

第9回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（5／20） 概要

＜総論＞

- この委員会において検討を進め、再発防止策を実施することが、御遺族が仰った「次のステップに進むための支援」に繋がる。
- 業界の自浄作用こそが重要であり、貸切バス事業者が自覚をしなければ、どんな対策を講じても意味がない。
- 優良事業者にはインセンティブを付与するなど、取組を実施しながら適宜見直しを図ってほしい。
- とりまとめは、対策の趣旨等の総論についても記述するとともに、単なる報告に留まるのではなく、PDCAサイクルに繋がるようにすべき。

＜事業参入時の安全性のチェックの強化について＞

- 安全投資計画や収支見積書について、紙の上の計画に留まらないようにするとともに、真偽を実効的に確認できるよう、地方運輸局の体制も踏まえ、チェックの方法を検討する必要。
- 運行管理者の要件強化は、不適格者の参入防止に効果がある。
- 増車の際のチェックと安全投資計画との関係を整理すべき。
- 最低保有車両数の引上げや車齢制限についても、将来的には検討すべき。

＜事業参入後の安全性のチェックの強化について＞

- 監査や民間団体等の活用にあたっては体制整備が必要。
- 貸切バス事業者が適正化機関に負担金を支払わない場合の対策が必要。
- 許可の更新の際、悪質事業者を確実に市場から退出させる必要。

＜その他＞

- ドライバー異常時対応システムは、未だ研究・開発の途上であることを前提とした記述とすべき。
- セーフティバスマークの付いているバスの方が、付いていないバスより、死亡・重傷事故を起こす確率が低い実績（約1／3）がある。
- セーフティバスマークの申請が増加しているのは良いことだが、マークだけが独り歩きすることなく、その内容についても担保する必要。
- 貸切バス事業者の業界団体への加入促進や会員企業への巡回指導については、バス協会の責務としてしっかりと対応したい。

以上