軽井沢スキーバス事故対策検討委員会
安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策（平成28年6月3日） 概要

平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、再発防止策について徹底的に検討し、総合的な対策をとりまとめ。

基本思想

今回のような悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもとに、

- ○ 国は貸切バスの安全運行に関する遵守事項を強化し、その徹底を図ること。
- ○ 国は貸切バス事業者のルール違反を早期に是正させるとともに、不適格者を排除すること。
- ○ バス事業者、旅行業者は安全確保を最優先に据え、両業界等は協力・連携してルール遵守の環境整備を推進すること。

総合的な対策

対策	内容
（1）貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化	①運転者の技量チェックの強化 ②運行管理の強化 ③車両整備の強化 ④事業用設備の強化 ⑤その他、貸切バス事業の適正化のための各種負担の強化
（2）法令違反の早期是正、不適格者の排除等	①違反事項の早期是正と処分の厳格化等 ②許可更新制の導入等による不適格者の排除 ③不適格者の安易な再参入の阻止
（3）監査等の実効性の向上	①国の監査・審査業務の見直し ②事業者団体の自浄作用の強化 ③民間指定機関による適正化事業の活用
（4）旅行業者、利用者等との関係強化	①実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化 ②利用者に対する安全情報の「見える化」 ③ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討
（5）ハード面の安全対策による事故防止の促進	①ガイドラインの策定 ②導入促進に向けた支援等

参考２

安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策

平成２８年６月３日

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会

目　次

Ⅰ．対策の基本的な考え方　・・・・・・・・・・・・・　１

Ⅱ．対策の主な内容　・・・・・・・・・・・・・・・・　２

Ⅲ．留意すべき事項　・・・・・・・・・・・・・・・・　６

Ⅳ．結び　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　８

（別紙１）再発防止策の具体的な項目及びスケジュール

・・・・・１０

（別紙２）工程表　・・・・・・・・・・・・・・・・１８

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会

委員一覧

◎：委員長　〇：委員長代理

	安部　誠治	関西大学社会安全学部教授
	稲垣　敏之	筑波大学副学長・理事
	上杉　雅彦	（公社）日本バス協会会長
	植竹　孝史	（一社）全国旅行業協会東京都支部運営委員
	加藤　博和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
	興津　泰則	（一社）日本旅行業協会国内・訪日旅行推進部長
	河野　康子	（一社）全国消費者団体連絡会事務局長
〇	酒井　一博	（公財）大原記念労働科学研究所所長
	住野　敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
	松田　英三	運輸審議会委員
	三浦　雅生	弁護士
	水野　幸治	名古屋大学大学院工学研究科教授
	村木　美貴	千葉大学大学院工学研究科教授
◎	山内　弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授

Ⅰ．対策の基本的な考え方

本年１月 15 日未明、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、乗客 39 名を乗せた貸切バスが反対車線を越えて道路右側に転落する重大事故が発生し、乗客 13 名、乗員２名の計 15 名が死亡、乗客 26 名が重軽傷を負った。亡くなった乗客 13 名の方々はいずれも大学生であった。未来への希望あふれる若い命が突然奪われ、被害者の無念とご遺族の思いは察するに余りある。

この事故に先立つ平成 24 年４月、乗客７名が死亡する関越道高速ツアーバス事故が発生したことを受け、貸切バスの安全対策の強化が図られてきたが、今回の事故を防ぐことはできなかった。貸切バスは、内外の観光客や通学、通勤等の足として、年間３億２千万以上の人々に利用されている。どうすれば対策の実効性を確保し、二度とこのような悲惨な事故が起こらないようにすることができるのか、貸切バスの運行に係る関係者は、改めて重い課題を突きつけられている。

当委員会は、本年１月 29 日から 10 回にわたって議論を行い、３月 29 日の中間整理を経て、被害者とご家族からのご意見等も踏まえつつ、この度、再発防止策について徹底的に検討し、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策をとりまとめた。

対策は多岐にわたるが、その根幹にある基本的な考え方を明確にしておくことが重要である。このとりまとめにおいては、まず基本的考え方を述べた上で、それに沿った形で、対策の主な内容と留意すべき事項を示し、別紙において、対策の具体的な項目及びスケジュールを整理する。

【基本的考え方】

今回のような悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもとに、国は貸切バスの安全運行に関する遵守事項の強化・徹底を図り、ルール違反の早期是正、不適格者の排除を行う。バス事業者、旅行業者は安全確保を最優先に据え、両業界等は協力・連携してルール遵守の環境整備を推進する。これらにより、安全・安心な貸切バスの運行を実現する。

（１）貸切バスの安全運行確保のため、国は、貸切バス事業者、運行管理者等が遵守すべき事項をソフト面、ハード面の双方から総合的に見直し、必要な強化を行う※１**。**

（２）国は、貸切バス事業者等の法令等の遵守状況を厳格にチェックする。違反について早期に是正させるとともに、新たに貸切バス事業の許可に更新制を導入すること等により、不適格者については、事業から退場させ、安易な再参入を阻止する。
貸切バス事業への参入時においても、安全確保策実施の見込み等を厳格にチェックし、不適格者については、事業への参入を阻止する※２。

（３）上記（２）に掲げる措置の実効性を高めるため、貸切バス事業に係る国の監査・審査業務のあり方を抜本的に見直す。あわせて、事業者団体の自浄作用を強化するとともに、道路運送法上の民間指定機関による適正化事業を活用する。

（４）安売りが安全運行に係るコストの削減につながる悪循環を防止するため、ツアーを企画する旅行業者等も参画し、実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化を図る。
また、貸切バスの安全性に関連する情報を利用者に的確に提供するための「見える化」等を推進する。

（５）ハード面の安全対策による事故防止を促進するため、国は各種安全装置の普及に向け、ガイドラインの作成や必要な支援を行う。

※１　貸切バス事業者等の遵守事項については、関越道高速ツアーバス事故等を踏まえ、運転者１名乗務が可能な運行距離の縮減など、これまでも強化が図られてきたところであるが、今回の事故について既に明らかになっている事項（下記Ⅲ.（３）参照）を踏まえ、改めて問題点を洗い出し、遵守事項を強化すべきである。

※２　中間整理においては、事業参入時の許可基準として、最低保有車両数の引上げや、一定以内の車齢の義務付けについて引き続き検討すべきとされていたところである。これらの点については、これまでの重大事故のデータも踏まえ、一律に規制することなく、事業参入時及び更新時において法令遵守等について厳格にチェックし、不適格者を確実に排除することで対応するべきである。

Ⅱ．対策の主な内容

以下、基本的な考え方に沿って、対策の主な内容を示す。

（１） 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

①運転者の技量チェックの強化

・全ての初任運転者に関し、適性診断の実施、運転経験等の把握
・初任・経験不足の運転者及び事故を起こした運転者に対する実技訓練

②運行管理の強化

・必要な運行管理者数の要件の強化（最低人数１名⇒２名、１名当たりの車両台数の引下げ）
・運行管理者の資格取得条件の厳格化（国家試験合格者に限定）
・夜間運行時の中間点呼
・補助者の選任について、国に届出
・名義貸し等、実態のない運行管理者配置の防止

③車両整備の強化

・国土交通省が作成するガイドラインを踏まえ、車齢に応じた整備を実施

④事業用設備の強化

・ドライブレコーダーの設置と運転者の指導監督への活用
・事業所ごとにパソコンを備え付け、行政からの情報入手や安全運行指導に活用
・シートベルトの着用徹底、大型車補助席への設置

⑤その他、貸切バス事業の適正化のための各種負担の強化

・監査必要書類のリスト化と営業所ごとの備付け
・安全投資計画・収支見積書の作成
・国に報告すべき安全情報の拡充
・事業者団体による自浄作用の取組や、民間指定機関による適正化事業に対し、金銭的負担を含めた協力

（２） 法令違反の早期是正、不適格者の排除等

①違反事項の早期是正と処分の厳格化等

・街頭監査における確認事項のチェックリスト化
・法令違反の早期是正のための監査実務の見直し
・安全管理体制の構築状況を確認した上で、体制が不十分である等の事業者に対し、重点的な運輸安全マネジメント評価を実施
・社会的影響が重大な場合、複数回にわたり法令違反の是正がなされない場合等を事業許可取消処分や運行管理者資格者証返納命令の対象に追加
・法令違反の抑止力の向上（処分量定の引上げ、使用停止車両数の割合引上げ、輸送の安全の確保に関する違反時の法人に対する罰金額の引上げ等）

②許可更新制の導入等による不適格者の排除

・安全投資計画・収支見積書により、上記（１）を含め法令遵守の実態をチェックし、事業参入の前後を通じ、不適格者を排除

・事業許可の更新制の導入により、チェックの実効性を強化

③不適格者の安易な再参入の阻止

・事業許可取消時の欠格期間（現行２年）の延長、欠格対象となるグループ会社の範囲の拡大等

・事業者の処分逃れの防止（事業廃止の事前届出化等）

・運行管理者資格者証返納時・整備管理者解任命令時の欠格期間（現行２年）の延長

（３） 監査等の実効性の向上

①国の監査・審査業務の見直し

・上記（２）に掲げる目的を達成するため、国の監査業務は、問題のある事業者や運行管理者に対する迅速かつ厳格な対応と、継続的な監視に重点化

・国は、このような重点化を実効性あるものにするため、下記②に掲げる民間の取組を的確に支援

・事業許可やその更新に関する国の審査業務においても、安全な運行を継続的に行う能力について、厳格なチェックを実施

②事業者団体の自浄作用の強化

・バス協会は、現在行っているコンサルティング事業を拡充し、全ての会員事業者に対して巡回指導を実施

・あわせて、会員メリットを拡大すること等により、現在５割弱の加入割合を引上げ、業界としての安全指導の実効性を向上

・日本バス協会に中小会員の意見集約組織を設けるなど、業界全体の底上げに向けた取組を推進

③民間指定機関による適正化事業の活用

・道路運送法に基づき民間機関を新たに指定し、バス協会に加入していない貸切バス事業者に対する巡回指導を実施

・バス協会に加入していない貸切バス事業者は、この巡回指導の費用を賄うための負担金を納付

・民間指定機関は、業務の実施に当たり、会員事業者に対し同様の事業を行っているバス協会と密接に連携

（４） 旅行業者、利用者等との関係強化

①実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化

・貸切バス事業者と旅行業者の間で、運賃・料金の上限・下限額や手数料等について明記した書面を取り交わすことを義務付け※３
・運賃・料金に関する情報の通報窓口を国土交通省に設置するとともに、専門家が通報内容をチェックできる体制を整備
・学校や地方自治体等による適切なバス選定のための取組を推進

※３　手数料等については契約全般を規定した基本契約の形式等でも可とする。

②利用者に対する安全情報の「見える化」

・旅行業者は、ツアーで利用する貸切バスの事業者名についてパンフレット等に適切な方法で掲載
・国は、貸切バス事業者に関する安全情報を集約し、公表
・当該安全情報のうち特に重要なもの（日本バス協会が行うセーフティバス認定等）については、旅行比較サイト等の協力を得て普及
・日本バス協会は、関係者の協力を得て、引き続きセーフティバス認定の信頼性向上のための取組を実施
・利用者への情報提供、適正な運賃・料金の収受について、貸切バス業界と旅行業界が協力する旨の「安全運行パートナーシップ宣言」を発出

③ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討

・貸切バス事業の安全性確保を実効性あるものにするため、これまで規制の対象外であったランドオペレーター（旅行業者から委託等を受け、宿泊施設や運送手段・ガイド等の手配等を行う者）に対する規制の在り方について検討

（５）ハード面の安全対策による事故防止の促進

①ガイドラインの策定

・速度抑制・制御装置の基本設計
・ドライバー異常時対応システムの基本設計
・ＡＳＶ（先進安全自動車）技術の搭載状況の車体への表示

②導入促進に向けた支援等

・ＡＳＶ技術搭載車両への代替促進
・デジタル式運行記録計や運行管理支援システムの導入補助
・大型高速バスのＡＴ開発促進

Ⅲ．留意すべき事項

（１）対策の早期かつ着実な実施と、その進捗状況の検証

今回の事故後も日々多数運行されている貸切バスの安全運行をより確実なものにするために、上記Ⅱ．で示した再発防止のための対策については、国及び関係者において、実施可能なものから順次速やかに実施に移すことが強く求められる。

また、対策の内容には、法律改正が必要と見込まれる事項も含まれていることから、そのために必要な準備等を可及的速やかに進めるべきである。

実施の目途については、対策の具体的な項目ごとに別紙１に、工程表として別紙２に示したところであり、これを踏まえつつ、対策の進捗状況について、引き続き当委員会において検証を行っていくこととする。

なお、対策の実施に当たっては、その実効性等について確認し、必要に応じて対策の内容の見直しや、実施方法の改善を図るなど、ＰＤＣＡサイクルを構築した上で進めることが必要であり、この点についても、当委員会において検証を行っていくこととする。

（２）対策の実効性確保について

① 監査等の実効性向上のために必要な体制の整備

自動車運送事業に対する国の監査は、全国 365 名の体制により、バスだけでなく、トラック、タクシーも対象として実施されている。上記Ⅱ．（３）の監査等の実効性の向上の実を上げるためには、国の監査・審査業務を最大限効率化・重点化することを前提としつつ、要員体制の一層の充実が不可欠であり、この点について、関係者の十分な理解を得つつ、必要な措置を講ずるべきである。

また、事業者団体の自浄作用の強化や、民間指定機関による適正化事業の活用を進めるに当たっては、バス協会及び民間指定機関が巡回指導を着実に行い、問題のある事業者を抽出し、国に通報し、重点的な監査の対象とするという流れを確立することが重要である。そのような業務を着実に実施するための要員をバス協会及び民間指定機関においてもしっかり確保することが、今回の対策のひとつの鍵となることから、関係者は、そのための諸準備を入念に行うべきである。

② 優良事業者への配慮

不適格者は断固として排除しなければならない一方で、規模の大小や事業参入の時期を問わず、法令を遵守して安全運行と創意工夫あふ

れるサービスの提供に努めている多くの貸切バス事業者の存在を忘れてはならない。事業許可の更新制の導入や監査業務の見直しに当たっては、優良と認められる事業者に対する負担軽減など、これらの事業者に十分配慮した上で、実効性と納得感のある制度設計を行うべきである。

③ 貸切バス需要の拡大・多様化の下での安全確保

近年のインバウンド観光の爆発的な拡大に伴い、貸切バス需要は今後ますます増加し、これに伴い、貸切バスの運行事業者や利用者についても一層の多様化が進むことが見込まれる。また、少子高齢化社会において、運転者の不足・高齢化についてもさらに状況が深刻化するおそれも大きく、このような状況の下で、法令遵守の徹底がこれまで以上に難しくなることも想定される。

しかし、貸切バスに限らず、観光需要拡大の大前提は安全確保であることは論をまたない。安全運行が絶対に損なわれることのないよう、今回示した方針に沿って、国、貸切バス事業者、旅行業者等は万全の対策を講ずべきである。

一方、インバウンド観光に係る貸切バスの営業区域の拡大や、我が国バスメーカーの増産体制の整備など、増大する需要に的確に対応するための措置についても、引き続き的確に講ずることにより、安全運行の徹底が貸切バスの供給不足を招き、ひいてはインバウンド観光拡大のボトルネックとなることのないよう、十分留意すべきである。

（３）今後の事故原因の究明への対応

今回の事故については、警察及び事業用自動車事故調査委員会が引き続き原因究明のための捜査及び調査を行っている。一方で、これらの機関の発表や、国土交通省による特別監査等により、以下に掲げるとおり、既に明らかになっている事項も多いことから、当委員会では、これらを踏まえ、対策をとりまとめたところである。今後、現在判明していない事項が主要な事故原因とされた場合には、当委員会において、再発防止のための対策についてさらなる検討を行うこととする。

(既に明らかになっている事項)

- 事故を起こしたバス事業者は、事故発生前の監査等で違反事項の是正を指示されていたにもかかわらず、事故発生後にも安全管理上の問題が確認された。
- 長年大型バスの乗務経験が乏しい運転者が、事故を起こしたバス車両に乗務していた。
- 制限速度は時速 50km であったにもかかわらず、事故を起こしたバス車両に搭載されたアナログ式の運行記録計によれば、事故直前の速度は、時速 96km であった。

・ 事故を起こしたバス事業者があらかじめ届け出ていた運賃の下限額を下回る運賃で、バスが運行されていた。
・ 事故を起こしたバス車両には、ドライブレコーダーやＡＳＶ技術等が搭載されていなかった。

Ⅳ．結び

１月 15 日から５ヶ月近くが経過したが、この事故が人々の心に、また社会に与えた衝撃は、減じることはない。関越道高速ツアーバス事故を踏まえ、所要の対策を講じたにもかかわらず、４年に満たない間に、同じ貸切バス事業において、さらに多くの被害者を出す事故がなぜ起きたのか、我々は改めて真剣に考え、この総合的な対策をとりまとめた。

我が国の大型バスに関する重大事故の歴史を紐解くと、多数の乗客が死亡した事故は、高速度での衝突や、転落を起こした場合に発生しているという事実に突き当たる。すなわち、そのような事態を防ぐことができれば、痛ましい死亡事故の再発はほぼ避けることができるはずである。

今回の事故について既に明らかになっている事項（上記Ⅲ．（３）参照）は、我々がそのために何をなすべきかについての示唆を与えている。運転者を未熟なままで決して運転させないこと、通るべきルートを守ることを含め運行管理を着実に行うこと、安全投資の軽視や長時間運転・過労運転につながる低賃金を是正すること、そのために下限割れ運賃での運行をしないこと、ドライブレコーダーの設置・活用や可能な限りのＡＳＶ技術の搭載を推進すること、事業者の法令遵守違反を確実にチェックすること、それが判明した際には迅速に是正させるとともに効果ある処分を行うこと・・・。これらは全て、関係者が守るべきルールを守り、行うべき事項を行うことを求めるものである。

今回の事故では、これらのことが十分に行われていなかった。そのことが放置されたままであれば、また同様の事故が起こりうるものと考えなければならない。

今一度、強調したい。今回のような悲惨な事故の再発を防止し、貸切バスへの信頼を回復するためには、次の三点を基本に据えなければならない。

・貸切バス事業者や運行管理者は、安全運行の確保を何よりも優先に考え、バスの暴走や衝突を未然に防ぐために、守るべきルールをしっかりと遵守すること。
・国は、ルール違反を早期に是正させ、もしそれが改まらない場合には、毅然として貸切バス事業から退場させること。また、不適格者の貸切バス事業への参入を阻止すること。
・バス事業者、旅行業者は安全確保を最優先に据え、両業界等は協力・連携してルール遵守の環境整備を推進すること。

関係者がこの点について認識を共有し、今回とりまとめた総合的な対策を速やかに講ずることが、無限の未来を突然断ち切られた13名の方々の御霊や被害者の思いに応える唯一の道である。

別紙1

再発防止策の具体的な項目及びスケジュール

※「実施の目途」のうち、制度改正を伴うものについては、その時期を示しており、改正後の制度の施行については、一定の周知期間を設ける必要がある。
※ 実施の目途に「平成 28 年中」とある項目については、可能な限り次のスキーシーズンまでに対策を講ずる。

（1）貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

項　目	講ずべき事項	実施の目途
1．運転者の技量チェックの強化		
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	事業者が新たに雇い入れた全ての運転者に適性診断（初任）を受診させ、運転者の運転特性を踏まえた、きめ細やかな指導・監督の実施を義務付ける。（告示改正）	平成28年7月頃公布予定(パブリックコメント実施中)
②事業者による運転者の経歴・運転経験の把握	事業者が新たに雇い入れた全ての運転者に経歴・運転経験（車種ごと）を申告させ、事業者に乗務員台帳に記載させる。（省令改正）	平成28年7月頃公布予定(パブリックコメント実施中)
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	運転者の運転経験を車種ごとに確認し、乗務させようとする車種区分にかかる運転経験が十分でない場合には、実技訓練を実施するよう要請する。（通達発出）	実施済み（平成28年2月）
	初任運転者・事故惹起運転者に対する指導・監督において、実技訓練の実施を義務付ける。（告示改正）	平成28年中
	運転者に直近１年間に乗務していなかった車種区分の自動車を運転させる場合に、初任運転者と同様の指導・監督の実施を義務付ける。（省令改正）	平成28年中
2．運行管理の強化		
④運行管理者等の在り方	営業所ごとの運行管理者の必要選任数を、20 両ごとに１名（100 両以上分は 30 両ごとに１名）・最低２名以上とする。（省令改正）	平成28年中
	運行管理者の資格要件を試験合格者のみに限定する。（省令改正）	平成28年中
	夜間運行について「中間点呼」の実施を義務付ける。（省令改正）	平成28年中
	補助者の選任時に、国への届出を義務付ける。（省令改正）	平成28年中
	資格試験の増回に向けて調整する。	平成28年中
	実態のない運行管理者配置を防止するための仕組みを構築する。	平成29年春まで
3．車両整備の強化		
⑤車両整備の徹底	古いバスなどの車両の状態に応じて、バス事業者が予防整備（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を策定する。（通達改正）	平成29年春まで
	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できるよう、記録簿様式を見直す。（通達改正）	平成29年春まで
	バス事業者が十分な整備を実施できるよう、整備管理者向けの研修・講習を拡充する。	平成29年春まで

4．事業用設備の強化		
⑥ドライブレコーダーによる映像の記録･保存等の義務化	ドライブレコーダーによる映像の記録・保存やその記録を活用した指導・監督を義務付けるとともに、記録を活用した事故調査・分析を行う。（省令改正）	平成28年中
⑦パソコンの保有の義務付け等	バス協会非加入事業者に対して、管轄する運輸局又は運輸支局等から受信確認機能を付したメールにて制度改正等に関する情報を配信する。そのため、パソコンの保有を義務付ける。（通達改正）	平成28年夏まで
	自動車局メールマガジン「事業用自動車安全通信」の内容をさらに充実させ、特にバス協会非加入事業者に対しては、機会のあるごとに配信登録を強力に促す。	平成28年夏まで
⑧シートベルトの装着の徹底	乗客へのシートベルトの着用の注意喚起、発車前の乗客のシートベルトの着用状況の目視等による確認等の徹底を要請する。（通達発出）	実施済み（平成28年2月）
	シートベルト着用励行リーフレットを作成（訪日外国人旅行者向けの外国語版を含む。）し、インターネット等を活用し周知する。	実施済み（平成28年2～3月）
	シートベルト着用の、わかりやすく、かつ効果的な広報方法について、関係者からなる連絡会議において検討を開始する。	平成28年4月開始
⑨補助席へのシートベルトの設置の義務化	大型高速バスの補助席に対してシートベルトの設置を義務付ける。（省令改正）	平成28年中
5．その他、貸切バス事業の適正化のための各種負担の強化		
⑩監査必要書類の備え付けの義務化	監査で確認する運行管理等に係る書類を一定の場所に備え付けるよう義務付ける。（省令改正）	平成28年中
⑪安全投資計画・収支見積書の作成の義務付け	事業参入時・許可更新時に、所要の安全投資に関する「安全投資計画」及び安全投資計画に即したコスト等を盛り込んだ「収支見積書」の作成を義務付け、事業実績も踏まえ、事業遂行能力を審査する。	平成28年秋以降
⑫増車の際の提出書類の整備	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、車両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。（通達改正）	平成28年夏まで
⑬指導を行う民間団体等への負担金の支払い	民間指定機関は、バス協会の非会員事業者から負担金を徴収し、巡回指導を行う（毎年度）。	平成28年秋以降（法改正を検討）
⑭運転者の労務・健康管理の改善	健康管理に関する違反事案について、厚生労働省との相互通報の対象に追加する。（通達改正）	平成28年夏まで
	各地方バス協会が事業者の要望を踏まえ、医療機関と調整し、健康診断を集団受診する機会を設ける。	平成29年春まで

（2）法令違反の早期是正、不適格者の排除等

項　目	講ずべき事項	実施の目途
1．違反事項の早期是正と処分の厳格化等		
①確認事項のチェックリスト化	街頭監査の結果を捉え、法令違反が多い事項をチェックリスト化し、運行前に事業者に記入・確認を行わせる。（通達発出）	実施済み（平成28年2月）
②街頭監査における指摘事項の早期是正	街頭監査において、法令違反が確認された場合は、他の運行において同様の法令違反が無いかどうかを確認するため、30日以内に一般監査（呼出）を実施する。（通達発出）	実施済み（平成28年2月）
	街頭監査において、緊急を要する重要な事項以外の法令違反が確認された場合でも、その場で実施・改善が確認できない場合は、運行を中止させる。（通達改正）	平成28年中
③一般監査における指摘事項の早期是正	一般監査において、輸送の安全に関わる重大な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、必要に応じ運行を中止させるとともに、速やかに特別監査を実施する。（通達改正）	平成28年中
	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。	平成28年秋以降
④運輸安全マネジメント評価の強化	貸切バス事業者における安全管理体制の構築状況を調査票や民間団体等を活用した運輸安全マネジメント制度の普及啓発活動への参加状況等により確認し、評価実施の優先順位を設定した上で、安全管理体制が不十分である等の事業者に対する迅速かつ重点的な運輸安全マネジメント評価を開始する。	平成28年7月頃開始予定（平成28年5月までに調査票を配布・回収済）
⑤事業停止、事業許可取消処分の対象範囲の拡大	違反行為の悪質性や事故の及ぼす社会的影響の重大性等、個別の情状を十分かつ総合的に勘案して、事業停止又は事業許可の取消処分ができることとする。（通達改正）	平成28年6月発出予定（パブリックコメント実施済）
	複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者を事業停止又は事業許可の取消処分の対象とする。（通達改正）	平成28年中
⑥運行管理者に対する行政処分の見直し	違反行為の悪質性や事故の及ぼす社会的影響の重大性等、個別の情状を十分かつ総合的に判断して運行管理者資格者証の返納命令を行うことができることとする。（通達改正）	平成28年6月発出予定（パブリックコメント実施済）
⑦処分量定の見直し	輸送の安全に特に関わる事項の違反を中心に処分量定を引き上げるとともに、処分量定の算出方法をより実効的なものにする。（通達改正）	平成28年中
⑧車両の使用停止処分の日車配分の見直し	行政処分により使用を停止させる車両数の割合を引き上げる。（通達改正）	平成28年中
⑨罰則の強化	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。	平成28年秋以降（法改正を検討）
2．許可更新制の導入等による不適格者の排除		
⑩安全投資計画・収支見積書の作成の義務付け	事業参入時・許可更新時に、所要の安全投資に関する「安全投資計画」及び安全投資計画に即したコスト等を盛り込んだ「収支見積書」の作成を義務付け、事業実績も踏まえ、事業遂行能力を審査する。【再掲】	平成28年秋以降

⑪事業許可の更新制の導入	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。	平成28年秋以降（法改正を検討）
３．不適格者の安易な再参入の阻止		
⑫事業許可の再取得要件の厳格化	許可の取消処分を受けた事業者について、欠格期間（現行２年）を５年程度に延長する。	平成28年秋以降（法改正を検討）
	処分逃れを目的として監査後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。	平成28年秋以降（法改正を検討）
⑬事業廃止の事後届出制の見直し	処分逃れを防止するため、廃業の事後届出制を改め、事前届出制とする。	平成28年秋以降（法改正を検討）
⑭運行管理者資格の返納・再取得要件の厳格化	運行管理者資格者証の返納命令を受けた者について、欠格期間（現行２年）を５年程度に延長する。	平成28年秋以降（法改正を検討）
⑮運行管理者に対する行政処分の見直し	返納命令を受けた運行管理者について、欠格期間中は、補助者として運行管理業務に従事できないようにする。（省令改正）	平成28年7月頃公布予定（パブリックコメント実施中）
	返納命令を受けたことのある運行管理者や、事故・法令違反を繰り返す運行管理者・運転者等を把握し、継続的に監視する仕組みを構築する。	平成29年春まで
⑯整備管理者資格の再取得要件の厳格化	整備管理者の資格再取得要件を厳格化する。	平成28年中

（3）監査等の実効性の向上

項　目	講ずべき事項	実施の目途
1. 国の監査・審査業務の見直し		
①監査対象の重点化	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対し、重点的に監査を実施する。	平成28年秋以降
②監査から処分までの期間の短縮	監査で確認する運行管理等に係る書類を一定の場所に備え付けるよう義務付ける。（省令改正）【再掲】	平成28年中
	ICT を活用するなど監査事務の効率化のための措置を開始する。	平成29年春まで
③事業許可の更新制の導入	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。【再掲】	平成28年秋以降（法改正を検討）
2. 事業者団体の自浄作用の強化		
④監査におけるバス事業者団体の活用	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。	平成28年秋以降
⑤バス事業者団体への加入の促進	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。	平成29年春まで
	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さらなる安全性向上、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。	平成29年春まで
	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、運行指示書の作成等の運行管理業務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道筋をつける。	平成29年春まで
3. 民間指定機関による適正化事業の活用		
⑥監査における民間団体等の活用	民間指定機関は、バス協会の非会員事業者から負担金を徴収し、巡回指導を行う（毎年度）。【再掲】	平成28年秋以降（法改正を検討）
	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。【再掲】	平成28年秋以降

（4）旅行業者、利用者等との関係強化

項　目	講ずべき事項	実施の目途
1. 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化		
①旅行業者と貸切バス事業者の取引の事例調査	「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」の枠組みを活用し、旅行業者と貸切バス事業者の取引の事例調査を行う。	実施済み（平成28年3月）
②運送引受書の記載事項への運賃の上限・下限額の追加	旅行業者と貸切バス事業者の間で取り交わされる運送申込書/引受書の様式例に、運賃・料金の上限・下限額の記載を追加する。（告示改正等）	平成28年7月頃公布予定（パブリックコメント実施中）
③手数料等の額（率）に関する取引書面の取り交わし	運送申込書/引受書の書面取引時に併せて旅行業者と貸切バス事業者で確認の上、手数料等の額（率）に関する書面を取り交わす。（省令改正等）	平成28年7月頃公布予定（パブリックコメント実施中）
④通報窓口の設置	運賃・料金に関する情報について、通報窓口を国土交通省に設置する。（通達発出）	平成28年夏まで
⑤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	旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織（第三者委員会）を両業界の共同により設置する。業界団体は、不適切な取引の自主的な是正を図るほか、法令違反の可能性が高い場合には行政庁や公正取引委員会へ通知する。	平成28年夏まで
⑥旅行業界における知識習得の場の充実	国・事業者団体が実施する旅行業者向けの講習会等の場において、貸切バスの運賃制度、バス会社名の表示、貸切バス事業者の選定に関する知識習得の機会を設ける。	平成28年中
⑦学校等による適切な貸切バス選定の推進	学校や地方公共団体等による貸切バス発注・選択の現状について、関係行政機関の協力を得て実態調査を実施する。	平成28年夏まで
	運送引受書の記載事項への運賃の上限・下限額の追加について周知を行うタイミングで、学校や地方公共団体等に対して貸切バスの運賃・料金制度について周知する。	平成28年中
	学校や官公庁等の運送を請け負おうとする貸切バス事業者が、当該学校等に対して運賃・料金制度を説明する際に使用できるチラシを国土交通省で作成し、配布する。	平成28年中
2. 利用者に対する安全情報の「見える化」		
⑧貸切バス事業者の処分歴の公表方法の拡充	事業者の行政処分情報について、ホームページの更新頻度を月１回から月３回に増やすとともに、より手軽な閲覧方法としてスマートフォン向け簡易検索サイトを開設する。	実施済み（平成28年3月）
	事業者の行政処分情報について、ホームページに掲載する期間を延長する（現行は３年間限り）。	平成28年中
⑨利用者への貸切バス事業者名の提供	企画募集のパンフレット等に貸切バスの運行事業者名を掲載する（決まっていない場合には、「Ａ社、Ｂ社又は同等の会社」等の表記の工夫を行う。なお、旅程保証及び取消料については下記⑩の状況を踏まえ、整理する。）。（通達改正）	平成28年夏まで

⑩貸切バス事業者の安全情報提供の仕組みの構築	貸切バス事業者に関する一定の安全情報の国への報告を義務付けるとともに、報告内容を整理し、安全行政に活用する。（省令改正）	平成28年中
	比較サイト等において、セーフティバス認定のランク等が掲載されるよう、貸切バス事業者に関する一定の安全情報を公表する。	平成28年中
	利用者に対し、貸切バス事業者のASV技術搭載車両導入率を情報提供する。	平成29年春まで
⑪車体等へのASV技術の搭載状況の表示	車体等にASV技術の搭載状況を表示するためのガイドラインを策定する。（通達発出）	平成28年中
	セーフティバス認定の採点基準にASV技術搭載車両導入率を加える。	平成28年中
⑫安全運行パートナーシップガイドラインの改訂	利用者への情報提供、適正な運賃・料金の収受に関する内容を「安全運行パートナーシップガイドライン」に追記するとともに、名称を「安全運行パートナーシップ宣言」に変更する。（（一社）日本旅行業協会、（一社）全国旅行業協会、（公社）日本バス協会による措置）	平成28年夏まで
３．ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討		
⑬ランドオペレーターへの対応	現在は法規制の対象となっていないランドオペレーターへの規制の在り方について検討を行う。	平成29年春以降（法改正を検討）
⑭旅行業者への行政処分等の強化	行政処分の基準について、これまでの議論を踏まえながら引き続き検討する。	平成29年春まで

（5）ハード面の安全対策による事故防止の促進

項　目	講ずべき事項	実施の目途
1. ガイドラインの策定		
①速度抑制装置（スピードリミッター）の開発促進	手動可変式の速度抑制装置や道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術（ISA（Intelligent Speed Adaptation））の基本設計等に関するガイドラインを策定するため、有識者からなる委員会において検討を開始する。	平成28年5月開始
②ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進	ドライバー異常時対応システムの実用化を促進するため、基本設計等に関するガイドラインを策定する。	実施済み（平成28年3月）
	ASV 推進検討会において、より高度なドライバー異常時対応システムに関する検討を開始する。	平成28年夏まで
③車体等への ASV 技術の搭載状況の表示	車体等に ASV 技術の搭載状況を表示するためのガイドラインを策定する。（通達発出）【再掲】	平成28年中
	セーフティバス認定の採点基準に ASV 技術搭載車両導入率を加える。【再掲】	平成28年中
2. 導入促進に向けた支援等		
④ASV 技術搭載車両への代替促進	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%以上とすることを交通政策基本計画において目標とする。	平成28年夏まで
	ASV 技術搭載車両の導入を引き続き支援し、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・広報を強化する。	平成28年中
	車体等に ASV 技術の搭載状況を表示する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する。（通達発出）【再掲】	平成28年中
	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を開始する。	平成28年夏まで
⑤デジタル式運行記録計の普及促進	デジタル式運行記録計やリアルタイムに管理が可能な高度な運行管理支援システムの導入を引き続き支援する。	平成28年度中（補助対象機器の公募中）
	デジタル式運行記録計の導入にあたっての事業者の規模別の課題、導入・活用事例や具体的に生じているメリットの把握を目的とした実態調査を実施する。	平成28年中
	実態調査の実施により把握された内容を踏まえ、貸切バス事業者を対象として、デジタル式運行記録計の活用事例及び期待される効果等を紹介するためのセミナーの開催等の普及方策をとりまとめる。	平成29年春まで
⑥自動変速装置（AT）の導入	AT 仕様も選択できるよう、大型高速バスの AT（AMT を含む。）の開発を促進するため、関係者からなる連絡会議において検討を開始する。	平成28年4月開始
⑦車両構造の強化	国連が定める車体の強度に関する基準を義務化する。（省令改正）	平成28年7月頃公布予定（パブリックコメント実施中）
⑧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	今後、警察及び事業用自動車事故調査委員会の調査結果等を踏まえ、「車両安全対策検討会」において、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る。	調査結果等を踏まえて検討を開始

安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策 工程表（1/4）

平成28年3月 ｜ 平成28年夏 ｜ 平成28年末 ｜ 平成29年春 ｜ 以降

中間整理

総合的な対策

（１）貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

- 緊急対策の実施（③、⑧）
- 連絡会議においてシートベルト着用の広報方法に関する検討の開始（⑧）
- 乗務員台帳の記載事項等に関する省令等の改正（①、②）
- 直近１年間に乗務していない車種区分の自動車を運転する者に実施する指導・監督の内容等の検討（③、⑨、⑩） → 指導・監督の実施の義務付けの範囲等に関する省令の改正（③、⑨、⑩）
- 初任運転者等に対して義務化する実技訓練の内容・期間等の検討（③） → 実技訓練の義務化に関する告示の改正（③）
- ドライブレコーダーの性能基準等の検討（⑥） → 記録の活用方法の検討（⑥） → ドライブレコーダーの義務化に関する省令の改正（⑥）
- 民間指定機関の負担金徴収等に向けた法制的な検討等（⑪、⑬）
- PC保有の義務付け等に関する通達の改正等（⑦、⑫、⑭）
- 運行管理者の必要選任数に関する省令等の改正（④）
- 試験の増回に向けた関係機関との調整（④）
- 状態に応じて行うべき整備内容等の検討（⑤） → 整備のためのガイドラインの策定や記録簿様式に関する通達の改正（⑤）／研修・講習の拡充に向けた調整・周知等（⑤）
- 名義貸し等の防止策の検討、システムの開発等（④）
- 健康診断の集団診療に向けた関係機関との調整等（⑭）

以降：各制度を施行し、総合的に取組を実施

安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策 工程表（2/4）

平成28年3月（中間整理／総合的な対策）｜平成28年夏｜平成28年末｜平成29年春｜以降

（２）法令違反の早期是正、不適格者の排除等

- 緊急対策の実施（①、②）
- 事業停止、事業許可取消処分の対象範囲の拡大等に関する通達の改正（⑤、⑥）
- 調査票の配布・回収（④） → 迅速かつ重点的な運輸安全マネジメント評価の開始（④）
- 運行管理者の補助者の条件に関する省令の改正（⑮）
- 監査や行政処分に関する運用基準等の検討・策定（②、③、⑤、⑦、⑧） → 監査における指摘事項の早期是正等に関する通達の改正（②、③、⑤、⑦、⑧）
- 運行管理者の把握に関するシステムの開発、実施体制の整備（⑮）
- 事業許可の更新制の導入等に向けた法制的な検討等（③、⑨～⑭）
- 整備管理者の資格再取得要件の厳格化に関する法令の改正（⑯）

（３）監査等の実効性の向上

- 備え付けさせる書類の対象、備え付け場所等の検討（②） → 書類の備え付けの義務付けに関する省令の改正（②）
- 監査事務の効率化策の検討（②） → 監査事務の効率化のためのマニュアル等の整備、実施体制の整備（②）
- 事業許可の更新制の導入等に向けた法制的な検討等（①、③、④、⑥）
- バス協会において巡回指導の運用等について検討（⑤） → 体制の整備、事業者への周知等（⑤）

以降：各制度を施行し、総合的に取組を実施

安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策 工程表（3/4）

平成28年3月 | 平成28年夏 | 平成28年末 | 平成29年春 | 以降

中間整理

総合的な対策

（４）旅行業者、利用者等との関係強化

- 緊急対策の実施（①、⑧）
- 運送申込書/引受書の記載事項の追加等に関する省令等の改正（②、③、⑨）
- 手数料等に関する通報窓口等の設置（④、⑤）
- ランドオペレーターの規制等に向けた法制的な検討等（⑬）
- 学校等に対する実態調査の実施（⑦）
- 安全パートナーシップガイドラインの改訂（⑫）
- 旅行業者、学校等に対する貸切バスに係る運賃制度等の周知（⑥、⑦）
- ネガティブ情報のＨＰ掲載期間の延長（⑧）
- 国への安全情報の報告の義務付け等に関する省令等の改正（⑩、⑪）
- 比較サイトへの事業者情報の掲載等に向けた関係機関との調整等（⑩、⑪）
- ＡＳＶ技術搭載車両の導入率の調査、利用者への情報提供スキームの構築等（⑩）
- 旅行業者への行政処分等の強化について検討（⑭）

各制度を施行し、総合的に取組を実施

安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策 工程表（4/4）

平成28年3月 ／ 平成28年夏 ／ 平成28年末 ／ 平成29年春 ／ 以降

中間整理

総合的な対策

（５）ハード面の安全対策による事故防止の促進

- 緊急対策の実施（②）
- 連絡会議においてＡＴの導入等に関する検討の開始（⑥）
- 有識者委員会において速度抑制装置に関するガイドラインの検討の開始（①）
- 車体強度に関する省令の改正（⑦）
- ・ＡＳＶ推進検討委員会等においてドライバー異常時対応システム等に関する検討の開始（②、④）
  ・交通政策基本計画における衝突被害軽減ブレーキに関する数値目標の導入（④）
- 車体等にＡＳＶ技術の搭載状況を表示するためのガイドライン（通達）の発出（③、④）
- セーフティバスマークの採点基準におけるＡＳＶ技術搭載車両導入率の算入方法の検討（③）
- ＡＳＶ技術搭載車両等の導入支援（④、⑤）
- デジタル式運行記録計の導入に関する実態調査の実施（⑤） → 実態調査を踏まえた普及方策のとりまとめ（⑤）
- 事故調査結果を踏まえ、速度抑制対策など総合的な安全対策の検討（⑧）

各制度を施行し、総合的に取組を実施