

## 改正道路運送法を含む貸切バス事業者への規制強化

2016年12月2日、貸切バス事業者に対する規制や罰則の強化等を盛り込んだ改正道路運送法が、参議院本会議で可決・成立した。

同年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を受けて、国土交通省は「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、6月3日には、事故の再発防止に向けた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」が取りまとめられた。その後、省令改正や告示改正等により、貸切バスの安全運行に対するさまざまな措置が講じられてきたが、当該対策には法律改正が必要な事項も含まれていたこともあり、12月2日の改正道路運送法の成立に至った。改正道路運送法では、事業許可の更新制や適正化機関による巡回指導のための負担金制度等も導入されており、これによって貸切バス事業者に対する規制がより一層強化された。

本稿では、道路運送法の改正内容を含めた2016年12月までの規制強化の動きと、それを受けて貸切バス事業者が新たに対応すべき事項についてまとめる。

### 1. 軽井沢スキーバス事故を受けての規制強化の動き

#### (1) 軽井沢スキーバス事故

2016年1月15日（金）午前1時55分頃、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近にて、乗客・乗員41名を乗せた貸切バスが対向車線にはみ出して道路右側に転落し、15名（乗客13名・乗員2名）が死亡、26名が重軽傷を負う事故が発生した。亡くなった乗客13名は、全員が大学生であった。

国土交通省が、運行していた貸切バス事業者に対して特別監査を実施したところ、合計33項目にもわたる法令違反事項が確認された<sup>1</sup>。道路運送法「第四十条」の規定により、同事業者には行政処分としては最も重い、一般貸切旅客自動車運送事業の許可の取消処分が下された（その後、同事業者は、特定旅客自動車運送事業における廃止届出書も提出し<sup>2</sup>、バス事業から撤退した）。

#### (2) 貸切バス事業者に対する規制強化の動き

事故原因については、事業用自動車事故調査委員会<sup>3</sup>が継続して調査を行っているが、当該調査や、同事業者に対する特別監査の結果等により、事故に関連すると推定される多くの事項が明らかとなっている（表1）。

<sup>1</sup> 国土交通省「株式会社イーエスピーに対する事業許可の取消処分について」  
<http://www.mlit.go.jp/common/001119963.pdf>

<sup>2</sup> 国土交通省「株式会社イーエスピーによる特定旅客自動車運送事業の廃止届出書の提出について」  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03\\_hh\\_000225.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000225.html)

<sup>3</sup> 交通事故総合分析センターを事務局として各分野の専門家から構成される調査委員会。国土交通省「事業用自動車事故調査委員会について」  
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/common/data/about.pdf>

■表1 既に明らかになっている事項

✓	事故を起こしたバス事業者は、事故発生前の監査等で違反事項の是正を指示されていたにもかかわらず、事故発生後にも安全管理上の問題が確認された。
✓	長年大型バスの乗務経験が乏しい運転者が、事故を起こしたバス車両に乗務していた。
✓	制限速度は時速 50km であったにもかかわらず、事故を起こしたバス車両に搭載されたアナログ式の運行記録計によれば、事故直前の速度は、時速 96km であった。
✓	事故を起こしたバス事業者があらかじめ届け出していた運賃の下限額を下回る運賃で、バスが運行されていた。
✓	事故を起こしたバス車両には、ドライブレコーダーや先進安全技術 <sup>4</sup> 等が搭載されていなかった。

出典：国土交通省「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」より抜粋

国土交通省は、事故後、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、徹底的な事故の再発防止策について検討を重ねてきた。同委員会は、2016年6月までに計10回開催され<sup>5</sup>、6月3日の第10回の開催において、表1に示した事項等を踏まえ、全85項目からなる「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を取りまとめた（図1）<sup>6</sup>。

■図1 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策（概要）

総合的な対策	
(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化	①運転者の技量チェックの強化 ②運行管理の強化 ③車両整備の強化 ④事業用設備の強化 ⑤その他、貸切バス事業の適正化のための各種負担の強化
(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等	①違反事項の早期是正と処分の厳格化等 ②許可更新制の導入等による不適格者の排除 ③不適格者の安易な再参入の阻止
(3) 監査等の実効性の向上	①国の監査・審査業務の見直し ②事業者団体の自浄作用の強化 ③民間指定機関による適正化事業の活用
(4) 旅行業者、利用者等との関係強化	①実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化 ②利用者に対する安全情報の「見える化」 ③ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討
(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進	①ガイドラインの策定 ②導入促進に向けた支援等

出典：国土交通省「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策（平成28年6月3日）概要」

法改正や省令・告示改正等を経て、2016年12月20日時点で、既に71項目が実施済みとなっている<sup>7</sup>。残りの14項目においても、当該項目のワーキンググループが随時開催される<sup>8</sup>等、実施に向けて着実に検討が進められている。

<sup>4</sup> 先進安全自動車（Advanced Safety Vehicle）：

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した次世代自動車

<sup>5</sup> 国土交通省「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk1\\_000016.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000016.html)

<sup>6</sup> 国土交通省『安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策』の公表について  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000250.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000250.html)

<sup>7</sup> 国土交通省「進捗概要（平成28年12月20日時点）」<http://www.mlit.go.jp/common/001156329.pdf>

<sup>8</sup> 国土交通省『貸切バス運転者に対して行う指導及び監督の改正検討ワーキンググループ』（第4回）の開催について  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000280.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000280.html)

## 2. 改正道路運送法について

### (1) 概要

2016年12月2日、貸切バス事業者に対する規制や罰則の強化等を盛り込んだ改正道路運送法（以下「本改正法」）が成立した。本改正法は、同年6月3日に取りまとめられた総合的な対策のうち、早期に法律上の措置が必要となる「法令違反の早期是正、不適格者の排除等」及び「監査等の実効性の向上」の事項について対応するものである<sup>9</sup>。

以下に、本改正法によって新たに定められた、貸切バス事業者への規制強化の概要をまとめる。

#### a. 事業許可更新制の導入（施行時期：2017年4月予定<sup>10</sup>）

貸切バス事業者が、安全に事業を遂行する能力を有するかどうか、5年ごとにチェックを行う。表2は、本改正法によって新設された許可更新時の審査内容及び新規許可時・監査時における審査内容について示したものである。なお、新規許可時・許可更新時においては、新たに所要の安全投資に関する「安全投資計画」と、安全投資計画に即したコスト等を盛り込んだ「収支見積書」の作成が必要となる。

■表2 事業許可更新制の概要

審査項目	新規許可時	【NEW】許可更新時 (5年ごと)	監査時
営業区域、営業所、事業用自動車、 車庫休憩仮眠・睡眠施設	○	一部確認	○
運行管理者、整備管理者、運転者	○	一部確認	○
資金計画（開業資金）	○	—	—
【NEW】安全投資計画・収支見積書	○	○	—
法令順守	○	○	○
損害賠償能力	○	一部確認	○

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

#### b. 不適格者の安易な再参入・処分逃れの阻止（施行時期：2016年12月<sup>10</sup>）

表3に示す通り、欠格期間の延長や休廃業の事前届出制等についての処置を講じている。また、子会社や処分逃れを目的に廃業したバス事業者等についても、新たに参入制限の対象となった。

<sup>9</sup> 国土交通省「道路運送法の一部を改正する法律案（概要）」

<http://www.mlit.go.jp/common/001149334.pdf>

<sup>10</sup> 国土交通省「道路運送法の一部改正の施行日の決定及び関係政令の閣議決定について」

[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03\\_hh\\_000253.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000253.html)

■表3 再参入・処分逃れの阻止に関して

<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業許可取消の欠格期間を、現行の2年から5年に延長する。</li> <li>・運行管理者の資格者証の交付について、欠格期間を現行の2年から5年に延長する。</li> <li>・事業許可取消を受けた会社の子会社等、処分逃れを目的として監査後に廃業した者等の参入を制限する。</li> <li>・休廃業を現行の事後届出制から30日前の事前届出制にする。</li> </ul>
---

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

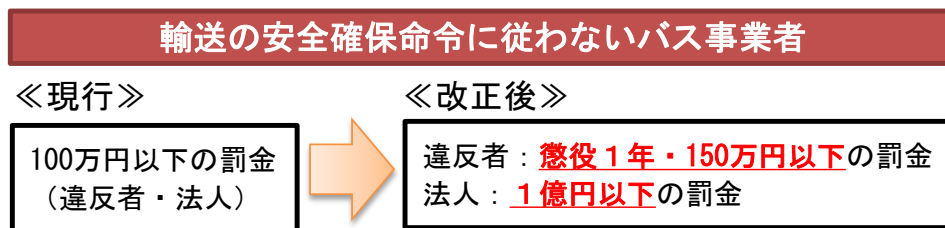
**c. 監査機能の補完・自主的改善の促進（施行時期：2016年12月<sup>10</sup>）**

旅客自動車運送適正化事業実施機関<sup>11</sup>（以下「適正化機関」）による貸切バス事業者からの負担金徴収の制度を創設し、貸切バス事業者に対して、民間団体である適正化機関による巡回指導を行う。その他、当該機関は貸切バス運転者の育成を図るための研修等についても実施する。なお、内容については後段「（2）適正化機関による貸切バス事業者への巡回指導」で詳しく述べる。

**d. 罰則強化（施行時期：2016年12月<sup>10</sup>）**

輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する法定刑の強化及び法人重科について創設している。図2に、罰則強化の概要について示す。

■図2 バス事業者に対する罰則強化



出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

**（2）適正化機関による貸切バス事業者への巡回指導**

本改正法では、民間団体である適正化機関を活用することにより、監査機能強化についての措置を講じている。適正化機関を設置する目的としては、「違法行為を行う事業者に対して指導等を民間団体が自主的に行うことで、事業者の遵法意識を高めるとともに、事業者により関係法令が遵守されやすい環境を創出し、バス事業に関する秩序を確立すること」とある<sup>7</sup>。全国の貸切バス事業者数は現在約4,500社にもなり<sup>12</sup>、国の監査のみでは、全ての事業者を漏れなくチェックすることは困難である。適正化機関による巡回指導自体は、2012年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故<sup>13</sup>を受けて導入された<sup>14</sup>ものであるが、本改正法は、負担金制度の導入により巡回指導を強化し、これまで十分な監査ができなかった違反事業者を洗い出し、当該事業者を重点的に監査することが狙いとなってい

<sup>11</sup> 道路運送法「第四十三条の二」により、国土交通大臣が指定する、旅客自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とする一般社団法人又は一般財団法人

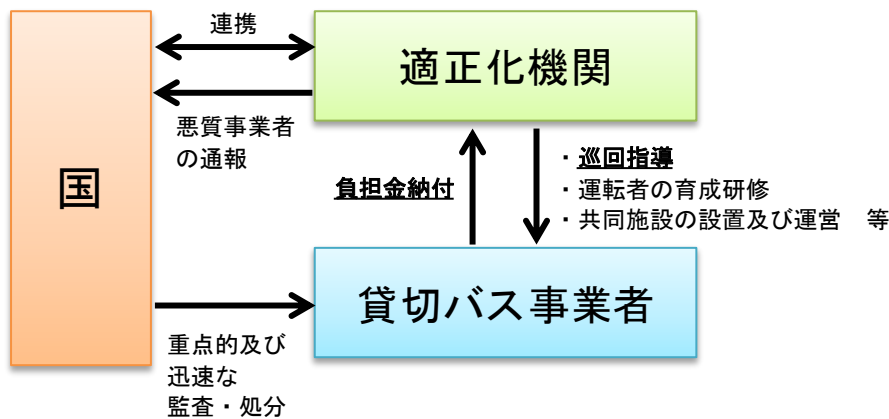
<sup>12</sup> 国土交通省「バス事業者数」<http://www.mlit.go.jp/common/000117167.pdf>

<sup>13</sup> 群馬県藤岡市の関越自動車道（藤岡ジャンクション付近）において、高速ツアーバスが道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、38名が重軽傷を負った事故。国土交通省「関越道における高速ツアーバス事故について」<http://www.mlit.go.jp/common/000210508.pdf>

<sup>14</sup> 国土交通省「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」<http://www.mlit.go.jp/common/000993596.pdf>

る。図3に本改正法により定められた適正化機関の仕組みについて示す。

■ 図3 本改正法による適正化機関の仕組み



出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

ところで、図3にも示した通り、本改正法「第四十三条の十」によると、適正化機関は巡回指導だけでなく、運転者の育成研修や共同施設の設置等も担うこととなっており、これらを機能させるための負担金制度導入であるといえる。負担金の額は、今後、適正化機関により定めるところとなるが、保有台数10両以下が約7割<sup>15</sup>という小規模事業者が多くを占める貸切バス業界において、負担金納付は事業者にとって決して負担が小さいものではないであろう。小規模事業者においては、適正化機関の巡回指導によるアドバイスや運転者の育成支援等を真摯に活用し、自社の安全意識の向上に繋がるよう、有効に制度を利用いただきたい。

### 3. 貸切バス事業者に求められる対応と規制・罰則強化事項について

本章では、前章で概説した法改正内容等を含めて、貸切バス事業者に新たに求められる対応事項及び規制・罰則強化事項について一覧にまとめる。各事業者においては、今後の対応を整理する上で活用いただきたい。

#### (1) 貸切バス事業者が対応すべき主な事項

軽井沢スキーバス事故を受けての法改正等により、新たに貸切バス事業者が対応すべき主な事項について、表4にまとめる。

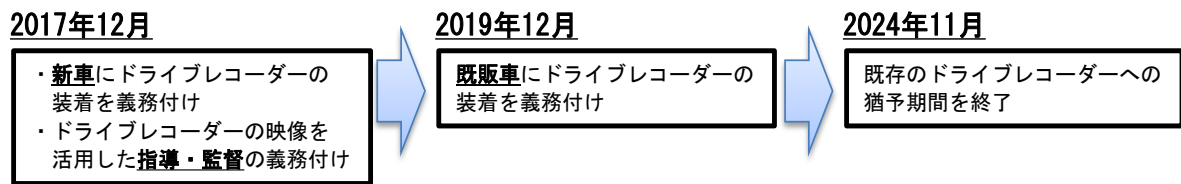
<sup>15</sup> 国土交通省「バス事業者の規模」<http://www.mlit.go.jp/common/001137010.pdf>

■表4 貸切バス事業者が対応すべき主な事項（    は2017年度以降の施行）

対象	貸切バス事業者が対応すべき主な事項	実施時期
運転者指導等	乗務させようとする車種区分の運転経験が十分でない運転者に対して、 <u>実技訓練</u> を実施する。	2016年2月施行
	新たに雇い入れた <u>全ての運転者</u> に適性診断を受診させ、運転特性を踏まえた指導・監督の実施を義務付ける。（雇い入れ前3年間の経験・経歴による免除規定を削除）	2016年12月施行
	初任運転者・事故惹起運転者に対する指導・監督において、 <u>20時間以上の実技訓練</u> を義務付け、 <u>10時間の実技訓練以外の指導（座学）</u> 等を行う。	2016年12月施行
	直近1年間に乗務していなかった車種区分の貸切バスを運転させる場合に、初任運転者等と同様の <u>実技訓練</u> を義務付ける。	2016年12月施行
	<u>ドライブレコーダーの映像記録を活用した指導・監督</u> を義務付ける。	2017年12月施行予定
運行管理者選任等	運行管理者の資格要件を <u>試験合格者のみに限定</u> する。	2016年12月施行
	補助者の選任時に、 <u>国への届出</u> を義務付ける。	2016年12月施行
	営業所ごとの運行管理者の必要選任数を、 <u>20両ごとに1名・最低2名とする</u> 。（改正前は30両ごとに1名）	2017年12月施行予定
運行時等	貸切バスにおける乗客への <u>シートベルト着用</u> を徹底させる。 （目視確認や車内アナウンス等により乗客への着用を促す）	2016年2月施行
	夜間・長距離等の運行をする貸切バス運転者について、 <u>中間点呼</u> の実施を義務付ける。	2016年12月施行
設備等	大型高速バス等の補助席に対して <u>シートベルトの設置</u> を義務付ける。	2016年11月施行
	インターネットに接続された <u>パソコンの設置</u> を義務付ける。	2016年11月施行
	<u>SAFETY BUS 認定の採点基準に、ASV 技術搭載車両導入率</u> を追加する。	2017年度申請より
	全車に <u>ドライブレコーダーの装着</u> を義務付ける。 ※図4にドライブレコーダー装着に関するロードマップを示す。	2019年12月施行予定
書類・記録等	<u>増車の事前届出</u> の際に、事業者の運行管理体制、運転者の確保、車両の整備記録等の情報についての書類提出を義務付ける。	2016年11月施行
	新たに雇い入れた <u>全ての運転者</u> に <u>経歴・運転経験</u> を申告させ、 <u>乗務員台帳に記載</u> する。	2016年11月施行
	運送引受書の記載事項に、当該運送に関わる <u>運賃・料金の上限・下限額</u> を追加する。	2016年11月施行
	貸切バス事業者は、申込者に対して支払う <u>手数料等の額</u> を記載した書類を保管する。	2016年11月施行
	監査で確認する記録・書類等を適切に <u>管理</u> し、立入検査を受けた場合等において、速やかに（検査終了時や提示期限までに）提示できるようにする。	2016年12月施行
	事業参入時、許可更新時に、「 <u>安全投資計画</u> 」及び「 <u>収支見積書</u> 」の作成を義務付ける。	2017年4月施行予定

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

■ 図4 ドライブレコーダー装着に関するロードマップ



出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

## (2)貸切バス事業者に対する規制・罰則強化事項の一覧

軽井沢スキーバス事故を受けての法改正等により、貸切バス事業者に対して強化された規制・罰則事項について、以下に示す。

### a. 監査強化等に関する事項

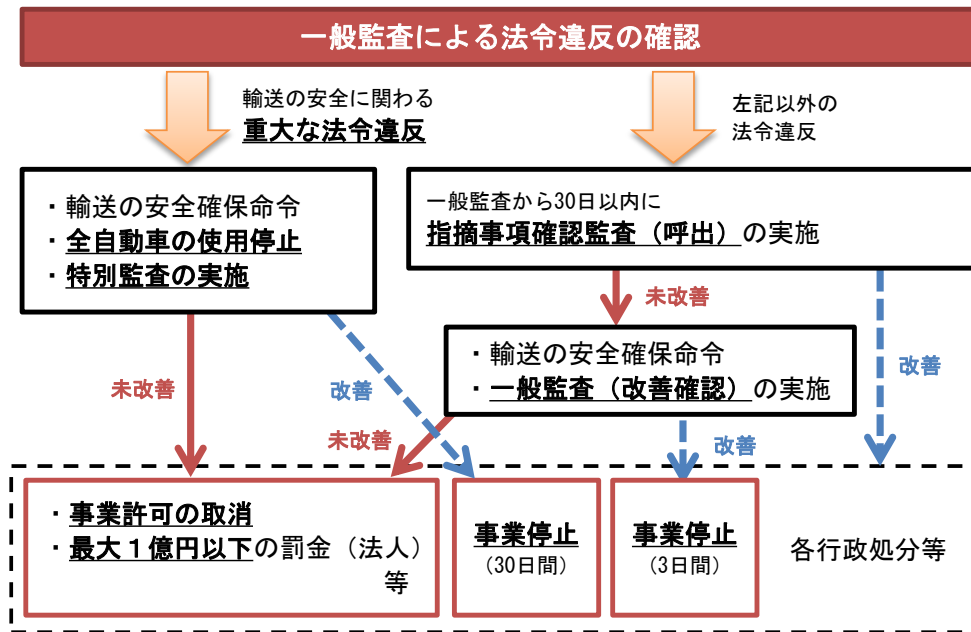
監査強化等に関する事項について、表5にまとめる。また、一般監査における見直しの概要を、図5に示す。

■ 表5 監査強化等に関する事項

強化事項	実施時期
街頭監査において、法令違反が確認された場合、 <u>30日以内に一般監査</u> を実施する。	2016年2月施行
街頭監査において、法令違反が確認された場合、 <u>是正されるまで運行を停止</u> する。	2016年12月施行
一般監査において、輸送の安全に関わる重大な法令違反が確認された場合、直ちに法令違反の是正を指示し、違反に関わる <u>全自動車の使用を停止</u> するとともに、速やかに <u>特別監査</u> を実施する。	2016年12月施行
一般監査において、重大な事項以外の法令違反が確認された場合、直ちに法令違反の是正を指示し、 <u>30日以内に指摘事項確認監査（呼出）</u> を実施する。	2016年12月施行
複数回にわたり法令違反を是正・改善しない場合、 <u>事業停止又は事業許可取消</u> の対象とする。	2016年12月施行
法令違反を是正・改善せず事業許可取消処分となった場合、勤務する <u>運行管理者全員に資格者証返納命令</u> を行うことができることとする。	2016年12月施行
輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する <u>法定刑を強化</u> し、 <u>法人重科（最大1億円以下の罰金）</u> を創設する。	2016年12月施行

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

■ 図5 一般監査における見直しについて



出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

**b. 行政処分量定の厳罰化等に関する事項**

行政処分量定の厳罰化等に関する事項について、表6にまとめる。

■ 表6 行政処分量定の厳罰化等に関する事項

強化事項	実施時期
違反行為の悪質性や重大性等を勘案して、 <u>事業停止又は事業許可取消処分及び運行管理者資格者証の返納命令</u> ができることとする。	2016年7月施行
輸送の安全に関わる <u>処分量定</u> を引き上げる。 ・悪質、重要事項（運賃・料金関係違反、記録等の改ざん、虚偽届出）等の違反： <u>60日車</u> <sup>16</sup> （改正前の1.5～6倍） ・輸送の安全に密接な事項（過労運転、健康診断未受診、点呼未実施）等の違反： <u>40日車</u> （改正前の2～4倍） ・運転者に対する指導監督の違反： <u>40日車</u> （改正前の4倍） ・点呼の記録・保存に関わる違反： <u>40日車</u> （改正前の4倍） ・運賃・料金届出違反： <u>40日車</u> （改正前の3倍）等	2016年12月施行
行政処分により使用を停止させる車両数の割合を <u>全車両の8割</u> に引き上げる。	2016年12月施行

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

<sup>16</sup> 事業用自動車における使用停止処分の単位で、「使用停止車両数×使用停止日数」で表される



### c. その他の規制・罰則強化事項

その他の規制・罰則強化事項について、表7にまとめる。

■表7 その他の規制・罰則強化事項（      は2017年度以降の施行）

強化事項	実施時期
返納命令を受けた運行管理者について、欠格期間中は補助者としても従事できないようにする。	2016年11月施行
返納命令を受けた運行管理者について、欠格期間を2年から5年に延長する。	2016年12月施行
事業許可取消処分の欠格期間を2年から5年に延長する。	2016年12月施行
整備管理者を解任され5年を経過しない者は、整備管理者として選任することができないこととする。（改正前は解任後2年）	2016年12月施行
処分逃れを防止するため、廃業の事後届出制を改め、事前届出制とする。	2016年12月施行
重大な行政処分に関する情報について、ホームページへ掲載する期間を3年間から5年間に延長する。	2016年12月施行
事業許可の更新制を導入し、貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するかどうか5年ごとにチェックする。	2017年4月施行予定

出典：国土交通省ホームページをもとに弊社作成

## 4. おわりに

2016年1月15日の軽井沢スキーバス事故から約1年の月日が過ぎたが、事故の衝撃は今もまだ記憶に新しい。亡くなられた乗客全員が前途ある大学生であったことを思うと、事故に対する悲痛な思いを禁じ得ない。「二度とこのような事故を起こしてはならない」という想いは、全ての関係者に共通していることであろう。同年12月に成立した改正道路運送法は、事業許可更新制の導入を除き、施行時期が12月20日であったことから、冬休みのスキーシーズン本格化前に措置を講じ、事故の再発を防ぎたいという国の強い意志を感じる。一方で、本稿で取り上げたように、事故発生から一年足らずで70項目以上の対策事項が既に実施されていることもあり、貸切バス事業者としては情報整理や、各規制強化事項等への対応が急務となる。

バスの安全運行は、規制の上でのみ成り立つものではなく、運転者や経営者等を含めた、バス関係者一人ひとりの安全意識があつてこそ成り立つものである。今回の事故を受けての一連の規制事項が、バス業界自体の縮小へと作用するのではなく、バス業界全体の安全取組みへの向上に結び付いて欲しいと切に願う。

[2017年1月17日発行]

本稿の内容は、行政にて公示されている情報（2017年1月11日時点）をもとに、弊社にて独自に整理したものである。運用にあたっては、必ず行政による最新情報を参照願う。



東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

To Be a Good Company

自動車リスク本部  
〒100-0004 東京都千代田区大手町1-5-1 大手町ファーストスクエア ウェストタワー23階  
Tel. 03-5288-6586 Fax. 03-5288-6628  
<http://www.tokiorisk.co.jp/>