

# 軽井沢スキーバス事故対策について (日本バス協会)

---

公益社団法人 日本バス協会

令和6年10月1日

# 1. 安全運行の確保

## ①運行管理の強化、IT化の推進

- ・日本バス協会が国へ要望していた、貸切バスの点呼等の運行管理強化が令和6年4月に施行された。
- ・点呼の動画保存、アルコール検査の画像保存、デジタルタコグラフの搭載等、運行管理の強化、IT化を着実に実施していく。

### 国に対する今後の要望事項

義務化されたIT機器の使用等の徹底を図るとともに、監査の充実により法令を遵守しない悪質事業者を確実に処分していただきたい。

## ②貸切バス事業者安全性評価認定制度の抜本的見直し

貸切バスをより一層、安心・信頼してご利用いただくため、平成23年度の制度開始以来初の抜本的見直し。



令和7年度申請より新たな運用を開始

- 行政処分に対する減点の強化や法令遵守状況を厳しく審査
- 健康管理や山岳道路・雪山等における走行に特化した訓練、先進安全自動車の導入など安全に対する取組を高く評価
- 評価認定マークの変更及び最高評価を三ツ星から五ツ星にするなど認定種別の変更



現状の評価認定マーク  
(令和6年度申請まで)



新たな評価認定マーク  
(令和7年度申請から)

## 2. 健全な経営基盤の確立

### ① 国が実施している「巡回指導」を行う貸切バス適正化機関への協力

- ・国は本年7月、地方運輸局等と貸切バス適正化機関との連携の緊密化を図ることとし、貸切バス適正化機関が実施した巡回指導の評価を地方運輸局等に報告することにより、問題のある事業者の実態把握に努めるとともに計画的に監査を実施することとした。

#### 国に対する今後の要望事項

地方運輸局等との連携強化により悪質な事業者への監査の実施等、実効性のある制度としていただきたい。

### ② 運賃制度の定着の促進

- ・公示運賃の適正収受により、運転者待遇改善による人材確保や安全機器の導入等の安全への投資を推進。

#### 国に対する今後の要望事項

- 過度な手数料や運賃を重点的にチェックする等、法令を遵守する対策を徹底していただきたい。
- 2年に一回の公示運賃の見直しにより、実態に合った運賃としていただきたい。

### ③ 日本バス協会への加入促進（平成27年度48%→令和5年度64%）

### ④ 「中小貸切事業者専門部会」開催により中小会員からの意見も集約

### ⑤ 「安全運行パートナーシップ宣言」に基づく旅行業界との協力関係の継続

# 3. 安全意識の徹底

## バス再興 10年ビジョン（令和6年9月日本バス協会理事会決定）

「バスを夢のある産業に」

バスが走って人々の生活や地域を支え続けていることは我々の誇り

夢のあるプライドある産業として、バスがさらに輝く時代を創る

|                 |                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 安全安心なバスの実現      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 先端技術の活用などにより更なる安全への取組の強化</li> <li>● 貸切バス事業者安全性評価認定制度の活用などで不適格事業者を解消</li> <li>● 一般ドライバー、バイク、自転車利用者、歩行者などへバスの安全運行のための交通ルールの理解・遵守のPR</li> <li>● 道路やバス停留所の改修・整備による運行環境の改善</li> </ul> |
| 地域総合交通産業として維持発展 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者理解のもと、適時適切な運賃改定による事業基盤の強化</li> <li>● まちづくりや他の輸送モードとも連携しつつ利便性向上を図り、地域公共サービス提供主体の中核として移動手段を維持</li> <li>● その支援を国が自治体とともに強化するよう要請</li> <li>● 観光バス・乗合バスの新たな需要創出</li> </ul>         |
| 人材確保と働き方改革      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転士・整備士などの待遇改善による採用・定着</li> <li>● 若年層や女性、外国人の採用の促進</li> <li>● 運転士の高度な運転技量を広くPRしイメージアップ</li> <li>● カスタマーハラスメント防止など働く環境を改善</li> </ul>                                              |
| 次世代のバス輸送への転換    |                                                                                                                                                                                                                           |
| EVバスなどの普及で環境へ貢献 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国産EVバスのほか、FCVバスなどクリーンエネルギーバスの供給の充実及び変電・充電設備などインフラの充実</li> <li>● カーボンニュートラル実現に向けた取組への国や自治体の支援強化を要請</li> </ul>                                                                     |
| 自動運転の本格化        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 実験段階から本格運行へ進め、2030年には路線バスでの自動運転を普及</li> <li>● 自動運転においても、安全・安心確保の面で人の役割を重視</li> </ul>                                                                                             |
| 完全キャッシュレス化の実現   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現金とキャッシュレスで運賃に差を付けるなど実現に向けて環境整備</li> <li>● キャッシュレスを推進し、2030年には「運賃箱の無いバス」の本格的な普及により、運転士の負担軽減と事業者のコスト軽減</li> </ul>                                                                 |