

第14回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会

(第4回 フォローアップ会議)

説明資料③ (「総合的な対策」以外の取組状況(第13回委員会以降実施))

令和元年7月3日

(1) 事業用自動車の安全確保に向けた周知徹底



令和元年5月24日、名神高速道路草津ジャンクション付近において、**貸切バスが渋滞により停車中の乗用車に追突し、押し出された乗用車がさらに追突し、乗用車に乗っていた1名が死亡、3名が重傷、11名が軽傷、バスの乗客2名が軽傷**を負う事故が発生。

(原因は現在調査中も、運転者の前方不注意の可能性あり)

事業用自動車の安全確保の取組の徹底について業界団体を通じて周知（令和元年5月27日）

○運送事業者が運行管理者に対して徹底すべき事項

(1) 運転者の過労運転について

勤務時間等の基準に基づいて作成した乗務割に従って運転者を事業用自動車に乗務させるとともに、運転者の健康状態、疲労状態等の確実な把握に努め、安全な運転をすることができないおそれのある運転者を乗務させないこと。

(2) 運転者に対する指導、点呼等について

- ① 運行に際して注意を要する箇所を伝えた上で、運行している道路の状況に対する注意を徹底すること。
- ② 道路の状況を踏まえた安全速度での運転等の道路交通法等の法令遵守を徹底すること。
- ③ 運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中止し、休憩するか、又は睡眠をとることを徹底すること。また、疲労や眠気により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、申し出るよう徹底すること。

(3) (1) 及び (2) の実施状況について乗務記録等により確認

背景

◆事業用自動車事故調査委員会からの報告書

事業用自動車事故調査委員会の報告書において「運送事業者が運転者の運転時間等を把握していない、適切な運行指示書を作成していないなどの杜撰な運行管理」が事故の原因の一つとされている事故が多い

◆働き方改革

自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画（平成30年5月）の一つとして、運転者の労務管理を適切かつ容易に行えるような取組を促すために、国土交通省は「ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施」に取り組むこととされている

ICTを用いた適切かつ効率的な運行管理の促進

！！過労運転等による重大事故の発生！！



改善基準告示違反

- 拘束時間
- 連続運転時間
- 運転時間 等

運行管理等が適切に行われていない

ガイドブックで明確化すべき事項

1. 改善告示の遵守等の運行管理を適切に行うために運送事業者が実施すべきことを明確化
2. 運行管理を適切かつ効率的に行うための手段を提示 ※
3. 効果
 - 適切な運行管理
 - 作業時間の削減
 - 燃料費の削減
 - 安全性の向上

※ICT関係事業者等から、運行管理を含む運送事業に関わるさまざまな管理を統合して行えるシステムが販売されている

法令関係項目

- ✓ 拘束時間管理表
- ✓ 運行指示書作成
- ✓ 配車計画
- 等

その他の項目

- ✓ 動態管理
- ✓ Ecoドライブガイド等



ガイドブックのねらい

法令に基づいた運行管理を効率的かつ確実に実施するため、運行管理に役立つICT(Information and Communication Technology(情報通信技術))を紹介。

運行管理者等の業務

改善基準告示に基づいた無理のない運行計画を立て、運転者ごとに労働時間や運行の管理、指導監督をするなど、責任重大。

運転者の勤務時間等の管理

Aさんは休暇を入れないと労働時間オーバー、Bさんは運転時間を調整しないと...



運転者への指導監督

〇〇地域は学生が多いので速度を抑えめに。それから平均して速度が高めなので気を付けてください。



運行中の動態管理 (貸切バス・運送事業者のみ)



悪天候



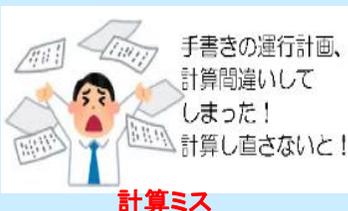
体調不良



どこを運行しているか

事故のリスク

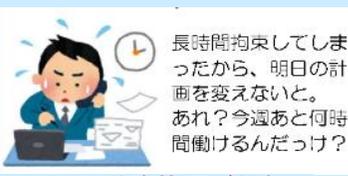
余裕のない、ずさんな管理は事故につながるリスクが高くなる。



計算ミス



どこにいるんだろう?



労務管理が煩雑

様々なICTを紹介

本ガイドブックで、運行管理者を手助けするツールとして、様々なICTを紹介。無料のものから最新のものまで、バス、タクシー、トラックの業種に合わせて活用可能。

～表計算ソフトによる運行管理～



～運転評価点数による運転指導～



～リアルタイム通信による動態管理～



(3)「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患ガイドライン」の主な内容

I. 重大事故につながる心臓疾患、大血管疾患

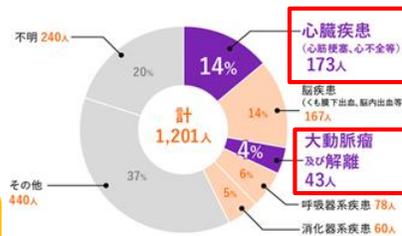
●心臓疾患（心筋梗塞等）、大血管疾患（大動脈瘤等）の事故防止

⇒ 発症前の「**早期発見・予防**」が重要。

⇒ <予防法>

- ・生活習慣と勤務環境の改善
- ・定期健診結果による**事後措置**
- ・スクリーニング検査の受診
- ・**症状(前兆)の把握**

■ 運転者の疾病に起因する事故報告の疾患別内訳(平成25～29年)



II. 事業者による運転者の健康管理

●事業者と運転者の前兆症状の把握

⇒ 事業者による **運転者への前兆症状** (胸痛、めまい等) の周知
・日頃からの**運転者の健康状態の把握** が重要。

●定期健康診断の確実な受診

⇒ 早期発見・予防には、
・運転者の**定期健康診断の受診**
・結果を踏まえた**医療機関の受診、精密検査の受診** が重要。

●スクリーニング検査の受診

⇒ 医師の判断に従って、**スクリーニング検査**の受診が必要。

〈心臓疾患、大血管疾患に対する代表的なスクリーニング検査〉

標準12誘導心電図検査	ホルター心電図検査	運動負荷心電図検査	ABI検査
頸動脈超音波検査	心臓超音波検査	胸部単純CT検査 腹部単純CT検査	腹部超音波検査

⇒ 前兆無く進行する疾患があるため、メタボリックシンドローム等の運転者には、**自主的なスクリーニング検査の受診**を推奨。

●高リスク運転者の専門医への確実な受診

⇒ 定期健診、スクリーニング検査に基づき発症リスクが高い運転者の専門医への受診促進

・専門医からの**就業上の措置に必要な情報の取得** が必要。

III. 精密検査と治療

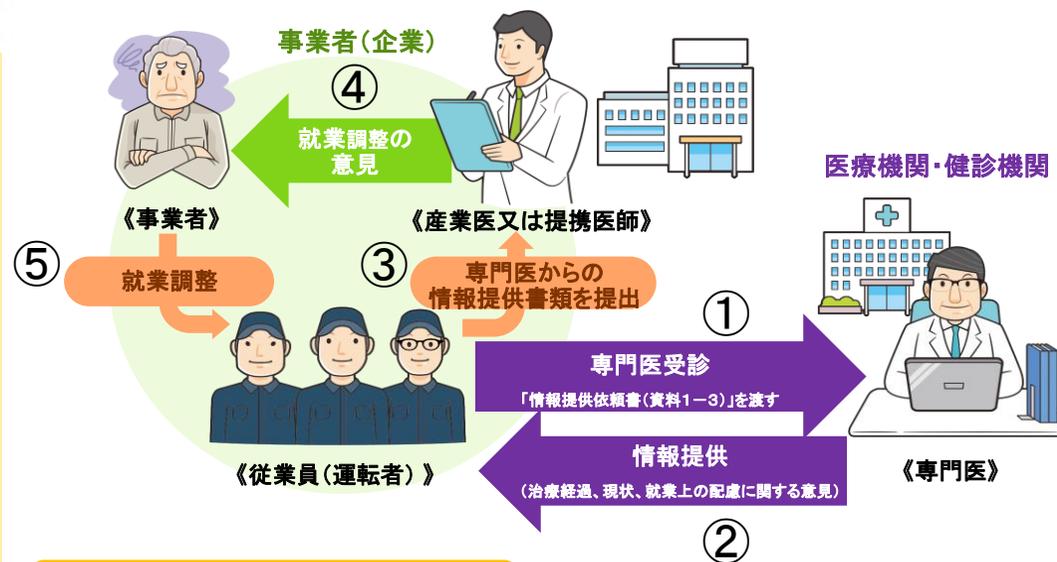
●精密検査を踏まえた治療

⇒ 治療が必要な場合、医療機関からの指導をもとに治療を進め、**運転者が治療や服薬を勝手に中断しないように注意**。

IV. 専門医の受診の結果を踏まえた対応

●就業上の措置

⇒ 事業者は、**医療機関からの情報を踏まえ、就業上の措置**を決定。
⇒ 安全な運転ができない場合、運転業務に充てないことの検討が必要。ただし、運転者に**不当に差別的な扱いをしないように留意**。



V. 生活習慣の改善の促進

●生活習慣の改善と発症リスクの低減

⇒ 発症予防のため、禁煙をはじめとした**生活習慣の改善**が重要。

●エコノミークラス症候群の予防

⇒ エコノミークラス症候群(静脈血塞栓症)の予防のため、運転中の水分補給や休憩等が重要。

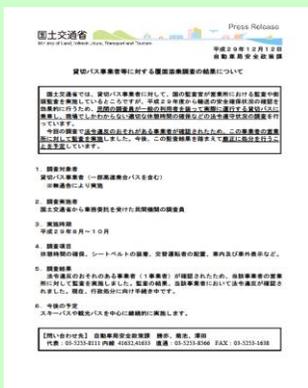
(4) 覆面添乗調査及び重点的監査の実施

監査の現状

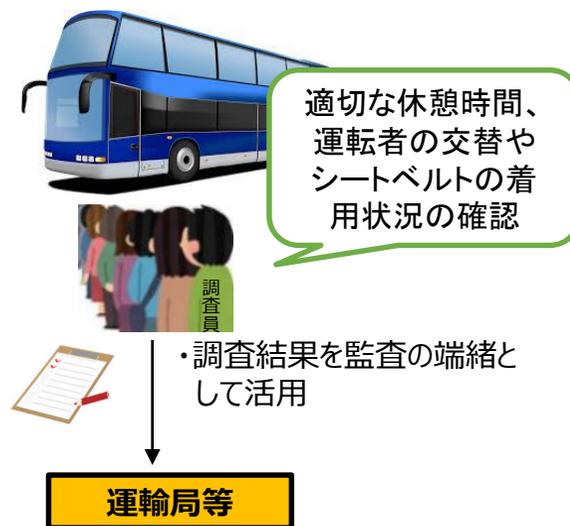
営業所に立ち入る臨店監査や、バス発着場における街頭監査では、運行中の休憩取得状況や、シートベルト着用のアナウンス及び着用状況など、運行中の実態の把握に限りがある

運行中の実態把握・法令違反のあぶり出し

調査員による覆面添乗調査



- 調査を行うことについて事前にプレスリリース
- 一般の利用者として実際に運行するバスに乗り込み、運行中の実態を調査（民間に調査を委託）
- 調査の結果に法令違反の疑いが認められる場合には、監査端緒として活用



平成29・30年度の多客期に合わせ調査を実施し、これまでに調査結果より法令違反の疑いのあった事業者2者に対し、監査を実施し、2者とも行政処分を行った。

令和元年度調査回数を増やし、より多くの実態を調査

貸切バス事業者への監査

今年の冬のスキーシーズン前に重点的に監査を実施予定

○貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループフォローアップ会合 開催状況

設置目的:新運賃・料金制度実施後、運賃の収受状況等を踏まえた対応について、議論するために設置 (座長:名古屋大学 加藤博和教授)

開催日:平成30年11月 1日

議 題:貸切バス運賃・料金制度の実態調査のアンケート項目及び手法の検討

開催日:令和 1年 6月 3日

議 題:貸切バス運賃・料金制度の実態調査結果の報告
アンケート結果を踏まえた今後の検討課題

(5)貸切バス運賃・料金制度の実態調査について②

R1.6.3貸切バス運賃・料金制度WGFU会合資料(抜粋)～

調査対象

()内は前回調査(平成29年9～10月実施)

調査対象事業者数 ※1		回答数	回答率
貸切バス事業者		1,865 (1,055)	1,157※2 (552) 62.0% (52.3%)
内訳	バス協会員	1,279 (579)	868 (333) 67.9% (57.5%)
	非会員	586 (476)	283 (219) 48.2% (46.0%)

※1 事業規模比率 大規模【50両以上】：中規模【10～50両未満】：小規模【10両未満】＝1：15：24 (1：1：1)
各都道府県毎に約40者を選定。ただし、40者に満たない場合は運輸局管内で調整数を満たすように調整。

※2 協会加入の有無について無回答6者含む。

調査手法

メール調査(平成30年12月3日～平成31年2月1日) ※バス協会員については、日本バス協会の協力の下に実施。

(5)貸切バス運賃・料金制度の実態調査について③

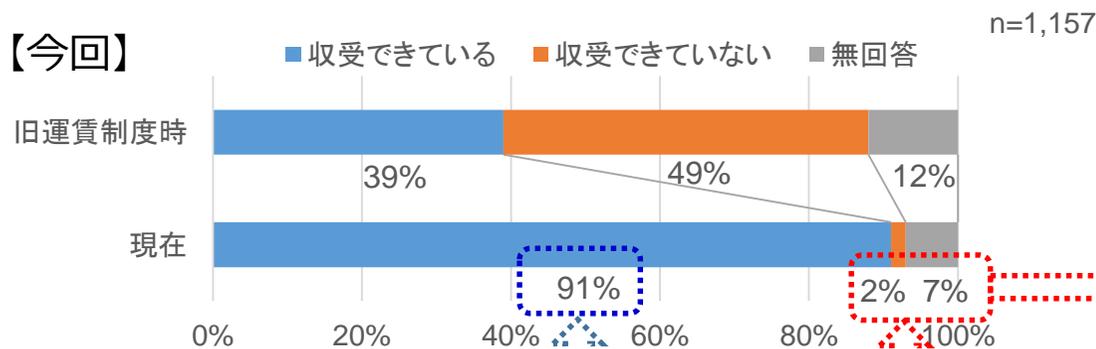
R1.6.3貸切バス運賃・料金制度WGFU会合資料(抜粋)～

概要

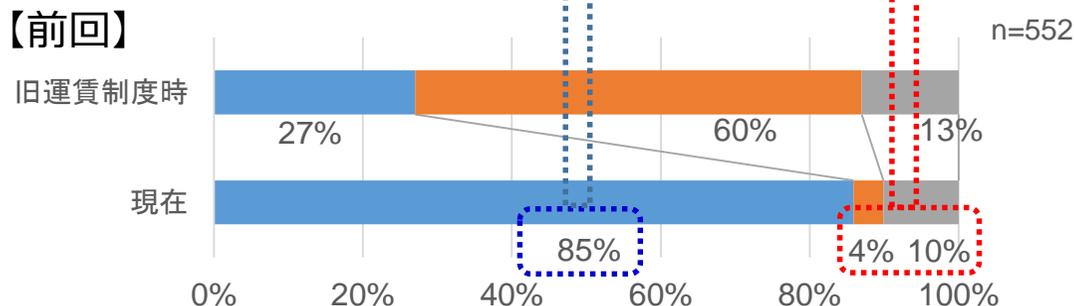
- 運賃・料金(手数料差引き前)について、上限下限の範囲内で旅行会社から適正に收受できている者は前回の85%から91%に増加し、また、適正に收受できていない者(無回答を含む。)は前回の14%から9%に減少しており、前回調査時から改善の傾向が見られる。
- しかしながら、依然として旅行会社からの要望等により下限割れ運賃により運送を引き受けている者がいるため、引き続き旅行会社との適正な取引が行われるよう対応が必要。

旅行会社との契約に係る運賃・料金について 上限下限の範囲内で適正に收受しているか

【今回】

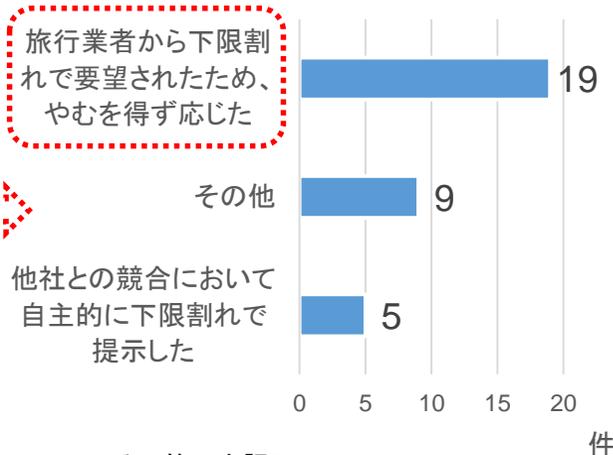


【前回】



上限下限の範囲内で 適正に收受していない理由

今回「收受できていない」「無回答」とした109者のうち回答のあった31者の理由(複数回答)



<その他の内訳>

- 旅行会社と取引がないため(4件)
- 請求してもらえないため(1件)
- 保育園、学生や老人クラブのため(1件)
- 記入なし(3件)

(5)貸切バス運賃・料金制度の実態調査について④

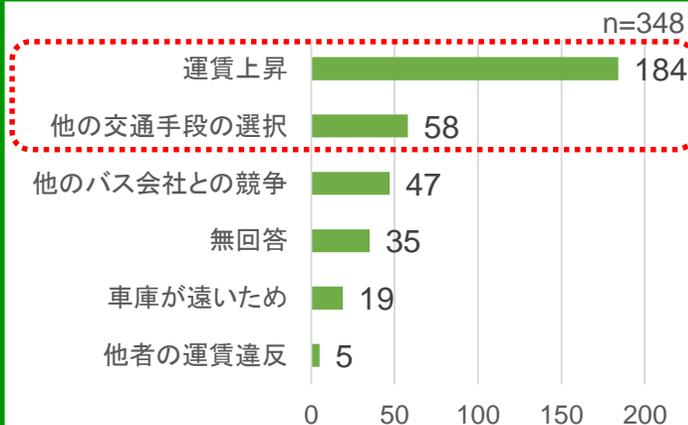
R1.6.3貸切バス運賃・料金制度WGFU会合資料(抜粋)～

概要

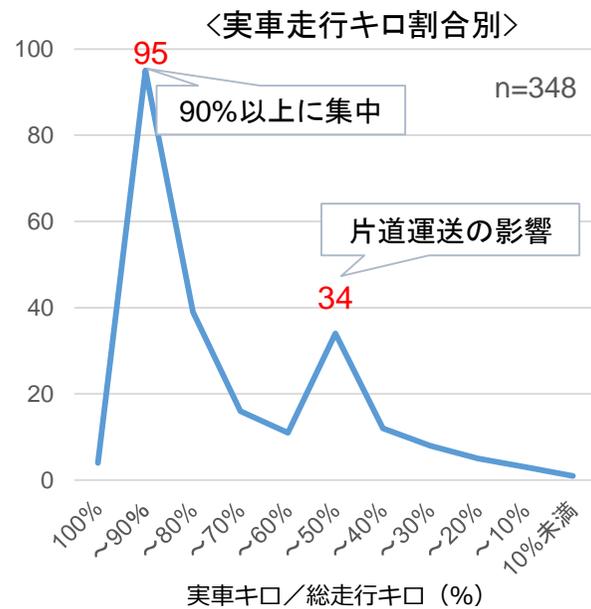
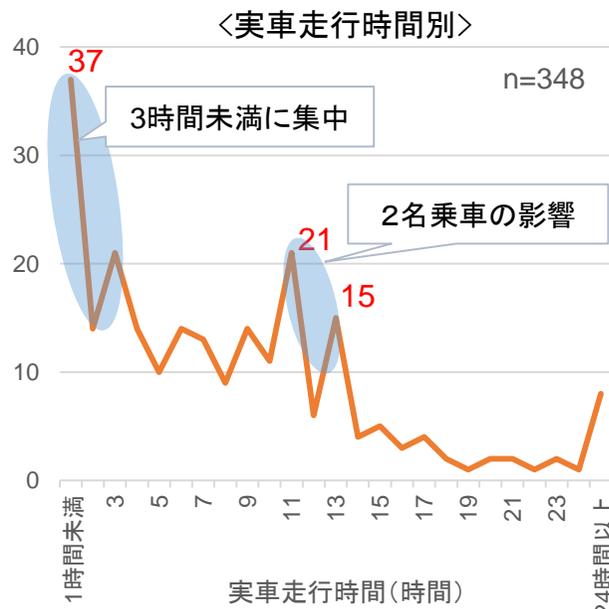
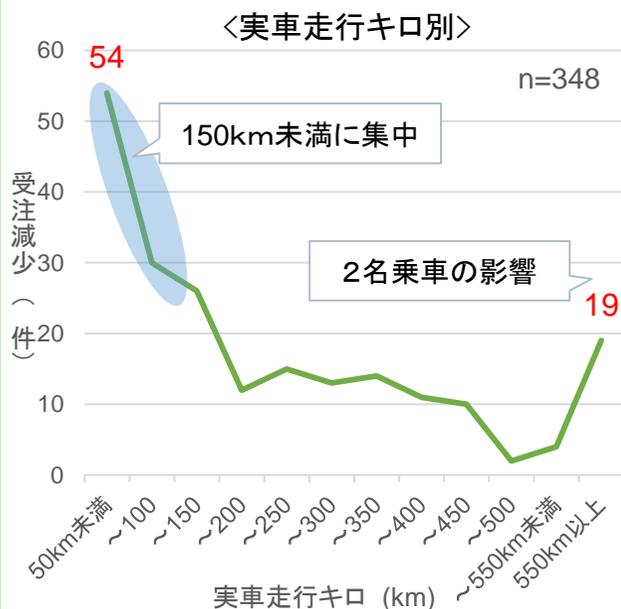
- 新運賃・料金制度導入以降、実働日車あたり営業収入は増加したが実働率は減少している。(別紙参照)
- 受注減少の理由としては、「運賃上昇」が最も多く、次いで「他の交通手段の選択」が多い。
- 運送事例を分析すると、短距離や短時間の運送、2名乗車※の事例における受注減少が多い。
- 回送については、回送割合の大きい運送における受注減少は少ないものの、回送割合の小さい運送における競争激化や片道運送における減少があるのではないかと。

※ 走行距離500km以上又は走行時間9時間以上の運送について、運転者2名体制による運送が必要。

受注減少の理由



受注減少事例



新運賃・料金制度導入による受注減少の具体的事例

<運賃上昇によるもの> 184件のうち、実車50km未満の短距離34件、実車1時間未満の短時間31件

所在地	大型	中型	小型	合計	受注比率	会員・非会員	認定制度	受注減少の理由	①名目	①出発地	①目的地	①走行キロ(総)	①走行キロ(実車)	①走行時間(総)	①走行時間(実車)	①旧運賃	①現在運賃	①運送需要
宮城	5	1	7	13	5	非会員	未取得	近距離なのに高額料金	観光	町内	町内	10	10	0.16	0.16	15,000	30,000	取り戻したい
山口	25	0	1	26	84.4	会員	☆☆☆	デイリーで使用するため運賃の高騰幅が大きい	クラブ活動の送迎	学校	グラウンド	20	10	2	1	26,000	28,050	取り戻したい
新潟	0	0	4	4	50	非会員	未取得	近距離送迎	送迎	市内	市内	10	5	0.5	0.25	13,000	26,000	取り戻したい
新潟	38	9	6	53	30	会員	☆☆☆	予算と合わず	幼稚園バス	新潟	新潟	20	5	2	1	4,750	23,000	取り戻さなくてよい
石川	3	2	8	13	60	会員	☆	料金倍増	単純移動	金沢駅	片町	10	2	1	0.2	10,000	22,000	取り戻したい
青森	0	5	3	8	6.5	会員	☆	予定していた金額より高かった	観光輸送	青森・八戸	八戸市内	20	17	3	1	15,000	21,000	取り戻さなくてよい

<他の交通手段の選択によるもの> 58件

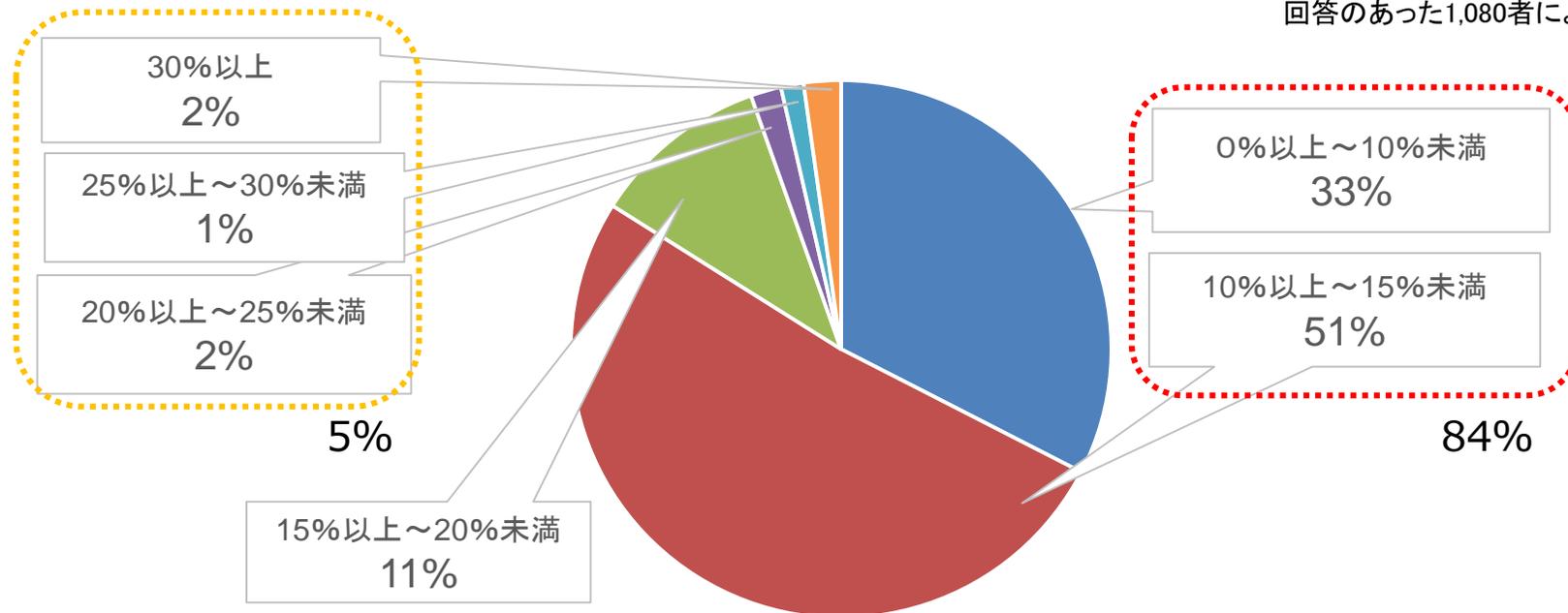
所在地	大型	中型	小型	合計	受注比率	会員・非会員	認定制度	受注減少の理由	①名目	①出発地	①目的地	①走行キロ(総)	①走行キロ(実車)	①走行時間(総)	①走行時間(実車)	①旧運賃	①現在運賃	①運送需要
石川	8	4	5	17	70	会員	☆☆☆	鉄道に変更	空港送迎	現地	関西空港	720	350	12	6	120,000	240,000	取り戻したい
静岡	21	4	7	32	65	会員	☆☆	鉄道に変更	東北三大祭り	静岡	青森・秋田・山形	1950	1930	41	41	465,000	675,000	取り戻したい
東京	6	0	1	7	61	会員	☆☆	高速バスに変更	合宿送迎	東京	高松・6日間	1550	1500	24	22	360,000	560,000	取り戻したい
長崎	6	3	4	13	80	会員	☆	ジャンボタクシーに変更	送迎	市内	市内	80	40	2	1	20,000	38,000	取り戻したい
福井	4	4	9	17	10	会員	☆	タクシー数台に変更	送迎	地元地区	料理屋	5	3	1	0.33	8,000	22,000	取り戻さなくてよい
秋田	5	1	1	7		会員	☆	レンタカーに変更	部活送迎	大仙市	秋田市	150	130	10	8.5	45,000	60,000	取り戻したい
大分	16	1	1	18	80	会員	☆☆☆	レンタカー/自家用車に変更	学生輸送	大分	大分県内	150	130	7	6	50,000	65,000	取り戻さなくてよい
千葉	12	1	1	14	90	非会員	☆	自家用車に変更	送迎	成田	千葉	110	80	10	2	65,000	76,920	取り戻したい

概要

- 運賃・料金収入に占める手数料等の割合は、15%未満の者が84%であった。
- 他方、20%以上の者が5%いるため、これらの事業者について過大な手数料等となり安全コストを阻害している懸念があり、引き続き注視し対応していく必要がある。

運賃・料金収入に占める手数料等の割合

回答のあった1,080者による複数回答



(5)貸切バス運賃・料金制度の実態調査について⑦

R1.6.3貸切バス運賃・料金制度WGFU会合資料(抜粋)～

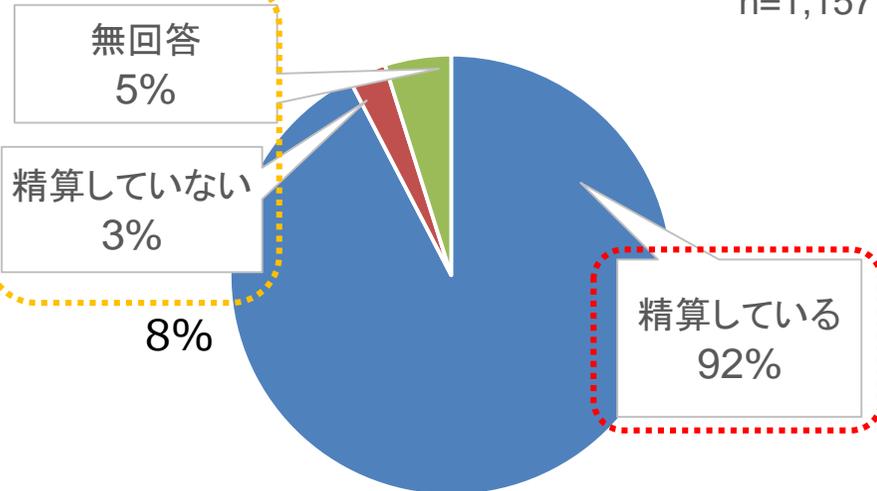
概要

- 実費※は、旅客からバス会社に対して全額支払われなければならないにもかかわらず、運賃・料金と別に精算していない(無回答含む。)バス会社が8%いた。
- また、精算していると回答したバス会社は92%であるが、旅行会社から実費に手数料等を設定されているバス会社が35%存在しており、実費を確実に収受できる対策が必要である。

※ ガイド料、有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料その他旅客の求めに応じて発生した経費。

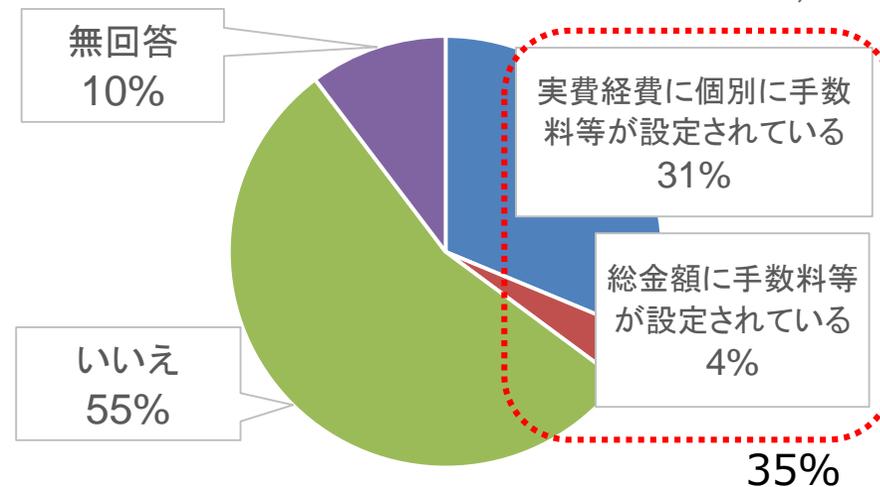
実費を運賃・料金と別に精算していますか。

n=1,157



旅行会社から実費に手数料等を設定されていますか。

n=1,157

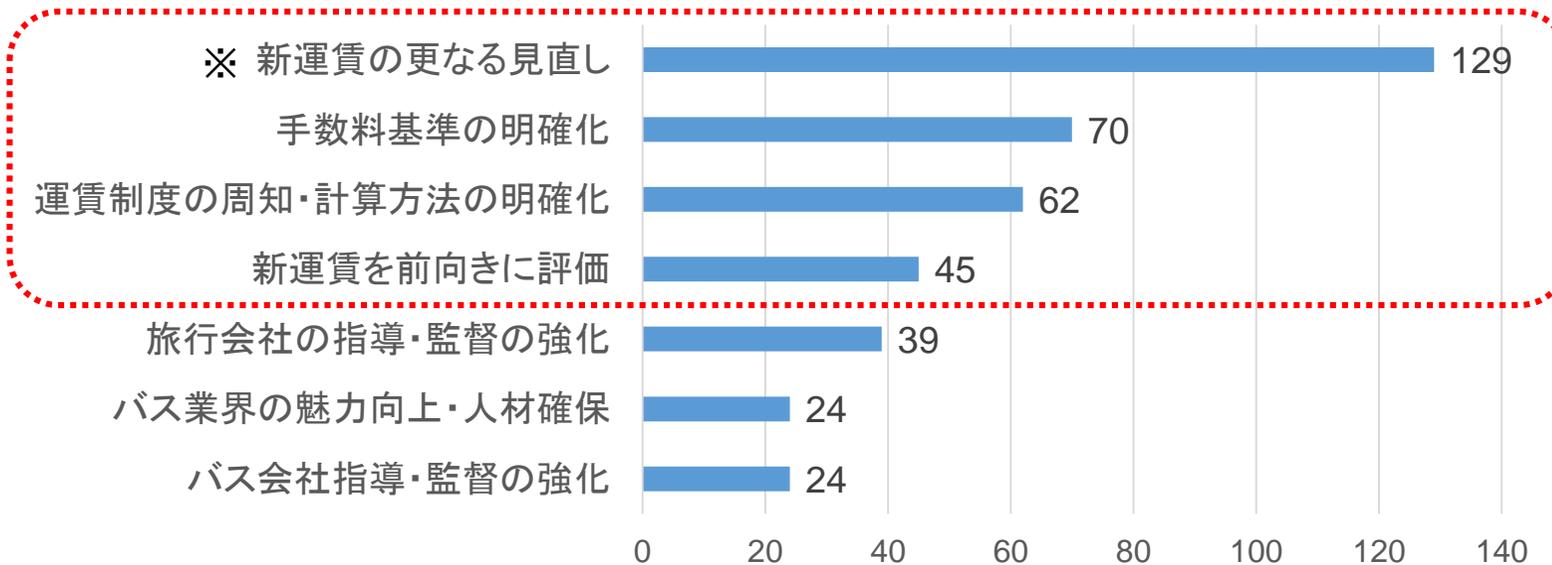


概要

- 新運賃制度に対する意見として、新運賃の更なる見直しを求める意見が多い一方、新運賃を前向きに評価する意見も寄せられた。
- また、手数料基準の明確化、運賃制度の周知・計算方法の明確化に関する意見も多く寄せられた。

貸切バス運賃・料金制度に対する主なご意見

回答のあった453者による複数回答

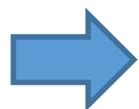


※ ①需要の季節変動の考慮、②待機時間の長い運送に係るもの、③短距離運送に係るもの、④回送料金に係るもの等への特例の創設

検討課題 1

＜運送需要減少への対応＞

- 受注減少は短距離や短時間利用時などに多く発生しており、また、新運賃制度の見直しを求める意見も多くある。

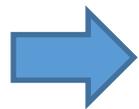


安全コストを損なうことなく運送需要減少へ対応するため、実働率を上昇させるための新運賃の更なる見直しの可否について検討してはどうか。

検討課題 2

＜運賃・料金の適切な収受の徹底＞

- 旅客の負担とされている実費について、8%のバス会社は精算していない。
- また、精算していると回答したバス会社は92%であるが、旅行会社から実費に手数料等を設定されているバス会社が35%いる。



実費や手数料等の更なる明確化を図り、運賃・料金及び実費を確実に収受できる方策を検討してはどうか。

(6) 手数料等の取引の明確化 (手数料等の記載の義務化)

貸切バス事業者が交付する運送引受書の記載事項に、運送申込者に対して支払う手数料等の記載を義務付ける。
(令和元年8月施行予定)

貸切バス事業者に対し、毎事業年度、運送申込者に対して支払った手数料等の国への報告を義務付ける。
(令和2年4月施行予定)

運送申込書／運送引受書・乗車券

様式(例)

運賃	円(上限額: 円 下限額: 円)
料金	円(上限額: 円 下限額: 円) (料金の種類:)
消費税	円
実費(税込)	円
(実費の詳細:)	
合計請求額	円
手数料等支払額	円

名目に関わらず、旅行者等
に支払う額を記載

営業収益	運送収入	旅客運賃		
		その他		
	計			
営業費用	運送費用	燃料油脂費	ガソリン費	
			軽油費	
			LPガス費	
			その他	
			計	
			修繕費	事業用自動車
				その他
				計
			減価償却費	事業用自動車
				その他
		計		
	保険料			
	施設使用料			
	自動車リース料			
	施設賦課税			
	事故賠償費			
	道路使用料			
	その他			
	計			
一般管理費	人件費			
	その他			
	計			
	合計			
営業外収益	営業損益			
	金融収益			
	その他			
	計			
営業外費用	金融費用			
	その他			
	計			
	営業外損益			
	経常損益			

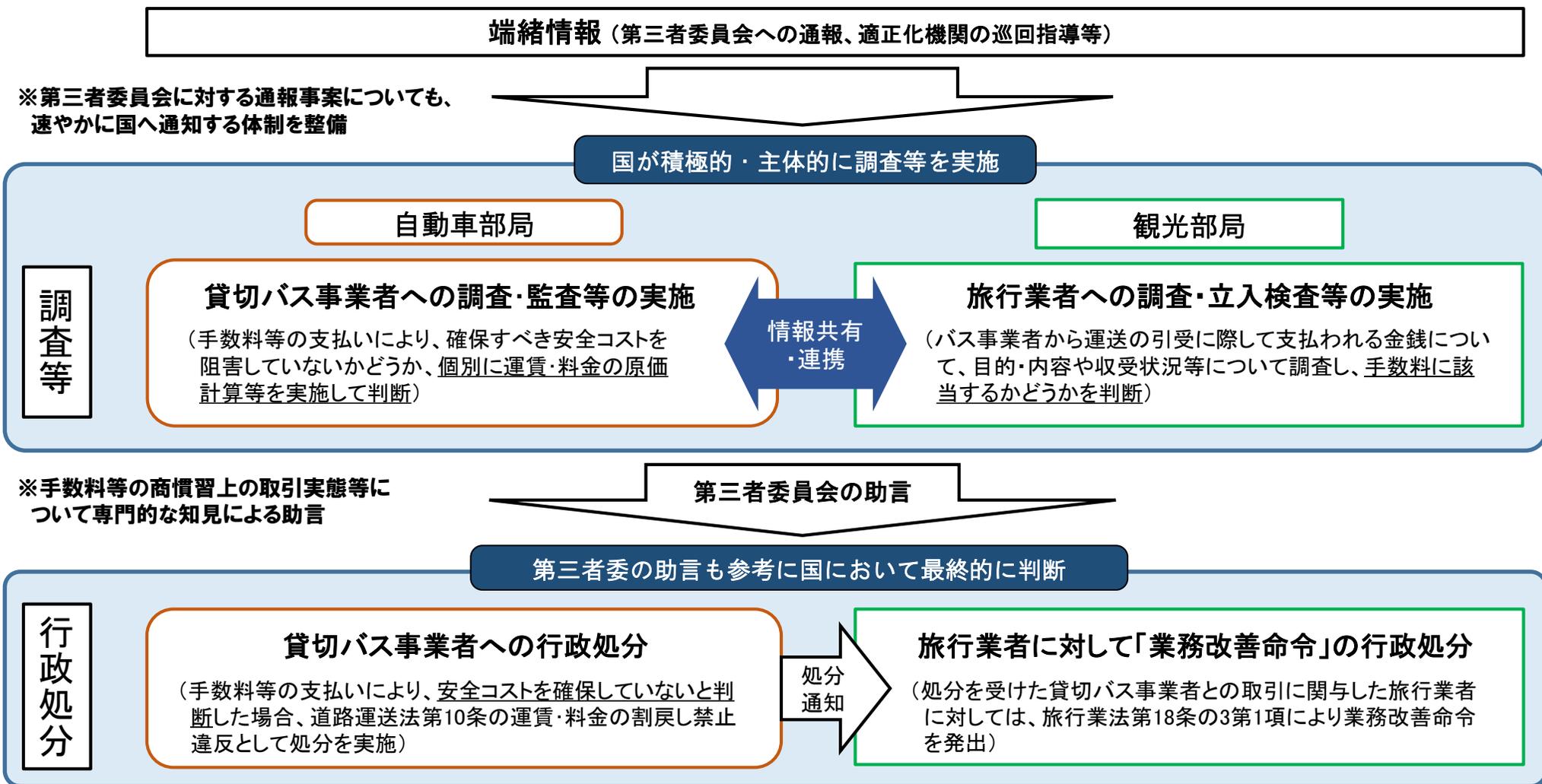
手数料等	
その他	

名目に関わらず、旅行者等
に支払った年間額を記載

区分けを細分化

(7)手数料等に係る調査体制の強化

〔手数料等による実質的な下限割れ運賃に係る、国の調査から行政処分までの流れ(概略)〕



※手数料等を差し引いた運賃が、輸送の安全を確保するための経費を割り込んでいると判断した場合は、運賃を割り戻したも
のとして、道路運送法第10条違反となる。

※貸切バス事業者が道路運送法第10条違反で処分された場合、
旅行の安全を確保する観点から、旅行業法第18条の3第1項に
よる業務改善命令の対象となる。