

# 第7回 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議

(「総合的な対策」以外の取組状況(第6回フォローアップ会議以降実施))

令和4年10月12日

1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み
2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）
3. 健康起因事故の防止に向けた取組み
4. 改善基準告示（バス）の見直し
5. ICTの活用による運行管理業務の高度化
6. 自動車損害賠償保障法改正 及び

## 事業用自動車の事故防止対策

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較
8. 事業用自動車における最近の事故について

## 1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み

2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）

3. 健康起因事故の防止に向けた取組み

4. 改善基準告示（バス）の見直し

5. ICTの活用による運行管理業務の高度化

6. 自動車損害賠償保障法改正 及び

### 事業用自動車の事故防止対策

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較

8. 事業用自動車における最近の事故について

- 新型コロナウイルス感染状況の改善に伴う貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、貸切バス事業者のみならず、国、バス業界及び旅行業界全体として、改めて安全・安心の確保に向けた意識の向上と、更なる取組みの実施が必要となっている。
- このため、バス事業者・バス協会、旅行事業者・旅行業協会へのヒアリング等を通じ、官民が連携して取り組む4つの安全確保対策を取りまとめたところ、順次実施することにより、安全・安心な貸切バスの運行を実現する。

## 安全・安心な貸切バスの運行に向けて官民が連携して取り組む安全確保対策（令和3年10月）

### 1. 適切な安全投資を確保するための取組み

国による監査等を通じて、バス事業者の適切な安全投資を確保する（運賃下限割れを防ぐ）

- 下限割れなどについて国の監査による徹底取締り
- 本年秋～冬にかけて国の集中監査を実施
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導等の実施
- 下限割れ運賃通報窓口の再周知
- 貸切バスツアー適正取引推進委員会通報窓口のホームページリニューアルと再周知
- 旅行者に対する監査の実施

### 2. バス事業者への安全対策徹底の指導

国及び適正化機関がバス事業者に安全対策の徹底を図る

- 全国での貸切バス事業者に対する安全講習会
- 全国での貸切バスに対する街頭指導
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導
- 全国の貸切バス事業者の安全統括管理者に対する要請

### 3. 輸送の安全をチェックする取組み

事業者自らが輸送の安全を確認する

- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「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」の認知・遵守状況について、バス事業者・旅行者による自己点検の実施と再周知
- 旅行業協会・バス協会間で定期的な意見交換会の開催
- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「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」の認知・遵守状況について、国が休止事業者・休車の再開時を捉えてバス協未加入事業者に自己点検を呼びかけ
- 運輸安全マネジメント評価において、バス事業者に対して法令遵守の注意喚起、安全投資の必要性に係る理解度を確認

### 4. 関係者への再徹底

バス事業者、旅行者、バス利用者等の関係者に必要な情報を再周知する

- 旅行者への運賃・料金制度の周知
- 更新許可、休止事業者の再開、休車再開時のパンフレット等を活用した周知・啓発
- 貸切バス事業者安全性評価認定制度のバス事業者はもとよりバス利用者への周知と事業者の申請促進
- 教育委員会等の発注者への運賃・料金制度の周知

【参考：令和3年10月 国土交通省プレスリリース】

安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みを推進します ～貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、官民が連携して対策を実施～

URL : [https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000472.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000472.html)

# 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みについて

- 適切な安全投資を確保するための取組みとして、秋の行楽シーズン以降、**国による集中的な監査を実施**したほか、より通報しやすい環境整備のため、**下限割れ運賃通報窓口のホームページリニューアル**などを行っている。
- 輸送の安全をチェックする取組みとして、三団体（日本バス協会、日本旅行業協会、全国旅行業協会）が会員事業者に対しパートナーシップ宣言やガイドライン等について、改めて周知するとともに、**自己点検表を活用してそれらを遵守徹底**するよう要請している。
- 関係者への再徹底として、旅行業者、貸切バス事業者、バス利用者、教育委員会等の発注者それぞれの**関係者に周知・啓発等**を行っている。

## 適切な安全投資を確保するための取組み

下限割れ運賃通報窓口のホームページリニューアルを実施。ホームページリニューアルに併せて、下限割れ運賃通報窓口についてのチラシを作成し、運輸局及び適正化機関を通じて、貸切バス事業者に対し下限割れ運賃通報窓口の再周知を行った。

### 貸切バスの下限割れ運賃通報窓口のご案内

- 国土交通省では、貸切バスの安全対策の一環として、運賃・料金に関する通報窓口を設置しています。
- 貸切バスの下限割れ運賃に関する情報をお持ちの場合、国土交通省ホームページへ情報をお寄せください。

国土交通省ホームページ通報窓口URL  
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000085.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000085.html)

下限割れ運賃通報窓口ホームページ  
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000085.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000085.html)

### 窓口通報状況

R2年度（参考）	R3年度
26件	33件

## 輸送の安全をチェックする取組み

日本バス協会、日本旅行業協会、全国旅行業協会の三団体それぞれが通達を发出し、会員事業者に対し「安全運行パートナーシップ宣言」、「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」について、改めて周知するとともに、自己点検表を活用して遵守徹底するよう要請した。

令和3年10月29日

会員各位  
 公益社団法人日本バス協会  
 一般社団法人日本旅行業協会  
 一般社団法人全国旅行業協会

**安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みを推進します**

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、我々旅行関係者は約2年におわり大変厳しい状況が続いています。そのような状況の中、9月末に緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が全面的に解除されるとともに、国においては「ワクチン検査パック検査（技術実証）」の実施等、ポストコロナを見据えた動きが始まっており、今後、実証実験の結果や感染状況等を踏まえて、G・O・T・トラベル事業再開等の観光需要喚起策が実施されることを期待しているところであります。

現在、貸切バス事業者の中には、急激な需要の減少に対応するため、事業休止や事業廃止を行っている事業者が毎月増え、今後、観光需要が急激に回復した場合、今まで休業していた貸切バス事業者が事業を再開することが想定されます。観光需要の回復により、旅行業界が活気を取り戻すことへの期待を抱く一方で、同時に、同業者で仕事を取り合う過当競争が生じることが懸念されているところであります。

貸切バス及び旅行業界の両業界では「安全安心」な観の実現を追求してまいりました。特に、今年5月から経過した2016年に起きた軽井沢スキーバス転落事故を受けて、両業界とも軽井沢スキーバス事故対策検討委員会が策定された総合的対策を徹底しているところであります。二度とこのような悲惨な事故が生じないよう、今後の旅行需要の回復に向け、業界全体で安全対策を改めて徹底することが求められます。

本日より、国土交通省と観光庁が「安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みを推進します」を公表しました。取り組みの中心は、市民連携で実施する対策となっております。具体的には、本年秋から冬にかけての集中監査を実施する等の発注者や2016年に公益社団法人日本バス協会、一般社団法人日本旅行業協会及び一般社団法人全国旅行業協会が公表した「安全運行パートナーシップ宣言」等の再周知や自己点検の実施等の取組みも盛り込まれています。

会員各位におかれましては、この取組みについてご理解いただくとともに、社内に周知いただき、旅行関係業者が連携し、貸切バス運行の安全確保を図り、旅行者の皆様からの信頼の確保を図るための取組みの強化に努めていただきますようお願い申し上げます。

以上

○ 貸切バス事業者と旅行業者は、旅行行程にあり双方が充分な打ち合わせを行っているか。  
 はい いいえ よくわからない

○ 貸切バス事業者と旅行業者は、共同でより安全な運行ルートの設定に努めているか。  
 はい いいえ よくわからない

## 関係者への再徹底

更新許可時、休止事業者の再開時、休車再開時の手続き時において地方運輸局等から貸切バス事業者に対し、貸切バスの運賃・料金制度に関する資料を配布し、周知・啓発を実施中。

貸切バスの「運賃・料金」について  
 契約時にご確認ください

更新許可時、休止事業者の再開時、休車再開時の手続き時において地方運輸局等から貸切バス事業者に対し、貸切バスの運賃・料金制度に関する資料を配布し、周知・啓発を実施中。

貸切バスの年間契約について  
 ツアーバスの場合

年間契約特例を利用することで約3割引きとすることが可能です。

国土交通省

1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み
- 2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）**
3. 健康起因事故の防止に向けた取組み
4. 改善基準告示（バス）の見直し
5. ICTの活用による運行管理業務の高度化
6. 自動車損害賠償保障法改正 及び

## 事業用自動車の事故防止対策

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較
8. 事業用自動車における最近の事故について

## “覆面添乗調査”とは

### 監査の課題

営業所に立ち入る臨店監査や、観光地や空港等の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、**運行中の実態把握に限界**がある

民間機関調査員が一般利用者として実際に運行する貸切バスに乗り込み、運行中の実態把握・法令遵守状況を確認する**覆面添乗調査**を実施

## 覆面添乗調査の意義・効果

### ① 監査の効率化

悪質事業者に集中的に監査が実施可能になる

### ② 法令違反の抑止効果

「運行中も見られている」という緊張感を事業者へ与え、法令遵守の意識向上につながる

## 覆面添乗調査のイメージ



## 実施結果

- H29年度～R3年度（5年間）での調査件数：233件
- 当該期間において実施した覆面添乗調査の結果を踏まえ、悪質な法令違反の疑いのあった事業者2者に対して監査を実施し、2者とも行政処分を行った。
- この他、軽微な不備が見つかった事業者5者に対して行政指導を行い、改善を図らせた。

1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み
2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）
- 3. 健康起因事故の防止に向けた取組み**
4. 改善基準告示（バス）の見直し
5. ICTの活用による運行管理業務の高度化
6. 自動車損害賠償保障法改正 及び

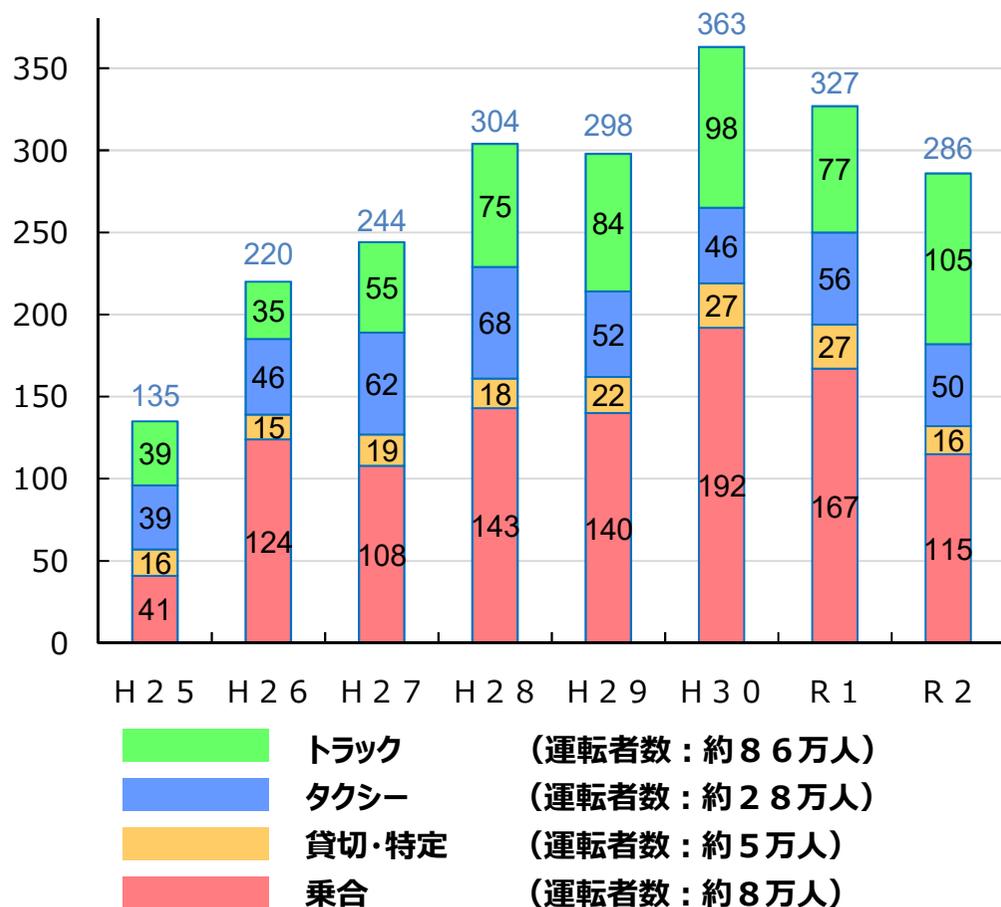
## 事業用自動車の事故防止対策

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較
8. 事業用自動車における最近の事故について

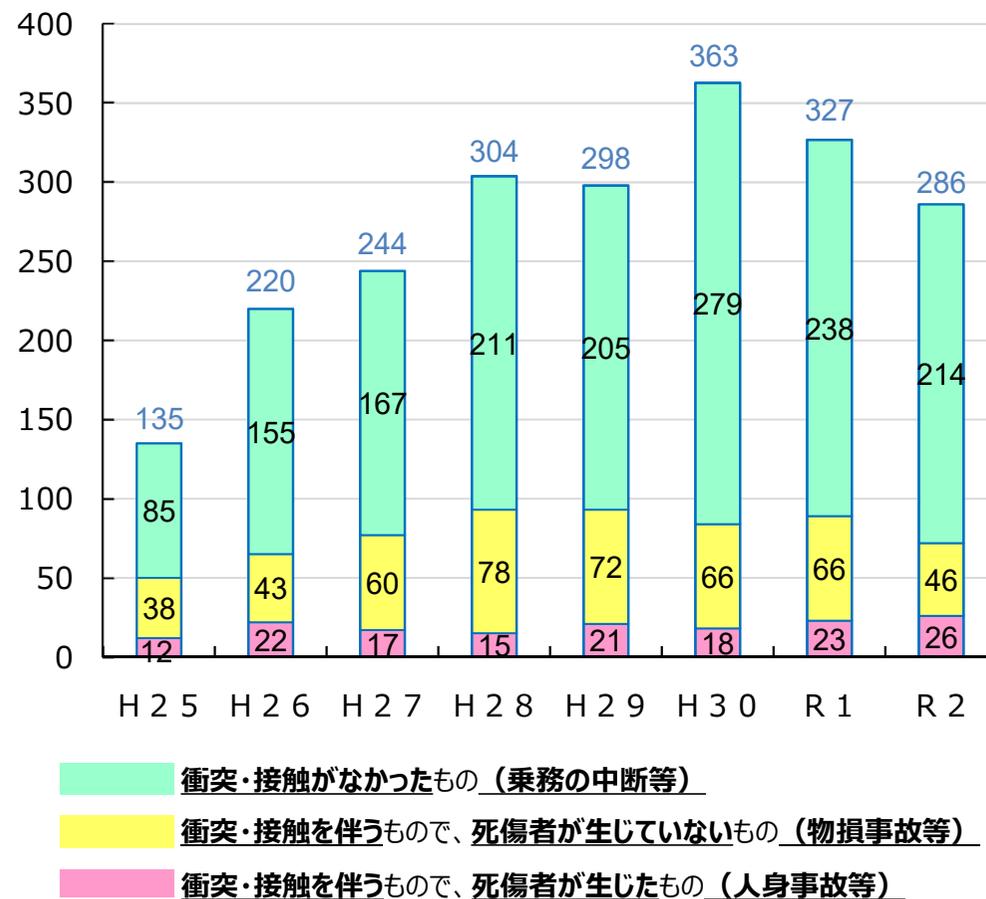
# 運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、平成30年をピークに減少傾向に転じている。（報告件数は引き続き、乗合バスが最も多い）
- 各種施策の効果により、報告件数はH30をピークに減少傾向。事業者に対して、引き続き運転者の健康管理に関する取組の実施を促進していく必要がある。

## 健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)



## 健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



## 【事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組(制度・体制構築)】

### 従来からの法令上の義務

- 「乗務員の健康状態の把握」、「疾病等により安全な運転ができないおそれのある乗務員の乗務禁止」  
⇒ 雇い入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け
- 「運行管理者による点呼時の確認」  
⇒ 乗務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

### 健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『健康管理マニュアル』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）  
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理  
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- 『脳血管疾患対策ガイドライン』（平成30年2月策定）
- 『心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン』（令和元年7月策定）
- 『自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル』（令和4年3月策定）

### 事業用自動車健康起因事故対策協議会（平成27年9月～）

スクリーニング検査の効果的な普及方策について審議するため、産学官の関係者からなる協議会を自動車局に設置

- 高齢者における発症率が高い緑内障等の**視野障害**では、見えている範囲が狭くなったり、部分的に見えなくなる症状が現れるが、視力は維持されているため、**自覚症状が無いまま**運転を続けることで**重大事故につながるおそれ**がある。
- 視野障害に関する運転リスク及び眼科健診の受診や治療継続の必要性について周知するため、運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて事業者が取り組むべき内容をまとめた**マニュアル**を**令和4年3月に策定**。

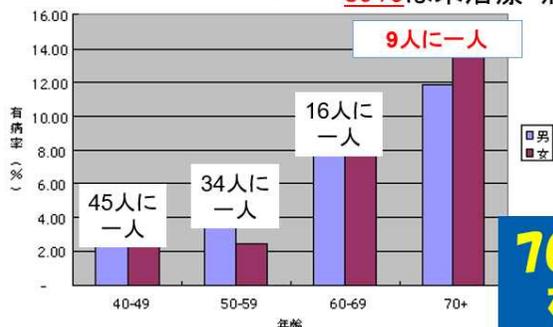
“緑内障”とは・・・？

## 緑内障の疫学(日本)

### TAJIMI STUDY

2000年9月～2001年10月  
岐阜県多治見市  
総受診者数 17,800名  
(疫学対象者中3021名受診  
(78.1%))

- 40歳以上の日本人の有病率は約5.0%  
(推定される国内の患者数は約465\*万人)  
\*2016年人口統計から換算
- 正常眼圧緑内障患者が多い
- 検査により発見された緑内障患者のうち  
**89%**は未治療・無自覚の潜在患者であった



**70才以上の成人の  
有病率は10.8%**

(出典)  
R2年度 第2回自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた更なる交通事故対策W/G  
井上眼科病院 國松副院長 講演資料

## 緑内障患者の見え方の例



## 視野障害対策マニュアルの内容

### ◎ポイント◎

- ✓ 視野障害を自覚せずに運転を続けると**重大事故を惹起する可能性**がある。
- ✓ **早期発見と治療の継続**で、運転者の**運転寿命は延伸可能**
- ✓ 事業者・運転者個々に**視野障害に対する理解を深める**とともに、事業者は**眼科検診等の受診を促進、診断結果を踏まえた就業措置**を講ずる必要がある。

### 視野障害対策マニュアル 構成

- 1章 視野障害対策の必要性**  
視野障害対策の必要性等、基本的な知識に係る内容 等
- 2章 事業者による運転者の視野状態の把握**  
眼科検診等の受診指導 等
- 3章 眼科精密検査と治療**  
眼科検診での検査内容 等
- 4章 眼科健診・眼科精密検査における事業者の対応**  
視野障害対策の促進に向けた事業者の役割 等

自動車運送事業者における  
視野障害対策マニュアル



令和4年3月29日  
国土交通省自動車局

自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル

検索

国土交通省・自動車総合安全情報ウェブサイト

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/health.html>

1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み
2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）
3. 健康起因事故の防止に向けた取組み
- 4. 改善基準告示（バス）の見直し**
5. ICTの活用による運行管理業務の高度化
6. 自動車損害賠償保障法改正 及び

## 事業用自動車の事故防止対策

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較
8. 事業用自動車における最近の事故について

1. 自動車運転業務については、客待ち時間等一般労働者とは異なる労働環境にあることから、自動車運転業務の特例規則（改善基準告示）が設けられている。
2. 「働き方改革関連法」（平成30年7月公布）において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後（令和6年4月1日）に、時間外労働年960時間の上限規制を適用することとなった。
3. 上記を達成するため、厚生労働省の専門委員会において、改善基準告示の見直しが検討され、バスは令和4年3月に改正案をとりまとめ済。令和6年4月から施行される予定。
4. 今後も厚生労働省と連携し、改正内容について運送事業者のみならず、旅行会社等の依頼主等への周知を図るとともに、運送事業者に対する監査等を通じ、運転者の健康と輸送の安全を確保していく。

## 改善基準告示（バス）の一例

バス	現在	改正後（令和6年4月～）
1日の休息期間	<u>8時間以上与えること</u>	<u>1 1時間以上与えるよう努めることを基本とし、</u> <u>9時間を下回らないものとする</u> こと
1日の拘束時間	原則 1 3時間以下、最長 <u>1 6時間</u>	原則 1 3時間以下、最長 <u>1 5時間</u>

※各項目には適用回数等の細目ルールが定められている。

※その他の項目（1か月の拘束時間、最大運転時間、連続運転時間、特例等）についても改正案がとりまとめ済。

【厚生労働省HP】 [https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei\\_126973\\_00001.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126973_00001.html)

1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み
2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）
3. 健康起因事故の防止に向けた取組み
4. 改善基準告示（バス）の見直し
- 5. ICTの活用による運行管理業務の高度化**
6. 自動車損害賠償保障法改正 及び

## 事業用自動車の事故防止対策

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較
8. 事業用自動車における最近の事故について

- 対面での実施が原則であった点呼業務について、確実性を高めることで**安全性を向上**させるとともに**労働生産性の向上を図るため、ICTを活用可能とする制度の策定**の検討に令和3年から着手。

## 点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。

運行管理者

運転者



対面点呼の様子

## ICTの活用による高度化

### 遠隔点呼

カメラ、モニター等の映像・音声  
を中継する機器を介して、遠隔で  
点呼を実施

#### <主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**
- 新型コロナウイルス等感染症の予防

運行管理者



運転者

遠隔点呼のイメージ

### 自動点呼

点呼支援機器（ロボット等）に点  
呼時の確認、指示項目の一部又  
は全部を代替させて点呼を実施

#### <主な効果>

- **人的ミスの減少**による点呼の**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**
- 新型コロナウイルス等感染症の予防

点呼支援機器

運転者

自動



点呼



運行管理者

自動点呼のイメージ

# 遠隔点呼導入後の運行管理者負担軽減に関する実態調査

- 令和4年7～9月の間に遠隔点呼を導入した事業者に対し、遠隔点呼制度の活用によって、
  - ・運行管理者の負担軽減につながったか
  - ・負担軽減につながった場合、その分どのような業務に注力できるようになったか等の意見を聴取し、遠隔点呼制度のさらなる改善につなげていくための実態調査を実施した。
- 実態調査に回答いただいた16者のうち、15者が「点呼に係る運行管理者の負担が減った」と回答。そのうち、安全対策に費やせる時間が増えたと回答した事業者も存在。

## 運行管理者負担軽減に関する具体的回答（代表的なものを抜粋）

- 早朝の勤務がなくなった
- 宿泊勤務が無くなりその他の業務に要することが出来た
- 対面点呼を実施する負担が減少した。実施対象の点呼数が少ないため、大幅な業務効率化はまだ実現できていない。
- 点呼にかかる時間が減り、その分**運転者への運転指導など、安全運行に関する時間を増やすことができた。**
- 深夜勤務がなくなり体への負担がなくなった。また、運行に係る業務時間、**乗務員への安全指導等の時間を増やすことができた。**
- 点呼執行の為の時間が軽減された為、時間外労働時間が減少した。
- 点呼を行う際に行っていた、押印、記録する回数が減ったことにより、1人当たりの点呼がスムーズに行うことができ、削減できた時間を、運転日報等を精査する時間に充てることができるようになった。

## 概要

- 高度な機器を使用し、運行中の他営業所の運転者・車両に対する運行指示を試験的に実施し、制度化に向けて機器要件や営業所・運行管理者が満たすべき要件等を検討。
- 運行時以外の運行管理者業務の集約を図ることで、運行管理業務の一元化が可能となるよう、制度化に向けて営業所・運行管理者が満たすべき要件等を検討。

### 現行の運行管理

#### 【点呼】

運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に対し、乗務前後に原則対面で点呼を実施



#### 【運行指示、労務管理等】

運行管理者が同じ営業所に所属する運転者に対し、運行指示等を実施



#### 【遠隔点呼の実施】

運用中

ICTを活用し、カメラ・モニターを通じて運行管理者が遠隔から点呼を実施できるようにする



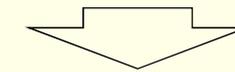
#### 【運行指示者の一元化】

実証実験中

運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行指示等を実施できるようにする



#### 運行管理業務の一元化 (同一事業者内)



統括営業所



1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み
2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）
3. 健康起因事故の防止に向けた取組み
4. 改善基準告示（バス）の見直し
5. ICTの活用による運行管理業務の高度化
- 6. 自動車損害賠償保障法改正 及び**

## **事業用自動車の事故防止対策**

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較
8. 事業用自動車における最近の事故について

## 改正法の概要

賦課金の徴収により、「自動車事故対策事業」を持続的に実施する。

## 被害者支援・事故防止の恒久化

現行

本則

「恒久的」に実施（財源：賦課金）

- ① 保障事業（ひき逃げ等の被害者の損害填補等）

附則

「当分の間」実施（財源：有限の積立金）

- ② 被害者支援
  - ③ 事故防止
- 自動車事故対策事業

改正後

本則

「恒久的」に実施

（財源：拡充した賦課金 + 有限の積立金）

- ① 保障事業
  - ② 被害者保護増進等事業
    - (1) 被害者支援
    - (2) 事故防止
- 自動車事故対策事業

## 改正法を受けた対応Point

- 改正法を受け、事故被害者支援の他、事業用自動車の事故防止対策事業に係る **令和5年度関連予算** についても、**大幅に増額して要求**する見込み

○ 自動車安全特別会計を財源とし、以下のような自動車事故対策事業を実施。

## 事故防止対策に係る調査研究

①事故の現地調査・再現実験  
(テストコースを用いた再現)



②事業用自動車事故調査委員会における再発防止策の審議



③再発防止策の実施

## 運行管理者等への安全指導

運行管理者への講習



適性診断



助言・指導



事業用自動車の重大事故未然防止に貢献

## 運行管理高度化に係る機器等の導入に対する支援

自動車運送事業者

①機器等の購入



デジタル式運行記録計

ドライブレコーダー

国土省認定機器

②補助申請

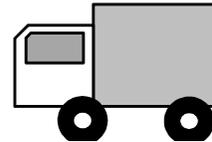
国土交通省

③審査後、導入経費の一部を補助

## 先進安全自動車 (ASV) の導入に対する支援

国土交通省

直接補助



自動車運送事業者  
(バス、タクシー、トラック)

### 【補助対象】

衝突被害軽減ブレーキ  
(歩行者対応)



車線逸脱警報装置



ドライバー異常時対応システム



先進ライト



側方衝突警報装置



統合制御型可変式速度超過抑制装置



アルコール・インターロック



1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み
2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）
3. 健康起因事故の防止に向けた取組み
4. 改善基準告示（バス）の見直し
5. ICTの活用による運行管理業務の高度化
6. 自動車損害賠償保障法改正 及び

## 事業用自動車の事故防止対策

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較
8. 事業用自動車における最近の事故について

## 1. 事故概要

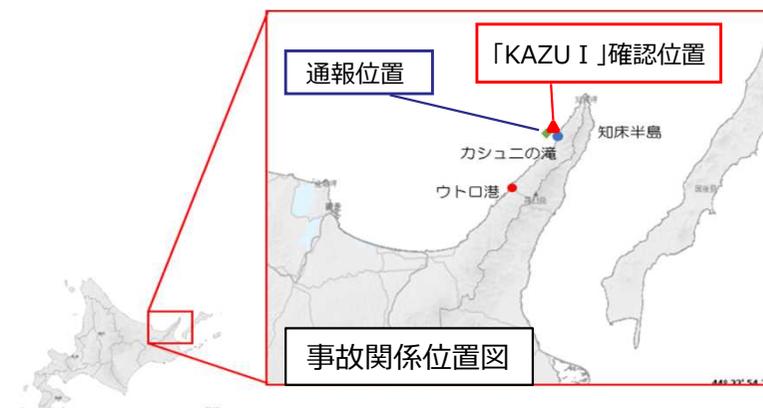
- 令和4年4月23日午後1時13分ころ、北海道知床半島沖合で、乗客乗員 26 名が乗った遊覧船「KAZU I」（ウトロ港～知床岬の往復予定）について、「船首部分より浸水し、沈みかかっている」旨、海上保安庁第一管区海上保安本部に連絡あり。
- 令和4年4月29日午前11時7分ころ、カシュニの滝約1km沖合の海底で「KAZU I」を確認。

## 2. 船舶情報

船名：KAZU I  
所有者・運航者：有限会社知床遊覧船  
船種：旅客船  
総トン数：19トン  
航行区域：限定沿海区域  
乗船者：26名  
(乗客24名(うち子供2名)、乗員2名)



KAZU I  
(事業者ウェブサイトより)



## 3. 国土交通省の対応

- 事故対策本部（本部長：大臣）及び現地対策本部（本部長：大臣官房審議官）を設置して対応
- 乗客のご家族への24時間体制の相談窓口を設置

## 4. 海事局の対応

- 4月24日～5月23日（有）知床遊覧船に対する特別監査を実施
- 4月25日～5月31日 全国の旅客船事業者を対象に「緊急安全点検」を実施
- 4月28日、小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策を総合的に検討するための「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置
- 5月10日～5月25日 全国の小型旅客船事業者を対象に「緊急安全対策」を実施
- 5月24日（有）知床遊覧船に対する特別監査の結果を公表するとともに、行政処分のための聴聞手続開始
- 6月14日 聴聞実施
- 6月16日 事業許可の取消

## 安全対策を「重層的」に強化し 安全・安心な小型旅客船を実現

### ①事業者の安全管理体制の強化

- ・ 管理者への試験制度の創設
- ・ 事業許可更新制度の創設
- ・ 運航の可否判断の客観性確保
- ・ 地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上 等

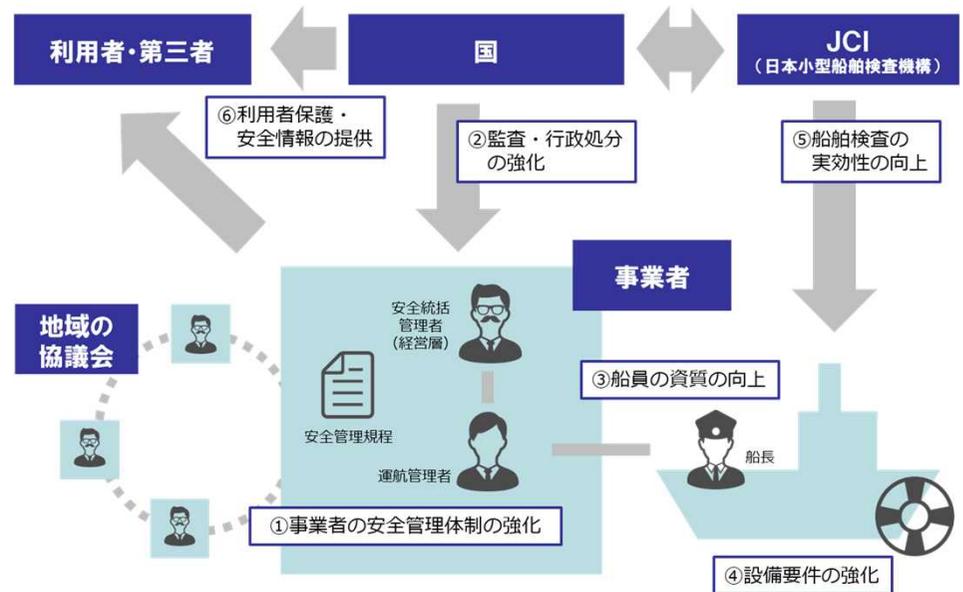
### ②監査・行政処分の強化

- ・ 海事監査部門の改革  
(徹底した意識改革、通報窓口の設置、抜き打ち・リモートによる監視の強化、裏取り・フォローアップの徹底、自動車監査等のノウハウ吸収、監査体制の強化 等)
- ・ 行政処分制度の抜本的見直し  
(違反点数制度、船舶使用停止処分の導入等)
- ・ 罰則の強化 (拘禁刑、法人重課等)
- ・ 許可の欠格期間の延長 (2年→5年) 等

### ③船員の資質の向上

- ・ 船長の選任要件の創設  
(事業用操縦免許の厳格化 (修了試験の創設等)、実船・実海訓練、乗船履歴) 等

※今後、事故調査等を通じて明らかになる課題があれば、必要に応じ、検討を行いつつ、年内に安全対策の最終とりまとめを行う。



### ④設備要件の強化

- ・ 法定無線設備からの携帯電話の除外
- ・ 業務用無線設備等の導入促進
- ・ 改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進 等

### ⑤船舶検査の実効性の向上

- ・ 国によるJCI (日本小型船舶検査機構) の検査方法の総点検・是正と監督の強化 等

### ⑥利用者保護・安全情報の提供

- ・ 安全法令違反の行政指導を公表対象に追加
- ・ 行政処分等の公表期間の延長 (2年→5年)
- ・ 安全性の評価・認定制度 (マーク等) の創設 等

- 令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を踏まえ、同年7月14日、小型旅客船の安全対策として、知床遊覧船事故対策検討委員会が「中間とりまとめ」を公表。
- 「中間とりまとめ」のほぼすべての施策は貸切バスの安全対策として対応済。

## R4 知床遊覧船事故 中間とりまとめ (47項目)

### (1) 事業者の安全管理体制の強化 11項目

- ・ 運輸安全マネジメントの強化
  - ・ 管理者への試験制度の創設、講習の受講義務付け
  - ・ 事業許可更新制度の創設
- 等

### (2) 監査・行政処分の強化 16項目

- ・ 抜き打ち・リモートによる監視強化
  - ・ 船舶の使用停止処分の創設
  - ・ 許可の欠格期間の延長
  - ・ 監査体制の強化
  - ・ 違反点数制度の創設
  - ・ 罰則の強化
- 等

### (3) 船員の資質向上 3項目

- ・ 初任教育訓練の義務化
- 等

### (4) 設備要件の強化 5項目

- ・ 法定無線設備からの携帯電話の除外
  - ・ 改良型救命いかた等の積付け
- 等

### (5) 船舶検査の実効性の向上 5項目

- ・ 船舶検査方法の総点検・是正
- 等

船舶独自事項

### (6) 利用者保護・安全情報の提供 7項目

- ・ 国による安全情報の提供の拡充
  - ・ 安全性の評価・認定制度の創設
- 等

項目の  
関係性

## H28 軽井沢スキーバス事故 総合的な対策 (85項目)

### (1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化 27項目

- ・ 初任運転者に対する適性診断の受診義務付け化
  - ・ 初任運転者等に対する実技訓練の義務付け化
  - ・ 運行管理者の選任数、資格要件の強化、中間点呼の義務付け
  - ・ ドライブレコーダーを活用した指導・監督の義務化
  - ・ バス協会非会員事業者からの巡回指導負担金の徴収
- 等

### (2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等 20項目

- ・ 運輸安全マネジメント評価の強化
  - ・ 事業許可の更新制の導入、再取得要件の厳格化
  - ・ 運行管理者資格者証の返納命令等行政処分の見直し
  - ・ 罰則の強化
- 等

### (3) 監査等の実効性の向上 6項目

- ・ 悪質事業者に対する監査の重点化
  - ・ 巡回指導の実施強化
- 等

### (4) 旅行業者、利用者等との関係強化 20項目

- ・ 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化
  - ・ 貸切バス事業者の処分歴の公表等安全情報の「見える化」
  - ・ ランドオペレーターの登録制度の導入
- 等

### (5) ハード面の安全対策による事故防止の促進 12項目

- ・ ASV技術搭載車両への代替促進
  - ・ デジタル式運行記録計の普及促進
- 等

- 知床遊覧船事故対策検討委員会の中間取りまとめにおいて「速やかに講ずべき事項」とされたもののうち、一部の項目については8月31日より取組が開始されている。
- 貸切バス関係でも同様の取組は行われており、本件に関連する施策はほぼすべて対応済み。
- 一方で貸切バスの安全対策でも一部対応できていない点については、今後、知床遊覧船事故を踏まえた安全対策と同等の水準まで引き上げることを検討。

## 知床遊覧船事故を踏まえた安全対策 (主要施策抜粋)

### ① 旅客船の安全に関する通報窓口の設置

(概要)

旅客船の安全運航に問題があると思われる情報に関する通報を利用者等から受け付けるため、各地方運輸局に「旅客船の安全に関する通報窓口」を開設。

### ② 国による旅客船事業者に関する安全情報の提供の拡充

(概要)

旅客船利用者に一層の安全情報を提供するため、行政処分情報の公表期間を2年から5年に延長するとともに、行政指導情報を公表対象に追加。

### ③ 監査等の強化

(概要)

無通告による監査やリモートによる監査の積極的な実施により、運航実態や運航管理体制を的確・継続的に把握。また、改善状況を確認するための立入監査を確実に実施し、改善措置を全て確認できるまで監査を実施。

## 貸切バスにおける安全対策

### ○ 運賃・料金に関する情報についての通報窓口の設置

- 貸切バスの安全対策の一環として、運賃の下限割れ等に関する情報について利用者等から通報を受け付ける窓口を国土交通省HPIに設置。

### ○ 手数料等に関する通報対応組織の設置

- 手数料等について、適正な取引の推進を図ることを目的として設置された「貸切バスツアー適正取引推進委員会」において、事業者からの通報を受付。

### ○ 許可取消処分等の公表期間の拡充

- 貸切バス事業者の許可取消処分等情報について5年間公表。

### ○ 行政指導等の公表期間の拡充

- 行政指導・自動車等の使用停止処分について3年間公表。  
⇒ 今後、3年から5年に公表期間を延長することを検討。

### ○ 原則無通告監査の実施、監査対象の重点化

- 抜き打ちによる無通告監査を実施するとともに、適正化機関の通報等も活用し、重大事故惹起事業者や悪質違反のあった事業者等に対し、優先的に監査を実施。

### ○ フォローアップ監査による指摘事項の早期是正

- 監査において法令違反が確認された場合には、30日以内に是正状況を確認するためのフォローアップ監査（指摘事項確認監査）を実施。

1. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組み
2. 監査体制の強化（覆面添乗調査）
3. 健康起因事故の防止に向けた取組み
4. 改善基準告示（バス）の見直し
5. ICTの活用による運行管理業務の高度化
6. 自動車損害賠償保障法改正 及び

## 事業用自動車の事故防止対策

7. 知床遊覧船事故中間とりまとめと貸切バス安全対策の比較
- 8. 事業用自動車における最近の事故について**

## 事故概要

- 発生時刻・場所  
令和4年8月22日（月）午前10時頃 愛知県名古屋市北区  
名古屋高速11号小牧線豊山南出口付近にて発生
- 事故状況
  - ・名古屋市北区の名古屋高速道路において、名古屋市街から県営名古屋空港に向かっていた乗合バス（乗客7名、乗員1名）が横転、炎上。
  - ・乗客とバス運転者の計2名が死亡、当該バスの乗客6名と後続の乗用車の運転者の計7名が負傷。



事故車両写真

## 事故発生後の国土交通省の対応

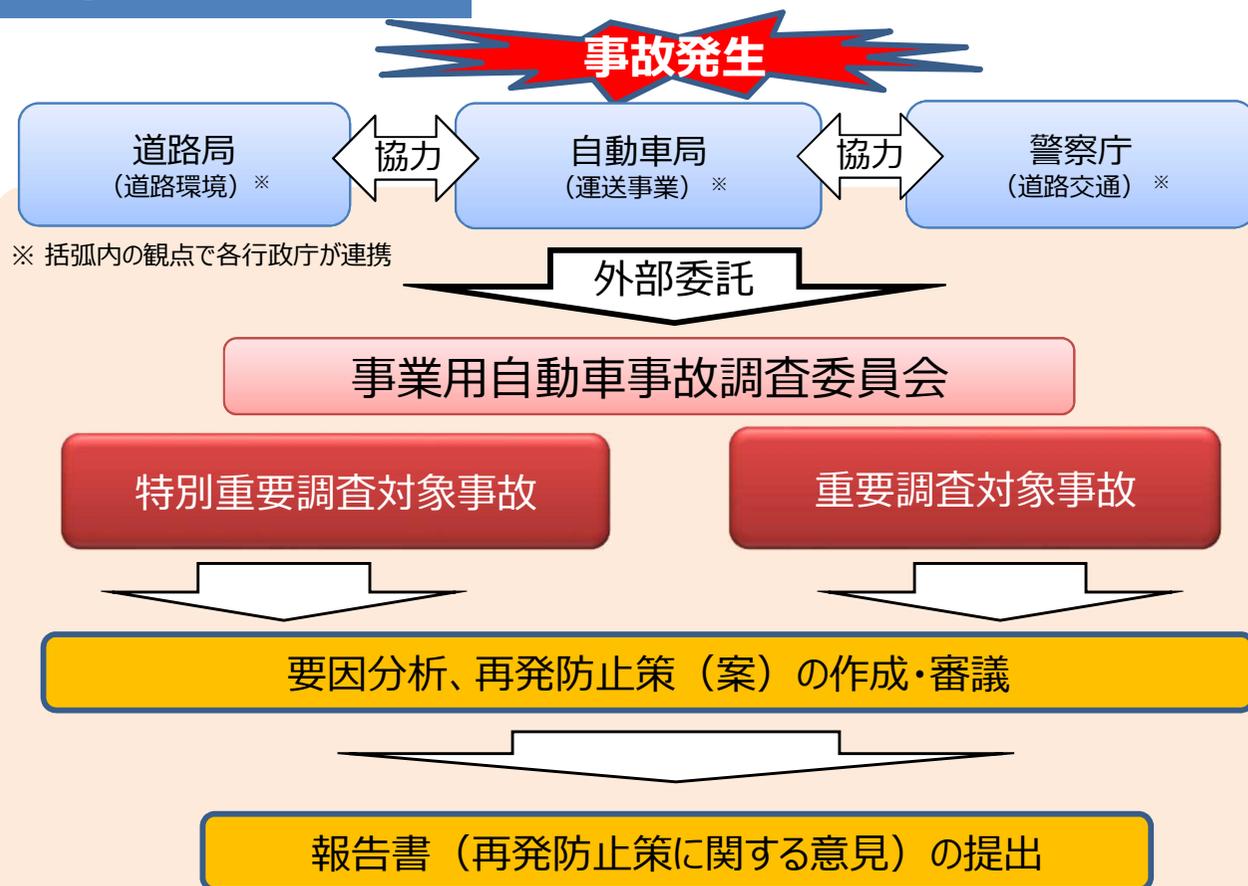
- 8月22日午前11時50分、事故対策本部を設置
- 同時刻から、被害者等に対しコンタクトカード（支援室相談先を紹介するカード）の配布等の被害者支援を実施
- 22日、事故を起こしたあおい交通（株）に対して、中部運輸局が特別監査を実施
- 22日、事業用自動車事故調査委員会への事故調査要請、事故調査の開始
- 22日、全国のバス事業者に対して、運転者の過労運転の防止等、安全確保の徹底を求める通達を发出
- 24日、あおい交通（株）に対して、中部運輸局が2回目の特別監査を実施
- 9月8日、愛知県警による事故車両検分に事業用自動車事故調査委員会とともに立会い

引き続き、事故原因の究明に向けた調査分析や被害者支援等を実施

## 経緯

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性があり、より質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 平成26年6月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

## 事故調査の流れ



## 事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 主管研究員
安部 誠治	関西大学社会安全学部 教授
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士
小田切 優子	東京医科大学 医学部医学科公衆衛生学分野 講師
春日 伸予	芝浦工業大学工学部電気工学科 教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科 教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長