



貸切バス事業における 安全性等評価・認定制度の導入について

はじめに

平成 21 年 4 月、国土交通省から、「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会報告書」（以下、「報告書」という。）が公表された。

報告書は、平成 19 年に発生した貸切バスの重大事故を契機として、同省が、平成 20 年度、学識経験者、消費者代表、貸切バス事業者、旅行会社、両業界団体、労働組合関係者等からなる検討委員会を設置し、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等を評価・公表できる仕組みについて検討を行った成果がとりまとめられたものである。

東京海上日動リスクコンサルティング(株)は、本調査事業を同省より受託し、約半年間にわたり、事務局の一員として検討作業に参加した。

本稿では、新制度が検討されるに至った経緯や、とりまとめられた「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度」の概要、新制度の運用開始に向けた準備や今後の活用方策等について解説をしたい。

1. 検討の経緯

検討の直接の契機となったのは、平成 19 年 2 月に大阪府吹田市で発生した貸切バスの重大事故である。スキーツアー客の輸送を旅行会社から受託した貸切バスが、大阪府内でモノレールの橋脚に衝突し、車体前部を大破させるという事案であり、バスの添乗員 1 名が死亡した他、バスの運転者及び乗客の 26 名が重軽傷を負うという大事故であった。その後の国土交通省の調査では、運転者が事故の直前まで 18 日間連続で夜間運転していた事実も認められている。

この事故を契機に、同年、国土交通省をはじめとする関係機関の実務者をメンバーとする「貸切バスに関する安全等対策検討会」が設置され、安全対策が検討された結果、平成 19 年 10 月にとりまとめられた報告において、「安全等に対する取り組みを、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明」、「旅行会社との取引においては、貸切バス事業者の安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合もある」といった問題点が指摘された。あわせて、貸切バス事業の安全対策の一つとして、「利用者が貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）」について提言がなされたが、平成 20 年度の調査事業は、この提言の具体化を図るものであった。

（貸切バス）

ここで、貸切バス事業について、簡単に触れておきたい。

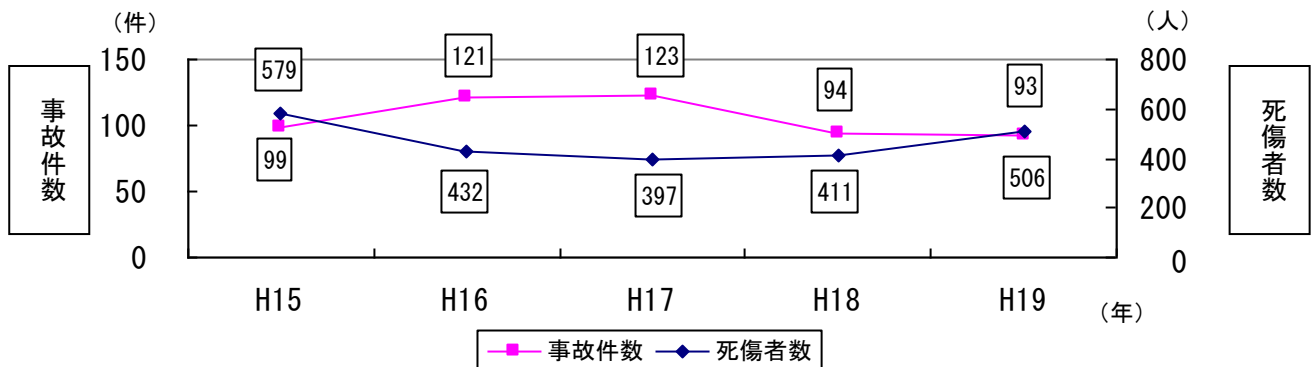
全国の貸切バス事業者数は、平成 19 年度末現在、4,159 者となっており、特に、平成 12 年の規制緩和以降増加傾向にある。平成 19 年度時点で、年間輸送人員 2 億 9,600 万人、営業収入で 4,779 億円規模の産業となっている。

貸切バスは、道路運送法の「一般貸切旅客自動車運送事業」として、伝統的な観光バスとしての利用の他、団体輸送やイベント輸送等様々なニーズに対応するものとして広く利用されているサービスであるが、近年では、いわゆる「ツアーバス」と呼ばれる、旅行会社が主催し、利用者はインターネットで申し込みを行う高速道路を利用した都市間輸送サービスが急速に進展しており、業界団体（高

速ツアーバス連絡協議会）も設立されている。

なお、「一般乗合旅客自動車運送事業」としてのいわゆる路線バスが、運行する「路線」を定め、利用者である個々の乗客の選択により日々の通勤・通学等の足として利用されるサービスであるのに対し、貸切バスの場合、バス事業者と運送契約を結ぶのは旅行会社が多く、一般的に、利用者（乗客）がバス会社を選択しているのではない点に留意が必要である。

また、貸切バスによる事故の発生状況としては、近年、90 件から 130 件の間を推移し、死傷者数は概ね 400 人から 600 人の間を推移している。



出典：国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」

2. 評価・認定制度の概要

以下、新制度について紹介することとしたい。なお、ここで記載するものは、検討委員会の議論の成果として報告書で記載された内容の概要であり、制度の詳細については、報告書をご参照いただくとともに、後述のとおり、平成 22 年度の運用開始に向けて引き続き検討が行われる予定であることにご留意いただきたい。

（１）制度の目的と位置づけ

制度の目的、趣旨をまとめれば、「貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等についての客観的な評価・認定」を行い、「制度や評価・認定の結果を広く周知・情報提供する」ことにより、「貸切バス事業全体の安全性の向上を図るとともに、利用者が貸切バスによる輸送サービスを安心して選択できることを可能にする」ということになる。

また、基本的な制度の位置づけ、性格としては、行政の事業許可を受けた貸切バス事業者の中からより安全性の高い事業者を認定するという趣旨にかんがみ、自らの輸送サービスについて「評価」を受けることを希望する事業者の申請に基づき評価・認定を行う「任意」の制度とする旨の整理が行われた。

（２）評価の単位

貸切バス事業者の評価を行うとして、どの単位で行うかという点に関しては、同様に運輸事業の安全性を評価するものであるトラック運送事業の「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（G マーク）においては営業所単位での評価が行われている。しかし、本評価は、利用者の視点にたったわかりやすさを考慮し、事業者単位で行われることとなっている。

（３）評価・認定の項目と考え方

- ① 評価項目としては、「安全性に対する取組状況」、「事故及び行政処分状況」及び「運輸安全マネジメント取組状況」という、「安全性」に関わる 3 分野の評価要素により評価が行われることとなった。

手順としては、事業経験や過去の事故・処分実績等、一定の「申請要件」をクリアした者について、「安全性」に関わる評価が実施されることとなる。

- ② 検討委員会では、これら「安全性」に関わる要素以外にも、環境対策への取り組みの評価や、接遇レベルやサービス全般も含めた総合評価の考え方も示されたが、本検討に至った経緯を前提として客観的・公平な評価制度を構築するため、評価は、安全性に絞って行うことで議論が一致した。
- なお、この点に関しては、認定を受けた貸切バス事業者（「認定事業者」）を公表する際に、直接的な評価項目とはならなかった環境やサービス面の取組状況の積極性についても併せて記載する等により、安全性以外の分野への取組姿勢をアピールする考え方が報告書では示されている。
- ③ また、評価に当たっては、行政の許可を受けた事業者である以上は、最低限の基準を満たしていることは当然の前提となるとともに、各事業者の先進的な取り組みを評価に反映させる等の観点から、法令遵守レベルよりも高いレベルで評価を行う考え方が導入されている。このことによっても、許可・監査といった行政措置と本評価制度の差異が明確化されている。

（４）具体的評価項目

① 安全性に対する取組状況

（評価項目）

詳細は、報告書に添付された評価項目案の一覧をご覧いただきたいが、休憩・仮眠施設の整備・管理の状況、帳票類の整備状況、運行管理や車両管理の体制、乗務員の労働時間等に関する関係法令の遵守状況等について、評価が行われる。

貸切バス事業の実態や事故の発生状況等も踏まえ、労働関係法令の遵守状況や乗務員の健康管理、人命を預かる旅客輸送サービスの特性を踏まえた教育訓練内容（救急救命講習の実施等）、先進的な安全機器の導入状況等が評価項目として積極的に盛り込まれている。

（上位事項による評価）

「自己評価」の手法をとり入れることにより、法令遵守を前提として、さらなる上位の取り組みを行っているかが審査されることとなる。

具体的に例示すると、以下のとおりである。

- 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（「改善基準告示」）を遵守していることを前提に、同基準よりも厳しい社内基準を設け勤務時間の管理を行っている場合に評価点が与えられる。
- 法令で実施が義務付けられた運行記録の管理や教育の具体的手法として、デジタルタコグラフを活用している、ドライブレコーダを導入し取得データを基に教育を行っていることが評価される。
- 保険加入に関しても、制限額のない対人賠償保険に加入することによりプラス評価を与える仕組みとなっている。

② 事故及び行政処分の状況

事故や行政処分の状況については、貸切バス事業に係るもののみを対象とすることとされているが、申請者の事業規模は考慮されない。

事故については、過去２年間に死傷事故が発生しておらず、かつ、過去１年間に転覆等の事故又は悪質違反による事故が発生していないこと、行政処分に関しては、行政処分の累積点数を加味して、それぞれ配点がなされることとなっている。

③ 運輸安全マネジメント取組状況

平成 18 年 10 月にスタートした運輸安全マネジメント制度は、鉄道・自動車・海運・航空の運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって、いわゆる「PDCA サイクル」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、安全風土の構築、安全意識の浸透を図る制度である。特に、中小規模の事業者が多い自動車運送事業の場合には、事業規模を考慮した取組指針がガイドライン等の形で行政より示されている。

今回の評価・認定制度においても、安全性向上への取り組みの積極性を示す評価指標として「運

輸安全マネジメント取組状況」が重要な位置づけを占めているが、一律評価ではなく、申請者の事業規模に応じ取組内容の審査を行う考え方が報告されている。

④ 配点と基準点

報告書では、各評価分野、評価項目毎に、評価に当たっての配点が示されているが、概要を整理すると、下表のとおりとなり、合計を 100 点として、取得点数に応じた評価が実施される。

表 配点及び基準点

大項目	自己評価項目（20点）		評価項目（80点）	
	配点	基準点	配点	基準点
安全性に対する取組状況	20点	20点	40点	10点
事故及び行政処分の状況			20点 〔 事故 10点 行政処分 10点 〕	事故のみ 10点
運輸安全マネジメント取組状況			20点	10点

（「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会報告書」より作成）

注1 自己評価項目については、「自己評価シート」に対する書類審査等を実施

注2 基準点とは、認定を受けるために、各大項目において最低限必要となる点数

注3 行政処分に係る配点は、10点－累積点数（累積点数が10点を超える場合には0点）として計算。

（5）認定の種別

また、より先進的な取り組みを行っている事業者とそうでない事業者の差異化や、認定事業者により高い目標を与えることを可能とするため、評価は、多段階評価となる予定である。

報告書においては、取得点数に応じ、「二つ星（☆☆）」や「一つ星（☆）」（名称は仮称）といった2段階の認定イメージが示されている。具体的には、評価の合計点数が60点以上で一つ星事業者、80点以上で二つ星事業者と認定し、60点未満の申請者については、認定されない（下図参照）。

なお、（4）の表で表したとおり、「安全性に対する取組状況」、「事故や違反の状況」及び「運輸安全マネジメント取組状況」の各大項目について基準点以上でない場合には、合計の点数に関わらず、認定されない点に留意が必要である。

図 評価・認定のイメージ



（出典：貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会報告書）

(6) 認定の有効期間

一定期間毎に安全性をチェックし、安全性のレベル維持を図る観点から、取得した「認定」の有効期間は「2年間」とされた。

(7) 実施方法

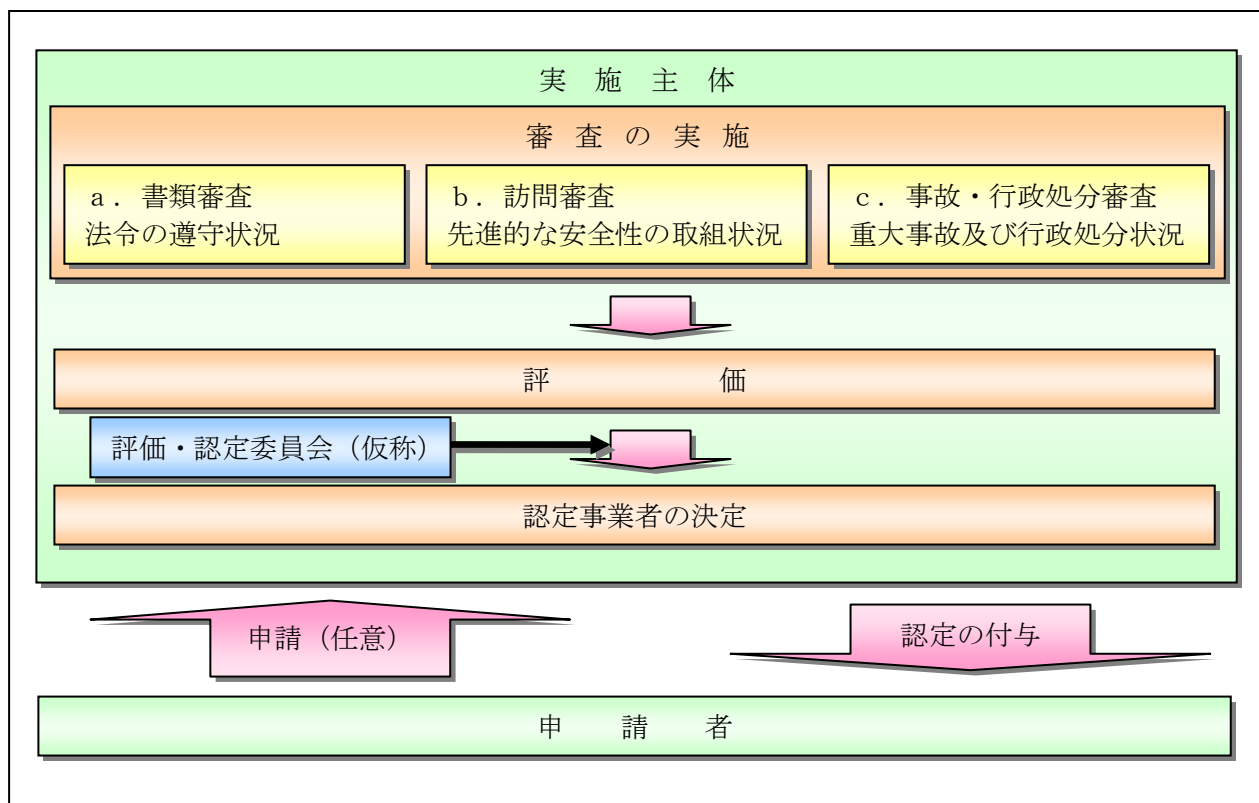
評価の実施方法については、評価項目・評価基準の細部の設計とあわせ、今後、詳細が検討されるが、報告書で掲げられた基本的事項を紹介すると、以下のとおりである。

評価・認定の実施方法

- ① 被評価者（事業者）は、自己評価シート等、書類審査に必要な書類を、実施主体に提出する。
- ② 実施主体は、自己評価シート等、提出された書類の審査を行い、記載内容に疑義があるかどうか確認する。
- ③ 実施主体は、評価基準に基づき訪問審査を行う。自己評価シート等提出書類に疑義がある場合、その内容についても確認する。
- ④ 実施主体は、提出書類の審査、訪問審査等の結果に基づいて評価し、必要な手順に従い、被評価者を認定する。
実施主体は、外部の関係者を含めた構成員からなる「評価・認定委員会（仮称）」を設置し、その議を経て認定する。
- ⑤ 実施主体より、被評価者に対して認定結果を通知するとともに、認定事業者には認定証等を交付する。
また、実施主体のホームページ等で認定結果を公表する。

（「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会報告書」より作成）

なお、評価・認定に際しては、実施主体に発生する経費を賄うため、有料での実施が前提となっている。



(8) 実施主体

新たな評価制度がスタートするとして、誰が評価を行うのか、この点に関し、報告書は以下の3点を「実施主体に求められる要件」としてあげている。

- 貸切バス事業についての知見を有する主体であること
- 中立的な性格を有し、公平かつ的確に評価・認定業務を実施できる主体であること
- 行政機関以外の主体であること

検討委員会における検討終了以降、行政を中心とする関係者の検討が続けられた結果、本年6月初旬には、本評価の実施主体が「社団法人日本バス協会」に決定した旨が公表されている。

(9) 課題

以上が報告書で示された新制度の概要である。もちろん、今回の検討委員会において制度の運用開始に必要な全ての議論が尽くされたわけではなく、今後、実際の制度の運用に向けた準備作業が、社団法人日本バス協会を中心に継続される予定である。

評価・認定基準の詳細や、実施主体における審査体制や審査マニュアルの整備、認定が多段階になることや更新制が導入されたことに伴う細かな手続きといった、制度自体に関する内容の他、報告書で提起された以下のような重要課題についても議論が行われるものと考えている。

① 情報提供・制度の普及促進

制度を有効に機能させ、利用促進を図るためには、関係者がそれぞれの立場から一致協力して、貸切バス事業者、旅行会社、利用者（国民）に対し、制度自体の周知を図るとともに、認定事業者が評価・認定を受けた安全性の高い優良な貸切バスサービスを提供していることを、利用者に対してわかりやすく提示する必要がある。この点に関し、報告書は、以下のような方策を提言している。

- バス車体への認定標章（ステッカー）の掲示
- 認定事業者名等の公表
- 関係業界団体、関係事業者に対する制度やその趣旨の周知徹底 等

② インセンティブ措置

また、貸切バス事業者が積極的に制度を活用するためには、認定取得や、長期間にわたる継続的な認定の取得について、何らかのメリットを与えられないか、インセンティブ措置の検討も必要となる。

3. 制度の運用開始に向けて

本年3月に国土交通省が発表した「事業用自動車総合安全プラン2009」の中では、本評価・認定制度の「平成22年度早期」の運用開始に向けて制度構築が進められる方針が示された。

前述のとおり、評価・認定の実施主体となる社団法人日本バス協会を中心に、準備作業が進められる予定であるが、ここでは、報告書の内容を踏まえ、多くの関係者の中でも特に直接的な関わりを有する2者に関し、現時点から準備を進めておくべきことを提言したい。

(1) 貸切バス事業者

新制度自体は、あくまで「任意」の制度として構築される予定であり、認定を受けないと貸切バス事業が継続できないといったものでは決していない。しかしながら、本制度は、第三者の客観的な評価を受けることにより、他社との明確な差異化を図って自社の輸送サービスの安全性をアピールできる有効な手段となるものと考えている。詳細検討が現在進行形で進められている段階であり、現時点で全ての対応を図ることはできないが、新制度スタートとともに迅速な対応がとれるよう、可能な範囲で準備を進めておくことは重要であろう。

(法令遵守状況の確認)

まず、「関係法令を遵守していることが大前提」の制度であり、法令違反が認められる事業者について認定されることはないことを理解し、自社の法令遵守状況を今一度確認しておくことが必要である。新制度では、法令遵守状況については、事業者が申請に当たって「自己評価」を行うこととされており、検討委員会の議論の成果として、その際の「自己評価シート（案）」がまとめられ

ている。現段階では、このシートを活用し、自社の法令遵守や安全管理体制について検証を行っておくことが考えられる。

(安全管理体制の検証)

あわせて、法令遵守よりもより高いレベルで、先進的な取組内容を評価する評価基準となっていることや、運輸安全マネジメント対応状況について評価項目となっていることを踏まえ、報告書で示された評価項目案、その中で重要視されている事項を踏まえ、今後の安全投資や重点施策の内容の検討を開始したり、社内の安全管理体制の到達度の検証を行っておいてはどうだろうか。

(事業者による周知方策)

新制度では、認定事業者について、標章の付与や実施主体のホームページ等での公表が予定されているが、当然のことながら、貸切バス事業者自身として、旅行会社や社会に対しどう効果的にアピールしていくかといった検討課題も存在する。

(2) 旅行会社

いうまでもなく、利用者にとって、貸切バスによる輸送サービスの窓口となるのは、バス事業者ではなく、旅行会社である。この点、本制度の普及促進や効果的な運用を実現するにあたり不可欠なプレイヤーとして、旅行会社や旅行業界に期待される役割は極めて大きい。

全ての輸送サービスにおいて「安全」は最も重要な要素であり、一度重大事故を起こせば、利用者からの信頼を失うこととなる。輸送サービスを自社の旅行商品の不可欠な要素としている旅行会社にとっても、事情は同様であり、認定事業者のサービスを起用することによる制度の積極的な活用が期待される。

また、自社が旅行客の輸送中の安全に対し十分考慮した旅行商品を設計していることをアピールできることはもちろん、旅行会社にとって、しっかりと安全投資を行っている貸切バス事業者のサービスを組み込んでいることを根拠として、顧客に対する、他社の旅行商品との価格差の説明に資する面があるかもしれない。さらに、旅行会社の中には、自社基準を設け優良な貸切バス事業者を選定している例も少なくないが、本制度を有効に活用することにより、これまで自社で行ってきた作業等の一部を代替させる効果も期待できるのではないか。

(貸切バス事業者に対する制度活用の促進等)

以上のような観点から、制度スタート後における認定貸切バス事業者の積極的起用はもちろん、制度運用開始に先立っても、提携関係にある貸切バス事業者に対する制度の周知や利用の促進等を図ること、自社の貸切バス事業者選定手順への本制度の組み込み等について検討が進められることが期待される。

(利用者に対する周知方策)

検討委員会の中でも、旅行会社が認定を受けた貸切バスの起用につき旅行客に情報提供することに関しては、旅行契約上の制約等の課題があることが議論となった。貸切バスサービスと利用者をつなぐ接点として、利用者への周知方策として、どのような方法であれば可能であり効果的であるか、各旅行会社や旅行業界において検討が進められることを期待する。

最後に

現在の企業は、日々の企業運営に当たり、コンプライアンス、内部統制、自然災害への対応、不測の事態発生時の事業の継続等、多岐にわたる課題・リスクに直面しているが、貸切バス事業者に限らず、全ての運輸事業者にとって、「輸送の安全」は最重要の課題であり、「事故」リスクは、各企業のみならず、利用者にとっても、社会全体にとっても、何にもまして削減・防止すべき「リスク」であることに異論の余地はない。

前述の「事業用自動車総合安全プラン2009」においても、本制度の具体化のみならず、自動車運送事業の各分野全般にわたる様々な安全方策が提言されるとともに、現在、各業界分野や地域にお

いて、同プランの具体化が進められつつある。

(例)

- ・「バス事業における総合安全プラン2009」
(<http://www.bus.or.jp/info/bussafetyplan.pdf>)
- ・「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」等
(http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/press/date/0907/cs_p090710.pdf)

今回の調査検討作業の目的は、従来、利用者にとって、「見えない」又は「見えにくい」ものであった貸切バスの安全性を「見える」ものにすることにより、個々の貸切バス事業者による輸送サービス、ひいては業界全体としての輸送サービス全体の安全性の向上を図ろうとするものであった。今、産声をあげようとしている新制度が、様々な関係者の支援・協力の下、有効に機能し、より多くの事業者により活用されることを事務局の一員として何よりも期待するものであり、拙稿がその一助となるのであれば、幸いである。

最後に、弊社は、国土交通省が今年度調査を予定し、本制度とも共通要素を持つ「利用者によるタクシーの選択性の向上に関する評価制度等のための調査」事業、及び、昨今自動車事故の世界でも注目されている健康起因の事故にスポットをあてた検討が予定されている「自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業」の検討委員会の事務局を務めることとなった。検討はまだ緒に就いたばかりであるが、微力ながら、引き続き、事業用自動車の安全性向上に貢献していきたいと考えている。

(第251号 2009年 8月発行)

(参考資料)

- ・国土交通省 「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会報告書のとりまとめについて」
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000048.html
- ・国土交通省 「事業用自動車総合安全プラン2009」
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000015.html
- ・東京海上日動リスクコンサルティング㈱「運輸安全マネジメントコンサルティング」
http://www.tokiorisk.co.jp/consulting/auto_loss/transport/index.html
- ・東京海上日動リスクコンサルティング㈱「(カメラ付ドライブレコーダを活用した) 頻出多発事故対策プログラム」
http://www.tokiorisk.co.jp/consulting/auto_loss/accident.html