

# 第8回 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議

## （前回会議以降の取組）

令和5年9月14日

1. 安全安心なバス運行を誓う集い
2. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組
3. 確実な運行管理の実施に向けた対策
4. 運転者に対する指導・監督の徹底
5. 運行管理者講習のデジタル化
6. 健康起因事故の防止に向けた取組
7. ICTを活用した運行管理の高度化
8. 改善基準告示の見直し
9. 貸切バスの運賃の見直し
10. 訪日外国人向け白タク・白バス対策
11. 大型車等の衝突被害軽減ブレーキシステムに関する国際基準改正

# 1. 安全安心なバス運行を誓う集い

## 概要

- 軽井沢スキーバス事故の教訓を未来永劫忘れることなく、「祈りの碑」をシンボルに安全安心なバス運行を被害者・被害者遺族及びその関係者とともに誓い合うことを目的として開催。
- 令和4年1月15日に第1回目の「安全安心なバス運行を誓う集い」を開催。木村 国土交通大臣政務官による慰霊碑への献花等を実施。
- 令和4年9月10日に第2回目を開催。事業者に対して安全安心なバス運行を啓発するためのチラシ配布等を実施。
- 令和5年1月15日に第3回目を開催。豊田 国土交通副大臣による慰霊碑への献花等を実施。

## 第3回（令和5年1月15日） 活動内容

### 〔活動内容〕

- 祈りの碑前での献花・黙祷
- 安全安心なバス運行の実現に向けた、遺族会・行政・業界3者間での意見交換

### 〔出席者〕

- 遺族会：1.15サクラソウの会
- 行政：国土交通省（豊田副大臣 他）  
軽井沢町、軽井沢警察署
- 業界：日本バス協会、日本旅行業協会、全国旅行業協会



献花の様子（豊田副大臣）



意見交換の様子

## 2. 安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組

- 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令和3年10月に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月公表、令和4年11月、令和5年2月再周知）

1. 適切な安全投資を確保するための取組み	3. 輸送の安全をチェックする取組み
<p><u>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）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 下限割れなどについて国の監査による徹底取締り</li> <li>● 本年秋～冬にかけて国の集中監査を実施</li> <li>● 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導等の実施</li> <li>● 下限割れ運賃通報窓口の再周知</li> <li>● 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</li> <li>● 旅行者に対する監査の実施</li> </ul>	<p><u>事業者自らが輸送の安全を確認する</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「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</li> <li>● 旅行業協会・バス協会間で定期的な意見交換会の開催</li> <li>● 「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</li> <li>● 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保</li> </ul>
2. バス事業者への安全対策徹底の指導	4. 関係者への再徹底
<p><u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 全国での貸切バス事業者に対する安全講習会</li> <li>● 全国での貸切バスに対する街頭指導</li> <li>● 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導</li> <li>● 全国の貸切バス事業者の安全統括管理者に対する要請</li> </ul>	<p><u>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</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 旅行者への運賃・料金制度の周知</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 教育委員会等の発注者への運賃・料金制度の周知</li> </ul>


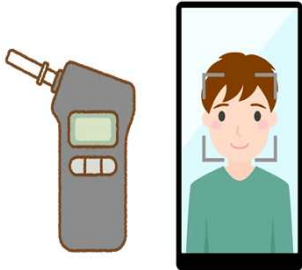

【参考：令和3年10月 国土交通省プレスリリース】

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)

### 3. 確実な運行管理の実施に向けた対策

- 重大事故を起こした事業者の大半は、点呼の未実施など運行管理が不十分。
- バス事業者において、改ざん・不正防止を含む確実な運行管理の実施を図るため、「デジタコ装着の義務化」、「アルコール検知時の画像記録保存の義務化」、「点呼記録の動画保存の義務化」等を令和6年4月以降、順次実施する。

	運行記録計	アルコール検知	点呼記録
現状	アナタコ or デジタコ	呼気中のアルコールを検知	紙や電磁的方法で 1年間保存
制度改正後 (令和6年4月※)	デジタコのみ 	呼気中のアルコールを検知 + 使用時の画像記録 	電磁的方法で3年間保存 + 動画(音声含む)で 点呼の様子を撮影の上、 90日間保存 

※ 一部の施行は令和7年4月

監査や巡回指導※において、  
確実に点呼が行われているか確認

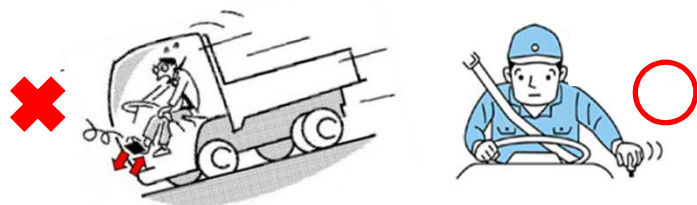
※ 巡回指導員の資質を向上させるため、  
監査担当職員等が指導員に対する研修を実施

## 4. 運転者に対する指導・監督の徹底

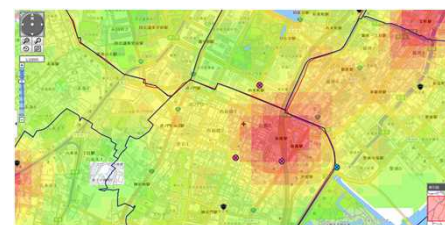
### 指導・監督マニュアルの改正概要

- 「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」の一部を本年1月に改正。

#### ① 坂道での適切な運転操作

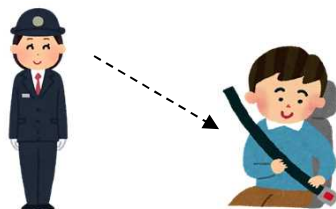


#### ② 危険箇所の情報を踏まえた運転指導



警視庁HPより

#### ③ 乗客のシートベルト着用の目視での確認



#### ④ 非常口や非常停止ボタンの使い方の周知



### 運転者の技能向上策(今後の予定)

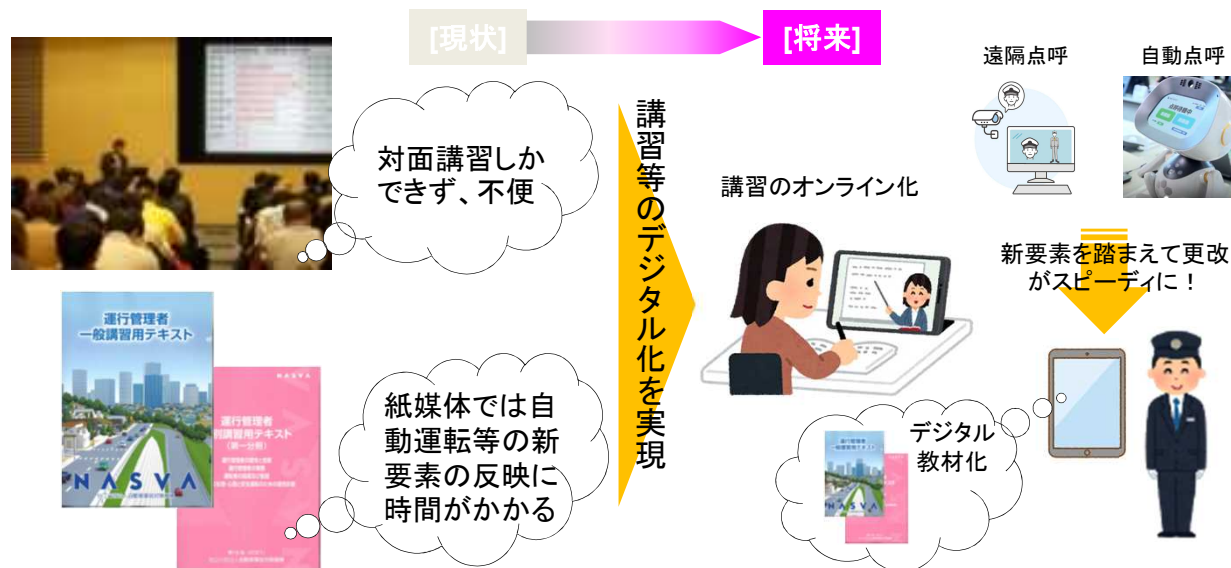
- 貸切バス運転者に対する実技指導の具体的事例の動画を作成する。
- 運転者に対する「安全指導」を確実に実施させるため、事業者が運転者に対して行う安全運転の実技の内容等の具体的な取組を事業者のHPで公表させる。



# 5. 運行管理者講習のデジタル化

## 概要

- 運行管理者は自動車運送事業において輸送の安全を確保するために重要な役割を果たしており、国家資格である運行管理者資格取得後も、最新の法令知識を習得するため、2年ごとに講習受講が義務付けられている。
- 適性な受講を確保する観点から、講習は集合型の対面講習で実施しているが、遠隔地からの講習の参加について事業者・運行管理者の負担となっていることから、運行管理者講習のオンライン化に向けた検討を行う。



令和5年度

- ・他の国家資格の講習に関するオンライン化状況、手法等の調査
- ・運行管理者講習のオンライン化要件の調査・検討

令和6年度以降

- ・運行管理者講習内容、教材の更新事項の調査・検討
- ・運行管理者講習のオンライン化調査結果を踏まえた要件検討、トライアルの実施

- ・運行管理者講習の更新、実施
- ・(トライアル結果も踏まえ、)運行管理者講習のオンライン化に向けた検討、結論

## 6. 健康起因事故防止に向けた取組

### 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）



各マニュアルの周知状況やスクリーニング検査の受診状況につき各モードごとに調査を実施

### スクリーニングモデル事業の実施

- 『自動車運送事業者への脳健診普及に向けたモデル事業』の実施（平成30年度～令和4年度）
- 『眼科検診普及に向けたモデル事業』の実施（令和3年度～）



# 7. ICTの活用による運行管理業務の高度化(1)

○ 安全性を確保した上で遠隔から点呼や運行指示を実施するための個々の制度や機器の要件等について、実証実験等を通じて制度化に向けた検討を進めており、これら個々の制度を組み合わせることにより、ICT機器を活用した運行管理業務の一元化を実現し、DXの強みを生かすことで運行管理の強化及び輸送の安全性向上に向けた検討を進める。

従前の運行管理

**【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




DX化の推進


**【遠隔点呼】**  
カメラ、モニター等を介して、遠隔で点呼



**【自動点呼】**  
ロボット等による自動点呼

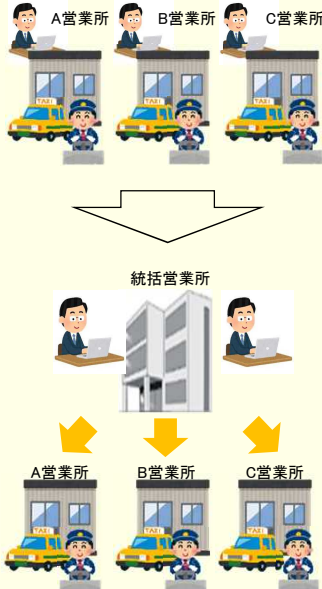


**【運行指示者の一元化】**  
運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行指示等を実施できるようにする



将来の運行管理の姿

運行管理業務の一元化  
(同一事業者内)



## 7. ICTの活用による運行管理業務の高度化(2)

- 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
- 運転者の疾病、疲労、睡眠不足の状況の平常時との比較

令和3年度：機器要件等のとりまとめ  
令和4年4月～ 遠隔点呼 運用開始

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
- 運転者の疾病、疲労、睡眠不足の状況の適切な把握

令和3年度：機器要件等のとりまとめ  
令和5年1月～ 業務後自動点呼 運用開始

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

## 8. 改善基準告示の見直し

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4年12月に公布され、令和6年4月から施行される予定。
4. 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実施するとともに、今後、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、 9時間を下回らないものとする</u>
1日の拘束時間	原則13時間以下、最長 <u>16時間</u>	原則13時間以下、最長 <u>15時間</u>

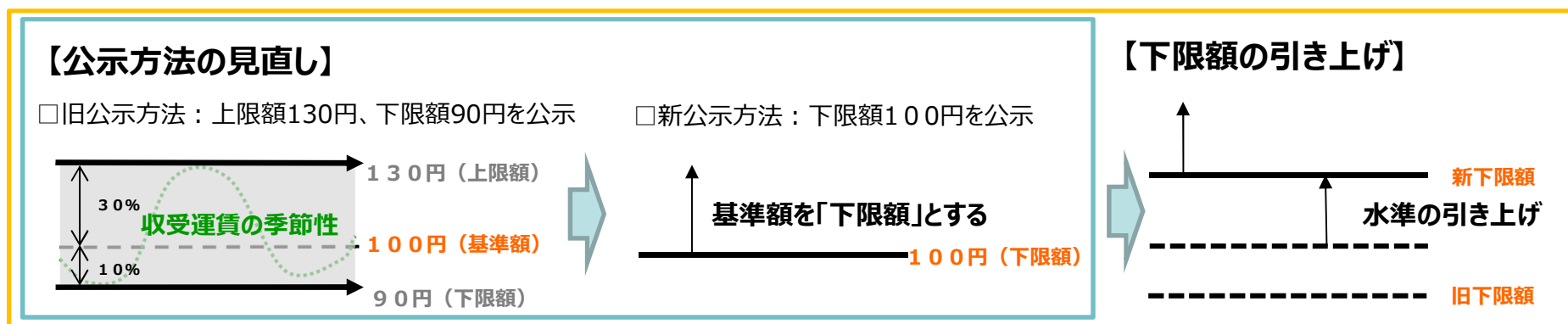
※各項目には適用回数等の細目ルールが定められている。

※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)

## 9. 貸切バスの運賃の見直し

- 現行制度においては、需要の季節変動に対応することを想定して、基準額（原価ライン）の+30%（上限額）と-10%（下限額）の幅で運賃を公示することとなっている。
- 今般、貸切バス事業者が、深刻な運転者不足の解消やさらなる安全への投資に向けた取組を着実に実施できるようにするため、現行の公示方法から、基準額を「下限額」とする公示方法に見直す。
- 公示方法の見直しと併せて、現状の社会経済状況にあわせて「下限額」の引き上げを行う。



【実勢値上率】 ※旧下限額から新下限額への値上率

北海道	東北	関東	北陸信越	中部
24%	21%	26%	24%	26%
近畿	中国	四国	九州	沖縄
25%	23%	28%	32%	20%

※一般的な観光バスにおける運行（走行距離：190km／時間：5時間）に当てはめた場合の値上率

### 【今後のスケジュールについて】

- 8月25日 新公示方法にかかる通達施行／地方運輸局長から新下限額を公示
- 8月25日～9月25日 貸切バス事業者による運賃・料金の届出（**下限額のみ**を届出）
- 10月1日まで 貸切バス事業者が新運賃・料金の適用を開始

## 10. 訪日外国人向け白タク・白バス対策

- 主要国際空港や観光地等における在住外国人による訪日外国人への白タク行為は、安全・安心の確保の観点から問題。
- 日本における白タク・白バス行為は道路運送法違反であり、警察庁、法務省、観光庁等と連携し、各地域において白タク・白バス行為の対策を実施。

### 現状・問題点

- 沖縄・羽田空港・成田空港・関西国際空港等において、在住外国人による訪日外国人への白タク行為が行われてきた。
- 海外の配車アプリ会社が、在住外国人を運転者として登録し、配車アプリを使用して訪日外国人とマッチング（支払はアプリを通じて決済）
- 訪日外国人にとって、安全・安心の確保から問題（プロのドライバーでない、アルコールチェック等の運行管理が行われていない、事故時の責任が運転手任せ、保険義務づけなし等）があり、事故のおそれや事故後の対応において不利益を被るおそれがある。

### 対策状況

- 警察庁・法務省・観光庁等と連携して白タク対策を実施

#### 【対策例】

- 県警、運輸局、空港関係者等からなる対策会議の設置（羽田、成田、関空等）
- 空港、港周辺、主要駅、観光地等での実態調査を実施し、車両のブラックリストを作成・共有
- 啓蒙チラシの作成・配布、JNTO等のHPにおける注意喚起・現地旅行会社を通じた周知
- 春節休暇期間における全国主要空港・港等での「白タク防止キャンペーン」の実施
- 中国政府に対し、様々な機会をとらえて以下について協力要請
  - 旅行会社や訪日外国人等に対する日本のルールの周知要請
  - 配車マッチングを行う者に対し、道路運送法の許可を得ていない者の登録取消要請 等
- 警察庁と連携して白タク・白バスの根絶に向けた対策強化に関する文書を発出（令和5年1月）
- 訪日外国人旅行客の増加に伴い、白タク・白バス排除に向けたキャンペーン等の対策を検討中。



## 基準改正の経緯等

- トラック、バス等の大型車の衝突被害軽減ブレーキシステムについては、メーカー各社の努力、2013年に成立した国連規則（UNR131）を踏まえた義務付け等により広く普及し、大型車による交通事故削減に繋がっている。
- この国連規則については、**日本とドイツを共同議長とする国連WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）の専門家会議において改正作業を進め、性能要件を強化する改正提案が2022年6月にWP.29で成立。**
- この国連WP.29における合意を踏まえ、同国連規則の2023年1月の発効と同時に国内導入。

## 主な要件

### 1. 作動範囲

10km/hから最高速度の範囲（歩行者の場合は少なくとも20～60km/h）において、空積載でも満積載状態でも作動すること（バスの場合、空車でも全席乗車状態でも）

### 2. 警報

緊急制動の開始0.8秒前（歩行者の場合、緊急制動開始前）までに警報すること

### 3. 緊急制動

- ・車両、歩行者に対して試験を行い、所定の制動要件を満たすこと（右図参照）
- ・60km/h以下で走行している場合、先行車両に対して40km/h以上の減速又は停止すること

## 適用時期

- ✓ 新型車 : 令和7年9月～
- ✓ 継続生産車 : 令和10年9月～

## 主な制動要件・試験法

### ①車両に対する試験

（赤字：今次改正による強化）



### ②歩行者に対する試験（新たに追加）

