

第1回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 説明資料

平成28年1月29日

1. 軽井沢スキーバス事故の概要と 国土交通省の対応について	2
2. 貸切バス事業における構造的な問題について	9
3. 今回の事故を踏まえた検討事項について	15
①事業参入の際の安全確保に関するチェック	
②監査の実効性	
③運転者の運転技術のチェック	
④旅行業者を含めた安全確保のための対策	
⑤ハード面での安全対策	
4. 関越道高速ツアーバス事故を受けた安全対策について	38

1. 軽井沢スキーバス事故の概要と 国土交通省の対応について

軽井沢スキーバス事故の発生直後の国土交通省の対応(バス関係)

事故概要

平成28年1月15日(金)午前1時55分頃、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス(乗員乗客41名)が反対車線を越えて道路右側に転落、**乗員乗客15名(乗客13名・乗員2名)が死亡、乗客26名が重軽傷(骨折等の重傷17名・軽傷9名)**を負う重大な事故が発生。

バスは、スキー客を乗せ、東京を出発し、長野県の斑尾高原に向かっていました。

事故発生直後の国土交通省の対応(バス関係)

- 事故直後、国土交通大臣を本部長とする対策本部を設置(これまで9回開催)
- 被害者相談窓口(本省・地方運輸局)において、被害者の方々からの相談・要望に対応
- 貸切バス事業者「(株)イーエスピー」に特別監査を実施(15日, 16日, 17日)
- 事業用自動車事故調査委員会へ調査を要請(15日)
- 自動車局長から日本バス協会に対して安全運行の徹底を指示(15日)
- 石井大臣(16日)、山本副大臣(15日)が現地を視察
- 全国の貸切バス事業者に対し、街頭監査・集中監査を開始(19日以降)

<バス事業者概要>

- 事業者名：(株)イーエスピー
(東京都羽村市富士見平)
- 許可年月日：平成26年4月18日
- 保有車両数：12台
- 事故車両：三菱製大型バス
初度登録年度：平成14年10月

<特別監査で判明した主な違反>

- ✓ 始業点呼の未実施
- ✓ 運行指示書の記載不備
- ✓ 運転者の健康診断の未受診
- ✓ 運賃の下限割れ 等

●事故車両の損傷状況



●事故直前の運行経路



事故発生前の(株)イーエスピーの経緯

平成26年	4月18日	(株)イーエスピーに対する <u>事業許可</u> の付与
	5月 9日	(株)イーエスピーによる貸切バス事業の開始
平成27年	2月20日	(株)イーエスピーに対する <u>一般監査</u> を実施 ※監査の結果、以下の違反事実を確認 <ul style="list-style-type: none">・運転者の健康状態の把握が不適切・点呼の実施及び実施結果の記録が不適切・運転者に対して適性診断を受けさせていなかった
	10月14日	(株)イーエスピーに対する弁明の機会の付与の通知 (弁明書の提出期限は、同年10月30日)
	10月27日	(株)イーエスピーによる弁明書の提出
平成28年	1月13日	(株)イーエスピーに対する <u>車両の使用停止処分</u> (1両×20日) (使用停止期間:1月15日～2月3日) ※ 同年3月15日以降にフォローアップ監査の実施を予定
	1月15日	(株)イーエスピーの運行する <u>貸切バス車両による事故が発生</u>

軽井沢スキーバス事故を受けた監査の緊急実施

緊急対応

1. 貸切バスに対する街頭監査の実施

- 全国の貸切バス乗り場等において、国土交通省の監査官が抜き打ちで出発前のバスに立ち入り、交替運転者の配置状況、運行指示書の有無、運転者の酒気帯びの有無等について3月中旬にかけて確認を行う。

2. 貸切バス事業者に対する集中的な監査の実施

- 処分歴があるなど優先的に監査を実施すべき貸切バス事業者を抽出し、抜き打ちで事業所に立ち入り、健康診断の受診状況、運行指示書の作成の有無、点呼の実施状況、適正運賃の收受等について確認を行う。

スキーバス事故以降の街頭監査実施状況

平成28年1月28日時点

実施日	実施場所	実施結果		
		監査車両数	指摘車両数	指摘事項詳細（重複あり）
1月21日 (木)	都庁大型バス専用駐車場入口付近 《東京都新宿区》	6両	5両	運行指示書の記載不備 車内表示違反
	金沢駅西口貸切バス駐車場 《石川県金沢市》	3両	0両	—
	J R広島駅新幹線口 《広島県広島市》	3両	1両	運行指示書の記載不備
1月22日 (金)	(株)阿波交通出来島車庫 《徳島県徳島市》	1両	0両	—
	名古屋駅（名鉄バスセンター） 《愛知県名古屋市》	7両	1両	運行指示書の記載不備 車内表示違反
1月26日 (火)	富山空港タクシー・バス駐車場 《富山県富山市》	7両	6両	運行指示書の記載不備 車内表示違反 他
1月27日 (水)	仙台空港 《宮城県名取市》	7両	0両	—
	J R新大阪駅 《大阪府大阪市》	7両	1両	運行指示書の携行なし
	山口宇部空港 駐車場 《山口県宇部市》	4両	2両	運行指示書の記載不備 車内表示違反
1月28日 (木)	東名高速道路上り線浜名湖SA 《静岡県浜松市》	5両	3両	運行指示書の記載不備 車内表示違反
	博多港中央埠頭 《福岡県福岡市》	37両	23両	運行指示書の記載不備 車内表示違反 他
	高松駅前バス乗降場 《香川県高松市》	1両	0両	—

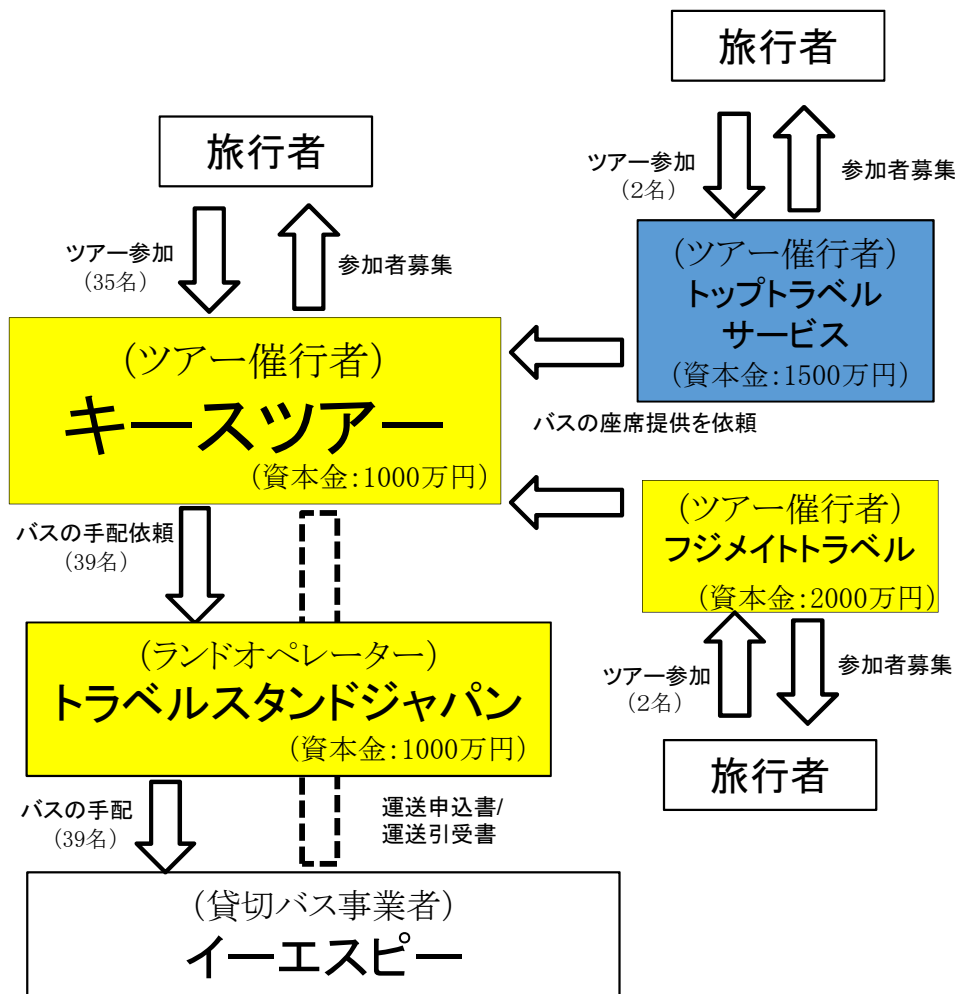


●街頭監査実施の様子(新宿)

軽井沢スキーバス事故を受けた旅行業者等への対応

旅行業者等とバス事業者の契約関係等

(聞取りによる想定)



旅行業者への立入検査等

- ・ キースツアーに対する都の立入検査に同行
- ・ トップトラベルサービスに対して、立入検査を実施
- ・ フジメイトトラベルに対する都の立入検査に同行
- ・ トラベルスタンドジャパンに対する都の立入検査に同行

<主なチェックポイント>

- ① キースツアー及びトラベルスタンドジャパン
→ 下限割れ運賃関与の有無
- ② キースツアー、トップトラベルサービス及びフジメイトトラベル
→ 貸切バス事業者の安全の確保に関する取組みの把握の有無

<旅行業者の種別>

- 東京都知事登録業者 (東京都が監督・処分権者)
 - ・ キースツアー (黄色着色。以下同じ)
 - ・ フジメイトトラベル
 - ・ トラベルスタンドジャパン

○ 観光庁長官登録業者

- ・ トップトラベルサービス (青色着色)

※処分歴はいずれもなし

下限割れ運賃の法適用関係

●道路運送法

第9条の2 一般貸切旅客自動車運送事業を
経営する者(以下「一般貸切旅客自動車運送
事業者」という。)は、旅客の運賃及び料金を
定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出な
ければならない。これを変更しようとするときも
同様とする。

●旅行業法

第13条

- 3 旅行業者等又はその代理人、使用人その他
の従業者は、その取り扱う旅行業務に関連し
て次に掲げる行為を行ってはならない。
 - 二 旅行者に対し、旅行地において施行されて
いる法令に違反するサービスの提供を受け
ることをあつせんし、又はその提供を受ける
ことに関し便宜を供与すること。

貸切バスの安全確保に係る法適用関係

●旅行業法施行規則

(旅行業務取扱管理者の職務)

第10条

- 10 前各号に掲げるもののほか、取引の公正、
旅行の安全及び旅行者の利便を確保するた
め必要な事項として観光庁長官が定める事項

●観光庁長官が定める旅行業務取扱管理 者の職務について(通達)

旅行業法施行規則第10条第10号に基づき観
光庁長官が定める旅行業務取扱管理者の職務

1. 旅行の安全を確保するため、運行する貸切
バス事業者の安全の確保に関する取組みに
ついて把握(略)すること。

旅行業者に対する集中的な立入検査実施方針

1. 調査対象

- 貸切バスツアーを実施している全国の旅行業者

2. 調査対象事業者数

- 都道府県と調整中

3. 調査期間

- 平成28年1月22日(金)～スキーシーズン終了の3月中旬頃

4. 調査事項

- 旅行業者において、貸切バス事業者を選ぶ際の理由
- 旅行業務取扱管理者における、貸切バス事業者の安全確保に関する取組みの把握の有無
- 旅行業者と貸切バス事業者との契約の文書化の実態
- 旅行業者と貸切バス事業者との間でやりとりされる運賃その他金銭に係る契約の実態
- 事故発生時の緊急連絡体制 等 (ランドオペレーターを含む)

5. その他

- 旅行会社に対して、事前通告を行わず抜き打ちで実施
- 下限割れ運賃の迅速な実態把握のため、運賃制度を担当する各運輸局の自動車交通部等と連携して実施

2. 貸切バス事業における 構造的な問題について

旅客自動車運送事業の規制緩和の概要

○平成12年以降に自動車運送事業の規制緩和が実施され、貸切バスについても、事業参入時の免許制を許可制とするなどの規制緩和が行われた。

	参入	運賃	事業計画	退出
貸切バス 平成12年2月1日施行	事業区域毎の 免許制 →事業者毎の 許可制 (需給調整規制の廃止)	認可制 →事前 届出制 (原則30日前まで)	増・減車の 認可制 →増・減車の事前 届出制	許可制 →事後 届出制 (30日以内)

貸切バス事業：国土交通大臣による許可制（道路運送法第6条等）

【道路運送法第6条】

国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- 二 前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 三 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

【主な審査基準】

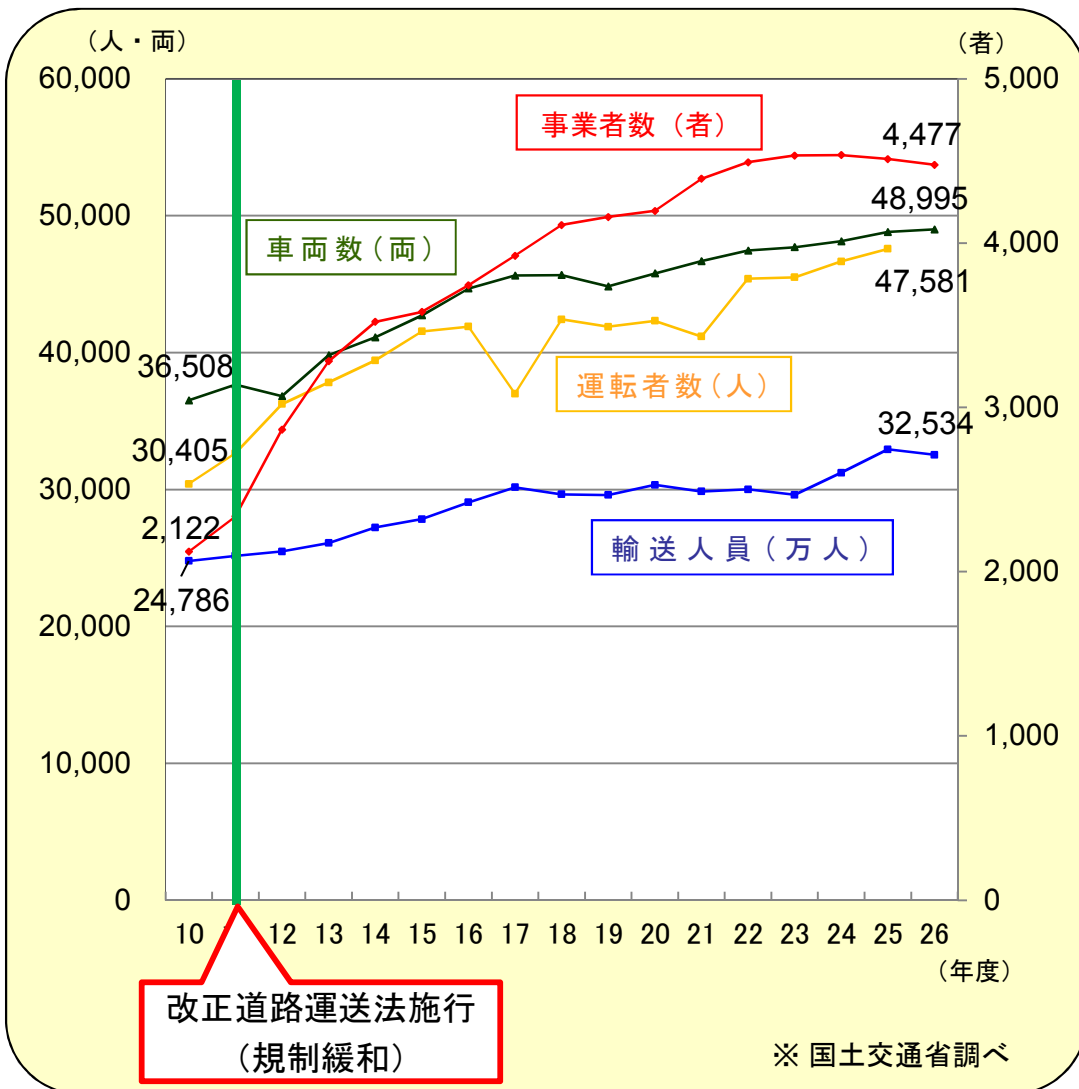
- ① 事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
 - ・営業所、車庫、休憩仮眠施設(土地、建物について3年の使用権原を有するもの、建築基準法や消防法等関係法令に抵触しないか)
 - ・管理運営体制(運行管理者・整備管理者の選任、事故報告・苦情処理体制)
 - ・運転者(必要な運転者数の確保、日雇い運転者の禁止)
- ② 事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
 - ・事業用自動車(申請者が使用権原を有するもの、道路構造上支障ないか)
 - ・最低車両数(営業所を要する営業区域ごとに3両以上。但し大型車使用の場合は5両以上)
 - ・損害賠償能力(対人無制限、対物2百万円以上の任意保険)
- ③ 事業を自らの確に遂行するに足る能力を有するものであること。
 - ・資金計画(合理的な資金計画、資金の確保状況(車両費・土地費・建物費の事業開始当初に必要なとされる資金:6ヶ月分のローン又はリース料等))
 - ・法令遵守(役員の法令知識、過去の法令違反状況)

貸切バス事業者の大幅な増加

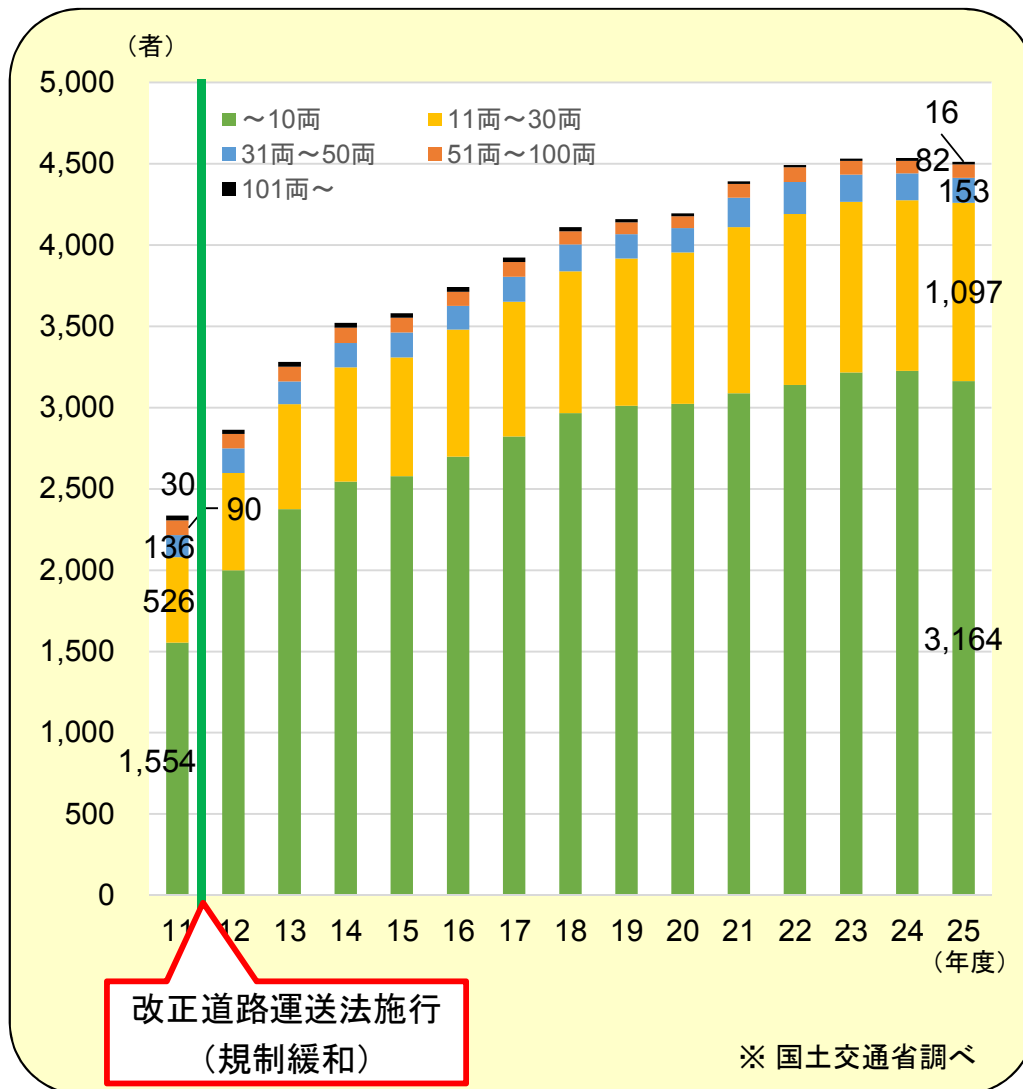
○貸切バスの事業者数については、平成12年の道路運送法の改正により規制緩和を行って以降、およそ倍増している。

○車両保有台数が10両以下の事業者が全体の約7割を占める。

貸切バス事業者数の推移



車両保有台数別の貸切バス事業者数の推移

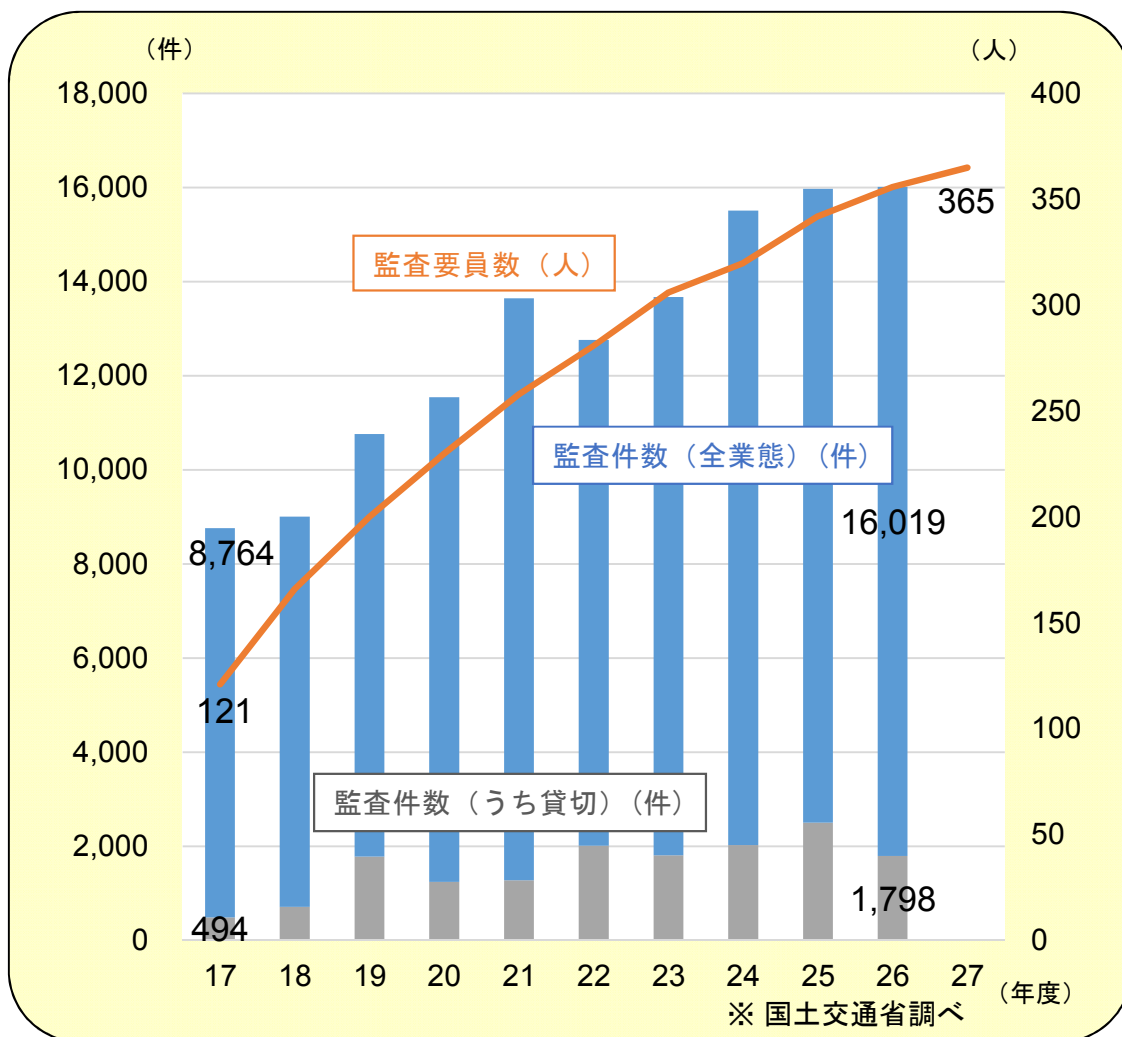


監査実施体制

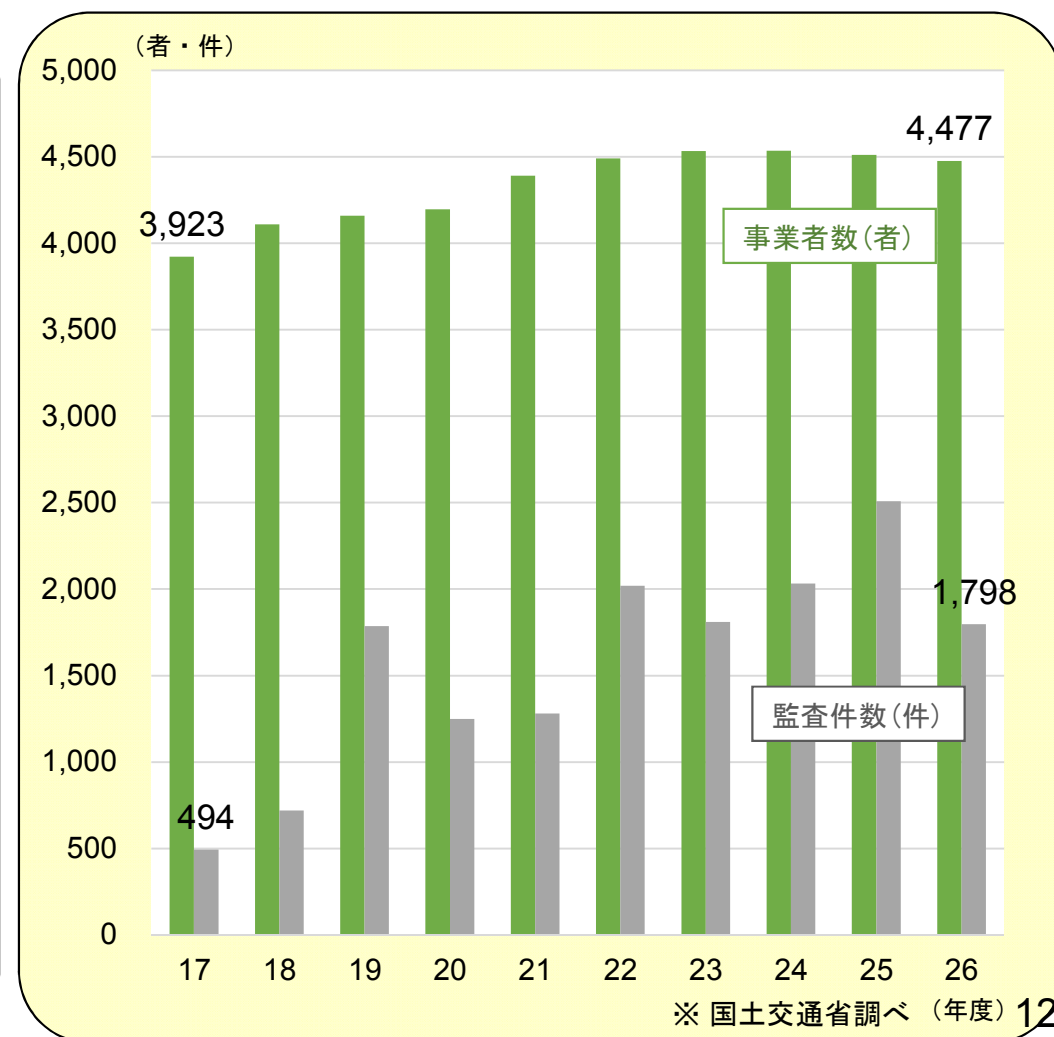
○自動車運送事業の全業態(およそ12万事業者)に対する監査件数は16,019件で、ここ10年で約2倍に増加している。

○このうち、貸切バス事業者(4,477事業者)に対する監査件数は1,798件で、ここ10年で約3.5倍に増加している。

■ 監査要員数と監査件数の推移



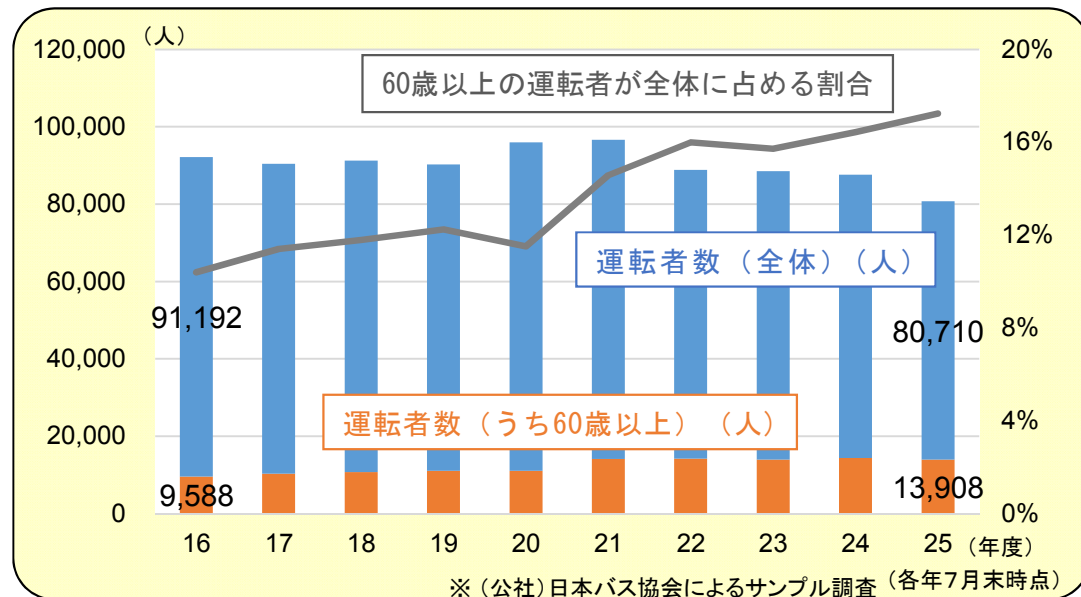
■ 事業者数と監査件数の推移(貸切バス)



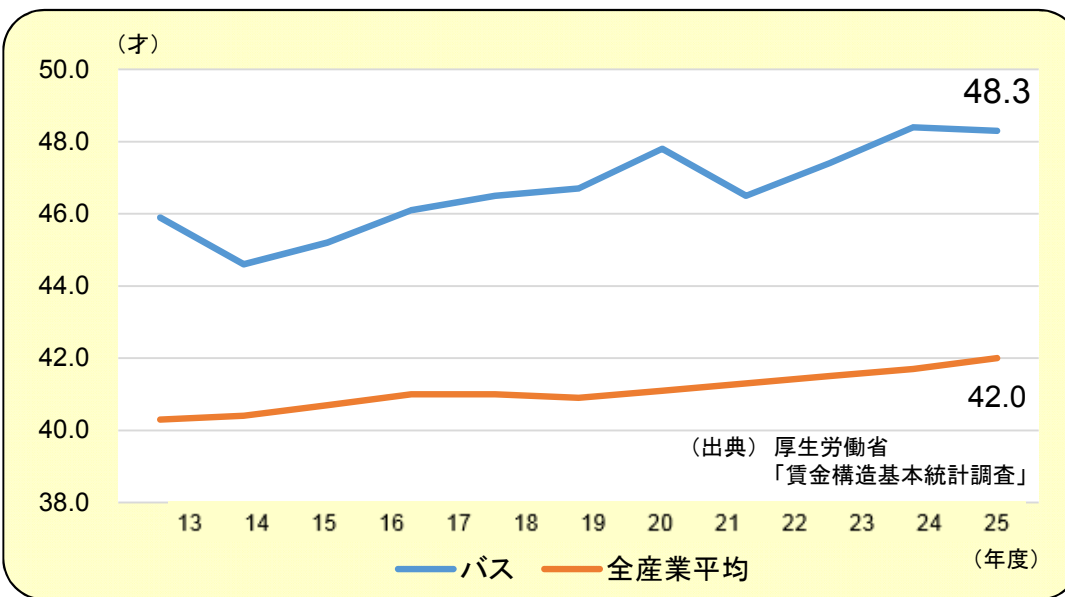
貸切バスの運転者の高齢化

○全運転者に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、営業用バス運転者の平均年齢は全産業平均と比べて高い。

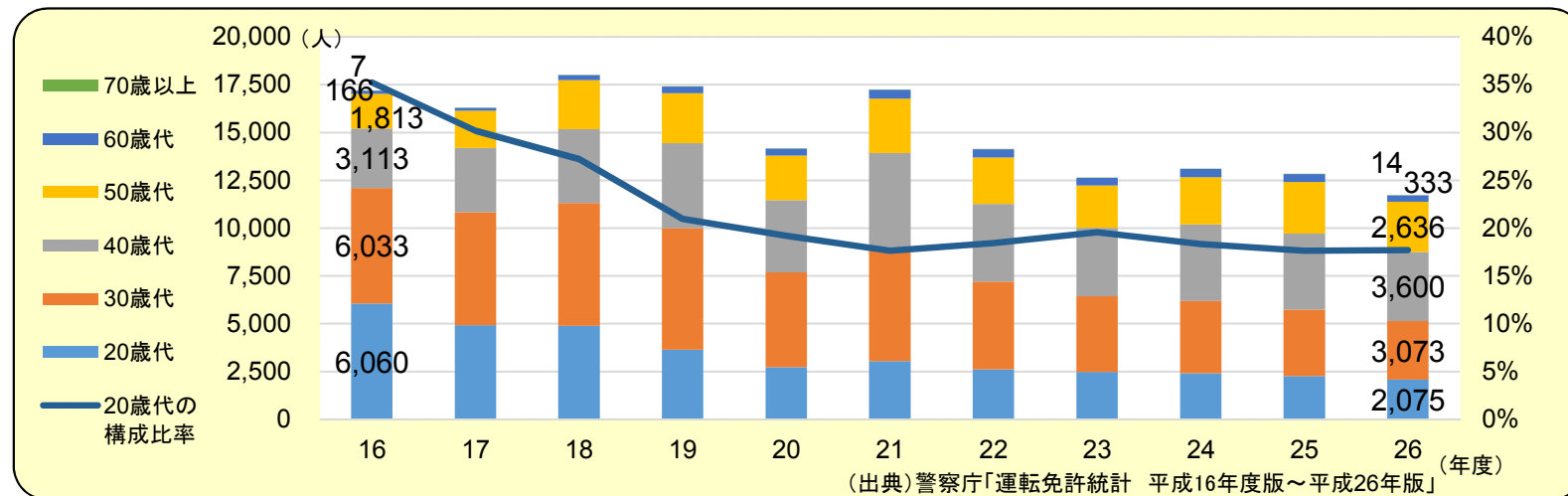
■営業用バス運転者数に占める高齢者の運転者の割合



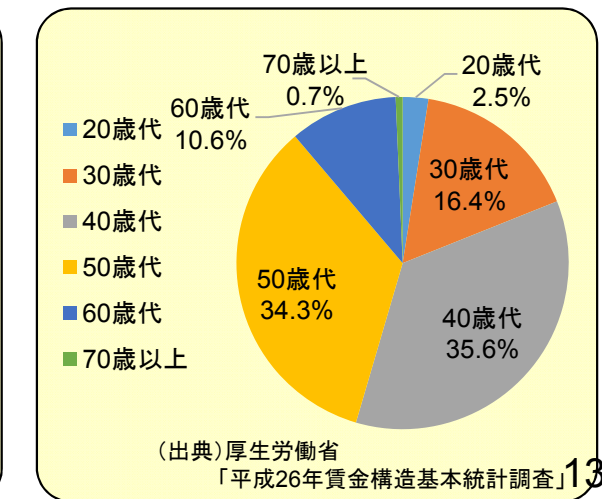
■営業用バス運転者の平均年齢の推移



■大型第二種免許の新規交付者数の年代別推移



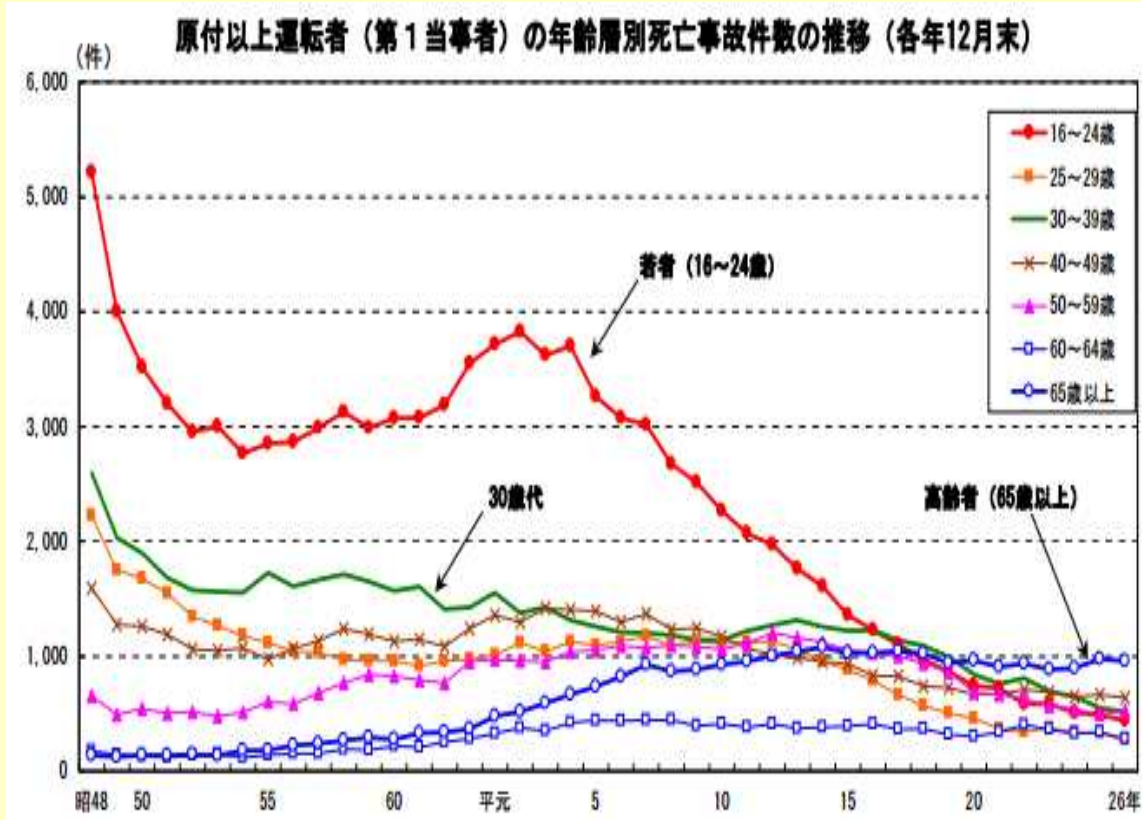
■営業用バス運転者の年代別比率



高齢運転者による事故及び健康起因の事故

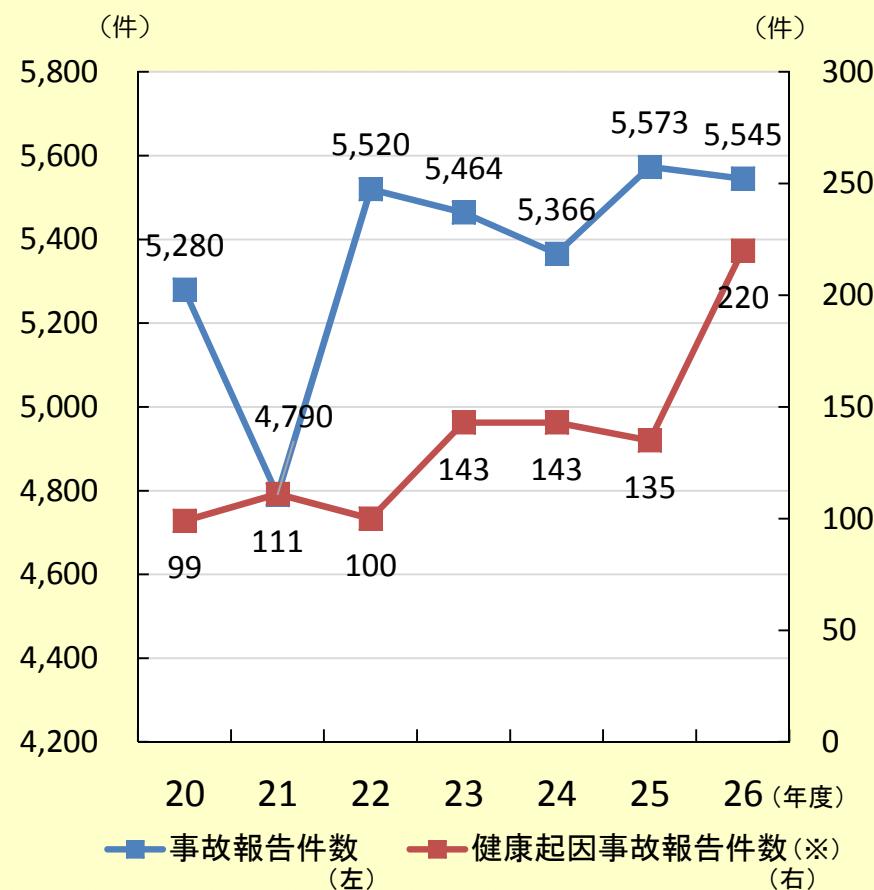
- 高齢者による交通事故(死亡事故)件数は増加している。(他の年齢層の死亡事故件数は減少又は横ばい)
- 近年、健康起因の事故件数は増加している。

■年齢層別死亡事故件数の推移



(出典)警察庁交通局
「平成26年中の交通死亡事故の特徴及び
道路交通法違反取締り状況について」

■全事故報告件数及び健康起因事故件数の推移



※運行を中止しただけで事故に至らなかったものを含む。

※国土交通省調べ

3. 今回の事故を踏まえた検討事項について

- ①事業参入の際の安全確保に関するチェック
- ②監査の実効性
- ③運転者の運転技術のチェック
- ④旅行業者を含めた安全確保のための対策
- ⑤ハード面での安全対策

①事業参入の際の安全確保に関するチェック 貸切バス事業参入に関する制度(審査基準)

○平成12年2月の貸切バス事業の規制緩和に伴い、貸切バス事業の許可基準を改正。

	【免許制度時】 (平成12年1月まで)	【事業許可】 (平成12年2月以降)	【事業許可】 (平成25年11月以降)
・休憩仮眠施設、営業所、自動車車庫	・使用権原等について、登記簿等で確認	・同左	・整備状況等を現地調査で確認
・運行管理者、整備管理者、運転者	・選任計画を就任承諾書で確認	・同左	・雇用契約内容を書面で確認
・事業用自動車	・法定耐用年数(5年)以内かを車検証等で確認	・「法定耐用年数以内」を廃止	・同左
・最低車両数	・3両以上。大型車使用の場合は5両以上であることを車検証等で確認 ※平成9年の通達改正前は、各地方運輸局の裁量で最低車両数を公示(例えば東京23区は10両)	・同左	・同左
・損害賠償能力	・対人8千万円、対物200万円以上の任意保険への加入計画を契約申込書等で確認	・同左	・対人保険を無制限へ増額 ・保険証で確認
・資金計画	・合理的な資金確保状況(事業開始当初に必要なとされる資金(土地建物等の2ヶ月分のローン又はリース料)を預金残高証明書等で確認	・同左	・必要資金を6ヶ月分へ増額
・法令遵守	・役員の法令知識として、法令試験の実施	・同左	・法令試験を代表権を有する役員とした

課題

○貸切バス事業の参入要件について、現行の安全基準で十分かどうかを検討する必要がある。

② 監査の実効性 貸切バス事業者に対する監査について

監査の趣旨・目的

輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識の下に、事故の未然防止及び法令遵守の徹底を図ることを目的として、事業者における運行管理、法令の遵守状況等について、帳票類等により確認するもの。

監査端緒

- ・死亡事故を引き起こした場合
- ・悪質違反(酒気帯び、過労運転等)があった場合
- ・整備不良に起因すると認められる死傷事故があった場合
- ・労働局から長時間労働等の通報があった場合
- ・新規事業者
- ・道路交通法違反(速度違反等)の通知があった場合 等

- ・監査対象事業者のほか、指導が必要と認められる場合

- ・多客期等、バス等の運行実態を確認する必要がある場合

無通告で営業所立ち入り

支局に呼び出し

バスの発着場等街頭において実施

特別監査

《全般を確認する監査》

9件

一般監査

《重点事項を定めて行う監査》

809件

呼出指導

《法令遵守に関する指導》

841件

街頭監査(※)

《運行実態を確認する監査》

139件

計 1,798件 (平成26年度実績)

違反あり

違反なし

改善指示書の交付
聴聞・弁明の機会の付与

行政処分

平成26年度実績

許可の取消	1
事業停止	0
車両の使用停止 (延日車数)	178 (6,925)
勧告・警告等	122

フォローアップ監査
(改善状況確認)

改善否の場合
は特別監査

※違反が見つかった場合には一般監査に移行

監査から処分
まで1年程度

課題

- 監査から処分まで1年程度を要している。
- 監査における指摘事項の是正のため、行政処分前に改善指示書を交付するものの、行政処分後のフォローアップ監査まで書面等による確認がされていない。

② 監査の実効性

監査における主な確認事項及び行政処分の種類

- 貸切バス事業者の法令違反に対しては、6ヶ月以内の期間を定めて、輸送施設の使用停止命令、事業の停止命令、許可の取消の行政処分を行うことができる（道路運送法第40条）。
- 行政処分の内容については、違反事項ごとに処分日車数を定め、これを公示している。

監査確認事項

1. 事業計画の遵守状況	(例) 営業区域、営業所、自動車車庫、事業用自動車の数
2. 社会保険等の適正加入状況	(例) 厚生年金、健康保険、雇用保険、労災保険
3. 適正な運賃の收受状況	(例) 下限割れ・上限超え運賃
4. 運行管理の実施状況	(例) 運行管理体制の整備(運行管理者の選任) 運転者の健康状態の把握、疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止等 点呼の実施、運行指示書による指示・保存、運行記録計による記録・記録の保存 運転者の指導監督(事故惹起者・初任者・高齢者の特別指導・適性診断の受診)
5. 車両管理の実施状況	(例) 定期点検の実施等
6. 前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況	

行政処分の種類

許可の取消 / 事業の停止 / 車両の使用停止

② 監査の実効性 貸切バス事業者に対する行政処分について

行政処分を受ける要件

○許可の取消

- ▷ 違反点数の累計が81点以上(処分日車数10日車まで=1点)
- ▷ 事業停止処分等の命令に違反(法第40条、第41条)
- ▷ 運行管理者が全く不在等の理由により、事業停止処分を受けた後、3年以内に同一の違反
- ▷ 事業改善命令等に従わず行政処分を受けた後、3年以内に同じ命令を受け命令に違反
- ▷ 欠格事由に該当(法第7条第1号、第3号又は第4号)

○事業の停止(主なもの)

- ▷ 違反点数の累計が51点以上(処分日車数10日車まで=1点)
- ▷ 運行管理者が全く不在(法第23条)
- ▷ 「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」が著しく遵守されていない(運輸規則第21条)
- ▷ 全運転者に対して点呼を全く行っていない(運輸規則第24条)
- ▷ 定期点検整備を全く実施していない(車両法第48条)
- ▷ 整備管理者が全く不在(車両法第50条)
- ▷ 検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して虚偽の陳述を行った(法第94条)

○輸送施設の使用停止(主なもの)

(再違反の場合は原則として処分が2倍)

- ▷ 運賃料金届出違反(法第9条の2) 20日車(再違反40日車)
- ▷ 健康状態の把握義務違反(運輸規則第21条)
 - ・把握不適切50%未満 警告(再違反10日車)
 - ・把握不適切50%以上 10日車(再違反20日車)
- ▷ 点呼の実施義務違反(運輸規則第24条)
(点呼が必要な回数100回に対して)
 - ・未実施19件以下 警告(再違反10日車)
 - ・未実施20件以上49件以下 10日車(再違反10日車)
 - ・未実施50件以上 20日車(再違反40日車)
- ▷ 点呼の記録義務違反(運輸規則24条)
 - ・記録の改ざん・不実記載 30日車(再違反60日車)
- ▷ 運行指示書の作成・指示・携行義務違反(運輸規則第28条)
(作成等が必要な30運行に対して)
 - ・5件以下 警告(再違反10日車)
 - ・6件以上15件以下 10日車(再違反20日車)
 - ・16件以上 20日車(再違反40日車)

日車の例: 1両 × 30日(30日車の場合)

課題

○貸切バスの稼働率は50%程度(平成26年度)で、台数を絞った日車方式による車両の使用停止処分では、制裁効果が乏しいとの指摘がある。

○許可の取消及び事業の停止の対象となる範囲について再検討する必要がある。

② 監査の実効性 (参考) 旅客自動車運送適正化事業について

(公社) 全日本トラック協会 都道府県トラック協会 の適正化事業

トラック事業者（非会員含む）に対する巡回指導等を実施。
（平成2年度～）

実施地域 47都道府県

対象事業者数 62,637事業者（うち会員48,674事業者）

対象事業所数 83,653事業所

巡回指導の実施件数 28,020事業所（平成26年度）

巡回指導員 417名（うち353名専従）

法的根拠

貨物自動車運送事業法
第38条の地方貨物自動車運送適正化事業実施機関
第43条の全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

※事業者数は平成27年3月31日時点、
会員事業者数は平成26年10月時点、
巡回指導員は平成27年8月時点。

(一社) 東京ハイヤー・タクシー協会 の適正化事業

タクシー事業者（非会員を含む）に対する巡回指導等を実施。
（平成27年5月～）

実施地域 東京都

対象事業者数 法人459事業者及び個人15,052者
（うち会員400事業者）

巡回指導の実施件数 132事業者（平成27年度予定）

巡回指導員 2名（うち1名専従）

法的根拠

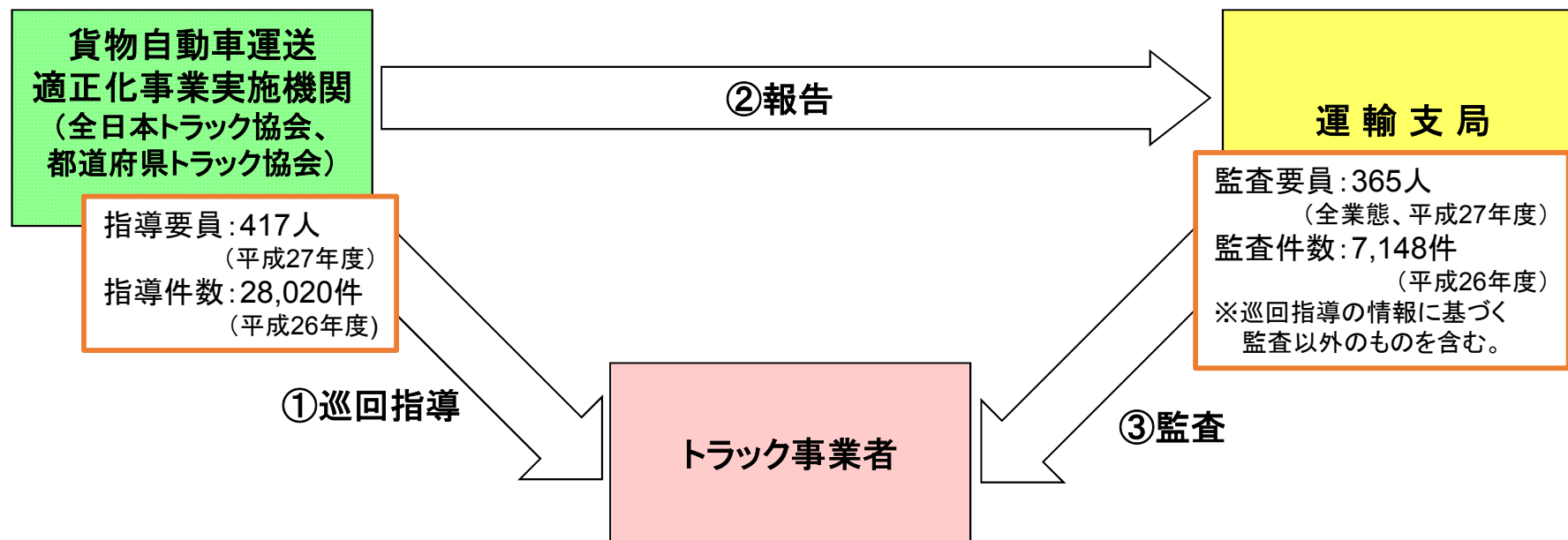
道路運送法第43条の2の旅客自動車運送適正化事業実施機関

※事業者数は平成26年3月時点。

② 監査の実効性

(参考) 民間団体等を活用したトラック事業者への指導

- トラック事業者に対して、国土交通大臣の指定する適正化事業実施機関が巡回指導を実施（平成2年に全日本トラック協会・都道府県トラック協会を適正化事業実施機関として指定）。
- 適正化事業実施機関の巡回指導による改善効果を検証するため、適正化事業実施機関は巡回指導の結果について運輸支局に対し報告することとなっている。



< 指導等の流れ >

- ① 適正化事業実施機関の指導員(約400名)が全事業所(約83,000)を2年から3年に一回の頻度で巡回指導(法令の遵守状況をチェックし、違反があれば改善を指導)
- ② 巡回指導の結果、悪質な法令違反がある場合は運輸支局へ速報、改善指導に従わない場合は運輸支局へ定期報告
- ③ 運輸支局は、適正化事業実施機関からの通報を監査の端緒として活用

○安全・安心回復プランに基づき、自主的事業として平成25年度から適正化コンサルティング事業を開始。

バス協会の適正化コンサルティング事業

貸切バス事業者（会員のみ）に対する訪問指導を実施。（25年度～順次地域を拡大）

実施地域

23都道府県 {

- ・25年度～ 宮城、千葉、東京、静岡
- ・26年度～ 北海道、青森、秋田、栃木、山梨、埼玉、愛知、滋賀、広島、岡山
- ・27年度～ 福島、山形、茨城、群馬、神奈川、新潟、大阪、兵庫、鳥取

対象事業者数

会員2,178事業者（貸切バス全事業者数4,512者）

巡回指導の実施件数

117事業者（25年度） / 277事業者（26年度） / 321事業者（27年度）

巡回指導員

兼務34名、専従2名（N A S V A等の職員に同行を依頼する場合あり）

予算

17百万円（26年度）

内訳：運輸事業振興助成交付金（12百万円）及び協会員の会費（5百万円）

② 監査の実効性 (参考) 運輸安全マネジメントについて

運輸安全マネジメント制度の概要

安全管理規程の届出等

- ◆ 事業者に対して、**安全管理規程の設定・届出**を義務付け。
- ◆ 事業者に対して、**安全統括管理者の選任・届出**を義務付け。

安全管理体制の構築・改善の取組

- ◆ **経営トップのコミットメントの下**
 - ① 安全方針の策定・重点施策の見直し
 - ② 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
 - ③ 内部監査の実施 等

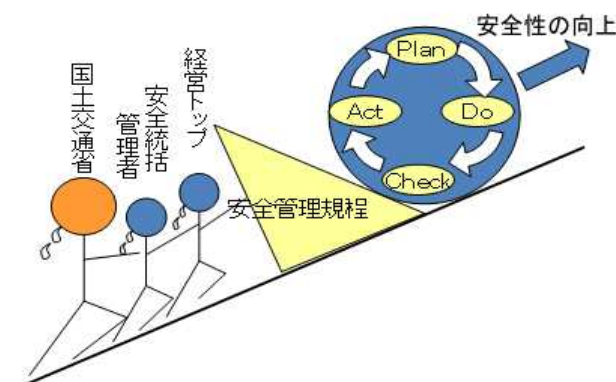
運輸安全マネジメント評価の実施

- ◆ 事業者に対して、**運輸安全マネジメント評価を実施**(中小規模事業者に対する効果的な評価方法を検討)。

実施義務付け対象事業者の拡大

従来200両以上のバス車両を有する事業者のみに義務付けられていた安全管理規程の届出等について、平成25年10月より、「全ての貸切バス事業者」及び「貸切委託運行の許可を受けた乗合バス事業者」に対しても義務付けを行い、運輸安全マネジメント(経営トップをはじめとする事業者全体での安全管理の取組み)を実施させている。

事業の種類別	義務付け対象事業者
貸切バス事業	全ての事業者 (対象拡大) (H26年度評価実績 42者)
乗合バス事業 (貸切委託運行の許可を受けているもの)	全ての事業者 (対象拡大) (H26年度評価実績 15者)



中小規模事業者を含む全ての貸切バス事業者等に対して、安全に対する意識・取組を向上させる

③運転者の運転技術のチェック

大型第二種免許の取得・更新等について

○旅客を運送する目的で自動車を運転する場合には第二種免許が必要であり、乗車定員30人以上の貸切バス等を運転する場合には、大型第二種免許が必要。

◆運転免許の種類ごとの 運転できる自動車の種類

普通免許

- 普通自動車
- 小型特殊自動車
- 原動機付自転車

中型免許

- 中型自動車
 - ・車両総重量5t以上11t未満
 - ・最大積載量3t以上6.5t未満
 - ・乗車定員11人以上30人未満
 のいずれかに該当するもの

大型免許

- 大型自動車
 - ・車両総重量11t以上
 - ・最大積載量6.5t以上
 - ・乗車定員30人以上
 のいずれかに該当するもの

運転者の大型第二種免許の取得・更新について

免許取得時	受験資格	①21歳以上であること ②普通免許等保有3年以上
	運転免許試験	①適性試験(視力、深視力、聴力、運動能力) ②学科試験 ③技能試験(試験車:車長10~11mで乗車定員30人以上のバスを使用)(※)
	取得時講習	大型旅客車講習(夜間や悪条件下の運転方法、高齢者や身体障害者の乗降時の対応等)、応急救護処置講習(※)
免許更新時		適性検査、更新時講習

※教習所の卒業証明書を有する場合は、技能試験及び取得時講習は免除される。

貸切バス事業者による運転者への指導・監督

雇入れ時	初任運転者に対する指導監督※ (座学6時間／ 運転方法に関する実技は努力義務) ※ 過去3年以内に他の貸切バス会社で選任されていれば不要 (どのような車種に乗務していたかは問わない)
選任中	すべての運転者に対する一般的な指導監督 (旅客が乗降する際の安全確保、主な運行経路の道路交通状況等) (運転方法に関する実技は規定なし)

課題

○事業者は、長年大型バスに乗務していない運転者を、実技訓練なしに大型バスに乗務させることができる。
○事業者による初任運転者等への実技訓練は努力義務にとどまっている。

③ 運転者の運転技術のチェック (参考) 事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針の改正案

制度改正の経緯

- 昨年の通常国会における、道路交通法の一部改正により、18歳以上で運転経験を問わずに取得可能な新たな免許区分(準中型免許)が創設。
- これを受け、国土交通省の「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」において、新免許区分の創設に伴う安全対策の一環として、貨物自動車運送事業における初任運転者等に係る教育内容の強化について、具体的な案が示されたところ。

検討会において示された初任運転者に対する指導監督に係る具体的な案

◆ 座学及び実車を用いる指導監督

(例) 主な運行経路の道路交通状況等に関する座学

積載方法、日常点検及びトラックの構造上の特性に関する実車を用いた指導監督



15時間以上

※現行6時間以上(座学のみ)

◆ 安全な運転方法に関する実技についての指導監督



20時間以上 【新規】

④ 旅行業者を含めた安全確保のための対策

- 貸切バスの運賃・料金は、国土交通大臣への事前届出制。
- 国土交通大臣は、あらかじめ公示する「時間・キロ併用制運賃」(平成24年4月の関越道高速ツアーバス事故を踏まえ、利用者の安全に関わる費用(安全コスト)を適切に反映するため、平成26年4月導入)の範囲内における届出運賃については、変更命令をしないこととしている。それ以外の届出運賃については、変更命令が必要かどうか個別に審査。

◆ 関東運輸局長公示の例(平成26年3月26日)

			上限額	下限額
運賃	時間制運賃(1時間あたり)	大型車/中型車/小型車	<u>7,680円</u> /6,480円/5,560円	<u>5,310円</u> /4,490円/3,850円
	キロ制運賃(1kmあたり)	大型車/中型車/小型車	<u>170円</u> /150円/120円	<u>120円</u> /100円/80円
料金	交替運転者の配置料金	時間制料金(1時間あたり)	<u>3,080円</u>	<u>2,130円</u>
		キロ制料金(1kmあたり)	<u>40円</u>	<u>30円</u>
	深夜早朝運行料金	時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割以内		
	特殊車両割増料金	運賃の5割以内		

○個別運賃算出の例(大型車、時間19時間(うち深夜8時間)、キロ690km等)

(注) 下線部は下記事例で使用

運賃上限 7,680円 × 19時間 + 170円 × 690km = 263,220円(税別) → 284,278円(税込)

下限 5,310円 × 19時間 + 120円 × 690km = 183,690円(税別) → 198,385円(税込)

料金上限 3,080円 × 19時間 + 40円 × 690km + (61,440円 + 24,640円) × 0.2 = 103,336円(税別) → 111,603円(税込)

下限 2,130円 × 19時間 + 30円 × 690km + (42,480円 + 17,040円) × 0 = 61,170円(税別) → 66,064円(税込)

➡ **264,449円 ~ 395,881円(税込)**の範囲内で運賃を決定

課題

- 貸切バス事業者は、場合によっては旅行業者との関係で弱い立場にあり、下限割れ運賃でも取引を受けざるを得ない状況との指摘がある。
- 運賃の收受後に、貸切バス事業者から旅行業者へのキックバックが行われているケースも存在するとの指摘がある。

④ 旅行業者を含めた安全確保のための対策 (参考) 運賃制度改正等に関する貸切バス会社への聞き取り調査結果

○平成26年4月の運賃・料金等に関する制度改正の影響等について実態を把握するため、平成27年8月下旬～9月中旬にかけて、バス会社への聞き取り調査を実施した。

聞き取り事業者数

182者（うちバス協会加盟166者）

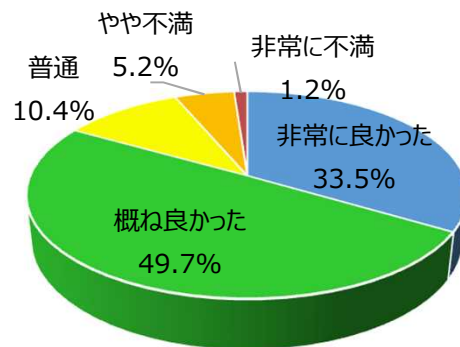
内訳:

大規模事業者(保有車両台数50両以上) 44者

中規模事業者(保有車両台数20～40両程度) 74者

小規模事業者(保有車両台数5～10両程度) 64者

◆ 制度改正に対するバス会社の総合的な評価

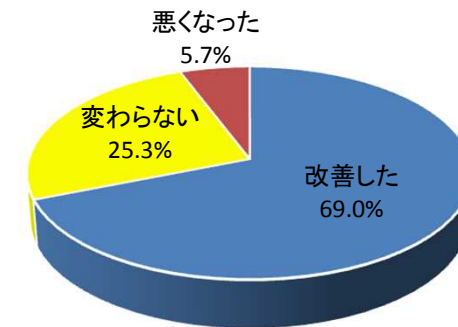


制度改正を総合的に「非常に良かった、概ね良かった」と回答した貸切バス事業者は、8割を超えている。

<バス会社の声>

- ・適正な価格を収受できる環境が整い、事業収益性が安定することに加え、安全投資を着実に実施できる点がメリットであると感じている。(宮城/大規模)
- ・観光については良くなったが、スクールバスなどは不満がある。(北海道/中規模)
- ・今般の制度改正により、運賃が適正な水準に戻ったと考えている。(東京/小規模)

◆ 制度改正直後と比較した 旅行会社の制度改正趣旨の理解状況



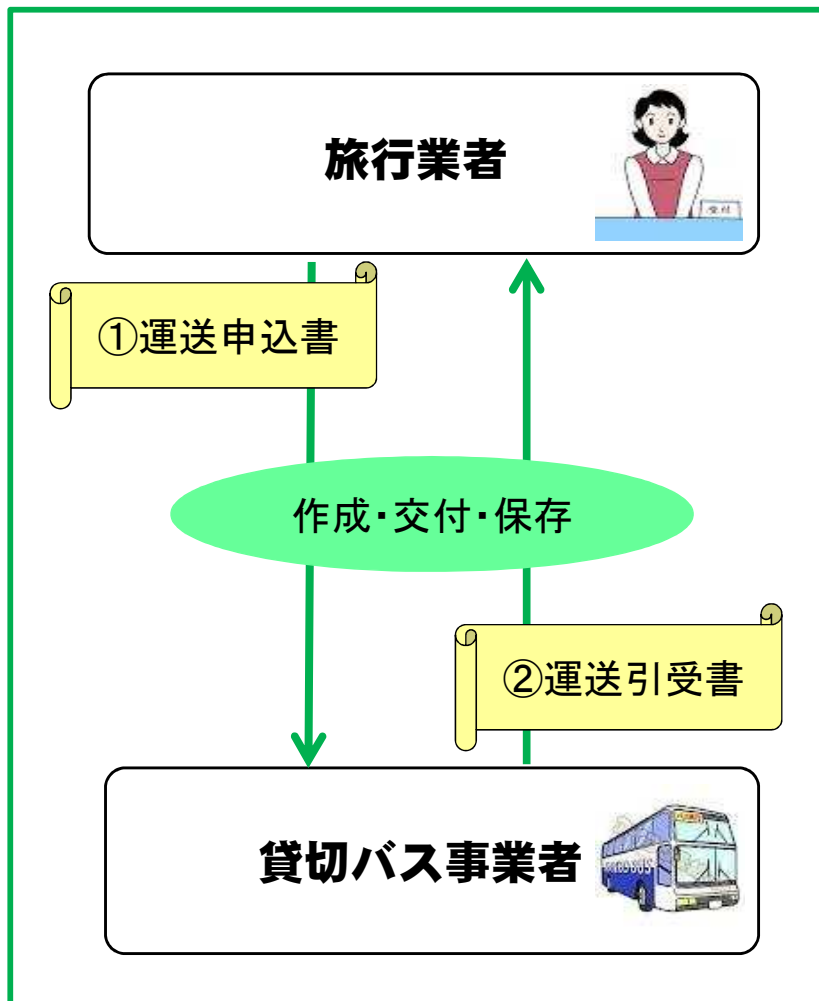
国土交通省・業界団体による周知や、貸切バス事業者自らが利用者に対して説明を実施してきたことにより、徐々に理解が進んでいる状況。
一方で、旅行会社からの手数料の引き上げ要求があったことを指摘した事業者もいた。

<バス会社の声>

- ・運賃が上がることに対する反応はよくないが、新運賃制度の周知は図られており、制度の範囲内での料金交渉が行われている。(長崎/大規模)
- ・バス料金が上がったため、手数料アップの要請がある(大分/中規模)
- ・大手旅行会社の理解は進んでいるが、小規模旅行会社からは新制度に対する反感が感じられる。(群馬/中規模)

④ 旅行業者を含めた安全確保のための対策 (参考) 貸切バス事業者と旅行業者との間における書面取引

○ 関越道高速ツアーバス事故(平成24年4月)を受けて、貸切バス事業者と旅行業者との適正な取引を確保するため、貸切バス事業者及び旅行業者は、運賃・料金の額等の契約内容が記載された運送引受書を保管しなければならないこととしている。



◆ 運送引受書の様式の例

運送申込書/運送引受書・乗車券

※申込者は、太線内をご記入願います。

申込者	氏名・名称 (担当署名)	住所	電話: -- -- FAX: -- -- E-mail: -- -- 緊急連絡先: -- --
契約責任者	氏名・名称 旅客の団体の名称: (担当署名)	住所	電話: -- -- FAX: -- -- E-mail: -- -- 緊急連絡先: -- --
運送を引受ける者	氏名・名称	住所	電話: -- -- FAX: -- -- E-mail: -- -- 緊急連絡先: -- --
事業許可	昭和・平成 年 月 日 第 号		任意保険・共済
申込乗車人員	乗車定員別又は車種別の車両数	大型車 面 中型車 面 小型車 面	対人 万円 無制限 対物 200万円 無制限
配車日時	月 日 () :	配車場所	地区: 有・無

旅行の日程										
月日	発地	乗車時刻	主な経由地	到着時刻	着地	宿泊場所	待機時間	乗務員の休憩		備考
① / /		:		:			:	地点	時間	
② / /		:		:			:			
③ / /		:		:			:			
④ / /		:		:			:			

うち、旅客が乗車しない区間: () 営業所車庫

交差運転者	有・無	交差の地点 ()	【運行開始日時】 月 日 ()	【運行終了日時】 月 日 ()
事業 (ガイド)	有・無	交差の地点 ()		

運賃及び料金の支払方法	<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 ()	【走行距離】	【走行時間】
適用を受けようとする割引	<input type="checkbox"/> 学校団体割引 <input type="checkbox"/> 障害者施設団体割引 <input type="checkbox"/> その他 () (割引)	総走行距離 km	総走行時間 分
特約事項	運賃 円 料金 円 (料金の構成:) 消費税 円 実費(税込) 円 (実費の詳細:) 合計請求金額 円		

上記のとおり運送を引受けます。
平成 年 月 日

④ 旅行業者を含めた安全確保のための対策 (参考)貸切バス事業者安全性評価認定制度

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り組みの促進を図り、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（平成23年度から）。

認定事業者は、運行する貸切バスの車体や自社のホームページ等に「SAFETY BUS」(セーフティバス)マークを掲示し、認定事業者であることをPRすることが可能。

日本バス協会及び国土交通省のホームページ上で認定事業者の一覧を閲覧可能。認定又は認定取消しの都度更新。

◆認定事業者数

平成28年1月20日現在

	事業者数	車両数
認定事業者	772者 ★ 376 ★★ 216 ★★★ 180	19,859両 ★ 7,991 ★★ 5,677 ★★★ 6,191
うち会員事業者	735者 ★ 342 ★★ 215 ★★★ 178	19,404両 ★ 7,583 ★★ 5,656 ★★★ 6,165
うち非会員事業者	37者 ★ 34 ★★ 1 ★★★ 2	455両 ★ 408 ★★ 21 ★★★ 26
会員(非会員除く) に対する認定事業者の割合	35.4%	59.2%
全事業者数(非会員含む) に対する認定事業者の割合	17.1%	40.7%

◆申請手数料

一事業者あたり

(税込)

貸切バス車両数	バス協会 会員事業者	非会員事業者
31両以上	184,500円	205,000円
11両～30両	138,600円	154,000円
10両以下	91,800円	102,000円



「SAFETY BUS」(セーフティバス)マーク

④ 旅行業者を含めた安全確保のための対策 (参考)貸切バス事業者安全性評価認定制度

◆ 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) ◇法令遵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)

◇法令遵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) 事故及び行政処分の状況 (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を配点から差し引く 等

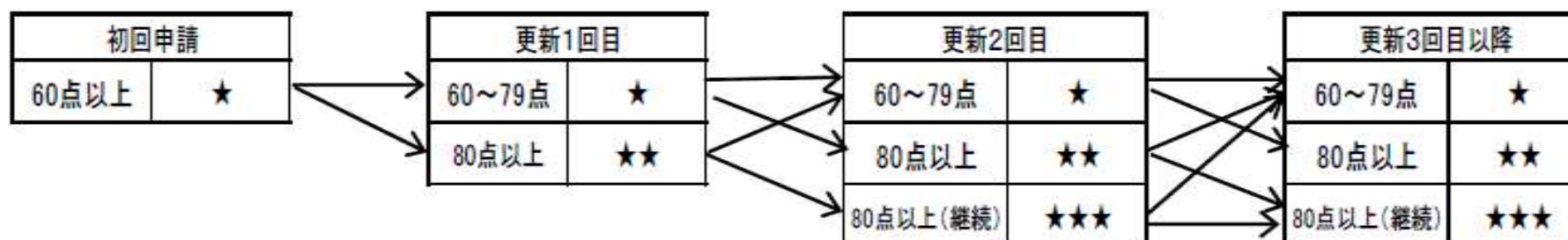
ウ) 運輸安全マネジメントの取組状況 (配点20点)

(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

◆ 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)



④ 旅行業者を含めた安全確保のための対策 (参考)日本バス協会について

(公社)日本バス協会の概要

- 目的：日本バス協会は、旅客自動車運送事業の公益性にかんがみ、地域交通及び地域間交通における輸送サービスの改善と充実を図り、地域社会の健全な発展に寄与し、かつ、バス事業の適性な運営及び健全な発展の促進に努め、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。
- 設立年月日：昭和23年7月24日(平成23年4月1日公益社団法人へ移行、設立登記)
- 会長：上杉 雅彦 (神姫バス(株)代表取締役会長)
- 事業者会員：2,260事業者(各都道府県バス協会に加入)[平成27年8月現在]
乗合専業者：70、貸切専業者：1,471、乗合・貸切兼業者：707、特定専業事業者：7
- 団体会員：47団体(都道府県バス協会)
- 年間予算額：7億9,163万円(平成27年度)
- 主な事業：旅客自動車運送事業の調査、研究、統計及び知識の普及並びに輸送の安全・環境に係る普及啓発、バス輸送改善の推進・経営基盤の安定など。
貸切バスに関してはこの他、貸切バス事業者安全性評価認定事業や、一部各都道府県バス協会の実施する適正化コンサルティング事業(法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等)の推進など。

◆貸切バス事業者の日本バス協会への加入率

	事業者数	車両数
貸切バス事業者	4,512者	48,808両
うち会員	2,178者(48.3%)	33,550両(68.7%)
うち非会員	2,334者(51.7%)	15,258両(31.3%)

※貸切バス事業者は平成26年3月現在(国土交通省調べ)
うち会員は平成27年8月現在(日本バス協会調べ)

④ 旅行者を含めた安全確保のための対策 (参考) 旅行業協会について



一般社団法人 日本旅行業協会

目的: 旅行者に対する旅行業務の改善並びに旅行サービスの向上等を図るとともに、会員相互の連絡・協調につとめ、もって旅行業の健全な発展に寄与すること。

設立許可日: 昭和38年11月8日

会長: 田川 博己 ((株)ジェイティービー代表取締役会長)

会員数: 正会員 1,156 (平成27年12月現在)

うち第1種: 639 (55%)、第2種: 200 (17%)、第3種: 317 (28%)



一般社団法人 全国旅行業協会

目的: 旅行業者及び旅行業者代理業者の旅行業務等に関する取引の公正を確保するとともに、会員相互の連絡・協調を図ることにより、旅行業の発展向上を期し、もって旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進に資すること。

設立許可日: 昭和41年2月22日

会長: 二階 俊博 (衆議院議員)

会員数: 正会員 5,434 (平成27年11月現在)

うち第1種: 56 (1%)、第2種: 2,411 (44%)、第3種: 2,926 (54%) 地域限定: 41 (1%)

⑤ハード面での安全対策 大型バスに導入されているASV(Advanced Safety Vehicle)機能

	機能概要	実用化状況	作動条件	基準等・補助
衝突被害軽減ブレーキ	<p>衝突の危険がある場合、運転者へ警報の後、自動ブレーキを作動</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成22年より装備開始 現在、新車は全車装備 後付け不可※ <p>※平成22年以降の三菱ふそう社製バスで購入時に装着しなかったものは後付可能。他メーカーは平成22年より全車標準装備</p>	<ul style="list-style-type: none"> 時速15km以上 現在のシステムは、車両への追突防止を想定したもの 	<p>【基準】平成26年11月以降の新型車より義務付け</p> <p>【補助】新車 (補助率1/2)</p>
車両安定性制御装置	<p>車両の横滑りに応じて、制動力・駆動力を制御し、横滑りや転覆を防止</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年より装備開始 平成26年11月以降の新型車は全車装備 後付け不可 	<ul style="list-style-type: none"> 時速20km以上 	<p>【基準】平成26年11月以降の新型車より義務付け</p> <p>【補助】新車 (補助率1/2)</p>
車線逸脱警報装置	<p>車線を逸脱した場合、警報</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年より装備開始 現在、新車は全車装備 後付け可 	<ul style="list-style-type: none"> 時速60km以上 直線路及び半径250m以上のカーブ 	<p>【基準】平成29年11月以降の新型車より義務付け</p> <p>【補助】新車/後付け (補助率1/2)</p>
ふらつき注意喚起装置	<p>ハンドル操作のふらつきの増大を検知した場合、警報</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年より装備開始 現在、新車は全車装備 後付け可 	<ul style="list-style-type: none"> メーカーが設定する速度以上 	<p>【補助】新車/後付け (補助率1/2)</p>
ドライバーモニター	<p>ドライバーの顔の方向や眼の状態をモニターカメラが常時監視。不注意検出時に警報</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成26年より装備開始 現在、一部車両に装備 後付け不可 		<p>【補助】新車 (補助率1/2)</p>
ドライバー異常時対応システム	<p>ドライバーが運転中に運転できない状態に陥った場合、警報を行った後、自動で減速制御等を行い、車両を停止</p>	<ul style="list-style-type: none"> 開発中 	<p>異常を検知時、3.2秒以上の警告後、自動制御開始</p>	<p>【ガイドライン】本年度中にガイドライン策定予定</p>

⑤ハード面での安全対策 大型バスの衝突被害軽減ブレーキ装着率

- 大型バスの衝突被害軽減ブレーキについては、平成26年11月以降の新型車には装着が義務付けられており、すべての新車に標準装備されている。
- それ以外の自動車には装着が義務付けられていない。

大型バスの衝突被害軽減ブレーキ装着率(保有ベース)

17.9%

- ※・平成26年末現在
- ・車両総重量12トン超、定員65人以下のバス
- ・装着台数は、メーカーヒアリングに基づく

年別の衝突被害軽減ブレーキ装着台数

平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
0	182	673	1,090	1,942	2,065

計 5,952台

課題

- 衝突被害軽減ブレーキを装着する大型バスは、年々増加傾向にあるものの、装着率は依然として低水準。

※衝突被害軽減ブレーキは後付け不可

(平成22年以降生産の三菱ふそう社製バス(約1,000台)には後付け可能。その他メーカーは平成22年より全車標準装備。)

⑤ハード面での安全対策 バスのドライバー異常時対応システム

概要

○運転者の異常を検知し、周囲や車内に注意喚起しつつ、安全に自動停止させるシステム

異常検知

- 運転者、乗客がボタンを押す
- システムが自動検知



自動制御

減速停止等

乗客へシステム作動を報知

周囲に異常が起きていることを報知

ハザードランプ点滅

ブレーキランプ点灯

システム的方式と開発状況

異常検知

1. 押しボタン方式

- 運転者による押しボタン
- 乗客による押しボタン



2. 自動検知方式

- システムが運転者の姿勢、視線、ハンドル操作を監視し、異常を検知



自動制御

1. 単純停止方式

徐々に減速して停止（操舵なし）

2. 車線内停止方式

車線を維持しながら徐々に減速し、車線内で停止（操舵は車線維持のみ）

3. 路肩停止方式

車線を維持しながら徐々に減速し、可能な場合、路肩に寄せて停止

⑤ハード面での安全対策 シートベルト着用の効果

- シートベルトの着用は、衝突時の被害低減に効果がある。
- 平成20年の道路交通法改正により、バスの客席においてもシートベルトの着用が義務化された。

■シートベルトの被害低減効果

- シートベルトを**着用していない場合**、着用している場合と比べて、**高速道路で約9倍、一般道路で約14倍死亡に至る可能性が高い**。

※ **着用者**の致死率:0.50%(高速)、0.16%(一般) / **非着用者**の致死率:4.70%(高速)、2.30%(一般)

※ 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100

- シートベルトの着用は、乗員の車外放出の危険性を低くし、死亡事故抑止に効果的である。

※ 自動車乗車中死者のうち、**着用者**の車外放出割合:6.0%(高速)、1.3%(一般) / **非着用者**の車外放出割合:32.1%(高速)、18.5%(一般)

※ 自動車乗車中全体の致死率:0.80%(高速)、0.29%(一般) / 車外放出になった場合の致死率:29.49%(高速)、42.14%(一般)

(平成26年中の交通事故の発生状況(警察庁交通局)より作成)



課題

シートベルト有無による比較画像(出典: JAFリーフレット)

- 大型バスの客席におけるシートベルトの着用が依然として徹底されていないとの指摘がある。

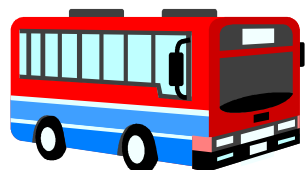
⑤ハード面での安全対策

デジタル式運行記録計・映像記録型ドライブレコーダーの普及等

○平成22年度より、デジタル式運行記録計及び映像記録型ドライブレコーダーの導入補助
 (導入費用の1/3、限度額80万円)を実施。

■ デジタル式運行記録計 ■

○車両の速度、走行時間、走行距離を電子データで記録し、事業者が運転者の休憩時間、速度超過、長時間運転等を詳細に把握できる機器



デジタル式運行記録計で速度、距離等を記録



専用ソフトによる分析、
運行傾向等を評価

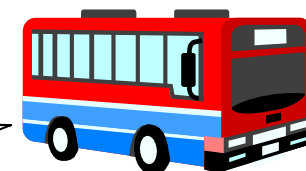


■ 映像記録型ドライブレコーダー ■

○自動車の走行中の前方、室内、後方等のカメラにより、事故やヒヤリハットなどによる急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像を記録、または常時記録する装置。



ドライブレコーダーで瞬間の映像を記録



急ブレーキ時等の動画

課題

○貸切バスにおけるこれらの普及率は、デジタル式運行記録計が約3割、映像記録型ドライブレコーダーが約2割にとどまっている。(業界団体調べ)

4. 関越道高速ツアーバス事故を受けた 安全対策について

○ 夏の多客期の安全確保のための緊急対策（平成24年6月）

1. 高速ツアーバス運行事業者リストの作成・公表及び同リストの活用【24年7月実施済※】
2. 乗務員の運転時間等の基準・指針等の見直し
・「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」により対策を決定【24年7月措置済】
3. 旅行業者・貸切バス事業者間の書面取引の義務化【24年6月省令改正】
4. 「高速バス表示ガイドライン」の策定【24年6月策定※】
5. 「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の策定【24年6月策定】
6. 旅行業法の制度の見直しによる安全対策強化
・貸切バス事業者に対し、輸送の安全確保を不当に阻害する行為を禁止【26年7月省令改正】
7. 「高速ツアーバス安全通報窓口」の設置【24年7月設置済※】
8. 行政処分事業者に係る詳細情報の公表【24年7月実施済】
9. 「高速ツアーバス安全運行協議会」の設置【24年6月設置済※】
10. 「地方高速ツアーバス安全対策会議」の設置【24年6月設置済※】

※ 高速ツアーバスが新高速乗合バスへ移行したことに伴い、25年7月末で運用終了

関越道高速ツアーバス事故(平成24年4月)を受けた安全対策

○高速・貸切バスの安全・安心回復プラン(平成25年4月策定)に掲げられた措置の実施内容①

措置名及び具体的内容	実施内容
1. 新高速乗合バスへの移行・一本化関係	
① 高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	高速ツアーバスについては、新高速乗合バスに移行・一本化【25年7月末移行完了】
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)	乗合バス事業者が貸切バス事業者へ管理の受委託を行う場合は、運輸安全マネジメントを義務付け【25年10月1日施行】
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	高速ツアーバスから新高速乗合バスに移行した事業者に対して、業界団体が巡回指導を実施【25年5月から11月末まで実施】
④ 過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確・厳格化とその適用	乗務距離の上限670km→実車距離の上限を夜間原則400km、昼間原則500kmに見直し【25年8月1日施行】
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	
⑤ 役員への法令試験の厳格化	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、再試験を1回までとする等、試験方法を厳格化【25年11月1日施行】
⑥ 運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	運輸開始の前に雇用契約が確認できる書類の提出【25年11月1日施行】
⑦ 営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出に添付された営業所、休憩仮眠施設、車庫等の写真について、現地調査により確認【25年11月1日施行】
⑧ 所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	車両費・土地費・建物費について、事業開始当初に必要なとされる資金確保の基準を2ヶ月分のローン支払金又はリース料から、6ヶ月分に引き上げ【25年11月1日施行】 損害賠償責任保険・共済の賠償限度額を対人8,000万円以上から対人無制限に引き上げ【25年12月1日施行】
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	法令遵守に係る自己点検について、各地方運輸局にて貸切バス事業者を選定し、毎年度1回実施
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	27年度までに計23都道府県の地方バス協会において、会員を対象に適正化コンサルティング事業を実施予定
⑪ 悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	街頭監査を新設、各種通報・法令違反歴等を基に継続的に監視していく事業者のリストを整備【25年10月1日施行】 悪質な事業者に対する処分の強化(30日間の事業停止処分を新たに追加等)【25年11月1日施行】

関越道高速ツアーバス事故(平成24年4月)を受けた安全対策

○高速・貸切バスの安全・安心回復プラン(平成25年4月策定)に掲げられた措置の実施内容②

措置名及び具体的内容	実施内容
(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底	
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	全ての貸切バス事業者に対して、運輸安全マネジメントを義務付け【25年10月1日施行】
⑬ 運行管理制度の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・バス運行中は、電話等により、乗務員に対し必要な指示等を行える連絡体制を整備しなければならないこととする。【26年5月1日施行】 ・バス運行中、少なくとも1人の運行管理者は運転業務に従事せず、トラブルが発生した場合に速やかに運行の中止等の判断・運行の指示等を行える体制を整備しなければならないこととする。【27年5月1日施行】
⑭ 交替運転者の配置基準の策定	④の措置と同様
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	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間ワンマン運行で一運行の実車距離が400kmを超える場合等は、デジタル式運行記録計の装着を義務付け【26年1月1日施行】 ・平成22年度から補助制度を実施【28年度予算額：1,004百万円の内数】
(3) ビジネス環境の適正化・改善	
⑯ 運賃・料金制度の改革	安全コストを反映した新運賃・料金制度の導入【26年4月1日施行】
⑰ 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	取引内容の明確化・公正な取引の確保を図るため、運送引受書の交付・保存の義務化【24年7月20日施行】
⑱ 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	貸切バス事業者の法令違反への関与が疑われる旅行業者の関係機関への通報制度について、通報の対象違反行為に、貸切バス事業者の運賃料金違反を追加【26年7月1日施行】
⑲ 円滑な移行のための環境整備	貸切バスを選定・利用する際のポイントを示したガイドラインに、新運賃・料金制度の内容を追加（下限割れは違法であること等）し、旅行業者や学校関係者に対して周知を実施。【26年4月1日改訂】