

第9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5月20日

1. 今回の検討事項

2. 安全性チェックの強化策

- (1) 安全に事業を遂行する能力のチェック強化
- (2) 再参入基準の厳格化
- (3) 監査の強化
- (4) 許可更新制の導入

3. ハード面の安全対策の充実

中間整理において整理された再発防止策

	1. 速やかに講ずべき事項	2. 今後具体化を図るべき事項	3. 引き続き検討すべき事項
(1)貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェックの強化	①確認事項のチェックリスト化 ②街頭監査における指摘事項の早期是正 ③一般監査における指摘事項の早期是正 ④事業停止、事業許可取消処分の対象範囲の拡大 ⑤車両の使用停止処分の日車配分の見直し ⑥処分量定の見直し ⑦監査から処分までの期間の短縮 ⑧運行管理者に対する行政処分の見直し ⑨運輸安全マネジメント評価の強化	①事業許可の再取得要件の厳格化 ②運行管理者資格の返納・再取得要件の厳格化 ③監査における民間団体等の活用 ④一般監査における指摘事項の早期是正	①最低保有車両数の引上げ、一定以内の車齢の義務付け ②事業許可の更新制の導入 ③バス事業者団体への加入の促進 ④増車の際のチェックの強化 ⑤罰則の強化
(2)旅行業者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」	①貸切バス事業者の処分歴の公表方法の拡充 ②旅行業者と貸切バス事業者の取引の事例調査 ③利用者への貸切バス事業者名の提供 ④運送引受書の記載事項への運賃の上限・下限額の追加 ⑤手数料等の額(率)に関する取引書面の取り交わし ⑥通報窓口の設置 ⑦専門家による手数料等のチェックや是正指導が可能となる体制の整備	①貸切バス事業者の安全情報提供の仕組みの構築 ②車体等へのASVの搭載状況の表示 ③安全運行パートナーシップガイドラインの改訂	①貸切バス事業者・旅行業者に対する情報伝達の強化 ②違反のあった旅行業者への行政処分等の強化 ③ランドオペレーターへの対応 ④学校等による適切な貸切バス選定の推進
(3)運転者の技量等のチェックの強化	①初任運転者に対する適性診断、指導・監督の範囲の見直し ②事業者による運転者の経歴・運転経験の把握 ③初任運転者等に対する指導・監督における実技訓練の義務付け		①運行管理者等の在り方 ②運転者の労務・健康管理の改善
(4)ハード面の安全対策の充実	①ドライブレコーダーによる映像の記録・保存等の義務化 ②自動変速装置(AT)の導入 ③速度抑制装置(スピードリミッター)の開発促進 ④ドライバー異常時対応システムの普及促進 ⑤シートベルトの装着の徹底 ⑥補助席へのシートベルトの設置の義務化 ⑦車両構造の強化	①デジタル式運行記録計の普及促進 ②ASV搭載車両への代替促進 ③ドライバー異常時対応システムの普及促進	○車両強度のみならず速度抑制対策など総合的な安全対策

1. 今回の検討事項

2. 安全性チェックの強化策

(1) 安全に事業を遂行する能力のチェック強化

(2) 再参入基準の厳格化

(3) 監査の強化

(4) 許可更新制の導入

3. ハード面の安全対策の充実

安全性チェックの強化についての基本的考え方

◆参入時のチェック

(1) 安全に事業を遂行する能力のチェック強化

①安全投資計画・収支見積書の作成の義務付け

- ・下記②～④の強化策を前提とした「安全投資計画」の作成を義務付け
- ・上記計画の実現可能性を確認するため、「収支見積書」の作成を義務付け
- ・安全投資計画、収支見積書の策定期間を許可更新(下記(4))の期間にリンク
- ・安全投資計画・収支見積書の審査を前提として、最低保有車両数・車齢に係る規制は現状どおり

②運行管理の厳格化

- ・運行管理者資格要件を国家試験の合格者に限定
- ・運行管理者最低人数を引上げ
- ・夜間の運行について中間点呼の実施を義務付け

③車両整備の徹底

- ・予防整備を実施させるため、その具体的内容をガイドラインで明確化
- ・ガイドラインに沿った点検整備の実施状況を確認するため、記録簿様式を見直し

④その他の安全確保措置

- ・運転者に対する実技訓練の費用、ドラレコ・パソコンの導入費用、適正化機関への負担金 ⇒上記①に反映

(2) 再参入基準の厳格化

①事業許可の再取得要件の厳格化

- ・事業許可の取消処分を受けた者に係る欠格要件を厳格化

②運行管理者・整備管理者資格の再取得要件の厳格化

- ・運行管理者・整備管理者の資格要件(再参入)を厳格化

◆参入後のチェック

(3) 監査の強化

①民間能力の活用による実効性の向上

②監査指摘事項の速やかな是正

③処分量定・罰則の強化

(4) 許可更新制の導入

○既存事業者を含む許可更新制の導入

- ・参入時に準じ、安全に事業を遂行する能力を再度チェックし、事業遂行能力のない事業者の退出を促進

1. 今回の検討事項
2. 安全性チェックの強化策
 - (1) 安全に事業を遂行する能力のチェック強化**
 - (2) 再参入基準の厳格化
 - (3) 監査の強化
 - (4) 許可更新制の導入
3. ハード面の安全対策の充実

①安全投資計画・収支見積書の作成の義務付け

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

3. 引き続き検討すべき事項

(5)事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

①最低保有車両数の引上げ、一定以内の車齢の義務付け

○最低保有車両数の見直しや、車齢に係る制限等の導入等について検討すべき。

○その際、安全性との因果関係に関するデータや、安全確保のために必要な運行規模を踏まえつつ検討すべき。

○また、新たな要件に合致しなくなる既存事業者の扱いについて検討すべき。



見直しの方向性

- 所要の安全投資に関する「安全投資計画」の作成を義務付ける。
- 「収支見積書」の作成を義務付け、安全投資計画に即したコストを見込んだ上で、事業を継続的に遂行する能力を有するかどうか審査することとする。
- 「安全投資計画」、「収支見積書」の策定期間は更新期間(p.37)にリンクさせる。
- 上記の審査を前提として、最低保有車両数・車齢に関する規制については現状どおりとする。
※最低保有車両数・車齢と安全性との間に明確な因果関係を見出すことは困難。

安全投資計画

- 運転者、運行管理者、整備管理者について (別添1)
- 車両の新規取得・代替及び整備について (別添2)
- その他安全確保について (別添3)

別添1

別添2

別添3

適切な単価を前提とした適切な体制に関する計画

- ※単価については、運輸局ブロックごとに、標準的に貸切バス事業を行っている事業者における単価であること。
- ※体制のうち、運行管理者については、義務付けられた配置人数以上の人数であること(人数要件を強化)。

導入しようとする車両及びその整備に関する計画

- ※車齢、ASV技術搭載状況を特定すること。
- ※車齢ごとに、ガイドライン(今後策定予定)に沿った予防整備を行うこと。

その他安全確保のために必要な事項に関する計画

- ・運転者の適性診断、実技訓練、健康診断
- ・ドラレコ・パソコン導入
- ・適正化機関への負担金納付
- ・運輸安全マネジメント
- ・デジタコ導入(任意)
- ・貸切バス安全性評価認定申請(任意)

(参考)収支見積書の概要

➡ 事業許可更新(p.37)

	○年度	…	□年度
営業収入			
運送収入	○○円	…	○○円
旅客運賃	○○円	…	○○円
その他	○○円	…	○○円
運送雑収	○○円	…	○○円
合計	○○円	…	○○円
営業費用			
人件費	○○円	…	○○円
燃料油脂費	○○円	…	○○円
車両減価償却費	○○円	…	○○円
自動車リース料	○○円	…	○○円
車両修繕費	○○円	…	○○円
保険料	○○円	…	○○円
施設使用料	○○円	…	○○円
施設賦課税	○○円	…	○○円
事故賠償費	○○円	…	○○円
道路使用料	○○円	…	○○円
その他	○○円	…	○○円
合計	○○円	…	○○円
営業損益	○○円	…	○○円
営業外収入			
金融収益	○○円	…	○○円
その他	○○円	…	○○円
合計	○○円	…	○○円
営業外費用			
金融費用	○○円	…	○○円
その他	○○円	…	○○円
合計	○○円	…	○○円
営業外損益	○○円	…	○○円
経常損益	○○円	…	○○円
※他事業収入	○○円	…	○○円
経常損益(他事業収入参入後)	○○円	…	○○円

運輸局管轄ブロックごとに、標準的に貸切バス事業を行っている事業者における1日1車あたりの営業収入をもとに算出。

安全投資計画に即して、所要の費用を計上。

これにより不当な競争を惹起するおそれがないか、届出予定運賃を確認。

必要な支出を収入で賄えるかどうか審査。

②運行管理の厳格化

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

3. 引き続き検討すべき事項

(3)運転者の運転技術等のチェックの強化

①運行管理者等の在り方

- 運行管理者等の在り方の見直しについて検討すべき。
- 運行管理者有資格者を増やす方策について検討すべき。

見直しの方向性

- 運行管理者の資格要件を試験合格者に限定し、法令知識の習得等を確実にチェックする。
※ 現行:「試験合格者」又は「5年以上の実務経験を有し、大臣が認定する講習を5回以上受講していること」
- 運行管理業務の増加等を踏まえ、営業所ごとの運行管理者の必要選任数について、20両ごとに1名(スケールメリットを鑑み100両以上分は30両ごとに1名)・最低2名以上とする。
※ 現行:29両までは最低1名以上(以後、30両ごとに1名必要)
- 運行管理を確実に実施するため、夜間の運行については「中間点呼」の実施を義務付ける。
- 「補助者」を選任した場合にも、国への届出を義務付け、運行管理体制をチェックする。
- これらの見直しに合わせ、資格試験の増回に向けて調整する。 ※現行:毎年2回実施

◆貸切バスの運行管理者が行わなければならない主な業務

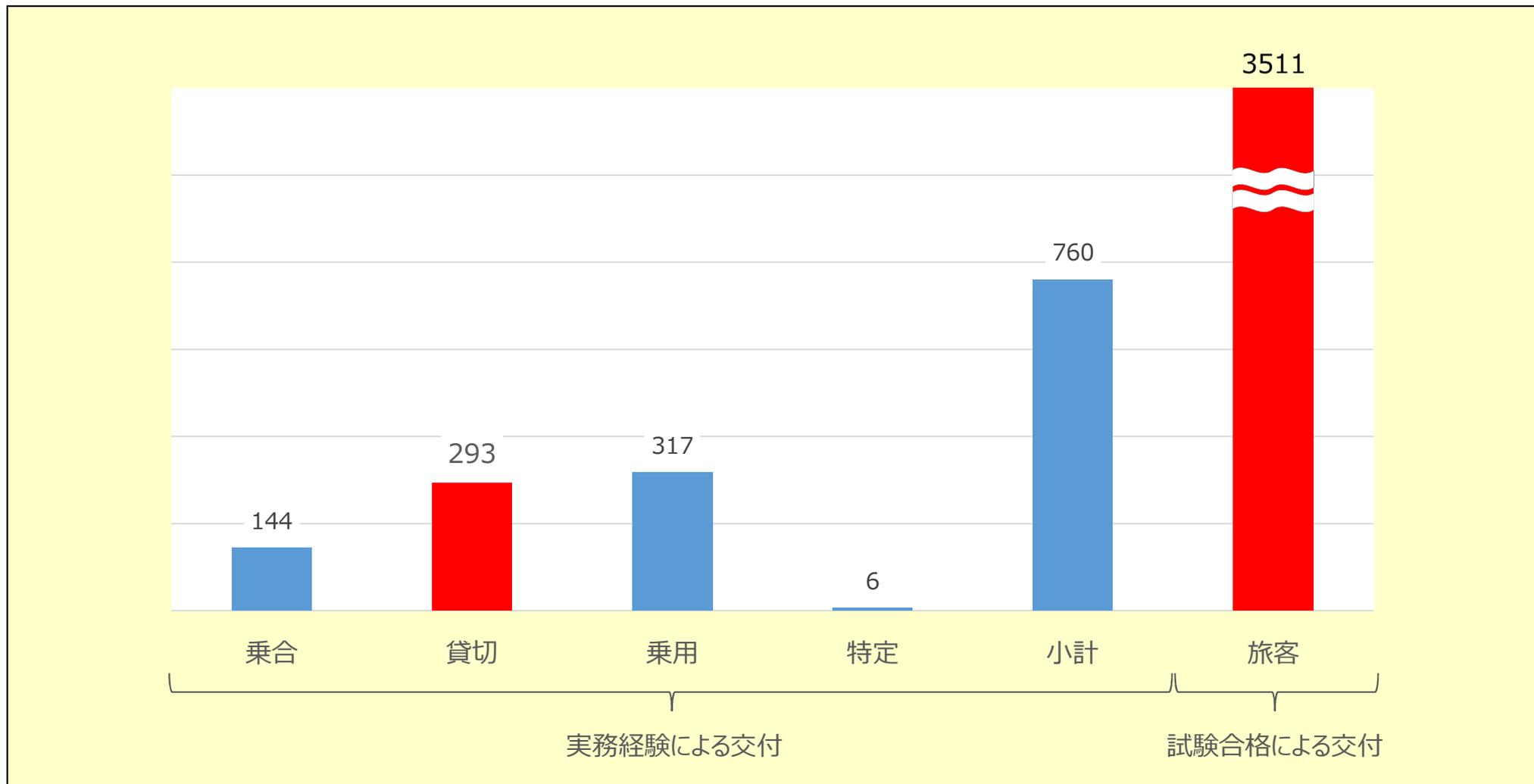
日常的な業務		
日常的	労務管理	・『改善基準告示』の範囲内での乗務割の作成 ・休憩、仮眠施設の管理・確保
	健康管理	・定期健康診断の受診
	指導監督	・適性診断の受診 ・ 実技訓練、記録映像を含めた* 指導、監督
	運行記録	・運行記録計の管理・記録 ・ ドライブレコーダーの管理・記録* ・重大事故の記録
	その他	・ アルコール検知器の保持(H23追加) ・補助者に対する指導、監督
運行時	経路調査	・運行経路における道路交通状況を事前に調査
	運行指示	・経路、休憩地点、注意事項等を記載した運行指示書の作成
	点呼	・乗務前後の疾病、疲労、酒気帯びの確認 ・ (夜間の)中間点呼の実施*

緊急時の対応	
運行時	(交通事故・異常気象・運転者の体調変化・大規模渋滞等の際に、運行の変更・中止等を適切に指示するため) ・連絡体制の整備 ・ 運転業務に従事しないこと(H27追加)

※ 今般の見直しにより、運行管理者の業務として新たに追加する(ことを検討している)事項。

(参考)運行管理者資格者証の交付状況(要件別・平成27年度)

- 実務経験により運行管理者資格者証(貸切)を交付した件数： 293件
- 試験合格により運行管理者資格者証(旅客)を交付した件数： 3511件



※ 試験合格により「旅客」の資格者証の交付を受けた者は、全ての旅客自動車運送事業の運行管理者として選任されることが可能。

③車両整備の徹底

現状

- 点検により不具合が発見された場合、その原因を探求し、再発しないよう確実に修理する必要がある。
- 一方、整備コストを圧縮するため、表面的な不具合の解消のみを行う場合があるため、これを防止するための措置が必要。



見直しの方向性

- 古いバスなどの車両の状態に応じ、**予防整備(不具合発生の予防も含めた十分な整備)をバス事業者が行うためのガイドラインを策定する。**
- 監査等において、ガイドラインに沿った点検整備の実施を確認出来るよう、**記録簿様式を見直す。**
- バス事業者が十分な整備を実施できるよう、**研修・講習の拡充、再取得要件の厳格化を行う。**

(参考)バス事業者が実施する点検整備

- バス車体の劣化や摩耗は、構造や使われ方等により大きく異なるため、経過年数による一律の整備ではなく、日常点検や定期点検により車両の状態を確認し、必要な整備を行う必要がある。
- 事業者は、整備管理者を選任し、使われ方に応じた点検の方法を策定し、必要な整備を実施し、その結果に基づき運行の可否を判断している。

法定点検の種類	点検項目	実施者
日常点検	<ul style="list-style-type: none"> ・ブレーキの液量、踏みしろ ・タイヤの空気圧、亀裂及び損傷 ・エンジン・オイルの量、原動機のかかり具合 ・灯火装置の点灯具合 等、21項目 (屋外でも実施可能)	ドライバー (整備管理者)
3月 定期点検	<ul style="list-style-type: none"> ・ブレーキ・ドラムとライニングのすき間 ・ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み ・エンジン・オイルの油漏れ、原動機の低速及び加速の状態 等、47項目 (分解整備を含むため、認証工場以外で実施不可)	認証工場
12月 定期点検	3月定期点検項目に加え、以下の点検 <ul style="list-style-type: none"> ・ブレーキ・ドラムの摩耗及び損傷 ・ディスクホイールの損傷 ・原動機のシリンダ・ヘッド等の締付状態 等、96項目 (分解整備を含むため、認証工場以外で実施不可)	認証工場

運送事業者の責務

- ・点検整備の実施
- ・整備管理者(1人以上)の選任及び権限の付与
- ・車両構造や使用条件を考慮した点検基準の策定・実施
- ・点検整備記録簿の記載・保存

整備管理者の主な業務

- ・日常点検、定期点検の実施方法・計画を定め、点検の結果必要な整備を実施
- ・点検及び整備に関する記録簿を管理
- ・日常点検等の結果に基づき、運行の可否を決定

整備管理者の資格要件

- ・2年以上の実務の経験を有し、地方運輸局長が行う研修を修了した者
- ・自動車整備士技能検定(1級、2級又は3級)に合格した者

上記の法定点検項目の他、1ヶ月点検や6ヶ月点検等を事業者が必要に応じて設定

※ 認証工場の事業場の要件として、対象とする自動車や装置等に応じた規模の屋内作業場及び車両置場(屋外可)を有することを規定 (道路運送車両法施行規則第57条)

(参考) 予防整備の実施された車両による運行 (概要)

予防整備(不具合発生の予防も含めた十分な整備)を行うためのガイドラインの策定

(例) デフオイルの漏れ・減少

表面的な不具合の解消

オイルの補充のみ

⇒ オイル漏れが続くため、デフの潤滑が低下
加熱により発煙・発火、火災事故

ガイドラインの策定

予防整備

オイルが漏れている部位を特定
デフ等を分解し、オイルシールを交換
新品オイルを規定量注入

ガイドラインに沿った点検整備の実施を確認出来る記録簿様式への見直し



点検結果

整備内容

点検結果と整備内容の
関連性が不明確

点検結果に基づきどのような整備を実施したか
定期交換部品が確実に交換されているか

⇒ ガイドラインに沿った整備実施を確認出来る様式

研修・講習の拡充

十分な整備管理が行えるよう、ガイドラインに沿った点検整備基準の策定、同基準に基づく確実な点検整備の実施及び点検整備記録簿の確実な保存を行わせる必要がある。

⇒ 新規参入事業者に対する新規許可時講習の拡充

整備管理者に対する研修の充実、選任後研修への習熟度判定の導入

再取得要件の厳格化

整備管理者の解任命令を受けた者について、他法令とのバランスも考慮しつつ、欠格期間(現行2年)を5年程度に延長する。

監査・許可更新時等に
十分な整備が実施されて
いることを確認

(参考) 現行の点検整備記録簿の例

凡例

定期点検用点検整備記録簿 (分解整備記録簿)

点検の結果及び整備の概要

3 ()
12 (+)

点検良好 交換 調整 A 清掃 C 省油 P
分解 修理 締付 T 油圧(米) L 油圧(リ)

定期点検整備

使用者の氏名又は名称
住所
自動車登録番号又は車両番号又は日本国番号
点検場所

法定点検項目を網羅
点検時のチェックリストとして使用し、
凡例の通り結果を記載

別表第3

交換部品等	数量
エンジン・オイル	1
オイル・フィルタ	個
LLC(ロングライフクーラント)	1
ブレーキ・フルード	1

点検結果に基づき交換した部品等を記載
第三者による確認を容易にするため、
点検結果との関係や、整備内容の詳細な記載が必要

●CO、HC濃度 (アイドリング時)

CO	%
HC	ppm

●タイヤの溝の深さ(1.6mm以上)

前輪	左	前	mm	右	前	mm
	後	mm		後	mm	
後輪	左	前	mm	右	前	mm
	後	mm		後	mm	

●ブレーキパッド、ライニングの摩耗

前輪	左	前	mm	右	前	mm
	後	mm		後	mm	
後輪	左	前	mm	右	前	mm
	後	mm		後	mm	

事業場名、所在地、認証番号

整備完了年月日
整備士(主任者)の氏名

年月日

分析手法の概要

- 平成22年4月から平成27年12月末までの間に発生した、貸切バス(高速バスの管理の受委託運行を含む。)の乗務員に起因すると推定される特別重大事故※(42件)について分析。
- 該当する事故について、事業年数、事業規模、増車の有無、運行の態様等の観点から傾向分析。

※ 特別重大事故：次のいずれかに該当する事故

- ①乗客に10名以上の負傷者を生じた事故
- ②乗客に5名以上の重傷者を生じた事故
- ③乗客に1名以上の死者を生じた事故

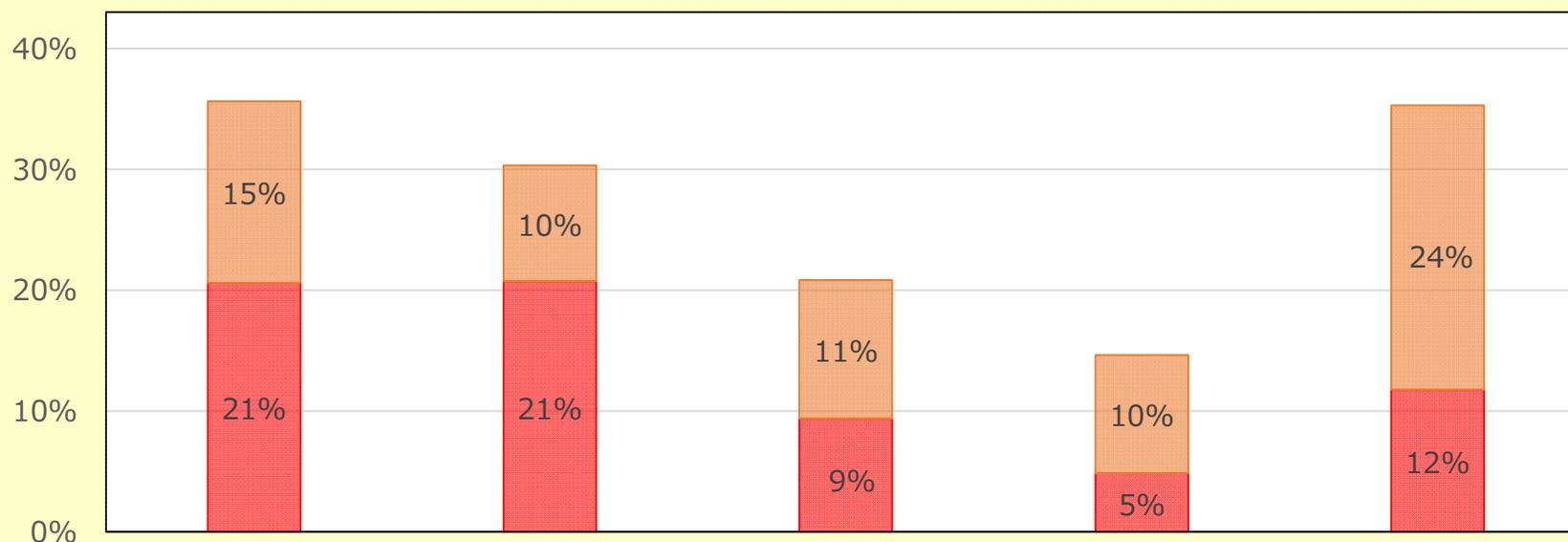
分析結果の概要

- 乗客に死者を生じた特別重大事故は、42件中、2件。
- 事業年数が5年以下の事業者が引き起こした特別重大事故は、42件中、7件。
- 10両以下の小規模事業者が引き起こした特別重大事故は、42件中、13件(約3割)。
※ 10両以下の小規模事業者・・・事業者数の割合：約7割、保有車両数の割合：約3.5割
- 平成20年以降、増車を行った事業者が引き起こした特別重大事故は、42件中、12件。
- 夜間運行中の特別重大事故は、42件中、11件。(報告内容より推定)
- 長距離運行(400km超)中の特別重大事故は、42件中、12件。(報告内容より推定)

(参考)貸切バス事業者の行政処分率

■貸切バス事業における監査件数に占める行政処分率(事業者規模別・平成26年度)

■ 行政処分 (車両停止以上)
 ■ 文書警告



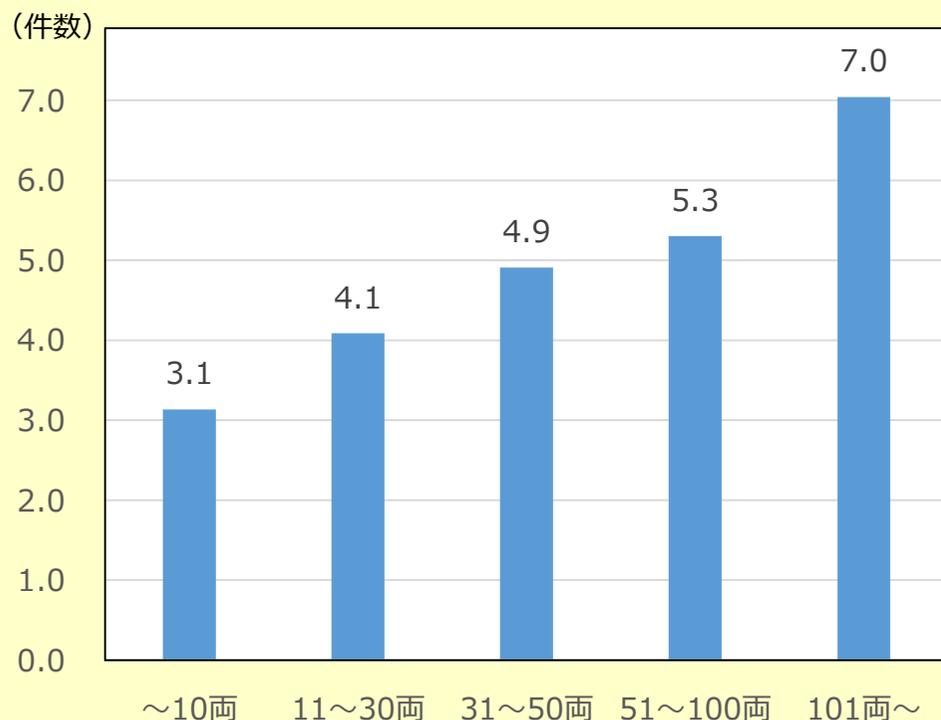
	~10両	11~30両	31~50両	51~100両	101両~
監査件数	480件	323件	96件	41件	17件
文書警告	72件	31件	11件	4件	4件
行政処分	99件	67件	9件	2件	2件

※「行政処分」には、車両の使用停止処分のほか、事業停止処分や事業許可取消処分を含む。

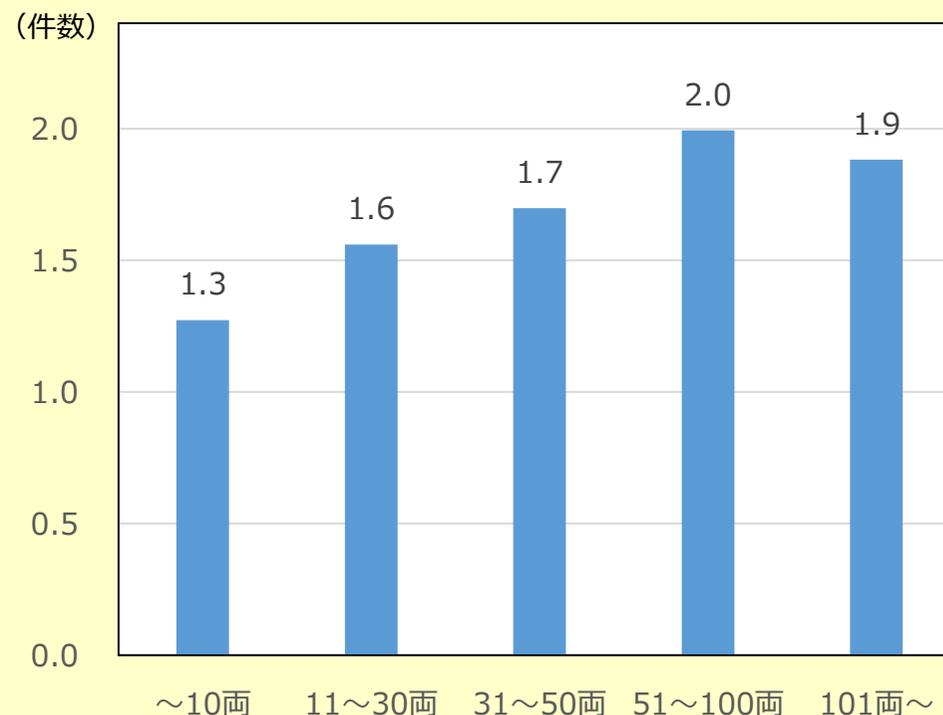
※平成26年度中に行われた貸切バス事業における行政処分・文書警告の件数を、同年度中に行われた監査件数(呼出指導を除く。)で割ったもの。

(参考)貸切バスの事故件数の分布①

■貸切バス千台あたりの事故件数(事業者規模別)



■貸切バス1億台キロあたりの事故件数(事業者規模別)



※ 平成22年4月から27年12月末までの間に発生した貸切バスの乗務員に起因する重大事故として、自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告のあったもの。(平成28年3月14日時点の速報値)

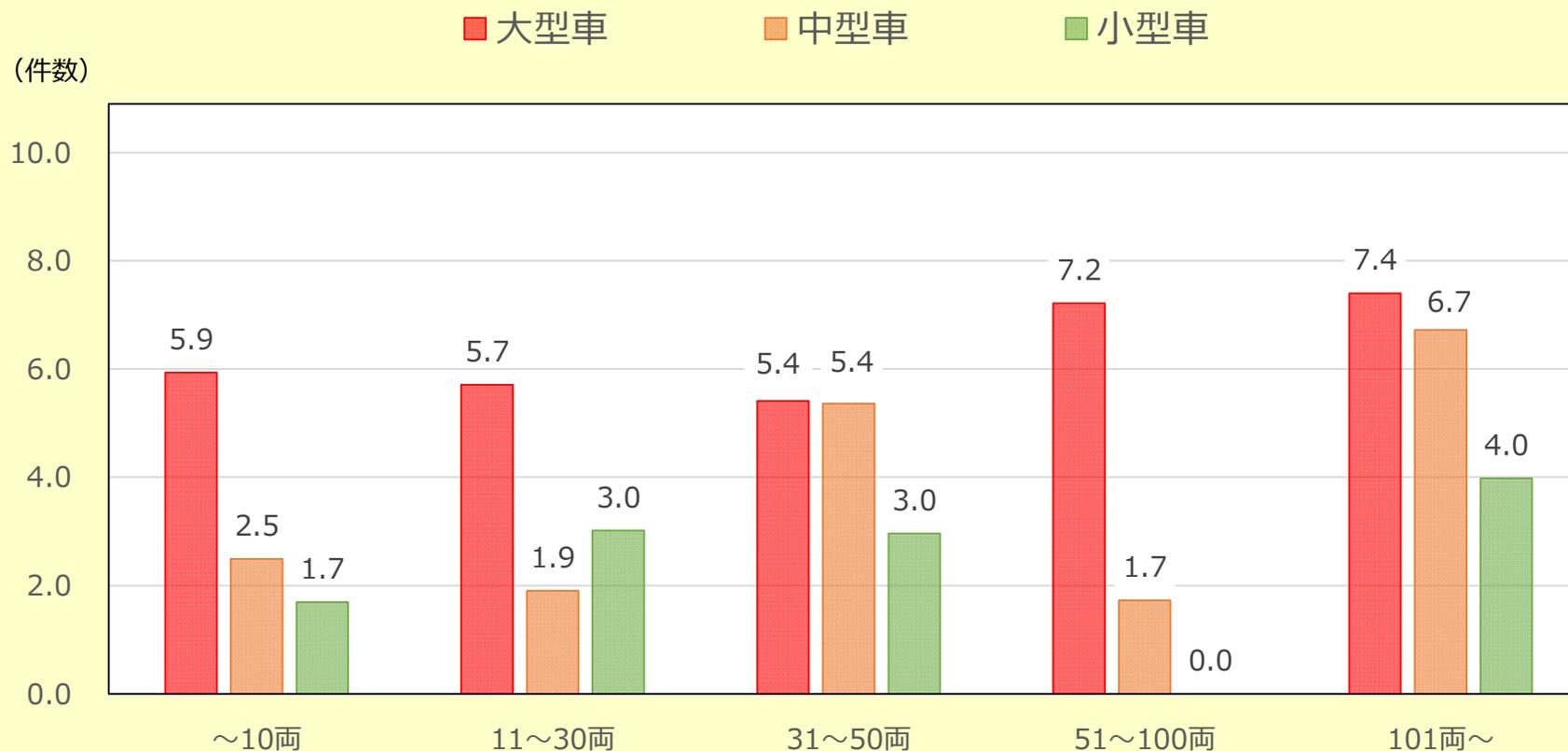
※ 乗務員に起因する重大事故とは、①車両故障・火災による事故、②負傷者を伴わない事故を除いたものであって、貸切バスの乗務員側に事故の原因があると推定されるもの。

※ 算出に用いた貸切バスの車両数は平成28年2月時点の保有車両数。

※ 1台あたりの走行距離(平成22年4月から平成27年12月末までの間)は、事故を起こした事業者から提出された事業実績報告書を基に、事業者規模別に全事業者の平均走行距離を推定。(※1日あたりの走行距離が450kmを超えるもの、未提出事業者のものは除いた。)

(参考)貸切バスの事故件数の分布②

■貸切バス千台あたりの事故件数(車種別・事業者規模別)



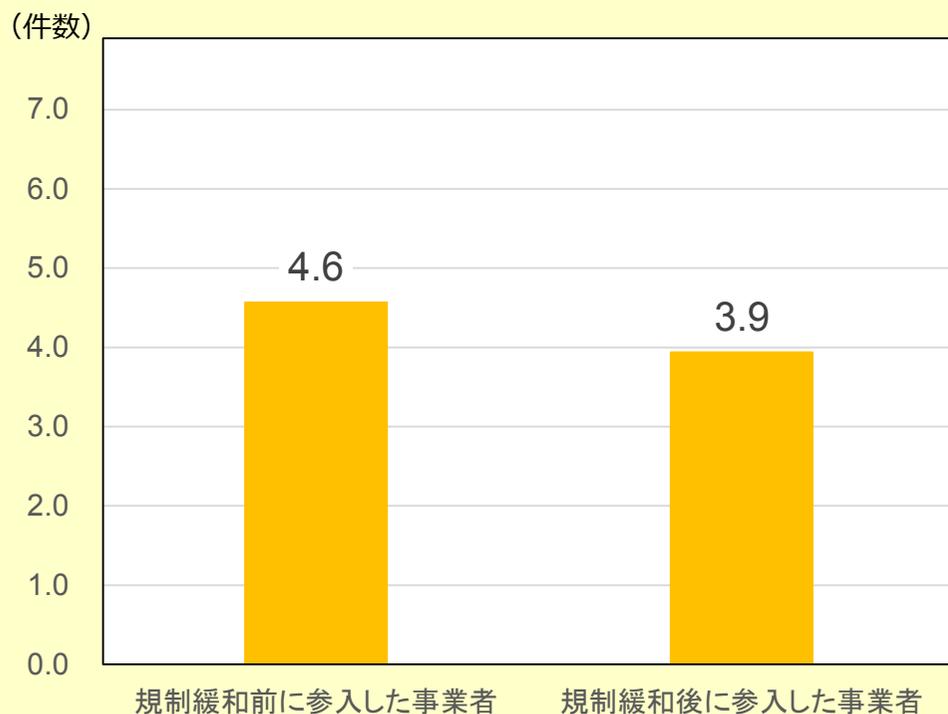
※ 平成22年4月から27年12月末までの間に発生した貸切バスの乗務員に起因する重大事故として、自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告のあったもの。(平成28年3月14日時点の速報値)

※ 乗務員に起因する重大事故とは、①車両故障・火災による事故、②負傷者を伴わない事故を除いたものであって、貸切バスの乗務員側に事故の原因があると推定されるもの。

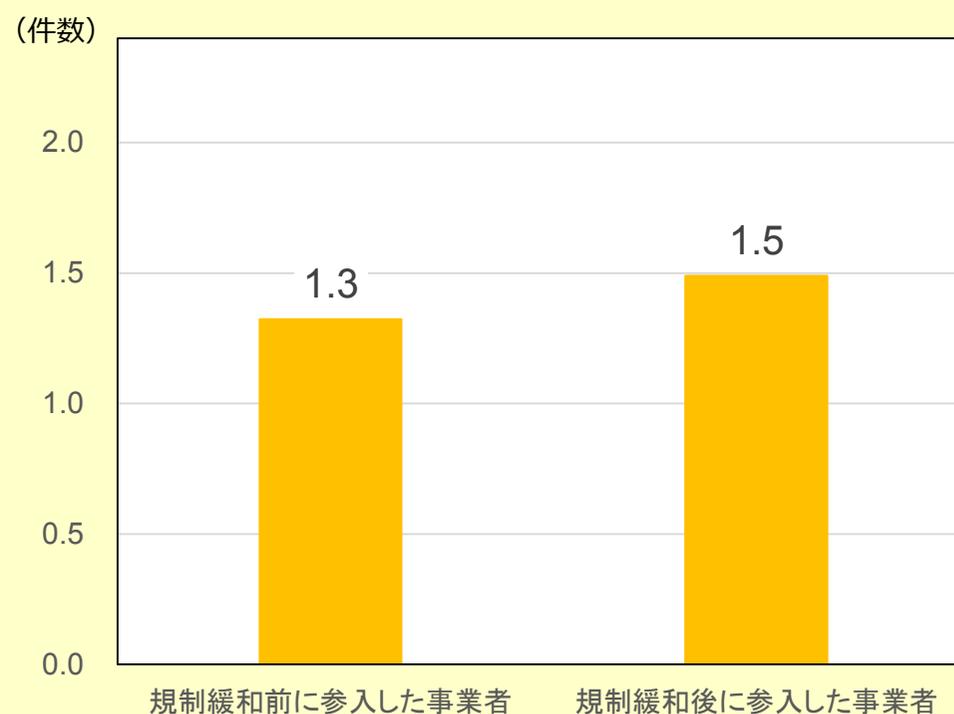
※ 算出に用いた貸切バスの車両数は平成28年3月時点の保有車両数。

(参考)貸切バスの事故件数の分布③

■貸切バス千台あたりの事故件数(許可日別)



■貸切バス1億台キロあたりの事故件数(許可日別)



- ※ 平成22年4月から27年12月末までの間に発生した貸切バスの乗務員に起因する重大事故として、自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告のあったもの。(平成28年3月14日時点の速報値)
- ※ 乗務員に起因する重大事故とは、①車両故障・火災による事故、②負傷者を伴わない事故を除いたものであって、貸切バスの乗務員側に事故の原因があると推定されるもの。
- ※ 算出に用いた貸切バスの車両数は平成28年2月時点の保有車両数。
- ※ 1台あたりの走行距離(平成22年4月から平成27年12月末までの間)は、事故を起こした事業者から提出された事業実績報告書を基に、事業者規模別に全事業者の平均走行距離を推定。(※1日あたりの走行距離が450kmを超えるもの、未提出事業者のものは除いた。)

1. 今回の検討事項
2. 安全性チェックの強化策
 - (1) 安全に事業を遂行する能力のチェック強化
 - (2) 再参入基準の厳格化**
 - (3) 監査の強化
 - (4) 許可更新制の導入
3. ハード面の安全対策の充実

①事業許可の再取得要件の厳格化

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

2. 今後具体化を図るべき事項

(5)事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

①事業許可の再取得要件の厳格化

【見直しの方向性】

許可の取消処分を受けた事業者等について、他法令とのバランスも考慮しつつ、欠格期間の延長など再取得要件の厳格化を図る。

【具体化のため検討すべき事項】

- 他法令とのバランスなど法制的な検討



見直しの方向性

- 許可の取消処分を受けた事業者について、欠格期間を現行の2年から5年程度に延長する。
 (参考)旅行業法、宅地建物取引業法、金融商品取引法等:5年
 運送関係法(鉄道事業法、航空法、海上運送法):2年
 建築士法:2年→5年(平成18年改正:耐震偽装事件への対応)
- 処分逃れを目的として監査中に廃業届を提出した場合や、密接な関係にあるグループ会社が許可取消しを受けた場合等を欠格事由に追加する。
 (参考)介護保険法(平成20年改正)

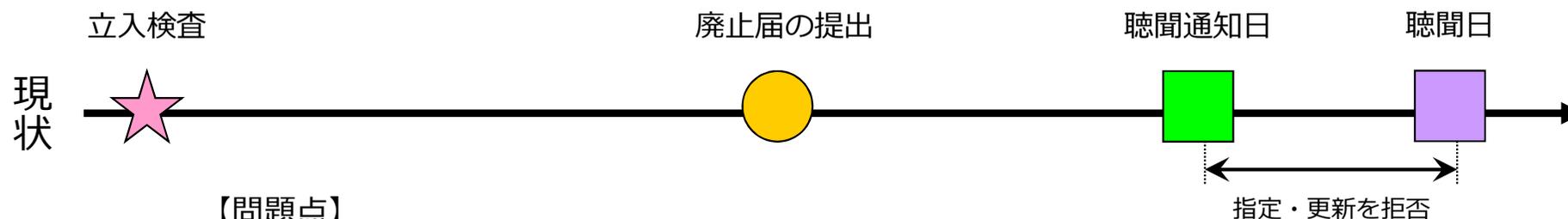
(参考)他の業法における主な欠格事由の比較

	道路運送法における 一般旅客自動車運送事業者 (許可制)	介護保険法における 指定居宅サービス事業者 (指定制)	航空法における 航空運送事業者 (許可制)	鉄道事業法における 鉄道事業者 (許可制)
①同一事業の許可等の取消しを受けた者 (法人の場合、取消原因の発生時の役員等を含む。)	規定あり (取消日から2年間)	規定あり (取消日から5年間)	規定あり (取消日から2年間)	規定あり (取消日から2年間)
②同一事業等に関し、立入検査日から、取消処分に係る聴聞日や処分決定日までの間に、事業廃止の届出をした者	規定なし	規定あり (届出日から5年間)	規定なし	規定なし
③申請者と密接な関係を有する法人(親会社等)が、同一事業等の指定取消処分を受けた者	規定なし	規定あり (取消日から5年間)	規定なし	規定なし
④申請者が法人である場合、法人の役員が①～③等に該当する者	規定あり	規定あり	規定あり	規定あり

※申請者が未成年者等である場合、法定代理人が該当する場合を含む。(道路運送法、鉄道事業法のみ)

(参考)介護保険法の欠格事由改正①(平成20年)

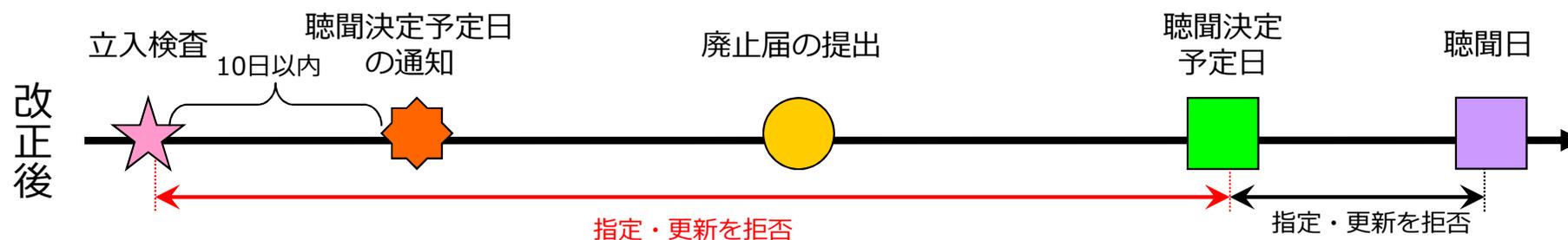
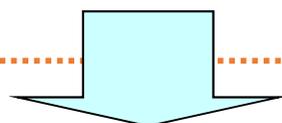
○ 立入検査の日から10日以内に、聴聞決定予定日(聴聞をするかしないか決定すると見込まれる日)を事業者へ通知した場合、立入検査の日から聴聞決定予定日までの間における廃止届の提出を、指定・更新の欠格事由に追加する。(相当の理由がある場合を除く。)



【問題点】

聴聞通知前に廃止届を提出されると、事業所が廃止されているため処分できない。

※ 聴聞通知後の廃止届の提出は指定・更新拒否できる。



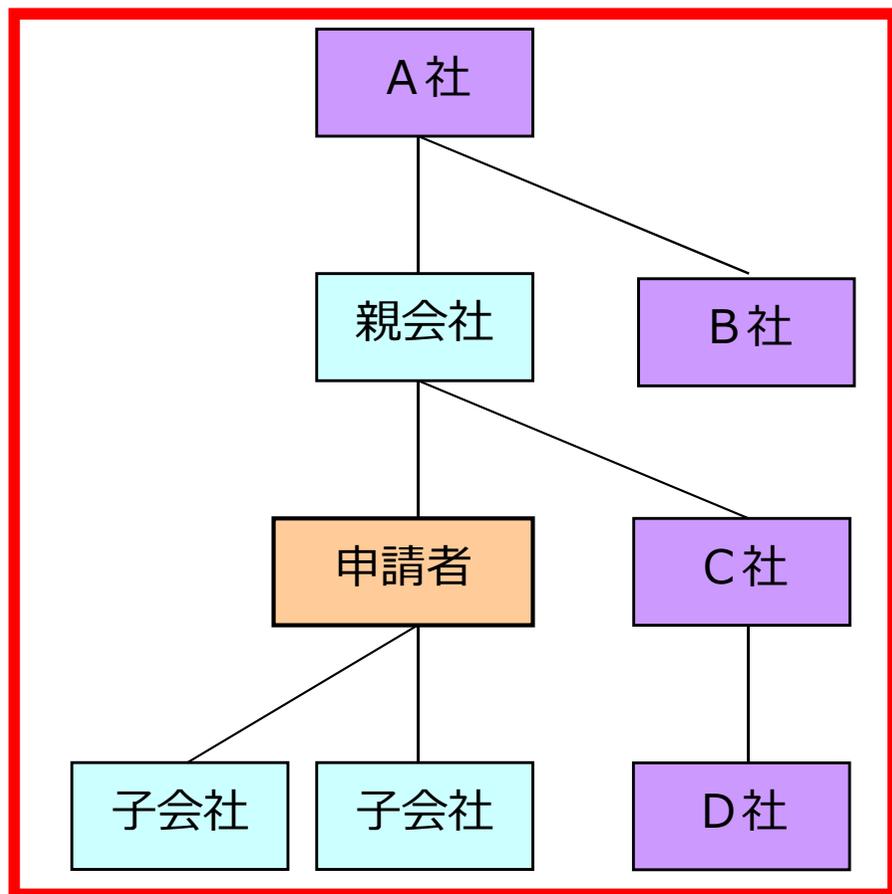
【効果】

監査後に指定取消処分を予想した事業者が廃止届を出すと、他の事業所の指定・更新が拒否される
→ 処分逃れを防止

(参考)介護保険法の欠格事由改正②(平成20年)

○ 申請者と密接な関係にある者(申請者と同一法人グループに属する法人であって、厚生労働省令で定める密接な関係のある者)が指定取消を受けた場合について、指定取消の日から5年間、指定・更新を拒否できるようにする。

【同一法人グループの範囲】



指定・更新の欠格事由に該当する例(イメージ)

(1) 同一法人グループの範囲

- ・ 過半数の株式を保有する場合(株式会社)
- ・ 過半数の出資をしている場合(持分会社)

(2) 密接な関係の定義

- 同一法人グループに属する法人の意思決定に日常的に関与している場合 等

※ 申請者と密接な関係にあるか否かは、指定・更新時に判断する。

②運行管理者資格の再取得要件の厳格化

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

2. 今後具体化を図るべき事項

(5)事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

②運行管理者資格の返納・再取得要件の厳格化

【見直しの方向性】

資格返納後の欠格期間や運行管理者試験等の再取得要件について、他法令の例を踏まえつつ厳格化を図る。

【具体化のため検討すべき事項】

- 他法令とのバランスなど法制的な検討

見直しの方向性

- 運行管理者資格者証の返納命令を受けた者について、他法令とのバランスも考慮しつつ、欠格期間(現行2年)を5年程度に延長する。

(参考)宅地建物取引士(宅地建物取引業法): 5年

建築士(建築士法): 2年→5年(平成18年改正:耐震偽装事件への対応)

管理業務主任者(マンション管理適正化法): 2年

- 運行管理者の資格要件※を試験合格者のみに限定し、運行管理者資格者証の返納命令を受けた者が実務経験のみで再取得できないようにする。

※ 現行:「試験合格者」又は「5年以上の実務経験を有し、大臣が認定する講習を5回以上受講していること」

事業廃止の事後届出制の見直し

現状

- 事業の廃止については、平成12年以降の自動車運送事業の規制緩和に伴い、許可制から事後届出制(30日以内)へ移行。
- 一方、処分逃れを目的とした廃業が容易となった点を踏まえ、これを防止するための措置が必要。



見直しの方向性

- 廃業の事後届出制を改め、**事前届出制**とする。
(参考)介護保険法(平成20年改正)

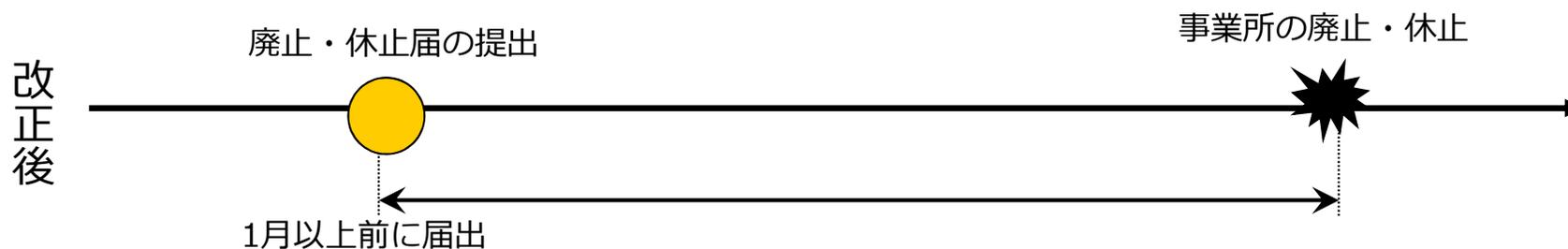
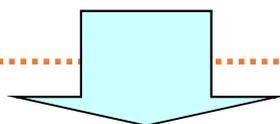
(参考)介護保険法における廃業届出の改正(平成20年)

- 事業廃止・休止届の提出について、廃止後10日以内の事後届出制から1月前の事前届出制に改める。
→ 処分逃れを目的とした廃止・休止届の提出の防止と、利用者への悪影響を極力防止し利用者保護を図る。



【問題点】

- ① 指定取消等の処分前に廃止・休止届を提出されると、事業所が存在しないため処分できない。
- ② 事後届出制のため、利用者のサービス確保がなされているかあらかじめ確認できない。



【効果】

- ① 廃止・休止届が提出されても1ヶ月間は事業所が存在するため、指定取消等の処分が可能になる。
- ② 利用者のサービス確保のための時間が確保される。

1. 今回の検討事項
2. 安全性チェックの強化策
 - (1) 安全に事業を遂行する能力のチェック強化
 - (2) 再参入基準の厳格化
 - (3) 監査の強化**
 - (4) 許可更新制の導入
3. ハード面の安全対策の充実

① 民間能力の活用による実効性の向上(その1)

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

2. 今後具体化を図るべき事項

(1) 事業参入後の安全確保についてのチェックの強化

① 監査における民間団体等の活用

【見直しの方向性】

民間団体等の活用により、長期監査を未実施の事業者等の中から法令違反を行っている事業者を事前に抽出するとともに、是正後も継続的に法令遵守状況を確認することで、監査機能の強化を図る。

【具体化のため検討すべき事項】

- 国の監査と民間団体等との役割分担
- 民間団体等の要員・財源の確保



見直しの方向性

- 業界が自律的に安全を確保するよう、事業者団体としてのバス協会は、全ての会員事業者に対して巡回指導を実施する(セーフティバス認定等に応じた頻度)。
- 適正化機関は、上記以外の事業者に対して巡回指導を行う(毎年度)。このため、適正化機関が貸切バス事業者等から負担金を徴収する制度を構築する。
- 適正化機関は、事業者団体としてのバス協会と連携して効率的に事業を実施する。

① 民間能力の活用による実効性の向上(その2)

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

3. 引き続き検討すべき事項

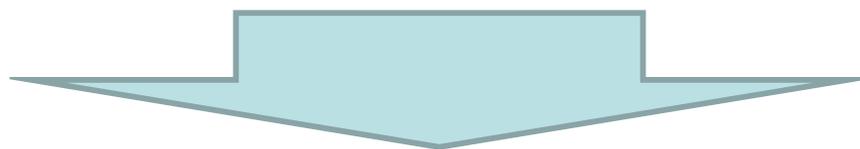
(5) 事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

③ バス事業者団体への加入の促進

○ 加入を促進する新たな方策について検討すべき。

○ 民間団体への加入について国がどこまで関与すべきか検討すべき。

○ (公社)日本バス協会に、中小事業者の声を反映し、安全を徹底する新たな枠組みを作ることについて検討すべき。



見直しの方向性

- 日本バス協会に、中小会員の意見を集約する組織を設置する。
- セーフティバス認定の審査費用について会員メリットを拡大するとともに、認定後のフォローアップを通じた更なる安全性向上、認定に応じた巡回指導のあり方について検討し、早急に結論を得る。
- バス協会においてICTシステム(旅行業者との契約業務の電子化、運行指示書の作成など運行管理を自動化する共通ソフト等)を構築し、希望する会員事業者が廉価で使用できる仕組みについて、今年中を目途に道筋をつける。

② 監査指摘事項の速やかな是正

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

2. 今後具体化を図るべき事項

(1) 事業参入後の安全確保についてのチェックの強化

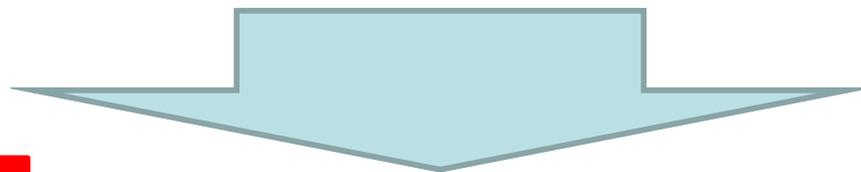
② 一般監査における指摘事項の早期是正

【見直しの方向性】

一般監査において、輸送の安全に関わる重大な事項以外の法令違反が確認された場合は、直ちに法令違反の是正を指示し、30日以内には是正状況確認のための指摘事項確認監査(呼出)を実施する。

【具体化のため検討すべき事項】

○ 国の監査と民間団体等との役割分担



見直しの方向性

- 重大事故を引き起こした事業者、法令違反が疑われるとして継続的に監視が必要な事業者等については、引き続き、国による監査の対象とする。
- 上記以外(特に、長期間監査を実施していない事業者、事業規模の拡大を行った事業者等、法令遵守について調査・指導が必要な事業者)については、民間団体等により指導を行う。

(参考)国と適正化機関の業務分担について

国の監査において重点的に実施する業務

○ 重大事故に結びつく違反により、継続的に監視すべき事業者

- ・過労運転に係る違反
- ・健康診断未実施
- ・運転者の指導・監督の未実施
- ・下限割れ運賃による運行
- ・法令違反の改善が継続されずに違反を繰り返す事業者

等

○ 下記の事項に該当する事業者

- ・死亡事故、社会的影響の大きい事故
- ・悪質違反(酒気帯び、過労運転等)
- ・公安委員会、労働局等からの通報
- ・新規事業者

等

○ 民間団体等から通報のあった事業者 (法令違反の疑い、改善の未実施等)

国による改善
状況の確認

運輸支局等による監査

違反あり

違反なし

違反の早期是正のための呼出監査 (30日以内)

※特に悪質な場合

是正指示

・監視対象事業者に
該当

・監視対象事業者に
該当せず

行政処分等

許可取消 (違反を繰り返す場合等)

民間団体等において監査の補完として行う業務

○ 全ての貸切バス事業者 (約4,500者)

悪質事業者の通報

適正化機関

バス協会

非会員事業者
全て(2,300者)
に対する「巡回
指導」の実施

会員事業者
全て(2,200者)
に対する「巡回
指導」の実施

監査・処分後の改善状況の継続的な確認

③ 処分量定・罰則の強化 等

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

3. 引き続き検討すべき事項

(1) 事業参入後の安全確保についてのチェックの強化

① 増車の際のチェックの強化

○ 増車については事業計画の変更として事前届出事項となっているが、それで安全確保のチェックが十分か検討すべき。

② 罰則の強化

○ 道路運送法違反を抑止する観点から、他法令の例を踏まえつつ、罰則を強化する必要があるか検討すべき。



見直しの方向性

- 増車の事前届出の際に、事業者の運行管理体制、運転者の確保、車の整備記録等の情報について添付書類の提出を義務付ける。
- 輸送の安全の確保に関する違反を犯した事業者に対して適用される罰則について、違反行為の抑止力を高めるため、法人重科の規定を創設し、法人たる事業者の罰金額を引き上げる。

(参考)他の業法における法人重科規定との比較

	違反内容	行為者（違反者）への刑罰	法人への刑罰
道路運送法	一般旅客自動車運送事業者による、国土交通大臣の <u>輸送安全確保命令への違反</u>	100万円以下の罰金	<u>同左</u>
航空法	本邦航空運送事業者による、国土交通大臣の <u>業務改善命令（輸送の安全に関してされたもの）への違反</u>	1年以下の懲役又は150万円以下の罰金	1億円以下の罰金刑
鉄道事業法	鉄道事業者による、国土交通大臣の <u>業務改善命令（輸送の安全に関してされたもの）への違反</u>	1年以下の懲役又は150万円以下の罰金	1億円以下の罰金刑
道路運送車両法	自動車製作者等による、国土交通大臣の <u>自動車等の改善措置の命令（リコール命令）への違反</u> 自動車製作者等による、国土交通大臣への <u>自動車等の改善措置の届出（リコール届出）義務等への違反</u> 等	1年以下の懲役又は300万円以下の罰金	2億円以下の罰金刑
消費者安全法	事業者が提供する商品・役務について重大事故等が発生した際の、事業者による <u>消費者庁長官の措置命令への違反</u> 等	1年以下の懲役又は100万円以下の罰金	1億円以下の罰金刑
化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律	<u>新規化学物質を製造・輸入する際の、関係大臣への届出義務等に違反</u> 等	1年以下の懲役又は50万円以下の罰金	5千万円以下の罰金刑

1. 今回の検討事項
2. 安全性チェックの強化策
 - (1) 安全に事業を遂行する能力のチェック強化
 - (2) 再参入基準の厳格化
 - (3) 監査の強化
 - (4) 許可更新制の導入**
3. ハード面の安全対策の充実

既存事業者を含む許可更新制の導入

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

3. 引き続き検討すべき事項

(5)事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

②事業許可の更新制の導入

- 事業許可の更新制など、事業者の安全管理体制を一定期間内にチェックするための仕組みを検討すべき
- その際、事業許可の更新に係る運輸局の業務量はどの程度か、どのタイミングで事業者の法令遵守状況等の全般的なチェックを行うのが最も効果的かについて検討すべき。
- また、既存事業者に対する措置について検討すべき。



見直しの方向性

- 貸切バス事業者の事業遂行能力を一定期間ごとにチェックするため、既存事業者を含め、事業許可の更新制を導入する。
- 更新時において、「安全投資計画」及び「収支見積書」の作成を義務付け、前回許可以降の事業実績も踏まえ、事業遂行能力を審査する。
- 更新期間は、運輸局の要員体制を勘案しつつ、安全確保のために効果的な期間(5年程度を基本に大型車両の有無別に検討)とする(安全投資計画・収支見積書の策定期間とリンクさせる。)

(参考)許可更新時の審査事項

- 安全コストを賄いつつ事業を遂行する能力がない事業者を退出させるため、前回許可以降の事業実績も踏まえ、「安全投資計画」及び「収支見積書」を重点的に審査。
 - その他の項目(下記の「※」)は、監査において定期的に確認し、許可更新時には上記審査に必要な部分を確認。
 - 新規許可後に制度改正等が行われることが想定されるため、許可更新時にも法令試験を実施。
- ⇒ 上記を効率的に実施するため、運輸局における要員の最適な配置を検討。

審査項目	新規許可時 (現在)	新規許可時 (見直し後)	許可更新時 (新設)	監査時 (現状・見直し後)
営業区域、営業所、事業用自動車、車庫、休憩仮眠・睡眠施設	○	○	※	○
運行管理者、整備管理者、運転者	○	○	※	○
資金計画(開業資金)	○	○	—	×
安全投資計画・収支見積書	×	○	○	×
法令遵守	○	○	○	○
損害賠償能力	○	○	※	○

(注)許可更新時の「※」は、「安全投資計画」及び「収支見積書」の審査に必要な部分を確認。

1. 今回の検討事項
2. 安全性チェックの強化策
 - (1) 安全に事業を遂行する能力のチェック強化
 - (2) 再参入基準の厳格化
 - (3) 監査の強化
 - (4) 許可更新制の導入
3. ハード面の安全対策の充実

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

3. 引き続き検討すべき事項

(4)ハード面での安全対策の強化

②ASV搭載車両への代替促進

○先進安全技術が搭載されていない古い車両から、より安全な新型車への代替を促進する。

③ドライバー異常時対応システムの普及促進

○ドライバー異常時対応システムの普及促進を図る。

ASV技術の普及に係る現状

- 平成26年11月以降の新型車に衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定性制御装置を義務付け。平成29年11月以降の新型車より車線逸脱警報を義務付け予定。
- 貸切バスの衝突被害軽減ブレーキの装着率(保有ベース)は、17.9%。(平成26年末現在)
- ドライバー異常時対応システム(押しボタン+単純停止型)の基本設計等に関するガイドラインを策定し、技術開発を支援。現在、自動車メーカーにおいて製品化を見据えた開発が進められている。

見直しの方向性

- 平成32年度(2020年)までに、貸切バスの衝突被害軽減ブレーキの装着率(保有ベース)を40%以上とすることを目標とし、以下をはじめとするASV技術搭載車両への代替施策を推進する。
 - ・ASV技術搭載車両の導入を引き続き支援。加えて、ASV技術の安全効果や支援制度について、バス事業者への周知・広報を強化
 - ・車体等への先進安全技術の搭載状況の表示のためのガイドラインを策定し、代替を促進する環境を整備
 - ・ASV技術搭載車両の生産体制等について関係者からなる連絡会で検討
 - ・より高度なASV技術搭載車両の開発・実用化を支援

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 中間整理(抜粋)

3. 引き続き検討すべき事項

(4)ハード面での安全対策の強化

○今後、警察及び自動車事故調査委員会の調査結果等を踏まえ、事故の詳しい状況について分析を行った上で、その結果に基づき、このような被害を防ぐための車両の安全対策のあり方を総合的に検討すべき。

現状

○ 軽井沢スキーバス事故では、制限速度を大きく超えて走行し(時速96km)、反対車線を越えて道路右側に転落し、樹木に衝突した結果、車体が大きく変形し、車内空間が大きく失われた。¹

○ バスメーカーは、車両横転時にも一定の車内空間を確保することを念頭に国連が定めた基準²に準拠して車両を製作しており、事故車両もこれに適合するものであったが、当該基準が対応する水準を大きく超える衝突であったと推測され、車内空間を確保することができなかった。

1. 事故の詳しい状況や原因については、警察及び自動車事故調査委員会が調査中。
2. 欧州において多いバスの路外横転事故に対応するために策定された基準。日本では、同種の死亡事故がほとんどないため基準化されていないが、バスメーカーは当該基準に準拠して車両を製作している。今回の事故は、当該基準が対応する事故形態でなかったため、これに準拠した事故車両であっても、被害が甚大化した。

見直しの方向性

- 車両強度のみならず速度抑制対策など他の安全対策とあわせて総合的に対策を検討する必要がある。
 - 「車両安全対策検討会」において、引き続き、車両の安全対策を検討する。
 - 事故の調査結果が明らかになった際には、同検討会で有効な安全対策を検討し、結論を得る。