

平成25年4月2日  
自 動 車 局

## 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

平成24年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」において検討された結果を踏まえ、国土交通省は、平成25・26年度の2年間にわたり、「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」として、報告書に盛り込まれた措置を迅速かつ着実に実施することにより、事故の再発防止と、事故により大きく揺らいだ高速バス及び貸切バスへの信頼の回復を図ることとする。

なお、本プランの実効性を確保するためには、PDCAサイクルに沿って継続的にチェックを行うことが重要であるため、逐次フォローアップ・効果検証を行うとともに、必要に応じて取組内容の充実強化を図るものとする。

### I 具体的取組

#### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化（別紙①～④参照）

- 現行の高速ツアーバスについては、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。
- 移行した事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施義務付け等を行い、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。
- 上記確認結果に基づき、制度を検証し、必要に応じて改正を行う。

#### 2. 貸切バスの安全性向上

##### (1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化（別紙⑤～⑪参照）

- 半年以内を目途として、道路運送法の許可審査を厳格化し、

輸送の安全確保に問題のある事業者の参入防止を図る。

- 今後2年間を通じて、事業者自らによる法令遵守状況の点検を実施させ、その結果を国土交通省へ報告させるとともに、当該結果に基づいて国土交通省が指導を実施することにより、法令遵守の徹底を図る。
- 特に、悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施することにより、悪質な事業者を市場から退出させる。

## (2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底（別紙⑫～⑮参照）

- 1年以内を目途として、全ての貸切バス事業者へ運輸安全マネジメント実施義務づけを拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務づけること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る。

## (3) ビジネス環境の適正化・改善（別紙⑯～⑲参照）

- 1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後の1年間で、新制度の下に書面取引の一層の徹底等を図る。

## Ⅱ フォローアップ・効果検証

- 各措置の準備・実施状況については、有識者・関係者等の参加を得て、本省及び地方運輸局において、逐次フォローアップを行う。
- 各措置の実施状況を踏まえ、平成26年度末を目途にその効果を検証し、バスへの信頼回復のためにさらに必要な取組について検討する。

## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」として実施する措置及びその実施予定時期

### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
①高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	大都市圏のターミナル駅周辺等におけるバス停留所の確保や、道路運送法の手続の迅速処理等を通じて、確実かつ円滑な移行を図る。	25年7月末まで
②委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築（運輸安全マネジメントの実施）	貸切バス事業者への管理の委託を行う場合に、委託者・受託者が一体となった安全管理体制を構築するため、運輸安全マネジメントの実施を義務付ける。（省令改正等）	25年4月以降
③業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	25年5月以降
④過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）

## 2. 貸切バスの安全性向上

### (1) 参入時・参入後の安全性チェック

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑤役員への法令試験の厳格化	新規許可時に実施する法令試験の受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定するほか、試験方法等を厳格化する。（通達改正）	25年10月
⑥運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約等の写しを提出させる。（通達改正）	25年10月
⑦営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出時に、営業所や車庫等の施設の設置状況について現地調査等を実施する。（通達改正）	25年10月
⑧所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げるとともに、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり8,000万円から無制限に引き上げる。（通達・告示改正）	25年10月
⑨法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検結果の報告義務付け	事業者の法令遵守意識を高めるため、法令遵守状況等を事業者自らが確認（自己点検）する制度を導入する。また、点検結果は国土交通省への報告を求めるとともに、呼出指導（講習会等）を通じて、点検結果の個別ヒアリングや改善方法の助言等を行う。（通達改正等）	25年10月
⑩業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	業界団体との調整が完了次第実施
⑪悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	重要な法令違反の疑いがある貸切バス事業者に対して集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場合には事業停止とするなど処分を厳格化する。（通達改正）	25年10月

(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑫運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大	<p>①全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。（省令改正）</p> <p>②安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会による啓発・指導等を行うとともに、中小事業者等に対する効果的な評価方法を検討・確立した上で評価を実施する。（通達改正）</p>	<p>①25年10月</p> <p>②25年4月以降</p>
⑬運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。（省令改正）	26年5月
⑭交替運転者の配置基準の策定	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）
⑮デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築	<p>①交替運転者が配置されていない状況で長距離・長時間運行を行う場合には、デジタル式運行記録計による運行管理を行うことを義務付ける。（通達改正）</p> <p>②ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及を促進する。</p>	<p>①26年1月 （夜間運行について一部実施済み）</p> <p>②25年4月以降</p>

(3) ビジネス環境の適正化・改善

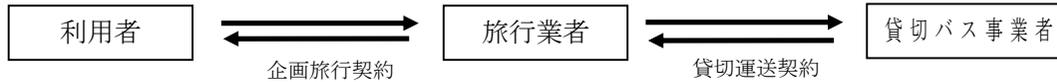
措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑩運賃・料金制度の改革	安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行等を実施する。 （通達改正）	25年度末まで
⑪貸切バス事業者と運送申込者との間における書面取引の徹底	運賃・料金の内訳が記載された運送引受書の発行・交付・保存を徹底し、監査における重点的チェック対象とするとともに、旅行業者の関与が疑われる場合における監査や処分について、観光庁と連携して対応する。なお、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めていく。	実施済み。25年4月以降取組を強化
⑫運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応	貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、運賃・料金に係る法律違反について再発防止に資する新たな制度の導入を検討する。	25年末までに検討
⑬円滑な移行のための環境整備	新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促進するため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知等を行う。（通達改正）	25年10月

事故発生

## 事故概要

平成24年4月29日午前4時40分頃、関越道において高速ツアーバス※が乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷。

※ 高速ツアーバス: 旅行業者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。



構造的な問題点

## 「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

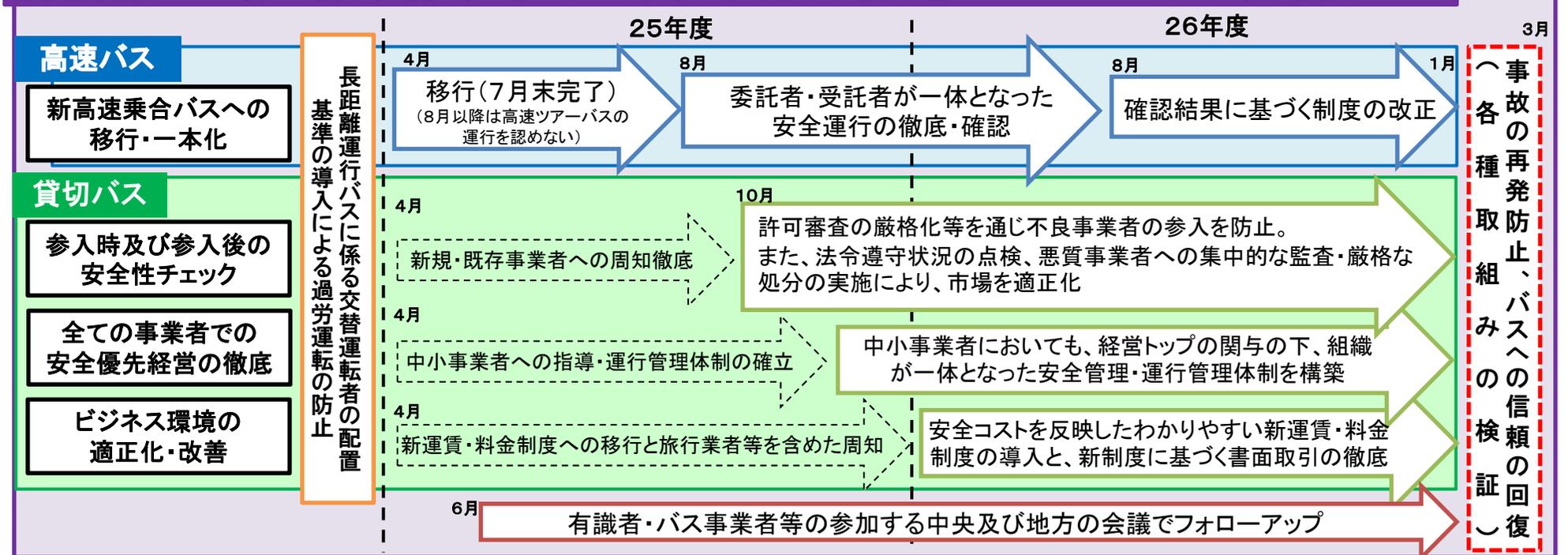
- 事業実施主体は旅行会社であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
  - 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の問題点
  - バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐車や周辺環境への悪影響等の問題
  - 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

## 貸切バス事業者をめぐる構造問題

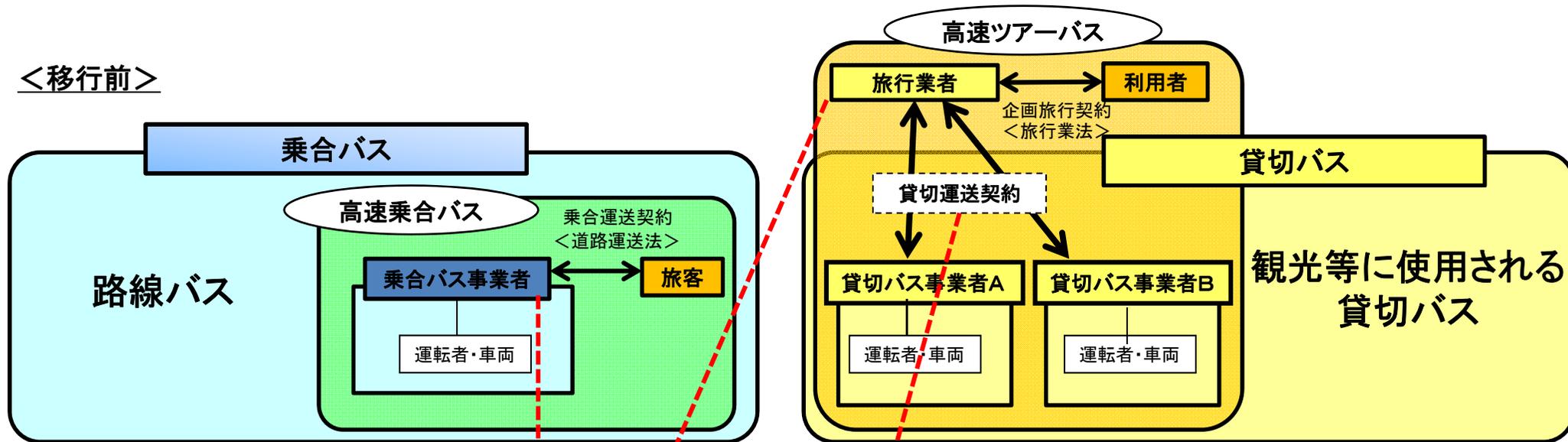
- 規制緩和により事業者数・車両数は大幅増加したが、需要増は限定的
  - 価格競争の激化、事業者収入の低下
  - 安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化
  - 届出とは異なる運賃・料金收受の取引の広がり
  - 口頭による発注・取引の慣行化
- 許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

課題と対策

## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」 (「バス事業のあり方検討会報告書」(平成25年3月29日)に基づき策定・実施)



<移行前>



<移行後(本年8月以降)>

