

## 第10回 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議 議事概要

日 時：令和7年11月10日（月） 15：00～17：00

会議形式：対面会議（WEB 会議併用）

出席者：山内委員長、安部委員、志摩委員（代理出席）、稲垣委員、蝦名委員、加藤委員、郷野委員、酒井委員、清水委員、松田委員、三浦委員、水野委員、村山委員

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。

### 議題・意見

#### <第一部>

##### （1）軽井沢バス事故を踏まえたこれまでの対応及び今後の方針

- 事故から10年ということで、バス業界として改めて安全・安心を全てに優先すると強い決意である。バス業界は人手不足が深刻であり、賃上げも含めて質の向上を図らなければならない。また、適正化センターと国が連携していくことで悪質事業者を退出させることが重要である。貸切バス事業者安全性評価認定制度では、本年度の申請より最高位を三ツ星から五ツ星に変更するとともに、制度を厳格化し、安心して貸切バスを選んでいただける制度とした。この悲惨な事故が風化しないようにバス業界としても一丸となって取り組んで行きたい。
- 旅行業界としても、これまで国やバス業界と連携し、安全対策に取り組んできた。総合的な対策（85項目）が遂行され、旅行業界としても安全に対する理解が広まった。一方で、安全については不断の取組みが必要であることから、次年度以降の貸切バス安全対策協議会（仮称）において、旅行業界としても最大限努力してまいりたい。
- 当協会では旅行業務取扱管理者に対する研修において、貸切バスの安全対策・運賃制度の講義の実施、全旅協旅行保険に「重大事故支援制度」を標準セットとする取組みを行っている。この痛ましい事故を片時も忘れることがないよう、引き続き、国やバス業界と連携しながら取り組んで行きたい。

○まず、国土交通省をはじめ業界関係者のこれまでの取組みに敬意を表すとともに、今後の方向性についても異論はない。そのうえで、労働環境改善や心身の安定が利用者の安全につながるので、運転者の負担軽減についても検討いただきたい。また、バス業界への普及啓発はもちろん、利用者にも出来ることがあると思うので、利用者に向けた普及啓発もお願いしたい。

○二度とこのような事故を起こさないようにするため、総合的な対策（８５項目）が取りまとめられ、これは貸切バスの安全性向上に大きく貢献したと考えている。一方で、来年で事故から１０年が経過し、ドライバー不足といった環境の変化も進んでいることから、当該フォローアップ会議に代えて、貸切バス安全対策協議会（仮称）を設置し、新たな課題に対しても対応していくという方向性に異論はない。

○運賃の見直しが行われているが、運転者の待遇改善や安全投資にどれくらい反映されているのかについては、今後も継続して見ていく必要がある。また、貸切バス適正化センターは、各事業者巡回指導を行っているので、現場の課題やこちらから伝えるべき内容等、もっと相互に連携した方がよいのではないかと。

○事業用自動車の人材不足に対応するために、若い方々にも魅力を感じていただけるような環境づくりを進めていただきたい。

○軽井沢の事故を受けて策定された総合的な対策（８５項目）は、安全確保のためのガバナンスを具体化したもので、バス事業だけではなく運輸業全体に通じるものであるため、広めていくべきである。次年度以降、本会議に代えて、貸切バス安全対策協議会（仮称）を設置することについて、各委員から異論はないということで承知した。

## < 第二部 >

（２）貸切バスの事業概況及び事故発生状況

（３）「総合的な対策」のフォローアップ

（４）状況の変化を踏まえ追加的に実施した主な対策等

（５）その他

○原価計算書の提出が義務化されたことを受け、運転者の賃金や安全投資に活用しているのかモニタリングしながら、そこを踏まえて監査や巡回指導を実施していく必要がある。

- これまでの安全対策により一定の改善は見られているものの、未熟な運転者の増加やインバウンドによる需要拡大などの状況変化があり、今が一番大切な時期である。事故から10年という節目を迎える中で、この事故やこれまでの取組みが風化することがないように、引き続き取り組んでいく必要がある。
- 運賃制度の見直しについては、安全を確保するために必要な費用であることが利用者には十分伝わっていないので、きちんと周知する必要がある。
- 業界が厳しい状況であることを利用者へ伝えることで、運賃への理解や納得感にもつながるので、単にドライバーの賃金に反映させるということだけではなく、現場の大変な状況もあわせて伝えていただきたい。
- タクシー、トラックを含めた運輸業界の勤務は不規則、長時間、休養不足であり、こうした勤務状況のもとでの事故との関連性を把握し、人に関する研究を踏まえた対策を講じることが、今後重要になる。
- ASV 技術搭載車について、搭載率が年々増加しているのか、ASV 技術の対策の実施が事故削減にどの程度貢献しているかといった実証をしていただきたい。また、既販車に ASV 装置を後付け搭載出来るようにならないのか。
- 点呼なしで運行し、事故を起こすケースは少なくない。中小企業が ICT 活用による運行管理業務の高度化に対応できるような仕組みを検討いただきたい。
- 被害衝突軽減ブレーキは、令和5年の保安基準改正により、令和7年から高速域の要件強化及び歩行者への対応が義務化された。普及状況を示すのであれば、第一世代と高速域でも対応できる第二世代以降とを区別して示すことが重要であり、高速道路で重大事故を防ぐ効果が高い第二世代以降を普及させることが重要である。
- 貸切バスツアー適正化取引委員会で委員をやっており、手数料の過大な収受について調査しているが、今年度は調査の依頼がなかったことから、国土交通省で発出した通達により運賃に占める安全コストの中身を見るようになり、適正な取引環境に向かっているのではないか。

以上