



## 貸切バス事業者安全性評価認定制度の動向について

2012年4月29日に発生した関越自動車道における高速ツアーバス事故を契機として、国土交通省により「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」<sup>1</sup>が策定されるなど、貸切バス事業者は今まで以上に安全性を向上させることが必要になってきている。安全性を向上させるためには様々な方策が考えられるが、その中の一つとして2011年度に制度の運用を開始した「貸切バス事業者安全性評価認定制度」<sup>2</sup>（以下「評価認定制度」という）が注目されている。

本稿では、安全性に対する取組状況が優良なバス会社であることを示す評価認定制度の動向について解説する。

### 1. 貸切バス事業者を取り巻く現状

本章では、貸切バス事業者を取り巻く現状、特に国土交通省、旅行会社、自治体、学校関係者等の動向、セーフティバスマークの取得状況について解説する。



左のマークは「セーフティバスマーク」と呼ばれ、評価認定制度に認定された事業者（以下「認定事業者」という）が使用できるものであり、バスの利用者が安心してバスを選択できるよう、安全に対する取組状況が優良なバス会社であることを示すシンボルマークである。継続的に一定条件を満たす取組を行うことで、マーク内にある星の数が3つまで増える。

■ 図1 セーフティバスマーク

#### (1) 国土交通省の動向

国土交通省は2012年6月29日に「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」<sup>3</sup>を策定・公表した。

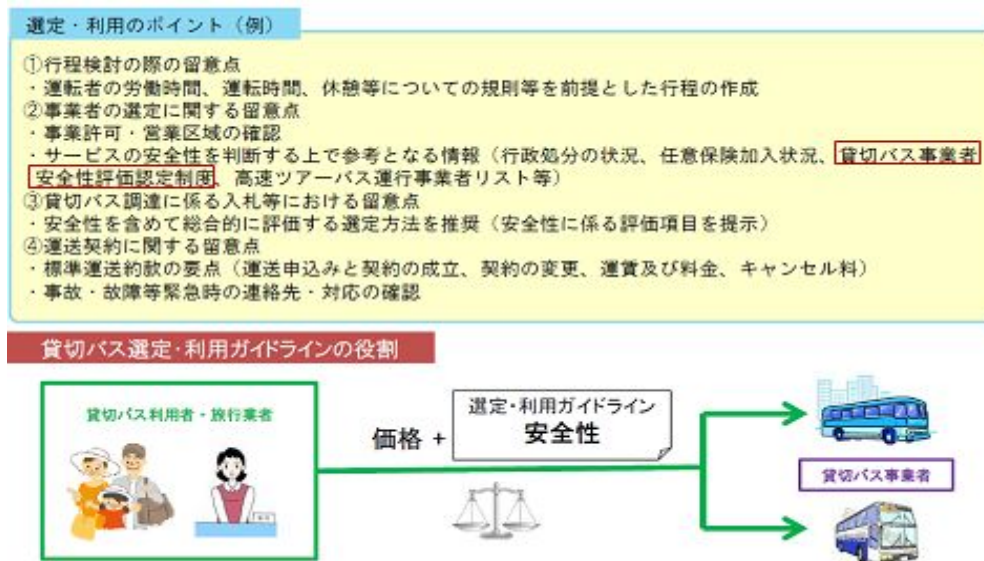
本ガイドラインは、旅行会社、自治体、学校関係者等の発注者が安全性を重視して貸切バスを選定・利用する際のポイントを示したもので、具体的には「①行程検討の際の留意点」、「②事業者の選定に関する留意点」、「③貸切バス調達に係る入札等における留意点」、「④運送契約に関する留意

<sup>1</sup> 高速・貸切バスの安全・安心回復プランの詳細と事業者における対応のポイントは、2013年5月弊社発行の「リスクマネジメント最前線『高速バス・貸切バスに関する規制の見直しについて』(2013-No. 21)」にて解説している。  
[http://www.tokiorisk.co.jp/risk\\_info/up\\_file/201305021.pdf](http://www.tokiorisk.co.jp/risk_info/up_file/201305021.pdf)

<sup>2</sup> 貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表するもの。公益社団法人日本バス協会において2011年度から運用を開始された。  
貸切バス事業者安全性評価認定制度特設ページ <http://www.bus.or.jp/safety/about.html>

<sup>3</sup> 国土交通省 「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」の策定  
[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000011.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000011.html)

点」がまとめられており、「②事業者の選定に関する留意点」の「サービスの安全性等を判断する上で参考となる情報」の一つとして評価認定制度が取り上げられている。



■ 図2 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ポイント・役割

出典：国土交通省公表資料より抜粋 <http://www.mlit.go.jp/common/001006464.pdf>

また、2013年4月2日に「バス事業のあり方検討会」<sup>4</sup>において検討された結果が公表された。その中では、関越自動車道における高速ツアーバス事故を受けて、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定し、同年8月に高速ツアーバスから新高速乗合バスへの移行や過労運転防止のための交替運転者配置基準の全面適用を実施したほか<sup>5</sup>、「貸切バス事業者に対する参入後における安全管理や法令遵守のチェックの強化」の中で、『貸切バス安全性評価認定制度』の活用・普及促進が掲げられており、自主的な安全性向上に向けた取組を促進するとともに、国土交通省としても周知・普及に向けて適切に支援するとしている。

これらを踏まえ、セーフティバスマークの取得状況については、公益社団法人日本バス協会のホームページで公表されるほか、国土交通省においてもプレスリリースされており、各地方運輸局による自治体、学校等への周知活動なども行われている。

## (2) 旅行業界、自治体、学校等の動向

旅行会社の業界団体である一般社団法人日本旅行業協会（JATA）は、会員に対して評価認定制度を貸切バス事業者選定の一助として活用するように周知しており<sup>6</sup>、実際に大手旅行会社が貸切バス事業者にセーフティバスマークを取得しているか確認する動きが見られる。

<sup>4</sup> 国土交通省 バス事業のあり方検討会 [http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000049.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000049.html)

<sup>5</sup> 国土交通省 関越自動車道における高速ツアーバス事故を受けた安全性向上の取り組み [http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01\\_hy\\_002069.html](http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_002069.html)

<sup>6</sup> 一般社団法人日本旅行業協会 「貸切バス事業者評価認定制度」の活用について [http://www.jata-net.or.jp/membership/topics/2012/120924\\_kskrbusinfo.html](http://www.jata-net.or.jp/membership/topics/2012/120924_kskrbusinfo.html)

また、一部の自治体が貸切バス事業者の入札参加資格の中に評価認定制度での認定を盛り込んだほか<sup>7</sup>、学校でも同様の動きが見られる。今後もこのような動きが広がっていく可能性があり、認定を受けていない事業者は今後受注の機会を失う可能性がある。

**契約における指名(見積)事業者選定の基準**

区が締結する貸切バスを利用し、児童、生徒、区民の皆さま等を運送する契約については、原則として、区の入札参加資格等を有する事業者のうち以下の制度等に認定又は登録のある事業者を相手方とします。

- 貸切バス事業者安全性評価認定制度(公益社団法人日本バス協会ホームページ(外部サイトへリンク))
- 高速ツアーバス運行事業者リスト(国土交通省ホームページ(外部サイトへリンク))※

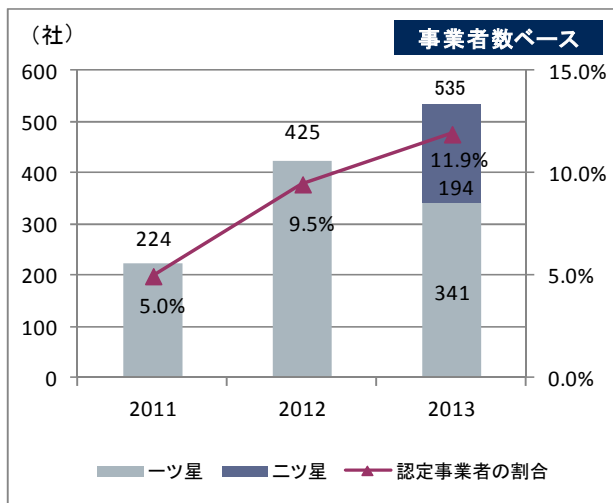
※高速ツアーバス運行事業者リストでは、「安全に関する自主的取組状況」、「最近の監査状況」を踏まえて判断します。

■ 図3 港区公式ホームページ「貸切バス利用契約の安全性確保について」

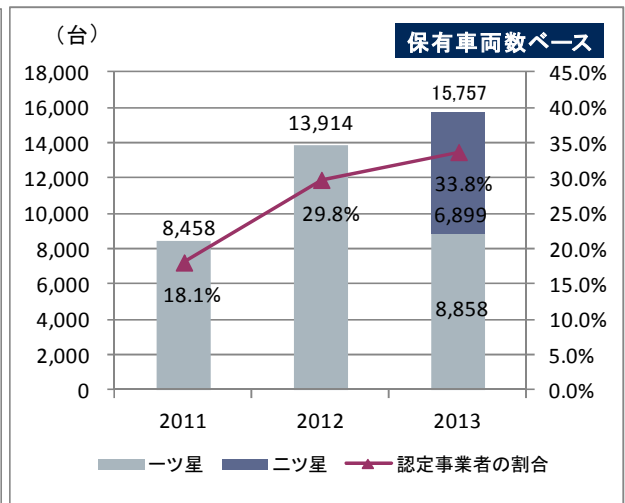
出典：港区公式ホームページより抜粋

**(3)セーフティバスマークの取得状況**

セーフティバスマークの取得率について事業者数ベースで見ると、評価認定制度が開始した2011年度は5.0%であったが、2013年度には11.9%となった。また、保有車両数ベースで見ると2011年度は18.1%、2013年度には33.8%となっていることから、比較的規模の大きい事業者の方が取得が進んでいることがわかる。保有車両数ベースでは約3分の1がセーフティバスマークを取得していることから、今後はさらなる普及が期待される。



■ 図4 認定事業者数の推移



■ 図5 認定事業者の保有車両数の推移

出典：公益社団法人日本バス協会の公表資料、日本自動車会議所「2012年版『数字で見る自動車』」、公益社団法人全日本トラック協会の公表資料に基づき作成

※貸切バス事業者数は2010年、貸切バス車両数は2009年のデータを使用した。

<sup>7</sup> 東京都港区 「貸切バス利用契約の安全性確保について」

<http://www.city.minato.tokyo.jp/keiyaku/kuse/nyusatsu/keyaku/kasikiribusu.html>

## 2. 評価認定制度の仕組み及び各評価項目におけるポイント

本章では、評価認定制度の概要、評価の考え方について解説する。詳細については公益社団法人日本バス協会ホームページ内の「貸切バス事業者安全性評価認定制度特設ページ」に掲載されている申請案内書を参照されたい。

### (1) 評価認定制度の概要

評価認定制度における評価認定の方法は、公益社団法人日本バス協会において書類審査及び訪問審査を行い、公益社団法人日本バス協会に設置された学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成される貸切バス事業者安全性評価認定委員会において、評価認定が行われる。

■ 表1 評価認定制度の概要

対象	評価・認定を希望する一般貸切旅客自動車運送事業の事業者（事業者単位）
有効期間	2年間
申請手数料	有料 ※申請事業者が保有する貸切バス車両数、都道府県バス協会会員か否かで手数料が異なる。
申請条件	○事業許可取得後3年以上経過していること ○過去2年間に死傷事故、過去1年間に転覆等の事故が発生していないこと ○過去1年間に1営業所1回当たり30日車の車両停止以上の処分が発生していないこと 等
認定要件	①申請条件を満たしている。 ②評価点数の合計が60点以上である。（二ツ星、三ツ星の場合は80点以上） ③各評価項目が基準点以上であること。 ※基準点とは、各評価項目において最低限必要となる点数である。
取消条件	○不正申請等により、評価・認定を受けたことが確認された場合 ○有効期間内に、事業者の責めに帰する死傷事故が発生した場合 等

出典：公益社団法人日本バス協会の公表資料に基づき作成

### (2) 評価項目

評価項目の大項目は図6のとおり「Ⅰ. 安全性に対する取組状況」、「Ⅱ. 事故及び行政処分の状況」、「Ⅲ. 運輸安全マネジメント取組状況」の3つがある。

大項目	法令遵守事項 (20点)		上位事項 (80点)	
	配点	基準点	配点	基準点
Ⅰ. 安全性に対する取組状況	37項目 20点 事業者の提出書類で評価	20点	28項目 40点	10点
Ⅱ. 事故及び行政処分の状況	国土交通省が提供するデータで評価		20点 2項目 事故 10点 行政処分 10点	事故のみ 10点
Ⅲ. 運輸安全マネジメント取組状況	事業者の提出書類で評価		10項目 20点	10点

行政処分の点数=配点-累積点数  
(累積点数が配点を超える場合は0点)

■ 図6 評価認定制度の評価項目

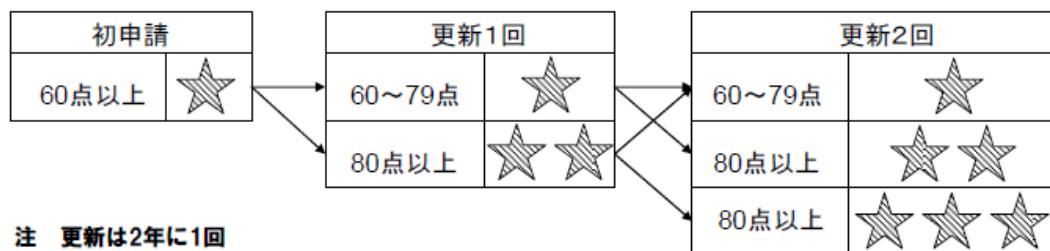
出典：公益社団法人日本バス協会の公表資料に基づき作成

「Ⅰ. 安全性に対する取組状況」については「法令遵守状況」、「上位事項」の2種類に分かれており、「法令遵守事項」については全ての項目を満たしている必要がある。これは、認定を受ける事業者は当然ながら法令を適切に遵守している必要があるという考えに基づいている。

また、3つの評価項目に共通する「上位事項」については、一歩進んだ先進的な取組を評価する項目である。

### (3)認定種別

評価認定制度には「認定種別」があり、一ツ星の認定事業者が更新時に80点以上の場合二ツ星、二ツ星の認定事業者が更新時に80点以上の場合三ツ星になる。これは、継続的に安全性に対して高い取組を行う事業者を評価するためのものである。なお、認定事業者が有効期間中に取消条件に該当した場合（事業者の責めに帰する死傷事故が発生した場合等）は認定が取り消され、また一ツ星から挑戦しなければならない。



■ 図7 評価認定制度の認定種別

出典：公益社団法人日本バス協会の公表資料に基づき作成

### (4)書類審査と訪問審査

評価認定制度では、評価項目を書類審査及び訪問審査で確認する。書類審査の評価項目は75項目あり（「Ⅱ. 事故及び行政処分の状況」の2項目は国土交通省が提供するデータで評価が行われる）、提出書類は事業者単位で提出するものと営業所単位で提出するものがあるため、特に営業所が多い事業者の場合は早めの準備が必要である。

また、訪問審査の項目は23項目あり、書類審査だけでは事業者の実態が正確に把握できない場合があるため、年度により重視する項目（2013年度は「対面点呼の執行」）を設けて審査を行っている。

- |                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| ①車庫として整備されているか    | ⑤乗務記録（日報）の確認        |
| ②乗務員の休憩・仮眠施設の収容能力 | ⑥運行記録紙の確認、運送引受書の確認  |
| ③乗員台帳の記録内容の確認     | ⑦日常点検記録の確認          |
| ④点呼の実施及びその記録      | ⑧運輸安全マネジメントに関する社内周知 |

■ 図8 訪問審査の項目の一例

出典：公益社団法人日本バス協会の公表資料より抜粋

### 3. 認定事業者の得点の分析から見るさらなる取組の進め方

本章では、認定事業者の得点の分布、各評価項目における得点率を分析した上で、今後二ツ星の取得を目指す認定事業者におけるさらなる取組の進め方について解説する。

#### (1) 認定事業者の得点の分布

評価認定制度に申請した事業者（以下「申請事業者」という）の認定率は 95%を超えているが、これは当然ながら基準を満たせそうな事業者が申請しているからであり、認定のハードルが低いと言うわけではない。

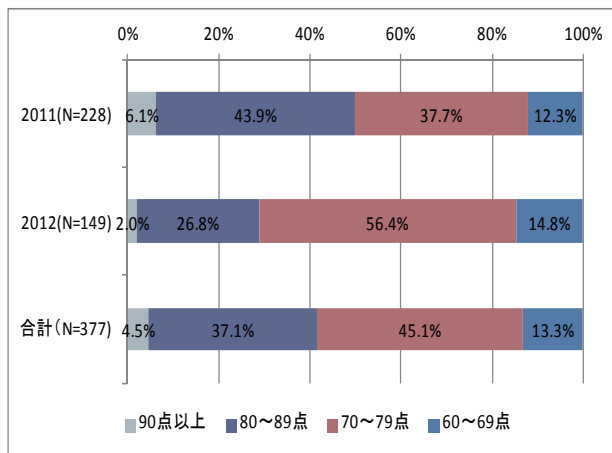
■表2 年度毎の申請事業者数、認定事業者数、認定率

	申請事業者数	認定事業者数	認定なし	認定率
2011	236	228	8	96.6%
2012	151	149	2	98.7%
合計	387	377	10	97.4%

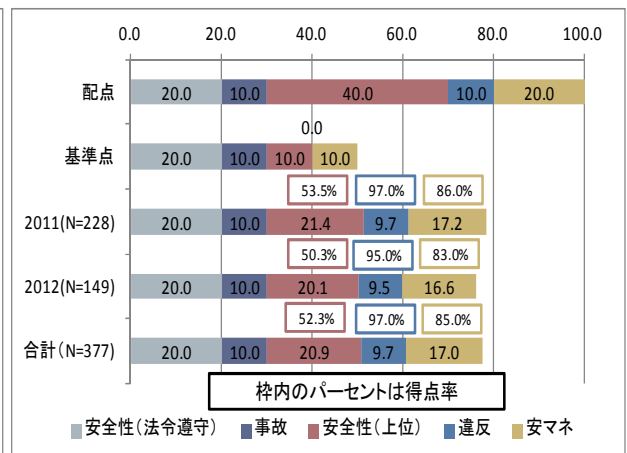
出典：公益社団法人日本バス協会の公表資料に基づき作成

また、認定事業者の得点の分布を見ると、事業者により得点のばらつきが見られる。1年目では80点以上の認定事業者は約半数であるが、2年目では約3割に留まっていることから、制度スタート時（2011年度）の認定事業者には取組レベルが高い事業者が多かった一方、2年目の認定事業者については初年度ほどではないことがわかる。

続いて、図6の評価項目の大項目ベースでの評価項目の得点率を見ると、「違反（処分）の状況」、「運輸安全マネジメント」がそれぞれ90%台、80%台であるのに対し、「安全性に対する取組状況」の得点率は約50%と低くなっている。



■図9 認定事業者の得点の分布



■図10 認定事業者の大項目毎の平均点

出典：公益社団法人日本バス協会の公表資料に基づき作成

## (2)さらなる取組を進めるためのポイント

次に、点数が80点には届いていない認定事業者におけるさらなる取組を進める上でのポイントを述べる。

### a. 取り組めていない評価項目をチェック

本稿の最後に添付しているチェックリストを使用して、自社がまだ取り組めていない評価項目をチェックする。各評価項目の具体的な評価基準、提出書類の例については申請案内書を参照されたい。

### b. 比較的取り組みやすい項目を選定

「a.」で選んだ項目の中から、現時点では取り組めていないが今後取り組みそうな項目がないか自社の実情を踏まえて選定する。例えば、大きな投資が困難な事業者であれば、「3. 運行管理等」、「U⑧ 全車両にデジタルタコグラフを導入しているか。」の項目はハードルが高いため、特に大きな費用の支出を伴わずに取り組める項目から選ぶといった形で、自社の実態に応じた取組を検討することが重要になる。

### c. 具体的な取組内容の検討・実施

評価項目によっては、継続的な取組が必要なものもあるため、申請に向けて取り組むべき項目を選定した上で、早め着手する必要がある。具体的な取組内容を検討する際には、公益社団法人日本バス協会のホームページに「添付資料の例」が紹介されているので参照されたい。

## 4. おわりに

貸切バス事業者の最大の使命は、輸送の安全確保である。関越自動車道における高速ツアーバス事故以降、行政による安全管理や法令遵守状況のチェックが厳しくなっているのみならず、貸切バス事業者を利用する旅行会社、自治体、学校等の発注者、さらには一般の利用者までも貸切バスの安全性に対する関心が極めて高くなっている。

このような中で貸切バス事業者が利用者に選ばれるためには、安全性の向上に向けた取組を進めていくことは勿論のこと、セーフティバスマークの取得などにより、目に見える形で自社のサービスの安全性を利用者にわかりやすく示すことも重要である。

[2013年10月28日発行]

東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

自動車リスク事業部 自動車グループ

〒100-0005 東京都千代田区丸の内1-2-1 東京海上日動ビル新館8階  
Tel.03-5288-6586 Fax.03-5288-6628

<http://www.tokiorisk.co.jp/>

＜取組状況確認チェックリスト＞

大項目	中項目	小項目	記点	H23	H24	チエック
I 安全に対する取組状況	3. 運行管理等	U③	運行管理者以外に運行管理者資格を有する従業員がいるか。	2	85.1	87.3
		U④	法令で義務付けがない従業員(運行管理者、運行管理補助者以外の従業員)に、基礎講習又は一般講習を受けさせているか。	1	80.3	80.5
		U⑤	車両稼働実績等に基づき、年間計画等で運転者の採用計画を立てているか。	1	68	67.1
		U⑥-1	乗務距離による交替運転者の配置基準について、「乗務距離による交替運転者の配置の指針」よりも厳しい社内基準を設定しているか。	2	42.1	55.7
		U⑥-2	拘束時間、休憩時間、運転時間、連続運転時間について、「改善基準告示」よりも厳しい社内基準を設定しているか。	1	16.2	10.1
		U⑥-3	拘束時間、休憩時間、運転時間、連続運転時間について、「改善基準告示」よりも厳しい社内基準を遵守しているか。	2	3.1	3.4
		U⑥-4	「改善基準告示」の遵守状況を確認するため、一目でわかるように運転者ごとに勤務時間、乗務時間等を管理しているか(デジタルで個人毎に運転時間等の管理を行っている等)。	3	32	12.8
		U⑦-1	対面点呼において、アルコールチェッカーのシステムを導入するなど先進的な点呼を行っているか。	1	42.1	38.9
		U⑦-2	対面での点呼が出来ない場合、モバイル機器によりアルコールチェッカーを行う等、工夫して対面点呼に準ずるような先進的な点呼を行っているか。	2	28.7	36.6
		U⑧	全車両にデジタルタコグラフを導入しているか。	1	31.6	26.9
		U⑨-1	運行記録計を活用した教育に明確な基準があり、かつ、教育結果を記録しているか。	1	57	47.7
		U⑨-2	デジタルタコグラフを、目的、活用方法等を明確にした上で一部あるいは全部の車両に導入しており、また、導入後、デジタルタコグラフを活用した教育記録が残っているか。	2	40.4	28.2
		U⑩-1	従業員全員に対する安全に関する教育実施計画を策定し、定期的に教育を実施しているか。	2	73.3	79.2
		U⑩-2	定期的な「運転記録証明書」を取り寄せ、事故、違反実態を把握して、個別指導に活用しているか。	1	57.5	42.3
		U⑩-3	事故や災害等への遭遇を想定した訓練を実施しているか。	1	43.4	16.8
		U⑩-4	乗務員に対する救急救命講習を実施しているか。	1	23.7	15.4
		U⑩-5	ドライブレコーダを導入し、取得したデータを基に教育・指導を行っているか。	2	10.5	12.1
		U⑪-1	法令で定められた診断以外の診断(一般診断)を定期的に行っているか。	1	70.6	55
		U⑪-2	法令で定められた以上の頻度で、適時診断を受けさせているか。	1	51.8	45.6
		U⑫	法令以上の厳しい自社基準、または法令で定められた以上の点検項目で点検を行っているか。	1	81.1	81.9
U⑬	法令で定められた以上の頻度で定期点検を行っているか(3ヶ月点検ですべきことを1ヶ月毎に行っている等)。	1	41.7	32.9		
5. 労基法等	U③	従業員に対し、定期的に労基法、改善基準告示の周知、徹底を行っているか。	1	13.2	10.1	
U④	法令で定められた健康診断以外の健康診断を受けさせているか(睡眠時無呼吸症候群等)。	1	61.4	47.7		
6. 苦情処理	U	苦情について社内周知体制を確立しているか。	1	91.7	94.6	
7. 保険加入	U②	対人賠償について限度額が1事故につき無制限の保険等に加入しているか。	1	84.7	89.9	
8. 関係機関との連携	U1	地方バス協会に加盟しているか、あるいは、1ヶ月に1回以上の頻度で運輸局等に法令・通達及び関連情報変更の確認をしているか。	2	99.6	99.3	
	U2	事故、運行の安全にかかわる事件等が発生した場合には、情報を迅速に把握し、関係行政機関、関係部署等に連絡できるような体制となっているか。	2	87.3	92.3	
9. その他	U	警察等から安全に関する事項で表彰された実績があるか。また、自社独自の無事故運転者表彰を確立しているか。	2	95.2	90.6	
III 運輸安全マネジメント状況	P	①	運輸安全マネジメントに取り組みのために輸送の安全の確保について責任ある体制を構築しているか。	3	98.3	100
		②	運輸安全マネジメントの基本的な方針を策定し、全従業員に周知しているか。	1	95.6	97.3
		③	安全に対する重点施策を確立し、社内、グループ企業に対する徹底を行っているか。また、事故件数その他の具体的な指標を用いて輸送の安全に関する目標を設定しているか。	2	95.2	90.9
		④	輸送の安全に関する計画を作成しているか。	2	88.6	98
		⑤	輸送の安全に関する研修等を実施しているか。	2	80.5	66.1
		⑥	事故、災害等に関する報告連絡体制を構築しているか。	2	95.6	97
		⑦	輸送の安全に関する重点施策を実施するための費用支出及び投資、あるいは情報の共有及び伝達を行っているか。	2	68.9	58.7
A 情報公開	⑧	輸送の安全に関する内部監査・チェックを実施しているか。	2	75	68.5	
	⑨	輸送の安全に関する業務の改善措置を講じているか。	2	82	75.5	
	⑩	輸送の安全に係る情報の公表を適切に実施しているか。	2	77.4	77.9	

※公益社団法人日本バス協会公表資料より作成