

## 第8回 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議 概要

日 時：令和5年9月14日（木）10：00～12：00

会議形式：対面会議（Web会議併用）

出席委員：山内委員長、酒井委員長代理、安部委員、稲垣委員、蝦名委員、加藤委員、  
郷野委員、駒井委員、清水委員、住野委員、三浦委員、水野委員

議事次第に沿って、事務局や各関係業界団体から資料の説明があった。各資料説明後、質疑・意見交換が行われた。委員から出された主な意見は以下のとおり。

### （資料1 関係）

- 貸切バスの事故件数は減少してきており、85項目の総合的な対策の効果があったと考えられる。
- コロナ禍後は貸切バスの需要回復に伴い、事故件数も増加しているようであるが、その要因の一つとして人手不足による運転者の過重労働が考えられるのではないか。
- 個々のドライバーの技量の向上に資する対策を検討いただきたい。

### （資料2 関係）

- 先日発生した鹿児島県の高校における部活動の送迎バスの事故を起こした会社は、過去4回行政処分を受けているとのことであるが、このような事業者への指導を強化すべきでないか。
- 適正化機関の巡回指導と監査の連携を強化し、手法も更に工夫することで、法令違反を繰り返す事業者に対処してほしい。
- ツアーバスの乗客は、基本的にバス事業者を選ばず、安全性については旅行業者等の主催者に委ねるしかないことを念頭に置き、安全に事業を行うための体制づくり、安全意識の徹底等をお願いしたい。
- 運行管理者の業務は、点呼などバスが出発するまでに行う業務に加え、動態管理、運行指示業務も重要である。
- 来年4月に改善基準告示が改正されるが、働き方改革を機に、無理なく安全に運行できるように検討することが大切。
- セーフティバス認定は安全性が高い会社を認定するものであるが、認定された会社が重大事故を起こす例がみられる。今の書面審査主義の仕組みでは限界があるので見直してはどうか。また、より重要なのは、悪質な会社を排除するしくみであり、その再検討も必要である。
- 坂を下っていくときの事故については、車のコントロールができていないという共通の課題があると思われる。運転者だけでなく、車両側の対策もできないか。

- 指標5-1ではASV技術搭載車両導入事業者割合が示されているが、1台導入するだけでも導入事業者の数として計上されることから、別途ASV車両の導入台数の評価も重要ではないか。

#### (資料3関係)

- 貸切バスにおける点呼の様子動画保存の義務化、アルコール検知器使用時の画像保存の義務化、デジタル式運行記録計の使用の義務化については、監査に入った際に事業者がどのような運行管理を行っていたのか振り返るための手段として効果が大きいと思われる。義務化以降の監査でもこれら記録を確認していただきたい。
- 貸切バスの安全対策が優れていることを確認する方法として、貸切バス事業者の安全情報検索サイトがあるが、当該サイトにおけるデータが古くなっている場合もあることから、実態との整合性を監査や巡回指導で確認したほうがよい。
- ICTの活用に関して、遠隔・自動点呼で運転者の表情等から体調を読み取れるようなシステムの開発が必要ではないか。
- 貸切バスの運賃について、新公示方法においては、基準額を「下限額」とするよう公示方法が見直されているが、下限割れ運賃を防止するための通報窓口が活用されるよう、実効性を確保していただきたい。

#### (全体)

- コロナ後の社会的な変化や労働者の不足等がある中、今後の事故対策をどのようにしていくかという観点から議論ができた。軽井沢スキーバス事故後、さまざまな対策を進めてきたが、今後はそこに実質的な内容をどう加えていくかが重要になる。

以上