保有車両については、中小型車両のみの事業者が約6割
- ・大型車両のみの事業者は、3社中2社が高速ツアーバスに参入
- ・中小型車両のみの事業者は、企業送迎や冠婚葬祭の送迎が中心

となった。

保有車両	事業者数 (割合)	主な事業形態					
		高速ツアーバス	企画旅行	企業送迎	冠婚葬祭の送迎	その他	未定
大型のみ	3社 (13%)	2社					1社
大型+中小型	6社 (26%)		2社	3社			1社
中小型のみ	14社 (61%)			4社	5社	3社	2社
合計(割合)	23社 (100%)	2社 (9%)	2社 (9%)	7社 (30%)	5社 (22%)	3社 (13%)	4社 (17%)



事業者規模 (保有台数)	事故件数 (件)	全国の貸切バスの保有車両数 (台)	貸切バスの車両台数1千台あたりの事故件数 (件/千台)	(参考)全国の貸切バスの事業者数(社)
10両まで	26	15,609	1.67	2,897
11-20両	30	11,402	2.63	789
21-30両	17	6,514	2.61	260
31-50両	11	6,273	1.75	162
51両以上	27	9,624	2.81	108
計	111	49,422	2.25	4,216

事故件数・・・平成23年中に発生した自動車事故報告規則に基づき、報告のあった貸切バスの事故(車両故障を除く。)

全国の貸切バスの保有車両数・・・自動車運送事業者総合情報システムから平成24年12月3日現在の保有車両数をまとめたもの

〈有蓋車庫〉



【メリット】

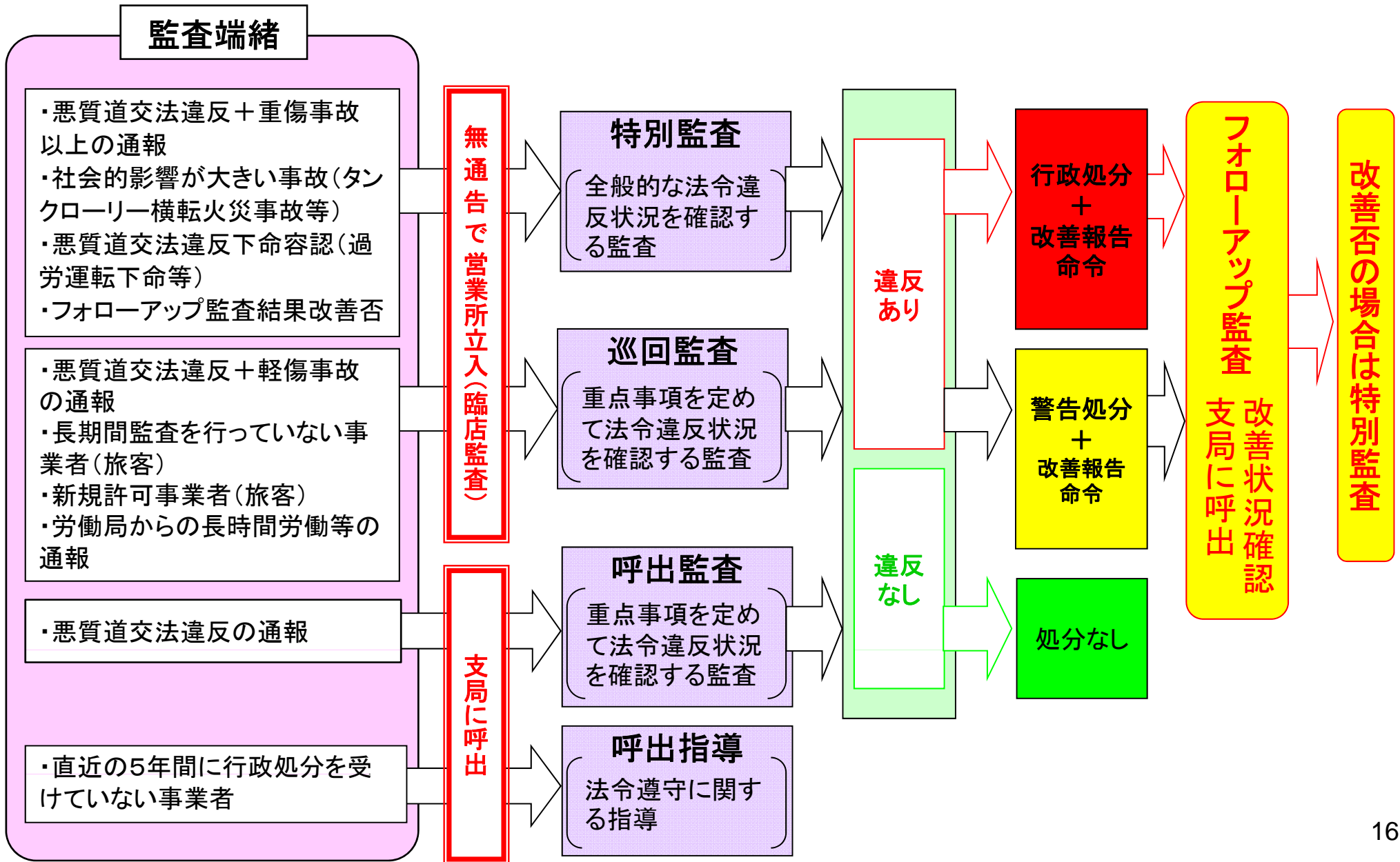
天候に左右されずに車両の点検・整備が確実かつ適切に実施できる環境が整っている

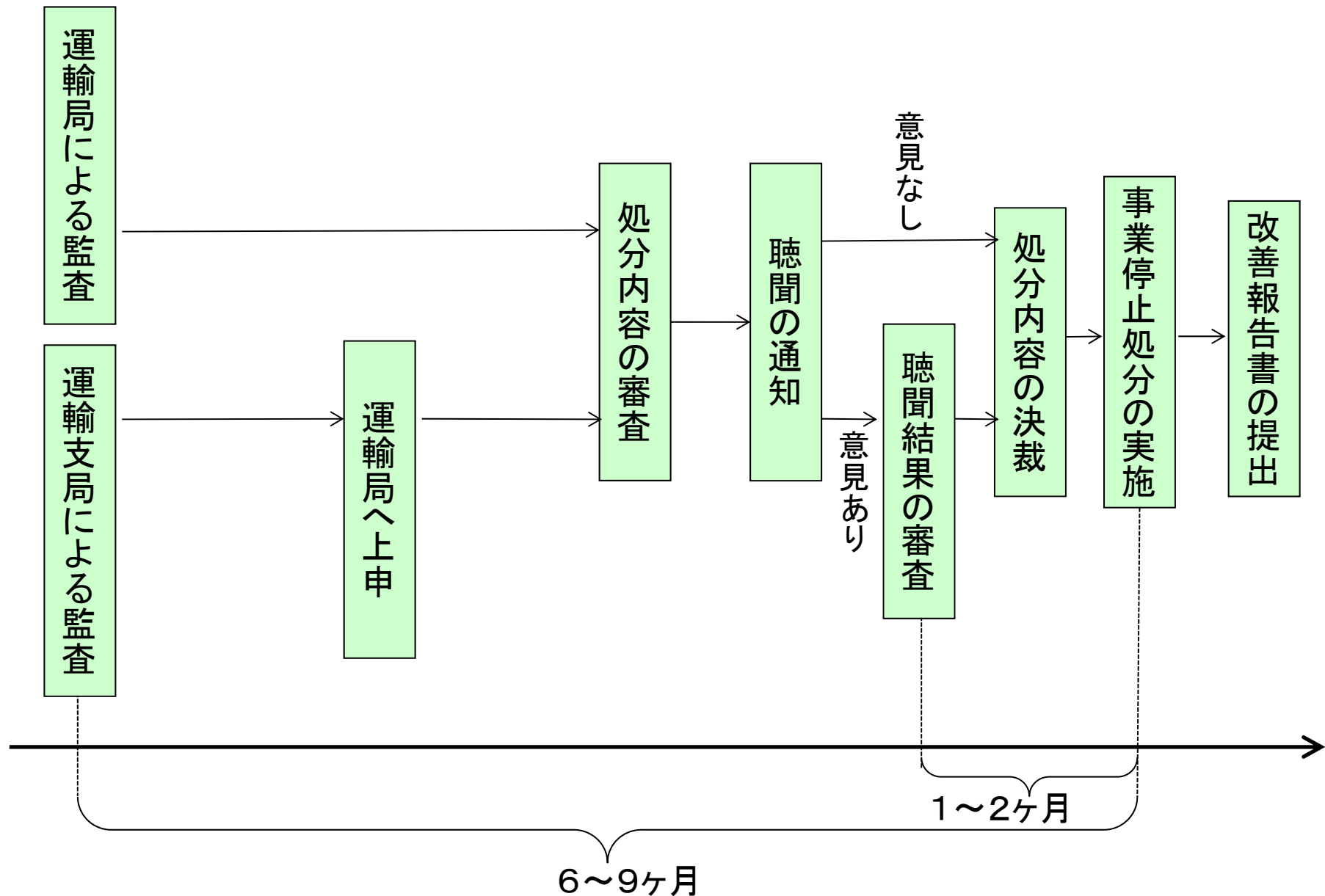
〈無蓋車庫〉



【デメリット】

車両が野ざらしの状態にあり、悪天候時等に適切な車両の点検・整備が実施されないおそれ





※ 貨物自動車運送事業における事業停止の場合は、聴聞ではなく弁明の機会の付与を実施。

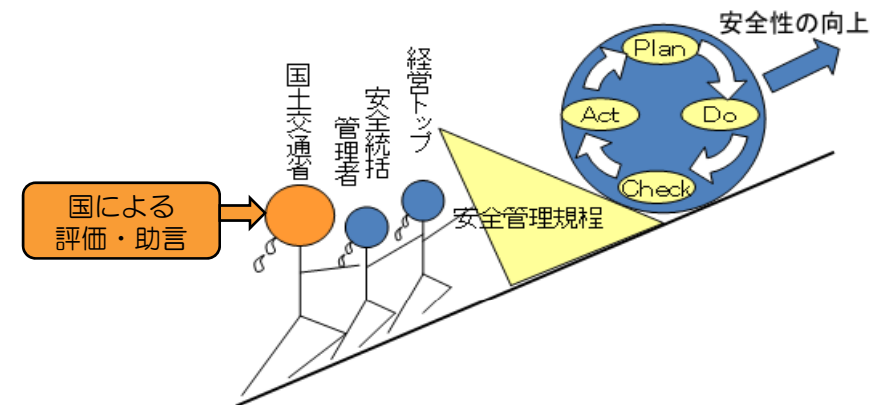
運輸安全マネジメント

輸送の安全の確保は、運輸事業にとって最も重要であることから、事業の安全性をより高めるため、従来の安全規制に加えて、事業者が、経営トップから現場まで一体となった安全管理体制を構築することにより、輸送の安全の確保を図るもの（平成18年10月導入）。

取組方法について

○ 全ての事業者は、輸送の安全確保が最も重要であるとの自覚に立ち、経営トップのコミットメントの下、

- ① 安全方針の作成
- ② 安全重点施策の作成
- ③ コミュニケーションの確保
- ④ ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
- ⑤ 教育・訓練
- ⑥ 内部監査
- ⑦ マネジメントレビュー・継続的改善 等



に取り組むことにより、安全管理体制の仕組みを作るだけでなく、常に安全性の向上に努めなければならない。

運輸安全マネジメント制度(自動車モード)

○ 大規模な事業者(表の水色の部分)に対して、以下を義務付け

- ① 安全管理規程の作成
- ② 安全統括管理者の選任

運輸安全マネジメント評価

○ 運輸安全監理官を中心とする国土交通省の評価チームが事業者に赴き、輸送の安全に関する各種取組を評価し、継続的改善へのアドバイスを実施。

業態別事業者数内訳 (平成24年4月1日時点)

評価対象事業者

バス	タクシー	トラック	合計
保有車両 200両以上 98社	保有車両300 両以上 48社	保有車両 300両以上 158社	304社
200両未満 約5,400社 (うち、 乗合バス 100両以上 保有等 約370社)	300両未満 約57,000社 (うち、 個人タクシー 約44,200社)	300両未満 約62,700社 (軽貨物運送 事業者を除く)	約 125,100 社

大規模な事業者以外の事業者への運輸安全マネジメントの普及・促進

- 自動車モードにおいては運輸安全マネジメントの一層の普及・促進のため、大規模な事業者以外の事業者(表の黄色の部分)に対し、「安全を管理するための規程」の作成及び「安全統括責任者」を選任すべきことを指導している。
- 大規模な事業者以外の事業者に対しても、乗合バス100両以上保有事業者、都市間を結ぶ高速バス及び高速ツアーバス事業者、第一当事者の死亡事故を起こした事業者並びに危険物の大量漏洩事故を起こした事業者から優先的に評価を行っている。
- 大規模な事業者以外の事業者に対しては、国のほか、第三者機関(NASVA、損保会社系リスクコンサルタント企業等を認定)も評価を実施している。

◆貸切バス事業者安全性評価認定制度の概要

- 貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施。
- 日本バス協会及び国土交通省のホームページ上で閲覧可能。【平成23年8月運用開始】
- 認定又は認定取消しの都度更新



「SAFETY BUS」
(セーフティバス)マーク

◆評価認定の方法

以下の項目について、日本バス協会において書面及び訪問審査を行い、学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成される「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」において評価認定。

ア) 安全性に対する取組状況 (配点60点)

(例)◇法令順守事項について適切に取組まれているか (全てクリアすることが必要。クリアしないものは申請却下)

◇法令順守事項よりも高いレベルでの取組みを行っているか

- ・ 記録機能を有するシステム化されたアルコールチェッカーを使用して厳正な点呼を行っているか
- ・ デジタル式運行記録計を活用しているか
- ・ ドライブレコーダーを導入して教育・指導を行っているか 等

イ) 事故及び行政処分状況 (配点20点)

- (例)
- ・ 過去2年間に有責の死傷事故が発生していないか
 - ・ 過去1年間に転覆等の事故が発生していないか
 - ・ 行政処分による累積点数は配点から差し引き 等

ウ) 運輸安全マネジメントの取組状況 (配点20点)

- (例)
- ・ 輸送の安全確保の責任体制
 - ・ 安全方針の策定と全従業員への周知徹底
 - ・ 安全に対する会社を挙げての取組み 等

【参考】平成24年3月19日現在の認定事業者

認定事業者数 222者(約5%)
認定事業者の車両数 8,307両(約18%)
※ ()内は貸切バス事業者数、車両数に対する割合

◆評価認定制度の更新申請(キャリアアップ)

(有効期間:2年間)

- 認定種別 ⇒ 一ツ星、二ツ星、三ツ星の3種類
- 初申請の事業者の得点が
 - ・ 60点以上 ⇒ 一ツ星取得
 - ・ 59点以下 ⇒ 却下
- 更新時に、一ツ星事業者の得点が
 - ・ 80点以上 ⇒ 二ツ星に昇格
 - ・ 60点以上79点以下 ⇒ 一ツ星のまま
 - ・ 59点以下 ⇒ 認定無効
- 更新時に、二ツ星事業者の得点が
 - ・ 80点以上 ⇒ 三ツ星に昇格
 - ・ 60点以上79点以下 ⇒ 一ツ星へ格下げ
 - ・ 59点以下 ⇒ 認定無効

バス事業のあり方検討会 第 2 回議事概要

日 時： 平成 24 年 11 月 27 日（火） 16:00 ~ 18:05
場 所： 合同庁舎第 3 号館 11 階 特別共用会議室

武藤自動車局長より挨拶後、事務局、佃委員、清水委員の順に提出資料に沿って説明があり、質疑応答及び意見交換が行われた。

委員から出された主な意見は以下の通り。

- 事後チェックの強化や参入時の審査の強化だけでは、悪質事業者の把握に漏れが生じるため、適正化事業による事業者の自律的な支援制度が必要。具体的にどのような取組を行うのか、示すべき。
- 貸切バス事業者が増加し、監査によるコントロールが効いていない状況を踏まえれば、参入規制の強化や、国の予算で適正化事業を導入して指導体制を強化することが、喫緊に対応すべき課題。
特に参入規制については、安全性を確保するために、最低車両台数を引き上げるべき。
- 第三者機関による指導の強化、中小バス事業者に対する運輸安全マネジメントの義務化、最低車両台数の引き上げを行う必要がある。既存事業者も、移行期間を設けて義務付けて、ついていけない事業者の退出を促すべき。
- 安全に直接寄与する事項とそれ以外の事項を分けて検討すべき。事業者の経営資源が安全に直接寄与する事項以外に向いてしまうと、逆に事故リスクは高まるので、賛成できない。参入規制の強化は、導入効果をしっかりと見極めて検討する必要がある。
- 安全運行のためにバス事業者はどのような体制を取るべきか、その体制を維持するためにはどう守ってもらうのか、という観点で整理すべき。例えば、運輸安全マネジメントの拡大などを結論とすべき。
- 旅行業者と貸切バス事業者との関係については、旅行業者が貸切バス事業者の安全性の向上にどのような支援や協力をしていけるのか、という観点から議論をすべきであり、旅行業者に対する罰則規定の導入は本検討会で議論すべきことではない。

（以 上）