

貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会  
報告書（案）

平成21年3月



## 貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会

委員長	寺田 一 薫	東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授
	鈴木 文 彦	交通ジャーナリスト
	清水 勝 一	独立行政法人自動車事故対策機構理事
	下谷内 富士子	社団法人全国消費生活相談員協会理事長
	米 谷 寛 美	社団法人日本旅行業協会事務局次長
	小久保 正 保	社団法人全国旅行業協会事務局長
	河 野 正 巳	株式会社ジェイティービー旅行事業本部国内企画部長
	(池 田 浩)	
	青 木 正 勝	ワールド自興株式会社代表取締役
	野 平 昭 憲	社団法人日本バス協会常務理事
	篠 原 瑛	株式会社はとバス専務取締役
	堀 内 哲 夫	株式会社フジエクスプレス代表取締役社長
	(小 林 正 夫)	
	神 山 泰 雄	株式会社ふじばす代表取締役
	梅 田 勝 治	杉崎観光バス株式会社代表取締役専務
	坂 本 榮	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局次長
	加 藤 隆 司	観光庁観光事業課長
	山 崎 篤 男	国土交通省自動車交通局安全政策課長
	奥 田 哲 也	国土交通省自動車交通局旅客課長
	松 本 年 弘	国土交通省自動車交通局旅客課参事官
	小 林 豊	国土交通省関東運輸局自動車交通部長

(順不同、敬称略)

(事務局) 国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室  
東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

## 目 次

はじめに	1
I. 貸切バス事業の現状	2
1. 貸切バス事業の現状	2
2. 重大事故の発生状況	3
II. 検討の概要	5
1. 検討の経緯	5
2. 主な検討内容	6
3. 検討の進め方	6
4. スケジュール	7
III. 他事業における評価制度	8
IV. 関係者意向調査	10
1. 調査方法	10
2. アンケート調査結果	13
3. ヒアリング調査結果	16
V. 評価の試行	20
1. 試行方法	20
2. 試行結果	21
3. 課題	24
VI. 貸切バス事業の安全性に関する評価・認定制度について	25
VII. 制度実施に向けた今後の課題	25
おわりに	29

巻末資料 1 : 他事業における評価制度の調査結果 (詳細版)

巻末資料 2 : アンケート調査票

巻末資料 3 : アンケート調査結果報告 (詳細版)

※巻末資料は、第4回会議資料では省略

## はじめに

貸切バスは、観光バスとしてのサービスのほか、団体輸送、各種イベント輸送等様々なニーズに対応する輸送サービスとして国民に広く利用され、また、近年では、都市間輸送の分野においてもいわゆるツアーバスが急速に普及するなど、利用者ニーズに対応した良質なサービスの提供が今後とも期待される輸送サービスである。一方で、平成19年2月に大阪府吹田市で貸切バスによる重大事故が発生するなど、安全性の確保が大きな課題となっている。

このような中、平成19年10月にとりまとめられた「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告においては、貸切バスにかかる安全性の確保・質の向上に向けた方策の一つとして、利用者が優良な貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）について提言が行われた。

本報告書は、上記提言を踏まえ、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度の検討を行うため、学識経験者、消費者代表、貸切バス事業者、旅行会社、両業界団体、労働組合、国土交通省の実務者の参画を得て開催した検討委員会における検討の成果をとりまとめたものである。

# I. 貸切バス事業の現状

## 1. 貸切バス事業の現状

貸切バスについては、平成19年度末現在、全国の事業者数は4,159者となっており、輸送人員では年間2,960十万人にのぼっている。平成12年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数は増加している。

事業者数の増加に伴う競争の激化に加え、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化もあり、貸切バス事業は、総じて厳しい環境下にあるといえる。(図1参照)

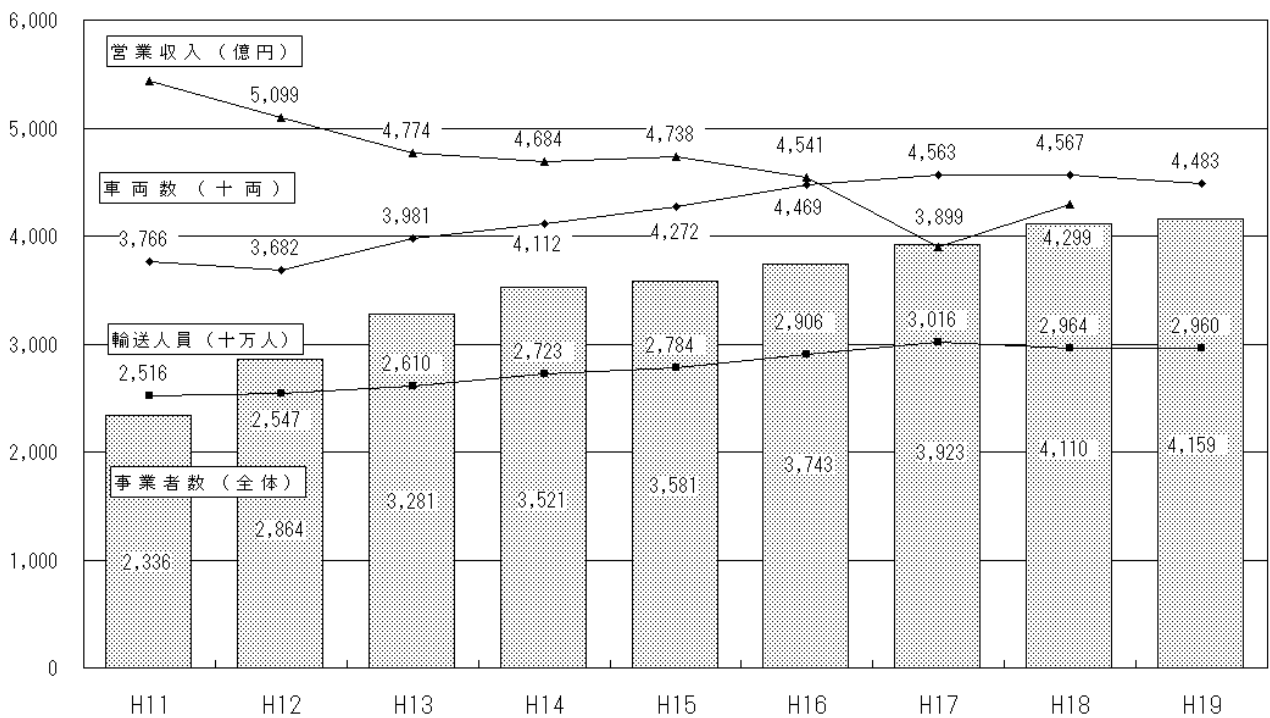


図1. 貸切バス事業の現状 (出典：国土交通省資料による)

※事業者数及び車両数は年度末である。

※平成19年度の営業収入は現在集計中である。

## 2. 重大事故の発生状況

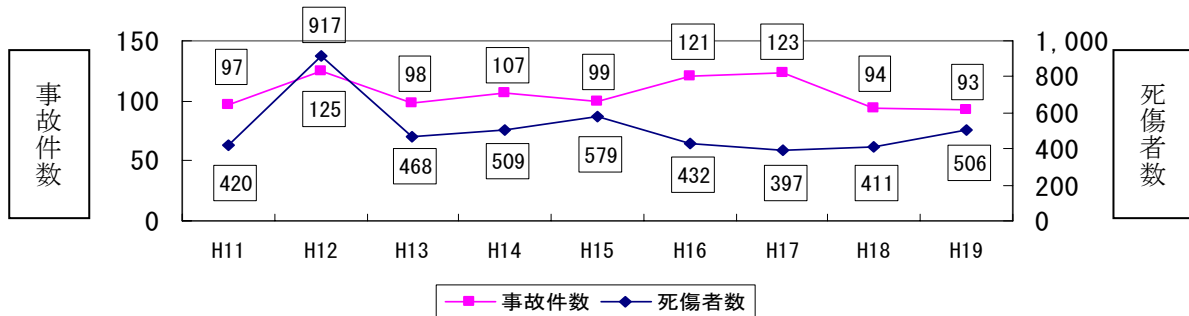
貸切バス事業に係る重大事故（4頁参照）の発生状況は、以下のとおりである。

なお、平成17年2月に自動車事故報告規則第2条が改正され、「車両故障」の定義が変更され報告範囲が拡大したが、本分析では車両故障に関する重大事故の報告件数を除いて経年の傾向をみた。

### <重大事故の発生状況>

#### ① 年度別重大事故件数・重大事故に係る死傷者数（車両故障を除く）

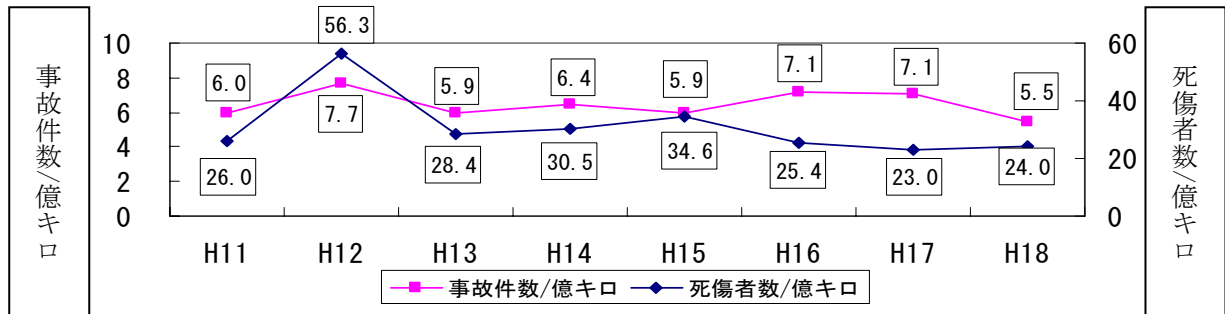
- ・ 重大事故件数は90件から130件の間を推移
- ・ 死傷者数は平成12年度を除き、400件から600件の間を推移



出典：国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」

#### ② 年度別走行距離当たり重大事故件数・重大事故に係る死傷者数（車両故障を除く）

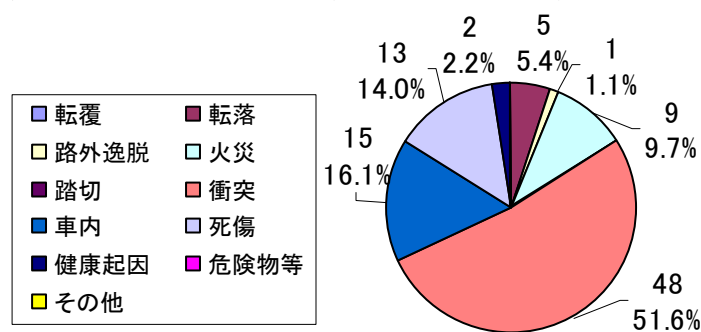
- ・ 重大事故件数/億キロは5件から8件の間を推移
- ・ 死傷者数/億キロは平成12年度以外20件から40件の間を推移



出典：国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」

#### ③ 平成19年度事故種類別重大事故件数（車両故障を除く）

- ・ 平成19年度の貸切バスに係る重大事故件数は93件
- ・ 衝突事故が最も多く全体の51.6%、次いで車内事故が多く全体の16.1%



出典：国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」

**自動車事故報告規則**  
**(昭和26年運輸省令第104号)**

(定義)

第2条 この省令で「事故」とは、次の各号のいずれかに該当する自動車の事故をいう。

- (1) 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。）を起こし、又は踏切において鉄道車両と衝突し、若しくは接触したもの
- (2) 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和30年政令第286号）第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。）を生じたもの
- (3) 自動車の積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの
  - イ 消防法（昭和23年法律第186号）第2条第7項に規定する危険物
  - ロ 火薬類取締法（昭和25年法律第149号）第2条第1項に規定する火薬類
  - ハ 高压ガス保安法（昭和26年法律第204号）第2条に規定する高压ガス
  - ニ 原子力基本法（昭和30年法律第186号）第3条第2項に規定する核燃料物質及びそれによって汚染された物
  - ホ 放射線同位元素等による放射線障害の防止に関する法律（昭和32年法律第167号）第2条第2項に規定する放射線同位元素及びそれによって汚染された物
  - ヘ シアン化ナトリウム又は毒物及び劇物取締法施行令（昭和30年政令第261号）別表第2に掲げる毒物又は劇物
  - ト 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第47条第1項第3号に規定する品名の可燃物
- (4) 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第5条第4号に掲げる傷害が生じたもの
- (5) 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなつたもの
- (6) 自動車の装置（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第41条各号に掲げる装置をいう。）の故障により、自動車が運行できなくなつたもの
- (7) 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの



## Ⅱ. 検討の概要

### 1. 検討の経緯

平成19年2月に大阪府吹田市で発生した貸切バスの重大事故を契機に、国土交通省、貸切バス事業者、旅行会社、両業界の団体、労働組合の実務者をメンバーとして「貸切バスに関する安全等対策検討会」が設置された。

平成19年10月にとりまとめられた同検討会の報告書において「安全等に対する取り組みを、どの事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明で、質の良い事業者が選ばれるとは限らない」、「安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合がある」といった問題点が指摘され、その対応として、貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）について提言された。

このため、利用者が優良な貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度について検討を行うこととした。

(参 考) 「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告（平成19年10月）  
(抜粋)

#### 2. 貸切バス事業者の質を向上させるための方策について

##### (1) 貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）

###### 《問題点》

- ・ 安全等に対する取り組みを、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明。
- ・ 旅行会社との取引においては、貸切バス事業者の安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合もあるとの指摘。
- ・ 事業者の安全に対する取り組みについて情報提供していくことは、旅行会社、利用者が優良なバス事業者を選択できるとともに、事業者の安全・安心や環境に対する取り組みを推進する上で有効。

###### 《対 応》

- 国土交通省において、事業者の安全等に対する取組状況について、評価・公表する仕組みを検討。また、本制度の構築に合わせて、ツアーのパンフレット等へバス事業者の安全情報等を記載することについて検討【1年～2年以内】

## 2. 主な検討内容

貸切バス事業者の評価・認定制度の検討にあたっては、下記（１）～（３）を主な検討内容とした。

### （１）評価・認定基準について

- ・ 評価項目
- ・ 認定方法
- ・ 有効期間
- ・ その他事業者評価に必要な評価・認定基準

### （２）評価・認定の実施主体及び実施方法について

- ・ 評価・認定の実施主体に求められる要件
- ・ 評価・認定の実施主体
- ・ 評価・認定の実施方法

### （３）情報提供方法について

- ・ 効果的な情報提供のあり方

## 3. 検討の進め方

本検討は、概ね、下記（１）～（３）の流れで検討を行った。

### （１）評価・認定制度における評価項目の整理

#### ① 他事業における評価制度の調査

他事業において実施されている評価制度について、調査した上で、評価・認定制度の構築に適切に反映させる。

#### ② アンケート・ヒアリング調査の実施

利用者、貸切バス事業者、旅行会社、両業界の団体及び労働組合に対してアンケート調査、ヒアリング調査を行い、評価・認定制度の評価項目、認定方法、実施主体、情報提供方法についての意向を把握し、評価・認定制度の構築の参考とする。

## (2) 評価・認定制度の検討

(1) の整理を踏まえ、次の①から③の検討を行う。

- ① 評価・認定基準について
- ② 評価・認定の実施主体及び実施方法について
- ③ 利用者への情報提供方法について

## (3) 評価・認定基準の試行

(2) の検討の過程において、複数の貸切バス事業者に協力を依頼し、評価を試行し、評価・認定基準について検証を行う。

## 4. スケジュール

検討委員会は、下記の通り 5 回開催した。

平成 20 年

- |          |     |   |
|----------|-----|---|
| 9月25日(木) | 第1回 | <ul style="list-style-type: none"><li>・他事業における評価制度の報告</li><li>・事業者等アンケート・ヒアリング調査の検討</li><li>・今後の進め方</li></ul> |
|----------|-----|---|

- |           |     |  |
|-----------|-----|--|
| 11月27日(木) | 第2回 | <ul style="list-style-type: none"><li>・アンケート・ヒアリング調査／重大事故分析結果の報告</li><li>・評価・認定基準(案)の検討</li><li>・評価・認定基準の試行方法の検討</li></ul> |
|-----------|-----|--|

平成 21 年

- |          |     |   |
|----------|-----|---|
| 1月28日(水) | 第3回 | <ul style="list-style-type: none"><li>・評価・認定基準試行結果の報告</li><li>・評価・認定基準(修正案)の検討</li><li>・実施主体に求められる要件及び実施方法の検討</li></ul> |
|----------|-----|---|

- |          |     |  |
|----------|-----|--|
| 2月26日(木) | 第4回 | <ul style="list-style-type: none"><li>・情報提供方法の検討</li><li>・評価・認定制度の全体概要(案)の検討</li><li>・とりまとめ(案)</li></ul> |
|----------|-----|--|

- |          |     |  |
|----------|-----|--|
| 3月13日(金) | 第5回 | <ul style="list-style-type: none"><li>・最終とりまとめ</li></ul> |
|----------|-----|--|

### Ⅲ. 他事業における評価制度

貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度の検討にあたり、下記に掲げる既存の評価・認定制度に関し、目的、対象、評価項目、実施方法、活用・周知・公表方法、普及度、利用促進のインセンティブにつき整理を行った。(結果概要は、次頁、詳細は、巻末資料 1 を参照)

#### <調査を行った他事業における評価制度>

- 貨物自動車運送事業安全性評価事業 (G マーク)
- 法人タクシー事業者ランク評価
- 防火対象物定期点検報告制度
- グリーン経営認証
- エコルールマーク
- 産業廃棄物処理業者の優良性評価制度
- I SMS (情報セキュリティマネジメントシステム) 適合性評価制度



## IV. 関係者意向調査

### 1. 調査方法

#### (1) アンケートによる調査

貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度の検討にあたり、評価項目、認定方法、活用方法等についての意向を把握し、制度構築の参考とするため、利用者、旅行会社、貸切バス事業者に対してアンケート調査を実施した。調査数等の概要は表3とおりである。

アンケート対象	調査数	回収数	回収率	実施期間
利用者	2,072 件	2,072 件	100%	H. 20. 10. 20～H. 20. 10. 21
旅行会社 (JATA 会員)	15 件	14 件	93%	H. 20. 10. 14～H. 20. 10. 31
旅行会社 (ANTA 会員)	約 2,600 件	450 件	約 17%	H. 20. 10. 14～H. 20. 10. 31
貸切バス事業者	約 400 件	243 件	約 61%	H. 20. 10. 14～H. 20. 11. 07

表3：アンケート調査概要

アンケートは対象ごとに、下記について質問した。(詳細は、巻末資料2を参照。)

- 利用者
  - ・ 貸切バスの選び方や印象
  - ・ 評価・認定制度に対する意識
  - ・ 評価・認定制度が導入された場合の意向
- 旅行会社
  - ・ 会社属性
  - ・ 現状における貸切バス事業者の選定方法
  - ・ 評価・認定制度に対する意識
  - ・ 評価・認定制度が導入された場合の意向
- 貸切バス事業者
  - ・ 会社属性
  - ・ 評価・認定制度に対する意識
  - ・ 評価・認定制度が導入された場合の意向

## (2) ヒアリングによる調査

アンケート調査と並行して、貸切バス事業者4社、旅行会社2社、関係団体6団体に対し、評価・認定制度構築に関して、ヒアリング調査を実施した。

ヒアリングは、次頁に示した「評価項目の素案（Ⅰ．安全性に対する法令の遵守状況、Ⅱ．事故や違反の状況、Ⅲ．安全性に対する取組の積極性（運輸安全マネジメント取組事項）」を示しつつ、下記項目を中心に行った。

なお、素案の作成にあたっては、「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）」を参考として作成することとした。貨物と旅客という違いはあるものの、①利用者がより安全性の高い運送サービスを選びやすくするとともに、②運送事業全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図ることを目的として行われており、評価制度の目的が一致しているためである。

- 評価項目（安全性について何を評価すべきか／環境やサービスを評価すべきか）
- 審査方法（訪問審査が必要か／書類審査で済む評価項目があるか）
- 有効期間
- 実施主体や審査・評価機関が満たすべき条件
- 活用・周知・公表のイメージ
- インセンティブ（制度が積極的に活用されるためには何が必要か）

## ＜評価項目の素案＞

大項目	中項目	小項目	
I 安全性に対する法令の遵守状況	1. 事業計画等 【休憩・睡眠施設】	【位置、収容能力(ストック)】	(1) 乗務員の休憩・睡眠施設の位置、収容能力は適正か。
		【保守、管理 (フロー)】	(2) 乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。
	2. 帳票類の整備、報告等	【(社内の)事故記録】	(1) 事故記録が適性に記録され、保存されているか。
		【(行政への)事故報告】	(2) 自動車事故報告書を提出しているか。
		【運転者】	(3) 運転者台帳が適性に記入等され、保存されているか。
		【車両】	(4) 車両台帳が整備され、適性に記入等されているか。
	3. 運行管理等	【規程】	(1) 運行管理規程が定められているか。
		【運行管理者選任】	(2) 運行管理者が選任され、届出されているか。
		【運行管理者教育】	(3) 運行管理者に所定の研修を受けさせているか。
		【運転者確保】	(4) 事業計画に従い、必要な員数の運転者を確保しているか。
		【勤務・乗務時間】	(5) 過労防止に配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割りが作成され、休憩時間、睡眠のための時間が適性に管理されているか。
		【点呼】	(6) 点呼の実施及びその記録、保存は適正か。
		【日報】	(7) 乗務等の記録(運転日報)の作成・活用は適正か。
		【タコグラフ】	(8) 運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。
		【指示書】	(9) 運行指示書の作成、指示、携行、保存は適正か。
		【指導監督】	(10) 乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。
		【特別指導】	(11) 特定の運転者に対して特別な指導を行っているか。
		【適正診断】	(12) 特定の運転者に対して適性診断を受けさせているか。
	4. 車両管理等	【規程】	(1) 整備管理規程が定められており、これに基づき、適正に整備管理業務がなされているか。
		【整備管理者選任】	(2) 整備管理者が選任され、届出させているか。
		【整備管理者教育】	(3) 整備管理者に所定の研修を受けさせているか。
		【日常点検】	(4) 日常点検基準を作成し、これに基づき点検を適正に行っているか。
		【定期点検】	(5) 定期点検基準を作成し、これに基づき、適正に点検・整備を行い、点検整備記録簿等が保存されているか。
	5. 労基法等	【規程】	(1) 就業規則が制定され、届出されているか。
		【36協定】	(2) 36協定が締結され、届出されているか。
		【労働時間】	(3) 労働時間、休日労働について違法性はないか(運転時間を除く)。
		【健康診断】	(4) 所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正になされているか。
II 反・事故状況	1. 事故の実績	平成●年●月●日から過去3年間に、事業所の事業用自動車に有責の第一当事者となる、自動車事故報告規則(国土交通省令)第2条各号に定める事故がないか。	
	2. 違反(行政処分)の実績	平成●年●月●日において、事業所に、道路運送法に基づく行政処分の点数が付加されていないか。また、点数がある場合には、当該事業所に係る行政処分の累積点数は何点か。	
(III 運輸安全性に対する取組の積極性)	/		1. 運輸安全マネジメントに関する基本的な方針を策定し、全従業員に周知している。
			2. 事故件数その他の具体的な指標を用いて輸送の安全に関する目標を設定している。
			3. 輸送の安全に関する計画を作成している。
			4. 輸送の安全に関する情報を適切に伝達及び共有している。
			5. 事故、災害等に関する報告連絡体制を構築している。
			6. 輸送の安全に関する研修等を実施している。
			7. 輸送の安全に関するチェックを実施している。
			8. 輸送の安全に関する業務の改善措置を講じている。
			9. 運輸安全マネジメントを適確に実施し、輸送の安全に関する計画の作成、実行、評価及び改善の一連の過程を円滑に進めている。
			10. その他輸送の安全に関わる自主的、積極的、独創的、先進的又は高度な取組を実施している。

【上記以外の評価項目候補】

非常用信号用具、非常口、消火器の取扱いについて乗務員に対し適切な指導を行っているか。
事故・故障等のトラブルが発生した際の初期対応について、乗務員に対して適切な教育を行っているか。



## 2. アンケート調査結果

評価・認定制度に関する関係者の意向は、概ね下記の通りであった。（詳細は、巻末資料3を参照。）

### （1）貸切バス事業者の評価・認定において重視すべき項目

#### ① 優先順位 1位から3位の割合

- ・ 利用者、旅行会社、貸切バス事業者ともに「道路運送法、労働基準法などの法令順守状況」の割合が高い。特に、旅行会社及び貸切バス事業者では、「法令順守状況」を優先順位1位とする割合が高い。
- ・ 利用者は「事故・行政処分の実績」の割合が最も高いのに対し、旅行会社、貸切バス事業者は最も低い。

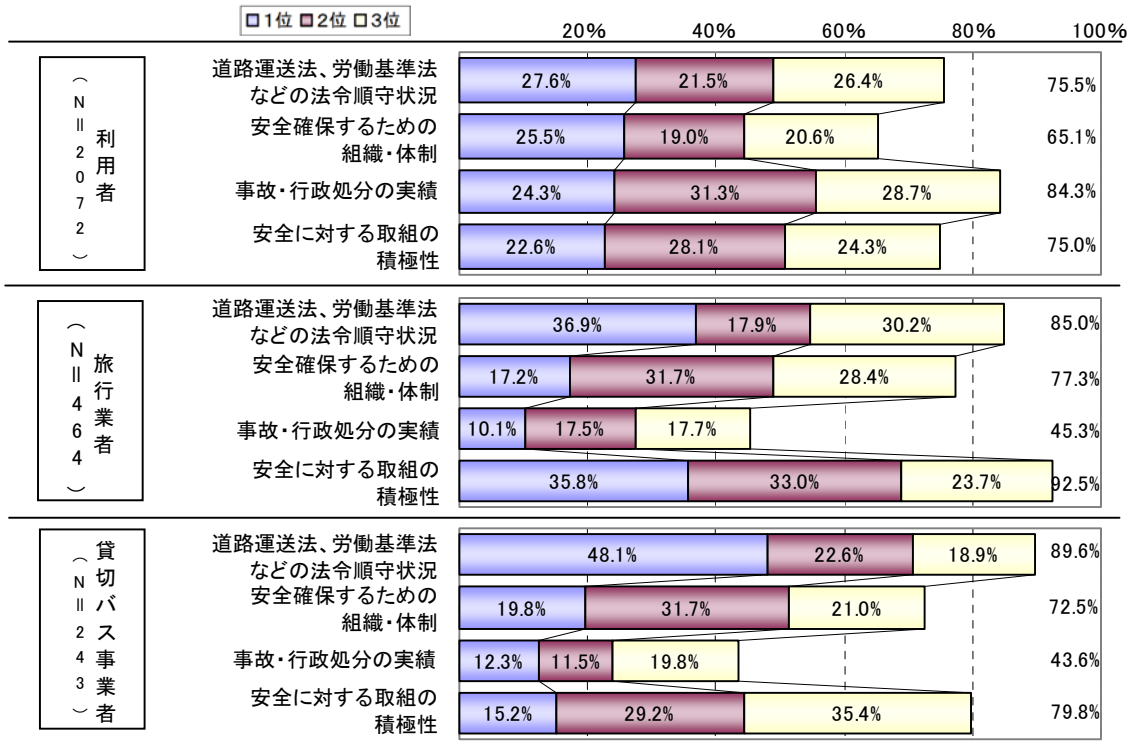


図3. 貸切バス事業者の評価・認定において重視すべき審査項目（1位～3位）

## ② 優先順位 1 位の割合

- ・ 利用者は「道路運送法、労働基準法などの法令順守状況」が最も多く、次いで「安全を確保するための組織・体制」が多い。
- ・ 旅行会社は「道路運送法、労働基準法などの法令順守状況」と「安全に対する積極性」の割合がほぼ同数。
- ・ 貸切バス事業者は「道路運送法、労働基準法などの法令順守状況」が最も多く、次いで「安全を確保するための組織・体制」が多い。
- ・ 貸切バス事業者は、利用者、旅行会社と比べて「道路運送法、労働基準法などの法令順守状況」の割合が高い。

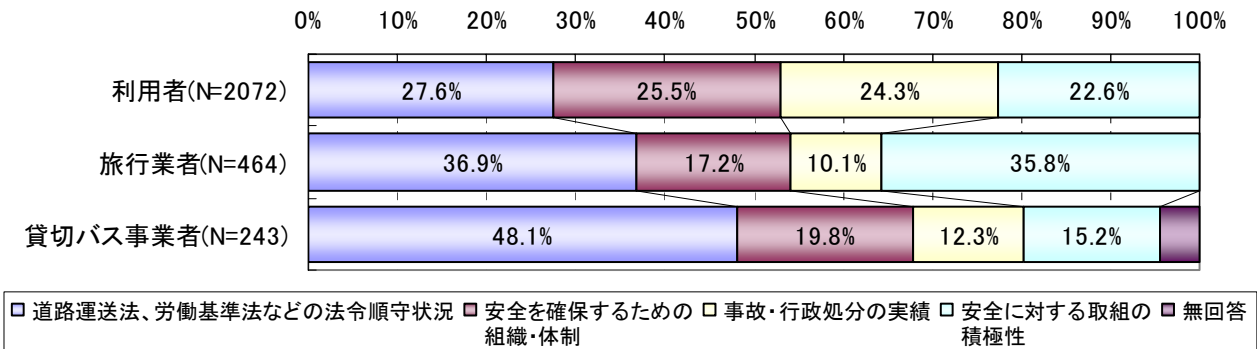


図 4. 貸切バス事業者の評価・認定において重視すべき審査項目（1位）

## (2) 貸切バス事業者の評価・認定制度の利用者への周知タイミング（利用者）

- ・ 利用者は「旅行企画の段階」、「申し込みやネット予約時」が多い。

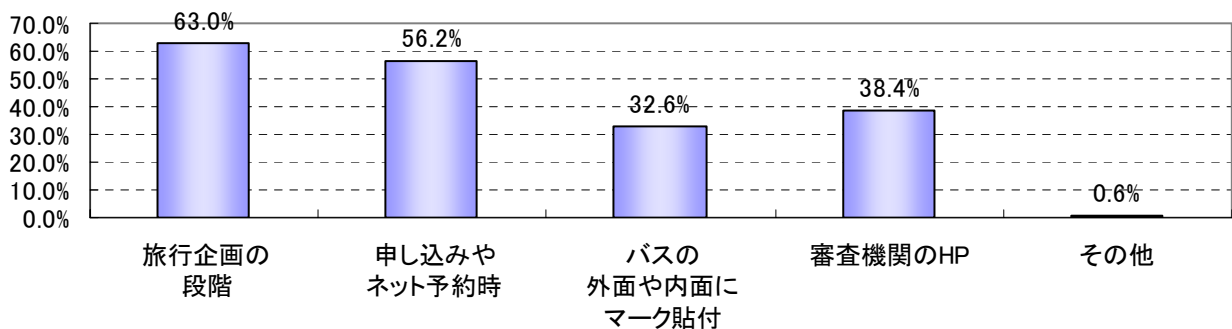


図 5. 評価・認定結果を知るタイミング・方法 利用者（N=2072）（複数回答）

(3) 貸切バス事業者の評価・認定制度の利用者への周知方法（旅行会社・貸切バス事業者）

① 優先順位 1位から3位の割合

- 旅行会社、貸切バス事業者ともに「評価機関のHPでの貸切バス事業者名の公表」、「旅行パンフレット記載、旅行内容説明時に利用者へ説明」、「バスにステッカーを貼付」の割合が高い。

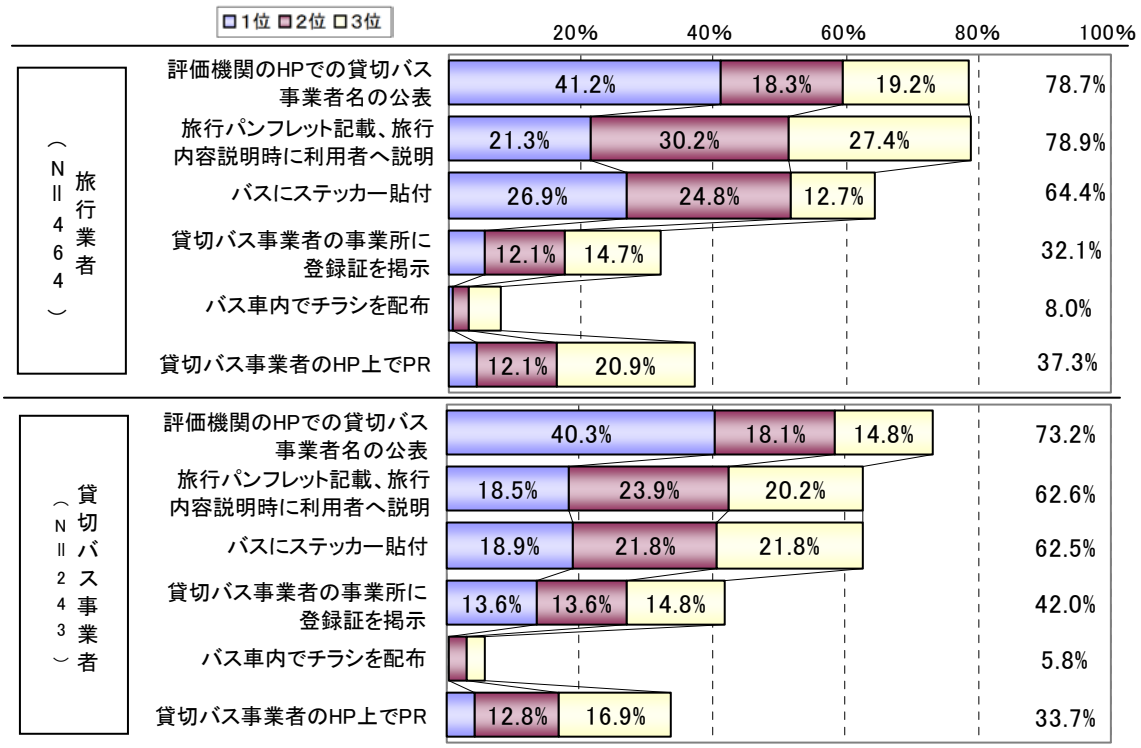


図6. 評価・認定制度の利用者への周知方法（1位～3位）

② 優先順位 1位の割合

- 旅行会社・貸切バス事業者は「評価機関のHPでの貸切バス事業者名の公表」が最も多く、次いで「バスにステッカーを貼付」が多い。

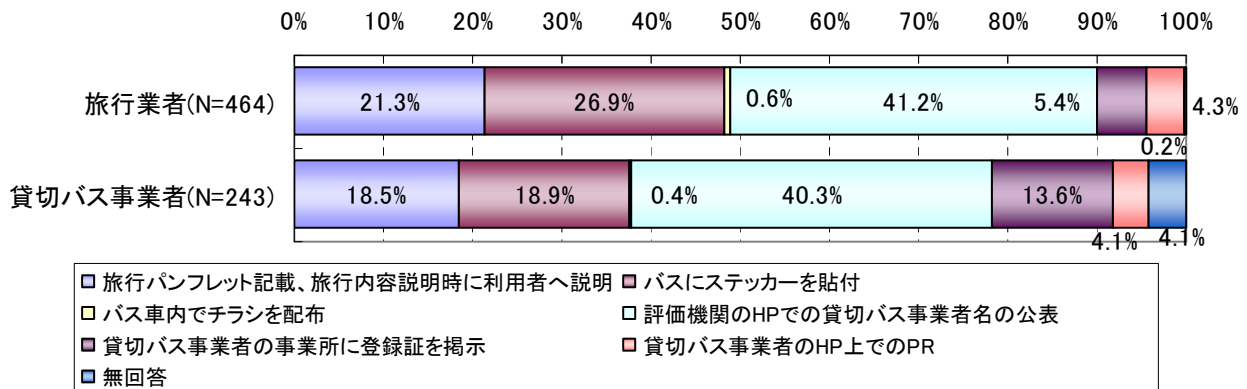


図7. 評価・認定制度の利用者への周知方法（1位）

### 3. ヒアリング調査結果

#### (1) ヒアリング対象者

- ・貸切バス事業者：4社（大手：1社、準大手：2社、小規模：1社）
- ・旅行会社：2社（大手：1社、小規模：1社）
- ・関係団体：6団体（社団法人日本バス協会、社団法人日本旅行業協会、社団法人全国旅行業協会、全日本交通運輸産業労働組合協議会、独立行政法人自動車事故対策機構、高速ツアーバス連絡協議会事務局）

#### (2) ヒアリング結果

##### ①評価制度全般について

- ・【差別化の必要】認定された事業者の中でもさらなる努力をしている事業者にはプラスアルファの評価を行うことがよいのではないかと  
関係団体（2団体）
- ・【公平性の確保】大手企業には出来るが、中小企業には出来ないような、レベルの高い評価制度にすべきではない  
旅行会社（1社）
- ・【制度不要】長年の取引先を自社の基準で評価できているため、本制度を活用して事業者を選択することは考えていない  
旅行会社（1社）

##### ②評価項目について

###### (ア) 安全性以外の項目について

- ・【安全性のみでよい】安全性以外の項目について、特段の意見なし  
関係団体（2団体）、バス事業者（3社）、旅行会社（1社）
- ・【環境・サービスの評価】安全性の評価に加え、エコドライブの推進や環境対応車の導入状況、乗務員の質等、環境・サービス面も評価項目とすべき  
関係団体（3団体）
- ・【サービス面の評価方法】サービス面を評価する方法として、教育の内容や実施状況を確認することと、顧客満足に関するアンケートを実施しているかを見る方法がある  
関係団体（1団体）

###### (イ) 安全性評価の大項目について

- ・【大項目】特段の異論なし  
関係団体（4団体）、バス事業者（1社）、旅行会社（1社）
- ・【貨物と旅客の違い】評価項目の案は、「安全規則」（貨物）を基本としたものであることから、「運輸規則」（旅客）の反映が必要と考える  
関係団体（1団体）
- ・【小規模事業者への配慮】運輸安全マネジメントは小規模の事業者では馴染まないのではないかと  
バス事業者（1社）
- ・【評価レベルの高度化】そもそも、貸切バス事業者として許可を取得している事業者は、事業許可を受けているという理由で「安全」と考えると、この制度で評価すべき安全性は、法令遵守レベルではなく、より高いレベルではないかと  
関係団体（1団体）

- ・【事業許可レベルとの差異化】本制度で評価する項目は、事業許可の審査項目と同一でない方がよい 関係団体（1 団体）

#### （ウ）その他

- ・法令遵守していない企業には、評価を受ける資格すら無いようにすればよい 旅行会社（1 社）
- ・法令遵守の中に、道交法違反についての事項も入れるべき 関係団体（1 団体）
- ・社会保険に加入していないケースも散見されるため、この観点での評価は必要 関係団体（1 団体）
- ・配点の際には、労基法の遵守状況は重点的に配点すべきではないか 関係団体（1 団体）
- ・車両を評価する方法として、環境性能や車齢を見る方法があるのではないか 関係団体（1 団体）、バス事業者（1 社）
- ・事故は、重大事故だけでなく、小さな事故も把握すべきではないか バス事業者（1 社）

#### ③審査方法について

- ・【書類＋訪問調査】訪問審査は行う方向で検討しては如何か。また、書類審査である程度チェックできるのではないか 関係団体（1 団体）
- ・【負担の軽減】提出書類が多いと、評価を受ける事業者としても、煩雑になる バス事業者（1 社）

#### ④有効期間について

- ・【2～3年が妥当】有効期間はGマークと同じでよいのではないか ほぼ全ての関係者
- ・【有効期間中の取扱い】有効期間中であっても、安全性以外について変化が生じれば再評価を行うような仕組みを検討すべき（例えば、経営者や大株主が変わると、その会社の体質も変わる） 関係団体（1 団体）

#### ⑤実施主体が満たすべき条件について

- ・【異論なし】実施主体の条件は、知見を有し、中立的であり、多数の申請への対応が可能等といった事務局案が妥当ではないか ほぼ全ての関係者
- ・【公平性と妥当性】公平性（新規事業者が不利になる等、被評価者に対する負担がないこと）と妥当性（実際に安全性を保っている企業であるかチェックできること）を持った機関が実施主体となるべき 関係団体（1 団体）

#### ⑥活用・周知・公表イメージについて

##### （ア）全般

- ・【利用者への周知】利用者への周知が必要であり、効果的な宣伝方法を検討する必要がある ほぼ全ての関係者

- ・【活用されないことへの懸念】環境に関して努力を行っても、利用者が「環境に配慮しているバス会社」を指名するケースはなく、安全についても同様の結果になることを懸念している

バス事業者（1社）

#### （イ）バス事業者による活用・周知・公表

- ・【ステッカー】バスにステッカーを貼る等、目に見える形にすればよい

関係団体（2団体）

#### （ウ）旅行会社による活用・周知・公表

- ・【実現可能】旅館施設等のマル適マークと同様、本評価制度ができた場合でも、ツアーの条件書に記載するなど、周知・公表を行うのは難しくない
- ・【実現不可能】旅行パンフレットへの掲載は、実務上、無理ではないか。（利用者への契約事項の一部であり、「安全性評価認定貸切バスを使用」と書いて、そのバスが手配できなければ、契約違反ということになるのではないか）
- ・【旅行会社へのインセンティブの必要性】インセンティブがなければ旅行会社がパンフレット記載や契約時の説明等の対応をしない可能性があるのではないか

旅行会社（1社）

関係団体（1団体）

関係団体（1団体）

#### （エ）運営主体による活用・周知・公表

- ・【行政処分情報へのリンク】認定事業者を web で公開する際は、行政処分情報のリンクをつけると、利用者にわかりやすくなるのではないか

関係団体（1団体）

### ⑦インセンティブについて

- ・【発注者による積極的活用】主な発注者である旅行会社や、地方自治体が積極的に本制度を活用することで、貸切バス事業者が認定を受けるインセンティブとなる
- ・【保険料の割引】認定事業者は、安全であることが認定されているので保険料（自動車保険、旅行特別補償保険等）が安くなるとインセンティブになる
- ・【監査の免除】「安全性を認定された事業者には、（重大事故がなければ）行政による監査を一定期間実施しない」ということが考えられるのではないか

関係団体（1団体）、バス事業者（2社）

バス事業者（1社）

関係団体（1団体）

## ⑧認定費用について

- ・【有料】「有料」でよい。ただし、数万程度ではないか
- ・【規模の考慮】事業者の規模に応じた費用も考えられる
- ・【分担】国、バス協会、事業者がそれぞれ負担をすべきではないか

関係団体 (1 団体)

関係団体 (1 団体)

関係団体 (1 団体)

## ⑨評価の任意性について

- ・【任意性】申請制度（任意）とすることについて特段の意見なし

関係団体 (4 団体)、バス事業者 (4 社)、旅行会社 (2 社)

- ・【全事業者対象】安全運行は前提であり、すべての貸切バス事業者が評価を受けるような強制力があると、旅行会社としても利用者への周知が徹底できるのではないか

関係団体 (2 団体)

- ・【未申請事業者への対応】任意とした場合、当該事業者の安全性は、制度の範疇外となるため、本制度とは別に、これらの事業者の安全性確保について対応が必要である

関係団体 (1 団体)

## V. 評価の試行

### 1. 試行方法

#### (1) 試行の目的

第2回検討委員会までに提示した貸切バス事業者の安全性等に関する評価項目の確認方法・適否の基準等について、実際に運用した場合に、どのような課題があるかを抽出し、必要な修正を行う。

#### (2) 試行対象

貸切バス事業者 3社

#### (3) 試行場所

本社及び併設された営業所1ヶ所

#### (4) 試行時期

平成20年12月下旬から平成21年1月上旬（各1日）

#### (5) 試行の着眼点

試行にあたっては、下記着眼点に留意して実施した。

##### ① 適正な評価方法の確保

###### (ア) 客観的評価

各評価項目の確認方法・適否の基準が、評価者や被評価者（事業者）の主観によらない客観的な評価を可能とするものになっているか。

###### (イ) 評価項目の確認方法

書類により確認が可能な項目と、ヒアリングや実地調査による確認が必要と考えられる項目は何か。

##### ② 効率的な評価作業の実施

適正な評価を確保することを前提としつつ、評価作業の実施や事前準備に要する時間や手順が、評価者及び被評価者（事業者）にとって過度な負担とならず、効率的なものとなっているか。

##### ③ 法令遵守レベル以上の先進的な取組の具体的内容の確認

評価項目とした「安全性に対する法令の遵守状況」に関しては、試行に際し、法令で規定される基準を満たしているかどうかだけでなく、先進的な取組内容の把握など、事業者による取組状況の差異の確認に努めた。



## (6) 試行方法

第2回検討委員会で提示した評価・認定項目(23頁参照)に従い、試行を実施した。

3社とも、評価・認定項目に従った関係書類(事前準備)を確認の上、書類では十分に判断ができない事項に関しては事業者に対し、ヒアリングを実施する方法で行った。

ただし、日常的に記録・保存が義務付けられている書類(点呼記録簿、乗務記録、運行指示書等)については、被評価者の負担や時間的な制約上の観点から、保存されている書類の一部を抽出して試行を実施した。

この際、A事業者への試行は、提出された書類を事務局のみで確認し、終了後、ヒアリングを行う手法をとったが、効率的な作業遂行に課題が残ったため、B事業者及びC事業者への試行に際しては、確認事項に沿った関係書類を事業者に随時提出していただき、同時に、ヒアリングを行うことにより、試行を実施した。

以上のような抽出調査の手法をとった結果、A事業者では4時間以上、B事業者、C事業者では3時間弱の時間を要した。

## 2. 試行結果

試行の結果を、下記(1)～(4)に整理した。

### (1) 客観的評価と評価作業の円滑な実施について

#### (安全性に対する法令の遵守状況)

- ① 各種規程類、運行管理者・整備管理者の選任・教育状況等については、確認書類が少なく、形式も定まったものであるため、客観的評価が容易であり、評価作業の負担は小さい。
- ② 一方で、日常的に記録・保存が義務付けられている書類(点呼記録簿、乗務記録、運行指示書等)は、客観的評価が可能なものが多いが、法令で定められた保存期間の該当書類の一部を抽出して実施した場合でも、評価作業の負担が大きい。
- ③ 運行記録については、書類は存在しても、必ずしも法令を遵守しているかどうか、一目で確認できる形式に整理されているわけではない(例えば乗務員毎の1日当たりの拘束時間や休息时间、4週間を平均した1週間当たりの運転時間の限度等が一目ではわからない)。そのため、確認作業に時間を要する項目(勤務・乗務時間、労働時間)がある。
- ④ 事業計画に従った必要な員数の運転者の確保状況については、具体的な実施状況が整理された書類として存在せず、取り組みの考え方や実施状況について、事業者からの聴取内容によらざるを得ない面がある。

#### (事故や違反の状況)

行政への事故報告、社内の事故記録については、書類は存在しても、事業者の説明内容によらざるを得ず、評価主体による評価作業のみでは、報告、記録された以外の事故が起こっていたかどうか把握困難である。

### (運輸安全マネジメント取組状況)

取組みを行っている事業者の中での取組レベルには差異が見られたが、取組みの有無に関しては、評価を行うことが出来た。

### (2) 評価項目の確認方法について

書類のみの審査ではなく、事業者からの説明聴取や関係施設等の現場確認の手法を取り入れることが有効であることが確認された。

### (3) 被評価者の負担について

今回の手法による評価に要した時間は半日程度であり、関係書類に関しても既存の書類の確認を前提としたものであったことから、過度な負担はなかったものと考えられる。

ただし、抽出調査でも半日程度の時間を要することに留意する必要がある。

### (4) 法令遵守レベル以上の先進的な取組みについて

- ① 「安全性に対する法令の遵守状況」の項目については、法令遵守レベル以上の先進的な取組みを項目として設定できるのに対して、各種規程類の整備状況、管理者の選任や各種報告の実施状況等、実施の有無のみが問題となり、先進的な取組みを項目として設定できないものもある。
- ② 先進的な取組みを評価しうる項目にあっては、事業者により取組レベルが異なっている。

#### (例1)

##### 【乗務記録】【運行記録計】

運行管理者が、乗務員が作成する乗務記録とタコグラフの運行記録に違いはないか、手作業で確認している事業者がある一方、乗務記録と運行記録をパソコンに取り込み、システムで自動的に違いがないか確認した上で、運行管理の担当者が最終確認する事業者もある。

#### (例2)

##### 【勤務・乗務時間】

デジタルではないタコグラフを解析した結果をパソコンに入力し、そのデータを用いて改善基準を遵守しているか一目でわかる帳票を自動的に作成するソフトウェアを自社開発し、活用している事業者がある一方、デジタルタコグラフのデータを用いて、同様のソフトウェアを自社開発し、活用している事業者もある。

# <貸切バス事業者の安全性等に関する評価・認定制度 評価基準(案)>

緑字：Gマーク制度に追加した部分

※太枠は、Gマークにはない評価項目

大項目	中項目	小項目	Gマークでの評価有無	配点	
I 安全性に対する法令の遵守状況	1. 事業計画等【休憩・睡眠施設】	【位置、収容能力】	(1)乗務員の休憩・睡眠施設の位置、収容能力は適正か。	有	40 32項目
		【保守、管理】	(2)乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。	有	
	2. 帳票類の整備、報告等	【(社内の)事故記録】	(1)事故記録が適正に記録され、保存されているか。	有	
		【(行政への)事故報告】	(2)自動車事故報告書を提出しているか。	有	
		【乗務員台帳】	(3)乗務員台帳が適正に記入等され、保存されているか。	有	
		【車両】	(4)車両台帳が整備され、適正に記入等されているか。	有	
	3. 運行管理等	【規程】	(1)運行管理規程及び服務規程が定められているか。	有	
		【運行管理者選任】	(2)運行管理者が選任され、届出されているか。	有	
		【運行管理者教育】	(3)運行管理者に所定の研修を受けさせているか。	有	
		【運転者確保】	(4)事業計画に従い、必要な員数の運転者を確保しているか。	有	
		【勤務・乗務時間】 【交替運転者】	(5)過労防止に配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割が作成され、休憩時間、睡眠のための時間が適正に管理されているか。また、必要な交替運転者を適切に配置しているか。	有	
		【点呼】	(6)点呼の実施及びその記録、保存は適正か。	有	
		【乗務記録】	(7)乗務記録の作成・活用は適正か。	有	
		【運行記録計】	(8)運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。	有	
		【指示書】	(9)運行指示書の作成、指示、携行、保存は適正か。	有	
		【乗降時の安全確保】	(10)駐停車禁止場所での乗降を行わず、乗降時の安全確保に努めているか。	無	
		【営業区域】	(11)営業区域を遵守した運送を行っているか。	無	
	4. 車両管理等	【指導監督】	(12)乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。特に、非常時の対応について、旅客の安全を守るための教育・訓練を実施しているか。	有	
		【特別指導】	(13)特定の運転者に対して特別な指導を行っているか。	有	
		【適性診断】	(14)特定の運転者に対して適性診断を受けさせているか。	有	
		【規程】	(1)整備管理規程が定められており、これに基づき、適正に整備管理業務がなされているか。	有	
	【整備管理者選任】		(2)整備管理者が選任され、届出させているか。	有	
	【整備管理者教育】		(3)整備管理者に所定の研修を受けさせているか。	有	
	【日常点検】		(4)日常点検基準を作成し、これに基づき点検を適正に行っているか。	有	
	【定期点検】		(5)定期点検基準を作成し、これに基づき、適正に点検・整備を行い、点検整備記録簿等が保存されているか。	有	
	5. 労基法等	【規程】	(1)就業規則が制定され、届出されているか。	有	
		【36協定】	(2)36協定が締結され、届出されているか。	有	
		【労働時間】	(3)労働時間、休日労働について違法性はないか(運転時間を除く)。	有	
		【健康診断】	(4)所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正になされているか。	有	
	6. 苦情処理	【苦情処理】	苦情に対して、遅滞なく弁明し、その記録・保存が適正になされているか。	無	
	7. 保険加入	【社会保険】	社会保険等に適切に加入しているか。	無	
		【任意保険】	賠償責任保険等(対人、対物)に加入しているか。	無	
II 事故や違反の状況	1. 事故の実績	平成●年●月●日から過去3年間に、事業者の事業用自動車に有責の第一当事者となる、自動車事故報告規則(国土交通省令)第2条各号に定める事故がないか。	有	40	
	2. 違反(行政処分)の実績	平成●年●月●日において、事業者に、道路運送法に基づく行政処分の点数が付加されていないか。また、点数がある場合には、当該事業者に係る行政処分の累積点数は何点か。	有	2項目	
III 安全性に対する取組の積極性 (運輸安全マネジメント)	1. 運輸安全マネジメントに関する基本的な方針を策定し、全従業員に周知しているか。 2. 事故件数その他の具体的な指標を用いて輸送の安全に関する目標を設定しているか。 3. 輸送の安全に関する計画を作成しているか。 4. 輸送の安全に関する情報を適切に伝達及び共有しているか。 5. 事故、災害等に関する報告連絡体制を構築しているか。 6. 輸送の安全に関する研修等を実施しているか。 7. 輸送の安全に関するチェックを実施しているか。 8. 輸送の安全に関する業務の改善措置を講じているか。 9. 輸送の安全に係る情報の公表を適切に実施しているか。 10. 運輸安全マネジメントを適確に実施し、輸送の安全に関する計画の作成、実行、評価及び改善の一連の過程を円滑に進めているか。 11. その他輸送の安全に関わる自主的、積極的、独創的、先進的又は高度な取組を実施しているか。	有	20 11項目		
		有			
		有			
		有			
		有			
		有			
		有			
		有			
		有			
		有			
		有			

### 3. 課題

試行を踏まえ、下記（１）～（３）の通り課題を整理した。

（１）「安全性に対する法令の遵守状況」に関して、遵守の有無を評価・認定基準とすると、許可や監査と本制度の評価基準が類似したものとなる。

- ・ 法令の遵守は、事業者である以上、許可時に審査を受け、事業運営においても当然クリアすべきものであり、許可や監査と本制度の違いが明確化しにくい。

（２）「安全性に対する法令の遵守状況」に関して、遵守の有無を評価・認定基準とすると、法令の遵守レベル以上の先進的な取り組みを評価できない。

- ・ 法令の遵守状況について、先進的な取り組みを行っている事業者とそうでない事業者との違いが評価に反映されない。

（３）評価・認定結果を一段階としたのでは、事業者の実態を十分に反映できない。

- ・ 法令の遵守状況について、先進的な取り組みを行っている事業者とそうでない事業者との違いが評価・認定結果に明確に現れない。
- ・ 評価・認定された事業者に、より高い目標を与えることが必要だが、そのインセンティブが働きにくい。

## VI. 貸切バス事業の安全性に関する評価・認定制度について

### 1. 評価・認定制度の全体概要（案）

第4回の委員会における  
資料2についての議論を反映予定

## 2. 実施主体に求められる要件及び実施方法

検討会における議論、関係者ヒアリングや試行評価結果等を踏まえ、適正かつ効果的な評価・認定を実施する観点から、実施主体に求められる要件及び実施方法は、以下のとおりである。

### (1) 実施主体に求められる要件

#### ① 貸切バス事業についての知見を有する主体であること。

- ・ 貸切バス事業の評価を行うためには、道路運送法等関係法令、貸切バス事業の実態等に関する知識や、安全に対する取組状況を評価できる知見が必要。
- ・ 安全性向上への取り組みの積極性や運輸安全マネジメントの導入状況等、必ずしも数値等による画一的な判断が可能でない評価事項が含まれるという観点からも、貸切バス事業の運営に関する知見を備えた主体であることが必要。

#### ② 中立的な性格を有し、公平かつ的確に評価・認定業務を実施できる主体であること。

- ・ 公正・公平かつ客観的な評価の担保。
- ・ 制度の公平性・客観性担保の観点から、営利を目的とする主体でないことが必要。
- ・ 全国各地に多数所在する貸切バス事業者（平成19年3月末現在、全国で4,110社）からの申請の受付や問い合わせ、制度の周知・利用促進等に関する業務を的確に行える主体であること。

#### ③ 行政機関以外の主体であること。

- ・ 行政から許可を得た貸切バス事業者の中で、より安全性の高い運送サービスを提供している事業者を評価し、利用者の選択を可能とするという本制度の趣旨にかんがみれば、行政による許可や監査と本評価・認定制度の位置付けの差異を明確化することが必要。

## (2) 実施方法

評価・認定は、以下の手順で行うこととする。

### ① 書類の提出

被評価者（事業者）は、自己評価シート等、書類審査に必要な書類を、実施主体に提出する。

### ② 提出書類の審査

実施主体は、自己評価シート等、提出された書類の審査を行い、記載内容に疑義があるかどうか確認する。

### ③ 訪問審査

実施主体は、評価基準に基づき訪問審査を行う。自己評価シート等提出書類に疑義がある場合、その内容についても確認を行う。

### ④ 評価・認定の実施

実施主体は、提出書類の審査、訪問審査等の結果に基づき、必要な手順に従い、被評価者の認定を行う。

実施主体は、外部の関係者を含めた構成員からなる「評価・認定委員会（仮称）」を設置し、その議を経て認定を実施する。

### ⑤ 評価・認定結果の通知・公表

実施主体より、被評価者に対して認定結果を通知するとともに、実施主体のホームページ等で認定結果を公表する。

## **VII. 制度実施に向けた今後の課題**



おわりに

