



長野県軽井沢町国道18号線におけるスキーツアーバス事故について

1月15日（金）午前2時頃、長野県軽井沢町でスキーツアーバスが道路脇の崖下に転落し、15名が死亡するという痛ましい事故が発生した。貸切バスによる社会的影響が大きい重大事故は数年に1回発生しており、安全性が不安視される一方、貸切バスは他の交通手段と比較して目的地や移動の時間帯を柔軟に決めることが可能であり、今後のインバウンド需要の増加等に対応するためにも必要不可欠な交通手段である。

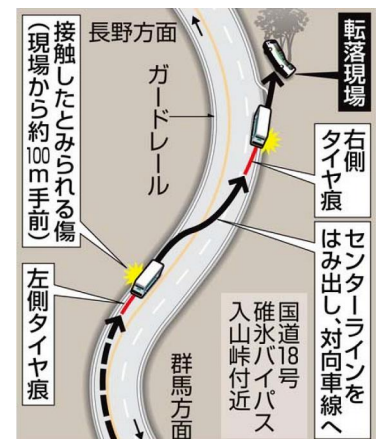
本稿では、現時点で報道されている今回の事故の概要、近年における貸切バス事業者に関する統計データ、これまでの貸切バスの主な重大事故と実施された主な施策をまとめた上で、関係者に求められる今後の対応について考察する。

1. 今回の事故の概要

1月15日（金）午前2時頃、長野県軽井沢町の国道18号線で旅行会社（以下X社）からスキーツアーバスの運行の委託を受けた貸切バス事業者（以下A社）のバスが対向車線をはみ出して崖下に転落し、15名が死亡、26名が負傷する事故が発生した¹。以下、2月13日までの各種報道に基づき今回の事故を概観する。

監視カメラの映像等によると、バスは現場の手前約250メートルの左カーブでセンターラインをはみ出し、続く手前約100メートルの右カーブでガードレールに接触、直後の左カーブで対向車線にはみ出して転落した。事故現場の約1キロ手前から始まる下り坂を相当の速度で走行し、制限速度の時速50キロを大幅に超えるスピードが出ていたとみられる。県警は事故車両の運行記録計（タコグラフ）を解析した結果、転落現場でガードレールに追突した際の速度は時速96キロだったことを明らかにした。事故当時、バスは本来通る予定のない一般道の峠道を走行しており、A社の運行管理者によると、休憩する予定のサービスエリアの混雑に伴うルート変更はよくあったが、今回は運転手からのルート変更の報告はなかったとのことである。

国土交通省がA社に監査を実施した結果、運行指示書の未作成、点呼未実施、運転手の健康診断未受診、下限額を下回る運賃での契約等の法令違反の疑いが浮上していたが、その後の1月29日の追加の立ち入りの結果、違反の累積が行政処分としては最も重い許可取り消しに相当したとのことである。また、ツアーを企画したX社が観光庁の調査に「法定基準の下限を下回る運賃の19万円バスの運行を依頼した」と説明していることがわかった。法定基準の下限を下回る運賃での運行



■ 図1 現場状況図

図提供：共同通信社

¹ 国土交通省ホームページ「貸切バスの安全確保の徹底について」
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000222.html

は A 社の道路運送法違反となる。また、A 社に業務を依頼した X 社は旅行業法に違反する疑いが持たれている。

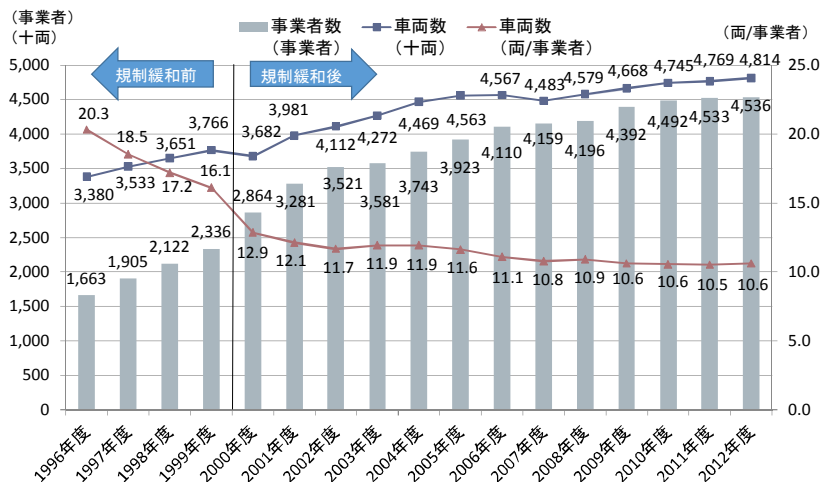
なお、今回の事故は、貸切バスの事故の中では 1985 年に長野県長野市の国道 19 号で発生したスキーツアーバスの事故（死者 25 名）に次いで犠牲者が多い事故である。

2. 近年における貸切バス事業者に関する統計データ

(1) 貸切バス事業者数と車両数

貸切バス事業者数は一貫して増加しており、1996 年度から 2012 年度にかけて約 2.7 倍となっている。しかし 1 事業者あたりの車両台数は、1996 年度には 20.3 両だったのが 2012 年度には 10.6 両とおおよそ半減しており、企業規模の小さい貸切バス事業者が急増している（図 2）。

■ 図 2 貸切バス事業者数と車両数

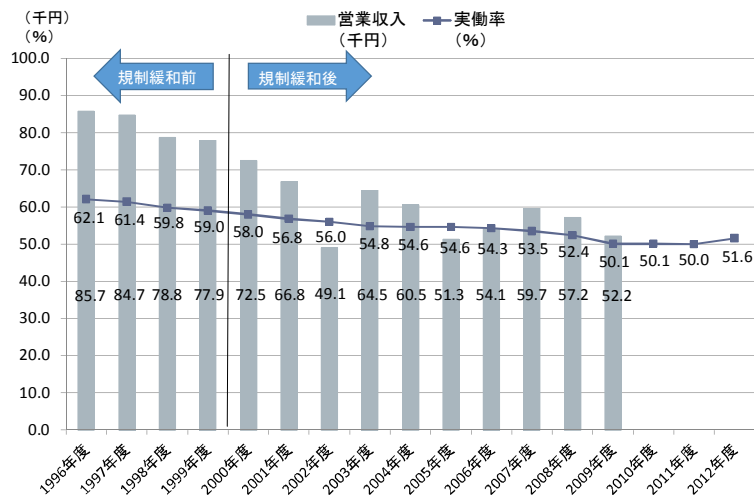


出典：公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業（2014年版）」をもとに弊社作成

(2) 貸切バス事業者の車両の稼働率と営業収入(実働 1 日 1 車あたり)

貸切バス事業者の車両の稼働率は概ね減少しており、1996 年度に 62.1% だったのが 2012 年度には 51.6% となっている。また、貸切バスの実働 1 日 1 車あたりの営業収入は 1996 年度に 85.7 千円だったのが、2009 年度には 52.2 千円となっており、14 年間で約 4 割減少している（図 3）。

■ 図 3 貸切バス事業者の営業収入と実働率



※2010年度から2012年度の営業収入のデータはなし

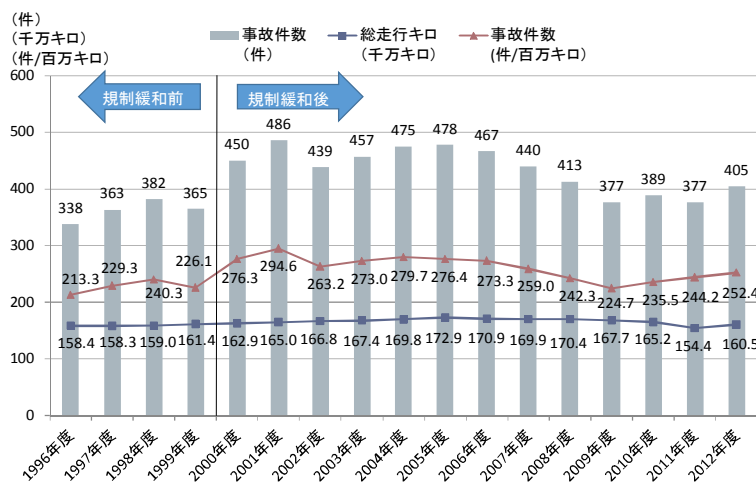
出典：公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業（2014年版）」をもとに弊社作成

(3) 貸切バス事業者の事故件数と総走行キロ数

貸切バス事業者の事故件数は規制緩和後に増加の傾向がみられ、総走行キロ数を見ると2005年度までは徐々に増加している。また、百万キロあたりの事故件数についても規制緩和後に増加の傾向がみられる（図4）。

■ 図 4 貸切バス事業者の事故件数と総走行キロ数

(事故件数：年、総走行キロ数：年度)



※1996年から2000年の事故件数は「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」、2001年から2012年の事故件数は「日本のバス事業（2014年版）」のデータを使用

出典：国土交通省「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」、公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業（2014年版）」をもとに弊社作成

3. これまでの貸切バスの主な重大事故と実施された主な施策

貸切バスの社会的影響が大きい重大事故が数年に 1 回の頻度で発生しており、その度に国土交通省が様々な施策を実施している。本章では、これまでの貸切バスの主な重大事故と、国土交通省により実施された主な施策について解説する。

(1)2007 年 2 月 18 日発生 大阪府吹田市でのスキーツアーバスの事故

a. 事故概要

2007 年 2 月 18 日（日）午前 5 時 25 分頃、大阪府吹田市でスキーツアーのバスが道路脇の橋脚に衝突し、誘導員の男性 1 名が死亡、乗客ら 25 名が重軽傷を負った。当該バスの運転手は 2 月に休みを 1 日しか取っておらず、睡眠は連日 5 時間程度しかなく、事故当時は居眠り運転をしていたことが判明した。

b. 実施された主な施策

当該事故を受けて国土交通省は「貸切バスに関する安全等対策検討会」を設置²、貸切バスの安全性・質を向上させるための検討を行った。検討の結果、「運行時の安全の確保」、「貸切バス事業者の質を向上させるための方策」、「貸切バス業界及び旅行業界の連携・協力のあり方」について問題点と対応策を整理した上で、主に表 1 に示す施策を実施した。

■表 1 実施された主な施策

年月	主な施策	内容
2008 年 7 月	自動車事故報告書への旅行者名の記載・旅行者の責任の明確化	<ul style="list-style-type: none"> ✓自動車事故報告書に運送契約の相手方に係る情報を記載することを義務付けた。 ✓貸切バス事業者の法令違反が旅行者の指示によるものと明確に認められる場合、旅行者に対する立入検査等旅行業法上の対応ができるようにした。
2009 年 9 月	1 日の乗務距離を 670 キロとする交替運転者の配置「指針」の策定	✓通達により 1 日の乗務距離を 670 キロを超えた場合は交替運転者の配置が必要と試行的に定めた。
2011 年 4 月	貸切バス事業者安全性評価認定制度スタート	✓貸切バス事業者が安全性の確保のための取組みを適切に行っているか否かを判断することは難しいため、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み状況について評価認定を行う制度をスタートした。
6 月	安全運行パートナーシップ・ガイドライン	✓旅行会社と貸切バス事業者が協力体制の確立により法令等を遵守し、安全で快適なサービスを旅客に提供することを目的としてガイドラインを作成した。

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

(2)2012 年 4 月 29 日発生 群馬県藤岡市の関越自動車道での高速ツアーバスの事故

a. 事故概要

2012 年 4 月 29 日（日）午前 4 時 40 分頃、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近において高速ツアーバスが乗客 45 名を乗せて走行中、当該道路の左側壁に衝突し、乗客 7

² 国土交通省「貸切バスに関する安全等対策検討会」
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000009.html

名が死亡、乗客 38 名が重軽傷を負う事故が発生した。国土交通省が当該事業者にて特別監査に入った結果、表 2 をはじめとした法令違反が数十件確認された。

■表 2 特別監査で確認された法令違反

<ul style="list-style-type: none"> ・一般旅客自動車運送事業の名義を他人に運送事業のために利用させていた。 ・運転者の過労防止に関する措置が不適切であった。 ・運転者の健康状態の把握が不適切であった。 ・点呼の実施及び実施結果の記録が不適切であった。 ・運行指示書について、運行指示書を作成していないものがあった。 ・定期点検整備を確実に実施していない事業用自動車があった。等

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

b. 実施された主な施策

当該事故を受けて国土交通省は「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定し³、貸切バスの安全性・質を向上させるための検討を行った。検討の結果、「新高速乗合バスへの移行・一本化」、「参入時・参入後の安全性チェック」、「全ての事業者での安全優先経営の徹底」、「ビジネス環境の適正化・改善」のために、主に表 3 に示す施策を実施した。

■表 3 実施された主な施策

年月	主な施策	内容
2013 年 8 月	新高速乗合バス制度スタート	<ul style="list-style-type: none"> ✓今までは、都市間輸送と言う観点では同様のサービスであるにもかかわらず、路線バス事業による「高速乗合バス」、貸切バス事業による「高速ツアーバス」が混在していた。 ✓都市間輸送について新高速乗合バス制度に一本化し、サービスを提供する際には国土交通大臣の許可が必要となる「新高速乗合バス制度」を定めた。
	交替運転者の配置基準改定	<ul style="list-style-type: none"> ✓事故の要因の 1 つとして考えられる過労運転の防止策を検討し、交替運転者の配置基準を改めて見直した。今回の見直しにより、運行形態の異なる「高速乗合バス」、「貸切バス」について別の基準を設けることとなった。
10 月	自動車運送事業の監査方針等の厳格化	<ul style="list-style-type: none"> ✓重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施することとした。
	運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大	<ul style="list-style-type: none"> ✓「全ての貸切バス事業者」及び「貸切委託運行の許可を受けた乗合バス事業者」に対して、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付けた。
	貸切バス事業の参入時の安全性チェックの強化	<ul style="list-style-type: none"> 参入時の安全性のチェックの強化による告示・通達の措置を実施 ✓役員への法令試験の厳格化 ✓運行管理者及び運転者の雇用契約の確認 ✓営業所等の現場確認の徹底 ✓必要となる所要資金額の確保に関する基準の引き上げ ✓加入すべき損害賠償責任保険・共済（任意保険・共済）の賠償・限度額に関する基準の引き上げ
11 月	行政処分等の基準の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ✓「悪質・重大な法令違反」の処分を 30 日間の事業停止、改善がない場合は許可取消となるように処分を厳格化した。
2014 年 4 月	貸切バスの新運賃・料金制度スタート	<ul style="list-style-type: none"> ✓安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行等を実施した。

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

³ 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

(3)2014年3月3日発生 富山県小矢部市の北陸自動車道での高速乗合バスの事故

a. 事故概要

2014年3月3日(月)午前5時10分頃、富山県小矢部市の北陸自動車道上り線小矢部川サービスエリアにおいて、高速乗合バスが停車中の大型トラック側面に衝突し、バス運転者1名と乗客1名が死亡したほか、乗客及び交替運転者24名が負傷する事故が発生した。国土交通省は原因調査の中で、事故原因はバス運転者の居眠りか体調急変とみられている。なお、バス運転者は睡眠時無呼吸症候群の簡易検査で要経過観察だったが、年2回の健康診断では異常はなかった。

b. 実施された施策

当該事故を受けて国土交通省は、運転者の体調急変に伴う事故防止のための更なる措置を講じるため、2010年7月1日に策定された「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を改訂し、2014年4月18日に公表した⁴。健康起因事故を防止するために、関係法令に基づく「運転者の健康状態の把握」、「乗務判断」等に関する事項の解釈及び運用の具体的方法をマニュアルに明記した(表4)。

■表4 主な改定の内容

<ul style="list-style-type: none"> ・ 疾病リスクを低減するための平時からの健康増進の推進方法 ・ 健康診断等に基づく運転者の健康管理と就業上の判断・対処の実施方法 ・ 乗務前の点呼等における運転者の健康状態を確認した上での乗務の可否の判断方法 ・ 乗務中に運転者の健康状態に問題が生じた場合の対処方法
--

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

4. 各関係者に求められる今後の対応

今回のような事故を起こす貸切バス事業者は法令を遵守していないことが多く、現行ルールへの遵守の徹底が大きな課題として挙げられる。このように、貸切バス事業者が現行ルールを遵守できていない背景要因の1つとして、貸切バス事業者を取り巻く環境があると考えられる。

貸切バス事業を取り巻く環境は、旅行業者との価格交渉、競合他社との価格競争、利用者の低価格ニーズ、優良な運転手等の経営資源確保の困難等にさらされており、輸送の安全確保が十分にできない可能性がある。実際に、車両の稼働率や実働1日1車あたりの営業収入が減少していることから、貸切バス事業は競争が激化していることが推測される。

そのため、このような貸切バス事業者を取り巻く環境を踏まえた上で、国土交通省、業界団体、旅行会社、貸切バス事業者、利用者の対応について考察する。

(1)国土交通省の対応

当該事故を受けて国土交通省は2016年1月22日に「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を立ち上げており、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に

⁴ 国土交通省「北陸道高速バス事故を受けた対策について」「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアルの改訂について」
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000033.html

伴うバス運転手の不足等の構造的な問題を踏まえつつ、以下の再発防止策について検討するとしている（表 5）⁵。

■表 5 検討委員会における検討事項

<ul style="list-style-type: none"> ○事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化 ○監査の実効性の向上（事業参入後の安全確保についてのチェックの強化） ○運転者の運転技術のチェックの強化 ○運賃制度の遵守等、旅行者を含めた安全確保のための対策の強化 ○衝突被害軽減ブレーキ等、ハード面での安全対策の強化 等
--

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

また、本検討委員会以外にも、当該事故を受けて 2016 年 2 月 3 日に関東運輸局が貸切バス事業者に対して「貸切バスの安全確保の再徹底⁶」、「運転者に対する運転技能の指導の徹底⁷」、「貸切バスのシートベルトの着用の徹底⁸」についてホームページに公表している。

本検討委員会での検討においては、特に以下のことを配慮した上で検討する必要があると考える。

a. 参入基準の見直し

貸切バス事業は 2000 年に規制緩和され、それ以降貸切バス事業者数が増加している。その一方、今後、インバウンド需要のますますの増加により、目的地や移動の時間設定の柔軟性が高い貸切バスの需要も増加する可能性が高い。そのためにも、貸切バス事業者数を抑える等の貸切バス事業への参入のハードルを単に高くするのではなく、安全性を十分に担保した事業者が貸切バス事業に新規参入できる仕組みとなるように参入基準の見直しを行うことが求められる。

b. 更なる処分の厳格化

A 社については、多数の法令違反が認められており、事故直前の国土交通省の監査でも法令違反が認められている⁹。また、X 社については法令で定められている最低運賃を下回る運賃で業務を依頼しており、旅行業法に違反する疑いがある。

自動車運送事業者については、監査方針の変更、行政処分等の基準の見直しが行われており、旅行会社については、貸切バス事業者の届出運賃違反等で旅行会社の関与が疑われる場合に旅行業法に基づく措置が講じられることになった。しかし、今回のような事故を二度と起こさないためにも、

⁵ 国土交通省 『『軽井沢スキーバス事故対策検討委員会』の設置について』
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha01_hh_000054.html
⁶ 関東運輸局 「貸切バスの安全確保の再徹底について」
https://wwtb.mlit.go.jp/kanto/jidou_gian/hoan/date/anzen_saitettei.pdf
⁷ 関東運輸局 「運転者に対する運転技能の指導の徹底について」
https://wwtb.mlit.go.jp/kanto/jidou_gian/hoan/date/ginou.pdf
⁸ 関東運輸局 「貸切バスのシートベルトの着用徹底について」
https://wwtb.mlit.go.jp/kanto/jidou_gian/hoan/date/seatbelt.pdf
⁹ 関東運輸局 「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反に対する行政処分等の状況について」
<https://wwtb.mlit.go.jp/kanto/page3/kasikiri/date/27/2801/kashikiri280113.pdf>

法令違反を犯す貸切バス事業者、旅行会社については貸切バスの輸送の安全を確保するためにも市場から退出させる等の更なる厳しい処分を講じる必要があると考える。

c. 更なる監査の実施

法令違反を犯す貸切バス事業者、旅行会社を発見する仕組みが伴っていないならば、更なる処分の厳格化を行っても悪質な事業者に対する法令違反の抑止効果が期待できない。そのため、悪質な事業者に対して更なる監査を実施することが重要である。ただし、現時点でも国土交通省は監査を積極的に行っており、また、監査に充てられる人員も限られていることは留意すべき点である。

(2) 業界団体、旅行会社、貸切バス事業者、利用者の対応

今後、国土交通省が様々な再発防止策を検討すると期待される。しかし、国土交通省のみに頼るのではなく、表 6 のような取組みにより、業界団体、旅行会社、貸切バス事業者、利用者が協力しながら貸切バス事業者を取り巻く環境自体を改善していくことも非常に重要である。

■表 6 考えられる関係者の対応の例

関係者	考えられる関係者の対応の例
業界団体 (バス協会、旅行業協会等)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 貸切バス事業者への適正化コンサルティング(注1)の更なる推進 ✓ 旅行会社への安全性の高い貸切バス事業者の活用推進 ✓ 旅行会社への貸切バス事業者の安全性の公表推進 等
旅行会社	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 貸切バス事業者への安全性の取組みの確認 ✓ 同業他社との法令遵守状況の相互チェック 等
貸切バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 旅行会社への適正運賃内での運行の協力依頼 ✓ 旅行会社への改善基準告示を遵守した運行計画作成依頼 ✓ 同業他社との法令遵守状況の相互チェック 等
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 安全性の高い旅行会社の活用 ✓ 旅行会社、貸切バス事業者の法令遵守状況のチェック 等

【注1：貸切バス事業者への適正化コンサルティング】
 営業所への法令遵守状況に関する巡回指導等、国の指導の下、業界団体を中心とした貸切バス事業者における法令遵守の意識を高めるための取組みのことであり、既に希望する貸切バス事業者に対して巡回指導を行っている地方バス協会もある。
 なお、トラック業界では既に同種の取組みが既に導入されており、巡回指導については都道府県トラック協会が実施を担っている。

なお、高速乗合バスにおいては、利用者が適切な高速乗合バスを選択できる環境を整えるために「高速バス表示ガイドライン」が策定・一部改正されており、図 5 のように広告の媒体ごとに具体的な表示内容を決めている¹⁰。一般の貸切バスについても同様のガイドラインを作成することで、旅行会社に対してツアー内容に利用者に対する安全に関する情報を周知させるようにする等の措置を取ることが重要である。

¹⁰ 国土交通省「『高速バス表示ガイドライン』の策定」
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000009.html

(2) 悪質かつ重大な法令違反

国土交通省は、2013年10月から悪質かつ重大な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施することとした。また、バス分野を念頭に街頭監査を新設し、バスの発着場等において交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の運行実態を点検することとした¹³。さらに、悪質かつ重大な法令違反を表8のとおり定め、このうち1つでも国土交通省の監査で認められた場合、30日間の事業停止になるとした(注2)¹⁴。また、改善がない場合は許可取消になるように処分が厳格化された。

■表8 悪質かつ重大な法令違反

<ul style="list-style-type: none"> ○運行管理者の未選任 ○整備管理者の未選任 ○全運転者に対して点呼未実施 ○監査拒否、虚偽の陳述 ○名義貸し、事業の貸渡し ○乗務時間の基準に著しく違反 ○全ての車両の定期点検整備が未実施
--

出典：国土交通省ホームページより弊社作成

(3) 運賃・料金制度

貸切バスの運賃・料金制度は、2014年4月より安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃に移行し、貸切バスの運賃は、「運賃」、「料金」、「実費」を合算した額となった¹⁵。

また、運賃・料金を違反すると、2014年7月より貸切バス事業者は、初違反の場合20日車の車両使用停止、再違反の場合40日車の車両使用停止になるとした(注2)。さらに、貸切バス事業者が届出運賃違反で行政処分を受け、旅行会社の関与が疑われる場合、国土交通省から観光庁に通報され、旅行会社に対しては立入検査等旅行業法に基づく措置が講じられることとなった。

【注2：貸切バス事業者に対する行政処分】

貸切バス事業者に対する行政処分の種類は重大なものから順に許可取消、事業停止、車両使用停止があり、違反事項や違反の累積によりこれが決定する。事業停止の場合は事業停止の日数、車両使用停止の場合は車両使用停止の日車(処分車両数×処分期間)により処分の量定(軽重)が示される。

拡大されます！」 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000023.html

¹³ 国土交通省「自動車運送事業の『安全管理体制の強化』及び『効率的・効果的な監査、実効性のある処分の実施』について」 http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000152.html

¹⁴ 国土交通省「一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」 http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03punishment/data/transmittal_r101.pdf

¹⁵ 公益社団法人日本バス協会「貸切バスの新たな運賃・料金制度がスタートしました！」 <http://www.bus.or.jp/news/Combine.pdf>

6. おわりに

貸切バスは、目的地や移動の時間設定の柔軟性が高いため、観光をはじめとした平時の輸送から、災害時の避難者・応援派遣者輸送まで、社会に必要不可欠な産業である。3章で述べたような関係者の努力にもかかわらず、今回の事故が発生してしまった事実は、社会全体で深刻に受け止める必要がある。特に、報道されている「事業者の違反」が今回の事故に影響しているのであれば、チェック機能の見直しが必要であることは論を待たない。ただし、そうであったとしても、「違反事業者の撲滅」のみが対策となることは、実現性が不十分と言わざるを得ない。なぜなら、事故は1つの要因で発生することは少なく、複数の要因が重なって発生するものであるからである。

再発防止策の検討にあたっては、当該事故を多面的に分析することと、これまでの取組み内容も踏まえた検討を行うことの両輪で進める必要があり、後者を概観するための情報整理が本稿執筆の目的である。特に、貸切バス事業者の9割以上が中小事業者であることを鑑み、各事業者が第三者と協力しながら効率的に事業を運営していくことも視野に入れることが重要である。

以上

[2016年2月18日発行]

貸切バス事業者が特に確認すべき事項とチェックポイント

特に確認すべき事項	チェックポイント
<p>①運輸安全マネジメント</p> <p>(公社)日本バス協会「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の評価項目「Ⅲ. 運輸安全マネジメント取組状況」¹⁶より弊社作成</p>	<p>a. Plan (計画)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 国土交通省に安全管理規程の届出を行っているか。 <input type="checkbox"/> 安全統括管理者を選任しているか。 <input type="checkbox"/> 運輸安全マネジメントの基本的な方針(安全方針)を定めているか。 <input type="checkbox"/> 輸送の安全に対する重点施策を確立し、徹底しているか。 <input type="checkbox"/> 事故件数等の輸送の安全に関する目標を設定し、実行計画を作成しているか。 <p>b. Do (実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 輸送の安全に関する研修等を実施しているか。 <input type="checkbox"/> 事故、災害等に関する報告連絡体制を構築しているか。 <input type="checkbox"/> 輸送の安全に対する重点施策を実施するための投資、情報共有、伝達を行っているか。 <p>c. Check (点検)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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。 <p>d. Act (改善)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 輸送の安全に関する業務の改善措置を講じているか。 <p>e. 情報公開</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 輸送の安全に係る情報公開を適切に実施しているか。
<p>②悪質かつ重大な法令違反¹⁷</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 各営業所で必要な人数の運行管理者を選任しているか。 <input type="checkbox"/> 各営業所で整備管理者を選任しているか。 <input type="checkbox"/> 点呼を的確に行っているか。 <input type="checkbox"/> 監査を拒否したり、監査で虚偽の陳述をしていないか。 <input type="checkbox"/> 名義貸し、事業の貸渡しをしていないか。 <input type="checkbox"/> 乗務時間の基準に違反していないか。 <input type="checkbox"/> 車両の定期点検整備を的確に行っているか。
<p>③運賃・料金制度¹⁸</p>	<p>a. 貸切バスの運賃の計算方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 「運賃」、「料金」、「実費」を加算して計算しているか。 <input type="checkbox"/> 運賃は、地方運輸局が定めた運賃の範囲内に収まっているか。 <p>b. 運賃の計算方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 運賃は時間制運賃とキロ制運賃を合算したものか。 <input type="checkbox"/> (時間制運賃) 適切に「時間」を算出した上で時間制運賃を計算しているか。 <input type="checkbox"/> (キロ制運賃) 適切に「距離」を算出した上でキロ制運賃を計算しているか。 <p>c. 料金の種類</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 該当する運行がある場合、それぞれの割増料金を加算しているか。 <input type="checkbox"/> (深夜早朝運行料金) 22:00~5:00に係る運行は、その係る時間について2割を限度とした割増料金を適用しているか。 <input type="checkbox"/> (交替運転者配置料金) 長距離・長時間・夜間運行等で安全運行のために交替運転者を配置した場合に適用しているか。 <input type="checkbox"/> (特殊車両料金) サロンカー、リフト付きバス等は運賃の5割以内の割増しを限度として適用しているか。 <p>d. 実費</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ガイド料、有料道路料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料等が必要な場合、これらの実費を加算しているか。

出典：国土交通省ホームページ、公益社団法人日本バス協会ホームページをもとに弊社作成

¹⁶ 公益社団法人「平成27年度貸切バス事業者安全性評価認定制度申請案内書」

http://www.bus.or.jp/safety/files/02_h27_shinsei_annaisho.pdf

¹⁷ 国土交通省「効率的・効果的な監査、実効性のある処分の実施について」

<http://www.mlit.go.jp/common/001011844.pdf>

¹⁸ 公益社団法人日本バス協会「貸切バスの新たな運賃・料金制度がスタートしました」

<http://www.bus.or.jp/news/Combine.pdf>