

第8回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（4／26） 概要

＜安全性の「見える化」、取引環境の適正化について＞

- 貸切バス事業者の安全情報に関する利用者のニーズはあるので、国や貸切バス事業者、旅行業者等の情報を繋げて利用者に伝える取組を行うことが必要。
- 貸切バス事業者名のパンフレット等への掲載について、繁忙期には代車が発生しがちであることなど、現状では対応が難しい部分もあるが、貸切バス事業者と旅行業者の双方が協力して商慣行を見直す等して対応する必要。
- 貸切バス事業者名のパンフレット等への掲載については「A社、B社又は同等の会社」等とすることが現実的。バス会社の安全情報が公表されれば、それでも大きな意味がある。
- パンフレット等に貸切バス事業者名を掲載することを、旅行商品の安全性の売りとしてたい旅行業者も出てきている。
- セーフティマークについて、取得している貸切バス事業者が取得していない事業者と比べて事故率が低いのか、調査する必要。
- セーフティマークの取得率向上を図っていくべき。
- A S V技術の搭載車を購入したくても、納車待ち等の理由で購入できない貸切バス事業者がいることについても考慮する必要。
- A S V技術の搭載表示をすることにより、新車への代替促進にもつながるのではないか。

＜関係機関との連携強化について＞

- 関係機関との連携強化のような横串の議論をさらに進めるべき。
- 学校や地方自治体等に対して、運賃・料金制度をしっかりと理解できるように周知すべき。
- 健康診断は受診だけでなく、結果の活用が重要。

＜ICTの活用について＞

- 運行記録計をデジタル式に一本化する方針を打ち出すべき。
- ビッグデータの活用にあたっては、大規模事業者と中小規模事業者で労務管理の実態が異なること等を踏まえる必要がある。
- 事業者が自主的にビッグデータを使った労務管理を行えるよう、中長期的な視点からシステムを構築する必要。
- 異常時対応システムについて、運転者の個人差等をどのように加味するのかについて検討が必要。

＜その他＞

- インバウンド需要増の一方で、人材不足、機材不足があり、事故につながらないようにする必要。また、自動運転なども見据えて考えていく必要。
- 監査により悪質事業者を退出させることが本筋。

以上